ASEAN諸国の港

1 世界の港の中のASEAN諸国の港

世界経済の中でのASEAN諸国の経済の占める割合が高まるとともに、その港も世界の中で存在感を増している。世界の港のコンテナ取扱個数におけるASEAN諸国の動向を見てみると(図表1)、世界の上位20港のうちASEAN諸国の港は、1980年にはシンガポール港1港のみだったが、90年には2港となり、2000年には3港、2012年には4港に増えている。ちなみに日本は、ASEANとは対照的に1980、90年には3港が世界上位20港に入っていたが、2012年にはゼロとなった。

2012年の世界上位20港に入ったASEAN諸国の主要 港のうち、シンガポール港はもともと貿易中継基地であるため、グローバル化の進展とともに取扱貨物量が増加している。 それ以外のマレーシアのポート・ケラン港やタンジュン・ペラパス 港、インドネシアのタンジュン・プリオク港は、いずれも港の後 背地において海外からの直接投資によって工業化が進み、 取扱貨物量が増加してきている。この他にも工業化が進む タイのレムチャバン港やベトナムのホーチミン港など他の ASEAN諸国の主要な港も取扱貨物量を増やしており、コ ンテナ取扱個数では今や東京港や横浜港を超えている。

2 ASEAN諸国の主要な港(図表2,3)

(1)シンガポール港(シンガポール)

シンガポール港は世界最大級の港であり、そのコンテナ取扱個数は1990年代以降現在まで世界1、2位を争い続けている。

その特徴は、何と言っても世界一のハブ港としての機能である。太平洋とインド洋を結ぶマラッカ海峡の入り口にあるという立地条件とともに、シンガポール政府による国策として世界に先駆け徹底したIT化によって、効率的に大量の貨物を短時間で取り扱うことのできる能力を備えている。そのため、

図表1 コンテナ取扱個数世界上位20港と日本・ASEAN主要港の推移

(1TFII)

	1980年		1990年		2000年		2005年		2012年		(TIEU)
1	ニューヨーク	1,947	シンガポール	5,220	香港	18.100	シンガポール	23.192	上海	中国	32,529
2	ロッテルダム	1,901	香港	5,100	シンガポール	17,040	香港	22,602	シンガポール	シンガポール	31.649
3	香港	1,465	ロッテルダム	3,670	釜山	7,540	上海	18,084	香港	中国	23,117
4	神戸	1,456	高雄	3,490	高雄	7,426	深圳	16,197	深圳	中国	22,940
5	高雄	979	神戸	2,600	ロッテルダム	6,280	釜山	11,843	釜山	韓国	17,046
6	シンガポール	917	釜山	2,350	上海	5,613	高雄	9,471	寧波	中国	15,670
7	サンファン	852	ロサンゼルス	2,120	ロサンゼルス	4,879	ロッテルダム	9,251	広州	中国	14,744
8	ロングビーチ	825	ハンブルグ	1,970	ロングビーチ	4,601	ハンブルグ	8,088	青島	中国	14,503
9	ハンブルグ	783	ニューヨーク	1,900	ハンブルグ	4,248	ドバイ	7,619	ドバイ	アラブ首長国連邦	13,270
10	オークランド	782	基隆	1,810	アントワープ	4,082	ロサンゼルス	7,485	天津	中国	12,300
11	シアトル	782	横浜	1,650	深圳	3,994	ロングビーチ	6,710	ロッテルダム	オランダ	11,866
12	アントワープ	724	ロングビーチ	1,600	ポート・ケラン	3,207	アントワープ	6,482	ポート・ケラン	マレーシア	10,000
13	横浜	722	東京	1,560	ドバイ	3,059	青島	6,307	高雄	台湾	9,781
14	ブレーメン	703	アントワープ	1,550	ニューヨーク	3,050	ポート・ケラン	5,716	ハンブルグ	ドイツ	8,864
15	基隆	660	フェリクストウ	1,420	東京	2,899	寧波	5,208	アントワープ	ベルギー	8,635
16	釜山	634	サンファン	1,380	フィリクストーエ	2,853	天津	4,801	ロサンゼルス	アメリカ	8,078
17	ロサンゼルス	633	シアトル	1,170	ブレーメン	2,712	ニューヨーク	4,793	大連	中国	8,060
18	東京	632	ブレーメン	1,160	ジオイアタウロ	2,653	広州	4,685	タンジュン・ペラパス	マレーシア	7,700
19	ジッダ	563	オークランド	1,120	タンジュン・プリオク	2,476	タンジュン・ペラパス	4,177	厦門	中国	7,202
20	バルチモア	523	マニラ	1,039	横浜	2,317	東京	3,819	タンジュン・プリオク	インドネシア	6,200
	マニラ(24)	397	バンコク(21)	1,018	マニラ(21)	2,292	レムチャバン(21)	3,766	レムチャバン(23)	タイ	5,830
	大阪(38)	254	名古屋(24)	898	神戸(22)	2,266	タンジュン・プリオク(24)	3,282	ホーチミン(25)	ベトナム	5,060
	名古屋(45)	206	タンジュン・プリオク(28)	644	レムチャバン(25)	2,105	横浜(27)	2,873	東京(28)	日本	4,752
	バンコク(47)	189	ポート・ケラン(37)	497	名古屋(28)	1,912	名古屋(34)	2,491	マニラ(36)	フィリピン	3,705
	ポート・ケラン(67)	127	大阪(38)	483	大阪(36)	1,474	神戸(39)	2,262	横浜(43)	日本	3,053
	タンジュン・プリオク(87)	87					大阪(41)	2,094	名古屋(50)	日本	2,655
									神戸(52)	日本	2,568
									大阪(57)	日本	2,410

