

東南アジア造船関連レポート 36

2017年12月

一般社団法人 日本船用工業会
一般社団法人 日本中小型造船工業会
一般財団法人 日本船舶技術研究協会

はじめに

一般社団法人日本中小型造船工業会及び一般社団法人日本舶用工業会では、我が国造船業・舶用工業の振興に資するために、ボートレース事業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ッ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、(一社)日本中小型造船工業会及び(一社)日本舶用工業会と日本貿易振興機構(ジェットロ)が共同で運営しているジェットロ・シンガポール事務所船舶部(鈴木長之部長)及び舶用機械部(松尾真治部長)が、シンガポールを中心とした東南アジアの経済と海事産業の最近の動向を取りまとめたものです。

東南アジアを中心にアジア各国の経済と海事産業につき利用価値の高い情報を提供することを使命として、1992年より継続的に発行してまいりました「東南アジア造船関連レポート」も本書で36冊を数えます。シンガポールの最新情報を紹介した本書は、当該地域に関心をお持ちの我が国の造船・舶用事業者の皆様の参考になると思われますので、関係各位に有効にご活用いただければ幸いです。

ジェットロ・シンガポール事務所船舶部
(一般社団法人 日本中小型造船工業会共同事務所)
ディレクター 鈴木長之

ジェットロ・シンガポール事務所舶用機械部
(一般社団法人 日本舶用工業会共同事務所)
ディレクター 松尾真治

目 次

| | |
|-----------------|----|
| I. シンガポールの経済 | 1 |
| II. シンガポールの海運 | 19 |
| III. シンガポールの造船 | 37 |
| IV. シンガポールの舶用工業 | 59 |
| V. シンガポールの港湾 | 97 |

I . シンガポールの経済

シンガポール経済の概況（2016年）

1 経済全般

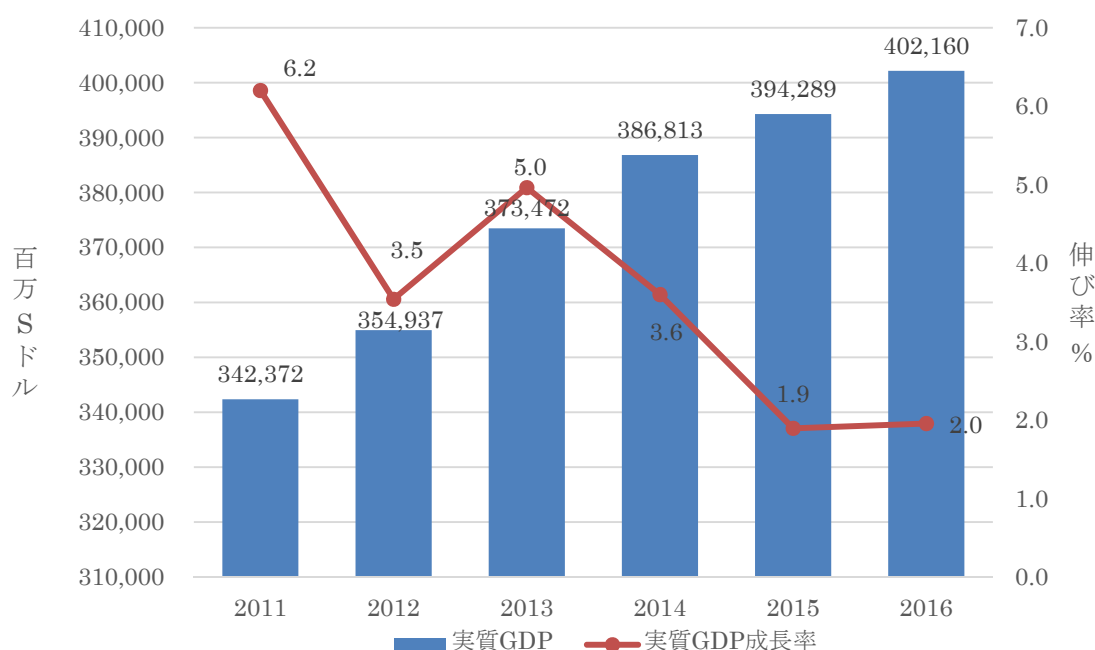
(1) 実質 GDP と成長率

2016年の実質 GDP（2010年を基準値）は4,021億5,980万シンガポールドル（Sドル）と前年比額にして78億7,120万Sドル増となり、前年比伸び率は2.0%であった。シンガポールは2008年の金融危機からいち早く回復し、2010年には前年比15.1%の高い伸びを記録したが、2012年以降は5%以下の低成長が続き、減速が鮮明となっている。2013年は、世界マクロ経済環境の緩やかな回復とそれに伴う外需に牽引され、GDP成長率も5.0%まで回復した。2014年は製造業、特に輸送エンジニアリングやエレクトロニクス部門で停滞し、3.6%の成長に落ち込んだ。2015年には製造業の悪化が響いて、全体として2015年のGDPは1.9%の成長に留まった。2016年は、GDPの約20%を占める製造業のうち、特に半導体と医薬品の製造が年末にかけて好調で、リグ・造船などの輸送エンジニアリング、食品・雑貨など一般製造業の落ち込みをカバーしたため、政府の経済成長見通しを上回る2%の成長を達成した。

2017年8月に政府が発表した2017年の通年経済成長見通しは、第2四半期の経済成長率が前年同期比2.9%増と製造業が好調を維持し、外需が堅調であったことより、2.0~3.0%と従来予想の1.0~3.0%から下限を引き上げている。

図1 実質 GDP と成長率の推移

（単位：百万Sドル、%）



基準年：2010年

出典：Economic Survey of Singapore 2017年第1四半期（シンガポール貿易産業省）

(2) 産業部門別 GDP

2016年の産業部門別 GDP は、生産業が前年比 2.8%増、サービス業が同 1.0%増と生産業が伸長したのに対し、サービス業が伸び悩んだ。

生産業の中で 2015 年には成長率が 3.9%だった建設業は、2016 年には 0.2%に減速した。民間部門の建設需要の鈍化が主な理由である。建設需要を牽引しているのは MRT、空港、病院などの公共投資によるもので、2016 年の建設需要 261 億 S ドルのうち 61%に相当する 158 億 S ドルが公共投資によるものであった。シンガポール建築建設庁 (BCA) によると、2017 年の建設需要は総額 280 億～350 億 S ドルとなり、公共部門が 200 億～240 億 S ドルと予想されている。一方、製造業は前年比 3.6%増と、前年の 5.1%減のマイナスに比べると大幅に伸長した。内訳は、全体の 3 割強を占めるエレクトロニクス部門が 15.9%増、全体の 2 割弱を占めるバイオメディカル部門が 13.6%増、精密エンジニアリング部門が 0.8%増と好調だったのに対し、化学部門が 0.9%減、一般製造分門が 2.5%減、輸送エンジニアリング部門が 17.8%減などと不振だった。

2017 年に入っても製造業全体の成長は続き、第 1 四半期には前年同期比 8.5%、第 2 四半期には同 8.5%、第 3 四半期には 19.2%のプラス成長と大きく伸長した。エレクトロニクス、精密エンジニアリング部門が製造業全体を牽引するプラス成長を保ったが、造船を含む輸送エンジニアリング部門の工業生産高指数の伸び率は第 1 四半期 (△10.5%) 第 2 四半期 (△7.0%) 第 3 四半期 (△1.2%) と振るわなかった。

2015 年に 3.2%の成長率を記録したサービス業は 2016 年に 1.0%と 2013 年以降減速傾向が続いている。2015 年に 5.7%の成長だった金融サービス業は 0.7%の成長率に鈍化した。卸売り・小売業の成長率は前年の 3.7%から 0.6%の伸びと減速した。

表 1 産業部門別実質 GDP 成長率の推移 (単位: %)

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|
| 生産業 | 7.1 | 2.3 | 2.0 | 3.4 | -3.1 | 2.8 |
| 製造業 | 7.8 | 0.3 | 1.7 | 2.7 | -5.1 | 3.6 |
| 建設業 | 5.7 | 11.4 | 3.0 | 6.6 | 3.9 | 0.2 |
| 公共事業 | 2.0 | 2.0 | 2.2 | 2.3 | 1.3 | 1.7 |
| その他生産業 ¹ | 2.1 | 3.6 | 4.5 | 13.4 | -3.6 | -1.4 |
| サービス業関連 | 6.9 | 4.4 | 7.2 | 3.9 | 3.2 | 1.0 |
| 卸売り、小売業 | 6.6 | 3.2 | 6.8 | 1.9 | 3.7 | 0.6 |
| 運輸、倉庫 | 5.2 | 5.0 | 4.1 | 3.0 | 1.6 | 2.3 |
| ホテル・レストラン | 11.4 | 2.4 | 3.1 | 2.3 | 0.7 | 1.7 |
| 情報、通信 | 9.8 | 7.6 | 8.0 | 7.4 | -0.6 | 2.3 |
| 金融サービス | 8.7 | 5.8 | 17.2 | 9.1 | 5.7 | 0.7 |
| ビジネスサービス | 7.3 | 5.2 | 5.6 | 1.8 | 3.9 | -0.9 |
| その他のサービス | 4.5 | 2.7 | 2.1 | 3.9 | 1.2 | 3.1 |
| 不動産業 | 1.2 | 2.7 | 2.5 | 3.7 | 4.9 | 5.1 |
| 全産業 | 6.2 | 3.5 | 5.0 | 3.6 | 1.9 | 2.0 |

1) 農業、漁業、石工業が含まれる

出典: Economic Survey of Singapore 2017 年第 1 四半期 (シンガポール貿易産業省)

表 2 産業部門別実質 GDP 額の推移

(単位：百万 S ドル)

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 生産業 | 90,215.3 | 92,127.2 | 93,964.1 | 97,147.3 | 94,161.0 | 96,783.6 |
| 製造業 | 70,118.3 | 70,342.3 | 71,517.4 | 73,436.8 | 69,671.2 | 72,177.3 |
| 建設業 | 15,028.7 | 16,618.9 | 17,162.6 | 18,292.2 | 19,009.6 | 19,038.6 |
| 公共事業 | 4,947.4 | 5,040.8 | 5,153.2 | 5,269.8 | 5,337.0 | 5,426.5 |
| その他生産業 ¹ | 120.9 | 125.2 | 130.9 | 148.5 | 143.2 | 141.2 |
| サービス業関連 | 223,058.3 | 232,876.3 | 250,381.9 | 260,129.9 | 268,437.1 | 271,127.4 |
| 卸売り、小売業 | 62,307.6 | 64,425.6 | 69,613.6 | 70,945.1 | 73,571.9 | 74,049.3 |
| 運輸、倉庫 | 26,736.2 | 28,046.6 | 29,155.8 | 30,031.6 | 30,526.8 | 31,217.5 |
| ホテル・レストラン | 6,595.5 | 6,712.7 | 6,967.8 | 7,124.7 | 7,174.5 | 7,295.3 |
| 情報、通信 | 12,157.2 | 12,920.0 | 13,933.3 | 14,965.8 | 14,875.8 | 15,215.5 |
| 金融サービス | 36,036.3 | 38,187.9 | 44,760.6 | 48,837.4 | 51,622.0 | 51,962.6 |
| ビジネスサービス | 45,204.9 | 47,675.0 | 50,303.9 | 51,203.4 | 53,195.7 | 52,741.7 |
| その他のサービス | 34,020.6 | 34,908.5 | 35,646.9 | 37,021.9 | 37,470.4 | 38,645.5 |
| 不動産業 | 11,647.7 | 11,928.5 | 12,229.9 | 12,680.0 | 13,300.7 | 13,976.3 |
| 実質 GDP 総額 | 342,371.5 | 354,937.3 | 373,471.5 | 386,812.9 | 394,288.6 | 402,159.8 |

