

IV 海外だより

香港21世紀へ TAKE OFF

— 新空港建設等香港大型インフラ整備計画 —

NLI INTERNATIONAL HONG KONG LIMITED 植木 務

はじめに

ウィルソン総督は1989年10月定例演説の中で、2006年迄に総額1,270億HK\$ (約2兆3,000億円)に達する新空港建設を中心とした香港の大型インフラ整備計画 (PORT & AIRPORT DEVELOPMENT STRATEGY : 通称PADS) を発表した。この投資額は、香港の年間GDPの約30%に相当し、円ベースでは関西新空港計画総事業費の約2倍に及ぶ。

同計画には'89.6.4天安門事件後、香港の景気が後退し将来への不安感が高まる中で、景気の浮揚効果と同時に、香港の将来に対する内外のコンフィデンス回復といった意図が込められている。また、1997年を跨ぐ一大プロジェクトであるため、政治的には'97年の返還に向けた中国の“香港政策”としても注目されている。

そこでPADSプロジェクトの概要を整理しつつ香港経済への影響を分析し、中英交渉が難航した政治的背景についてレポートすることにする。

1. PADSプロジェクトの概要

①プロジェクトの背景とこれまでの経緯

香港政庁の発表したPADSプロジェクトによると、同計画は大きくa) 空港 b) 港湾施設 c) 交通網 d) 都市開発・埋立造成の4分野に分けられる。政庁が工事費総額約1,270億HK\$にもものぼる計画を発表した背景には、前述した理由のほかに、中国返還以前に政庁の剰余金を、香港市民に還元する意味も込められている。また、'97年以降においての国際都市香港のインフラ整備を行い、香港の繁栄を維持するといった意図も伺える。その主要プロジェクトの概要は次の通り。

a) 空港

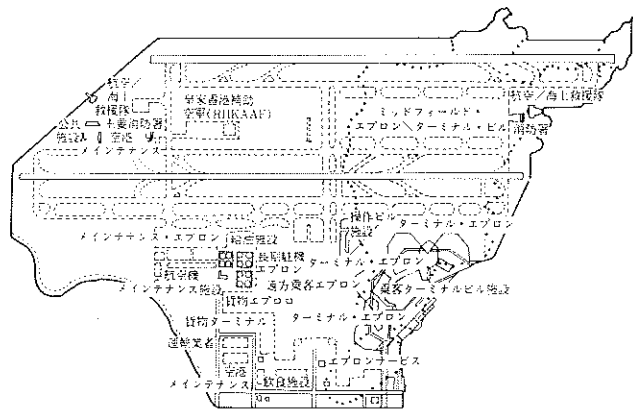
世界最新鋭の滑走路を2本持ち24時間のフルタイム使用、年間8千万人の乗客をさばくことが可能で、この乗客処理量は啓徳空港の最大収容能力の3倍以上とも言われている。現在建設が予定されている滑走路2本のうち1本は1997年の中国返還前に完成が予定されている。

香港に第2空港を建設する話はすでに18年も前から地場企業が政庁に提案していたが、当時政庁は既存の啓徳空港を拡張することで充分であるという考えであった。しかし、その後日本や台湾からの来港者の急増により、返還前の'94~'95年には空港が飽和状態に達すると予想されたため、政庁は新空港の建設を検討し始めた。新空港建設候補地については諸案^(注1)があったものの、最終的にチェクラップコク(図-3、①)に決定された。

図-1 新空港と啓徳空港の比較

	チェクラップコク新空港	啓徳空港('91年現在)
乗客処理量	8000万人	2000万人
取扱貨物量	400万t	72万t
発着可能時間	24時間	6:30a.m~11:30p.m
発着機頻度	——	2分ごとに1機
滑走路	2本	1本

図-2 新空港建設予定図



b) 港湾施設

1993年半ばまでの完成を目指し昂般州(ストーン・カッターズ島:図-3、②)に第8ターミナルを建設し、続いて青衣島(チンイ:図-3、③)の東南部を埋め立て第9ターミナルを建設予定。このほかにも、ランタオ島、九龍半島、香港島で囲まれたビクトリア湾西部を重点地区とし、船舶の停留や航行を円滑にする埋め立てやしゅんせつ作業の実施が予定されている。

