

I. はじめに

日本は、1992年にベトナムへのODAを開始し、技術協力により人材育成や制度・政策改善を支援し、資金協力により運輸交通・電力等のインフラ整備を支援することによって、ベトナムの経済社会発展に貢献してきました。ODAの開始当初から、技術協力と資金協力を緊密に連携させて実施してきたことが特徴となっています。

2008年10月には、日本政府のODA実施体制の見直しにより、技術協力の実施機関であった国際協力機構（JICA）が、国際協力銀行（JBIC）の円借款業務を継承し、技術協力と資金協力を合わせてODAを一元的、総合的に実施する体制が整いました。

JICAは、“Inclusive and Dynamic Development”（「すべての人々が恩恵を受けるダイナミックな開発」）をビジョンとして掲げ、新しい体制のもとで、途上国のニーズに適切に対応した質の高い国際協力を実現することを目指しています。

JICAを通じた日本のODAが、今後ともベトナムの持続的な発展に貢献し、日本・ベトナムの一層の友好と戦略的パートナーシップの強化に寄与できますよう、皆様のご理解とご支援をお願い致します。

2012年3月
JICAベトナム事務所

II. ODAとJICAの役割

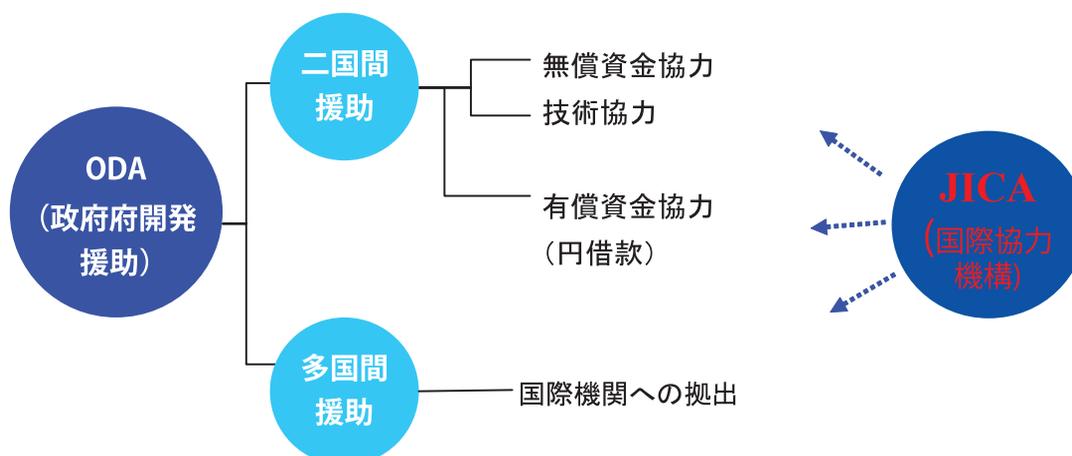
1. ODAと JICA

ODAとは？

開発途上国の社会・経済の発展を支援するために、先進国政府をはじめ、国際機関、NGO、民間企業など、さまざまな組織や団体が援助を行っています。こうした途上国への援助のうち、政府が実施する公的な援助を「政府開発援助」(ODA: Official Development Assistance)といいます。

日本政府がODAの理念や原則を示すものとして策定した「ODA大綱」では、ODAの目的として「国際社会の平和と発展に貢献し、これを通じて日本の安全と繁栄の確保に資すること」が謳われています。

ODAは、二国間で実施する援助と国連機関等、国際機関への拠出に大別され、二国間援助には、技術協力と資金協力(無償および有償)があります。



JICA～技術協力・資金協力の連携により質の高い国際協力を実現～

国際協力機構(JICA)は、技術協力、有償資金協力(円借款)、無償資金協力という日本の政府開発援助(ODA)の3つの形態を一元的に実施する援助機関です。

大規模な社会基盤整備への支援から、コミュニティに根ざした草の根レベルの協力まで、途上国の多様なニーズに対応することにより、「Inclusive and Dynamic Development」(「すべての人々が恩恵を受けるダイナミックな開発」)の実現を目指した事業を展開しています。

2. ベトナムにおけるJICAの歩みと事業実績

ベトナムは、1986年以降ドイモイ(刷新)政策のもと、市場経済に基づく近代的な国づくりと国際社会への復帰に取り組みましたが、国内の社会経済状況は極めて困難で、国民の教育・保健医療等の基礎的サービス、交通・電力等のインフラの整備など、あらゆる面において改善が必要な状況にありました。このようなベトナムを支援するため、日本は1992年11月、他国に先駆けてODAを開始しました。翌93年には、日本に続いて世界銀行、アジア開発銀行や他の先進諸国も援助を開始し、1993年10月には初の援助国会合(CG)が開催されました。その後15年余り、日本は一貫してベトナムに対する最大の援助国であり、また、ベトナムは日本のODA対象国の中で最重点国のひとつとなっています。

ベトナムに対する日本のODAは、ベトナムの発展に不可欠なインフラ整備のための資金協力と人材育成・制度改善のための技術協力を緊密に連携させて実施してきたことが大きな特徴です。1992年以降の資金協力、技術協力それぞれの主な実績は次の通りです。

資金協力

(1) 有償資金協力(円借款)

円借款は、1992年11月に供与した商品借款455億円に続き、93年からはプロジェクト借款を開始し、ベトナムの経済開発の基礎となるインフラ整備を重点的に支援してきました。当初より円借款の重点国である年次供与国(毎年継続的に供与する対象国)として位置づけられ、年度ごとの承諾額は年々拡充し、近年には、2006年度951億円、2007年度979億円、2008年度832億円と毎年1千億円近い水準で推移しています。2009年度には世界経済危機への対応を支援するために供与した緊急財政支援(5億ドル)を含め過去最大の1,456億円に上り、866億円を承諾した2010年度までの累計承諾額は1兆5,661億円(2010年度末)となりました。また、実行額(暦年ベース)は、2007年792億円、2008年718億円、2009年1,214億円、2010年841億円であり、ベトナムは、JICAの支援対象国の中で最大の受け取り国(支出純額ベース)の一つとなっています。

