



The Japan Council of Local Authorities for
International Relations, Singapore

シンガポールの政策 港湾政策編

(2025年4月) 一般財団法人自治体国際化協会 シンガポール事務所

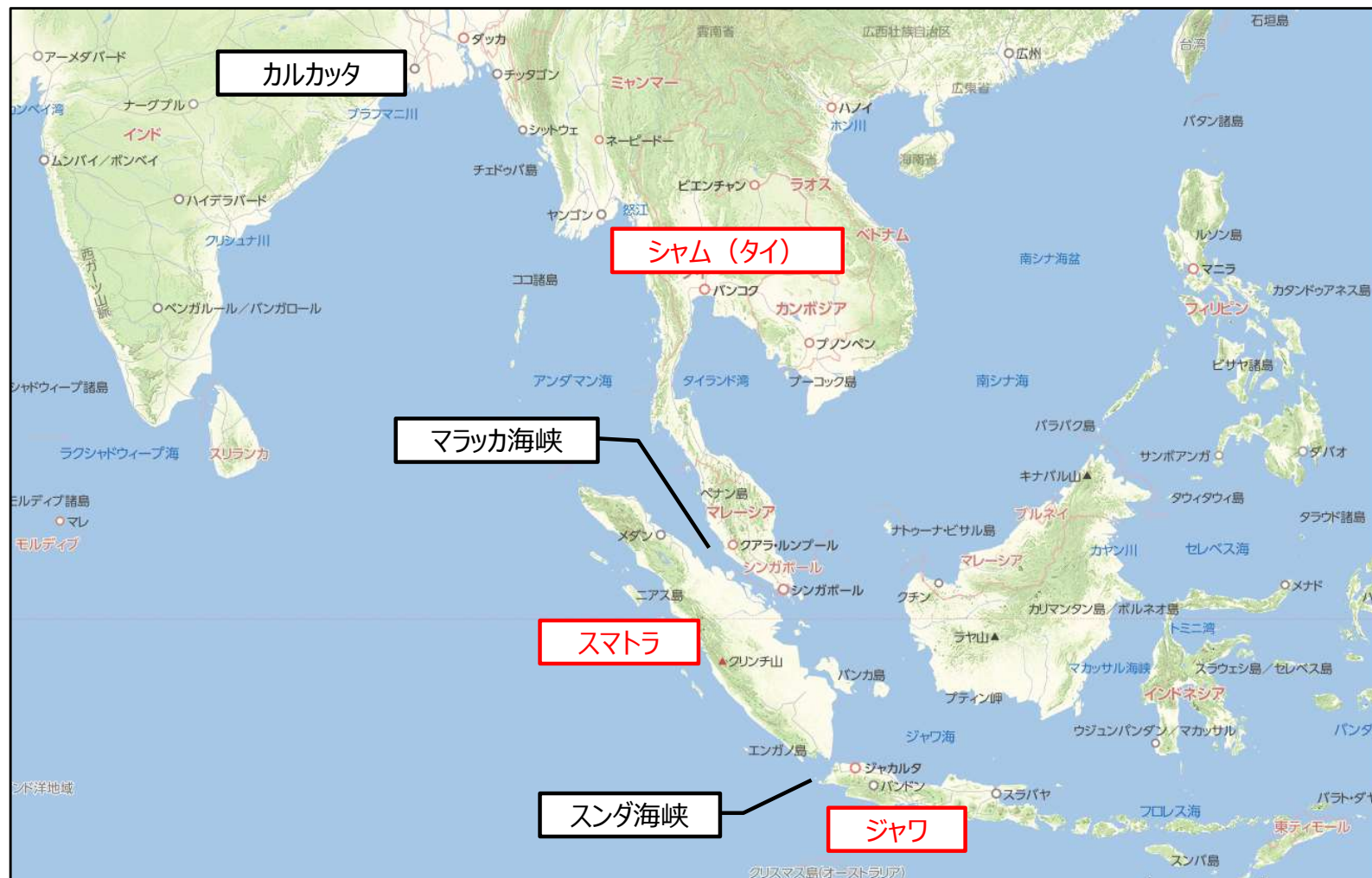
目次

1. 港湾都市としての成り立ち
2. 貨物取扱量の推移
3. シンガポール港の概要
4. 各ターミナルとトゥアス港
5. 港湾管理組織の沿革、港湾設備とサービス
6. 今後の展望（政策概要）