1) 農業、漁業、石工業が含まれる

出典：Economic Survey of Singapore 2017 年第 1 四半期（シンガポール貿易産業省）

表 3 産業部門別実質 GDP への寄与度（単位：％）

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| GDP (実質) | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| 生産業 | 26.4% | 26.0% | 25.2% | 25.1% | 23.9% | 24.1% |
| 製造業 | 20.5% | 19.8% | 19.1% | 19.0% | 17.7% | 17.9% |
| 建設業 | 4.4% | 4.7% | 4.6% | 4.7% | 4.8% | 4.7% |
| 公共事業 | 1.4% | 1.4% | 1.4% | 1.4% | 1.4% | 1.3% |
| その他生産業 ¹ | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| サービス業関連 | 65.2% | 65.6% | 67.0% | 67.2% | 68.1% | 67.4% |
| 卸売り、小売業 | 18.2% | 18.2% | 18.6% | 18.3% | 18.7% | 18.4% |
| 運輸、倉庫 | 7.8% | 7.9% | 7.8% | 7.8% | 7.7% | 7.8% |
| ホテル・レストラン | 1.9% | 1.9% | 1.9% | 1.8% | 1.8% | 1.8% |
| 情報、通信 | 3.6% | 3.6% | 3.7% | 3.9% | 3.8% | 3.8% |
| 金融サービス | 10.5% | 10.8% | 12.0% | 12.6% | 13.1% | 12.9% |
| ビジネスサービス | 13.2% | 13.4% | 13.5% | 13.2% | 13.5% | 13.1% |
| その他のサービス | 9.9% | 9.8% | 9.5% | 9.6% | 9.5% | 9.6% |
| 不動産業 | 3.4% | 3.4% | 3.3% | 3.3% | 3.4% | 3.5% |

1) 農業、漁業、石工業が含まれる

注：統計局が GDP の算出に考慮している金融仲介業手数料等控除（FISIM:Financial Intermediation services Indirectly Measured）及び課税分加算額を上記表では省略したため、全ての項目を加算しても 100%にはならない。

出典：Economic Survey of Singapore 2017 年第 1 四半期（シンガポール貿易産業省）

各産業の経済全体に対する寄与度をみると、生産業、サービス業関連はそれぞれ24.1%、67.4%で、2015年とほぼ同じ割合で推移した。生産業においては、製造業の寄与度が17.9%と前年の17.7%より僅かに回復を示した。サービス業関連においては、部門寄与度が最も大きい卸売り・小売業は18.4%で前年と比べて微減、金融サービスは12.9%で微減、情報・通信は横ばいだった。

また、2016年の国民総支出は対前年比プラス2.0%となり、前年のプラス1.9%とから下落した。民間消費支出の伸び率は0.6%と前年の4.6%より鈍化した。政府消費支出の伸び率も6.3%と前年の8.0%から鈍化した。シンガポールの国家予算において、一般会計の歳出（経常支出および開発支出）は2015年の612億Sドルから729億Sドルに増加した。そのうち運輸関連予算の支出は、2015年の75億Sドルから136億Sドルに跳ね上がっている。運輸関連支出の伸びはチャンギ空港の拡張工事やMRTの新規路線工事などによるものである。総固定資本形成は2015年の1.1%からマイナス2.5%と公共投資の落ち込みが影響した。輸出と輸入はそれぞれ前年比伸び率が1.6%、0.3%と輸出の伸び率が輸入を上回った。

表4 実質国内総支出（GDE）の推移（前年比）

（単位：％）

| 区 分 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------|------|------|------|------|------|
| 国内総支出（GDE） | 3.9 | 5.0 | 3.6 | 1.9 | 2.0 |
| 民間消費支出 | 3.7 | 3.3 | 2.4 | 4.6 | 0.6 |
| 政府消費支出 | -1.5 | 11.5 | 0.1 | 8.0 | 6.3 |
| 総固定資本形成 | 8.2 | 5.7 | -1.1 | 1.1 | -2.5 |
| モノ・サービスの輸出 | 1.4 | 5.8 | 4.0 | 2.6 | 1.6 |
| モノ・サービスの輸入 | 2.5 | 5.9 | 3.0 | 2.9 | 0.3 |

出典：Economic Survey of Singapore 2017年第1四半期（シンガポール貿易産業省）

2 雇用・賃金・生産性

(1) 概況

シンガポールでは 1972 年に設立され、政労使三者の代表で構成されている全国賃金審議会（NWC）が、賃上げに関する勧告を行っている。この勧告は強制力を持つものではないが、毎年行われるシンガポールの賃金決定に大きな影響を与えている。基本的なスタンスは企業や従業員の業績に応じた賃金体系の導入で、公共、民間部門を問わず、社会経済状況に考慮した秩序ある賃上げを毎年奨励している。

2017 年 5 月に公表された 2017～18 年の賃金ガイドラインでは、月額 1,200S ドル以下の低賃金労働者の基本給を 45～60S ドル引き上げるよう勧告した。引き上げ幅を 16 年の 50～65 S ドルより低い水準にする一方で、低賃金だとする月給の上限を 1,100S ドルから 1,200S ドルに引き上げた。1 人当たりの賃上げ幅を抑制しながらも、より多くの低賃金労働者の賃上げを実現させる狙いがある。人材開発省（MOM）によると、低賃金の上限引き上げで、新たに 4 万 700 人のフルタイム労働者が勧告の対象になる。

シンガポールでは少子化や高学歴化に伴う労働力不足を外国人の受け入れで補ってきたが、それがシンガポール人の雇用を圧迫しているという国民の不満もあり、2011 年の選挙で野党の躍進を招いた。それ以来、外国人労働者雇用税の引き上げ、就労許可書（ホワイトカラー対象）の発給基準強化、さらにはホワイトカラー外国人を雇用する前に政府が運営する雇用サイトへの募集掲載の義務付けなど外国人労働者雇用規制が強化され、外国人の雇用の現場には大きな変化が出てきている。こうした中、NWC は、労働市場の需要ひっ迫はさらなる賃金上昇につながると強調、労働力の量よりも質の重視を呼びかけた。

政府は生産性向上支援の一環として、シンガポール国民を対象とした「スキル・フューチャー」制度を創設し、新卒者、中間管理職、シニア世代全てに対して技能向上支援を行っている。また、2016 年 5 月には、スキル・フューチャー評議会と国家生産性評議会（NPC）のこれまでの取り組みや、2016 年度予算に盛り込まれた産業転換計画を推進する「技能・革新・生産性評議会（CSIP）」を設立した。

(2) 労働事情

2016 年の就業者数は前年比 1 万 6,800 人の増加となったが、増加人数は前年の 3 万 2,300 人を大きく下回った。政府の外国人労働者流入抑制策が大きく響いた。業種別にみると、製造業が 1 万 5,500 人減、建設業が 1 万 1,500 人減、サービス業が 4 万 4,200 人増だった。サービス業では、あらゆる部門で就労者数は増加した。

2016 年の雇用削減数は 1 万 9,170 人と前年の 1 万 5,580 人を上回った。2010 年以降、毎年増加している。年間の平均失業率は全体で 2.1%と、前年の 1.9%を上回った。

表5 シンガポールの労働事情の推移

| 区 分 | | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | |
|---------|------------------|----------|---------|---------|---------|---------|-----|
| 労働力 | 労働人口（年中央値、1000人） | 3,361.8 | 3,443.7 | 3,530.8 | 3,610.6 | 3,672.8 | |
| 就業者 | 就業者数（年末値、1000人） | 3,357.6 | 3,493.8 | 3,623.9 | 3,656.2 | 3,673.1 | |
| 失業率 | 全体（％） | 年平均 | 2.0 | 1.9 | 2.0 | 1.9 | 2.1 |
| | | 12月季節調整値 | 1.9 | 1.9 | 1.9 | 1.9 | 2.2 |
| | 居住者（％） | 年平均 | 2.8 | 2.8 | 2.7 | 2.8 | 3.0 |
| | | 12月季節調整値 | 2.7 | 2.7 | 2.7 | 2.9 | 3.2 |
| 解雇者 | 解雇者数（人） | 11,010 | 11,560 | 12,930 | 15,580 | 19,170 | |
| 賃金 | 月額賃金中間値（Sドル） | 3,480 | 3,705 | 3,770 | 3,949 | 4,056 | |
| | 名目（前年比、％） | 7.1 | 6.5 | 1.8 | 4.7 | 2.7 | |
| | 実質（前年比、％） | 2.5 | 4.0 | 0.7 | 5.3 | 3.3 | |
| 就業者数の変化 | 就業者数の変化（人） | 129,100 | 136,200 | 130,100 | 32,300 | 16,800 | |
| | 生産業（人） | 52,100 | 42,100 | 10,400 | -13,200 | -27,300 | |
| | 製造業（人） | 11,400 | 5,300 | -4,400 | -22,100 | -15,500 | |
| | 建設業（人） | 39,100 | 35,200 | 14,300 | 8,600 | -11,500 | |
| | その他（人） | 1,500 | 1,500 | 500 | 300 | -400 | |
| | サービス業（人） | 77,000 | 94,100 | 119,700 | 45,500 | 44,200 | |
| | 卸売り、小売業（人） | 10,100 | 13,100 | 20,500 | -9,400 | 800 | |
| | 運輸、倉庫（人） | 8,600 | 8,800 | 7,500 | 3,100 | 4,100 | |
| | ホテル・レストラン（人） | 8,000 | 9,700 | 9,100 | 4,800 | 6,000 | |
| | 情報、通信（人） | 900 | 8,100 | 6,400 | 5,400 | 2,200 | |
| | 金融サービス（人） | 6,500 | 4,600 | 9,300 | 4,500 | 2,800 | |
| | ビジネスサービス（人） | 22,500 | 26,700 | 34,500 | 14,900 | 8,100 | |
| | その他のサービス（人） | 20,400 | 23,100 | 32,400 | 22,400 | 20,200 | |

注：2016年の就業者数から2015年の就業者数を引くと16.9千となり、就業者数の変化の項の16.8千と合致しないが、四捨五入による誤差と思われる。

出典：人材省（Ministry of Manpower）Labour Market Report 2016

賃金、就業者数の変化はEconomic Survey of Singapore 2017年第1四半期（シンガポール貿易産業省）

3 物価

消費者物価指数は、2012年以降5年連続で対前年比物価上昇率が下落し、2016年にはマイナス0.5%と2015年と同程度の物価下落を記録した。2016年の通年の消費者物価指数は、教育費を除いて全ての項目で3%以下となり、住宅・光熱費、交通、通信では物価下落となった。ガソリン価格の値下がりなどによる個人道路交通費や住居費の下落が主な要因である。

一方、シンガポール通貨庁（MAS、中央銀行）が政策判断で重視する住居費と個人道路交通費を除いたMASコアインフレについては、2016年通年で0.9%上昇と2015年の0.5%上昇から若干加速した。MASが2017年8月に発表した2017年通年の見通しでは、全ての品目の併せた消費者物価指数上昇率は0.5～1.5%、MASコアインフレは1.0～2.0%の予想となっている。

表6 消費者物価指数上昇率（対前年比、%）の推移

| 区 分 | ウェイト | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|----------------|--------|------|------|------|------|------|
| 食品 | 21.7% | 2.3 | 2.1 | 2.9 | 1.9 | 2.1 |
| 外食・ケータリングを除く食品 | 7.7% | 2.4 | 2.3 | 3.0 | 1.2 | 2.3 |
| 外食・ケータリング | 13.9% | 2.2 | 2.0 | 2.9 | 2.3 | 1.9 |
| 衣料 | 2.7% | 1.5 | 0.3 | -0.8 | 0.1 | 0.2 |
| 住居・光熱費 | 26.3% | 8.4 | 2.8 | 0.1 | -3.5 | -4.1 |
| 耐久消費財・サービス | 4.8% | 2.4 | 4.9 | 1.8 | -0.6 | 1.8 |
| 医療 | 6.2% | 4.4 | 3.8 | 2.8 | -0.1 | 1.1 |
| 交通 | 15.8% | 7.1 | 2.3 | -1.2 | -1.4 | -2.4 |
| 通信 | 3.9% | -0.1 | -1.4 | -0.2 | 0.3 | -0.4 |
| 娯楽・旅行 | 7.9% | 1.0 | 1.1 | 1.8 | 0.3 | 0.9 |
| 教育 | 6.2% | 4.1 | 3.8 | 3.4 | 3.4 | 3.1 |
| その他雑費 | 4.8% | 1.1 | 1.9 | 1.2 | 0.0 | 0.3 |
| 全体 | 100.0% | 4.6 | 2.4 | 1.0 | -0.5 | -0.5 |

