社会開発調査部報告書

No. 1

ヴィエトナム国
全国沿岸海上輸送整備開発計画M／P調査
事前調査報告書

平成7年5月

JICA LIBRARY
J 1123977[9]

国際協力事業団

社調一
JR
95－081

ヴィエトナム国
全国沿岸海上輸送整備開発計画M／P調査
事 前 調 査 報 告 書

平 成 7 年 5 月

国 際 協 力 事 業 団

1123977[9]

序　　文

日本国政府は、ヴィエトナム国政府の要請に基づき、同国の全国沿岸海上輸送整備開発計画にかかる開発調査を行うことを決定し、国際協力事業団がこの調査を実施いたしました。

当事業団は、本格調査に先立ち本件調査を円滑かつ効果的に進めるため、平成７年３月15日から３月25日までの11日間にわたり、運輸省海上交通局外航課定期船同盟条約対策室長　男竹　昭氏を団長とする事前調査団（S／W協議）を現地に派遣しました。

調査団は、本件の背景を確認するとともにヴィエトナム国政府の意向を聴取し、かつ、現地踏査の結果を踏まえ、本格調査に関するS／Wに署名しました。

本報告書は、今回の調査をとりまとめるとともに、引き続き実施を予定している本格調査に資するためのものです。

終わりに、調査にご協力とご支援をいただいた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

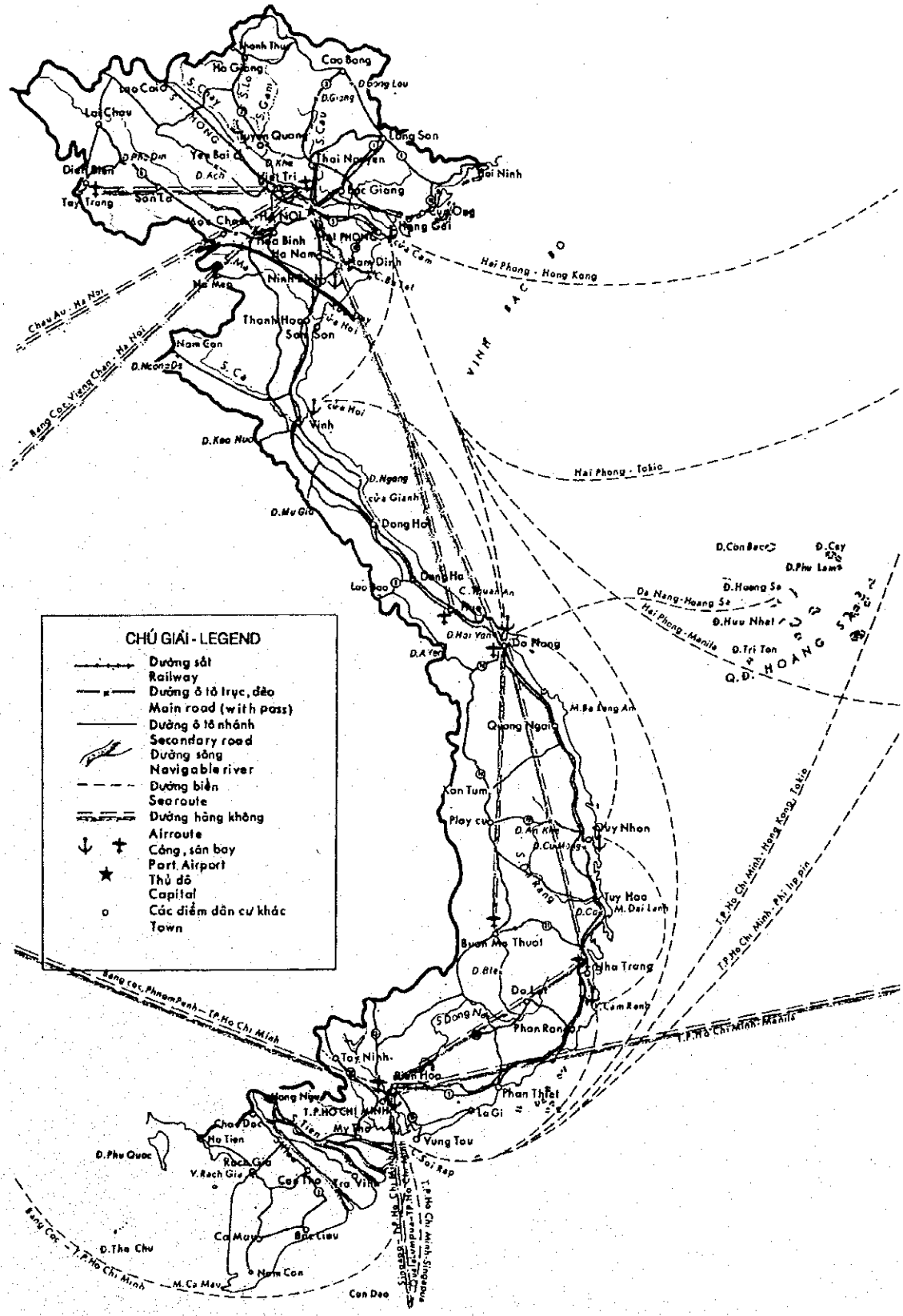
平成７年５月

国際協力事業団

理事　佐藤　清

調査対象地域図

GIAO THÔNG
COMMUNICATION



Ⅰ．協議、表敬等

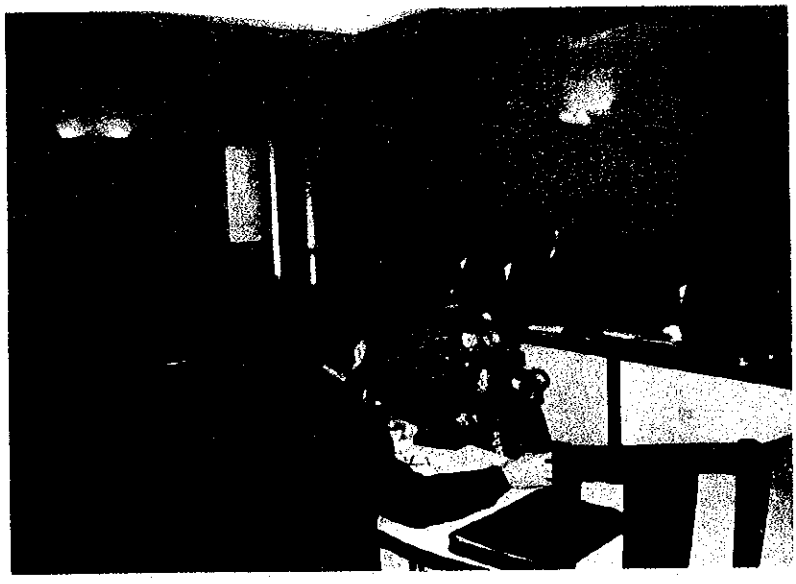
写真－1

MOT（運輸省）にて関係者との協議

写真－2

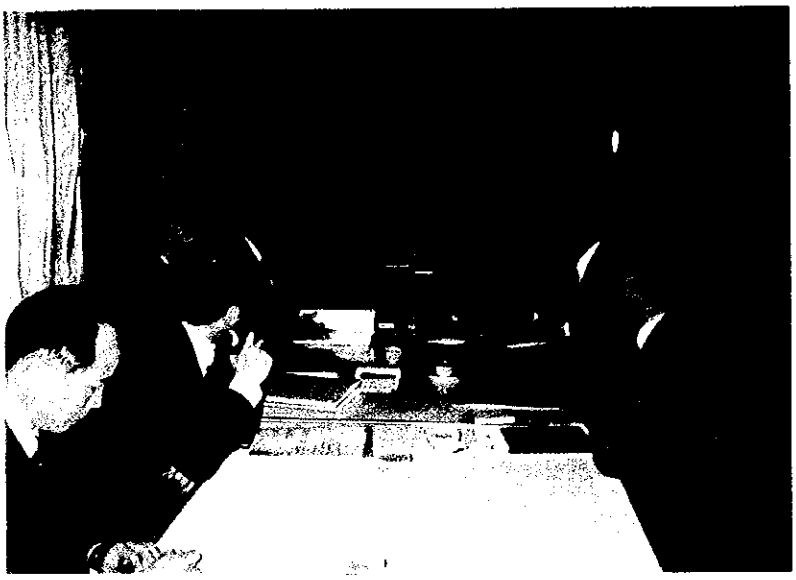
SPC（国家計画委員会）への表敬

写真－3



VINAMRINE（海運総局）への表敬

写真－4

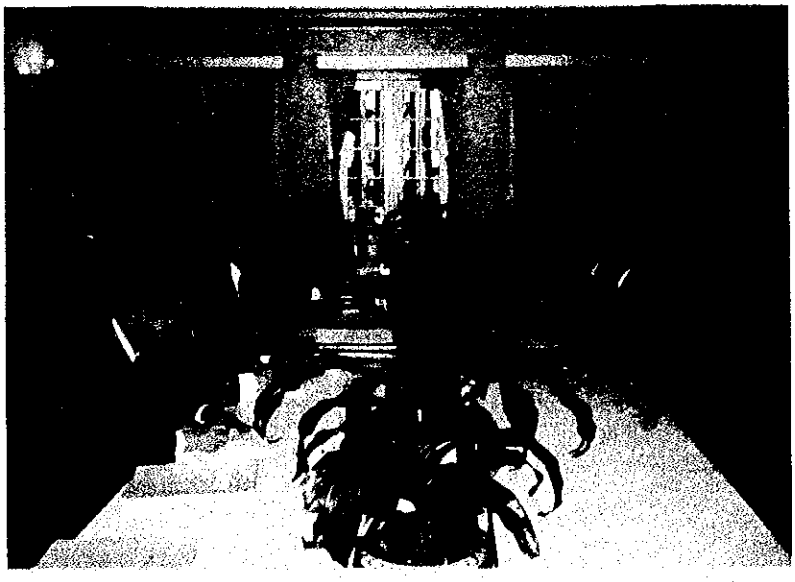


ＶＩＮＡＭＲＩＮＥ（海運総局）との協議

写真－5

ＶＩＭＡＲＵ（海事大学）への表敬

写真－6



ＶＭＳ（海上保安庁）への表敬

写真－7

MTTS（海員技術訓練学校）への表敬

写真－8

バクダン造船所への表敬

写真－9

VINAMRINE・Chairman 表敬

写真－10

S／W、M／M協議（MOTにて）

S／W の 署 名

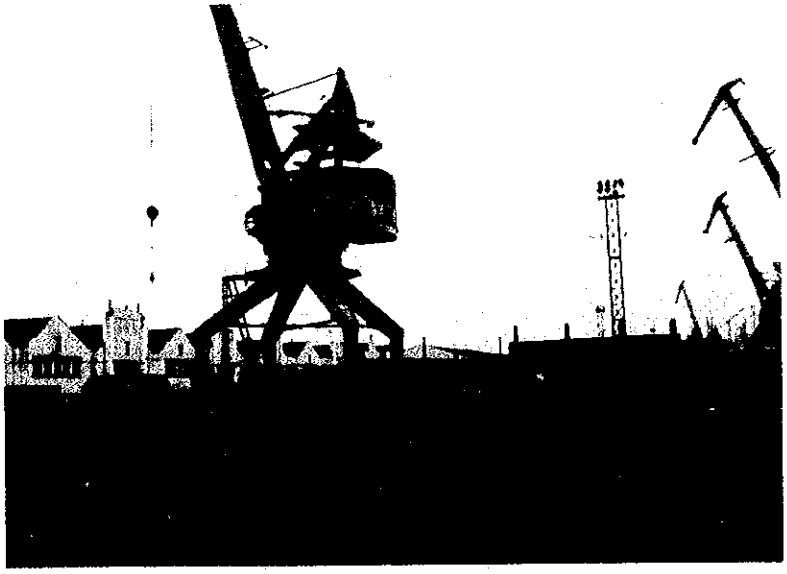
写真－11

写真－12

M／M の 署 名

写真－13

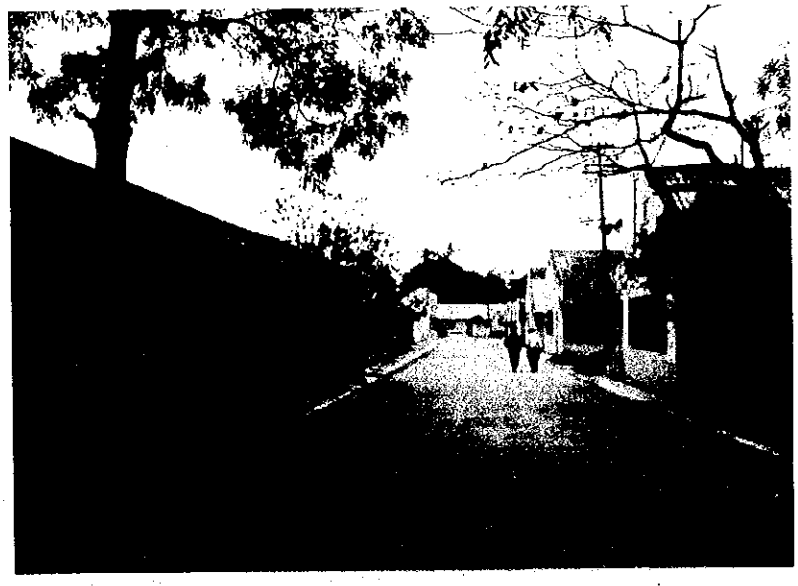
ハイフォン港の荷役設備及びヤード状況（1）



写真－14

ハイフォン港の荷役設備及びヤード状況（2）

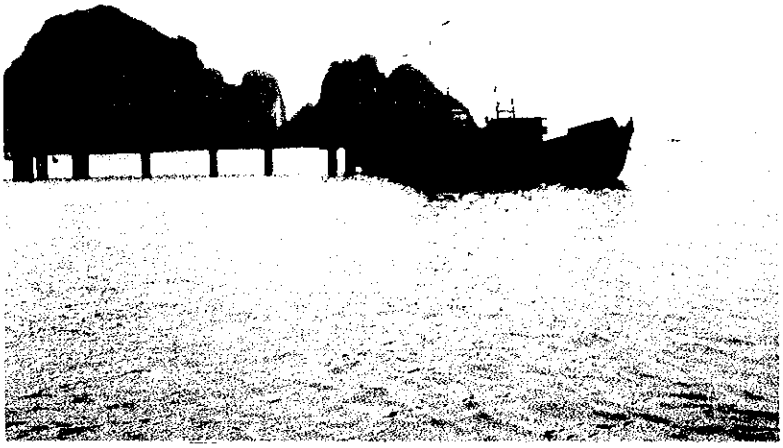
写真－15



VIMARU（海事大学）の学内状況（1）

写真－16

ＶＩＭＡＲＵ（海事大学）の学内状況（２）



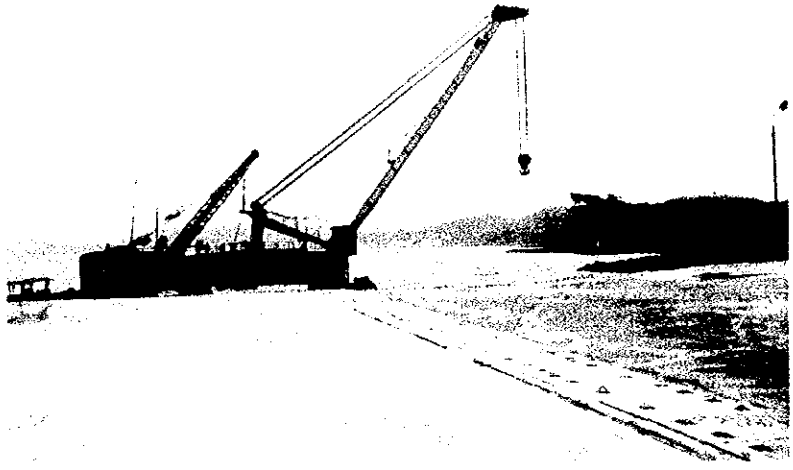
ハロン湾の埠頭状況

写真－17

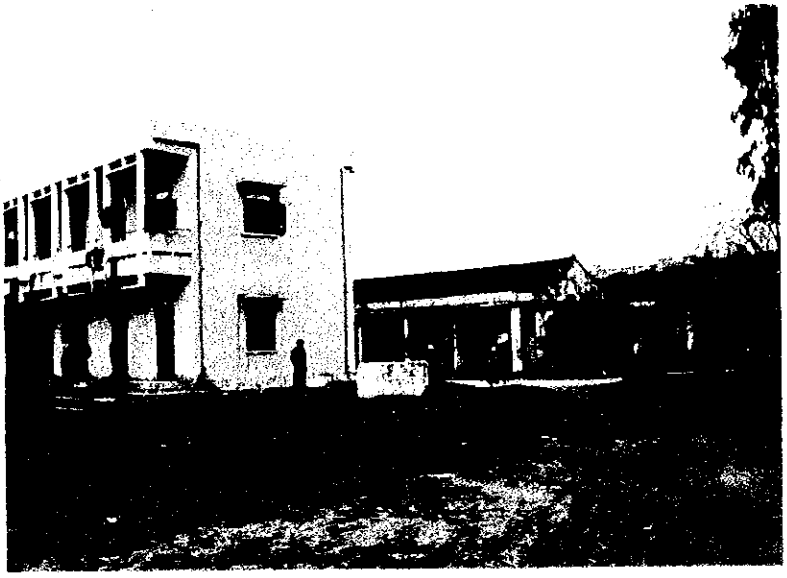
写真－18

カイラン港のコンテナヤード整備状況

写真－19



カイラン港の荷役設備状況



写真－20

ＭＴＴＳ（海員技術訓練学校）の校内状況

目　　次

序　　文
調査対象地域図
写　　真

第１章　事前調査の概要 …… 1
　１－１　調査の背景 …… 1
　１－２　調査の目的 …… 1
　１－３　調査団の構成 …… 2
　１－４　調査の日程 …… 2
　１－５　主要面談者 …… 3
　１－６　Ｓ／Ｗ協議の概要 …… 4

第２章　ヴィエトナム社会主義共和国の概要 …… 6
　２－１　一 般 概 要 …… 6
　２－２　経済・社会開発計画の概況 …… 9
　２－３　政治・社会・経済状況 …… 14
　２－４　わが国との関係 …… 17
　２－５　運 輸 行 政 …… 19

第３章　ヴィエトナム国の沿岸海上運輸・海上安全 …… 21
　３－１　沿岸海上輸送 …… 21
　　３－１－１　行政組織 …… 21
　　３－１－２　運輸・内陸水運政策 …… 25
　　３－１－３　沿岸海運の現状 …… 27
　　３－１－４　沿岸海上交通需要 …… 31
　　３－１－５　船　　舶 …… 34
　　３－１－６　内陸水運 …… 36
　　３－１－７　港　　湾 …… 43
　３－２　海 上 安 全 …… 55
　　３－２－１　行政組織 …… 55

3－2－2　航路標識 …… 55
3－2－3　捜索救助 …… 56
3－2－4　海上通信 …… 60
3－2－5　船舶検査 …… 60
3－2－6　船員教育 …… 61

第4章　経済・社会分析 …… 63
4－1　経済・社会分析調査実施の背景 …… 63
4－2　経済・社会分析に関する事前調査結果 …… 70
4－3　本格調査における経済・社会分析評価について …… 78
4－4　本格調査のための資料・情報 …… 80

第5章　物流及び関連インフラ …… 81
5－1　物流及び関連インフラ調査実施の背景 …… 81
5－2　物流及び関連インフラに関する事前調査結果 …… 82
5－2－1　物　　流 …… 82
5－2－2　関連インフラ …… 91
5－3　本格調査における物流及び関連インフラ、及び本格調査での留意事項 …… 115
5－4　本格調査のための資料・情報 …… 116

第6章　本格調査の概要 …… 117
6－1　調査の目的と基本方針 …… 117
6－2　調査対象地域、目標年次及び調査事項 …… 117
6－3　調 査 内 容 …… 117
6－4　調査作業スケジュール …… 120
6－5　調査実施上の留意事項 …… 122
6－6　本格調査団の構成 …… 127

付 属 資 料

1．Terms of Reference …… 131
2．Scope of Work …… 139
3．Minutes of Meeting …… 145
4．Questionnaire …… 153
5．収集資料リスト …… 164

第1章　事前調査の概要

1－1　調査の背景

ヴィエトナム国の有する3,000km以上にも及ぶ長い海岸線に沿った沿岸海上輸送は、同国にとって、国内・国際貨物輸送の重要な手段であり、経済活動上、大きな役割を担っている。また、沿岸海上輸送は産業を支えるうえで、全国の交通網の中で最も経済的で安定した輸送モードとして注目されているが、同国の現状では、市場経済化に基づく経営ノウハウの欠如及び資金、機材等の不足のため、施設の不備・老朽化及び保守管理の停滞等、海運整備の進行を阻害している問題も多い。

このため、今後、経済発展を促進していくうえで、統合的な沿岸海運システムの導入は必要不可欠であり、沿岸海運における包括的な調査の実施により、全国レベルでの短・長期的計画に基づいた沿岸海上輸送体制の整備が急務となっている。

上記の背景を受け、ヴィエトナム国政府は本分野において技術的蓄積のある、わが国に対し、1993年10月、同国の全国沿岸海上輸送整備開発に関するマスタープランの策定の必要性に鑑み、本件調査にかかる技術協力を要請してきたものである。

1－2　調査の目的

ヴィエトナム国政府の要請に基づき、同国の沿岸海上輸送並びに内陸水運に利用される港及び水路地域を対象として、沿岸海上輸送整備のために、マスタープラン（目標年次2010年）及び短期優先整備計画（目標年次2000年）の策定を行うものであり、今回は、本格調査のS／Wを協議・締結することを目的として事前調査団を派遣した。内容は以下のとおり。

(1)　先方政府の意向確認

(2)　要請内容の確認

(3)　Scope of Workの協議、署名

(4)　現地踏査、聴取による各海運セクター（海運、港湾輸送、船舶、船員、港湾、海上安全等）の現状・問題点の把握と、本格調査実施の概要策定

(5)　環境予備調査の実施

(6)　本格調査実施計画書策定に必要な資料の収集

1－3　調査団の構成

本事前調査団の構成は以下のとおりである。

氏　名	担　当	所　属
男竹　昭	総括／海上輸送	運輸省海上交通局外航課定期船同盟条約対策室室長
加藤　隆一	運輸行政	運輸省運輸政策局国際業務第二課　国際協力官
小森田重寿	航行安全	海上保安庁灯台部管理課　専門官
椎井　和文	調査企画	国際協力事業団社会開発調査部 社会開発調査第一課
野田　晃	経済社会分析	株式会社野村総合研究所
濱田　利郎	物流及び関連インフラ	国際航業株式会社

