

## マレーシアの海運事情と拡大する中国の影響

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201606

日本海事センター 企画研究部

研究員 本図 宏子

### 【ポイント】

・マレーシアは東南アジアにおけるハブ港を目指し、ポート・ケラン、タンジュン・ペラパス港などが発展。一方、自国海運業は不振で、当局は海運業の発展と周辺産業の育成を課題として海運政策の強化を図る。

・同国最大の港であるクラン港は中国沿岸諸港と関係を強化するほか、クアンアタン港及び周辺工業団地の整備にも中国企業が関与し、中国の支援によるインフラ整備が進展。

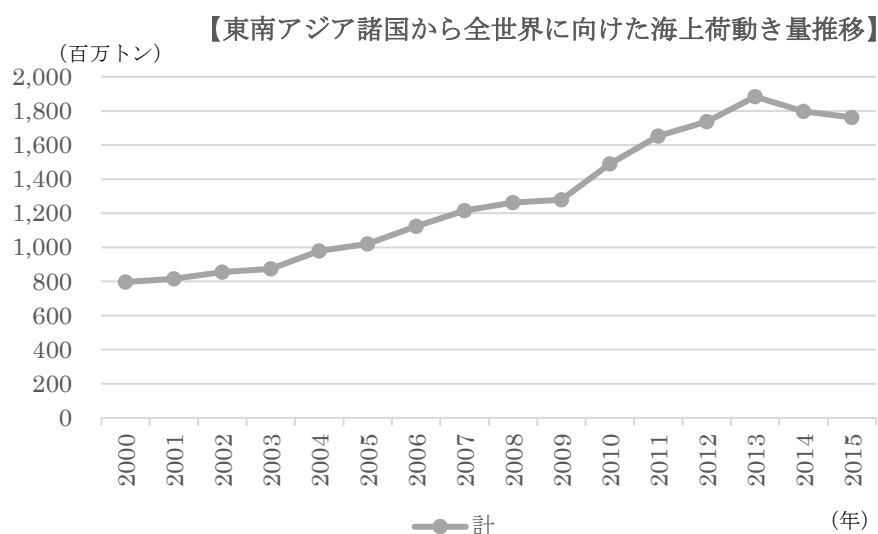
・東南アジアにおけるインフラ整備は輸送需要の増大、コンテナ市況の回復の好材料となり得るが、荷主・船社が成長する東南アジア市場でシェアを確保できるよう、今後とも動向注視が必要。

### 1. はじめに

人口 6.2 億人の巨大市場を擁し、過去 10 年間で名目 GDP が約 3 倍となるなど、目覚ましい経済成長を遂げる東南アジア諸国では、2015 年末にアセアン経済共同体（Asean Economic Community:AEC）が発足して更なる貿易活性化が見込まれ、その存在感が高まっている。「チャイナ・プラスワン」という言葉が聞かれるようになって久しいが、日系企業もそれ以前より東南アジア諸国への進出を増加させている。

東南アジア諸国発着の全世界に向けた海上荷動きは、図 1 の通り、2014、2015 年は中国経済減速や資源安の影響を受けて減少に転じているものの、2000 年から 2015 年まで年平均 8%の割合で増加している。

図 1



(出所) IHS Global Insight より筆者作成

そして近年、東南アジア諸国においては、輸出入ともに中国のシェアが急速に拡大し、中国への経済的依存度が高まっている。それに伴い、東南アジア諸国と中国の海上輸送量も飛躍的に増加しており、東南アジア諸国の海上荷動きに占める中国発着の割合は、2000年の6.1%から2015年には18.8%と大きく増加している。

筆者は4月25・26日にマレーシア・クアラルンプールで行われたマレーシア政府系海事研究所主催の「マラッカ海峡に関する国際会議」に参加したことから、本稿ではマレーシアの海運事情や同国における中国の影響力の拡大について述べる。

## 2. マレーシアの海運事情

マレーシア政府は港湾の開発・管理運営に力を入れており、ASEAN諸国の中では海事国家シンガポールに次ぐ存在である。「第7次マレーシア計画(1996～2000年)」では、「今までシンガポール港経由でトランシップされていた国際貨物をマレーシア国内で取り扱う」という海運政策が盛り込まれ、東南アジアのハブ港を目指し、周辺諸港と競っている。

