

## ベトナム国道路官民研究会運営要綱

制定 平成 20 年 9 月 30 日

改定 平成 21 年 9 月 1 日

## (名称)

第一条 この要綱は、ベトナム国道路官民研究会(以下「研究会」という。)の運営について必要な事項を定める。

## (目的)

第二条 ベトナム国における道路整備に関する官民協働型インフラ整備プロジェクトの形成を推進するため、多様な観点から課題・対応策等を議論する。

## (組織)

第三条 研究会は、別紙の委員を持って組織する。委員は、やむを得ない事情により研究会に出席できないときは、その代理者を出席させることができる。

## (任期)

第四条 委員の任期は、平成 22 年 3 月 31 日とする。ただし、再任されることが出来る。

## (座長及び副座長)

第五条 委員会に次の役員を置く。

(1) 座長 一名

(2) 副座長 一名

2 座長は、本会を代表し会務を総理する。

3 副座長は、座長を補佐し座長に事故あるときは、その職務を代行する。

## (会議)

第六条 研究会は座長が招集する。

2 座長は、会議の議長となる。

## (会議の公開等)

第七条 研究会は、これを非公開とする。ただし、結果については公開する。

## (事務局)

第八条 研究会の事務局は、国土交通省総合政策局国際建設推進室内に置く。

## (その他)

第九条 この要綱に定めるもののほか、研究会に必要な事項は座長が定める。

以 上

## ベトナム国道路官民研究会委員一覧

座長	: 住友商事 (株) 会長 (前日本経団連日本ベトナム経済委員長)	岡 素之
副座長	: 東京都市大学 環境情報学部 教授	宮本 和明
委員	: アジア航測 (株) 上級執行役員	三宅 篤
	(株) アンジェロセック 専務取締役	古川 洋
	伊藤忠商事 (株) プラントプロジェクト部門	
	プラントプロジェクト開発室 PPP担当部長	小熊 章夫
	(株) 大林組 海外支店 総務部 副部長	田島 正樹
	OYOインターナショナル (株) 常務取締役	高橋 政一
	鹿島建設 (株) 海外支店 営業部 専任部長 (総括)	嶋村 英次
	(株) 片平エンジニアリング・インターナショナル 執行役員	櫻井 裁之
	(株) 建設技研インターナショナル 執行役員 道路・交通部長	丸岡 健二
	酒井重工業 (株) 取締役 海外事業本部長	渡辺 亮介
	清水建設 (株) 国際支店 営業部長	大槻 正明
	首都高速道路 (株) 常務取締役	恵谷 舜吾
	住友商事 (株) 輸送機プロジェクト部 部長	中川 勝司
	大成建設 (株) 国際支店営業部 (土木) 営業部長	小松 隆
	大日本コンサルタント (株) 常務執行役員 海外事業部長	保田 雅彦
	中日本高速道路 (株) 常務執行役員 建設事業本部長	広瀬 輝
	西日本高速道路 (株) 常務取締役	高田 邦彦
	日本工営 (株) コンサルタント海外事業本部	
	運輸・交通事業部 運輸技術部 部長	石本 一鶴
	(株) 日本構造橋梁研究所 執行役員 (海外担当) 部長	難波 浩
	(株) 間組 国際事業統括支店 土木営業部 営業部長	内田 英一
	阪神高速道路 (株) 常務取締役	南部 隆秋
	東日本高速道路 (株) 常務取締役	大西 敏夫
	(株) フジタ 都市再生推進本部 コンサルタント統括部	
	PF I 推進部長	瀬戸 雅彦
	本州四国連絡高速道路 (株) 常務取締役	中村 守
	(株) みずほコーポレート銀行 グローバルストラクチャードファイナンス営業部	
	PF I ・インフラ担当次長	山越 明博
	(株) 三井住友銀行 ストラクチャードファイナンス営業部 上席推進役	高木 秀朗
	三菱商事 (株) 機械グループ CEOオフィス 経済協力エリートマネージャー	小西 純平
	八千代エンジニアリング (株) 国際事業本部 社会・経済基盤部長	堀井 俊明

(独) 国際協力機構 東南アジア第二部長  
(独) 国際協力機構 経済基盤開発部長  
(社) 海外建設協会 専務理事  
(社) 国際建設技術協会 理事長  
国土交通省 総合政策局 官房技術参事官  
国土交通省 総合政策局 国際建設管理官  
国土交通省 総合政策局 官房参事官

菊地 文夫  
黒柳 俊之  
鈴木 一  
山川 朝生  
藤森 祥弘  
名波 義昭  
林 俊行

(オブザーバ)

外務省 国際協力局 総合計画課  
経済産業省 貿易経済協力局 資金協力課

# ベトナム国の高速道路に係る最新状況

平成21年9月1日

# 1. ベトナム国高速道路に関する最近の動向

4月

◆「日本・ベトナム共同声明」(4/20)

マイン書記長が訪日し、麻生首相と会談。「アジアにおける平和と繁栄のための戦略的パートナーシップに関する日本・ベトナム共同声明」を発表。

◆経済産業省「アジアPPP政策研究会」報告書発表(4/22)

2008年12月に設置し、5回の会合を経て議論を取りまとめ。

5月

◆日ベトナム首脳会談(5/22)

ズン首相が訪日し、麻生首相と会談。

6月

◆ベトナム高速道路公社(VEC)での「グローバルETCデモ」(6/2)

本邦企業によるグローバルETCの紹介、乗車体験を実施。

◆国土交通省～交通運輸省(MOT)政策対話(6/3)

高速道路分野における技術協力等について。

◆国交省・MOT共催による「O&Mワークショップ」(6/3)

日本側から高速道路O&Mに関する情報提供を行い、具体的支援の実現に向けて認識を統一。

7月

◆VITRANSS2ステアリングコミッティー「ドラフトファイナルレポート」報告(7/17)

運輸全体を包括したマスタープランを作成。引き続き、高速道路優先プロジェクトのプレF/Sを実施。

◆国土交通省～交通運輸省(MOT)政策対話(7/15)

高速道路分野における技術協力等について。

8月

◆日越PPP共同スタディ\* 第1回ワークショップ(8/20)

パイロットプロジェクト候補の一つとして、高速道路O&Mプロジェクトを紹介。

\*「日越PPP共同スタディ」：経済産業省とベトナム国計画投資省間でPPPパイロットプロジェクトによる共同スタディ実施に合意(2009年3月)。パイロットプロジェクトの実施を通じたPPPプロジェクトの評価・審査等に係る実施手続き及び制度設計を支援。

## (1) 要人会談の概要

### ① 日本ベトナム共同声明（麻生総理・マイン書記長）2009年4月20日

マイン書記長：ノイバイ空港第2ターミナル、ラクフェン港及びダナン～クワンナム間高速道路といった幾つかの経済案件に対して特に支援をお願いしたい。

麻生首相：越国の具体的な要望を踏まえ、貴国への支援を検討していきたい。

### ② 日ベトナム首脳会談（麻生総理・ズン首相）2009年5月22日

ズン首相：南北高速道路、南北鉄道、ホアラックハイテクパーク及びハノイ、ホーチミンの都市交通に関し、引続き日本からの支援促進をお願いしたい。ベトナム経済に資するため、ハノイ～ニンビン～ハーティエン区間への支援を要請する。

麻生首相：引き続き真剣に対応していきたい。また、高速道路に関しては円借款による支援の他、2月に東京でセミナーを開催するなど、我が国の技術・ノウハウを共有しているところであり、引続き支援していきたい。



## (2) ベトナム高速道路に係る政策対話等

### 1) 政策対話等概要

#### ① ベトナム高速道路に係る政策対話

テーマ : 今後の技術協力、第3回高速道路セミナーについて  
日時 : 2009年6月3日、7月15日  
場所 : ベトナム国MOT内  
出席者 : (ベトナム側) ドウック副大臣、他MOT関係者、(日本側) 国土交通省

#### ② 高速道路のO&Mに係るワークショップ

目的 : 高速道路の運営維持管理(O&M)に関し、日本側から情報提供し、具体的支援の実現性に向けて認識の統一を図る。2月に開催したセミナーのフォローアップとなるもの。  
日時 : 2009年6月3日  
場所 : ベトナム国MOT内会議室(ハノイ)  
出席者 : (ベトナム側) MOT(ドウック副大臣、ヴィエン計画投資局長、ハ科学技術局長、トアンインフラ局次長、トゥ国際協力局次長、タン科学技術研究所長、ハ建設管理局长)  
VEC\*(アイン副総裁) 他約10名  
(日本側) 国土交通省、中日本高速道路(株)、本州四国連絡高速道路(株)、(社)国際建設技術協会、在越日本大使館

