

# サイゴン港との技術交流を実施



写真 13日午前に行われたサイゴン港との意見交換会には、40社近くの企業が参加した。

## 1. 技術交流の実施

平成19年11月12日(月)～16日(金)の期間、大阪港の姉妹港であるベトナム・サイゴン港より、Mr. Nguyen Van Minh 副局長、Mr. Lam Van Chanh 主任会計士、Mr. Ho Kim Lan 国際交流部・課長の3名が技術交流団として来阪しました。

一行は、12日午後川本港湾局長を表敬訪問し、大阪港の概要説明を受けた後、海遊館を視察しました。(写真)13日午前には、市内の民間企業関係者の方々を対象とした意見交換会を開催し、サイゴン港の現状と今後の開発計画について紹介したほか、13日午後から15日午前中にかけて「港湾における情報管理システムの構築・管理(EDIの導入など)と物流システム」「軟弱地盤上での深水コンテナターミナルのバースとヤードの建設について」「ターミナルの運営について」「限られた資源での臨海部再開発」をテーマにした技術交流を行いました。(写真)15日午後には市内の道路機械製造会社、範多機械株



写真 港湾局長表敬訪問での記念写真

式会社の竹島工場を見学し、大阪のものづくり産業のとりくみについて説明を受けた後、大阪城と市内を視察し、古くから国内外各地との交流の玄関口として発展してきた大阪の歴史について理解を深めていただきました。(写真)



写真 市内の範多機械株式会社の竹島工場を見学し、大阪のものづくり産業の取り組みについて説明を受けた。

また、今回の技術交流にあわせて、2004年に姉妹港交流を契機として、サイゴン港幼稚園と姉妹団提携を結んだ南港さくら幼稚園を訪問しました。朝礼で幼稚園の園児たちに挨拶をされ、手作りのレイのプレゼントを受けたのち、各教室を視察され、幼稚園の国際交流のとりくみについて説明を受けました。(写真)

サイゴン港は、平成4年に大阪港親善視察団がサイゴン港を訪問した際、サイゴン港より大阪港に対して、港湾施設の近代化等技術的課題の解決に対し協力の要請があったことをきっかけとして技術交流が開始、平成6年に姉妹港提携に発展しました。Minh 副局長にとっては、平成6年5月



写真 南港桜幼稚園では、レイのプレゼントを受けるなどの歓迎を受けた。

に技術交流で大阪を訪問して以来、2度目の来阪となりました。この間、両港の抱える諸問題について11回にわたる活発な交流を積み重ね、そのほかにも姉妹港提携記念行事や姉妹港会議の開催など、さまざまな交流事業を行ってきましたが、昨年大阪港のサイゴン港への仕向・仕出貨物が輸出入併せて32万トンに達するなど、着実に成果を上げてきております。

今後も姉妹港交流を積極的に推進し、良好な姉妹港関係を築いてまいります。

## 2. 意見交換会を実施

11月13日(火)午前10時より、WTC40階会議室において「大阪港・サイゴン港技術交流意見交換会」を開催しました。サイゴン港技術交流団の紹介に続き、サイゴン港の国際交流部・課長であるホー・キム・ラン氏から「サイゴン港の現状と今後の開発計画」と題する講演がおこなわれました。

ベトナムのサイゴン港においては、近年さらに中国、インドに続く海外市場としてマーケットの注目も高まっており、都市機能の向上及び貿易量増加に対応するため、港湾機能を内港(都市部)から外港(臨海部)へ移転するという大型プロジェクトが計画されています。(図)このたびは社団法人大阪港振興協会の会員約40名の参加がありました。意見交換会での情報が参加企業の皆様方のお役にたてば幸いです。今回は、意見交換会で発表、議論された内容についてご紹介します。



