

「世界の工場」ASEANの発展とタイの港湾政策 ～世界経済を支えるASEANにおける港湾の役割～

2021年12月24日 運輸総合研究所 オンライン配信

講師——坂井啓一 アセアン・インド地域事務所研究員

コメンテーター——松田琢磨 拓殖大学商学部国際ビジネス学科教授

■開催概要

〈貿易面から見たASEANの「世界の工場」化とASEAN主要国の港湾〉

製造業を中心に、より安価な労働力を活用するため主要国の生産拠点が多極化してきていることに伴い、近年ではサプライチェーンが複雑化してきている。こうした動きを受けて、欧州、北米、東アジアに次ぐ貿易における第4極としての東南アジアの存在感が大きくなってきている。

ASEANにおいては、各国の首都圏や工業団地・経済特区での生産・消費活動を支えるため、大水深の港湾が整備されており、諸外国の生産拠点の立地の加速と相まって、6か国の主要港湾において世界50位以内のコンテナ取扱貨物量を誇る。

〈安全保障面から見た海上物流を取り巻く環境変化〉

世界の海上輸送のリスクについてみると、チョークポイントの閉塞や昨今の



講師：坂井啓一

COVID-19に伴う貨物需要の急増、船員交代、港湾処理能力の低下等のリスクが近年浮き彫りとなった。

他方、COVID-19の影響による巣籠り需要の急増により、海上コンテナ運賃が急騰し、また、米国や中国の港湾混雑や船舶の運航スケジュールの遅延に伴い、更に運賃は高い水準にある。

また、感染対策のための船員の上陸規制や船員交代に対するリスク、各国内の外出規制に伴う港湾サービスの低下に対するリスクも顕在化し、こうしたリスクに対処していく必要がある。

〈産業面から見たタイの港湾政策とレムチャバン港の現状と課題〉

港湾は各国にとっては輸出入の出入口であり、多くの場合、国内の産業立地と合わせて計画・整備が進められている。タイにおいては、バンコク南東部の「東部経済回廊 (EEC) 開発」に基づき、コンテナ港湾であるレムチャバン港やバルク港湾であるマプタプット港の開発・整備が進められ、今後拡張が予定されている。タイ港湾公社 (PAT) が管理するレムチャバン港では現在A～Dの4つのふ頭が供用されており、計画取扱容量は1,100万TEUのところ、2020年度は764万TEUの取扱量がある。また、沖側のE、Fのふ頭については2021年より埋立事業が開始され、2025年の供用時には700万TEU取扱容量が増強され、全体として1,800万TEUの取扱容量となる予定である。

レムチャバン港と首都バンコクとの間ではトレーラーによる貨物輸送の他、バンコク東部のラッカバンインランドデポ (ICD) との間での鉄道輸送や、バンコク港との間での中小型船舶によるフィーダー輸送が行われており、混雑の回避や定時性の確保等に貢献している。一方、貨物の集中する時間帯のレムチャバン港のゲートや、ICD周辺の道路においては、一部混雑がみられる部分もあり、解消に向けた取組が必要と思われる。

レムチャバン港等の主要貿易港5港を運営するタイ港湾公社 (PAT) では、港湾整備に加え、陸上輸送との結節性の向上や、ICTによる運営システムの効率性向上等を推進していくこととしており、レムチャバン港のDふ頭においては、荷役の遠隔操作化など自動化技術の導入が進められている。

〈今後の港湾政策に関する考察〉

基幹航路の直航寄港をはじめ、国内の荷主の求める港湾サービスを中心に輸出入のパフォーマンス向上が重要であり、昨今の日本国内への半導体製造拠点の回帰や新産業への転換等の輸出のベースカーゴ増大に寄与する産業動向に合わせて、荷主の輸出環境を支える面を伸ばすことが重要である。

また、港湾を通過する際の輸送効率化のため、道路輸送の負担を下げるための国内輸送網を検討・強化が重要であり、日本においては、基幹航路の寄港地

の集約化の動きを踏まえ、貨物を国際戦略港湾に集約するという形を基本としつつ、国際（内航）フィーダー・RORO船を經由して運ぶなどの、陸上側での輸送負荷や混雑の低減、輸送安定性の確保のための国内輸送網を検討・強化していくことも重要である。

