

2.5. インドシナ南東部における港湾の現況及び開発動向

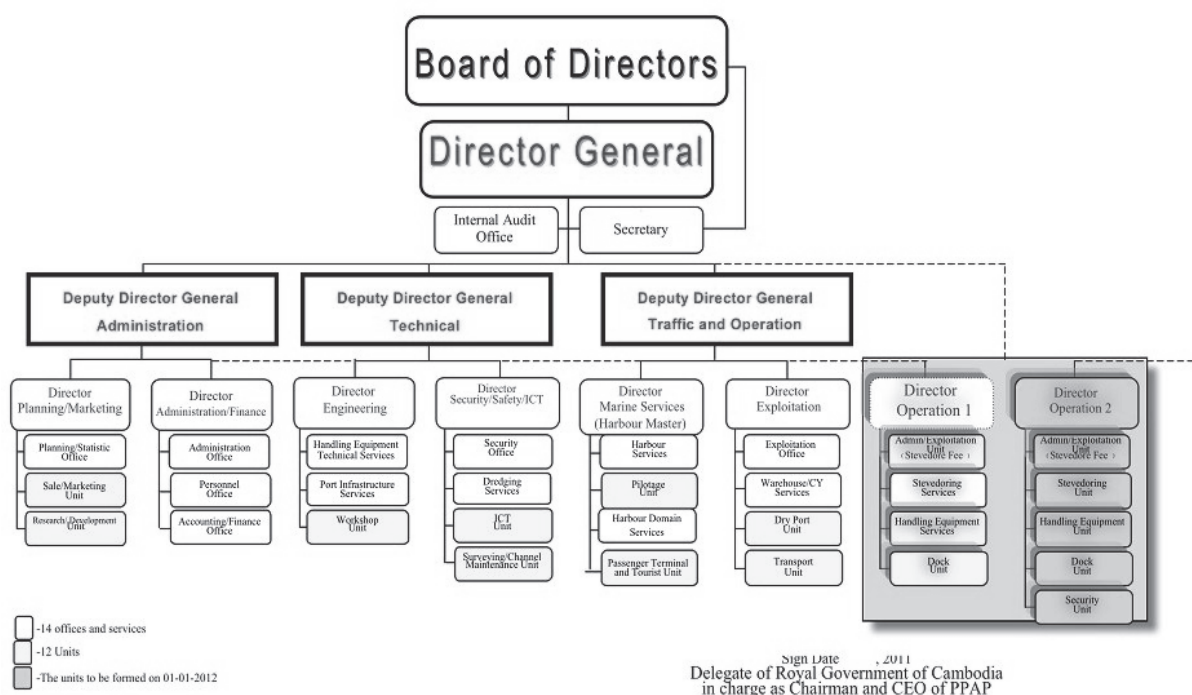
2.5.1 プノンペン港

(1) 全般

プノンペン港は、「カ」国第二の港湾である。現在の港湾施設は、Sap 川の西岸、メコン川との合流点である Chak Tomouk から上流 2km の地点に位置する。南シナ海の Cuu Tieu 河口からは約 332km で、ベトナム国境の Kaam Samnar からは約 100km の地点に位置している。

(2) 管理運営

プノンペン港は、MPWT と MEF の管轄下にある PPAP によって管理運営されている。PPAP の組織図は、図 2.5-1 に示す。PPAP の業務は、総裁、3 人の副総裁及び 8 人の部長によって管理されている。このうち、オペレーション部は 2012 年の新コンテナターミナル開業時に二つの部に分割される予定である。



出典：PPAP

図 2.5-1 PPAP の組織図

荷役は、原則として PPAP によって直営で実施されている。ただし、バージ運航事業者によって提供されているフローティングクレーンは、当該社の従業員によって運転されている。

現在の移動式クレーンの荷役生産性は、荷揚げが時間あたり 15 個で、荷積みが時間あたり 10 個程度である。

PPAP の営業区域は Neak Leung から Kompong Cham に至る延長 160km のメコン河畔で、この区域において港湾開発を行おうとする者は PPAP に対して事前協議を行うことが義務付けられてい

