

カンボジア国
海運・港湾セクターマスタープラン調査
事前調査報告書

平成 18 年 3 月
(2006 年)

独立行政法人国際協力機構

序文

日本国政府はカンボジア政府の要請に基づき、同国の海運・港湾セクターマスタープラン調査を実施することを決定し、独立行政法人国際協力機構がこの調査を実施することと致しました。

当機構では本格的な協力の開始に先立ち、本件調査を円滑かつ効果的に進めるため、平成 17 年 11 月 27 日から平成 17 年 12 月 14 日までの 18 日間にわたり事前調査団(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カンボジア政府の意向を確認し、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、今回の調査を取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頂いた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成 18 年 3 月

独立行政法人国際協力機構
理事 松岡 和久

調査対象地域図



写真



公共事業運輸省 (MPWT) 表敬訪問



MPWT 大臣表敬訪問



現地踏査 (シアヌークビル港 全景)



現地踏査 (シアヌークビル港 コンテナヤード)



シアヌークビル港湾公社 表敬訪問



現地踏査 (シアヌークビル港 X線検査施設)



MPWT 運輸総局長 表敬訪問



KAMSAB 表敬訪問



ブノンペン港湾公社 表敬訪問



現地踏査（ブノンペン港 クレーン船）



ベルギー調査団との打ち合わせ



MPWT 大臣と S/W および M/M 交換



現地踏査（民間港 Oknha Mong Port のクレーン車）



現地踏査（民間港 Oknha Mong Port での荷役風景）



現地踏査（民間港 Sre Ambel Port での接岸風景）



現地踏査（民間 Sre Ambel Port での荷役風景）

略号表

ADB	Asian Development Bank
CDC	Council for the Development of Cambodia
COM	Council of Ministers
CSC	the Cambodian Shipping Corporation
GMAC	Garment Manufacture Association of Cambodia
GMS	Greater Mekong Sub-region
IACS	International Association of Classification Societies
IMO	International Maritime Organization
ISPSコード	International Ship and Port Facilities Security Code
IWD	Inland Water Department
JICA	Japan International Cooperation Agency
KAM SAB	Kampuchea Shipping Agency and Brokers
MARPOL条約	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MEF	Ministry of Economy and Finance
MMD	Merchant Marine Department
MOP	Ministry of Planning
MOU	Memorandum of Understanding
MPWT	Ministry of Public Works and Transport
NIS	National Institute of Statistics
NSDP	National Strategic Development Plan
PAP	Phnom Pehn Autonomous Port
PSC	Port State Control
RGC	Royal Government of Cambodia
SAP	Sihanoukville Autonomous Port
SC	Steering Committee
SW	Scope of Work
TEU	Twenty Equivalent Unit
TOR	Terms of Reference
US\$	United States Dollar (currency)
WB	World Bank

+事前調査報告書

目 次

序 文
調査対象地域図
写 真
略号表
目 次

第1章 事前調査の概要

1.1 要請の背景	1-1
1.2 事前調査の目的	1-1
1.3 調査団の構成	1-2
1.4 調査日程	1-2
1.5 主要面談者	1-4
1.6 団長所感	1-6
1.7 協議概要及び合意事項	1-7

第2章 カンボジア国の概要

2.1 一般概要(自然環境、人口、気候、歴史等)	2-1
2.2 経済・社会開発計画の概況	2-4
2.3 政治・社会・経済状況	2-5
2.4 貿易・投資状況	2-6
2.5 我が国との関係	2-7
2.6 運輸行政	2-8

第3章 カンボジア海運分野の現状と課題

3.1 カンボジアの海運分野の現状	3-1
3.2 カンボジアの海運分野の課題	3-9

第4章 カンボジアの港湾分野の現状と課題

4.1 港湾行政の現状	4-1
4.2 プノンペン港の現状	4-3
4.3 シアヌークビル港の現状	4-9
4.4 民間港湾の現状	4-16
4.5 カンボジアの港湾分野の課題	4-20

第5章 本格調査への提言

5.1 調査の背景	5-1
5.2 調査の目的	5-1
5.3 調査対象地域	5-2
5.4 調査の範囲	5-2
5.5 調査実施上の留意点	5-2
5.6 調査の内容と項目	5-6

【付属資料】

- | | |
|-------------------------------|----------|
| 1. Terms of Reference | 6. 協議記録 |
| 2. 実施細則(Scope of Work) | 7. 事前評価表 |
| 3. 協議議事録 (Minutes of Meeting) | |
| 4. 質問票(Questionnaire) | |
| 5. 資料収集リスト | |

第1章 事前調査の概要

1.1 要請の背景

長期間に亘る政治的混乱と紛争を経験したカンボジアは、1993年のカンボジア王国設立以降、復旧、復興を推進してきた。しかし海運・港湾分野においては、インフラのみならず法制度、行政体制の整備などが遅れている現況にある。

港湾分野は、シアヌークビル港(カンボジア唯一の外洋に面した公共港湾)の円借款プロジェクトが概ね順調に実施されており、ハード分野の整備が進んでいる。しかし、港湾を監督する省庁・担当部署が不明確であり、既存の公共事業運輸省海事局の権限拡大か、新規に港湾局を創設するか等議論が分かれている状況にある。また、シアヌークビル港およびプノンペン港は公共港湾であるが、民間港湾を規制し監督する法制度が無く、結果として公共港湾に近い場所に民間港湾が建設され、セメントなどの貨物を取り扱う事例が生じている(シアヌークビル周辺の2民間港の合計で近年は年間50万トン～70万トンの貨物を取扱っているのに対し、シアヌークビル港は2003年に年間65万トンの雑貨を取り扱っていたものの、2005年には10万トン未満にまで急激に減少し、一般雑貨貨物の民間港へのシフトが顕著である)。民間港湾の活動が把握されていない現況にあり、国全体としての貨物需要の把握や施設整備方針を定めることが困難である。結果、国家的見地からの適正な港湾の規模や配置について計画が立てられず、資源の効率的配分に支障が生じている。

また海事分野においては、既存の蓄積が皆無に近い状況であり、海運・造船・船員の各産業については実現可能な基礎的部分から着実に構築する必要がある。今後の経済発展を促進し、カンボジアの海運・港湾セクターの国際競争力を向上させるためには、早急なマスタープランの策定が求められる。

上記の状況のもと、2005年4月、我が国政府はカンボジア政府の要請に基づき、本案件の実施を決定した。

本報告書は、本調査の実施の妥当性及び本格調査の内容について述べるものである。第2章では、カンボジアの概要を紹介し、第3章では海運分野の現状と課題について、第4章では港湾分野の現状と課題について分析する。第5章にて実施方針・実施内容の詳述の後、事前評価結果及び調査実施上の留意点を説明する。なお、要請書、Scope of Work (S/W)、Minutes of Meeting (M/M)等の関連書類を付属資料として巻末に添付した。

1.2 事前調査の目的

今般事前調査では、本案件の事前評価を行うと共に、本格調査の実施内容に係る S/W の協議・署名を目的とする。

事前調査の内容は以下の通りである。

- 1) 先方政府の要請内容・背景・意向の確認、Q/N の回答取り付け

- 2) 開発調査スキームの説明
- 3) 本格調査内容の実施方針・内容の説明・協議(公共事業運輸省,港湾公社)
- 4) 関連資料・情報の収集(関連資料・統計・データ等)
- 5) 現地視察(プノンペン港、シアヌークビル港)
- 6) 先方受入体制の確認
- 7) S/W、M/M の協議・署名
- 8) 事前評価表(案)の作成

1.3 調査団の構成

団員の構成は次の通りである。

No.	Name 氏名	Job Title 担当分野	Occupation 現職
1	倉科 芳朗	総括	国際協力機構 社会開発部 第3グループ(運輸交通) 運輸交通1チーム チーム長
2	小倉 重雄	海運政策	(社) 海外運輸協力協会 運輸協力研究センター センター長
3	明瀬 一行	港湾政策	国土交通省 中国地方整備局 広島港湾空港技術調査 事務所 環境課 課長
4	根岸 精一	調査企画	国際協力機構 社会開発部 第3グループ(運輸交通) 運輸交通1チーム 職員
5	加藤 寛	港湾/海運運営	(株)国際開発システム常務取締役

注:所属は2005年12月当時

1.4 調査日程

調査日程は次の通りである。

官団員 :平成17年11/27(日)～平成17年12/6(火)

役務団員:平成17年11/27(日)～平成17年12/14(水)

日順	月日	曜日	調査行程	
			官団員	役務団員
1	11/27	日	移動(成田 プノンペン)	
2	11/28	月	午前: JICA事務所打ち合わせ 午後: 公共事業運輸省(MPWT)表敬、S/W協議 公共事業運輸大臣表敬	
3	11/29	火	午前: 移動(プノンペン シアヌークビル) 午後: シアヌークビル港湾公社表敬訪問・視察	
4	11/30	水	午前: 移動(シアヌークビル プノンペン) 午後: MPWTとS/W, M/M協議	
5	12/1	木	午前: KAMSAB表敬、プノンペン港湾公社表敬 午後: 資料収集	
6	12/2	金	午前: MPWTとS/W, M/M協議 午後: 全国道路網調査団との協議、MPWTとM/M協議	
7	12/3	土	終日: 資料整理・報告書作成	
8	12/4	日	午前: 団内打ち合わせ 午後: 資料整理 (小倉団員帰国)	
9	12/5	月	午前: S/W, M/M署名 午後: ベルギー調査団打合せ、JICA事務所報告、日本大使館報告 (倉科・明瀬・根岸団員帰国)	
10	12/6	火		MPWTとの協議、KAMSABとの協議、勝田専門家との協議
11	12/7	水		午前: メコン河フェリー乗船場視察 午後: PAPとの協議、MPWTとの協議、大使館との協議
12	12/8	木		世銀カンボジア事務所訪問、IFCカンボジア事務所訪問、MPWTにて資料収集
13	12/9	金		シアヌークビル港訪問、資料収集
14	12/10	土		2民間港視察
15	12/11	日		資料整理
16	12/12	月		GMAC訪問、MPWTにて資料収集 ベルギー調査団打合せ
17	12/13	火		午前: MPWT訪問・調査 午後: JICA事務所報告 (加藤団員帰国)
18	12/14	水		帰国

1.5 主要面談者

主要面談者は次の通りである。

(1) カンボジア側

1) 公共事業運輸省(Ministry of Public Works and Transport)

H.E. Chanthol Sun	Minister
H.E. Leng Thun Yuthea	Director General of Transport
Mr. Chan Dara	Deputy Director General of Transport
Mr. Mak Sideth	Director, Merchant Marine Department
勝田 穂積	JICA 専門家(運輸交通アドバイザー)

2) シアヌークビル港湾公社(Sihanoukville Autonomous Port)

H.E. Lou Kim Chhun	Chairman and C.E.O
Mr. Chea Sambath	Director, Planning Department
Mr. Norng Soyeth	Director, Marketing Department
Mr. Sem Uythay	Director, Accounting and Finance Department
Mr. Srey Narim	Director, Warehouse Department
角野 隆	JICA 専門家(港湾運営)

3) プノンペン港湾公社(Phnom Penh Autonomous Port)

H.E. Hei Bavy	Director General
---------------	------------------

4) K A M S A B (Kampuchea Shipping Agency & Brokers)

H.E. Ros Vanna	Director General
Mr. Hang Hary	Director, Business & Shipping, Forwarding Services

5) Mong Reththy Group Co., Ltd.

Mr. Kong Rany	Junior Manager
---------------	----------------

6) Garment Manufacture Association of Cambodia (GMAC)

Mr. Roger E.T Tan	Former Deputy Chairman of GMAC
-------------------	--------------------------------

(2) 日本側

1) 在カンボジア日本国大使館

惟住 智昭 二等書記官

2) JICAカンボジア事務所

力石 寿郎 所長

三次 啓都 次長

小野 智広 所員

伊佐 康平 所員

Seak Pengkeang プログラム・オフィサー(ナショナルスタッフ)

(3) その他

1) ベルギー調査団

Mr. Freddy Wens Team Leader

Mr. Lieven Geerinck Co-Director

Mr. Hodgkinson Transport Economist

1.6 団長所感

(1) 本件調査の意義

カンボジアは1970年以降20年以上の長期間に亘り、政治的混乱と紛争を経験しており、1993年のカンボジア王国設立以降、復旧、復興を推進してきたが、海運・港湾分野においては、インフラのみならず法制度、行政体制の整備などが遅れ、現在は港湾を監督する部署も不明確である。更に、GMS内の道路ネットワークの改善、ベトナムの港湾整備などが現在実施中であり、今後、カンボジア国内の物および人の流れも大きく変化し、海上輸送から陸上輸送へ移行することが想定される。そのため、カンボジアの経済発展に資する海運・港湾のあり方、持続可能な発展のために何が緊急な課題かを示すロードマップ作成のための技術協力が必要と考える。

海事分野は既存の蓄積が皆無に近い状況であり、海運・造船・船員の各産業については実現可能な基礎的な部分から着実に実施する必要がある。

港湾分野はシアヌークビル港の円借款プロジェクトが概ね順調に実施されており、本格調査では産業振興特区計画および国内産業振興発展との繋がりについてのシナリオを確認し、政策的・技術的課題などを抽出する必要がある。その場合に、新たな規制とシアヌークビル港の現在の独立性に係るバランスについて留意が必要となると思われる。

また、シアヌークビル港及びプノンペン港は法によって設立された公共港湾であるが、民間港湾を規制し監督する法制度が無く、結果として公共港湾に近い場所に民間港湾が建設され、セメントなどの貨物を取り扱う事例が生じている。官民を含めた関係者が相互に調整を図る仕組みにつき、適正な投資、土地・海域利用、貿易促進など各側面からの検討が必要である。

(2) 調査実施体制

本格調査のカウンターパートは海事分野がプノンペン、港湾分野がシアヌークビルとなると思われる。分離分割した調査とならないように、定期会合を開催するなどの配慮が必要である。また、調査の目的の一つが技術移転であるが、現状においてはカウンターパートの体制が十分整っているとは言えない。従って、現地調査期間においてカウンターパートとの共同作業を実施し、行政官として持つべき技術が移転できるように実施体制と工程を配慮する必要がある。

(3) 効率的な調査計画

現在カンボジアでは、全国道路網調査及びベルギーによる河川交通の開発調査などが実施されており、本格調査においてはデータをゼロから収集するのではなく、既存のデータが活用し、効率的な調査実施を行うことが望ましい。同時に、2006年より実施予定の無償の基本設計調査「シアヌークビル港保安施設および機材整備計画」との連携ならびに、本年11月に引渡し完了した日本センターのビジネスコースとの連携、施設の活用を図り、プログラム化を推進することが望まれる。

1.7 協議概要及び合意事項

カンボジア国カウンターパート機関である公共事業運輸省(MPWT)及び関連機関とのS/Wについての協議概要は以下の通りである。なお、調査実施体制及び調査項目等詳細については、最終的に合意された付属資料2のS/W、及び付属資料3のM/Mを参照のこと。

(1) S/W、M/Mの署名者

S/WとM/Mの署名者は、カンボジア国側は公共事業運輸省大臣とし、日本側は事前調査団長とすることで合意した。

(2) 調査名の変更

調査団より、新案件名(The Study on Master Plan for Maritime and Port Sector in Cambodia)を提示。その提案に対してカンボジア側からは、旧案件名(The Study of Master Plan for Maritime Transport in Cambodia)の”Maritime Transport”の用語中にPortは含まれており、MaritimeとPortとを併記する必要はないと主張。この点についてMPWT大臣の意見を求めたところ、調査のタイトルに「Port Sector」を明示することの意見が出され、新案件名を使用することでカンボジア側と合意した。

(3) ステアリング・コミティの構成

カンボジア側よりステアリング・コミティ6機関(運輸総局・シアヌークビル港湾公社・プノンペン港湾公社・KAMSA B・経済財務省・商業省)を含むよう要請され、調査団は合意した。またMPWT大臣から、ステアリング・コミティの議長になるが、欠席の際には、海事および港湾の両分野から一人ずつ自分(大臣)の代理の次官が共同議長(Co-Chair)になるとの提案がなされ、調査団は了承した。

(4) オフィススペースの確保

調査団はカンボジア側に対し、本格調査実施の際の執務室について、プノンペン及びシアヌークビルに確保することを要請した。カンボジア側はこの点につき、了承した。プノンペンでの執務スペースについては、面積は約4.8m * 6.8mであり、調査団員全員が揃う時やカウンターパートと共同で作業を行うとき等には、手狭となることが懸念される。柔軟に対応する必要がある。

(5) 調査対象地域

本調査の調査対象地域として、プノンペン及び沿岸部とすることで合意した。

(6) レポート

カンボジア側から、調査結果の有効利用を目的として、全ての報告書についてクメール語への翻訳をするよう要請があった。

日本側は、本調査の実施期間が短い(9 ヶ月)ことを踏まえて実現が困難であると回答したのに対し、カンボジア側はファイナル・レポートのみのクメール語翻訳を再度要請した。この点につき日本側は、JICA本部に持ち帰ることとし、その旨を M/M に記載した。

(7) カウンターパート(CP)

調査団側より、本調査のカウンターパートについて、英語が使える人間の配置を要請し、カンボジア側は了承した。

第2章 カンボジア国の概要

2.1 一般概要

2.1.1 国土と人口

カンボジアは面積約 181,035km² (日本の約半分)、東経 102 度 40 分から 107 度 37 分、北緯 8 度 35 分から 14 度 40 分に位置し、東側をベトナム、西側をタイ、北側をラオスに接している。国土の 52% は森林で、平野部は背の高い針葉樹で覆われたサバナである。国土の中央を南北にメコン川が流れ、北西部の中心にはトンレサップ湖を抱える。タイ国境周辺や南西部のシャム湾及び北東部のベトナム国境周辺に低い丘陵地帯が広がっている。海岸線の長さは約 440km あり、ここにはマングローブ樹林が広がっている。

図 2-1 カンボジア国全図



一方、カンボジアの人口は、2004 年の計画省の調査で 13.1 百万人であった。全人口に占める女性の割合が 52% と高いのが特徴である。全国平均の人口密度は 67 人/km² であり、首都プノンペンに約 100 万人、バタンバンに約 79 万人が暮らしているが、全人口の 82% は農村に居住している。人口増加率は、IMF の統計によると 1999 年から 2003 年で年平均約 2.5% で推移している。

表 2-1 カンボジアの人口構成と人口指標

	0-14	15-64	65-	総人口(百万人)
2002年	41.9	55.2	2.9	13.8

	都市人口(%)	乳児死亡率 (1,000人当り)	出生率(人)	平均寿命(歳)
2002年	18	96	4.8	57.4

出典: Cambodia, Country Profile 2005, The Economist Intelligence Unit

2.1.2 気候

モンスーン気候であり、季節は雨季(6月から10月)と乾季(11月から5月)に分かれる。年間降雨量は約1,500mm、山間部や沿岸部では3,800mmに達し、平均気温は27 前後である。3~5月が最も暑く、日中の気温は40 近くに達する。雨季にはメコン川が増水しトレンサップ川に流れ込むことで、トレンサップ湖の面積が3,000km²から9,000km²に拡大する。

2.1.3 民族・言語・宗教

カンボジア国民はクメール人が90%、中国系とベトナム系がそれぞれ5%程度、少数民族としてチャム系、ビルマ系、山岳民族で構成されている。

言語はクメール語が公用語であり、人口の95%以上が使用している。英語や仏語も一部で使われている。

宗教は人口の95%が上座部仏教(小乗仏教)を信仰し、3%がイスラム教、その他2%となっている。

2.1.4 歴史

9~13世紀	アンコール王朝時代
12世紀前半	アンコール・ワットの建設
1887.	仏領インドシナ成立
1940.	日・仏軍事協定の成立、日本軍北部インドシナに進駐
1945.	3 日本軍、仏印処理により仏印軍を武装解除
1953.	カンボジア完全独立
1970.	ロン・ノル将軍によるクーデター(シハヌーク国家元首失脚・亡命)
1975.	4 ポル・ポト派、ロン・ノル政権を武力で打倒
1979.	1 ヘン・サムリン政権が成立
1982.	6 三派連合政府(抗ヘン・サムリン政権)の成立
1990.	1 安保理5常任理事国によるカンボジア和平枠組みの協議
1991.	10 カンボジアの和平に関するパリ協定署名
1992.	3 UNTAC活動開始
1993.	5 UNTACによる総選挙実施
	9 新憲法成立、「カンボディア王国」発足

- | | | |
|-------|-----|---|
| 1995. | 7 | ASEANのオブザーバー参加を実現 |
| 1998 | 3 | ラナリット殿下、裁判により有罪判決、その後シハヌーク国王により恩赦が発出され、帰国 |
| | 3~4 | KR強硬派最後の拠点オンロン・ヴェーン陥落 |
| | 4 | ポル・ポト死去(73歳) |
| 1999. | 4 | ASEANに正式加盟 |