図 新たな港の開発

白色部分:既に開始しているプロジェクト

青色部分:これから開始するプロジェクト

今後5年間で新港整備のため45億ドル以上の投資が行われる予定。

(上から1つめがカイラン港プロジェクト、3つめがラック・ヒュエン港プロジェクト、7つめがバンフォン・トランシップ港プロジェクト、下から5つめがヒエップフォック港プロジェクト、3つめがベンディン・サオマイ港プロジェクト、一番下がカイレム港プロジェクト。)

## 大阪港・サイゴン港 技術交流意見交換会講演 「サイゴン港の現状と今後の開発計画」

発表者:サイゴン港 国際交流部・課長 ホー キム ラン氏

大阪港の皆様方、また大阪港振興協会の皆様、  
 また大阪港でビジネスを営んでおられる皆様方、おはようございます。  
 今回は再び大阪港を訪問することができ、皆たいへん嬉しく思っております。  
 特に大阪の経済界の皆様方とこのようにお会いできたことを大変光栄に思います。

### ベトナムの港湾編成

- ベトナムの港のほとんどが3200キロメートルにわたる海岸線に沿って位置している。約100あまりの港のうち約50だけが国際港湾として機能、残りは小規模な港。
- 政府の港湾開発基本計画により約8つの港湾地区に分けられている。下記の3地区以外は、少し離れた場所にあるなどで、小規模な港湾となり取扱量も限られる。
  - 第1地区: ハイフォン港、カイラン港等。昨今目覚ましい経済発展を遂げる北部の経済を支えている。
  - 第3地区: 中部地方及び、今後ミャンマー、タイ、ラオス、ベトナムを結ぶ東西経済輸送ルート(EWEC)にも供するダナン港やその他の港、計7港。ベトナム中心部の経済を支えている。
  - 第5地区: サイゴン港等、南部の港を含み、ベトナム南部の経済発展を支える。

- 背後圏:ラオス、カンボジア、タイ、ミャンマーがあるなど、近隣諸国を含む。
- GDPの年成長率:8%
- 第5地区で扱っている貨物量はベトナム全体の62%、コンテナ量では72%を占める。貨物量の増加量は年13%、コンテナの増加量は年20%の伸び。
- 米の輸出量で世界第2位。その殆どの約300~400万トンがメコンデルタで生産。
- 将来的に、タイのラム・チャバン港を貨物取扱量で凌駕する可能性もある。
- アセアンの加盟国であり、インター・アセアン・ハイウェイがホーチミン市からプノンペン、そしてバンコクさらにシンガポール、中国の昆明などにつながっている。



図 ホーチミン市の港

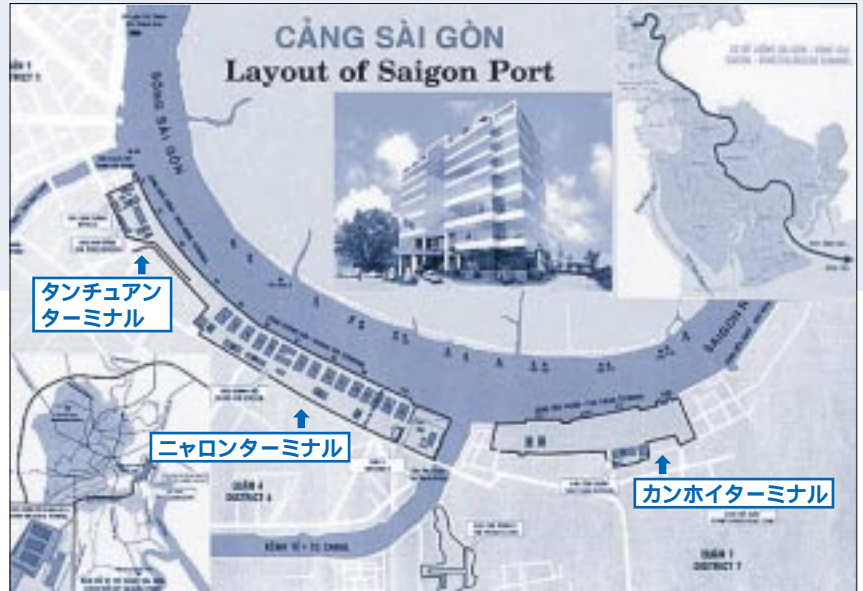


図 サイゴン港の位置図

### サイゴン港の概要と役割

今回は特にベトナムの貿易について、その中でも特にサイゴン港の概略についてお話をさせていただきます。今回は1時間ほど時間を頂戴しておりますので、ベトナムでの様々なトレンドの概略やビジネスチャンスについてお話をさせていただきます。

