

第1章 事前調査の概要

1-1 要請の背景

ヴェトナム国においては、ドイモイ政策導入後の経済成長に伴い、海運の重要性は増してきており、特に同国最大の経済拠点であるホーチミン市周辺の港湾の重要性は極めて高いものとなっている。しかしながら、南部の中核港湾であるサイゴン港は、市街地と隣接して発展の余地がない状況であり、また河川港であることから水深や操船の限界により船舶の大型化に対応できない状況にある。一方、ホーチミン市及びその周辺における港湾は民間、地方政府、中央政府を含め、また、既存、構想中の港湾が無秩序に乱立している。このような状況から、ホーチミン及び周辺地域の港湾の現状を把握したうえで、各港湾の役割を明確化し、これに沿った、各港の連携した管理運営、効率的な投資計画の必要性が極めて高くなっている。こうした状況を背景として、ヴェトナム国政府は、1999年に南部港湾開発計画調査を要請してきた。

1-2 事前調査の目的

- 要請の背景、内容の確認
- 本格調査の実施方針及び実施細則 (S/W)、協議議事録 (M/M) の協議、署名・交換
- 先方受入体制の確認
- 本格調査実施に必要な情報収集

1-3 調査団の構成

No.	氏名	担当分野	所属
1	成瀬 進	総括	運輸省港湾局建設課国際業務室 室長
2	小野 正博	港湾計画	運輸省港湾局海岸・防災課 専門官
3	小澤 敬二	需要予測/管理運営	運輸省第五港湾建設局企画課 第一係長
4	成川 和也	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
5	横川 正大	自然条件/環境調査	株式会社 藤井測量設計 技術管理部長
6	水越 龍	通訳	日本国際協力センター 研修監理部 研修管理員

1-4 調査日程

日順	月日	曜日	調査行程	備考
1	11/15	水	(成川) 10:35 シンガポール発 (SQ176) → 12:55 ハノイ着 (成瀬団長、小野団員、小澤団員、横川団員、水越団員) 09:35 成田発 (CX509) → 13:45 香港着 14:55 香港発 (CX791) → 15:55 ハノイ着	
2	11/16	木	JICA事務所打合せ、大使館表敬 交通運輸省表敬、S/W説明、協議	
3	11/17	金	S/W協議	
4	11/18	土	資料整理	
5	11/19	日	ハノイ→ホーチミン 移動	
6	11/20	月	現地踏査 (サイゴングループ港)	
7	11/21	火	現地踏査 (チーバイ川沿い港、ブンタウ地区港)	
8	11/22	水	現地踏査 (背後圏)、ホーチミン領事館表敬 ホーチミン→ハノイ 移動	
9	11/23	木	S/W、M/M協議	
10	11/24	金	S/W、M/M署名	
11	11/25	土	資料整理	
12	11/26	日	現地踏査 (カイラン港) 横川団員、水越団員はホーチミンへ移動し、12月3日まで補足調査	
13	11/27	月	大使館、JICA事務所帰国報告、JBIC事務所表敬	
14	11/28	火	11:00 ハノイ発(CX790) → 13:45 香港着 15:15 香港発(CX500) → 20:00 成田着	

1-5 カウンターパート機関

Ministry of Transport (MOT)

Mr. Nguyen Viet Tien	Vice Minister, MOT
Dr. Tran Doan Tho	Planning & Investment Department, MOT
Mr. Pham Thanh Tung	International Relations Department, MOT
Ms. Nguyen Thanh Hang	Expert, Project Management Unit, Planning & Investment Dept.
Mr. Dai Ngoc Chau	Chairman, VINAMARINE
Eng. Bui Duc Nhuan	Vice Chairman, VINAMARINE
Mr. Vuong Dinh Lam	Vice Chairman, VINAMARINE
Mr. Dang Dong	Director, Sea-port Department
Eng. Nguyen Huu Chi	Vice Director, Investment & Planning Department
Mr. Letuan Anh	Expert, International Cooperation Dept. VINAMARINE
Mr. Le Minh Thung	Director Maritime project manager unit 2
Eng. Nguyen Xuan Chien	Vice Director, Transport Engineering Design INC

1 - 6 団長所感

(1) 全 般

ヴェトナム国滞在中に調査のカウンターパートである VINAMARINE との協議、南部港湾現地での関係機関との協議及び現地視察を通じて、以下の点を再確認した。

南部ヴェトナムの現存港湾(ホーチミン市の港湾)の能力が限界に近づいており、さらに河川港の宿命として大型船の入港が不可能なことから、チーバイ川流域又はバリアブントウ地区での大水深港の必要性が高いこと。

港湾の管理形態が輻輳しており、二重投資のおそれもあること等から、近隣港湾の一体的な管理を含む港湾管理形態に関する政策の提言が必要なこと。

北部(ハイフォン港、カイラン港)及び中部港(ダナン港)での港湾分野における日本の技術・経済協力は高く評価されており、南部港湾でも日本の協力が大きく期待されていること。

(2) 本格調査での留意事項

調査内容を示す S / W はヴェトナム国側も完全に理解している。したがって、調査が港湾管理に関する高度な政策事項から、河川の水深維持に関する技術的に高度な事項を含む大規模な調査であることを除けば、S / W の項目どおりに調査を進めれば、技術協力の目的を十分に達することが可能と考える。

あえて調査の実施にあたっての留意事項を列挙すれば、以下のとおりである。

港湾の管理形態に関する検討にあたっては、日本のみならず、諸外国の港湾管理制度の例についても研究し、複数の代替案を作成したうえで、ヴェトナム国側と十分協議すべきであること。

短期計画の優先プロジェクトを選択する段階では、開発空間のあるチーバイ川沿いの「フーミー地区」、「カイメップ地区」及びブントウの「ベンディンサオマイ地区」の大水深開発に関する技術的、経済的な利害得失を十分に整理したうえで、ヴェトナム国側と十分協議すべきであること。(なお、F / S の対象地区は前2者から選択される。)

ホーチミン市を中心に検討されているサイゴン川沿いの港湾の移転構想については、日本の港湾再開発の事例を参考にきめ細かな提言を行うこと。

調査実施にあたっては、関係機関の様々な意見を集約することが必要であるが、事前調査団にも要求があったカントー港に対する調査実施など S / W の範囲外の業務に対しては、これを明確に拒否すること。

S / W 及び M / M 締結後、運輸省ティエン次官より予想される円借款要請のタイミン

グを勘案して、チーバイ川沿いのプロジェクトの F / S を 15 か月程度で終了するよう要請があった。このため、必要に応じて JBIC 等との打合せを踏まえ、F / S の概略の結果を 15 か月目ごろに提示できるよう工夫を行うことがあり得ること。

1 - 7 協議概要及び合意事項

「 . SCOPE OF THE STUDY 」 1.(2) 及び 2.(2) において、既存の調査等をレビューする点、また需要予測等においてこれまでの調査を踏まえる点等について、同国運輸交通開発戦略調査に基づくことが重要であるとの協議結果を反映し、同調査を関連調査の主なものとして明示した。

F / S の対象地域については、先方の意向としてチーバイ川沿いを行ってほしいとの要望があった。国内での対処方針会議においては、F / S の対象については、先方の意向を確認し、明確にすべきとの議論があった。この点について協議した結果、チーバイ川沿いを対象とすることで合意した。なお、当方原案の Phu My area とはチーバイ川沿いの一地域を指しており、F / S の対象を細かく限定してしまうため、先方の現段階ではそこまでの限定は不要との意見に事前調査団も同意し、削除することとした。

(以上、別添 S / W 参照)

また、その他の合意事項については以下のとおり。(別添 M / M 参照)

