

アジア視察報告＜１０＞

視 察 項 目	港湾事業について
視 察 日 時	２０２４年１０月２５日（金） 午後２時００分～４時００分
視 察 先 名	ダナン港（川崎港友好港）
説 明 者	Duong Duc Xuan 氏 (Deputy General Director)
担 当	野田 雅之

【はじめに】

京浜港は首都圏の経済活動と生産消費活動を大きく支える川崎市と東京都、横浜市が形成する国際戦略港湾である。

そしてその一翼を担う川崎港は、川崎市の経済や雇用、市民生活を支え、また国内産業の発展に貢献するなど、大変重要な役割を果たしてきた施設である。

川崎市にとって欠かすことのできない大きな役割を果たす川崎港にとって、ベトナムのダナン港は唯一の友好港であり、今後も関係の発展を続けていかなければならない重要なパートナー港である。

今回のアジア視察団の視察においても、友好港として３０年間の歴史を積み重ね、今後もその関係を更に深めていかなければならないダナン港を視察の対象とした。

ダナン港視察当日の午前には、ダナン人民評議会を表敬訪問、評議会の方々と両市の良好な関係構築、発展をはじめとした意見交換を行った。

午後には、平成２８年以来となる川崎市議会によるダナン港への視察を行った。平成２８年の視察時には１５名の視察団がダナン港を訪問、意見交換、情報収集を行っている。今回の視察には当時現地入りした議員も含まれており、８年前と同様に現地入りし情報を取得することにより、現在のダナン港との比較に直接触れると共に、発展の経緯や今後の方向性等を聞き取ることができた。



冒頭の代表者挨拶（ダナン港 Duong Duc Xuan 氏（Deputy General Director））



冒頭の代表者挨拶（雨笠団長）

【ダナン港の概要】

ダナン港は1901年に開港以来、120年の歴史を持つ。ベトナム国内において、北部のハイフォン港、南部のホーチミン港やカイメップ港と並び、国内中部地域の中心港であり、国内第3の港である。

ミャンマー、タイ、ラオス、ベトナムと繋がる全長約1,450kmを有する東西経済回廊の東側の起点となっている港。ベトナムとメコン川流域の主要な国際貿易の玄関口として機能し、ベトナム中部とメコンデルタの経済発展を加速させ、ベトナム中部地域の重要性を高めるのに貢献している。

最大70,000DWTの貨物船、最大4,000TEUのコンテナ船、全長335m、総トン数17万トンの旅客船が寄港可能で、積み込み、積み下ろし、倉庫設備を備える。主な設備能力としては、ガントリークレーン4基、トランスファークレーン（タイヤ式）10基、ジブクレーン6基等の揚重機、また陸上での重機や関連する様々な設備が日々稼働し、港を支える。

また、防波堤450m、ヤード面積18ha、倉庫面積2,700㎡、混載貨物専用倉庫（CFS1および2）各2,160㎡、コンテナヤード83,309㎡を有する港であり、各バースの概要は以下のとおりである。

バース延長は、バース1A－1B（210m）、バース2A－2B（185m）、バース3（225m）、バース4（310m）、バース5（210m）、バース7A（93.5m）、バース7B（84.5m）であり、バース水深は、バース1A－1B（－11m）、バース2A－2B（－11m）、バース3（－12m）、バース4（－14.3m）、バース5（－11m）、バース7（－5m）となっている。

ちなみに、川崎港の市が管理する主な公共ふ頭の概要を比較対象として明記する。

最大50,000DWTの貨物船、ヤード面積27.3ha、ガントリークレーン3基、トランスファークレーン9基、リーファー電源261基。東扇島の外貿ふ頭は、コンテナ1号岸壁（延長431m、水深－

14m)、3-9岸壁(延長各240m、水深各-12m)、内貿ふ頭は21-31号岸壁(延長各130m、水深各-7.5m)からなる。

また千鳥町は、1～7号及びABC物揚場から構成され、それぞれ、延長は120～331m、水深は-4.5～-10mである。

【川崎港とダナン港のあゆみ】

2024年、川崎港とダナン港は友好港提携(平成6年)から30年目を迎えた。平成3年、ダナン市長より川崎市市長宛に友好港の打診があったことから始まる。同年、港湾局長をはじめとした川崎市代表団がダナン市及びダナン港を訪問、翌年にはダナン市副市長が川崎市に来訪、仮調印を行った。翌年の平成6年には、川崎市の助役をはじめとした代表団がダナン市を訪問、本調印を迎えた。以降、人材交流や情報交換が行われてきた。