ホーチミン市のサイゴン港は海から約85 Km川を上ったところにおり、さらにプノンペンとも繋がっています。この三角形の地帯でベトナム全体の貨物量の62%、コンテナ換算では72%の取扱量となります。これらの港はホーチミン市、ピエンホア、ハリア・ブンタウ省から成る南部の重要経済地域の開発に関わってきました。(図)

このサイゴン港は河川港であり、ホーチミン市の中に約20のオペレーターがあります。河川はところどころたいへん狭くなっておりますので、全長230メートルくらいの船しか通れなくなっております。この航路の水深は-8.5m、それに潮差を入れますと11メートル、入ってこられる船の大きさは3万重量トン級までです。もう一つの航路は、もう少し幅が広いのですが、短く水深が浅い航路となります。ホーチミン市は海に向かって非常に急速に発展しておりますが、当局はこの川幅の広いほうの航路を深くし、さらに大き

な船が通れるように考えております。しかしながら狭い航路のほうが水深があるので、こちらのほうが有利でないかと考えます。つまりサイゴン港としては、左側の航路にもプロジェクトがありますし、右側のブンタウのほうから入る航路についても大深水港を作る計画があります。またこれらの3つの地域を結んでいるハイウェイと、将来的にはこれに鉄道も加えてもう少し輸送の方法も考えられればよいと思っています。現在、ベトナム政府はホーチミン市で新しい空港を作りましたが、ピエンホアのほうにさらに年間700万人以上の方をお迎えすることができる大きな空港の着工に約10年以内にとりこむ計画もあります。ホーチミン市にいらっしゃった方もこの中にはいらっしゃると思いますが、ホーチミン市からブンタウまでハイウェイをとって行かれますと、開発中からすでに完成したもので色々な工業団地を目にされるかと思ひます。

サイゴン港のターミナルは、川上のほうからニャロンターミナル、カンホイターミナル、タンチュアンターミナルとそして川下のほうにタンチュアン2ターミナルがあります。このサイゴン港のターミナルのうちニャロンターミナル、カンホイターミナルはこれから移転させる予定ですが、その横にあります約32ヘクター

ルの土地を我々は優先的に使わせてもらえることになっており、これはサイゴン港臨海地区再開発というマスタープランの中に組み込まれております。川下のほうのタンチュアンとタンチュアン2というターミナルは、マスタープランによると、今後約20年間はこのまま移転せずおいておく予定です。(図)

サイゴン港の役割はホーチミン市とその周辺の省の経済成長を支えることに加え、ベトナム南部の主要国営港としての役割も果たしています。またサイゴン港はベトナム港湾協会の主要メンバーでもあり、ベトナム政府からアセアン優先港湾ネットワークの主要ゲートウェイとして指定されました。ベトナム港湾協会においてサイゴン港は非常に重要な役割を果たしており、つい先日にかかれたミーティングでは、サイゴン港の局長がベトナム港湾協会の会長として選任されました。

サイゴン港は約145年の長い開発の歴史をもつ港であり、ベトナムで最大かつ最も交通量の多い港となっております。約30隻の船を同時に収容することができ、貨物取扱量としては1200万トン、コンテナ換算しますと取扱量は31万TEUとなります。

