

World Watching 32

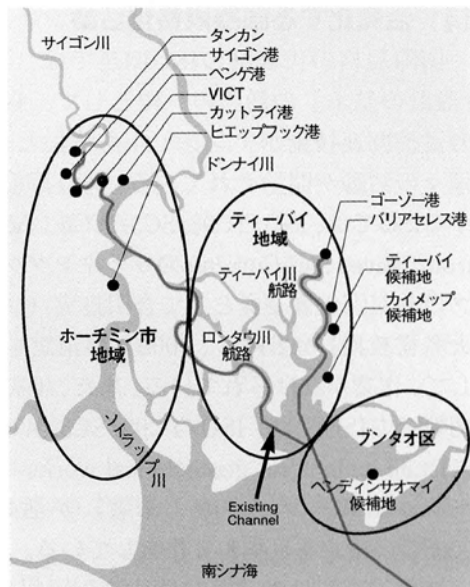
ワールド・ウォッチング

ベトナム南部 港湾開発を 巡る動き



島田 敬

財団法人国際臨海開発研究センター
第三調査部長



ベトナム南部港湾位置図



はじめに

国際協力事業団（JICA）によるベトナム南部の港湾開発調査を昨年より2年近く担当し、ベトナム国内の主要港湾はもとより、近隣諸国の港湾を訪れる機会を持つことが出来た。ベトナム南部での、コンテナ貨物の急増とコンテナ船の大型化による新港整備と既存港湾の再開発を巡る動きを報告する。



ベトナム南部の4大港湾

ベトナムには、北部のハイフォン港、カイラン港、中部のダナン港、南部のサイゴン港湾群のほか、メコン川のカントー港等の主要港湾がある。ベトナムの南部の主力港湾は、サイゴン川に沿って、上流からタンカン、サイゴン港、ベンゲ港、VICT（ベトナム国際コンテナターミナル）の4港湾である。

タンカンは、ベトナム語で新港を意味し、軍が経営している港湾である。サイゴン港は国営海運会社（ビナラインズ）が管理している総合港湾である。ベンゲ港は、ホーチミン市が管理する港湾で、サイゴン港と以下に説明するVICTとに挟まれ苦戦を強いられている。VICTは台湾、シンガポール、日本の企業による合弁会社による港湾、BOTにより整備された近代的コンテナ港湾である。2000年時点では取扱貨物は13万TEUであったが、2002年末には20万TEUを大幅に超えるものと思われる（表-1）。ベトナムの港湾は様々な省庁・

公的機関個別に認可・設置しており、港湾行政上の課題となっている。



既存港湾の限界と新港整備

ベトナム経済のエンジンともいえるSFEA（南部経済特区）のロジスティックゲートウェイであるこれら4港湾は、VICTを除けば、ベトナム戦争以前からサイゴン川の湾曲部に整備されてきたもので、設備も古く、水深も浅く、水域・背後用地も狭隘である。アクセスする航路も浅く長い。このため、増加する港湾貨物、とりわけコンテナの取扱や船舶の大型化に対応が出来なくなっている。加えて最近では、港湾へ出入りする大型車両による都市交通問題も顕在化しつつある。

現在ベトナムのコンテナ貨物は、北米向けは香港、欧州向けはシンガポールでトランシップされ、最終目的地へ運ばれている。フィーダー輸送に対する海運運賃の下払いは20ftコンテナ1個に対して、300ドル程度かかり、物流コスト削減の大きな足かせとなっている。このため、2010



サイゴン港



カイメップ国際コンテナターミナル計画

年までに、少なくともパナマックス型のコンテナ船がベトナム南部に直接入港できるターミナルを整備することが、緊急の課題となっている。

既存港湾や航路のあるサイゴン川、ロンタウ川とは別に、SFEAの東部を流れるティーバイ川は、幅が広い上に水深が大きいため、近年、河川沿いに港湾や工業団地の開発がなされている。この下流部左岸が、深水港の候補地である。背後の工業団地開発連携した最大岸壁水深16mを有するカイメップ・ティーバイ国際港の整備計画がJICA調査により提案されている。新港の港湾開発規模は表-2に示すとおりである。



都市交通混雑の緩和とホーチミン市ウォーターフロントの再開発

市中心部の既存港湾の移転再開発と外港整備は、タイやカンボジアでも既に進められてきたところである。ホーチミン市では現在、港湾関連車両を含む大型車の市内乗り入れは、1日3回規制されている。都市交通の交通混雑緩和と都市の環境改善のため、ホーチミン人民委員会では、2020年までにサイゴン川沿いの港湾をホーチミン市東部のドンナイ川や南部ソイラップ川へ移転する計画を持っている。全ての港湾機能を移動するかはともかく、港湾移転・再開発は都市開発と連携しつつ、計画的かつ段階的に実施し、さまざまなウォーターフロントの機能を生かした魅力ある国際港湾都市づくりを行っていく必要がある。

	タンカン	サイゴン港	ベンゲ港	VICT
取扱貨物量 (万トン)	408	933	277	136
内コンテナ (万TEU)	39	23	11	13

表-1 2000年における南部主要港湾の取扱貨物量



ベトナムの港湾管理

ベトナムの港湾は、公共バースでは、運輸省、建設省、貿易省、農業水産省等の中央政府や地方の省が管理している。また、ガス、セメント、肥料、チップなど専用港湾は、所管省庁の許可のもとに、民間のBOOとかBOTで建設管理されている。港湾整備にあたっては、河川や海岸線の適地に投資者が複雑な調整を、時間をかけて行いながら投資認可を得ていくというのが現実の姿であり、2重投資や隣接港湾同士の過当競争も発生している。特に港湾行政における運輸省傘下と海運総局（ピナリン）と首相府傘下の国営海運会社（ピナライズ）との間の役割分担が不透明である。このため、地域や産業の健全な発展の上からも、港湾行政の整理・統合が喫緊の課題となっている。



おわりに

アセアン自由貿易地域実施を目前に控え、6000近い国営企業の大胆なリストラ、合理化を通じた国内産業の強化などが徐々にではあるが進められている。ベトナムは、政治的にも安定しており、優秀な人材も豊富である。ベトナム南部における近代港湾の整備と運営は、ベトナムの持続的な経済発展、メコン地域の貧困対策のみならず、カンボジアをはじめとするインドシナ半島諸国安定に不可欠である。世銀やアジア銀行が港湾インフラの支援から手を引きつつある状況下で、この分野におけるわが国の技術・資金の支援が引き続き望まれる。

	水深	2010年	2020年
カイメップ 国際コンテナ	-14m	4B	2B
カイメップ 国際コンテナ	-16m		2B
ティーバイ 国際多目的	-14m	2B	4B

表-2 新カイメップ・ティーバイ国際港の規模