

苫小牧港利用促進協議会 タイポートセールス 報告書



苫小牧港利用促進協議会
2018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、2016 年シンガポール、2017年度の台湾と海外でのポートセールスを実施してきた。

2018 年度については、北海道が海外2店目となる道産品のアンテナショップ「北海道どさんこプラザ」を開設するなど、道産品の輸出拡大に注力するタイにおいて、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、2018 年 11 月 19 日(月)～22 日(木) (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 30 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	木村 淳
ナラサキスタックス(株)	専務取締役	須藤 哲也
		飛島 慶介
苫小牧栗林運輸(株)	代表取締役社長	栗林 秀光
	常務取締役 専務	平田 喜久男
苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合	専務理事	味村 康司
(株)栗林商会	運輸営業部 取締役支社長代理	高橋 裕司
	運輸営業部 副部長	小池 一彰
北旺運輸(株)	代表取締役社長	梅津 修
	海運事業部部長	中野 智
日本通運(株) 苫小牧支店	支店長	多田 圭介
	国際輸送係長	相木 満
苫小牧北倉港運(株)	運輸営業グループ課長	水上 拓弥
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
	ターミナル事業部企画営業課課長	大西 健太郎
苫小牧埠頭(株)	代表取締役社長	橋本 哲実
	飼料サイロ部係長	佐藤 隆行
	港湾事業部 係長	小館 正和
苫東コールセンター(株)	総括主査	中村 孝行
(株)苫東	主任	菊田 一平
苫小牧港木材振興(株)	代表取締役社長	宮本 知治
苫小牧民報社	編集局報道部	伊藤 真史
苫小牧信用金庫	業務執行役員本店長	後藤 学
事務局 (苫小牧港管理組合)	業務経営課長	三田 弘志
	港湾振興課長	山崎 直人
	港湾振興課主査	早坂 洋樹
	総務課財務係主事	池田 智子

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19日 (月)	千歳 成田 タイ	7:10 7:55 10:45 16:05 18:00 20:00	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 JL3040 便にて成田空港へ(～9:35) 日本航空 JL717 便にてバンコク空港へ ※以下、現地時刻(時差2時間) バンコク空港着 市内にて食事(結団式) ホテル着
2	11月20日 (火)	タイ	8:30 9:30 12:00 13:30 15:30 18:00 19:30 20:30	ホテル発 バンコク港視察(～11:30) バンコク市にて昼食 ラックバンインランドデポ視察(～14:30) ※事務局はセミナー準備のためホテル下車 ホテル着 苫小牧港セミナーin タイ セミナー終了 ホテル内にて直会
3	11月21日 (水)	タイ	7:00 9:30 12:00 15:00 18:30 20:00	ホテル発 レムチャバン港視察(～11:30) レムチャバン港周辺にて昼食 港湾施設等視察 スクンビット市内にて夕食(解散会) ホテル着
4	11月22日 (木)	タイ 成田 千歳	5:45 8:15 16:05 18:45 20:30	ホテル発 日本航空 JL708 便にて成田空港へ ※以下、日本時間 成田空港着 日本航空 JL3049 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19日(月)

●新千歳→成田→タイへ移動

07:10 新千歳空港に集合し、成田空港で乗り継ぎ後、タイへ移動した。



新千歳空港にて岩倉会長（市長）挨拶



参加者



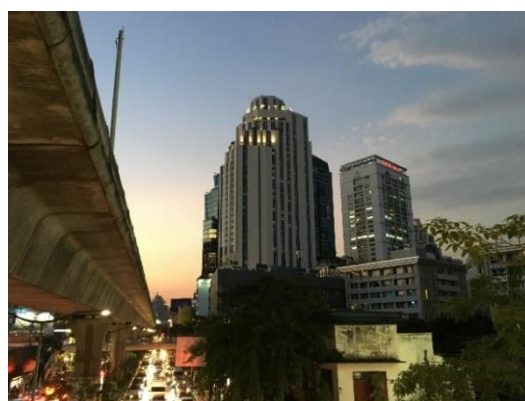
バンコク空港着



レストランへ向かう際の渋滞



結団式



ホテルへ

●ホテルへ移動

20:00 夕食後、宿泊ホテルへ移動した。

4-2. 11月20日(火) バンコク港へ移動 9:30～

●Port Authority of Thailand (PAT) 9:30～11:30

バンコク港を管理するPort Authority of Thailand (PAT) を訪問し、バンコク港の概要などの説明を受けた。(当初のPAT訪問予定が、シミュレーターセンターに変更)