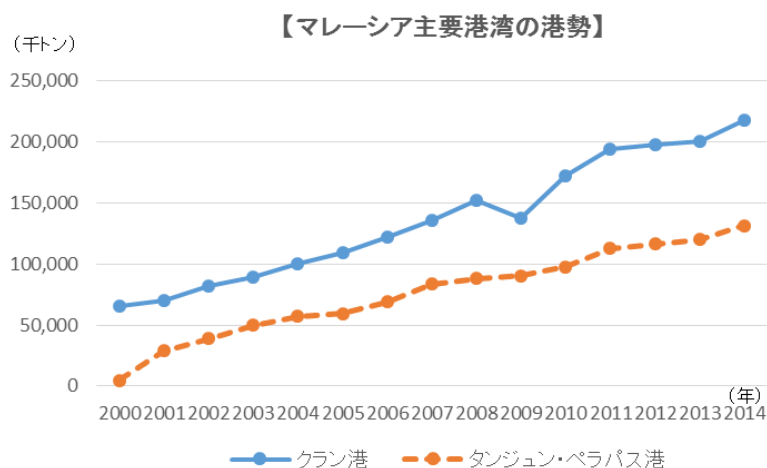
マレーシア政府は、シンガポールよりも早い段階から港湾の民営化に着手しており、1987年にクラン港を、その後、他6港も順次民営化させた。2000年に開港したタンジュン・ペラパス港においても、地の利を生かしてトランシップ貨物を集めるハブ港を目指してインフラ整備や船社誘致等の積極的な取組を行い、取扱貨物は急激に増加した。

マレーシアの主要港湾であるクラン港、タンジュン・ペラパス港は、貨物取扱量は図2の

通り順調に増加している。クラン港では2000年から2014年までで3.3倍、タンジュン・ペラパス港では2000年開港時は4,525千トンであったが2014年には131,529千トンと取扱量が急増した。

Journal of Commerce 統計（JOC 統計）によると、取扱貨物量では、クラン港は世界第12位、タンジュン・ペラパス港では世界第18位に位置する。また、コンテナ航路の連結性の充実度を示すUNCTADのLiner Shipping Connectivity Index (LSC 指数)の値は、2005年から2016年までで約70%も増加し、マレーシアは、中国、シンガポール、韓国に次いで世界第4位である。

図 2



(出所) マレーシア運輸省“Transport Statistics Malaysia”に基づき筆者作成

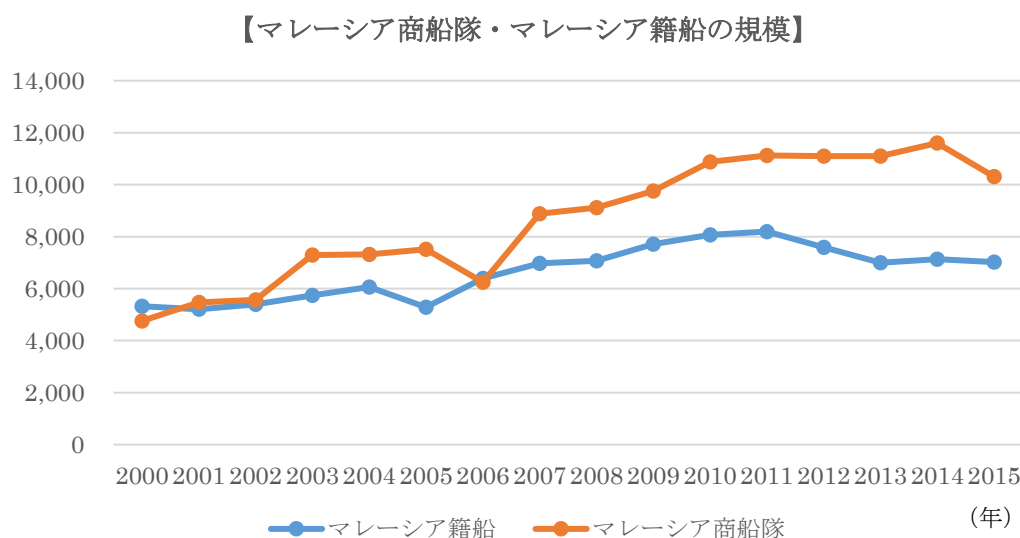
マレーシア運輸省幹部は、周辺港湾と比較したマレーシアの強みとして、広大な土地を有しており、港湾拡張にまだまだ余裕があることを挙げた。ジャカルタ等東南アジアの港湾は既にキャパシティーが限界に近づいており、東南アジア諸国の経済成長に伴う荷動き増にインフラ整備が追いついていないが、マレーシアでは、クラン港、タンジュン・ペラパス港等の主要港において拡張工事が行われている。また、今後の課題としては、海事関連産業が育っていないことを挙げ、港湾の更なる発展に向けて、船舶金融、法律、船舶修理、バンカリングといった周辺産業を育成していく必要があるとした。

