



ベトナム国鉄 (VNR) ハノイ中央駅



ハノイ中央駅から北へ約1 km付近。
バラスト挿入の軌道強化を行っている。



ハノイ中央駅から南方5.2 kmに位置する
Giap Bat 駅の裏側に留置する貨車と客車。



ハノイ市内を走るタクシー。



ハノイ市内を走る乗合バス。

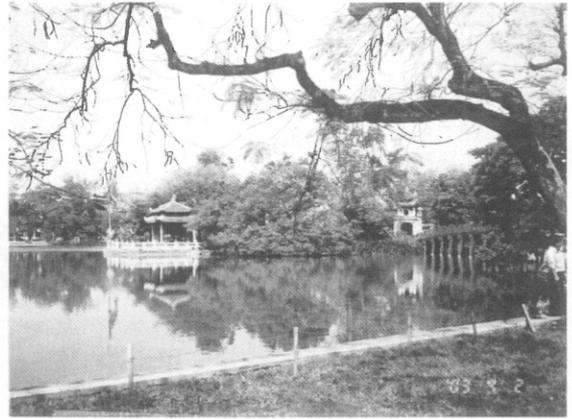


ハノイ市内を走るミニバス。



Van Mieu

孔子廟とも呼ばれ、ベトナム最古の大学施設である。



Ho Hoan Kiem

ベトナムを中国支配から開放した英雄レ・ロイを奉っている。



Chua Tran Quoc

ベトナム最古の寺で鎖国寺とも呼ばれている。



Ho Tay (西湖) を巡る観光船



ホーチミン博物館



ホーチミン廟
故ホーチミン主席が永眠する建物

略 語 表

〈ベトナム国内機関〉

CLHD	:	Cadastral Land and Housing Department
DARD	:	Hanoi Department of Agricultural & Rural Development
DOAPMURP	:	Department of Architecture, Planning Management and Urban Rural Planning
DOLM	:	Hanoi Department of land Management
DONRE	:	Hanoi Department of Natural Resources and Environment
DOSTE	:	Hanoi Department of Science, Technology and Environment
DPC	:	District People's Committee
HAPI	:	Hanoi Authority of Planning and Investment
HCAO	:	Hanoi Authority of Planning and Investment
HPC	:	Hanoi People's Committee
MOC	:	Ministry of Construction
MOCPT	:	Management and Operation Center for Public Transportation
MOJ	:	Ministry of Justice
MONRE	:	Ministry of Natural Resources and Environment
MOSTE	:	Ministry of Science, Technology and Environment
MOST	:	Ministry of Science and Technology
MOT	:	Ministry of Transport
MPI	:	Ministry of Planning and Investment
NEA	:	National Environmental Agency
PAD	:	Planning and Architect Department
PC	:	People's Committee
PI	:	Planning Institute
PMU	:	Project Management Unit
TEDI	:	Transport Engineering Design Institute
TUPWS	:	Hanoi Transport and Urban Public Works Service
URENCO	:	Hanoi Urban Environment Company
VNAT	:	Vietnam National Administration of Tourism
VNR	:	Vietnam National Railway

〈国際機関〉

ADB	:	Asian Development Bank
CECI	:	Canadian Centre for International Studies and Cooperation
CIDA	:	Canadian International Development Agency
JBIC	:	Japan Bank for International Cooperation
JICA	:	Japan International Cooperation Agency
KOICA	:	Korea International Cooperation Agency
SIDA	:	Swedish International Development Agency
UNDP	:	United Nations Development Program
UNESCO	:	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
WB	:	The World Bank
WHO	:	World health Organization
WTO	:	World Tourism Organization

〈技術用語、その他〉

BOD	:	Biochemical Oxygen Demand
BOT	:	Built-Operation-Transfer
CO	:	Carbon Monoxide
CO ₂	:	Carbon Dioxide
COD	:	Chemical Oxygen Demand
DO	:	Dissolved Oxygen
D / S	:	Development Study
EIA	:	Environmental Impact Assessment
FDI	:	Foreign Direct Investment
F / S	:	Feasibility Study
GIS	:	Generalized Information System
GDP	:	Gross Domestic Product
HCMC	:	Ho Chi Minh City
M / P	:	Master Plan
NGO	:	Non Government Organization
NH	:	National Highway
NO ₂	:	Nitrogen Dioxide
ODA	:	Official Development Assistance

RRD : Red River Delta
SO₂ : Sulfur Dioxide
T-N : Total Nitrogen
T-P : Total Phosphorous
TSP : Total suspended Particulate

目 次

対象地図

写 真

略語表

第1章 プロジェクト形成調査の概要	1
1-1 要請の背景及び目的	1
1-2 団員構成	1
1-3 調査行程	2
第2章 調査結果	3
2-1 本調査の考え方	3
2-2 ベトナム側との協議内容	5
2-3 ドナーとの協議結果	8
2-4 開発調査 TOR 案	10
2-5 実施体制	13
第3章 都市計画	15
3-1 既存の都市計画	15
3-2 都市行政	18
3-3 関連省庁の組織体制	19
3-4 都市計画における TOR 案の概要	20
第4章 住宅開発	40
4-1 住宅開発における関連省庁の組織体制及び関連法・制度	40
4-2 住宅開発の既存マスタープラン (M/P)	41
4-3 住宅開発の現況	42
4-4 土地・住宅整備に関する援助動向	52
4-5 住宅開発における分析	53
第5章 都市交通インフラ	55
5-1 ハノイ市における都市交通の現況	55

5-2	都市交通関連法規	58
5-3	都市交通における関連省庁の組織体制	60
5-4	都市交通インフラ整備の上位計画	65
5-5	都市交通インフラ整備に対する各ドナーごとのプロジェクト概要	71
5-6	都市交通インフラ整備に対する将来計画	73
5-7	都市交通インフラ整備の問題点	75
5-8	今後の都市交通M/P策定の要件	79
5-9	今後の都市交通M/P策定と総合都市開発計画	87
第6章	環境関連分野	93
6-1	ハノイ市における環境分野の現状	93
6-2	環境関連法規	103
6-3	環境分野関連省庁の組織体制	113
6-4	関連データ整備状況	124
6-5	環境関連インフラの現状と既存計画の概要	124
6-6	ハノイ都市計画における今後の調査	140
第7章	観光	148
7-1	ハノイ市における観光の現況	148
7-2	観光関連法規	155
7-3	観光関連省庁の組織体制	155
7-4	観光に関する既存計画の概要	158
7-5	観光産業の将来予測	173
7-6	観光施策の課題	174
7-7	観光における今後の調査	177
付属資料		
1.	TOR案	185
2.	面談者リスト	204
3.	収集資料リスト	206
4.	議事録	212

