

苫小牧港利用促進協議会 ベトナムポートセールス 報告書



苫小牧港利用促進協議会

2015年12月

1.訪問目的

苫小牧港利用促進協議会では、2011年の中国・上海を皮切りに、2012年 中国・大連、2013年 インドネシア・ジャカルタ、2014年ロシア極東地域と海外でのポートセールスを実施してきた。

2015年については、近年の経済発展が著しく、日本企業の進出も多くアジアにおける存在感が増してきたベトナムと今後もより結びつきを強めることで、苫小牧港の港勢拡大に繋げることが期待できるため、ベトナム（ハノイ、ホーチミン）でポートセールスを実施した。

2.苫小牧港利用促進協議会参加者

今年のポートセールスに参加した参加者については、下記のとおり(事務局含め全32名)。

なお、今年については、会員外である苫小牧市役所、苫小牧民報社から各1名、寒地港湾技術研究センターから2名の参加があった。

＜参加者名簿＞

会社・団体名	役職	名前
苫小牧利用促進協議会 (苫小牧港管理組合)	会長(管理者)	岩倉 博文
	会長代理(専任副管理者)	柏葉 導徳
苫小牧市	産業経済部長	福原 功
ナラサキスタックス(株)	取締役	守屋 治
	主事	桜井 健司
出光興産(株)	執行役員北海道製油所長	澤山 秀哉
	総務課長	澤井 隆慶
苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合	専務理事	高橋 清志
苫小牧栗林運輸(株)	現業部副部長	佐野 雅章
(株) 栗林商会	苫小牧支社取締役	小紫 聡
	運輸営業部コンテナ営業課係長	河野 純吾
苫小牧木材港運(株)	代表取締役専務	高橋 好
北旺運輸(株)	海運事業部長	秋津 拓也
北洋海運(株)	代表取締役社長	上遠野 護
日本通運(株) 苫小牧支店	営業センター課長	矢浪 信吾
苫小牧北倉港運(株)	総務グループ経理部長	麦島 博史
苫小牧港開発(株)	取締役ターミナル事業部長	飯村 豊
	ターミナル事業部技術管理課技術管理係長	江川 昌史
苫小牧埠頭(株)	代表取締役社長	長岡 久人
	港湾事業部サブリーダー	阿部 晋
苫小牧信用金庫	理事長	石田 芳人
(一社) 寒地港湾技術研究センター	事務局長	川合 紀章
	第1調査研究部次長	田中 淳
栗林海陸輸送(株)	取締役	栗林 克行
苫東コールセンター(株)	企画総務部理事部長	井上 義信
(株) 苫東	代表取締役社長	成田 一憲
苫小牧民報社	編集局文化・生活情報部	山田 香織
苫小牧港木材振興(株)	代表取締役社長	宮本 知治
事務局	港湾振興室長	浅井 孝人
	港湾振興課主査	伊藤 貴文
	港湾計画係長	福田 勉
	港湾振興課主事	蠣崎 友美

3.訪問先・日程

訪問先及び日程については、下記のとおり。

日次	月日	都市名	時刻	行程
1	11月9日 (月)	千歳 仁川 ハノイ	12:00 14:05 17:15 18:40 21:40 22:50	新千歳空港国際線ターミナル 大韓航空カウンター前集合 大韓航空 KE766 便にて仁川国際空港へ 仁川国際空港着 大韓航空 KE679 便にてノイバイ国際空港へ (時差が2時間発生します) ノイバイ国際空港着 借上げバスにてホテルへ ホテル(シェラトンハノイ) 着
2	11月10日 (火)	ハノイ ハイフォン ハノイ	6:45 10:00 12:00 12:50 15:55 16:20 16:35 18:00 20:00	ホテルにて朝食後、ハイフォン港視察へ ホテル発 ハイフォン港へ ハイフォン港視察(～11:30) 市内にて昼食(～12:50) ハイフォン発 ハノイへ 在ベトナム日本国大使館表敬訪問(7名) ホテル着(25名) NSRP ハノイ事務所表敬訪問(7名) 苫小牧港セミナーin ベトナム セミナー終了
3	11月11日 (水)	ハノイ ニソン ビン ホーチミン	6:30 11:20 13:00 13:30 15:30 16:40 18:25 19:20 21:20	ホテル発 ニソン NSRP 製油所へ バス内で朝食 ニソン NSRP 製油所視察(～12:40) 製油所周辺にて昼食 ニソン発 ビン空港へ ビン空港着 ベトナム航空 VN1265 便にてタンソンニャット国際空港へ タンソンニャット国際空港着 ホーチミン市内にて夕食 ホテル(ホテルニッコーサイゴン) 着
4	11月12日 (木)	ホーチミン ロンドウック ホーチミン	9:00 10:00 12:20 13:00 14:00 15:00 16:20 19:20 21:40 23:55	ホテルにて朝食後、ホーチミン港視察へ ホテル発 ホーチミン港へ ホーチミン港視察(～11:50) 市内にて昼食(～13:00) ホーチミン発 ロンドウック工業団地へ ロンドウック工業団地視察 ロンドウック発 ホーチミン市街へ ホーチミン市内にて自由時間 ホーチミン市内にて夕食 タンソンニャット国際空港着 大韓航空 KE684 便にて仁川国際空港へ
5	11月13日 (金)	仁川 千歳	6:50 10:05 12:45 13:15	(時差が2時間発生します) 仁川国際空港着 大韓航空 KE765 便にて新千歳空港へ 新千歳空港着 解散

4.実施報告

順を追って、今回のポートセールスの結果についてレポートする。

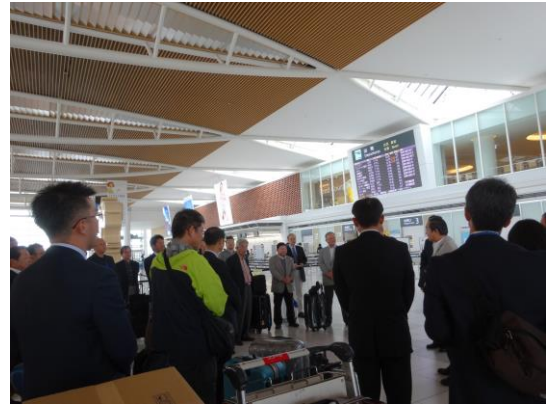
4-1.11 月9日（月）

●新千歳→仁川→ハノイ移動

昼 12:00 に新千歳空港に集合し、仁川で乗り継ぎ後、ハノイへ移動。



会長（市長）挨拶



参加者

A photograph of a large electronic departure board at an airport. The board displays flight information in both Japanese and English. The Japanese text includes '出発' (Departure) and '出発時刻' (Departure Time). The English text includes 'Departures' and 'Byline'. The board lists various airlines and destinations, including GUAM, SEUL, and TAIPEI.

