

マレーシアの船用工業及び 港湾状況に関する調査

2011年3月

社団法人 日本船用工業会
財団法人 日本船舶技術研究協会

はじめに

(社)日本船用工業会では、我が国造船業・船用工業の振興に資するために、ポートレースの交付金による日本財団の助成金を受けて「造船関連海外情報収集及び海外業務協力」事業を実施しております。その一環としてジェトロ関係海外事務所を拠点として海外の海事関係の情報収集を実施し、収集した情報の有効活用を図るため各種報告書を作成しています。

本書は、(社)日本船用工業会と日本貿易振興機構（ジェトロ）が共同で運営しているジェトロ・シンガポールセンター船用機械部（村岡英一所員）が、マレーシアにおける経済状況、海運業、造船業、主要港湾、船用機械産業について調査したものです。

ジェトロ・シンガポールセンター船用機械部
ディレクター 村岡 英 一

目 次

1. マレーシアの経済	1
1-1 マレーシアの経済概況	1
1-1-1 基礎データ	1
1-1-2 経済動向	1
1-1-3 貿易動向	5
1-2 投資動向	7
1-2-1 投資環境	7
1-2-2 外国直接投資	9
1-2-3 投資促進機関	10
2. マレーシアの海運	12
2-1 マレーシアの海運関連政策	12
2-2 マレーシアの商船隊	12
2-3 主要海運企業	15
2-3-1 MISC Bhd	15
2-3-2 Swee Joo Berhad	17
2-3-3 Shin Yang Shipping Corp Bhd	19
2-3-4 Malaysian Bulk Carriers Berhad (MBC)	21
2-3-5 Malaysian Merchant Marine Berhad (MMM)	22
2-3-6 Complete Logistic Services Berhad (CLS)	23
2-3-7 E.A.Technique (M) Sdn. Bhd	23
2-3-8 Global Carriers Berhad (GCB)	25
2-3-9 HARBOUR-LINK GROUP BERHAD	26
2-3-10 Hubline Berhad	26
2-3-11 Scomi Marine	27
3. マレーシアの造船業	29
3-1 造船業の概況	29
3-2 主要造船業者	31
3-2-1 Boustead Heavy Industries Corporation (BHIC)	31
3-2-2 Coastal Contract Bhd	34
3-2-3 Malaysia Marine and Heavy Engineering (MMHE)	37
3-2-4 Muhibbah Marine Engineering Sdn Bhd (MME)	39
3-2-5 Geliga Slipway Sdn Bhd (GGSB)	40
3-2-6 Labuan Shipyard & Engineering Sdn Bhd	41
3-2-7 Brooke Dockyard and Engineering Works Corporation (BDEWC)	42
4. マレーシアの港湾	44
4-1 マレーシアの港湾の概要	44
4-1-1 主要港湾の所在地	44
4-1-2 港湾の運営管理形態	44

4-2	主要港湾の趨勢	47
4-3	主要港湾の概要	49
4-3-1	連邦直轄港	49
4-3-2	州政府管轄港	63
4-3-3	その他	65
4-4	港湾情報システムの状況	66
4-4-1	港湾関連行政手続き	66
4-4-2	クラン港の状況	69
4-4-3	タンジュン・プラパス港の状況	72
5.	マレーシアの船用機械	74
5-1	船用機械関連会社	74
5-2	船用機械の貿易	78
5-2-1	対象品目	78
5-2-2	全体像	79
5-2-3	品目別輸入	84

1. マレーシアの経済

1-1 マレーシアの経済概況

1-1-1 基礎データ

表 1 マレーシアの基礎データ

面積	約 33 万平方キロメートル（日本の約 0.9 倍）
人口	2,825 万人（2010 年時点）
人種	マレー系（66%）、中国系（約 26%）、インド系（約 8%） （注：マレー系には中国系及びインド系を除く他民族を含む）
宗教	イスラム教（連邦の宗教）、仏教、儒教、ヒンドゥー教、キリスト教、 原住民信仰
政体	立憲君主制（議会制民主主義）
元首	ミザン・ザイナル・アビディン第 13 代国王 （2006 年 12 月就任、任期 5 年、スルタン会議で互選。トレンガヌ州ス ルタン）
国会	二院制 上院議席 70：任期 3 年。44 名は国王任命、26 名は州議会指名。 下院議席 222：任期 5 年。直接選挙（小選挙区制）
政府	首相：ナジブ・ラザク（2009 年 4 月就任） 外相：アニファ・アマン（2009 年 4 月就任）

出典： マレーシア統計局、日本外務省ホームページ

1-1-2 経済動向

(1) 経済成長率・GDP

2008 年の実質 GDP 成長率は、世界金融危機による輸出産業の低迷を比較的好調な内需型産業がカバーする形で、4.7%とプラス成長を確保した。製造業は、欧州の需要減退と半導体価格の下落を受けて、1.3%と前年の 2.8%を下回った。一方、小売り・流通と金融・保険を中心としたサービス業は 7.4%と高い成長率を維持した。¹

2009 年の GDP 成長率は、輸出依存度が 9 割²を超える外需依存型の経済が世界的な景気後退を受け、マイナス 1.7%に下落した。ただ、同年第 4 四半期には 3 四半期連続したマイナス成長からプラス成長に回復。鉄鋼・鉱山と製造業はマイナスだったものの、サービス業と建設業、農業がプラスとなった。

2010 年に入ってから、1～3 月期の成長率は前年比 10.1%増と 2 桁台に達し、4～6 月期も 8.9%と高い成長を示した。これを受け、マレーシア中央銀行は 2010 年の実質 GDP 成長

¹ ジェトロ貿易投資白書 2009 年版

² 三菱東京 UFJ 銀行 「経済レビュー」 2010 年 1 月 29 日

率は6%上回るとの見方を示している。1月からの中国とのFTA発効³や政府による財政支出により、今後も内需・外需の高まりを受けて堅調な景気拡大が続くと期待される。

表2 分野別 GDP

単位：100万リンギ、成長率は%

	2007年		2008年		2009年	
	金額	成長率	金額	成長率	金額	成長率
実質 GDP (2000年物価基準)	506,341	6.5	530,181	4.7	521,095	-1.7
分野別実質国内総生産(2000年物価基準)						
農業・林業・漁業	38,177	1.3	39,828	4.3	39,992	0.4
鉄鋼・鉱山	42,881	2.0	41,831	-2.4	40,246	-3.8
製造業	151,257	2.8	153,171	1.3	138,809	-9.4
建設業	15,707	7.3	16,366	4.2	17,321	5.8
サービス業	272,406	10.2	292,555	7.4	300,153	2.6
金融仲介サービス	19,607	6.4	20,410	4.1	21,872	7.2
輸入税	5,521	4.4	6,839	23.9	6,445	-5.8

出典：マレーシア統計局、ジェトロ・クアラルンプール「数字で見るマレーシア経済2009」

2010年1月より

(2) インフレ率及び金融・為替・株式

2008年は世界的な商品市況の急騰によりインフレ率が高進し、一時的には過去最高水準に達し、2008年度のインフレ率は4.3%となった。2009年のインフレ率は、資源価格の下落と内需の落ち込みに伴い、1.21%に下落した。マレーシア中央銀行はインフレ率について2010年3月時点で、急激な上昇は見込んでいないものの、2010年を通じ穏やかな上昇基調になるとの見通しを示している。

金融政策としては、マレーシア中央銀行はオーバーナイト政策金利（OPR）を政策金利としている。同政策金利は、マレーシア中央銀行によって2004年に導入され、2006年4月以降3.5%⁴で推移した。景気低迷に伴い、政策金利は2009年1月から数回にわたって引き下げられ、その後2010年3月まで2%⁵の低水準となっていた。2010年に入ると、景気回復基調に伴い段階的に利上げが行われ、7月には2010年で3回目となる利上げが実施され2.75%⁶となった。中央銀行は「国内経済が金利上昇に耐えられる十分な強さを備えている」⁷と判断し

³ ASEAN・中国自由貿易協定（ACFTA）に基づき、2010年1月から中国とASEAN原加盟国（タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、シンガポール、ブルネイ）で発効。約7000品目をカバーし、零関税の対象は貿易量の約90%に上る。（2010年1月4日、ロイター通信より）

⁴ 「マレーシアの投資環境」国際協力銀行、2009年6月

⁵ 「マレーシアの投資環境」国際協力銀行、2009年6月

⁶ Bloomberg 2010年7月8日

⁷ Bloomberg 2010年7月8日

利上げに踏み切った。中央銀行の予想通りインフレ率が穏やかに上昇基調を辿っていった場合、足元の政策は依然として緩和的水準にあり、政策金利のさらなる引き上げの可能性があると予想される。

表3 消費者物価指数（CPI）上昇率、インフレ率

	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
消費者物価指数（CPI）上昇率	3.1	3.6	2.0	5.4	0.6
インフレ率（前年比）	3.26	3.05	2.2	4.3	1.21

出典：CPIはAsia Development Bank（2009年12月31日）、
インフレ率はIMF・World Economic Outlook（2010年4月版）

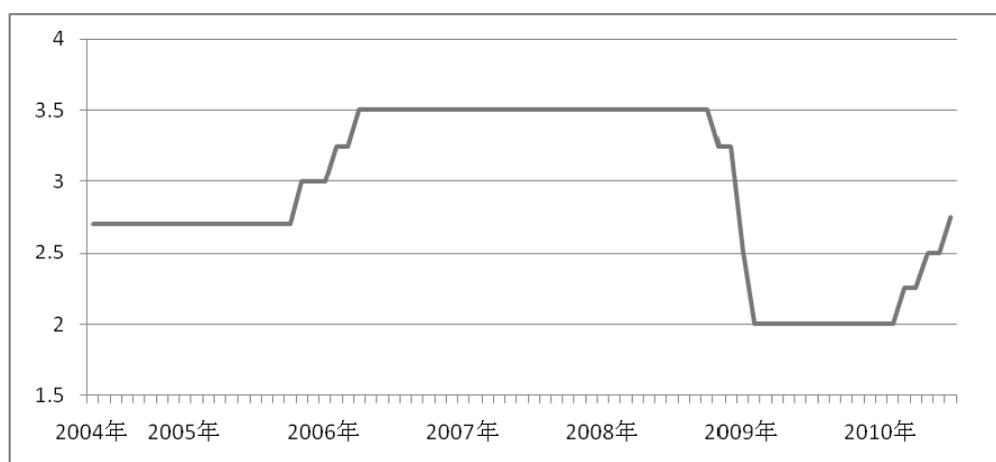


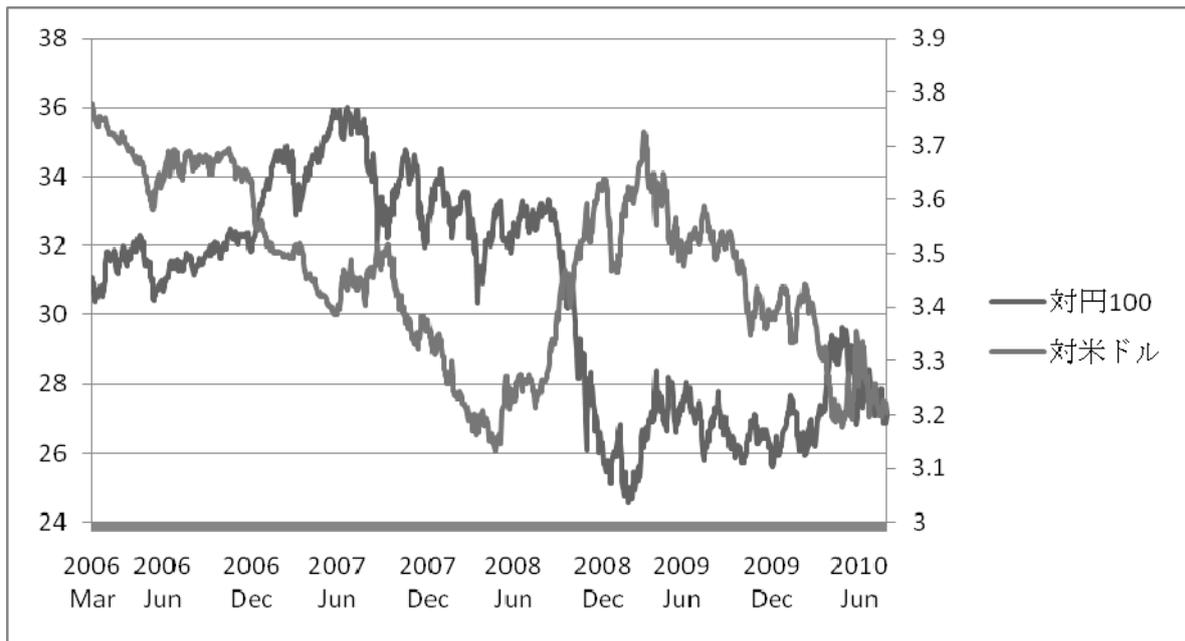
図1 政策金利（OPR：翌日物金利）

出典：マレーシア中央銀行

マレーシアは2005年7月、アジア通貨危機の際に導入した固定相場（1ドル＝3.80リング）を廃止して管理変動相場へ移行した。当初対米ドル相場は緩やかなリング高で推移したものの、06年3月頃からドルに対して上昇を続け、サブプライムローン問題や原油価格上昇などで2008年初めには1ドル＝3.13⁸リングを記録した。しかし08年後半から、石油価格の急落や金融危機の発生によりリング安が進み、2009年2月3日には3.72リングを上回った。その後、金融危機から落ち着きを取り戻すとリング高が進み、現在は金融危機前の水準に戻している。2010年7月23日時点では1ドル＝3.2025⁹となっており、今後も利上げが見込まれる同通貨は米ドルに対し上昇する可能性があると思われる。

⁸ マレーシア中央銀行公表の2008年4月23日、クアラルンプール外国為替市場の正午の値

⁹ マレーシア中央銀行公表の2010年7月23日、クアラルンプール外国為替市場の正午の値



(註) クアラルンプール外国為替市場の正午の値

図2 マレーシアリングgit為替相場の推移

出典：マレーシア中央銀行

マレーシアの金融の特徴として、イスラム金融が挙げられる。中東を初めマレーシアなどイスラム教圏で導入されているイスラム金融とは、「シャリア」と呼ばれるイスラム法に基づいた金融活動のことである。シャリアは「利子」を禁じているため、「利子」に代わって「収益分配」という形をとる。また、教義に反する事業（豚肉、アルコール、賭博、武器、ポルノ、娯楽など）に対する投融資や不確実性のあるものに関する契約・投機的行為が禁じられている。

マレーシアでイスラム金融が拡大している背景には、同国がイスラム国家であるというほかに、中小企業を除くマレーシア企業の資金調達手段の50%以上が社債発行となっているように、同国の社債市場規模が比較的大きいことが、イスラム金融の特徴であるイスラム債（スーク）の拡大に寄与しているといえる。

近年マレーシア政府はイスラム金融の国際的なハブを目指しており、2006年8月には「国際マレーシアイスラム金融センター（MIFC）」構想を立ち上げた。この取り組みは、イスラム金融に対し事業の認可や税制上の優遇措置などを提供し、金融業界や政府関係機関などが連携して同金融活動を国際的に展開していくことを支援している。2008年末のマレーシアのイスラム金融資産は1,928億リング¹⁰。同金融資産が銀行部門総資産に占める割合は、2001年の8.6%から、2009年は16.5%¹¹に増加している。

一方、マレーシアの株式市場は、世界的な金融危機により有力な資金の出し手であった欧米金融機関が資金を引き揚げたことにより、2008年に急落。2008年1月14日のピーク時の

¹⁰ 「マレーシアの投資環境」国際協力銀行 2009年6月

¹¹ 「拡大するイスラム金融の現状と論点」野村証券 2010年7月

KLCI 指数¹²1,507.04 から、同 10 月 28 日には 832.44 と半分程度にまで下げた。その後、景気回復に伴い 2010 年 7 月 26 日時点では 1,351.82¹³にまで回復している。

2010 年 7 月 26 日時点のクアラルンプール証券取引所 (KLCI) の上場企業は 861 社¹⁴に上り、日系企業ではイオン、JT インターナショナル、パナソニック、TASCO (日本郵船が出資する物流会社)、味の素などが上場している。またマレーシアに永住する日本人が 1973 年に設立した、貿易・飲食を手掛けるテクスケム・リソーシズも上場企業に含まれている。

1-1-3 貿易動向

2009 年の輸出は、前年比 16.6%減の 5,532 億 9,530 万リンギ、輸入は 16.6%減の 4,349 億 4,000 万リンギとなった。貿易収支は、1,183 億 3,550 万リンギ¹⁵の黒字だった。品目別の輸出は、最大輸出品目の機械・輸送機器 (全輸出に占める比率は 46.5%) が前年同期比 10.3%減の 2,572 億 4,870 万リンギと、大半の品目においてマイナスだった。主要国別輸出金額は、中国と ASEAN 以外の主要輸出相手はすべて前年同期比で減少した。中国とシンガポール、ASEAN (シンガポール除く)、米国、EU が輸出先上位国・地域となり、全体の 64.4%を占めた。輸出全体の 14%を占めたシンガポールへの主要輸出品目は、集積回路、電子部品、機械部品である。電子関係の最大輸出相手国だった米国は、26.8%減と最も落ち込みが激しかった。日本は全体の 9.8%を占めるものの、伸び率は前年比 24.2%減少した。ジェトロの統計によると、日本向け輸出の内訳は天然ガスが 199 億 2,100 万リンギと全体の 36.6%を占めた。天然ガス (前年同期比 30.2%減)、熱電子管・光電セル、部品など (同 20.4%減) とベニヤ単板、ベニヤ合板、削片板、その他の加工木材 (29.6%減)、通信機器と HS76 に用いられる部品 (同 41.1%減) が 2 ケタ減だったものの、全体の 3.5%を占める部品と付属品 (HS コード 751 と 752 に用いられるもの) が前年同期を 18.6%上回った。

輸入相手先の上位は、中国 (香港含む) と ASEAN (シンガポール除く)、日本、EU、米国の順で、これら 5 カ国・地域が輸入総額の 65.7%を占めた。日本からの輸入は、前年比 16.6%減の 542 億 9,000 万リンギだった。日本からの輸入品目で最も大きかったのが熱電子管・光電セル、部品などで全体の 20.4% (前年同期比 17.7%) だった。鋼管、パイプ、中空状のもの、鋼管又はパイプの継ぎ手が前年同期比 32.7%減、電気器具、抵抗器 (加熱抵抗器を除く)、プリント回路、配電盤と制御盤が同 31.9%減、電気機械とその装置が同 26.8%減と大幅に減少したが、全体の 6.1%を占める自動車と他の乗客用運送自動車は同 26.5%増加した。¹⁶

¹² FTSE ブルサ・マレーシア KLCI インデックス (FTSE Bursa Malaysia KLCI Index)。マレーシア証取メインボード上場銘柄のうち、時価総額の上位 30 企業株から算出される時価総額加重平均指数。

¹³ Bloomberg

¹⁴ マレーシア証券取引所 ホームページ

¹⁵ マレーシア統計局

¹⁶ 「マレーシア概況」2010 年 1 月号 ジェトロ・クアラルンプールセンター、ジェトロ貿易投資白書 2009 年度版

表4 マレーシアの主要品目別輸出入（通関ベース）

単位：100万リンギ、%

	輸出(FOB)				輸入(CIF)			
	2008年	2009年			2008年	2009年		
	金額	金額	構成比	伸び率	金額	金額	構成比	伸び率
食料品	17,872.5	15,800.9	2.9	-11.6	27,970.0	26,770.3	6.2	-4.3
飲料・たばこ	2,428.9	2,482.3	0.4	2.2	2,114.7	2,100.3	0.5	-0.7
非食品原料	2,428.9	2,482.3	0.4	2.2	18,664.3	14,886.3	3.4	-20.2
鉱物燃料	17,709.2	13,161.1	2.4	-25.7	56,733.8	35,686.0	8.2	-37.1
動植物油脂	56,833.1	43,676.8	7.9	-23.1	5,219.6	4,977.6	1.1	-4.6
化学品	39,689.1	33,345.4	6.0	-16.0	46,004.4	39,492.2	9.1	-14.2
原料別製品	59,364.1	49,358.9	8.9	-16.9	67,297.0	52,847.5	12.2	-21.5
機械・輸送機器	286,811.5	257,248.7	46.5	-10.3	255,372.6	222,578.8	51.2	-12.8
雑製品	55,484.2	51,928.3	9.4	-6.4	28,664.4	25,735.7	5.9	-10.2
特殊取扱	6,249.7	4,607.3	0.8	-26.3	13,570.1	9,865.6	2.3	-27.3
合計 (その他も含む)	663,494.0	553,295.3	100.0	-16.6	521,610.8	434,940.4	100.0	-16.6

出典：マレーシア統計局

表5 マレーシアの主要国・地域別輸出入（通関ベース）

単位：1億リンギ、%

	輸出(FOB)				輸入(CIF)			
	2008年	2009年			2008年	2009年		
	金額	金額	構成比	伸び率	金額	金額	構成比	伸び率
対米	827.4	605.8	10.9	-26.8	564.5	486.4	11.2	-13.9
対日	717.9	544.2	9.8	-24.2	651.0	542.9	12.5	-16.6
対シンガポール	977.7	772.0	14.0	-21.1	573.2	481.2	11.1	-16.1
対中国(香港含む)	915.4	960.9	17.4	5.0	805.1	714.7	16.4	-11.3
対EU(27カ国)	748.7	599.7	10.8	-19.9	616.8	507.6	11.7	-17.7
対ASEAN (シンガポール除く)	622.4	622.8	11.3	-11.4	604.0	606.1	13.9	-11.0
合計 (その他も含む)	6,635.1	5,533.0	100.0	-16.6	5,215.0	4,349.4	100.0	-16.6

出典：ジェトロ貿易投資白書 2009年度版、「マレーシア主要経済指数2010」ジェトロ

(2010年4月1日)

表6 マレーシアから日本への輸出品目（上位5品目）＜通関ベース＞

単位：100万リンギ，%

輸出(FOB)	2008年		2009年	
	金額	金額	構成比	伸び率
天然ガス	28,538	19,921	36.6	△30.2
熱電子管，光電セル，部品など	5,594	4,452	8.2	△20.4
ベニヤ単板，ベニヤ合板，削片板，その他の加工木材	3,262	2,296	4.2	△29.6
部品と付属品(HSコード751と752に用られるもの)	1,598	1,895	3.5	18.6
通信機器とHS76に用いられる部品	2,742	1,614	3	△41.1
合計(その他含む)	71,800	54,424	100	△24.2

出典：ジェトロ貿易投資白書 2009年度版

表7 日本からマレーシアへの輸入品目（上位5品目）＜通関ベース＞

単位：100万リンギ，%

輸出(FOB)	2008年	2009年		
	金額	金額	構成比	伸び率
熱電子管，光電セル，部品など	13,438	11,065	20	△17.7
自動車と他の乗客用運送自動車	2,664	1,813	3.3	△31.9
電気機械とその装置	3,654	2,675	4.9	△26.8
電気器具，抵抗器(加熱抵抗器を除く)，プリント回路，配電盤と制御盤	2,664	1,813	3.3	△31.9
鋼管，パイプ，中空状のもの，鋼管又はパイプの継ぎ手	2,513	1,690	3.1	△32.7
合計(その他含む)	65,126	54,288	100.0	△16.6

出典：ジェトロ貿易投資白書 2009年度版

1-2 投資動向

1-2-1 投資環境¹⁷

マレーシアでは、1986年投資促進法（「PIA」）、1967年所得税法、1967年関税法、1972年販売税法、1976年物品税法、1990年自由地域法など、さまざまな法令において、直接的・間接的な税制上の優遇措置が与えられる。これらの優遇措置は、奨励業種である製造業、農業、観光業（ホテル業を含む）と特定サービス産業およびR&D（研究開発活動）、職業訓練事業、環境保護事業を対象としている。

¹⁷マレーシア工業開発庁、ジェトロ、日本アセアンセンター各ウェブサイトより

最も一般的な奨励措置として、製造業に対する 1986 年投資促進法に基づくパイオニア・ステータスと投資税額控除 (ITA) がある。これらの対象となる奨励事業および奨励製品リストは下記の通り。

- (a) 農業生産 (20 項目)
- (b) 農産物加工 (14 項目)
- (c) 林業、林業製品 (3 項目)
- (d) ゴム製品の製造 (8 項目)
- (e) オイルパーム製品およびその派生物の製造 (10 項目)
- (f) 化学品、石油化学品の製造 (16 項目)
- (g) 医薬品、医薬関連製品の製造 (6 項目)
- (h) 木材、木材製品の製造 (6 項目)
- (i) パルプ、紙、板紙の製造 (11 項目)
- (j) 繊維、繊維製品の製造 (10 項目)
- (k) 粘土製品、砂製品、その他非金属鉱物製品の製造 (34 項目)
- (l) 鉄鋼の製造 (12 項目)
- (m) 非鉄金属、非鉄金属製品の製造 (9 項目)
- (n) 機械、機械コンポーネントの製造 (10 項目)
- (o) 輸送機器、コンポーネント、アクセサリーの製造 (31 項目)
- (p) サポート製品／産業 (機械加工、表面処理等) (15 項目)
- (q) 電気電子製品、コンポーネント、部品の製造 (19 項目)
- (r) 専門家用、医療用、科学用、計測用の装置／部品の製造 (6 項目)
- (s) 写真、映画、ビデオ、光学製品の製造 (4 項目)
- (t) プラスチック製品の製造 (7 項目)
- (u) 楽器、スポーツ用品その他の製品 (25 項目)
- (v) ホテル業、観光業 (6 項目)
- (w) 映画産業 (2 項目)
- (x) 製造業関連サービス (9 項目)
- (y) ケナフ製品の製造 (1 項目)

パイオニア・ステータスを認められた会社は、法定所得の 30% についてのみ課税される。免税期間は、国際通商産業省が決定する生産日から起算して 5 年間。ただし、指定された奨励地域に立地する企業は 5 年間法的所得の 15% についてのみ課税される。