\*VEC : Vietnam Expressway Corporation, ベトナム高速道路公社

## ② 高速道路のO&Mに係るワークショップ（続き）

### 日本側情報提供の内容

<p>➤ <b>日本における高速道路O&amp;M</b> （国土交通省 国際建設技術企画官 大庭孝之）</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・日本の高速道路システム</li><li>・高速道路のO&amp;Mに係る法令・基準</li><li>・ジャパンパッケージについて</li></ul>
<p>➤ <b>日本における高速道路整備とITS</b> （中日本高速道路（株） 海外事業チームリーダー 中村武夫）</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・日本の高速道路の発展</li><li>・高速道路の維持管理</li><li>・日本のITS,ETCシステム</li></ul>
<p>➤ <b>長大橋梁のO&amp;M</b> （本州四国連絡高速道路（株） 長大橋技術センター長 奥田基）</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・本州四国連絡橋の概要</li><li>・計画的な維持管理,モニタリング</li><li>・技術サポート</li></ul>

### ベトナム側発表内容 6～9頁参照

- **ベトナムにおける高速道路整備の最新状況**  
（MOT 計画投資局 ヴィエン局長）
- **高速道路のO&Mに関する課題**  
（VEC アイン副総裁）



ワークショップ風景

### ③グローバルETCデモ

日時 : 2009年6月2日  
場所 : VECハノイ本社駐車場  
参加者 : MOT (クー財務局次長、  
イテ科学技術局次長)、  
VEC (アイン副総裁)  
等現地関係者を中心に約50名  
デモの概要 : グローバルETCの特徴を体験  
してもらうことを目的として  
2台の車載器を設置した実車  
によるデモを実施



説明会風景



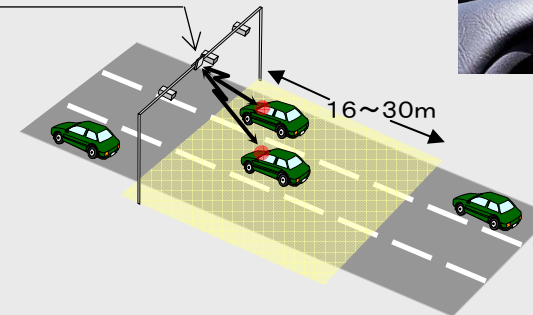
デモ実施状況

グローバルETC : 日本で普及しているETCシステムをもとに、  
アジア諸国向けに開発したETC

- 特徴
- 国際標準の5.8GHz帯のアクティブDSRCによる路車間通信
  - 2ピース方式 (車載器とプリペイド非接触ICカード)による支払
  - 1つのアンテナで複数レーンの車両を課金可能



アンテナ(3車線まで対応可)



## 2) 政策対話等におけるベトナム側の発表内容・コメント

### ① 高速道路整備の最新状況について (MOTヴィエン計画投資局長)

#### 高速道路開発計画の実施状況

- ・ 2013年までに714km整備するための資金を確保済み (2009.6月時点)

参考:

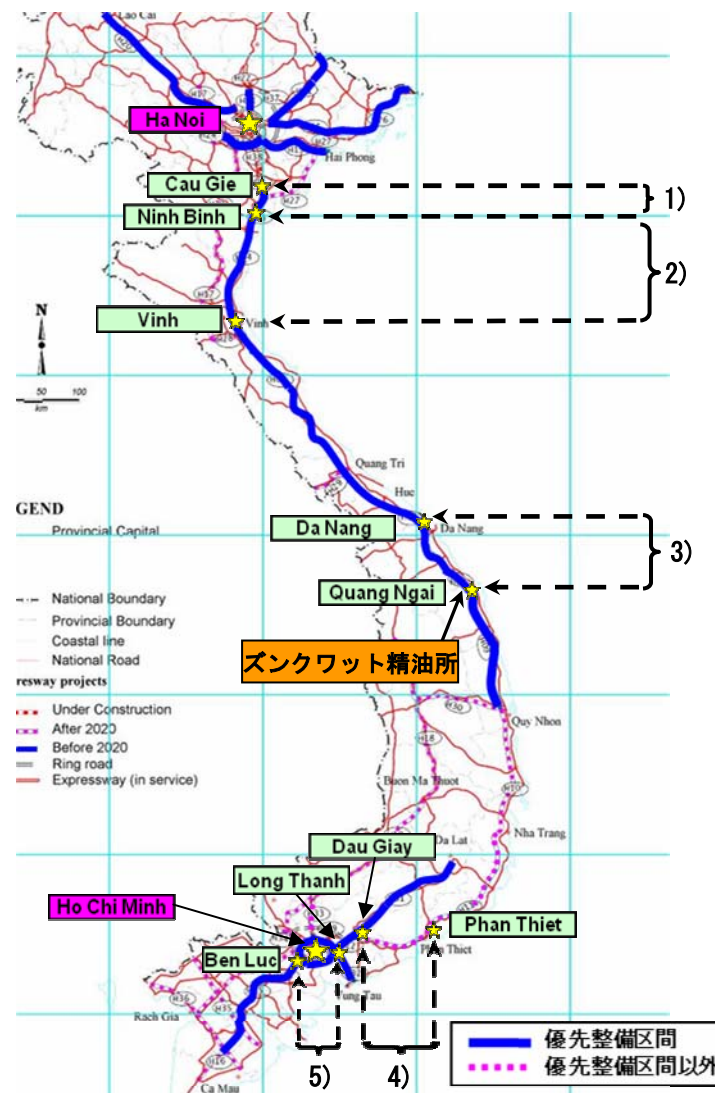
高速道路開発計画(No. 1734/QD-TTg)の内容\*  
(2008.12月首相承認)

- ・ 計画延長計: 5,873km (供用済み120km含む)  
⇒ 2020年までに2,512km整備、2020年以降に3,241km整備
- ・ 事業費: 2020年までに206億米ドル、2020年以降に235億米ドル
- ・ 計画路線数: 22路線

\* 出典: 第3回研究会資料再掲

#### 路線別の最新状況

- 1) カウゼー～ニンビン: 2011年末までに開通の予定。国内資金によるプロジェクト区間。
- 2) ニンビン～ビン: ベトナムセメント公社(VNCC)のBOT事業実施能力が不足。JICAの資金支援を要請中。
- 3) ダナン～クアンガイ: 世銀より6億USDの融資、残りを日本の円借款に期待。ズンクワット精油所が操業を開始し今後建設需要が高まる。
- 4) ゴーザイ～ファンティエット: 世銀とJICAの資金支援を期待。
- 5) ベンルック～ロンタイン: ADB資金によるTAを準備中。JICAも融資を検討中。



## ② O&Mに関する取り組み等について

### O&Mに関する取り組み・方針

- 高速道路の建設が進む一方でO&Mの基準・規定がない。各道路建設主体によりバラバラでない統一した管理基準を策定する必要がある。段階的に体制や基準を完成させたい。（MOTドゥック副大臣）
- 交通警察との協力（パトロール、交通監視等）が重要。また、交通管制についてはNEXCO中日本では4個所の広域管理センターを有し、統一したITS/O&M基準を採用している一方で、ベトナムでは20箇所のセンターがあり統一されておらず不安を感じる。（MOTドゥック副大臣）
- VECは、①カウゼー～ニンビン、②ノイバイ～ラオカイ、③ホーチミン～ゾーザイの3路線についてO&Mを担当する予定。これまでの日本との技術交流によりO&Mの重要性について認識し、交通管理・監視、料金徴収、維持管理の3つの重要な業務について検討中。（VECアイン副総裁）

### O&M基準・法的文書

- 韓国、日本とのセミナーを通じて経験をシェア。中国の法的文書資料を入手し草案を作成中。日本からの資料提供にも期待、JICAの支援をお願いしたい。（VECアイン副総裁）

