

World Watching 294

ワールド・ウォッチング

ラックフェン国際港 コンテナターミナル運営事業の 歩みと今後



今野 勇久

伊藤忠商事株式会社機械カンパニー
都市環境・電力インフラ部
プロジェクト開発第一課



はじめに

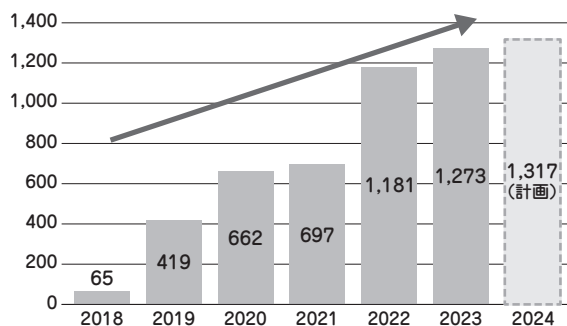
ラックフェン国際港は、日越間初のPPP (Public Private Partnership) 案件として開発され、2018年に開港。円借款による日本政府の支援を受けベトナム政府が航路浚渫や岸壁整備等を行い、民間事業者が荷役機器やコンテナヤード等を整備して、ターミナルの建設・運営をするもの。開港以来6年間、コロナ禍を始めた様々な課題に直面しながらも、コンテナ取扱量を伸ばし、ベトナム北部の物流に寄与している。

弊社は本事業において、Saigon Newport Corporation (越)、商船三井 (日)、Wan Hai Lines (台) と共同にて“Tang Cang Haiphong International Container Terminal Co., Ltd.” (以下“TC-HICT”) を2016年に設立、TC-HICTを通じ現在もコンテナターミナル事業に取組む。本稿では、ラックフェン国際港におけるこれまでの取組みや今後の見通しについて述べる。



ラックフェン国際港の概要

2018年に開港したラックフェン国際港は、ハノイ・ホーチミンに次ぐ同国における主要都市のハイフォンに位置し、首都ハノイや日系企業も多く進出するベトナム北部の工業団地の物流を支え、同国北部の窓口としての役割を担う。本港にベトナム北部初となる北米向け直航大型コンテナ船が就航、従来からの輸送日数が短縮されたことから、ハイフォン地域および周辺内陸部の物流に大きく貢献。ベトナムの経済成長に伴う貨物量の増加や、コンテナ船の大型化が同国北部唯一の大水深コンテナ港である本港の地位確立へと追い風となり、開港から順調にコンテナ取扱量を伸長させている。2022



HICTにおけるコンテナ取扱量推移 (単位: 千TEU)

年は118万TEU、2023年は127万TEUと本港計画貨物取扱能力(年間110万TEU)を超える年間取扱量を記録。本年はこれらを更に超える取扱量を見込む。なお2022年および2023年に記録した本港の年間取扱量はハイフォン地域で最大となり、同地域取扱量の約20%を占めるに至った。



ラックフェン国際港における取組み

現在安定稼働中の本港だが、過去様々な課題に直面しながらも、その課題の解決に着実にあたることで今日に至る。ここでは、以下2点の取組みについて述べたい。

(1) バース前面の維持浚渫

河口港である本港では当初より土砂堆積が想定されていたものの、想定よりも堆積の進行が速く、土砂が流入しやすいバース前面の一部箇所においては1か月あたり約0.4mもの埋没が発生している。大型コンテナ船の受入れには、一定の水深確保が条件のため、定期的な浚渫工事実施が必要だが、2021年、浚渫工事の延期により水深が10mを切り、大型コンテナ船の寄港が出来ない事態に発展。これは、浚渫土砂の投棄場の確保が難航し、浚渫工事が足止め状態となったことに起因する。同国では浚渫土砂を沖に投棄する場合、その土砂が産業廃棄物に該当しないとの検査結果が必要で、本検査は長期間を要する。そのためTC-HICTでは、円滑な浚渫工事実施を目指し沖への投棄は行っておらず、ハイフォン市人民委員会より許可を得て、特定の

土地へ浚渫土砂を投棄している。当時、TC-HICTは土砂投棄場に関する許可取得にあたって当該委員会へ申請を行っていたが、当該委員会側での手続きが長期化、土砂の投棄先を確保できない状況に陥る。TC-HICTは、当該委員会に対して粘り強い交渉を行うと同時に、代替案となる土砂投棄場の確保に向けて奔走。その結果、代替案となる土砂投棄場への認可を取得し、当初計画より約1年を要したが、2021年第4四半期に、開港後初の浚渫工事着工へとこぎつける。