2.2 経済・社会開発計画の概況

2.1.1 で述べたとおり、人口の大半は農村部で生計を立てていることもあり、カンボジアの主要産業は第一次産業で GDP の約 33% を占めているが、製造業を中心とする第二次産業の伸びにより、93 年と比べそのシェアは低くなってきている。02 年のカンボジア国計画省の資料では GDP が 39.3 億 US\$ となっており、主な貿易輸出品は縫製品や食料、天然資源などであり、輸入品は布、機械・車両、燃料などである。97 年 7 月の武力衝突及びアジア経済危機の影響で外国投資や観光収入が減少し、一時経済成長率が鈍化(98 年の経済成長率は 1.0%)したものの、その後は 5% 後半から 7% 台の安定した成長率を保っている。04 年 7 月に発足した第 3 次連立政権も引き続き経済発展と産業育成を最重要政策目標と位置付けているが、海外直接投資の誘致が今後の鍵と言える。

表 2-2 社会・経済指標

1.主要産業	農林水産業(GDPの33.4%)、工業(GDPの26.3%)(02年、計画省資料)
2.GDP	約39.3億米ドル(02年、同上資料)
3.一人当たりGNP	291米ドル(02年、同上資料)
4.物価上昇率	3.2%(02年、同上資料)
5.失業率	不明
6.貿易総額(02年、IMF資料)	(1)輸出 17.4億米ドル (2)輸入 24.8億米ドル
7.主要貿易品目	(1)輸出 縫製品、肉・野菜類、天然ゴム・ゴム製品 (2)輸入 縫製用布、機械・車両、燃料
8.主要貿易相手国(02年、IMF資料)	(1)輸出 米、独、英、シンガポール、日本 (2)輸入 タイ、シンガポール、香港、中国
9.通貨・為替レート	リエル(1米ドル=約4,000リエル、04年)

以下にカンボジアの国家開発計画を示す。

1. 第二次社会経済開発計画(SEDPII: The Second Five-Year Socio-Economic)

SEDPII の目標は経済成長と貧困削減であり、a. 持続的な経済成長と公正な所得配分、b. 社会開発の促進と文化の振興、c. 持続的な自然資源の管理と環境問題への対応、が主要戦略の 3 本柱になっている。

2. 国家貧困削減戦略(NPRS: National Poverty Reduction Strategy)

2002 年 12 月に国家貧困削減戦略(NPRS)(2003-2005)が策定された。この中で貧困削減の優先事項は、マクロ経済の安定、雇用機会の拡大、農村の生計向上、教育、医療、栄養の改善、弱者支援と社会参加、制度の強化とガバナンスの改善、人口問題、男女平等促進となっている。

3. 四角形政策

2004 年 7 月に組閣された第 3 次連立内閣の初閣議において、フン・セン首相が表明した国家開発戦略で、四角形の図表の中心部にグッド・ガバナンスを置き、グッド・ガバナンスの確立を最優先課題として取り組む姿勢を示した。また、四角形の辺には、a. 農業セクターの強化、b. インフラの更なる復興と建設、c. 民間セクター開発と雇用創出、d. キャパシティー・ビルディングと人材開発の 4 つを掲げ、今後カンボジア政府が取り組む優先的開発課題を明確に示した。

4. オープン・シー政策

2002年12月に Cham Prasidh 通商大臣は、カンボジア政府がオープン・シー政策を採用することを発表した。それまでカンボジアの港湾で通関業務を行うのはシアヌークビル港とプノンペン港の2港に限定されていたが、今後は他の港においても輸出入業務を行うことができるようにするという政策である。

この政策は、大型船はシアヌークビル港にしか入港できないが、小型船は小さな港にでも入港できるので、そこで外国貿易をできるようにすることによって地域開発が促進されるというものである。開港される小さな港も政府の管理下におくため、税関、入出国管理局及び警察の支所を設置することとしている。

このオープン・シー政策は、それに先立って 1999 年から実施されたオープン・スカイ政策の海洋版に相当するものである。オープン・スカイ政策では、外国航空機がプノンペン空港以外の空港にも外国から直接乗り入れることを許可するという政策であり、これによりカンボジアの観光の中心地であるシエム・リアップが国際空港となった。

2.3 政治・社会・経済状況

2.3.1 政治

1947年に王国憲法を制定後、ポル・ポト政権が崩壊した 81年にカンボジア人民共和国の憲法が成立した。内戦終結後の 93年に立憲君主制にもとづく新たな憲法を制定し、99年の改定で上院が設置され、従来の国会は下院となった。国家元首は国王であるが、統合の象徴で統治権はない。議会は上院(61名)と下院(123名)からなる二院制であり、議員は普通選挙でえられる。18歳から投票権があり、25歳以上が被選挙権をもつ。

98年の選挙ではフン・センのひきいるカンボジア人民党(旧ヘン・サムリン派)が 64議席を獲得して第1党となった。ラナリットのひきいる王政支持派の FUNCINPEC は 97年に FUNCINPEC(独立・中立・平和・協力のカンボジアのための民族統一戦線)、大衆党、国民統一党などに分裂したが、新しい FUNCINPEC が 43議席を獲得、FUNCINPEC から追放されたサム・レンシー前財務経済相のサム・レンシー党が 15議席を占めた。ポル・ポト派は、81年にカンボジア共産党を解散し、92年にカンボジア国家統一党を結成したが、94年に非合法化された。99年の上院創設にともない、前総選挙時の得票率の割合に応じて各党に議席がわけられた。その数は人民党 31、民族統一戦線 21、サム・レンシー党 7、国王指名 2となっている。

表 2-3 カンボジアの政治・内政

1.政体	立憲君主制
2.元首	ノロドム・シハモニ国王(2004年10月即位)
3.国会	二院制
4.政府	2003年7月の総選挙にてフン・セン首相を首班候補とする第一党の人民党は議席を伸ばしたが憲法上内閣信任に必要な下院全議席の3分の2には届かず、他党との連立が不可避となった。政党間の連立駆け引きが長期化、ようやく04年7月、人民党・フンシンペック党(王党派)連立政権(首相:フン・セン)が発足した。

2.3.2 社会

92年の内戦終結から 10年以上経つが、カンボジアには幾つかの重大な問題が存在する。まず、教育に

関する指標が近隣諸国と比較するといずれも低い数値となっている。中学教育を受けた30代の年齢層の割合は、その前後の年代と比べ格段に低い。彼らは、70年代のポル・ポトによる既存価値や社会制度の破壊による影響を最も受けた世代である。また、現在の初等教育就学率も低く、その数値は近隣国のタイ、ベトナムの約7割となっており、中学、高校となるにつれ格差は大きくなる。これらの理由として、農業で生計を立てている家庭が多く、人手不足を補うため、小さい頃から学校へ行かず農作業に従事する子供が多いためと考えられる。

また、カンボジアの環境にとって森林伐採が脅威となっている。カンボジアの森林や湿地帯は、1960年代から70年代にかけて、ベトナム戦争による爆撃や生物化学兵器の被害を受けた。また、70年代から80年代にかけては、クメール・ルージュによる破壊的な農業政策や内戦によって被害がさらに拡大した。90年代に入ると比較的平穏な時期がおとずれ、木材がカンボジアの主要な輸出品になった。1990年から1995年の間に伐採された森林は560km²に及び、政府は95年に木材の輸出を禁止する措置をとったが、輸出のための違法な森林伐採は続いている。

2.3.3 経済

1970年代に戦争や混乱がはじまる以前は、カンボジアでは食糧は十分に自給自足でき、単位面積当たりの低い収穫高や年に1作物の栽培しかできないにもかかわらず、かなり大量に米を輸出していた。しかし、74年になると米は輸入にたよるようになり、主要な産物であるゴムの栽培も減少した。76年にはポル・ポト政権が全産業の国有化を行い、農業も集団農場化された。穀物の生産は、78年及び79年の戦争で米の収穫や栽培が妨げられるまでは、わずかながら増加していたが、大規模な飢饉が続き、一方で戦闘は産業部門を妨害し、輸送や通信網を破壊した。

1980年代半ばには、農業も工業も戦争の影響から回復しはじめた。しかし、97年7月のプノンペンでの武力衝突とアジア通貨危機により、海外からの投資が冷え込み、インフレ再燃でリエル貨が大幅に減価したため、97、98年のGDP成長率は大きく落ち込んだ。98年11月のフン・セン政権成立以後は、政情の安定や諸外国からの巨額の援助などによりインフレが抑えられ、カンボジア経済は成長軌道に戻りつつある。2002年の1人当たりのGDP(国内総生産)は、カンボジア Statistical Yearbook 2003によると297米ドルであった。

表 2-4 経済及び貿易の主要指標

項目	1998	1999	2000	2001	2002
名目経済成長率 (%)	-7.3	11.9	3.9	3.6	7.8
GDP (百万ドル)	3,076	3,443	3,579	3,706	3,996
1人当たりGDP (ドル)	252	275	279	282	297
物価上昇率 (%)	14.7	4.0	-0.8	-0.6	3.2
輸出 (百万ドル)	742	987	1,028	1,163	1,436
輸入 (百万ドル)	1,087	1,193	1,413	1,625	1,870
収支 (百万ドル)	-345	-206	-385	-462	-434

出典：計画省「Statistical Year Book 2003」及び The Cambodia Development Resource

カンボジアの農林水産業は依然として主要産業であるが、90年代に入り製造業、特に縫製品や靴製品、

建設業が急速な伸びを示している。またサービス産業のうち、アンコール・ワット遺跡群を訪れる観光客が多いため、観光関連産業も好調である。

2.4 貿易・投資状況

2002年ADBの統計によれば、貿易輸出額で17.7億US\$、輸入額で23.1億US\$となっている。主な品目と貿易相手国は以下の通りである。

- 輸出品目：縫製品、肉・野菜類、天然ゴム・ゴム製品
- 輸入品目：縫製用布、機械・車輛、燃料
- 輸出相手国：アメリカ、ドイツ、イギリス、シンガポール、日本
- 輸入相手国：タイ、シンガポール、香港、中国

外国投資では、カンボジア王国投資法を1994年に制定し、新規プロジェクト投資の申請承認を45日以内に決定すると義務付け、その迅速化に真剣に取り組んでいる。その背景は、国の発展のため国際支援が必要であることやその後の真の経済発展には民間部門の成長が不可欠なことを政府が充分認識しており、民間部門への投資を促すプログラムを改革することが重要なためである。カンボジアの投資法は、投資家への寛大な優遇措置をはかっており、政府による価格統制を行わないことを保証し、資本や利子、金融債務の本国送金を自由に行える権利を与えている。また、利益が出るまで法人税を免除し、原材料輸入に対しては免税・減税することや、長期の土地貸借(70年)とその後の貸借更新が可能であること、カンボジア国以外からの熟練労働者雇用が自由であることなど、海外投資家にとって魅力的な条件を揃えている。しかし、最新のInternational Financial Corporation Reportによれば、ビジネス環境の良好さを示す指標はタイやベトナムと比べなお低い。その理由として、初期費用に加え日々の運営費が高いことが指摘されている。

政府はハイテク産業や輸出志向型産業、農産業および加工産業、観光産業への投資を推奨しているほか、地方やインフラ・エネルギー産業への投資(電気通信セクター・天然資源開発は規制あり)も推奨している。

2.5 我が国との関係

日本は、80年代末よりカンボジアの和平、復興及び安定に向け積極的に協力を行っている。93年の国連カンボジア暫定機構(UNTAC)に対しても人的・資金的協力を行い、その後復興・開発に対する支援を行ってきた。98年7月の総選挙ではその実施を支援した。

1. 経済関係

- 経済協力：日本の92年から2001年までの対カンボジア支援累計額は計約1,013億円(無償資金協力約762億、技術協力約210億、円借款約41億)で、ドナー国中最大。2002年6月、世銀主催の第六回カンボジア支援国(CG)会合がプノンペンで開催され、参加国・機関からは、総額約6億35百万米ドルに及ぶ支援表明がなされた。日本はそのうちの約140億円(約113百万ドル)につき支援表明を行った。
- 貿易額(2000年)：日本への輸出 5,573百万円(履物、魚(冷凍)等)

日本からの輸入 4,146 百万円(車輛、機械等)

2.2 国間協力(億円)

表 2-5 我が国との二国間協力

年度	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
無償資金協力	84.3	118.2	64.2	71.8	41.8	78.2	86.0	79.1	76.1	103.5	62.5
有償資金協力	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	41.4	0.0	0.0	0.0	0.0
技術協力	10.1	11.1	14.9	23.7	27.1	18.5	23.3	30.6	43.1	40.4	37.6

出典：外務省ホームページ

3. 文化関係

94 年より日本国政府アンコール遺跡救済チーム(JSA)を通じてアンコール遺跡の保存修復活動(第 2 フェーズ)を実施中。またフランスと共にアンコール遺跡救済国際調整委員会の共同議長国として関係国間の会合を毎年開催している。

4. その他

日本は、99 年より国連人権委員会(ジュネーブ)及び国連総会第三委員会(ニューヨーク)において「カンボジア国の人権状況」に関する決議の主提案国を務め、決議案の起案や各国意見の取りまとめを行っている。

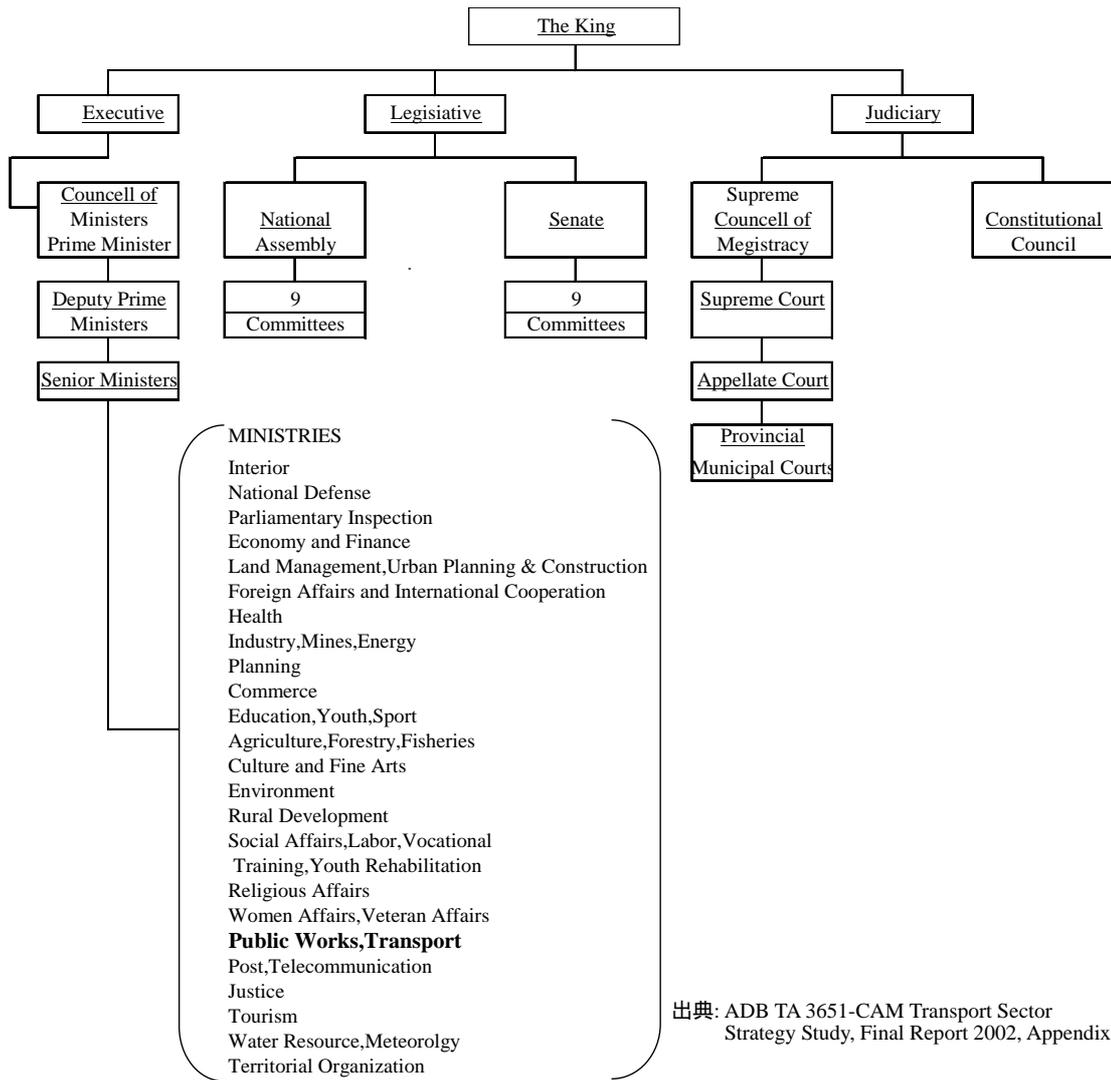
2.6 運輸行政

2.6.1 概要

カンボジアは国王を頂点とし、その下に立法・行政・司法の 3 つから成る。国王に統治権はなく、カンボジア国の統一と永遠性の象徴とされている。主な運輸行政を執り行うのは、公共事業運輸省(MPWT)である。

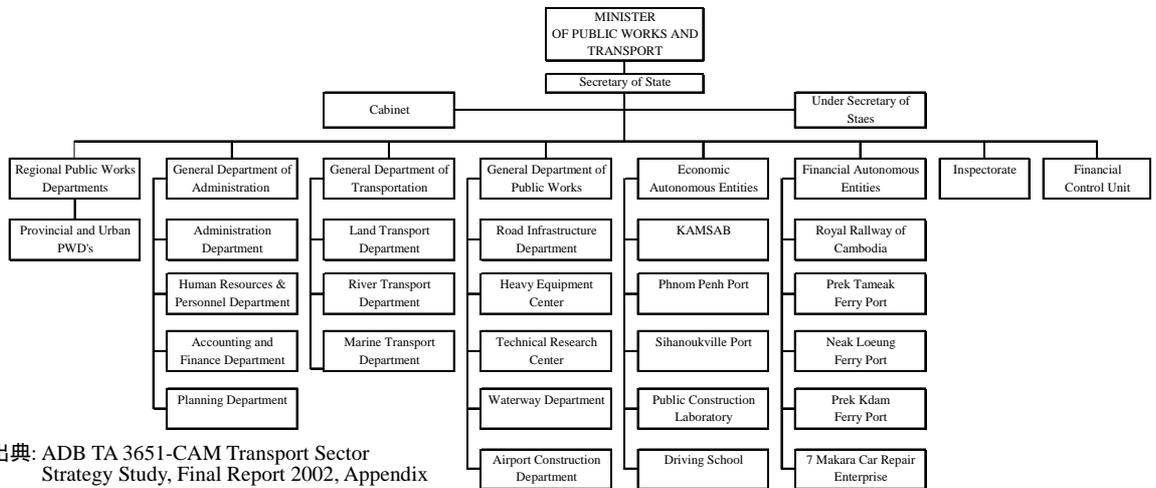
MPWT は 1996 年 1 月に勅令(Preah Reach Kram No. NS/RKT/0196/03)により組織され、カンボジアの公共事業と運輸セクターに関する管理と法整備の権限を託されている。

図 2-2 カンボジア国の政治体制



以下に公共事業運輸省の組織図を示す。

図 2-3 公共事業運輸省組織図



2.6.2 公共事業運輸省(MPWT)

MPWT が行政の中で果たす役割を以下に列挙する。

- 公共土木事業における国家政策の草案作成や管理
- 公共インフラ(道路、橋、港、鉄道、水路、公共施設)の改修、維持・管理
- 道路、鉄道、河川輸送の開発と関連法規の草案作成
- 建設業に関連した法律、規則、規制の改革評価
- 政府指定の建築物修繕
- 航空インフラ建設時の民間航空庁との連携

MPWT は、道路、鉄道、内陸水運、港湾及び海運、空港建設の包括的な管理と開発を行うが、これらを実行する中で、以下のような関係省庁との調整も必要である。

内務省：道路交通法の施行について

経済財務省：年次予算案作成や予算確保について

地方開発省：道路領域制度の管理について

環境省：持続的開発について

計画省：国家統計の編集・発行について

民間航空庁：航空部門の管理について

MPWT は8つの総局から構成されている。以下に本調査に関係のある運輸総局を記す。

1. 運輸総局

道路・運輸局、内陸水運局、海事局の3つで構成され、運営されている。

a) 道路・運輸局

規則、規制の草案作成と管理、道路や鉄道など陸上交通の安全対策を行う。運転免許、登録証明、輸送事業許可証に係ること、定期的な証明に係ること、局内の業務活動に係ることの3つを電子管理している。

