

World Watching 229

ワールド・ウォッチング



東南アジアの ロジスティクスハブを目指す クラン港



奥田 隆

国土交通省港湾局産業港湾課
国際調整官

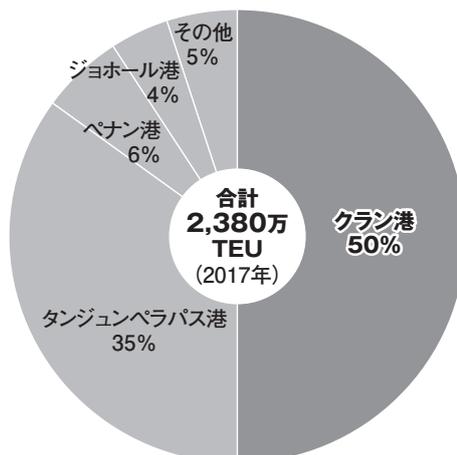


図1 マレーシアの港湾別コンテナ取扱量



はじめに

コンテナ船の大型化、船社アライアンスの再編の流れの中、東南アジアでは、各国が競い合って大水深コンテナターミナルを整備し、大型コンテナ船の寄港、さらには地域のハブ港湾化を目指している。シンガポール港ではチュアス地区において約6,500万TEU/年の貨物を取り扱うことが可能なコンテナターミナルを整備中（詳細は2018年5月号World Watching第216回参照）である一方、タイのレムチャバン港では水深18.5mのコンテナターミナルのBOT事業の入札が行われている。マレーシアにおいては、タンジュンペラパス港においてトランシップに特化したコンテナターミナルが供用している（詳細は2018年8月World Watching第219回参照）ほか、クラン港においてもコンテナターミナルの拡張が計画されている。

本年1月にクラン港の戦略について現地にて情報収集を実施したので、その概要を報告する。



クラン港概要及び拡張計画

マレーシアの港湾貨物量は年間約5億4,400万トン（2017年）であり、その約65%（重量ベース）はコンテナ貨物である。また、同国のコンテナ取扱個数上位3港であるクラン港、タンジュンペラパス港、及びペナン港がマレーシア全体のコンテナ取扱個数の約92%を取り扱っている（図1）。

クラン港は首都クアラルンプールから約40km南西に位置する、マレーシア最大のコンテナ港湾であり、世界で第12位、東南アジアではシンガポール港に次ぐ第2位のコンテナ取扱個数（2017年）を誇る。現況

施設では最大約1,500万TEUの取扱容量を有するが、実績は約1,200万TEU（2017年）である。

クラン港は外洋に近い水深17.5mの大水深コンテナターミナルを有する西港、水深17mのコンテナターミナルを有する北港、入江の中で雑貨やバルク貨物を取り扱う南港に分かれており、西港及び北港については、コンセッション契約によりそれぞれウェストポーツ社及びノースポート社が運営している。北港については拡張用地がない一方、西港においてはコンテナターミナルの延伸が計画されており（図2）、2020年以降順次供用し、合計9ターミナルの供用により約1,500万TEUの取扱能力の増加が見込まれている。さらに西港の南方のキャリア島においてもコンテナターミナルの開発計画があり、約3,000万TEUの取扱容量が見込まれており、現在マレーシア運輸省傘下のクラン港港湾公社（PKA）がフィージビリティスタディを実施中である。これらの整備により、クラン港のコンテナ取扱容量は約6,000万TEUとなり、シンガポールのチュアス地区に匹敵する規模となる。



