

付 属 資 料

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

1. 要請書 (TOR)

OUTLINE OF ODA PROJECT

I. PROJECT DIGEST

- 1.1 Project Title: Comprehensive Study on the Sustainable Development of Transport System in Vietnam
- 1.2 Location: Nationwide
- 1.3 Sector: Transport
- 1.4 Implementing Agency: Ministry of Transport
- 1.5 Project Owner: Ministry of Transport
- 1.6 Estimate Cost: USD 3 million with counterpart fund of VND 1 billion.
- 1.7 Project Category: Non-refundable ODA
- 1.8 Expected time of commence and completion: June 2006 – December 2007
- 1.9 Preferred donor country and reason: Japan. Japan is the most developed country in Asia that possesses many experiences in transport development and planning. Japanese consultants are both experienced and empirical in terms of transport planning. As to Vietnam's transport sector, Japanese consultants have given technical assistance through a number of strategic plans and studies including the "Transport Development Master Plan for Vietnam's Northern Part" (1993-1994), "Master Plan Study on Coastal Shipping Rehabilitation and Development Project in Vietnam" (1996-1997), "The Study on National Transport Development Strategy in the Socialist Republic of Vietnam" (VITRANSS, 1999-2000), "Seaport Development Study in South of Vietnam" (2000-2001), "The Study on Urban Transport Master Plan and Feasibility Study in HCMC Metropolitan Area" (HOUTRANS, 2002-2004), and "The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City" (HAIDEP, 2004-ongoing), among others.

II. JUSTIFICATION OF THE PROJECT

- 2.1 Necessity of Implementing the Project: With the due attention and investment by the government and great support and assistance from donors in providing ODA, the transport system of Vietnam has remarkably improved. In recent years, thousands of kilometers of roads, as well as a number of seaports, river ports, and airports have been rehabilitated, improved, and upgraded. The urban public passenger transport has also shown encouraging signs. Tens of thousands of kilometers of rural roads have been rehabilitated, contributing remarkably to poverty reduction, improving rural inhabitants' access to medical and educational services, as well as to markets.

Nevertheless, transport sector development needs more in-depth attention due to the following two points: One, the country's rapid socio-economic growth requires competitive transport infrastructure and services to support further socio-economic development and to strengthen international linkages under a globalizing economy being promoted through Vietnam's participation in AFTA and WTO. Second, transport development has not been

considered sustainable due to the limited budget for maintenance which has always been far below the requirement. Consequently, many roads have deteriorated swiftly right after the rehabilitation or improvement. Traffic safety, especially road safety, currently needs urgent attention. Railway traffic safety is under threat due to the obsolete and deteriorated infrastructure and limited investment. Urban transport is in a critical situation due to the uncontrolled growth of private vehicles, unsustainable development of public passenger transport, and heavy environmental pollution caused by vehicle emissions. Transport services and logistics must therefore be improved in terms of quality to meet the requirements and demands of sustainable development. Transport infrastructure and services in rural areas also need a lot more priority.

Strategically, the JICA-funded VITRANSS is a comprehensive and useful master plan for Vietnam's transport sector. Over the past years, it has been used as a sound reference material for other related sectors and by local and international consultants.

With a very short duration for a master plan study which covered all transport modes (18 months of study), some areas were not studied in depth in VITRANSS. At the same time, five years have passed since VITRANSS finished, and so therefore a big amount of data and information in the study have become outdated. Additionally, international trade and exchange have increased rapidly (more than 20% per annum, with export turnover as well as local freight and passenger volumes increasing sharply during the period). Given these conditions, there is a need for a project, which can be tentatively called "Comprehensive Study on the Sustainable Development of the Transport System in Vietnam," to update data and information in VITRANSS and to focus on issues and areas that will support the development of a modern and integrated transport system in Vietnam, one that will contribute in sustaining the country's development and global integration.

2.2 Objectives of the Study

- (1) To formulate a comprehensive strategy for a sustainable transport development in Vietnam up to 2025 and transport development master plan up to 2020.
- (2) To identify a priority investment program for the period 2010-2015.
- (3) To introduce concerted policies for improved quality transport services and logistics.
- (4) To transfer technology for Vietnamese counterparts.

2.3 Scope of the Study

2.3.1 Scope of Work

- (1) Assessment of current conditions of the transport sector and identification of unsustainable socio-economic and environmental development issues.
 - Review of VITRANSS and other related studies
 - Assessment of socio-economic and transport conditions and determination of issues in order to develop a sustainable transport system covering such aspects as traffic safety, investment and maintenance, urban public transport network, appropriate transport modes (i.e. increased role of inland waterways and

railways, transport services and logistics serving the country's development/ integration and capital mobilization policy, etc.)

(2) Formulation of a sustainable transport development strategy

- Viewpoints and goals for a sustainable transport system
- Socio-economic scenarios and forecasted socio-economic framework up to 2015, 2020, and 2025
- Transport demand forecast
- Sustainable transport development strategy by subsector and by related fields, namely infrastructure, transport service operation, investment and maintenance, etc.

(3) Formulation of transport development master plan up to 2020

- Transport infrastructure development planning
- Transport service development and management planning
- Transport development planning
- Transport industry development planning

(4) Formulation of a priority investment program for the period 2010- 2015

- Preparation of a priority investment program
- Formulation of a capital mobilization mechanism for the priority investment program
- Formulation of policy for improved transport services and logistics

(5) Creation of updated transport database and information system

2.3.2 Implementation Schedule

- Implementing Period: 18 months
- Duration: June 2006 - December 2007

III. Analysis of Project Efficiency

To be evaluated upon implementation.

APPLICATION FORM FOR JAPAN'S DEVELOPMENT STUDY PROGRAM

Date of Entry: June 2005

Applicant: The Government of the Socialist Republic of Vietnam

1. PROJECT DIGEST

- (1) Project Title: Comprehensive Study on the Sustainable Development of the Transport System in Vietnam
- (2) Location: Nationwide
- (3) Implementing Agency
 - a. Name of Agency: Ministry of Transport
 - b. Number of Staff of Agency:
 - c. Budget Allocated to Agency:
- (4) Justification for the Project:
 - a. Present Conditions of the Sector: Transport sector has made significant achievements during the last decade. Infrastructures damaged during the war have been rehabilitated and have thus contributed to the country's recent socio-economic growth. Nevertheless, this rapid growth and the accompanying diversifying needs and demands require a corresponding transport sector development in terms of physical infrastructure, services, and management.
 - b. Sectoral Development Policy of the National/Local Government: Transport sector development is considered as one of the most important tasks both at central and local government levels. While the overall sector policy is directed toward promoting growth, reducing poverty, and realizing an equitable distribution of economic benefits and social services, the central government aims at building and maintaining a competitive network that is integrated with all transport nodes and the provincial governments to strengthen connectivity and attend to various social and economic development needs in localities. It is also an important policy aimed at strengthening international linkages with international communities and the global market.
 - c. Sectoral Problems to be Solved: In spite of the recent success in economic development and poverty reduction, Vietnam is still faces a number of problems and challenges. These among others include the

completion of primary infrastructure, development of provincial and rural transport, improvement of transport safety, capacity building in transport sector planning and management, resolution of environmental issues, resettlement, and funding.

- d. Outline of the Project: The proposed study aims to formulate a comprehensive strategy for Vietnam's sustainable transport development up to 2025. In so doing, transport development master plan programs for the period 2010 - 2015 will be prepared. All transport modes, including roads, railway, inland waterway, port and shipping and air, will be covered. Cross-sectoral aspects, such as logistics, intermodal facilities, safety, and services, will also be covered. The study area will be the entire Vietnam including adjoining countries, when and where necessary.
 - e. Purpose of the Project: The primary short-term objective is to formulate a transport plan integrated with the national socio-economic development plan and workable measures that can be implemented under the management of MOT by various transport sector organizations at central and provincial levels. During the process the ongoing 2006 - 2010 plan will be reviewed and strengthened to facilitate a more effective implementation.
 - f. Goal of the Project: The long-term objective is to formulate clear strategies for the transport sector to contribute to the objectives of national socio-economic development. In this process the study will also prepare a road map for the improvement of management and coordination among various sectors and between the central and local levels to ensure sustainability of transport sector development from the economic, financial, technical, institutional, and environment viewpoints.
 - g. Prospective Beneficiaries: The proposed study will directly benefit MOT and other central government ministries, such as the Ministry of Planning and Investment and the Ministry of Finance, subsector agencies of various transport modes, and provincial governments. Study outcome will further benefit transport users and operators at interprovincial and local levels.
 - h. Project's Priority in the National Development Plan/Public Investment Program:
- (5) Desirable or Scheduled Time of the Commencement of the Project: June 2006.

- (6) Expected Funding Source and/or Assistance (Including External Origin) for the Project: Technical assistance from the Japanese government.
- (7) Other Relevant Projects, if any: Relevant projects are JICA-funded projects which include "The Study on National Transport Strategy Development for the Socialist Republic of Vietnam" (VITRANSS, 1999-2000); "The Study on the Urban Transport Master Plan and Feasibility Study in HCM Metropolitan Area" (HOUTRANS, 2002-2004), and "The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City (HAIDEP, 2004-ongoing), as well as the World Bank's "Rural Transport Project" and the Asian Development Bank's "Provincial Transport Project," both of which are ongoing.

2. TERMS OF REFERENCE OF THE PROPOSED STUDY

- (1) Necessity / Justification for the Study: Transport sector development and management are increasingly important areas for the government to pursue national socio-economic growth and to meet the growing and diversifying needs throughout the country. The proposed study intends to formulate effectively integrated transport sector development strategy and action programs and, in the process, strengthen the planning capacities of transport sector organizations.
- (2) Necessity / Justification for Japanese Technical Cooperation: Japan is the most developed country in Asia that possesses many experiences in transport development and planning. Japanese consultants are both experienced and empirical in terms of transport planning. As to Vietnam's transport sector, Japanese consultants have given technical assistance through a number of strategic plans and studies including the "Transport Development Master Plan for Vietnam's Northern Part" (1993-1994), "Master Plan Study on Coastal Shipping Rehabilitation and Development Project in Vietnam" (1996-1997), VITRANSS (1999-2000), "Seaport Development Study in South of Vietnam" (2000-2001), HOUTRANS (2002-2004), and HAIDEP (2004-ongoing), among others
- (3) Objectives of the Study:
 - a. To formulate a comprehensive strategy for a sustainable transport development in Vietnam up to 2025 and transport development master plan up to 2020.
 - b. To identify a priority investment program for the period 2010-2015

- c. To introduce concerted policies for improved quality transport services and logistics.
 - d. To transfer technology for Vietnamese counterparts.
- (4) Area to be Covered by the Study: The study area will be the entire Vietnam, including its adjoining countries, when and where necessary.
- (5) Scope of the Study:
- a. Assessment of current conditions of the transport sector and identification of unsustainable socio-economic and environmental development issues.
 - Review of VITRANSS and other related studies.
 - Assessment of socio-economic and transport conditions and determination of issues in order to develop a sustainable transport system covering such aspects as traffic safety, investment and maintenance, urban public transport network, appropriate transport modes (i.e. increased role of inland waterways and railways, transport services and logistics serving the country's development/integration and capital mobilization policy, etc.).
 - b. Formulation of a sustainable transport development strategy.
 - Viewpoints and goals for a sustainable transport system.
 - Socio-economic scenarios and forecasted socio-economic framework up to 2015, 2020, and 2025.
 - Transport demand forecast.
 - Sustainable transport development strategy by subsector and by related fields, namely infrastructure, transport service operation, investment and maintenance, etc.
 - c. Formulation of a transport development master plan up to 2020.
 - Transport infrastructure development planning.
 - Transport service development and management.
 - Transport development planning.
 - Transport industry development planning.
 - d. Formulation of prioritized investment program for the period 2010-2015.
 - Preparation of a priority investment program.
 - Formulation of capital mobilization mechanism for the priority investment program.

- Formulation of policy for improved transport services and logistics.
 - e. Creation of updated transport database and information system.
- (6) Study Schedule: Implementing Period (18 Months); Duration (June 2006 December 2007).
- (7) Expected Major Outputs of the Study:
- a. A set of reports including long-term strategy, master plan, and short-term investment program.
 - b. Updated database and maps.
 - c. Models and manuals to be used for technology transfer.
- (8) Possibility to be Implemented / Expected Funding Resources: As in other studies mentioned in sections 1 (7) and 2 (2) above, the results of the study will be reflected in the national policy/plan and will be used for project implementation.
- (9) Request for the Study to Other Donor Agencies, If Any: None.
- (10) Other Relevant Information: While a number of donors are involved in the transport sector, the participation of and coordination with other donors must be made through partnerships.

3. FACILITIES AND INFORMATION FOR THE STUDY

- (1) Assignment of Counterpart Personnel of the Implementing Agency for the Study:
- (2) Available Data, Information, Documents, Maps, Etc. Related to the Study:
- (3) Information on the Security Conditions in the Study Area:

4. GLOBAL ISSUES

- (1) Environmental Components of the Project, If Any: Yes, study on natural and social environments.
- (2) Anticipated Environmental Impacts by the Project, If Any: Transport infrastructure projects are evaluated by assessing their impacts on social and natural environments in their respective influence areas, including among others, ecosystems, hotspots, vulnerability to landslides and other hazards, resettlement, cultural communities, etc.
- (3) Women as Main Beneficiaries or Not: None.

- (4) Project Components Which Require Special Consideration for Women, If Any: None.
- (5) Anticipated Impacts on Women Caused by the Project, If Any: None.
- (6) Poverty Alleviation Components of the Project, If Any: Yes. Promoting poverty reduction efforts is an important objective in the study and this will be done through provincial and rural transport development and further attention to the demands of the poor.
- (7) Any Constraints Against Low-income People Caused by the Project: Resettlement with regard to infrastructure development is a critical policy issue that will be given attention in the study.

5. UNDERTAKINGS OF THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM

In order to facilitate the smooth and efficient conduct of the study, the Government of the Socialist Republic of Vietnam shall take the following necessary measures:

- (1) To secure the safety of the Study Team.
- (2) To permit the members of the Study Team to enter, leave, and sojourn in the Socialist Republic of Vietnam in connection with their assignment therein, and exempt them from foreign registration requirements and consular fees.
- (3) To exempt the Study Team from taxes, duties, and any other charges on equipment, machinery, and other materials brought into and out of the Socialist Republic of Vietnam for the conduct of the Study;
- (4) To exempt the Study Team from income taxes and charges of any kind imposed on or in connection with the implementation of the Study;
- (5) To provide necessary facilities to the Study Team for remittance as well as utilization of the funds introduced in the Socialist Republic of Vietnam from Japan in connection with the implementation of the study;
- (6) To secure permission for entry into private properties or restricted areas for the conduct of the study;
- (7) To secure permission for the Study Team to take all data, documents, and necessary materials related to the study out of the Socialist Republic of Vietnam to Japan; and,
- (8) To provide medical services as needed, with the expenses chargeable to members of the Study Team.

The Government of the Socialist Republic of Vietnam shall bear claims, if any arise, against member(s) of the Japanese Study Team resulting from gross negligence or willful misconduct on the part of the member(s) of the Study Team, or occurring in the course of the study.

The Ministry of Transport shall act as counterpart agency to the Japanese Study Team and also as coordinating body in relation with other governmental and non-governmental organizations concerned with the smooth implementation of the study.

The Ministry of Transport will, as the executing agency of the project, take responsibilities that may arise from the products of the study.

The Government of the Socialist Republic of Vietnam assures that the matters referred to in this form will be ensured for the smooth conduct of the development study by the Japanese Study Team.

Signed:

Title:

On behalf of the Government of the Socialist Republic of Vietnam

Date:

2. 実施細則 (S/W) 及び協議議事録 (M/M)

SCOPE OF WORK
FOR
THE COMPREHENSIVE STUDY
ON
THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT
OF
TRANSPORT SYSTEM (VITRANSS2)
IN
VIETNAM

AGREED UPON BETWEEN

THE MINISTRY OF TRANSPORT OF VIETNAM

AND

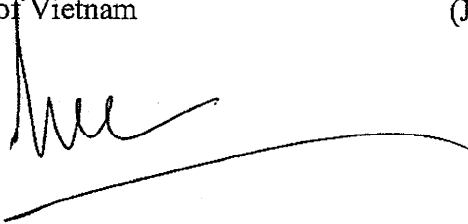
THE JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

Hanoi, July 6, 2007



Mr. Truong Tan Vien
Director General
Planning and Investment Department
Ministry of Transport of Vietnam

(Witnessed by)



Mr. Nguyen Trong Tin
Director General
Transport Infrastructure and
Urban Development Department
Ministry of Planning and Investment of Vietnam



Prof. Shigeru MORICHI
Leader of the Preparatory Study Team
Japan International Cooperation Agency
(JICA)

I . INTRODUCTION

In response to the official request of the Government of the Socialist Republic of Vietnam (herein after referred to as "the Government of Vietnam"), the Government of Japan decided to conduct the Comprehensive Study on the Sustainable Development of Transport System in Vietnam (hereinafter referred to as "the Study") in accordance with the relevant laws and regulations in force in Japan.

Accordingly, the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA"), the official agency responsible for the implementation of the technical cooperation programmes of the Government of Japan, will jointly undertake the Study with the authorities concerned of the Government of Vietnam.

The present document clarifies implementing arrangement among Ministry of Transport (hereinafter referred to as "MOT"), Ministry of Planning and Investment (hereinafter referred to as "MPI"), other Vietnamese agencies concerned and JICA, and will become valid after authorization by JICA Headquarters.

II . OBJECTIVES OF THE STUDY

The objectives of the Study are:

1. to formulate the sustainable transport development strategy up to 2030
2. to formulate the transport master plan up to 2020
3. to formulate the priority investment program for the period 2011-2015
4. to examine the preliminary viability of North-South high-speed railway project
5. to formulate an North-South expressway network master plan
6. to transfer technology for Vietnamese counterparts

III . STUDY AREA

The Study will cover whole region of Vietnam. However, regarding the study on the expressway network and the high-speed railway, the North-South-corridor would be the focused area.

IV . SCOPE OF THE STUDY

In order to achieve the objectives mentioned above, the Scope of Work for the Study shall cover the following items:

[Phase 1]

1. Survey and analysis of current condition
 - a. Review of the existing transport system including facilities, operation and maintenance and safety, as well as management organization
 - b. Review of existing transport service industries
 - c. Review of existing transport master plans (including VITRANSS)
 - d. Review of national and regional development plans
 - e. Comprehensive transportation demand survey for passenger and freight
2. Socio-economic survey and demand forecast
 - a. Setting up socio-economic framework
 - b. Transport demand forecast by each transport mode



3. Formulation of basic policy and strategy on major transport issues
 - a. Institutional capacity and efficiency of the public sector
 - b. Competitive environment and regulation policy for all transport sectors
 - c. Policy framework for suitable modal share and efficient linkage of each transport mode
 - d. Multimodal transport and logistics
 - e. Transport services industries development
 - f. Policy framework for financing
 - g. Safety policy and recommendations
 - h. Environmental and social consideration
 - i. Basic policy and strategy based on above a.~h.

4. Formulation of the long term sustainable transport development strategy up to 2030
 - a. Preparation of the development strategy by each mode and each area
 - Overall transport network
 - Mode-wise development strategy
 - Area-wise development strategy
 - Transport corridor development strategy
 - b. Preparation of investment plans
 - c. Preparation of preliminary plan of North-South high-speed railway
 - d. Preparation of preliminary plan of North-South expressway network

[Phase 2A]

5. Formulation of the transport master plan up to 2020
 - a. Identification of the middle term development projects
 - b. Preparation of the project profile of identified projects
 - c. Preparation of investment plans
 - d. Preparation of institutional plan
 - e. Preparation of transport services industries development plan

6. Formulation of the priority investment program for the period 2011-2015
 - a. Selection of short term transport development projects
 - b. Preparation of the project profile of the selected priority project
 - c. Environmental and social considerations study
 - d. Preliminary economic/financial analysis
 - e. Preparation of implementation plans
 - f. Preparation of institutional plans
 - g. Preparation of a capital mobilization mechanism
 - h. Formulation of policy for improved transport services and logistics

7. Examination of the preliminary viability of North-South high-speed railway

8. Capacity development for transport planning
 - a. Developing institutional capacity for transport planning
 - b. Technology transfer in terms of various planning methods
 - c. Policy and management framework for planning implementation

9. Creation of updated transport database and information system

10. Overall recommendations

[Phase 2B]

Formulation of master plan of North-South expressway network

- a. Identification of the middle term development projects
- b. Preparation of the project profile of identified projects
- c. Preparation of investment plans
- d. Preparation of institutional plan

V. SCHEDULE OF THE STUDY

The Study will be carried out in accordance with the tentative schedule as below. The schedule is tentative and subject to be modified when both parties agree upon any necessity that will arise during the course of the Study.

TENTATIVE SCHEDULE

Fiscal Year	2007												2008												2009											
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
VITRANSS2 (including the Study of North-South express way and high-speed railway)	Phase 1												Phase 2A																							
	examination on all transport modes												examination on N-S high-speed railway																							
	examination on N-S exp. network																																			
	▲ICR												ITR▲												DFR▲▲FR											
													Phase 2B												N-S exp. network M/P											
												ITR▲												DFR▲▲FR												

- ICR: Inception Report
- ITR: Interim Report
- DFR: Draft Final Report
- FR: Final Report

VI. REPORTS

JICA shall prepare and submit following reports in English and Vietnamese to the Government of Vietnam. However, except the Final Report, only the main text and executive summary report would be submitted in Vietnamese.

- 1. Phase 1 and Phase 2A (as shown above V.)
 - a. Inception Report:

Thirty (30) copies will be submitted at the commencement of the first work period in Vietnam. This report will contain the schedule and methodology of the Study as well.

- b. Interim Report:

Thirty (30) copies will be submitted at the time of about ninth (9th) months after the commencement of the first work period in Vietnam. This report will summarize the findings of the first stage of the Study.

c. Draft Final Report:

Forty (40) copies will be submitted at the end of the last work period in Vietnam. The Government of Vietnam shall submit its comments within one (1) month after the receipt of the Draft Final Report.

d. Final Report:

Fifty (50) copies will be submitted within one (1) month after the receipt of the comments on the Draft Final Report.

2. Phase 2B

a. Interim Report:

Thirty (30) copies will be submitted at the time of about sixth (6th) months after the commencement of the Phase 2B in Vietnam. This report will summarize the findings of the first stage of the Study.

b. Draft Final Report:

Forty (40) copies will be submitted at the end of the last work period in Vietnam. The Government of Vietnam shall submit its comments within one (1) month after the receipt of the Draft Final Report.

c. Final Report:

Fifty (50) copies will be submitted within one (1) month after the receipt of the comments on the Draft Final Report.

VII. UNDERTAKINGS OF THE GOVERNMENT OF VIETNAM

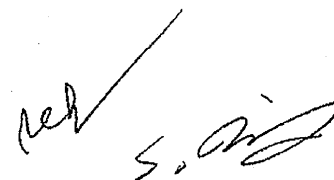
1. The Government of Vietnam shall accord privileges, exemptions and other benefits to the Japanese study team (hereinafter referred to as "the Team") in accordance with the Agreement on Technical Cooperation between the Government of Japan and the Government of the Socialist Republic of Vietnam signed on October 20, 1998.
2. The Government of Vietnam shall bear claims, if any arises, against the members of the Team resulting from, occurring in the course of, or otherwise connected with, the discharge of their duties in the implementation of the Study, except when such claims arise from gross negligence or willful misconduct on the part of the members of the Team.
3. TDSI shall act as the counterpart agency to the Team and also as the coordinating body in relation with other governmental and non-governmental organizations concerned for the smooth implementation of the Study.
4. TDSI shall, at its own expense, provide the Team with the following in cooperation with other agencies concerned:
 - (1) Security-related information on as well as measures to ensure the safety of the Team;
 - (2) Information on as well as support in obtaining medical service;
 - (3) Available data (including maps and photographs) and information related to the Study;
 - (4) Counterpart personnel;



- (5) Suitable office space with necessary equipment; and
- (6) Credentials or identification cards.

VII. CONSULTATION

JICA and the MOT shall consult with each other in respect of any matter that may arise from or in connection with the Study.

Handwritten signature and initials, possibly 'S. P. S.', in the bottom right corner of the page.