また、道路交通の規制、免許取得教習・試験、運転操作の指導などを行っている。

陸上輸送の管理や組織作りについては、旅客輸送促進・需給調和・道路交通促進に向けた規則・規制の研究や実施、人や貨物の国内外への移動・輸送許可書に関する問題に取り組んでいる。他にも地方自治体当局への指導や技術基準の管理、鉄道・道路の料金設定も行っている。

b) 内陸水運局

内陸水運局は、内陸水運システムにおける輸送管理、規則・規制の施行に関する改革や監視と内陸水運輸送の実施、輸送整備政策の監督・監視、船や操船士の登録・身分証明や操船免許、商用免許に関する問題に取り組んでいる他、地方港の管理、国内の船舶検査も行っている。

c) 海事局

商船や公共機関について、規則・規制の実施と監視による海上輸送の管理、非協定国船舶の特定船団への統合の評価、商船の質的または量的な必要性の研究と評価、船舶、積荷に関する技術的な問題の研究、海運業に関する技術的補助の供与を行っている。

また、国際的及び地域的な海運協力関係の強化を図るため、関連する計画案の作成と制定、国際的及

び地域的な海運協力関係や海上輸送協力に関する双務協定の管理、国際海上輸送協定書に関する交渉を行っている。

2. 国有企業

カンボジアには 3 種類の国有企業がある。支援サービスの専門企業(省庁管轄の国有企業)と賃借契約下の事業体、経済的に自立した公営企業である。

a) 省庁管轄の国有企業

省庁管轄の国有企業には、カンボジア王立鉄道 シハヌークビル港湾公社 プノンペン港湾公社 カンプチェア船舶代理店(KAMSAB)などがある。

b) 賃借契約下の事業体

賃借契約下の事業体としては、製材工場、レンガ窯工場などがある。

c) 公営企業

公営企業として、建設及び公共事業研究所、第三セクター、カンボジア船会社がある。

2.6.3 MPWT 特有の部門・代理店

1. 内陸水運局

1998 年に内陸水運に関する権限が公共事業運輸省に与えられ、内陸水運局が設置された。内陸水運局は以下の部門を公的に管理するよう委任されている。ここでは内陸水運輸送についての研究、開発事業や開発計画が行われており、主な業務として、河川や運河に関する地図・技術文書の作成、水路標識の設置、水路の安全性の維持、利用者への水路内障害物の通知、地方港の建設(現地の河川港管理者と共同事業)、維持浚渫の実施、料金設定や新システムの導入などがある。

a) 登録室

他局との業務関係管理や人事、保全、国内法、内陸水運局の資産管理などを行っている。また、内陸水運輸送・輸送手段の統計、国内の船舶登録と登録プレート発行、パイロット免許試験の作成・監理なども行っている。

b) 船舶検査室

ここでは、内陸水運を利用する全ての船舶に対する技術的条件の検査、造船や船舶修復の監理、技術仕様書管理冊子の発行などを行っている。

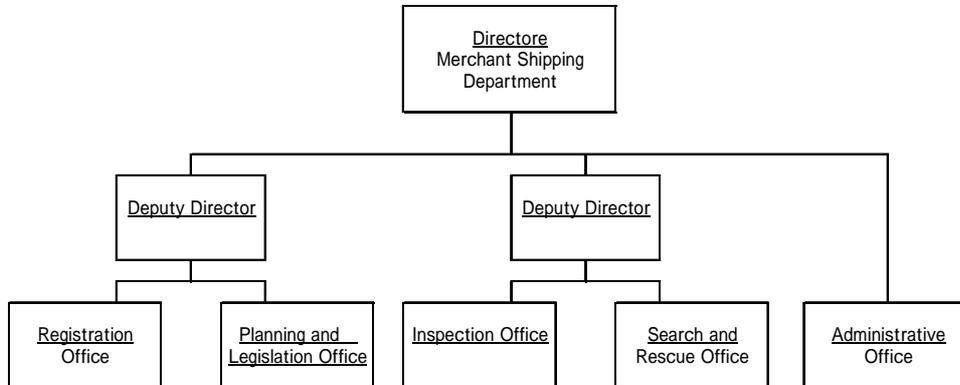
c) 水路輸送・内陸港事務所

河川・湖畔沿いの港での営業活動の監督・管理、船舶や河川港の管理基準などの作成や研究、他国業者に対する内陸水運での営業活動法の作成と研究などが主な業務である。

2. 海事局

海事局では、定期海上輸送の管理、規制・規則の施行監理、協会非加盟の船団の監理、船舶や船舶輸送に関する研究、船舶輸送産業への投資に関する技術的補助サービスを行っている。また、国際的・地域的な海運協力関係を強固にするため、海上輸送における協力のための双務協定を管理し、国際海上輸送の協定について交渉を行っている。

図 2-4 海事局組織図



出典: ADB TA 3651-CAM Transport Sector, Strategy Study, Final Report 2002, Appendix

a) 管理室

経営、人事、職員への船舶に関する研修、港湾区域内での輸送を監理するため他の国際港湾との協力関係構築、荷や人の乗り降りの技術的指導、漁船や観光船も含めた海上運送代理店の民間船舶に対する業務許可申請手続きの指導などを行っている。

b) 計画・法案室

政策による海上輸送部門の計画実施や開発計画目標実施に関する研究や監視、他の非政府機関や国際組織との経済・科学・船舶技術に関する協力関係構築、統計データや海上輸送の要約に関する研究、海上輸送管理についての草案や公正な基準の作成などを行っている。

c) 登録室

全船舶の登録料の作成・研究、登録手続きの指導、登録船に係る紛争の解決や指導、船員の規律・安全など諸問題の管理などの業務がある。

d) 検査室

カンボジアの港湾を発着する国際船の荷役機械や技術仕様書の検査、船舶・船員の関連文書管理、技術基準を満たしていない船舶への最適な対策などを行っている。

e) 捜索救助室

沿岸域での全ての船舶管理を含めた部・機関との協力、カンボジアの海上や沿岸で発生した事故の捜索・救助、救助や捜索の技術調査・研究、全船舶の検査や審査の指導などを行っている。

第3章 カンボジア海運分野の現状と課題

3.1 カンボジアの海運分野の現状

3.1.1 カンボジアの海事行政

1) 海事行政組織

カンボジアにおける海運、造船および船員に関する行政は、図 2.3 に示すカンボジア公共事業・運輸省の組織のうち、主に運輸総局 (General Directorate of Transport) の海事局 (Department of Merchant Marine) が所管している。

海事局には5課あり、それぞれの主な業務は次のとおり。

(1) 総務課

- ・ 職員の資質向上を含む局全体のとりまとめ
- ・ 海運会社の監督
- ・ 造船所の監督

(2) 企画課

- ・ 海事に関する政策の実施
- ・ 海上安全、環境保護のための技術開発
- ・ 海事法令の改廃、実施
- ・ IMO、ILO 等の条約の調査
- ・ 海事に関する調整

(3) 船舶登録・船員課

- ・ 船舶登録料の調査および必要書類の見直し
- ・ 船舶登録に関する各種調整
- ・ 船員の安全・福利厚生等の監督
- ・ 船員手帳、海技免状等の発給

(4) 船舶検査課

- ・ 来訪外国船を含む船舶検査
- ・ 船舶および船員関係書類の検査
- ・ 法令違反船に対する措置

(5) 沿岸監督・救難課

- ・ 沿岸航行船の監視および海難救助
- ・ 海難救助技術の開発
- ・ 海難事故調査

しかしながら、現状では、外航船舶の登録が閣僚評議会 (Council of Ministers) において実施されている等、実態としては必ずしも公共事業・運輸省のみで行われているわけではない。

2) 海事関係法令

船舶登録、海洋汚染防止等に関する海事関連法令はいくつか存在するが、全般的に見れば、海事法令は未整備であり、さらには、法令が存在しても実態はそれとかけはなれた運用がなされている。

また、IMO、ILO等の海事に関する国際条約については、IMO関連だけでも17条約を批准している等、多数批准しているが、これらの条約の実施に関する国内法はほとんど皆無であり、実際には、必要に応じて条約そのものを使用するという運用を行っている。

海事に関する法令の未整備については、国内外から厳しい指摘を受けており、このため、公共事業・運輸省は、かかる状況を改善し、国際的な信用を回復するために海事法令の整備に着手している。

すなわち、まず、海事法令全般をカバーする基本法としてMaritime Codeを制定し、個々の法令については、その後Maritime Codeを受けた形でそれぞれ制定することとしている。現在、2006年9月頃の制定に向けてMaritime Codeを準備中である。

3) 海運分野の開発計画

カンボジア公共事業・運輸省は、2004年から2008年までの開発計画として「Work Program and Planning Activity 2004-2008」を策定し実施しているが、このうち海上輸送に関連する主な行動計画として、次のような事項が盛り込まれている。

- ・ 海上輸送分野のマスタープランの策定
- ・ 海上輸送分野に関する法制度の整備
- ・ カンボジア籍船の整備と管理能力の向上
- ・ 人材育成と船員訓練センターの管理
- ・ 海難救助センターの設立
- ・ カンボジアの国際港における船舶監視機関の整備
- ・ 海上における船舶監視制度の実施
- ・ 国際条約加盟に関する調査研究
- ・ 航路指定、航行援助施設の設置および航路水深維持の支援
- ・ 海上輸送の発展に資する海外からの援助のための立案
- ・ 国内、地域間および国際協力の強化
- ・ 船員訓練センターの建設

4) 海事行政にかかわる人材

上記開発計画の実施を含めた一般の海事行政全般は、24名で実施されており、主要なスタッフの中には欧米の大学等の卒業者のほか、スウェーデンのマルメにある国際海事機関(IMO)の世界海事大学で学んだ者が数名いるとのことであるが、適正な海事行政を実施してゆくために必要な人員と実務経験が不足しており、通常業務を実施するにも不十分な体制となっている。

3.1.2 カンボジアの国際物流と海運の役割

1) カンボジアにおける国際物流ルート

カンボジアにおける近隣諸国および他国との国際物流ルートとしては次のものがある。

- | | | |
|---------|------|-------------------|
| 1)カンボジア | タイ | 陸上ルート
海上ルート |
| 2)カンボジア | ベトナム | 陸上ルート
河川ルート |
| 3)カンボジア | ラオス | 陸上ルート
河川ルート |
| 4)カンボジア | 他国 | 海上ルート(シアヌークビル港経由) |

近年、ヨーロッパ諸国がEUとして統合したことを踏まえ、アセアン10カ国は政治経済両面での地域連携を強めてきており、域内の貿易自由化がますます進展するものと思われる。こうした中、近隣諸国のうちタイとベトナムは、貿易促進に力を注いできており、国際幹線道路や港湾の整備等、効率的な国際物流ルートの確保にも積極的に取り組んでいる。一方、タイとベトナムには含まれた形のカンボジアは、これら3国を結ぶ国際幹線道路の完成が間近に迫っており、その全面開通により、国際物流に大きな影響を受けることになるものと思われる。

アセアン域内の貿易に関しても、隣接国以外の国への貿易については、上記4ルートのうち1)、2)および3)のルートを利用する場合、それぞれ隣接国を経由することとなり、その分カンボジアの自主性が制約されることとなる。

2) 国際物流における海運の役割

海運は、トラックによる陸上輸送とは異なり、一度に大量の貨物を輸送できる上、最近、特に関心が高まってきている環境にやさしい輸送モードとしての利点を有している。

カンボジアにおける国際貿易港としては、上記2)のベトナムとの河川ルートで利用されるプノンペン港と、上記4)のタイ、ベトナムを含む各国との海上ルートで利用されるシアヌークビル港がある。とりわけ、カンボジアにとって、シアヌークビル港をゲートウェイとして経由する4)の海上ルートは、隣接各国に依存しない唯一の国際物流ルートとして重要な意味を持っている。

3) 国際貿易港の利用状況

(1) シアヌークビル港

シアヌークビル港は、カンボジアで唯一の大型船舶が入港できる深海港である。ここには在来埠頭、コンテナターミナル、石油ターミナル等の施設があるが、港湾の規模の割には来訪する外航船舶は少なく、また、国内の海運会社は、ほとんどが規模も小さく小型船を使って国内輸送に従事しているにすぎない。

シアヌークビル港の訪船数、貨物取扱量およびコンテナ取扱量は次のようになっている。

表 3-1: シアヌークビル港の訪船数(隻)

	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年
一般貨物船	155	179	218	202	248	154
コンテナ船	458	493	471	487	481	460
タンカー	113	142	136	128	149	114
計	726	814	825	817	878	728

図 3-1: シアヌークビル港の訪船数(隻)

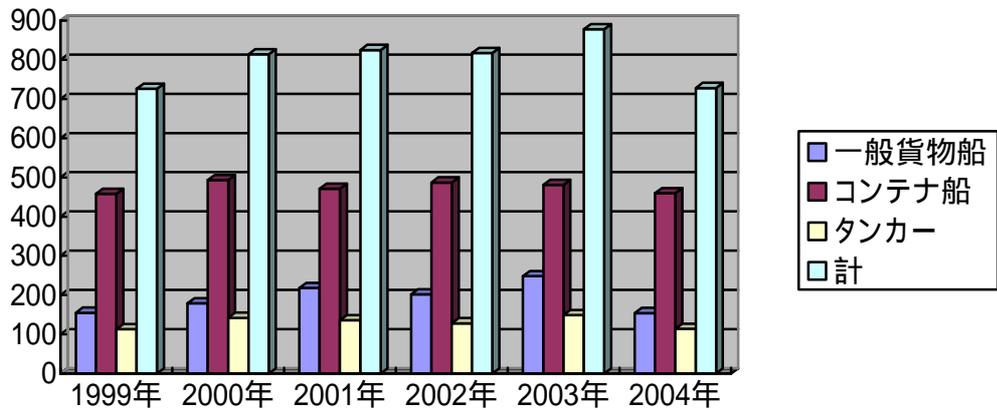


表 3-2: シアヌークビル港の貨物取扱量(トン)

年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年
トン	1,140,942	1,641,765	1,763,593	1,674,707	1,772,361	1,503,050

図 3-2: シアヌークビル港の貨物取扱量(トン)

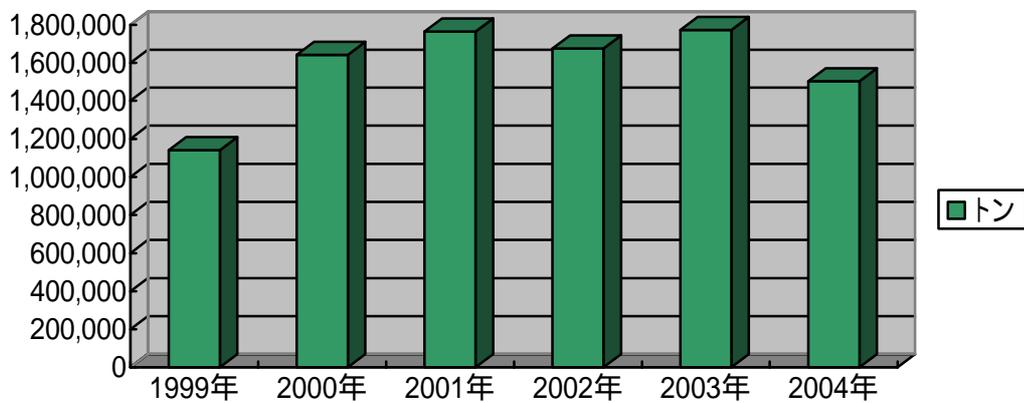
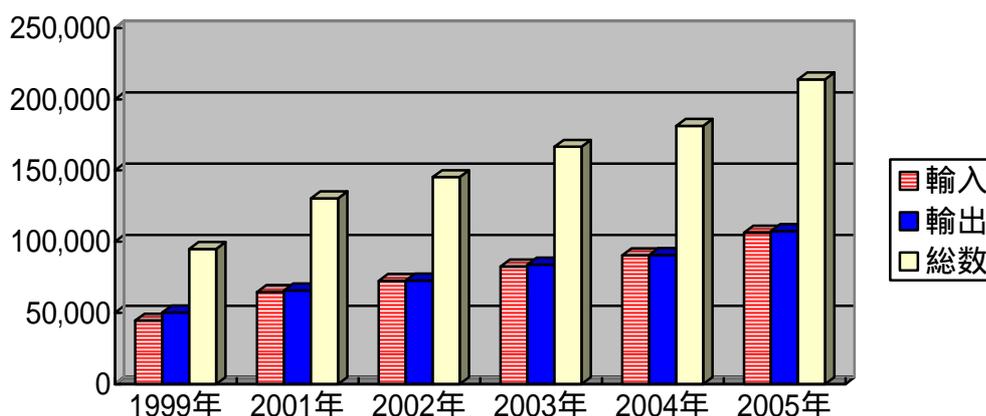


表 3-3: シアヌークビル港のコンテナ取扱量 (TEU)

	1999年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年
輸入	44,571	64,624	72,551	82,642	90,532	106,351
輸出	50,289	65,811	72,741	83,996	90,754	107,565
総数	94,860	130,435	145,292	166,638	181,286	213,916

図 3-3: シアヌークビル港のコンテナ取扱量 (TEU)



シアヌークビル港への訪船数および貨物取扱量は、2003年までは横ばいないしは増加傾向にあったものが、2004年には対前年比それぞれ15%以上の落ち込みを示している。一方、コンテナ取扱量は、ここ数年10%以上の伸び率を示しており、2004年には20万TEUを超えた取扱量となっている。

シアヌークビル港では、現在、わが国からの協力により、コンテナヤードの拡張工事およびガントリークレーンの設置工事が行われており、これらが完成すると荷役能率も大幅に改善されることから、コンテナ取扱量は今後さらに伸びるものと思われる。

(2) プノンペン港

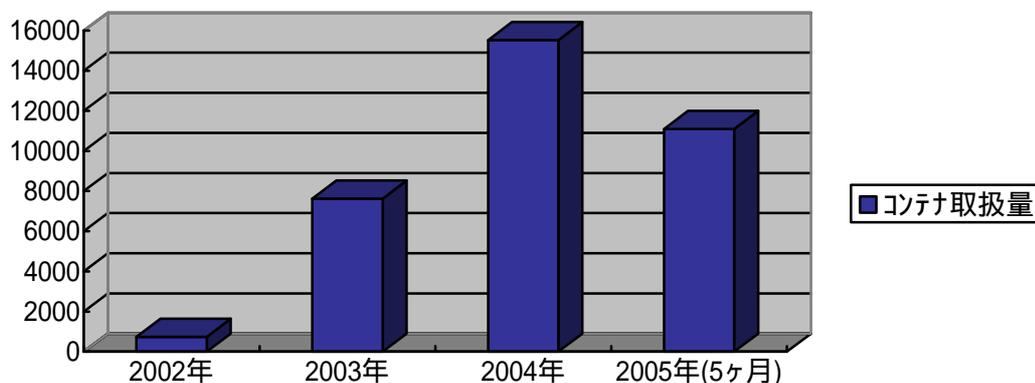
ベトナムとの河川ルートに利用されているプノンペン港は、ソレサップ河とメコン河の合流点にある河川港で、地理的にはプノンペン市街地に隣接した好位置にあるが、岸壁の水位が雨期と乾期での差が10メートル近くあることや、航行船の喫水制限さらには港湾区域の狭隘さ等の各種制約がある。しかしながら、貨物量の増加、バージクレーン、よる荷役効率の向上、シアヌークビル港経由より輸送コストが少ない等もあって、コンテナ取扱量が伸びており、次に示すように、2002年の年間取扱量は745TEUであったものの、2004年には15,526TEUとなり、2005年には前年よりもさらに増加するものと思われる。

また、プノンペン港は、メコン河を利用した国内貨物輸送ならびに旅客輸送のターミナル港としての機能も有している。

表 3-4: プノンペン港のコンテナ取扱量 (TEU)

年	2002 年	2003 年	2004 年	2005 年(5 ヶ月)
コンテナ取扱量	746	7,630	15,526	11,092

図 3-4: プノンペン港のコンテナ取扱量 (TEU)



3.1.3 カンボジアの海運会社

海事産業活動に関する統計資料がほとんど整備されておらず、海運局においても、海運会社、船舶数等について、十分把握していない。

海運局の説明によれば、150 隻程度の各種内航船が旅客と貨物の輸送に従事しているが、現在、国際航路に従事しているカンボジア籍船および外航海運会社は、便宜置籍船 (FOC 船) を除き皆無とのことであった。

また、外国との貿易に従事する外航海運と、国内各港間の輸送に従事する内航海運との厳密な区別も行われておらず、プノンペン港とベトナムとの航路は国内航路との認識であり、従ってそこに従事しているカンボジア籍船も内航船と捉えている。

一方で、プノンペン港とベトナムとのコンテナ船による航路運営は、外資系の海運会社 3 社によって行われているが、これら 3 社のカンボジア支店は現地法人化によりカンボジアの会社とみなしており、従って、プノンペン・ベトナム間の航路運営はカンボジアの会社が行っていると理解している。

