

REQUIRED DATA AND QUESTIONNAIRE  
for  
THE PORT DEVELOPMENT STUDY IN THE SOUTH OF VIETNAM  
IN SOCIAL REPUBLIC ON VIETNAM

## 1. Provision of Data / Item

- Please provide detailed Data / Item with the mark "◎" certainly to the Preparatory Study Team during the stay in Vietnam.
- Please explain the Data / Item with the mark "☆" in detail to the Preparatory Study Team during the stay in Vietnam. Brief documents will be highly appreciated.

## 2. Availability of Data / Item

- If Data / Item is available, please mark "○".
- If Data / Item is unavailable, please mark "X".

## 3. Place of Data / Item

- Please write down the place of Data / Item which is available for the smooth conduct of the Study.

## 4. Name of Report

- Please write down the name of the report when the Data / Item is available for the smooth conduct of the Study.

Requested Data / Item	要求	有無	所在地	資料番号	記事
<b>(GENERAL INFORMATION)</b>					
1. Nation-wide data					
1) Statistical Year Book of Vietnam	◎	○		16	
1') Statistics for the last 10 years					
a) GNP by sector and by region	◎			16	
b) Population by region	◎			16	
c) Past and future population growth rate	◎	○	MPI	16	Future
d) Agricultural and marine products by main sort and by region	◎			16	
e) Industrial products by main sort and by region	◎			16	
f) Mining products by main sort and by region	◎			16	
g) Foreign trade (quantity and value) by main sort	◎			16	
h) Price indices	◎			16	
i) Exchange rate	◎			16	
j) Unemployment rate	○			16	
2) National development plans					
a) Economic development plans	☆	○	MPI		本格調査入手
b) Transportation development plans(roads, Railway)	◎	○	MPI	21,22	本格調査入手
c) Agricultural and fishing development plans	◎	○	MPI		本格調査入手
d) Industrial development plans	◎	○	MPI		本格調査入手
e) Mining development plans	◎	○	MPI		本格調査入手
f) Forecast of socio-economic indicators	◎	○	MPI		本格調査入手
3) Annual budget with breakdown of the last 10years	◎	○	MPI		本格調査入手
4) Public investment of the last 10 years by sector	◎	○	MPI		本格調査入手
5) Meteorological Records of the last 30 years	◎	○	Meteor. Dept		本格調査入手
2. Governmental Agency Concerned					
1) Organization chart of the Government	◎			21	
2) Organization chart of Ministry of Transport	◎			21	
3) Organization chart of Vietnam National Maritime Bureau, MOT	◎			21	
4) Organization chart of Ho Chi Minh City	◎			21	
5) Organization chart of Vietnam International Container Terminal (VICT)	◎			21	
6) Organization chart of other authorities concerned to this study	◎			21	
<b>(TECHNICAL INFORMATION)</b>					
1. Transport System in Southeast Asia					
1) Network maps (ports, roads, railways, etc.), especially southern ports	◎	X			
2. Nation-wide Transport System					
1) Network maps (ports, roads, railways, waterway, etc.)	◎			22	
2) Data of cargoes and passengers by each mode	◎			22	
3) Forecast of cargoes and passengers by each mode	◎			22	
4) Transportation cost of each mode	◎			22	
5) Development policies/plans by each mode	◎			22	
3. Ports in Vietnam					
1) National Port Development Plan and existing problems	☆				
a) Development policy of National ports especially in southern ports	◎			21	
b) Problems of each port which will be developed in southern ports	◎			21	
2) Port Statistic of each port for the last 5 years					
a) Total amount of cargo	◎			18	
b) Volume of cargoes by commodity	◎	○	MPI		本格調査入手
c) International export/import cargo	◎			18	
d) Domestic export/import cargo	◎	○	MPI		本格調査入手
e) Foreign trade cargo by country	◎	○	MPI		本格調査入手
f) Transit cargo	◎	○	MPI		本格調査入手
3) Port Management and Operation System					
a) Categories of port management bodies	◎			11~17	
b) Organization charts of port management bodies	◎			11~17	
c) Categories of port operation bodies	◎			11~17	
d) Organization charts of port operation bodies	◎			11~17	
e) Responsibilities of port management bodies	○			11~17	
f) Responsibilities of port operation bodies	○			11~17	
g) Funds for port operation	○			11~17	
4) Port Development System					

Requested Data / Item	要求	有無	所在地	資料番号	記事
a) Port development scheme or institutional aspects	○			21	
b) Funds by the government	○			21	
c) Funds by port management body	○			21	
d) Funds by private sector	○			21	
e) Other funds	○			21	
5) Relevant Laws and Regulations					
a) Port Laws	○	○	海運法	21	本格調査補充
b) Design criteria	○	X			調査国が基準
c) Other laws or standards concerned	○	X			調査国が基準
6) Trend of Cargo Flow in Vietnam					
a) Trend of cargo by commodity	○			22	
b) Origin and destination data of port cargoes	○			22	
c) International Transit Cargoes	○			22	
d) Shipping / landing cargoes from/for other countries	○			22	
e) Maritime transport networks around Southeast Asia	○	X			
f) Current situation of main ports in Southeast Asia	○	X			
g) Trend of containerization around Southeast Asia	○	X			
4. Activities of Major Ports in southern seaboard					
1) History of port development	○			4, 5	
2) Port Facilities					
a) Layout map of port and coastal facilities	○			11~17	
b) List of port facilities (type, dimension, capacity, etc.)	○			11~17	
c) Access transportation network	○			22	
3) Port maintenance dredging operation					
a) Bathymetric survey data (before and after dredging)	○	X			
b) Dredging record(dredging volume and location, deposit volume and location)	☆、○			23, 37	
c) Dredging capacity (volume/year or budget)	○			23	
4) Port Management and Operation					
a) Number of Workers	○			21, 22	
b) Port Tariff	○	○	MOT	27	本格調査
c) Port information systems	○	○	MOT		本格調査
d) Efficiency of Cargo Handling (e.g. ton/hr, etc.)	○			21, 22	
e) Financial condition (Cash flow)	○			21, 22	
f) Trend of Privatization	○			21, 22	
5) Existing Port Development Projects/Plans					
a) Current situation of projects	○			21, 22	
b) Basic philosophy of port plan	○			21, 22	
c) Concept of plan by each outlook facility	○			21, 22	
6) Related Studies and plans					
a) Studies about dredging of Thi Vai River and Sai Gon River	○			7 11~17	
b) Studies and plans about Thi Vai Area and Vung Tau Area	○			20, 19	
c) Other studies or plans concerned	○			6	
7) Present and future Land Use Plan in and around the Ports	○			11~17	
5. Natural Conditions in Southern Seaboard					
1) Meteorological conditions					
a) Wind data (wind speed, direction)	○	○	水文観測局	35 参照	
b) Climate	○	○	水文観測局	35 参照	
c) Rainfall	○	○	水文観測局	35 参照	
2) Hydrographic conditions					
a) Wave data	○	X			
b) Tidal current data and tidal level data	○			34	
c) Sedimentation data	○	X			
d) Water-depth data	○	X			
e) Rivers data(discharge, contributory area, sediment load, tidal compartment improvement work)	○	X			
3) Topographic conditions					
a) Topographical map ( 1: 25,000)	○	○	軍地理局		現地データ請求
b) Aero-photograph in and around the port	○	○	軍地理局		現地データ請求
4) Chart	○	○	日本		英米海図
5) Geological conditions					
a) Boring data	○	X			
b) Result of soil tests	○	X			
c) Sounding data	○	X			

