

Socialist Republic of Viet Nam  
Republic of Indonesia

# ASEAN 地域における港湾 EDI に係る 情報収集・確認調査 最終報告書

平成 24 年 11 月

独立行政法人 国際協力機構（JICA）

一般財団法人 国際臨海開発研究センター

|        |
|--------|
| 基盤     |
| JR     |
| 12-225 |



## 略語一覽

|   |            |  |
|---|------------|--|
| A | ADPEL      | Port Administration Office                                   |
|   | ASEAN      | Association of South East Asian Nations                      |
|   | ASW        | ASEAN Single Window  |
|   | B to B     | Business to Business   |
|   | B to G     | Business to Government                                       |
| B | BI         | Business Intelligence  |
|   | BPOM       | National Agency for Drug and Food Control                    |
|   | BUP        | Port Business Entity   |
| C | CIQ        | Customs, Immigration and Quarantine                          |
|   | CIQH       | Customs, Immigration, Quarantine and Harbormaster            |
|   | CVIA       | Container Vessel Identification Advice                       |
| D | DBP        | Discharge Bay Plan   |
|   | DG         | Directorate General  |
|   | DGCE       | Directorate General of Customs and Excise                    |
|   | DGST       | Directorate General of Sea Transport                         |
|   | DSB        | Dispensation of Flag Condition                               |
|   | DWT        | Deadweight   |
| E | EDI        | Electric Data Interchange                                    |
|   | EIS        | Executive Information System                                 |
|   | EKON       | Coordinating Ministry for Economic Affairs                   |
|   | EKUN       | Coordinating Ministry for Economic Affairs                   |
|   | ETA        | Estimated Time of Arrival                                    |
|   | ETD        | Estimated Time of Departure                                  |
| F | FAL        | Convention on Facilitation of International Maritime Traffic |
| G | GDP        | Gross Domestic Product                                       |
|   | GM         | Metacentric Height   |
|   | GT         | Gross Tonnage  |
| H | HCM        | Ho Chi Minh  |
|   | HCMC       | Ho Chi Minh City   |
|   | HM         | Harbormaster   |
|   | HQ         | Headquarter  |
| I | ILCS       | Indonesia Logistics Community Service                        |
|   | IMO        | International Maritime Organization                          |
|   | INAPORTNET | Indonesian Port EDI System                                   |
|   | INSW       | Indonesian National Single Window                            |
|   | IPC        | Indonesia Port Corporation                                   |
|   | ISPS       | International Ship and Port Facility Security Code           |

|   |          |   |
|---|----------|---|
|   | ISSC     | International Ship Security Certificate                             |
|   | IT       | Information Technology  |
| J | JICA     | Japan International Cooperation Agency                              |
|   | JICT     | Jakarta International Container Terminal                            |
| K | KAMPEL   | Harbor Administration Office (Non-Commercial Port)                  |
|   | KM       | Ministerial Decree  |
| L | LAN      | Local Area Network  |
|   | LKK      | Vessel Arrival Report   |
| M | MA       | Maritime Administration   |
|   | MARPOL   | International Convention for the Prevention of Pollution from Ships |
|   | MOT      | Ministry of Transport   |
|   | MOU      | Memorandum of Understanding   |
| N | NACCS    | Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System                 |
| O | ODA      | Official Development Assistance                                     |
|   | OP       | Port Operator   |
|   | OSO      | One Stop Office   |
| P | PA       | Port Authority  |
|   | PAA      | Pan Asian e-Commerce Alliance                                       |
|   | PANS     | Pre-Arrival Notification of Ship's Security                         |
|   | PC       | Personal Computer   |
|   | PELINDO  | Indonesia Port Corporation  |
|   | PERSERO  | State-Owned Company   |
|   | PERUM    | Public Corporation  |
|   | PKK      | Notification of Ship Arrival/Departure                              |
|   | PKKA     | Notification of Foreign Ship Agency                                 |
|   | PM       | Ministerial Regulation  |
|   | PNBP     | Receipt of Non-Tax Revenue  |
|   | PPKA     | Notification of A Foreign Vessel Operation                          |
|   | PPKB     | Request for Ship & Cargo Services                                   |
|   | PSAD     | Port Single Administration Document                                 |
|   | PT       | Limited Company   |
| R | RKSP     | Arrival Plan of Carriers  |
|   | RPKBM    | Plan of Stevedoring Implementation Activities                       |
|   | RPKOP    | Vessel Berthing Plan and Operation Plan                             |
| S | SDM      | Human Resources   |
|   | SIB      | Sailing Permit  |
|   | SIMOPPEL | Port Operation Management Information System                        |
|   | SIOPSUS  | Special Sea Transport Business License                              |

|   |            |   |
|---|------------|---|
|   | SISLOGNAS  | Indonesia National Logistics System               |
|   | SIUPAL     | Sea Transport Business License                    |
|   | SLA        | Service Level Agreement                           |
|   | SOLAS      | International Convention of Safety of Life at Sea |
|   | SOP        | Standard Operating Procedure                      |
|   | SPB        | Port Clearance                                    |
|   | SPCT       | Saigon Premier Container Terminal                 |
|   | SPK        | Letter of Work Orders                             |
|   | SPOG       | Approval Letter of Ship Maneuver                  |
|   | SSCEC      | Exception List                                    |
|   | SSO        | Single Sign-On                                    |
| T | TEU        | Twenty-Foot Equivalent Unit                       |
|   | TIK        | ICT(Information & Communication Technology)       |
|   | TOR        | Terms of Reference                                |
|   | TPI        | Checkpoint Office                                 |
|   | TPK        | Terminal Operator                                 |
|   | TPS        | Bonded Area                                       |
|   | TRADENET   | Indonesian Trade EDI System                       |
| U | USD        | US Dollar   |
|   | UU         | Law   |
| V | VICONSHIP  | Vietnam Container Shipping Corporation            |
|   | VICT       | Vietnam International Container Terminal          |
|   | VIMADECO   | Vietnam Maritime Development Corporation          |
|   | VINALINES  | Vietnam National Shipping Lines                   |
|   | VINAMARINE | Vietnam Maritime Administration                   |
|   | VITAMAS    | Vietnam Tally MarineService Co.                   |
|   | VIWA       | Vietnam Inland Waterway Administration            |
|   | VOSA       | VOSA Corporation                                  |
|   | VTS        | Vessel Traffic System                             |



---

---

## 目次

### 要約

|                    |      |
|--------------------|------|
| 1. 調査の背景・目的        | i    |
| 2. ベトナム国           | ii   |
| 2.1. 訪問した機関        | ii   |
| 2.2. 港湾関連手続の現状     | iii  |
| 2.3. 港湾関連手続の改善への取組 | iv   |
| 2.4. 港湾関連手続の改善への提案 | vii  |
| 3. インドネシア国         | xi   |
| 3.1. 訪問した機関        | xi   |
| 3.2. 港湾関連手続の現状     | xii  |
| 3.3. 港湾 EDI 開発の現状  | xiii |
| 3.4. 港湾関連手続の課題     | xiv  |
| 3.5. 港湾手続改善のための対応  | xvi  |

### 本編

|                           |    |
|---------------------------|----|
| 1. 調査目的と調査対象地域            | 1  |
| 1.1. 調査の背景・目的             | 1  |
| 1.2. 調査対象地域               | 2  |
| 2. 調査の実施                  | 3  |
| 2.1. 調査フロー                | 3  |
| 2.2. ベトナム現地調査             | 4  |
| 2.3. インドネシア現地調査           | 6  |
| 3. 港湾関連手続の簡易化・電子化に関する国際動向 | 8  |
| 3.1. 国際機関における取組           | 8  |
| 3.2. 他国港湾 EDI システムの現状調査   | 13 |
| 3.2.1. 概要                 | 13 |
| 3.2.2. シンガポール             | 13 |
| 3.2.3. マレーシア              | 16 |
| 3.2.4. 韓国                 | 19 |
| 3.2.5. 各国の港湾 EDI システムの比較  | 22 |
| 4. ベトナム国調査                | 24 |
| 4.1. ベトナム国の港湾             | 24 |
| 4.1.1. 港湾の立地              | 24 |
| 4.1.2. 港勢                 | 25 |
| 4.1.3. 港湾の管理・運営           | 29 |
| 4.1.4. 港湾開発               | 34 |
| 4.2. 港湾関連手続の現状            | 35 |

---

---

|        |                      |     |
|--------|----------------------|-----|
| 4.2.1. | 港湾関連手続の規定            | 35  |
| 4.2.2. | VINAMARINE 及び地方海事局   | 42  |
| 4.2.3. | 港湾関係行政機関             | 42  |
| 4.2.4. | 申請者及び港湾利用者           | 52  |
| 4.3.   | ハイフォン港における港湾関連手続     | 54  |
| 4.3.1. | ハイフォン港の概要            | 54  |
| 4.3.2. | ハイフォン MA             | 61  |
| 4.3.3. | 港湾関連手続の実際            | 63  |
| 4.3.4. | 行政事務の情報化             | 68  |
| 4.3.5. | 申請者                  | 69  |
| 4.4.   | ホーチミン市港における港湾関連手続    | 74  |
| 4.4.1. | ホーチミン市港の概要           | 74  |
| 4.4.2. | ホーチミン市 MA            | 82  |
| 4.4.3. | 港湾関連手続の実際            | 84  |
| 4.4.4. | 申請者                  | 86  |
| 4.5.   | 港湾関連手続の改善への取組        | 90  |
| 4.5.1. | VINAMARINE の取組の概要    | 90  |
| 4.5.2. | 電子化への VINAMARINE の取組 | 92  |
| 4.5.3. | 関係行政機関の電子化への取組       | 100 |
| 4.5.4. | 港湾 EDI に関する申請者の意見    | 103 |
| 4.6.   | 港湾関連手続の改善・電子化        | 104 |
| 4.6.1. | 港湾関連手続の問題点           | 104 |
| 4.6.2. | 課題克服への手立て            | 107 |
| 4.6.3. | システム導入効果             | 110 |
| 4.7.   | 港湾関連手続の改善への提案        | 112 |
| 4.7.1. | 基本認識                 | 112 |
| 4.7.2. | 導入システムのグランドデザイン      | 113 |
| 4.7.3. | システム検討の前提条件          | 117 |
| 4.7.4. | 日本の支援                | 118 |
| 5.     | インドネシア国調査            | 125 |
| 5.1.   | インドネシア国の港湾           | 126 |
| 5.1.1. | 港湾の概要                | 126 |
| 5.1.2. | 港勢                   | 128 |
| 5.1.3. | 主要港湾の概要              | 131 |
| 5.1.4. | 改正海運法                | 135 |
| 5.1.5. | 港湾管理                 | 137 |
| 5.1.6. | 港湾開発                 | 141 |
| 5.2.   | 港湾関連手続の現状            | 142 |

---



---

---

|          |                      |      |
|----------|----------------------|------|
| 5.2.1.   | 港湾関連手続の法的枠組          | 142  |
| 5.2.2.   | 港湾関連手続の関係機関          | 147  |
| 5.2.3.   | 申請者および港湾利用者          | 156  |
| 5.2.4.   | 法的港湾手続               | 158  |
| 5.3.     | 港湾手続システム             | 160  |
| 5.3.1.   | INAPORTNET           | 160  |
| 5.3.2.   | 港湾手続に係るその他のシステム      | 168  |
| 5.4.     | タンジュンプリオク港における港湾関連手続 | 175  |
| 5.4.1.   | タンジュンプリオク港の概要        | 175  |
| 5.4.2.   | 関連行政機関の業務と組織         | 179  |
| 5.4.3.   | 申請者                  | 189  |
| 5.4.4.   | 港湾関連手続の実情            | 190  |
| 5.5.     | 港湾関連手続の改善の取組         | 194  |
| 5.5.1.   | 取り組みの基本方向            | 194  |
| 5.5.2.   | INAPORTNET の改良       | 195  |
| 5.6.     | 港湾関連手続の改善・電子化        | 207  |
| 5.6.1.   | 港湾手続の課題              | 207  |
| 5.6.2.   | 港湾手続改善のための対応         | 211  |
| 5.6.3.   | 日本の協力の方策             | 212  |
| 添付資料     |                      |      |
| 添付資料 - 1 | VINAMARINE との協議      | A-1  |
| 添付資料 - 2 | DGST との協議            | A-5  |
| 添付資料 - 3 | 日本の港湾 EDI システム       | A-23 |

---



---

## 要 約

### 1. 調査の背景・目的

船舶入出港手続及び通関等 CIQ 手続の標準化・簡易化・迅速化を目的とした、国際海上交通の簡易化に関する条約(FAL 条約)が国際海事機関(IMO)で採択され、現在 104 国が批准している。一方、ASEAN においても、2012 年を目標に通関手続を含む貿易関係書類の標準化・共通化・電子化を実現すべく、ASEAN シングルウィンドウ(ASW)構築に各国が同意している。さらに、2010 年 10 月の第 16 回 ASEAN 運輸会合で採択された 2011-2015 プルネイ・アクションプラン(ASEAN 戦略的輸送プラン)では、『2014 年までに港湾手続の簡素化・統一化を支援すること』及び『2014 年までに 47 の指定港で手続の電子化を進めることの確認』が盛り込まれている。しかしながら、マレーシア、フィリピン、カンボジア、ミャンマーは FAL 条約に加盟しておらず、ASW 構築の取組も計画より遅れている状況にある。

ベトナム国政府は 2006 年 3 月に FAL 条約を批准し、船舶の港湾への入出港時の手続(以下「港湾関連手続」)及び要求される書類形式は、国際標準に則った政令第 71/2006/ND-CP に規定された。さらに政府はベトナムの全港湾で港湾関連手続を統一し、24 時間運営のワンストップ・オフィスを設置した。しかしながら、ベトナムでは港湾関連手続の電子情報交換システム(以下「港湾 EDI システム」)を行政手続に利用していない。

インドネシア国は 2003 年 1 月に FAL 条約を批准している。また、輸出入関連システムの TRADE-NET と港湾手続関連システムの INAPORT-NET により構成されるインドネシア版ナショナルシングルウィンドウ(INSW)の構築を進めている。INAPORT-NET は主要港において試行運用段階にあるが、TRADE-NET との接続、全国展開等に向けた課題があるといわれている。一方、港湾手続の国内標準化、様式の統一、港湾手続関係機関との連携促進に関する課題もある。

港湾手続の簡易化、国際標準化及び電子化は全世界の港湾における潮流であり、港湾の国際競争力の強化に欠くことのできないものである。このような港湾関連手続の改善の努力は産業の国際競争力の強化及びその国の経済成長につながるものである。

このような背景を踏まえて、日本政府は ASEAN が進める連結性強化の重要性を十分認識し、連結性強化に資する主要案件リスト(フラグシップ・プロジェクト)を作成した。港湾 EDI の導入に係る支援はこのリストの中に含まれている。

ベトナム政府は港湾関連手続の電子化を目指している。インドネシア国は INAPORT-NET の構築を進めるなど港湾手続の電子化に取り組んできているが解決すべき課題もある。ベトナム国とインドネシア国は、日本の港湾 EDI システムの支援を受け入れる可能性を持った国の一つに数えられている。本調査は我が国の港湾 EDI システムの紹介を含む日本の支援の可能性を分析するために必要な基礎情報の収集を目的とするものである。

---

## 2. ベトナム国

### 2.1. 訪問した機関

本調査の調査団は表 1 に示す機関を訪問し、関連する情報や資料の収集、港湾関連手続の業務担当者との意見交換などを実施した。

表 1 訪問機関

| Name of Organizations                                      | Participants in the Meeting  |
|--|--|
| <b>VINAMARINE</b>  |  |
| <b>For Courtesy call</b>                                   | Dr. Bui Thien Thu, Deputy Administrator  |
| <b>On Inception Report</b>                                 | Mr. Tuan Anh, Director, Int'l Cooperation Dept.  |
| <b>Discussion based on Questionnaire</b>                   | <b>Int'l Cooperation Dept.</b><br>Ms. Mai Anh Deputy Director<br>Ms. Thanh Huyen<br><b>Shipping/Maritime Service Dept.</b><br>Mr. Huy Toan<br><b>Science/Technology Dept.</b><br>Mr. Tuan Hung<br><b>Legislation Dept.</b><br>Ms. Vu Quynh Anh<br><b>Planning/Finance Dept.</b><br>Mr. Dai |
| <b>On Information System</b>                               | <b>Science/Technology Dept.</b><br>Mr. Tuan Hung<br><b>Legislation Dept.</b><br>Ms. Vu Quynh Anh<br><b>Int'l Cooperation Dept.</b><br>Mr. Khuc Truong Minh   |
| <b>On Legal Framework</b>                                  | <b>Legislation Dept.</b><br>Ms. Vu Quynh Anh   |
| <b>For Video Conference (on pilot system of Hai Phong)</b> | Mr. Do Duc Tien, Deputy Director General<br>Maritime Administrations   |
| <b>For Video Conference (on Port EDI System)</b>           | Dr. Bui Thien Thu, Deputy Administrator<br>Maritime Administrations  |
| <b>On Report</b>   | Dr. Bui Thien Thu, Deputy Administrator<br><b>Int'l Cooperation Dept.</b><br><b>Science/Technology Dept.</b><br><b>Legislation Dept.</b><br><b>Planning/Finance Dept.</b><br><b>Shipping/Maritime Service Dept.</b><br><b>VINAMRINE Office</b><br>Ms. Vi Thanh Giang                       |
| <b>Maritime Administration</b>                             |  |
| <b>Hai Phong</b>   | Mr. Chu Giang, Vice Director   |
| <b>Ho Chi Minh</b>   | Mr. Hai Nam, Deputy Director   |
| <b>Ministry of Transport</b>                               |  |
| <b>Int'l Cooperation Dept.</b>                             | Mr. Nguyen Van Thach, Deputy Director General  |
| <b>Relevant Agencies</b>                                   |  |

| Name of Organizations   | Participants in the Meeting   |
|---|---|
| General Department of Vietnam Customs                           | Mr. Hiroki Sakurai, JICA expert   |
|   | <b>Int'l Cooperation Dept.</b><br>Mr.Nguyen Anh Tai   |
| Border Guard Command (Immigration)                              | Mr.Nguyen Ngoc Cu, Director, Border Gate Dept.  |
| Ministry of Health (Health Quarantine )                         | <b>General Department of Preventive Medicine</b><br>Mr.Dang Quang Tan, Director,Border Health Quarantine Division |
| Ministry of Agriculture & Rural Development (Plant Quarantine)  | <b>Plant Protection Deptment</b><br>Ms. Phan Thanh Hang, Vice direction, Plsnt Quarantine Devision                |
| Ministry of Agriculture & Rural Development (Animal Quarantine) | <b>Animal Health Department</b><br>Dr. Hoang Van Nam, Director General  |
| <b>Shipping Agents</b>  |   |
| Head Quarter  | <b>K-LINE Vietnam</b>   |
|   | <b>MOL Vietnam</b>  |
| Office at Hai Phong   | <b>K-LINE Vietnam</b>   |
|   | <b>VOSA Hai Phong</b>   |
| Office at Ho Chi Minh   | <b>VOSA Sai Gon</b>   |
|   | <b>Haivan Shipping Services Corp.</b>   |
| Office at Cai Lan   | <b>NYK Line Vietnam</b>   |
| <b>Ports</b>  |   |
| Thua Ve Terminal  |   |
| Cai Lan Port  | Mr. Hoang Trong Tung, Deputy General Director   |

## 2.2. 港湾関連手続の現状

ベトナムの港湾関連手続は最新の政令第 21/2012/ND-CP「海港及び海上航路の管理」の第 3 章第 1 節に規定されている。この節は 15 条で構成され、その申請様式等も図 1 のとおり規定されている。

| Provisions of Decree 21/2012ND-CP |   | Form 01  | Form 03  | Form 04  | Form 05  | Form 06  | Form 07  | Form 08  | Form 09  | Form 10  | Form 11       | Form 12       | Non Form      | Non Form      | Non Form      |   |
|-----------------------------------|---|--|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---|
| Administrative Agency             |   | Notification of Arrival of Ship  | FAL Form | FAL Form | FAL Form | FAL Form | FAL Form | FAL Form | FAL Form | FAL Form | Non FAL Forms | Non FAL Forms | Non FAL Forms | Non FAL Forms | Non FAL Forms |   |
| Port Authority                    | Maritime Administration (VINAMRINE/Ministry of Transport)                   | A  | AB       | AB       | AB       | AB       | AB       | AB       | AB       | AB       |               |               | A             | A             | -             |   |
| Border Custom Authority           | General Department of Customs (Ministry of Finance)                         |  | AB       | AB       | AB       | AB       | AB       | AB       | AB       | AB       |               |               |               |               | b             | - |
| Border Guard Authority            | Border Guard Command (Ministry of National Defense)                         |  | AB       | AB       | AB       | AB       | AB       | AB       | AB       | AB       |               |               |               |               |               | - |
| International Medical Health      | Department of Preventive Medicine (Ministry of Health)                      |  |          |          |          |          |          |          |          |          |               | A             |               |               |               | - |
| Plant Quarantine Office           | Plant Protection Department (Ministry of Agriculture and Rural Development) |  |          |          |          |          |          |          |          |          |               | A             |               |               |               | - |
| Animal Quarantine Office          | Animal Health Department (Ministry of Agriculture and Rural Development)    |  |          |          |          |          |          |          |          |          |               | A             |               |               |               | - |
|                                   |   | A: Entry<br>a: Entry of specified vessels<br>B: Departure<br>b: Departure if necessary<br>c: In notification of vessel arrival (to send) |          |          |          |          |          |          |          |          |               |               |               |               |               |   |

図 1 手続様式と関連行政官庁

### 2.3. 港湾関連手続の改善への取組

世界の海運界では、港湾関連手続の簡易化及び電子化の潮流が生じている。VINAMARINE は船舶代理店、船主及び関連行政機関(CIQ 官庁)を支援する、インターネット経由の電子申請システムの導入を考えていた。それは申請者と行政機関の手続事務を減らし、時間節約に資するものと考えられた。VINAMARINE は 2002 年に、首相決定第 55/2002/QD-TTg (2002.4.23)に基づき、ホーチミン市 MA における船舶入出港手続の電子化システムを構築した。2002 年以降の VINAMARINE の取組は、表 2 に示すように 5 段階に分けられる。これらのプロジェクトは国家予算をもって、ベトナムの IT コンサルタントとの契約により、VINAMARINE によって実施されてきた。しかしながら、ハイフォン港の試行プロジェクトに続いて、ベトナム全国の港湾に新しい港湾申請システムを構築するためには、表 2 に示す課題を克服できるように、VINAMARINE は国外のドナーからの技術的かつ財政的支援を期待している。

表 2 VINAMARINE のシステム構築の取組

|              |                          |
|--------------|--------------------------|
| 第 1 段階プロジェクト | HCMC 港港湾手続オンライン申請システムの構築 |
| 実施主体         | VINAMARINE<br>MA-HCMC    |

|         |  |
|---------|--|
| 事業の背景   | 政令第 55/2002/QD-TTg : 2002.4.23 付、ホーチミン市域の海港における行政手続の改編試行について |
| 事業内容    | MA-HCMC において港湾手続申請システムを構築するためのハード・ソフトの整備                     |
| システムの特徴 | -  |
| ハードウェア  | MA-HCMC におけるハードウェア調達・設置                                      |
| 開発期間    | 2002 年 (3~4 か月)  |
| 開発者     | OCI (ベトナムの IT 企業)  |
| 事業費     | 10 万 US ドル超  |
| 財源      | ベトナム国家予算   |
| 課題      | 情報インフラの未発達及び関係機関の申請様式の相違のため、システム利用は限定的であった。                  |

|              |  |
|--------------|--|
| 第 2 段階プロジェクト | クアンニン、ブンタウ、ハイフォン、ダナンの港湾への拡張  |
| 実施主体         | VINAMARINE<br>関連する各 MA   |
| 事業の背景        | 首相決定第 178/2002/QD-TTg : 2002.12.13 付、クアンニン省及びブンタウ省並びにハイフォン市及びダナン市の海港における行政手続の試行的改革について |
| 事業内容         | MA-HCMC で開発した港湾手続申請システムを 2 省・2 市に拡張するためのハード・ソフトの整備                                     |
| システムの特徴      | -  |
| ハードウェア       | 関係 MA におけるハードウェア調達・設置及びハノイのサーバーと LAN 接続  |
| 開発期間         | 2002 年(3~4 か月)   |
| 開発者          | OCI (ベトナムの IT 企業)  |
| 事業費          | 約 30 万 US ドル超  |
| 財源           | ベトナム国家予算   |
| 課題           | 同上   |

|              |  |
|--------------|--|
| 第 3 段階プロジェクト | ベトナム全国の港湾における港湾手続申請システムの構築   |
| 実施主体         | VINAMARINE<br>各 MA   |
| 事業の背景        | 政令第 160/2003/ND-CP : 2003.12.18 付、ベトナムの海港及び海域における海事活動の管理について                                   |
| 事業内容         | ほぼ全ての MA において港湾手続申請システムを含む VINAMARINE の情報システムを構築。  |
| システムの特徴      | -船舶代理店のためのオンライン申請業務<br>-MA の管理支援業務 (港湾手続、船舶動静監視、統計・報告書作成等)<br>-VINAMARINE の管理支援業務(全港湾の船舶動静把握等) |
| ハードウェア       | 対象 MA におけるハードウェア調達・設置及びハノイのサーバーと LAN 接続機器調達  |
| 開発期間         | 2003~2004 年(2 年間)  |

|     |   |
|-----|---|
| 開発者 | サイゴン COL (ベトナムの IT 企業)  |
| 事業費 | 約 150 万 US ドル   |
| 財源  | ベトナム国家予算  |
| 課題  | - 法律により、申請者は最終的に原本提出が必要である<br>- 政令第 71/2006/ND-CP により申請項目が変更になったことから、ソフトウェアの適用に制限があった |

|              |   |
|--------------|---|
| 第 4 段階プロジェクト | ハイフォン港試行的申請システムの構築 = 「パイロット・プロジェクト」   |
| 実施主体         | VINAMARINE<br>ハイフォン MA  |
| 事業の背景        | 政令第 21/2012/ND-CP : 2012.3.21 付、海港及び海上航路の管理について   |
| 事業内容         | ハイフォン MA において政令第 21/2012 による手続規定に準拠した港湾手続申請システムの試行的構築   |
| システムの特徴      | - 申請者はインターネット経由で必要項目入力により申請<br>- 申請者はオンラインシステムで回答を受理<br>- CIQ からの許可が可能 (過去のシステムでは CIQ は参照のみ可) |
| ハードウェア       | 新規の機器調達なし   |
| 開発期間         | 2011 年 12 月 ~ 2012 年 3 月  |
| 開発者          | ANZ (ベトナムの IT 企業)   |
| 事業費          | 約 3 万 US ドル (ソフトウェア改修のみ)  |
| 財源           | ベトナム国家予算  |
| 課題           | - 入出港手続業務のみを対象としたもので MA の管理業務 (船舶動静管理、課金業務など) と連携していない<br>- 原本提出・提示を必要とすることについては特に検討していない     |

|              |   |
|--------------|---|
| 第 5 段階プロジェクト | ベトナム全国の港湾における港湾手続申請システム構築                                   |
| 実施主体         | VINMARINE<br>各 MA   |
| 事業の背景        | 同 上   |
| 事業内容         | ハイフォン MA の試行的システムを全国の MA に拡張                                |
| システムの特徴      | 同 上   |
| ハードウェア       | 新規の機器調達を予定  |
| 開発期間         | 未定  |
| 開発者          | -   |
| 事業費          | およそ 200 万 ~ 300 万 US ドル (未定)                                |
| 財源           | 現在検討中 (メドはついていない)   |
| 課題           | - 資金の確保<br>- CIQ との連携によるシングルウィンドウ化は念頭に置いているが、具体的な検討はなされていない |



---

## 2.4. 港湾関連手続の改善への提案

### (1) 基本的な方向

VINAMARINE がベトナムの港湾関連手続の改善に取り組む際に、以下のことに注意する必要がある。

- ・ 政府は電子化を含む行政手続の改革を政策として進めている。
- ・ 関係行政機関は、ASEAN シングルウィンドウ計画に対応して国内シングルウィンドウの構築に取り組んでいる。また、税関は V-NACCS システムを開発している。
- ・ VINAMARINE は港湾申請システムの構築プロジェクトを開始し、ハイフォン港で試行運用の段階にある。

これらの港湾関連手続を取巻く状況を考慮に入れて、港湾 EDI の構築がベトナムでの港湾関連手続の改善として最も効果的な方向であると思われる。

ベトナムで港湾 EDI システムが達成されると、各 MA が独自に設置して業務に利用しているシステムとの接続、関連の各行政機関が設置したシステムとの接続を含む関係機関との調整、電子申請に必要な法的枠組みの設定、港湾関連手続の更なる簡素化の可能性の検討など、非常に重要な課題が控えている。

港湾 EDI の開発・導入の過程でこれらの課題に関わる問題が生じてくるであろう。それゆえ、港湾関連手続の電子化を導入するには戦略的に実施していくことが、ベトナムの港湾関連手続改善の最善の道であろう。上記の問題は試行プロジェクトの実施と並行して検討されるべきである。

港湾 EDI システム構築にあたって、最も基本的な事項として VINAMARINE は以下の事柄に大きな注意を払う必要がある。

- ・ 港湾 EDI システム構築のマスタープランを描くこと：  
マスタープランには、関係者がシステムの内容を認識できるようにシステム構築の方向を示す。
- ・ 関係行政機関との連携・調整  
複数の官庁が港湾関連手続に関わっていて、電子手続導入の共通認識のもとにシステム構築を図る必要がある。
- ・ システム開発・運用を担当する組織の指名  
担当組織はプロジェクトの開発・運用・更改の各ステップを監理する。
- ・ 行政機関の担当官及び申請者として実際にシステムを利用する担当者にとって親しみやすいシステムづくり  
電子化のメリットを最大限利用するためには、すべての関係者がシステムに習熟しているべきである。
- ・ システムの利用促進

---

このシステムは船舶代理店が利用しない限り意味がない。システムの利用促進のための努力は絶えず必要とされる。

- ・ システムの改修・更改  
システムは所要の期間を経て更改する必要がある。所定の間隔で更改することを念頭に、システムの開発・運営を行う必要がある。

## (2) 港湾 EDI システムの開発

全面的な港湾 EDI システム導入のプロジェクトを開始するためには、現状を詳細に評価し、組織的枠組みを含む港湾 EDI システム運用の基本的枠組みを確定し、必要な法的制度を整える必要がある。

港湾 EDI システムのコンセプトの例を参考に示す。これは以下に示すいくつかの前提条件を置いて設定したものである。これらの条件は詳細に検討したうえで、VINAMARINE の政策に基づいて決定すべきものである。

### 1) システム導入の目的

- ・ 申請者業務の簡素化
- ・ 行政機関の事務の簡素化
- ・ 行政機関の情報の複合的管理
- ・ 国際標準に合致する港湾関連手続の実現

### 2) システムの業務範囲

システムの業務範囲は基本的に政令第 21/2012/ND-CP の規定に基づいて決定する。実際の現場の状況を考慮し、法的な根拠、必要性などを評価したうえで、必要な項目を加える。

### 3) システム利用者

利用者は各 MA のワンストップ・オフィスの申請者及び担当官である。VINAMARINE がシステムを運営し、情報は VINAMARINE に送信される。

- ・ 申請者（船会社、船舶代理店）
- ・ VINAMARINE
- ・ 地方海事局
- ・ 独自システムを持たず、このシステムを利用する関係行政機関

### 4) システム構成

システム構成のイメージを図 2 に示す。

### 5) システムコンセプト設定の前提条件

このシステムは以下の機能を持つものとした。これらは VINAMARINE の政策に基づくものである。

- ・ 申請業務機能
- ・ 他システムとの連携機能
- ・ 港湾料金計算業務機能
- ・ 船舶動静計画作成業務機能

- ・ 港湾統計作成業務機能
- ・ 利用者情報管理機能
- ・ マスタデータファイル管理機能
- ・ 運用管理、セキュリティ機能

また、このシステムは、関連行政機関が開発する次のシステムと連携するものとした。一方で、システムが取扱う情報の機密性( confidentiality )、完全性(integrity)、可用性(availability)の面から十分なセキュリティを確保する所要の対策が重要である。情報の価値評価とリスク分析の後、要求を満足するセキュリティ機能を設定する。

さらに、システムは次の仮定を置いて検討している。この条件が変更されたり、状況が変化した場合、それらの変更に対応させることが求められる。

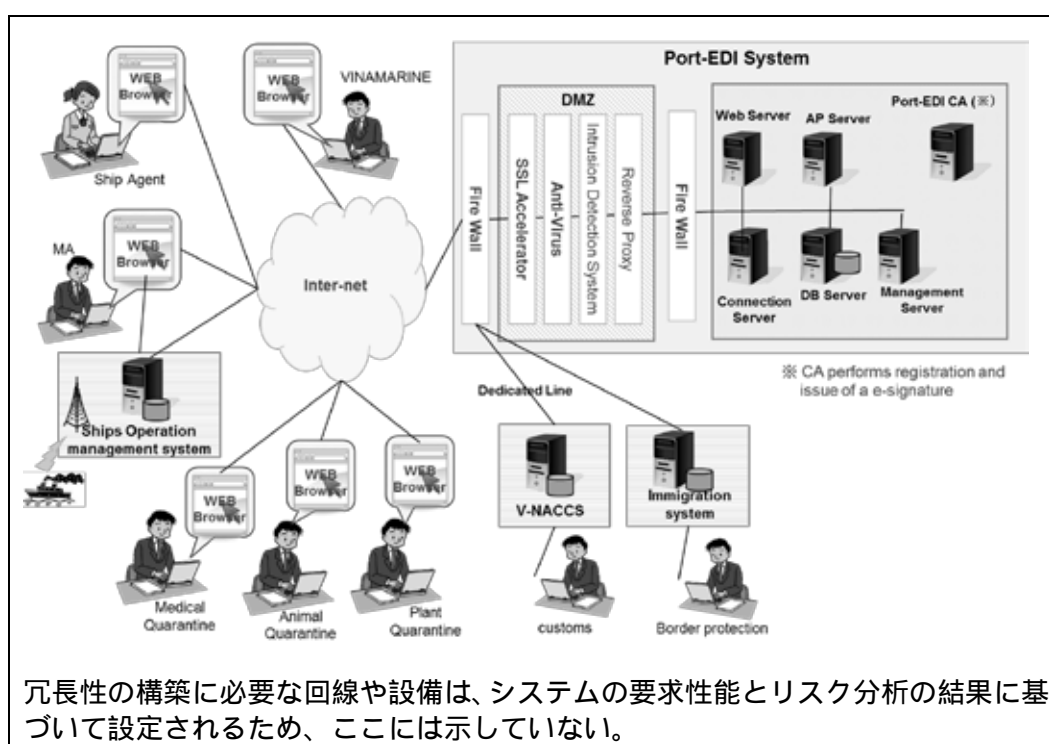


図 2 システム構成のイメージ

## システム構成の仮定

- \* 申請業務機能については、ハイフォン港試行システムをベースに、港湾関連手続の簡易化を行いながら構築すべきである。
- \* ベトナムの港湾申請システムは、行政機関の利用局が多数存在することと、各局で処理するデータ量が少ないことからウェブベースのシステムが適切である。
- \* 行政機関の業務効率化の観点から、MA の独自システムでシステム化が図られている機能については本システムにおいても業務機能として取込む。
- \* ベトナムの港湾申請システムは、他の行政機関や民間企業のセキュリティ侵害の踏み台となることがないように、十分なセキュリティ対策を行う。
- \* 現段階では電子申請を行った際にも紙の原本提出が求められていることから、システム停止時の行政事務への影響が少ないため、データセンターの二重化は行わない。
- \* ベトナムの港湾では、他の関係官庁のシステムとの連携を図り、シングルウィンドウを実現する。(V-NACCS、出入国管理局システムなど)
- \* ベトナムの港湾申請システムとして、全国展開のために必要な性能・容量を保持した機器を導入する。
- \* 電子認証の発行については法律第 51/2005/QH11 に規定されている。港湾関連手続のシステム利用者が原本提出できなかった場合には、第 3 者機関が発行する電子認証を得る必要がある。申請者ほかの経費節減の観点から、本システム内に認証局を置くことが推奨される。

### 3. インドネシア国

#### 3.1. 訪問した機関

本調査の調査団が訪問した機関名、および面談した関係者の名称・職位は下表のとおりである。

表 3 訪問機関

| Name of Institute                               | Organization Unit  | Participants in the Meetings   |
|---|--|--|
| Directorate General of Sea Transportation       | Directorate of Sea Traffic & Transportation                    | Mr. Simson Sinaga, Deputy Director   |
|   |  | Ms. Sri Lestari Rahayu, Head of Legal Division   |
|   |  | Mr. Ronny Tanjung, Head of Data & Information Development Section, Sub Directorate of System & Information Development |
| Coordinating Ministry of Economic Affairs       | JICA Experts   | Mr. Hiroshi Inagawa, Chief Advisor on Trade-Related Administration   |
|   |  | Mr. Toshiaki Nagaya, Technical Cooperation Capacity Development for Trade-Related Administration                       |
|   |  | Mr. Ayabe, Technical Cooperation Capacity Development for Trade-Related Administration                                 |
|   | Export Development Division                                    | Mr. Djoko Tulu Wibowo, Assistant Deputy for Export Development   |
|   |  | Ms. Agnes Rumonand, Head of Export Development Division  |
| Port Authority Main Office of Tanjung Priok     | Head of Port Authority   | Mr. Sahat, Head of Port Authority  |
|   | Sea Transportation Traffic, Operations & Port Businesses Dept. | Mr. Patric Halomoan Pardede, Section of Port Related Business  |
|   |  | Mr. Douglas Anggiat, Facility & Supervision of Port Operation Section  |
| Harbormaster Office Main Class of Tanjung Priok | Deputy Harbormaster  | Mr. Worsono, Deputy Harbormaster   |
|   | Administration Div.  | Mr. Roy Kasiono, General & Public Relation Sub Section, Administration Div.  |
|   | Seaworthiness & Seamanship Dept.                               | Mr. Dian Permama Putra, Field of Seaworthiness & Seamanship  |
| PT Pelabuhan Indonesia II                       | Directorate of Operation & Engineering                         | Mr. Heru Satro, Senior Manager, Planning & Information System Development & Database                                   |
|   |  | Mr. Arif Rusman Yulianto, Assistant Senior Manager, Planning & Information System Development & Database               |
|   |  | Mr. Syaiful Amin, Information System   |
| Directorate General of Customs and Excise       | Directorate of Customs & Excise Information                    | Mr. Ambang Priyonggo, Deputy Director of Risk Management   |
|   |  | Mr. Rachmad Huda, Head of Sub Directorate of Systems and Procedure Automation  |
| Immigration Office Class I of Tanjung Priok     | Traffic Immigration Section                                    | Mr. Mahmud, Head of Cross-Border Sub Section   |
| Port Health Office Class I of Tanjung Priok     | Quarantine & Surveillance Control Dept.                        | Mr. Widjonoko, Head of Quarantine & Surveillance Control Dept., and other staffs                                       |
| The ASEAN Secretariat                           | ASEAN Economic Community Dept.                                 | Ms. Megasari Widyaty, Senior Officer, Infrastructure Div.  |
| Toyota Tsusho Corporation                       | Representative Office in Indonesia                             | Mr. Hiroyuki Yazawa, Chief Representative  |
|   | PT. Toyota Tsusho Indonesia                                    | Ms. Banta, General Manager, Autoparts & Electronics Div., Logistics Dept.  |
| Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.                       | PT Mitsui O.S.K. Lines Indonesia                               | Capt. Rudy P. Nainggolan, Manager, Ship Operation  |
|   |  | Capt. Elfried A. Wenur, Ship Operation, Port Captain   |
|   | PT Andhika Lines (as the sub-agent for husbanding)             | Cap. Alimudin, Vice Chairman<br>Mr. Dharma Kala Tiku, Head Operation   |
| NYK Line  | PT NYK Line Indonesia  | Mr. Katsuo Isonura, President Director   |
|   |  | Ms. Susi Besinga, Director   |
|   |  | Mr. C.J. Soga Gustama, GM, Operation Div.  |
|   |  | Capt. Dolvic Karuwan, Tanjung Priok Branch Manager   |
| Freight Forwarders                              | MOL Logistics (Japan) Co., Ltd.                                | Mr. Shunsuke Mishiro, Jakarta Chief Representative   |
|   |  | Ms. Anne Velonika, Secretary   |

### 3.2. 港湾関連手続の現状

#### (1) 関連法令

インドネシア国の法律では、船舶の港湾関連手続は、関係する海事、港湾、関税、出入国管理、検疫の法令に個別に規定されている。FAL 条約に関して、インドネシア政府は 2002 年 7 月 3 日付大統領令により、FAL 条約(Convention on Facilitation of International Maritime Traffic,1965) を批准した。その後 DGST は国の関係機関による委員会を設置しようとしたが、関係機関との調整が図られずに終わっている。

港湾手続に係るインドネシア国の主な法令には、港湾の保安、港湾の秩序の維持、船舶の安全、海運の管理、通関・入国管理・検疫にかかるものがある。これらの主な法令を表 4 に示す。

表 4 港湾手続に係る主な法令

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| On FAL Convention                     |   |
|                                       | Presidential Decree N0 51/2002  |
| On Duties of Harbor Master            |   |
|                                       | Law No.17-2008 on Shipping  |
| On ISPS code                          |   |
|                                       | Decision of Ministry of Transportation No.KM33-2003 on Implementation of Amendment to SOLAS 1974 concerning International Ships and Port Facility Security/ ISPS CODE in Indonesian Region  |
|                                       | Presidential Decision No,65-1980 on Ratification of SOLAS   |
|                                       | Governmental Regulation No.61-2009 on Port  |
| On Procedures at Port Entry           |   |
|                                       | Decision of Ministry of Transportation No.KM33-2001 on Implementation and Operation Sea Transport   |
|                                       | Decision of Ministry of Transportation No.KM21-2007 on System and Procedure for Ship Services, Goods and Passenger on the Sea Ports Implemented by the Technical Unit(UPT) Port Office  |
| On Procedures at Departure from Ports |   |
|                                       | Decision of Ministry of Transportation No.KM01-2010 on Procedure of Issuance of Port Clearance  |
|                                       | Decision of DGST No.U14-11/17/13/ODIN on Guidelines for Printing, Filling and Reporting Letter of Sailing Approval  |
| On CIQ clearance                      |   |
|                                       | Law No.10-1995 on Customs and Law No.17-2006 on Amendment of LawNo.10-1995 on Customs   |
|                                       | Regulation of DGCE (Director General of Customs and Excise) No.P-12/BC-2006 on Operation of Electronic Data Interchange (EDI) Service Center in the Framework of Forwarding Arrival Plan of Carriers (RKSP), Inward Manifest & Outward Manifest |
|                                       | Law No.6-2011 on Immigration  |
|                                       | Law No.1-1962 on Quarantine on the Sea  |

#### (2) 港湾関連手続のプロセス

表 5 はタンジュンプリオク港における港湾関連手続を機関別に整理したものである。

表 5 タンジュンプリオク港の機関別港湾関連手続一覧

|  |  |
|--|--|
| Port Authority Main Office of Tanjung Priok                            |  |
|  | 規則の整備、計画、施設の開発と維持、事業開発、港湾の情報システムと手続の整備   |
| Harbormaster Office Main Class of Tanjung Priok                        |  |
|  | PANS 受理、本船の書類・証書の査閲、船上での入港許可、証書原本の預託、出港申請書類の受理、出港の許可と出港許可証の発行  |
| Customs & Excise Main Service Office of Office Type A of Tanjung Priok |  |
|  | RKSP の受理と BC1.0 の発行 (EDI)、輸入マニフェストの受理と BC1.1 の発行 (EDI)、輸入マニフェストの受理 (ハードコピー)、船用品・乗組員携行品申告書の受理と船上許可、輸出マニフェストの受理と BC 1.1 発行 (EDI) |
| Immigration Office Class I of Tanjung Priok                            |  |
|  | 入港前通知と船員名簿の受理、船員手帳・船員パスポートの査閲と船上での入国許可、shore Pass の発行、本船の Immigration Clearance (入国・出国許可押印) の発行                                |
| Port Health Office Class I of Tanjung Priok                            |  |
|  | 入港前通知と船員名簿の受理、Maritime Declaration of Health 等書類の船上での査閲と許可、Certificate of Pratique (検疫証明書) の発行                                 |
| PELINDO II   |  |
|  | 初寄港時に PKKA 等書類の内容を SIMPOPPEL に入力、入港時の PANS (ハードコピー)・PKK (EDI)・PPKB (EDI) の受理、出港時の PPKB (EDI) の受理                               |

注: 植物・動物・魚類の検疫は主に荷主に対して行われ、船舶代理店は特殊な場合を除き手続を行わない  
 出典: 調査団による船舶代理店インタビュー

### 3.3. 港湾 EDI 開発の現状

PELINDO-II は 1995 年にタンジュンプリオク港における港湾関連事務の電子化への取組を開始し、1997 年に運用を開始した。その後、2002 年には港湾における貨物流動の円滑化のためのチームを立上げるなど、港湾手続の情報化に取組んできた。そうした中、2006 年に政府がインドネシア・ナショナル・シングルウィンドウの開発を決定した。それを受け、DGST はタンジュンプリオク港において PELINDO-II が開発使用してきた上記システムを基に IINSW の一構成システムとして INAPORTNET のシステム開発に着手した。2007 年においては経財省の予算が準備されたが、2008 年以降は運輸省の予算を持って、システム開発や関連施設の整備を進めてきた。その経緯を表 4 に示す。

表 6 INAPORTNET 開発の経緯

|       |   |
|-------|---|
| 2007: |   |
| Port  | Tanjung Priok Port, DGST HQ   |
| Scope | -Installation of Supporting Facilities (Rooms and Accessories)<br>-Procurement of Hardware, Networking, Software Tools<br>-Development of Applications based on the system developed by PELINDO II                      |
| Fund  | Ministry of Economy   |
| 2008: |   |
| Port  | Belawan Port, Tanjung Perak Port, Tanjung Emas Port   |
| Scope | -Installation of Supporting Facilities (Rooms, Accessories and Cabling etc)<br>-Enhancement of Servers, Client-PC<br>-Procurement of Hardware, Software Tools and Network<br>-Development of Applications of the system |
| Fund  | Ministry of Transport   |

| 2009  |   |
|-------|---|
| Port  | DGST HQ, Tanjung Priok Port, Belawan Port, Tanjung Perak Port, Tanjung Emas Port  |
| Scope | -Procurement of Supporting facilities of DGST HQ office<br>-Procurement of Hardware, Software and Data Communications Network for Belawan Port, Tanjung Perak Port and Tanjung Emas Port<br>-Procurement Software License<br>-Development of Applications of the system |
| Fund  | Ministry of Transport   |
| 2010  |   |
| Port  | DGST HQ, Tanjung Priok Port, Belawan Port, Tanjung Perak Port, Tanjung Emas Port  |
| Scope | -Procurement of Software License<br>-Development of Applications for Monitoring and Auditing INAPORTNET in DGST office  |
| Fund  | Ministry of Transport   |
| 2011  |   |
| Port  | DGST HQ   |
| Scope | -Preparing Blueprint and Roadmap for INAPORTNET Development<br>-Monitoring and Evaluation<br>-Socialization of Blueprint  |
| Fund  | Ministry of Transport   |

Prepared from Assessment Report of INAPORTNET, Dec. 2011 DGST

### 3.4. 港湾関連手続の課題

インドネシア国の港湾手続に関し、インドネシア国の港湾の特徴、港湾手続に関する制度、手続の電子システム化、タンジュンプリオク港における実情、DGST の取組の 5 つの視点から、注視すべき現状を抽出した。それを踏まえ、インドネシア国の港湾手続に関する課題として考えられる事項を整理した。

#### (1) インドネシア国の港湾の特徴と港湾手続に関する課題

港湾手続に関する課題としては次があげられる。

- ・ 立地、性格、規模が異なる全国の港湾における港湾手続を統一的に、确实・適正に行うことには大きな困難も見込まれる。
- ・ 港湾手続を确实かつ適正に行うためには港湾管理制度の定着が大前提である。
- ・ 関連法令の定めと実際の運用との間で整合が取れていないところもあり、手続改善、システム化の障害となっている。

#### (2) 港湾手続制度面での課題

港湾手続に関する制度面での課題として次があげられる。

- ・ 港湾手続に関する法令の規定には、実際の運用や環境変化に対応していないと考えられるものもある。
- ・ インドネシア国に固有の港湾手続の内容や背景、また、手続の各段階における申請項目



---

についてのレビューも踏まえ、基本的には国際標準を取り入れた手続制度の構築が望まれる。

- ・ FAL 条約の具体的な執行のための調整等、港湾手続の簡素化・改善に向けた必要な関係機関の連携・調整体制が十分に整っていない。

### (3) 港湾手続の電子システム化に関する課題

INAPORTNET を中心に進めている港湾手続の電子システム化面での課題として次があげられる。

- ・ INAPORTNET の開発・運用に関して、関係組織のマネジメントレベル及びシステム開発サイドと港湾手続を実施する現場との間でのコミュニケーションを十分に図る必要がある。
- ・ INAPORTNET は主要港湾に配備されているが、各港湾が活用できる状況にないと考えられる。
- ・ INAPORTNET に関し責務を有する DGST にシステム分野の人材が不足している。
- ・ システム利用者の視点での検討が十分でない。
- ・ INSW へのインテグレーションに向けた対応が十分にはなされていない。これにより、SSO(Single Sign On)が十分に機能しないことが懸念される。
- ・ システム開発に係る省庁機関間のマネジメントレベルでの調整体制とは別のシステム担当者レベルでのシステム技術や運用面での密接な協議が必要である。

### (4) タンジュンプリオク港における港湾手続実施における課題

タンジュンプリオク港における実際の港湾手続の実施にあたっての課題として次があげられる。

- ・ 一連の港湾手続全体を管理する責任機関あるいはその体制が適切に機能していない面がある。
- ・ 船上での検査時に船長が提出する書類と船舶代理店が提出書類との間で情報項目の重複など申請情報項目に重複がある。
- ・ 税関への EDI による申請情報に関し、別途書類の提出が求められ、電子化の効果が限定される。

### (5) DGST の取組に関する課題

DGST の取組に関する課題として次があげられる。

- ・ 情報化に関する人材が不足しているとともに手続の情報化を担当する専門組織が不在で、組織力や資金等が十分といえない。
- ・ INSW 政策の下でのシステムに関する取組が中心となっていると考えられ、港湾手続そのものの改善やそのための環境整備などへの取り組みが十分とは言えない。

