

アジア視察報告＜４＞

視 察 項 目	物流拠点における国際化
視 察 日 時	２０１６年１０月２１日（金） 午後１時３０分～３時３０分
視 察 先 名	ダナン港
説 明 者	NGUYEN HUU SIA 氏（General Director）
担 当	坂本 茂、浅野 文直、矢沢 孝雄

【はじめに】

ベトナムの人口を追ってみると、１９８０年に５，４０２万人だった人口が、２０１０年には８，７８４万人となり、さらに２０３０年には１億１４８万人となると予測されている。日本と対照的な推計である。

経済成長率を見ても、２０００年以降安定して５～７％成長を維持し続けている。ASEANの貿易額を見ても、輸出においては１９８０年に７１７．３億ドルだったものが、２０１４年には１兆２，９２６億ドル（約１８倍）、輸入においては１９８０年に６５６億ドルだったものが、２０１４年には１兆２，３６３億ドル（約１９倍）となっており、貿易額に占めるベトナムの割合は１２％を超えている。ベトナムにおいて貿易は国策の大きな要だと言える。

また、ベトナムのGDP（国内総生産）を見ると、ベトナムは日本の７０年代と同等の水準であるものの、PPP（購買力平価）において続伸しており、ASEANにおける一大消費国として成長すると見込まれている。

今回視察を行ったダナン港は、貿易拠点として１００年以上の発展の歴史があり、中部ベトナムで最も大きな港である。ダナン国際空港、港湾、鉄道をつなぎ、西部への地域をつなぐ道路システムは、非常に広大で輸出入の貨物の輸送に便利である。港を通過して、国内の北部及び南部へ運ぶ商品だけでなく、高地及び国外のラオス、カンボジア、タイの地方へ運ぶ商品においても、整備された国道を使って輸送している。伸び続けている需要と供給量にこたえるべく、ダナン港においても貨物取

扱量の増加に向け、投資が続いている状況である。

今まで、本市とダナン港の交流に関しては、平成16年3月に「川崎市ダナン港友好港交流確認書」が交わされてからは、貨物取扱量の増加や航路誘致等に向けた意見交換や共同企業訪問等のポートセールス活動を行ってきたが、川崎港とダナン港間の定期航路構築には至っておらず、今回の視察にあたっては踏み込んだ意見交換の場を設け、両港の発展に向け取り組んでいきたいという意図があり視察を行った。

【ダナン港の概要】

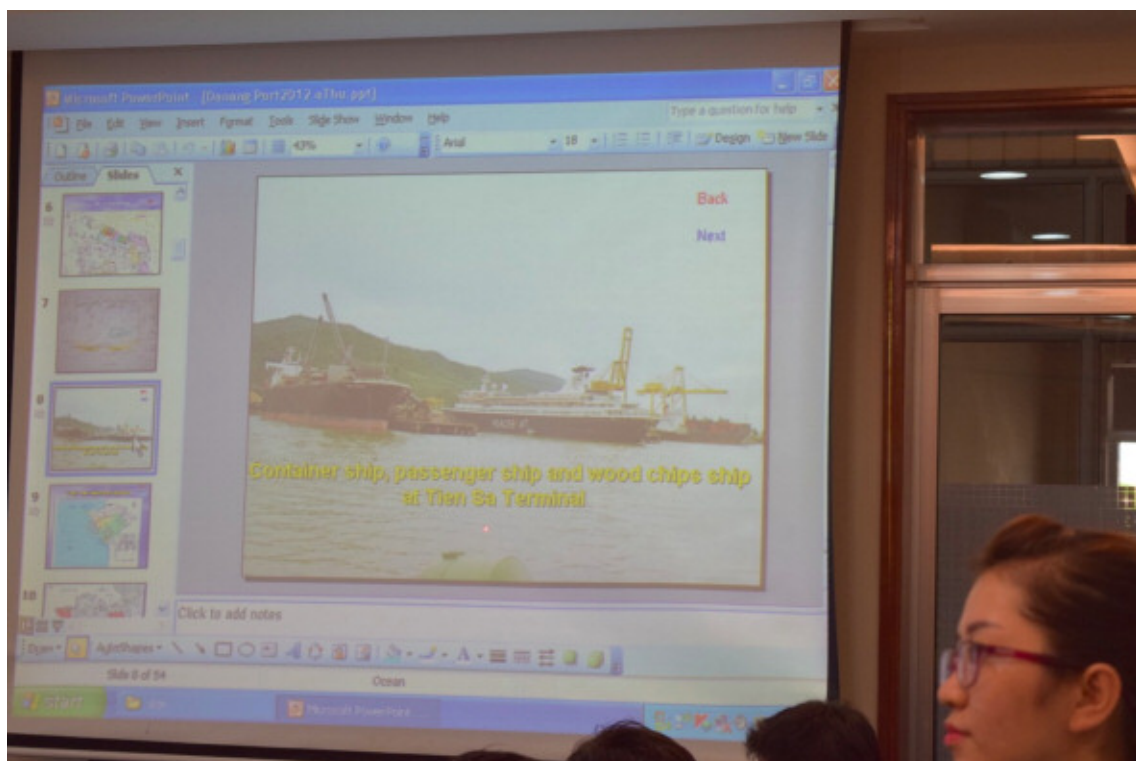
ダナン港は川崎港と友好港の間柄であり、1994年（平成6年）1月に提携している。この港は、人口約100万人のベトナム中部の直轄市であるダナン市内に位置し、南部のサイゴン湾、北部のハイフォン湾に次ぐベトナムで3番目に大きな商業港である。ダナン港とは、コンテナ船や大型貨物船、客船などが寄港可能なティエンサ港と、小型の貨物船が寄港するハン河港、そして将来開発が予定されているリエンチュウ港の総称で、ミャンマー、タイ、ラオス、ベトナムをつなぐ「東西経済回廊」の起点として重要な役割を担っている。