Requested Data / Item	要求	有無	所在地	資料番号	記事
d) Riverbed / seabed materials	◎	X			
6) Record of Natural Disasters					
a) Seismicity	◎	X			地震はない
b) Storm surge	◎	X	TEDI		ポーアのみ
c) Tsunami	◎	X			津波はない
<b>( Environment )</b>					
1. Present environmental conditions in and around each port in southern ports		○	MOSTE		本格調査 省庁間承認
1) Environmental protection area by law and regulation	◎		3 2, 3 6		
2) Precious animals, plants, historic spots (ruins discovered up to the present, etc.), landscape	◎		3 2, 3 3		
3) Data on seabed contaminants, water and air pollution	◎		33		
4) Geographic distribution about fisheries	◎	X			
2. Environmental policy		○	MOSTE		本格調査
		○	DOSTE		本格調査
1) Governmental policy for environmental issues	☆、◎		32		
2) Responsible agency or organization	◎		3 3, 3 6		
3) Institutional aspects					
a) Law and regulation	◎		32		
b) Environmental criteria (water quality, air quality, etc.)	◎		33		
c) Related organization	◎		3 3, 3 6		
<b>( Others )</b>					
1. Local Consultants and surveyors					
1) List of consultants	☆、◎			報告書	
2) Cost of investigation and survey					
2. Counterpart (List of the counterpart of Vietnam side)	◎				

収集資料リスト(1)

番号	カテゴリ	資料の内容	発行年	地域	形態	原/写	版型	ページ	部数	収集先名称又は発行機関	備考
1	General	Country Report [ Vietnam] 1/4 quarter, 1999	1999	国		copy	A-4		1	Economist Unit, UK	
2	General	Country Report [ Vietnam] 4/4 quarter, 1999	2000	国		copy	A-4		1	Economist Unit, UK	
3	General	Vietnam's Economy, after Asian Economic Crisis	2000	国		copy	A-4		1	Economist Unit, UK	
4	Port	VINAMARINE		国	案内	copy	A-4		1	Vinamarine	
5	Port	TEDI South		国	案内	copy	B-5	14	1	TEDI	
6	General	Vung Tau Port Development Project	1992	地域		copy	A-4		1	TREDIA investment	
7	Port	Port System of Ho chi minh, Thi vai, Vung tau	2000	地域		copy	A-4	8	1	Vinamarine	
8	Port	VINAMARINE organization chart	2000	国		copy	A-4	1	1	Vinamarine	
9	Port	Maritime projects to be developed 2001 - 2010	2000	国		copy	A-4	1	1	Vinamarine	
10	Port	Activity of VINAMARINE	2000	国		copy	A-4	2	1	Vinamarine	
11	Port	Tan Thuan Industrial Promotion Company		地域	案内	original	A-4	21	1	Tan Tuan IPC	
12	Port	Saigon Port		地域	案内	original	B-5		1	Saigon Port Office	
13	Port	Ben Nghe Port		地域	案内	original	A-4	6	1	Ben Nghe Port Office	
14	Port	VICT Port		地域	案内	original	A-4	6	1	VICT office	
15	Port	Saigon New Port		地域	案内	original	A-4	18	1	Tancang port office	
16	General	Statistical Yearbook 1999	2000	国	book	original	A-4	438	1	Statistical publishing house	
17	Port	Baria Serece Port		地域	案内	original	Deform	7	1	Baria Serece Port Office	
18	Port	Cargo volume throughput Vietnam 1995-1999	2000	国		copy	A-4	5	1	MOT	Vietnam
19	Port	Vung Tau Port Technical Data		地域		copy	A-4	5	1	TEDI	Vietnam
20	Port	HCMC - Thi Vai - Vung Tau Port System	2000	地域		copy	A-3	9	1	Ho Chi Minh City	
21	Port	Sea-port System master Plan (Summary)	2000	国		copy	A-4	25	1	MOT	
22	Trans	National Transport Development Strategy	2000	国		original	A-4	5 vol.	1	VITRANSS	
23	Port	Performance of maintenance dredging at south ports	2000	地域		copy	A-4	1	1	MOT	Vietnam
24	Environ.	Low on Environmental Protection	1994	国		copy	A-4	3 Vol.	1	MOT	Vietnam語
25	Port	TEDI		地域	案内	original	A-4			MOT	
26	Port	Vietnam National Shipping Lines		地域	案内	original	A-4			Vinaline	
27	General	Customs Tariff Schedule of Vietnam 1999	2000	国	book	original	A-4	239	1	Dongnai publishing house	
28	General	Map of Ho Chi Minh, 1999 1:20000	2000	地域	Map	original	A-1		1	Book shop, buying	
29	General	Map of Ho Chi Minh 1:17000		地域	Map	original	A-1		1	Book shop, buying	
30	General	Map of Vietnam, 1:1750000		国	Map	original	B-1		1	Book shop, buying	
31	General	Map of Vietnam South, North 1:1500000		国	Map	original	A-0	2	1	Book shop, buying	



## 資料5 協議記録

### 付属資料

## 越国港湾開発マスタープラン（2010年）の概要

### 協議記録

#### 交通運輸省（MOT）

越国側：ティエン交通運輸省次官、トー同計画投資局長、ハン同専門家、チャウ同ビナマリン総裁、ニュアン同副総裁、ラム同副総裁、アン同国際協力局専門家、ティアン計画投資省国際協力局専門家、ロック TEDI-S 社長 他

日本側：調査団、宮崎書記官

#### 調査全般

（ティエン次官）

- ・南部地域の港湾についての調査は以前から望んでいたもので、JICA、大使館の協力により実現した。大臣からも歓迎のメッセージがあった。
- ・本調査については、トー計画投資局長及びニュアンビナマリン副総裁に全権を委任している。
- ・北部及び中部地域への支援と同様、南部地域の港湾についても日本からの支援（円借款）を期待しており、特にチーバイ港を強く希望している。

（トー計画投資局長）

- ・交通運輸省として、最近のVITTRANS S等のJICAによる交通関係の支援等を高く評価している。
- ・南部地域では、橋梁建設に加え、チーバイ・ブンタオ等の港湾開発に関する支援に期待している。特に、チーバイ側沿岸の港湾への支援を期待している。

（チャウ総裁）

- ・南部地域の貨物量は増加を続けており、これに対応しなければ、貨物がオーバーフローすることは確実であり、今回の日本の調査及び支援に期待している。
- ・ビナマリンは、南部地域の港湾開発を推進するために、どのようなことでも協力する所存。
- ・一般的に、港湾管理者は施設の有効活用の観点から滞船を許容し、海運事業者は効率的な運航の観点から滞船を嫌う。港湾と海運を所管するビナマリンとしては、滞船の発生を避けることを考えている。そのような観点で今回調査の報告書には、越国南部地域において、既存の港湾施設では現状の貨物需要に対応できない旨の記述をして欲しい。