- 
- 
- ・ 港湾手続の情報化と一体的に進めることが期待される統計データの整備等他の行政事務に活用する視点が十分でない。

### 3.5. 港湾手続改善のための対応

インドネシア国の港湾手続に関する課題を解決するために求められる対応に関し、組織・体制面、手続制度面、手続実施面、システム技術面の視点から整理した。

#### (1) 組織体制面での対応

- ・ 港湾手続として必須の事項については、全港湾において国際基準に則り、統一された手続の実施が可能な体制を整える必要がある。
- ・ 主要港湾においては高い効率性の実現を念頭に置いた手続の仕組みを整えることが望まれる。
- ・ 港湾手続に関するポートオーソリティの責務・機能を明確にする必要がある。
- ・ 国際標準の港湾手続、システム等に関する人材の育成、組織・体制の整備を図る。
- ・ 港湾手続の情報化を前提に港湾行政事務の効率化も含め検討し、適切な組織形態を整える。
- ・ ブループリントに示された INAPORTNET の推進体制の整備及び効果的な運営

#### (2) 港湾手続制度面での対応

- ・ 港湾手続にする法令の規定について総合的にレビューし、手続に必要な書類・情報項目の検討、重複の回避、手続項目の減量化等港湾手続簡素化のために改編が必要とされる点があれば、制度改編に取り組む。
- ・ FAL 条約の趣旨を踏まえ、港湾手続きに関して関係機関と協調し、必要な国内体制を法的に整える。
- ・ INAPORTNET による港湾手続を前提とし、加えて INAPORTNET が現在対象としていない手続項目も含め整理して、適切な制度整備を行う。
- ・ 信頼性のある電子手続のための技術的対応を前提に必要な制度整備を図る。

#### (3) 手続実施面での対応

- ・ タンジュンプリオク港における港湾手続に関する MOU の趣旨に則り、関係各機関が積極的にシステムを利用した港湾手続の徹底を図る。
- ・ システム利用を通じて顕在化する問題を関係機関間で議論し解決を図るとともに、必要な機能向上を目指す。また、出先機関と DGST 等上位機関との間での必要な調整を図る。

---

---

**(4) システム技術面での対応**

- ・ INAPORTNET 利用者との意見交換を密にする。利用者のシステムに対する改善提案をシステムの改編時に活用する。
- ・ INSW によるシングルウインドウ化に向け、各システム設計・開発の担当者レベルでの協議の機会を拡大し、技術的な問題点について詳細に検討する。
- ・ INAPORTNET が対象とする港湾手続について十分検討し、必要なシステム対象の拡充を図る。また、システム導入を図る港湾の事情も踏まえ、必要なシステム機能の拡充を図る。
- ・ 港湾手続関係機関との十分な調整を行い、SSO の実現に必要なシステム間のインターフェイスについて適切な設計を行う。
- ・ システムの信頼性の向上を図る。
- ・ ブループリントの確実な実施を図るとともに、状況変化に対応した所要の内容の見直しも行き、確実な目標達成を図る。



---

# 1. 調査目的と調査対象地域

## 1.1. 調査の背景・目的

船舶入出港手続及び通関等 CIQ 手続の標準化・簡易化・迅速化を目的とした、国際海上交通の簡易化に関する条約(FAL 条約)が国際海事機関(IMO)で採択され、現在 104 国が批准している。一方、ASEAN においても、2012 年を目標に通関手続を含む貿易関係書類の標準化・共通化・電子化を実現すべく、ASEAN シングルウィンドウ(ASW)構築に各国が同意している。さらに、2010 年 10 月の第 16 回 ASEAN 運輸会合で採択された 2011-2015 ブルネイ・アクションプラン(ASEAN 戦略的輸送プラン)では、『2014 年までに港湾手続の簡素化・統一化を支援すること』及び『2014 年までに 47 の指定港で手続の電子化を進めることの確認』が盛り込まれている。しかしながら、マレーシア、フィリピン、カンボジア、ミャンマーは FAL 条約に加盟しておらず、ASW 構築の取組も計画より遅れている状況にある。

ベトナム(以下「ベ」国)は 2006 年 3 月に FAL 条約を批准し、船舶の港湾への入出港時の手続(以下「港湾関連手続」)及び要求される書類形式は、国際標準に則った政令第 71/2006/ND-CP に規定された。さらに政府はベトナムの全港湾で港湾関連手続を統一し、24 時間運営のワンストップ・オフィスを設置した。しかしながら、ベトナムでは港湾関連手続の電子情報交換システム(以下「港湾 EDI システム」)を行政手続に利用していない。

一方、インドネシア(以下「イ」国)は 2003 年 1 月に FAL 条約を批准し国際標準の港湾関連手続に取組んでいる。電子化に関しては 2007 年からインドネシア版 NSW(INSW)の構築を進めてきており税関システムは INSW に接続されているが、港湾手続の電子化は遅れている。現在、船舶・港湾関連手続や倉庫等の港湾関係施設の管理を含めた電子システムである INAPORT NET の構築が検討されているところであるが、標準手続の作成や様式の統一化等関連法制度の整備等の課題がある。その他の ASEAN 各国も港湾手続の効率化に関心を有しそれぞれ取組みを進めようとしているが十分な対応ができていない現状にある。

JICA は政府の新成長戦略やパッケージ型インフラ海外展開関係大臣会合等の方針を踏まえ ASEAN 連結性の強化に取組んでおり、「ベ」国において我が国の税関その他の関係行政機関に対する手続等をオンラインで処理するシステムの NACCS の導入支援への取組みを進めている。また、日本国政府は ASEAN が進める連結性強化は日本にとっても重要課題と認識し、フラッグシップ・プロジェクト(連結性強化に資する主要案件リスト)の一つに港湾 EDI 導入支援を掲げている。

本調査はこれらを背景に、ASW を見据えつつ ASEAN における我が国の港湾 EDI システムの輸出・導入に係る方向性の検討に資する基礎情報の収集と整理を行うことを目的として、次の業務を行うものである。

「ベ」国及び「イ」国における港湾 EDI システム導入の方向性の検討に資する基礎情報の収集と整理  
将来的な JICA による港湾 EDI 導入支援にかかる現状の問題点・課題等を分析  
港湾 EDI 導入検討に必要な情報の整理・分析  
「ベ」国への我が国の港湾 EDI システムの輸出・導入に係るグランドデザイン検討に必要な情報の収集、整理、分析

## 1.2. 調査対象地域

本調査は ASEAN を対象として ASEAN 域内の港湾への港湾 EDI システム導入の方向性を検討するものでベトナム国及びインドネシア国を現地調査の対象国とする。

「ベ」国については、ベトナム海事局（Vietnam Maritime Administration/VINAMARINE）ほか関連の行政機関や港湾利用企業の本部が所在するハノイを基本とし、現地調査対象港湾のハイフォン港及びホーチミン港が立地するハイフォン市、ホーチミン市においても業務を行う。「イ」国については、運輸省海運総局(Directorate General of Sea Transportation/DGST)ほか関係の行政機関や港湾利用企業が多く立地し、また現地調査対象港湾とするタンジュンプリオク港が立地するジャカルタ特別州において業務を行う。

## 2. 調査の実施

### 2.1. 調査フロー

国内業務、現地業務の効果的・効率的な実施を図るための適切な調査工程を設定し、次図に示す業務フローに従った業務実施を計画する。3月に業務を開始し、7月上旬にインテリムレポート1、9月下旬にインテリムレポート2を提出する。11月にファイナルレポートを提出する。

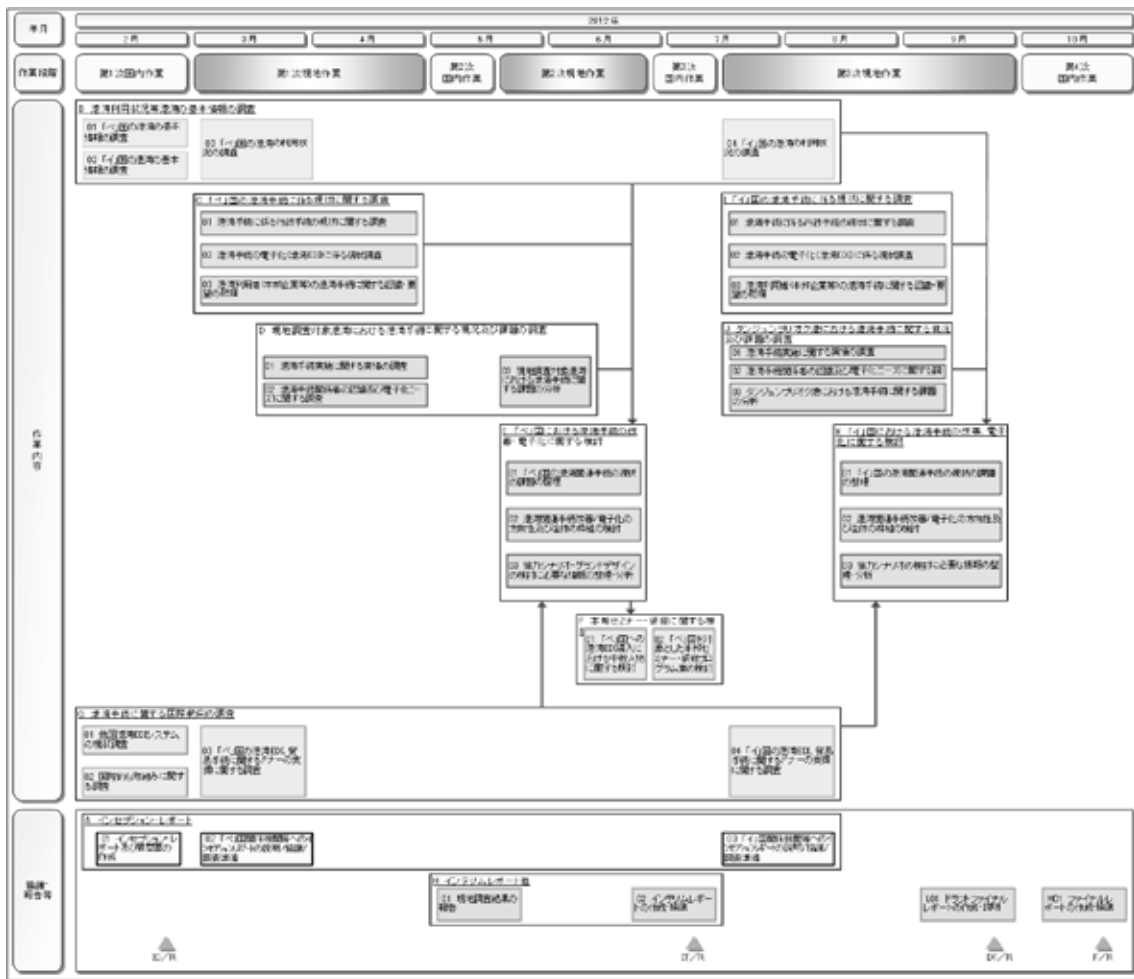


図 2.1-1 調査の全体スケジュール

## 2.2. ベトナム現地調査

### (1) 実施スケジュール

ベトナムにおける調査は、図 2-2 に示す手順に基づいて実施した。

### (2) 訪問機関

本調査の調査団は表 2.2-1 に示す機関を訪問し、関連する情報や資料の収集、港湾関連手続の業務担当者との意見交換などを実施した。

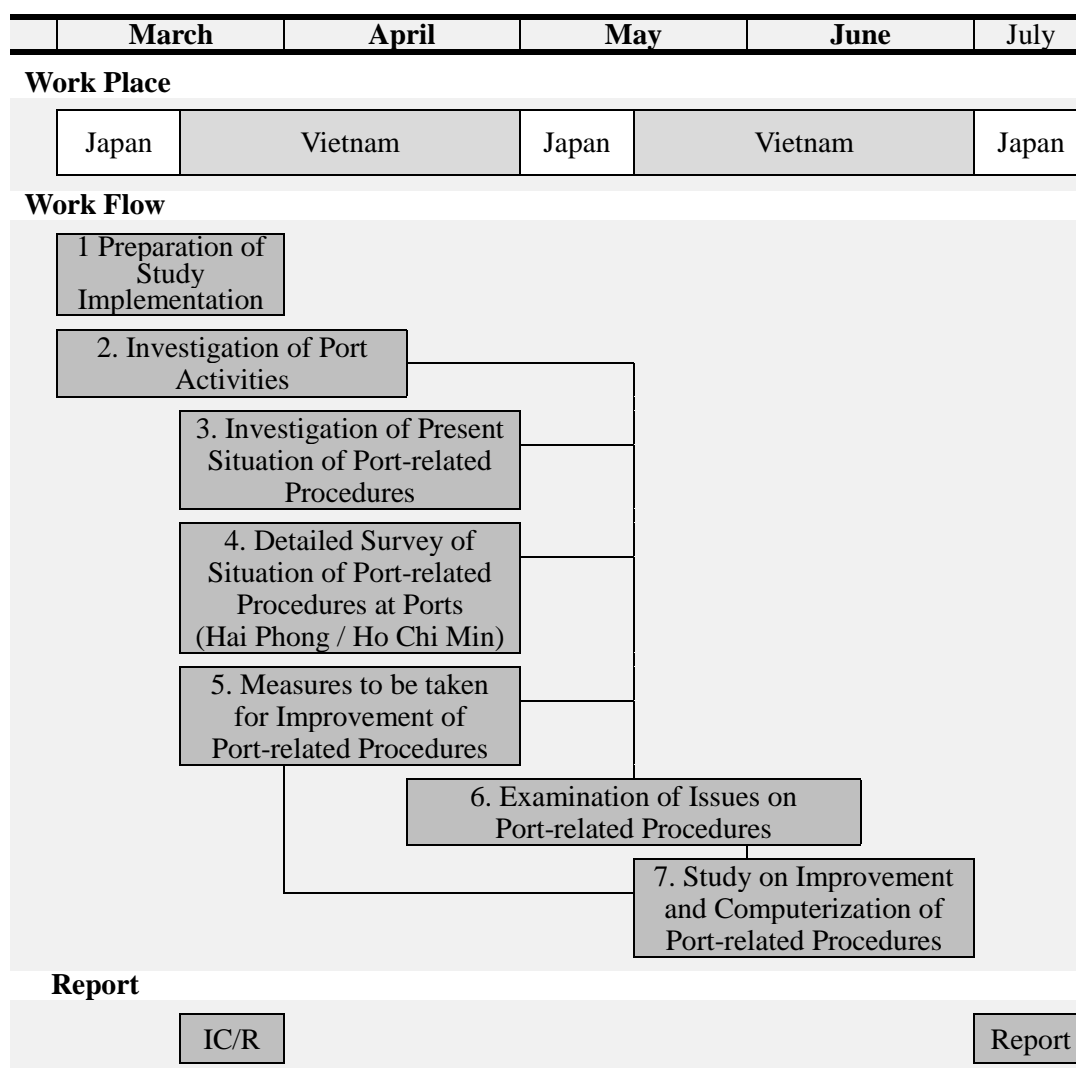


図 2.2-1 ベトナム調査実施工程

表 2.2-1 訪問したベトナムの機関

| Name of Organizations      | Participants in the Meeting                     |
|----------------------------|---|
| <b>VINAMARINE</b>          |   |
| <b>For Courtesy call</b>   | Dr. Bui Thien Thu, Deputy Administrator         |
| <b>On Inception Report</b> | Mr. Tuan Anh, Director, Int'l Cooperation Dept. |



| Name of Organizations  | Participants in the Meeting  |
|--|--|
| Discussion based on Questionnaire  | <b>Int'l Cooperation Dept.</b><br>Ms. Mai Anh Deputy Director<br>Ms. Thanh Huyen<br><b>Shipping/Maritime Service Dept.</b><br>Mr. Huy Toan<br><b>Science/Technology Dept.</b><br>Mr. Tuan Hung<br><b>Legislation Dept.</b><br>Ms. Vu Quynh Anh<br><b>Planning/Finance Dept.</b><br>Mr. Dai |
| On Information System  | <b>Science/Technology Dept.</b><br>Mr. Tuan Hung<br><b>Legislation Dept.</b><br>Ms. Vu Quynh Anh<br><b>Int'l Cooperation Dept.</b><br>Mr. Khuc Truong Minh   |
| On Legal Framework   | <b>Legislation Dept.</b><br>Ms. Vu Quynh Anh   |
| For Video Conference (on pilot system of Hai Phong)                        | Mr. Do Duc Tien, Deputy Director General<br>Maritime Administrations   |
| For Video Conference (on Port EDI System)                                  | Dr. Bui Thien Thu, Deputy Administrator<br>Maritime Administrations  |
| On Report  | Dr. Bui Thien Thu, Deputy Administrator<br><b>Int'l Cooperation Dept.</b><br><b>Science/Technology Dept.</b><br><b>Legislation Dept.</b><br><b>Planning/Finance Dept.</b><br><b>Shipping/Maritime Service Dept.</b><br><b>VINAMRINE Office</b><br>Ms. Vi Thanh Giang                       |
| <b>Maritime Administration</b>   |  |
| <b>Hai Phong</b>   | Mr. Chu Giang, Vice Director   |
| <b>Ho Chi Minh</b>   | Mr. Hai Nam, Deputy Director   |
| <b>Ministry of Transport</b>   |  |
| <b>Int'l Cooperation Dept.</b>   | Mr. Nguyen Van Thach, Deputy Director General  |
| <b>Relevant Agencies</b>   |  |
| <b>General Department of Vietnam Customs</b>                               | Mr. Hiroki Sakurai, JICA expert  |
|  | <b>Int'l Cooperation Dept.</b><br>Mr. Nguen Anh Tai  |
| <b>Border Guard Command (Immigration)</b>                                  | Mr. Nguyen Ngoc Cu, Director, Border Gate Dept.  |
| <b>Ministry of Health (Health Quarantine)</b>                              | <b>General Department of Preventive Medicine</b><br>Mr. Dang Quang Tan, Director, Border Health Quarantine Division  |
| <b>Ministry of Agriculture &amp; Rural Development (Plant Quarantine)</b>  | <b>Plant Protection Deptment</b><br>Ms. Phan Thanh Hang, Vice direction, Plsnt Quarantine Devision   |
| <b>Ministry of Agriculture &amp; Rural Development (Animal Quarantine)</b> | <b>Animal Health Department</b><br>Dr. Hoang Van Nam, Director General   |
| <b>Shipping Agents</b>   |  |

| Name of Organizations | Participants in the Meeting                   |
|-----------------------|---|
| Head Quarter          | K-LINE Vietnam                                |
|                       | MOL Vietnam                                   |
| Office at Hai Phong   | K-LINE Vietnam                                |
|                       | VOSA Hai Phong                                |
| Office at Ho Chi Minh | VOSA Sai Gon                                  |
|                       | Haivan Shipping Services Corp.                |
| Office at Cai Lan     | NYK Line Vietnam                              |
| <b>Ports</b>          |   |
| Thua Ve Terminal      |   |
| Cai Lan Port          | Mr. Hoang Trong Tung, Deputy General Director |

### 2.3. インドネシア現地調査

#### (1) 実施スケジュール

調査は以下のスケジュールに従い実施した。

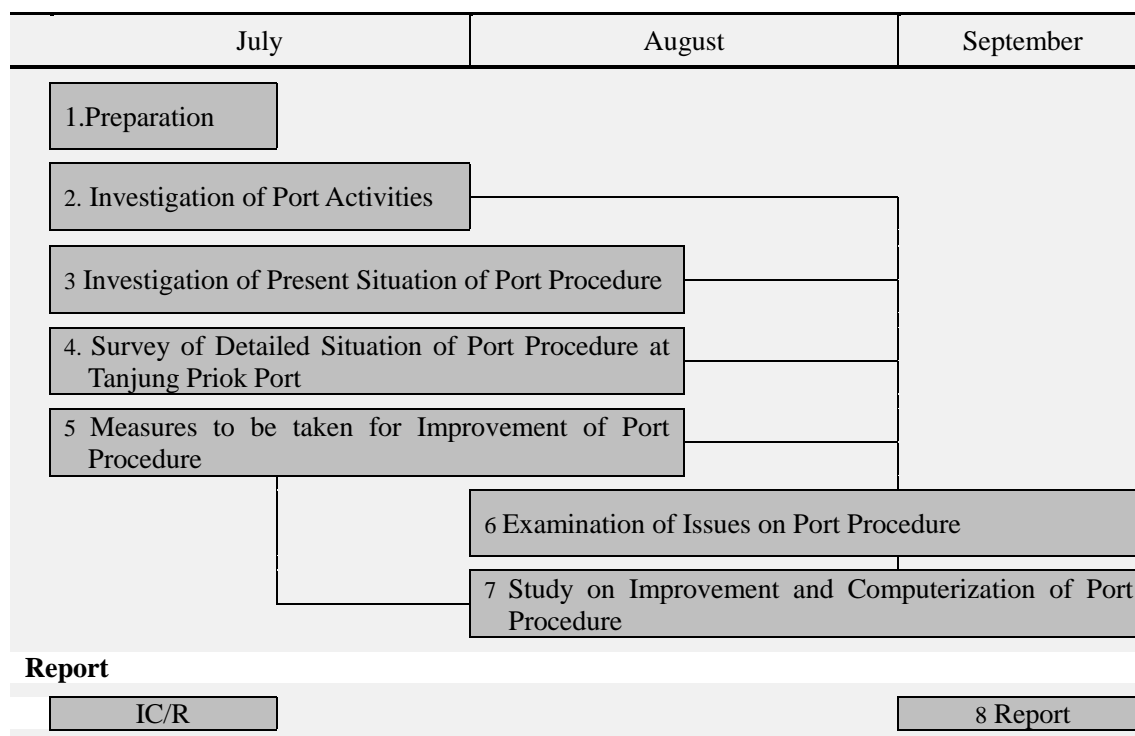


図 2.3-1 インドネシア国調査実施工程

#### (2) 訪問機関

今回の業務で調査団が訪問した機関名、および面談した関係者の名称・職位は下表のとおりである。

表 2.3-1 訪問したインドネシア国の機関

| Name of Institute                               | Organization Unit  | Participants in the Meetings   |
|---|--|--|
| Directorate General of Sea Transportation       | Directorate of Sea Traffic & Transportation                    | Mr. Simson Sinaga, Deputy Director<br>Ms. Sri Lestari Rahayu, Head of Legal Division<br>Mr. Ronny Tanjung, Head of Data & Information Development Section, Sub Directorate of System & Information Development   |
| Coordinating Ministry of Economic Affairs       | JICA Experts   | Mr. Hiroshi Imagawa, Chief Advisor on Trade-Related Administration<br>Mr. Toshiaki Nagaya, Technical Cooperation Capacity Development for Trade-Related Administration<br>Mr. Ayabe, Technical Cooperation Capacity Development for Trade-Related Administration |
|   | Export Development Division                                    | Mr. Djoko Tuhu Wibowo, Assistant Deputy for Export Development<br>Ms. Agnes Rumonfand, Head of Export Development Division<br>Mr. Ridky Irfan Wirautama, Head of Sub-Division, Monitoring & Evaluation of Export Development Policy                              |
| Port Authority Main Office of Tanjung Priok     | Head of Port Authority   | Mr. Sahat, Head of Port Authority  |
|   | Sea Transportation Traffic, Operations & Port Businesses Dept. | Mr. Patric Halomoan Pardede, Section of Port Related Business<br>Mr. Douglas Anggiat, Facility & Supervision of Port Operation Section   |
| Harbormaster Office Main Class of Tanjung Priok | Deputy Harbormaster  | Mr. Worsono, Deputy Harbormaster   |
|   | Administration Div.  | Mr. Roy Kasiono, General & Public Relation Sub Section, Administration Div.  |
|   | Sailworthiness & Seamanship Dept.                              | Mr. Dian Permana Putra, Field of Seaworthiness & Seamanship  |
| PT Pelabuhan Indonesia II                       | Directorate of Operation & Engineering                         | Mr. Heru Satro, Senior Manager, Planning & Information System Development & Database<br>Mr. Arif Rusman Yulianto, Assistant Senior Manager, Planning & Information System Development & Database<br>Mr. Syaiful Amin, Information System                         |
| Directorate General of Customs and Excise       | Directorate of Customs & Excise Information                    | Mr. Ambang Priyonggo, Deputy Director of Risk Management<br>Mr. Rachmad Huda, Head of Sub Directorate of Systems and Procedure Automation  |
| Immigration Office Class I of Tanjung Priok     | Traffic Immigration Section                                    | Mr. Makmum, Head of Cross-Border Sub Section   |
| Port Health Office Class I of Tanjung Priok     | Quarantine & Surveillance Control Dept.                        | Mr. Widjonarko, Head of Quarantine & Surveillance Control Dept., and other staffs  |
| The ASEAN Secretariat                           | ASEAN Economic Community Dept.                                 | Ms. Megasari Widyaty, Senior Officer, Infrastructure Div.  |
| Toyota Tsusho Corporation                       | Representative Office in Indonesia                             | Mr. Hiroyuki Yazawa, Chief Representative  |
|   | PT. Toyota Tsusho Indonesia                                    | Ms. Banta, General Manager, Autoparts & Electronics Div., Logistics Dept.  |
| Mitusi O.S.K. lines, Ltd.                       | PT Mitsui O.S.K. Lines Indonesia                               | Capt. Rudy P. Nainggolam, Manager, Ship Operation<br>Capt. Elfried A. Wenur, Ship Operation, Port Captain  |
|   | PT Andhika Lines (as the sub-agent for husbanding)             | Cap. Alimudin, Vice Chairman<br>Mr. Dharma Kala Tiku, Head Operation   |
| NYK Line  | PT NYK Line Indonesia  | Mr. Katsuo Isomura, President Director<br>Ms. Susi Besinga, Director<br>Mr. C.J. Soga Gustama, GM, Operation Div.<br>Capt. Dolvie Karauwan, Tanjung Priok Branch Manager   |
|   |  |  |
|   |  |  |
| Freight Forwarders                              | MOL Logistics (Japan) Co., Ltd.                                | Mr. Shunsuke Mishiro, Jakarta Chief Representative<br>Ms. Anne Velonika, Secretary   |

出典：調査団

### 3. 港湾関連手続の簡易化・電子化に関する国際動向

#### 3.1. 国際機関における取組

##### (1) 概要

港湾関連手続の簡易化に関し取組んでいる IMO-FAL 委員会の活動の経緯、活動の成果、近年の議論の中心事項、今後の取組が求められている課題等について、IMO ウェブサイト、IMO-FAL 委員会参加記録、IMO-FAL 委員会 WG 議長ヒアリングなどをもとに整理した。また、UN/CEFACT ウェブサイト、(財)日本貿易関係手続簡易化協会の資料などをもとに整理した。これらをもとに港湾関連手続及びその情報化に関する国際標準や国際機関の取組について確認、整理した。

##### (2) IMO-FAL 委員会の動向

IMO は国連の専門機関の一つとして、国際貿易に従事する海運に影響のある全ての種類の技術的事項に関する政府の規則及び慣行について、政府間協力のための機構となり、政府による差別的措置及び不必要な制限の除去を奨励し、海上の安全、能率的な船舶の運航、海洋汚染の防止に関する有効な措置の勧告等を行うことを目的としている。

FAL 委員会は IMO に設けられた五つの委員会の一つであり、IMO 条約の全ての加盟国で構成し、船舶が港に入出港するときの安全性の問題とともに、手続の標準化、簡易化のための FAL 条約の実施に関する情報化関連作業等を担当する。FAL 条約 (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965) は、FAL 委員会の活動の成果として、国際航海に従事する船舶の入出港手続、旅客及び乗組員の出入国手続、貨物の通関手続並びに公衆衛生及び検疫に係わる手続等の簡易化及び国際的に統一するための措置を規定している。

FAL 条約では船舶の到着、停泊及び出発の際に公的機関が船舶所有者に要求する手続に関する規定を定め、「一般申告書、貨物申告書、船用品申告書、乗組員携帯品申告書、乗組員名簿、旅客名簿、危険品目録、万国郵便条約に基づき郵便物について要求される書類、検疫申告書」の九つの書類を挙げ、七つの書類についてその様式、記載項目等について規定している。

FAL 条約で定められた FAL フォームを電子情報交換に用いるためには、MIG(メッセージ実施ガイドライン)と呼ばれる「標準様式を電子化するための統一手順書」を開発する必要がある。FAL 委員会は 2001 年に 7 標準様式のうち 6 様式に関する MIG を開発した。現在 FAL 委員会では残る 1 様式 (乗組員携帯品申告書) と海上安全委員会より要請されたセキュリティ関係メッセージの開発が行われている。

最近の FAL 委員会では、韓国が自国のシングルウィンドウ導入経験とその技術を踏まえて、インターネットを主体とした XML に基づいたシングルウィンドウシステムの枠組み作りの提案を

行っている。FAL 委員会は提案に対して「海運における SW システム構築のための指針開発に関するコレスポンスグループ」(以下 CG) の設置を決定した。

表 3.1-1 条約で規定する七つの様式

| FAL 書式 | 書類の名称  | 和文名称                          |
|--------|--|-------------------------------|
| 1      | IMO General Declaration                                | 一般申告書                         |
| 2      | IMO Cargo Declaration                                  | 貨物申告書                         |
| 3      | IMO Ship's Stores Declaration                          | 船用品申告書                        |
| 4      | IMO Crew's Effects Declaration                         | 乗組員携帯品申告書                     |
| 5      | IMO Crew List  | 乗組員名簿                         |
| 6      | IMO Passenger List                                     | 旅客名簿                          |
| 7      | Dangerous Goods Manifest                               | 危険品目録                         |
| その他    | Security-related information required by MSC/Circ.1130 | MSC/Circ.1130 が要求するセキュリティ関係情報 |

2010 年の FAL 委員会では、日本は韓国の XML 形式を国際標準化すべきとの提案に対して、現行の UN/EDIFACT が十分機能しており時期尚早である旨の意見を表明した。本会議では韓国提案は技術的側面が強く、技術的課題は導入国の事情によって異なるとの観点から、ガイドライン本編に盛り込むことは重要ではないとの意見が大勢を占めた。CG は今後ガイドラインの修正作業を行っていくが、日本はこの CG に参加していく予定である。

### (3) 情報化に関する国際的な取組

ここでは IMO 以外の場における港湾関連手続等に係る国際的な EDI 仕様の標準化に関する議論の経緯、動向などについてとりまとめた。

国連欧州経済委員会 (UNECE) の貿易手続簡易化作業部会 (WP.4) では、1960 年代より貿易手続の簡易化という観点より書類の標準化・統一化、書類上のデータ項目の標準化といった作業を行ってきた。貿易関連手続をペーパーレス化し、国際物流の円滑化を目指そうというのが UNECE/WP.4 の目標である。

貿易手続簡易化の作業は、書式の標準化、データエレメントの標準化、データ交換規則の標準化、コードの標準化の分野で進められてきた。このうちデータ交換規則の標準化として UNECE/WP.4 が開発したシンタックス規則である UN/EDIFACT(Electric Data Interchange for Administration, Commerce and Transport) は 1987 年に国際規格として承認された。なお、UNECE/WP.4 はグローバルレベルでの活動の必要性から、1997 年に UN/CEFACT (Center for Facilitation of Procedures and Practices for Administration, Commerce and Transport) へとリエンジニアリングされた。

海運関係の MIG (メッセージ実施ガイドライン) に関しては、UN/CEFACT の TBG3(運輸関係グループ)及び欧州を中心とするユーザーグループである SMDG、PROTECT、ITIGG といったグループが開発を行っている。

SMDG(Shipping Message Development Group)は1987年にスタートしたコンテナターミナルや海運業者、関連団体などで運営される組織である。これまでに BAPLIE (コンテナ積付情報)、TANSTA(タンクステートメント)、TPFREP(ターミナルパフォーマンス報告)のようなメッセージを開発している。

PROTECT グループは船舶の入出港に際して港湾管理者によって要請される電子報告を支援するためのEDI規格を確立してきた。その規格はPROTECTガイドと呼ばれている。現在はBERMAN (バース管理)、WASDIS(廃棄物報告)、IFTDGN(危険物報告)などのメッセージの開発が行われている。BERMAN Ver.2.0では改正 SOLAS 条約において ISPS コードが要求するセキュリティ関連項目を網羅するための改定がなされている。

ITIGG(International Transport Implementation Guideline Group)は運送業界で電子取引のための UN/EDIFACT 標準メッセージの開発に従事する国際専門家グループである。UN/EDIFACT 主要メッセージの実装を支援するための詳細かつ広範で簡単に理解できる文書の発効は ITIGG の主な役割の一つである。

#### UN/CEFACT の勧告

UNECE/WP.4の活動の成果は勧告として発表されてきた。その資産はUN/CEFACTに継承され、UN/CEFACT 勧告と呼ばれる。以下、港湾手続にとって重要と思われる勧告の概要を要約する。

##### 勧告第3号「ISO 国名コード」

この勧告は、国際規格 (IS) として公表された ISO3166 を UNECE/WP.4 が国名コードとして採択したものである。このコードは英字 2 文字で構成されている。ちなみに我が国のコードは "JP" である。

##### 勧告第4号「各国貿易簡易化機関 貿易手続簡易化作業の調整をするための国レベルでの取決め」

この勧告は、各国に UNECE/WP.4 活動の受け皿となるべき組織を設置することを勧告したものである。ちなみに JASTPRO はこの勧告に基づいて、1974 年に大蔵省、通商産業省、運輸省の支援により設立された。

##### 勧告第7号「日付・時間・機関の数字表記法」

この勧告は、年月日、時間について標準化された、明確な数字表示の方法を確立するためのものである。

1) 暦日：年月日の数字表記は、年、月、日の順で行われる。必要があれば 1 字あけ、あるいはハイフンで分ける。世紀の表示名は除いてもよい。

例 1975-02-20, 1975 02 20, 19750220, 75-02-20, 750220

2) 通し日付 (1 月 1 日から何番目か) : 1/1 (001) から 12/31 (365 または 366) まで順に数えた日数で示す。

例 1975 年 2 月 20 日 1975051

3) 時間：時、分の数字表記。日付との間を 1 字あけ、またはハイフンで分ける。4 字の決まった

長さで示す。

例 1975年2月20日10時 1975-02-20-10000, 1975 02 20 10000, 1975022010000

- 4) 週：7 暦日を 1 期間として数字表記。月曜から始まって 01 週から 53 週まで数える。01 は新年の少なくとも 4 日を含む第 1 週を示す。誤解を避けるために必要であるときは前に W をつける。

例 1975年2月17日から23日までの週 1975 W08, 197508

- 5) その他の期間：ある機関の初めと終わりを示す日付・時間を数字表記。それぞれをダブルハイフンで分ける。

例 - 年で期間を表すとき 1975年から1977年まで 1975--1977

月で期間を表すとき 1975年2月から3月まで 1975-02-03

1975年2月から1976年3月まで 1975-02-1976-03

#### 勧告第9号「通貨表示のための英字コード」

このコードは ISO4217 の規定を UNECE/WP.4 勧告として取り込んだものである。通貨と資金を表示するコードは 3 桁の英字コードとそれと同等の 3 桁の数字コードによる。

#### 勧告第10号「船名コード」

この勧告は海運会社、港湾局、その他海上物品運送当事者を含む国際貿易関係者に対して、船名を表すコードが必要なときには ITU(国際電気通信連合)船舶無線局呼出符号 (Radio Call Sign) を暫定使用するとしたものである。

この呼出符号はアルファベットが国毎に割当てられているため、船舶の国籍が売船等により変更したとき呼出符号も変わるといった不都合を抱えているが、現在のところ改定はされていない。

#### 勧告第11号「危険物の国際輸送における書類の問題」

この勧告は二つの部分、所要情報と書類手続に分けられる。

- 1) 所要情報：危険物書類に必要なすべての情報は種々の輸送形態や貨物運送に携わる当事者のために調和させ、特に貨物の分類に必要な情報としては、危険物の名称、危険物の分類、国連番号及び引火点（必要な場合）といったものを標準化すること。行政上必要とされる各種危険物申告書は統一された申告文言を開発して各種形態の異なった輸送を規制する各種法規や国際条約の指示に完全に合致するようにすべきである。
- 2) 書類手続の方法：危険物に関する情報は様々な手段で伝送されるが、中には法的証拠とならないので別の方法で確認することも必要となる例もある。したがって危険物輸送に関する情報伝達のためのこれらの方法を改善するため国際的に早急なアクションを起こす必要を勧告している。

#### 勧告第12号「海上運送証券の手続簡易化のための方策」

海上運送証券である船荷証券は物品に対する法的権限を有するという流通性証券としての特徴を持っている。したがって船荷証券は特段の注意を払って取り扱わなければならない。船荷証券は多くの関係者間を流通する複数の原本が発行されるので費用と手間のかかる手続きがこれに集

中している。この勧告は船荷証券の利用をミニマイズし、さらにより簡単なシーウェイビルや非流通性運送証券の利用を奨励すべきとしている。

#### 勧告第 14 号「署名以外の方法による貿易書類の認証」

電子的または他の自動的データ伝送を利用することがますます多くなっているため、署名及び書類の代わりに他の代替的方法を採用することが望ましい。当該勧告は各国政府及び関係国際機関に対して、国際貿易に使用されている書類上の署名を必要とする根拠となる国内法及び国際上の法律・条約文言を検討し、必要の際には条項の改定を勧告するものである。当該勧告はその代替手段としてテレックス、イン書くコピー、磁気テープ伝送、コンピュータ間伝送、コンピュータ印刷といった手段を挙げると共に新しいシステムを研究開発するよう勧告している。

#### 勧告第 16 号「港・地名コード」

貿易と国際輸送に関連する確定した地点の名称を表現する国際的に承認されるコードシステムの必要性を認識し、英字 2 桁の国名コードと組み合わせて使用する英字 3 桁の港・地名コードが開発され、勧告された。このコードの構成は IATA で使用している英字 3 桁の空港コードに着目しこれを基本にして各国で必要な地名につきコード化作業が行われた。またその場所の機能分類コードについても下記のように数字 1 桁で定めている。

- 0 機能無表示
- 1 水上輸送機能
- 2 鉄道輸送機能
- 3 道路輸送機能
- 4 航空輸送機能

例 成田国際空港 NRT (フル表示では JP NRT 4)

ニューヨーク・グランドセントラル駅 (US NYC 2G) のように従属場所を表現するために他の文字を付加・拡張することができる。

#### 勧告第 19 号「輸送形態コード」

貨物移動のために使用された輸送形態に関する情報は契約上必要である。また多くの国では輸送統計上、通関統計情にも必要である。

- 0 原則として使用しない
- 1 水上輸送
- 2 鉄道輸送
- 3 道路輸送
- 4 航空輸送
- 5 郵便輸送：このコードは輸送形態ではなく実践的理由により規定された
- 6 複合輸送
- 7 固定した輸送：このコードはパイプライン、ロープウェイ及び電線のような連続輸送の他の目の施設に適用される



- 8 内陸水路輸送
- 9 不明の輸送形態

#### 勧告第 20 号「数量単位コード」

この勧告は貿易、輸送、通関、その他貿易に関連する諸活動で使用する長さ、重量、容積及びその他の貿易で使用される数量の単位を表すコードを確立している。

#### 勧告第 33 号「シングルウィンドウの設置に関する勧告とガイドライン」

国際貿易に従事する企業は輸入、輸出、通過関連の規制に従うため大量の情報や文書を政府当局に定期的に提出しなければならない。この情報や文書はそれぞれが特別の（手動または自動）システムや用紙の形式をもっている複数の機関を通して提出しなければならないことが多い。この広汎な要求は関連のコストとともに政府並びにビジネスコミュニティの双方に大きな負担となりうるし国際貿易の発展にとっても大きな障害になりうる。

この問題に取り組む 1 つのアプローチが貿易関連の情報・文書を 1 回だけ 1 つのエントリーポイントにだけ提出するシングルウィンドウの確立である。これは情報の利用可能性とハンドリングを高め、貿易業界と政府間の情報フローを促進簡易化し、政府システムを横断する当該データの調和と共用を高め、国境を超える貿易に従事するすべての当事者に有意義な利得をもたらすであろう。こうしたファシリティの使用が公的規制の効率と効果を改善し、リソースのより良い使用によって政府と貿易業者双方にコスト削減をもたらすであろう。

したがってシングルウィンドウは非関税貿易障害を減らす貿易簡易化概念の実際的な応用であり、貿易業界のすべてのメンバーに直ちに利益をもたらすであろう。

### 3.2. 他国港湾 EDI システムの現状調査

#### 3.2.1. 概要

シンガポール港は PORTNET、マレーシア国ポートクラン港は PKCS(Port Klang Community System)という名称の港湾 EDI システムを有し、ASEAN における先進的な立場にある。また、韓国の港湾は PORT-MIS(Port Management Information System)という名称のシステムを運用しており、このシステムの海外展開に積極的に取り組んでいる。このシンガポール、マレーシア(ポートクラン港)及び韓国の 3 か国について、港湾手続の概要、港湾手続の流れ及び港湾手続の電子化状況に関し資料をもとに整理を行い、比較表を作成するとともに我が国の港湾 EDI システムの特徴や優位性について検討した。

#### 3.2.2. シンガポール

##### (1) 港湾手続について

シンガポールでは 1964 年に当時の運輸通信省傘下にシンガポール港湾局(PSA, Port of Singapore Authority)が設立され、港湾の規制監督・運営を行ってきた。1996 年の海事港湾局(MPA, Maritime

and Port Authority)の設立に伴い、それまで PSA が行ってきた公的機能（規制監督など）が MPA に移管され、PSA は民営化して港湾運営・サービス部門を担うこととなった。これに伴い、港湾の入出港手続などは MPA が担当・管理している。

表 3.2-1 にシンガポール港の港湾行政手続と担当機関を示す。なお、シンガポールは FAL 条約発効の 1967 年 4 月に同条約に署名、6 月に発効している。

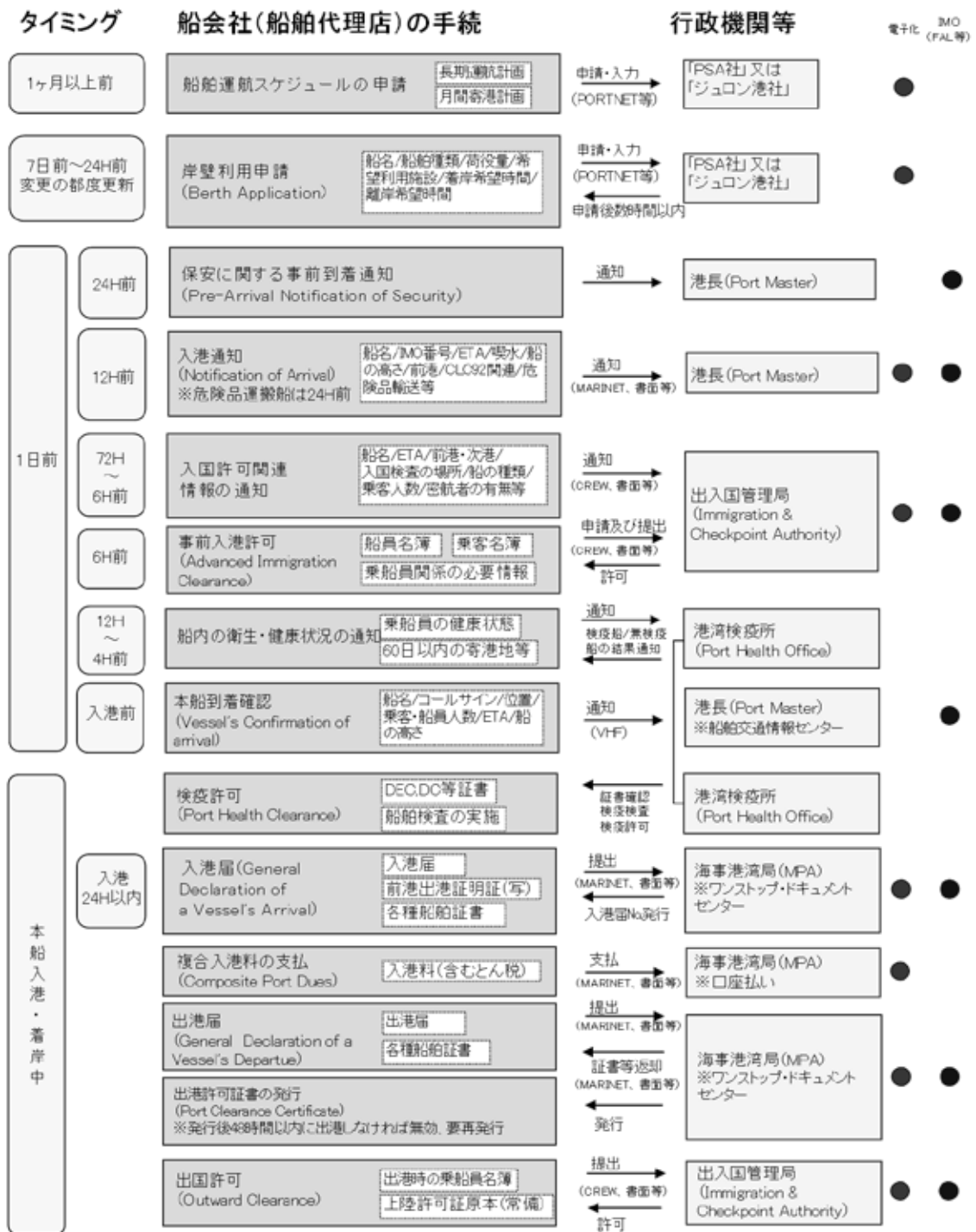
表 3.2-1 シンガポール港の港湾関連行政機関

| 行政機関名  | 主な役割   | 主な手続関係   |
|--|--|--|
| シンガポール海事審判官<br>Maritime and Port Authority<br>(MPA)          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾の海事関連の施設の開発・運営</li> <li>・港湾関係サービス業務関係の制度・免許関係</li> <li>・港長 (Harbour Master) 権限 (海上交通管理)</li> <li>・港湾区域の安全管理、海洋環境の保全管理</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・入港通知 (Notification of Arrival)</li> <li>・本船到着確認 (Vessel's Confirmation of arrival)</li> <li>・保安関係事前到着通知 (Pre-Arrival Notification of Security (PANs))</li> <li>・入港届 (General Declaration of A Vessel's Arrival)</li> <li>・出港届 (General Declaration of A Vessel's Departure)</li> </ul> |
| シンガポール出入国管理局<br>Immigration & Checkpoints<br>Authority (ICA) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶、船員・乗客の出入国管理</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・入国許可 (Inward Clearance)</li> <li>・事前入国許可 (Advanced Immigration Clearance)</li> <li>・出国許可 (Outward Clearance)</li> <li>・船員名簿 (Crew List)</li> <li>・乗客名簿 (Passenger List)</li> </ul>   |
| シンガポール港湾検疫事務所<br>Port Health Office                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・港の衛生管理</li> <li>・船舶検疫 (検疫) の実施</li> <li>・くん船・解除実施命令</li> <li>・検疫許可 (Port Health Clearance) の発行</li> </ul>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・入港許可 (Port Health Clearance)</li> </ul>  |
| PSA社<br>PSA International Pte Ltd                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾施設の運営者</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・長期運航計画 (Long Term Vessel Schedule)</li> <li>・月間寄港計画 (Advance Monthly Vessel Schedule)</li> <li>・岸壁利用申請 (Berth Application)</li> </ul>  |
| ジュロン港社<br>Jurong Port Pte Ltd                                |  |  |

出典：OCDI

## (2) 港湾手続の流れ

シンガポール港における港湾関連行政手続の流れを図 3.2-1 に示す。



出典：シンガポール港関係者からのヒアリングを基に OCEDI 作成

図 3.2-1 シンガポール港の港湾関連行政手続の業務フロー図

(3) 港湾手続の電子化の状況

MPA は 2006 年から港湾管理のための電子システムである MARINET の運用を開始した。MARINET は入出港届や各種船舶証書をインターネット経由で提出する機能を有しており、船舶

---

代理店にとって原本を管理事務所に持ち込む手間が省かれた。ただし、変更が生じた場合には原本を提出する必要がある。また、MPA 関係のすべての手続に対応しているわけではない。

利用を強制する法律や規定は存在しないが、MARINET ユーザーに対するインセンティブや優遇措置、さらに利便性の面でメリットが大きくなるよう工夫されている。MPA 関係者によれば、利用率は手続毎に異なるが、入出港届などの基本的手続は 9 割以上が MARINET 経由で行われているとのことである。インターネットベースであるため、専用回線使用料や特別なソフトウェアの購入などは不要であり、申請手続も無料であるが、初期登録料、月間使用量、情報照会料などが必要である。

出入国管理局 (ICA) はインターネットベースで船員の出入国管理に対応した電子システム CREW (Computerisation of Record for crew clearance System) を 2006 年から導入した。ただし、MARINET とのシステム相互連携は行われていない。

PSA 社は WEB 対応型の電子システム PORINET を運用している。これは PSA 社運営ターミナルの利用予約・利用申請等ターミナルオペレーション機能などの他、危険物情報提供などの港湾行政手続にも対応している。PORINET は TRADENET (貿易通関電子システム) との相互接続には対応しているが、MARINET や CREW などの港湾関連行政手続電子システムとは接続されていない。また、ジュロン港社の施設利用にも対応していない。この点は港湾関連行政手続の利用者にとっては不便なところであると思われる。

### 3.2.3. マレーシア

#### (1) 港湾手続について

マレーシアの代表的港湾であるポートクラン港について、港湾関連手続と担当行政機関を表 3.2-2 に示す。港湾の管理は、マレーシア運輸省海事局 (Ministry of Transport Maritime Division) 傘下のポートクラン港湾局 (Port Klang Authority (以下「PKA」)) が港湾管理者として、港湾資産管理、施設・サービスの規定、開発計画承認等を行っている。なお、マレーシアは 2009 年時点では FAL 条約を批准していない。ただし批准に向けた準備を進めている模様で、現行でも FAL 条約に準拠できるものは既に対応している。

#### (2) 港湾手続の流れ

ポートクラン港における港湾関連行政手続の流れを図 3.2-2 に示す。

#### (3) 港湾手続の電子化の状況

ポートクラン港には、Port Klang Community System (以下「PKCS」) という電子システムが 1993 年から稼働している。PKCS の開発・運営主体は PKA で、設計・開発はマレーシア財務省 (Ministry of Finance) 系列の ASP (Application Service Provider) である Dagang Net Technologies Sdn Bhd (以下「DNT 社」) が行っている。