## O&M組織体制づくり

- VECは4～5年の経験を有しているのみであり、MOT内に高速道路の専門管理組織の設置を検討中。この組織が建設、O&M、施工等に関する技術基準を管理することになる。組織構成については、この夏に政府へ検討結果を報告の予定。（MOTドゥック副大臣）
- ベトナム高速道路の担当機関を統一するか、別々にするかについてまだ解決していない。また、そのような機関をVRA\*の中か、他の組織にするかは、O&Mに関連する重要な問題。（VEC サーン総裁）
- O&Mの組織作りについては①外部の組織・資源を活用、②全ての投資主体のプロジェクトを管理する組織を内部につくる、の2つの方法が考えられる。①は国内企業は経験が不足、海外企業とは権利関係・責任分担の法制度が未整備のためいずれも困難。そのためVECが自ら組織をつくり、実施することをMOTに提案したい。（VECアイン副総裁）

\*VRA : Vietnam Road Administration, 交通運輸省(MOT)道路局

## O&Mに対する日本の技術協力への期待等

- 高速道路に関する技術協力2案件（高速道路運営維持管理専門家、建設事業従事者要請能力強化プロジェクト）の採択、O&Mに関する協力を感謝。（MOTドゥック副大臣）
- ベトナムからO&Mに関する研修生を日本に長期間の派遣したい。1週間程度の短期（1週間程度）の視察中心の研修でなく、実際にベトナムで管理・運営するに当たり役立つ長期間の研修が必要。（MOTドゥック副大臣）
- カウゼー～ニンビン間は最も早く2011年末には開通するため暫定基準が必要。本区間は100%国内資金によるプロジェクトであるため、外国の技術を適用できない。O&Mの技術協力をいただきたい。（VECサーン総裁）
- 現在、O&Mの開始のための人員育成に取り組み中。今後NEXCOの支援により研修を受ける予定である。（VECサーン総裁）
- O&M専門会社の設立、訓練など当初から準備が必要であり、NEXCOを含む外国企業との連携についても支援をお願いしたい。（VECアイン副総裁）

### ③ 高速道路セミナーについて（MOTドゥック副大臣）

- 次回の高速道路セミナーの開催に賛成。私自身も参加したいし、様々な人に参加してもらいたい。
- 2月の高速道路セミナー（東京開催）では本研究会の中間報告があったが、次回は最終報告を伺うことを期待。
- 日本側の発表では、実際の高速道路の管理経験、高速道路の管理運営組織について話を聞きたい。別途ITS・ETCに特化したセミナー開催も希望。
- 時期は10～11月で調整。開催地はホーチミン市かダナン市が適当。

## (参考) 採択済みの技術協力案件

案件名称*	高速道路システム運営 ・維持管理アドバイザー (Advisor for management, operation, and maintenance of expressway system)	高速道路建設事業従事者 養成能力強化プロジェクト (Project for Enhancing Capacity of College of Transport)	インフラ工事品質管理 ・安全対策プロジェクト (Project for Capacity Enhancement in Construction Quality Management)
カウンターパート*	MOT交通インフラ局	MOT交通短大	MOC国家品質検査局
主な活動概要*	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高速道路のO&amp;Mに係わる手続き及び規準の整備</li> <li>● 高速道路整備のための政策・体制の構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 近代的な高速道路の施工・監督に適した教育の実現に向け、現場のニーズに合った新しいカリキュラムの編成</li> <li>● 試行的なカリキュラムの実践</li> <li>● 実施体制の強化に必要な改善の提示・実践</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 品質管理・安全対策の強化に係る研修コースの準備・実施</li> <li>● 品質管理・安全対策のための事業者評価システムの計画ならびに試験的運用</li> <li>● 法制度の改善に関する提案</li> </ul>
投入*	長期専門家派遣	長・短期専門家派遣、研修受入等	長・短期専門家派遣等
状況	準備中	2009.10以降 事前調査実施予定	2009.7 事前調査実施

\*要請ベース

## ベトナム・高速道路における運営維持管理事業案件形成調査について

経済産業省の「地球環境適応型・本邦技術活用型産業物流インフラ整備等事業」及び「日越PPP共同スタディ」におけるパイロットプロジェクトの一つとして採択

調査概要	ベトナム南北高速道路のホーチミン～ゾウザイ及びカウゼー～ニンビン区間を対象に交通管制及びETCシステムを含む運営維持管理（O&M）事業を形成するため、交通省から要請されているO&M暫定基準、マニュアルを検討するとともに、官民連携スキーム（料金設定方法、日本企業の参画方法、政府支援策等）の検討を行う。
調査実施者	社団法人国際建設技術協会 中日本高速道路株式会社 日本工営株式会社

区間 (延長)	資金源	事業主体	事業状況
カウゼー～ニンビン (約50km)	政府資金	VEC	建設中。2011年に開通予定(2009年5月現在の進捗率は約50%)。ハノイ～カウゼー間と共に一体化したクローズドシステムとして交通管制を導入予定。
ホーチミン～ゾウザイ (約55km)	JICA、ADB	VEC	2009年中に着工予定。JICAの第I期工事は2008年3月に融資決定(L/A)。現在ADB資金で行ったD/Dのアプリイザルを実施中。ITS関連施設(交通管制、料金収受、情報通信システム等)はJICAの担当。



# 「ベトナム・高速道路における運営維持管理事業案件形成調査」 現地調査時のMOTとの打合せ概要

## ①開催概要

日 時：2009年8月23日

場 所：MOTホーチミン事務所

参加者：MOTドゥック副大臣、MOTハオ計画投資局副局長、  
VECイン プロジェクト部副部長、他MOT関係者  
(社)国際建設技術協会、中日本高速道路(株)、日本工営(株)、  
JETROホーチミン事務所

概 要：「ベトナム・高速道路における運営維持管理事業案件形成調査」の現地調査団より、MOTに調査の位置づけ、調査内容及び調査方針について説明し、調査への協力依頼を行うとともに、意見交換を実施。

## ②MOTドゥック副大臣のコメント

### 今回調査及び日本の協力への期待

- 高速道路のO&Mは重要であり、今回調査で検討することは歓迎。
- TEDIが作成中のホーチミン～チュンロン高速道路用のO&Mマニュアルのドラフトを提供するので、これに対するコメントを期待。
- ITS/ETCについては、ベトナム側でも検討中であるが、日本の積極的な行動を期待。
- 2009年10月に予定されている「第3回高速道路セミナー」に期待。

### 高速道路のPPP及びO&Mに関する関連情報

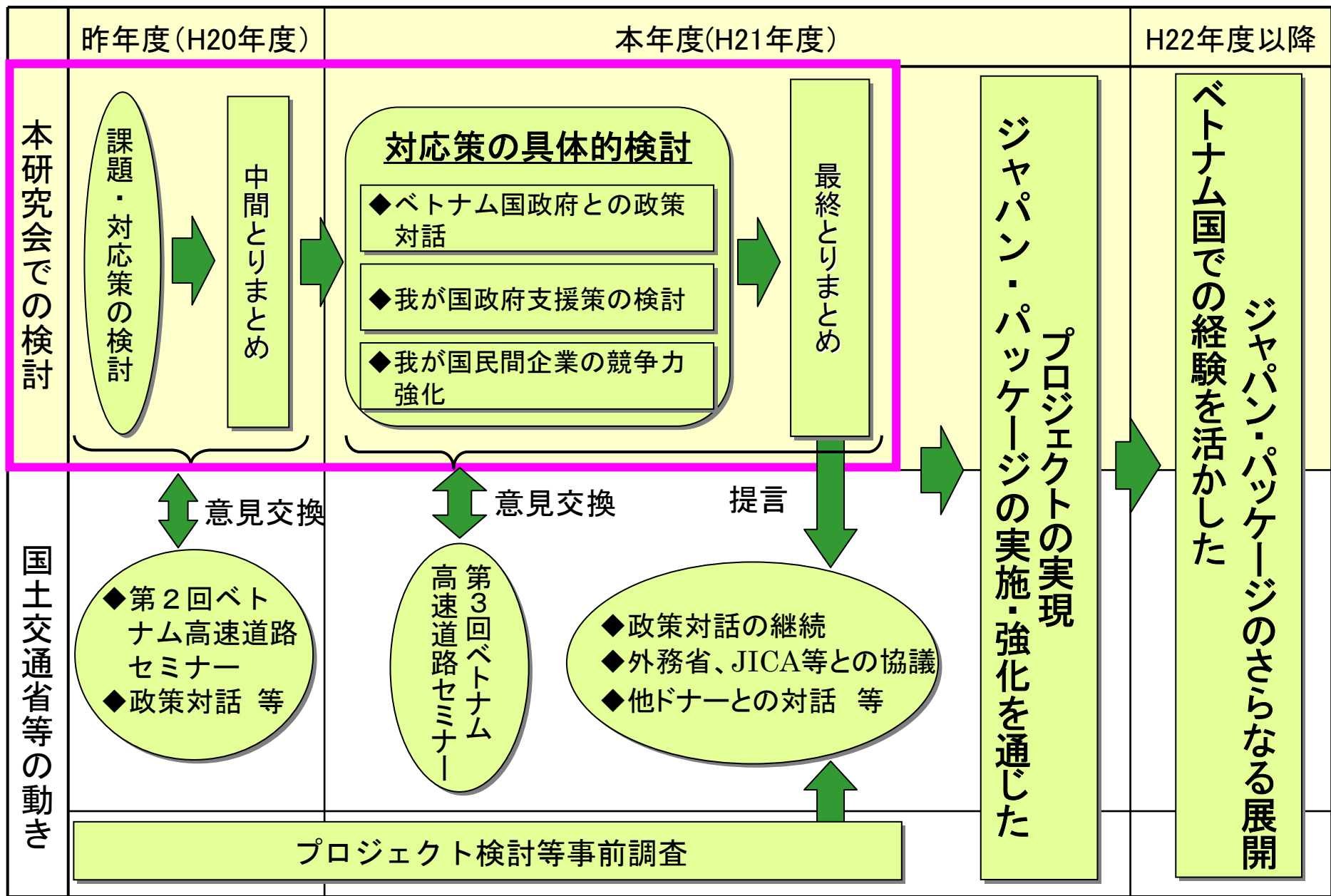
- 米国企業が、高速道路PPPへの強い参加意欲を持っており、VECとJVでPPPモデルを検討予定。
- 韓国政府は、ベトナム南部の高速道路(ホーチミン～チュンロン)のITS関連システムの整備に0.05%の金利で融資を提案している。

