

World Watching 35

ワールド・ウォッチング

ベトナム中部の 港湾開発の動向



永井 康平

株式会社 日本港湾コンサルタント
取締役 海外業務部長



ベトナムの中部地方の特徴

ベトナムの、特に南部と北部の過去10年間の経済成長は、まことにめざましいものがあります。しかし、同じベトナムでも中部地方ではかなり様子が違います。

ベトナムでは、北のタンホア省から南のカンホア省までの12省を「中部海岸地方」と呼んでいます。東側は南シナ海、西側は標高1,000mから2,700mの山岳地帯で、細長い帯状であります。そのため、河川は暴れ川が多く、毎年のように洪水が発生し、田畑や家屋に大きな被害が出ています。平地は地味が乏しい土地柄で、北部の石炭等の鉱物資源、南部の米や石油といったような際立った特産物はありません。木材（製材、チップ）、石灰石（セメント）、珪砂、チタン砂、水産物（エビ他）等がとれますが、全国比で人口が26%であるのに対し、森林面積41%、米作面積16%、工業出荷額12%、累積海外直接投資額（FDI）7%という数字が、中部地方の経済発展の難しさを物語っています。

このように比較的開発の遅れた中部地方は、全国の均衡ある発展のためには、放置できない地域でもあります。さらに、ゲアン、ハーティン、クアンチー、クアンガイ等の貧しい省からホーチミンをはじめとする有力な政治家や官僚を輩出してきました。政府が中部地方の経済発展を重視する所以とも見られます。



ベトナム中部の中核港である ダナン港の改修

ダナン港は、中部地方最大の都市人口70万人を擁する商港です。また、改良中の国道9号線と1号線の建設中のハイバントネルを經由し、ベトナムーラオスー北部タイを結ぶ「東西輸送回廊」の玄関港でもあります。ダナン港の2002年の貨物量は、バルク112万トン、雑貨63万トン、コンテナ33万トン（3万TEU）、合計207万トンでした。これは、1998年のJBIC案件形成調査での需要予測をやや上回った数字です。

2000年から円借款により「ダナン港改良事業」が進んでいます。本プロジェクトの内容は、ベトナム戦争時代の1965年にアメリカ軍が建設したティエンサ地区の港湾改修（防波堤・コンテナヤード新設、荷役機械調達等）、国道1号線へのアクセス道路改修（8車線×13km。3,172件の住民移転等）、および橋梁建設（6車線×500m）というものであります。特に、防波堤とコンテナターミナルの整備は中部地域では嚆矢となるものです。現状では低水準にあるコンテナ輸送の今後の発展に寄与するものと予想されます。本プロジェクトの竣工は2004年の予定で、これ



ダナン港コンテナターミナルの工事状況



新しいヴンアン港の現状

からが工事の山場であります。問題点としては、全般的な手続きや工程の遅れ、住民移転の難航、大型施工機械の不足等があります。これらの問題は、本プロジェクトに限らず、現在のヴェトナムでは普遍的なものともいえます。



石油精製基地のための ズンクワット港の開発

ヴェトナムは原油を全量輸出し、製品を輸入してきました。ズンクワット新港はヴェトナムで最初の石油精製基地（年産650万トン、建設中）の製品積出港です。製品は全て国内消費向けです。1980年代の構想段階から、サイトや協力国の選定にいろいろな変遷がありました。最終的には政治的にズンクワットが選ばれ、実施主体も昨年末からPetroVietnamの単独事業となりました。現在は精油所本体の契約待ちです。

精油所以外に、発電所、製鉄所、造船所、プラスチック製造・加工、繊維・電気・食品加工、等の工業地区の開発の準備も進んでいます。しかし、2001年に始まった防波堤1,600mの建設は、1年ほどして軟弱地盤が見つかったということで、請負者から工事費増加要求が出され、現在、工事は中断しています。

それにしても、これらが完成した暁には石油流通経路の革新と地域の活性化が起こることでしょう。なお、ギソン港に第2石油精製基地を造る調査の実施も政府で承認され、今年からフィージビリティ調査が始まりました。



地域開発港湾としての ヴンアン港等の開発

中部地方にはニャーチャン港、クイニョン港等の古くからの地方港湾の他、ヴンアン港、チャンマイ港、キーハー港という新港も政府予算で開発されています。いずれも背後に工業地区とか輸出加工区が指定されています。一時期、乏しい予算の分散投資をやめるべきだという議論

がありましたが、地方港湾への投資は盛んです。

例えば、ヴンアン港は1万5,000DWTのチップ船を対象に水深10.8m、延長185mの岸壁が2001年に完成したものです。背後の工業団地には、日系企業のチップ工場がありますが、その他の団地は未だ開発中です。目下、次のフェーズ2のフィージビリティ調査を実施中です。チャンマイ港もそうですが、企業誘致が成否の鍵といえましょう。

ヴンアン港も将来はADBの主導による「東西輸送回廊」構想の玄関港の1つとする構想です。この構想には、北部タイとラオスの産業開発、国際貨物輸送に関わるソフトの問題、経路上の安全対策、等の課題が残されています。



今後の注目される点

ヴェトナム中部の港湾開発に関連し、最近の動きとして以下の3点に注目したいと思います。1つは、今年から2006年までにASEAN自由貿易地域（AFTA）の共通効果特惠関税（CEPT）の適用で、種々の物品の輸入税が5%以下に引き下げられ、その結果、ヴェトナムの産業構造と国際物流がどう変わるか。2つは、新しい長期構想としてコンテナの国際トランSHIPメントを狙ったヴァンフォン新港の開発政策の推進です。天然の良港で国際航路に最も近いのですが、現在何もないところに、これからシンガポールのような港を成り立たせられるものかどうか。3つは、昨年8月の新閣僚人事の後に打ち出された公共施設の品質重視政策の成否とその効果です。ヴェトナムに品質重視という精神を浸透させられるか、業者の安値受注と自転車操業という根本問題を解決できるか、という点です。

以上のように、ヴェトナム中部では政府投資が先導する政策的なインフラ整備と工業開発が盛んです。これは当分の間続くと見られます。