（成瀬団長）

- ・調査団は、来年3月からの本格調査の内容を精査するために必要な資料・データ等を収集する必要がある。現地踏査において、TEDIOUSから、資料の提供については、国・地方・民間等の委託者の了解が必要と言われている。そこで、ビナマリン発注分の調査結果の調査団への提供依頼をして欲しい。また、ビナマリン以外の調査についても、便宜供与を図っていただけるよう要請を行って欲しい。

(ラム副総裁)

- ・調査団へのデータ・資料の提供については、TEDIOUSに指示する。具体的に、ビナマリン発注分の調査については、その結果を提供することについて指示する。ビナマリン発注分以外の調査については、TEDIOUSに紹介状を出すので、今後、調査団とTEDIOUSで協議して欲しい。
- ・TEDIOUS所有以外のデータ・資料については、各担当者間で協議して欲しい。ビナマリンの所有するものは、ビナマリン担当者が対応する。それ以外については、資料の所在を紹介するので、調査団で収集して欲しい。

(成瀬団長)

- ・今回の調査は、対象範囲が広く、課題も多く、大変な作業となることが予想されるが、その分やり甲斐もあり、全力を尽くす所存。帰国後は外務省に事前調査の報告をして、来年3月から予定されている本格調査の準備に入る。本格調査の際の協力を重ねてお願いしたい。

(チャウ総裁)

- ・ビナマリンとしてはベストを尽くしてこの調査がスムーズに実施できるよう協力する。これからも、事前調査団が作業を進める上で必要なことがあれば直接要請して欲しい。

#### 大水深港湾の開発

(成瀬団長)

- ・南部地域の港湾の最大の課題は、大水深の港湾施設の整備と認識。その候補地としてフーミー地区、カイメップ地区、ブンタオ地区があるが、今回の調査で、この3つの候補地を客観的に評価し、その後、越国政府で検討を加えて政策として実施されるものと認識。

(チャウ総裁)

- ・ビナマリンとしては、まず、チーバイ川沿岸の港湾を開発してサイゴン港湾群の貨物の一部又は大部分を吸収することを調査・研究したい。その後、サイゴン港湾群の再編を検討することを考えている。

(ニュアン副総裁)

- ・今回調査の対象となっているサイゴン港湾群、チーバイ川沿岸、ソイラップ川沿岸、ブンタオ地区は、相互の緊密な関係を有している。ビナマリンは、チーバイ川沿岸で、越国南部地域に必要な大水深の港湾開発を推進すべきと認識。



- ・越国政府は、チーバイ川沿岸とブンタオのプロジェクトについて、両方を実施するのかそれとも片方だけを実施するのか、また、両方を実施する場合はどちらを先に実施するのかそれとも同時に実施するのか、最終決定をしていない。2003年のF/Sでは、この地区に30,000～60,000D/W級の船舶を対象としているが、チーバイ川は、サイゴン川に比べて自然条件が良く、漂砂は無視できるほどの程度しかない。

(成瀬団長)

- ・越国の南部地域の開発に注目している海運事業者では、大水深の港湾が開発されれば、北米や欧州を結ぶ基幹航路の寄港地として活用することを考えているとのこと。また、現在、越国と北米・欧州の間の長距離の貨物は、シンガポールなどでトランシップを行っており、コンテナ1個当たり200ドルの損失が生じていると聞いており、南部地域での大水深の港湾開発による長距離（基幹）航路の寄港の実現で、越国の国際競争力も強化されるものと認識。これらを踏まえても、越国南部地域では、大水深の港湾施設の整備が必要と認識。
- ・この実現のためには、港湾施設の整備、海運事業者への利用促進等相当の努力が必要と思われるが、港湾に関する調査にとどまらず、越国経済に影響を及ぼす調査になればよいと考えている。

#### サイゴン港湾群

(成瀬団長)

- ・地元においては「サイゴン港湾群をソイラップ川沿岸に移転することの必要性」が叫ばれており、都市の交通事情等を勘案すると妥当な施策と思われるが、既存施設の移転は容易ではなく、特にサイゴン港湾群の場合は多様な利権が絡むためその実施は困難を伴うものと思料。また、調査団としては、2020年目標のM/Pを策定する今回調査で、サイゴン港湾群の移転に関する詳細な検討を行うことは困難であるが、日本での経験を活かして機能移転に関する提言を行うことを提案したい。

(ティエン次官)

- ・サイゴン港湾群のソイラップ川沿岸への移転については、今のところ20年先を見据えた構想的な考え方に過ぎない。そろそろ本格的な研究を進めなければならない時期と認識。本格調査団の提言を期待する。

(チャウ総裁)

- ・サイゴン港にニューブリッジを架けるという計画があるが、現状の顕著な交通渋滞に加え、工事中の大渋滞が予想される。これらを考慮し、係留ブイを海側に移転することを提言した。

(ニュアン副総裁)

- ・サイゴン港湾群については、越国政府が、2020年を目標としたホーチミン市のM

／Pを承認している。M／Pでは、サイゴン港湾群の貨物は現状で15,000トンであり、今後も増加が見込まれているが、背後用地の不足、自然環境への影響を踏まえると、将来でも最大で20,000トンの能力が限界でこれ以上開発できないとされている。ベンゲ港、タンカン港も同様で、越国政府及びホーチミン人民委員会は、港湾群を海の方へ発展させることで意見の一致をしている。ただ、機能をソイラップ川沿岸への移転しても、30,000D／W級の船舶の入港は不可能で、その意味においてもチーバイ・ブントオ地区の開発が重要である。

#### チーバイ川沿岸

(ニュアン副総裁)

- ・チーバイ・ブントオ地区の開発は大型船に対応できるとともに、背後のR51の拡張、ホーチミン～ブントオの高速道路の建設が計画されている。
- ・カイメップ地区は、ブントオよりは土質が硬いが、それでも軟弱地盤。現在、ベルギーの資金で漂砂及び環境影響の調査を15ヶ月間で行う予定とされている。なお、カイメップ地区は、50,000～60,000D／W級の船舶の着岸が可能。
- ・フーミー地区に関しては、越国港湾M／Pにおいて、国家計画として2003年から全長1,900mの岸壁を有する港湾開発を行う計画である。フーミー地区については、かねてよりビナマリンで研究をしてきており、近々に、政府に研究成果の報告を予定している。

#### ブントオ地区

(ニュアン副総裁)

- ・ブントオ地区の開発は、かつて、外資企業によるBOT方式での開発が撤退した後、ビナラインが自己資金でプロジェクト（調査・研究）を継続することを越国政府が承認している。ブントオ地区は、自然条件は良いが、土質条件が悪い。軟弱地盤が深さ40mにわたり存在し、BOT方式では、6億3,700万ドルという莫大な事業費総額が試算されており、ビナラインはその事業規模に不安を感じている。なお、ブントオは、60,000D／W級の船舶が着岸可能な計画となっている。

#### 港湾の管理・運営のあり方

(宮崎書記官)

