

World Watching 69

ワールド・ウォッチング

クアラルンプール

マレーシア

インドネシア

タンジュン・ペラパス

シンガポール

開港5年を迎えた タンジュン・ペラパス港



井上 元

社団法人日本港湾協会
港湾政策研究所
研究員



はじめに

昨年11月、(社)日本港湾協会では、マレーシアおよびシンガポールの港湾を対象として視察調査を実施した。マレーシアは、スーパーハブ港湾であるシンガポール港に隣接しており、その港湾政策もシンガポール港を強く意識したものととなっている。ここでは、2000年に開港し、その後5年を経過したタンジュン・ペラパス港の最近の動向について、その目覚ましい発展振りの概況を述べる。



港湾の概要と最近の経営状況

タンジュン・ペラパス港は、マレー半島の南西部のジョホール州にあり、国際航路から12.6km(所要時間45分)の恵まれた場所に位置しており、企業のSCMに求められる、よりスピーディなサービスを提供できる。また、高い静穏度と深い水深および広い泊地を持っている天然の良港であり、船舶の大型化にも容易に対応できる。さらに、シンガポール港に比べ、同港にはまだ背後に未利用の土地が豊富にあり、それが企業誘致等に有利に働くことなど、拡張性の高さが強みである。また高速道路までの距離が約5.4km、鉄道も港内に引き込まれており、シームレスな輸送が可能であることを標榜している。

2000年に開港したタンジュン・ペラパス港は、マレーシアのSeaport Terminalとオランダの

APモラーの合弁会社PTP(ポート・オブ・タンジュンペラパス)が管理運営を行なっている。同年、APモラーの傘下にある船社のマースク・シーランドが、シンガポール港から同港にハブ機能を移転し、さらに2002年には台湾海運大手のエバーグリーンもシンガポールに寄港していた航路の一部を同港に移転した。開港当初50万TEUにも満たなかったが、以来、急速に取扱貨物量を伸ばしており、2004年には対前年比15%の402万TEUを取扱い、2005年10月現在、348万TEUと前年を凌ぐペースで推移している。航路網は北米、欧州、ニュージーランド、アフリカなどに広がり、現在マースク・シーランド(18便/週)、エバーグリーン(16便/週)を含む、週70便以上の輸送サービスを提供している。

一方、開港当初の第1期計画では6バースの予定であったが、当初計画を上回る勢いで貨物量が増えてきたため、第2期計画を前倒ししてさらに2004年に2バースを整備完成させ、開港5年目の現在、8バース×360m(水深16~18m)が稼動中であり、さらに、PTPは今後のコンテナ貨物需要の増加を見込んで、上記8バースに加え、新たに6バース(延長2,160m、6バース×360m)の拡張計画と、幅250mから420mへの航路拡幅計画を持っている。将来の埠頭用地の埋立造成も概成しているようである。



民営化戦略と公共支援

同港の建設・整備資金については、ジョホール・ポートオーソリティが土地造成、航路浚渫など基本的土木工事のための資金を提供し、岸壁、荷役機械、倉庫、事務所などの港湾施設・設備の整備はPTPが自己資金で行なっている。



タンジュン・ペラパス港の全景



第二期拡張工事

岸壁整備まで含むいわゆる上下分離方式であるが、用地など基本インフラ部分の60年賃貸借契約を締結し、PTPから政府に毎年賃借料が支払われている。契約は延長のオプションもある。現時点でのおおよそのPTPと政府との資金調達比率は6：4程度らしいが、PTPの資金調達に際しても、さらに政府からの金融支援が適用されているようである。

一方、同港の船社への料金水準は公示されているが、取扱量が一定量を上回る船社に対しては、年間取扱量に応じた大幅なディスカウント契約が個別に締結されているようである。このように政府の強力なバックアップのもと、同港はシンガポール港に果敢に挑み、海運大手の誘致に成功した。同船社は政府支援や安い為替レートにも起因するバース使用料の安さや、オペレーターへの出資メリットを評価したものと推測する。しかし一方で、このようなPTPの戦略は、港湾間競争を掲げながらも、コンテナリゼーションの伸展による、海運マーケットの拡大というしたたかな読みでリスクヘッジされていたのではないのか。

海運大手誘致の光と影

今回調査したマレーシアの港湾は、いずれも政府が全体管理や規制を行い、土地を所有し、その土地を運営会社が借り受け、ターミナル事業を行っている。民間資本を積極的に活用した政府主導のこのスキームが、周辺港湾に強い競争力を持つことは間違いないさそうである。しかしながら、当初シンガポールに流れたマレーシア貨物を奪還するために、政府の肝いりで建設されたタンジュン・ペラパス港ではあったが、

貨物の流れは急には変わらないのか、同港のトランシップ率は約95%と極めて高い。逆に言うと、今回明確に把握できなかったが、マレーシア南部の貨物も、まだかなりシンガポール港で取り扱っているのではないかと推察され、その詳しい実態を今後知りたいものである。

同港は海運大手の誘致に成功し、バースを増設し、コンテナ取扱量を驚異的に伸ばしている、という意味では、一応の成果を収めていると言えるだろう。しかし一方で、世界の海運会社が求める施設を短時間に開発し、海運大手がトランシップの場所をシンガポール港から同港に物理的に移転させただけで、マレーシア政府の当初の政策目的を達成していない、という厳しい見方もできる。さらに、トランシップという積み替えのための岸壁を使用するだけであり、地元にとりだけの経済効果をもたらしているかという疑問もあろう。これは隣接港湾にハブ拠点を置く海運大手をプロジェクトのパートナーとした当然の帰結でもあり、パートナー選びにはそれだけの慎重さと、ある種の覚悟が必要であることを物語っているのではないだろうか。

おわりに

勿論、PTPも手をこまねいているわけではない。埠頭背後に400ha（1,000エーカー）の保税区域を用意しロジスティクス・パークとして開発し、港湾を地元の産業として育成する戦略を講じてはいる。果たして、タンジュン・ペラパス港が今後どのような港湾として成長を遂げていくのか、大いなる関心をもって見まもっていく必要があるだろう。