

## 21世紀国際貿易港湾発展の研究（八）

田 育 誠  
Yu cheng tian

### はじめに

「21世紀国際貿易港湾発展の研究」シリーズ論文は十八回に分け発表することとする。

- 第一回目 21世紀ヨーロッパ国際貿易港湾発展の研究
- 第二回目 21世紀アメリカ国際貿易港湾発展の研究
- 第三回目 21世紀カナダ国際貿易港湾発展の研究
- 第四回目 21世紀オーストラリア国際貿易港湾発展の研究
- 第五回目 21世紀ロシア国際貿易港湾発展の研究
- 第六回目 21世紀ブラジル国際貿易港湾発展の研究
- 第七回目 21世紀アフリカ・中東地域・インド国際貿易港湾発展の研究
- 第八回目 21世紀タイ・マレーシア・インドネシア国際貿易港湾発展の研究（今号）
- 第九回目 21世紀シンガポール・ベトナム国際貿易港湾発展の研究
- 第十回目 21世紀日本国際貿易港湾発展の研究 1
- 第十一回目 21世紀日本国際貿易港湾発展の研究 2
- 第十二回目 21世紀韓国国際貿易港湾発展の研究
- 第十三回目 21世紀台湾・香港国際貿易港湾発展の研究
- 第十四回目 21世紀中国上海・寧波国際貿易港湾発展の研究
- 第十五回目 21世紀中国広州・深圳・北部湾国際貿易港湾発展の研究
- 第十六回目 21世紀中国青島・連雲港・海西国際貿易港湾発展の研究
- 第十七回目 21世紀中国天津・唐山国際貿易港湾発展の研究
- 第十八回目 21世紀中国大連・營口国際貿易港湾発展の研究

### アブストラクト

本稿では、21世紀の資源鉱業、産業経済、貿易港湾の分野で高度成長しているタイ・マレーシア・インドネシアの経済発展概況と主要産業、企業（国内系、外資系、海外経営）及び海事（海運の成長、港湾の整備、造船の振興）、とりわけ国際貿易港湾の発展と展望について論述する。

**キーワード** 新興国、高度成長、成長戦略、資源貿易、技術産業立国、資源大国、基幹産業、外資系企業、海外進出、国際工業団地、国際物流センター、多国籍企業、超大型貿易船、海洋構造物、港湾後背地、海洋都市、港湾拡張、大型貿易港、新型港湾、港湾貨物取扱量、億トン級貿易港、自由貿易港湾試験区。

# I. ASEAN（東南アジア諸国連合）の産業経済、貿易輸出入、海運、国際貿易港湾の発展

## 1. ASEAN全般の産業経済発展の概説

ASEANの総面積は448万km<sup>2</sup>で、2014年の総人口は6億7,587万人である。2013年のGDPは2兆4,045億ドル、GDP実質成長率は5.26%で世界第2位である。構成する10カ国のGDPは、インドネシア8,703億ドル、タイ3,872億ドル、マレーシア3,124億ドル、シンガポール2,957億ドルの順となっている。一人当たりのGDPは、シンガポール5万4,776ドル、ブルネイ3万9,943ドル、マレーシア1万548万ドルの順となっている<sup>①</sup>。

タイ、ベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマー、マレーシアで構成する「インドシナ新経済圏」が新たな経済圏として注目を集めている。この地域は東西回廊と呼ばれる高速道路で結ばれ、一つの経済圏として一体化する機運が生じている。物流網の拡充で市場統合が進み、発展が加速されれば中国、インドに次ぐ有力な投資先となりうる。進出している日本企業は約8,000社である<sup>②</sup>。

「メコン地域」とは、ASEANのうちメコン川（チベット高原を源としインドシナ半島を南下して南シナ海に流れ込む延長4,032kmの国際河川）の流域に位置する、タイ・カンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナムの5カ国を指す。2012年、メコン地域内の人口は2億4,006万人で人件費が安い製造拠点として注目を集めている<sup>③</sup>。メコン地域は「陸のASEAN」とも呼ばれており、バンコク・ハノイ・ホーチミン・プノンペン・ビエンチャン・ヤンゴンといった主要生産拠点間の製品や部材をトラックで輸送できるような輸送網の整備が望まれている。2014年、GDPは2兆4,000億ドルで、2019年には3兆6,000億ドルに達するもの見込まれ、総人口は2030年には7億人を突破する見込みである。

2015年、ASEANはASEAN経済共同体（AEC）の計画を定め、単一の市場生産拠点として競争力ある経済地域の形成を目指して各分野で取り組みを進めている。ASEANが経済共同体とし

て発展していくためには、地域が総体として成長するとともに域内各国の経済発展が必要である。その際には、各国間の円滑な物流が必要条件となる。域内各国及び国内各地域の間に海洋が介在するASEANにおいては海上交通が担う役割は特に大きいといえる。AEC実現のためには海運ネットワークを円滑に機能させることが重要なカギとなる。

## 2. ASEANの貿易、海運、港湾発展の概説

AECは加盟10カ国による包括的な経済連携強化の取り組みだけでなく、関税撤廃等の貿易自由化のほか、サービス貿易・投資自由化、人の移動自由化、資本移動の自由化など幅広い分野で質の高い経済統合の実現を目指している<sup>④</sup>。AEC発足を見据えて物流企業各社は動き始めており、インドシナ半島の陸送ネットワーク整備が急ピッチで進んでいる<sup>⑤</sup>。

ASEANの域外との貿易額は、1998年の4,550億ドルが、2008年には1兆2,520億ドルに達し、10年間で2.8倍と飛躍的に増加している。この間、東アジアは域外貿易額全体に占める割合を34%から42%に伸ばし、ASEANの貿易パートナーとしての比重を高めている。特に中国（香港を含む。）はシェアをほぼ倍増させており、日本、アメリカを抜いてASEANの最大の貿易相手国となっている。韓国もシェアを1.5倍としており存在感を増している。貨物量について見ると、中国のシェアの大きさは一層顕著であり、対ASEAN貿易量は日本の2倍以上となっている。2008年、ASEANの主要貿易相手国は、日本17%、中国（香港含む。）17%、韓国6%、台湾2%である。2013年、中国の対ASEAN貿易は4,436億ドルである。

2008年、ASEANと東アジアとの輸出入コンテナの流動量は合計671万600TEUで、内訳は中国359万3,000TEU、日本158万5,000TEU、韓国79万5,000TEU、台湾74万3,000TEUである<sup>⑥</sup>。

ASEAN—東アジア間の主要な貨物輸送ルートであるアジア域内航路をみるとフルコンテナ船の定期航路サービスは112航路である。

日本についてみると、最大の貿易相手国であるタイとの航路が一番多く17航路である（『港湾』2010年3月号「東アジアとの新たな国際物流網の構築に向けて」）。

ASEANは47の港湾を「ASEANネットワーク港湾」として選定している。2008年の総取扱貨物量は13億7,600万ト、うちコンテナは7,000万TEUである。

ASEAN域内の国際ハブ港としては、シンガポール港・ポートクラン港・タンジュンペラス港、ゲートウェイ港としては、タンジュンプラオク港・マニラ港・レムチャバン港・ホーチミン港、大規模港としてはダンジェーパラ港・クンジェンマス港・ジョホール港・クチン港・バンコク港・ハイフォン港・カイラン港がある。

## II. タイ産業経済、貿易輸出入、海運、国際貿易港湾の発展

### 1. タイ産業経済発展の概説

#### (1) タイの概況

タイの国土面積は51万3,120km<sup>2</sup>で、資源は鉄鉱石、錫、天然ガスがある。2014年の人口は6,722万人である。主要都市では首都バンコク682万人、ナコンウチャシマ261万人、コンケン178万人、チェンマイ166万人、チョンブリ139万人、サムットプラカン124万人、ノンタブリ115万人である。

2013年のGDPは3,872億5,216万<sup>ドル</sup>で一人当たりのGDPは5,370<sup>ドル</sup>である。経済成長率は、2010年7.8%、2012年5.2%、2013年5.5%である。2012年の外貨準備高は1,711億<sup>ドル</sup>である。主要工業製品は、鉄鋼、自動車、オートバイ、IT、繊維などである。

#### (2) タイの産業

##### ① タイの産業概況

2008年、タイの産業人口は3,784万人で、第1次産業42.5%、第2次産業19.3%、第3次産業38.2%である。タイは先端産業の誘致を図り産業の高度化へ向けて戦略を転換している<sup>7)</sup>。1980年代から日本などの投資で急速に工業化が進展しているタイは、そうした産業集積を

ベースに、「東南アジアの工場」として躍進している。

2012年、タイの産業別国内総生産は、農林水産牧畜業4,121億7,500万<sup>バーツ</sup>、非農林水産牧畜業4兆4,860億1,400万<sup>バーツ</sup>（主要産業：鉱業1,071億3,500万<sup>バーツ</sup>、製造業1兆9,171億4,200万<sup>バーツ</sup>、運輸・倉庫・通信産業4,775億8,700万<sup>バーツ</sup>）である。