MINUTES OF MEETING
ON
SCOPE OF WORK
FOR
THE COMPREHENSIVE STUDY ON
THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF TRANSPORT SYSTEM IN VIETNAM
(VITRANSS2)

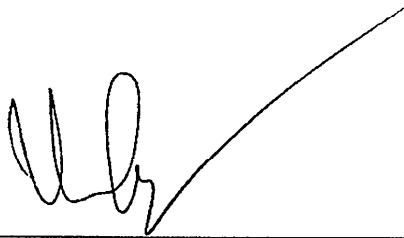
AGREED UPON BETWEEN

THE MINISTRY OF TRANSPORT OF VIETNAM


AND

THE JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

Hanoi, July 6, 2007

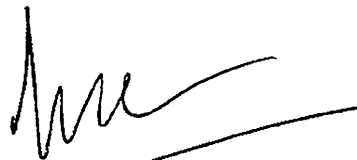


Mr. Truong Tan Vien
Director General
Planning and Investment Department
Ministry of Transport of Vietnam



Prof. Shigeru MORICHI
Leader of the Preparatory Study Team
Japan International Cooperation Agency
(JICA)

(Witnessed by)



Mr. Nguyen Trong Tin
Director General
Transport Infrastructure and
Urban Development Department
Ministry of Planning and Investment of Vietnam

5

In response to the official request of the Government of the Socialist Republic of Vietnam (hereinafter referred to as "the Government of Vietnam"), the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA") dispatched the Preparatory Study Team, headed by Prof. Shigeru Morichi (hereinafter referred to as "the Team"), to Vietnam from May 31 to July 6, 2007 to discuss the Scope of Work (hereinafter referred to as "S/W") for the Comprehensive Study on the Sustainable Development of Transport System in Vietnam (hereinafter referred to as "the Study").

During its stay in Vietnam, the Team carried out field surveys and held a series of discussion with the officials of Ministry of Transport (hereinafter referred to as "MOT") and other authorities concerned of the Government of Vietnam. The list of those who attended these meetings is shown in the Appendix.

The Minutes of Meetings have been prepared for the better understanding of the S/W agreed upon between MOT and the Team on July 6, 2007. The main items that were discussed and agreed by both sides are as follows.

I. TITLE OF THE STUDY

Both Vietnamese side and the Team agreed that the title of the study would be "The Comprehensive Study on the Sustainable Development of Transport System in Vietnam" as described in the S/W.

II. STUDY AREA

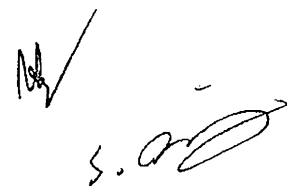
Both sides agreed that the Study will cover whole region of Vietnam, however, regarding the study on the expressway network and the high-speed railway, the North-South-corridor would be the focused area.

III. TARGET YEAR

Both sides agreed that the target years of the outputs would be set as to II. 1. ~ 3. of the Scope of Work.

IV. COMPONENTS OF THE BASIC POLICY AND STRATEGY IN IV.3 OF THE SCOPE OF WORK

Vietnamese side requested to include the study of transport industries development policy especially for shipbuilding and rolling stock industries. Japanese side agreed that policy direction for those industries should be discussed or recommended if Japanese side would understand its necessity in the course of the Study.

Handwritten signature and initials in black ink, located in the bottom right corner of the page. The signature appears to be 'S. O.' followed by a stylized flourish.

V. COORDINATION OF THE STUDY WITH THE VIETNAMESE TRANSPORT SUB-SECTOR M/P

Vietnamese side requested that the implementation of the Study should be coordinated with the formulation of Master Plan until 2020, which is prepared by VRA, VNRA, VINAMARINE, VIWA, CAAV and VNR. Japanese side explained that the procedure to formulate comprehensive transport plan of all transport modes is a time-consuming process and it is impossible to cover all items required by above relevant agencies. Vietnamese side agreed with it.

With regard to the examination of the North-South high-speed railway, Vietnamese side requested to formulate Pre F/S. Japanese side explained that main contents of the North-South high-speed railway study would be a) demand forecast including modal split, b) rough alignment of the route, c) preliminary analysis of technologies and d) rough cost estimation in Phase1 stage, and e) source of fund, f) institutional framework and g) human resource development plan in Phase2A stage. Vietnamese side accepted Japanese explanations.

VI. STEERING COMMITTEE AND WORKING GROUP

Both sides agreed that the Steering Committee would be set up under the chairmanship of MOT, based on the common understanding regarding importance of prioritization of projects as well as coordination of conflicting interests during the course of Study.

The Steering Committee would comprise the following organizations with possible inclusion of others if MOT and JICA Vietnam office consider necessary.

- Vice Minister of MOT as a chairman
- Director General or Deputy Director General of MPI
- Director General or Deputy Director General of Government Office
- Director General or Deputy Director General of MOF
- Director General or Deputy Director General of MOC
- Director General or Deputy Director General of MONRE
- Director General or Deputy Director General of Planning and Investment dept., MOT
- Director General or Deputy Director General of TDSI
- Chairman or Vice Chairman of VRA, VNRA, VINAMARINE, VIWA and CAAV
- Director General or Deputy Director General of Transport dept., MOT
- Director General or Deputy Director General of Science and Technology dept., MOT
- Director General or Deputy Director General of International Cooperation dept., MOT
- Director General or Deputy Director General of Legislation dept., MOT
- General Director or Deputy General Director of VNR
- General Director or Deputy General Director of VEC



On the working level, both sides agreed that the Working Group composed of qualified staff of TDSI and concerned organizations would be set up for the study work and the effective technology transfer.

- Deputy Director General of Planning and Investment dept., MOT
- Deputy Director General of TDSI
- Senior Officer of MPI
- Senior Officer of Transport dept., MOT
- Senior Officer of Planning and Investment dept., MOT
- Senior Officer of International Cooperation dept., MOT
- Senior Officer of Science and Technology dept., MOT
- Senior Officer of Legislation dept., MOT
- Chief of Planning and Investment div. of VRA, VNRA, VINAMARINE, VIWA and CAAV
- Chief of general planning and International Cooperation div., TDSI
- Head of Investment and Planning div, VNR
- Head of Investment and Planning div., VEC

MOT will inform JICA Vietnam Office of the Steering Committee and Working Group members before the commencement of the Study.

VII. COUNTERPART TRAINING

1. Vietnamese side requested that JICA would conduct the counterpart training in Japan as well as on the job training for the purpose of the smooth transfer of technology during the Study. The Team agreed to convey this request to JICA H.Q. for consideration.
2. The number, field and duration of the training shall be discussed after the commencement of the Study.

VIII. SEMINAR AND WORKSHOP

1. Both sides agreed that seminar and workshop would be held occasionally considering the timing of submission of reports.

IX. UNDERTAKING OF GOVERNMENT OF VIETNAM

1. As to VII. 4. of the Scope of Work, the Team requested Vietnamese side to take necessary procedures to permit the Study Team to take available aero photographs and satellite images out of Study Area. Vietnamese sides notified that they would provide convenience to the Study Team as far as possible according to laws and regulations of Vietnam.



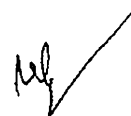
2. As to VII. 4. of the Scope of Work, the Team requested Vietnamese side that counterpart personnel of the Study should be identified at the commencement of the Study for ensuring better cooperation, to which Vietnamese side agreed. For this purpose, JICA shall notify number and field of the Study Team members 1(one) month before the commencement of the Study. The Team also requested Vietnamese side to assign counterpart personnel with English ability for better and smooth technology transfer. Vietnamese side agreed on it.
3. As to VII. 4. of the Scope of Work, Vietnamese side informed that it would be difficult to provide sufficient office space with necessary equipment for the JICA Study Team inside the building of MOT, and requested JICA to secure an office space and equipment for the JICA Study Team at its own expense. The Study Team agreed to convey this demand to JICA H.Q. for the positive consideration.
4. As to VII. 4. of the Scope of Work, Vietnamese side requested the Team to provide transportation at JICA's own expense due to the budgetary constraints in Vietnamese side. The Study Team agreed to convey this demand to JICA H.Q. for the positive consideration.

X. ENVIRONMENTAL AND SOCIAL CONSIDERATIONS (ESC)

1. The Concept of JICA's Environmental and Social Considerations
The Team explained the background, the concepts and procedures of the JICA guidelines for Environmental and Social Considerations (ESC). The Team emphasized the need to comply with the Guidelines. Both sides agreed that MOT should implement the ESC process, and that JICA should assist the process technically.
2. Responsibility for ESC
Both sides agreed that the Government of Vietnam shall take the responsibility for the implementation of ESC concerned with the Study. Both sides also agreed that the contents of ESC and targeted project for ESC shall be discussed in the due course of the Study.
3. Stakeholder Meeting and Information Disclosure in the ESC process
Both sides agreed to hold the Stakeholder Meetings under the initiative of MOT at appropriate timings during the Study. The Stakeholders to participate in the meetings should be properly selected by MOT in the course of the Study well in advance. Information regarding the Study shall be disclosed by MOT and JICA. The Team also informed that JICA would make public the Study reports.

XI. OTHERS

1. Both sides agreed the result of the Study would be open to the public in order to achieve maximum use of the Study results.
2. The Team notified that they expected to start discussion on Inception Report in November 2007 at present, but it would be subject to JICA's internal procedure.



List of Attendants**(Vietnamese Side -representatives only-)****Ministry of Transport**

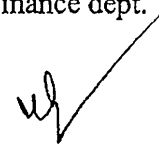

Mr. Ngo Thinh Duc	Vice Minister
Mr. Truong Tan Vien	Director General, Planning and Investment dept.
Mr. Nguyen Van Thuan	Deputy Director General, Transport dept.
Ms. Bui Thien Thu	Deputy Director General, International Cooperation dept.
Mr. Mai Van Duc	Chairman, VRA
Mr. Doan Vu Bay	Vice Chairman, VRA
Mr. Doan Ngoc Hoi	Head of Planning and Investment div., VRA
Mr. Nguyen Van Doanh	Vice Chairman, VNRA
Mr. Vuong Dinh Lam	Chairman, VIAMARINE
Mr. Nguyen Ngoc Hue	Vice Chairman, VIAMARINE
Mr. Pham Minh Nghia	Vice Chairman, VIWA
Mr. Luu Thanh Binh	Vice Chairman, CAAV
Mr. Dinh Viet Thang	Head of Planning and Investment div., CAAV
Ms. Doan Thi Phin	Vice Director, TDSI
Mr. Bui Van Tong	Deputy General Director, TEDI

Ministry of Planning and Investment

Mr. Nguyen Trong Tin	Director General, Transport Infrastructure and Urban Development dept.
Mr. Ho Quang Minh	Director General, Foreign Economic Relations dept.

Ministry of Finance

Mr. Vu Xuan Hieu	Deputy Director, External Finance dept.
------------------	---

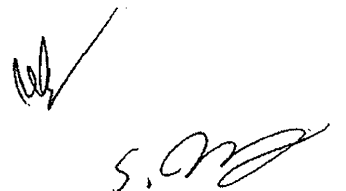
APPENDIX

Vietnam Railway Corporation

Mr. Nguyen Dat Tuong Deputy General Director

Vietnam Expressway Corporation

Mr. Tran Xuan Sanh General Director
Mr. Nguyen Tat Son Deputy General Director

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

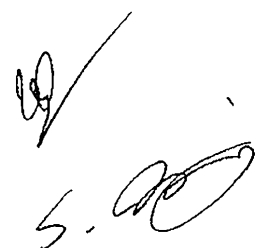
(Japanese Side)

Preparatory Study Team

Prof. Shigeru Morichi	Leader
Prof. Tetsuro Hyodo	Deputy Leader
Mr. Hozumi Katsuta	Distribution System
Mr. Takashi Ito	Project Formulation
Mr. Shuji Eguchi	Railway Planning
Mr. Tadashi Maruyama	Road Planning
Mr. Yasuyuki Nishio	Port and Maritime Transportation Planning
Mr. Akio Nakamura	Transport Economy / Regional Planning
Mr. Kenji Igarashi	Environmental Social Consideration
Mr. Tatsuhiko Sunouchi	Study Planning

JICA Vietnam Office

Mr. Hiroaki Nakagawa	Resident Representative
Mr. Yasuhiro Tojo	Senior Deputy Resident Representative
Mr. Kenichi Kobayashi	Deputy Resident Representative
Dr. Phan Le Binh	Senior Program Officer

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

3. 協議記録

(協議記録：官団員現地調査時 (6/25～7/6))

	JICA ベトナム事務所との協議
面談相手	中川所長、東城次長、小林所員、ビン所員
日 時	2007年6月27日(水) 9:00～10:30
場 所	JICA ベトナム事務所
調 査 団	調査団全員

【議事内容】

主な協議内容は以下のとおり。

【事務所】

- 高速道路は、パッチワーク的ではあるが一部の区間で事業化に向けた取り組みが進んでおり、それを踏まえ ADB 作成の M/P の全体的な見直しをするという点で、取り扱いと比較的容易と考えられる。一方、2009年の着工→2016年の完工に向け取り組むという首相令が出た高速鉄道の方は取り扱いに注意が必要。ベトナム側としても後者をより注視している様子。
- 計画投資省によれば、高速鉄道に係る調査はプレ F/S を実施してほしいとの由。プレ F/S がどの程度の精度を想定しているのか不明であるが、本格調査の中で可能な限りの調査を行う、と返すに留めている。しかし、(高速道路については、本格調査の中で M/P まで行うという点を明示しているものの) 高速鉄道については本格調査終了後の先が見えない。今回の事前調査の中で、本格調査で何が実施でき、何が実施できないのかを明らかにしておかなければ、日越双方の考えが後々乖離することが考えられる。要留意。なお、プレ F/S (「construction investment report」) については、2007年に首相に提出し、2008年に国会に報告するとの由。
- 「Project Owner」が道路局になったことに対し、日本サイドからは、運輸省が「C/P 機関」として対応するよう大使館を通じ申し入れを行っている。事前調査団からも、運輸省(及び TDSI) が対応することで合意を得てほしい。
- 鉄道に係る人材育成(研修)については、もし本格調査の枠内で先方の要請どおりの内容を実施することになれば相当の予算が必要になるため、事前調査の中で検討願う。
- 高速鉄道については、ベトナム側で対応してほしい事項につき申し入れを行ったものの、先方からの対応は必ずしも十分なものではなかった。
- 高速鉄道の Joint Committee は 2 月に開催されたが、上部組織に吸収された。

【調査団】

- 今回の事前調査のポイントは、やはり高速鉄道につきどの程度の調査が行えるか、先方と当方の認識のギャップを埋めることにあると考えている。予算的・時間的制約等に鑑みても、例えば本格調査の中で図面を書くとかというのは困難と考えている。
- また、本格調査が終わればすぐに着工できる、という期待が先方に万が一にでもあるのであれば、それに対しては No と言わざるを得ない。できることを一つ一つ着実に進めていくことが肝要。当方としては交通量調査に基づく需要予測を行うとともに、事業費の概算程度を行うのではと考えているが、先方は施設のデザインだとか、プレ F/S の作成だと

かを要望しているとの由で、双方の認識にはかなり開きがあると言わざるを得ない。研修についても高速鉄道に係る内容が前提とされているが、すり合わせを行う必要がある。

	在ベトナム日本国大使館との協議
面談相手	服部大使、松永公使、木本一等書記官
日 時	2007年6月27日(水) 10:30 ~ 11:30.
場 所	在ベトナム日本国大使館会議室
調 査 団	調査団全員、中川 JICA 所長、ビン JICA 所員

【議事内容】

主な協議内容は以下の通り。

【調査団】

- 高速鉄道は 2009 年に着工、2016 年に完工、という首相令も出たと聞いているが、仮にそれに従うとすれば、2008 年中に図面を書いたりすることになる。本格調査でそうした対応を行うことは無理。高速道路については必要性の高い区間から着工すればよいので、高速鉄道ほどには日越間の認識のギャップはないはず。

【大使館】

- 仮に 2009 年に、ハノイ～ヴィン間或いはホーチミン～ニャチャン間のどちらかを着工するとしても、7 年での完工が無理なのであれば、本格調査が終わるよりも前に、土地収用、在来線も含めた整備区間の優先順位付け、資金調達源の検討等、現段階でベトナム側が検討すべきことがあるのではないか。責任分担という意味においても、対応の期限も含めてベトナム側に提示することが重要と考えるが如何か。S/W の付属資料でというのができないのであれば、大使館のメモという位置づけで作成してもらっても構わない。
- これは、十分な需要が生まれれば、という仮定の話であり、仮に本格調査の需要予測の結果、高速鉄道が「端にも棒にもかからない」ということであればそれで仕方がない。本格調査が終了してすぐに着工、2016 年に完工というのが技術的に無理というのは十分承知しているし、(例えば) 本格調査で詳細設計をするのが無理といったことは先方に伝えてももちろん問題ない。仮に 2009 年着工・2016 年完工するのであればという前提で (既述の) 資料につき作成願う。

【調査団】

- 承知した。

	JBIC ハノイ事務所との協議
面談相手	森首席駐在員、大村次席駐在員
日 時	2007年6月27日(水) 13:30 ~ 14:30
場 所	JICA ベトナム事務所
調 査 団	中村・五十嵐を除く調査団全員

【議事内容】

主な協議内容は以下のとおり。

【JBIC】

- 調査団が懸念するとおり、高速鉄道に係る日越間の認識のギャップは大きい。先週、公使と MPI 局長間で協議をした際も、今年中のプレ F/S 作成と、来年の国会提出ができるように、という要望があった。率直に申し上げると、当方の高速鉄道事業に対する姿勢は、VITRANSS2 の進捗状況を見ながら検討、ということになろうと考えている。

- 高速道路については M/P の実施のみで、プレ F/S 以上の実施は考えていないのか。

【調査団】

- 打ち出しとしては M/P の実施、としているが、必要に応じてさらに踏み込んだ調査を行うことも考えている。

【JBIC】

- 前回の VITRANSS をバイブル的に参照している。高速鉄道・高速道路以外のサブセクター、例えば港湾についてはどうお考えか。

【調査団】

- ハイフオンの先にラクフェン港を新設するとか、ダナン近郊にバッフォン港を作るという話もある。先方からヒアリング予定。

【JBIC】

- 今は経済成長が著しいので、ベトナム側は BOT スキームを初めとした民活導入に積極的であり、例えばラクフェン港も民活で、という話も聞いている。しかし、フィージビリティを十分に検討することなしに民活コンセプトを振りかざしていると言わざるを得ない側面もあり、地に足のついた議論ができるよう、VITRANSS2 でも民活スキームにつき検討・提案があれば望ましいし、ベトナム側の政策判断の上での基礎資料たり得ると考えている。

【調査団】

- 例えば、堤防・浚渫といった収益が見込めない施設は ODA、収益が見込める施設は民活、といった区別をすることも重要。要検討事項と考えている。

【JBIC】

- あとは、VINAMARINE と VINALINE のデマケや、北部の港湾整備につき民間企業の要望がある点についても要留意。なお、ラクフェン港については、世界遺産のハロン湾にも隣接しており、環境面で特に留意が必要かと考えている。
- 高速道路については、4 区間（ニンビン～ビン、ダナン～クアンガイ、ゾーザイ～ニャチャン、カントー～チュンルン）の優先度が高いと聞いている。ただ、関係者毎でこの 4 区間の優先順位付けが異なっている。ベトナム側には、交通需要と経済性に基づいて、どの区間を優先して整備すべきか示すことが重要と考えている。ただ、単に南北高速道路に限らず、東西の越境交通も含め検討されていると望ましいと考える。

【調査団】

- 優先度が高いとされる区間から順番に整備していくと、地方の高速道路はいつまで経っても整備されず、全国の交通網から見てボトルネック化が進むことも有り得る。その点は、マクロ面からの慎重な検討を行うことが肝要。

【JBIC】

- 直近で重要と考えているのは、モードを問わず、維持管理費用がどの程度必要かというこ

と。先方のみならず、当方の検討材料とするためにも、モニタリングできるような体制・制度が必要であるし、その中で我が国における体制・制度をベトナム側にインプットできれば望ましいと考えている。

- ETC について参考情報として、オーストラリアがホーチミン市近郊に無償で機材供与を実施し、これがデファクトスタンダードになりつつある。
- 交通管制システムで日本の技術を使えるなら、C/P 研修の内容に取り組む形で、調査内で検討されていれば、円借款の案件形成の観点からは非常に有用。
- 航空セクターについては、ホーチミン市の東方約 40km の地点にロンタン空港を開港（2020 年を目処）するという話が出ている。既存のタンソンニャット空港が 2015 年には容量オーバーになるので、クアラルンプール規模の空港を新設するということだが、案件としての成熟度は不明。

【調査団】

- BOT スキームでインフラ整備を行う際、土地の開発権も付与するというスキームがあると聞いたが、実際に運用されている例はあるのか。

【JBIC】

- ハノイ～ノイバイ空港の間の道路で、韓国が実施中。道路の両脇何メートルかを整地・分譲することが認められているとの由。

	運輸省（MOT）との協議
面談相手	Duc 副大臣ほか：出席者リスト翻訳中
日 時	2007 年 6 月 27 日(水) 15:00～17:20
場 所	MOT 会議室
調 査 団	調査団全員、中川 JICA ベトナム事務所所長、東城同次長、小林・ビン同所員

【議事内容】

主な協議内容は以下の通り。

【MOT 副大臣】

- 調査内容については S/W に示された内容で問題ない。2030 年以降の交通整備戦略はベトナム側で作成する。
- フェーズ 1 の交通整備戦略の策定においては、各交通モードの連携・リンクを加えて欲しい。
- 高速鉄道も高速道路と同様に M/P 作成を明示できないか。
- MOT は 2008 年に高速鉄道整備計画のドラフトを首相に提出することを義務づけられている。VITRANSS2 の成果を踏まえ、このドラフトとしたい（時期の調整は可能）。

【調査団】

- 高速鉄道の M/P 作成には仕様の検討、在来線との関係など検討すべき課題が多く、高速道路と同じレベルの検討は出来ない。一方、在来線の高速化で対応するなど、整備にはさまざまなオプションが考えられる。本格調査ではこういった検討も予定している。

【MOT 副大臣】

- 首相令では、新線での高速鉄道整備が謳われている。
- 本格調査では、高速鉄道の検討を一つの独立した章とし、現状分析・実現のための課題・計画の内容などを整理して欲しい。

【調査団】

- ベトナム側の S/W 署名者の確認をしたい。また、森地団長の運輸大臣との面会設定を要望する。

【MOT 副大臣】

- MOT の計画投資局長が署名者となる。また MPI のインフラ投資局代表者も立ち会う。大臣と森地団長の面会は調整する。

【MOT 計画投資局長】

- 高速道路は部分プロジェクトの寄せ集め的に整備をするのではなく、包括的な整備を進めたい。
- ベトナム政府の責任事項として事務所の確保、設備機材の供与があるが、調査団で用意して欲しい。

【調査団】

- 調査団とベトナム側カウンターパート機関との緊密な連携関係の確立のため、ベトナム側で準備されることを希望する。

【MOT 計画投資局長】

- W/G、S/C の設立に賛同する。S/C では MOT の副大臣が Chairman となり、局長クラスをメンバーとする。他の省庁からのメンバーの場合は副大臣クラスにメンバーとなってももらうことは難しい。W/G は MOT 計画投資局長が議長を出したい。W/G、S/G のメンバーリストについては検討の上、提出する。
- 運輸大臣の Decision で道路局 (VRA) が VITRANSS2 のプロジェクト・オーナーとされている。ただし、MOT が上位に位置するパートナーである。VRA は窓口として各種手続きを処理するのみであり、前回の VITRANSS のカウンターパート機関であった TDSI は今回、コンサルタントの立場としてプロジェクトに関与することになるが、現段階では未確定のため、追って連絡する。
- 7月3日中に各部局からの S/W、M/M についてのコメントを提出させ、7月4、5日に調査団とベトナム側で内容について協議し、確定させたい。

	計画投資省 (MPI) との協議
面談相手	Mr.Ho Quang Minh (Director General、Foreign Economic Relations Dept.、MPI)、Mr. Tran Bo ()、Mr. Pham Hung Vinh (Senior Officer、Foreign Economic Relation Dept.、MPI)
日 時	2007年6月28日(木) 8:40~9:40
場 所	MPI 会議室
調 査 団	兵藤、勝田、伊藤、江口、丸山、岡村、中村、須之内 中川、Phan Le Binh、通訳 (日越)

