

事業事前評価表

作成日：平成 20 年 11 月 6 日

担当課：経済基盤開発部都市地域開発第二課

1. 案件名
ハノイ市におけるUMRTの建設と一体となった都市開発整備計画調査
2. 協力概要
(1) 事業の目的 ハノイ市UMRT沿線対象地区における地区開発戦略のビジョンが策定され、駅関連施設・駅周辺開発の具体的な計画が策定され、事業化に向けた準備が整う
(2) 調査期間 2009年2月～2010年7月(18ヶ月)
(3) 総調査費用 約 2.5 億円
(4) 協力相手先機関 (a) 協力相手国実施機関名：ハノイ市人民委員会 (b) 協力相手国実施機関の責任者の役職名：計画投資局局长
(5) 計画の対象(対象分野、対象規模等) (a) 調査対象：ハノイ市UMRT1号線および2号線沿線 (b) 調査対象分野：都市計画・都市開発
3. 協力の必要性・位置付け
(1) 現状及び問題点 ベトナム(以下、越国)の首都ハノイ市の人口は8月の周辺省合併に伴い約340万人から600万人に増加し、今後さらに人口増加が見込まれている。また、経済水準の向上並びに所得の増加に伴い、車の所有率は2005年の1.6%から2020年には20%にまで増加する見込みであり、都市部の渋滞・交通問題が懸念されている。 このような状況から、JICAは2005～2007年にかけて「ハノイ市総合都市開発計画調査」(以下、HAIDEP)を実施し、ハノイ市の将来の都市開発戦略を策定した。その中で、都市大量高速輸送機関(Urban Mass Rapid Transit 以下、UMRT)を交通の中心とした一体的な都市開発が提案されており、これに基づき、UMRT1号線については、2008年3月にE/Nが締結され、円借款による整備が決定している。また、UMRT2号線についても、円借款の供与を検討中である。 このような都市鉄道の整備に伴い、バイク、バスといった既存の交通手段との交通結節点としての駅前施設整備が今後必要となる。また、駅周辺地域においては、地価の高騰や乱開発が進行することが予想され、この点からも行政による将来計画の策定及びこれに基づく地区開発の誘導が必要である。 HAIDEPにおいては、ハノイ市全域を対象とした都市開発戦略マスタープランを示すと共に、パイロット事業として北部地域新都心地区の詳細計画(ディストリクトプラン)の策定までは行ったが、UMRTを軸とした具体的な地区開発のビジョンや手法の構築までは行っていない。また、駅の交通結節点としての整備計画や、周辺地

域の開発を規制・誘導するための方策についても検討されていない。

(2) 相手国政府国家政策上の位置づけ

2008年7月に首相承認がなされた「ハノイ交通計画2020」(Hanoi Capital Transport Development Planning by 2020)では、その計画理念の第一に、都市建設計画(都市マスタープラン)等と一体となった交通ネットワークの整備があげられている。また、社会経済開発5ヵ年計画(2006年から2010年)では、大都市における交通渋滞を重要な課題として取り上げ、公共交通のシェアを30%にすることを目標としており、本調査は、右方向性を踏まえた公共交通を基盤とした都市開発整備を進めるものである。

(3) 他国機関の関連事業との整合性

ハノイ市の公共交通にかかる関連事業として、世界銀行によるRapid Bus Transit(UMRTの4号線に相当)、フランス政府によるUMRT3号線、EUによるバスの改善事業があり、本件はこれらの他ドナーによる協力事業とも整合性をはかりつつ、公共交通の整備と一体となった地区開発計画を策定するものである。

(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

本件は、現行の国別援助計画における3本柱のうち「成長促進」に合致し、かつ現在改定中の次期国別援助計画の4本柱のうち「成長促進と競争力強化」における開発課題である「都市開発・運輸交通・通信ネットワーク整備」に位置づけられる。

4. 協力の枠組み

(1) 調査項目

(a) 現況把握および開発課題の分析

- ① 土地利用・交通関連現況調査
- ② 鉄道利用に関する住民意向調査
- ③ モード別駅利用者需要予測
- ④ 現行開発手法の情報

(b) 駅関連施設・駅周辺の整備方針の作成 (対象:UMRT1号線および2号線整備予定の20駅)

