

World Watching 103

ワールド・ウォッチング



中野 宏幸
国土交通省



ベトナム北部の港湾と工業団地

急成長する物流とベトナム北部の港湾



はじめに

ベトナムは、ハノイを中心とした北部、東西回廊と接続するダナンなどの中部、ホーチミンのある南部に大別される。2007年のベトナムのコンテナ取扱量は461万TEUで、特に日系企業の進出著しい北部地域では、6年間で3.9倍と物流の増加が著しい(グラフ参照)。ベトナムの若く勤勉な労働力や投資リスクの地理的分散、中国より相対的に安いコストなどから、北部工業団地への進出が進み、近隣の華南地域との間の物量増加が見込まれる。

しかしながら、コンテナの伸びに対応した港湾施設や物流手段は、いまだ不十分である。本論では、特に北部の港湾・物流インフラに焦点をあて、最近の状況を報告したい。

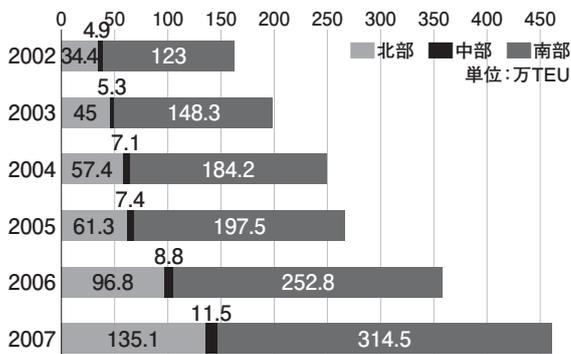


「ハイフォン港」と「カイラン港」

北部港湾でのコンテナの増加は著しく、ある大手邦企業の取扱いでは、20フィートコンテナ50本を、5年前は月単位で扱っていたところ、3年前は



ハイフォン港の荷役状況(チュワベ地区)



ベトナム各地域の港湾のコンテナ取扱量の推移
注) 各地域の取扱量を集計して算出したものである。

週単位、最近では1日単位で扱うといったスピード感で増加しているとのことであった。

さて、ハイフォン港は、ハノイから約100km、カイラン港からは約60kmの距離にある河川港である。メインポートは、バルクなど多目的に利用されているが、チュワベ地区は、8.5m水深(ガントリークレーン4基)のあるコンテナ専用ポートとなっている。同港は、干満の差が大きく、600TEUレベルの船舶は接岸可能であるが、潮待ちによる入港となる。従って、香港やシンガポール、台湾を経由して輸送されるほか、ホーチミンを経由する場合は、ベトナム船社による寄港となっている。なお、鋼材等については、在来船による日本への直行輸送も行われている。

こうした状況から、大水深バースを確保するため、2014年頃を目途に、沖合のカットハイ島に埋立地との連絡橋をつくり、ラクフェン港を整備するという計画もある。

一方、カイラン港は、ハノイから約150kmにある海港であり、40haの敷地に、680mのバース延長がある。岸壁水深は12mであるが、航路水深は10mであ



カイラン港の荷役状況

り、潮待ちで1,200TEUも入港している。しかしながら、その航路に、世界遺産であるハロン湾が近接しており、航路浚渫や大型船の航行には、環境団体からの慎重論も寄せられている。また、現状では寄港頻度が少なく、ハイフォンに比べて、コスト高であるため、運行するトラック事業者は限られたものとなっている。



ホアラック・ハイテクパークのイメージ
(出典：同Management Boardホームページ資料)



タンロンの工業団地（物流事業者のドラゴン・ロジスティクス）



ハノイ地域の工業団地

ベトナム北部には、キヤノン、松下、ヤマハなどの邦企業が進出し、大規模な工業団地が集積している。ハイフォン・カイラン港の近隣には、ノムラハイフォン（矢崎総業、豊田合成など）やクエボ工業団地（キヤノン第二工場など）のほか、労働力の集中するハノイ近郊には、約16kmにタンロン工業団地、約30kmにホアラック・ハイテクパークが立地している。タンロンは、住友商事等が開発主体で、既に完工した第1期から第3期までの274ha（キヤノン第一工場、デンソー、松下電器、HOYAなど）に加え、ハノイ市東部に第二タンロン工業団地（220ha）を開発中であり、2008年より販売を開始している。ホアラックは、2008年2月の訪問時点では、入居企業は3社であったが、国家的プロジェクトとして、ソフトウェア、R&D、ハイテク、教育などの主要ゾーンの整備が進められており、同地域はハノイ市に編入された。

ハノイと北部港湾の間は、トラック輸送がメインである。この間の道路事情は、①片側1車線の箇所があることに加え、道路設計の問題から、分岐点において慢性的な渋滞が発生する、②国道5号線ルートではハノイ市内は通行規制があるため、迂回ルートを使う必要がある、などから、時間距離を要する状況となっている。このため、ハノイへのアクセスロードの整備が計画されているが、現段階では見通しは定かではない。

他方、鉄道については、ハイフォン港には、鉄道の引込み線があり、クエボには貨物専用作業場があることから、トレーラーの積み替えは可能である。しかしながら、①単線であって、すれ違いに時間を要する、②トレーサビリティに課題がある、③軌道の保守状況から振動の影響がありうる、など、鉄道利用の条件は必ずしも整っていない。

なお、ホアラックとハノイ近郊のランとの間には、2009年を目途に、6車線の高速道路を建設中で



中越間の物流の状況

中越間では、中国からベトナムに向かう輸送が大宗を占めている。トラックによる輸送は活発化しているものの、中越の国境では車両の相互乗入れはできず、積み替えを要する状況にある。鉄道は、昆明～ハイフォン間といった一部区間を除き、ベトナムが狭軌であるのに対し、中国は標準軌であり、三線軌条となっているベトナム国境のドンダンとハノイ郊外のイエンビエン間では、中国からの貨車で運ばれてきた貨物は、イエンビエンで貨車積み替えが行われるといった状況にある。ハイフォンと香港や蛇口の間は、定期の船便があり、現在は海上輸送がメインである。

なお、ハイフォン港からは、香港まで2日ほどかけて海上運送し、香港国際空港から空輸するというシー&エアによる輸送も行われている。これは、期間には余裕があるが、納期には厳しい物資、例えば、クリスマス商戦に合わせたカラー・プリンターの出荷などに活用されている。



おわりに

ベトナムは、2007年も実質GDP成長率が8.5%と中国に次ぐ高度成長を継続させている。一方、ベトナム北部では、最近では、インフレの急速な進行、ストライキの発生といった懸念要素もある。また、インフラについては、ノイバイ空港の新貨物ターミナルは年末に向け整備が進捗している一方、ハイフォン港の開発は必ずしも物量の伸びに対応したものとはなっていないなど、その整備は跛行的である。

今後は、港湾・海運、背後圏の物流の動きを踏まえ、民間セクターにとって魅力のある港湾・物流政策の推進が望まれる。なお、出典明記以外の本文中の写真は、筆者が2008年2月に撮影したものである。