融資対象事業の主な分野は、運輸および電力セクターを中心とするインフラ開発であり、それぞれ承諾実績の約40%と30%を占めています。分野ごとの実績は以下の通りです。

① 運輸セクター



ハロン湾バイチャイ橋



南北統一鉄道橋梁フエ市バクホー橋

運輸セクターでは、90年代を通して、北部のハノイ～ハイフォン～ハロンを結ぶ地域の道路・橋梁(ハロン湾バイチャイ橋、ハイフォン市ビン橋)の改良、港湾(ハイフォン港およびカイラン港)の拡張を始めとし、ベトナムを南北に縦断する国道1号線および南北統一鉄道の橋梁、また、中部の交通の要衝ハイ

ヴァン・トンネルの建設やダナン・ティエンサ港の改良を支援しました。これらの事業により、北部・中部地域および南北間の交通と物流が大きく改善され、事業完成後には周辺地域に多くの工業団地が開発され、日本を含む外国投資を通じた地域の経済成長に貢献しています。2000年代以降には、ホーチミン・タンソンニャット空港が円借款により完成したのを始め、首都ハノイの玄関となるノイバイ国際空港第2旅客ターミナルの建設、南部の拠点港であるカイメップチーバイ港、北部初の大深水港となるラックフェン港の開発、南北高速道路事業（ホーチミン・ゾーザイ、ベンルック・ロンタイン、ダナン・クアンガイ）などへの支援を開始しています。

② 電力セクター



ダイニン水力発電所

経済成長に伴い急増する電力需要に対応する中心的な発電所として、北部ではベトナムの豊富な石炭資源を活用した発電所（ファーライ火力）、中南部では水力資源および海底ガス資源を活用した発電所（ハムトゥアン・ダーミー水力、ダイニン水力、フーミー火力、オモン火力）の建設を支援しました。フーミー火力発電所は、第一期を円借款で実施し、その成果を踏まえて第二期は日本企業が参加したIPP事業として実施されました。共通する送電施設は円借款で支援するなど、官民連携のモデルケースとなりました。

③ 都市交通・水環境改善

ハノイでは交通の円滑化と渋滞改善のため、円借款により市内幹線道路の拡幅、混雑の激しい交差点の立体交差化を行いました。また、環状線の建設の一環として、紅河に架けるタインチ橋（紅河橋）を建設した事に続き、ニャットタン橋（日越友好橋）の建設も開始されています。同様に、ホーチミン市においても、円借款により市内を縦貫するサイゴン東西ハイウェイを建設し、交通混雑の改善と都市再開発を支援しています。さらに、都市交通の抜本的な改善を目的として、ハノイ市の都市鉄道（1号線・電化・高架化）と地下鉄建設（2号線）、ホーチミン市の地下鉄建設（1号線）も開始されています。

また、都市部では、排水施設の不足から洪水被害や環境悪化が問題となっています。こうした状況を改善するため、ハノイおよびホーチミン市において排水・下水処理施設を整備する水環境改善事業を実施し、それぞれ第一期は完成し第二期事業が開始されています。また、同様の事業は、ハイフォン、フエ、ビンズオンの各市でも開始されています。



ホーチミン市サイゴン東西ハイウェイ



ホーチミン市水環境改善事業（下水処理場）

④ 地方インフラ、中小企業支援等

JICAは1993年以来、地方農村部の道路、給水、配電の改善を支援してきましたが、その後、小規模灌漑や植林も含めて広範な地方インフラのニーズに応えるセクター・プログラム・ローンを継続的に供与し、全国各省の地方インフラの改善を通じて地域の経済発展と生活環境の改善に貢献してきました。

また、1990年代半ばより、地場産業振興を後押しするため、中小企業支援のための融資をベトナム国家銀行および商業銀行を通じて実施しています。その他、世界銀行等他ドナーとの協調のもと、貧困削減計画に対する財政支援も実施しています。

⑤ 事業の品質・安全性向上と実施促進

ベトナムが経済競争力を強化し、持続的な発展を図るため、運輸・交通、電力等のインフラはより一層のレベルアップが求められており、近年の円借款事業は南北を結ぶ高速道路やハノイおよびホーチミン市の都市鉄道、地下鉄建設など、大規模かつ技術的にも高度な事業が中心になっています。JICAは、工事の品質と安全性の向上を図るための技術協力を実施するとともに、土地収用や住民移転、調達手続き等、事業の円滑な実施のために必要な制度改善を、他の援助機関とも連携しながら支援しています。

(2) 無償資金協力

資金協力のうち、無償資金協力¹では、技術協力と連携しながら、国民の生活向上(BHN:ベーシック・ヒューマン・ニーズ)の支援に重点を置き、主に保健医療や地方農村開発分野を中心に支援してきました。無償資金協力は、1992年に、ホーチミン市チョーライ病院(1974年日本の援助により完成)の改良事業を始めとし、以来、ハノイ市、フエ市およびホアビン省の総合病院の改良、貧困地域での学校建設、地方道路・橋梁整備、給水、植林事業等を対象として、年間約60億円~90億円規模の供与を継続的に行ってきました。近年は、保健医療分野の新しいニーズを反映し、麻疹ワクチン製造施設や鳥インフル等の感染症対策に必要な病原菌検査を行う国立衛生疫学研究所の高度安全性実験室、税関機能の強化に必要な大型X検査施設の建設等を支援しています。他方、ベトナムの経済成長が進展するにつれ、年間の供与額は減少傾向にあり、近年は年間30億円前後の供与額となっています。



麻疹ワクチン製造施設



国立小児病院への機材供与

¹ 2008年10月の新生JICA設立以前は、全ての無償資金協力スキームを外務省が実施し、JICAは無償事業の実施に必要な準備調査・実施促進業務を担当。

技術協力

(1) 開発計画の支援

技術協力は1993年に開始し、開発調査(マスタープランおよびフィージビリティ調査)を通じて、北部地域交通網整備計画を始め、ハノイ市排水・水環境改善計画等、ベトナムの経済社会開発の青写真づくりを支援しました。その後、開発調査は、全国運輸交通開発戦略、全国交通安全マスタープラン、電力セクター・マスタープラン、省エネルギー・マスタープラン、ハノイ市およびホーチミン市の都市開発・交通計画、北西部地域総合開発計画、中部地域総合開発計画など、ベトナムの国づくりのために優先度の高い計画作りを支援しています。また、これらの調査は上記の資金協力(円借款)によるインフラ整備の基礎としても活用されています。

