

13 アーバンデザインと景観(サブプログラム H)

主要課題

13.1 ハノイ市の景観は非常に魅力的であり、市民や訪問者を魅了し続けている。景観はハノイ市のアイデンティティを強める重要な要素である。景観の魅力はハノイ市独特の物理的な要素から、旧市街やフレンチクォーターにみられる生活様式、幅広い歩道と豊かな街路樹に囲まれた道路、歴史的な建築物、市内に点在する湖や池、そして红河からの眺めや郊外に点在する伝統的農村など、多岐にわたっている。

13.2 しかし近年の急速な都市化の過程で、これらの資源は様々な開発行為や市民の活動によって、その景観価値を奪われている。このような負の影響を減らすための数多くの開発規制¹⁾が存在するものの、取り締まりは弱く個別的で包括的な規制メカニズムが欠如している。ハノイ市の望ましい景観に関する共通理解も存在しない。

13.3 将来のハノイのイメージを強化し、アイデンティティを確立するには“水と緑と文化”をベースとした街づくりが具体的な景観として表現されなければならないし、これを総合的に進めるアーバンデザインが確立されなければならない。

HAIDEP のアプローチと成果

13.4 市の景観管理の政策フレームワークを構築するため、HAIDEP では、家庭訪問調査結果に基づく景観要素の分析、専門家や市民を対象としたハノイ市の景観イメージ調査の実施・結果分析、景観に関わる専門家によるステークホルダー協議の開催を行なった。

13.5 ハノイ市の景観は都市計画・開発において、現行の制度フレームやキャパシティでは、景観問題への取り組みは困難であることが明らかであるが、市民と専門家を含んだ一連の調査活動によって、その重要性がより広く認識され、今後の基本的な方向が明らかになった。又、景観ガイドラインのドラフトを作成した(ボックス 13.1 参照)。

アーバンデザインと景観整備戦略とアクション

13.6 ハノイ市の景観は、改善の余地が大きく、ハノイ特有のイメージを構築する上で決定的なものである。魅力的な景観は人々の感覚を和ませ、心を豊かにするだけでなく、市の経済開発に貢献につながる訪問者や投資を呼び込むこともできる。この意味で、景観は空間、社会経済、審美的な側面を統合したアーバンデザインとして、具体的なアクションに結びつけることができる。この分野はハノイ市の将来の都市開発において一層重要になり、戦略的取り組みが必要になる(表 13.1 参照)。

13.7 提案するアクションの中で優先的に取り組むものとして優先順位毎に以下を挙げる。

PH2: ゲートウェイコリドー(空港道路)の景観改善モデルプロジェクトの実施と拡大

PH1: 総合的景観ガイドラインの策定と運用

PH4: ハノイ市内の植樹改善・整備

PH3: 地下空間開発のモデルプロジェクトの実施と拡大

¹⁾ 現行の規制は次の通りである。(i) Article 27 Urban Designing, Section 3 Chapter II of the Construction Law (16/2003/QH11), (ii) Articles 30 and 31, Section 4, Chapter II of the Government Decree in Construction Planning (08/2005/ND-CP), (iii) Article 36, Section 1, Chapter IV of Cultural Heritage Law (28/2001/QH10), (iv) Temporary Regulation in Hanoi's Ancient Quarter Construction, Conservation and Improvement Management (45/1999/QD-UB), (v) regulations for Hoan Kiem Lake area including 448/1996/QD-KTBH and 45/1997/QD-UB), (vi) advertisement ordinances including 39/2001/DL-UBTVQH10, 24/2003/ND-CP, and 10/2001/QD-UB.

表 13.1 提案するアーバンデザインと景観整備戦略とアクション

戦略	アクション	評価指標
H1 望ましい景観の保存・構築のための総合景観政策の作成・実現可能なメカニズムの構築	H11 総合的な景観政策とガイドラインを構築する。 H12 “アーバンデザイン/景観フォーラム”を構築する。 H13 規則や規制、取り締まり機関を含んだ効果的な景観管理メカニズムを構築する。	● アクションの進捗状況
H2 戦略的に重要な都市エリアにおける景観の改善	H21 旧市街、フレンチクォーター、タンロン、コアロア、新規都市エリア、農村地区等、異なる地区ごとに望ましい景観の形成を促進する。 H22 交通コリドーやゲートウェイにおける望ましい景観の形成を促進する。 H23 水面や緑地ネットワークにおける望ましい景観の形成を促進する。	● アクションの進捗状況 ● 市民や訪問者の満足度
H3 文化資源保存のための具体的なメカニズムの構築	H31 文化的価値のある場所・施設を含む、目に見える文化資産のインベントリーを完成させる。 H32 周辺のバッファーエリアにおける景観と調和させながら、目に見える資産を保存・復旧させるためのメカニズムを構築する。 H33 農村景観を保存する適切なメカニズムを構築する。	● アクションの進捗状況
H4 アーバンデザイン・景観改善のための新たな機会の構築	H41 公共空間やビジネスのための新たな空間を生み出すために、地上のアーバンデザインと調和させた地下空間を開発する。 H42 高層ビル、タワー、橋梁等を、独特のデザインによって開発し、新たなランドマークを生み出す。 H43 街路樹や緑地ネットワークを保存・拡大するメカニズムを構築する。	● アクションの進捗状況 ● 好ましい景観資源の数

出典:HAIDEP 調査団

ボックス 13.1 景観ガイドライン草稿(案)¹⁾

<p>(1) ハノイ市の都市景観管理ガイドライン</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) 湖沼、公園、花壇、街路樹、河川、橋梁、郊外景観を含む自然景観の保全 (ii) 都市の文化遺産、都市全体の輪郭、建物高さとボリューム、建物の建設と改築、伝統的技能と行事の復興、環境に優しい交通の保全と開発 (iii) 都市の骨格、通り、歩道、交通ノード、広場、花壇、公共交通システム、駐車場、インフラ施設、ごみ回収等の都市施設・機能の再生と改良 (iv) 都市軸やランドマークの形成、居住地域の改善、工業地域開発などの新たな都市開発 (v) 公共空間、建物正面等の都市広告の技術的・法的規制 (vi) 生活習慣の伝統文化保全、都市衛生の改善、食文化の促進、コミュニティ連携の強化等による都市生活の保全 <p>(2) ハノイ市の特定地域における都市景観管理ガイドライン</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) 旧市街の住宅、公共施設、街路空間、街路ネットワーク (ii) フレンチクォーターの住宅、公共施設、街路空間、街路ネットワーク (iii) 都市中心部の住宅、公共施設、道路、路地空間 (iv) 提外地の住宅、公共施設、道路、路地空間 (v) 集合住宅の地区ブロック、公共施設、街路空間、共同庭 (vi) 新しい居住地域の住宅、分譲アパート、公共施設、街路空間、中庭、庭 (vii) 農村の住宅と敷地、公共施設、農道 <p>(3) 都市景観管理ガイドラインの制度化</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) 市、ディストリクト、コミュニティレベルでの役割と責任、大規模組織の役割 (ii) 都市計画プロジェクトの計画、承認、実施、モニタリング、維持管理における実施手法 (iii) 参加プロセス、監査を含む住民参加 (iv) 国家予算、民間資金、住民からの貢献を含む資金源 <p>(4) 都市景観における意識改善</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) 「緑化、清潔、美化」運動の実施、メディア広報を含む教育・キャンペーン (ii) 行政官の人材育成、学校教育、初等教育を含む公共教育 (iii) プロジェクト形成、都市景観の促進活動、グッドプラクティスの表彰などを含む調査研究の促進

¹⁾ 景観ガイドライン草稿は別途テクニカルペーパーにまとめられ、この表にはこれからの抜粋である。

出典:HAIDEP 調査団

14 特別開発地区(サブプログラム I)

14.1 特別開発地区指定の必要性

14.1 ジェネラルプランは、将来のビジョンと基本的な都市開発の方向性を定めるものであるが、特別開発地区はハノイ市のビジョンとアイデンティティ更にはジェネラルプランを貫く”水・緑・文化”のコンセプトを具現化し市民や国際社会にアピールすることができる大きな可能性を持っており、その重要性を考えて、これらについては別途開発戦略を立てることが望ましいと考えた。下記の 5 地区を特別開発地域として選定し、フィジカルプラン、開発戦略、必要な制度整備を含めた開発コンセプトを提案した(図 14.1 参照)。

- (イ) 提外地を含む紅河一帯
- (ロ) コオロアと周辺のバッファゾーン
- (ハ) 旧市街
- (ニ) フレンチクォーター
- (ホ) 西湖ウォーターフロント

14.2 これら特別開発地区の主要な開発の目標は次のとおりである。

- (イ) 「水と緑と文化」のコンセプトを実現し、ハノイ市の魅力とアイデンティティを強化するための伝統的地域として再生する。
- (ロ) 新たな都市経済社会開発の機会を創出する。
- (ハ) ステークホルダーの参加による、持続可能な開発の効果的なメカニズムを構築する。

図 14.1 特別開発地区の位置図



出典:HAIDEP 調査団

図 14.2 紅河ウォーターフロントの開発可能性



<p>2. ダンロン橋</p> 	<p>4. ロンビエン橋</p> 	<p>5. チュオンズオン橋</p> 	<p>7. タインチ橋</p>  <p>(建設中)</p>
<p>1. 環状4号線橋梁 (計画)</p>	<p>3. ニャタン橋 (計画)</p>	<p>6. ヴイントゥイ橋 (計画)</p>	<p>8. 環状4号線橋梁 (計画)</p>

出典: HAIDEP 調査団

14.2 紅河一帯

主要課題

14.3 紅河はかねてよりハノイ市の重要な地域を統合し、物資の輸送路として市の骨格を形成してきた。しかし、開発の過程と災害の発生の中で、紅河は都市システムから隔離されるようになった。河岸では開発が進み建物が立ち並び、今や紅河は市内の限られた場所からしか眺めることができず、都市部の湖との連結も失われ、景観面からも水の循環面からも紅河は市街地との関係性を失ってしまった。さらに、輸送手段としての役割も限られ、水辺の大半は違法開発によって占拠されてしまっている。このようにして、紅河は市の社会経済生活の中での役割を持つことはもはやなく、その文化的・環境的価値をも喪失しつつある。

14.4 紅河はパリのセーヌ川、東京の隅田川、バンコクのチャオプラヤ川、ソウルのハン川といった世界の首都に流れる河のように穏やかではなく、ハノイ市の歴史が示すとおり、紅河の凶暴性が市民や市から紅河を引き離してしまったともいえる。

14.5 紅河と市街地の連続性や一体感を阻害するのは、度重なる洪水によって築かれた堤防に加えて、堤外地に密集して林立する大小の建物である。堤外地には、約 16 万人が居住すると言われ、調査を実施した 8 コミュンだけでも約 13 万人が居住している(表 14.1 参照)。この地区は、その恵まれた立地条件(市街地に近接している)から人口は着実に増加しており、多くは違法であるが、政策対応の歴史的経緯から違法性についても不明な点が多く、市当局も対応に苦慮している。

開発目標

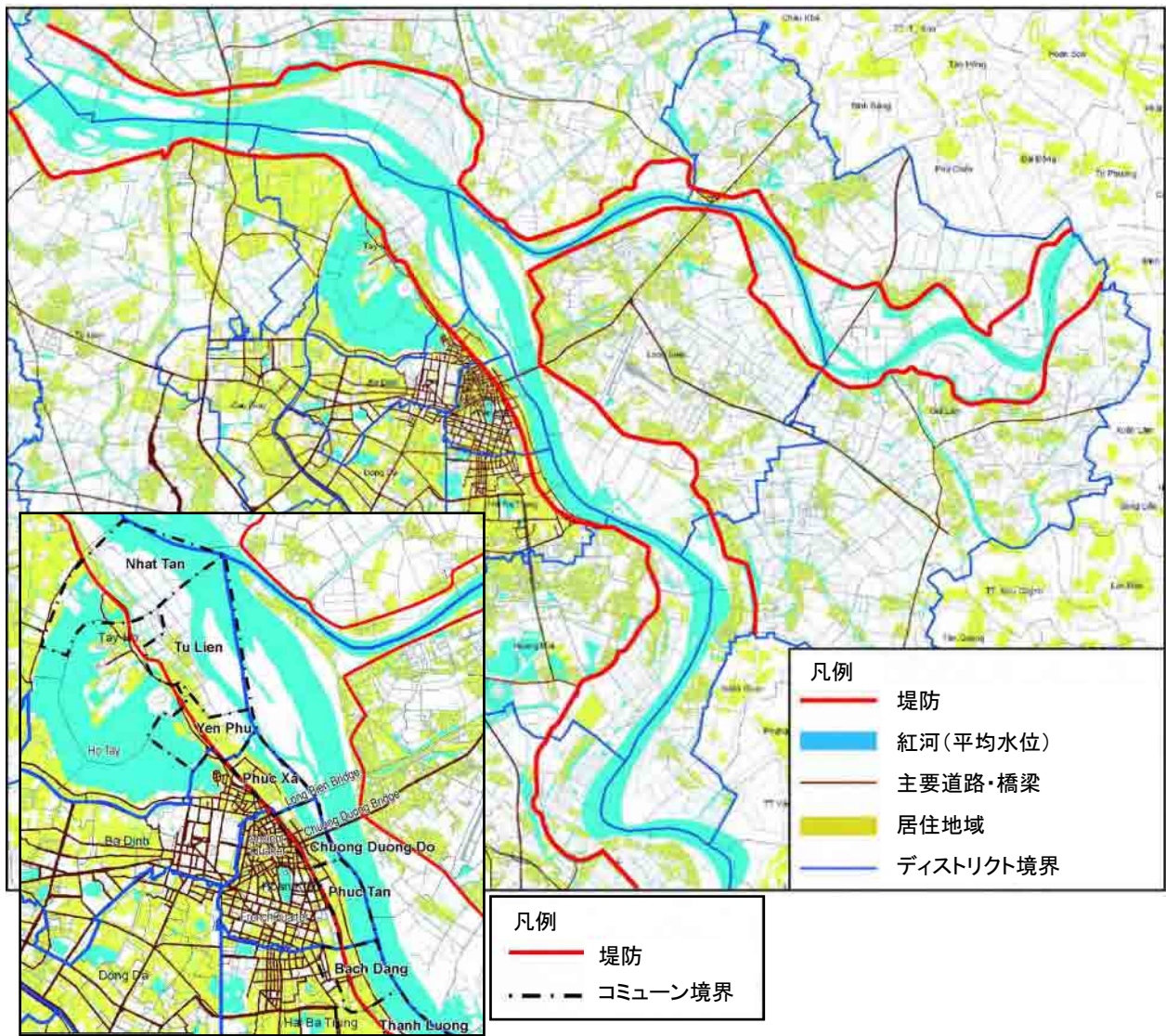
14.6 紅河は危険性を持つ一方で、ハノイ市の戦略的都市計画や開発と適合することにより、市のイメージを拡大し、社会、文化、環境、経済的価値を創出する可能性を秘めている。主な開発のゴールは以下のとおりである。

- (イ) 紅河を文化・環境の骨格として、さらには市のイメージとアイデンティティを強化する戦略的ツールとして再生させる。
- (ロ) 堤外地を含む膨大な空間利用の再構成により、社会経済開発を促進する。
- (ハ) 堤外地の持続可能な開発のための適切な制度的・技術的フレームワークを構築する。

図 14.3 堤外地と旧市街の過去と現在



図 14.4 紅河と堤外地の位置図



出典:HAIDEP 調査団

表 14.1 堤外地の概要

	ディストリクト・ コミュニティ	タイホ		パディン		ホアンキエム		ハイバチュン		合計
		ニャットン	トゥリエン	イエンフウ	フックサア	チュン ゾンズー	フックタン	バックダン	タイン ルオン	
面積(ha)	居住地域	47	41	58	41	35	23	49	56	349
	水面	151	118	53	27	54	24	39	58	524
	その他	151	153	31	33	12	22	19	29	450
	合計	350	312	141	100	101	70	106	142	1,322
人口	1989	5,237	4,856	13,054	11,647	12,092	8,851	12,881	12,098	80,716
	1999	7,104	7,095	17,652	15,767	20,508	14,199	16,402	18,797	117,524
	2003	8,106	8,290	19,660	18,641	21,969	14,830	17,618	21,143	130,258
人口成長率 (%/年)	1989-1999	3.1	3.9	3.1	3.1	5.4	4.8	2.5	4.5	-
	1999-2003	3.4	4.0	2.7	4.3	1.7	1.1	1.8	3.0	-
人口密度 (人/ha)	全域	41	43	222	253	471	327	261	252	163
	居住地域	173	201	339	459	636	647	362	381	374

出典:HAIDEP 家庭訪問調査(2005年)、ハノイ年間統計

1) 水面を除く

紅河一帯開発の基本方針

14.7 紅河の開発は、マスタープランの目標事項を超えて長期にわたって取り組む必要がある政策課題であり、ハノイ市の千年の歴史に比べれば、来る 50 年、100 年のスパンで紅河の開発戦略を検討する意義は大きい。ハノイ市のアイデンティティを確立するには、環境と文化的な価値を最も重視すべきであり、基本的には以下のような開発の方向性を取る必要がある。

(1) **環境と文化の骨格形成**: 環境と文化の骨格を形成するために、(i) 市民の人命と財産を守るため、効果的な洪水と侵食対策を図る、(ii) 市内に点在する湖や池と連結し、水系環境価値を高め、生態系を育む、(iii) 市のイメージを代表する景観を増進する、(iv) 紅河とコオロア、西湖、旧市街、フレンチクォーター、あるいは河川沿いの伝統的村落や歴史的遺産の結びつきを強化する。