タイはASEANの中でも特に製造業の集積が進んだ国である、自動車、電機をはじめとする裾野の広い厚みのある産業が展開している。こうした産業はバンコクとその近郊に集中していたが、近年ASEANの経済統合とASEANハイウエーの整備促進により周辺国との国境付近まで広がりをみせている。

##### ② タイの製造業

タイの製造業がGDPに占める割合は高い。2010年40.8%、2011年39.0%、2012年39.1%とGDPの4割近くに達し、極めて重要な役割を担っている<sup>8)</sup>。

2012年、鉄鋼と主要製品の生産量は676万3,000<sup>トン</sup>である。同年、自動車生産台数は前年比66.1%増の242万台であり、うち国内販売台数は138万3,000台、輸出台数は103万7,000台である。同年、輸入乗用車は前年比70.2%増の370億1,700万<sup>バーツ</sup>で、主要な輸入国は日本、インドネシア、ドイツである。輸入商用車は同32.5%増の242億8,600万<sup>バーツ</sup>で、主要な輸入国は日本、シンガポール、韓国である。タイは1980年代後半から自動車産業が急成長し、「アジアのデトロイトに」をスローガンに自動車産業が育成された。

タイのオートバイ産業の主要メーカーは従来、日系の4社であったが、近年イタリア・マレーシア・中国系メーカーが生産販売拠点を構えるなど進出を図っており、ブランド数だけでも30を上回っている。ASEAN諸国、中国、インドといった新興国を含むアジア地域は30億の人口を有し、今後も大きな成長が見込まれる。タイの経済成長も著しく、製造業のみならず、外食・サービス、流通といった広範な業種

で消費市場が拡大している。大きな期待の寄せられるタイと近隣諸国を結ぶ高速鉄道をはじめ、国内のインフラや輸送網を強化する一連のプロジェクトが始動を始める。これらのプロジェクトは今後長期間にわたりASEAN企業に投資の機会と利益をもたらすであろう。再生可能エネルギー、環境サービス、医療機器、科学機器、食品加工など長期的かつ持続可能な成長を促進する産業に対する新たな奨励策も検討されている。

タイの有望産業分野としては、農業、製造業、サービス業がある。またクリーンエネルギー、生化学製品、航空宇宙産業、デザインなどのクリエイティブ産業も有望である。

### (3) タイの企業

#### ① タイ系企業

2013年、売上高925億5,600万ドルの「タイ石油公社 (PTT)」が世界の大企業500社のうちのひとつに選ばれた。2006年のタイの主要10大企業は次のとおりである<sup>⑨</sup>。

企業名	業態	売上高
タイ石油公社 (PTT)	石油・ガス	126億5,400万バーツ
バンチセック石油 (BCP)	石油	953億7,400万バーツ
サイアム・セメント (SCC)	セメント	2,715億1,500万バーツ
ラチャブリ・エレクトリシティ (RATCH)	電力	518億4,800万バーツ
エレクトリシティジェネレーティング (EGCO)	電力	198億3,300万バーツ
ロジアナ工業団地 (ROJANA)	工業団地	65億5,800万バーツ
ヘマラート工業団地 (HEMRAJ)	工業団地	40億7,900万バーツ
イタリア・タイ・デベロップメント (ITD)	建設	405億2,900万バーツ
チョーガンチャン (CK)	建設	216億 500万バーツ
シノタイ・エンジニアリング (STEC)	建設	148億1,700万バーツ

#### ② 外資系企業

外資系企業としては、日系・中国系・台湾系・韓国系・欧米系などがある。

2012年、日本からタイへの直接投資残高は前年比10.8%増の3兆247億円である。うち製造業は2兆4,000億円、非製造業は6,000億円である。同年、タイから日本への直接投資残高は製造業が前年比81.0%増の59億円、非製造業が同0.4%増の54億円である。

2008年、タイの日系企業数は1,290社であったが、2011年には8,000社に増加している。在

留邦人数は50,000人である。タイ国内で働くミャンマー人労働者は100万人である。

2013年、タイの韓国系企業数は719社である。

2013年、日系メーカーの工場数は、トヨタ3、いすゞ2、日産1、ホンダ1、コマツ1、スズキ3、マツダ1である。

タイの国内生産の8割を日系が占めている。2012年、タイの主要メーカー別自動車生産能力シェアは、トヨタ26%、三菱15%、フォード・マツダ11%、マツダ11%、日産9%、ホンダ9%、いすゞ8%である<sup>⑩</sup>。

#### ③ タイ企業の海外進出

タイ企業の海外展開が目立っている。AECへの統合が近づく中、素材最大手のサイアム・セメントは2011年からインドネシア、ベトナム、フィリピンなどの周辺国において相次いで投資行動を開始している。流通最大手のセントラル・グループも海外展開に積極的な姿勢を示している。2012年の海外売上比率目標14%を5年後には50%まで引き上げるとして、ベトナム、マレーシア、インドなどで投資行動を開始している<sup>⑪</sup>。

タイ工業団地公社は、「公社が開発・管理している48カ所の工業団地は世界トップクラスの生産拠点になることを目指している。AECの開始に備える世界の企業とともに歩む方針である。」としている<sup>⑫</sup>。タイで工業団地を造成する機運が再び高まっている。タイ工業団地公社は2016年までにラオス、ミャンマーの国境近くへの工業団地造成を計画している。

タイの企業がベトナムへの投資を拡大している。ベトナム進出の狙いは内需拡大とともに低廉な労働力確保にある。2007年、タイの対ベトナム投資は17件、投資総資本2億6,940万ドルである。在ベトナムのタイ企業（外資との合弁を含む。）数は176社である。内訳は、サービス55社、化学・医薬品関連31社、農水産・食品関連27社、自動車・二輪部品10社、電気・電子・コンピュータ8社、衣料品7社と多岐にわたるが製造業が多い<sup>⑬</sup>。

タイはインドをはじめとする新興国市場を開

拓しようとして動きを活発化させている。追い風になるのがFTAの進展である。企業が期待する南部の港湾開発も動き始めている。

2009年、タイの対インド輸出額は32億2,380万ドルである。主要な品目は、化学製品、自動車・部品、コンピュータ・部品、電子集積回路、機械・部品、天然ゴムである<sup>④</sup>。

## 2. タイ貿易、海運の発展

### (1) タイの貿易輸出入

2011年、タイの主要国・地域別輸出入は次のとおりである。

国・地域	輸出金額(伸び率)	輸入金額(伸び率)
アジア	1,498億ドル (22.0%)	1,633億ドル (21.3%)
日本	241億ドル (17.9%)	422億ドル (11.4%)
中国	2,740億ドル (27.6%)	306億ドル (26.2%)
香港	165億ドル (25.5%)	23億ドル (28.7%)
ASEAN	543億ドル (22.5%)	369億ドル (21.6%)
アメリカ	219億ドル ( 8.2%)	134億ドル (25.3%)
EU(15か国)	215億ドル (12.0%)	170億ドル (28.3%)

2012年、タイの輸出額は2,300億ドル（世界17位）、輸入額は2,480億ドル（世界14位）である。主要輸出相手国・地域は、ASEAN567億ドル、中国269億ドル、日本234億ドル、NAFTA（カナダ・メキシコ・アメリカ）227億ドル、EU（27カ国）218億ドル、香港130億ドルである<sup>⑤</sup>。

同年、タイの電気・電子機械輸出は前年比4.9%増の556億ドルである。

同年、タイの主要輸入品目は、1位原油、2位工業用機械、3位電気機械・部品、4位鉄・鉄製品、5位化学製品である。主要相手国は、日本495億8,600万ドル、ASEAN403億4,000万ドル、中国369億5,700万ドル、中近東321億2,200万ドル、EU（27カ国）199億3,300万ドル、NAFTA（アメリカ、カナダ）144億8,700万ドル、香港17億3,100万ドルである。

日本からタイへの輸出品目は、食料品、鉱物性燃料、化学製品、機械類、自動車・乗用車・バス・トラック・二輪自動車・各部品などの輸

送用機器、電気機器である。タイからの輸入品目は、食料品、鉱物性燃料、化学製品、機械類、輸送用機器、電気機器である。

日本とタイの貿易関係をみてみると、2012年時点、タイ側からみると日本は輸出先として中国に次いで2位、輸入先としては1位である。また日本側からみるとタイは輸出先として5位、輸入先としては12位である。

2013年、タイの輸出額は2,251億ドル、輸入額は2,488億ドルである。主要輸出品目は、コンピュータ、自動車・部品、宝石・宝飾品である。主要相手国は、アメリカ、中国、日本である。ある。主要相手国は、中国、日本、アラブ首主要輸入品目は、原油、機械・部品、電気機械・部品で長国連邦である。同年、タイの対日本輸出は、自動車、加工鶏肉など220億ドル、輸入は機械、自動車部品など359億ドルである。タイは新興国、資源国向けのピックアップトラックの輸出に努めている。2013年、タイの完成車輸出台数は120万台である<sup>⑥</sup>。