(2) 技術協力プロジェクト

JICAは、保健医療、農業・農村開発および環境改善を技術協力の重点分野として位置づけ、日本人専門家チームの長期派遣(2~5年)を中心に、日本での研修等を組み合わせて実施する技術協力プロジェクトにより、ベトナムの人材育成と日本の技術・ノウハウの移転を図ってきました。

保健医療分野では、日本の無償資金協力によって建設した北部、南部、中部3か所の拠点病院(ハノイ・バクマイ病院、ホーチミン・チョーライ病院、フエ総合病院)に対して日本人専門家を継続的に派遣し、医療人材の育成を支援しています。また、これらの拠点病院において、周辺地域の省病院に対する研修システムも強化することにより、地域全体の医療の向上を図っています。また、同じく無償資金協力によって建設した北部のホアビン省病院にも同様の技術協力を実施し、郡病院との連携体制を構築・強化することによって、省全体の地域医療サービスの改善に貢献しています。

農業・農村開発分野では、生産性の向上を目的として農業大学や研究機関の能力向上を支援したの続き、北部地域のモデル農村を対象として、農民の参加を通じた灌漑水管理や農民組織(農業協同組合)の機能強化を目的とした技術協力プロジェクトを実施することにより、農民の生計向上を図り、これらの成果は周辺地域にも波及しつつあります。

また、環境分野においては、都市の水質改善や森林管理の改善のための技術協力の他、ハノイ市をモデルとして、循環型社会を目指す3R(Reduce, Recycle, Reuse)の普及活動を市民組織やNGOとも協力しながら実施しています。



中部地域水道事業人材育成プロジェクト



ザーライ省における参加型農村開発向上プロジェクト

(3) 政策・制度改善

経済政策面においても、1995年から6年間にわたって実施した政策支援型開発調査(「石川プロジェクト」)を通じ、日本の有識者グループが、マクロ経済、財政・金融、産業開発、貿易、農業、国営企業改革等、幅広い分野にわたる調査研究と政策面の助言を行い、ベトナムの市場経済化政策と成長戦略に対して大きな役割を果たしました。その後、農業省、環境省、保健省等に対して日本人専門家を政策アドバイザーとして派遣しています。金融セクターにおいても、ベトナム国家銀行への専門家派遣を通じ、金融政策、発券業務、銀行監督業務等を支援している他、ベトナム開発銀行の能力強化等のための技術協力を展開しています。

また、ベトナムの投資環境改善のため、日越の官民連携を通じた協力も重要な柱となっています。ベトナムでは、ビジネス環境整備を図る日越官民の枠組みとして2003年に「日越共同イニシアティブ」が創設され、日本大使館と日本商工会が協力して、ベトナム政府に対して投資環境の改善策を提案し、計画投資省を中心として、商工省、ベトナム商工会議所等の関係機関と共同で実施促進を図っています。JICAは、計画投資省(投資促進庁)、税関総局、税務総局等にアドバイザー専門家を派遣し、日越共同イニシアティブと連携しながら投資環境改善を支援しています。

他方、JICAは1990年代後半から継続的に、日本の裁判官、弁護士および検察官からなる専門家チームを派遣し、民商事関連法の起草や法曹人材育成を支援することにより、ベトナムの社会経済の近代化の基礎となる法律の整備、司法制度の改善を支援しています。

(4) 研修員受入事業

JICAは、1991年にベトナムからの研修員受入事業を再開し、上記の技術協力の一環として、また緊密な連携を持ちながら、中核となる人材育成や政策・制度改善につながる研修を実施しています。主な対象分野は、ベトナムの人材育成ニーズを踏まえ、経済制度整備、運輸交通、保健医療、農業・農村開発、環境およびガバナンス等となっています。これまで日本での研修には年間600名以上の研修員が参加しており、これら研修員は帰国後それぞれの行政機関等において、JICAの支援のカウンターパートの中核として、またベトナムにおける政策・制度改善の担い手として活躍しています。



植物検疫(国別研修)



青年研修



養護学級 (JOCV)



フエ省における参加型防災活動

(5) ボランティア事業、草の根技術協力事業

JICAは1995年より青年海外協力隊 (JOCV) の派遣を開始し、保健医療、村落開発、日本語教育、障害児支援等の分野で、2011年12月末までに延べ320人の隊員が活動しました。また、2001年からはシニアボランティアの派遣を開始し、中小企業・裾野産業育成等の支援活動を行っています。2012年1月現在、45名の協力隊員と23名のシニアボランティアが、全国各地、北はクアンニン省から南はカマウ省までの広い地域で活動しています。

草の根技術協力事業は、JICAが日本のNGO、大学、自治体等が行う協力事業を支援するもので2002年から開始されました。草の根レベルの直接的な裨益を目的として、これまで母子の栄養改善、安全な水の供給、貧困地域の教育支援、コミュニティレベルの災害対応力向上、障害児教育の強化など事業が実施されてきました。また、日本の地方自治体(千葉県、福岡県、沖縄県、横浜市、北九州市等)との協力によって、水環境改善、浄水施設の維持管理の改善、3R、環境教育、観光資源の保存など、各自治体の強みを活かした事業が行われています。



世界遺産ホイアン市日本橋



ホイアン市の町並み保存

ベトナムにおけるJICAの歩み

1992年	日本政府による対ベトナムODAの再開
1994年	海外経済協力基金(OECF)ハノイ事務所を設立 青年海外協力隊派遣取極を締結
1995年	JICAベトナム事務所をハノイに開設 青年海外協力隊の派遣を開始
1998年	日越技術協力協定を締結
1999年10月	OECFと日本輸出入銀行の統合により、国際協力銀行(JBIC)設立
2002年	南部連絡所をホーチミン市に設置
2008年10月	JICAとJBICのODA部門が統合し、新JICAが発足