3.1.4 カンボジア籍の便宜置籍船

すべての船舶は、安全、環境保全施設等の検査を受けて、いずれかの国に登録し、国籍を取得する必要がある。

カンボジアにおいても公共事業・運輸省所管の船舶登録のための法律・制度はあるものの、政府内にそれを実施する体制がないため、1994 年に船舶登録業務を実施する機関として、カンボジア海運公社を指

名した。指名を受けたカンボジア海運公社は、その実務をシンガポールの海運会社に全面委託したが、十分な検査等を行わずに安易に国籍を付与したために、国際的な基準を満たしていないカンボジア籍船が多数横行するようになった。

これらの船舶は、寄港国が実施する検査で不備を指摘され、出港差し止め等の措置を受けるケースが多発しており、また、EU 諸国では、度重なる欠陥指摘を受けたカンボジア籍船の入港が拒否される等の問題が生じているほか、カンボジア政府の監督義務不履行に対する非難が強まってきている。

このような事態を改善するため、シンガポールの海運会社との契約を解除するとともに、船舶登録の権限をこれまでの公共事業・運輸省から閣僚協議会へ委譲したが、カンボジア国内では実施体制がないため、現在は、登録業務を韓国の海運会社に委託して実施している。

従って、便宜的にカンボジアに船籍をおく便宜置籍船の実態については、公共事業・運輸省でも把握しておらず、その数は700隻とも1000隻とも言われているが、これらの船舶の実質的な所有者はカンボジア人以外の外国人であり、カンボジアに関係のない三国間航路での輸送活動に従事しているものと思われる。

3.1.5 船舶代理店

カンボジアにおける船舶代理店業は、KAMSAB の一社独占体制となっている。

同社は、1979年に設立され、1985年、法律によって政府所有の会社として認知されており、カンボジアに寄港するすべての船舶は、原則として同社を代理店として利用することが義務付けられている。もし、海運会社が別の会社を船舶代理店として指名しても、入出港、貨物の積卸等に必要な政府機関への申請等は、KAMSAB を通じて行う必要があるために余分なコストの支出につながってしまうことになる。

KAMSAB は、シアヌークビル港およびプノンペン港において、海運代理店として次のような業務を行っている。

- ・ カンボジアへの入港許可申請
- ・ 船舶の出入港の手配
- ・ 岸壁および貨物積卸の手配
- ・ 関係者への入港通知
- ・ 受荷主への荷渡指示書の発行
- ・ 輸出貨物の関係書類作成補助
- ・ 水深、荷役設備等の港湾情報の船主への提供
- ・ 港湾料金の見積作成
- ・ 貨物事故等の紛争処理
- ・ 海上運賃の徴収
- ・ 交代乗組員への支援
- ・ 食糧、水、燃料等の手配

また、KAMSAB は海運代理店業務以外に船舶ブローカー業、輸出入業者に対するフレイトフォアオーダー業、陸上輸送業等も行っている。

3.1.6 カンボジアの造船業

カンボジアにおける造船業については、50総トン以下の木船を建造・修理する伝統的な造船業は存在するが、例えばシアヌークビル港に寄港する外航船舶の保守、修繕、整備等を行えるような施設は存在しない。

このため、必要な修繕等を行う場合には、近隣国の造船所を利用せざるを得ないとのことである。

3.1.7 カンボジアの船員

カンボジアには、航海士、機関士等の職員や、部員を養成するための船員教育機関は存在しない。

航海士や機関士になるには、必要な座学教育および乗船訓練を受けた後に資格試験に合格する必要があるため、カンボジア人は、ロシア、ベトナム等で教育訓練を受け、それぞれの国の資格試験に合格して発給される外国の海技免状を取得し、それをカンボジアで裏書承認したものを使用している。

一方、部員になるためには、資格試験や海技免状を必要としないので、国内のポリテクニク卒業者等が乗船しているとのことである。

3.2 カンボジアの海運分野の課題

カンボジアは、1999年にアセアンに加盟し、2000年以降毎年5%台の経済成長率を維持している。しかしながら、現在でも外国からの経済援助と外国資本の導入が欠かせない状態が続いている。

一方で、アセアンの一員として ASEAN 自由貿易協定にもとづき、アセアン域内の貿易の完全自由化に向けた動きに大きく影響されることになり、隣国のタイとベトナムが積極的な自由貿易と投資促進政策を推進しているのに対し、カンボジア自身も早急に対応策をとることが求められている。

カンボジアにおいても、経済発展と輸出促進を図るため、シアヌークビル港の隣接地に、経済特別区を設置する計画を進めているところであり、その早期実現が待たれている。

このような産業インフラの整備に対し、円滑な物流ネットワークの構築も必要不可欠であり、かかる観点から、海上輸送を利用した物流ネットワークの再構築を検討する必要がある。

3.2.1 実現可能な具体的政策目標の設定

公共事業・運輸省は、2004年から2008年までの開発計画を策定するとともに、より詳細な各年毎の行動計画(Work Goals)を定めているが、計画倒れになっている部分が多く、全く手のついていない事項もある。

目標や計画は、高めに設定するものではあるが、それを実施する体制、能力やおかれた状況等を無視して作成しても、それは「絵に描いた餅」にすぎない。例えば、2005年第2四半期の行動計画の中に、“港湾局の設立”という項目があるが、調査団が訪問した第4四半期においても検討されている様子もなく、この問題は大きな問題との認識からか、むしろ、関係者がお互いに避けている様子さえ伺えた次第である。

3.2.2 海事行政組織および関係法令の整備

現在の海事行政組織は、海事に関する事項を網羅した組織にはいるが、それぞれを担当する職員の数や知識経験が十分でないため、実施体制が整っておらず、全く実施されていない事項が多々存在する。この状態を改善するためには、必要最小限の事項から順次実施してゆくことが肝要である。

従って、まず、早急を実施すべき事項を洗い出し、それぞれの実施内容やその程度を勘案し、適当な人的配置を行うとともに、折に触れて事務処理能力を向上させるための教育訓練もあわせ行う必要がある。

関係法令の整備については、現在、海事法令の基本法となる Maritime Code の作定作業が進められているが、2006年9月の制定が大幅に遅れることになるとも言われており、出来るだけ早期に完成させるよう最善の努力を払うべきである。

また、Maritime Code の制定をうけて、個々の個別法令が見直し・制定されることとなるが、必要最小限の法令から人員配置も考慮して実施すべきである。その際、特に、国際的な信用回復の観点からも、批

准済みの国際条約の履行は最優先されるべきであり、現在閣僚協議会が韓国の海運会社を実施させているカンボジア籍船舶の登録業務は海事局で実施すべきであろう。

3.2.3 便宜置籍船の廃止

船舶の建造および運航コストを低減する経済的な理由から、一時世界中で多数利用されていた便宜籍船は、安全および環境保護の監視が強まったことにより、基準以下船は徐々に減少し、現在では国際基準に合致した便宜置籍船が多数をしめるようになってきている。

このような状況において、カンボジア籍の便宜置籍船が、世界各地で寄港国検査により国際基準以下の指摘を受け、出港差止め、入港拒否にあってはいることは早急に改善する必要がある。

このためには、船舶検査官や、船員配乗監督行政官の養成が急がれるが、当面は、国際的な船級協会や船舶管理会社等との提携により確実な実施を図ることも可能である。

3.2.4 船舶代理店業の改善

海上輸送を利用した物流を改善し、港湾の利用率を高めるためには、港湾利用料金の低廉化、入出港手続きの簡素化、港湾物流の円滑化等を進める必要がある。

一方、海運会社は、契約代理店を使って、荷役等を効率的に行い港湾における船舶の停泊時間を出来るだけ短くすることに努めている。

しかしながら、カンボジアにおいては、国際港湾であるシアヌークビル港およびプノンペン港における船舶代理店業務を、KAMSAB が一手に引き受けるシステムになっているため、効率の改善が図られにくく、また、海運会社が、契約代理店を一部使用することにより、コストが余計にかかることになる。このことは、結果として、カンボジアの港湾の利用を避ける効果を生じさせることにつながる恐れがある。世界にあまり類のない単一船舶代理店のシステムについては、複数の代理店を認める等なんらかの改善策を講じる必要がある。

3.2.5 自国外航海運業の育成

カンボジアが、自国の経済発展に資する海運・港湾分野の振興を図るために、その要として、自国外航海運業の育成を具体的な目標として設定することが効果的であると考えられる。

すなわち、外国との交易には、東西南北各ルートが存在するが、そのうちシアヌークビル港をゲートウェイとする海上物流ルートは、他国を経由しないカンボジア独自の輸送ルートである。しかしながら、カンボジアが実質的に所有する外航海運業が存在していないため、海上部分は、また外国企業に頼らざるを得ない状況になっている。従って、自国外航海運業を育成することによって、物流全体をカンボジア自身ですべてコントロールすることが出来るようになる。

また、海運業を育成するためには、必要な法制度の整備が必要となり、その実施にあたる行政官の養成、

さらには船舶調達およびそのための金融制度の整備、船舶管理、船員供給等々、関連する制度の整備や人材の育成を促すことにもなる。

3.2.6 港湾物流の改善

自国海運業を育成し、港湾の利用率を高めるためには、港湾物流の円滑化が不可欠である。

その一つとして、海運代理店業の改善については、前述したとおりであるが、特に、シアヌークビル港については、さらにいくつかの点の改善が課題となっている。

その一つに、税関手続きがある。安全確保のためにスキャナーによるコンテナ検査が行われているが、コンテナ1個につき、80ドルの手数料が必要である。ちなみにわが国では無料で行っている。さらには、コンテナのやりくりのため、空のコンテナを一時船から積卸して、次の船で再び外国に向けて積み込む場合でも、実入りコンテナと同じ扱いになり、輸入手続を要求されるが、これは諸外国における取扱と大きく異なる点であり、海運活動の阻害要因となっている。

また、シアヌークビル港とプノンペンとの間の輸送は、他に適当な代替手段がないため国道4号線を利用したトラック輸送が主流となっているが、道路通行利用料はトラック1台80ドルと非常に高く、これも港湾利用の阻害要因となっている。

鉄道による輸送も不可能ではないが、レール、列車とも保守整備がなされておらず、時速10km程度での走行のため、ほとんど利用されていない。しかしながら、現在アジア開発銀行による鉄道改善のための調査が行われており、その成果が期待されている。

3.2.7 修繕造船所の設置

カンボジアには、現在小型木造船以外の船舶を建造・修繕するための施設はない。港湾の発展を図るためにも、寄港する船舶に対する簡単な修繕を行える造船所が、港湾の近辺に存在する必要がある。また、乗り上げ、衝突等の海難事故への対応や、今後カンボジアでも実施するであろう寄港国検査に当たって、指摘された不具合の修繕のためにも必要となる。

3.2.8 船員学校の設立

海上の安全を確保するためには、国際基準に合致した船舶と、それに乗組む船員の資質が備わっていることが求められている。

したがって、自国海運を育成するにあたっては、カンボジア人船員を養成するために、国内に船員教育のシステムを確立し、教育訓練のための船員学校を設置する必要がある。

船員学校の教育レベルについては、船長・航海士、機関長・機関士、甲板部員、機関部員のうち、初期の段階では、甲板部員および機関部員のための教育訓練を実施し、その後段階的にレベルアップして、いずれは船長、機関長のためのコースを設置すべきである。

特に、自国人船員の育成は、新たな雇用の機会を生み出すことにもつながるうえ、また、カンボジア人の平均所得が低いこともあり、英語教育を十分行えば、教育訓練を受けた船員が、外国の海運会社の運航する船舶に乗船することも可能であり、職域の拡大、外貨獲得にも資することが期待できる。

第4章 カンボジアの港湾分野の現状と課題

4.1 港湾行政の現況

(1) 公共事業運輸省の所掌事務

1996年1月24日の王室令により設立された公共事業運輸省の所掌事務の一つに、「道路、橋梁、港湾、鉄道、水路、公共建築物を含む公共インフラの改良、維持管理に関すること」と規定されており、港湾は公共事業運輸省の所管である。

しかし、省内のいずれの総局、局の所掌事務にも港湾に関する規程は含まれておらず、図2-3の通り、直接港湾の運営管理・監督を司る部署は存在しない。類似した分野を所掌しているために、海事局が港湾分野について責任を担っているとの見方もあるが、公共事業運輸大臣が直接所掌するものと概ね理解されている。プノンペン港とシアヌークビル港は State-Owned Enterprise に区分されており、経営的には自由裁量権が認められている。

(2) シアヌークビルおよびプノンペン港湾公社の設置に関する政令

シアヌークビル港湾公社(The Sihanoukville Autonomous Port)及びプノンペン港湾公社(The Phnom Penh Autonomous Port)は、技術的、行政的、財務的に独立した法人として政令によって設立されている。技術的には公共事業運輸省の所管であり、財務監督は経済財務省が行う。

最高意思決定機関は理事会であり、7名の理事により構成され、公共事業運輸省の代表が理事会の議長を務める。

同公社は以下の公共サービスを提供することとされている；

- パイロット、船舶の離接岸、及び補給
- 荷役、港運
- 補修及び保管
- 港湾施設の維持補修と改良

(3) 民間部門による港湾投資

カンボジア開発協議会(CDC: The Council for the Development of Cambodia) は、開発投資申請に関する技術的・経済的影響を評価し、投資家にとって行政手続を一元的に行うことを目的として設立されている。公共事業運輸大臣を含む総員16名の委員より構成され、首相が議長を務める。

投資額が50百万米ドルを超える等一定の要件に該当する投資プロジェクトについては、CDCは閣僚協議会に上申し、その承認を得る必要がある。また、カンボジア投資委員会(CIB: The Cambodia

Investment Board)は、投資プロジェクトに対する減税措置などを決定する権限を有している。

民間の港湾開発に関して、現行の法令ではMPWTの権能はほとんど及ばず、民間会社はCDCの許可を得て港湾を建設している。なお、Open Sea政策が採用され、民間港湾においても外国貿易が行われ、税関などの支所が開設されている。

(4) 港湾計画について

港湾計画の大切な要件は計画達成の目標年次と港湾の取扱能力が設定され、それに対応する施設の配置図が示されていることであるが、カンボジアでは、現時点においては港湾計画が存在していないと判断される。

港湾の開発及び運営に関連する関係の機関や関係者がこの計画内容について同意していることが大切であり、国や自治体の経済政策や地域開発政策と港湾計画の内容とが方向性が同じであることが必要である。また、近接する港湾間で計画内容の調整がとれており、計画内容が広く一般の人々に公知されていることも重要である。これによって、民間部門の人々は、公的部門の経済社会開発方針を具体的に知ることができ、投資をする環境が醸成される。

カンボジアにおいては、このような港湾計画作りが行われている形跡は見当たらない。内戦によってインフラストラクチャーが壊滅的に破壊され、ゼロからの再出発となったことから、いずれのインフラ・プロジェクトもその妥当性が否定される恐れはなく、プロジェクト評価や調整は復旧事業にはほとんど必要がなかったためと考えられる。

港湾をはじめとして、多くのインフラ・プロジェクトはドナーを確保できさえすれば、直ちに実施に向けて動いてきた。港湾プロジェクトの場合には、港湾公社がドナーを見つけ出し、公社から施設整備内容を公共事業運輸大臣に説明し、承認を得たならば、よほどの大規模なプロジェクトでない限り国としての承認があり、事業実施へ動くことが出来たと行って良いであろう。

後述するように、公共港湾に近接して民間港湾が建設される事例が近年見られており、両者は計画上の調整がまったく取られていないのが実情である。経済がいっそう発展し、沿岸域の利用と保全が輻輳するにつれて、本来の意味での港湾計画を策定する必要性が高まるものと思われる。

4.2 プノンベン港の現状

(1) 施設概況

プノンベン港は、トンレサップ河の右岸、カンボジア - 日本友好橋のすぐ下流に位置している。カンボジアで最初に建設された港であり、首都プノンベンの市街地に近接している。1950年代に180m x 12mの栈橋が建設され、その頃から港勢が拡大し1960年頃には年間の取扱貨物量は100万トンにも達していたと言われている。その後、内戦のために取扱量は次第に下降線をたどるようになった。

内戦が終了後、1995年に日本の無償資金協力により幅20m、延長300mの栈橋が新設された(2期に分けて実施された)。この工事によって、貨物取扱能力が年間57万トンまで向上したと言われている。また、トラッククレーンやフォークリフト等の荷役機械も併せて供与されている。

プノンベン港の栈橋水深は、乾季では4.5m、雨季では5.5m確保されており、それぞれ3,000DWTから5,000DWTの船舶の接岸が可能である。港の前面では、雨季と乾季とでは水位差が9mにも達する。同港は、メコン河を通じて南シナ海と結ばれており、河口からは178海里さかのぼった地点に位置しており、このうち55海里がカンボジア領を通過し、残りがベトナム領である。

図 4.1 プノンベン港位置図

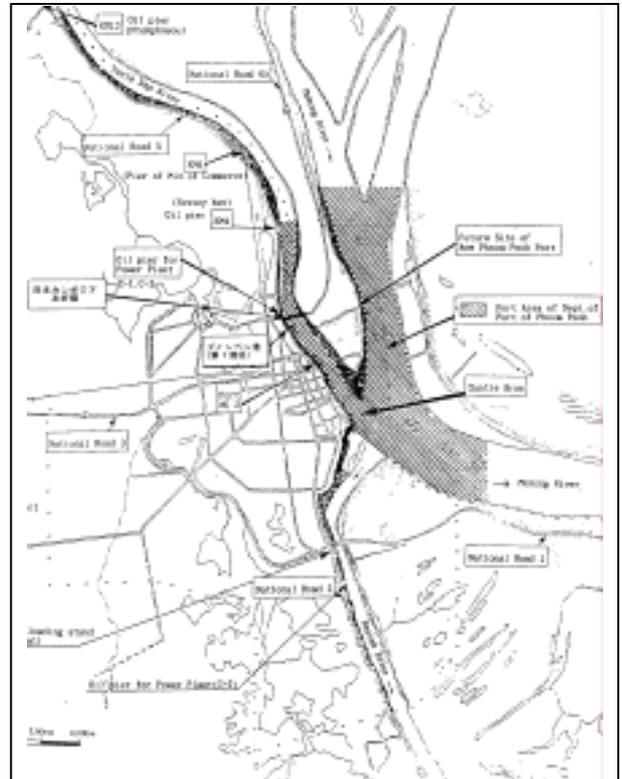


写真 4.1 プノンベン港

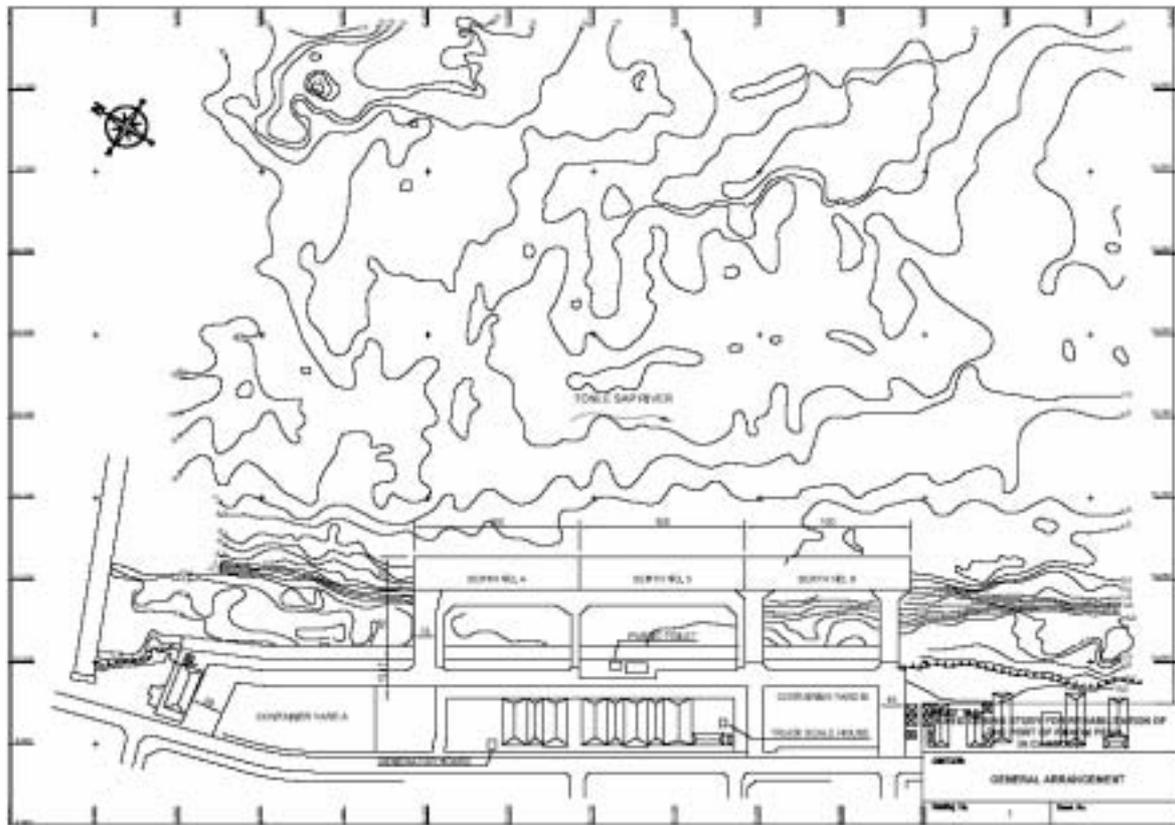
面積27,000平方メートルの野積場があるが、更に拡張することとしている。コンテナの取扱量が増加しており、2台のフローティングクレーンによって水上からコンテナ荷役を行っている。これは、栈橋の基礎杭の支持力が不足するため、栈橋上にコンテナクレーンを設置することができないためである。フローティングクレーンは1時間に10個のコンテナを動かしている。