シミュレーターセンター



岩倉会長（市長）挨拶



概要説明



会議室風景



記念品授与



記念撮影



バスにて概要説明



バス車内からバンコク港視察

●バスにてバンコク港視察



荷役風景



リーファーコンテナ蔵置



荷役風景



質疑応答



視察風景



ガントリーによる荷役



記念撮影

＜相手方対応者＞

Lt.JG.Poom Sangkham,R.T.N(Deputy Managing Director)（最初のスピーチ）

Poramet Chotirat(Chief)（バス車内の説明者）

Lt.JG.Sirarin Chaisinacrayos,RTN.（会議室での説明者）

＜説明概要＞ バス車内説明

○バンコク港で取扱う危険物は3種類あり、1つ目はバンコク港では船への積載ができない貨物、（放射性がクラス1とクラス7）2つ目は、船への積み降ろしは可能だが、バンコク港では保管できない貨物、3つ目は、ローリング、スタッキングも可能であり、危険物倉庫に保管が必要な貨物である。

○バンコク港の東側では保管上、約12,000TEUしか取り扱うことができないが、バンコク港での年間取扱貨物は150万TEUあり、蔵置できない貨物は外側に保管している。

○コンテナターミナルは2つあり、バースが8つある。第1ターミナルでは4つのバースがあり、全てコンテナ専用、第2ターミナルでは4つのバースのうち3つがコンテナ専用で残りの1つがバージ専用バースとなっており、レムチャバン港とのバージ輸送に使われている。

○バンコク港を利用する船は喫水8.2メートル、船長172メートルとなっており、バンコク港に入港する際、70%～80%に足りし、入港している。

○荷役時間は約14時間となっている。（平均）

○冷凍コンテナが第1ターミナルで約400個、第2ターミナルは約300個ある。

○1バースの延長は250メートルでターミナルが2つあり、コンテナ船の同時着岸は6隻まで。

○バージ専用バースは、バージ3隻まで対応可能だが、クレーンは2台。

○1つのバースに2つのクレーンを設置。

○バンコク港では、住宅街に近く、これ以上の拡張は難しい状況であるため、中の施設改善や設備増加で対応している。

○自動ポンプを備えており、バンコク港が浸水しないようにしている。

○ガントリークレーンが岸壁の法線直近に設置されているが、クレーンと船舶の衝突事故は26年間で1度の事故のみである。

○タグボートは8隻あり、港湾局の管理となっている。

○タイ港湾局の従業員数は、バンコク港で2500人 レムチャバン港100人、その他地方港で100人程度である。

○バンコク港で使用されているクレーン等の設備を操作しているドライバーは、全てバンコク港の従業員（港湾局）。

○フェンスの外側には違法貨物が蔵置されており、（300～400TEU）税務局の訴訟問題が解決するまでの間、蔵置せざるをえない状況。

＜説明概要＞ 会議室説明 要点のみ

○バンコク港は河川港のため、潮位の問題や入港できるコンテナ船の喫水の制限が8.2mと制限があり、フィーダー船で運んできて母船に積み替えて輸送している。

○レムチャバン港とのバージによる輸送は、輸送経路に、橋が200か所以上あり、2段積が限界のため、60～70TEU輸送実績となっている。

○1951年に開港し、PATが管理している。（タイ国内の港はPAT・工業省・港湾局の3つが管理）

○水深が8.5m以下とならないよう、定期的なメンテナンスを行っている（費用は約2千万円）

ラッカバンへ移動

●ラッカバンインランドデポ（以下ICD）視察 13:30~14:30

現在6区画に分割して運営しているうちの1区画である、ESCO（丸紅/上組/P S A合併）に訪問し、概要などの説明を受けた。

＜相手方対応者＞

Eastern Sea Laem Chabang Terminal Co.,Ltd.(ESCO)

菊野 成光 Vice President



＜説明概要＞

○ラッカバンは物流の拠点となっている。

○タイの貿易として主要なものとして、米、砂糖があるが、水路を使って集積し、バンコク港から輸出されていた。

○バンコクの都市化が進み、利用時間や禁止品の取扱い等、制限が多くなったことを受け、政府主導による東部臨海開発計画の中で、レムチャバン港の開発が進められたが、道路環境整備問題、バンコク港利用時と比べ輸送コスト、輸送時間が増大した荷主の便宜を図るため、レムチャバン港をバックアップする目的で、1996年にICDが開設された。

○ラッカバンでの年間取扱いは140万TEUで150万TEUのバンコク港とさほど変わらない。

○バンコクの北側の日系企業が開発をして企業を誘致している工業団地はバンコク港とラッカバンへの距離がさほど変わらない為、24h利用できるラッカバンを利用するお客もいる。