【議事内容】

主な協議内容は以下の通り。

【MPI 局長】

- S/W の提案に賛同する。
- 南北高速道路については優先整備区間をどこにするか検討するよう、首相から MOT に指示が出ている。
- 調査の目的として 2011 年～2015 年の優先投資プログラムの策定とされているが、2007 年～2010 年の優先投資プログラムの検討も含めてよいのではないかと。また優先投資プログラムの最終年次が 2015 年になっているが、2020 年のマスタープランも作成中であり、整合させるため 2020 年の方がよいのではないかと。MOT に確認されたい。
- MOT では 2007 年 7 月までに各サブセクターの M/P 作成を義務づけられている。また鉄道分野では 2040 年までのビジョンの検討を行っているという。各サブセクターの目標年次が一致しない状況があったので 2020 年に統一するのがよい。
- 首相 Decision の位置づけだが、発令されれば当然従うべきではある。ただし、実施上の問題や困難がある場合には首相に報告を行う。

【調査団】

- 2020 年のマスタープランでは投資プログラムも含まれており、その期間に含まれるプロジェクトについて優先度の検討を行い、2015 年までの実現性の高い投資プログラムを作成するというのが S/W の内容である。これは MOT から要請されているものであり、理解して頂きたい。
- 高速鉄道整備の予算は、首相令にて 330 億ドルと見積もられているが、見積もりの内訳、借款の割合等、どういう想定をしているのか。仮に事業費が増大した場合、追加予算は対応可能なのか。

【MPI 局長】

- 現時点ではいずれも明確に回答できない。資金源については ODA、公債、中央政府資金などが想定されるが未確定。プロジェクトに対して、日本を含む海外からの投資資金をどの程度調達できるかも不明。VITRANSS2 の中での整備資金調達、整備手法等の検討に期待したい。

	財務省 (MOF) との協議
面談相手	ベトナム語出席リスト翻訳依頼中：局次長出席、Ms. Do Thanh Thuy (External Finance Department、MOF)
日 時	2007 年 6 月 28 日(木) 10:30～11:40
場 所	MOF 会議室
調 査 団	兵藤、勝田、伊藤、丸山、岡村、中村、須之内 Phan Le Binh、通訳 (日越)

【議事内容】

主な協議内容は以下の通り。

【MOF】

- 南北高速道路、南北高速鉄道は実現に向けて課題が山積。VITRANSS2 の調査予定期間

で検討が終了しない場合、検討期間の延長も検討したい。

- 十分な検討が必要な例としてハノイ～ハイフォン間の道路整備が挙げられる。この事例では日本のコンサルタントが関与し、4車線道路として整備された。しかし、沿道の人口が増加し、それに起因する交通需要も飛躍的に増加したため容量不足に陥っている。将来的には6車線道路が必要となる可能性もあるが、用地取得費、移転補償費などが巨額となり、別の道路を建設せざるを得ない状況となっている。
- 高速道路の投資総額は少なくとも200億ドル以上と見積もられており、さらに増大することも考えられる。この資金調達には、①ベトナム側で用地取得費用を負担し、日本側で用地取得費用を除く全ての事業費を負担、②ベトナム側で用地取得費用+事業費の30%を負担し、日本側で事業費の70%を負担、というケースが想定されるが、このような大規模な事業では、これまでとは異なる特別な資金調達の方法を検討・適用することも考えられる。なお、2009年には着工したい。

【調査団】

- 自己資金調達については、具体的にどのような内容を考えているのか。

【MOF】

- 区間に分けてパッケージ化し、料金徴収権の入札を行い、有料道路として供用し、料金を維持管理資金に充当するだけでなく、建設費に充当する方法が考えられる。資金調達方法として債券に依存する場合は、国内／国外双方の発行を考えている。

【調査団】

- 高速道路と高速鉄道との整備優先順位をどう考えているのか。

【MOF】

- 私見になるが道路は経済発展の基盤であり、プロジェクトの熟度も高い区間もあるので、高速道路への投資が優先されるのが妥当ではないか。なお、南北方向だけではなく、東西方向を連絡する高速道路整備も緊急性があると考えます。

【調査団】

- VECは海外の金融機関の融資対象になり得るのか。
- ハノイ～ラオカイ間道路、南部のホーチミン近郊以外にADBの融資対象道路はあるのか。
- 高速鉄道は高速道路に比べて劣後すると考える理由如何。

【MOF】

- VECへの保証さえ確保できれば外国金融機関からの借入れは可能である。
- ADBから特にコミットされた区間はない。2010年までの覚書が作成されているが具体的にどの区間を行うかは明示されていない。
- 高速道路は高速鉄道に比して、部分区間の集中投資が可能であること、リスクが少ないこと、期待される経済効果が大きいことなどが優先の理由である。

	ベトナム高速道路公団 (VEC) との協議
面談相手	ベトナム語出席者リスト翻訳中、Mr. Hoang Tung Huong (Head、International Cooperation Division、VEC)、Mr. Cuong (Deputy Head、Technical Division、VEC)、Mr. Hoang (Technical Division、VEC)
日 時	2007年6月28日(木) 14:00~15:30
場 所	VEC 会議室
調 査 団	兵藤、勝田、伊藤、丸山、岡村、中村、須之内 Phan Le Binh

【議事内容】

主な協議内容は以下のとおり。

【調査団】

- ADB の高速道路 M/P はネットワークに係る検討は十分と思われるが、長期の整備手法の検討が不十分。
- 日本の経験では、交通量の少ない区間の整備が後回しになり、ボトルネックとなるような事例もある。建設、維持管理に係る総合的な検討が重要。

【VEC】

- 理解する。本格調査の中で検討し、参考となる情報を提供して欲しい。

【調査団】

- 高速道路の建設に際し、BOT で実施、VEC による建設、等、整備主体の決定はどの組織が行っているのか。

【VEC】

- 投資規模によって政府が整備手法、整備主体を決定する。根拠となるのは 2005 年の No.16、2006 年の No.112 の首相令である。
- 大規模投資の場合、中央政府（首相府）の所管となり、投資規模が小さい場合には MOT の所管となる。南北高速道路の場合、全体の投資金額は巨額になるが、区間分けした場合には MOT が所管することとなろう。
- 2005 年の企業法に則り、特別な理由がない場合は従来の公的な事業は民営化、または株式会社化する方向となっており、VEC もその例外ではない。

【調査団】

- ADB の高速道路 M/P とは別に、VRA (TEDI への委託) による高速道路の M/P(ドラフト)が近日中に MOT に提出されると聞いている。VEC はこの策定にどう関与したのか、また ADB の高速道路 M/P はどう反映されているのか。

【VEC】

- 高速道路の M/P は元々 VRA が作成していた経緯があり、むしろ ADB の高速道路 M/P が VRA 作成のものを参考として作られたものである。今回の VRA の報告書は、ADB 作成の報告書を踏まえた最終版と考えられる。

【調査団】

- VEC の権限はどのようなものか。

【VEC】

- 2004年にVECが設立された時点では、高速道路の整備計画の策定、建設、管理運営を担うこととなっていたが、管理運営の機能についてはつい最近VRAに戻された。財源は政府系機関、民間などからの借入れが主である。
- 一言でいえばVECは、高速道路建設のための投資家である。現行制度ではVECは政府の機関でありながら、民間投資会社としての機能も有していると言えよう。
- VITRANSS2では高速道路整備におけるVECのあり方についての助言を期待する。

議 題	KOICA ベトナム事務所との協議
面談相手	Moon Jung,Choi (Deputy Resident Representative)
日 時	2007年6月28日(木) 16:30 ~ 17:30
場 所	JICA ベトナム事務所
調 査 団	勝田、伊藤、丸山、須之内

【議事内容】

主な協議内容は以下のとおり。

【KOICA】

- F/Sの対象区間として、ホーチミン～ニャチャンに続く区間はハノイ～ヴィン間を予定していたが、先方の都合により、ハノイ～ハティン間（ヴィン南方約100km）に拡大された。ハティンを「Special City」として開発するためとの由。
- 当該区間の調査は、5月にICRを提出、来月にはITRが完成。FRは2008年4月に提出予定。なお、レポートの中身は基本的には先行のホーチミン～ニャチャン間と同一である。
- ヴィン～ニャチャン間のF/S調査実施がベトナム側によりキャンセルされたが、diplomaticallyに言えば、「自己資金で対応する」とMPIに表明されたためである。
- ホーチミン～ニャチャン間のF/S実施時には、地方政府の意見（駅や車両基地の位置等）調整に特に苦労した。なお、在来線の整備に係るベトナム側の要望はなく、新線建設を前提に、という意向を受けて調査を開始した。
- 調査の準備を始めた2003年頃は運輸省の大臣も非常に協力的だったが、2006年に大臣が替わった頃から当初ほどの期待ができなくなった。C/P機関であるVNRAのキャンペーンも十分ではない。
- KOICAは予算的な制約から必ずしも十分な調査ができなかったもので、JICAの調査には期待する。協力も惜しまない。

【調査団】

- VECに韓国人専門家を派遣しているほか、ハノイ～ハイフォン間の道路でKEC (Korean Expressway Corporation) が関与していると聞いているが如何。

【KOICA】

- 関知していない。

	鉄道関連機関との協議
面談相手	ベトナム国鉄 (VNR) 副総裁、運輸省鉄道総局 (VNRA) 職員、MPI 職員
日 時	2007 年 6 月 29 日(金) 8:30 ~ 11:30
場 所	ベトナム国鉄
調 査 団	西尾・中村・五十嵐を除く調査団全員

【議事内容】

主な協議内容は以下のとおり。

【VNR】

- S/W 及び M/M 案については基本的に問題ない。ただ、高速鉄道事業は 2008 年中に、2020 年までの投資案件報告書として首相に提出する必要があるため、可能であれば (Phase2A でなく) Phase1 が終わる 2008 年 7 月までに、これに係る検討も完了して頂きたい。
- 2007 年から 2010 年までの開発計画については、621 首相令 (英訳中) で承認済み。主な内容は、①在来線、特にハノイ～ホーチミン間のアップグレードと鉄道インフラ全般の整備、②南北高速鉄道 (軌道幅 1435mm、複線) の戦略策定、③訓練学校の拡充も含めた人材育成 (→「新幹線」を運転できる人材の育成、中長期的にはインフラもベトナム側で製造できれば望ましい)、である。2020 年までの投資案件として、南北高速鉄道整備については、「日本も含めた」ODA 資金で建設することを考えている。

【調査団】

- 高速鉄道に係る調査については、ある程度のアウトプットを 2008 年 7 月作成の ITR 上で出し、関係機関と議論する。
- Phase1 では、各種交通データの収集とモデル設定を行う。GDP 成長率等で複数のシナリオを設定し、交通量調査に基づく中長期的な需要予測を行い、ベトナム全土の複数のセクション毎に需要量の判断を下す。機関分担、つまり高速バスや飛行機とのバランスの検討も重要になると考えられる。なお、駅の位置や路線設定により結果は当然異なるが、この調査にはその検討までは含めない。
- また、概算ではあるが、事業費の算出も試みる。南北全線でトンネル・橋梁が何本あって何億ドル要するか、という計算ではなく、標準断面に基づき、1km 何億ドルで 1800km ならその 1800 倍、といった計算。
- Phase2A においては、Phase1 の内容を深化させるとともに、資金調達源について検討する。また、仮に高速鉄道を建設するとなると、新幹線整備の基本法だけでなく、構造面での法律、運転面での法律等々、様々な制度面での対応が必要となるため、整備すべき組織体制 (人材育成に係る検討を含む) も併せて検討を行う。
- ベトナム側として、2008 年中に首相府に提出しなければならない内容とは何か。

【VNR】

- 2008 年中に提出するのは、要はプレ F/S であり、その具体的な内容については配付資料を参考されたい。説明頂いた調査の内容については、Phase1 終了時にプレ F/S に求められる全ての項目の検討まではされない点も含め承知したが、この足りない部分については、VITRANSS2 の枠ではなくても良いので、日本から支援を頂ければと考えている。
- 高速鉄道整備計画は今に始まった話ではなく、2002 年 1 月の首相令でも通知がされてい

る。昨年の日越首相会談の中でも、日本の資金援助で実施することが議論されたし、今年5月の副首相訪日の際にも、本計画の推進を改めて要望した。こういう経緯に鑑みても、JICAを始めとした日本の支援をお願いしたい。なお、Project OwnerたるVNRもコンサルタントを雇用し、VITRANSS2のコンサルタントと協同作業（→VITRANSS2のコンサルタントの指揮下に入るが、飽くまでも手続き・ロジ面での作業のみとの由）をできればと考えている。MPIからオフィシャルレターが発出されるが、F/S作成や詳細設計の段階でもVNR雇用のコンサルタントに支援を頂きたい。

【調査団】

- 日本においては、新幹線整備の推進を経た80年代に国鉄の赤字が累積し、以降の新幹線整備の方針につき90年代初頭までに活発な議論が行われた。具体的には、総事業費を最大限抑えつつ、在来線も活用しつつ需要の拡大に対応できるか、という議論であり、新線整備区間と在来線活用区間につき徹底的に検討を行った。ベトナムにおいても、計画段階の今からこうした議論—事業費を抑制しつつ、計画としてのフィージビリティを高める—をVITRANSS2の中で検討すべきであり、配付資料にて提示された内容は、VITRANSS2のさらに先の段階であると考ええる。

【VNRA】

- 鉄道のM/Pを我々がレビューする際に重要になるのは、①どの国の技術を導入するか、②いつ着工・完工するか、③人材育成をどういう計画で進めるか、④資金調達源を何に期待するのか、という点である。いずれの点においても、現段階でベトナム側はこれらに回答できず、助言を仰ぐものである。その他の点についてはご説明頂いた点に賛同する。

【調査団】

- 先程の当方の説明を補足する。日本の新幹線の経験に鑑みても、要は高速鉄道を作ることが重要なのではなく、需要に応じて高速移動をすることが重要なのである。例えば、都市部から離れた場所に高速鉄道の駅ができるより、都市部発着の高速バスで移動する方が早い場合も考えられる。また、30年で建設する超高速システムより、5年で建設できる高速システムを選択した場合もある。Phase1ではこうした点にも留意しつつ検討を進める。

【MPI】

- 説明頂いた調査内容でも、プレF/S作成に必要なかなりの情報が提供されるのではと考えている。特に、Phase1の需要予測及び事業費積算の結果は有用。資金調達源の検討もあれば望ましい。もう一点重要な点は、全ての交通分野の中で鉄道をどう位置づけるかということであるが、これもVITRANSS2という枠の中で対応されると考える。
- 計画の検討に当たり、駅間所要時間でなく、Door to Doorの所要時間の観点も注意する必要がある点理解した。
- 一方、プレF/Sの作成ということが政治的にも求められており、しかも時間的にも急を要したものである以上、VITRANSS2の中でプレF/Sが作成される方が望ましいとは考えている。

【VNR】

- 本日は重要なアドバイスを多く頂いた。現在、正月や夏休みといった旅客のピーク時期には貨物鉄道の便数を減らして対応するなど、既に在来線の容量はオーバーしている状態で

ある。高速鉄道を単に建設するだけでなく、在来線の有効活用という観点でも改めて研究したい。

【調査団】

- 調査の内容については既に説明した通りであり、ある一つの交通手段にこだわるのではなく、複数のモード間で最適な組み合わせが何かを検討することが第一である。よって、ベトナム側で政治的に（高速鉄道につき）早急にアウトプットを求めざるを得ない事情は承知しているが、VITRANSS2 のアウトプットを活用して対応頂きたい。
- （鉄道計画団員より）VITRANSS2 の調査内容については理解頂いたと認識している（→先方了承）。プレ F/S については、ベトナム側で VITRANSS2 のアウトプットを活用するのは問題ないが、本格調査団が、説明した調査内容と並行して行える内容ではないことを認識して頂きたい（→先方了承）。
- また、仮に VITRANSS2 と別枠でプレ F/S への対応を行うとしても、新たに要請を出して頂く必要があり、結果的に時間は必要。

【VNR】

- 承知した。ただ、当方としては、JICA でなくとも、日本の機関からの助言を頂ければと考えている。

	MOT 道路局（VRA）との協議
面談相手	6名、ベトナム語出席者リスト翻訳中（ビンさんがリスト保有）
日 時	2007年6月29日(金) 14:00~16:20
場 所	VRA 会議室
調 査 団	兵藤、勝田、伊藤、丸山、西尾、岡村、中村、須之内 Phan Le Binh、

【議事内容】

主な協議内容は以下の通り。

【調査団】

- ベトナム側ではいくつかの道路 M/P が作成されているようだが、VITRANSS2 ではどの M/P を参考とすべきか。
- 高速道路建設、運営・維持管理のための財源スキームや事業実施体制をどのように考えているのか。
- そのほか、VITRANSS2 実施にあたっての要望としてどのようなものがあるのか。

【VRA】

- 2003年に高速道路 M/P の報告書を作成し、関係機関からのコメントを反映させ 2005年に首相に提出した。内容が十分ではなかったため、承認されず見直すよう求められた。おりよく、ADB の資金により、M/P のレビューと VEC の組織体制に係る検討を実施することとなった。
- ADB の M/P は今回 VRA で作成した高速道路 M/P の参考としている。この M/P は、「今年 6 月末」までに運輸大臣に提出する予定。
- 全国の高速道路 M/P 作成とは別に、南北高速道路 M/P の作成も TEDI に依頼している。

- 高速道路の財源については、整備区間毎に ODA を活用したり、政府資金を活用したりと異なっている。
- 現在作成中の南北高速道路 M/P に反映させたいので、2008 年 2 月ぐらいに VITRANSS2 の南北高速道路検討の成果を出して欲しい。なお、南北高速道路については、運輸大臣の指示で VRA がプロジェクト・オーナーとなる。運輸大臣からは 2007 年末までに南北高速道路整備の優先順位を明確化し、報告するように求められている。

【調査団】

- 全ての交通モードを対象とし、相互の機関分担も含め検討する予定であるため、南北高速道路のみ作業を早めることはできない。調査過程で得られる有用な情報を逐次提供することで十分と考える。
- 高速道路の M/P と詳細計画は異なる。ADB の M/P は高速道路ネットワークの計画としてはよくできていると思うが事業化にあたっての資金源や整備手法等の部分は十分検討されていない。
- 高速道路整備においては、交通量の少ない区間をどう建設していくかが課題となる。適切な整備手法が確立されないと地方の道路は建設すればするほど赤字を抱えこむことになり、全体のネットワークを考えながら整備を進める必要がある。日本では全体の最終的なネットワークプランをもとに暫定 2 車線道路を建設し、その後 4 車線、6 車線に拡幅する手法が適用され実現に至っている。暫定供用で料金徴収を行い、他の区間の建設資金に回すことが可能となる。建設の資金計画では後発区間の利用料金が高くないような工夫が必要である。
- M/P と詳細 M/P の違いはどのようなものか。

【VRA】

- どの区間を建設するか、線形をどうするかなどがより具体的に検討される。全国高速道路 M/P の提案内容を変更することもあり得る。

【調査団】

- 本格調査のフレームワーク策定に影響するので、どのような内容の検討が詳細 M/P で行われているのかの情報提供を希望する。また、ベトナム側がそれ以外でもどのような計画策定を行っているのかが分からないと、本格調査の検討内容が確定しない。
- ベトナム側の南北高速道路計画が先に正式に承認され、その後の本格調査の検討結果が活用されないことを危惧する。本格調査団との緊密な情報交換を希望する。

【VRA】

- 前回の VITRANSS の時にはベトナム側 M/P に反映させており、今回も同様に反映させることは可能と考える。

【調査団】

- 高速道路の管理機能が、つい最近 VEC から VRA に戻った旨、VEC から聞いているが。

【VRA】

- VEC に、高速道路の管理機能までは持たせたことはない。

【調査団】

- ADB の調査では高速道路の M/P 作成と同時に VEC の組織体制の検討にも重点が置かれ

ている。VEC は高速道路を整備・維持管理運営する会社として育成しようとして設立されたのか。

【VRA】

- 運輸大臣のみが返答し得る。個人的見解としてはVECが高速道路の建設・運営会社として拡大するのがよいと思っている。

	運輸省港湾局（VINAMARINE）との協議
面談相手	Dr. Nguyen Ngoc Hue (Vice Chairman (副局長)、VINAMARINE)、ベトナム語出席者リスト翻訳中
日 時	2007年7月2日(月) 8:30~10:10
場 所	VINAMARINE 会議室
調 査 団	勝田、伊藤、丸山、西尾、岡村、中村、須之内 小林、Phan Le Binh、通訳（日越）

【議事内容】

主な協議内容は以下の通り。

【VINAMARINE】

- S/W については了解。首相 2 案件を重点的に検討すると点も理解した。一方、港湾局では 2020 年の M/P を作成中であり、当該セクターについても十分に検討して欲しい。
- 最近、首相令により MOT、MPI、MOF、工業省、天然資源環境省をメンバーとした合同調査が実施され、鉄道・道路整備と関連した港湾計画や、産業開発と一体化した港湾計画の必要性が明らかになった。また、GMS など地域経済の面から港湾計画を捉えるという点も重要となっている。M/P はこれらに配慮する必要がある。

【調査団】

- 本格調査は南北高速道路と南北高速鉄道のためだけの調査ではなく、全ての輸送モードを対象としている。

【VINAMARINE】

- 現在、ベトナムにおいても港湾の分類はあるのだが、VITRANSS2 で各港湾のポテンシャルも念頭に置き、この見直しを行ってほしい。また、港湾の運営機能、行政管理のあり方、民営化のあり方に関する検討を行って欲しい。これは港湾整備に係る資金調達計画にも反映されるものである。

【調査団】

- 2007 年 8 月までに港湾の分類リストのドラフトを首相に提出する予定と聞いており、本格調査での再分類は必要なのか

【VINAMARINE】

- ベトナム側とは別の観点で日本側に検討してもらいたいためである。ベトナム側での検討が終わっても、VITRANSS2 の検討結果を反映することは可能。

【調査団】

- 2020 年を目標とした M/P の作成状況如何。

【VINAMARINE】

- 1999年に、2010年を目標年次とする港湾M/Pが承認されている。これを踏まえる形で、首相の指示により2020年を目標年次とする新M/Pが作成中である。TDSIが現在レビュー中であり、2008年末までに完成する予定。なお、内航水運のM/Pの方は、2007年末に完成する予定。

【調査団】

- 海運業への民間の参入状況、或いは参入制限はどのような状況にあるのか。

【VINAMARINE】

- 海運業はVINALINEだけではなく、他の国営企業、すなわち商業省の企業、VINASHINなどがあり、民間も多く参入している。2005年に企業法、投資法の改正により規制緩和され、国営企業でなければならないセクター、民間が参入できるセクター、100%外資でも参入できるセクターなどが規定されている。

【調査団】

- 現在、ハイフォン近くのLach Huyen港とダナン近くのVan Phong港の整備の要望が上がっている。これらの港湾整備におけるVINAMARINEの関わり方如何。

【VINAMARINE】

- 首相からMOTに指示が出され、MOTがVINAMARINEをプロジェクト・オーナーとして任命し、VINAMARINEでF/Sを作成した。ただし首相によるF/Sの承認は、VINALINEがプロジェクト・オーナーになることを含め、得ているわけではない。

【調査団】

- これら2港のF/Sでは全国の需要推計を踏まえているのか。

【VINAMARINE】

- Van Phong港に関しては外国との輸送需要や全国的な輸送需要の検討を行っている。Lach Huyen港に関しては北部地域の輸送需要からの検討のみである。

【調査団】

- 南部のHau川の水路改良の話が持ち上がっているようだが、内容如何。

【VINAMARINE】

- 現在河床が浅いので、1万トン～2万トンクラスの船舶が航行し、カントー港等に寄港できるよう改良する。延長は約40km。総工事費は2億ドルの予定。F/SはMOTに提出済だが見直しが求められている。資金調達計画案はVINALINESで作成している。

【調査団】

- F/Sは本格調査団に提供願う。

【VINAMARINE】

- 中央政府上層部への効果的な伝達のため、報告書はベトナム語版も作成して欲しい。
- Steering CommitteeのメンバーとしてMONREも加えるのがよい。