第1章 プロジェクト形成調査の概要

1-1 要請の背景及び目的

ベトナム社会主義共和国（以下、「ベトナム」と記す）においては、近年の経済発展に伴い、都市と地方との経済格差が拡大し、都市への人口流入、都市化の進行が顕著となってきている。しかしながら、このような急激な都市化に対し、上下水道等の基本インフラや交通システムの整備が追いついていないことから、特に、大都市圏においては上下水道の不足による住環境の悪化や、交通渋滞、交通事故の多発等様々な問題が顕在化、かつ深刻化し、JICAも対ベトナム援助が再開された1992年以来、ハノイ市やホーチミン市等の都市部を対象として、各分野におけるマスタープラン（M/P）策定に係る協力を実施してきている。特に、ハノイ市においては、交通、環境（上下水道、廃棄物）、工業開発等幅広い分野においてM/P策定に係る協力を行ってきた。しかしながら、都市計画の基礎となる信頼のおけるデータの不備や、基本的な都市計画制度が存在していないことから、各分野におけるM/Pは、それぞれ単独に存在しており、包括的な検討となっていない。一方、都市問題は互いに深く関係することから、個別の対応策について検討するような対処療法では抜本的な解決にはつながらない。したがって、将来の都市機能をも十分に念頭に置いた都市計画（上位計画）を策定し、これを共通の基礎としつつ、併せて交通計画、観光開発計画、住宅政策、環境政策、社会インフラ整備計画等各分野の計画（下位に位置づけられる）を包括的に策定することが将来的に期待されている。

このような背景から、適正な都市の成長を誘導するための包括的な都市開発計画の策定の可能性を確認するとともに、そのための具体的なTORを検討することを目的として、本プロジェクト形成調査が実施されたものである。

1-2 団員構成

担当分野	氏名	所属	現地期間
団長／総括	成瀬 猛	国際協力事業団 社会開発調査部 社会開発調査第一課 課長	3月16～21日
調査企画	菅野 祐一	国際協力事業団 アジア第一部 インドシナ課	3月16～26日
都市計画／住宅開発	笠 芳子	株式会社 国際開発アソシエイツ	3月16日～ 4月14日
都市環境インフラ／景観	中村 哲	株式会社 地球システム科学	3月16日～ 4月14日
都市交通インフラ／観光	矢島 弘	株式会社 トーニチコンサルタント	3月16日～ 4月14日

1-3 調査行程

月 日	曜日	行 動
3月 16日	日	移動 東京～ハノイ市
3月 17日	月	JICA ベトナム事務所打合せ、ハノイ市人民委員会（HPC）表敬
3月 18日	火	HPC協議
3月 19日	水	計画投資省（MPI）、交通運輸省（MOT）、建設省（MOC）協議
3月 20日	木	HPC協議、合同会議
3月 21日	金	アジア開発銀行（ADB）打合せ、成瀬団長帰国
3月 22日	土	資料整理、団内打合せ
3月 23日	日	資料整理、団内打合せ
3月 24日	月	国際協力銀行（JBIC）、世界銀行打合せ
3月 25日	火	HPC協議、JICA ベトナム事務所報告
3月 26日	水	ハノイ市建築・計画局打合せ、ハノイ市観光局打合せ
3月 27日	木	科学技術環境局（DOSTE）打合せ、MOT 打ち合わせ、地籍・土地・住宅局（CLHD）打合せ
3月 28日	金	ハノイ市交通・社会基盤局打合せ、ハノイ市文化・情報局打合せ
3月 29日	土	資料整理、団内打合せ
3月 30日	日	資料整理、団内打合せ
3月 31日	月	HPC 打合せ
4月 1日	火	東部地域現地視察、南部地域現地視察
4月 2日	水	世界銀行ほか、資料収集
4月 3日	木	環境資源省打合せ、ADB 打合せ
4月 4日	金	交通公共事業局（TUPWS）、国連教育科学文化機関（UNESCO）、科学技術省（MOST）打合せ
4月 5日	土	現地視察、資料整理
4月 6日	日	現地視察、資料整理
4月 7日	月	統計局打合せ
4月 8日	火	MPI 打合せ、MOT 打合せ、DOSTE 打合せ
4月 9日	水	DOAAP 打ち合わせ
4月 10日	木	DOSTE 打合せ
4月 11日	金	JICA ベトナム事務所報告、HAPI 打合せ
4月 12日	土	資料整理、団内打合せ
4月 13日	日	資料整理、団内打合せ
4月 14日	月	HAPI 報告、夜 ハノイ発
4月 15日	火	成田 着