1. 港湾都市としての成り立ち

➤ 地理的優位性

- ・アジアとヨーロッパを結ぶ航路上にある。
- ・元来台風などの自然災害のリスクが低く、植民地時代にオランダ・ポルトガルの影響下になかったため、貿易自由港として発展した。
- ・ジャワ、スマトラ、シャム（タイ）の3つの大きな貿易拠点の中心部に位置したため、中継貿易港としても発展した。（下図）



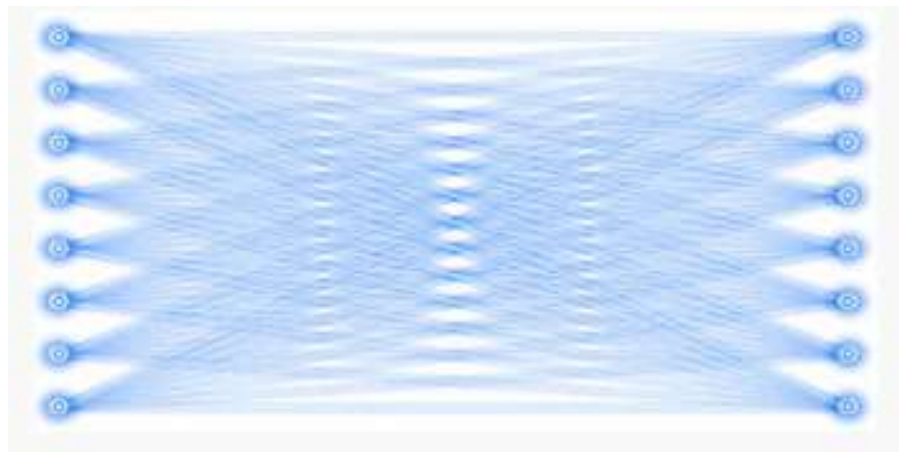
1. 港湾都市としての成り立ち

➤ 中継貿易の仕組み

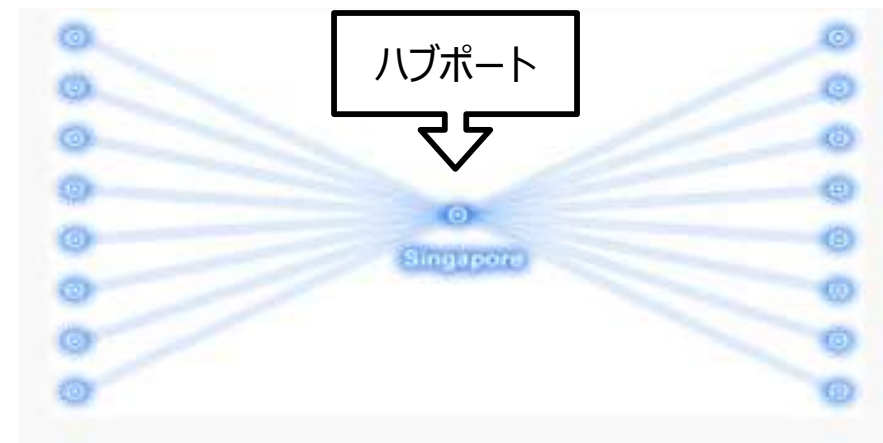
- ・積み荷港から輸送された荷物を、途中の港（ハブポート）で別の船に積み替え、最終の積み下ろし港に輸送するもの。トランシップとも呼ばれる。
- ・大型船の運航上、いったん荷物を集約した方が良い場合などで行われる。なお、シンガポールに到着したコンテナの約85%が、中継貿易のものである。
- ・8つの地域から8つの地域へ輸送する場合、個々に船を用いると全部で64隻の船が必要となるが、中継貿易を利用すると16隻で、圧倒的に効率が良い。