【調査団】

- 報告書のベトナム語版は考えたい。
- VITRANSS1ではLach Huyen港整備とVan Phong港整備はプロジェクトのロングリストに載っていないが浮上してきた背景はどのようなものか。

【VINAMARINE】

- Van Phong は元々港湾開発のポテンシャルが高い場所であったが、全国の港湾能力不足が予想されるため整備構想が浮上した。事業化については、F/S の結果にもとづいて運輸大臣が追って決定するであろう。

	運輸省道路局 (VRA) との協議
面談相手	ベトナム語出席者リスト翻訳中
日 時	2007 年 7 月 2 日 (月) 10:30~12:00
場 所	VRA 会議室
調 査 団	勝田、伊藤、丸山、西尾、岡村、中村、須之内、Phan Le Binh

【議事内容】

主な協議内容は以下の通り。

【VRA】

- 先週の会議で高速道路の検討スケジュールを早めて欲しいという要望を出したが、計画投資局長と話し合った結果、VITRANSS2 のスケジュール尊重することで了承された。ただし、当方の M/P 作成を意図的に遅らせるというものではない点認識願う。
- 先週議論となった VEC の役割についてであるが、VEC は高速道路の投資会社であり、ベトナム全土の高速道路の管理は VRA が行っていることを再確認した。
- 高速道路 M/P は 2005 年 8 月に首相に提出している。その後の ADB の M/P 結果を参考にして 2007 年 8 月までに新たな M/P を MOT に提出予定。順調に進めば首相が 2007 年中に承認するはずである。
- 南北高速道路計画は MOT が VRA に作成を指示し、VRA は TEDI に作成を依頼している。こちらは 2008 年 3 月に MOT が承認するはずである。南北高速道路計画の詳細検討については VITRANSS2 でも検討して欲しい。

【調査団】

- VITRANSS2 では交通需要予測の結果が出るのが 2008 年 7 月を予定しており、ベトナム側の南北高速道路検討のスケジュールと合わせることは難しい。
- 需要に乏しく採算性が期待できない中央部の区間の整備などが存在するため、南北高速道路を全体としてどう建設していくかは検討課題である。
- expressway と highway の定義が各国で異なるものとなっている。日本でも高速道路と高規格道路との区別は明確ではない。南北高速道路以外の高速道路整備はどうお考えか。

【VRA】

- Expressway の意味する内容は地域、都市、によりさまざまな考え方があり。例えば、ハノイの第 3 環状線は都市高速と考えられているが、環状線でも一般道路の高規格に過ぎないものもある。また、ハノイ～ハイフォン間の expressway では、ハノイ～Lach Huyen までは高速道路、Lach Huyen～ハイフォン間はそれよりランクの低い道路での整備を考えている。
- ベトナム側が考える expressway とは、北部・中部・南部の 3 経済開発拠点間、また経済開発拠点と空港、港湾を結ぶ役割を持つ道路である。
- 南北高速道路はベトナム側が考える高速道路網の一部である。優先度の低い高速道路を建

設するためには、高速道路以外の整備手法についても検討する必要があると思われる。

【調査団】

- 全国高速道路 M/P と南北高速道路 M/P の違いは何か。

【VRA】

- 即答が難しい。南北高速道路計画に対する VITRANSS2 からの技術的サポートを期待している。

【調査団】

- 前回の会議でも求めたが、南北高速道路計画の内容としてどういう項目が必要なのか情報提供頂きたい。

【VRA】

- 高速道路 M/P では起点と終点の記述程度であったが、南北高速道路 M/P では経由地点の確定、需要に応じた区間別の車線数設定等まで具体化させる。図面スケールとしては 1:10,000、1:25,000、1:5,000 レベルの図面を想定している。

【調査団】

- VITRANSS2 の中で、可能な限りの支援はするが、全てを検討できる訳ではない点承知頂きたい。
- 複合貨物輸送、一貫輸送についてどのような問題を認識しているか。

【VRA】

- VITRANSS2 の中で複合貨物輸送などの物流面から検討されることは望ましい。現状、内陸水運や鉄道輸送は道路貨物輸送程には展開されていない。統計によればベトナム全国の貨物の 70%、旅客の 80%が道路輸送に依存しているが、これが望ましいとは考えていない。VITRANSS2 では複合輸送を含め、モード全体としての輸送コストを削減する観点から検討願う。

	航空局 (CAAV) との協議
面談相手	Nguyen Ngoc Hue 副局長、Luu Thanh Binh 局次長、Dinh Viet Thang 計画投資課長
日 時	2007 年 7 月 2 日 (月) 14:00~15:00
場 所	CAAV 会議室
調 査 団	勝田、伊藤、西尾、中村、須之内、Phan Le Binh

【議事内容】

主な協議内容は以下の通り。

【CAAV】

- 本格調査への情報提供は進んで行く。運輸省より指示は受けているが、優秀な C/P 人材の配置もさせて頂く。
- 一つお願いがあるとすれば、(前回の VITRANSS のサイトは異なり、積極的にデータ提供を行うので) 客観的かつ定量的な分析をお願いしたい。また、個別プロジェクトの寄せ集めではなく、包括的な研究をお願いしたい。
- 2020 年までの M/P は 2008 年中の完成を目指し、当方にて作成中。なお、これとは別に、

2030年までの Vision も作成している。

【調査団】

- 承知した。CAAV にて作成中の M/P については、本格調査とも調整をしつつ進めて行ければと考えている。
- 一般的な話であるが、前回の VITRANSS 以降の航空旅客需要の状況如何。

【CAAV】

- 2000 年以降、需要の伸びが著しい。2003 年から 2006 年の 3 年間では、毎年 14% のペースで成長している。今年の上半期に限って言えば、前年比 20% の伸びである。ハノイ～ホーチミン間のみの話ではなく、全国の路線で需要が高まっている。
- 係る状況に鑑み、便数の増加とともに、マネジメント面・インフラ面双方から拡充し、需要の増加に対応する必要性が高くなっている。
- また、国際路線の充実も課題であるとは考えている。

	JETRO ハノイ事務所との協議
面談相手	小林駐在員
日 時	2007 年 7 月 2 日 (月) 15:30～16:30
場 所	JETRO 事務所
調 査 団	勝田、伊藤、中村、須之内、Phan Le Binh

【議事内容】

主な協議内容は以下の通り。

【JETRO】

- 首相 2 案件につき JETRO として関わってくるのは、毎年実施している地球環境調査と民生活調査であろう。VITRANSS2 のような大型調査と整合性が取れているのかという観点で留意はしている。現在のところ、ベトナム側からは港湾関係の調査の話が出ている。
- VITRANSS2 関連で言えば、ベトナム全土のどの地域から開発が進むのかという日系企業の関心があることは言える。
- 企業によって関心事は違うが、喫緊性という意味では、率直に言って（首相 2 案件よりも）港湾整備の方が関係者の関心は高い。
- 2000 年半ば頃から、キャノンの進出も一つのきっかけとして、日本企業の投資先がホーチミンからハノイにシフトするようになった。外資もしくは越僑の進出が著しいホーチミンに比べ、相対的に賃金が安く、雇用主にとっての環境が良いことも理由である。
- 南北を高速道路でつなぐというよりは、ハノイから、今後港湾整備が進むであろう Vinh 辺りまでのアクセスに興味がある。（Vinh から更に南下して）ダナン経由東西回廊、タイ東北部へ、という視野もあろうと思う。なお、ハノイからは、距離的にはホーチミンよりバンコクの方が近く、その意味でも南北高速道路の意味を考える必要はあろう。
- ロジスティックスの課題として日本企業が挙げているのは、①越境輸送の際の積み替えの問題と、②国内の輸送費用の高さ、の 2 点。後者については、他のアジア諸国に比べても相対的に高い。

	運輸省内航水運局（VIWA）との協議
面談相手	ベトナム語出席者リスト翻訳中
日 時	2007年7月3日(火) 10:30~12:00
場 所	VIWA 会議室
調 査 団	勝田、伊藤、丸山、西尾、中村、須之内 Phan Le Binh

【議事内容】

主な協議内容は以下の通り。

【VIWA】

- S/W 案内容には基本的に賛成。
- 2006年に内航水運のM/Pを作成したが、現状分析が不十分で首相の承認が得られなかった。というのも、別の調査で、正式に登録されている内航水運の船舶数は実際の約20%程度、船舶操縦の免許保有率も約20%程度であることが明らかになり、需要の過少評価が判明したためである。この事実を反映すれば、予測では2020年の輸送量が300万トンとされていたが、実際には2007年の時点で600万トンもあったことになる。したがって、VITRANSS2では現状の適切な分析が重要である。
- VITRANSSの交通需要予測では、内航水運の対GDP弾性値を0.6~0.8に設定しているが、ベトナム経済の成長スピードより内航水運の貨物輸送量の伸びが低いのは疑問である。
- S/Wにおいて、2030年までの戦略策定に係るTORで、全ての交通モードの整備戦略となっていないのは疑問である。
- 内陸水運は交通分野以外の水利、水産、水力発電、観光などに関連している。内航水運の戦略策定においては総合的な見地からの検討が必要である。
- VITRANSS2は10月開始が想定されているが、ベトナムでは首相指示で2007年末に交通サブセクターのレビューを提出することとなっている。このレビューと後から出されるVITRANSSの調査結果が同じではVITRANSS2を実施した意味がなくなり、大きく異なる場合にはベトナム側にVITRANSS2の調査成果を受け入れられにくい。とは言え、VITRANSS2のスケジュール調整は困難と思われるので、ベトナム側のM/Pのレビュー時期を遅らせるよう、調査団からの働きかけを期待する。
- 南北高速鉄道の検討が調査の中で大きな比重を占めているようだが、今の段階で南北高速鉄道整備を進める必要があるのか。
- S/Wのベトナム側に求められる事項の中で記述されているデータ提供は問題ない。ただしこれまでの研究結果・調査結果は、既述の通り精度が高いものも含まれているため、慎重を期したい。
- 内陸水運は他の交通モードに比べて経済的であり、環境影響も小さいというメリットがある。ベトナムでは多くの河川が存在し、隣国にも連絡しているため積極的な活用を図るべきである。ヨーロッパや中国では内陸のコンテナ輸送で河川が大いに利用されている。ベトナムでも実際にできるかどうかは不明だがヨーロッパのように護岸整備などを行い、河川による内陸のコンテナ輸送を充実させたい。

【調査団】

- データの信頼性につき言及があったが、VITRANSS2 での実査でカバーされない部分はベトナム側提供のデータに依存して調査を進めざるを得ない。ベトナム側での正確なデータベース構築を期待する。内陸水運の需要推計における弾性値も本格調査で検討される。
- 表現の問題はあるが 2030 年までの戦略には全交通モードの整備戦略が含まれている。
- 内航水運の整備戦略策定の際の、水利、水産、水力発電などについての検討は、VITRANSS2 の中で最大限取り入れる考えだが、限度がある点承知してほしい。

【調査団】

- 南部では河川でのコンテナ輸送が行われているようだが。

【VIWA】

- ベトナム全土でもコンテナ化は進んでいる。南部ではホーチミンからメコンデルタ地域やカンボジアまでコンテナ輸送が行われている。南部での主要なコンテナ輸送ルートとしてはブンタオ港とドンナイなどの工業団地を結ぶ約 60~70km のルートがあり、年間 200~300 万 TEU の輸送量がある。一方、北部ではハロン・カイルン、ハイフォンを結ぶルートで距離にして 20~30km 程度である。最近、ベルギーがカイルン港とハノイ間約 200km のコンテナ輸送に係る技術協力を開始した。世銀は「Multimodal Transport Regulatory Review」を実施し、コンテナ輸送について調査研究を行っている。世銀はまた、Mekong Delta Infrastructure Development Study を実施しており、北部でも同様の調査を実施予定である。なお現在、北部では 2 箇所のコンテナ取扱い可能な河川港がある。

【調査団】

- メコンデルタにおける内航水運開発で考慮すべき点は。

【VIWA】

- 近年カンボジアとの内航水運量が拡大している。カンボジアへの内航水運による貨物としてはガソリン、石油、鉄、セメント、日用品など、またカンボジアからベトナム経由の内航水運による貨物として木材、縫製品、砂などがある。
- なお、観光客も 1 日当たり 200 人程度輸送されている。1998 年に締結されたメコン川航行に関する協定に基づくものであるが、近々改定の予定。

【調査団】

- 河川交通量調査の位置図、河川港の位置図とリストがあれば提供していただけないか。

【VIWA】

- 河川交通量の調査は全国の 142 箇所で実施している。恒久的な観測所から、年に数回しか交通量を観測しない箇所もある。本格調査団が来た際に提供したい。
- ベトナムでは大小合わせて約 7,000 箇所の河川港がある。そのうち約 6,900 箇所は民間が運営する河川港であり、小規模の船着場のような港も含まれる。一方、公的に管理される河川港は全国で 100 程度であり、MOT 直轄の北部水運会社、ニンビンにある運輸交通産業会社、タンロン運輸交通会社などが河川港を直接運営している。それ以外にも石炭工場に直結する河川港、火力発電所用の河川港など、特殊な港も存在している。河川港でもミトーやカントー、カオラン、ロシュアンなどの港は VINAMARINE が管理している。河川港のリストと位置図は事前調査団が帰国するまでに用意したい。

	ADB ベトナム事務所との協議
面談相手	小西所長
日 時	2007 年 7 月 3 日 (火) 15:00～16:00
場 所	JETRO 事務所
調 査 団	勝田、伊藤、中村、須之内、Phan Le Binh

【議事内容】

主な協議内容は以下の通り。

【ADB】

- これまでの対越借款規模は毎年 5 億ドル程度であった。近年、市中金利に近く、譲許性の低い OCR (Ordinary Capital Resource) というスキームを導入したこともあり、2007 年～2009 年の 3 年間で 40 億ドル (うち 30 億ドルが OCR) 規模まで拡大する予定である。
- 運輸交通分野のプライオリティと言えるものはないが、道路・都市交通に対する支援が結果として手厚くなっている。都市交通については、ハノイ・ホーチミン両市に案件形成の段階から支援をしているが、ハノイの方は人民委員会が OCR の条件を受け入れなかったため、事業化は困難と考えている (ホーチミン市の方は OCR を受け入れたが、ADB としても特別にフレキシブルな対応 (返済期間を 20 年→30 年に延長、据え置き期間も優遇) をしている)。なお、両市とも外環高速道路の話も出ている。
- なお、AFD との協調融資で、ハノイ～ラオカイ間の鉄道在来線効率化 (事業費 6000 万ドル、駅構内の整備や信号設備の改善等) を昨年 12 月に承諾したが、先方の対応が良くなく、進捗していない。
- 道路については国道 1 号線の整備に始まり、これまで多額の支援をしてきた分野である。カンボジアとの国際幹線の他、南部海岸道路の整備に向け動いているほか、ノイバイ～ラオカイ高速道路 (事業費 10 億ドル超) を含め、北部 V 字幹線 (ハノイ～ラオカイ、ハノイ～ランソン) 内エリアの開発にも興味がある。
- 高速鉄道への支援については、率直に言って全く考えていない。他の整備ニーズが山積している現状においては、支援の対象たり得ない。

【調査団】

- 高速道路 M/P 実施の経緯如何。また、当該 M/P においては、VEC が高速道路事業の実施主体として各種の提案がされているが、本ミッションで関係機関と協議したところ、VEC は投資主体に過ぎず、実質的な事業実施機関は VRA との由だが。

【ADB】

- GMS 地域全体から見てどう道路整備を捉えるかという考えはあった。また、ベトナム側からは「高速道路を整備するのであれば、FIRR で相応のレベルが必要。それに従って優先順位を決めたい」という要望があったのでそれも踏まえた。当該 M/P の結果、当方の今後援助戦略には、ニンビン～タインホア区間の整備を掲げることとなった。
- 事業実施機関のあり方については、道路に限らず、電力セクター等でも (ベトナム側で) 定まっていない部分がある。7 月下旬の新内閣発足の際に、省庁統合や公的機関の新たな組織設計が決まってくるので、当方としても注視している状況。今秋には今後 5 年の

Public Investment Program もセットされるが、これも同様に（公的機関の体制という面で）要留意。

議 題	在ベトナム日本大使館との協議
面談相手	服部大使、松永公使、木本一等書記官
日 時	2007年7月5日(水) 16:15 ~ 17:00
場 所	大使館
当 方	森地、勝田、須之内、中川 JICA カンボジア事務所長、ビン同所員

【議事内容】

主な協議内容は以下のとおり。

【大使】

- 高速鉄道整備については、日本で需要の高い東海道新幹線から整備を始めたのと同様に、ベトナムにおいても需要の高い区間をピックアップして検討するというアプローチは可能なのではないか。

【調査団】

- 然り。ベトナム三大都市圏間はそれぞれ相当な距離があるし、全てをつなぐというのは必ずしも現実的ではない。ハノイ～ハティン間か、ホーチミン～ニャチャン間が候補になる。それでも両方同時に整備、というのは困難と考えるが、先方との議論が必要。
- まずは、都市に経済開発を誘導することが必要。なお、日本が新幹線整備を開始した際は、貨物列車の脱線が頻繁に起こっていたこともあり、高速鉄道は旅客専用、とされたが、今では青函トンネルで高速貨物鉄道を走らせることが検討されている。本調査でも、高速鉄道が旅客専用、と所与にするのは望ましくはない。
- とは言え、いずれ構造基準や線形にも関わってくることなので、都市の経済開発に係る意思決定も含め、貨物輸送を（海運も含め）どのサブセクターに担わせるのかという意思決定が必要。

【大使】

- ベトナム側によれば、新線は旅客輸送専用であると言ってはいる。
- 仰るところの意思決定というのは、どの段階で必要になるのか。

【調査団】

- Phase1 の中で検討し、Phase1 終了時に決定をすることになる。
- 日本の事例について補足。日本で新幹線開発というと、東海道新幹線をモデルにすることが多いが、運営開始数年で、毎年のベネフィット 100 に対し、コストが 30 になっていたという稀有な成功例である。必ずしも全ての新幹線事業が東海道線のように行かない点には留意する必要がある。
- また、「着工（完工）はいつできるのか」というのが議論の焦点になっているが、まずは「着工（完工）するのに必要な需要がいつ発生するのか」という議論こそ肝要であろう。

【大使】

- 同意。実際にベトナムで新幹線と言っても、東北新幹線や九州新幹線を参考にすることになるのだろう。とは言え、在来線の拡張という代替案は現実的ではなく、在来線・新線の

並存が適当と考える。

- 首相 3 案件に係る協議会をフック計画投資省大臣と 8 月に行う。先方は開始のタイミングばかり言っており、こうした技術的見地から理解してもらう必要がある。是非参加頂きたい。

【調査団】

- 日程が合えば可能。

【大使】

- 本案件に係る自民党内の作業部会のメンバーである二階衆議院議員から電話があり、9 月に訪越するとの由。彼はこうした問題につきキーパーソンたり得るし、私としてもこうした政治面の配慮は欠かしていないつもりである。なお、人材開発については如何か。JR は協力しないわけではないようだが。

【調査団】

- JR は、高速新線における貨物と旅客の併用には、おそらく慎重であろう。研修の話も出ているようだが、新幹線の枠の中で派遣するのではなく、在来線の整備を前提として、その延長線上で新幹線についても研修をしてもらう方が必要で、また関係者にも理解されやすいだろう。

議 題	運輸大臣への表敬
面談相手	Ho Nghia Dzung 運輸大臣
日 時	2007 年 7 月 5 日(水) 17:30 ~ 18:00
場 所	運輸省
当 方	森地、勝田、須之内、中川 JICA カンボジア事務所長、ビン同所員

【議事内容】

主な協議内容は以下のとおり。

【Dzung 大臣】

- VITRANSS1 はベトナムの運輸セクター計画に多大な貢献をした。日越両国は戦略的パートナーシップに則り、今後も関係を深めることとなると認識しているが、VITRANSS2 もその中で重要な案件であろう。
- 既存の運輸交通インフラ施設の改善はもちろん、高速道路や高速鉄道の新規建設も必要と考えており、長期的戦略を念頭に置きつつこれらを検討すべく、JICA の協力には期待している。
- 運輸省職員の報告によると、包括的 M/P に加え、高速道路・高速鉄道の議論も行われたと聞いている。説明頂きたい。

【勝田】

- 本格調査は今年 10 月或いは 11 月に開始、来年 7 月に ITR を提出する。その後、2009 年 3 月に包括的 M/P の FR、同年 8 月に高速道路 M/P の FR を提出する予定である。
- 一方、運輸省各局で作成中の 2020 年までの M/P は、2008 年末が作成期限と聞いている。我々の M/P 策定作業と完全に期を一にするわけではないとしても、調整しつつほぼ同時並行で進むことにより、実効性のある計画になると認識している。

- 高速道路および高速鉄道については、前者は詳細 M/P の策定を、後者はプレ F/S の策定を要請頂いた。当方としてはベトナム側に期待される調査のスケジュール及び内容に完全に応えることはできないものの、可能な限りの支援を行えればと考えており、我々の調査において、関係者間で議論が深まることを期待している。なお、こうした点については、S/W 及び M/M に反映済である。

【森地】

- VITRANSS1 実施の際に重要視され、今回の調査においても重要であるのは、①定量的なデータを収集し、客観的・科学的に分析できるデータベースを構築すること、②調査報告書が、ベトナムにおける国家計画に寄与すること、③計画が具現化される際に、世銀等のドナーとも十分に議論がされること（これは、各ドナーが統一された方針の下で支援を行うことで、齟齬が生じることを防ぐためである）の 3 点である。
- なお、VITRANSS1 と同様、運輸省、TDSI 一体となって協力頂く必要がある。

【Dzung 大臣】

- VITRANSS1 は既述した通り高く評価しており、今回の調査でも、データ収集を含め最大限の協力をする。また、調査結果を我が国の上位計画にも取り込み、必要なものは、例えば HOUTRANS や HAIDEP がそうであったように、実施に移すことを考えている。他ドナーとの関係についても同意。
- 本格調査のスケジュールについては運輸省職員から聞いているが、基本的にこれに賛同する。ただ、引き続き、アウトプットを可及的速やかに出して頂区ことを期待する。
- なお、高速道路と高速鉄道は非常に巨大かつ複雑な案件だと認識しており、当方としても主体的な対応をすることを考えている。JICA の支援に大きく期待しているし、その検討結果を重要視するであろう。
- 個人的には、高速道路と高速鉄道であれば、高速道路の整備の方が重要かつ喫緊であると考えている。高速鉄道についても首相から検討を行うよう求められているが、非常に難しく、調査を慎重に行う必要がある。
- 繰り返すが、双方が合意した S/W 及び M/M の内容に賛同する。今後の調査に期待する。

【森地】

- 大臣の期待に沿うべく、調査に全力で取り組む所存である。

(協議記録：中村団員現地調査分)

	在ベトナム日本大使館からのヒアリング
面談相手	木本一等書記官
日 時	2007年5月31日(木) 11:30 ~ 12:00
場 所	ベトナム日本国大使館
調 査 団	中村、Phan Le Binh

【議事内容】

コンサルタント団員から調査スケジュール、内容の説明を行い、以下のようなコメントが得られた。

(1)コメント

a) 高速鉄道整備

- ・ベトナム側の高速鉄道整備に対する期待は大きい。

b) その他

- ・首相3案件とは別に国土交通省の望月副大臣が5月にベトナムに来た時にベトナム側との協議において港湾整備の重要性が言及されている。特に北部、中部の港湾が重要であるとされたようである。

	JBIC ハノイ事務所からのヒアリング
面談相手	大村駐在員
日 時	2007年5月31日(木) 13:30~ 14:30
場 所	JBIC ハノイ事務所
調 査 団	中村、阿久津（片平現地サポート要員）

【議事内容】

コンサルタント団員から調査スケジュール、内容の説明を行い、以下のようなコメントがあった。

(1)コメント

a) 調査全体について

- ・VITRANSS2の第1年次調査でベトナム側の意図するようなアウトプットが出ない場合には調査が顧みられなくなる可能性もある。

b) 高速鉄道整備

- ・現在の首相はおそらく、今の情勢では2015年まで首相である可能性が大きく、2015年までに高速鉄道整備が具体的に動き出さないと日越関係にも影響が出てくる可能性もある。
- ・現在、高速鉄道はハノイ・ホーチミン間で航空路と比べ所要時間はかかるのに、予想される運賃が高い。このままでは利用されない。
- ・高速鉄道の場合、需要がなければそれを喚起する方策を検討するのがよい。例えばベトナムにおいても需要が小さい空港整備の際に地元が補助する事例も存在している。
- ・ホーチミン市では10年前は誰もが地下鉄はフィージブルではないといていたが、想