(注1) 政庁が発表したPADSプロジェクトのほかに

- ・ホープウェル社ゴー・ドン・ウー社長の「西部港湾-ランタオ島策略発展計画」
- ・中国広東省深圳黄田空港('92年初完工予定)の新空港建設代替案があった。

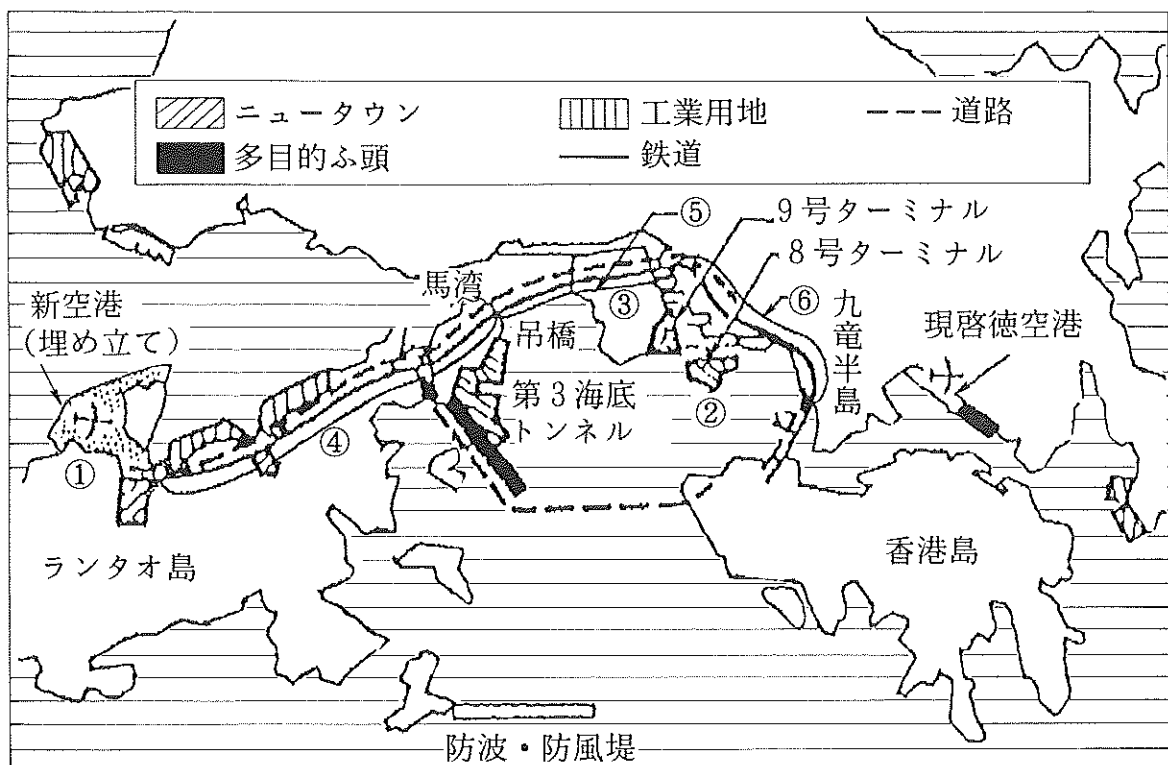
c) 交通網

空港へのアクセスとして、上下3車線ずつの高速道路及び鉄道建設が、新空港から青衣島経由で西九龍までの区間に予定されている。空港連絡鉄道は、香港中心部と新空港を25分で結び、運賃は片道50\$（'91物価水準）を見込んでいる。また、空港へのアクセス道路は3部分から構成され、第一区間は空港と北部ランタオ道路を結ぶ高速道路（図-3、④）、第二区間はランタオ島から馬湾を通り青衣島までを結ぶ北部ランタオ道路（図-3、⑤）、第三区間は北部ランタオ道路と西九龍の新港とを結ぶ道路である（図-3、⑥）。第二区間は2つの吊り橋（青衣-馬湾間は世界最大の全長1400メートルとなる見通し：通称青馬大橋）で連結される予定で、青馬大橋の入札には日系企業が積極参加の構えをみせている。尚、この橋の入札は、すでに7月末より開始されている。

d) 都市開発・埋立造成

新空港の隣接地に15万人、及びその北側3キロの地点に11万人居住のニュータウンを建設する予定。これらは新空港の出現で生じる就業人口を、十分に収容する規模を持っている。

