

ベトナム国  
持続可能な総合運輸交通開発戦略策定調査  
(VITRANSS 2)  
事前調査報告書

平成 19 年 10 月  
(2007 年)

独立行政法人国際協力機構  
社会開発部



## 序 文

日本国政府は、ベトナム国政府の要請に基づき、持続可能な総合運輸交通開発戦略策定調査（VITRANSS 2）を実施することを決定し、独立行政法人国際協力機構がこの調査を実施することといたしました。

当機構は本格調査に先立ち、本件調査を円滑かつ効果的に進めるため、平成19年5月30日から同年7月6日までの38日間にわたり、運輸政策研究機構の森地 茂氏を団長とする事前調査団（S/W協議）を現地に派遣しました。

調査団は本件の背景を確認するとともに、ベトナム国政府の意向を聴取し、かつ現地踏査の結果を踏まえ、本格調査に関するS/Wに署名しました。

本報告書は、今回の調査を取りまとめるとともに、引き続き実施を予定している本格調査に資するためのものです。

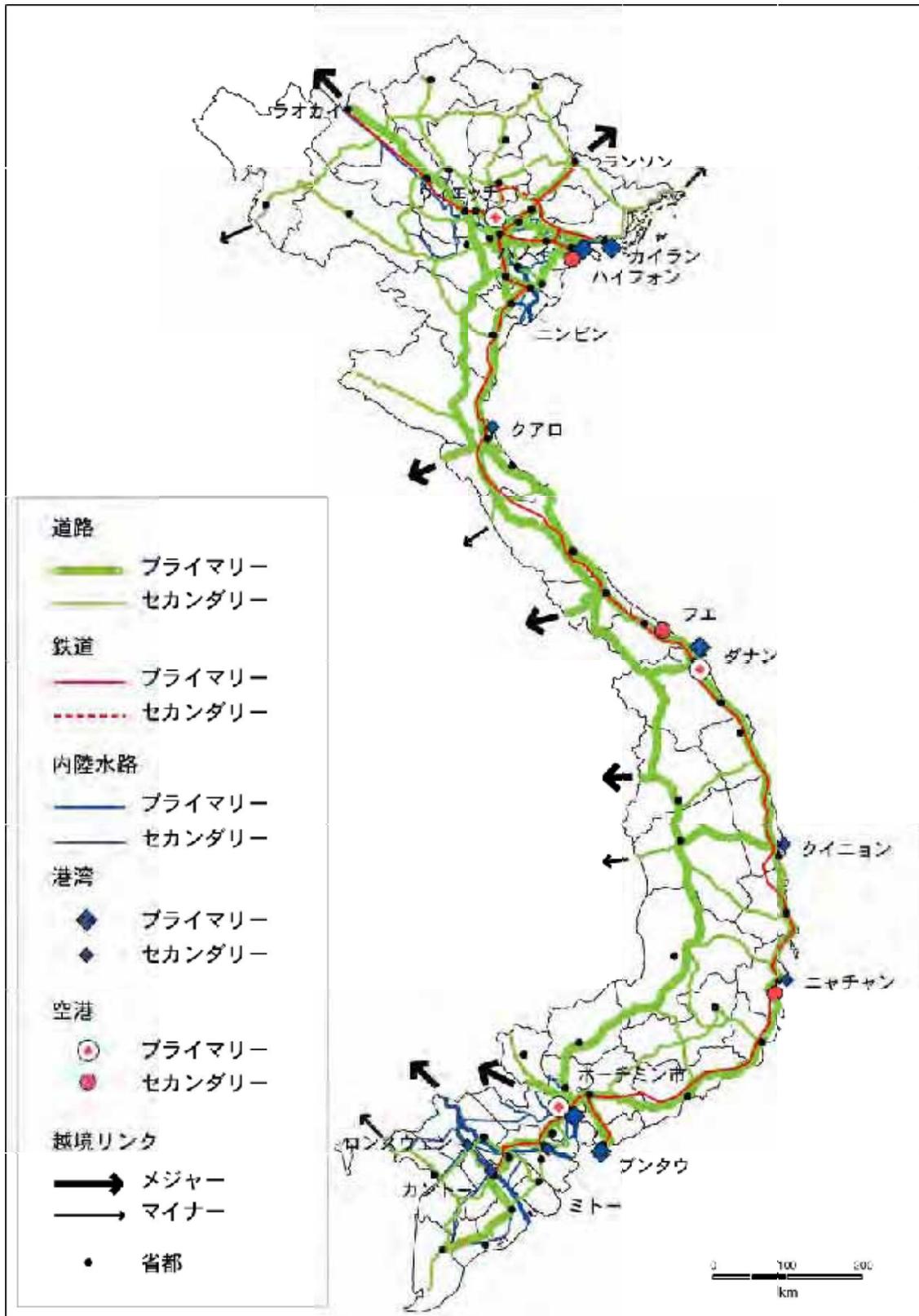
終わりに、調査にご協力とご支援をいただいた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成19年10月

独立行政法人国際協力機構  
理事 橋本 栄治



# ベトナム全図







在ベトナム日本国大使館表敬  
服部全権特命大使との打ち合わせ



ベトナム運輸省（MOT）訪問調査  
MOT 副大臣との調査内容の検討



JBIC ハノイ駐在事務所訪問  
調査内容の打ち合わせ



JICA ハノイ事務所  
ハノイ事務所と調査団との打ち合わせ



ベトナム道路管理局（VRA）との会議風景



ベトナム鉄道管理局（VNRA）との会議風景





ベトナム運輸交通開発戦略研究所 (TDSI)  
コンピューターセンター



Khuyen Luong 河川港  
紅河デルタ河川の河川水の濁度は高い。



カイラン港



ハイフォン港  
コンテナ貨物船



Hanoi-Bac Ninh 道路



Phap Van 道路  
ハノイ南方





タインチ橋  
JBIC 融資案件



国道 1 号



ハノイ鉄道駅  
切符売場



鉄道貨物駅構内



Giap Bat バスターミナル



Nuoc Ngam バスターミナル





ハノイ市内道路環境（１）  
雨水取水溝が多いが、降雨時にはオーバーフローしている箇所もある。



ハノイ市内道路環境（２）  
道路清掃が実施されている。



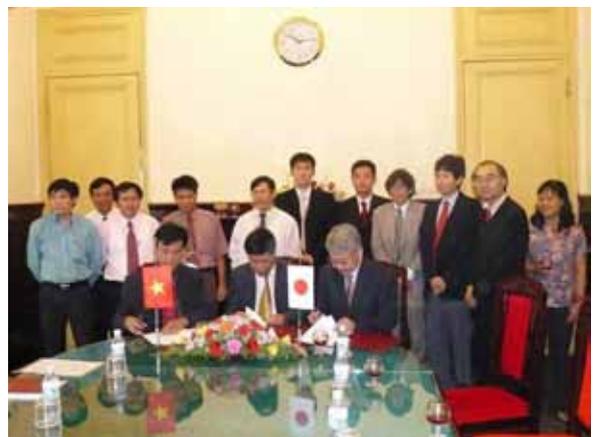
ハノイ市内道路環境（３）  
マスクをしているバイク運転者  
車両による排ガス対策と思われる。



MOT 科学技術局環境部  
JICA 環境社会配慮ガイドラインを用いた  
スクリーニング作業



S/W、M/Mの署名（１）  
署名に際し挨拶をする森地調査団長



S/W、M/Mの署名（２）  
署名をするベトナム側と森地調査団長



略 語 表

ADB	Asian Development Bank
AFTA	ASEAN Free Trade Area
ASEAN	Association of South-East Asian Nations
BOO	Build, Own and Operate
BOOT	Build, Own and Operate and Transfer
BOT	Build, Operate and Transfer
CAAV	Civil Aviation Authority of Vietnam
CBTA	Cross-Border Transport Agreement
CCTDI	Consulting Center for Transport Development and Investment
CIEM	Central Institute for Economic Management
CMS	Greater Mekong Sub-region
DFID	Department for International Development, UK
DONRE	Department of Natural Resources and Environment at Provinces
EA	Environmental Assessment
EIA	Environmental Impact Assessment
EPZ	Export Processing zone
FDI	Foreign Direct Investment
F/S	Feasibility Study
GDP	Gross Domestic Product
IEE	Initial Environmental Examination
JBIC	Japan Bank for International Cooperation
KOICA	Korea International Cooperation Agency
MGD	Millennium Development Goals
M/M	Minutes of Meeting
MOC	Ministry of Construction
MOF	Ministry of Finance
MONRE	Ministry of Environment and Natural Resources
MOST	Ministry of Science and Technology
MOT	Ministry of Transport
MOSTE	Ministry of Science, Technology and Environment
MPI	Ministry of Planning and Investment
MTEF	Medium Term Expenditure Framework

NEA	National Environment Agency
NPESD	National Plan Environment and Sustainable Development
OD	Origin - Destination
ODA	Official Development Assistance
O&M	Operation & Maintenance
PIP	Public Investment Plan
PMU	Project Management Unit
PPC	Provincial People's Committee
PPP	Public Private Partnerships
RMU	Road Management Unit
SBV	State Bank of Vietnam
S/C	Steering Committee
SEA	Strategic Impact Assessment
SEDP	Socio-Economic Development Plan
SOE	State Owned Enterprise
S/W	Scope of Work
TDSI	Transport Development and Strategy Institute
TEDI	Transport Engineering Design Incorporated
TOR	Terms of Reference
VAC	Vietnam Airlines
VASCO	Vietnam Air Service Company
VAT	Value Added Tax
VATA	Vietnam Automobile Transportation Association
VCB	Vietcom Bank
VDB	Vietnam Development Bank
VEC	Vietnam Expressway Corporation
VIEM	Vietnam Institute of Economics
VINALINES	Vietnam National Shipping Lines
VINAMARINE	Vietnam Maritime Administration
VINASHIN	Vietnam Shipbuilding Industry Group
VITRANSS	The Study on The National Transport Development Strategy in The Socialist Republic of Vietnam
VIWA	Vietnam Inland Waterway Administration

VND	Vietnam Dong
VNR	Vietnam Railways
VNRA	Vietnam Railway Administration
VRA	Vietnam Road Administration
WB	World Bank



# 目 次

序 文

ベトナム全図

写 真

略語表

第1章 事前調査の概要	1
1-1 要請の背景	1
1-2 調査団の構成	1
1-3 調査日程	2
1-4 主要面会者	2
1-5 協議の概要	5
1-5-1 協議概要	5
1-5-2 本調査の意義	5
1-5-3 本調査の実施体制	7
第2章 本格調査への提言	10
2-1 ベトナムの概要	10
2-1-1 経済状況	10
2-1-2 行政機構	18
2-1-3 関連する主要な地域開発計画	19
2-2 運輸交通分野の現状と課題	29
2-2-1 運輸交通全般の現状	29
2-2-2 鉄道輸送の現況と課題	51
2-2-3 道路交通の現況と課題	60
2-2-4 港湾・海運・内航水運の現況と課題	93
2-2-5 空港・航空輸送の現況と課題	108
2-2-6 陸上輸送、運輸産業の現況と課題	114
2-2-7 先方関係機関の概要	122
2-3 環境予備調査結果	136
2-3-1 環境法規と環境許可	136
2-3-2 ベトナムの社会・自然環境概要	182
2-4 首相2案件に係る検討方向	202
2-4-1 南北高速道路整備に係る検討方向	202
2-4-2 南北高速鉄道整備に係る検討方向	214
2-5 本格調査の基本方針と留意事項	225
2-5-1 調査の基本方針・留意事項	225
2-5-2 交通モード別留意事項	227
2-5-3 需要予測などの手法と現地再委託	230