加えて港湾施設のICT活用と物流事業者間の情報連携の取組が重要であり、ウィズコロナ時代の港湾サービスの安定化のために、労働者の安全確保や高水準なサービスの維持・確保を前提に、港湾でのICTの活用を検討・推進する岐路にあるのではないかと、特に民間事業者間の情報連携により、「待たせない」物流を実現することが重要である。

■松田教授からのコメント

〈COVID-19以降の海上輸送で表面化した課題〉

COVID-19の海上輸送への影響として現れた課題の第一は労働力確保である。港湾労働者の出勤抑制に伴う処理遅れに加え、荷主のコンテナ受取遅れやトラックドライバー不足等が顕在化した。人員不足と米中貿易摩擦の影響によるコンテナ生産抑制は、2020年の巣ごもり需要による需要急拡大と合わせコンテナ不足の第一の原因となった。

課題の第二はサプライチェーンによる影響の連鎖である。コンテナ輸送の混乱は、世界中にサプライチェーンが無駄の



コメンテーター：松田琢磨

ない形で張り巡らされていることのリスクを表面化させた。米国西岸港湾で混雑が深刻化したことが、欧州や東南アジアにも輸送の遅れや混雑といった影響を与えている。東南アジアではシンガポールでの積替が船舶のスペース不足や輸送遅延を招き、インドネシアなどで遅延の影響を大きくしていると言及がある。

いまでは2022年の春節以降もサプライチェーンの混乱が続くという見方が一般的になっている。コンテナ輸送の混乱と世界的な港湾混雑解消が実現するためには、COVID-19の問題収束が必要条件となるためである。

〈ASEAN各国間の港湾政策〉

各国港湾の直航・トランシップ比率をもとに、「中継型ハブ港」「併存型ハブ港」「ゲートウェイ港」「中間港」「フィーダー港」の5つに分類すると、港湾の性質に違いが生じる要因には、定期船の接続性格差があると考えられる。

東南アジアのコンテナ輸送は、上述の分類でいうハブ港の立地するシンガポールやマレーシアの港湾の動向に影響を受ける。そのため、コンテナ輸送ネットワークを前提に港湾開発を進めることが重要である。

また背後圏との輸送円滑化も重要である。例えば、フィリピンとインドネシアでは経済成長に比してコンテナ取扱量が増加していない。これら2か国では首都圏の港湾周辺の混雑が深刻化している一方、拡張整備が完了しておらず、コンテナ取扱量の伸びが見られない一因になっていると考えられる。

ハブ港をめぐる競争では、ICTの活用や物流施設、物流人材、ネットワークの充実が重要となる。ポートクランやタンジュンペラパスよりシンガポールが寄港先として選ばれる理由としてこれらが挙げられている。

最後に港湾開発や日本の港湾への示唆としては、ネットワークはもちろんICTの活用や、高水準のサービス、産業政策

との連携による輸出貨物増加の取組が重要である。また、東南アジアで港湾政策を進める上では、政治的安定性という観点も肝要であろう。

■質疑応答

松田教授から坂井研究員に対し、①タイの輸出入貨物の周辺国港湾を利用した流れについて、②タイにおける環境政策の概要と港湾・物流分野での取組の方向性について質問がなされた。

坂井研究員からは、①マレーシアやベトナムについては、道路を經由してポートケランやホーチミンまで陸送し、欧州航路や北米航路に接続するサービスがあることや、近年のコンテナ運賃の高騰や抜港等の影響回避のため、航空便の充実しているタイにベトナムから陸送し、タイから航空貨物で輸出するサービスも出てきている、②タイ政府として2030年までに国内での温室効果ガス排出量を2005年比20～25%削減を目標としており、運輸分野では、鉄道輸送や海上輸送へ輸送割合を増やしていく旨を回答した。

その後、山内所長をコーディネーターとして③日本の港湾政策、特に横浜港や東京港に関する港湾政策への示唆は何かあるか、④中国が進めている東南アジアへのランドブリッジプロジェクトが完成した場合、どんなインパクトがあるか等について議論が行われた。③ASEANの港湾を見ていると外洋側に大水深港湾を整備しており、横浜港の大水深岸壁に大型船を寄港させ輸出・輸入貨物を取り扱うことを軸に、京浜港全体のバランスを考えて運営することが重要、④東南アジアの各国の主要貿易相手先は中国であり、こうしたランドブリッジの形成により南シナ海側の海上輸送における天候その他のリスクを回避するメリットが考えられる等の回答がなされた。

(とりまとめ：坂井啓一)