表 3.2-2 ポートクラン港の港湾関連行政機関

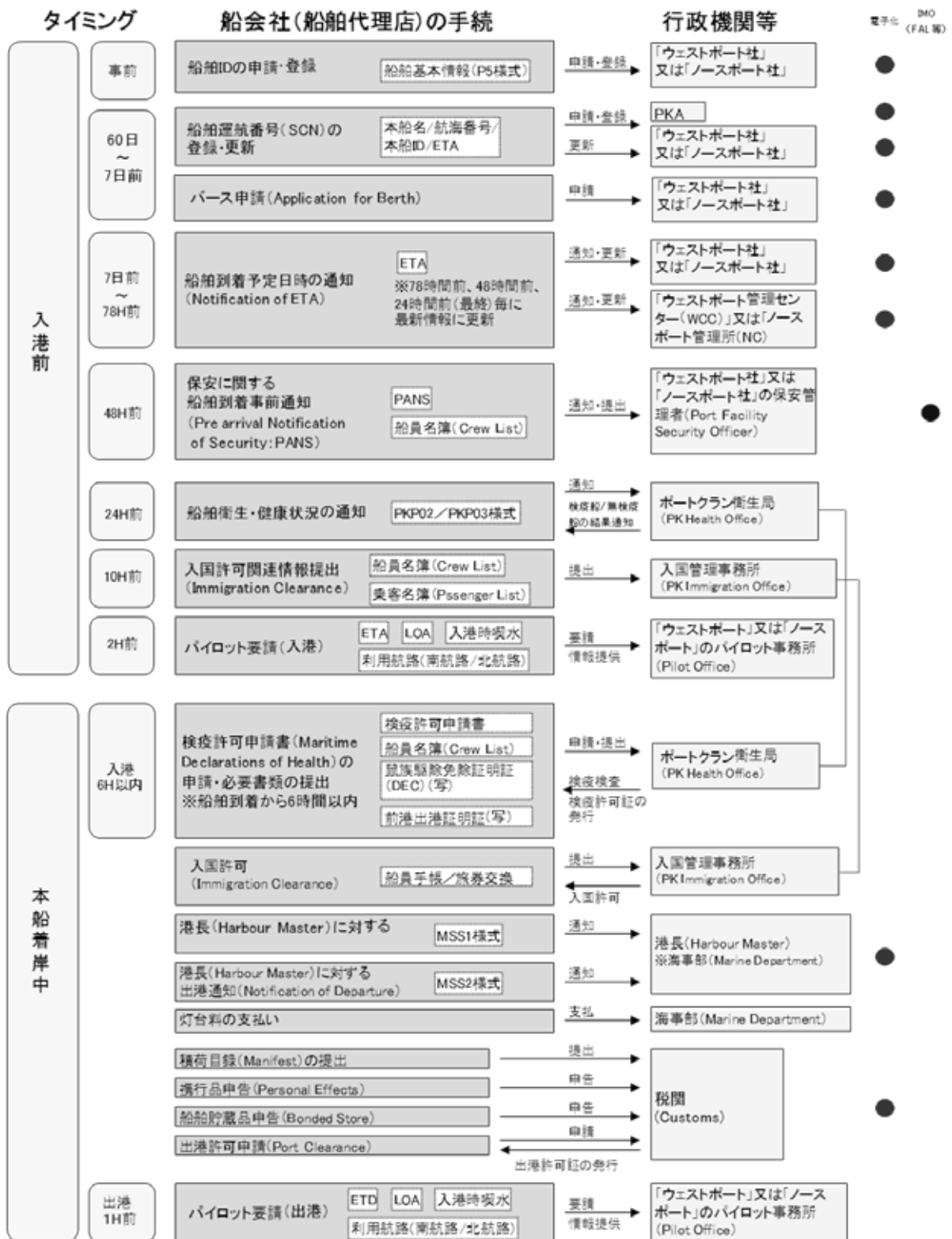
| 行政機関名  | 主な役割   | 主な手続関係   |
|--|--|--|
| 海事部<br>Marine Department                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>港長 (Harbour Master) 権限</li> <li>入出港安全環境管理</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>入港通知 (MSS1 (Arrival))</li> <li>出港通知 (MSS2 (Departure))</li> </ul>   |
| ポートクラン港湾局<br>Port Klang Authority (PKA)        | <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾管理者</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶運航番号 (Ship Call Number:SCN)</li> </ul>  |
| マレーシア税関<br>Royal Customs Malaysia              | <ul style="list-style-type: none"> <li>出港許可及び証明証発行</li> <li>貿易通関手続</li> <li>積荷目録提出関連</li> <li>保税管理</li> </ul>                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>出港許可 (Port Clearance)</li> <li>積荷目録 (Manifest)</li> <li>船舶貯蔵品申告 (Bonded Store)</li> <li>携行品申告 (Personal Effects)</li> </ul>   |
| ポートクラン入国管理事務所<br>Port Klang Immigration Office | 船舶、船員・乗船客の出入国管理  | <ul style="list-style-type: none"> <li>入国許可 (Immigration Clearance)</li> <li>船員名簿 (Crew List)</li> <li>乗客名簿 (Passenger List)</li> </ul>  |
| ポートクラン衛生局<br>Port Klang Health Office          | <ul style="list-style-type: none"> <li>港の衛生管理</li> <li>船舶検査 (検疫) の実施</li> <li>くん蒸・駆除実施命令</li> <li>検疫許可 (Health Clearance) の発行</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>PKP02 / PKP03様式</li> <li>検疫許可申請<br/>(Maritime Declarations of Health)</li> <li>船員名簿 (Crew List)</li> <li>検疫許可 (Port Health Clearance)</li> <li>検疫済証 (Free Pratique)</li> <li>検疫許可証 (Port Health Clearance)</li> </ul> |
| ウェストポート社<br>Westports Malaysia Sdn Bhd         | <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾施設運営者</li> <li>港湾施設保安管理者 (PFSSO)</li> <li>水先人 (As Westports Pilot Office)</li> </ul>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶ID (VESSEL ID)</li> <li>船舶到着予定日時の通知<br/>(Notification of ETA)</li> <li>保安に関する船舶到着事前通知<br/>(Pre-arrival Notification of Security:PANS)</li> <li>パイロット関係</li> </ul>   |
| ノースポート社<br>Northport (Malaysia) Bhd            | <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾施設運営者</li> <li>港湾施設保安管理者 (PFSSO)</li> <li>水先人 (As Northports Pilot Office)</li> </ul>           |  |

出典：OCDI

PKCS の主な役割は、ポートクラン内の保税区や FREE ZONE といわれる関税上の特区に貨物を搬入・搬出する際に、船会社 (船舶代理店) や荷主・貨物代理店、フォワーダーが税関当局、PKA、施設運営者 (ウェストポート社やノースポート社、その他の施設運営者) に対して行う積荷目録 (マニフェスト) の提出や通関申告など貿易通関手続に対応した電子システムである。そのため、PKCS は税関情報システム (Customs Information System) や DNT 社によるダガンネット・ネットワークと EDI を行っている。

また、PKA の説明によれば、船舶がポートクラン港に入港した際に行う SCN (Ship Call Number) の交付に必要となる船社 (又は船舶代理店) からの船舶関係情報の提出や船社 (船舶代理店) に対する SCN 交付にも利用される。

正確な利用状況は公開されていないがポートクラン港における煩雑な通関手続、積荷目録 (マニフェスト) の提出など貿易通関手続における PKCS の利用率は高いようである。また、SCN 関連手続においては原則、船会社や船舶代理店は EDI 手続で行うことが義務付けられているため、本手続に関してはほぼ 100% PKCS が利用されている。



出典：ポートクラン港関係者からのヒアリングを基に OC DI 作成

図 3.2-2 ポートクラン港の港湾関連行政手続の業務フロー図

### 3.2.4. 韓国

#### (1) 港湾手続について

韓国の港湾関連手続を「船舶に関する手続」、「船員・乗客に関する手続」、「貨物に関する手続」に分類して、表 3.2-3 に示す。韓国は FAL 条約を 2001 年に批准しており、国際標準の港湾関連手続が実践されている。

表 3.2-3 韓国の港湾関連手続の種類と関連行政機関

|             | 港湾関連手続                                      | 行政機関（釜山港の場合）  |
|-------------|---|---|
| 船舶に関する手続    | 入港前通報（Pre Arrival Notification）             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾管理者(釜山港湾公社)</li> <li>・税関（釜山税関）</li> <li>・出入国管理事務所（釜山出入国管理事務所）</li> <li>・国立地方検疫所（国立釜山検疫所）</li> </ul> |
|             | 入出港許可の交付（Port Clearance）                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・税関（釜山税関）により発効</li> </ul>  |
|             | 船舶保安情報（Ship Security Information）           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土海洋部地方海洋庁（釜山海洋庁）</li> </ul>  |
|             | 港湾施設使用申請（Berth Application）                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾管理者(釜山港湾公社)</li> </ul>  |
|             | 無線検疫（Radio Pratique Message）                | <ul style="list-style-type: none"> <li>・国立地方検疫所（国立釜山検疫所）</li> </ul>   |
|             | 保健状態申告（Maritime Declaration of Health）      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・国立地方検疫所（国立釜山検疫所）</li> </ul>   |
| 船員/乗客に関する手続 | 船員名簿（Crew List）                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・税関（釜山税関）</li> <li>・出入国管理事務所（釜山出入国管理事務所）</li> <li>・国立地方検疫所（国立釜山検疫所）</li> </ul>                         |
| 貨物に関する手続    | 輸入/輸出貨物マニフェスト（Import/Export Cargo Manifest） | <ul style="list-style-type: none"> <li>・税関（釜山税関）</li> <li>・港湾管理者(釜山港湾公社)</li> </ul>   |

出典：韓国船舶代理店ヒアリンクに基づき OCEDI 作成

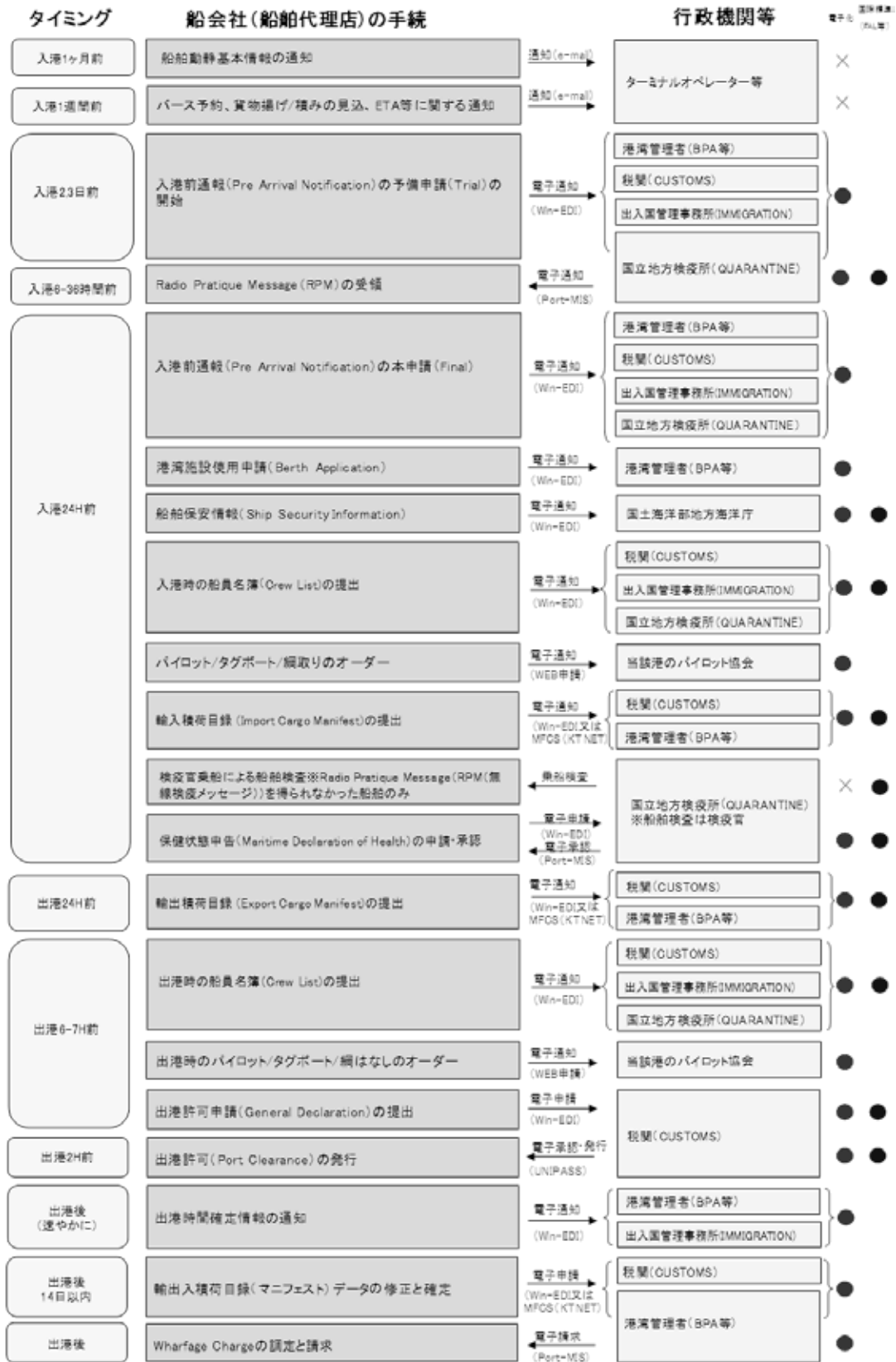
#### (2) 港湾手続の流れ

韓国における港湾行政手続の流れを図 3.2-3 に示す。

#### (3) 港湾手続の電子化の状況

韓国では 1991 年制定の「貿易業務自動化促進に関する法律（Law concerning promotion of trade business automation）」に基づき、港湾関連手続及び貿易関連手続は電子媒体を通じた手続のみが認められている。よって現在の韓国の港湾手続としては書面ベース（様式 Form）が姿を消し、入力項目（Item）のみが存在するようになった。

韓国では、全国共通の港湾管理システムである Port-MIS を利用することにより基本的な港湾関連手続を実行することが出来る。また、船舶の入出港 24 時間前までの提出が義務付けられている貨物目録（カーゴマニフェスト）については、マニフェスト提出専用システムである MFCS 又は Port-MIS のいずれかを利用して実行することができる。



出典 OCEDI

図 3.2-3 韓国の港湾関連手続に関する業務フロー



### Port-MIS

韓国の港に船舶が入出港する際、港湾関連手続きや港湾管理者等の行政機関内部の業務処理は、全国共通の港湾管理システムである Port-MIS を利用して実行されている。Port-MIS は、1986 年韓国政府機関の交通部（現在の国土海洋部）が主体となり、韓国の港湾管理における電子化の推進を目的に全国共通の港湾管理を担う情報インフラ整備構想の柱として開発の取組みを開始した。

Port-MIS は当初、政府直営で開発・管理が行われていたが、1996 年から政府系 IT 企業の KL-Net が開発と管理を包括的に受託するようになった。現在、韓国政府は KL-Net と連携して積極的に Port-MIS の海外技術移転を進めている。その一番手として、2010 年 5 月にマレーシアのケママン港への導入を図っているところである。

稼働当初から 2009 年までの間、Port-MIS は専用回線による EDI 対応のみの利用となっていた。その後、ユーザーの利便性向上と電子化推進計画の取り組みの下で、2009 年 12 月にインターネット利用を可能とした Port-MIS バージョン 2.0 にバージョンアップされた。Port-MIS は港湾関連手続き全般に対応していることから、船社・船舶代理店はインターネット上で Port-MIS の入力サイトにログイン後、入力画面に必要な事項を入力して一括送信することにより、港湾管理者（港湾公社）や CIQ 等に対する申請をワンストップで行うことが出来る。

インターネットの対応にバージョンアップされた Port-MIS バージョン 2.0 のシングルウィンドウ対応の港湾関連手続き専用のパッケージソフトとして、2010 年から Win EDI の利用が始まっている。Win EDI は、Port-MIS を利用して港湾関連手続きを申請する船社・船舶代理店の希望に応じて、Port-MIS のシステム管理者である KL-Net が無償配布しているパッケージソフトである。Win EDI の利用料は無料であるが（ソフトの入手自体も無料）、港湾関連手続きに伴うデータ送/受信量（トランザクション）に応じて従量式の利用料金が課金される（約 1 円/KB）。

### MFCS

韓国の税関に対するマニフェスト情報の提出は、マニフェスト専用ソフトである MFCS（Manifest Consolidation System）を利用して行われる。MFCS は、KT NET という韓国の貿易通関分野における IT 企業（韓国貿易協会の子会社）が提供するマニフェスト提出専用のパッケージソフトである。

主な利用者はマニフェスト提出を義務づけられている船社又は船舶代理店である。船社が荷主のオーダーに応じ社内業務システムを利用して B/L 作成を行う業務プロセス（Shipping Instructions）で生じる貨物情報を活用することで効率的に MFCS のシステム上で税関用のマニフェスト情報として電子送信（提出）される。また、航空貨物に対しても対応している。

大量のデータ処理を必要とする MFCS は WEB 対応となっておらず、利用者は KT NET から PC 毎にライセンス使用権を購入し、利用毎にシステム使用料と情報送信量に基づき課金される料金を支払う体系となっている。

なお、小口のマニフェスト情報の提出はインターネット利用に対応した Win EDI への入力により、Port-MIS 経由でも行うことができる。

### 3.2.5. 各国の港湾 EDI システムの比較

前述の 3 か国と我が国の港湾 EDI システムに関する状況を、港湾手続、電子化政策、システムの特徴などの観点で比較し、下表に示す。また、我が国の港湾行政手続の流れを図 3.2-4 に示す。

|        | 港湾関連行政手続  | 電子化の概要   | 電子システムの特徴   |
|--------|---|--|---|
| シンガポール | 1967 年 FAL 条約を批准。自由貿易港として、トランシップ貨物の通関手続きの簡略化や世界に先駆けてワンストップサービスを確立するなど、手続の簡易化・円滑化に配慮している。            | システム利用を強制する法律はないが、システムユーザーのメリットが出るように工夫している。PORTNET、TRADENET は 1989 年から稼働、MARINET、CREW はインターネットベースで 2006 年に稼働開始。           | 港湾関係手続は MARINET、出入国管理は CREW、PSA 社の施設利用等は PORINET、貿易通関は TRADENET を利用する。相互連携は十分ではない。  |
| マレーシア  | 2009 年時点で FAL 条約を批准していない。初寄港船舶は船舶基本情報を提出する。寄港する全船舶は必要情報を申請し、船舶運航番号 (Ship Call Number) の交付を受ける必要がある。 | ポートクラン港の PKCS は 1993 年から稼働。設計・開発を財務省系列の Dagang Net 社が実施。Ship Call Number 関連手続は原則 EDI で行うことが義務付けられている。このため、システム利用率は高い。      | PKCS の主な役割は貨物マニフェストの提出や通関申告など貿易通関を主体としており、税関情報システムや DagangNet ネットワークと EDI 連携を行っている。   |
| 韓国     | 2001 年 FAL 条約を批准。FAL 対象外手続についても簡易化を図っている。基本的には我が国の流れと類似。  | 貿易業務自動化促進法により、電子媒体による手続のみ認められている。Port-MIS は 1986 年に稼働し、2009 年にインターネットベースを導入した。2010 年からはシングルウィンドウ対応となっている。                  | 港湾手続関係は Port-MIS (KL-Net 社運営)、貿易通関関係は MFCS (KT-Net 社運営) であり、相互連携も行われている。ただし、MFCS はインターネット対応とはなっていない。  |
| 日本     | 2005 年 FAL 条約を批准。FAL 対象外手続についても手続の集約化、様式の統合化を図っている。   | 電子申告の利用は自由であるが、シングルウィンドウなど利便性の向上等により利用率を上げている。SeaNACCS は 1991 年から、港湾 EDI は 1999 年から稼働し、2008 年には両システムを統合したシングルウィンドウがスタートした。 | 2008 年に統合された新 NACCS は相互連携ではなく、一つのシステムとして機能しており、貿易通関など CIQ 手続から港湾手続まで一貫したシングルウィンドウとなっている。また、港湾手続の業務最適化を推進し、申請者の入力を容易にする機能、高い信頼性の確保などを実現している。 |

日本の港湾関連手続の EDI 化は SeaNACCS と港湾 EDI などが別々に稼働開始し、利用者の要請を受ける形で、2003 年に相互連携を実現し、さらに 2008 年に両システムが統合してシングルウィンドウ、シングルシステムとなった。このことにより、貿易通関など CIQ 手続から港湾手続までをカバーする情報のデータベースが統一化し、港湾関連物流情報プラットフォームの基礎が固められたことになる。今後行政手続のみならず B to B の分野において物流情報の EDI 化を促進し、

港湾関連企業の活動を支援する重要な基礎となるインフラであり、他国のどこもいまだ構築していないシステムといえることができよう。

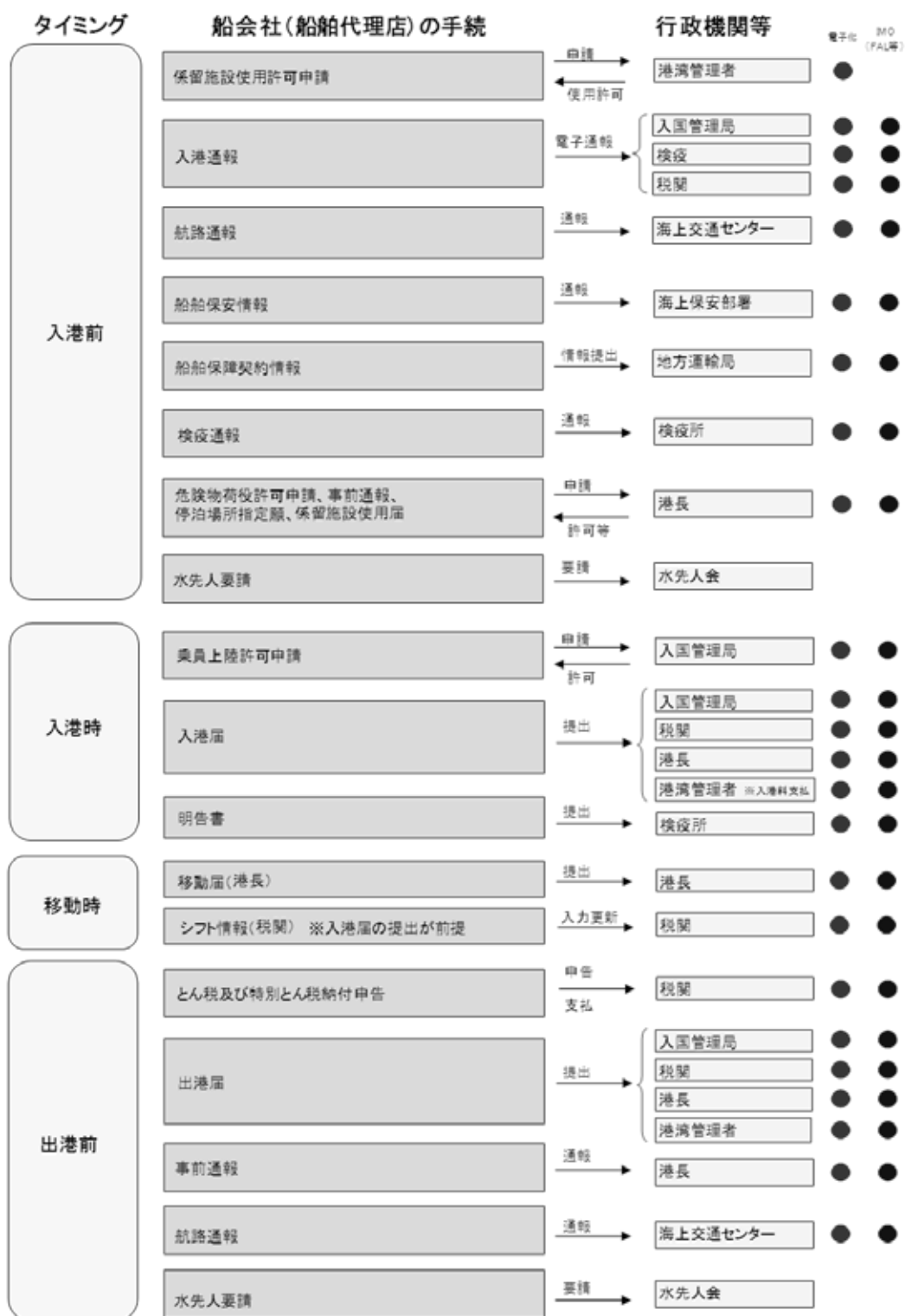


図 3.2-4 日本の港湾における入出港手続の流れ

## 4. ベトナム国調査

### 4.1. ベトナム国の港湾

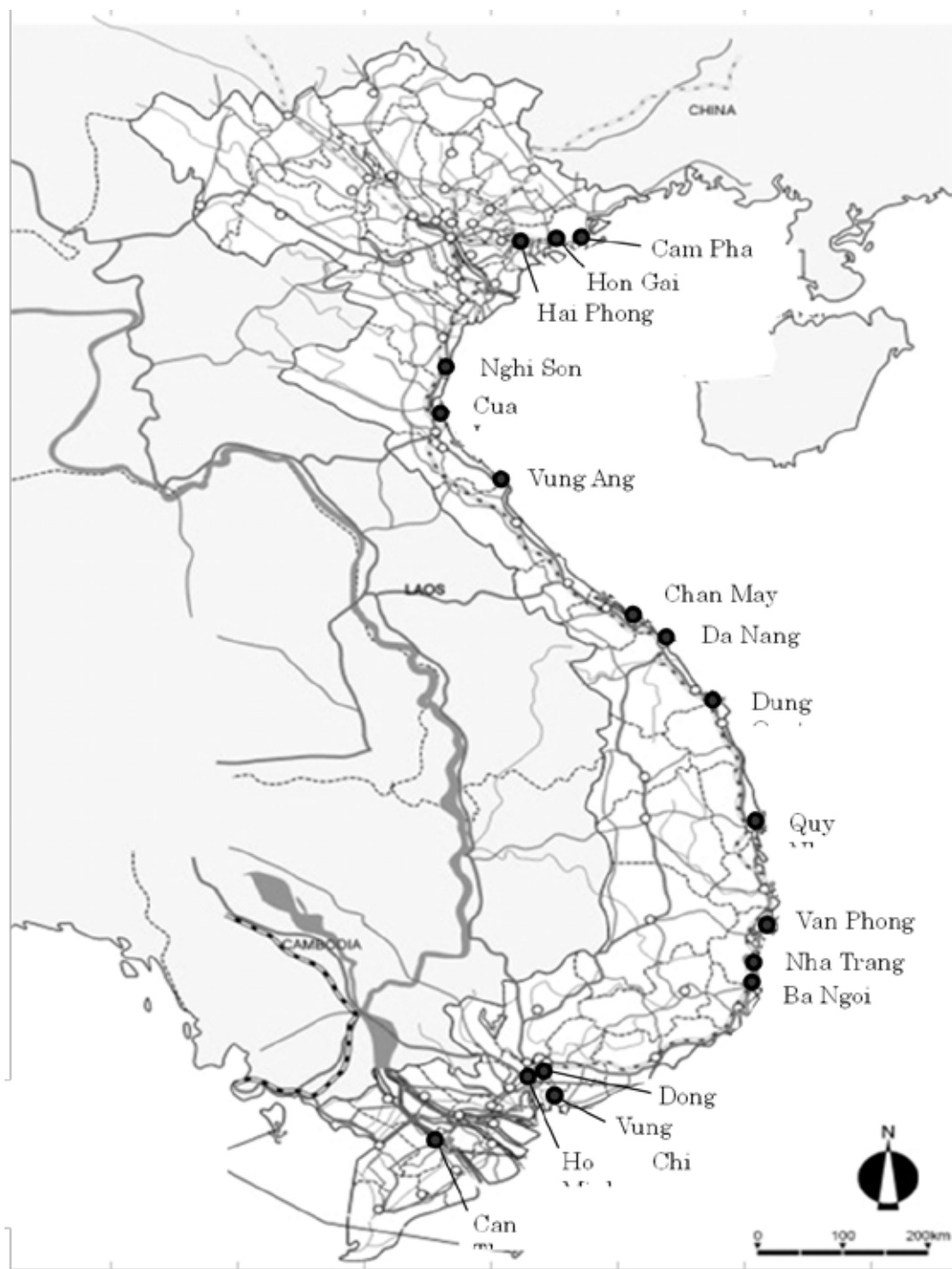
#### 4.1.1. 港湾の立地

ベトナムには 3,260km に及ぶ海岸線に多くの港湾が立地するとともに、紅河、メコン河水系にも河川港が数多く存在している。基本的に、海港は運輸省の一部局である VINAMARINE が、河川港は内陸水運局(VIWA)が所管している。河川に立地する港湾はその大半が極く小規模な港湾であるが外国貿易船舶が入出港する港湾もあり、外貿港等河川に立地する港湾の中にも、VINAMARINE の管轄する海港として位置づけられているものもある。

ベトナムの港湾はベトナム海事法の規定に基づき、その重要性及び性格に従い第 1 種港湾、第 2 種港湾及び第 3 種港湾に分類される。首相決定第 16/2008/QD-TTg (2008 年 1 月 28 日付) に基づき、表 4.1-1 のように 17 港湾が第 1 種港湾に、23 港湾が第 2 種港湾に、9 港湾が第 3 種港湾に指定されている。第 1 種港湾 17 港の分布を図 4.1-1 に示す。

表 4.1-1 ベトナムの港湾の分類

|         |  |    |
|---------|--|----|
| 第 1 種港湾 | 全国または地域をまたがる広域の社会経済開発を支える大規模な特別重要海港  | 17 |
|         | Cam Pha seaport, Hon Gai seaport, Hai Phong seaport, Nghi Son seaport, Cua Lo seaport, Vung Ang seaport, Chan May seaport, Da Nang seaport, Dung Quat seaport, Quy Nhon seaport, Van Phong seaport, Nha Trang seaport, Ba Ngoi seaport, Ho Chi Minh seaport, Vung Tau seaport, Dong Nai seaport, Can Tho seaport |    |
| 第 2 種港湾 | 地域また地方の社会経済開発を支える中規模の重要海港  | 23 |
| 第 3 種港湾 | 企業活動を支える小規模な海港   | 9  |



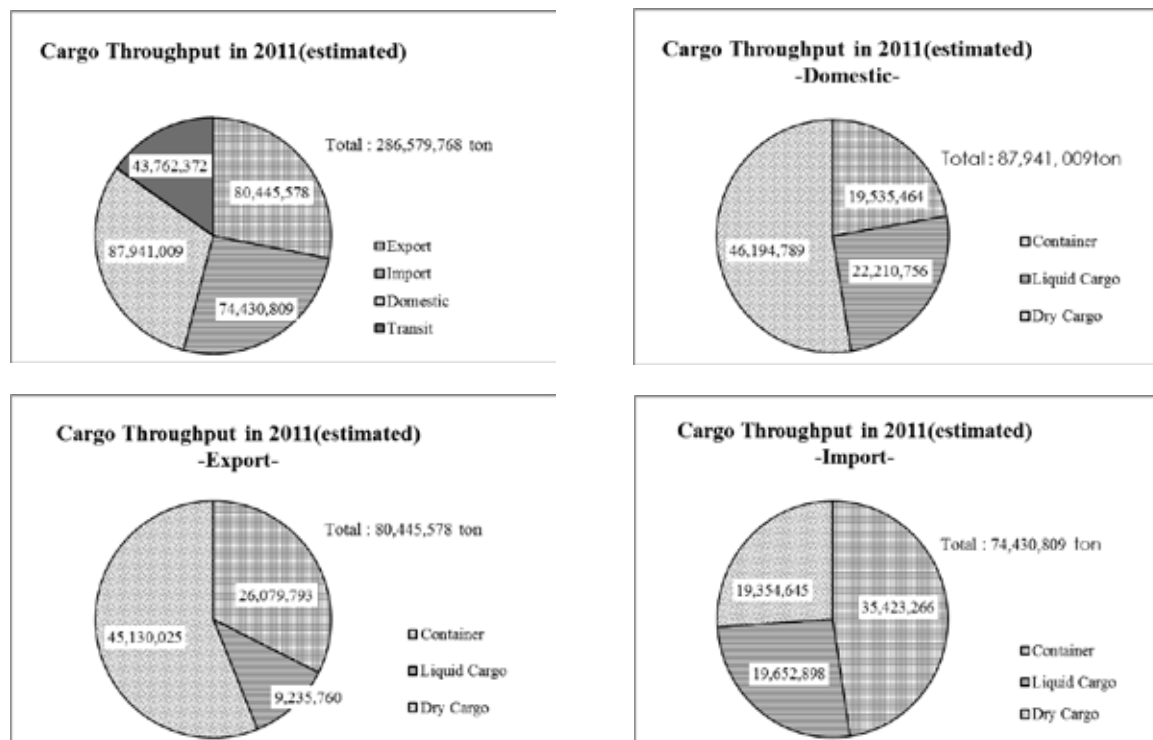
出典：OCDI

図 4.1-1 第 1 種港湾の分布

#### 4.1.2. 港勢

VINAMARINE の資料によると 2011 年推計ベースでベトナム全国の海港取扱貨物量は 287 百万トンで、輸出は 80.4 百万トン、輸入は 74.4 百万トン、内貿は 87.9 百万トン、トランジット貨物が 43.8 百万トンとなっている。貨物の種別で見ると、コンテナ貨物が 81 百万トン（輸出 26 百万

トン、輸入 35 百万トン、内貿 20 百万トン)、液体バルク貨物が 51 百万トン(輸出 9 百万トン、輸入 20 百万トン、内貿 22 百万トン)、ドライバルク貨物が 111 百万トン(輸出 45 百万トン、輸入 19 百万トン、内貿 46 百万トン)となっている。(図 4.1-2 参照)



出典：VINAMARINE 資料より調査団作成

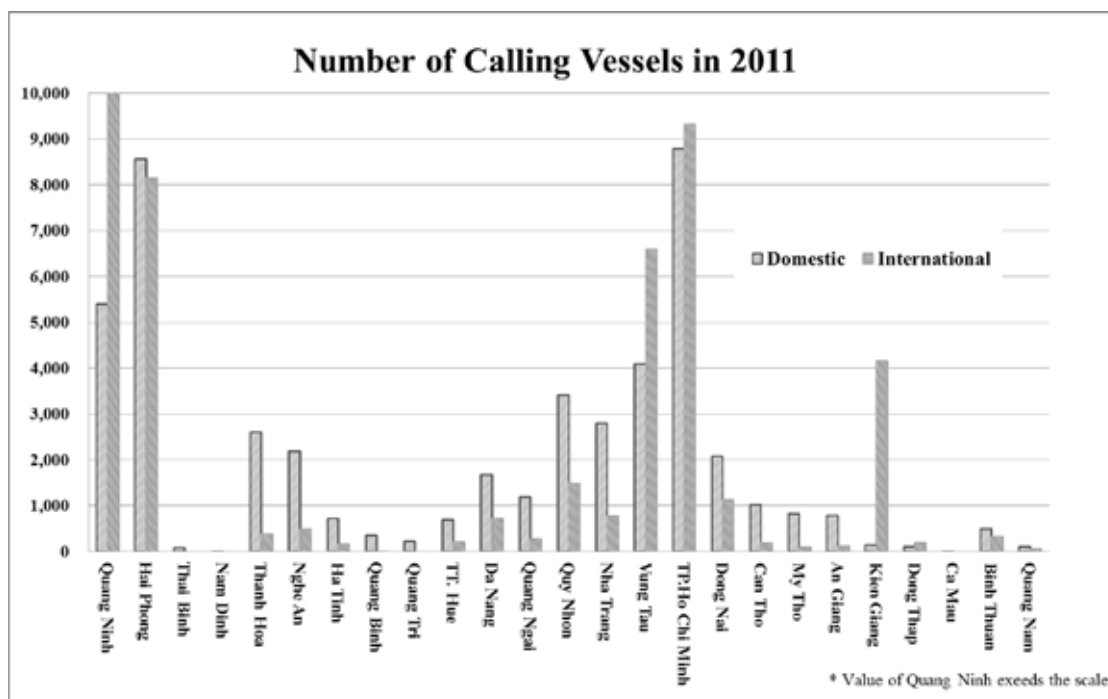
図 4.1-2 ベトナムの港勢

全国に配置された 25 地方海事局(MA)ごとに集計された VINAMARINE の 2011 年の統計によると、入港船舶の全国集計値は 130,002 隻で国内船が 48,376 隻、国際船が 81,626 隻であった。

2011 年の国際船の入港が 1000 隻を超える MA (=省)は、クアンニン MA 45,940 隻、ホーチミン市 MA 9,318 隻、ハイフォン MA 8,138 隻、ブンタウ MA 6,586 隻、キエンジャン MA 4,157 隻、クイニョン MA 1,469 隻、ドンナイ MA 1,123 隻の 7MA となっている。なお、クアンニン MA 及びキエンジャン MA については平均船型 (GT) がそれぞれ 1,123GT、359GT となっており、隣国との海運が頻繁に行われているものと推察される。タイピン MA、ナムディン MA、クアンチィ MA、カマウ MA の管轄する港湾は国内船のみの利用であった。

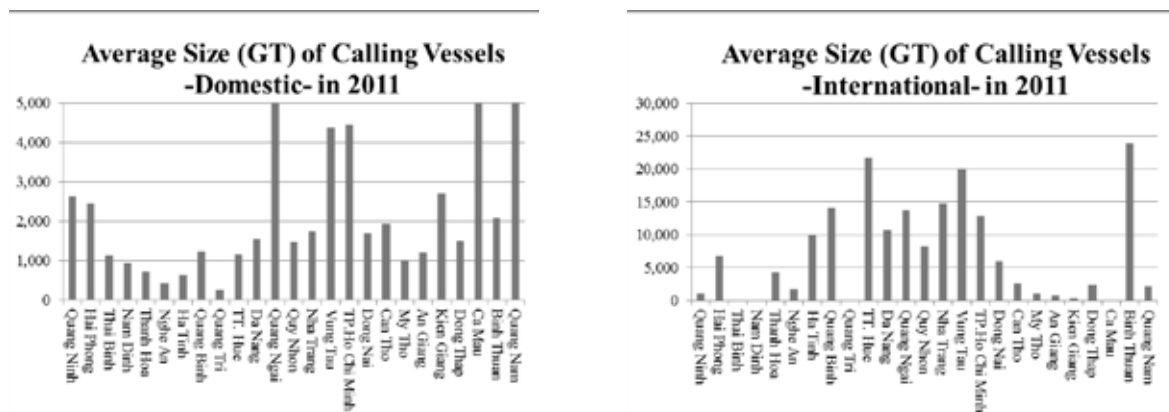
2011 年の国内船の入港が 1000 隻を超える MA (=省)は、ホーチミン市 MA 8,793 隻、ハイフォン MA 8,563 隻、クアンニン MA 5,405 隻、ブンタウ MA 4,089 隻、クイニョン MA 3,413 隻、ニャチャン MA 2,794 隻、タインホア MA 2,602 隻、ゲアン MA 2,179 隻、ドンナイ MA 2,078 隻、ダナン MA 1,680 隻、クアンガイ MA 1,193 隻、カントー MA 1,022 隻の 12 MA となっている。なお、ゲアン MA については平均船型 (GT) が 431GT と小さく、小型船の利用が中心と考えられる。

以上の数値を図 4.1-3 及び 4.1-4 に示す。



出典：VINAMARINE 資料より調査団作成

図 4.1-3 入港隻数 (MA 毎)



出典：VINAMARINE 資料より調査団作成

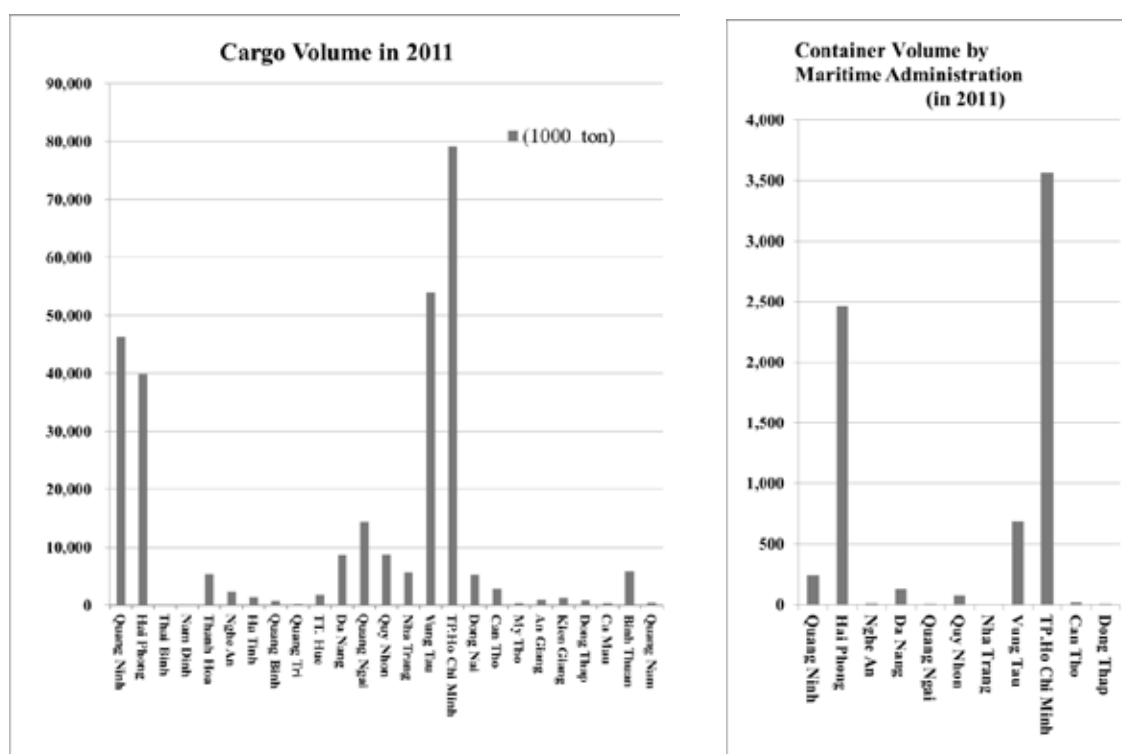
図 4.1-4 入港船舶の平均船型 (MA 毎)

貨物量の MA ごとの内訳を図 4.1-5 に示す。2011 年のホーチミン市 MA での貨物量は 79,117,138 トンであった。以下、ブンタウ MA では 53,974,474 トン、クアンニン MA では 46,312,930 トン、ハイフォン MA では 39,869,962 トン、クアンガイ MA では 14,295,648 トンであり、これら 5MA が取扱った貨物量はベトナムの港湾全体の 80%以上を占めている。

コンテナ取扱港湾を管轄する MA は、クアンニン MA、ハイフォン MA、ゲアン MA、ダナン MA、クアンナイ MA、クイニョン MA、ニャチャン MA、ブンタウ MA、ホーチミン市 MA、カ

ントーMA、ドンタップMAの11MAである。

10万TEU以上のコンテナ取扱実績を有するMAは、ホーチミン市MA 3,565千TUE、ハイフォンMA 2,462TEU、ブンタウMA 689千TEU、クアンニンMA 242TEU、ダナンMA 132千TEUの5MAで、全体の98.3%のコンテナを取扱っている。なお、ホーチミン市MAとハイフォンMAの管轄する港湾だけで全体の83.5%を取扱っている。



出典：VINAMARINE 資料より調査団作成

図 4.1-5 取扱貨物量 (MA 毎)

以下のMA管理の港湾では旅客船が入出港しており、全旅客数は414,356人であった。

ホーチミン市MA (99,406)、ブンタウMA (82,708)、クアンニンMA (73,582)、ニャチャンMA (46,404)、カントーMA (23,000)、ダナンMA (22,644)、ハイフォンMA (20,140)、フエ市MA (16,696)、ドンタップMA (16,422)、ミトMA (8,180)、クイニョンMA (2,602)、クアンナムMA (2,500)、ビンスアンMA (72)



表 4.1-2 MA 毎の港勢

| Maritime Administration | Location (Province) | Calling Vessels |                    |               |                    |               |                    | River Vessels (Number) | Cargo              |                  | Passengers     |
|-------------------------|---------------------|-----------------|--------------------|---------------|--------------------|---------------|--------------------|------------------------|--------------------|------------------|----------------|
|                         |                     | Total           |                    | Domestic      |                    | International |                    |                        | ton                | TEU              |                |
|                         |                     | Number          | GT                 | Number        | GT                 | Number        | GT                 |                        |                    |                  |                |
| Quang Ninh              | Quang Ninh          | 52,345          | 64,147,181         | 5,405         | 14,202,245         | 46,940        | 49,944,936         | 25,712,350             | 46,312,930         | 242,408          | 73,582         |
| Hai Phong               | Hai Phong City      | 16,702          | 76,114,027         | 8,563         | 20,907,502         | 8,138         | 55,206,526         | 0                      | 39,869,962         | 2,462,078        | 20,140         |
| Thai Binh               | Thai Binh           | 82              | 92,990             | 82            | 92,990             | 0             | 0                  | 42,768                 | 86,490             | 0                | 0              |
| Nam Dinh                | Nam Dinh            | 12              | 11,266             | 12            | 11,266             | 0             | 0                  | 32,460                 | 43,372             | 0                | 0              |
| Thanh Hoa               | Thanh Hoa           | 2,971           | 3,503,947          | 2,602         | 1,887,979          | 370           | 1,615,968          | 155,527                | 5,403,616          | 0                | 0              |
| Nghe An                 | Nghe An             | 2,659           | 1,781,227          | 2,179         | 939,139            | 480           | 842,088            | 60,583                 | 2,350,780          | 10,590           | 0              |
| Ha Tinh                 | Ha Tinh             | 878             | 1,981,946          | 725           | 453,787            | 154           | 1,528,159          | 0                      | 1,451,926          | 0                | 0              |
| Quang Binh              | Quang Binh          | 362             | 626,582            | 348           | 428,532            | 14            | 198,050            | 69,701                 | 691,812            | 0                | 0              |
| Quang Tri               | Quang Tri           | 223             | 56,189             | 223           | 56,189             | 0             | 0                  | 0                      | 92,448             | 0                | 0              |
| TT. Hue                 | Thua Thien Hue      | 907             | 5,343,749          | 698           | 796,975            | 209           | 4,546,774          | 6,106                  | 1,723,418          | 0                | 16,696         |
| Da Nang                 | Da Nang City        | 2,388           | 10,186,001         | 1,680         | 2,584,178          | 708           | 7,601,822          | 0                      | 8,675,028          | 132,324          | 22,644         |
| Quang Ngai              | Quang Ngai          | 1,464           | 12,025,788         | 1,193         | 8,327,112          | 269           | 3,698,676          | 0                      | 14,295,648         | 9,510            | 0              |
| Quy Nhon                | Binh Dinh           | 4,882           | 17,078,988         | 3,413         | 4,977,473          | 1,469         | 12,101,515         | 0                      | 8,722,990          | 73,212           | 2,602          |
| Nha Trang               | Khanh Hoa           | 3,557           | 16,127,906         | 2,794         | 4,871,462          | 763           | 11,256,444         | 0                      | 5,659,666          | 550              | 46,404         |
| Vung Tau                | Ba Ria-Vung Tau     | 10,675          | 149,256,600        | 4,089         | 17,911,920         | 6,586         | 131,344,680        | 0                      | 53,974,474         | 688,652          | 82,708         |
| TP.Ho Chi Minh          | Ho Chi Minh City    | 18,111          | 159,367,414        | 8,793         | 39,136,836         | 9,318         | 120,230,578        | 0                      | 79,117,138         | 3,564,750        | 99,406         |
| Dong Nai                | Dong Nai            | 3,202           | 10,319,722         | 2,078         | 3,523,145          | 1,123         | 6,796,577          | 0                      | 5,258,048          | 0                | 0              |
| Can Tho                 | Can Tho             | 1,200           | 2,434,488          | 1,022         | 1,969,843          | 178           | 464,645            | 960                    | 2,834,830          | 18,810           | 23,000         |
| My Tho                  | Tien Giang          | 912             | 910,738            | 830           | 824,045            | 82            | 86,693             | 300,974                | 403,150            | 0                | 8,180          |
| An Giang                | An Giang            | 902             | 1,048,003          | 787           | 952,834            | 115           | 95,170             | 1,079,366              | 872,342            | 0                | 0              |
| Kien Giang              | Kien Giang          | 4,296           | 1,869,209          | 139           | 377,016            | 4,157         | 1,492,193          | 0                      | 1,279,566          | 0                | 0              |
| Dong Thap               | Dong Thap           | 293             | 603,828            | 101           | 152,614            | 192           | 451,214            | 0                      | 814,648            | 7,296            | 16,422         |
| Ca Mau                  | Ca Mau              | 15              | 215,325            | 15            | 215,325            | 0             | 0                  | 0                      | 386,000            | 0                | 0              |
| Binh Thuan              | Binh Thuan          | 814             | 8,746,406          | 492           | 1,021,100          | 322           | 7,725,306          | 0                      | 5,786,336          | 0                | 72             |
| Quang Nam               | Quang Nam           | 150             | 8,413,805          | 110           | 8,327,112          | 40            | 86,693             | 0                      | 473,150            | 0                | 2,500          |
| <b>Total</b>            |                     | <b>130,002</b>  | <b>543,849,520</b> | <b>48,376</b> | <b>134,948,619</b> | <b>81,626</b> | <b>417,314,706</b> | <b>27,460,795</b>      | <b>286,579,768</b> | <b>7,210,180</b> | <b>414,356</b> |

Source: VINAMARINE

## 4.1.3. 港湾の管理・運営

## (1) 海事法と関連政令

ベトナムの港湾に関する基本的な法的枠組は、海事法 (Maritime Code : No40/2005/QH11, passed on 14 June 2005 by the National Assembly in 2005) の第 4 章「海港」において定められている。第 4 章は、法律が対象とする港湾の定義、種類、機能について定めるとともに、港湾の開港及び閉鎖、港湾の開発計画、投資、管理及び運営、海上交通安全、海洋汚染防止について定めている。加えて、海事港湾庁及びその長官の権限・義務、関係機関との調整についての条項を設けている。

このベトナム海事法において海港は、海上航行船舶の受入、貨物の積卸し、旅客の乗降その他のサービスが許可される施設及び設備からなる陸域及び海域としている。なお、海港とは、岸壁、倉庫、貯蔵場、作業場、事務所、サービス施設、道路、情報・通信、電力・上水設備、水路その他の設備を有する一つまたは複数のターミナルを有するものと規定している。

第 4 章の条項をボックス 4.1-1 に示す。

### ボックス 4.1-1 第 4 章「港湾」の条項

|        |                           |
|--------|---------------------------|
| 第 59 条 | 海港                        |
| 第 60 条 | 海港の種類                     |
| 第 61 条 | 海港の機能                     |
| 第 62 条 | 海港及び港湾水域の開設及び閉鎖の公示        |
| 第 63 条 | 海港開発計画                    |
| 第 64 条 | 海港及びアクセス航路の建設投資、管理及び運営    |
| 第 65 条 | 海港における海上交通安全、海上安全及び海洋汚染防止 |
| 第 66 条 | 海事港湾庁                     |
| 第 67 条 | 海事港湾庁長官の権限と義務             |
| 第 68 条 | 出航阻止                      |
| 第 69 条 | 海港海事関係機関の調整               |

