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

（１）事業の目的　【(旧)3.事業の目的】

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。

（２）調査期間　【(旧)4.(6)調査日程】

2007 年 10 月～2009 年 8 月（23 ヶ月）

（３）協力相手先機関　【(旧)4.(7)実施体制】

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))

（４）計画の対象（対象分野、対象規模等）　【(旧)4.(1)対象】

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）
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）

３．協力の必要性・位置付け

（１）現状及び問題点　【(旧)2.(1)現状および問題点】

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整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。

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。

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

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】

・　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】

（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】**

・　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】**

・　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

・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

・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】

・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