

World Watching 14

ワールド・ウォッチング

シンガポール港に挑む タンジュン・プレパス港



柳生 忠彦

佐伯建設工業株式会社
常務取締役



マレーシアの大港湾の位置図(図-1)



マレーシアの港湾

マレーシアには図-1に示すような10の大港湾があり、1955年に制定されたPenang Ports Commission Actの基に設立されたPenang Port Commissionと1963年制定のPorts Authorities Actの基に設立された8つ(Johor, Klang, Kuantan, Sabah, Rajang, Miri, Bintulu, Kuching)のPort Authorityの管理下にある。各Authority等はいわゆる「家主型(Landlord)」管理者として土地利用、自由貿易地域管理、港湾料金の設定、免許の権限を持っているが、実際の港湾の建設、運営は民間港湾会社等が行っている。



タンジュン・プレパス港の概要

タンジュン・プレパス港(Port of Tanjung Pelepas, PTP)はマレー半島南西端のPulai Riverの河口に位置し、付近の海域は静穏で十分な水深を有している。シンガポールとは最近供用が開始された第2連絡橋に至る5.2kmのアクセス道路で結ばれている。また、マラッカ海峡航路とは幅250m、延長12.6kmの進入航路で結ばれており、その航行時間は僅か45分で、港湾の立地としては好位置にあるといえる。

港の施設は図-2に示す様に、第1期計画では水深15m、延長360mのコンテナバースが6バース、コンテナヤードは11万TEUの収容能力(冷凍コンテナ端子1400個設置)の広さがある。又、荷役施設としては横18列のアウトリー

チを持つスーパーポストパナマックス用のガントリークレーン(写真-1参照)が14基、ヤードには36基のゴムタイヤクレーンが稼働している。また、今後のコンテナ船の大型化に備え、横22列のアウトリーチを持つガントリークレーン10基の導入計画もある。更に、港湾施設やフリートレードゾーン、工場立地のための用地など約780ヘクタールの土地が確保されている。

現在、既存の鉄道網とPTPを結ぶ31.5kmの鉄道を建設中で、道路と共にこの鉄道によってマレーシア国内だけでなくタイにも陸上交通網で結ばれることになる。



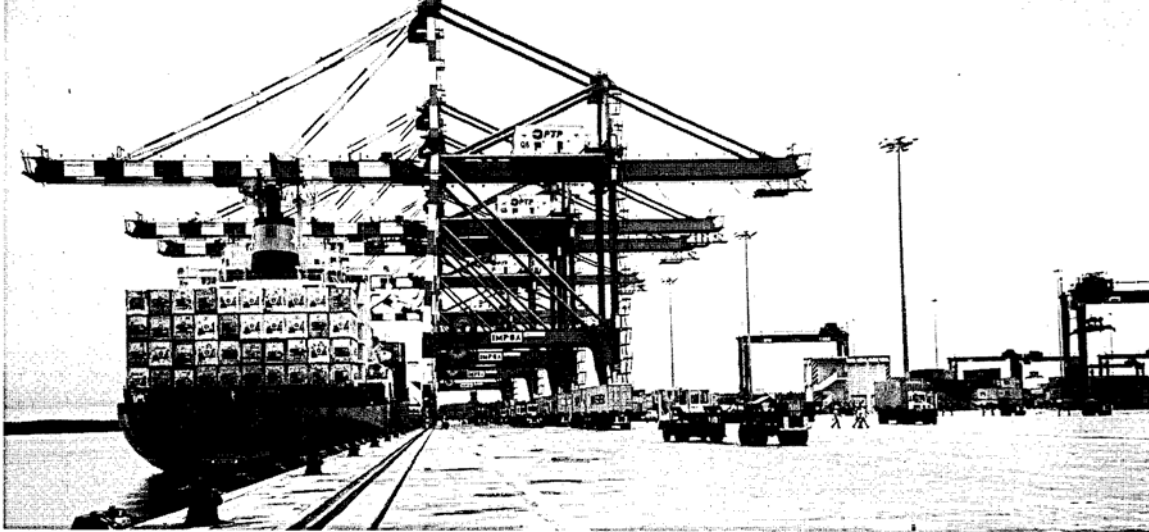
開発のコンセプト

シンガポール港においては1998年には約1500万TEU(そのうち約1200万TEUはトランシッパメント)という世界一のコンテナを取り扱っている。マレーシアとしては国際海運航路が自国の傍を通過しているという条件に恵まれながら、自国の目と鼻の先にあるシンガポール港を経由して自国のコンテナ貨物が取り扱われている状況を打開するため、ヨーロッパアジア-アメリカの航路に近く、水域などの自然条件に恵まれたタンジュン・プレパスに港湾を開発する計画を策定したものである。