この海事法の条項に基づいて、港湾及び海上航路の管理について定めた政令を整えており、最新の改正が政令第 21/2012/ND-CP「海港及び海上航路の管理」として、2012 年 6 月 1 日から施行されている。この政令は、ボックス 4.1-2 に示す 5 章から構成され、第 3 章第 1 節に、入出港船舶の港湾関連手続が規定されている。

### ボックス 4.1-2 海港及び海上航路の管理に関する政令の内容

|       |                             |
|-------|-----------------------------|
| 第 1 章 | 総則                          |
| 第 2 章 | 港湾・航路の管理・建設投資・運用及び海事警報      |
| 第 1 節 | 港湾及び航路の開発投資                 |
| 第 2 節 | 港湾・ターミナル・岸壁及び水域等の開港・閉鎖の公表   |
| 第 3 節 | 港湾及び航路の管理・運用                |
| 第 4 節 | 国営投資によるターミナル・岸壁インフラの管理・運用   |
| 第 5 節 | 港湾施設及び航路の保護                 |
| 第 3 章 | 港湾及び航路における海事活動管理            |
| 第 1 節 | 入出港船舶に対する手続                 |
| 第 2 節 | 海事パイロットサービス                 |
| 第 3 節 | 船舶活動の管理                     |
| 第 4 節 | 船舶捜索・救助及び海事事務の対策            |
| 第 5 節 | 港湾における安全、海事セキュリティ、秩序及び衛生の確保 |
| 第 6 節 | 消防及び環境に対する事故の防止・対策          |
| 第 4 章 | 港湾における関係管理機関間の協力            |
| 第 5 章 | 政令の執行                       |

## (2) VINAMARINE の権限・責務

運輸省ベトナム国家海事庁 (VINAMARINE) は、運輸省の組織でベトナムの港湾行政を担当す

る。その権限は、開発戦略の立案、マスタープランの策定、港湾関連の法制整備などに及び、港湾施設の整備、海事関連協定の承認、行政書類の発行、開港・閉港、船舶、船員、警備救難、ポートステートコントロール、環境保護、海上安全その他の業務を執行している。(ボックス 4.1-3 参照)

#### ボックス 4.1-3 VINAMARINE の権限・責務

- ・ 港湾開発戦略、マスタープラン、海運政策・海事法制、管理規則等の立案
- ・ 国内外の投資資金による港湾インフラプロジェクトの管理
- ・ 二国間の海事協定の締結
- ・ 海事関係国際条約の調印に係る業務
- ・ 外国船の領海への入域許可の発行
- ・ 海港の開港発布
- ・ 海事サービスの管理（船舶の登録、船員の認証など）
- ・ 警備救難業務の実施
- ・ ポートステートコントロールの実施
- ・ 海上安全の管理（海上安全監視、海上事故の調査など）
- ・ 海運にかかる犯罪の捜査・解決

実際の港湾管理や海上交通管理は、VINAMARIN 傘下の地方海事局( Maritime Administration=MA ) が各地域を担当しており、25 の MA が省または特別市ごとに置かれている。例えば、ハイフォン MA、ホーチミン市 MA などである。

地方海事局の責務は、ボックス 4.1-4 に示すようにベトナム海事法第 67 条に規定されている。

#### ボックス 4.1-4 地方海事局の権限・責務

- ・ 管轄区域のマスタープラン、港湾開発計画への関与及び計画承認後の実施管理
- ・ 管轄区域の海港、海域における海運活動の規制の実施：アクセス水路、航行支援システムの監理・監督；管轄区域内の組織・個人による海運活動の監理
- ・ 海港への船舶の入出港及び港内作業の許可・監督並びに海上保安・安全及び環境保全の面で航行能力のない船舶の入出港の禁止
- ・ 所管機関からの要請による、航行船舶の逮捕権の行使
- ・ 海事法第 68 条の規定に基づく航行船舶の拘留
- ・ 港湾海域内の遭難者の捜索・救援の実施；捜索救難及び環境汚染防除のための全ての人員・設備の動員、
- ・ 船舶・船員の登録の実施、法令に基づく港湾使用料等の徴収。
- ・ 海上安全のための検査、管轄区域内での海上事故の調査・処理
- ・ 海港における国家機関間の業務活動の調整
- ・ 権限に基づく海事行政上の罰金の賦課
- ・ 法律の規定に基づくその他の権限の執行

### (3) VINAMARINE の組織

VINAMARINE は、内局 10 局及び海事検査官、ベトナム IMO 事務局、中央組織内 VINAMARINE 室で構成される。また、ハイフォンとホーチミン市に 2 支局を置き、全国に 25 の地方海事局を配置しているほか、五つの系列組織を持っている。これらの機関、組織の名称をボックス 4.1-5 に示

す。

#### ボックス 4.1-5 VINAMARINE の組織

|  |   |
|--|---|
| Planning and Finance Department<br>Maritime Safety and Security Department<br>Sea Port Infrastructure Management Department<br>Maritime Structural Engineering Department<br>Ship & Crew Registration Department<br>Maritime Transport and Services Department<br>Science-Technology and Environment Department<br>Legislation Department<br>International Cooperation Department<br>Personnel & Organizing Department<br><br>Maritime Inspectorate<br>Standing Office of The Vietnam IMO Secretariat<br>VINAMARINE's Office | Maritime Administration of An Giang<br>Maritime Administration of Ca Mau<br>Maritime Administration of Can Tho<br>Maritime Administration of Da Nang<br>Maritime Administration of Dong Nai<br>Maritime Administration of Dong Thap<br>Maritime Administration of Ha Tinh<br>Maritime Administration of Hai Phong<br>Maritime Administration of Kien Giang<br>Maritime Administration of My Tho<br>Maritime Administration of Nam Dinh<br>Maritime Administration of Nghe An<br>Maritime Administration of Nha Trang<br>Maritime Administration of Quang Binh<br>Maritime Administration of Quang Ninh<br>Maritime Administration of Quang Ngai<br>Maritime Administration of Quang Tri<br>Maritime Administration of Quy Nhon<br>Maritime Administration of Thai Binh<br>Maritime Administration of Thanh Hoa<br>Maritime Administration of Ho Chi Minh City<br>Maritime Administration of Thua Thien – Hue<br>Maritime Administration of Vung Tau<br>Maritime Administration of Binh Thua |
| VINAMARINE Branch in Hai Phong City<br>VINAMARINE Branch in Ho Chi Minh City   |   |
| Vietnam Maritime Journal<br>Vietnam Maritime Search and Rescue Co-ordination Centre<br>The Maritime Security Information Centre<br>Maritime College No. 1<br>Ho Chi Minh City Maritime Vocational College  |   |

出典：VINAMARINE

#### (4) 運輸省

ベトナムの運輸省は、内局 10 局及び検査官、運輸省室、高速道路管理室のほか、大臣の全国的管理機能を補佐する VINAMARINE を含む 8 外局により構成される。さらにその傘下には多くの機関を有しており、その組織をボックス 4.1-6 に示す。

#### ボックス 4.1-6 運輸省の組織

|  |
|--|
| Planning & Investment Department<br>Finance Department<br>Transport Infrastructure Department<br>Transport Safety Department<br>Legislation Department<br>Transport Department<br>Science & Technology Department<br>Environment Department<br>International Cooperation Department<br>Personnel & Organizing Department<br><br>Inspectorate |
|--|

Ministry's Office

Expressway Management Office

Directorate for Roads of Vietnam (DRVN)  
 Vietnam Railway Administration (VNRA)  
 Vietnam Inland Waterway Administration (VIWA)  
 Vietnam Maritime Administration (VINAMARINE)  
 Civil Aviation Authority of Vietnam (CAAV)  
 Vietnam Register (VR)  
 Transport Engineering Construction And Quality Management Bureau (TCQM)  
 Transport Health Administration (THA)

Transport Development and Strategy Institute (TDSI)  
 Institute of Transport Science and Technology (ITST)  
 Institute for Transport Administration and Management Cadres  
 Vietnam Aviation Academy  
 Vietnam Maritime University  
 Ho Chi Minh City University of Transport  
 University of Transport Technology (UTT)  
 Transport College II  
 Transport College III  
 Central Transport College  
 Central Vocational College of Transport I  
 Central Vocational College of Transport II  
 Central Vocational College of Transport III  
 Information Technology Center (ITC-MOT)  
 Transport Newspaper  
 Transport Magazine  
 Ho Chi Minh Road Project Management Unit  
 My Thuan Project Management Unit  
 Thang Long Project Management Unit  
 Project Management Unit 1 (PMU1)  
 Project Management Unit 85 (PMU85)

出典：ベトナム運輸省（ウェブサイト）

## (5) 港湾管理

ベトナムの港湾は運輸省だけでなく国防省、産業省、農業・農村開発省、商業省、建設省などいくつかの国家機関と地方政府の傘下の企業が開発してきた。これらの会社は新ターミナルの開発・運営を行う合資会社を設立したり、個別ターミナルの運営会社を設置したりしている。例えば、VINALINES は国有会社であり、その管理するターミナルはクアンニン、ハイフォン、ダナン、ホーチミン市、カントーその他、全国に配置されている

これらの組織は、港湾活動を規制して秩序を維持したり、民間ターミナル業者のための活動区域を確保したり、将来の開発のためのマスタープランを作成したり、港湾開発の免許や許可を与えるなどの権限と責務を持つものではない。地方海事局の業務は港長の業務である。

#### 4.1.4. 港湾開発

全国的な海港の開発計画はベトナム海事法第 63 条の規定に基づき策定されている。第 63 条においては、海港開発計画は社会経済戦略、国防・安全保障、運輸その他の部門や地方政府さらには世界的な海運開発の潮流などに基づかねばならないとされている。そのマスタープランは総理大臣の承認を受け、それに続き詳細計画が作成されて運輸大臣がこれを承認する。

現計画の名称は「2020 年から 2030 年に向けたベトナム海港体系の開発マスタープラン」であり、2009 年 12 月 24 日付首相決定第 2190/QD-TTg により総理大臣の承認を得た。詳細計画は地方機関が計画し、運輸大臣の承認を得ている。

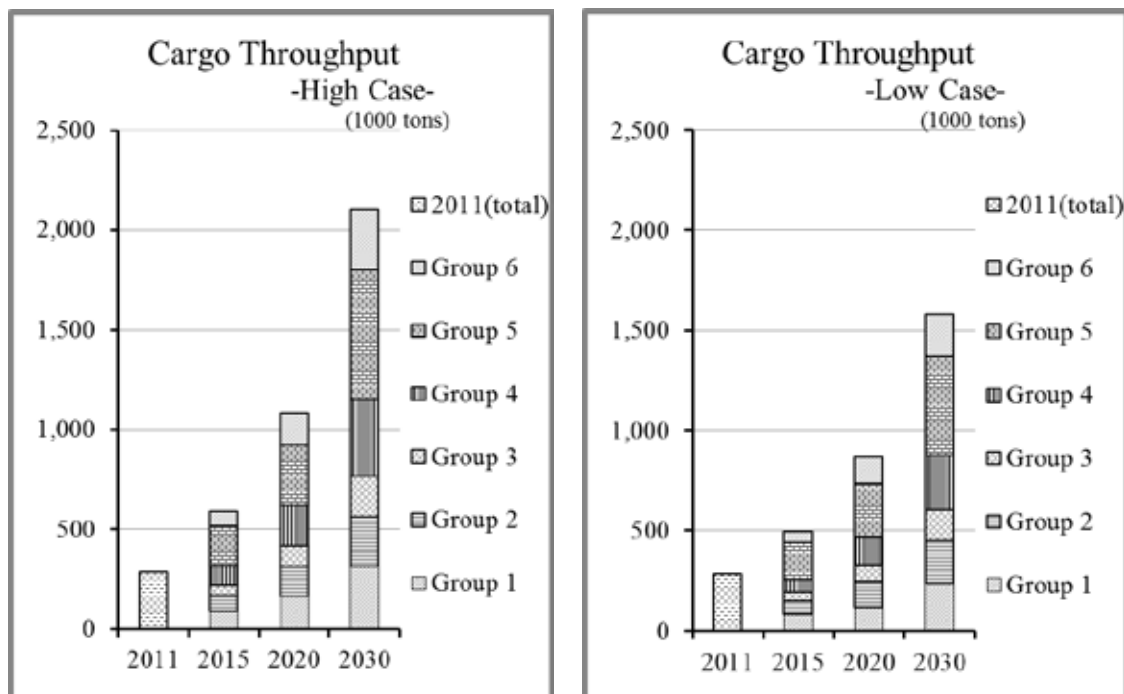
ベトナムの港湾は表 4-3 に示すように、6 グループに分類され、毎年主要港湾の取扱貨物量が計画されている。

マスタープランでは、全ベトナムの取扱貨物量は 2015 年までに 500～600 百万トン、2020 年までに 900～1,100 百万トン、2030 年までに 1,600～2,100 百万トンに達すると計画されている。(図 4.1-6)

表 4.1-3 グループ別港湾

|                |   |
|----------------|---|
| <b>Group 1</b> | <b>Seaports in Northern Vietnam, including those from Quang Ninh to Ninh Binh</b>   |
| cargo          | 86-90 million tons(2015), 118-163 million tons (2020), 242-313 million tons (2030)  |
| ports          | Hai Phong, Lach Huyen, Dinh Vu, Hon Gai port, Quang Ninh, Cai Lan   |
| <b>Group 2</b> | <b>Seaports in northern Central Vietnam, including those from Thanh Hoa to Ha Tinh</b>  |
| cargo          | 69-80 million tons (2015); 132-152 million tons (2020), 212-248 million tons (2030)   |
| ports          | Nghi Son-Thanh Hoa, Northern Nghi Son, Southern Nghi Son, Nghe An, Cua Lo, Son Duong, Vung Ang- Ha Tinh, Son Duong, Vung Ang  |
| <b>Group 3</b> | <b>Seaports in central Central Vietnam including those from Quang Binh to Quang Ngai</b>  |
| cargo          | 41-46 million tons (2015), 81-104 million tons(2020), 154-205 million tons (2030);  |
| ports          | Da Nang, Tien Sa, Son Tra, Lien Chieu, Dung Quat-Quang Ngai   |
| <b>Group 4</b> | <b>Seaports in southern Central Vietnam including those from Binh Dinh to Binh Thuan</b>  |
| cargo          | 63-100 million tons (2015), 142-202 million tons(2020), 271-384 million tons(2030)  |
| ports          | Quy Nhon-Binh Dinh, Quy Nhon, Thi Nai Nhon, Hoi Van, Phong-Khanh, Hoa Dam Mon, Southern Van Phong, Southwestern Van Phong (Ninh Thuy, Doc Let, Hon Khoi), Nha Trang, Ba Ngoi- Khanh Hoa, Ba Ngoi, Nha Trang |
| <b>Group 5</b> | <b>Seaports in eastern Southern Vietnam (including also Con Dao and along Soai Rap river in Long An and Tien Giang)</b>   |
| cargo          | 185-200 million tons(2015), 265-305 million tons(2020), 495-650 million tons(2030)  |
| ports          | Vung Tau-Ba Ria Vung Tau, Cai Mep, Sao Mai-Ben Dinh Phu My, My Xuan, Long Son, Sao Mai-Ben Dinh Ho Chi Minh City, Hiep Phuoc, Cat Lai, Phu Thuan Khanh Hoi Dong Nai, Phuoc An, Go Dau Phuoc An, Go Dau      |
| <b>Group 6</b> | <b>Seaports in Mekong River delta (including also Phu Quoc and southwestern islands)</b>  |
| cargo          | 54-74 million tons (2015), 132-156 million tons (2020), 206-300 million tons (2030)   |

ports Can Tho- Cai Cui Hoang Dieu, Binh Thuy: Tra Noc, O Mon On Phu Quoc, Duyen Hai-Tra Vinh, Long Phu-Soc Trang, ,Chau Thanh-Hau Giang Kim, Son-Tra Vinh. Nam Du Kien Luong-Kien Giang



出典：「2020年から2030年に向けたベトナム海港体系の開発マスタープラン」より調査団作成

図 4.1-6 マスタープランに見る取扱貨物量計画

## 4.2. 港湾関連手続の現状

### 4.2.1. 港湾関連手続の規定

ベトナムの港湾関連手続は最新の政令第 21/2012/ND-CP「海港及び海上航路の管理」の第 3 章第 1 節に規定されている。この節はボックス 4-7 のとおり、15 条で構成され、その申請様式等も規定されている。(ボックス 4.2-1 参照)

#### ボックス 4.2-1 第 1 節 海港に入出港する船舶の手続条項

|            |   |
|------------|---|
| Article 49 | General requirements on vessels entering seaports   |
| Article 50 | Procedures of application for permission for vessels of some specific types to arrive at seaports |
| Article 51 | Notification on vessels' arrival at seaports  |
| Article 52 | Confirmation of vessels' arrival at seaports  |
| Article 53 | Maneuvering of vessels to enter seaports  |
| Article 53 | Venues, time limits and papers for completion of procedures for vessels to enter seaports         |
| Article 55 | Notification on vessels' departure from seaports  |
| Article 56 | Venues, time limits and papers for completion of procedures for vessels to depart from seaports   |
| Article 57 | Venues, time limits and papers for completion of procedures for vessels on                        |

|            |  |
|------------|--|
| Article 58 | entry and exit at offshore oil ports<br>revision of the exemption and expediting of procedures for entering or leaving seaports for special situations |
| Article 59 | Conditions for vessels to depart from seaports   |
| Article 60 | Foreign vessels in transit   |
| Article 61 | Working time for completion of procedures  |
| Article 62 | Order and form of declaration  |
| Article 63 | General procedure and process for the entrance, departure and transit of vessels operating in Vietnam seaports   |

#### ボックス 4.2-2 第 3 章第 1 節に関する様式

|            |   |        |
|------------|---|--------|
| Form No 25 | Application for allowing nuclear-powered foreign ships and ships carrying radioactive to come to port | 50-2-a |
| Form No 26 | Application for foreign ships to arrive in port to perform special tasks                              | 50-3-a |
| Form No 01 | Notification of Arrival of Ship   | 51-1   |
| Form No 06 | Goods Declaration   | 51-1   |
| Form No 02 | Declaration of ship security  | 51-3   |
| Form No 13 | Shifting order  | 53-3   |
| Form No 03 | General declaration   | 54-1-c |
| Form No 04 | Crew list   | 54-1-c |
| Form No 05 | Passenger list  | 54-1-c |
| Form No 03 | General declaration   | 54-2-d |
| Form No 04 | Crew list   | 54-2-d |
| Form No 05 | Passenger list  | 54-2-d |
| Form No 06 | Goods Declaration   | 54-2-d |
| Form No 07 | Dangerous goods manifest  | 54-2-d |
| Form No 08 | Ship' store declaration   | 54-2-d |
| Form No 09 | Crew's Effects Declaration  | 54-2-d |
| Form No 10 | Maritime Health Declaration   | 54-2-d |
| Form No 11 | Animal Quarantine Declaration   | 54-2-d |
| Form No 12 | Plant Quarantine Declaration  | 54-2-d |
| Form No 02 | Declaration of ship security  | 54-2-d |

この節の始めの条項において、全ての船舶は船型、船籍及び目的にかかわらず、原則としてベトナムの海港に入港することができることを明記している。そして、全ての船舶は開かれている港湾及び使用を許可された港湾施設及び海域のみ利用できると規定している。

入港に関しては、第 51 条に入港事前通報、第 52 条に到着確認、第 54 条に具体的な入港手続について定めている。出港に関しては、第 55 条に出港通報、第 56 条に具体的な出港手続について定めている。また、海事港湾庁長官の権限として重要な船舶の入港時の係留場所指定及び出港許可に関して、第 53 条及び第 59 条に規定している。

全ての船舶は原則としてこの規定の手続に従う。なお、沖合石油基地への出入の手続、国際トランジット船に求められる手続きについては、それぞれ第 57 条、第 60 条において具体的に示している。国外の原子力船や放射性物質運搬船、国外のサルベージ船、科学調査船、漁船、曳船、練習船、文化・スポーツ船、港湾建設作業船、天然資源調査船、探検・開発船、外国軍用船などの特殊船舶については特別の手続が規定されている。



関連の行政官庁とそこに提出すべき様式について、図 4.2-1 のように取りまとめている。手順の  
手順、提出・提示すべき書面及び提出先官庁を、外航船については図 4.2-2、図 4.2-3、図 4.2-4 に、  
内航船については図 4.2-5 にそれぞれ示す。

| Provisions of Decree 21/2012ND-CP |                                   | Administrative Agency  |    | Form     |                                 | Administrative Agency |    | Form     |                                   |    |    |
|-----------------------------------|-----------------------------------|--|----|----------|---------------------------------|-----------------------|----|----------|-----------------------------------|----|----|
| Form 01                           | Notification of Arrival of Ship   | Maritime Administration<br>(VINAMRINE/Ministry of Transport) | A  | Form 03  | General Declaration             | AB                    | AB | Form 04  | Crew List                         | AB | AB |
| Form 02                           | Security Statement                | Border Custom Authority                                      | c  | Form 05  | Passenger List                  | AB                    | AB | Form 06  | Cargo Declaration                 | AB | AB |
| Form 03                           | General Declaration               | Border Custom Authority                                      | AB | Form 07  | Dangerous Goods Manifest        | AB                    | AB | Form 08  | Ship's Stores Declaration         | AB | AB |
| Form 04                           | Crew List                         | Border Custom Authority                                      | AB | Form 09  | Crew's Effects Declaration      | AB                    | AB | Form 10  | Maritime Declaration of Health    | A  | A  |
| Form 05                           | Passenger List                    | Border Custom Authority                                      | AB | Form 11  | Animal Quarantine Declaration   | AB                    | AB | Form 12  | Plant Quarantine Declaration      | A  | A  |
| Form 06                           | Cargo Declaration                 | Border Custom Authority                                      | AB | Form 13  | Port Clearance permit           | AB                    | AB | Form 14  | Other paper issued by authorities | AB | AB |
| Form 07                           | Dangerous Goods Manifest          | Border Custom Authority                                      | AB | Form 15  | Passengers Effects Declaration  | AB                    | AB | Form 16  | Security Statement                | AB | AB |
| Form 08                           | Ship's Stores Declaration         | Border Custom Authority                                      | AB | Form 17  | Ship's Stores Declaration       | AB                    | AB | Form 18  | Plant Quarantine Declaration      | AB | AB |
| Form 09                           | Crew's Effects Declaration        | Border Custom Authority                                      | AB | Form 19  | Animal Quarantine Declaration   | AB                    | AB | Form 20  | Maritime Declaration of Health    | AB | AB |
| Form 10                           | Maritime Declaration of Health    | Border Guard Authority<br>(Ministry of National Defense)     | AB | Form 21  | Crew's Effects Declaration      | AB                    | AB | Form 22  | Ship's Stores Declaration         | AB | AB |
| Form 11                           | Animal Quarantine Declaration     | International Medical Health                                 | AB | Form 23  | Ship's Stores Declaration       | AB                    | AB | Form 24  | Dangerous Goods Manifest          | AB | AB |
| Form 12                           | Plant Quarantine Declaration      | International Medical Health                                 | AB | Form 25  | Dangerous Goods Manifest        | AB                    | AB | Form 26  | Cargo Declaration                 | AB | AB |
| Form 13                           | Port Clearance permit             | Plant Quarantine Office                                      | AB | Form 27  | Cargo Declaration               | AB                    | AB | Form 28  | Passenger List                    | AB | AB |
| Form 14                           | Other paper issued by authorities | Plant Quarantine Office                                      | AB | Form 29  | Passenger List                  | AB                    | AB | Form 30  | Crew List                         | AB | AB |
| Form 15                           | Passengers Effects Declaration    | Animal Quarantine Office                                     | AB | Form 31  | Crew List                       | AB                    | AB | Form 32  | General Declaration               | AB | AB |
| Form 16                           | Security Statement                | Animal Quarantine Office                                     | AB | Form 33  | General Declaration             | AB                    | AB | Form 34  | Notification of Arrival of Ship   | AB | AB |
| Form 17                           | Ship's Stores Declaration         |  |    | Form 35  | Notification of Arrival of Ship |                       |    | Form 36  |                                   |    |    |
| Form 18                           | Dangerous Goods Manifest          |  |    | Form 37  |                                 |                       |    | Form 38  |                                   |    |    |
| Form 19                           | Cargo Declaration                 |  |    | Form 39  |                                 |                       |    | Form 40  |                                   |    |    |
| Form 20                           | Passenger List                    |  |    | Form 41  |                                 |                       |    | Form 42  |                                   |    |    |
| Form 21                           | Crew List                         |  |    | Form 43  |                                 |                       |    | Form 44  |                                   |    |    |
| Form 22                           | General Declaration               |  |    | Form 45  |                                 |                       |    | Form 46  |                                   |    |    |
| Form 23                           | Notification of Arrival of Ship   |  |    | Form 47  |                                 |                       |    | Form 48  |                                   |    |    |
| Form 24                           |                                   |  |    | Form 49  |                                 |                       |    | Form 50  |                                   |    |    |
| Form 25                           |                                   |  |    | Form 51  |                                 |                       |    | Form 52  |                                   |    |    |
| Form 26                           |                                   |  |    | Form 53  |                                 |                       |    | Form 54  |                                   |    |    |
| Form 27                           |                                   |  |    | Form 55  |                                 |                       |    | Form 56  |                                   |    |    |
| Form 28                           |                                   |  |    | Form 57  |                                 |                       |    | Form 58  |                                   |    |    |
| Form 29                           |                                   |  |    | Form 59  |                                 |                       |    | Form 60  |                                   |    |    |
| Form 30                           |                                   |  |    | Form 61  |                                 |                       |    | Form 62  |                                   |    |    |
| Form 31                           |                                   |  |    | Form 63  |                                 |                       |    | Form 64  |                                   |    |    |
| Form 32                           |                                   |  |    | Form 65  |                                 |                       |    | Form 66  |                                   |    |    |
| Form 33                           |                                   |  |    | Form 67  |                                 |                       |    | Form 68  |                                   |    |    |
| Form 34                           |                                   |  |    | Form 69  |                                 |                       |    | Form 70  |                                   |    |    |
| Form 35                           |                                   |  |    | Form 71  |                                 |                       |    | Form 72  |                                   |    |    |
| Form 36                           |                                   |  |    | Form 73  |                                 |                       |    | Form 74  |                                   |    |    |
| Form 37                           |                                   |  |    | Form 75  |                                 |                       |    | Form 76  |                                   |    |    |
| Form 38                           |                                   |  |    | Form 77  |                                 |                       |    | Form 78  |                                   |    |    |
| Form 39                           |                                   |  |    | Form 79  |                                 |                       |    | Form 80  |                                   |    |    |
| Form 40                           |                                   |  |    | Form 81  |                                 |                       |    | Form 82  |                                   |    |    |
| Form 41                           |                                   |  |    | Form 83  |                                 |                       |    | Form 84  |                                   |    |    |
| Form 42                           |                                   |  |    | Form 85  |                                 |                       |    | Form 86  |                                   |    |    |
| Form 43                           |                                   |  |    | Form 87  |                                 |                       |    | Form 88  |                                   |    |    |
| Form 44                           |                                   |  |    | Form 89  |                                 |                       |    | Form 90  |                                   |    |    |
| Form 45                           |                                   |  |    | Form 91  |                                 |                       |    | Form 92  |                                   |    |    |
| Form 46                           |                                   |  |    | Form 93  |                                 |                       |    | Form 94  |                                   |    |    |
| Form 47                           |                                   |  |    | Form 95  |                                 |                       |    | Form 96  |                                   |    |    |
| Form 48                           |                                   |  |    | Form 97  |                                 |                       |    | Form 98  |                                   |    |    |
| Form 49                           |                                   |  |    | Form 99  |                                 |                       |    | Form 100 |                                   |    |    |
| Form 50                           |                                   |  |    | Form 101 |                                 |                       |    | Form 102 |                                   |    |    |
| Form 51                           |                                   |  |    | Form 103 |                                 |                       |    | Form 104 |                                   |    |    |
| Form 52                           |                                   |  |    | Form 105 |                                 |                       |    | Form 106 |                                   |    |    |
| Form 53                           |                                   |  |    | Form 107 |                                 |                       |    | Form 108 |                                   |    |    |
| Form 54                           |                                   |  |    | Form 109 |                                 |                       |    | Form 110 |                                   |    |    |
| Form 55                           |                                   |  |    | Form 111 |                                 |                       |    | Form 112 |                                   |    |    |
| Form 56                           |                                   |  |    | Form 113 |                                 |                       |    | Form 114 |                                   |    |    |
| Form 57                           |                                   |  |    | Form 115 |                                 |                       |    | Form 116 |                                   |    |    |
| Form 58                           |                                   |  |    | Form 117 |                                 |                       |    | Form 118 |                                   |    |    |
| Form 59                           |                                   |  |    | Form 119 |                                 |                       |    | Form 120 |                                   |    |    |
| Form 60                           |                                   |  |    | Form 121 |                                 |                       |    | Form 122 |                                   |    |    |
| Form 61                           |                                   |  |    | Form 123 |                                 |                       |    | Form 124 |                                   |    |    |
| Form 62                           |                                   |  |    | Form 125 |                                 |                       |    | Form 126 |                                   |    |    |
| Form 63                           |                                   |  |    | Form 127 |                                 |                       |    | Form 128 |                                   |    |    |
| Form 64                           |                                   |  |    | Form 129 |                                 |                       |    | Form 130 |                                   |    |    |
| Form 65                           |                                   |  |    | Form 131 |                                 |                       |    | Form 132 |                                   |    |    |
| Form 66                           |                                   |  |    | Form 133 |                                 |                       |    | Form 134 |                                   |    |    |
| Form 67                           |                                   |  |    | Form 135 |                                 |                       |    | Form 136 |                                   |    |    |
| Form 68                           |                                   |  |    | Form 137 |                                 |                       |    | Form 138 |                                   |    |    |
| Form 69                           |                                   |  |    | Form 139 |                                 |                       |    | Form 140 |                                   |    |    |
| Form 70                           |                                   |  |    | Form 141 |                                 |                       |    | Form 142 |                                   |    |    |
| Form 71                           |                                   |  |    | Form 143 |                                 |                       |    | Form 144 |                                   |    |    |
| Form 72                           |                                   |  |    | Form 145 |                                 |                       |    | Form 146 |                                   |    |    |
| Form 73                           |                                   |  |    | Form 147 |                                 |                       |    | Form 148 |                                   |    |    |
| Form 74                           |                                   |  |    | Form 149 |                                 |                       |    | Form 150 |                                   |    |    |
| Form 75                           |                                   |  |    | Form 151 |                                 |                       |    | Form 152 |                                   |    |    |
| Form 76                           |                                   |  |    | Form 153 |                                 |                       |    | Form 154 |                                   |    |    |
| Form 77                           |                                   |  |    | Form 155 |                                 |                       |    | Form 156 |                                   |    |    |
| Form 78                           |                                   |  |    | Form 157 |                                 |                       |    | Form 158 |                                   |    |    |
| Form 79                           |                                   |  |    | Form 159 |                                 |                       |    | Form 160 |                                   |    |    |
| Form 80                           |                                   |  |    | Form 161 |                                 |                       |    | Form 162 |                                   |    |    |
| Form 81                           |                                   |  |    | Form 163 |                                 |                       |    | Form 164 |                                   |    |    |
| Form 82                           |                                   |  |    | Form 165 |                                 |                       |    | Form 166 |                                   |    |    |
| Form 83                           |                                   |  |    | Form 167 |                                 |                       |    | Form 168 |                                   |    |    |
| Form 84                           |                                   |  |    | Form 169 |                                 |                       |    | Form 170 |                                   |    |    |
| Form 85                           |                                   |  |    | Form 171 |                                 |                       |    | Form 172 |                                   |    |    |
| Form 86                           |                                   |  |    | Form 173 |                                 |                       |    | Form 174 |                                   |    |    |
| Form 87                           |                                   |  |    | Form 175 |                                 |                       |    | Form 176 |                                   |    |    |
| Form 88                           |                                   |  |    | Form 177 |                                 |                       |    | Form 178 |                                   |    |    |
| Form 89                           |                                   |  |    | Form 179 |                                 |                       |    | Form 180 |                                   |    |    |
| Form 90                           |                                   |  |    | Form 181 |                                 |                       |    | Form 182 |                                   |    |    |
| Form 91                           |                                   |  |    | Form 183 |                                 |                       |    | Form 184 |                                   |    |    |
| Form 92                           |                                   |  |    | Form 185 |                                 |                       |    | Form 186 |                                   |    |    |
| Form 93                           |                                   |  |    | Form 187 |                                 |                       |    | Form 188 |                                   |    |    |
| Form 94                           |                                   |  |    | Form 189 |                                 |                       |    | Form 190 |                                   |    |    |
| Form 95                           |                                   |  |    | Form 191 |                                 |                       |    | Form 192 |                                   |    |    |
| Form 96                           |                                   |  |    | Form 193 |                                 |                       |    | Form 194 |                                   |    |    |
| Form 97                           |                                   |  |    | Form 195 |                                 |                       |    | Form 196 |                                   |    |    |
| Form 98                           |                                   |  |    | Form 197 |                                 |                       |    | Form 198 |                                   |    |    |
| Form 99                           |                                   |  |    | Form 199 |                                 |                       |    | Form 200 |                                   |    |    |
| Form 100                          |                                   |  |    | Form 201 |                                 |                       |    | Form 202 |                                   |    |    |
| Form 101                          |                                   |  |    | Form 203 |                                 |                       |    | Form 204 |                                   |    |    |
| Form 102                          |                                   |  |    | Form 205 |                                 |                       |    | Form 206 |                                   |    |    |
| Form 103                          |                                   |  |    | Form 207 |                                 |                       |    | Form 208 |                                   |    |    |
| Form 104                          |                                   |  |    | Form 209 |                                 |                       |    | Form 210 |                                   |    |    |
| Form 105                          |                                   |  |    | Form 211 |                                 |                       |    | Form 212 |                                   |    |    |
| Form 106                          |                                   |  |    | Form 213 |                                 |                       |    | Form 214 |                                   |    |    |
| Form 107                          |                                   |  |    | Form 215 |                                 |                       |    | Form 216 |                                   |    |    |
| Form 108                          |                                   |  |    | Form 217 |                                 |                       |    | Form 218 |                                   |    |    |
| Form 109                          |                                   |  |    | Form 219 |                                 |                       |    | Form 220 |                                   |    |    |
| Form 110                          |                                   |  |    | Form 221 |                                 |                       |    | Form 222 |                                   |    |    |
| Form 111                          |                                   |  |    | Form 223 |                                 |                       |    | Form 224 |                                   |    |    |
| Form 112                          |                                   |  |    | Form 225 |                                 |                       |    | Form 226 |                                   |    |    |
| Form 113                          |                                   |  |    | Form 227 |                                 |                       |    | Form 228 |                                   |    |    |
| Form 114                          |                                   |  |    | Form 229 |                                 |                       |    | Form 230 |                                   |    |    |
| Form 115                          |                                   |  |    | Form 231 |                                 |                       |    | Form 232 |                                   |    |    |
| Form 116                          |                                   |  |    | Form 233 |                                 |                       |    | Form 234 |                                   |    |    |
| Form 117                          |                                   |  |    | Form 235 |                                 |                       |    | Form 236 |                                   |    |    |
| Form 118                          |                                   |  |    | Form 237 |                                 |                       |    | Form 238 |                                   |    |    |
| Form 119                          |                                   |  |    | Form 239 |                                 |                       |    | Form 240 |                                   |    |    |
| Form 120                          |                                   |  |    | Form 241 |                                 |                       |    | Form 242 |                                   |    |    |
| Form 121                          |                                   |  |    | Form 243 |                                 |                       |    | Form 244 |                                   |    |    |
| Form 122                          |                                   |  |    | Form 245 |                                 |                       |    | Form 246 |                                   |    |    |
| Form 123                          |                                   |  |    | Form 247 |                                 |                       |    | Form 248 |                                   |    |    |
| Form 124                          |                                   |  |    | Form 249 |                                 |                       |    | Form 250 |                                   |    |    |
| Form 125                          |                                   |  |    | Form 251 |                                 |                       |    | Form 252 |                                   |    |    |
| Form 126                          |                                   |  |    | Form 253 |                                 |                       |    | Form 254 |                                   |    |    |
| Form 127                          |                                   |  |    | Form 255 |                                 |                       |    | Form 256 |                                   |    |    |
| Form 128                          |                                   |  |    | Form 257 |                                 |                       |    | Form 258 |                                   |    |    |
| Form 129                          |                                   |  |    | Form 259 |                                 |                       |    | Form 260 |                                   |    |    |
| Form 130                          |                                   |  |    | Form 261 |                                 |                       |    | Form 262 |                                   |    |    |
| Form 131                          |                                   |  |    | Form 263 |                                 |                       |    | Form 264 |                                   |    |    |
| Form 132                          |                                   |  |    | Form 265 |                                 |                       |    | Form 266 |                                   |    |    |
| Form 133                          |                                   |  |    | Form 267 |                                 |                       |    | Form 268 |                                   |    |    |
| Form 134                          |                                   |  |    | Form 269 |                                 |                       |    | Form 270 |                                   |    |    |
| Form 135                          |                                   |  |    | Form 271 |                                 |                       |    | Form 272 |                                   |    |    |
| Form 136                          |                                   |  |    | Form 273 |                                 |                       |    | Form 274 |                                   |    |    |
| Form 137                          |                                   |  |    | Form 275 |                                 |                       |    | Form 276 |                                   |    |    |
| Form 138                          |                                   |  |    | Form 277 |                                 |                       |    | Form 278 |                                   |    |    |
| Form 139                          |                                   |  |    | Form 279 |                                 |                       |    | Form     |                                   |    |    |

| Procedure based on the Provisions of Decree 21 2012 (Chapter. 3)<br>Vietnamese and Foreign Vessels for Entry and Departure (basic case) |   |        |             |   |   |   |   |   |   |
|---|---|--------|-------------|---|---|---|---|---|---|
| Article   | Timing  | Action | VINA-MARINE | Port Authority (local MA)                                       | Border Guard Authority                  | Border Custom Authority                 | International Medical Health Office     | Plant Quarantine Office                 | Animal Quarantine Office                |
| <b>Pre-Notification</b>   |   |        |             |   |   |   |   |   |   |
| 51-3  | 24 hours before the expected time of arrival  | Send   | Form02*     | Form01<br>Form06<br>Arrival at the port reception point         |   |   |   |   |   |
| 51-1, 2   | 8 (24) hours before the expected time of arrival                                    | Send   |             | Positions of Anchorage or moorage is designated by the Director |   |   |   |   |   |
| 53-1  | Within 2 hours after receiving notification of arrival at the pilot reception point | Notify |             | Designation<br>Inform<br>Form 13                                |   |   |   |   |   |
| 53-1  |   |        |             |   | position and arrival time of the vessel | position and arrival time of the vessel | position and arrival time of the vessel | position and arrival time of the vessel | position and arrival time of the vessel |
| 53-2,3  |   |        |             |   |   |   |   |   |   |
| note  |   |        |             |   |   |   |   |   |   |
|   | Time  |        |             |   |   |   |   |   |   |
|   | Documents to be submitted   |        |             |   |   |   |   |   |   |
|   | Documents to be presented   |        |             |   |   |   |   |   |   |
|   | Information to be provided for the applicable case                                  |        |             |   |   |   |   |   |   |
|   | *   |        |             |   |   |   |   |   |   |

出典：調査団作成

図 4.2-2 港湾関連手続（外航船/入港通報）

Procedure based on the Provisions of Decree 21 2012 (Chapter 3)  
Vietnamese and Foreign Vessels for Entry and Departure (basic case)

| Article                  | Timing  | Action  | VINA-MARINE | Port Authority (local MA)  | Border Guard Authority      | Border Custom Authority                                   | International Medical Health Office           | Plant Quarantine Office       | Animal Quarantine Office       |
|--------------------------|---|---------|-------------|--|-----------------------------|---|---|-------------------------------|--------------------------------|
| <b>Entry of the Port</b> |   |         |             |  |                             |   |   |                               |                                |
| 52-1                     | At least 2 hours before the Expected Time of Arrival        | Confirm |             | Exact Time of Arrival<br>Sick Person Name etc.                           |                             |   |   |                               |                                |
| 52-2                     | Immediately after receiving Notification                    | Notify  |             | Notify   |                             |   |   |                               |                                |
| 54-2-c                   |   | Submit  |             | Form03<br>Form04<br>Form07*  | Form03<br>Form04<br>Form05* | Form03<br>Form04<br>Form06<br>Form07*<br>Form08<br>Form09 | Information of Vessel Arrival                 | Information of Vessel Arrival | Information of Vessel Arrival  |
|                          |   | Submit  |             |  |                             |   |   |                               |                                |
|                          |   | Submit  |             |  |                             |   |   |                               |                                |
|                          |   | Submit  |             |  |                             |   |   |                               |                                |
|                          |   | Submit  |             |  |                             |   |   |                               |                                |
|                          |   | Submit  |             |  |                             |   |   |                               |                                |
|                          |   | Submit  |             |  |                             |   |   |                               |                                |
|                          |   | Submit  |             |  |                             |   |   |                               |                                |
|                          |   | Submit  |             |  |                             |   | Form10  | Form11                        | Form12                         |
|                          |   | Submit  |             | Port Clearance Permit<br>Form02*   |                             |   |   |                               |                                |
|                          |   | Submit  |             | Vessel Registration Certificate  |                             |   |   |                               |                                |
|                          |   | Present |             | Vessel technical Safety Certificates                                     |                             |   |   |                               |                                |
|                          |   | Present |             | Crew's Professional Certificates   |                             |   |   |                               |                                |
|                          | Within 2 hours after vessel has anchorage/ moored           | Present |             | Crew's Passport or other equivalent papers                               |                             |   |   |                               |                                |
|                          |   | Present |             | Crew's Book or other equivalent papers                                   |                             |   |   |                               |                                |
|                          |   | Present |             |  |                             |   | Crew's International Vaccination Certificates |                               |                                |
|                          |   | Present |             |  |                             |   |   |                               |                                |
|                          |   | Present |             |  |                             |   |   |                               |                                |
|                          |   | Present |             |  |                             |   |   |                               | Animal Quarantine Certificates |
|                          |   | Present |             |  |                             |   |   |                               |                                |
|                          |   | Present |             | Certificates of Insurance of Civil Liability for Environmental Pollution |                             |   |   |                               |                                |
|                          |   | Present |             | Passenger's Passports and International Vaccination Certificates *       |                             |   |   |                               |                                |
|                          |   | Present |             | Ship Security Certificate  |                             |   |   |                               |                                |
|                          |   | Present |             | upon the request of relevant state management agencies                   |                             |   |   |                               |                                |
| 54-3                     | Within 1 hour after submitting/ presenting all valid papers | Present |             | Completing Procedures  | Completing Procedures       | Completing Procedures                                     | Completing Procedures                         | Completing Procedures         | Completing Procedures          |
|                          |   |         |             | to be notified   | Notify Port authority       | Notify Port authority                                     | Notify Port authority                         | Notify Port authority         | Notify Port authority          |

出典：調査団作成

図 4.2-3 港湾関連手続（外航船/入港時）



| Procedure based on the Provisions of Decree 21 2012 (Chapter 3) |   |                            |             |   |
|---|---|----------------------------|-------------|---|
| Vietnamese Vessels for serving domestic routes (basic case)     |   |                            |             |   |
| Article   | Timing  | Action                     | VINA-MARINE | Port Authority (local MA)                                       |
| <b>Pre-Notification</b>   |   |                            |             |   |
| 51-1, 2   | 8 (24) hours before the expected time of arrival                                    | Send                       |             | Form01  |
|   |   | Notify                     |             | Arrival at the port reception point                             |
| 53 - 1  | Within 2 hours after receiving notification of arrival at the pilot reception point |                            |             | Positions of Anchorage or moorage is designated by the Director |
|   |   |                            |             | <b>Designation</b>  |
| 53-2,3  |   |                            |             | Form 13   |
|   |   |                            |             | <b>Reply</b>  |
| <b>Entry of the Port</b>  |   |                            |             |   |
| 52-1  | At least 2 hours before the Expected Time of Arrival                                | Confirm                    |             | Exact Time of Arrival   |
|   |   | Notify                     |             | Sick Person Name etc.*  |
| 52-2  | Immediately after receiving Notification  |                            |             | <b>Notify</b>   |
| 54-1-c  | Within 2 hours after vessel has anchorage/ moored                                   | Submit                     |             | Form03  |
|   |   | Submit                     |             | Form04  |
|   |   | Submit                     |             | Form05*   |
|   |   | Present                    |             | Vessel Registration Certificate                                 |
|   |   | Present                    |             | Vessel technical Safety Certificates                            |
|   |   | Present                    |             | Crew's Professional Certificates                                |
|   | Within 4 hours after vessel has anchorage/ moored at the other positions            | Present                    |             | Crew Book   |
|   |   | Present                    |             | Completing Procedures   |
|   | Within 1 hour after submitting/ presenting all valid papers                         | Reply                      |             |   |
| <b>Departure of the Port</b>                                    |   |                            |             |   |
| 55-1  | At least 2 hours before Vessel Departure  | Notify                     |             | Name of the Vessel and Expected Time of Departure               |
| 55-2  | Immediately after receiving Notification  |                            |             | <b>Notify</b>   |
| 56-1  | At least 2 hours before the vessel departs from the port                            | Submit                     |             | Form03  |
|   |   | Present                    |             | Vessel Registration Certificate*                                |
|   |   | Present                    |             | Crew's Professional Certificates*                               |
|   |   | Present                    |             | Papers certification the Payment                                |
|   | Within 1 hour after submitting /presenting all valid papers                         |                            |             | Completing Procedures   |
| <b>note</b>   |   |                            |             |   |
|   |   | Timing                     |             |   |
|   |   | Documents to be submitted  |             |   |
|   |   | Documents to be presented  |             |   |
|   |   | Information to be provided |             |   |
|   |   | *                          |             | for the applicable case   |

出典：調査団作成

図 4.2-5 港湾関連手続（内航船）

#### 4.2.2. VINAMARINE 及び地方海事局

政令第 21/2012/ND-CP「海港及び海上航路の管理」によれば、VINAMARINE は船舶の航行を管理し、海上安全及び環境汚染の防除を維持する責務を有する。具体的には、政令第 21/2012/ND-CP において、港湾関連手続の申請先は地方海事局の本局または事務所である旨の規定がある。この規定に基づいて地方海事局には、ワンストップ・オフィスが設置されている。

地方海事局が入港通報を受けた時は、MA は他の関連の官庁にこれを通知する。地方海事局が出港通報を受けた時は、同様に他の関連官庁に連絡する。出港に際しては、地方海事局の局長は他の関係官庁から許可を得ていることを確認の上、出港許可証を発行する。

港湾関連手続の電子化に関して、VINAMARINE はイニシアティブを持って、自身がこれを主導していくべきことを強く認識している。

#### 4.2.3. 港湾関係行政機関

##### (1) 関係行政機関の概要

船舶がベトナムの港湾に入出港する際には、船社または船舶代理店あるいは代表者は、港湾管理者、税関、出入国管理、検疫、動植物検疫などの関係官庁それぞれに、指定された書面を提出または提示しなければならない。

税関総局（財務省）、国境警備司令（国防省）、予防医療局（厚生省）、植物防護局（農業・農村開発省）、動物保健局（農業・農村開発省）が、上記の港湾関係官庁である。これらの機関は全国に地方事務所を設置しており、ここが港湾関連手続を担当している。

表 4.2-1 港湾関連手続に関わる関係行政機関

|   |                                    |
|---|------------------------------------|
| <b>Customs Authority</b><br>Ministry of Finance                           | General Department of Customs      |
| <b>Border Guard Authority</b><br>Ministry of Defense                      | Border Guard Command               |
| <b>Quarantine</b><br>Ministry of Health                                   | Department of Preventive Medicine, |
| <b>Plant Quarantine</b><br>Ministry of Agriculture and Rural Development  | Plant Protection Department,       |
| <b>Animal Quarantine</b><br>Ministry of Agriculture and Rural Development | Animal Health Department           |

##### (2) 税関

政令第 21/2012/ND-CP では、申請者は表 4.2-2 に示す書類を国境税関事務所に提出または提示することが求められている。

表 4.2-2 税関への申請書類

## &lt;Documents to be submitted&gt;

| Documents                       | Form       | Arrival | Entry | Departure |
|---------------------------------|------------|---------|-------|-----------|
| General declaration             | Form No 03 | -       | 54-2  | 56-2      |
| Crew list                       | Form No 04 | -       | 54-2  | 56-2*     |
| Goods Declaration               | Form No 06 | (51-1)  | 54-2  | 56-2      |
| Dangerous goods manifest        | Form No 07 | -       | 54-2  | -         |
| Ship' store declaration         | Form No 08 | -       | 54-2  | 56-2      |
| Crew's Effects Declaration      | Form No 09 | -       | 54-2  | -         |
| Passenger's Effects Declaration |            | -       | -     | 56-2*     |

## &lt;Documents to be presented&gt;

| Documents                        | Form | Arrival | Entry | Departure |
|----------------------------------|------|---------|-------|-----------|
| Papers related to Cargo on Board | -    | -       | 54-2  | 56-2      |

Note: 54-2, 56-2 and (56-1) mean the Article of Decree 21

\* means documents to be submitted if any.

税関総局がこれらの書類の書類の処理を担務する官庁である。税関総局の組織は、2010年1月15日付首相決定第02/2010/QD-TTg、第3条に規定されている。税関総局の中央レベルと地方事務所の組織をボックス4.2-3に示す。省・市レベルの33地方税関局が全国に配置され、その傘下に各港湾の処理を担務する事務所がある。

## ボックス 4.2-3 ベトナム税関総局の組織

Administration units that assist Director General implement his functions in state management

Legal Department  
 International Cooperation Department  
 Personnel and Organization Department  
 Finance and Logistics Department  
 Office (including representative office in Ho Chi Minh)  
 Inspectorate Department  
 Customs Control and Supervision Department  
 Import-Export Duty Department;  
 Anti-smuggling and Investigation Department  
 Post clearance Audit Department  
 Customs IT and Statistics Department

Subordinate Departments

Analysis and Classification Center (including branch office in some areas)  
 Customs Research Institute;  
 Viet Nam customs school;  
 Customs Newspaper.

Provincial, inter-provincial, City Customs Departments under direct control of General Department

- Ha Noi city Customs Department
- Ho Chi Minh city Customs Department
- Da Nang city Customs Department
- Hai Phong city Customs Department
- Can Tho city Customs Department
- An Giang province Customs Department

- Ba Ria – Vung Tau province Customs Department
- Binh Dinh province Customs Department
- Binh Duong province Customs Department
- Binh Phuoc province Customs Department
- Ca Mau province Customs Department
- Cao Bang province Customs Department
- Dak Lak province Customs Department
- Dong Nai province Customs Department
- Dong Thap province Customs Department
- Dien Bien province Customs Department
- Gia Lai - Kon Tum province Customs Department
- Ha Giang province Customs Department
- Ha Tinh province Customs Department
- Kien Giang province Customs Department
- Khanh Hoa province Customs Department
- Lang Son province Customs Department
- Lao Cai province Customs Department
- Long An province Customs Department
- Nghe An province Customs Department
- Quang Binh province Customs Department
- Quang Nam province Customs Department
- Quang Ninh province Customs Department
- Quang Ngai province Customs Department
- Quang Tri province Customs Department
- Tay Ninh province Customs Department
- Thanh Hoa province Customs Department
- Thua Thien Hue province Customs Department

#### Customs Branches

Customs Enforcement Team and equal units of Provincial, inter-provincial, city Customs Departments.

