

【2023 年第 10 号】

港珠澳大橋における最新動向と展望

陳 綺文 KANA CHAN

香港法人営業部
アドバイザー室

T +852-2823-6649

E KANA_HM_CHAN@HK.MUFG.JP

株式会社 三菱 UFJ 銀行
MUFG Bank, Ltd.
(Incorporated in Japan with limited liability)
A member of MUFG, a global financial group

2023 年 8 月 25 日

2023 年 6 月 28 日、珠海市にて「大橋経済貿易新ルートの共同建設大会(共建港珠澳大橋經貿新通道大會;以下、本大会)」が開催され、「港珠澳大橋」(Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge; 以下、大橋)を物流ルートとして活用する新たな推進策が発表された。香港とマカオ・珠海市を陸路で繋ぐ大橋は 2018 年 10 月の開通以来、当初見込みを大きく下回る利用状況が続いている。全長 55km で世界最長の海上橋である大橋の投資総額は 1,269 億人民元を超え、2009 年 12 月着工から 2017 年 12 月竣工まで約 8 年掛かりの超大型プロジェクトであり、さらなる活用を促すための対策が求められていた。本稿では、大橋の利用現状およびその課題を踏まえて、新政策の概要について紹介したい。

1. 大橋の利用現状およびその課題

図表 1 車両別の大橋年間利用数 (単位:千台)

| | 貨物トラック | 公共交通機関 | 自家用車 | 合計 | 一日当たり 利用台数 |
|------------|--------|--------|------|-------|---------------|
| 2018 年 4Q | 9 | 131 | 84 | 224 | 2.48 |
| 2019 年 | 91 | 582 | 823 | 1,496 | 4.09 |
| 2020 年 | 112 | 65 | 126 | 303 | 0.83 |
| 2021 年 | 142 | 13 | 1 | 156 | 0.42 |
| 2022 年 | 212 | 9 | 2 | 223 | 0.61 |
| 2023 年 6 月 | 72 | 105 | 300 | 477 | 2.65 |

(出所) 香港税関統計により当室が作成

大橋の建設着工前の 2008 年、香港政府は開通直後の大橋の交通量を 1 日当たり 9,200~14,000 台と予測した¹。しかし、香港税関の統計データによると(図表 1)、開通直後 2019 年の利用実績は 1 日当たり 4,099 台にとどまった。続く 2020~2022 年は、新型コロナウイルス流行に伴う香港-中国本土間のボーダー閉鎖の影響で、同 1,000 台未満に大幅減少した。2023 年 2 月に香港-中国本土間のボーダーが再開され、公共交通機関や自家用車の利用数は回復するも、2023 年 6 月までの 1 日当たり利用台数は 2,650 台にとどまった。8 月に入り 1 日あたり 9,600 台にまで通行量は増加しているが、夏休み期間中の一時的な現象とみられ、大橋への需要が底上げされたとはまでは言えないようだ。これまで大橋の利用状況が低調にとどまる要因をそれぞれ旅客数と物流の 2 つの観点から考えてみたい。

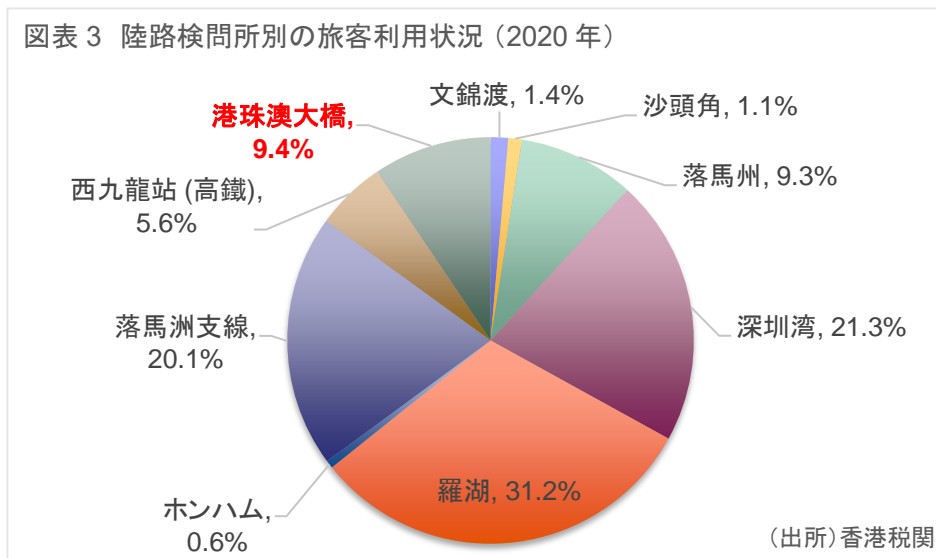
¹ [香港立法会交通事務委員会討論書](#) (2008 年 5 月)