一方、投資税額控除を認められた会社は、プロジェクトの認可日から 5 年以内に生じた適格資本支出に対して 60% の控除が受けられる。更に控除は、賦課年度の法定所得の 70% を相殺するのに利用され、未利用の控除はその全額が利用されるまで次年まで繰り延べることができる。残りの 30% は現行法人税率で課税される。指定された奨励地域に立地する企業は、生じた適格資本支出に対して 80% の控除が受けられる。この控除枠は毎年の賦課年度の法定所得の 85% を相殺するのに利用される。

1986 年投資促進法に基づく税制上の優遇措置の申請先は、マレーシア工業開発庁 (MIDA) となっている。

1-2-2 外国直接投資

2009年の外国直接投資額は、世界同時不況の影響で、前年同期の460億9,880万リンギから221億4,400万リンギに52.0%減少した。2009年の国内企業による投資（内国投資）は、104億9,210万リンギだった。外国投資と内国投資の割合は、それぞれ67.8%と32.1%だった。外国直接投資の内容では、総額の74.0%は新規案件が占めて163億9,650万リンギ、拡張・多角化は26.0%の57億4,820万リンギだった。業種別では、電子・電気製品と化学・化学製品が110億1,360万リンギ49.8%と約半分を占めた。国・地域別にみると、日本、中国（香港を含む）、米国の上位3カ国で、148億6,430万リンギ、投資額の67.1%を占めた。日本は70億4,140万リンギで、前年の55億9,490万リンギを25.9%上回った。中国の54億7,790万リンギのうち、香港が53億1,567万リンギを計上し、香港を含めた中国全体での金額が大幅に拡大した。

表8 マレーシアの内国・外国投資額（2009年）

	単位	新規案件	拡張・多角化	合計
件数	数	471	295	766
想定雇用人数	人	39,706	24,624	64,330
投資額	100万リンギ	22,051.40	10,585.40	32,636.80
内国投資	100万リンギ	5,654.90	4,837.20	10,492.10
外国投資	100万リンギ	16,396.50	5,748.20	22,144.00

出典：マレーシア工業開発庁

表9 マレーシアの主要分野別対内直接投資（認可ベース）

単位：100万リンギ、%

	2008		2009			
	件数	金額	件数	金額	構成比	伸び率
電気・電子部品	132	17,332.1	115	3,975.9	18.0	-77.1
卑金属製品	53	20,446.6	30	435.3	2.0	-97.9
金属加工品	105	554.6	99	775.0	3.5	39.7
食品製造	87	1,070.2	69	934.2	4.2	-12.7
ゴム製品	37	314.5	22	127.9	0.6	-59.3
化学・同製品	70	1,221.1	77	7,037.7	31.8	476.3
家具・家具類	45	17.8	31	42.1	0.2	136.5
輸送機器	73	853.1	54	541.0	2.4	-36.6
科学・計測機器	18	378.9	19	312.9	1.4	-17.4
外国投資計（その他も含む）	919	46,098.8	*	22,144.0	100	-52.0

出典：マレーシア工業開発庁、ジェトロ貿易投資白書 2009年度版

表 10 マレーシアの国・地域別対内直接投資（認可ベース）

単位：100 万リンギ、%

	2008		2009			
	件数	金額	件数	金額	構成比	伸び率
シンガポール	112	2,004.3	92	1,992.5	9.0	-0.6
中国(香港含む)	24	119.2	24	5,477.9	24.7	4495.6
台湾	32	911.6	32	716.1	3.2	-21.4
日本	63	5,594.9	54	7,041.4	31.8	25.9
ドイツ	19	4,438.3	14	425.0	1.9	-90.4
英国	23	850.5	24	325.8	1.5	-61.7
米国	22	8,669.0	19	2,345.0	10.6	-72.9
スウェーデン	8	62.9	8	85.9	0.4	36.6
外国投資計(その他も含む)	*	46,076.7	*	22,144.0	100	-51.9

(注：*複数国の合併案件があるため認可件数の合計は計上しない)

出典：マレーシア工業開発庁、ジェトロ貿易投資白書 2009 年度版

1-2-3 投資促進機関

投資促進や投資優遇措置の供与を行っている機関には、国際貿易産業省やマレーシア工業開発庁、マルチメディア開発公社、外国投資委員会などがある。特にマレーシア工業開発庁（MIDA）は、公益事業と金融サービス部門を除く、全ての投資の認可を行う権限を持つワンストップ・センターへ変換していく方針を打ち出している。主な機関の連絡先は以下である。

表 11 投資促進機関

組織	連絡先
国際貿易産業省（Ministry of International Trade & Industry「MITI」）	Block 10, Government Offices Complex, Jalan Duta, 50622 Kuala Lumpur, Malaysia. Tel : 603-6203 3022 Fax : 603-6201 0827 http://www.miti.gov.my
MITI 海外事務所（日本） マレーシア大使館通商部 公使（経済）	〒150-0036 東京都渋谷区南平台町 20-16 Tel : 03 3476 3844 Fax : 03 3476 4972
マレーシア工業開発庁（Malaysian Industrial Development Authority「MIDA」）	Block 4, Plaza Sentral, Jalan Stesen Sentral 5, Kuala Lumpur Sentral, 50470 Kuala Lumpur, Malaysia. Tel : 603-2267 3633 Fax : 603-2274 7970 http://www.mida.gov.my Email:investmalaysia@mida.gov.my

組織	連絡先
MIDA（東京事務所）	〒107-0062 東京都港区虎ノ門 4-3-1 城山トラストタワー 32 階 Tel : 03 5777-8808 Fax : 03 5777-8809 E-mail : midatokyo@midajapan.or.jp http://www.midajapan.or.jp
MIDA（大阪事務所）	〒530-0047 大阪市北区梅田 3-4-5 毎日インテシオ 18 階 Tel : 06 6451-6661 Fax : 06 6451-6626 E-mail : midaosaka@mida.or.jp
マルチメディア開発公社 （Multimedia Development Corporation Sdn. Bhd.）	MSC Headquarters, 2360 Persiaran APEC, 63000 Cyberjaya, Selangor, Malaysia Tel : 603 8315-3000 Fax : 603 8318-8519 http://www.mdec.com.my

出典：ジェットロホームページ

2. マレーシアの海運

2-1 マレーシアの海運関連政策

マレーシアの運輸省は本省及び複数の外局（半島海事局、サバ海事局、サラワク海事局、民間航空局、鉄道局、道路安全局、5つの港湾局、および鉄道資産公団、道路安全研究所）で構成される。

海運振興策としては、マレーシア籍の外航船から得た所得は、所得税が免除される制度がある。また、国内貨物の輸送をマレーシア籍船に限定するカボタージュ規制は1980年1月に導入された。カボタージュを導入するにあたり、1952年商船法令は改正され、マレーシア国内の内航輸送に携わる船舶の免状を規制管理する部局として内航ライセンス局（Domestic Shipping Licensing Board : DSLB）¹⁸を設置した。

このカボタージュ規制は1994年の商船法改正により規制緩和が行われた。まず、1994年には外国籍船がペナン港とクラン港の間で積替用コンテナを輸送することができるようになり、1997年にはジョホール港も含まれるようになった。これら規制緩和はハブ港であるクラン港の地位を高めるための方策として講じられたものである。

さらに2009年にはサバ州・サラワク州の港湾とマレーシア半島を結ぶ一部の航路を外国籍船に開放した。この規制緩和により外国船は海外から輸入され積み替えたコンテナ貨物をスパンガル・ベイ、ビンツル、クラン、クチン、タンジュン・ペレパスの5港間に限り輸送できるようになった。これは、カボタージュ規制で内航航路を外国船が運航できないことが、サバ、サラワク州の物価高の一因になっているという、両州の輸出入業者の不満に対応したもので、マレーシア半島とサバ州・サラワク州との物価の差の解消を目指した。

しかし、サバ製造業者連合（FSM）は「サバ州の物流における高コスト問題に関する調査」を実施し、サバ州の物資の価格がカボタージュ政策のせいで高騰していると指摘、009年の部分的規制緩和でもサバ州の物価抑制には効果を発揮していないとしてカボタージュ規制の撤廃を求めている。

これに対して、船主協会からはサプライチェーンの脆弱さ、インフラ（大型船が入れる港がない）などが原因で、カボタージュ規制だけが物価高の要因ではではないとして反発の声が上がっている。

こうした船主協会と荷主に意見の相違に対して、運輸省は2010年9月に検討委員会を設置し、今後のカボタージュ政策の方向性を決定することとした。

2-2 マレーシアの商船隊

ロイド統計によると、2009年末時点でのマレーシア籍船は、1,344隻、772万GTとなっており、前年に比べ106隻、64万GT増加した。世界の商船隊の中では隻数ベースで1.2%、総トン数ベースでは0.9%を占めるに過ぎない。

¹⁸ http://www.marine.gov.my/law/o_domestic.html

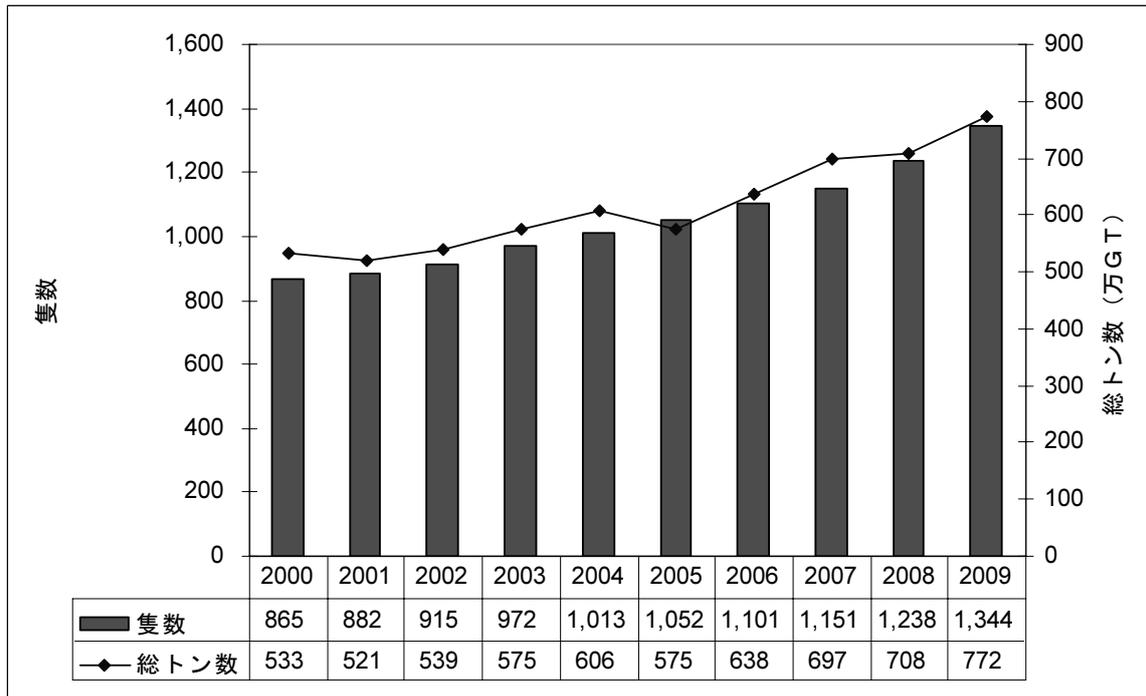


図3 マレーシアの商船隊規模の推移

出典：World Fleet Statistics 各年, Lloyd's Register

船舶タイプ別に見ると、隻数ではタグボートなどを含む「その他の船」がもっとも多く2009年で464隻、全体の34.5%を占め、一般貨物船などを含むその他の貨物/客船が次いで370隻、全体の27.5%となっている。総トン数では、LNGタンカーなどを含むバルク液体貨物船がトップで、全体の69.4%となっている。2007年から2009年の変化を見ると、オフショア船の伸びが目立つ。隻数ベースで2007年の175隻から262隻、総トン数ベースで44万5,589トンから64万6,523トンへとそれぞれ49.7%、45.1%増加した。

表 12 船舶タイプ別隻数、総トン数、DWT

船舶 タイプ	2007			2008			2009		
	隻数	総トン数	Dwt	隻数	総トン数	Dwt	隻数	総トン数	Dwt
バルク液体貨物船	183	4,833,568	6,625,560	201	4,963,685	6,663,760	214	5,357,535	7,171,558
バルク乾貨物船	15	314,393	538,440	13	278,782	476,661	14	289,980	497,673
その他の 貨物/客船	358	1,212,348	1,454,250	357	1,205,554	1,458,011	370	1,227,696	1,483,889
漁船	20	8,148	0	19	5,372	0	20	5,801	0
オフショア	175	445,589	0	211	452,608	0	262	646,523	0
その他	400	160,572	0	437	172,162	0	464	190,250	0
合計	1,151	6,974,618	8,618,250	1,238	7,078,163	8,598,432	1,344	7,717,785	9,153,120

出典：World Fleet Statistics 各年, Lloyd's Register

船種別に見ると、隻数ではタグボートがもっとも多く 375 隻と全体の 27.9%を占め、オフショアサプライ船（206 隻、15.3%）、一般貨物船（161 隻、12.0%）が次いでいる。総トン数では LNG タンカーがもっとも多く全体の 31.9%を占め、原油タンカー（25.2%）、コンテナ船（9.1%）が次いでいる。

表 13 船種別登録船舶数、総トン数、DWT（2009 年）

		隻数	総トン数	Dwt
バルク液体貨物船	LNG タンカー	29	2,458,758	2,059,589
	LPG タンカー	7	17,588	18,806
	原油タンカー	23	1,945,891	3,655,497
	プロダクトタンカー	101	313,033	495,248
	ケミカルタンカー	54	622,265	942,418
	その他液体バルク	0	0	0
バルク液体貨物船計		214	5,357,535	7,171,558
バルク乾貨物船	乾バルクキャリア	13	289,523	496,427
	その他乾バルク	1	457	1,246
バルク乾貨物船計		14	289,980	497,673

		隻数	総トン数	Dwt
その他の貨物／客船	一般貨物船	161	382,661	525,006
	貨客船	0	0	0
	コンテナ船	44	702,508	861,543
	冷蔵船	1	292	540
	RORO 貨物船	63	100,311	70,323
	RORO 貨客船	15	13,535	4,594
	旅客クルーズ船	2	1,498	229
	旅客フェリー	82	15,383	7,453
	その他貨物船	2	11,508	14,201
	その他の貨物／客船計		370	1,227,696
漁船	漁船	17	5,400	0
	その他の漁船	3	401	0
漁船計		20	5,801	0
オフショア	オフショアサプライ船	206	200,109	0
	その他のオフショア船	56	446,414	0
オフショア計		262	646,523	0
その他	探査船	15	13,422	0
	タグボート	375	87,003	0
	浚渫船	20	46,464	0
	その他活動船	54	43,361	0
その他計		464	190,250	0
総合計		1,344	7,717,785	9,153,120

出典：World Fleet Statistics 2009, Lloyd's Register

2-3 主要海運企業

2-3-1 MISC Bhd

MISC Berhad (MISC) は、1968年にマレーシア政府と民間投資家が設立し、1998年に国営石油会社の PETRONAS の子会社となった。マレーシア株式市場にも上場しており、2009年のアニュアルレポートによると、PETRONAS 株式比率は 62.67%である。マレーシアトップの海運会社であり、世界でも第 5 位（株式時価総額ベース）である。MISC の事業は船主、船舶運航、その他の海運関連ビジネス、オフショア構造物の所有と運営、船舶修繕、改造、エンジニアリング&建設などである。所有船隊は 100 隻、800 万 DWT を超え、内航、外航両方を運航している。同社は 29 隻の LNG タンカーを持つが、この規模は世界トップクラスである。

2009年3月現在の同社保有の船隊概要は以下のとおりで、MISC の所有及び運航船舶は下記のとおりで、2009年3月現在、LNG 運搬船が 29 隻、石油タンカーが 74 隻、ケミカルタ

ンカーが 21 隻、コンテナ船が 37 隻、その他 5 隻、オフショア関連が 9 基となっている。

表 14 MISC の船隊概要

船舶クラス	隻数	船舶クラス	隻数
LNG 船		コンテナ船	
Aman Class	3	Above 5000 TEUs	2
Tenaga Class	5	3000 - 5000 TEU's	3
Puteri Class	5	1000 - 3000 TEU's	8
Puteri Satu Class	6	Below 1000 TEU's	6
Seri "A" Class	5	合計 (所有)	19
Seri "B" Class	5	合計 (チャーター)	18
LNG 船合計 (所有)	29	コンテナ船合計	37
石油タンカー		その他	
VLCC	11	LPG	3
Aframax	27	バルク船	1
Panamax	1	合計 (所有)	4
Product	7	合計 (チャーター)	1
LR2	1	その他合計	5
合計 (所有)	47		
合計 (チャーター)	27		
石油タンカー合計	74		
ケミカルタンカー		オフショア関連	
Melati Class	7	FPSO	4
Anggerik Class	4	FSO	5
合計 (所有)	11	オフショア合計 (所有)	9
合計 (チャーター)	10		
ケミカルタンカー合計	21		

出典：MISC アニュアルレポート

2009年3月期の売り上げは157億8,350万リングで、対前年比21.8%の伸びとなった。船舶売却による一時的な利益を除くと、2009年3月の税引き前利益は15億9,480万リングで前年の24億2,890万リングを下回ったが、これは景気後退とそれに伴うコンテナ輸送量の減が主な原因であった。

表 15 MISC の売上推移

	2005	2006	2007	2008	2009
売上	10,650.8	10,747.1	11,198.9	12,947.5	15,783.5
税引前利益	4,738.9	2,900.8	2,930.3	2,599.4	1,594.8

出典: MISC アニュアルレポート 2009

MISC は 2010 年 4 月にパプアニューギニアのペトロミン・PNG 海運と合弁会社を設立することで合意した。目的は、パプアニューギニアの LNG プロジェクトの輸送ビジネスを獲得することと発表されている¹⁹。

MISC は 2010 年 5 月には子会社 MTTI Sdn Bhd を通じてエネルギー取引の世界的大手ヴィトール・グループの子会社で独立系の石油製品タンク・ターミナル運営会社としては世界トップ 10 に入ると言われている VTTI B.V. の株式 50% を取得することで合意した。VTTI はオランダやアラブ首長国連邦、米国など 11 ヶ国にターミナルを保有している。MISC は、VTTI 株式の取得は世界有数の輸送・物流サービス業者になる計画の一環で、MISC のタンク・ターミナル事業の発展につながると説明した。MISC とヴィトール・グループはさらに、VTTI の株主としての関係強化に向けた契約を交わすという。²⁰

このように積極的に事業拡大を図る一方、赤字となっている定期船事業の再編に取り組んでいる。その一環として、ハラル（イスラム教で合法の意）に対応した輸送サービスを開始したほか、冷蔵貨物サービスの開拓を検討中である²¹。

2-3-2 Swee Joo Berhad

Swee Joo Berhad は 1982 年にコンテナ輸送の Johan Shipping として海上輸送に参入した、サラワク州クチンに本社をおく上場企業である。1996 年に沿海輸送の Sim Swee Joo Shipping (SSJS) と合併した。現在、Johan Shipping は Swee Joo グループの子会社の 1 つであり、Swee Joo Berhad 自体は持ち株会社で、傘下に複数の海運会社、物流会社、海運関連会社などを持つ。

¹⁹ MISC プレスリリース 2010 年 4 月 16 日、時事通信 2010 年 5 月 18 日

²⁰ MISC プレスリリース 2010 年 5 月 17 日

²¹ 時事通信 2010 年 8 月 19 日

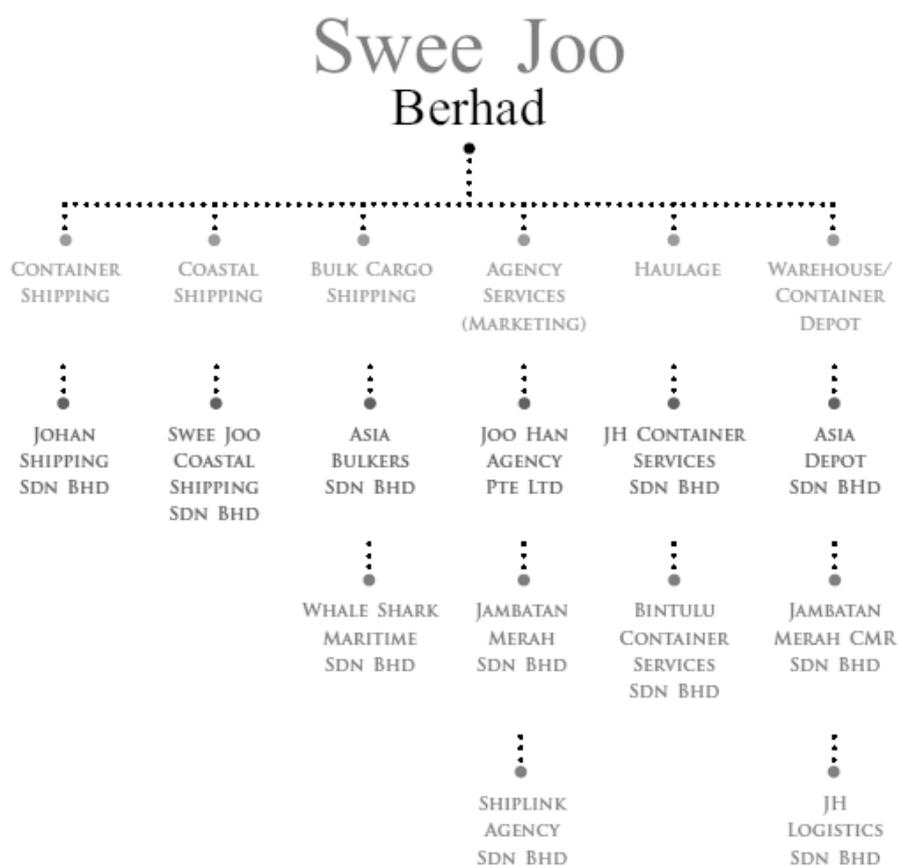


図4 Swee Joo Berhad のグループ構成

出典：Swee Joo Berhad アニュアルレポート 2008 年

コンテナ貨物輸送は、子会社の **Johan Shipping Sdn Bhd** が担っている。**Johan Shipping** は、国内及び域内各国との定期便を運航している。**Johan Shipping** は台湾の **Evergreen Marine** 社のサバ州、サラワク州のエージェントでもある。2001 年から東マレーシアでコンテナ取り扱い量トップの **Bintulu** 港から、**Evergreen Marine** のネットワークを利用して国際航路に毎週定期便を運航している。

沿岸輸送は 1996 年に設立した **Swee Joo Coastal Shipping** が行う。同社はサラワク州細大の沿岸輸送商船隊を保有する。バルク貨物輸送は、2004 年に設立した **Asia Bulkers Sdn Bhd** が行い、主にパーム油製品などを扱う。木材、鉱物、鉄鉱石、石炭、穀物、肥料などの乾貨物の扱いは、主に別の子会社である **Whale Shark Maritime Sdn Bhd** が行っている。

その他、船会社の代理店業務を行う **Jambatan Merah Sdn Bhd** (クラン港)、**Shiplink Agency Sdn Bhd** (ジョホールバル、パシールグダン、共にマレーシアジョホール州)、**Joo Han Agency Pte Ltd** (シンガポール) などの子会社がある。

2009 年現在、同社は 37 隻、およそ 11 万 4,000 トン強の船舶を保有、運航している。

表 16 Swee Joo Berhad 所有船舶の概要

	隻数	輸送能力		GRT
コンテナ船	8	4,234	TEU	52,786
タンカー	4	38,000	MT	25,626
貨物船	7	1,040	TEU	18,244
		12,000	MT	
支援船	13			4,315
多目的船 (コンテナ/バー ジ/タンカー)	5			13,235
合計	37			114,206

出典：Swee Joo Berhad ウェブサイト

Swee Joo の 2009 年 9 月期の売り上げは 3 億 4,000 万リンギで、対前年比 11.6% 減となり、税引き前利益は 1,132 万リンギの赤字となった。世界的な景気後退で輸送需要が落ち込んだこと、輸送需要の落ち込みで運賃が下がったこと、借り入れコストなどが増えたことが原因である。

表 17 Swee Joo Berhad の業績推移

単位：100 万リンギ

	2007	2008	2009
売上	298	385	340
税引き前利益	37	15	-11
税引き後利益	35	14	-13

出典：Swee Joo Berhad アニュアルレポート 2008、2009 年

なお、マレーシア証券取引所によると、同社は 2010 年 9 月 1 日、上場規則で財務改善を義務付けられる「PN17」企業になった。2009 年 9 月期に新しい船舶を 10 隻取得したが、この新船のリース先が見つからなかったことが原因で債務不履行に陥っていた。

2-3-3 Shin Yang Shipping Corp Bhd

1983 年にサラワクを拠点とする木材、及び木材輸送会社として設立された。1986 年に Piasau Slipway 社を、1993 年に Shipyard Services Sdn Bhd を買収して造船にも参入した。海運、新造船・修繕、改造、オフショア構造物建造など幅広い事業を行う。海運部門はタグボート、バージ、小型タンカーなど 238 隻の船隊を持つ。2010 年 6 月にマレーシア証券取引所に上場した。

国内輸送を担うのは、子会社の Shin Yang Shipping Sdn Bhd である。1980 年代、木材輸送で事業を始めたこともあり、現在も主な貨物は木材、合板、石、セメント、潤滑油、プロジェクト用資材、木製品、機器、重機、自動車、金属板、鉄鋼製品などの貨物で、マレーシ

アの Miri, Binturu, クラン港やシンガポールに定期的に輸送している。現在、150 隻、92,000 トンの輸送能力の船隊を持つ。

国際貨物輸送を担うのは 1994 年に設立された子会社の Shinline Sdn Bhd である。東南アジア、日本、韓国、中国、香港、台湾、インド、パプアニューギニアなどに機械、木材、鉄鋼製品などを輸送する。6 隻の遠洋定期船を運航する。別の子会社 Thailine SDn Bhd は 5 隻の遠洋定期船を運航する他、コンテナ船やバルク船をチャーターして運航している。中東向けには、Shin Yang FZC を 2006 年に設立し、アラブ首長国連邦向けの国際貨物を扱っている。Shin Yang FZC は 50 隻のタグボートやバージを運航する。グループ全体で 238 隻、合計約 30 万 GRT の船舶を所有している。