- ・貨物需要の増加が懸念されている越国南部地域の港湾において投資が進まないのは、越国の港湾行政が無政府状態で、国・地方・民間等多様な機関がそれぞれに計画を打ち出しているためと認識。
- ・今回の調査においては、今後の越国における適正な港湾の管理・運営のあり方等の政策面についても提言する予定なので、本格調査において、ビナマリンにもC／Pとして（政策面について）協議していただきたい。
- ・越国南部地域をモデルとして適正な港湾行政を実現し、それを全国の港湾に広げてい

ければ良いものと認識。

(チャウ総裁)

- ・ビナマリンとしても（港湾行政の課題については）理解しており、政府に対して提言も行っている。しかし、研究が浅く、今回の日本の調査団の研究に期待している。

(成瀬団長)

- ・各国ごとにそれぞれ港湾管理制度があるが、日本では、サイゴン港湾群のように複数の港湾機能が近接している場合、1つのセクターが、港湾を管理し、民間施設を含めた全体をコントロールして集中投資を行うとともに、使用料等で資金を回収している。日本の制度が越国に合うかどうかは不明だが、世界の諸国の港湾管理の例も踏まえて、本格調査において越国における港湾行政のあり方を提言したいと考えている。

#### S/W案に対する意見

(トー計画投資局長)

- ・首相決裁を不要にするとともに交通運輸省がカウンターパートであることを明確にするため、題名から「政府（GOVERNMENT）とビナマリン」を削除する。
- ・民営化は、「privatize(-ation)」ではなく「equitize(-ation)」と表現する。
- ・「VITRANSS」について、特定の既存文献としてではなく、既存文献の一例として解読できる表現とする。
- ・F/Sの選定対象地区をチーバイ川沿岸とし、「フーミー地区」は、地域を限定し過ぎた表現となるため記述を削除する。
- ・本格調査の事務所は、ハノイではなくホーチミンが好ましいが、越国側からの提供は困難である。(→M/Mで対応する)
- ・IT/R(1)、IT/R(2)、DF/R、F/Rについては、越語版のレポートを作成して欲しい。

#### M/M案に対する意見

(トー計画投資局長)

- ・ステアリングコミッティは、交通運輸省の次官が議長であることだけを明記し、具体的な構成は、今後、本格調査団来越時まで越国側で検討する。
- ・「Seminar」ではなく「Presentation Meeting」と表現する。
- ・カウンターパートトレーニングの養成人数表現を1人と限定しない。
- ・資料提供については、ニャットビナマリン副総裁が対応する。

#### F/Sの検討スケジュール

(ティエン次官)

- ・本格調査の調査期間はS/Wどおり20ヶ月が良いが、チーバイ川沿岸のプロジェクトを円借款で実施したいと希望していることから、円借款のための大使館、J B I C等との調整を円滑に行うため、チーバイ川沿岸のF/S部分のみ（15ヶ月目程度）先行的にまとめて欲しい。

(成瀬団長)

- ・調査フローが、全体M/P→チーバイ川沿岸F/Sとなっており、現実的には難しいが、F/Sの概略結果を先に出すなど努力する。

## 交通運輸省南部事務所表敬

越国側：マン交通運輸省次官、他

日本側：調査団

### 総論

(マン交通運輸省次官)

- ・越国全体の港湾、特に南部地域の港湾のシステムについては、既に研究して政府に計画を提出済みである。ただ、研究の能力及び事業の資金に限界がある。これまでの日本国政府及びJICAの支援は高く評価しており、今後の支援も期待しているところ。

(成瀬団長)

- ・本格調査は、来年3月に開始される予定。1950年代、日本の港湾の整備が国の発展を支えてきたが、越国においても今後の発展のために港湾整備を行うという考えに同感であり、十分な調査を行いたい。

(マン交通運輸省次官)

- ・越国南部地区は長い海岸線を有しており、複数のセクターが、それぞれに港湾開発の意向を持っている。今回調査で、その合理的なプライオリティ付けに関する検討を行って欲しい。
- ・MOTを代表して、また、交通運輸省南部事務所の最高責任者として、本格調査団の要請にはできる限り協力する等、この調査に全面的に協力することを約束する。TEDISで実務を担当させるが、TEDISにできないこと（他省への資料請求等）は私（マン次官）がアレンジする。

### サイゴン港湾群

(成瀬団長)

- ・サイゴン港湾群は、統一的な管理もしくは全体としての機能が必要と認識。各セクターが各々方針を立てるのではなく、取り扱い貨物の機能分担や荷役機械の共同化等により、効率的な運営を図ることが必要と認識。歴史的経緯もあり、容易なことではないと考えられるが、Port Authorityの様な組織を設立して一元管理をした方が良いというのが印象。

(マン交通運輸省次官)

- ・ホーチミン市の希望は、サイゴン港湾群を海の方のソイラップ川沿岸に移転して、既存施設を観光船用に機能転換することである。現在のサイゴン港湾群は、年間約1,400万トンの貨物を取り扱っているが、仮に5,000万トンの貨物を扱うことに

なると背後道路の容量が不足する。したがって、今回の調査で、サイゴン港湾群の移転について検討を行って欲しい。

(成瀬団長)

- ・日本の事例を踏まえても、サイゴン港湾群の移転問題については、利権が複雑に絡んで、その実施にはかなりの時間を要することと考えられる。また、既存施設を客船バースに利用転換するとのことであるが、既存のすべての施設を客船用施設とすることは施設数が過剰と考えられる。
- ・今回調査では、サイゴン港湾群の移転問題に関するF/Sは行わない。ただし、今回調査で、サイゴン港湾群の移転の方針も含めて検討することとしたい。

(マン交通運輸省次官)

- ・このサイゴン港湾群の移転の件は、どんなに早くても10年は先のことで、段階的に移転していくことになるかと認識している。

#### チーバイ川沿岸

(成瀬団長)

- ・チーバイ川沿岸については、大水深の港湾施設を整備することが最も大きな課題と認識。ある日本の海運事業者は、越国のコンテナ貨物の増加が確実に見込めることに加え、越国がコンテナ基幹航路の海上ルートに近接していることから、大水深の施設が整備されれば、貨物が集まり、トランシップの輸送費用が削減されるという意味でコンテナターミナルとして十分機能を果たすと言っている。
- ・開発予定地にはマングローブが存在し、環境への影響が懸念される。
- ・最終的には本格調査で検討することではあるが、将来的には、大水深の港湾施設を整備することが重要で、それは、TEDISが計画している水深12mでは不十分と認識。決して越国が実施している調査を否定している訳ではなく（フーミー地区、ブンタオ地区に加え）カイメップ地区も含めて調査を行い、各港を比較検討した上でどの港を整備すべきか提案することとしたい。
- ・大水深について世界では、世界の基幹航路の主要な船舶である6,000TEU級のコンテナ船が寄港するために、水深16mが必要と言われている。常時水深16mが必要ではないが、できる限りそれに近づけることが妥当と認識。

#### ブンタオ地区

(成瀬団長)