- ・本格調査の開始時期については、2001 年 3 月に開始することを予定することとした。
- ・ステアリングコミッティについては、MOT 次官を議長とし、本格調査の開始までにステアリングコミッティメンバーを選定し、MOT が調整を行い、その設置がなされることが合意された。
- ・IT / R (1) \ IT (2) 及び DF / R の提出時において、セミナーを実施することが合意された。
- ・MOT は本格調査開始までに本格調査の関連分野のカウンターパートを決定しておくことが合意された。
- ・カウンターパート研修について、MOT 側から要望があり、事前調査団はその実現を図ることができるよう、JICA 本部へ伝えることとした。
- ・IT / R (1) \ IT (2) \ DF / R 及び F / R については、その要約編をヴィエトナム語にて作成することが MOT より要望としてあり、事前調査団はその旨を JICA 本部へ伝えることとした。また、ファイナルレポートについては、「公開」とすることが合意された。
- ・本格調査団のオフィスについては、MOT より提供が困難であるとの説明があり、事前調査団はその旨を JICA 本部へ伝えることとした。

第2章 ヴィエトナム国の概要

2 - 1 ヴィエトナム国の概要

2 - 1 - 1 地理・気候・風土

ヴィエトナム国は、インドシナ半島の東部に位置し、南北に1,650kmの長い海岸線を有している。国土面積は約33万km²(日本の90%)で、全体の75%は山岳地帯。北部は中国と、西部はラオス及びカンボディアと国境を接している。

ヴィエトナム国は、地形的・社会的・経済的に、北部・中部・南部の3つの地域に大別できる。北部は、首都ハノイが広大な紅河デルタの中心部に位置して政治の中心地であるとともに、工業が盛んである。中部は、天然の良港を有するダナン、観光都市フエを中心に、山岳が迫り中小河川の作る平野部と海岸線に沿って民家が散在している。南部は、メコンデルタで占められた肥沃な農耕地平野部で、経済の中心都市であるホーチミン(サイゴン)は、古くからインドシナの貿易・経済の中心都市としての役割を果たしている。

気候は、北部の内陸部は冷涼気候、北部から中部にかけての内陸部は湿潤な亜熱帯気候、南部及び海岸部全域は熱帯気候である。

また、総人口は、1998年現在で、7,550万人であり、その多くは農村地帯に居住する。

2 - 1 - 2 第2次世界大戦後の歴史

ヴィエトナム国は、1945年の第2次世界大戦終了を契機に「ベトナム民主共和国」として独立を宣言。その後、8年間に及ぶインドシナ戦争が続き、1954年、ディエンビエンフーの戦いでベトナムが勝利し、ジュネーブ休戦協定により17度線を境とした南北分断が行われた。以後、北には社会主義政権が、南には民主主義政権が成立した。しかし、この体制は長続きせず、1960年からヴィエトナム戦争が勃発し、1965年から米軍の直接介入により長期化・泥沼化した。1975年のサイゴン陥落・米軍撤退により北側の勝利に終わり、1976年に南北統一のヴィエトナム社会主義共和国が成立した。

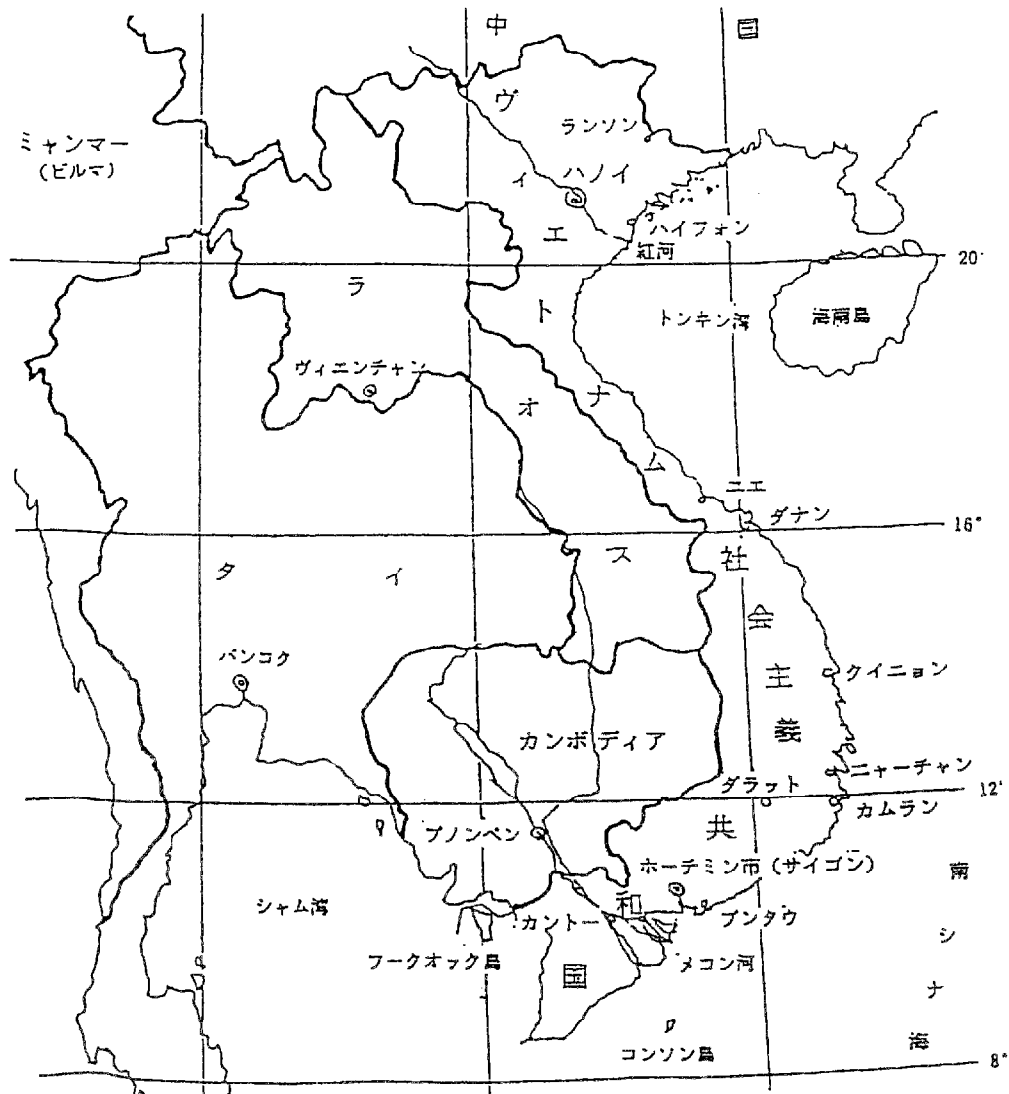


図 2-1 ヴィエトナム国周辺図

2-1-3 政治・行政

ヴィエトナム社会主義共和国は、単独政党である共産党に指導される社会主義国である。一院制の国会（450名、任期5年）が国家の最高権力機関として位置づけられており、憲法、法律の制定、国家計画、予算の決定、国家主席（元首）、政府首相の任免などの権限を有しているが、共産党の政治局の決定を追認するに過ぎず、実質的な国家の最高権力機関は共産党書記長及び政治局といえる。

行政機関としては、国家主席（元首）の下に、政府首相及び内閣、中央省庁、各省相当機関（各機関の長は大臣と同格）、政府直属機関（各機関の長は各省次官クラスに相当）がある。地方の行政区域は、ハノイ市、ホーチミン市、ハイフォン市、ダナン市の4つの中央直轄市と57の省（省の下に県、市、郡等が置かれている）に分かれている。

