

World Watching 173

ワールド・ウォッチング



久米 秀俊

カンボジア王国・公共事業運輸省
運輸政策アドバイザー
(JICA専門家)



はじめに

カンボジアの首都プノンペン周辺に立地した企業は、各種工業製品や食品を輸出入するに際し、陸路経由のシアヌークビル港利用ルート、内陸水運活用のプノンペン港・ベトナム港湾利用ルート、陸路経由のベトナム港湾利用ルートの選択肢を有している。陸路経由のタイ港湾利用ルートもあるが、その太宗は前者の3ルートである。年率7%でGDPが急成長する中、そのいずれもほぼGDP成長率に見合う比率で輸送量が増大しており、3ルートの輸送能力の向上が、物流上の重要な課題となっている。

本稿では、このうち、プノンペン港・ベトナム港湾経由のルートについて、内陸水運の課題への対応状況を報告する。



プノンペン港を利用した内陸水運の現状

(1) プノンペン港での荷役状況

プノンペン市内の旧ターミナルから約30km河川を下ったところに、プノンペン港の新たなコンテナターミナルが、2013年1月に供用開始した。2013年には約11万5百TEUのコンテナ貨物取扱量を記録し、この5年間で倍増している。

施設としては、延長300mのバースがあり、水深は乾期でも6~7mを確保し、現在運航している最大喫水4.5m程度のバージ船(コンテナ約120個積)が接岸できる構造となっている。岸壁には、移動式クレーン3基、デリッククレーン搭載作業船2隻が設置されており、特に、土曜日夜には、多くの



プノンペン港を利用した 内陸水運の現状と課題

プノンペンからの海外への
物流ルート



国境を通過するトレーラ



内陸水運で用いられるバージ

コンテナバージ船が接岸してコンテナ積み込み作業を行い、約100km下ったベトナムとの国境のCIQ手続き開始時間の午前7時に国境水域に到着するように、午前1時頃にプノンペン港を出港している。一方、昼間は、コンテナターミナルのエプロン部分は閑散としている。

(2) プノンペン港~ベトナム港湾の河川輸送状況

プノンペン港~ベトナム港湾の河川輸送は、2010年には週8便であったものが、2014年6月には週16便と飛躍的に増加しており、荷主の河川輸送利用ニーズは著しく増加している。

通常の主な輸送スケジュールとしては、土曜日午後10時の搬入制限時間までにコンテナヤードに運び込まれたコンテナは、バージ船に積み込まれ、日曜日午前1時頃にプノンペン港新コンテナターミナルを出港する。約6時間の航行時間を経て、カンボジア・ベトナム間の国境に到着。通常約2時間の国境でのCIQなどの各種手続きを終えて、ベトナム港湾に向けて航行を続ける。そして国境を出発後、約22時間程度を経てカイメップ港に到着する。

なお、この所要時間については、バージ船運航会社に本年8月にヒアリングした現状の時間であり、メコン河の流速、水路の混み具合によって変動するとのことであった。また、ベトナム港湾の



コンテナターミナルからの輸出コンテナ取り出し

ホーチミン港、カオライ港の混雑状況が特に深刻であり、国境では、かなりの待ち時間があるとのことであった。特に、ベトナム港湾からブノンペン港に向かうバージ船の国境での待ち時間が長いとのことだ。



内陸水運の課題

(1) 物理面

内陸水運に際して、大きな課題は水深の確保である。現在運航しているバージ船は、1年を通して支障なく河川の水路運航を行うことは可能である。しかし、今後、さらに増加が見込まれる内陸水運需要に対応するためにより船型の大きな船舶を導入する場合、水路浚渫を要する箇所がある。

次に、夜間航行援助施設の整備である。既にバージ船は夜間航行を行っており、所要の夜間航行援助施設は概ね整備されているが、一部、航行援助施設が不備な区間が存在する。

(2) 運営面

第一に、国境の越境にかかる各種手続きが夜間には行われていないことである。CIQなどの国境通過に必要な手続きは、国境の各行政機関の業務時間内（カンボジアの場合、午前7時～午前11時30分と午後2時～午後5時30分）にのみ手続きがされており、原則としてその時間外には手続きが行われていない。実際には、多くのバージ船が業務時間外に国境に到着しており、業務開始時間までの間、国境水域で錨をおろして待機している。

第二に、港湾や通関等の手続きの電子化が不十分なことである。現在、国境では、バージ船の通過にかかる大量の書類を両国の各関係機関に輸送事業者が持参し、一定の手数料を支払い、承認を得ることを余儀なくされている。この国境での手続きに2時間以上を要しており、各種手続きの電子化を進めることが、輸送時間削減に資するものと期待される。

第三に、ブノンペン市内の大型車通行が夜間に制限されていることである。ブノンペン市内では、市街地の深刻化する交通渋滞緩和に資する施策として、コンテナを積載したトレーラー等の午前5時



クレーンでのバージ船への積み込み

から午後9時までの市内の通行を禁止している。多くの日系企業が立地するブノンペンSEZ（経済特別区）は、ブノンペン市の西方約18kmの国道4号線沿いに位置している。各企業は輸出入コンテナのブノンペン港新コンテナターミナルへの輸送には、ブノンペン市の市街地を経由する必要があるため、ブノンペンSEZ等の立地企業は夜間しかコンテナを新コンテナターミナルに輸送できない状況にある。



課題の解決に向けた取り組み

(1) メコン河内陸水運活用促進に向けた

カンボジア・ベトナム二国間の取り組み

2009年に、カンボジアとベトナムとの間で水上交通に関する協定が締結され、メコン河の水上交通に関する規則、港湾・水路の整備方法などが規定された。同協定に基づき、2013年12月には、最初の二国間会議がベトナムのホーチミンで開催され、メコン河の水運促進に向けて双方が協力して取り組むことが合意された。

その中で、水運活用促進方策の重要な柱の一つとして、時間外の国境での手続きについては、輸送事業者からの要請があれば、昼夜を問わず対応することが双方で合意された。しかしながら、国境での手続きの円滑化、夜間対応等が進んでおらず、これらの課題改善に向けた取り組みが必要となっている。

(2) 内陸水運の課題改善に向けた

夜間運航実証実験の取り組み

本年8月15日には、国土交通省太田大臣がカンボジアを公式訪問され、カンボジア国公共事業運輸省テック大臣と会談し、太田大臣は、メコン河の物流改善方策について、カンボジア国、ベトナム国、日本の3国の枠組みで、水深の確保、国境の課題解決などに積極的に取り組むことを表明された。

現在、太田大臣の表明を受けて、公共事業運輸省では、メコン河の内陸水運輸送を促進する上で課題となっている物理面、運営面の諸課題の解決に向けて、日本と協力して夜間運航の実証実験を実施するべく検討を開始しているところである。