

第3章 ヴィエトナム国の運輸交通行政の現状

3 - 1 関係行政組織の概要

今回の調査の要請機関は、交通運輸省(Ministry of Transport : MOT)であり、実施機関はその下部組織である内陸水運プロジェクトマネジメントユニット(PMU-Waterways)である。

今回の要請に先立って、PMU-Waterwaysにより実施された概略的な検討では、MOTのティエン(Tien)次官をトップとするステアリングコミッティーが組織されており、関係機関としては、そのメンバーである次の機関との関係が特に深い。

- ・交通運輸省 (MOT)
- ・農業・農村開発省 (MARD)
- ・建設省 (MOC)
- ・科学技術環境省 (MOSTE)
- ・ハノイ市人民委員会 (HPC)
- ・内陸水運プロジェクトマネジメントユニット (PMU-Waterways)

図3 - 1にヴィエトナム国政府内の各機関の関係図を、図3 - 2 ~ 図3 - 5に各機関の組織図を示す。

また、紅河の内陸水運に関係の深い機関として、下記があげられる。

- ・内陸水運局 (VIWA)
- ・ヴィエトナム海運局 (VINAMARINE)

なお、今回のカウンターパート機関であるPMU-Waterwaysは、MOTの外局的な組織であるが、VIWAとの関係も深く、PMU-Waterwaysのハイ(Hai)局長は、VIWAの副局長から現職に異動している。

ただし、本開発調査案件については、「ティエン(Tien)次官が、本格調査のIC/Rの説明を直接聞き、直接議論することを約束する」と明言しているように、ティエン(Tien)次官の指揮の下に、PMU-Waterwaysが実施機関として動くという図式になっている。

3 - 2 関連長期計画の現況

(1) 運輸セクターのなかでの内陸水運の位置づけ

運輸交通開発戦略調査(The Study on the National Transport Development Strategy in the Socialist Republic of Vietnam : VITRANSS)においては、(1999年から2000年に向けての)国家経済社会計画が以下のように示されている(策定中のヴィエトナム国の運輸セクター戦略に掲載予定と聞く)。

