苫小牧港利用促進協議会
シンガポールポートセールス
報告書

苫小牧港利用促進協議会

2016 年 12 月

1.訪問目的

苫小牧港利用促進協議会では、2011 年の中国･上海を皮切りに、2012 年　中国･大連、2013 年インドネシア･ジャカルタ、2014 年ロシア極東地域(ウラジオストク、ナホトカ)、2015 年ベトナムと海外でのポートセールスを実施してきた。

2016 年については、10 月 1 日より通年航空便が就航し、北海道が道産品アンテナショップを開設するなど食と観光 PR に注力するシンガポールにおいて、苫小牧港の知名度向上や利用促進を図り、更なる港勢拡大につなげるため、2016 年 11 月 16 日(水)～19 日(土)(移動日含む)までポートセールスを実施した。

2.苫小牧港利用促進協議会参加者

今年のポートセールス参加者は、下記のとおり（事務局含め全２６名）。

なお、昨年に続き、会員外である苫小牧市役所、苫小牧民報社から各１名の参加があった。

〈参加者名簿〉

会社・団体名	役職	名前
苫小牧港利用促進協議会 （苫小牧港管理組合）	会長（管理者）	岩倉　博文
	会長代理（専任副管理者）	佐々木　秀郎
苫小牧市	産業経済部長	福原　功
ナラサキスタックス（株）	代表取締役社長	秋元　茂樹
	海運部長	成澤　雅人
出光興産㈱	執行役員北海道製油所長	澤山　秀哉
	総務課長	則定　隆
苫小牧栗林運輸（株）	現業部副部長	小林　秀昭
（株）栗林商会	取締役苫小牧支社長	小紫　聡
苫小牧木材港運(株)	代表取締役専務	髙橋　好
北洋海運（株）	代表取締役社長	上遠野　護
日本通運（株）苫小牧支店	海運事業所課長	鈴木　秀幸
苫小牧北倉港運（株）	代表取締役社長	栗林　秀光
苫小牧港開発（株）	代表取締役社長	石森　亮
	取締役ターミナル事業部長	飯村　豊
	不動産部営業課係長	三浦　康臣
苫小牧埠頭（株）	代表取締役専務	橋本　哲実
	港運事業部サブリーダー	森　賢治
	飼料サイロ事業部	寺尾　直也
苫東コールセンター㈱	事業部中央操作グループ　グループリーダー	北川　伸一
㈱苫東	基盤事業部基盤事業室長	鴇田　正博
苫小牧港木材振興㈱	代表取締役社長	宮本　知治
苫小牧民報社	編集局報道部主任	河村　俊之
事務局 （苫小牧港管理組合）	港湾振興室長	池淵　雅宏
	業務経営課課長補佐	山崎　直人
	計画課事業推進係主任	青野　純

3.訪問先･日程

訪問先及び日程については、下記の通り。

日次	月日	都市名	時刻	行程
1	11月16日 （水）	千歳 羽田 シンガポール	7：00 8：00 9：40 10：50 17：30 20：50	新千歳空港国内線ターミナル　日本航空カウンター前集合 日本航空 JL500 便にて羽田空港へ 羽田空港国内線第一ターミナル着 連絡バスにて国際線ターミナルへ 日本航空 JL037 便にてチャンギ国際空港へ ※以下、現地時刻（時差１時間） チャンギ国際空港着 ホテル着
2	11月17日 （木）	シンガポール	9：00 9：30 10：10 11：00 14：30 16：30 19：00 20：30	ホテル発 マリタイムギャラリー視察（～9：50） マーライオン・パーク視察（～10：40） PSA 視察（～11：40） トゥアス移転プロジェクト工事現場視察（～15：30） ホテル着 苫小牧港セミナーin シンガポール セミナー終了
3	11月18日 （金）	シンガポール	9：00 9：30 11：00 13：50 15：00 19：20 22：25	ホテル発 マリーナベイサンズ視察（～10：30） セントーサ島北海道物産展訪問（～11：50） シンガポール国際企業庁訪問（４名） どさんこプラザシンガポール店開設１周年記念イベント視察（22 名） VIVO city にて自由行動 チャンギ国際空港着 日本航空 JL036
4	11月19日 （土）	羽田 千歳	6：00 7：30 9：15	※以下、日本時間 羽田空港着 日本航空 JL503 便にて新千歳空港へ 新千歳空港着 解散

4.実施報告

順を追って、今回のポートセールスの結果についてレポートする。

4-1.11 月 16 日(水)

