

**今注目を浴びている
中国・欽州港とベトナム・カイメップチーバイ港
における取組と物流網の変貌**

2024年9月13日(金)

第11回JMC海事振興セミナー

**(公財) 日本海事センター客員研究員
福山秀夫**

報告内容

1. 欽州港の現況

2. カイメツプ・チーバイ港の現況



1. 欽州港の現況



広西北部湾港と欽州港：（広西チワン族自治区）

全国沿海港湾配置計画図



広西北部湾港管理概要図

集装箱：コンテナ
 碼頭：ターミナル
 集装箱碼頭：コンテナ
 ターミナル
 股份：株式
 股份有限公司：株式会社

広西チワン族自治区人民政府

広西北部湾国際港務集団
 (北部湾港集団：BGPG)

2013年成立

深圳証券交易所上場会社

北部湾港股份有限公司
 (北港股份)

2007年設立

1989年前身会社2社設立：北海港股份有限公司、
 北海新力実業股份有限公司
 1995年深圳証券交易所上場
 2013年北部湾港三港核心資産一体上場：2社母体
 にして名称変更し成立

北部湾港欽州碼頭有限公司

2004年設立

北部湾港防城港碼頭有限公司

2001年設立

北部湾港北海碼頭有限公司

北部湾国際集装箱碼頭有限公司
 (北部湾集装箱公司)

2015年設立

広西北部湾国際港務集団有限公司、中国遠洋
 海運集団有限公司、シンガポールPSA国際港
 務集団、成都交通投資集団有限公司、重慶國
 際物流園区建設有限責任公司5社合併

欽州国際集装箱碼頭有限公司

2020年欽州国際集装箱碼頭有限公司を完全合併

北部湾港HPより報告者作成

コンテナ貨物取扱量の推移

(広西北部湾港) : 欽州港・防城港・北海港

2013年	1,000,000 (TEU)
2014年	1,120,000
2015年	1,415,200
2016年	1,795,100
2017年	2,278,700
2018年	2,901,400
2019年	3,820,000
2020年	5,050,000 (東京港追い抜く)
2021年	6,010,000
2022年	7,020,000
2023年	8,020,000

(欽州港)

コンテナ貨物取扱量 2021年に東京港を追い抜いた (TEU) (欽州港シェア：約80%)

2020年 3,950,000 (世界47位) 東京港 4,259,755 (世界45位) (中国交通運輸部HPより)

2021年 4,630,000 (世界44位) 東京港 4,325,956 (世界46位)

2022年 5,410,000 (世界36位) 東京港 4,430,000 (世界46位)

2023年 6,210,000 (世界30位) 東京港 4,570,000 (世界46位)

広西北部湾港3港のコンテナ取扱量比較 (万TEU)

	2018	2019	2020	2021	2022
北海港	26	38	50	61	71
欽州港	232	302	395	463	541
防城港港	31	42	60	77	90
合計	289	382	505	601	702

欽州港は『One hundred ports 2021』の「The Top 100 ports by throughput in 2020」で初登場

(2021・2022・2023の順位の出所：Lloyd's List ONE HUNDRED PORTS2022と2023と2024)

港湾戦略

【目標】1000万TEU目標：将来は基幹航路も呼び込む計画

①集貨戦略・・・西部大開発と一帯一路とRCEPの連携

- ・西部大開発の一環としての西部陸海新通道を開発
- ・重慶・成都を中心とした国際陸港との接続による中欧班列との連携
- ・中国・ASEANクロスボーダー輸送における海運と鉄道の連携
- ・中国・ASEANクロスボーダー輸送と中央アジア、カスピ海ルートとの連携