表 18 Shin Yang Shipping 所有船舶

船舶タイプ	Shin Yang Shipping 及び関連会社が 所有する船舶席数		
	マレーシア	アラブ首長国連邦	合計
タグボート	76	28	104
バージ	77	26	103
貨物船	17	-	17
上陸用舟艇	6	-	6
小型石油タンカー	3	-	3
コンテナ船	2	-	2
クルーボート	2	-	2
ケミカルタンカー	1	-	1
合計	184	54	238

出典：Shin Yang Shipping 上場目論見書

2009 年 6 月期の売り上げは 6 億 7,350 万リングで対前年比、13.2%の伸びとなったが、純利益は 1 億 130 万リングで対前年比 37.4%減であった。

表 19 Shin Yang Shipping の業績推移

単位：1,000 リンギ

	2007	2008	2009
売上	486,646	595,058	673,487
税引き前利益	103,459	156,629	112,710
税引き後利益	99,107	161,821	101,333

出典：Shin Yang Shipping 上場目論見書

同社はまた、サラワク州とアラブ首長国連邦に造船所も保有している。

2-3-4 Malaysian Bulk Carriers Berhad (MBC)

Malaysian Bulk Carriers 社は1988年に設立されたバルク船やプロダクトタンカーを運航する外航海運会社である。23,000DWT から 87,000DWT のサイズのバルク船、45,000DWT から 47,000DWT のタンカーを持つ。

同社のドライバルク船隊はマレーシア最大規模で、鉄鉱石、石炭、穀物、砂糖、コーク、肥料などの輸送を行っている。自社所有船舶のほかに備船も利用している。同社の売り上げの9割近くはバルク輸送によるものである。

タンカー部門ではIMO基準を遵守したダブルハルタンカーを使い、石油製品、化学品、植物油などを輸送する。

船舶用品供給や船員供給を行う子会社 PSM Perkapalan Sdn Bhd (PPSB) がグループ内に持つ。2008年にはオフショア石油ガス開発向けにオフショア支援船によるサポートを行う PACC Offshore Services Holdings Pte Ltd (POSH) の株式21%を買収した。

2009年9月現在の同社の所有・運航船舶数はバルク船が16隻(約89万DWT)、タンカーが4隻(約19万DWT)である。

表 20 MBC 所有・運航船舶リスト

NO	船舶名	建造年	DWT
バルク船			
1	Alam Senang	Mar-84	28,098
2	Alam Gula	May-85	23,418
3	Alam Selamat	Jul-92	39,110
4	Alam Mesra	Oct-00	46,644
5	Alam Padu	Apr-05	87,000
6	Alam Permai	May-05	87,000
7	Alam Penting	Jul-05	87,000
8	Alam Pesona	Sep-05	87,000
9	Alam Pintar	Oct-05	87,000
10	Alam Murni	Apr-03	53,553
11	Ikan Juara	Feb-06	32,000
12	(To be named)	May-12	61,000
13	(To be named)	Jul-13	61,000
14	(To be named)	Jan-11	29,300
15	(To be named)	Oct-11	29,300
16	Alam Manis	Mar-07	55,500
	Total		893,923

NO	船舶名	建造年	DWT
タンカー			
1	Alam Bitara	May-99	45,513
2	Alam Budi	Mar-01	47,065
3	Alam Bistari	May-01	47,065
4	Alam Bakti	Jul-03	47,999
	Total		187,642

出典：MBC ウェブサイト

2009年12月期の売り上げは、世界的な景気落ち込みによる貨物量や運賃の下落などに影響を受け、3億370万リングで前年の半分に以下に落ち込んだ。税引き前利益は2億4,826万リングで前年から半減した。

表 21 MBC グループの業績推移

単位：1,000 リンギ

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
売り上げ	382,288	395,783	441,600	608,142	721,158	303,707
税引き前利益	279,933	651,180	313,487	580,295	525,750	248,257
税引き後利益	279,211	651,154	312,326	577,766	521,674	248,257

出典：MBC アニュアルレポート 2008年、2009年四半期報告書

2-3-5 Malaysian Merchant Marine Berhad (MMM)

Malaysian Merchant Marine 社 (MMM) は 1993 年に設立された海運会社で、現在 7 隻を運航している。主に石炭や石炭製品、化学品、石油製品、植物油、獣脂、糖蜜を輸送している。航路は主にアジア域内から中東、オセアニア地域とマレーシア国内である。2007 年から事業の見直しを行っていたが、経営が悪化、2010 年 3 月に上場規則で財務改善が義務付けられる「PN17」企業となった。

MMM の所有船舶は 5 隻であったが、2007 年 9 月から 2009 年 3 月の間に 3 隻を売却した。その後、PN17 企業になってからは 90 万ドルに上る債務の返済措置として、保有船舶「MT アシュトン」の売却を裁判所から命じられ、売却した。残りの船舶も同社の社債保有者に差し押さえられた。さらに同社は従業員に対して自主退職制度を提案しており、これを 2010 年 3 月に従業員が受け入れたため、従業員は全員解雇された。

MMM は 2009 年から会計年度を変更したため、2009 年 3 月期の数字は、2007 年 9 月からの 19 ヶ月のもので、前年との比較ができないが、2009 年 3 月期の売上は 1 億 2,022 万リングであった。2007 年 8 月期の 12 ヶ月間の売上が 1 億 2,399 万リングであったことを考えると売上は相当落ち込んでいることがわかる。2007 年 8 月期は税引き後 4,896 万リングの赤字であったが、2009 年 3 月期には黒字に転換したが、その後は事業が行き詰まった。同社の 2010 年 3 月期の決算は未発表である。

表 22 MMM の業績推移

	2004	2005	2006	2007	2009*
売り上げ	120,218	123,989	97,403	127,003	120,218
税引き後利益	10,896	5,604	-148,605	-48,956	163

註：2009年度の数字は2007年9月から19ヵ月間のもの。

出典：MMM アニュアルレポート 2009年

2-3-6 Complete Logistic Services Berhad (CLS)

Complete Logistic Services Berhad (CLS) は持ち株会社で、上場に先立ち 2005 年設立されたが、Complete Logistics グループの海運事業は 1995 年に開始している。2006 年 12 月にはマレーシア株式市場に上場した。船舶所有、海運輸送、貿易、物流サービスなどを行う。インド洋南西から東南アジアの航路を主に運航している。

同社の保有船舶は 13 隻で、主に日本、ドイツ、シンガポール、韓国、マレーシアで建造された 11～32 年の中古船である。

CLS の 2009 年 3 月期の売り上げは 1 億 8100 万リングで対前年比 12.8%減、税引き後利益も 1,270 万リングと対前年比 29.8%減と落ち込んだ。

表 23 CLS の業績推移

単位：100 万リング

	2008年3月期	2009年3月期	2009年9月上半期
売上	123.9	108.1	59.7
税引き前利益	19.8	13.7	3.7
税引き後利益	18.1	12.7	3.3

出典：CLS アニュアルレポート 2009年、四半期報告書

2-3-7 E.A.Technique (M) Sdn. Bhd

E.A.Technique は、ジョホール州政府企業の 1 つである Sindora Bhd が 51%の株式を所有する子会社で、1993 年に設立された、物流、海運会社である。海運事業には 1995 年にタンカーを購入して参入した。マレーシア国内及びタイ、ベトナム、インドネシア、ミャンマーなどを運航している。

海運事業は、石油、ガス部門があり、石油部門では、ジェット燃料、自動車用ディーゼルイオイル、無鉛ガソリンなどの東マレーシアで輸送、ガス部門ではマレーシアのトレンガヌ州からアジア諸国に塩化ビニルモノマーを輸送している。その他、タグボート、バージ、AHTSなどをオフショア業界向けに提供している。

EA Technique の所有船舶は 9 隻のタンカー、5 隻の支援船（タグボート、クルーボート、セキュリティボート）の 14 隻である。また 2009 年のアニュアルレポート時点で 10 隻の船舶を建造中であった。このうち 1 万 DWT のタンカー 2 隻は 2010 年 4 月、5 月に納入された。EA Technique の運行船舶及び建造中（2009 年アニュアルレポート時点）の船舶は以下のとおりである。

表 24 EA Technique の運航及び建造中船舶

運航

船舶名	船舶タイプ	建造年	DWT
M.T. Nautica Mersing	Tanker	1986	3,042
M.T. Nautica Pontian	Tanker	1989	3,747
M.T. Nautica Kluang	Tanker	1992	3,298
M.T. Nautica Johor Bahru	Tanker	2007	5,500
M.T. Nautica Batu Pahat	Tanker	2008	9,800
M.T. Nautica Muar	Tanker	1992	40,000
M.T. Nautica Kota Tinggi	Tanker	2008	9,800
Orkim Power	Tanker	2008	7,000
Orkim Leader	Tanker	2008	7,000
M.V. Nautica Tg Puteri I	Harbour Tug	2004	305
M.V. Nautica Tg Puteri II	Harbour Tug	2004	305
M.V. Nautica Tg Puteri III	Security Boat	2005	4.5
M.V. Nautica Tg Puteri IV	Off-shore Boat	2005	226
M.V. Nautica Tg Puteri V	Off-shore Boat	2005	226

建造中

船舶名	船舶タイプ	DWT
M.T. Nautica Maharani	Tanker	9,000
Orkim Merit	Tanker	7,000
Orkim Express	Tanker	7,000
Orkim Challenger	Tanker	10,000
Orkim Discovery	Tanker	10,000
Orkim Reliance	Tanker	10,000
M.V. Nautica Tg Puteri VII	Morning Boat	226
M.V. Nautica Tg Puteri VIII	Morning Boat	226
M.V. Nautica Tg Puteri IX	Morning Boat	226
M.V. Nautica Tg Puteri X	Morning Boat	226

出典：Sindora アニュアルレポート 2009 年

2009 年 12 月期の売上は 7,159 万リングで、対前年比 12%減、税引き後利益は 43%減の 668 万リングにとどまった。

表 25 EA Technique の業績推移

単位：1,000 リンギ

	2007	2008	2009
利益	63,296	81,507	71,588
税引前利益	17,283	12,589	7,808
税引後利益	17,490	11,641	6,682

出典：Sindora 社アニュアルレポート 2009 年、2008 年、2007 年

同社は 2009 年 5 月には海運事業及び造船・修繕事業を手がける Orkim Group を買収して造船に参入したが、さらに 2010 年にはジョホール州の Tanjung Langsat 港から 20 エーカーの土地を借り受け、造船所を開設する計画を進めている。第一期の工事は 2011 年初頭に完成し、稼動する見込みである²²。

2-3-8 Global Carriers Berhad (GCB)

Global Carriers Berhad は 1980 年代に設立されたタンカー海運会社で、マレーシア株式市場上場会社である。同社は船舶マネジメントサービス、海運、船舶チャーター（主にプロダクトタンカーをシェルやペトロナスなどの傭船）ビジネスを主に行う。1996 年に上場したがアジア経済危機で苦境に陥り、一時期上場を廃止したもの、2003 年に再上場した。

GCB は合計 50,767DWT のプロダクトタンカー 6 隻を所有・運営している。

表 26 GCB の所有・運営タンカーリスト

船舶名	会社	製造年	大きさ(DWT)
MT Budi Ikhlas	Gobal Bikhlas SDN BHD	2010	10,225 DWT
MT Busi Mesra Dua	Global Bmesra Dua SDN BHD	2009	6,921 DWT
MT Budi Mesra	Global Bmesra SDN BHD	2009	6,921 DWT
MT Budi Mulia Dua	Global Mulia 2 SDN BHD	2009	7,350 DWT
MT Budi Jasa	Global Budijasa SDN BHD	2006	12,000 DWT
MT Budi Mulia	Global Mulia 2 SDN BHD	2008	7,350 DWT

出典：GCB ウェブサイト

GCB の 2009 年 12 月期の売上は 4,530 万リンギ、税引き後は 1,670 万リンギの赤字となった。金融危機を発端とした景気後退で、2008 年後半から落ち込み始めた海運需要下落は 2009 年も続き、コンテナ船からタンカーまであらゆる輸送分野で需要が落ち込んだ。これにより運賃も下降。さらに新造船の納入で余剰船舶の状態となった。また同社は所有していた最後のシングルハルトタンカー 3 隻の売却、3 隻の新造船の納入遅れ、所有船舶のエンジンの故障、修理も業績の悪化の原因となった。しかし、景気の回復を受け 2010 年は業績も上向くと予想されている。

²² Sidora Annual Report 2009

表 27 Global Carriers Berhad の業績推移

単位：100 万リンギ

	2007	2008	2009
売上	69.2	48.3	45.3
税引き前利益	10.3	3.7	-16.4
税引き後利益	10.2	3.7	-16.7

出典：Global Carriers Berhad アニュアルレポート 2008

2-3-9 HARBOUR-LINK GROUP BERHAD

1975 年にサラワク州でオペレーションをするシェル石油向けに輸送サービスを開始した企業。1970 年代に Bintulu 沖でガス田が発見され、Bintulu 一体の経済が大きく成長すると、同社も業績を伸ばした。現在はオフショア石油ガス産業向けの輸送サービスだけでなく、空輸、陸運、物流全般、傭船、オフショアエンジニアリングサービスなども行う。現在の Harbour-Link Group 社は上場前に 2002 年に設立された持ち株会社で、資本金は 1 億 8,200 万リンギ。数多くのグループ会社を通じて海運、エンジニアリングサービスなどに従事している。同グループの主な事業は海運、運営、港湾・船会社代理店、物流、エンジニアリングなどで、海運事業では、アジア域内のコンテナ輸送も行っている。

2009 年 6 月期のグループ売上は 3 億 2,756 万リンギで、対前年比 5.2%減となった。税引き後は 2,623 万リンギで前年のほぼ横ばいだった。世界的な景気後退で海運会社も業績を落としているので、同社の業績は非常に堅調だったといえる。

表 28 Harbour-Link グループの業績推移

単位：1,000 リンギ

	2005	2006	2007	2008	2009
利益	229,579	217,536	287,868	345,491	327,564
税引き前利益	6,274	4,378	7,943	36,099	32,310
税引き後利益	2,435	3,963	5,052	26,293	26,225

出典：Harbour-Link アニュアルレポート 2009 年

同社は所有船舶を公表していないが、2009 年 6 月期の決算によると、6,580 万リンギが船舶資産コストとして計上されている。

2-3-10 Hubline Berhad

Hubline は 1993 年に設立され、現在はマレーシアで上場している。コンテナ輸送、船会社代理店、船舶傭船などに従事している。同社はコンテナ船、乾バルク船、タグボート、バージなど合計 40 隻の船舶を運航している。

2009 年 9 月期の売り上げは 5 億 7,201 万リンギで、対前年非 28.5%減、税引き後利益は何とか黒字を確保したものの、92 万 4,000 リンギと対前年比 97.4%の落ち込みとなった。売り上げは 2007 年と横並びであるが、利益額の大幅な落ち込みが目立つ。

表 29 Hubline Berhad の業績推移

単位：1,000 リンギ

	2007	2008	2009
売り上げ	557,613	800,558	572,096
税引き前利益	51,073	40,267	1,354
税引き後利益	45,219	34,935	924

出典：Hubline ウェブサイト

2-3-11 Scomi Marine

Scomi Marine は石油ガス産業向けエンジニアリングサービスなどで知られる Scomi Group に属する海運会社。Scomi Group は、世界 31 カ国 68 ヶ所に 4800 人を抱えるマレーシア大手企業で 2003 年に上場した。

Scomi Marine の主なビジネスは、石炭輸送と、石油ガス産業向け船舶チャーターである。アジアにおけるオフショア船舶船所有企業としては第 3 位、東南アジアでは第 1 位である。また、港湾はターミナルの運営管理サービスも行う。

Scomi Marine はオフショア船主としては東南アジア最大規模の 1 つで、105 隻。内訳は、AHTS が 3 隻、ユーティリティー船が 10 隻、タグボートが 52 隻、バージが 38 隻、宿泊バージが 2 隻である。

2009 年 12 月期の売上は 4 億 4,830 万リンギで前年からは 4%の微減であったが、税引き前利益は 6,160 万リンギの赤字に転落した。しかしこれは営業権減損損失²³として 1 億 4865 万リンギを計上したためで、これがなければ、8,700 万リンギの利益が出ていたはずである。同社の主要事業はオフショア支援船の備船で、主要市場はインドネシアである。子会社の PT Rig Tenders Indonesia Tbk (PTRT) を通じて事業を行っており、2009 年、PTRT は 6 隻の船舶を売却した。

表 30 Scomi Marine の業績推移

単位：100 万リンギ

	2005	2006	2007	2008	2009
売上	234.5	441.9	462.1	467.1	448.3
税引き前利益	29.5	89.0	66.6	78.0	-61.6

出典：Scomi Marine アニュアルレポート 2008 年、四半期報告書

2010 年 7 月の Scomi Marine の発表によると、同社は海運関連の傘下企業 5 社をインドネシアの子会社 PTRT に売却した上で、Portside Offshore から PTRT への出資を受け入れる計画を進めている。Scomi Marine は PTRP に 80.54%出資しているが、この売却完了後には

²³企業が保有している固定資産の資産価値が帳簿上の価格（簿価）を著しく下回った場合には、その差額を損失として計上する会計上の制度。

出資比率は3分の1以下に低下する。Scomi Marine はインドネシアでの海上輸送・海洋支援船事業は困難になっており、船舶の交換や競争力維持に向けた新市場の開拓などに多額の資金が必要なため、Portside Offshore から PTRT への出資を受け入れたと説明した。Portside Offshore は、インドネシアの民間ファンドが Scomi Marine との取引のために設立した特別目的会社というが、詳細は明らかにされていない²⁴。

²⁴ Datamonitor 2010年7月14日、時事通信7月13日

3. マレーシアの造船業

3-1 造船業の概況

(1) 概要

マレーシアには 2008 年 6 月現在、約 70 の造船所があるが、小規模な造船所が大部分を占め、国内市場向けの新造船や修繕が多い。マレーシアは石油ガス産業が盛んなため、石油ガス向けの支援船の建造を専業としている造船所や、軍用など政府向けの建造や修繕を主業務としている造船所も多く、マレーシアの造船業は国内の石油ガス産業と政府調達への依存率が高い。石油ガス産業向けとはいっても、大型タンカーが建造・修繕できる造船所は少なく、オフショア供給船 (Offshore Supply Vessels) などの中型船である。中小の造船所の中には木造やアルミのボートや水上バイクなどを建造しているところもある。

外航海運向けの船舶を建造、あるいは修繕できる能力と規模を持つ造船所としては、マレーシア海洋重工 (Malaysia Marine and Heavy Engineering :MMHE, 元の Malaysia Shipyard & Engineering Sdn Bhd)、Boustead 重工、ラブアン造船所 (Labuan Shipyard & Engineering Sdn Bhd、元の Sabah Shipyard)、ムヒバ海洋エンジニアリング (Muhhibah Marine Engineering) などで数は限られる。一般にマレーシア国内の需要であっても、大型船や技術的に高度なものは、外国の造船所に発注されることが多い。その他の造船所は一般に、内航海運船を対象とし、建造能力は 2,000DWT 以下である。

建造船種は、外航船、タグボート、フェリー、小型タンカーなどの新造船、船舶修繕・改良、船舶改造、重工業、オフショア構造物などである。

造船業はマレーシアの経済にとって重要で、工業化マスタープランでも造船・船舶修繕が対象となっているが、マレーシアでは超大型船の建造能力をつけることを目指しているわけではない。新造船では 3 万 DWT までの船舶に特化しその分野での能力を高めること、メンテナンス、オーバーホール、改装などの修繕能力も、大型化ではなく、既存の設備の改良などで技術力、人材の能力を高めることや、オフショア構造物建造の活動を拡大することが目標となっている。

上述のように、マレーシアの造船業はこれまで、軍用パトロール船、バージ、ヨット、タグボート、などの小型船に焦点を当ててきた。大型造船所を建設するよりも、地元の造船業界は強みを活かすことを目指している。景気後退の影響で、2008 年末にかけて世界では 200 隻の新造船注文がキャンセルされた。その多くはバルク船や一般貨物船だった。しかし、マレーシアの造船所は、オフショア石油ガス産業に支えられており、石油メジャーは石油価格が下落しても、石油探索作業を続けている。そのため、マレーシアの造船業界が受ける景気後退の影響は限定的である。2007 年のデータではあるが、調査会社の Frost & Sullivan は、マレーシアの石油ガス産業向け造船業は 2013 年には 27 億リングに達すると予想している。実際、2009 年、景気後退の影響を受けた造船業界が多かったが、マレーシアの造船業界は石油ガスのオフショア探索や生産が活発だったため、持ちこたえた。サバ州やサラワク州の造船所は、Kikeh や Gumusut のオフショア深海油田に生産開始により、オフショア支援船 (OSV) セクターが恩恵を受けた。



図5 Kikeh 深海フィールドの場所

出典： http://www.rigzone.com/news/image_detail.asp?img_id=1784&a_id=20130



図6 Gumusut 深海フィールドの場所

出典： http://www.rigzone.com/news/image_detail.asp?img_id=4896

表31 石油ガス産業向けマレーシアの造船業の売り上げ予測

年	売り上げ 100万リング	成長率
2009	1,291.5	21.3%
2010	1,565.5	21.3%
2011	1,899.9	21.3%
2012	2,304.3	21.3%
2013	2,794.8	21.3%
CAGR		20.90%

出典： Frost and Sullivan

(2) 造船業出荷額

マレーシアの統計局では、造船業の出荷額を新造船と修繕に分けたデータを作成していない。そのため、修繕産業のみの産業規模を把握することはできないが、造船業全体では2009

年の出荷額は 20 億リンギ近くに上り、雇用人数も 7,300 人に達している。

表 32 造船業出荷額推移

年	造船業工業出荷額 単位：1,000 リンギ	雇用人数 (期末時)
2005	147,092	1,143
2006	158,963	1,323
2007	176,850	1,292
2008	2,820,404	5,213
2009	1,995,211	7,304

出典：統計局 ”Monthly Manufacturing Statistic December 2009”

(3) マレーシア造船業の動向

上述のように、石油ガス産業需要、軍関係の需要でマレーシアの造船業はこれまで安定的に推移してきたものの、今後の課題がないわけではない。オフショア支援船やパトロール船はマレーシア国内で建造しているものの、外国貿易に使われる貨物船やコンテナ船が受注できていない。造船所の多くは付加価値の低い小型船を建造している。ベトナムやタイなど人件費の安い国でも造船業が盛んになり、競争は激しい。マレーシアの船主も海外の造船所に建造・修繕を発注するケースが多い。

また、マレーシアの貿易量の伸びに伴い、商船隊も増強されることが想定される。しかし、化学品、パーム油、石油ガスなどの輸送は外国船が多くを占めている。これは、地場造船業界がこれらの外航船の建造、メンテナンスを行うことができないことも一因である。

こうした地場の造船所の能力不足により、地場の船主が海外から船を調達し、そのため修繕も海外で行ってしまう。そのため、国内の船主からはあまりビジネスが国内の造船所に渡らない。安定的に国内の船主から発注がこないから、国内の造船所は投資もしないという、悪循環に陥っている状況である。

3-2 主要造船業者

3-2-1 Boustead Heavy Industries Corporation (BHIC)

(1) 会社概要

BHIC はボーステッド・ホールディングス（マレーシアの上場企業）に属し、船舶、エンジニアリング、国防関連のサービスを提供する。ボーステッド・ホールディングスの大株主は国軍の積立基金。BHIC もマレーシア証券取引所に上場している。船舶修理が中核事業のひとつで、通常の修理、オーバーホールの他、スペア部品、保守点検、ロジスティクス・サポートの提供も手掛けている。

BHIC グループには、ボーステッド海軍造船 (Boustead Naval Shipyard Sdn Bhd)、ボーステッド・ペナン造船 (Boustead Penang Shipyard Sdn Bhd)、ボーステッド・ヨット (Boustead Yachts Sdn Bhd)、アフリカのガーナにある PSC テマ造船 (PSC Tema Shipyard Ltd)、アトラス・ディフェンス・テクノロジー (Atlas Defence Technology Sdn Bhd)、BHIC

ボフォース・ディフェンス・アジア（BHIC Bofors Defence Asia Sdn Bhd）が含まれ、海軍船舶や自警船舶、また商船や豪華船舶の建造と修理に関するサービスを提供している。

海軍船舶に対する修理と現場サポートとともに、サバ、サラワク両州沖の油田、ガス田で活動する支援船舶への保守点検を提供するため、東部マレーシア（ボルネオ島）のサバ州での船舶修理事業を拡大している。

- **ボーステッド・ペナン造船（BP 造船）**

BHIC の完全子会社で、ジェレジャク島（ペナン州）の南東端で造船施設を運営する。総面積は 40 エーカー。主に、船舶の建造と修理、重工業、組み立てを手掛ける。造船と修理に関しては、アルミ製や最新技術を駆使した海軍船舶に深い知識を有している。全長 120 メートル、1 万 DWT の船舶の建造が可能。

- **ボーステッド海軍造船（BN 造船）**

ペラ州ルムのマレーシア海軍主要基地内にある BN 造船は、防衛と船舶に関する事業を手掛け、海軍船舶や商船の設計、建造、改良、修理、保守を行う。現在、マレーシア海軍と警備艇 6 隻の建造について契約している。

設立当時はマレーシア王立海軍工廠として知られ、1984 年に操業を開始した。1991 年に公社化された後、1995 年には民営化され、PSC 海軍工廠（PSC Naval Dockyard Sdn Bhd）と名称を変更した。BHIC が 2005 年に買収。同年 8 月にボーステッド海軍造船となった。