(注1)港湾名の後の()内の数字は順位。

(注3)上位20港のうち。 は日本の港。 はASFAN諸国の港。

(注2)表示桁未満は四捨五入。以下同じ。

(注4)1TEUは20フィート・コンテナ1個。

出所:日本港湾協会港湾政策研究所ホームページおよびContainerization International Yearbook 2013より共立総合研究所にて作成

シンガポール港にはアジアをはじめ、世界各地の港から貨物が集まり、積み替えられて、世界各地へと送られていく。

シンガポール港には5つのコンテナターミナルがあり、合計52ヵ所に船から貨物を積み降ろしする岸壁(以下、バースという)がある。港の運営は1997年に民営化された政府全額出資のPSAコーポレーションが行っており、IT技術を駆使したオートメーション化によって効率化が徹底されている。効率的なサービスで利用者の利便性を高めると同時に、経済性も実現している。また、PSAはシンガポール港でだけでなく、香港や釜山、ロッテルダムなど世界各地の主要港でもターミナル運営を行っており、世界に物流のネットワークを確立している。

(2)ポート・ケラン港、 タンジュン・ペラパス港 (マレーシア)

ポート・ケラン港は、マレーシアの首都クアラルンプールの中心部から約40km郊外に位置する港である。クアラルンプール郊外に集積する工業団地に近く、生産地を後背地に持つ港であるとともに、マラッカ海峡に位置することからマレーシア国内の港と海外の港を結ぶハブ港でもあり、同港の取扱貨物の約6割が積み替え貨物である。北港と西港の2地区に9つのコンテナターミナルがあり、西港には自動車運搬船に対応した専用ターミナルも備えている。ポート・ケラン港は港湾施設だけでなく、鉄道や高速道路など港から内陸への輸送に使われる交通インフラも発達している。

図表2 ASEANの主要な港



出所:共立総合研究所にて作成

マレーシアのもう一つの主要港であるタンジュン・ペラパス港はマレーシア半島の南端に位置し、国内有数の工業都市、ジョホールバルの近郊に位置している。2000年に開港し、12バースを備え、水深も15~19mと大型コンテナ船に対応しており、充実した港湾施設が整備されている。また、マレー半島を縦断し、タイ南部にまで伸びる高速道路網や鉄道網につながっており、内陸への接続も確保されている。

(3) バンコク港、レムチャバン港(タイ)

タイには、バンコク港とレムチャバン港の2つの国際港がある。 2012年のコンテナ貨物取扱量は、レムチャバン港が5,830千 TEU(2012年世界23位)、バンコク港1,274千TEU(同世界 94位)で、2港でタイのコンテナ貨物のほとんどを取り扱っている。 バンコク港はチャナプラヤ川の河口から約30kmに真