# アクションプランの策定に向けて

平成21年9月1日

# 1. 本年度の検討方針

## (1) 研究会設置以降の全体の流れ



## (2) 最終とりまとめの構成(案)と本年度研究会での検討項目

### 最終とりまとめの構成(案)

#### ①中間とりまとめ

- ・ベトナム国の高速道路の整備、運営・維持・管理に関し、これまでに実施した取り組みの状況に対応  
⇒中間とりまとめを時点修正・拡充

+

#### ②アクションプラン

- ・「ジャパン・パッケージ」を通じたプロジェクト実現に向けて、「ジャパン・パッケージ」の強化・充実策や、関連機関への働きかけ項目等についてとりまとめ  
⇒アクションプランの策定



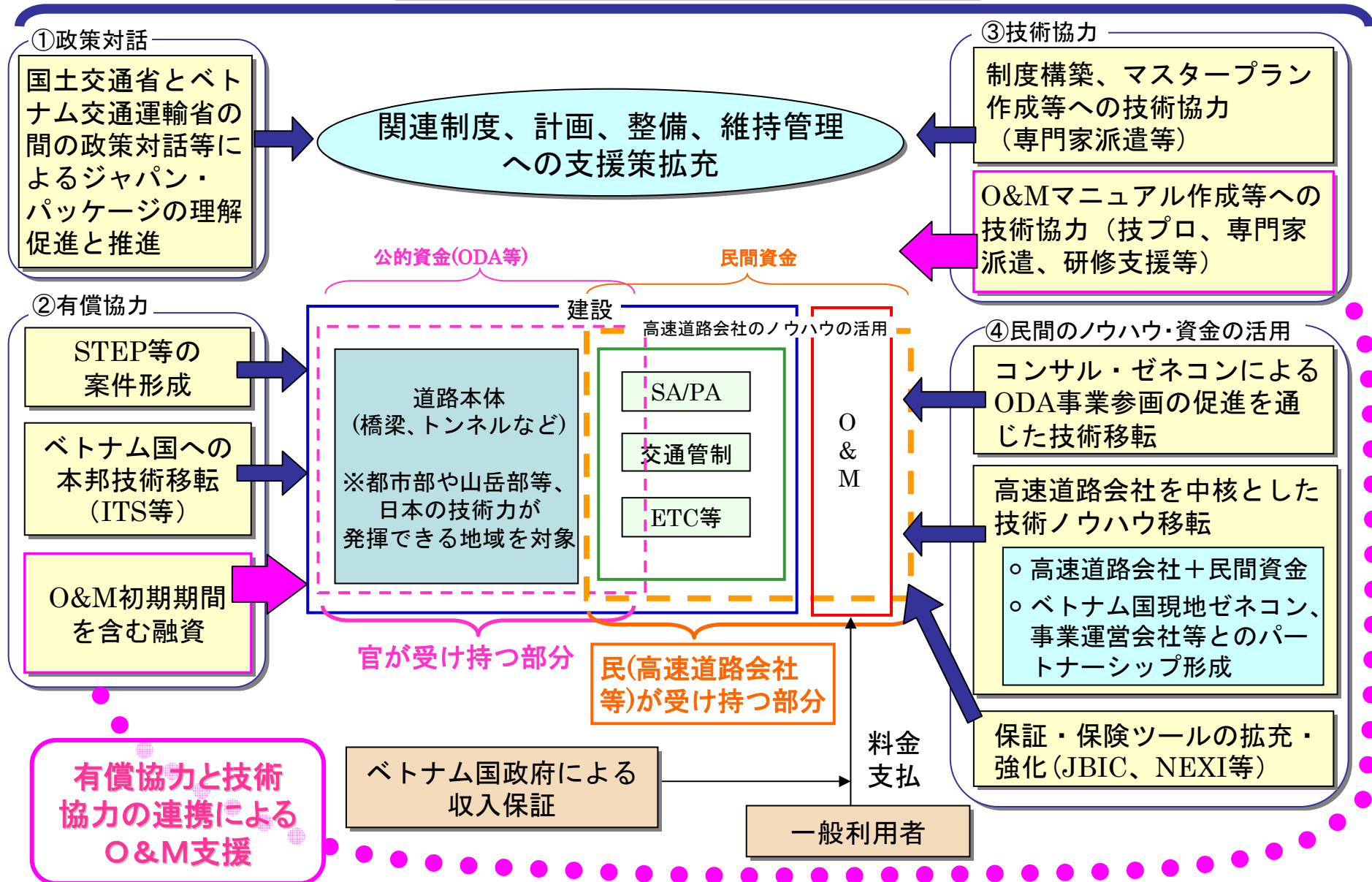
### 本年度の検討項目

- ・『ベトナム国道路官民研究会 中間とりまとめ』(H21.2)で指摘した課題に対する取り組み状況の確認
- ・「ジャパン・パッケージ」の強化・充実、関連機関に働きかけるべき事項等について検討

## 2. 昨年度の検討成果の確認

### (1) 『ジャパン・パッケージ』によるベトナム高速道路への支援

#### 施策の連携によるパッケージ支援



## (2) 『ジャパン・パッケージ』による支援のメリット

### ベトナム国側のメリット

- 民間投資の活用  
→道路整備・O&Mのための資金の多様化(ベトナム国における事業環境(事業リスク)の状況に対応した範囲での民間資金の導入)
- 技術移転の促進  
→PPP事業実施を通じたO&M基準類の整備、事業会社に関わるローカル企業への民間レベルでの技術移転の推進
- 日本からの支援の拡大  
→パッケージ支援による相乗効果の発揮