BN 造船は大型船舶とドック入れに優れ、建造、修理に関する技術を有する他、中型船舶 6 隻を同時に扱えるインフラと施設を備えている。2008 年 8 月 31 日現在、BHIC の株式保有率は 20.77%となっている。

船舶建造

新規建造については、警備艇、高速兵員輸送船、揚錨船、海洋補給船、豪華ヨット宿泊施設、車両運搬船など、多岐にわたって海軍船舶や商船を扱っている。コンテナ・クレーン、水平引き込み式クレーン、大型の鉄骨施設など、重工業系の建設も手掛ける。

船舶修理

1984 年以來、船舶修理は中心的な事業となっており、以下の設備が活用されている。

- * 450 トン船舶昇降機
- * 3000 トン船舶昇降機
- * 吊り上げ能力の異なる埠頭クレーン
- * 浮棧橋経由のはしけ（全長 400 メートル）
- * その他の特殊施設と機器。海軍船舶など複雑な船舶の修理に必要な知識を基にサービスを提供している。

船舶の建造と修理は、国軍当局からの受注が多い。重工業や製造など、その他の中心事業を含む総売り上げから見た 2009 年 4 月現在の比率は、国防関連が 70%、民間が 30%となっている。

2009 年、BHIC の売上高は 5 億 4,385 万リンギで、税引前利益は 9,488 万リンギだった。

2009 年中には、Lumut 造船所で油井検査装置などを装備した油井検査サービス船を完成した。また、石油ガス産業のリグオペレーション用の AHTS も建造した。2009 年 12 月現在、豪華ヨットホテルも建造中である。

なお、前年より売り上げが上昇したにもかかわらず利益が減少したのは、コスト増と関連会社からの利益の減少が原因である。

表 33 BHIC の業績推移

単位：1,000 リンギ

	2006	2007	2008	2009
売上	80,476	117,153	496,259	543,851
税引き前利益	(89,914)	82,071	134,681	94,876
税引き後利益	(93,257)	486,317	116,978	76,655

出典：BHIC アニュアルレポート

BHIC の売上は主に、建造契約 (Construction contracts) とサービス提供 (Rendering of services) に分かれ、2009 年は建造契約が 2 億 7,510 万リンギ、サービス提供が 2 億 4,595 億リンギで、それぞれ売り上げ全体の 50%、45%を占めた。

表 34 BHIC 売上の内訳

単位：1,000 リンギ

	2007	2008	2009
建造契約	92,441	346,677	275,097
サービス提供	14,211	137,700	245,951
製品販売	8,186	11,867	22,741
配当収入	-	-	-
利子収入	750	15	62
賃貸収入	1,565	-	-
合計	117,153	496,259	543,851

出典：BHIC アニュアルレポート

(2) 設備

Boustead Penang Shipyard Sdn Bhd (BP Shipyard)

面積	26 エーカー
船台	156×20 メートル、100×56 メートル
	進水道 (Launching Way) 110×30m
バース	192 メートル

工場	第一工場（サブアセンブリーと配管） 1,500sqm 第二工場（アセンブリ、サブアセンブリー、機械加工など） 3,660sqm
倉庫	総面積 1,380sqm 25 トンの頭上式クレーン×2 基 5 トンのガントリークレーン×2 基 150 トンのクローラークレーン×2 基 45 トンのクローラークレーン 20 トンの頭上式クレーン×2 基 5 トンの頭上式クレーン×2 基

Boustead Naval Shipyard (BN Shipyard)

面積	120 エーカー
栈橋	浮き栈橋、400 メートルのクレーン付
シップリフト	450 トンのシンクロリフト — 60×13×8m 3,000 トンのシンクロリフト — 120×23×9m
工場	鉄鋼置き場 (2,340 sqm) 鉄鋼製作 (19,471 sqm) 船舶組み立て (29,907 sqm) 艀装 (8400 sqm) 配管・メカニカル (9,691 sqm) 電気 (2,304 sqm)
倉庫	総面積 19,000 sqm
クレーン	300 トンの昇降トラック×2 基 280 トンのクローラー式クレーン 70 トンの可動式クレーン 50 トンの可動式クレーン 40 トンの埠頭脇スルーイングクレーン (Quay Side Slewing Crane) 10 トンの埠頭脇スルーイングクレーン (Quay Side Slewing Crane) 5 トンの埠頭脇スルーイングクレーン (Quay Side Slewing Crane)

3-2-2 Coastal Contract Bhd

コースタル・グループはマレーシアの上場企業で、船舶、石油ガス等の業界にサービスを提供している。主な事業には、タグボート、石油バージ、無動力船、上陸用舟艇、海洋補給船などの建造、調達、修理、保守、売買がある。本社から車で 30 分、サンダカン（サバ州）に位置する造船施設の総面積は 95 エーカーである。

国内外にさまざまな顧客を有しているが、国内ではロジスティクス企業、海軍、海運業者、等が、また国外においては海運や潜水作業支援、石油ガス生産、浚渫作業、海洋建設、パイプライン敷設を手掛ける海底石油ガス関連企業が顧客となっている。

船舶修理／保守点検

コースタルは警備艇、タグボート、はしけ、輸送船などの修理および保守点検に経験を有し、関連サービスには以下のものがある。

- 船体鋼板の取替えと塗装
- 電気工事
- 高圧水とスチームによる清掃
- プロペラ部分の修理、ピッチ変更、改造、予備水槽試験（スタティック・バランス）
- 改修
- エンジンおよび発電機器のオーバーホール
- その他のエンジニアリングや機械工事

船舶建造

建造事業は、はしけ、上陸用舟艇、タグボートの他、多目的補給船や揚錨船などの中型の海洋補給船に及んでいる。

コースタル・グループは 2008 年までの 7 年間で 170 隻以上を建造しており、国内顧客に加えて、インドネシア、アラブ首長国連邦、イラン、シンガポール、オーストラリア、ノルウェー、キューバ、エジプト、ロシア、米国など海外の顧客も有している。

2 カ所の造船所を持ち、合計総面積は 70 エーカーで、中型補給船 8 隻を同時に建造する能力を持つ。現在、従業員数は熟練、非熟練を合わせて約 400 名となっている。

造船施設では以下の設備を持つ。

- 船台を備えた 2 カ所のドライヤード。いずれも鉄筋コンクリート表面で、線路と 3000 DWT まで扱えるウインチ・システムを装備している。
- 倉庫内、作業場に 2 MT から 10MT までの天井クレーン
- クローラー・クレーン 2 基（各 35MT）
- ガントリー・クレーン 1 基（60MT）
- 鋼切削と溶接の高精度装置。半自動直線／断面切削装置、CNC 切削装置、半自動溶接装置、ローラー機、プレス機、せん断機が含まれる。
- サンドブラスト装置

グループ全体では海運事業も手がける。グループ内の造船子会社は Bonafile Shipbuilding & Repairs, Pleasant Engineeirng, Seri Modalwan Sdn Bhd の 3 社。船舶修繕は 100%子会社の Bonafile Shipbuilders & Repairs Sdn Bhd が行っている。

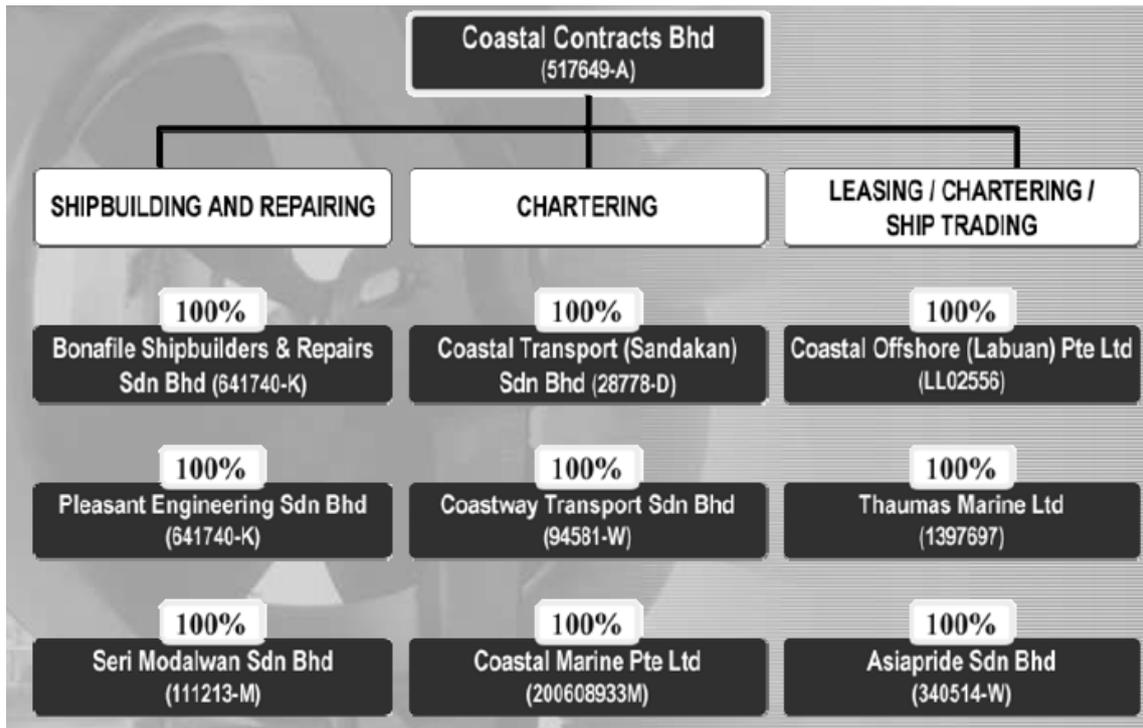


図 7 Coastal Contracts グループ組織図

出典：Coastal Contracts ウェブサイト

2009年の売上のうち、88%以上がオフショア支援船、海上輸送船の販売で、修繕は17万リングと全体の1%にも満たない。

表 35 Coastal Contract の業績推移

単位：1,000 リンギ

	2007	2008	2009
売上	291,757	348,059	466,158
税引き前利益	71,090	96,514	163,107
税引き後利益	69,317	96,772	162,443

出典：Coastal Contract アニュアルレポート

表 36 Coastal Contract の売上推移内訳

単位：1,000 リンギ

	2008	2009
オフショサポート、海運船舶の販売	284,671	411,410
船舶建造契約収入	38,406	27,773
タグボート、バージ備船収入	22,617	25,127
船舶修繕サービス収入	689	1,748
配当収入	-	-

	2008	2009
海上輸送運賃収入	1,354	-
コミッション	34	-
曳航サービス収入	288	-
合計	348,059	466,058

出典：Coastal Contract アニュアルレポート

3-2-3 Malaysia Marine and Heavy Engineering (MMHE)

MISC の完全子会社で、エンジニアリング・建設、海洋設備の改造および修理を手掛け、また石油ガス業界向けにも各種サービスを提供する。MMHE は 1973 年にマレーシア造船&エンジニアリング(MSE)として設立され、2005年5月にマレーシア・マリン重工業(Malaysia Shipyard & Engineering Sdn Bhd ; MMHE) と社名を変更した。従業員数は 1,500 名。施設はジョホール州パシル・グダンにある。

エンジニアリングおよび建設

海底石油ガス関連の施設建設に実績がある。深海船舶、掘削設備などの石油ガス施設の製造、建設、改良に注力する一方、EPCIC（エンジニアリング、調達、建設、据付け、コミッショニング）事業を手掛ける。

海洋設備の改造

MMHE は FPSO（浮遊式生産貯蔵出荷設備）と FSO（浮遊式貯蔵出荷設備）設備改造を、初期設計、建設、据付け、コミッショニング、出荷の工程を一貫して行っている。その他、浮遊式生産システムにとって重要なタレット建造や、ドック施設も提供する。船舶昇降機は世界最大級で、陸上のはしけでは 5 万 DWT までの船舶に対応できる。

海洋設備の修理

超大型原油タンカー（ULCC）、大型原油タンカー（VLCC）、原油タンカー、ケミカルタンカー、油田掘削リグ、ガスタンカーなど、海洋輸送船の修理や改修や液化天然ガス（LNG）タンカーの修理も行っている。また、船舶の損傷やリグに関するあらゆる種類の修理サービスも提供する。

船舶修理関連事業

2009年3月末までの08~09年度、MMHEは前年度の2倍にあたる72億リングの受注額を背景に業績は好調だった。この間に修理のためドック入りした船舶は合計68隻で、前年度の57隻から増加。稼働率も92%から93%に改善した。

受注総額のうち97%を占めたのはエンジニアリング・建設部門で、豊富な知識と経験を生かして、現在進行中の事業には、グムストークカップの半潜水型浮遊式生産システム（FPS）、キナバル、タンガバラット、またルビー・プリンセスの上甲板がある。グムストークカップのFPSは日産15万バレルで水深7500フィートでの稼働が可能となり、サバ州沖での稼

動開始時にはアジア太平洋地域で初の深海 FPS となる。

MMHE はまた、2006 年から「ヤード最適化プロジェクト」に取り組んでおり、ヤードの稼働能力をエンジニアリング・建設について 80%、海洋施設修理については 25%、それぞれ上昇させることを目指している。重量の大きな深海施設からの運搬用スキッドトラック（4 万 MT）は 2008 年 9 月に完成。バルクヘッド（4 万 MT）、ブラスト塗装ワークショップなどのコンセプト・デザインや事業者の選定も進行中で、さらに 3 カ所目となるドライドックの完成が 2013 年 4 月に予定されている。

表 37 MMHE の設備

ドライドック	ドライドック 1
	能力：45 万 DWT
	規模：385m × 80m × 14m（アジア太平洋地域では最大級）
	ドライドック 2
	能力：14 万 DWT
	規模：270m × 46m × 12.5m
船舶昇降システム	能力：5 万 DWT
	規模：188.4m × 33.8m × 8m（喫水）
	世界最大
クレーン	ヤード引き込みクレーン（11 基、15～80 トン）
	15 トン（最長 100 メートル時）、80 トン（最長 50 メートル時）
	クローラー・クレーン（6 基、150～250 トン）
屋外建設ヤード	5 カ所（総面積：35 万 9900 平方メートル、年間 4 万 9500 トン）
ワークショップ	29 カ所、総合的な機器を装備（総面積：5 万 3880 平方メートル）
スキッドトラック	能力：4 万トン
	トラック：固定 2 カ所、移動式 2 カ所
	全長：各 300 メートル
陸上バース	陸上バース 1
	全長：345 メートル
	能力：月間 142 トン
	陸上バース 2
	全長：345 メートル
	能力：月間 112 トン
海上バース	全長：232～325 メートル

出典：MMHE ウェブサイト

なお、マレーシアの国営石油会社、ペトロナスはトルクメニスタンのカスピ海オフショアで油・ガス田を運営しているが、MMHE はペトロナスはトルクメニスタンの Kiyarly 造船所の運営を委託されている。

MMHE は上場していないので、同社の財務情報は公開されていない。親会社の MISC の 2009 年 3 月期の売上は 157 億 8,347 万リングで、造船・修繕関係が大部分を占める「海運以外の売上」はそのうち 17.0%の 26 億 7,711 万リング、対前年比 5 割増を記録した。

表 38 MISC の業績推移

単位：1,000 リンギ

	FY 2009	FY 2008
運賃収入	4,628,939	4,422,528
備船等収入	7,747,281	6,409,849
その他の海運関係収入	730,132	345,959
海運以外の収入	2,677,114	1,769,156
合計	15,783,466	12,947,492

出典：MISC アニュアルレポート

なお、MISC は 2010 年 10 月末までにマレーシア証券取引所の一部市場に MMHE を上場する予定で、調達資金は 5 億米ドルに上る見込みである²⁵。

3-2-4 Muhibbah Marine Engineering Sdn Bhd (MME)

マレーシアの上場企業ムヒバ・エンジニアリングの子会社。ムヒバ・エンジニアリングは 1972 年に設立され、1994 年になって上場。東南アジア、中東、北アフリカの各地域で LNG 用栈橋、原油ターミナル、原油貯蔵タンク、ガス配管、燃料補給施設、港湾、橋梁、ダム、海洋施設、インフラ設備に関する EPCC (エンジニアリング、調達、建造、コミッションング) を提供している。

MME はムヒバエンジニアリングの完全子会社で、クラン港に造船施設を持つ。揚錨タグボート、補給船、宿泊用船舶の建造の他、オフショア石油ガス掘削・生産施設向け船舶の設計、建造、改造、修理を行う。

造船施設の総面積は 74 エーカーで、海上側へは 850 メートル伸びており水深は最大で 18 メートルとなっている。5,000 DWT までの船舶用のドライドックや新規建造施設を備える他、海上での修理は最大 1 万 6,000 DWT までを扱える。

MME は上場していない為、財務情報は公開されていない。親会社のムヒバエンジニアリングの 2009 年 12 月期の売り上げは 225 億 2,049 万リングと対前年比 11%増となったが、税引き前利益は 2,887 万リングと前年の 17%減となった。また、同社のアニュアルレポートによると、2009 年の造船部門からの税引き後利益は前年比 54%増の 3,410 万リングと前年比 41.5%を記録し、グループ全体の税引き後利益を上回っているため、造船部門が他部門の赤字を埋め合わせしていることになる。

²⁵ Business Times Malaysia 2010 年 9 月 22 日

表 39 ムヒバエンジニアリンググループの業績推移

単位：1,000 リンギ

	2007	2008	2009
売上	1,411,533	2,033,535	2,252,049
税引き前利益	103,005	44,930	68,182
税引き後利益	90,285	34,871	28,885

出典：ムヒバエンジニアリンググループの年次報告書

表 40 ムヒバエンジニアリンググループの売上内訳

単位：1,000 リンギ

	2007	2008	2009
契約収入	1,284,761	1,832,430	2,035,089
製品販売	88,012	110,574	136,795
サービス収入	38,760	90,531	80,165
配当収入	-	-	-
合計	1,411,533	2,033,535	2,252,049

出典：ムヒバエンジニアリンググループの年次報告書

3-2-5 Geliga Slipway Sdn Bhd (GGSB)

ゲリガ・スリップウェイ (GGSB) は 1983 年の設立で、スマイ・グループ (Sumai Group of Companies) に属している。スマイ・グループは、ワン・スレイマン・ビンハジ・ワン・ユソフとその息子ハジ・ワン・マユディンが 1966 年にスリ・テレンガヌ・ケジェンテラン (Sri Terengganu Kejenteraan) として設立した一族企業グループ。当初は、船舶、農業機械、建設用取り付け部品向けの機械エンジニアリングや溶接作業を手掛けていた。現在は造船のゲリガ・スリップウェイ、エンジニアリングのスマイエンジニアリング、不動産開発のスマイプロパティ、農業機械や一般機械・石油製品輸送のスリ・トレンガヌ・ケジェンテラン、グループ企業向け部品機器調達サービス会社のミスマネットワークから成る。

ゲリガ・スリップウェイは船舶建造、修理に加えて、ボフォース 40/L 70 やエリコンの砲身、航行支援機器、船舶用ホースの保守点検や潜水パイプラインの敷設、またトレンチングなどの特殊サービスも提供している。

顧客にはマレーシア王立海軍、警察 (海事部門)、海事取締局、マレーシア税関、エッソ・プロダクション (マレーシア)、水産局、海事局、クラン港湾庁などがある。

ゲリガ・スリップウェイの施設は以下のとおり。

- 船台×3：400DWT, 600DWT, 1,000DWT
- 乾ドック×1：2,000 DWT：90m (L) ×18m (W) ×6m (H)
- 屋外ヤード：6 エーカー
- ハンガー：200 ft×80 ft×50 ft (天井クレーン 2 基、25/5 トン)
- エンジン工場、木工所、メンテナンス工場、電気工場、機械工場

ゲリガ・スリップウェイもスマイグループも上場していないため、財務情報は公開されていない。

3-2-6 Labuan Shipyard & Engineering Sdn Bhd

マレーシア政府与党 UMNO の関連会社であるリアルマイルド・グループの傘下企業。かつてはサバ造船 (Sabah Shipyard) と呼ばれていたが、UMNO の関連企業再編で、リアルマイルド・グループの傘下となり、名前をラブアン造船&エンジニアリングと改めた。1972 年以来、海洋事業や石油ガス事業を手掛け、石油ガス施設の建設、リグの修理改修、船舶修理を中核事業とする。

ラブアン島のビクトリア港に位置して深海へのアクセスが可能。また年間の鉄骨生産は 3 万 6000 トンになる。ラブアン造船エンジニアリングの設備は以下のとおりで、対応可能な最大船舶は 16,000DWT。

船舶修理埠頭

全長	: 150 メートル
用途	: 係留、海上修理、物資の積み込み、積み下ろし
二次的施設	: 50/6 トン SWL ドック・クレーン 船舶係留用の双係柱 (50 トン、30 トン) 海水・淡水の補給ライン 陸上の電源供給：415V/50Hz および 440V/60Hz
水深	: 5～8 メートル (干満差：0.4～2.6 メートル)

内部埠頭 (シンクロリフト横)

全長	: 140 メートル
用途	: 係留、クレーンを必要としない小規模修理
水深	: 5～8 メートル (干満差：0.4～2.6 メートル)

外部埠頭

全長	: 387 メートル
用途	: 係留、海上修理、物資の積み込み、積み下ろし
二次的施設	: 50/6 トン SWL ドック・クレーン 船舶係留用の双係柱 (50 トン、30 トン) 海水・淡水の補給ライン
水深	: 5～8 メートル (干満差：0.4～2.6 メートル)

積み下ろし埠頭 1

全長	:	160 メートル (埠頭部分 : 35 メートル)
用途	:	1 万 2000 トン未満の施設の積み下ろし 物資の積み込み、積み下ろし ベアリング載荷 (150 KN/m ²) ライン載荷 (375 MT/m) 、水平載荷 (各側 600 MT) 平等装荷
二次的施設	:	移動式クレーン 船舶係留用の双係柱 (50 トン) 巻き上げ機 (2 × 10 トン)
水深	:	3.6~6.8 メートル (干満差 : 0.4~2.6 メートル) 潮位 1.39 メートル時 4.2 メートル

積み下ろし埠頭 2

全長	:	60 メートル (埠頭部分 : 24.5 メートル)
用途	:	3000 トン未満の施設の積み下ろし 物資の積み込み、積み下ろし ライン載荷 (158 MT/m) 、水平載荷 (各側 150 MT)
二次的施設	:	50/6 トン SWL ドック・クレーン 船舶係留用の双係柱 (50 トン) 巻き上げ機 (2 × 10 トン)
水深	:	3.6~6.8 メートル (干満差 : 0.4~2.6 メートル) 潮位 1.39 メートル時 4.2 メートル

シンクロリフト

規模	:	140 m (長さ) × 28 m
能力	:	通常の吊り上げ加重 : 6940 トン (クレードルおよびブロックの重量を除く)

リアルマイルドグループもラブアン造船エンジニアリングも上場していないため、財務情報は公開されていない。

3-2-7 Brooke Dockyard and Engineering Works Corporation (BDEWC)

BDEWC は 1912 年に設立され、マレーシアの造船施設としては最も長い歴史を持つ。サラワク州政府インフラ開発通信省が全株式を保有する政府系企業。政府が保有する船舶や機器に関する修理の他、民間船舶に対してもサービスを提供する。国内でペトロナスが認可し

ている6つの建造関連企業のひとつでもある。

1996年に開始した海洋モジュール建設が中核事業となっており、これまで生産施設、二次施設、宿泊施設など、24件の石油ガス関連モジュールを建設している。その他、完了した案件には、ナビゲーション船舶、エンジニアリング作業用運搬船、鋼アーチ橋などがある。多目的船の建造なども行う。

中心となっている建設施設は、セナリ港（サラワク州）近くに位置する水深のある新しいセジンカット・ヤード（Sejingkat Yard）である。

セジンカット・ヤード概要：

- 総面積：8万2000平方メートル
- 屋外施設面積：6万3500平方メートル
- 能力（実績）：8500トン
- 乾ドック×1 175メートル
- 船台 7トン
- 建造能力 200トン

設立当初からあるマーケット・ストリート・ヤードは、主に中型船舶の修理に使用されている。



図8 主要造船所の立地図

4. マレーシアの港湾

4-1 マレーシアの港湾の概要

4-1-1 主要港湾の所在地



図9 マレーシアの港湾地図

出典：The Malaysian Maritime Cyber Hub – portsworld.com

4-1-2 港湾の運営管理形態

マレーシアにおける港湾（漁港を除く）は次の4種類による方式で管理されている。

(1) 連邦直轄港（Federal Ports）

クラン港、ジョホール港、タンジュン・プレパス港、ペナン港、クアンタン港、ビンツル港、ケママン港の7港湾で、これらの港は、それぞれの地域（6ヶ所）にある運輸省²⁶港湾局により管理されている。

ただし、実際に港湾を運営している組織は港湾局とは別で、ペナン港は国営企業、他の6港については既に民営化されている。また、クラン港、ケママン港には実際には複数の港・埠頭が含まれており、運営組織もそれぞれの港・埠頭で別組織になっている。

²⁶ www.mot.gov.my

表 41 連邦直轄港と管轄港湾局、運営事業者

管轄港湾局 (Web Site)	港	運営事業者 (Web Site)
ポークラン港湾局 Port Klang Authority (www.pka.gov.my)	クラン北港・南港	Northport (Malaysia) Bhd (www.northport.com.my)
	クラン西港	Westports Malaysia Sdn Bhd (www.westportmalaysia.com.my)
ジョホール港湾局 Johor Port Authority (www.lpj.gov.my)	ジョホール港	Johor Port Bhd (www.johorport.com.my)
	タンジュン・プレパス港	Pelabuhan Tanjung Pelepas Sdn Bhd (www.ptp.com.my)
ペナン港湾委員会 Penang Port Commission (http://penangport.gov.my)	ペナン港	Penang Port Sdn Bhd (www.penangport.com.my)
クアantan港湾局 Kuantan Port Authority (www.lpkn.gov.my)	クアantan港	Kuantan Port Consortium Sdn Bhd (www.kuantanport.com.my)
ビンツル港湾局 Bintulu Port Authority (www.bpa.gov.my)	ビンツル港	Bintulu Port Sdn Bhd (www.bintuluport.com.my)
ケママン港湾局 Kemaman Port Authority	ケママン港 LPG 輸出ターミナル	Petronas (www.petronas.com.my)
	ケママン西港	PTB West Wharf Sdn Bhd (www.jim.com.my)
	ケママン東港	Kuantan Port Consortium Sdn Bhd (www.kuantanport.com.my)

