

World Watching 275

ワールド・ウォッチング



タイ港湾の渋滞対策



枝川 祥平

阪神国際港湾株式会社
総務部総務課課長代理



柏 陽介

神戸市港湾局
物流戦略課・空港調整課係長



はじめに

世界的な規模でサプライチェーンが急速に展開される中で、海上輸送においても輸送費用の低減と輸送時間の短縮が強く求められている。しかし近年、世界的にコンテナトレーラーのターミナルへの入出構において、深刻な混雑が発生するなど、港湾周辺で起こる混雑が大きな関心事となっている。

今回、国際港湾協会協力財団が主催する「2022年度国際港湾経営研修」の一環として、ASEANの中でも成長著しいタイの港湾について調査する機会を得たので、タイ港湾の「渋滞対策」にフォーカスして紹介する。



タイ主要港湾の概要

●タイ港湾公社

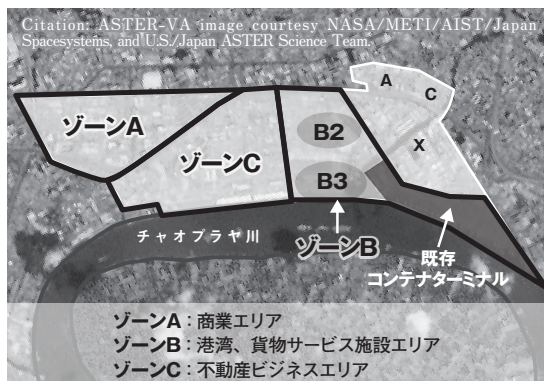
(PAT: Port Authority of Thailand)

1951年、タイの港湾公社法に基づいて運輸省の管轄下に設立され、タイ国内で5つの港湾（国際港湾であるバンコク港、レムチャバン港。内陸河川港であるチェンセン港、チェンコン港、ラノン港）を管理している。うちレムチャバン港を除いて、港湾公社自らがターミナル運営を行っている。首都圏にあるバンコク港と外洋に面するレムチャバン港は国際貿易港としての機能を有し、この2港が取扱う貨物量（トンベース）は、タイ全体の9割を占めるなど、国の重要な物流インフラとなっている。

●バンコク港

タイの首都バンコク市内にあり、チャオプラヤ川の左岸に位置する河川港。1951年、日本が提案した港湾計画を採用して整備された。アユタヤなどの産業地域と近接している利便性から、アジア域内航路では依然として重要な役割を担っている。水深は8.5m～11mと浅く、入港できる船型は喫水8.2m、船長172m以下と制限されていることから、1,800TEU型がバンコクマックスとなっている。船型の規制があることから、多くのメガキャリアは外洋に面するレムチャバン港をハブとしてバンコク港までバージなどでフィーダー輸送を行っている。2021年のコンテナ貨物取扱量は144万TEU。既に当初計画された処理能力を超える取扱量に達しており、低い荷役効率や港湾周辺での渋滞が近年課題となっている。一方で、PATは今後30年でさらに倍の290万TEUまで需要が拡大すると見込んでいる。そういった背景から効率的な港湾運営が求められている。

PATは現在、「スマートポート」と銘打ち、バンコク港の再開発計画を推進している。主な概要は下図に示すB3エリアを従来の在来貨物ターミナルから最新技術を取り入れた半自動化コンテナターミナルへ再整備し、コンテナ貨物の処理能力の増強を図るとともに、その背後B2エリアにCFSなどの付帯施設を合わせて整備することで、ターミナル全体を複合的に機能強化することである。加えて、ゾーンA、Cにおいて、商業施設や居住エリアなど「スマートコミュニティ」を開発しながら、港湾全体の付加価値を高めることが狙いとなっている。



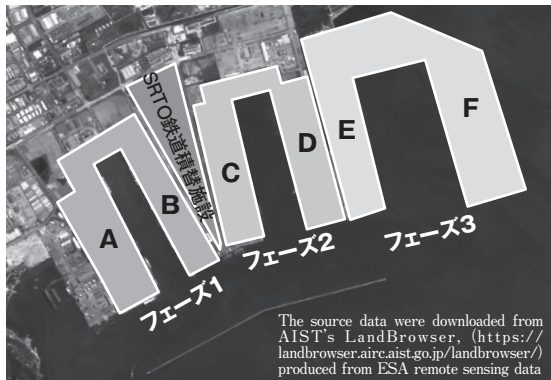
バンコク港再開発埠頭イメージ図

また、PATは、バンコク港の課題である渋滞緩和策として、新ターミナルの整備に先行して、既存コンテナターミナルとバンナーアートナロン高速道路（S1）を接続することを計画している。トラックのより良い流れを促進し、港湾周辺の交通渋滞を大幅に軽減させ、トラック輸送の無駄を削減する狙いがある。