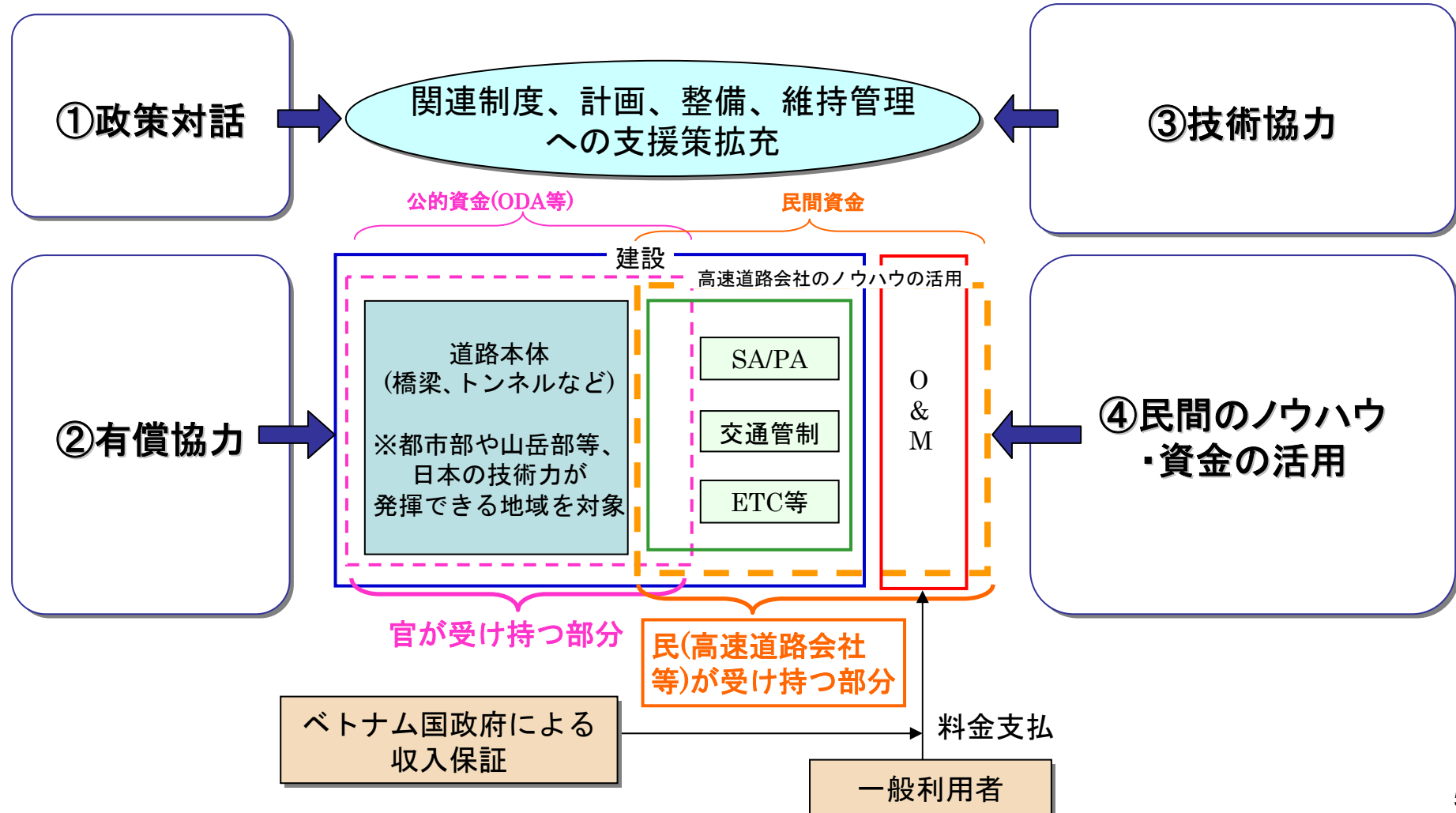
### 日本側のメリット

- 本邦企業における事業機会の確保  
→パッケージ化によるリスクの分離・減少(許容リスク以下の事業機会の創出)
- 基準整備への支援を通じた将来の参入機会の拡大  
→日本方式のスタンダードを持ち込むことにより、将来の関連事業への参入を容易に
- 日本の顔の見える援助の実現と二国間関係の強化  
→建設段階だけでなく運営段階に日の丸が立つことにより、より顔が見える援助に

### 3. ベトナム国道路整備支援に係るこれまでの取り組みと今後の課題(案)

アクションプランの策定に向け、「ジャパン・パッケージ」の支援の柱（①から④）ごとに「中間とりまとめ」で指摘された課題を分類し、これまでの取り組み状況を確認するとともに、必要な対応を整理。

#### ジャパン・パッケージの4本柱



## 柱1: ①政策対話

### 中間とりまとめで指摘された課題

政府間の連携強化

ベトナム国のニーズをふまえた協力の実施

我が国及びベトナム国の共通認識形成

投資リスク軽減に向けた働きかけ

### これまでの取り組み

- ・ 政策対話等を通じた政府間の連携強化、働きかけ
  - － ベトナム高速道路セミナー(2009年2月)
  - － 国土交通省、ベトナム国交通運輸省間の協力覚書締結(2009年2月)
  - － 日本ベトナム共同声明(2009年4月)
  - － 日ベトナム首脳会談(2009年5月)
  - － O&Mワークショップ(2009年6月)
  - － 国土交通省、ベトナム国交通運輸省間の政策対話の実施(2009年6,7月)
  - － 経済産業省による「日越PPP共同スタディ」の実施(2009年3月～)

### アクションプランでの対応(案)

- ・ 交通運輸省をはじめとしたベトナム国政府関係機関との協力関係の一層の強化
- ・ 国際金融機関(世銀、ADB等)、他のドナー国との連携強化
  - 「ジャパン・パッケージ」を通じた協力を推進するためには、特に以下の項目につき、他ドナーも含めた共通認識が必要
    - ・ ベトナム国における事業環境を踏まえた当面の対応として、いわゆるBOTではなく、建設とO&Mとは切り離すべき
    - ・ 財産の保有(道路)とO&Mの実施は別主体で実施(上下分離化)
    - ・ O&M実施主体が区間により異なる可能性があることに対し、全区間共通の利用者サービス(緊急時対応等)が供給され、また、一定のO&Mレベルが担保される仕組みが必要

## 柱2: ②有償協力

### 中間とりまとめで指摘された課題

ODA資金の活用による基盤部分の整備支援

STEP案件(橋梁、トンネル、交通管制、ITS等)の形成

道路構造物の品質確保による効率的なO&M実施

O&M初期期間を含む融資によるO&M実施体制構築支援

### これまでの取り組み

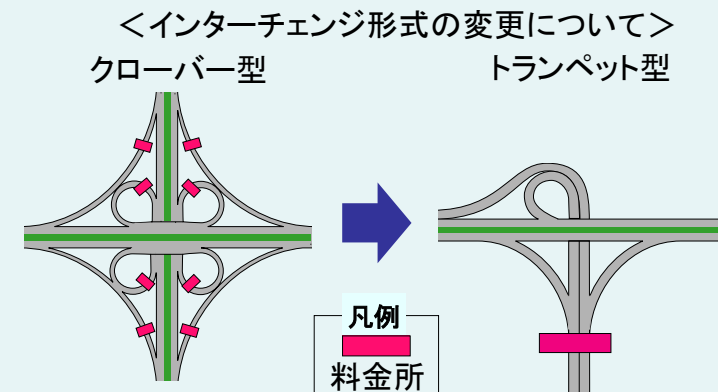
- 政策対話等を通じた円借案件形成への働きかけ  
ーダナン~クワンナム(クワンガイ)間への支援要請
- 「グローバルETCデモ」の開催による我が国の技術力に対する理解促進

### アクションプランでの対応(案)

- 円借款(特にSTEP案件)の活用促進
- O&M実施主体が建設に関与できる仕組みの構築

→ O&Mを効率的に実施するためには、施設の建設段階(さらには設計段階)からの配慮が不可欠であり、O&M実施主体が提案等を行える仕組みが重要(下記に例)

- インターチェンジ形式の変更(右図参照)  
(クローバー型→トランペット型)
- 工事における品質確保
- 管理事務所の配置、構造における配慮



トランペット型の採用により、用地面積の縮小や、料金所の1箇所への集約化等が実現。

## 柱3: ③技術協力

### 中間とりまとめで指摘された課題

高速道路整備体制の構築

高速道路O&M体制の構築  
(組織構築、マニュアル類整備、人材育成等に対する支援要請)

事業環境の改善

### アクションプランでの対応(案)

- 派遣専門家を通じた技術の移転、ニーズの明確化  
→O&M開始にあたり、例えば技術面以外での対応能力の構築(いわゆるソーシャルア  
クセプタンス(下記に例示))は十分か等
  - 事故発生時の管理者・利用者間での責任の区分の確認
  - 悪意ある利用者への対応 等
- 高速道路O&M暫定基準の策定と道路O&Mに係るPPP制度の確立  
→経産省民活F/S(国建協等受注)を通じた暫定基準作成に係るベトナム側要請への対  
応や、高速道路O&Mに係るPPPプロジェクト実施のための制度構築支援
- 高速道路O&M体制の立ち上げに向けた支援の強化  
→(暫定ではない)O&M基準・マニュアル類の策定、組織体制の整備、人材の育成

