

# ベトナム・サイゴン港の最近の動向

平成21年2月2日から7日にかけて、姉妹港技術交流でベトナム・サイゴン港を訪問しました。急成長を遂げるベトナムの近況ならびに最大の港であるサイゴン港の開発計画について報告します。



SPCTターミナルイメージベース

## 1.ベトナム概要

ベトナムは面積が33万km<sup>2</sup>、人口が8,500万人(前年比+1.5%)、海岸線延長が3,000kmにも及ぶ国です。

GDP成長率は7.5%(2007年)、6.5%(2008年)と推移しており、2009年は5~6%の見込みで、世界同時不況の影響は他国と比べて少なく、1人あたりの年収は全国平均で1,000ドル、ホーチミン市で1,500ドル(2007年)となっています。

ベトナム全土の港湾における貨物取扱量は約2億トン(2007年)で、内訳は輸入が37%、輸出が39%、内貿が24%です。コンテナ貨物は450万TEUを取り扱っています。

## 2.サイゴン港における開発計画

ベトナム全土におけるコンテナ貨物のうち、サイゴン港を含むベトナム南部

で320万TEUを取扱っており、今後の需要予測によれば、経済成長率にもよりますが、2014年には最大で1,500万TEUの貨物量が発生するとしています。

サイゴン港の現状は河川港のため水深が浅いが、深くなれば直接大型船が入出港できるようになり、飛躍的に発展する可能性を秘めていることから、外国資本を積極的に導入し、外海に近い地区における港湾施設の整備に取り組んでいます。

### ○ヒェップフック地区

ホーチミンの南15kmに位置するヒェップフック地区は、外海から40kmで、現在の内陸部のターミナルが外海から4時間かかるのに対して、1.5時間まで時間短縮されます。この地区でコンテナターミナルを整備するサイゴン・プレミアム・コンテナ・ターミナル(SPCT)社は、世界有数のコンテナターミナルオペレーターであるドバイ・ポート・ワール

ド(DPW)社とヒェップフック工業団地の経営会社であるタントゥアン・インダストリアル・プロモーション(IPC)社による合弁会社です。SPCTターミナルは2012年の全体完成、130万TEUのコンテナ取扱を目指しています。

Phase-1aは今年9月供用開始予定で、潮位差を利用した水深が-8.5m~-11.5m。この時点ではLong Tau川を航行するため、2,000TEUクラスの船が入港します。岸壁延長500m、背後ヤード27ha、ガントリークレーン5基(Panamax)、トランスファークレーン13基で、冷凍海産品の輸出が多いため、リーファーが650口設置されます。

Phase-1bでは、西側のSoai Rap川を政府が浚渫して利用するため4,500TEUクラスが入港可能となります。現状水深-7mのSoai Lap川浚渫について、政府が事業認可しました。水深-14m、背後ヤード全体を40haまで拡張するとともに、ガントリークレーンを5基(Over Panamax)増設します。

ベトナム南部においては、このほかにもカimeップ・チーバイ地区など数多くの整備計画が進められていますが、それでもベトナムの高度成長が続いた場合、コンテナ取扱容量が不足する事態が想定されています。また、港湾施設のほかにも背後地域における輸送手段の脆弱性が課題となっており、現在、ベトナム政府が港湾施設と都市内の工業地区とを結ぶ幹線道路や鉄道の整備にも取り組んでいます。これらインフラの充実がベトナム経済発展の成否を大きく左右するといえます。

大阪市港湾局計画整備部  
担当係長(スーパー中核港湾) 池田 佳介



サイゴン港周辺における港湾開発