バンカリング港としてのシンガポール

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

石炭の山から燃料油へ

シンガポールのバンカリングは石炭から始まりました。19世紀にアジアの海域に蒸気船が登場すると、この港は、欧州、インド、中国、オーストラリアを結ぶ蒸気船ネットワークのための石炭補給基地となりました。[1]石炭は輸入され、貯蔵され、労働者の作業班によって船内へ運び込まれなければなりませんでした。石炭積込みの速さは、やがて港の間の競争要因となりました。第B部第V章では、タンジョン・パガー・ドック会社（Tanjong Pagar Dock Company）の石炭埠頭と、1時間当たり40トンという契約上の積込み速度について述べました。言葉そのものも、この時代から残っています。「バンカー」とは蒸気船が石炭を貯蔵する区画のことであり、この用語が、20世紀に石炭に取って代わった燃料油に引き継がれたのです。[2]

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

石油への移行により、バンカリングは南部の島々で成長した石油産業と結びつきました。1890年代初頭、のちにShell Transport and Tradingを設立するロンドンの商社M. Samuel & Co.は、プラウ・ブコムに石油タンク貯蔵所を建設させました。この島は後に、主要な製油所とターミナルの所在地となりました。[3]本部第II章で検討する1960年代以降にシンガポールで建設された製油所は、外航船が燃やす残渣燃料油を生産しました。燃料油は精製バレルの重質留分であり、他の用途はほとんどありませんでした。そのため、地域のために原油を精製する港にとって、その海域を通過する船舶は残渣の自然な販路となりました。第C部第III章で検討する英軍撤退後に設立された造船所は、修理・保守を、船をシンガポールに引き寄せるサービスに加えました。

市場の規模

2010年以降、市場はほぼ一貫して成長してきました。年間バンカー販売量は、2010年の4,090万トンから2015年に4,520万トン、2017年に5,060万トンへと増加しました。その後、2019年には4,750万トン、2022年には4,790万トンに後退しましたが、2023年に5,180万トン、2024年に5,490万トンに達しました。[4]2025年の数字は、当初発表で5,677万トン、MPAの改訂系列で5,679万トンであり、過去最高を記録しました。高硫黄燃料油の販売量は7.8%増の2,173万トンで、5年連続の増加となりました。一方、低硫黄燃料油の販売量は2.5%減の2,883万トンでした。[5]残りは主に船舶用軽油と、後述する代替燃料でした。

この傾向は、ペースは鈍化したものの2026年も続きました。本部第II章で検討するホルムズ危機にもかかわらず、2026年1月から8月までの販売量は3,777万トンに達し、2025年の同期間より約2.4%増加しました。暫定値では、最初の9か月間の販売量は4,250万トンとされています。例外はバイオ燃料混合油で、最初の8か月間で前年同期の105万トンから約52万トンに減少しました。[6]バンカー販売量は、港の交通量とあわせて読む必要があります。2025年にシンガポールに入港した船舶のトン数は過去最高の32.2億

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

総トンに達し、コンテナ取扱量は4,466万TEUに達しました。[7]シンガポールでバンカーを補給する船の多くは、そこで貨物の積み降ろしをしません。インド洋と南シナ海を結ぶ航路上のサービスステーションとして錨地を利用し、燃料、物資の補給と船員交代のためだけに寄港するのです。

船舶がシンガポールでバンカリングする理由

第一の理由は地理です。第A部第I章で示したとおり、マラッカ海峡は世界貿易の主要なチョークポイントの一つです。欧州、中東またはインドと東アジアの間を航行する船は、寄港するか否かにかかわらずシンガポールのそばを通過します。そこで燃料を補給しても、せいぜい短い迂回で済みます。一方、航路上の他の港は、取扱量や供給業者の選択肢が不足しているか、主要航路の外れに位置しています。世界第2位のバンカリング・ハブとされるアラブ首長国連邦のフジャイラは、湾岸の入口で船舶に対応しています。[8]ロッテルダムは北欧州で同様の役割を果たしています。いずれも、東アジアの取引をめぐってシンガポールと直接競合してはいません。

第二の理由は供給です。シンガポールは、製油所、独立系貯蔵ターミナル、そして大規模な石油トレーディング・コミュニティを兼ね備えています。これらについては本部第II章と第V章で検討しています。燃料油と軽油は、現地で精製されるか、中東、インド、中国、欧州から輸入され、貯蔵ターミナルで船舶が求める規格にブレンドされます。価格発見も同じ都市で行われます。シンガポールの燃料油価格の評価値が、アジア全体のベンチマークとなっているからです。そのため船主は、シンガポールでは透明な価格で、競合する多くの供給業者から、ほぼどのような数量でも燃料を購入することができます。