バンコク港はチャオプラヤ川の河口から約30kmに点 在する大小80余りのバースで構成され、60年以上の歴史

コラム 海上輸送貨物のコンテナ化

国際海上輸送においてはコンテナによる輸送が増えている。貨物のコンテナ化は、港湾内での貨物の積み降ろしにかかるコストや作業時間が大幅に効率化されるため1960年代後半から急速に普及し、当時「物流革命」とも言われた。コンテナの規格は世界的な規格標準化機関であるISOによって統一されており、世界の主要港では、コンテナ貨物に対応した港湾施設が整備され、専用のコンテナターミナルが備えられているのが一般的になっている。

このようなコンテナ貨物の普及によって、港の大きさを 比較するのにも、規格が統一された20フィート・コンテナの 個数を単位とするTEU(20フィート・コンテナ1個= 1TEU)が用いられるのが一般的になっている。本稿でも 国際海運の中心となっているコンテナ貨物量で比較して いるが、当然、貨物には原油や石炭、鉄鉱石などコンテナ に適さない貨物や自動車など専用船で運搬する貨物もあり、港の規模をコンテナ貨物量だけで一律に比較すること には注意が必要である。

ASEAN諸国の港

をもつ国際的商業港である。バンコク市内にあるため道路、鉄道によるアクセスが良好であり、港からの貨物輸送を効率的、経済的に行うことができる。

しかし、河川港であるため水深が浅いことや、バンコクの都市化が進み、交通渋滞などが深刻になったことなどからレムチャバン港をバンコクの外港とすることが決められた。これにより、レムチャバン港とバンコク港との機能分化が進められており、現在ではバンコク港は主にASEAN諸国などへの近海航路のコンテナ船寄港地および内陸水運の拠点となっている。

一方、レムチャバン港は、1991年にバンコク港の代替港としてバンコクから南々東130kmの地に開港し、日本や欧米などへの基幹航路の拠点として、国際的な港として順調に発展している。バンコクとは高速道路で結ばれて約2時間の距離にある他、バンコク東部ラッカバンに位置する内陸コンテナデポと鉄道で結ばれている。港の運営では民営化が進められており、現在3つのコンテナターミナルが国際入札で選ばれた民間オペレーターにより運営されている。

バンコク港とレムチャバン港を運営するタイ港湾公社 は名古屋港とパートナーシップ港提携をしている。

(なお、本号P.76の『海外便り』に大垣共立銀行現地 駐在員によるレムチャバン港についての詳細なレポート を掲載しており、参照されたい。)

(4) タンジュン・プリオク港 (インドネシア)

タンジュン・プリオク港はインドネシア最大の港湾で、 現在3つのコンテナターミナルを含め、5つのターミナルが あり、合計17ヵ所のバースを有し、最大水深14mである。 取扱量は6,200千TEU(2012年世界20位)で、同国の コンテナ貨物全取扱量の半分以上を担っている。

インドネシアは島嶼国家であり、海上輸送は国内輸送の主要な輸送手段であるため、タンジュン・プリオク港は国際貿易港であるとともに国内の地方港のハブ港でもある。同港の歴史は長く、旧オランダ植民地時代以来100年近くの歴史を持つ。しかし、港湾施設の整備・拡張が取扱貨物量の増大に追いついていない。また、ジャカルタ市街地に近いことから都市化が進み、トラックなどの港へのアクセスが阻害されている。

アジア諸国では港湾の民営化がすすみ、競争が激しくなっているが、インドネシア政府も1999年、港湾の一部 民営化に踏み切った。

(5)ホーチミン港 (サイゴン港)、 カイメップ・チーバイ港 (ベトナム)

ホーチミン港は、ベトナム南部の商都ホーチミン市内に位置し、河口から85km上流にある河川港である。川岸にそって複数の港群があり、主に3つの地区に分かれている。港湾付近の川幅は300~500mあり、水深は約11mである。1860年フランス植民地時代に商業港として開港して以来、国際的な港として機能してきた。ベトナムのコンテナ貨物全取扱量の3分の2以上、5,060千TEU(2012年世界25位)をホーチミン港が取り扱っている。また、大阪港と1994年から姉妹港提携をし、技術交流などをしている。

河川港のため大型船の入港には限界があり、近年の船舶の大型化にともない、欧米などへの遠洋航路の船舶は入港が減り、ASEAN諸国や中国、日本への船舶が主になっている。また、港湾施設が市街地にあるため、増え