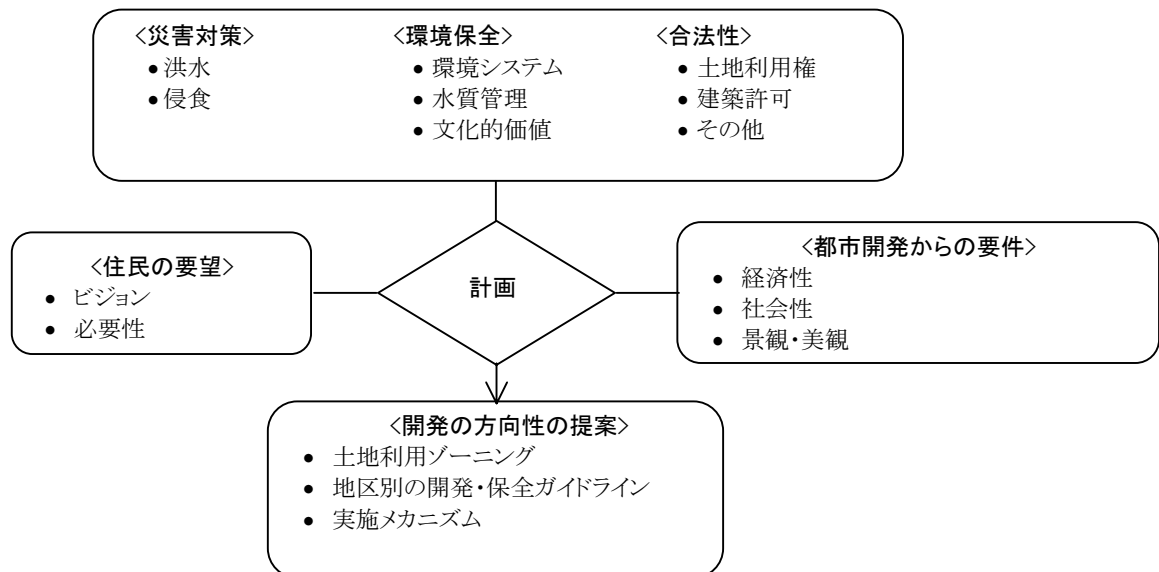
(2) **交通軸の形成とモビリティ改善**: 紅河の水空間は、環境にやさしいモビリティと交通軸として、河川沿いに点在する伝統的村落や歴史的遺産を中心に、紅河の対岸を結ぶことができる。紅河の水上交通を市全体の公共交通ネットワークとして統合することも重要であり、さらには、紅河は物流や観光目的で各地を結ぶ省間の交通網としての役割も果たすことができる。

(3) **提外地の再統合**: 提外地は紅河空間開発と管理面からだけでなく、ハノイ市の総合都市開発のなかで発展的かつ積極的な役割を果たす必要がある。現在は、都心部と河川空間の物理的かつ有機的な統合が阻まれており、ハノイ市はもはや紅河と向き合うことなく、背を向けてしまっている。紅河の再統合を実現するためには、提外地の適切な開発と管理が不可欠である。

(4) **提外地の計画フレームワークの確立**: 堤防建設後、複雑な法制度のために、提外地には多くの開発課題が伴うようになった。住民を含めた関係者の合意の得られた強力な政策介入が不可欠である。そのために提外地の開発に向けた基本的なアプローチを初期検討した(図 14.5 参照)。

(5) **景観管理とアーバンデザイン**: 上記の各点は、紅河空間の望ましいイメージを実現するために重要であり、そのためにはさらに橋梁や公共施設、市の眺望など、あらゆる要素のデザインを適切に管理する必要がある。

図 14.5 提外地の計画フレームワーク



出典: HAIDEP 調査団

堤外地の開発コンセプト

14.8 堤外地は災害防止と社会経済開発の観点から、空間形成の計画の方向性を明確にする必要がある。紅河の洪水水位のレベルによって新たに第二堤防(5-10年確率の洪水に耐える高さ)を建設することで、その利用を制限する。すなわち第二堤防の河川側では一切の開発行為を許さず、既存堤防と第二堤防の間で制限的開発を行おうとするものである。

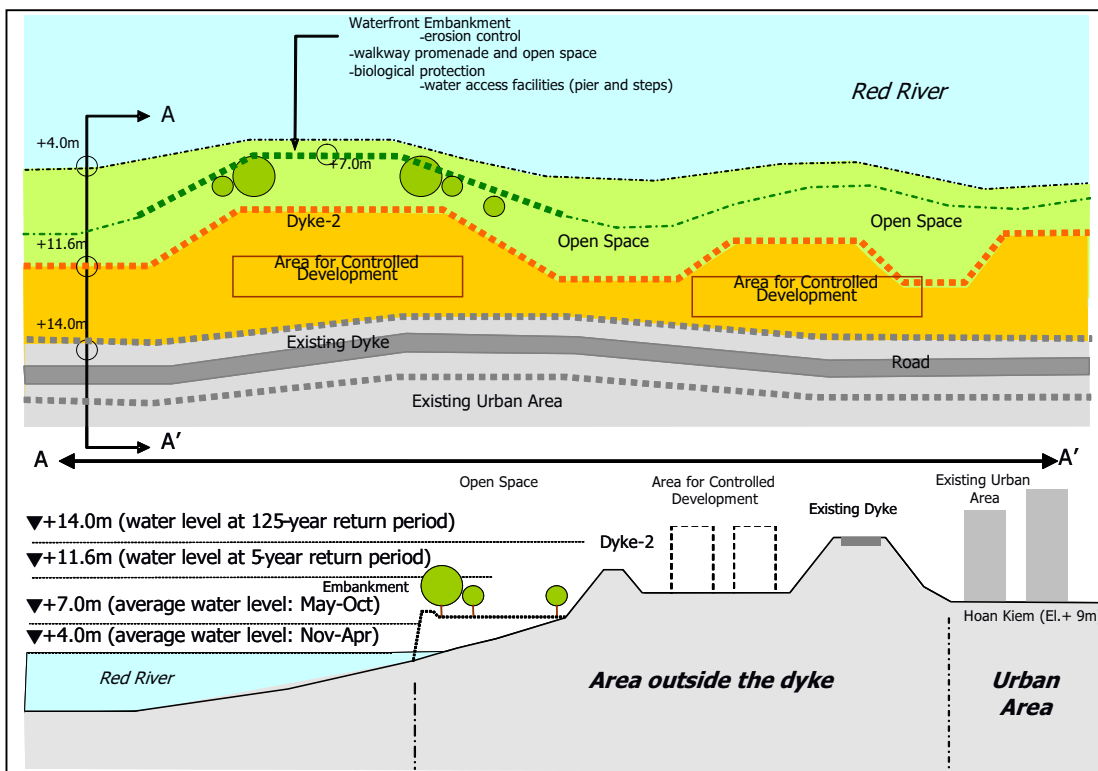
(イ) **堤防条例の改訂**:堤防条例は堤防の安全性と洪水時の放水の観点から、早急に見直しをはかるべきである。その際には既存居住者の住宅所有権と土地利用権の保有状況を考慮する必要がある。明確な基準と移転計画により、基準を満たさない住居に生活する人々の安全と生活の質を保障するための、違法建築に対する定義を示す必要がある。

(ロ) **第二堤防建設にかかる合意形成**:堤外地を有効に活用するために、一部の地域で第二堤防(高さ 12m)を既存堤防と河川敷の間に建設する。本調査では、都市部コミュニティと農村工芸村の地域での建設を提案する。第二堤防建設については、移転計画や建設に係る社会経済影響に配慮したうえで、関係者間との議論と合意形成が必要である。

(ハ) **詳細土地利用計画**:第二堤防の外側(河川側)はオープンスペース、2つの堤防間は非居住目的の利用を図る。土地利用は都市部の後背地や近隣コミュニティとの関係性、歴史・自然条件等を配慮した上で定義づける必要がある。

(ニ) **移転計画**:住民移転の実施にあたっては、人命の安全性と合法性の2つの視点から、現行の堤防条例を違反する地域に対して進める必要がある。居住地域における法制度上の状況について詳細な調査が必要である。政策介入で優先すべき移転対象は、(i)補償金による短期的な住民移転の実施(約 58,500 人、移転対象者の約 32%)、(ii)第二堤防の建設(21,000 人、約 11%)、(iii)中期的な補助金による自発的な移転の促進(84,000 人、約 46%)、(iv)長期的な自発的移転(約 18,700 人、約 10%、補償なし)、である。すなわち政府は、約 58,500 人に対する補償金の手当と第二堤防の必要性について議論を進める必要がある。

図 14.6 堤外地の開発コンセプト



出典:HAIDEP 調査団

14.3 タンロン-コオロアゾーン

ハノイ市の“心”としてのタンロン-コオロア

14.9 この地域は紅河一帯の中心に位置し、コオロア古城と西湖を結び、ハノイ市の中心部であり市民にとって心でもある旧市街と統合された地域である(図 14.7 参照)。タンロン、コオロアは何れもハノイ市の起源を分かち合う歴史的な地区で、ハノイ市の心臓部で市民の心の故郷とも言える地区である。その後の都市化の過程でこの 2 つの地区は、空間的にも機能的にも分断され、今日に至っている。紅河の本来の役割の喪失や提外地の乱開発に加えて、市当局や市民の歴史への想いが薄れていることが原因である。ハノイ市の次の 1000 年に向けて、新たなビジョンのもとにそのアイデンティティとイメージを確立するためには、この両地区を統合されたゾーンとして再編し、伝統価値を顕示する必要がある。HAIDEP の提案するジェネラルプランの中柱として明確なメッセージを示すことが重要と考える。

タンロン-コオロアゾーン計画の基本方針

14.10 タンロン-コオロアゾーンはハノイ市のイメージである“水・緑・文化”を具現する地区であり、計画にあたっては以下のような諸点を考慮した:

- (イ) **タンロン-コオロアの眺望軸の確保**: 両地区を視覚的にも連結するために両地区を結ぶ軸線を中心に両側一定の距離(例えば 500m)から障害となる施設・建築物を撤去し、将来にわたって開発を強く規制する。
- (ロ) **コオロア周辺の文化遺産の保全とゾーニング**: コオロア城跡をコアゾーンとし、特別ゾーニングを設定し開発内容を制限し厳しくチェックする。眺望軸沿線についても同様の対応をする。
- (ハ) **タンロン-コオロアをつなぐ交通施設の整備**: 両地区を眺望だけでなく、直接的な人の移動を可能にする。自動車交通は排除し、例えば(i)歩行者と軽車両専用の紅河横断橋とアクセス通路、(ii)ロンビエン橋を経由して、両地区をつなぐレトロなトラムの建設、(iii)旅客専用の紅河横断フェリー、等が適切と考える。
- (ニ) **タンロン-コオロア整備目標にあった提外地の再開発**: 影響範囲の提外地の再開発を同時に進め、望ましい周辺環境を整備する必要がある。
- (ホ) **ドンハイ地区とスアンカイン地区の開発**: 両地区は紅河の北側でタンロンとコオロアの間に位置する。ジェネラルプランで市街化抑制地域に指定したが、1998 マスタープランに則って多くのプロジェクトが計画されている。この地区については、開発を禁止するのではなく、開発のビジョンに合致し、かつ低密度で高付加価値開発を誘導する。

文化核の開発(ハノイのシンボリックなランドマーク)

14.11 タンロン-コオロアゾーンの中心核として、西湖を貫くタインニエン通りの延長上に 300m 高さのホンハタワーの建設を提案する。この複合開発により、(i)200m 高さの眺望ラウンジからコオロア、タンロン、紅河などの都市景観を楽しむことができる。(ii)紅河のウォーターフロントを直接、間接的に楽しむ機会を創出する。(iii)10ha の広場で市民の想いの場ができ、また大規模なイベントも開催できる。(iv)博物館、文化センター、商業施設、会議場等の複合開発により総合的な都市サービスを提供できる。このタワーはテレビ塔、MICE(企業ミーティング、報奨(インセンティブ)旅行、国内・国際会議、イベントや展示会等)施設、商業業務・観光施設など、民間業者にとっても魅力ある投資機会を創出できる。適切な開発スキームの提案により、BOT や PPP によるプロジェクトの実施が可能となる(図 14.8 参照)。

タンロン-コオロアゾーン開発戦略とアクション

14.12 このゾーンの開発を事業として実施するためには、別途詳細なマスタープランを策定し、実現に向けた開発と保全のメカニズムを具体化する必要がある、以下に示すアクションが当面必要と考えられる。

- (1) マスタープランを策定し、開発戦略・ガイドラインの構築
- (2) タンロン-コオロア開発委員会の設立
- (3) 民間セクター参画による文化核投資調査を実施する。

図 14.7 タンロン-コオロアゾーンの開発コンセプト(案)

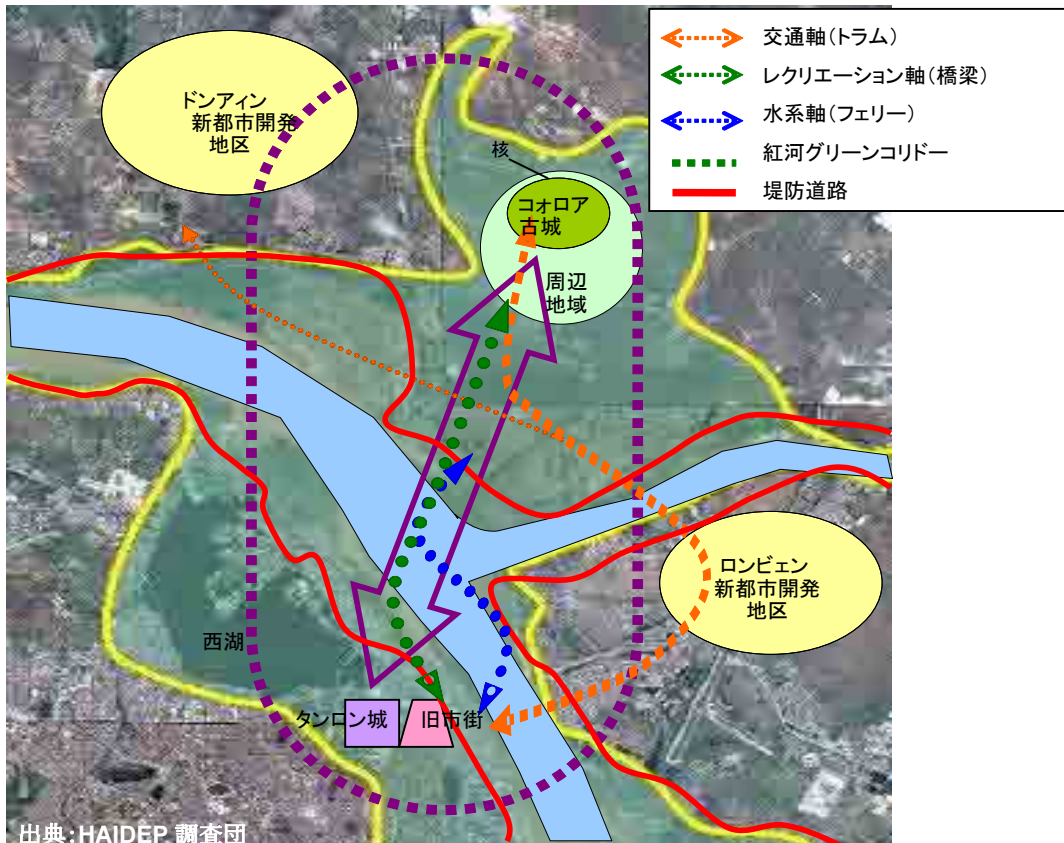


図 14.8 タンロン-コオロアゾーンの文化核の提案



14.4 旧市街

主要課題

14.13 旧市街地は面積約 100ha の地区に 14,374 世帯、約 6 万人が居住する非常にコンパクトな市街地で、タンロン古城の長い繁栄の歴史の過程で、旧市街地は商取引、手工芸活動、農業などに従事する河川沿いの村々に対する市場システムとして成立してきた。この旧市街地は複数の同業者組合や通りで構成されたことから、「36 通り」¹⁾と呼ばれるようになった。このような、最も活気ある商業と生活の場としての旧市街地の主要機能は、今でも変わることなく続いている。旧市街地には、歴史的・文化的価値をもつ伝統的建築物が多くあり、様々な伝統行事や住民の独特の生活様式とあいまって独特の空間を形成し、国内外の訪問者を魅了し続けてきた。

14.14 ハノイ市の急速な都市化は、旧市街地にも大きなインパクトを及ぼし、文化、社会、経済の全ゆる面が変質しようとしている。伝統的建築物は、政府や住民による保全や維持管理が不十分なままに増改築や老朽化が進んでいる。住民の居住空間も狭く、インフラサービスの改善も遅れており、住環境も悪化している。²⁾ 一方、旧市街地の優れた立地条件と伝統的な商業空間としての強みによって、経済活動は活発である。そのために、住民の平均世帯収入は 360 万ドン/月とハノイ市平均の 260 万ドン/月を大幅に上回る(表 14.2 参照)。しかし、この経済活動にも外部資本による新たな業種が進出する一方では、伝統的なビジネスが衰退するという問題がみられる。

14.15 旧市街地には、36 通りの景観を保全すべく建築物に対して高さ制限をふくむ様々な規制があるが、ハノイ市で最も地価が高いと言われることからわかるように、経済面からの建築空間拡大の誘惑は強く、違法建築が後を絶たない。住民は悪化する住環境のもとで、伝統的な社会経済活動の基盤も揺らぎつつあり、旧市街地の有形・無形の伝統価値の喪失が確実に進んでいる。

14.16 旧市街地の歴史を振り返ると、その過程で建築物も人々の生活や社会経済活動も変化してきたことがわかる。従って、旧市街地の整備を考えるに当たっては、旧市街地のコアとなる価値は何かを今一度明らかにして、その上で保全と開発のバランスのとれた施策を実行することが最も基本的な点である。現在、ユネスコ世界遺産登録申請が議論されているが、まずはこの点に答えることが重要であろう。



出典:HAIDEP 調査団

¹⁾ 例えば、ハンティエック通り(ブリキ製品)、ハンティエウ通り(むしろ、ござ)、ハンザ通り(皮革製品)、ハンバック通り(宝石)、ハンディエウ通り(昔は煙草で現在は履物)、ハンブォム通り(昔は帆で現在は菓子類)等で、伝統的な製品が消えた後もそのシステムは多くの通りで継承されている。

