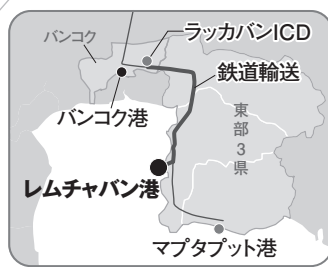


# World Watching 261

ワールド・ウォッチング



## レムチャバン港における 輸送システムの進化



坂井 啓一

一般財団法人運輸総合研究所  
アセアン・インド地域事務所  
研究員



はじめに

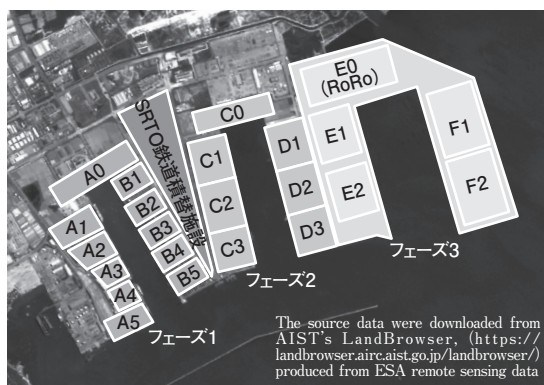
ASEANにおいては、製造拠点の新規立地等を背景に、著しく工業化が進展してきている。特に、貿易の面では欧州・北米・東アジアに加えて第4極としての地位を確保しつつあり、いまや「世界の工場」として、世界のサプライチェーンを支える立ち位置にある。中でもタイについては、ミャンマー、ラオス、カンボジア、ベトナム等の周辺国で生産された部品・仕掛品を集約し、製品・半製品に加工し、世界に供給していく拠点として、さらなる発展が期待される。

本稿では成長著しいASEANの中でも、日系企業も含め世界各国の製造拠点の多くが集積するタイの主要港湾であるレムチャバン港に焦点を当て、近年の動向と現在整備が進められているフェーズ3整備事業の概要について紹介する。



レムチャバン港の概要

タイ最大のコンテナ取扱港であるレムチャバン港は、近隣にある工業港であるマブタブット港と合わせて、1980年に建設の検討が開始され、1982年にタイ政府により建設が承認、1984年から日本のODAによる計画検討・評価が行われ、1987年より円借款による支援をもとに整備を開始、1991年に供用開始した。2020年のコンテナ取扱量は約755万TEU（2020年速報値、世界第22位）であり、背後圏としては首都のバンコクやバンコク南東側に隣接する工業地帯の東部経済回廊（EEC：Eastern Economic Corridor）のみならず、タイ全体をカバーしている。



レムチャバン港のターミナル配置

タイにおいては、レムチャバン港を含む貿易港5港をタイ港湾公社（PAT：Port Authority of Thailand）が管理し、その他の港湾については運輸省海運局（Marine Department, Ministry of Transport）が管理している。PATではレムチャバン港の整備のみならず、ICTの活用や背後圏との結節性を向上するための取り組みを経営戦略に掲げ、進めている。



鉄道や内陸コンテナデポを活用した  
内陸輸送

レムチャバン港のB・Cふ頭の間には、鉄道積替施設が設けられており、港湾で荷揚げされた貨物の一部が鉄道貨車に積み替えられ、バンコク東部にあるラッカバンインランドデポ（LICD）との約100kmの区間で、鉄道による輸送が行われている。レムチャバン港とLICDとの間の輸送のうち、鉄道による輸送割合は現状で20～30%程度である。積替施設については管理者であるPATがSRTO（Single Rail Transfer Operator）を5年ごとに募集し、運営委託をしている。また、運行についてはタイ国鉄（SRT：State Railway of Thailand）が行っている。

LICDには、鉄道との積卸施設、コンテナヤード、



ラッカバンICD全景



レムチャバン港Dターミナルの自動荷役機械

上屋、ゲート等が整備されており、レムチャバンやタイ国内から輸送された貨物の通関、トレーラーとの引き受け・引き渡し、LCL貨物の混載も含むバンニング・デバンニングの作業が行える。

また、LICDは6つの区画に分かれており、管理者であるSRTから6社の港運・船社系の事業者それぞれ運営委託がなされている。



### 新たなふ頭、フェーズ3の整備

レムチャバン港では、これまで、旺盛な背後圏の貨物の輸出・輸入需要に応えるため、港湾整備が3期に渡って計画されており、これまでにフェーズ1(A、B埠頭)、フェーズ2(C、D埠頭)が供用済みであり、計画取扱量としてはフェーズ1とフェーズ2で計1,100万TEUである。

また、年率4～5%程度の取扱量の増加が引き続き見込まれており、これに対応するため、南側のエリアに、整備事業として3期目に当たるフェーズ3事業(E、F埠頭の整備)が進んでいる。フェーズ3の計画取扱量は700万TEUであり、2025年の供用開始後の計画取扱量については、同港全体で1,800万TEUとなる見込みである。

同事業は埋立・浚渫事業とターミナル運営事業の2つの事業で構成されている。埋立・浚渫事業についてはタイ・中国企業のコンソーシアムなど3社が応札し、2020年7月にタイ・中国企業のコンソーシアムであるCNNCジョイントベンチャーが事業者を選定され、2021年1月より2025年までの予定で事業を進めている。また、運営事業については整備期間が4年、契約期間が35年間であり、タイ・中国企業のコンソーシアムの2社が応札し、2021年11月にタイ・中国企業のコンソーシアムであるGPCジョイントベンチャーが事業者を選定された。2023年頃には埋立が完了した区域から荷役機械の整備等を進める予定であり、2025年頃の供用開始を目標としている。近年のタイにおいては、港湾や鉄道等のインフラ整備・運営事業では中国系企業の参入が増え続けており、一帯一路を掲げる中国の影響力が大きくなってきている。



### レムチャバン港におけるICTの活用

レムチャバン港で供用中のターミナルのうち、最も新しいDターミナルでは、香港系港運会社のHutchison Ports Thailandが港内荷役において自動化技術を取り入れており、RTGの遠隔操作化や港内輸送シャシーの自動化など先進的な取り組みが行われている。

一方、既存のA～C埠頭の各コンテナターミナルにおいてはヤード管理におけるシステム化は行われているものの、Dターミナルのような荷役の遠隔操作化や自動化技術の導入はされておらず、今後のふ頭再編等の動きに合わせて導入を検討していくという声も聞かれる。



### おわりに

レムチャバン港の発展には、背後圏の産業立地による生産・供給体制の構築と、それを支える港湾整備が基礎にある。また、その背後には、1981年のタイ経済協力総合調査政府ミッション(団長:大来佐武郎氏)に端を発する日本の港湾勢を中心とした献身的な協力が重要な役割を果たしてきており、これらは世界銀行やアジア開発銀行など国際的にも高く認識、評価されてきている。

現在、タイにおいても世界の港湾分野におけるICT活用の潮流の変化を受け、自動化技術の導入がなされ、今後5年や10年というスパンではあるかもしれないが、既存施設についても、ふ頭再編に併せての先進技術の導入により物流高度化が進んでいくと予想される。

一方、日本の港湾と同様に、港湾背後の車両混雑や、マレーシアやベトナムなどの周辺国の成長による貨物量の港湾間競争などなど、日本と同様の課題も存在する。こうしたことから、今後とも、タイの港湾の動向を注視していきたい。

参考: PAT Annual Report 2020 及び同社ヒアリング  
タイ政府投資委員会パンフレット  
ESCO社へのヒアリング  
Hutchison Ports Thailand HP