この栈橋の下流に、客船バースが整備されている。1995年にフランスの援助により完成したものであり、ポンツーンが2基設置されている。1基のポンツーンは、延長45m、幅15m、高さ0.5mである。

また、カンボジア - 日本友好橋の約 1km 上流、国道 5 号線沿いの右岸 333m が小型船によって利用されている。これは、Siem Reap, Kratie, Stung Treng や Kampong Cham 州と首都との間の物資の輸送に従事しているボートの船着場として利用されているものである。なお、図 4.2 に示す斜線部がプノンペン港の港湾の区域である。

図 4.2 プノンペン港施設配置図

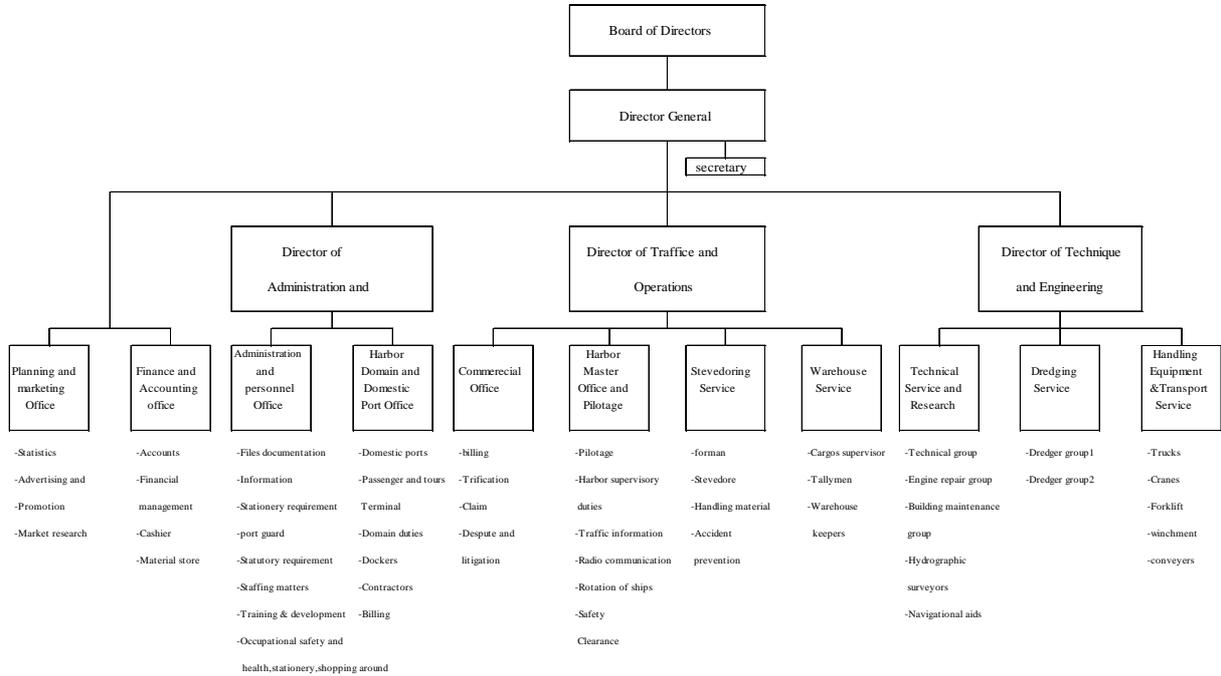


(2) プノンペン港湾公社の組織

プノンペン港湾公社の最高決定機関は理事会 (Board of Directors) であり、7 名の理事により構成される。日常の業務は総裁 (Director General) が指揮をしており、副総裁 1 名、部長 3 名、課長職 11 名体制で業務を執行している。

プノンペン港湾公社の職員は総員で 480 名であり、港湾荷役の現場には約 150 名が配置されている。プノンペン港湾公社が設立されたときに国から職員を受け入れており、現時点においては職員が余剰の状態である。港湾公社幹部の話では、職員数を 350 名程度まで削減したいと考えているとのことである。

図 4.3 プノンペン港湾公社組織図



Source: Phnompenh Autonomous Port, August 2004

(3) 取扱貨物量の趨勢

1994年から2005年まで間においてプノンペン港で取り扱われた貨物量を表4.1に示す。2004年と2005年については、コンテナ取扱量(TEU)のみ入手されており、また2005年は12月1日現在の集計値である。

プノンペン港で取り扱われている総港湾貨物量は年間50万トン～60万トンであり、統計値を見ている限りにおいて、停滞もしくは低減傾向を示している。貨物のうち石油類が約40万トンを占めており、残りが雑貨である。

プノンペン港の港勢で特徴的なことは、コンテナ輸送が近年急増していることである。2000年に小さな海運会社がコンテナ輸送を始めたが、業績が振るわずすぐ撤退した。次いで2002年にChina Shippingがコンテナ輸送をヴィエトナム・ホーチミン港との間で開始し、同年に746TEUを取り扱った。翌年の2003年には7,630TEUに飛躍し、2004年には15,526TEUと倍増した。2005年も前年の2倍の取扱高に増加するものと見込まれている。

プノンペン港のねらいはメコン川河口に近いホーチミン周辺諸港を経由することによって、北米西岸や東アジア向けコンテナ貨物の利便性を向上させることである。ホーチミン港は香港や高雄港とは頻りに船舶が行き交っており、北米西岸や東アジアを相手にするプノンペン出入り貨物に関する限りシアヌークビル港と競争できると考えている。例えば、北米からプノンペンまでの輸送を例にとると、北米 香港 ホーチ

チミン（メコン川利用） プノンペンルートだと、積み替え回数は増えるものの、北米 シンガポール シアヌークビル（トラック輸送） プノンペンよりコスト的にも時間的にも節約できるとしている。

一方、ホーチミン港経由の弱点は、国境を越える煩雑さと河川交通の不安定さである。メコン川を利用してホーチミンからプノンペンに行くには合計4回(メコン川河口プンタウ港でのベトナム入国時、国境でのベトナム出国時、国境でのカンボジア入国時、プノンペン港到着時)もの入出国、警察、税関、検疫などの手続きが必要で、時間的にもコスト的にも大きな障害となっている。また、メコン川のうちベトナム領内にはほとんどブイや水路図がなく、夜間の航行はきわめて難しく、定時制を重んじるコンテナ輸送にとって大きな課題となっている。

コンテナを輸送している船会社はChina Shippingのほかに、Sovereign 社とGemadept 社であり、カンボジア船籍の100～200TEU型の小型船ノバージを用いている。

表 4.1 プノンペン港取扱貨物量

年	1994	1996	1998	2000	2001	2002	2003	2004	2005
輸入	168,090	89,476	55,093	53,326	61,423	35,284	76,523		
輸出	74,098	43,305	183,455	51,193	33,684	12,413	26,853		
石油類	333,562	426,639	365,239	354,032	401,050	368,775	419,276		
計	575,750	559,420	603,787	458,551	496,157	416,472	522,652		
うち輸入コンテナ (TEU)						342	4,440	8,039	13,342
うち輸出コンテナ (TEU)						404	3,190	7,487	13,820
うち合計コンテナ (TEU)						746	7,630	15,526	27,162

(4) コンテナ荷役とコンセッション契約

台湾に本社を持つ「Sovereign」社は、プノンペン港においてギアつきバージ(クレーン台船)を使ってコンテナ荷役を独占的に行う契約(3年間、延長見込み)を2002年1月10日に獲得した。また、自らバージを使ってホーチミン(カッタライ港)を結節点にChina Shipping 向けのフィーダーサービスを開始した。China Shipping はホーチミンから香港を経由して北米西岸へ繋いでいる。また、最近始まった Hapag Lloyd 向けのサービスではホーチミンから高雄経由日本あるいは北米西岸につながっている。2002年8月に始まったこのサービスは順調に推移しており、採算ベースに達しているといわれている。

写真 4.2 バージとクレーン台船



この河川コンテナ輸送のために、2001年に新たに建造した2隻のバージが投入された。これらバージの諸元は、船長49.98m、満載喫水3.6m、DWT1,883.6トン。積載量は72TEU(18.05t/box)、96TEU(12.01t/box)、120TEU(空コン)だ。潮の干満差を利用しなければならない河口部やベトナム領内

の一部にある浅瀬をクリアするため満載喫水を 3.6m に抑える一方、できるだけ多くの積載スペースを確保している。また、上述した契約に基づき 45 トンと 80 トンの吊能力を有するギアつきバージを荷役に 2 隻配備したが、このうちの 1 隻はメコン川沿いの工場(上流のコンボンチャム)まで出向き輸出貨物を集荷してくるといふ活躍もしている。棧橋上にクレーンを設置できないのは、杭の支持力が不足しているからである。

(5) 港湾保安の状況

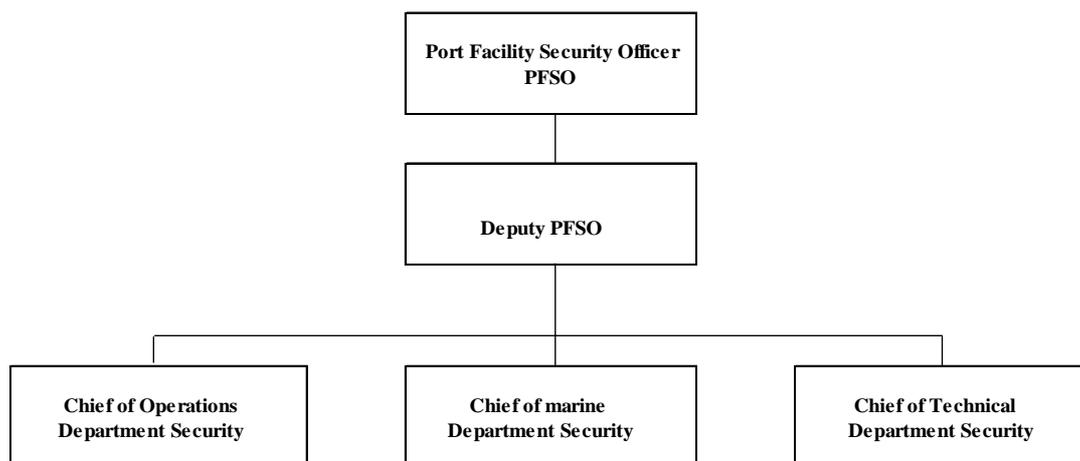
プノンペン港においては、港湾施設保安計画(案)が策定されているが、関連法案が閣僚協議会で保留されているため国の承認が得られておらず、結果として ISPS コードが遵守されていない状態にある。ただし、港湾公社の中には図 4.4 のように港湾保安の組織が作られ、保安担当官が任命されている。

港湾施設に関する保安対策を向上させるための努力は続けられているものの、プノンペン港における港湾施設の保安は財政的及び技術的制約により依然として比較的低い状況にとどまっている。

水域サイドの港湾保安については、長い間ほとんど注意を払われることはなかった。国境から同港のバースに致る河川航路に沿った包括的な保安対策は、パトロール船や航行管制システムもなく、また浚渫船や訓練もほとんど行われないため、まったく不十分なものとなっている。

陸域サイドの保安対策についても、ほとんど行われていない。港湾地区はフェンスによって囲われて入るが、港湾保安は警備員に頼っているのが現状である。保安施設が整備されていないため、テロリストが侵入しようとするれば、容易に進入を許してしまうことは明白である。このような状況を改善するために、プノンペン港湾公社は日本に対して CCTV カメラなどの保安機材の無償供与を申請している。

図 4.4 プノンペン港保安体制



(6) 将来構想

過去3年間にわたり、プノンペン港を通過するコンテナ交通は目覚ましい増加を示している。取扱量が増加を続けていることから、港湾の集配センター機能の増強を図ることとし、プノンペン港湾公社はコンテナを取り扱っている棧橋がある地点から上流へ4km 遡った地点に新たに9haの用地を確保している。

この用地は国道5号線沿いにあり、KM4と呼ばれているところである。道路はもちろんのこと、鉄道によるアクセスも可能であり、もちろんトンレサップ川にも近い。このような立地条件を生かして、各種輸送手段を使って、コンテナの集散基地としてこの用地を将来活用したい意向である。

また、現在の港湾施設はプノンペンの繁華街に隣接しており、拡張の余地がないことから、将来港湾交通需要が拡大したときには現在の場所に対応することには、一定の限界がある。このため、将来の移転用地として、トンレサップ川の対岸、Chruoy Chang War の東岸を候補として考えている。

4.3 シアヌークビル港の現状

(1) 施設概況

写真 4.3 シアヌークビル港コンテナヤード

シアヌークビル港は、カンボジア国独立後の 1956 年にフランスの無償援助によって旧棧橋の整備が開始され、1961 年より同国で海に面した唯一の国際港として運営が始まった。貨物量の増加に対応するため、1969 年にフランスの技術協力を受け一般雑貨用岸壁 (延長 350m) が建設された。

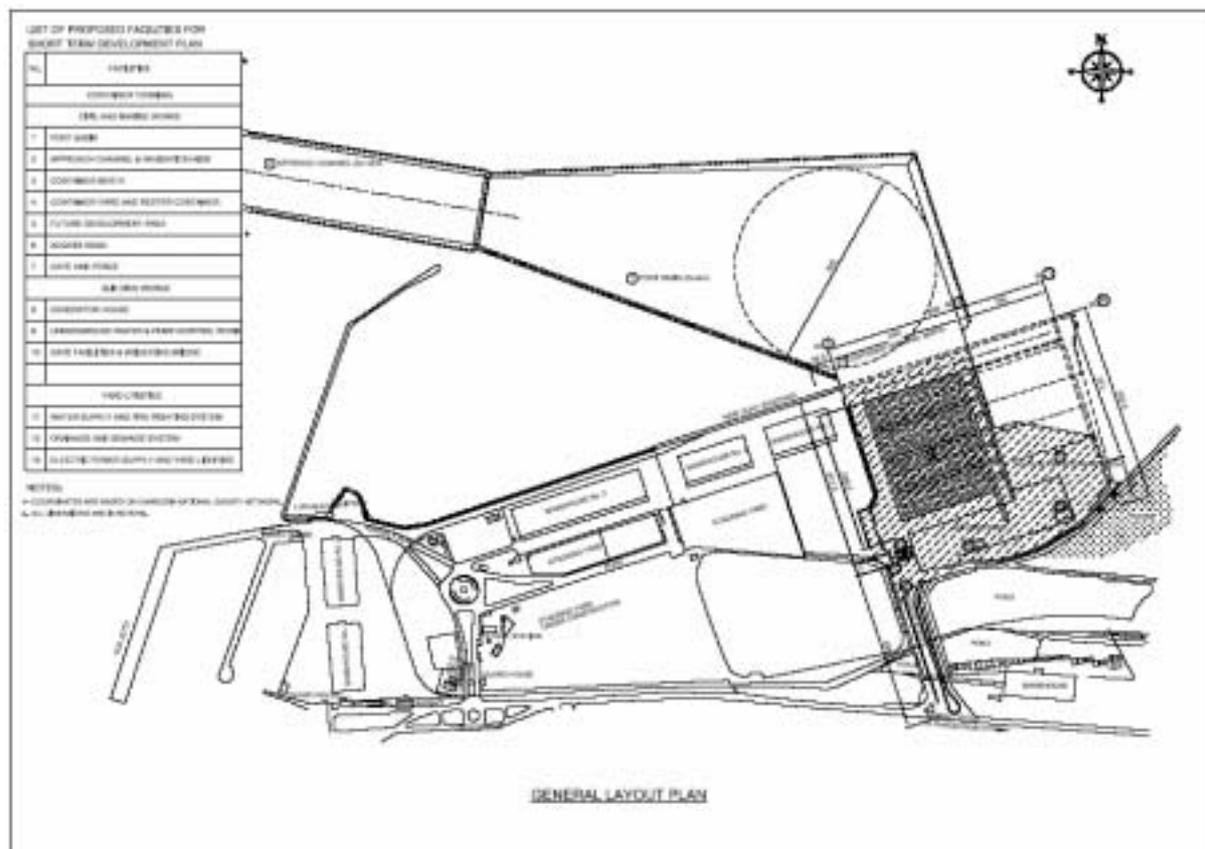
しかし 1970 年代後半から 80 年代後半にかけての戦禍の間は、国際港湾としての機能を停止していた。内戦終結後、1990 年から 1993 年までの国連カンボジア暫定統治機構 (UNTAC) の指導と管理の下、カンボジア政府が設立され、復興と共にシアヌークビル港の運営も再開、カンボジア国経済の成長に伴い取扱貨物量が急激に増加した。



1995 年、カンボジア国政府は急激な貨物量の増加と旧棧橋の老朽化に対応するため、我が国にマスタープランの策定を目的とする開発調査を要請し、これを受け 1997 年に JICA による開発調査 (カンボディア国 シアヌークビル港整備計画調査) が完了した。さらに同国政府は JICA が提案した短期整備計画を実施に移すため、1999 年、我が国に有償資金協力を要請。シアヌークビル港緊急改善プロジェクトとして延長 250m のコンテナ専用ターミナルが 2005 年 5 月に完成したが、予想を上回るコンテナ貨物の増加から、更に延長 160m のターミナルの拡張と荷役機械の整備を再度我が国に要請し、シアヌークビル港緊急拡張計画として工事が進んでいる。

また「カ」国政府は、我が国の資金協力によるコンテナターミナルの近代化と併行して、その運営に関する技術協力を要請し、2005 年 6 月より運営専門家が派遣され、技術指導に当たっている。

図 4.5 シアヌークビル港平面図



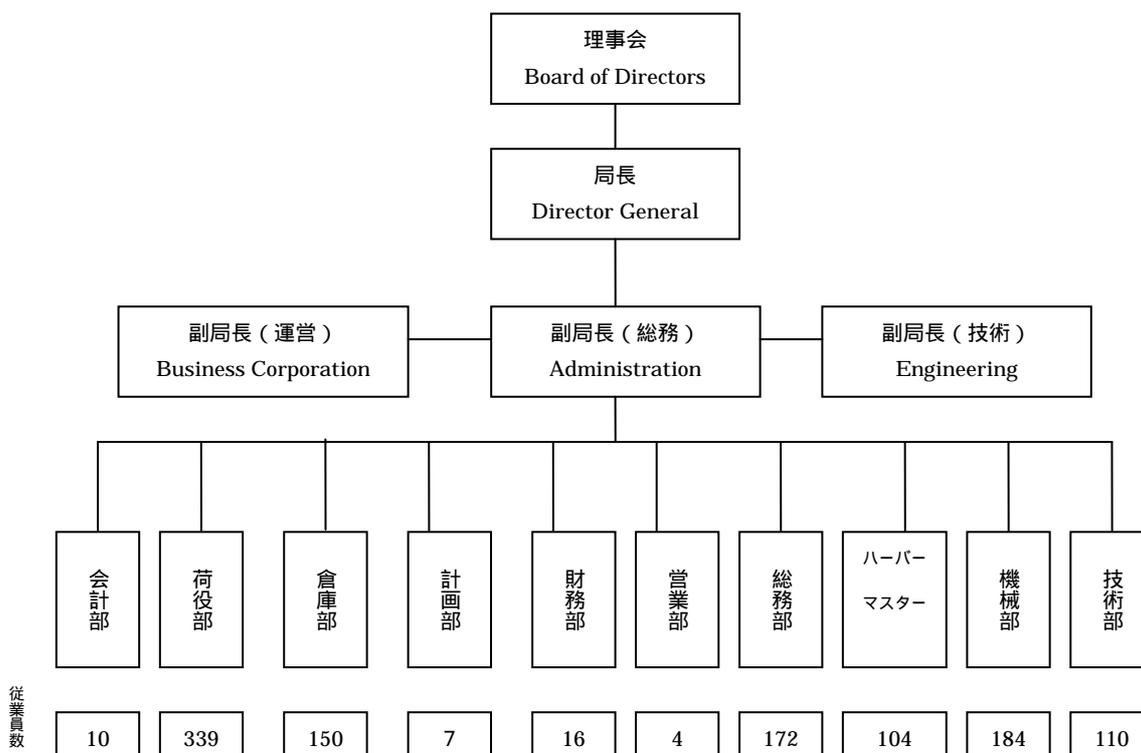
(2) シアヌークビル港湾公社の組織

シアヌークビル港湾公社は、1998年7月17日に署名された政令によって設立された。公共事業運輸省の管理下にあるが、独立した運営をおこなっている国営会社である。一般雑貨ターミナルのほか国際旅客船用の棧橋およびコンテナターミナルを運営し、荷役業務を直営で行っている。また、パイロット業務やタグボート・サービス業務も港湾公社が直営でおこなっている。