図-3 香港の主要プロジェクト



(出所) 日経金融新聞

②PADSプロジェクトにおける工費予算とその調達方法

PADSプロジェクトの資金調達は香港政庁主導で行われるが、新空港核心工事建設費総額843億HK\$のうち、537億HK\$（64%）を政庁が支出し、残りの306億HK\$（36%）を民間部門（BOT方式等）で調達する見込みである。これに関連して、現在約750億HK\$（約1兆3,500億円）と推定される財政剰余金の使途方法、さらには資金調達方法が注目されている。政府の非公式の見解では、債券発行形式での資金調達を計画しており、詳細は不明だが、調達方法は現在の為替基金の資金調達方式が参考になるとと思われる。その償還期限については1997年以前を予定している。

表-1 新空港核心工事の見積り

(単位: 億HK\$)

	'90年	'91年3月
西九龍埋め立て	95	90
西九龍高速道路	25	17
西区海底トンネル	40	39
3号幹線	50	56
チェクラップコク新空港	380	436
ランタオ北高速道路	50	43
東埔第一期	30	26
青馬大橋	100	121
公共設備・その他	20	15
合計	790	843
セントラル/灣仔埋立		18
空港鉄道		125
総計		986

(出所) 香港政庁資料

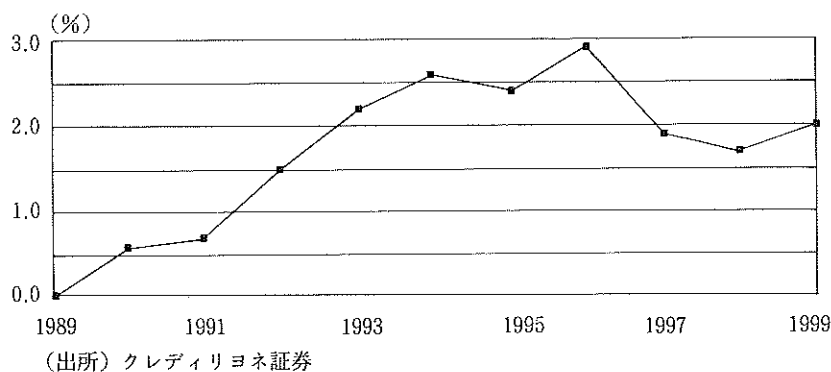
2. 香港経済への影響

PADS プロジェクトは香港経済の下支え要因となって、経済を活性化させるものと期待されている。そこで GDP への寄与度、インフレ効果等について分析してみる。

①GDP への寄与度

クレディ・リヨネ証券の調査によれば、今後予定されているプロジェクトすべてが実行に移された場合、香港の GDP 成長率は'92 年以降急ピッチで押し上げられ、'93～'96 年にはインフラ投資の GDP 成長率に対する寄与度は 2%以上に達する。その後'99 年にかけて寄与度はやや縮小するものの、尚 1.7%以上の水準を維持することが見込まれる。

表-2 インフラ投資のGDP寄与度



②インフレへの影響

前述のように、PADS プロジェクトが香港経済に恩恵を与える一方で

- i. 労働市場の逼迫
- ii. 人件費高騰、資材価格高騰

等、インフレ要因としても同時に作用することが考えられる。

仮に、政庁が外国から労働力を輸入し、人手不足解消策を図るとしても、すでにタイトな労働市場にあって、香港での賃上げ率は依然として年率 15～20%の高水準を示すことが地元証券会社の間で予想されている。

その結果として購買力が向上し、インフレ率が'92～'93 年の間に 10%以上に達すると予測している。

③PADS プロジェクト始動で注目される企業

7月末から始まった「青馬大橋」の入札を皮切りに新空港プロジェクトはいよいよ始動した。それに加えて高速道路、港湾、ターミナル、ニュータウンなどのインフラ建設計画も開始される。

a) 金融業

PADS プロジェクトにおいて、地場系銀行が融資業務の拡大を図るのには絶好のチャンスである。しかし地場系銀行は、これまでインフラ投資関連シンジケート・ローンで、副幹事レベルの参加に留まっており、主導的立場に立った経験はほとんどない。そのため、外銀に対抗するだけの実力があるかどうかが焦点になってくると思われる。