平成16年には、川崎市副市長を代表とする代表団がダナン市を訪問し交流確認書に調印、以降、隔年で相互に代表団を派遣してきた。平成29年のダナン港代表団が来訪された際には、物流施設誘致等の施策や人材交流推進について意見交換、翌平成30年には川崎市代表団が訪問、東扇島物流拠点地区の考え方、港湾管理における人材育成等についての意見交換や、荷主(ダナン市周辺)を訪問し情報収集を行っている。

平成31年には、海上コンテナ専門船社「SITC」による両港で初めてとなるコンテナ定期航路が就航した。

令和元年には関係構築と新規顧客開拓を目的とし、福田川崎市市長がダナン港及びダナン人民委員会を訪問。以降、世界中を巻き込む新型コロナウイルス感染症の流行により直接的な交流はいったん途絶えたが、落ち着きを取り戻した令和5年には、川崎市の港湾局長ほか3名が、関係発展やダナン港の輸入貨物の獲得増を目指し訪問している。

本年、令和6年には、川崎市制100周年を迎えた本市に対して、ダナン港より祝賀メッセージを拝受するなど、現在まで良好な友好関係が築かれてきた。

【主な調査内容、主な質疑・応答】

ダナン港と川崎港は友好港として30年の歴史を積み重ねてきた。この間、両港の間ではコンテナの定期航路も開設され、人材や技術の交流、情報の交換が行われてきた。

ダナン港の港湾施設概要（上記記載含む）、発展状況やデジタル等を用いた技術革新、取扱量の推移や今後の目標、ダナン港が目指す港湾像、今後の川崎港との繋がりや要望等、今後の両港の連携強化の一助となるべく、情報収集が行われた。

ダナン港は、国内第3の港として機能してきた。所在するダナン市の発展は、ダナン港の発展が大きく寄与してきた。

ミャンマー、タイ、ラオス、ベトナムと繋がる全長約1,450kmを有する東西経済回廊の東側の起点となっている港であり、ベトナムとメコン川流域の主要な国際貿易の玄関口として機能し、ベトナム中部とメコンデルタの経済発展を加速させ、ベトナム中部地域の重要性を高めるのに大きく貢献している。

ベトナム国内において重要な役割を果たすダナン港は、港湾作業や関連する作業に対して積極的にデジタル変革を進め、インフラ整備や人材教育にも力を入れてきた。

ダナン港では、クラウド上で作動するePORT電子港湾管理ソフトウェアを導入し、港湾作業の多くの過程においてロボットによる作業を可能にした。船舶やコンテナの認識を自動で行い、配送、納品等において作業時間の短縮を図り、ミスをなくし、生産性の向上に役立ててきた。また、電子配送オーダーを管理している。AutoGateシステムはコンテナトレーラー等の運行等の管理を行い、モバイルアプリで操作可能。降車や接触の必要がなく、荷役の迅速化が図られ、物流コストの削減が図られる。自動化された燃料制御と供給システムは24時間稼働し、運用コストの管理を適正化する。

また、電子決済、電子通関、電子請求書の導入により、顧客満足度の高いサービスの提供を実施してきた。これらの革新的な経営と最先端の技術により、コンテナ取扱量は2.5倍に跳ね上がり、港湾の生産性は

25%アップした。これらにより、時間とコストの削減がなされ、コンテナの配達時間は17分に短縮された。

昨年、2023年には完全デジタル化を達成、ベトナムの港湾システムにおけるデジタル化の先駆者となった。

2013年には約16万7千TEUであったコンテナ取扱量は、2021年（約66万8千TEU）まで順調に増加、新型コロナウイルス感染症の影響で翌年減少するも、2023年にはコロナ禍前を超え約67万3千TEUまで回復した。港の取扱量の7割をコンテナ貨物が占め、残りの3割を、木材チップ、鋼鉄等が占める。ラオスには中国資本の紙工場があり、ダナンからラオスは陸路で繋がり、ダナン港を利用して海運貿易を行っている。

また、ダナン港では、ダナン市から中央高原地域にサービスを展開する物流拠点、約20haのホアヴァン物流センターの整備を進めている。加えて、現在のティエンサ港とダナン湾の対岸に位置する、リエンチュウ港（2022年着工）の建設をスタートさせており、港湾機能の向上、ダナンの魅力発信に取り組んでいる。

