

World Watching 256

ワールド・ウォッチング



鈴木 純夫

一般財団法人国際臨海開発研究センター
調査役

リエンチュウ新港の開発 ベトナム中部 ダナンの中核港湾



図1 同一縮尺のベトナムと日本



ベトナム中部の港湾開発

ベトナムは南北に長い地形で面積も33万平方キロと日本に類似しています。ただし人口や産業は南部と北部に集中しており、本州に集積する日本とは対照的です(図1)。ベトナム中部の中心都市ダナン市は人口110万でホーチミン市(900万)、ハノイ市(800万)に続く第3の都市ですが、上位2都市とはかなり規模の差があります。

中部地域は人口も所得も少ない上にベトナム戦争で激しく疲弊した地域でもあり、その振興は歴代政府の重要課題となっています。ダナンからラオス、タイ中部をつなぐ東西回廊(ベトナム側国道9号)の整備も進み、第2東西回廊(ベトナム側国道14D号)の調査も進められており、この地域における中核港湾の開発が注目されています。



ダナン港の成長

2020年はコロナ禍で世界経済が停滞しましたが、ベトナムはコロナの感染を抑えて経済活動を継続し海上貿易量が増加しました。昨年の全国のコンテナ貨物量は8.5%増の1,690万TEUに達し、ダナン港では16.9%増で55.5万TEUの取扱いになりました。ベトナムのコンテナ貨物量は、南部ホーチミン港とその外港となるカイメップ港等で72%、北部のハイフォン港とその外港となるラックフェン港等で22%を取扱っており、この2港群で全国の94%を取扱っています。

ダナン港の取扱いは全国の3%にしかありませんが、中部地域の経済発展によりダナン港のコンテナ

貨物量は急速に増加してきており、過去5年間で倍増しました。全国のコンテナ貨物の増加率は過去5年間で年平均8.8%でしたが、ダナン港は16.6%で増加しました。このためダナン港は取扱容量の限界に達しており、ターミナルの拡張、バースの増設が緊急の課題になっています。



ダナン港とティエンサ港

ダナン港はハン川の左岸に建設されたソンハン港が発祥です。ベトナム戦争当時、ダナン湾東側のティエンサに米軍が棧橋を建設し、その後その施設を核に日本の円借款等を利用して開発された港がティエンサ港です。ダナン港はこのような港の総称として使われますが、現在では貨物の大部分はティエンサ港で取扱われていますので、単にティエンサ港をダナン港ということもあります(図2)。

ティエンサ港は背後地が狭く、隣接してベトナム海軍の基地もあり拡張余地がありません。このため、以前からリエンチュウ港の開発が提案されてきまし



図2 リエンチュウ新港計画位置

たが、大きな初期投資に見合う貨物量が見込めず、計画は20年以上進みませんでした。

この間、ダナン市は大きくビーチリゾート都市へ変貌しました。ティエンサ港へのトラック交通はこのリゾート背後の道路を通過するため、観光開発の支障になっています。ティエンサ港もトラックの通行制限を受けて利用しにくくなっています。このため、ティエンサ港の貨物取扱いを縮小し、観光港へ転換することがダナン市の重要施策になっています。



リエンチュウ港の開発

ティエンサ港は最大水深12mで、コンテナ船は40,000DWT級（3,000TEU積型）まで寄港しています（図3）。リエンチュウ港は図2に示すようにダナン湾の西側に位置し、コンテナ船の大型化に対応して、100,000DWT級（8,000TEU積型）を対象に、バース水深14mで計画されています。

第一フェーズで2バース、第二フェーズで2バースを整備して合計4バースでコンテナ175万TEU程度及び一般・バルク貨物を取扱う計画です。その後最終的には、リエンチュウ地区全体に港湾開発を広げる構想です（図4）。

港湾計画の課題は、ティエンサ港の貨物をリエンチュウ港に移すのか、ティエンサ港の貨物は現状程度でオーバーフロー分をリエンチュウ港で取扱うか、という点です。ダナン市は全面的な移転を計画していますが、ベトナム運輸省は、ティエンサ港は現状程度の貨物量を取扱うと計画しています。

また、ティエンサ港やソンハン港を管理・運営するダナン港の管理者は国営公社でしたが、2014年株式を公開し株式会社化しました。現在、株式の25%は民間が所有、75%は国営海事公社が所有しています。この為ダナン港株式会社がリエンチュウ港開発に関与するか否かは大きな懸案になっています。



ベトナムのPPP制度

リエンチュウ港の開発はPPP（公共民間パートナーシップ）で計画されています。ベトナムでは、航路、回頭泊地、防波堤は公共事業で実施し、その費用は入港料等船舶からの徴収で賄うので民間事業者からロイヤルティなどは徴収しない、との政策です。用地造成や岸壁整備は民間事業の範疇になります。ラックフェン港では用地造成、地盤改良までを公共が実施し、これに要した費用は民間事業者が地代として支払う方式として民間参加を容易にする方策がとられました。

ベトナムでは、1997年にBOT事業に関する政令を



図3 ティエンサ港全景（写真提供：ダナン港株式会社）



図4 リエンチュウ新港開発計画（ダナン市提供）

施行したのを最初に、2018年までに5本の政令を施行してPPP事業を進めてきました。それらの集大成となるPPP法を2020年6月に制定し、2021年1月から施行したところです。



今後の展望

カイメップ港やラックフェン港開発の公共投資部分は運輸省が事業主体となりましたが、リエンチュウ港の開発はダナン市が主体となることが決まりました。現段階で公共投資として想定されている予算は約165億円、うち143億円は国、22億円はダナン市の負担です。

民間投資部分はこれからフィージビリティ調査が必要ですが、第一フェーズで200億円から300億円程度の規模になるものと見込まれます。今後、民間投資を実現可能とするための方策、ティエンサ港からの貨物移転の時期、ダナン港株式会社のリエンチュウ港開発への参加、などについて調整が進むものと見込まれます。

リエンチュウ港の整備についてはJICAの情報収集調査が行われ、本年6月末には日系企業を対象としたWebセミナーが開催されました。130名以上の参加があったとのことで関係者の関心の高さが伺えます。今後ベトナム中部の中核港湾整備が進み、中部地域の振興が進むことが期待されます。