事業規模

(1) 資金協力(承諾額、単位:億円)

(注) 草の根・人間の安全保障無償案件を除く

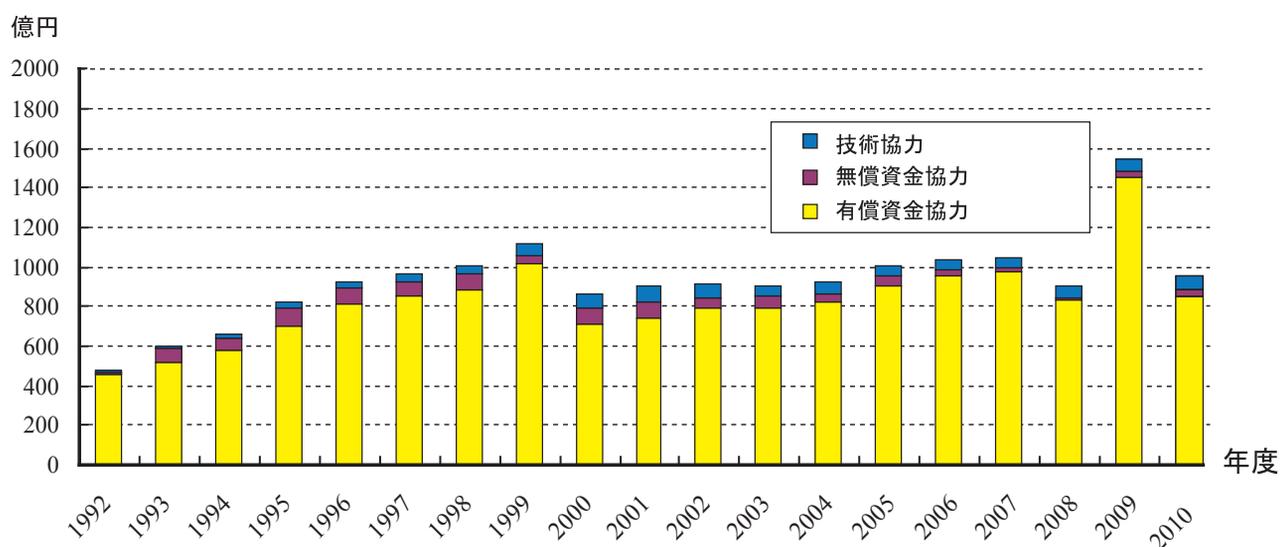
年度	2006	2007	2008	2009	2010
円借款	950.78	978.53	832.01	1,456.13 ^(*)	865.68
無償	27.49	17.94	13.08	28.26	34.6

(*) 2009年度円借款は緊急財政支援(479億円)を含む。

(2) 技術協力

年度	2006	2007	2008	2009	2010
経費実績(億円)	52.75	51.98	59.65	61.42	71.52
新規研修員	1,410	1,221	1,597	983	1,176
新規専門家(うち長期)	448	443(23)	423(21)	556(28)	793(52)
新規ボランティア	22	49	53	69	39

対ベトナムODA実績の推移



3. JICAの協カスキーム

JICAは、2008年10月より、従来の技術協力に加え、資金協力(有償および無償)も合わせて担当する機関となりました。これらの協カスキームを総合的・有機的に企画、実施することにより、これまで以上に効果の高い援助を目指します。

● 技術協力

途上国に日本から専門家を派遣し、カウンター・パート機関とともに活動することを通じて、人材育成と技術移転を図る「技術協力プロジェクト」や、日本での技術習得のため研修員を受け入れる「国・課題別研修」、日本のNGOや大学等の技術や経験を生かす「草の根技術協力」等を実施しています。ベトナムでは、現在、40件以上の技術協力プロジェクトを実施しており、70名余りの長期専門家が活動しています。

● 有償資金協力(円借款)

途上国の開発事業を支援するため、長期・低利の緩やかな条件の融資を行うものです。運輸および電力セクターのインフラ整備を中心に、都市の水環境改善や、地方農村開発、中小企業育成、高等教育等を対象としています。

* 借款条件(2011年度)

標準条件： 金利1.4%、返済30年(うち据置10年)、調達：一般アンタイド

STEP(本邦技術活用条件)： 金利0.2%、返済40年(うち据置10年)、調達：日本タイド

● 無償資金協力

途上国の開発事業を支援するため返済義務のない資金(贈与)を供与するもので、保健医療、農村開発、給水等、ベーシック・ヒューマン・ニーズ(BHN)の改善に資する事業を中心に支援しています。

● ボランティア派遣

自らの技術や経験を活かし、途上国の発展に貢献したいという日本人を、ボランティアとして派遣するものです。「青年海外協力隊」と「シニア海外ボランティア」(40歳以上)の制度があります。

● 国際緊急援助

海外で大規模な災害が発生した際に、救助活動に必要な人的、物的、資金的な援助を行うものです。アジア地域では2011年のタイの大洪水に対する緊急援助をはじめ、ベトナムでも2011年のメコンデルタ地域における大規模な洪水被害に対して緊急援助を行いました。



ピン橋



メコンデルタ洪水被害への緊急援助

III. ベトナムにおけるJICAの取り組み

1. ベトナムの現状

ベトナムは、1975年までの長い戦乱と南北統一、その後の経済停滞の時代を経て、1986年にドイモイ（刷新）政策を採択し、市場経済に基づく近代的な国づくりを推進しています。2001年から2007年間の経済成長率は年平均7.5%、2010年には6.8%とアジアでは中国に次ぐ高い水準を達成し、2007年1月にはWTO加盟も実現しました。総人口に占める貧困率は、1993年の58%から1998年には37%、2009年には12.3%へと減少し、経済成長を通じた貧困削減を実現しています。また、2006-10年の経済社会開発5カ年計画においては、2020年までに工業国化を達成する大目標のもと、2010年に一人当たりのGDPが1000ドルを超え、低所得国から中所得国へとステージアップしました。