2-6	本格調査の骨子	249
2-6-1	調査の目的	249
2-6-2	調査の目標年次	249
2-6-3	調査対象地域など	249
2-6-4	調査の内容	249
2-6-5	成果品	259
2-6-6	調査の工程	260
2-6-7	調査分野	261
2-6-8	調査実施上の留意事項	261

#### 付属資料

1.	要請書 (TOR)	267
2.	実施細則 (S/W) 及び協議議事録 (M/M)	277
3.	協議記録	291
4.	収集資料一覧	347
5.	事前評価表	349

# 第1章 事前調査の概要

## 1-1 要請の背景

1999年から2001年にかけて実施されたJICA開発調査「ベトナム国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、米越貿易の再開やASEAN加盟による海外直接投資の急増等、当時の経済の大転換を反映しつつ、各運輸サブセクター（道路、鉄道、内陸水運、海運・港湾、航空）のマスタープラン及び個々のプロジェクトが統合的な形で提案された。本調査は当該セクターにおける開発政策のバックボーンとなっており、事実、この6年間に於いても、同調査で提案された計画が数多く事業化されている。

VITRANSSが実施されて以降、ベトナム社会主義共和国（以下、「ベトナム」と記す）の運輸交通インフラは幹線交通網を中心に着実に整備・改善されてきた。しかしながら、同国の経済成長には目覚ましいものがあり、2003年以降で見ると、GDP成長率は年率8%前後と高率で推移し、直接投資も年率40%ペースで増大している。また、2004年に実施したVITRANSSのレビューによれば、特にハノイ市・ホーチミン市を含む南北経済コリドーを中心に、物流・人流ともVITRANSSの予測以上のペースで拡大しており、(ASEAN Free Trade Area : AFTA) 及びWTOへの加盟以降、グローバル経済への統合も一層進んでいることも相俟って、運輸交通需要の拡大が続いており、運輸インフラ整備計画の改定が急務となっている。また、VITRANSSで指摘された制度・体制面の整備やインフラストラクチャーの維持管理能力の向上等、ソフト面における課題の解決は相対的に進んでいない。

こうした中で、運輸交通分野における政策/制度改善とともに、限られた財源をもって、既存施設の維持管理と新規建設のバランスがとられた投資計画に基づいた効率的な運輸交通ネットワーク整備の方策を示した総合運輸交通計画の策定が必要とされている。なお、ベトナムのズン首相からは、2006年10月の安倍総理との会談の際に、「南北高速鉄道」及び「南北高速道路」の支援に係る日本への強い期待が表明されている。

## 1-2 調査団の構成

氏名	担当分野	所属
森地 茂	総括	運輸政策研究機構
兵藤 哲朗	副総括	東京海洋大学
勝田 穂積	物流	JICA社会開発部 専門員
伊藤 隆司	事業化促進	JBIC開発第二部
江口 秀二	鉄道計画	国土交通省
丸山 正	道路計画	東日本高速道路東北支社
西尾 保之	港湾・海運計画	国土交通省
中村 昭夫	交通経済・地域計画	片平エンジニアリング
五十嵐 堅治	環境社会配慮	エヌジェーエスコンサルタンツ
須之内 龍彦	調査企画	JICA社会開発部第三グループ運輸交通・情報通信第一チーム

### 1-3 調査日程

Day		Time	Itinerary	
1	2007/6/26	Tue		
2	2007/6/27	Wed	9:00 Meeting at JICA Vietnam Office (Nakagawa shocho, Tojo jicho)	
			10:30 Meeting at EOJ (Hattori Ambassador)	
			13:30 Meeting at JBIC	
			15:00 Meeting at MOT (Vice Minister Ngo Thinh Duc)	
3	2007/6/28	Thu	8:30 Meeting at MPI	
			10:30 Meeting at MOF	9:30-11:30 Working-level Meeting on Port Sector
			14:00 Meeting at VEC	10:30-15:00 【Eguchi】 visit railway stations
			16:30 Meeting at KOICA	15:00 【Hyodo, Eguchi, Kobayashi】 Hai Phong - Ha Noi
4	2007/6/29	Fri	8:30-11:30 Meeting at MOT (with VNR and VNRA), discuss on request for high speed railway and content of VITRANSS2	
			14:00-17:00 Meeting at MOT (with VRA, VEC) discuss on request for express way and content of VITRANSS2	
5	2007/6/30	Sat	6:00-19:00 Site Survey Hanoi -> visit Hai Phong Port -> visit Cai Lan Port -> boat to Ha Long Bay -> to Hanoi	
6	2007/7/1	Sun	Meeting inside Study Team	
7	2007/7/2	Mon	8:30 Meeting at VINAMARINES	
			10:30 Meeting at VRA	
			14:00 Meeting at CAAV	
			16:00 Meeting at JETRO	
8	2007/7/3	Tue	8:30 Meeting at VIWA	
			15:00 Meeting at ADB	
9	2007/7/4	Wed	14:00 discussion on S/W and M/M w/MOT (chair by Mr. Vien)	
10	2007/7/5	Thu	Mor. discussion on S/W and M/M w/MOT	
			15:00 Meeting at JICA Vietnam Office (Nakagawa shocho, Tojo jicho)	
			16:00 Meeting at EOJ (Hattori Ambassador)	
			17:30 Meeting at MOT (Minister)	
11	2007/7/6	Fri	10:00 Signing of S/W and M/M	
			14:00 3rd WG related to 3 Projects. Explain contain of VITRANSS2 to MPI, EOJ and	

(中村団員は5月30日より、五十嵐団員は6月21日より現地入り)

### 1-4 主要面会者

<ベトナム側>

(1) 交通運輸省 (Ministry of Transport : MOT)

Mr. Than Van Thanh Director Transport Department

(2) ベトナム道路管理局 (Vietnam Road Administration : VRA)

Mr. Long Deputy Head, Science Technology and International Cooperation Div.

Mr. Khoa Deputy Head, Traffic Div.

Mr. Mau Deputy Head, Transport Div.

Mr. Hoi Head, Planning and Investment Div.

Ms. Quynh Anh Science Technology and International Cooperation Div.

Ms. Khu Transport Div.

(3) ベトナム高速道路公社 (Vietnam Expressway Corporation : VEC)

Mr. Hoang Tung Huong Head, International Cooperation Div.

Mr. Cuong Deputy Head, Technical Div.

Mr. Hoang Technical Div.

- (4) ベトナム鉄道管理局 (Vietnam Railway Administration : VNRA)
- |                      |   |
|----------------------|---|
| Mr. Nguyen Van Doanh | Vice Chairman   |
| Mr. Nguyen Bui Nam   | Chief, Planning & Investment Dept.                              |
| Mr. Nguyen Trong Bao | Chief, General Office   |
| Mr. Pham Quoc Cuong  | Deputy Chief, Capital Construction & Science - Technology Dept. |
| Mr. Nguyen Van Thanh | Deputy Chief, Infrastructure Dept.                              |
| Ms. Han Thanh Thao   | Planning & Investment Dept.                                     |
| Mr. Hoang Trung Kien | Transportation and Policy Dept.                                 |
- (5) ベトナム鉄道公社 (Vietnam Railways : VNR)
- |                          |  |
|--------------------------|--|
| Mr. Han Nhu Quyn         | Deputy General Director                    |
| Mr. Bui Thanh Trung      | Chief, Personnel & Labour Dept.            |
| Ms. Han Nhu Quynh        | Deputy Chief, International Relation Dept. |
| Ms. Nguyen Thi Thu Thanh | International Relation Dept.               |
- (6) ベトナム海運局 (Vietnam Maritime Administration : VINAMARINE)
- |                 |   |
|-----------------|---|
| Dr. Nguyen Ngoc | Hue Vice Chairman                             |
| Mr. Hoang       | Deputy Director, Investment and Planning Div. |
| Ms. Mai Anh     | International Cooperation Div.                |
- (7) ベトナム海運公社 (Vietnam National Shipping Lines : VINALINES)
- |                     |  |
|---------------------|--|
| Mr. Nguyen Huu Long | Director, Business & Int'l Relation Dept.  |
| Mr. Dinh Ngoc Long  | Assistant, Business & Int'l Relation Dept. |
| Mr. Le Duc Trong    | Assistant, Business & Int'l Relation Dept. |
- (8) ベトナム内航水運局 (Vietnam Inland Waterway Administration : VIWA)
- |                      |  |
|----------------------|--|
| Mr. Pham Minh Nghia  | Deputy Director  |
| Mr. Ngo Van Tuan     | Deputy Director, Inland Waterway Management Dept.                    |
| Mr. Dao Chi Dung     | Deputy Director, Transport & Legal Affairs Dept.                     |
| Mr. Tran Dinh Long   | Planning and Investment Dept.  |
| Ms. Ton Nu Thanh Yen | Deputy Director, Science Technology and International Relation Dept. |
- (9) ベトナム北部水運公社 (Inland Waterway Corporation)
- |                      |  |
|----------------------|--|
| Mr. Nguyen Manh Hung | Head, General Affairs Dept.                          |
| Mr. Vo Duy Si        | Head, Technology and International Cooperation Dept. |
- (10) ベトナム航空管理局 (Civil Aviation Authority of Vietnam : CAAV)
- |                         |   |
|-------------------------|---|
| Mr. Pham Quy Tieu       | Deputy General Director                 |
| Mr. Vu Pham Nguyen Tung | Director, Airport Management Dept.      |
| Mr. Dinh Viet Thang     | Director, Planning and Investment Dept. |

Mr. Bui Minh Dang                      Manager, Air Transport Dept.  
Ms. Nguyen Thu Ha                      Financial Dept.  
Ms. Pham Le Quyen                      International Affairs Div.

(11) ベトナム航空 (Vietnam Airlines : VAC)

Mr. Huynh Nhat Quang                  Deputy Director, Planning & Investment Dept.  
Mr. Nguyen Huy Hieu                    Deputy Director, Corporate Affairs  
Mr. Pham Manh Hung                    Deputy General Manager, Corporate Affairs  
Mr. Pham Viet Hung                    Manager, Planning & Investment Dept.  
Ms. Ta An Giang                        Corporate Affairs  
Ms. Hoa Hong Hanh                      Planning & Investment Dept.

(12) ベトナム運輸交通開発戦略研究所 (Transport Development and Strategy Institute : TDSI)

Dr. Ly Huy Tuan                         Director  
Dr. Doan Thi Phin                        Deputy Director  
Dr. Le Thanh Huong                      Head, Transport Demand Forecast Div.  
Mr. Tan                                    Deputy Head, Information Div.  
Ms. Nguyen To Ha                        Deputy Chief, Int'l Relation Div.