Establishment, merger and dissolution of customs Branches, Customs Enforcement Teams and equivalent units are decided by Minister of Finance.



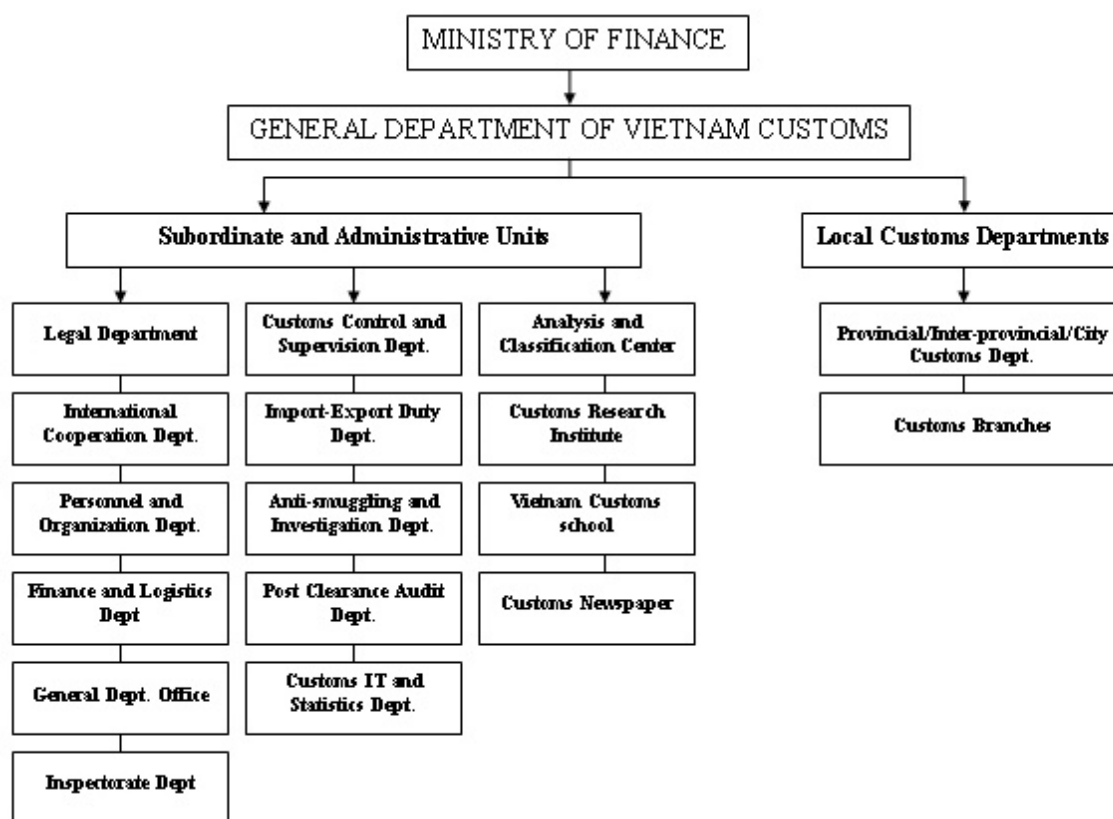


図 4.2-6 税関総局の組織図

税関管理取締局の管理取締課が、本局における港湾関連手続を担当する。この課には 4 人の職員が配置されている。税関 IT・統計局の電子課が税関業務の電子化を担当し、ホーチミン市における E マニフェスト試行業務の実施を担当している。

ハイフォン港では、ハイフォン市税関局のディンブー支局職員が、ハイフォン MA 内のワンストップ・オフィスで申請者から申請書を受取り応答している。ホーチミン市 MA 事務所では税関サイゴン支局の職員が担当している。

船舶に要求される手続は、通関の手続を規定した通達第 194/2010/TT-BTC 第 82 条と第 86 条に規定されている。これによれば、船舶は 8 種類の書類、すなわち原本書面とその他のコピーを要求される。これらの提出された書類は担当部局に 5 年間保存される。

## ボックス 4.2-4 通達第 194/2010/TT-BTC における船舶の規定

**第 4 節****ベトナム籍及び外国籍の外航船の入出港、トランジット及び国内港間の移動について****第 82 条 税関申告者**

船長または運航の法的代表者（以下、船長と総称する。）は外航船の入出港、トランジット及び国内港間の移動の際の税関手続を申告しなければならない。

**第 83 条 税関申告の場所**

ベトナム籍及び外国籍の外航船の入出港及びトランジットに係る税関手続は、地方海事局の本局または支局で行う。ただし、政令第 71/2006/ND-CP（2006 年 7 月 25 日付）「海港及び海上航路の管理」第 27 条第 2 項の b.において特定される場合を除く。

**第 84 条 税関申告の期限**

税関への申告は次の期限までに行わねばならない。

1. 外航船の入港時は、地方海事局の長が指定した係留場所に安全に係留した後、2 時間以内 とする。
2. 外航船の出港時は、少なくとも出港の 2 時間前、旅客船及び定期船の場合は特別に出港の直前でよい。
3. 適切な理由がある時は、船長が税関事務所に少なくとも 30 分前に書面により通知した場合に限り、上記期限を変更することができる。

**第 85 条 税関申告**

税関申告者は以下の内容を念頭に、本通達第 86 条により税関に申告するものとする。

1. 貨物申告は全てに具体的かつ明確に貨物を記述する。雑貨、文房具、電子製品、家庭電気製品、おもちゃなどの包括的表現は認めない。もし商品をこのような名称で申告した場合には、その具体的なリストを追加して提出する。
2. 船員の携帯品について
  - a/ 船員全員の携帯品を申告する
  - b/ 各船員はその携帯品を非商用として申告してよい
3. 入出国する旅客の許容限度以上のカバン及び携帯品は、旅客のカバンの許容限度及び寄贈輸出品の範囲を規定した政令第 66/2002/ND-CP (2002 年 7 月 1 日付)に基づく。

**第 86 条 税関申告書類**

1. 外航船の入港時、船長は税関に以下の一連の書類を提出する。
  - a/ 一般申告書：原本 1 通
  - b/ 貨物申告書：原本 1 通
  - c/ 危険物申告書（必要に応じて）：原本 1 通
  - d/ 船舶貯蔵品申告書：原本 1 通
  - e/ 船員名簿：原本 1 通
  - f/ 旅客名簿（必要に応じて）：コピー 1 通
  - g/ 船員携帯品申告書：原本 1 通
  - h/ 転送貨物、通過貨物または積換貨物申告書（必要に応じて）：原本 1 通

2. 外国籍船の出港時、その内容が入港時の申告と変わらない場合には、船長は一般申告書、貨物申告書及び旅客名簿(必要に応じて)を除いて、本条第 1 項に規定する書類を提出しなくてよい。変更がある場合には、船長は本条第 1 項に規定する書類と次に規定する書類を提出する。ただし、転送貨物、通過貨物または積換貨物申告書は除く。

a/ 船用品購入明細書

b/ 非課税品購入明細書(注文による)

3. ベトナム籍外航船の出港時、船長は税関事務所に以下の書類を提出する。

a/ 一般申告書：原本 1 通

b/ 貨物申告書：原本 1 通

c/ 船舶貯蔵品申告書：原本 1 通

d/ 船員名簿：原本 1 通

e/ 船員携帯品申告書：原本 1 通

f/ 旅客名簿(必要に応じて)：コピー 1 通

4. トランジット船について

a/ 入港手続の際、船長は本条第 1 項の書類を入港する港湾の税関事務所に提出する。税関事務所はこれらの書類(貨物申告書及びトランジット申告書)を封印し、次の寄港地の税関事務所に向けて、書類を船長に託す。

b/ 出港手続の際、船長は税関事務所に一般申告書(原本 1 通)及び次の寄港地の税関に転送される書類を提出する。

5. 国内港湾を移動する外航船について

a/ 出港時

a.1/ 船長は税関事務所に一般申告書、転送輸入品申告書、前港積輸出品申告書、通過または積換貨物申告書(必要に応じて)を提出する。：各コピー 1 通

a.2/ 税関事務所は港湾間を輸送される貨物の書類を封印して、次の寄港地の税関事務所に提出するように、船長にこれを託す。

b/ 入港時、船長は一般申告書(原本 1 通)及び前港の税関から託された封印書類を提出する。

なお、政令第 14/2011/ND-CP は輸出入手続の通関登録の条件を規定し、通達第 80/2011/TT-BTC は、この政令の規定に基づく所要の手続のガイダンスを提示している。

### (3) 出入国管理

政令第 21/2012/ND-CP において、申請者は国境警備司令に対して表 4.2-3 に示す書類を提出または提示することが規定されている。

表 4.2-3 国境警備司令への提出・提示書類

#### Documents to be submitted

| Documents | Form | Arrival | Entry | Departure |
|-----------|------|---------|-------|-----------|
|-----------|------|---------|-------|-----------|

|                     |            |   |       |       |
|---------------------|------------|---|-------|-------|
| General declaration | Form No 03 | - | 54-2  | 56-2  |
| Crew list           | Form No 04 | - | 54-2  | 56-2* |
| Passenger list      | Form No 05 |   | 54-2* | 56-2* |

### Documents to be presented

| Documents                            | Form | Arrival | Entry | Departure |
|--------------------------------------|------|---------|-------|-----------|
| Crew's Passport or Equivalent papers | -    | -       | 54-2  |           |
| Crew's and passengers Passports      |      |         |       | 56-2      |

Note: 54-2 and 56-2 mean the Article of Decree 21

\* means documents to be submitted if any.

国境警備司令はこれらの書類業務を担当する組織である。その中央組織で、港湾関連手続を担当する部局は国境検問局である。ベトナム籍及び外国籍船舶の出入国、トランジット及び国内港間移動の手続は、政令第 50/2008/ND-CP「海港国境ゲートにおける安全保障の管理と方法」に規定されており、その詳細は、通達第 05/2010/TT-BQP にある。

この政令の規定に基づき、ベトナム籍及び外国籍船舶は、国外からベトナムに到着した最初の海港で入国手続を行い、国外への航海に出発するベトナムの最後の海港で出国手続を行う。

国境警備の手続は本局または地方海事局内の事務所で行う。税関への E カスタム申告ネットワーク・コンピュータが設置された国境ゲートでは、これらの手続は国境ゲートにある国境警備署において実施される。

政令第 21/2012/ND-CP の規定とは別に、危険物・兵器・爆発物明細書及び密航者申告書(必要に応じて)の 2 種類の書類が国境警備署に提出される。国境警備司令の組織体制は 3 層構成となっている。

### ボックス 4.2-5 国境警備司令の組織体制

#### Border guard command

-Staff, -Dept. of Logistics, -Dept. of Technique, -Dept. of Reconnaissance,  
-Dept. of Drug Prevention, -Dept. of Border Gate, -Office of the Command,  
-21st Information Regiment, -Border Guard Academy, -Border Guard School

#### Border Command of the Provinces and Centrally governed city of Vietnam

#### Border ports

-Border Guard Fleets, -Border Guard Flotillas

## (4) 検疫

政令第21/2012/ND-CPは申請者に表4.2-4に示す書類を保健検疫部署に提出または提示することを求めている。

表 4.2-4 保健検疫部署への提出・提示書類

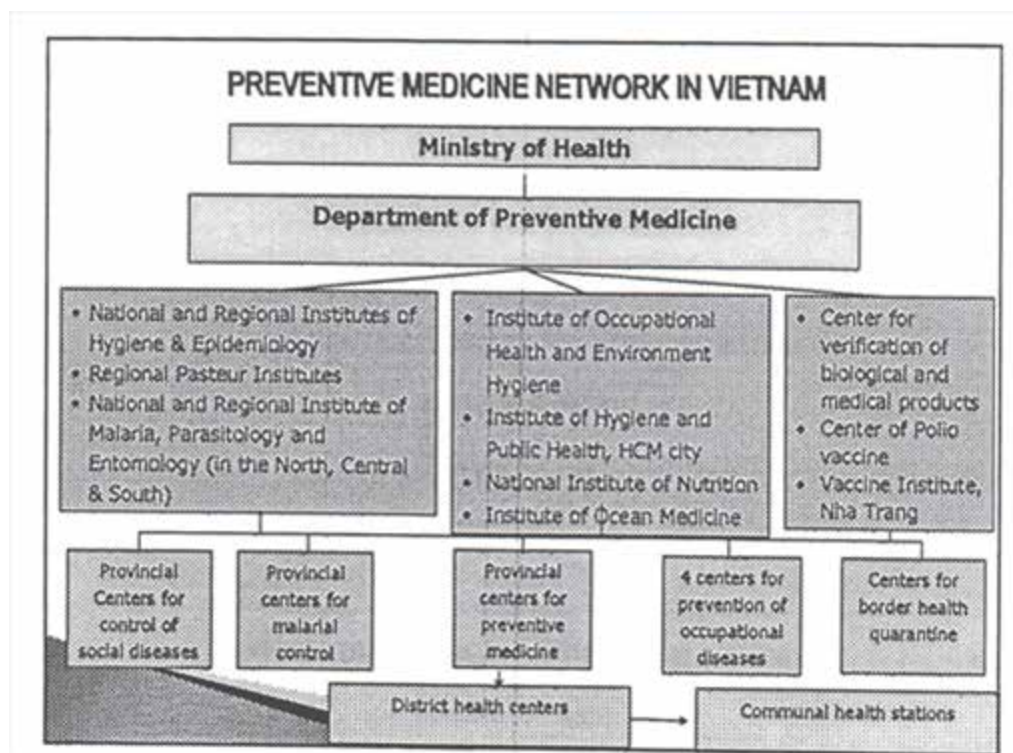
| Documents to be submitted |            |         |       |           |
|---------------------------|------------|---------|-------|-----------|
| Documents                 | Form       | Arrival | Entry | Departure |
| General declaration       | Form No 03 | -       | 54-2  | 56-2      |
| Crew list                 | Form No 04 | -       | 54-2  | 56-2*     |
| Passenger list            | Form No 05 |         | 54-2* | 56-2*     |

| Documents to be presented            |      |         |       |           |
|--------------------------------------|------|---------|-------|-----------|
| Documents                            | Form | Arrival | Entry | Departure |
| Crew's Passport or Equivalent papers | -    | -       | 54-2  |           |
| Crew's and passengers Passports      |      |         |       | 56-2      |

Note: 54-2 and 56-2 mean the Article of Decree 21

\* means documents to be submitted if any.

保健検疫を含む、国の健康維持を担当するのが厚生省である。厚生省は本省に16部局、国内に13の国際医療・検疫センター及び32の予防ケアセンターを有するほか、数か所の研究所を保有する。保健検疫行政を担当する部署は、国境ゲートを有する省に置かれた国際医療・検疫センターであるが、国境ゲートにはセンター事務所は設置されておらず、地方海事局のワンストップ・オフィスなどに職員が派遣されて業務を行っている。



出典：厚生省 予防医療局

図 4.2-7 予防医療局の体制

ハイフォン国際医療・検疫センターではハイフォン港を 12 人の職員が担当し、ハイフォン MA のワンストップ・オフィスで船舶入出港に係る事務を行っている。ホーチミン国際医療・検疫センターは、海港と空港の検疫を 60 名の職員が担当している。予防ケアセンターは国内の検疫行政及び予防活動を担当している。

申請者はワンストップ・オフィスの担当官に申請書を提出し、国際医療・検疫センターが保健検疫承認証を発行する。担当官は前寄港地で発行された保健検疫承認証を確認し、航海中の状況などから申請を承認するか否かを判断する。

厚生省通達第 48/2010/TT-BYT により、伝染性疾患の報告が厚生省に報告される。さらに国境ゲートの担当官は日報、月報、年報を地方局を通じて本省に E メールまたはファックスで提出する。しかしながら、最終的には紙ベースの報告書を提出する必要がある。また、地方人民委員会にも報告される。

#### (5) 植物検疫

政令第 21/2012/ND-CP は申請者に表 4.2-5 に示す書類を植物検疫部署に提出または提示することを求めている。

表 4.2-5 植物検疫部署への提出・提示書類

| Documents to be submitted    |          |         |       |           |
|------------------------------|----------|---------|-------|-----------|
| Documents                    | Form     | Arrival | Entry | Departure |
| Plant Quarantine Declaration | FormNo11 | -       | 54-2  | -         |

| Documents to be presented     |      |         |       |           |
|-------------------------------|------|---------|-------|-----------|
| Documents                     | Form | Arrival | Entry | Departure |
| Plant Quarantine Certificates | -    | -       | 54-2  | 56-2*     |

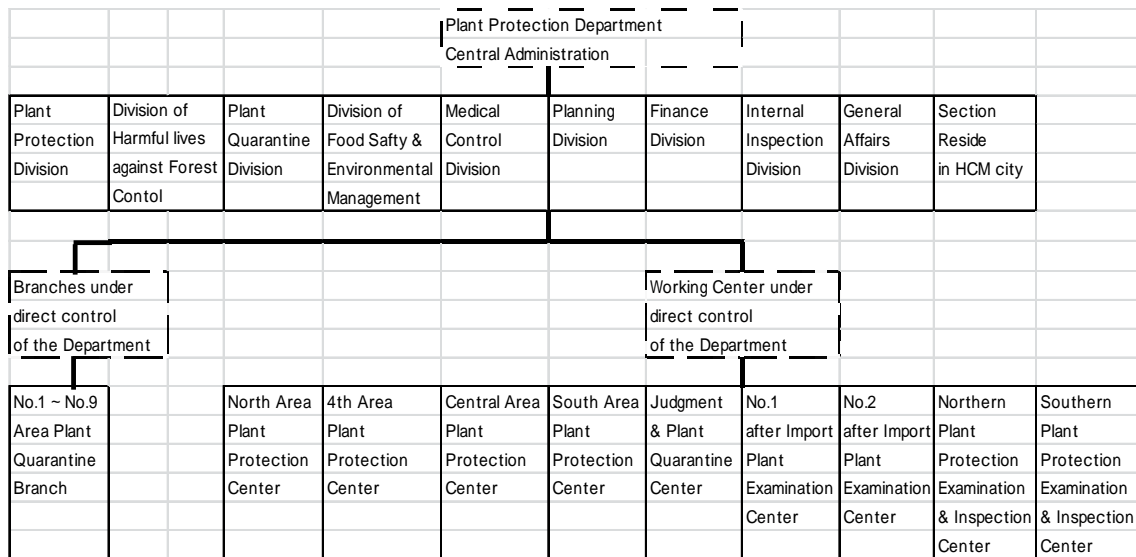
Note: 54-2 and 56-2 mean the Article of Decree 21

\* means documents to be submitted if any.

植物検疫を担当するのは農業・農村開発省である。植物検疫の港湾関連手続は本省内では植物防護局の担当である。全国に 9 局の地域植物検疫支局があり、支局のもとにある国境ゲートでは植物検疫の実際の業務を実施している。国境ゲートは 80 あり、そのうち 12 が海港にあるが、国境ゲートに支局の事務所は設置されておらず、派遣された担当官は MA のワンストップ・オフィスなどでその業務を実施している。ハイフォン港は第 1 地域植物検疫支局、ホーチミン市港は第 2 地域植物検疫支局が管轄する。

申請者は地域植物検疫支局に申請書を提出し、支局は植物防護局の代わりに承認証を発行する。

申請書類は国境ゲートに派遣された担当官が収集保存し、月報として E メールや郵送で支局に送付される。



出典：植物防護局ウェブサイトより調査団作成

図 4.2-8 植物防護局の組織

(6) 動物検疫

政令第21/2012/ND-CPは申請者に表4.2-6に示す書類を動物検疫部署に提出または提示することを求めている。

表 4.2-6 動物検疫部署への提出・提示書類

| Documents to be submitted     |          |         |       |           |
|-------------------------------|----------|---------|-------|-----------|
| Documents                     | Form     | Arrival | Entry | Departure |
| Animal Quarantine Declaration | FormNo12 | -       | 54-2  | -         |

| Documents to be presented      |      |         |       |           |
|--------------------------------|------|---------|-------|-----------|
| Documents                      | Form | Arrival | Entry | Departure |
| Animal Quarantine Certificates | -    | -       | 54-2  | 56-2*     |

Note: 54-2 and 56-2 mean the Article of Decree 21

\* means documents to be submitted if any.

動物検疫を担当するのは農業・農村開発省である。動物検疫の港湾関連手続は本省内では動物保健局検査・検疫課の担当である。全国に7局の地方動物保健局、3局の地方動物検査・検疫支局の他、専門機関が3センターある。本省の動物保健局の職員は65名であり、ハイフォン港のある地域を管轄する第2地方動物保健局には30名、ホーチミン市港のある地域を担当する第6地方動物保健局には60名の職員がいる。彼らの業務は検疫だけではなく、動物伝染病の予防も担っている。また、省や特別市の人民委員会にも動物保健業務の担当部署がある。

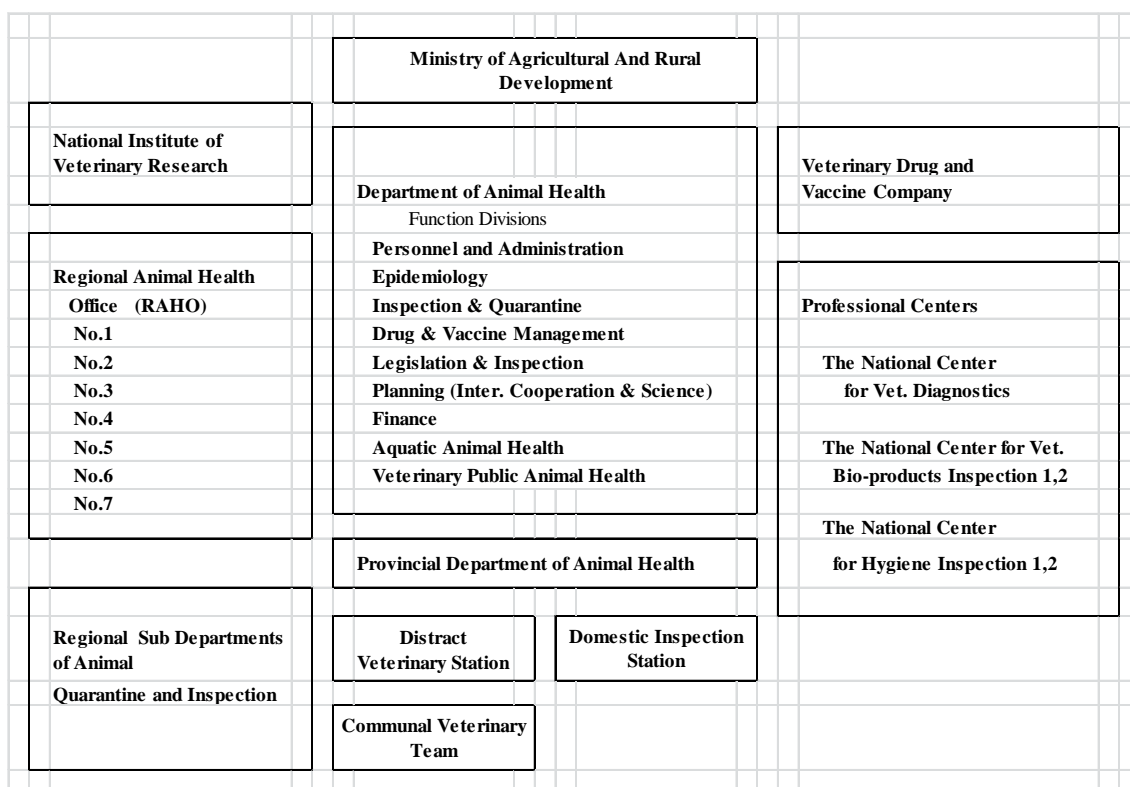


図 4.2-9 動物保健局の組織

検査・検疫課は申請内容に基づく検査手法を検討し、その指示によって地方動物保健局が検査を実施する。これらの業務は通達第 615/2009/TY-KD に規定されている。地方海事局のワンストップ・オフィスに派遣される担当官は申請者から申請書類を受取って、所定の業務を遂行する。

#### 4.2.4. 申請者及び港湾利用者

##### (1) 船舶代理店の業務

船舶代理店の機能と職務に関しては 2005 年のベトナム海事法（第 158 条～165 条）に規定されている。船舶代理店の具体的役割としては、「船舶の海外での寄港地において、船主の權益を、船主の名において、船主の費用で、主張・実現する代理人」と定義づけられる。従って、船舶代理店は、港において、船主より委任された代理人として活動し、港湾諸機関との間で、船主に代わって船主の権利と義務を履行する役割を持つ。

船舶代理店の職務、責任範囲及び報酬については、船主との間で締結される契約ベースで定められるのが一般的である。この契約に基づき現場で代理店が取った措置に関しては船主が法的責任を負うことになる。

船舶代理店の職務内容は、対象船舶が定期船であるか不定期船であるかによって異なる。船舶出入港関係手配はすべての船舶に共通であるが、貨物集荷や積荷調整等の作業は定期船代理店に固有のものであり、不定期船代理店には必要とされない。そのような職務上の区分に焦点を合わ



---

せた場合には、「港湾船舶代理店」や「定期船代理店」といったくくりで捕らえることもできる。「港湾船舶代理店」は港における船舶入出港関係手配にのみ特化した形の代理店といえる。船舶代理店の港での具体的な職務を列挙すれば次のとおりである。

- ・入港船のバース手配
- ・必要に応じパイロット・タグボート手配
- ・港湾当局及び税関宛書類の作成
- ・船長に代わって港湾当局との折衝
- ・食糧や水の手配
- ・補油手配
- ・修理手配
- ・船主よりの指示の本船への伝達
- ・ターミナルとの荷役打合せ
- ・船内荷役業者との打合せ
- ・荷主との連絡
- ・船主に代わって運賃の受取り

船舶代理店は、これらの職務提供の対価として「代理店料」を得る。

## (2) ベトナムにおける船舶代理店の種類

ベトナムの船舶代理店は、大別すれば次の三種の種類が存在する。

### 1) ベトナム籍の船社

全てのベトナム船社は船舶保有運航業務の一部として港における船舶代理店の職務を行っている。具体的にはベトナム船社の臨港支店がその役割を担っている。基本的には自社船に関する業務を行うが、他船主からの要請を受けて他社船舶の代理店業務を引受けることもある。この分類に属する船社（船舶代理店）としては Vinalines, VOSCO, VINASHIP, Vitranschart, Gematrans 等が挙げられる。

### 2) 海外船社の現地法人

ベトナムに定期寄港している主要海外船社は、ベトナムに独自の営業組織を開設している。これらの現地法人の主な仕事は輸出入コンテナ貨物の集荷営業活動であるが、港における船舶代理店の職務もこれら現地法人の役割の一つである。現在ベトナムの法令では、これら海外船社のベトナム法人はベトナム籍のローカルパートナーとの J/V の形をとることが規定されているが、近年では例外的に 100%外資での設立も認められるケースも出てきている。この分類に属する船社（船舶代理店）としては Maersk Vietnam, Evergreen Vietnam, K Line Vietnam 等が挙げられる。

### 3) ベトナム籍の船舶代理店

多数のベトナム籍の会社が船舶代理店業務を専業として営んでいる。これらの会社は、自らは船舶を保有せず、貨物も集荷せず、専ら船主の手足となって港での船舶代理店業のみに特化する業態となっている。これらの会社は、船舶を当該港に寄港させているが港には自社従業員を抱えていない船主と契約を結び、船主に代わって当該港での業務諸般を引受けている。この分類に属する会社（船舶代理店）としては VOSA, VICONSHIP, VIMADECO 等が挙げられる。

### (3) ベトナムでの船舶代理店に関する規制

ベトナムでは、従来船舶代理店の業務の一部はベトナム籍の会社のみが行える業務となっている。これらは一般的に「ハズバンディング業務」と呼称される分野であり、港湾入出港書類手続がこれに該当する。このため海外船社の現地法人では、港湾入出港書類手続部分のみ、ベトナム籍の会社にサブ・エージェントとして委託してこれを行ってきた。このベトナム法令に基づく規制も 2012 年には撤廃され、海外船社の現地法人でも自ら書類申請手続を行えるようになった。しかしながら、それぞれの地方港湾での従来の業務実績や、人の繋がり観点より従来どおりのサブ・エージェント・システムを当面継続するとの経営判断を取る海外船社も多い模様である。

### (4) ベトナムでの邦船社の代理店事情

主要邦船社のベトナムでの代理店組織に関して表 4.2-7 に示す（いずれも 2012 年 6 月時点での状況）。

表 4.2-7 邦船社代理店と現地パートナー

| 邦船社                            | 川崎汽船                       | 商船三井                            | 日本郵船                          |
|--------------------------------|----------------------------|---------------------------------|-------------------------------|
| ベトナム代理店                        | K Line (Vietnam) Ltd.      | Mitsui OSK Lines (Vietnam) Ltd. | NYK Line (Vietnam) Co., Ltd.  |
| 現地パートナー                        | Hai Minh Corporation (49%) | None (100% MOL)                 | VOSA Group of Companies (49%) |
| サブ・エージェント<br>(ハズバンディング・エージェント) | VIMADECO                   | HAIVANSHIP<br>FALCONSHIP        | VITAMAS                       |

## 4.3. ハイフォン港における港湾関連手続

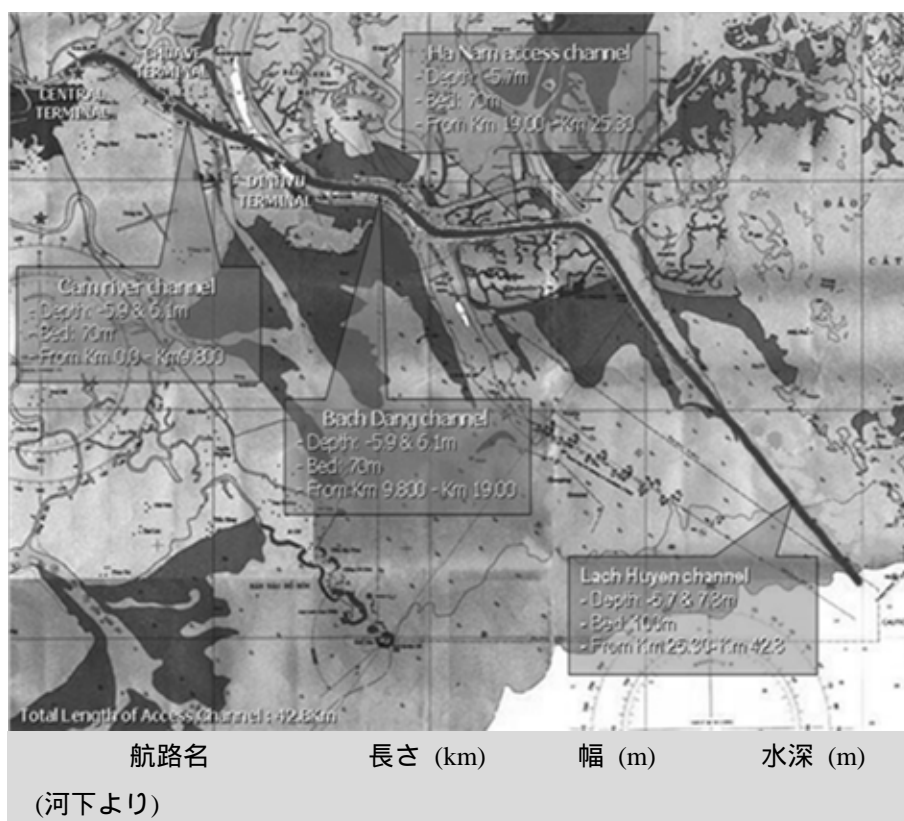
### 4.3.1. ハイフォン港の概要

#### (1) 概観

ハイフォン港はベトナムの 2 大港湾の一つであり、北部ベトナムの基幹港湾である。ハイフォン港はカム河の流域に位置しており、入港船舶は河口より航路を 40km 余り溯上する必要がある。

航路水深制限のため、最大入港船型および入港喫水には制限がある。多くの船舶は 2.5m の潮位差を利用して入港・出港を行う。河口よりハイフォン港中心部までの航路の位置関係を図 4-15 に

示す。



| 航路名     | 長さ (km) | 幅 (m) | 水深 (m) |
|---------|---------|-------|--------|
| ラクフェン   | 17.5    | 100   | -7.8   |
| ハナム     | 6.3     | 70    | -5.7   |
| バクダン    | 9.2     | 70    | -6.1   |
| ソンカム    | 9.8     | 70    | -6.1   |
| 航路延長 総計 | 42.8    | -     | -      |

出典：ハイフォン MA

図 4.3-1 ハイフォン港の水路

ハイフォン港には三つのターミナル群があり、それらは河上から次のとおりである。

1. ホアンデュー・ターミナルエリア (中央ターミナル), 市街地中央
2. チュアベ・ターミナルエリア, 市街地東側
3. ディンブー・ターミナルエリア, 市街地より離れて河口に近い地域

このうち、ホアンデュー・ターミナルエリアは、主として在来型貨物船による雑貨を取扱う。

チュアベ及びディンブー・ターミナルエリアは、比較的新しく、一部コンテナ用ガントリクレーンが装備されている岸壁もある。

各ターミナルは夫々独自に運営されており、ターミナル・オペレーターとしては、ハイフォンポート社(会社名)、ハイフォン市交通土木部、その他民間ターミナル会社等がある。

**(2) 貨物取扱状況**

ハイフォン港の年間取扱貨物量は約 40 百万トン。その内、約 45%が輸入貨物である。年間コンテナ取扱量は約 2.5 百万 TEU である。

表 4.3-1 ハイフォン港の現状

|                    | 2010    | 2011    |
|--------------------|---------|---------|
| 海上貨物               |         |         |
| 寄港隻数               | 15,170  | 15,630  |
| ベトナム籍船舶            | 8,365   | 8,208   |
| (国際航海)             | (1,539) | (1,299) |
| (国内内航)             | (6,826) | (6,909) |
| 外国籍船舶              | 6,805   | 7,422   |
| 取扱貨物 (単位：千トン)      | 38,408  | 43,019  |
| 輸出                 | 6,428   | 8,399   |
| 輸入                 | 17,353  | 18,701  |
| 内航                 | 14,627  | 15,919  |
| 貨物種別 (単位：千トン)      | 38,408  | 43,019  |
| 一般乾貨物              | 11,579  | 10,839  |
| 液体貨物               | 2,650   | 2,892   |
| コンテナ貨物             | 24,179  | 29,288  |
| 取扱コンテナ数 (単位：千 TEU) | 2,081   | 2,564   |
| 内陸水運貨物             |         |         |
| 寄港隻数               | 11,044  | 12,084  |
| 取扱貨物 (単位：千トン)      | 7,229   | 8,344   |

**(3) 港湾管理**

ハイフォン港は VINAMARINE の下部組織であるハイフォン地方海事局 (ハイフォン MA)が管理している。

ハイフォン MA の職務は次のとおりである：

- 1) ハイフォン港の入港船・出港船に入港許可・出港許可を与える
- 2) ハイフォン港域での船舶動静・荷役状況の監視
- 3) 外国船舶監督業務及び自国籍船舶安全検査業務
- 4) 管轄地域での海難事故対処
- 5) 海上環境汚染防止
- 6) 港湾施設安全保安検査

**(4) ハイフォン港のターミナル**

ハイフォン港には合計 35 のターミナルがあり、岸壁総延長は 10,500m を超える。各ターミナルはターミナル会社により独自に運営されている。ハイフォン港最大のターミナル会社はハイフ

オンポート社である。その他、民間企業が経営するターミナルやハイフォン市当局が運営するターミナルがある。各ターミナルの詳細は以下のとおりである。

### ハイフォンポート社ターミナル群

オペレーター：ハイフォンポート社 (Cang Hai Phong)

ターミナル施設:

|             | バース数 | バース長 (m) | 岸壁水深 (m) | 扱い貨物    |
|-------------|------|----------|----------|---------|
| ホアンデューターミナル | 11   | 1,717    | - 8.4    | 雑貨      |
| チュアベターミナル   | 5    | 848      | - 8.5    | 雑貨,コンテナ |
| ディンブーターミナル  | 2    | 425      | -8.7     | 雑貨,コンテナ |

貨物取扱実績:

#### ホアンデューターミナル及びチュアベターミナル

| 年    | 寄港船舶数 | 貨物量 (1,000 tons) |       |       | コンテナ (TEU) |
|------|-------|------------------|-------|-------|------------|
|      |       | 輸入               | 輸出    | 内航    |            |
| 2010 | 5,298 | 7,815            | 2,859 | 5,015 | 953,646    |
| 2011 | 2,470 | 7,861            | 3,989 | 6,041 | 1,018,794  |

#### ディンブーターミナル

| 年    | 寄港船舶数 | 貨物量 (1,000 tons) |       |     | コンテナ (TEU) |
|------|-------|------------------|-------|-----|------------|
|      |       | 輸入               | 輸出    | 内航  |            |
| 2010 | 391   | 2,257            | 869   | 634 | 399,647    |
| 2011 | 517   | 2,656            | 1,111 | 547 | 439,649    |

### ホアンデューターミナル

市街地に隣接しカム河に面するこのターミナルはハイフォン港の主要ターミナルであり、雑貨とコンテナを取扱っている。



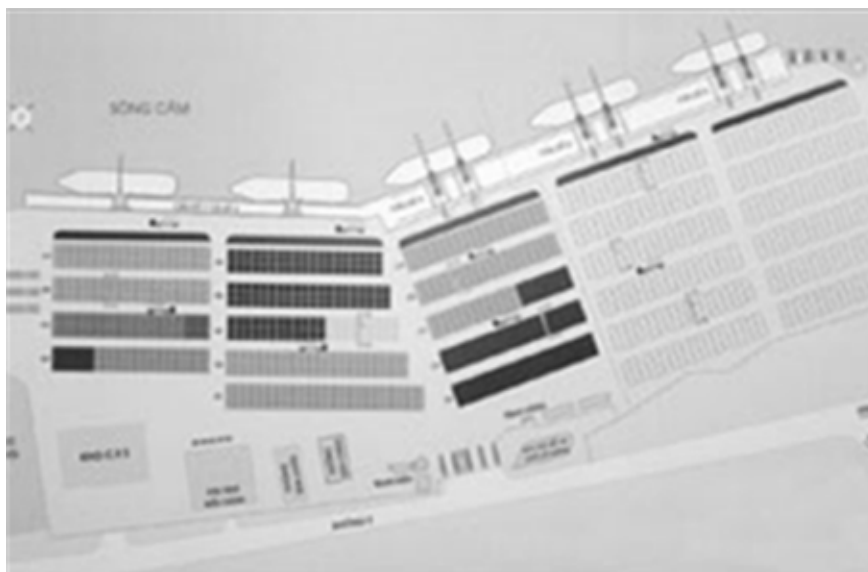
出典: ハイフォンポート社

図 4.3-2 ホアンデューターミナル

### チュアベターミナル

ホアンデューターミナルより河下に位置し、市街地の東端に位置するチュアベターミナルは、ハイフォン港のコンテナ取扱の中心となっている。このターミナルは日本の ODA により整備され、現在ベトナム北部のコンテナターミナルの中心的存在となっている。ターミナルには 6 基の

ガントリクレーン(釣上げ能力各 35.6 トン) が設置され、12 基の RTG が稼動している。

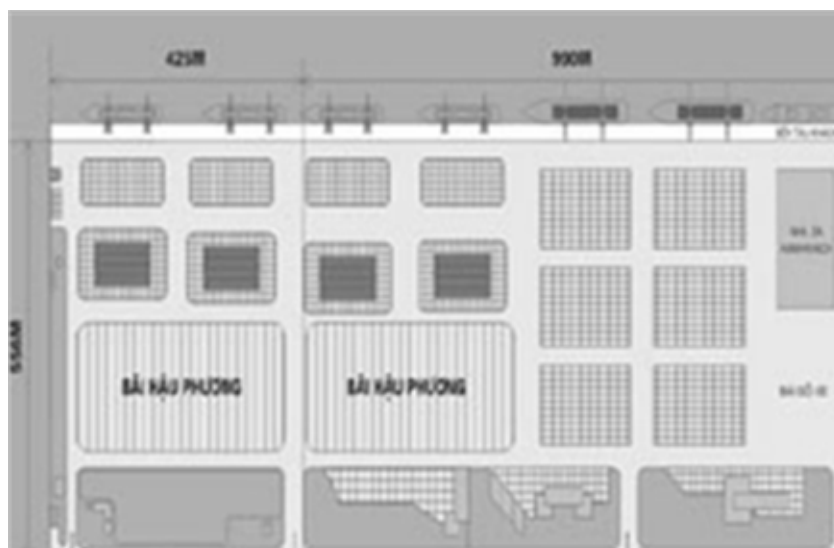


出典: ハイフォンポート社

図 4.3-3 チュアベターミナル

#### ディンブーターミナル

チュアベターミナルよりもさらに河下に位置し、河口に近い地域に開発中のこのターミナルは、同地域の総合産業開発計画の重要な部分を構成している。2012 年現在二つのコンテナバースが供用されている。2012 年 3 月には大型のポスト・パナマックス型ガントリクレーン 2 基が設置された。2011 年の同ターミナルでのコンテナ取扱実績は 439,649TEU であった。さらに追加コンテナバースの建設も計画されている。



出典: ハイフォンポート社

図 4.3-4 ディンブーターミナル

その他のターミナル

上記以外の主要ターミナルは次のとおり(河上から河下へ)

バットカックターミナル

オペレーター：ビナライン (Vinalines)

ターミナル施設：

| バース名       | バース長 (m) | 岸壁水深 (m) | 取扱貨物     |
|------------|----------|----------|----------|
| バース No.1   | 67       | - 4.5    | 雑貨       |
| バース No.2   | 96       | - 4.5    | 雑貨       |
| バース No.3   | 96       | - 4.5    | 雑貨       |
| バース No.4+5 | 125      | - 4.0    | 雑貨 +液体貨物 |
| バース No.6   | 106      | - 4.7    | 雑貨       |

貨物取扱実績：

| 年    | 寄港船舶数 | 貨物数量 (1,000 tons) |    |       | コンテナ (TEU) |
|------|-------|-------------------|----|-------|------------|
|      |       | 輸入                | 輸出 | 内航    |            |
| 2010 | 660   | 17                | 3  | 1,248 | NIL        |
| 2011 | 500   | 11                |    | 1,553 | NIL        |

出典: Vietnam Port Association: VPA

クアカムターミナル

オペレーター：ハイフォン市交通土木部

ターミナル施設：

| バース名      | バース長 (m) | 岸壁水深 (m) | 取扱貨物 |
|-----------|----------|----------|------|
| バース No. 1 | 75       | - 5.0    | 雑貨   |
| バース No. 2 | 120      | - 7.0    | 雑貨   |
| バース No. 3 | 75       | - 5.0    | 雑貨   |
| バース No. 4 | 78       | - 2.5    | 雑貨   |

貨物取扱実績：

| 年    | 寄港船舶数 | 貨物数量 (1,000 tons) |    |     | コンテナ (TEU) |
|------|-------|-------------------|----|-----|------------|
|      |       | 輸入                | 輸出 | 内航  |            |
| 2010 | 311   | 67                | 70 | 289 | NIL        |
| 2011 | 341   |                   |    | 395 | NIL        |

出典: Vietnam Port Association: VPA

ドアンザターミナル

オペレーター：ハイフォン市交通土木部

ターミナル施設：

| バース名 | バース長 (m) | 岸壁水深 (m) | 取扱貨物 |
|------|----------|----------|------|
|------|----------|----------|------|





km の距離にある。完成の暁には岸壁水深-14 m の設備を備え、オーバーパナマクス型の大型コンテナ船が入港可能なベトナム最大規模のコンテナ港湾となる予定である。

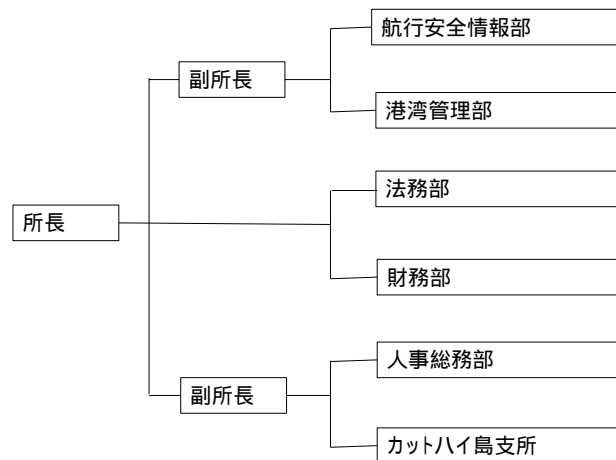
#### ディンブー港拡張計画

ディンブー産業区域開発計画の核をなす部分として、コンテナターミナルやバルクターミナル、石油製品ターミナルの整備計画がある。開発第 1 段階はハイフォン港を中心とする J/V の手で建設され、既に供用開始されている。これから第 2 段階以降の、その他のターミナルの建設工事がベトナム企業によって着手される予定である。

### 4.3.2. ハイフォン MA

#### (1) 組織・管轄・職務

ハイフォン MA は、ハイフォン市中心部ミンカイ通 1A に事務所を置き、ハイフォン港のホアンデューターミナルと道をへだてた場所にある。ハイフォン MA は五つの部門と一つの支部より構成され、職員数総計 67 名を擁している。(図 4.3-5 参照)



出典：ハイフォン MA

図 4.3-5 ハイフォン MA の組織

ハイフォン MA は、カム河河口のアクセス・チャンネルから上流一帯の水域を管轄しており、加えて港外の 3 箇所の錨地も含まれる。これら錨地は隣接するクアンニン MA の管轄水域との境にあり、バース待ちの船舶および瀬取り作業を行う船舶に用いられる。

ハイフォン MA の職務は次のとおりである：

- 1) ハイフォン港の入港船・出港船に入港許可・出港許可を与える

- 2) ハイフォン港域での船舶動静・荷役状況の監視
- 3) 外国船舶監督業務及び自国籍船舶安全検査業務
- 4) 管轄地域での海難事故対処
- 5) 海上環境汚染防止
- 6) 港湾施設安全保安検査

## (2) ハイフォンMAでの船舶入出港手続と担当部門

ハイフォン MA では法務部が船舶入出港手続の担当窓口となっている。法務部の職員 2 名が専任として従事している。ハイフォン MA の建物の中に「ワンストップ・オフィス(OSO)」が設置されており、申請者（船舶代理店）の便宜をはかっている。入出港手続で現在使用されている情報システムの保守管理も専任エキスパート不在のため当面は法務部が窓口とならざるを得ない状況にある。

## (3) 船舶入出港手続に関する規定とガイドライン

船舶入出港手続に関して準拠している規定は、政令第 21/2012/ND-CP であり、これが全ての手続の基本となっている。具体的運用に当たって、政令 21/2012 を補完するガイドラインや手引書の類は存在しない。

## (4) 港勢

ハイフォン港では年間約 40 百万トンの貨物が取扱われている。そのうち 45%程度が輸入貨物である。コンテナの取扱高は年間約 2.5 百万 TEU となっている。年間寄港船舶数は約 15,000 隻であり、これに加えて内陸水運の寄港船舶が約 12,000 隻となっている。

## (5) 提出書類情報の利用状況

申請者より提出された種々の情報は、ハイフォン MA の日常業務の基礎資料として利用されている。港湾統計に必要なデータは提出された情報の中から手作業で抽出され、手作業でコンピュータにインプットされている。この作業に 1 人の職員がほぼフルタイムでアサインされている。港湾料金の計算に必要なデータも申請者から提供されたデータソースから抽出される。申請者が提出する入港申請書（General Declaration）の情報は MA の船舶動静管理システムにインプットされ、その中から必要情報（船名、本船主要目、入港出港日時等）が料金請求書作成に使用される。申請者から提出された書類原本は 5 年から 10 年の期間、ハイフォン MA に保存されている。

## (6) VINAMARINE への報告書類

ハイフォン MA から VINAMARINE へは、毎月次の主要事項を網羅した月報を提出することが義務付けられている。

- 寄港船舶数（入港/出港別,国際航海/内航別）
- 取扱貨物数量（輸出/輸入/内航別）

---

-種類別貨物数量 (乾雑貨/液体貨物/コンテナ)

-内陸水運寄港船舶数

-内陸水運取扱貨物数量

なお、コンテナ貨物は TEU ベースとトン数ベースで報告される。

この月報は VINAMARINE の海運輸送サービス部 ( Maritime Transport and Service Department ) 宛に E メールで送付される。この他、VINAMARINE からの個別の要請、またはハイフォン MA の独自の判断により、随時追加報告がなされている。追加報告が行われる事例としては、特殊な船舶の到来、業務合理化の進捗報告などが挙げられる。

#### 4.3.3. 港湾関連手続の実際

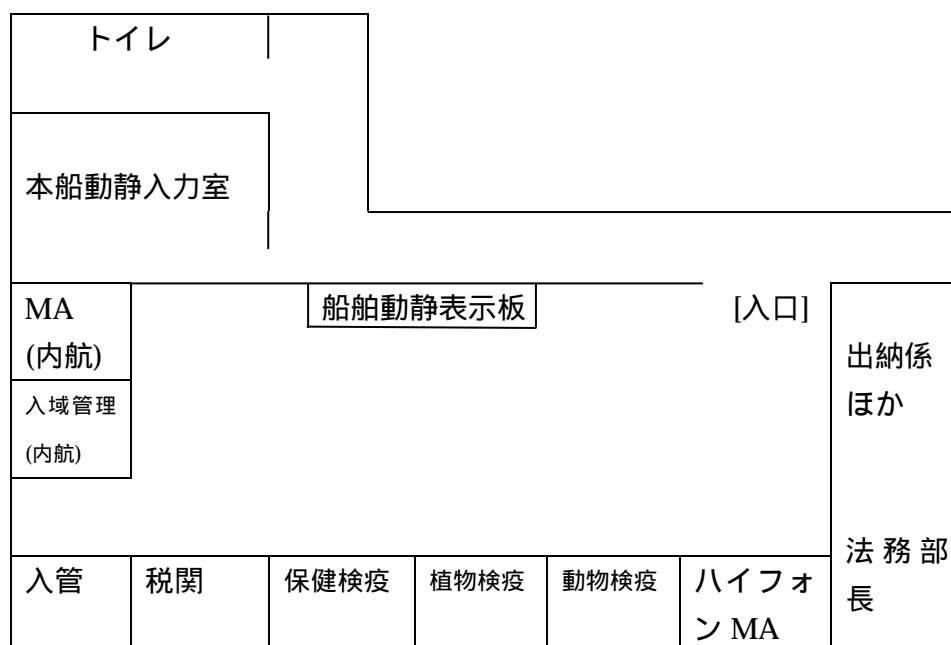
##### (1) 申請受理・処理体制

ハイフォン MA における港湾関連手続は法務部が担当しており、直接の担当職員は通常 2 名、必要に応じて増員している。原則 24 時間体制で業務にあたることとされ、3 交代制を取っている。実際には、事前に得られる入出港の予定に応じて窓口を開いている。