●新千歳->羽田->シンガポール移動

朝 7:00 に新千歳空港に集合し、羽田空港で乗り継ぎ後、シンガポールへ移動。

新千歳空港にて岩倉会長（市長）挨拶

参加者

チャンギ国際空港到着

現地ガイドのチョ・ロイド氏

移動バス

市街風景

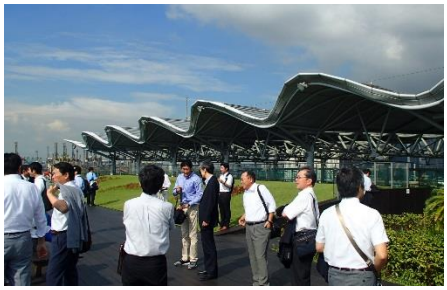
●ホテルへ移動

夕食後、宿泊先ホテルへ移動。

4-2.11 月 17 日(木)

●マリタイムギャラリー　9:30～9:50

翌朝、マリタイムギャラリー展望デッキにてシンガポール港を望む。

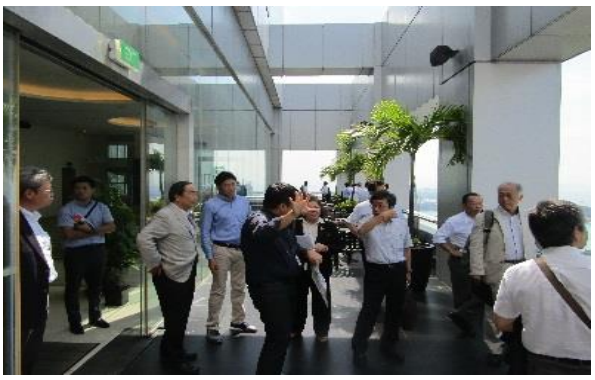


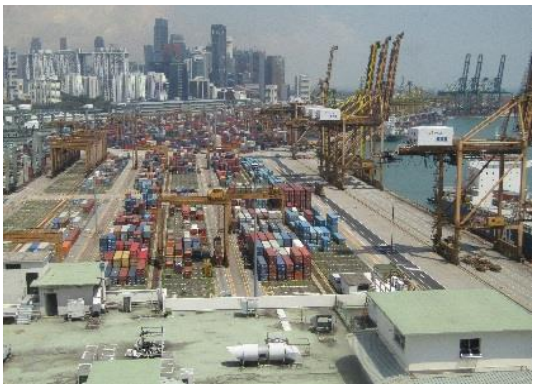
●マーライオン・パーク　10:10～10:40

パーク周辺を視察。

●シンガポール港　PSA　11:00～11:40

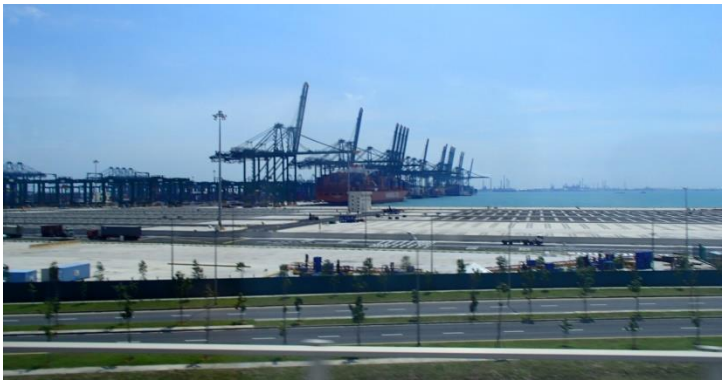
シンガポール港のコンテナターミナルを運営している「PSA」本社ビルを訪問し、会社概要やコンテナターミナル、取扱貨物量などについての説明を受け、その後、バスにてパシルパンジャンターミナル内(写真撮影禁止)を見学。