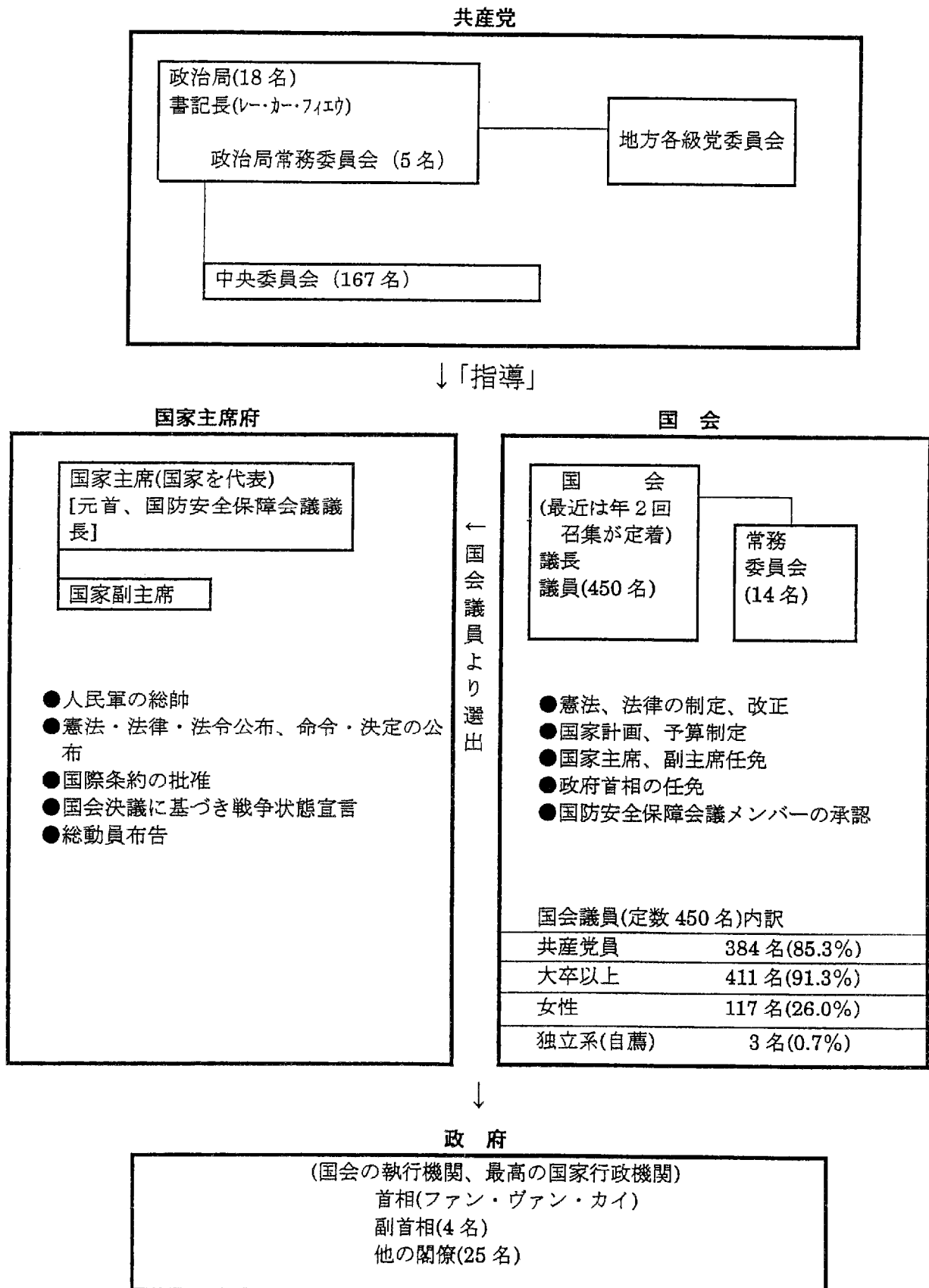


図 2 - 2 ヴィエトナム国の党・国会・政府組織図

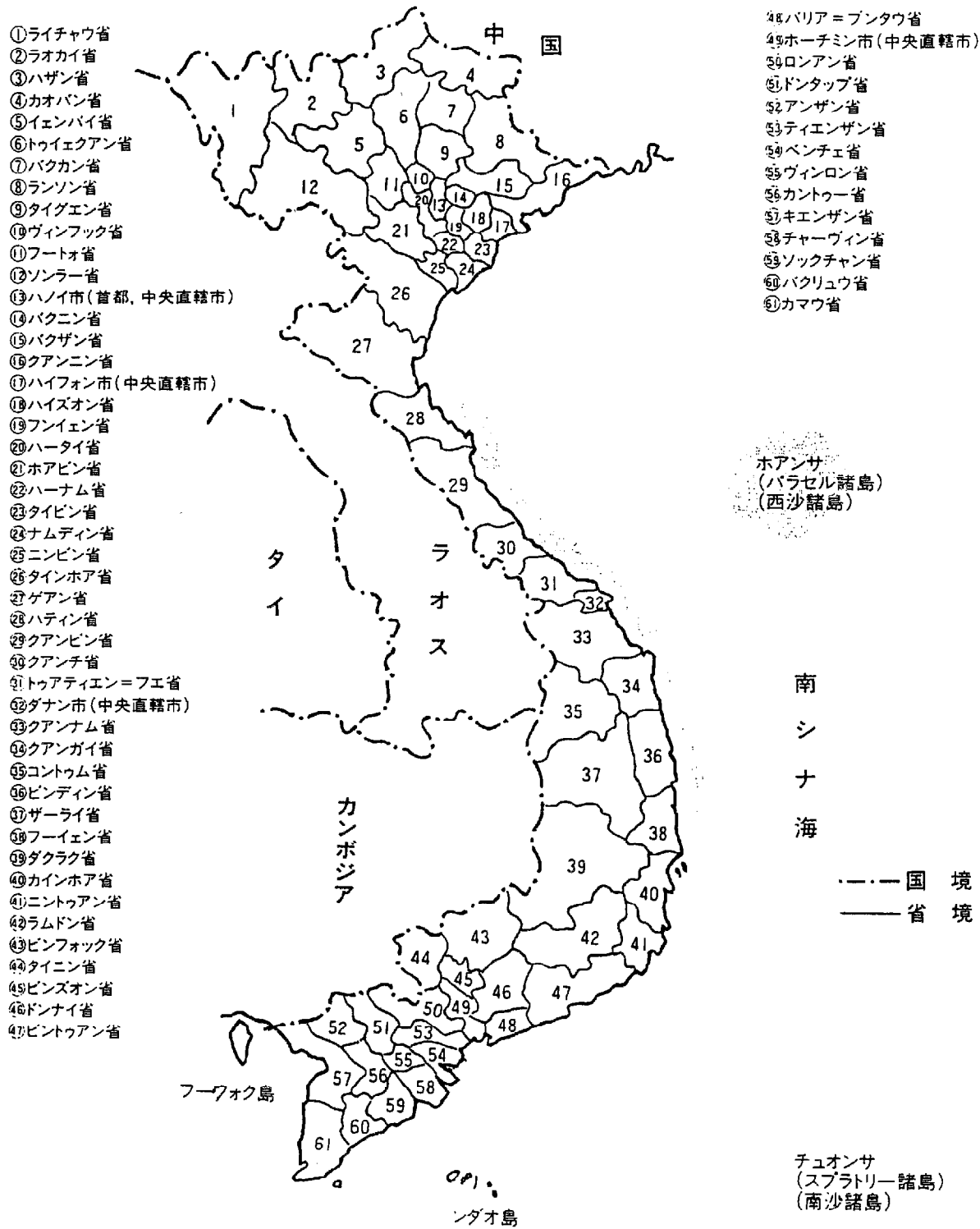


図 2-3 ヴィエトナム国の地方行政区域

2-1-4 経 済

1986年末の第6回党大会で、「ドイモイ（刷新）」と呼ばれる改革解放化路線を導入して以降、好調な原油・米の輸出や、西側からの資本・技術の流入、為替レート安定、インフレの沈静化のほか、カンボディア問題の解決による西側からの援助再開などにより急速な経済成長を示し、1995年の実質経済成長率は9.5%を記録した。しかし、その後、アジア経済危機の間接的な影響を受けて経済成長の速度が鈍化し、1999年の実質経済成長率は4.8%まで下降した。ただ、2000年の上半期（暫定値）には6.2%となり、回復の兆しが見受けられる。