サイゴン港は約3500人の従業員と8つの子会社を有しており、IAPHやアセアン港湾

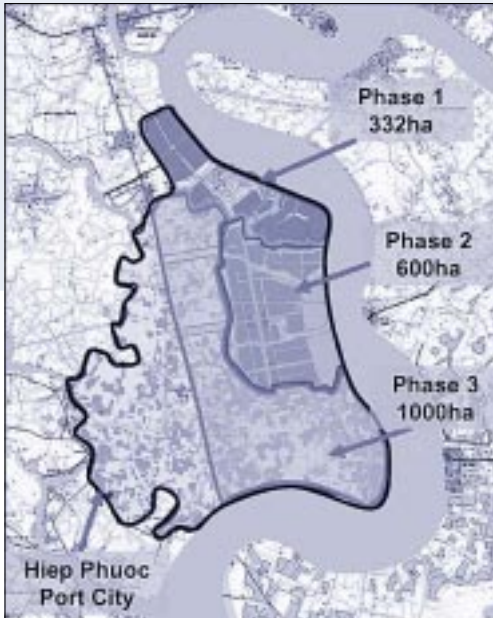


図 HCMC ヒェップフォック国際港 (1期、2期、3期)及びヒェップフォック港市



図 チーバイ・カイメップ・プロジェクト

協会の会員でもあります。姉妹港提携もさまざまな国とおこなっており、中国の3港、ロサンゼルス、そして大阪港との姉妹港提携は13年以上にもなります。現在のところターミナル数は5つで、貨物取扱能力で1600万トン、コンテナ取扱能力は50万TEUとなっております。

ホーチン市内の港湾については今後、大水深港湾を整備して今後5年間で貨物取扱量を6000万トン、コンテナ取扱量で500万TEUを目指すなど、さまざまなプロジェクトができております。ホーチン地区におけるサイゴン港のコンテナ貨物の占める割合は現在10%を占めるにすぎません。しかし、ほかにも様々な貨物を取り扱っておりますので、国の中では大きな港であり、このプロジェクトが竣工した暁には、我々サイゴン港がベトナムの主要港としての役割を果たすことになると思います。

ホーチン市における需要と供給の予測調査によりますと、コンテナ貨物の増加率が20%とすれば、2012年には約360万TEUの能力不足が予想されます。中国の例を出しますと、中国はWTO加盟後、特に北部で貨物取扱量が急増し年約30%の増加が数年続きました。ベトナムもコンテナ輸送の需要が年20~30%ずつ急速に

伸びていますが、WTOに加盟しておりますので、中国と同様の成長をみることになれば、この貨物取扱量の不足は深刻なものとなります。おそらく2010年までには200万TEU以上のコンテナ処理能力が必要となり、最悪の場合、2012年までにコンテナ処理能力の不足は600万TEUを越えるものとなります。またマースクラインなどの船会社が年間30万TEU以上の貨物をわが国に搬入・搬出しており、輸出入業者同様、船会社にも大型船舶を使いたいという必要性が差し迫っています。ベトナムで操業している会社の皆さんは、大きな船が入れず、コンテナ貨物を迅速に処理することができないなど、インフラに対する不満を強く持っておられます。

#### さまざまな大規模プロジェクトの計画

ホーチン市の中心部に我々サイゴン港は位置しておりますが、今後ホーチン市の拡大に伴い南のほうへと開発を進められていく中で、このチーバイ河に沿っての大きなプロジェクトも計画中です。

ホーチン市では、ヒェップフォックを大きな港として開発する予定があります。この場所はホーチン市南部の海の近くにおりますが、今現在は日本の会社を含む外資の投

入がなされています。そのなかでもP&Oプロジェクトという最大のプロジェクトで約130万TEUのコンテナ貨物取扱量を目指しております。(図)

ホーチン市のヒェップフォック港の開発については、3つの段階にわけて2億3千万US\$を投じてプロジェクトが推進されています。ホーチン市は、外国からの投資に対して優遇措置をとっております。ここでプロジェクトはいろいろなセクターが関連しており、港の施設、輸送、貨物取扱、観光、不動産などさまざまな分野が合わさって成り立っております。サイゴン港としては、ヒェップフォック港に約2億3千万US\$の投資をおこなっており、サイゴン港の移転にあわせて2012年に竣工予定です。