### (2) タイの海運

タイの交通輸送手段には道路、鉄道、空路、国内水路、近海航路がある。貨物輸送においては道路輸送が大部分を占め、国内水路及び近海水路による輸送も比較的大きな役割を果たしている。2009年、総貨物輸送量は5億574万トンで、道路輸送4億2,368万トン（83.8%）、国内水路4,156万トン（8.2%）、近海水路2,931万トン（5.8%）の割合となっている。

タイの主要港は、タイ港湾公社が運営しているレムチャバン港、バンコク港、ラノン港、メコン川に設置されているチェンセン港、チェンコン港である。そのほか、マプタプット港、ソクラ港、シラチャ港、コシチャン港、サタヒップ港、バンサパン港、プーケット港がある。2011年末、タイの商船舶腹量は271万5,000総トンである。

諸外国と結ぶ外航定期航路のコンテナ船は、バンコク市内に位置するバンコク港（クローンタイ港）及びバンコクの東南130kmに位置する水深の深いレムチャバン港に入港するが、大型

船の場合は水深の関係からレムチャバン港にし  
か入港できない。

日本—タイ航路などのアジア水域内を結ぶ近  
海定期航路では、集荷上の理由からバンコク  
港とレムチャバン港に入港させる例が多いが、  
これらの航路ではバンコク港の船型制限から  
1,000TEU型以下の小型コンテナ船が多用され  
ている。ヨーロッパ航路などの大型コンテナ船  
が主体の場合には、タイの貨物を小型コンテナ  
船（フィーダー船）でシンガポール港などの最  
寄りのハブポートまで運び、大型コンテナ船に  
積み替えるのが主流であり、多数のフィーダー  
船がバンコク港、レムチャバン港に入港してい  
る。

北アメリカ航路の場合には、発着貨物量の増加  
を背景に、水深の深いレムチャバン港に大型コ  
ンテナ船を直接入港させるケースが増えている。

### 3. タイ国際貿易港湾の発展

#### (1) レムチャバン港

河川港であるバンコク港は利用上制約が多く、  
タイにとって水深の深い港湾の開発は夢であっ  
た。レムチャバン港はバンコク南東110kmに位  
置し、浚渫、埋め立てにより開発された水深の  
深い港である。A・B埠頭には、最大喫水12m、  
最大船型70,000DWTまでの船の入港が可能で  
あり、C・D埠頭には、最大喫水14m、最大船  
型100,000DWTまでの入港が可能である。後  
背地にはレムチャバン工業団地をはじめ多数の  
工業団地が控えており商業港としての色彩が強  
い。工業団地の開始やバンコク港の貨物のシフ  
トと相まって取扱量は連年増加の状況である<sup>⑧</sup>。

バンコク近郊のラッカバン地区にあるタイ国  
鉄の大型コンテナデポ（Container depot）が  
レムチャバン港の機能を補完している。このデ  
ポとレムチャバン港との間では1日10～12便  
のコンテナ専用列車が運行され、高速道路と結  
ばれている。レムチャバン港で積載される海上  
コンテナの3分の1以上はラッカバンを経由し  
ている。

レムチャバン港でコンテナの取り扱いが始  
まったのは1992年からであるが、コンテナター

ミナルの管理運営は民間のターミナルオペレ  
ーターが積極的に取り組んだ。1990～2010年、  
コンテナ取扱量は著しい伸びを示し、レムチャ  
バン港の整備がタイの経済活動を活性化させた。  
日本からのODAにより建設されたレムチャバ  
ン港とその後背地の工業団地はタイ経済を支え  
る重要な役割を担っている<sup>⑨</sup>。

東部臨海工業地帯の中央に位置するレムチャ  
バン港は、製造業の必要とする半完成品の輸入  
と完成品の輸出に貢献し、結果として雇用の促  
進にも貢献した。

1990年代の開港以来、レムチャバン港は順  
調に業績を伸ばしてきたが、その理由としては、  
①港湾局（PAT）主導による適切な民営化、②  
鉄道と高速道路による内陸交通網の整備、③外  
国資本導入による製造業の活性化などがあげら  
れる。

第一期（1985～1995年）の貨物取扱量実  
績は予測の倍に達している。第二期（1986～  
2011年）の実績も予測値の10%前後を超える  
状況である<sup>⑩</sup>。現在進行中の第三期拡張計画は  
2017年に完成予定である。

#### (2) バンコク港

バンコク港は河川港である。同港は全長  
172m、最大喫水8.23mまでの船が入港可能  
であるが、出港時は最大喫水7.92mに制限さ  
れる。コンテナ船の場合は概ね12,000DWT、  
1,000TEUである。バンコク港は3つのバー  
ス（PAT Berth、Authorized Private Berth、  
Private Berth）を有する。

#### (3) ラノン港

南アジア、中東、ヨーロッパ、アフリカと  
の交易路をつなぐアンダマン海沿岸の主要輸  
送港として整備することが決定され、第一期  
整備工事により総重量500トンの貨物船2隻  
が停泊できる港湾が建設された。しかしなが  
ら、増加する国際航路に対し明らかに港湾能力  
が不足していたため、第二期整備工事において  
12,000DWTの貨物船が接岸できる港が建設さ  
れ2006年に公式開港した。

ラノン港の総敷地面積は5haで、多目的ター

ミナルとコンテナターミナルの2つのバースで構成される。多目的ターミナルは、全長134m、幅26mで、500ト以下の貨物船2隻の同時接岸が可能である。コンテナターミナルは、全長150m、幅30mで、12,000DWT以下の貨物船が接岸できる7,200㎡のコンテナヤードと8,000㎡の空きコンテナヤードがある。

年間貨物輸送量は、2006年8,637ト、2007年25,261トに増加している。2008年からは不定期であるがインドのチェンナイ航路が開始されている。

#### (4) マプタプット港

タイ東部臨海開発計画の一環である「工業港開発計画」によって計画され、海外経済協力基金からの円借款によって建設された。大型貨物船の接岸が可能な国際工業港である。1992年に開港され、総敷地面積は235.2haでマプタプット工業団地が隣接している。

バンコクの南東185kmに位置するマプタプット港は、水深13m、幅125m、全長5kmの船路と幅240m、水深12.5mの操船円状水域（ターニングベイスン）を有し、全長330mの多目的バースのほか石炭、オイル、ケミカル、LPG、LNGなどの専用バースを有する。

#### (5) ソンクラ港

タイ南部のシャム湾側に位置する古い港である。ゴム、錫、海産物、水産加工物などの輸送に利用されるとともに、南部臨海開発計画に基づく地域開発を目的として建設された港である。水深9m、幅120m、全長4kmの船路と幅300mのターニングベイスンがあり、水深10m、全長510mの岸壁に155m～180mの3つのバースが整備されている。しかしながら、河口を浚渫、埋め立てして造られた港であるので、堆積物により船路や港内が浅くなっているため最大喫水は7.2mに制限されている。定期コンテナサービスの仕向地はシンガポール向け週5便、香港向け週1便である。

#### (6) シラチャ港

民間主導で開発されたシラチャ港は、レムチャバラ港の北方10kmに位置する。栈橋には

外側バース（全長450m、幅40m、最大喫水14.5m、最大船型100,000DWT）と内側バース（全長400m、幅40m、最大喫水14.5m、最大船型40,000DWT）がある。

#### (7) プーケット港

タイ南部のアンダマン海側に位置し、西部開発計画に基づき観光港として建設された。水深9m、幅120m、全長1.5kmの船路と幅360mのターニングベイスンがあり。水深10m、全長360mの岸壁に2つのバースを有する。しかしながら大型客船が来航しながら接岸できないという状況がありそれを改善する動きもあるが、早急の港湾整備が課題である。

#### (8) タイ港湾の海外進出

タイの建設最大手イタリア・タイ・デベロップメント (ITD) は、ミャンマー南部のダウエーでの大型開発事業に着手した。総事業費は580億ドルの見通しである。ベトナム、カンボジア、タイを横断する東南アジアの国際幹線道路「南部経済回廊」のインド洋への出口に位置するダウエーに港湾などの物流網を整備することにより、重化学工業などを誘致して、東南アジア屈指の大臨海工業地帯を建設する構想である。ITDはミャンマー政府との間で、250km<sup>2</sup>の用地を75年間賃借する契約を締結しており、今後この開発の主体として開発に取り組む。2011年に着工し、5年間で80億ドルを投資して、大型タンカーの接岸できる港湾や工業団地、道路、鉄道などのインフラを整備する。その後の5年間に50億ドルを投資して、発電所、製鉄所、製油所、石油化学工場などを建設する。100万人が居住できる住宅群やリゾート開発も進める。ダウエーが中国やヨーロッパからの資源・エネルギーや貨物の受入れ拠点となれば、マラッカ海峡を経由していた貨物経路を大幅に短縮できるとの期待が寄せられている。