○ 8つの地域から8つの地域へ輸送する場合

各地から直接輸送する場合
→使用する船の数 = 64隻



中継貿易を利用する場合
→使用する船の数 = 16隻



1. 港湾都市としての成り立ち

年代	出来事
1819 年	1 月28日に英国東インド会社のスタンフォード・ラッフルズ卿の上陸
1830年代～	マレー半島で産出されるガンビア、スパイス、原油、天然ゴム、錫等の積出港として発展
1963年	9 月16日にマレーシア連邦の一州として英国から完全独立
1964年	4 月 1 日にシンガポール港湾庁（PSA）が設立
1965年	8 月 9 日にマレーシアから分離独立、シンガポール共和国が成立
1972年	東南アジア初となるコンテナターミナルが完成
1990年	コンテナの取扱量が初めて世界一となる
1990年代～	世界最大の貿易港としての地位を確立

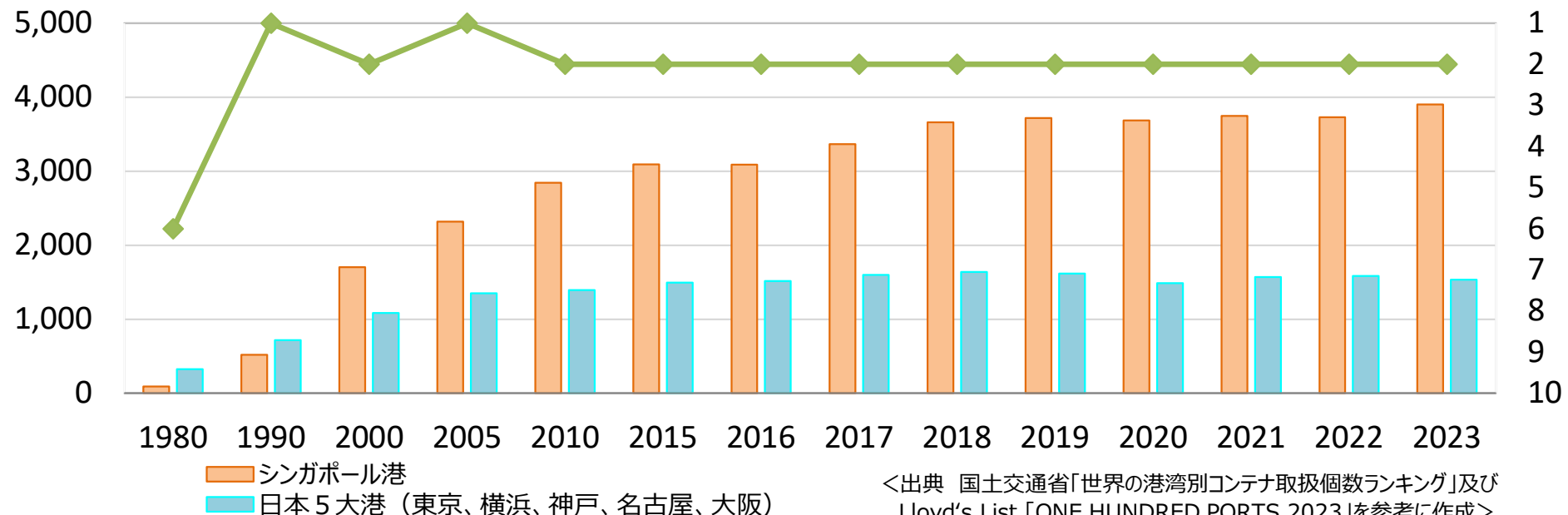


2. 貨物取扱量の推移

- シンガポール港の1980年の貨物取扱量は神戸港の146万TEUよりも少ない92万TEUだったものの、以降急速に成長し、10年後の1990年には520万TEU、さらに10年後の2000年には1,700万TEU、2019年には1980年の約40倍となる3,720万TEUを取り扱うまでに成長している。
- 2015年、および2016年には取扱量が前年比で減少している。この要因は、アジアの他の港の台頭が大きいと見られ、その他、船舶の大型化や長期的な過剰船腹量、アライアンスの再編、中国経済の減速、米欧日の需要低迷、一次産品価格の下落などによる海上貨物運賃の大幅な値下がり（燃料費安→直行便増。ハブ港としてのボリュームメリット減）も要因とされる。