- 1) 人口は、7,600万人から1.3倍の9,800万人に増加する。

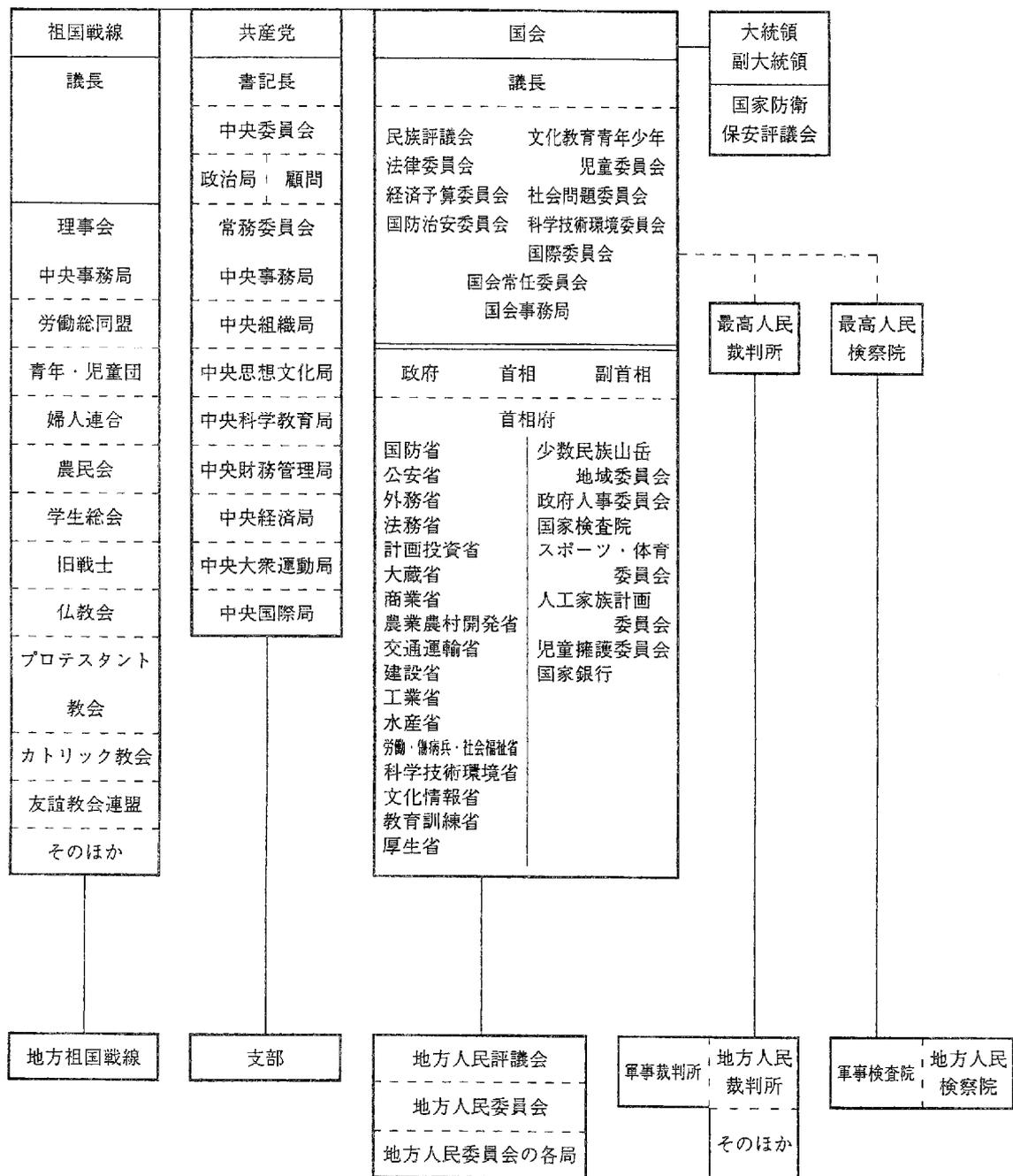
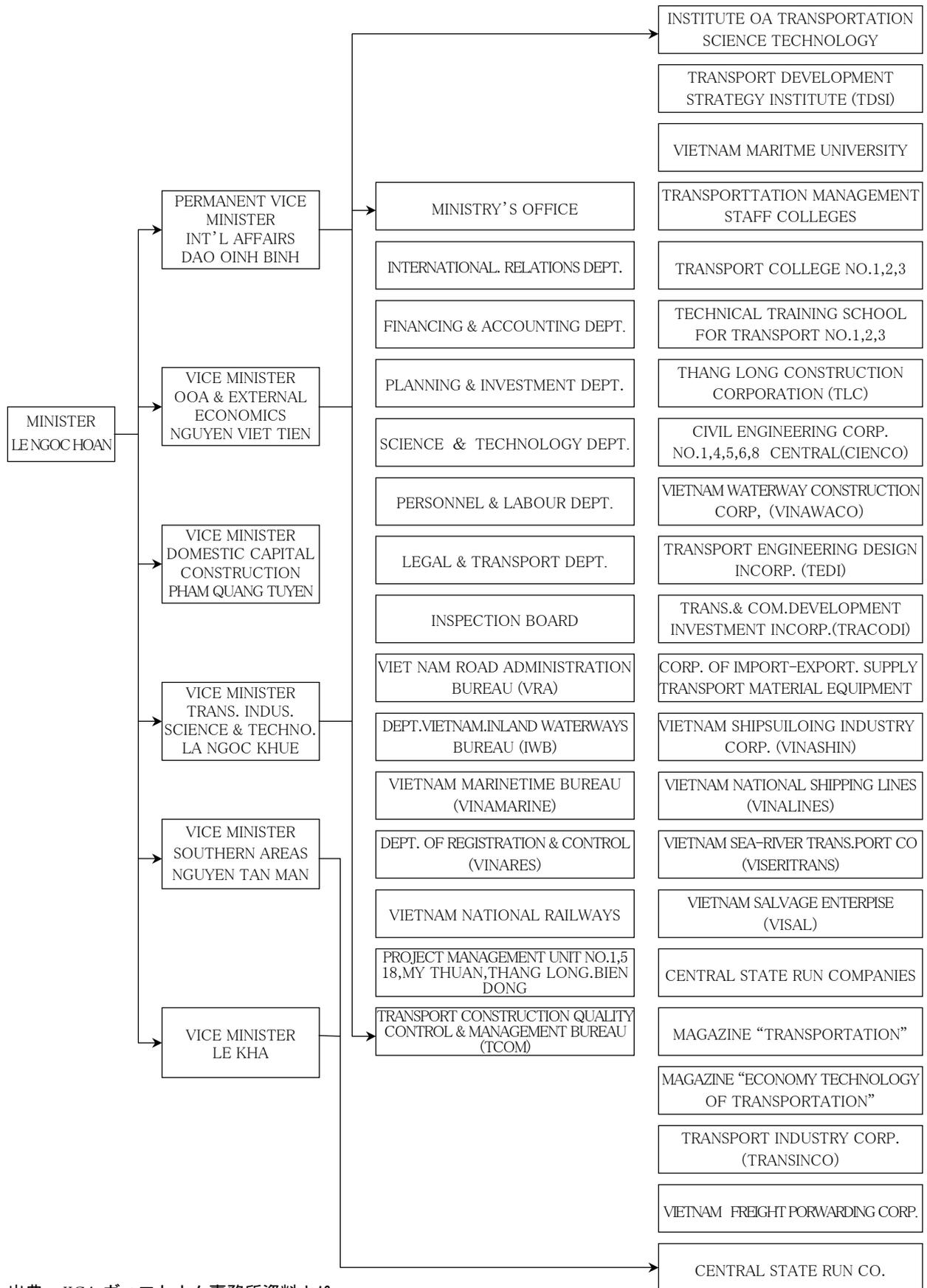