図表 2 交通手段別の中国本土からの訪問者数（単位：千人）

| | 陸路 | 航空 | 海路 |
|--------|--------|-------|-------|
| 2016 年 | 35,906 | 5,033 | 1,839 |
| 2017 年 | 37,376 | 5,156 | 1,913 |
| 2018 年 | 43,182 | 5,759 | 2,098 |
| 2019 年 | 37,947 | 4,661 | 1,167 |
| 2020 年 | 2,295 | 353 | 58 |
| 2021 年 | 56 | 7 | 3 |
| 2022 年 | 76 | 296 | 3 |

（出所）香港統計署

図表 3 陸路検問所別の旅客利用状況（2020 年）



まず、中国本土からの香港への訪問者は主に陸路を利用している（図表 2）。また、深圳経由（羅湖、深圳湾、落馬洲支線、落馬州、文錦渡、沙頭角）での出入国が全体の 8 割を占め（図表 3）、大橋を利用する旅客数は 1 割弱にとどまる。大橋を利用する旅客数が少ない理由は旅客の出発地点、滞在目的、滞在期間のほかに、GBA 各都市それぞれの経済発展状況と背景が大きく関係している。

深圳、広州、東莞と佛山は香港へのアクセスのしやすさから、80～90 年代に多くの香港投資家あるいは海外投資家が香港を通じて製造拠点を設立し、香港との強固な結びつきを伴う産業構造が発展した。そのため、深圳、広州、東莞、佛山各市は香港との多くの人的・経済的交流を持つ。一方、珠海をはじめとする GBA 西部²は、地理的条件（以前は香港とのアクセスはフェリーに限られた）から香港投資家の投資対象になりにくかったし、珠海に隣接するマカオはカジノ産業に強く依存し、投資家層の厚みが薄かった。すなわち GBA 西部は、深圳や広州など GBA 東部に恩恵をもたらした外国投資という産業発展の起爆剤を欠いており、その経済発展は相対的に緩やかであった。こうしたことが香港との人的・経済的交流が高まらない背景であったと考えられる。

続いて物流における大橋の利用数が少ない要因として、GBA 西部と広東省西部³の産業構造が挙げられる。大橋開通以前から、香港と GBA 西部間の物流は河川輸送が主流であり、リードタイムは比較的長い。大橋開通後はリードタイムを大幅に短縮できるものの、運賃などのコストは従来の河川輸送より高いため、大橋のアドバンテージを享受できる

² GBA 西部とは、広東省珠海市、江門市、肇慶市、3つの都市を指す

³ 広東省西部とは、広東省の湛江市、茂名市と陽江市、3つの都市を指す

のはコールドチェーン、越境 EC などに代表される付加価値が高く、リードタイムが短い貨物に限定されるが、現状ではこの地域におけるそうした貨物への需要は限られる。大橋の物流利用の根本的な拡大のためには、相対的に発展が遅れている GBA 西部と広東省西部の消費市場の発展を促すことが不可欠である。本大会で発表された新しい推進策は、GBA 西部と広東省西部の産業改革に新たな糸口を与え、地域経済の発展を後押しすることも企図されているとみられる。

2. 大橋における新たな政策措置の概要

習近平国家主席は大橋の開通式典において、「大橋をしっかり管理し、有効活用することで GBA の建設に重要役割を果たす」⁴という重要講話を行った。また、今まで広東省における対外貿易の物流は広東省東部に一極集中する傾向が強かったが、広東省政府は今後対外貿易の物流を東西に二分し、輸出入管理の効率化と地域経済を促進すべく、「東入東出、西入西出」⁵という新しい対外貿易のコンセプトを提唱した。大橋のフル活用には上述のように課題が多く残っているが、習主席の重要発言の実践および広東省政府の施策方針に向けて、本大会において新たな推進策「GBA 経済貿易新ルートの建設」が打ち出された。以下がその概要となる。