○輸送内訳は2割が鉄道で8割がトラックとなっている。日本のJRとは違い信頼性が低く、利用率が下がっている。

○ESCOとして、レムチャバン港のD3とラッカバンの一部の運営をしている。

○PATでSRTO（鉄道輸送ターミナル及びコンテナ貨物の沿岸（水上）輸送用ターミナルについての整備）の建設が終わり、鉄道輸送が計画どおり稼働すれば、渋滞も減り、輸送コストも減る。それにより、ラッカバンを利用するお客様が増加し、レムチャバンのESCOの利用量がふえるのではないかと。

○バンコク港でクレーンが故障し、船が滞留した場合は、ラッカバンに貨物が流れてくる。

（バンコク港とICDは位置的に同じお客さんを取り合う競合関係にあるため）

○タピオカスターチはタイのほぼ全土で栽培・生産されており、日本、中国、台湾へラッカバンICDでコンテナに積み込まれてレムチャバン港を経由して輸出される。

（バンコク港やレムチャバン港でもコンテナ積み、輸出されるものもある。）

○レムチャバン港の貨物の伸びは製造業（加工貿易型）が支えており、タイの代表的な製造業として自動車産業がある。自動車製造業を支える部品加工メーカーはレムチャバン周辺だけでなくバンコク港やICD界隈にも存在しており、自動車製造業の業績がよくなると、相対的にICDでの取り扱いが増える。自動車の原材料は鋼板から電気パーツまで様々あり、ICDが多く扱うものは細かいパーツ（中国を中心とするイントラアジア域内）を輸入して、タイ国内で組み立ててモジュール化して他国へ輸出する形態となっている。

＜質疑応答＞

苫小牧港管理組合 佐々木専任副管理者

Q 日本にもインランドデポがあるが、ラッカバンのような140万TEUの取扱いはない。その違いは

なにか。ラッカバンまで運ばばレムチャバン港までの輸送費を船会社が負担していると聞いたが間違いはないか。

A 船会社としては、寄港回数減らして、輸送距離を減らすことが一番良い。

レムチャバン港からラッカバンの輸送費は船会社もち。

Q 苫小牧港は北海道の貨物の7割を取り扱っており、300km以上離れたところから運ぶこともあり、ドライバー不足や、空コンテナのまわしの関係で、いずれ北海道にもインランドデポが必要という発想もある。

A タイでもドライバー不足や運転技術の未熟、トラック運賃が上がってきているという問題はある、鉄道を見直さなくてはならない。

苫小牧埠頭株式会社 橋本社長

Q 運営形態見直しとは具体的にはどのようなことか？

A 6社が各々にブッキングしているシステムが効率的な運営ではないというのがタイ政府の考えであり、オペレーターを絞り今よりも効率的な運営をし、鉄道利用率を上げることがねらい。



概要説明



岩倉市長（会長）挨拶



<今後の予定>

開設時に6区画に分割した上で各々の区画における15年間の運営権者選定入札が行われていた。ラッカバンインランドデポの基本コンセプトがレムチャバン港との連絡を鉄道輸送で行うことであったためSRT（タイ国鉄）が所有者となった。SRTは2011年の運営権満了に際し、ラッカバンインランドデポの課題を運営効率化とレムチャバン・ラッカバンインランドデポ間輸送の鉄道比率の上昇として、区画を1つに統合したうえで鉄道輸送の最低利用率設定を条件とする入札を開始。2018年9月入札書類販売、11月末書類締切。アワードは2019年1月と公示されている。

●「苫小牧港セミナー in タイ」 18:00～19:30

「ソフィテル バンコク スクンビット」にて、「苫小牧港セミナー in タイ」を開催し、67名の招待者が来場した。

会場内に、苫小牧のお酒「美苫」やお菓子「よいとまけ」等を振る舞い、現地参加者との交流を深めた。

＜セミナー次第＞

- 1 開会
- 2 主催者挨拶
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
JETRO バンコク事務所 次長 小篠 春彦 様
- 4 苫小牧港の概要説明
苫小牧港管理組合 池田主事
- 5 乾杯
日本通運(株)苫小牧支店 多田支店長
- 6 締めの挨拶
苫小牧港開発(株) 石森代表取締役社長
- 7 閉会

