

【2024 年第 15 号】

深中通道の開通について

2024 年 10 月 28 日

田 甜 MICHELLE TIAN

香港法人営業部
アドバイザー室

T +852-2823-3783

E MICHELLE_T_TIAN@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

2024 年 6 月 30 日、深圳・中山間を結ぶ新しい道路である「深中通道」が開通した。深中通道の開通により、深圳から中山まで 30 分、深圳から珠海までは 1 時間で到達することが可能となった。大湾区エリアにおける主要なインフラプロジェクトとして、深中通道は珠江デルタ地域の都市群をより緊密に結びつけ、より多くの利便性と機会をもたらし、同地域の一体的発展のための重要な役割を持つ。本稿では、深中通道の開通に関する背景および深中通道がもたらす大湾区の発展機会について考察したい。

1. 深中通道とは

深中通道とは、中国広東省の深圳市と中山市をつなぐ新しい道路のことである（図1）。

深中通道は虎門大橋から南に約 30 キロ、港珠澳大橋から北に約 38 キロの距離にある。深圳空港インターチェンジの南にある東人工島からスタート、海域では深中トンネルを経由して、中山市馬安島に上陸し、中開高速道路に接続する¹。深中通道は、黄埔大橋、南沙大橋、虎門大橋、港珠澳大橋に続く 5 つ目の海上橋となる。



図 1: 深中通道のイメージ図と GBA における大橋

¹ [世界最高の 10 人を作ろう！深セン・中山回廊が 6 月 30 日に正式に開通した-中国通讯社 \(china-news-online.com\)](http://china-news-online.com)

2. 広東省における東高西低の発展パターンとシングル Y での港珠澳大橋の建設

珠江の西側と東側を結ぶ総工費 1,200 億人民元(約 2 兆 5,000 億円)の港珠澳大橋が既に存在するにも関わらず、なぜ深中通道を建設する必要があったのか。深中通道の建設の妥当性を説明するためには、港珠澳大橋の計画経緯と機能を理解する必要がある。

1990 年代から今日に至るまで、大湾区の発展は「東高西低」のパターンを示してきた。「東高西低」の発展パターンとは、珠江河口の東側都市の社会的・経済的発展が、西側都市のそれよりも著しく速いことを意味する。これは改革開放後の香港が大陸経済に与えた影響と関係している。香港からの投資は主に珠江河口東側の都市に集中し、深圳や東莞の経済発展を牽引してきたが、西側の都市は交通が不便なため、香港からの投資の恩恵をあまり受けられなかった。この差が数十年にわたり蓄積した結果、珠海、中山、江門といった西側の都市と深圳、東莞といった東側の都市との間には、人口や経済の規模に大きな隔たりが生じている。データで見ると、1980 年に深圳と珠海の経済特区が設定された当時、両都市の発展レベルは拮抗しており、人口でも珠海が深圳をわずかに上回っていたが、40 年後の現在、深圳の人口と経済規模は珠海の 8 倍近くになっており、両都市を対等に比較することは難しい²。深圳は直近 10 年間中国全土から資本と優秀な人材を誘致し、対外交通インフラを徐々に整備し、ハイテクとインターネット経済の発展を促進し、世界トップクラスの産業基地へと進化した。発展の初期に香港が主導的な役割を果たしたことは間違いない。

港珠澳大橋の構想が 20 年前に持ち上がったのは、かかる東西兩岸の成長格差が背景にある。西側でも同様の高成長を実現できれば、香港は西側の安価な土地と労働力を輸出加工と生産に活用でき、そこで生産された製品を香港に輸送して港珠澳大橋経由で世界に再輸出することで、当時世界最大のコンテナ港であった香港の地位をさらに盤石なものにすることができる。これが、2003 年に香港が港珠澳大橋の建設促進に意欲を示した最大の理由であった。