政庁は邦銀の積極的な参加にも期待を寄せており、また中国銀行のコミットもシンジケート・ローンを成功させる上では不可欠である。

b) 公益サービス部門

公益部門の各企業は、ランタオ島ニュータウン建設の恩恵を享受すると思われる。この地域では 2000 年に向け消費電力需要の増加が予想される。

c) 不動産業

住宅開発を積極的に展開している企業が、長期的には恩恵を受けられる。現在開発が予定されている地域（ニュータウン等）は向こう 4～5 年間利用不能で、ディベロッパー側の利益が実現するのは 7～8 年後になるろう。

d) 建設業

PADS プロジェクト全体を通して、直接利益を得るのは建設業界である。発注量が増加し、受注競争は緩和され、利益率は上昇する見込みである。

e) 商業

航空関連企業（スワイヤーグループ等）は長期的な事業拡大計画が可能となり、増収が見込まれる。

また、1998 年までにキャセイパシフィック航空が、新空港発着機の 40～50% を占め、積極的な事業展開が予想される。

表-3 PADS プロジェクトからメリットを受けるとされる企業

カテゴリー	企業名
一般建設	熊谷組（香港）、シン・チョン・ホールディングズ、スン・フー・キー
パイプ供給	大同コンクリート（香港）
パイプ打撃工事	シン・チョン・ホールディングズ、チー・シン・ホールディングズ
ターミナル・吊橋等の特殊建設	熊谷組（香港）、ホープウェル
通信	香港テレコム
工事現場向け移動体通信	香港テレコム、ハチソン・ワンポア、ファースト・パシフィック
電力	チャイナ・ライト
ガス	香港チャイナ・ガス
航空旅客	キャセイ・パシフィック航空
航空貨物処理	スワイヤー・パシフィック、ジャーディン・マセソン
海上コンテナ処理	ハチソン・ワンポア、ワーフ・ホールディングス
航空機補修	香港エアクラフト・エンジニアリング
金融	香港上海銀行、恒生銀行、東亜銀行
既存の啓徳空港の跡地再開発	長江実業、ワーフ・ホールディングズ、キャセイ・パシフィック航空
ランタオ島のニュータウン開発	サン・フン・カイ・プロパティーズ、ヘンダーソン・ランド、ハンルン・ディベロップメント、チャイナ・ライト、長江実業

（出所）NRI 香港

3. PADS プロジェクトにおける中英交渉

①難航した中英交渉

天安門事件後の香港のコンフィデンス回復と、景気浮揚効果をねらって政庁より発表された PADS プロジェクトは、事前に十分な説明が中国側になされなかったことから、同政府にとって“見切り発車”とも受け取られた。

そこで中国政府は、政庁のプロジェクト発表を受け、同プロジェクトの投資額が余りにも大規模であることに「他人が招待した客の代金を自分に回される」（江沢民総書記談）といった不安を抱いたようである。さらに、「大型プロジェクトは'97 年以降にも及ぶ性質のものであり、返還後香港の主権を回復する中国政府に相談があって然るべきだ」（中国政府高官談）と“審議権”を主張した。

それ以降中英交渉の主な争点は、

- i. 香港政庁の'97 年時点での財政剰余金留保額
- ii. '97 年を跨ぐ案件についての中国政府の審議権

の以上2点に絞られていった。

②中英交渉の展開

- ・'90年10月香港で第一回中港専門家会議開催
- ・'91年1月北京で第二回 //
- ・'91年2月北京で第三回 //

香港政庁と中国政府（担当部門は主に国務院香港マカオ弁公室）の担当者レベルで、3回にわたり新空港プロジェクトを中心とした会談が行われ、双方物別れの結果となる。

中国側は、香港政庁の資金計画に反対し、返還後の香港特別行政区政府（SAR）の財政負担を懸念した。さらに、「返還前の香港において、'97年を跨ぐ重要な問題は中国側にも審議権があり、統治国の英国だけに一方的な決定権があるのではない。香港政庁及び英国政府が将来のSARに代わって決定権を持つというのは、むしろ中国に対する将来を先取りした内政干渉である」と主張。これら中国側の発言に対して、英港サイドは「香港の自治権侵害」と受け止めた。

- ・'91年3月中国国務院香港マカオ弁公室の魯平主任一行が来港

「新空港プロジェクトに対する中国の懸念表明は、内政干渉ではない。中港間の意見の食い違いが解決しない場合は、交渉レベルを中英政府間の外交ルートにのせる必要がある」と同主任は指摘した。

- ・'91年4月ハード英外相の訪中

一度大きくこじれてしまった問題は、香港サイドだけの努力では修復不可能となり、解決の糸口は中英トップ会談に委ねられ、ハード外相が北京訪問するも、財政剰余金及び'97年までの中国の審議権問題の2点について双方合意に達することなく、交渉は物別れのまま終了した。