また、港湾関連手続に関する行政機関に対する申請を一か所で行うことができるように、ハイフォン MA の法務部内に事務室が設けられている。これは通称「ワンストップ・オフィス (OSO)」と呼ばれ、そこで MA ほか港湾関係機関による申請書類の受理が行われている。OSO には MA の他、税関、出入国管理、保健検疫、植物検疫、動物検疫の担当職員のための窓口が準備されており、それぞれの機関から派遣された職員が申請書類の受理等の業務にあっている。この制度に関してはベトナム海事法 ( Maritime Code No.40/2005/QH11 ) 第 69 条に「国の行政機関は港湾の中にそれぞれ事務所をおく」と規定されている。なお、首相決定第 55/2002/QĐ-TTg (2002.4.23 付) において、港湾関連手続を行う場所は MA のオフィスと規定されていることから、OSO の設置はこの時もしくはそれ以前から既に行われていたと推測される。

OSO の配置を以下に示す。なお、「内航船の入域管理」とは、地域間の船員の移動を登録する業務とのことである。(ベトナムでは住民の移動は登録制となっているため、申請の窓口を設けている。)

ハイフォン MA が管轄する港湾でビジネスを行うエージェントは船会社を含めて 115 社が登録されている



出典：調査団作成

図 4.3-6 ハイフォン MA のワンストップ・オフィス内の窓口配置

## ボックス 4.3-1 ベトナム海事法（法律第 40/2005/QH11）第 69 条

## 第 69 条 海港における行政行為の調整

1. 海運、海上保安、検疫、通関、関税、情報・文化、消防、環境保全その他の行政を担当する国の行政機関は、法律の規定に基づいて、その職務を執行し、その権限を行使する。その職務及び権限の範囲については、これらの行政機関は地方海事局長による調整を受け、その指示に従わなければならない。
2. 港湾における通常の職務を執行する国の行政機関は、港湾区域内にその事務所を設置する。港湾管理者は、これらの行政機関が職務を執行し、権限を行使するために適切な環境を提供する。

## (2) ハイフォン MA における港湾関連手続の状況

ハイフォン MA における港湾手続は、基本的には 4.2 で整理した手続の規定に基づいて行われているが、関係者へのヒアリング及び業務実施状況の調査により確認された、ハイフォン MA における具体的な業務実施状況は次のとおりである。

申請者(船舶代理店)は 2~3 日前に船会社から入港の情報を入手すると、申告書の様式に必要情報を記入し、MA の法務部に連絡する。これは主にファックスにより行われているが、ハイフォ

ン MA には MA が開発した電子入力システムがあり、登録している代理店は電子情報で申請することもできる。ハイフォン MA では現在 56 社に ID を発行している。しかし、申請フォームが政令第 71/2006 以前に作成されたものであることから、情報入力しても現行様式に出力できないので、改めて入力・プリントしたものをファックスする必要があるなどのため、この電子入力システムはほとんど使われていないとのことである。

ハイフォン MA では送付情報を基に法務部の職員が必要情報を PC に入力し、当日の船舶動静表を作成しこれをウェブページに公開している。代理店はこの船舶動静表によりファックスが受理されたことを確認している。また、他の港湾関連行政機関は MA のウェブページ (<http://cangvuhaiphong.com.vn>) 上の船舶動静表により各機関の業務計画を立てている。

船舶が入港すると、代理店職員は MA を訪れ、法務部に対し事前に報告した様式の確定版を提出する。その後 OSO の各機関窓口において、船長署名のある書類等手続に必要な書類の提出また提示を行い入港手続が完了する。



写真 4.3-1 ハイフォン MA のワンストップ・オフィス

OSO の MA 担当官は所定の情報をパソコンに入力する。この入力情報は MA の課金システムに送られ、料金計算の基礎資料として使用される。また、統計情報としても使用されている。MA 以外の機関の窓口にもパソコンが設置されており、それらの職員は MA の窓口のパソコンに入力された情報をインターネットで閲覧できる。

出港に関しては、船舶代理店は MA 法務部に事前通知を提出(通常はファックス)し、MA 職員は出港計画が変更されている場合には船舶動静表を修正する。その後、OSO において、税関、出入国管理局等に書類提出の上、隣室の出納係窓口で港湾料金を支払い、納付証を OSO の MA 窓口に

提示して出港許可証の発行を要請する。MA 窓口の担当官は他の港湾行政機関の手続が完了していることを確認（口頭など）し、法務部長が署名（法務部長は局長から事務委任されている）した出港許可証を代理店に手交し、手続が終了する。

ハイフォン MA が取扱う申請件数（入港及び出港の合計）は、平均して 42 件/日で、多い日には 60 件/日程度になることもあるとのことである。1 件の申請に対する手続処理時間は、入港時手続については、初入港の場合は約 30 分、再入港の場合は約 15 分であり、出港時においては約 15 ~ 30 分である。ただし、更に多くの時間を必要とするケースもある。以上はハイフォン MA での聞取りであるが、申請件数と所要時間とを考慮すると、処理時間は実際にはもっと短いのではないかと推察される。

1 日の内に入出港する船舶の場合には、入出港届を 1 回で行うことも許されるなど弾力的な運用もなされている。なお、料金徴収に関しても定期船の場合、1 月単位で支払うことも可能である。

また、申請書類の保管期間はハイフォン MA では、原則 5 年としている。なお、保管期間は行政機関により異なる。

### (3) 港湾関連手続の流れ

ハイフォン MA における手続の流れは 3 段階に分けられる。以下のとおり、入港前段階、入港段階及び出港段階である。

#### < 入港前段階 >

##### 申請者(船舶代理店)

船会社から入港の情報を入手  
申請書の様式に必要な情報を記入  
ハイフォン MA の法務部に連絡(通常はファックス、登録代理店は電子情報での連絡も可)

##### ハイフォン MA(法務部の担当官)

送付された申請書から必要情報をパソコンに入力  
当日の船舶動静表を作成  
ウェブページに船舶動静表を掲載

##### 申請者(船舶代理店)

ハイフォン MA のウェブページの船舶動静表で連絡事項を確認

##### 港湾関連機関 (CIQ)

それぞれの業務計画を作成

---



---

OSO に担当官を派遣

< 入港段階 >

**申請者(船舶代理店)**

入港船舶の船長署名文書等必要書類を準備  
 ハイフォン MA の OSO の各機関の担当官に書類を提出・提示

**ハイフォン MA(法務部職員)**

事前情報との変更の有無を確認  
 変更がある場合船舶動静表を修正（OSO の掲示板に表示される）  
 ウェブページに修正された船舶動静表を掲載

**ハイフォン MA(OSO 担当官)**

提出書類の確認、受理  
 提示書類の確認  
 記載事項の内必要情報を窓口設置のパソコンに入力

**関係行政機関(OSO 担当官)**

提出書類の確認、受理  
 提示書類の確認  
 必要に応じハイフォン MA 職員の入力データを閲覧

入港手続完了

< 出港段階 >

**申請者**

出港事前通知をハイフォン MA 法務部に提出（通常はファックス）

**ハイフォン MA(法務部職員)**

出港計画の確認  
 当初計画から変更時は船舶動静表を修正  
 必要に応じて変更計画をウェブページに掲載

**申請者**

OSO で関係行政機関の担当官に必要書類を提出・提示  
 MA の出納室で港湾料金支払・領収書を受領  
 OSO のハイフォン MA 担当官に上記書類を提出

---

**ハイフォン MA(OSO 職員)**

関係行政機関の全ての所定手続の完了を確認  
 提出書類を確認  
 法務部長に出港許可証の発行を要請  
 署名入りの出港許可証を申請者に手交

出港手続完了

**(4) 港湾関連手続の情報の利用**

OSO の窓口で入力されたデータはハイフォン MA の課金システムに転送されている。港湾料金計算はこのデータを基になされていて、これが、OSO に設置されたパソコンに申請情報を入力する大きな目的の一つと考えられる。

この入力データは統計情報としても使用されている。下記の情報について蓄積した情報が毎月 VINAMARINE の海上輸送サービス部に送付されている。

- 外航船入出港隻数、内航船入出港隻数
- 品別貨物量（バルク、液体、コンテナの別）
- 輸出入貨物量、移出入貨物量

なお、ハイフォン MA では、船舶の運航状況を監視する VTS（Vessel Traffic System）が開発運用されているが、港湾の電子申請システムとは別のものである。

**4.3.4. 行政事務の情報化**

ハイフォン MA では現在二つのシステムを運用している。港湾関連手続処理システムと港湾管理業務システムである。前者は 2003 年に構築され、現在改修中である。後者は、船舶運航スケジュール、港湾料金計算及び港湾統計などのハイフォン MA の業務を処理する個別のシステムである。各システムの概要は表 4.3-2 のとおりである。

**表 4.3-2 ハイフォン MA のシステム**

| Contents            | Pilot Port Declaration System                      | Individual System  |
|---------------------|--|--|
| User ( Applicants ) | Shipping company/Shipping agent                    | Shipping company/Shipping agent                            |
| User ( Agencies )   | VINAMARINE<br>MA<br>Relevant state agencies at OSO | MA<br>Relevant state agencies at OSO<br>( only Reference ) |



|          |  |   |
|----------|--|---|
| Features | -Declaration processing Features<br>-Notification of ship's arrival<br>-Confirmation of ship's arrival<br>-Procedures for ship's arrival<br>-Procedures for ship's departure<br>-Procedures for ship's transit | -Receiving the notification of ship's arrival<br>-Monitoring ship maneuvering<br>-Port charge calculation<br>-Processing statistics |
|----------|--|---|

2003年に構築された港湾関連手続システムは、いくつかの理由によりこれまでは広く使われていなかった。そこでVINAMARINEは現行システムのソフトウェアを、自らの資金により改修する試行プロジェクトを進めている。このシステム改修はまだ完了しておらず、現在のところ申請に使われてはいない。これには以下の問題を克服する必要がある。

- 多くのバグが見つかっている。
- 申請者はデータ入力に時間を要する。
- 多くの問題があり、MAはこのシステムを活用できていない。
- システムに統計処理や港湾料金計算機能を持たせていない。

#### 4.3.5. 申請者

##### (1) ハイフォン港における船舶代理店業務の概要

###### 1) ハイフォン港における船舶代理店事情

ハイフォンMAによれば、ハイフォン港で船舶代理店業を営む会社は115社を数える。それぞれの会社の規模・営業内容は種々雑多であり、大は主要ベトナム船社のハイフォン支店から、小は地元資本で中小経営規模の専業船舶代理店までバラエティに富んでいる。北部ベトナムを代表する港湾であるハイフォン港では、船舶代理店の活動は極めて活発である。

###### 2) ハイフォン港での船舶代理店業務

代理店業務は本船の入港にあわせて次の4段階で進行する

###### 第1段階 (本船入港前)

代理店は、入港1日前までに、次の手続きを行う：

- (i) MA宛に入港通報(Arrival Notice)提出：一連の手続の開始点。特定の書式は定められていない。ファックスでMA宛に送付。
- (ii) パイロット会社宛にパイロット要請：手配後、パイロット会社はMAに通知。
- (iii) ターミナル会社にバース割当要請：手配後、ターミナル会社はMAに通知。
- (iv) 必要書類及び貨物目録を準備

---

## 第 2 段階 (本船到着時)

本船着岸後、代理店担当者は直ちに乗船し次の作業を行う：

- (i) 用意した申請書類に船長の署名を取る
- (ii) 本船より証書類原本及び乗組員のパスポートまたは船員手帳を借出す

本船着岸後 2 時間以内に、代理店担当者は MA 事務所 (ワンストップ・オフィス) に出頭し、次の手続を行う：

- (i) 船長署名入り申請書類を提出する
- (ii) 貨物目録を必要部数提出する
- (iii) 本船証書類(原本)を提示する
- (iv) 乗組員のパスポートまたは船員手帳を提示し、ショートパスを入手する

これらの MA 事務所での手続がすべて終了した後、代理店担当者は本船を再び訪問し次の作業を行う：

- (i) 証書類原本を返却する
- (ii) 乗組員のパスポートまたは船員手帳を返却し、ショートパスを渡す
- (iii) 本船乗組員・荷役業者と荷役計画を打合わせる
- (iv) 本船側からの各種依頼事項を聞く

## 第 3 段階 (本船在港中)

- (i) 荷役状況を監督する
- (ii) 本船側からの依頼・要望事項を処理する
- (iii) 本船側からの要請に基づき、燃料油・水・食糧・日用品を手配する
- (iv) 本船側からの要請に基づき船用金 (cash advance) を手配する

## 第 4 段階 (本船出港時)

代理店は、本船出港までに、次の手続を行う：

- (i) パイロット会社に出港時のパイロットを手配する
- (ii) MA 事務所の出納課で港湾料金の支払をする
- (iii) MA に出港許可証(Port Clearance) の発給を要請する

出港許可証 (Port Clearance)を受取後、代理店担当者は本船を訪問し、次の作業を行う：

- (i) 船長に出港許可証 (Port Clearance) を手渡す
- (ii) 積荷関係書類の手仕舞いを行う

最終的に、本船は港を出て、次の目的地へ向かう

---

## 3) ハイフォン港で代理店が提出する書類

船舶代理店が各管轄機関に提出する書類は次のとおり。すべての書類は MA 事務所(ワンストップ・オフィス) に直接持参して提出しなければならない。

表 4.3-3 提出書類

| 入港時          | 外航 |   |   |   | 内航         |
|--------------|----|---|---|---|------------|
|              | MA | C | I | Q | MA         |
| 1. 一般申告書     | ○  | ○ | ○ | - | ○          |
| 2. 乗組員名簿     | ○  | ○ | ○ | - | ○          |
| 3. 乗客名簿      | -  | - | ○ | - | ○          |
| 4. 貨物申告書     | -  | ○ | - | - | -          |
| 5. 危険品申告書    | ○  | ○ | - | - | -          |
| 6. 船用品申告書    | -- | ○ | - | - | -          |
| 7. 乗組員携帯品申告書 | -  | ○ | - | - | -          |
| 8. 保健検疫申告書   | -  | - | - | ○ | -          |
| 9. 植物検疫申告書   | -  | - | - | ○ | -          |
| 10. 動物検疫申告書  | -  | - | - | ○ | -          |
| 11. 前港の出港許可証 | ○  | - | - | - | ○          |
| 12. 船舶保安証書   | ○  | - | - | - | -          |
| 出港時          | 外航 |   |   |   | 内航         |
|              | MA | C | I | Q | To MA only |
| 1. 一般申告書     | ○  | ○ | ○ | - | ○          |
| 2. 乗組員名簿     | ○  | ○ | ○ | - | -          |
| 3. 乗客名簿      | -  | - | ○ | - | -          |
| 4. 貨物申告書     | -  | ○ | - | - | -          |
| 5. 船用品申告書    | -  | ○ | - | - | -          |
| 6. 乗客携帯品申告書  | -  | ○ | - | - | -          |

## 4) その他の港湾関連手続

上記 3) の手続の他に、代理店は次の手配を行う

パイロット手配

パイロットはパイロット会社との打合せを経て手配される。大半の連絡はファックスや電話、若しくは紙の書類の受渡しで行われる。

バース手配

本船が着岸する岸壁はターミナル会社との打合せを経て決定される。大半の連絡はファックスや電話、若しくは紙の書類の受渡しで行われる。ターミナル会社との一部の連絡については E メールを使ってなされているものもある。ターミナル会社へのコンテナ貨物の積荷目録などは、Eメールの添付ファイルとして送られている。

## (2) ハイフォン港船舶代理店の実態

ハイフォン港の主要船舶代理店へインタビューを実施した。以下はその結果を取り纏めたもの

である。

### 川崎汽船 (ベトナム) ハイフォン事務所

#### 1. 取扱船種

川崎汽船の定期船代理店として、専らコンテナ船を取扱っている。

#### 2. 取扱隻数

年間約 100 隻。川崎汽船のコンテナサービスは毎週 2 隻がハイフォン港に寄港している。1 隻は香港とハイフォンを結ぶ川崎汽船独自配船のシャトル・サービスであり、もう 1 隻はシンガポールから来るアジア域内サービスである。こちらは他社と相乗りのスペース・チャーターとなっている。

#### 3. 申請書類の作成

各種書類は、入港前に所定の用紙に代理店事務所でタイプして作成する。

#### 4. MA 事務所内のワンストップ・オフィスでの作業手順

代理店担当者はワンストップ・オフィスを訪問して、関係各機関のカウンターで各々に提出すべき書類を提出してまわる。その後ワンストップ・オフィス内の待合スペースで待機し、各機関担当官からの質問に対応する。その場で確認・許認可が下される類のものについては、担当官からの結果通知を待つ。

#### 5. 特殊例の取扱い

川崎汽船の場合は、対港湾関係機関の手続で特殊な取扱いを必要とするケースは殆どない。

#### 6. 関係官庁の対応 (所要時間, 手続方法等)

書類提出・提示に必要とされる時間は、提出時に書類が立込んでいるか否かに左右される面が大きい。一般的にすべての書類を関係機関のカウンターで提出するのに要する時間は 20 分から 30 分というところではないかと思われる。

#### 7. 現状の手続上の問題点

手続関連の作業量として最も大きいのは、税関当局へ提出する貨物目録の作成作業である。現在税関で E マニフェストの導入が検討されていると聞いており、これが実現すれば業務量の軽減が期待できる。

### VOSA ハイフォン

#### 1. 取扱船種

VOSA はコンテナ船からタンカーや客船まで幅広く扱っている。世界中の数多くの船主から代理店を引受けており、日本船主では東興海運の雑貨船サービス、韓国船主では Namsung Shipping のコンテナサービス等がある。

#### 2. 取扱隻数

2011 年実績では 196 隻を取扱っている。

#### 3. 申請書類の作成

VOSA ハイフォンでは次の書類について一部電子申請を導入している。

---

## MA への船舶入港届

VOSA ハイフォンでは一般申告書(General Declaration)のデータをハイフォン MA の電子申請システム (pilot implementation system)を経由してインプットしており、これが入港通報として MA に受取られている。現状では、並行的に同じ内容をファックスでも MA に送っている。この試行システムは 2006 年に MA から提供され、翌 2007 年から運用に入っている。現在使っているシステムは、新たに 2010 年半ばに MA から提供されたもので、現在約 30 社の船舶代理店が MA に選ばれて試行運用に参加している。これ以外の書類は従来どおりの紙での申請が続いている。

### 出入国管理事務所への入港通報及び乗組員名簿

本船入港前に、VOSA ハイフォンは入港通報の必要データをハイフォン出入国管理事務所の電子申請システムにインプットする。受領後一時間以内に、出入国管理事務所から、許可印の押された入港通報の PDF ファイルが E メールに添付されて、VOSA ハイフォンに届くシステムになっている。乗組員名簿は、VOSA ハイフォンより出入国管理事務所宛に、E メール添付のエクセルファイルとして送付される。但し、本船入港後乗組員名簿の正本の提出が義務付けられている。これらのシステムは 2009 年に導入された。乗客名簿は当面このシステムの対象外となっている。

その他の関係手続は税関関係も含め、すべて旧来どおりの書面による申請となっている。

### 4. MA 事務所内のワンストップ・オフィスでの作業手順

代理店担当者はワンストップ・オフィスを訪問して、関係各機関のカウンターで各々に提出すべき書類を提出してまわる。その後ワンストップ・オフィス内の待合スペースで待機し、各機関担当官からの質問に対応する。その場で確認・許認可が下される類のものについては、担当官からの結果通知を待つ。

### 5. 特殊例の取扱い

VOSA ハイフォンの場合、特殊例の発生は極めて稀であり、発生の場合でも関係官庁の適切な判断により問題は発生しないとの見解である。

### 6. 関係官庁の対応（所要時間、手続方法など）

関係官庁の対応は全般的に良好であり、MA 事務所内のワンストップ・オフィスでの極端な待ち時間は発生していない。

### 7. 現状の手続上の問題点

VOSA ハイフォンとしては、税関の E マニフェスト導入は、船舶の円滑な入出港に大きく寄与するとの意見である。ホーチミン市港における港湾関連手続

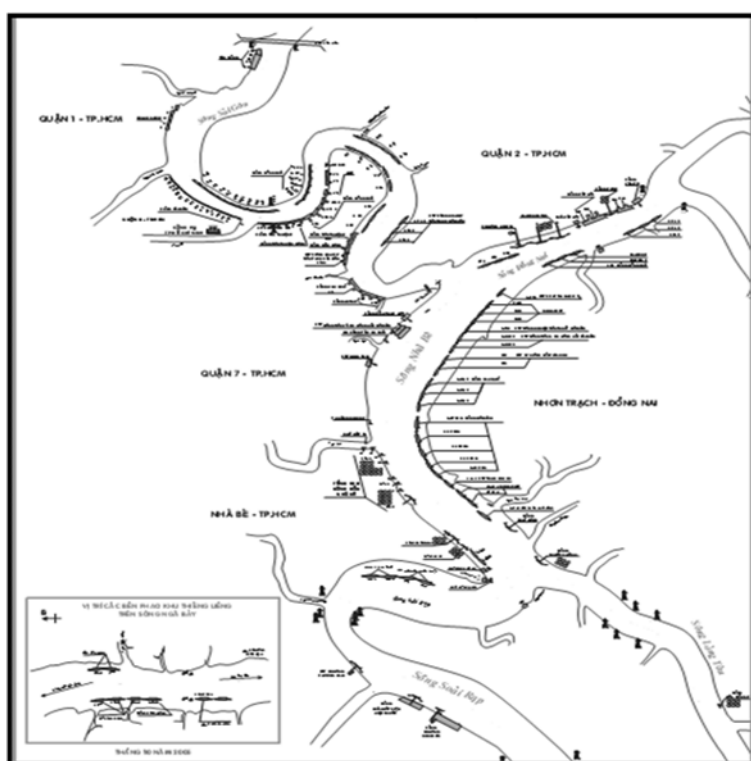
#### 4.4. ホーチミン市港における港湾関連手続

##### 4.4.1. ホーチミン市港の概要

###### (1) 概観

ホーチミン市港（HCMC 港）はサイゴン河沿いにあり、南シナ海にそそぐメコン川の広大なメコンデルタの河口地域から約 85km 北に位置している。

HCMC 地域はベトナムにおける最も重要な経済圏を構成しており、この地域だけで国内総生産の 5 分の 1 に当たる額を産出し、国内工業生産額の 3 分の 1 を生み出している。HCMC 地域の産業は、鉱業・水産業・農業・建設業から、商工業・金融業・観光業まで、多岐にわたり、外国資本の導入もハイテク産業を中心として拡大の一途をたどっている。2010 年の HCMC 港の取扱貨物量は 50 百万トン超であった。HCMC 港に入港する船舶は、プンタウ錨地からソアイレップ航路を約 85km 溯上して港に到着する。航路水深は - 11m であり、32 千 DWT の船型、最大喫水 11m の船舶が入港可能である。ティエンリエン区域のプイでは、60 千 DWT の船型、最大喫水 13.5m の船舶まで停泊可能である。



出典：MA-HCMC

図 4.4-1 ホーチミン市 MA の管轄区域

###### (2) 貨物取扱状況

HCMC 港の年間取扱貨物量は約 60 百万トン。輸出・輸入量はほぼ半々とバランスのとれた貨

物流動を示している。年間コンテナ取扱量は約 3.5 百万 TEU である。

コンテナの大半はサイゴンニューポート社のカトライ・新ターミナルで扱われている。近年ブ  
ンタウ省のカイメップ・チーバイ港域に新規コンテナターミナルが次々と開設され、従来 HCMC  
港で取扱われていたコンテナの一部が同地域へシフトしつつある。

表 4.4-1 HCMC 港の現状

|                             | 2010                        | 2011                        |
|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| 海上貨物                        |                             |                             |
| 寄港隻数                        | 18,018                      | 18,404                      |
| ベトナム籍船舶<br>(国際航海)<br>(国内内航) | 8,544<br>(3,458)<br>(5,086) | 8,774<br>(3,252)<br>(5,522) |
| 外国籍船舶                       | 9,474                       | 9,630                       |
| 取扱貨物 (単位：千トン)               | 69,170                      | 68,530                      |
| 輸出                          | 21,422                      | 20,298                      |
| 輸入                          | 29,770                      | 28,460                      |
| 内航                          | 17,978                      | 19,772                      |
| 内陸水運貨物                      |                             |                             |
| 寄港隻数                        | 21,032                      | 20,123                      |

出典: MA-HCMC

上記表 4-14 は MA-HCMC の統計資料によって作成された。一方、貨物取扱量とコンテナ取扱  
量の推移を示した下記表 4.4-2 は、HCMC 港の主要コンテナターミナルのデータを元に作成され  
ている

表 4.4-2 HCMC 港取扱量推移

| HCMC<br>年 | 寄港隻数  | 貨物量 (単位：1,000 トン) |        |       |        | コンテナ<br>(TEU) |
|-----------|-------|-------------------|--------|-------|--------|---------------|
|           |       | 輸入                | 輸出     | 内航    | 計      |               |
| 2007      | 6,028 | 25,119            | 19,261 | 7,478 | 51,858 | 2,940,420     |
| 2008      | 5,859 | 22,611            | 19,984 | 7,095 | 49,690 | 3,253,591     |
| 2009      | 5,612 | 20,946            | 26,835 | 6,970 | 54,751 | 3,287,148     |
| 2010      | 6,628 | 24,474            | 18,600 | 8,592 | 51,666 | 3,856,026     |
| 2011      | 6,585 | 12,252            | 13,802 | 7,383 | 38,436 | 3,575,214     |

Note: 1. 主要ターミナル扱い数量の合計

2. 2011 年データは未完成

出典：VPA データより調査団作成

### (3) 港湾管理

HCMC 港は VINAMARINE の下部組織であるホーチミン市・マリタイム・アドミニストレーシ  
ョン(MA-HCMC) が管理している。

MA-HCMC は、ロンタウ、ニャーベ、サイゴン、ドゥア、ソアイレップの各河の航行流域、お  
よびドンナイ河の一部を管理している。さらにティエンリエン、ニャーベ、ポーバンの各錨地の

管理も行っている。

#### (4) HCMC 港のターミナル

ベトナムの全国港湾分類によれば、地域の社会経済発展に重要な役割を果たす主要大型港湾 17 港が、第 1 種港湾として指定されており、HCMC 港もその一角を占めている。全国港湾分類によれば、HCMC 港湾地域には合計 32 の港湾施設（ターミナル）が存在する。その多くは、セメント、石油製品等、個別の貨物に特化した専用ターミナル施設であるが、それに加えて次の 4 箇所の雑貨取扱ターミナルがある。

表 4.4-3 ターミナル

| ターミナル・オペレーター               | 設立母体その他   |
|----------------------------|---|
| サイゴンポート<br>(Cang Saigon)   | Vinalines Group の港湾運営会社<br>(運輸省系列)                          |
| サイゴンニューポート<br>(Tan Cang)   | 国防省傘下の港湾運営会社  |
| ベンゲポート                     | ホーチミン市人民委員会が運営する港湾会社  |
| ベトナム国際コンテナター<br>ミナル (VICT) | シンガポールのネプチューンオリエンタライン(NOL)、日本の三井物産およびベトナム民間資本によるジョイント・ベンチャー |

表 4-17 にそれぞれのターミナル会社の運営する各ターミナルの基本要目を記す。

表 4.4-4 ターミナル設備概要

| ターミナル名             | バース長<br>(m) | 岸壁水深<br>(m) | ガントリー<br>クレーン<br>(u/t) | 面積<br>(m <sup>2</sup> ) | 貯蔵能力<br>(TEU) | 運営者名           |
|--------------------|-------------|-------------|------------------------|-------------------------|---------------|----------------|
| サイゴンポート            | 1,734       | 8.5-11.0    |                        |                         |               | サイゴンポート        |
| ナーロン               | 842         | 9.1         | -                      | 500,000                 | 15,000        | サイゴンポート        |
| カインホイ              | 908         | 9.1-10.0    | -                      |                         |               | サイゴンポート        |
| タンスアン I            | 713         | 11.0-12.1   | 2                      |                         |               | サイゴンポート        |
| タンスアン II           | 222         | 10.5        | -                      |                         |               | サイゴンポート        |
| サイゴンニューポート<br>カトライ | 1,462       | 10.0-12.0   | 15                     | 720,000                 | -             | サイゴンニュー<br>ポート |
| ベンゲ                | 807         | 8.0-11.5    | 2<br>mobile            | 200,000                 | 7,000         | ベンゲポート         |
| VICT               | 678         | 10.0        | 6                      | 200,000                 | 8,500         | NOL<br>三井物産    |

出典：各社 websites より作成





出典：OCDI

図 4.4-2 ターミナル位置関係

### サイゴンポート

サイゴンポートの設立は 1860 年であり、HCMC 港で最も長い歴史を持つターミナルである。サイゴンポートのターミナル群は Vinalines 傘下のサイゴンポート社が運営している。同社はサイゴン河沿いに四つのターミナルを運営している。

サイゴン河沿いにはナーロン、カインホイ、タンスアン I、タンスアン II の 4 ターミナルがあり、コンテナ貨物は主としてガントリクレーン 2 基の設置されたタンスアン I で取扱われている。サイゴンポートの 2010 年および 2011 年の貨物取扱量は以下のとおりである。

| 年    | 寄港隻数  | 貨物量 (1,000 tons) |       |       | コンテナ (TEU) |
|------|-------|------------------|-------|-------|------------|
|      |       | 輸入               | 輸出    | 内航    |            |
| 2010 | 1,608 | 5,073            | 1,364 | 5,378 | 401,982    |
| 2011 | 1,391 | 4,123            | 1,244 | 4,854 | 308,937    |

出典: サイゴンポート



出典: サイゴンポート

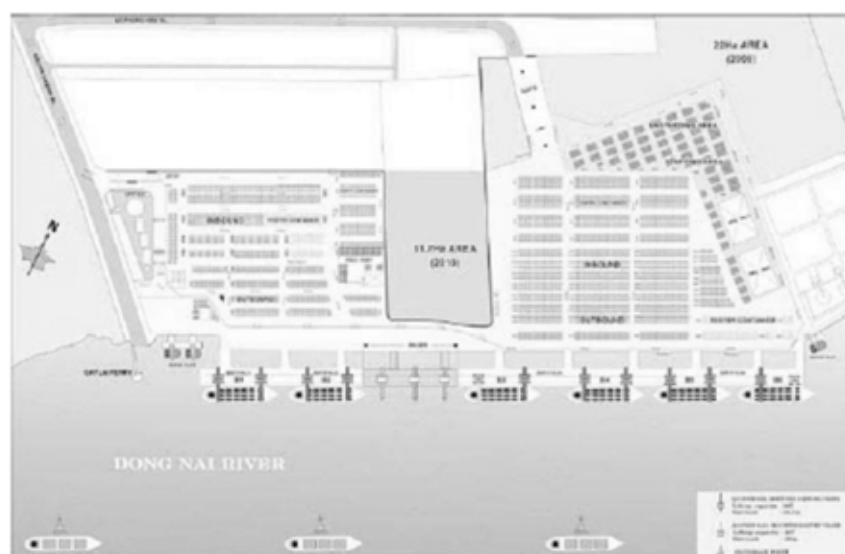
図 4.4-3 サイゴンポートのターミナル群

カトライ・ターミナル

カトライ・ターミナルは、ホーチミン市とドンナイ省の境界線をなすドンナイ河沿いに位置し、サイゴンニューポート社を代表する新鋭ターミナルである。かつて同社の主要ターミナルであった市街地に隣接するタンカン・ターミナルはすでにその役割を終えて、現在ではコンテナ・デポとして使用されている。2011年にカトライ・ターミナルで取扱われたコンテナは2.6百万TEUであった。この数字は単一ターミナルでの取扱高としてはベトナム最大である。ターミナルは6バース（全長1,462 m）あり、パナマックス型ガントリクレーン15基を備えている。岸壁水深は-10~12 mあるが、航路水深-8.5 mからの制限を受ける。カトライ・ターミナルの2010年および2011年の貨物取扱量は以下のとおりである

| 年    | 寄港隻数  | 貨物量 (1,000 tons) |        |    | コンテナ (TEU) |
|------|-------|------------------|--------|----|------------|
|      |       | 輸入               | 輸出     | 内航 |            |
| 2010 | 3,279 | 16,163           | 14,969 |    | 2,850,000  |
| 2011 | 3,440 | 12,284           | 12,023 |    | 2,597,684  |

出典: サイゴンニューポート



出典: サイゴンニューポート

図 4.4-4 カトライ・ターミナル

#### ベンゲ・ターミナル

ベンゲ・ターミナルの所有者はホーチミン市人民委員会であり、実際に運営に携わっているのは、人民委員会のもとで多くの運輸事業を手がけている SAMCO が出資するベンゲポート社である。取扱貨物は在来貨物が主体であり、大半は内航貨物である。ベンゲ・ターミナルの 2010 年および 2011 年の貨物取扱量は以下のとおりである。

| 年    | 寄港隻数 | 貨物量 (1,000 tons) |     |       | コンテナ<br>(TEU) |
|------|------|------------------|-----|-------|---------------|
|      |      | 輸入               | 輸出  | 内航    |               |
| 2010 | 820  | 1,288            | 208 | 2,916 | 210,549       |
| 2011 | 712  | 845              | 534 | 2,529 | 154,573       |

出典: ベンゲポート



出典: ベンゲポート

図 4.4-5 ベンゲポート

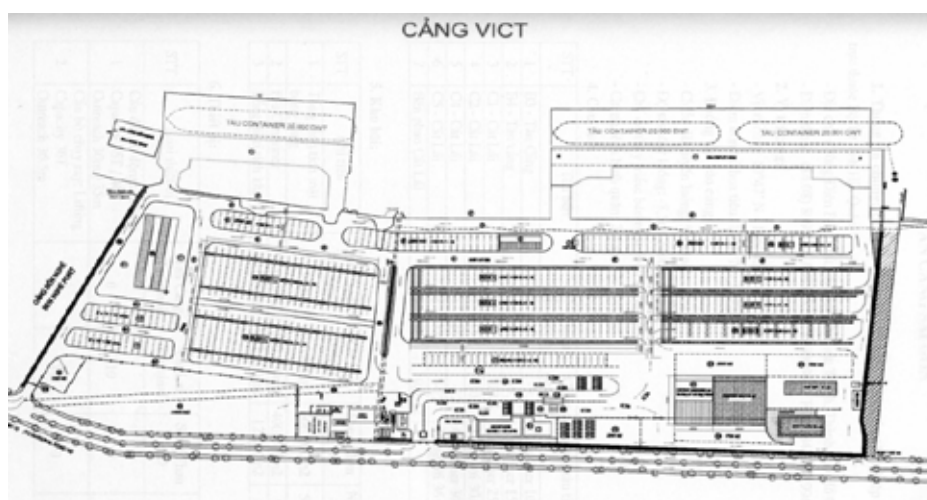
### VICT

ベトナム国際コンテナターミナル(VICT) は、ベトナム初の外資 J/V により建設・運営されるコンテナターミナルとして 1998 年に開設された。VICT はベトナム資本(SOWATCO 社)とシンガポール資本(NOL と三井物産との J/V)との J/V である。ターミナルの岸壁長は 678m であり、4 パースが設置されている。岸壁水深は -10.0m から-10.7 m であるが、他の HCMC 港地域のターミナルと同様に進入航路の水深(-8.5m)の制限を受ける。

VICT の 2010 年、2011 年の貨物取扱量は次のとおりである。

| 年    | 寄港隻数 | 貨物量 (1,000 tons) |       |     | コンテナ (TEU) |
|------|------|------------------|-------|-----|------------|
|      |      | 輸入               | 輸出    | 内航  |            |
| 2010 | 630  | 1,512            | 1,570 | 64  | 297,561    |
| 2011 | 750  | N/A              | N/A   | N/A | 374,248    |

出典: VICT



出典: VICT

図 4.4-6 VICT

#### (5) 港湾開発計画

HCMC 港地域は以前よりベトナム南部の貨物の大半を扱ってきたが、新たな港湾計画が既に発表され実施に移されている。それによれば、HCMC 港地域の都市開発計画にあわせて、市街地にある旧来の港湾施設は閉鎖され、順次新しい機能を持った施設へと転換されることになっている。新規施設としては旅客ターミナル、旅客センター、貿易センター及び緑化地域などが計画されている。港湾計画によれば市街地の旧来の港湾施設の移設先として次の三つの候補地が示されている。

##### ヒップフォック地域

サイゴンポートの主要な施設はこの地域に移転する計画である。この地域にはすでにドバイポートワールドが新規ターミナル(サイゴン・プレミア・コンテナ・ターミナル: SPCT) を開設済みであり、新しい総合港湾拠点を目指す。

##### カトライ地域

サイゴンニューポートの主力コンテナターミナルが既に稼働中である。市街地にある同社の旧来からの拠点、タンカン・ターミナルはすでに閉鎖されている。

##### カイメップ・チーバイ地域

この地域は全く新しい開発地域であり、河川港 HCMC のネックとなってきた水深の問題に対する明確な解決策となる。

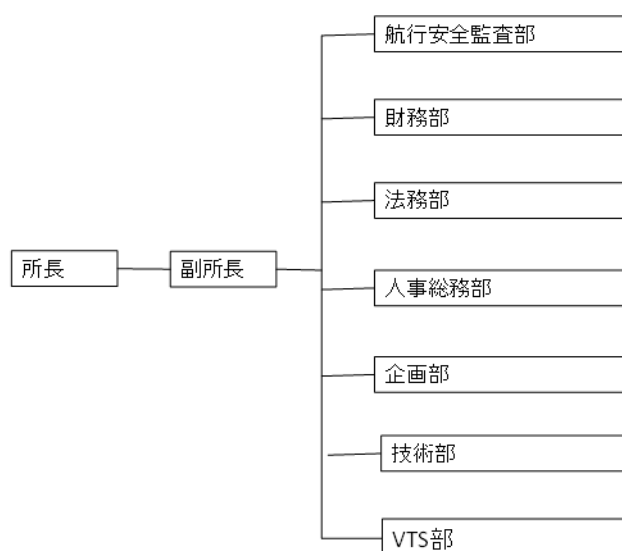
サイゴンポートは 2010 年から移転プロジェクトに着手した。同社の計画によれば、HCMC 市街地に最も近い二つのターミナル(ナーロン、カインホイ) については全て取壊して更地として返却し、それに代わる施設をヒップフォック地域に整備することになっている。残る二つのターミ

ナルについては、市街地から若干距離があるので、当面 20 年間はこのまま稼働を継続する計画である。これにより、サイゴンポートの乾雑貨取扱の中心は、ヒップフォック地域に移動することになる。

#### 4.4.2. ホーチミン市 MA

##### (1) 組織・管轄・職務

ホーチミン市 MA (MA-HCMC) はその事務所を、ホーチミン市第 4 区チュンディンホイ 1A に置き、七つの部門より構成され、職員数総計 90 人を擁している。そのうち約 40 名は船舶交通管理部(VTS 部) に所属している。



出典: MA-HCMC

図 4.4-7 MA-HCMC の組織図

MA-HCMC は、ロンタウ、ニャーベ、サイゴン、ドゥア、ソアイレップの各河の航行流域、およびドンナイ河の一部を管理している。MA HCMC はサイゴン河とソアイレップ河の航路の管理も行っている。さらにティエンリエン、ニャーベ、ポーバンの各錨地の管理も行っている。河川港の特色として MA-HCMC は近隣の MA (ドンナイ、ブンタウ) と密接な連携を保っている。MA-HCMC の水域と管轄区域は 2007 年の運輸省決定第 49/2007/QD-BGTVT 号に規定されている。

MA HCMC の職務は次のとおりである:

- 1) HCMC 港の入港船・出港船に入港許可・出港許可を与える
- 2) HCMC 港域での船舶動静・荷役状況の監視
- 3) 外国船舶監督業務及び自国籍船舶安全検査業務
- 4) 管轄地域での海難事故対処
- 5) 海上環境汚染防止

- 6) 港湾施設安全保安検査
- 7) 管理水域内の船舶の規則遵守状況の把握
- 8) ブンタウ MRCC との連携による救難活動

## (2) MA-HCMC での港湾関連手続と担当部門

MA-HCMC は年間約 9,000 隻の船舶を取扱う。入港、出港を各 1 回と勘定すれば年間総計約 19,000 件の申請を取扱うことになる。平均 1 日取扱件数は 50 件であるが、ピーク時には 1 日 80 件を処理する場合もある。MA-HCMC では、港湾関連手続は企画部が担当しており、4 名が専従となっている。2 名がカウンターで書類受付業務を担当し、1 名が後方で受領書類の整理を担当する。残り 1 名は内航船舶の書類担当となっている。MA-HCMC の事務所にワンストップ・オフィス(OSO)が設置され、申請者(船舶代理店)の便宜をはかっている。ワンストップ・オフィス(OSO)内のシステムの保守管理は 1 名のシステム担当職員が、事務所内 LAN システムや船舶入出港関連システムも併せて担当している。

## (3) 港湾関連手続に関する規定とガイドライン

港湾関連手続に関して準拠している規定は政令第 21/2012 であり、これが全ての手続の基本となっている。具体的運用に当たって、政令第 21/2012 を補完するガイドラインや手引書の類は存在しない。

## (4) 港勢

HCMC 港では年間約 70 百万トンの貨物が取扱われている。コンテナの取扱高は年間約 3.5 百万 TEU となっている。年間寄港船舶数は約 9,000 隻であり、これに加えて約 20,000 隻のメコンデルタとを結ぶ内陸水運の寄港船舶がある。この中にはカイメップ・チャーバイ港とを結ぶコンテナ輸送バージも含まれる。

## (5) 提出書類情報の利用状況

申請者より提出された種々の情報は MA-HCMC の日常業務の基礎資料として利用されている。港湾統計に必要なデータは提出された情報の中から手作業で抽出され、手作業でコンピュータにインプットされている。この作業に 1 人の職員が、ほぼフルタイムで従事している。港湾料金の計算に必要なデータも MA 内のデータソースから抽出される。これは主に船舶動静管理システムにインプットされた情報の中から、必要情報(船名、本船主要目、入港出港日時等)が取出されて料金請求書作成に使用される。申請者から提出された書類原本は 5 年間、MA-HCMC に保存されている。

## (6) VINAMARINE への報告書類

MA-HCMC から VINAMARINE へは、毎月 1 日と 15 日に次の五つの事項を含む報告を提出することが義務付けられている。

- 寄港船舶数 (入港/出港別,国際航海/内航別)
- 取扱貨物数量 (輸出/輸入/内航別)
- 種類別貨物数量 (乾雑貨/液体貨物/コンテナ)
- 内陸水運寄港船舶数
- 内陸水運取扱貨物数量

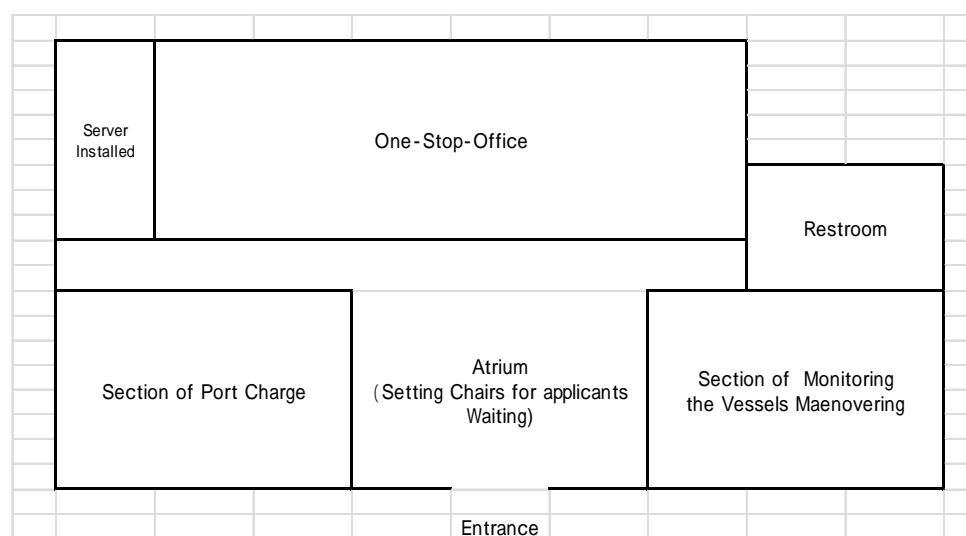
なお、コンテナ貨物は TEU ベースとトン数ベースで報告される

この報告は VINAMARINE の海運輸送サービス部 ( Maritime Transport and Service Department )宛に E メールで送付される。この他、VINAMARINE からの個別の要請、または MA-HCMC の独自の判断により、随時追加報告がなされている。追加報告が行われる事例としては、特殊な船舶の到来、業務合理化の進捗報告などが挙げられる。

#### 4.4.3. 港湾関連手続の実際

##### (1) 申請受理・処理体制

MA-HCMC の組織体制はハイフォン MA とほぼ同様である。ただし MA- HCMC においては企画部が港湾手続を担当している。MA-HCMC のワンストップ・オフィスは事務所の 1 階に、図 4.4-8 のように配置されている。



出典：調査団作成

図 4.4-8 MA-HCMC のワンストップ・オフィス内の窓口配置





写真 4.4-1 MA-HCMC のワンストップ・オフィス

MA-HCMC には、港湾関連手続を行う船舶代理店は船会社を含めて 245 社が登録されている。

## (2) MA-HCMC における港湾関連手続の状況

MA-HCMC における港湾関連手続の流れは、ほぼハイフォン MA と同様である。MA-HCMC における港湾関連手続の状況をハイフォン MA の場合と比較して、表 4.4-5 に示す。

表 4.4-5 港湾関連手続に係る地方海事局の業務

|                                   | MA-Haiphong   | MA-HCMC   |
|-----------------------------------|---|---|
| Number of Staff                   | 67  | 90  |
| Number of Ship Calls              | 8,208 (Vietnamese Flag)<br>7,422 (Foreign Flag)   | 8,774 (Vietnamese Flag)<br>9,630 (Foreign Flag)   |
| Responsible Division              | Legal Division  | Planning Division   |
| Personnel in charge               | 2   | 4 (2: international, 1: domestic, 1: statistics)  |
| Number of Applications            | 42/day on average<br>60 /day at the peak period   | 50/day on average<br>80/day at the peak period  |
| Amount of time required           | Approximately 30 min. (a first call)<br>Approximately 15 min. (re-entry)<br>15 to 30 mi. for departure  | -   |
| Retention Period                  | 5 to 10 years   | 5 years   |
| Use of Information                | In compiling statistics<br>In calculation of port charge  | In compiling statistics<br>In calculation of port charge  |
| Reporting to VINAMARINE (Monthly) | -Number of ship calls (inbound/outbound, international/domestic)<br>-Cargo throughput (export/import/domestic)<br>-Type of cargo (Dry General Cargo/Liquid Cargo/Container cargo)<br>-Inland-water ship calls<br>-Inland-water cargo throughput | -Number of ship calls (inbound/outbound, international/domestic)<br>-Cargo throughput (export/import/domestic)<br>-Type of cargo (Dry General Cargo/Liquid Cargo/Container cargo)<br>-Inland-water ship calls<br>-Inland-water cargo throughput |

---

#### 4.4.4. 申請者

##### (1) HCMC 港における船舶代理店業務の概要

###### 1) HCMC 港における船舶代理店事情

MA-HCMC によれば、HCMC 港で船舶代理店業を営む会社は 245 社を数える。但し、この数字は営業開始時の登録ベースの合計数字であり、現在も 245 社全てが営業を行っているかは定かでない。一部廃業した会社、休眠中の会社も含まれているものと推測される。それぞれの会社の規模・営業内容は種々雑多であり、大は主要ベトナム船社の支店から、小は地元資本で中小経営規模の専業船舶代理店までバラエティに富んでいる。

###### 2) HCMC 港での船舶代理店業務

代理店業務は、本船の動静にあわせて次の 4 段階で進行する。

###### 第 1 段階 (本船入港前)

代理店は、本船入港一日前までに、次の手続を行う：

- (i) MA 宛に入港通報(Arrival Notice) を提出：一連の手続の開始点。特定の書式は定められていない。ファックスで MA 宛に送付。
- (ii) パイロット会社宛にパイロット要請 (これは B to B の手続)
- (iii) ターミナル会社宛にバース割当要請 (これも B to B の手続)
- (iv) 必要書類及び貨物目録を準備

###### 第 2 段階 (本船到着時)

本船到着後、代理店担当者は直ちに乗船し次の作業を行う：

- (i) 用意した申請書類に船長の署名を取る
- (ii) 本船より証書類原本及び乗組員のパスポートまたは船員手帳を借出す

本船着岸後 2 時間以内に、代理店担当者は MA 事務所 (ワンストップ・オフィス) に出頭し、次の手続を行う：

- (i) 船長署名入り申請書類を提出する
- (ii) 貨物目録を必要部数提出する
- (iii) 本船証書類(原本)を提示する
- (iv) 乗組員のパスポートまたは船員手帳を提示し ショートパスを入手する

これらの MA 事務所での手続が全て終了した後、代理店担当者は本船を再び訪問し次の作業を行う：

- (i) 証書類原本を返却する
-

- (ii) 乗組員のパスポートまたは船員手帳を返却し、ショートパスを渡す
- (iii) 本船乗組員・荷役業者と荷役計画を打合わせる
- (iv) 本船側からの各種依頼事項を聞く

### 第3段階 (本船在港中)

- (i) 荷役状況を監督する
- (ii) 本船側からの依頼・要望事項を処理する
- (iii) 本船側からの要請に基づき、燃料油・水・食糧・日用品を手配する
- (iv) 本船側からの要請に基づき船用金 (cash advance) を手配する

### 第4段階 (本船出港時)

代理店は、本船出港までに、次の手続を行う：

- (i) パイロット会社に出港時のパイロットを手配する
- (ii) MA 事務所の出納課で港湾料金の支払をする
- (iii) MA に出港許可証 (Port Clearance) の発給を要請する