近年、東南アジアのハブ港を巡る競争が激しくなっており、その中でも、シンガポール港とマレーシアのタンジュンペラパス港、またポートクラン港との間で、積み替えハブポートをめぐる競争が激しさを増している。また、スリランカのコロンボ港もシンガポールの競争相手として力を付けてきている。
- 日本の港も貨物取扱量を伸ばしているものの、主要5大港では、1980年の327万TEUから2019年は1,617万TEUと、5倍であり、東京で8倍、横浜4倍、名古屋14倍、大阪10倍、神戸2.0倍となっている。2000年代後半以降は、毎年日本の主要5大港の取扱量を合わせてもシンガポールの半分程度しかない。
- 新型コロナウイルスの影響を受けた2020年の数値として、シンガポールは約0.9%の減少にとどまる一方で、日本の五大港は約8%も減少していることから、シンガポールの取扱量の安定性も示されている。

単位：万TEU（貨物量単位）
※1TEU＝20フィートコンテナ

○シンガポール港と日本主要5大港の貨物取扱量の比較



＜出典 国土交通省「世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング」及び
Lloyd's List「ONE HUNDRED PORTS 2023」を参考に作成＞

2. 貨物取扱量の推移

- シンガポール港は、1990年に初めて世界一のコンテナ港になり、1992年にその座を香港に譲ったものの、毎年激しい首位争いを展開している。1998年には香港を抜いてトップの座に返り咲いたが、2000年に香港にその座を奪われた。
- その後、2005年に再び1位に返り咲いたものの、2010年に上海に抜かれ、それ以降は第2位の地位を守っている。