| 1. GBA 経済貿易新ルートにおける大橋の戦略的なポジション | |
|---------------------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 珠海をクロスボーダー物流の中心地とし、香港経由で外国との輸出・輸入貿易を増やす ▪ 珠海と香港の間の貿易が増えることで両地区の物流、資金流、データ情報流通のさらなる融合を図る ▪ 香港国際空港が空運物流ハブとしてのグローバル地位を維持する ▪ GBA の需要に対応しつつ、広東省西部から中国本土の南西地区における経済発展を助力する |
| 2. GBA 経済貿易新ルートの建設における主要の政策措置 | |
| 貿易物流の キャパシティー強化 | <u>越境 EC 総合試験区の専門税関窓口の設置</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2022 年、大橋を利用して珠海から香港・マカオに運ぶ越境 EC 貨物の貿易総額は 324 億人民元に上り、前年比約 139% 増加 ▪ GBA または中国本土発着の越境貨物に対して、新たに設置される珠海の越境 EC 専門税関で通関後、大橋と香港・マカオ国際空港を活用し、海外へ輸出入することを推奨 |
| | <u>高欄港総合保税区</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 珠海高欄港に隣接し、土地面積約 2.514 km²を有する ▪ 珠海金湾空港と大橋珠海ゲートよりそれぞれ車で 45 分と 60 分の距離に位置する ▪ 付加価値の高い商品の修理・メンテナンスサービス、スマート製造、国際物流センター、越境 EC、リース・先物取引のプラットフォーム及び R&D イノベーションセンターを園区重点発展方向とする ▪ 加工製造業、R&D、国際物流、メンテナンス・修理、卸売及びサービス業を重点誘致企業とする |

⁴ 2018 年 10 月 23 日、習主席が開通式典での講話原文（一部抜粋）は“要用好管好港珠澳大橋，為粵港澳大灣區建設發揮重要作用”（大橋をしっかり管理し、有効活用することでグレーターベイエリアの建設に重要役割を果たす）

⁵ 「東入東出、西入西出（東進東出 西進西出）」は、従来広東省における対外貿易の物流は広東省東部に一極集中していたことを解消させ、今後広東省における対外貿易は貨物の発着地によって物流ルートを広東省の東西 2 極に仕分けする概念

| | |
|--|--|
| <p>貿易物流の キャパシティー強化</p> | <p><u>粵港澳物流園（以下、GBA 物流園）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 土地面積約 12.8 万㎡、倉庫総面積約 9 万㎡を有し、大橋珠海ゲートより車で約 10 分に位置する GBA 物流園を、「西入西出」の主要ルートとして、GBA 西部及び広東省西部と香港・マカオとの貿易を強化 園内にはスマート設備を導入し、貨物の仕分けから通関までのプロセスを一元管理 国際貨物専門スピード通関窓口や越境 EC 専用通関窓口を設置 コールドチェーン倉庫および専用通関窓口を設置し、肉類、果物、水産品等生鮮食品の物流・通関の効率向上 テクノロジー製品及び部品、高級消費財等付加価値の高い貨物の配送センター、ストレージサービスを提供 倉庫、輸送、通関の効率向上のため、物流データのスマート管理ポータルと 24 時間運営体制を採用 <p><u>国際航空スマート物流園（建設中）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 珠海金湾空港に隣接し、土地面積約 7.18 万㎡、ターミナル面積は 9.18 万㎡を有する 年間の航空貨物の処理能力は 50 万トンに上り、完成後は中国本土最大の航空貨物処理センターになる 事業者の輸送コスト削減に、検疫前と検疫後の貨物倉庫を接続する 事業者が香港・マカオ空港におけるストレージコストの削減と混雑回避のため、香港・マカオ発着貨物のストレージとパレット荷積み作業を対応 カバーするビジネスセクターは、越境 EC 通関、クロスボーダートラック・フライト、コールドチェーン、貨物航空便、倉庫・クラウド型倉庫、市内配送 |
| <p>通関効率の さらなる向上</p> | <ul style="list-style-type: none"> 大橋を通過するクロスボーダートラックにおいて、「シングル・E ロック」⁶を導入し、通関効率向上を図る 「シングル・E ロック」スキームは今後マカオにも導入する予定 大橋の珠海検問所は、全国で唯一の香港・マカオ貨物同時処理可能検問所となり、その通関効率が全国 2 位となる |
| <p>3. GBA 経済貿易新ルートの建設における主要内容</p> | |
| <p>「港車北上」⁷ (Northbound Travel for Hong Kong Vehicles)</p> | <ul style="list-style-type: none"> 「港車北上」の許可が下りた香港の自家用車が港珠澳大橋経由で香港－広東省間を走行する場合、従来申請が必要であった通行許可枠の申請を不要に 香港居民の広東省への短期出張、家族・親戚訪問、旅行の際の自らの運転による移動を容易に 「港車北上」の許可が下りた香港の自家用車は、中国本土の税関への申告、関税支払い、担保手続きが不要となり、手続きがよりシンプルになり、手数料も軽減される 「港車北上」の許可が下りた車両は、香港の中国検験有限公司による検査を受ける必要はあるが、中国本土で別途車検を受ける必要はない <p><u>申請資格</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 有効な香港身分証明書(HKID)及び港澳居民来往内地通行证(通称「回郷証」)⁸を所持する香港居民に限る 申請者は、申請する自家用車の登録所有者である必要がある 両地の車両関連ライセンス、自家用車運転免許証/運転許可証が必要 申請者は中国本土で自家用車の「自動車事故責任強制保険」に加入するなど、両地の保険に関する法律規定を遵守する必要がある 非営業用自家用車、8 人乗り以下、車体の長さが 6m を超えないこと <p><u>滞在可能期間</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 対象利用者は中国本土に入国するたびに最大連続 30 日間までの滞在が可能し、中国本土での累積滞在期間は年間 180 日を超えないものとする |

