

# World Watching 41

ワールド・ウォッチング



## 河川港の ハンディキャップへの挑戦 カンボディア国 プノンペン港



勝田 穂積  
国際協力事業団 (JICA)  
専門家

メコン川の河口から330km上流にあるプノンペン港。延長300m、幅員20mのデタッチドピアを有するが、活発な取引を行っていたかつての面影は今はない。道路網の整備やコンテナ化の進展に伴い多くの貨物が外海に面したシアヌークビル港へシフトしていったのである。しかし今、ベトナムのホーチミン港とつなぐコンテナ輸送を開始。河川港のハンディキャップを乗り越えてコンテナ輸送に将来を賭けるプノンペン港の戦略を追う。

ン出入り貨物に関する限りシンガポールと競争できるとの読みだ。例えば、北米からプノンペンまでの輸送を例に取ると、北米→香港→ホーチミン→(メコン川利用)→プノンペンルートだと、積み替え回数は増えるものの、北米→シンガポール→シアヌークビル→(トラック輸送)→プノンペンよりコスト的にも時間的にも(2~5日)節約できるとしている。



### ホーチミンを結節点として世界に

現在、カンボディアで自他共に認める国際港はシアヌークビル港(2002年コンテナ取扱量:167千TEU)である。同港に出入りするコンテナ船はほとんどがシンガポールをトランシップ基地にする。一方、プノンペン港のねらい目はメコン川河口から近いホーチミン周辺諸港だ。売りはなんとと言っても、北米西岸や東アジアへの利便性である。ホーチミンはハブ港ではないが港勢の伸張に伴い香港や高雄港とは頻りに船舶が行き交っており、北米西岸や東アジアを相手にするプノンペン



### 粘り強い交渉が生んだ コンテナフィーダー航路開設

台湾に本社を持つSovereign社は、資金不足に悩みつつもコンテナ化を図りたいプノンペン港湾局\*からの働きかけもあり、同局からプノンペン港においてギアつきバージ(クレーン台船)を使ってコンテナ荷役を独占的に行う契約(3年間、延長見込み)を獲得すると共に、自らバージを使ってホーチミン(カットライ港)を結節点にChina-Shipping社向けのフィーダーサービスを開始した。China-Shipping社はホーチミンから香港を経由して北米西岸へ繋いでいる。

関連諸港のコンテナ貨物量と現有施設

	コンテナ取扱量 (TEU)				コンテナ取扱岸壁諸元
	2000年	2001年	2002年	2003年	
プノンペン港	-	-	(8月~) 623	(~6月) 2,984	300m×4.5m (乾期)
シアヌークビル港	130,435	145,292	166,638	(~5月) 68,955	350m×7.5m 240m×9.0m (整備中)
ホーチミン諸港計 (サイゴン港、タンカン港、VICT港等)	824,708	774,010	N.A	N.A	VICT港 300m×10.0m タンカン港 170m×8.5m 等

出典) プノンペン及びシアヌークビルは両港湾局統計、ホーチミンは Containerization International Year Book



ギアつきバージによるコンテナ荷役 (プノンベン港)



プノンベン港の全景

また、最近始まったHapag-Lloyd社向けのサービスではホーチミンから高雄經由日本あるいは北米西岸につながっている。いまさらに、数社からの引きが来ているという。2002年8月に始まったこのサービスは順調に推移してきており、2003年6月の取扱量は700TEUを越え、ほぼ採算ベースに近い段階にきた。



#### 河川の制約条件に対応したバージ輸送

この河川航路のために2001年に新たに建造した2隻のバージが投入された。これらバージの諸元は、船長49.98m、満載喫水3.6m、DWT1,883.6トン。積載量は72TEU (18.05t/box)、96TEU (12.01t/box)、120TEU (空コン)だ。潮の干満差を利用する河口部やベトナム領内の一部にある浅瀬をクリアするため満載喫水を3.6mに抑えつつできるだけ多くの積載スペースを確保している。また、上述した契約に基づき45トンと80トンの吊能力を有するギアつきバージを荷役用に2隻配備したが、このうちの1隻はメコン川沿いの工場(上流のコンボンチャム)まで出向き輸出貨物を集荷してくるという活躍もしている。



#### 難題となる国際河川の航行

メコン川は国際河川とされているが、メコン川を利用してホーチミンからプノンペンに行くには合計4回(メコン川河口プンタウ港でのベトナム入国時、国境でのベトナム出国時、国境でのカンボジア入国時、プノンペン港到着時)もの入出国、警察、税関、検疫などの手続きが必要で、時間的にもコスト的にも大きな障害となっている。しかも、この簡素化には両国の利害が絡むだけに依然として大きな課題のまま。現在までに、従来国境の2地点(ベトナム側とカンボディア側)で行われていた手続きが、国境付近の船上で一度に行われることとなったものの、時間的に若干短縮されたに留まる。



#### シアヌークビル港との競争と協調

カンボディア国にとって唯一の玄関港を自認していたシアヌークビル港湾局\*にとっては、ここへ来て自国内で競争相手が出現したことになる。シアヌークビル港は、今後カンボディア内の道路の整備が進むにつれ隣国の港湾と集荷競争に直面していくものと予想される。それだけに、プノンペン港のコンテナ輸送への参入はシアヌークビル港にとって競争力を向上させるための刺激を与えている。プノンペン港にとっても力の差がありすぎるがチャレンジ精神を燃やすにはよい相手だ。一方、シアヌークビル港から搬入されたコンテナが空となってプノンペン港から搬出されるといった例も出てきており、両者の協力・協調の可能性もでてきている。



#### 多くの制約を上回る工夫に期待

プノンペン港は首都圏の中心に位置し、地の利のよさにかけてはこれ以上の場所はない。最終需要者へは市内での短距離のトラック配送が必要なだけである。しかし、乾期と雨期で9mにも及ぶ水位差、乾期における水深の維持のための浚渫の必要性、さらに埠頭の背後地が非常に狭いことは河川港プノンペンの宿命でもあり、そこに一定の限界があることも懸念される。しかし、河川港の制約を始め多くの難題をかかえつつも、復活へ向けた様々な取組みの中に希望の灯も見えている。

\*) 両港湾局はいずれも公共事業省傘下の政府機関であるが、国の財政から独立した運営が行われている。