### これまでの取り組み

- JICA技術協力プロジェクト・専門家(採択済)
  - 「高速道路システム運営・維持アドバイザー」
  - 「高速道路建設事業従事者養成能力強化プロジェクト」
  - 「インフラ工事品質管理・安全対策プロジェクト」
- 「O&Mワークショップ」の開催
- 経済産業省民活F/Sによる「ベトナム高速道路における  
運営維持管理事業案件形成調査」の実施
  - 「日越PPP共同スタディ」の一つとして、ベ国政府による支  
援策の拡充に係る課題、解決策の検討を含め実施

## 柱4:④民間のノウハウ・資金の活用

### 中間とりまとめで指摘された課題

高速道路会社のノウハウ活用によるO&M体制構築、技術移転推進

ベトナム国企業等とのパートナーシップ構築

我が国民間企業の体制構築

投資リスクの軽減

### これまでの取り組み

- ・ 高速道路会社6社における海外事業部門の設立
- ・ NEXCO中日本における支援体制構築
  - －VECとの協力覚書締結(2007年11月)
  - －ベトナム事務所設置(2008年12月)
  - －VEC職員の研修
- ・ 「グローバルETCデモ」の開催によるVEC等現地関係者への我が国の技術力に対する理解促進
- ・ 経済産業省民活F/Sによる「ベトナム国高速道路における運営維持管理事業案件形成調査」の実施
- ・ JICAにおける海外投融資制度改革に向けた検討
  - － 第22回海外経済協力会議(2009年6月)において、投融資機能の再開に向けた検討実施が決定

### アクションプランでの対応(案)

- ・ 技術・ノウハウを持つ高速道路会社による積極的な貢献
- ・ 高速道路O&M暫定基準の策定と道路O&Mに係るPPP制度の確立(再掲)
  - 経産省民活F/S(国際建設技術協会等受注)を通じた支援
    - ・ 暫定基準作成に係るベトナム側要請への対応
    - ・ 高速道路O&Mに係るPPPプロジェクト実施のための制度構築支援

### (参考情報) ベ国での状況

VECにおいて、ホーチミン～ゾーサイにおけるITS導入プロジェクト(パッケージ4)の入札参加資格審査を開始(2009年8月)

## その他

### 中間とりまとめで指摘された課題

我が国国内におけるジャパン・パッケージへの理解促進

我が国の政府・民間、ベトナム国の政府・民間の4者連携に基づいて推進できる案件形成

ベトナム国側への期待

- ・ 道路ネットワークの早期完成に向けた方針整理、整備資金の確保、優先度の明確化
- ・ 高速道路のO&Mに係る費用規模に対する関係機関での認識共有
- ・ ベトナム国からの積極的な支援要請

### これまでの取り組み

- ・ ベトナム国官民道路研究会活動を通じたジャパン・パッケージへの理解促進
  - ーベトナム高速道路セミナー(2009年2月)
  - ーアジアPPP政策研究会における研究会活動成果の発表
- ・ 「O&Mワークショップ」等を通じた理解促進
- ・ 経済産業省民活F/Sによる「ベトナム国高速道路における運営維持管理事業案件形成調査」の実施
- ・ 技術協力案件の実施

### アクションプランでの対応(案)

- ・ 高速道路O&M担当組織の確定に向けた支援
  - ベトナム国政府側の管理体制構築の支援
- ・ 高速道路O&Mに係る費用規模に対する認識浸透への支援
  - 高速道路O&Mに係る費用規模が一般道とは異なることへの理解促進

## 4. 本年度の検討スケジュール

月	活動	内容
平成21年9月1日	<u>第4回研究会</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中間とりまとめ以降の取組みの報告</li> <li>・ アクションプランについて</li> <li>・ 本年度の進め方</li> </ul>
10月	<u>第5回研究会</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ アクションプランについて(最終とりまとめ素案)</li> <li>・ 第3回高速道路セミナーについて</li> </ul>
10月下旬	高速道路セミナー (第3回)@ベトナム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ベトナム国側の取組みの状況の確認</li> <li>・ 研究会検討状況の提示と意見交換</li> </ul>
平成22年1月	<u>第6回研究会</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ セミナーの実施報告</li> <li>・ 最終とりまとめ</li> <li>・ 今後の進め方について</li> </ul>

**ベトナム国での検討成果を  
他国での展開の参考に活用**

- ベトナム国における具体プロジェクト実現に向けた取組みの強化・継続
- 他国も含めたPPP事業に係る情報交換・共有・検討の場への拡大

# (参考) 有償資金協力と技術協力の連携によるO&M体制構築等への支援事例

## 支援事例: インド国デリー高速輸送システム建設事業について

- ・有償資金協力と技術協力の連携により、O&M体制の構築等への支援を行い、列車の定時運行の実現等、サービスレベルの向上にも貢献

### 事業の概要

- ・事業主体: デリー交通公社 (DMRC)
- ・事業概要: 総延長約415kmの地下鉄(デリーメトロ)の建設  
フェーズ1(1997~2005年): 約59km、フェーズ2(2006~2010年予定): 約83km

#### 有償資金協力

- ・土木工事、電気通信関連工事、車輛調達等に関する資金供与

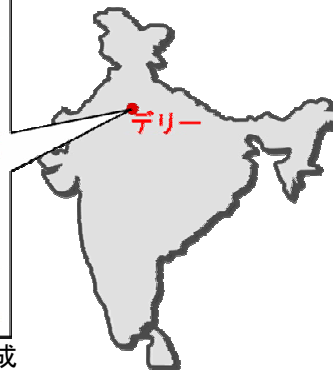
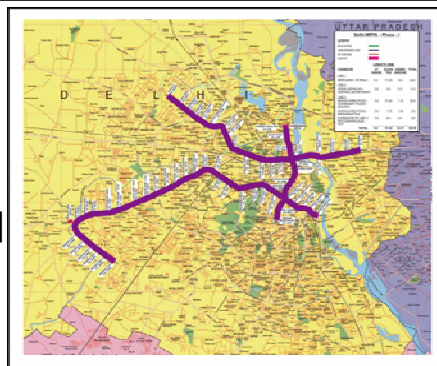
※借款金額: 3,410億87百万円  
(1997~2009年合計)

#### 技術協力等

- ・東京メトロによる現地調査及び訪日研修の実施(2006年度)  
→我が国における地下鉄の運行・危機管理の経験をフィードバック
- ・地下鉄車両の維持管理及び安全運行能力の向上のための専門家派遣(2008年2月~)

連携

デリーメトロ  
フェーズ1路線図



# ベトナム国道路官民研究会 中間とりまとめ

～官民協働型インフラ整備プロジェクトの推進に向けて～

平成21年2月

# ベトナム国道路官民研究会 中間とりまとめ

## ～官民協働型インフラ整備プロジェクトの推進に向けて～

平成21年2月

### はじめに

経済発展が進む開発途上国では、今後増大するインフラ需要に対して、これに応えるために必要となる政府の自己資金や利用可能なODA予算が不足している。途上国のインフラ整備の推進にあたっては、この大きな資金ギャップが共通の課題となっており、その解決に当たり、民間の資金やノウハウを活用する官民協働型のインフラ整備方式の重要性が増している。現在、世界規模の金融危機を受け、途上国のインフラ需要に対する資金供給の減少が避けられず、先進国からのODA予算と民間資金を組み合わせた対応が、より一層必要となっている。

一方、我が国の建設産業は、国内市場が縮小する中、その技術力を十二分に発揮して国際競争力を強化することにより、産業構造の転換を図ることが重要な課題の一つとされている。

このような中、インフラ整備・運営に関して豊富な経験を持つ我が国が、官民一体となって、開発途上国における官民協働型のインフラ整備を支援することが求められている。

ベトナム国と我が国の関係では、2006年10月のグエン・タン・ズン首相訪日時の日越共同声明において、「南北高速道路」を始めとする主要インフラ整備プロジェクトの重要性が強調され、いわゆる「ズン首相3案件」として我が国も支援の方針を明らかにしている。2008年7月の日越協力会議においても進捗状況が確認され、引き続き協力を進めることが確認された。

これらを踏まえ、国土交通省は、官民協働型インフラ整備プロジェクトの推進に向けた具体的な議論、情報・意見交換を行いつつ、ベトナム国における道路整備促進を支援するため、「ベトナム国道路官民研究会（座長：岡素之 住友商事（株）会長（前日本経団連日本ベトナム経済委員長）」を設置した。第1回会合を9月に実施し、計3回に渡る意見交換を踏まえ、中間とりまとめに至ったところである。この提言に基づいて、各機関が官民協働型インフラ整備プロジェクト推進のための取り組みを強化し、もって日越両国の関係強化につながることを期待する。