サイゴン港が今考えているプロジェクトとしてチーバイ河プロジェクトがあります。チーバイ河はもともと12mの水深があって結構深い地域なのですが、これをさらに浚渫し14mにし、将来的にはさらに大型のコンテナ船が寄港できるよう16mにすることを考えています。

チーバイ河は、ホーチン市とハリア・フタウ地区との境界線ともなっていますが、将来的にはハリア・フタウ地区のほうでさまざまなプロジェクトができあがっていくことにな

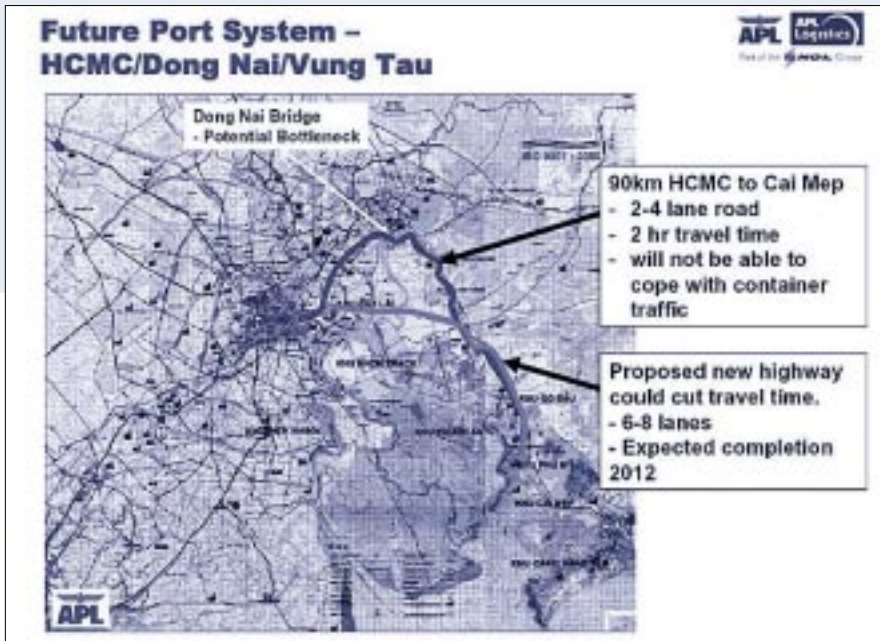


図 将来の港湾システム ホーチミン市、ドンナイ、ブンタウ

(左上から順に)

- ・ドンナイ橋 - 将来的に交通渋滞を起こすかも。
- ・ホーチミン市からカイメップまで90km。
- ・道路: 2-4車線
- ・所要時間: 2時間
- ・コンテナ貨物輸送には対処できそうにない
- ・提案されている新ハイウェイ
- ・所要時間の短縮が図れる可能性。
- ・6-8車線
- ・2012年に竣工予定

ります。(図 )

ホーチミン市からここへのアクセスがなく、また河の北側はユネスコの遺産に登録されているので、それに手をつけてターミナルを作ることができません。ホーチミン市の予定しているプロジェクトの中で最初に取りかったものがサイゴン・ニュー・ポート・プロジェクトで年間約100万TEUの取扱量を目指しており、2008年末には竣工予定です。

2つめのプロジェクトは、サイゴン港とシンガポールの港湾局との合弁で開発しているサイゴンポートPSAですが、年間取扱量240万TEUを目指して2009年に竣工予定です。工事は2期にわたり、投資額は3億米ドルになります。

その次のプロジェクトとして、チーバイ河に沿って、APMターミナルというものがあり、2つのバースができあがります。年間取扱量は120万TEUになる予定で、2010年までに供用が開始できるかと思えます。香港のハッチソンもプロジェクトを考えて入ってきたのですが、少し出遅れた感じがございまして海に近いほうではなく、奥まったところで開発が進められています。しかしこれは非常に大きなプロジェクトです。