出典：National Maritime Portal²⁷，マレーシア運輸省海事局、各港湾局ウェブサイトより作成

各地の港湾局は現在、それぞれ運輸省傘下に置かれており、横の連携に欠けているため、マレーシア政府運輸省は、港湾行政をより効率化し、業界全体にわたる戦略的な開発を実現することを目的に、全国の港湾を統一管理する「国家港湾委員会 (National Port Council)」の設立を計画している。政府は 2010 年 4 月に内閣と国家経済評議会より国家港湾委員会設立につき認可を得て、関連法案の成立を目指している²⁸。

²⁷ <http://www.portsworld.com>

²⁸ Bernama 2010 年 4 月 22 日

(2) 州政府の管轄港

サバ州政府（交通公共事業省所管）のサバ港湾局が管轄するコタキナバル港、サンダカン港、タワウ港等 7 港、サラワク州政府（財務公共事業省所管）のミリ港湾局が管轄するミリ港、同じくサラワク州政府のクチン港湾局が管轄するクチン港、同じくラジャン港湾局が管轄するラジャン港がある。

表 42 州政府管轄港と管轄港湾局、運営事業者

管轄港湾局 (Web Site)	港	運営事業者 (Web Site)
サバ港湾局 Sabah Ports Authority (www.lpps.sabah.gov.my)	コタキナバル港	Sabah Port Sdn Bhd
	サンダカン港	
	タワウ港	
	スバンガ・ベイ港	
	ラハダトゥ港	
	クダット港	
	クナック港	
ラジャン港湾局 Rajang Port Authority (www.rajangport.gov.my)	ラジャン港	ラジャン港湾局 Rajang Port Authority (www.rajangport.gov.my)
ミリ港湾局 Miri Port Authority (www.miriport.gov.my)	ミリ港	ミリ港湾局 Miri Port Authority (www.miriport.gov.my)
クチン港湾局 Kuching Port Authority (www.kpa.gov.my)	クチン港	クチン港湾局 Kuching Port Authority (www.kpa.gov.my)

出典：National Maritime Portal, マレーシア運輸省海事局、各港湾局ウェブサイトより作成

(3) 元州政府管轄港

以前に州政府が管理していた港湾で運営が民営化された港湾には、マラッカ州のマラッカ港、ペラク州のルムット港等が 7 港ある。

表 43 元管轄州政府と管轄港湾局、運営事業者

元管轄州政府	港	運営事業者 (Web Site)
マラッカ州政府	マラッカ港	Syt. Perkhidmatan Pelabuhan Gabungan Sdn Bhd
トレンガヌ州政府	ケルティ港	Kertih Port Sdn Bhd
ペラク州政府	ルマット港	Lumut Maritime Terminal Sdn Bhd (www.lumutport.com)
マラッカ州政府	スンガイ・ウダン港	Sungai Udang Port Sdn Bhd

元管轄州政府	港	運営事業者 (Web Site)
ケダ州政府	テラック・エウイ港 (ランカウイ島)	Kedah Cement Sdn Bhd
ケダ州政府	タンジョン・レムブン 港 (ランカウイ島)	Langkawi Port Sdn Bhd (www.langkawiport.com.my)
ジョホール州政府	タンジュン・ランサッ ト港	Tanjung Langsat Port Sdn Bhd (www.tlp.com.my)

出典：National Maritime Portal, マレーシア運輸省海事局、各港湾局ウェブサイトより作成

(4) 運輸省海事局 (Marine Department) の管理する港

その他の小規模な上陸用施設、栈橋、港湾はすべて運輸省海事局²⁹の管轄となっている。これら港湾は内航船、旅客フェリー、漁船などにより利用されており、民間企業が運営する港湾や運営事業者が特定されていない港湾もある。

表 44 運輸省海事局管轄港と運営事業者

管轄局	港	運営事業者 (Web Site)
サラワク海事局	ラブアン港	Labuan Liberty Port Management Sdn. Bhd (www.llpm.com.my)
半島海事局	ポート・ディクソン港	Shell Refining Company Esso Standard Malaysia
半島海事局	クアラ・ペルリス港	n.a.
半島海事局	メルシン港	n.a.
半島海事局	テロック・インタン港	n.a.
半島海事局	ムア港	n.a.
半島海事局	トゥンパット港	n.a.
半島海事局	コタバル港	n.a.

出典：National Maritime Portal, マレーシア運輸省海事局、各港湾局ウェブサイトより作成

4-2 主要港湾の趨勢

各港湾局の統計資料によると、マレーシア国内主要6港（クラン、ペナン、ジョホール、タンジュン・プルパス、クアンタン、ビンツル）の2009年のコンテナ取扱量は、合計で前年比2.1%減の1,551万TEU（20フィート標準コンテナ換算）だった。取扱量のトップはクラン港で、同8.3%減の731万TEU、2位はジョホール州タンジュン・プルパス港（PTP）で、同7.5%増の602万TEUだった。

英国のコンテナリゼーション・インターナショナル（CI）が発表した2008年の世界主要港コンテナ取扱量番付（Containerisation International Yearbook 2010）によると、国内最

²⁹ www.marine.gov.my

大の港湾施設であるクラン港は 2007 年より 1 ランク上昇して 15 位 (797 万 TEU) となった。ジョホール州タンジュン・プルパス港 (PTP) は 1 ランク下げて 19 位 (547 万 TEU) となった。他の東南アジア主要港では、シンガポール港が 1 位 (2,992 万 TEU)、タイのレムチャバン港が 21 位 (513 万 TEU)、インドネシアのタンジュンプリオク港が 24 位 (398 万 TEU) であった。

表 45 主要港のコンテナ取扱量 (単位: TEU)

	主要港	2007 年	2008 年	2009 年
1	クラン港	7,118,714	7,973,579	7,309,779
2	タンジュン・プルパス港	5,465,066	5,594,363	6,016,451
3	ペナン港	925,991	929,639	958,476
4	ジョホール港	927,285	934,767	844,856
5	ビンツル港	251,772	290,167	248,390
6	クアantan港	127,600	127,061	132,252
	合 計	14,816,428	15,849,576	15,510,204

出典: 各港湾局の統計数値より

一方、同主要 6 港の一般貨物 (コンテナを含む) の取扱量は、合計で前年比 4.1%減の 3 億 2,975 万トンだった。このうちクラン港の取扱量は同 9.6%減の 1 億 3,769 万トンで、全体の約 42%を占めた。

表 46 主要港の貨物輸送量 (単位: 千 FWT)

	主要港	2007 年	2008 年	2009 年
1	クラン港	135,515	152,349	137,694
2	タンジュン・プルパス港	84,150	88,090	95,155
3	ビンツル港	n.a.	40,470	38,444
4	ペナン港	27,222	26,000	24,278
5	ジョホール港	25,313	27,567	23,908
6	クアantan港	10,065	9,402	10,273
	合 計	n.a.	343,878	329,752

出典: 各港湾局の統計数値より

主要港の船舶寄港数を見ると、クラン港が寄港船舶数で 2009 年に約 1 万 6,000 隻と圧倒的に多く、マレーシア唯一の LNG 積出港であるサラワク州ビンツル港が約 7,500 隻で次いでいる。

表 47 主要港の船舶寄港隻数（単位:隻）

	主要港	2007 年	2008 年	2009 年
1	クラン港	17,149	16,864	16,116
2	ビンツル港	n.a.	7,015	7,514
3	ジョホール港	6,005	5,823	5,121
4	タンジュン・プルパス港	3,747	3,764	3,776
5	クアantan港	2,375	2,315	2,447
6	ペナン港	n.a.	n.a.	n.a.

出典：各港湾局の統計数値より

また、主要港の旅客輸送量を見ると、ペナン港が 2009 年に 213 万人と圧倒的に多く、クラン港の 62 万人が次いでいる。ペナン港は半島部バタワースとの間のフェリーによる旅客の往来があるほか、インドネシアのスマトラ島メダンのベラワン港との間でフェリー便が毎日運航されている。また、クラン港にはインドネシアのスマトラ島ドゥマイ港やタンジュン・バライ・アサハン港へのフェリー便が毎日運航されている。その他、マラッカ港はインドネシアのスマトラ島ドゥマイ港やペカンバル港へのフェリー便、ジョホール港はインドネシアのリアウ諸島にあるバタム港やビントラン港へのフェリー便、サバ州タワウ港はインドネシアの東カリマンタンにあるヌヌカン港やタラカン港への定期フェリー便を運航している。

表 48 主要港の旅客輸送量（単位:人）

	主要港	2007 年	2008 年	2009 年
1	ペナン港	2,197,353	2,305,958	2,128,223
2	クラン港	544,824	697,631	615,807
3	マラッカ港	236,514	222,643	143,751
4	ジョホール港	189,469	166,813	n.a.

出典：各港湾局の統計数値より

4-3 主要港湾の概要

4-3-1 連邦直轄港

(1) クラン港

セランゴール州にあるクラン港は首都クアラルンプルから西へ 40 キロに位置する外港であり、南港、北港、西港から成るマレーシア最大の港湾である。クラン港は、123 の船会社が利用し、同港と世界 120 カ国 500 以上の港湾施設を結んでいる。このうち南港は最も古く、現在は主に域内貿易に利用されており、サバ・サラワク両州、インドネシア、ミャンマー、ベトナムの小規模港湾施設と交易している。北港はクラン港の中心的役割を担っており、コンテナ取扱能力は 490 万 TEU である。西港は 94 年に開港した最新鋭の設備を保有する港で、現在のコンテナ取扱能力は北港を上回る 720 万 TEU である。西港は開港以来、取扱量で急

激な伸びを記録していたが、09年に経済危機の影響で貨物量が減少し初めて前年比マイナスとなった。

これらセランゴール州クラン港全体を監督するのは1963年に設立されたクラン港湾局(PKA)である。1986年に港湾運営の民営化が実施され、PKAはクラン港およびマラッカ港の監督機関として存続している。

クラン港全体の2009年のコンテナ取扱量は、経済危機による輸送量の落ち込みで前年比8.3%減の731万TEUだった。うち、クラン北港が286万TEU(前年比5.0%減)、クラン西港が445万TEU(前年比10.4%減)だった。09年の取扱量のうち、58%が積み替え貨物で、残り42%が国内貨物だった。積み替え貨物の取扱量は09年に前年比で9%減少した³⁰。これら北港、西港を併せたコンテナ取扱量の世界ランキングは1998年の21位から2008年に15位と大躍進した。

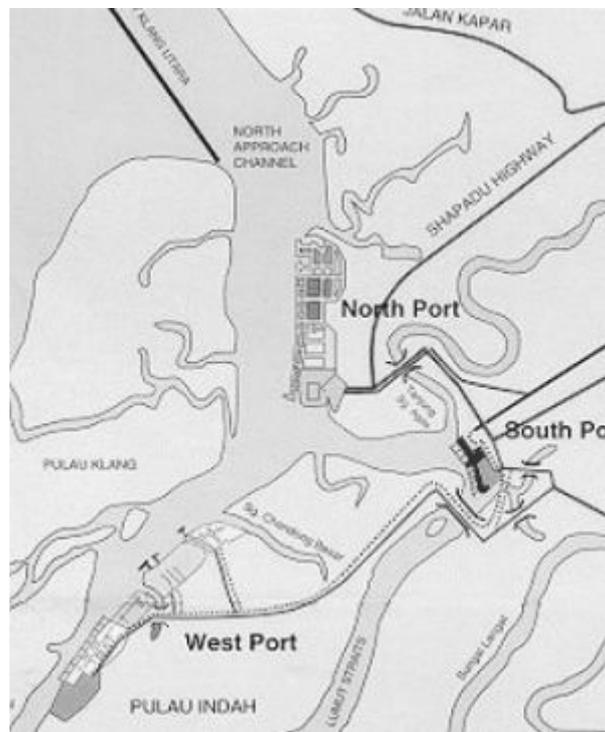


図10 クラン港略図

出典：クラン港湾局ウェブサイトより

クラン北港と南港は1986年の民営化後、クラン・コンテナ・ターミナル社(KTC)及びクラン・ポート・マネージメント社(KPM)の2社で2000年9月までターミナル運営がなされていた。その後、KTCとKPMはコンテナ輸送大手のコンテナ・ナショナル社(KN)と合併し、ノースポート・コーポレーション社(NCB)を設立、国内最大(当時)の港湾ターミナル運営・コンテナ輸送会社となった。NCBへの出資比率は国営投資会社ペルモダラン・ナショナル(PNB)が53.4%となり、その他、国営石油会社ペトロナス傘下の海運大手マレーシア・インターナショナル・シッピング・コーポレーション(MISC)関係企業が15.4%となっている。

³⁰ Business Times Malaysia 2010年1月11日

新たに開発されたクラン西港は、開港された 1994 年よりウエストポーツ・マレーシア（旧社名：クラン・マルチ・ターミナル）社により運営されている。ウエストポーツへは香港財閥企業のハチソン・ワンポア、タブン・ハジ（巡礼管理基金庁）セランゴール州などが出資している。

また、クラン西港の隣接地に建設していたクラン港自由貿易区（PKFZ）が 2006 年 11 月にオープンした。PKFZ には 09 年末時点で計 56 社が進出、総面積 405 ヘクタールの工場用地にはノルウェーの石油エンジニアリング大手アーカー・クバナーなどが進出している。PKFZ にもコンテナ・ターミナルが建設されており、2009 年のコンテナ取扱量は、4 万 3,000TEU で 08 年の 5 倍近く増加した³¹。PKFZ の運営は 2007 年 7 月、運営会社 JAFZA インターナショナルが撤退し、PKFZ を所有するクラン港湾局（PKA）が子会社「クラン港自由貿易区」を通じて運営を引き継いでいる³²。

クラン港の旅客ターミナルとして、プラウ・インダーにあるクルーズ・ターミナルはマレーシアのクルーズ客船運航会社であるスター・クルーズ社により運営されており、自社のクルーズ船がクラン港を基点に国内外へと就航している。また南港にある旅客クルーズ・ターミナルはインドネシアの港湾との間で運航されているフェリーにより利用されている。

【施設の概要】

表 49 クラン港の係留施設

バース名称	延長 (m)	水深 (m)	船級 (DWT)	バース数
コンテナ・ターミナル	5,279	10.5-16.0	40,000-160,000	12
在来貨物ターミナル	2,086	12.0-15.0	6,000-80,000	13
乾バルク・ターミナル	1,366	11.0-15.0	35,000-80,000	6
液体バルク・ターミナル	2,084	10.0-16.1	13,000-130,000	9
旅客ターミナル	690	-12.0	6,000-50,000	4
バンカー・ターミナル	196	n.a.	10,000	1
車輛専用ターミナル	n.a.	n.a.	n.a.	1

出典：ケラン港湾局、ノースポート社、ウエストポーツ社ウェブサイトより

表 50 クラン港の荷役機械

タイプ	設置数 (基)
岸壁クレーン	51
ヤード・ガントリークレーン	113
モバイルクレーン	2
ストラドルキャリア	70

³¹ Business Times Malaysi2010 年 1 月 21 日

³² 時事通信 2008 年 3 月 27 日、2006 年 11 月 1 日

タイプ	設置数 (基)
ハイスタッカ	21
プライムムーバー	339
トレーラ	299
フォークリフト	142
タグボート	12
パイロットラウンチ	8
バルククレーン	9
バルク・コンベヤ	3

出典：クラン港湾局

表 51 クラン港の蔵置能力

バース名称	タイプ	設置数 (基)
コンテナ	CFS	59,658 m ²
	ヤード総面積	156.4 ヘクタール
在来貨物	通貨貨物用倉庫	14,537 m ²
	上屋	119,189 m ²
	野積場	133,076 m ²
北港乾バルク・ターミナル	上屋	30,935 m ²
	野積場	11,880 m ²
西港コンテナ・ターミナル	ヤード総面積	280 エーカー
	総グラッドスロット	25,036 TEU
	冷凍コンテナ保管能力	1,236 points

出典：ケラン港湾局

(2) ジョホール港

ジョホール港は州都ジョホールバルの東部パシルグダン地区にあり、ジョホール水道を隔てて対岸のシンガポールを望む位置にある。1977年にジョホール港湾局によりジョホール州最初の港湾として開港され、第2期工事が終了した1985年には年間600万トンの貨物を扱える規模になった。1993年に国営企業ジョホール・ポート社が同港の事業権をジョホール港湾局より取得、1995年に同社は完全民営化されている。

ジョホール港は、マレーシアの主力輸出品であるパームオイルの積み出しをはじめ、米、ゴム、パルプ、金属、コンテナ等あらゆる貨物を取り扱う多目的港として機能し、ジョホール州ほかマレーシア半島南部の総合的な物流の玄関となっている。

コンテナ・ターミナルの年間取扱能力は100万TEUで、2009年には約84万5,000TEUの取り扱いがあった。年間取扱能力が4,300万トンのばら積み貨物ターミナルでは、液体バ

ルクの取扱量が約 949 万トンと最も多くなっており、その 4 割以上が食用油（パームオイル）となっている。ターミナル背後には、食用油、石油・石油製品、液体化学品の貯蔵タンクが設けられているが、このうち食用油のものが最も大きく 23 万トンの容量がある。

港湾全体では、2009 年に約 5,100 隻の船舶が寄港している。週に 31 便の国際航路と 3 便のシンガポール向けフィーダー便が設定されている。また、ジョホール港にはタンジュン・ベランコール・フェリーターミナルを発着港とするフェリー便がインドネシアのバタム・ビントアン両島の間で運航されているほか、シンガポールのタナメラとの間で 1993 年から運航されていたが、利用客の減少から 2002 年に運航を中止している³³。

ジョホール港の運営事業者ジョホール・ポート社は、2005 年の株式公開買い付けを経て、複合企業 MMC コープの完全子会社となっている。MMC コープはタンジュン・プルパス港の運営事業者 PTP 社の株式 70% も保有しており、ジョホール港が混雑し、拡張の余地もないことから、コンテナ貨物の取り扱いを PTP に、それ以外の貨物をジョホール港にそれぞれ集約し、貨物の取扱業務を円滑化することを政府に提案していた。しかし、コンテナの陸上輸送コストの増加に懸念を示す船荷主や製造業者の意見を基に、最終的に通産大臣は 2 つの港湾施設の統合計画を認可しないことを決定している³⁴。

【施設の概要】

表 52 ジョホール港の係留施設

バース名称	延長 (m)	水深 (m)	船級 (DWT)	バース数
コンテナ・ターミナル	253×3	15.0	104,000	3 (CT1-3)
液体バルク (危険物) 棧橋	950	9.0-13.0	7,000-120,000	4 (DCJ1-4)
植物油ターミナル	755	10.0-11.0	2,660-53,300	4 (OJT1-4)
ブレイクバルク・ターミナル	536	6.0-11.0	6,500-39,000	3 (W1-3)
乾バルク・ターミナル	623	12.7-13.0	78,000	3 (W4-6)
多目的ターミナル	1,130	5.0-13.5	13,000-80,000	6 (W7-11)

出典：ジョホール港湾局ウェブサイトより

表 53 ジョホール港の荷役機械

タイプ	設置数 (基)	荷重能力 (トン)
ガントリークレーン (ポストパナマックス型)	5	36
スケルタル・セミトレーラ	60	45
トランスファークレーン	17	36
ターミナル・トラクタ	46	40
リーチ・スタッカ	3	40
水平引込クレーン	2	-

出典：ジョホール港湾局ウェブサイトより

³³ 時事通信 2006 年 10 月 30 日

³⁴ Business Times Malaysia 2010 年 8 月 9 日、2009 年 11 月 26 日

表 54 ジョホール港の蔵置施設

ターミナル	タイプ	蔵置能力（トンまたは m ² ）
液体バルク	植物油	230,000 ton
	石油・石油製品	42,000 ton
	液体化学品	17,000 ton
乾バルク	肥料	59,000 ton
	クリンカー・石膏	27,000 ton
	穀物	45,000 ton
	大豆	20,000 ton
	トウモロコシ	7,000 ton
コンテナ	コンテナヤード	178,000 m ²
	上屋（民間倉庫を含む）	1,422,200 m ²
	野積場	47,200 m ²
	通貨貨物用倉庫	17,000 m ²

出典：ジョホール港湾局ウェブサイトより

(3) タンジュン・プルパス港

ジョホール州南西部にあるタンジュン・プルパス港（PTP: Port Tanjung Pelepas）は、シンガポールに対抗するコンテナの積替ハブ港として整備され、2000年から2カ所のバース（貨物取扱能力：年間130万TEU）で開港した。以来、シンガポール同様にマラッカ海峡の大型船航路から至近距離にある立地上のメリットを生かし、海運大手マースク（デンマーク）³⁵やエバーグリーン（台湾）の運航拠点をシンガポールから奪うことに成功するなどして、取扱量を飛躍的に増加させている。

1994年に設立された民間企業 PTP 社が政府から 60 年（更に 30 年の更新条件付）の運営権を獲得して、当初から港湾の管理を行っている。開港に先立って 1998 年には自由貿易地区の指定を受け、この恩典を活用して港湾に近接する地区への外資企業の立地が進み、その中にはマースクの関連物流会社や BMW の部品配送センターも含まれる。

タンジュン・プルパス港は、完全なコンテナ専用港で、4.3 キロメートルに及ぶ埠頭に 12 バース（各 360 メートル）が整備され、44 基のスーパー・ポスト・パナマックス・クレーンなど最新鋭の設備を有している。2008 年には三井造船が PTP 社からコンテナヤードで使用する省燃費型ハイブリッド・クレーン 11 基の受注に成功している³⁶。現在は北側の 1 期部分と南側の 2 期部分の一部が完成し共用しているが、2 期部分が終了すると、ほぼ一直線の約 5 キロメートルの埠頭に 14 バースが配置されることになる。新バースが完成すると、同港の年間取扱能力は、840 万 TEU から 1,100 万 TEU に拡大する。

開港時の 2000 年に約 40 万 TEU であった年間取扱量は、毎年順調に成長を続け、2009 年には前年比 7.5% 増の 602 万 TEU にまで伸びている。09 年は世界的な経済減速の影響でコンテナの取扱量が全体的に縮小する中、既存の主要顧客であるマースクやエバーグリーンが

³⁵ 2000 年 10 月に海運大手マースク・シーランドは同港運営会社である PTP 社に 30% 出資している。

³⁶ 時事通信 2008 年 9 月 4 日

船便を増加したことや独海運大手ハパグロイド、仏海運大手 CMA-CEM が新たに顧客に加わったことなどが寄与している³⁷。



図 11 タンジュンプルパス港の所在地

出典：PTP 社ウェブサイトより

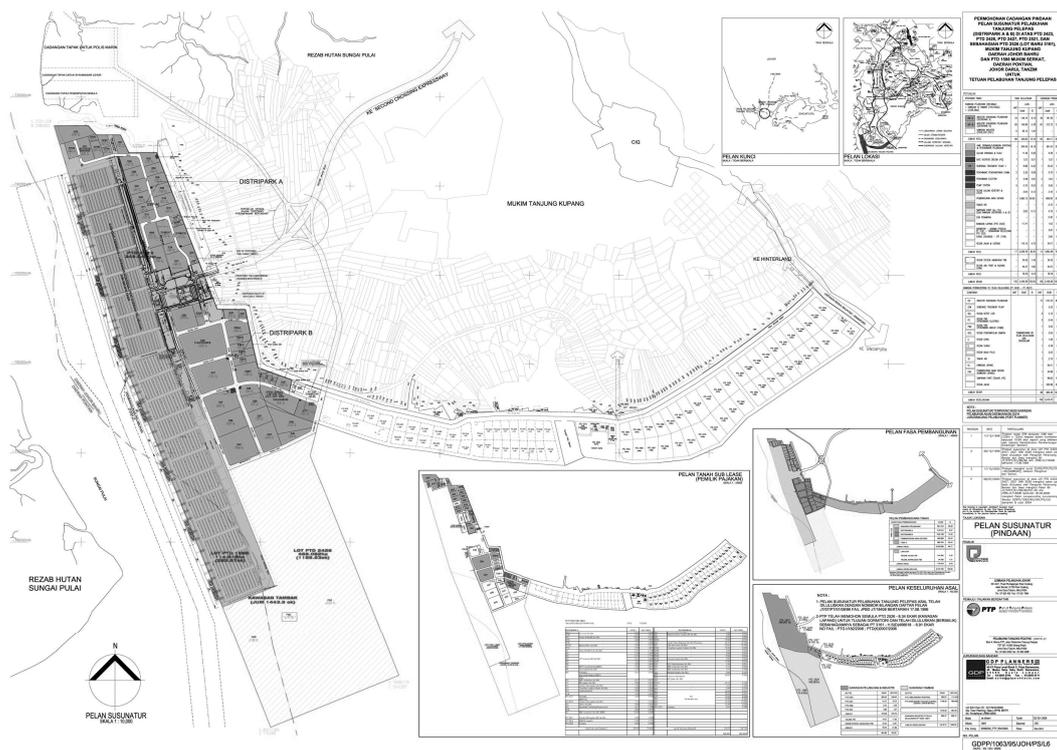


図 12 タンジュンプルパス港のマスタープラン

注：図左側の黒い網掛け部分がコンテナ埠頭

出典：PTP 社ウェブサイトより

³⁷ Bernama 2010 年 1 月 12 日

【施設の概要】

表 55 タンジュン・プラパス港の係留施設

バース名称	延長 (m)	水深 (m)	船級 (DWT)	バース数
コンテナ・ターミナル第 1 期	360×6	15.0	115,000	6
コンテナ・ターミナル第 2 期	360×6	15.0	115,000	6