²⁾ 平均人口密度は 630 人/ha で、住宅の 1 人当たりの居室スペースもハノイ市の約半分である。建物の平均年数も約 75 年とハノイ市平均の 2 倍以上である。

表 14.2 旧市街とハノイ市全体の世帯及び生活環境の概要³⁾

指標		旧市街	ハノイ	
面積(ha)		100	92,097	
人口密度(人/ha)		603	36	
世帯	世帯数	14,374	760,000	
	一世帯あたり平均人数	4.2	4.3	
	一世帯あたり平均収入(千ドン/月)	3,577	2,567	
収入レベル (百万ドン/月/世帯)	低	150万ドン以下(%)	15.4	9
		150~200万ドン(%)	12.3	18
	中	200~300万ドン(%)	23.7	18
		300~400万ドン(%)	18.3	23
	高	400万ドン以上(%)	30.3	15
居住状況	平均居住面積(m ²)		44.0	88
	1人あたり平均面積(m ² /人)		10.5	20.5
	平均部屋数		2.6	3.7
	平均建物年数(年)		74.9	32
	平均居住年数(年)		54.7	-
	所有状況	私有(%)	77.4	92
		国有(%)	19.8	
	土地利用権(私有の割合、%)		75.2	89

出典: HAIDEP 地区ブロック調査(2005年)、HAIDEP 家庭訪問調査(2005年)

図 14.9 旧市街地の全体図



³⁾ パイロットプロジェクトの調査からも、旧市街地の内部には、極めて劣悪な居住環境(狭いスペース、湿気、悪臭、澱んだ空気、日照・通風の悪さ等)の部分が多くあり、ハノイのスラムは旧市街地にあるとも言われる程である。

旧市街のビジョンと保全と開発の基本方針

14.17 旧市街地のコアバリューはパイロットプロジェクトのなかで行われた住民の全面的な参加をベースにした計画プロセスから抽出された。⁴⁾ 即ち、旧市街地のコアバリューは有形の建築物というよりは、無形の伝統価値に重きがあることがわかった。従って、「文化、社会、経済、生活機能の融合した伝統的商業生活空間として、そのアイデンティティと競争力を高める」ことを、旧市街の開発ビジョンとして定めた。又、旧市街地というユニークな伝統的産業生活空間を実現するためには、以下のような目標が達成されなければならない。

- (イ) 旧市街地は別名“36 通り”と言われるように、通りとしての空間とアイデンティティが同時に確保されること。
- (ロ) 旧市街地の伝統価値の担い手である住民の生活が改善され、近隣関係が醸成されるためのコミュニティが強化されること。
- (ハ) 建物や施設等で構成される物的空間が伝統価値を持つ景観を演出すること。
- (ニ) 徒歩や非動力系車両をベースとしたヒューマンスケールの交通空間が確保されること。
- (ホ) 伝統に根ざした商業経済活動が更に成長し、旧市街の経済発展を牽引すること。
- (ヘ) 旧市街のビジョンの追求と運営管理が住民の手によって持続的に行われること。これを支える政府の制度、技術、財政支援が確保されること。

図 14.10 保全すべき有形・無形財産



出典: HAIDEP 調査団

⁴⁾ 15.1 章に述べられる。

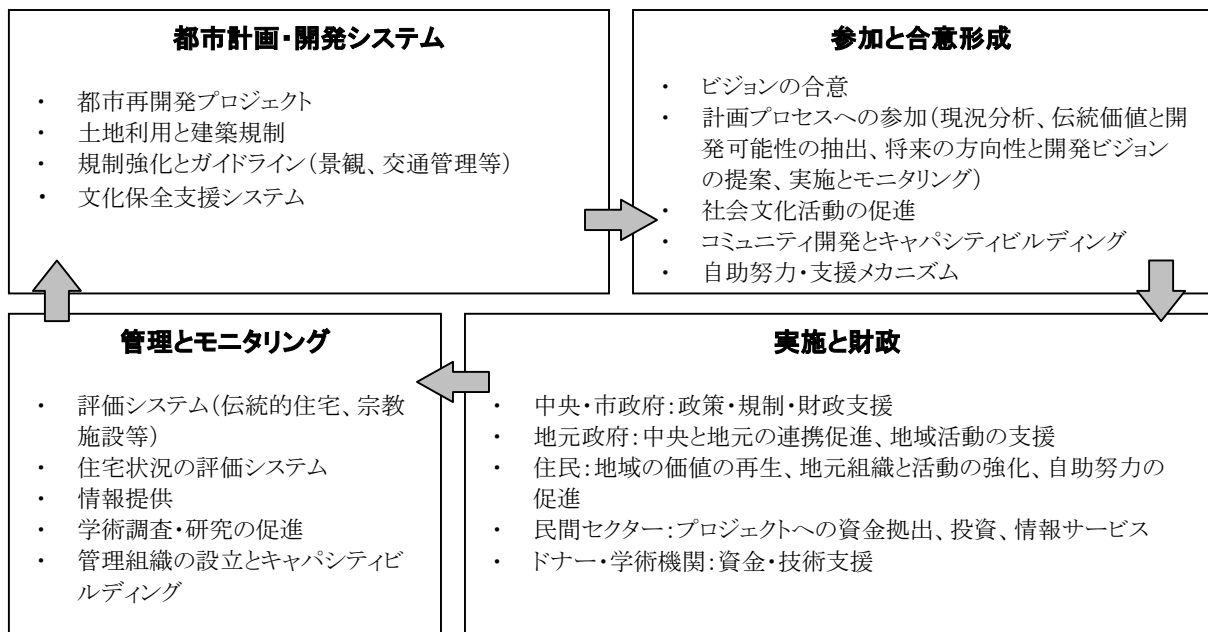
14.18 旧市街地の保全と開発を進めるには、旧市街地全体レベルと個々の地区レベルで施策を考える必要がある。

- (イ) 旧市街地レベルでは、旧市街全体の一体性を確保するための、様々な制度づくり、その効果的な運用、財源の手当てなどがある。
- (ロ) 地区レベルでは、住民を中心とする運営組織を母体に“通り”及び“ブロック”単位で具体的な施策を官民パートナーシップで進める。

14.19 旧市街にはおよそ 70 の通りと 70 のブロック(街区)がある。経済活動は伝統的な通りに面して行われ、生活やコミュニティ活動は生活ブロックの中に根付き、両者は密接な関係にある。この点に旧市街の特筆すべき点があり、空間計画、経済開発、生活改善を一体として考える重要性が認められる。旧市街における一般的な開発プロセスは、図 14.11 に示すものであるが、更に次のような点を基本方針として考慮する必要がある。

- (イ) 70 の通りの再定義と目標とするイメージの確立。旧市街における通りは、どんどん変質しているが、経済活動と望ましい景観を確保するために合意のとれたイメージと開発の保全の方針を明らかにする。
- (ロ) 通りの整備方針を受けてブロック単位での開発計画をたて、実施体制を整える。ここでは、旧市街としての景観や歴史遺産の保全・涵養をベースに生活改善、経済開発機会の追求、コミュニティ強化といった視点から再開発計画を立て PPP 方式により、政府負担を軽減しながら開発メカニズムを確立する。
- (ハ) ブロック保全と開発は、継続的な作業であり、このプロセスの持続可能性を担保するために運営管理の主体としてコミュニティ組織を整備する。このコミュニティ組織は同時に旧市街の無形伝統価値の保全・発展の担い手となるものである。

図 14.11 旧市街の一般的計画・開発プロセス



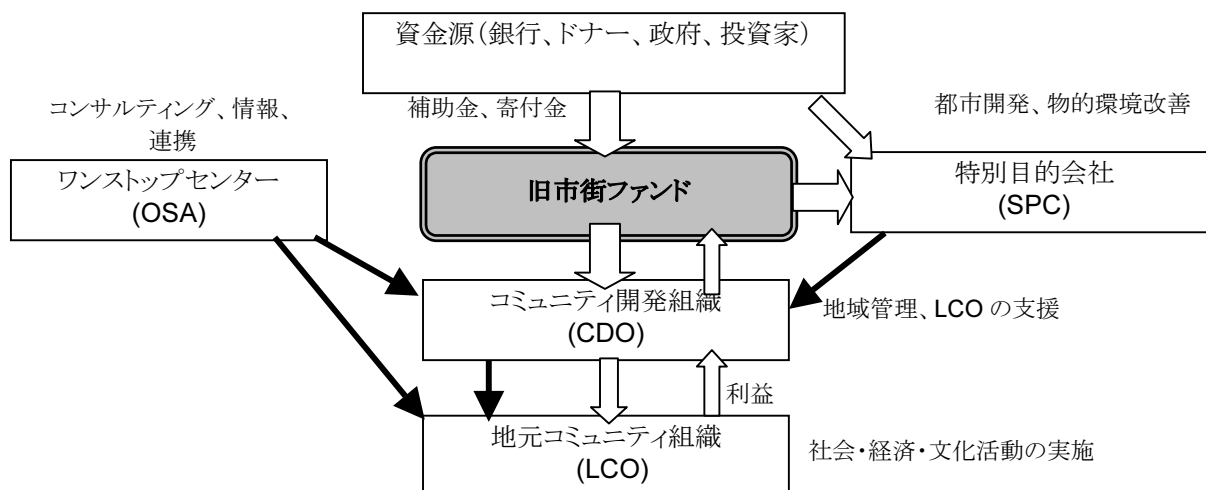
出典:HAIDEP 調査団

旧市街開発推進モデル(案)

14.20 旧市街の保全と開発は個別の物理的改善に向けた努力だけでは達成できず、関連ステークホルダー、可能性あるビジネス機会・資金源などのあらゆる資源を活用する強力なメカニズムが必要である。加えて、旧市街の抱えている問題は、組織間のネットワーク、連携、資金源に欠けていることである。旧市街の持続可能な保全と開発メカニズムを構築するためには、地域資源や住民が活動の主体となる適切な開発推進モデルを構築する必要がある。

14.21 提案する開発推進モデルは、図 14.12 に示されるように(i)旧市街ファンド、(ii)新たな組織の設立、(iii)資金支援組織、(iv)技術支援組織、(v)裨益者、からなる。ビジネスモデルの核として「旧市街ファンド」を設立し、社会、経済、文化的環境の改善のためのあらゆるプロジェクトや活動に活用する。ビジネスモデルの実施母体は次の4つの組織からなる。(i)地域コミュニティ組織の活動を支援・管理する地域管理組織としての「コミュニティ開発組織」、(ii)コンサルティング、情報提供のほか、情報を求める市民、民間組織、旅行者等のための窓口となる「ワンストップセンター」、(iii)都市開発プロジェクト(住宅開発、公共施設の改修等)実施のための特別組織としての「特別目的会社」、(iv)地元住民による、社会文化活動、コミュニティビジネス、公共サービス等の自発的活動のための「地元コミュニティ組織」、である。これらの組織による社会貢献と経済利益により、旧市街の保全と開発を持続可能な形で循環させることができる。

図 14.12 旧市街開発推進モデル(案)



出典:HAIDEP 調査団

14.22 上記に加えて、制度改善と能力強化に関するアクションとして次のような考えられる。

- (イ) **ワンストップセンターの設立:** 情報アクセスや円滑なプロジェクト実施のために、(i)適切な制度の紹介、(ii)時機を得た情報の収集と提供、(iii)関連組織の連携、を目的としたワンストップセンターを設立する。この組織は官民セクター両方にサービスを提供し、コーディネーターやコンサルタント、経験ある住民が運営する。
- (ロ) **コミュニティ組織の設立:** 多くの退職者や高齢者が、旧市街の保全と開発のための支援に意欲的である。彼らはこの地域に古くから馴染みがあり、地元政府や関連ステークホルダーとともにコミュニティ組織を運営することができる。これらの組織は専門家の協力と、資金・技術支援によって、プロジェクト実施組織として活動することが可能である。

- (ハ) **商業組合の設立:** 旧市街では古来よりギルドとしての商業組合が存在していた。この形態は今でも息づいており、通りや商業単位での組合の設立により、商業活動や通りの環境改善などの活動を促進することができる。
- (ニ) **コミュニティビジネスの促進:** 旧市街のコミュニティビジネスは私有財産のためだけでなく、文化保全やコミュニティ強化などへの貢献に理解のある住民によって行われる。例えば、地元住民によるガイドツアーは、サービスレベルの点では劣るものの、参加者はより多くの地元情報や地元住民とのふれあいを楽しむことができる。
- (ホ) **文化行事や祭りの開催:** 旧市街には、劣化したり、住民から認識されなくなってしまった貴重な文化的・歴史的資産が数多く存在する。過去の栄光を取り戻し、伝統的活動を再生させるために、これらの施設を再建する必要がある。これが旧市街の魅力を拡大し地元コミュニティの強化につながる。
- (ヘ) **ドナーや研究者によるセミナーや会議の開催:** 旧市街では過去に様々な研究やプロジェクトが実施されてきたが、これらの情報やデータ、提案内容は一元化されておらず、また実現にも至っていない。限られた情報アクセスによってドナーや研究者による支援活動は阻まれている。このような状況を改善するために、旧市街の歴史、文化、建築、経済等に係る定期セミナーや会議を開催する。また、他国の旧市街との共同による保全と開発に向けた調査も効果的である。
- (ト) **住民や商業従事世帯のためのマイクロファイナンス制度の確立:** 一般世帯や中小企業に対して居住環境改善や商業活動活性化を目的としたマイクロファイナンス(小口融資)の供給は効果的である。この制度は地元政府(コミュン人民委員会)や銀行によって運営される。
- (ト) **旧市街ファンドの設立:** 100 以上の宗教文化施設、70 の通りと地区ブロック、200 以上の伝統的家屋などから構成される、旧市街の有形・無形伝統文化を保全するための資金源が必要でありそのための、「旧市街ファンド」の設立を提案する。この資金源はドナー、民間セクター、収入税、経済活動特に観光からの歳入等によって確保される。

旧市街の保全と開発戦略とアクション

14.23 パイロットプロジェクトの結果から旧市街の住民や活動組織は保全と開発の意義をよく理解し、事業の実施を望み、参加意欲もあることが分かった。にもかかわらず、様々なプロジェクトが実施に至らないのは、旧市街の保全と開発に関する制度フレームワークが不備で実行組織の能力が低いためである。

14.24 旧市街の持続可能な開発を保障するために、当面取るべき基本的なアクションは次の 3 点にある。

- (1) HAIDEP での検討に基づき、旧市街の持続的な開発のためのマスタープランを構築する。
- (2) 本調査のパイロットプロジェクトの成果をもとに、公共－民間参画手法(PPP)や住民参加によるパイロット事業を実施し、旧市街開発メカニズムを確立し、事業展開を図る。
- (3) 旧市街管理局(AQMB)の管理能力を強化するとともに、コミュニティ組織や商業組合の設立と活動促進を図る。

14.5 西湖ウォーターフロント地区

主要課題

14.25 西湖はハノイ市にとって、タンロンーコロアゾーンと同様に“水・緑・文化”を具現化し、文化と環境の骨格を形成する重要な要素である。昔は 16 の伝統村が湖周辺に点在していたが、その大半は消滅し、この地域の魅力と特色も失われつつある。都市化の進展とともに、インフラ整備が進まないままに湖畔地域の開発も進み、土地利用の混乱、環境悪化、景観の破壊も進行している。さらに貴重なウォーターフロントは、大部分私有地として占拠され、一般市民の湖へのアクセスもどんどん制限されている。

14.26 西湖は面積 446ha を持つ巨大な水面と空間を持つ。歴史的にもタンロンの中心地区としてハノイ市の精神的な基盤となってきた。この空間を湖畔の緑や歴史遺産を再構築することは、ハノイ市の将来にとって非常に重要である。この恵まれた位置と開発ポテンシャルの大きさを考えると、望ましい環境を保ちつつ、開発を促進する機会も充分にある。

開発コンセプト

14.27 西湖とウォーターフロントの開発基本方針は、この地域に散在する伝統村や歴史遺産の保全・再生、市民のレクリエーションの場としての西湖へのアクセスの強化、望ましい景観形成、ウォーターフロントの開発、再開発、等にあり、具体的には以下ような点があげられる。

- (イ) 西湖ウォーターフロント地域を様々な文化資源や伝統村とつながった歩行空間として創出する。
- (ロ) 一部地域を既存施設の移転や既存空間の改善によりウォーターフロントとして再生し、歩行空間と連結させる。
- (ハ) 文化伝統村でのオープンスペースを確保し、歩行空間と連結させる。このスペースは商業を初めとした多目的な村の広場として活用される。
- (ニ) ガイドラインや計画に基づく開発の推進により、新たな景観やスカイラインを確保する。
- (ホ) 西湖の水面を歩行者ネットワークの一部として活用する。