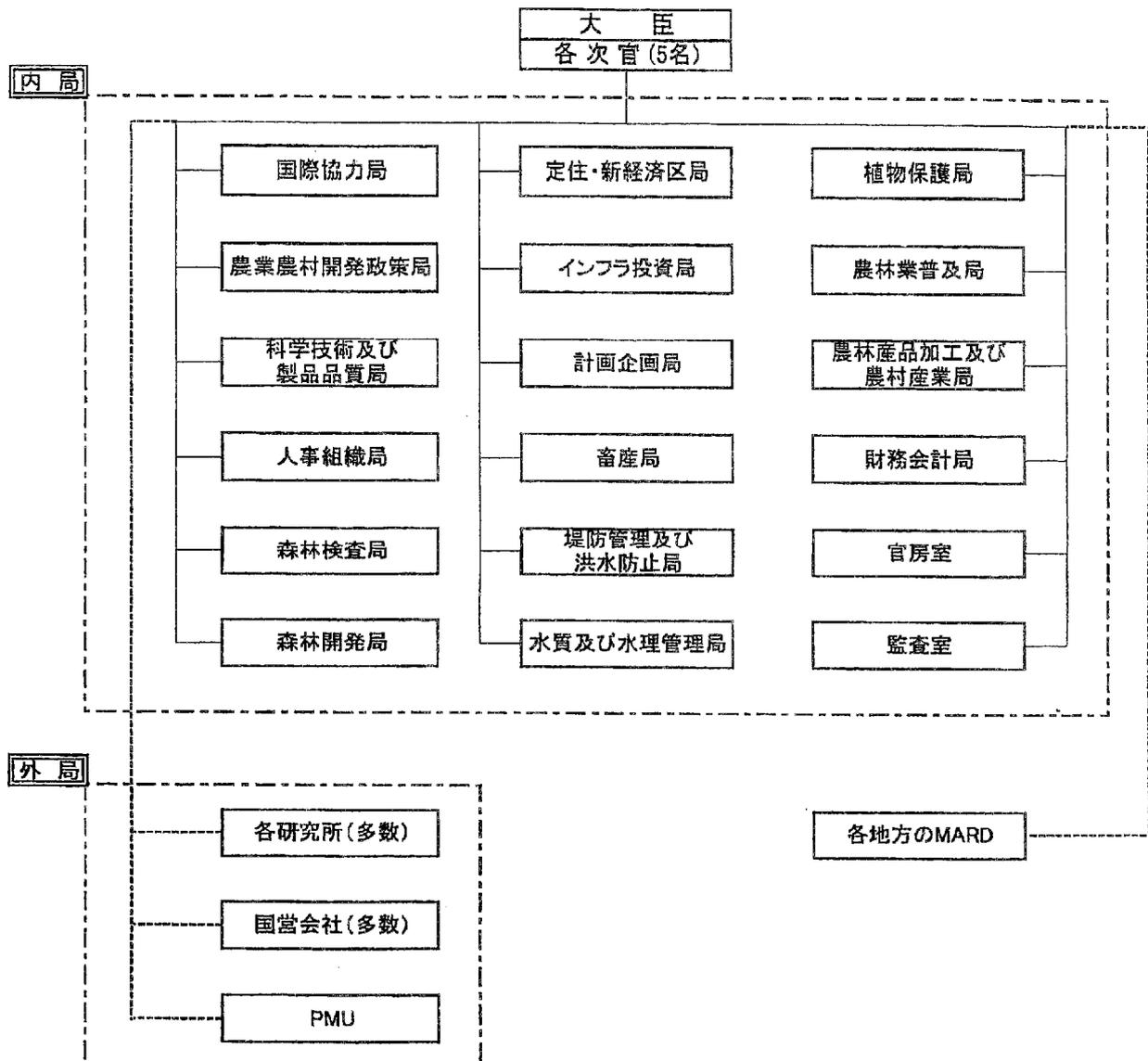