一方、ベトナムはこれらの目標の達成のため、さまざまな課題も抱えています。国際的な経済統合が加速する中、ベトナムが持続的な発展を続けるためには経済競争力を強化することが不可欠です。そのため、外国投資の誘致や国内産業育成のための制度・政策改善を図るとともに、運輸交通、電力供給等のインフラの整備をこれまで以上に進める必要があります。また、急激な経済成長がもたらした負の側面として、地域間格差や所得格差の拡大も指摘されており、同時に都市化や工業化に伴い環境問題も深刻化しています。さらに、近年、北部・中部地域での台風被害や都市部の洪水被害の他、メコンデルタ地域を中心とする海面上昇等、長期的な気候変動の影響への対応も必要となっています。



ベトナムの主な開発指標

総面積(千 km ²)	332
総人口(百万人)	86.92
人口増加率(%)	1.1 (前年比)
一人当りGDP (US\$)	1169 (2010年)
経済成長率(%)	5.9 (2011年速報)
物価上昇率(%)	18.58 (2010年前年未比)
人間開発指数	0.593 128位(世界187カ国)
成人識字率(%)	92.8
初等教育就学率(%)	94
妊産婦死亡率 (出生10万件当たり)	56
乳幼児(5歳未満)死亡率 (出生1千人当り)	24
平均寿命(歳)	75.2
新鮮な水の取水(%)	9.3
一人当たりCO2排出量 (CO2トン)	1.5

(出典: UNDP「Human Development Report 2011」、統計総局「Statistical Yearbook of Vietnam 2010」、UNICEF「The State of the World's Children 2011」)

2. 対ベトナム援助の基本方針

JICAは、ベトナムが国家目標として掲げる「2020年までの工業国化の実現」が達成されるよう、日本国政府の対ベトナム国別援助計画に基づき、①経済成長促進と国際競争力の強化、②社会・生活の向上と格差の是正、③環境保全、④ガバナンス強化、という4点を柱とした協力に取り組んでいきます。

(1) 協力重点分野

① 経済成長促進と国際競争力の強化

ベトナムが2007年1月のWTO加盟等により激化する国際競争の中で、工業国化を実現するためには、まず、経済成長促進と国際競争力の強化を図っていくことが必要です。そのために、JICAは経済制度の整備や運用、産業人材の育成といったソフトを中心とした支援と、産業基盤の整備や運営などのハードを中心とした支援を総合的に実施します。具体的には、ベトナムが国営企業改革や中小企業・裾野産業の育成、都市開発や運輸交通インフラの強化、電力の安定供給といった課題に対処できるよう支援します。

② 社会・生活の向上と格差是正

ベトナムが経済成長を遂げつつ公正な社会作りを実現できるよう、社会生活の向上や格差是正に取り組むことが必要です。例えば、保健医療や教育などの社会サービスの改善、農民組織の強化や農道、給水、灌漑等の地方インフラの整備や地場産業育成等を通じた地方開発に協力します。さらに、近年の台風被害等の災害に対処するため、日本の経験を生かした防災の強化についても支援します。

③ 環境保全

ベトナムでは産業の発展や都市化に伴って水質・大気汚染等の環境問題が深刻化しています。このため、日本の公害対策と環境保全の経験を踏まえ、都市部の排水、汚水処理、廃棄物管理等の改善とともに、植林、森林管理や水資源管理の改善のための協力を行います。

④ ガバナンス強化

市場経済化や地方分権化の進展とともに、法制度の改善や行政能力の向上が課題です。また、ベトナム政府は汚職防止を重要な課題として位置付けています。こうした「ガバナンス」の強化は、ベトナムの発展を支える基盤であり、JICAは上記の三つの柱を効果的に実施するための基礎として重視します。

(2) 協力重点地域

経済成長の拠点として、北部ハノイ、南部ホーチミン、中部ダナンを中心とする地域を重点とします。また、格差是正と貧困削減の観点から、北部山岳地域、中部高原地域およびメコンデルタ地域を重視して支援を行います。

3. 協力重点分野

3-1 経済成長促進・国際競争力の強化

(1) ビジネス環境の整備・民間セクターの開発

近年のベトナムの高成長は、インフラ整備と制度政策改善を含む投資環境の改善を踏まえた外国投資の増加が背景となっています。ベトナムが今後とも持続的な成長を維持し、国家目標である「2020年までの工業国化」を実現するためには、国際競争力のある民間セクターの育成が不可欠です。そのためには、国営企業改革や財政・金融セクター改革などを通じたビジネス環境の一層の改善、とりわけWTOルールに沿った制度の整備や適切な運用が不可欠です。また、ベトナムの製造業分野における直接投資は、安価な労働力を基本とした組立産業が中心となっており、部品供給を担う裾野産業の育成が期待されています。そのためベトナム人技術者、経営者の育成、中小企業育成のための政策改善や資金面の支援等が必要となっています。こうした課題を踏まえ、JICAは次の4つの項目を柱として支援します。

① 経済制度の整備・運用

ベトナムがWTOへの加盟や日本とベトナムの間の経済連携協定(EPA)を受け、更なる経済統合の推進に対応しつつ、国際競争力を強化するためには、統計、知的財産権、基準認証、競争政策、税関行政、税務行政、投資促進、中小企業・裾野産業育成など、経済制度の整備・運用の改善が不可欠です。JICAはこれらの課題への対応を支援するため、「日越共同イニシアティブ」(2011年7月より2012年12月まで第4フェーズを実施)との連携も図りつつなど、関係各省への専門家派遣や技術協力プロジェクトを積極的に実施します。

② 金融セクターの改革

ベトナム国家銀行への専門家派遣や研修等を通じ、ベトナムの金融政策、金融監督機能の強化や人材育成を支援する他、政策金融機関であるベトナム開発銀行のガバナンスとリスク管理体制の強化を支援していきます。



ビジネスコース(日越人材協力センター)



生産品質管理(シニアボランティア)

③ 中小企業の振興

ベトナム政府の中小企業振興政策を支援するため、計画投資省(企業庁)等への専門家派遣による政策・制度改善の助言とともに、円借款により中小企業向け融資を支援します。また、中小企業の経営や技術指導、工業大学等の教育訓練機関がより多くの産業人材を育成するための協力、企業が融資を受け易くするための指導等も実施します。

