

World Watching 276

ワールド・ウォッチング



タイの インランドデポ開発



高橋 航平

横浜市港湾局
港湾物流部物流運営課
担当係長



山本 賢之介

東京港埠頭株式会社
営業企画部営業企画課
営業企画係長



はじめに

4月号に引き続き、国際港湾協会協力財団主催の「2022年度国際港湾経営研修」において、3班構成により調査したタイの港湾について報告する。我々第2班は、タイにおけるインランドコンテナデポ（以下、ICD）について、文献や現地視察、港湾管理者からの集中講義、ターミナル事業者との面談などをもとに調査した。



タイの交通渋滞

タイ最大の都市バンコクは人口約820万人が集中しており、通勤・通学・観光による人々の移動のために車両が集中している（図1）。



図1 バンコクの交通渋滞

世界渋滞都市ランキング（大手GPSメーカーTOMTOM社2016年調査）においては、世界第一位という評価を受けており、我々が実際に現地を訪問した際も、視察先からバンコク市街へと帰る夕方には、毎回何時間も渋滞に巻き込まれた。

これらは、バンコク市内交差点の処理能力を超えた車両が流入していることが要因として挙げられるほか、補修されていない道路の凹凸や道路の冠水により、スムーズに車が進まないことによる影響が

大きく、インフラの維持補修の悪さにより混雑が悪化している印象を受けた。

このため、タイ政府は、地方部の鉄道や高速道路などのインフラ整備を行い、バンコクに集中する車両の分散化・人の分散化を図ることを計画している。



ラッカバンICD

(1) 開発経緯

1980年代、タイは、東部臨海地域の工業化を推進し、バンコク首都圏に過度に集中している産業や人口を分散させる「東部臨海開発計画」を推進していた。

この計画には、16事業もの円借款事業があるなど日本も大きく関与している。その一環として、計画の中心となるレムチャバン港の開発事業のために、JICAが1989年に開発調査を実施した。このJICAの調査結果の中で、「レムチャバン港は経済の中心であるバンコクより130km離れており、開発するにあたっては、荷主の負担軽減や港湾の負荷軽減、交通量の減少を図るためにICDを設立することが重要である」といった提案・勧告が行われ、1991年のレムチャバン港の供用開始から遅れること5年、1996年にラッカバンICDが設立された（図2）。

(2) 運営概要

ラッカバンICDは、敷地面積が104haで、タイ鉄道局（SRT）が土地の所有権、使用权を保有し、施設は24時間稼働している。ICDの中央には鉄道の引込線が敷設されており、レムチャバン港との間（約118km）を鉄道により接続されている。

運営は、①ECTT（エバークグリーン、三井物産の合弁会社）、②ESCO（上組、PSAの合弁会社）、③Siam Shoreside（マースクグループのAPMターミナルズ出資）、④NICD（日本郵船グループ）、⑤THL（HMM）、⑥TIFFA（APL）、の6社が行っており、合算で年間200万TEUの取扱能力を持っている（図3）。

運営者が船会社（子会社含む）やレムチャバン港と同一のオペレーターで、船会社がレムチャバン港とICD間の輸送責任を負いながら輸送モードの選択を行っている、ユーザーにとってはICDに行きさえすれば



図2 ラッカバンICD位置図

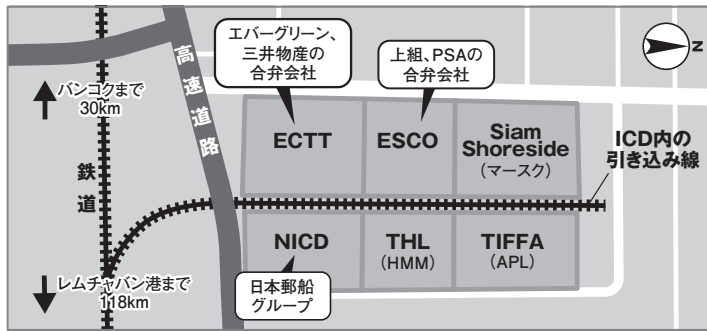


図3 ラッカバンICD概略図

ば輸送責任から外れるため、あたかも港湾が内陸地にあるかのようにICDを利用することが可能となっている。

また、税関や検疫所が設置され敷地全体が保税地域となっていることから、実入コンテナの荷受け・荷渡しが可能であり、港湾と同様の機能を有している。さらに、全てのヤードから鉄道への積替ができるため、輸送モードの選択も可能となっている。