図3-1 ヴィエトナム国の行政機構



出典：JICA ヴィエトナム事務所資料より

図3 - 2 MOT 組織図



出典：インターネット（ヴェトナム国のホームページ）ヴェトナム語を日本語に翻訳

図 3 - 3 MARD組織図

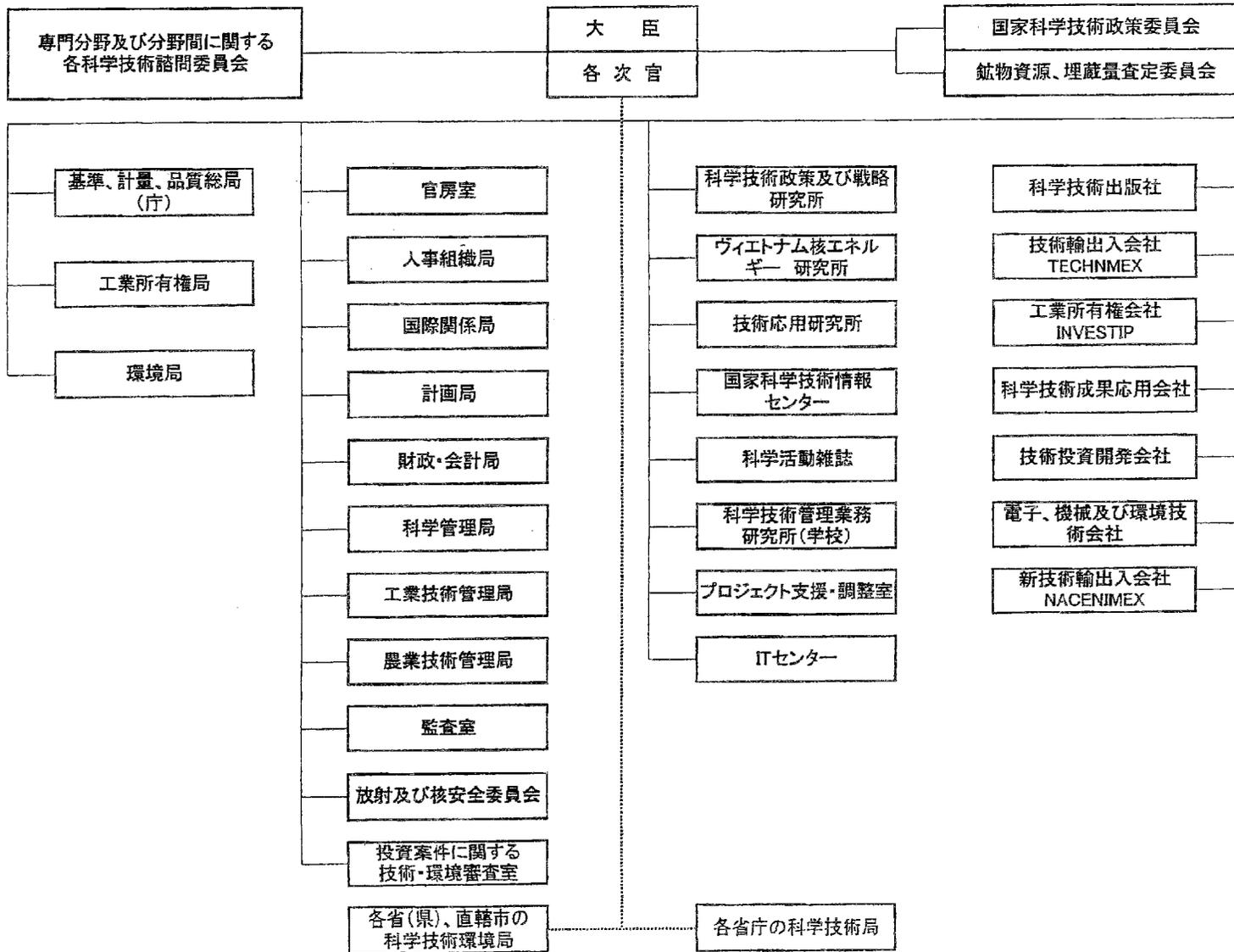
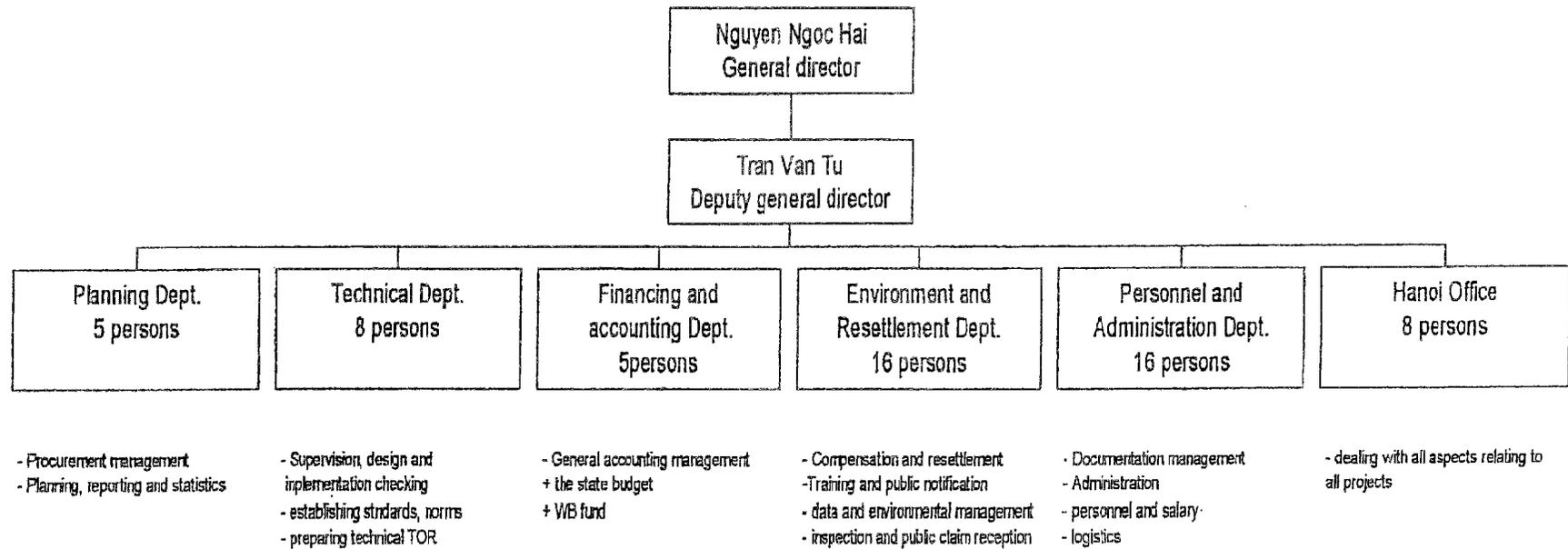