# 1. ベトナム国における道路整備の状況

## 1) 道路整備に係る計画

ベトナム国では、交通運輸省による「高速道路開発計画」が2008年12月に首相承認を得ており、これにより、約5,900kmの高速道路整備計画が位置付けられた。

これに対して我が国は、ベトナム国の運輸交通分野におけるセクター横断的なマスタープラン策定を支援するため、「持続可能な総合運輸交通開発戦略策定調査(VITRANS S2)」を実施し、ベトナム国のインフラ整備等のハード及び関連する政策・制度等のソフトの両面のニーズを踏まえ、包括的な戦略の策定を支援しているところである。その中で、南北高速道路網マスタープランの策定等も行うこととしている。

## 2) 道路整備の実施状況

現在、ベトナム国における高速道路整備は、「高速道路開発計画」等に基づき、ハノイ市やホーチミン市周辺部など、交通量が多く、優先度が高い区間のうち、調査・設計等準備の進んでいるものから開始されている。これらの整備には様々な資金が活用されているところであり、例えば、ホーチミン・ゾーザイ区間には国際協力機構(JICA)とアジア開発銀行による資金協力、ハノイと中国国境とを接続するノイバイ・ラオカイ及びハノイ・ランソン区間等にはアジア開発銀行による資金協力がなされている。また、ベトナム国の道路セクターにおける官民協働プロジェクト及び関連制度のレビュー等について、世界銀行による資金協力も実施されている。

高速道路の整備が進む一方、安定的な高速道路サービスの提供に必要な維持管理については、ベトナム国はまだ十分な経験を持たないため、対応策を検討している状況であり、体制の整備も含めて今後の課題とされている。

## 3) 官民協働型インフラ整備の状況

これまでベトナム国政府では、新BOT法の制定や、外国投資を奨励するプロジェクトの選定などを行い、インフラ整備への民間資金導入を進めるための環境整備を進めてきた。しかし、同法については、入札に関する規定やBOT案件の選定基準が必ずしも明確でないことや、一部のケースにおいて政府の関与が十分でないことなど、外国からの投資の促進に対する課題が指摘されている。

また、そもそも道路事業はいわゆる「長モノ」であり、用地確保も含めて工事完成までの様々なリスクが大きい上、管理・運営段階においても、需要変動をはじめ、許認可、政策変更、競合路線整備に係るリスク、さらには自然災害や為替リスク等、一般的に、民間

投資における潜在的コストとなるリスクが多く存在する。

現在のところ、結果的として、海外からの民間投資を主体とした道路BOT事業は進展していない。我が国がベトナム国の道路整備、維持管理に関する支援をもう一步進めるためには、事業の各フェーズを踏まえた官民連携スキームを充実させることが必要となっている。

## 2. ベトナム国道路整備への我が国からの支援強化に向けた提言

急速な経済成長過程にあるベトナム国において、物流の効率化や地域開発を飛躍的に進めることのできる高速道路整備の必要性は言うまでもなく、ベトナム国政府も精力的な取り組みを行っている。しかし、開発途上国に共通の課題ではあるが、必要な技術力、資金力は十分に揃っているとは言えず、また先進国からの投資を潤沢に受け入れるだけの環境もまだ整ってはいない。ベトナム国は特に我が国からの支援を期待しているとされ、これに応える意義は大きいと言える。

その際、我が国がこれまでの半世紀の間に行ってきた高速道路の計画、整備、運営・維持・管理等に係る技術・ノウハウを活用しつつ、官民が適切な役割分担のもと連携し、事業の上流から下流までを一体的に支援する「ジャパン・パッケージ」として支援を実施することが効果的である。

その中で、ベトナム国交通運輸省からの期待に応えるためにも、国土交通省は同省との連携関係を強化し、ニーズ把握から具体技術の移転まで、専門性を活かした協力を推進することが求められている。こうした取り組みにより、ベトナム国への民間投資を促進し、強いては両国関係の一層の強化につながることを期待される。

### 1) 「ジャパン・パッケージ」の構築

ベトナム国における官民協働型インフラ整備を推進するためには、まず、我が国の政府と民間企業、ベトナム国の政府と民間企業の4者が、適切な連携に基づいて推進できるような案件の形成が重要である。そのためには、日本国内の関係機関はもちろんのこと、アジア開発銀行や世界銀行等の各ドナーとも協調・連携しつつ、適切な案件発掘、事業形成、或いは事業スキームの構築の方策を検討していく必要がある。その前段として、我が国からベトナム国への専門家の派遣、高速道路会社を中心とした関係者の連携強化、情報収集体制の拡充、これらに対する国を挙げてのバックアップ体制の強化を進めていくことが重要である。

次に、道路の整備段階に対しては、本邦技術活用条件（STEP）円借款の適用を促進し、我が国が有する高い技術力を活かした貢献を進めることが求められている。また、維持管理段階での技術協力や民間投資によるノウハウ移転等の積み上げも有効である。

さらに、JICA等をはじめとする政府系機関において、官民協働事業の資金調達面での支援ツール（例えば、投融資機能や保険・保証）を拡充・強化し、公的支援による民間投資の加速を促していくことも大切である。

これらの取り組みを進め、ベトナム国における専門行政能力の向上にも貢献しつつ、事業の発掘・形成から実施まで、事業のライフサイクルを踏まえた支援を体系的に実施する「ジャパン・パッケージ」を推進すべきである。

## 2) 具体的な進め方

### ①ODA（有償資金協力）による整備の推進

官民協働型の道路事業には様々な手法がある中で、事業環境を考慮し、適切な手法を選択することが、官民双方の利益に資する。ベトナム国における現状としては、インフラ整備に対する投資リスクは依然として低くはなく、その結果、ベトナム国の政府関係企業、国内銀行以外が関わる道路整備案件は未だ少ない。

これを踏まえたベトナム国への支援方針としては、多額の資金を必要とし、リスクも高い建設部分については、これまでに引き続き、ODA資金を活用することが現実的かつ効果的であり、その際、橋梁やトンネルなどの構造物、交通管制（高度道路交通システム：ITS）等高度な技術力が必要な案件については、品質確保、ライフサイクルコスト削減の観点からも、STEPの活用が有効である。

その上で、当面は、運営・維持・管理部分（O&M）について、民間資金の導入を促進し、併せてベトナム国に不足する技術・ノウハウの移転を図ることが現実的である。中長期的な視点からは、ベトナム国のインフラ資金需要に対して、ODAのみで対応することは困難であるため、このようにODA資金を民間投資の呼び水として活用することで、民間投資の拡大を図ることが必要である。

なお、STEPの活用等により我が国企業が建設を担当する場合、高度かつきめ細やかな対応が可能な建設技術の活用により、現地条件に合わせた設計の修正や、規定された性能を確実に発揮する施工が期待され、道路構造物の品質が担保される。これにより、供用後に不具合が発生するリスクや、O&Mに要する基礎的コストを圧縮することが可能となり、これは道路管理者、O&M実施主体双方の利益にも資するものである。

### ②維持管理技術の移転促進

ベトナム国からは、高速道路の維持管理分野における我が国からの支援に対しては高い期待が表明されており、専門家派遣の要請もなされているところである。

道路のO&Mに対する民間資金の活用に当たっては、道路管理者が、O&Mのマニュアルや技術基準を確立することが前提となるが、これらに対しても、我が国からの技術協力

を通じた支援が可能である。こうした取り組みによって民間投資実績を積み重ねつつ、法制度等の投資環境整備を進め、徐々に民間投資の役割を増やしていくことが重要である。その過程では、O&M等の実施段階における日越企業間での共同事業体の設立も有効となり、民間ベースの技術・ノウハウの移転を促進すべきである。

特に、ベトナム国における高速道路維持管理の初期段階となる区間のO&M実施にあたっては、必要な資機材の調達から、警察・消防機関との連携、作業・サービス提供要員の養成など、短期間に多様な作業が発生する上、トラブルへの対処も必要となる。

これに対しては、O&Mの初期期間に要する費用を、有償協力の一環として含めることにより、初期段階における事業リスクを軽減し、我が国からの資金・技術協力を一体的かつ効果的に行うことも有効である。

### ③高速道路会社による積極的な貢献

我が国が1960年代から約半世紀に渡って培ってきた技術・ノウハウは、ベトナム国が高速道路整備を迅速に行い、効率的に運営していく上で大いに参考となるが、これら技術等は高速道路会社を中心に蓄積されている。