### Ⅲ. マレーシア産業・経済・貿易・輸出入、海運・国際貿易港湾の発展

#### 1. マレーシア産業経済発展の概説

マレーシアは豊かな国である。マレーシアは

対イスラム諸国ビジネスのゲートウェイとなりうる。ASEAN諸国の中で最も豊かな国に成長している。2020年までに先進国入りすることを目指している<sup>20</sup>。

### (1) マレーシアの概説

マレーシアの国土面積は32万9,847km<sup>2</sup>である。資源は豊富で、特に石油、天然ガス、錫が多い。2014年の人口は3,026万人で、80%が半島に居住している。2014年、首都クアラルンプールの人口は173万人で、高層ビルが立ち並ぶ国際都市である。他の主要都市の人口は、ケラン119万人、ジョホールバル104万人である。2012年、住民構成はマレー系68%、中国系24%、インド系7%である。言語は、マレー語、英語、中国語である。

2013年のGDPは3,124億3,549万<sup>ドル</sup>で、一人当たりのGDPは1万4,000<sup>ドル</sup>である。経済成長率は、2010年7.4%、2011年5.1%、2012年5.6%、2013年4.7%、2014年6.0%で、2015年は5.0～6.0%と予測される。2002～2012年の平均経済成長率は4.8%である。2013年の外貨準備高は1,349億<sup>ドル</sup>と世界有数である。

主要工業製品は、自動車、電子、電器、船舶、航空機・部品、化学、省エネ・新エネ・先端技術製品である。

### (2) マレーシアの産業

#### ① マレーシアの産業概況

2008年、マレーシアの産業人口は1,066万人で、第1次産業14%、第2次産業28%、第3次産業58%である。

2014年、マレーシアの主な産業のGDP構成は、農業7.0%、鉱業7.8%、製造業24.1%、建設業3.9%、サービス業55.3%である。主要な輸出品は、電子・電器製品37.4%、石油製品9.0%、LNG8.4%、化学製品7.4%、パーム油5.4%である。

#### ② マレーシアの産業地域

a.北部回廊経済地域：北部4州で農業、製造業などを強化している。農業はパーム油、ゴムが中心である。

b.東部回廊開発地域：2020年までに、石油、

観光、教育などの分野へ1,120億<sup>リンギ</sup>（2兆8,000億円）を投資する計画である。

c.マルチメディア・スーパー回廊：IT産業の創出を狙い、通信インフラなどに対して優遇策を講じている。NTTなど日本の企業も進出している。

d.イスカンダル開発地域：金融、医療、コンテンツなどのサービス産業に対して優遇策を講じている。シンガポールと一体となった経済圏づくりが目標である。

e.サバ開発回廊：世界で3番目に大きいボルネオ島北部の開発を進めている。農業、製造業、物流、観光などに投資している。

f.サラワク再生エネルギー回廊：2030年までの長期計画である。電力、用地、水などを低料金で供給する。日本企業のトクヤマが進出している<sup>21</sup>。

### (3) 都市開発

クアラルンプールとその周辺のクランバレーを含めると人口は600万人である。2020年にはその人口は1,000万人に達するものと見込まれている。この地域のアクセスビリティやビジネス環境を向上させて活気あるグローバル都市へと転換させる計画が推進されている。いずれにしてもクランバレー首都圏の成長に導かれてマレーシア全体が成長していくという構図である<sup>22</sup>。

マレー半島の最南端にありシンガポールと国境を接するジョホール州で不動産投資が活性化している。同州では連邦政府がイスカンダル開発計画を推進中である。中国・深圳の開発に相似しているが、深圳のような低賃金がセールスポイントの産業基地にするのではなく、医療、教育、観光などのサービス業にも力を注ぎ未来型の都市づくりを目指している。不動産価格はシンガポールと比べてかなり廉価である。この計画は2025年まで続き人口300万人の巨大都市が完成する見込みである。ここがマレーシアの新たな経済成長・国際経営の牽引力になるであろう<sup>23</sup>。

### (4) 第10次マレーシア計画



1991年、長期国家開発計画「ビジョン2020」を策定した。2010年3月、ビジョン2020実現のための新戦略「新経済モデル(NEM)」を、同年6月には、「第10次マレーシア計画(2011～2015年)」を、さらに同年10月には、「経済変革プログラム(ETP)」と矢継ぎ早に策定している。第10次マレーシア計画では、高所得を生み出す可能性の高い12の主要経済分野を選定している。経済変革プログラム(ETP)では、2020年までに実施予定の13のプロジェクト「エントリー・ポイント・プロジェクト(EPP)」を選定している。また経済成長を牽引する11の重点産業分野と1つの重点地域を選定した「国家主要経済分野(通称NKEAs)」を策定している。

#### (5) マレーシアの製造業

マレーシアはASEANのうちで早くから工業化を国策として掲げ、マレーシア投資開発庁(MIDA)を設置して製造業とサービス業への外資の導入を進めてきた。なかでも電気・電子産業分野においてはインテルやパナソニック、日立製作所、東芝などが拠点を構え、広範囲にわたる製品を製造し輸出してきている。2014年、電気・電子部門の輸出額は2,862億リングに達し輸出総額の4割を占めている<sup>24)</sup>。

2014年、製造業総販売額(工場出荷ベース)は前年比5.8%増の6,564億リング、雇用者数は同比1.2%増の103万人である。自動車生産台数は、2009年48万5,000台、2014年59万6,000台である。2014年、国家自動車政策が策定され、2020年の先進国入りを目指し、省エネ自動車の生産拠点強化や輸出拡大に本格的に取り組むこととした<sup>25)</sup>。

電機・電子関連分野では近隣国の追い上げも激しいので、政府は2020年の先進国入りを掲げて先端の医療機器・薬品、バイオテクノロジー、光学、化学、太陽電池などを含む環境・エネルギーなどの製造業の誘致に力を入れている。

マレーシアには200以上の工業団地があるが、その中でクアラルンプールのテクノロジーパー

ク・マレーシアやケダ州のクリム・ハイテクパーク(KHTP)は技術集約型産業や研究開発活動という特定分野に特化した工業団地である。特にKHTPは、敷地164万㎡の75%をグリーンテクノロジーや航空宇宙産業、バイオテクノロジーなど先端技術産業向けとしており、2015年の完工を目指して工事を進めている。またマレーシア最大のハラール工業団地「セランゴール・ハラールハブ」はイスラム圏の輸出をサポートするシステムを導入するなど注目されている。

#### (6) マレーシアの企業

##### ① マレーシアの対内・対外投資

マレーシアは海外からの直接投資が多い国であるが、さらなる躍進を求めてイノベーション、創造性、生産性に優れた高付加価値型投資へ向けて新たな経済変革プログラムを提示している。

##### a.対内投資

2014年1月～9月期、マレーシアの製造業分野における外国からの直接投資額は前年比67.3%増の350億リングである。国・地域別では、1位が日本(106億リング)、2位がシンガポール(57億リング)、3位が中国(47億リング)、4位がドイツ(40億リング)である。

##### b.対外投資

マレーシアの対外直接投資をみると、2008年は前年比29.1%増の502億リングで、2012年は529億リングである。対外直接投資の要因としては、経済成長や株価の上昇などに伴う企業規模の拡大、生産性向上などにより、初期コストが高い直接投資による事業展開が可能な企業が増えてきたことなどがあげられる。これまでの対外直接投資の伸びを牽引しているのは、マレーシア石油会社やマラセン・バンキング社などの国営企業である。

投資先を国・地域別にみると、ASEAN諸国が高いシェアを占めており、中でもシンガポール向けの投資が多く、次いでインドネシア、タイと続く。近年ベトナム向けの投資が増加傾向にある。資源関連ではオーストリア向けの投資が増えており、タックス・ヘイブン向けでは中南米、アフリカが増加している。2013年、対

外投資は前年比17.5%減少している。業種別では鉱業が全体の55.8%を占め、次いでサービス業が37.3%である。

不動産部門ではSPセティア社が中国・広西チワン族自治区南部でマレーシア企業向けの工業団地を開発する計画を発表している<sup>26)</sup>。

2014年1月～6月期、マレーシアの対外直接投資は前年比25.7%の増加であり、うち鉱業は前年比50.6%増である。国・地域別にみると、インドネシア、インド、オーストラリア向けの投資が多い。

近年、マレーシアの対外直接投資額は対内直接投資額を上回る状況が続いており、その意味ではマレーシアの投資動向は先進国型になりつつあるといえるが、その要因としては資源の獲得やイスラム金融での基盤強化などがあげられる。