図 3 - 4 科学技術環境省組織図

PMU-WATERWAYS: - authorized by MOT to manage the Inland waterways projects, including:
- World Bank funded project: Inland Waterways rehabilitation and port modernization
- Bassac entrance improvement project
- Red river navigation improvement project

PMU-W staff includes 60 persons, in which 50 are senior officials and engineers.



出典：PMU-Waterways資料より

図 3 - 5 PMU-Waterways組織図

- 2) GDPは、390兆VNDから3.8倍の1,492兆VNDへ増加する。
- 3) 1人当たりのGDPは、509億VNDから3.1倍の930億VNDに増加する。
- 4) 都市人口は、23.3%から35%へ増加する。
- 5) 工業化が進行し、鉄鋼、セメント、肥料及び雑貨の生産額がおおよそ5倍になる。
- 6) 国外との貿易は、年平均12～15%増加する。
- さらに、将来の運輸需要として、旅客・貨物について表3 - 1の予測がなされている。

表3 - 1 運輸需要の予測

年		1999	2010	2020
旅客	千人/日	601	1,097	2,006
	百万人・km/日	159	303	536
貨物	千t/日	241	433	717
	百万t・km/日	77	219	388

この将来計画においては、各輸送モードの投資規模が表3 - 2のように示されている。内陸水運は全体の1.9%、そのうちODAが2 / 3近くを占めている。

表3 - 2 運輸モード別投資規模 (単位: 10億VND)

モード	総投資規模				ODA	
	2001～05	2006～10	合計	比率(%)	規模	比率(%)
道路	79,583	41,837	121,420	59.2	67,998	56.0
海運	8,210	10,147	18,357	8.9	5,050	27.5
鉄道	6,144	4,936	11,080	5.4	2,602	28.5
内陸水運	1,820	1,999	3,819	1.9	2,340	61.3
航空	8,568	1,176	9,744	4.7	-	-
都市内交通	15,055	10,437	25,492	12.4	17,542	68.8
地域内交通	9,275	5,940	15,315	7.5	3,430	22.4
合計	128,755	76,472	205,227	-	98,962	50.6

なお、VITRANSSには、内陸水運に関するプロジェクトのリストアップもなされており、それぞれの費用も記載されている。

(2) 内陸水運マスタープラン (M/P)

2020年を目標としたヴェトナム内陸水運のM/Pが、2000年2月3日に首相承認されている。この概要は、以下となっている。

1) 内陸水運は、貨物輸送（t・kmベース）で25～30%、旅客輸送（人・kmベース）で10～15%を占めるものとする。

2) バージの平均速度を10～12km/時、自航船の速度を20km/時まで引き上げる。

3) 各港、各航路の整備を行う。このために必要とされる資金は、2005年までで2万2,390億VDN（国内8,300億VDN、国外1万4,090億ドン）である。

このM/Pにおいては、各港湾の将来取扱能力（計画）が表3-3のように示されているほか、2005年までの投資内容（紅河デルタ関連部分のみ表3-4に抜粋）も添付されている。

表3-3 各港湾の取扱能力（計画）

順番	港湾名	単位	取扱能力（計画）		種別
			2010年	2020年	
1	Hanoi - Khuyen Luong港群	千t	1,900	2,500	総合港
2	Ninh Binh - Ninh Puc港群	"	1,900	2,500	"
3	Ho Chi Minh周辺港群	"	2,000	3,000	"
4	Viet Tri港	"	735	1,230	"
5	Hoa Binh港	"	450	550	"
6	Da Phuc港	"	200	200	"
7	Vinh Long港	"	700	950	"
8	Long Xuyen港	"	850	1,400	"
9	Cao Lanh港	"	700	1,150	"
10	Ca Mau港	"	390	470	"
11	Hanoi港	千人	320	550	旅客港
12	Ho Chi Minh周辺港群	"	1,500	2,400	"
13	Can Tho港	"	1,200	1,700	"

