

東南アジア積米国揚コンテナ貨物における母船積出港の選択状況

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO1307

日本海事センター企画研究部

客員研究員 川崎 智也

はじめに

港湾競争力を測る一つの指標として、母船積出港としての選択がある。基本的には、母船積出港として選択され、フィーダー船が多く集まる港湾は競争力があるといえるだろう。北米航路における母船積出港の選択については、2012年10月16日号の西日本発貨物の母船積出港の選択状況、2013年5月15日号の日本全体発貨物の母船積出港の選択状況について整理がなされている。

今回のレポートでは、近年コンテナ貨物量が増加している東南アジア発米国向けコンテナ航路に着目して母船積出港選択の現状について整理してみたい。すなわち、東南アジアのどこかの港を出航した海上コンテナ貨物がどこの港で母船に積まれていくかについて探っていく。ここでいう東南アジアとは、シンガポール、フィリピン、マレーシア、インドネシア、タイ、ベトナム、ミャンマー、カンボジアの8ヶ国を指している。なお、データはZepol社のTrade IQを使用した。

港湾別荷動き量

表1は、11年と12年の東南アジア発の米国揚コンテナ貨物の母船積出港上位7港と同貨物の日本の港湾での荷動き量を示している。

12年における東南アジア積米国揚げコンテナ貨物の荷動き量は227.0万TEUだが、そのうち86.0%にあたる195.2万TEUがこれら7港で取り扱われている。その割合は、東南アジアで61.4%、高雄港・香港港で32.3%、釜山港で5.6%取り扱われている。日本については、0.7%に留まっている。なお、表にはないが、中国の港湾については合計15.0万TEUで、その中では塩田港が最も多い6.4万TEUを扱っている。

表を具体的に見ていくと、シンガポール港の取扱量が最も多く、シンガポール港だけで東南アジア積米国揚コンテナ貨物の24.7%（56.0万TEU）を占めている。そのうち、18.2万TEUがシンガポール船社であるAPL/NOLによって輸送されており、続いて6.1万TEUがMSCによって輸送されている。

シンガポール港に続くのは、東南アジア域外の高雄港、香港港で、それぞれ33.7万TEU、29.8万TEUとなっている。高雄港での取扱貨物量は、この場合全て東南アジア発のトランシップ貨物であるが、台湾船社のハブ港である現状を反映して、エバーグリーンによって全体の48.6%である16.4万TEUが輸送されている。続いてAPL/NOL、陽明海運、OOCLによってそれぞれ5.0万TEU、4.3万TEU、2.8万TEU輸送されている。香港港での取扱貨物量は29.8万TEUであるが、商船三井、APL/NOL、COSCO、CMA-CGM、マースクが概ね同程度のシェアで輸

送しており、それぞれ 3.9 万 TEU、3.60 万 TEU、3.59 万 TEU、3.57 万 TEU、3.2 万 TEU で、5 社で 60.3%を占めている。マースクは 11 年までトップのシェアを占めていたが（ピーク時は 10 年の 9.3 万 TEU）、12 年には約 3 万 TEU 減となり、商船三井がトップのシェアとなった。マースクの取扱貨物量の減少は主としてタイ発の貨物で、12 年のラムチャバン港とバンコク（クロントイ）港発貨物がそれぞれ対前年で約 1 万 TEU 減少している。

高雄港、香港港に続くのがラムチャバン港（タイ）、カイメップ・チーバイ港（ベトナム）、タンジュンペラパス港（マレーシア）で、それぞれ 23.7 万 TEU、23.6 万 TEU、17.3 万 TEU である。これらの貨物には、例えばラムチャバン港の場合、タイ発の貨物量も含まれている。ラムチャバン港では OOCL、日本郵船、ハパックスの輸送シェアが比較的多く、それぞれ 5.6 万 TEU、4.5 万 TEU、4.4 万 TEU で、3 社で 61.6%を占めている。カイメップ・チーバイ港では、マースク、商船三井がそれぞれ 4.8 万 TEU、3.7 万 TEU を輸送しており（合計シェア 36%）、それ以外の船社が占める割合が多い。タンジュンペラパス港では、マースクと CMA-CGM のシェアが高く、それぞれ 11.5 万 TEU、5.0 万 TEU 輸送し、この 2 社で 95.4%を占めている。