(2) オペレーションの効率化

初となる浚渫工事の完工後は、水深が14.5mへと回復すると同時に、大型コンテナ船の寄港も戻り取扱量も大幅に増加。本港の計画貨物取扱能力を超えて伸長する取扱量を処理する必要があり、①スタッフ間での密な連携と、②荷役機器の調達および設備導入に重点を置く取組みを実施し、オペレーション効率化を実現させ、これらに対処している。①スタッフ間での密な連携について、TC-HICTではヤード内でのコンテナの動きや本港へ寄港するコンテナ船をオペレーションルームでの遠隔管理モニタリングシステムを中心に、必要に応じてヤード内での指示・管理業務を行うことで効率化を実現。具体的には、オペレーションルームとヤードにそれぞれ配置された担当者が密に連絡を取り、常時、ヤード内の混雑状況や潮の満ち引きによるバース前面水深の変位等の状況を共有。ソフトウェアだけでは察知できない問題につき、臨機応変なオペレーションを行うことで「時間」「スペース」の無駄を省き、バースおよびヤードの効率的な使用を徹底している。②荷役機器の追加調達および設備導入について、TC-HICTでは足下の伸長する取扱量を踏まえ、限られたヤードを効率的に使用するためには、ヤード内およびターミナル内外における円滑なコンテナの移動が求められる。そのため、コンテナの移動にあたり必要なフォークリフトやコンテナ運搬用トラック等の荷役機器の購入および必要設備の導入につき定期的に検討を行い、迅速な調達を心掛けている。今後、ターミナルゲートの全自動化が予定され、ターミナルを出入りするトラックの識別を、専用カメラとそれに連携するシステムを用いて無人で行い、車両識別にかかる時間を短縮することで、コンテナ積載トラックの円滑なターミナル出入りが期待される。このような取組みを通し、オペレーション効率化を実現し、安定したターミナル運営に努めている。



今後の経営課題

(1) 継続的なバース前面の維持浚渫工事実施

前述の通り、本港初の浚渫工事は着工までに多くの困難を伴ったが、TC-HICTが運営するバース1・2が河口に位置し、土砂堆積のペースが非常に早いことに変

わりはなく、毎年の浚渫工事实施が必須である。この先も、浚渫土砂の投棄場確保に加え、毎年数億円程度の費用をTC-HICTの自費にて負担しなくてはならないため、土砂投棄場の所有者や浚渫工事を担当する専門業者と複数年に渡るメンテナンス契約を締結するなど、継続的な浚渫工事实施の仕組みづくりが急務だ。

(2) 新たに稼働する後続バースとの差別化

現在はバース1・2のみの稼働で、その2バースをTC-HICTが運営しているため、本港内の貨物を独占している。しかし本港のバース3-8について、越国交通運輸省はベトナム地場企業に対し既に事業権を付与、バース3・4およびバース5・6は、2025年中の部分稼働を予定しており、コンテナ貨物量の確保につき、TC-HICTと後続バースの競争が想定される。本港の航路浚渫や護岸整備といった基礎インフラが円借款供与により建設され、日越連携を象徴するプロジェクトであるのにも関わらず、後続バースに日系企業が参画できていない現状は寂しいと言わざるを得ない。TC-HICTは本港で最も河口に近く位置するため、土砂堆積が速く、他バースよりも浚渫費用が掛かるといった懸念もあり、後続バースに先立ち開港したことで蓄積した知見を用いたサービスの差別化、また運営の効率化等といった工夫により他バースに勝り、取扱量を確保することが必要不可欠だ。



おわりに

ここまでラックフェン国際港での取組みおよび今後の見通しについて述べてきたが、現在年間のGDP成長率が6%前後で推移し、経済成長の真っ只中にあるベトナムにおいて、弊社は本プロジェクトを通じ、同国経済に寄与することに大きな意義を感じる。事業パートナーである3社、日越政府とも密に連携し、上述の経営課題の解決にあたり、安定したターミナル運営によって引き続き同国経済発展へ貢献する所存だ。

またラックフェン国際港プロジェクトにて得た知見を基に、今後も弊社は、国際港湾案件の開発に積極的に取り組む方針で、案件開発初期の「川上」の段階から日本政府また相手国と連携し、「自由で開かれたインド太平洋」への寄与を実現したい。



ラックフェン国際港