ダナン港では、ベトナム国内において進んだ優れたグリーンポートとなるべく、エネルギーや水資源等において、現在取組を進めている。

港湾施設内には、日本企業の設備（門型クレーン）が使用されていた。

【質疑・応答】

Q1 : 現在の取扱量は。（川崎港の取扱量は12万TEU）

A1 : 75万TEU。

Q2 : ダナン港との友好関係が礎となり、川崎市はダナン市とも親しくさせていただいた経緯がある。8年前の訪問時には、第3・4埠頭を増設していたと思うが。

A2 : 2016年当時は、第4・5埠頭はなかった。現在は第5埠頭までが建設されフル稼働している。

Q 3 : 2016年訪問当時は30万TEUの取扱量であり、将来的には60万TEUに伸びるとのことだったが、今までの説明ではその見込みを大きく上回る75万TEUとなっている。今後に向けての設備投資についての課題は。また、将来の取扱量の見込みは。

A 3 : 設備投資は今後もしていく。現在の75万TEUの達成は、ベトナム経済の発展のお蔭である。現在の売り上げのうちコンテナ関係は70%であり今後も戦略的に進めていく。また将来的には110万TEUを目標とする。成長率は年5～7%で推移している。2016年にはあまりなかったが、現在は中国の投資により発展するラオスとの取引が増加しており、中国やラオスとの取引により、ダナン港だけでなくベトナム北部の港も成長している。

Q 4 : 2016年訪問時には、川崎港との定期航路が就航しておらず課題とされたが、平成31年（2019年）に定期航路が就航した。今後、川崎港に求めるものは。

A 4 : 川崎港には、研修や訓練等を開催して勉強させてもらいたい。今後ダナン港はグリーンポートを目指していきたい。川崎市をはじめ日本で成功している港において勉強をさせてもらいたい。

Q 5 : デジタル化を導入したことにより取扱量が2.5倍となったとのことだが、デジタル化導入についての経緯は。その中で、いつどのように決定されたのか。また、政府からの支援はあったのか。

A 5 : デジタル化の導入は、ダナン港独自の施策であった。管理システムは全て自動化となっている。経緯は、2004年の日本のODA支援によるデジタル化（ソフトウェア）が基となり現在も運営されてきている。

Q 6 : そのソフトウェアの製作費は。

A 6 : 開発当時の価格で約 20 万ドル。その後、近年のアップデートで同様に費用が掛かった。しかしながら、決して高いものではないと考える。

Q 7 : ダナン港は旅客船（クルーズ船）が寄港できるとされているが、その実績は。また、新港（リエンチュウ港）においても寄港を予定しているのか。

A 7 : 多い年で年間 100 隻程度。2030 年ごろ完成予定のリエンチュウ港においては、その予定はない。

Q 8 : 川崎港では、コンテナ取扱における 1 つ当たりの川崎市からの補助制度があるが、ダナン港では。

A 8 : 政府からの補助制度はある。協定の運賃があり、1 コンテナにつき 40～80 ドルほどでそれほど多くはない。

Q 9 : 川崎市は 2050 年にカーボンニュートラルゼロを目指して取り組んでいる。ダナン港はグリーンポートを目指すとのことだが、それに向けての課題は。また計画の目標は。

A 9 : ベトナムでは、グリーンポートにならないといけないという国による政策は現在ない。グリーンポートを目指す世界的な流れがある今、ダナン港は勉強を重ね目指していきたい。現在、グリーンポートを目指すなかで、港湾施設における例えばエネルギーの対応、水資源の活用等で動き出しているが、どの程度の削減効果が得られたかを計測する手段を持ち合わせていない。是非、川崎市にもその手助けをお願いしたい。

⇒ 川崎港関係者に伝えさせていただきます。（雨笠団長より）

Q 10 : ダナン港のコンテナ取扱品目（種類）は。また、野菜や木材チップ等の取扱は。

A10： 紙が多い。野菜等はなく、果物が少々。木材のチップの取り扱いはある。



ダナン港関係者との情報交換 質疑・応答



港灣施設内におけるダナン港関係者との現場視察

【川崎市長からの親書】

ダナン港側からの説明、質疑応答の後、１９９４年の友好港提携から３０周年という歴史的な節目に川崎市は市制１００周年を迎え、その式典に対して、心からのメッセージをお送りいただいたダナン港の Tran Le Tuan ゼネラルディレクター様に対して、３０年間の友好関係への感謝と御礼を表した福田川崎市長からの親書を、雨笠視察団団長より手渡した。



Duong Duc Xuan 氏へ川崎市長からの親書を手渡す雨笠団長

添付資料：川崎市長からの親書の写し（次ページへ）



October, 2024

General Director Tran Le Tuan
Da Nang Port, Vietnam

Dear Honorable General Director Tran,

I would like to extend my best wishes to you and everyone at Da Nang Port. Please accept our gratitude for hosting the Kawasaki City Council delegation in your port during their Asia research tour.