る。

(3) 港湾施設及び設備

プノンペン港は、以下の三つのターミナルを有する。

- ・ コンテナターミナル

岸壁：延長 300m、幅 20m、同時に 3 隻のバージの着岸が可能

- ・ 内貿埠頭

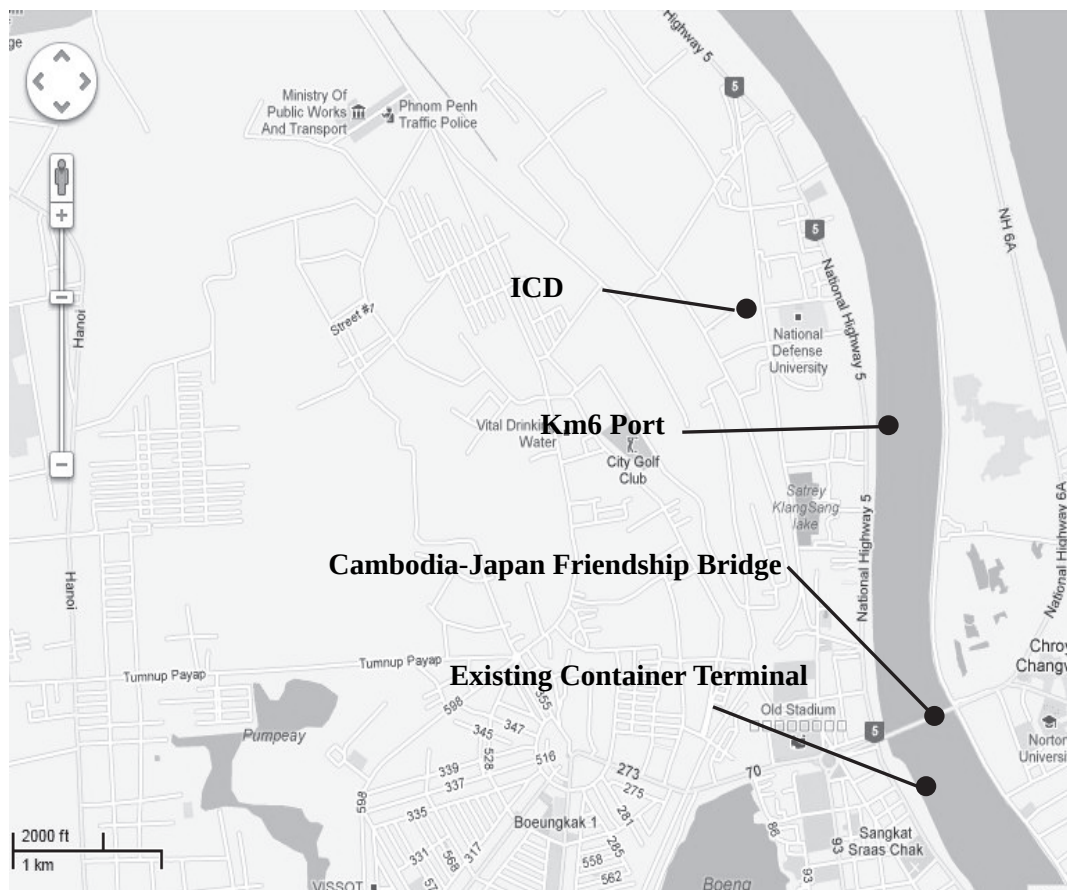
地方都市向けの輸送に用いる延長 333m の埠頭

- ・ 旅客ターミナル

15m x 45m のポンツーンが二基

このほか、PPAP は 9.2 ヘクタールの ICD を有している。河川ターミナルの用地が限られているため、PPAP は ICD の利用を積極的に推進している。

Kaorm Somnor-Phnom Penh-Kompong Cham 間の水路の維持浚渫は、毎年乾季の 2～3 ヶ月に PPAP によって実施されている。浚渫土量は、約 10 万立米である。PPAP が所有する浚渫船は民間企業に貸し出され、埋立工事に利用されることもある。



プロジェクトチーム作成

図 2.5-2 プノンペン港コンテナターミナル位置図

(4) 道路アクセス及び鉄道アクセス

プノンペン港は、国道 5 号線に面している。5 号線の市街地内の区間の交通容量は非常に限られているため、2.4.1 において述べるとおり、PPAP は港湾物流による交通負荷軽減を目的として CCTV カメラを用いた交通監視システムを導入している。

鉄道アクセスは、現在のところ存在しない。PPAP は道路、鉄道、水路を相互に連結するインターモーダルターミナルの建設をキロメートル 6 港において整備することを計画している。キロメートル 6 港は Chak Tomouk 合流点から上流 6km、現コンテナターミナルから上流 4km の地点に位置する。

(5) 取扱貨物量、利用旅客数、及び船舶寄航数

表 2.5-1 は、プノンペン港への船舶寄航数の推移を示すものである。最近 10 年間の船舶寄航数の変化は、比較的小さい。内航バージの寄航数は 2003 年から連続して減少し、2007 年には寄航が完全になくなった。国際船舶・バージは、寄航数を増大させている。ただし、船型の大型化のため、寄航数の伸びは貨物量の伸びに比べると穏やかである。

表 2.5-1 プノンペン港への船舶寄航数

Year	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
International Vessel/Barge	209	107	87	109	210	254	377	484	387	318
Oil Vessel	573	522	592	639	708	831	894	951	1,026	657
Domestic Vessel	38	21	89	124	158	147	125	108	107	82
Domestic Barge	257	281	305	222	110	32	2	0	0	0
TOTAL	1,077	931	1,073	1,094	1,186	1,264	1,398	1,543	1,520	1,057

出典：PPAP

表 2.5-2 に示すとおり、プノンペン港の主要貨物は、全取扱貨物量の 6 割を占める液体バルクの輸入（ベトナムからの石油製品）である。また、液体バルクは全輸入貨物量の 7 割を占める。プノンペン港の取扱貨物量は首都圏の発展及び「カ」国の産業振興とともに急速に増大してきており、特に、コンテナ貨物量の伸びは顕著である。表 2.5-3 に示すとおり、かつてはプノンペン港のコンテナ貨物は輸入が主体であったが、2009 年からは輸出コンテナが急増し、2010 年には重量ベースで輸出コンテナが輸入コンテナを上回った。これは、カイメップ港の開港に伴い縫製品の米国向け輸出の一部がシハヌークビルからシフトしたこと及び精米の輸出が増加したことが原因であると考えられることができる。

表 2.5-2 プノンペン港取扱貨物量の推移

(tons)										
Year	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Imported Cargo	462,471	403,870	495,295	557,634	678,159	880,126	1,020,391	1,168,556	1,192,429	1,100,227
General Cargo	61,267	32,893	29,217	22,561	41,031	3,845	50,695	105,485	96,600	67,324
Containers	154	2,202	46,802	74,421	172,762	229,956	265,195	283,035	227,887	255,035
Liquid Bulk	401,050	368,775	419,276	460,652	464,366	646,325	704,501	780,036	867,942	777,868
Exported Cargo	33,646	12,117	24,589	23,867	31,964	52,465	44,894	42,971	79,458	159,029
General Cargo	33,646	10,370	1,122		225	600			671	7,628
Containers		1,747	23,467	23,867	31,739	51,865	44,894	42,971	78,787	151,401
TOTAL	496,117	415,987	519,884	581,501	710,123	932,591	1,065,285	1,211,527	1,271,887	1,259,256