(13) ベトナム交通技術計画公社 (Transport Engineering Design Incorporated : TEDI)

Mr. Pham Huu Son                        Vice Director General  
Mr. Bui Doan Toan                        Chief, Business Management Dept.  
Mr. Nguyen Tat Vinh                      Chief, International Project Management Dept.  
Mr. Vo Hoang Anh                        Deputy Chief, Project Office  
Mr. Bui Tuan Son                         Deputy Chief, Project Office  
Mr. Nguyen Manh Ha                      Expert, Project Office  
Mr. Nguyen                                Minh Director Thang, Monitoring Consultation Center

(14) 財務省 (Ministry of Finance : MOF)

Mr. Le Dinh Quy Vice                    Director, Investment Dept..  
Mr. Vu Xuan Hieu                        Deputy Director, External Finance Dept.  
Ms. Do Thanh Thuy                        Officer, External Finance Dept.  
Mr. Tran Duc Thang                        General Office

(15) 計画投資省 (Ministry of Planning and Investment : MPI)

Mr. Ho Quang Minh                      Director General, Foreign Economic Relations Dept.  
Dr. Tong Quoc Dat                        Deputy General Director, Infrastructure and Urban Dept.  
Mr. Pham Hung Vinh                      Senior Officer, Foreign Economic Relation Dept.  
Mr. Tran Bo

<関係機関>

(1) アジア開発銀行 (Asian Development Bank : ADB)

Mr. Paul Vallely Senior Infrastructure Specialist, Viet Nam Resident Mission

(2) 世界銀行 (World Bank : WB)

Mr. William D.O. Paterson Lead Infrastructure Specialist

Mr. Simon Ellis Senior Specialist, Transport Transport Unit, East Asia & Pacific Region

Ms Tran Thi Minh Phuong Senior Operations Officer

Ms. Anna R. Okola Transport Specialist, East Asia & Pacific Region

(3) 韓国国際協力機構 (Korea International Cooperation Agency : KOICA)

Ms. Choi Moon Jung Deputy Resident Representative

<日本側>

(1) 在ベトナム日本大使館

服部 則夫 特命全権大使

松永 大介 公使

木本 仁 一等書記官

(2) JBICハノイ駐在員事務所

森 睦也 所長

大村 佳史 駐在員

三浦 愛 専門調査員

(3) JICAベトナム事務所

中川 寛章 所長

東城 康裕 次長

小林 謙一 Deputy Resident Representative

Dr. Phan Le Binh Senior Program officer

Ms. Le Thi Thu Hang Assistant Program officer

## 1-5 協議の概要

### 1-5-1 協議概要

付属資料3を参照のこと。

### 1-5-2 本調査の意義

#### (1) 前回のVITRANSSの見直しの必要性

近年、ベトナム経済は予想以上の経済成長を続けているため、MOTは2000年に策定されたVITRANSSにより打ち出された整備計画は既に実態に合わなくなってきているとし、そ

の見直しの必要性を指摘した。VITRANSS の実施時には一般論に過ぎなかった高速道路が既に現実のものとなったばかりでなく、港湾や空港も新たな整備を考える必要が出てきている、という事実によるものである。

2007年4月の首相決定412号においては、整備の必要が高いプロジェクトリストが示され、南北高速鉄道や南北高速道路等のプロジェクトを2020年までの主要交通プロジェクトとして掲げている。ただ、交通運輸分野全体のマスタープランは策定されておらず、各輸送モードが総合的に調整され、整合性の取れた計画を策定するための支援をJICAに要請してきた。

なお、MOTばかりでなく、MPIでも、運輸交通体系全体を見直す本調査には大いに期待している。

## (2) サブセクター別マスタープランの作成支援

MOTでは、現在5つの交通サブモード（道路、鉄道、海運・港湾、内陸水運、航空）についてそれぞれマスタープランを取りまとめ中である。これは2010年を目標年次としていた旧版を見直し、2020年を目標年次として改めるものである。当初、2007年の7月を目処に策定、首相に提出される予定であったが、この策定期間を2008年末まで延期することになっている。これは、本調査の実施決定を受けて、本調査に対応させつつ、ベトナム運輸交通マスタープラン全体としての整合も図ろうとしたものとみなすことができる（事実、その旨を明言する部局も存在した）。

このことにより、VITRANSS 2の調査時期とサブセクターのマスタープランの策定期間にほとんど差がなくなり、本調査の結果が各交通サブモードのマスタープランに反映される可能性が高まっている。本調査実施のお膳立てが整ったばかりでなく、実効性を高める点からも好ましいといえよう。

## (3) 首相案件への対応

南北高速道路、南北高速鉄道については首相案件としてその検討が求められている。

まず、南北高速道路計画に関しては、MOTはVRAに対し「詳細マスタープラン」を2007年中に作成するよう指示している。VRAはこれを受けてコンサルタントを雇用するとともに、本調査における「詳細マスタープラン」への支援を日本側に要請した。

日本側としては、本調査の実施スケジュールとの関係から、フルに対応することは困難と回答する一方、フェーズ2Bで南北高速道路マスタープラン調査を行うこと及び、高速道路の整備システムなどの検討の必要性を伝え、ベトナム側の同意を得ている（日本側から「詳細マスタープランの細かい内容についてペーパーを提出するよう依頼したが、提示はなかった）。

南北高速鉄道については、ベトナム側としては新線とすることを決定済みとしたうえで、そのためのプレFeasibility Study (F/S) を2008年8月ごろまでに策定したいとして本調査内での支援を要請した。これに対し日本側は、既存線の活用を含めた様々な費用低減策をまず十分検討する等、日本での新幹線整備における経験に基づく調査手順の必要性とともに、本調査で行う高速鉄道に関する概略検討内容〔需要予測（機関分担）、路線の検討、概略費用積算等。完成時期については明示せず。〕を説明のうえ、本調査の内容を協議

議事録（Minutes of Meeting : M/M）上に明記することとした（ベトナム側は、調査時期・内容について基本的に日本の考え方に同意）。

いずれの計画についても、上述したように本調査の中で検討を図ることが必要となっているが、特にフェーズ1における全国・全モードの調査結果を踏まえ、かつ整合的であることが強く求められている。

### 1-5-3 本調査の実施体制

前回VITRANSSの結果を踏まえ、全交通モードをカバーする長・中・短期戦略を策定し、かつ技術移転を実施する調査プロジェクトを円滑に遂行するための組織面、物的環境面、予算等についての実施体制について協議を行った。

#### (1) 組織

##### 1) カウンターパート機関の選定

2007年6月5日時点で、VITRANSS 2のプロジェクト・オーナー<sup>1,2</sup>としてVRAを、さらにカウンターパートエージェンシーとしてTDSIとする旨のMOTのDecisionが出された。

プロジェクト・オーナーをVRAにしたいとするベトナム側の案に対し、全モードを対象とし、高速鉄道に係る調査も含む本件につき、道路を担当するVRAが対応できるか懸念されたため、日本側は再検討を要請した。

7月3日付で、TDSIがVRAに代わりプロジェクト・オーナーとなることが決定され、本調査のコーディネーションは前回のVITRANSSと同じく、TDSIが務めることとなった。

TDSIはMOTの計画策定を担う機関として機能しており、交通計画、交通戦略の策定において十分な経験とスタッフ、機材また情報・データを保有している。そのため、本格調査の遂行においては速やかな調査着手や情報・データの入手、例えば社会経済関連

<sup>1</sup> プロジェクト・オーナーとは政令第131/2006ND-CPに記載されているものである。

第3章 ODAプログラム・プロジェクトの準備、審査、承認

第10条 ODA正式リスト記載のプログラム・プロジェクトに対する承認権（又は投資の決定権）を有する所管機関の任務

1. 以下の規定に従って、プロジェクト・オーナーを決める。

b) 技術協力プログラム・プロジェクトに関しては、プロジェクト・オーナーは以下の要件を確保しなければならない。

・プロジェクト・オーナーの機能、任務、活動は技術協力プロジェクトの目標・内容に合致しなければならない。

・プロジェクト・オーナーは、関連法規による必要な条件を具備すること。

第11条 ODA正式リスト記載プログラム・プロジェクトの内容準備に係るプロジェクト・オーナーの任務

1. 投資プロジェクトの準備

a) 国家重要プロジェクトについては、プロジェクト・オーナーは国家重要プロジェクトに関する現行法規に従い実施する。

2. プログラムの準備

・プロジェクト・オーナーは ODA 資金使用プログラムを作成する。プログラム内容を審査、評価し、全面的責任を負う。関係省庁・セクター・地方関係機関、プログラム実施に参加しプログラムから受益するステークホルダーから意見を聴取する。（以下略）

<sup>2</sup> MPI 通達案（政令131号実施細則）では ODA プログラム・プロジェクトの実施管理について記されている。

第5部 ODAプログラム・プロジェクトの実施管理

I. プログラム・プロジェクト管理委員会の設立（25条）

II. プログラム・プロジェクト実施計画作成に係る所管機関、プロジェクト・オーナー・PMU のモニタリング・評価の責任（35条1項a、39条7項）

要点は PMU を持つ機関でないとプロジェクト・オーナーになれないということ、具体的にカウンターパートエージェンシーという規定がないことであり、これらが今回のカウンターパート機関選定に紆余曲折をもたらす要因となっている。

データの所在、前回VITRANSSの事業化状況の把握、交通調査の実施の側面支援、ベトナムの交通整備制度の入手と解釈などが期待される。さらに現在、ベトナム側で策定中の2020年を目標年次とするいくつかの交通サブセクターのマスタープラン作成を実施中であり、緊密な連携をとりながら高いレベルでの計画、戦略の策定のための議論も期待できる。VITRANSS 2の成果（中間成果を含む）をベトナムの公的なマスタープランへ反映させる道筋もつけやすいと考えられる。

一方、計画の調整機能という面からは、VITRANSS 2ではそれぞれ所轄組織が異なる全交通モードを対象とし、高度な行政的判断を含む調整的役割が期待されるものの、TDSIは研究機関であり、現在のところ多くを期待できる状況ではない。したがって、後述するようなステアリングコミッティーを効果的に運用する必要がある。

TDSIは既に一定の計画策定に関する技術蓄積があり、前回VITRANSS実施時に交通データ、需要関連データ等のためのデータセンター整備、予測のためのJICA STRADA利用の技術移転なども実施しているため、技術移転は円滑に進むものと考えられる。技術移転の問題はTDSI以外の関連諸機関への技術移転、データの利用機会の提供についていえることであり、技術移転がTDSI内部にとどまることのないような仕組みづくりを考えていく必要がある。

また、本格調査においては、ベトナムの情報・データの入手など調査の円滑な遂行のため、密接に共同作業ができる英語を理解するカウンターパートが調査団員各人にそれぞれ一人以上割り当てられることが望ましい。事前調査の会議においてJICA側は本格調査開始の1か月前にカウンターパートの数、及び専門分野について連絡し、ベトナム側は本格調査実施時までカウンターパートの人選をすることで合意を得ている。