⁶「シングル・E ロック」(Single E-Lock、跨境一鎖)とは、電子ロックと GPS 装置をクロスボーダートラックに設置し、輸送途中の貨物の改ざんを防ぐ。そのため、中国本土と香港の税関は同じ貨物の繰り返し検査作業を軽減し、越境通関業務を効率化するスキーム。香港には 13 か所、広東省には 63 個の検問所に当スキームを導入。詳細は[こちら](#)をご参照

⁷「港車北上」(Northbound Travel for Hong Kong Vehicles)の詳細および申請手続きは[香港政府運輸署の関連ページ](#)をご参照

⁸港澳居民来往内地通行证(「回郷証」)とは、中国国籍を持つ香港、マカオ永住居民が中国本土との間を往来する際に使用される査証

| | |
|---|---|
| <p>コールドチェーン専用通関ルート の構築</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 海外から香港空港に輸入したコールドチェーン貨物に対して、今後大橋の珠海検問所経由で GBA・中国本土に輸入可能に ▪ 大橋を活用したコールドチェーン貨物の輸入は、専用通関ルートを利用することで通関時間を短縮可能に ▪ 珠海市で「粵港澳大湾区水産品国際取引所」を建設し、付加価値の高い輸入水産品は取引所を通して GBA への商流拡大が可能に ▪ 「粵港澳大湾区水産品国際取引所」のアプリ開発をし、オンライン取引も対応可能に ▪ 本スキームは 2023 年年内に実施される予定 |
| <p>中国本土生鮮食品の陸上輸送ルート の新設</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 従来生鮮食品を中国本土から香港にトラック輸送する際、深圳文錦渡検問所 1 か所に集約していたが、規制緩和により今後大橋経由での輸入が可能に ▪ 大橋経由の食品輸送に対して、検疫手続きと品目は文錦渡検問所と同じとする ▪ 利用可能な食品品目は、冷凍または冷蔵の肉類、食用の野生動物、卵類、乳類、野菜、果物 ▪ 大橋経由で生鮮食品を輸入する際の通関効率向上のため、「グリーン・ルート」を設置し、通関手続きは専属チームで 24 時間対応可能 ▪ 事業者の物流ルート変更によるコストとリードタイムの大幅短縮でより安く、新鮮な生鮮食品を提供可能に ▪ 大橋利用による広東省西部農産品の香港輸出拡大を期待し、広東省西部の経済発展を図る ▪ 生鮮食品輸入ルートの新設により、深圳文錦渡検問所の混雑回避と通関効率向上を図る |
| <p>「経珠港飛」 (Fly Via Zhuhai HK)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 中国本土発着の旅行客は、珠海金湾空港と大橋を経由で香港空港の利用が可能に ▪ 出国の場合：中国国内出発地⇒珠海金湾空港⇒大橋⇒香港国際空港⇒海外目的地 入国の場合：海外目的地⇒香港国際空港⇒大橋⇒珠海金湾空港⇒中国国内目的地 |

3. まとめ

本大会で発表された推進策の中、「港車北上」の正式施行と「コールドチェーン専用通関ルート」の構築が目玉政策となる。これまで香港の自家用車が中国本土に入るには、自動車本体よりも高値で取引されている「ダブルナンバー」が必要だったが、「港車北上」により大湾区の相互接続が一步前進したと言える。ただし、香港では公共交通機関が発達し、自家用車数は相対的に少ない。そのため、「港車北上」の実施による大橋の利用底上げ効果や、香港旅客が現地消費にもたらず経済効果は限定的とみられ、珠海をはじめとする GBA 西部と広東省西部が抱える課題の解決策としては力不足であろう。

