

## マラッカ海峡で相次ぐメガ港計画

碓 知子

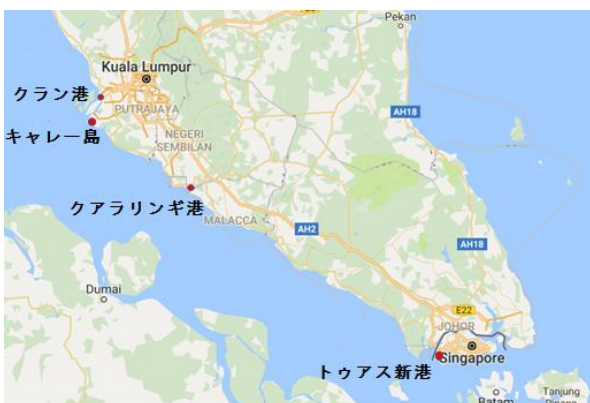
マレー半島とスマトラ島間のマラッカ海峡。狭い水域を大型タンカーやコンテナ船が行きかい、太平洋とインド洋を結ぶ海上交通上の要衝として知られています。そのマレー半島の先端にあるシンガポールは、古くからマラッカ海峡を通る国際航行船舶が寄港する港として栄えてきました。コンテナ取扱量では2005年から守ってきた世界一の座を2010年に上海に譲って以来、その差は徐々に開いていますが、それでも2016年のコンテナ取扱量は3,090万TEU※1と世界第2位。日本では京浜港で752万TEU（2015年）、阪神港で493万TEU（2015年）ですので、京浜港と阪神港を合わせた2.5倍くらいの規模になります。

### ＜クアラルンプール近郊で新港湾計画＞

最新鋭の設備と規模の経済で優位を保ってきたシンガポールの港ですが、昨年からマレーシアで矢継ぎ早にメガ港湾の計画が出てきています。1つは、マレーシア最大のクラン港。クラン港公社では現在のクラン港の南にあるキャレー島に2,000億リンギ（約5.2兆円）を投じて総面積100平方キロメートル（広島市の9分の1）の土地に港湾と関連インフラ、工業団地、自由貿易区、商業施設、住宅などを20年かけて開発する計画です。クラン港の2016年のコンテナ取扱量は1,317万TEUでしたが、キャレー島の新港の取り扱い能力は年間3,000万TEUと既存の港の2倍。船舶修繕、船舶燃料供給などの機能も備える予定で、船舶燃料供給世界1のシンガポールから少しでもシェアを獲りたい意向です。報道によれば、中国がキャレー島開発に関心を示しているようです。

### ＜シンガポールから車で3時間のマラッカでも＞

さらに、クラン港の南およそ167キロ、シンガポールの北241キロのマラッカにも巨大港湾計画が浮上しています。マラッカのクアラ・リンギ港を運営するT.A.Gマリン社と中国の投資家、及びT.A.Gマリン社の関連会社でデベロッパーのリンギ・ベース社が30億USドルを投じる港湾建設が2016年11月に開始しました。大型石油タンカーの修繕施設や石油製品の貯蔵インフラも建設する他、燃料補給サービスも提供する計画です。



### ＜シンガポールでは西部の巨大新港への移転開始＞

対するシンガポールも手をこまねているわけではありません。長年かけて築き上げた優位性、そう簡単に他港が追従できるものでもありませんが、さらに優位性を高めるために、シンガポール西部のトゥアス地区に年間取扱能力6,500万TEUの新港を開発中です。都心部に近い立地のターミナルの移転が2017年1月に開始。2027年には全てのターミナルをトゥアス一か所に集中させる計画です。これによりターミナル間の移動時間などのロスを減らし、さらに生産性を上げることができると、最新鋭の機器を揃えた世界でも最大規模の港湾が誕生することになります。

シンガポール、マレーシア 2 カ所の港湾開発、必要な機器や資材の中には先進国からの輸入に頼らざるを得ない物も多くあります。競争が増えることはシンガポールにとっては厳しいかもしれませんが、港湾の生産性向上に資する機器などをつくっている関連業界にとっては大きなビジネスチャンスとなるかもしれません。

<sup>1</sup> twenty-foot equivalent unit の略で、20 フィートコンテナ換算の意味。

コンテナ船の積載能力やコンテナターミナルの貨物取扱数などを示すために使われる、貨物の容量のおおよそを表す単位。