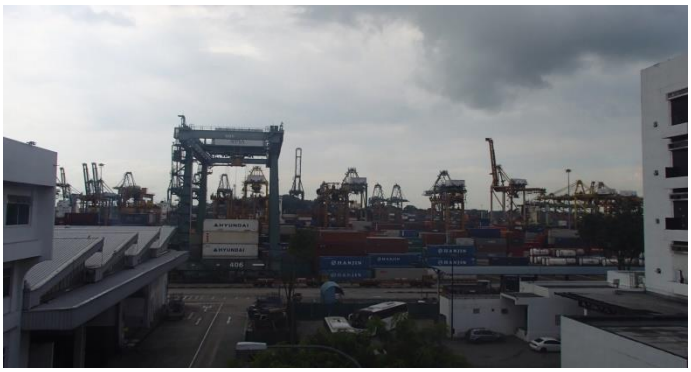
（マリンタワーから撮影）

（サンズスカイパークから撮影）



（移動中の車窓から撮影）

（サンズスカイパークから撮影）



（移動中の車窓から撮影）

<相手方対応者>

PSA 広報担当部　ユージーン次長

<説明概要>

〇世界のコンテナ取扱個数ランキングにおいて、上海が１位、シンガポールは２位となっている。

〇シンガポール港は、ケッペル、ブラニ、タンジョンパガー、パシルパンジャンの４箇所のターミナルから構成されている。パシルパンジャンはとても大きなターミナルで、何段階も工事期が分かれており、まだ３期までしかできていない。ターミナル３は完成したばかりで、来月末には営業を開始する。

○昨年のコンテナ取扱量は 3,000 万個で、その内、トランシップのコンテナが 85%を占めている。
○シンガポールは人口 540 万人の小さな国なので、それほど大きな消費マーケットを国内には持っていない。しかし地理的条件で優勢であることで利用いただいている。
○MSC や EVERGREEN、MARSK 等の大企業はシンガポールをハブ港にしている。
○PSA 社はかつてシンガポール港湾局といって政府の組織だった。1997 年に商業ベースの民間企業になったことで投資活動ができるようになり、世界でも様々な投資を行っている。（ベルギー、トルコ、インド、中国、北九州ひびきコンテナターミナル等）
○ターミナル入口にある税関スキャナーは 20～30 秒で通過が可能であり 365 日稼働している。
○シンガポールは地震や津波、台風がないため、コンテナヤードは最高で 9 段積んでいる。
○１日 60 隻程度が着岸し、8～9 万個のコンテナを取扱う。
○クレーン等、まだ人の手による作業も残っているが無人化に移行しつつある。トゥアスへ移転後は完全に自動化される。
○AGV（Automatic Guided Vehicle）は現在 8 台導入している。来年には 30 台まで増やす。自動化を進めるのは、シンガポール人はマネジャーという職しかやらないという人が多く、それ以下のレベルの仕事をする人が少ない。デスクワークしかやらない人が増えれば、トラック等の運転手がいなくなるため、機械に頼らざるを得ないからである。
○NYK と PSA の合併事業で中東・ヨーロッパの自動車をトランシップしている。日本やタイ、韓国からの新車をシンガポールでトランシップし、ヨーロッパ行きや中東行きに積み分けて運ばれる。
○ターミナルスペースの節約のためマルチカーパーク（立体駐車場）を造り、車両を何層にも駐車できるようにしている。すべて新車で大半が日本から来ている。日本製はすごく値段が高いが、シンガポールの若い人の間ではとても人気がある。

〈質疑応答〉

Q　メガシップコンテナ船が着岸するのはどの辺か？
A　弊社ターミナル全てがメガシップに対応できるため、どこでも着岸可能。

Q　シンガポール港は周りの国々に対して競争力があるか？
A　シンガポールドルがとても強く、他の国々の通貨が比較して安値であるため、価格においては全く競争力がない。そのため、非常に能率が高い作業を提供する「効率化」と、提供すると言ったことは必ず提供するといった「信頼性」の２つのポイントで競争している。

Q　１船あたり何個積めるのか？
A　メガシップだと 1～1.5 万個を積んでくる。

Q　その船がシンガポール港に入港し、何個積み下ろしするのか？
A　シンガポールは中間点に位置するため、一部は下ろす、一部は載せることになるが、会社によって全く違う。全部下ろして、全部積み込むということはしない。

●トゥアス移転プロジェクト工事現場視察　14:30～15:30

シンガポール政府のコンテナターミナル移転プロジェクトが進むトゥアス地区へ移動し、受注者の多国籍共同企業体を構成する五洋建設㈱の現場事務所で説明を受けた後、船上より工事現場を見学した。