出典：Economic Survey of Singapore 2017年第1四半期（シンガポール貿易産業省）

4 貿易・国際収支

シンガポールの国際収支は、貿易収支の黒字で資本・金融収支（証券投資など）の流失を補ったり外貨準備として蓄積される構造となっている。2016年の経常収支は780億5,890万Sドルと、前年の739億630万Sドルから5.6%増加した。一方、2016年の国際収支は24億5,530万Sドルの赤字であった。これは、資本・金融収支が2015年の708億800万Sドルから818億9,650万Sドルに増加したことが大きい。

表7 国際収支の推移

(単位：百万Sドル)

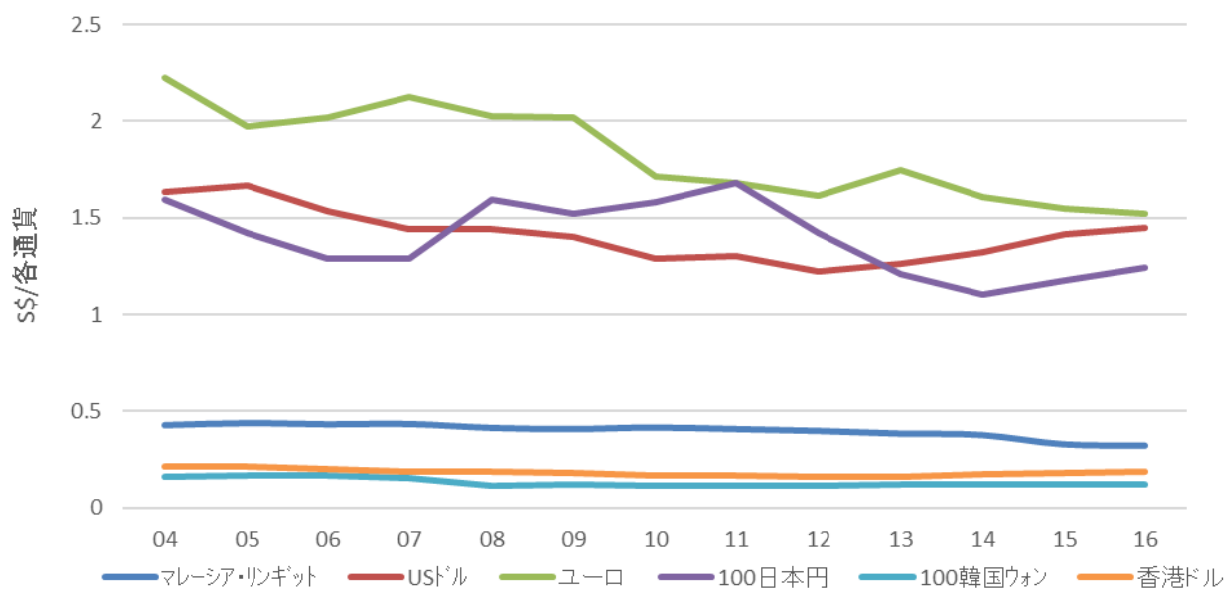
| 区 分 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 貿易収支(A) | 87,931.2 | 93,877.7 | 103,533.5 | 113,901.5 | 114,373.0 |
| 輸出 | 546,654.2 | 560,180.1 | 560,880.7 | 521,839.0 | 499,539.8 |
| 輸入 | 458,723.0 | 466,302.4 | 457,347.2 | 407,937.5 | 385,166.8 |
| サービス貿易収支(B) | -2,485.6 | -9,228.8 | -7,623.3 | -8,120.2 | -8,204.4 |
| 所得収支(C) | -11,494.6 | -12,478.4 | -10,024.4 | -18,155.9 | -13,119.2 |
| 移転収支(D) | -9,151.5 | -8,143.6 | -8,825.2 | -13,719.1 | -14,990.5 |
| 経常収支(E=A+B+C+D) | 64,799.5 | 64,026.9 | 77,060.6 | 73,906.3 | 78,058.9 |
| 資本・金融収支(F) | 28,869.6 | 42,423.6 | 66,477.3 | 70,808.0 | 81,896.5 |
| 誤差・遺漏(G) | -3,324.0 | 1,127.6 | -1,965.5 | -1,597.6 | 1,382.3 |
| 総合収支(H=E-F+G) | 32,605.9 | 22,730.9 | 8,617.8 | 1,500.7 | -2,455.3 |

出典：Economic Survey of Singapore 2017年第1四半期（シンガポール貿易産業省）

シンガポールは、1981年より、主要貿易パートナーの通貨で構成される通貨バスケットを採用している。Sドルはこの加重平均（内訳非開示）に変動許容範囲内で連動する。長期的には経済成長を背景に各国通貨に対しSドル高で推移しているが、米ドル連動性が強い。対米ドルで円高傾向になった2007年からは、対円で弱含みで推移したが、円安が進行した2012年末からは流れが変わり、2014年の年末の対円相場は100円あたり1.1060Sドル（1Sドル=90.4円）と、2011年末の1.6777Sドル（1Sドル=59.6円）から3年で51%上昇した。2015年5月に100円あたり1.0896Sドル（1Sドル=91.8円）まで円安がすすんだが、その後、2016年にかけて再び円高へと進み、年末の対円相場は100円あたり1.2394Sドル（1Sドル=80.7円）となった。対米ドルでは2012年末の1米ドルあたり1.2221Sドルから米ドル高基調に転換し、2016年の年末には1米ドルあたり1.4463Sドルまで米ドル高が進んだ。

2017年に入って、円高及び米ドル高基調は一服し、シンガポールドル高で推移している。9月末時点で対米ドル相場は、1ドル=1.3608Sドル、対円相場は100円あたり1.2265Sドル（1Sドル=81.5円）まで自国通貨高が進んだ。シンガポールは貿易への依存度が高く、自国通貨高は輸出のマイナス要因となるため、輸出産業への影響を懸念する声が出ている。

図2 シンガポールドルの交換レートの推移（年末時レート）



出典：Economic Survey of Singapore 2017 年第1四半期（シンガポール貿易産業省）

5 運輸関連産業

(1) 来訪者の動向

2016年通年の観光データによると、シンガポールへの来訪者数は前年比7.7%増の1,640万人と過去最高を更新した。シンガポールを訪れる外国人で最も多いのはインドネシアからの旅行者で、次いで中国、マレーシア¹、インド、オーストラリアからの旅行者である。この上位5国からの旅行者が全体の55%を占めている。ちなみに、日本からの旅行者は第6位である。2016年の来訪者数増減を国別に見ると、増加率が大きかったのは中国（前年比36%増）、ベトナム（同12%増）、インド（8%増）、インドネシア（同6%）、タイ（同6%）で、一方、下落率が大きかったのは、来訪者数が国別でトップの香港（同12%減）、韓国（同2%）、マレーシア（同2%減）、オーストラリア（同2%減）、日本（同1%減）だった。

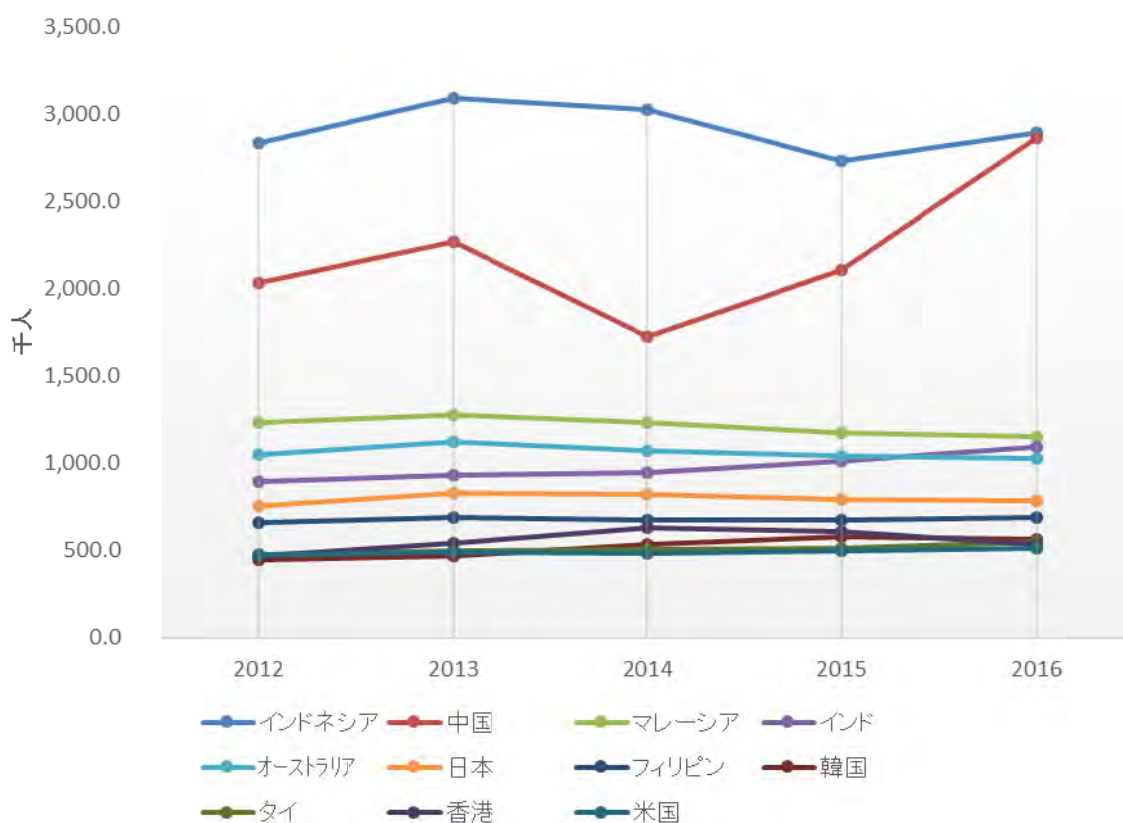
シンガポールへの来訪者数は、2010年のマリーナベイとリゾートワールドセンターの2つの統合型リゾート（IR）の開業や、2012年の広大な植物園施設ガーデンズ・バイ・ザ・ベイ、2013年の新たな動物園、リバーサファリの開園などで増加傾向にあった。2013年の来訪者は過去最高の1,560万人を達成して以来、2014年には1,510万人、2015年には1,520万人と足踏み状態を続けていた。しかし、2016年には中国やインドネシア、インドなど地方都市との航空便が新たに就航したことで来訪者増加に貢献した。政府は地元の観光産業の魅力を維持するため、2005年に創設した「観光開発基金（TDF）」について、2020年までに7億Sドルを追加拠出し、観光商品の質向上に充てると、2016年4月に開催された観光産業会議で表明した。

日本人は1997年までは年間100万人強を数えていた時期もあったが、98年より、日本の景気低迷やアジア経済危機に伴う出張者の減少などにより来訪者数は減少した。2010年以降は80万人前後で推移し、2016年には78万3,900人と前年比0.7%減であったが、来訪者数では第6位を維持した。

シンガポール政府観光局（STB）は2017年通年の見通しについて、世界政治・経済の不確実性や地域間の競争激化など困難な状況の中、来訪者数は0～2%増の1,640万～1,670万人になると見込んでいる。

¹ シンガポールの来訪者統計は居住地ベース。また統計には陸路でシンガポールに入国するマレーシア国籍者は含まれていない。

図3 シンガポールへの国別来訪者数推移



出典：シンガポール観光局データより作成

2016年のチャンギ空港の旅行者扱い数は、前年比5.9%増の5,870万人となり、過去最高を更新した。東南アジア、北東アジア、オセアニア路線の旅行需要が堅調だった。都市別旅客数の上位は、ジャカルタ、クアラルンプール、バンコク、香港、マニラの各線だった。広州、メルボルン、マレーシア・ペナンからの旅客は2桁増だった。