- ・ブンタオ地区については、大規模な埋立が必要な上に予定地に住民が居住しており、開発に当たっては社会的な困難性があると認識。また、岸壁水深が深く、埋立事業は容易ではないと認識。

#### カントー港

(マン交通運輸省次官)

- ・無理かもしれないが、メコンデルタのカントー港を検討して欲しい。カントー港については、世銀の支援でベルギーが検討を行ったところ、5,000D/W以上の船舶は入港不可能との結果。世銀の援助が限られたものだったので、報告書の内容が不完全で上部へ説明ができない。
- ・カントー港は、メコンデルタ地域の農水産品の輸出入の拠点となっている。米は越国内のほとんどをカントー港から輸出され、年間約400万トン。また、この地域からは、水産品の輸出額は年間約10億ドルで、果物も多く輸出されている。また、農業用の肥料も大量に輸入されている。越国政府は、カントー港をメコンデルタの拠点港湾として、10,000D/W級の船舶を入港させたい(20,000D/Wの船で出入港実験を行ったところ、1/2の積載で満潮時にやっと入出港することできた)。その意味で、今回の調査でカントー港についても合わせて検討して欲しい。特に、港湾の規模について提言して欲しい。なお、この地域の漂砂は、ハイフォン港と同程度。
- ・上述の農水産品が全てカントー港で取り扱われると、陸上輸送コストがトンあたり3~7ドル削減される試算がある。

(成瀬団長)

- ・カントー港については、諸々の課題があることは承知しているが、S/W案においても対象地域に含まれておらず、今回調査で検討することは不可能。
- ・今回調査とは別のプロジェクトとして提案されては如何か。

## 計画投資省(MPI)表敬

越国側：グー計画投資省社会資本局次長、トアイ同専門家、ディアン同国際経済局専門家

日本側：調査団、宮崎書記官

### 総論

(グー社会資本局次長)

- ・これまでに、日本の支援を受けて、北部のハイフォン港・カイラン港、中部のダナン港の整備が進められており、今回は、経済的に重要な地域である南部のブンタオ、チーバイの開発に関する調査をお願いしているところ。
- ・今回の日本の調査で策定されるM/Pを受け、その後、越国において、細部にわたり研究を進めていく予定。

(成瀬団長)

- ・日本でも、高度成長期に、経済発展のために商業港、工業港の建設を優先的に進めてきた。
- ・世界の海運の動向に合わせ、チーバイ港やブンタオ港に大水深の施設を建設することは有効であると認識。

(トアイ社会資本局専門家)

- ・港湾には経済を発展させる役割があり、これまでも日本の支援を受けて、カイラン港やハイフォン港等の整備を進めてきた。
- ・南部地域は、自然条件が複雑で航路水深の確保が困難であり、プロジェクトの推進が難しい。

(宮崎書記官)

- ・S/W締結後のステアリングコミッティにおいて、統括する立場から、本日の協議と同様な意見をいただきたい。

#### 集中投資・プライオリティ

(成瀬団長)

- ・全ての箇所に施設を整備するのではなく、施設の絞り込みが必要と認識。

(トアイ社会資本局専門家)

- ・いつ(どのタイミングで)・どのプロジェクトを・どのように推進するか判断が難しい。今回の調査には、港湾政策のみならずプロジェクトのタイミングについても期待している。

(成瀬団長)

- ・日本でも、東京湾や大阪湾等で二重投資の回避に配慮しながら港湾建設を進めてきた経緯があり、プロジェクトのタイミングについても調査で考慮していきたい。

#### サイゴン港湾群

(グー社会資本局次長)

- ・2000年、サイゴン港湾群(サイゴン港他15港)では、年間800万トンの貨物を取り扱う見込み。

(トアイ社会資本局専門家)

- ・ホーチミン市は、強い意志でソイラップ地区の開発構想を持っている。これについては、TEDISが熟知している。

#### チャーバイ川沿岸

(グー社会資本局次長)

- ・現在、チャーバイ川沿岸には、大小10港程度の港湾が存在する。
- ・チャーバイ川沿岸の港湾では、越国側でPre-F/Sを作成しており、現在、日本調査団の研究を待っているところ。

(トアイ社会資本局専門家)

- ・チャーバイ川沿岸では、既に10港の港湾が開発され、いくつかの企業に対して用地の売却も済んでいる。
- ・チャーバイ川沿岸及びブンタオ地区では、以下の4つの開発計画があり、今回の調査では、これらのプロジェクトの優先順位に係る客観的な視点での評価について検討して欲しい。

- ①フーミー地区の開発計画で、蘭国が調査を行い、OECDに支援を要請したプロジェクト（進んでいない）
- ②フーミー地区において、MOTとビナマリンが共同で研究している総合港湾の開発プロジェクト。
- ③シンガポールのトレディア社、マレーシアのエヴァジャ社等の3社による、ブントオ沖を対象としたトランジット貨物の調査によると、年間200万TEUの需要があり、外資でトランジット港湾を整備する計画があった。しかしながら、財政状況の悪化によりプロジェクトが中止となり、越国政府はビナラインに対して調査研究を命じている。
- ④フーミー地区とブントオ地区の間にあるカイメップ地区に、総合港湾の開発計画があり、ベルギーの民間会社に開発権を与え、貨物の流通センターを整備する予定である。

- ・チーバイ川沿岸の港湾群とサイゴン港湾群の関係を調査して欲しい。
- ・チーバイ川沿岸の港湾群とカントー港の関係を調査して欲しい。

#### カントー港

（トアイ社会資本局専門家）

- ・南部地域の港湾であるカントー港についても、調査の対象として欲しい。

（成瀬団長）

- ・カントー港は、調査対象範囲外なので、調査対象範囲内の港湾の計画に当たり、カントー港との分担関係については考慮することはできるが、計画の対象とすることはできない。

（トアイ社会資本局専門家）

- ・1999年に策定した越国港湾M/Pでは、南部地区は、メコンデルタ、西南沿岸、ブントオ、サイゴン港湾群の4つの地域に分類されており、その全体について調査して欲しい。

（成瀬団長）

- ・S/W案には、TORに基づいた調査対象範囲を示しており、今回調査での開発計画の策定は、サイゴン港湾群、チーバイ川沿岸、ブントオ地区のみとなる。

（トアイ社会資本局専門家）

- ・S/W案に異論はない。調査対象範囲の港湾とカントー港の関係について考慮して欲しい。

#### T E D I - S ヒアリング

越国側：ロック交通運輸省 T E D I - S 社長、フック同港湾部長、チュ同次長、タン交通運輸省ビナマリン南部支局第2事務所長



## 日本側：調査団

### T E D I - S 概要

- ・ T E D I - S は、交通運輸省の下部組織として設立され、港湾、内陸水運の他、橋梁、道路に関する計画・調査、地形・地質調査を主な業務としている。
- ・ T E D I - S は、M O T から、ホーチミン港湾群及びチーバイ・ブンタオ港湾群の計画・調査を行うよう命じられている。
- ・ T E D I - S は、M O T 及びバリアブンタオ人民委員会とともに、チーバイ・ブンタオ管理委員会のメンバーになっている。
- ・ T E D I - S は、他機関から委託を受けて調査・研究を実施しているため、委託先の承認がなければ、既存の調査・研究に関する情報提供はできない。
- ・ T E D I - S は、これまでに環境影響調査を実施した際に、多くの地区の水質及び底質に関するデータを保有している。ただし、これらのほとんどは民間からの委託調査であるため、必要な部分だけの提供としたい。
- ・ カイメップ地区の調査は、本来、総合港湾開発が目的であったが、政府の承認が得られていない。ベルギー調査は、現在、コンサルの選定作業中で、場合によっては、今回調査より遅れ、今回調査にデータを使用できない場合もあり得る。