出典：PPAP

表 2.5-3 プノンペン港のコンテナ貨物量

	(TEUs)								
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Import									
Empty	100	306	985	867	477	1,126	1,387	3,769	5,940
Laden	242	4,134	7,054	14,077	18,099	23,783	23,623	16,735	21,369
Export									
Empty	167	1,118	4,250	11,570	14,316	16,653	16,754	11,033	10,671
Laden	237	2,072	3,237	3,767	5,341	5,942	5,743	11,775	24,276
Total Throughput	746	7,630	15,526	30,281	38,233	47,504	47,507	43,312	62,256

出典：PPAP

表 2.5-4 には、プノンペン港の旅客利用者数を示す。道路ネットワークの改善による国内の中長距離の利用者の減少に伴い、利用者数の合計は減少してきたが、昨今の国際旅客や遊覧船旅客の増加に伴い、利用者数は増加に転じる様相を示している。

表 2.5-4 プノンペン港の利用旅客数

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Inter-provincial Ferry	184,420	110,115	58,949	34,722	35,463	36,277	28,674	20,019	18,527
Ferry to Chau Doc (VN)	3,789	3,847	5,943	6,173	9,235	12,862	14,803	12,860	15,618
Tourist in Town	7,205	2,386	2,663	820	746	1,013	350	866	5,231
Tour to Viet Nam		466	1,985	2,812	2,156	3,065	3,083	4,390	9,738
TOTAL	195,414	116,814	69,540	44,527	47,600	53,217	46,910	38,135	49,114

出典：PPAP

(6) 開発計画

コンテナ取扱量の急増に対応するため、PPAP はプノンペンの東方約 30km、国道 1 号線及びメコン川本流に面したカンダル州 Kien Svay 区において、新コンテナターミナルの整備を進めている。新ターミナルの整備は 3 期に分けて実施される。

新ターミナルの年間取扱容量は 50 万 TEU で、このうち、2012 年 6 月に完了し、同 7 月に供用を開始する第一期事業においては年間取扱容量 12 万 TEU のターミナルの整備を計画している。第一期事業で整備する岸壁の延長は 300m で、埠頭面積は 20 ヘクタール、入港最大船型は 5000DWT である。第二期事業においては、さらに 18 万 TEU の容量が追加され、合計容量が 30 万 TEU となる見込みである。第二期事業以降の詳細な内容は、第一期事業供用開始後に検討される予定である。なお、第二期、第三期分の事業用地は既に PPAP が取得済みであり、用地造成も先行的に実施している。河川沿いの用地の延長は 1500m である。PPAP は 2020 年までにはコンテナ取扱量が 30 万 TEU に上るものと見込んでおり、それまでに第二期事業を完成させることとしている。

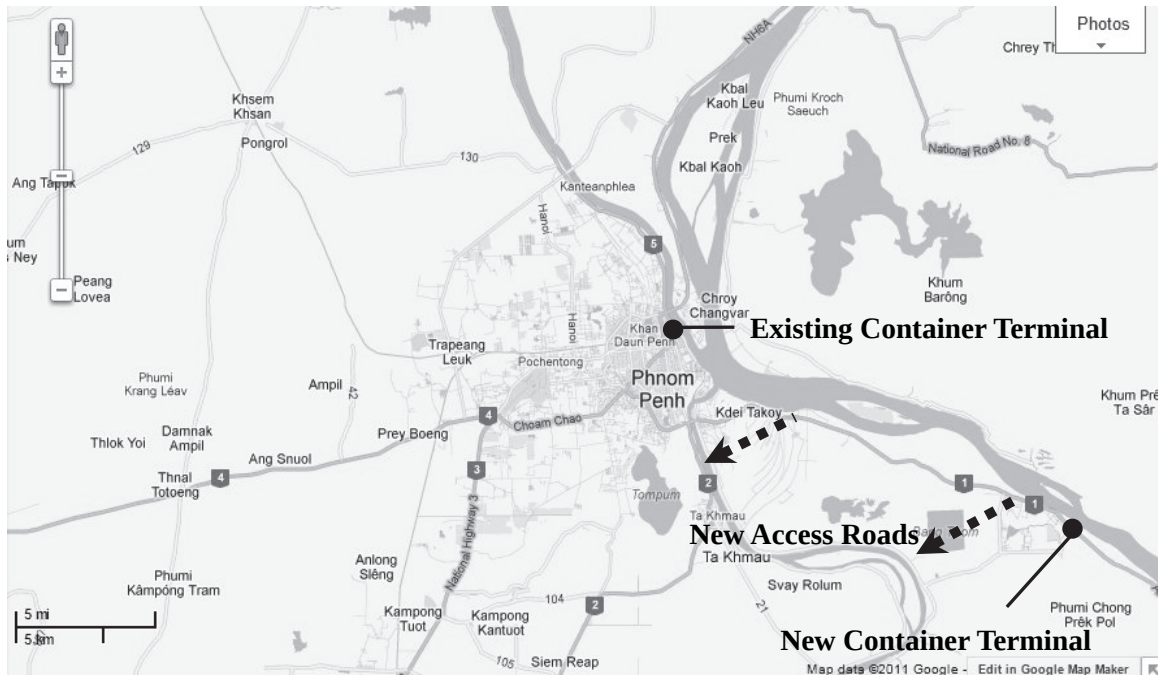
第一期の開発事業は、中国政府のソフトローンを活用して進められている。なお、中国のローンプロジェクトは、基盤整備と建築物のみが対象である。新ターミナルには、ガントリークレーン及び RTG が設置される計画になっているが、これらについては KAMSAB 等の「カ」国の公的機関を通して融資が行われる予定である。ガントリークレーンのレールは、既に中国のローンプロジェクトによって整備が進められているが、PPAP は、現在のところ、ガントリークレーン又はモバイルクレーンのいずれを導入するかについての決定を行っていない。第二期事業については PPAP が独自資金によって整備する計画であり、第三期事業については外部資金の活用が検討され