1981年の開港以来、チャンギ空港の空港利用者数は1994年に2,000万人、2004年に3,000万人、2010年に4,000万人、2012年に5,000万人を順次突破した。2016年は5,870万人で、2017年は6,000万人に達し、前年に続いて過去最高を更新する見通しとなっている。乗り入れ航空会社は81年当初が34社だったのが、2017年5月現在は約120社に増え、アクセス可能な都市も67都市から380都市以上に拡大した。シンガポールのチャンギ空港では、1,600万人の旅客取り扱い能力の第4ターミナルの建設工事が完了し、予定通り2017年10月31日から運用を開始した。同ターミナルの建設工事は2013年12月に竹中工務店が受注していた。同ターミナルの供用開始により、年間旅客処理能力は2020年までにチャンギ空港全体では8,500万人に拡大する。航空会社は段階的に他のターミナルから移転し、キャセイパシフィック航空、大韓航空、セブパシフィック航空、春秋航空、エアアジアグループ（4航空会社）、ベトナム航空の9航空会社が第4ターミナルを利用する。旅客処理の迅速化のため出国手続きの自動化を全面的に導入している。

また、2013年8月にはリー・シェンロン首相が、新たに第5ターミナルと第3滑走路を整備する「チャンギ・イースト開発」及び第1ターミナルに隣接する商業・娯楽施設「ジュエル・チャンギ・エアポート」の建設計画を発表した。2030年頃に完成見込みの世界最大規模の第5ターミナルの開業によって、年間旅客処理能力は最大7,000万人拡大される見込みである。第1～4ターミナルと合わせると、空港全体で最大1億5,000万人を処理できるようになる。空港面積も現在の約2倍の2,000ヘクタールに達する。また2019年には、「ジュエル・チャンギ・エアポート」が開業し、2020年には第3滑走路の運用も開始予定になっている。総額15億7000万Sドルの「ジュエル・チャンギ・エアポート」の建設工事は2014年10月に大林組とシンガポールの大手建設会社Woh Hupグループの企業連合が受注した。屋内庭園、滝を擁する新たなアトラクション施設となる計画である。

チャンギ空港は、2009年7月に設立されたチャンギ空港運営会社「チャンギ空港グループ」により、柔軟な会社組織で運営する仕組みをとっている。アジア域内ではクアラルンプール国際空港、スワンナプーム（バンコク）国際空港をはじめとして、航空ハブ（中核）競争が激化しているが、シンガポールはその競争を勝ち抜く戦略である。チャンギ空港は、イギリスに拠点を置く航空サービスリサーチ会社²の世界優良空港番付で2013年、2014年、2015年、2016年、2017年と5年続けて第1位に選ばれた。日本からは羽田空港が2位（16年4位）、中部国際空港7位（同6位）がトップテン入りした。

図4 チャンギ空港旅客取り扱い数の推移



出典：Yearbook of Statistics Singapore 各年版

² 英国の航空業界専門リサーチ会社スカイトラックス
http://www.worldairportawards.com/Awards/world_airport_rating.html

表 8 シンガポールへの主な国・地域別来訪者数の推移

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|-----------------|----------|----------|----------|----------|----------|-------|------|-------|
| | 千人 | | | | 前年対比 (%) | | | |
| 日本 | 832.8 | 824.7 | 789.2 | 783.9 | 10.0 | -1.0 | -4.3 | -0.7 |
| ASEAN | 6,166.4 | 6,113.1 | 5,748.2 | 6,007.5 | 6.7 | -0.9 | -6.0 | 4.5 |
| インドネシア | 3,088.9 | 3,025.2 | 2,731.7 | 2,893.6 | 8.9 | -2.1 | -9.7 | 5.9 |
| マレーシア | 1,280.9 | 1,233.0 | 1,171.1 | 1,151.6 | 4.0 | -3.7 | -5.0 | -1.7 |
| フィリピン | 687.8 | 676.5 | 673.4 | 691.6 | 4.7 | -1.6 | -0.5 | 2.7 |
| タイ | 497.4 | 506.5 | 516.4 | 546.6 | 4.1 | 1.8 | 2.0 | 5.8 |
| ベトナム | 380.5 | 424.4 | 418.3 | 469.4 | 3.9 | 11.5 | -1.4 | 12.2 |
| 中国 ¹ | 2,269.9 | 1,722.4 | 2,106.2 | 2,863.7 | 11.6 | -24.1 | 22.3 | 36.0 |
| 香港 | 539.8 | 631.0 | 609.9 | 538.0 | 14.3 | 16.9 | -3.4 | -11.8 |
| 韓国 | 471.8 | 537.0 | 577.1 | 566.5 | 6.0 | 13.8 | 7.5 | -1.8 |
| インド | 933.6 | 943.6 | 1,014.0 | 1,097.2 | 4.3 | 1.1 | 7.5 | 8.2 |
| オーストラリア | 1,125.2 | 1,074.9 | 1,043.6 | 1,027.3 | 7.1 | -4.5 | -2.9 | -1.6 |
| 英国 | 461.5 | 451.9 | 473.8 | 489.2 | 3.4 | -2.1 | 4.8 | 3.3 |
| 米国 | 491.9 | 484.9 | 499.5 | 516.5 | 3.1 | -1.4 | 3.0 | 3.4 |
| 全来訪者数 | 15,567.9 | 15,095.2 | 15,231.5 | 16,403.6 | 7.4 | -3.0 | 0.9 | 7.7 |

1) 香港を含まない

出典：Economic Survey of Singapore 2017 年第 1 四半期（シンガポール貿易産業省）および各年版 International Visitor Arrivals Statistics（シンガポール観光局）

(2) 貨物輸送

① 航空輸送

航空貨物取扱量は、2012 年以降、荷積み貨物取扱量は縮小傾向にあるものの、荷揚げ貨物取扱量が伸長して、全体として微増傾向を辿っている。2016 年の航空貨物取扱量は、前年比 6.3% 増の 197 万トンとなった。

表 9 シンガポールにおける航空機による貨物取扱量等の推移

| 区 分 | 単位 | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2014 | 2015 | 2016 |
|-------|-----|-------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 貨物取扱量 | 千トン | 181.8 | 624.5 | 1,688.5 | 1,816.2 | 1,843.8 | 1,853.1 | 1,969.4 |
| | 荷揚げ | 千トン | 90.7 | 324.4 | 852.2 | 942.8 | 1,004.6 | 1,015.3 |
| | 荷積み | 千トン | 91.1 | 300.1 | 836.3 | 873.4 | 839.2 | 837.8 |
| 総着陸回数 | 千回 | 38.0 | 51.7 | 90.3 | 135.5 | 170.7 | 173.2 | 180.3 |

出典：Economic Survey of Singapore 2017 年第 1 四半期（シンガポール貿易産業省）

② 海上輸送

2016年のシンガポールの海上輸送量は、海上貨物取扱量が対前年比3.0%増の5億9,330万トン、コンテナ取扱量が0.1%減の3,090万TEUとなった。海上貨物取扱量が年々増加している一方で、コンテナ取扱量については、2014年をピークに減少している。

また、シンガポールへの寄港船腹量は6.3%増の26億6,270万総トンとなった。

シンガポールは主要な船舶登録国として発展を続けており、2016年末で世界第5位、シンガポール海事港湾庁統計で4,717隻、8,802万総トンとなっている。(IHSフェアプレイ統計では3,380隻、8,244万総トン)

表 10 シンガポールの海上貨物取扱量等の推移

| 区 分 | 単 位 | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2014 | 2015 | 2016 |
|--------------------|--------|-------|-------|--------|---------|---------|---------|---------|
| 海上貨物取扱量 | 100万トン | 86.3 | 187.8 | 325.5 | 503.3 | 581.3 | 575.8 | 593.3 |
| 一般・ばら積 | 100万トン | 33.8 | 100.9 | 212.2 | 326.3 | 399.6 | 380.0 | 371.9 |
| 石油ばら積 | 100万トン | 52.5 | 86.9 | 113.3 | 177.1 | 181.7 | 195.8 | 221.4 |
| コンテナ取扱量 | 千TEU | 968 | 5,224 | 17,087 | 28,431 | 33,869 | 30,922 | 30,904 |
| 入港船腹量 ¹ | 100万GT | 241.2 | 491.2 | 910.2 | 1,919.4 | 2,371.1 | 2,504.2 | 2,662.7 |

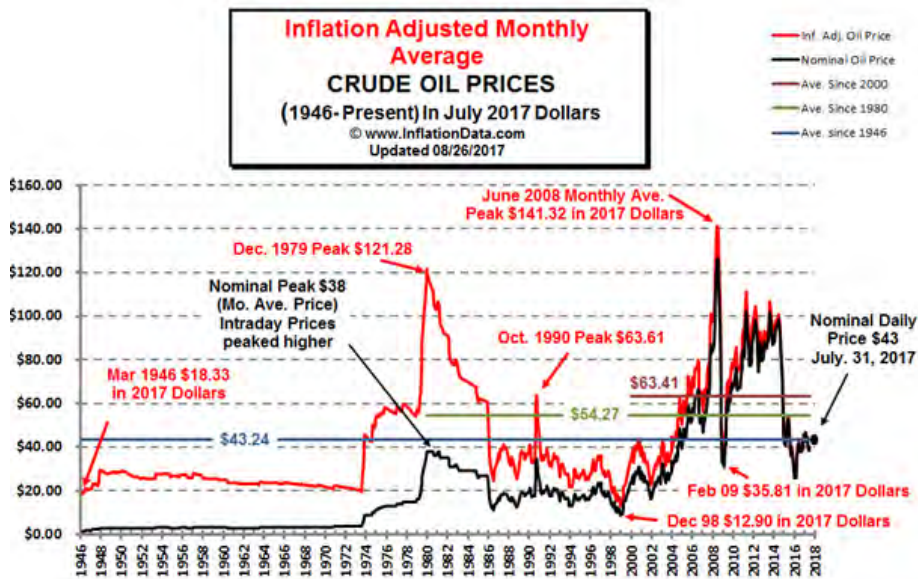
1) 入港船腹量には、全ての国際航海に従事する船舶と75総トン以上の旅客船が含まれる

出典：Economic Survey of Singapore 2017年第1四半期（シンガポール貿易産業省）

(3) 造船業

2010年頃からの油価の上昇で、海洋石油ガス開発が活発化し、オフショアリグ、オフショア支援船や浮体式生産貯蔵積出設備（FPSO）改造などを得意とするシンガポールの造船業は活況に沸いた。しかし、2014年後半から油価が急激に下落し、2014年前半には1バレル110米ドル前後だったものが、2016年1月初旬には一時30米ドルを切るところまで落ち込んだ。石油ガスメジャーや海洋石油ガス開発会社による設備投資が急激に鈍化する中、受注残のキャンセルや延期、新規受注が伸び悩むなど造船所の業績にも甚大な影響を被り、2015年の業績悪化に続いて、2016年の造船業の売上高は対前年比11.3%減の130億6,000万Sドルとさらに縮小した。

図 5 石油価格の推移



出典： http://inflationdata.com/Inflation/Inflation_Rate/Historical_Oil_Prices_Chart.asp

極めて深刻な事業環境の中、シンガポールの造船所が 2016 年に獲得した新規受注額は前年比 83%減の 8 億 S ドルだった。前年の新規受注額 49 億 S ドル、2014 年の 97 億 S ドルと比べると大幅な減少となり、大型オフショアリグの受注は皆無の状態であった。2016 年年末現在の受注残は 80 億 S ドル（2015 年年末時点の受注残は 190 億 S ドル）となり、納期は 2021 年までのものとなっている。

シンガポールの造船業の内訳を見ると、従来は修繕及び改造部門が最も大きかったが、2008 年にはオフショア部門が逆転した。2016 年もオフショア部門がトップを占め、造船業売り上げ全体の 63.5%に（前年は 65%）を占めた。売上高は対前年比 13%減の 82 億 9,000 万 S ドルとなった。修繕及び改造部門は対前年比 6%減の 45 億 7,000 万 S ドルで、全体の 35%（前年は 33%）を占めた。新造船部門は、2 億 S ドルと前年を 31%下回り、全体の 1.5%（前年は 2%）になった。