像以上の状況の変化が生じている。このような事例も参考として高速鉄道整備を考えるべきである。

- ・ VNR では独自に高速鉄道の Pre-F/S 実施予定があると聞いており、その場合 VITRANSS2 での検討方法にも影響が出てくる可能性がある。
- ・ 高速鉄道の整備コストはホーチミン～ニャチャン間で 1 兆円という概算コストが出されており、借款、国債発行による海外からの資金調達など資金調達手法についても検討すべきだろう。
- ・ 高速鉄道整備に対する日本の技術支援では JR のサポートが鍵となろう。
- ・ 高速鉄道の駅舎の位置はハノイやホーチミンなど大都市の中心から離れて設置した場合でもそこまでの交通手段（例えば地下鉄など）を整備すれば大きなハンディキャップにはならないのではないだろうか。

c) 高速道路整備

- ・ 高速道路は都市圏の道路、例えばハイフォンやブンタウと結ぶ道路、都市圏環状道路も対象とすることは必要と考える。
- ・ ADB の高速道路のスタディでは整備の優先順位がついていないと理解している。
- ・ 最近では土地の開発権とのセットで高速道路の BOT による整備が部分区間で進められている。ハノイ-ハイフォン間の 5 号線南側の高速道路整備は地場銀行による BOT、ホーチミン-ゾウザイは JBIC の SAPROF を実施して ADB との協調融資を想定していたが BIDV が Consortium として BOT で実施したいと申し入れている。

d) 需要予測について

- ・ VITRANSS2 では既存データのアップデートで検討を進めることができると思われる。
- ・ 既存鉄道の電化、複線化などの改良を飛ばしていきなり高速鉄道整備に突き進むケースも想定しておくべきである。

e) プロジェクトコストについて

- ・ 高速鉄道は国道 1 号と似たアラインメントとなると思われるが、国道 1 号線整備の際のボーリング調査結果が活用できるのではないかと。

f) その他

- ・ 5 月 3 日に MPI の副大臣と服部大使の間で、首相 3 案件に関する協議会が開催され、松永公使、ミン局長 (FRED) らを構成メンバーとする進捗状況を報告する場としてのサブ・コミッティが設けられることとなった。

	MPI からのヒアリング
面談相手	Dr. Tong Quoc Dat (DGD, Infrastructure and Urban Dept., MPI)、Mr. Pham Hung Vinh (Senior Officer, Foreign Economic Relation Dept., MPI)
日 時	2007 年 6 月 1 日(金) 8:30~9:30
場 所	Ministry of Planning and Investment 会議室
調 査 団	中村、Phan Le Binh、通訳 (英日)

【議事内容】

コンサルタント団員から調査の趣旨、スケジュール、MPI に対する質問状の説明を行い、

以下のようなコメントが得られた。

(1)コメント

a) 調査全体について

- ・ Prime Minister Decision No.412/QD-TTg (2007年4月)には2020年までの優先度が高いプロジェクトが示されているので VITRANSS2 においても配慮することが求められる。総額 67bil.USD に達し、このうち 4.5bil.USD 分についてはベトナム政府による資金を想定しており、残りの 62.5bil.USD 分については別の資金を想定している。また港湾整備や空港整備についても日本資金が期待されている。Noi Bai の第 2 ターミナル建設資金 388mil.USD も日本資金が想定されている。
- ・ MPI 傘下の Central Economic Research Institute では 2045 年までの社会経済フレームについての検討をしている。

b) 高速鉄道整備

- ・ 高速鉄道は日本からの融資としてハノイ・ホーチミン間の整備資金の 32bil.USD が想定されている。
- ・ 既存鉄道のアップグレードもあり、高速鉄道の利用料金は飛行機利用の 1.2 倍という試算もあることから外国有識者にはは高速鉄道の整備は慎重にすべきという意見もある。
- ・ 高速鉄道整備には電力供給体制の整備が前提となる。2020 年までの電力 M/P では高速鉄道についての電力供給体制が整備されることとなっている。仮に高速鉄道用の電力不足が生じた場合にはラオスなど隣接国からの買電によって対応する。
- ・ また採算性の問題があるメガプロジェクトであるため、政府補助については政府内部でも協議されてはいるが VITRANSS2 で対応方策を明確にすべきと考える。

c) 高速道路整備

- ・ Decree No.162 には道路と高速道路整備が示されている。
- ・ 高速道路はベトナム北端から南端までの整備が想定され、日本による資金援助は 20bil.USD が想定されている。

d) 整備手法等

- ・ 現在のところ BOT に関する公的な根拠は Decree No.78 のみである。
- ・ これまで 40 以上の BOT プロジェクトがあったが、そのうち成功したのは 3 つである。不調に終わる理由としては事業者の財務能力不足、適切なコントラクト期間設定や適切な事業者選定の困難さなどがあげられる。
- ・ 現在、韓国が BOT の法的枠組みに関する検討調査を実施している。また日系企業（住友）が Van Phong 港湾の BOT の検討を実施している。
- ・ ベトナムでは民間企業の資本蓄積が乏しく、外国資本に依存せざるを得ない。
- ・ MPI 傘下の Central Economic Research Institute が民間資金導入の検討を行っている。
- ・ 政令 131/2006/ND-CP 号 2006 年 11 月 9 日付で ODA をどう管理するかが示されている。

	TDSI からのヒアリング
面談相手	Dr. Ly Huy Tuan (Director, TDSI)、Dr. Doan Thi Phin (Deputy Director, TDSI)、Dr. Le Thanh Huong (Head, Transport Demand Forecast Division, TDSI)、Mr. Trung (Planning Division, TDSI)、Mr. Tan (Deputy Head, Information Division, TDSI)、Ms. Nguyen To Ha (Deputy Chief of Intl' Relation Division, TDSI)
日 時	2007 年 6 月 4 日(月) 9:30~11:00
場 所	TDSI 会議室
調 査 団	中村、Phan Le Binh

【議事内容】

コンサルタント団員から調査の趣旨、スケジュール、TDSI に対する質問状の説明を行い、以下のようなコメントが得られた。

(1)コメント

a) 高速鉄道整備

- ・高速鉄道については整備区間のプライオリティづけが必要である。
- ・いずれにしてもベトナム側は熱意を持っており、Expressway、高速鉄道それぞれに MOT の副大臣を議長としたステアリングコミッティーが 5 月に組織されている。
- ・既存鉄道の改良と高速鉄道の整備はともに重要であるが、高速鉄道は首相案件であり、Prime Minister Decision No.412/QD-TTg (2007 年 4 月) では 2009 年のプロジェクト着手が想定されている。
- ・高速鉄道の委員会では VNRA、VNR、TDSI、TEDI、MOT の DPI、Dep. of Science and Technology、International Cooperation Dept.などが構成メンバーとなっている。
- ・個人的見解では高速鉄道整備には資金確保、人材の育成、維持管理など困難な課題があり、慎重に検討すべきだと考える。高速鉄道についてはベトナムには経験がない。

b) 高速道路整備

- ・VITRANSS2 で高速道路 M/P 作成要望が出ている理由として ADB の調査が全国の全ての交通モードをカバーする総合的なものではないこと、区間別検討にとどまり体系的に検討されたものでないこと、需要予測の問題などがあげられる。
- ・高速道路でもベトナムでは経験に乏しく、支援が必要と考える。
- ・高速道路の委員会では、TDSI、TEDI、VEC、MOT の VRA、DPI、Dep. of Science and Technology、International Cooperation Dept.などが構成メンバーとなっている。

c) 需要予測について

- ・需要予測の基礎となる社会経済フレームは MPI の Development Strategy Institute (DSI)で作成中である。ただし、同フレームは 2020 年までのフレームである。
- ・省別の社会経済関連の指標はハノイの General Statistical Office で入手できる。自動車台数については MOT の Vehicle Registration Bureau に資料がある。
- ・国道 1 号線では路側の交通量調査が実施されている。
- ・交通量データについてはどのようなデータがどこにあるかについては整理して事前調査団に渡す。

- ・ホーチミン-Nha Trang 間高速鉄道の需要予測は KOICA が独自に実施したと思われる。現在、実施中のハノイ-ビン間の高速鉄道 F/S の需要予測は TDSI が担当するが着手したばかりであり、予測結果が出るのは年末となる。
- ・TDSI はおよそ 90 種類程の交通量調査データを保有しているがリストは作成していない。整理して調査団に渡すようにしたい。
- ・また省別の社会経済関連データもどこにあるかは整理して調査団に渡す。

d) 現地再委託について

- ・TDSI は交通調査を実施する能力があり、社会経済調査の実施も可能である。他には TDSI 傘下の CCTDI もコンサルティングサービスを実施している。
- ・現地再委託の際の単価は後で整理して手渡すこととしたい。

e) その他

- ・道路関連のメンテナンス資料は VRA が保有している。空港、鉄道、港湾もそれぞれの部局で保有している。ただし、建設や補修の実績についてはベトナムでは PMU がプロジェクト毎のデータを保有しているものの集計化されたものではなく概括表を作成することが難しい。
- ・交通需要予測の JICA STRADA2.0 を十分に使いこなせる状況にある。JICA STRADA Version3.0 が作成されたと聞いており、JICA から提供を受けたい。

	Vietnam Expressway Corporation (VEC) からのヒアリング
面談相手	Mr. Hoang Tung Huong (Head, International Cooperation Division, VEC)、 Mr. Cuong (Deputy Head, Technical Division, VEC)、Mr. Hoang (Technical Division, VEC)
日 時	2007 年 6 月 4 日(月) 14:30~16:30
場 所	VEC 会議室
調 査 団	中村、Phan Le Binh

【議事内容】

コンサルタント団員から調査の趣旨、スケジュール、Vietnam Expressway Corporation (VEC) に対する質問状の説明を行い、以下のようなコメントが得られた。

(1)コメント

a) 組織について

- ・VEC は政府から 62mil.USD の法定準備金が拠出され 2 年前の設立された新しい組織である。現在、職員数は 110 名程である。(組織図入手済)
- ・将来は Subsidiary Unit を新たに設置する予定である。
- ・VEC は高速道路の建設を行い、資金を 25 年間で回収する。
- ・Cau Gie - Ninh Binh 間は VEC が事業を実施中である。それ以前の高速道路は VRA が実施した。Hanoi - Bac Ninh 間は VEC が料金を徴収しており、年間 50bil.VND (約 3mil.USD) の収入を得ている。

b) 高速道路整備

- ・高速道路プロジェクト建設は他のプロジェクトと同じく Decree No.16 と Decree

No.112 を根拠とする。メンテナンスについては現在のところ根拠法がない。

- ・料金水準は基本的に **Ministry of Finance** の基準により設定されるが、料金水準が高くなる場合には最終的に首相によって決定されることとなる。
- ・料金水準の設定は政府の **Circular** があるので資料を提供する。(ベトナム語版入手済)
- ・VITRANNS2 では全ての交通手段を検討して高速道路の M/P を作成して欲しい。VEC としては優先整備区間、**profitable** な区間の根拠を明確にすることを期待する。
- ・ハノイ-ホーチミン間の高速道路整備の進捗状況は以下の通りである。

Phap Van - Cau Gie 間 (30km)	完了
Cau Gie - Ninh Binh 間 (50km, 441mil.USD)	工事中、2009 年完了予定
Ninh Binh - Thanh Hoa 間 (60km, 529mil.USD)	TEDI が 2000 年に Pre-F/S(精度は高くない)
Thanh Hoa - Vinh 間 (138km, 1,217mil.USD)	同上
Vinh - Ha Tinh 間 (約 49km)	ADB の M/P のみ
Ha Tinh - Cam Lo 間 (約 254km)	ADB の M/P のみ 地峡部であり、Expressway になるか不明
Cam Lo - Da Nang 間 (178km, Hue-Da Nang 間 926mil.USD)	Pre-F/S があるか不明 (チェック)
Da Nang - Quang Ngai 間 (125km, 1,103mil.USD)	TEDI が F/S を P.M.に提出、 財源不明、VEC にレポート有り
Quang Ngai - Qui Nhon 間 (180km, 1,562mil.USD)	ADB の M/P のみ
Qui Nhon - Nha Trang 間 (約 220km)	ADB の M/P のみ
Nha Trang - Dau Giay 間 (400km, 3528km)	ADB の M/P のみ
Dau Giay - Ho Chi Minh 間 (55km, 8bil.VND)	F/S は TEDI South JBIC、ADB の融資、2008 年着工
HCMC - Trung Luong 間 (45km, 600mil.USD)	工事中、2009 年工事完了予定
Trung Luong - Can Tho 間 (82km, 1,000mil.USD)	TEDI が F/S、IT/R 段階)

- ・上記のうち、特に VITRANSS2 で Pre-F/S 的検討を行ってほしい区間は現時点で強いてあげれば Hanoi-Vinh 間 (248km)、Cam Lo-Da Nang 間 (178km)、Nha Trang-Dau Giay 間 (400km) などである。
- ・現在、全国の高速道路 M/P を TEDI の高速道路 M/P、ADB 資金による FINNROAD の高速道路 M/P をベースとして作成中である。

c) 需要予測について

- ・FINNROAD は VITRANSS フォローアップ調査の交通量データを利用したと聞いている。

d) 整備手法等

- ・BOT による道路、その他 (省などの建設による) の道路の一部、高速道路では利用料金徴収が行われている。VEC はそのうち高速道路の建設、料金徴収を事業として実施する。
- ・現在、高速道路の料金徴収は VRA の Subsidiary Company が実施しているが近い将来、

VEC へ料金徴収業務の移管されるように働きかけている。

- ・高速道路整備に民間が参入する余地は十分にある。有料道路では BOT、100%政府出資会社、民間が参入している。

e) その他

- ・ VITRANSS2 では高速道路整備と維持管理に係る人材育成を期待する。

	Vietnam Road Administration (VRA) からのヒアリング
面談相手	Mr. Long (Deputy Head, Science Technology and International Cooperation Division, VRA)、Mr. Khoa (Deputy Head, Traffic Division, VRA)、Mr. Mau (Deputy Head, Transport Division)、Mr. Hoi (Head, Planning and Investment Division)、Ms. Quynh Anh (Science Technology and International Cooperation Division, VRA)、Ms. Khu (Transport Division)
日 時	2007年6月5日(火) 9:30~11:00
場 所	VRA 会議室
調 査 団	中村、Phan Le Binh、、阿久津 (片平現地サポート要員)、通訳 (英越)

【議事内容】

コンサルタント団員から調査の趣旨、スケジュール、Vietnam Road Administration (VRA) に対する質問状の説明を行い、以下のようなコメントが得られた。

(1)コメント

a) 組織について

- ・ VRA は全国約 7,000km の道路管理、車両や運転者の管理、道路プロジェクトの実施などを行っている。
- ・ VRA の下に 4 つの PMU(No.2, No.4, No.5, No.7)、4 つの Regional Road Management Unit(RRMU)が存在している。
- ・ 組織の活動は基本的に Law on Land Road Traffic (No. 26/2001/QH10 に依存している。細則には Decree No. 166 などがあり、代表的な政令等のリストをまとめて提供する。
- ・ 交通安全については NTC(National Transport Safety Committee)や省の Rural Transport Safety Committee がある。
- ・ 組織は改編中である。現在の組織図は Web Site で確認できる。

b) 高速鉄道整備

- ・ MOT の DPI が担当している。

c) 高速道路整備

- ・ DPI が担当している。実際には MOT の高速道路 M/P 案は TEDI が作成している。
- ・ 高速道路は区間分けして投資家に割り当てる方針である。
- ・ VITRANSS2 ではより具体的なアウトプットを期待する。

d) 需要予測について

- ・ 交通量関係のデータは Dept. of Transport で確認されたい。
- ・ 貨物交通は MOT の Dept. of Transport が管轄している。

e) プロジェクトコストについて

- ・道路の維持管理コストについては VRA に資料がある。整理して手渡す。

f) 整備手法等

- ・国道 51 号の整備など、道路や橋梁では BOT 方式の導入事例がある。
- ・交通セクターの BOT 関連資料は DPI が保有している。

g) その他

- ・バスサービスは Inter-City バスサービス都市圏のローカルエリアバスサービスがあり、Decree No. 34 に依拠している。
- ・バスサービス事業認可は Dept. of Transport で行っている。
- ・Inter-city バスサービスは State Owned Company 以外にも民間会社も参入している。バスの料金も MOT が設定している。
- ・道路の維持管理については世銀の Performance Based Contract が導入されているが事業は政府系の Share Holder Company に振り分けている。
- ・必要資料は Fax で送付することとしたい。

	VNRA からのヒアリング
面談相手	Mr. Nguyen Van Doanh (Vice Chairman, VNRA)、Mr. Nguyen Bui Nam (Chief, Planning & Investment Dept., VNRA)、Mr. Nguyen Trong Bao (Chief, General Office, VNR)、Mr. Pham Quoc Cuong (Deputy Chief, Capital Construction & Science - Technology Dept., VNRA)、Mr. Nguyen Van Thanh (Deputy Chief, Infrastructure Dept., VNRA)、Ms. Han Thanh Thao (Planning & Investment Dept., VNRA)、Mr. Hoang Trung Kien (Transportation and Policy Dept., VNRA)
日 時	2007 年 6 月 6 日(水) 8:30~10:00
場 所	VNRA 会議室
調 査 団	中村、Phan Le Binh、通訳 (英越)

【議事内容】

コンサルタント団員から調査の趣旨、スケジュール、VNRA に対する質問状の説明を行い、以下のようなコメントが得られた。

(1)コメント

a) 組織について

- ・VNRA は 7 つの Division を持、職員数は現在、42 名。(組織図入手済)
- ・Railway Law (No.35/2005/QH11) およびその下での 3 つの Decree、や Decision に基いて業務を遂行している。建設については一般の Construction Law の適用を受ける。(越語資料提供済)
- ・鉄道行政、規則、安全管理などを受け持ち、鉄道プロジェクトの優先順位づけなど鉄道計画について MOT に提言している。
- ・現在、政府に高速鉄道整備の Preparatory Committee が設立されている。

b) 調査全体について

- ・現在は 2002 年に認可された鉄道 M/P があるが 5 年目の見直しを実施している。
- ・VITRANNS2 の成果を反映させることは可能である。

c) 高速鉄道整備

- ・Decree No.621 では優先順位として既存鉄道の改良、高速鉄道整備ということになっている。ただし、2007 年末の見直しで整理されることになる。
- ・高速鉄道建設、運営に対する政府補助の基本的考え方は VITRANSS2 のアウトプットを待って検討したい。

d) 需要予測について

- ・鉄道分野の予測データは TDSI が持っている。

e) プロジェクトコストについて

- ・鉄道整備プロジェクトの各種コストのうち、メンテナンスコストは VNRA に資料がある。他の建設や改良等のコストデータは VNR にある。
- ・年間鉄道メンテナンスコストとして 700-800bil.VND の支出となっている。
- ・Yen Vien - Ga Lau 間の鉄道建設（70km は既存鉄道改良、41km は建設）のプロジェクトコストは 2,014bil.VND である。

f) 整備手法等

- ・鉄道分野で BOT プロジェクトはない。ADB など国際機関からの融資やグラントは受けているが VNR が詳細について把握している。
- ・鉄道分野は資金の回収期間が長期であるため BOT にはなじみにくい。ただし、ホーチミン-Nha Trang 間ではチケット販売など部分サービスを民間に参入させている。

g) その他

- ・ハノイ-カイラン間の鉄道の新設・改良を実施しており、そのレポートを提供する。(越語、提供済)

	VNR からのヒアリング
面談相手	Mr. Han Nhu Quyn (Deputy General Director, VNR)、Mr. Han Nhu Quyn (Deputy Director, International Relation Dept., VNR)、Mr. Bui Thanh Trung (Chief, Personnel & Labour Department)、Ms. Han Nhu Quynh (Deputy Chief, International Relation Dept., VNR)、Ms. Nguyen Thi Thu Thanh(International Relation Dept., VNR)
日 時	2007 年 6 月 6 日(水) 10:15~11:30
場 所	VNR 会議室
調 査 団	中村、Phan Le Binh、通訳 (英越)

【議事内容】

コンサルタント団員から調査の趣旨、スケジュール、VNR に対する質問状の説明を行い、以下のようなコメントが得られた。

(1)コメント

a) 組織について

- ・ VNR は関連組織を入れ職員数約 44,000 人の組織である。本部には Planning & Investment Dept.や Statistics & Computer Dep.、 Railway Safety Dept.などがあり、傘下には Dependent Accounting Transport Enterprise や Joint Stock Company などが存在している。(組織図入手済)

b) 調査全体について

- ・ 現在、2050 年までの鉄道長期ビジョンを作成し、MOT に提出する予定である。(提供を依頼)

c) 高速鉄道整備

- ・ 高速鉄道整備への投資を呼び込みたいので VITRANSS2 により高速鉄道整備の可能性を知りたい。
- ・ ハノイ-ホーチミン間の高速鉄道線形アラインメントは 3 つのオプションが提案されている。その資料は提供したい。

d) 需要予測について

- ・ 旅客については国内、国際流動についてチケットの販売記録が Statistics and Computer Dept.でコンピューターデータ化されているので OD 元データとして利用は可能である。
- ・ また、貨物データについても一般貨物、コンテナについて輸送量が OD 元データとしてコンピューターデータとして存在する。

e) プロジェクトコストについて

- ・ ハノイ-ホーチミン間の既存鉄道沿いのボーリング調査データは存在する。傘下の TRICC (Transport Investment & Construction Consultant JSC) が保有している。

f) その他

- ・ VNR はわずかに黒字 (年 2-3bil.VND) を計上している。また関連組織を含めた全体では年間 30-50bil.VND の利益が計上されている。黒字路線 (ハノイ近郊やホーチミン近郊路線では経営収支が良好である。(調査団として財務諸表の提供を要望し、VNR 側が提供できるよう努力するとの返答)。
- ・ 鉄道の利用料金は VNR が提言し、首相が決定する。

	Vietnam Automobile Transport Association からのヒアリング
面談相手	Mr. Nguyen Vo Lieu (General Secretary)
日 時	2007 年 6 月 6 日(水) 14:00~15:40
場 所	Vietnam Automobile Transport Association 事務室
調 査 団	中村、Phan Le Binh、通訳 (英越)

【議事内容】

コンサルタント団員から調査の趣旨、スケジュール、Vietnam Automobile Transport Association に対する質問状の説明を行い、以下のようなコメントが得られた。

(1)コメント

a) 組織について

- ・トラック、バス、タクシー、ミニバス、コンテナ輸送業者 (フォワーダー) など道路輸送に関わる業者の団体である。全国で約 600 の業者が加盟しており、各省に支部があ

る。したがって貨物輸送と旅客輸送の両方の業者が加盟しており、業者の区分として Limited company、Corporation、Family business がある。

- この団体の目的は加盟者に対する輸送に関するガイダンス実施や政令等の紹介、政府機関への意見具申などである。
- 個別の輸送業者と政府系機関との仲介役として機能している。
- Executive Committee の下に省の支部や専門グループが存在する。下部組織としてタクシー事業者連盟、バス事業者連盟、貨物輸送業者連盟などがある。
- 貨物輸送業者連盟はハイフォンとホーチミン市に存在する。
- 貨物のフォワーダーは約 100 の業者が加盟している。

b) 関連規定について

- 現在、Decision No. 2067/QD-BGTVT/1998 ではなく、Decision No.110 とその下での Decision No.15、16、17 が道路輸送ライセンスについて規定している。
- また Decision No 36/NGCP-CNTDDV of 8 May 1997 は 2006 年の Decree No.12 と MOT の Decision No.19 に置き換えられ、現在はそれぞれの輸送業者が料金を決めるようになっている。
- State Owned Transport Corporation のライセンスは規模に応じて中央政府の MPI、省の Planning & Investment Dept.、県の Planning & Investment Dept.が付与している。
- 政府の Price Committee は現在では Dept. of Price Management (MOF) となり、料金設定には関与していない。
- MPI がトラック輸送業者は Corporate ライセンスを出しているので MPI に業者の数などのデータがある。

c) 需要予測について

- 貨物輸送関係のデータは General Statistical Office が各所からのオリジナルデータを収集整理している。
- VRA は主要都市間の陸上輸送の輸送時間表を持っている。

d) その他

- ベトナムでは現在、20、40、60 フィートのコンテナが用いられている。
- コンテナの輸送料金の例をあげると 40 フィートコンテナをハイフォン-ハノイ間で輸送すると 1 個あたり 1,800,000VND である。
- ハイフォン、ダナン、ホーチミンで港湾に近接したコンテナデポが設置されている。
- インランドコンテナデポはハノイの北 10 km 地点、ノイバイ空港の近傍、Phu Tho 省 Thuy Van など、工業団地に近接して設置されている。