②スマートコンテナターミナルの建設戦略

- ・集貨戦略を支える中国初の海鉄連運自動化ターミナル、DX化

③グリーン化戦略：持続可能な港湾を目指す：CNP、スマート化によるGX

①集貨戦略

西部大開発と一帯一路とRCEPの連携 西部陸海新通道 (New Land & SEA Corridor) : RCEP (2022年発効) と連動



西部陸海新通道構築：2017年4月第1便重慶～欽州港

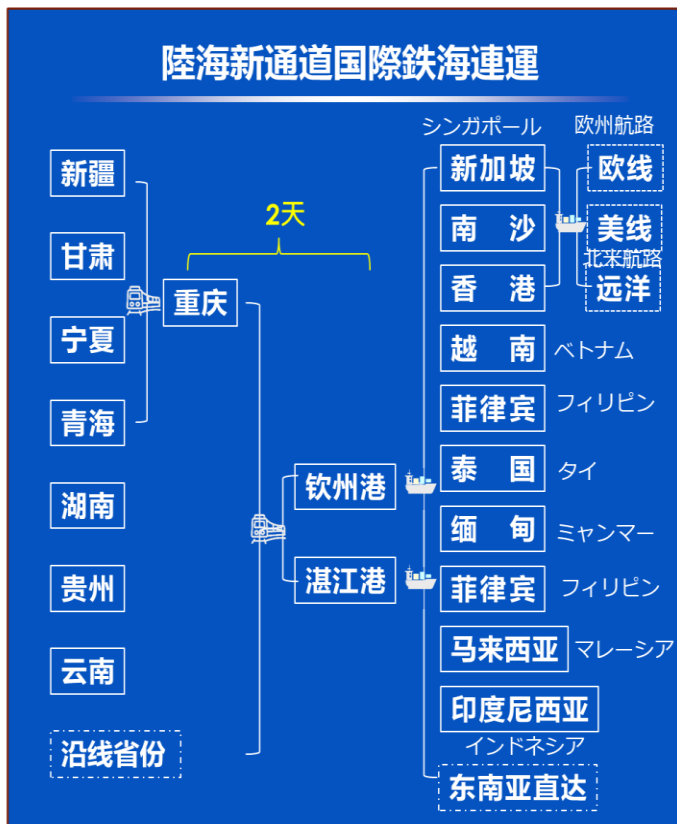
- ・「西部陸海新通道総合計画」（2019年8月15日国家発展改革委員会発）
- ・西部大開発の一貫：**中国西部とアセアンの同一経済圏形成が目的**
- ・**重慶・成都と欽州とシンガポールをハブとする**
- ・**物流拠点港：欽州港、洋浦港、シンガポール港**
- ・沿線ハブ：南寧、昆明、西安、貴陽、蘭州、ウルムチ、フフホト、銀川、西寧、湛江、遵義、柳州
- ・国境ターミナル：防城港、崇左、徳宏、紅河、シーサンパンナ

欽州港から陸と海で世界へ

NLS 国際鉄海連運



2024年7月NLSより取得



NLS資料より



基幹航路はないが、
1000万TEU目標
将来は基幹航路も呼び込む計画

物流サービス

中国-ヨーロッパ列車接続 NLS 陸海新通道运营有限公司



当社は、中国-ヨーロッパ列車のブッキングポートとして、お客様にワンストップサービスを提供

東南アジア諸国-重慶-欧州接続ケース:

- > 鉄道+海上運輸+中国ヨーロッパ列車
- > クロスボーダー列車+中国ヨーロッパ列車
- > クロスボーダーシャトル+中国ヨーロッパ列車

ヨーロッパの主要な鉄道駅に直通。

- ドイツ (デュイスブルク、ハンブルク)
- ポーランド(マウシエビチエ、ボズナン、ワルシャワ)
- ロシア (モスクワ)
- ハンガリー (ブダペスト)