＜会場風景＞



岩倉市長挨拶



JETROバンコク事務所次長 小篠様挨拶



池田主事概要説明



概要説明



多田 苫小牧支店長挨拶



会場風景



石森代表取締役社長挨拶



会場では様々なPRを行った



会場風景



セミナー終了（お見送り）

4-3. 11月21日(水) レムチャバン港へ移動 7:00～

●レムチャバン港の視察 9:30～11:30

ミーティングルームで概要説明を受け、展望台からレムチャバン港を視察。



岩倉会長（市長）挨拶



概要説明



概要説明



質疑応答



会議室風景



記念品授与

＜相手方対応者＞

TIENCHAI MAKTHIENGTRONG

＜説明概要＞レムチャバン港 DVD

○面積は1,700haあり、第一次、第二次開発計画に従い完成した標準バースは、それぞれ民間企業に運営の機会が与えられている。

○年間1,800万TEU以上のコンテナと200万台以上の自動車を取り扱う。

○道路や鉄道などの陸路で、あらゆる生産拠点と直結、水路ではバージや沿岸航路船によりタイ国南部、チャオプラヤー川流域とも直結。

○メガポートプロジェクトの一環として、税関と協同で貨物の安全検査に重点を置いている。

出入りするコンテナは全てX線システムを用いた放射線検査がかけられ、内部の貨物の安全性について厳格に調べている。

○環境対策として、現在使用している電力を補う風力発電所、燃料エネルギー削減のため、コンテナクレーンやコンテナ牽引車を電化している。

○標準バース第三次計画では物流効率の向上、拡大するコンテナ輸送に備えるための鉄道輸送ターミナル開発プロジェクト、沿岸の用地を開発し、小型輸送船の増加に対応する沿岸港新規開発プロジェクトが予定されている。

＜説明概要＞レムチャバン港概要説明

○北九州港とは姉妹港であり、人材交流や2年に一度、会議も行っている。

○タイ港湾局では、5つの港を管理運営している。

バンコク港、レムチャバン港、チェンセン港、チェンコン港、ラノン港

○レムチャバン港は1991年に開港した。

○開発の計画としてフェーズ1でA、Bターミナル フェーズ2はC、Dターミナルの開発を行い、ターミナル1のA0、A2、A3のバースはコンテナ船、一般船が利用し、A1とA5のバースは自動車輸送専用となっており、A4は一般船が利用している。

B1～B5はコンテナ専用となっている。

○フェーズ1のバースは水深が14m、幅が400メートル。

○フェーズ1ではコンテナは年間430万TEU、車は100万台取扱可能である。

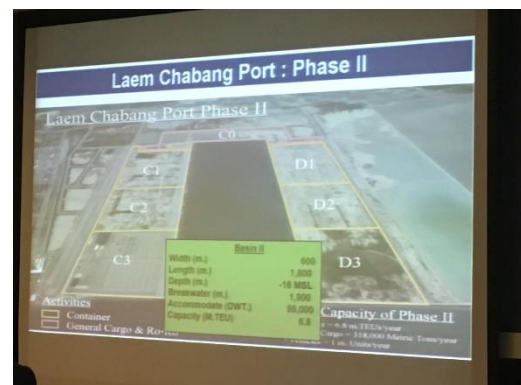
○フェーズ1完成後、15年が経過し、タイと周辺国の経済が拡大し、フェーズ2の開発が必要となった。

○フェーズ2のバースは水深が16m、延長600m。

○フェーズ2ではコンテナは年間680万TEU、車は100万台取扱い可能である。



説明資料(フェーズ1・2)



○レムチャバン港周辺では、大手自動車メーカーの工場があり、タイで製造されている車の輸出は全てレムチャバン港を経由して行われている。

輸出先はヨーロッパ、日本を含むアジア。

○タイからの輸出の77%がレムチャバン港、次いでバンコク港。

○アジアでのマーケットシェアは一番がシンガポールとなっており、33%を占めている。

○コンテナ取扱個数は世界で12位。

○レムチャバン港の取扱い個数は、2017年では767万TEU、今年は現在で800万TEUの取り扱いがある。

○貨物の種類としては、自動車部品、機械部品、プラスチック製品。

○レムチャバン港からの輸送、レムチャバン港までの輸送は、90%が道路、4%が鉄道、6%が水路となっている。政府の方針として道路以外の輸送を推奨している。

○予定されているプロジェクト

- ① 鉄道を強化し、利用率を上げる
(新規整備箇所は、今年の末には利用開始予定)

- ② 沿岸ターミナルを整備

道路の交通問題を解決するため、輸出する際、道路ではなく、船を利用し、レムチャバン港から輸出する。

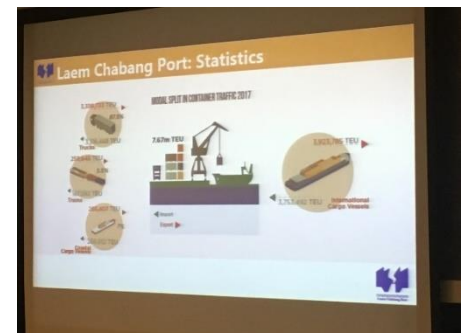
- ③ フェーズ3の開発(8年後に完成予定 フェーズ1, 2では、蔵置面積が不足)