### チーバイ川沿岸

- ・ 越国港湾M/Pでは、越国の港湾を8グループに分類しており、ホーチミン及びチーバイ・ブンタオは第5グループに属している。今回の南部港湾調査の結果を活用し、この第5グループの開発計画を策定する予定。
- ・ フーミー地区及びカイメップ地区の調査はT E D I - S が提案・実施。カイメップ地区はコンテナ専用の港湾で計画する予定。
- ・ M O T は、フーミー地区において、延長約2 km にわたる大型船対応施設の整備を考慮しており、T E D I - S は、P r e - F / S を実施し、その結果はM O T 及び首相により了解されている。
- ・ 越国政府（ビナマリン）は、フーミー地区、カイメップ地区前面の漂砂に関する調査について、ベルギー政府とS/Wを結んでいる。ベルギー側は、ハイフォン港検討時のコンサルが検討しているが、まだ未発注（後の確認で調査内容を入手したが、プロジェクト実施後のシルテーションの評価及び環境調査が内容であり、予定通り進むかについては疑問がある）。
- ・ チーバイ川には、水深10.6 mの箇所が、河口部で約3 km、カイメップ地区付近で約2 kmにわたり存在する。ただし、チーバイ川の水深は安定している。
- ・ フーミー地区については、ビナマリンの委託で深さ50 mのボーリングを5カ所行っており、ビナマリンの許可があれば提供できる。フーミー地区の自然条件については、T E D I - S のP r e - F / S でかなりの部分が代替できる。

- ・カイメップ地区については、バリアブントオ省の委託で調査を行っているが、ビナマリンに情報提供の権限はない。また、工業団地造成の際に、立地企業から委託を受けてボーリングを内陸地点で8カ所行っているが、これも、ビナマリンに情報提供の権限はない。
- ・フーミー地区及びカイメップ地区背後のマングローブは、開発が行われなくても住民が伐採してしまう程度のものであり開発に問題はない。

#### サイゴン港湾群

- ・サイゴン川沿岸の港湾は川の上流に港湾が位置し、それらの港湾を使用するためには、サイゴン川の航路を活用しなければならない。サイゴン川は蛇行しており、船舶交通量が多いため、船舶航行上危険な状態になっている。
- ・現在、軍が、タンカン港の他に、カッタライ地区に新しい港湾を建設中である。
- ・ヒップフォーク地区（ソイラップ川沿岸）には、ホーチミン市内の工場の移転等を促進するため工業団地の造成が進められている。工場移転後は、サイゴン港湾群の機能もあわせて移転する構想があり、移転後の港湾では、将来的に30、000D/W級の船舶が入港できれば、貨物需要に十分対応することができる。
- ・ソイラップ川周辺の事業については、フェーズ1が完了、フェーズ2がMOTの資金援助待ちの状態になっている。なお、ソイラップ川は、川幅は広いが河口部の水深が浅い。ソイラップ川のシルテーション状況については調査がなされていない。

#### ブンタオ

- ・予定地背後の住民の補償等は問題ない。
- ・埋立を行った場合でも、維持浚渫が必要となることが考えられる。
- ・TEDISは、ブンタオ地区について調査等実施していないため、情報は持っているが提供できない。

#### その他

- ・干満は1日に2回あり、潮位差は4～5m。また、干満による逆流がある。
- ・本格調査における測量は、直ちに取ることが可能。
- ・土質・水質試験室は、命令があれば、即刻利用可能。
- ・越国では通常、設計時に50m間隔でボーリングを行う。
- ・生態系の調査は、MOTが直接行っていないが、科学技術環境省が実施可能。
- ・潮流・波浪のデータについては、科学技術環境省で管理・販売している。
- ・検潮所はホーチミン市一カ所のみ。以前はブンタオにもあったので、過去のデータは提供可能。
- ・対象地域の航空写真（漂砂の動きを判別するため）は、科学技術環境省（MOSTE）宇宙物理研究所が管理販売しており、TEDISを通せば入手可能。10年程度前の航空写真も入手可能。

- ・越国では、M/Pまでは環境影響評価は不要。ただし、法律に基づき、F/S時に環境影響評価を行わなければならない。環境影響評価の際は、MOSTEの承認が必要。
- ・水域施設に関する余裕水深は、基本的に（喫水）×（1.1）＋（0.45m）で、泊地・航路に共通。
- ・チーバイ川の夜間航行の制限は、19:00～4:00。ただし、客船は特例的に夜間航行制限がない。
- ・ホーチミン市では、6:00～8:00、11:00～13:00、16:00～19:00は、2トン以上のトラックは、市街地への流入が規制されている。完全に通過禁止とするためには、首相の承認が必要なので、今すぐの話ではない。

## タンカン港視察

越国側：ダウ海軍大佐（港長）、他

日本側：調査団

### 総論

- ・軍港のため、港湾管理者は軍（国防省）。軍港だが、平常時は施設の有効活用と（収益による）国防省経費の削減を目的に経済活動を行っている。軍は、軍としての経済活動を行っているだけで、港湾の開発・発展についてはMOTの所管事項と認識。
- ・今回の南部港湾調査で、港湾の再配置や機能分担が検討されることは歓迎し、軍としても協力して行くつもりであるが、結論として、将来的にもサイゴン川沿岸の港湾機能を残した形のグランドデザインとして欲しい。なお、サイゴン港湾群に関する我々の考え方は以下の通り。
  - ①南部地域では、サイゴン川が重要な輸送ルートとなっており、この水運ルートは、ホーチミン市のみならず越国南部の発展に大きく寄与する。そのため、航路の開発が重要である。
  - ②現状では、越国全体で、サイゴン港が最も大きな港湾となっている。しかし、タンカン港は、サイゴン港より面積が小さく、立地条件が良くないにもかかわらず発展してきたのは、軍の港湾の管理・運営がうまくいっているからだと認識。

### 既存施設

- ・1965年に米軍が建設、1992年に越国軍に移管。
- ・最大水深9.5m、最大船長170m、ヤード面積44haのコンテナ専用ターミナル。
- ・ターミナルの管理・運営は、首相が決定した国営会社が行っている。会社は民間人を雇用し、オペレートシステムについては施設の購入時等に研修により修得している。
- ・入港船舶は約60隻/月、取扱貨物量は約3万TEU/月