第2章 調査結果

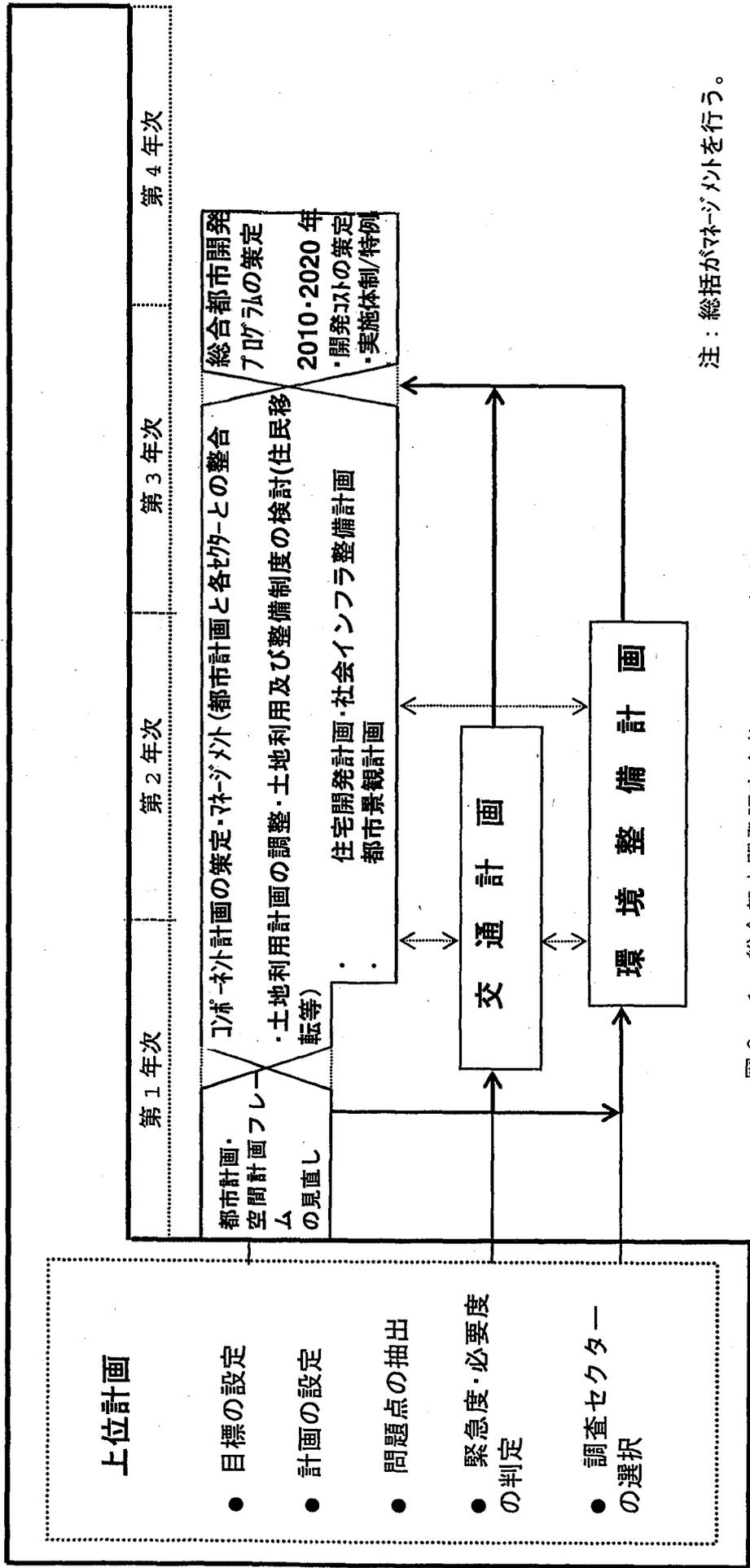
2-1 本調査の考え方

第1章でも説明されているように、ハノイ市ではこれまで多くのセクターにおいてマスタープラン（M/P）が策定されてきており、その多くはJICAが支援してきたものである。

しかしながら、それぞれのセクターで個別にデータを収集し、将来の人口予測等を独自に行ってきたことから、必ずしもセクター間の整合が取れているとはいえない。さらに、アジア経済危機をはさみながらも、近年では7%台の経済成長を遂げているベトナムにおいては、10年前に予測されていた状況と現在現実となっている状況とは大きな乖離がみられるケースも多々ある。特に、交通セクターにおいては、現在の急速なバイクの増加は10年前には予測すらできない状況であった。

このような状況のなか、従来のような都市内の様々な問題をそれぞれのセクターにおいてそれぞれに解決を図ることは、効率性、計画の整合性といった面で問題を有していることから、基本となる都市計画を見直し（メインプログラム）、セクター共通のベースを策定したうえで、セクター間での整合性、また各セクターとベースとなる都市計画との整合性を確保しつつ、各セクターの詳細計画を策定し（サブプログラム）、最終的には総合的な都市開発計画を策定し、問題解決を図ることを目的とする調査、すなわちプログラムアプローチ的な調査の実施の必要性が認識された。

本プロジェクト形成調査は、都市計画、住宅、都市交通（道路、バス、鉄道）、都市環境（廃棄物、上下水道、産業排水処理等）、都市景観、観光を調査の対象とし、これらのセクターを包含する総合的な都市開発計画策定を目的とした「ハノイ市総合都市開発計画調査」を形成すべく、ベトナム側関係機関に対し、プログラムアプローチ的な総合計画の必要性について説明し、「ハノイ市総合都市開発計画調査」の実施について理解を得るとともに、併せてベトナム国内において必要な調査実施体制について提案を行うことを目的として実施されたものである。



注：総括がマネジメントを行う。

図2-1 総合都市開発調査全体フレームの概念図

2-2 ベトナム側との協議内容

2003年3月17～20日にかけて、本件のメイン・カウンターパート（C/P）であるハノイ市人民委員会（HPC）、及び関係省庁である計画投資省（MPI）、建設省（MOC）、交通運輸省（MOT）に対し、本調査団の目的を説明するとともに、プロジェクト形成に係る協議を行った。また、3月21日には、その他の関連省庁も含めた合同会議を開催し、ハノイ市の総合的な開発計画の策定に係る意見交換を行った。

結果として、すべてのベトナム側関係機関からハノイ市における総合都市開発計画策定の必要性について合意は得たものの、調査期間や一部のセクターにおける責任官庁に関する議論については、現段階ではベトナム内部でも結論には至っておらず、案件実施時に改めて調整を行う必要がある。

ベトナム側各機関からの主なコメントは以下のとおりである。また、調査団からは、対処方針の範囲内で回答するにとどめ、詳細については開発調査実施時に改めて議論する旨説明を行った。

(1) HPC

〈全体に係るコメント〉

- ・本調査団により形成される案件は、現在ハノイ市が抱える多くの問題を解決するものであり、ハノイ市民はもちろん、HPC委員長も大きく期待を寄せている。

ハノイ市はこの10年の経済開発の成功により急速に発展してきたものの、多くの問題を残してきた。このため、1998年に各セクターの開発計画の指針となる、「General Master Plan」を、また、2002年に「General Socio Economic Master Plan」を作成し、政府承認を得ており、これら計画に基づきハノイ市の開発を行ってきた。しかしながら、調査団が指摘するように必ずしも成功しているとはいえない。このため、総合的な開発計画を策定する際は、まず、この2つのM/Pのレビューを実施してもらいたい。

- ・M/P調査を実施する場合、極力短期間で実施することとしたい。2010年はハノイ遷都1,000年であり、2010年までに緊急プロジェクトを完了するためには、2007年の調査完了では遅すぎる。すべての調査（各セクターでの調査を含め）が2005年あるいは2006年までに終了するよう検討してもらいたい。
- ・策定されるM/Pの目標年次については、短期的には2010年であるが、2020年までの長期的な目標をみながら、その流れのなかで2010年の計画を検討してもらいたい。
- ・これまでM/Pが計画どおり実施されていない要因のひとつとして、調査団からも指摘のあったとおり、それぞれのプロジェクトのコーディネーションが円滑に行われていない点があげられる。また、HPCと中央省庁との間でコーディネーションを維持することは困難な面があった。今回目的とするM/P調査を実施する際には、これらのコーディネーションが極めて重要になるものと考えており、HPCが責任をもってコーディネーションを行っていく意

向である。また、調査団から提案のあった組織体制については、HPCとしてもその重要性、及び設置の必要性について賛成であり、Joint Steering Committee（以下、「JST」と記す）の議長にはHPCの委員長を、メンバーには各関連省庁の副大臣クラスを充てる方向で検討している。