香港が港珠澳大橋建設の構想を打ち出したとき、深圳の経済規模はすでにかなり大きく、貨物運送のニーズも増えていたため、深圳は橋の建設についていわゆる「ダブル Y」案を提唱した。「ダブル Y」案とは、香港・珠海・マカオに加え、深圳にも橋を伸ばすという案であり、深圳だけでなく、広東省全体が「ダブル Y」案の採用を望んでいた。当時、珠江河口域では川をまたぐルートが不足しており、広東省の東部と西部を結ぶ唯一のルートは虎門大橋だけで、交通渋滞などの問題が頻発していた。そのため、港珠澳大橋に「ダブル Y」案が採用されれば、広東省に珠江河口を横断する新たな通路が提供され、広東省の東部と西部の接続性を大幅に向上させることができた。

一方で香港としては、西側の都市で生産された商品を深圳へ直送せず、香港へ集中させて世界各地に再輸出させたいという思惑があったため、「ダブル Y」案には反対の立場であった。

最終的には、香港が主張する、香港・珠海・マカオのみを結ぶ「シングル Y」案が 2004 年に採用され、2009 年に正式に橋の建設が開始された。約 9 年間の建設期間を経て、港珠澳大橋は 2018 年に完成に至った。

港珠澳大橋の「シングル Y」案が採用されたことを受け、2005 年に広東省交通運輸局は「広東省高速道路計画(2004-2030)」を公布し、広東省の東部と西部を結ぶルートを増やすため、深圳と中山を結ぶ海橋の建築計画を発表した。

² (珠海) [Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area - Map\(Zhuhai\)](#)
(深圳) [Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area - Map\(Shenzhen\)](#)

3. 深中通道の活用状況と期待される大湾区発展への貢献

今後の深中通道の活用を予測するには、港珠澳大橋の交通量を理解する必要がある。港珠澳大橋が 2018 年に完成して以降、橋を走行する車両の数は当初予想より少なく、全体的な交通量が不十分であったため、世間からは豪華で実用性が足りない「白い象」³プロジェクトとのレッテルを貼られたこともあった。

プロジェクト開始前の実現可能性調査報告書では、当初の港珠澳大橋の交通量を 1 日あたり 9,200~14,000 台、2030 年と 2037 年にはそれぞれ 1 日あたり 29,100 台と 42,000 台の車両が通行すると予測していた⁴。しかし、港珠澳大橋建設初年度の 1 日あたり平均交通量は 4,000 台強と、建設前の予測を大きく下回る実績となった。

この背景には2つの要因がある。1つは、港珠澳大橋の構想から完成まで10年以上かかり、地域全体の経済発展形態が大きく変化したことだ。香港資本が珠江デルタを生産拠点とする伝統的な加工貿易形態は、今や縮小傾向にある。そのため、対外経済化の度合いが非常に高い珠江デルタでも、今後、西側の都市が深圳や東莞のような加工貿易での発展を再現するのは非常に難しいだろう。このような状況下では、香港が珠江の西側から港珠澳大橋を経由し、世界各地に再輸出するための大量の貨物を獲得することは難しくなる。

2 つめの要因は、港珠澳大橋の車両通行政策（通行可能車両の認可台数）が時代に追いついていないことである。当初の広東省-香港-マカオ間の車両通行政策では、両地域のナンバープレートを持つ車両だけが橋を走ることができ、当時、両地域のナンバープレートを持つ車両（越境バス、越境自家用車、認可トラックなどを含む）の総数は約 50,000 台しかなかった。その後、港珠澳大橋には特別に 10,000 台余り通行許可枠が追加されたものの、それでも橋を渡ることができるのは 60,000 台余りに過ぎないため、1 日の交通量が 4,000 台余りに過ぎないのも無理はない⁵。

その後、広東省、香港、マカオの各政府の協力により、「香港車両北上」⁶、「マカオ車両北上」⁷の政策が相次いで導入されており、将来的に条件が整えば「広東車両南下」⁸の政策も導入される可能性がある。こうした政策が奏功し、港珠澳大橋の交通量はここ1年改善傾向にある。