マレーシア政府は、シンガポールと同じく海運企業は法人税が非課税となっている。また、シンガポールよりも有利な諸条件を提示するなど、積極的な外資船社誘致策が功を奏し、船社誘致 2000年にマースクはタンジュン・ペラパス港の株式を30%取得したことを契機に、東南アジアの中継貨物の積み替え基地をシンガポール港からタンジュン・ペラパス港に全

面移管した。また、2002年にはエバーグリーンも東南アジアのトランシップ拠点をシンガポールからタンジュン・ペラパス港に移している。しかしながら、マースクは近年シンガポール港とも友好的な関係を再構築しつつあり、シンガポールを起点とする航路も徐々に増加させていることから、シンガポールとマレーシアの船社誘致にかかる競合は現在も続いているといえる。

一方、近年、マレーシアの海運業は振るわない。図3の通り、マレーシア商船隊及びマレーシア籍船の規模は2011年以降減少傾向にある。

図3



(出所) World Fleet Statistics 各年版より筆者作成

例えばマレーシアの主要海運企業である MISC Berhad は、2011年に、事業環境悪化からコンテナ業務から撤退し、エネルギー輸送に特化している。

この状況を打開すべく、マレーシア政府は長期的な海運政策である「マレーシア・ SHIPPING・マスタープラン」を策定中であり、今年中に公表する予定である。マレーシア運輸省によると、財政インセンティブを充実させるほか、船舶登録手続きを簡素化すること等が目玉となっている。

なお、マレーシアでは、内航輸送はマレーシア籍船しか参入できないといったカボタージュ規制や、国営企業は外国船社とは長期用船契約を結べないというブミプトラ政策関連の規制があるが、日本船社は完成車や LNG 輸送では現地の資本家と組んで輸送に参画するなど、積極的に現地ビジネスに食い込んでいる。