出典：PTP 社ウェブサイトより

表 56 タンジュン・プラパス港の荷役機械

タイプ	設置数 (基)
ガントリークレーン (スーパー・ポスト・パナマックス型)	44
RTG クレーン	138
プライム・ムーバー	361

出典：PTP 社ウェブサイトより

表 57 タンジュン・プラパス港の蔵置施設

タイプ	蔵置能力
ヤード総面積	1,800,000 m ²
総グランドスロット	37,800 TEU
最大段積み数	5 段積み
ドライコンテナ保管能力	6,237,000 TEU
冷凍コンテナ保管能力	4,161 points

出典：PTP 社ウェブサイトより

写真 タンジュン・プラパス港の外観





出典：PTP 社ウェブサイトより

(4) ペナン港

ペナン港はペナン島と対岸の半島部双方に埠頭を持ち、1985年に完成したペナン橋が双方を結んでいる。

半島側の北バタワース・コンテナ・ターミナル（NBCT）は現在、6億リング強³⁸を投じて第3期拡張工事が進行中であり、2011年の完了時のコンテナ取扱能力は、現在の100万TEUから180万TEUに引き上げられる³⁹。なお、NBCTの2009年のコンテナ取扱量は95万8,476TEUだった。世界的な経済減速の影響にもかかわらず、2008年の92万9,639TEUから3.1%増加した。

ペナン港の運営会社ペナン・ポート社（PPSB）は財務省の全額出資子会社で、1993年12月に同港の事業権をペナン港湾委員会より取得した。民営化の方針に従い、政府が過半数を保持する形でペナン・ポート株式を売却する予定だが、これまで上場計画が何度か浮上しているものの実現には至っていない。

PPSBは9万トン級の国際クルーズ客船が接岸できるスウェットナム埠頭の運営やペナン島部ジョージタウンと半島側バタワースを結ぶフェリー8隻の運航も行っているが、過去数年来、赤字続きの不採算部門となっており、これが民営化や株式上場の障害となっている。PPSBはペナン州のバス運営会社と提携することで、新たに設立する子会社に不採算部門のフェリー事業を移管する方針を打ち出している⁴⁰。

ペナン港は水深が11.5メートルと浅く、大型船舶が接岸できないため、中期国家開発計画「第9次マレーシア計画（9MP、06～10年）」にてペナン港の浚渫事業が盛り込まれていたが、中間見直しで棚上げされている。「第10次マレーシア計画」にて予算化が検討されてい

³⁸ その後の原料価格高騰で、2～3億リング余分に費用がかかるとされている。The Edge Financial Daily 2008年6月9日

³⁹ The Edge Financial Daily 2008年6月9日、時事通信 2007年8月11日

⁴⁰ Business Times Malaysia 2009年9月25日

るが、ペナン港周辺には拡張スペースがなく、水深維持を目的とした浚渫工事に巨費を投じることは採算に合わないとして、ペナン港を利用する運送業者が加盟するペナン・フレイト・フォワーダーズ協会は、ペナン港の移設計画を運輸相に提案したが⁴¹、運輸省はペナン港の移設へ現時点では連邦政府では考えていないと表明している。

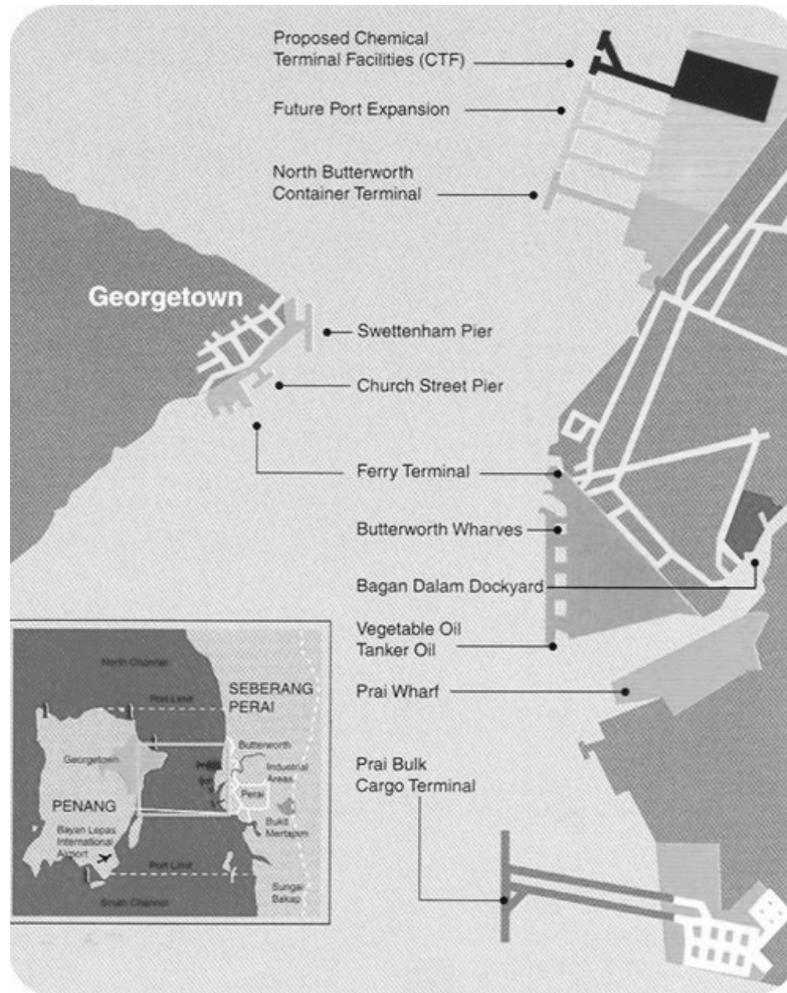


図 13 ペナン港の概要

出典：ペナン港湾委員会ウェブサイトより

⁴¹ Business Times Malaysia 2010年5月10日、The Sun 2010年5月12日付け、時事通信 2010年4月2日

写真 フェリーサービス埠頭



写真 スウェットナム埠頭



写真 プライ・バルク・ターミナル



写真 北バタワース・コンテナ・ターミナル (NBCT)



出典：PPSB 社ウェブサイトより

(5) クアantan港

クアantan港湾局は半島東海岸パハン州の港湾局で 1974 年に設立された。クアantan港は 1980 年から一部運用が開始され、84 年から全面稼動（7 バース）が開始された。同港はゲベン工業団地の石油化学プラントを後背地に擁し、主に化学品等の輸送基地となっている。1998 年に港湾運営が民営化され、民間企業のクアantan・ポート・コンソーシアム（KPC）により運営されている。2009 年には 2,447 隻の船舶が寄港し、13 万 2,000TEU のコンテナと 1,027 万トンの貨物を取り扱っている。

同港は化学品、バイオディーゼル、パーム油など液体バルク用に 8 つのバース、コンテナ用に 3 つのバース、多目的カーゴ用に 8 つのバースを保有、8,000 トン級から 5 万 3,000 トン級のタンカーに対応できる。

【施設の概要】

表 58 クアantan港の係留施設

バース名称	延長 (m)	水深 (m)	船級 (DWT)	バース数
コンテナ・ターミナル	200×3	11.2	45,000	3
液体バルク（パームオイル）	630	8.0-11.2	8,000-53,000	3
液体バルク（鉱油）	150	8.0	8,000	1
液体バルク（液体化学品）	240×3	11.2	53,000	3
液体バルク（MTBE）	240	11.2	53,000	1
多目的ターミナル	1,073	4.0-11.2	5,000-45,000	8

出典：KPC 社ウェブサイトより

表 59 クアantan港の荷役機械

タイプ	設置数 (基)	荷重能力 (トン)
コンテナ・クレーン	4	40
多目的クレーン	3	16, 30, 40
RTG クレーン	4	-

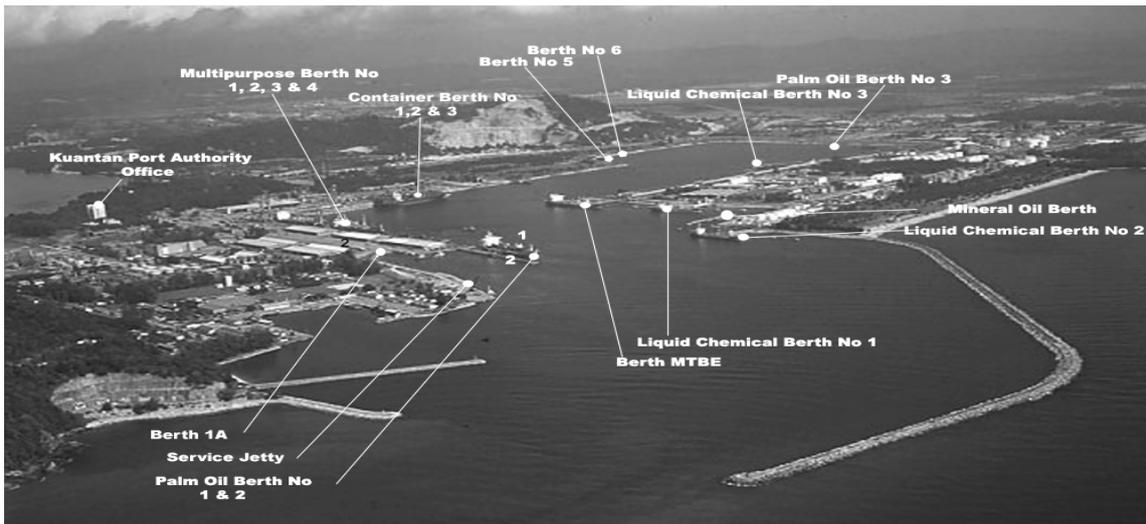
出典：KPC 社ウェブサイトより

表 60 クアantan港のコンテナ施設

タイプ	貯蔵能力
ヤード総面積	9,600 m ²
総グランドスロット	1,750 TEU
冷凍コンテナ保管能力	168 points

出典：KPC 社ウェブサイトより

写真 クアantan港の外観



出典：クアantan港湾局ウェブサイトより

(6) ビンツル港

ビンツル港は 1982 年に開港し、沖合いで採取される液化天然ガス（LNG）の積出港として、国内で唯一 LNG を取り扱う港となっている。その他の取扱貨物には、原油、コンテナ貨物、パーム油、工業用炭酸ソーダ、建材、丸太等がある。

ビンツル港を運営するのは政府系のビンツル・ポート・ホールディングス社⁴²（BPHB）である。1992 年の運営機関民営化に伴い、BPHB はビンツル港湾局より 2022 年までの 30 年に亘る同港運営権を取得した。BPHB は 2001 年 2 月に株式をクアラルンプール証券取引所に上場した。

同港の 2009 年のコンテナ取扱量は、前年比約 14%減の約 24 万 8,000TEU、同年の貨物取

⁴² サラワク州と政府系石油会社のペトロナスが出資

扱量は、同 6%減の 3,800 万トンだった。

同港は、貨物の取り扱いでの液化天然ガス（LNG）への依存低減に取り組んでいる。具体的には、売上高に占める LNG の割合を 78%から今後 5 年で 60%に引き下げることを目指している。そのため、BPHB はコンテナターミナルの拡張、コンテナ・フレイト・ステーション（CFS）やパーム油貯蔵タンク 10 基の建設などを含む同港の拡張工事を進めている。これによりコンテナ取扱量を 25 万 TEU 増の 65 万 TEU に引き上げる予定。2010 年 4 月には同年月までに完成すると発表されていたが、コンテナヤードの拡張が 7 月に完了したものの、コンテナターミナルの拡張は景気の後退により完成が延期された⁴³。

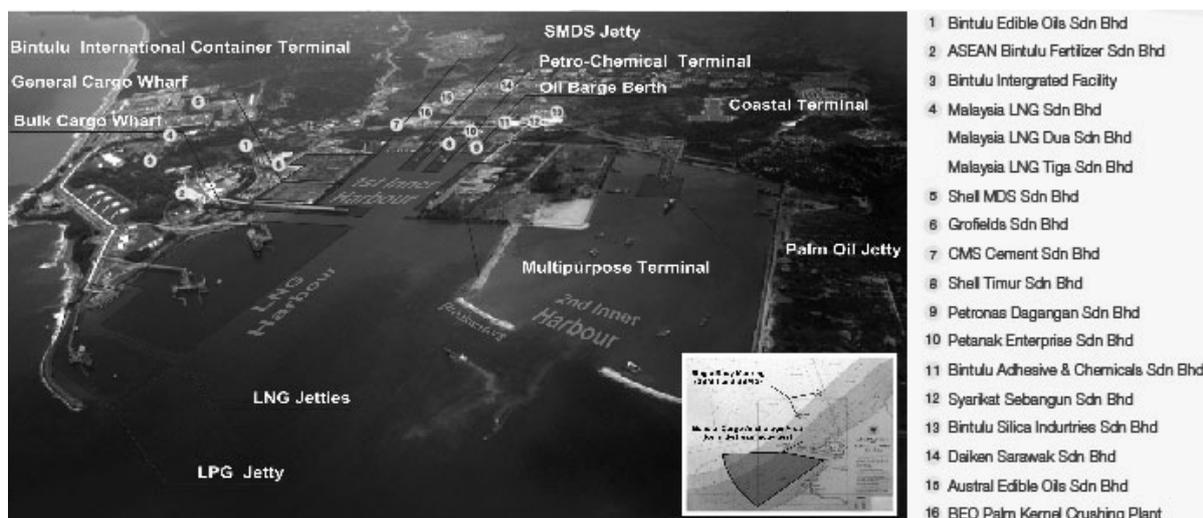
【施設の概要】

表 61 ビンツル港の係留施設

バース名称	延長 (m)	水深 (m)	船級 (DWT)	バース数
一般貨物埠頭	515	10.5	25,000	1
乾バルク貨物埠頭	270	13.5	60,000	1
LNG 棧橋	-	15.0	65,000	1
石油棧橋	200	11.0	30,000	1
LPG 棧橋	-	11.0	51,000	1
コンテナ・ターミナル	450	14.0	55,000	1

出典：ビンツル港湾局ウェブサイトより

写真 ビンツル港の外観



出典：ビンツル港湾局ウェブサイトより

⁴³ The Star 2010 年 9 月 27 日

(7) クママン港

トレンガヌ州クママン港はクアンタン港の北 50km に位置し、15 万 DWT の船舶が接岸できる全天候型の大水深港である。クママン港湾局は 1993 年に設立され、主に、液体化学品や液化石油ガス (LPG) などを扱っている。同港には 5 つのターミナルがあり、東埠頭、液状化学品バース (LCB)、オフショア石油・ガス産業向けの物資供給拠点「クママン・サプライ・ベース (KSB)」はトレンガヌ州政府系企業イースタン・パシフィック・インダストリアル・コーポレーション (EPIC)、LPG 輸出ターミナルは国営石油会社ペトロナス、西埠頭はクアンタン港の運営会社 KPC がそれぞれ管理・運営している。同港のバース総延長は 2,078 メートルである。同港の 2008 年取扱貨物量は 390 万トンであった。

4-3-2 州政府管轄港

(1) コタキナバル港等サバ州 7 港

ボルネオ島サバ州には、コタキナバル港やサンダカン港、タワウ、ラハダトゥ、クダット、クナック、スパンガ・ベイなど 7 港があり、サバ港湾局が運営している。2004 年 9 月に州内 7 港は民営化され、同州政府傘下の投資持株会社、スリア・キャピタルの全額出資子会社サバ・ポート (SPSB) に 7 港の 30 年間にわたる運営権が売却された。SPSB は、既存施設の維持・修繕などを実施するほか、港湾開発計画に沿って増改築などに 30 年で 13 億リンギを支出する。港湾局は港湾行政機関として存続しているが、港湾局職員の 98% (約 700 人) は SPSB の社員として雇用された⁴⁴。

サバ・ポートはこの投資の一環として、コタキナバルから 25 キロメートル離れたスパンガ・ベイで新コンテナ・ターミナルの建設を進め、2007 年 7 月にフル稼働させている。新コンテナ港には全長 500 メートルの棧橋があり、2,500TEU 積載可能なコンテナ船 2 隻を同時に扱うことができる。さらに面積 15 ヘクタールのコンテナ保管施設なども整備予定で、年間取扱能力は 50 万 TEU。スパンガ・ベイ・コンテナ港 (SBCP) の 2008 年のコンテナ取扱量は前年比 84% 増の 19 万 3,854TEU だった。サバ・ポーツは 2009 年第 2 四半期までに同州内のコンテナ取り扱い施設をすべて SBCP に集約する。コタキナバル港から SBCP への移転作業は 2007 年 6 月に完了している⁴⁵。

サバ州の港湾運営持ち株会社スリア・キャピタルは、コタキナバル港周辺でウォーターフロント開発を行う計画を 2010 年 4 月に発表している。一般貨物の埠頭を国際クルーズ船のターミナルに改修するとともに、周辺で高級ホテルやコンドミニアム、オフィスビル、免税ゾーン、海洋博物館、小型のテーマパークなどを開発する予定。クルーズ船専用の施設を建設することで、観光業の発展につなげたい意向。認可が出れば一般貨物の取り扱い機能を同州スパンガルに 2 年で移管し、さらに 2~3 年でクルーズ船のターミナルを完成させる方針⁴⁶。

ラハダトゥ港の後背地にはパーム油工業団地 (POIC) が建設され、オランダ・ロッテルダム港が POIC の港湾施設開発事業に協力することに基本合意した。具体的には、POIC の港湾施設の設計・開発・運営を支援するほか、POIC への投資誘致に果たす役割も期待されて

⁴⁴ 時事通信 2003 年 9 月 24 日、2004 年 1 月 26 日、2004 年 8 月 23 日

⁴⁵ 時事通信 2009 年 2 月 3 日、2008 年 10 月 16 日、2007 年 5 月 16 日、2006 年 2 月 14 日

⁴⁶ 時事通信 2010 年 4 月 29 日

いる⁴⁷。また、サンダカン港には液体貨物の取扱量増加を踏まえ、2つのパーム油専用栈橋を建設している⁴⁸。

(2) クチン港

サラワク州クチン港を管理するクチン港湾局はサラワク州最初の港湾局として1961年に設立された。クチン港はコンテナ貨物を扱う Pending ターミナル、一般貨物を扱う Sejingkat ターミナルおよび Senari ターミナルの3つにより構成され、年間貨物取扱能力は一般貨物が700万トン、コンテナが25万TEUとなっている。2008年の一般貨物取扱実績で135万6,316トン、液体ばら積み貨物取扱量で87万7,119トン、コンテナ取扱量で16万9,101TEUを記録している⁴⁹。

(3) ミリ港

サラワク州北西部に位置し、ブルネイとの国境に近いミリ港を管理するミリ港湾局は1981年に設立され、1983年からミリ港の運営を開始している。ミリ港は主にシンガポールやマレーシア国内の港湾とのコンテナ・フィーダー船の中継港として機能しており、2009年のコンテナ取扱量は前年比1%減の69万5,500トンであった。1,500GRTまでの船舶を受け入れることが可能な6つのバースから成る総延長390メートルの岸壁を保有している。

(4) ラジャン港

サラワク州ラジャン港はラジャン川河口に位置する河川港で、コンテナ・一般貨物の取扱埠頭「シブ・センター」及び「サリケイ・センター」、丸太・木材製品の輸出積出埠頭として機能している「タンジュン・マニス・センター」、液体バルク貨物を取り扱う「スンガイメラ・センター」、一般貨物を取り扱う「ビンタンゴール・センター」の5つのセンターから成る。河川港であるため水深が浅く、シブ・センターに入港できる船舶は2,000GRT、水深4メートルまでに限られる。港湾の管理運営は1970年に設立されたラジャン港湾局(RPA)により行われている。現在、シブ・センターの改修を進めており、老朽化した埠頭の改修や発着荷物取扱所の解体などを行い、2010年中に完了する見通しである⁵⁰。

⁴⁷ 時事通信 2009年11月2日

⁴⁸ 時事通信 2005年1月17日

⁴⁹ 時事通信 2009年7月20日

⁵⁰ 時事通信 2009年5月25日

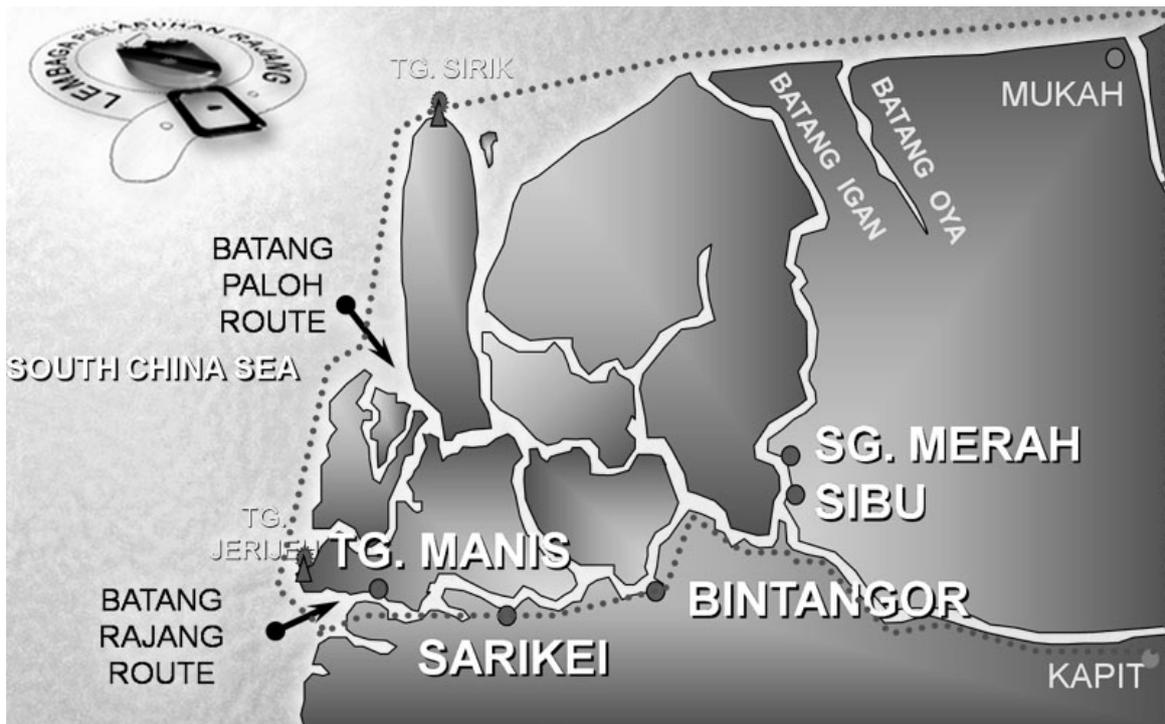


図 14 ラジャン港の概要

出典：ラジャン港湾局ウェブサイトより

4-3-3 その他

その他の港湾からは、比較的新しく整備されたタンジュン・ランサット港についてのみ概説する。

(1) タンジュン・ランサット港

ジョホール州パシルグダン地区に隣接してジョホール州政府系投資会社ジョホール・コープが開発中のタンジュン・ランサット工業地区（1,400 ヘクタール）へエネルギー・資材を供給する目的で建設されたタンジュン・ランサット港はジョホール港から西 8 キロに位置し、2008 年 6 月にフル稼動を開始した新しい港である。同港を運営するタンジュン・ランサット・ポート（TLP）は、ジョホール・コープの全額出資子会社で、2000 年以降、同港に液体石油貨物の関連設備や貯蔵施設などを整備してきた。同港では当初、液体石油関連貨物のみを取り扱う予定だったが、同港の拡張事業第 2 期では一般貨物の取り扱いを専門とする全長 500 メートルのバースを 2 カ所建設する予定である。

タンジュン・ランサット港の港湾施設利用では、スイスのトラフィグラ、仏テクニブ・グループ、マレーシアのダイアログ・グループ、同じくマレーシアのフェルダ・ジョホール・バルカーズなど石油・ガス関連企業 4 社と韓国の手鋼線メーカー、キスワイヤが進出を決めている⁵¹。

⁵¹ 時事通信 2008 年 5 月 23 日、2009 年 3 月 17 日



図 15 タンジュン・ランサット港の所在地

出典：TLP 社ウェブサイトより

写真 タンジュン・ランサット港の外観



出典：TLP 社ウェブサイトより

4-4 港湾情報システムの状況

4-4-1 港湾関連行政手続き

マレーシアでは政府が高度情報化社会の樹立を目指した国家電気通信政策を発表した1994年より、政府主導で海上貨物通関処理システムとしてダガンネット（Dagang Net）が導入され、その際、EDI 関連の法律も改正されるなど環境も整ってきた。97年には、金融EDI と結合され、マレーシア税関の通関や関税納付を管理する「税関情報システム（SMK）」を通じて関税支払いについても電子化が可能となっている。

ダガンネットとは、マレーシア政府が45%出資する通信事業会社タイム・エンジニアリングの子会社で、電子商取引サービスを手懸けるダガンネット・テクノロジーズ社⁵²が開発した

⁵² www.dagangnet.com

ものである。

ダガンネットは 2002 年 5 月からアジア諸国 9 カ国・地域（中国、台湾、香港、日本、韓国、マカオ、マレーシア、シンガポール及びタイ）で構成される通関システムのプロバイダーの団体であり、グローバルな物流について信頼性の高い IT インフラの普及、付加価値の高いサービスの提供を目指す PAA（Pan Asian e-Commerce Alliance）に加盟している。

ダガンネットとマレーシア政府は、1994 年より 5 年毎に契約を締結・更新し、データ交換や書類提出などの効率化を目的とする「海上貨物通関処理システム」、「税関情報システム（SMK）」、「貿易書類作成システム」などの開発・運営事業を請け負ってきた。これまでの契約は 09 年 9 月に満了し、ダガン・ネットは引き続き 2009 年 9 月に政府から貿易の円滑化を図る新システム「ナショナル・シングル・ウィンドウ（NSW）」の開発・管理・運営事業を受注している。契約期間は 09 年 9 月から 5 年間となる⁵³。