また、労働者数をみると、2008 年に 141,000 人のピークとなった後は 11 万人前後で推移していたものの、2015 年に 10 万人を下回り、2016 年はさらなる人員削減と外国人労働者の就労ビザ発給厳格化による流入抑制などで、前年比 10.4%減の 8 万 5,600 人に縮小した。

Ⅱ．シンガポールの海運

シンガポール海運業の概況（2016年）

1 シンガポール港の貨物取扱量

2016年のシンガポールの貿易総額は8,702億シンガポールドル（Sドル）で、そのうち輸出は4,669億Sドル（前年比5.1%減）、輸入は4,033億Sドル（前年比4.7%減）で、輸出入全体で前年比4.9%縮小した。

2016年のシンガポールにおける海上貨物取扱量は、前年比3.0%増の5億9,330万トン、コンテナ貨物取扱量は前年比0.1%減の3,090万TEUとなった。また、シンガポールへの寄港船腹量は前年比6.3%増の26億6,270万総トンとなった。

一方、航空分野については、航空貨物取扱量は前年比6.3%増の197万トンとなった。シンガポールにおける国際貿易は、その殆どが海上貨物の輸送により行われており、海上貨物やコンテナの取扱量の増減から経済の状況が伺える。

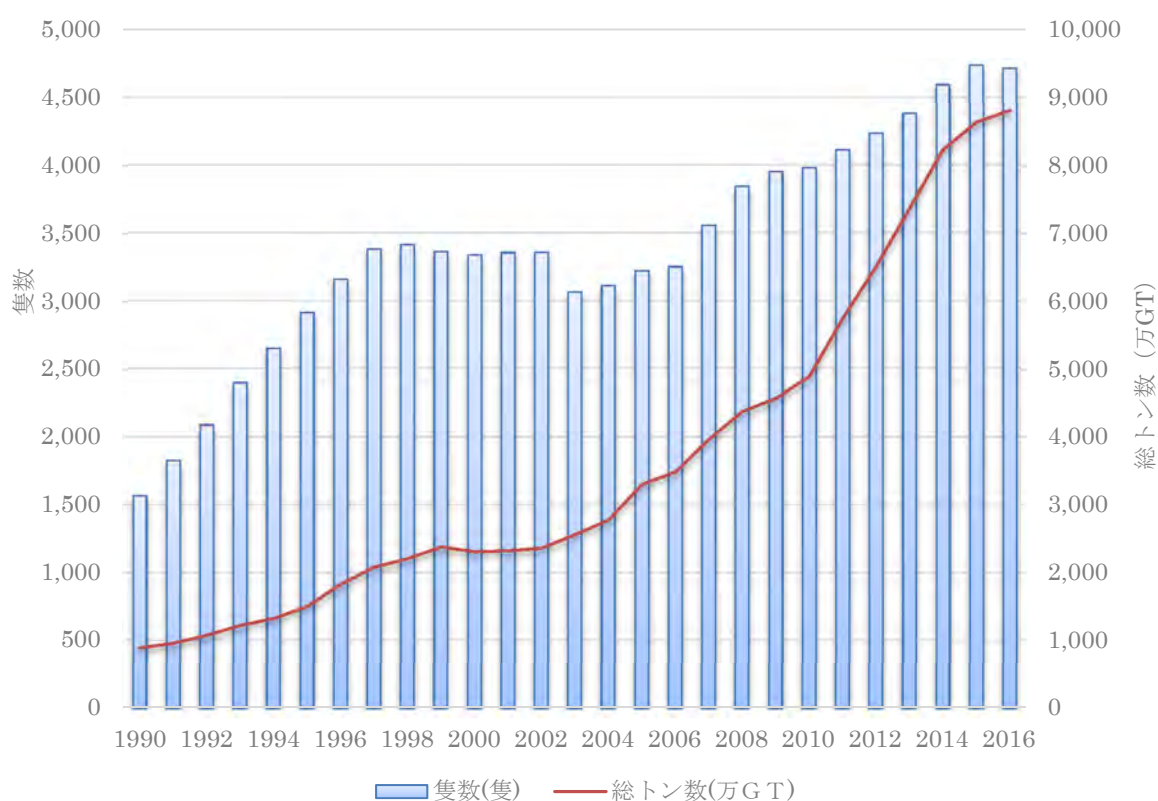
これらの貨物は、世界の約600港との間で輸送されている。

2 シンガポールの商船隊

2016年末時点で、4,717隻、8,802万総トンの船舶がシンガポール船籍として登録されている。これは2015年末と比べ、それぞれ22隻減、172万総トン増となる。一隻あたりの平均規模は、2015年の18,211総トンから2016年には18,660総トンとなった。過去10年で見ると、シンガポール籍船は2006年の3,249隻から2016年の4,717隻へと隻数では45%増だったが、トン数では3,479万総トンから8,802万総トンへと2.5倍強の伸びを示しており、登録船舶の大型化が顕著である。

シンガポール籍船は、92年に1,000万総トンを超えて以来、毎年100万総トン台超のペースで増加を続けてきた。そして、シンガポールの海事港湾庁（MPA；Maritime and Port Authority）の“2000年までに2,000万総トンを超える”という当初の目標を遥かに早回り、97年10月には2,000万総トンの大台に乗った。景気後退により2000年から2002年、2009年から2010年までは登録船舶トン数は伸び悩んだが、総じて毎年二桁の伸びを示し、2016年12月には8,802万総トンを記録した。一方、隻数は98年から毎年減少傾向にあったものの、2004年以降2015年までは毎年増加を続けている。2011年2月に4,000隻を突破し、2016年12月時点では前年比微減の4,717隻となった。

図 1 シンガポール籍船の推移



出典:シンガポール海事港湾庁 (Maritime and Port Authority of Singapore:MPA)

表 1 シンガポール籍船の推移

| 区分 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 隻数(隻) | 1,565 | 1,823 | 2,087 | 2,394 | 2,647 | 2,910 | 3,157 | 3,380 | 3,412 |
| 総トン数(万GT) | 887 | 956 | 1,074 | 1,216 | 1,320 | 1,496 | 1,824 | 2,077 | 2,203 |
| 総トン数/1隻(GT) | 5,668 | 5,244 | 5,146 | 5,079 | 4,987 | 5,141 | 5,778 | 6,145 | 6,457 |

| 区分 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|
| 隻数(隻) | 3,360 | 3,335 | 3,353 | 3,355 | 3,063 | 3,109 | 3,219 | 3,249 | 3,553 |
| 総トン数(万GT) | 2,375 | 2,304 | 2,317 | 2,355 | 2,557 | 2,771 | 3,296 | 3,479 | 3,960 |
| 総トン数/1隻(GT) | 7,068 | 6,909 | 6,910 | 7,019 | 8,348 | 8,913 | 10,239 | 10,708 | 11,146 |

| 区分 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 隻数(隻) | 3,843 | 3,950 | 3,978 | 4,111 | 4,232 | 4,379 | 4,595 | 4,739 | 4,717 |
| 総トン数(万GT) | 4,370 | 4,563 | 4,878 | 5,736 | 6,502 | 7,362 | 8,225 | 8,630 | 8,802 |
| 総トン数/1隻(GT) | 11,371 | 11,552 | 12,262 | 13,953 | 15,364 | 16,812 | 17,900 | 18,211 | 18,660 |

出典:シンガポール海事港湾庁 (Maritime and Port Authority of Singapore:MPA) ¹

¹ <http://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/port-of-singapore/port-statistics>

シンガポール海事港湾庁では船舶種別の登録データを発表していないため、IHS フェアプレイ統計から船舶種別登録状況を見ると、2016年の登録船舶で最も多いのはバルクキャリアで、2,655万トンと前年の2,685万トンから1.1%減り、全体の32.2%を占めた。次いで多いのはコンテナ船で2,275万トン、前年比1.2%増で、全体の27.6%を占めている。3番目に多いのはオイルタンカーで前年比1.1%減の1,606万トン、全体の19.5%を占めた。IHS フェアプレイのデータによると、世界全体の登録船舶を見ても、2016年には重量ベースでバルクドライ船がもっとも多く4億1,347万トン（前年比2.7%増）、次いで原油タンカーの2億2,388万トン（同5.9%増）、コンテナ船の2億1,637万トン（同0.4%増）が続く。

表2 シンガポール籍船の船種別総トン数

(単位：万GT)

| 船種 | | 2014年末 | 2015年末 | 2016年末 |
|------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| | | 総トン数 (%) | 総トン数 (%) | 総トン数 (%) |
| タンカー | オイル・タンカー | 1,605 (20.8) | 1,624 (20.1) | 1,606 (19.5) |
| | ケミカル・タンカー | 427 (5.5) | 494 (6.1) | 565 (6.9) |
| | 液化ガス・キャリア | 211 (2.7) | 246 (3.0) | 309 (3.7) |
| 貨物船 | バルク・キャリア | 2,561 (33.3) | 2,685 (33.2) | 2,655 (32.2) |
| | 自動車運搬船 | 318 (4.1) | 338 (4.2) | 335 (4.1) |
| | コンテナ船 | 2,144 (27.8) | 2,247 (27.8) | 2,275 (27.6) |
| | 一般貨物船 | 176 (2.3) | 182 (2.3) | 180 (2.2) |
| | その他 | 77 (1.0) | 73 (0.9) | 76 (0.9) |
| その他 | 旅客船・フェリー | 2 (0.0) | 2 (0.0) | 2 (0.0) |
| | タグ・ボート | 37 (0.5) | 43 (0.5) | 42 (0.5) |
| | オフショア・サプライ船 | 140 (1.8) | 156 (1.9) | 196 (2.4) |
| | その他 | 3 (0.0) | 3 (0.0) | 3 (0.0) |
| 合計 | | 7,700 (100) | 8,093 (100) | 8,244 (100) |

注) 表の数値は1万GT未満四捨五入のため末尾が合わない場合がある。

出典：“World Fleet Statistics” (IHS Fairplay) 各年版

一方、IHS フェアプレイ統計によると、2016年末時点でシンガポールは前年と同様、世界第5位の商船隊（船籍）を保有する海運国となっている。

表 3 商船隊（船籍）の世界ランキング（2016年）

（単位（総トン数）；万総トン）

| 区分 | 1.パナマ | 2.リベリア | 3.マーシャル | 4.香港 | 5.シンガポール | 6.マルタ | 7.バハマ | 8.中国 | 9.ギリシャ | 10.日本 |
|------|--------|--------|---------|--------|----------|-------|-------|-------|--------|-------|
| 総トン数 | 22,083 | 13,874 | 13,288 | 10,708 | 8,244 | 6,732 | 5,918 | 4,542 | 4,087 | 2,458 |
| 隻数 | 8,103 | 3,225 | 3,163 | 2,485 | 3,380 | 2,180 | 1,374 | 4,946 | 1,328 | 5,350 |

注）IHS Fairplay 統計では、非自航船及び 100GT 未満の船舶を除いているため、前述のシンガポール籍船の統計数値と異なる。また、IHS Fairplay の統計に CO2 タンカー、Bituman タンカー、石炭石油混合タンカーなど一部、船種別統計に含まれていない船があるため、表 2 の船種別の合計と表 3 の数字が異なる。

出典：“World Fleet Statistics 2016”（IHS Fairplay）

IHS フェアプレイ統計を用いて ASEAN 10 カ国の商船隊を総トン数ベースで比較すると、2016 年末時点において ASEAN 10 カ国で世界の総船腹量（12 億 4,858 万 GT）の 9.5%に相当する 1 億 1,824 万 GT を保有しているが、このうちシンガポールが ASEAN10 ケ国全体の 69.7%の船隊規模を誇っており、次いでインドネシア 12.6%、マレーシア 6.3%、フィリピン 3.9%、ベトナム 3.9%、タイ 2.9%の順となっている。

