



物流ニュース

NO. 101

2012年9月

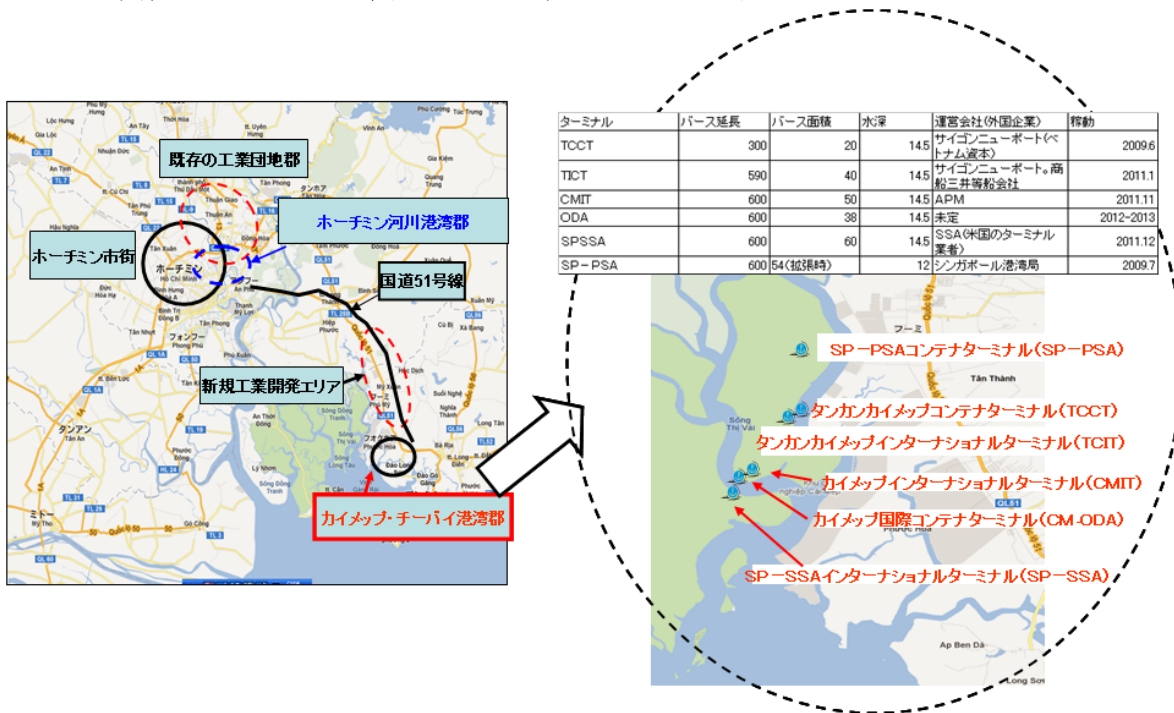
カイメップチーバイ港開発のアセアンへの影響

● カイメップチーバイ港とは

ベトナムのホーチミンを中心とするベトナムの南部貨物の利用港湾は、これまで河川（サイゴン川：ロンウ航路）を約 85km さかのぼった市の中心部に位置していた。河川港湾のため川幅が狭く（最大約 400m）、水深も浅く（最深 11m）、かつ浚渫の必要があり大型船の利用ができないという「宿命」に長年直面してきた。近年の同地域の貨物量の伸びは目覚しく、基幹バースのカトライターミナル (Cat Lai) はすでに年間 200 万 TEU (TEU : twenty-foot equivalent unit、20 フィートコンテナに換算した本数) 以上を扱っているが、市街化の波は施設拡張の物理的な制約となり、トラックやトレーラーなど港湾関連の車両による慢性的な交通渋滞をもたらしている。さらに交通事故、騒音、大気汚染など広くホーチミン周辺的生活環境全体への悪影響が懸念されるようになった。

そこで、1999 年にベトナム政府はこれらの問題の根本的解決を図るため、市の中心部から南へ約 75km 離れたカイメップ・チーバイ川の河口付近に、欧米基幹航路が利用できる大深水国際港湾の建設を決定し、広く民間・外資の参入も受け入れた。これを受けてまず日本の ODA による最初のコンテナターミナルが計画され、その後、2010 年代に入りターミナルの稼動が相次いでいる。

図表 1. ホーチミン周辺とカイメップ・チーバイ港



● 港湾開発の背景

カイメップ・チーバイ港の各ターミナルの特徴は、なんといっても、8000TEUクラスの本船が利用可能な大深水ターミナルであり、世界を代表する国際的なポートオペレーターが揃っている点にある(図表1右図参照)。各バースともバースあたりの延長300m、水深は14.5m、1隻の本船に対して5本の同時作業が可能なスーパーポストパナパックスタイルのガントリークレーン(本船から陸にコンテナを揚げ降ろしするコンテナ専用クレーン)を有しており、生産性の指標となる1時間当たりのコンテナ積み降ろしする本数も30本以上と、大型母船のハンドリングをするのに十分なレベルに達している。図表1の右図にあげたターミナルの供給量は約600万TEUとされ、現状のホーチミン地区の年間取扱量400万TEUを越える供給力が創出されることになる。

この急激な供給量に需要が追いつくかが懸念されるが、ベトナム当局は楽観的である。ベトナムの経済発展は急であるものの、アセアンのなかでは後発国というイメージが日本では強い。確かに、アセアン域内向けの物量は、「アセアンのデトロイト」として自動車産業集積があるタイにこそ見劣りするが、その他の諸国とは見劣りがしない(図表2)。さらには、北米向け輸出でみると2008~9年時点ではすでにタイを超え、他のアセアン諸国も引き離している。ここに、北米向けを狙った港湾整備に熱心となる理由がみてとれる。