- ・ハノイ市は首都であり、ハノイ市の計画は周辺地域へも大きく影響を与えるものである。については、周辺地域についても検討すべきと考えている。

〈各セクターに係るコメント〉

- ・交通に関しては、交通渋滞等、ハノイ市内でも最も深刻な問題となっている。については、都市交通に関する調査は早急に実施したい。
- ・住宅開発に関しては、これまで量は満たしてきたものの、質が確保されてきたとはいえない状況にある。また、各所得層に対し、適切な住宅供給もされてきていない。住宅開発を検討する際は、各所得層がそれぞれ行きわたるよう留意する必要がある。
- ・ハノイ市には古い街が存在している。しかしながら、これまでこの古い街を守る努力を行ってこなかった。国会も最近では文化財の保存には注意を払っている。また、都市内の景観を維持することも重要と考えており、今回のM/P調査はこれらも含めて計画してもらいたい。

(2) MPI

- ・MPIとして本件調査を歓迎するとともに、前向きに協力していくつもりである。
- ・M/P等の計画は非常に重要であるが、計画を実施に移す能力は必ずしも高くはない。ハノイ市は多くのM/Pをもっているものの、読むだけのものであり、現実性に欠けているように思われる。計画と実施(Planning and Implementation)は密接に関係しているものであり、実施を見据えた計画の策定が重要である。そのためには、ベトナム政府のハイレベルの計画承認、及び計画策定後の日本、JICAの協力が極めて重要である。
- ・調査期間については、更に短縮すべきと考える。2010年はハノイ市にとっても重要な年であり、2010年までに事業を完了することができるよう、調査期間は極力短くすべきである。
- ・2010年の計画を策定する際には、2020年の長期的な視点をもって策定してもらいたい。

(3) MOT

- ・本件調査はMOTにとっても重要な案件と認識している。また、調査団から説明のあった考え方にも賛成である。JICA事務所の所長にも伝えたが、MOTとして積極的に関与していきたいと考えている。
- ・ハノイ市は伝統と近代を併せもつ、ベトナムの中心として発展すべきと考えている。しかしながら、近代的なビルが建設されてきている一方で、インフラの状況は50年前とほとんど変

わっており、結果として、交通渋滞や交通事故が多発している状況にある。また、周辺地域では住宅開発や鉱業団地の開発が起こっているが、これらを支えるインフラは不十分である。このため、インフラの整備やこれを管轄する関係機関の能力強化が課題となっている。また、モノレール等の導入や紅河の新しい橋が実現すれば、交通問題に大きく寄与するものと考えられる。

- ・このような問題から、ベトナム政府はハノイ市の交通セクターの計画を早期に策定するよう求めており、そのためにも交通セクターにおける調査の早期実施を希望する。また、2010年はハノイ市にとって重要な年であり、記念としてのプロジェクトがあった方がよいと考えている。そのためには期間の短縮が必要であり、全体調査期間の短縮を検討してもらいたい。
- ・MOTはハノイ市やホーチミン市、その他の地域の交通に関するプロジェクトを政府から委嘱されている。また、ハノイ市とホーチミン市の交通計画をMOTが策定し、政府に提出したところである。このため、ハノイ市の都市交通調査は、HPCと緊密な関係を築きつつ、MOTが主体となって実施すべきと考えている。
- ・2020年までのM/P調査には、優先プロジェクトのフィージビリティ・スタディ（F/S）も含めて実施できるよう検討してもらいたい。

(4) MOC

- ・MOCとして、基本的に本プロジェクトの実施を歓迎する。
- ・M/Pは5年程度で見直すことが妥当であり、1998年に策定された計画を2010年を目標として見直す必要がある。MOCはM/P策定の責任官庁となっており、ハノイ市、ホーチミン市に対し、M/Pの見直しを指示したところであるが、ホーチミン市は既に見直しを開始しているものの、ハノイ市ではまだ始まっていないことから、本プロジェクトと協調できればよいのではないかと考える。
- ・観光等については、必ずしもハノイで考える必要はなく、周辺地域に分担してもよいのではないかと考える。
- ・最初のM/PのレビューはHPCが担当するものの、その後のセクター調査はMOCが担当すべきものであり、本プロジェクトを実施する際には、この点を担保したうえで実施することとしたい。

(5) 合同会議

合同会議においては、個別に協議を実施した省（MPI、MOT、MOC）からは、個別協議時に示された意見が繰り返された。

その他の省（首相府、科学技術省、観光総局等）からは、本プロジェクトを歓迎するとともに

に、実施にあたっては全面的に協力するとの意向が示された。

また、会議に出席した各省庁から交通セクターの重要性が強調されたため、調査団長から都市交通に関する調査については、別途、早いタイミングでの調査が実現するよう検討する旨説明を行った。

なお、合同会議の議長であるアン HPC 副委員長から以下のとおり会議の結論が示された。

- 1) これまでの5年間の実施状況を踏まえ、既存の M / P のレビューを行うことで関係者が合意した。
- 2) 調査内容は、総合的な M / P の見直し、及び各セクターにおける M / P の見直しとし、特に交通セクターに優先を置くこととする。
- 3) M / P をレビューしたのちは、F / S を含めたプロジェクトリストの提案を行う。
- 4) 全体のスケジュールは 2005 年終了を目標とする。
- 5) 本プロジェクトの Coordination Body は HPC とし、JST の議長は HPC 委員長、副議長は MOT 及び MOC 副大臣とし、その他メンバーは各省の副大臣とする。また、各セクターにおける調査は、HPC が関係省庁と責任関係について協議を行うこととする。

2-3 ドナーとの協議結果

ハノイ市を含め都市内でのインフラ案件を実施しているドナーである世界銀行、アジア開発銀行 (ADB)、国際協力銀行 (JBIC) に対し、本件調査の内容について説明を行うとともに、意見交換を行った。各ドナーからの主なコメントは以下のとおりである。

(1) ADB

- ・大変エキサイティングな試みであり、ADB も積極的に関与するとともに、協力していきたい。
- ・中央省庁と HPC との関係は必ずしもよくはないため、調査団が検討しているような実施体制をつくることは、かなり困難を極めるのではないか。
- ・MOC の幹部は、都市計画に対する考え方が古く、その意味で、都市計画制度の導入等進んでいない現状である。しかしながら、新しい MOC の大臣は、都市計画等に対する関心が高く、大臣を直接取り込んでいくことを検討してもよいのではないか。
- ・「Urban Forum」が定期的開催されているので、その場を活用して関係者との意見交換を行えば、効率的と考える（これに対し、調査団から調査が開始された際には、Urban Forum の場で本プロジェクトに関するプレゼンテーション、及び意見交換を行いたいと考えている旨説明）。