## ② 国内外企業

2013年、売上高1,007億4,400万ドルの石油業「ペトロナス社」が世界の大企業500社のうちの一つに選ばれた。

マレーシアは先端技術の導入に積極的に取り組み、インフラも優れている。天災被害も少なく投資環境の優位性を有している。労働力の質も高い<sup>27)</sup>。

マレーシアは知識集約型産業の育成に力をつけている。ルックイースト政策の重要性を強調し、経済成長に向けて外国から投資・技術・知識などを積極的に取り込んでいる。

先進国入りの動きを加速させるため、MIDAは急速に成長する産業分野と高付加価値知識集約型産業への投資に焦点を当てている。急速に成長する産業分野としてバイオテクノロジー、先端電子、ディスプレイ技術、光技術、太陽電池を含む再生可能エネルギー、航空技術、機械、製薬、医療機器がある。マレーシアは物流インフラの整備、企業設立の容易さなどビジネス環境の良さがある。税制優遇制度の拡大充実、イスラム金融制度の浸透、競争力のある市場環境などが整備されており日本企業に関心も高まっている<sup>28)</sup>。

2013年、在留邦人数は2万1,300人である。2014年、主要日本企業は、トクヤマ、富士電機半導体マレーシア社、日本電気硝子、東レ、東洋ゴム、山洋電気などである。

マレーシアの強みは、順調な経済成長、経済産業計画の整備、製造業の成長、外資系企業の誘致力、整備された港湾など抜群のビジネス環境である。

マレーシアの人口は経済成長により、2020年3,200万人、2035年3,600万人、2050年3,900万人になるとの予測もある。今後もこうした良好な経済見通しのもとマレーシアの経済成長が期待できる<sup>29)</sup>。

## 2. マレーシア貿易・輸出入・海運の発展

### (1) 交通輸送の現状

① マレーシアは国土が海を隔てて東西に分かれており、陸上だけでなく、海上・航空の公共交通機関が発達している。鉄道の総延長は1,641km、道路の総延長は13万5,471kmである。航空運送は6つの国際線空港と14の国内線空港があり、海上運送は7か所の主要国際港がある。

② 鉄道貨物輸送量を増加させて道路の混雑を緩和するため、電化・複線化事業のジョホールまでの延伸を完了させてネットワークの完成と運営効率の向上を図る。

③ 空港の能力を拡大させるため、クアラルンプール国際空港では便数の増加に対応するローコストキャリアターミナルを建設するほか、ペナン国際空港では北部回廊経済地域開発を支える旅客及び貨物施設の改良をおこなう。

### (2) 貿易輸出入

2014年、マレーシアの主要な輸出相手国・地域は、シンガポール1,088億3,900万リンギ(シェア14.2%)、中国923億4,800万リンギ(同14.2%)、日本827億900万リンギ(同10.8%)、アメリカ644億1,300万リンギ(同8.4%)、タイ402億7,200万リンギ(同5.3%)、香港370億2,100万リンギ(同4.8%)、オーストラリア329億7,000万リンギ(同4.3%)である。同年、主要な輸入相手国・地域は、中国1,155億300万リンギ(シェア16.9%)、シンガポール856

億8,400万リンギ（同12.5%）、日本547億4,500万リンギ（同8.0%）、アメリカ523億3,300万リンギ（同7.7%）、タイ396億4,800万リンギ（同5.8%）、台湾343億6,400万リンギ（同5.0%）である。同年、日本の対マレーシア輸出品目は、自動車、電気機器、建設用・鉱業用機械、半導体等製造装置、化学製品などで、輸出品目は食料品、木材、金属、石油、石油製品、LNG、鉱物・植物油脂などである。

### （3）海運

海上貿易はマレーシア貿易の90%を占めている。

2011年、マレーシアの主要な貿易相手国・地域を見ると、輸出はASEAN（シェア24.7%、うちシンガポール12.7%）、中国（同13.1%）、日本（同11.5%）、EU（同10.4%）、アメリカ（同8.3%）であり、輸入は、ASEAN（シェア27.8%、うちシンガポール12.8%）、中国（同13.2%）、日本（同11.4%）、EU（同10.4%）、アメリカ（同9.6%）である<sup>⑩</sup>。

2011年、商船船腹量は1,449隻、819万7,000総トンである。

マレーシアのマラッカ海峡を経由して世界の海上輸送量の5分の1、原油輸送量の3分の1が運ばれている。

世界の主要な海運会社のうちの1社（Malaysia International Shipping Corp）がマレーシアにある。

## 3. マレーシア国際貿易港湾の発展

### （1）マレーシア国際貿易港湾発展の概況

マレーシアの中心となる港湾は、マレー半島のポートケラン港、タンジュンペラパス港、プラウ・ピナン港、ジョホール港、クアンタン港、サラワク州のピントウル港そしてサバ州のサバ港の7つの国際港である。

①ポートケラン港は地理的にもマレーシアの中心にあることやマレーシア政府の国内と地域のハブを目指した取り組みにより主力港の役割を果たしている。その施設とサービスは世界クラスの港湾である。2013年、貨物取扱量は2億トンでマレーシア全体の40%、船舶寄港隻数は1万

6,000隻で同27%、総トン数は4億1,000万トンで同27%を占めている。②タンジュンペラパス港は、マレー半島の最南端に位置しており、自由貿易と一体化した世界でも数少ない港である。マレーシア南部回廊の新経済成長地区、イスカンダル開発区（IDR）の開発計画（2006～2026年）に合わせた最新の港湾設備を備えている。③クアンタン港では、マレーシア・中国クアンタン工業団地（MCKIP）の建設計画が進行中である。マレーシアと中国政府が共同で開発する初の工業団地であり、クアンタン港を水深の深い港湾に整備し、ASEANや極東、アジア太平洋市場向けの戦略的なゲートウェイとすることを指すものであり2016年完工を目指している。

2013年、マレーシア海上輸送の主要港湾を多い順に列举すると、ポートケラン港2億28万トン（前年比1.2%増）、タンジュンペラパス港1億2,005万トン（同3.3%増）、ピントウル港4,380万5,000トン（同6.4%増）、プラウ・ピナン港3,008万1,000トン（同2.6%増）、サバ港2,714万8,000トン（同1.0%減）、ジョホール港2,697万8,000トン（同4.1%増）、クアンタン港1,933万2,000トン（同20.3%増）、ポートディクソン港1,310万7,000トン（同8.8%減）、クチン港957万8,000トン（同4.2%増）である<sup>⑪</sup>。

### （2）ポートケラン港

1990年代には小さな港であったポートケラン港が現在のようになった理由としては、ポートケラン港が中心部に位置することから、マレーシア政府はポートケラン港をナショナルロードセンター及びトランシッピングメントのハブ港にする計画を策定したことがあげられる。ポートケラン港の主要施設は、ノースポートとウェストポートの2つに分かれている。バルクと客船用を合わせて50バースを有する。コンテナ用としては、ノースポートに12バース、ウェストポートに9バースを有する。コンテナ用の25バースを合わせた岸壁総延長は5.3kmである。建設に際しては、施設運営に関わる人材、情報管理、コンテナヤードオペレーションの効

率的運営、船舶オペレーション、荷役施設などの様々な困難な課題をクリアしてきている。今後、中国の船舶がポートケラン港でトランシップメントをする頻度の増加を見込んでいる<sup>②</sup>。

ポートケラン港の港湾貨物取扱量は、2011年が1億9,373億ト（世界16位）、2012年が1億9,590億ト（世界17位）である。2011年、コンテナ取扱量は、2011年が975万9,000TEU（世界12位）、2012年が1,000万TEU（世界12位）である。

### (3) タンジュンペラパス港

タンジュンペラパス港は、シンガポール港に近く、マングローブの原生するマレー半島南西先端部のプライ川河口に位置する。2000年の開港である。天然の良港で、荒天時の避難港である。水深15m、延長2.16km、6バースの直線岸壁を有し、背後には11万TEUの取扱能力を持つコンテナヤードがある。コンテナターミナルにはガントリークレーン14基、RTG42基を備える。マレーシアで最も先進的なコンテナターミナルを備えるタンジュンペラパス港は、定期船社にとっては国際定期航路から最速で45分、東西の海上交通路の合流点という要衝に位置する。同港は、東南アジアとインド亜大陸とのフィーダーネットワークも充実している。他の交通手段とのアクセスはマレーシア・シンガポール第2高速道路でシンガポールのチャンギ空港と接続し、南北高速道路でタイと結ばれている。ソフト面においては、船社、船社代理店、荷役会社、港湾当局、ターミナル運営会社をリンクする情報ネットワークが構築されペーパーレス化が可能となり、ターミナルのバース・アロケーション、ヤード・プランニング、ゲートシステムがコンピュータで自動化されている。タンジュンペラパス港は、後発の利益を生かして理想的なコンテナターミナルを形成し、施設・運営の両面で高い評価を受けている。

マレーシア政府はタンジュンペラパス港をトランシップメントのハブ港にする構想で建設した。2002年、同港のコンテナ取扱量は前年比30%増の266万TEUである。今後も処理能力増