14.28 更に水と緑と文化のコンセプトを具体的に増幅する施策として以下のものがあげられる。

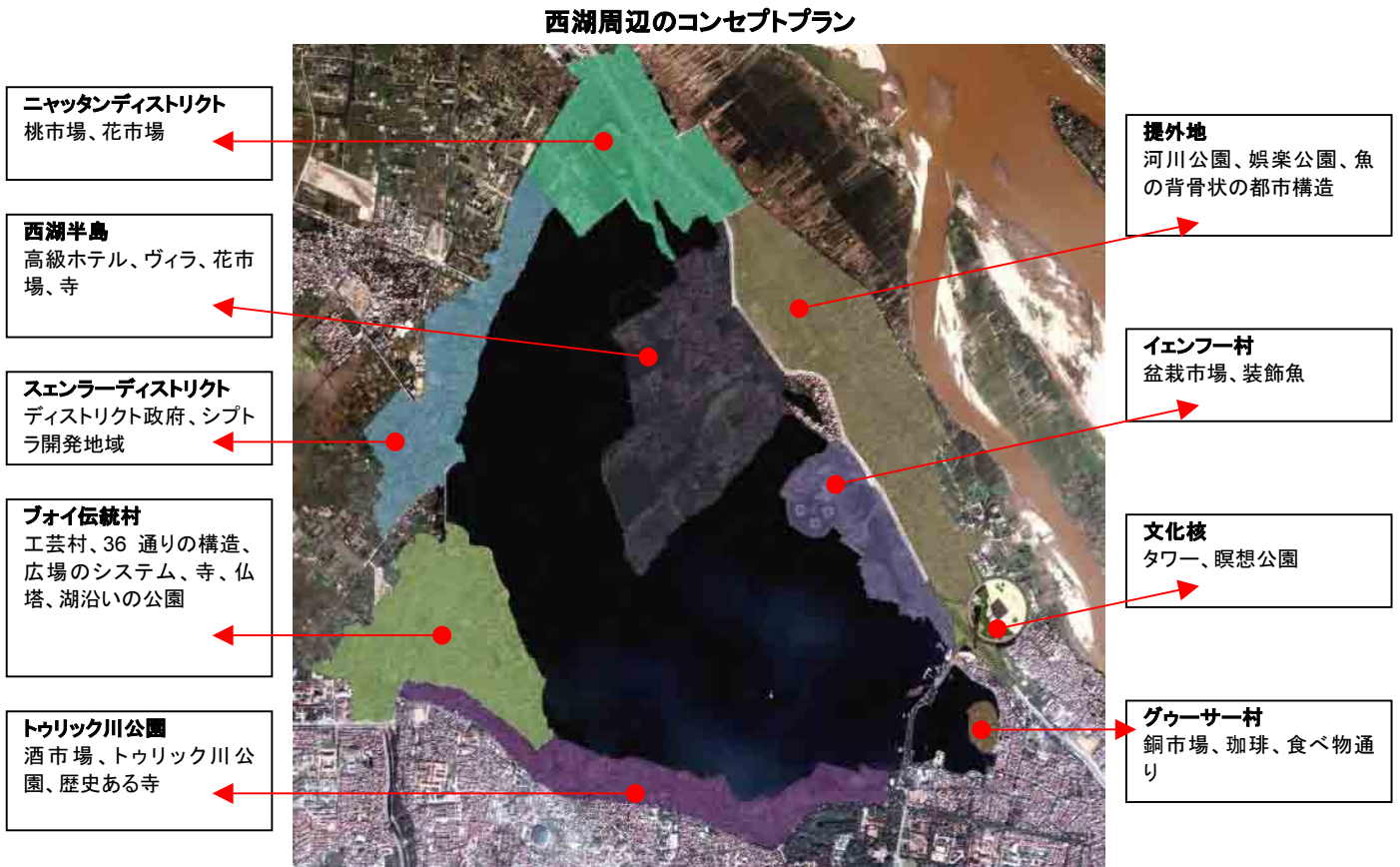
- (イ) 水
 - (i) 穏やかな水系形成のための、西湖の紅河とトゥリック川の接続
 - (ii) 主要な都市景観要素としてのトゥイクエ通り沿いのトゥリック川の改善
 - (iii) ギタム、イェンフー、タイホ、クワンバ村に属する西湖、東部の湖沼のシステム再開発
 - (iv) 紅河と一体化した水系の一部として、魅力的な娯楽施設建設に向けた堤外地の再開発
 - (v) 一部の場所における紅河ウォーターフロントのアクセス性の確保
- (ロ) 緑
 - (i) 堤外地における大規模緑地公園の開発
 - (ii) 湖周辺の植栽
 - (iii) 伝統村古来の植物を中心とした植物園の開発
- (ハ) 文化
 - (i) 寺院、仏塔や集会所等の歴史的建造物の再生
 - (ii) 伝統村の地区の再定義と改善、活気ある都市部への一体化、伝統的な製品の市場販売の促進
 - (iii) 西湖半島のオペラハウス、図書館、博物館、芸術村等による現代文化の中心地としての開発

西湖ウォーターフロント地区開発戦略と優先アクション

14.29 西湖ウォーターフロント地区は、経済・文化・環境面で大きなポテンシャルを持っており、経済開発、環境改善、伝統文化再生を統合しながら、新たな開発モデルを構築してダイナミックに事業展開できる可能性を持っている。そのためには、当面以下に示すアクションを優先する必要がある。

- (イ) マスタープランを策定し、開発戦略・ガイドラインを構築
- (ロ) 開発を管理するために、西湖開発ゾーン委員会を設立
- (ハ) 民間セクター参加によるモデル事業を実施し、開発メカニズムを確立する。

図 14.13 西湖ウォーターフロント地域の開発コンセプト



14.6 フレンチクォーター

フレンチクォーターの概要と主要課題

14.30 フレンチクォーターは市中心部の南部に位置し、チャンチー通り、チャンティエン通りを北側に、ダイコーヴィエット通り、チャンカットチャン通りを南側に、ベトナム鉄道を西側に、チャンクアンカイ通り、チャンカインズー通り(堤防道路)を東側に囲まれた地域である。ベトナムがトンキンと呼ばれていた頃、19世紀の終わりから20世紀はじめのフランス植民地の時代に、この地域の幅広く街路樹豊かな通りが形成された。コロニアル様式の建物やヴィラ、紅河にかかるロンビエン橋などの土木構造物、街路樹に囲まれた建物などは、「アジアのプチパリ」と呼ばれるハノイ市の象徴である。これらのフランス様式建築は公共施設(政府、病院、図書館、美術館、大使館等)として使われていた。独特な建築に加えて、様々な規模の公園や湖が、美しい景観と環境空間を形成している。90年代の終わりから高層建築が建設されはじめ、多くの外国資本企業やホテルが設立されるようになった。その平穏な雰囲気、この地域は政治、外交、経済などの様々な活動を魅了し続けてきた。

14.31 恵まれた立地条件と魅力的な空間は、様々な投資を呼び込んでハノイの経済開発に大きく貢献しているが、同時に様々な問題も顕在化しつつある。交通量の増加は限られた通路空間の混雑を増幅し、交通安全、大気汚染、騒音といった問題を大きくしている。ゆったりとした歩道は、オートバイの駐車スペースと化し、道路上にも急激に増加しつつある自動車が至る所に並ぶ。歩行者は危険にさらされ、沿道住民の生活空間は車に侵食されつつある。広告看板が立ち並び、伝統的な建築物もどんどん建替えられ、中には高さやデザインが街並みの景観を損なうようなものも見られる。こうして激しく変貌するフレンチクォーターには高密度に居住する市民が多い。こうした住宅は従来のみならず、老朽化が進み、住環境は必ずしも良くない。大きな外部からの開発圧力の前に、地価は上昇し続けており、フレンチクォーターの住民の安定した生活も脅かされている。フレンチクォーターは、旧市街同様、ハノイ市の抱える都市問題の多くが凝縮した形で噴出しつつある。こうした既成市街地における住民の生活を守りつつ新たな開発ニーズを満たしながら、ダイナミックに市街地の再編を進め、フレンチクォーターの文化・社会・経済価値を高めることが重要な政策課題である。

フレンチクォーター開発の基本方針

14.32 フレンチクォーターは、ハノイ市の中でも最もインフラ、特に道路ネットワークとそのスペースが整備された地区であり、完成された空間構造を既に備えている。高い利便性、文化と伝統、景観美、アメニティといったこの地区の比類のない強みや利点を将来さらに強化し、良質の投資を誘致しハノイ市の経済開発に貢献すると同時に、市民に愛されるイメージを作りあげてゆくかが、目指すべき基本的な方向であろう。このためには以下のような点に留意した施策の形成が必要である。

- (イ) 合意のとれた開発ビジョンの確立とこれを担保する基本的な制度フレームワークの整備: 都市計画としての対応がその基本となる。
- (ロ) 交通改善策の具体化: 交通規制、駐車管理、歩行者環境整備によって、フレンチクォーターにおける車と人の適切な関係を明らかにする。当面は、厳格な交通管理策と市民の交通意識向上策が中心であるが、長期的には UMRT の整備と併せて TDM を含む統合的な施策の実施によって大幅な改善が期待できる。
- (ハ) 景観・アメニティ改善: フレンチクォーターで身近に感じる最大の魅力の一つであり、街路樹、広告看板、ストリートファニチュアなどに加えて、湖や公園、歴史遺産へのアクセス改善などすぐにできることも多いが、同時に中・長期的な取り組みをもって街並みやフレンチクォーター全体の空間のアメニティの向上策を継続して行う必要がある。

(二) **居住環境改善**: 住居者には中・低所得者も多く、原則として居住地での住環境改善を図るために再開発事業方式を適用して事業費の負担を軽減しつつ、居住者の権利を保全する。

フレンチクォーター開発戦略とアクション

14.33 フレンチクォーターの開発に取り組むためには、現行の体制に加えて旧市街で実施されているように、この地区に焦点をあてた対応が必要と考えられる。次のようなアクションを通してフレンチクォーターの再生メカニズムを確立する。

- (1) 都市計画をベースに、具体的なフレンチクォーターの開発戦略・ガイドラインを策定する。
- (2) 劣化しつつある既成市街地の再開発を目的としたモデル事業を実施する。
- (3) 開発を管理するために、フレンチクォーター開発委員会を設立する。

14.7 特別開発地区整備戦略とアクション

14.34 特別開発地区の開発は、(a)歴史的地区の再生によるハノイ市の魅力とアイデンティティの強化、“水-緑-文化”のコンセプトの実現、(b)次世代へ向けた新たな都市経済・社会開発の機会の促進、(c)都市ステークホルダーの参加による持続可能な開発メカニズムの構築、を目標とし、各地区における具体的な戦略とアクションは表 14.3 に示される。

表 14.3 提案する特別開発地区整備戦略とアクション

戦略	アクション
旧市街の持続可能な開発の保障	<ul style="list-style-type: none"> ● HAIDEP での検討に基づく、旧市街の持続的な開発のためのマスタープランの構築 ● 旧市街管理局の管理能力の強化 ● 公共-民間参画手法(PPP)や住民参加に基づいた、実現可能な旧市街開発メカニズムの構築
フレンチクォーターの望ましい開発に向けた実現可能な開発メカニズムの構築	<ul style="list-style-type: none"> ● フレンチクォーターの開発戦略・ガイドラインの策定 ● 開発を管理するための、フレンチクォーター開発委員会の設立 ● モデル事業の実施
タンロン-コア歴史遺産地区開発のための計画・効果的な開発メカニズムの構築	<ul style="list-style-type: none"> ● マスタープランの策定、及び開発戦略・ガイドラインの構築 ● タンロン-コア開発委員会の設立 ● 民間セクター参画によるモデル事業の実施
堤外地の再開発のための効果的なメカニズムの構築	<ul style="list-style-type: none"> ● マスタープランを策定、及び開発戦略・ガイドラインの構築 ● 開発プロセスを管理することを目的とした、中央政府を巻き込んだタスクフォースの、ハノイ市人民委員会傘下への設立 ● 民間セクター参画によるモデル事業の実施
西湖環境ゾーンの効果的な開発メカニズムの構築	<ul style="list-style-type: none"> ● マスタープランの策定、及び開発戦略・ガイドラインの構築 ● 開発を管理するための、タイ湖開発ゾーン委員会の設立 ● 民間セクター参画によるモデル事業の実施

出典: HAIDEP 調査団

14.35 さらに特別開発地区整備戦略を具体化し、優先的に取り組むべきプロジェクトとして以下のものを抽出した。

- PI 1: 旧市街の保全と開発
- PI 2: フレンチクォーター開発ガイドラインの構築と運用
- PI 3: タンロン・コア歴史、文化、環境コアゾーンの整備
- PI 4: 堤外地再開発戦略とメカニズムの構築と運用
- PI 5: ハノイタワーの建設
- PI 6: 西湖環境ゾーンの持続可能な開発メカニズムの構築と運用

15 計画の実施・運営・管理プログラム

15.1 主要セクターのインフラ投資コスト

15.1 HAIDEP の主要セクター（交通、水環境、住環境）の開発に関する投資コストは、総額 364 億ドルにのぼるが、この中には主に国の負担となる地域交通や利用者負担で収入が得られるインフラ（公共交通、高速道路、港湾、空港、上下水道、住宅等）があり、PFI や PPP によって民間資金の導入が期待できるインフラサービスも多い。また、インフラと都市開発との一体開発によって、開発利益を獲得する方法もあり、ハノイ市の公的負担額はこれよりずっと少なくなろう。ハノイ市の負担割合をそれぞれのインフラ項目について仮定すると、214 億ドルと推定される（表 15.1 参照）。最も大きな支出は道路であり、76 億ドルを必要とし、次いで公園の 52 億ドル、公共交通の 38 億ドル、下水道/都市排水の 31 億ドルとなる。

表 15.1 セクターごとの総事業費用

セクター		総事業費用 (百万ドル)	ハノイ市の負担額	
			%	百万ドル
都市交通	都市道路	7,993	95	7,593
	交通管理・安全	444	100	444
	公共交通 (Bus + UMRT)	5,468	70	3,828
	小計	13,905	-	11,865
地域交通	道路	4,610	-	-
	鉄道	2,582	-	-
	空港	3,350	-	-
	内陸水運・港湾	178	-	-
	小計	10,720	-	-
水環境	上水道	581	50	291
	都市排水	2,085	100	2,085
	下水道	1,046	100	1,046
	洪水制御	223	100	223
	湖沼改善	114	100	114
	小計	4,047	-	3,759
住環境	住宅	2,562	20	512
	公園・緑地	5,223	100	5,223
	小計	7,785	-	5,735
総計		36,457	-	21,359

出典: HAIDEP 調査団

15.2 道路、公共交通、公園、下水/排水は望ましい都市開発を長期にわたって支える基本となるインフラであり、膨大なコストがかかることは何れの大都市においても同じである。一方、ハノイ市の特徴として、このコストの中かなりの割合で、用地/移転補償費が含まれていることがある。例えば、都市道路 79.9 億ドルのうち用地/移転補償費は 50.5 億ドルと、実に 63%を占める。公園は 52.2 億ドルのうち 34.8 億ドルと 67%に達し、排水も 20.8 億ドルのうち 6.6 億ドルと 32%を占める。すなわち、こうした数値はインフラを整備するスペースを如何に効率的、効果的に確保するかが非常に重要であることを示している。一方、こうしたインフラ整備によって、影響圏の地価や資産価値は向上し、様々な経済開発の機会が生み出され、投資コストの何倍もの利益が発生する。すなわち、ここにインフラ整備を都市開発と連携をとって行う最大の意味があり、これによって用地の取得に関する様々な社会的摩擦を緩和したり、費用の節減が可能になってくる。

15.3 セクター別のプロジェクトとその概要について以下、都市交通、地域交通、水環境、住環境、都市開発の順に述べる。

都市交通

15.4 都市道路(43 プロジェクト、79.9 億ドル)、交通管理(6 プロジェクト、4.4 億ドル)、公共交通(5 プロジェクト、54.7 億ドル)からなる(表 15.2 参照)

表 15.2 提案する都市交通プロジェクト

Component	Project Profile				Project Cost (US\$ mill.)				Implementing Agency	Status	Schedule
	Code	Title (ID)	Type	Km	Const.	Land Acquisition	Compensation	Total			
Urban Roads	TR01	Ongoing		65.6	391.9	592.8	94.0	1078.6			
	TR02	CBD Center Area Upgrade		4.8	7.7	160.9	37.3	205.8			
	TR03	RR3: Nhat Tan Bridge Section		9.0	437.3	60.8	0.6	498.7			
	TR04	RR(2): Phu Xa - HQV road (8)	P	4.1	14.6	72.3	10.7	97.6	HPC	N	08-10
	TR05	RR2: South Section		4.4	16.0	110.5	24.4	151.0			
	TR06	RR(2): Ng Khai-(Vinh Thuy)-NH5 (13)	P	4.8	335.7	19.9	0.0	355.6	HPC	N	09-12
	TR07	RR3 Southwest Section		7.3	59.0	267.3	30.0	356.3			
	TR08	RR3 Southeast Section		6.9	33.7	58.9	9.6	102.2			
	TR09	RR(3): NH3-NH1 (107)	P	8.5	93.7	47.4	3.5	144.6	HPC	P	~ 15
	TR10	RR3 North Section		18.6	85.0	63.7	2.1	150.8			
	TR11	RR4 West Section		12.8	166.3	61.0	1.8	229.1			
	TR12	RR4 Southwest Section		22.9	95.7	84.3	5.7	185.7			
	TR13	RR4 Southeast Section		28.9	424.5	104.0	1.6	530.0			
	TR14	RR4 North Section		23.8	76.1	67.2	11.6	154.9			
	TR15	NH2: RR4-NH23 (32)	P	4.7	15.6	16.3	3.4	35.3	CG	P	~ 20
	TR16	East West Highway North in North of Hanoi		14.1	14.1	14.1	0.0	28.2			
	TR17	East West Highway in the North of Hanoi		16.7	24.0	33.9	2.4	60.4			
	TR18	RR4-Bac Thang Long Road (37)	P	4.1	13.5	7.2	0.0	20.7	HPC	N	~ 15
	TR19	East West Highway Southeast in North Hanoi		21.2	25.7	77.2	2.8	105.7			
	TR20	North South Highways in the North of Hanoi		36.0	123.7	152.2	16.0	291.9			
	TR21	NH3: Bypass (expressway) North (39)	E	21.5	86.4	43.0	1.4	130.8	HPC	N	07-10
	TR22	RR3-RR4 (41)	S	5.2	5.4	15.8	0.0	21.2	CG	P	~ 20
	TR23	R8: RR3 - RR4 (40)	S	5.5	6.3	35.0	0.0	41.3	CG	N	~ 20
	TR24	Thuy Khue Road-RR2 (44)	P	3.3	5.0	33.2	12.6	50.8	HPC	N	~ 20
	TR25	NH32 North Corridor Package (Inner RR3)		10.6	14.8	147.6	12.5	175.0			
	TR26	NH32 North Corridor Package (Outer RR3)		29.3	41.8	363.3	24.3	429.5			
	TR27	Lang Hoa Lac North Corridor (Inner RR3)		4.4	6.5	130.2	14.8	151.5			
	TR28	Lang Hoa Lac North Corridor (Outer RR3)		17.2	17.0	211.2	11.7	239.9			
	TR29	CBD South West Area Upgrade		5.8	11.6	202.3	45.9	259.8			
	TR30	NH6 North Corridor Package		18.4	22.3	221.4	13.0	256.7			
	TR31	NH6 South Corridor Package (Inner RR3)		9.8	11.5	228.7	29.4	269.5			
	TR32	NH6 South Corridor Package (Outer RR3)		17.8	18.1	106.9	14.1	139.0			
	TR33	NH1A East Corridor in the South of Hanoi		16.0	22.8	230.4	55.1	308.2			
	TR34	NH5 North West Corridor Package		18.4	20.7	33.5	2.4	56.7			
	TR35	NH5 North East Corridor Package		12.1	15.8	24.3	0.6	40.7			
	TR36	Dong Tru Bridge-RR3 (80)	S	11.6	12.1	35.2	6.9	54.2	CG	N	10-13
	TR37	NH5 South Corridor Package (Outer RR3)		17.0	22.6	35.5	0.3	58.4			
	TR38	NH1 Corridor Package in the East of Hanoi		13.2	10.7	10.7	1.1	22.5			
	TR39	NH5: Nguyen Van Cu Road-RR4 (89)	P	10.8	24.4	64.7	13.5	102.6	HPC	P	~ 20
	TR40	CBD South East Area Upgrade		3.8	7.0	62.6	19.2	88.7			
	TR41	RR2-North Ring Road (92)	S	19.8	29.7	89.1	1.4	120.1	HPC	N	~ 20
	TR42	RR4-RR4		18.5	25.4	25.4	2.1	52.9			
	TR43	NH2-Noi Bai TL		12.5	54.3	85.5	0.0	139.8			
		Subtotal		621.7	2946.0	4507.3	539.8	7992.9			
Traffic Management and Safety	TM01	TDM: Traffic Demand Management	TE				54.8	HPC	N	06-20	
	TM02	Sidewalk Improvement					210.0				
	TM03	Signals and Associated Systems	TE				82.2	HPC	N	06-20	
	TM04	Parking Management	RF				44.4	HPC	N	06-20	
	TM05	Traffic Management Capacity Building	TR				2.3	HPC	N	06-10	
	TM06	Comprehensive Traffic Safety Improvement Prog.					50.0				
		Subtotal					443.7				
Public Transportation	TP01	Bus Acquisition and Replacement	B				171.5	PRI	N	06-20	
	TP02	Priority Bus Transit	B				91.7	HPC	N	06-20	
	TP03	BRT (2 lines)	B	25.0			75.0	HPC	C	~08	
		Subtotal					338.2				
	TL01	UMRT Line 1	R	34.5			908.4	HPC	N	12-14	
	TL02	UMRT Line 2	R	63.0			2367.7	HPC	N	14-16	
	TL03	UMRT Line 3	R	33.0			1492.3	HPC	N	16-18	
	TL04	UMRT Line 4	R	52.5			361.3	HPC	N	18-20	
	TL05	Noi Bai Airport Express (UMRT2)									
	Subtotal			183.0			5129.7				
	Total			804.7	2946.0	4507.3	539.8	13904.5			

