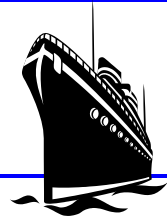


## MSI Marine News

トピックス



●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご閲覧ください。(https://www.ms-ins.com/marine\_navi/)

## 国際大水深港・ラックフェン国際港の開港により注目されるベトナム

2018年5月13日にベトナム北部で初となる国際大水深港・ラックフェン国際港が開港しました。近年の中国の件費高騰を背景にベトナムに注目する企業が増えており、ベトナム北部海岸沿いのハイフォン市・ハロン市から首都のハノイ市にかけての地帯には、既に多数の外国企業が進出しています。開港を機にラックフェン国際港近郊のディーブシー工業団地を中心に、企業の進出がますます加速することが予想されます。本稿では新たな経済拠点となることが期待されるラックフェン国際港の概要についてご紹介します。

### 1. ラックフェン国際港の概要

ラックフェン国際港はハイフォン市沖のカット・ハイ島において新たに埋立てを行い建設されました。水深14メートル、総延長750メートルの2つのパースがあり、約45ヘクタールの面積を有します。2017年9月にアクセス道路となるラックフェン橋が開通しており、首都ハノイからも1時間半程でアクセスが可能です。

既存港であるハイフォン港は河川港であるため、土砂の堆積により航路が塞がれ大型貨物船が入港することが出来ず、小型船で香港などの国際ハブ港まで一旦貨物を運び大型船に積み替える必要があります。輸送日数を要しコストが高くなることが問題となっていました。ラックフェン国際港はハイフォン港と比較しても水深・面積共に倍以上の規模を誇り、これまで入港することができなかった14,000TEU型の大型コンテナ船の寄港が可能です。ラックフェン国際港の開港により、北米および欧州向けの貨物を積み替えることなく輸出することができ、物流コストおよび効率の両面が改善されます。



(図1) ベトナム全土 位置関係



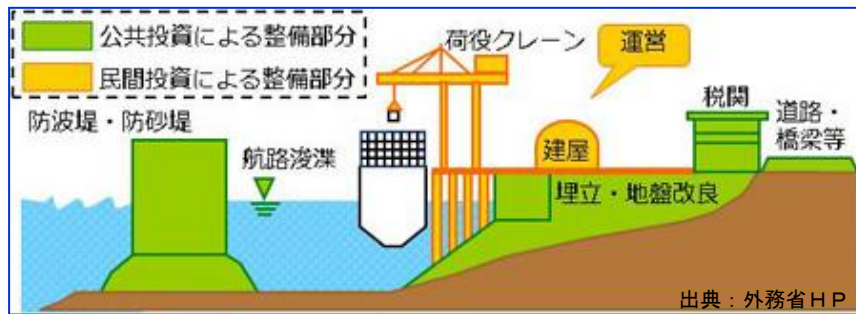
(図2) ハイフォン市拡大図

### 2. ラックフェン国際港の港湾運営

#### (1) 官民連携案件

ラックフェン国際港の建設事業には日本・ベトナム間で初めての「官民連携」(PPP; Public Private Partnership)方式が採用されています。「官民連携」方式とは「公共サービスの提供において何らかの形で民間が参画する手法」のことです。本事業案件では、港湾の基礎となる部分(地盤改良や防波堤および防砂堤・浚渫等)やアクセス道路・橋梁の建設は公共事業として日本政府からの円借

款（ODA）により整備され、港湾の上部（岸壁や荷役クレーン、ヤードの舗装、建屋等）と港湾の運営については日本・ベトナム・台湾の民間企業の合弁会社が投資する「上下分離型」方式が採用されています。



（図3）  
図解「上下分離型」

### （2）民間企業の合弁会社による港湾運営のメリット

民間企業による合弁会社が運営主体となることにより、これまで民間企業が培った経営ノウハウ・技術を活用し、高品質な港湾サービスを提供することができます。荷主や船社に対しても営業活動が積極的に行われるとともに、国際競争力のあるコストでのサービスの提供や新航路の開拓など荷主側にとっても利用価値が高く、集貨力の高い港湾となることを実現可能にします。

### 3. 注目を集めるベトナム

今後ラックフェン国際港の着岸スペースはさらに拡大し、数年後には既存港のハイフォン港と合計するとベトナム南部の最大貿易港ホーチミン港（約594万TEU・国土交通省発表2017年速報値）に匹敵するコンテナ取扱量に達する見通しです。ハイフォン市内のカットビ国際空港の貨物ターミナルも2016年に完成しており、海上・航空両方の物流ルートが整備されたことによって、ベトナム全体の取扱貨物量はますます増加し、周辺のアジア諸国の貨物の玄関口として成長することが期待されています。米国のトランプ政権の下、米国と中国の貿易戦争が長期化することを見越し、生産拠点を中国からベトナムに移管する企業の動きも加速しており、相次ぐベトナムへの大型投資とラックフェン国際港の開港を契機としたベトナムの経済発展促進・国際競争力の強化に注目が集まります。

#### <参考文献一覧>

外務省HP <https://www.mofa.go.jp/mofaj/index.html>  
国土交通省HP <http://www.mlit.go.jp/index.html>

以上