(2) JBIC

- ・一般的なアイデアとして、本件のような総合的な M / P の考え方には賛成する。しかしながら、各論に入ると、M / P であげられた優先プロジェクトを円借款ですぐに採択できる状況にはない。現在ハノイ市において実施中の「ハノイ市交通網整備事業」「ハノイ水環境整備事業」「ハノイ市インフラ整備事業」の3件は、いずれも2004～2005年にかけて終了する予定であり、それ以降、ハノイ市のパフォーマンスを再度評価したうえで新規案件の検討を行うことになる。
- ・現在実施中の3件は、いずれも既に終了しているか、あるいは終了間近のはずにもかかわらず、実施が大幅に遅れている。その意味で、HPCの実施能力には問題があるといわざるを得ないため、現状ではハノイ市の案件を積極的に採択する方向にはない。
- ・いずれにしても、今すぐに検討することはできないものの、本プロジェクトが終了する頃には状況も変わっているものと思われる。本店とも十分意見交換を行うようお願いしたい。

(3) 世界銀行

- ・ターゲットは理解できるが、プロジェクトの規模が大きく、かなりアンビシャスな案件との印象を抱く。
- ・世界銀行もこれまでホーチミン市、ハイフォン市で City Development Strategy (CDS) を策定してきたが、関係機関との調整等必ずしも成功していない。また、ホーチミン市の都市交通改善プロジェクトにおいても、ホーチミン市人民委員会との調整がうまくいっていないため、案件自体も成功しているとはいえない。このような経験から、日本側が提案している調査内容や体制は、あまりに大きいため成功に導くにはかなりの困難が伴うものと予想される（これに対し、調査団からホーチミン市都市交通調査を開始する際には、世界銀行の失敗例を学び、MOTとホーチミン市人民委員会との共同の体制を日本側が主導し、現在は円滑に機能している点を説明した）。
- ・世界銀行としては、ハノイ市のような大都市での都市開発に手をつけることは困難なので、最初は地方の小都市（具体的には Nam Dinh 省）を対象として協力を行う予定である。都市の規模が異なっても、実施する内容は類似のものであるので、十分意見交換を行っていけばよい（これに対し、調査団から、「Urban Forum」等の場を活用し積極的に関係機関、ドナーとの意見交換を行っていく予定である旨説明）。
- ・交通セクターにおいては、2、3年の間にバスシステム改善に関する協力を実施したいと考えており、現在準備中である。
- ・何か新しい動きがある場合には、メールベースで逐次情報を共有したい。

2-4 開発調査 TOR 案

現地での関係機関との協議、及び第3章以降に詳細に記述する各セクターにおける調査の結果を踏まえ、「ハノイ市総合都市開発計画調査」のTORの案を以下のとおり作成した。

I. 都市開発計画

I-a M/Pの策定

- ア. 当該分野における既存計画（含む他ドナー動向）等の資料収集及び分析
- イ. 先方政府の都市開発事業に係る政策・方針に係る調査
- ウ. 先方政府の都市計画行政に係る組織体制及び実施能力の分析
- エ. ベトナムにおける都市計画制度及び関連法規の確認
- オ. 土地利用現況調査及び将来計画の確認
- カ. 既存社会基盤施設現況調査
- キ. 当該分野における投資動向の確認及び今後の投資可能性調査の実施
- ク. 現状評価及び課題の抽出
- ケ. 計画諸元の設定
- コ. M/Pの策定（土地利用計画、都市基盤整備計画、事業費概算等）
- サ. プロジェクト評価〔経済・社会評価、技術評価、初期環境調査（IEE）支援〕
- シ. 段階別実行計画の策定（含む優先プロジェクトの選定）

I-b 都市計画制度の強化

- ア～エ. I-aと共通
- オ. M/P実施に係る技術協力計画の策定
- カ. 当該調査で対応する技術移転計画の策定（例：都市基盤施設資産マネジメント）
- キ. 技術移転セミナーの開催（複数回、JICA-Net 利用）
- ク. 関連法規制（案）の合同作成
- ケ. パイロット事業（例：地域地区計画制度等）の実施

II. 都市交通計画

II-a 現状分析

- ア. 調査地域の概況（自然・環境、社会経済、土地利用）
- イ. 交通インフラの現状把握（公共交通、道路交通）
- ウ. PT 調査、OD 調査、交通量調査
- エ. 交通行政・組織体制

- オ. 既存交通法律・規制・政策の把握
- カ. 環境問題、交通事故等現状の問題点・課題の把握
- キ. 軌道系を含む交通システムの総合診断

II - b M / P の作成

- ア. 土地利用、都市開発、社会経済発展を含めた将来需要予測
- イ. 都市交通システムの政策・戦略の策定
- ウ. 都市交通計画（交通需要管理、公共交通、道路、交通管制、交通施設、交通法律・規制・政策、各モード間の連携）の策定

II - c 技術協力計画

- ア. M / P 実施に係る技術協力計画の策定

III. 水環境計画

III - a 上水道計画

- ア. 既存の上水道 M / P に係る全体レビュー
- イ. ベトナム政府の水道事業に係る政策・方針、上水供給計画等についての現況調査
- ウ. 既存給水施設現況調査・現地踏査（取水・導水施設、浄水施設、送水・配水施設、給水事業状況、水利用状況等）
- エ. （必要に応じ）実査（送配水量／水圧調査、漏水調査、水質調査）
- オ. （必要に応じ）水使用実態調査、住民意識調査
- カ. 水源評価及び水需給の将来予測（既存水源の持続性及び水質に関する再評価、新規水源の予備的検討）
- キ. 組織・財務に係る補足調査
- ク. 現状評価及び課題の抽出
- ケ. 計画諸元の再設定
- コ. M / P の再策定（新規水源開発に伴う施設概略計画、既存施設改修計画、新規送配水施設整備計画、維持管理計画、事業費概算等）
- サ. プロジェクト評価（経済・社会評価、技術評価、初期環境調査（IEE）支援）
- シ. 段階別実行計画の策定（含む優先プロジェクトの選定）