一方、深中通道も「白い象」のようなプロジェクトにならないかと懸念されていた。しかし、深中通道を利用する車両は主に広東省内の移動であるため、そもそも車両通行政策による制限はない。加えて、より多くの香港やマカオからの車両が両地域のナンバープレートを取得するようになれば、大湾区から深中通道を利用する車両も増えるだろう。実際、試運転の初日には渋滞が発生し、試運転後の 24 時間で交通量は 125,000 台を超えた⁹。広東省交通運輸庁のデータに

³「白い象」とは、使い道がないのに維持費だけが高つく厄介物の意味。

⁴ hk01.com 度報道/907770/港車北上-能拯救-無法回本-的港珠澳大橋嗎

⁵ 中港两地车牌指标数量有多少？ 广东 (sohu.com)

⁶ 「香港車両北上」とは、2023年7月1日より、香港居住者が自家用車を利用して港珠澳大橋を経由し、香港と広東省間を移動することが可能になるスキーム。

7 「マカオ車両北上」とは、2023年1月1日より、マカオ居住者が自家用車を利用して港珠澳大橋を経由し、マカオと広東省間を移動することが可能になるスキーム。

⁸ 「広東省両南下」とは、広東省居住者が自家用車を利用して港珠澳大橋を経由し、香港/マカオと広東省間を移動することが可能になるスキーム。

⁹ 深中通道 24 小时车流量超 12.5 万车次 开通后全线车流保持相对高位运行-粤港澳大湾区门户网 (cnbayarea.org.cn)

よると、開通後 1 週間で、交通量は 720,000 台を超え、1 日あたりの平均交通量は 100,000 台を超えた¹⁰。深中通道の交通量は 10 月 1 日、開通以来過去最高を記録し、1 日あたり 155,500 台となった¹¹。深中通道は、珠江河口における 1 日の越境交通量の約 25%を占め、南沙大橋、虎門大橋、黃埔大橋と合わせ海上インフラ網の一角を占めている。

また、深中通道は珠江河口の東西両側の一体的な発展への貢献が期待されており、ひいては、大湾区におけるインフラ施設の融合（ハード・リンケージ）とルール・メカニズムの融合（ソフト・リンケージ）のレベルを向上させ、大湾区全体の市場統合を促進する効果がある¹²。

4. 香港への影響

深中通道の開通は、香港にポジティブとネガティブ双方の影響を及ぼすと考えられる。前者としては、深中通道の開通により、大湾区の都市として、香港と珠江西側の都市との連携を強化し、地域経済の融合促進に役立つ。一方、後者としては、交通の利便性向上により、香港居住者の北上消費が増加し、これが香港小売・サービス業の低迷につながる。したがって、深中通道の利便性を享受しつつも、潜在的なネガティブ影響に備えて、自ら特徴がある経済を発展させていく必要があるだろう。

以上

¹⁰ [深中通道开通后首周总车流量超 72 万车次 日均车流量超 10 万车次 广东省人民政府门户网站 \(gd.gov.cn\)](http://gd.gov.cn)

¹¹ [15.5 万车次！深中通道日车流量再创新高 \(gd.gov.cn\)](http://gd.gov.cn)

¹² [深中通道车流量约占过江通道四分之一 跨珠江口通道车流更加均衡 广东省人民政府门户网站 \(gd.gov.cn\)](http://gd.gov.cn)

	発行日	タイトル
2024 年第 14 号	2024/10/21	香港 2024 年施政方針を発表
2024 年第 13 号	2024/10/14	知的財産所得に対する「パテントボックス」税制優遇措置
2024 年第 12 号	2024/7/18	AI 利用の個人情報保護の枠組み
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 2024 MUFG Bank, Ltd. All rights reserved.