1－4　調査の日程

本事前調査団の調査日程は以下のとおりである。

調査期間：平成7年3月15日～平成7年3月25日（11日間）

日順	月　日（曜）	調査日程（宿泊地）	調　査　内　容
1	3月15日（水）	東京→ホンコン→ハノイ （ハノイ）	移動（JL 731、CX 793）
2	16日（木）	（ハノイ）	大使館表敬・打合せ MOT(運輸省)及びSPC(国家計画委員会)表敬
3	17日（金）	ハノイ⟶ハイフォン （ハイフォン）	移動（借上車） VINAMARINE（海運総局）表敬 現地調査（ハイフォン港）
4	18日（土）	（ハイフォン）	S／W協議（VINAMARINE） VIMURU(海事大学)及びVMS(海上保安庁)表敬
5	19日（日）	（ハイフォン）	現地調査（ハロン湾、カイラン港）
6	20日（月）	（ハイフォン）	MTTS（海員技術訓練学校）表敬 現地調査（バクダン造船所） 協議（VINAMARINE）

日順	月　日（曜）	調査日程（宿泊地）	調　査　内　容
7	3月21日（火）	ハイフォン⟶ハノイ （ハノイ）	VINAMARINE局長表敬、協議（VINAMARINE） 移動
8	22日（水）	（ハノイ）	TESI（交通経済科学研究所）及びSPC表敬
9	23日（木）	（ハノイ）	MOT副大臣表敬 S／W協議 S／W、M／M署名
10	24日（金）	（ハノイ）	大使館報告 帰国準備
11	25日（土）	ハノイ⟶ホンコン ⟶東京	移動（VN 790、JL 064） 帰国

1－5　主要面談者

Vietnamese side

State Planning Committee (SPC)

Mr. Nguyen Ngoc Nhat	General Director, of Infrastructure Departmant
Ms. Truong Thi Ngoc Lan	Deputy Genaral Director, of Infrastructure Department

Ministry of Transport (MOT)

Mr. Le Ngoc Hoan	Vice Minister
Dr. Tran Doan Tho	Deputy Director General, Plannig and Investment Department

Viet Nam National Maritime Bureau (VINAMARINE)

Dr. Dinh Ngoc Vien	Chairman
Mr. Vuong Dinh Lam	Director, International Cooperation Department
Mr. Phung Dinh Phuc	Director, Investment and Planning Department
Mr. Bui Van Trung	Vice Director, International Cooperation Department
Mr. Pham Xuan Phai	Vice Director, Marine Safety and Inspection Department
Mr. Tran Dinh Toan	Manager, Technical Science Department
Mr. Tran Van Nghi	Projects Manager, International Cooperation Department
Mr. Nguyen Minh Loc	Expert, Investment and Planning Department

Transport Economic Science Institute (TESI)

Dr. Nguyen Dinh Dang	Deputy Director

Embassy of Japan

Mr. Akihiko Furuya	Minister
Mr. Takahiro Sasaki	Second Secratory

1－6　S／W協議の概要

(1) カウンターパート機関

本案件では、ヴィエトナム側からのTORにより、当初からカウンターパート（C／P）機関をTESI（交通経済科学研究所）と考えていたが、本調査団の派遣直前にヴィエトナム国政府内において、海上輸送分野の総合的な対応が可能なVINAMARINE（海運総局）に変更決定されていた。本調査団としても、本調査にかかる交通計画分野に精通する組織であるTESIの必要性について議論したが、ヴィエトナム側からの、海上輸送全般の実務的な技術、資料等を備えたVINAMARINE（海運総局）に変更決定されていた。本調査団としても、本調査にかかわる交通分野に精通する組織であるTESIの必要性について議論したが、ヴィエトナム側からの海上輸送全般の実務的な技術、資料等を備えたVINAMARINEが最適であり、TESIも補助的な業務を分担することで対処したい旨の説明があり、既にヴィエトナム側でオーソライズされた事項であるため、やむをえないものと判断し、MOTが調査の遂行に問題が生じないよう、十分調整して進めることを強く要請したうえで、S／WにおけるC／P機関をTESIからVINAMARINEに変更した。

(2) 署名者について

本調査団が日本出発時は、MOT及びSPCの関係局長並びTESI所長を考えていたが、上記のC／P機関の変更に伴い、VINAMARINEの会長が署名者となるため、MOT及びSPCの署名者も同等クラスの職責の者が妥当との判断から、各局次長クラスとすることで双方合意のうえ、変更した。

(3) ステアリングコミッティの組織及びC／Pの配置について

本格調査団の現地でのスムーズな調査実施のため、ヴィエトナム側がSPC、MOT、VINAMARINE、TESI 等により構成されるステアリングコミッティ（調整委員会）を組織し、かつ、MOTの調整により各分野のC／P要員を配置することで同意し、M／Mに記載した。

(4) 調査開始時期について

ヴィエトナム側は本調査がヴィエトナム側の緊急要請に合致するよう、現行のスケジュールより出来るだけ早期に実施し、その成果を受理することを要望したが、本調査にかかるC／P要員の予算措置をC／P機関の変更に伴う内部事情により、処理していないため、今後の処理から予算執行が可能となる時期まで開始を短期間、待機願いたい旨、要請があった。本調査実施時期、期間等、短期間の延期であれば、支障ないと判断し、本年9月の調査団乗り込みとすることで合意した。

(5) そ の 他

その他ヴィエトナム側より下記の項目について要望があり、調査団は、要望をJICA本部に伝え検討する旨、約束し、M／Mに記載した。

① カウンターパート研修の実施
② 調査に必要な車両、運転手の用意
③ セミナーの実施
④ 調査完了までに使用する備品、機器類の準備
⑤ ヴィエトナム側が調査団用に購入する資料及び報告書等の費用の支払い
⑥ ファイナル・レポートの要約版の作成

第2章　ヴィエトナム社会主義共和国の概要

2－1　一般概要

2－1－1　自然状況

1）国　　土

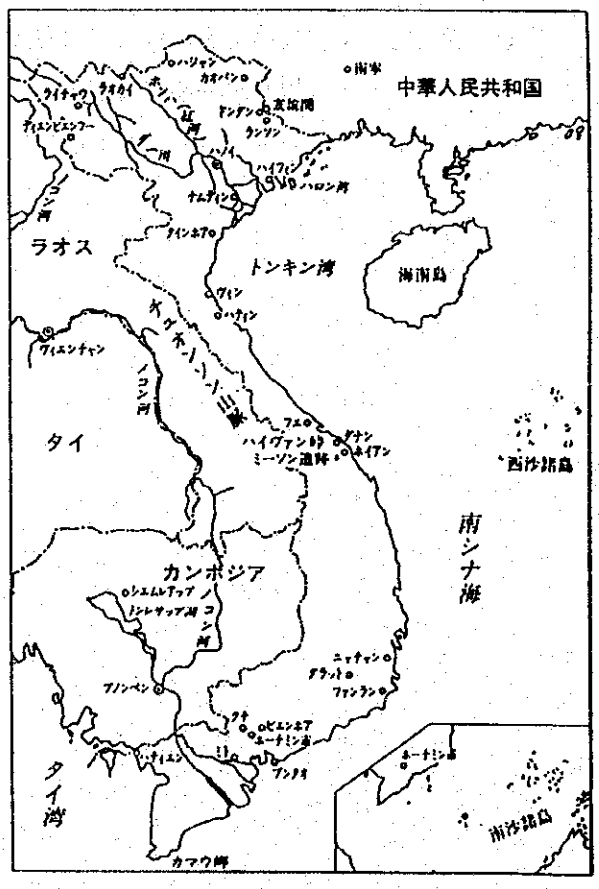
ヴィエトナムはインドシナ半島の東辺に、細長く南北にS字型に位置している。国土の総面積は330,363㎢であり、日本の約10分の9にあたる。海岸線はトンキン湾、南シナ海からシャム湾に至り、全長3,260㎞。西側は中国、ラオス及びカンボディアと国境を接し、最北端から最南端までの距離は1,650㎞である。北部の紅河デルタ（15,000㎢）と南部のメコンデルタ（60,000㎢）は肥沃な耕作地で、これらのデルタを除くと、ほかは高地が多く、全土の4分の3が山岳及び高地になる。

ベトナムの概況

国　　名	ベトナム社会主義共和国
面　　積	330,363㎢（日本の約0.9倍）
行政区域	3特別市、50省
主要都市	ハノイ市（306万人）、ホーチミン市（393万人）、ハイフォン市（145万人）
気　　候	北部（ハノイを中心に）亜熱帯、南部（ホーチミン市を中心に）熱帯モンスーン
主要港湾	サイゴン、ダナン、ハイフォン、クエンニン、クアロなど
主要空港	ノイバイ（ハノイ）、タンソンニャット（ホーチミン）
貨幣単位	Vietnamese Dong（VND）
外交関係	135カ国と外交関係樹立

（出所）ベトナム経済研究所
「ベトナム投資ガイド」1994

ベトナム全図



（出所）坪井善明「ヴェトナム」

2）気　候

気候はアジア・モンスーン地帯に属し、おおむね雨が多い。年間降水量はハノイで1,700～1,800㎜、ホーチミンで2,000㎜、中部では3,000㎜で、そのうち７割が９～12月の台風による。国土が南北に長いため、北部と南部との気候差は大きい。中部から北部にかけては、亜熱帯性気候に属し、１～４月は霧雨のような長雨が続き、肌寒い日が多い。一方、７～９月は気温は平均26℃以下だが、湿度が85％以上と高く、また、台風と洪水の季節になる。南部は熱帯モンスーン気候で、気温は年間を平均しても28℃で陽射しも強い。５～10月の雨季には毎日１～２回、１時間くらいのスコールがある。

国内地域別の比較

	北　部	中　部	南　部
面積（㎢）	166,600	101,400	63,100
人口（千人）	34,640	10,000	24,660
人口密度（㎢当たり）	208人	98人	390人
季節	５－10月が夏期	雨期　９－１月	雨期　５－10月
年間平均気温	23.2℃	24.9℃	27.8℃
最高／最低気温	32.8／13.8℃	29.3／20.5℃	37／21℃
年間降雨量	1,800㎜	3,000㎜	2,000㎜

（出所）92年ベトナム政府統計資料・ベトナム経済研究所資料より作成

ベトナムの年間気温表

◆北部ベトナム

月　別		１月	２月	３月	４月	５月	６月	７月	８月	９月	10月	11月	12月
温度(℃)	最　高	20.4	20.4	23.1	27.3	31.7	32.8	32.7	32.0	30.9	28.8	25.6	22.0
	最　低	13.8	14.7	17.5	20.8	23.9	25.5	25.7	25.4	24.3	21.6	18.2	15.0
	平　均	16.6	17.1	19.9	23.5	27.1	28.7	28.8	28.3	27.2	24.6	21.2	17.9
平均湿度(%)		80	84	88	87	83	83	83	85	85	85	81	81
雨　量(㎜)		18	26	48	81	194	236	302	323	262	123	47	20

◆中部ベトナム

月　別		１月	２月	３月	４月	５月	６月	７月	８月	９月	10月	11月	12月
温度(℃)	最　高	23.5	24.9	26.6	30.3	33.2	34.2	34.3	34.5	31.3	28.6	26.0	23.8
	最　低	17.2	17.8	19.4	21.9	23.7	24.4	24.6	24.4	23.3	21.9	20.2	18.1
	平　均	20.1	21.4	22.9	25.9	28.1	29.2	29.2	28.9	26.9	25.0	23.3	21.0
平均湿度(%)		92	92	91	88	86	82	80	83	89	90	92	93
雨　量(㎜)		187	62	78	48	96	85	91	107	439	666	673	358

◆南部ベトナム

月別		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
温度(℃)	最高	31.5	32.9	34.0	34.8	33.3	31.9	31.1	31.3	31.1	30.8	30.9	30.6
	最低	21.0	21.8	23.4	24.8	24.5	23.9	23.8	23.7	23.7	23.4	22.7	21.6
	平均	25.8	26.7	27.9	29.9	28.1	27.3	26.7	26.8	26.6	26.6	26.4	25.6
平均湿度(%)		77	74	74	76	83	86	87	86	87	87	84	81
雨量(mm)		15	3	12	43	223	327	309	271	338	263	120	55

(出所)「ベトナムの気候」「ベトナム経済の行方」(特別経済調査レポート・昭和63年度)
日本貿易振興会、1989。(一部削除)

(出所) 海外ビジネス事情シリーズ「ベトナム」

2－1－2 概　要

正式国名	(和文) ヴィエトナム社会主義共和国 (英文) Social Republic of Viet Nam
独立年月日 旧宗主国	1945年9月2日 フランス
政体	社会主義共和制
元首の名称	ボー・ヴァン・キエト首相 (共産党最高指導者はド・ムオイ書記長)
位置・面積	北緯　8度33分～23度22分　　東経　103度27分～109度28分 330千平方キロメートル (注1)
首都	ハノイ (Hanoi)
総人口	66.3百万人 (1990年) (注1)
公用語	ヴィエトナム語
暦	〈日本との時差〉　－2時間 〈祝祭日〉(注2) 1月1日　　新年 5月1日　　メーデー 9月2～3日　　建国記念日 ＊2月ごろの3日間　旧暦正月 (＊は毎年日が変わる祝祭日)
為替レート	1USドル≒10,300ドン (1993年9月現在)

※民族と宗教

ヴィエトナムの人口は、1993年で70.98百万人で、前年に比べ2.3%増加している。総人口の87%がヴィエトナム人で、ほかには中国人（華僑・華人）、タイ人が居住し、山間部にも約55種の少数民族が住んでいる。宗教は国民に極めて身近な存在であり、国民の9割が大乗仏教で、ほかには南部にカトリック（3百万～4百万人）、ヴィエトナム固有の宗教であるカオダイ教、ホアハオ教がある。

ヴィエトナムの人口

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
人口（百万人）	57,373	58.653	59,872	61,109	62,452	63,727	64,774	66,233	67,774	69,405	*70,982
人口増加率		2.2%	2.1%	2.1%	2.2%	2.0%	1.6%	2.3%	2.3%	2.4%	2.3%

*1993：推定値
(出所) Chamber of Commerce and Industry of Vietnam, Statistical Date of Vietnam's Ecomony, 1994年9月

都会居住者の割合

	1990	1991	1992	1993
都会居住者	13.3	13.6	13.3	13.6
（割　合）	(20.1%)	(20.1%)	(19.1%)	(19.2%)
前年伸び率		(2.3)	(-2.2)	(2.3)

*都会居住者は登録されている人口のみ
(出所) General Statistical Office, Statistical Year book 1993, Statistical Publishing House 1994

民族と宗教の概況

種　族	ベト族87%、中国・漢族、タイ族、その他55の少数民族
言　語	ベトナム語（フランス語、ロシア語、英語、朝鮮語が多少通じる）
識字率	92%
宗　教	大乗仏教、カトリック、カオダイ教、ホアハオ教など

(出所) ベトナム経済研究所「ベトナム投資ガイド」1994

2－2　経済・社会計画の概況

現行の開発計画のポイント：今までの開発計画による成果を発展させ、経済社会面での新たな困難の克服に努力し、より高いレベルの国民総生産と国民所得を達成することを目標とする。具体的には、食品・消費物資・輸出商品の3大経済計画の実施に努力する。

(1) 国家開発計画の概要

既住の開発計画は以下のとおりである。

既住の開発計画

計画名	期間	概要
第1次5カ年計画	1961～1965年	南北分割時の北ヴェトナムにおいて実施され、重工業を優先発展させ、社会主義改造を完了して社会主義経済への完全移行を達成しようとしたが、1964年8月米国による北爆が開始されたため、計画は中断された。
第2次5カ年計画	1976～1980年	「20年以内にヴェトナムを現代的工業、農業、堅固の国防、先進的な文化科学を持つ繁栄した社会主義に変える」と目標設定し広く海外からの援助を見越した楽観的な見通しを持つスタートであったが、性急な南北統一の悪影響、天災による食糧生産不振などにより、計画のほとんどを実行出来ず、失敗に終わった。
第3次5カ年計画	1981～1985年	第2次計画の失敗で、経済情勢は重大な危機を迎え、1980年度にこのどん底経済から立ち直るための生産促進諸政策をとった。基本目標は①穀物、食糧問題を解決し、消費財の需要を満たす。②農業の発展、消費財の需要、輸出財の需要、輸出の増大をはかり、重工業は次の段階に発展させる。③南部の社会主義改造の完了。④国防の強化の以上4点であった。しかし、これも生産が増加した反面、これまで見られなかった物価上昇が起こり、成功とは言えない結果となった。
第4次5カ年計画	1986～1990年	1986年12月党大会における「1986～90年経済・社会発展の方向と目標に関する報告」の中で第4次計画の概要が発表された。食糧・食品、消費物質、輸出商品を5カ年期の3大計画と定め、農業を最重点課題におき、消費物質、輸出向け商品の生産ん促進にあらゆる努力をするとした。

出所『東南アジア要覧』1992　東南アジア調査会

現在ヴィエトナムは、本来、第５次５カ年計画（1991～95年）の計画期間中であるが、91年６月の第７回党大会で、今後10年間の長期的経済発展を規定した「2000年までの経済・社会発展戦略」が採択された後、この５カ年を対象とする長期計画は、まだ明らかにされていない。これは、開発資金調達のめどがたたないため、政府が長期的な開発計画の立案を見合わせているものと考えられている。91年末の国会第10会期において「1991～95年及び92年の経済・社会発展任務に関する決議」が採択され、基本戦略のアウトラインが掲げられているが、その中には具体的な数値目標は示されていない。

1991～95年の経済・社会発展任務と目標は以下に示すとおりである。

① インフレを抑制し、解消する。

② 経済財政制度を次第に安定に向かわせる。経済成長率と社会生産の成果を次第に高める。経済における資本の蓄積を次第に増加させる。主要部門、基本的産品の発展、さらには、多くの雇用を作りだし、速やかな成果を上げるような生産、事業分野と施設の発展を集中的に行う。基幹構造部門と幾つかの主要経済プロジェクトを建設する。山岳部の経済・社会発展計画を展開する。

③ 科学、技術知識を効果的に活用し、生産に新技術を速やかに導入する。

④ 人民の物質的、文化的生活を安定化させ、次第に改善する。国家は雇用問題を解決し、労働人民が自らの手で職業を作り出すことを奨励する国家計画を案出するべきである。国家は率先して賃金制度の刷新を行い、教育、文化、芸術上の要求によりよく応え、山岳部や少数民族グループ居住地に注意を払いつつ人民の健康を守り、高める。

⑤ 諸種の経済・社会管理政策を引き続き調和良く改革し、組織、活動、人員管理等の分野での国家の行政を刷新する。

⑥ 経済・社会管理に秩序と規律を再樹立するため犯罪と不法行為に対する闘争を続ける。

⑦ 国防を強化し、治安、公共の秩序と安全を保証し、政治的安定を高め、国際関係を拡大する。

1992年は、95年までの計画実行上、非常に重要な年であり、以下の目標を達成することが大きな課題となっている。

・国民所得　　4.0～4.5％増（1991年比、以下、同様）
・農業生産　　3.3％増
・食糧生産　　2,200～2,250万トン
・工業生産高　　6.0～7.0％増
・輸　　出　　16％増
・資本投資額　　3兆600億ドン（うち、１兆7,000億ドンは国家予算から、１兆3,600億ドンは基本償却基金からまかなう）

上記の目標を達成するために、1992年初めより次の諸政策の理解と実行が必要である。

① インフレの抑制、国家財政、金融情勢の安定化

② 全経済構成部門の開発と強化、赤字国営経済施設の再編

③ 対外経済の拡大による輸出額の急速な増大

④ 社会資本の最大限の活用

⑤ 93年の完成を目指し、適切な賃金制度の確立に努力する

⑥ 国家行政、経済・社会管理、法に伴う秩序と規律の樹立

⑦ 新改正憲法に基づく、行政・司法制度の刷新

〔2000年までの経済・社会安定と発展のための戦略（1991～2000年）の概要〕

1991年の第7回党大会で採択されたこの長期戦略は、今後10年間の経済開発の枠組みを示すにとどまっており、従来の5年計画のような具体性を持つものではないが、基本的な開発戦略としては以下の点が掲げられている。

① 経済活動の自由化

経済活動の推進力として個人の利益を積極的に評価し、多くの所有形式と経営組織形態を持った多セクター経済の展開を図る。

② 法律・制度の整備

市場経済メカニズムの導入を秩序ある形で進めるために、経済活動に関する法律・制度を整備する。

③ 対外経済関係の拡大

ヴィエトナムの持つ経済開発のポンテンシャルを最大限に生かすために、世界各国・組織との経済関係を効率的に拡大する。

④ 経済効率の向上支援

⑤ 科学技術の発展強化

⑥ 社会的公平の維持・実現

⑦ 社会生活の民生化と政治的安定の維持

このような7つの戦略に基づいて2000年までに実現すべき目標としては、以下の4点が集約されている。

① 経済・社会の安定化

インフレを緩和・抑制し、生産の安定・発展と人民の生活の安定を図り、国際収支の赤字幅を縮小させる。また、教育・文化・医療水準の低下を抑える。そのために経済改革を引き続き推進する。さらに、国家による管理を縮小し、国営企業の効率の向上を図り、汚職を防止して、経済・社会の規律を確立する。

② 貧困と低開発の克服

飢餓の根絶、貧困層の縮小、雇用の確保、必需品の供給等により経済内部からの蓄積の増大を図る。同時に外部からの資金吸収を図り、物質的・技術的基礎を強化して、工業化により経済構造を改革する。

③ 人的資源の育成・強化

教育道徳を発展させ、国民の知識を高め、科学技術を高める。

④ 国防の強化

新しい状況の中で国防を強化し、治安を維持し、平和的な環境等を保証する。

具体的目標と資金計画

① 成長目標

・GNPを2000年までに1990年の水準の約2倍に引き上げる

・農業の年平均成長率を4～5％に、工業を同10～12％にする

・生産国民所得に対する貯蓄率を90年の2～3％から2000年には約15％に上げる

・輸出を2000年までに90年の水準の約5倍に引き上げる

・人口増加率を年率0.04～0.06％ずつ低減させる

② 資金計画及び対外経済に関する政策

資金計画に関しては、国内の貯蓄率を引き上げ、開発・資金の2分の1、ないし3分の1を国内から調達するものとしている。こうした国内資金の創出は、企業経営の効率化や国内資源の効率的利用、銀行体系の改変などによる金融市場によって実現していく。国家の資金はインフラストラクチャーの整備を中心に集中投下し、乱費、汚職を防ぐことに努める。

対外経済政策としては、あらゆる国家・経済機関との経済関係を発展させることを基本方針としている。開放的な経済政策によって、外国からの長期・低利の援助、貸し付けの獲得を図り、さらに、外国投資誘致のための環境整備に努める。

(参考文献)