Airline	Flight	Destination	Time	Gate	Remarks
UA	UA188	GUAM	12:25	67	Check In Close
ANA	NH674	GUAM	12:25	67	Check In Close
ANA	NH766	SEUL	14:05	66	Go to gate
KOREAN AIR	JA JLS209	SEUL	14:05	66	Go to gate
KLM	KL4250	SEUL	14:05	66	Go to gate
D	DL7304	SEUL	14:05	66	Go to gate
E	ER8400	SEUL	14:05	66	Go to gate
CHINA AIRLINES	C1131	TAIPEI	14:20	65	Go to gate
THAI AIR	THS2	SEUL	14:45	64	
EVA AIR	BR115	TAIPEI	15:20	67	Code Share
ANA	NH6815	TAIPEI	15:20	67	Code Share
EVA AIR	BR165	TAIPEI	17:05	68	Code Share

出発便表示（14：05 発）

●ホテルへ移動 21:40～

ノイバイ国際空港に到着後、ハノイ市内のホテルへ移動した。

4-2.11月10日（火）

●ハイフォン港 10:00～11:30

早朝ハイフォンへ向け出発し、午前中は PORT OF HAI PHONG JOIN STOCK COMPANY を訪問し、会社やコンテナターミナル、取扱貨物量などについての説明を受け、その後、Tan Vu ターミナルを見学。



早朝のハノイ市街



PORT OF HAI PHONG JOIN STOCK COMPANY



会場風景



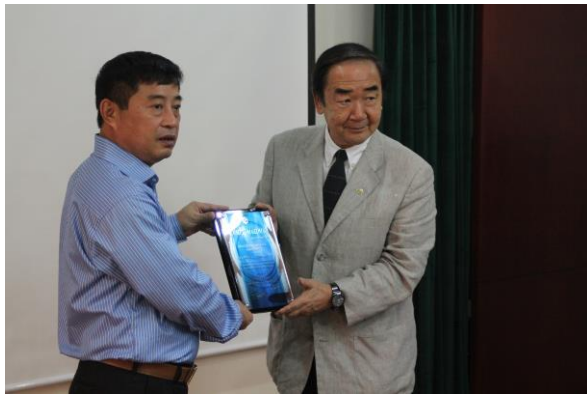
会場風景



ハイフォン港紹介 VTR



岩倉会長（市長）挨拶



記念品贈呈



いただいた記念品

＜相手方対応者＞

カオ・チュン・ワン副社長

※補足説明 日本郵船ベトナム 浜田氏

＜説明概要＞

- ハイフォン港は、19世紀終わりのフランス植民地時代に成立したベトナム北部最大の港湾であり、近年は、ベトナム北部の玄関口となっている。
- フランスやアメリカとの戦争の際に、ベトナムの解放に貢献した。
- 日本との関係は古く、100年以上前に横浜港、神戸港との記録がある。
- 一口にハイフォン港というが、13のターミナルの集合体であり、PORT OF HAI PHONG JOIN STOCK COMPANY は、そのうち3つのターミナルの運営会社。
- 他のターミナルについては、運営会社が違っており、複数の運営会社が存在する。
- ハイフォン港の1番の特徴は河川港であり、水深の平均が6.4メートル。
- 現在、ハイフォン港は盛んに港湾整備と拡張を行っており、友好関係にある日本及び日本企業の支援、協力を頂いている。港湾施設利用も含めて大変ありがたく思っている。
- 2000年ごろ、日本のODAでコンテナターミナルを整備した。また、JICAの支援により年に2～3回欧米に研修に行っている。日本の支援は、お金だけでなく人材育成についても大変ありがたい。
- ハイフォン港の紹介VTRを視聴。

＜質疑応答＞

△寒地港湾技術研究センター 川合事務局長

我々は、本日ハノイから先月オープンした高速道路を走ってハイフォンまで来たが、貨物車両があまり走っていなかった。この道路によって、ハイフォン港とハノイの物流が改善されるか？

△PORT OF HAI PHONG JOIN STOCK COMPANY カオ・チュン・ワン副社長

皆さんの走ってきた高速道路は、まだハノイ側が完全開通していない。今年末にはハノイまで完全開通する予定であり、周辺の道路や橋が整備される2017年以降、物流について改善されると思う。

△苫小牧埠頭 長岡社長

ハイフォン港とホーチミン港の内航フィーダーの取扱比率はいかほどか？

△PORT OF HAI PHONG JOIN STOCK COMPANY カオ・チュン・ワン副社長

国内としてはハイフォンが 25～30%。

△苫小牧港管理組合 柏葉専任副管理者

- 1 コンテナの物流ターミナルは、ハノイの周辺にあるのか？ハイフォンの周辺にあるのか？
- 2 ハイフォン港の冷凍コンテナの取扱量は？

△PORT OF HAI PHONG JOIN STOCK COMPANY カオ・チュン・ワン副社長

- 1 ターミナルはハノイ周辺ではなく、ハイフォン周辺の様である。国内輸送は、トラックが7割。
- 2 だいたい総量の 15%程度。

△苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合 高橋専務

- 1 システムは、三井エンジニアリングのものを使っているようだが、使い勝手はどうか？
- 2 ターミナルでトレーラー等車両の待ち時間はどの程度？

△PORT OF HAI PHONG JOIN STOCK COMPANY カオ・チュン・ワン副社長

- 1 日本の ODA で出来ているため、日本製が入っている。使い勝手は良い。
- 2 ゲートは 24 時間 OPEN しており、待ち時間は、問題になるほど発生しない。

△北洋海運 上遠野社長

- 1 ハイフォン港のコンテナの取扱量は年間何 TEU か？
- 2 またホーチミン港の取扱量は年間何 TEU か？

△PORT OF HAI PHONG JOIN STOCK COMPANY カオ・チュン・ワン副社長

- 1 ハイフォンの 2014 年取扱量が 344 万 TEU。2015 年 1 月～6 月で 190 万 TEU 超えなので 2015 年間では 400 万 TEU を超えるとみられる。
- 2 ベトナムの総貨物の 35～40%がハイフォンの取扱。60～65%がホーチミンの取扱いとなっており、ホーチミン港の取扱いは 600 万 TEU 前後。ベトナム全体での取扱いは 1000 万 TEU となり、インドネシアの 800 万 TEU より大きくなっている。