Type:

E - Expressways
P - Primary Road
S - Secondary Road
C - Collector
TE - Traffic Engineering
TR - Training, Education, and Capacity Building
B - Bus
RF - Roadside Facilities
R - Railway (Urban or Inter-city)
A - Airport
I - Inland Waterway Transportation

Implementing Agency:

DAA - Development Aid Agency
CG - Central Government
HPC - Hanoi People's Committee
PRI - Private
OTH - Others

Status:

O - Ongoing
C - Committed
P - Planned
N - Proposed

出典: HAIDEP 調査団

地域交通

15.5 高速道路をふくむ幹線道路(19プロジェクト、46.1億ドル)、鉄道(16プロジェクト、25.8億ドル)、空港(1プロジェクト、33.5億ドル)、内陸水運・港湾(5プロジェクト、1.8億ドル)からなる(表15.3参照)。

表 15.3 提案する地域交通プロジェクト

Component	Project				Project Cost (US\$ mill.)				Implementing Agency	Status	Schedule	
	Code	Title (ID)	Type	Km	Const.	Land Acquisition	Compensation	Total				
Road	TH01	Eastern North-South expressway	E	190.0	532	113	20	665	CG	N	~ 20	
	TH02	Hanoi - Viet Tri Doan Hung - Lao Cai	E	124.0	347	74	13	434	CG	N	~ 15	
	TH03	Hanoi - Thai Nguyen	E	65.0	182	38.675	6.825	228	CG	N	06-15	
	TH04	Lang - Hoa Lac - Hoa Binh		80.0	224	47.6	8.4	280				
	TH05	Ninh Binh - Hai Phong - Quang Ninh	E	160.0	448	95.2	16.8	560	CG	N	21 ~	
	TH06	Wester North-South Expressway	E	120.0	336	71.4	12.6	420	CG	N	21 ~	
	TH07	National Highway NH2	P	119.0	60.6	12.9	2.3	76	CG	N	06-10	
	TH08	National Highway NH3	P	114.0	47.9	10.2	1.8	60	CG	N	11-15	
	TH09	National Highway NH6	P	126.0	258.9	55.0	9.7	324	CG	N	16-20	
	TH10	National Highway NH10	P	187.0	84.9	18.0	3.2	106	CG	N	16-20	
	TH11	National Highway NH18	P	309.0	39.4	8.4	1.5	49	CG	N	11-15	
	TH12	National Highway NH32	P	147.0	85.2	18.1	3.2	106	CG	N	21 ~	
	TH13	National Road NH21	P	210.0	6.4	1.4	0.2	8	CG	N	11-15	
	TH14	National Road NH21B	P	58.0	46.4	9.9	1.7	58	CG	N	21 ~	
	TH15	National Road NH23	P	27.0	21.6	4.6	0.8	27	CG	N	06-10	
	TH16	National Road NH38	P	85.0	116.0	24.7	4.4	145	CG	N	06-10	
	TH17	National Road NH39	P	109.0	216.0	45.9	8.1	270	CG	N	11-15	
	TH18	Hanoi Ring Road 5	P	320.0	192	40.8	7.2	240	CG	N	11-30	
	TH19	Hanoi - Hai Phong, Quang Ninh	E	141.0	462	79	13	554	CG	N	05-20	
		Subtotal		2691.0	3706.4	768.4	134.7	4609.5				
Rail	TL05	Hanoi Rail freight capacity expansion	R					240.0	CG	N	11-15	
	TL06	Hanoi VR Circle Line (West) upgrading	R					300.0	CG	N	06-10	
	TL07	Hanoi Circle Line (East)	R					500.0	CG	N	11-15	
	TL08	VR Lao Cai to Yen Vien expansion	R					60.0	CG	P	06-10	
	TL09	VR Hanoi to Hai Phong upgrading	R					600.0	CG	P	11-15	
	TL10	VR Haiphong to Dinh Vu port freight line	R					20.0	CG	P	06-10	
	TL11	VR Yen Vien to Ha Long (Cai Lan Port) expansion	R					254.0	CG	O	06-10	
	TL12	VR Hanoi telecommunications upgrade	R					12.0	CG	P	06-10	
	TL13	VR Hanoi Signaling upgrading	R					71.0	CG	P	06-10	
	TL14	VR Dong Anh to Quan Trieu	R					75.0	CG	P	16-20	
	TL15	VR Hanoi to Dong Dang upgrading	R					180.0	CG	P	16-20	
	TL16	VR Hanoi to HCM	R					270.0	CG	P	11-15	
			Subtotal						2582.0			
	Airport	TA01	Noi Bai Int'l Airport Expansion & Improvement Project	A					3350.0			06-10
		TA02	Noi Bai Airport Express (UMRT2) (see TL04)	A								15-20
			Subtotal						3350.0			
IWT Port	TT01	New North Port	I					21.4	CG	P	11-15	
	TT02	Hanoi Port	I					39.1	CG	P	11-15	
	TT03	Khuyen Luong Port	I					35.5	CG	P	11-15	
	TT04	New East Port	I					57.2	CG	P	06-10	
	TT05	Long Bien multimodal Tourist Ferry Terminal	I					25.0	HPC	N	16-20	
		Subtotal						178.2				
		Total						10719.7				

Type:

E - Expressways
P - Primary Road
S - Secondary Road
C - Collector
TE - Traffic Engineering

TR - Training, Education, and Capacity Building
B - Bus
RF - Roadside Facilities
R - Railway (Urban or Inter-city)
A - Airport
I - Inland Waterway Transportation

Implementing Agency:

DAA - Development Aid Agency
CG - Central Government
HPC - Hanoi People's Committee
PRI - Private
OTH - Others

Status:

O - Ongoing
C - Committed
P - Planned
N - Proposed

出典: HAIDEP 調査団

水環境と住環境

15.6 上水道(6プロジェクト、5.8億ドル)、都市排水(9プロジェクト、20.8億ドル)、下水道(12プロジェクト、10.5億ドル)、洪水防御(5プロジェクト、2.2億ドル)、湖沼改善(3プロジェクト、1.1億ドル)からなる(表15.4参照)。

15.7 住宅(2プロジェクト、25.6億ドル)、公園(7プロジェクト、52.2億ドル)からなる(表15.5参照)。

表 15.4 提案する水環境プロジェクト

Component	Project			Project Cost (US\$ mill)				Implementing Agency	Status	Schedule
	Code	Title	Type	Const.	Land Acquisition	Compensation	Total			
Water Supply	WS01	Southwest Water Supply Devt. (Stage 1)	W	91.6	6.0	1.5	99.1	HWBC	N	10-11
	WS02	Southwest Water Supply Devt. (Stage 2)	W	30.5	2.0	0.5	33.0	HWBC	N	19-20
	WS03	Southeast Water Supply Devt. (Stage 1)	W	106.7	6.0	0.9	113.6	HWBC	N	10-11
	WS04	Southeast Water Supply Devt. (Stage 2)	W	71.1	4.0	0.6	75.7	HWBC	N	19-20
	WS05	North Water Supply Devt. (Stage 1)	W	163.5	8.0	1.2	172.7	HWBC	N	10-11
	WS06	North Water Supply Devt. (Stage 2)	W	81.8	4.0	0.6	86.4	HWBC	N	19-20
		Subtotal		545.2	30.0	5.3	580.5			
Drainage	WDO1	To Lich River Basin (Stage 2)	D	198.9	34	6.8	239.7	HPC	C	07-10
	WDO2	Nhue River Left Basin	D	264.4	160	32	456.4	HPC	P	11-15
	WDO3	Nhue River Right Basin (Phase 1)	D	142.7	89	17.8	249.5	HPC	N	13-15
	WDO4	Nhue River Right Basin (Phase 2)	D	58.5	37	17.8	113.3	HPC	N	16-18
	WDO5	Long Bien & Gia Lam (Phase 1)	D	172.1	65	13	250.0	HPC	N	11-13
	WDO6	Long Bien & ia Lam (Phase 2)	D	221.2	74	14.8	309.9	HPC	N	16-18
	WDO7	Dong Anh (Central Part)	D	210.6	53	10.6	274.2	HPC	N	16-20
	WDO8	Soc Son	D	119.3	19	3.8	142.1	HPC	N	18-20
	WDO9	Thanh Tri	D	41.1	7	1.4	49.4	HPC	N	18-20
		Subtotal		1428.8	538.0	118.0	2084.5			
Sewerage	WW01	West Lake Environmental Improvement	S	23	1	0.2	24.2	DAA&HPC	O	07-09
	WW02	Bay Mau Lake Environmental Improvement	S	22.2	3	0.6	25.8	HPC	C	08-10
	WW03	Kim Nguu River Environmental Improvement	S	122.9	4	0.8	127.7	HPC	N	09-10
	WW04	Lu River Basin Environmental Improvement	S	81.9	11	2.2	95.1	HPC	N	11-13
	WW05	Upper To Lich River Basin Env't Improvement	S	150.9	23	4.6	178.5	HPC	N	09-10
	WW06	Lower Kim Nguu River basin	S	83.2	5	1	89.1	HPC	N	11-15
	WW07	Lower To Lich River Basin	S	29.2	7	1.4	37.6	HPC	N	11-15
	WW08	Nhue River Left Basin	S	152.1	7	1.4	160.5	HPC	N	11-15
	WW09	Nhue River Right Basin	S	66.6	3	0.6	70.1	HPC	N	16-18
	WW10	Long Bien & Giam Districts	S	130	6	1.2	137.1	HPC	N	11-13
	WW11	North Thang Long Expansion	S	21	1	0.2	22.6	HPC	N	13-15
	WW12	Central Dong Anh	S	73.8	3	0.6	77.3	HPC	N	16-18
		Subtotal		956.8	74.0	14.8	1045.6			
Flood Control	WF01	Red River Dyke Strengthening (Stage 2)	F	38.0	0.0	0.0	38.0	CG	N	n/a
	WF02	Duong River Dyke Strengthening (Stage 1)	F	38.0	0.0	0.0	38.0	CG	N	n/a
	WF03	Duong River Dyke Strengthening (Stage 2)	F	38.0	0.0	0.0	38.0	CG	N	n/a
	WF04	Regeneration of Day River Diversion Channel	F	103.1	0.0	0.0	103.1	CG	N	n/a
	WF05	Flood Forecasting and Warning System	F	5.4	0.0	0.0	5.4	CG	N	n/a
		Subtotal					222.5			
Lake Improvement	WLD1	Lake Improvement (Phase I)	L	13.4	1.2	0.2	14.8	HPC	C	~ 10
	WLD2	Lake Improvement (Phase II)	L	50.4	4.5	n/a	54.9	HPC	P & N	~ 20
	WLD3	Diversion System for Env't Maintenance Flow	L	37	6	1.2	44.2	HPC	N	~ 20
		Subtotal					113.9			
Total							4047.0			

Type:
D - Drainage
F - Flood Protection
SW - Solid Waste Management
L - Lake Improvements
W - Water Supply
S - Sewerage

Implementing Agency:
DAA - Development Aid Agency
CG - Central Government
HPC - Hanoi People's Committee
PRI - Private
OTH - Others

Status:
O - Ongoing
C - Committed
P - Planned
N - Proposed

出典: HAIDEP 調査団

表 15.5 提案する住環境プロジェクトリスト

Component	Project Profile				Project Cost (US\$ mill.)				Implementing Agency	Status	Schedule
	Code	Title (ID)	Type	Unit	Const.	Land Acquisition	Compensation	Total			
Housing	LC-1	Project on Low-cost Rental Housing	H	50,000 units	368.4	168.8		537.2	HPC	N	06-20
	LC-2	KTT Improvement	H	271.1	1662.3	214.0	148.8	2025.1	HPC	P	06-20
		Subtotal			2030.7	382.8	148.8	2562.3			
Park and Green Space	PG-1	Parks and Green Spaces in Urban Devt. Area	P	5,745 ha	1151.0	2301.0		3452.0	HPC	P	06-20
	PG-2	Ho Tay - Yen So Green and Water Network	P		1.8	3.6		5.4			
	PG-3	Lakeside Parks	P	37.5 ha	7.5	15.0		22.5			
	PG-4	Parks with Retention Pond (9 parks)	P	1,215.0 ha	243.0	486.0		729.0			
	PG-5	Neighborhood Park Development Project	P	1,580.0 ha	316.0	632.0		948.0			
	PG-6	Co Loa Historical Park	P	100.0 ha	20.0	40.0		60.0	HPC	P	06-20
	PG-7	Bat Trang Cultural Park	P	10.0 ha	2.0	4.0		6.0	HPC	N	06-20
		Subtotal		8,686.5 ha	1741.3	3481.6	0.0	5222.9			
Total					3772.0	3864.4	148.8	7785.2			

Type:
H - Housing
P - Parking and Green Space

Implementing Agency:
DAA - Development Aid Agency
CG - Central Government
HPC - Hanoi People's Committee
PRI - Private
OTH - Others

Status:
O - Ongoing
C - Committed
P - Planned
N - Proposed

出典: HAIDEP 調査団

都市開発

15.8 このセクターは、上記のインフラ整備をベースに、基本的に開発主体が全コスト、あるいはコストの大部分を負担するものとする。プロジェクトの詳細を検討する段階で、政府の負担を明らかにする必要があるが、プロジェクト区分としては、緑・文化空間の整備、既成市街地の再開発・改善、新都市開発、農村地域開発、工業団地整備・物流改善等である(表 15.6 参照)。