ている。

新たな管理棟は新ターミナルの管理のみに利用される予定であり、PPAP の本部機能は、プノンペン市に所在する現在の本社ビルに引き続き置かれることになる。

新ターミナルと国道 2 号線及び 3 号線を直結するバイパス道路の整備も進められている。鉄道アクセスは、現在のところ計画されていない。

PPAP の説明によれば、新ターミナルについても既存ターミナルと同様に PPAP が直営でオペレーションを行う予定である。



プロジェクトチーム作成

図 2.5-3 プノンペン新港位置図



出典：PPAP

図 2.5-4 プノンペン新港開発計画（第一期計画）



プロジェクトチーム作成

図 2.5-5 プノンペ新港整備状況（2012 年 2 月）



プロジェクトチーム作成

図 2.5-6 プノンペ新港第三期事業用地

2.5.2 「カ」国の州営港及び民間港

(1) 州営港

「カ」国には、Koh Kong 港、Stueng Hav 港、Tomnop Rolok 港、Kampot 港及び Kep 港の 5 港の州営の海港が存在する。州営港は総じて規模が小さく、木製の栈橋や未舗装のヤード等と施設が貧弱で、近代的な荷役機器も設置されていない。これらの港は、主としてタイ東部との間を結ぶ沿岸海運に用いられている。

Tomnop Rolok 港は、図 2.5-7 に示すとおり、シハヌークビル港の防波堤内に位置する。この地点は、シハヌークビル港の当初のマスタープランにおいて産業用地として埋め立てることが計画

されていた場所である。同港の建設は、政府（DPWT 及びシハヌークビル特別市）によって 1989 年に開始された。港湾施設は、未舗装の 700 平方メートルのヤードと上屋（161 平方メートル）1 棟及び 25 トン釣りのクレーン 1 基である。水深は 2.8m から 3.9m であり、高潮時には 5m から 6m の水深が確保される。同港は 1995 年まで DPWT による国有港湾であったが、1996 年 1 月に入札手続きを経て運営が民営化された。取扱貨物は建設資材及び消費物資で、全てタイからの輸入である。輸送は、バージ又は木造船を用いて行われている。2010 年 10 月からの 6 ヶ月間に取り扱われた貨物量は約 8 万トンである。これらは、全て輸入貨物であった。同期間の入港船舶数は、136 隻であった。

カンポット港は、海港との位置づけであるが、カンポット川の左岸の河口から 12km の地点に位置する。同港は 1922 年に建設され、それ以降シハヌークビル港が開港するまでの間、現在の「カ」国領内に位置する主要な海港として機能してきた。カンポット港は小規模な港湾で、港湾施設はバージや木造船が利用する簡易なもののみである。荷役機械は、有していない。アクセス航路の水深は当初 5.5m であったが、現在確保されているのは、1.5m から 3.5m である。かつては公営港湾であったが、1995 年に運営が民営化された。ただし、現在でもカンポット州の DPWT が技術面で管理監督している。主要な港湾貨物は砂糖、レンガ、石綿セメント、鉄筋等である。これらは主にタイからの輸入品で、ごく僅かベトナムからの輸入もある。砂糖の一部はタイから輸入され、ベトナムに再輸出されている。タイからの輸入貨物は、年間約 2 万トンである。タイからの貨物は 1,000 トンから 500 トン程度のバージ又は木造船で輸送され、沖合で 50 トン程度の小型船に積替えられている。

カンポット州の海岸部において、民間の SEZ 開発事業者によって大水深港湾の計画が立案されている。当初の計画では 2010 年に完成の予定であるとされていたが、2011 年 7 月にプロジェクトチームが現地調査を実施した際には、SEZ 用の埋立護岸の工事が行われていたのみで、港湾施設の建設はいまだ開始されていなかった。

スタンハブは、プレアシハヌーク州の北部臨海部に位置している。シハヌークビル港からの距離は 20km で、国道 3 号線及び 4 号線の合流点である Veal Renh からは 30km である。専用の栈橋で取り扱われている石油製品を除けば取扱貨物量は非常に少なく、同港は主として漁港として利用されている。現港の周辺において、コンテナ港湾を備えた SEZ の整備計画が Attwood Investment グループによって立案されている。SEZ の計画規模は 520ha であり、これに延長 7.6km の防波堤で囲繞された 400ha の港湾水域が付随している（図 2.5-10 参照）。港湾の最大水深は 12m で、浚渫土量 2,100 万立方メートルに及ぶと見込まれる（延長 3.7km、幅 300m の航路を整備する場合）。起工式は 2009 年に行われた。事業は 4 期に分けて実施されることとされており、港湾建設を含む第一期事業は着工後 2、3 年で完成する予定であったが、2011 年 11 月にプロジェクトチームが現地調査を実施した際には港湾建設はいまだ建設中であった。第 1 期事業で整備している港湾施設は伝統的な沿岸海運を想定した設計となっているが、これは、SEZ 立地企業にとって利用価値が高くないものと考えられる。スタンハブと国道 4 号線を結ぶ道路については、2007 年 7 月に供用が開始されている。

コッコン港は、コッコン SEZ やタイ国境に至る橋梁の手前側、コッコンの中心市街地に近接して立地している。物揚場の延長は 50m である。同港ではモバイルクレーンを用いてタイからの輸入セメントの荷役が行われているが、これは、後背地における発電所建設に伴う臨時の貨物であり、同港において定常的に取り扱われる貨物は存在しない。コッコン市から南東 100km の地点にお