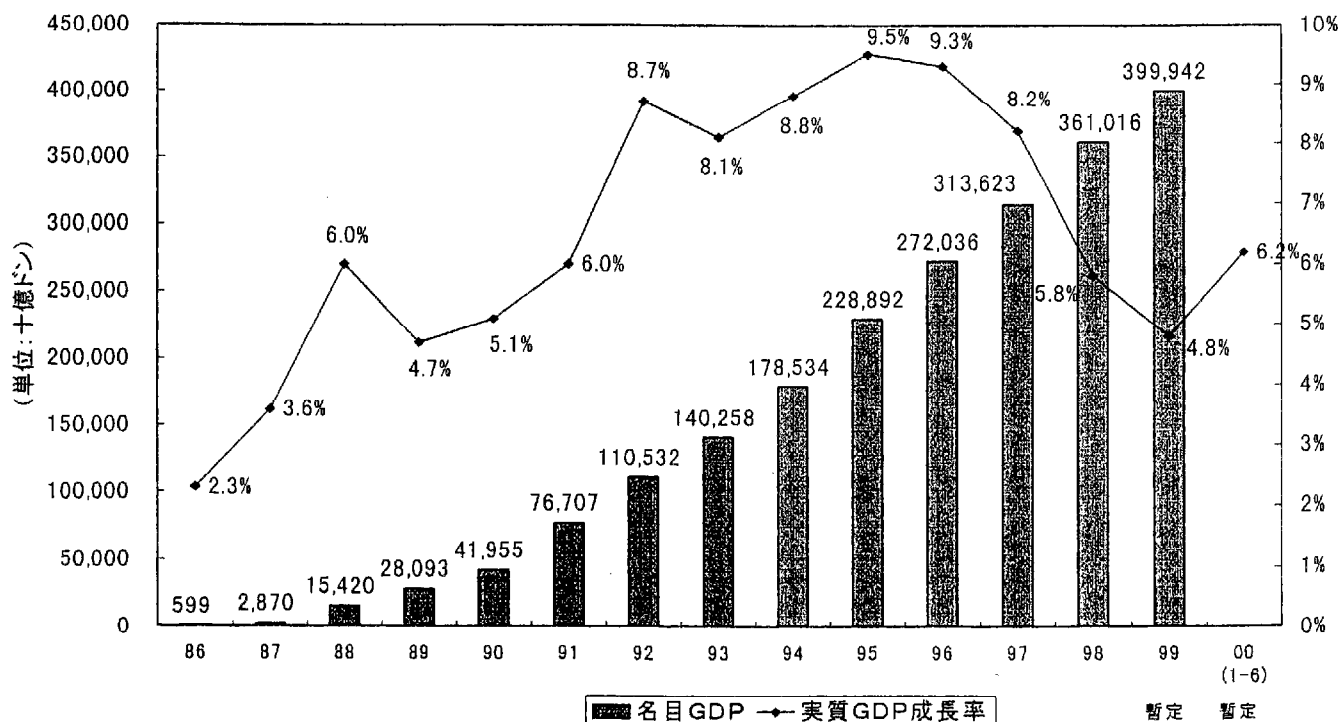


図 2-4 名目 GDP・実質 GDP 成長率の推移

ベトナム国の主要産業は総労働人口の70%が農業に従事していることから明らかなように農水産業で、米の輸出はタイに次いで世界第2位。また、水産資源の宝庫で、エビ・イカ等の輸出も盛んに行われている。また、輸出の品目では、原油、石炭等の鉱産品も主力を占めている。一方、輸入の品目は、石油製品、鉄鋼、化学肥料、自動車等で、貿易収支は恒常的に赤字を示している。

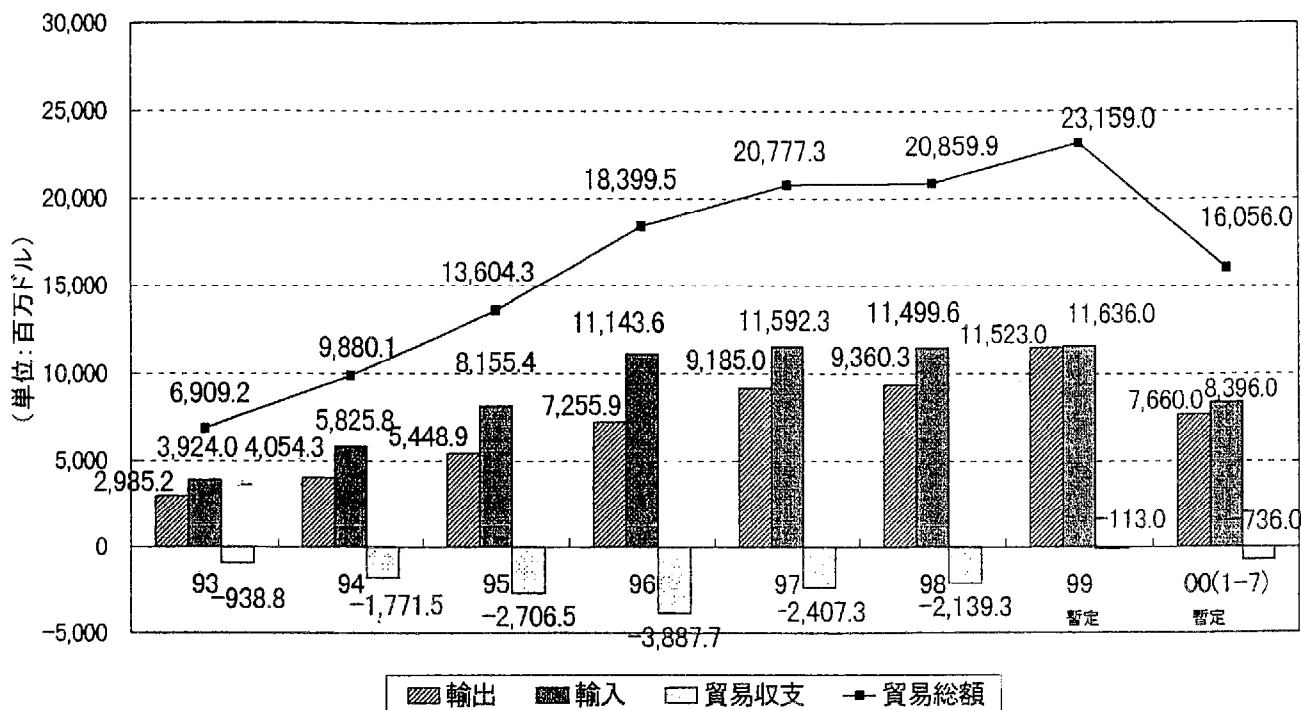


図 2 - 5 貿易動向

2-1-5 日本との関係

1973年、日本国政府は、南ベトナム政府（南ベトナム共和国）との国交を維持しながら北ベトナム（ベトナム民主共和国）との外交関係を樹立した。南北統一後、日本国政府はベトナム国に対する経済援助を開始したが、1978年12月にベトナム国のカンボディア武力進攻を原因として援助を中断した。その後、ベトナム国政府は経済の発展を支えるインフラストラクチャーの整備が最重点課題であるという認識から、1992年12月に日本の協力を再度要請し、現在では、日本のODAが、ベトナム国のインフラストラクチャー整備等に重要な役割を果たしている。

一方、日本は、ベトナム国の最大の輸出相手国であり、日越貿易総額は、アジア経済危機の影響を受けて1998年は前年に対して減少したが、それ以外は1993年以降、増加傾向を示している。また、貿易収支は、ベトナム国側から見て恒常的に黒字を記録している。