〈Tan Vu ターミナル視察〉

- 1 PORT OF HAI PHONG JOIN STOCK COMPANY が運営する Tan Vu ターミナルを見学。
- 2 当日は、郵船ベトナムの船が入港していた。荷役作業は終了済み。



ターミナルゲート



視察風景



視察風景



エプロンの様子



記念撮影

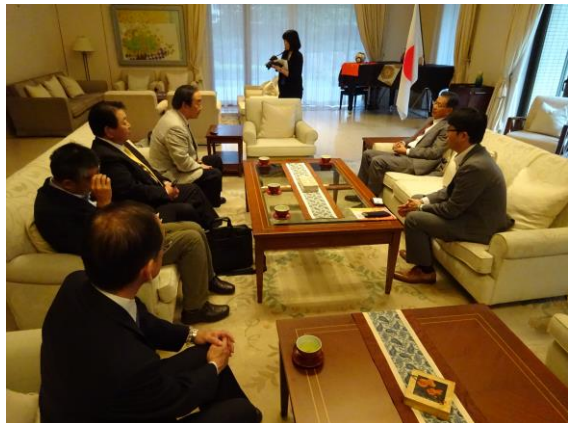


昼食会場からのハイフォン

●在ベトナム日本国大使館 15:55～16:10

訪問者の人数を制限するとの連絡を受けたため、岩倉会長以下 7 名（苫小牧港管理組合：岩倉苫小牧市長、柏葉専任副管理者、浅井港湾振興室長、出光興産(株)北海道製油所：澤山所長、澤井総務課長、苫小牧港木材振興(株)：宮本社長（苫小牧商工会議所副会頭）、苫小牧民報社：山田主任）にて訪問した。

岩倉会長から記念品として樽前焼の焼き物を贈呈した。



訪問風景



記念品（樽前焼）贈呈



深田大使と記念撮影

〈相手方対応者〉

深田博史 特命全権大使

林 寛之 一等書記官

〈質疑応答など〉

△岩倉会長

本日、ハノイで苫小牧港のセミナーを開催させていただく。国内物流は日本一であるが、国際的には知名度が低いので、5年前から海外でポートセールスを実施している。外貿コンテナは、北海道全体の8割弱を取り扱っており、近年、ベトナムとの貨物量が増加している。北海道からホタテなど海産物や機械関係が出ている。経済成長が著しいベトナムやタイ、インドネシアなどとの貨物増加を期待している。TPPの影響も含めて戦略を持って対応しなければならないと思っている。

△深田大使

日本の農業などは TPP をチャンスと捉えて海外へ打って出てもらいたい。例えば、こちらでは、まずいともろこしを食べている。日本、北海道のものは甘くて美味しい。農産品をこちらで作るとか、こちらに運ぶとか。

洞爺湖サミットの時、北海道の食文化の売り込みに協力したことがある。

△岩倉会長

明日、北海道に唯一の製油所、出光興産の関係で、ニソンの製油所を視察させてもらう。

△澤山所長

ニソンの製油所の供給先は、ベトナム市場であるが、第 3、第 4 の話があるので、そうなるとう輸出ポジションになると思う。（難しいようだが）

△深田大使

サッポロビールは、社長が来た時、ホーチミンで展開していたが、ハノイでも展開すると言っていた。ベトナムでは、高級ビールとしてブランド化されつつある。ラベルが、ベトナムの国旗と同じ星のマークがうけているようだ。高橋知事にもよろしくお伝え願いたい。

●NSRP ハノイ事務所 16:35～16:55

製油所の建設に携わる北海道出身者の激励のため、在ベトナム日本国大使館を訪問したメンバー（苫小牧港管理組合：岩倉 苫小牧市長、柏葉専任副管理者、浅井港湾振興室長、出光興産(株)北海道製油所：澤山所長、澤井総務課長、苫小牧港木材振興(株)：宮本社長（苫小牧商工会議所副会頭）、苫小牧民報社：山田主任）にて NSRP ハノイ事務所を訪問した。

岩倉会長から記念品を贈呈した。



岩倉会長（市長）挨拶



訪問風景



新村 General Director



NSRP ハノイ事務所の皆さんと

〈相手方対応者〉

SHIMMURA（新村） General Director 他 北海道出身者約 30 名

〈質疑応答など〉

△岩倉会長挨拶

国内の取扱貨物量は日本一であるが、外国貿易の取扱量は少なく、国外では知名度が低いことから、苫小牧港を PR するため 5 年前から本格的に海外ポートセールスに取り組み始め、本日、ベトナムのハノイでセミナーを開催する。明日は、ニソン製油所を視察させていただく。

皆さん、環境が違い大変かと思うが、ベトナムの成長が苫小牧港の発展にも繋がることもある。日本の ODA のプロジェクトでもあるが、頑張ってもらい、日本へ帰ってから、ここでの経験を伝えてもらいたい。

※訪問者を紹介

△新村 General Director

厳しいスケジュールの中、お越しいただき感謝する。ニソン製油所はベトナム政府からナショナル非プロジェクトとして認定されている。現在の進捗率は 68%、約 25,000 人が働いている。NSRP では、1,060 名が採用され、ローカル出身が約 760 名、約 300 名が多国籍、約 10 カ国からのエキスパートで、そのうち出光から 160 名、うち北海道製油所に関係した者が 40 名、北海道出身者が 27 名いる。

私も平成 4 年から 8 年まで、北海道製油所の重質分解装置のプロジェクトに参加した。北海道の美しい大自然や美味しい食べ物など、特にアイスホッケーも楽しんだ。苫小牧港は、今後活躍が期待され、ベトナムとの関係も重要となると思う。ポートセールスにおいて所期の目的を達成することを祈る。