現場事務所外観

現場事務所内

会議室

工事概要

現場風景

現場風景

視察船

工事概要

記念撮影

〈相手方対応者〉

五洋建設㈱トゥアス Finger One 埋立工事事務所

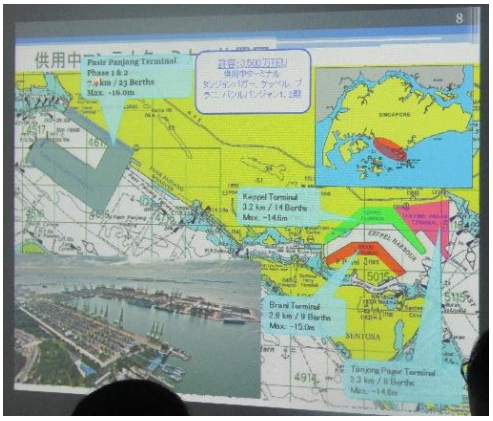
山下所長

神部課長

〈説明概要〉

○始めに「世界のコンテナ流通とシンガポールのコンテナ港湾戦略」について説明する。アジア諸国のコンテナ取扱個数は 2004 年から 2014 年にかけて約 2.2 倍に増加している。同時期の日本は約 1.3 倍であった。

○コンテナ取扱個数は１位が上海、２位がシンガポール、３位が深セン、４位が香港。１位の上海が3,258 万 TEU と非常に多い。それに対して日本は半分程度の 1,875 万 TEU。日本で一番大きな東京港で見ても 469 万 TEU でシンガポールは 6～7 倍程度の港の大きさを誇っている。



○供用中のコンテナターミナルは、ケッペルターミナル、ブラニターミナル、タンジョンパガーターミナル、これはセントーサの前面と非常に立地のいいところに現在のコンテナターミナルは位置している。さらに、パシルパンジャンの１期、２期のターミナルもあり、これらを合わせて年間コンテナ取扱能力は約 3,500 万 TEU となっている。

○パシルパンジャン３、４期工事は現在工事中で当社も施工に加わっている。完成すると、年間コンテナ取扱能力は 5,000 万 TEU となる。

○シンガポール政府のコンテナターミナル将来計画では、ブラニ、ケッペル、タンジョンパガーがトゥアス地区に移る計画になっており、完成すると 6,500 万 TEU まで拡張し、現在のシンガポールのすべてのターミナルを足した以上の施設ができる計画になっている。

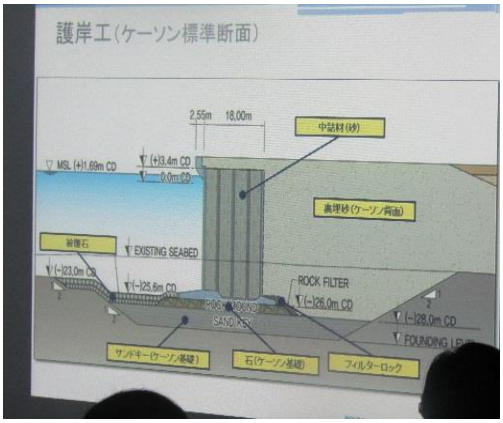
○トゥアスメガポートの将来計画図のうち、第１期工事を、当社を含む共同企業体が担当している。

○工事名は「Finger One 工事（PROPOSED RECLAMATION AT TUAS FINGER ONE）」、発注者は Jurong Town Corporation（JTC）で、こちらはシンガポールの第３セクターのような会社である。

○請負者は Hyundai、Samsung（ともに韓国）、Penta-Ocean（五洋建設）、Boskalis、VanOord（ともにオランダ）の共同企業体で、請負金額は 961 ミリオンシンガポールドル、日本円にすると約 780 億円である。

○工期は 2014 年８月 11 日から 2019 年１月 10 日までの 53 ヵ月で、約半分の工期が終わったところ。工事進捗についても約半分で 54.4%となっている。

○プロジェクトサイト全体の概要は、まずケーソン製作ヤードの埋め立て 31.5ha を行った。そして発注者指定採砂地の砂を使って埋め立てをするというのが当工事の基本コンセプトである。



○Finger One も埋立地であり、幅 990m、長さ 2,400m、深さが-23mの泊地を擁する岸壁。こちらはバラ積みのバルクターミナルになる予定だと聞いている。

○プロジェクトで使う埋立土量は 2,580 万㎥、浚渫土量は 930 万㎥を予定している。

○シンガポールは非常に資源が少ない国のため海外から砂を買ってくる訳だが、埋立てにより国土が段々大きくなるので、周りのマレーシアやインドネシアからは砂の輸入を禁止されている。そのため今回はカンボジア、ベトナム、フィリピンから砂を買って輸入し埋立てている。

○ケーソンは 91 函を施工するもので、１函あたり 14,000 トンになる。日本のケーソンの場合、約 3～6,000 トンといわれており、２倍以上の大きさを誇るケーソンである。既に 50 函を据付済み。