## 2) S/C、ワーキンググループの設立

本格調査の実施にあたっては以下に示すようなS/C、ワーキンググループの設立が確認された。事前調査団はMOT側にS/C、ワーキンググループの本格調査における基本的役割を伝えるとともにMOT側に人選を依頼した。現時点での組織、構成員の詳細については事前調査のM/Mを参照されたい。

S/Cの議長はMOTの副大臣が務めることとなり、副大臣の右腕で、S/Cの運営役を果たす計画投資局長は関係各局を調整する手腕を有すると考えられ、体制的には一応整ったと考えられる。一方、実務者レベルでのワーキンググループは計画策定能力を有すると同時に技術移転の対象ともなりうる立場となるため、各関係組織の主任クラスが選定されている。関係機関への技術移転やVITRANSS 2で得られた情報・データ利用機会の拡大のため、ワーキンググループを積極的に利用していくことが必要である。

なお、「VITRANSS 2は、南北高速鉄道と南北高速道路のための調査」といった誤解がVINAMARINEや航空局から聞かれた。この発言の背景は不明なるも、VITRANSS 2の目的の一つは、交通モード全体の整合性を有した計画策定である以上、各モードの担当部局の協力は不可欠であり、調査の主たる目的とともに全機関が一致して取り組むことの必要性を説明した。

## 3) 関連援助組織等との連携

VITRANSS 2はWB、ADB、またKOICAなど国際援助機関からの注目度も高い。これら諸機関はベトナム交通セクターの諸案件にかかわっており、VITRANSS 2の成果とし

ての情報・データ入手ニーズや調査成果との調整ニーズがある。これら諸機関からは事前調査団に対し、セミナー、ワークショップ等を本格調査の過程で実施するような要望が出されている。一方、本格調査団としてもADBが実施した“Expressway Network Development Plan Project”（2005年）、KOICAが実施した“F/S for Building and Electrifying the New 1,435mm Double Track Gauge from Saigon to Nha Trang on the North-South Trunk Line”（2007年）、WBと英国国際開発庁（Department for International Development, UK : DFID）支援による“Medium Term Fiscal and Expenditure Framework（2006-2008）（MTEF）”などの情報提供を受けており、実施中の“F/S for Building and Electrifying the 1,435mm Double Track from Hanoi to Vinh on the North-South Trunk Line”などの成果も積極的に日本側へ提供する旨の協力姿勢も示されている。

既に、ベトナムにおいては関連援助機関の連絡、調整体制が樹立されている。そのようなものとして

- ・ Inter-Ministerial Task Force on ODA Implementation
- ・ Transport Partnership Group Meeting

等があげられる。

VITRANSS 2 の実施にあたっては上述のような良好な協調関係を維持すべく配慮が求められ、セミナー、ワークショップなどを活用した適宜の情報開示も必要と考えられる。ベトナム側からも会議の席でセミナー、ワークショップの開催について求められている（M/M参照）。

また、首相要請 3 案件（ホアラック・ハイテクパーク、南北高速道路、南北高速鉄道）については、現地において服部大使とフックMPI大臣との間で 3 案件に係る「日越合同調整会議」の開催について合意がなされ、2007年 6 月に作業部会が開催されている。本格調査においてはこれら現地側の状況を鑑み適切な対応を行う必要がある。

## （2）就務環境

ベトナム側で対応すべき事項についてはScope of Work（S/W）で明記されているが、会議の席上、ベトナム側で本格調査団のためのオフィススペースの確保の都合がつかないこと、必要資機材の提供や調査団のための交通手段の提供は予算上困難な旨が重ねて表明されている。

また、ベトナム側の通信事情として電話は携帯電話が急速に普及しており、インターネット環境も整備が進んでいることが確認でき、通信手段の確保の問題は生じないと思われる。

## （3）予算措置

予算面ではローカルコストについて適切な措置がとられることが必要となる。政府機関の職員は給与水準は低い。そのため、職員の兼業や外部の仕事を有償で請け負うなどの状況が生じている。しかし、カウンターパート側にはフルタイムに近い形で協力してもらうこと、また調査に伴う出張旅費の捻出などが、ベトナム側に十分なローカルコスト負担がなされるよう努められたい。

## 第2章 本格調査への提言

### 2-1 ベトナムの概要

#### 2-1-1 経済状況

##### (1) 経済成長

1986年に刷新「ドイモイ」政策を採択して以降、ベトナムは社会主義体制を維持しつつも市場経済化をめざして改革路線を歩んでいる。

90年代に入り、外国直接投資が流入し、1992年より経済成長率が上向きはじめ、1995年には9.5%とピークに達した。1994年には米国の対越経済制裁が解除されている。しかし、社会経済システムの改革は容易に進まず、ビジネス環境の整備も遅れ、1997年のアジア通貨危機と相俟って「ベトナムブーム」は終焉、1999年にはGDP成長率は4.8%にまで低下した。

その後、市場経済化に進展が見られ、輸出も再び増加、越僑資金の流入に加えてODAの流入等により成長率は回復に向かった。また2000年6月に外国投資法が改定されるなど、外資誘致への環境整備が進み、外国直接投資も回復した。2001年12月には米越通商協定、2006年12月にPNTR（最恵国待遇）が発効し、2007年WTOへの正式加盟などを経て、貿易量が拡大し、対米輸出増という追い風を受け、経済は成長軌道に乗っている。2006年はAPECホスト国、WTO加盟承認も影響し、GDP成長率は8.17%に及び、アジアでは中国に次ぐ高度成長を継続している。

今後の高度成長の鍵は外国直接投資の拡大、民間セクターの活性化・拡大といわれている。

表2-1 経済成長率

		2000	2001	2002	2003	2004	2005
名目GDP	(bil. USD)	31.2	32.7	35.1	39.6	45.3	52.8
実質GDP成長率		6.8	6.9	7.1	7.3	7.8	8.4
人口	(mil.)	77.6	78.7	79.7	80.9	82.0	83.1
一人当たり名目GDP	(USD)	402	416	440	489	552	635

資料：Statistical Yearbook

##### (2) 産業構成

労働人口構成ではベトナムは農業国とみなすことができ、労働人口の約60%が農業、林業、漁業従事者である。過去10年間の付加価値額の増加率は4%を超えているものの、農業セクター（林業、漁業を含む）はGDPの21%を占めるに過ぎず（2005年）、1991年の40%から大きく低下している。とはいえ、ベトナムは依然としてコーヒー、米、胡椒、カシューナッツの主要輸出国となっている。

工業セクターは過去10年間に10%を超える高い生産額の増加を示し、工業セクター（建設部門を含む）は1990年代初頭にはGDPの23%であったものが、2005年には41%を占めるに至っている。この点からみればベトナムは工業国の側面ももっているといえる。ベトナムの工業は多くの分野で発展しており、すべてのサブセクターで過去10年間に生産を拡大させている。とりわけ高い成長率を示したのが鉄鋼業、衣料製造業、靴製造業、

セメント生産業、自動車とモーターバイクの組立業である。鉱業（主として石油及び天然ガス）は2005年に工業セクターGDPの10%程度を占めるに至っている。

サービスセクターは過去10年間、着実に拡大している。しかし、GDPに占めるシェアは1990年代初頭の44%から2005年には38%へと低下している。

表 2 - 2 産業別就業者構成

産業		2000	2002	2003	2004	2005
農林業	1,000人	23,492	23,174	23,117	23,026	22,780
	%	62.5	58.7	57.0	55.4	53.3
水産業	1,000人	989	1,282	1,326	1,405	1,477
	%	2.6	3.2	3.3	3.4	3.5
工業	1,000人	3,889	4,558	4,982	5,294	5,496
	%	10.3	11.5	12.3	12.7	12.9
建設業	1,000人	1,040	1,526	1,688	1,923	2,140
	%	2.8	3.9	4.2	4.6	5.0
商業	1,000人	3,897	4,281	4,532	4,767	5,192
	%	10.4	10.8	11.2	11.5	12.2
ホテル、飲食業	1,000人	685	715	740	755	799
	%	1.8	1.8	1.8	1.8	1.9
運輸・通信業	1,000人	1,174	1,183	1,194	1,202	1,253
	%	3.1	3.0	2.9	2.9	2.9
教育・保健医療・文化	1,000人	1,353	1,497	1,584	1,657	1,796
	%	3.6	3.8	3.9	4.0	4.2
その他サービス業	1,000人	1,090	1,291	1,410	1,557	1,777
	%	2.9	3.3	3.5	3.7	4.2
計	1,000人	37,610	39,508	40,574	41,586	42,709
	%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

資料：Statistical Yearbook

表 2 - 3 セクター別名目GDPの推移

セクター		2000	2001	2002	2003	2004	2005
第1次産業	bil. VND	108,356	111,858	123,383	138,285	155,992	175,048
	%	24.5	23.2	23.0	22.5	21.8	20.9
第2次産業	bil. VND	162,220	183,515	206,197	242,126	287,616	343,807
	%	36.7	38.1	38.5	39.5	40.2	41.0
第3次産業	bil. VND	171,070	185,922	206,182	233,032	271,699	319,003
	%	38.7	38.6	38.5	38.0	38.0	38.1
GDP	bil. VND	441,646	481,295	535,762	613,443	715,307	837,858
	%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

資料：Statistical Yearbook

### (3) 企業活動

国営企業（State-Owned Enterprises：SOEs）の工業セクターにおける生産額シェアは1999年の44%から2005年は34%と低下することとなった。国営企業が生産額は増加しているものの民間企業や外国資本による企業（Foreign Invested Enterprises：FIEs）の増加率より低く、国営企業が生産額増加率は1999～2004年の平均12.7%から2005年には8.7%にまで低下している。

ごく最近までは最も高い成長率を示したのは外国資本による企業（外国資本との合弁会社及び100%外国資本の子会社）である。FIEsの生産額増加率は1999～2004年の平均

16.5%から2005年には21%と高い成長率を示し、FIEsは2005年の工業セクター生産の37%を占めるに至っている。これは海外からの継続的な投資にベトナムの経済成長が依存し、海外の経済変動の影響を受けやすい経済状況に変容しつつあるとみることができる。

工業セクターの30%を占める部分はベトナムの民間セクターの生産活動によるものである。民間セクターは相対的に出遅れたにもかかわらず、成長のはずみがついており、1999～2004年の平均20%から2005年には24%の成長率を示している。

2000年1月の新法（企業法）により、民間会社の登録が簡素化され、数々の許認可が撤廃されることとなったため、民間企業の数は一躍的に増加を示した。2002年1月の企業法施行以降、15万社以上の民間企業が出現している。これら新規登録した民間企業の約80～85%は利益を発生させており、世界的にみても高い水準にある。