もうすぐサイゴン港では、チーバイ河に沿って、シンガポールとの合弁でPSA、APMT、

SSITといった3ターミナルができあがります。これらのプロジェクトを合わせますと全体で約8億USDの額が投資され、2012年までには供用が開始されます。この外資参入プロジェクトの一期として50年を考慮しており、パートナーであるPSA、APMT、SSITには1期間、本プロジェクトに加わる権利を与えております。他にも釜山やその他ドインなどが他のプロジェクトにも投資をしていますが、日本の国際協力銀行から融資を受けてきたODAポートも完成します。このODA計画には、2つのターミナル、そしてこのターミナルへのアクセス道路も含めたインフラも含まれています。

大きなプロジェクトであればさらに大きな船を使うことができるということで、サイゴン港の合弁プロジェクトが2012年までに完遂し供用開始できると、6000TEU級の船を受け入れることができるようになります。そこでこのプロジェクトが全てうまくいきますと、サイゴン港でのマーケットシェアは5年後には39%ということになりこの地域で最大となります。

#### 港湾開発の第2の波

ベトナムの潜在的な市場需要を見越して、サイゴン港以外でもたくさんの大規模プ

ロジェクトが企画され、もしくはすでに実施されています。ベトナム政府や産業界は第2の港湾開発プロジェクトも視野に入れており、これらは近い将来、非常に大きなプロジェクトとして登場してきます。たとえばハイフォン港はビナラインズ(ベトナム海運総公社)とともに16億ドルを投資してラック・ヒュエン港プロジェクトを企画しています。そしてホーチミン市より北東530kmに位置するハフオンに国際港湾と積替えセンターを整備するハフオン・トランシップ港プロジェクトがございます。ハフオン港をシンガポールやマレーシアに取って代わりうる地域の積替えハブ港とし、またメコン地域開発プロジェクトの一環としてラオス、タイ、カンボジア、ミャンマーへのゲートウェイとなるよう整備することを目指しています。これはベトナムの中心地域のプロジェクトですが、現在ベトナム政府の考えているものの中では最大のもので、このトランシップ港プロジェクトに関しては、さまざまな意見がありますが、大深水港を作るという意味で、非常によい位置にあります。