④ 産業人材の育成

ベトナム経済の成長の牽引力となる技術者・経営者等、産業人材の輩出を目指し、高等教育(工学系大学教育、IT分野等)への技術協力や日本への留学の支援等を行います。また、中小企業や裾野産業の発展に必要な人材育成のため、シニア・ボランティアを通じ日本企業の経験やノウハウの移転を図ります。

(2) エネルギーの安定供給

ベトナムの過去10年間の電力消費量の増加率は年平均13~14%を上回り、今後の電力需要は2005年の46,000GWhに対し、2020年には257,000GWh(5.6倍)になると予測されています。一方、ベトナムの原油・天然ガスの国内生産量は次第に頭打ちとなり、2015年頃には、エネルギーの輸入量が輸出量を上回る純エネルギー輸入国に転じることが見込まれています。JICAは、安定したエネルギー供給を可能とするため、次の4項目を柱として支援を進めていきます。

① 電力供給能力の強化

発電施設の開発と送変電網の整備、民間資本の導入を促進するための周辺インフラ整備(輸入炭発電所の建設における港湾の整備など)、電力施設の維持管理のための人材の育成、技術標準・安全標準の策定や普及、先進的な環境技術の導入など環境管理の体制の強化などを支援していきます。

② 一次エネルギーの安定確保

電力を供給するために必要な燃源(石炭・石油・ガス)を確保するための基本計画の作成のための支援を行っていきます。

③ 省エネルギーの推進

省エネルギーに関する法令やマスタープランの策定、省エネセンターの機能の強化などの省エネ政策の実施、省エネ施設の導入に関連した分野で支援を行っていきます。

④ 総合的エネルギー政策の策定

エネルギーのマスタープランの策定、エネルギー統計の整備などを支援していきます。



オモン火力発電所



フーミー～ホーチミン市500KV送電線

(3) 都市開発・運輸交通・通信ネットワークの整備

JICAは、円借款により、道路、港湾、空港等、運輸交通インフラの改善に貢献してきましたが、ベトナムの持続的な経済発展のためには、今後とも増大する運輸交通の需要と急速に進む都市化に対応し、円滑で安全な物・ヒトの流れを支える交通ネットワークを整備することが必要です。

現在の交通ネットワークには、道路の維持管理体制が十分に確立していない、鉄道の主要路線のほとんどが単線・非電化の状態にとどまっています。橋梁や線路なども老朽化している、大型の船舶が寄港できる大水深岸壁を備えた港湾が十分に整備されていない、空港では旅客や貨物の需要の増加や質の向上の要請に十分に対応できていない、バイク・車の利用が急激に増える中、交通渋滞緩和や交通安全のための対策が追いついていないなど、多くの問題があります。

こうした中、ハード面の整備を進めるとあわせて、インフラの運営や維持管理を行う人材の育成や、交通安全対策の強化、長期的な戦略の策定などの課題に適切に対応していく必要があります。JICAは次の5つの項目を柱として支援を進めていきます。

① 都市計画の策定

急激に進む都市化に対処するため、大規模・中規模の都市の開発計画の策定を支援する技術協力を実施します。また、これまでの都市開発計画策定のノウハウを他都市に伝えるため、全国の都市計画・管理能力の向上に対する支援にも取り組みます。

② 幹線交通網の整備

道路、鉄道、港湾、空港のうち、特に重要性・優先度の高い事業を対象として、円借款により支援していきます。具体的なプロジェクトとして、ハノイ・ノイバイ国際空港第2旅客ターミナルや北部ラックフェン港、南北高速道路を始め、南北高速鉄道についても完成後の運営に必要な経営体制の整備、人材育成を含め、着実な協力を進めます。また、ASEAN 地域全体の視点から、航空保安システムの整備・改善に対する支援や、「東西経済回廊」(ベトナム・ラオス・タイ・ミャンマー)を始め、域内経済回廊の活性化・円滑化のための支援も検討していきます。

③ 都市交通の整備

都市化、人口集中が著しいハノイ及びホーチミンにおいて、都市環状道路や都市周辺のバイパス道路、都市鉄道、地下鉄などの整備をハード・ソフトの両面から支援していきます。



カントー橋

④ 交通安全

道路の改良とバイク、自動車の急増に伴い、交通事項はベトナムの大きな社会問題となっ
ています。JICAは、交通安全対策に資するハード、ソフト両面の支援を拡充する方針であり、これまでハノイ市
に対して行った技術協力の成果を、円借款事業を通じて広く他省に展開していきます。

⑤ 運営維持管理能力の強化

幹線交通網の整備や都市交通整備に必要な高いレベルの技術を扱える人材の育成、また、増大する
インフラ資産の維持管理能力の強化に向けて、データベースの整備や人材の育成、体制の整備に対する
支援を検討していきます。

こうした5つの柱に加えて、通信分野については、地方通信インフラの整備や施設の維持管理を行う
人材の育成を中心に支援していきます。



ハノイ市のガートゥーソー・フライオーバー



ハノイ市タインチ橋



ハノイ市キムリエン・アンダーパス



ハノイ市交通安全

ハノイ市の都市交通の改善

ベトナムの首都ハノイ市では、90年代以降の経済成長と、都市人口の増加する中、バイク、自動車が急速に増加しており、市内道路網の整備が追いつかず、バス等の公共交通も不足しているため、朝夕を中心に市内各所で交通渋滞が発生し、また交通事故の増加も深刻です。

円借款による市内交通インフラの改善

JICAは、ハノイ市の交通インフラの整備を重点的に支援しています。「ハノイ交通網整備事業」においては、市内の主要交差点2箇所にはフライオーバーを建設し、また1ヶ所にはアンダーパスを建設することにより、交差点の渋滞を大幅に緩和しました。いずれもハノイ市では初めてのフライオーバーとアンダーパスです。また、市内交通の隘路となっていた道路を拡幅し、これらの工事のために必要な土地収用・住民移転を円滑に行うため、移転先のインフラ整備も支援しました。