いて、水深 18m の大水深岸壁を有する新港の開発が SEZ 開発事業者によって構想されている。



プロジェクトチーム作成

図 2.5-7 Tomnop Rolok 港位置図



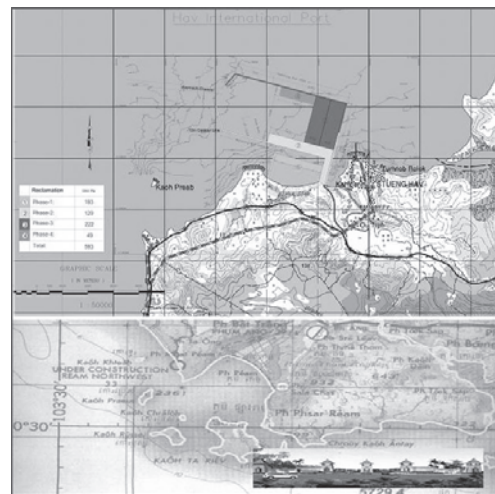
プロジェクトチーム作成

図 2.5-8 Kampot 港



プロジェクトチーム作成

図 2.5-9 Kampot 新港開発現場



出典： Attwood

図 2.5-10 Stung Hav 港開発計画



プロジェクトチーム作成

図 2.5-11 Stung Hav 港工事状況



プロジェクトチーム作成

図 2.5-12 コッコン港現況

(2) オクニャモン港

オクニャモン港は、「カ」国で最初の民間の海港で、プレアシハヌーク州 Stung Hav に位置する。開港は、2004 年である。現在は、「カ」国とタイの合弁会社が同港を所有している。総面積は 64 ヘクタールで、そのうち 26 ヘクタールが港湾ターミナルとして利用されている。岸壁総延長は 1,111m であり、埠頭の奥行きは 200m、埠頭前面水深は 5.5m である。同港は、6 棟の上屋（1,200 平方メートル 1 棟、5,600 平方メートル 3 棟、7,000 平方メートル 2 棟）、3 ヘクタールの野積み場、5 基のクレーン（うち、2 基は 25 トン吊り）、5 台のフォークリフト、15 台のヤード専用トラック及び 2 隻の浚渫バージを有している。

同港における輸送は、バージ又は 300 トン級の木造船によって行われている。2010 年 10 月から 6 ヶ月間の取扱貨物量は 371,860 トンであり、うち 368,258 トンが輸入、3,602 トンが輸出であった。この間の入港船舶数は 541 隻であった。輸入はタイからのセメントと砂糖が主体であり、輸出はマレーシア向けのヤシ油であった。

(3) スレアンベル港

スレアンベル港は、コッコン州スレアンベル地区に所在する民間港である。プレアシハヌークからは、99.69km である。港湾は、外海から 12km 遡った地点に位置している。ターミナル面積は 10 ヘクタール、バース延長は 500m、埠頭の奥行きは 50m、水深は 5m である。現在のところ、最大 180 トンの小型船しか水路を通航することができないが、2,000 から 3,000 トン級の船舶が航行可能になるよう、水深 6m まで浚渫する構想がある。港湾には 5 基のクレーン及び 2 隻の浚渫バージが備えられており、倉庫 3 棟、48 平方メートルの上屋及び 3 ヘクタールの野積み場を有している。

スレアンベル港の貨物の大部分はタイからの輸入貨物で、年間 4,000 から 5,000 トンの取扱いである。

ターミナル内の荷役作業はターミナルの臨時作業員によって行われ、荷主・荷受人によって手配されたトラックに直接積み込みが行われている。

2.5.3 シャム湾及びベトナム南部の港湾

(1) カイメップ・チーバイ港

1) 開発の背景

ベトナム・ホーチミン市の主要な港湾は、サイゴン川の河口から約 85 kmの兩岸の市街地に近接した場所に位置している。

近年のベトナムの経済発展に伴って、貨物輸送は非常に増大してきた。その結果として、交通混雑や大気汚染が発生している。交通混雑や大気汚染を引き起こさないで貨物を輸送する手段として、水運は重要な役割を担っている。しかしながら、サイゴン川の兩岸には水運を支える港湾を建設する十分な用地はない。

この様な背景のもと、1999 年にベトナム政府はチーバイ川の河口付近に大水深港を建設することを決定した。この地域はホーチミン市から道路で約 77 kmの地点に位置している。この付近には大喫水のコンテナ船を受け入れるだけの十分な水深がある。

ベトナム政府は、2000 年に新しい大水深港のフィージビリティ調査の実施について日本政府の技術協力を要請した。調査完了後、ベトナム政府は再び日本政府に対して新港建設のための借款の要請をした。