●「苫小牧港セミナー in ベトナム」 18:00～20:00

宿泊先でもあるハノイ市内のホテルシェラトンハノイにて、「苫小牧港セミナー in ベトナム」を開催。
33名の招待者が来場。苫小牧からの参加者と交流を深めた。

〈セミナー次第〉

- 1 開会
- 2 挨拶
苫小牧港利用促進協議会 会長 苫小牧港管理組合 管理者 岩倉苫小牧市長
- 3 苫小牧港の概要説明（プレゼン）
苫小牧港管理組合 蠣崎主事
- 4 乾杯
(株)苫東 成田代表取締役社長
- 5 招待者あいさつ
ジェットロ・ハノイ事務所 川田所長
- 6 閉会
苫小牧埠頭(株) 長岡代表取締役社長



岩倉市長挨拶



概要説明（蠣崎主事）



成田社長挨拶



会場風景



会場風景



会場風景



川田所長挨拶



会場風景



会場風景



長岡社長挨拶



会場案内



会場風景



会場風景

〈出席者(招待者)〉

23の企業・団体から33名の御参加をいただいた。

4-3.11月11日(水)

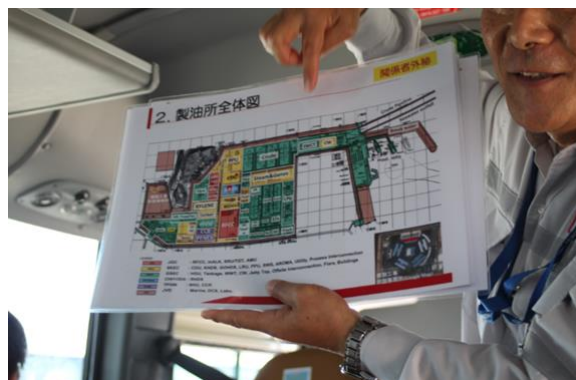
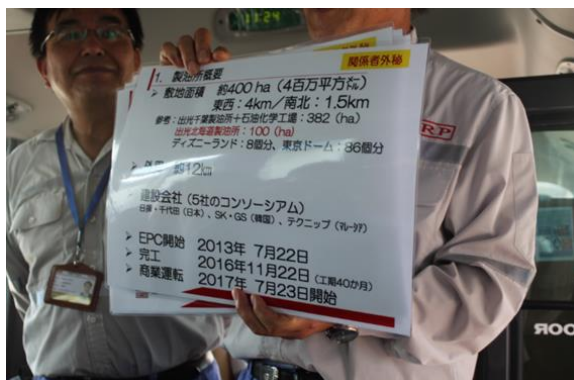
●ニソン NSRP 製油所視察 11:20~12:40

早朝ハノイを出発し、約 220 km離れたニソン NSRP 製油所を視察。

<説明概要>

◎製油所概要

- 現在建設中のニソン製油所は、ハノイから約 220km 南に位置する。
- 工事は最盛期を迎えており、約 28,000 人が働いている。
- 事業主体は NSRP と言っているが、正式名称はニソンリファイナリー・ペトロケミカルリミテッド。
- 出光興産株は 35.1%の出資をしており、クウェート国営石油と並んでメジャーシェア。
- 精製能力は 20 万バレル／日の計画。北海道製油所は 16 万バレル／日。
- ニソン製油所はベトナムで 2 番目の製油所。1 番目はズンクワット製油所で 14.7 万バレル／日。
- 2017 年 7 月に商業運転開始予定。
- 敷地面積が 400ha。ちなみに北海道製油所が 100ha なので面積だけでいうと 4 倍。
- 海まで約 4km 離れている。東西 4 km、南北 1.5km、外周 4km、長方形ではない若干複雑な地形。
- 建設は 5 社の企業共同体。日本が 2 社、韓国 2 社、マレーシア 1 社。EPC というのはエンジニアリング・プロキュアメント・コンストラクション（設計・調達・建設）。
- 2013 年 7 月 22 日から開始し工期 40 ヶ月、2016 年 11 月 22 日を目標に、設計と調達はほぼ終わっている。現場の建設に注力して現在 40 ヶ月中 27 ヶ月進んでいる。
- 機械的な完成から試運転を開始し、2017 年 7 月からの商業運転に向けて皆で努力をしているところ。
- 最終製品としては LPG、パラキシレン、ベンゼン、ガソリン、ジェット燃料、軽油。また、シャンプーの容器、洗面器などの原料となるポリプロピレン。
- 重油はない。全て回収、改質してガソリン等軽い製品を作る。重たいものは、自家燃料で消費する。
- この製油所は、クウェートの原油一本だが、重油は発生しないという世界でも近代的な最新鋭の設備となっている。そのため、20 万バレル／日と言いながらも装置の規模や数は非常に多くなっている。



◎蒸留塔

○寝かせたままドレスアップ、モジュール工法といって何分割かにして地上で組み立てる。

○物によっては立ててから足場を組んで保温材や配管を組む。

○大型クレーンを使うような大きな蒸留塔やベッセルは 8 割据え付けが終わっている。残り 1 つ 2 つ陸揚げしてドレスアップする。一番大きな 2,300t の大型クレーンは解体して搬出済み。



◎原油タンク

○沖合 35km からタンクへ運んできて、12 万kl／基、直径 90m 高さ 19m が 8 基ある。

○海側から出来上がりつつあり、2 基が最後の水張りテストをやっている。



◎常圧蒸留塔

○原油が最初にかかる常圧蒸留塔。原油タンクを出てガスとか軽質分に沸点の差で分ける。

○20 万バレル／日、約 38,000 kl。



◎出荷栈橋

- 出荷栈橋は最大 4 万 DWT、水深 10m くらい。
- 出荷栈橋は全部で 4 つ、1AB、2AB、3、4AB。
- 白色のパイプがローリングアーム。
- 手前が 1 万 DWT（サルファ、ポリプロピレンの出荷用）。沖側にあるのが 4 万 DWT。
- サルファは原油中に数%。それを固体として出荷する。



◎作業員の食堂

- 食堂はそれぞれの場所にある。この施設内では煮炊きしてはいけないので、28,000 人分の食事が外から持ち込まれている（弁当、ケータリング）。こういう意味でも地元には相当なお金が動いている。



〈質疑応答など〉

- Q ここはまったく何もなかったところなのか？
- A ジャングルというか爆弾処理をして平地にした。ここは遠浅の海だったので、沖を浚渫して港を作った。原油タンクが 20 万と 25 万トン。水深の関係で原油の受入栈橋が 35km 沖合。そこでやっと水深が 27m。それくらい遠浅。世界でも 35km 沖合のシングルポートの受入栈橋は片手位しかない。
- Q 出荷栈橋用の浚渫というのは沖合何 km まで？
- A タンカーが入ってくるところを掘っただけだが、数キロはあると思う。