出港許可証 (Port Clearance)を受取後、代理店担当者は本船を訪問し、次の作業を行う：

- (i) 船長に出港許可証 (Port Clearance) を手渡す
- (ii) 積荷関係書類の手仕舞いを行う

最終的に、本船は港を出て、次の目的地へ向かう

### 3) HCMC 港で代理店が提出する書類

船舶代理店が各管轄機関に提出する書類は次のとおり。全ての書類は MA 事務所(ワンストップ・オフィス) に直接持参して提出しなければならない。

表 4.4-6 提出書類

| 入港時          | 外航 |   |   |   | 内航 |
|--------------|----|---|---|---|----|
|              | MA | C | I | Q | MA |
| 1. 一般申告書     | ○  | ○ | ○ | - | ○  |
| 2. 乗組員名簿     | ○  | ○ | ○ | - | ○  |
| 3. 乗客名簿      | -  | - | ○ | - | ○  |
| 4. 貨物申告書     | -  | ○ | - | - | -  |
| 5. 危険品申告書    | ○  | ○ | - | - | -  |
| 6. 船用品申告書    | -- | ○ | - | - | -  |
| 7. 乗組員携帯品申告書 | -  | ○ | - | - | -  |
| 8. 保健検疫申告書   | -  | - | - | ○ | -  |
| 9. 植物検疫申告書   | -  | - | - | ○ | -  |
| 10. 動物検疫申告書  | -  | - | - | ○ | -  |
| 11. 前港の出港許可証 | ○  | - | - | - | ○  |
| 12. 船舶保安証書   | ○  | - | - | - | -  |

| 出港時 | 外航 | 内航 |
|-----|----|----|
|-----|----|----|

|             | MA | C | I | Q | To MA only |
|-------------|----|---|---|---|------------|
| 1. 一般申告書    | ○  | ○ | ○ | - | ○          |
| 2. 乗組員名簿    | ○  | ○ | ○ | - | -          |
| 3. 乗客名簿     | -  | - | ○ | - | -          |
| 4. 貨物申告書    | -  | ○ | - | - | -          |
| 5. 船用品申告書   | -  | ○ | - | - | -          |
| 6. 乗客携帯品申告書 | -  | ○ | - | - | -          |

## 4) その他の港湾関連手

上記 3) の手続の他に、代理店は次の手配を行う

パイロット手配

パイロットはパイロット会社との打合せを経て手配される。大半の連絡はファックスや電話、若しくは紙の書類の受渡しで行われる。

バース手配

本船が着岸する岸壁はターミナル会社との打合せを経て決定される。大半の連絡はファックスや電話、若しくは紙の書類の受渡しで行われる。ターミナル会社との一部の連絡については E メールを使ってなされているものもある。ターミナル会社へのコンテナ貨物の積荷目録などは、Eメールの添付ファイルとして送られている。

## (2) HCMC 港船舶代理店の実態

HCMC 港の主要船舶代理店へインタビューを実施した。以下はその結果を取り纏めたものである。

## ハイバン・ SHIPPING・サービス (Haivanship)

## 1. 取扱船種

マースクライン及び商船三井のサブ・エージェントとして主としてコンテナ船を取扱っている。

## 2. 取扱隻数

年間約 200 隻。マースクラインも商船三井も HCMC 港に直接寄港するアジア域内コンテナフィーダーサービスを運行している。大型コンテナ船による基幹航路サービスは両社とも現在、HCMC 港ではなくカイメップ港に寄港している。

## 3. 申請書類の作成

各種書類は、入港前に所定の用紙に代理店事務所でタイプして作成する。現在のところ、HCMC 港では電子申請は行われていない。

## 4. MA 事務所内のワンストップ・オフィスでの作業手順

代理店担当者はワンストップ・オフィスを訪問して、関係各機関のカウンターで各々に提出すべき書類を配布してまわる。その後ワンストップ・オフィス内の待合スペースで待機

し、各機関担当官からの質問に対応する。その場で確認・許認可が下される類のものについては、担当官からの結果通知を待つ。

#### 5. 特殊例の取扱い

Haivanship の場合、対港湾関係機関の手続で特殊な扱いを必要とするケースは殆どない。

#### 6. 関係官庁の対応（所要時間、手続方法等）

書類提出・提示に必要とされる時間は、提出時に書類が立込んでいるか否かに左右される面が大きい。一般的にすべての書類を関係機関のカウンターで提出するのに要する時間は 20 分から 30 分である。

#### 7. 現状の手続上の問題点

手続関連の作業量として最も大きいのは、税関当局へ提出する貨物目録の準備作成作業である。現在税関で E マニフェストの導入が検討されており、これが実現すれば業務量の軽減が期待できる。

### VOSA サイゴン

#### 1. 取扱船種

VOSA は 1957 年創業のベトナムでは最も歴史の古い船舶代理店の一つである。VOSA は全国に 14 の営業所を配している。VOSA はコンテナ船からタンカーや客船まで幅広く取扱っている。世界中の数多くの船主から代理店を引受けており、日本船主では東興海運の雑貨船サービス、JFE Shipping の鋼材船などがある。

#### 2. 取扱隻数

HCMC 港では月間平均 20 から 25 隻を取扱っている。

#### 3. 申請書類の作成

大半の申請書類は所定の書式にタイプして作成される。唯一の例外は出入国管理事務所に提出される乗組員名簿であり、これは VOSA サイゴンの事務所から名簿のエクセルファイルを添付して E メールで送られる。但し、本船入港後、乗組員名簿の正本の提出が義務付けられている。

#### 4. MA 事務所内のワンストップ・オフィスでの作業手順

代理店担当者はワンストップ・オフィスを訪問して、関係各機関のカウンターで各々に提出すべき書類を配布してまわる。その後ワンストップ・オフィス内の待合スペースで待機し、各機関担当官からの質問に対応する。その場で確認・許認可が下される類のものについては、担当官からの結果通知を待つ。

#### 5. 特殊例の取扱い

VOSA サイゴンの場合、特殊例の発生は極めて稀であり、発生の場合でも関係官庁の適切な判断により問題は発生しないとの見解である。

#### 6. 関係官庁の対応（所要時間、手続方法など）

関係官庁の対応は全般的に良好であり、MA 事務所内のワンストップ・オフィスでの極端な待ち時間は発生していない。

## 7. 現状の事務上の問題点

VOSA サイゴンは現在の書類手続に特段の問題は抱えていない。将来 HCMC 港においても手続の電子化が導入されるとすれば、手続の時間短縮に寄与するものとして期待している。

## 4.5. 港湾関連手続の改善への取組

### 4.5.1. VINAMARINE の取組の概要

ベトナムにおける港湾関連手続は、政令第 21/2012/ND-CP (2012.6.1 発効) に規定されている。VINAMARINE は一貫して港湾関連手続の改善に取組み、政令の改正や省令の制定などにより改善を進めている。

2002 年に、首相決定第 55/2002/QD-TTg (2002.4.23 付、ホーチミン市域の海港における行政手続の改編試行について) に基づき、船舶入出港手続の電子化を含む行政手続の試験的改革に着手している。これは、HCMC 港地域での船舶入出港手続の改革を目的とするものであり、ボックス 4-12 に示す 16 条からなる。申請書様式や申請方法の詳細が規定されて、電子手続の導入も推奨されている。この改革は、首相決定第 178/2002/QD-TTg (2002.12.13 付) により、クアンニン省、ハイフォン市、ダナン市及びブンタウ省の地域に拡大された。これらの取組により、港湾関連手続を電子的に処理するシステムの改善も進められた。

#### ボックス 4.5-1 首相決定第 55/2002/QD-TTg の内容

##### 第 I 章 総則

第 1 条 - ホーチミン市地域の海港に入出港する船舶の行政手続の改革を実施する。ただし、外国の軍用船、原子力船、治安・国防のために活動するベトナム海軍の軍用船、その他ホーチミン市地域の海港で運航される国の公共目的の船舶を除く。

第 2 条 - 用語の定義

##### 第 II 章 入出港船舶の手続

第 3 条 - 外国船の入港手続

第 4 条 - 入港通報

第 5 条 - 入港通報の確認

第 6 条 - 入港船への操船指示

第 7 条 - 入港手続の場所、期限及び書類

第 8 条 - 出港通報の確認

第 9 条 - 出港手続の場所、期限及び書類

第 10 条 - 入出港手続実施の方法

##### 第 III 章 港湾における特別な管理規定

第 11 条 - 船舶の管理の規定

第 12 条 - 情報技術の活用

第 13 条 - 特別検査及び監督業務

第 14 条 - 指定された国の行政機関の調整責任

##### 第 IV 章 施行規定

第 15 条 - 効力の発効  
第 16 条 - 施行機関

2003 年には、海港の管理規定を含む新しい政令の施行を機会に、VINAMARINE は港湾関連手続を含む VINAMARINE の情報システムの構築を開始した。このプロジェクトは 2005 年に完了し、ほぼすべての地方海事局において、港湾関連手続の事務をこのシステムにより処理することが可能となった。このシステムは「船舶手続マネジメント」と呼ぶ。しかしながら、最近では計画されたように使われてはいない。

一方で、ベトナム政府は FAL 条約を 2006 年に批准した。ベトナムの港湾に入出港する船舶に要求される書類の書式は、2006 年発効の政令第 71/2006/ND-CP に添付された、FAL 様式に準拠したものが規定された。FAL 様式以外の書類の提出もこの政令に規定された。

#### ボックス 4.5-2 港湾関連手続に係る過去の政令、決定

|  |
|--|
| 首相決定第 55/2002/QD-TTg : 2002.4.23 付、ホーチミン市域の海港における行政手続の改編試行について                         |
| 首相決定第 178/2002/QD-TTg : 2002.12.13 付、クアンニン省及びブンタウ省並びにハイフォン市及びダナン市の海港における行政手続の試行的改革について |
| 政令第 160/2003/ND-CP : 2003.12.18 付、ベトナムの海港及び海域における海事活動の管理について                           |
| 政令第 71/2006/ND-CP : 2006.7.25 付、海港及び海上水路の管理について  |

2002 年以來の以上の取組を、簡素化、標準化及び電子化の観点から表 4.5-1 に取りまとめた。

表 4.5-1 ベトナムにおける港湾関連手続改善の取組

| 改善の観点 | 取 組   |
|-------|---|
| 簡素化   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○首相決定第 55/2002/QD-TTg : 2002.4.23 付、ホーチミン市域の海港における行政手続の改編試行について</li> <li>○首相決定第 178/2002/QD-TTg : 2002.12.13 付、クアンニン省及びブンタウ省並びにハイフォン市及びダナン市の海港における行政手続の試行的改革について</li> <li>○政令第 160/2003/ND-CP : 2003.12.18 付、ベトナムの海港及び海域における海事活動の管理について</li> <li>○政令第 71/2006/ND-CP : 2006.7.25 付、海港及び海上水路の管理について</li> </ul> |
| 標準化   | 政令第 71/2006/ND-CP (2006.7.25) 付属様式：これらは基本的に FAL 様式に準拠して定められている  |
| 電子化   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ホーチミン市港における港湾関連手続システムの構築</li> <li>○上記システムの指定港湾への拡張</li> <li>○ベトナム全国の港湾での港湾関連手続管理の確立</li> <li>○ハイフォン港での新たな港湾関連手続システムの試行的開発</li> </ul>  |

## 4.5.2. 電子化への VINAMARINE の取組

### (1) 経緯

世界の海運界では、港湾関連手続の簡易化及び電子化の潮流が生じている。VINAMARINE は船舶代理店、船主及び関連行政機関（3.3 に示すように CIQ 官庁を指す）を支援する、インターネット経由の電子申請システムの導入を考えていた。それは申請者と行政機関の手続事務を減らし、時間節約に資するものと考えられた。VINAMARINE は 2002 年に、首相決定第 55/2002/QD-TTg (2002.4.23) に基づき、ホーチミン市 MA における船舶入出港手続の電子化システムを構築した。

このシステムは、船舶代理店、船主及び関連の行政機関がインターネットを通じて電子化手続を導入することを支援するものであった。申請者にとっては書類作成作業の軽減と時間の節約が期待された。しかしながら、ベトナムの情報インフラの未発達及び関連行政機関の間での異なる申請様式のために、このシステムの利用は限定的であった。

政令第 160/2003/ND-CP(2003.12.18) が 2003 年に施行され、この政令に従って VINAMARINE は彼らのシステム構築を計画し、このプロジェクトは 2005 年に完了した。このシステムはほぼ全ての地方海事局における港湾関連手続のオンライン申請システムを含むものである。その段階ではベトナムにおけるインターネットなどの情報インフラはかなり普及、発達していた。

このシステムは次の四つの機能を有している。

- オンラインの電子手続を提供
- 地方海事局の管理業務の支援
- VINAMARINE の行政事務の支援
- 関係行政機関の港湾関連手続の処理・監視の支援

しかしながら、これらの機能に対して次のような障害が発生した。

- ・「オンライン電子手続の提供」に関して、原本書類の提出の必要性及びシステムに組込まれていない書類の提出の必要性などの障害が発生した。すなわち、関連法令ではオリジナルの書類提出が必要と規定されていた。また、政令第 71/2006/ND-CP が 2006 年に発効し、いくつかの申請様式あるいは申請項目が変更された。
- ・「地方海事局の管理業務の支援」に関しては、新たな政令第 71/2006/ND-CP に基づく行政手続の変更によって、システムがその業務を処理できなくなった。
- ・「VINAMARINE の行政事務の支援」に関しては、上記のとおり港湾関連手続が変更されたため、地方海事局によるシステム利用が限定的となり、VINAMARINE に対して信頼できる、十分な情報が送信されなかった。
- ・「関係行政機関の港湾関連手続の処理・監視の支援」に関しては、このシステムは関係行政機関の港湾関連手続に要求される申請項目を全てカバーしていなかった。

現在、港湾申請システムの試行プロジェクトがハイフォン港において実施中である。このシス



テムは政令第 21/2012/ND-CP の規定に適合するように設計されている。

2002 年以降の VINAMARINE の取組は、表 4-21 に示すように 5 段階に分けられる。これらのプロジェクトは国家予算をもって、ベトナムの IT コンサルタントとの契約により、VINAMARINE によって実施されてきた。しかしながら、ハイフォン港の試行プロジェクトに続いて、ベトナム全国の港湾に新しい港湾申請システムを構築するためには、表 4.5-2 に示す課題を克服できるように、VINAMARINE は国外のドナーからの技術的かつ財政的支援を期待している。

表 4.5-2 VINAMARINE のシステム構築の取組

|              |  |
|--------------|--|
| 第 1 段階プロジェクト | HCMC 港港湾手続オンライン申請システムの構築                                     |
| 実施主体         | VINAMARINE<br>MA-HCMC  |
| 事業の背景        | 政令第 55/2002/QD-TTg : 2002.4.23 付、ホーチミン市域の海港における行政手続の改編試行について |
| 事業内容         | MA-HCMC において港湾手続申請システムを構築するためのハード・ソフトの整備                     |
| システムの特徴      | -  |
| ハードウェア       | MA-HCMC におけるハードウェア調達・設置                                      |
| 開発期間         | 2002 年 (3~4 か月)  |
| 開発者          | OCI (ベトナムの IT 企業)  |
| 事業費          | 10 万 US ドル超  |
| 財源           | ベトナム国家予算   |
| 課題           | 情報インフラの未発達及び関係機関の申請様式の相違のため、システム利用は限定的であった。                  |

|              |  |
|--------------|--|
| 第 2 段階プロジェクト | クアンニン、ブンタウ、ハイフォン、ダナンの港湾への拡張  |
| 実施主体         | VINAMARINE<br>関連する各 MA   |
| 事業の背景        | 首相決定第 178/2002/QD-TTg : 2002.12.13 付、クアンニン省及びブンタウ省並びにハイフォン市及びダナン市の海港における行政手続の試行的改革について |
| 事業内容         | MA-HCMC で開発した港湾手続申請システムを 2 省・2 市に拡張するためのハード・ソフトの整備                                     |
| システムの特徴      | -  |
| ハードウェア       | 関係 MA におけるハードウェア調達・設置及びハノイのサーバーと LAN 接続  |
| 開発期間         | 2002 年 (3~4 か月)  |
| 開発者          | OCI (ベトナムの IT 企業)  |
| 事業費          | 約 30 万 US ドル超  |
| 財源           | ベトナム国家予算   |
| 課題           | 同上   |

|            |  |
|------------|--|
| 第3段階プロジェクト | ベトナム全国の港湾における港湾手続申請システムの構築   |
| 実施主体       | VINAMARINE<br>各 MA   |
| 事業の背景      | 政令第 160/2003/ND-CP : 2003.12.18 付、ベトナムの海港及び海域における海事活動の管理について                                   |
| 事業内容       | ほぼ全ての MA において港湾手続申請システムを含む VINAMARINE の情報システムを構築。  |
| システムの特徴    | -船舶代理店のためのオンライン申請業務<br>-MA の管理支援業務 (港湾手続、船舶動静監視、統計・報告書作成等)<br>-VINAMARINE の管理支援業務(全港湾の船舶動静把握等) |
| ハードウェア     | 対象 MA におけるハードウェア調達・設置及びハノイのサーバーと LAN 接続機器調達  |
| 開発期間       | 2003～2004 年(2 年間)  |
| 開発者        | サイゴン COL (ベトナムの IT 企業)   |
| 事業費        | 約 150 万 US ドル  |
| 財源         | ベトナム国家予算   |
| 課題         | - 法律により、申請者は最終的に原本提出が必要である<br>- 政令第 71/2006/ND-CP により申請項目が変更になったことから、ソフトウェアの適用に制限があった          |

|            |  |
|------------|--|
| 第4段階プロジェクト | ハイフォン港試行的申請システムの構築 = 「パイロット・プロジェクト」  |
| 実施主体       | VINAMARINE<br>ハイフォン MA   |
| 事業の背景      | 政令第 21/2012/ND-CP : 2012.3.21 付、海港及び海上航路の管理について  |
| 事業内容       | ハイフォン MA において政令第 21/2012 による手続規定に準拠した港湾手続申請システムの試行的構築                                      |
| システムの特徴    | -申請者はインターネット経由で必要項目入力により申請<br>-申請者はオンラインシステムで回答を受理<br>-CIQ からの許可が可能 (過去のシステムでは CIQ は参照のみ可) |
| ハードウェア     | 新規の機器調達なし  |
| 開発期間       | 2011 年 12 月～2012 年 3 月   |
| 開発者        | ANZ (ベトナムの IT 企業)  |
| 事業費        | 約 3 万 US ドル (ソフトウェア改修のみ)   |
| 財源         | ベトナム国家予算   |
| 課題         | - 入出港手続業務のみを対象としたもので MA の管理業務(船舶動静管理、課金業務など)と連携していない<br>- 原本提出・提示を必要とすることについては特に検討していない    |

|            |                              |
|------------|------------------------------|
| 第5段階プロジェクト | ベトナム全国の港湾における港湾手続申請システム構築    |
| 実施主体       | VINMARINE<br>各 MA            |
| 事業の背景      | 同 上                          |
| 事業内容       | ハイフォン MA の試行的システムを全国の MA に拡張 |
| システムの特徴    | 同 上                          |

|        |   |
|--------|---|
| ハードウェア | 新規の機器調達を予定  |
| 開発期間   | 未定  |
| 開発者    | -   |
| 事業費    | およそ 200 万～300 万 US ドル (未定)                                  |
| 財源     | 現在検討中 (メドはついていない)   |
| 課題     | - 資金の確保<br>- CIQ との連携によるシングルウィンドウ化は念頭に置いているが、具体的な検討はなされていない |

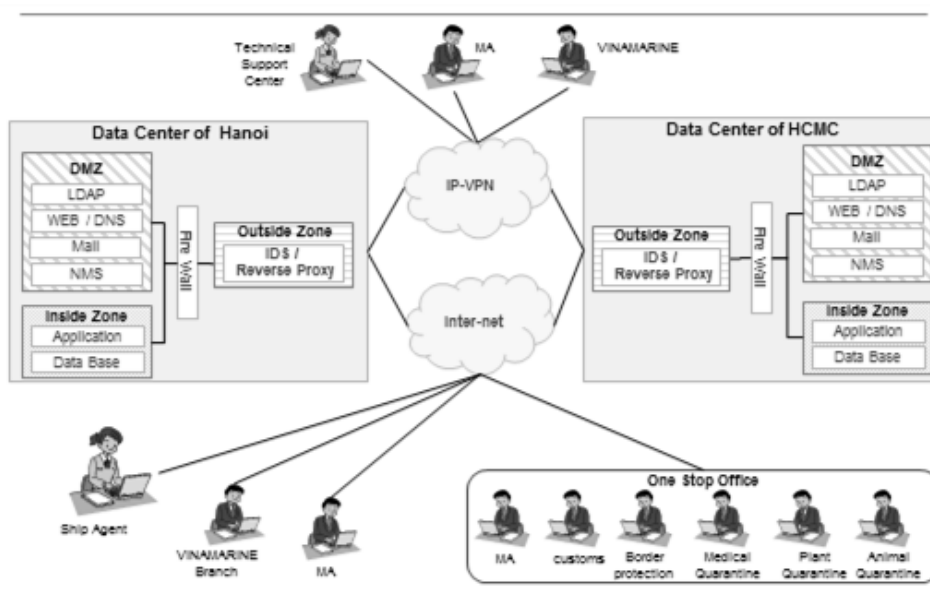
## (2) システム化の必要性

日本の港湾 EDI システムは、港湾の国際競争力回復を求める経済界の強い要請を受けて、開発が始められた。ベトナムの港湾手続の電子化は、前述のとおり行政改革の一環として開発がスタートしており、後述するように必ずしも申請者側の必要性を背景としたものではない(6.4 参照)。しかしながら、海運界の動きはグローバル化の中で、港湾業務の効率化の要求を強めており、港湾手続の簡易化・電子化への要請はますます強まっている。加えて ASEAN シングルウィンドウ構築への取組にも迫られており、ベトナムの港湾にとって、港湾手続システム化は喫緊の課題である。

## (3) 港湾関連手続システムの現状

図 4.5-1 に 2005 年に構築された VINAMARINE のシステム構成を示す。この港湾関連手続システムは以下の機能を有している。

- ・船舶代理店によるオンライン申請
- ・地方海事局の管理業務の支援 (港湾関連手続、船舶動静監視及び統計・報告書作成)
- ・VINAMARINE の管理業務の支援 (船舶動静監視)



出典：調査団作成

図 4.5-1 VINAMARINE の現システム構成

この現行システムについて以下のことが明らかとなっている。

- ・ MA が発行した ID/パスワードはおよそ 500 を数える
- ・ 1 社につき 1 つの ID/パスワードが与えられる。系列会社等には別の ID を発行する場合もある。
- ・ システムは WEB ベースで実装されており、「入出港手続」、「料金請求」、「許可情報」、「統計」の機能（メニュー）がある。入力した情報は、様式の形式で出力可能。
- ・ MA の職員は申請情報や許可情報の登録及び他の MA に申請された情報の閲覧が可能だが、他機関(CIQ)の職員は閲覧のみ可能となっている。
- ・ 入港届で入力した情報を出港届でも利用できるようになっている。

この現行システムの問題点は以下のとおり

- ・ 関係政令が改正された 2006 年以降、このシステムは使われていない。申請者が 2006 年以前に港湾関連手続にこのシステムを利用していたか否かは確認できなかったが、あまり広範囲に利用されてはいなかったものと推測される。
- ・ このシステムにより手続を行ったとしても、なお紙による原本の提出・提示が求められているため、申請者にとって電子的に手続を行うことによるメリットがない。

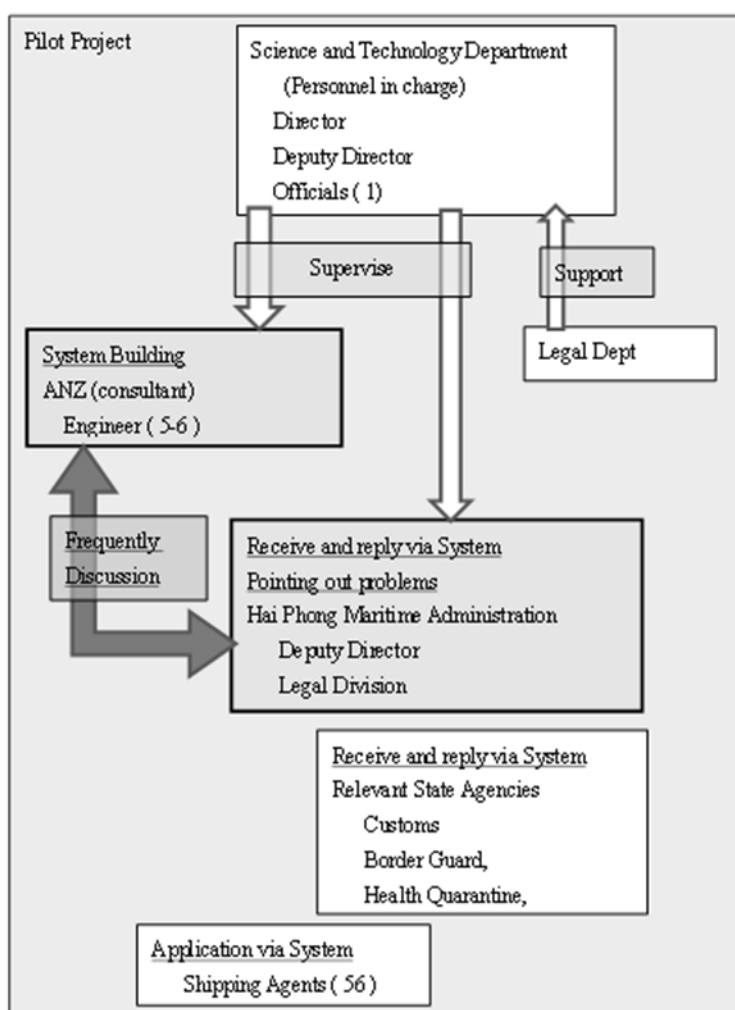
現在このシステムは使われておらず、VINAMARINE は 2011 年 11 月に政令の修正に基づくシステム構築の試行的プロジェクトを開始した。VINAMARINE によれば、システム構築のプロジェクトは試行運用の段階である。その後 VINAMARINE は全国に展開することを意図している。

この試行プロジェクトは VINAMARINE の科学技術部の監督のもとにハイフォン MA が実施し

ている。スケジュールと実施体制は図 4-30 及び 4-31 のとおりである。

|                    | 2011                |     |     | 2012 |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
|--------------------|---------------------|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
|                    | Oct                 | Nov | Dec | Jan  | Feb | Mar | Apr | May | Jun | Jul | Aug | Sep | Oct | Nov | Dec |
| System building    |                     | ■   | ■   | ■    | ■   | ■   | ■   | ■   |     |     |     |     |     |     |     |
| Pilot Project      |                     |     |     |      |     |     |     | ■   | ■   | ■   |     |     |     |     |     |
| Apply to all ports |                     |     |     |      |     |     |     |     |     |     | ■   | ■   | ■   | ■   | ■   |
|                    | : term of allowance |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |

図 4.5-2 実施スケジュール



出典：調査団作成

図 4.5-3 試行プロジェクトの実施体制

試行プロジェクトシステムの計画資料によれば、この試行システムは表 4.5-3 の業務をカバーする。この表において、数字はシステム計画資料の様式の番号を、また、“\*”は様式が決められて

いないことを示す。表 4.5-4 のとおり、政令第 21/2012 に規定されていない業務も含まれている。このシステム構成を図 4.5-4 に示す。

表 4.5-3 試行システムの概要

| Operational Procedure on E-Declaration System   | Submission Form by Applicants |   |   |   | Submission Form by Applicants | Response Form by |                |              |                   |                  | note |                              |
|---|-------------------------------|---|---|---|-------------------------------|------------------|----------------|--------------|-------------------|------------------|------|------------------------------|
|   | B                             | G | P | > |                               | PA               | Border Customs | Border Guard | Health Quarantine | Plant Quarantine |      | Animal Quarantine            |
| <b>II Procedures of declaration of Ship to the Port</b>   |                               |   |   |   |                               |                  |                |              |                   |                  |      |                              |
| 1 Submit the Notification of Ship's Arrival   | ✓                             |   |   |   | 1                             | 25               |                |              |                   |                  |      |                              |
| 2 Submit the Declaration of Shipping Security   | ✓                             |   |   |   | 2                             | 25               |                |              |                   |                  |      |                              |
| 3 Submit Declaration of Goods   | ✓                             |   |   |   | 3                             | 25               |                |              |                   |                  |      |                              |
| 4 Submit Declaration of Crew List   | ✓                             |   |   |   | 4                             | 25               | 25             | 25           | 25                |                  |      |                              |
| 5 Submit Declaration of Crew's Effects  | ✓                             |   |   |   | 5                             | 25               |                |              |                   |                  |      |                              |
| 6 Submit Declaration of Passenger List  | ✓                             |   |   |   | 6                             | 25               | 25             | 25           |                   |                  |      |                              |
| 7 Submit the Dangerous Goods Manifest   | ✓                             |   |   |   | 7                             | 25               | 25             | 25           |                   |                  |      |                              |
| 8 Submit Declaration of Ship's Stores   | ✓                             |   |   |   | 8                             | 25               |                |              |                   |                  |      |                              |
| 9 Submit Declaration of Stowaway on board   | ✓                             |   |   |   | 9                             |                  | 25             |              |                   |                  |      |                              |
| 10 Submit Declaration of arms and explosive materials   | ✓                             |   |   |   | 10                            |                  | 25             |              |                   |                  |      |                              |
| 11 Submit Declaration of Medical Quarantine   | ✓                             |   |   |   | 11                            |                  |                | 25           |                   |                  |      |                              |
| 12 Submit Declaration of Plant Quarantine   | ✓                             |   |   |   | 12                            |                  |                |              | 25                |                  |      |                              |
| 13 Submit Declaration of Animal Quarantine  | ✓                             |   |   |   | 13                            |                  |                |              |                   | 25               |      |                              |
| 14 Submit Confirmation of Arrival, information on sick or dead rescued people, stowaways on board | ✓                             |   |   |   | 14                            | 25               |                |              |                   |                  |      |                              |
| 15 Planning for Ship Maneuverability  |                               |   | ✓ | ✓ |                               | *                |                |              |                   |                  |      | Plan                         |
| 16 Submission of General Declaration  | ✓                             |   |   |   | 15                            | 25               | 25             | 25           |                   |                  |      | Change                       |
| 17 Agencies send Results and Notice of procedure implementation                                   |                               |   | ✓ |   |                               | 23               | *              | *            | *                 | *                | *    | feedbacks of result          |
| 18 Procedures   |                               | ✓ |   |   |                               |                  |                |              |                   |                  |      | signed/stamp                 |
| 19 Notification procedure implementation results  | ✓                             |   |   | ✓ |                               | 25               | 24             | 24           | 24                | 24               | 24   | Authorities send to PA       |
| <b>III Ship Management Process within the Port Water Area</b>                                     |                               |   |   |   |                               |                  |                |              |                   |                  |      |                              |
| 1 Confirmation of ship  | ✓                             |   |   |   | Confirmation                  |                  |                |              |                   |                  |      |                              |
| 2 Notice of plan for moving ship  |                               |   | ✓ |   |                               | *                |                |              |                   |                  |      | Plan                         |
| 3 Notice of Confirmation of Ship's Arrival at New Port  | ✓                             |   |   |   | Confirmation                  | 25               |                |              |                   |                  |      |                              |
| <b>IV Process of Change in Agent/Ship Owners</b>  |                               |   |   |   |                               |                  |                |              |                   |                  |      |                              |
| 1 Notice to stop acting as agents   | ✓                             |   |   |   | 26                            | *                |                |              |                   |                  |      |                              |
| 2 Notice of acting as a new agency  |                               |   |   |   | 26                            | 25               |                |              |                   |                  |      |                              |
| <b>V Procedures of Ship Departure</b>   |                               |   |   |   |                               |                  |                |              |                   |                  |      |                              |
| 1 Notice of vessels departure   | ✓                             |   |   |   | 16                            | 25               |                |              |                   |                  |      |                              |
| 2 Schedule of vessel departure  |                               |   | ✓ | ✓ | Declaration                   | *                |                |              |                   |                  |      | Plan                         |
| 3 Notification of Port authority of cancellation of departure plan                                |                               |   | ✓ | ✓ |                               | *                |                |              |                   |                  |      | Notification of Cancellation |
| 4 Submit Crew List  | ✓                             |   |   |   | 17                            | 25               | 25             | 25           |                   |                  |      |                              |
| 5 Submit Lost of Passengers   | ✓                             |   |   |   | 18                            | 25               | 25             |              |                   |                  |      |                              |
| 6 Submit Goods declaration  | ✓                             |   |   |   | 19                            | 25               |                |              |                   |                  |      |                              |
| 7 Submit Ship' Store Declaration  | ✓                             |   |   |   | 20                            | 25               |                |              |                   |                  |      |                              |
| 8 Submit Crew's Effects Declaration   | ✓                             |   |   |   | 21                            | 25               |                |              |                   |                  |      |                              |
| 9 Submit General Declaration  | ✓                             |   |   |   | 22                            | 25               | 25             | 25           |                   |                  |      |                              |
| 10 Submit Information of Declaration of Goods Loading and Unloading                               |                               |   |   |   | 27                            | 25               |                |              |                   |                  |      |                              |
| 11 Confirmation and notification of location and implementation of procedures                     |                               |   | ✓ |   |                               | 23               | 23             | 23           | 23                | 23               |      |                              |
| 12 Departure procedures   | ✓                             |   |   |   | Sign/Stamp                    |                  |                |              |                   |                  |      |                              |
| 13 Inform results to do procedures on exit  |                               |   | ✓ | ✓ |                               | 25               | 25             | 25           | 25                | 25               |      |                              |
| 14 Inform the license for the ship on exit  |                               |   | ✓ | ✓ |                               | 26               |                |              |                   |                  |      |                              |
| 15 Agency asks to delay the plan of exit  | ✓                             |   |   |   |                               | 26               |                |              |                   |                  |      |                              |
| 16 The Port administration informs again the plan of exit   | ✓                             |   |   |   |                               | 26               |                |              |                   |                  |      |                              |
| 17 Confirmation announcement of the ship on exit  | ✓                             |   |   |   | 26                            |                  |                |              |                   |                  |      |                              |
| <b>VI Process on Changing the Contents, Cancellation of Declaration Submitted</b>                 |                               |   |   |   |                               |                  |                |              |                   |                  |      |                              |
|   | ✓                             |   |   |   | Request                       | *                | *              | *            | *                 | *                | *    |                              |

注：B はビジネス、G は政府、P はプログラムを示す。

B G B は企業（B）と行政機関（G）との手続を示す。

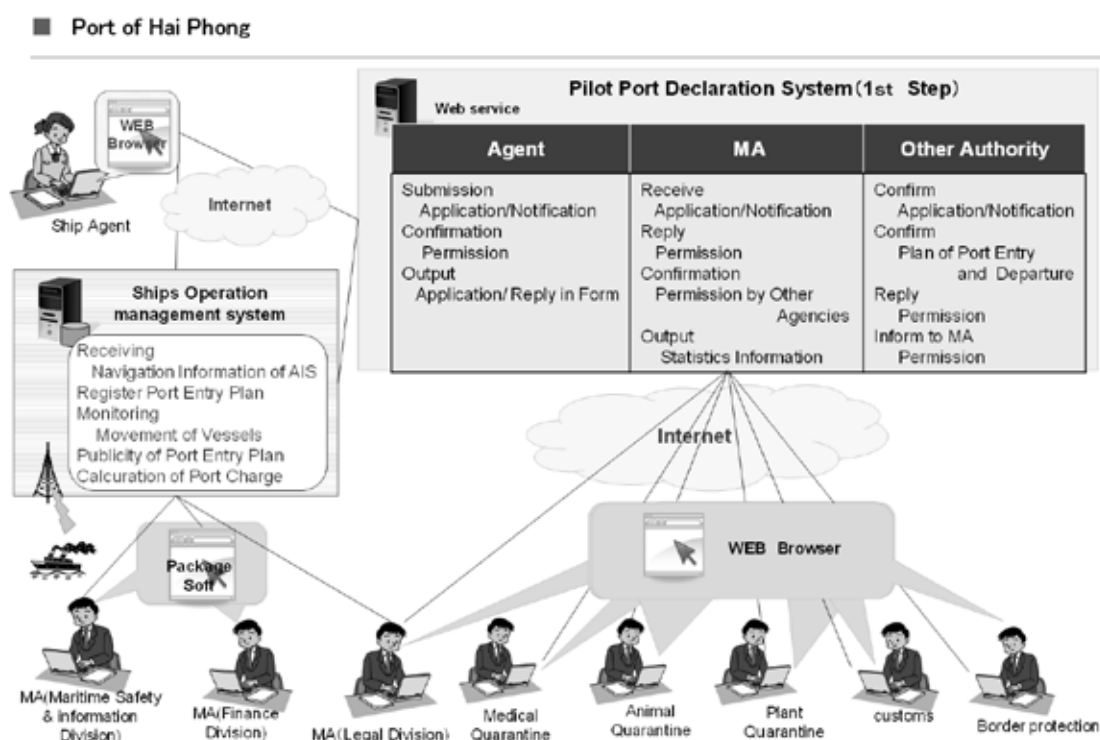
表中の数字はシステム計画書の様式番号を、また、“\*”は様式が決められていないことを示す。

出典：調査団作成

表 4.5-4 政令第 21/2012/ND-CP と試行プロジェクトシステムの様式

| Form No.    | Electronic declaration system by MA   |  | Electronic declaration system by Immigration                                |  | Electronic declaration system by Customs                              |               |
|-------------|---|--|---|--|---|---------------|
|             | Decree No. 21/2012<br>"Management of Seaports and Maritime Channels"<br>Arrival/Departure related Forms | "Plan of electronic shipping procedure declaration system to be implemented in Hai Phong Port (E-Declaration System)"<br>Corresponding E-declaration Forms | Decree No.21 to Immigration<br>Immigration electronic documents consist of: | Decree No.21 to Customs<br>Art. 6: Electronic documents on arrival | Decree No.21 to Customs<br>Art. 10: Electronic documents on departure |               |
| Form No. 1  | Notification of Arrival   | Appendix 1   |   |  |   |               |
| Form No. 2  | Declaration of Ships' Security  | Appendix 2   |   |  |   |               |
| Form No. 3  | General Declaration   | Appendix 15 & 22<br>(For arrival & departure)  | General Declaration   | General Declaration  | General Declaration   |               |
| Form No. 4  | Crew List   | Appendix 4 & 17<br>(For arrival & departure)   | Crew List   | Crew List  | Crew List   |               |
| Form No. 5  | Passenger List  | Appendix 6 & 18<br>(For arrival & departure)   | Passenger List  | Passenger List   | Passenger List  |               |
| Form No. 6  | Cargo Declaration   | Appendix 3 & 19<br>(For arrival & departure)   |   | Cargo Declaration  | Cargo Declaration   |               |
| Form No. 7  | Dangerous Good Manifest   | Appendix 7   | Dangerous Good Manifest   | Dangerous Good Manifest  |   |               |
| Form No. 8  | Ships Store Declaration   | Appendix 8 & 20<br>(For arrival & departure)   |   | Ships Store Declaration  | Ships Store Declaration   |               |
| Form No. 9  | Crew Effects Declaration  | Appendix 5 & 21<br>(For arrival & departure)   |   | Crew Effects Declaration   | Crew Effects Declaration  |               |
| Form No. 10 | Maritime Health Declaration   | Appendix 11  |   |  |   |               |
| Form No. 11 | Animal Quarantine Declaration   | Appendix 13  |   |  |   |               |
| Form No. 12 | Plan Quarantine Declaration   | Appendix 12  |   |  |   |               |
| Form No. 13 | Shifting Order  |  |   |  |   |               |
| Form No. 14 | Port Clearance  |  |   |  |   |               |
| Form No. 15 | Permission for transit<br>(No Form)   |  |   |  |   |               |
|             | Passenger Effects Declaration   |  |   |  |   |               |
|             |   |  |   | Information on house bill of lading                                |   |               |
|             |   | Appendix 9<br>Declaration of Stowaway  | Declaration of Stowaway   |  |   |               |
|             |   | Appendix 10<br>Declaration of arms/explosives  | Declaration of arms/explosives  |  |   |               |
|             |   | Appendix 14<br>Certification of arrival  |   |  |   |               |
|             |   | Appendix 16<br>Notification of departure   |   |  |   |               |
|             |   | Appendix 23<br>Confirmation/Notification of procedure place  |   |  |   |               |
|             |   | Appendix 24<br>Notification of vessel clearance  |   |  |   |               |
|             |   | Appendix 25<br>Response from Port Authority to Declarant   |   |  |   |               |
|             |   | Appendix 26<br>General Notice  |   |  |   |               |
|             |   | Appendix 27<br>Declaration of loading/unloading cargo  |   |  |   |               |
|             | Total 15 forms  | Total 27 e-declaration forms   | Total 3 forms   | Total 6 forms  | Total 5 forms   | Total 6 forms |

出典：調査団作成



出典：調査団作成

図 4.5-4 ハイフォン MA における試行プロジェクトシステム

### 4.5.3. 関係行政機関の電子化への取組

#### (1) 政府

政府部内で行政手続の電子化を担当するのは情報通信省であり、その機能、職務、権限及び組織体制は、政令第 187/2007/ND-CP (2007.12.25 付) とそれを追加・修正した政令第 50/2011/ND-CP (2011.6.24) とに規定されている。

政府の行政手続の電子化に係る方針と計画は以下の政令・決定に示されている。

表 4.5-5 行政手続の電子化に係る政府の政策

| Decree/Decision   | Contents   |
|---|--|
| Decision No 1605/QD-TTg dated August 27 <sup>th</sup> 2010    | National program of information technology application in activities of national agencies in the period 2011- 2015 |
| Decree No 43/2011/ND-CP dated June 13 <sup>th</sup> 2011      | Provision of online public information and service in website or the Portal of national agencies                   |
| Decision No 48/2011/QD-TTg dated August 31 <sup>st</sup> 2011 | Pilot implementation of national single window for customs mechanism.  |
| Resolution No 30c/NQ-CP dated Nov 08 <sup>th</sup> 2011       | Master Program on State administrative reform in the period 2011- 2020.  |



**(2) 運輸省**

運輸省は政府の政策に基づいて、行政改革計画及び IT 技術の活用計画を実行している。運輸情報技術センターが運輸省における IT 技術活用の担当部局である。

運輸省は省内の行政手続の電子化に係る法的書面をこれまでに発行してはいるが、省内のすべての組織がインターネットと LAN に接続している。将来的には運輸省は政府の方針に基づいて、情報化と IT 技術活用計画を達成させる方針である。

このため運輸省は、2012.3.21 付運輸省決定第 603/QD-BGTVT により、ASEAN シングルウィンドウ及び国内通関シングルウィンドウ機構への取組のための運営委員会と担当チームを省内に設置した。その責務と権限は以下のとおりである。

- ・政府の方針のもとに、ASEAN シングルウィンドウ及び国内通関シングルウィンドウ機構の構築に関する運輸省の責務を達成するため、運輸省傘下の機関及び組織の業務について指示、調整及び協力をすること。
- ・ASEAN シングルウィンドウ及び国内通関シングルウィンドウ機構の実施・運用に関する要請に対応して、政府監理委員会及び所管官庁に付託すべき運輸交通に関する法令についての新たな制定、見直し、修正または廃止を指示すること。
- ・ASEAN シングルウィンドウ及び国内通関シングルウィンドウ機構を達成するための運輸省の計画を作成すること。短期的には、国内通関シングルウィンドウ機構の試行実施に関する首相決定第 48/2011/QD-TTg の実施のための計画作成に焦点をあてる。
- ・運輸省の行政範囲において、ASEAN シングルウィンドウ及び国内通関シングルウィンドウ機構の実施の指導、検査及び促進を行うこと。
- ・関係省庁及び産業界との協力を指示すること。

運輸省の国際協力局がこの運営委員会の事務局であり、委員会の委員はボックス 4.5-3 のとおりである。

**ボックス 4.5-3 運営委員会の委員**

|  |
|--|
| <p>Mr. Nguyen Hong Truong,<br/>Vice Minister and Manager of Steering Committee.</p> <p>Mr. Pham Thanh Tung,<br/>Director of International Cooperation Department, Standing Deputy Manager.</p> <p>Ms. Pham Thi Phuong,<br/>Deputy Chief of Secretariat cum Manager of Administration Procedure Control Department,<br/>Deputy Director of the Committee.</p> <p>Mr. Nguyen Hoang,<br/>Deputy Manager of Legislation Department cum Deputy Director of the Committee.</p> <p>Mr. Nguyen Ngoc Dung,<br/>Deputy Manager of Transportation Department cum Deputy Director of the Committee.</p> <p>Mr. Do Duc Tien,<br/>Deputy Director of Vietnam Maritime Administration cum Deputy Director of the Committee.</p> <p>Mr. Lai Xuan Thanh<br/>Deputy Director of Vietnam Airlines cum Deputy Director of the Committee.</p> <p>Mr. Nguyen Chi Thanh</p> |
|--|

Deputy Manager of Financial Department and a commissioner.  
 Mr. Nguyen Thanh Hang  
 Deputy Manager of Planning and Investment Department and a commissioner.  
 Mr. Nguyen Van Quyen  
 Deputy General Director of Directorate for Roads of Vietnam and a commissioner.  
 Mr. Tran Phi Thuong  
 Deputy Manager of Vietnam Railway Administration and a commissioner.  
 Mr. Hoang Minh Toan  
 Deputy Manager of Vietnam Inland Waterway Administration and a commissioner.  
 Mr. Nguyen Vu Hai  
 Deputy Manager of Vietnam Register and a commissioner.  
 Mr. Pham Duy Ninh  
 Deputy Manager of Information Technology Center and a commissioner.