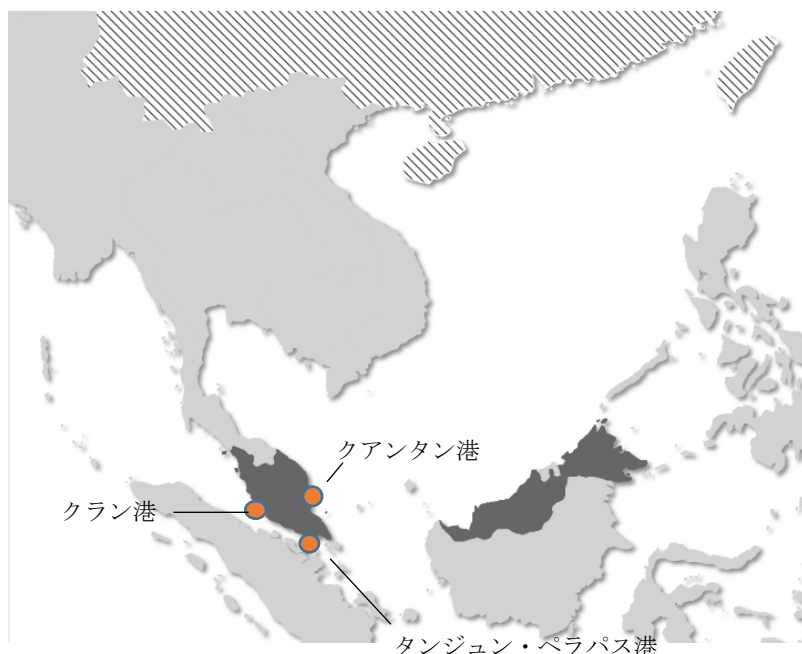
### 3. 中国の影響力拡大

中国はシンガポールに次ぐマレーシアの貿易相手国であるが、近年、両国の経済関係は緊密化している。

2015年4月に李克強首相がマレーシアを訪問し、両国が共同建設する工業団地の開発等に対し、多額の資金協力を行うことを表明した。その工業団地の1つである中国華南地域の対岸にある「マレーシア・中国クアantan工業団地」は、周辺がボーキサイト採掘地であることから、石油製品、パーム油加工産業等、金属加工産業等に関わる多くの中国企業が集積している。また、クアantan港における取扱貨物量は2000年時点の6,027千トンから2014年には21,367千トンと約3倍に増加しており、現在も中国資本による深水港整備に向けた港湾拡張工事が行われている。マレーシア運輸省幹部は、中国企業の投資や資金協力がなければ、クアantan港や同港臨海地区は現在のように発展することができなかつたと中国の貢献を称えた。

また、マレーシア最大の港であるクラン港は、中国政府が推し進める「一帯一路構想」推進に向け、2015年、中国の上海港、寧波港、福州港、天津港、広州港、厦門港、大連港、広西チワン族自治区北部港湾など多くの港湾と港湾設備に関する協力や科学技術交流に関する覚書を締結した。前述したマレーシアにおけるコンテナ航路の連結性充実度（国別：Liner Shipping Connectivity 指数）についても、中国が首位となっている。

【マレーシア港湾地図】



マレーシア運輸省幹部は、中国は脅威ではあるが、中国との経済的関係は切っても切り離せないことから、マレーシアは、フィリピンのように強い調子で中国を批判することはせず、「静かな外交 (Quiet Diplomacy)」政策を採ってきたとのことである。しかし、南シナ海における中国の力の行使による実効支配が目立つようになっていることから、マレーシア海事研究所は南シナ海での中国の動き等に関する調査研究を強化しているとのことであった。

マレーシアをはじめとする東南アジア諸国が中国との距離感に懊悩する姿は、筆者が参加した「マラッカ海峡に関する国際会議」でも垣間見えた。同会議では、マレーシア、シンガポール、インドネシア、日本、中国、オーストラリア等から関係官庁及び学界を中心に150人程度が参加した。

中国の海事研究機関である中国南海研究院の呉士存院長は、「これまでは日本の支援がASEANの経済成長を支えてきたが、今後は、中国が「海上シルクロード構想」により、中国にとっても資源輸送の要衝で重要なマラッカ・シンガポール海峡周辺地域の経済成長やインフラ整備を支援していく」と力強く主張した。また、同構想は中国の東南アジア地域での覇権拡大を目的としたものではないと強調した。呉氏は、「海上シルクロード構想」推進の課題は、周辺国から中国への政治的不信感であると説明し、南シナ海での紛争が過度に国際的注目を集めているが、紛争が与えるネガティブなインパクトをきちんと認識すべきだと釘を刺した。

一方、これに対して、豪ニュー・サウスウェールズ大のチャーリー・A・テイラー教授は、「海上シルクロード構想」における中国の狙いは、資源エネルギーの調達先・調達ルートが多様化、さらに世界における覇権拡大ではないかと指摘し、今後、アメリカ、日本、インドは中国の行動を牽制していくべきであると主張し、東南アジア諸国参加者から賛同を得るような場面もあった。

なお、本会議には、(公財)マラッカ海峡協議会の加藤専務理事らが出席し、マラッカ海峡の安全航行に関して日本がこれまで果たしてきた国際貢献についての説明が行われ、周辺国から謝辞が述べられた。

#### 4. おわりに

豊富な資金力を背景に、東南アジアにおける中国の影響力は確実に大きくなりつつある。東南アジア諸国は警戒感を高める一方、経済面での利益を重視して対中関係に配慮しながら関係構築を図っている。

ASEAN 地域のハブ港を目指すマレーシアにおいても、中国の影響力は拡大しており、国内最大の港クラン港が中国沿岸諸港との関係を緊密化するとともに、両国が共同で建設する工業団地や港湾も開発が進んでいる。

東南アジアにおけるインフラ整備の進展は輸送需要の増大、コンテナ市況の回復の好材料となり得るが、荷主・船社が成長する東南アジア市場でシェアを確保できるよう、東南アジア諸国の海事政策や荷動きについて今後とも動向注視が必要である。