- ① 駅関連施設の整備方針
 - 駅機能と駅関連施設の特定
 - 駅関連施設の規模の算定
- ② 駅周辺の整備方針
 - 土地利用
 - 交通施設配置
 - 道路計画
- ③ 基本方針図の作成 (1/5000程度)
- ④ 鉄道設計へのフィードバック
- ⑤ 予備的スコーピングの更新

(c) UMRT整備第2フェーズ郊外部の沿線整備のコンセプトの作成

- ① 既存計画のレビュー

- ② 整備・開発・保全の方針の作成
- ③ 沿線整備シナリオの検討
 - 沿線整備の手順
 - 沿線整備のスケジュール
- (d) 詳細計画の策定(1/500～1/1000) 4～5箇所
 - ① 空間計画の策定(建築施設及び交通施設の配置計画)
 - ② 都市開発事業の展開計画
 - 事業実施体制と役割分担、事業計画の作成
 - 開発手法（PPPを含む）の検討
 - ③ 都市基盤施設の整備費・維持管理費算定
 - ④ 詳細都市建設計画へのフィードバック
 - ⑤ フィーダー交通の再編
- (e) 新たな都市整備手法の検討提案
 - ① 開発事業手法
 - ② 土地利用規制
 - ③ 開発誘導方策
- (f) 環境社会配慮

- (2) アウトプット（成果）
 - (a) 駅関連施設の整備方針
 - (b) 駅周辺地域の整備方針
 - (c) 郊外部の沿線整備コンセプト
 - (d) 優先地区における詳細計画
 - (e) 新たな都市整備手法

- (3) インプット（投入）：以下の投入による調査の実施
 - (a) コンサルタント（分野／人数）

分野	人数	分野	人数
総括/都市計画	1	土地利用計画/土地利用規制	1
都市交通計画	1	都市開発事業計画/事業手法	1
交通調査/需要予測	1	環境社会配慮	1
交通施設計画/設計	1	事業費積算	1
地区開発計画	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
 - (a) ハノイ市UMR T1号線および2号線沿線の調査対象地区における開発コンセプト、駅関連施設及び駅周辺開発の整備方針が策定され、優先地区において

<p>詳細計画が策定され、その結果がハノイ市における鉄道施設関連詳細計画、詳細都市建設計画の改訂に活用される。</p> <p>(2) 活用による達成目標</p> <p>(a) ハノイにおける UMRT 各沿線が一体的に計画整備され、UMRT の利便性が高まると共に、UMRT の利用者増加が図られる。</p> <p>(b) UMRT の駅を中心とした都市拠点が整備される。</p>
<p>6. 外部要因</p> <p>(1) 協力相手国内の事情</p> <p>(a) 政策的要因：開発政策の変更による提案事業の優先度の低下や開発計画の変更等</p> <p>(b) 行政的要因：用地確保に関する行政機関と地元住民等との間での調整の遅延等</p> <p>(2) 関連プロジェクトの遅れ</p> <p>UMRT1, 2 号線の建設の遅延</p>
<p>7. 貧困・ジェンダー・環境等への配慮（注）</p> <p>本調査により駅関連施設・駅周辺整備計画が策定されるにあたり、計画の範囲に応じ将来的に住民移転の必要性が生じる可能性があるため、住民移転計画、土地利用・法制度を担当するコンサルタントを配置し、ベトナムの環境影響評価制度等を念頭においた十分な対応策を計画に盛り込む。</p>
<p>8. 過去の類似案件からの教訓の活用（注）</p> <p>類似案件なし</p>
<p>9. 今後の評価計画</p> <p>(1) 事後評価に用いる指標</p> <p>(a) 活用の進捗度</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 行政による整備方針の承認、決定状況 ● 駅関連施設整備方針に沿った整備の状況 ● 駅周辺整備方針に沿った整備の状況 <p>(b) 活用による達成目標の指標</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 整備された駅関連施設の種類と数 ● 駅周辺で鉄道と一体的に整備された面積 ● UMRT と駅関連施設の利用者数 <p>(2) 上記 (a) および (b) を評価する方法および時期</p> <p>フォローアップによるモニタリング（毎年）／必要に応じて、調査終了後鉄道の開通が見込まれる 2018 年以降に評価を実施する。</p>