### 新規施設

- ・タンカン港は、ホーチミン市の発展とともに発展してきたが、市街地の発展により、郊外部に港湾を立地することが必要とされた。
- ・現在、軍は、タンカン港からサイゴン川を越えて約7kmの地点にあるドンナイ川沿いのカットライ地区に、水深11m、延長300mの25,000D/W級のコンテナ船が利用できる岸壁を整備中。
- ・現在、計画岸壁延長300mのうち150mを在来貨物を対象として暫定供用している。2000年3月にはコンテナの取り扱いを開始し、2001年6月には本格供用する予定。
- ・新規施設は陸路の利便性が良く、海が近く、川幅が広く、水深が深くてコンテナ岸壁に適している。
- ・自然条件としては、岸壁延長1,000mまで延伸が可能であり、ホーチミン市最大のコンテナターミナルとなる予定。

#### その他

- ・本来、タンカン港（軍港）を視察・訪問する際は、MOTから国防省へ公文が必要となるので、本格調査の時には必ず守っていただきたい。
- ・M/Pの策定の際は、群の持つこの新規計画を前提としたものとされたい。

#### サイゴン港視察

越国側：アン・サイゴン港長（ヴィエトナム港湾協会々長）、トイ・サイゴン港スタッフ

日本側：調査団

- ・港湾管理者はピナライン。
- ・岸壁水深は9.7～12.1m。4箇所のターミナルで構成され、岸壁総延長は2,667m。
- ・泊地浚渫は港湾管理者が行っており、年間約8万m<sup>3</sup>。航路は、航路の管理するピナマリンが、水深8.5mを確保するために、年間約30万m<sup>3</sup>の浚渫を行っている。
- ・コンテナ貨物の通関手続きは港頭地区でも、内陸部のICDでも行える。
- ・船舶の離着岸にはタグボートを使用している。

（アン・サイゴン港長）

- ・サイゴン港は南部地域のみならず、ヴィエトナム全国でも最も大きな港である。現在、年間1,500万トンの貨物を取り扱っており、最大2,000万トンまで取り扱い可能であるが、今後は大水深の岸壁を必要とし、現状の施設では不十分。現況岸壁実績は2,000トン/mであるが、今後、能率の向上を目指していきたい。
- ・従って、今回は、増大する貨物に対応するための調査を実施する良いタイミングと考えている。
- ・サイゴン港では、ドンナイ川沿岸に新規港湾をつくり、既存の港と連携しながら対応

することを考えている。この拡張計画は、今後増大する貨物にも対応可能であり、サイゴン市内への輸送距離も短く、利点が多い。また、港湾の管理・労務関係において、既存の組織で運営するので、新たに組織を作る必要はない。従って、サイゴン新橋とともに重要なプロジェクトとなる。

- ・サイゴン港湾郡は、約20のターミナルが複数の管理主体の下で運営されており、利用者、受益者の様々な利権が入り交じっているため、全体的にどうすべきかを検討しなければならない。
- ・チーバイ・ブンタオ地区における港湾開発については、大水深港を整備するためには最高の場所。サイゴン港湾郡の容量を越えて取り扱うことができない貨物を、扱うことが望ましい。貨物量の増大に合わせて少しずつ開発すればよいのではないかと。

## VICT視察

越国側：フォンVICT秘書

日本側：調査団、宮崎書記官

(フォン秘書)

- ・港湾管理者は、民間の共同企業体であるVICT (Vietnam International Container Terminals)。VICTは、シンガポールのNOL (63%)、商船三井等の出資により設立された共同企業体。
- ・フェーズIとして53.6百万US\$を投じて整備した現在のバース延長は305mで、フェーズIIでは延長720mに延伸する計画。
- ・取り扱い貨物量は、1998年が44,000TEU、1999年が120,000TEU。フェーズIでは、年間300,000TEUまで取り扱う計画。
- ・EDIシステムについて、日本企業からのシステム導入を図っている。
- ・ターミナルオペレーションシステムは、シンガポールより移転された。その際、現地で技術訓練を行った。
- ・コンテナ戦略については荷主次第であり、需要に応じてフェーズIIの整備を行う予定。

## ベンゲ港視察

越国側：タン・ベンゲ港長 (ヴィエトナム港湾協会副会長)、他

日本側：調査団

- ・港湾管理者 (整備・管理・運営) は、ホーチミン市地方人民委員会。
- ・総取扱貨物量は年間約280万トン。コンテナ貨物は、一時期減少したが、近年は回復し、年間約10万TEUを取り扱っている。主な取扱品目は、米、肥料。
- ・1987年に建設を開始し、現在、22haのふ頭用地 (ヤード、倉庫)、岸壁総延長816m、ブイ7基を整備。対象船舶は、岸壁、ブイとも最大で30,000D/

W。現在、新たに8,7haのヤード（コンテナ）を整備中（今年末に完成予定）で、その後、更に10haを開発予定（開発時期は未定）。2001年までにコンテナ用のクレーンを設置予定であるが、政府及び他国からの支援が得られず、段階的な整備が余儀なくされている。

- ・通関業務は港頭地区で行うことができる。
- ・タリフは、内貿と外貿で二重価格（外貿が高い）となっている。内貿については港湾ごとに決定できるが、外貿については政府の物価委員会で定められ、地方に10%の範囲内で決定権が与えられている。

#### ドンナイ港（ロンビンタン地区）視察

越国側：ティエン・ドンナイ港長、他

日本側：調査団

- ・港湾管理者は、ドンナイ省地方人民委員会。
- ・7海里下流に12kmにわたる水深の浅い岩盤が存在するため、対象船舶は2,000D/W。岸壁は1バースで、現在、来年中の完成を目指して2バース目を整備中。
- ・取り扱い貨物量は年間約36万トン。取扱品目は、コーヒー・胡椒・ナッツ等の農産品をシンガポールに輸出、天然ゴム・いも類等を中国へ輸出、マレーシアからセメント・丸太等の工業用材料を輸入。
- ・背後には2つの工業団地があり、年間2百万トンの貨物が発生しているが、これらの貨物は主にサイゴン港湾群で取り扱われている。
- ・浚渫は岸壁前面の泊地浚渫のみ。航路浚渫はビナマリンの所管。

#### ドンナイ港（ゴダウ地区）視察

越国側：—

日本側：調査団

- ・港湾管理者は、ドンナイ省地方人民委員会。
- ・チーバイ川で最も上流の港湾。もともと、背後の工業団地（建設はMOC）の専用的な港湾として計画され、現在でも、TEDISが調査・研究中。
- ・港湾の整備はドンナイ省地方人民委員会であるが、背後の工業団地の立地企業から出資を募り、出資者に対して優先的に施設を利用させている。
- ・岸壁は3バースで、Aバースは2,000D/W級、Bバースは6,000D/W級、Cバースは15,000D/W級。ただし、Cバースは航路の水深が不足しており7,000D/W級が着岸している。将来、さらに10,000D/W級の岸壁を整備する予定であるが、財源不足により時期は未定。
- ・取扱貨物量は年間約60万トン（能力は年間200万トン）。取扱品目は、輸入がほ