図表3 ASEAN諸国および東海地域の主要港比較

	単位	シンガポール港	ポート・ ケラン港	タンジュン・ ペラパス港	バンコク港	レムチャバン港	タンジュン・ プリオク港	ホーチミン港	カイメップ・ チーバイ港	名古屋港	四日市港
総取扱貨物量(2011年)	千トン※	531,176	193,726	112,739	_	65,564	_	_	-	186,305	61,410
コンテナ取扱量(2012年)	千TEU	31,649	10,000	7,700	1,274	5,830	6,200	5,060	937	2,655	216
コンテナ・ターミナル数	カ所	5	9	2	2	3	3	4	4	5	2
コンテナ・バース数	カ所	52	26	12	_	8	_	_	_	13	3
総バース数	カ所	_	_	_	84	15	17	_	_	137	55
最大水深	m	16	17.5	19	8	16	14	_	14	16	14

(注1)※国際海運で用いられる「トン」単位には複数の規格があるため、単純には比較できない。

(注2) [一] 不明

出所:各港のホームページおよび日本貿易振興機構ホームページ、American Association of Port Authorities "World Port Rankings 2011"より共立総合研究所にて作成

続ける貨物需要に応じた施設の拡張もできない。トラック など港湾関連の車両による交通渋滞も問題になっている。

カイメップ・チーバイ港は、ホーチミン港に替わる国際港 湾として開発され、ホーチミン市の中心部から約75km離 れている。水深が14mあり大型船が寄港でき、ベトナム南 部から欧米向けに積み替え無しで輸送できる。現在、稼 動しているコンテナターミナルは4ヵ所だが、さらに3ヵ所が 開発中で順次稼動する予定である。ホーチミン市からの 道路は全線舗装が終了しているが、カイメップ・チーバイ