NLS資料より



北部湾国际集装箱码头 (北部湾国际 コンテナターミナル)	BGGP,COSCO,PSA, 成都交通集团,重慶国際物流園区建設	广西盛港自动化码头 (自動化ターミナル)	北港股份	
バース延長 (m)	1533	バース延長 (m)	1302(519+783)	
バース名	1#、2#、3#、4#、5#、6#	バース名	7#、8#	9#、10#
バース処理能力	100,000 Tons /14K TEU	バース処理能力	100,000 Tons /14K TEU	200,000 Tons/24K TEU
バース水深 (m)	-15.1	バース水深 (m)	-15.1	-18
岸壁クレーン延長 (m)	65 (23 rows)	岸壁クレーン延長(m)	65 (23 rows)	70
設計取扱量(KTEU)	3000	設計取扱量(KTEU)	1020	1600
回頭水域	Draft: -13m, Radius: 572m	回頭水域	Draft: -15m, Radius: 572m	Draft: -16.3m, Radius: 572m
航道	Draft: - 13m (Max Tide 6m)	航道	Draft: - 13m (Max Tide 6m)	Draft: - 13m (Max Tide 6m)

北部湾国际集装箱码头（5社管理）



②自動化コンテナターミナル建設

建設場所： 4つの自動化ターミナル（広西盛港ターミナル）（北部湾港股份有限公司運営）

大欖坪南作業区7番－8番ターミナル（第1期）（2022年6月28日運用開始）10万トン級自動化コンテナバース

大欖坪南作業区9番－10番ターミナル（第2期）（2023年6月8日竣工）20万トン級自動化コンテナバース

国内最初の海鉄連運自動化コンテナターミナル（AIターミナルを目指す）

総投資額約71億元

岸壁線総延長：1302メートル

世界初の**U字型ヤード荷役工法**を採用：垂直蔵置方式

ダブルトロリー式ガントリークレーンの採用

2021年8月**欽州港東航道を-16.3m浚渫**：世界最大の20万トン級コンテナ船の入港可能。ターミナル後方に、鉄道コンテナセンター駅を設置し、自動化ターミナルと鉄道一体化運営管理を実現した。国内初の海鉄連運自動化ターミナルとなる。

広西盛港自動化ターミナル（北港股份管理）



北部湾港で自動化コンテナバースの建設開始 広西チワン族自治区

2020年9月5日 8:56 発信地: 中国 [中国, 中国・台湾]



