

アジア視察報告＜ 1 ＞

視 察 項 目	物流拠点における国際化
視 察 日 時	2016年10月20日（木） 午前9時00分～10時30分
視 察 先 名	ハイフォン港（SITC社）
説 明 者	DINH VU PORT Investment And Development Joint Stock Company NGUYEN NGOC HONG 氏（Director）、 SITC Vietnam 稲田 勝一 氏（Japanese Account Chief Representative）
担 当	大島 明、橋本 勝、原 典之

【はじめに】

陸・海・空とそれぞれにおいて物流拠点の形成を目指す川崎市では、川崎港を語らずして始まらない。2015年の川崎港における貨物取扱量は、約8649万トンで全国8位。貿易輸出は、自動車・有機化合物・石油製品1兆5,650億円で全国11位（主要港湾中）、対して輸入は、LNG（液化天然ガス）・石油・肉類及び同調製品等2兆4,270億円で全国9位である。

京浜3港の連携を始め、羽田空港の国際化及び路線拡大に伴う物流形態の拡充、また、羽田空港と殿町を結ぶ新橋の計画等、常に川崎港として陸・海・空を最大限活用した施策が進められており、輸送ルート確保やコンテナ輸出入拡大が行われてきた。定期貨物のコンテナ化が世界各地で進む中、また、アジア地域との経済活動の進展による海上輸送の必要性を認識しながら、更なる発展の可能性を探るべくアジア視察を行った。

（参考）本年3月に発表された新総合計画では、臨海部を活性化するために、3つの施策を策定している。

① 臨海部の戦略的な産業集積と基盤整備

国際競争力を有し、日本経済の発展を牽引する高度な産業が集積する本市の臨海部の持続的発展を推進するため、臨海部全体の望ましい将来像を定め、社会経済環境の変化を見据えた戦略的なマネジメント

を推進する。キングスカイフロントと羽田空港周辺の連携を強化し、我が国の経済の発展を牽引する成長戦略拠点の形成を促進する。

② 広域連携による港湾物流拠点の形成

京浜港の国際力強化のため、コスト削減・サービス向上に加え、海外の友好港等と連携し、貨物集荷の拡大や新規航路の開設に向けた取組を推進する。取扱量増加に伴う船舶大型化に対する、施設整備及び、管理運営体制の整備を行う。

③ 市民に開かれた安全で快適な臨海部の環境整備

港湾関係者だけでなく、広く市民が理解または利用できるための取組を推進する。

【主な調査概要】



DINH VU PORTの正面玄関にて

アジア視察1日目は、日本から首都ハノイ市を經由した後、ハノイから東に約120kmに位置するハイフォンへ移動、宿泊し、2日目の午

前中から視察を行った。1ヵ所目は、15のコンテナバース（川崎港は1バース+ α ）を抱えるベトナム北部最大のハイフォン港（ASEAN 8位）を視察した。年間260万TEUのコンテナ取扱を誇る中の1つ DinhVu（ディンフォー）港内、SITC社内で説明を伺った。SITC社は、2009年SITC Vietnamを設立し、ハイフォンに本社を構え、ハノイ・ダナン・ホーチミンに事務所を構え、ベトナム全土で営業を展開。川崎港とハイフォン港はコンテナ定期船で結ばれており、SITC社も日本との毎週5便と業界最多の配船数で、ハイフォン港で取扱量（輸出入）は最大のシェアを誇る。ハイフォン港は、12～13の港をまとめてハイフォン港と呼ばれており、その一つのDinhVu港は24万 m^2 の敷地を有し、425mバースで航路深度10m、4万t規模の船まで対応可で、一番高いシェアを誇る。ガントリークレーン2基・4基のslew cranes（小さめのガントリークレーン）で、1時間で25コンテナをさばける機能で1ヶ月14,000TEUを動かしている。

DinhVu港のInvestment And Development Joint Stock CompanyのNGUYEN NGOC HONG氏の話では、10年前から建設、最新技術を導入しており、アジアの中でも上位の評価を受けている日本の港湾技術も高水準と聞いているので、お互いに勉強できれば幸いとのことだった。