	ADB からのヒアリング
面談相手	Mr. Paul Vallely (Senior Infrastructure Specialist, Viet Nam Resident Mission, ADB)
日 時	2007 年 6 月 7 日(木) 10:30~11:30
場 所	ADB 会議室
調 査 団	中村

【議事内容】

コンサルタント団員から調査の趣旨、スケジュール、ADB に対する質問状の説明を行い、以下のようなコメントが得られた。

(1)コメント

a) ADB の活動について

- ・ ADB のベトナムでの支援方針、活動内容については CSAP (Country Strategy And Program) に詳しいので参照されたし。

b) 調査全体について

- ・ 高速道路以外の道路については GMS の道路支援があるが、地形的に問題があり、交通需要的にも問題のあるルートが残されている状況である。
- ・ 港湾や空港については民間が参入しやすく、ADB 支援事業としての整備のプライオリティは高くない。
- ・ 内航水運は世銀が支援しているので ADB の支援は考えていない。
- ・ 鉄道は Hanoi-ラオカイ 区間 280km の既存鉄道改良を支援予定である。

c) 高速鉄道整備

- ・ ハノイ-ホーチミン間の高速鉄道は採算的に早期の実施は難しいのではないかと。
- ・ フェとダナン間の鉄道は地形条件が厳しく線形に問題があり、鉄道の走行速度が 20km/h 程度と思われる。中部ではこの区間を高速化する意義はあると思われる。

d) 高速道路整備

- ・ 現在、ホーチミン-Trung Luong 間の Expressway はベトナム政府の資金で建設中であるがその先の Trung Luong-Can Tho 間 Expressway 整備支援については ADB も関心を持っている。支援については未だベトナム側との間で明確なものとなっていない。Country Program Mission の協議で明確になることを期待している。
- ・ ベトナム側には既存道路をアップグレードしたものが Expressway という発想がある。進入制限を伴う Expressway System の概念と必要性をベトナム側に理解してもらいたいところである。

e) プロジェクトコストについて

- ・ FINNROAD が実施した ADB の“Expressway Network Development Plan Project, No.TA 4695-VIE”での高速道路のコスト算定は TEDI のデータを利用したものである。用地取得費や建設費などが古いので、プロジェクトコストが低く見積もられている。

	KOICA からのヒアリング
面談相手	Ms. Moon Jung, Choi (Deputy Resident Representative、KOICA)
日 時	2007年6月7日(木) 14:00～15:00
場 所	KOICA 会議室
調 査 団	中村

【議事内容】

コンサルタント団員から調査の趣旨、スケジュール、KOICA に対する質問状の説明を行い、以下のようなコメントが得られた。

(1)コメント

a) KOICA の活動について

- ・ KOICA のベトナムでの主たる支援活動内容は health Care 分野と Education 分野である。
- ・ 交通セクターでは 1995 年に国道 18 号の整備プロジェクト支援を実施している。
- ・ 昨年、韓国の首相がベトナムを訪問した際、35mil.USD の支援表明をしており、交通セクターでの支援プロジェクトは当面想定されていない。

b) 高速鉄道整備

- ・ 4 月 16 日に MPI から KOICA にベトナム政府の資金で高速鉄道整備全体の M/P を作成すること、Vinh-Nha Trang 間の F/S は不要との文書が送付されている。
- ・ ハノイ-Vinh 間の F/S は 2007 年末に完了予定。エンジニアリングおよび需要予測は現地の TRICC と TDSI にそれぞれ委託している。

	Vietnam Maritime Administration (VINAMARINE) からのヒアリング
面談相手	Mr.Hoang (Deputy Director, Investment and Planning Division、VINAMARINE)、Ms. Mai Anh (International Cooperation Division、VINAMARINE)
日 時	2007年6月8日(金) 8:00～10:00
場 所	VINAMARINE 会議室
調 査 団	中村、Phan Le Binh、通訳 (英越)

【議事内容】

コンサルタント団員から調査の趣旨、スケジュール、Vietnam Maritime Administration (VINAMARINE) に対する質問状の説明を行い、以下のようなコメントが得られた。

(1)コメント

a) 組織について

- ・ Vietnam Maritime Administration プロシユアーを参考されたし。全国に 23 の Port Authority が存在する。ハノイの VINAMARINE 本部には約 120 名のスタッフが勤務している。

b) 関連規定について

- ・ 港湾関連諸規定については M/P も含めて冊子 (越語) としてまとめられているので提供する。

- ・輸送料金は船舶輸送会社が市場で自由に設定できる。ただし、水先案内の料金や港湾の係船料は設定されている。係船料は Decision88-2004/QD-BTC により MOF が設定しており、VINAMARINE の Port Authority が徴収している。

c) 調査全体に関して

- ・1999年に港湾 M/P が作成されている（首相による Decision No. 2202）。また 2020 年までの Strategy も作成されている。
- ・2003年に全国の港湾を8つにグループ分けし、2003年から2005年の間にそれぞれについての詳細計画を作成した。
- ・港湾の M/P、詳細計画は作成されているが修正は可能と認識している。

d) 需要予測について

- ・各港湾の貨物取扱い量は OCEDI が入手している。またはローカルコンサルタントに依頼してデータを収集する方法もある。
- ・VINAMARINE の Planning and Investment Department でも資料は存在している。貨物の種類、タイプ、Volume は把握できる。（どのようなデータがあるか詳細確認の必要）

e) その他

- ・Vietnam Seaport Association は NGO の一種で港湾関連業界の経済的問題のための組織である。

	Transport Engineering Design Incorporated (TEDI) からのヒアリング
面談相手	Mr. Pham Huu Son (Vice Director General、TEDI)、Mr. Bui Doan Toan (Chief、Business Management Dept.、TEDI)、Mr. Nguyen Tat Vinh (Chief、International Project Management Dept.、TEDI)、Mr. Vo Hoang Anh (Deputy Chief、Project Office、TEDI)、Mr. Bui Tuan Son (Deputy Chief、Project Office、TEDI)、Mr. Nguyen Manh Ha (Expert、Project Office、TEDI)、Mr. Nguyen Minh Thang (Director、Monitoring Consultation Center、TEDI)
日 時	2007年6月8日(金) 14:00～15:40
場 所	TEDI 会議室
調 査 団	中村、Phan Le Binh、通訳 (英越)

【議事内容】

コンサルタント団員から調査の趣旨、スケジュール、Transport Engineering Design Incorporated (TEDI) に対する質問状の説明を行い、以下のようなコメントが得られた。

(1)コメント

a) 組織について

- ・TEDI は職員数 2000 人以上の State-owned Corporation である。10 以上の子会社が存在する。
- ・エンジニアリング部門が中心で道路、高速道路、港湾、鉄道、空港をカバーしている。

b) 調査全体に関して

- ・道路の M/P には関与していない。

c) 高速道路整備

- ・ ADB の高速道路計画には関与していない。
- ・ 現在、MOT に高速道路 M/P を提出している。
- ・ 高速道路の公的基準として 1997 年に TCVN5729:1997 が設定された。ただし高速道路のオペレーション領域については明確に規定されていない。
- ・ ホーチミン-Dau Giay 間は TEDI South が設計している。

d) 需要予測について

- ・ 高速道路の需要予測のための交通調査は海外資金で交通調査費が見込まれている場合に実施している。

e) プロジェクトコストについて

- ・ 国道 1 号では約 80%の区間でボーリング調査を実施している。
- ・ 標準建設コストは以下のとおり。
- 片側 1 車線、山間部：10bil.VND/km
- 片側 1 車線、平野部：8bil.VND/km
- 片側 6 車線、軟弱地盤：180bil.VND/km
- 片側 6 車線、中地盤：80-120bil.VND/km
- 片側 6 車線、強い地盤：60-70bi.VND/km
- 大型橋梁：20-28 mil. VND/m²
- 一般橋梁：14-18 mil. VND/m²

f) 現地再委託について

- ・ 現地再委託の際のコンサルタントコストは以下のとおり。

CAD オペレーター	800-1,000USD/人月
技術者	800-1,000USD/人月
上級技術者	1,200-1,800USD/人月
PM	2,500USD/人月

(ただし諸経費込みの金額)

- ・ ボーリング地質調査単価は 60USD/m である。

g) その他

- ・ 道路、高速道路、港湾、鉄道、空港の技術基準についてはタイトルリストを渡す。
- ・ Level of Service の概念は導入されていないが必要と考える。ハノイ-ハイフオンの LOS は良くない。

	Vietnam Airlines (VAC) からのヒアリング
面談相手	Mr. Huynh Nhat Quang (Deputy Director、Planning & Investment Department、VAC)、Mr. Nguyen Huy Hieu (Deputy Director、Corporate Affairs、VAC)、Mr. Pham Manh Hung (Deputy General Manager、Corporate Affairs、VAC)、Mr. Pham Viet Hung (Manager、Planning & Investment Department、VAC)、Ms. Ta An Giang (Corporate Affairs、VAC)、Ms. Hoa Hong Hanh (Planning & Investment Department、VAC)
日 時	2007年6月11日(月) 9:00～10:00
場 所	VAC 会議室
調 査 団	中村、通訳 (英越)

【議事内容】

コンサルタント団員から調査の趣旨、スケジュール、Vietnam Airlines (VAC) に対する質問状の説明を行い、以下のようなコメントが得られた。

(1)コメント

a) 組織について

- ・ベトナム航空は職員数 10000 人以上の State-owned Corporation である。Marketing Planning Dept.や Cargo Planning & Marketing Dept.が存在する。
- ・組織図については Web-Site で確認できる。
- ・国内貨物輸送についてはベトナム政府から貨物輸送専用機運行の認可が得られない。
- ・貨物専用機は短距離、チャーター便の運行は行っている。

b) 需要予測について

- ・ベトナム航空については空港間の乗客数、フライト数、航空貨物輸送量についてのデータは存在する。旅客輸送は Passenger Marketing Dept.、貨物輸送は Cargo Planning & Marketing Dept.がデータ管理をしている。
- ・VAC の輸送計画では 2007 年に輸送旅客数 7.7mil.人 (内国際旅客 3.4mil 人)、2010 年に輸送旅客数 10.2mil.人 (内国際旅客 4.4mil 人)、2015 年に輸送旅客数 15.7mil.人 (内国際旅客 6.5mil 人) とされている。
- ・現在のハノイ-ホーチミン間の旅客輸送運賃はエコノミーの場合、ハイシーズンで約 3mil.VND、ローシーズンで約 1mil.VND である。
- ・貨物輸送は ULD で行っており、これはコンテナの一種と考えてもらってよい。
- ・ULD 輸送は一貫して増加している。

(注：ULD とは貨物を短時間に航空機に搭載、そして取卸すために使用される器具のことで、一般的にはコンテナ(箱型の形状)、パレット(板型の形状)に大別される。Aircraft ULD と Non- Aircraft ULD に分類され、前者は航空機貨物室の床面に取り付けられた緊締装置(Restraint System)に直接固定できるもの、後者はその逆で直接固定できないものである。)

c) その他

- ・Pacific Airlines とは MOF の定めるシーリングプライスのもとで競合する路線もある。Pacific Airlines も State-Owned Company である。

- ・ VAC では *equitization* が行われている。 *privatization* とは異なる。(注：株式化を行ない、政府が 51%以上の株式を保有するという説明)
- ・ VASCO はベトナム航空の *Affiliate Company* である。

	Civil Aviation Administration of Vietnam (CAAV) からのヒアリング
面談相手	Mr. Pham Quy Tieu (Deputy General Director, CAAV)、Mr. Vu Pham Nguyen Tung (Director, Airport Management Department, CAAV)、Mr. Dinh Viet Thang (Director, Planning and Investment Department, CAAV)、Mr. Bui Minh Dang (Manager, Air Transport Department, CAAV)、Ms. Nguyen Thu Ha (Financial Department, CAAV)、Ms. Pham Le Quyen (International Affairs Division, CAAV)
日 時	2007 年 6 月 11 日(月) 9:00~10:00
場 所	CAAV 会議室
調 査 団	中村、通訳 (英越)

【議事内容】

コンサルタント団員から調査の趣旨、スケジュール、Civil Aviation Administration of Vietnam (CAAV) に対する質問状の説明を行い、以下のようなコメントが得られた。

(1)コメント

a) 組織について

- ・ CAAV は 160 人の職員がおり、Air Transport Dept.や Planning & Investment Dept.などの部門を有する。系列に Northern、Middle、Southern の 3 つの Airports Authority がある。(組織図提供を受ける)
- ・ 航空サービスに関する法律として Civil Aviation Law (No.66/2006/QH11)が制定され、その下に Safety Control など 6 つの Decree が存在する。航空関連法規のリストは整理して手渡す。

b) 調査全体に関して

- ・ 1998 年に航空 M/P は作成されているが首相による認可は受けていないはずである。確認する。
- ・ 2006 年末に CAAV は新たに 2015 年を目標年次とした M/P を作成している。この M/P には 2025 年までのビジョンも盛り込まれている。この M/P は既に 2007 年初頭に MOT に提出し、3 月には首相に提出されている。ただし未だ認可を受けていない。この M/P は CAAV 内部で事前調査団に渡してよいものかどうか検討する。問題がなければ事前調査団に手渡す。

c) 空港整備・航空サービスについて

- ・ 現在、空港に関しては BOT の事例はない。ただし新法では空港整備においても Privatization が可能と規定されている。
- ・ 航空運賃は MOF がシーリングプライスを決定する。航空各社はそのもとで料金を自己の裁量で決定できる。
- ・ 現在、ノイバイ空港に新しい貨物専用ターミナルを建設中である。

- ・貨物ターミナルの管理がどこになるかは未決定であるが Airports Authority になる可能性が高い。

d) 需要予測について

- ・空港から空港への乗客、貨物の輸送量、フライトデータは各航空会社から Airports Authority に提出され、CAAV の Air Transport Dept. に集められ、コンピューターデータ化されている。
- ・現在、ベトナムには 35 の航空会社が乗り入れている。ベトナム国内では Vietnam Airlines 以外に Pacific Airlines、VASCO が運行している。
- ・国際貨物の分野では韓国、日本に貨物専用機が就航している。ベトナム国内では貨物専用機のフライトはなく、乗客との混合輸送のみである。経済発展に対応してコンテナライゼーションが進むと認識している。
- ・Air Cargo サービス会社としてタンソンニャットエクスプレスカーゴサービス (TCS) が設立されている。これはベトナム航空とシンガポール航空との JV 会社である。
- ・主要空港別の取り扱い貨物量、利用客数データは整理して手渡す。主要空港としてはハノイ、ホーチミン、ダナン、ニャチャン (Cam Ranh)、フエ以外にハイフォン (Cat Bi) があげられる。
- ・貨物輸送ではコンテナの一種である Unit Loading Device (ULD) が利用されている。
- ・航空貨物として国際便では輸入は医薬品、機械・器具類、輸出では衣料など、国内便では食料がほとんどと思う。
- ・空港別のタイムテーブルは Web-Site で確認できる。

e) プロジェクトコストについて

- ・空港の維持管理は空港使用料をもとに各 Airports Authority が実施しているので維持管理コストについてのデータはない。
- ・空港の拡張、建設、改良のコストデータはあるのでまとめたものを手渡す。

	Central Institute for Economic Management (CIEM) からのヒアリング
面談相手	Dr. Nguyen Xuan Trinh (Vice President, CIEM)、Mr. Pham Manh Cuong、 (Vice-Head, CIEM Office)、
日 時	2007年6月12日(火) 8:30~9:45
場 所	CIEM 会議室
調 査 団	中村、通訳 (英越)

【議事内容】

コンサルタント団員から調査の趣旨、スケジュール、Central Institute for Economic Management (CIEM) に対する質問表の説明を行い、以下のようなコメントが得られた。

(1) コメント

a) 組織について

- ・CIEM は MPI に属する研究機関であり、経済関連の法律、規則、政策、計画管理、経

済環境、経済刷新等の分野での研究と提案、提言を行っている。

- ・職員数は約 100 名であり、そのうち 80%以上が研究者である。
- ・民間からの仕事は受けていない。
- ・組織図については Web-Site で確認できる。(注 : <http://www.ciem.org.vn>)

b) 社会経済フレームについて

- ・MPI では広く”Vietnam’s National Development Strategy for the 2011-2020 period” についての国民の意見を求めており、Web-Site でも公開している。
- ・この 2020 年までの Strategy は MPI のみではなく、多くの省庁、研究機関が関与することになる。MPI は Strategy を作成するのみでなくモニタリングする役割も担っている。
- ・2020 年までの Strategy が作成されるのは 2008 年から 2010 年になる見通しである。
- ・社会経済フレーム作成の主担当機関は以下のようなになる。

		Organization
1	Population	General Statistical Office/Committee for Population, Families and Children
2	Households	Ministry of Agriculture and Rural Development
3	Average Household Size	Ministry of Agriculture and Rural Development
4	Working Population by Sector	Ministry of Labor, War Invalids, and Social Affairs
5	Employment Rate	Ministry of Labor, War Invalids, and Social Affairs
6	Industrial Production Output	Ministry of Industry
7	Agricultural Yield	Ministry of Agriculture and Rural Development
8	Capital Investment	Ministry of Planning and Investment
9	National Savings	Ministry of Planning and Investment
10	Arable (Agricultural) land	Ministry of Agriculture and Rural Development
11	Average Income level	Ministry of Labor, War Invalids, and Social Affairs /Ministry of Agriculture and Rural Development
12	GDP	Ministry of Agriculture and Rural Development
13	GRDP	Ministry of Agriculture and Rural Development

- ・2050 年までのベトナムの社会経済フレームの検討は MPI の National Economic Issues Dept.が行っており、CIEM も検討に参加している。
- ・省別、県別の社会経済現況データ（人口、世帯数、平均家族人数、雇用率、世帯収入など）は“Socio-Economic Statistical Data of 671 districts, towns and cities under the authority of provinces in Vietnam”, Statistical Publishing House, 2006 などで確認できる。
- ・省別、県別の社会経済現況詳細データの入手方法としては以下がある。基本的にハノイ

で入手可能である。

- Local & Regional Economy Dept、 MPI
- Local Statistical office、 General Statistical Office
- People' s Committee への問い合わせ

c) 整備手法等

- ・ PPP の導入はベトナムでは未だ検討段階であり、実際に導入はされていない。

d) その他

- ・ ベトナム政府の貧困削減と交通セクター整備との関連については”Vietnam Managing Public Expenditure for Poverty Reduction and Growth”に述べられている。地域格差や貧困問題を解消するためのインフラ整備のあり方を考えている。
- ・ 山岳地域での交通セクターも含めたインフラ整備と社会経済開発が重要とされている。

	Vietnam Institute of Economics からのヒアリング
面談相手	Dr. Tran Dinh Thien (Vice Director、 VIE)
日 時	2007 年 6 月 14 日(木) 8:30~10:30
場 所	VIE 会議室
調 査 団	中村、通訳 (英越)

【議事内容】

コンサルタント団員から調査の趣旨、スケジュール、Vietnam Institute of Economics に対する質問表の説明を行い、以下のようなコメントが得られた。

(1)コメント

a) 組織について

- ・ VIE は Vietnamese Academy of Social Science に属する研究機関である。ベトナム政府と中央の人民委員会に直接属する組織であり、省庁には属していない。
- ・ 社会経済分野の調査研究を行っている。
- ・ 現在、約 60 名の職員がおり、そのうち約 40 名が調査研究者 (内学位保有者は 20 名) である。
- ・ 部門としてはマクロ経済部門、経済開発部門、地域開発部門、国際開発部門、経済史、ジェンダー経済などがある。組織図は追って渡す。
- ・ 『Vietnam Socio-Economic Development』 (英語)、『ベトナム経済研究』 (越語) の二誌を発行している。
- ・ Center for Forecasting Researches などいくつかの子会社を擁している。
- ・ 組織は State-Owned Organization である。
- ・ 設立は 1960 年である。
- ・ パソコンは約 40 台保有しており、調査研究者にほぼ 1 台の割合となっている。
- ・ 民間からの仕事も受けることは可能である。
- ・ JICA はよく知っており、JICA の仕事にも関心がある。機会があれば仕事をしたい。

b) 社会経済フレームについて

- ・現在、政府からの委託を受けて 2020 年までの社会経済開発戦略を検討中である。
- ・このレポートは社会経済フレームとして人口や GDP の予測も含んでいる。
- ・このレポートの社会経済開発戦略は WTO の一員としてどのように経済開発を進めていくか、ベトナムの持つポテンシャルを如何に活用していくか、経済開発の機会をどう創出し活用していくか、人材育成をどう図るかなどが焦点となっている。
- ・とりわけ中国や他の諸国からの投資をどう呼び込むか、また経済開発のプロジェクトの優先順位をどう考えるかが重要となっている。
- ・交通セクターを含むインフラ整備コストは高いため、どのように効果的に開発を行うかが重要と考えている。
- ・2010 年の一人当たり GDP を 1,100USD、2020 年の一人当たり GDP を 3,000USD としている。
- ・この 2020 年までの経済開発戦略の要点については手渡すようにしたい。GDP 予測の方法も含めるようにする。
- ・現在、MPI も政府から 2020 年までの社会経済開発戦略を作成しようとしているところであり、並行して作業が進められている。ベトナム政府はそれぞれから社会経済開発戦略の概略検討報告書を提出させ、検討委員会を設立し、良い方を選ぶ方針という方針を持っている。

c) その他

- ・近年は不動産、株式、FDI などの民間部門のコンサルティング業務がベトナムでも増加している。
- ・従来は民間の社会経済分野のコンサルタントは政府系の研究機関をリタイアした者が小規模の民間のコンサルティング会社を設立するのがほとんどであった。近年では欧米で学んだ若い人が社会経済分野のコンサルティング会社を設立する状況となっている。ただし、社会経済分野でもリサーチ部門の民間コンサルタント会社は少ない。まだ初期的な段階といえるのではないか。民間の社会経済分野のコンサルティング会社数社のリストを提供する。
- ・MPI の CIEM と DSI は歴史的な事情があり業務的にオーバーラッピングしているところがある。CIEM は最初、政府の直属であったが段々規模が縮小し、MPI に属するようになった。政府政府補助の組織を縮小する方針が出されており、この 2 組織は合体する可能性もある。

	Vietnam Inland Waterway Administration からのヒアリング
面談相手	Ms. Ton Nu Thanh Yen (Deputy Director、Science Technology and International Relation Dept.、VIWA)、他 1 名
日 時	2007 年 6 月 18 日(月) 8:30~10:30
場 所	VIWA 会議室
調 査 団	中村、Phan Le Binh、通訳 (英越)