単位：万TEU（貨物量単位）

※1TEU＝20フィートコンテナ

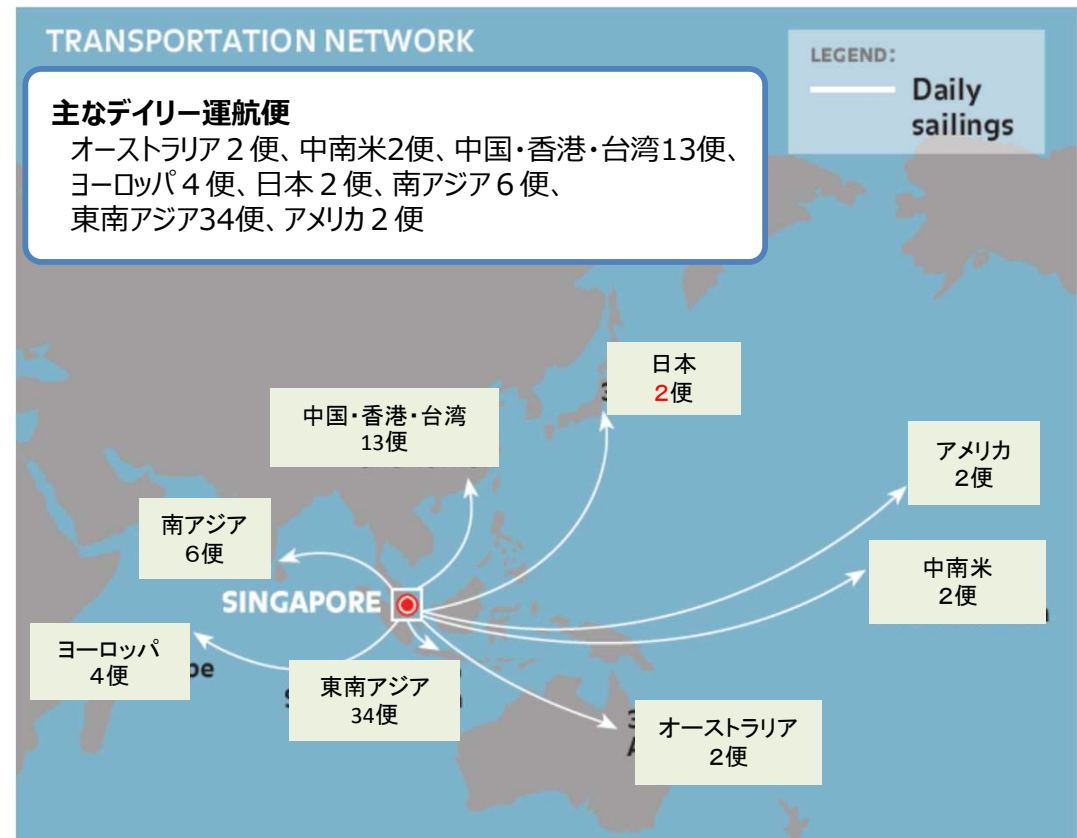
○貨物取扱量の世界上位10港

順位	1980年		1990年		2000年		2005年		2010年		2023年	
	港湾名	取扱量	港湾名	取扱量	港湾名	取扱量	港湾名	取扱量	港湾名	取扱量	港湾名	取扱量
1	NY/NJ	195	シンガポール	520	香港	1,810	シンガポール	2,319	上海	2,907	上海	4,916
2	ロッテルダム	190	香港	510	シンガポール	1,704	香港	2,260	シンガポール	2,843	シンガポール	3,901
3	香港	147	ロッテルダム	368	釜山	754	上海	1,808	香港	2,370	寧波	3,530
4	神戸	146	高雄	350	高雄	743	深圳	1,620	深圳	2,251	深圳	2,988
5	高雄	98	神戸	260	ロッテルダム	628	釜山	1,184	釜山	1,419	広州	2,541
6	シンガポール	92	釜山	236	上海	561	高雄	947	寧波	1,314	釜山	2,304
7	サンファン	85	ロサンゼルス	212	ロサンゼルス	488	ロッテルダム	925	広州	1,255	青島	2,877
8	ロングビーチ	83	ハンブルク	197	ロングビーチ	460	ハンブルク	809	青島	1,201	香港	1,440
9	ハンブルク	78	NY/NJ	190	ハンブルク	425	ドバイ	762	ドバイ	1,160	天津	2,219
10	オークランド	78	基隆	181	アントワープ	408	ロサンゼルス	749	ロッテルダム	1,115	ロッテルダム	1,345

<参考：国土交通省「世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング」及びLloyd's List「ONE HUNDRED PORTS 2023」、World shipping Council「The Top 50 Container Ports.」を参考に作成>

3. シンガポール港の概要

- シンガポール港は120カ国以上の600の港と結ばれている世界最大級のハブ港
 - ・総面積：872ha（東京ドーム約185個分）
 - ・岸壁延長：20,122m
 - ・最大水深：23m
 - ・コンテナバース数：56か所
 - ・コンテナ用クレーン数：213基
 - ・貨物取扱能力：4,310万TEU
 - ・運営：PSAコーポレーション（ジュロン島ターミナルについてはJurong Port社が運営）