表 2 - 1 我が国の主な経済協力案件

有償資金協力	ハイバン峠トンネル建設、ファーライ火力発電所増設、フーミー火力発電所建設、ハノイ市水環境整備、カイラン港拡張、国道 5 号線改良、中部地域通信網整備計画
無償資金協力	チョーライ病院改善、バックマイ病院改善、小学校施設整備 (I~IV)、ザーラム上水道整備、カントー大学農学部改善、ヴンタオ漁港施設建設、北部植林機材整備、北部地方橋梁、タンチ農村排水、ノンプロ無償
開発調査	南北縦貫鉄道網整備、全国電気通信網開発、中部地域総合開発、全国交通運輸開発戦略、ハノイ市・ホーチミン市・ハイフォン市環境保全、ハロン湾環境管理計画、産業公害防止、中小企業振興計画
技術協力	プロジェクト方式 (メコンデルタ強酸性土壌植林計画、ハノイ農業大学、情報処理研修所、ゲアン省リプロダクティブヘルス、電気通信訓練向上計画)、チーム派遣 (法整備支援)、研修員受け入れ 327 名、専門家派遣 189 名 (1998 年: プロ技を含む)、青年海外協力隊 20 名 (1999 年 12 月現在)
草の根無償	村落保健センター改修計画、国道 5 号線緊急救命センター強化計画、ナムホン部落上水道施設支援計画

表 2 - 2 日越貿易額の推移

(単位: 億円)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000 上半期
輸出 (越→日) 対前年比	1,186 107.8%	1,378 116.2%	1,614 117.1%	2,195 136.0%	2,644 120.5%	2,289 86.6%	2,230 97.4%	1,295 129.5%
輸入 (越←日) 対前年比	706 123.9%	658 93.2%	864 131.3%	1,239 143.4%	1,548 124.9%	1,738 112.3%	1,851 106.5%	984 123.2%
貿易収支	480	720	750	956	1,096	551	379	311
貿易総額 対前年比	1,892 113.3%	2,036 107.6%	2,478 121.7%	3,434 138.6%	4,192 122.1%	4,027 96.1%	4,081 101.3%	2,280 126.7%

出所: 大蔵省貿易統計

2 - 2 ヴィエトナム国の運輸事情

2 - 2 - 1 運輸事情

ヴィエトナム国の交通セクターには、道路・鉄道・内陸水運・沿岸及び外洋海運・空運の各種のモードがそろっている。1990年代、交通セクターは相当の成長を遂げ、都市間交通では1992年～1999年の間に、旅客輸送量が2.1倍、貨物輸送量が2.9倍になった。この原因は、1990年代の交通インフラの整備によるものが大きく、部分的には規制緩和の効果もある。通常の改革に加え、交通セクターでは、商業化が大きく進展するとともに、道路・鉄道・内陸水運によるコンテナ輸送、保税輸送、内陸コンテナデポ、沿岸海運における定期航路、ラオス関連トランジット輸送等の新しい輸送サービスが出現した。

2 - 2 - 2 交通インフラの整備状況

交通インフラへの投資は、都市交通・農村交通を含め、既存施設のリハビリと改良に重点を置いて、現在も続けられている。42の主要交通プロジェクトが進行中又は政府に了承されており、そのほとんどが2003年までに完了する予定である。その総額は57億ドルに及び、内訳は、道路が72%、航空が12%、港湾が6%、鉄道が2%、内陸水運が2%、農村交通が3%、都市交通が3%である。

しかし、現在のところ、まだヴィエトナム国の交通インフラとサービスの水準は低く、直ちに改良を要する分野が数多く存在する。交通インフラは、多くの地域で急増する交通需要に対応できていないうえに、交通サービスにかかわる制度や規制の仕組みは、競争的市場のなかで人と物を円滑に輸送するために、更に改良を要する。ヴィエトナム国政府や国際援助機関の関心は、持続可能な交通インフラの維持管理システムの構築、自主財源の拡大、運営管理能力の強化、地域間及びモード間の投資の均衡、民間セクターの参加、国営企業等制度の改善、交通インフラとその管理方式の近代化等、交通セクター開発をいかに効果的に進めるかに向いている。

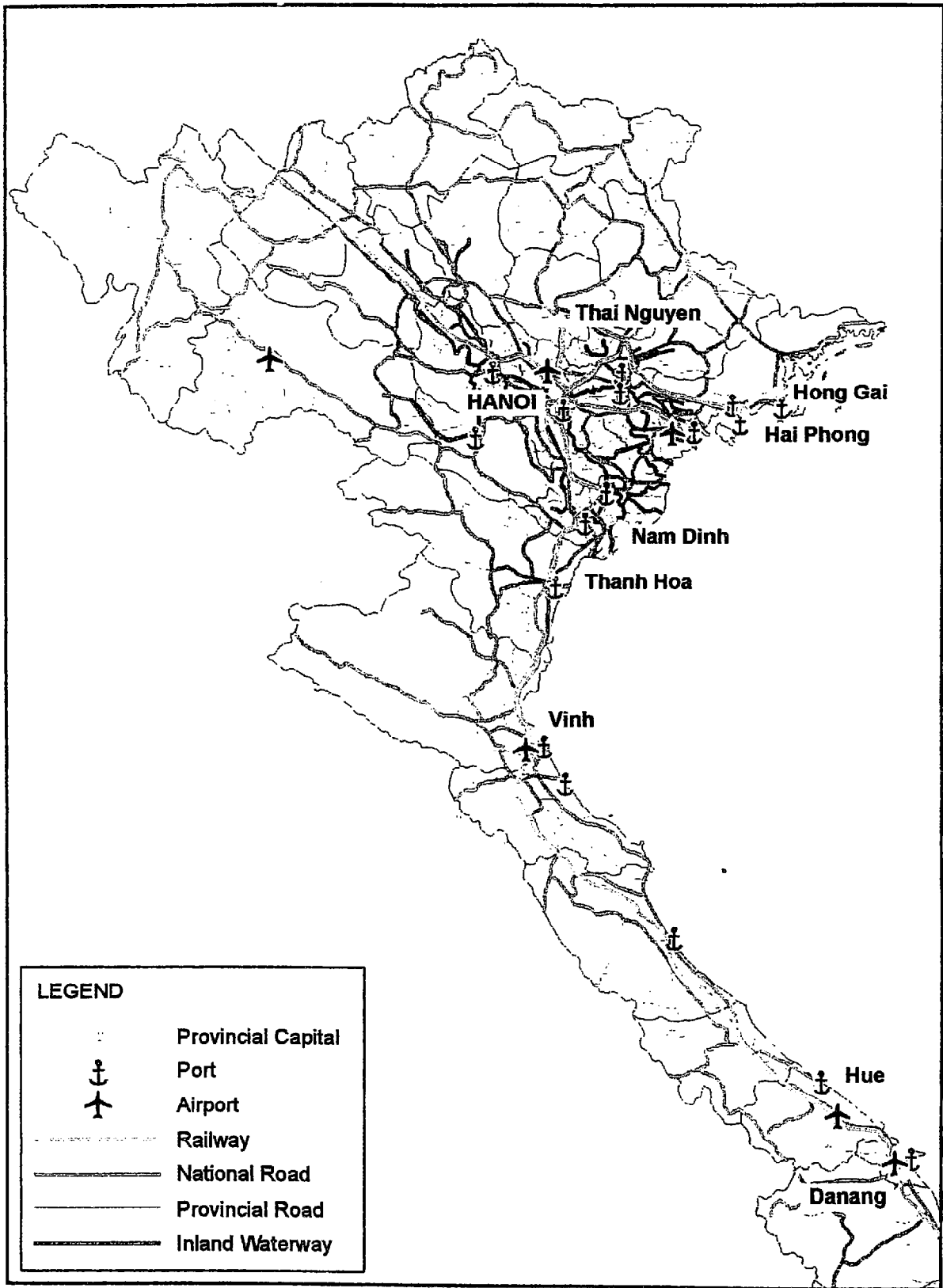


图 2 - 6 全国交通網 (北部—中部)