Q 海底土砂は、シルト質なので浚渫したところは埋まらないのか？

A 定期的に浚渫する予定。原油の栈橋については、いちいち掘るよりも沖合い 35km 出した方がいいということになった。

Q なぜこの地を選んだのか？

A 2004 年から 2005 年くらいに、この地を経済特区にするというベトナムの国策。

Q タンクの防油堤は規則で作らなくてはいけないのか？

A この土地の消防、もしくは国際基準の厳しい方を採用している。ベトナムの基準よりも大体厳しいが、ベトナム自体も国際基準を取り入れている。

Q タンクのデザインはあるのか？

A 基本的には国際標準。出光やいろんな石油会社の過去のトラブルの教訓を得て、改良している。基本的にはイギリス規格やヨーロッパ系の規格、日本より厳しい。特に工事の安全など。

Q 製品は大体ベトナム国内消費か？

A 主要製品（ガソリンや軽油）はほとんど国内。硫黄やケミカルは国外に持っていくものも多い。

Q 製品の払い出しは？

A 陸上出荷はタンクローリー 4 車分。1 日の予定が 16 台。陸上出荷は本当に少ない。ほとんど船での出荷を予定。ユーザーがいいため、パイプラインで近隣の工場に行くことはない。

国内輸送もほとんど船。陸上出荷で直接生産者からガソリンスタンドに直接卸すことは、あまりないらしい。ペトロベトナムが出資の 25.1%入っている。出光は 35.1%。国内販売のほとんどは、ペトロベトナム関係。

Q 製品の大半は海上出荷とのことだが、どこかに輸送基地みたいのはあるのか？

A ベトナム国内にターミナルがあるので、多くはそこに転送されると思う。

Q クウェートからのタンカーの大きさは？

A マラッカ海峡を通るため 25 万トンくらい。それ以上になるとスンダ海峡を通らなければならない。昔、日石が 50 万トンというのを作ったが、大回りで今の燃料だとちょっと損する。

Q ここが完成すればベトナム最大の製油所になるのか？

A ベトナム最大。ベトナムでは 2 つ目の製油所で、1 つ目の製油所は南側のズンクワットという土地にあり約 15 万バレル／日。国内消費量はどんどん増えている。

Q ここで働いている人 28,000 人はすべてベトナム人？

A ほぼベトナム人で約 27,000 人。日本人は 140 人くらい。韓国系企業と元請けとサブコンが 340 人、ヨーロッパ系が 10 数人、第三国（タイ、インドネシア、ギリシャ、南欧等）が 800 人程度。

近隣のタイやフィリピンからは溶接の技術者。ベトナム人の溶接工もいて、全部で 28,800 人くらいいる。

Q ほとんどの方が宿舎に泊まっているのか？

A それぞれのコントラクター、サブコントラクターが契約している宿舎や、民泊したり、自前で作ったりしている。この地区はもともと 1,000 人もいない小さな村だった。そこに 3 万人も人が入ってきて急に人口が増加した。そのため、下水処理場など社会インフラが間に合っていない。

地下の土木工事とか、ある職種ごとにグループで来て、その仕事が終わしたらいなくなり、最初から最後まで同じ人間がいるといったことがあまりない。

地下の工事や機器の据え付けも 8 割程度完了している。あとは小物の据え付けと配管溶接、電線を引く電気工事など。昼間錯綜するので夜も一部作業をしている。

Q ここにもともと住んでいた人は、漁師をしていたのか？

A 主に農業。牛を飼ったりしていた。この土地は人が住んでいたので、立ち退き料も一時的に入っている。あるエリアには立派な家が建ったり、トヨタ車が走っていたりする。立ち退き料は 1 家で 800 万円。家は 200 万円あれば建てられる。

Q 事業の金額は？

A 建設工事自体は 52 億 US ドル。それ以外にも様々な準備資金があるので、プロジェクト規模を合わせると、当時の金額で 8,000~9,000 億円。

これだけの大規模な工事をやるに当たり、1 つの銀行からのみ借り受けすることはできないので、プロジェクトファイナンス（銀行連合）から借りている。そちらに向けても申し訳が立つようなプロジェクトでなければいけないということで、地元の為に社会還元している。地元の若い人達の啓蒙、社会貢献、職業訓練に 5 億円の予算をとっている。

Q 雇用の数だけでも、これまでのベトナムで最も大きなプロジェクトの一つになるのでは？

A もっとも大きいプロジェクトである。

1 箇所で 27,000 人のベトナム人の雇用、建設後も 1,500 人常時雇用は過去最大。

働くのが嫌な人が結構いるので、働く動機づけのセミナーから始めた。

Q この規模の工事は出光さんでも久しぶりでは？

A 工場全体を一気に造るのは初めてだと思う。千葉の製油所の敷地が 380ha だが、順番に少しずつ造っている。ここは一気に造っているので、請負側も 5 社 JV でやっている。

Q この地区は石油のみ？組み合わせで何か計画はないのか？

A 組み合わせでという話ではないが、この経済特区の中にはこの製油所以外に発電所（丸紅）、セメント工場（太平洋セメント）がある。計画では鉄（ニソンスチール）これはローカル。詳細は不明。

Q ここの気候は？

A 地震がないので耐震設計がない。横風の風荷重も日本よりも設計値が小さい。台風も来るには来るが、そんなに強くはない。夏は最高 40° くらい。朝から夜まで蒸し暑い。

朝は 6 時に集合し、夕方 5 時までの勤務時間。昼休みは 2 時間くらい。11 時くらいには昼食を食べて寝ている。夏は 13 時～14 時は蒸し暑いので夜間工事にしたり時間をずらしたりする。

Q 病院（診療所）も自前で作っているのか？

A これから診療所をつくる。職員が怪我をした場合は簡易な施設があり、ドクターもいて応急手当ができるようになっている。

●ニソン→ホーチミン移動

ニソンで昼食後、ビン空港へ移動。ビン空港からタンソンニャット国際空港（ホーチミン）へ。



搭乗機（徒歩で乗り込む）



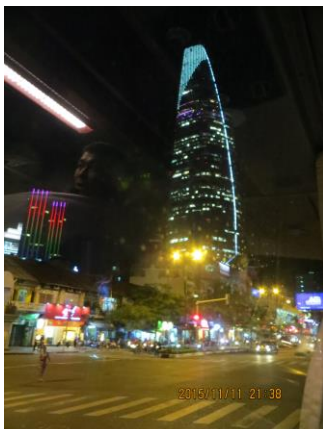
ビン空港での搭乗待ち

●岩倉会長（市長）以下 3 名、ニュージーランドへ

タンソンニャット国際空港から、岩倉会長（市長）、苫小牧木材港運(株)高橋専務、苫小牧民報社山田記者の 3 名がニュージーランド（ネーピア）へ。

●ホテルへ移動

柏葉会長代理以下 29 名は、ホーチミン市内にて夕食後、ホテルへ移動した。



夜のホーチミン市街

4-4.11 月 12 日(木)

●ホーチミン港視察 10:00~11:50

朝 9:00 にホテルを出発。午前中は、ホーチミン港（カトライ港）の視察を行った。訪問先は SAIGON NEWPORT CORPORATION.