東南アジア域外の釜山港の取扱貨物量（この場合、韓国発の貨物は含まれていない）は 11.0 万 TEU であるが、韓国籍の韓進海運による取扱が 7.4 万 TEU で最も多い。日本の港湾を母船積出港としている東南アジア発貨物は 1.4 万 TEU である。その中では、東京港が 1.1 万 TEU で全体の 79.2%と最も多い。

表 1 東南アジア発米国揚コンテナ貨物の母船積出港での荷動き量

母船積出港	2011	2012
シンガポール港	523,523	559,850
高雄港	368,476	337,364
香港港	301,323	297,925
ラムチャバン港	226,351	237,218
カイメップ・チーバイ港	195,669	236,145
タンジュンペラパス港	148,349	173,309
釜山港	98,685	109,922
日本の港湾	21,233	14,355

単位：TEU

注：例えば、シンガポール港の数値はシンガポールを含む東南アジア発の貨物量である。なお、東南アジアには台湾、中国、韓国、日本は含まない。

母船積出港の選択

図 1 は 12 年の東南アジア発貨物のシンガポール港、高雄港、香港港、ラムチャバン港、カイメップ・チーバイ港、タンジュンペラパス港、釜山港および、日本の港湾の取扱貨物量を示している。

シンガポール港において扱う東南アジア発貨物の 19.1%はジャカルタ港発である。12 年にジャカルタで発生した貨物は 20.2 万 TEU であるが、そのうちの 53.0%である 10.7 万 TEU がシンガポール港でトランシップされている。ジャカルタ港に次いで多いのは 8.8 万 TEU で、シンガポールで発生した貨物で、直航で輸送されている貨物であった。続いて、サイゴン港、スラバヤ港、

ポートクラン港が続いている。

高雄港では、マニラ港とサイゴン港発の貨物が多く、それぞれ、6.1万TEU、5.7万TEUがトランシップされている。タイ発の貨物も比較的多く、バンコク港とラムチャバン港発の貨物はそれぞれ3.1万TEU、3.0万TEUである。

香港港はサイゴン港発とハイフォン港発の貨物がそれぞれ9.5万TEU、4.9万TEUトランシップされている。ラムチャバン港では、タイ発以外の取扱貨物量は極めて少ない。カイメップ・チャーバイ港でも、シアヌークビル港（カンボジア）発を除いて、ベトナム以外の国発の貨物の取扱量は少ない。

マレーシアのタンジュンペラパス港は、シンガポール港から僅か50km程度の距離に位置しており、シンガポールの取扱貨物を狙って戦略的に建設された港湾である。12年の同港発では、17.3万TEUの貨物が取り扱われているが、タンジュンペラパスの背後圏で発生した貨物は0.2%の486TEUである。タンジュンペラパス港では、インドネシア発（タンジュンプリオク港、ジャカルタ港、スラバヤ港）の貨物量が7.6万TEUと多い。その他には、ベトナムのサイゴン港、マレーシアのポートクラン港がそれぞれ3.0万TEU、0.9万TEUとなっている。

釜山港では、韓国発を除く東南アジア発貨物が11.0万TEU取り扱われているが、その内訳はサイゴン港発が22.4%の2.5万TEU、ジャカルタ港発が17.0%の1.9万TEU、マニラ港発が8.8%の1.0万TEUとなっている。日本の港湾では、日本発を除く東南アジア発貨物が1.4万TEU取り扱われているが、その内訳は、サイゴン港発が47.8%の0.7万TEU、マニラ港発が25.2%の0.4万TEU、ラムチャバン港発が10.1%の0.1万TEUとなっている。日本の港湾を母船積出港として選択する貨物は少なく、釜山港と同様に、今後サイゴン港からの貨物がカイメップ・チャーバイ港に流れる可能性がある（詳細は後述）。

