

フィリピンの港湾事情

フィリピン最大の港湾であるマニラ港は近年コンテナ貨物の取扱量が増加傾向にあり、現在は年間約 500 万 TEU にまで至りました。更なる貨物取扱量拡大に向けて取り組みが進められる一方、首都マニラ市・ケソン市など近郊の都市からなるマニラ首都圏の交通渋滞は年々悪化しており、輸送効率にも影響を与えています。本号ではマニラ港の将来を展望し、同港の代替として期待が集まるバタンガス港の最新の整備状況についてご紹介致します。

1. マニラ港～マニラ首都圏の道路渋滞が課題～

マニラ港は北港、南港、マニラ国際コンテナターミナル(MICT)の3港からなり、国際貨物は南港と MICT で取り扱われています。

国内最大のコンテナターミナルである MICT ではバース拡張工事を 2018 年末から開始しています。拡張される第 7～10 バースの水深は既存のバースよりも深い 13.5～14.5 メートルを予定しており、最大規模の貨物船停泊が可能となります。

また南港においても、2020 年末までの完成を目指してコンテナヤードとバースの拡張工事が進められており、年間取扱能力は現在の 125 万 TEU から 150 万 TEU に増加することが見込まれています。

一方で、マニラ首都圏における交通渋滞は悪化の一途をたどっています。オランダのデジタル地図サービス大手 TomTom 社が 2020 年 1 月末に発表した世界の 2019 年渋滞統計によると、世界 57 개국 416 都市中、フィリピンのマニラ首都圏の道路がインドのバンガロールと並び世界で最も混雑していることが明らかになりました。昨年 9 月の時点ではマニラ首都圏を車で 1 キロメートル移動するのに約 4.9 分を要したというデータも発表されました。

マニラ港は首都圏の西側に面しているため、国内各地へトラック輸送される貨物の多くはマニラ首都圏を経由せざるを得ず、この激しい交通渋滞の一因ともなっています。マニラ首都圏の渋滞緩和に向けて、道路拡張や橋の整備等が進められてはいますが、年々増加する人口や貨物量に対してどこまでの効果が得られるかは不透明です。

2. バタンガス港の整備・活用

首都圏の南方約 110km に位置するバタンガス港は、日系企業が多く入居するカラバルソン地域の経済発展を促進させる重要な港湾として、日本の支援のもと国際貿易港へと整備されました。高速道路で近辺の工業地帯に容易にアクセスできる同港ですが、これまでは港の設備不足や高い輸送コストなどにより利用は限定的とされてきました。

これを受けて、当該港湾を運営するエイジアン・ターミナルズ(ATI)は、2019 年、約 25 億ペソ(約 54 億円)以上をバタンガス・コンテナ・ターミナル(BCT)の設備投資にあてました。昨年 1 月には、船からコンテナを荷降ろしする際に使う STS クレーン 2 台とタイヤ式ガントリー(RTG)クレーン 4 台を導入し、貨物取扱能力は年間 35 万 TEU から同 50 万 TEU に拡大しています。これらの設備投資の結果、2019 年のバタンガス港の貨物取扱量は前年比 25%増の 31 万 TEU(20 フィートコンテナ換算)強となり、2010 年に商業利用が開始されて以来、最高となる取扱量を記録しました。

また、バタンガス港の西側に位置するレメリでは、総工費 10 億ペソ(約 21 億円)の港湾・工業団地複合施設が先月起工しました。ルソン島南部の主要玄関口として、2021 年 3 月までに操業を開始する見通しです。



Google MAP を元に加筆

敷地面積は6ヘクタールで、長さ160メートルの埠頭を備えた水深30メートルの深海港も開発し、パナマックス船(パナマ運河を通航できる最大船型)の入港が可能となります。

3. まとめ

マニラ港では、今後見込まれる貨物取扱量の増加に対応すべく、設備の拡充が進められていますが、マニラ首都圏の渋滞対策はいまだ途上段階にあり、当面はその解消が困難と見込まれています。今後はマニラ港に集中するコンテナ貨物を分散させ、輸送効率を上げることが必要とされており、バタンガス港の利用は今後一層促進されるものと期待されます。



本 Topics に関するお問い合わせ、ご意見、ご感想等ございましたら、弊社営業担当までお寄せください。編集にあたっては万全の注意を行っていますが、本 Topics 情報の正確性を保証するものではなく、これにより生じたいかなる損害に対して弊社は一切の責任を負わないものとします。



船舶・貨物・運送の保険の情報サイト「マリンサイト」



マリントピックス バックナンバー