IGV=Inteligent AGV



欽州港と日本のグローバル・サプライチェーン

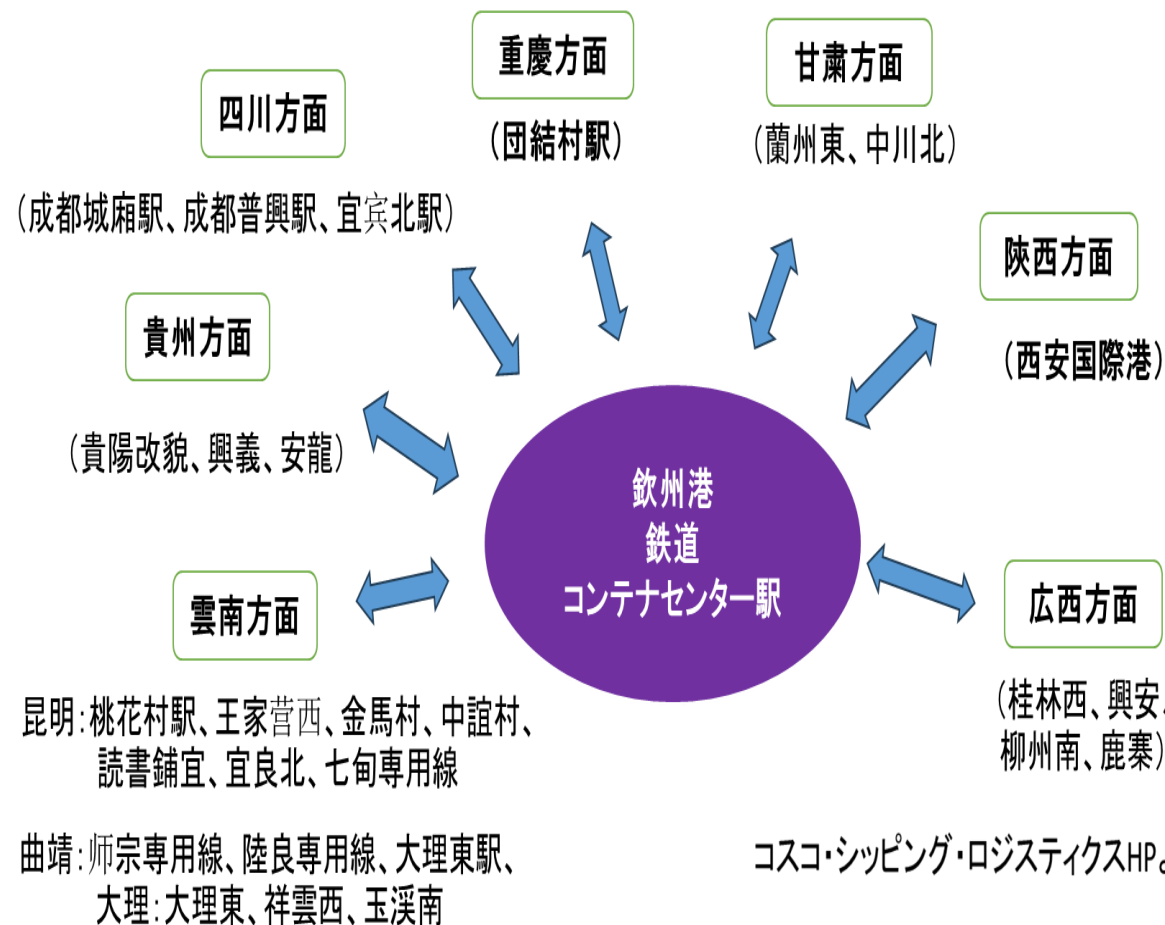
◎コスコ SHIPPING・ロジスティクス・ジャパンの事例



◎サービス概要

WEEKLYにて運航中
 欽州港 毎週火曜日 出港
 香港 毎週木曜日 出港
 厦門 毎週日曜日 出港
 東京 毎週水曜日 入港
 横浜 毎週木曜日 入港
 名古屋 毎週金曜日 入港
 門司 毎週日曜日 入港