【議事内容】

コンサルタント団員から調査の趣旨、スケジュール、Vietnam Inland Waterway

Administration に対する質問表の説明を行い、以下のようなコメントが得られた。

(1) コメント

a) 組織について

- ・VIWA の前身である Waterway Administration は 1956 年に設立され、1965 年に VIWA と VINAMARINE とが分離設立された。
- ・現在、VIWA の South Branch が設立されている。
- ・VIWA には Planning Dept.、River management Dept.、Transport & Registration Dept.、Construction Dept. など 9 部局があり、Subsidiary Units や合弁会社 (Joint Stock Company) を抱えている。
- ・戦略、計画、政策等を立案し MOT に提案しており、同時に水路の管理を実施している。
- ・Head Office の職員数は 75 名、South Branch の職員数は 35 名である。全組織の人数については追って知らせたい。

b) 調査全体について

- ・現在、2020 年を目標年次とした Inland Waterway M/P 案を策定中であり、6 月末か 7 月に MOT に提出する予定である。提出したのち、M/P 案を JICA 調査団に渡すことができる。
- ・計画の内容は船舶開発、北部河川港開発、南部河川港開発、南部内航水運開発、北部内航水運開発の 5 分野になる。このうち、船舶開発、北部河川港開発、南部河川港開発は MOT に認可を受けている。南部内航水運開発 (River Transport Development in the South) は TDSI が他分野の開発計画とともに Mekong Delta Transport Infrastructure Development Project に盛り込んでいる。したがって VIWA は北部の内航水運開発の検討を行っている。

b) 内航水運インフラについて

- ・ベトナム全土で 41,000km の水路があり、そのうち航行可能水路は 38% 程度である。
- ・隣接国の中国へのラオカイ経由の国際水路は現在のところ開設されていない。
- ・水路のインフラ情報については Web-Site (<http://www.viwa.gov.vn>) で確認できる。
- ・河川港の建設、管理、運営は南北に 2 つある Inland Waterway Corporation が実施しているので河川港の詳細情報はそちらに存在する。この Inland Waterway Corporation は輸送活動などの営利活動も行っている。VIWA は河川港の建設が M/P に沿ったものであるか、どのような船舶が利用できるかなどについて照査するが営利活動には関与していない。
- ・水路整備は VIWA または MOT の Dept. of Transport が実施している。

c) 需要予測について

- ・VIWA が主要水路の交通量調査を実施している。ただし、職員の数に限られているのでコンピュータデータ化はしていない。船舶を 5 タイプに分類した交通量調査を全国 30-40 箇所で開催している。観測箇所は固定していない。データは VIWA の Transport & Legislation Dept. が保有している。
- ・また河川港の取扱い貨物量データは MOT の Dept. of Transport が保有している。

- ・内航水運はベトナムの貨物輸送の 30%程度を占めている。その内航水運において **Inland Waterway Corporation** が 70-80%程度のシェアを占め、残りを民間が占めている。
- ・北部の河川港ではコンテナを取り扱えない。現在コンテナ専用河川港を **Phu Dong** に建設中である。
- ・南部では既に 1 箇所ではあるがコンテナ専用河川港が稼動している。

d) プロジェクトコストについて

- ・水路の維持管理のコストデータはある。

e) 整備手法について

- ・河川港では **BOT** など民間資金導入の事例はない。ただし政府は民間資金導入を推奨している。
- ・旅客輸送は民間に依存している。
- ・世銀資金により南部 2 水路 (**HCMC-Ca Mau** 間、**HCMC-Kien Luong** 間) の整備が 84.8milUSD で実施された。
- ・**VIWA** が徴収する **Procedure Fee** では水路の維持管理費を十分まかなえない。政府補助に依存した水路の維持管理を行っている。現在、水路の利用料を設定できるように申請中である。
- ・港の利用料は **MOF** が設定している。2004 年時点の料率が現在も適用されている。
- ・内航水運の輸送料金はシーリングプライス制度をとっておらず、市場で自由に設定できる。(注： **VITRANNS** フォローアップ調査の資料では輸送料金が貨物別、水路クラス別、距離別に設定された料金制度となっている。要確認)

	WB からのヒアリング
面談相手	Mr. William D.O. Paterson (Lead Infrastructure Specialist, WB)、Mr. Simon Ellis (Senior Transport Specialist, Transport Unit, East Asia & Pacific Region, WB)、Ms Tran Thi Minh Phuong (Sr. Operations Officer, WB)、Ms. Anna R. Okola (Transport Specialist, East Asia & Pacific Region, WB)、W. Greg Wood (Wood International)
日 時	2007 年 6 月 20 日(水) 14:30~15:30
場 所	JICA 会議室
調 査 団	中村、Phan Le Binh

【議事内容】

コンサルタント団員から調査の趣旨、スケジュール、WB に対する質問状の説明を行い、以下のようなコメントが得られた。

(1) コメント

a) WB の活動について

- ・2006 年の 6 月に **Infrastructure Strategy** を公表しており web-site で閲覧できる。ベトナムに対する **Country Partnership Strategy** も作成している。
- ・“**Vietnam: Multi-modal Transport Regulatory Review**”以降のプロジェクトとして南部と北部での **Distribution Center** 建設を想定している。

b) 調査全体について

- ・ VITRANSS では調査結果を世銀などとシェアすることができ、ベトナムへのドナー機関のパートナーシップが形成された。VITRANSS2 でも同様に調査にセミナー、ワークショップなど何らかの形で調査に関与させていただけることを望む。
- ・ 建設、維持管理のための政府の法的・制度的枠組み、資金確保、人材育成などプロジェクトのソフト面での検討を十分充実されることが重要である。すなわち、関係省庁間の調整、各ドナー間の調整、民間資金の分担部分と導入プロセス、リスクマネージメント、土地収用手続きなどについての検討を深めて欲しい。
- ・ 交通整備戦略、交通開発プロジェクトの立案、実施計画においては各交通モード間バランスをとることが重要であるが、非常に難しい課題といえることができる。

c) 需要予測について

- ・ Mekong Delta Transport Infrastructure Development Project では道路、内航水運について交通量調査と OD 調査を実施している。また北部の交通インフラ開発調査でも交通調査を実施している。データを VITRANSS2 に提供することは可能である。
- ・ GSO (General Statistical Office) の Statistical Year Book の統計数字は調査データとかなりの乖離があるように思われる。Statistical Year Book の統計数字は慎重に用いる必要がある。

	Transport Department、MOT からのヒアリング
面談相手	Mr. Than Van Thanh (Director、Transport Department、MOT)
日 時	2007 年 6 月 21 日(木) 14:00~15:30
場 所	DOT 会議室
調 査 団	中村、Le Thi Thu Hang、通訳 (英越)

【議事内容】

コンサルタント団員から調査の趣旨、スケジュール、Transport Department、MOT に対する質問状の説明を行い、以下のようなコメントが得られた。

(1) コメント

a) 組織について

- ・ Transport Department の業務は a) 各交通サブセクターの調整、b) 交通安全向上、c) 交通手段のセキュリティの向上、d) 救難体制の改善、e) 民間交通関連企業の管理などである。現在の職員数は約 80 名である。

b) 関連規定について

- ・ 輸送料金原則、市場に委ねられている。ただし、ハノイ-ホーチミン間の旅客の航空運賃、鉄道運賃輸送料金は MOF がシーリングプライス、floor Price を設定。
- ・ 政府による運輸事業の分類は旅客輸送、貨物輸送、バス、タクシーの 4 分野であり、多くの企業は複数の分野をカバーする業務を申請している。したがって各分野毎の事業者リストの作成は困難である。参入の許可は技術的基準で判断される。ベトナム全土で 740 の運輸事業者が存在し、VRA が資料を持っていると思う。また GSO、MPI の DPI にも資料があると思う。

c) 調査全体に関して

- ・ベトナムの ICD とは Inland Clearance Depot の意味であり、税関機能が備えられている。ベトナムにある ICD のリストを提供する。多くはコンテナ専用であるが 4 つの ICD ではコンテナ以外の貨物も対象としている。
- ・ICD は MOF と MOT が協議し、ICD の候補地（特定されていない）等を立案する。この ICD 建設予定は公表され、関心を持つ民間企業は本社が存在する省の省政府に登録する。その後、具体的な計画を民間企業が作成し、省により認可される。
- ・現在のところ、ICD はベトナムの民間資本により建設されており、外国資本は JV により参入している ICD Phuoc Long の 1 箇所だけである。
- ・ベトナムには未だ配送活動を目的としたトラックターミナルは建設されていない。

e) その他

- ・ベトナムには運輸関連サービス業の連盟として Vietnam Automobile Transport Association、Vietnam Freight Forwarders Association 以外に Vietnam Seaport Association、Ship Owner Association、Taxi Transport Association、Maritime Agent Association、Inland Waterway Transport Association、Railway Transport and Economics Association（個人の集合）がある。

	Inland Waterway Corporation からのヒアリング
面談相手	Mr Nguyen Manh Hung (Chief、General Affairs Dept.、Inland Waterway Corporation North of Vietnam)、Mr Vo Duy Si (Chief、Science, Technology and International Cooperation Dept.、Inland Waterway Corporation North of Vietnam)
日 時	2007 年 6 月 29 日(金) 9:00~10:30
場 所	Inland Waterway Corporation 会議室
調 査 団	中村、通訳（英越）

【議事内容】

コンサルタント団員から調査の趣旨、スケジュール、Inland Waterway Corporation に対する質問状の説明を行い、以下のようなコメントが得られた。

(1) コメント

a) 組織について

- ・Inland Waterway Corporation は 1996 年に設立 Inland Waterway Corporation North of Vietnam という。2007 年に組織が変更されている。2009 年に子会社を含む Joint Stock Company となることが義務づけられている。
- ・取締役会（Board of Directors）の議長（Chairman）は中央政府により任命される。
- ・南部には別組織である Inland Waterway Corporation South of Vietnam がある。
- ・河川港の改修の M/P は MOT の VIWA が作成し、港湾改修費は政府資金や民間資金に依存している。
- ・河川港のリストは VIWA にあるはず。

b) 関連規定について

- ・企業法や投資法に従って業務を行っている。

c) 需要予測について

- ・河川輸送の料金は ceiling price を MOF が決めている。
- ・Inland Waterway Corporation が河川輸送で占めるシェアについては正確なところは分からない。河川輸送は 1,000 社ほどの非常に多くの会社が参入している。これらの系列が異なる河川輸送会社とは当然輸送料金の価格競争は発生する。
- ・全ての河川輸送会社は年に 2 回、General Statistical Office に定まった様式で輸送量についての報告が義務づけられている。Inland Waterway Corporation North of Vietnam では輸送量に係るデータは Administration Dept が保有している。
- ・Inland Waterway Corporation North of Vietnam では約 1,000 隻の船舶を保有している。
- ・港湾については係船料などが徴収できるが水路は現在、利用料金を徴収しておらず、燃料の Diesel の販売価格に含まれている 3,000VND/l が充当されている。
- ・河川輸送は概ねプッシュボートによるバージのコンボイ方式で行われている。全体の幅は 20m、全長は 150m 程度であるが使用するボートやバージの大きさによって異なる。
- ・石炭、砂、石が主要輸送品目である。料金は荷主と交渉することとなる。
- ・現在、国際輸送は実施していない。中国との国際河川輸送に進出したいとは考えている。

(協議記録：五十嵐団員現地調査分)

議 題	ベトナム天然資源環境省 (MONRE) の環境行政について
面談相手	JICA 前田専門家(MONRE)
日 時	2007 年 6 月 21 日 16:30p.m. ~ 17:30 p.m.
場 所	JICA ハノイ事務所
調 査 団	五十嵐 (環境社会配慮団員)

【議事内容】

当方から本事前調査の調査目的の概要の説明を行い、前田専門家から次のような説明があった。

(1) 環境法規制について

1. 新環境法 (LEP: Law on Environmental Protection)
 - ・ 2006 年 7 月に改定。
2. 環境影響評価 (EIA) 及び戦略的環境アセスメント (SEA) の枠組み
 - ・ 外国のサポートグループにより作成された。
3. 環境基準
 - ・ 科学技術省 (MOST) が環境基準(排出基準)を決定する。
 - ・ 実際のモニタリング等は、各省の天然資源環境局 (DONRE) が実施。

(2) 環境行政組織

- ・ 2002 年 MOSTE から環境部門が分離し MONRE となった。現在においても、業務フローが周知されていない部分もある。

議 題	新環境法規に係る情報収集
面談相手	JICA 開発調査「道の駅に係るマスタープラン」三菱総研 古田団員
日 時	2007年6月21日 18:00p.m. ～ 19:00 p.m.
場 所	調査団事務所
調 査 団	五十嵐（環境社会配慮団員）

【議事内容】

道の駅で環境関連の調査を担当している三菱総研の古田団員から、新環境法改定に伴う、環境影響評価ガイドラインの情報収集等を行った。

(1) 収集情報

1. Decree No. 80/2006/ND-CP(環境法規ガイドライン)
2. Circular No.8/2006/（英訳ドラフト）（環境影響評価関連ガイドライン案）

(2) 環境関連調査について

- ・ 昨年の法改正に伴い、既存の英文の法規等も変更になったため、新たな英訳の法規の入手が必要である。
- ・ しかし、全ての改定法規が国会等で承認されているわけではなく、また英訳されていない現状に留意する必要がある。

議 題	環境行政及び EIA 実施手続き全般に係る情報収集
面談相手	Dept. EIA & Appraisal, MONRE
日 時	2007年6月22日 8:30a.m-10:30a.m.
場 所	MONRE 会議室
調 査 団	五十嵐（環境社会配慮団員）、(通訳)

【議事内容】

2006年7月の環境法（LEP）改変に伴う、環境行政の現状および、特に EIA や社会配慮関連実務に関するガイドライン等の整備状況のヒアリングを実施した。また、本案件実施に際し、JICA 環境配慮ガイドラインの必要性についての概略説明を行った。

(1) EIA 及び戦略的アセスメント法規

EIA 及び戦略的アセスメントの法規については、環境法規ガイドライン(Decree No. 80/2006/ND-CP)にその詳細が明記されているとのこと。英語版がないが、MONRE の環境行政実施機関である環境保護庁（VEPA）が準備しており、VEPA の HP から英語版が検索できる。

(2) 環境影響評価関連ガイドライン

環境影響評価関連ガイドライン案については Circular No.8/2006/（英訳ドラフト）が準備されており、VEPA 等で問い合わせたいとのこと。(MONRE の HP はベトナム語しか準備されていないため)。

- (3) MONRE と地方天然資源環境局 (DONRE) との環境行政の制度
MONRE は、ベトナム国全体の行政を実施する行政機関であり、地方環境行政は各省の人民委員会の下に地方天然資源環境局 (DONRE) がおかれ実施されている。DONRE は、ハノイ、HCM など特別市を含む全省に設置され地方環境行政を実施している。
- (4) 住民移転等社会配慮制度
2003 年に土地関連法 (Land Law) が施行され、それに土地収用、補償規定等が記されている。
- (5) JICA 環境社会配慮ガイドラインについて概略説明等
JICA 事業を実施する場合に「JICA 環境社会配慮ガイドライン」をクリアーする必要性について説明をし、事業スコープ決定の際には、ガイドラインによる IEE を本調査中に実施する可能性があり、その協力を依頼した。

議 題	MOT 事業の環境配慮体制について
面談相手	Dr. Nguyen Van Siem, Chief, Environmental Division, Department of Science & Technology MOT Mr. Tran Anh Dong, Department of Science & Technology MOT
日 時	2007 年 6 月 22 日 2:00 p.m.-3:30p.m.
場 所	MOT 会議室
調 査 団	五十嵐 (環境社会配慮団員)、(通訳)

【議事内容】

(1) 環境課の活動内容

MOT の科学技術局に環境課を置き、MOT の建設事業に係る環境配慮を実施している。事業投資法により、事業の投資計画を作成する前に EIA の審査承認を受けなければならないことになっている。このため環境課は EIA 審査や承認後のモニタリング等を行っている。なお、環境課が組織されたのは、1996 年の CIDA による技術協力事業によるもので、現在のスタッフは 4 名でその内 3 名が技術者で 1 名が環境専門家である。

なお、MOT を含む他の 6 つの省 (Ministry) は各章に、環境課ではなく環境局を置き、より積極的に環境影響評価の審査のための業務を実施したいとの希望を持っているとのことである。

(2) MONRE との協力関係

MONRE との協力関係は、環境影響評価の審査やその後のモニタリングに至るまで良好であり、良い協力関係にあるとのことである。

(3) ローカルコンサルタント情報収集

本格調査で必要となる環境調査や EIA 調査のできるローカルコンサルタントを紹介してもらった。紹介されたのは以下の通り。

- Science & Transportation Science & Technology Institute
- Environmental & Transportation Engineering Consulting Cooperation
- Training & Consulting Center in Science & Technology & Environmental Protection Center at Maritime University
- Environmental Protection Center at Association of Environmental Protection
-

(4) JICA 環境社会配慮ガイドラインについて概略説明等

JICA 事業を実施する場合に「JICA 環境社会配慮ガイドライン」をクリアーする必要性について概略説明をした。

議 題	環境行政及び EIA 実施の情報収集
面談相手	Ms. Nguyen My Hoang, International Cooperation Division 環境保護庁 (VEPA) Mr. Trai Ngoc Cuong, Nature Conservation Division, VEPA Mr. Nguyen Ann Tuan, Pollution Control Division, VEPA
日 時	2007 年 6 月 22 日 10:40 a.m.-12:00a.m.
場 所	VEPA 会議室
調 査 団	五十嵐 (環境社会配慮団員)、(通訳)

【議事内容】

(1) 環境影響評価、戦略的アセスメントの実務

VEPA は MONRE の環境行政の実施機関として組織され、環境調査、環境影響評価や戦略的アセスメント報告書の審査等の実務を行っている。従って、MONRE で入手できなかった、ガイドライン等法規の英文版及び関連情報のベトナム語の情報を入手し、VEPA の活動概略についての説明を受けた。

(2) 2006 年以降の環境戦略

現在、2005 年までの国家環境行動計画 (Action Plan) は整備されているが、2006 年から 2010 年の行動計画は現在作成中ということで、そのベトナム語版を入手した。これに、今後の環境行動計画が明記されることとなる。

(3) ローカルコンサルタント情報収集

本格調査で必要となる環境調査や EIA 調査のできるローカルコンサルタントを紹介してもらった。紹介されたのは Ecology and Environment Institute (EEI) という NGO であるが、EIA 実施能力は十分にあるとのこと。

(4) JICA 環境社会配慮ガイドラインについて概略説明

JICA 事業を実施する場合に「JICA 環境社会配慮ガイドライン」をクリアーする必要性について概略説明をした。

議 題	環境社会配慮調査について（ローカルコンサルタントのヒアリング）
面談相手	Dr. Nguyen Dac Hy, Director, Ecology and Environment Institute(EEI) Dr. Din Dug Truong, Vice Director, Expert, Ecology and Environment Institute(EEI)
日 時	2007年6月28日 10:30 a.m.-11:30a.m.
場 所	EEI 会議室
調 査 団	五十嵐（環境社会配慮団員）、（通訳）

【議事内容】

環境社会配慮調査、環境影響評価ができるローカルコンサルタントとして、ベトナム環境保護庁（VEPA）がリストアップした Ecology and Environment Institute を訪問しヒアリングを行った。ヒアリングで確認及び依頼した事項は以下の通り

(1) Ecology and Environment Institute(EEI)について

EEI は、ベトナム自然環境協会会長決議 No.85/QD-HMTg により、2002年11月に設立され、2003年1月に科学技術省（MOST）から科学技術活動 No.A-050 の登録ライセンスを受けている政府承認の環境分野調査実施協会である。スタッフは62人が登録されており、環境、化学、生物、経済や法律等多岐にわたる分野の専門家である。

(2) 事業内容

主な事業内容は以下の通りである。

- ・ 科学調査研究
- ・ 研修及び教育
- ・ 科学、技術及び環境事業
- ・ 国際協力事業

(3) 環境社会配慮調査、環境アセスメント事業経歴

EEI はこれまで、環境法規調査、情報発信、環境調査、EIA 調査、水質汚濁モニタリング、大気質モニタリングの環境分野事業及び、RRA や PRA 等の参加型調査手法を理解しており、開発調査における環境社会配慮調査実施のノウハウ、専門性を持っていることを確認した。

また、MPI、MOF、MOST、MONRE、VEPA、DOST、DONRE、VSI、VNU、NCST 等のベトナム政府組織及び、WB、UNDP、WWF、IUCN、UNEP、ADB、JICA、JBIC などのマルチ、バイの国際開発機関との協力関係があるとのことである。

従って、VITRANSS2 で実施する可能性がある環境現況調査、モニタリング、環境の将来予測、環境影響評価、住民意識調査、住民移転計画調査等を再委託できる可能性がある。

M/P 調査時には LEP（環境保護法）による戦略的環境アセスメントが求められるが、法改正したばかりであり、その実施要領が明確でない等、実務面で調整等実施に時間がかかる可能性がある。また、JICA 環境社会配慮ガイドラインによる審査の実施と戦略的環境アセスメント実施の調整等も必要で

あり、調査対象セクターも運輸交通 5 分野と多く、ベトナム全土を調査対象としているため、幾つかのコンサルタントに分けて実施させることを検討する必要がある。

議 題	環境行政及び EIA 実施についての情報収集
面談相手	Dr. Mai Thanh Dung, Deputy Director Dept. EIA & Appraisal, MONRE Ms. Do Viet Nga, Dept. EIA & Appraisal, MONRE
日 時	2007 年 6 月 29 日 1:30p.m.-2:30p.m.
場 所	MONRE EIA & Appraisal 局
調 査 団	五十嵐（環境社会配慮団員）、（通訳）

【議事内容】

(1) JICA 環境配慮社会配慮ガイドラインの取り扱いについて

天然資源環境省 EIA&審査局へ「JICA 環境社会配慮ガイドライン」の取り扱いについて説明を行った。ベトナムでは M/P 調査では、新環境法（LEP）により戦略的環境アセスメント（SEA）が求められるが、その一方で JICA ガイドラインをクリアーする必要性について説明し先方の理解をお願いした。

実際には VITRANSS2 の C/P である MOT が SEA および同ガイドラインをクリアーするスタディーを実施することとなる。そして、プロジェクト毎に SEA 案を MONRE へ提出し、大臣の承認を得る必要がある。この大臣の SEA の承認が M/P の首相承認に必要な条件の一つになる。

(2) 新 LEP 及び SEA、EIA のガイドライン及び手続きフローについて

Decree 80 並びに Circular08 が SEA と EIA のガイドラインである旨、何度も説明を受けたがその内容は未だ法規の枠を出ず、より実際的なものとして、各手続きフローチャートや留意点等について整備した所謂「ガイドライン」があるかを説明したところ、無いとのこと。というのは、LEP 並びに Decree80、Circular08 の環境関連法規を、より実効性を伴うよう再度改定見直しを開始したとのことであり、本年末までに新しい環境関連法規を完成させるためとの由。

(3) SEA の手続きについて

SEA の手続きについては上記の通り、ガイドラインとしての Decree80 等を見る必要があるが手続きフローが不明確である。特に、SEA で通常求められるステークホルダーミーティングについて質問したところ、事業関係当局、人民委員会、環境専門家などで構成される SEA コミッティーを事業毎に組織し、そこで SEA の内容の妥当性を評価するとのことである。また、環境の専門家も少なくコミッティーを組織するのが大変であるとのことである。従って、SEA については今後キャパシティーディベロップメント（CD）の技術協力が必要かと思われ、M/P 時に十分留意すべき点である。

(4) TCVN（ベトナム基準）と環境基準

ベトナムには TCVN というベトナム基準があるが、これらは排出基準や環境基準とが混在してい

るように見受けられる。一方、ベトナム環境基準（Vietnam Environment Standards）も存在しており、この点について質問したところ、TCVN を環境基準と呼び、その中に、①排出基準（Discharge Standards）、②（Ambient Qualities）、③Sampling Standards)の3つに分かれているとのことである。従って、TCVN の扱いについては検討する必要がある。

議 題	環境行政及び EIA 実施の情報収集
面談相手	Ms. Nguyen My Hoang, International Cooperation Division 環境保護庁(VEPA) Mr. Trai Ngoc Cuong, Nature Conservation Division, VEPA
日 時	2007 年 7 月 4 日 9:30 a.m.-12:00a.m.
場 所	VEPA 会議室
調 査 団	五十嵐（環境社会配慮団員）、(通訳)

【議事内容】

(1) 自然環境等関連情報リストについて

自然保護区、国立公園、文化遺産、世界遺産および少数民族等のリスト及び地図情報について問い合わせたところ、自然保護区、国立公園については、Nature Conservation Division に IUCN の協力により作成したものがあつたが、文化遺産、世界遺産については VEPA にはリストが無いとのこと。インターネットで検索して欲しいとの回答。また、少数民族も VEPA にはリストが無く、MARD(農業村落開発省)の過去の調査報告書を参照すれば見つかること。(後日 MARD の関連調査情報を入手。)

(2) 環境モニタリング計画について

MONRE で環境モニタリングについて質問したところ VEPA が実施しているとの回答あり。VEPA にその詳細を質問したところ、調査団側が必要な情報はベトナム語の資料があるのでそれを参照して欲しいとの由。