『東南アジア要覧』　1992　東南アジア調査会

『ヴェトナムの経済社会の現状』　1991　国際協力推進協会

「最近のヴェトナム事情と日越関係」　1991　外務省

JICA提供資料

2－3　政治・社会・経済状況

(1) 歴　　史

紀元前2000年ごろ、ヴィエトナム北部の紅河デルタ付近のドンソン文化（青銅器文化）に端を発し、北の大国（中国）との絶え間ない紛争と平和の歴史がある。ＢＣ111年には前漢、14世紀には明の支配を経て、19世紀にはフランスの植民地となる。フランス統治時代に、フランスは鉱山開発やゴム・コーヒー・茶などのプランテーションを経営し、莫大な利益を上げる一方。メコン・デルタ一帯の潅漑・運河の整備をし、ヴィエトナムの発展に貢献している。しかし、生活必需品をフランスからの完成品輸入に依存させる政策のもと、生産性の低い一次産品の生産に従事するヴィエトナム人の排仏運動が起こる。1945年３月にヴィエトナムは、日本により名目的に独立させられ、日本支配下に置かれる。しかし同年、日本敗戦後の1945年９月２日に「ヴィエトナム民主共和国」として独立する。1946年、インドシナ戦争を経て、1955年にジュネーブ協定により南北に分断が行われ、北には中国と旧ソ連のバックアップによる社会主義政権、南にはアメリカのバックアップによる民主主義政権が樹立される。1960年末にヴィエトナム戦争が起こり、1976年に南北統一のヴィエトナム社会主義共和国が成立する。1986年よりドイモイ路線により市場経済への移行を推進している。

ベトナムの歴史

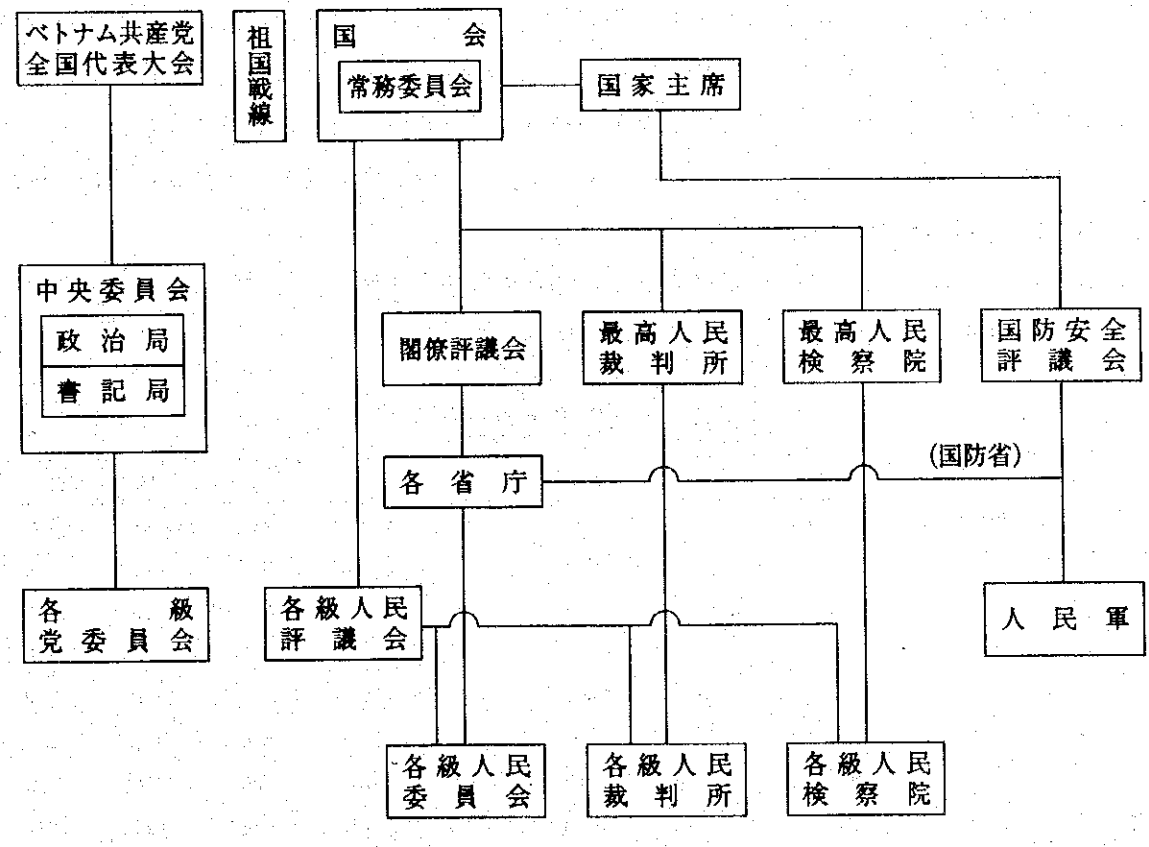
年		年	
ＢＣ2000	ドンソン文化	1964年	トンキン湾事件→アメリカのベトナム介入本格化
ＢＣ数世紀	中国南部・インドネシアと交易	1965年	北爆開始
ＢＣ111	前漢の武帝による南越征服→以後中国の支配下に	1973年	パリ和平協定 日本と北ベトナム(当時)が国交樹立
939年	呉朝（中国支配から独立）	1975年	サイゴン陥落→ベトナム戦争集結
11Ｃ	李朝(封建制・科挙制度・徴兵制・税制　仏教導入) 首都－ハノイ	1976年	南北統一のベトナム社会主義共和国が成立
1978年	ソ連と友好協力条約締結　ベトナム軍のカンボジア侵攻		
13Ｃ	陳朝　元を撃退 思想・文化の発展、大乗仏教、儒教、ベトナム文字－チュノム	1979年	中越紛争勃発
1980年	新憲法の制定、公布		
14Ｃ	明に従属	1986年	レ・ズアン共産党書記長死去　グエン・ヴァン・リン書記長就任
14Ｃ	レー王朝（ベトナム独立）		
18Ｃ	西山党(タイソントウ)の乱→レー王朝滅亡明を撃退		第６回共産党大会で市場経済の導入、外資への開放を柱とするドイモイ（刷新）路線を採択
1802年	フエに南越国成立　阮福映(ゲンフクエイ)←フランスの援助	1988年	新外資法施行
1883年	フエ条約－フランスによる植民地化→ヨーロッパ文明を吸収	1989年	ベトナム軍のカンボジア撤退終了
1991年	共産党第７回大会にてドー・ムオイ新書記長就任、外国投資法令施行 カンボジア和平合意協定に調印（10月23日）		
1887年～1945年	仏領インドシナ連邦を形成→排仏運動が激化		
1941年	ベトミン（ベトナム独立同盟）結成	1992年	中越、経済協定に調印 日本が14年ぶりに総額454億円の円借款を決定
1945年３月	日本の占領下に→抗日運動が展開		
1945年８月	ベトナム民主共和国(北ベトナム)の独立(ハノイ) ホーチミン大統領	1993年	憲法改正、市場経済化の推進を採択
1994年12月	ボー・バン・キエト首相来日（３月） ＩＭＦ、世界銀行の融資が決定 アメリカがベトナム経済制裁を全面解除		
1946年12月	第一次インドシナ戦争		
1954年５月	フランス、ディエンビエンフーの戦いで敗北		
1954年	ジュネーブ協定により南北に分割		

（出所）NRI　資料

(2) 政治・行政機構

ヴィエトナムの現在の政体は社会主義共和制であり、ヴィエトナム共産党による党の指導のもとに国会が機能するシステムになっている。ただし、1992年制定の新憲法の前文には「人民が主体、国家が管理、共産党が指導する」という主旨がうたわれており、法の枠内での党の活動となっている。行政機構は、国会が最高の権力機関であるが、一党独裁のもと、国会の役割は党の政治局の決定を追認することにすぎない。国会議員は約500人で、任期は5年であり、一人の国会議員は10万人の選挙民を代表する。国会が休会中には、国家評議会によりその職権が代行される。内閣に相当するものが閣僚評議会であり、首相、副首相（9名）、大臣（18名）、国家委員会委員長（5名）、中央銀行総裁により構成される。

国家機構図



(出所) アジア経済研究所『アジア動向年報1993』

(3) 人　口

○全　　国　　6,927万人（1991年）

・ホーチミン市（サイゴン）　400万人（1990年）

・ハノイ市　　205万人（　〃　）

・ハイフォン市　　148万人（　〃　）

○人口密度　　〔全土〕200人／㎢、〔可耕地〕464人／㎢（1990年）

○人口増加率　　2.26％（1991年）

○ヴィエトナム国は、地形的特性から7地域（53州）に分割されており、その人口等は下表に示したとおりである。

(4) 主要経済指標

ヴィエトナム経済は1980年代を通じ、必ずしも高い成長率ではなかったが、1990年以降の実質GNP成長率が1991年6.1％、1992年8.1％、1993年7.5％と高い成長率を示している。1980年代の低成長の原因である国内貯蓄率の低さによる投資の低さにドイモイ政策によりメスを入れ、それが90年代の成長につながっている。インフレ率も低下し、投資も外資からの公共投資、民間投資を導入している。

貿易については、ドイモイ政策によって1990年以降輸出が伸び、1992年に初めて黒字化している。1991年の貿易量の低下は共産圏の崩壊による。

ヴィエトナムの主要経済指標

	単　位	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
実質GNP*(1989年Price)	10億ドン	－	－	－	－	31,286	33,991	36,735
実質成長率	%	3.4	4.6	2.7	2.3	6.1	8.1	7.5
工業分野	%	－	－	－	－	10.4	15.3	11.0
農業分野	%	－	－	－	－	2.9	7.6	3.0
インフレ率	%	417	411	176	129	67	17.5	5.2
失業率	%	－	－	－	7.3	8.0	8.1	－
輸　出	億ドル	6	10	19	24	20	26	30
輸　入	億ドル	12	28	26	25	22	26	31
貿易収支	億ドル	△6	△8	△7	△1	△2	0	△1
為替相場	ドン/ドル	225	900	4,300	6,800	12,960	10,500	10,840

注：1．実質成長率は87～90年は実質国民所得伸び率、91～93年はGNP成長率とした。
2．インフレ率は消費者物価上昇率
3．ヴィエトナム政府資料

(5) 産業構造

ヴィエトナムの産業構造は、実質国内総生産に占める割合で見ると、農林業が1993年で36.0%と最も大きな産業となっている。しかし、1991年と比較すると、農業の割合は38.0%から36.0%と2.0%低下し、他の産業の割合が増えている。増加しているのが工業、建設業、金融保険業、不動産・ホテル・旅行業と、二次産業、三次産業への移行の傾向が見られる。

産業別GNPの割合（1989年価格）

(単位：10億ドン)

	1991		1992		1993	
合　計	31,286	100%	33,991	100%	36,735	100%
商　品	19,492	62.3%	21,374	62.9%	22,958	62.5%
工　業	6,042	19.3%	6,925	20.4%	7,766	21.1%
建設業	1,186	3.8%	1,317	3.9%	1,558	4.2%
農林業	11,894	38.0%	12,751	37.5%	13,235	36.0%
その他	370	1.2%	381	1.1%	399	1.1%
サービス	11,794	37.7%	12,617	37.1%	13,777	37.5%
運輸・郵便通信	792	2.5%	842	2.5%	897	2.4%
商　業	3,654	11.7%	3,877	11.4%	4,109	11.2%
金融保険業	448	1.4%	496	1.5%	578	1.6%
公共・その他	2,841	9.1%	3,040	8.9%	3,322	9.0%
不動産・ホテル・旅行業	4,059	13.0	4,362	12.8%	4,871	13.3%

(出所) General Statistical Office, Statistical Yearbook 1993, Statistical Publishing House, 1994

(6) 貿　易

総貿易額は輸出約19億ドル、輸入約23億ドル（1991年）であり、主要品目は、輸出は石油、石炭等鉱物、農林水産物、手工芸品、輸入は石油製品、機械類、肥料などである。貿易相手国は、輸出は、①日本、②シンガポール、③香港、④フランス、⑤タイであり、輸入は、①シンガポール、②日本、③香港、④フランス、⑤韓国である（1990年）。

2－4　わが国との関係

(1) 経　緯

わが国とヴィエトナムは、旧南ヴィエトナムとの間で1952年に国交が開始され、1973年のパリ停戦和平締結後、北ヴィエトナムとも国交関係が樹立された。1975年に南ヴィエトナム

政府が崩壊し、南ヴィエトナムとの間で国交が途絶えた（1976年４月、南ヴィエトナム大使館閉鎖）が、1975年10月に北ヴィエトナム（ハノイ）に大使館を開設、続いて在日北ヴィエトナム大使館が開設され、1976年７月の南北ヴィエトナムの統一を経て、わが国とヴィエトナムとの関係が築かれた。

しかし、その後、1978年末のヴィエトナム軍のカンボディア侵攻によって日越関係は全般的に停滞し、対ヴィエトナム経済協力についても、1979年度から、一部の例外を除き、見合わせられてきた。

1991年10月のカンボディア和平合意の成立を踏まえ、日越間の関係がようやく改善され、1992年11月に供与限度455億円に上る円借款の供与に関する書簡の交換がハノイにおいて行われ、わが国とヴィエトナムとの間の経済協力について新たな段階に入った。

また、政府レベル、政治家レベルの相互交流、文化面での交流も最近になって増えてきている。企業関係者を中心とする在留邦人も増えつつあり（ハノイに約80名、ホーチミンに約60名が在留）、今後とも更に成熟した関係に発展することが期待されている。

(2) 経 済 面

わが国はシンガポールに次ぐヴィエトナムの貿易相手国であり、大幅な入超となっている。以下に1991年の対越貿易額を示す。

対越輸出	292億円（217.3百万ドル）
	テレビ・ビデオデッキ・冷蔵庫等電気機器（19％）
	バイク、自動車等（15％）
	鉄鋼等（７％）
	化学製品（７％）、繊維製品（５％）
対越輸入	891億円（666.7百万ドル）
	原油・無煙炭（64％）
	エビ・イカ等魚介類（20％）
	繊維製品（６％）、材木（２％）
	鉄　屑（２％）
合　計	1,183億円（884.0百万ドル）

対越投資は、1992年11月現在、28件、3.05億ドルであり、わが国は台湾、香港、フランスに続き第４位の位置を占める（8.5％）。

石油探査（規模としては１件数千万ドル）以外は、ホテル、縫製、水産、製材、食品、電機、機械など数十万～数百万ドルの合弁企業が多い。

2－5　運輸行政

ヴィエトナム国では、次図に示すとおり、港湾、鉄道、道路、航空等、全ての運輸セクターを運輸通信省（MOTC）が管轄している。

運輸通信省（MOTC）は、大臣のもとに、5人の次官、12のDepartment、4のInstitute、4の国家レベルUnion及び11のUnionで構成されている。

各部門の計画、設計、施工、運営は関係機関が行っている。

主な機関としては、

ヴィエトナム鉄道　　Viet Nam National Railways

ヴィエトナム港湾公社　Viet Nam National Maritime Group

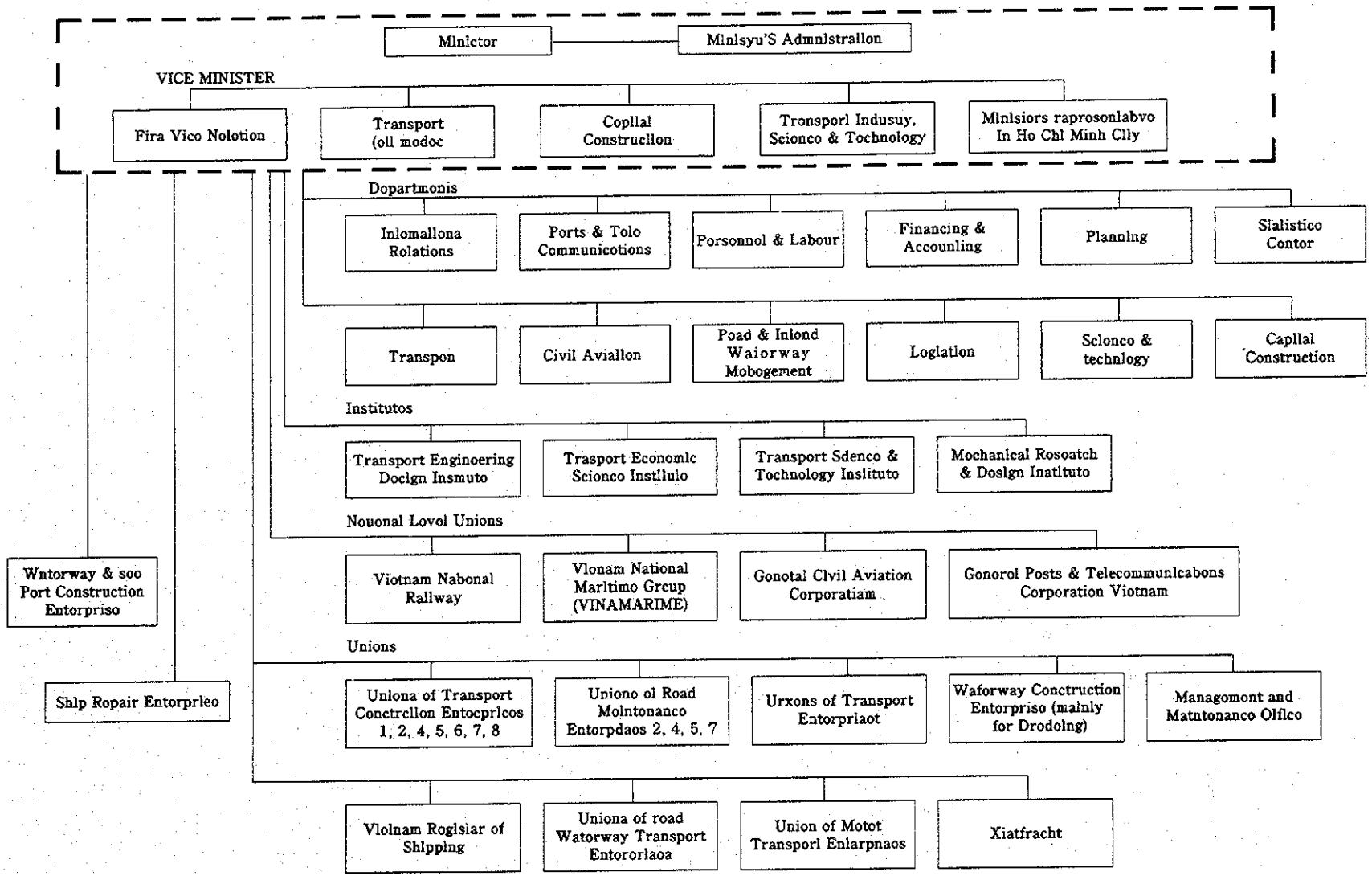
ヴィエトナム航空　　Viet Nam Airlines

等がある。

運輸通信省（MOTC）の監督下にある鉄道関係の組織としては、ヴィエトナム鉄道（VNR）のほかに、交通経済研究所（TESI）、交通技術設計研究所（TEDI）等がある。

ヴィエトナム国の運輸行政組織図

Organization Chart of the Ministry of Transport and Communications



第３章　ヴィエトナム国の沿岸海上輸送・海上安全

３－１　沿岸海上輸送

３－１－１　行政組織

(1) 運 輸 省

海事分野を所掌する行政官庁は運輸省（Ministry of Transport：MOT）である。海事関連セクターを管轄する部局、研究立案機関及び公社・企業体とその機能は、図３－１－１ MOT海事関連組織図のとおり。

MOT組織の中で海運産業を統括する部局は、ヴィエトナム海運総局（Vietnam National Maritime Bureau：VINAMARINE）で産業のみならず港湾・海上安全施設などの海事インフラにかかる政策をも担当するとともに、船舶の登録、船員の登録と教育、海事法規の策定や執行と、幅広く監督指導する権限を有している。

造船分野については、ヴィエトナム造船公社（Vietnam Shipbuilding Union：VINASHUN）が所掌しており、６つの造船所を所有して、造船所の経営と造船業政策の策定にあたっている。

また、河川輸送セクターについては、内陸水運局（Vietnam Inland Waterway Bureau）が管轄している。内陸水運局は、全国2,360の河川と運河を一元的に管理しており、水運会社の経営にもあたっている。

船員教育は、ヴィエトナム商船大学（Vietnam Maritime University）が、運輸大臣直轄で上級船員の育成にあたっている。

運輸関連のプロジェクト策定は、原則的にはMOT内の研究機関が計画・立案あるいは研究評価に参画し、各原局との共同作業によりプロジェクトを推進する。研究機関としては、運輸経済科学研究所（Transport Economic Science Institute：TESI）が調査・統計・立案の任にあたり、運輸技術設計研究所（Transport Engineering Design Institute：TEDI）が企画・設計・施工を担当している。プロジェクトは、各原局からMOT内組織である投資計画部（Inverstment&Planning Department）へ提出され、運輸省としての方針が検討される。

VINAMARINEを除く各部局は、ハノイのMOT本省の中に所在し、研究機関及び公社は、ハノイ市内に散在している。

近年、MOTは権限の分散化と財政の独立採算性の方針を打ち出しており、VINAMARINEやTESIは既に財政的にMOTから独立している。

(2) ヴィエトナム海運総局 (VINAMARINE)

VINAMARINE本部は、ハノイから100km東方の港湾都市ハイフォン市に所在している。一方、ハノイには連絡事務所を置き、ホーチミンには支局を置いてヴィエトナム南部地域の管轄をしている。なお、VINAMARINE本部をハノイに移し、組織を改革する計画がある。