3. シンガポール港の概要

- 2024年、シンガポールは世界の港湾都市ランキングで、首位を獲得した（貨物取扱量では世界2位、1位は上海）。これは6回目の総合首位である。（2012年と2015年、2017年、2019年も首位を獲得している。）
- 世界の190人の海運専門家からの意見をもとに、「積み替え・出荷センター機能」「海事金融・法律」「港湾物流機能」「海運関連技術」「魅力・競争力」の5項目で各港湾都市を評価したうち、シンガポールは「積み替え・出荷センター機能」「港湾物流機能」と「魅力・競争力」の3部門で首位を獲得した。その他の分野でも高い評価を得ている。
- 総合2位はロッテルダム（オランダ）で、以下3位がロンドン（イギリス）、4位が上海（中国）、5位がオスロ（ノルウェー）。
- ランキングを作成したノルウェーのコンサルタント企業メノンは、報告書で「ランキングの作成に携わった海洋専門家らはシンガポールについて、向こう5年はトップの座を維持するとみている。」と語っている。
- また、「シンガポールは海事の脱炭素化に対する投資に焦点を当てており、これが同市を世界のリーディングなグリーン技術とソリューションの中心地としてさらに強化している。」とも語っている。

○世界の港湾都市ランキング（2024）

順位	国名	順位	国名
1位	シンガポール	9位	コペンハーゲン
2位	ロッテルダム	10位	釜山
3位	ロンドン	11位	ドバイ
4位	上海	12位	香港
5位	オスロ	13位	バンクーバー
6位	ニューヨーク	14位	パリ
7位	東京	15位	ヒューストン
8位	ハンブルグ		



4. 各ターミナルとトゥアス港

- 最大規模を誇るのがパシルパンジャンターミナル。同ターミナルは18mの大水深港で、現在37のバースが稼動しており、最新鋭の岸壁用のクレーンなどを装備し、世界最大級のコンテナ船の停泊も可能となっている。
- ケッペルディストリパークは総面積22ha中に、貨物の混載、仕分、保管、積み替え等が可能な45の倉庫や駐車場を有する大規模集配施設である。
- タンジョンパガー、ケッペル、ブラニの土地のリース契約が2027年までに、パシルパンジャンが2040年までに終了するため、それらの機能をトゥアスに集約し、港湾の跡地を新たな都市の開発に用いる計画がある。