トランシップハブから ロジスティクスハブへ

クラン港のコンテナ取扱個数はリーマン・ショック後一貫して増加していたが、2017年に約100万TEU減少している（図3）。内訳として、マレーシアからの輸出・

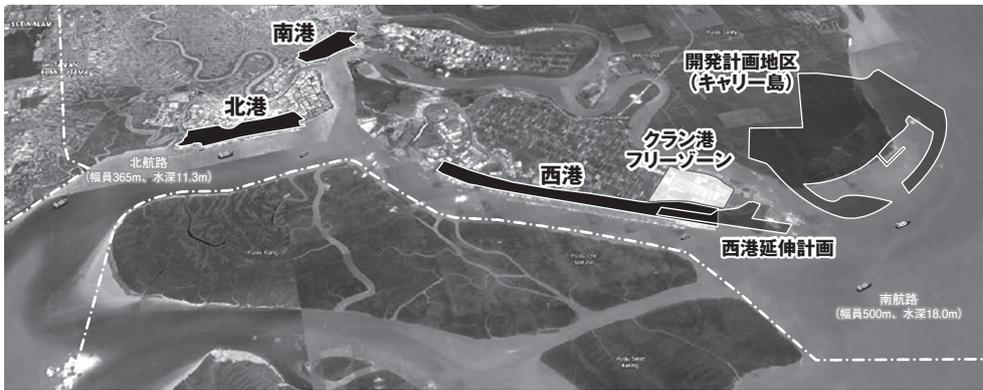


図2 クラン港の港区及び拡張計画位置図

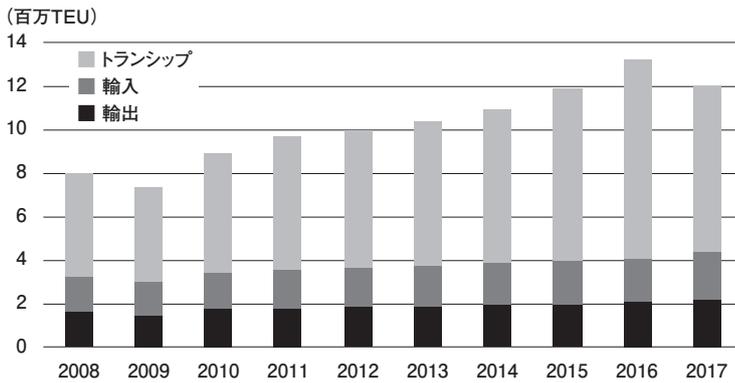


図3 クラン港のコンテナ取扱量推移

輸入貨物（ローカル貨物）はほぼ変化していない一方で、トランシップ貨物が減少しており、船社アライアンスの再編により貨物がシンガポール港に流れたとマレーシア運輸省は分析している。ローカル貨物に比べ、トランシップ貨物は船社の方針次第で他の港湾にシフトしやすい性質であることから、今後、コンテナ貨物量の増加を確実に図るため、マレーシア運輸省は、クラン港の戦略的な位置づけを、トランシップ貨物に頼るトランシップハブ港湾から、ローカル貨物も含めてクラン港をサプライチェーンの一環に組み込んだロジスティクスハブ港湾へと転換させることを目指している。

マレー半島では、西岸を南北方向に主要な高速道路が整備されていることから、クラン港の貨物背後圏は、主に首都クアラルンプールを中心としたマレー半島西部となっている。クラン港におけるコンテナ取扱個数に占めるローカル貨物の比率は3～4割程度であるが、今後、ローカル貨物とトランシップ貨物の両方の観点から貨物を増加させていく必要がある。



ローカル貨物の増加に向けて

ローカル貨物の増加に向けては、クラン港周辺のSEZ（経済特区）の活用も含め、集貨対策が必要となる。クラン港の直背後には、2004年に供用開始したSEZとしてクラン港フリーゾーン（PKFZ）が位置している。これはPKAの子会社が開発、運営し、面積は約4km²であるが、既に入居率は約95%に達しており、新たな用地が必要となっている。PKFZにおいて貨物

にロジスティクス上の付加価値を与えることは、クラン港をサプライチェーンに組み込むための重要な役割を果たすと期待されている。現在は包装、ラベル貼り等を実施する企業が入居しているが、クラン港に隣接して新たなSEZが整備され、さらに付加価値の高い、組み立て等の工程を実施するような企業が進出することが期待される。PKAでは、新たに整備するキャリー島に

おいて、コンテナターミナルに隣接する場所に大規模なSEZの整備を検討しており、背後産業と一体となった開発が期待される。



トランシップ貨物の増加に向けて

コンテナターミナルの新規整備及び経済特区の開発に加え、激化する東南アジアの港湾間競争に打ち勝つためには、ターミナルの生産性や航路の充実等により港湾の魅力を上向きさせ、船社による寄港を促す必要がある。そのため、PKAは、まだマレーシアでは導入経験のないコンテナターミナルの自動化に向けた検討を行っている。またPKFZでは中東諸国からポリマーなど石油化学工業の中間材を輸入し、加工処理をして中国、台湾や東南アジア諸国に再輸出するというアジアにおけるサプライチェーンのハブ機能が芽生え始めている。



おわりに

ハブ&スポークの進展に伴い、大型コンテナ船の寄港地数は限定的となることが見込まれている中、クラン港では今後も世界第2位のシンガポール港と競争し、東南アジアで一定の地位を築くことを目指している。日本においては国際コンテナ戦略港湾において、取扱貨物量の増加、国際競争力の強化に向けた施策を進めているところであるが、クラン港の取組が今後の日本での検討の一助になれば幸いである。