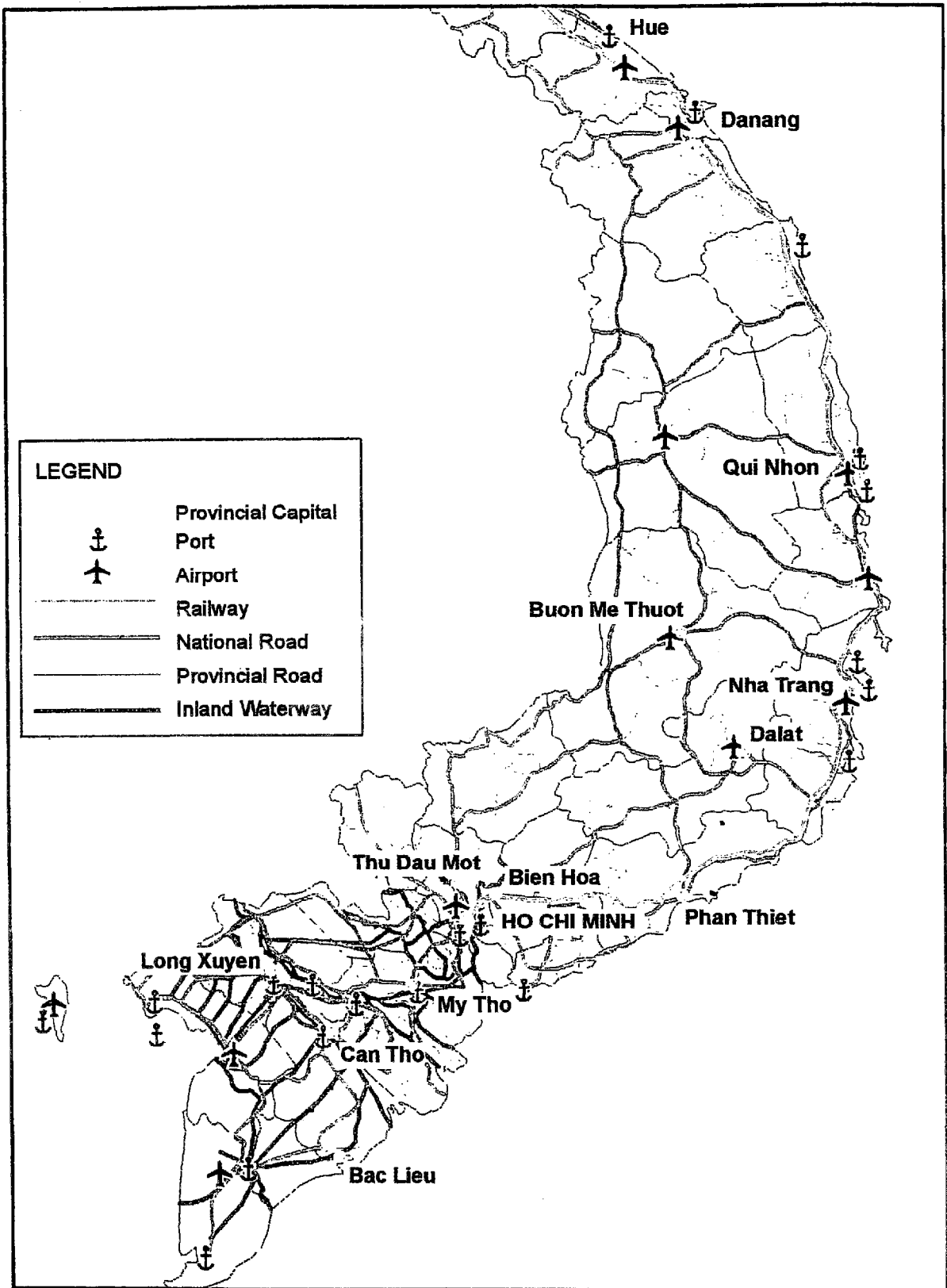


图 2-7 全国交通网 (中部-南部)

2 - 2 - 3 運輸行政

ヴェトナム国の運輸行政は、道路、鉄道、港湾、海運を交通運輸省(Ministry of Transport) が管轄し、航空を政府直属機関の1つであるヴェトナム民間航空総局が管轄している。交通運輸省には、道路、鉄道、港湾、海運、内陸水運の各分野について国全体を管轄する総局(State Administration) と、計画・投資、人事・労働等官房機能を有する8つの内部部局(Assistant to the Minister) のほか、建設プロジェクトの品質管理を担当する部局、研究所・大学、学校、各種国営企業、地方政府の運輸部局がある。

2 - 3 ヴェトナム国の港湾事情

2 - 3 - 1 港湾分布

ヴェトナム国は、約3,260kmに及ぶ海岸線と、紅河デルタ、メコンデルタを中心に約1万1,400kmにも及ぶ船舶航行可能な河川・運河を有しており、こうした海岸線や河川・運河筋に多くの海港、河川港が立地している。大きく分類して地域ごとに8つの港湾群があり、北部・中部・南部それぞれの地域において、物流のコンテナ化及び船舶の大型化に対応した港湾施設の重点的な整備が進められている。