表 4 ASEAN10 カ国の商船隊（2016年）

（単位（総トン数）；万総トン）

| 区分 | シンガポール | マレーシア | インドネシア | フィリピン | タイ | ベトナム | カンボジア | ブルネイ | ミャンマー | ラオス | ASEAN 計 |
|------|--------|-------|--------|-------|-----|-------|-------|------|-------|------|---------|
| 総トン数 | 8,244 | 741 | 1,495 | 463 | 338 | 457 | 0 | 66 | 20 | 0.05 | 11,824 |
| 隻数 | 3,380 | 1,622 | 8,022 | 2,413 | 858 | 1,554 | 0 | 96 | 141 | 1 | 18,087 |

注：IHS Fairplay 統計 2015 年版では、カンボジアの商船隊が記載されていたが、2016 年 8 月 31 日付けでカンボジアは船舶の国際登録を閉鎖し、便宜上カンボジア船籍とする外国船舶の登録をすべて抹消したため、100GT を超えるカンボジア商船隊はゼロとなっている。

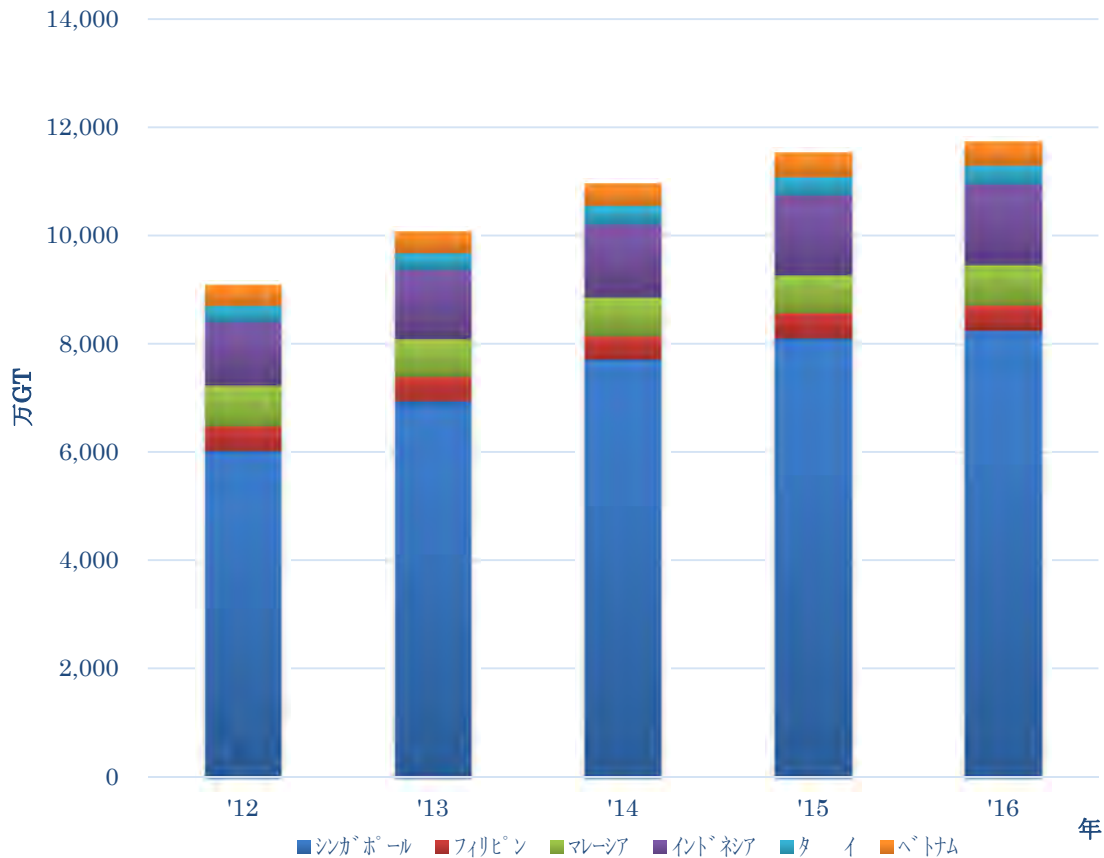
出典：“World Fleet Statistics 2016”（IHS Fairplay）

2015 年から 2016 年の商船隊船腹量増加率では、マレーシアが前年比 5.6%増と ASEAN10 カ国の中では最も高い増加を記録し、シンガポールが同 1.8%増、インドネシアが同 1.4%増でこれに続いた。また、ASEAN 上位 6 カ国の 2012 年末以降の推移をみると、5 年間の増加率ではシンガポールが 37%増、インドネシアが 28%増、ベトナムが 17%増、タイが 14%増、フィリピンが 4%増、マレーシアが 2%減となっている。

これらの数字からわかるように、近年シンガポールを除くとインドネシアで商船隊が伸びている。インドネシアではカボタージュ規制が本格的に導入され、基本的には自国の貨物輸送を国内船籍で行う方向で進んでいる。

図 1 ASEAN 主要海運国の商船隊の推移

(単位：万 GT)



出典：“World Fleet Statistics”各年版（IHS Fairplay）

ASEAN 主要 6 ヶ国の過去 5 年間の保有船腹量の増加量のうち、シンガポールが全増加量の 83.5% を占め、第 2 位のインドネシア（12.4%）を大きく引き離し、ASEAN 域内では依然として圧倒的にトップである。シンガポールが船籍として好まれる要因として、シンガポール海事港湾庁（MPA）は以下のメリットをあげている。

①国際基準の導入

シンガポールは、国際海事機関（IMO）の全ての主要な船舶安全及び海洋汚染防止に関する条約に加入している。

②優秀な安全実績

シンガポール船舶登録（SRS：Singapore Registry of Ships）は、主要な寄港国検査（Port State Control）制度のホワイトリストに掲載されており、専門の旗国検査ユニット（flag state control unit）をもち、積極的に監視を行い、SRS に準拠しない船を特定して罰則を課している。

③ 経験豊富で責任のある管理

SRS は実践力のある効率的な組織で、海運業界のニーズにすばやく真摯に取り組み、高品質のサービスを提供できる。50 年近くの経験があり、非便宜置籍船 (non-FOC) として国際運輸労連 (ITF) に承認されている。

④ 課税対象所得からの利益控除

シンガポール籍船から得られた利益は、課税対象所得から控除される。控除は、国際航海における旅客、郵便物及び商品としての家畜の運送により得られた収入、並びに船舶のチャーターにより得られた収入などに適用される。

⑤ 船員の国籍に関する柔軟性

シンガポール籍船舶所有者は、当該職員または乗組員が改正も含め 1978 年の STCW 条約 (船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約) の規定に適合していれば、船舶職員及び乗組員を国籍に関係なく雇用することができる。

⑥ 外国の資格証明書の承認

有効な海外の船員資格証明を有する船員は、業務が資格証明に合致すればシンガポール船籍船で働くことができる。この場合、事前申請は必要ないが、船舶所有者は有資格者をシンガポール船籍船に従事させることについての裏書 (COE : Certificate of Endorsement) を申請する必要がある。

⑦ シンガポールの政治、経済、社会の安定性

シンガポールの効率的なインフラ、良好なビジネス環境、船舶登録システムの質の高さにより世界中からシンガポールでの船舶登録への関心が高い。

⑧ 貿易地域の制限

シンガポール籍船には、貿易地域に制限が無い。

⑨ 船級協会の選択

シンガポール海事港湾庁 (MPA) の検査に基づき、国際的に認められた下記の 8 つの船級協会にトン数、船舶安全及び海洋汚染防止に関する検査の執行及び証書発給の権限が与えられている。

- － American Bureau of Shipping (ABS)
- － Bureau Veritas (BV)
- － China Classification Society (CCS)
- － DNV-GL
- － Korean Register of Shipping (KRS)
- － Lloyd's Register (LR)
- － 日本海事協会 (NK)
- － Registro Italiano Navale (RINA)

3 環境に配慮した船舶の振興

シンガポールでは海運業界による環境保全を促進するため、2011年に1億シンガポールドルの奨励金制度「海洋シンガポール環境イニシアチブ」を立ち上げた。運営するのはシンガポール海事港湾庁（MPA）である。①環境負荷の少ない燃料を使用する外国籍船舶を対象に、シンガポール港湾の使用料金を引き下げる「グリーン港湾プログラム」、②低燃費で低排出量の船舶設計を採用したシンガポール籍船の登録費用・トン税を引き下げる「グリーン船舶プログラム」、③環境技術を開発・採用した国内海事関連会社に補助金を与える「グリーン技術プログラム」、の3点が柱となっている。

グリーン港湾プログラムは、シンガポールの港湾に寄港中、環境にやさしい燃料を使用している船舶や、認定された環境負荷低減技術を導入している外航船に対する港湾使用料の低減措置である。2011年の導入時には港湾使用料を15%割引としていたが、2013年4月には割引率を25%に引き上げた。港湾使用料の低減措置を受けるには、当該外航船をMPAに登録する必要がある。

グリーン船舶プログラムは国際海事機構（IMO）のエネルギー効率設計指標（EEDI：Energy Efficiency Design Index）を上回る二酸化炭素排出基準を満たしたシンガポール籍船舶には、登録料50%割引、トン税の20%減税を与える措置である。2013年7月には、IMOの硫黄酸化物排出基準を満たした船舶用排ガス脱硫装置を搭載する船舶には登録料25%割引、トン税の20%減税が与えられるようになった。両方の基準を満たす設計並びに装置を搭載した船舶には、登録料75%割引、トン税の50%減税が与えられることとなった。（参考に掲載した登録料はインセンティブ前の標準料金）

グリーン技術プログラムは各種排出量（硫黄酸化物、窒素酸化物、二酸化炭素）を10%以上削減できる開発プロジェクトへの助成制度である。2011年の導入時にはプロジェクト1件当たり開発コストの50%（補助金の上限が200万Sドル）が助成される制度だったが、2013年4月に各種排出量を20%以上削減できる開発プロジェクトに限って補助金の上限が300万Sドルに引き上げられた。

「海洋シンガポール環境イニシアチブ」の実施期間は当初5年間の予定であったが、グリーン技術プログラムについては、その後段階的に補助金総額（2011年発表時は2500万Sドル）の1億Sドルに引き上げられた。また、2016年6月に3つのプログラムがともに2019年12月末までに延長されたほか、グリーン船舶プログラムにLNGを燃料とする船舶が加えられ、グリーン港湾プログラムの下で、25%の港湾使用料の割引率を取得するためには硫黄酸化物含有量が0.5%以下の低硫黄重油を使用することが条件とされた。さらに、従来の「海洋シンガポール環境イニシアチブ」に、④持続可能な海運業に向けて環境認識を創出する「グリーン啓蒙プログラム」と⑤クリーンな代替燃料の利用を促進する「グリーンエネルギープログラム」という二つのプログラムが新たに導入された。

さらに、2016年10月にはLNG船舶燃料を促進するための下記の施策を発表した。

- MPAとシンガポールLNG社(SLNG)と共同でLNG燃料補給用の暫定的トラック燃料補給施設の開発。MPAがこの施設に200万Sドルを拠出する。
- シンガポールで基準認証制度を担う政府機関である規格・生産性・革新庁

- (SPRING Singapore)と共に、燃料補給基準向け技術参考資料(TR)を作成する。
- LNG 船舶の建造に 1200 万 S ドルの予算を確保し、1 隻あたり最大 200 万 S ドルを補助する。ケッペル・スミット・トウエージ社、ハーレイ・マリン・アジア社、マジユ・マリタイム社に 800 万 S ドルの LNG 燃料船舶建造に 800 万 S ドル補助することを決定した。
 - 新たに登録する LNG 燃料使用港湾作業船の港湾使用料を 5 年間無料とする。
 - LNG 燃料港湾作業船を利用する船舶の港湾使用料を 10 パーセント割り引く。

参考 1) シンガポールの船舶登録料

登録料

S\$2.50/NT (NT は船舶の純トン数)

最低 S\$1,250 (500NT に相当)、最高 S\$50,000 (20,000NT に相当)