シアヌークビル港々湾局の組織図を図 4.6 に示す。港湾公社の最高意思決定機関は理事会であり、3ヶ月に1度は開催される。7名の理事から構成され、港湾公社の従業員代表1名も理事である。

日常の業務は理事会のメンバーでもある局長が統括しており、3名の副局長が局長を補佐している。図中の従業員数(名)は、事務職・技術職・オペレーター・一般労働者・荷役労働者含む従業員数を示しており、総員で1500名である。荷役部に属する職員が最も多く339名であり、ついで機械部184名、総務部172名、倉庫部150名である。最小は営業部の4名である。

図 4.6 シアヌークビル港湾公社組織図



しかし石油輸入貯蔵基地の運営は民間石油会社 (Sokimex・伊藤忠商事 JV 社、Shell 社、Caltex 社および Tela 社) が行っており、基地内の施設管理・保安・事故対策は同石油会社の管轄である。したがってシハヌークビル港湾公社は海上の航行区域を管轄するのみで、油流出による海洋汚染防止対策は、港内および周辺の海上航行区域のみが対象となる。

(3) 取扱貨物量の趨勢

シアヌークビル港の総貨物量は経済活動の活発化とともに順調に増加を続け、2003 年には約 180 万トンに達している。ところが 2004 年には 150 万トン、2005 年には 130 万トンと減少に転じている。荷姿別では、一般雑貨が減少したものである。

これは、前述したように、2003 年から近隣で民間の港湾が営業を開始し、一般雑貨が荷役料金の安い民間港湾へ移ってしまったことによるものである。ピークには 70 万トン扱っていた雑貨が現在では 10 万トン以下にまで減少している。

一方、コンテナは順調に増加を続けており、年間 20 万 TEU を取り扱っている。問題は、片荷貨物になっていることである。輸入コンテナは 80% が実入りであるが、輸出コンテナでは半分以上がカラコンテナである。

表4.2 シアヌークビル港の取扱貨物量
CARGO STATISTICS AT SIHANOUKVILLR PORT

Unit : Ton

Item	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005(Estim.)
- Gross Throughput	707,705	741,003	794,276	884,950	1,140,942	1,641,765	1,763,593	1,674,707	1,772,361	1,503,050	1,291,027
- Not Include Fuel	635,463	650,487	648,022	661,176	884,007	1,340,163	1,401,071	1,352,155	1,454,856	1,242,011	1,046,238
- Not Include Fuel & Cont.	406,826	340,496	290,399	243,533	365,884	683,999	709,825	550,409	650,329	308,153	90,938
Cargo Containerize	228,637	309,991	357,623	417,643	518,123	656,165	691,247	801,746	804,527	933,858	955,301
Cargo Imported :											
Rice	36,685	23,540	6,952	16,615	10,889	18,783	21,118	44,769	8,697	23,238	
General Cargo	48,972	39,392	34,079	37,635	20,354	15,428	4,294	13,459	4,112	11,286	7,197
Machinery	6,527	7,854	17,133	12,489	9,765	7,834	5,027	12,381	8,741	8,823	9,771
Cement	93,387	115,440	81,017	16,689	217,636	553,250	554,754	411,472	564,906	218,618	55,442
Fertilizer	29,809	8,839	0	24,043	0	-	-	-	-	-	-
Sugar	19,897	18,763	33,372	0	1,301	-	7,966	4,559	-	-	-
Bitumen	19,988	7,331	2,922	1,053	4,757	1,844	1,023	2,987	5,146	1,649	-
Steel	17,939	43,393	57,352	67,236	82,387	75,734	70,646	52,996	58,727	44,306	18,530
Clinker	0	2,200	2,750	24,700	0	-	-	-	-	-	-
Corn	0	0	0	3,035	0	-	-	-	-	-	-
Containerize Cargo	208,833	273,623	270,960	318,239	403,962	512,413	525,888	629,988	621,646	715,829	741,430
Flour	0	4,369	0	0	0	-	-	-	-	-	-
Zinc	0	1,320	0	0	0	-	-	-	-	-	-
Salt							41,922				
Fuel	72,242	90,516	146,254	223,774	256,935	301,602	362,522	322,553	317,505	261,039	244,788
Total Imported :											
- Not Include Fuel	482,036	546,066	506,538	521,735	751,051	1,185,286	1,232,639	1,172,612	1,271,974	1,023,749	832,368
Include Fuel	564,278	636,582	652,792	745,509	1,007,986	1,486,888	1,595,161	1,495,165	1,589,480	1,284,788	1,077,154
Cargo Exported :											
Sawn Timber	88,156	52,191	44,730	21,346	7,877	2,640	1,900	0	0	230	
Log Wood	28,615	5,419	0	0	0	-	-	-	-	-	-
Ply Wood	16,460	5,530	10,092	18,691	10,879	3,568	-	-	-	-	-
Rice	0	2,611	0	0	0	4,453	-	-	-	-	-
General Cargo	164	294	0	0	39	464	-	95	0	2	-
Scrape Metal	0	2,007	0	0	0	-	-	-	-	-	-
Containerize Cargo	19,804	36,367,712	86,663	99,405	114,161	143,752	165,358	171,759	182,882	218,030	213,871
Rubber	228	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
Wood processing							1,174	7,690			
Total Exported :	153,427	104,421	141,485	139,442	132,956	154,877	168,433	179,543	182,882	218,262	213,871
Container Throughput	39,942	55,734	60,990	71,589	94,860	130,435	145,292	166,638	181,286	213,916	199,990
Import Cont. (TEU)	20,429	28,929	30,732	37,250	50,289	65,811	72,741	83,996	90,754	107,565	101,011
- Full (TEU)	20,429	28,929	30,732	37,250	44,163	57,303	60,181	72,630	74,700	87,281	82,675
- Empty (TEU)	0	0	0	0	6,126	8,508	12,560	11,366	16,054	20,284	18,336
Export Cont. (TEU)	19,513	26,805	30,258	34,339	44,571	64,624	72,551	82,642	90,532	106,351	98,979
- Full (TEU)	2,425	4,544	9,007	13,118	17,454	26,287	33,391	37,343	42,324	51,101	47,085
- Empty (TEU)	17,088	22,261	21,251	21,221	27,117	38,337	39,160	45,299	48,208	55,250	51,895
Vessel Calling	616	686	784	650	726	814	825	817	878	730	658
-Container	245	401	469	368	458	493	471	487	481	460	422
-Oil	58	69	98	112	113	142	136	128	149	114	127
-General	312	216	217	170	165	179	218	202	248	156	109

Source: Sihanoukville Port Statistics

(4) 経済特区設立計画

JICA により2004年に終了した開発調査「首都圏・シアヌークビル成長回廊地域総合開発計画」において、首都プノンペンからシアヌークビル港に至る地域を今後のカンボジア経済の成長を促す回廊と位置づけ、外国投資及び産業誘致に取り組む一環としてシアヌークビル港の近隣に輸出振興特別区 (EPZ) を設立することが提唱された。

この構想は EPZ 区域内においては立地企業に税制面などでの優遇を与えることにより、外国からの投資を期待したものである。第一段階はパイロットプロジェクトとして、規模の小さなものから始めることとしており、「自由貿易区」と「経済振興区域」の2地区に区分することとしている。

シアヌークビル港湾公社はコンテナターミナルに隣接する区域に 70ha の用地を既に確保しており、円借款「シアヌークビル港経済特別区開発事業」により港湾公社がインフラストラクチャーを整備し、2015 年までに第 2 次産業を誘致することとしている。

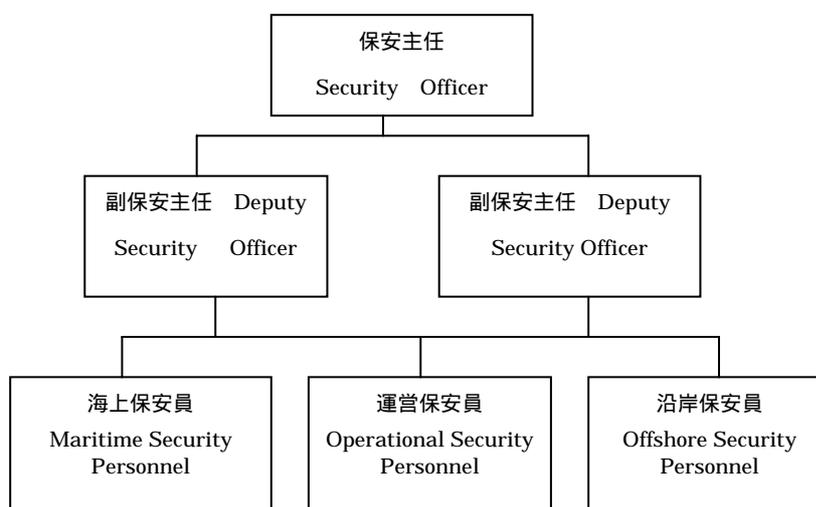
コンテナターミナルの電算化などにより港湾運営の効率化が進めば、港湾公社の職員の合理化も必要になるものと考えられるが、EPZ の開発が進めばその運営に港湾公社の職員を振り分けることができ、港湾貨物が増加するだけにとどまらず、雇用の場として港湾公社としてもメリットが大きい。

現在カンボジア政府は経済特別区の管理主体を設立するための政令(案)を準備しており、この管理主体はシアヌークビル港湾公社とは別組織になるものと思われる。

(5) 港湾保安の状況

港湾の安全・保安は総務部が担当しているが、2004 年以降「シアヌークビル港施設保安計画(案)」に基づいて、総務部内に ISPS コードに沿った港湾保安組織が設立された。その組織構成を以下に示す(図 4.7 参照)。

図 4.7 港湾保安組織図 (出典：シアヌークビル港湾公社)



「港湾施設保安計画」(案)の抜粋によれば、その内容は以下のとおりである。

1. 国際条約上の課題
2. 当該港湾の施設・機材詳細
3. 港湾保安組織とその役割
4. 港湾区域への立ち入りの規制、海上進入路・航路・停泊施設
5. 保安体制と情報伝達
6. 立ち入り規制区域、倉庫の出入りに関しての保安体制、施設へのアクセス管理
7. 保安施設のモニタリング、船と港の交信・連絡
8. 保安評価・リスク評価
9. 保安員の教育計画・方法
10. 報告・書類の管理

輸出入貨物検査機器（コンテナ用 X 線検査施設）

シハヌークビル港のコンテナ貨物の増加に伴い「カ」国への密輸拡大・諸外国への麻薬の拡散が大きな社会問題となり、2000年に「カ」国税関は、シハヌークビル港に輸入コンテナ用 X 線検査機器を導入し、輸入コンテナ貨物の全数検査を実施している。税関は検査業務を機器の設置・維持管理を含むコンセッション契約により民間会社(AZ社)に委託しているが、急速なコンテナ増に機械の処理能力が対応できない事に業務効率の低さが手伝って、混雑ピーク時には検査待ち渋滞が発生している。

写真 4.4 X 線検査施設

さらにコンテナの X - 線検査費用が 40 フィートコンテナ 1 個当たり US\$75 と高額(AZ社が検査業務を独占)であり、シハヌークビル港は隣国の国際港は言うに及ばず、国内民間港湾に対しても競争力の低下をきたしている。

これらの弊害にもかかわらず、2001年の同時多発テロをきっかけとしたアメリカ向け輸出貨物検査の強化と、「カ」国からの麻薬の密輸出の国際問題化に伴い、「カ」国税関は輸出コンテナにおける X 線検査の導入を決め、2005年9月には試みとして AZ社に検査業務を委託した。しかし検査の処理能力の不足から定期コンテナ船へのコンテナの大幅な積み残しが発生、国内輸出産業から多大なクレームを受け、輸出コンテナ検査を中止(中断)した。

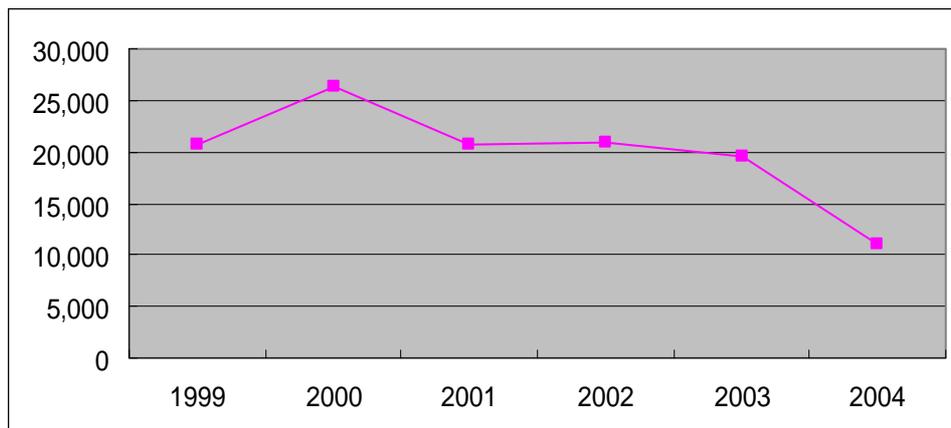


しかしながら「カ」国政府は輸出コンテナの X 線検査導入は、保安強化と社会安定のために欠かすことができないとし、我が国の無償資金協力の要請内容に追加する姿勢を示している。

(6) シアヌークビル港の財務状況

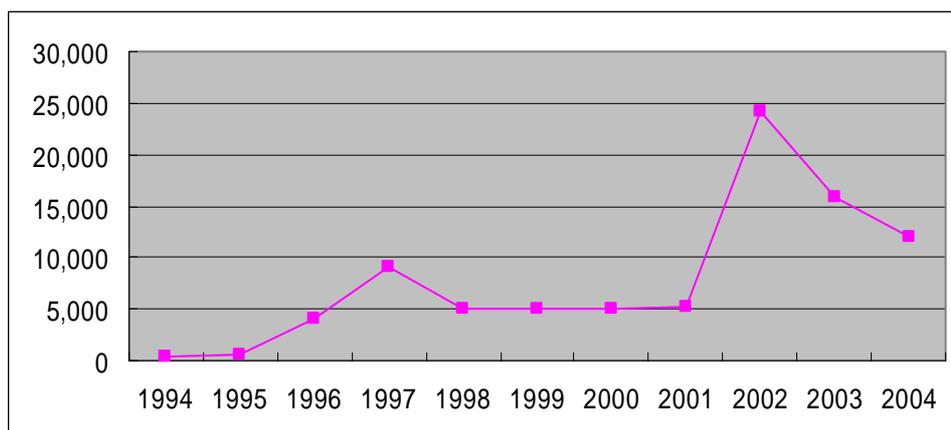
シアヌークビル港は、財務的に健全な経営を続けており、[図4.8](#)に示すように、1999年以來毎年純利益を計上しており、2000年の純利益は26,347百万リエルに達している。しかしながら港湾公社にとっての純利益はここ数年減少傾向にあり、2004年の純利益は前年の約半分までに縮小している。この理由としては、2000年から付近の民間港湾が本格的に稼働したことと関連があるものと考えられ、本格調査において詳細に検討することが必要である。

図 4.8 シアヌークビル港の税引後利益 (百万リエル)



シアヌークビル港湾公社は政府に対して法人税を支払っているほか、毎年政府に対して資金を貸し付けている。2002年にはこれまでの最高額を記録しており、24,156百万リエルに上っている。

図 4.9 SAP から政府への貸付額 (百万リエル)



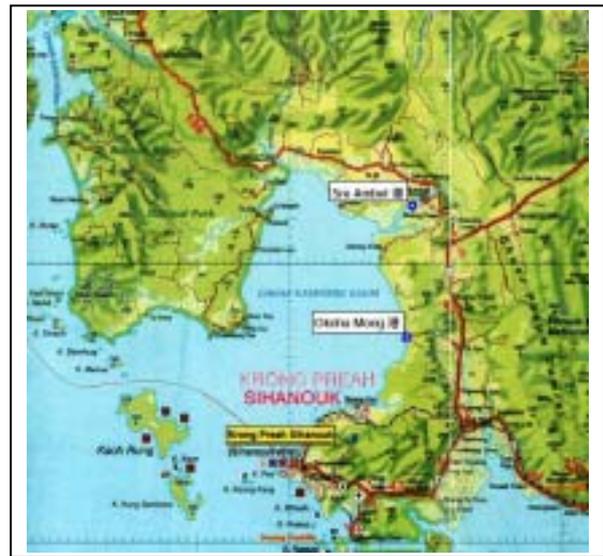
4.4 民間港湾の現状

シアヌークビル港湾公社職員の説明によれば、同港周辺には以下に示す大小合わせて合計 5 港が民間企業によって建設・運営されているということである：

Keo Phos Sre Ambel
Thomnoup Rolok Kampot
Steng Hav

事前調査団は、このうち と の民間港湾を現地踏査した。現地で得た情報を以下に示す。

図 4.10 民間港湾位置図

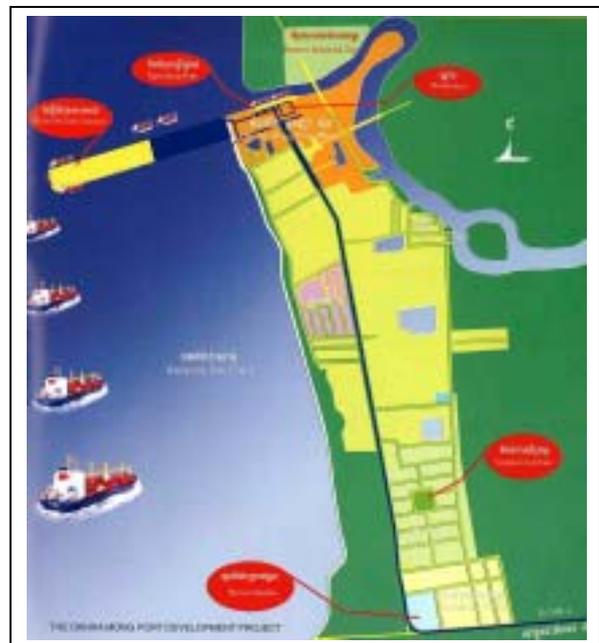


(1) Oknha Mong 港

Oknha Mong 港は、シアヌークビル港から車で約1時間30分離れたところに位置しており、Oknha Mong Port Co., LTD が運営している。同会社は、建設業やパーム搾油などを営む財閥である Oknha Mong Reththy 氏が 100%の株式を保有し、2002 年に設立されている。

同氏が率いる MRT グループは、2003 年 1 月 1 日に、コーコン県、スレアンブル郡、Chroy Svay コミューン、ケオフォス村において Oknha Mong 港の建設を開始し、2004 年 8 月 1 日に操業が開始されたが、正式な開業式典は 2004 年 12 月 2 日にフン・セン首相出席のもとに行われている。

図 4.11 Oknha Mong 港の概要図



Oknha Mong 港は 64 ヘクタールの用地を港湾用地として開発しており、用地の入り口には、港湾ゲートが設置されている。国道 4 号線から同港までの延長 16km にわたって片側 1 車線往復 2 車線の舗装道路が港湾会社によって整備されている。

幅 22m、水深 5 m の岸壁が 309m にわたって整備されている。荷役機械として、トラッククレーン、フォークリフト、タグボートなども所有している。倉庫が 2 棟建設されており、セメントの保管などのためによく利用されている。

Oknha Mong 港を利用している船舶は、主にライター（舢舨）と木造船であり、主要な取扱品目はセメント、鋼材などの建設用材や一般雑貨であり、主にタイから輸入されている。中国から 1,500 トンの鋼材を積んで入港した実績もある。

ライター（舢舨）はセメントを積んで月にほぼ 4 コンボイ入港している。1 コンボイは 4 バージから構成され、1 バージは 1,200 トンから 1,600 トン積載している。一方、木造船は月に 40 隻から 50 隻入港しており、1 隻当りの容量は約 200 トンである（港全体で年間 30 万 - 40 万トンの取扱量となる）。

1 コンボイは 5 日から 10 日岸壁に係留していることが多い。積んできた貨物はシアヌークビルに運ばれるが、トラックの手当がつかない場合には荷揚げに日数を要するため、長期在港しなくならなくなる。