港付近にはまだ物流会社の倉庫がなく、同港までの 陸送費用は割高であるなど同港へのアクセスにはまだ 課題がある。

ASEAN諸国の港と東海地域

最後に、東海地域の主要港である名古屋港と四日市港 を発着するASEAN諸国向けの航路からASEAN諸国の 港と東海地域のつながりを見てみる。

図表4 名古屋港および四日市港の東南アジア向けコンテナ船定期航路·寄港地

航	路·寄港地	便数	コンテナ積載能力(TEU)					
名	古屋港(週25便) 2014年2月1日現在※1							
シ	ンガポール航路(週5便)							
1	名古屋ー神戸ー香港ーシンガポールーポート・ケランーシンガポールーダーチャンベイー香港ー 東京ー横浜-名古屋	週1便(水)	5,087					
2	名古屋一四日市ー台北ー台中一高雄ーシンガポールーポート・ケランーペナンー タンジュン・ペラパスークワンタンー香港一高雄ー台中ー台北ー東京一横浜一名古屋	週1便(水)	1,618~2,080					
3	名古屋一神戸一大阪一高雄一香港一シンガポール一蛇口一香港一東京一横浜一名古屋	週1便(木)	4,578~4,583					
4	名古屋一大阪-神戸-基隆-香港-蛇ローポート・ケランージョホールージンガポールー 東京-横浜-名古屋	週1便(木)	2,646					
5	名古屋-四日市-基隆-台中-高雄-香港-シンガポールーポート・ケラン-ペナン- パシールグダン-シンガポール-香港-台北-東京-横浜-川崎-清水-名古屋	週1便(木)	2,496~2,646					
バンコク航路(週10便)								
1	名古屋-神戸-ホーチミンーレムチャバン-ホーチミン-東京-清水-名古屋	週1便(金)	1,600~1,613					
2	名古屋-東京-横浜-レムチャバン-バンコク-レムチャバン-ホ-チミン-神戸-大阪-名古屋	週1便(木)	1,177~1,200					
3	名古屋-釜山-レムチャバンーカイメップーマニラ-東京-横浜-清水-四日市-名古屋	週1便(火)	2,741~2,996					
4	名古屋一大阪一神戸ーレムチャバンーバンコクーレムチャバンーホーチミン一清水ー東京一横浜一名古屋	週1便(木)	1,708					
5	名古屋ー神戸ー赤湾ー香港ーレムチャバンーホーチミンー高雄ー東京ー横浜ー名古屋	週1便(火)	2,478					
6	名古屋一大阪一神戸一基隆一台中一高雄一香港ーレムチャバンーバンコクーレムチャバンー 香港一高雄一基隆一東京一横浜一名古屋	週1便(水)	1,367~1,756					
7	名古屋-寧波-厦門-ホーチミン-バンコクーレムチャバン-バンコクーハイフォン-防城- 寧波-東京-横浜-名古屋	週1便(金)	1,032~1,440					
8	名古屋一香港ーバンコクーレムチャバンー香港一蛇ロー東京ー横浜ー名古屋	週1便(水)	1,708~1,805					
9	名古屋-四日市-基隆-台中-高雄-香港-レムチャパンーパンコク-レムチャパン- ダナン-高雄-台中-台北-東京-千葉-横浜-名古屋	週1便(金)	1,368					
10	名古屋一大阪一神戸一基隆一高雄一香港一レムチャパンーパンコクーレムチャパンー ホーチミンー香港一高雄一台中一基隆一東京一横浜一名古屋	週1便(土)	1,243~1,809					
1	インドネシア航路(週4便)							
1	名古屋ー神戸ーマニラーシンガポールーポート・ケランータンジュン・プリオクーシンガポールー 香港ー東京一川崎一横浜ー清水一四日市ー名古屋	週1便(土)	2,500~2,900					
2	名古屋-清水-東京-横浜-御前崎-シンガポール-タンジュン・プリオケーシンガポール- マニラ-大阪-名古屋	週1便(金)	2,450~2,700					
3	名古屋-高雄-香港-塩田-タンジュン・ペラパス-シンガポールー <mark>タンジュン・プリオク</mark> - タンジュン・ペラパス-クワンタン-レムチャパン-香港-厦門-東京-横浜-名古屋	週1便(金)	2,238~2,824					
4	名古屋一四日市一神戸一基隆一香港一蛇ローシンガポールータンジュン・プリオクー シンガポール一蛇ロー香港一大阪一東京一名古屋	週1便(火)	4,578~4,583					
1	インドシナ航路(週5便)							
1	名古屋一神戸一釜山一光陽一基隆一高雄一ハイフォン一高雄一基隆一東京一横浜一清水一名古屋	週1便(金)	1,091~1,221					
2	名古屋一四日市一台中一高雄一香港一ホーチミンー香港一蛇口一香港一東京一横浜一清水一名古屋		1,618					
3	名古屋一四日市一釜山一光陽一上海一香港一ハイフォンー香港一厦門一上海一大阪一神戸一名古屋	週1便(日)	1,042~1,103					
4	名古屋一四日市一大阪一基隆一台中一高雄一香港一蛇ローハイフォンー防城一東京一横浜一名古屋	週1便(水)	1,043~1,708					
5	名古屋一門司ー香港ーハイフォンー香港一蛇ロー厦門ー東京ー横浜-名古屋	週1便(金)	1,432~1,440					
フィリピン航路(週1便)								
1	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	週1便(水)	1,740~1,805					
四	日市港(週10便※2) 2013年10月17日現在							
	四日市一横浜一東京一香港ーシンガポールーポート・ケランータンジュン・プリオクーポート・ケランー シンガポールー カイメップー香港一大阪一四日市	週1便 (火-水)	4,300					

- (注1)※1 航路は変更になるため、必ずしも現時点のものとは限らない。
- (注2)※2四日市港からの航路には名古屋港からの航路に含まれる9便も含む。
- (注3)赤文字は主目的港(航路名)。青文字は寄港地のうち、本稿で紹介したASEAN諸国の主要港。 出所:名古屋港および四日市港ホームページより共立総合研究所にて作成

名古屋港・四日市港を発着するコン テナ貨物定期航路は全世界へ週79 便が運行しており、そのうち、ASEAN 諸国への航路は週26便であり(図表4)、 ASEANの主要な港を網羅している。 ASEAN諸国のうち、東海地域とは輸 送用機器や電気機器などの輸出入 が多く、主要な貿易相手であるタイと の航路が週10便と一番多く、ついで シンガポールへの航路が、シンガポー ルにも寄港するインドネシア航路週4 便も含めて週9便ある。シンガポール は輸出入相手としては大きくないが、 ASEAN諸国をはじめ世界各地への 国際ハブ港として東海地域からも多く の貨物が運ばれている。

ASEAN諸国のうちタイに次ぐ主 要な貿易相手であるインドネシアへは 週4便の航路がある。また、ASEAN 諸国の中でタイ、インドネシア、マレー シアについで東海地域との輸出入が 多いベトナムとの航路(インドシナ航 路)も週5便あり、ベトナムと東海地域 の結びつきの大きさがうかがえる。

(2014.2.12)

共立総合研究所 調査部 市來 圭