図1 東南アジア積米国場のコンテナ貨物の発生地別内訳

貨物発生地			トランシップ港	貨物発生地			トランシップ港
ジャカルタ港	106,941	19.1%	シンガポール港 559,850TEU	サイゴン港	207,666	87.9%	カイメップ・チーバイ港 236,145TEU
シンガポール港(直航便)	83,679	14.9%		シアヌークビル港	17,483	7.4%	
サイゴン港	68,107	12.2%		カイメップ・チーバイ港(直航便)	8,929	3.8%	
スラバヤ港	43,974	7.9%		ポートクラン港	617	0.3%	
ポートクラン港	28,138	5.0%		ジャカルタ港	505	0.2%	
その他	229,012	40.9%		その他	945	0.4%	
合計	559,850	100.0%		合計	236,145	100.0%	
貨物発生地			トランシップ港	貨物発生地			トランシップ港
マニラ港	61,353	18.2%	高雄港 337,364TEU	タンジュンプリオク港	48,551	28.0%	タンジュンペラバス港 173,309TEU
サイゴン港	57,015	16.9%		サイゴン港	29,714	17.1%	
バンコク港	31,318	9.3%		ジャカルタ港	17,992	10.4%	
ラムチャバン港	29,666	8.8%		スラバヤ港	9,146	5.3%	
ジャカルタ港	26,048	7.7%		ポートクラン港	8,507	4.9%	
その他	131,965	39.1%		その他	59,398	34.3%	
合計	337,364	100.0%		合計	173,309	100.0%	
貨物発生地			トランシップ港	貨物発生地			トランシップ港
サイゴン港	95,104	31.9%	香港港 297,925TEU	サイゴン港	24,573	22.4%	釜山港 109,922TEU
ハイフォン港	48,761	16.4%		ジャカルタ港	18,652	17.0%	
バンコク港	19,257	6.5%		マニラ港	9,630	8.8%	
ラムチャバン港	18,010	6.0%		ハイフォン港	7,847	7.1%	
マニラ港	14,920	5.0%		ポートクラン港	7,425	6.8%	
その他	101,874	34.2%		その他	41,794	38.0%	
合計	297,925	100.0%		合計	109,922	100.0%	
貨物発生地			トランシップ港	貨物発生地			トランシップ港
ラムチャバン港(直航便)	171,313	72.2%	ラムチャバン港 237,218TEU	サイゴン港	6,855	47.8%	日本の港湾 14,355TEU
バンコク港	63,523	26.8%		マニラ港	3,611	25.2%	
ホーチミン港	1,691	0.7%		ラムチャバン港	1,453	10.1%	
ジャカルタ港	39	0.0%		バンコク港	812	5.7%	
カイメップ・チーバイ港	21	0.0%		シアヌークビル港	307	2.1%	
その他	631	0.3%		その他	1,317	9.2%	
合計	237,218	100.0%		合計	14,355	100.0%	

2003年以降の荷動き推移

ここで、参考までに各港の取扱貨物量の推移を以下に記述しておく。

図2は、12年から過去10年間の東南アジア発米国場コンテナ貨物の港別の荷動き量を示している。03~06年の4年間は高雄港での取扱貨物量が最も多かったが、07年以降の6年間では、シンガポール港の取扱量が最も多くなっている。

シンガポール港は順調に貨物量を伸ばしていたが、09年のリーマンショックによって20.7万TEU減少した。この間の荷動き量の減少については、特定の積出港からの貨物が劇的に減少したわけではなく、全ての積出港から満遍なく減少した。翌年には10万TEU増加し持ち直したが、その後は横ばい傾向が続いている。

高雄港は06年の61.6万TEUをピークにその後は減少を続けている。12年は過去10年で最低の33.7万TEUとなり、ピーク時と比較するとほぼ半減した。

香港港はリーマンショックの影響は見られず、09年の取扱貨物量も前年比37.2%増の35.8万TEUであり、これはサイゴン港(ホーチミン)発の貨物が増加したことが主な理由である。しかし、その09年にカイメップ・チーバイ港が開港し、同年6月からは商船三井が北米航路を開設するなどにより、サイゴン港発貨物がカイメップ・チーバイ港を利用する傾向が強まっている。これが、11年、12年と香港港の取扱量がリーマンショック後伸び悩んでいる理由と考えられる。

ラムチャバン港は過去10年間で荷動き量にほとんど変化がなく、貨物を取扱う船社についても特段の変化は見られない。カイメップ・チーバイ港は09年の開港後から大幅に貨物が増加している。この増加分のほとんどがサイゴン港積の貨物である。ベトナム積北米往航については、13年3月21日の記事で紹介したように、12年のアジア発米国間コンテナ荷動き量において中

国積、韓国積、日本積に次いで4位となるなど近年急激に貨物量が増加している。カイメップ・チーバイ港は背後圏を拡大する余地もあり、今後のさらなる貨物量の増加が期待される。タンジュンペラパス港は、08年まで2万TEU前後の取扱いに留まっていたが、09年以降は取扱量を急激に増加させており、12年には17.3万TEUとなっている。釜山港は、過去10年で際立った変化はなく、10万TEU前後で横ばい傾向が続いている。日本の港湾も横ばい傾向が続いており、2万TEU前後で推移している。

図2 東南アジア発米国揚コンテナ貨物の荷動き量の推移