また、ハノイ市と周辺地域を結ぶ国道の整備に伴い、ハノイから東のハイフォンをつなぐ国道5号線とハノイから南北を結ぶ国道1号線を通る物流を円滑化するため、ハノイ市の環状3号線の建設とともに、紅河をわたる「タインチ橋(紅河橋)」の建設を支援しています。続いて、3号線の内側の環状2号線が紅河をわたる「ニャットン橋(日越友好橋)」の建設や同橋からノイバイ空港までを結ぶ高速道路も円借款により建設が開始されています。

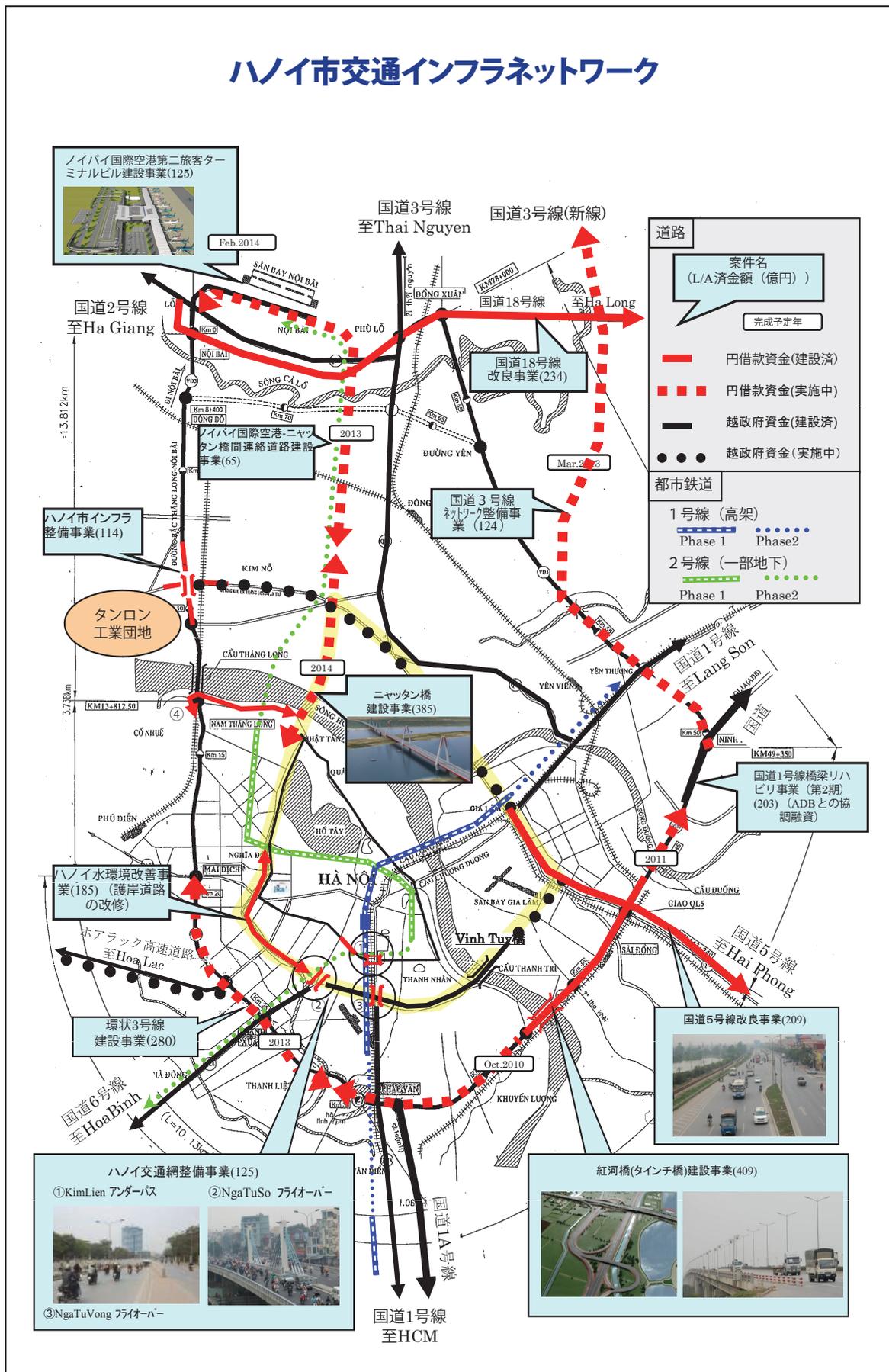
これらのインフラ整備に続き、ハノイ市に乗り入れる国鉄路線を高架化する「ハノイ市都市鉄道(1号線)事業」および「同(2号線)事業」(地下鉄建設)も、円借款事業として開始されています。本格的な公共交通としての都市鉄道の建設により、市内交通の大幅な改善が期待されています。

なお、JICAは、「ハノイ市総合都市開発計画調査」(2004~07年度)を通じてハノイ市の2020年までの総合的な長期開発戦略を策定しました。この一環として、ベトナム政府は2020年までのハノイ市交通計画に関する首相決定を行っており、上記の各事業はいずれも最優先の事業として位置付けられています。

交通安全対策のための技術協力

交通事故を減らすためには、道路インフラの改善とともに、交通規則・マナーを徹底させるため、警察官による取り締まり指導、教育啓蒙活動の改善も重要です。JICAは「ハノイ交通安全人材育成プロジェクト」(2006~09年度)において、市内のパイロット交差点を改良し、錯綜していた交通を改善するとともに、警察官の取り締まりや啓蒙活動を組み合わせた総合的対策を実施しました。この結果、ハノイ市職員が自発的に交通事故対策や交差点における交通処理などの取組みを行うようになりました。特に、2004年にJICA専門家の提案により、ハノイで初めて導入された左折専用信号については、その後ハノイ市全域に普及するなどの成果を挙げています。