Block Transfer Scheme (複数の船舶をまとめて登録する際の登録料割引制度)

S\$0.50/NT

最低 S\$1,250 (2,500NT 相当)、最高 S\$20,000 (40,000NT 相当)

船主変更の場合の再登録

S\$1.25/NT

最低 S\$1,250 (1,000NT 相当)、最高 S\$6,000 (4,800NT 相当)

船舶改造後の再登録

S\$2.50 x (NTa - NTo) あるいは S\$50,000 - S\$2.50 x NTo のいずれか低い額。

ただし最低 S\$1,250

NTa = 改造後の純トン数

NTo = 改造前の純トン数

参考 2) シンガポール船舶登録要件

1. 次のものがシンガポール船舶の所有者となれる。
 - 1.1 シンガポール国民、永住者 (PRs)
 - 1.2 シンガポールに登録された企業
2. シンガポールに登録された企業であれば、外資系企業、シンガポール企業いずれが所有する船舶もシンガポールで登録することができる。

外資系企業とは、シンガポールに登録された企業であって 50%以上の株をシンガポール国民以外が所有するもの

シンガポール企業とは、シンガポールに登録された企業であって 50%以上の株をシンガポール国民または他のシンガポール企業が所有するもの
3. 外資系企業が所有する船舶は、下記の条件で登録することができる。
 - 3.1 企業は最低資本金 S\$50,000 を支払うこと。この資本要件にかかわらず、当該企業あるいはその関連企業は、Block Transfer Scheme の隻数及び総純トン数要件を満足する船舶を登録すれば (または登録することを申請すれば) 資本金の支払いを免除される。
 - 3.2 船舶は 1,600 総トン以上であり、自航船舶であること。

3.3 3.2 の規定は当該船舶がシンガポールから運航され、またはシンガポールに本拠を置く場合には、ケース・バイ・ケースで免除される。所有者は免除申請を出さなければならない。

4. シンガポール企業は資本金が S\$50,000 以上であれば登録することができる。
5. シンガポール企業またはその持ち株会社のタグ及びバージについては、払うべき資本金要件は、最初に登録したタグまたはバージの価格の10%または S\$50,000のいずれか低い方。最低S\$10,000。
一般的に、船齢17年未満の船舶を登録の対象とする。

参考3) トン税

トン税：年間 S\$0.20/NT

最低 S\$100 (500NT 相当)、最高 S\$10,000 (50,000NT)

参考 4) シンガポールにおける船籍登録ガイド

シンガポールにおける船籍登録に関する詳細なガイド（日本語訳）は、次の MPA のウェブサイトから入手可能となっている。

<http://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/singapore-registry-of-ships/register-with-srs/registration-guide>

参考 5) 優遇税制

前述のようにシンガポール籍船から得た利益は課税所得から控除されるが、それ以外に海運関連企業に対して様々な優遇制度がある。優遇制度の概要は以下のとおり。なお、本一覧表の作成には細心の注意を払い、複数の情報源を当たったが、優遇制度で規定されている内容は下記より非常に細かく、複雑である。詳細は税務当局、MPA や専門の会計事務所に相談することをお勧めする。

| | | |
|---|------------|--|
| 海運企業に対する特例 (MSI-Shipping Enterprise Singapore Registry of Ships : MSI-SRS) | 対象 | 1) シンガポール籍船であって国際航海に従事するもの 2) シンガポールを源泉とする運賃所得がある外国籍船 |
| | 要件 | 1) 保有船舶をシンガポール船籍とすること 2) 外国籍船でシンガポールを源泉とする運賃所得があること |
| | インセンティブ/期間 | 1) シンガポール籍船の運航及び貸渡しにより得た所得が非課税。シンガポール籍船の運航に関連した外国為替及びリスクマネージメント行為から生じた所得も非課税。 認定企業によって運航される当該船舶に対する船舶管理サービスによる所得も非課税。 期間は制限なし。 2) 外国籍船のシンガポールを源泉とする運賃所得について非課税（用船料による収入及び、積み替えのみのため又はシンガポール港内のみの運航収入は非課税とならない）。 |
| 認定国際海運企業 (Approved International Shipping Enterprise) に対する特例 Maritime Sector Incentive - Approved International Shipping Enterprise (MSI-AIS) Award | 対象 | 国際的な船会社あるいは船舶オペレーター会社 |
| | 要件 | 全世界にネットワークを有し、確固とした実績があり、シンガポールにおいて海運活動を拡大する計画、誓約を明らかにする国際海運企業 |
| | インセンティブ/期間 | 海運収益（運航収入、用船料収入、売却益など）について非課税。 シンガポール籍船による収入のみならず、外国籍船による収入も対象。 「更新可能な10年間」又は「更新不可能な5年間」（10年の非課税措置を得た場合は更新可能。5年間で取得をした場合は更新できないが、10年インセンティブへの切り替えが可能）。 最長の適用期間は40年。 |
| 認定海事リース業 (Maritime Leasing) に対する特例 MSI-Maritime Leasing Award (MSI-ML) | 対象 | 1) 認可された船舶投資会社 (MSI-ASIE) -シンガポールで登記した企業、船舶ファンド、ビジネストラスト、パートナーシップで船舶投資を行う事業体 2) 船舶投資マネージャー (MSI-ASIM) - シンガポールで登記された会社で MSI-ASIE が所有する資産 (=船舶) の資産管理を行う会社 |
| | 要件 | 確固とした実績があり、シンガポールにおいて海運やコンテナへの金融業務を拡大する計画、誓約を明らかにするリース会社、船舶ファンド等 MSI-ASIE の場合、資金調達については、公募あるいは機関投資家からの調達を含むこと。さらに、船舶を所有するか、認可を受けた特別目的会社 (MSI-ASPVs) で船舶を所有する会社に出資しなければならない。 2021年5月31日までに申請した会社が対象。 |
| | インセンティブ/期間 | 1) MSI-ASIE : リース収益について最長5年間は、船舶のリース収入が非課税になり、コンテナのリース収入については5%又は10%。 2) MSI-ASIM : 船舶保有会社におけるマネージャーのマネジメント関連所得に軽減税率10%の適用 (期限なし)。 |

| | | |
|--|------------|--|
| 認定海運関連支援サービス (Shipping-Related Support Services) に対する特例 MSI-Shipping-Related Support Services Award (MSI-SSS) | 対象 | 船舶ブローカー業務、フォワーダー・物流サービス、船舶管理、船舶代理業務等の船舶関連サービスに従事する会社向けに当該企業の関連会社が提供するサービス |
| | 要件 | 確固とした実績があり、シンガポールにおいて、船舶ブローカー業務、フォワーダー・物流サービス、船舶管理、船舶代理業務等の補助的な海運活動を拡大する計画、誓約を明らかにする企業。2021年5月31日までに申請した会社 |
| | インセンティブ/期間 | 海運関連支援サービスから得られた所得の増分(注)に5年間は軽減税率10%を適用。2015年の予算案で、さらに5年間の延長申請が可能になった。(EY) (注) この増分とは、認定海運関連支援サービスの認定を受ける前3カ年の平均の税引前純利益(基準所得)を上回る分のことである。 |
| 船舶調達・建造ローンの利子に対する源泉徴収税(注)の免除 Withholding tax exemption on interest payable on loans obtained from foreign lenders to finance the purchase or construction of ships | 対象 | シンガポール籍船に対するもの、あるいはMSI-AIS対象企業、MSI-ML対象企業のうち船舶/コンテナリース会社が外国の金融機関から受けたローン |
| | 要件 | 申請書をもとにケース・バイ・ケース(条件は公開されていない) |
| | インセンティブ/期間 | 金利支払いについて、2011年6月1日から2021年5月31日までに締結したローン契約については、源泉徴収税が免除(申請不要)。 なお、2015年予算案で、ローン契約以外にファイナンスリース、分割払い、特別目的会社の資本金支払いのためのローン、なども対象するよう拡充。 (注) シンガポール居住者が国内で行う事業のために調達した借入金の利子については、その受取人がシンガポール国外居住者である場合、受取人に対して所得税が課税される。しかし、国外居住者から所得税を直接徴収するのは実質的に困難であるので、利子の支払人であるシンガポール居住者に所得税の徴収及び納付を義務付けている。利子については、源泉徴収税率は原則15%。 |
| コンテナおよび共同一貫輸送(Intermodal)機器調達ローンの利子に対する源泉徴収税の免除 Withholding tax ("WHT") exemption on interest and related payments made in respect of loans obtained to finance the purchase of containers and intermodal equipment | 対象 | MSI-ML取得企業のうちコンテナリース会社MSI-ACIE取得企業、特別目的会社(MSI-ASPVs)が外国の金融機関から受けたローン、ファイナンスリース、分割払い、特別目的会社の資本金支払いのためのローンが対象。 |
| | 要件 | 申請書をもとにケース・バイ・ケース(条件は公開されていない) |
| | インセンティブ/期間 | 金利支払いについて、2011年6月1日から2021年5月31日までに締結したローン契約については、源泉徴収税が免除(申請不要)。 |

| | | |
|--|------------|---|
| 船舶の売却益に対する 免除 Tax Exemption of Vessel Disposal Gains for Qualifying Owners | 対象 | 1) シンガポール船籍の船舶（シンガポール船籍を取得する予定の船舶を含む）を所有する海運会社（シンガポール籍船の売却益） 2) 認定国際海運企業（シンガポール籍船及び外国籍船の売却益） 3) 認定海事リース業として船舶を所有し、かつ船舶貸渡し業を行っている企業（船舶の売買を主たる事業として行う者は対象外） |
| | 要件 | 1) シンガポール籍船の売却 2) 認定国際海運企業にあつてはシンガポール籍船及び外国籍船の売却 |
| | インセンティブ/期間 | 所有していた期間にかかわらず、売却益が非課税。 リースバックを前提とする売却も非課税。 建造中の船舶の売却による利益も非課税。 |

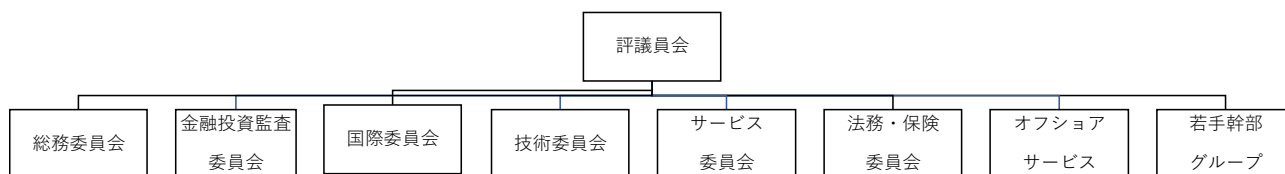
出所：MPA ウェブサイト、IRAS (Inland Revenue Authority of Singapore) ウェブサイト、所得税法、その他法律事務所、会計事務所ウェブサイトより作成

4 シンガポール船主協会

シンガポールの海運業者の多くはシンガポール船主協会 SSA (Singapore Shipping Association) のメンバーとなっており、2017年11月末現在メンバー数は470に達している。SSAは、97年5月、名称をそれまでのSNSA (Singapore National Shipping Association, 1985年設立) からSSAに変更するとともに、海運業に関連する準会員（造船所、修繕業者、シッピングブローカー、船級協会、船舶金融業者、海上保険業者、船舶納入業者、海事検査人、船用燃料サプライヤ、海事弁護士等）の加入を容易にするための会則・組織の改正等を行った。これにより準会員数が改正前は8社であったのが192社にまで増加した。

また、SSAは、海運業を取り巻く環境の変化に迅速に対応できる体制を整備するため、評議員会の下に8つの組織を持つ。

図2 SSAの組織図



出典：SSA ウェブサイト

5 主要海運企業の概要

海運業界では 2016 年、コンテナ運賃が過去最低水準に落ち込み、世界規模で経営破綻や合併・買収 (M&A) が相次ぐなど業界再編が進んだ。アジアの海運業界では、日本郵船、商船三井、川崎汽船の 3 社がコンテナ船事業を統合し、シンガポールのネプチューンズ・オリエント・ラインズ (NOL) が仏 CMA・CGM に買収されるなどの大きな合併・買収 (M&A) の動きがあった。世界的な輸送需要の鈍化や船腹の供給過剰による海上運賃の低迷が長引く中、業界関係者からはアジア地域では今後も、さらなる業界の再編の動きが出てくるとの見方が出ている。

