

# 港湾技術基準に関する日越の連携と協力



## 大津 光孝

国際港湾交流協会 (JOPCA)  
事務局長

ベトナム国の新港湾技術基準の構築は、日越両政府の協力のもとに着実に進められ、現在その最終段階にあると認識している。

政府間協定に基づく本格的な共同作業は、今から10年前、2014年3月の日越両政府の覚書を端緒に進められてきたところだが、港湾技術基準に関する日越港湾技術者の連携と協力は、さらに10年以上遡って始められていた。

当時JICA長期専門家としてベトナム国に派遣され、その一端に関われた一人として、国際港湾交流協会 (JOPCA) や国際臨海開発研究センター (OCDI) 等に残っている資料を紐解きながら、20年以上にわたる連携と協力を振り返る。

## 1. 日本の港湾技術基準英訳版の発刊 (2002年) とベトナム語翻訳協力

我が国の港湾技術基準の英訳版は、1980年4月に初めてOCDIから刊行された。その後1991年7月、2002年1月と日本の基準の改定に合わせて発刊され、この第3版英訳途上の2001年度に、海外への港湾技術移転促進調査がOCDIにより実施された。

調査はまずインドネシアへの技術移転を念頭に始まったが、期待通りには進まず、同時に候補に上がっていたベトナムへアプローチしたところ、MOT (交通運輸省) の理解のもと、ベトナムの港湾技術協会に当たるVAPO (Vietnam Association of Port-Waterway-Offshore Engineering) から、ベトナム港湾技術基準の策定に向け、ぜひ日本の協力を得たいとの応答があった。

これを受け、2002年6月に、OCDI大内常務とVAPOのMinh会長がMOUを交換し、「VAPO及びJOPCA,OCDIベトナム港湾技術基準に関する共同事業」(2002年6月～2004年3月、以下「3者事業」) が開始された。

MOUに基づく3者事業の内容は、①日本側が英語版技術基準を3セット、またパソコン、プリンターを供与し、ベトナム

側 (VAPO会員) が17か月でこれを越語訳する。また翻訳原稿編集作業のための助手1名の雇用費を支援する。②日本から専門家チームを2回派遣し、技術基準に関する質疑応答のための会合を開催する、というもので、実際これに沿って進められた。

筆者は2001年3月からJICA専門家としてMOT交通開発戦略研究所 (TDSI) に赴任しており、一時帰国時に当時の橋川JOPCA企画委員長に依頼され、現地でお手伝いすることになった。当時、ベトナム港湾技術者の重鎮で、TEDI (国営コンサルタント、当時) のChairmanを務めたDr.Dungが定年退職し、VAPOの副会長に就任したところで、彼の自宅応接が3者事業の事務局所在地となった。私は毎月、翻訳の進捗状況の確認と、助手手当の支払いのために訪問した。翻訳はDung副会長をトップに、MOT傘下の関係機関 (RITST (後ITST)、TEDI Port、交通大学等) の港湾技術者が分担しつつ責任を持つ体制を作り、毎回計画より早く進んでいた。

当時、ベトナムの港湾技術基準は、旧ソ連時代に移転した断片的基準しかなく、道路の新基準が米国のAASHTO規格を下敷きに進んでいるのに倣い、港湾の新基準は、英国基準を主としつつ日本基準も部分的に取り入れ構築したい、というのが主たる関係者の意向と聞いた。

2002年11月に合田良実団長以下5人の専門家が訪越し、1回目のワークショップが開催された。団の要請で質問を事前集約したところ、追加も含めて計30問を超え、ベトナム技術者の情熱が感じられた。合田団長の事後レポートにも、質問は数の多さに加えて多岐にわたり、翻訳作業をした方々が日本の基準を深く読み込んでいることを確信した、と記載がある。

その後、この業務は後任の中野勉JICA専門家に引き継ぎ、2003年7月の2回目のワークショップ開催を経て、予定通りに3者事業は終了した。

ちなみにその10年後、この越語訳日本の港湾技術基準は、ベトナムの港湾技術者にとって今でも最も頼りになる港湾技術



VAPO、JOPCA&amp;OCDI共同事業 1st Workshop(2002. Nov.)