○各ターミナルとトゥアス港の位置



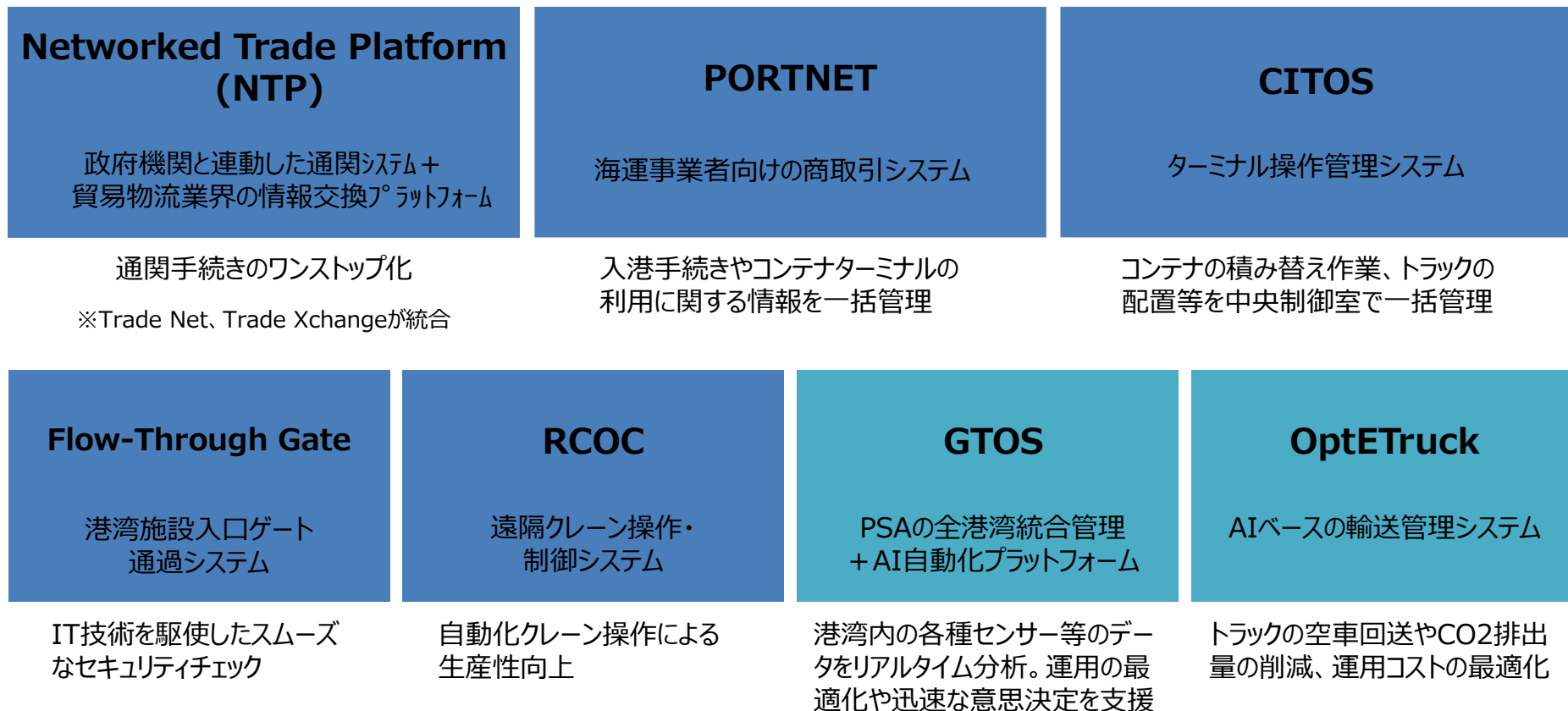
○各ターミナルとトゥアス港の概況

ターミナル名	トゥアス港（拡張中）	ジュロン島	パシルパンジャン	シティ
面積	212ha	10ha	546ha	103ha
埠頭の長さ	4,200m	250m	13,450m	2,222m
最大深	23.0m	10.6m	18.0m	15.0m