表 15.6 提案する都市開発プロジェクト

Category	Development Purpose	Code	Title	Location ¹⁾ (ha)	Main Function			
					Urban Competitiveness	Livability	Culture/ Environ't	Poverty Reduction
1. Greenery Improvement and Cultural Promotion	1-1 Historical and Cultural Heritage Site Improvement	UD01	Ancient Quarter Revitalization	HK (100)	V	V	V	V
		UD02	French Quarter Preservation and Redevelopment	HBT (140)	V		V	
		UD03	Son Temple Historical and Natural Tourist Zone	SS (2,100)			V	
	1-2 Red River Revitalization	UD04	Green River Corridor Development	TH, HK, HBT, HM, GL, LB, DA (85km)			V	
		UD05	Thang Long-Hoan Kiem River Waterfront Development	HK-HBT (115)			V	
	1-3 Co Loa- Thang Long Green Axis Development	UD06	Co Loa Citadel Renovation	DA (755)			V	
		UD07	Co Loa South Green Zone Development	DA (1,290)			V	
		UD08	Recreation Network Development (cycling & pedestrian) along Ho Tay	TH (40)			V	
	1-4 Green Network Development	UD09	Park Network from Ho Tay to Yen So	TH, BD, HBT, HK, HM (10.9km)			V	
		UD10	Park within retention ponds	Citywide			V	
		UD11	Lakeside Park Development	Citywide			V	
		UD12	Community-level Park Development	Citywide		V	V	
	1-5 Education & Research Facilities Development	UD13	School Network Development	Citywide		V		
		UD14	Higher Education & Research Center Devt. in Tay Mo	TL (397)	V			
		UD15	Higher Education & Research Center Devt. in Trau Quy	GL (150)	V			
		UD16	Higher Education and Research Center Devt. in Van Tri	DA (149)	V			
2. Redevelopment and Improvement of Existing Urban Areas	2-1 Poor Living Conditions Improvement	UD17	Tools No.1 Factory Area (KTT) Redevt. (along w/ UMRT2)	TX (8)		V		V
		UD18	Dong Tam Area (KTT) Redevt. (along w/ UMRT1)	HBT (11)		V		V
		UD19	Phuong Mai Area (KTT) Redevt. (along w/ UMRT1)	HM (11)		V		V
		UD20	Van Chuong Area (incl KTT) Redevt (along w/ UMRT1/3)	BD (97)		V		V
		UD21	Other KTT improvement	19 KTT		V		V
	2-2 Urban Redevelopment with Public Transportation	UD22	Hanoi Station Area Redevt in relation to UMRT No.1	DD (53)	V			
		UD23	Thanh Xuan Area Urban Redevt in relation to C3-NH6	TX (90)	V	V		
		UD24	Long Bien Comm'l Center Area Redevelopment on NH5	LB (140)	V			
		UD25	Soc Son Comm'l Center Area Redevelopment on NH3	SS (20)	V			
		UD26	Station area redevelopment	Citywide	V			
	2-3 Redevelopment of Factory Relocation Site	UD27	Minh Khai Area (industry area) Redevelopment	HM (155)	V	V		
		UD28	Phap Van Area Redevt. for Town Comm'l Ctr on NH1A	HM (24)	V	V		
UD29		Redevelopment of SOE factory site	HM, TX	V	V			
3. New Development in New Urban Areas	3-1 Ongoing or Committed New Urban Development in Urban Fringe and Suburban Area	UD30	Ciputra urban area development	TH, TL (353)		V		
		UD31	Cau Giay new urban zone	CG (680)		V		
		UD32	My Dinh new urban zone	CG, TL (880)		V		
		UD33	East Nhue new urban zone	TL (600)		V		
		UD34	Dinh Cong- Linh Dam new urban zone	HM (640)		V		
		UD35	Den Lu District center development	HM (110)		V		
		UD36	Viet Hung New Town Development	LB (302)		V		
		UD37	Dong Anh New Town Development (Phase IA)	DA (2100)		V		
	3-2 Van Tri New Town (3,550 ha)	UD38	Van Tri new urban housing development with UMRT2	DA (1,435)		V		
		UD39	Van Tri urban center devt along NH5 extn/UMRT2	DA (68)	V			
	3-3 Development of Competitive Urban Centers	UD40	Van Tri water front park development	DA (180)			V	
		UD41	Ho Tay West Area New Devt. in New UMRT Terminal	TH-TL (490)	V			
		UD42	Gia Lam Airport Urban Center Development	LB (385)	V			
	3-4 Transportation- oriented Development of Residential Areas	UD43	New Ha Dong Business Commercial Center	HT (75)	V			
		UD44	Thuy Phuong New Urban Housing Devt. w/ UMRT4	TL (390)		V		
UD45		Ha Dong New Urban Housing Devt. w/ UMRT2	HT (443)		V			
3-5 Low-density Residential Area Development	UD46	Soc Son New Urban Hsg. Devt. w/ Dong Anh Ind'l Park	SS (1,075)		V			
	UD47	Thach Ban-New Urban Housing Devt. w/ UMRT1	LB (100)		V			
	UD48	Urban Village Improvement	Citywide		V		V	
4. Rural Area Improvement	4-1 Improvement of Community Service Centers in Rural Areas	UD49	Tay Huu urban village improvement	TL (195)		V	V	
		UD50	Rural service center development	Citywide	V	V		
5. Industrial & Logistics Improvement	5-1 Industrial Park Development	UD51	Soc Son Rural Area Improvement	SS (3,015)		V		
		UD52	Lien Ha Handicraft Village Area Improvement	DA (810)	V	V	V	
		UD53	Bat Trang Handicraft Village Area Improvement	GL (87)	V	V	V	
UD54		Soc Son Airfront Industrial Park	SS (550)	V				
UD55		Duong Xa Industrial Park at NH5	GL (360)	V				
UD56		Light Industry Park Devt. in Ngoc Hoi at C4-NH1A	TT (64)	V				
5-2 Logistics Improvement	UD57	Light Industry Park Devt. in Tram Troi at C4-NH32	HT (85)	V				
	UD58	Light Industry Park Devt. in Van Canh at C4-Hoa Lac	HT (67)	V				
	UD59	Light Industry Park Devt. in Nhan Trach at C4	HT (87)	V				
	UD60	Reg'l Logistic Terminal Devt. in Phu Cuong at NH2-NH18	SS (140)	V				
	UD61	Wholesale Market ²⁾ East Center at NH5-NH1A	LB (74)	V				
	UD62	Wholesale Market ²⁾ West Center at C4-NH6	HT (67)	V				

1) CG = Cau Giay, DA = Dong Anh, DD = Dong Da, GL = Gia Lam, HBT = Hai Ba Trung, HK = Hoan Kiem, HT = Ha Tay, HM = Hoang Mai, LB = Long Bien, SS = Soc Son, TH = Tay Ho, TL = Tu Liem, TT = Thanh Tri, TX = Thanh Xuan

2) Fresh food and other commodities.

15.2 主要セクターのインフラプロジェクトの優先順位付け

利用可能な予算枠

15.9 ハノイ市では、都市セクターの開発における公共支出を分析する十分なデータがないため、都市セクター全体における政府の資金力を推定するのは困難である。しかしながら、2001 年時点で、ハノイ市人民委員会は GRDP の 1.3%にあたる約 5,000 億 VND を支出している。一方で、ODA を考慮すると、ハノイ市と中央政府による支出額は、これより高いと推定される。

15.10 市の予算枠を推定するために、将来の GRDP における割合を用いて、3 つのケースを仮定した(表 15.7 参照)。GRDP が 2020 年まで年平均 11%で成長し、そのうち、4.0%、6.0%、8.0%が都市セクターの開発に割り当てられると仮定すると、利用可能な市の予算枠は 2006 年から 2020 年で、それぞれ、66 億ドル、99 億ドル、131 億ドルとなる。

表 15.7 都市セクターの利用可能な予算枠

年	GRPD ¹⁾ (十億ドル)	都市セクターの GRDP に対する割合 (推定) (百万ドル)		
		4.0%	6.0%	8.0%
2005	4.3	173	260	346
2006 - 2010	4.7 - 7.2	1,189	1,784	2,378
2011 - 2015	8.0 - 12.2	2,005	3,008	4,010
2016 - 2020	13.6 - 20.6	3,378	5,067	6,756
総計 (2006-2020)	-	6,572	9,859	13,144

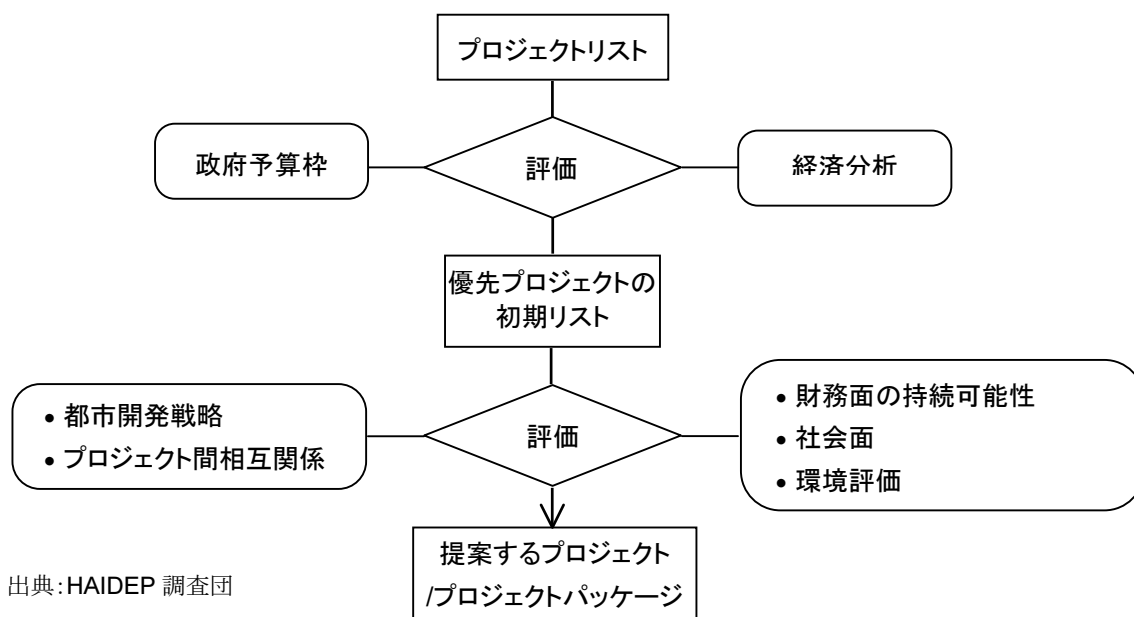
出典: HAIDEP 調査団による推計

1) 2020 年までの年間平均成長率を 11%と仮定した。

プロジェクト評価と優先順位付け

15.11 サブセクター計画の中でプロジェクトが特定され、そのリストが作成されたが、次のステップは、経済面、財務面、社会面、環境面の実行可能性を検証し、さらに、都市開発政策全体との整合性を考慮した上で、これらのプロジェクトの優先順位をつけることである。個々のプロジェクトとしては実現可能でも、政府の予算枠は限られているということによく見られる。HAIDEP では、プロジェクトの優先順位付けを以下のような手法で行った(図 15.1 参照)。

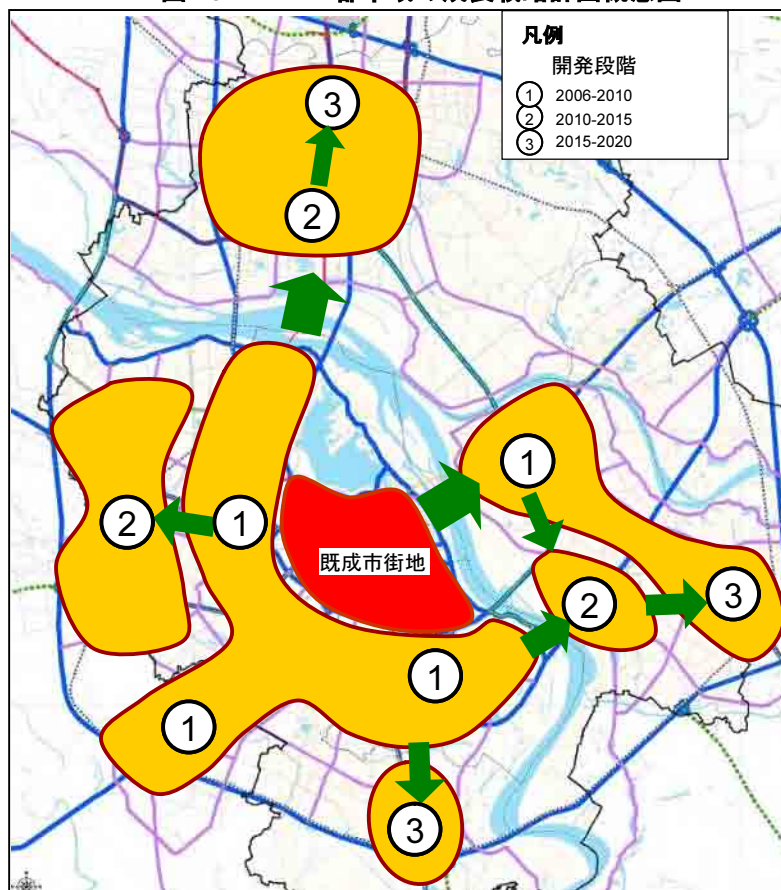
図 15.1 プロジェクト評価と優先順位付けのフレームワーク



出典: HAIDEP 調査団

15.12 インフラ開発は、望ましい都市の成長を支援し、かつ誘導する様に、行われなくてはならない。これは、今後、都市域の拡大が不可避であり、さらに著しく拡大することが予想されるハノイにおいては、特に重要である。主要交通インフラは、都市域の拡大を誘導する上で重要な役割を果たし、環境面のプロジェクトや都市サービス事業は都市域の成長と連携して実施する必要がある。この過程の中で、適切な制度面での支援策を整備することによって、民間セクターの投資を適切に誘導することができる。成長戦略計画概念図を図 15.2 に示す。

図 15.2 都市域の成長戦略計画概念図



出典: HAIDEP 調査団

道路プロジェクト

15.13 上記のクライテリアを元に、プロジェクトの最終優先付けを行い、43 の交通プロジェクトパッケージを短期、中期、長期のプロジェクトに分類した。図 15.3 は、将来道路ネットワークを、開発ステージごとに示したものである。結果として、開発ステージごとに 13 のプロジェクトが選定された。長期プロジェクトは比較的低コストであるが、道路延長は最も長い。これは、これらの長期プロジェクトは、都市の周辺部や農村部に位置しているためである。さらに、長期的プロジェクトは費用も低く推計されているが、都市化がこれらの地域まで拡大するにつれて、増大することもありうる。

UMRT プロジェクト

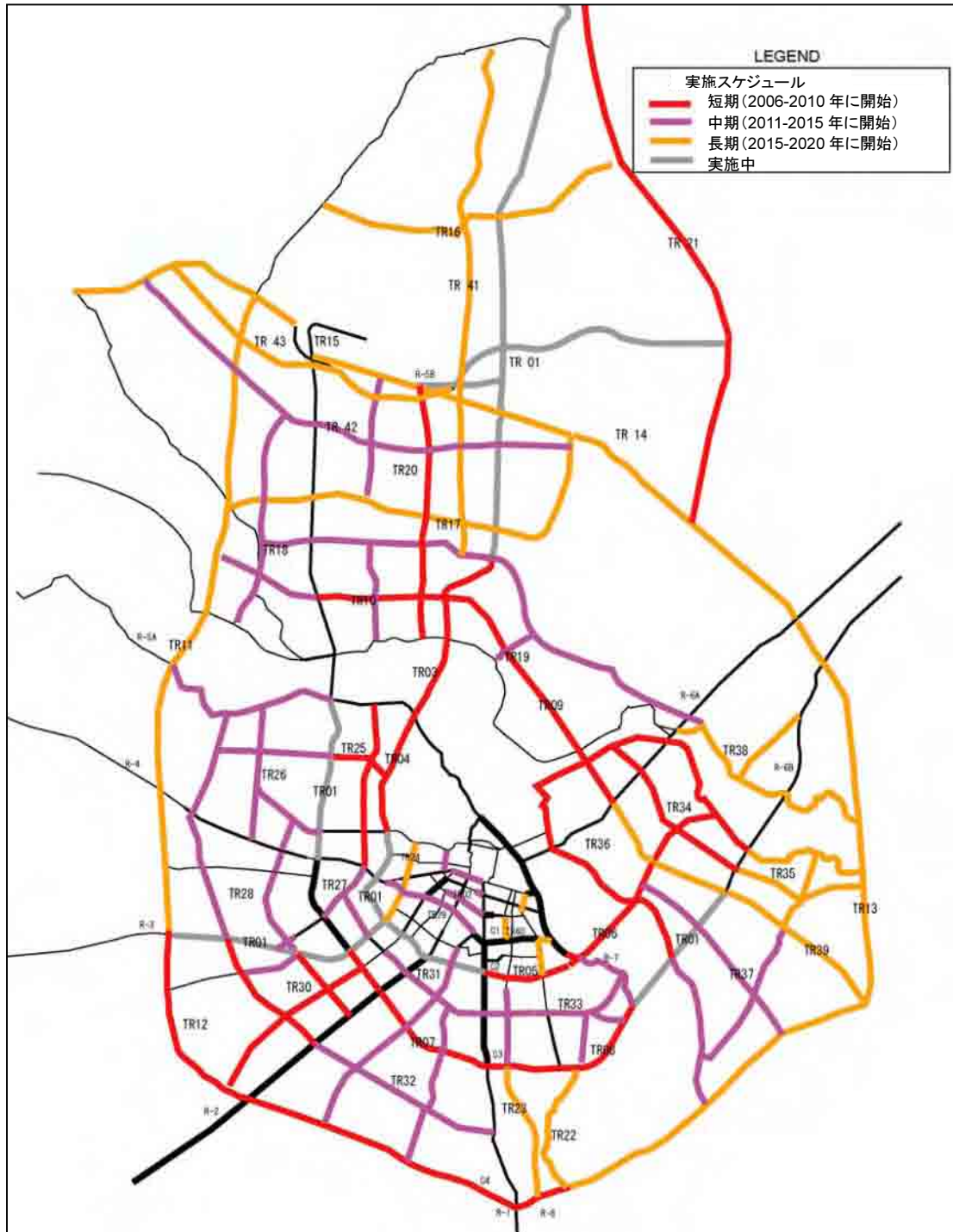
15.14 UMRT プロジェクトは、特に都市鉄道は、その投資費用が非常に高いことから、通常、交通費用の削減など定量化できる便益だけを考慮した場合、EIRR は比較的低い値となる。しかしながら、UMRT が都市開発全体にもたらす影響は大きく、特に、都市地域や社会全体を公共交通中心に移行させていくうえで、重要な役割を担うこととなる。そのため、UMRT は 4 路線全てが、高い優先順位を持つ。

表 15.8 UMRT 事業の優先順位

路線	総延長 (km)	費用 (百万ドル)	経済評価			優先順位
			E-IRR (%)	NPV (百万ドル)	B/C	
UMRT Line 1	39	999	19.1	450.3	1.75	高
UMRT Line 2	75	2,522	14.6	772.5	1.54	高
UMRT Line 3	33	1,145	14.3	414.6	1.50	高
UMRT Line 4	53	365	20.7	855.1	3.10	高
全路線	200	5,031	13.6	1,177.6	1.29	-

出典: HAIDEP 調査団

図 15.3 道路事業の優先順位



出典: HAIDEP 調査団

水環境プロジェクト

15.15 水環境セクターで特定されたプロジェクトは、表 15.9 に示すようないくつかのクライテリアによって、優先順位付けを行った。

表 15.9 水環境プロジェクトの優先順位付け

サブセクター	クライテリア
上水道	1. 緊急性(安定した上水の供給) 2. 必要性(飲料水の供給)
都市排水	1. 人口密度 2. 経済活動
下水道	1. 人口密度 2. 経済・公共活動 3. 環境保全