さらにビナラインズと中国の投資によって考えられているブンタウ省のベンディン・サオマイ港のプロジェクトがあります。この地域の産業および港湾システムを支えるための本

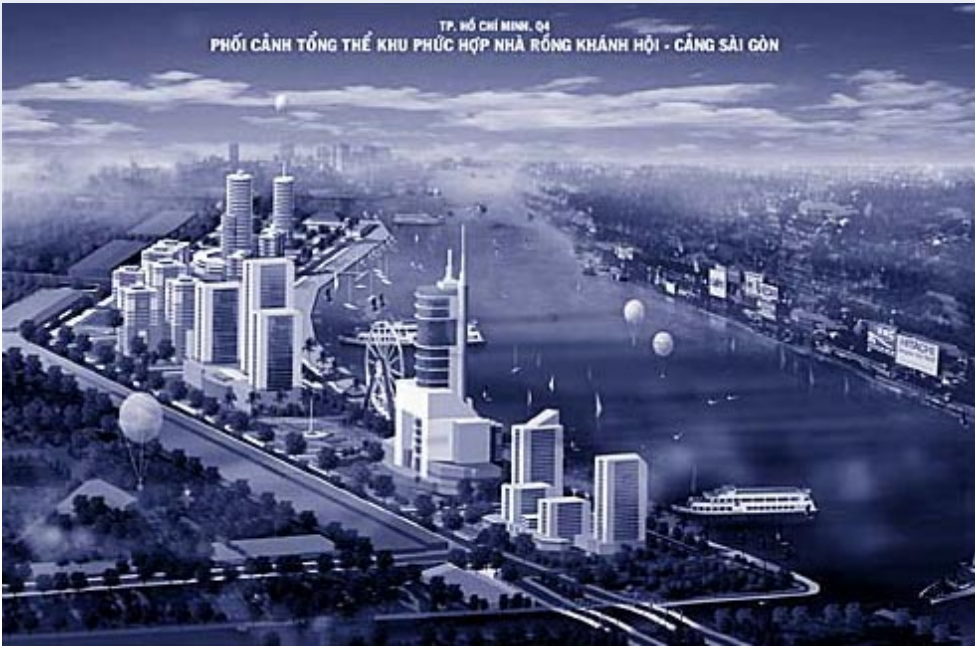


図 転換計画

プロジェクトでは、将来的にこのパリア・ブントウ地区がベトナムの中心的海運センターとしての機能を果たすように考えられています。この新しい港を建設するにあたって今我々の抱える一番難しい問題は、いかにこの新しい港からホーチミン市やほかの背後圏への輸送を可能にするかということです。(図)

パリア・ブントウ省はベトナムの海運センターとなる予定であり、それに併せて大規模海運国際貿易やロジスティックの開発が計画され、現在、この地域で急成長している工業団地に加え、国内外の投資も誘致されることでしょう。市場ニーズにこたえるため、その他の製品やサービスを提供するための投資や企業についても検討、開始されています。サイゴンの開発のまとめとしては、マスタープランというものは単なる港湾施設だけを考えていけばよいのではなく、航路やその他のことも考えていかなければいけません。また港を深水港にすることも重要な要素となっております。ベトナム政府は、限りある財源を使ってどのようにすれば、最も効果的に開発をおこなっていけるかを考えており、優先順位をつけております。

また、ベトナム政府は港湾改革をおこなっ

て、より多くの外国の投資を受け入れることにより、港湾を開発していこうと考えています。またベトナム政府は規制も見直し、地方公共団体、プライベートセクターとのパートナーシップも視野に入れております。サイゴン港臨海地区再開発プロジェクトには、数十億米ドルの投資がおこなわれる予定で、客船ターミナルや海洋センターなど臨海商業施設の建設のほか、ホーチミン市への観光施設の整備も考えられています。(図)

我々は本プロジェクトを進めるにあたり、

#### 質疑応答

**Q** 新洋海運と申します。南の方面への港湾の開発についておききました。道路アクセス、ハイウェイの計画についてもう少し詳しくお聞かせいただければ、と思います。

**A** ODAプロジェクトには、道路とかターミナルへの航路などが含まれ、実施されております。多くのプロジェクトが現在考えられているのですが、航路や道路の建設にあたっての入札を行った場合、我々の予算と比べまして入札価格が非常に高いのです。日本の国際協力銀行からのお金もこれをまかないきれなくなっています。ほかのサイゴン港プロジェクトなどもODAプロジェクトによるアクセス道路の建設に依存しています。

ベトナム政府にはこうした様々な分野が

いろいろな課題に直面し、パートナーやコミュニティからのサポートも必要になってきておりますが、特に大阪港からは甚大なサポートを頂いております。そのほかにも環境保全、観光、文化遺産保護の問題など、考えなければならない問題も多くあります。

これで私のプレゼンテーションを終わらせていただきますと思います。さらなるサイゴン港の詳細につきましては、ホームページ ([www.csg.com.vn](http://www.csg.com.vn)) をご覧ください。本日はありがとうございました。

らのプレッシャーがかかっており、早期にこの問題を解決する必要がでてきています。そのために考案されたオプションの一つとして、ODAプロジェクトに含まれるアクセス道路と航路のプロジェクトを分けるという考え方があります。特にヴィナ・ラインが道路に関するお金を出してもいいかなと興味を示し始めており、特にパリア・ブントウ省で港と背後圏とを結ぶ道路を建設する約束をしています。ベトナム政府と日本政府が道路と航路の建設を一緒にしたODAプロジェクトの入札方法を見直さなければ、他の港湾開発プロジェクトの竣工時期にアクセス道路の建設が間に合わないことになってきます。

(大阪市港湾局経営管理部 振興担当  
中村みき子)