(3) 環境モニタリング装置について

モニタリング装置については、固定ステーション以外に、パッシブモニター、エアーサンプラーなどがあるが、基本的に国立ベトナム大学等の教育機関が持っている。ベトナムのほとんどのローカルコンサルタントは、教育機関の教授や研究者の寄せ集めであるのが特徴で、環境モニタリングをする場合、上記の教育機関等から装置を借りて実施しているのが実情であるとのこと。但し、測定機器の検定制度がないので、古い機器の精度については不明であるとのこと。

(4) JICA 環境社会配慮ガイドラインについて概略説明等

JICA 事業を実施する場合に「JICA 環境社会配慮ガイドライン」をクリアーする必要性について概略説明をし、事業スコープが決まったら、ガイドラインによる必要な調査を本調査中に実施する可能性があり、その協力を依頼した。

4. 収集資料一覧

資料リスト (■収集資料/□専門家作成資料)

番号	資料の名称	形態(図書、ビデオ、地図、写真等)	収集資料	専門家作成資料	JICA作成資料	注	発行機関	取扱区分	図書館記入欄
1	Vietnam's Transport Development Strategy up to 2020 (Summary Report), July 2001 No.:102/2002/QĐ-TTg Decision by the Prime Minister on Approval of "The Plan for Vietnam Road Transport Sector Development to 2010 and its Directions until 2020", Nov. 2002		*				Ministry of Transport	JR・CR() ○ SC	
2	Brief Report on the Projection of Vietnam Expressway Network No.:06/2002/QĐ-TTg Decision by the Prime Minister on Approval of "Vietnamese Railway Transport Sector till 2020", Jan. 2002		*				Government of Vietnam	JR・CR() ○ SC	
3	Master Plan for Inland Waterways Transportation of Vietnam towards the Year 2020 Appendix 2 Transport Sector Assistance Projects in Vietnam Transport Partnership Group		*				Ministry of Transport	JR・CR() ○ SC	
4	List of Investment Projects for Railway Infrastructure 2010-2020 (Enclosed with Official Letter No. Strategy for Socio-Economic Development 2001-2010 (Presented by the Central Committee, Eighth Tenure, to the Ninth National Congress)		*				Government of Vietnam	JR・CR() ○ SC	
5	Annex List of Focal Transport Infrastructure Projects till 2020 (Enclosed with Decision No. 412/QĐ-TTg dated on		*				Vietnam Railway	JR・CR() ○ SC	
6	MPJ通達案(政令131号実施細則)の要点メモ 政府開発援助の管理及び使用に関する規制(政令131/2006/ND-CP号 2006年11月9日付)		*				JICAベトナム事務所翻訳	JR・CR() ○ SC	
7	The Five-Year Socio-Economic Development Plan 2006-2010, Jul. 2006		*				JICAベトナム事務所翻訳	JR・CR() ○ SC	
8	National Transport Development Strategy in Vietnam till 2020 Potential and Opportunities Vietnam Managing Public Resources Better Public Expenditure Review 2000 Vol.1 Main Report, Dec. 2000		*				Vietnamese Government	JR・CR() ○ SC	
9	Vietnam Managing Public Resources Better Public Expenditure Review 2000 Vol.2 Annexes, Dec. 2000		*				Ministry of Transport Government of Vietnam and Donor Working Group	JR・CR() ○ SC	
10	Vietnam Managing Public Expenditure for Poverty Reduction and Growth Vol.1 Cross-Sectoral Issues, Apr. 2005		*				Government of Vietnam and Donor Working Group	JR・CR() ○ SC	
11	Vietnam Managing Public Expenditure for Poverty Reduction and Growth Vol.2 Sectoral Issues, Apr. 2005		*				Government of Vietnam and the World Bank	JR・CR() ○ SC	
12	ベトナム中央政府組織図, 2006年8月 Vietnamese Government Organizational Chart Collection, Aug. 2006				*		JICAベトナム事務所	JR・CR() ○ SC	
13	Directory of Members 2002-2003, 2002		*				JICAベトナム事務所 Vietnam Engineering Consulting Association - VECAS	JR・CR() ○ SC	
14	Time Table		*				Vietnam Airlines	JR・CR() ○ SC	
15	Medium Term Fiscal Framework (2006-2008), Mar. 2006		*				The Public Financial Management Reform Project supported by the WB and DFID (UK)	JR・CR() ○ SC	
16	Medium Term Expenditure Framework (2006-2008), Mar. 2006		*				The Public Financial Management Reform Project supported by the WB and DFID (UK)	JR・CR() ○ SC	
17	MTEF for the Transport Sector Over 2006-2008 Joint Portfolio Performance Review V Transport Sector, May 2007		*				The Public Financial Management Reform Project supported by the WB and DFID (UK) Inter-Ministerial Task Force on ODA Implementation (5 Banks)	JR・CR() ○ SC	
18	Railway Law (No.35/2005/QH11), Jun. 2005		*				The National Assembly	JR・CR() ○ SC	
19	The Vietnam Maritime Code (No. 40/2005/Qh11), Jun. 2005		*				The National Assembly	JR・CR() ○ SC	
20	Law on Inland Waterway Navigation (No. 23/2004/QH11), Jun. 2004		*				The National Assembly	JR・CR() ○ SC	
21	Law on Land Road Traffic (No. 26/2001/QH10), Jun. 2001		*				The National Assembly	JR・CR() ○ SC	
22	Vietnam Civil Aviation Law (No.66/2006/QH11), Jun. 2006		*				The National Assembly	JR・CR() ○ SC	
23	Decree No. 16/2005/ND-CP Management of Investment Projects on the Construction of Works, Feb. 2005		*					JR・CR() ○ SC	
24	Transport Sector Assistance Projects in Vietnam Transport Partnership Group		*					JR・CR() ○ SC	
25	Expenditures of State for Transport by Classification and Type		*				Ministry of Finance	JR・CR() ○ SC	
26	Feasibility Study for the Building and Electrifying the 1,435mm Gauge Double Track from Hanoi to Vinh on the North-South Trunk Line Inception Report, Jan. 2007		*				KOICA	JR・CR() ○ SC	
27	Investment Preferences for IPs, EPZs, and EZs	電子ファイル	*				Ministry of planning and Investment	JR・CR() ○ SC	
28	工業団地整備実績	電子ファイル	*				Ministry of planning and Investment	JR・CR() ○ SC	
29	工業団地整備計画	電子ファイル	*				Ministry of planning and Investment	JR・CR() ○ SC	
30	The Network of Vietnam Railways	電子ファイル	*				VNR	JR・CR() ○ SC	
31	BOT Project List in Transport Sector		*				MOT	JR・CR() ○ SC	
32	Decision on the Establishment of Preparing Project for Ha Noi-Ho Chi Minh city express railways lines		*				VNR	JR・CR() ○ SC	
33	Organization Chart of CAAV		*				CAAV	JR・CR() ○ SC	
34	Organization Chart of VAC		*				VAC	JR・CR() ○ SC	
35	The Vietnamese International Merchandise Trade for Twenty Years Renovation (1986-2005)		*				General Statistics Office	JR・CR() ○ SC	
36	Statistical Yearbook of Vietnam 2005		*				General Statistics Office	JR・CR() ○ SC	

45	Annual Book of Interprovincial Passenger Travel by Bus (越語)		*		VRA	JR・CR() ○ SC	
46	TCVN5729:1997 (ベトナム高速道路設計基準) Detailed Project Outline Project:Hanoi - HoChiMinh City		*			JR・CR() ○ SC	
47	Speed Railway Line		*		VNR	JR・CR() ○ SC	
49	Law on Domestic Waterway Transport and Guidance Letter (越語)		*		National Traffic Safety committee	JR・CR() ○ SC	
50	Rural Transport Strategy Study Draft issues paper IP1: Rural Transport Supply, Demand and Investment Priorities		*		DFID, UK	JR・CR() ○ SC	
51	VIWA説明資料(パワーポイントファイル)	電子ファイル	*		VIWA	JR・CR() ○ SC	
52	List of Seaports in Vietnam up to 2002		*		VINAMARINE	JR・CR() ○ SC	
53	Strategic Review of Transport Donor's Support to the Government of Vietnam's Socio-economic Development Plan (SEDP) for 2006-2010 (Draft Final Report)		*		ALMEC	JR・CR() ○ SC	
54	Public Investment Program in 2001-2005		*		Prime Minister.GoV	JR・CR() ○ SC	
55	Present Conditions on Development, Management and Operation of Vietnamese Ports for the Project Improvement of the Port Management System in Socialist Republic of Vietnam		*		OCDI	JR・CR() ○ SC	
56	Vietnam: Multimodal Transport Regulatory Review Guidelines Issues for Official Development Assistance Projects in Vietnam		*		WB (MEYRICK)	JR・CR() ○ SC	
57	Projects in Vietnam		*		ADB	JR・CR() ○ SC	
58	I.ベトナム概況 II.ベトナム経済概況 III.ベトナム投資概況 2007年6月		*		ジェトロ・ハノイセンター	JR・CR() ○ SC	
59	アジア主要都市・地域の投資関連コスト比較(2007年3月)		*		日本貿易振興機構海外調査部	JR・CR() ○ SC	
60	Guideline for formulating PreFS and FS for transport project 22TCN 268-2000(英訳)	電子ファイル				JR・CR() ○ SC	
61	Specification For Road Survey No.22 TCN 263 - 2000 (英訳)	電子ファイル			MOT	JR・CR() ○ SC	
62	SPECIFICATION FOR ROAD DESIGN 22TCN-273-01(英訳)	電子ファイル			MOT	JR・CR() ○ SC	
63	Article 4.- Making of construction investment reports and application for investment licenses(英訳)	電子ファイル			MOT	JR・CR() ○ SC	
64	Approving the plan on adjusting budget financing economic services of Vietnam Railways and public service enterprises in railway industry(英訳)	電子ファイル			MOT	JR・CR() ○ SC	
65	CIRCULAR GUIDING THE REGIME ON COLLECTION, PAYMENT, MANAGEMENT AND USE OF ROAD TOLL (英訳)	電子ファイル			MOT	JR・CR() ○ SC	
66	Decision on the Promulgation of the Table of Port Dues and Tariff (英訳)	電子ファイル			MOF	JR・CR() ○ SC	
67	OPERATE-TRANSFER CONTRACT, BUILD-TRANSFER-OPERATE CONTRACT AND BUILD-TRANSFER CONTRACT (英訳)	電子ファイル			GoV	JR・CR() ○ SC	
68	Expressway Specification Constructed by VEC	電子ファイル			VEC	JR・CR() ○ SC	
69	Decision on the establishment of the Committee of Preparing Project for Ha Noi - Ho Chi Minh city express railways lines(英訳)	電子ファイル			VNR	JR・CR() ○ SC	
70	government in the last 7 years on investment regulations based on BOT contact adapted to domestic investment(英訳)	電子ファイル			MPI	JR・CR() ○ SC	
71	VEC Financial Report	電子ファイル			VEC	JR・CR() ○ SC	
72	DECISION REGARDING INVESTMENT IN SUB-PROJECT "HA LONG - CAI LAN PORT AND BAN CO FLYOVER" PROJECT: YEN VIEN - PHA LAI - HA LONG - CAI LAN RAILWAY (英訳)	電子ファイル			MOT	○ JR・CR() ○ SC	
73	Decision on investing the sub-project: "Lim - Pha Lai" under the Project: "Yen Vien - Pha Lai - Ha Long - Cai Lan Railway route" (英訳)	電子ファイル			MOT	JR・CR() ○ SC	
74	TRAINING DOCUMENTS ON TRANSPORT MANAGEMENT TO GUARANTEE TRANSPORT SAFETY (英訳)	電子ファイル			MOT	JR・CR() ○ SC	
75	TRANSPORT MANAGEMENT TO GUARANTEE ROAD TRAFFIC SAFETY(英訳)	電子ファイル			MOT	JR・CR() ○ SC	
76	Vietnam National Shipping Lines Organization	電子ファイル			VINALINES	JR・CR() ○ SC	
77	VINALINES Brochure	電子ファイル			VINALINES	JR・CR() ○ SC	
78	Information on Existing Expressway	電子ファイル			VEC	JR・CR() ○ SC	
79	Financial statement of Vietnam Railways in 2006	電子ファイル			VNR	JR・CR() ○ SC	
80	Railway Passengers at Major Station (2001-2006)	電子ファイル			VNR	JR・CR() ○ SC	
81	Railway Freight Volume 2003-2006	電子ファイル			VNR	JR・CR() ○ SC	
82	2005年各港の取り扱い量	電子ファイル			VPA	JR・CR() ○ SC	
83	List of Inland Waterway Ports in Vietnam 2007	電子ファイル			VIWA	JR・CR() ○ SC	
84	Decree No. 80/2006/ND-CP August 9, 2006, Detailing and Guiding the Implementation of a Number of Articles of the Circular 08 (Draft) Guiding the implementation of the contents of strategic environment assessment,		*		VIETNAM LAW & LEGAL FORUM	JR・CR() ○ SC	
85			*		MONRE	JR・CR() ○ SC	
86	JOB REPORT (by Ms Nguyen Thi My Hoan, VEPA)		*		VEPA	JR・CR() ○ SC	
87	Map of Nature Conservation areas of Vietnam	地図	*		VEPA	JR・CR() ○ SC	
88	National Strategy for Environmental Protection until 2010 and Vision toward 2020		*		MONRE	JR・CR() ○ SC	
89	Ecology and Environment Institute		*		EI	JR・CR() ○ SC	

5. 事前評価表

事業事前評価表（開発調査）

1. 案件名 【(旧)1. 対象事業名】
ベトナム国 持続可能な総合運輸交通開発戦略策定調査（VITRANSS2）
2. 協力概要
<p>(1) 事業の目的 【(旧)3. 事業の目的】</p> <p>ベトナム国の要請に基づき、運輸交通分野において、①運輸交通分野における長期（2030年まで）の開発戦略、②中期（2020年まで）のマスタープラン、③短期（2015年まで）の投資計画を策定・提案することを通じて、ベトナム側が、限られた財源の中で既存施設の最適利用と新規建設のバランスが取れた運輸交通ネットワーク開発を進めていくための方策を明らかにする。またこの中で、2006年10月の日越共同声明で要請のあった、南北高速道路整備事業及び南北高速鉄道整備事業についても、前者はマスタープラン及び優先区間のプレ F/S の作成、後者については基本計画の策定（概略検討）を行う。</p> <p>(2) 調査期間 【(旧)4. (6)調査日程】</p> <p>2007年10月～2009年8月（23ヶ月）</p> <p>(3) 協力相手先機関 【(旧)4. (7)実施体制】</p> <p>ベトナム国交通運輸省 交通開発戦略研究所 (Transport Development and Strategy Institute(TDSI), Ministry of Transport(MOT))</p> <p>(4) 計画の対象（対象分野、対象規模等） 【(旧)4. (1)対象】</p> <p>対象地域：ベトナム国全土（ただし、南北高速道路網計画及び南北高速鉄道計画については、ホーチミン～ハノイを含む南北経済コリドーを中心とする）</p> <p>対象分野：運輸サブセクター全般（道路、鉄道、内陸水運、海運・港湾、航空）</p>
3. 協力の必要性・位置付け
<p>(1) 現状及び問題点 【(旧)2. (1)現状および問題点】</p> <p>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年間においても、同調査で提案された計画が数多く事業化されている。</p> <p>VITRANSS が実施されて以降、ベトナム国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、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。</p> <p>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取られた投資計画に基づいた効率的な運輸交通</p>

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。

(2) 相手国政府国家政策上の位置づけ 【(旧)2.(2)国家開発計画・地域開発計画・分野別計画などの計画と当該案件の整合性】

ベトナムの第8次経済社会開発5カ年計画(2006年～2010年)においては、前期計画から引き続いての重点課題として、インフラの整備につき謳っており、増大する人流ニーズ・物流ニーズに対応するための運輸交通ネットワークの構築が重要であるとされており、本事業の方向性とも合致するものである。また、交通運輸省の各局においては、独自に策定していた5つの運輸交通サブモード(道路、鉄道、内陸水運、港湾、航空)のマスタープラン見直し(旧来2010年までを目標年次としていたものを、2020年までに改めるもの)に着手した段階である。本事業においては、この見直し作業と整合性を取る体制を敷いている。

(3) 他国機関の関連事業との整合性 【(旧)2.(3)他国機関の関連事業との整合性】

運輸セクターにおける2030年までの開発計画策定については、他国機関による協力予定はないが、計画策定後の資金協力及び技術協力の実施面の際には、他国機関との切れ目のない、時宜を得た協力を展開する必要がある。なお、ベトナム運輸交通分野における主要ドナーは、日本以外ではADBや世銀である。ADBは道路・都市交通分野での支援割合が多く、2006年に全国高速道路マスタープランを策定し、ハノイから中国国境のラオカイへつながる高速道路事業を実施中であるほか、ホーチミン市における都市鉄道マスタープランの策定及び、同鉄道の2号線区間への借款供与を検討中である。世銀については、道路ネットワーク改良事業などを実施し、メコン地域交通インフラ整備事業、北部デルタ交通整備事業などへの借款供与を現在準備中である。この他、KOICAが南北高速鉄道開発計画を策定している(南部ホーチミン～ニャチャン間は策定済み、北部ハノイ～ハティン間は今年度中に策定完了予定)。

(4) 我が国援助政策との関連、JICA 国別事業実施計画上の位置づけ 【(旧)2.(4)我が国の当該国への基本的援助方策との整合性】

本調査は、日本政府により策定された「国別援助計画」のうち、対ベトナム援助の基本方向性の一つとして掲げられた「成長促進」に資する。また、本調査は、JICA 国別事業実施計画にて示された「成長促進」において企図している「持続的な開発の実現」にも該当する。

4. 協力の枠組み

(1) 調査項目 【(旧)4.(2)調査内容】

(a) 運輸セクター全般に係る既存の計画・法政令等のレビュー及び情報収集

- (ア) 既存の運輸交通システムに係るデータの分析
- (イ) 既存の運輸交通開発計画、国家・地域開発計画のレビュー
- (ウ) 法令及び制度のレビュー

(b) 社会経済調査及び需要予測

- (ア) 各種交通調査の実施(官民双方の関係機関へのインタビュー、交通量調査を含む)
- (イ) 交通(人流・物流)需要予測

(c) 上記(b)に基づく、長・中・短期の運輸交通開発計画の策定

- (ア) 長期運輸交通開発戦略(～2030年)の策定
 - ・交通モード毎、地域毎の開発戦略の策定(交通ネットワーク全般に係る分析を含む)
 - ・長期投資計画の策定
- (イ) 中期運輸交通マスタープラン(～2020年)の策定
 - ・中期的な開発プロジェクトの選定
 - ・プロジェクト実現に向けた投資計画、組織計画等の策定
- (ウ) 短期優先投資プログラム(2010年～2015年)の策定
 - ・短期開発プロジェクトの選定

- ・戦略的環境社会配慮に係る調査の実施
- ・プロジェクトに係る経済財務分析と実施計画
（組織体制、事業化資金の検討を含む）の策定
- ・運輸交通サービス及び物流効率化に資する政策立案
- (エ) 運輸交通計画策定に向けたキャパシティ・デベロップメント
 - ・複数の計画立案方法に係る技術移転の実施（運輸交通データベースの更新を含む）
 - ・セミナー、ワークショップの開催
- (d) 上記(b)及び(c)と整合的な南北高速道路網マスタープランの策定
 - (ア) 高速道路及び施設計画の策定
 - (イ) 実現に向けた投資計画、組織計画の策定
 - (ウ) ベトナム国環境社会配慮関連法制度及びSEA実施方法の確認と整理
 - (エ) 持続可能な料金制度、整備手法、民間参入に係る可能性の検討
 - (オ) 優先プロジェクトの選定
 - (カ) プレフィージビリティレベルの検討の実施
 - (キ) 環境社会配慮調査の実施
- (e) 上記(b)及び(c)と整合的な南北高速鉄道計画の概略検討
 - (ア) 整備内容の概略検討
 - (イ) 事業費積算、経済・財務分析
 - (ウ) 整備手法、民間参入に係る可能性の検討
 - (エ) 運営・維持管理体制骨子の策定
 - (オ) 総合評価と提言

(注：特に「高速道路」及び「高速鉄道」についてはベトナム政府の強い関心に鑑み、調査の進捗等について関係者との間で適切に情報共有を行っていく必要がある。)

(2) アウトプット (成果) 【(旧)4. (3)アウトプット (成果)】

(a) 計画策定

- ・持続可能な運輸交通開発戦略の策定（目標年次：2030年）
- ・運輸交通マスタープランの策定（目標年次：2020年）
- ・優先投資プログラムの策定（目標年次：2011年～2015年）
- ・南北高速鉄道計画の概略検討
- ・南北高速道路網マスタープランの策定（優先区間のプレF/S作成を含む）

(b) 技術移転：調査を通して総合運輸交通開発戦略策定についての技術が移転される。

(3) インプット (投入)：以下の投入による調査の実施 【(旧)4. (4)インプット (投入)】

(a) コンサルタント：計24名 (分野/人数)

分野	人数	分野	人数
総括/総合交通計画	1	内航・航路計画	1
副総括/需要予測・交通計画モデル	1	国際海上輸送計画	1
副総括/道路整備計画	1	航空計画	1
副総括/鉄道開発計画	1	積算・設計	1
地域開発・社会経済フレーム	1	地盤・土質	1
交通調査・解析	1	自然条件	1
道路計画	1	経済分析	1
道路施設計画	1	財務分析	1
陸上交通・物流	1	環境影響分析	1
鉄道施設計画	1	社会環境配慮	1

鉄道輸送計画	1	制度・財政	1
港湾計画	1	組織運営・経営	1
(b) その他 研修員受入れ			
5. 協力終了後に達成が期待される目標			
(1) 提案計画の活用目標 【(旧)5. (1)提案計画の活用目標】			
<ul style="list-style-type: none"> 当該計画がベトナム側の交通開発計画として承認され、この計画に基づいてベトナム国政府関係機関が独自の予算あるいはドナーの支援を受けながら運輸交通インフラの整備を進めていくことが期待される。 			
(2) 活用による達成目標 【(旧)5. (2)活用による達成目標】			
ベトナム国における効率的な国家資源・財源の利用を前提とした全国運輸総合交通計画の下に運輸インフラの整備が図られる。			
6. 外部要因			
(1) 協力相手国内の事情 【(旧)7. (1)協力相手国内の事情】			
<ul style="list-style-type: none"> (a) 政策的要因：政変交代等により提案事業の優先度が低下しない。 (b) 行政的要因：当該分野に対する予算が適切に配分される。 (c) 経済的要因：経済状況変化により開発資金が不足しない。 (d) 社会的要因：周辺地域の政情不安が増加しない。 			
(2) 関連プロジェクトの遅れ 【(旧)7. (2)関連プロジェクトの遅れ】			
特になし			
7. 貧困・ジェンダー・環境等への配慮 (注) 【新規項目】			
<ul style="list-style-type: none"> M/Pにおいて総合交通網整備を、プレF/Sにおいて高速道路網整備を計画するにあたり、国立公園、自然保護区の環境に与える影響を回避して策定する必要がある。 			
8. 過去の類似案件からの教訓の活用 (注) 【新規項目】			
<ul style="list-style-type: none"> 新規建設計画のみでなく、先方関連機関の維持管理計画についても、本調査にて提言していく必要がある。 			
9. 今後の評価計画			
(1) 事後評価に用いる指標 【(旧)6. (1)事後評価に用いる指標】			
(a) 活用の進捗度			
<ul style="list-style-type: none"> 策定されたマスタープラン及び提案された優先プロジェクトにつき、ベトナム政府が実施を計画し、予算措置が取られているかどうか。 			
(b) 活用による達成目標の指標			
<ul style="list-style-type: none"> 区間別の交通量、貨物量の増加 区間別所要時間の短縮 道路、鉄道、内陸水運、海運・港湾、航空の各部門における利用旅客数、取扱貨物量 			
(2) 上記 (a) および (b) を評価する方法および時期 【(旧)6. (2)上記 (a) および (b) を評価する方法および時期】			
<ul style="list-style-type: none"> フォローアップ調査によるモニタリング 必要に応じて、2014年以降に事後評価を実施。 			

(注) 調査にあたっての配慮事項