・荷役料金について、定まった料率は設定していない。料金は交渉によって決めている。一般的料金としては、セメントをライターから荷卸しするとき、岸壁直取りで \$1.2/トン、倉庫受け取りの場合には \$2.2/トンである。木造船についてはフリー労働制であり、荷役料金の 15% を港湾会社が徴収している。

政府の「Open Sea 政策」に基づき、外国貿易を行うために必要な政府機関の支所は設置されており、動向の場合、税関、入管、KAMSAB, CAMCONTROL の事務所がある。

Oknha Mong 社は 2007 年までに岸壁を 750m 延長し、水深を 8m ~ 10m 確保したい意向である。現在岸壁延伸の工事を実施中である（写真参照）。岸壁はコンクリート矢板構造である。Oknha Mong 港は河口港のため土砂の堆積のため水深の維持が大きな技術的課題と考えられるが、これに対しては、港湾会社としては河川の付け替えを検討しているとのことであった。また、Oknha Mong 港と Sre Ambel 港を直接結ぶ道路を将来には整備したいと話していた。

Mong Reththy グループは、カンボジア国内に 11,000ha のパームオイルプランテーションや搾油所を所有している。工業団地の開発も視野に入れているということであり、本格調査団は工業団地開発も含めて、同グループの構想を聴取することが有益と思料する。

写真 4.5 荷役風景

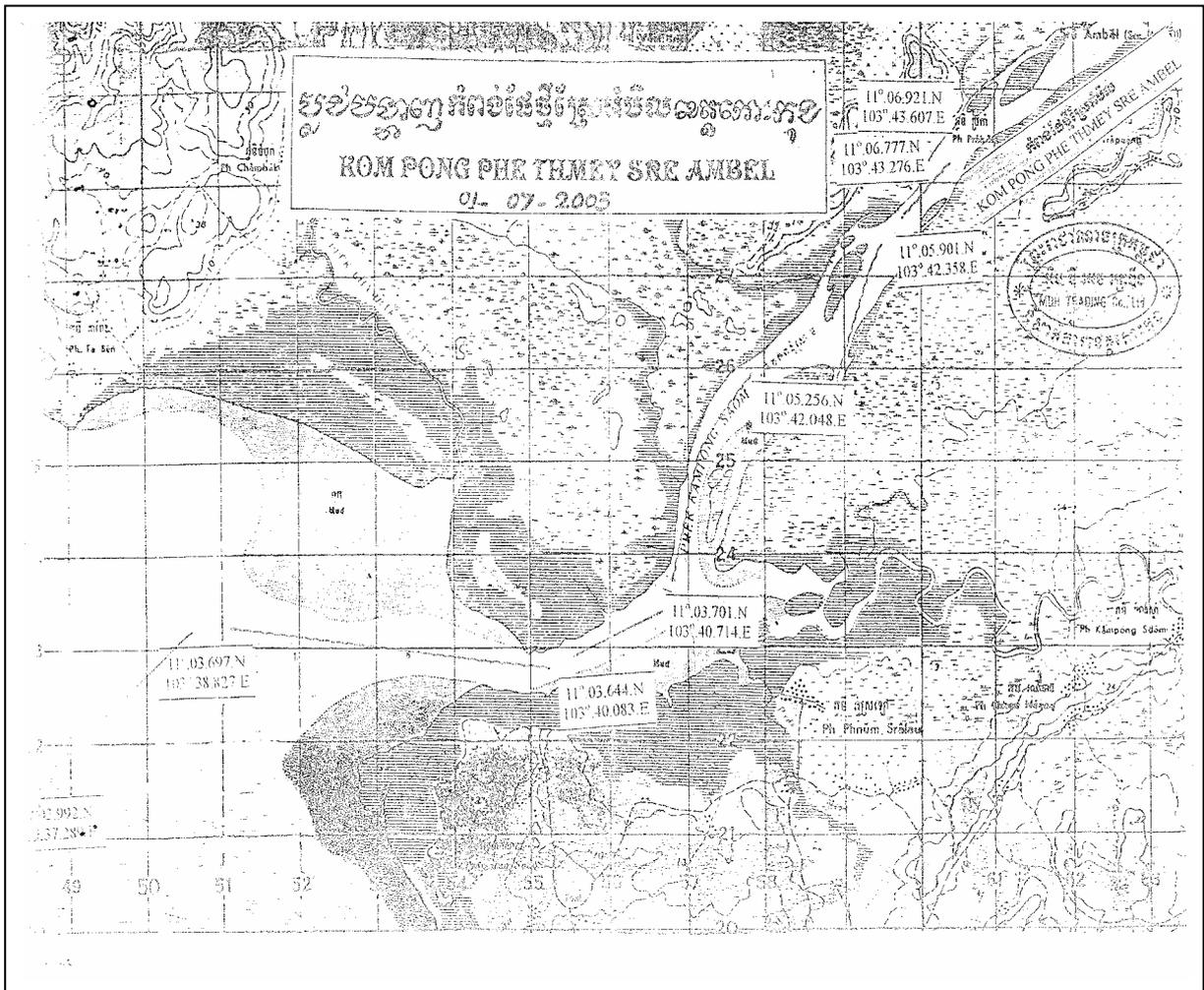


写真 4.6 岸壁延長工事



(2) Sre Ambel 港

図 4.12 Sre Ambel 港 位置図



Sre Ambel 港は、Oknha Mong 港から北方へ車で約 1 時間の地点である。国道 48 号線の枝線 161 号線の終点付近、浅い入り江の左岸に位置している。2003 年 7 月に MDH Trading Co., LTD によって設立・開業している。

国道 48 号線及び 161 号線とも未舗装であり、赤土のこぼこ道、車が通過するたびに埃が舞い上がる。港へ到着する最後の 1.5km を MDH Trading Co., LTD 社が保有している。岸壁の延長は 500m 有り、浚渫により 5m を確保しているとのこと。倉庫面積は、3,000m² である、現在一部工事中である。倉庫全体をリースする予定である。

寄港している船の種類や取扱貨物は Oknha Mong 港と同じであり、セメントや一般雑貨を積んだ舢舨や木造船が寄港している。Sre Ambel 港は、Oknha Mong 港は同じ顧客層を相手とし、ライバル同士と見受けられた。

取扱量は 20,000 トン/月～30,000 トン/月であり、年間 24 万トン～36 万トンに相当する。荷役料金は岸壁直取りで \$1.0/トン(木造船の雑貨は 7,000 リエル/トン)。荷役料だけを徴収しており、接岸料は徴収していない(タグサービス等を行っていない)とのことである。

税関、入管、KAMSAB, KAMCONTROL の事務所があり、外国貿易の手続きが此処で行える。港湾荷役は会社が一元管理し、1 日あたりの労働実績で賃金を支払っている。荷役作業に従事している作業員は、全体で約 350 人である。

港湾の施設を拡張したいが資金の手当てが困難なことが最大のネックになっている。カンボジアでは銀行制度ができておらず、借入利率は相対取引で決まり、非常に高いという(月の利息が数十%になる事例もあるという)。将来コンテナ貨物を扱うことまでは考えていない。タイの会社と協力関係にあるが、技術的、経済的な支援内容は定まっていない。航路を浚渫して水深を深くしたいと考えている。

・その他:会社が政府に支払っている税金(Government Tax)は\$30,000/年である。また、この港における関税収入は\$300,000/月であるという。

写真 4.7 KAMSAB の支所



写真 4.8 荷役風景



4.5 カンボジアの港湾分野の課題

(1) 港湾基本政策の制定

カンボジアの和平に関するパリ協定署名(1991年)から15年、ASEANへのオブザーバー参加が実現(1995年)してから10年が経過した今日、カンボジアはようやく国際市場へ参入する段階にいたった。港湾もこれまでは戦災からの緊急復旧のための工事が行われたのみであり、国際化への対応は今後とるべき最大の課題である。このような状況下、港湾に関する国家としての基本政策が策定されてこなかったことは、やむをえないものであると考えられるが、国際市場を開拓し、経済の振興を図るためには、原材料を輸入し商品を市場へ大量に送る港湾についての国としての整備、管理、運営、振興等に関する基本的な政策を早急に明示・制度化し、施行すべき時期に来ている。港湾の基本政策において特に重要な事項は、以下のものである。

港湾の扱扱能力と適正配置

国家として将来の望ましい姿を描き、それを実現するために港湾が果たすべき役割の最大のものは、貨物の輸送需要に的確に答えるということである。その将来予測のためには現状が正しく把握されていることが基本であるが、このためには港湾貨物や港湾交通量を全国統一的に記録する港湾統計制度が確立されねばならない。将来の全国推計値をもとに、人口や産業の集積状況、交通網の整備状況を踏まえて、取扱能力の全国配置を適切に行う必要がある。

民間の活力と参加

社会インフラが緊急事業として復旧され、国民生活の安定性が取り戻された今日において、民間部門の資金と技術、および経営ノウハウが次第に公的部門にも展開されつつある。なかでも交通部門における民間部門の参入は顕著であり、空港ターミナルの運営、道路の維持管理業務において実績がある。港湾部門においても、政府の「Open Sea 政策」に対応して、2003年から民間部門が港湾の建設、運營業務に参画している。従来公的部門が実施してきた分野に民間部門が参入することは、サービスの競争やマーケット原理から当該セクターの活性化の観点から望ましい側面も多い。また一方では、公的と考えられる財を特定の者が使用することになるため、公共の利益が確保されていることの検証が大切となる。国際化に向けて、港湾セクターにおける民間部門の参入と協調のあり方を明らかにする必要がある。

沿岸域の適正な利用と保全

港湾活動は、陸域と海域の両方にまたがって展開され、また輸送と一体となった産業活動がその周辺で行われることが一般的である。港湾が建設され、活動することによる経済、社会、土地利用、環境等への影響は大きいものがある。したがって、全国的な視野から、国土の利用、経済構造の転換、地域格差、自然環境の保護などの様々な観点から、港湾を含む沿岸域の適正な利用と保全のあり方について、見解を明らかにする必要がある。

(2) 競争力のある港湾運営の実現

カンボジアの諸港湾は、地形的にも地勢的にも必ずしも恵まれた条件下にあるわけではない。プノンペン港は河川港であり、メコン川の航行可能水深に常に制約される。シアヌークビル港は外洋港ではあるが既存の施設では水深の制約がやはりある。また、隣国のタイやベトナムにおいては大規模な港湾が稼働、もしくは建設中である。国内マーケットの規模においても、両国に比して著しく小さい。このような状況下において、カンボジアの港が国際競争力をつけるためには、港湾運営の改善が不可欠であり、特に下記の事項についての検討と解決への取り組みが求められている。

港湾コストの低減

カンボジアの港湾においては、通関を含む港湾活動に関するコストが著しく高く、隣国タイの 2 倍近い港湾コストが発生しているとも言われている。民間の船舶代理店があるにもかかわらず国営代理店が入出港手続きを独占しており、またコンテナの X 線チェックのための費用として\$75/個が支払われている。さらに、ガントリークレーンがまだ設置されていないほか、IT システムが導入されておらず諸々の手続きが書類によって処理されていること等が高い港湾コストの要因といわれている。カンボジアの最大の輸出産業である衣料品業界からも港湾コストの引き下げが強く要請されている。税関など関係行政を含むハイレベルのトラブルシューティングのあり方について適切な解決策を探る必要がある。

民間活力導入のあり方

カンボジアの代表貿易港であるシアヌークビル港では SAP の直営で荷役が行われており、プノンペン港ではコンテナ荷役を民間企業とコンセッション契約している。また SAP の近くの民間港湾においては当該港湾会社の直営荷役のほか荷主による自由荷役も行われている。荷役料金を官民比較すると、民間港湾のコストが公共港湾に比して 2-3 倍以上安価である。現在民間港湾においては雑貨のみの荷役が行われているが、コンテナ荷役も含めて荷役の効率化、民間活力の導入のあり方について方向性を見出すとともに、港運業の許可、監査のあり方について検討する必要がある。

港湾保安の充実・安全性の向上の方策

2004 年 7 月の新 SOLAS 条約の発効に伴い、港湾保安の確保は国際貿易港として生き残るための必須要件のひとつになっているが、カンボジアにおいては船舶保安及び港湾施設保安に関する政令案が閣僚協議会において保留されており、結果として ISPS コードがカンボジアにおいては遵守されていない。したがって、シアヌークビル港及びプノンペン港の両港においては未だ正式な港湾施設保安計画は存在していない。一方、現在運営されている民間港湾においても外国貿易が行われ、税関や入管の支所が設置されているが、ISPS コードの遵守は将来の課題として先送りされている。カンボジアの港湾が国際競争力を確保・向上させるためには、港湾内における保安について国際的な信頼を勝ち得ることが不可欠であり、このための港湾保安に関する国際的取り決めに対して民間港湾を含めて遵守のあり方、体制整備の方策について検討する必要がある。

(3) 臨海産業空間の創出

カンボジアにおける今後の経済発展を図る上において、港湾を中心とする臨海部を産業空間として活用する視点は極めて重要である。カンボジアにおいて見るべき第二次産業は衣料品製造業のみと云ってよく、現状においては製造業が未発達段階にある。このガーメント産業は人口集積の高い首都プノンペン周辺に集中して立地している。一方、同国の物流のゲートウェイであるシアヌークビル港は、首都から車で4時間以上かかる遠隔地であり、港周辺は観光保養施設がわずかに立地しているのみで、産業の集積はほとんど見られない。港湾周辺の臨海空間は陸上輸送コストを著しく削減できるという産業空間としての大きな利点を有しており、今後はこのポテンシャルを最大限活用してゆくことが大切である。

また、シアヌークビル港沖合では天然ガスの産出が期待されており、現在試掘が行われている。SAPでは、港湾振興策の一環として70haにのぼる経済特区を設立することとしており、その設立準備を進めている。港湾空間の特性を活かし、産業空間としての活用を進めるためには、特に以下の諸点についての検討が必要である；

経済特区の立地特性の比較分析とSAP特区の振興方策

提案されている経済特区はシアヌークビル港に隣接しているという利点はあるが、総面積が70haと手狭である。その他、電力や水資源、労働力など解決すべき課題は多い。またタイをはじめとする隣国においても同種の特区が運営されていることから、国際間の競争に耐えることが必要である。近隣諸国における自由貿易区域、輸出加工区などの分譲条件や進出業種、優遇税制の状況等を把握し比較分析を行なうとともに、SAP経済特区の振興方策について助成や優遇税制のあり方について検討する必要がある。

経済特区の管理・運営・保安体制のあり方

SAP経済特区は港湾と一体となって管理運営することでその利点を最大限生かすことができる一方で、特区の中には国内と税制が異なるなど、管理運営の面で考慮すべき事項もある。また、海外からの投資を促進させるためには、保安について万全を期すことが大切である。このようなことから、物流コストを削減するとともに、国際的な信頼を得られる保安体制を確立するための港湾を含めた管理・運営のあり方や、それを保障する法制の整備等について検討をしなければならない。

港湾活動と周辺土地利用の調整のあり方

SAP経済特区予定地は港湾用地と隣接していることに大きな特徴と利点を有しているが、仔細に見るとその用地の周囲には経済特区の活動と関係のほとんどない漁村や歓楽集落が引き続き存続することになっており、必ずしも使い勝手のよい用地レイアウトとはなっていない。港湾及び経済特区の今後の拡張や発展を展望すると、これらの将来用地を確保するための方策、特に港湾拡張予定地の土地利用や、埋立などによる公有水面の利用などに対する規制のあり方について法制度の制定の可能性も含めて検討する必要がある。

(4) 発展志向の港湾行政の推進

上記(1)から(3)において港湾分野における課題を指摘したが、これらの課題を解決するために対応する法制度を整備するとともに、それらの法制度に基づき行政課題を執行する行政組織を明確にすることが併せて重要である。既存の組織を見直すとともに、対応する行政組織が存在しない場合には、専門的知見を有する人材からなる組織を新設することも考慮すべきである。主として以下の事項について深い検討を要するが、既得権益が発生しておりまた利害も輻輳するため、素案については可能な限り早い段階でカウンターパートの要人や派遣専門家と協議を進め、合意の形成を図ることが肝要と考える；

港湾関連法制の整備と港湾行政機構の確立

現在、港湾行政の基本となる法は制定されていない。現実的には、カンボジアには国営港湾、県営港湾、民営港湾が存在するが、港湾のリストは存在しない。また、港湾についての定義がないため、広がりを持った空間としてどの範囲を指すかについては不明である。例外は、シアヌークビル港とプノンペン港であり、両港は政令によって設立された国営港湾である。これらの港湾に関する種々の行政を主管する省は公共事業運輸省であるが、この省の中に港湾を所掌する部署は存在しない。港湾に関する法制を早急に整備するとともに、港湾行政を所掌する部署を明確にする必要がある。また、個々の港の計画を評価し、複数の港湾間の計画上の調整を行う機関(例えば港湾審議会)の設立も検討課題のひとつである。

港湾の管理運営主体の権能と責務の明確化

陸域・水域を含めて港湾を管理・運営する者の責務と権能を明確に定めるべきである。国際貿易港 2 港については政令によって港湾公社の業務範囲が規定されているが、その他の港、例えば民間港湾に対してはそれに対応するものが存在せず、その開発許可も公共事業運輸省ではなく、カンボジア開発諮問委員会(CDC)が個別に発している。現地踏査した民間港湾 2 港は業務内容がそれぞれ異なっており、接岸までの安全航行支援を行っていない民間港湾もある。公有水域を占有する者の責任と公益性を確保する方策を明確にする法制度の制定が必要である。また、港湾を管理する者と運営する者が異なることも考えられる(例えば、コンテナ荷役のコンセッション契約)。両者の責任区分を国として統一することの是非も検討すべきである。

国際条約への対応と港湾環境行政

カンボジアは海事や港湾に関連する各種の国際条約に参加しているが、それに対応する国内法の整備は遅れている。特に SOLAS 条約への対応は国際貿易港としては必須の条件であり、国内法を早急に整備し、正式に承認された港湾施設保安計画を発効させ、それによる保安業務の充実が肝要である。また、国際的に環境を重視する大きな流れがあり、港湾の建設・管理・運營業務においても環境に関する比重は高まっている。例えば、船舶からの廃油処理、港湾区域内における油汚染への対応など、港湾で取り組むべき課題も多い。これらに対して、港湾に関する法令や規則によってその業務を明確化し、対応する組織の整備を図る必要がある。

第5章 本格調査への提言

5.1 調査の背景

1999年4月にASEAN、2004年10月にはWTOへ正式加盟を果たしたカンボジア(以下「カ」国)は、更なる経済発展の実現に向け、インフラ整備を実施による民間投資の促進を目指すことが必要となる。とりわけ海運・港湾分野は、今後の経済発展に必要となる国際競争力向上のためにも、その整備・発展が急務である。

同時に、「カ」国の今後の経済発展には、国際貿易の振興が不可欠である。貿易振興の基盤となる「カ」国海運・港湾セクターの発展は、ベトナムとタイに挟まれた同国の地理的要因による国際幹線道路の整備の進展、及び陸上輸送によるクロスボーダー物流の活発化の状況下にあっても、非常に重要な課題である。それは、他国に依存しない輸出入ルートを確保することは、国の安全保障を考えた場合必要不可欠であり、海運・港湾分野の競争力強化は、「カ」国の経済発展と安全保障を確保する側面も併せ持っているためである。

現在の「カ」国の海運・港湾分野は、ハード面・ソフト面の両面で問題を抱えている。ハード面においては、施設老朽化が大きな問題であり、JICAが1995年に実施した開発調査「シアヌークビル港整備計画調査」においても、埠頭建設や荷役効率の改善等などが提言された。開発調査での提言を受け、現在円借款事業によるシアヌークビル港整備・拡張が実施されている。

また、ソフト面においては、海運分野における海運・造船・船員の各産業について、実現可能な基礎的政策が皆無に近い状況にある。そして現在の「カ」国においては、港湾を監督する省庁・担当部署が不明確であり、民間港湾を規制し監督する法制度が無く、国全体としての貨物需要の調査や施設整備方針を定めることが困難である。結果、国家的見地からの適正な港湾の規模や配置について計画が立てられず、資源の効率的配分に支障が生じている。

「カ」国の海運・港湾セクターにおける政策面・制度面の改善により、「カ」国における海上輸送の発展を促し、「カ」国の海運・港湾セクターの競争力強化・貿易増加による経済発展が望まれる。その道筋を示す、海運・港湾セクターの競争力強化に向けたマスタープラン(目標年次:2020年)、短期アクション・プラン(目標年次:2010年)の策定が急務になっている。上記の状況のもと、2005年4月、我が国政府は「カ」国政府の要請に基づき、本案件の実施を決定した。