VINAMARINEの組織は、図３－１－２の組織図のとおりである。概略すると、

イ) 総務・財政・投資・国際協力などの10部門の内局

ロ) 国営海運会社３社と船員派遣会社

ハ) ８大主要港及び一部地方港の港湾局

ニ) 船舶修理ドック

ホ) 外国との合弁企業

ヘ) パイロット・曳船業を含む20に及ぶ海事サービス関連企業

ト) 船員学校２校

チ) 海上保安機関

等がある。

図３－１－１　MOT 海事関連組織図

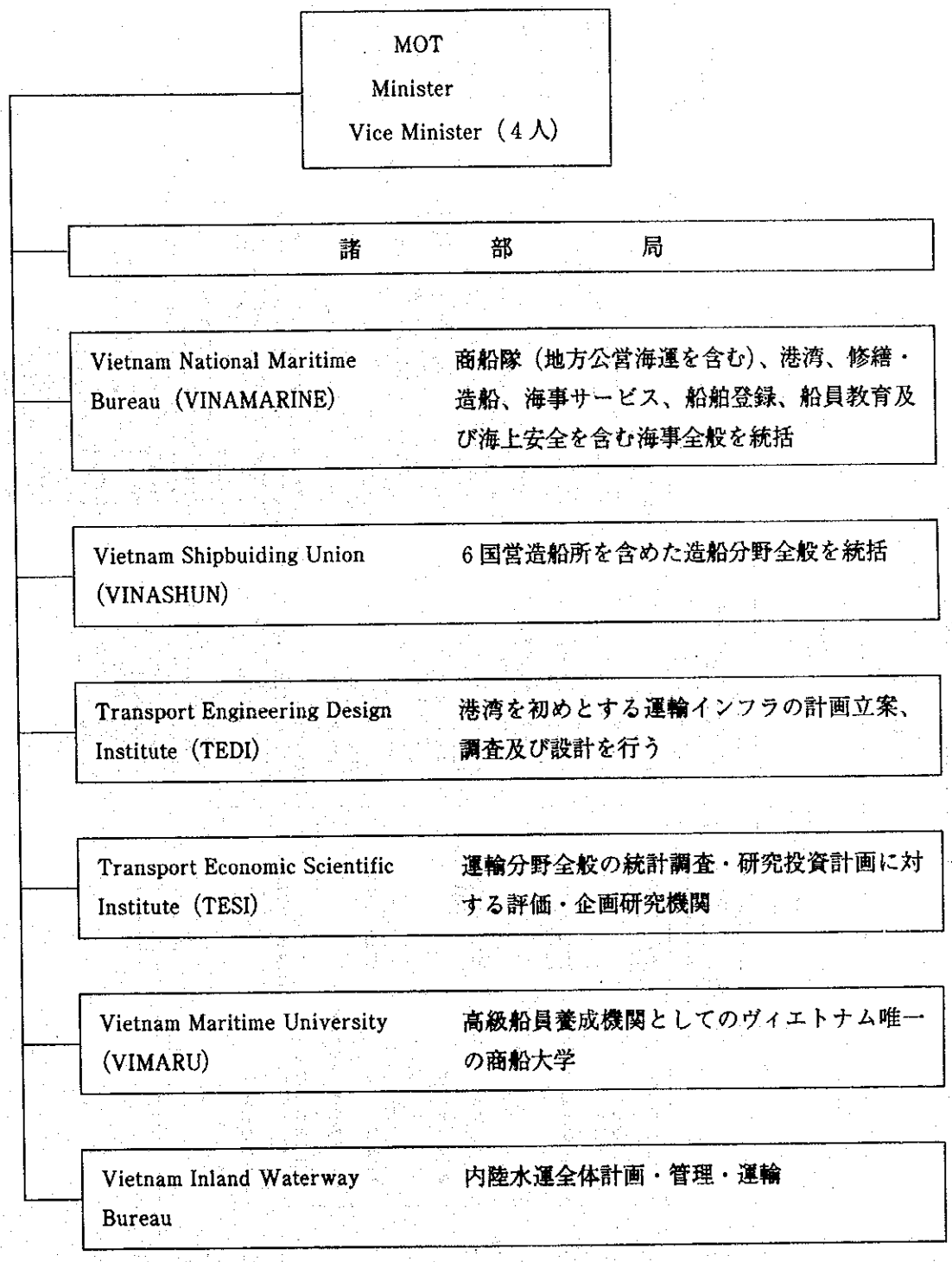
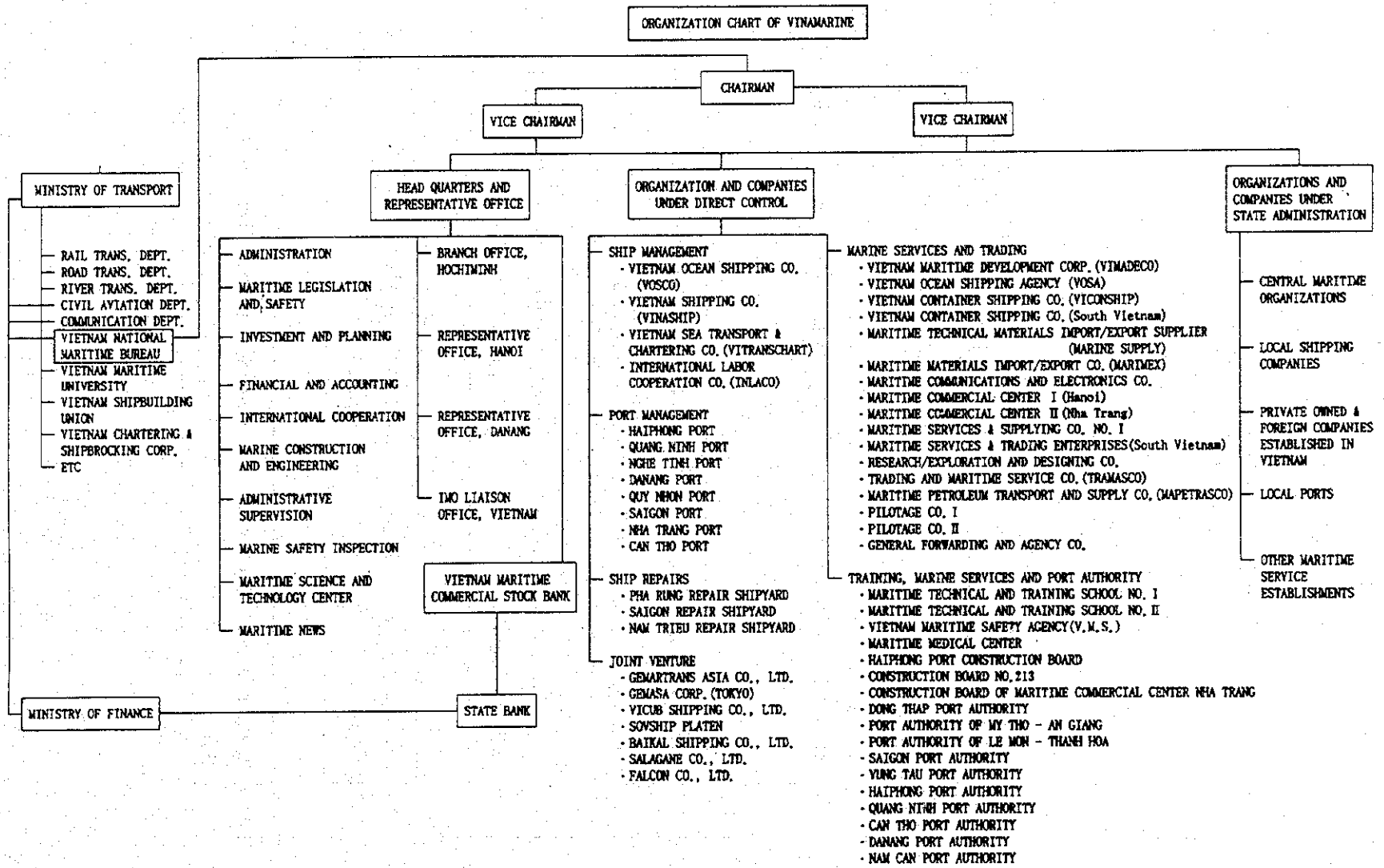


図3－1－2 VINAMARINE 組織図



3－1－2　海運・内陸水運政策

(1)　海事法規

ヴィエトナムの海事分野を規定する法律としては、「THE VIETNAMISE MARINETIME CODE」がある。1990年6月30日に国会で承認され、1991年1月1日より施行された。内容は、船舶の定義から、船員、港湾、輸送契約、水先・曳船、仲立、船主責任、保険、海事仲裁に至るまで広くカバーされており、18章244条から成っている。

また、この法律には、既にヴィエトナムが批准している以下の条約の内容が取り入れられている。

- International Convention on Load Lines of 1966（満喫条約）
- International Convention on Tonnage of 1969（船舶トン数測度条約）
- COLREG (International Regulation for Preventing Collisions at Sea) 1972 as amended 1981 and 1983
- MARPOL (International Convention for Prevention of Pollution from Ships 1973 Protocol of 1978
- SOLAS (International Convention of Convebtion for the Safty of Life at Sea) 1974 as amended 1981 and 1983
- STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafares) 1978
- The UN Convention on Law of the Sea 1982

(2)　海運政策

1986年のドイモイ（刷新）政策の採択に伴い、海事分野についても市場経済への移行が推進されており、参入と運賃・価格の自由化と民営化等の規制緩和が進行している。

他方、国営の海運企業に対し、国の助成、補助金は廃止され、独立採算性が求められている。そのため沿岸海運の発展が阻害されている。

また、内陸水路や航行安全の維持管理の財源確保が問題となっている。

(3)　「西暦2000年までの海運部門の発展方向」

VINAMARINEは、93年2月16日付でヴィエトナム首相及び運輸大臣宛に「西暦2000年までの海運部門の発展方向」と題する文書を提出した。その中で2000年までの海運部門をヴィエトナム経済発展と輸出入の促進にとって重要な任務を帯びていると位置付け、輸送船隊の増強とインフラストラクチャーの整備を提案している。

そして、2000年における貨物輸送量を4,400万トン（うち内航200万トン）と予測し、こ

れに対応する船隊と港湾取扱能力を算定している。

1995-2000年における海上貨物輸送量予測		(単位1000トン)
	1995年	2000年
輸　送　量	30,500	44,000
1．内航輸送量	1,500	2,000
2．外航輸送量	28,000	41,000
a．輸出貨物	18,800	28,200
うち、原油	12,500	20,000
石　炭	2,000	3,000
米	2,500	3,000
b．輸入貨物	9,200	12,800
うち、ガソリン、石油類	3,500	5,000

2000年におけるヴィエトナム輸送船隊の輸送量及び港湾取扱能力 (単位1000トン)	
Ⅰ．輸　送　量	21,000
内　航　輸　送　量	2,000
外　航　輸　送　量	19,100
うち、原油輸送量	7,100
Ⅱ．港湾取扱能力	68,500
うち、輸出貨物	35,200
輸　入　貨　物	25,800
国　内　貨　物	7,500

さらに、2000年までの発展の戦略として、船隊の発展については概要次のとおり記述している。

(船隊の発展に対する投資戦略)

ヴィエトナム船隊に関する投資戦略の目的は、組織の改革、船隊の規模と船舶の種類を増強し、船隊の若返りを図り、世界の海運業の技術改新を自国の船隊の発展に応用する。

－船舶の運航の諸形態（ライナー、不定期）ないし、あらゆる輸送先に対応できる支線航路などの方式を採用する。

－経費効率が良く、市場のトレンドに適合する近代的な電波航法システムを備えた船舶の購入に投資し、船舶の専用化を進め、タンカー、フルコンテナ船、セミコンテナ船などの各種船団と沿岸航路用の船団を形成する。

船隊の輸送量需要を基礎とし、一定時期に配線する船舶の輸送能力も計算に入れたうえで、新規建造船の予想価格の見積を合わせると、各段階において補充すべき船舶のト

ン数と、そのための必要投資額は、次のとおりとなる。

2000年までの船腹需要		
	1995年	2000年
船腹需要量	850千DWT	1,590千DWT
タンカー	150千DWT	350千DWT
ドライカーゴ船	700千DWT	1,240千DWT
うち、コンテナ船	65千DWT	120千DWT

	1991-1995	1996-2000
1．補充トン数	450千DWT	740千DWT
タンカー	150千DWT	200千DWT
ドライカーゴ船	300千DWT	540千DWT
うち、コンテナ船	65千DWT	55千DWT
2．船舶購入投資額	200,000千ドル	320,000千ドル

今後の各段階における船隊トン数の増強の需要を満たすうえで、国家の投資の条件と能力に限界があり、国内の造船業が海運部門の発展のための需要をまかないきれない場合、当面、次の諸方策を講じる。

－外国船のレンタル、チャーターの促進。

－国内の造船所に、合弁または外資の援助によって、近海航路に適する3,000から5,000トン規模の船舶の造船プラントを導入し、同時に輸送事業の合弁事業や、チャーター、リースなどの方法で船隊の構造改革を行い、コンテナ船、タンカーなどの船舶の専用化を進め、投資資金が確保できた段階で船舶の購入、新規建造に移る。

3－1－3　沿岸海運の現状

(1)　サービスの現状

a．南北間には定期的な配船サービスは行われていない。

b．ヴィエトナムの主要な外貿易と近隣国を結ぶ近海・遠洋航路に配船されている船舶が貨物の需要に応じて、その都度、不定期に国内航路に投入されている。

c．バルク貨物（米、石炭、石灰等）は、不定期の配船であるが、当該物資を管掌している省庁により、輸送の管理が行われている。

d．エネルギー物資のうち液体貨物は、担当省庁が輸送船舶も含め、輸送の当事者となっている。

e．各省間を結ぶ地域的な短距離の内航・沿岸海運は、主として小規模な海運企業（個人企業が大半）により、不定期の配船で輸送が行われている。

(2) 海運業の企業体

1983年の行政改革、また、ドイモイ政策の採用により、海運業への参加が自由化されたため、一時、企業数（船社）が125社となった（現時点では競争により数が減少している模様）。大半は個人経営の零細な規模で、省内ないし近隣の省を結ぶ地域的な輸送サービスに従事している。南北間を結ぶ輸送サービスを行っている船社は少ない。また、全般的に、(イ)船隊の船齢が高いこと、(ロ)運賃率の低下と収益の悪化、(ハ)余剰船員の存在、が問題となっている。

主な事業体は次のとおり。

a．VINAMARINEの船社

イ）VIETNAM OCEAN SHIPPING COMPANY（VOSCO)

1970年に設立され、現在ヴィエトナム国最大の海運企業。配船地域は東南アジアを中心に欧州、アフリカ、豪州、南米で、遠洋が主体の船社である。

1993年の輸送実績は約180万トンで、そのうち国内輸送量は約30％であるが、主な貨物はHONGAIからの石炭である。

ロ）VIETNAM SEA TRANAPORT AND CHARTERING COMPANY(VITRANACHART)

1975年に設立された同国第二の船社。東南アジアを中心に南アジアへも配船している遠洋主体の船社である。

ハ）VIETNAM SHIPPING COMPANY（VINASHIP)

沿岸海運を担当している船社。1956年に国家船隊の中核として設立されたが、その後、国家助成の廃止等により船隊規模は縮小した。95年３月現在、所有船は６隻。東南アジア全域とヴィエトナム沿岸に配船している。1975年から91年の間、ROROフェリーを運航していたが、補助金が打ち切られたことにより廃止。ただし、ヴィエトナム沿岸に配船している。1975年から91年の間、ROROフェリーを運航していたが、補助金が打ち切られたことにより廃止。ただし、ヴィエトナムは北部、中部、南部に人口が多いことから、今後、これら地域間の往来の増加が予想されること、また、観光による需要増も見込まれることから、同社としては運航の再開を希望している。

b．MOTの直轄船社

イ）VIETFRACHT

1963年に設立された海運企業で、船舶の運航のほかに仲介業・船舶代理店・集荷フォワーダー等広範囲にわたる業務を取り扱っている。主体は外国船主との合弁による不定期船運航とヴィエトナム／シンガポール間のコンテナ配船である。

現在は国内には進出していない。船隊規模は同国第四位である。

ロ) VIETNAM SEA RIVER TRANSPORT COMPANY (VISERITRANS)

1986年に設立された海運企業で、主たる事業は東南アジアの近海配船と国内輸送である。他の海運企業に比し国内の比重が高く、沿岸輸送では中心的な役割を担っている。

c．主要合弁船社

イ) GEMARTRANS (ASIA) CO., LTD.

VINAMARINEとフランスの国営船社COMPAGIE GENERAL MARITIME (CGM) の合弁会社。主たる事業は、ヴィエトナムと香港、高雄、シンガポール間のコンテナフィーダー輸送となっている。

ロ) APM-SAIGON SHIPPINGとマースク・ラインとの合弁会社。ホーチミンのBEN NGHE港とシンガポール、香港、台湾の間でコンテナフィーダー輸送を行っている。

ハ) GENTENARY SHIPPING COMPANY LIMITED

VIETFRACHTとNEPTUNE ORIENT LINES (NOL) の合弁会社で、サイゴン／シンガポール間のコンテナフィーダー輸送を行っている。

以上のほか、地方政府（省）が監督する船社及び小規模な民間船社が多数存在している

(3) 保有船腹量

VINAMARINEより入手した資料によると、1994年9月時点でのヴィエトナム籍の船腹量は174隻約592千載貨重量トンとなっている。

これらの船舶の大部分は、SINGLE DECKまたはTWEEN DECKの一般貨物船で、一部木材船を除けば、本船GEARの能力も小さく、効率的な荷役が出来ないものが多い。

船型的には、3,000DWT以下の船舶が隻数で3分の2を占め、10,000DWT以上の外航用の船舶（最大で16,000DTW）は22隻（13%）となっている。

船型別の内訳は表3－1－3のとおりであるが、1,000～1,499DWTの小型船が32隻を占めており、これは港湾事情また貨物のロットから内航・沿岸航路での主流の船型と推測される。また、1,500～4,999DWTの船型で見れば、500DWTの刻みで、ほぼ同率の分布となっている。

船種は、上述の如く、一般貨物船がほとんどであるが、小型コンテナ船2隻、冷凍船5隻、そして、内航用の小型タンカー14隻が含まれている。

船齢的にも高齢船が多く老朽化が進んでおり、本船のメンテナンスも不十分で、故障の頻度も増え、部品不足なども重なって、修繕のため長期の不稼働を余儀なくされている。

船齢6～10年の比較的新しい船舶は、国内で建造された1,000DWT以下の小型船で占められており、それ以上の船型については中古船の購入であるため、船齢が高くなっている。

船主別の分析では、VISCO等の中央政府の関連海運企業体が110隻、約516千DWTで、地方自治体及び民間企業が保有している船腹が64隻、約76千DWTとなっている。

(4) 船隊整備

海事分野においてはドイモイ政策の具体化として、海運自由化、運賃等サービスに関して市場原理の導入、国家助成の削減・廃止と併せ、国家海運企業体の独自性の尊重等により、民間海運企業はもちろんのこと、一部の国営海運企業体においては、保有船を一旦国家へ返却するなどしながら、船隊整備を進めねばならなかった。現在、政府は、船舶の整備については資金面の援助を行っておらず、内航、沿岸、遠洋に就航する船舶の整備には、各企業体が独自に内外の金融機関からの借入、HIRE AND PURCHASE（買船OPTION付き契約）また、外国船主との合弁により整備を進めている。

表3－1－3① ヴィエトナムの海運企業体と船腹量

海運企業体	運航隻数	DWT (千トン)
中央政府管理船	110	516
VOSCO	24 (21)	245 (205)
VITRANSCHART	12 (12)	129 (129)
VINASHIP	10 (6)	48 (37)
VIETFRACHT	3	15
VISERITRANS	21	29
その他	40	50
地方自治体等管理船	64	76
HIPHONG	3	8
SAIGON	6	12
HANOI	5	10
QUANG NINH	5	11
その他	45	35
合計	174	592

出所：VINAMARINE 1994 （ ）は1995年3月現在

表３－１－３②　ヴィエトナム籍船の船型別船隊構成

船型（DWT）	隻　数	DWT
～　499	50	16,136
500～　999	11	7,801
1,000～ 1,499	32	36,244
1,500～ 1,999	9	14,697
2,000～ 2,999	17	41,070
3,000～ 4,999	15	58,684
5,000～ 7,999	10	58,906
8,000～ 9,999	8	70,536
10,000～12,999	13	150,399
13,000～17,000	9	137,713
合　　計	174	592,456

（出所：VINAMARINE 1994）

表３－１－３③　ヴィエトナム籍船の船齢別船隊構成

船　　齢	隻　数	DWT
～ 5	17	10,737
6～10	56	55,353
11～15	33	160,076
16～20	28	192,282
21～25	18	72,478
26～30	12	66,411
31～	10	35,119
合　　計	174	592,456

（出所：VINAMARINE 1994）

３－１－４　沿岸海上交通需要

(1)　モード別貨物需要

ヴィエトナム国は南北に直線距離で約1,600km（海岸線の距離にして3,260km）に及ぶ細長い地形的特徴を有している。また、北部と南部に生産・消費の中心があるので、南北間の交通は国民生活の維持、向上に重要な要素となっている。この貨物輸送需要をまかなう輸送モード別の国内での省間（INTER-PROVINCE）の貨物輸送量は、1992年のUNDPの調査をもとに推測すれば、下記のとおりとなっている。

表３－１－４①　モード別貨物輸送量　1990年

	道　路	鉄　道	河　川	内航･沿岸	合　計
輸送量（千トン）	16,236	2,179	11,627	631＊	30,673
平均輸送距離（KM／トン）	198＊＊	385	135＊＊	590＊	

（出所：UNDP／NTSR、＊＊1991年数値、＊MOT数値－1,024千トン、896KM／トン）

モード別輸送量の把握と将来予測は内航・沿岸海運の役割を分析、検討するうえで重要であるが、1992年のUNDPの交通総合調査以降、体系的な調査が行われていない。

(2)　海上貨物輸送量

ヴィエトナム国の海上貨物輸送、特に内航・沿岸輸送荷動きについては、統計が未調整のため十分な資料がない。UNDPの調査でも指摘されているが、ヴィエトナムのデータは外航貨物が国内港で積み替えられる場合、港湾側の統計では外航、内航の仕分けが不分明であり、取扱量として積みと揚げ二度カウントされたり、輸出と輸入の区別がない等により、実態が把握し難い。また、石炭輸送はエネルギー省、石油輸送は重工業省、植物油は農業油は農業・食品工業省が港や埠頭の管理を含めて管轄しており、これらの荷動きについては実態把握が容易でない。

ヴィエトナム国は1980年代後半まで旧ソ連など東欧諸国との貿易が中心であったが、その後、改革開放政策に則り、西欧諸国やアジアの近隣諸国との貿易に重点を移し、それに伴って、フィーダー輸送などの国内輸送も、工場の立地など産業政策の進展から変化が現れている。

なお、VINAMARINEの資料は、その管理下にある主要７港のデータのみである。７港とは、HAIPHONG、QUANG NINH、NGHE TINH、DANANG、QUY NHON、SAIGON、NHA TRANGである。

VINAMARINE管轄下の７大港における内航・沿岸海上輸送については、取扱量（積＋揚の合計のため、実際の荷動き量は、その半分と理解される）は、以下のとおりとなっている。

表３－１－４②　内航・沿岸海上輸送７大港取扱量

(単位：千トン)

	石　炭	セメント	食　料	石　膏	その他	合　計
1991年	137	834	785	13	570	2,339
1992年	202	938	433	24	527	2,124
1992年港別内訳						
HAIPHONG	20	525	247	22	334	1,148
DANANG	37	38	1	2	9	87
SAIGON	78	203	171	—	145	597
QUANG NING	2	13	2	—	2	19
NGHE TINH	41	—	11	—	20	72
QUY NHON	9	76	1	—	14	100
NHA TRANG	15	83	—	—	3	101

コンテナ貨物については、そのほとんどが外航貨物であり、内航・沿岸輸送としては、それらの国内でのフィーダー輸送需要が主である。

(3)　旅客需要

ヴィエトナム国内の旅客需要に関する調査は、1992年にUNDP／NTSR（実態は1990年の実績）により実施されている。その後、体系的な調査は行われていない。

表３－１－４③　モード別旅客輸送人数（省間の旅行者）1990年

	道　路	鉄　道	合　計
乗　客　数（千人）	98,810	7,214	106,024
平均旅行距離（KM／人）	145	267	154

(出所：UNDP／NTSR1990年)

なお、同調査では、需要調査を道路と鉄道に限定しており、内航・沿岸航行船舶による旅客は含まれていない。

道路においては、バスの占める割合が約70％となっている。

地域別の需要（省間の旅客）の特徴は、東南部（EATERN NAM BO）－特にホーチミンとブンタオでそれぞれ3,100万人、1,100万人、また、北部の紅河デルタ地域－ハノイで1,100万人となっており、これらの地域での需要が全体の約50％を占めている。なお、北部では鉄道の利用度が高い。