表 2 - 4 支出別GDPの推移

産業		2001	2002	2003	2004	2005
民間消費	bil. VND	312,144	348,747	406,451	465,506	533,141
	%	64.9	65.1	66.3	65.3	63.6
政府消費	bil. VND	30,463	33,390	38,770	45,715	51,652
	%	6.3	6.2	6.3	6.4	6.2
固定資本形成	bil. VND	140,301	166,828	204,608	237,868	277,647
	%	29.2	31.1	33.4	33.4	33.1
在庫投資	bil. VND	9,732	11,155	12,826	15,818	19,453
	%	2.0	2.1	2.1	2.2	2.3
輸出	bil. VND	262,846	304,262	363,735	470,216	578,373
	%	54.6	56.8	59.3	65.9	69.0
輸入	bil. VND	273,828	331,946	415,023	524,216	613,842
	%	56.9	62.0	67.7	73.5	73.3
計	bil. VND	481,295	535,762	613,443	713,071	837,858
	%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

資料：Statistical Yearbook

名目GDPにおける投資財生産のシェアは1990年の11%から2004年には36%に増加しており、2005年も33%のレベルであった。過去10年間のGDPにおける投資財生産の比重の増大は政府貯蓄の増大（2004年にはGDPの8%）、継続的な外国投資（Foreign Direct Investment：FDI）、GDPに対する国内消費の縮小がもたらす民間貯蓄の増大などに依存している。国際支援による投資活動の相対的安定性は投資財生産割合の安定性に大きく寄与している。

表 2 - 5 マクロ経済指標

		2001	2002	2003	2004	2005
政府歳入	trn. VND	103.9	121.7	141.9	166.9	
政府歳出	trn. VND	127.9	142.3	172.1	190.2	
貿易収支	輸出	mil. USD	15,027	16,706	20,176	26,503
	輸入	mil. USD	-14,546	-17,760	-22,704	-28,759
サービス収支	収入	mil. USD	2,810	2,948	3,272	3,867
	支出	mil. USD	-3,382	-3,698	-4,050	-4,739
所得収支	収入	mil. USD	318	167	125	188
	支出	mil. USD	-795	-888	-936	-1,079
外国投資	mil. USD	1,300	1,400	1,450	1,610	
利子率 (金融市場)	%	4.8	4.6	5.0	5.0	5.0
対GDP海外債務残高	%	38.5	38.1	40.1	39.3	
DSR	%	6.7	6.0	3.4	2.6	
外貨準備高	mil. USD	3,765	4,232	6,359	7,186	9,217
外貨交換比率	VND/USD	14,725	15,280	15,510	15,740	15,859

資料 : Statistical Yearbook

## (4) 地方経済

ベトナムの南北に長い地理的特徴から1,700km離れた2つの人口集積地区であるハノイとホーチミン市は独立的な経済圏を形成する傾向があった。中部のダナンも急速に経済成長を示しているが、ハノイ～ハイフォン地域、ホーチミン市と周辺省（とりわけDong NaiとBinh Duong）はベトナムの工業地域としての地位を固めてきている。

北部山岳地域、北部中部沿岸地域、そして中部山岳地域の一部は貧困率がベトナムで最も高い地域となっている。2004年のベトナムで最も高い貧困率を示したのは北西地域、北中部沿岸地域の41.4%、中央山岳地域である。これら地域の貧困率は南東地域の6.7%、南中部沿岸地域の7.3%と対照的である。

ベトナムの人口の約4分の1は都市部に居住している。そのうち、ハノイ、ホーチミン、ハイフォンが人口100万人を超えている。これら諸都市は主要な工業中心となっているが特定の産業（絹、磁器、家具など）が存在する中小の町がある。これは材料としての自然資源に近接する伝統産業、規模の有利性（労働力）、あるいは戦時下の産業分散方針などに要因が求められる。その他の小規模な町では農業加工の中心として、市場として形成されている。

## (5) 経済政策

1992年に制定された新憲法で市場経済化がめざされ、2000年以降10年間のベトナム政府の社会経済政策は民間セクターの育成に注力するものとなっている。

民間セクターの育成に重点を置けるにもかかわらず、政府による経済主導への依存傾向に大きな変化は生じていない。

しかし、大規模国営企業の改革の必要性は認識されており、2001～2005年の間に5,655の国営企業のうち、3,346が改革されている。（3分の2がequitizationによる）

2005年末に株式市場に上場された34企業のうち、29企業はequitizationによるものである。しかし、政府はタバコ製造、通信事業、電力、原油油及び天然ガス事業、石油及び石炭については株主としてのコントロールを維持する予定とされている。

国営企業は民間企業に対して数多くの面（信用貸しや土地利用、貿易や他のライセンス取得、政府補助を伴う融資など）で優遇されており、民営化への反対は強い。政府依存傾向の強い産業しか望めない地方の省などでも民営化に反対の立場が表明されている。

<経済政策の変化>

2001年 12月	米国がベトナムに通常貿易関係（NTR）の地位を供与。これは1999年7月に交渉が開始され、2000年7月に署名されたもの。しかしながら、ベトナム政府内での検討が長期化し、2001年末に批准された。
2002年 4月 5月 7月	WTOへの正式な加盟交渉の開始。 国会で新たな労働法の議決（従来は外国資本による会社は国内の労働局を通じた従業者確保であったが、外国資本による会社に従業員雇用の柔軟性を付与）（2003年1月発効） ベトナム国立銀行（State Bank of Vietnam:SBV）は1日のVietnam Dong（VND）の変動幅を±0.1%から±0.25%からへ拡大。これにより金融先物取引が拡大。
2003年 4月	外貨保有高の急速な増加に対応するためSBVは輸出企業外貨収益の30%の国内銀行への預金義務を解除
2004年 5月 12月	国会は法人の所得税を28%に統一することを議決。以前は国内企業の場合32%、外国資本の企業の場合25%。 国会は2005年に発効する市場競争に関する法律を議決。この法律は市場の50%以上のシェアを占める企業の合弁会社等の設立、カルテル等を禁止。
2005年 5月 10月 11月	SBVは国際標準に沿った融資対するリスク評価システムを導入。SBVによるリスクに備えた適切な対応策等の作成を促進。 ベトナムによる国際債券の発行。ベトナム政府は10年期間の750mil.USDの資金調達達成。 国会は新投資法を議決。この法律では国内と海外の投資家の区別を撤廃。新企業法の議決。この法律のもとで外国の投資家は有限責任会社としての活動に限定されず、それぞれの法的な形式を決定しうる。これらの法律は2006年6月から発効する。
2006年 5月 6月	首相選任前の副首相による2006～2010年のベトナムの5カ年計画の国会に対する説明。ここでは実質GDP成長率を年7.5～8%に設定している。この計画では名目のGDPは2010年に2000年の2倍となることが計画されている。 他のWTO加盟の28か国との対話のあと、米国との間でWTO加盟の合意が成立。

(6) 金融政策

通貨は1990年代の6%程度の膨張率から2001～2005年は年率にして22%へと増加している。VND、外貨（主としてUSD）の貯蓄もほぼ同様に増加している。この通貨の膨張

政策は経済成長を維持するためのものであったが、この政策は国内預金額の急激な増大（1998年のGDPの24%から2005年の77%）をもたらすこととなり、持続性の点で疑問が生じている。

ベトナム中央銀行（SDB）は金融引き締めに移行したが、経済の安定性と政府の経済成長政策支援とを同時に満足させるような矛盾のある対応を強いられており、積極的なものではなかった。

しかし過去数年間、SDBは公開市場操作を拡大しており、市場に出回るマネーサプライの調整を行っている。

## （7）政府財政

近年、ベトナム政府では赤字財政が続いている。歳出（借入れ含む）は2000年にGDPの25.5%であったが、2003年には28%に増加し、2004年は26.7%とやや低下した。借入れと予算外の投資支出を除き、政府の財政赤字は2004年にはGDPの3.3%であり、2000年の5%と比べて低下している。しかし、政府予算以外の支出を含めると6%に達し、政府予算以外の支出及び国の開発援助基金（Development Assistance Fund）による擬似的な財政への依存傾向が指摘されている。

2003年には純借入れはGDPの8.3%に達し、2000年の7%から上昇している。

ベトナム政府は国際債券を発行しているが、政府の造船会社であるVietnam Shipbuilding Industry Group (VINASHIN) の拡大に充当する計画であり、これはある意味では政府系企業の国際債券発行の試金石とも考えられている。VINASHINは2006年に2億USDの国際債券を発行する計画を発表しており、ほかにElectricity of Vietnam (EVN)、Vietnam Oil and Gas Corporation (PetroVietnam) が同様の計画を発表している。

2004年のGDPに対する歳入（無償供与分を含む）は23.4%であり、2002年に比し、増加傾向を示している。税収も増大しており、Value Added Tax (VAT) によるところが大きい。

個人所得税はGDPの0.5%程度、法人所得税は5%程度となっている。国内の税の徴収は名目GDPの上昇に対応して上昇しているものの、貿易（原油を除く）にかかわる税の徴収はAFTA要求を受け入れ、税率を低下させたため減少している。輸出入税の収入は2002年の対GDP4.1%から2003年には3.5%に低下した。

税制改革の沿革は以下のとおり（近代的な税制度は1990年代前半までは導入されていなかった）。

1990年10月	事業税 (excise tax)、取引税 (turnover tax)
1991年4月	個人所得税 (personal income tax)
1992年3月	自然資源税 (natural resource tax)
1993年	修正農業税 (revised agricultural tax)、土地及び住宅税 (land and housing tax)
1999年1月	付加価値税 (value-added tax)、修正法人所得税 (simplified corporate tax)

このほか、ベトナム人に対する個人所得税率と所得区分は2001年及び2004年に緩和された。

2004年5月には法人所得税が国内企業の場合32%、外国資本の企業の場合25%であったものが一律28%に統一された。

また、2006年初にMOFは納税世帯数の増加と税収拡大のため、年間世帯所得60mil.VND (USD3,762) に対し5%の税を課す個人所得税法案を作成している。

## (8) 貿易動向

貿易にかかわる制度面での背景は以下のとおり。

1994年	米国の対越経済制裁解除
1995年	ASEAN加盟
1998年	APEC加盟
2000年	米越通商協定締結 (2001年12月発効)

輸出は現在GDPの約50%を占め、ベトナムにおいても他の東アジア諸国同様、経済成長の原動力となっている。2006年の輸出金額は39,826mil.USD (前年比22.8%増) であり、原油 (8,265mil.USD、前年比12.1%増)、衣料品 (5,834mil.USD、前年比20.6%)、履物 (3,592mil.USD、前年比18.2%増)、水産物 (3,358mil.USD、前年比22.6%) と主要4品目が前年に比して増加している (主要4品目は輸出額全体の52.9%と半分以上を占めている)。その他の品目では木製品、コンピューターが順調な伸びを見せている。米は輸出額が減少し、ゴム、コーヒーなど米以外の農産物が伸びている。

一方、輸入金額も44,891mil.USD (前年比21.4%) と増加している。主要品目としては機械・設備品 (6,628mil.USD、前年比20.3%)、石油製品 (5,970mil.USD、前年比18.8%)、繊維 (2,985mil.USD、前年比24.4%)、鉄鋼製品 (936mil.USD、前年比0.2%増)、衣料品等原料 (1,951mil.USD、前年比14.5%減) となっている。国内生産・輸出加工向け現材料といった資本財・中間財の輸入が多い。ベトナムには石油精製施設がないため、原油を輸出 (輸出金額第1位) し石油製品を輸入 (輸入金額第2位) するという貿易構造になっている。現在、中部地方のズンクワットに製油所を建設中でその完成が待たれている。