とんどで、日本からの肥料・鉄鋼・液体化学薬品等。わずかながらタイルを輸出している。

## バリアセレス港視察

越国側：トラン・バリアセレス港副社長、ナン同技術部長、他

日本側：調査団

- ・ 港湾管理者は、4社のヴィエトナム企業（農業農村開発省関係企業・バリアブントア省農業農村開発部関係企業・ホーチミン市共産党委員会関係企業・ホーチミン市内の民間企業）、フランスの企業、ベルギーの企業の合併企業であるバリアセレス社。着岸料、荷役料のみを資金源としている。
- ・ 1996年、「チーバイ川の中のディープウォーターポート」という港名で供用開始。もともと、バリアセレス港は、フーミー（2カ所）及びドンナイ（1カ所）の工業団地の造成計画に合わせて開発を行った。しかし、工業団地への企業の立地が進まず（3社のみ）、港湾開発が先行した形となった。幸い、背後のR51の整備が進み、背後圏が広がったため、当該港湾を利用する貨物が確保できている。
- ・ 開発に係る行政機関との関係は、合併会社の設立に関しては計画投資省（MPI）の所管、運輸関係は交通運輸省（MOT）の所管、施設の設計についてはTEDISに委託、工業団地の造成は建設省（MOC）の所管、自然環境に関しては地方人民委員会の所管となっており、その他には港湾の設置に関して特に許可は必要ない。
- ・ 現在は、水深-12mの岸壁が1バース。拡張計画があるが、現在、政府及び地方人民委員会に対して申請を行っている。
- ・ チーバイ川は川幅が広く、大型船の航行が可能であるため、川幅が狭く大型船の航行が困難なサイゴン川に立地するサイゴン港湾群に入港できない大型船を受け入れることも視野に入れている。
- ・ 取扱貨物量は、98年が約35万トン、99年が約45万トンで、00年が約90万トンの見込み。
- ・ 供用当初は農産品及び肥料を取り扱っていたが、その後、工作機械、輸送機械、鉄鋼品も取り扱っている。今のところ、コンテナ貨物は取り扱っていない。
- ・ チーバイ川には、水深が-9.5m（後の確認で、TEDISが-10.6mに訂正）の箇所があり、-12mでの供用ができないため、MOT及びピナマリンに航路の浚渫を要請している。
- ・ 港内の未開発地では、移転補償後に戻ってきた住民が生活をしている。
- ・ バリアセレス港では、貨物船以外にも、大型旅客船の寄港地としての機能を考えている。近年では、1,000人以上収容の旅客船も寄港した。
- ・ 現在、チーバイ川では、航路標識としてブイはあるが、発光タイプでなく、夜間航行

が原則禁止されている。今回の調査で、夜間航行の必要性を提言して欲しい。

- ・開発に伴う環境影響評価（開発地はマングローブだった）は行っており、科学技術環境省の承認を得ている。特に、環境保全区域等は指定されていない。
- ・チーバイ川は流下土砂（漂砂）がないので、維持浚渫は不要。
- ・政府により隣接するフーミー地区の開発が行われても、タリフは国内で統一されているので、サービス面（作業規律を遵守する、賄賂を要求しない等）での競争となるだけと認識。

#### タンツァン工業団地（ホーチミン市ヒップフォーク地区）視察

越国側：クァン・タンツァン工業団地公社副社長、ビー同専門家、リン・ヒップフォーク発電所副社長、西脇ニッサンセメントホーチミン支社輸送課長

日本側：調査団

- ・ホーチミン市は、遠い将来、ホーチミン市内の工場を、現在造成中のヒップフォーク工業団地に移転させる計画。現在、この工業団地には、発電所（最大出力675MW）とセメント会社が立地している。
- ・2005年までのサイゴン港湾群における貨物の需要は、年間5,000万トンと予測されているが、サイゴン港湾群では、今後の開発を行ったところで3,000万トン程度の取り扱いが限界と認識。
- ・ホーチミン市は、2020年までに、サイゴン港湾群の機能を廃止し、ヒップフォークに隣接するソイラップ川沿岸に移転させる計画を承認している。そのためには、ソイラップ川を浚渫して、航路をドンナイ川からソイラップ川に移転させる必要がある。ソイラップ川の川幅は平均して約1.5km、パイロットが乗船するブンタオからの距離は約35海里（ドンナイ川・サイゴン川を利用した場合は約56海里）。工業団地前面の水深は-13~-14mあるが、ソイラップ川の河口部に水深-6.5mの箇所が約20kmにわたり存在する。しかし、ソイラップ川の水深は安定しており、一度浚渫すれば維持浚渫は必要ない（今後、TEDISがF/Sの予定）と認識。
- ・現在立地している発電所は、40,000D/W級の専用タンカーバースを、セメント会社は20,000D/W級の専用バースを持っている。現在、これらに着岸する船舶は、ソイラップ川ではなくドンナイ川・サイゴン川を経由して入港している。
- ・ホーチミン市は、2,000haの用地を確保しており、工業団地と港湾の複合的な拠点としての開発を計画。
- ・ホーチミン市は、サイゴン港湾群の機能を工業団地周辺に移転した場合、既存の係留施設を観光・旅客船用の施設として機能転換する計画。
- ・ホーチミン市は、2年以内に、トラックの市街地通過を禁止する予定。（後の確認でTEDISが、2年以内は誤認（首相の承認が必要で容易なことではない）と訂正。



しかし、現在でも、6：00～8：00、11：00～13：00、16：00～19：00は、2トン以上のトラックは、市街地への流入が規制されている)

資料6 ローカルコンサルタントリスト

ローカルコンサルタントリスト

No.	名称/業種/電話・FAX・PHS/所在地		記 事
1	名称	TEDI SOUTH Transport Engineering Design Incorporated South	運輸部門の建設 コンサルタント で、フエトナム南部 地域を業務範囲 としている。 測量・地質調査機 器を所有
	業種	建設コンサルタント（運輸部門）	
	コンタクト先	Mr. TRAN Tan Phuc Chief of Port & Waterway Department	
	電話	84-8-8211486	
	FAX.	84-8-8292661	
	Home Tel	84-8-8492240	
	E-Mail	portdpt@hcm.fgt.vn	
所在地	92 Nam Ky Khoi Nghia St. HCM City		
2	名称	REACTEC Research and Application for Construction and Technology Center	ホーチミン市工 科大学所属の民 間に解放された 研究所
	業種	建設技術研究所	
	代表者	Dr. NGO NHAT HUNG	
	電話	84-8-8643955	
	FAX.	84-8-8637251	
	PHS	84-9-0750456	
所在地	268 Ly Thuong Kiet Street, District 10, HCM City		
3	名称	Geodesic Enterprise (HCM City Branch)	土木部門を所有 する国防省から 分離した企業
	業種	軍事技術総合会社 (Enterprise)	
	代表者	Eng. VU DINH LIEU	
	電話	84-8-8114285	
	FAX.	84-8-069663450	
所在地	18 Bis Cong Hoa Street, Tan Binh District, HCM City		
4	名称	Scientific & Technological Center for Environmental Protection in Transportation	港湾局が、発注し た環境調査を請 け負った経験有 り
	業種	環境コンサルタント（調査・学術研究）	
	代表者	MSc. NGUYEN HUU NHAT	
	電話	84-4-8346314	
	FAX.	84-4-8346314	
所在地	1252 Lang Street, Dong Da District, Hanoi		