水深18.5m、バース延長は950mや1000mとし、15,000TEUの船舶も対応可能となる。

クレーンやヤードシステムの自動化も予定されている。



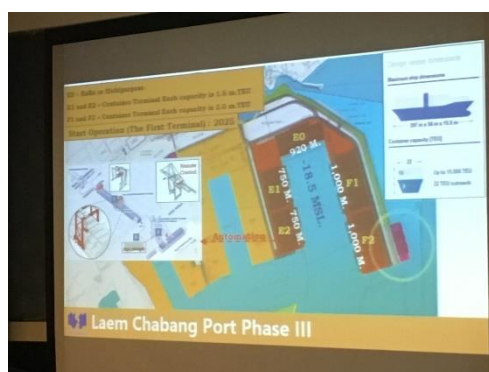
説明資料(自動車工場立地)



説明資料(輸送割合)



説明資料(プロジェクト)



説明資料(フェーズⅢ開発)

Laem Chabang Port's Capacity		
	Phase1+2	Phase 3
Container Terminal	11.1	7.0
Ro/Ro Terminal	1.98	1.0
Rail Transfer Capacity Available	2	4.0
Coastal Terminal	0.6	1.0

説明資料(キャパシティ)

- ・コンテナはフェーズ1, 2で年間1,110万TEU、フェーズ3では700万TEU対応可能
- ・自動車はフェーズ1, 2で年間200万台、フェーズ3では100万台対応可能
- ・鉄道輸送はフェーズ1, 2で年間200万TEU、フェーズ3完成後、合計で600万TEU
- ・沿岸輸送はフェーズ1, 2で年間60万TEU、フェーズ3は100万TEU

〈質疑応答〉

苫小牧埠頭株式会社 橋本社長

Q フェーズ3が完成することにより、拡大していく貨物の中身は？

A 電気部品、加工して輸出するタイの農産物。

Q 完全自動化をどのように進めていくか？

A セミオートメーションを予定している。

クレーンやコンテナヤードのスタッキングは自動化し、AGVに関しては、人による操作を予定（コストが安いため）

Q 国の産業政策とレムチャバン港の開発は連動しているのか？

A レムチャバン港の開発は国の政策の一部となっている。

苫小牧港管理組合 佐々木専任副管理者

Q フェーズ3開発の予算について

A 2つに分けられるが、埋め立て費用や電気システム、水道システム等の整備であるインフラに関しては政府（タイ港湾局）の予算であり、ターミナル整備等のスーパーストラクチャーは民間予算となっている。

苫小牧埠頭株式会社 橋本社長

Q 民間企業の応募はあるか

A アナウンスしたばかりではあるが、32社から興味があるとの連絡があった。

苫小牧港管理組合 業務経営課 三田課長

Q 雨季等で上流からの激流による船舶の航行への影響はあるか？

A レムチャバン港は海面の干満の影響は受けない、波の強さを一定にするため防波堤を整備し、安定的に船が着岸できる。



ポートタワー



ポートタワー1階



クルーズ船 MSC SPLENDIDA着岸



自動車は年間200万台の取扱いがある



展望台からの風景



鉄道でも貨物が運ばれる



多くのコンテナ、ガントリーを一望できる



質疑応答

4-4. 11月22日(木)

●タイ→成田→新千歳へ移動

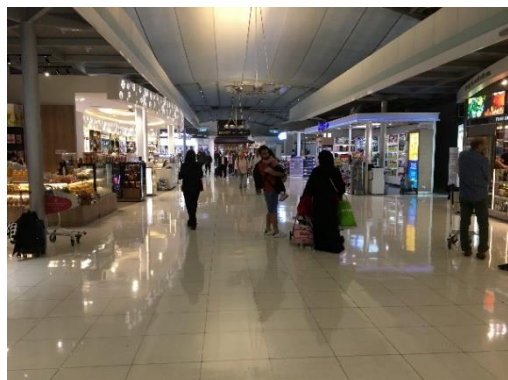
バンコク空港を8:15に出発し、16:05成田空港着。成田空港にて飛行機を乗り継ぎ、20:30新千歳空港着し、4日間の日程を終了した。



宿泊ホテル付近の風景



バンコク空港での搭乗手続き



バンコク空港免税店



成田空港で解散式

車窓からの風景



ポートセールス期間中の風景



苫小牧港利用促進協議会
タイ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