なお、国別の輸出相手国については金額順に米国、日本、オーストラリア、中国の順となっている。輸入相手国については同じく、中国、シンガポール、台湾、日本の順となっている。過去、1990年代のベトナムの貿易相手国は近隣の経済成長の著しいシンガポール、韓国、台湾、香港であり、日本であったのだが、1997~98年のアジア通貨危機を契機としたこれら近隣諸国との貿易量が縮小し、他の貿易相手として西ヨーロッパ諸国、近年では米国、オーストラリア、中国が台頭してきている。

2006年の貿易収支は5,000mil.USDの入超で赤字幅も前年比10%増加となった。ただし、米国、オーストラリア、日本に対しては貿易収支が黒字で、米国が最大の貿易相手国となっている。今後もこの貿易赤字は継続するものとみられる。その理由として

- ・積極的な国内開発、外資系企業が投資することによる機械・機械部品、原材料輸入の増大
  - ・WTO加盟による関税率引き下げによる輸入の増加
- 等があげられる。

この貿易収支の赤字はODA（2006年に3,750mil.USD）、越僑送金（約400mil.USD）によって補填されている状況である。しかしながら、輸出額が年々増加していること、WTO加盟による衣料品をはじめとした多くの品目の輸出が見込まれることから貿易赤字は解消の方向に進むものとみられている。

表 2 - 6 貿易動向

	2001	2002	2003	2004	2005
輸出 (%)					
米国	7.1	14.7	19.6	20.0	20.6
日本	16.7	14.6	14.4	13.5	13.0
オーストラリア	6.9	8.0	7.1	6.9	7.9
中国	9.4	9.1	9.3	8.9	7.3
輸入					
中国	9.9	10.9	12.5	14.5	17.0
シンガポール	15.3	12.8	11.4	11.1	13.4
韓国	11.7	11.6	10.4	11.4	11.7
日本	13.5	12.7	11.8	11.1	10.8

資料：Statistical Yearbook

### (9) 経済見通し

社会経済開発5カ年計画（2006～2010年）で設定されたGDP年間平均成長率は7.5%であるのに対し2007年の経済成長率は8%前後の見通しとなっている。一方、消費者物価上昇率は7.2%（2006年）、6.5%（2007年）と落ち着いており、安定的な経済成長を示している。

成長の原動力として

- 1) FDI（外国直接投資）
- 2) ODA（政府開発援助）
- 3) 越僑（海外在住ベトナム人）によるベトナムへの送金

があげられるが、これらは順調な増加傾向にある。

FDIに関しては2006年には10,000mil.USD（認可ベース）に達し、1996年の8,500mil.USDを抜き、過去最高となった。政府は2007年も10,000mil.USD以上に達すると見込んでいる。

その背景として

- ・WTO加盟が好影響となり、FDIが増加するとみられること
- ・金融・保険・流通・通信等の分野での市場参入が可能となり、ベトナムへの投資が増加するとみられること

等があげられる。

ODAに関しては、対ベトナム支援国会議（CG会議）の中で、2006年の3,750mil.USD（公約ベース）から、2007年にはこれまでの最高額となる4,400mil.USDになることが決

定した。

また、越僑の送金については、米国・東欧・オーストラリア・カナダからを中心とし、約4,000mil.USD（2007年）となると推定されている。

なお、経常収支は2005年、2006年には黒字であったが2007年には505mil.USDの赤字になると見込まれている。

#### (10) 日本との関係

1992年11月以降経済協力が再開され、1993年3月のキエツト首相訪日以降、関係は緊密化の一途である。ODAベースでは、日本は現在、ベトナムにとって最大の援助国となっており、2004年度の援助誓約額は、円借款、無償資金協力、技術協力合わせて総額約926億円、2005年度については総額1009億円にものぼる。一方、民間ベースでも投資金額は大きく、対越累積投資額は、日本は2006年6月まで約68億USDで、国・地域別の認可額で台湾、シンガポールに次ぎ第3位である（ただし、実行ベースでは第1位）。

その他の最近の日越関係を以下に示す。

2003年4月	小泉総理とカイ首相の間で、ベトナムの「競争力強化のための投資環境改善に関する日越共同イニシアティブ」の実施につき合意
2003年11月	川口外務大臣とフック計画投資大臣が投資協定に署名、5月に国会承認（過去に締結してきた投資協定と比較して、投資の自由化及び投資家の権利保護に重点が置かれている。）
2006年2月	二国間の経済連携協定交渉の開始に向け、共同検討会合が開催
2006年10月	首相就任後初の二国間公式訪問としてズン首相が訪日し、安倍総理との間で「アジアの平和と繁栄のための戦略的なパートナーシップに向けて」と題する首脳間で初となる共同声明に合意、発表

#### 2-1-2 行政機構

ベトナムでは一党による政治体制が事実上とられており、総書記長Nong Duc Manh、Nguyen Tan Dung首相、Nguyen Minh Triet大統領による共産党の集合的リーダーシップで運営されている。しかし近年、経済成長に伴うマイナスの影響（汚職や麻薬密輸）を問題視する一派も現れ、民間の役割を重視し、政府と共産党との間に一線を画そうとする動きも現れはじめている。しかし、細かい党派の存在は表面化していない。

ベトナムではこれまで1946年、1959年、1980年、1992年、2001年と5つの憲法が制定されているが、特筆すべきは、1992年の憲法で中央の計画経済から国家による経営と社会主義を指向した市場経済化へと移行することが明記されたことであり、土地は長期使用を目的として個人に割り当てられ、国营企業の自主性は保証されたものの、民間による資本経済にも明確な役割が与えられることとなった。また、外国の投資家は国営化に対抗して所有権が保障されることとなったほか、各経済分野における企業や個人は法の下で原則自由な経済活動が許されることとなった。

なお、1992年の憲法では国会を国家権力の最高機関として位置づけられた。

国会は大臣の活動内容の説明を求めることが可能となり、政策や法律の修正における主導的役割を果たすようになるなど国政における重要性を高めている。

現在、ベトナム中央政府にはMPI、MOT、建設省、MOFなど20の省があり、それ以外に人口・家族・児童委員会など3つの委員会、国立銀行などの組織も含まれている（図2-1）。

地方行政区分については、上位にある省と中央直轄都市（ハノイ、ホーチミン、ハイフォン）のほか、省の下の県、そしてコミューンから構成されている。各行政区分にはそれぞれ行政機関として人民委員会が置かれている。人民委員会の行政上の権限は非常に大きく、中央政府による方針の不徹底の原因となっているといわれている。

なお、本調査においては前回のVITRANSS調査以降に省の数が増加していることに留意する必要がある。

隣接国との関係をみるとイデオロギー的な類似性にも起因して、ベトナムと中国との関係は改善されており、両国の貿易量もそれに伴い拡大してきている。とはいえ大陸棚に埋蔵が見込まれる原油、天然ガス等の資源をめぐる南シナ海における島嶼の領土保有権に係る主張の対立が存在している。ベトナムとラオス、カンボジアの間では政治的、安全保障上のつながりがある。カンボジアの間では国境問題が存在しており、2005年11月には国境設定にかかわる条約の補足条約が締結されている。

ASEANは1967年の発足当初、地域的な経済分業に対する野心的な目標を掲げていたが、現在のところ関税改革の分野での成果をあげるにとどまっている。1992年に発表されたAFTAは2008年の実施がめざされていた。しかし、共通実効特惠関税（Common Effective Preferential Tariff：CEPT）は各国の思惑もあり、関税率の縮小は部分的な実施に止まっている。2004年に開催されたASEAN諸国の経済閣僚会議で11の産業分野について2012年までに関税率廃止が合意されている。

ベトナムは1998年にAPEC（Asia-Pacific Economic Co-operation forum）に加盟している。APECは当初、アジア太平洋経済圏の発展と一体化を促進するという目標が掲げられていた。1994年にAPECはAPEC参加各国間での貿易自由化のスケジュールを策定した。これによれば、2020年までには貿易障壁を撤廃するというものであった。しかし、1997～1998年のアジア通貨危機以降、APECは経済危機に対する具体的な対策を講じる手段や参加諸国に経済政策を強制する手段を持たないことなどからその存在意義が薄れてきている。

### 2-1-3 関連する主要な地域開発計画

（1）The Five-Year Socio-Economic Development Plan（SEDP）2006-2010（2006～2010年社会経済開発計画）における地域開発の方向

#### 1）SEDPの目標

2006～2010のSEDPの目標は以下のとおり。

- ・ 持続的な高い経済成長の促進
- ・ 国民の物的、文化的、精神的な生活水準の向上
- ・ 工業化と近代化により、2020年までに知識集約的経済構造への転換と就業構造の変化
- ・ 政治の安定維持と社会治安の確保
- ・ 国家の独立性、統一、国土の保全、安全の堅持
- ・ 国際関係の強化とベトナムの地域、国際社会における地位の改善