に取り組む<sup>③</sup>。成長を続ける同港はコンテナ船用の岸壁を6から14に増設する<sup>④</sup>。同港の取扱貨物はトランシップの貨物であるが、この地域の海上輸送の中心地にするという目標に向かって着実に進んでいる。トランシップハブ港という地位を堅持するための施設整備も進められている<sup>⑤</sup>。

2003年、タンジュンペラパス港のコンテナ取扱量は前年比31%増の350万TEUである。同港は世界レベルのオペレーションに支えられたインフラを提供している<sup>⑥</sup>。

タンジュンペラパス港の1,000エーカーの自由貿易地域はロジスティック、倉庫、混載、国際調達センター、地域の配送センターといった各種の需要に対応できる世界レベルのインフラを備えている。施設利用社にはマースクロジスティクス、シェンカーロジスティクスなどがある。マレーシアはスーパーハブ港湾であるシンガポール港に隣接しており、その港湾政策もシンガポール港を強く意識したものとなっている<sup>⑦</sup>。

航路網は北アメリカ、ヨーロッパ、ニュージーランド、アフリカなどに広がり、2006年、マーカス・シーランド（18便/週）、エバーグリーン（16便/週）を含む週70便以上の輸送サービスを提供している。

マレーシアの港湾はその管轄によって、①連邦管轄港、②州政府管轄港、③元州政府管轄港、④運送省海事局管轄港の4つに分類されているが、タンジュンペラパス港は連邦管轄港である<sup>⑧</sup>。タンジュンペラパス港はシンガポール港に対抗するため、コンテナの積み替えハブ港となることを目指して2000年に開港された。2013年、総延長4.3kmのコンテナターミナルに44基のスーパーポストパナマックスクレーンなどの最新鋭の設備を備える港湾として稼働している。シンガポールと同等の地理的優位性に加え、より低廉な料金設定により、マーカス・シーランド、エバーグリーンなどの寄港拠点となり取扱量を伸ばし、シンガポール港のライバルとなっている。

コンテナ取扱量は、2011年が750万TEU（世界17位）、2012年が772万TEU（同18位）である。貨物取扱量は2012年が世界33位の1億1,630万トである。

東南アジアにおける貨物取扱量のベスト3は、1位シンガポール港、2位ポートケラン港、3位タンジュンペラパス港である。マレーシアは2つの億ト港を保有しており、今後の発展が期待できる。マレーシアは経済成長、国際協力、海事運営などの面において世界のモデルとして今後の発展が注目されている。

#### IV. インドネシア産業・経済、貿易・輸出入、海運・国際貿易港湾の発展

##### 1. インドネシア産業経済発展の概説

インドネシアは世界最大の群島国である。ASEANNの本部も首都ジャカルタに置かれ、経済成長も著しく、中国、ロシア、インド、ブラジルに続く新興国に位置づけられている。

##### (1) インドネシアの概説

マレーシアの国土面積は192万2,570km<sup>2</sup>で、石油、天然ガス、石炭などの資源に恵まれた資源大国である。2014年、人口は2億5,281万人で、首都ジャカルタの人口は1,000万人である。2013年、他の主要都市の人口は、スラベセ279万人、バンドン243万人、メダン212万人、パレンバン146万人である。2013年、住民構成は大部分がマレー系である<sup>⑧</sup>。言語はインドネシア語で宗教は90%がイスラム教である。

2013年のGDPは世界9位の2兆3,890億ドルである。2012年、外貨準備高は世界17位の1,089億ドルである。

主要工業製品は、鉄鋼、機械、自動車、電気・電子機器、繊維、船舶、飲食品である。主要農業生産品は、パーム油、ゴム、コメである。

##### (2) インドネシアの産業

インドネシアの成長ポテンシャルは高く、同国の潜在成長力には各国の注目が集まっている。高成長の要因としては、内需主導の経済成長、資源輸出で好調な経済、労働力の豊富さ、豊富な資源、高品質の生産体制、外国からの多くの

投資、工業団地の整備などがあげられる。(2011年5月13日「日刊工業新聞」)

##### ① 産業概況

2008年、インドネシアの産業人口は、第1次産業40.3%、第2次産業18.6%、第3次産業41.1%である。2013年、主要な部門別GDP構成比をみると、製造業23.7%、商業・ホテル・レストラン14.3%、農林水産業14.4%、鉱業11.2%、金融・不動産・ビジネスサービス7.5%、運輸・通信7.0%である。

##### ② 農林水産業

2011年、穀物生産量は世界5位の8,337万トである。農林水産業はインドネシアにとって、2億人の食糧を安定的に供給する重要な産業であるだけでなく主要な輸出品でもある。

##### ③ 地熱発電

世界の地熱エネルギーの3～4割を占める世界最大の地熱資源量を持っている。その資源量は原発28基分に相当する。

##### ④ 鉱業

インドネシアは豊富な鉱物資源に恵まれている。パプア州イリアンジャヤ地区では石炭、錫、銅、金、銀などの豊富な埋蔵量が予測されている。インドネシアでは鉄、錫、ウラン、石油、天然ガス、ガス炭などが戦略鉱物に分類されている。

##### ⑤ 製造業

2009年、石炭は生産量2,633億ト（世界5位。シェア4.4%）、輸出2,2976億ト（世界2位。同23.0%）である。2011年、粗鋼生産量は390万ト、2012年、自動車生産台数は106万台である<sup>⑨</sup>。インドネシアはタイと並んで東南アジア最大級の製造業の集積地となりつつある。

##### (3) インドネシアの企業

2013年、主要国別対内直接投資実績は、日本47億1,200万ドル、シンガポール46億7,800万ドル、アメリカ24億3,500万ドル、韓国22億500万ドル、イギリス18億6,100万ドルである。

2012年までに日系企業は1,300社がインドネシアに進出している<sup>⑩</sup>。2013年、在留邦人数は1万6,000人、韓国系企業数1,600社、在留韓

国人数は4万人、台湾系企業数8,000社となっている<sup>④</sup>。

2010年、インドネシアにおける自動車販売シェアは日系の存在感が大きい。トヨタ36.7%、ダイハツ15.5%、スズキ9.3%、ホンダ8.0%、三菱7.3%などが主なものである<sup>④</sup>。2011年、日系企業は自動車産業を中心に活発に投資をおこなっている。インドネシアの自動車販売シェアは94%が日系企業である<sup>④</sup>。2014年、主要日系企業の進出動向をみると、自動車：トヨタ、ダイハツ、三菱、スズキ、ホンダ、電機：パナソニック、シャープ、東芝、エプソン、生活用品：ライオン、マンダム、ユニチャーム、フマキラー、食品飲料：味の素、大塚製薬、ヤクルト、サービス業：吉野家、大戸屋、モスバーガー、ペッパーランチ、教育：公文、ヤマハミュージック、学研、IT：楽天、NTTデータ、金融：銀行、損害保険会社、生命保険会社などである<sup>④</sup>。

インドネシアは人口の約半数が29歳未満であることから特に自動車産業などの企業にとって同国の市場は大きな魅力である。自動車関係企業が牽引車となってその他の幅広いものづくりグループがインドネシアの産業を力強く推進している<sup>④</sup>。

インドネシアのリアウ諸島州の北部には「ビンタン」、「バタム」、「カリムン」の各諸島があり3諸島の頭文字をとって「BBK」と呼ばれている。それぞれの工業地域が自由貿易区に指定されており、他島に先駆けて開発が進むバタム島がBBK開発の中心となっている。投資はシンガポールが抜きん出ているが、そのなかにはシンガポールを拠点としてバタム島などに投資した多くの日系企業や日系合弁企業も含まれている。

ここに進出しているのは99%が再輸出企業であり、日系、シンガポール系企業が製造拠点を構えている。最大産業は電子、コンピュータ関連、オーディオ、自動車部品などで造船も70社ほどある<sup>④</sup>。

2011年、バタム島には34か国、1,200社余

の多国籍企業が投資している。島内にはハンナデーム国際空港がありジャカルタ行の便や貨物便も飛んでいる<sup>④</sup>。物流の要所シンガポールに近い利便性や豊富で良質な労働力を背景に輸出型企業の立地が急ピッチで進んでいる<sup>④</sup>。バタム島に隣接するビンタン島とカリムン島にも投資の波が波及している<sup>④</sup>。

ビンタン島はシンガポールの南東45km、面積1,100km<sup>2</sup>の島である。金融、物流の機能を生かしつつビンタン島の安価な労働力を使って製品や部品を生産している。製品はシンガポールの港湾や空港から全世界に輸出されている<sup>④</sup>。

カリムン島はシンガポールの南西40km、面積7,984km<sup>2</sup>、人口21万人の島である。主要産業は農業、漁業であるが畜産、製造業、観光など積極的に投資を呼びかけている。造船所の誘致に力を入れている<sup>④</sup>。