●レムチャバン港

タイの経済発展に伴い、1951年に供用が開始されたバンコク港が飽和状態に陥り、また船舶の大型化に対応すべく、バンコク港の供用から約40年後の1991年、日本のODAによって整備された。バンコク港の東約130km、国家戦略4.0政策の中心的なエリア東部経済回廊に位置する。供用後、着実に取扱量を増やし、1997年にバンコク港の取扱量を抜き、2021年のコンテナ取扱量は841万TEU、世界第20位までに成長した。コンテナ以外にも、バルク船、自動車専用船ターミナルも併設されており、完成自動車の輸出台数は年間100万台を超える。また、メガターミナルオペレータであるハチソンが運営するDバースは、ガントリークレーンの遠隔操作や構内シャーシの自動化など半自動化ターミナルとして稼働している。

PATは、4.0政策の推進を背景に、更なる貨物需要の拡大を見込んでおり、その需要に対応することを目的に、バースE、Fを対象とするフェーズ3にあたるターミナル拡張整備を進めている。

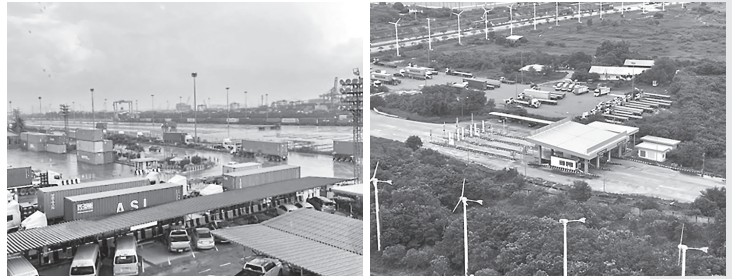


レムチャバン港埠頭位置図

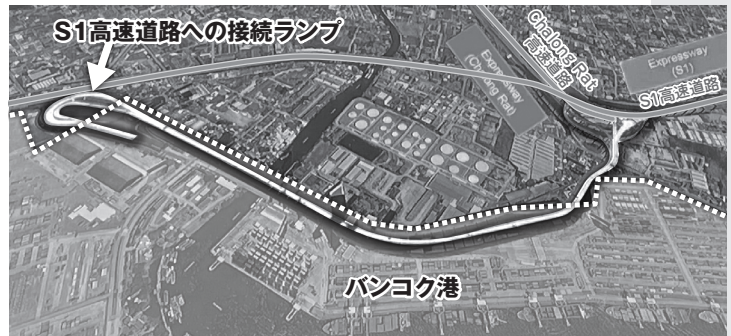
World Watching タイの港湾の渋滞対策

●レムチャバン港におけるターミナルの拡張整備

レムチャバン港内また周辺の道路や接続する高速道路が片側4車線以上と十分な車線数が確保されていることや、レムチャバン港とバンコク港との間で鉄道やバース輸送が行われており、陸上交通への負荷が小さいことなどから、貨物の搬出入のピーク時にはゲート前の混雑が発生するものの、交通渋滞は常態化しておらず、比較的に道路交通はスムーズに流れている。しかし将来的な貨物需要の伸び及びそれによる車両混雑に対応すべく、ヤードの蔵置能力の向上等ターミナルの拡張を推進中である。具体的には、取扱貨物容量を既存の1,100万TEUから



現地写真：レムチャバン港訪問時（2022年10月6日）のゲート前交通状況



バンコク港高速道路接続ランプウェイ接続イメージ図

1,800万TEUに増大させ、水深18.5mの岸壁を備えたコンテナターミナルの整備を進めている。

●バンコク港周辺の道路交通ネットワークの整備

バンコク市内は交通渋滞が慢性化していることから、バンコク港を利用するトラックが市内の一般道にもたらしている交通負荷を低減することで交通渋滞の緩和を図るため、PATはタイ高速道路公社（EXAT）と協力して、バンコク港とS1高速道路を直接接続させるランプの整備を計画している。

●ターミナルゲート事前予約システムの導入

PATは、昨今のコンテナ船のスケジュール遅延に伴う、レムチャバン港の混雑と周辺道路の交通渋滞問題を解決するため、ゲート手続きの予約システムである「トラックキューシステム（Truck Queue）」の運用を2022年10月1日から開始している。

当システムは、トラック事業者がシステムに登録し、ゲート手続きの予約を行うもので、トラックが特定時間帯にゲートに集中することを回避し、トラックの到着の分散・平準化が期待される。

World Watching おわりに

現在、タイの主要港湾では、国策に則り、国力を底上げすべくインフラ開発を主とした港湾政策を推進している。港湾周辺での渋滞を課題と認識しつつも、十分な対策が打てていない現状であった。

今後、更なる貨物需要の増大を見込むタイの主要港湾が、どのように成長し、如何なる渋滞対策を打っていくのか、引き続き動向を注視していきたい。また、現在日本の主要港湾を中心に開発を進めるITを活用した「CONPAS」などの取り組みがタイ港湾などの課題解決に寄与できることを期待する。