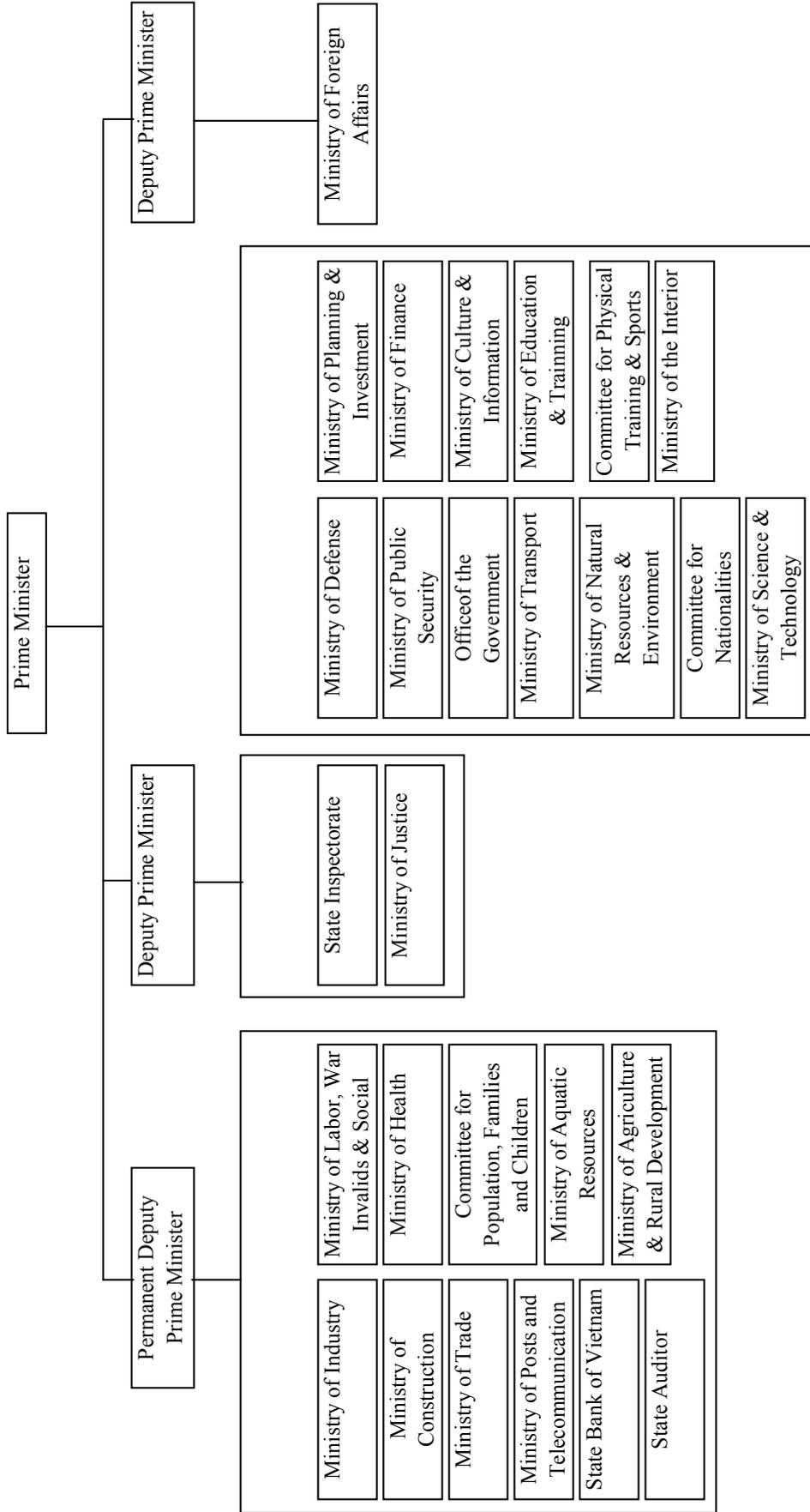


図 2 - 1 ベトナム中央政府組織図

具体的な数値目標は以下のとおり。

2010年GDP	1,690～1,760bil.VND（名目） （94-98bil.USD）
2010年一人当たりGDP	1,050～1,100USD
農林水産業セクターGDP成長率	3.0～3.2%
鉱工業セクターGDP成長率	9.5～10.2%
サービス業セクターGDP成長率	7.7～8.2%
2010年対GDP政府歳入	21～22%
2010年GDP産業別構成	農林水産業セクター（15～16%）
	鉱工業セクター（43～44%）
	サービス業セクター（40～41%）

## 2) 地域開発の方向

2006年7月に公表された本計画に示される地域開発の方向は以下のとおり。

- ・ 自然資源、地理的条件、人的資源などの地域特性を有効に利用し、国内、国際市場の拡大に対応した地域の競争力強化による社会経済開発を進める。
- ・ 大都市及び主要な経済拠点の重点開発、既存及び計画中の工業団地・EPZの強化、地域相互の機能連携の強化、地域固有の弱点の克服、メコン流域諸国の協力関係の強化を図る。
- ・ 3つの経済地域（北部、中部、南部）では政令（PolitburoのResolution No.39、53及び146、首相のResolution No.145、146及び148）に沿い、将来の高度な国際的協力関係を見据えた社会経済開発の推進、地域経済協力の強力な推進を図る。
- ・ 既存インフラの最大限の活用と新たなインフラ整備によりExport Processing Zone（EPZ）、ハイテクパークの開発を推進する。
- ・ インフラ整備としてとりわけ地域経済協力、国際経済協力関係の確立のための高速道路、地域幹線道路の整備を推進する。またいくつかの国道沿いの重要なコリドール開発整備を早急に進める。
- ・ 地方開発においては経済開発ポテンシャルのあるなか、小規模の経済中心都市を形成する。
- ・ 国際地域経済圏形成に関しては拡大メコン流域における経済コリドール開発を効果的に推進する。
- ・ 一方で開発から取り残される可能性があるDisadvantaged AreaではPolitburoのResolution No.10、21、37及び39に沿った開発を進める。すなわち、基礎的インフラ整備としての生活道路、灌漑システム、電気と安全な水の供給、教育と職業訓練開発、そして教育水準と人的資源の水準の向上を図る。そのため、貧困率の高い省での重点的インフラ投資を実施する。
- ・ 早急に、総合的かつ重点的な沿岸地域経済開発を進める。そのために沿岸地域交通システムの確立、経済ユニットの形成、領海の保全などを推進する。沿岸地域開発

のための人的資源開発、科学技術開発、養殖及び海産物開発への投資、関連工業の育成などを推進する。いくつかの港湾及び島嶼においてサービス業の立地促進を図る。

以上からも理解されるように社会経済開発と連動した交通システムの戦略的整備が地域開発においても重要な役割を担っている。また、中国の事例に範をとったものと推測されるが沿岸地域経済が重視されているのも注目される。

本計画において、地域別の開発方向は以下のように示されている。

a) 北部山岳地域

①開発目標

飢餓と貧困の削減、生活水準の向上

一人当たりGDP (2010年) : 460~530USD

貧困世帯率 (2010年) : 18%

産業別生産 (2010年) : 第一次産業 (28.7~29.7%)、第二次産業 (27.4~27.8%)、第三次産業 (43-43.5%)

②地域整備の方向

- ・ Son La水力発電所及びDa川、Lo川における水力発電所の建設促進
- ・ 農産物加工業の開発と地方工業団地の整備推進
- ・ 観光開発の推進
- ・ 国境地域における経済地区開発とそのためのインフラ整備の推進
- ・ 経済インフラの整備推進 (国道2、3、6、32号及び国際道路の改良、ハノイ~タイグエン道路、ホーチミン道路の整備、ハノイ~ラオカイ、ハノイ~ランソンコリドール整備、ハノイ~ラオカイ間、Hanoi-Tha Nguyen間、Kep-Luu Xa間鉄道の改良など)
- ・ ハノイとの経済軸の形成
- ・ 国境経済地区と周辺居住地域との総合開発
- ・ ハノイ及び他の経済拠点と結びつくランソン、ラオカイをはじめとする輸出入拠点整備など

b) 紅河デルタ地域

①開発目標

地域的、国際的な文化、経済及び社会開発の中心地域としての開発

一人当たりGDP (2010年) : 1,130~1,360USD

貧困世帯率 (2010年) : 6~7%

産業別生産 (2010年) : 第一次産業 (11.3~11.6%)、第二次産業 (40.9~41.5%)、第三次産業 (47.2~47.4%)

②地域整備の方向

- ・ Key産業の受け皿としてのハイテクパークの整備促進
- ・ 大都市周辺地区 (国道18、5、1、10号沿道経済コリドール上) の開発整備
- ・ Van Don経済拠点開発

- ・ Nam Dinh市の経済拠点としての整備
- ・ 観光開発の推進
- ・ ハノイとHai Duong、Hai Phong、Ha Dong、Bac Ninh、Nam Dinh等周辺都市とを結ぶインフラ整備、Ninh Binh-Thanh Hoa高速道路の早期整備
- ・ 紅河の水路改良など

c) 北部中央沿岸地域

①開発目標

社会経済開発の促進

一人当たりGDP (2010年) : 670~780USD

貧困世帯率 (2010年) : 6~7%

産業別生産 (2010年) : 第一次産業 (21.3~21.9%)、第二次産業 (34~34.1%)、第三次産業 (44.1~44.6%)

②地域整備の方向

- ・ Dung Quat石油精製所及び石油化学プラント、Nghi Son石油精製所、Thach Khe鉄鉱開発プロジェクト、Vung Ang冶金コンプレックスの整備促進
- ・ 地域の工業地区、経済地区、国境経済地区にサービスする航空、海上交通ネットワーク、通信ネットワークの整備
- ・ Vinh、Hue、Da Nang、Quy Nhon、Nha Trang、Phan Thiet及び国境近傍の交易センターの整備
- ・ バンフォン国際中継港湾、中部経済地域における玄関としてのTien Sa港湾整備
- ・ 港湾、空港、沿岸諸都市を相互に連絡する道路整備
- ・ 中央高地と隣接するラオス、カンボジア、北東タイとのリンク強化など

d) 中央山岳地域

①開発目標

土地、地理的位置、自然条件を最大限活用した経済発展の原動力としての地域形成、及び遠隔地の居住者の飢餓・貧困の削減

一人当たりGDP (2010年) : 480~580USD

貧困世帯率 (2010年) : 20%

産業別生産 (2010年) : 第一次産業 (39.7~40.6%)、第二次産業 (18.7~18.9%)、第三次産業 (40.8~41%)

②地域整備の方向

- ・ Lam Dong、Daknong地域におけるボーキサイト鉱業及びその加工産業の開発
- ・ 農産物加工産業の開発
- ・ 販売と投資のための水力発電開発促進
- ・ 国境近傍におけるBo Y、Duc Co経済地区開発及び南部ラオス、カンボジアと結ぶ市場の形成
- ・ Daknongにおける新たな経済地区形成の検討
- ・ ホーチミン道路に関連する国境道路、国際道路整備
- ・ 地方部交通システムへの重点投資

- ・既存空港への投資及びその活用など

e) 南東部地域

①開発目標

急速で持続的な経済成長、工業化、産業の近代化の中心としての地域形成

一人当たりGDP (2010年) : 3,030~3,720USD

貧困世帯率 (2010年) : 4~5%

産業別生産 (2010年) : 第一次産業 (3.6~3.7%)、第二次産業 (60.9~61%)、  
第三次産業 (35.2~35.6%)

②地域整備の方向

- ・原油及び天然ガス開発、電子機器、ソフトウェア、製造業など労働集約的工業の重点開発
- ・農産物加工、日常生活品などの生産基地としての開発
- ・ホーチミン市におけるハイテク工業団地整備
- ・Vung Tau、Bien Hoa、Con Daoにおける商業開発
- ・国境近傍における貿易及び関連産業の育成
- ・観光開発及び関連インフラ整備の推進
- ・ホーチミン市と周辺省との間のリンクの近代化促進
- ・ニュータウン建設、国道ネットワークの完成、水路の改善、国際空港の近代化、港湾の効率的活用、貨物港湾の整備推進、漁港の整備など

f) メコンデルタ地域

①開発目標

地理的条件を活用し、工業化、近代化による特定製造業の生産地としての地域形成

一人当たりGDP (2010年) : 850~990USD

貧困世帯率 (2010年) : 10~11%

産業別生産 (2010年) : 第一次産業 (35.9~37.4%)、第二次産業 (20.5~20.6%)、第三次産業 (42~43.5%)

②地域整備の方向

- ・農水産物加工産業の重点的育成
- ・南西部海域における天然ガス開発とCa Mauにおけるガス-電力-肥料製造コンプレックスの形成
- ・Can Thoの交易拠点としての整備促進
- ・ホーチミン市、中央山岳地域と結ぶ観光ルート開発
- ・Phu Quoc経済地区の観光、国際交易拠点としての整備
- ・ベトナム南西部及び他地域と結ぶ交通ルート整備 (国道1A、60、N1、N2号、ホーチミン~Can Tho間自動車道路整備)
- ・国道1号沿いの都市を迂回するバイパス国道、省道、水路整備
- ・水路、港湾の整備
- ・ホーチミン~ミト一線鉄道修復検討と空港の改良、拡張推進
- ・Can Thoの産業中心地としての整備推進とカンボジアや他地域との交通結節

