

香港の物流競争力 ―空と海の明暗―

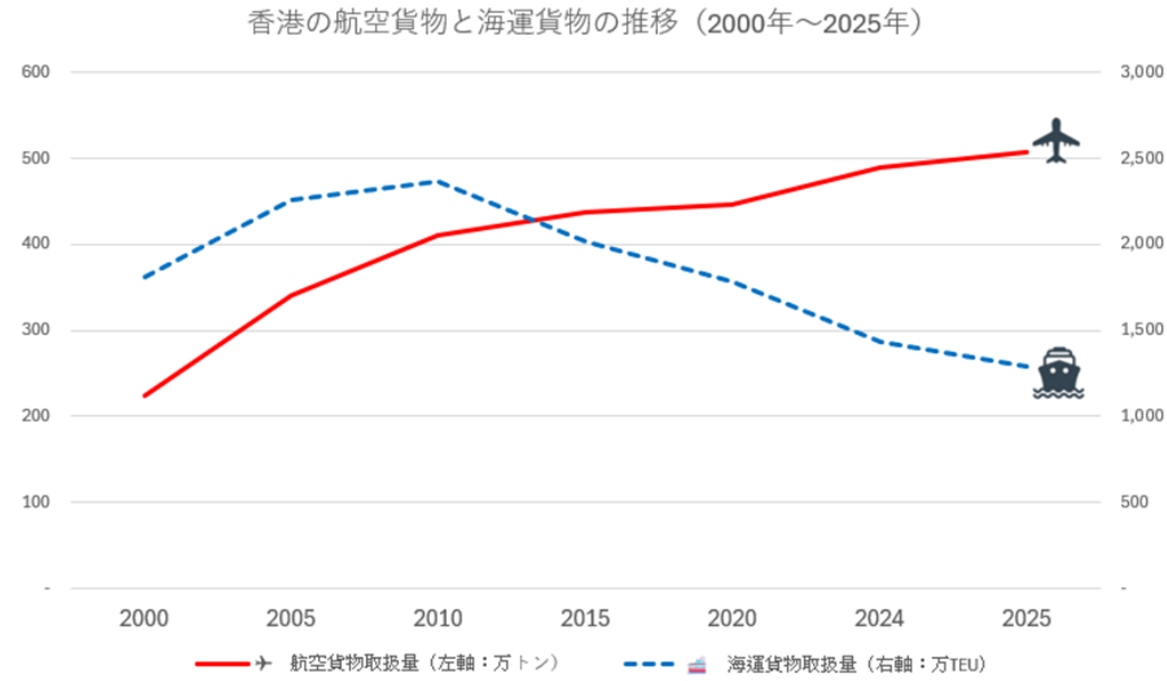
大分銀行 香港駐在員事務所 所長

古原 寛之

前回のレポート（2026年6月号）では、香港国際空港が世界有数の航空貨物取扱量を誇り、新しい第二ターミナルの開業によってさらなる成長が期待されることをご紹介しました。しかし、香港の物流力を「空」だけの視点でみると、その全体像を見誤るかもしれません。視点を「海」に移すと、そこには「空」とは対照的な厳しい現実が広がっているのです。

香港国際空港の航空貨物取扱量は、昨年過去最高の507万トン記録しました。国際空港評議会（ACI）のランキングでは、2010年以降、実に15回にわたり世界一の座を守り続けています。高度に整備されたインフラと効率的な通関システムが、この強さの基盤となっています。とりわけ、時間との勝負がものをいう分野において、香港国際空港はその力を発揮します。鮮度が命の生鮮食品や温度管理が欠かせない医薬品など、高付加価値で緊急性の高い貨物は、信頼性の高い空の便を求めて香港に集まるのです。このような貨物需要の集中が、航空会社にとって安定した収益基盤となり、結果として香港発着の旅客便を含めた路線網の維持・拡大に寄与しているとの見方もあります。

しかし、視線を海に移すと、その風景は一変します。香港海運港口発展局が公表しているデータによると、昨年の香港の海運コンテナ取扱量は1,290万TEU（20フィートコンテナ換算個数）でした。これは8年連続の減少で、ピークであった2013年から比較すると、約4割減少しています。（下図参照）



（出典：香港海運港口発展局、香港国際空港、ACIから当事務所作成。中間年は推定値含む）

香港の物流競争力 ―空と海の明暗―

大分銀行 香港駐在員事務所 所長

古原 寛之

かつて香港は、世界のコンテナ取扱量で上海やシンガポールとトップを争う港でした。20年前、中国華南地域の国際貨物の3分の1以上は香港を経由していましたが、今やそのシェアは5分の1を割り込んでいます。

さらに、パンデミックを契機に、サプライチェーンの「香港経由」を見直す動きが加速しました。ロックダウンや検疫による遅延リスクを経験した多くの企業は、香港を中継する従来のルートから、中国本土の港へ直接輸送するルートへと切り替えました。複数の物流業者へのヒアリングによれば、この流れはパンデミック収束後も定着し、「コスト高の香港経由」から「低コストの直接輸送」への構造的なシフトが起きているのです。

航空貨物における香港の地盤は、当面は揺るぎそうにありません。しかし海運では競争力の低下が顕著にみられます。空港と港湾では競争構造が異なるため単純に比較することはできませんが、この「空の好調さ」と「海の沈み方」の事実を知ることが、今後のアジアの物流動向を読み解くうえでの重要なヒントになるのではないのでしょうか。