

博士学位論文内容要旨
Abstract

専攻 Major	応用環境システム学	氏名 Name	咸 暁黎
論文題目 Title	中国海運における港湾・船隊・船員に対する海事政策への提言に関する研究		

1978年12月に開催された中国共産党第11期中央委員会第3回全体会議において、経済発展のために改革・開放政策を採択するという歴史的な決定が行われた。この改革・開放政策の始動から30数年、中国経済の持続的高成長は世界経済に大きな影響をもたらした。その結果、“モノとカネ”が世界から大量かつ急激に中国へシフトした。その役割の一端を担ったのが海運である。

1973年の周恩来総理の「3年で港湾の状況を変える」と発言したことを機に、中国では最初の港湾建設ブームが起きた。そして、中国は「海運強国」を国家的な目標と位置付け、海運産業を強化するために様々な海事政策を策定している。特に、港湾・船隊・船員の整備を中心に強化していく海事政策が発表されている。なお、近年、中国政府は海上輸送だけでなく、内陸鉄道輸送との連携強化に向けた海事政策も発表している。

多様な海事政策の実施に伴い、港湾の貨物取扱量は年々増加してきたが、港湾間の過当競争と過剰整備が懸念されている。また、将来の労働人口の高齢化を踏まえると、育成に長期間を要する専門技術者である船員の確保は、今や喫緊の課題となっている。しかし、具体的な議論はなされていない。さらには、近年、北極海の通航が可能となり、商用利用について注目されているが、これに対応した検討はなされていない。したがって、中国の海事政策として今後取り組むべき課題を明らかとするために、現状の問題点を明らかにしたうえで、海事政策の見直し等について検討する必要があると言える。

そこで、本研究の目的は次の通りとした。一つ目には、中国海運における港湾・船隊・船員に対する海事政策が抱える問題点を明らかにする。二つ目には、現状の問題点を踏まえ、中国の既存の海事政策における見直しや新たな海事政策の策定について検討する。

第1の目的として、次に示すような海事政策の問題点が明らかになった。

(1) まず、現状では寄港サービスや取扱量などが非常に少ない港湾もハブ港として指定されており、過剰な設備投資となっている。

(2) そして、中国籍船の確保においては、中国政府が目標とする船隊構成を明確にしておらず、さらには船舶の保有に対する中国船会社への優遇措置を実施していない。このため船会社の経営は困難な状況となっている。また、船員の労働環境は大手船会社を除けば劣悪であり、安定した人材の確保のために改善が必要であるが、具体的な対策は実行されていない。

(3) その他、将来の北極海航路の活用に対応した港湾整備について検討がなされておらず、外航輸送と内航輸送や鉄道輸送との連携についても検討が不十分で、入港待ちの問題が依然として生じていることが明らかとなった。

そして、第二の目的として、海事政策の問題点に対して次のような解決策を提言した。

(1) まず、コンテナ港について、蘇州港とアモイ港はハブ港として港湾を整備する必要がないことが分かった。そして、広州港は、ハブ港として配置するために、港湾の大水深化が必要であることが分かった。

鉄鉱石港について、大連港だけではなく、營口港にも鉄鉱石を荷揚げするのが望ましく、さらに大水深化を推進する必要があるが分かった。原油港について、寧波港と舟山港を中心に大水深化を行うとともに、バースの数を増やす必要がある。また、唐山港が主要港湾として配置されているが、唐山港の整備を進めるのではなく、既存の大水深バースを有する大連港や青島港などを主要港湾として活用するのが望ましいことが分かった。

(2) そして、安定的な原油輸入を実現するために、中国船会社が保有すべき必要な原油タンカーが、231隻であることを求めた。また、船舶の保有を推進するために、法人税率の引き下げや中国の造船所と契約した場合の補助金を提供する施策の検討が必要であることを示した。また、中国の原油輸入を対象に必要な船員数を推計した。その結果、必要な船員数が 11,150 人であることが分かった。また、正社員化や新規学卒者の採用を奨励するような補助制度の導入、さらには船員自体の税制面での優遇措置も対策として検討すべきことを示した。

(3) 将来の北極海航路の活用において、香港港以北にある港湾の整備を行っていく必要があることを明らかとした。そして、中国の鉄鉱石輸入における外航と内航、海上輸送と鉄道輸送の連携について検討し、望ましい船型や必要隻数、また、整備すべき港湾や鉄道網等について明らかとした。