点としての機能強化など

g) 沿岸経済開発地域

①開発目標

港湾、海運業、海洋観光等から構成される沿岸地域経済地域の形成  
一人当たりGDP（2010年）：全国平均の1.2～1.3倍の水準

②地域整備の方向

- ・製造業、加工業への産業転換
- ・大規模交易センターの形成
- ・観光地域形成
- ・原油、天然ガスに重点を置いた沿岸工業地形成
- ・輸出港としての港湾整備、沿岸地域空港、沿岸道路の改良など

ここでの地域区分は統計書で用いられてきた従来の地域区分と異なることに注意が必要である。

(2) 工業団地開発

現在、ベトナムでは約130を超える工業団地が存在しており、そのうち建設中で操業に至っていない工業団地を除くと、80を超える工業団地が稼動している。工業団地は工業地区（industrial zone）、輸出加工区（export processing zone）ハイテクパークに分類され、工業地区が最も多い。

ベトナム政府も工業団地の拡大に力を入れており、VITRANSS 1 事前調査時点（1998年）ではベトナム全国の工業団地は52か所であったのが、10年間でほぼ倍増している。今後、この規模は更に拡大する様相を呈している。

現存工業団地のうち入居率が既に半分を超えているのは、北部ではSai Dong B、Thang Long、南部ではBien Hoa II、Tan Thuan、Linh Trung、Vietnam-Singapore、Viet Huong、Vinh Loc等である。これらの好調な団地はすべて二大都市であるハノイかホーチミン市の近郊に位置している。これらを除くと、入居率がきわめて低調な工業団地もかなり多い。

これら工業団地には外資系の工場が専ら進出しており、国別では日系企業のほかに、韓国、台湾、シンガポール、香港、等の国々があげられる。

表 2 - 7 主要工業団地

名称	所在地 (省・市)	地域	事業主体 設立年	面積 (ha)	資本	占有率 (%)
Nomura Hai Phong Industrial Zone	Hai Phong City	北部	1994	153	日本・ベトナム	75
Noi Bai industrial Zone	Ha Noi Capital	北部	2005	100	ベトナム	70
Tien Son Industrial Zone	Bac Ninh	北部	1998	350		-
Que Vo industrial Park	Bac Ninh	北部	2002	640		80
Phuc Dien Industrial Zone	Hai Duong	北部	2003	87		-
Dai An Industrial Park	Hai Duong	北部	2003	171		54
Bac Thang Long Industrial Park	Ha Noi	北部	1997	300		-
Nam Sach Industrial Park	Hai Duong	北部	2003	63		90
Yen Phong Industrial Park	Bac Ninh	北部	2006	386		-
Hoa Lac Hi-Tech Park	Ha Tay	北部	2000	1,650		-
Dinh Vu Industrial Park	Hai Phong	北部	1997	656		60
Long Binh Techno Park (LOTECO)	Dong Nai	南部	2006	100		100
Saigon Hi-Tech Park	Ho Chi Minh	南部	2002	913		-
Bien Hoa I Industrial Park	Dong Nai	南部	1990	335		100
Song Than II Industrial Park	Binh Duong	南部	-	319		70
SongThan I Industrial Park	Binh Duong	南部	-	180		89
Linh Trung I Export Processing Zone	Ho Chi Minh	南部	-	62		100
Linh Trung II Export Processing Zone	Ho Chi Minh	南部		62		100
Linh Trung III Export Processing Zone	Tay Ninh	南部	2003	203		44
Amata Industrial Park	Dong Nai	南部	1994	700		-
Nhon Trac I	Dong Nai	南部				

表 2 - 8 造成中の工業団地

名称	所在地 (省・市)	投資許可 取得年	リース面積 (ha)	リース率 (%)	資本
An Phuoc	Dong Nai	2003	91	5.5	ベトナム
Nhon Trach V	Dong Nai	2003	205	2.4	ベトナム
Nhon Trach VI	Dong Nai	2005	224	2.2	ベトナム
Nhon Trach II-Loc Khang	Dong Nai	2006	50	10	ベトナム
Long My	Binh Duong	2004	73	86.2	ベトナム
Mai Trung	Binh Duong	2005	35	21.8	ベトナム
My Phuoc II	Binh Duong	2005	330	63.8	ベトナム
Nam Tan Uyen	Binh Duong	2005	204	10.4	ベトナム
Rach Bap	Binh Duong	2005	190	3.8	ベトナム
Chon Thanh	Binh Phuoc	2003	73	12.9	ベトナム
Quang Chau	Bac Giang	2006	277	7.9	ベトナム
Yen Phong	Bac Ninh	2006	220	1.0	ベトナム
Giao Long	Ben Tre	2005	66	25.0	ベトナム
Phu My II	Ba Ria- Vung Tau	2004	311	48.2	ベトナム
Khanh An	Ca Mau	2004	123	0.0	ベトナム
Hung Phu I	Can Tho	2004	212	55.6	ベトナム
Tra Da	Gia Lai	2003	71	0.0	ベトナム
Nam Thang Long	Hanoi	2001	21	47.0	ベトナム
Bac Phu Cat	Ha Tay	2002	180	17.8	ベトナム
Vung An I	Ha Tinh	2002	62	26.5	ベトナム
Tan Truong	Hai Duong	2005	131	0.0	ベトナム
Do Son	Hai Phong	1997	105	13.6	香港・ベトナム
Song Hau	Hau Giang	2006	80	0.0	ベトナム
Thang Long II	Hung Yen	2006	140	0.0	日本
Ninh Thuy	Khanh Hoa	2004	143	0.0	ベトナム

資料 (Vietnam Economic Times、2007年5月24日、P.53)

なお、ASEANとしての地域経済圏形成の動きについては「2-1-2 行政機構」でも触れたが、大メコン圏 (Greater Mekong Subregion : GMS) の地域経済圏形成に係る地域開発の動きには本格調査の遂行にあたって留意されたい。すなわち、GMSにおける地域統合、経済連携などリージョナライゼーションの高まりのなかで国際的な競争力強化を図り、国際物流に焦点を当てた地域開発 (例えば経済特区など) が具体化する可能性がある。

表 2 - 9 工業団地計画及び構想 (MPI資料)

Development Plan of Industrial Parks of Vietnam till 2015 and Orientations till 2020

		Name	Area	Name	Area
<b>Northern</b>	<b>Bac Giang</b>	KCN Song Khe - Noi	150		
	<b>Bac Ninh</b>	KCN Nam Son - Hap Linh	200	KCN Tien Son	100
		KCN Yen Phong II	300	KCN Dai Dong - Hoan Son	300
		KCN Que Vo II	270		
		KCN Thuan Thanh	200		
	<b>Bac Kan</b>	KCN Thanh Binh	70		
	<b>Cao Bang</b>	KCN De Tham	100		
	<b>Dien Bien</b>	KCN phia Dong Nam	60		
	<b>Ha Giang</b>	KCN Binh Vang	100		
	<b>Ha Nam</b>	KCN Chau Son	170		
	<b>Ha Noi</b>	KCN Dong Anh	300		
		KCN Soc Son	300		
	<b>Ha Tay</b>	KCN Thach That - Quoc Oai	155	KCN Phu Cat	500
		KCN Phung Hiep	170		
		KCN Bac Thuong Tin	470		
		KCN Phu Nghia	150		
	<b>Hai Duong</b>	KCN Phu Thai	72	KCN Dai An	470
		KCN Cong Hoa	300		
		KCN Tau Thuy Lai Vu	212		
	<b>Hai Phong</b>	KCN Do Nong - Cho Ho	150	KCN Dinh Vu	200
		KCN Nam Cau Kien	100	KCN Normura	200
		KCN Trang Due	150		
		KCN Tau thuy An Hong	30		
	<b>Hung Yen</b>	KCN thi xa Hung Yen	60		
		KCN Vinh Khuc	200		
	<b>Lang Son</b>	KCN Dong Banh	207		
	<b>Lao Cai</b>	KCN Dong Pho Moi	100		
	<b>Nam Dinh</b>	KCN Bao Minh	150		
		KCN Thanh An	105		
		KCN Hong Tien (Y Yen I)	150		
		KCN Nghia An (Nam Truc)	150		
		KCN Y Yen II	200		
	<b>Ninh Binh</b>	KCN Tam Diep	200		
	<b>Phu Tho</b>	KCN Phu Ninh	100		
	<b>Quang Ninh</b>	KCN Dong Mai	200		
		KCN Tau thuy Cai Lan	70		
	<b>Son La</b>	KCN Mai Son	150		
	<b>Thai Binh</b>	KCN An Hoa	400		
	<b>Thai Nguyen</b>	KCN Luong Son	150		
		KCN Song Cong 2	250		
	<b>Tuyen Quang</b>	KCN Long Binh An	200		
	<b>Vinh Phuc</b>	KCN Chan Hung	80	KCN Quang Minh	362
		KCN Ba Thien	327		
	<b>Yen Bai</b>	KCN phia Nam Yen Bai	100		
<b>Central</b>	<b>Dak Nong</b>	KCN Nhan Co	100		
	<b>Dak Lac</b>	KCN Hoa Phu	181.73		
	<b>Da Nang</b>	KCN Hoa Cam 2	150		
		KCN Hoa Ninh	200		
	<b>Binh Dinh</b>	KCN Nhon Hoa	320	KCN Long My	100
		KCN Hoa Hoi	340		
	<b>Binh Thuan</b>	KCN Ham Kiem	580		
	<b>Gia Lai</b>	KCN Tay Pleiku	200		
	<b>Ha Tinh</b>	KCN Ha Vang	100		
		KCN Gia Lach	100		
	<b>Khanh Hoa</b>	KCN Nam Cam Ranh	200		
		KCN Bac Cam Ranh	150		
	<b>Kon Tum</b>	KCN Hoa Binh	100		
		KCN Dak To	150		
	<b>Lam Dong</b>	KCN Phu Hoi	174		
	<b>Nghe An</b>	KCN Cua Lo	50	KCN Nam Cam	100
	<b>Ninh Thuan</b>	KCN Du Long	410		
	<b>Quang Binh</b>	KCN Bac Dong Hoi	150	KCN Hon La	203
	<b>Quang Nam</b>	KCN Thuan Yen	230		
		KCN Dong Que Son	200		
	<b>Quang Ngai</b>	KCN Pho Phong	140	KCN Quang Phu	48
	<b>Quang Tri</b>	KCN Quan Ngang	140		
	<b>Phu Yen</b>	KCN Dong Bac Song Cau	105	KCN Hoa Hiep	221
		KCN An Phu	100		
		KCN Hoa Tam	150		
	<b>Thua Thien - Hue</b>	KCN Tu Ha	100	KCN Phu Bai	120
		KCN Phong Thu	100		
	<b>Thanh Hoa</b>	KCN Bim Son	450	KCN Dinh Huong	121
		KCN Lam Son	200		
<b>Southern</b>	<b>An Giang</b>	KCN Binh Long	67		
		KCN Binh Hoa	150		