コスコ SHIPPING・ロジスティクス・ジャパンHPより



コスコ・SHIPPING・ロジスティクスHPより

3. カイメツプ・チーバイ港の現状

ベトナムの全国港湾配置状況

北部・中部・南部の3地域港湾区分

Vietnam Seaport Association（ベトナム港湾協会）による
港湾データ管理：

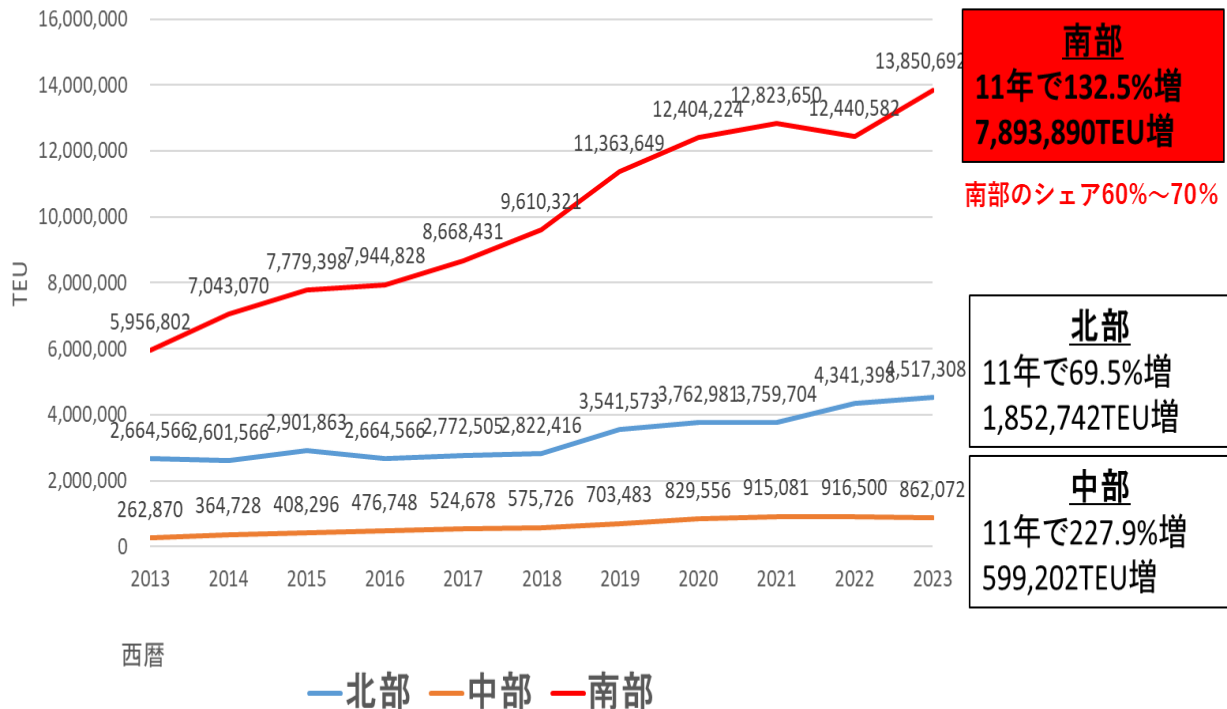
- ①北部：ハイフォン港（河川港）中心
- ②中部：ダナン港中心
- ③南部：
 - a) ホーチミン市+ドンナイ省（ホーチミン港湾群）
 - b) バリアブントウ省（カイメップ・チーバイ港）
 - c) メコンデルタ（メコンデルタ港湾群）

※ホーチミン市周辺のドンナイ省、バリアブントウ省、ロンアン省に日系企業が多数進出する工業団地が集中している。南部港湾群は、工業団地に必須の港湾群となっており、コンテナターミナルの大深水港化、DX化、GX化が進められている。ホーチミン港は河川港であり、大深水港化は不可能であるため、85km下流のカイメップ・チーバイ港が代替港として位置づけられ、ホーチミン港と周辺のICDとの連携が行われている。



コンテナ貨物取扱量の推移

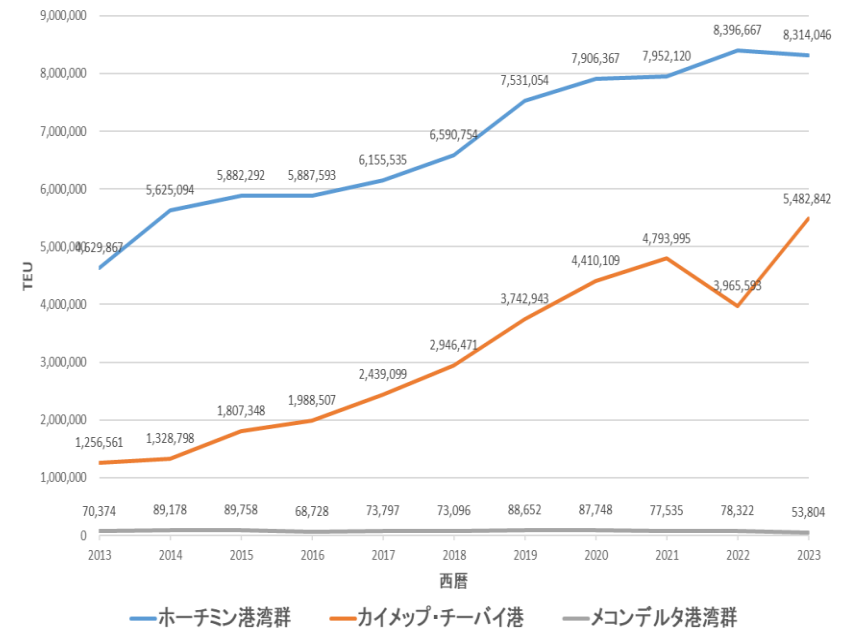
地域別港湾取扱量推移 (2013~2023)