書、と感謝の言葉を受けた。

## 2. 同改訂英語版の発刊(2009年)と日越港湾関係機関の技術移転協力

2009年10月の同改訂英語版発刊まで、技術基準に関する日越協力の記録は見当たらないので、次のステップは、2011年9月にOCDIとベトナム建設大学(UTC)で結ばれた「日本の港湾技術基準と同解説」に関する共同研究(以下「共同研究」)の合意で始まったと思われる。

共同研究では、上記の英語版技術基準の越語翻訳とともに、新しく導入された性能規定の理解促進とベトナムでの実践などが盛り込まれた。その翻訳の完了を待って、2012年11月には、日本の国土交通省港湾局、ベトナムのMOT海事総局(VINAMARINE、以下VM)が加わった4者共催のセミナーがハノイで実施された。単なる偶然だが、筆者は上記合意の数日前に2度目のJICA専門家としてVMに赴任したところで、合意式への参加が最初の業務だった。

セミナーでは、日本から参加したNILIMやPARIの研究者が、ベトナム技術者には新たな概念である性能規定の考え方に重きを置いて説明されていた。さらに2013年3月には、NILIM宮田室長を筆頭に、新しい基準作りにかかわった多くの研究者が来越し、ベトナムの技術者と直接意見を交換し合うワークショップも開催された。

個人的な感想を含むが、ベトナムの技術者は、10年前に越語訳した日本基準になじみ、すでに英国基準を主としたいとの主張はかなり薄くなっていて、一方で日本の新基準の考え方は高度すぎてベトナム技術者には難解なので、以前の基準をベースにベトナムの新基準を組み立てる方が使いやすい、といったコメントを何度か聞いた。またJICA技術支援事業として途上国への技術基準移転プロジェクトの実施を望む声は強くなっていったが、機が熟すまでにまだ時間が必要で、残念ながら私の任期はその前に終えた。

## 3. 日越政府の覚書(2014年)に基づくベトナム国新技術基準作成への共同作業

2013年7月には横浜で日越合同セミナーを開催するなど、日本のNILIMと越国のITST(運輸交通科学技術研究所)の研究者を中心に、日本の新技術基準の理解促進のための交流は続いた。2012年以降の港湾技術基準に関する両国港湾技術者の交流や意見交換の内容は、国総研資料第769号(2013年12月、宮田正史氏ほか)や同プロジェクト研究報告第61号(2018年4月)に丁寧に報告されているので参照されたい。

10年以上にわたる関係者の努力が実り、2014年6月に日越政府による「港湾施設の国家技術基準作成における協力に係る覚書」が締結され、念願の本格的な共同作業が始まった。

これ以降の経過は、現在も活躍中の関係者から報告いただく機会に譲り、2023年8月から、OCDIが48か月間のJICA事業として実施中の「ベトナムにおける港湾施設技術基準の実用化の推進」に移る。このプロジェクトチームの大内久夫団長は、22年前にOCDI代表としてハノイでVAPOとMOUを交わし、今日までの流れを作ったご当人である。

2023年12月にJOPCA主催、関係団体協賛により、6年ぶりの日越港湾セミナーをハノイにて開催した。沿岸センターの宮崎理事長も参加され、5月公表の「英語版港湾施設の維持補修ガイドライン」をVMに贈呈された。またメインテーマを「港湾技術基準の移転」とし、大内団長に現在進行中のJICA事業の発表をお願いした。全体質疑で、ベトナム港湾技術者と長く深く交流されてきた大内講師からほとんどの回答をして頂いたとき、「継続は力なり」を感じたのは、日越双方に何人もおられたはずである。

日越港湾セミナーでは、JOPCA関係者の助言もあり、ベトナムとの港湾技術基準交流は20年以上前に始まっていたことを報告し、今回はそれを基に寄稿させていただいた。

最後に、この12月の訪越で、VAPOのMinh元会長にお会いできたが、Dung元副会長は体調不良で再会叶わず、翌年VMのGinag副総裁が宮崎理事長を表敬訪問された際に、携帯に訃報が入った。感謝の念を込め合掌させていただいた。

MOUの交換(2002年6月)  
右から大内氏、Minh会長、Dung副会長日越港湾セミナー  
(2023年12月)大内講師