I am very pleased to witness the long and prosperous friendship between our ports since the friendship affiliation in 1994. As we reach the historic milestones of Kawasaki's 100th anniversary and our 30th anniversary as friendship ports, I am touched beyond words by the thoughtful message you sent in July for Kawasaki's 100th Anniversary Ceremony.

It is my sincere wish that the exchanges and cooperation between our ports will continue to deepen and flourish for centuries to come.

The Kawasaki City Council delegation will observe and learn first-hand about port operations at your port, which I am confident will contribute greatly to the future development of the Port of Kawasaki.

In closing, I would like to offer my best wishes for the continued growth of your port and the best of health to you and your associates of Da Nang Port.

Best regards,

Norihiko Fukuda
Mayor of Kawasaki

【10月28日 ダナン港関係者による川崎市への来訪】

市議会視察団のダナン港視察訪問の翌週、10月28日（月）には、現地で面会したダナン港の Tran Le Tuan ゼネラルディレクターをはじめとする計18名の代表団が川崎市役所を来訪された。友好港の締結から30年が経過した節目の年に本市を訪問いただき、藤倉副市長、森港湾局長をはじめとした関係職員と意見交換を行い、協力関係の継続と発展を確認した。



ダナン港代表団と川崎市港湾局関係者（川崎市本庁舎前にて）



Tran Le Tuan ゼネラルディレクターによる発言



Tran Le Tuan ゼネラルディレクター（左）・藤倉副市長（中央）・森港湾局長（右）

【総括】

川崎市議会として、川崎港とダナン港が友好港となって30年目の節目の年に視察を設定でき、友好関係への感謝の意を込めた市長の親書を手渡しての訪問は大変有意義なものとなった。

川崎港の取扱量の推移は、2013年の約6.2万TEUから年々増加、順調に推移し、2020年には約17.0万TEUまで増加したが、新型コロナウイルス感染症の影響により、2021年以降、3年連続で減少、2023年の速報値では、約10.6万TEUまで減少してきた。加えて、本年8月の環境委員会における報告では、川崎港コンテナターミナルの年間の取扱貨物量を令和7年度までに20万TEUとしていた令和3年度以降の官民目標を、12月開催の官民で構成された川崎港戦略港湾推進協議会において、令和11年度までに20万TEUを目指していくことを決定していく方向性が示された。目標達成年度を延長した形となる。

一方、ダナン港の取扱量は、2013年の約16.7万TEUでありその後も年々増加、2021年には約66.8万TEUを達成するも、新型コロナウイルス感染症の影響で翌年は減少。しかしながら、翌2023年には、コロナ禍以前の年間最大取扱量を超える約67.3万TEUに回復、影響を1年に抑えた。そこには、以前から取り組んできたデジタル革新が大きな効果をもたらしたと感じられた。取扱量については、ダナン港は国内第3の港であり川崎港と単純な比較はできないが、ベトナム経済の発展はもとより、デジタル変革も大きく寄与し、直近10年間の取扱量は約4倍に増加した。

このように大きく発展し続ける友好港であるダナン港との関係強化は、川崎港にとっても大変喜ばしいことであり、川崎の経済の活性化に強く結びつけることが求められ、積極的なポートセールスを通じ、更なる顧客開拓や取扱量増加のための取組の必要性を感じた。

友好港として30年目の節目を迎え、40年、50年、100年と更に関係を深め、両市の経済に大きく貢献できる両港であることが望まれる。行政の交流もさることながら、今回の市議会による訪問を通じて良

好な両港の関係を実感、更なる関係強化の必要性を感じ、市議会としても最大限のバックアップを示す良い機会となった。

また、川崎市とダナン市の交流や連携も更に進めていくべきと感じた。

ダナン港視察、またその翌週のダナン港からの来訪も終えたのち、改めて川崎市港湾局からダナン港との交流の方向性についてヒアリングを行った。港湾局からは、「ベトナム中部最大の港湾であるダナン港の関係者と密接に連携し、引き続き、取扱貨物量の増加に向けたポートセールスを行うとともに、港湾における脱炭素化に向けた取組等について情報交換を行うなど、友好関係を深めながら、両港の更なる発展に向け、様々な分野で協力をしていきたい。」との回答を得ている。