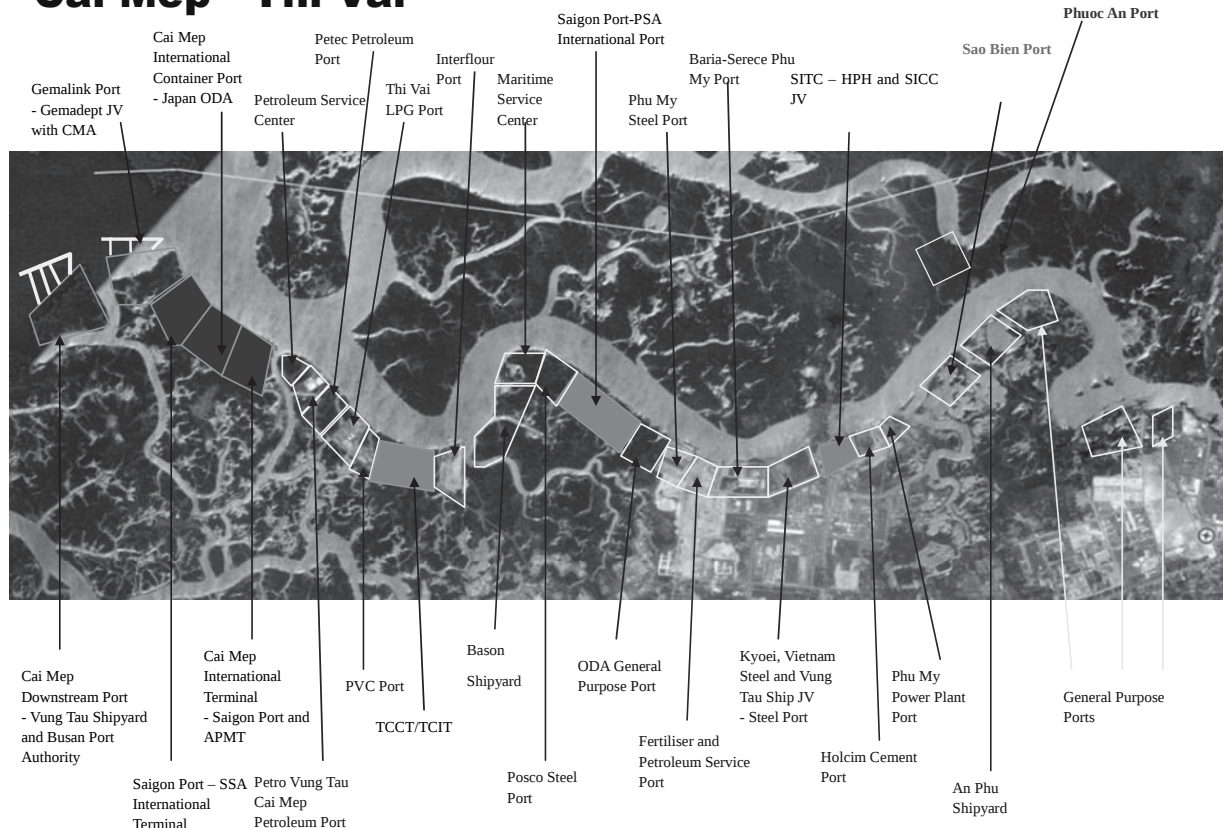
大水深港開発プロジェクトの進捗に呼応して、海外のターミナルオペレーターや海運事業者はベトナム企業との合弁会社を設立してターミナル建設、管理運営事業への投資を始めた。

2) コンテナターミナル全体の配置とアクセス

チーバイ川に面した一帯は、バルクターミナルやコンテナターミナルとして割り当てられている。図 2.5-13 にこれらの配置を示す。この図において、コンテナターミナルは下線で示す。これらのターミナルの中で IDA ターミナルと Saigon-SSA ターミナルは 2012 年に供用が開始される予定である。Gemalink ターミナルは建設が延期され、さらに下流のターミナルの建設は中止された。

工業団地は製品の輸送の便のため、これらターミナルの水際線背後や近郊に位置している。コンテナターミナル前面の川幅は 400-600m である。TCCT/TCIT の下流の水深は 14m、それより上流は 12m である。

Cai Mep - Thi Vai



出典:VICT (Vietnam International Container Terminal)

図 2.5-13 Cai-Mep Thi-Vai 地域のターミナル配置図

ホーチミン市からのアクセスは国道 1 号と 51 号を経由し約 77 km の距離がある。図 2.5-14 に太線で示す。51 号線の一部は 4 車線から 6 車線への拡幅改良が実施中である。しかし、舗装は適切に維持されていない。そのため、コンテナを積んだトラックはホーチミン市からカイメップ・チーバイまで約 3 時間を要する。カイメップ・チーバイ港を有効活用するためにはアクセス道路の改良が必要である。

ホーチミン市から港までバージによるアクセスは、図 2.5-14 に示すように約 65 km の距離がある。現在、コンテナ船に積み込むコンテナの 80% は 50TEU 積のバージで運ばれている。これは道路状態が悪いということのほか、午前 6 時から 9 時および午後 4 時から 9 時の間、ホーチンミン市内のトラック通行規制があることによるものである。



出典:VICT

図 2.5-14 Cai-Mep Thi-Vai 港へのアクセス

3) ターミナル運営

表 2.5-5 にカイメップ・チーバイ港において供用中及び建設中のコンテナバースの出資者、施設の諸元並びにその能力を示す。これらターミナルの運営には、公的企業である Saigo New Port, Saigon Port 又は Vinalines が単独又は JV の構成員として参画している。現在建設中の 2 か所のターミナルが供用されると、カイメップ・チーバイ港のコンテナ取扱能力は少なくとも 675 万 TEU/年となるものと予想される。

表 2.5-5 カイメップ・チーバイ港のコンテナターミナル一覧表

カイメップ・チーバイ港のコンテナターミナル一覧表

番号	ターミナル名	出資者	供用開始年	延長	岸壁 水深	航路 水深	面積	最大船舶	能力 (TEU/year)
1	Saigon International Terminal Vietnam (SITV)	Saigon New Port Co.,(30%)/Hutchison Port Holdings (HPH) (70%)	August 2010	730 m	14 m	12 m	33 ha	80,000 DWT	na
2	Saigon Port-PSA International Port (SP-PSA)	Saigon Port / Vinalines/ PSA	2009	600 m (600 m extension)	14.5 m	12 m	na	80,000 DWT	2 m TEU/1,200 m Record; 96,000 TEU (2009) 293,912 TEU (2010)
3	Tan Cang Cai Mep Container Terminal (TCCT)/ Tan Cang Cai Mep International Container Terminal (TCIT)	Saigon New Port (100%) (TCCT)/ Hanjin(20%)/MOL(20%) Wan Hai(20%)/ Saigon New Port(35%) (TCIT)	June 2009 March 2011	300 m 590 m	14 m 14 m	12 m 12 m	na 40 ha	na 10,000 TEU	0.6 m TEU 1.15 m TEU
4	Cai Mep International Terminal (CMIT)	Vinalines-Saigon Port(51%) / APMT(49%)	March 2011	600 m	16.5 m	14 m (16.5 m; future)	36 ha	15,000 TEU	1.1 m TEU
5	Cai Mep International Container- Japan ODA	Ministry of Transport	Under construction	600 m	15 m	14 m	76 ha	80,000 -100,000 DWT	0.7 m TEU
6	Saigon Port-SSA International Terminal (SSIT)	Saigon Port/ SSA/ Vinalines	Under construction	600 m	14 m	14 m	na	10,000 TEU +	1.2 m TEU