VSA (Vietnam Seaport Association) HPより報告者作成

ベトナムの国際物流は、南部港湾群に依存している。2023年の港湾取扱量の南部のシェアは70%に達しており、北部は、約25%程度、中部は5%程度である。2013年~2023年の成長率は、南部は132.5%、北部は69.5%、中部は227.9%で、中部の成長率が最も高いが、取扱量としては低い。南部港湾群の急増への対応が喫緊の課題と言える。

地域港湾別港湾取扱量推移 (2013~2023年)



VSA (Vietnam Seaport Association) HPより報告者作成

南部港湾群の中では、ホーチミン港湾群の取扱量が多い。ホーチミン港は市街地に隣接する河川港であるため拡張が限界にきている。カイメップ・チーバイ港は代替港として、連携して運営されている。2023年のシェアは、ホーチミン港湾群約60%、カイメップ・チーバイ港約40%である。将来的には、カイメップ・チーバイ港の取扱量がホーチミン港を上回るものと予測される。

カimeツプ・チーバイ港の主要ターミナル

国の所管：VINALINES（VINAMRINE（運輸省海運総局から分離））
主要な8つのコンテナターミナル（全部で17）（2023年現在）

- 1) **SP-PSA** : SP-PSAコンテナターミナル
- 2) **TCCT** : タンカン・カimeツプコンテナターミナル
- 3) **TCIT** : タンカン・カimeツプ・インターナショナルターミナル
- 4) **TCTT** : タンカン・カimeツプ・チーバイ・ターミナル
- 5) **CMIT** : カimeツプ・インターナショナル・コンテナターミナル
- 6) **CM-ODA** : カimeツプ国際コンテナターミナル
- 7) **SP-SSA** : SP-SSAインターナショナルターミナル
- 8) **GEMALINK（ジェマリンク）** : GEMALINKインターナショナルポート

カイメツプ・チーバイ港ターミナル配置図



多数の外資進出により、多数のターミナルが建設され、港湾取扱量は増加した。
今後の課題は、統一的な管理である。

カイメツプ・チーバイ港の主要なターミナル（2023年）

全バース大深水港

最大の接岸可能船型は20,000TEU

ターミナル	運営会社	稼働時期	バース延長 (m)	水深 (m)	バース数	ヤード面積 (Ha)	ヤード収容能力 (TEU)	接岸可能船型 (TEU)	取扱能力 (万TEU)	取扱量 (TEU)	シェア (%)
TCCT	Saigon Newport Corporation	2009.6	300	-14.0	1	2		9,000	180		TCCT+TCIT 合計の数字
TCIT	Saigon Newport Corporation Mitsui O.S.K. Lines Wanhai Lines Ltd. Hanjin Logistics Corporation	2011.1	890	-16.8	3	55	51,500	14,000	180	1,885,942	
TCTT	Saigon Newport Corporation	2014.1	600	-16.5	2	48		14,000		820,938	11.8%
CMIT	Saigon Port (15%) Vietnam Maritime Corporation(VIMC) (36%) APM Terminals (49%)	2011.11	600	-16.5	2	30	50,000	20,000	210	644,273	15.0%
CM-ODA (TCOT)	Saigon Newport Corporation	2012~2013	600	-15.0	2	48		9,000	100	0	
SP-SSA International Terminal (SSIT)	Saigon Port (38.93%) VIMC (VINALINES) (11.07%) SSA Seattle Marine (米国ターミナル会社) (50%)	2011.12	600	-16.5	2	60		20,000		496,537	9.1%
SP-PSA International terminal	Saigon Port JSC Vietnam Maritime Corporation (VIMC) PSA Vietnam	2009.7	600	-14.5	2	27				0	
Gemalink International Port	Gemadep CMA-CGM	2021.1	800	-16.5	2	72		24,000	240	1,634,952	29.8%