III - b 下水道・排水計画

- ア. 現況概略調査及び既存の下水道・排水 M / P に係る全体レビュー

- イ. 本プログラム関連プロジェクト（都市開発計画、上水道計画等）との整合性
- ウ. アとイの結果を踏まえ、必要に応じ、既存 M / P の微修正

Ⅲ－c 技術協力計画

- ア. M / P 実施に係る技術協力計画の策定

Ⅳ. 住環境計画（住宅・緑地・景観）

Ⅳ－a M / P の作成

- ア. 当該分野における既存計画（含む他ドナー動向）等の資料収集及び分析
- イ. 先方政府の住宅政策、緑地政策等に係る方針の確認
- ウ. 先方政府の住環境行政に係る組織体制及び実施能力の分析
- エ. ベトナムにおける住環境関連制度及び関連法規の確認
- オ. 関連住環境計画の実施状況調査
- カ. 既存社会基盤施設現況調査
- キ. 当該分野における予算及び歳出状況に係る調査
- ク. 現状評価及び課題の抽出
- ケ. M / P の策定（住宅 M / P、緑地・公園 M / P、景観 M / P）
- コ. プロジェクト評価〔経済・社会評価、技術評価、初期環境調査（IEE）支援〕
- サ. 段階別実行計画の策定（含む優先プロジェクトの選定）
- シ. パイロット事業（例：地域地区計画制度等）の実施

Ⅳ－b 技術協力計画

- ア. M / P 実施に係る技術協力計画の策定

V. 観 光

V－a M / P の作成

- ア. 当該分野における既存計画（含む他ドナー動向）等の資料収集及び分析
- イ. 先方政府の観光開発に係る方針の確認
- ウ. 観光市場調査（観光地、観光関連施設、宿泊施設等）
- エ. 観光客需要予測
- オ. 観光開発及び促進戦略の検討
- カ. 観光施設計画の検討
- キ. 観光関連人材育成計画の検討

ク．上記を取りまとめた観光開発計画の策定

V－b 技術協力計画

ア．M／P実施に係る技術協力計画の策定

2－5 実施体制

ベトナムの行政機構は縦割りが強く、中央省庁、地方人民委員会等の政府機関が協力体制を確立することは極めて困難である。

しかしながら、「ハノイ市総合都市開発計画調査」は複数のセクターを包含し、包括的な計画を策定することを目的としていることから、HPC以外にも多くのベトナム側政府機関が同調査に関与することとなり、これら関係機関の協力体制を整備することは、調査を円滑に実施していくうえで極めて重要な条件であるといえることができる。

このため、C／P機関の中心はHPCとしつつも、HPCのほか、各セクターで関係する中央省庁等関係機関が関与できる実施体制を整備することが望まれることから、現地調査時に調査団からベトナム側に対し、図2－2の実施体制を調査開始に先立って整えるよう提案を行った。

これに対し、HPCをはじめ、MPIや科学技術省からはおおむね理解が得られたものの、MOC及びMOTからは難色が示されている。

本調査は、ベトナム側関係機関の理解と協力が不可欠であることはいままでもないところであり、調査開始にあたっては、ベトナム側の実施体制について十分に確認を行うとともに、日本側もベトナム側実施体制整備に関し、積極的に支援していく必要がある。

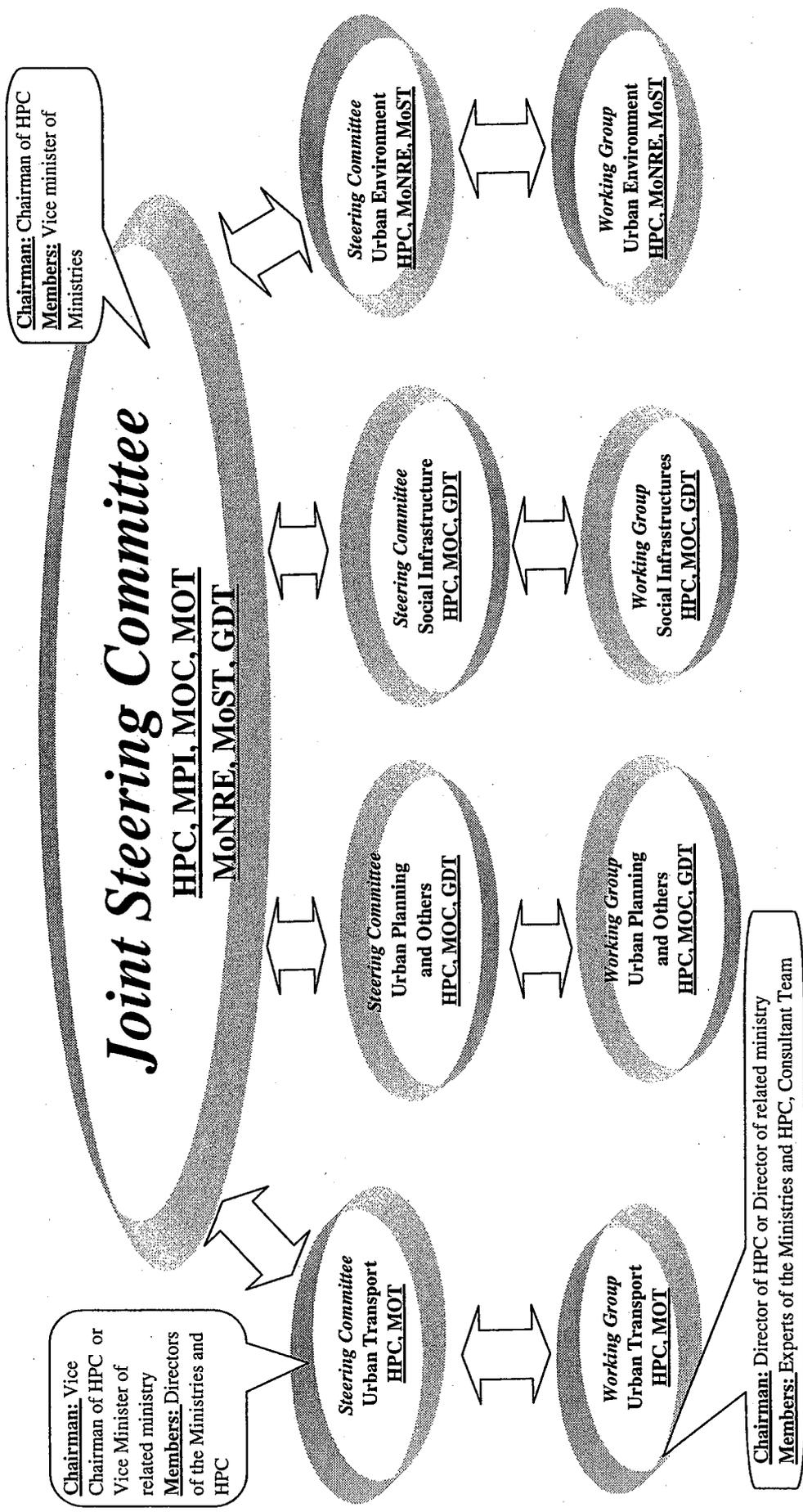


図 2-2 ベトナム側実施体制案

第3章 都市計画

3-1 既存の都市計画

(1) 既存マスタープラン (M/P)