地域間の旅客需要の特徴は、東南部地域（EATERN NAM BO）とメコンデルタ地域間の需要が約6,500万人、また、北部山岳部地域と紅河デルタ地域間の旅客数が約2,300万人

で、両者を合計すると全旅客需要の約90％となっている。南北間（北部山岳地域・紅河デルタ／東南部・メコンデルタ）の旅客数は約70万人と少ないが、北部沿岸、南部沿岸地域を含めると約900万人となる。

3－1－5　船舶

(1) 造船・修繕体制

ヴィエトナム国には、MOTの造船所が20カ所、国防省等省庁管轄の造船所が4カ所、その他小規模造船所が24カ所ある。

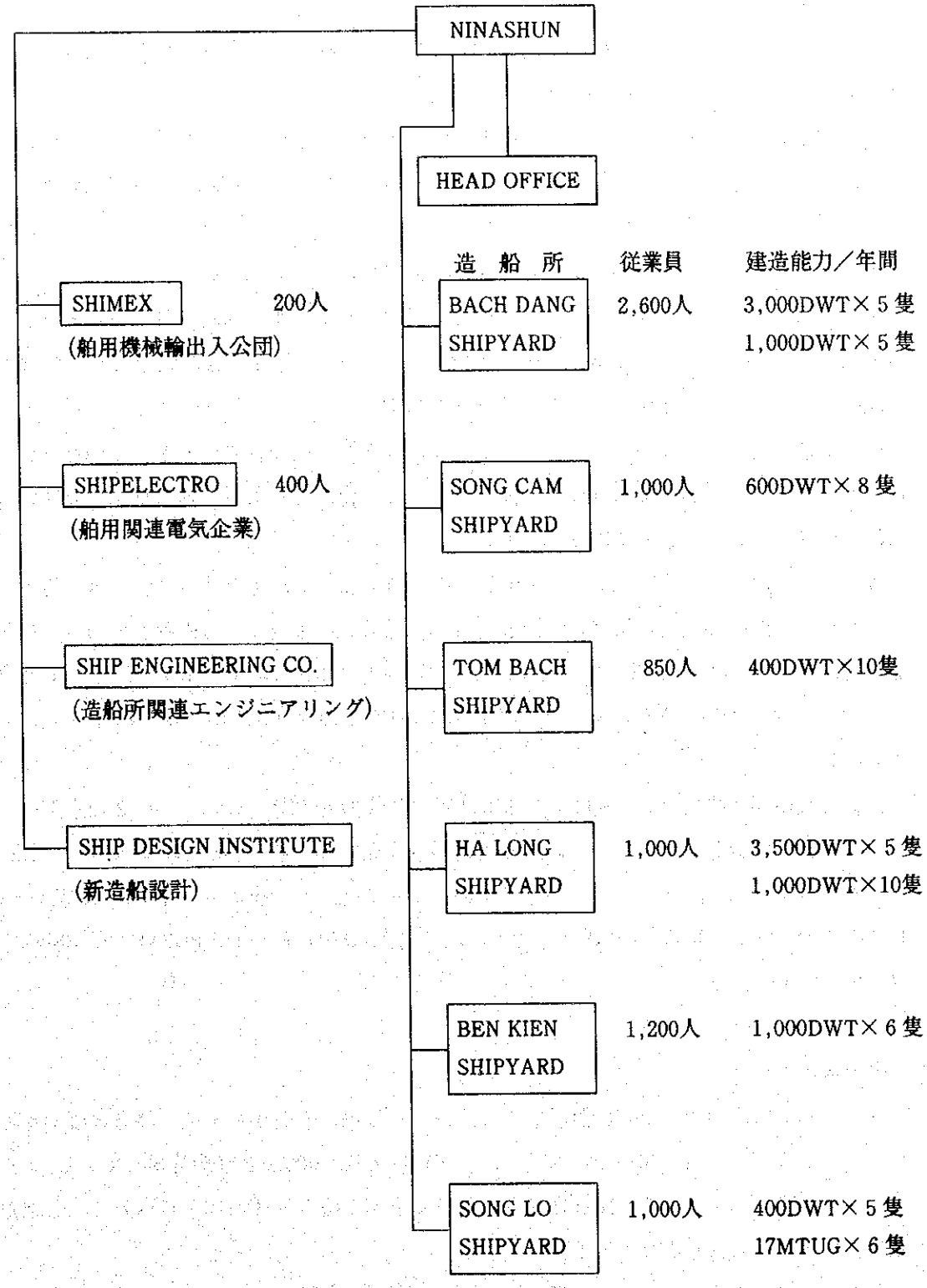
MOTが直轄する造船公社（VINASHUN）は6つの新造対象造船所と、これらの全ての造船所の設計部門を担当するSHIP DESIGN INSTITUTEとを中心に、船舶機械製作会社、電気機械製作会社等で構成される。

VINASHUNは、5,000DWTまでの貨物船を中心にドレッジャー、タグボート、客船、漁船等、国内向けの船舶を主に建造している。

造船所は、大部分が旧ソ連、東欧諸国または中国からの技術援助で作られ、設備の更新がなされていない。

ハイフォン港から東方約10数kmにファルング修理造船所がある。この修理造船所は、今までに累積118隻の入渠工事をこなしている。修理造船の中にはヴィエトナムの南部沖で石油掘削のサイトに従事しているロシアの船舶やノルウェー、フランス及び日本船舶の沖修理も含まれている。

表３－１－５　VINASHUN 組 織 図



3－1－6　内陸水運

(1)　行政組織

ヴィエトナム国の内陸水運行政はMOTの一部局である内陸水運局（INLANDWATERWAY BUREAU）が管轄している。

内陸水運局は　1955年に設立され、その後、ドイモイ政策に基づく行政改革により、地方の水運局が廃止されるなど機能の低下を招いた一時期を経て、1993年1月に制定された政令により、現在に至っている。

同国の水運行政は、河川輸送に加えて湖沼、湾内輸送を監督している。

水運に関する政府の業務・組織は、大別して国内の河川航路・水路の維持管理と輸送秩序の保持、言い換えれば、管理を中心とする部門と、直接河川輸送事業を営む現業部門（現地では“会社”と表現している）に区分されている。

内陸水運の管理行政については、内陸水運局が総合的に監督しているが、全国を14の地域に区分し、それぞれ中央に直属する役所を設置し、管轄内の水運交通の把握、航路・水路の維持管理また安定輸送を図っている。

政府による河川輸送事業には、河川輸送そのものに加えて、河川港の経営管理、河川輸送に就航する船舶の建造・修繕を包括しており、総括的な組織として内陸水運局の下に北部（紅河、THAI BINH水系）にWATER TRANSPORT CORPORATION NO.1、そして南部（メコンデルタ、DONG NAI川水系）にWATER TRANSPORT CORPORATION NO.2が設けられている。

狭義の河川輸送事業は、WATER TRANSPORT CORPORATION NO.1、NO.2の傘下の5つの輸送会社で行われている。これらの国営の水運会社は北部（紅河・THAI BINH川水系）に4社、また、南部（メコンデルタ、DONG NAI川水系）に1社あり、北部ではWATER TRANSPORT CORPORATION NO.1が最も大きく、南部にはSOUTH VITERBORNE TRANSPORT COMPANYがある。

(2)　内陸水運の現状

ヴィエトナム国内の河川の総距離は約41万kmであるが、そのうち中央・地方政府で管理している距離数は約11,000kmで、水運局は、その中の約7,000kmを直接管理している。

1991年以降、93年までの内陸貨物輸送における水運の輸送量は約16～17百万トンと推定され、総量の約30％となっている。

主要な河川水路系は、北部では紅河及びTHAI BINH川水系であり、南部ではメコン河及びDONG NAI川水系との2系統である。前者の水路網は約2,500kmであり、後者のそれは約4,500kmに及んでいる。

北部の紅河／THAI BINH川水系は、その水深と屈曲した流れにより制約が多い水路である。また、川に架かる橋は橋脚間が狭く、橋げたのクリアランスも小さいため航行に障害が多い。水路の大半は浅く、喫水1.5mまでの船舶の航行が可能であるが、浅い箇所を浚渫すれば喫水2.5mまでの船舶が航行可能となる。主な水路はハノイ－LANG GIANG、NINH BINH－CUA DAYの２つのルートである。

南部のメコンデルタ地帯では、メコン河とバサク川の２本の水路が幹線であり、これを縦横に９本の運河が走っている。水路は北部に比較して深く、現状でも水深は2.0mが維持されており、現在進められている世銀のプロジェクトが完成すれば3.0mの水深が期待できる。

主要な水路はカントーとホーチミン市をつなぐルート、カントーとKIEN LOUNGルート及びカントーとCAMAUを結ぶ３本の水路である。

河川航行を支援する通信設備、標識も少なく、旧式なのが目立つ。

夜間航行用の標識はほとんど設置されておらず、設置されているものでも、光源は石油ランプであり、照明力が弱い。このため、夜間航行は不可能となっている。

全国での浚渫量は年間約50万㎥と少ない（バックログは1991年現在、約約10百万㎥と推定される）。これは資金不足に加え、浚渫機器・施設が古く少ないうえ、浚渫箇所も港に隣接した所や新規の工業、農業プロジェクトのための場所が多いためである。

河川港の施設、荷役機器は、その多くが1970～1980年代に建設されたものであり、補修維持活動が十分でないため、能率面での劣化が指摘される。また、河川港の数は多く、主要港（政府、自治体管理）が全取扱量に占める割合は小さい。河川貨物の多くは私的施設や、単に河岸を利用して取り扱われている。

貨物の動きについては北部では石炭、セメント、砂・砂利が主な貨物であるが、南部では肥料、米が大宗貨物である。今後、全国的に建設資材を中心に輸送需要が見込まれ、また、工業化を進めるうえでの機械類等の長大尺貨物の輸送については河川輸送に依存せざるをえない。

水運の事業体は、政府、地方政府、合作企業（COOPERATIVE－個人が船舶を現物出資して設立されたもので、組合とも言われる）、民間企業が事業体であり、北部では政府３社、地方政府１社の４社が大きなシェアを占めている。南部では民間の小規模な事業体がその輸送の多くを担っている。

北部では水深が深いため船型は５～10DWTが中心であり、250DWTが最大である。

一方、南部では水深が北部と比較して深いため、30～1,000DWTが中心である。90～100トンの木製ジャンクや250トンの鋼製バージが多い。

北部、南部とも旅客取扱港はほとんど整備されていない。特に南部のホーチミン市は貨

物輸送船で水路は混雑しており、岸壁も倉庫、マーケット等でスペースの面で余裕がない。ただ1カ所サイゴン川にあるのみである。

フェリーは全国で約200隻あり、うち約50隻が国道に配備されている。10トン車以上の車が川を渡る際の恒久的な輸送手段となっている。

(3) 内陸水運の問題点

内陸水運の問題としては、雨期と乾季の季節要因による河川水位の変動がある。北部では10m前後、南部では5m程度水深が変化する。乾季（10月～5月）は浅瀬の出現もあり、船舶の航行に影響を与えている。また、特に北部については土砂の堆積が著しい。

表３－１－６　LIST OF RIVER PORTS ①

PORT	LOCATION	FACILITIES	1: CAPACITY 2: 1989 THRUPUT (tpy)
NORTH			
Hanoi 1. Hanoi (Phaden)	Hanoi	3 berths,385m	1: 2: 370,000
2. Khuyen Luong Viet Tri	6km dowmstream of NW of Hanoi confluence of Song Chay & Song Lo river	60m berth 6 berths	2: 288,000 1:
Ninh Binh	South of Hanoi on Song Day	3 berths 60m long	1: 2: 386,000
Hoa Binh	SW of Hanoi on Red river (Song Hong) da	4 berths	1: 2: 52,000
Nam Dinh	S of Hanoi on Song	7 berths 268m	1: 2: 185,00
Alu Dap Cau	Ha Bac province NE of Hanoi	5 berths	1: 2: 192,000
An Duong	Ha Bac province NE of Hanoi	200m	1: 2: 75,000
Cong Cau	E of Hanoi on Thai Binh river	6 berths 94m	1: 2: 201,000
Thai Binh	SE of Hanoi on Tra Ly river		1: 2:
Son Tay	NW of Hanoi on Song Hong	2 berths	1: 2; 120,000
Tuyen Quang	NE of Hanoi on Song Lo		1: 2:
Yen Bai	NE of Hanoi on Song Thao (Red river		1: 2:
Ninh Phuc	Close to Ninh Binh (coal port)		1: 2: 88,000
Dien Long	North of Haiphong (coal port)		
Le Mon (Thanh Hoa)	South of Haiphong	3 berths 85m +135m	

表３－１－６　LIST OF RIVER PORTS ②

PORT	LOCATION	FACILITIES	1: CAPACITY 2: 1989 THRUPUT (tpy)
SOUTH			
A. MOT Ports			
Ton That Thuyet	Ho Chi Minh City on Kinh Te river	2 berths 100m	1: 30,000 2:
Thu Duc	23 km from Ho Chi Minh City on Dong Nai river	3 berths 300m	1: 100,000 2:
Hiep An	Ho Chi Minh City on Kah Doi river	pier 6m	1: 150,000 2:
Binh Loi	Ho Chi Minh City		1: 2:
B. Provincial Transport			
Dept port			
Binh Duc (My Tho)	S of Ho Chi Minh on Mekong river	1 berth 62.75 m 6.5m depth	1: 100,000 2: 38200 decreasing
Vinh Tai	SW of Ho Chi Minh on Mekong river	1 berth 86.2m depth 6.5m	1: 120,000 2: 42600 (40% of 1988)
Tran Quoc Toan (Cao Lanh)	SW of Ho Chi Minh City	1 berth 70m depth 3.6m	1: 100,000 2:
My Thoi	SW of Ho Chi Minh on Bassac river	1 berth 76m depth 7m	1: 150,000 2: 128,000
Cantho	SW of Ho Chi Minh on Bassac river	1 berth 142m depth 8m	1: 200,000 2: 125,000
Ca Mau	At tip of south peninsula	1 berth 64	1: 250,000
Bac Lieu	East coast of south peninsula		

図３－１－６①　北部地域の内陸水運ネットワーク

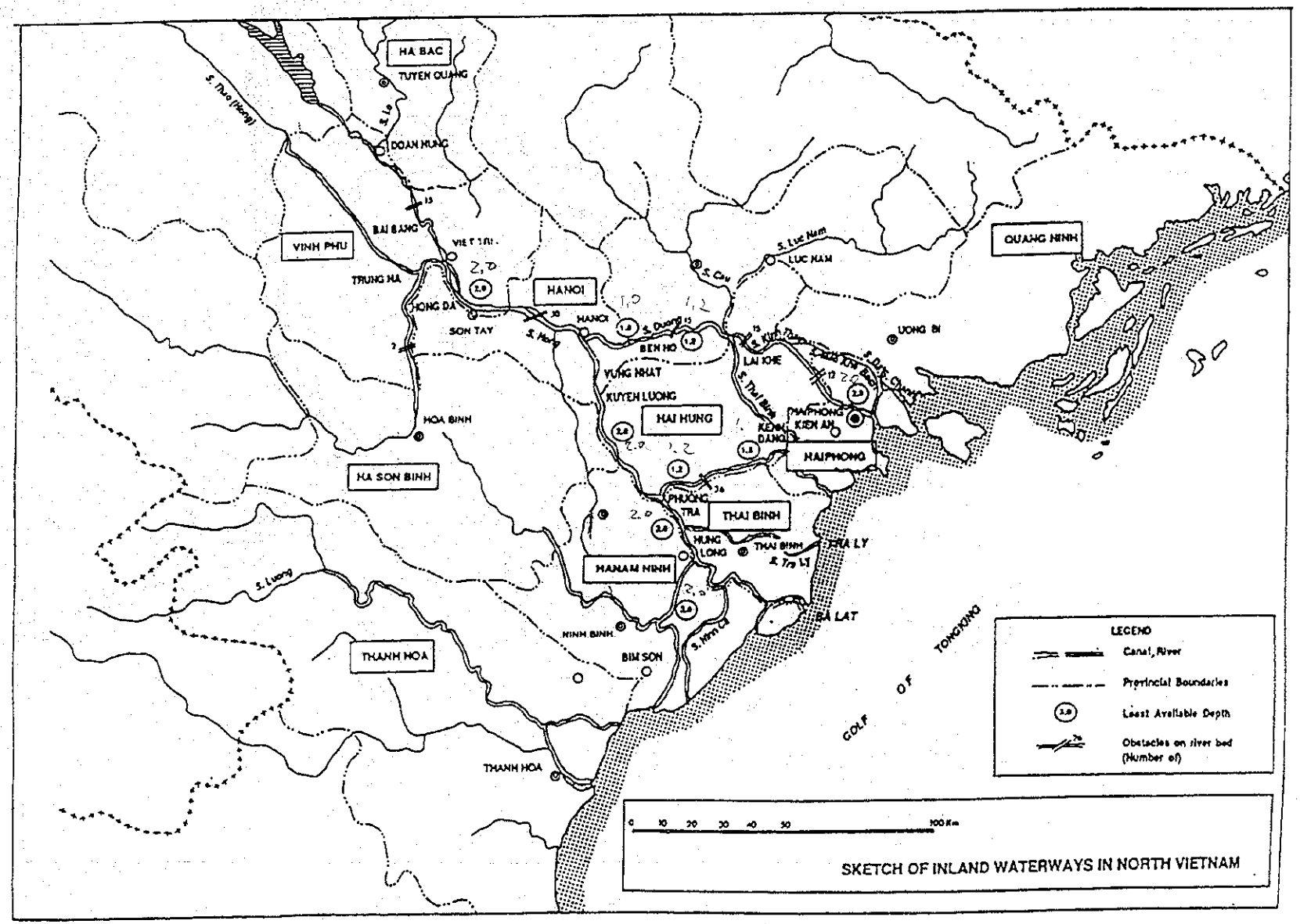
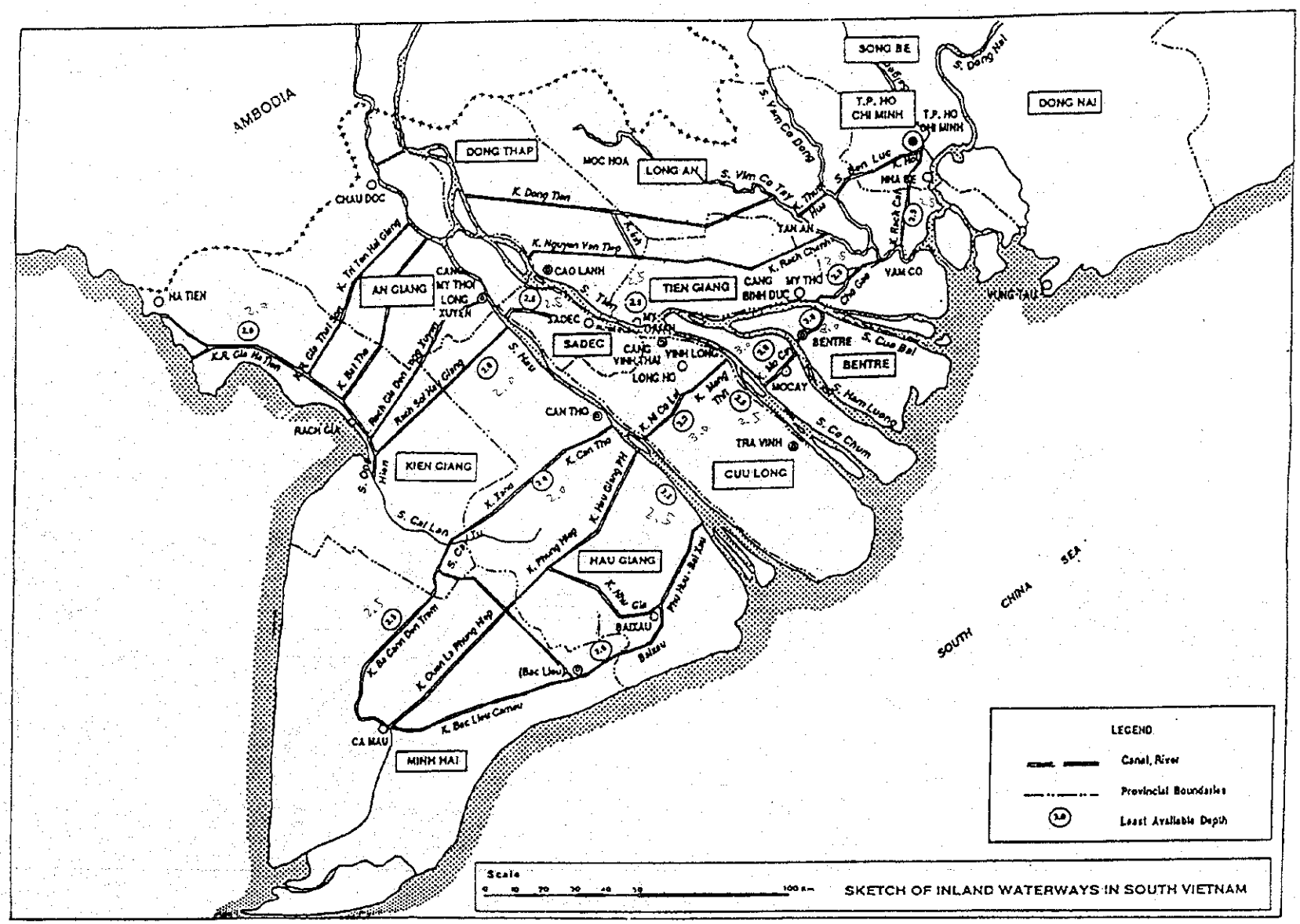


図３－１－６②　南部地域の内陸水運ネットワーク



3－1－7　港湾

(1)　港湾の配置状況と概況

ヴィエトナム国の約3,260kmにわたる海岸線と約11,000kmに及ぶ河川に合わせて60ほどの港が点在しており、そのうち、海上輸送活動に適した港は33港であるが、国際港としての機能を有している主要な港湾は７港である。それらの港は北部地域にハイフォン (Haiphong) 港、カンニン (Quang Ninh) 港、ゲチン (Nghe Thin：Ben Thuy) 港があり、中部地域にダナン港、クワイニョン (Qui Nhon) 港、ニャチャン (Nha Trang) 港、南部地域にサイゴン港 (Saigon) 、といった配置になっており、この７港は全てVINAMARINEの各港湾局が管理、運営している。

また、天然資源輸出用に各地に専用港があるが、ハノイから150km東方のハロン湾沿い石炭専用港はエネルギー省 (Ministry of Energy) の管轄であり、ハイフォンやブンタオに立地する石油専用港は工業省 (Ministry of Heavy Industry) が所管している。その他の港は所在する各地方の省 (Province) 及び市 (City) が直接、計画・管理・運営にあたっている。各港湾の配置状況は次図のとおりである。

７大港における1992年度の貨物総取扱数量は904万トンであるが、そのうち、サイゴン港が500万トン、ハイフォン港が238万トンと、両港合わせてヴィエトナム全体の82％を取り扱っている。さらに、北部の港では石炭の積み出し港であるカンニン港が72万トンを扱っており、これらの取扱量からみた地域的な規模の割合は北部３：中部１：南部６となっている。

