

World Watching 43

ワールド・ウォッチング



魚谷 憲

在ベトナム日本国大使館
一等書記官

課題を抱える ベトナムの港湾管理 と運営体制



はじめに

ベトナムでは、近年の急速な経済発展に伴い港湾物流機能の近代化が課題となっている。港湾施設等の近代化は、わが国の支援等により着実に進みつつあるが、制度・政策面での改革は遅々として進んでいない。本稿では、ベトナムの港湾分野における制度・政策面での課題について簡単に紹介させて頂く。



ベトナムの港湾の概況

長い海岸線を有するベトナムには140を超える多数の港湾が存在し、国（交通運輸省、建設省、水産省、農業農村開発省、国防省等）、地方人民委員会（地方公共団体）、国有企業等が所有・管理している。その多くはベトナム戦争前に建設され、その後の維持管理が十分されていないため、港湾施設、荷役機械等の老朽化が著しく、また、河川港が大半であるため十分な水深が確保されていない。一方、近年の急速な経済成長に伴い港湾取扱貨物量は予想を上回る増加を続けており、外国投資環境整備の観点からも港湾物流機能の近代化が強く求められている。

現在、円借款により、北部のハイフォン港、カイラン港、中部のダナン港において、コンテナ取扱が可能な近代的な港湾施設の整備が進め

られ、更に南部においては、ベトナム初の大水深港湾となるカイメップ・チーバイ国際港湾の整備が始められようとしており、施設面での近代化は着実に進められている。



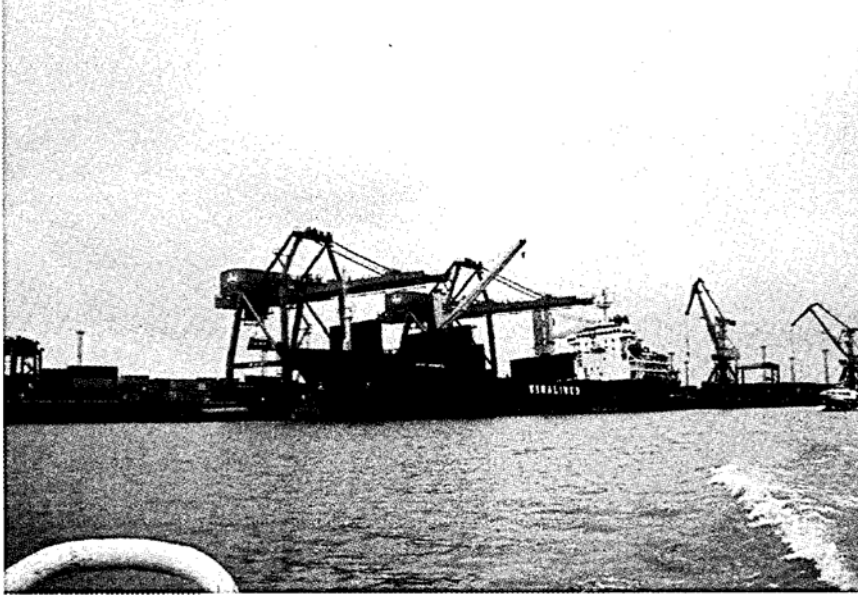
港湾・海運行政組織

ベトナムの港湾・海運行政は海上保安も含め、政府機関としては交通運輸省の外局である海運総局（VINAMARINE）が所掌している。海運総局は、かつては、海運・造船等の現業部門も含む大規模な組織であったが、海運・港運等は越海運会社（VANALINE）に、造船は越造船会社（VINASHIN）に分離され現在に至っている。越海運会社、越造船会社は、それぞれ国営企業であり、交通運輸省、財政省、計画投資省、首相府の管轄下にあるが、比較的、首相府との結びつきが強い組織である。また、港湾・海運分野の法律面での規定はVIETNAM MARITIME CODEがあるが、法規正文書の質が低く相互矛盾が多いなどの法体系の未整備も問題とされている。



港湾の管理・運営体制 （海運総局と越海運会社）

ベトナムの港湾行政の課題として真っ先にあげられるのが、海運総局と越海運会社との関係



円借款により整備されたハイフォン港

である。海運総局と越海運会社は、それぞれ、異なる港湾を管理・運営しており、この点がベトナムの港湾制度上の問題点であると指摘されることが多々あるが、実際の状況は少し異なっている。ベトナムの主要な19の港湾には、交通運輸省の直轄港湾として海運総局下の港湾管理事務所が設置されており、これが港湾管理者である。この中でベトナムの四大港湾でもある、北部のクアンニン港、ハイフォン港、中部のダナン港、南部のサイゴン港には、越海運会社が子会社を設立し、自社が所有する港湾施設の管理・運営等を行っている。これらの港湾では、公共的なバースのほとんどを越海運会社が所有、管理・運営しており、港湾管理者（海運総局）は水域施設の管理、入出港手続き等を行っているに過ぎないため、実質的には、越海運会社が港湾を所有、管理・運営する状況となっている。サイゴン港湾群の場合は、さらに複雑であり、海運総局が管理を行うサイゴン港の中には、越海運会社が所有・管理・運営を行う総合港湾であるサイゴン港の他、タンカン港（海軍）、ベンゲ港（ホーチミン人民委員会）、VICT（民間）が、それぞれ公共的な港湾施設を所有、管理・運営している。

このようなベトナムの状況をわが国の港湾制度に照らして考えれば、港湾管理者（海運総局）が管理する区域の中に、越海運会社等が所有、管理・運営するターミナル群があると捉えることもできるが、港湾管理者自体が所有する港湾施設が非常に少ないだけでなく、港湾制度を規定する明確な法律が存在しないため、港湾管理者の権限も明確ではなく限定されたものとなっている。以上のような状況にあるため、港湾・海運行政における海運総局の実質的な権限も、非常に限られたものになっている。

なお、現在、円借款の支援により整備が進め

られている北部のカイラン港は、建設後は海運総局がこの施設を所有することとなるが、この施設の運営については紆余曲折の末、国营海運会社しか港湾ターミナルの運営経験が無いため、国营海運会社の子会社（クアンニン港運営会社）が海運総局と使用契約を結び運営にあたる予定である。



港湾整備実施体制

港湾整備においても、海運総局の権限は限定されたものとなっている。ベトナムでは港湾整備に限らずプロジェクト実施は、PMUと呼ばれる組織が担当しており、交通運輸省の場合、PMUは各外局（海運総局、道路総局、鉄道総局、内陸水運総局等）下ではなく、外局とは独立して交通運輸省直下に設置される場合が多々ある。現在、円借款の支援により進められている港湾整備事業では、ハイフォン港はPMU HAIPHONG PORT、ダナン港はPMU85、カイラン港はMARITIME PMUが担当しており、MARITIME PMUのみが海運総局下の組織である。他の2つの組織は交通運輸省下の組織であるが、PMU HAIPHONG PORTは越海運会社との繋がりが強く、PMU85は中部地域の道路整備を主に担当しており港湾行政との関係はない。



おわりに

近年、ベトナムでは行政機関の再編が少しずつではあるが進められており、また、港湾制度の改革に取り組もうとの動きも見られる。わが国は、これまで、ベトナムの港湾分野において、施設整備への支援を進めてきたが、今後は、施設整備だけでなく制度整備の面での支援も併せて望まれる。