出典: HAIDEP調査団

15.16 それぞれのクライテリアや、複数のクライテリアを一体的に考えることによって、プロジェクトの優先順位付けを以下のように行った:

- (a) **上水道システム:** WS-1、WS-3、及び WS-5 は、ハノイ市南西部、南東部、北部の上水需要に対応する上で、2010 年までの事業として優先順位が高い。
- (b) **都市排水:** WD-1 は、緊急プロジェクトとして 2010 年までに完成する必要がある。財源については、現在 JBIC と交渉段階にあり、2006 年には事業が開始することが期待されている。
- (c) **下水道:** WW-1、WW-2、WW-3、WW-4、及び WW-5 は、緊急性が高い。環境保全面を考慮すると、WW-4 以外は、2010 年までに完成する必要がある。

15.17 実施に向けた次のステップは下記である:

- (a) **上水道システム:** WS-1、WS-3、及び WS-5 プロジェクトについては、早期の事業実施につなげるためにも、フィージビリティ調査をすぐに開始する必要がある。フィージビリティ調査を 2006 年に開始したとしても、事業実施期間を考慮すると、事業の完成は 2011 年となる。
- (b) **都市排水:** WD-1 は、2006 年に開始し、2010 年までに完了することが期待されている。WD-2、WD-3、及び WD-4 に対するフィージビリティ調査を 2010 年までに行い、事業の実施は、2010 年までの 5 年間ではなく、2015 年までの次の 5 年間とすべきである。
- (c) **下水道:** WW-3、WW-4、及び WW-5 のためのフィージビリティ調査を開始し、早期に事業を実施し、2010 年までに完成させる必要がある。
- (d) **廃棄物管理:** 事業については特定していないが、提案事項を表 15.10 に整理した。

表 15.10 廃棄物管理のための提案プロジェクト

No.	プロジェクト
R-1	地域レベルの廃棄物処理のための、埋立地代替案の検討
R-2	防腐処理施設の建設に関する調査
R-3	ナムソン周辺における環境影響を最小限に抑えるための緩和策に関する調査
R-4	焼却施設使用に関する調査
R-5	廃棄物管理のための能力開発に関する調査
R-6	3R プログラムの結果に基づいた、マスタープランの修正
R-7	3R 活動へのコミュニティ参加の促進

出典: HAIDEP 調査団

15.3 計画の実施・運営・管理プログラム

計画の実施・運営・管理プログラムの基本方針

15.18 以上みたように、主要セクターの投資コストは非常に大きな額になり、次章でみるように現在のハノイ市の財政能力を大きく超える。一方、将来の巨大な都市開発圧力を受け止め、望ましい町づくりをするためには、この規模の投資が必要になることも明らかである。このギャップを埋めることは容易ではないが、次のような諸点について十分に考慮する必要がある。

- (イ) 優先順位に沿って着実に遅延なく事業を実施すること。
- (ロ) 関連するプロジェクトをパッケージとして、同時に実施すること。
- (ハ) インフラ整備で用地・移転補助費が巨額になることから(道路は全事業費の 63%、公園は 67%、排水は 32%)、都市開発との一体的整備によって、開発利益の内部化や受益者負担を図ること、事業費の公的負担を軽減する方策を考える。

15.19 HAIDEP マスタープランでは、ハノイ市において政府は都市開発やサービスを単に提供する主体ではなく、民間セクター等と連携をしながら、実現を主導する主体となることを目的とし、全体的な制度的枠組みの提案を行っている。ベトナムが市場経済へ向かって進むにつれて、政府は民間セクターを積極的に参画させるような手法を整備することが求められている。政府は、政策の設定、セクターごとの優先順位づけ、民間セクターによる活動のモニタリングを担い、経済成長を促進させ、都市生活水準を改善するために先導的な施策を取ることが、より重要な役割になる。ここで重要なことは、都市開発や都市サービスの提供における官民パートナーシップを促進することである。以下に関連する諸点についての改善の方向を述べる。

制度・組織改善

15.20 提案するベトナムにおける開発計画フレームは、以下のものから構成される(図 15.4 参照)。すなわち、(i) ディストリクト政府の計画能力の強化、(ii) 都市域における法定計画の統合、(iii) 建設計画(Construction Planning)のための国家委員会の設立、(iv) 複数の省を対象にした地域計画のための地域計画委員会の設立、(v) ハノイ市人民委員会とハノイ市計画投資局が持つ計画調整機能の強化、(vi) ハノイ市公共交通局(Public Transport Authority)の設立、(vii) 上水、ごみ回収、下水などの都市サービス供給者の民営化、(viii) 計画や研究機能の改善、(ix) まち作りのための専門家の育成と資格制度の導入である。

15.21 提案する計画フレームでは、計画の階層性を示しており、建設計画は都市と地域開発計画に重点をおき、一方で、土地法による土地利用計画は、自然資源に関する計画や、農地の保護に言及する。このように、都市域におけるフィジカルプランとしては、都市建設計画が有効となり、都市域の外側のフィジカルプランは、土地利用計画において扱うこととなる。

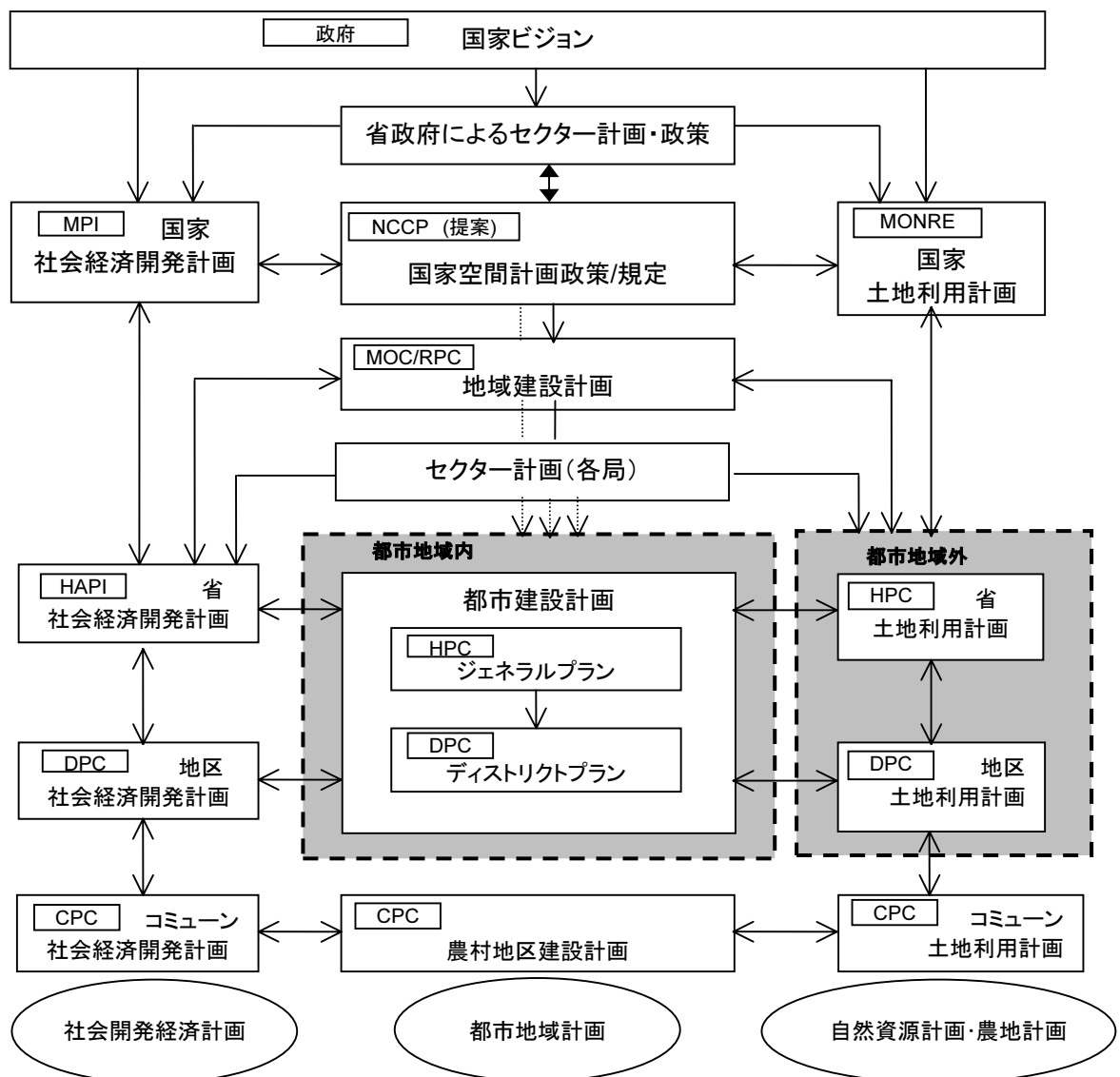
15.22 都市計画の法制度面の改善について、更に具体的には、下記があげられる。

- (イ) **都市計画の基本目的:** 伝統的な都市マスタープランは、建設活動を第一の目的として描かれてきたが、今後、ベトナムでは、民間セクターが都市開発の主體的に先導的な役割を担っていくことが期待されており、都市の成長や開発をより効果的に管理できる都市計画システムを構築することが求められている。
- (ロ) **2 層性の都市計画(ジェネラルプランとディストリクトプラン):** ハノイ市において提案する法定都市計画は、(i) ジェネラルプラン、(ii) ディストリクトプラン(詳細計画第一種)、そして、(iii) アク

ションエリアプラン(詳細計画第二種)からなる。アクションエリアプランは、現在、開発許可や建設許可を得るために投資家やディベロッパーが作成している詳細設計図とは、区別する必要がある。ジェネラルプランは、下位の計画を作成するための戦略的なフレームワークとして機能することが求められている。

(ハ) **土地利用ゾーニングシステムの導入:** 将来の土地利用開発指針のための管理計画としての土地利用ゾーニングシステムの導入や、土地利用に合った開発を誘導するための用途別規制表の適用を提案している。それぞれの土地利用ゾーンで認められる建設行為は、通常、用途別規制表を用いて規定される。この用途別規制表のフォーマットには様々な種類があるが、原則として、地図上において土地利用ゾーンが区別でき、各ゾーンの主要開発目的、認められる建物用途、条件付きの建物用途、認められない用途が既定されたものである。

図 15.4 提案する開発計画フレーム



- 1. 都市地域は政府によって特定される。
- 2. NCCP: 国家建設計画委員会 (提案)。
- 3. HPC: ハノイ市人民委員会
- 4. DPC: ディストリクト人民委員会
- 5. CPC: コミューン人民委員会
- 6. RPC: 地域計画委員会

出典: HAIDEP 調査団

- (ニ) **都市開発管理システムの改善:**多くの都市における都市開発に対する管理や規制は、次の三段階で行われている。すなわち、(i) 開発許可、(ii) 建設計画認可、(iii) 整合性を確保するためのフィードバック、クロスチェックシステムとしての適合証明書であり、このうち後者 2 つはハノイ市には存在していない。開発許可制度は、既存の建設許可システムを代替するものとして提案しており、建設活動だけでなく、土地利用の用途転換や土地の分割を管理する上で効果的なシステムである。
- (ホ) **主要公共施設建設用地の確保:**法定都市計画の主要な目的の一つは、コミュニティのための主要な公共施設用地を確保することである。ハノイ市のように、都市化が加速する都市においては、公共施設のための適切な土地を、前もって確保することが重要となる。これを達成する方法としては、(i) 市の都市開発計画における適切な公共施設用地指定、(ii) 新規都市開発手法や成長管理手法、(iii) 開発許可システムの一環として、ディベロッパーに対する公共施設や低所得者層住宅用地確保の義務化、(iv) 不動産ディベロッパーへの開発インセンティブ、及び(v) 開発負担金、などがある。
- (ヘ) **計画策定ガイドラインの充実:**開発許可の手続きや、開発計画を策定するうえで、市のプランナーを支援するような、計画策定や設計における総合的なガイドラインが必要である。計画策定ガイドラインは、環境影響評価、都市デザインや景観、車両駐車場水準、街路樹の保全などを盛り込む必要がある。
- (ト) **住民参加の制度化を拡大:**住民参加は、ハノイ市の計画策定プロセスにおいて、重要な要素の一つである。住民参加のプロセスは、多くの計画策定において、限定的にしか扱われていない。住民参加は、都市ジェネラルプランとディストリクトプランの策定両方において重要であり、通常、二段階で取り組まれている。すなわち、調査分析の結果をまとめる予備的計画段階と、最終計画案が策定される段階である。
- (チ) **建設法と土地法の連携強化、新しい都市計画法の策定:**現在は、都市計画は 2003 年に策定された建設法 (Construction Law) に基づいて実施されており、土地利用計画は、2003 年に策定された土地法 (Land Law) に基づいて作成される。このため、都市計画の一体性を確保するためにも、この二つの計画システム間で密接な連携が求められている。将来は、この二つの計画システムを、都市・地域計画法の下に、統一することが必要となるであろう。あるいは、都市・地域計画の策定は、既存の建設法から拡張して、計画のあらゆる側面を総合的に取り扱うこととすることも可能であろう。

都市土地管理・開発制度改善

15.23 土地の供給が、効率的な都市開発を進めるにあたって重要な点となり、下記の諸点の改善が必要である。

- (イ) **土地、建物の分割に対する規制の強化:**都心周辺部で特に見られる土地や建物の再分割に対しては、ほとんど規制がない状況である。土地区画の再分割は、土地の区画を、それぞれ異なる土地権利の下に、二つあるいはそれ以上の区画に分けることである。現況の都市計画システムでは、土地の分割や、農地から住宅地への不法な転用に対して効果的なコントロールができてこなかった。一般的に、土地の分割に関係する法的制度としては、(i)市の法定都市開発計画との整合性の確認、(ii)計画主体の認可、(iii)土地区画の最小面積制限、(iv)十分な接道義務などがある。土地分割に対する規制と同様に、建物の分割についても規制が必要である。
- (ロ) **市街化区域と市街化調整区域の導入:**市街化促進地域は、都市域の拡大を誘導し、スプロール

ルの抑制、農地の保護を目的に導入される。一般に、都市化は市街化促進地域の中で促進され、その外側では都市開発は厳しく規制される。市街化促進地域は、都市の無秩序なスプロールを防ぎ、グリーンベルトや、生産性の高い農地などの自然保全地域を守る上で、重要となる。市街化促進地域の境界は、計画実施段階でのモニタリングのためにも、道路や、河川、湿地帯、森林地帯など、利用可能なものである限り、物理的に認識しやすいものであることが望ましい。市街化促進地域は、都市ジェネラルプランの見直しと一緒に、見直す必要がある。

- (ハ) **不動産取引市場の育成:** 不動産市場における効率性と透明性を高めることが求められている。適切な市場情報を定期的を集計することで、市場価値をより適切に規定することができる。現在の政府による公示価格は、あまりにも低すぎるとして批判を受けており、現実には、非公式な取引価格は投機的なものになっている。土地譲渡をはじめとする土地取引の登録は購入者や抵当権者を守るために重要なだけでなく、重要な税収源であり、土地や不動産の市場価値を高めるうえで重要なベースとなるのである。
- (ニ) **農地転用メカニズムの改善:** 農業用地の都市開発目的への転用を統制する必要がある。農業用地の都市開発目的への解放は進展が遅く、問題が多い。この問題に対処するためには、商業開発との共同事業、土地区画整理、土地開発ガイドライン、土地への課税、市街化促進地域の活用など、様々な都市開発手法を一体的に用いる必要がある。
- (ホ) **開発プログラムの作成:** 法定都市開発計画を具体的に実施するために、インフラや都市開発プロジェクトを含むプログラムも策定する必要がある。インフラ事業は、都市の計画の全体フレームワークの中で、一体的に計画され、運営されなくてはならない。これは特に交通や排水事業において重要である。
- (ヘ) **土地開発手続きの多様化を拡大:** 現在、ハノイ市において、小規模な開発では異なる手法がとられているが、大規模な FDI 支援による事業では、大きく以下の二つの都市開発手法を用いている。すなわち、(i) 土地を所有している SOE との JV を形成する、(ii) 市政府に働きかけることで、既存の土地利用権保有者から土地を取得し、JV 企業がプロジェクトを実施できるようにする、の二つである。現在の土地開発手続きの大半は、土地の取得段階や、市内の戦略的な位置にある土地を所有する SOE の参加という形で、政府の介入が必要となっている。都市開発の進捗を加速させるためにも、既存の都市開発を補足するような、新規事業手法が必要であろう。

都市セクター財政

15.24 都市セクターのプロジェクトのための資金は、中央政府からの開発資金の割り当て、地方政府、民間資金、さらに FDI や ODA といった海外からの資金も含め、様々な資金源から調達することができる。ハノイ市の都市セクター予算は、ハノイ市計画投資局と財務局の調整の下、5 ヶ年社会経済開発計画の中で算定され、各年予算として分配されている(図 15.5 参照)。