朝のホーチミン市街



SAIGON NEWPORT CORPORATION 社屋



THINH 副社長



柏葉会長代理挨拶



記念品贈呈



記念撮影



カトライ港風景



カトライ港風景



オペレーション風景



ゲート

〈相手方対応者〉

HOANG DUC THINH 副社長

LE THI HAI YEN 氏（SNP ロジスティクス）

〈説明概要〉

○日本からサイゴン・ニューポートを訪問いただいたことは、当社としても貴重な機会になると思う。

○ベトナムは、中東やアジアの国々と結ぶ重要な位置にある。

○ベトナムの面積は約 33 万平方キロメートル、2015 年の人口は 9,100 万人、2015 年の GDP は 6.5%、輸出の発展は前年比 10%。このエリアの国の中でベトナムは伸びている。

○1989 年に軍港として設立された港で 26 年活動しており、港の歴史はまだ浅い。1992 年から港の利用をコンテナへと変え、2004～2005 年からロジスティックサービスを開始している。

○バースターミナルが 6 バース（100TEU クラス）、フィーダーターミナルが 6 バース（2,000～3,000TEU クラス）、大水深ターミナルが 4 バース（ヨーロッパ等との航路）、計 16 バースを有している。

○2006 年には 147 万 TEU の取扱いであったが、2014 年には 478.4 万 TEU まで取扱量を伸ばしている。その理由は、インフラ整備を大切にしていること。ベトナムでは 1 番、世界では 29 番目の取扱量の港へ発展している。

○2014 年のホーチミン市内の港湾におけるシェアは、Cat Lai 港が全体の 84.58%、362 万 TEU。

○Cat Lai 港は、ドンナイ川河口から入った港で、ホーチミン市中心部やビンズー省、ドンナイ省に

立地する工業団地からの距離も近い場所にある。

○Cat Lai 港の面積が 130ha、バース延長は約 1.5 km、最深岸壁がー12m、コンテナヤードは 75,000TEU の取扱能力があり、2014 年には 360 万 TEU を取り扱った。Cat Lai 港の設備はドイツから輸入している。

○1 週間で約 60 隻の船が入港してくる。

○アジアの中で Cat Lai 港は便利な場所に位置しており、シンガポールなどで大型船ヘトランシップしている。

○ターミナルソフトウェアを導入し、管理が非常に楽になった。

○貨物や港の情報をインターネットで調べることが可能。インターネットの利用により、eーカスタムや eーマニフェストが可能となっている。現在、eーポートというサービスを行っており、特にベトナムの船会社には好評。

○PHU HUU ターミナルは Cat Lai 港をサポートするために現在建設中。2016 年から供用開始予定。ヤード面積は 26ha。

○HIEP PHUOC ターミナルは Cat Lai 港の南に位置しており、今年の 5 月に供用開始した面積 19ha を有するターミナル。工業団地が隣接している。

○Cai Mep ターミナルは海から近く、水深が確保できることから大型船が利用している。また、ドンナイ省の工業団地にも近く便利な場所にある。Cat Lai 港とアメリカ間の貨物は、一度シンガポールを経由する必要があるが、Cai Mep ターミナルはダイレクトでアメリカとの貨物輸送が可能。

○メコンデルタはベトナムにおいて、お米と水産物の産地となっている。メコンデルタは水深が浅いので、Cat Lai または Cai Mep ヘフィーダーしてから輸出している。

○ロジスティクスサービスについては、トラックサービス、ICD サービスなどを行っている。SONG THAN 地区の ICD サービスでは 50ha の土地で、保税倉庫や冷蔵、CFS サービスを行っている。LONG BINH 地区の ICD では 300ha の面積がある。ICD サービスは北部のハイフォン港でも行っている。面積は 30ha。

○500 台のトラックを有し、ベトナムの南北で活動している他、ベトナムとラオス、カンボジアの国境輸送サービスも行っている。また、バージも 80 隻所有している。

○倉庫サービスとしては、保税倉庫が 230,000 m²、一般倉庫が 265,000 m²、危険物倉庫が 1,600 m²、冷蔵冷凍倉庫が 3,500 m²有している。ベトナム全国で 50 万 m²の面積の倉庫を有しており、事業展開している。

○国内運送サービスも行っており、ベトナム国内のロジスティクスサービス会社 20 社で 1 番の評価を受けている。

＜質疑応答＞

Q 世界的に注目を集めている北極海航路について、検討されていることはあるか。

A 特に検討はしていない。

Q Cat Lai 港からコンテナ輸送する鉄道ターミナルはどのくらい離れているか。

A 12 km離れているが、鉄道での国内輸送は行っていない。

Q これだけ道路が渋滞しているにも関わらず、鉄路を利用していない理由は何か。

A ベトナム政府が決めている。鉄路で運ぶという国のプロジェクトがあるのだが、いつ実施するのは決まっていない。

Q 冷凍冷蔵倉庫が 3,500 m² と他の倉庫と比較すると非常に少ないと感じたが、その理由は何か。

A それぞれのお客が、冷蔵冷凍倉庫を持っているため。

Q 今後、増やす計画はあるのか。

A 今のところ計画はない。

Q お米は低温倉庫に保管しているのか。

A お客の倉庫に保管されていることから、このターミナル内でお米を保管することはない。

●ロンドウック工業団地訪問 14:00～15:00

昼食後、バスで 1 時間ほど移動し、ロンドウック工業団地を訪問。



昼食風景



工業団地管理棟



鎌田社長



説明中



工業団地内風景



LIXIL



レンタル工場入口



レンタル工場内部

〈相手方対応者〉

鎌田雅彦 社長

〈概要説明〉

○LONG DUC INVESTMENT という会社は、双日と大和ハウスと神戸製鋼の関係会社である日本勢 3 社とベトナムのドナフードという食糧公社、この 4 社で開発を進めている。