ダガンネットは港湾関連で 1995 年より国内最大のクラン港で試験運用を続け、一定の成果を上げたため、すべての国内港湾施設は 2006 年 9 月から、ダガンネットが開発した海上貨物通関処理システム「電子マニフェスト（EMS）」を利用することとなり、全港湾がオンラインで接続されると同時に、税関や港湾ターミナル運営業者、港湾局、国際船主協会などの利便性を向上させることとなった⁵⁴。

表 62 ダガンネット社の提供する EDI システム

システム名称	概要
電子申告 (eDeclare)	eDeclare はインターネットを通じて輸出入申告書類を作成・提出できるようにしたウェブベースのアプリケーションである。
電子マニフェスト (eManifest: EMS)	eManifest は船舶代理店、フレートフォワードナーなど港湾利用者が各行政機関に提出するマニフェストをインターネットを通じて提出することを可能にしている。
徴税ネット (DutyNet)	DutyNet はダガンネットと政府系大手銀行ブミプトラ・コマース・バンクが共同開発した国内初のインターネットを通じた関税の納税を可能にするシステムで、2005 年 8 月からロイヤルマレーシア税関局（RMC）により運用が開始されている。
電子輸出入許可 (ePermit)	ePermit は輸入業者・輸出業者、指定運送業者が所轄政府機関にウェブベースで輸出入許可を申請し、オンラインで承認を受けることを可能にしたアプリケーションである。ePermit は輸出入割当、貨物明細、商品グレードなど各々の政府機関の特殊な要求事項を満たしている。承認された輸出入許可は、マレーシア税関の税関情報システム（SMK）に自動転送される。

⁵³ 時事通信 2009 年 9 月 25 日

⁵⁴ プレスリリース http://www.dagangnet.com/news/06_july14_news.htm

システム名称	概要
電子特惠原産地証明 (ePCO)	2009年1月から自由貿易協定 (FTA) の原産地証明書発給も輸出業者がウェブサイト上で申告することができるよう迅速化された。同システムを利用するには、ダガンネットへの登録が必要となる。マレーシアが締結している FTA は、多国籍間が ASEAN 自由貿易地域 (AFTA)、ASEAN・韓国自由貿易地域 (AKFTA)、ASEAN・中国自由貿易地域 (ACFTA)、日・ASEAN 経済連携協定 (AJCEP) の4つで、二国間では、日・マレーシア経済連携協定 (MJEPA)、マレーシア・パキスタン経済緊密化連携協定 (MPCEPA) の2つがある。
金融サービス・ペイメント・ゲートウェイ (FSPG: Financial Services Payment Gateway)	FSPG は、税関に対する関税の支払い、所轄政府機関への輸出入許可の支払い、海上貨物保険の支払い、その他貿易関連商品・サービスの支払いなどユーザーが電子的に支払いを実行することができるオンライン・ペイメント・ゲートウェイである。
オンライン請求書 (Online Bill Presentment)	環境に優しいペーパーレス社会を実現するため、請求書作成を紙ベースからウェブベースに切り替え、オンラインで顧客管理を可能にするアプリケーションである。

出典：ダガンネット・テクノロジー社ウェブサイトより

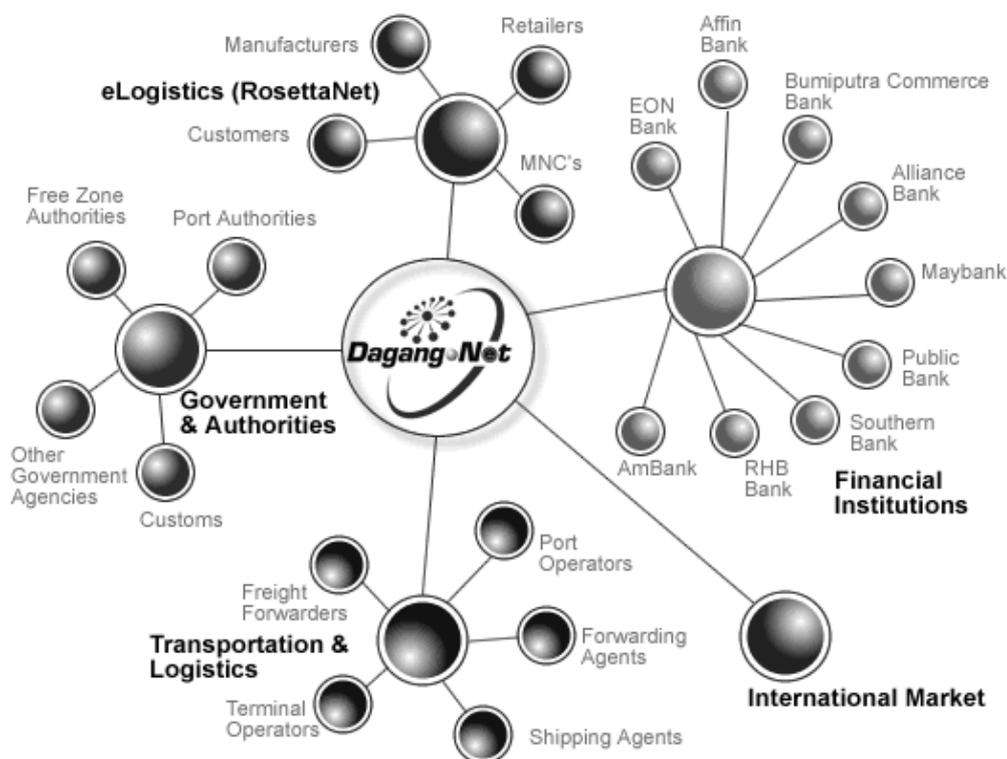


図 16 ダガン・ネットのeコミュニティ

出典：ダガンネット・テクノロジー社ウェブサイトより

4-4-2 クラン港の状況

クラン港の港湾関連行政手続き及びその所管は以下図表 4-33 のとおりである。

表 63 クラン港の諸行政手続き

行政機関名	主な役割	主な手続関係
運輸省海事部 Marine Department	<ul style="list-style-type: none"> ・港長 (Harbour Master) 権限 ・入出港安全環境管理 	<ul style="list-style-type: none"> ・入港通知 (MSS1(Arrival)) ・出港通知 (MSS2 (Departure))
ポートクラン港湾局 Port Klang Authority (PKA)	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾管理者 	<ul style="list-style-type: none"> ・船舶運航番号 (Ship Call Number : SCN)
マレーシア税関 Royal Customs Malaysia	<ul style="list-style-type: none"> ・出港許可及び証明書発行 ・貿易通関手続 ・積荷目録提出関連 ・保税関連 	<ul style="list-style-type: none"> ・出港許可 (Port Clearance) ・積荷目録 (Manifest) ・船舶貯蔵品申告 (Bonded Store) ・携行品申告 (Personal Effects)
ポートクラン入国管理事務所 Port Klang Immigration Office	船舶、船員・乗船客の出入国管理	<ul style="list-style-type: none"> ・入国許可 (Immigration Clearance) ・船員名簿 (Crew List) ・乗客名簿 (Passenger List)
ポートクラン衛生局 Port Klang Health Office	<ul style="list-style-type: none"> ・港の衛生管理 ・船舶検査 (検疫) の実施 ・くん蒸・駆除実施命令 ・検疫許可 (Health Clearance) の発行 	<ul style="list-style-type: none"> ・PKP02/PKP03 様式 ・検疫許可申請 (Maritime Declarations of Health) ・船員名簿 (Crew List) ・検疫許可 (Port Health Clearance) ・検疫済証 (Free Pratique) ・検疫許可証 (Port Health Clearance)
ウェストポート社 Westports Malaysia Sdn Bhd	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾施設運営者 ・港湾施設保安管理者 (PFSSO) ・水先人 (As Westports Pilot Office) 	<ul style="list-style-type: none"> ・船舶ID (VESSEL ID) ・船舶到着予定日時の通知 (Notification of ETA) ・保安に関する船舶到着事前通知 (Pre-arrival Notification of Security : PANS)
ノースポート社 Northport (Malaysia) Bhd	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾施設運営者 ・港湾施設保安管理者 (PFSSO) ・水先人 (As Northports Pilot Office) 	<ul style="list-style-type: none"> ・パイロット関係

出典：財団法人国際臨海開発研究センター⁵⁵

⁵⁵ http://www.ocdi.or.jp/jp/quarterly/quarterly78/78_butsuryu06.pdf

クラン港の港湾管理者であるクラン港湾局（PKA）が構築・運営するシステムにはダガンネットが開発したクラン港コミュニティ・システム（PKCS: Port Klang Community System）がある。マレーシア政府が電子商取引を推進し始めて最初に立ち上げたプロジェクトで、PKAの事務処理能力を40%高めたほか、年間1億リングット以上のコスト削減をもたらし、今日までもっとも成功を納めたプロジェクトの一つとして数えられている。

PKCSはPKAの運営するポータルサイトであり、PKA業務の他、ダガンネットのFree Zone-EDIシステムと接続されており、自由貿易港内での各種申告業務と輸出業者、輸入業者、港湾運営会社、税関などその他行政機関とのデータ交換や諸税納付が可能となっている。ただし、岸壁利用申請等は港湾運営事業者であるノースポート社およびウエストポーツ社が扱う。なお、PKCSはシングルウィンドウではなく、国家レベルのシングルウィンドウは、現在ダガンネットが中心となり開発中である。

一方、港湾運営事業者であるノースポート社およびウエストポーツ社はそれぞれ次のような独自のITシステムを導入している。

表 64 クラン北港を運営するノースポート社のITシステム

システム名称	概要
ノースポート・オンライン (Northport Online)	ノースポート・オンラインは物流プランニングを簡素化するための双方向港湾情報ネットワークである。ユーザーは、本船入出港、コンテナ貨物や通関処理のステータスを問い合わせたり、船会社、フレートフォワード、運送代理店に関する情報を取得したり、1日24時間リアルタイムに交信することができる。
顧客アクセス・システム (Client Access System)	顧客アクセス・システムはコンテナに関する照会、蔵置場所の照会、トラッキング履歴、本船情報、輸入ステータス・リスト、輸出予約などに対応するオンライン・サービスである。ノースポート・オンラインより更に詳細な情報を顧客に提供することが可能となっている。
電信クライアント・システム (Tele-Client System)	電信クライアント・システムは顧客アクセス・システムに統合されており、世界中どこからでも単一の電話回線を通じて荷役の追跡を可能とするシステムである。情報はリアルタイムで提供され、返答はボイスまたはファックスを通じて取得できる。
SMSサービス (SMS Service)	電信クライアント・システムによるボイス・メッセージ以外に本船入出港情報やコンテナの荷役情報をショート・メッセージで受けることも可能となっている。
電子請求書 (E-Billing)	電子請求書は請求書送付サービスで、ユーザーは受領した請求書を検索したり、電子支払い処理を実行したり、過去の支払い履歴を調べることができる。

出典：ノースポート社ウェブサイトより

表 65 クラン西港を運営するウエストポーツ社の IT システム

システム名称	概要
コンテナ・ターミナル運用システム (Container Terminal Operating System)	<p>COSMOS というコンテナ・ターミナル運営システムが本船プランニング、バース割当、ヤード管理・プランニング、軌道運営からヤード、軌道、ゲートの作業指示に至るまでコンテナ・ターミナル運営の全工程を管理している。コンテナ・ターミナル内での実際の動きを監視しながら荷役機械利用と資源配分の最適化を図ることで生産性と貨物取扱能力の向上を達成している。</p>
在来貨物システム (Conventional Cargo System)	<p>NGCCS (次世代在来貨物システム) はウエストポーツ社が 2003 年に自社開発した主要なシステムで、在来貨物の取り扱いに関してマレーシアの港湾で最初に導入された IT システムである。本システムは、乾バルク、ブレイクバルク、液体バルク、RORO ターミナルなど、在来貨物の取り扱いの全工程を管理し、書類作成から請求に至るまでの工程を簡素化・自動化している。</p>
スマートカード・セキュリティ・システム	<p>主要港湾としての安全性の確保と盗難リスクを軽減するため、ウエストポーツの港湾施設に出入りする貨物取扱代理店、フレートフォワーダー、運送業者などは ID の識別と認証が可能なスマートカードを利用しなければならない。</p>
電子データ交換 (EDI)	<p>ウエストポーツは UN/EDIFACT に準拠しているため、COSMOS や NGCCS などターミナル運営システムは次のシステムと電子データの交換が可能となっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ COPARN－輸出予約 ・ BAPLIE および MOVINS－荷積み指示および荷積み計画 ・ COARRI－コンテナの積み下ろし報告書 ・ COPRAR－コンテナの積み下ろし指示書 ・ CODECO－ゲート通過報告書 ・ VESDEP－ターミナル出港報告書 ・ INVOIC－送り状送付 ・ IFTDGN－危険物貨物申告 ・ CUSCAR－税関マニフェスト ・ COPRAR DISH－ターミナル間移動 <p>ウエストポーツはダガンネットと接続されており、船会社、税関、港湾当局との間で電子的にデータ交換が可能となっている。</p>

システム名称	概要
電子ターミナル (e-Terminal)	ウエストポーツの顧客用ポータルである e ターミナルは非階層・非線形型双方向システムで、1日24時間週7日稼動している。非階層という性格上、顧客はいつでも情報を取得することができ、双方向という観点からウエストポーツとの情報交換が可能となっている。e ターミナルは e バース、e 申請、e-SSR (特殊サービス・リクエスト)、e ローディング、e 納品書、e ゲートパス、e 事前入港届け、e-TDR (ターミナル出港報告)、e 請求のモジュールから成り、自社で開発された。
電子入札 (e-Bidding)	ウエストポーツの e 入札システムはユーザーフレンドリーで国内外の企業に開放された資材・機械のウェブ・ベースの入札による調達システムである。
テトラ (TETRA)	TETRA は地上波長距離無線の略称で、 GSM と同様、無線通信の世界標準である。 TETRA は先端デジタル無線システムで、中央管理センターと各ターミナル機械作業員の間で交信され、ウエストポーツ全体のオペレーション向上に役立っている。

出典：ウエストポーツ社ウェブサイトより

4-4-3 タンジュン・プラパス港の状況

タンジュン・プラパス港の港湾管理者であるジョホール港湾局では、クラン港に見られるコミュニティ・システム (PKCS) に類似した包括的なシステムはまだ導入されていないが、順次ダガンネットの各システムとの接続が可能となる予定である。港湾運営事業者である PTP 社は次のような独自の IT システムを導入している。

表 66 タンジュン・プラパス港の IT システム

システム名称	概要
スマート軌道システム (SmartRail System)	RTG ガントリークレーンに追加装備されたスマート軌道システムは通信衛星を利用した無人搬送・位置決定システムで、DGPS (全地球測位システムの計測結果の誤差を修正して精度を高める技術) を利用することによる人的エラーを削減し、位置取りの精度を高め、コンテナ積み下ろしの待ち時間を最小限とすることに貢献している。
コンテナ管理システム (Container Management System)	コンテナヤードと本船プランニングのために利用されている航海用電子参考図 NAVIS を内蔵した PTP の核となるシステムで、コンテナの精度の高い動静を制御している。

システム名称	概要
ゲート管理監視システム (Gate Control & Monitoring System : GCAMS)	PTP の GCAMS はあらゆるゲートのスムーズな流れを確実にし、効率を最大化するために税関のゲート管理システムを PTP のコンテナ管理システムと統合している。
港湾レーダー・システム (Port Radar Systems)	港湾レーダー・システムは港湾内のあらゆる船舶の航行を安全かつ効率的に管理している。
船舶入出港申告システム (Vessel Clearance Systems :VCS)	船舶入出港申告システム (VCS) により入出港手続きの各行政機関へのオンライン申告と許認可が得られるようになる。
安全性・保安管理システム	RADARS (レーダー情報処理ディスプレイ) として知られる PTP の船舶追跡システムは港内における各コンテナのステータスなどに関する情報を逐一運輸省海事局へ提供し、スムーズな物流フローと安全性を確保している。

出典：PTP 社ウェブサイトより

5. マレーシアの船用機械

5.1 船用機械関連会社

マレーシア海洋産業協会（AMIM）にヒアリングしたところ、マレーシアには船用機械を生産する企業はほとんどなく、船用機械のほとんどは外国からの輸入に依存している。しかし、サラワク州にはプロペラなど一部船用機器を製造している会社もある。

外国企業がマレーシアで船用機器を製造しているケースは見当たらないが、エンジンではMAN B&W、ヤンマー、バルチラ、ロールスロイス等の大手エンジンメーカーが販売会社や研究拠点、サービスセンターを設立している。エンジン以外では、ハッチカバー、シブクレーンなどのメーカーのMacGregorの子会社MacGREGOR Plimsoll Sdn Bhdがある。

AMIMによると、日本製以外の船用製品ブランドでは、エンジンではキャタピラーなど、航海機器やレーダーではドイツのブランドの人気の高いという。

ダイレクトリーなどで調べたところ、船用機器の取り扱い企業の数は多い。有名外国メーカーの名前をウェブサイトに掲載しているところもあるが、メーカーから指定された代理店ではないことも多いようである。中古品を扱っている会社もある。ダイレクトリーなどから判明した船用機器の取り扱い企業のうち、ウェブサイトなどから若干の事業概要が判明した会社のリストは次のとおり。

表 67 主要船用機器メーカーのマレーシアの現地法人
(ウェブサイト等から判明したもののみ)

メーカー/ ブランド	国	製品	マレーシアの現地法人	マレーシアにおける 代理店
MAN / B&W	ドイツ	ディーゼルエンジンと部品	MAN Diesel & Turbo Malaysia SDN BHD	Malnaga Sdn Bhd
Wartsila	フィンランド	ディーゼルエンジン、推進装置	Wärtsilä Malaysia Sdn. Bhd.	
			Wärtsilä Ship Design Singapore Pte Ltd, Johor Office	
Yanmar	日本	次世代エンジンの 研究開発	Yanmar Kota Kinabalu R&D Center Sdn. Bhd.	
Rolls-Royce	英国	エンジン	Rolls-Royce Marine Malaysia	
Caterpillar	米国	エンジン		Sime Darby Industrial Sdn Bhd
Cummins	米国	エンジン		Scott & English(M) Sdn Bhd

メーカー／ ブランド	国	製品	マレーシアの現地法人	マレーシアにおける 代理店
Deutz	ドイツ	エンジン		D' Aquarian (M) Sdn Bhd
				Pan Sarawak Co Sdn Bhd
				Pansar Company Sdn Bhd
Volvo	ドイツ	エンジン		Dai Lieng Machinery Sdn Bhd
				VPM Power Sdn Bhd
Voith	ドイツ	推進装置、シャフト	Voith Turbo Sdn. Bhd	
Twin Disc	英国	ギアボックス		OBM TECHNIC SDN BHD
				SHIN YANG TRADING SDN BHD
ZF Marine	ドイツ	ギアボックス		Ajensi Tulen Sdn. Bhd
Alpha Laval	スウェーデン	熱交換器	Alfa Laval (Malaysia) Sdn Bhd	
Clayton	米国	ボイラー		Steamline (Malaysia) Sdn Bhd
Aalborg	デンマーク	ボイラー	シンガポール法人が管轄	
Sauer	ドイツ	エアコンプレッサー		PALL MARC SDN BHD
Atlas copco	米国	エアコンプレッサー	Atlas Copco (Malaysia) Sdn Bhd	
Ingersoll Rand	アイルランド	エアコンプレッサー	Ingersoll-Rand Malaysia	
Allweiler AG	ドイツ	ポンプ		Waterfield SDN BHD
Garbarino	イタリア	ポンプ		Alam Jujur Sdn Bhd
Sulzer	スイス	ポンプ		Petroprojek Sdn Bhd
				Metatech Sdn Bhd
Raytheon Anschutz	ドイツ	ナビゲーション・通信機器		ME & O Fleet Support SDN BHD

メーカー／ブランド	国	製品	マレーシアの現地法人	マレーシアにおける代理店
Sperry Marine	米国	ナビゲーション・通信機器		Global Teamwork Sdn Bhd
Nera Networks	ノルウェー	ナビゲーション・通信機器	Nera (Malaysia) Sdn Bhd	
Jotron Electronics	ノルウェー	ナビゲーション・通信機器		Radii Electronics Sdn. Bhd.

出典：各社ウェブサイト などから作成

表 68 船用機器を取り扱っている会社
(ウェブサイト等から判明したもののみ)

会社名	概要	URL
Arus Samudera Sdn Bhd	船用機器ではエンジンや発電機をのぞく各種機器を取り扱う。船用機器以外では電気機器、産業用機械なども扱う。	http://www.arussamudera.com.my/
Bosch Rexroth Sdn Bhd	油圧機器、FA モジュールコンポーネント、直動機器、サーボシステムなどのドイツの大手企業のマレーシア法人。船用では油圧式リモートコントロール、アクチュエーター、油圧式コントロールバルブ、電気リモートコントロールなどの製品がある。	http://www.boschrexroth.com.my/
D' Aquarian (M) Sdn Bhd	国防、船用、石油ガス、発電産業向け各種機器を取り扱う。DEUTZ のディーゼルエンジン、Kelvin Hughes の航海用機器、Mercury Marine のディーゼル・ガスエンジンなどの代理店。	http://www.daquarian.com/
Dai Lieng Machinery Sdn Bhd	建設機械、木材加工機械、輸送機器、物流機器などを取り扱う。船用及び産業用パワーシステムの Volvo Penta の代理店。	http://www.dailieng.com.my
Evosun Sdn. Bhd.	船用、オフショア産業向け衛星通信ソリューションを提供。	http://www.evusun.com/about_us.html
First Marine Services (M) Sdn Bhd	航海用機器、救命機器などを扱う。	http://www.fms.com.my/
Global Marine & Offshore Sdn Bhd	船用、石油ガス産業向けの、ライフボート、ジャケット、ポンプ、船隊艀装、消火機器、係留機器などを取り扱う。	http://gmo.com.my/
IKE Services (M) Sdn Bhd	ジャイロコンパスなどの航海用機器を取り扱う	http://www.ikes.com.my/

会社名	概要	URL
Interlic Engineering Sdn Bhd	船用及び石油ガス、石油化学、発電産業など向けに電気機器、照明、ケーブル、制御機器などを扱う。	http://www.sparkinst.com/
Kosun Industrial Supplies (M) Sdn Bhd	船用、石油ガス産業向け各種電気機器やケーブルを扱う。	NA
MacGREGOR Plimsoll Sdn Bhd	ハッチカバー、シップクレーンなどのメーカーの MacGregor のマレーシア現地法人	www.macgregor-group.com
Malnaga Sdn Bhd	鉄道向けの事業が主で、ディーゼルエンジンを扱っているため、MAN B&Wエンジンの代理店となっている。	http://www.malnaga.com.my/
Mrs Marine Services	ジャイロコンパス、レーダー、オートパイロットなどの船用航海機器、通信機器や消火用機器などの輸入卸売り。	http://www.ship.gr/mrs.htm
Pan Sarawak Co Sdn Bhd	金属製品や建築資材の商社として設立後、船用、産業用、木材加工、空調、オフィスオートメーション、ITなどの分野にも多角化。船用分野では DEUTZ のエンジンの代理店となっている。	http://www.pansar.com.my
Patronics Miri Sdn Bhd	航海用機器、無線機器、通信機器などを扱うシンガポールの Patronics 社のシンガポール法人。	http://www.patronicsgroup.com/
Penang Sin Swee Hin Sdn Bhd	漁船、ボート、ヨットなど向けの船用エンジニアリング機器、部品を扱う。	http://www.pssh.com.my/
Power Steps Sdn Bhd	船用を含めたケーブルの輸入卸売り。	NA
Radii Teknologi Sdn. Bhd.	航行支援機器、無線機器など船用通信機器を取り扱う。	http://www.radii.com.my/
Scott & English (M) Sdn Bhd	マレーシアの多角経営企業 DRB-HICOM グループの会社で、エンジニアリング関連商社。産業用、船用機器を鉱業、製造業、農業、プランテーション、石油ガス、木材産業、運輸、船用など幅広い産業向けの機械機器を扱う。船用エンジン大手の Cummins の代理店。	http://www.sne.com.my/
Semangat Fire Safety Sdn Bhd	海洋、オフショア、一般産業用の消火関連機器、及び安全、救助機器などを扱う。	http://www.semangatfire.com/
Shin Yang Trading Sdn Bhd	傘下に大手海運業者 Shin Yang Shipping を持つ Shin Yang グループの貿易会社。木材・木材加工、船用、造船、土木、石材産業向けの機械機器を扱う。	http://www.shinyang.com.my/

会社名	概要	URL
Sime Darby Industrial Sdn Bhd	マレーシアでプランテーションから機械機器まで多角経営を行う Sime Darby グループ会社で、キャタピラーの代理店となっている。	http://www.tractors.com.my/Products/Power_Systems/Marine_Power.aspx
Simpac Marine Sdn Bhd	シンガポールの Hock Seng Marine Engineering のマレーシア法人。船舶用の窓、ドア、はしご、船体艀装などのメーカー。マレーシア法人では商船、客船、オフショアプラットフォーム向けにインテリア・宿泊システム(壁パネル、キャビンドア、プレハブトイレなど)を製造している。	http://www.hocksengmarine.com.sg/
Spark Instrumentation Sdn Bhd	船用、石油ガス、石油化学、石油精製産業向けのボイラー制御、温度制御、水圧式リモートコントロールバルブ、などを扱う。	http://www.sparkinst.com
VPM Power Sdn Bhd	船用及び産業用パワーシステムの Volvo Penta の代理店。	http://www.vpmpower.com/
Ying Nang Trading Sdn. Bhd.	マリンプロペラの製造。エンジンなど船用を含む機械機器の輸入。中古品も取り扱う。	http://www.yingnang.com

出典：ダイレクトリー、各社ウェブサイト などから作成

5-2 船用機械の貿易

5-2-1 対象品目

本章では世界貿易統計 (World Trade Atlas) をもとに、マレーシアの船用機械輸入動向を概観する。なお、同輸出入統計は HS コードで分類されているが、船用機械に特化したコードの数は限られている。ここでは下記のとおり船用機械を扱っていると確認できる品目だけを取り上げる。よって、本章で概説する数値がマレーシアにおける全ての船用機械の輸出入値ではない。