(出典：プロジェクトチーム)

プロジェクトチーム作成

(2) ホーチミン諸港

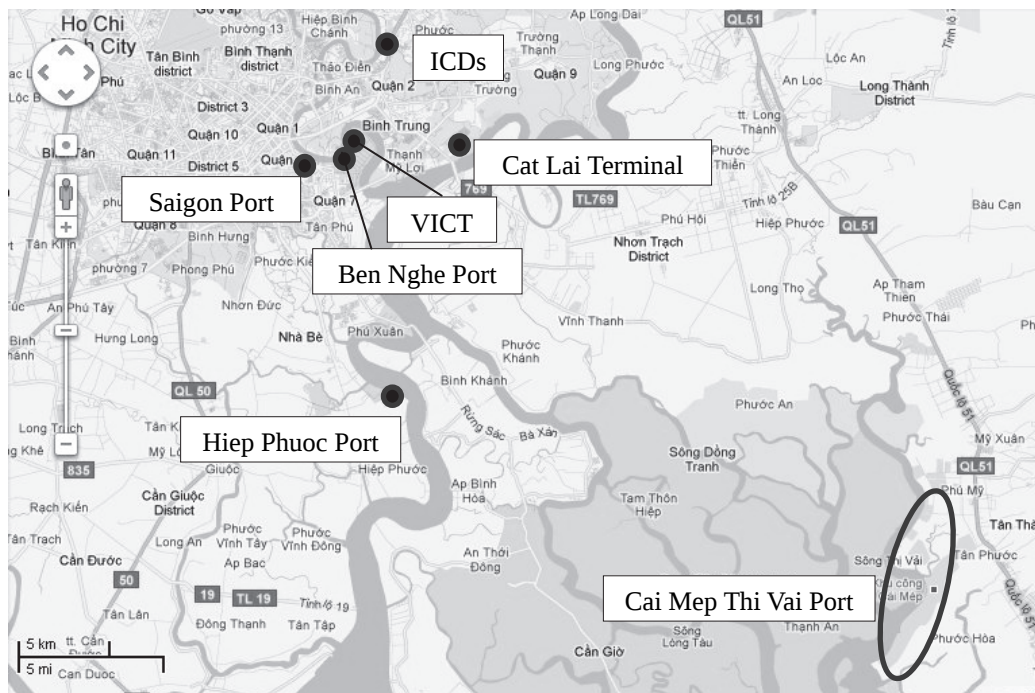
1) 概要

ホーチミン諸港は河口から約 45 海里上流の河岸一帯に位置する。フランスの植民地時代の 1860 年に Saigon Commercial Port が設立されて以来、同港はサイゴン（ホーチミン）及びその周辺各州並びにメコンデルタ地域を含む広大な背後圏のゲートウェイとして機能してきた。また、同港は独立前においては「カ」国を含む仏領インドシナの主要ゲートウェイでもあった。

ホーチミン諸港の主要なコンテナターミナルの位置は、図 2.5-15 に示す。ベトナム海軍を起源とするサイゴンニューポートによって運営されているカトライターミナルは、ホーチミンにおいて、またベトナム全土においても最大のターミナルである。VICT は、ホーチミン港の中で最初の民間コンテナターミナルである。サイゴンポートは、Saigon Commercial Port を起源とする Saigon Port Company によって管理運営が行われている。VICT に隣接して立地する Ben Nghe 港は、主として内航コンテナを取り扱っている。Hiep Phuoc ターミナルはホーチミン諸港の中で最も新しいターミナルであり、最大水深を有するターミナルとなる予定である。Hiep Phuoc ターミナル以外は水深 8.5m の Long Tau 水路をアクセス航路として利用しているのに対し、Hiep Phuoc ターミナルは Soai Rap 水路を水深 9.5m（満潮時には 12m）まで浚渫してアクセス航路として利用することを計画している。

前項において述べたとおり、河岸に沿って立地する ICD は、南部ベトナムのコンテナ物流において極めて重要な役割を果たしている。カイメップ・チーバイ地区における道路整備の遅れや都心部におけるコンテナ車両の通行規制のため、相当量のコンテナが ICD において取り扱われ、バージを用いてカイメップ・チーバイ港やホーチミン諸港との間を輸送されている。

表 2.5-6 は、ホーチミン諸港のコンテナ取扱量の合計量を示す。この表に示すとおり、ホーチミン諸港はカイメップ・チーバイ港よりも多くのコンテナを取り扱っている。なお、この値にはバージ輸送貨物も含まれているため、ホーチミン諸港におけるコンテナ純流動量はこれよりも少ないことに留意が必要である。



出典：Google, プロジェクトチーム作成

図 2.5-15 ホーチミン諸港の位置図

表 2.5-6 ホーチミン諸港のコンテナ取扱量

Year	Throughput (TEU)
2006	2,327,831
2007	3,172,000
2008	3,432,000
2009	3,563,246
2010	3,856,000

出典：ci online

2) カトライ港

カトライ港は取扱量でベトナム最大のコンテナ港湾であり、上述の Saigon New Port によって運営されている。同港は、延長 43 海里、水深 8.5m のアクセス航路で外海と結ばれている。平均 4m の潮位差を利用すれば、同港には最大で喫水 11m の 30,790DWT の船舶の入港が可能である。

港湾の面積は、80ha である。図 2.5-16 に示すとおり、岸壁延長 303m の A ターミナル及び岸壁延長 670m の B ターミナルで構成されており、岸壁前面水深は 11.5m である。現在、両ターミナルの間の土地には石油栈橋及び石油貯蔵タンクが立地しているが、これらは 2012 年に撤去され、コンテナターミナルとして再開発される予定である。