取り扱われる貨物も、それぞれの地域の特性が見られ、北部ではハイフォン港における化学肥料・鋼材など産業資源の輸入貨物があり、カンニン港において石炭の輸出が最大の貨物である。また、南部ではサイゴン港から米の輸出が増加しており、同港の約３分の１を占めている。さらに、サイゴン港ではコンテナ貨物の数量が年々倍増する勢いを見せており、年間30～40万TEUを扱う規模となっている。

港湾の多くは河川の中にあるため、常に土砂の堆積や漂砂による水深の減少や航路の埋没という問題を抱えている。特にハイフォン港など北部の港において著しい。そのため船舶の入港に制約があり、大型船の受入れが難しい。

港湾施設や荷役機器などは老朽化あるいは陳腐化したものが目立つ。現状は貨物取扱容量的には、まだ能力はあるものの、このままでは今後のコンテナ化の進展や貨物量の増加に対応するのは難しい状況となろう。

各 港 位 置 図

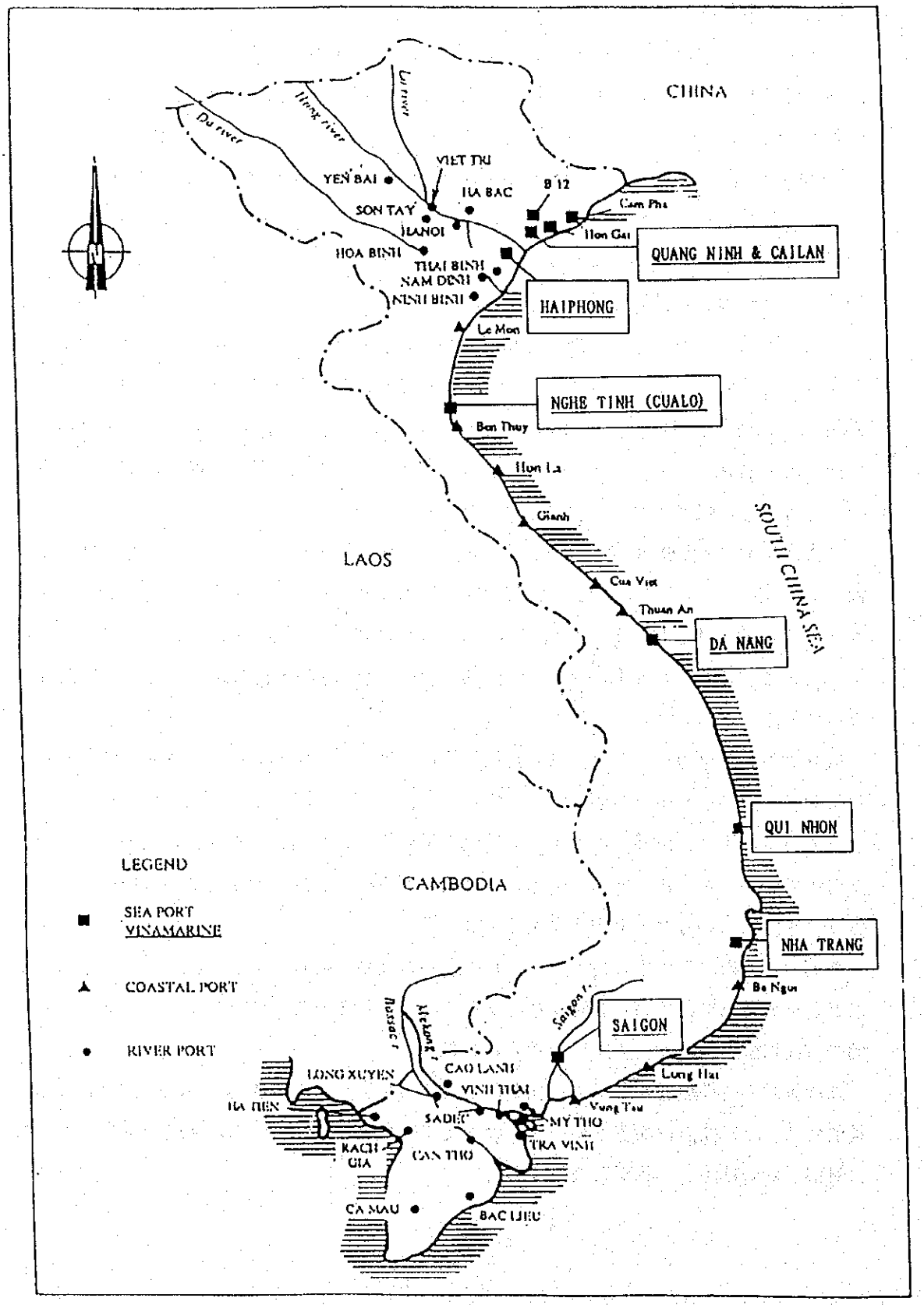

CHINA
Da river
Hong river
Lo river
YEN BAI
VIET TRI
HA BAC
B 12
Cam Pha
SON TAY
HANOI
Hon Gai
QUANG NINH & CAILAN
HOA BINH
THAI BINH
NAM DINH
NINH BINH
HAIPHONG
Le Mon
NGHE TINH (CUALO)
Ben Thuy
Hon La
Gianh
LAOS
SOUTH CHINA SEA
Cua Viet
Thuan An
DA NANG
QUI NHON
LEGEND
SEA PORT
VINAMARINE
COASTAL PORT
RIVER PORT
CAMBODIA
NHA TRANG
Ba Ngoi
Bassac r.
Mekong r.
Saigon r.
SAIGON
LONG XUYEN
CAO LANH
VINH THAI
Long Hai
Vung Tau
HA TIEN
SADEC
MY THO
TRA VINH
RACH GIA
CAN THO
CA MAU
BAC LIEU

表３－１－３　ベトナム主要７港品目別貨物取扱い実績（1992年）

単位：トン

品　目	当初予測	実　績	主要港湾						
			Hai Phong	Da Nang	Sai Gon	Quang Ninh	Nghe Tinh	Qui Nhon	Nha Trang
合　計	8,200,000	9,036,864	2,378,165	313,324	5,003,986	718,906	132,932	335,026	154,525
輸　出	3,100,000	3,868,856	381,529	62,707	2,495,953	618,979	55,829	225,764	28,095
－石　炭		618,979				618,979			
－米		1,699,394	25,055		1,674,339				
－農産物		188,765	2,367	1,745	162,786		3,196	11,417	7,254
－工業塩								771	
－ゴ　ム		3,638			2,867				
－木材(加工品)		498,898	97,740	32,760	143,532		14,417	193,368	17,081
－		37,134					37,134		
輸　入	2,700,000	3,043,975	848,922	163,534	1,911,537	80,431	5,004	9,048	25,499
－肥　料		1,275,636	374,264	117,659	757,584		2,803	4,004	19,322
－設備・機械		55,721	23,457	10,295	16,510				5,459
－鋼　材		269,115	99,171	15,510	154,434				
－小麦粉		268,196	33,291		234,905				
－		58,519	58,519						
－化学品・薬品		66,125	18,120		46,218	1,787			
国内向け	2,400,000	2,124,033	1,147,714	87,083	596,496	19,496	72,099	100,214	100,931
－石　炭		202,401	19,856	37,107	78,617	1,568	41,102	9,651	14,500
－セメントクリンカー		937,806	525,094	37,802	203,020	12,738		75,689	83,463
－食　品		433,224	247,669	648	170,550	2,420	10,703	1,234	
－石　灰		23,792	22,342	1,450					
		1.17	1.21	1.20	1.12	1.00	1.22	1.56	

出所：VINAMARINE

(2) 主要港湾の概況

(北　部)

1) カンニン (QUANG NINH) 港

ハノイより約100km、ハイフォンより約60km東方のカンニン省ハロン湾に面した一にある。港の施設としては、長さ160mのポンツーン・バースと石炭、石油ターミナルなどがある。この港は近隣のホンゲイ炭坑から産出する良質の無煙炭の積み出し地として有名であり、CAM PHA港とHONG GAI港との2つの港を包含している。1992年の総貨物取扱量は71万9千トンであるが、そのうち約9割が石炭であり、そのほとんどを輸出にあてている。また、近傍には大深海港としてのカイラン港の新設現場がある。

2) ハイフォン (HAI PHONG) 港

ヴィエトナム北部地域で最大の港であり、ハノイから国道5号線で約100km東方にある。港施設はトンキン湾のCam River河口から37km遡ったところにあり、河口から上流に向かって、Doanxa Wharf、Chuave Wharf、Central Port、及びVatcatch Wharfの4埠頭から構成されている。輸出入貨物取扱能力は年間約600万トンと公称されている。

1992年の貨物取扱い実績は238万トン、このうち輸出貨物は38万トン、輸入貨物は85万トンと圧倒的に輸入の比率が高い。一方、国内向け貨物は115万トンもあり国内物流上の同港の役割は高い。貨物の内容としては、輸出が米や木材 (加工品) といった農林産品が主であり、輸入は肥料・鉄鋼製品・機械など工業製品である。また、コンテナ貨物も増加しており、1991年には14,500TEUの取扱個数だったものが、1992年には25,000TEU、さらに、1993年には54,000TEUへと大きく増加している。

進入航路は延長8kmの距離があり、Channel Depthは4.2～5.0m。岸壁総延長は2,762mあり、Central Portにおける岸壁側傍水深は8.0mである。

現在同港の問題点は、

1) 進入航路における土砂堆積問題

2) 岸壁クレーン等の荷役機器の老朽化・陳腐化

3) コンテナターミナルの水深確保と施設近代化

4) 航行援助施設の更新等

の4点が指摘されており、このためヴィエトナム政府は日本政府へ援助を要請し、1993年よりハイフォン港緊急改善計画がスタートした。

これは、ヴィエトナム国北部地域交通システム開発計画の一環であり、北部地域の経済発展に対応した緊急措置として位置付けられている。

3) ゲテイン (NGHE TINH) 港

ハイフォンの南Ben Thuyの近郊に位置する。2バース160mの4～5m岸壁と7kmの航

路を有している。1992年の貨物取扱量は13万３千トンで木材と農産物の輸出と国内向けの石炭が中心である。

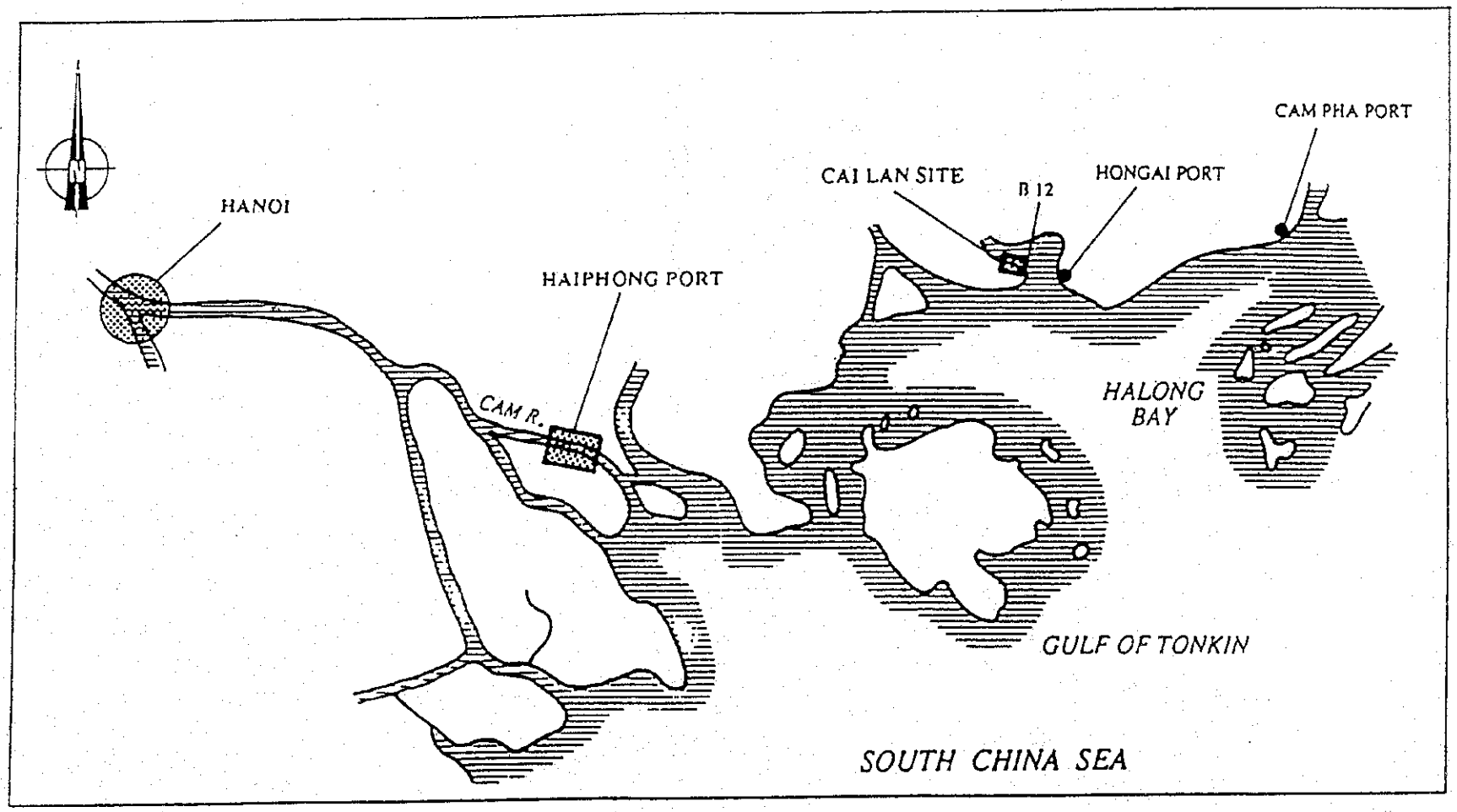
（中　　部）

4）ダナン港

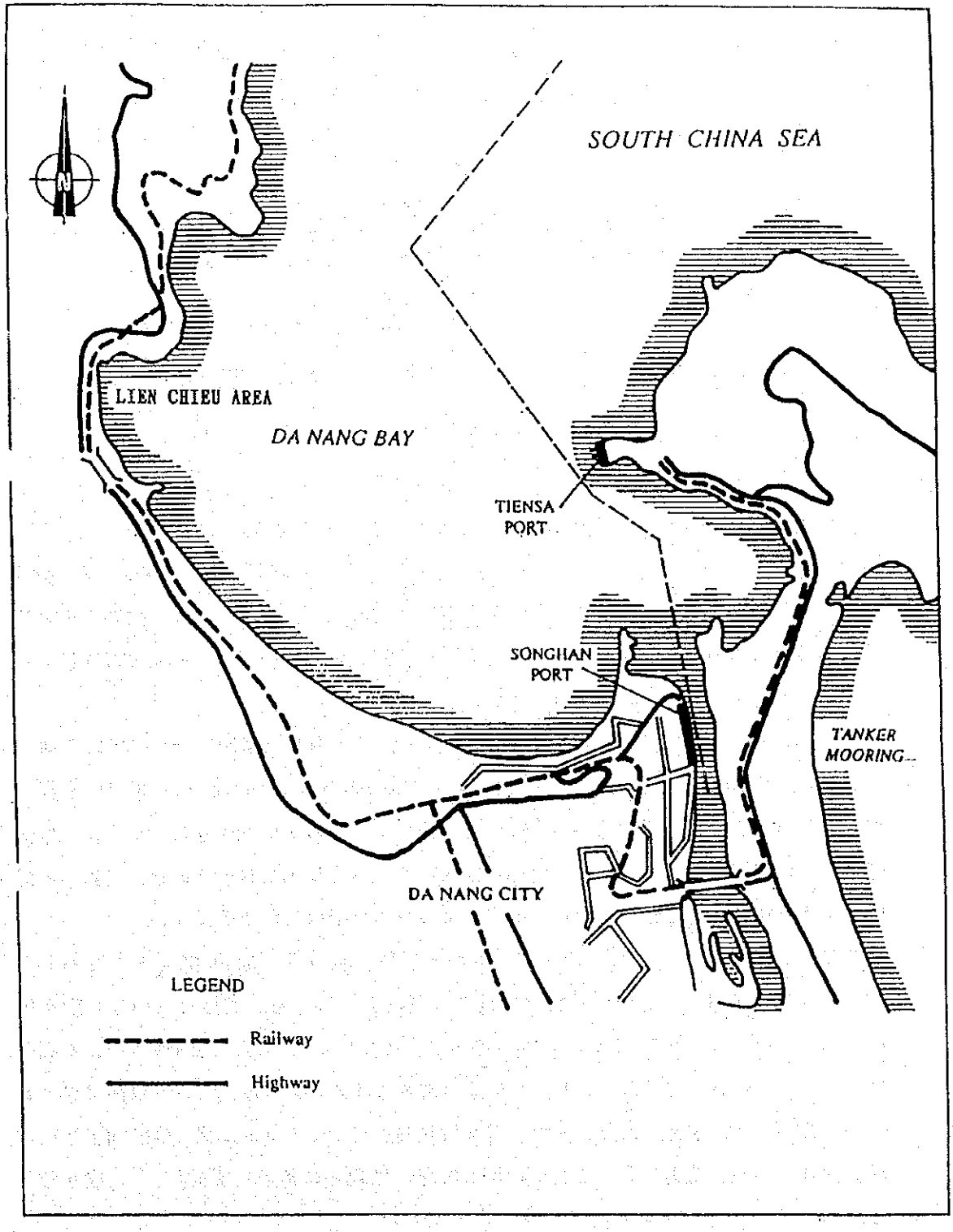
ヴィエトナム国の中部Da Nang省のSong Nang川の河口に位置している。ダナン港は半島の基部にあるTien Sa港区とダナン市街を背にするSong Han港区とから成る。周囲は白砂の景勝地であるが、近年、工業団地の建設が活発で観光・開発と自然保護の調整が行われている。また、ヴィエトナム中部地区はラオスやカンボディア、ミャンマーさらには中国雲南地区まで含めたインドシナ物流のゲートウェーとしての役割が期待されている。主な施設は、Tien Sa港区に２基の突堤、計４バースで総延長距離720m、水深が６～10mの岸壁があり、Song Han港区に６バース850mの延長で水深３～４mの岸壁がある。

Tien Sa港区は一応コンテナ貨物対応施設となっており、ヤードスタッカーやコンテナ蔵置スペースが配置されている。構内の一角にはドイツ製の自走式80トン・クレーンが備えられている。これはアジア開発銀行、ドイツ政府の共同融資により1994年７月に購入したもの。また、同港は既存施設の修復はあっても、今後は環境への配慮から施設の拡張はしない方針である。

他方、ダナン市郊外10kmにあるナムオー・リンチュウ地区に大規模港湾を建設する計画がある。



ハイフォン港及びカイラン港位置図


SOUTH CHINA SEA
LIEN CHIEU AREA
DA NANG BAY
TIENSA PORT
SONGHAN PORT
TANKER MOORING
DA NANG CITY
LEGEND
Railway
Highway

ダナン港位置図

（南　部）

5）サイゴン港

南シナ海側に注ぐSaigon川の河口から約85㎞遡ったホーチミン市内の左岸に位置してるヴィエトナム最大の港である。港湾としては3カ所の港区に分かれており、次のような管理体系のもとに配置されている。

港区管理者	港区内埠頭名：取扱貨物	
イ．VINAMARINE管理運営	Nha Rong	：雑貨、一般撒貨
	Khana Hoi	：〃　、　〃
	Tan Thuan	：コンテナ・ターミナル
ロ．Ho Chi Minh市管理	Ben Nghe	：雑貨、一般撒貨
ハ．海　　軍	Tan Cang	：コンテナ・ターミナル

主な施設は、VINAMARINEが管理する3港区に16バース2,055m、ホーチミン市が管理する港区に400mと200mのコンテナバース、海運管理下の港区には1,350m延長の岸壁がある。航路水深は通常8.0ぐらいであるが、降雨時には11mにもなる。北部の川と違い南部の川は川の流れが速いことから土砂の堆積が比較的緩いため、航路の浚渫は5～6年に一度で済むという利点を有している。

また、一般にサイゴン港といわれるのは上述のVINAMARINEのサイゴン港湾局（Saigon Port Authority）が管理するNha Rong、Khana Hoi、Tan Thuanの3港区を指しており、ホーチミン市運輸公共事業局が管理運営しているBen Nghe港及び海軍が一般海運企業に使用を認めているTan Cang港とは区別される。サイゴン川を遡り、これらの港区から積み揚げされる輸出入貨物／国内貨物の全体を把握した統計はない。

サイゴン港湾局がまとめたサイゴン港の貨物取扱量は、年間約500万トンであり、VINAMARINE管轄下の主要港貨物取扱量の5割以上を占める。取扱貨物のうち米を中心とした輸出貨物が167万トンと約3分の1を占めている。一方、国内輸送によるものはセメントの建設資材である。サイゴン港の南方にはメコンデルタという東南アジア有数の米の生産地が控えており、また、港湾背後地にはTan Thuan EPZ（輸出加工区）が配置されており、港湾当局によれば西暦2000年には現在の倍の1,000万トンを取り扱うと見込んでいる。

サイゴン港湾局は同港（Nha Rong、Khanh Hoi、Tan Thuan港区）の本格的な施設改修に取り組み、1994年よりアジア開発銀行（ADB）からの援助を受けて改修事業に着手している。

6）ブンタオ・ティーバイ港

ブンタオ港はホーチミン市から125km南東のDinh川河口に位置し、南シナ海に面した外港として重要な役割を持つ港湾である。また、ブンタオ港沖はサイゴン川、メコン河への入出航船のパイロット・ステーションとなっており、南部海域の航行安全上の拠点でもある。ブンタオ港は河口に沿って商業港、水産港、石油専用港や船舶修理施設から構成されており、港湾全体を管轄する機関はVINAMARINE傘下のVung Tau Port Authorityである。港湾配置のうち商業港はブンタオ市人民委員会の管理下にあり、水産物専用バース、一般貨物バース、石油バースから成っている。バース延長250m、水深９mの施設を持ち、接岸喫水6.2m、5,000DWTの船舶が着岸可能である。米穀類、コーヒー、水産加工品等の輸出産物やセメント、肥料、石油製品等の輸出品を取り扱っているが、突堤桟橋が老朽化し強度に問題があり、取扱量は多くない。

石油専用港（Petroleum and Gas Servise Port）は国営の石油技術サービス会社やロシアとの合弁石油企業とが管理しており、南シナ海の海底油田掘削機材や石油製品の荷揚げを行っている。また、ブンタオ沖70マイルにはステーション・タンカーを配備して、原油積み出しのためのBach Ho Crude Terminalを設置している。さらに、ブンタオ港西端のBen Dinh Areaには現在、日本とシンガポールの民間ジョイント・ベンチャーによる10万DWTまでの大型船受け入れ港の建設計画が進行している。