また、レーダー機器 (HS85261010)、航行用無線機 (同 85269110)、無線遠隔制御機器 (同 852692) に関しては、HS コードの最小分類においても航空機用などが混在していることに注意を要する。

以下、表 69～80 及び図 17～22 の出典は全て世界貿易統計である。

表 69 本章で取り上げる船用機械

HS コード	内容	英語標記
840610	タービン (船舶推進用)	Turbines for marine propulsion
840721	船外機	Outboard for Marine
840729	船内機	Inboard for Marine
840810	船舶推進用エンジン	Marine piston
852610010 8526101000	レーダー機器 (航空機又は船舶用)	Radar Apparatus, Ground Based, or of a kind for incorporation in civil aircraft or solely on sea going vessels

HS コード	内容	英語標記
8526911000 852691010	航行用無線機（航空機又は船舶用）	Radio navigational aid apparatus other than radar apparatus of a kind for used in civil aircraft or of a kind used solely on sea-going vessels
852692	無線遠隔制御機器（航空機、船舶、リモコンカー含む）	Radio remote control apparatus

5-2-2 全体像

マレーシアへの上記船用機械の輸入金額の合計は、2009年で2億1,903万USドル（以下、ドル）であった。これは、前年実績の2億2,292万ドルから約2%の微減、2年前の1億6,979万ドルに比べると34%増であり、2008年には経済が上向きで輸入が伸び、2009年には金融危機後の景気後退で需要が減ったことがうかがえる。

表 70 船用機器輸入額の推移

単位：100万USドル

	国	2007	2008	2009
1	イタリア	0.03	3.51	57.27
2	日本	53.31	55.18	47.04
3	米国	43.91	61.15	45.33
4	中国	9.17	28.39	19.19
5	英国	18.46	30.80	15.60
8	シンガポール	5.79	6.17	8.26
6	香港	7.73	5.91	7.55
7	ドイツ	7.38	9.01	6.92
9	オランダ	0.72	1.06	2.51
10	ノルウェイ	2.61	0.88	1.94
-	その他	14.70	20.85	7.42
	合計	163.79	222.92	219.03

輸入先国を見ると、2007、2008年は日本と米国が上位2位を占めるが、2009年はイタリアがトップになった。2009年のイタリアの輸入額は全てタービンによるものである。2007、2008年には日本、米国はそれぞれ全体の30%前後を占めていたが、2009年には20%前後となった。また中国からの輸入が2007年には917万USドルだったが、翌2008年には2,839万USドルと3倍に増えた。

輸入先国上位10カ国を2009年実績でみると、イタリア、日本、米国、中国、英国、シンガポール、香港、ドイツ、オランダ、ノルウェーの順となっている。これら上位10カ国で、船用機械関連輸入総額の97%をカバーしており、上位3カ国で同68%を占める。2009年における各国比率は下記の通りである。

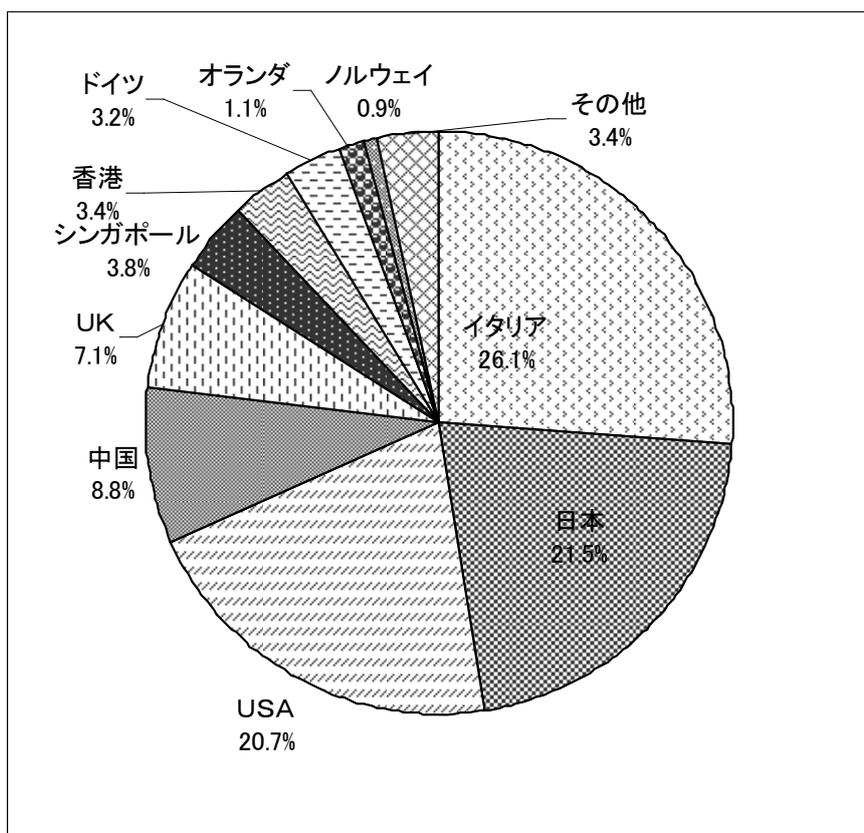
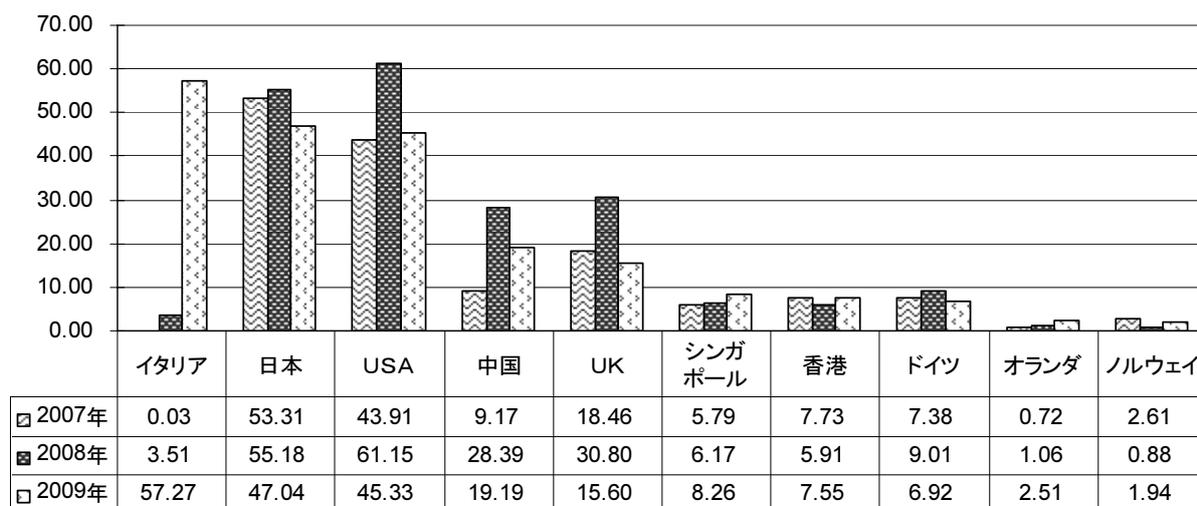


図 17 船用機械輸入先 (2009 年)

上位 10 カ国からの輸入額過去 3 年分の推移を表示したものは、下記の通りである。

図 18 船用機械輸入上位 10 カ国からの輸入額推移

単位：百万 US ドル



なお、日本が輸入元でトップを占めているのは、タービン（船舶推進用）、船外機、船舶推進用エンジンとなっている。

品目別にみると、船舶推進用エンジン（ピストン式、ディーゼル及びセミディーゼルエンジン）が最も多く、全体の50%程度を占めている。

表 71 船用機械品目別輸入額の推移

単位：100万USドル

No.	品目	2007	2008	2009
1	タービン（船舶推進用）	1.77	0.48	63.31
2	船外機（ピストン式、往復動機関及びロータリーエンジンに限る）	25.72	26.71	21.32
3	船内機（ピストン式、往復動機関及びロータリーエンジンに限る）	2.63	7.37	2.07
4	船舶推進用エンジン（ピストン式、ディーゼル及びセミディーゼルエンジン）	115.04	151.06	111.21
6	レーダー機器（航空機又は船舶用）	0.12	0.61	1.25
7	航行用無線機（航空機又は船舶用）	0.11	0.33	0.19
8	無線遠隔制御機器（航空機、船舶、リモコンカー含む）	18.41	36.36	19.68
	合計	163.79	222.92	219.03

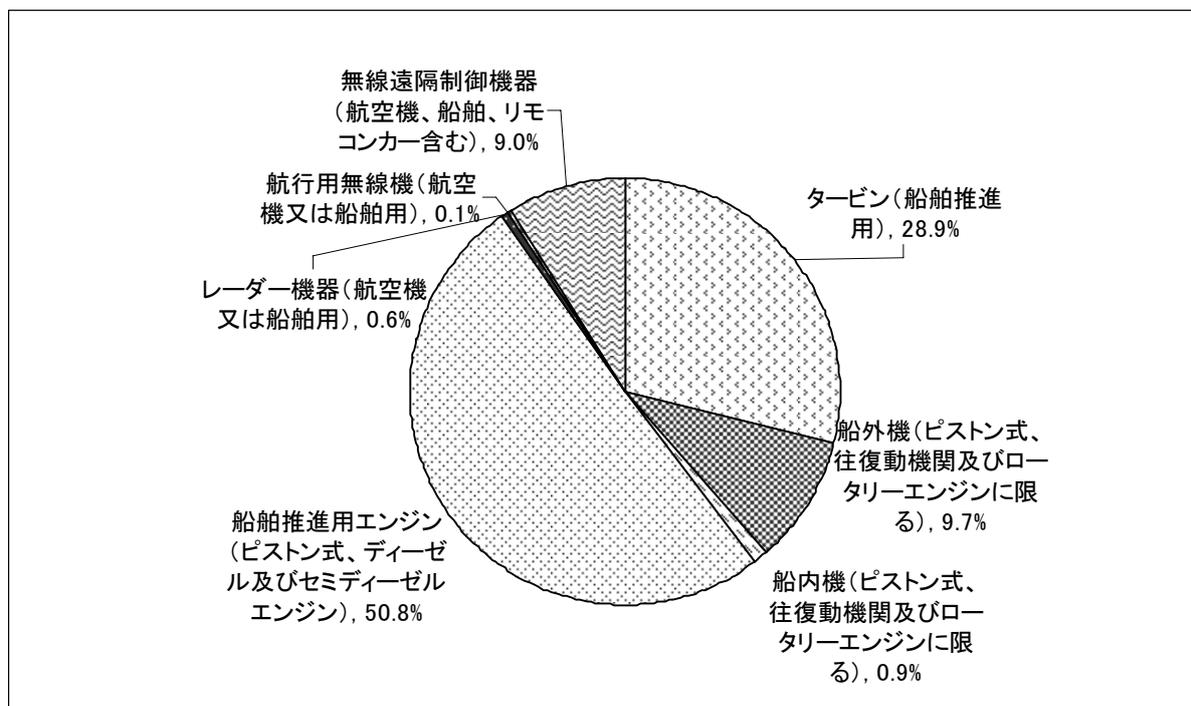


図 19 船用機械輸入の品目別割合（2009年）

一方、輸出を見ると、2009年の輸出は3,312万USドルで、輸出先はタイ、シンガポール、日本が上位3カ国となっている。2009年の輸出額は輸入のおよそ7分の1だが、2007年には1億5,285万USドル、2008年には8,359万USドルの輸出があった。2009年に輸出が減少しているのは、国別で見ると日本向け、中国向けなどである。

表 72 船用機器輸出額の推移

単位：100万USドル

	国名	2007	2008	2009
1	タイ	1.93	1.12	9.45
2	シンガポール	12.94	7.11	4.03
3	日本	38.31	26.67	3.54
4	インドネシア	1.73	2.46	2.95
5	米国	8.08	4.66	2.76
6	中国	19.15	9.48	2.01
7	ドイツ	5.01	4.22	1.53
8	ベトナム	3.13	2.62	1.45
9	香港	15.14	3.44	1.24
10	オーストラリア	1.34	0.88	0.84
-	その他	46.08	20.93	3.32
合計		152.85	83.59	33.12

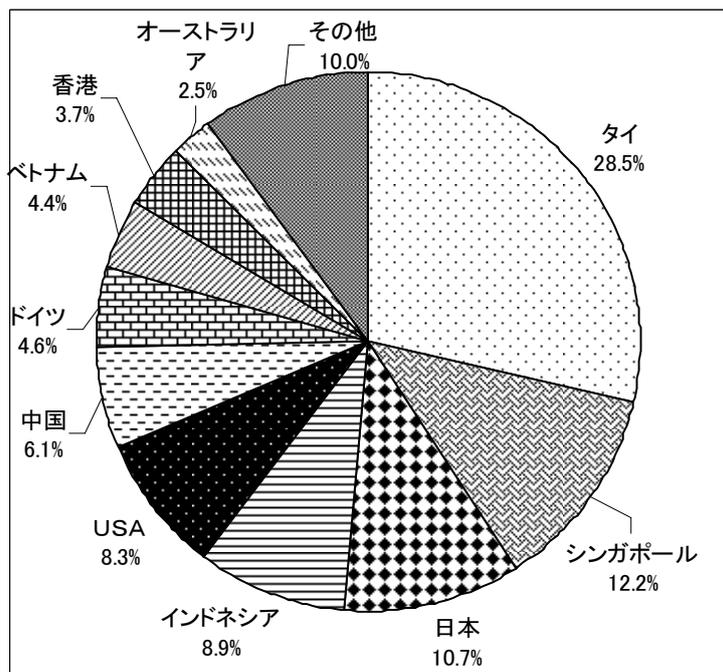


図 20 船用機械輸出先 (2009年)

単位：百万 US ドル

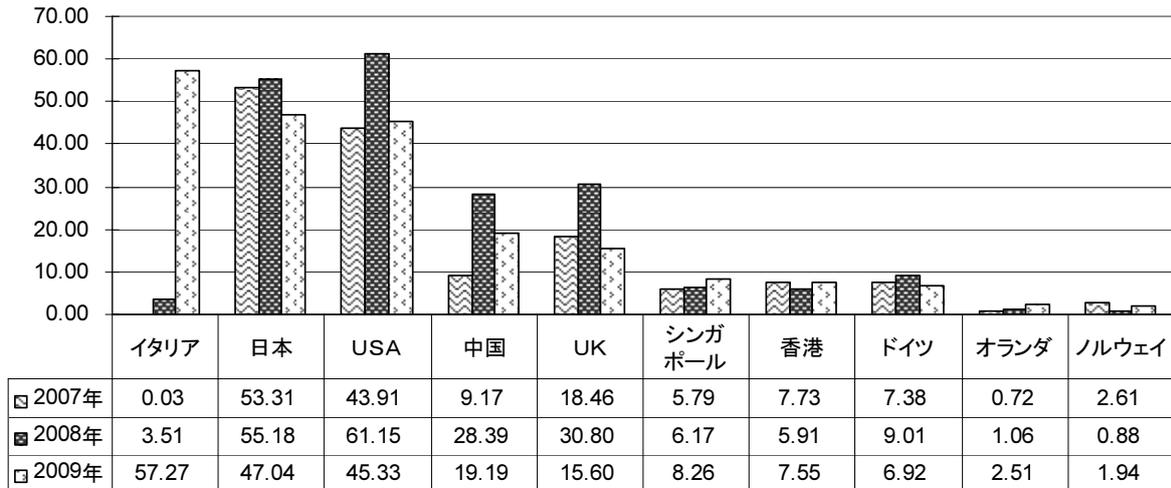


図 21 船用機械輸出上位 10 カ国からの輸出額推移

品目別に見ると、輸出が最も多いのは無線遠隔制御装置で、全体の 40% を占める。しかしこの品目には船用以外のものが含まれる。日本や中国向けもほとんどが無線遠隔制御装置である。そのため、この品目の輸出は船用ではない可能性が高い。

表 73 船用機械品目別輸出額の推移

単位：100 万 US ドル

No.	品目	2007	2008	2009
1	タービン（船舶推進用）	0.32	1.33	1.24
2	船外機（ピストン式、往復動機関及びロータリーエンジンに限る）	0.10	0.95	3.05
3	船内機（ピストン式、往復動機関及びロータリーエンジンに限る）	0.87	0.76	0.32
4	船舶推進用エンジン（ピストン式、ディーゼル及びセミディーゼルエンジン）	9.11	8.47	5.93
5	レーダー機器（航空機又は船舶用）	0.03	0.02	0.05
6	航行用無線機（航空機又は船舶用）	0.15	0.39	9.05
7	無線遠隔制御機器（航空機、船舶、リモコンカー含む）	142.50	71.89	13.60
	合計	153.08	83.83	33.24

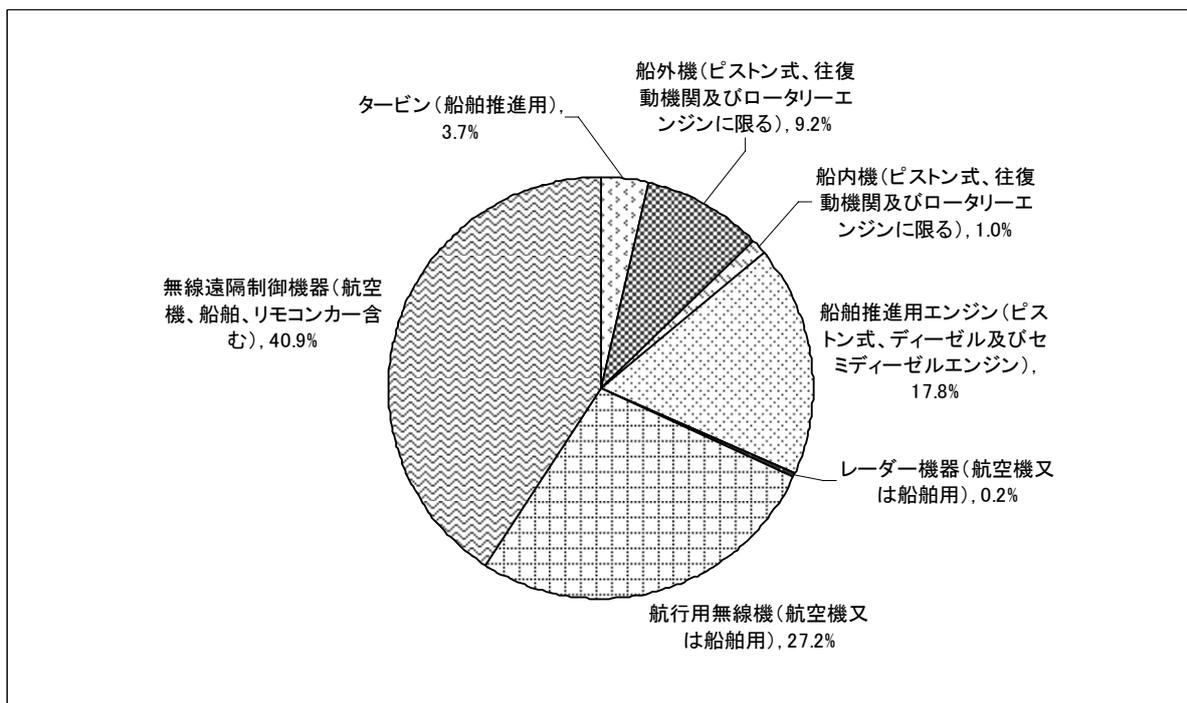


図 22 船用機械輸出の品目別割合 (2009 年)

上記のように輸出の場合、船用以外のものが含まれる無線遠隔制御機器、航行用無線機が全体の半分以上を占めるため、以下、品目別に輸入に限定して概説する。

5-2-3 品目別輸入

①タービン (船舶推進用)

タービンは、2007 年には米国、2008 年は中国からの輸入がトップでそれぞれ 449 万 US ドル、348 万 US ドルの輸入だったが、2009 年にはイタリアから 5,703 万 US ドルの輸入があった。イタリアからの輸入の詳細、背景については不明である。

表 74 タービン輸入額推移

単位：千 US ドル

順位	国名	840610 タービン (船舶推進用)		
		2007	2008	2009
1	イタリア	0.00	0.00	57,029.42
2	日本	0.00	0.00	5,149.90
3	USA	449.32	106.44	654.00
4	インドネシア	138.78	0.00	288.49
5	カナダ	100.99	0.00	154.26

順位	国名	840610 タービン(船舶推進用)		
		2007	2008	2009
6	シンガポール	47.02	29.82	26.86
7	フランス	0.00	0.00	3.31
8	中国	0.00	347.70	0.00
9	オーストラリア	494.80	0.00	0.00
10	ベルギー	361.45	0.00	0.00
-	その他	174.00	0.00	0.00
合計		1,766.36	483.96	63,306.24

②船外機

2007年から2009年における船外機の輸入先トップは日本で、全体の80%程度を占めている。

表 75 船外機輸入額推移

単位：千 US ドル

順位	国名	840721 船外機		
		2007	2008	2009
1	日本	21,538.83	23,695.30	16,755.98
2	米国	3,560.58	2,226.11	3,177.53
3	中国	265.10	252.17	780.92
4	タイ	0.00	334.14	324.03
5	フランス	0.00	0.00	82.25
6	カナダ	0.00	0.00	68.43
7	オーストラリア	165.27	164.66	57.19
8	シンガポール	0.00	1.86	38.95
9	ブルネイ	0.00	0.00	16.42
10	メキシコ	0.00	0.00	6.15
-	その他	190.47	34.83	16.31
合計		25,720.26	26,709.07	21,324.16

③船内機

船内機でも日本からの輸入が多く、2009年の輸入額は52万7,990ドルで全体の28%を占めた。しかし、2008年には米国からの輸入が同年輸入総額の、14万6,000ドルで全体の半分以上を占めており、2007年にはドイツがトップであった。また、中国からの輸入が、過去2年間で約4倍に増えている。

表 76 船内機輸入輸入額推移

単位：千 US ドル

順位	国名	840729 船内機		
		2007	2008	2009
1	日本	177.43	510.73	527.99
2	オランダ	5.09	673.16	320.38
3	中国	74.45	179.06	316.66
4	ドイツ	222.92	0.00	306.67
5	シンガポール	50.51	562.54	158.32
6	米国	95.30	2,154.75	127.88
7	英国	9.17	97.53	101.36
8	イタリア	0.00	0.00	93.09
9	韓国	0.00	5.57	46.11
10	オーストラリア	0.00	62.65	35.34
-	その他	1,993.86	3,122.64	39.90
合計		2,628.74	7,368.64	2,073.70

④船舶推進用エンジン

船舶推進用エンジンでは米国からの輸入が多く、日本は第2位（2008年は英国に次いで第3位）で、全体の20%前後を占めている。

表 77 船舶推進用エンジン輸入額推移

単位：千 US ドル

順位	国名	840810 船舶推進用エンジン		
		2007	2008	2009
1	米国	39.21	55.49	40.69
2	日本	30.54	30.06	24.12
3	英国	18.30	30.61	15.45
4	中国	4.54	8.50	7.46
5	ドイツ	6.79	2.78	6.33
6	シンガポール	4.79	4.08	4.71
7	香港	2.20	1.58	3.93
8	オランダ	0.56	0.38	2.17
9	スウェーデン	1.99	2.87	1.87
10	ノルウェー	2.59	0.76	1.64
-	その他	3.52	13.95	2.85
合計		115.04	151.06	111.21

⑤航空機又は船舶用レーダー機器

航空機または船舶用レーダー機器については、過去3年間全量がシンガポールから輸入されている。2009年の輸入額は125万USドルであった。メーカーの在シンガポール現地法人あるいは代理店を通じてマレーシアに輸入されているものと思われる。

表 78 航空機または船舶用レーダー機器輸入額推移

単位：千 US ドル

順位	国名	8526101000 + 852610010 航空機又は船舶用レーダー機器		
		2007	2008	2009
1	シンガポール	121.96	606.41	1,249.78
-	その他			
合計		121.96	606.41	1,249.78

⑥航空機又は船舶用航行用無線機

航空機又は船舶用航行用無線機も、過去3年間全量がシンガポールから輸入されている。2009年の輸入額は18万7,720USドルであった。

表 79 航空機又は船舶用航行用無線機輸入額推移

単位：千 US ドル

順位	国名	852911000 + 852691010 航空機又は船舶用航行用無線機		
		2007	2008	2009
1	シンガポール	105.31	327.85	187.72
-	その他			
合計		105.31	327.85	187.72

⑦無線遠隔制御機器

無線遠隔制御機器に関しては、航空機、船舶機、及び玩具用のものが含まれており、船舶関連の無線遠隔制御機器を分析することは出来ない。

輸入先国は多岐にわたっているが、2008、2009年は中国からの輸入が全体の50%以上であった。日本からの輸入は2～5%台と少ない。

表 80 無線遠隔制御機器額推移

単位：千 US ドル

順位	国名	852692 無線遠隔制御機器(航空機、船舶、リモコンカー含む)		
		2007	2008	2009
1	中国	4,283.70	19,107.37	10,634.74
2	香港	5,346.69	4,331.05	3,624.63
3	シンガポール	671.69	564.19	1,886.44
4	米国	593.82	1,170.09	683.50
5	韓国	512.15	45.42	647.25
6	日本	1,047.84	912.93	488.84
7	インドネシア	3,832.16	1,333.51	432.29
8	ノルウェイ	12.96	1.59	298.59
9	ドイツ	212.71	6,236.06	275.62
10	タイ	226.51	244.70	259.89
-	その他	1,668.86	2,414.55	445.48
合計		18,409.09	36,361.44	19,677.27



この報告書は競艇の交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。

マレーシアの舶用工業及び港湾状況に関する調査

2011年（平成23年）3月発行

発行 社団法人日本舶用工業会

〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-16 海洋船舶ビル
TEL 03-3502-2041 FAX 03-3591-2206

財団法人日本船舶技術研究協会

〒107-0052 東京都港区赤坂2-10-9 ラウンドクロス赤坂
TEL 03-5575-6426 FAX 03-5114-8941

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。