ハノイ市には1998年に作成された General Master Plan と、2002年に作成された General Socio Economic Master Plan の2つの M/P がある。以下に2つの M/P の概要を説明する。

1) General Master Plan

2000年を目標としていたそれまでの M/P を、1998年に修正して首相承認を得たものであり、2020年までのハノイ市の工業化プロセスに伴う急激な人口増加を考慮した、都市開発における計画の一般的方向性を示している。

本 M/P は、それまでの M/P においてハノイ市が産業地域として指定していた地域を都市化する計画に対して、首都圏におけるハノイ市とサテライト・シティにおける開発コア等の地域の都市化を考慮した新しい開発概念を示している。この M/P では、ハノイ首都圏をサテライト・シティとハノイ市と隣接しているカウンターパート (C/P) 市まで拡張し、ハノイ市中央部を含む影響力が大である地域 7,860km² において、人口フレームを 450 ~ 500 万人に設定している。

将来にはハノイ市は複数の副都市をもつようになると計画されている。新しく設立された各都市の中心部は、環状道路網と Lang - Hoalac、No.3 や No.4 のような環状高速道路によってつながれる予定である。

2) General Socio Economic Master Plan (2001 ~ 2010)

2002年に承認された2001 ~ 2010年までの社会・経済の目標設定、及び各セクターや分野、そして文化、教育、経済及び外交の中心地としてハノイを建設する等の開発計画を示している。

本 M/P における都市と農村開発では、ハノイ市を北、北西、西、南西方向へ開発する計画がされている。短期的な市の開発方向は、西北、南西、北方向であり、この計画によって紅河北岸地域の開発が優先とされている。長期的な市の開発方向は、サテライト都市に有利な地理的、自然、交通及びインフラストラクチャーを生かすために、主に西、南西方向 (Mieu Mon - Xuan Mai - Hoa Lac - Ha Tay 地方の Son Tay)、市の北方向、Soc Son の都市部方向、Xuan Hoa - Di Lai - Vinh Phuc 地方の Phuc Yen と関係する他の地域方向である。

農村地域においては、農村部の都市化と向上及び農村地域のインフラストラクチャーの向上を組み合わせる開発し、サービスの提供や工場の誘致等によって、農村と都市部の格差を少しずつ是正する計画となっている。

なお、本 M/P には、上記の2010年までの土地利用計画 (図3-11)、ハノイ市の新都

市地域開発計画（図3-12）、2020年までの地域の都市化計画（図3-13）、2020年までのハノイ市空間開発の方向性（図3-14）、2020年までのハノイ市の経済開発の方向性（図3-15）が含まれている。

(2) 詳細計画の承認プロセス

2020年を目標年次とした General Master Plan に関しては、計画建築局（PAD）が建設省（MOC）と技術的な分野で調整して作成したものであり、General Socio Economic Master Plan（2001～2010）に関しては、ハノイ市計画投資局（HAPI）が計画投資省（MPI）、及びその他の関係機関と調整しながら作成した（図3-1）。

なお、都市計画 M / P の詳細図の承認については、まず 2020 年までの M / P が首相によって承認されたのち、PAD 所管のプロジェクト管理ユニット（PMU）が各地域の詳細図を作成し、ハノイ市評議会によって承認されるというプロセスを経ている。

(3) M / P の修正

M / P に修正の必要性が生じた場合は、中央政府及びハノイ市人民委員会（HPC）における全関係部署が修正された計画を再検討をすることとなる。この過程に約1年を要す。その結果をHPCが承認してはじめて修正が可能となる。計画の修正が承認されるまでに現状では約2年間を要している。図3-2に計画の修正における手順を示す。

なお、計画の修正の必要性については、M / P が作成されてから既に5年間を経ているため、地域経済、及び諸々の状況が変化していることから、計画の見直し及び修正は必要であり、M / P は必要最小限の修正をもって調整することがハノイ市側によって望まれている。