第三の理由は規制であり、これは以下の節のテーマです。船主や傭船者がシンガポールで燃料を購入するのは、支払った分の数量を、書類に記載された品質で、責任を問うことのできるライセンス供給業者から受け取れると期待しているからです。これほどの安心感を提供するバンカリング港は

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

多くありません。これは、MPAによる20年以上にわたる規制上の取組みの成果です。MPAは、過少供給や不正行為で悪名高かった市場を、今では他の港が研究する市場へと変えたのです。

バンカー供給の連鎖

典型的なバンカー供給には、複数の当事者が関わります。買い手は、船舶の燃料について責任を負う者です。定期傭船契約のもとでは、通常これは傭船者です。多くのバンカー契約が船主ではなく傭船者によって締結されるのは、このためです。控訴院は2012年、定期傭船契約のもとでは「燃料の手配と支払に責任を負うのは傭船者である」と指摘しました。[9]買い手は多くの場合、バンカー・トレーダーまたはブローカーと契約し、そのトレーダーやブローカーが港でライセンスを受けた現物供給業者から購入します。現物供給業者は、錨泊中または岸壁に係留中の船舶に、バンカー・タンカーで燃料を引き渡します。

引渡しは、供給業者のカーゴ・オフィサーと船舶の機関長が署名するバンカー受渡証によって記録されます。機関長は独立したバンカー・サーベイヤーの補助を受けることもあります。引渡しの間にサンプルが採取され、後の検査のために封印されます。支払は通常、数週間の信用期間を経て行われるため、買い手が支払うまでの間、供給業者またはトレーダーが燃料の代金を立て替えることになります。燃料そのものは通常、支払期日のずっと前に消費されてしまいます。この事実は、連鎖の中の当事者が破綻したときに重要になります。したがって、バンカー・トレーダーに融資する銀行は、自ら信用力を評価しなければならない船主や傭船者に対する売掛債権を引当てとして融資していることになり、その燃料はまもなく船のエンジンの中に消えていくのです。

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

注

1. Wikipedia, “Port of Singapore”（2026年11月最終閲覧）：1840年代から、シンガポールは蒸気船ネットワークの重要な石炭補給基地となった。 ↩
2. Wikipedia, “Bunkering”（2026年11月最終閲覧）：この用語は、石炭がバンカーに貯蔵されていた蒸気船の時代に由来する。今日“bunker”は一般に、タンクに貯蔵される石油製品を指す。 ↩
3. National Heritage Board, Roots.sg, “Shell in Singapore”、およびTilak Doshi, *Houston of Asia: The Singapore Petroleum Industry*, Singapore, ISEAS, 1989, 81–124頁（1892年にプラウ・ブコムに最初の灯油貯蔵タンク）。いずれも本部第II章で引用。 ↩
4. Wikipedia, “Port of Singapore”（2026年11月最終閲覧）、バンカー販売量の表：4,090万トン（2010年）、4,520万トン（2015年）、4,860万トン（2016年）、5,060万トン（2017年）、4,980万トン（2018年）、4,750万トン（2019年）、4,980万トン（2020年）、5,000万トン（2021年）、4,790万トン（2022年）、5,180万トン（2023年）、5,490万トン（2024年）、5,677万トン（2025年）。MPA, “Bunker Sales”（Excelファイルbunker-sales_Sep-2026.xlsx、mpa.gov.sg、Research and Statistics、2026年11月最終閲覧）：年間合計は4,861万4,500トン（2016年）から5,492万590トン（2024年）で、上記の数字と整合する。2025年の改訂合計は5,678万9,460トン。 ↩
5. Baird Maritime（Reuters）、2026年1月13日（前掲）：2025年の高硫黄燃料油は2,173万トンで7.8％増、5年連続の増加。低硫黄燃料油は2,883万トンで2.5％減。 ↩
6. MPA, “Bunker Sales”（Excelファイルbunker-sales_Sep-2026.xlsx、mpa.gov.sg、Research and Statistics、2026年11月最終閲覧）：2026年1〜8月の月間合計は計3,777万410トンで、2025年1〜8月の3,687万530トンを上回る。2026年1〜9月（9月は暫定推計）は4,249万6,800トン。バイ

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

オ混合グレードとB100の合計は、2026年1〜8月が51万9,820トン、2025年1〜8月が105万830トン。 ↩

7. Baird Maritime（Reuters）、2026年1月13日（前掲）：2025年の入港船舶トン数は32.2億総トン、コンテナ取扱量は4,466万TEU。 ↩

8. Wikipedia, “Port of Fujairah”（2026年11月最終閲覧）：フジャイラは“the world second largest bunkering hub”とされ、2019年4月16日のS&P Globalのインタビューを引用している。 ↩

9. *The “Bunga Melati 5”* [2012] SGCA 46（控訴院、2012年8月21日）、[70]項、Girvinを引用：定期傭船契約のもとでは「it is the charterer who is responsible for the provision and payment for fuel」。 ↩

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com