図表2. 2011年アセアン諸国の海運貨物輸出量 (TEU)

	北米向け	アセアン域内
ベトナム	473,702	614,000
タイ	364,198	1,230,000
マレーシア	239,143	613,000
インドネシア	314,173	650,000
日本(参考)	602,749	2,228,000
香港(参考)	552,363	582,000

すでにアセアンのなかでは、北米向けは他の諸国より多い(量ベース)

出所)国際輸送ハンドブック2012年

ベトナムの工業化はさらに進展するものと予想され、当該港湾計画とあいまって、ホーチミンとカイメップを結ぶ国道51号沿線には広大な敷地を有する工業団地が造成され、さらなる企業誘致が見込まれている。すでに土地の買占め等も報じられるようになっており、このような背景が大規模港湾建設への「楽観論」のベースとなっている。

● 優位性

ホーチミン周辺の貨物集積をベースとしつつも、カイメップ・チーバイ港の優位性として水運輸送が利用可能である点が指摘できる。従来からのホーチミン周辺の顧客にとって陸送距離が長くなることで輸送コストの上昇が懸念されるが、この「解決策」として、いままで利用していたホーチミン周辺の港湾や船会社が持つICD(インランドコンテナデポ)とカイメップ・チーバイ港までのバージ(はしけ)輸送が提供されている。所要日数も半日程度であるので広く利用されており、ターミナルによっては扱ひ量の大半が、国道51号線の陸送ではなくバージ輸送によるものになっている。荷主にとっても陸送と水運という複数の選択肢を持つことは極めて有利といえる。メコン流域地区にも同様のスキームを拡張することで河川によるフィーダーサービスが可能である。(メコンデルタの中核都市カントーや、カンボジアのプノンペンともフィーダーサービスが提供されるようになっていく)。プノンペンは従来は同国のメインポートであるシアヌークビル港を利用していた

が、カイメップ・チーバイ港を利用することで、ローカルポートにないサービスを荷主が受けることができるようになりつつある。

さらなる優位性としては「南部回廊」におけるタイまでの背後圏の拡大である。南部回廊はバンコク／プノンペン／ホーチミンを結ぶアセアンハイウェイ1号線であり、アセアン統合を象徴するルートとして積極的に整備されてきた。インフラ整備とともに、この2-3年で陸路サービスの開発が進み、バンコク／ホーチミン間でドアツードア2日間でのサービスも提供可能になっている。このことは、タイもカイメップ・チーバイ港の背後圏となる可能性を示しており、バンコク東部の荷主にとって、特に、北米向けや中国向け貨物をカイメップ・チーバイ港へ陸送することでトータルリードタイムの縮小が図れる可能性がある。タイのメインポートであるレムチャバン港は、このライバル港の出現に「危機感」を持っており、今後のベトナム／タイの港間競争の推移も注目される。

このようにカイメップ・チーバイ港はベトナムのローカル貨物以外にも、広い背後圏の貨物を取り込む高い潜在性を有している。

● まとめ

アセアン地区のハブポートはいうまでもなくシンガポールであるが、その他のメジャーポート（例えばタイのレムチャバン港やバンコク港、マレーシアのクアラルンプール港）で太平洋側に位置するものがない。その点でカイメップ・チーバイ港は、中国（香港）とシンガポールを結ぶルート上に位置し、基幹航路の大型船舶が寄航するのに無駄な迂回の必要がない（レムチャバンやクアラルンプールはどうしても迂回する必要がでてくる）。したがって貨物の集積があれば基幹航路が寄航しやすいという絶好の地勢的な強みを持っている。すでに、ターミナル稼働時の貨物量が少ない時点でさえ基幹航路が寄航するというきわめて恵まれたスタートも切っている。今後のターミナルの本格稼働とともに、アセアンの基幹航路サービスの大きな変化につながる可能性を秘めた同港の動向に目が離せない。しかし、懸念材料として、あまりにも急激な供給量の増加が挙げられる。カイメップ・チーバイ港周辺でもターミナル建設が進んでいる。これらはコンテナ専用ではなくバルク貨物も扱うターミナルとして計画されているものの、これらをあわせると供給量は1000-1500万TEUレベルになるという試算もある。この地区のターミナル建設は外資を含む民間主導で行われたため、他の国でみるような港湾全体を考えた管理能力が脆弱である点で、「全体最適」をいかにかなえるかという点が課題となっている。

KEY WORD

ベトナムの港湾開発政策

ベトナムでは2020-2030年をターゲットにした港湾拡張を計画しているが、その投資額のうち15%は国家予算で行い、積極的に民間投資や外国投資を活用することとしている。カイメップ・チーバイ港はこの「民活」スキームが上手く働き、短期間での港湾建設が可能となった。この手法は日本や中国のように港湾管理者が全体計画に基づき、港湾を整備しオペレーターに貸与する形と異なり、オペレーターが自分でビジネスを行うターミナルのみを整備するためターミナルがモザイク状・細切れで規模が小さくなりがちである。このため、忙しいバースがある一方、隣のバースが閑散といったことも起こりやすく、ITシステム等も各ターミナルが独自のシステムを持つことになる。したがって、全員参加型のプラットフォームの構築が難しい。今後、いかに港湾オペレーションの全体最適を図っていくかが、同港の発展を左右する重要な課題となる。

一日通総合研究所 ロジスティクス コンサルティング部