ダナン港は株式会社化しているが、株式の75%を国が所有している。首相府傘下の国営船社 VINALINES グループの港湾会社が運営しており、コンテナターミナルは「ティエンサ港」にある。

ティエンサ港のバース延長は1,493m、水深11m。バース数は5バース（うちコンテナバースは1である。）で、ガントリークレーン2基、RTGクレーン4基等を備えており、45,000DWT級のバルク船、2,000TEU級のコンテナ船に対応が可能となっている。

京浜港との直行航路を運営している外航船社は台湾船社の WANHAI LINES・INTERASIA LINES だけだが、MCC Transport（デンマークの MAERSK LINES グループのアジア専門コンテナ船社）のほか、川崎港にも定期航路を有する中国船社 SITC 等の様々な船会社の船舶代理店が進出している。

順調なコンテナ貨物取扱量の増加を受けて、ティエンサ港の拡張計画に取り組んでいる。2015年から2018年にかけて、長さ533m、水深13～14mのバースを新設し、70,000DWT級のバルク船・5,000TEU級のコンテナ船に対応できるようにする計画である。



ダナン港の概要について説明する担当

【主な調査内容】

順調に成長し続けているベトナム経済を牽引する商業港として、その取扱量の変化と利用している日系企業の状況。さらに、2006年に全通した東西経済回廊によってどのような変化があったのか、また現時点における課題を調査すると共に、今後の展望について、川崎港との更なる連携強化に向けて、現状どのような課題があるのかを調査してきた。

1. ダナン港の利用状況について
2. 日系企業の利用状況について
3. 東西経済回廊と港湾ビジネスについて
4. 今後の展望について（川崎港との定期航路の可能性について）



ダナン港（ティエンサ港）視察の様子

＜ダナン港の特徴＞

ダナン港のコンテナ貨物取扱量は、2013年が約167,447TEU、2014年が227,367TEUと、年々増加している状況である。

そして視察時の説明では、2016年現在で30万TEU規模になっているとのことであった。さらに60万TEUまで伸びると予測されている。

ダナンに進出している日系企業は、株式会社フジクラ、米沢電線、マブチモーター株式会社、グローブライドフォスター電機、東京計器、神威産業、タチエスなどがあり、マブチモーター株式会社を始め、その他多くの企業がダナン港を利用している状況である。

東西経済回廊に関しては、2006年の全通後も、タイ・ミャンマー国境付近の山越えルートが1日おきの交互運行となっており、東西経済回廊のボトルネックとなっていたが、タイの援助により新道建設が進み、2015年に解消された。ベトナム・ラオス・タイ・ミャンマー4カ国を横断する道路は、今後も必要不可欠なのだが、国ごとに関税が異なること等の理由により、期待以上の効果が見込めておらず、結果的に回廊を使って運ぶ物量が未だに少ない状況であるため、改善に向けて政府を通じて打診している。

近年、新しい航路として、横浜港とダナン港間で週4便の定期航路を開設した。川崎市との今後の展望についてだが、ダナン市と川崎市の交流の歴史は古く、双方の視察団との交流も過去何度も行ってきた歴史がある。今回を機に更なる関係の構築に踏み出すことができればとの意見をいただいた。なお、その際視察団から東洋一とも言われている川崎港の冷凍設備などのPRを行ったところ、ダナン港側の川崎港視察・見学の要望をいただいた。

<ダナン港（ティエンサ港）整備の特徴>

視察を実施している中で、我が国がODAとして総額1億ドルの協力をしているダナン港（ティエンサ港）の改良整備計画についても質問を行い、それらに対する説明があった。ダナン港は、ベトナム国内においてホーチミン港、ハイフォン港に次ぐ第3の商業港である。同港は中部地域の海運の中心であり、東西経済回廊の東の玄関口にもなっているが、長い歴史を持つ反面、施設が老朽化し、船舶の大型化や貨物のコンテナ

化の流れに対応できない状況が続いていた。また、以前は、南北地域を結ぶ重要な幹線道路である国道1号線への港からのアクセスが悪いことも大きな課題だった。

現在は、ダナン（ティエンサ）港から国道1号線へのアクセス道路が整備され、以前よりも交通の便が改善されている。また、我が国のODAを活用し、防波堤の整備を行うなどダナン（ティエンサ）港の改良を行ったことにより、港の使用が気象等に左右されず、年中可能となるとともに、船舶の大型化や貨物のコンテナ化の流れに対応が図られ、中部地域の運輸交通の改善へとつながっている。