2012年6月時点ではこの運営委員会は開催されていない。さしあたっては運輸省の関連部局が国内通関シングルウィンドウ機構の試行に伴う適切な行政的対応を考慮していくこととなる。

現在、VINAMARINE は港湾 EDI 導入に向けて運輸省に具体的な提案をしていないため、運輸省内には港湾 EDI システム導入に対する適切なフォーカルポイントがない。VINAMARINE から提案を受ければ、運輸大臣は VINAMARINE に適切な指示をするための部局を指定することとなる。

いまのところ運輸省では行政手続の電子化に関して外国からの資金や技術援助を受けたことはない。

### (3) 港湾関連行政機関

表 4.5-5 に示すとおり、税関と出入国管理部局はそれぞれの方針に基づいて港湾関連手続の電子化システムの開発に取り組んでいる。しかしながら、これらの開発は VINAMARINE の取組との連携を欠いている状況である。

表 4.5-6 関係行政機関における港湾関連手続の電子化

|                                   | CUSTOMS   | IMMIGRATION   |
|-----------------------------------|---|---|
| Regulations on computerization    | Decision No.19/2011/ QD-TTg<br>Decision No.48/2011/QD-TTg | Decision No.22/2011/QD-TT                                 |
| Efforts regarding computerization | Development of V-NACCS & Pilot implementation of NSW      | Pilot implementation of electronic declaration on 7 ports |

### (4) 港湾手続に関わる組織の業務関係

港湾手続の改善・電子化に関わる組織の所掌、関係を図 4-33 に示す。VINAMARINE は港湾行政担当機関として、港湾手続の簡易化・標準化・電子化を担当する。CIQ 関連手続については各担当機関の業務であるが、港湾においては VINAMARINE が必要に応じて総合調整を担当する。運輸省は政府部内で、VINAMARINE の行政に責任を負う立場にある。

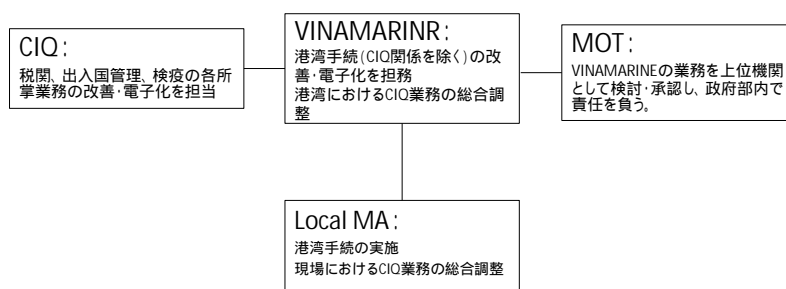


図 4.5-5 関係組織

#### 4.5.4. 港湾 EDI に関する申請者の意見

##### (1) 申請者の問題認識及び電子申請に向けた意向

船舶代理店は、港湾関係手続の書類作成および管轄官庁への申請作業の直接の当事者である。船舶代理店にとってこの業務は、本船在港中の限られた時間内に処理せねばならない多くの重要な仕事のごく一部にしか過ぎないが、この業務に多大のマンパワーが割かれていることはまぎれもない事実である。

船舶代理店が一様に頭を悩ませているのは、税関への提出を義務付けられている船舶積荷目録(cargo manifest) 準備のための膨大な作業量である。税関規則によれば、各船舶はベトナム寄港の第一番目の港でベトナム揚げの全ての貨物の積荷目録を第一港の税関に提出することが義務付けられている。従って船舶が複数のベトナム港で揚荷を行う場合、第一港の船舶代理店は、自身が担当する港の揚貨物だけでなく、次港以降の全てのベトナム港での揚荷の目録を用意して税関に提出しなければならない。しかも一部だけでなく複数の部数を税関の指示に従って用意する必要があり、時として数百枚の単位の印刷を強いられることになる。作業量は積荷のボリュームよりも、船積書類の件数、船荷証券(B/L) の件数の多寡に左右されることになり、細かい数量の貨物を多数積んできた場合に作業量が増えることになる。

従って、船舶代理店はペーパーワークの大幅な軽減につながる、税関の「E マニフェスト プロジェクト」試行には、熱い眼差しを注いでその進捗を見守っている。

一方、積荷目録の問題以外は、船舶代理店は現行の手続を既定のもの、変えることの出来ないものと捕らえ、粛々とその業務を執り行っている。また、電子申請(ペーパーレス申請)への動きも、根本となる政府の法令(法令第 21/2012) が、明確に原本主義を打出している以上、絵に描いた餅との醒めた見方をする代理店関係者も多い。

にもかかわらず、現在の直接持参か、せいぜいファックスでの送付までとなっている各種申請書類の提出に、電子申請のシステムが導入されれば、関係官庁に対する入出港手続の合理化につながるという点については疑問の余地はない。既に船舶代理店内部では、貨物情報の船主からの入手、ターミナルや荷主との共有といった面においては、極めて高度な情報技術が導入されてい

る部分も多く、特に世界規模でコンテナ輸送サービスを展開する大手定期船船主は積極的に自己の指定している船舶代理店の情報化を奨励し、自己の貨物情報ネットワークの中に取込もうとの動きが盛んである。従って、ベトナムの主要船舶代理店には、港湾諸手続の電子化による合理化推進の動きにフォローしてゆく素地は出来上がっているといえよう。大半の船舶代理店は、パソコンその他、手続の電子化に参画するために必要な情報機器は備えている。しかしながら、関係官庁が申請電子化を進めても、依然として後刻原本の提出・提示の方針を崩さないならば、船舶代理店にとっては単に手続の重複に終わり、その成果の半分も実現していないことになる。

船舶代理店の側には、電子申請システムの導入に対して、一種複雑な感情が存在することもまた事実であるように思われる。基本的に船舶代理店は、本船在港中という、限られたタイムフレームの中で、従業員を動員して時間内での必要手配のために飛び回るといって、極めて大きな労働量によりその報酬を得ている。もし、そのような労働量の中から船舶代理店の伝統的な労働部分をなす、申請書類作成・持参の部分が消滅するとすれば、船舶代理店自身の作業内容も変わってこようし、当然、船舶代理店を雇う側、船主側でも軽減された業務量に見合う代理店料の見直しを代理店に迫ってゆくことになる。

## (2) ハイフォン港およびホーチミン市港の船舶代理店の意見

ハイフォン港の大半の船舶代理店事務所は、オフィス・コンピュータその他の情報機器を備えており、電子申請システムには VOSA ハイフォン等の先行試行代理店と同様に対応可能と考えている。

ハイフォン港で試行が開始されている船舶入出港手続の電子申請システムの推進に、特に大きな問題はない。ハイフォン港の船舶代理店は、業務改善につながる動きとしてシステムの導入を全般的に好意的にとらえている。

ホーチミン市港においても大半の船舶代理店事務所は、コンピュータその他の情報機器を備えており、電子申請システムには対応可能と見られる。

ホーチミン市港でも、船舶入出港手続の電子申請システムの推進に、特に大きな問題はない。ホーチミン市港の船舶代理店も、業務改善につながる動きとしてシステムの導入を好意的にとらえている。

## 4.6. 港湾関連手続の改善・電子化

### 4.6.1. 港湾関連手続の問題点

調査団はベトナムにおける港湾関連手続についての資料及び情報を収集し、VINAMARINE、ハイフォン MA、ホーチミン市 MA、関連行政機関、船舶代理店及び港湾利用者など港湾関連手続に係る関係者へのインタビューを行った。ベトナムにおける港湾関連手続の現状に係る調査から

---

得た事実は 4.1～4.5 に記述している。

VINAMARINE は関連する法令の改正や電子システムの構築など、2002 年以降港湾関連手続の改善に取り組んできている。現在は 2012 年 6 月に施行された政令第 21/2012/ND-CP の規定に対応する港湾関連手続のための電子システムの開発を試行プロジェクトとして実施中である。

しかしながら、以下に示すように克服すべきいくつかの課題が残っている。

#### (1) VINAMARINE

港湾関連手続の電子化を進めるための基本的方向や必要な手立てを示したマスタープランが存在しない。そのため、VINAMARINE は関係者間で港湾関連手続の電子化を進める政策を共有できていない。

その一方で、ベトナム政府は ASEAN シングルウィンドウ実現に向けた政策を強力に進めようとしている。その状況でも VINAMARINE の取組については、他の省庁や港湾利用者にはあまり認知されていないもようである。

#### (2) 地方海事局

ハイフォン MA は、船舶航行管理、港湾料金計算、統計データ処理など彼らの業務を処理する独自のコンピューターシステムを利用している。しかしながら、港湾関連手続の電子化についてはいまだ実現されていない。

港湾関連手続の電子化システムは 2006 年に VINAMARINE により構築された。いくつかの MA はこのシステムを導入したが、その時の実際の状況に合わなかったため、使われてはこなかった。それゆえ申請者は各 MA に置かれたワンストップ・オフィスで MA を含む関係行政機関に実際の申請書類を提出している。

港湾関連手続で得られるデータはワンストップ・オフィスで電子情報化されて、港湾利用料金の計算や港湾統計のための処理システムに転送されている。しかしながら、MA や VINAMARINE にとって有用な多くのデータが実際の業務処理に活用されていない。

ベトナムの港湾利用は今後ベトナム経済の成長とともにますます増大し、港湾関連手続の電子化を進めることが重要となってくる。

#### (3) 港湾関連行政機関との関係

政令第 21/2012/ND-CP では、VINAMARINE は港湾関連手続の調整をする役割を与えられている。地方海事局の担当官は、MA 内のワンストップ・オフィスで関連行政機関の担当官と随時意見交換をしているが、関係官庁の本省レベルでは情報交換は限られている。それゆえ、港湾関連手続の電子化を進める政策を本省が決定するにもかかわらず、関係省庁が共有する情報は十分な水準とはいえない。

---

---

#### (4) 法律上の問題

政令第 21/2012/ND-CP では全ての港湾関連手続を規定しているはずだが、この政令に規定されていない申請書類が提出されている。そのような書類の提出は、他の法令に規定されたものである。港湾関連手続の法令の規定は互いに一貫性のあることが必要である。

現行の法令によれば、港湾関連手続は最終的には原本書類を提出することが必要とされている。もし電子申請を完了した後で原本書類の提出・提示が相変わらず必要とされるならば、電子申請システムの導入は意味のないことになる。

#### (5) 申請者

地方海事局にワンストップ・オフィスが置かれたことにより、申請者にとって港湾関連手続は非常に便利なものとなった。現在では申請者の視点から港湾関連手続に係る明らかな問題点はないと言える。しかしながら、港湾関連手続に係る業務量は、将来のベトナムの港湾利用の増大とともに増加し、業務量の削減が求められることとなる。

システムは利用者の視点で開発されるべきである。港湾手続の事務処理は現地企業が実施するが、新しい方式の導入決定は管理部門が行う。このため、システム利用者の意見を聞くためには管理者レベルと現場レベルからの声を把握する必要がある。これまでのシステム開発には利用者サイドの参画が限られていたもようである。

ベトナムにおける港湾活動の国際化は、今後より一層の進展をしていくものと考えられる。港湾関連手続の電子化・簡易化は国際的な潮流であり、このような潮流に応じて電子システムの導入を図る必要がある。

#### (6) ハイフォン港における試行プロジェクト

ハイフォン港の試行プロジェクトに関しては、ソフトウェアの技術的な問題、ハードウェアの設置と運用の問題、申請者側の問題など様々な課題が浮かび上がっている。試行プロジェクトの結果は、単なる技術的観点だけにとどまらず包括的に分析すべきである。それゆえ、2006年に構築した現システムの開発・運用における経験を取りまとめることが重要である。

行政機関の担当官及び申請側企業の双方が試行プロジェクトの実施を通じて、システムの特徴や取扱方法を深く理解することが重要である。しかしながら、MAの担当官はシステムの内容についての理解はわずかであり、申請者は試行システムについてあまり関心がないように見られる。

#### (7) 試行システム

システムを適切に運用・管理していくためには、その計画・設計図書を作成・保存しておくことが必要である。このシステムについては保存すべき関係図書がほとんどない状態である。

このシステムは発注者と開発者間で十分な意見交換がなされていないもようである。その結果、

---

---

運用段階で多くの問題が頻繁に発生している。さらに、当初システムの開発者とは別の企業が改修を担当したことにより、多くの問題を生じているようである。

ハイフォン港の試行プロジェクトに使われているシステムは、他の行政機関が開発しているシステムとのシステム連携を考慮しているとしている。しかしながら、他の行政機関との調整なしで、システム仕様が作成されており、他のシステムとの接続の際には、システム改修が避けられないものと思われる。

このシステムは国際標準に沿った大量のデータ処理・転送を実現しなければならない。しかし、現状のハードウェアは十分な容量が確保されていない。さらに、国際標準に沿った入力データのフォーマットも十分ではない。

#### 4.6.2. 課題克服への手立て

4.6.1 に述べた課題を克服していくためには、次の対応策を推奨したい。

##### (1) VINAMARINE に関する事項

###### 港湾 EDI システム導入のマスタープラン作成

関係行政機関が各々彼らの担当する港湾関連手続を実施している。EDI システム導入のためには、彼らとの連携が不可欠である。VINAMARINE にはマスタープランの提示によって、港湾 EDI システムを導入する明確な方向性を示すことが推奨される。

###### 政府の方針に基づくプロジェクトの実施

VINAMARINE が現在取り組んでいる試行プロジェクトは、ASEAN 諸国間の合意による貿易促進のためのシングルウィンドウ・システムを実現する政府の政策に沿ったプロジェクトとして公式に認知される必要がある。そして他の行政機関との連携のもとに開発すべきである。

##### (2) 地方海事局に関する事項

###### MA 業務の電子化の促進

港湾関連手続の電子化は、地方海事局にとって港湾手続の業務軽減だけでなく、その管理業務全体の改善の観点からも重要である。港湾 EDI システムは MA の他の業務の電子化をも視野に入れることが推奨される。それゆえ、この機会にすべての業務をレビューし、電子化の必要性・可能性について評価するべきである。いくつかの業務は個別のシステムを利用して処理されているので、これらのシステムを適切なインターフェースを介して港湾 EDI システムと接続すべきである。

###### ユーザーフレンドリーなシステムの提供

---

このシステムは運用状態に応じて適切に管理していく必要があり、日常の運用に問題が生じた場合には迅速に対処し、法令改正に対しても迅速に改修すべきである。そのための機能的な組織の設立及び熟練した担当職員の配置が必要である。

一方で、システム利用について必要な説明を利用者に提供して、利用者のシステムによる申請を奨励し、ユーザーフレンドリーなシステムを提供していく努力が求められる。

#### **港湾関連手続から得られるデータの利用**

手続の電子化により MA には大量の電子データが保持される。これらのデータは MA の行政事務に有効に活用すべきである。この効果的な利用により、港湾関連手続の更なる改善や MA の行政事務の改善につながる。このため、MA のすべての職員がこれらデータの重要性・有用性を認識する必要がある。

#### **システムの拡張・グレードアップへの考慮**

港湾利用の拡大や IT 技術革新により、数年ごとにシステムの拡張やグレードアップが必要となる。ベトナムの港湾に寄港する船舶は今後とも増加が見込まれ、港湾手続の一層の簡素化が求められる。このような状況を考慮に入れたシステムの設計・開発が望まれる。

### **(3) 関係行政官庁に関する事項**

#### **関係行政官庁との連携**

VINAMARINE は政令第 21/2012/ND-CP の規定により、港湾関連手続の調整者の役割を担っている。港湾関連手続の簡素化・電子化のために VINAMARINE にとって効果的な手立ては、関連の官庁で港湾手続の電子化導入について情報共有と調整の場を設定することである。港湾 EDI システムの導入後はワンストップ・オフィスの役割を検討することも必要である。

#### **システム仕様の調整**

いくつかの官庁が港湾関連手続を含むシステム開発の計画を始めている。これらのシステム間の仕様を調整する仕組みができるだけ早急に必要である。

### **(4) 法令に関する事項**

#### **法令の評価**

港湾関連手続を規定した法令をこの機会にレビューすることが推奨される。法令の一貫性及び手続の簡素化の観点から、関係法令の改正が必要とされるならば、所要の対策を取る必要がある。

#### **電子申請に必要な制度の検討**

原本書類による公式手続の必要性が最も難しい問題の一つであろう。電子署名はその解決策ではあるが、署名の受取に伴う難しさや署名の費用など未知の要素が存在する。電子申請に法的な



---

位置づけを与え、制度改正を含む適切な対応を早急にとることが必要である。

#### (5) 申請者に関する事項

##### システム利用の奨励

港湾 EDI システムが導入されると、行政機関や申請者の業務環境やワークスタイルは大きく変化することとなる。それゆえ、管理職クラスと作業担当者の双方にとって、電子化の重要性の認識、効果的なシステム利用が重要である。一般的なシステム概要の説明やシステム操作の研修などの必要な施策を系統的に実施することも必要である。

##### 官民の連携

システム構築と運用の各段階において、行政官庁と民間企業の連携が要求される。官民が情報共有・意見交換できるテーブルを用意することが、連携作りの一つの方策である。

##### グローバル企業の要求に応えるシステム作り

これからは、国際的な海運企業の要求に応じられるシステムが必要とされる。

#### (6) 試行プロジェクトに関する事項

##### ハイフォン港試行プロジェクト結果の活用の重要性

試行プロジェクトの実施により得られる経験は、次の段階で最大限に活用すべきである。試行プロジェクトの結果は、システムの技術的観点、システムの運用・管理の観点、さらには関連制度の観点など、包括的に分析すべきである。そしてシステムの開発・運用から得た教訓を生かすことが求められる。

##### 関係者の参画

現在の書面による申請を電子申請にスムーズに移行させるには、システム操作方法を利用者に十分に理解してもらう必要がある。試行プロジェクトはシステムの操作方法を習得し、電子申請に順応できる良い機会であり、すべての潜在的システム利用者が試行プロジェクトに参画すべきである。

#### (7) システムに関する事項

##### システム構築プロセスの記録

スムーズな運用、効率的メンテナンス、適切なグレードアップのために、システム開発の経緯を関係者が共有する必要がある。システム構築・運用には複数の組織が参画するため、各組織の役割を明確にし、システム開発の前提条件とプロセスを記録書面として残す必要がある。

##### 関係行政機関のシステムとの接続

他の官庁が開発したシステムと港湾 EDI システムを接続するために、システム間の仕様の調整が必要となる。V-NACCS などの関係システムとの調整は初期段階で行うことが推奨される。

### 国際標準に沿ったシステム

システムの機能と性能は国際標準の要求に照らして、十分な容量と処理能力を備えるべきである。

#### 4.6.3. システム導入効果

港湾 EDI が導入され、その利用が定着すると、申請者及び行政機関の双方にとって手続の簡素化・効率化が図られ、業務の改善につながる。定性的にはこれにより港湾手続に要する人件費等のコスト及び時間が節減されることとなり、港湾利用者サービスの向上、港湾の国際競争力の向上につながる。港湾 EDI 導入の機会に、手続の簡素化、国際標準化を図ることでこれらの効果は一層高まる。また、申請情報が電子データ化され、行政側はそれらを管理、統計等の行政情報として、申請者側はビジネス情報として活用することが可能となる。

具体的な業務の改善を、ハイフォン港における現状の港湾手続（4.3.3(3)参照）から想定してみる。ただし、電子申請後の原本提出があると、電子化の意義が半減されるので、想定では日本と同様に原本提出は不要としている。

#### < 入港前段階 >

##### 申請者(船舶代理店)

船会社から入港の情報を入手 (そのまま転記できる電子データとして受信)  
 申請書の様式に必要情報を記入 (入手したものを転記し、その後も必要に応じてデータを活用できる)  
 ハイフォン MA の法務部に連絡 (従来はファックスだが、申請書を作成して、確認、送信すればよい)

##### ハイフォン MA(法務部の担当官)

送付された申請書から必要情報をパソコンに入力 (申請を受信すれば入力不要)  
 当日の船舶動静表を作成 (システムが実施)  
 ウェブページに船舶動静表を掲載 (システムが実施)

##### 申請者(船舶代理店)

ハイフォン MA のウェブページの船舶動静表で連絡事項を確認 (受信の確認でよい)

##### 港湾関連機関 (CIQ)

それぞれの業務計画を作成 (システム的に作成の可能性あり)  
 OSO に担当官を派遣 (システムで受信すれば、派遣不要)

## &lt; 入港段階 &gt;

**申請者(船舶代理店)**

入港船舶の船長署名文書等必要書類を準備 (署名、書類の準備不要)  
 ハイフォン MA の OSO の各機関の担当官に書類を提出・提示 (送信すれば、提出・提示不要)

**ハイフォン MA(法務部職員)**

事前情報との変更の有無を確認 (システムで1次チェック)  
 変更がある場合船舶動静表を修正(システムが実施)  
 ウェブページに修正された船舶動静表を掲載(システムが実施)

**ハイフォン MA(OSO 担当官)**

提出書類の確認、受理 (システムで1次チェック)  
 提示書類の確認 (システムで1次チェック)  
 記載事項の内必要情報を窓口設置のパソコンに入力(入力不要)

**関係行政機関(OSO 担当官)**

提出書類の確認、受理 (システムで1次チェック)  
 提示書類の確認 (システムで1次チェック)  
 必要に応じハイフォン MA 職員の入力データを閲覧(システムが実施)

入港手続完了

## &lt; 出港段階 &gt;

**申請者**

出港事前通報をハイフォン MA 法務部に提出 (従来はファックスだが、入港時のデータを利用して、作成、確認、送信)

**ハイフォン MA(法務部職員)**

出港計画の確認 (システムで1次チェック)  
 当初計画から変更時は船舶動静表を修正(システムが実施)  
 必要に応じて変更計画をウェブページに掲載(システムが実施)

**申請者**

OSO で関係行政機関の担当官に必要書類を提出・提示 (送信すれば、提出・提示不要)  
 MA の出納室で港湾料金支払・領収書を受領(銀行システムと連携すれば船社の口座から引落し可能)

OSO のハイフォン MA 担当官に上記書類を提出 (送信すれば、提出・提示不要)

#### ハイフォン MA(OSO 職員)

関係行政機関の全ての所定手続の完了を確認 (システムで 1 次チェック)

提出書類を確認 (システムで 1 次チェック)

法務部長に出港許可証の発行を要請 (システムで要請可能)

署名入りの出港許可証を申請者に手交 (システムで送信)

出港手続完了

なお、この想定は原本提出を不要とする場合である。原本提出を残した場合には、船舶代理店にとって単なる手続の重複に終わる。また、行政機関にとって、統計業務、料金計算業務の効率化はできるが、電子データと原本書類を処理、保管することから業務の重複は避けられない。

## 4.7. 港湾関連手続の改善への提案

### 4.7.1. 基本認識

ベトナム国の港湾手続に関しては、基本的には運輸省所管政令 No21 / 2012/ND-CP で定められており、ベトナム国における港湾 EDI システムは、同政令の規定を基本としつつ構築することを原則とする。なお、各省庁の通達等により同政令に定めのない書類の提出が必要なものもあり、かつ、関係行政機関も手続電子化への取組を進めている、あるいは必要性を認識しており、システム構築は関係機関との調整・協議を踏まえることが必要である。VINAMARINE は、港湾行政を担う国の機関としての責務を確実に果たすために、自ら構築・運用する港湾 EDI システムは港湾手続に関し完結したシステムとすることを強く意識している。VINAMRINE は現在試行システムを開発し試行段階にあるが、港湾 EDI システム本格稼働に向けて、必要書類等手続の一層の簡素化の可能性も検討するとともに国際標準に適った港湾手続の実現を目指すことも重要である。

日本においては、2003 年に港湾 EDI システムを構築し、利用者の意見も聴取しつつ効果的な運用を進めてきた。一方で、関係機関とも連携協議を行いつつ、システム対象業務の拡張と機能の向上とともに手続の一層の簡素化等を図ってきた。その結果、幅広い層に対して安定したサービスを提供するシステムとして運用することが可能となった。この日本の港湾 EDI システムの技術・経験を、現在、試行段階にあるベトナムの港湾手続システムの完成に活かすことは、ベトナムの港湾手続円滑化の実現を早めるとともに、ベトナムの港湾手続が国際的なレベルのものとなることに直結する。

現在、ベトナム国政府は行政事務の電子化政策、アセアンシングルウィンドウへの対応に積極的に取り組んでおり、VINAMARINE も港湾手続の電子申請化に強い意欲を有している。こうし

た状況を考えると、港湾 EDI システムの本格的導入を図るための取組を中核に置き、その取組の中で港湾手続の一層の簡素化、国際標準化を図ることが、ベトナム国における港湾手続改善にとって有効な方策と考えられる。

VINAMARINE は、これまで自らの資金、技術を持ってシステム開発に取組んできた。しかし、今後の展開にあたってはハード・ソフト面でのシステムの機能強化が必要であり、併せて、持続可能なシステムとするために日本の港湾 EDI システムの構築、運用、シングルウィンドウ化に向けた取組の経験が生かされる要素も大きい。

VINAMARINE は日本からの支援に大きな期待を寄せていることもあり、港湾 EDI システム構築に関するベトナムへの支援は我が国の協力として有意義である。

#### 4.7.2. 導入システムのグランドデザイン

日本の港湾 EDI システムに関する経験、知見と VINAMARINE 試行システムに対する取組の成果を一体化して構築することを念頭において予備的に検討したシステムの概要については次のように整理できる。なお、ここでの整理は本調査で入手できた資料及び情報を基にしたもので、また、(9)に記載の条件を前提としている。今後、VINAMARINE の方針とともに詳細な調査により得られる情報、前提条件のレビューを踏まえた更に検討する必要がある。

##### (1) システム導入の目的

港湾手続システムの導入に期待される効果は次の通り整理される。

| 導入の目的         | 期待される効果   |
|---------------|---|
| 申請者の業務効率化     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・一回の入力・送信により複数の行政機関に必要な情報を提出することにより、事務負担を軽減させる。</li> <li>・申請に必要な情報を効率的に入力することにより、手続き処理時間を短縮する。</li> <li>・記入漏等をなくすことにより提出時の待時間が削減される。</li> </ul>    |
| 行政機関の業務効率化    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・記入漏れや誤記をなくすことにより、書類審査時間を軽減する。</li> <li>・表記ブレをなくすことにより、統計等の処理時間を軽減する</li> <li>・関係者間での情報共有が容易になる。</li> <li>・過去情報の検索が容易になり、審査業務の事務効率が向上する</li> </ul> |
| 行政機関の一元的な情報管理 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・情報の喪失を防ぐ。</li> <li>・書類の保管期間・保管場所を統一することにより、セキュリティレベルの統一を図る。</li> <li>・全国の情報を一元的に管理することにより、情報収集のための事務処理負担を軽減する。</li> </ul>                         |
| 国際化への対応       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・世界各国の港湾では港湾手続の簡素化とともに電子化が進められておりベトナムにおいても本格的な電子申請を可能とする。</li> <li>・ASW への対応を図る。</li> </ul>  |

##### (2) 対象業務手続

政令 No21/2012ND-CP の規定を基本に、その他の必要手続事項も含め対象とする。VINAMARINE の試行システムはこの視点で構築されている。なお、試行プロジェクトの結果を踏まえ、試行システムの改良時あるいはシステム本格稼働に向けて、簡素化も含め対象業務につ

いて再度精査し、整理する。

### (3) データ量

申請件数及び必要データ保持容量は一定の前提で試算すると次のようになる。なお、システムが取扱う情報及びデータ量は今後の詳細調査、将来見通しなども踏まえ決める。

申請件数：約 237 万件 / 年

外航船手続：213 万件/年(年間入港隻数 8 万 2000 隻 × 提出書類数 26 種類)、内航船手続：  
24 万件/年(年間入港隻数 4 万 9000 隻 × 提出書類数 5 種類)想定

保持データ容量：約 260GB

マスタ情報：約 35MB

船舶情報：約 1.5MB(年間入港隻数の 1/3 の約 40,000 隻を想定)

港湾情報：約 2.5MB(約 50 港湾 × 50KB を想定)

利用者情報：約 120MB 約 6,000ID × 20KB を想定)

申請情報：約 250GB

1 申請あたりの容量を 100KB、年間申請件数 × 5 年で算出、添付ファイル送受信はないものとする

統計情報：約 1GB

1 統計ファイル = 約 500KB を想定、6 種/月 × 26 部局(MA+全国) × 5 年で算出

### (4) システム利用者

申請者側と行政機関側の双方がシステム利用者となる。申請者としては船社・船舶代理店等があり、行政機関としては、VINAMARINE、MA(25)及び個別システムを持たない港湾手続関連行政機関が想定される。なお、個別システムを有する関係行政機関に関しては、システム接続を図ることを想定する。

### (5) 対象業務機能

港湾 EDI システム導入にあたりシステムが備える必要があると考えられる機能には、

- ・ 申請手続業務機能
- ・ 他システム連携機能
- ・ 料金計算業務機能
- ・ 入出港管理機能
- ・ 統計機能
- ・ 利用者情報管理機能
- ・ 証明書発行・管理機能
- ・ マスタ・メンテナンス機能
- ・ 運転・運用管理及びセキュリティ機能

が考えられる。各機能の対象業務を次表に示す。なお、電子署名証明書の発行については、他の行政手続の電子化の状況や関連規定のシステムへの適用等の今後の情勢を眺めつつ、港湾 EDI システムがその機能として備えるかどうか検討する必要がある。

| 機能分類                          | 対象業務   | 説明   |
|-------------------------------|--|--|
| 申請手続<br>業務機能                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾手続書類の提出</li> <li>・港湾手続書類の受理確認</li> <li>・港湾手続書類に対する回答作成/送信</li> <li>・申請/許可情報の出力(プリントアウト)</li> <li>・港湾手続情報の保存</li> </ul> | Decree21/2012 に規定の行政手続 (申請情報や許可情報の登録/送受信/及び確認/出力等)を行う機能。   |
| 他システム<br>連携機能                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・他行政機関システムとの申請情報等の送受信</li> <li>・MA 独自システム(VTS システム等)との入港予定情報等の送受信</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・関係行政機関システムと連携し行い SW 化を図る。</li> <li>・関係行政機関間の情報共有を図る。</li> <li>・MA 独自システムと連携しセクション間の情報共有/業務効率化を図る。</li> </ul>                   |
| 料金計算<br>業務機能                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・料金の算出</li> <li>・料金の伝達</li> <li>・納付情報の管理</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・Port Charge の計算及び請求書発行。</li> </ul>   |
| 入出港管理<br>機能                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・港別入出港予定一覧作成</li> <li>・入出港予定情報公開</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前通報や MA 独自システム(VTS システム等)からの入手情報を元に入出港予定情報(一覧)を作成/公開。</li> </ul>  |
| 統計機能                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・実績報告サマリー (ターミナル利用状況)</li> <li>・輸出入貨物及び国内貨物の運搬船舶報告等の統計情報作成</li> <li>・統計に必要な情報の登録</li> <li>・電子申請件数報告</li> </ul>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・統計に必要な情報を登録・保存を可能とする。</li> <li>・既存の入出港状況や、貨物の取扱状況の報告資料の他、電子化の効果を算定するための統計情報の集計・出力を可能とする。</li> <li>・作成統計情報の保存を可能とする。</li> </ul> |
| 利用者情報<br>管理機能                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者情報の登録・更新・削除等の管理</li> <li>・利用者情報の保管</li> <li>・主体認証</li> <li>・権限管理</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・手続きの実施者が正当な実施主体であることを確認する。</li> <li>・システム利用者が業務を行うのに必要な最低限の情報にだけアクセスすることを可能とする。</li> </ul>                                     |
| 証明書発行<br>管理機能                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者 (申請者・行政機関) に対する電子署名証明書の登録・発行・失効等の管理</li> <li>・発行・失効した証明書情報のシステムへの提供</li> </ul>                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・申請者及び申請を受付ける行政機関が正当な業務の実施主体であることを確認するための電子署名証明書を発行・配布する。</li> <li>・発行された電子署名証明書の情報を港湾 EDI システムにおいて管理し、利用者認証に利用する。</li> </ul>   |
| マスタ・メン<br>テナンス<br>機能          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・各種マスタ情報の登録・更新・削除・各種マスタデータの保存・確認</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・申請や回答情報の入力にあたり、繰り返し利用される項目/ある程度固定化されている項目について予めシステムに保持し、入力の省力化を図るとともに表記ブレを防ぐ。</li> </ul>                                       |
| 運転/運用<br>管理及びセ<br>キュリティ<br>機能 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・死活監視機能</li> <li>・ログ取得機能</li> <li>・バックアップ機能</li> <li>・セキュリティ対策(SSL、侵入検知、ウィルス対策等)機能</li> </ul>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・政府の提供するシステムとして情報漏えい、喪失、改ざん、ウィルス感染等のセキュリティリスクに対応する。</li> </ul>  |

**(6) セキュリティ対策**

セキュリティ対策は特に十分に検討し対応する必要がある。ベトナムにおける港湾 EDI システムで取扱うことが考えられる情報資産及びその重要性について予備的に整理したものが次表である。なお、他の構築システムにおいて取扱う情報も含めてリスクヘッジを行い、必要なセキュリティ対策、冗長化等を行うことが重要である。

| 情報資産   | 機密性 1) | 完全性 2) | 可用性 3) | 個人情報 | 他システム<br>情報連携 |
|--|--------|--------|--------|------|---------------|
| 利用者情報  |        |        |        | 有    | 無             |
| 申請情報(貨物情報以外)   |        |        |        | 有    | 有(送受信)        |
| 貨物情報   |        |        |        | 有    | 有(送信)         |
| 回答(許可)情報   |        |        |        | 無    | 有(受信)         |
| 船舶情報   |        |        |        | 無    | 無             |
| 船舶動静情報   |        |        |        | 無    | 有(送信)         |
| 課金情報   |        |        |        | 無    | 無             |
| 統計情報   |        |        |        | 無    | 無             |
| <b>重要性</b> : セキュリティ侵害が国民の生命、財産、プライバシー等へ重大な影響を及ぼす。<br>: セキュリティ侵害が行政事務の執行等に重大な影響を及ぼす。<br>: セキュリティ侵害が行政事務の執行等に軽微な影響を及ぼす。<br>: 上記3号に掲げる情報資産以外のもの |        |        |        |      |               |

- 1)機密性(confidentiality): 情報へのアクセスが認可された者のみがアクセスできることを確実にすること  
2)完全性(integrity): 情報及び処理方法の正確さ及び完全である状態を安全防護すること。  
3)可用性(availability): 許可された利用者が、必要ときに情報にアクセスできることを確実にすること。

**(7) 他システム連携**

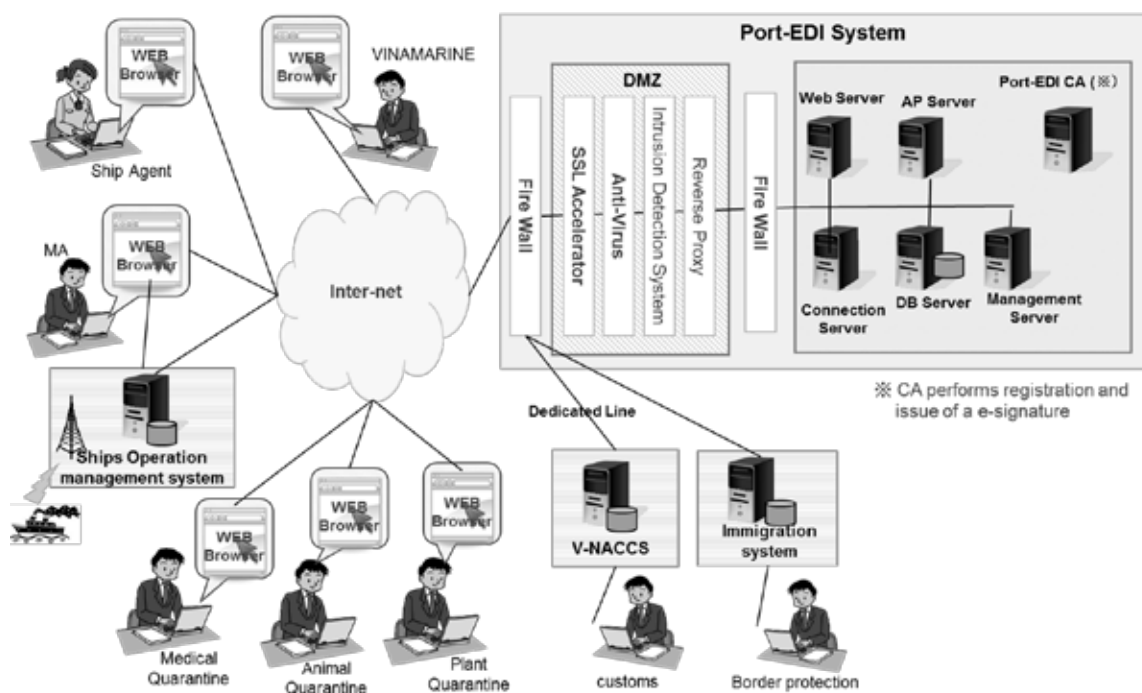
港湾 EDI システムは、現在各機関が開発中の V-NACCS 及び入国管理システムとの連携を図る必要がある。また、地方 MA が独自に開発・運用している(する)船舶動静管理システムとの連携も重要である。それぞれのシステムとの間での考えられる連携情報を次表に示す。

| 連携システム        | 連携情報(送信)         | 連携情報(受信)                     |
|---------------|------------------|------------------------------|
| V-NACCS(構築中)  | ・申請情報<br>・決定情報   | ・申請情報(V-NACCS 受付申請)<br>・許可情報 |
| 入国管理システム(構築中) | ・申請情報<br>・決定情報   | ・申請情報(入国管理システム受付申請)<br>・許可情報 |
| 船舶動静管理システム    | ・入港予定情報<br>・動静管理 | ・MA 管理システム                   |

**(8) システムのイメージ**

ベトナムの港湾 EDI システムの構成案を次図に示す。なお、必要となる回線や冗長機器等はベトナム国の要求性能やリスクヘッジの検討結果を受けて決定するものであるため本図には含んでいない。





#### 4.7.3. システム検討の前提条件

その他システムの検討にあたっては次の事項を前提としている。

- ・ 申請手続業務機能についてはハイフォン港試行システムを参考に手続の簡素化を図りつつ構築する。
- ・ 行政機関の利用 LOCATION が多数存在すること及び 1 回当たりのデータ量が少ないことから WEB ベースのシステムとする
- ・ MA の独自システムでシステム化が図られている機能の内本システムにおいて処理することが適切と考えられる業務は、業務効率化の観点も含め本システムに組み込み MA 独自システムを利用しなくても港湾手続に関する一連の業務を行えるようにする。
- ・ システムが他行政機関や民間企業のセキュリティ侵害の踏み台とならないよう十分なセキュリティ対策を行う。
- ・ 電子申請を行った際でも紙の原本提出が求められていることからシステム停止時の行政事務への影響が少ないと考えられ、データセンターの二重化は行わない。
- ・ 港湾手続の SW 化を実現するため、V-NACCS 及び入国管理局システムと連携を図る。
- ・ 全国展開のために必要な性能・容量を保持した機器を導入する。
- ・ 法令上電子申請時に必要な電子署名は独自の認証局を設置することを検討する。

## 4.7.4. 日本の支援

## (1) 支援が望まれる事項

港湾手続改善のためにベトナム側が取り組むべき事項に対し期待される日本からの支援について次表に整理した。基本計画の作成、関係機関との協調体制づくり、制度の整備、システム設計・開発、システム運用体制関し、日本からの技術支援が有効であると考えられる。この他、必要となるソフトウェアの開発及びハードウェア整備のための資金面での支援も必要と考えられる。

## ベトナムの港湾手続に関する主要課題と対応

| 課題                       | ベトナムの取組             | 日本の支援対象             |
|--------------------------|---------------------|---------------------|
| VINAMARINE               |                     |                     |
| システム構築のマスタープランがない        | 港湾 EDI システム導入基本計画作成 | 基本計画の作成支援           |
| 政府の政策として位置づけが曖昧          | 政府の政策としてプロジェクト実施    | 基本計画作成支援・協調体制に関する助言 |
| 地方 MA                    |                     |                     |
| 手続、料金計算、統計などの業務統合システムがない | MA の業務の電子化の促進       | 基本計画作成・システム設計開発時の支援 |
| 最新の状況に合うシステム改修がなかった      | 利用者が使いやすいシステムの提供    | 基本計画作成・システム設計開発時の支援 |
| 手続データが他の業務に活用されていない      | 港湾手続により得られる情報の活用    | 基本計画作成・システム設計開発時の支援 |
| ベトナムの港湾利用は増大傾向が顕著        | システムの拡張と機能向上への配慮    | 基本計画作成・システム設計開発時の支援 |
| 関係行政機関                   |                     |                     |
| 本省レベルでの連携が限られている         | 関連行政機関との協働          | 協調体制構築・協働に関する助言     |
| 電子化に係る情報交換が少ない           | 関連行政機関システム仕様との調整    | システム設計・協働にあたって支援    |
| 制度                       |                     |                     |
| 港湾手続の政令以外にも手続きが求められる     | 港湾手続関連法令のチェック・確認    | 基本計画作成・制度整備にあたって支援  |
| 電子申請しても、最終的に原本提出が必要      | 電子申請手続のための制度整備      | 基本計画作成・制度整備にあたって支援  |
| 申請者                      |                     |                     |
| 申請者は電子化を切実に求めている         | システム利用の奨励           | 基本計画作成・システム運用体制の支援  |

|                      |                  |                     |
|----------------------|------------------|---------------------|
| 開発に利用者の意見が反映されない     | 官民の協調            | 基本計画作成・システム運用体制の支援  |
| ベトナム港湾の国際標準化が求められている | 国際基準に見合ったシステムの提供 | 基本計画作成・システム運用体制の支援  |
| パイロットプロジェクト          |                  |                     |
| 試行結果の包括的な分析がない       | 結果の十分な活用         | 結果の評価・分析支援(基本計画に反映) |
| 試行に対して現場利用者の参加意識が低い  | 関係機関のプロジェクト参加    | システム設計・運用時の支援       |
| システム設計・開発            |                  |                     |
| システム開発図書がほとんどない      | システムドキュメントの整備    | システム設計における支援        |
| 他機関システムとの調整がない       | 他機関システムと接続       | システム設計における支援        |
| 国際標準に合致していない部分がある    | 国際標準のシステム構築      | 基本計画作成・システム設計開発時の支援 |
| データのコード化がされていない      | データのコード化         | 基本計画作成・システム設計開発時の支援 |

### 基本計画作成に関する支援

VINAMARINE が導入を目指す港湾 EDI システムの目的及びその内容と併せ、VINAMARINE の方針及びシステム開発の基本的な道筋について、港湾手続に係る全員が共通の認識を持つことのできる基本計画の存在は不可欠である。

VINAMARINE は、港湾 EDI システムの本格導入に向け、現在進めている試行結果の評価も踏まえ、「港湾 EDI システム導入基本計画(仮称)」を作成する必要がある、その作成にあたって日本の技術支援が求められよう。

### 関係機関との協調体制づくりに関する支援

港湾 EDI システムの導入にあたっては、関係行政機関の協議・調整が不可欠である。VINAMARINE は港湾行政の責任機関として、行政手続の電子化や ASEAN シングルウィンドウへの取組み等政府全体の取組みを踏まえ、適切な港湾 EDI システム導入のための体制の整備を図る必要がある。

港湾 EDI システム構築の初期段階からシングルウィンドウ化に至る日本の一連の取組も参考としてベトナムにおける関係機関との協調体制の構築及びその実効性ある運営のための技術支援が求められよう。

### 制度整備に関する支援

港湾手続の電子化を進める際には、港湾手続の関連規程を総合的にレビューする必要があるが、簡素化、国際標準化の視点にたった検討・整理が望まれる。また、電子申請を公式の行政手続とするための制度の整備も必要となろう。その際、関連の法制度や他国事例の調査、電子手続に対する行政全体の対応等も踏まえた検討が不可欠で、制度の改変・整備が必要となることも想定される。

日本の港湾 EDI システムの構築、機能拡張と並行して取組んだの手続の簡素化や関連規定の整理、関係機関との調整等の経験も踏まえつつ、港湾手続に関する法制度に関する検討に対する技術支援が求められよう。

### システム設計・開発に関する技術及び資金面での支援

現在の試行システムの検討にあたっては、簡素化、標準化についての議論が十分になされておらず、また、申請者の意見聴取や他の関係行政機関との調整機会も十分でないと思料される。また、統計等の機能追加や適当なセキュリティレベル確保も求められる。更に他機関のシステムとの接続のための対応も求められる。そのため、本格システムの構築のためには、現在の試行システムを基本としつつ、これらの点も踏まえたシステムの改良・機能向上が必要である。

システム設計・開発をどのような形で進めるかは日本政府及びベトナム政府との間で十分に議論する必要があるが、どのような形態であっても、システム構築時においてはシステム設計を日本の技術者とベトナムの技術者が共同・分担して行う必要があると考えられ、その段階でシステム設計・開発に関する日本の技術支援が求められよう。なお、システムが完全に運用されるようになって以降はベトナム側が自ら運用、改良を行うことが必要である。

### システム運用に関する支援

システムの本格運用にあたっては、VINAMARINE 本部及び地方 MA に担当組織を設け適切な人員配置を図る必要がある。また、申請業務の実施方法が変化することから申請者の理解を得つつシステム導入を進めることも重要である。さらにシステム運用を通じて、システムの利便性の向上やバージョンアップに取り組むことが望まれる。

日本のシステム運用においては、特にこの点に配慮しつつ進めてきており、日本のシステム運用の実際を踏まえ、ベトナムにおける港湾 EDI システムの適切な運用体制の構築及び保守・維持管理に関する技術支援が求められよう。

## (2) 支援の方法

### 1) 港湾 EDI システム導入基本計画の策定に関する技術支援

VINAMARINE は港湾 EDI の導入に強い意欲を有しており、既存のシステム改良しシステムによりハイフォン港で試行を進め、この成果を基に全国展開を目指している。しかし、港湾 EDI の導入を戦略的、効率的に進めるためには、現在進めている試行の結果もふまえつつ、開発・運用体制、制度面も含めた港湾 EDI システム導入に関する基本計画の策定が不可欠といえる。この基

本計画により、港湾 EDI システムの開発・運用を担当する機関及び申請企業の他、ベトナム国の行政手続の電子化推進担当機関、ASW 担当機関等も含めた幅広い関係機関が港湾 EDI システムについて理解し、かつ、それぞれの役割の認識もなされ、港湾 EDI の導入・利用に向けた戦略的に取り組むことが期待される。SO のため、計画策定段階から関係機関との協調との協調体制をもつことが、システムの計画的な導入のために重要となる。併せて、日本の支援を円滑に進めるためには、この段階で日本及びベトナム政府との間で十分に意見交換を図る必要がある。

基本計画において整理すべき項目を示したものが、下表である。

| 項目                  | 主な内容  |
|---------------------|---|
| システム導入の要請           | 港湾手続の現状と課題、ASEAN 連結性の強化、行政手続の電子化の推進等  |
| 港湾手続の電子申請化の目的       | システムの目的、港湾 EDI システム導入により期待される効果等  |
| 港湾 EDI システム導入の基本方針  | 港湾 EDI システムのビジョン、システム保有・管理主体、システムの対象範囲、段階的なシステム化、システム導入による業務改善、システム利用条件、制度整備の必要性等                         |
| 港湾 EDI システムの基本要件    | 機能要件、性能要件、運用要件等   |
| システムに関する分析          | 対象業務手続の流れとシステム機能、システム利用規模の予測、システムの基本構成、   |
| システムの運用             | 運用の体制・組織、システム保守・管理、利用者サービス等   |
| システムの更改・拡張          | システムの改善、システムの更改等  |
| 港湾 EDI システム開発プロジェクト | 開発システムの概要(ソフトウェア・ハードウェアの機能・仕様の概略、施設・設備の調達を考え方等)、システム概算経費(開発、運用、更改)、費用対効果の分析、港湾 EDI システム開発体制、システム開発スケジュール等 |

ベトナム政府 (VINAMARINE 及び運輸省) は、関係機関の間での調整を図り、港湾 EDI システムを構築し、全国の港湾で利用されてきている日本の港湾 EDI システムを高く評価しており、港湾 EDI に関する日本の支援に高い期待を寄せている。また、NACCS との統合の経過についても関心を寄せている。この日本の港湾 EDI システム及び関係機関との連携の仕組などについて関係者が的確に理解することが重要である。

そのため、基本計画策定に対する支援の一環で、関係者を日本に招致し、日本の港湾 EDI の運用の実際及びシステム開発の過程、関係機関の連携などに関して学習するとともに日本の関係者と直接の意見交換の機会を持つことが、日本の協力を展開する上で有効と考えられる。

研修の対象者としては、VINAMARINE の政策責任者及び情報化の実施責任者、港湾手続実施機関の幹部及び実施担当者並びに ASW に関する運輸省の担当責任者が候補として考えられる。

#### 日本における研修招聘候補者

|  |
|--|
| VINAMARINE 情報化(含港湾手続)政策責任者<br>VINAMARINE 副総裁 (港湾 EDI 担当) |
|--|

VINAMARINE 情報化(含港湾手続)実施責任者  
 科学技術部副部長：システム開発、パイロットプロジェクト実施監督責任者  
 法制部担当者：手続電子化の法制度検討・整備  
 国際協力部担当者：本件調査窓口機関  
 手続実施機関  
 ハイフォン - MA の幹部及び担当者（法制部）  
 HCMC-MA の幹部及び担当者（計画部）  
 運輸省 ASW 関連委員会事務局  
 運輸省国際協力局

研修項目としては次が考えられるが、参加者の属性、研修期間によりプログラムを擬態的に定める必要がある。

### 研修項目

#### 講義

##### 日本の港湾政策

港湾開発の歴史、港湾整備、港勢  
 経済成長と港湾、港湾政策

##### 日本の港湾制度

港湾法、港湾管理者制度、港長、海事行政  
 港湾関係行政機関

##### 日本における港湾手続の改善・情報化

背景、経緯、国土交通省港湾局の取組  
 手続の国際標準化、情報化、  
 政府の電子化政策、関係機関の連携  
 実施体制

##### 関係機関による手続

港長、税関、農林水産省、厚生労働省、法務省

#### NACCS センター訪問

NACCS 及び NACCS センター、港湾サブシステムの概要  
 NACCS 業務(港湾サブシステム)にかかるデモ  
 NACCS データセンター視察

#### 東京(横浜)港訪問

東京都：港湾の概要、港湾手続の体制、実務、システム利用  
 東京海上保安部  
 東京税関東京支所：通関実務、システム利用  
 事業者：船舶代理店実務、代理店システム

上記の技術支援は、基本事業計画策定と協力内容の提案といった内容で、協力準備調査にの要件に合致すると考えられ、当該事業による実施が考えられよう。

## 2) システム設計・開発に関する技術及び資金支援

システム設計・開発をどのように進めるかは、システム運用体制にも直接関わるもので、ベトナム政府の方針による要因が大きい。現時点では、日本への協力の要請の方向性も含めベトナム側の考えは調査の時点では整理されていないと考えられる。日本国政府及びベトナム国政府との間で、早期に港湾 EDI システムの導入に関しての率直な意見交換を行い、日本・ベトナム両国政府がこれに関する認識を共有することが必要である。

実際のシステム設計の各段階において日本の技術者の役割として考えられる事項を次に示す。具体的にはシステム構築及び運用の体制、ベトナムの技術者のレベル及び配置の可能性等により決まることとなる。

### システム設計における日本の技術支援

| 設計ステップ         | 想定される日本の技術者の役割   |
|----------------|--|
| 要件定義           | システムへの要請及び制度を基にした機能・要件の取りまとめ並びに係機関との調整                               |
| 外部設計<br>(基本設計) | 日本の港湾 EDI システム構築/運用経験を基にした調整、仕様管理、品質管理、工程管理等 PMO 業務、制度に適合したシステム設計の支援 |
| 内部設計<br>(詳細設計) | 日本の港湾 EDI システム構築/運用経験を基にした調整、仕様管理、品質管理、工程管理等 PMO 業務                  |
| プログラム設計        | 工程管理   |
| プログラミング        | 工程管理   |
| テスト            | 工程管理、品質管理  |

港湾 EDI システム導入の目的は港湾手続の改善であり、システム構築の過程では資金支援に加え、システムに関する技術的課題とともに港湾手続に関する制度面での課題や港湾管理業務に関する課題の解決にも併せ取り組むことが重要である。そのため、システム設計・開発と一体となって、幅広い事項に関して、随時に助言・指導を行うとともに、専門性の高い事項に関しては必要な時に支援を行うことができるよう長期専門家及び短期専門家の派遣による支援する協力体制が望まれる。

上記の技術支援、資金協力の具体的範囲や進め方は、システム設計・開発及び運用体制に直接関わるものであるが、技術支援については、システムの運用・維持保守管理や一定期間後のシステム更改については基本的にベトナム側で行うべきものであることを考えると、システム設計・開発を通じた技術移転が不可欠で技術協力プロジェクトの方式が適切と考えられる。

資金協力については、類似プロジェクトから類推すると、本プロジェクトの規模は有償資金協

---

力事業としては小さく、また、ベトナムにおける無償資金協力事業としては一般に大きい規模のものになると考えられる。港湾 EDI の導入は、行政サービスの向上と併せ、ベトナム国港湾の利用促進は進み経済の発展に貢献するという効果を併せ持つといえる。特にベトナム国においては、港湾需要の急激な拡大が見込まれ、港湾手続の円滑化による貿易の促進は経済成長にとって重要事項の一つとなっている。そうした観点から、有償資金による支援として港湾 EDI の導入を図る協力の形態が適当と考えられる。その際、プロジェクト規模を考えた場合、関連するプロジェクトと一体化した事業として実施することで対応することも考える必要がある。

なお、日本の港湾 EDI に関する事業の政策レビュー結果(報告書)では、経済効果として船社・船舶代理店等申請者のコスト削減、行政機関の港湾手続関連業務削減、統計データへの活用の他、書類保管、通信費用の削減等を挙げて費用対効果の分析を行っている。

### 3) システム運用に対する技術支援

システム運用開始時点では当初の想定と異なる状況も生起することも考えられ、それらに適切に対応する必要がある。また、運用を通じて得られる利用者の意見や維持補修の状況は、一定期間後のシステムのバージョンアップ・改編にあたり、重要な情報であり、それら情報の整理・管理が適切になされるようにする必要がある。そのため、運用開始後一定期間の技術支援が必要と考えられる。

この技術支援については、(2)の技術協力プロジェクトに含めて実施することが適切と考えられる。








### (3) 実施の手順

本件基礎情報収集調査を受けて、基本計画策定及び本邦における研修を内容とする協力準備調査を実施する。日本の港湾 EDI についての十分な理解を踏まえ、港湾 EDI 導入基本計画を作成することとなるが、この間にベトナム政府からの支援要請を受けて日本とベトナムの両政府で対処方針の協議を行い、日本政府がプロジェクトとしての審査を行う手順が想定される。この審査は、この基本計画に示された内容をもとになされることとなり、同計画策定にあたっては、その点を視野に入れてとりまとめることが必要である。

日本の支援決定の後、一般に、ベトナム国政府がシステム設計・開発及び機器調達・設置の業務に関する発注図書作成及び実施監理を行うコンサルタントと契約、その後、発注図書に基づき、実際のシステム開発業務がスタートするという手順となる。なお、直前に類似のプロジェクトとして V-NACCS に関する支援事例があり、その協力の経緯等についてレビューし、港湾 EDI システム導入に関する協力の決定にあたって参考とすることが必要と考えられる。なお、システム構築がスタートするまでの手順を念頭に想定されるスケジュールを次に示す。



スケジュール(案)

|  | 2012  | 2013   |       | 2014   |
|--|---|--|-------|--|
| 日本政府   |   | 調査実施決定   | 協議 審査 | 決定   |
| ベトナム政府   |   | 要請   | 協議    |  |
| JICA   |   |  |       |  |
| 基礎情報収集調査   |  |  |       |  |
| 基本計画策定技術支援<br>研修<br>基本計画策定   |   | <br> |       |  |
| システム設計・開発<br>技術支援(含システム運用)<br>資金支援(発注図書、監理)<br>＜システム構築契約＞<br>資金支援(システム開発)<br>資金支援(機材調達/設置) |   |  |       | <br><br><br> |