「コールドチェーン専用通関ルート」が構築されることで、海外から香港国際空港に輸入されたコールドチェーンが、大橋の珠海検問所経由で GBA・中国本土に輸入可能となり、物流における大橋の利用は増加が見込まれる。これまで中国向けの海外からの生鮮食品は、通関手続きが比較的スムーズな上海を経由することが多かった。華南地域では食品の通関にややばらつきが見られ、実務上の煩瑣さや通関時間の不確実性により生鮮食品の流通が難しいためである。今回、「コールドチェーン専用通関ルート」が構築されることによって、香港市場と大橋経由での華南市場への輸入手続の円滑化が期待され、日系食品事業者にとって GBA 商流拡大のビジネスチャンスになろう。

今回発表された一連の推進策は、大橋の利用数を増やす狙いだけでなく、珠海市を GBA の国際物流センターとして物流業を強化し、物流業の発展に付随した対外貿易企業の誘致の意図も見受けられる。しかしながら、大橋の利用数が少ない根本的な要因は GBA 西部と広東省西部の経済と産業構造にある。この解決策としては、短期的にはこれまで華南向けでありながら上海を経由していた貨物や内陸向けの貨物を大橋が取り込み、大橋を活用した対外貿易の物

流センターとして地位を確立することである。中長期的には、ASEAN を含むアジア市場の一体化を見据えて産業構成を変革し、大橋を活用した ASEAN 地域との貿易を増やす必要があるだろう。

大橋が開通された後、コロナ禍により香港と中国の間の人的往来が一時期停滞し、大橋の利用数に大きな打撃を与えた。ポストコロナの今、往来の正常化はしたものの、中国経済の下振れが新たなチャレンジとなっている。本大会で発表された推進策が、大橋の利用をどの程度後押しするかは見通しがたいが、大橋の更なる活用するためにはさらなる根本的課題に向けた解決策も求められよう。今後大橋に関わる動向および GBA 西部、広東省西部の発展について、当室は引き続き注視しながら関連情報を提供していきたい。

以上

| | 発行日 | タイトル |
|-------------|-----------|--|
| 2023 年第 9 号 | 2023/8/23 | 香港 水素エネルギー社会の実現に向けた取り組み |
| 2023 年第 8 号 | 2023/8/23 | 深圳前海における 30 条の金融改革措置の実施方案 |
| 2023 年第 7 号 | 2023/6/21 | 香港におけるファミリーオフィス推進政策のアップデート |

当室が発行した過去のニュースフォーカスについて、以下のリンクよりご参照：

(日本語) https://www.bk.mufg.jp/report/chi200402/Archive_JPN.pdf

(英語) https://www.bk.mufg.jp/report/chi200402/Archive_ENG.pdf

- These materials have been prepared by MUFG Bank, Ltd. ("the Bank") for information only. The Bank does not make any representation or warranty as to the accuracy, completeness or correctness of the information contained in this material.
- Neither the information nor the opinion expressed herein constitute or are to be construed as an offer, solicitation, advice or recommendation to buy or sell deposits, securities, futures, options or any other financial or investment products. The Bank [MUFG Bank] is a licensed bank regulated by the Hong Kong Monetary Authority and registered with the Securities and Futures Commission to carry out Type 1 and Type 4 regulated activities in Hong Kong.
- All views herein (including any statements and forecasts) are subject to change without notice, its accuracy is not guaranteed; it may be incomplete or condensed and it may not contain all material information concerning the parties referred to in this material. None of the Bank, its head office, branches, subsidiaries and affiliates is under any obligation to update these materials.
- The information contained herein has been obtained from sources the Bank believed to be reliable but the Bank does not make any representation or warranty nor accept any responsibility or liability as to its accuracy, timeliness, suitability, completeness or correctness. Therefore, the inclusion of the valuations, opinions, estimates, forecasts, ratings or risk assessments described in this material is not to be relied upon as a representation and / or warranty by the Bank. The Bank, its head office, branches, subsidiaries and affiliates and the information providers accept no liability whatsoever for any direct or indirect loss or damage of any kind arising out of the use of all or any part of these materials.
- Historical performance does not guarantee future performance. Any forecast of performance is not necessarily indicative of future or likely performance of any product mentioned in this material.
- The Bank retains copyright to this material and no part of this material may be reproduced or re-distributed without the written permission of the Bank and the Bank, its head office, branches, subsidiaries or affiliates accepts no liability whatsoever to any third parties resulting from such distribution or re-distribution.
- The recipient should obtain separate independent professional, legal, financial, tax, investment or other advice, as appropriate.

Copyright 2023 MUFG Bank, Ltd. All rights reserved.