2005年12月に実施されたJICA事前調査団の派遣の際、実施細則(S/W)と協議議事録(M/M)の署名・交換が行われ、本格調査実施に向けた協議を行った。

5.2 調査の目的

(1) 調査目的

- ・ 「カ」国の海運・港湾セクターの競争力強化に向けたマスタープラン(目標年次 2020 年)を作成し、特に重要度の高い課題を抽出し、優先的に実施すべきプロジェクトについて、2010 年までの短期アクション・プランを策定する。
- ・ 海運・港湾セクターにおける行政システムの改善や法制度整備についての提言を行う。
- ・ 調査を通じて、海運・港湾セクターに関する知見及び調査手法についての技術移転を行う。

(2) 上位目標

上記目的を達成することにより到達を目指す、本調査の上位目標は以下の通り。

- ・ 「カ」国における海運・港湾分野のマスタープラン策定を通じ、両分野の国際競争力の強化を図り、海上国際輸送の発展と当該地域の港湾の効率的利用を促進する。

5.3 調査対象地域

本調査は、カンボジア沿岸部、及びプノンペンを主たる調査対象地域とする。

5.4 調査の範囲

本調査は、2005 年 12 月 5 日に署名・交換した実施細則 (S/W)、及び協議議事録(M/M)に基づき実施されるものであり、コンサルタントは、「6.6 調査の内容と項目」に示す事項の調査を行うものとする。

5.5 調査実施上の留意事項

(1) 調査実施体制

本調査の調査期間は 10 ヶ月と設定されており、類似の開発調査と比して短期間の調査工程を想定している。海運・港湾セクターの幅広い調査対象であるものの、各セクターにおける主要な課題の抽出、及び課題の改善に向けた戦略の策定等、「セクター調査」を意図する効率的な調査実施が望まれる。

本調査の内容は、海運分野と港湾分野に大きく分かれており、各分野を実質的に所掌するカウンターパートも、それぞれ MPWT 運輸総局海事局とシアヌークビル・プノンペン各港湾公社等に分かれている。この状況を踏まえて、事前調査団と「カ」国側との協議にて、プノンペン(海事局)とシアヌークビル(シアヌークビル港湾公社)の2ヶ所に調査団の執務室を確保することとなった。2ヶ所に分かれて効率的な調査の実施が期待されているものの、分野が異なるとはいえ、特に行政分野の戦略については統一した行政機能向上に関する戦略の策定が求められる。従って、定期会合の開催等を通じた調査団及びカウンターパート間の意見交換が密に行われることが肝要である。

また事前調査の際、ステアリング・コミティは6機関(運輸総局・シアヌークビル港湾公社・プノンペン港湾公社・KAMSAB・経済財務省・商業省)にて構成される旨で合意した。また MPWT 大臣からは、ステアリング・コミティの議長に就任するが、欠席の際には海運および港湾の両分野から一人ずつ自分(大臣)の代理の次官が共同議長(Co-Chair)になるとの提案がなされている。

本調査においては、海事・港湾セクターの国際競争力強化に向けた効率性向上が主課題であり、本調査による組織体制の変更等の提案により、現体制にて権益を得ている関係者(ステアリング・コミティの構成機関等)間の利害が対立することが見込まれる。従って調査実施に当たっては関係各所と前広に協議し、見解の相違点を早期に確認することが大切である。その際、構成機関や各省庁のみならず、地方自治体、公営企業のほか、民間企業にも深く関わることから、民間も含めた関係者の意見を早く聴取する機会を設けることが重要であり、その点留意することとする。

(2) プログラム的アプローチの推進

JICA では、「途上国の特定の中長期的な開発目標を達成するための戦略的枠組み(=協力目標とそれを達成するための適切な協力シナリオ)」を「JICA プログラム」と定義し、明確な協力目標、協力目標を達成するための適切なシナリオ、複数の事業の有機的な組み合わせ・他の開発主体との連携、の3点を確保した各分野におけるプログラム策定が望まれている。その際、プログラム目標、目標達成年度、目標達成までの事業シナリオ、の3点を明確にした上で、可能な範囲内での構成事業・予算概算額の提示が必要とされている。本調査のマスタープラン、特に2020年を目標年次とする3戦略(海運セクターに係る戦略策定、港湾セクターにかかる戦略策定、行政能力の向上に係る戦略策定)策定に於いては、上記 JICA プログラムのアプローチに準拠した各種事業計画の提案が為されることが望ましい。その際には、カウンターパートのみならず、JICA 本部・カンボジア事務所・専門家等と協力し、意見交換に努めることとする。

(3) 類似案件との連携について

「カ」国では、日本を含む多くのドナーが交通関連分野の協力を実施している。特に海運・港湾分野については、以下の案件が今年度実施されている。

- ・ JICA 無償資金協力「シアヌークビル港及びプノンペン港港湾保安施設機材整備計画」
- ・ JICA 個別短期専門家「港湾の保安向上」
- ・ JICA 個別長期専門家「港湾運営」
- ・ JBIC 円借款「シアヌークビル港緊急拡張事業」
- ・ JBIC 円借款「シアヌークビル港経済特別区開発事業(E/S)」
- ・ JICA 個別長期専門家「運輸交通アドバイザー」
- ・ ベルギー "Master Plan for Waterborne Transport on the Mekong River System in Cambodia"

本調査ではこれらのプロジェクトの成果を取り入れ、今後の「カ」国における海運・港湾セクターの発展のロードマップを示すことを目的とする。従って、JICA・JBICのみならず、International Technical Working Group 等の会議や、ドナー間の定例会合を設定する等を通じての緊密な連携を図り、調整を図ることとする。

る。特に、ベルギーによる開発調査では、法令・行政機構などに関する提言について、本調査内容と重複する可能性が指摘されている。結果、重複した複数の提案、若しくは結論が異なる複数の提案が為される場合には、被援助国である「カ」国が戸惑うことになる。従って、ベルギーによる調査結果を精査し、これらの点に留意した調査実施を行うこととする。

(4) GMS(Greater Mekong Sub-region)の動向

GMS は、1992 年に ADB の支援で設立されたメコン川流域の 5 カ国と中国の一部を対象にした地域経済協力プログラムであり、経済連携を強めることにより経済開発を図ろうとするものである。GMS 国境運輸協定は、国境輸送促進に必要となるあらゆる関連分野を含んでおり、税関のワンストップ、人の国境移動、通貨輸送に関わる関税や検査の免除、自国内輸送権利の交換、道路規格や交通指標の統一などのクロスボーダー交通インフラの整備について含まれ、GMS6 ヶ国全てが署名を終えている。

GMS 地域の開発と加盟国間の相互協力は総体的に進んでおり、本格調査の実施においては、国際輸送に関する GMS の動向を的確に調査し、調査に反映させることが必要である。

(5) 技術移転

MPWT は、調査報告書の内容や結論もさることながら、その結論に至る論理を構築する技術が「カ」国側カウンターパートに移転されことを強く望んでいる。その要請を踏まえて、現地調査期間を通じてカウンターパートと共同で調査を実施し、その過程で調査手法および仮設の立案と検証などの技術移転が図られるように実施体制や実施行程を立てることが望まれる。

特にカウンターパートの語学運営能力については、技術移転を実施する際の鍵となる要素であるため、カウンターパート選定に当たっては特段の注意が必要になる。

5.6 調査の内容と項目

上記「5.5 調査実施上の留意事項」を踏まえたアプローチにより、「5.2 調査の目的」を達成するための業務を遂行する調査を実施する。

(1) 第1年次

1) 国内準備作業

ア 既存資料・情報の収集

日本国内で収集可能な既存資料・情報を収集し、事前調査で収集した資料等と共に整理、分析及び検討を行う。

イ 調査全体の基本方針・内容・方法の検討

関連資料及び情報の検討結果を踏まえ、本件調査の基本方針、調査方法、調査工程等を検討する。

ウ インセプション・レポート案の作成及び技術移転計画の策定

上記イの検討結果を整理し、インセプション・レポート案として取りまとめる。

2) 第1次現地調査

ア インセプション・レポート案の説明・協議

インセプション・レポートの説明・協議を行い、合意を得る。特にカウンターパートの配置・ステアリング・コミッティの設置を含む調査手法と工程については、十分な協議・調整を行うこととする。説明・協議の対象者は、カウンターパートの他、ステアリング・コミッティ及び関連ドナーを想定する。

イ 現状調査

文献資料・インタビュー並びに協議、そして現地踏破等を通じ、「カ」国の海運・港湾セクターの現状を調査し、分析を行う。特に、下記項目に関する関連データ・情報の収集及びレビューを行う。その際、現地カウンターパートへの技術移転を目的として、調査団と協同して調査の実施に当たる。

社会経済データの分析

GDP、人口、経済・社会指標等、「カ」国の社会経済条件などを、既存資料等を用いて分析する。特に、本調査の主たる調査対象地域である沿岸部とプノンペンの分析を行う。

運輸・交通セクターの分析

各モード(陸・海・空)の現状と課題を分析する。その際、各モードの MPWT を含む関係省庁の担当部局を明らかにし、その組織機構と予算状況について調査を行う。

海運・港湾セクターの既存の行政・法的フレームワークの分析

現在の海運・港湾セクターに係る既存の行政機構、国内法令及び海運関連国際法との連携について、既存資料及びヒアリング等を通して情報収集を行い、その現状と課題の分析を行う。また、本セクターに関連する関係省庁・機関を特定し、その所掌分野についての調査を行う。

国家開発計画の分析、海運・港湾分野の位置づけ確認

国家貧困削減戦略(NPRS)や社会経済開発計画(SEDP)等の既存の開発計画は、今後国家戦略開発計画(NSDP)に集約される形になる。NSDP 内での海運・港湾セクターについて確認すると共に、今後策定が予定されているセクター計画の内容についてのレビューも行う。その際、経済特区構想等の産業振興・経済開発に係る政策を確認し、海運・港湾分野との連携について考察を加える。

過去の開発調査・開発計画・プロジェクトの活用状況調査

ADB が実施した運輸交通セクター戦略(TSS)や「ICAの開発調査「首都圏・シアンークビル成長回廊地域総合開発計画」、IMO "Needs Assessment Mission on

Maritime Legislation and Administration of Cambodia”等、海運・港湾セクターと産業振興に関連する過去の開発調査・計画・プロジェクトの活用状況を調査する。

既存の港湾インフラの調査

公共港湾であるプノンペン港・シアヌークビル港の既存のインフラについての調査を行う。同時に、Oknha Mong 港や Srae Ambel 港などの民間港が数多く開港している現状であり、これら民間港のインフラについても調査を行う。その際、サーチライトやCCTV等の港湾保安施設等の整備状況についても確認を行う。

海運・港湾開発政策

現在までの、海運・港湾に係る MPWT を始めとする関係省庁の政策の変遷を調査し分析する。同時に、現在政府が実施する、海運・港湾開発に係る政策を調査する。

港湾行政と管理・運営状況の調査

プノンペン港湾公社(PPAP)、シアヌークビル港湾公社(SAP)などの公共港湾、及び沿岸部に位置する民間港の港湾運営の現状について調査する。その際、港湾保安の現状と保安体制についての現状調査を行う。

海運・港湾関連産業の現状調査

海運代理店や港湾運営・倉庫業等の海運・港湾関連産業の現状を調査する。分野ごとに、事業規模、経営上の問題点、将来計画等の調査を行う。

船舶・造船・海運関連事業の現状調査

造船修理業、海運関連事業の現状を調査する。

船員教育システム・船員資格制度の現状調査

現在の船員数、船員の需給動向、船員教育システム、資格制度の状況と資格要件、待遇条件等の状況を調査する。

海運・港湾分野の周辺地域との比較

周辺地域(タイ・ベトナム・シンガポール・香港を想定)や日本などの海運・港湾分野で先進的な地域の制度、海運・港湾政策や港湾運営の手法、海運・港湾関連産業の状況等についての既存資料を用いて調査を行い、現在の「カ」国の状況との比較を行う。また、経済特区等の産業振興政策についても、他国のケースを調査して分析を加える。

地域貿易の貨物物流の調査

国内における道路インフラの整備並びに周辺国での港湾施設整備が進むに従い、「カ」国の港を経由せず近隣国の国際港を経由しての輸送増加が予想される。

特にタイ・ベトナムの港湾整備の状況を調査し、「カ」国を起点・終点とした両国の港湾を利用する貨物物流の調査を行う。

ウ 海運・港湾分野の課題の抽出

上記「イ 現状調査」で分析された「カ」国の海運・港湾セクターの現況について、段階的にその課題を抽出する。その際、カウンターパートと共に課題の抽出作業を行い、問題意識の共有を図る。

Ⅰ 海運・港湾の国際競争力強化マスタープランの作成(目標 2020 年次)

社会経済フレームワークの検討と将来の輸送需要の見通し

上記「イ 現状調査 社会経済データの分析」で収集・分析した情報を基に、社会経済フレームワークを策定する。その際、「カンボジア国全国道路網調査」で作成されている社会経済フレームワークをベースとし、フレームワーク設定の妥当性を確認しつつ、本調査との整合性を確保した上で活用を図る。また、2020 年を目標とした海上輸送需要の見通しを貨物・旅客別、港別、荷姿別、ルート別等について推計する。その際、好調・中間・低調との3つのシナリオを想定する。

海運・港湾の国際競争力を強化するための課題の抽出

海運・港湾の国際競争力強化に向けて解決が求められる課題の抽出を行う。

解決されるべき課題

上記 で抽出された課題について、優先度・緊急性が高く、解決が求められる課題を選定する。それらの課題については、マスタープラン内で取り上げ、その解決への道筋を提示し、今後の調査の方向性に反映させること。この課題の抽出については、マスタープランの調査対象になるため、特にステアリング・コミッティとの合意形成が肝要である。

将来需要を踏まえた長期戦略の検討

上記 で推計された将来需要を踏まえ、上記 で検討された競争力強化に向けた課題について、長期的な戦略の検討を行う。その際、2020 年度を目標とした戦略については、抽出された課題を踏まえて検討することとする。

マスタープラン素案の検討

上記 で抽出された解決されるべき課題について、2020 年度を目標年次としたマスタープランの素案を検討する。この素案は、上記「イ 現状調査」及び上記「ウ 海運・港湾分野の課題の抽出」で検討された結果を踏まえたものである。素案は、マスタープランの構成と同様に、海運セクターに係る戦略、港湾セクターに係る戦略、行政能力向上に係る戦略、及び 短期アクション・プラン、とし、カウンターパートと協同しながら素案の検討を行う。また検討結果は、TV会議システム等を利用した会議開催により、調査団と日本側関係者との間で素案の共有を行う。

オ マスタープラン素案の説明

ステアリング・コミッティ・メンバーに対して、上記「イ 現状調査」で調査した海運・港湾セクターの現状、上記「ウ 海運・港湾分野の課題の抽出」にて抽出した課題を提示しつつ、上記「エ 海運・港湾の国際競争力強化マスタープランの作成（目標 2020 年次）」にて検討したマスタープランの素案を十分に説明・協議し、合意を得る。

カ ワークショップの開催

海運・港湾の国際競争力を強化するための方策について、官民の海運・港湾関係者と調査団との間で意見を交換する場として、第 1 次現地調査の適切な時期に、ワークショップを開催する。ワークショップの運営については、カウンターパートに対して積極的な参加を求め、調査に対するオーナーシップ醸成を図る。ワークショップは、「カ」国側案件関係者と共に関係行政機関、海運・港湾分野の民間企業、他ドナー等、100 名を対象とする。

キ インタリム・レポート作成・説明及び協議

2)第1次現地調査 オ マスタープラン素案の説明、までの調査結果を取りまとめ、インタリム・レポートを作成する。

(2) 第 2 年次

1) 第 2 次現地調査

ア 海運・港湾セクター戦略の策定（目標年次：2020 年）

上記「2)第1次現地調査 エ海運・港湾の国際競争力強化マスタープランの作成（目標 2020 年次）」で抽出された課題を踏まえて、以下の3分野について 2020 年を目標とする戦略（ロードマップ）を策定する。その際、戦略の構成については、上記「6.調査実施上の留意事項（2）プログラムのアプローチの推進」を参照する。特に、「カ」国における海運・港湾セクターの競争力強化は「カ」国の産業振興に貢献することから、円借款「シアヌークビル港経済特別区開発事業」による経済特別区の整備方針、過去に実施した開発調査「首都圏・シアヌークビル成長回廊地域総合開発計画」での提案内容、そして現在の「カ」国における産業振興政策を踏まえた、各戦略の策定を行うこととする。

海運セクターに係る戦略策定

上記「2)第1次現地調査 イ 現状調査」の調査結果を踏まえ、海運セクターにおける競争力強化や効率性向上に係る政策、海運代理店制度の改善、船舶登録制度、船舶統計・検査、港湾物流の改善、修繕造船所の設置、PSC 等の整備等、現実的且つ効率的に実施可能な戦略の策定を行う。特に、実現可能性のある事項について、プライオリティをつける等工夫すること。

その際、海運関連産業の振興と、船員養成等の当該セクターに係る人材育成についても検討を行うこととする。また、行政組織・法令が未整備であり、また海事産業が皆無である現状を踏まえ、港湾セクターとの現状の差を十分認識した上で、戦略

のとりまとめを行うこととする。その戦略では、ゼロからのスタートという認識の元、基礎的な事項に関する事業からはじめ、徐々にレベルアップを図る方策が提案されることが望ましい。特に、行政及び産業の人材育成は、短期間では行えないため、相当な期間を要する点も強調することとする。

港湾セクターに係る戦略策定

上記「2)第1次現地調査 イ 現状調査」での調査結果を踏まえ、港湾セクターにおける競争力強化や効率性向上に係る政策、港湾運営の民間企業参加、港湾の安全・保安と環境管理、土地・海域利用、環境保全、貿易促進・港湾振興、港湾統計システム、産業育成等の各側面に関する、現実的且つ効率的な戦略の策定を行う。港湾保安については、上記「6.調査実施上の留意事項 (3)類似案件との連携について」で詳述の通り、類似案件との成果の共有を行い、情報交換が行われることが求められる。

また、民間が建設・管理・運営する民間港湾に対しては、それを規制し監督する法制度は存在しない。結果として、公共港湾にきわめて近い場所に民間港湾が建設され、従来公共港湾で取り扱われていた貨物(例えばセメント)が民間港湾で取り扱われる。競争原理の導入の観点からは民間港湾の活動が一概に否定されるべきではないが、国家レベルでの最適な土地利用の実現が困難になりかねないため、資源の最適配分の観点に立ち、民間港への規制・監督の手法を本項で提案することとする。

行政能力向上に関する戦略

上記「2)第1次現地調査 イ 現状調査」での調査結果を踏まえ、海運・港湾関連法制度整備を含む行政能力の向上に係る戦略の策定を行う。その際、上記「2)第1次現地調査 イ 現状調査」で調査した海運・港湾分野の周辺地域の行政制度を参考にし、「カ」国における現実的に実現可能な行政・法制度整備の戦略を提案する。

特に港湾セクターが課題の多くは、MPWT の中に港湾を所管する組織と法制度、専門的知識を有する職員が存在していないことに起因している。この点については、事前調査団が MPWT 大臣と協議した際にも指摘されており、本戦略にて改善に向けた戦略の提案を行うこととする。

イ 短期アクション・プランの提案(目標 2010 年次)

上記「1)第2次現地調査(2007年5月～2007年6月) ア海運・港湾セクター戦略の策定(目標年次:2020年)」、で策定した各戦略について、特に緊急度・優先度の高い課題の抽出を行い、2010年を目標とする短期のアクション・プランの提案を行う。

緊急度・優先度の高い課題の選択

上記「1)第2次現地調査 ア 海運・港湾セクター戦略の策定(目標年次:2020年)」で策定した各戦略について、特に緊急度・優先度の高い課題の抽出を行う。

短期のアクション・プランの作成

上記 で抽出した課題について、2010 年を目標とした短期のアクション・プランを策定する。その際、各戦略での優先順位、経済的・社会的・財務的実行可能性、実施機関の組織・技術・制度面での実施能力を勘案した、現実的かつ効率的な実施計画を策定すること。

短期のアクション・プラン実現のための提言

上記 で策定したアクション・プランについて、実現するために必要とされる体制や施策の整備などを取りまとめた実行計画を策定する。

ウ 総合評価と提言

各戦略及びアクション・プランで提案した内容について総合的な評価を行い、実現に向け検討すべき事項について提言を行う。

エ ドラフト・ファイナル・レポートの作成・協議

これまでの調査成果を網羅したドラフト・ファイナル・レポートを作成する。また、ステアリング・コミティにおいてドラフト・ファイナル・レポートの内容について協議する。

オ セミナー開催

ドラフト・ファイナル・レポートにまとめた全体的な調査結果を紹介することを主目的として、現地にてセミナーを開催する。セミナーには、カウンターパートの主体的な参加を促し、「カ」国側案件関係者と共に関係行政機関、海運・港湾分野の民間企業、他ドナー等、100 名を対象とする。

2) 第1次国内調査

ア ファイナル・レポートの作成

ドラフト・ファイナル・レポートに対する「カ」国側のコメントを受けて、ファイナル・レポートの作成を行う。