## 2. インドネシア貿易輸出入・海運・造船の発展

### (1) インドネシアの貿易輸出入

2013年、インドネシアの主要な輸出相手国・地域は、日本270億8,630億ドル（シェア14.8%）、中国226億150億ドル（同12.4%）、シンガポール166億8,630億ドル（同9.1%）、アメリカ156億9,170億ドル（同8.6%）、インド130億3,130（同17.1%）である。同年、主要な輸入相手国・地域は、中国298億4,950億ドル（シェア16.0%）、日本192億8,460億ドル（同10.3%）、韓国115億9,300億ドル（同6.2%）、アメリカ90億6,570（同4.9%）である。

2014年、日本の対インドネシア輸出品目は、化学製品、鉄鋼、一般機械（原動機・建設用機械・荷役機械など）、自動車・部品などである。同年、日本の対インドネシア輸入品目は、原料品、食料品、鉱物性燃料、電気機器などである。

### (2) インドネシアの海運

#### ① 輸送

2013年、道路総延長は50万8,000kmである。高速使用の道路建設は遅れている。鉄道はジャカルタ～バンドン、ジャカルタ～スラバヤ間に定期列車が運行されている。航空産業は早くから整備され、180の空港のうち60の空港で

ジェット機の発着が可能である。

## ② 海運

インドネシア運輸省は4つの総局（海運総局、航空総局、陸運総局、鉄道総局）があり、海運総局には海上交通局、港湾浚渫局、船舶船員局、航空援助局、警備救難局の5つの局で構成されている<sup>53</sup>。

インドネシアのユドヨノ大統領は、経済成長を持続させるためのインフラ整備計画を打ち出している。中国の援助でジャワ島と近隣の島を結ぶインドネシア最長5kmのスラマドゥ橋が完成している<sup>54</sup>。2014年、ジョコ大統領は、インドネシアを海洋大国と位置づけ、港湾整備、漁業振興などを通じた海洋開発に力をいれるとしている<sup>55</sup>。

インドネシアは港湾・道路を整備して経済成長を加速させるとしインフラ開発5か年計画を策定するとしており日系企業もその動向に注目している<sup>56</sup>。

インドネシアの主なインフラ計画は次のとおりである<sup>57</sup>。

場所	プロジェクト	投資額
スマトラ島	スンダ海峡大橋	150兆ルピア
ジャワ島	港湾の拡張	22兆ルピア
カリマンタン島	鉄道	35兆ルピア
バリ島	鉄道	121兆ルピア
ニューギニア島	港湾	43兆ルピア

リアウ諸島州はインドネシアにおける投資、貿易、観光といった点で玄関口としての役目を果たすべく期待される一方で、リアウ諸島州には水深の深い港湾がないため大型船の入港ができない。そのため輸出の際はシンガポールで大型のコンテナ船に積み替えている。そうしたことから大型国際貿易港湾の建設の要望は強いものがある<sup>58</sup>。

## (3) インドネシアの造船

インドネシアは造船所の新設・拡張を推進している。2011年、インドネシアの造船竣工量は世界20位の9万2,000総トンである<sup>59</sup>。2012年

は世界18位の10万9,000総トンである。

インドネシアでは新しいジョコ大統領が海運インフラの整備を急ぐ方針である。ジョコ大統領は世界最大の島嶼国であるインドネシアを世界の「海洋の中軸」に育てる構想を掲げている。近年は、韓国メーカーの進出計画も浮上している。日本の造船海外進出企業のなかでは、ツネイシホールディングのほか中国に造船所を持つ川崎重工など限定的な動きのようである<sup>60</sup>。

## 3. インドネシア国際貿易港湾の発展

### (1) インドネシア港湾の概況

インドネシアには720余の港湾がある<sup>61</sup>。うち300は国が管理する公共港湾で、43港が国際港湾である。

インドネシアの港湾は、首都ジャカルタの玄関口であるタンジュンプリオク港（ジャカルタ港）のコンテナ取扱量が年々増加し処理能力に限界があるなか、新たな港湾開発計画が課題となっている。タンジュンプリオク港の沖合を埋め立てて整備する「北カリバル港」開発計画、タンジュンプリオク港を補完するジャカルタの東50kmに「チラマヤ新港」の建設、バタム島とビンタン島の間に東南アジアの新しいハブ港「タンジュンサウ港」の建設などである。

多くの島嶼で形成されるインドネシアには多数の港湾が存在する。ペラワン港（シンガポール港TS/週2便）、パタン港（タンジュンプリオク港TS/週1便）、ブンクル港（同港TS/週1便）、パンジャン港（タンジュンプリオク港・シンガポール港TS/週1便）で、また河川港はパレンバン港（タンジュンプリオク港・シンガポール港TS/週2便）、ジャンビ港（シンガポール港TS/週2便）などがある。

産業経済の中心地であるジャワ島最大の港湾は、タンジュンプリオク港で、工業製品のほか、紙や化学製品の輸出が盛んである。そのほか、繊維輸出のバンドン港、工業製品・車両輸出のチカランドライポート、木材・繊維輸出のスマラン港、工業製品・紙輸出のスラバヤ港がある。ボルネオ島（カリマンタン島）には生ゴム・木炭・パームオイル輸出のポンティアナツ

ク港、生ゴム・パームオイル輸出のバンジャルマシン港がある。スラウェシ島には、海藻・合板・大理石輸出のマカッサル港がある<sup>80</sup>。スマトラ島の南スマラ州には、石炭積出港としてタラハン港があるが、将来の積出量増加のためのタンジュンアピアピ港整備計画がある。

## (2) インドネシアの大型国際貿易港湾

### ① タンジュンプリオク港

インドネシアは民間出資100%のPPP (Public Private Partnership) プロジェクトを積極的に推進している。タンジュンプリオク港湾拡張事業は、最も整備を急がれているPPPプロジェクトのひとつである。

首都ジャカルタに位置するインドネシア最大のタンジュンプリオク港のコンテナ取扱量は限界に近づいていることからその拡張が急務の課題となっている。2013年、タンジュンプリオク港は、6つのターミナル、水深14mの14バース、ガントリークレーン31基を備え、5万DWT級のコンテナ船の受け入れが可能である<sup>81</sup>。

### ② 新プリオク港

新プリオク港はタンジュンプリオク港の北東側沿岸の埋め立てにより人工島を造成しコンテナターミナルとするものであり、第一期事業と第二期事業に分けられる<sup>82</sup>。

新プリオク港は195haを造成し、3つのコンテナターミナルと1つの石油製品ターミナルを開発する計画である。この計画の完成後は、当面の貨物需要に対応でき、大型船からの積み替え港としても利便性が高まり、東南アジアの海上物流のハブであるシンガポール港を追い上げる可能性を有し、タンジュンプリオク港での停泊日数は現在の6.2日から3日に短縮される見込みである<sup>83</sup>。第二期事業は2015年から開始される<sup>84</sup>。

### ③ チラマヤ新港

タンジュンプリオク港拡張計画は、ジャカルタ首都圏の短期的なコンテナ取扱量の増加に対応するものであり、中・長期的には日系企業が多く立地するチラマヤに新港を建設して将来の

貨物需要に対応すべきという方針がある。当然ながらチラマヤ新港計画もPPPプロジェクトによるものである<sup>85</sup>。チラマヤ新港計画は、2015年着工、2020年運営開始を目指している。投資額は第一期24億ドル、第二期11億ドルを見込んでいる<sup>86</sup>。チラマヤ新港においては、最大対象船型は1万3,000TEU型、コンテナバースは水深17mの8バース、水深12.5mの4バース、自動車専用ターミナルは3バースを整備する。コンテナ取扱量は490万TEUを想定し、2020年の供用開始を目指す。

### ④ タンジュンサウ港

ジャワ島とは別に、シンガポールの南20kmに位置するリアウ諸島州バタム島に近いタンジュンサウにシンガポール港、マレーシア・タンジュンペラパス港と競合するコンテナハブポートの建設構想がある。タンジュンプリオク港は国際的な主要海上ルートから離れており、大型船が直接寄港するには魅力に欠けており、その点でタンジュンサウ港はシンガポールから至近距離にある地理的条件や水深が深いこともメリットである。バタム島とは橋梁で連結される。

## 4. 統括

インドネシアは国際港湾の新時代に向けて進んでいる。21世紀、インドネシアは海事（海運・造船・港湾）大国へ向けて成長を続けている。特に大量の鉱物、外資系企業の工業製品の輸出、機械・機器の大量輸入の進展とそれに関連する国際港湾の拡張・新設などが目覚ましい。海事の中核国際港湾として貨物取扱量も長期にわたり増加することが見込まれ、まさに海事大国へ発展する姿が見えてきている。今その挑戦が始まっている。

## むすび

近年の著しい経済発展を背景に、定期コンテナ船の輸送需要が続いているASEANのタイ、マレーシア、インドネシアが三大主要国として台頭してきている<sup>87</sup>。高度成長をとげるこれら三か国は経済・産業・海事の国際貿易の面にお