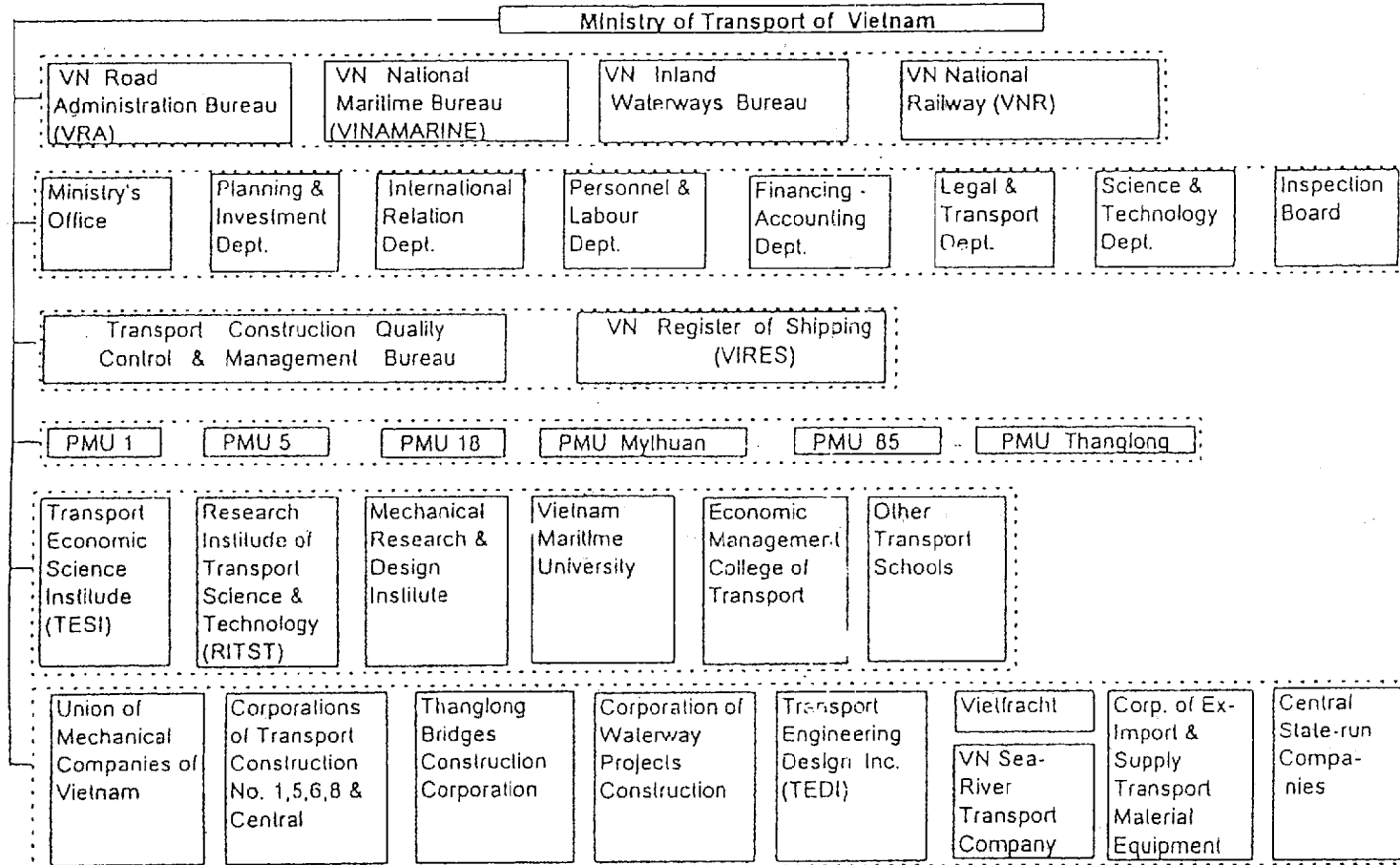
2 - 3 - 2 港湾行政組織・管理運営体制

一般的な港湾の管理主体は、基本的には交通運輸省の管轄の下、様々な機関が担当している。主要な港湾は、政府直属の国営企業であるビナライン(VINALINES : Vietnam National Shipping Lines) 若しくは交通運輸省の内部部局であるビナマリ(海運総局 : VINAMARINE : Vietnam National Maritime Bureau) が管理しているが、その区分は必ずしも明確ではない。なお、ビナラインが管理する港湾は、クアンニン港(カイラン港含む)、ハイフォン港、ダナン港、サイゴン港、カントー港の5港であるが、この5港で国内のコンテナ貨物の約40%を荷役している。

その他、地方政府や企業が管理する港湾が存在するとともに、石炭・石油・米・建材等の特定貨物を専門に取り扱う港湾及び発電所に付属する港湾は交通運輸省以外の関係省が管理しており、軍港(平常時には施設の有効活用策として一般的な港湾と同様な経済活動が行われている) は国防省が管理している。

また、水域施設に関しては、航路をビナマリが一元的に維持・管理・運営し、泊地を各港湾管理主体が維持・管理している。

ORGANIZATION CHART OF MINISTRY OF TRANSPORT



Note : PMU = Planning Management Unit
 Source : Ministry of Transport (MOT)