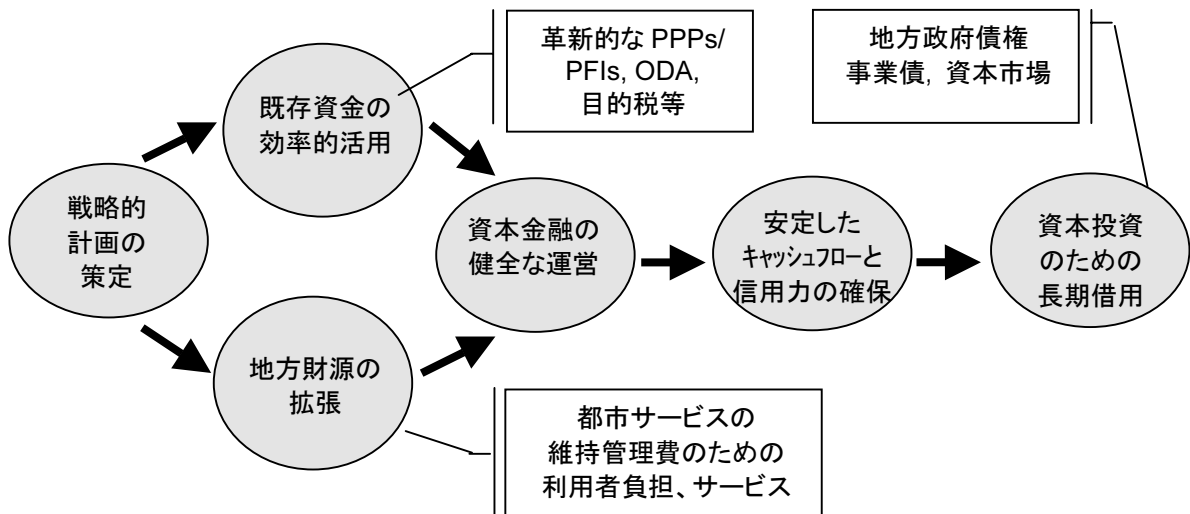
15.25 既存の市の収入源は、将来のインフラプロジェクトの資金をまかなうには十分ではない。財政戦略として、市が取り組むべきことは、以下のとおりである:

- (イ) **地方税収入源の拡張:** 都市サービス供給における運営・維持管理費を賄うために、利用料金やサービス料金を導入する。
- (ロ) **既存の資金源を最大限に活用する:** 官民パートナーシップ (PPP) や、民間資金主導 (PFI)、ODA 資金借り入れ、特定目的税の導入など、画期的な事業実施手法を適用する。
- (ハ) **長期借り入れ能力の育成:** 地方政府債券、プロジェクト債券などを発行し、資本市場へのアク

セスを図る。

15.26 資本金融を健全に運営することは、長期間の借金を返済することによる、市の長引く財政負担を減らす上で重要である。(i) 資本市場やその他の信用融資へのアクセス、(ii) 効果的な事業実施手法、(iii) ディベロッパーの能力強化が必要である。

図 15.5 戦略的な財源の確保



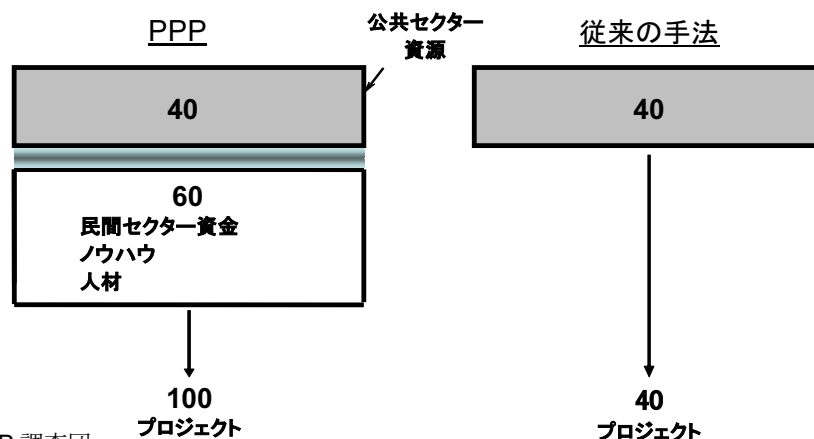
出典: HAIDEP 調査団

官民パートナーシップ(PPP)コンセプトの都市開発への応用

15.27 経済が成長し、民間セクターの活動が活発化するにつれて、PPP コンセプトの応用は効果的な都市開発管理やセクター行政にとって非常に重要となってくる。PPP 導入のための主要な論点は以下のとおりである。

- (1) **公共セクターの資源配分効果の最大化:** 財源や人材といった公共セクターの資源は限られている。官民パートナーシップの第一のコンセプトは、公共セクターのプロジェクトを実施するうえで、公共セクターの資源配分の効果を最大化することにある。PPP の取り組みの中では、プロジェクトに投入される民間セクターの資源(資金、ノウハウ、人材)の力を利用することで、効果を相当に拡大することができる。言い換えれば、図 15.6 に描かれているように、公共セクターは、PPP のコンセプトを導入することによって、40 のインプットを活用し、その効果を 100 のアウトプットにすることができる。

図 15.6 公共セクター資源配分の効果の最大化



出典: HAIDEP 調査団

(2) **収益性をもとにした、異なる PPP モデルの適用:** 事業の収益性は、どの種類の PPP モデルを採用するかによって異なってくる(図 15.7 参照)。HAIDEP が提案しているプロジェクトの中には、非常に収益性の高いものから、収益を生まないもの(利用料なし)まで、様々である。

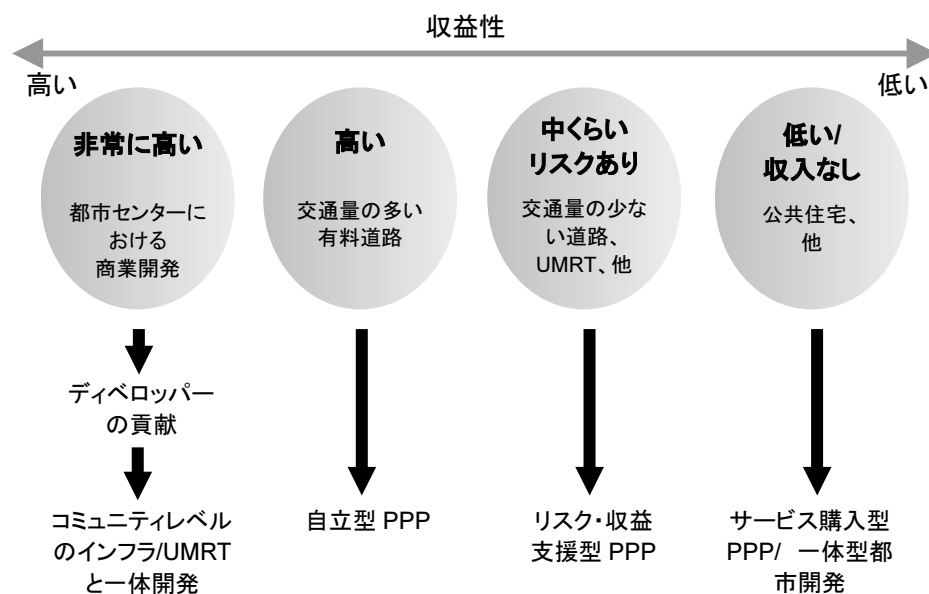
(i) **非常に高い収益性のある事業:** 都市センターにおける商業開発など、収益性の高いプロジェクトの場合、ハノイ市人民委員会は自ら保有する土地を提供し、ディベロッパーがコミュニティレベルのインフラまでを建設するように、PPP を手配することが可能である。このようなタイプの PPP は、UMRT システムとの一体的な都市開発事業にも適用できるだろう。

(ii) **高い収益性のある事業:** 財政的に独立採算が可能なほどの収益性の高い事業の場合、自立型 PPP モデルが利用できる。例としては、交通量の多い有料道路事業などがある。このタイプのプロジェクトであれば、従来の BOT 入札手続を通じて実施することができる。

(iii) **中規模の収益性とリスクが伴う事業:** 収益性が限られるような事業に対しては、3 番目のモデルとして、リスクと収益支援型 PPP が適用できる。HAIDEP における収入を取れるプロジェクトの大半は、この分類にあてはあまり、注意深く PPP を構築することが必要とされる。交通需要の少ない有料道路、UMRT システム、旧市街都市開発、水源開発などが、その例である。ハノイ市人民委員会は、政府がリスクや収益に対して必要な支援を行うように、PPP 立ち上げに関わる必要がある。

(iv) **低収益性あるいは収入なし:** 収益性がとても低い事業に対しては、サービス購入型 PPP が適用できる。すなわち、ハノイ市人民委員会は、民間セクターが生産したサービスを、市の財源を使って“購入する”。例としては、公共住宅、都市公園整備などがあげられる。このモデルは、コミュニティ施設など収入を伴わない事業にも適用可能である。

図 15.7 収益性に基づいた PPP モデルの適用

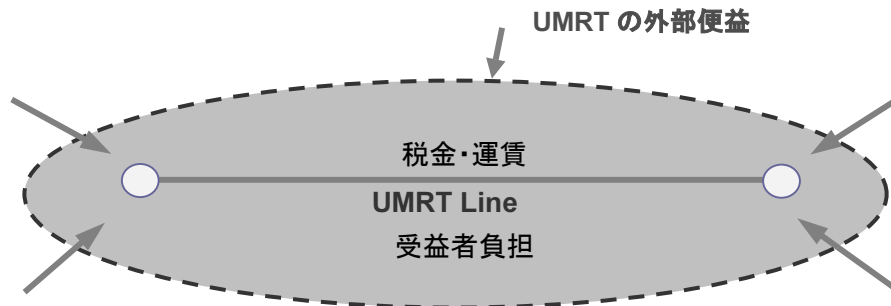


出典: HAIDEP 調査団

(3) **UMRT システムの外部開発利益の取り込み:** UMRT システムの開発がハノイ市にもたらす外部便益は非常に大きく、市が、もし UMRT コリドー沿いに生み出される開発利益を還元することに成功すれば、UMRT の莫大な投資も取り戻すことができる(図 15.8 参照)。税収入と運賃収入は建設費と運営費に使われるが、住民や周辺ビジネスが UMRT システムから得る価値を還元する

ことが重要となる(“受益者負担”)。このためには、ハノイ市人民委員会は、イニシアティブを取り、様々な PPP モデルを活用しながら、商業、オフィス、住宅開発を行っていく必要があり、(i) 駅やターミナルと直接連結した開発、(ii) 駅やターミナルの周辺の開発、(iii) UMRT システムコリドー沿いの開発、などが可能であろう。従って、ハノイ市人民委員会は、開発利益の一部を得ることもでき、PPP の取り組みが、市の莫大な初期投資を長期的に取り戻すことにつながる。

図 15.8 UMRT の外部便益還元手法



出典: HAIDEP 調査団

(4) **HAIDEP プロジェクトにおける PPP の可能性:** HAIDEP が提案するプロジェクトを実施していくうえでは、様々な PPP の可能性があるが、以下のように要約できる(表 15.11 参照)。

(i) **都市交通サブセクター:** 有料道路となる主要幹線道路や、交通管理や交通安全プロジェクトなど、多くの可能性がある。BRT プロジェクトは、コンセッション方式で実施が可能であり、UMRT 路線の一部も、HPC がインフラの費用を負担する必要があるが、PPP スキームによって実施できるであろう。補助幹線道路や地区道路の一部は、民間ディベロッパーによる都市開発事業の一部として開発する事ができる。

(ii) **地域交通サブセクター:** 都市間高速道路の一部は、PPP スキームで実施でき、地域鉄道も VR との密接な連携の下、PPP による実施が検討できる。ノイバイ空港の新規ターミナルは PPP コンセッションを用いて開発できる。内陸水陸港もまた PPP スキームの構築が可能である。

(iii) **住環境サブセクター:** 住環境セクターでは、PPP の可能性は限られており、PPP スキームを可能にするためには、かなりの額の資金をハノイ市政府が出資する必要がある。住宅や公園、緑地は、民間ディベロッパーによる商業・住宅開発の中で整備し、公共用地の貢献という形での PPP の取り決めが可能であろう。

(iv) **水環境サブセクター:** PPP の可能性は、上水事業に限られている。しかしながら、排水、下水、洪水管理や湖沼管理においても、サービス購入型 PPP が適用できれば、PPP による整備も可能であろう。

(v) **都市開発サブセクター:** 都市開発サブセクターは、様々な PPP スキームの適用が期待できるサブセクターである。ハノイ市はこれらのプロジェクトの高収益性を利用し、ディベロッパーに対して、地区道路、排水・下水や、その他関連施設などのコミュニティレベルの施設整備に貢献するよう要請することができるだろう。多くの PPP の可能性のある事業として、UMRT システムのターミナルや駅に直接連結した商業、オフィス、住宅開発や、UMRT 駅やターミナル周辺における一体型都市開発がある。

表 15.11 HAIDEP 事業における PPP の可能性

サブセクター		PPP 可能性			備考
		建設	維持	運営	
都市交通	主要幹線道路	有、限定的	有	有	交通量大
	補助幹線道路	有、限定的	有、限定的	無	都市開発事業の一部として整備
	地区道路	有、限定的	有、限定的	無	都市開発事業の一部として整備
	交通管理・交通安全	有	有	有	多額の支援が必要
	バス交通	有	有	有	コンセッション PPP
	UMRT	有、限定的	有	有	公共セクターによるインフラ開発
地域交通	道路	有、限定的	有	有	都市間高速道路
	鉄道	有、限定的	有	有	VR との調整
	空港	有	有	有	ターミナル経営
	内陸水運港	有、限定的	有	有	港湾運営
水環境	上水	有、限定的	有	有	HWBC との調整
	排水	有、限定的	有、限定的	有、限定的	サービス購入型モデル
	下水	有、限定的	有、限定的	有、限定的	同上
	洪水予防	有、限定的	有、限定的	有、限定的	同上
	湖沼管理	有、限定的	有、限定的	有、限定的	同上
住環境	賃貸住宅	有、限定的	有、限定的	有、限定的	商業・住宅開発事業の一部として整備
	KTT 改善	有、限定的	有、限定的	有、限定的	商業・住宅開発事業の一部として整備
	公園・緑地	有、限定的	有、限定的	有、限定的	商業・観光開発事業の一部として整備
	景観	有、限定的	有、限定的	有、限定的	商業・観光開発事業の一部として整備
都市開発	緑地改善・文化推進	有、限定的	有、限定的	有、限定的	商業・観光開発事業の一部として整備
	既成市街地の再開発・改善	有	有	有	都市開発/UMRT 一体開発
	新規都市域の新都市開発	有	有	有	公共用地への貢献/UMRT 一体型開発
	農村地区改善	有、限定的	有、限定的	有、限定的	商業・観光開発事業の一部として整備
	商業・物流改善	有	有	有	

出典:HAIDEP 調査団

住民参加と参加型計画

15.28 都市の問題や課題がより複雑になり、人々の意識が高まるにつれて、計画策定や実施段階における住民参加が重要になる。ハノイ市のような大都市にとって都市計画や都市開発に参加型プロセスを実施していくことは容易なことではないが、HAIDEP 調査を通じて、マスタープラン策定とパイロットプロジェクトレベルの両レベルにおいて、人々の参加意欲は高く、積極的なインプットを得られることが証明された。参加型メカニズムは、今後、広範に実施していくためには、さらなる改良と制度的手当が必要とされる。

計画データベースの構築

15.29 大規模都市域の計画策定においては、精度の高い一連のデータと情報が必要であり、分野横断的な問題と課題をより深く、正確に理解するためには、定期的にアップデートしなくてはならない。これは、総合的なマスタープランを策定する上では、特に重要である。このために、HAIDEP では、20,000 世帯を対象にした家庭訪問調査 (HIS) や地図作成を含む、広範な調査を実施しており、その結果を基に、以下に示すような一連の計画システムを整理した:

- (a) **GIS ベースの地図情報システム:** 調査プロセスを通じて様々な種類とサイズの地図を作成し、今後の計画作業に活用できるようなソフトウェアパッケージとして整理した。
- (b) **アーバンカルテ:** 入手可能な既存データと HIS 結果に基づいて、住環境をコミュニケーションレベルで体系的に評価し、市当局や住民が共有できる情報として整理した。
- (c) **STRADA と関連データベース:** 交通需要予測システム(STRADA¹⁾)を、都市交通プロジェクトに関する更なる分析や計画のために必要となるデータベースと合わせて整理し、ベトナム側カウンターパートも利用できるようにした。

計画の実施・運営・管理強化戦略とアクション

15.30 著しい経済成長のもとで、個人や民間を含む都市開発需要も急激に増大し多様化している。このプロセスを適切に管理するためには、政府は開発やサービスのプロバイダーとしてだけでなく、多くのステークホルダーの活動に適切なガイダンスを与えるファシリテーターとしての役割が重要になっている。こうした視点にたつて、計画実施や管理運営能力強化のための戦略ととるべきアクションを表 15.12 に整理した。

表 15.12 計画の実施・運営・管理強化戦略とアクション

戦略	アクション	モニタリング指標
J1 都市計画体制の改革	J11 総合都市管理政策の策定 J12 新都市計画・開発法の草稿案作成	<ul style="list-style-type: none"> ● アクションの進捗状況
J2 開発手法代替案の構築	J21 既存開発手法のレビュー J22 代替開発手法の調査・研究 J23 代替開発手法の制度化	<ul style="list-style-type: none"> ● アクションの進捗状況 ● 制度の実現
J3 土地管理システムの改善	J31 土地登録制度の改善 J32 土地利用権登録の検証作業の促進	<ul style="list-style-type: none"> ● 制度の実現 ● 登録者数
J4 セクター財源能力の強化	J41 受益者負担及び開発利益還元メカニズムの構築 J42 借入能力の拡大 J43 ODA の効率的な活用	<ul style="list-style-type: none"> ● アクションの成果
J5 住民参加の拡大	J51 計画や事業実施プロセスにおける、住民参加の制度化 J52 住民の情報へのアクセスの改善	<ul style="list-style-type: none"> ● 制度の実現 ● 住民参加機会の回数
J6 計画能力強化	J61 総合的な都市計画データベース・情報システムの構築 J62 適切な計画ツールの提供 J63 計画に関するトレーニングの実施	<ul style="list-style-type: none"> ● アクションの成果 ● 訓練生の数

出典: HAIDEP 調査団

15.31 計画の実施・運営・管理強化のための優先アクションは下記である。

- PJ1: 都市計画情報システムの構築と公開
- PJ2: 都市計画制度の改善と運用
- PJ3: 都市開発事業制度の開発と運用
- PJ4: 都市施設管理情報システムの構築と運用
- PJ5: 都市計画人材育成プログラムの整備と実施
- PJ6: 財源確保手法の拡大と強化

¹⁾ JICA によって開発された交通需要予測のモデルであり、多くの都市交通計画に用いられている。