PTPの運営

タンジュン・プレパス港は1995年3月にJohor Port Authorityと民間港湾会社(Pelabuhan Tanjung Pelepas Sdn.Bhd :マレーシアのSeaport



PTPのコンテナバースとガントリークレーン(写真-1)

Terminal社70%、Maesk Sealand社30%の出資)との間に締結された契約に基づき、約6億ドル(約720億円)の工費で建設されたコンテナ港湾で、1999年10月に供用が開始された。

港湾は年中無休で24時間運営を行っており、コンテナの取り扱いにはPort IT Systemによって完全コンピューター化されている。コンテナヤードに入ったトレーラーの行き先指示はコンピューターによってなされる他、税関や海運関係機関への手続きは一括してペーパーレスで行われる等合理化が図られている。また、コンテナがトランSHIPメントの場合は14日間、輸出入の場合は5日間の無料保管が認められている。

2000年4月に三井OSKラインが最初に寄航を開始し、6月にはMaesk Sealand社とAPL-NOL社が定期航路を開設した。PTPの供用開始後571日目の2001年5月にはコンテナ取扱いが100万TEUに達し、今年の第1四半期の取扱量は約39万TEUで昨年末の第4四半期に比べ46%の驚異的な伸びを示している。また、今年中には開業以来(約2年)の取扱量が200万TEUに達すると予測している。

この高い伸び率の原因の一つは、最近、Maesk Sealand社がニュージーランド航路のコンテナの扱いを香港からPTPに換え、また昨

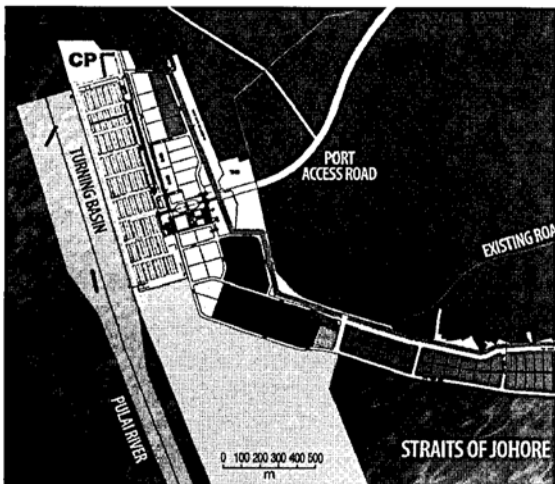
年8月からシンガポールで扱っていたコンテナの85%をPTPで扱うようになったことに起因する。Maesk Sealand社がPTPにシフトした理由やコンセッションの条件等については明らかにされなかったが、低料金であるということが大きな魅力になっていることは想像に難くない。



コンテナ輸送競争時代

コンテナ貨物をシンガポール港からタンジュン・プレパス港にシフトさせるため、港湾料金をシンガポール港の7割程度にするという政策が取られている。また、このタンジュン・プレパス港は民間会社の経営で、短時間に世界の海運会社が求める施設を造り、さらなる大水深化にもすぐに対応できるように-16mへの増深が直ちに行えるような岸壁構造を採用するなど機動性が発揮できる組織・体制となっている。ただし、この港が供用されるようになってからまだ1年余りしか経たないこともあり、港周辺には船舶会社代理店や銀行、商社などの港湾活動を支える機関もなくシンガポール港と対等の競争をする条件が揃うまでは相当の時間が必要と考えられる。また、シンガポール当局も現在、ジュロン地区に広大な埋立地を含む新たなコンテナ埠頭を建設するなど他港との競争には自信を持っているようである。

わが国の場合は残念ながら、種々の原因で整備に時間を要することや大水深などに対する先行的な投資を行うことに対しても制約が多い。さらに、タンジュン・プレパス港で行われているような1年365日、24時間運営やワンストップサービス、EDIなどのサービスを行えるようにならないと国際競争には打ち勝てないと考える。わが国の港が世界のコンテナ輸送網から取り残されないようなシステムを構築するため、東南アジアを初めとするコンテナ港からも学ぶ点も多い。



タンジュン・プレパス港の施設配置図(図-2): PTP提供