○もともとはカシューナッツ畑（水田）。この土地の利用者がドナフードだった。

○ロンドウックはベトナムで 2 番目の工業団地。1998 年から同じドンナイ省にて最初の工業団地、ロテコ工業団地の開発を進め、販売が終了したが、その後も日系企業の進出意欲が高く、2011 年に 4 社で事業に参入した。

○土地の所有者はベトナム政府。工業団地会社が 2057 年まで借りており、その借地権を販売している。その後については、まだ法律で定められていない。おそらく延長される。

○ロンドウック工業団地の鎌田社長の出身である双日、元日商岩井はベトナムにおいて古くから進出している会社で、住友商事と並んでベトナムで様々な事業を展開している。

○1986 年に駐在事務所を開き、発電事業や流通事業、製粉事業、肥料や飼料等をベトナム南部中心に展開している。

- 2013年8月にオープンし約2年強の新しい団地。まだ空スペースがあるので、進出を検討されている、あるいは進出を検討していただいているお知り合いがいましたら、ぜひご紹介いただきたい。
- ベトナム南部を中心にした半径2,000kmの円にASEANの10カ国が全て入る、つまりASEANの中でベトナム南部というのは中心部であるという観点においても、ホーチミンの周辺であるベトナム南部は非常に便利なところである。
- ベトナムは、細長い国で日本の北海道を除いた面積に匹敵する33万km²という南北に長い国土であり、北部は亜熱帯、南部は熱帯と南北で気候が違ふ。北のハノイ周辺は冬寒く、南部のホーチミンは一年中バンコク、ジャカルタと同じような、雨季と乾季だけがある熱帯性の気候である。
- 人口はインドネシア、フィリピンに次いで、ASEANの中で3位、約9,000万人。人口ピラミッドをみても、若年層は人口抑制政策により層が広がっているわけではないが、労働人口となる若年層は70%が35歳未満ということで、労働力としては十分にある国。
- ベトナムは賃金が安いと言われるが、実際のところカンボジアやミャンマーに比べると若干高い。しかし、バンコク、マニラ、ジャカルタはそれぞれ最低賃金ベースで月額300ドル近く、一方ホーチミン、ハノイのほうは180ドル前後で、東南アジアの中でも賃金においては競争力がある。
- 経済成長は、最近少しスローダウンしているが、常に7%前後は成長している。本年も6.7%経済成長。第二次産業、工業が伸び始めている。一人当たりGDPは2014年に2,052ドルになった。5年後に3,000ドルを超えると考えられ、一般的に3,000ドルを超えると車の販売が増えるといい、今後、モータリゼーションが進むのではないかとされている。
- 全国平均で2,000ドル前後だが、ホーチミン周辺は5,000ドルを超えており、ハノイでは3,000ドルを超えている。
- 日系企業の進出動向は、15年間の直接投資の通算は日本がトップ。年度別では韓国、台湾に次いで3位。製造業がそのうちの4割を占めており、日本商工会に属している企業は1,455社。そのうちホーチミンが半分を占めており、768社が商工会に加入。今までは製造業が中心であったが、最近ではイオンなど小売業、サービス業の投資が増えてきている。
- 進出企業について、北部周辺は自動車、バイク、家電関係、ソフトメーカーが中心。南部に関しては多業種の製造業が進出。特徴あるところでは、東急電鉄が駅前開発、マンションや戸建ての住宅開発をしている。また、サッポロビールは、ベトナム人に星のマークが国旗と一緒にだということで非常にうけており、シェアを伸ばしている。
- 港は北部のラックフェン港が今整備中、南部ではカイメップ・チーバイ港という大型の大水深港がある。北部と南部では、貨物の取扱量が北部が3に対して南部が7と、海運においては南部のほうが便利である。
- 電力は北部が水力発電。ベトナム全体の約4割が水力発電。これは、他国に比べて非常に大きい数字。南部はそれに比べ化石の比率が高い。北部は雨不足等、天候不順の影響を受けやすい。
- ベトナムの投資環境の優位点は、ASEANの中心であるという立地。経済成長が今後も見込める。ベトナム人が非常に優秀。辛抱強い、目標達成するまで非常に一生懸命やるといった気質があり、そういう人達がいる国で製造業を展開しようとする企業が非常に多い。
- 交通インフラは、まだASEANの中では十分とは言えないが、高速道路など計画を実行するスピードは比較的早く、今後道路、港湾、空港などの整備が進むことが期待できる点がメリット。

- 一方、政策変更、法令や税制が突然変更されることが度々起こるといったことがあり、政治的には共産党の一党独裁で政治的リスクはないが、法律が複雑であったり、変更するようなことが突然発表されるということがたまにある。
- 素材関係の裾野産業がまだまだであり、ベトナム政府がサポートインダストリーを育成しようといった政策に取り組んでいる状況。
- ロンドウック工業団地はホーチミン市内から高速道路を使って約 40 分強の時間距離。以前は国道を使って、1 時間 20 分ほどかかっていた。南のカイメップ・チーバイ港へのアクセスも 1 時間程度の便利な立地。新空港が国会を通り、これから用地買収が始まる。約 10 年後に新国際空港がロンドウックから 20 分のところに出来る予定。
- 株主については、4 社で運営。開発面積が 270 ヘクタール、そのうち道路、緑地等を除き 200 ヘクタールの分譲面積がある。約 6 割が販売済。残り約 80 ヘクタールという進捗状況。
- 変電所、ガス供給施設、上水給水施設、排水処理施設、レンタル工場、物流倉庫を備えている。
- 進出企業は、LIXIL（昔のトステム）がアルミサッシの一貫工場を構えている。SMC、空気制御で動くオートメーションのパーツを作る会社で、まだ工場を建設中だが、来年の 6 月にオープン予定。テルモ、輸血用のプラスチックバックを作る会社。パラマウントベッド等、今のところ金属加工のメーカーが多く入居。
- レンタル工場は全て契約済み。
- インフラについては、電力のサプライ供給に優位性がある。変電所は電力会社のものだが、団地内にあり、変電所から団地の電気室に直接通るので、その間にトラブルが無く、安定した電力供給が出来る。また、別系統で電力の引き込みもあり、2 系統で電力供給が出来る。また、社員が 365 日 24 時間常駐しており、トラブルの際のバックアップスピードも団地の売り。
- 物流倉庫を備え、製品や材料の保管、通関、輸入業務代行、国内外の輸送などの物流の総合的なワンストップのロジスティックサービスを行っている。
- 天然ガスの供給施設があり、道路の下に配管から工場の中の減圧装置まで施工する。
- 給食サービスについて。ベトナムの労働者はお昼ご飯を楽しみにしている。お昼ご飯も給料の一部みたいなものであり、味が悪かったらその工場を辞めてしまうという冗談みたいな話も本当に起きている。仕出しは、ギャラクシーシダックス（日本のカラオケのシダックス）という日系企業が行っており安心感がある。
- IT 関係は KDDI が事務所に常駐している。光ファイバーが団地に敷設されており、クラウドコンピューティングサービスを提供。通信施設も他の工業団地にはない優位性がある。
- 日系のメリットとして、工場を設立するまでのサポート、入居後も日本人が数名常駐するので、問題発生時も日本語でのコミュニケーションが可能。また、月に 1 回情報交換会を行っており、法律の改正や税制面での変更等の情報供給や入居企業間の情報交換が出来る場を定期的に設けており、日系の安心感がある。
- 双日が行っている他の工業団地の紹介。インドネシア、ジャカルタ郊外の団地は分譲中。インドのタミルナド州チェンナイの郊外の団地は準備中で、3 カ国 4 拠点で展開している。