图 2 - 8 交通運輸省組織圖

VIETNAMESE SEA PORTS

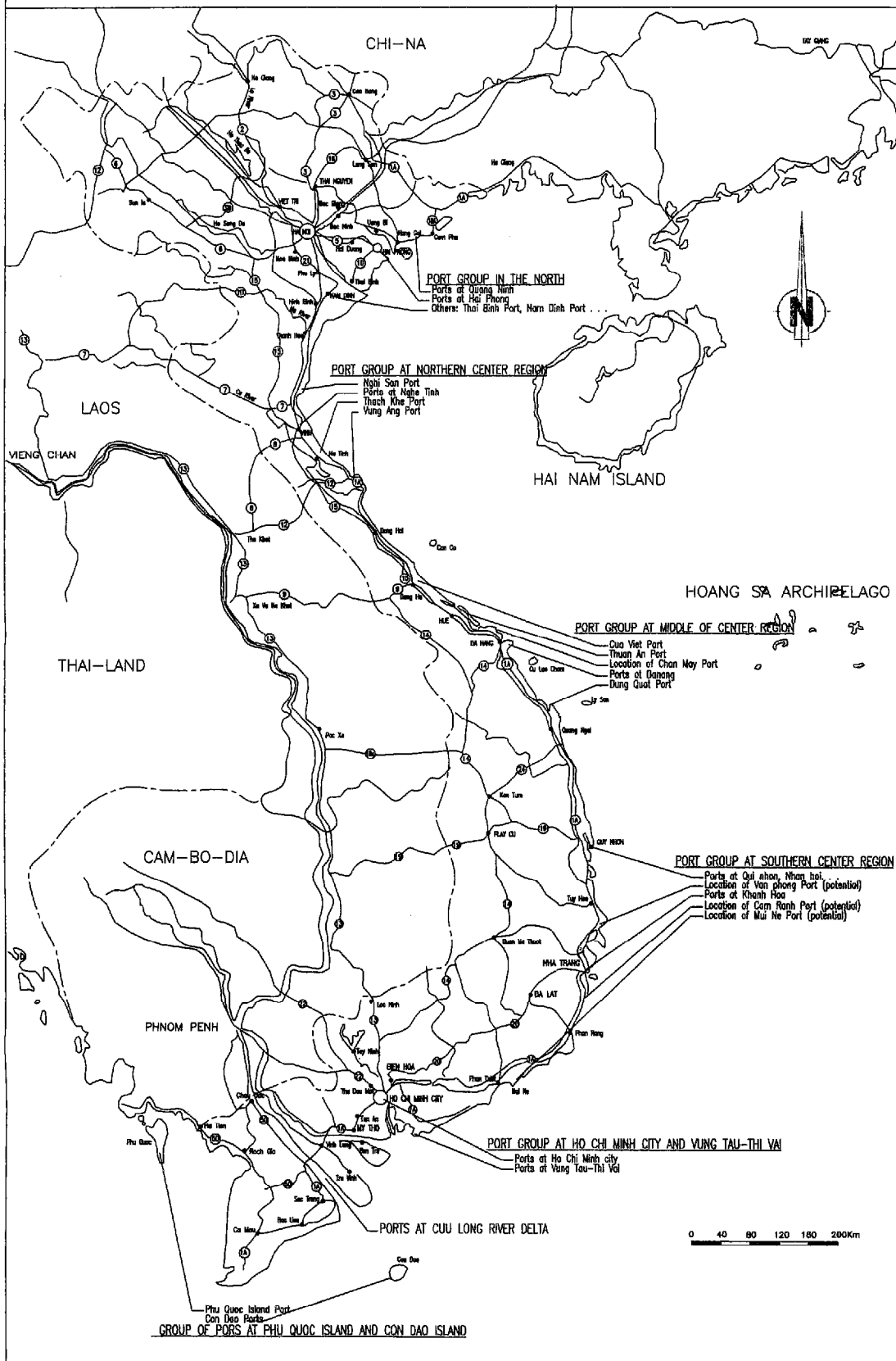


図 2-9 全国の港湾分布図

VIETNAM NATIONAL MARITIME BUREAU

11A - Lang Ha Street, Ba Dinh District, Ha noi City, Vietnam

Tel: 04 8561372

Fax: 04 8560729

E-mail: Vinamarine@netnam.org.vn

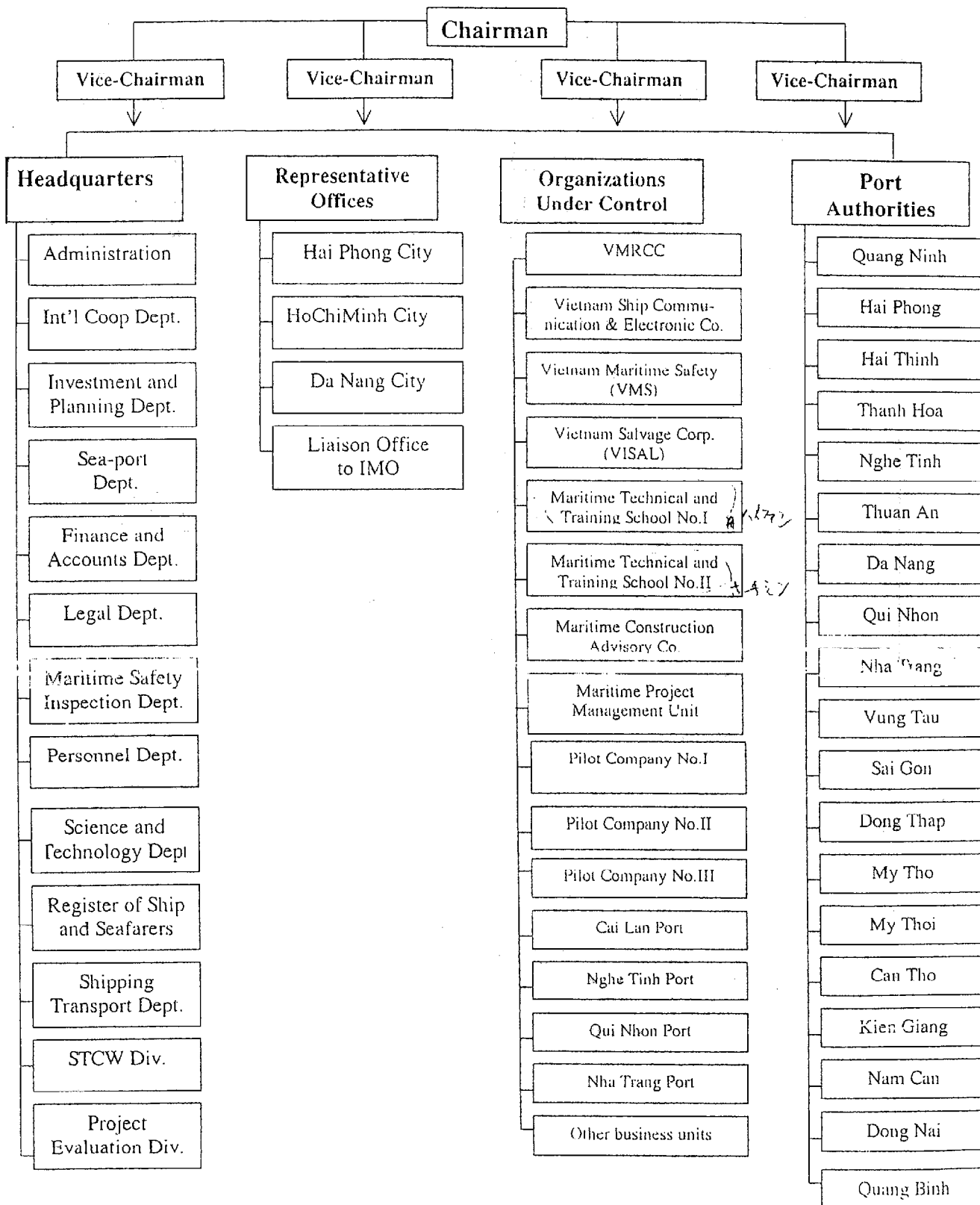


図 2 - 10 ビナマリン組織図

Figure A2.1
ORGANIZATION OF VINALINES

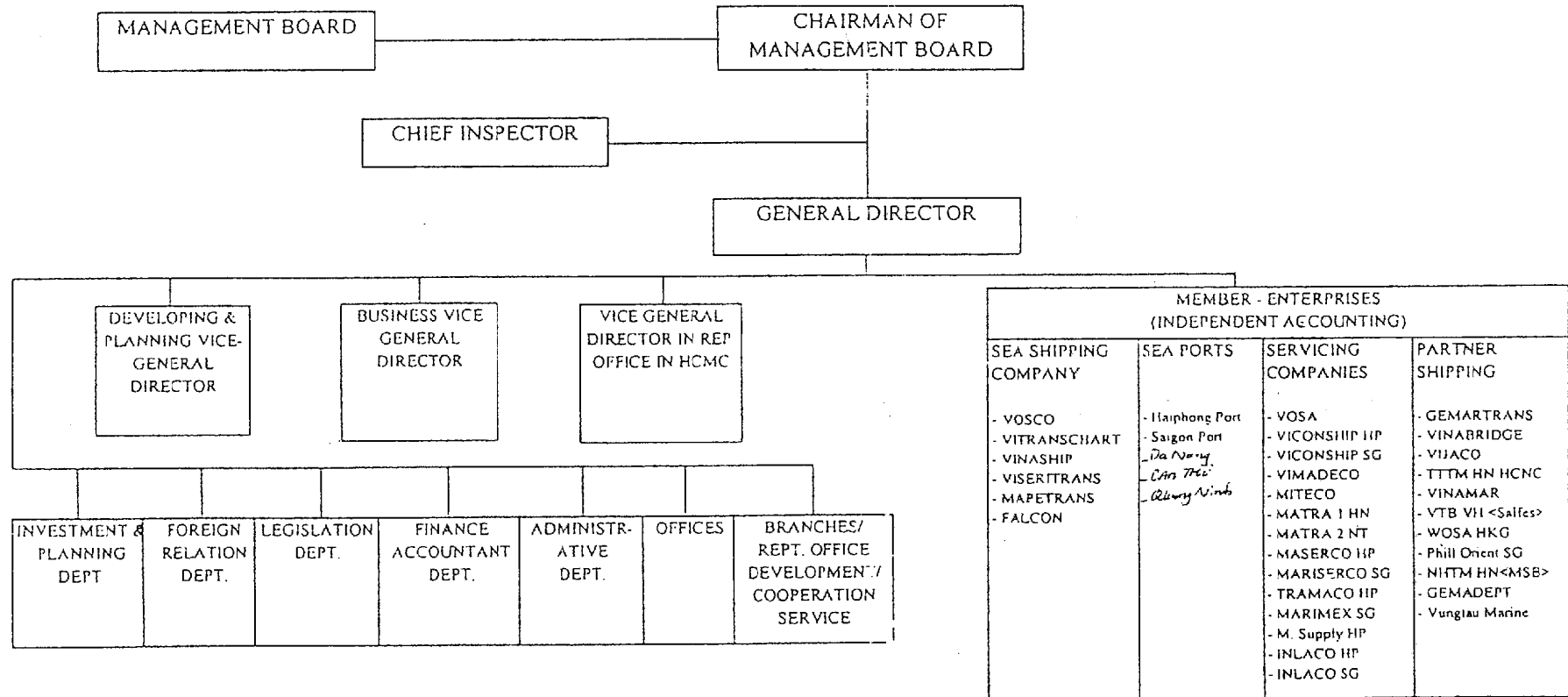


図 2-11 ビナライン組織図

2 - 3 - 3 港湾計画・整備制度

ヴェトナム国の運輸交通全般の開発戦略として、2000年6月に、JICA、ヴェトナム国交通運輸省(MOT)及び交通開発戦略研究所(TEDI)により、「ヴェトナム国運輸交通開発戦略調査(VITRANSS)」の最終報告書が取りまとめられた。VITRANSSでは、2020年を目標年次とする交通セクターの長期開発戦略、2010年を目標年次とする全国交通開発マスタープラン、マスタープランに基づく2005年を目標年次とする短期投資プログラムが策定されており、そのなかで港湾・海運分野においても検討が行われている。

また、1999年10月12日、ヴェトナム国首相は、2010年を目標年次とする越国港湾開発のマスタープラン(文書No.202)を承認した。このマスタープランでは、国全体の港湾における外貨取扱貨物量を2003年に年間1万600万t、2010年では年間200万tと推計しており、海外諸国からの開発援助及び民活等により、重点的なインフラ整備及び港湾サービスの向上をめざすこととされている。

2 - 3 - 4 港湾の現状

ヴェトナム国の主な港湾での取扱貨物量の現状は表2 - 3のとおり。

表 2 - 3 主要港湾における取扱貨物量

**CARGO VOLUME AND CONTAINER TRAFFIC
IN THE KEY PORTS OF VIETNAM**

YEAR	TYPES	HAI PHONG	DA NANG	SAI GON	BEN NGHE	NEW PORT
1995	CARGO (TON)	4.515.000	830.000	7.211.000	1.800.000	3.200.000
	CONTAINER (TEU)	99.000	6.000	95.000		287.000
1996	CARGO (TON)	4.872.000	850.000	7.200.000	2.260.000	3.560.000
	CONTAINER (TEU)	100.000	9.500	100.000	11.000	350.000
1997	CARGO (TON)	4.550.000	882.200	8.820.000	2.100.000	4.400.000
	CONTAINER (TEU)	165.351	11.097	99.244	13.200	403.437
1998	CARGO (TON)	5.442.000	829.000	7.700.000	2.240.000	4.200.000
	CONTAINER (TEU)	183.805	12.129	146.274	53.833	413.469
1999	CARGO (TON)	6.509.000	1.200.000	8.336.907	2.858.264	4.550.000
	CONTAINER (TEU)	198.779	20.000	170.000	96.000	423.000

Source: Vinamarine