表3-4 2005年までの投資規模（紅河デルタのみ抜粋）

順番	投資内容	規模（10億VDN）
	現在進行中のプロジェクト（1999～2000）	57
	将来プロジェクト（2000～2005）	2,182
3	Duong河ルート	25
4	Day河口～Ninh Binhルート及びNinh Binh港	440
5	Lach Giang～Hanoiルート	55
6	Coto、Catba島へのルート	35
7	Hanoi旅客港	5
11	紅河Hanoi部分護岸	740
12	Quang Ninh～Pha Lai	16

なお、今回要請のあった調査は、ハノイ市創立1000年（2010年）記念事業のなかの中心的なプロジェクトとして位置づけられている。全体事業の実施の調整のため、整備委員会（委員長はMOT大臣）が設置され、その指揮監督の下で、全体事業をPMU-Waterwaysが管理し、各事業の実施主体より依頼を受け、自らの事業を含め一元的に実施されることとされている。

3 - 3 海外援助の受入状況〔JICA、JBIC、WB、ADB（GMS）〕

内陸水運セクターに関連する最近調印した借款や技術協力プログラムは、以下のとおりとなっている。

- ・アジア開発銀行：サイゴン港改良
- ・国際協力銀行：ハイフォン港改良／カイラン港改良
- ・世界開発銀行：メコン河における内陸水運開発
- ・デンマーク：メコンデルタプロジェクトに関連した研修への技術協力
- ・カナダ：VIWAの能力強化
- ・ベルギー：バサク河へ及び経由の運河に関する調査
- ・フィンランド：メコン河調査に係る水文学調査
- ・オランダ：内陸水運学校のアップグレード
- ・アジア開発銀行：紅河デルタにおける内陸水運の開発調査
- ・JICA：南部港湾開発計画調査

一方、内陸水運以外のセクターでの海外援助事業で、紅河デルタ地域における内陸水運と関連の深いものは以下のとおりとなっている。

- ・国際協力銀行：タインチ橋整備
- ・国際協力銀行：国道5号線整備
- ・アジア開発銀行：紅河堤防(dike)整備
- ・国際協力銀行：紅河等治水計画調査
- ・JICA：全国水資源計画調査

ここで、タインチ橋整備は今回のM/P対象の紅河ハノイ区間に架設する計画の橋梁であり、実施設計が終了したばかりであるため、同設計との整合性に留意する必要があるとともに、同設計で収集されている情報データは本調査にも参考になると考えられる。

国道5号線の整備については既に終了しており、ハノイ市からハイフォン（Hai Phong）港へのアクセス道路として活用されているため、ハノイ（Hanoi）港からハイフォン（Hai Phong）港に至る運送モードの選択において、十分考慮されるべき施設である。

また、アジア開発銀行（ADB）の援助でMARDが実施した堤防（dike）整備は、治水の観点から実施されたものであり、既に完成している。問題があるとすれば、堤外地にスプロール状に立地

する住宅地の存在であるが、本住宅地は不法に立地したものである。

最後に、「全国水資源開発計画調査」は、ヴェトナム北部・中部の河川について、治水・利水の観点から調査するものである。

ほかに、今後ADBにより実施が予定されている技術協力 (Technical Assistance : TA) として、次の2つがある。

まず、拡大メコン地域計画 (Great Mekong Sub-regional Plan : GMS) 下で、中国雲南省からハノイ (Hanoi) 港を経てハイフォン (Hai Phong) 港に至る交通回廊に関する新たなTAが、2002年2月又は3月に承認予定である。そのあと、コンサルタントの選定等の手続きがあり、実施は5月～6月以降となる見込みである。ADBヴェトナム駐在事務所員によれば、交通システム全体 (道路、鉄道、内陸水運) を対象としてはいるが、おそらく中心は道路になると思うとのことである。

次に、紅河の治水に貢献するADBのプロジェクトとしては、2 nd Red River Projectがあり、こちらは既にADBの理事会によって承認されていて、2001年の9月又は10月には開始予定である。