ヴィエトナム政府及びBaria Vung Tau省政府は、サイゴン港を補完し、近隣の工業団地を背景とした大水深港を配置するため、ブンタオ港から、Thi Vai川を15～50km上流に遡ったThi Vai地区に新港建設を進めている。港は全長４kmのGo Dau地区と全長８kmのPhu My地区の２つの区域に分かれており、水深15～20mという恵まれた自然条件のもとで、既に３カ月のバースが完成している。周辺には日本、台湾、フランスなどの資本による肥料工場、発電所、鉄工所等が展開しており、今後も開発が続く予定である。

7）クアロ港

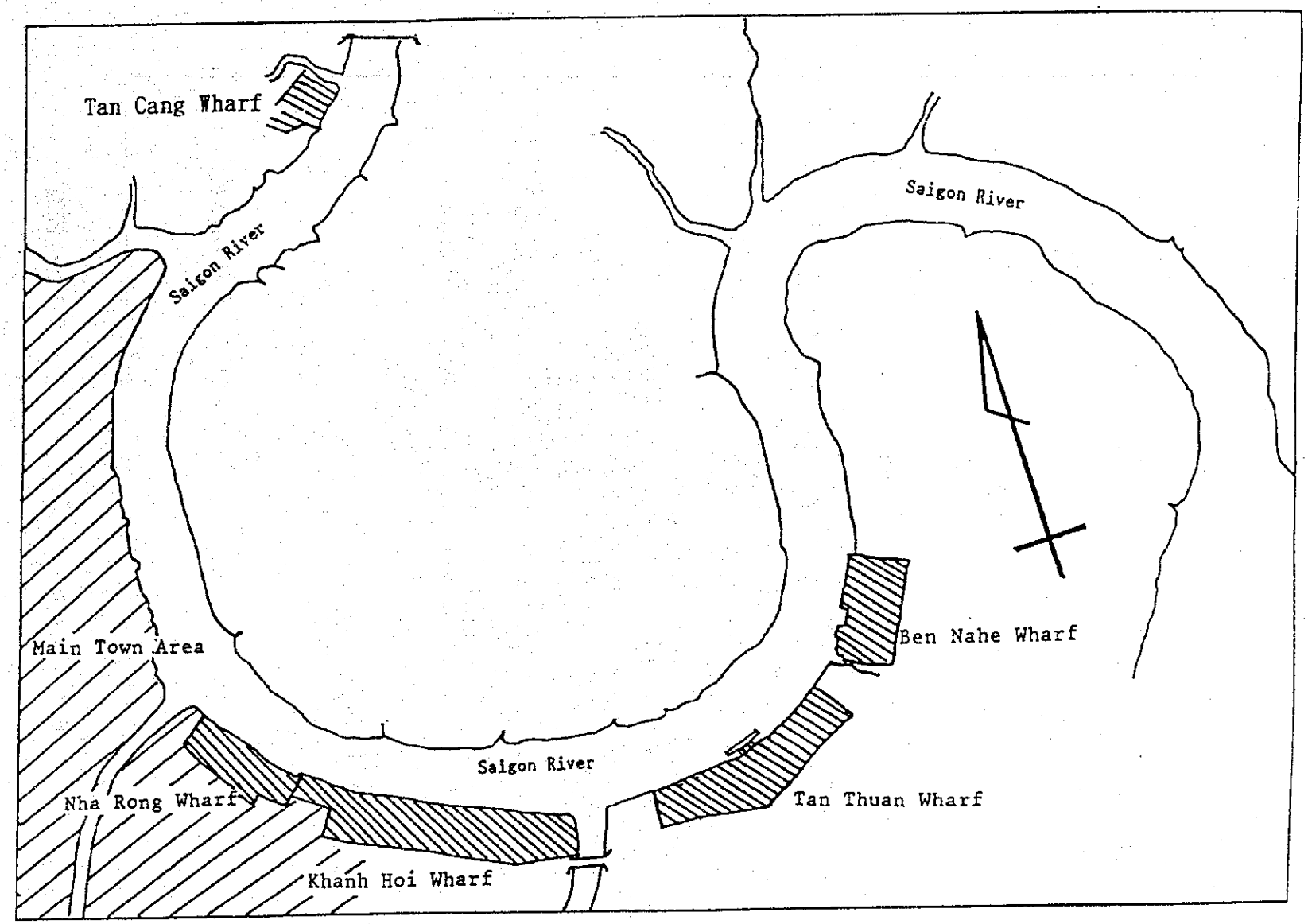
クアロ港はハイフォンの南、Ben Thuyの近くに位置している。港は深さ４～５m、長さ160mの２バースより成り、入港可能船舶は3,000トンまである。それより大きな船舶は湾内に投錨停泊することができる。５トンから10トンのクレーンを備えている。

8）クイニョン港

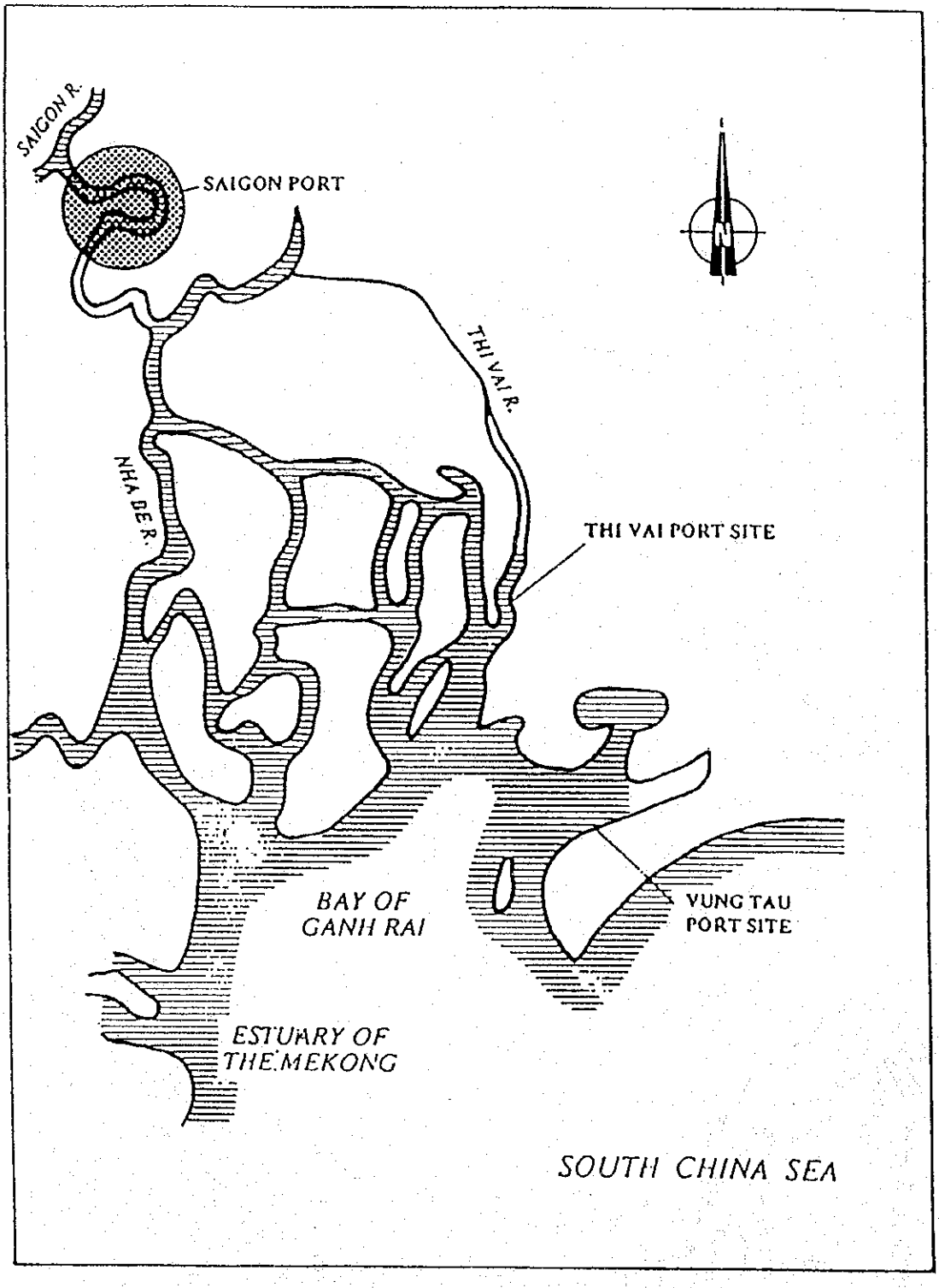
ダナンの南約340kmの所に位置し、自然の地形で周辺を上手く守られた湾内にある。港は２つのバースを備えており、全長348mに達し、水深７mである。7,000トンの船が入港できる。10,000トンまでの船は深さ９mの湾内に投錨停泊する。５～10トンのクレーンが７台あり、6,00㎡の倉庫と134,000㎡の野積み場がある。港の後背地は西部高原地域である。他の港と比べて問題は少ないようである。

9）ニャチャン港

クイニョンの南250kmの所に位置する静穏な港である。T字型のピアーで2バース、173mである。水深はバースの位置で7～10m1,000トンの船舶が接岸できる。5トン～10トンクレーンを8台備え、倉庫は6,000m²あるが、野積みスペースは60,000m²しかない。問題は港湾設備が古いことである。航路標識はない。しかし、チャンネルが広いので船舶は夜間でも入港可能である。


Tan Cang Wharf
Saigon River
Saigon River
Main Town Area
Ben Nahe Wharf
Saigon River
Nha Rong Wharf
Tan Thuan Wharf
Khanh Hoi Wharf

サイゴン港施設配置図



サイゴン港及びブンタオ・ティーバイ港位置図

3－2　海上安全

3－2－1　行政組織

1994年10月、ヴィエトナム国の海上保安機関として従来のOMS（Office of Maritime Saafety）とSMS（Service of Maritime Safety）が統合され、VIVAMARINEの下部組織としてVIETNAM MARITIME SAFETY AGENCY（VMS）として再編成されており、その主要任務は次のとおりである。

航路標識
海上安全
水路通報
水路測量
海図作成（海軍と共同）
航行指導
捜索救助
海洋環境保護（他の機関と共同）

本部はハイフォン、支部はホーチミンにあり、全国に外洋区を含む５つの管区を配置し、２の工場、２の調査会社、１のプロジェクト会社、１の航路標識設備会社等を所属させており、人員は約1,500人である。

それぞれの組織系統については、図３－２－１に示されたとおり。

3－2－2　航路標識

(1)　航路標識の整備状況及び支援システム

VMSは、IALAの国家会員であり、管理、運用されている航路標識基数は、1994年末現在、灯台30基、灯標35基、導灯15基、灯浮標125基、浮標５基、レーヨン４基の６種類、合計214基である。夜標（灯台、灯標、導灯、灯浮標）の合計は205基であり、海岸線100海里当りの標識基数は11.6基であるが、灯台を除く各種標識は、いずれも河口から主要港を結ぶ内水路に設置されたものがほとんどであることを考慮すると、海岸線100海里当りの灯台基数は1.7基となる。これは、国際的な目安である「100海里当り８基」と比較すると、極めて低い水準である。

同国の灯台は、構造物の規模と光達距離により、４クラス（クラスⅠ－８基、Ⅱ－９基、Ⅲ－９基、Ⅳ－４基）に分類されている。北部ではフランス統治時代のものが残存し、1960年代以降に建設された灯台では旧ソ連、中国、旧チェコスロバキア製等の機器を使用しており、また、南部では、ヴィエトナム戦争当時の米国製の機器を使用した灯台が主である。

これらの既設航路標識は、現有設備も老朽化、故障が多く、正常に機能しているものが少ないうえに、いずれも、その整備、改修時期及び地域により灯器、制御装置及び電源装置とも、規格が異なっているため、沿岸海運の航行の安全を図るには不十分であることに加え、経済的かつ効率的な航路標識の管理、運用を行うことが難しい状況にある。

航路標識を管理、保守する支援システムとしては、現在、灯台業務支援船、通信設備、ワークショップ（工作所）等があり、灯台業務支援船としては、灯台補給船２隻（400トンクラス１隻、150トンクラス１隻）、設標船４隻（50トンクラス）、見回船７隻（70トンクラス１隻、10トンクラス６隻）があるほか、船外機付きボート20隻を保有している。

主として航路標識の異常を把握するための航路標識業務用通信設備としては、一部の灯台で数10W程度の短波送受信機を使用しているところもあるが、まだ全ての灯台には完備されていない。

(2) 航路標識に関する問題点と課題

ヴィエトナムにおける航路標識は、質的にも量的にも不足しており、現有設備も老朽化、故障が多く、正常に機能しているものが少ないことから、当面の沿岸海運の航行の安全の確保のための最優先課題として、既設航路標識の改修及復旧並びに主要箇所への新設を早急に実施する必要がある。また、これらの既設標識を改良することにより、稼働率の向上を図り、経済的かつ効率的な管理、運用を図る必要がある。さらに、中長期的な観点から、ヴィエトナム沿岸海運の船舶の航行の安全を向上させ、予測される海上交通量の増加に対応した沿岸海運の効率的、経済的な航路選定（航路ネットワーク）の策定のための航路標識の維持管理、運用体制を整備するとともに、場合によっては、電波標識等の高度な航路標識の整備を含めた航路標識の新設、充実のための整備計画を策定する必要がある。

3－2－3　捜索救助

捜索救助体制としては、VMSが担当し、国家救助委員会を設けて、VMS、軍等との調整を行うこととなっているが、現在、機能しておらず、委員長職の人選についても協議中とのことであった。

捜索救助勢力については、別会社にサルベージ船等はあるが、現在、VMSとしては、機動力は皆無である。

VINAMARINEの資料によると、ヴィエトナム海域における100トン以上の船舶の海難発生件数は過去５年間に約170件という報告がある。詳細については図３－２－２のとおり。

一方、Vietnam Salvage Corporation（VISAL）発行のＰＲ紙（1992年）では年間100トン以

上の船舶は20～30件、100トン以下の小型船舶、漁船を含めると200～250件の海難が報告されている。

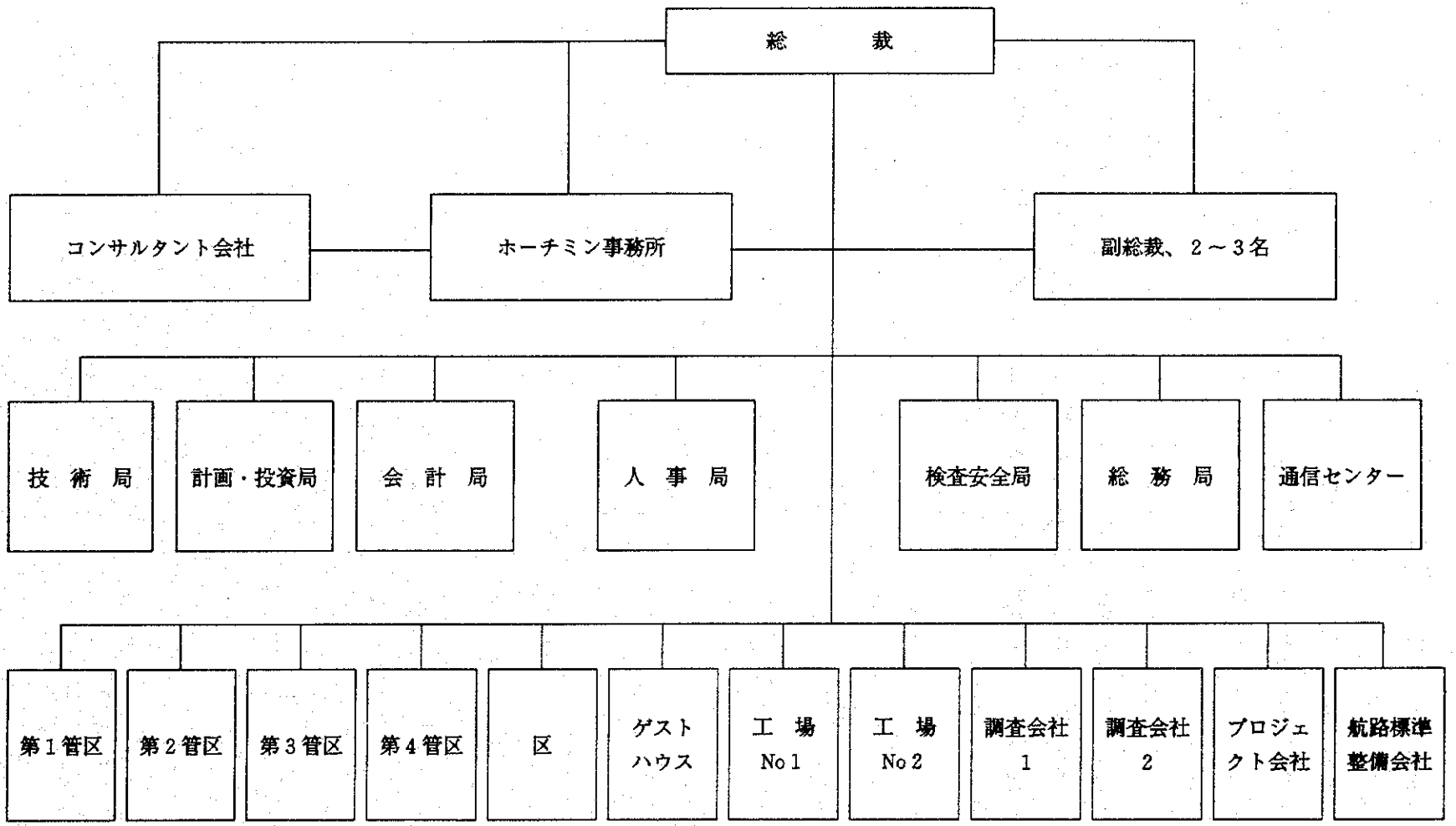
1990年の事故では、100～10,000トンまでの船舶は38件であり、その海難の自由は座礁がが全体の約30％と最も多く、機関故障による漂流、沈没、衝突が続いているが、海難の大半が漁船であり、その活動水域は、トンキン湾、ダナン沿岸、Nam Bo東方、及びタイ湾があげられる。

ヴィエトナム籍の動力漁船数は7,300隻、15トン以上の貨物船は700隻、在籍している。

政府としても捜索救助の重要性は認めており、3隻の救助船の建造を計画中である。

したがって、海難発生時等の緊急時に対応する機動力不足は否めず、今後予想される海運の発展に対応するため捜索救助体制の質的、量的体制整備及び捜索救助に関する技術修得が急務となっている。

図３－２－１　Vietnam Maritime Safety Ageucy (VMS)



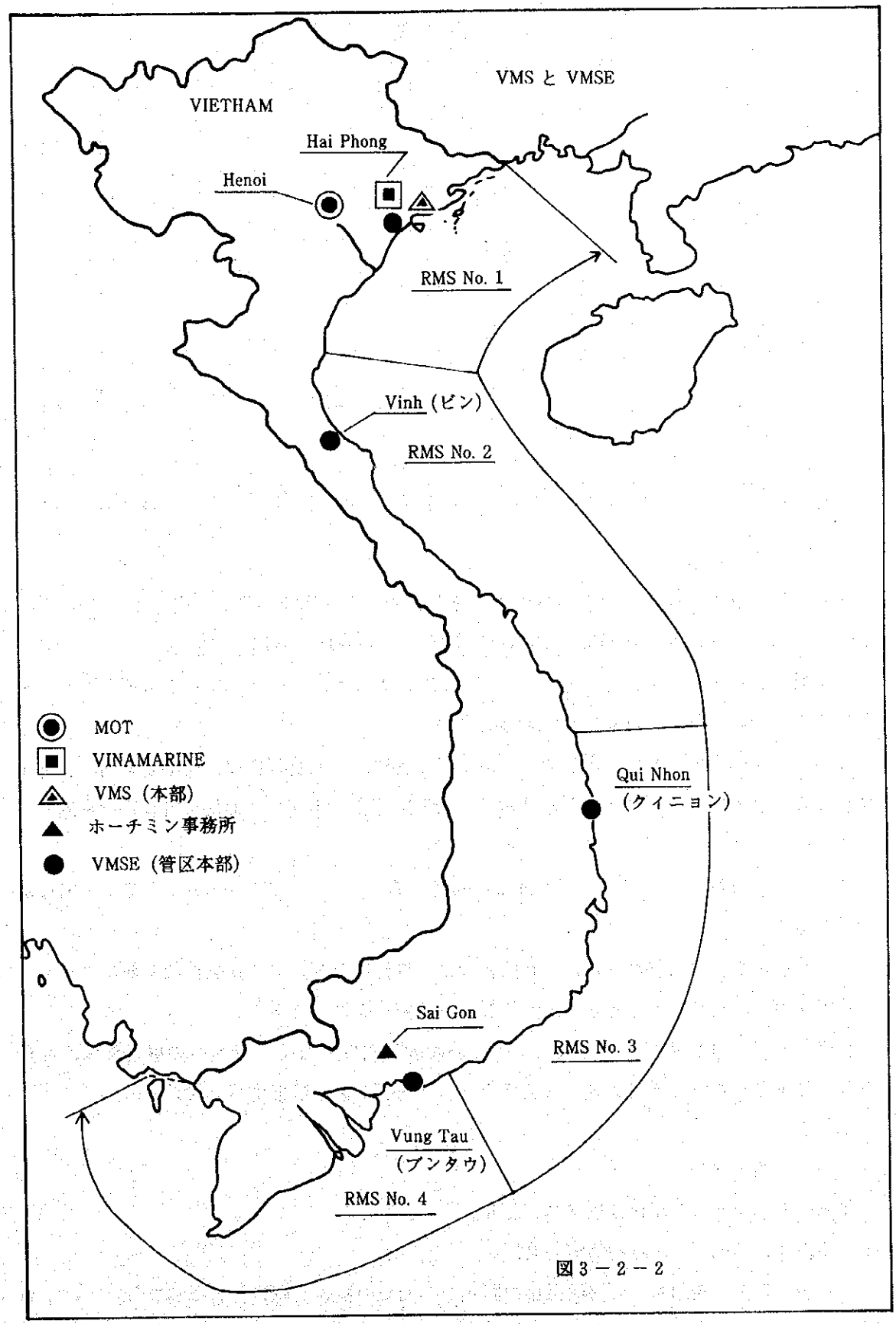

VMS と VMSE
VIETHAM
Hai Phong
Henoi
RMS No. 1
Vinh (ビン)
RMS No. 2
MOT
VINAMARINE
VMS (本部)
ホーチミン事務所
VMSE (管区本部)
Qui Nhon
(クィニョン)
Sai Gon
RMS No. 3
Vung Tau
(ブンタウ)
RMS No. 4

図3－2－2

表3－2－3　海難発生件数

Type	1987	1988	1989	1990	1991	1992	Total
Collision	3	12	7	9	5	8	44
Strading	0	2	3	1	0	1	7
Fine	1	1	2	3	3	1	11
Inudation	0	3	1	1	0	3	8
Capsite	0	3	4	2	1	6	16
Faulty Eugine	5	3	10	0	7	5	30
Loss of Human							
Line and injisy	0	2	16	1	3	1	29
Others	5	8	1	5	5	5	29
Total	14	34	44	22	30	30	174