このことから荷主等からの利用ニーズも高く、年間貨物量は120～150万TEUで推移している。レムチャバン港からラッカバンICDまでの輸送モードの比率は、トラック輸送が約7割、鉄道輸送が3割となっている(図4)。

タイ港湾公社(PAT)によれば、レムチャバン港からラッカバンICDまでの鉄道輸送を拡大し、周辺道路の混雑緩和、環境負荷軽減を図りたいと考えているが、ダイヤが乱れることが多く定時性が低いことが要因で伸び悩んでいるとのことであった。

(3) 今後の計画

ラッカバンICDでは、今後の再開発を予定しており、2019年にONE、ESCO、ECTT、現地資本1社が出資するコンソーシアムALGが施設運営権を落札し、現在の6社の個別運営から1社での全体運営になる予定である。

ALGが1社で全体を一体的に運営することにより、更なる効率化によるラッカバンICDの利用拡大が図られ、タイ全体の物流改善に寄与することが期待されている。

また、レムチャバン港側では、SRTO (Single Rail Transfer Operator) と称する鉄道コンテナターミナルの整備を計画している。

同施設の広さは48.6haで、全長1,224～1,434mの6本の引込線を敷設、6本の線路を同時に移動できるレール式ガントリークレーン(RMG)を設置し、レムチャバン港の鉄道輸送の処理能力を現在の年間50万TEUから200万TEUに増加させる計画である。



その他のICD

今回、我々が調査したラッカバンICD以外にもタイ政府は、2024年までに①チャチュンサオ、②コンケー、

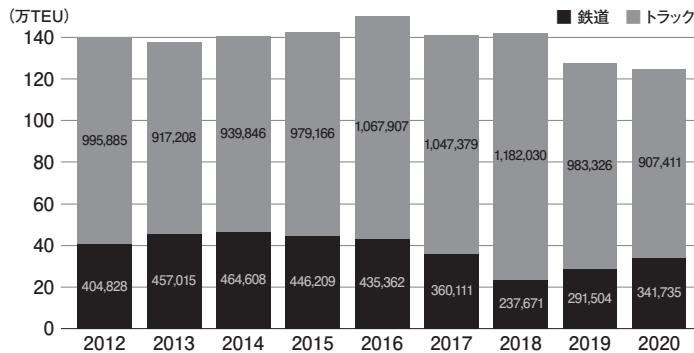


図4 ラッカバンICDの取扱量推移

③ナコンラチャシマ、④ナコーンサワンの4か所でのICD整備を計画している。

タイでは、レムチャバン港やバンコク港から離れた位置、国境に近い場所に鉄道と一体で整備して、バンコク極集中の分散だけでなく近隣国からの貨物集荷の戦略を取っている。



図5 コンケー県ターブラ町のICD



おわりに

今回の調査で、タイにおいては、港湾と一体でICDを整備し、周辺荷主の負担や交通量の軽減を図り、さらには近隣国からの集貨にICDの活用を計画していることが現地調査で分かった。

日本においては、ドライバー不足やCO₂削減など港湾物流を取り巻く喫緊の課題に対し、ICDの活用によるコンテナラウンドユース等の取組みが有効とされており、タイと事情は大きく異なるが、港湾と同様の機能を有した場合のICDの活用について、拡大の可能性を秘めている。

一部の船社は、日本国内の輸送(背後圏輸送)まで取り込んだ物流に参画し、総合物流サービスを展開しており、様々な物流関係者が協力して、ICDの活用を前向きに検討することが求められているのではないだろうか。