○ケーソンの構造は長さが 40m、高さが 30m、幅が 30m、上幅が 18mでビルのような構造物を浮かべて沈めるといった施工内容となっている。

○スウェーデンのスリップフォーム工法を今回採用した。ケーソンを作る工場を現場に建て、24 時間コンクリート打設している。１函あたり５日間で壁を立ち上げ、専用ガントリー２基を使い、完成まで 30 日程度を要する。これを流れ作業で行い、１週間あたり２函のケーソンを造り、現場に据えている。

○コンクリート打設後の均し作業は、人力によるもので昼夜合計 1,000 人の労働者がいる。

○シンガポールの工事では、ケーソン間の目地はコンクリートで打設し、一体化させることが特徴的である。日本ではすべてのケーソンは動くように絶縁配置されるが、シンガポールでは地震や波がないため、一体化した構造とするのを基本としている。

<質疑応答>

Q　JTC はどうやって事業費を回収するのか？

A　JTC が土地を造り、10 年間他のところに貸して回収する。10 年後に PSA に移管されコンテナターミナルの整備が行われ、使用されることになる。

Q　10 年間貸すだけで回収できるということか？

A　国のプロジェクトの一環なので、国費が相当入っている。

Q　作ったものを 10 年間は本来の用途で使わないが、先行的に造るということか？

A　全てのエリアが完成するには今後 10 年以上の期間を要する。10 年間はどこに貸すのかは知らないが、契約はされているらしい。JTC は“埋めては貸して、埋めては貸して”を繰り返し、国土をどんどん広げている。ジュロン島も昔は小さな島だったが全部埋立てによるもので、今、石油のエクソンだとか重化学工業に全て貸している。ここからも石油のタンク郡が見えるが精製、貯蓄して世界中に出している。

Q　JTC はジュロン島以外の開発地域もやっているのか？

A　そうである。元々JTC はジュロン島の開発のために作られた第３セクターで公社である。JTC の職員はみなさん役人。

●「苫小牧港セミナー in シンガポール」　19:00～20:30

シンガポール市内のオーチャードホテルにて、「苫小牧港セミナー in シンガポール」を開催。

岩倉市長を先頭に、シンガポールを含む東南アジアと北海道をつなぐ苫小牧港の機能や特徴をアピールした。会場には過去最大となる 107 名の招待者が来場し、苫小牧からの参加者と交流を深めた。

〈セミナー次第〉

1　開会

2　挨拶

苫小牧港利用促進協議会　会長　苫小牧港管理組合　管理者　岩倉苫小牧市長

3　来賓挨拶

北海道　辻副知事

3　苫小牧港の概要説明（プレゼン）

苫小牧港利用促進協議会　会長代理　苫小牧港管理組合　佐々木専任副管理者

4　乾杯

苫小牧港利用促進協議会　理事　ナラサキスタックス(株)　秋元代表取締役社長

5　閉会

日本アシスト シンガポール　関代表取締役

岩倉市長挨拶

辻副知事挨拶

佐々木専任副管理者概要説明

概要説明風景

秋元社長挨拶

会場風景

会場風景

北海道ブース

よいとまけも人気

会場風景

関代表挨拶

<出席者（招待者）> 62 の企業・団体から１０７名の御参加をいただいた。

4-2.11 月 18 日(金)

●マリーナベイ サンズ　9:30～10:30

マリーナベイ サンズへ移動。サンズ スカイパーク展望デッキ（５６階）から市内を望む。

外観（マーライオン・パークより撮影）

５６階展望デッキ

展望風景

展望風景

展望風景

車窓からの風景

●「Hell Hokkaido! ～北海道フェア in セントーサ～」訪問　11:00～11:50

リゾート・ワールド・セントーサにおいて開幕された北海道フェアを訪問した。

オープニングイベントには多くの人が訪れており、北海道への関心が高いことがうかがえた。出店にはタラバガニや弁当、菓子など多様な道産品が日本に比べ高値で販売されていた。