いて大いに貢献をしている。この三か国においては港湾の整備・拡張が進められており、今後も国際貿易港湾の貨物取扱量は増加が見込まれ、海事産業のさらなる革新的な発展が期待される。

## 注

- ① 『ジェトロセンサー』2014年9月号
- ② 『エコノミスト』2007年11月20日号
- ③ 『NIKKEI BUSINESS』2013年5月13日号
- ④ 『日本経済新聞』2015年6月18日 伊藤博敏
- ⑤ 『日本海事新聞』2015年1月5日 「ASEAN統合に向けた物流企業の取り組み」
- ⑥ 『港湾』2011年8月号 「経済共同体を目指すASEANと港湾」 宍戸達行
- ⑦ 『日本経済新聞』2013年1月17日
- ⑧ 『ARCレポート (タイ)』110頁 2013年10月号
- ⑨ 『エコノミスト』2007年11月20日号
- ⑩ 『週刊東洋経済』2012年5月12日号
- ⑪ 『エコノミスト』2012年5月8日号
- ⑫ 『NIKKEI BUSINESS』2012年6月4日号
- ⑬ 『ジェトロセンサー』2008年3月号
- ⑭ 『ジェトロセンサー』2010年6月号
- ⑮ 『ARCレポート (タイ)』34頁 2013年10月号
- ⑯ 『日本海事新聞』2013年3月28日 「アジア屈指の完成車輸出拠点」
- ⑰ 『ARCレポート (タイ)』2013年10月号
- ⑱ 『港湾』2012年1月号 「開発途上国の港湾開発と日本の協力」 池田龍彦
- ⑲ 『港湾』2012年1月号 「レムチャバン港と我が国オペレーター」 日野功、雨宮衛
- ⑳ 『週刊東洋経済』2008年3月22日号
- ㉑ 『NIKKEI BUSINESS』2012年10月15日号
- ㉒ 『NIKKEI BUSINESS』2012年7月16日号
- ㉓ 『エコノミスト』2012年11月6日号
- ㉔ 『ARCレポート (マレーシア)』2015/16年版
- ㉕ 『ジェトロセンサー』2014年7月号
- ㉖ 『ARCレポート (マレーシア)』55頁 2015

- 年
- ㉗ 『日刊工業新聞』2012年1月14日 「マレーシア、日本の中小誘致に新風」
- ㉘ 『日刊工業新聞』2012年12月13日
- ㉙ 『日刊工業新聞』2012年12月13日
- ㉚ 『NIKKEI BUSINESS』2012年10月15日
- ㉛ 『ARCレポート (マレーシア)』2015/16年版
- ㉜ 『港湾荷役』平成18年11月号 「マレーシアの港を国内の玄関港から国際的なハブ港へと転換するか」
- ㉝ 『海外海事情報』2003年2月10日
- ㉞ 『海外海事情報』2003年8月10日
- ㉟ 『海外海事情報』2004年2月25日
- ㊱ 『KAIUN』2004年9月号 「急成長を遂げる東南アジアのハブ港」
- ㊲ 『港湾』2006年2月号 「開港5年を迎えたタンジュンペラパス港」
- ㊳ 『港湾』2013年5月号 「タンジュンペラパス港の野心的開発」 小川雅史
- ㊴ 『KAIUN』2012年10月号 「インドネシアの活況と日本経済の関わり」
- ㊵ 『日経ヴェリタス』2012年月6日～6日 第217号
- ㊶ 『日本海事新聞』2012年12月6日
- ㊷ 『ARCレポート (インドネシア)』2015年2月号
- ㊸ 『週刊東洋経済』2011年7月16日号
- ㊹ 『日刊工業新聞』2012年3月28日 「東南アジアの成長エンジンインドネシア」
- ㊺ 『ジェトロセンサー』2014年12月号
- ㊻ 『日刊工業新聞』2012年10月5日 「安定した経済成長続くインドネシア」
- ㊼ 『日本海事新聞』2008年11月25日 「インドネシア・リアウ諸島ビジネス事情中バタム島」
- ㊽ 『日刊工業新聞』2011年5月13日 「バタム島の魅力」
- ㊾ 『日刊工業新聞』2012年10月5日 「BBK投資に魅力的な3島」
- ㊿ 『日刊工業新聞』2015年6月12日
- ① 『日本海事新聞』2008年11月21日 「インド

- ネシア・リアウ諸島ビジネス事情上ビンタン島」
- ⑤② 『日本海事新聞』2008年11月26日「インドネシア・リアウ諸島ビジネス事情下カリムン島」
- ⑤③ 『港湾』2008年11月号
- ⑤④ 『日本経済新聞』2010年6月21日
- ⑤⑤ 『ARCレポート（インドネシア）』2015年2月号
- ⑤⑥ 『日本経済新聞』2015年1月15日
- ⑤⑦ 『日経ヴェリタス』2012年5月6日「インフラ大投資にマネー流入」
- ⑤⑧ 『日刊工業新聞』2009年12月1日
- ⑤⑨ 『日本海事新聞』2012年10月5日
- ⑥⑩ 『日本経済新聞』2014年11月4日「インドネシアに造船所」
- ⑥⑪ 『港湾』2006年8月号
- ⑥⑫ 『荷主と輸送』2014年10月号「インドネシアの物流」
- ⑥⑬ 『荷主と輸送』2013年6月号「インドネシア港湾開発プロジェクト」
- ⑥⑭ 『日本海事新聞』2013年7月26日「インドネシアの港湾物流事情」
- ⑥⑮ 『日本経済新聞』2015年1月17日
- ⑥⑯ 『日本経済新聞』2014年12月18日「インドネシアに新港」
- ⑥⑰ 『港湾』2011年10月号「インドネシアのPPP港湾プロジェクト」
- ⑥⑱ 『荷主と輸送』2014年6月号「動き出したインドネシア港湾開発」
- ⑥⑲ 『日本海事新聞』2013年7月26日「インドネシアの港湾物流事情」
- 4 『コンテナ港湾発展と布局研究』韓増林等著 海洋出版社 2006年第一版
- 5 『コンテナ港湾ネットワーク形成演化和発展機制』王成金著 科学出版社 2012年9月第一版
- 6 『現代コンテナ港湾の建設と運営技術』包起帆等編著 上海科学技術出版社 2006年第一版
- 7 『国際港湾機能演変と国際強港建設研究』趙亜鵬著 経済科学出版社 2013年版
- 8 『港湾時代』于汝民主編 人民交通出版社 2012年版
- 9 『港湾戦略協同』趙娜著 浙江大学出版社 2012年第一版
- 10 『海港都市国際貿易と現代化』鐘昌標等著 経済科学出版社 2008年8月第一版
- 11 『港湾管理と経営』龐瑞芝著 天津人民出版社 2006年第一版
- 12 『国際物流学』遂宇鐸等編著 北京大学出版社 2007年第一版
- 13 『日本海事新聞』2014年7月10日「2013～14年の中国経済と港勢」田育誠稿
- 14 『KAIUN』2004年2月号
- 15 『荷主と輸送』2010年3月号
- 16 『NewsWeek』January29,2013
- 17 『日刊工業新聞』2009年12月1日「BBKフリーゾーン」
- 18 『KAIUN』2012年10月号「インドネシアの内航物流」
- 19 『日刊CARGO』臨時増刊号「アセアン物流特集」
- 20 『海運事情』2010年第4号
- 21 『日本海事新聞』2009年1月5日「インドネシア・リアウ諸島州ルポ「バタム」「ビンタン」「カリムン」共生モデルの発展戦略を描く」
- 22 『港湾』2013年2月号「インドネシア最大のジャカルタ漁港のリハビリ事業」
- 23 『港湾』2013年2月号「インドネシアにおける港湾の維持管理問題」
- 24 『日刊工業新聞』2010年11月26日「インドネシアに照準 国内需要・資源確保で市場確保」

## 参考文献

- 1 『世界港湾交通地図集』周敏主編 中国地図出版社 2015年新版
- 2 『国際物流管理』王昭鳳主編 電子工業出版社 2013年第一版
- 3 『港湾と産業』陳洪波等著 浙江大学出版社 2013年第一版

- 25 『日本経済新聞』 2013年12月11日 「20年に新港湾」
- 26 『港湾』 2011年3月号 「インドネシア経済を支える港湾の開発動向」 西園勝秀
- 27 『港湾』 2012年1月号 「インドネシア首都圏港湾に関する考察」 山口康德
- 28 『中国船舶報』 2010年12月17日
- 29 『新時代の物流経済』 柴田悦子等著 凌宇訳 中信出版社 2013年9月第一版
- 30 『中国港湾』 2015年7月号
- 31 『中国船舶報』 2015年8月7日
- 32 『中国貿易報』 2015年8月11日
- 33 『中国水運報』 2015年8月16日
- 34 『中国交通報』 2015年8月11日
- 35 『世界海運』 2015年5月号