コンテナ貨物クレーンを3～5年で整備する計画でIT化を推進することで、コンテナ所在地を把握でき、時間のロスを減らしたい。また、取り扱いについても管理していく。カメラの監視等日本の運営も視察した上で導入に向け検討していきたいとの意向であった。今後、港産業は激化していくため、これらに打ち勝つために、更に努力する必要がある。ベトナム政府は、港湾施策に力を入れる方向性であるため、状況を踏まえながら発展を目指していく。



DINH VU港 責任者より挨拶



川崎市議会アジア視察団 団長 坂本茂議員より挨拶

【質疑・応答】

Q 1 : 川崎市と同様に港湾局のような行政組織はあるのか。

A 1 : ある。しかしながら、ベトナムの港湾施策は、基本的に民間主導型である。

Q 2 : マスタープランの存在について。

A 2 : マスタープランはなく、15の港それぞれが独立して運営している。

Q 3 : 新しい港を作る計画については、国策によるものか。

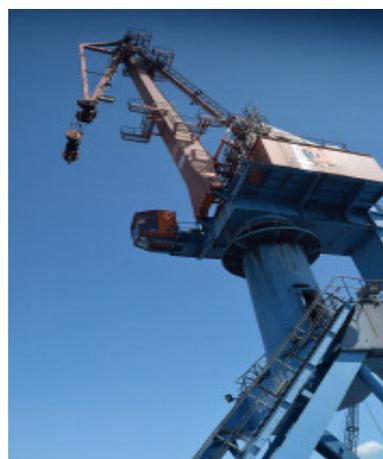
A 3 : 開発計画のようなものがあるが、民間主導による色合いが強い。しかし、民間だけでは限界があるのも事実である。

Q 4 : 荷役の量が減少傾向となった場合、行政主導で数ある港を一つにまとめ、各港で取扱うものの種類を変える等、役割分担することはできないか。

A 4 : それぞれの港が全て民間主導であり、各港で管理する会社が異なるため、難しい課題であると思われる。

Q 5 : 今後、どのような荷を扱うことが新規航路に向けて重要か。

A 5 : 欧米航路が強く、トヨタは名古屋港が強い。ニトリを死守している現状である。



DINH VU 港施設 (左 : コンテナ 右 : ガントリークレーン)

【総括】

港を管理するのは行政といった固定観念から、まず、考え方を変えられた。

各々の港に管理会社があり、民間主導で港湾管理を行っており、周辺インフラも民間で行っていた。民間でできることは民間で、という考え方もあるが、設立及び運営は民間事業者で行い、全体的な調整・管理は行政（ベトナム港湾局）が行っているとのことであつたが、周辺道路の悪化状況を見ると行政が介入する必要性を大いに感じた。

近年、ダナンのフルーツ（ドラゴンフルーツ・パパイヤ等）の日本への輸出と日本のりんごのダナンへの輸入が解禁した。ハイフォンでは、ベトナム産バナナの輸出を考えているとのことで、川崎港も冷蔵・冷凍設備もあるので可能性を検討したい。川崎港に運ばれる雑貨類より、ハイフォンはメーカー系の輸出が多く、この点に関しても航路拡大構想をハイフォンだけでなくダナン・ホーチミンによる協力体制を築き、さらに構築する必要性を感じた。その反面、港湾施策が現実と乖離している部分があると感じた。港湾は国際競争に否応なく巻き込まれている中で、国内間競争を国策として促している一面を各港が恐らく認識しているが、政治的背景から従わざるを得ないだろう。川崎港においては、横浜との港湾会社を設立し、国の支援を受けながら、新たな港湾としてスタートした。今後、東京湾の動向も注視する必要があるが、国際競争に対応すべく、第一歩を踏み出したことは評価できる。加えて今後さらに、市民に親しまれる施策の充実が望まれる。また、2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向け、東京湾への荷物超過対策に対して、川崎港はその受け皿としての、ポートセールスも行っていかなければならない。