5. 港湾管理組織の沿革、港湾整備とサービス

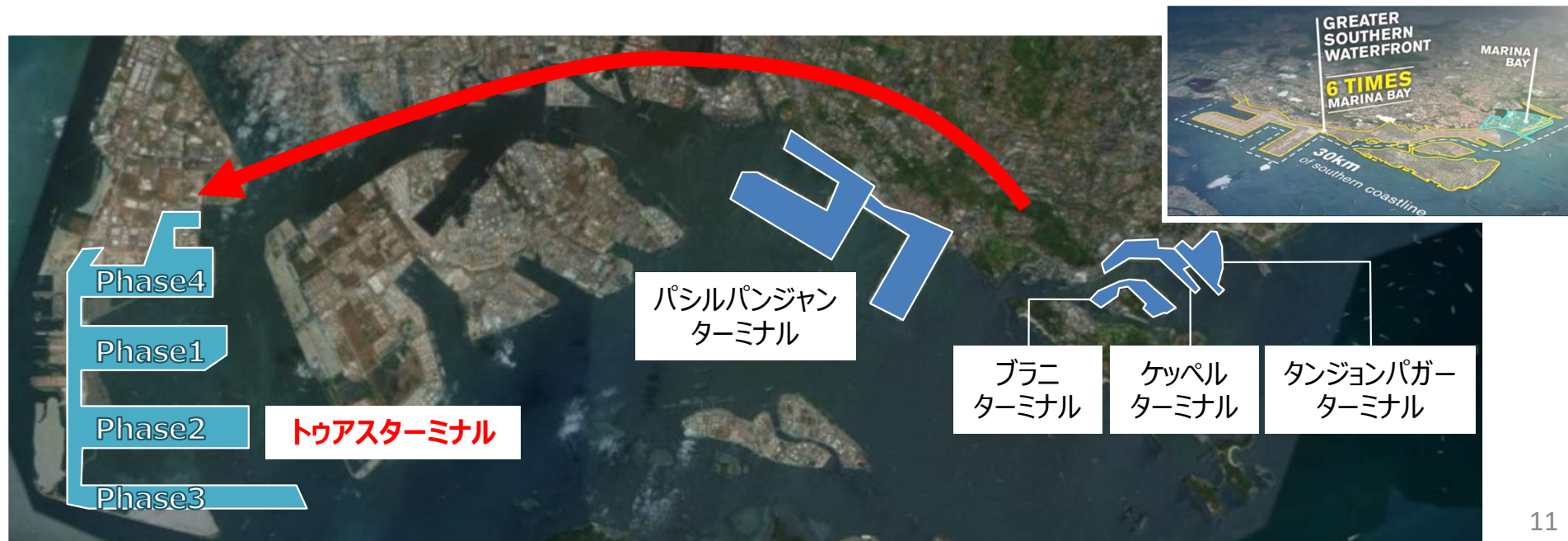
- 1863年 中国人実業家であったタン・キム・チン（Tan Kim Ching）がタンジョンパガードックカンパニー（1913年にシンガポール港湾委員会に移行）を設立し、2隻の蒸気船とともに営業を開始。
- 1964年 シンガポール港湾委員会を前身とする、シンガポール港湾庁（PSA : The Port of Singapore Authority）が設立。
- 1997年 港湾ターミナル及び施設の運営を担う株式会社PSAコーポレーションとして民営化。
（前年に海事港湾庁（MPA : Maritime and Port Authority）へ海事、港湾業務の監督などの機能が移管）
- 2003年 組織再編成により、政府系投資会社のテマセク・ホールディングスが全額出資するPSAインターナショナルが設立され、株式会社PSAコーポレーションはその子会社となった。
- 現在、PSAコーポレーションは、最先端のIT技術を駆使したサービスを提供することで、港湾事業の高い効率化を図っている。

○ 港湾整備とサービス



6. 今後の展望（政策概要）

- 2012年10月、シンガポール政府が、港湾の機能を、主要な産業エリアや国際航路に近く、十分な水深を有しているといった条件が揃っている西部のトゥアス地区に集約する計画を発表。工期は4期に分かれており、2019年7月に第2期の建設作業が始まった。
- 完工したバースから2021年に供用を開始して順次業務を移転する予定で、タンジョンパガー港、ケッペル港、ブラニ港については、土地の賃貸借契約が満了する2027年を目途に閉鎖予定である。また、パシルパンジャン港についても、土地の賃貸借契約が終了する2040年までにトゥアス地区へ移転する計画となっている。
- 実際、2021年12月には最初の2つのバースが完成し、トゥアス港は2022年9月1日に正式に開港した。
- トゥアスへのターミナル移転計画の目的は、
 - ①分散している4つの施設を統合し、貨物移動の時間短縮と作業効率の向上を図ること。
 - ②現行ターミナルの制約を解消し、1万TEU超の超大型コンテナ船の受け入れを可能にすること。
 - ③船舶関連産業が集積する地域に近接し、部品調達や修理・メンテナンスの利便性を高めること。
- トゥアス地区に統合された際の港湾の年間貨物取扱の許容量は6,500万TEUまで拡大する見込みとなり、完成するとコンテナ取扱量は現在の取扱量の約2倍（2021年コンテナ取扱量は3,750万TEU）となる見込みである。
- シンガポール政府は、タンジョンパガー、ケッペル、ブラニ、そしてパシルパンジャン各ターミナルの約1,000ヘクタールに及ぶ広大な跡地を、新たな臨海都市「GREATER SOUTHERN WATERFRONT」に変貌させる「サザン・ウォーターフロント計画」を発表している。



シンガポール政策 (港湾政策編)

E N D

～ ご清聴ありがとうございました ～



The Japan Council of Local Authorities for
International Relations, Singapore