現在のコンテナ取扱容量は、250 万 TEU である。

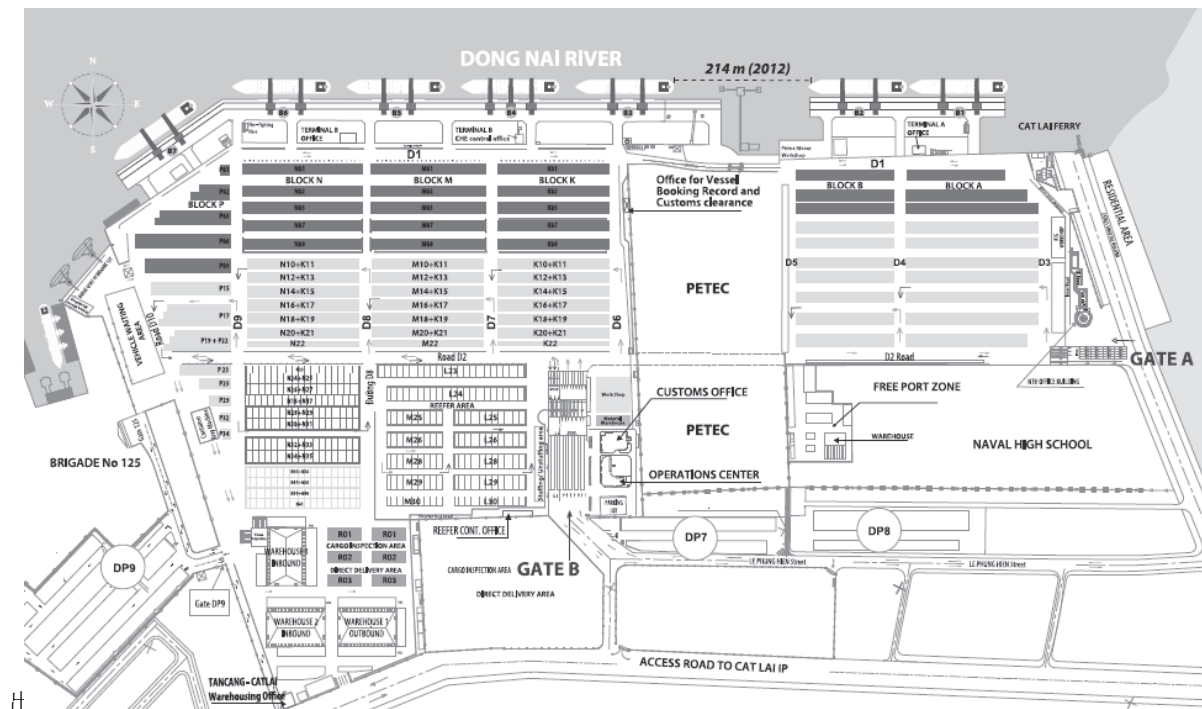


図 2.5-16 カトライ港港湾施設配置図

3) Viet Nam International Container Terminals

Viet Nam International Container Terminals (VICT) は、Tan Thuan 輸出加工区に近接して立地している。

他のホーチミンのコンテナターミナルとは異なり、VICT は外国投資法に基づき 100%民間事業者によって所有・運営されている。同港は、ベトナムで初の外国資本の参画したコンテナ港湾である。

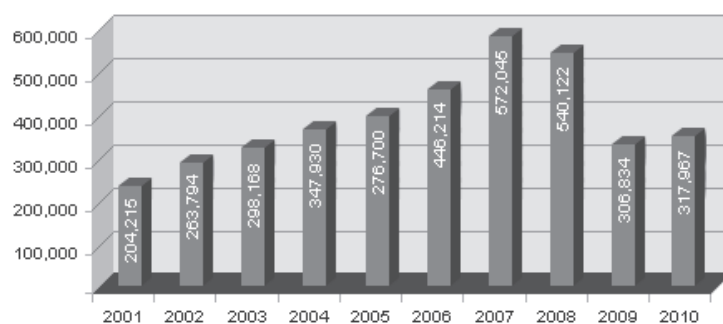
ターミナル面積は 20ha で、岸壁延長は 678m、岸壁前面水深は 11.2m である。入港可能なコンテナ船の最大船型は、25,000DWT である。ターミナルには 7 基のガントリークレーン及び 17 基の RTG が備えられている。施設整備は、2009 年に完了した。

図 2.5-18 及び図 2.5-19 は、それぞれ、コンテナ取扱量及び入港船舶数の推移を示す。2007 年まではコンテナ取扱量が順調に増加していたが、2008 年に微減し、2009 年には航路上空の橋梁建設に伴う港湾アクセスの制限によって取扱量が激減した。橋梁は 2010 年に完成したが、その後も取扱貨物量は従前の水準には回復していない。



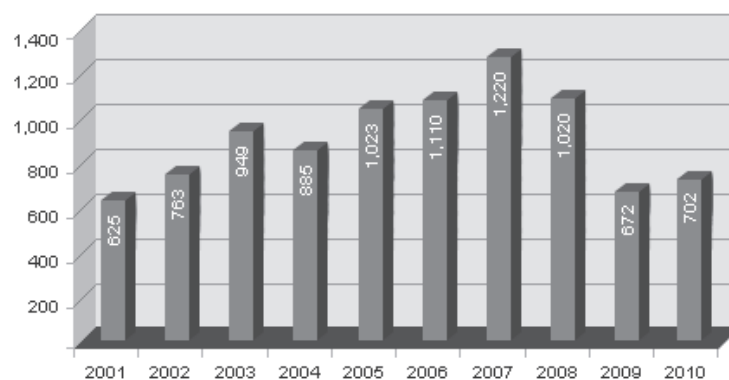
出典：VICT

図 2.5-17 VICT 施設配置図



出典：VICT

図 2.5-18 VICT コンテナ取扱量



出典：VICT

図 2.5-19 VICT 船舶寄航数