

World Watching 156

ワールド・ウォッチング



図1 タンジュンペラパス港の位置



小川 雅史

国土交通省総合政策局総務課
専門調査官
(元 港湾局計画課企画室係長)

タンジュンペラパス港の 野心的開発 ポストシンガポール港を 目指して



はじめに

海上交通の要衝であるマラッカ海峡に面するマレー半島南部を国土の一部とするマレーシア。本年2月に、同国の港湾を調査する機会を得たので、躍進めざましい同国のコンテナ専用港湾であるタンジュンペラパス港（図1参照）の野心的取り組みについて紹介する。



マレーシアの港湾政策

マレーシアの港湾は、その管轄によって①連邦管轄港、②州政府管轄港、③元州政府管轄港、④運輸省海事局の4つの種類に分類されるが、タンジュンペラパス港は①連邦管轄港である。マレーシア政府の港湾政策で特徴的なのは、同じく①連邦管轄港であるクラン港を国内発着コンテナのハブ港に位置づけ、マレーシア国内の他港との間にファイダーネットワークを設けるとともに、国際トランシップ取扱の専門港として、タンジュンペラパス港の開発を位置づけていることである。



タンジュンペラパス港の概要

タンジュンペラパス港は、世界的海上物流の要衝に位置することで成功を収めているシンガポール港に対抗するため、コンテナの積み替えハブ港となることを目指して1994年に開発が開始され、2000年に供用が開始された。現在、延長4.3kmに及ぶコンテナターミナルに、44基のス

ーパーポストパナマックスクレーン等の最新鋭の設備を有する港湾として稼働している。

シンガポールと同等の地理的優位性に加え、より低廉な料金設定により、マースクやエバーグリーン等の寄港拠点をシンガポール港から奪うことに成功する等、まだまだシンガポールには及ばないものの、取扱量を飛躍的に伸ばしている。供用開始よりまだ10数年しか経っていないのに、シンガポール港に強力な競争相手であると意識させるに至っていることは特筆に値する。



タンジュンペラパス港の開発と 運営の特徴

従来、マレーシア政府は、規模の大きい港湾は国営港湾として国が計画、整備、運営を行ってきたが、1983年から国家機関の民営化が推進され、その一環として港湾の民営化も進められてきた。タンジュンペラパス港は、かつては森林と漁村のみの地域に、開発当初段階からBOT方式で民間により整備されたマレーシアの中でも特異な港湾である（写真1、写真2参照）。

港湾管理者であるジョホール港湾局（JPA：Johor Port Authority）の業務は、主に港湾整備の方針（貨物需要予測とそれを踏まえた取扱施設、土地造成の計画等）や土地造成であり、ターミナルオペレーターであるPTP社（Port of Tanjung Pelepas Sdn Bhd）の業務は、岸壁等の下物整備や、上物（管理棟、荷役機械等）の整備、運営である。PTP社は1995年から60年間（さらに30年間



写真1 開発前のタンジュンペラパス港



写真2 開発後のタンジュンペラパス港

の更新条件付)の運営権を獲得して、当初から港湾管理業務を行っている。また、背後に広がるFTZ (Free Trade Zone)も60年間の運営権を獲得しており、同国有地の整備、管理、運営を行い、JPAに使用料を支払っている。同社の株主構成は、マレーシアの一大企業であるMMC (Malaysia Mining Corporation)が70%、マースク系の子会社であるAPMTが30%であり、他に国が黄金株を保有している。2000年にAPMTが株を取得したと同時に、マースクはハブ拠点をシンガポール港からタンジュンペラパス港に移した。マレーシア政府、PTP社、マースクとの間でどのような協議があったのかは推察の域を出ないが、同港をシンガポール港に対抗するコンテナ積み替えハブ港とするというマレーシア政府の目標に鑑みれば、取扱量の多い船社に対してシンガポール港より低廉なコストや優先利用権を提示し、まとまった貨物を一度に獲得することを戦略として持っていたと考えるのは難しくない。一方、PTP社の役員の中には、JPAや政府の代表者がおり、政府の意思を一定程度は反映できる体制となっている。

また、長大なコンテナターミナルを効率よく利用するために、PTP社の職員がガントリークレーンの操作を直営で行っており、バース毎の縦割りは存在せず、長大な連続バースが柔軟に活用されている。

さらに、FTZに立地する企業に対して、一定量、タンジュンペラパス港でコンテナ貨物を取扱うこと(100TEU/1エーカー/1ヶ月)を求めており、低廉な土地リース料等の条件としている等、背後圏であるFTZとタンジュンペラパス港の相乗効果を狙ったビジネスが展開されている。



更なる発展に向けた一考察

開発したコンテナ港湾と、背後圏での利活用方策に係る連携が十分ではないとしばしば指摘

される我が国では、FTZとの相乗効果を狙ったタンジュンペラパス港の取り組みに学ぶべき点も多いのではないかと考える。

トランシップ港という形態は、一連の業務がターミナル内で完結するため、港湾が立地する地域経済への波及効果について疑問が呈されることがある。しかしながら、同港を視察調査した限りでは、直背後のFTZを併せて開発したことにより、50社以上による約280億リンギット(≒約90億米ドル)の外国からの投資があり、約2万人の雇用を創出しているとのことで、取り組みは順調に進んでいるように見えた。マレーシアにおいては、クラン港が国内ハブ港として同国経済を支えていることも、タンジュンペラパス港へのこの種の批判が少ない一因と推察する。

将来的には、最大95バース(2013年3月時点では12バース)まで拡張する構想があるとのことだが、あくまでマレーシア政府の需要予測が根拠となっている。供用後10数年を経ずに750万TEU(2011年実績(Containerisation International Year Book))を取り扱うに至っているものの、シンガポール港に比べればまだ1/4のレベルである。トランシップ貨物ばかりに拘泥せずにFTZの開発、企業誘致を進め、トランシップ貨物とFTZ発着貨物の確実な需要予測を基に、適切な規模の施設整備を効率的に進めることが、タンジュンペラパス港の競争力を高める最も良い手法ではないかと考える。



おわりに

この4月の異動で港湾局を離れることとなったが、またの機会に港湾行政に携わる際には、あらためてタンジュンペラパス港背後のFTZの開発状況等を調査して施策の成否を吟味し、明日の港湾行政に活かすような仕事ができれば幸いである。