視察実施時でもダナン港（ティエンサ港）改良整備事業が行われていた

【質疑・応答】

Q1： 東西経済回廊の高速道路の完成と物流の状況について。

A1： 完成されてはいるものの、走行速度が50km/hと制限されている。東西経済回廊は通過できるようになったが、まだ物量が少ない状況である。問題は、税関の手続が各国で統一されてい

ないことである。東西経済回廊を効果的に使えるようベトナム政府が働きかけを行っている。

Q 2 : 将来的には税関は東南アジアで統一される方向なのか。

A 2 : 統一する方向性はあると聞いているが、各国でも関税のかけ方が大きく異なるものもあり、統一するのは時間がかかると予想される。



市議団による質疑の様子1

Q 3 : 日系企業によるダナン港の利用状況について。

A 3 : まず日系企業については2つの工業団地があるので、そちらに入居する企業が多く利用している。また、その他の大きな取引先の企業として、マブチモーターや日産自動車、電気関連ではフォスター電機などが挙げられる。

Q 4 : 東西経済回廊は位置的にASEANの中央を通っているが、タイやラオスでは洪水が頻発しているなど、今後更なる利便性の向上が期待される状況と思われる。そのような状況下で、ダナンとしては東西経済回廊を活用して、どのようなものを運んでいるのか。

A 4 : 将来的には東西経済回廊に沿って鉄道を作る計画があり、その建設に関する荷を運んでいる。

Q 5 : 河川自体の水深はどの程度か。

A 5 : 客船に関しては9 mほどだが、貨物船に関してはそ



市議団による質疑の様子2

れ以上に深いところで受け入れている。

Q 6 : およそ10年前にこちらを訪問してコンテナの集積状況に驚いた。非常に期待しているとともに、今後、定期航路を新設する方法について、ユン部長と様々な相談をさせていただいた。とにかく荷を作らないと、川崎港と定期航路を結ぶことが難しいと感じた。ダナンには東西経済回廊を使ってどんどん荷を作ってもらおう一方、川崎市としては何をしたら良いのか。

A 6 : 現在、横浜港とは週4便の定期航路ができたが、最近出来た航路である。横浜と川崎の入港料金は統一されたと記憶しているため、今後上手くすみ分けできればよいと思う。川崎港の冷凍設備は恐らく東洋一であり、それらの設備を活用できるようにしていただきたいと思う。

Q 7 : 冷凍倉庫設備によって川崎港は大きな商業港へと変わった。この冷凍倉庫設備をダナンとしてはどのように感じているのかまた、今後の川崎港の使用法や使用の可能性に関する見解について伺いたい。

A 7 : まずは川崎港や冷凍倉庫設備の情報を知りたいと思っている。また、川崎港の冷凍倉庫設備を見学させていただきたい。ベトナムの物流の発展状況も加味して今後の展開を検討したい。

Q 8 : 仮に川崎港にダナンの船舶が来た場合、船から荷を降ろし空になった後、今度は川崎港からダナン港へ荷を持っていくことに関してはどうだろうか。

A 8 : とても素晴らしいアイデアだと思う。ダナン港はそのいただいたアイデアから今後時間をかけて研究していきたい。

【総括】

重ねて述べることとなるが、ダナン市と川崎市の交流の歴史は古く、

双方の視察団との交流も過去何度も行ってきた歴史がある。しかし、取扱量の差はもちろんあるが、定期航路の新設が横浜港より遅れてしまっているという事実がある。ダナン市側からは、横浜市側との交流が増え、最も古い友好関係の歴史がある川崎市との交流はここ数年減ってきているという話もあった。

本市は川崎港を抱え、東京都と横浜市と連携し、京浜三港の広域連携強化を図り、これからの港湾事業の推進に取り組んでいるところであり、さらには官民が連携して取り組んできたポートセールスにおいても大きな成果が現れている（平成23年コンテナ貨物取扱量約32,000TEUが、平成26年には約67,000TEU）。そういった状況で、今回視察を実施したダナン港においては、航路新設以前の課題として、自治体間の交流減少という改善すべき課題も露見された。京浜港における役割分担を踏まえ、川崎港としては今後もアジア誘致、航路新設に向け積極的に取り組んでいくべきであり、友好関係としては最も長い歴史を持つ両港の交流を深め、共に発展していくためにどのような取り組みが必要かを認識することができた視察であった。



視察後にダナン港ビル前で撮影した集合

<報告書作成にあたって使用した参考資料等>

- ・国際機関日本アセアンセンター（東南アジア諸国連合貿易投資観光促進センター）発行、ASEAN 情報マップ
- ・ASEAN 概況（World Economic Outlook Database , Oct2015(IMF)の情報をもとにした JETRO 作成資料
- ・アジア地域に関する情勢 ベトナムを中心としたシンガポール、タイ、ラオス等 ASEAN について JETRO 作成資料