3－2－4　海上通信

現在、海上通信は94年郵政省から所管が移り、VINAMARINEの委託を受けて、VIETNAM SHIP COMMUNCATION AND ELECTRONIC COMPANYが管理、運用している。

海岸局は、ハイフォン、ニャチャン、ダナン、ブンタオ、ホーチミンの5カ所であり、遠洋に至るまでの通信を24時間体制で実施している。

通信の主な内容としては、遭難通信、海上予・警報、海上航行警報、海上安全通報、海上環境通報（以上無料）であり、そのほか、要求に応じて、サービス通信（有料）を実施している。

ハイフォン及びホーチミン局の人員は約60名であり、トータルで160名であるが、増員計画中である。

しかしながら、郵政省から移管された施設は、老朽化が著しく、送信機の一部はフランス統治時代の超旧式のものもあり、段階的な施設整備を検討中である。

将来的にはGMDSSの導入構想もあるが、施設設備だけでなく、船舶への機器整備、要員の教育等を含めた海上通信システム全体のマスタープランを構築する必要がある。

3－2－5　船舶検査

船舶検査にかかわる現状は以下のとおり。

(1)　組織及び国内法／国際条約等の適用

船舶の安全、船舶からの海洋汚染の防止等のための検査、証書発行業務を行っているのはヴィエトナムの船級協会たるVIRES（VIETNAM REGISTER OF SHIPPING）である。

ヴィエトナムの国籍の船舶は全てVIETNAM NATIONAL REGISTER BOOK OF SHIPSに登録され、その登録業務はVIRESにより行われている。

VIRESはMOTの傘下にあり、本部はハイフォン、支部はホーチミンも含め国内に13カ所ある。ヴィエトナム国籍の船舶に適用されるVIETNAM MARITIME CODEには船舶検査の方法、構造設備についての技術的事項等は規定されていない。ヴィエトナムはLOAD LINE条約、SOLAS／SOLASPROTOCOL条約、STCW、MARPOL73／78にそれぞれ批准しており、国内的には船舶検査を実施できる段階にある。また、ヴィエトナム国籍船に対するVIRES以外の船級協会の発行する外国条約証書は承認する方針である。

(2) 船舶検査官

VIRESは検査官の名簿を発行していないが、検査員の数は約200人、外航船の検査要員は約50人といわれている。検査官は専門教育を受け、外国語ができ、5年以上の検査の経験を持つことが必要とされており、その資格はSENIOR検査官、1級～3級までの検査官と4段階となっている。

(3) その他

大部分の船舶安全設備、海洋汚染防止機器は輸入品であり、主要海運国政府の承認済みのものであれば、これを追認しているものと思われる。具体的な型式承認等の詳細及び検査機器の実情については不明である。

3－2－6 船員教育

概　況

船員問題及び船員教育に関する行政はVINAMARINEが管轄しており、STCW（1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約）等の国際基準資格や船員登録に関する窓口業務を行っている。ヴィエトナム政府は1990年にSTCW条約を批准し、国際的な船員要件を整える体制にはあるものの、現実には、教育機会やシステムに恵まれないために資格を取得している船員は少ない。

また、ヴィエトナム船員の再訓練や海外派遣の窓口となっているのはINLACO (INTERNATIONAL LABOUR CO-OP／VINAMARINE直轄の船員派遣専門会社) とLOD (LABOUR OVERSEAS DEVELOPMENT CO／運輸関係労働者の海外派遣を行うMOT直属会社) の2つの機関である。ヴィエトナム政府は、これら機関を通じ外貨獲得を目的とした船員労働力の海外輸出を促進しており、また、一般の国営海運企業も積極的に船員の海外派遣を実施している。

一方、船員養成機関としては以下が挙げられる。

1）VIMARU（VIETNAM MARITIME UNIVERSITY)

船舶職員養成を目的とし、1984年ハイフォンに設立完成した当国唯一の国立商船大学であり、MOTが直轄している。ホーチミンにも分校があり、全在籍者は約750人。修業年限は5年で、2年次修了段階でMOTの国家試験があり、合格しなければ進級できない。教育機材・設備は全般的に老朽化しており、STCW条約基準を満たす教育カリキュラムが組めない状態である。

2）MARINETIME TECHNICAL TRAINING SCHOOL

部員クラスの海員養成のために設立されたVINAMARINE直轄の船員学校である。ハイフォン及びホーチミンにそれぞれ1校あり、両校合わせて約1,400人の学生が修学している。義務教育修了を資格要件とし、修学期間は約2年である。こちらも教育訓練機材は旧式かつ老朽化しており、機材の更新・新設が必要となっている。

第4章　経済・社会分析

4－1　経済・社会分析調査実施の背景

(1)　第5次5カ年計画（1991～1995年）

ドイモイ政策と市場経済の積極的導入を中心として、91年6月に「2000年までの経済・社会安定と発展のための戦略」を採択した。この計画では年平均7.2%の経済成長を目的とし、

①　灌漑設備を充実させ、米の生産と輸出を拡大する。

②　消費財生産に近代技術を導入し、委託加工品の生産を拡大する。

③　原油の増産、輸出の拡大をする。

この計画を資金調達面でみると、2000年までに約400億ドルの開発資金が必要となる。その内訳は、直接投資、政府投資が、それぞれ130億ドル、残りは外国援助と国内民間投資で、それぞれ70億ドル程度調達するとしている。

(2)　ドイモイ（刷新）政策

1）背　　景

ドイモイ政策導入の背景には、2つの5カ年計画（1976～80年、81～85年）の失敗と外的・内的要因があった。南北統一後の第2次5カ年計画（1976～80年）は計画経済の持つ非効率さ、中越紛争とヴィエトナムのカンボディア侵攻が原因で失敗した。また、第3次5カ年計画（1981～85年）は自由化を基調とした生産刺激策が採用されたが、農産物の国家買い上げ価格アップによる逆ザヤ及び製造業のコスト割れを全て国庫補助金により賄った。その結果、紙幣発行の増大によるインフレを招いた。

これら計画の失敗及び、その他の要因を整理すると、以下の外的要因と内的要因がドイモイ政策導入の背景と考えられる。

第５次５ケ年計画（1991～95年）の概要

重要政策事項	変更された内容		第４次５カ年計画の実施						実績		
	最終案（政治報告）	原案（政治報告草案）	項目	86年	87年	88年	89年	90年	91年	92年	93年
①社会全体 ・国民生活の安定と改善 ・人口増加を抑制	・人民の生活を安定させ一歩一歩改善する。	・人民の生活を安定させ改善する。									
②経済関連 ・経済発展を推進。	・2000年までに社会総生産を倍増。 ・経済成長率は、年平均7.2%を実現。	・2000年までに一人当たり社会総生産を倍増。 ・経済成長率は、年平均9.6%を実現。	経済成長率（%） インフレ率（%）	5.5 487	3.4 301	4.6 308	2.7 95.8	2.4 36.4	2.4 68.1	 17.4	 5.2P
・３大経済プログラム（食料増産・消費財増産・輸出拡大）を推進。	・右記述削除。 ・農業用の灌漑水路を拡大。自然災害による農業への被害を減らす。	・養殖、漁獲、水産加工の強化。 ・左記述なし。	米生産量（百万トン） 米輸出量（百万トン） 消費財生産額（10億ドル） 輸出額（億ドル、ルーブル）	16.0 0.16 67.8 8.2	15.1 0.12 67.8 8.5	17.0 0.11 70.3 10.3	19.0 1.43 69.2 19.5	19.2 1.62 67 24	19.6 1.03 N.A. 25.4	21.5 1.95	24.5P 1.70P
・鉱工業部門では、石油生産を強化	・右記述削除。	・石炭部門を発展させる。 ・鉱産物資源の開発と加工を強化。 ・セメントや鉄鋼、綿、化学品生産強化。	原油生産量（万トン） 原油輸出額（万トン） 石油製品輸出額（万トン） 石炭生産量（万トン） セメント生産量（万トン）	4 0 211 640 153	27 24 243 680 N.A.	68 70 249 690 195	152 152 240 380 209	250 621 286 460 255	395 N.A. N.A. 470 N.A.	552 480	630P
・運輸と通信網を拡充	・国際郵便および国内郵便の近代化を進める。 ・記述の簡略化。	・国際遠隔通信の近代化を促進。 ・農村山岳地域まで通信網を拡大。全国にテレビとラジオ電波を張り巡らせる。									
・貿易政策における従来路線の継続を確認	・従来からの市場（旧ソ連と東欧）を重視。 ・新しい市場（西側）へ参入。 ・近代技術と輸出競争力を備えた委託加工品や組立品を早期に製造。	・対外経済活動を多様化し周辺市場（アジアン・ニーズ）と世界市場（含む西側）へ進出するための足場を構築する。									

(注) ①数字は、統計処理の都合上、一部合わないことがある。②Pは推定。③ドル、ルーブルは、ベトナム政府が１米ドルを１ルーブルで計算。

(出所) ベトナム共産党、第７回党大会文献「政治報告」1991年６月、「政治報告草案」1991年４月、およびGeneral Statiscal Office, Economy&Trade of Vietnam 1986/1990、1991年2月、国際金融情報センター資料等から、野村総合研究所作成

ドイモイ政策導入の背景

外的要因

1）旧ソ連・東欧圏の援助が急激に減少したため、代わりの外資源泉が必要となったこと
2）政府当局及び共産党の幹部が拡大しつつあるアジアNIESとASEAN諸国との経済格差を意識し始めたこと
3）中南米やアフリカなどで自由化・規制緩和（構造調整）政策が広く適用され、かなり良い成果をあげていること

内的要因

1）インフレ率と公共財政赤字が危機的な水準に達していたこと
2）国営企業、合作社、管理価格システムの非効率性が生産の停滞という形で顕著化したこと

（出所）（財）国際開発センター「躍進するベトナム」93.11

2）「第４次５カ年計画（ドイモイ政策）」の概要

ドイモイの基本政策は大きく４つの基本政策がある。第１は、社会主義の体制の構築は時間をかけて行うということである。社会主義体制特有の官僚主義がヴィエトナムにはそぐわないので、急げば大きな問題が出るとの認識から、こういう政策がとられた。第２に、産業政策を重工業優先から農業中心とすることであった。過去10年間の重工業中心の政策の反省から、食料確保の重要性を認識し、①食糧・食品、②消費財、③輸入代替品、を３大増産商品に指定し、投資の60％を集中し、育成することとした。第３に市場経済の導入である。国営・公営以外の個人経営や企業経営を認め、一部の私有財産も是認するとした。農村でも集団農場がなくなり、米の生産量は急増し、1992年には世界第３位の米の輸出国となっている。第４に国際協力について積極的に貢献することである。外交を全方位外交として先進諸国から資本と科学技術を導入するため、良好な外交を目指している。また、インドシナ半島の和平に尽力することから始め、国際協力に貢献することを目指している。

ドイモイ政策の４つのポイント

社会主義路線	従来の性急な社会主義路線を否定 社会主義への転機には長期間を要すべきである。 今後も時間をかけて、社会主義路線への転換に努力する。
産業政策の変更	従来の重工業優先政策を見直すこと 重工業優先から、農業中心に政策変更をする。 ①食糧・食品、②消費財、③輸入代替商品を３大増産商品に指定し、投資の60％を集中育成する。
市場経済の導入	市場経済を導入し、経済改革をおしすすめる。 国営・公営以外の資本主義的経営や個人経営の存在を認める。 従来の中央集権的な計画経済を基本的に放棄する。
国際協力への参画	国際分業・国際協力に積極的に参入していく インドシナ半島の平和のみならず、世界平和構築に汗を流す国となるよう努力する。

（出所）矢島・窪田「ドイモイの国ベトナム」1993.12.5

(3) 貿易の動向

1976年以降、ヴィエトナムはソ連の経済支援を柱とする貿易形態をとってきた。しかし、1986年のドイモイ政策の採用、及び1991年のソ連の崩壊、と同時に貿易も変化した。旧チェコや旧東ドイツ、ハンガリーといった社会主義国に代わって、日本やシンガポール、香港などアジア諸国とのつながりが大きくなっている。

品目別に見ると、輸出においては原油、米、海産物、衣料品・繊維製品が主要品目であり、輸入においては石油製品、鋼材、肥料等が主要品目である。一次産品の輸出で加工品の輸入という構造がある。

ヴィエトナムの主要輸出国

(単位：100万ドル)

国・地域名	91	92	93
日本	719.5	892.3	944.0
シンガポール	425.5	496.5	378.4
香港	223.3	256.4	169.4
台湾	58.3	87.3	141.1
中国	19.3	95.1	135.9
旧ソ連	214.5	199.0	135.3
韓国	51.3	76.1	99.9
フランス	83.1	114.0	95.3
タイ	57.7	75.2	71.7
ドイツ	－	34.4	50.1
総輸出	2,081.7	2,571.1	2,988.7

(注)ヴィエトナム貿易情報センターの資料により
ヴィエトナム経済研究所が作成

ヴィエトナムの主要輸入国

(単位：100万ドル)

国・地域名	91	92	93
シンガポール	722.2	876.8	1,063.0
日本	157.7	241.6	452.6
韓国	152.1	274.7	452.5
フランス	147.9	166.3	267.4
台湾	59.3	73.4	214.9
旧ソ連	358.1	103.8	144.3
香港	194.8	253.4	115.4
タイ	－	42.1	99.5
中国	－	73.0	85.5
ドイツ	101.2	47.5	72.4
総輸入	2,187.7	2,558.1	3,131.9

(注)ヴィエトナム貿易情報センターの資料により
ヴィエトナム経済研究所が作成

対　外　貿　易

		1991	1992	1993
輸出				
1．輸出合計	百万ＵＳドル	2,087.1	2,475.0	3,000(est)
2．主要輸出品目				
ピーナッツ	('000トン)	79.0	70.5	85,090
天然ゴム	('000トン)	62.9	75.0	85,790
コーヒー豆	('000トン)	93.5	98.0	106,422
茶	('000トン)	7.9	12.5	16
米	('000トン)	1,032.9	1,950.0	1,700
石炭	('000トン)	1,173.0	1,568.3	
原油	('000トン)	3,915.0	5,400.0	6,210
亜鉛	(トン)	3,440.0	3,727.0	3,600
輸入				
1．輸出合計	百万ＵＳドル	2,338.0	2,582.1	3,307
2．主要輸出品目				
石油製品	('000トン)	2,752.5	3,331.2	3,980
鋼材	('000トン)	113.0	265.8	558
肥料（尿素換算）	('000トン)	1,188.0	1,263.0	1,019
殺虫剤	百万ＵＳドル	22.5	15.3	32
車・トラックのタイヤ	('000ペア)	209.4	151.1	203

(出所) Chamber of Commerce and Industry of Vietnam,
Statistical Data of Vietnam's Economy, 1994年9月

主要輸出品目

(百万ＵＳドル)

	1992	1993
1．原　油	805.0	861.0
2．米	418.0	350.0
3．海産物	307.1	370.0
4．衣料品・繊維製品	221.0	350.0
5．コーヒー	91.4	85.0
6．石　炭	62.0	84.0
7．天然ゴム	67.0	70.0
8．ピーナッツ	32.0	46.7
9．カシューナッツ	41.1	31.3
10．胡　椒	15.0	25.0

(出所) Chamber of Commerce and Industry of Vietnam,
Statistical Data of Vietnam's Economy, 1994年９月

(4)　国際収支及び対外債務

経常収支については、貿易収支は改善しているものの、貿易外収支、移転収支の赤字により、経常収支は大幅な赤字となっている。資本収支はソ連からの援助の流入により黒字を続けていたが、1990年以降はソ連・東欧の崩壊により援助が急激に縮小した。1989年より直接投資は増加している。

ヴィエトナムの対外債務残高は、新規借入と度重なる延滞により増加しつつある。コメコン加盟国（及び機関）、非加盟国（及び機関）の双方に対して巨額の債務残高を抱えている。二国間債務の債務国は日本、イラク、アルジェリアの順で大きくなっている。

ベトナム国際収支推移

(単位：百万ＵＳドル)

	1987	1988	1989	1990	1991
輸出額	610	733	1,320	1,782	1,904
輸入額	-1,184	-1,412	-1,670	-1,772	-2,127
貿易収支	-575	-679	-350	-10	-223
貿易外・移転収支	-41	-68	-237	-223	-219
経常収支	-616	-747	-587	-213	-442
直接投資	0	0	100	120	132
短期資本収支	-13	41	-213	-35	120
その他の債務償還	-233	-367	-350	-279	-281
他の資本収支	574	727	762	316	91
資本収支	328	401	299	122	62
誤差脱漏	14	26	66	-39	-2
総合収支	-274	-320	-222	-130	-382
年間債務延滞額	273	320	326	295	463

(注) 1991年の数値は推定値である。
(出所) 国際通貨基金資料

ベトナム対外債務

(単位：百万ＵＳドル)

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
対外債務残高総計	3,225	4,250	5,096	6,112	7,330	7,719	8,119
うち延滞額	581	577	879	1,277	1,693	1,745	1,653
コメコン経済国への債務	1,610	2,336	2,830	3,216	4,094	4,304	4,372
非コメコン経済国への債務	1,615	1,914	2,266	2,896	3,236	3,415	3,747
国際機関への債務	180	198	237	307	287	290	291
その他公的債務	993	1,116	1,227	1,467	1,499	1,579	1,713
民間債務	349	452	543	609	835	922	1,046

(注) コメコン経済圏への債務は振替ルーブル建てであるが、84-87年については１ドル＝2.55ルーブル、88-90年については１ドル＝2.4ルーブルで換算。
(出所) 世界銀行

(5) 投資の現状

1) 公共投資

政府資本部門のセクター別歳出を見ると、従来、最大の比率を占めてきた工業・建設セクターへの投資は、1986年の34.5％から3.4％と低下している。これは国営企業の設備投資資金を政府が供与しなくなったためである。一方、運輸・通信と非生産セクター（教育、医療、文化、財政、行政）への比率が拡大傾向にあり、経済インフラと社会インフラの重視の姿勢が見られる。

政府資本部門セクター別歳出

(対ＧＤＰ比、単位：％)

	1986		1987		1988		1989		1990		1991	
工業・建設	1.9	34.5%	1.7	42.9%	2.1	47.4	2.3	36.9%	1.6	35.1	0.1	3.4%
農業・林業	0.9	15.0%	0.4	11.3%	0.3	7.7	0.2	3.3%	0.2	5.3	0.1	4.8%
灌　　漑	0.4	7.5%	0.3	8.0%	0.2	5.6	0.4	6.3%	0.5	11.4	0.3	16.8%
運輸・通信	0.8	15.0%	0.4	11.2%	0.5	11.3	0.6	9.5%	0.7	15.2	0.4	23.1%
商業・サービス	0.2	3.1%	0.1	3.2%	0.2	4.8	0.1	2.3%	0.2	4.3	0	1.6%
非生産セクター	1.0	17.5%	0.8	19.5%	0.7	15.6	1.3	19.7%	0.9	20.0	0.4	25.3%
非常対策基金	0.4	7.0%	0.1	3.6%	0.3	7.1	1.4	21.7%	0.4	8.3%	0.2	9.4%
そ　の　他	0	0.3%	0	0.3%	0	0.4%	0	0.3%	0	0.3%	0.3	15.6%
合　　計	5.6	100.0%	3.9	100.0%	4.4	100.0%	6.4	100.0%	4.5	100.0%	1.6	100.0%

(出所) 世界銀行

2) 外資直接投資

年度別に投資状況を見ると、実効ベースで、1988年の23件から1993年に235件から1993年に235件と10.2倍に増加している。1990年の外資法見直し以降、特に高い伸びを示している。産業別に見ると、1993年で、工業が最も大きな投資総額で33.4億米ドル、次いでホ

テル・観光業（15.3億米ドル）、石油、ガス（12.4億米ドル）と続いている。国別に見ると、香港が最も多く、台湾、シンガポール、日本と続き、西側諸国からの投資が上位を占める。

ベトナム外国投資受入状況

年度別投資状況（1993年12月末現在）

年度	認可件数	実行件数	投資総額（100面米ドル）	
			認可投資総額	実行投資総額
1988	37	23	362.8	232.2
1989	69	43	537.7	356.0
1990	108	76	600.0	443.6
1991	150	138	1,220.6	1,132.4
1992	192	190	1,905.7	1,891.8
1993	280	235	2,878.0	2,691.9
総合計	836	705	7,504.8	6,747.9

（出所）SCCI

産業別投資状況

分野	事業数		投資総額（100万米ドル）	
	1992.10	1993.12	1992.10	1993.12
工業	265	454	1,200	3,037
石油・ガス	21	26	1,032	1,237
農・林・漁業	59	94	464	577
運輸・郵便	16	22	175	446
ホテル・観光業	57	104	778	1,533
サービス業	69	101	217	410
金融・銀行	9	13	110	156
その他	10	22	17	109
合計	836		7,505	

（出所）SCCI

国別外国投資状況（1993年12月末現在）

国・地域	事業数	投資総額（米ドル）	法廷資本金額（米ドル）
台湾	117	1,531,186,601	752,106,120
香港	172	1,303,694,830	692,406,547
フランス	50	613,985,225	253,018,189
韓国	58	544,094,815	267,225,863
オーストラリア	41	543,912,821	335,610,061
日本	53	475,057,118	440,991,179
マレーシア	25	456,962,690	228,287,290
シンガポール	55	389,441,877	219,960,007
イギリス	16	308,445,253	304,793,586
オランダ	10	283,005,900	231,309,817
ロシア	46	160,836,799	108,807,803
タイ	44	150,815,365	104,795,726
カナダ	16	131,911,522	126,646,650
インドネシア	11	118,467,021	83,510,105
バージン諸島	8	66,359,450	31,449,173
スウェーデン	6	59,647,400	40,747,400
フィリピン	11	59,077,359	29,893,686
ウクライナ	4	45,748,600	38,676,600
ベラルージュ	1	37,820,000	14,020,000
イタリア	5	28,922,650	11,521,150
オーストリア	1	27,000,000	27,000,000
北朝鮮	4	24,057,260	17,838,200
デンマーク	4	22,775,000	19,175,000
チェコ	2	20,788,000	7,200,000
ニュージーランド	2	19,362,500	6,363,500
中国	17	15,231,872	11,636,645
ドイツ	13	14,941,367	11,561,970
スイス	10	10,393,000	8,743,000
ハンガリー	5	9,432,318	8,737,318
リヒテンシュタイン	1	8,000,000	2,000,000
ベルギー	4	5,425,000	1,483,500
パナマ	4	3,150,000	1,575,000
マカオ	2	3,096,600	3,096,600
ルクセンブルグ	1	2,000,000	500,000
ノルウェー	3	1,687,500	1,687,500
ブルネイ	1	1,500,000	500,000
ラトビア	2	1,473,000	1,126,000
ポーランド	1	200,000	200,000
アルゼンチン	1	120,000	120,000
フィンランド	1	81,000	81,000
その他	8	4,705,361	4,545,361
合計	836	7,504,813,074	4,450,947,546
実効	705	6,797,961,571	
取消	124	618,806,503	
完了	7	33,045,000	

（出所）SCCI