共用バース設置

港湾戦略

①集貨戦略

ホーチミン港（河川港（河口から85km））の代替港として開発された、バリアブントウ省のカイメップ・

チーバイ港は、外資導入の方針のもとに、最初に日本のODAが進出、これが呼び水となり、外資が続々と進出した。有力な外資として、MOL、ワンハイ、韓進、APMT、CMA-CGMなどあるが、船社の参入は期待通りの集貨を確立させ、地元ターミナル業者との連携がうまくいき、ホーチミン港の補完港としてバージを主流とした輸送体制を確立させた。カイメップ・チーバイ港は、南部港湾群の40%を取扱うまでに成長しているが、将来的な貨物の急増を考慮すると、現在60%を締めているホーチミン港の取扱量をいずれ上回ると予想される。今後は、地理的優位性を生かした基幹航路の呼び込みのために、カンボジア、タイを背後圏化し、集貨地域を拡大してゆく成長戦略が、展開さ

れると思われる。ホーチミン港の代替港から南部経済圏のハブ港への脱皮を図ることが、港湾戦略の中心となるだろう。

②スマートコンテナターミナルの建設戦略

スーパーポストパナマックス型ガントリークレーンによる効率化、e-RTGの増強、ICDとの連携

③グリーン化戦略：持続可能な港湾を目指す：CNP、スマート化=GX化

e-RTGの導入、陸電供給、バージ活用、鉄道活用、海事局発表（2022年）グリーン港湾基準に基づく対応

集貨戦略

a) ベトナム国家政策：2020～2030をターゲットにした港湾拡張計画

◎ 投資額15%を国家予算、民間投資と外国投資の活用で整備促進

b) ホーチミン港の代替港としての整備から南部経済圏のハブ港へ

ア) 民間投資と外国投資による港湾建設（主要ターミナル大深水港化、統一的管理が課題）

TCITの出資船社：MOL、ワンハイ、CMIT出資会社：マースク子会社GTOのAPMT、GEMALINK出資船社：CMA-CGM等の船社と地元ターミナルSaigon New Port等との連携による貨物の集貨、港湾自動化を推進

主要8ターミナル：全バース大深水港：CMIT、SP-SSA、GEMALINKの最大接岸可能船型20,000TEU

ターミナル連携：TCIT/TCCT、TCTT/CMIT

イ) 地理的優位性を生かした基幹航路の呼び込ための成長戦略

i) 水運輸送とICDの活用：バージ輸送：ホーチミン港及びICDとの連携（カイメップ・チーバイ港の利用効率を高め強化する）

ii) メコンデルタとの連携：カイメップ・チーバイ港におけるバージ輸送のスキームの拡張

・カンボジア（プノンペン）の背後圏化

iii) 南部経済回廊の活用：背後圏の拡大戦略への活用

・カンボジア（プノンペン）、タイ（バンコク）の背後圏化・・シアヌークビル港、レムチャバン港との競争
(2023年世界第16位8,868,200TEU)