(1) APL Co Pte Ltd

定期コンテナ船事業を中心とするシンガポールを代表するナショナルフラッグの海運会社であった Neptune Orient Lines Ltd (NOL) が、2016 年に海運世界 3 位の仏 CMA・CGM 社に買収されたことにより、定期コンテナ輸送を行う傘下の APL 社² (元米国第 2 位のコンテナ船社 American President Lines で、1997 年 11 月に NOL 社が買収) は、CMA・CGM 社の完全子会社として、シンガポールを本拠として事業を継続・拡大させている。

同社の船隊規模は 2016 年 9 月時点で 86 隻 (チャーターを含む)、総輸送能力は 56 万 2,272TEU、646 万 DWT である。CMA・CGM グループ全体の運航船腹は 445 隻、計 220 万 8,000TEU に達している。

2016 年 6 月以来、同社は世界全体で 30 以上の新航路を開設し、現在計 110 航路のサービスを展開している。主力航路の一つであるアジアと米西海岸を結ぶイーグル・エクスプレス (EX1) サービスは、ロサンゼルス港への入港予定日を厳守した記録を持つなど、世界のコンテナ船業界でプレゼンスを高めている。2017 年 4 月以降、親会社の CMA・CGM は、中遠海運控股 (COSCO Shipping Holdings、中国)、OOCL (香港)、長栄海運 (台湾) とともに、オーシャン・アライアンスというコンテナ船の共同運航連合に加盟し、38 の協調運航サービスを通じて航路ネットワークの拡大とコスト低減や効率性向上を図っている。

APL が発表した 2017 年第 1 四半期 (1~3 月) の最終損益は 2,600 万米ドルの黒字だった。NOL は前年同期に 1 億 510 万米ドルの赤字を出していたので、CMA—CGM の傘下に入った効果が大きいとみられる。この効果でコンテナ取扱量が太平洋航路で前年同期比 34%、アジア・欧州航路で 12% 増加し、売上高が前年同期の 11 億 4,000 万米ドル (NOL 全体) から 12 億 8,000 万米ドルに拡大した。

APL は日本で最も長く海運サービスを提供する船会社の一つであり、2017 年 12 月に日本で海運業を開始して 150 周年を迎える。横浜市港湾局と、横浜・川崎港のコンテナターミナル運営などを担う横浜川崎国際港湾、横浜港の埠頭を管理する横浜港埠頭は、日本での APL の貢献をたたえるイベントを横浜で開催した。横浜港には 100% 出資するターミナルがあり、太平洋両岸間や、アジア域内を運航する APL の 9 航路の重要な玄関口になっている。

² <http://www.apl.com/wps/portal/apl/apl-home/home>

(2) Pacific Carriers Limited (PCL)

PCL 社³は、マレーシアのジョホールバルを発祥とし、農産物事業で財を成した有数の財閥クオック・グループの 100%子会社として、1973 年にシンガポールで設立された。グループ会社の農産物を主体とするドライバルク貨物を輸送する需要を満たす船舶ブローカーからスタートし、現在では世界有数のドライバルクを主体とする海運（船舶保有・マネジメント、チャーター）会社となっている。傘下に、ドライバルク船のチャーターを手がける PCL (Shipping) Pte Ltd、タンカー部門（プロダクト及びケミカルタンカー）の PCL Tankers Pte Ltd、アジア域内でのコンテナフィーダーサービスや東南アジアと米国東岸・ガルフ地域を結ぶブレイクバルクライナーサービスを手がける PACC Container Line Pte Ltd⁴、オフショア支援船事業を手掛ける PACC Offshore Services Holdings Ltd⁵などを持つ。2017 年 4 月時点で同社グループが運航する船舶は、ハンディサイズからケープサイズまでのバルクキャリアが 66 隻（合計 4,507,880 DWT）、ハンディサイズから VLGC までのタンカーが 15 隻（合計 394,825 DWT）である。

PACC オフショアサービスホールディング社は 2014 年 4 月にシンガポール証券取引所（SGX）に上場した。同社の 2016 年の売上は 1 億 8,310 万 US ドル（2015 年は 2 億 8,082 万 US ドル）、純利益は▲3 億 7,158 万 US ドル（2015 年は▲1 億 3,096 万 US ドル）だった。2017 年 11 月時点の船隊規模は自社所有および合弁会社所有を含み、オフショアサプライ船が 44 隻、オフショア宿泊船が 12 隻、タグ・バージが 39 隻、港湾サービス船が 32 隻の合計 127 隻である。

(3) Pacific International Lines (PIL)

1967 年創業の PIL 社⁶はシンガポールを拠点にコンテナ船の所有・運航等を主要業務としており、アジア・ヨーロッパ・カナダ間、インド、中東、東アフリカ、南西アフリカ、豪州・ニュージーランド、南米、米国西岸へのコンテナ・ライナーサービス及び域内フィーダー・サービス等を行っている。コンテナ船のライナーサービスを提供する海運会社のうち世界第 12 位の規模を誇る。非上場の海運会社としては、東南アジアで最大級となる。

同社は 1960 年代から中国市場に進出しており、中国におけるビジネスに積極的である。現在は中国から定期コンテナ船を週 33 便就航しており、共同経営の物流センターが 18 カ所、支店が 25 カ所ある。2013 年 12 月には中国遼寧省の大連港を経営する大連港集団と提携し、西アフリカ諸国行きコンテナ定期船の運航を始めた。また、2017 年 1 月には同社とシンガポールの港湾運営会社、PSA インターナショナルが、重慶両江新区開発投資など中国重慶市の 6 社と物流業振興の土台となるプラットフォームを共同構築することで合意した。合意書によると、双方は 1 億元を出資して合弁会社を設立。交通、物流分野の投資事業に関するコンサルティン

³ <http://www.pclsg.com/>

⁴ <http://www.pacc.com.sg/>

⁵ <http://www.posh.com.sg/>

⁶ <https://www.pilship.com/>

グ、マルチモーダル（複合一貫）輸送体系の構築、国際物流ルートの共同建設、重慶周辺の物流インフラの整理統合などに取り組む。

同グループは、2017年12月時点でコンテナ船157隻39万7,000TEUを運航している。2017～2018年にコンテナ船12隻の納入を受ける予定で、これによってコンテナ輸送能力は50万TEUに増強される。コンテナ船の増加によって、同社は「Cクラス」から「Bクラス」のコンテナ船会社に浮上する見込みである。同社はまた、世界第2位のコンテナ製造会社で中国国内に11ヶ所にコンテナ工場を持つSINGMAS社の主要株主でもある。同社の2014年度の売上はおよそ46億米ドルであった。同社は経営環境が悪化する中、ここ数年で欧州、中南米航路の運航を縮小した一方で、2015年3月にはMariana Express Linesを買収し、大手が重視していないニッチ市場のミクロネシア、サイパン、グアム、パプアニューギニアなど西太平洋航路に進出。従業員を解雇することなく、事業を継続している。

(4) Cosco Corporation (Singapore) Limited

中国最大の海運グループであるCOSCOグループのシンガポール法人として設立され、ドライバルク貨物の海運、造船・船舶修繕・海洋エンジニアリングを主な業務としている。1994年以来、シンガポール株式市場に上場しているが、2016年3月に親会社である中国のChina Ocean Shipping (Group) Company (COSCO) が中国海運集団 (China Shipping) と統合・再編されることとなり、2017年3月よりCosco Shipping International (Singapore) Co Ltdに社名変更している。

同社の2016年の売上は、2015年の35億2,000万Sドルから27%減の25億5,700万Sドルとなった。2016年の純利益は前年の▲9億1,500万Sドルから▲9億7,600万Sドルと純損失が拡大した。2016年の部門別売上は、造船・修繕・海洋エンジニアリング部門が25億2,680万Sドルと全体の98.8%を占め、海運部門は2,970万Sドルと全体の1.2%であった。また、地域別売上は中国が全体の98.4%を占め、シンガポールが1.6%であった。

Cosco Corporation⁷の100%子会社のCosco (Singapore) Pte Ltdがドライバルク SHIPPING に従事しており、保有するバルク・キャリアは10隻(550,900 DWT、2017年3月現在)である。なお、コンテナ輸送は中国・上海の兄弟会社であるCosco Shipping Lines 社⁸がコンテナ船311隻を所有し、約164万TEU(2017年2月現在)と世界4位の輸送能力を持つ。また、バルク船を運航するCOSCO SHIPPING Bulk Co Ltd⁹は、バルク船400隻、3,648万DWT(2017年12月ウェブサイトアクセス時)を運航する。シンガポールにはCosco Container Linesのエージェントの業務を行うCostar Shipping Pte Ltd¹⁰がある。

同社の造船・修繕業務は、子会社のCosco Marine Engineering (Singapore) Pte Ltdと同社が51%出資する中国のCosco Shipyardグループの造船所が行っている。

⁷ <http://www.cosco.com.sg/>

⁸ <http://lines.coscoshipping.com/home.do?language=en>

⁹ <http://www.chinabulker.com:9080/en/>

中国には、南通、大連、上海、舟山、広東、厦門、天津など 6 ヶ所に造船所を持つ。16 年は造船事業で一般商船、作業船などの成約はあったものの、金額が相対的に大きいリグの新造案件は前期に続きゼロで、手持ち工事減につながった。2016 年 12 月末の受注残高は、64 億 S ドルと前年同月末比 20%減少した。受注残にはブラジル顧客向けドリルシップ(掘削船)のモジュール、FPSO(浮体式石油生産・貯蔵設備)も含む。

同社は 2017 年 11 月、造船事業から手を引き、経営資源を海運・物流事業に集中する戦略の一環として、地場物流会社コージェント・ホールディングスとインドネシアの海運会社オーシャン・グローバルの 2 社を買収すると発表した。買収額は計 5 億 400 万 S ドルに上る。

(5) Singapore Shipping Corporation Limited

2000 年にシンガポール取引所 (SGX) 1 部に上場した SSC 社¹¹は、1935 年に設立されたシンガポール有数の複合企業、Hai Sun Hup グループ (現 Stamford Land Corporation) からのスピンオフ企業で、船舶所有、船舶管理、船舶代理店、物流サービスを主業務とする。船舶所有では 6 隻 (積載車両数総計 37,930 台) の自動車専用船を所有し、日本郵船等に長期傭船に出している。

同社の 2016 年の売上は、2015 年の 3,471 万米ドルから 29%増の 4,492 万米ドル、2016 年の純利益は前年の 890 万米ドルから 8%増の 959 万米ドルだった。

(6) Ocean Network Express Pte Ltd

川崎汽船、商船三井、日本郵船の 3 社は 2017 年 7 月、定期コンテナ船事業の統合に伴い、シンガポールに事業運営会社「オーシャン・ネットワーク・エクスプレス¹²」を設立した。新会社はシンガポール本社のほか、香港、シンガポール、英ロンドン、米バージニア州リッチモンド、ブラジルのサンパウロに地域統括拠点を置き、世界規模で事業を運営する。シンガポールの事業運営会社 CEO には、日本郵船定航事業部門トップのジェレミー・ニクソン経営委員が就任した。

統合後の船隊規模は世界最大級の 2 万 TEU 型など超大型コンテナ船 31 隻を含む約 240 隻。船腹量は 143 万 7000TEU、発注残を加えると 170 万 TEU を上回り、マースクライン、MSC、COSCO シッピング (買収予定の OOCL 含む)、CMA-CGM (APL ブランド含む) に次いで世界 5 位となる。

今後のスケジュールは、2017 年 10 月から世界各国でプロモーション活動を始める。2018 年 2 月からシステムを稼働させて統合会社でのブッキングを始め、同年 4 月のサービス開始に至る見通し

¹¹ <http://www.singaporeshipping.com.sg/>

¹² <https://www.one-line.com/>