〈質疑応答〉

Q 分譲価格の水準について

A 上代価格として 90 米ドル。規模が大きければその分ディスカウントもある。だいたい 1 万平米が最少単位。

Q 水は工業用水を利用しているのか。

A 南部は環境面を配慮して、地盤沈下を恐れているので井戸がダメ。そのため、水道水（上水）の供給を受けている。日本の ODA で作られた浄水場でかなり水質はいい。

Q 落雷した時に 2 時間程度で復旧したとの事だが、こちらの工業団地に専用のスタッフがいるということか。

A うちの従業員が電力会社に通報し、電力会社立ち合いのもと電線の交換をした。電力会社も 24 時間いるので駆けつけていただける。作業自体は先行するが、出来上がったところに検収をしてもらう形。他の水のインフラ等も同じ。水のトラブルは、配管が地面の中にあるのでたまに漏水することがあるが、ほとんどトラブルはない。電気はお金がなく、地中埋設できなかった。外にあるとその分トラブルが起きやすいということで、その分人数で対応している。

Q 海拔について

A 海拔 40m 前後。見ていただいてわかるとおりフラット。長辺が 2km あり、その中でも 7m くらいの高低差しかない。海拔 40m あり、洪水の心配がない。

Q ある程度計算して盛土したのか。

A 盛土はしていない。10km くらい先にドンナイ川があるが、そこが大体標高が 0m。ホーチミン市内であれば 40m 杭がいるが、ここは地盤がしっかりしているため、杭は必要ない。

Q ホーチミン市内から来たが、こちらの方が熱く感じるが差があるのか

A 温度差はまずない。時間時間で、狭いエリアで差があるので、たまたまホーチミンが涼しかっただけ。

Q 働いている人はホーチミンから通勤しているのか。

A 2 種類あって、ワーカーさんはこのロンタン地区に集落がありここに 20 万人、この省自体 300 万人いる。ワーカーさんは自宅からバイクの 2 人乗りや 3 人乗りで通っている。管理職はホーチミンや省から来る人が多いので、トランジット（バス）という 17 人くらい乗れるもので、あるところにみんなバイクで集まってそれに乗って通ってくる。うちも計 3 台、朝晩の通勤に使っている。

Q この団地全体に何人くらい働いているのか？

A 大体 6 割売れたと申し上げたが、建物が建っているのが 3 割。一番多いのが LIXIL さんで 1,500 人くらい、全体で 3,000 人くらい。将来的に 1 万人位を想定。

Q 行政サイドの支援は、ベトナムという国はあるのか？

A ベトナム自体 WTO に 2008 年に加入しており、それまでは結構手厚くあったが、その時に全部引っ込めた。それに引き替えタイやフィリピンにはあるので、2014 年に復活させており、利益の出る 2 年間法人税免除、その後 4 年間は半減という政策がある。それと EPE という輸出型企業については、製品材設備の輸入関税ゼロ、VAT（付加価値税）ゼロというのがある。

Q 働いている人の優秀な人とそうでない人という面で、確保についてはどうされているのか。

A ワーカーさんの集まり具合に問題はない。求人募集をかけたならその倍くらい来るところもあるので、半年間試用期間、そこでダメな人は切って、また新しい人を入れる。それだけ応募があるので、その辺は苦労されたという話はお客様からはない。

Q リスクという点で法律変更のリスクという話があったが、一番のリスクは例えば、環境とか税とかどのあたりになるのか？

A 本当にリスクという意味では少ない国。事業が上手くいかないといわれるところもあるが、それは市場の問題や技術の問題であると思う。よく言われるのは税金関係。VAT の還付が遅いとか、輸入関税が本来はかかるものではないのに、税関職員によっては課税するとかいったところ。

よく中国と同じような文化の国なので、中国のような混乱があると思われるが、全然違う。賄賂も会社設立時に、それが無いと許可を出さないといったことは一切ない。各省に地方分権されており、省単位で申請して 2 週間で許可を出せるので、非常にスムーズ。

●ホーチミン市 自由行動、夕食

工業団地視察後、ホーチミンに移動し自由行動。その後夕食。

夕食後、タンソンニャット国際空港へ。



ホーチミン市街



ホーチミン市街（電線が特徴的）



ホーチミン市街



ホーチミン市街



ホーチミン市街



ホーチミン市街

●ホーチミン→仁川国際空港

23:55 発の仁川行きにてベトナムを後にした。

4-5.11 月 13 日（金）

●ホーチミン→仁川 →新千歳空港

前日夜にホーチミンを出発し、仁川国際空港を経由し新千歳空港へ。

大きなトラブルもなく、5 日間の日程を終了。



苫小牧港利用促進協議会 ベトナムポートセールス報告書

苫小牧港利用促進協議会事務局
（苫小牧港管理組合総務部港湾振興室港湾振興課）
TEL:0144-34-5905 FAX:0144-34-5559