オープニングイベント

イベント会場風景

物販会場風景

物販会場風景

物販会場風景

物販会場風景

物販会場風景

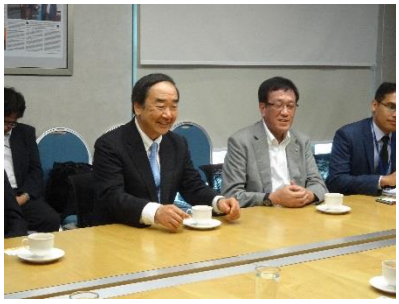
物販会場風景

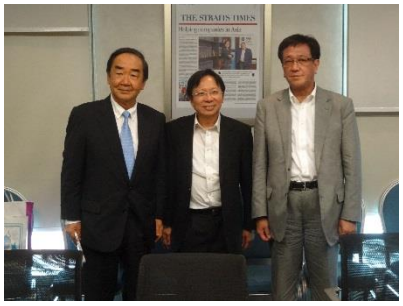
●シンガポール国際企業庁訪問　13:50～14:30

岩倉市長ほか３名は、辻北海道副知事とシンガポール国際企業庁を表敬訪問した。

〈シンガポール企業庁の概要〉

シンガポール経済産業省の外局組織。シンガポールの対外経済政策を所掌し、シンガポール企業のグローバル化及び国際貿易の推進など、シンガポールの貿易経済行政を担う。世界に 38 拠点を持ち、戦略的な海外投資やシンガポール企業と現地企業とのマッチイングの促進を図っている。





〈訪問者〉

北海道	副知事	辻　泰弘　　ほか２名
苫小牧港管理組合	管理者　苫小牧市長	岩倉 博文
〃	専任副管理者	佐々木 秀郎
苫小牧市	産業経済部長	福原　功
苫小牧港管理組合	港湾振興室長	池淵 雅宏

〈応対者〉

シンガポール国際企業庁副長官　チュア・ティクヒム　氏 ほか１名

〈会談要旨〉

○辻副知事

シンガポールでの北海道プロモーションの一環として、苫小牧市長と共に苫小牧港の利用促進活動を行っている。スクート航空の就航により、人と物の動きが出てきており、貨物の開拓に努めたい。北海道の農水産物への消費者ニーズを調査し、輸出拡大を図るとともに、観光面での連携も深めていきたい。

○岩倉市長

昨日、セミナーを開催し苫小牧港をＰＲさせていただいた。以前より、個人的にもシンガポールの港湾政策にも注目している。苫小牧市は空港と港湾を有するダブルポートシティーである。港については、内貿貨物取扱量は国内でナンバーワンであり、北海道の物流の中心となっている。

○佐々木副管

苫小牧港の今後のコンテナ取扱量については、製造業の基盤が弱い北海道では、製造品出荷額の増加により拡大させることは難しい。当面は、北海道と共に農水産物とその加工品の輸出拡大により、物流を活性化していくことが必要と考えている。また、今後の港湾戦略の中では、苫小牧港と海外港との直接航路の開設を目指していきたい。

○チュア副長官

北海道の農水産物は、シンガポールでハイグレードなものとして受け入れられている。更なる拡大には、価格を下げ消費者層を拡大すること、生鮮品や果物、加工食品など品目を増やす工夫が必要になる。肉類や牛乳も北海道ブランドは、人気を得るのは間違いない。どのように拡大するか、問題点を一つ一つ解決してシステムを作っていけばよい。物流はやり方でコストは下がる、民間を巻き込んだ設計図が必要ではないか。港湾インフラ整備についても、日本は早い時期から集約を進めていれば、釜山より発展させることは可能だったと考える。

シンガポールは、日本の地方を投資先として着目している。既に福岡などにも投資しているが、北海道は観光に留まらず物流・金融など効率的なインフラを作成することで、価値の上昇が期待できる新たな投資先と考えている。

●シンガポール明治屋　13:50～14:40

同刻、別行動の一行は、道が昨年シンガポール明治屋に開設した「どさんこプラザシンガポール店」の開設１周年記念イベントを見学し、道産品の販売状況やシンガポールの経済状況などの市場調査を行った。

●VIVO city　自由行動

明治屋視察後、大型ショッピングモール「VIVO city」に移動し自由行動。

夕食後、チャンギ国際空港へ。

ショッピングモール内に出店する日本企業

市内風景

●シンガポール->【11/18】羽田->新千歳移動

チャンギ国際空港を 22:25 に出発し、翌朝 6:00 羽田空港着。

羽田空港にて飛行機を乗り継ぎ、新千歳空港へ移動（9:15 着）。

大きなトラブルもなく、４日間の日程を終了。

羽田空港行き日本航空（JL）0036 便

羽田空港にて解散式

苫小牧港利用促進協議会
シンガポールポートセールス報告書

苫小牧港利用促進協議会事務局
（苫小牧港管理組合総務部港湾振興室港湾振興課）
TEL:0144-34-5905　FAX:0144-34-5559