- ・'91年5月アンドリュー・バーンズ英外務次官補の訪中

1ヶ月ぶりに再開された交渉で、財政問題については双方の歩み寄りがみられたが、審議権に対する見解の食い違いを打破することができず、合意には至らなかった。

③中英交渉の合意

難航していた中英交渉は'91年7月14日、バーシー・クラドック英国政府外交顧問と中国政府の間でついに合意を見た。その内容については以下の通りである。

- (1)香港政庁は1997年6月30日までに、できるだけ新空港プロジェクトの大部分を完成させる。また、PADSプロジェクト（'97年を跨ぐもの）についてはSARが引き継ぐ。
- (2)中国政府は同プロジェクトの遂行に際し、積極的にサポートして行く。中国銀行は同プロジェクトのためのシンジケート・ローンに参加する。
- (3)中英両政府は同プロジェクトの円滑な遂行のために'97年6月30日までの間、以下の要領で協議を行う。
 - ・空港委員会^(注2)において両政府は、空港関連の主要な事業権または契約の認可について協議する。その期間については英国側が詳細を提示した後、1ヶ月間の討議を行う。
 - ・英国側は空港関連工事の実施に当り、中国側に協議を求め、双方の合意をみた後に開始する。
- (4)香港政庁のプロジェクト遂行のための資金借入について、中国政府は肯定的な態度をとる。'97年7月以降返済義務のある借入契約の債務残高が50億HK\$を越える場合は、中国政府の同意を必要とする。
- (5)'97年6月末の政庁の財政剰余金は250億HK\$とする。
- (6)空港建設に当り、空港公団（Airport Authority）及び、諮問委員会^(注3)（Consultative Committee）を設置する。
 - ・空港公団法はMTRC法に準拠して作成され、香港在住の中国銀行グループ関係者が正規委員として参加する。
 - ・諮問委員会はあらゆる事項に関し協議するが、意思決定の権限は持たない。
- (7)英中両外相は年2回香港の関心事項について討議し、中国国務院マカオ弁公室主任と、香港総督は定期的に会談を行う。

（出所：NRI 香港）

以上の覚書き調印のため、李鵬首相がメジャー英首相の訪中を要請し、これを受け9月2日に天安門事件以後、初の欧米諸国トップの訪中が実現している。さらに、同首相の訪中後、サッチャー前首相の訪中も予定されている。

（注2）同委員会の首脳部は、中英の代表者4名ずつ計8名のメンバーで構成される予定。

（注3）'91年8月時点で、政庁が予定しているメンバーは30人。その中には、区議会議員・市政局・区域市政局議員、立法評議会議員のほか、前基本法諮問・起草各委員会のメンバーも含まれており、商工業界、専門職など各界層から人選される予定。

今回の覚書には、英国側の大幅な譲歩による決着が伺える。香港政庁の新空港建設プロジェクト原案はそのまま維持され面子は一応保たれたが、50億HK\$を越える資金借入には中国政府の了解を得なければならず、中国側の香港への発言力を強める結果となった。

一方覚書は審議権の問題について一切触れておらず、この点で中国側の譲歩が見られる。この背景には、同プロジェクトの合意後、メージャー首相がアメリカの中国に対する最恵国待遇を支持する表明を行い、中英交渉においての交換条件的要素が存在したとの見方もある。

終わりに

PADSプロジェクトは中英政府が覚書に仮調印したことで、一応の合意に至り、計画の着手に向け各々の入札が準備されることになるだろう。

“97年返還”を目前に控えたこの一大プロジェクトは、香港経済に大きな影響を与えていくことに違いない。しかし、当の香港市民は空港建設を必要としながら増税やインフレへの心配から絶大に支持しているわけではない。中英合意に至る前、香港市民の新空港建設に対する意識調査では、40%弱の人々が建設支持派、残り60%近くは建設反対派、もしくは分からないと答えている。

一方で、啓徳空港はあと数年のうちに収容能力の限界へ達するのは必至である。国際都市香港の将来へわたっての地位を確立する上でも、早急な新空港建設の完成が期待されている。また、香港経済の安定への見通しができたことは確かだが、中国政府の香港への政治的・経済的干渉に対する各種の摩擦が今後とも起こりうることが予想される。21世紀の国際都市香港の繁栄を担い、新たな香港のTake OffとなるPADSプロジェクトの円滑な進展を期待する。