ホーチミン港湾群とカイメップ・チーバイ港の連携

バージによるホーチミン港湾群との連携



「ベトナム社会主義共和国 カイメップ港の機能向上に向けた物流サービス提供のための案件化調査 業務完了報告書 平成28年7月 独立行政法人 (JICA)」より

TCITにおいて

TCITのHPより報告者作成

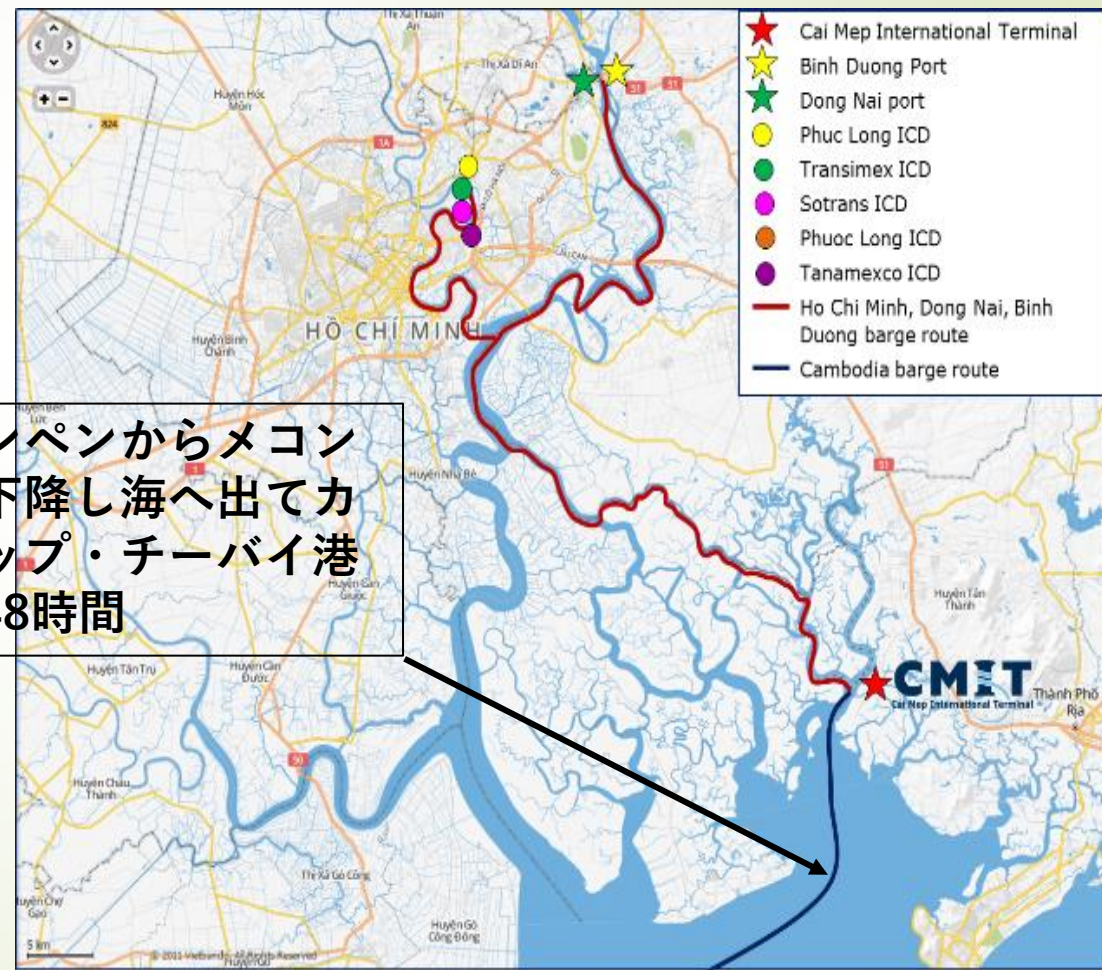
メコンデルタとの連携：バージ輸送のスキームの拡張 (プノンペンからのバージ輸送) プノンペンの外港としての展開

SSITのバージ輸送

SSITのHPより

CMITのバージ輸送

CMITのHPより



プノンペンからメコン川を下降し海へ出てカイメップ・チーバイ港へ：48時間



南部経済回廊とバージを活用した集貨戦略



南部経済回廊：

- ダウエイ～バンコク～フノンペン～
- ホーチミン～カイメップ・チーバイ港
- ・ 陸路で連結
- ・ ホーチミンからバージ

タイからの輸送：リードタイムの短縮



シアヌークビル港、レムチャバン港が危機感を強めている

ご清聴ありがとうございます
ございました

報告資料に関するお問い合わせは、下記までお願いします。

h-fukuyama@jpmac.or.jp