

# CAI MEP-THI VAI ODA PROJECT

## カイメップ・チーバイ国際港湾ターミナル建設プロジェクト

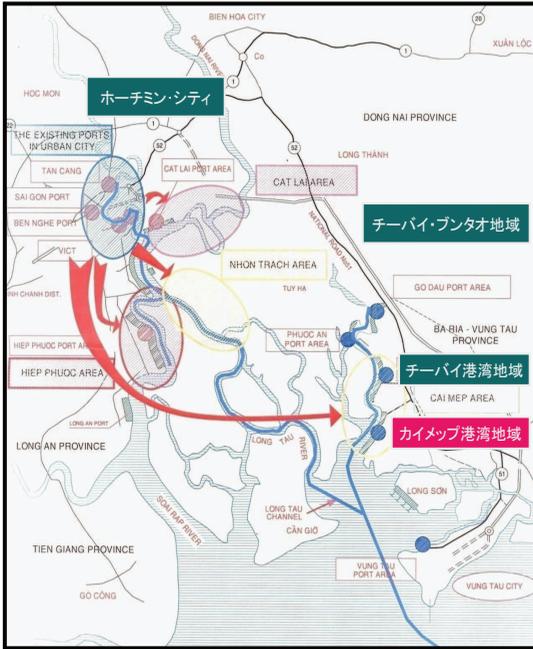
発注者: Project Management Unit 85 (運輸省傘下)  
 コンサルタント: 日本港湾コンサルタント・日本工営共同企業体

前編

取材協力、資料提供:



JICAベトナム事務所  
 五洋建設・りんかい日産建設共同企業体  
 東亜建設・東洋建設共同企業体



日本のODAによるベトナム援助プロジェクト紹介の第3回目はカイメップ・チーバイ国際港湾ターミナル建設プロジェクトのご紹介です。

カイメップ・チーバイはバリア・ブンタウ省の北西部に位置しており、ホーチミン市から南東へ約40kmの場所に位置します。増大する海上貨物輸送の需要に対応し、大型の貨物を含め国際海運の拠点として期待されているカイメップ・チーバイ国際港湾ターミナル建設プロジェクトに関してJICAベトナム事務所、本事業の施工監理を担当されている建設コンサルタントの日本港湾コンサルタント・日本工営共同企業体及び、建設プロジェクトの施工を担当されている五洋建設・りんかい日産建設共同企業体、東亜建設工業・東洋建設共同企業体の皆様のご協力によりお伝え致します。

### ●経緯

ベトナムは約3,200kmに及び海岸線と紅河及びメコンデルタを中心に約114,000kmに及び船舶の航行可能な河川・運河を有しており、海運と内陸水運は物流の重要な手段になっています。特に経済発展の目覚ましいホーチミン市及び、ドンナイ省、ビンズン省、バリア・ブンタウ省の南部経済重点地域(SFEZ)は、ベトナム国内のGDPの30%以上を占めており、港湾貨物取扱量はベトナム全土の約70%を占めるなどベトナム経済の発展上必要な地位を占めている地域です。

しかし、これら南部経済重点地域の港湾貨物の60%以上を取り扱うサイゴン港、ベンゲ港、タンカン港、VICT港のサイゴン4大港は全てサイゴン川を遡上した場所に位置しており、河口付近の水深が浅い為(-7m)1万トン級の船舶の往来が限界であり、最も重要な国際航路に近接しているにも拘らず比較的小型の船舶による運送しか出来ず、香港やシンガポールで大型の船舶での積み替えが必要でした。

また、サイゴン4大港に貨物が集積している為、航路の渋滞や安全性確保の問題、内陸の交通渋滞など様々な問題が懸念されるようになってきました。

このような状況の中でJICAはベトナム政府からの正式の要請により2001年~2002年に南部地域における総合的な港湾開発計画の策定と優先プロジェクトのF/Sを目的とする開発調査を実施しました。その後2004年から2006年にかけてはカイメップ・チーバイ国際港建設に必要な事前調査と設計を行う技術協力が実施され、

2005年には同事業に対する363億6400万円の円借款供与が行われました。

またこのカイメップ・チーバイ国際港湾ターミナル建設プロジェクトでは、ターミナル建設後の効率的な運営維持管理を行う為に港湾の運営に日本などの民間企業の参入を前提にしており、それらの参画を促す為にJICAは専門家を派遣し、港湾運営方策の策定手法、民間セクターの港湾運営参入に係る規制体系の整備、オペレーター選定に必要な各種書類作成等を通じた港湾の管理・運営に関するキャンペーン・ディベロップメントを目的とした技術協力も行っています。

このプロジェクトの建設工事は既に2008年10月よりパッケージ1のカイメップ国際コンテナターミナルが東亜建設工業・東洋建設共同企業体により、パッケージ2のチーバイ一般貨物ターミナル建設工事が五洋建設・りんかい日産建設共同企業体により2012年10月の完成に向けて進められています。