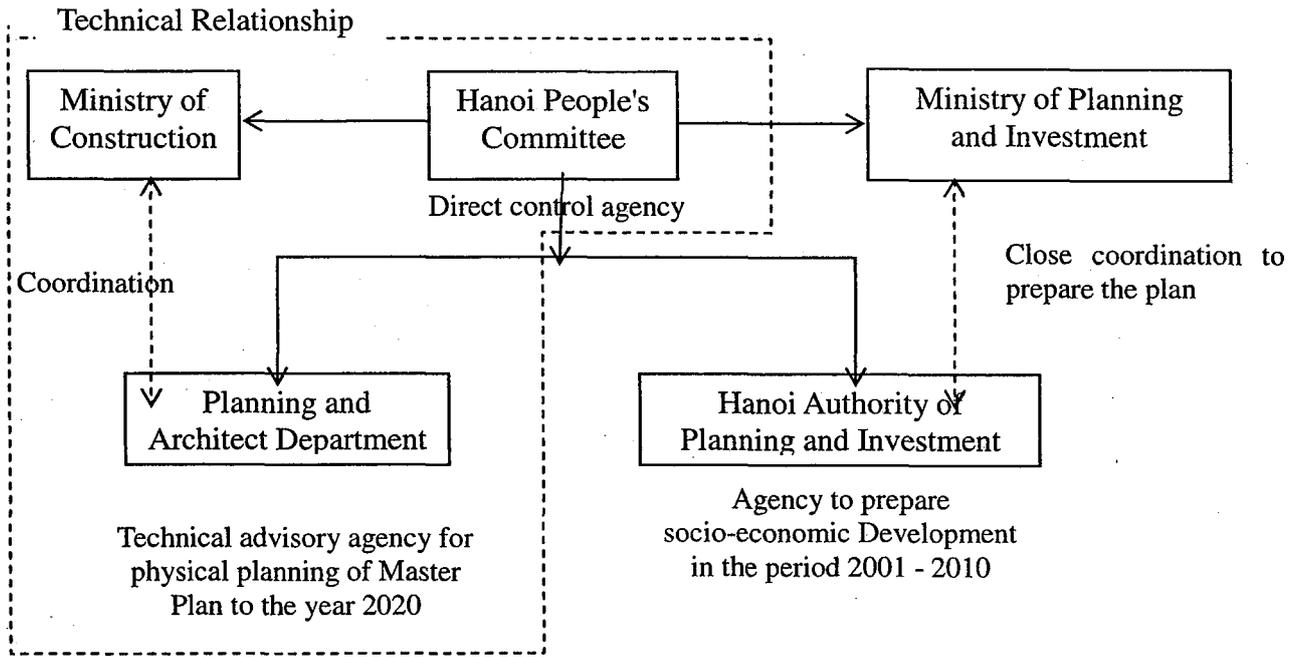


図 3 - 1 ハノイ都市計画 M / P の作成フレーム

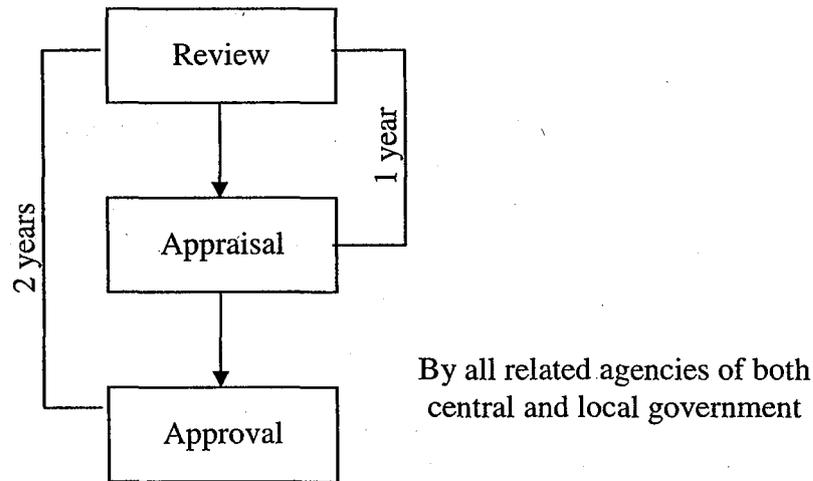


図 3 - 2 計画修正手続き

(4) プロジェクトの進捗状況

General Socio Economic Master Planに主な開発プロジェクト／プログラムリストが添付資料として記載されている。このなかの新都市開発に関するプロジェクト／プログラムリスト（表 3 - 1）と、HAPI から提供された現在進行中の都市開発に関するプロジェクト（表 3 - 2）は整合してないため、M / Pにおけるプロジェクトの進捗状況を判断することはできない。

現在進行中のプロジェクトは16件である。早く着手したプロジェクトでも、1997年 Trung Yen New Urban Area や1999年に着手した Trung Hoa-Nhan Chinh New Urban Area 等がまだ進行中であり、16件中8件は進捗が遅れており、終わっているべきプロジェクトが現在も実施中という状況である。

3-2 都市行政

(1) ハノイ市の特別市への移行スケジュール、及び特別市の内容

ハノイ市は、2003年中に特別市になる許可を政府から得たのち、2004年後半から2005年初めにかけて稼働する予定であるが、最終的な日程は未定である。

なお、特別市になったあとも、政策や内容は現在と変わることはなく、一部の人事異動が行われるのみであり、今後の協力には影響を及ぼさないとと思われる。

(2) ハノイ市の予算配分

2003年度のハノイ市の全予算は5兆4,200億ベトナム・ドンであり、そのなかの59%にあたる3兆2,000億ベトナム・ドンを学校や病院等のハード面の社会開発、37.3%の2兆200億ベトナム・ドンを一般経費、そして3.7%の2,000億ベトナム・ドンを行政改革費に割り当てている(図3-3)。

MOCによると、ハノイ市の都市開発における調査や都市計画の確立には、1年間に約1,500億ベトナム・ドン以上が必要とされているものの、ハノイ市の予算は十分ではなく、資金の有効活用のためのよいメカニズムと政策の構築が必要とされている。ハノイ市の予算は必要予算の約50%のみと推定され、主に地方建設計画、一般計画、土地利用のための詳細図(2,000分の1~5,000分の1)やセクター別建設計画に使われている。全体需要の約20%は投資会社からの資金が占めており、プロジェクト支出として主にプロジェクトベースの開発地域の詳細計画を立てるために使われている。残りの30%は、個人やドナー及び貸し付け等の国際資金源による流動資金によって、ハノイ市の都市開発における必要予算を補っている。

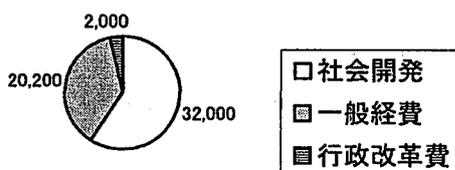


図3-3 2003年度ハノイ市の予算配分(億ベトナム・ドン)

(3) ハノイ市の組織体制

ベトナムでは中央政府を最高位とし、特別市及び省 (Province)、ディストリクト (District)、コミューン (Commune) の3レベルでそれぞれ人民委員会を有し、行政を行っている。ハノイ市には12のディストリクト (District) とその下に224のコミューンがある。

HPCは委員長と5人の副委員長、及び15の局から形成されている (図3-5)。

HPCのなかのHAPIは、ハノイ計画委員会 (Hanoi Planning Committee) と海外経済交渉局が1996年に合併してできた組織である。HAPIはHPCに対して全般的なアドバイスを行うとともに、ハノイ市の地域内におけるすべての社会・経済開発の計画と予算を管理している。主な役割は次のとおりである。なお、組織図を図3-6に示す。

- 1) ハノイ市の全体計画及び社会・経済開発計画の作成・助言
- 2) 海外投資 (FDI) 誘致
- 3) 計画実施における関係省庁及びHPCの他局との調整
- 4) HPC内のすべての局における事業の予算執行管理

3-3 関連省庁の組織体制

(1) 政府関連省庁の組織体制

都市計画における政府関連省庁の担当はMOCの建築、計画マネジメント、都市農村計画局 (DOAPMURP) である。都開発計画と建設管理 (Planning and Construction Management) に関するフローを図3-7に示す。

1) MOC

ベトナム全土における中央政府レベルの建設、建設材料、住宅、計画、都市及び農村のスポット開発地域内における必要なインフラストラクチャー、及び建築分野のマネジメントを所管している。主な内容は次のとおりである。

- A. 建築、建設分野全般に係る政策の策定及び公布
- B. 標準化、規定、建設規則、設計と建設手続き、工事の品質管理コントロールの規則、建設経済・技術規準システム、建設のコンサルタント業務の規準の作成及び審査
- C. 建設コンサルティング会社、建設会社、その他の建設プロジェクトのマネジメント組織のためのオペレーションガイドラインの作成

2) MOCとハノイ市との都市計画行政に関する業務分担

HPCはハノイ市における案件の実施についてのみ権限を有す。大きな案件については、HPCはMOC、及び案件にかかわるすべての省庁から意見を聞かなければならない。その後、HPCが案件を承認する。HPCとMOCとの関係を図3-8に示す。