ハノイ市交通インフラネットワーク

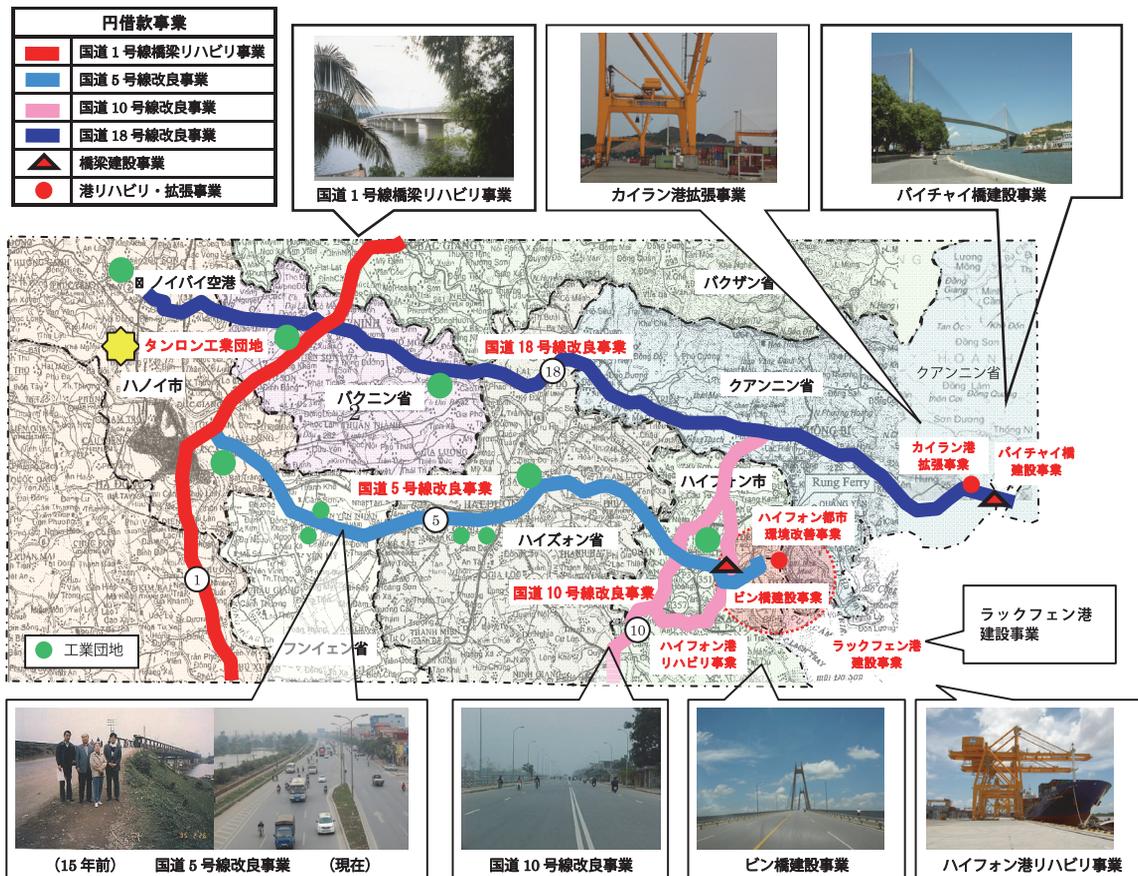


北部地域交通インフラの強化

ベトナム政府は、首都ハノイと港湾都市ハイフォンおよびその北に位置するハロン湾地域を、北部開発の重点として位置づけており、同地域の運輸交通インフラの整備は、日本のODA再開後90年代を通して最優先分野とされてきました。1993年にプロジェクト型円借款の第一号案件として、ハノイとハイフォンを結ぶ「国道5号線改良事業」が取り上げられるとともに、「北部地域交通システム開発調査」(1993～04年)により同地域の交通マスタープランが策定されました。その後、同計画を踏まえ、ハイフォン港リハビリ、さらに同港を補完するカイラン港拡張が円借款対象となり、次いでカイラン港とハノイおよびハイフォンを結ぶ国道(それぞれ国道18号および10号)、また、国道18号線上のバイチャイ橋やハイフォン市内のビン橋が円借款によって建設されました。

これらの事業が90年代を通じて建設されたことにより、北部開発の三角地域における主要な国道およびゲートウェイ港湾が順次強化・拡張・新設され、地域の物流ネットワークが格段に向上しました。その結果、ハノイ、ハイフォン市近郊の工業団地や国道沿線地域への民間投資の増加につながり、地域の経済発展と貧困削減に大きく寄与しています。

さらに、JICAは、2000年には全国における幹線交通網の開発戦略を策定し、ベトナムのその後の計画策定活動の主要な基礎を形成しました。この調査結果を踏まえ、北部および他の地域における基幹交通インフラの整備を続けています。また、急激に進展するモータリゼーションの一方で交通事故が増加し、大きな社会問題となっていることを踏まえ、全国交通マスタープランの作成を支援するとともに、北部の幹線道路を対象とした道路交通安全対策も支援しています。



東西経済回廊の整備

拡大メコン地域(GMS:Greater Mekong Sub-region)においては、地域統合を通じた経済発展と貧困削減を目指した取り組みとして、ベトナムのダナンからラオスを經由してタイとミャンマーの国境を結ぶ幹線道路、いわゆる「東西経済回廊」があります。この回廊の実現と発展のため、JICAはアジア開発銀行等との連携のもと積極的に支援しています。2007年末には、タイ・ラオス国境のメコン川架橋が円借款により完成し、東西回廊は地続きとなりました。ベトナムにおいては、円借款により、国際玄関湾となるダナン港の改良(港への市内アクセス道路・橋梁建設を含む)及び交通の難所であったハイヴァン峠を通過するハイヴァン・トンネルが建設されました(2005年6月完成)。これにより、ダナン港からハイヴァン・トンネルを經由し、国道9号線によりラオス国境に向かう物流が大幅に改善されました。さらに、ダナン港の背後圏にあたるダナン市に対しては、都市開発の観点を超え、東西回廊の視点も加えて、都市再開発計画の策定を支援をしています。

1999年～2007年 ダナン港改良事業

1999年～2007年 ハイヴァントンネル建設事業

2008年～2009年 ダナン市都市開発マスタープラン調査