よって、高速道路会社は、技術協カスキームの活用や設計等業務の受注を通じ、ベトナム国側の技術・キャパシティの向上に対し、積極的な貢献を果たすことが求められている。

特に、高速道路のO&Mについては、ベトナム国側の期待も高く、これまで以上に踏み込んだ貢献が期待される。具体的には、当面は、設計業務等の受注を通じ、計画・設計段階からの参画を進めるとともに、将来における実際のO&Mへの参画に向けた企業組織としての方針の明確化や、人材、資金の確保等、必要な準備を進めるべきである。

### ④技術協力等による専門行政能力向上への支援

ベトナム国への民間投資の促進に向け、技術協カスキームの積極的な活用が効果的である。

実際に、ベトナム国からは、「高速道路システム運営・維持管理アドバイザー」、「インフラ工物品質管理・安全対策プロジェクト」等が要請されており、我が国はこれら案件を通じ、ベトナム国の高速道路整備・維持管理体制の強化に貢献すべきである。

特に、ベトナム国における道路整備について、用地収用の遅れが大きな課題となっている状況が指摘されている。環境や地域社会に配慮しつつ、迅速な用地収用を行うための技術については、我が国にも多様な技術・経験が蓄積されている。当該分野について他国からも技術協力要請があるところであり、ベトナム国の事業・投資環境の改善に対しても、我が国の経験が大いに参考になると考えられる。

### ⑤我が国民間企業の参画の促進

我が国民間企業は、ベトナム国を含む途上国におけるインフラ事業に対し、計画・設計業務や建設工事の受注実績には富んでいるものの、投資を通じた事業権の取得経験には乏しい。今後、民間企業によるベトナム国への進出を拡大させるためには、まずは進出リスクをそれぞれが分析し、現状における受容限度を確認した上で、より大きなリスクも取れるよう、投資を伴う事業実績の積み上げや、投資に耐えうる企業体力の強化が求められる。これについては、引き続き、官民が連携して課題解決策についての検討を進めることも重要であり、民間投資を支援する保証・保険や融資制度の拡充や、プロジェクトに参画する可能性のある民間企業に対し、我が国政府から適時に必要な情報が提供される仕組みも有効である。

各企業間のパートナーシップの深化や人材育成の強化、さらには、価格競争力向上や技術開発推進等、各企業の努力も必要であろう。

### 3) ベトナム国への期待

我が国からの支援パッケージが十分な効果を発揮するためにも、いくつかの分野においては、ベトナム国側による対応が期待される。

例えば、経済成長のための交通インフラの重要性を再認識し、ネットワークの早期完成に向けた方針を整理し、そのための財源確保等に係る諸制度を構築しつつ、区間ごとの優先度を明確化していくことも重要である。また、今後開始される高速道路のO&Mについては、必要となる対応のレベルが一般道路とは全く異なることから、必要となる経費も相当規模であることを認識し、関係機関で共有することも重要である。

こうした取り組みに対し、我が国のノウハウを提供する意義があることは言うまでもなく、ベトナム国からの積極的な要請及び我が国からの適時・適切な支援が期待される。

## 3. 今後に向けて

「ジャパン・パッケージ」を推進するためには、ベトナム国及び我が国国内における理解の促進と、推進に向けた共通認識の確保が前提となる。

国内では、関係機関等が連携を強化し、「ジャパン・パッケージ」を充実しつつ、着手可能な対応から順次実施することが求められる

その上で、ベトナム国に対し、政策対話を通じたニーズの把握、必要な事業環境整備への働きかけ等を進めるべきである。その際、我が国国土交通省とベトナム国交通運輸省が、専門省庁同士である強みを活かし、両省間の枠組み、政府全体の枠組み、関連民間企業同士の枠組み等を総動員し、関係者間でのパートナーシップを構築することが重要である。

その際、ベトナム国に存在するニーズと事業環境を踏まえつつ、我が国官民からの支援を可能な限り積極的に展開するという基本方針のもと、段階的に参画の形態、規模を広げ

ていくことが重要である。

当面はO&Mについて、ODAを通じた技術協力等とあわせて民間資金の導入を促進し、技術・ノウハウの移転を図ることが重要であるが、投資環境等の条件が整った場合には、進出形態の幅を広げ、我が国の持つ多様なノウハウをより一層活用した支援を行うべきである。我が国が道路の整備、利用を通じて蓄積してきた様々なノウハウには、例えば、周辺地域の開発や、防災対策、地域活性化施策、構造物の予防保全システムの整備等がある。これらを組み合わせた官民からの支援により、我が国の顔の見える支援の実現が期待される。

(参考1)

ベトナム国道路官民研究会委員一覧

座長	: 住友商事 (株) 会長 (前日本経団連日本ベトナム経済委員長)	岡 素之
副座長	: 武蔵工業大学環境情報学部環境情報学科教授	宮本 和明
委員	: アジア航測 (株) 理事	三宅 篤
	(株) アンジェロセック 専務取締役	古川 洋
	伊藤忠商事 (株) プラントプロジェクト部門	
	プラントプロジェクト開発室 PPP担当部長	小熊 章夫
	(株) 大林組 海外支店 総務部 副部長	田島 正樹
	OYOインターナショナル (株) 常務取締役	高橋 政一
	鹿島建設 (株) 海外支店 副支店長	土肥 穰
	(株) 片平エンジニアリング・インターナショナル 執行役員	櫻井 裁之
	(株) 建設技研インターナショナル 執行役員 道路・交通部長	丸岡 健二
	酒井重工業 (株) 取締役 海外事業本部長	渡辺 亮介
	清水建設 (株) 投資開発本部 上席マネージャー (PFI/PPP 担当)	野村 正
	首都高速道路 (株) 常務取締役	恵谷 舜吾
	住友商事 (株) 船舶・航空宇宙・車輛事業本部 副本部長	田渕 正朗
	大成建設 (株) 国際支店営業部 (土木) 営業部長	小松 隆
	大日本コンサルタント (株) 常務執行役員 海外事業部長	保田 雅彦
	中日本高速道路 (株) 専務執行役員 建設事業本部長	横田 耕治
	西日本高速道路 (株) 常務取締役	高田 邦彦
	日本工営 (株) コンサルタント海外事業本部	
	運輸・交通事業部 運輸技術部 部長	石本 一鶴
	(株) 日本構造橋梁研究所 執行役員 (海外担当) 部長	難波 浩
	(株) 間組 国際事業統括支店 土木営業部 営業部長	内田 英一
	阪神高速道路 (株) 常務取締役	南部 隆秋
	東日本高速道路 (株) 常務取締役	大西 敏夫
	(株) フジタ 都市再生推進本部 コンサルタント統括部	
	PF I 推進部 次長	瀬戸 雅彦
	本州四国連絡高速道路 (株) 常務取締役	中村 守
	(株) みずほコーポレート銀行 グローバルストラクチャードファイナンス営業部	
	PF I ・インフラ担当次長	渡辺 秀雄
	(株) 三井住友銀行 ストラクチャードファイナンス営業部 上席推進役	高木 秀朗
	三菱商事 (株) 機械グループ CEOオフィス 経済協力エリートマネージャー	杉本 学
	八千代エンジニアリング (株) 国際事業本部交通部 部長	堀井 俊明

(独) 国際協力機構 東南アジア第二部長  
(独) 国際協力機構 経済基盤開発部長  
(社) 海外建設協会 専務理事  
(社) 国際建設技術協会 理事長  
国土交通省 総合政策局 官房技術参事官  
国土交通省 総合政策局 国際建設管理官  
国土交通省 総合政策局 官房参事官

菊地 文夫  
黒柳 俊之  
鈴木 一  
山川 朝生  
下保 修  
名波 義昭  
林 俊行

(オブザーバ)

外務省 国際協力局 総合計画課  
経済産業省 貿易経済協力局 資金協力課

ベトナム国道路官民研究会検討経緯（各回開催日と主な議事）

第1回研究会（平成20年9月30日（火））

- ・ 研究会設立趣旨等
- ・ ベトナム高速道路の現状等について

第2回研究会（平成20年12月4日（木））

- ・ 現地調査の結果報告
- ・ 委員からの情報提供
  - VITRANSS2について
  - ベトナムにおける道路円借款事業について
- ・ 委員へのヒアリング結果について
- ・ ジャパン・パッケージの実現に向けて

第3回研究会（平成21年2月18日（水））

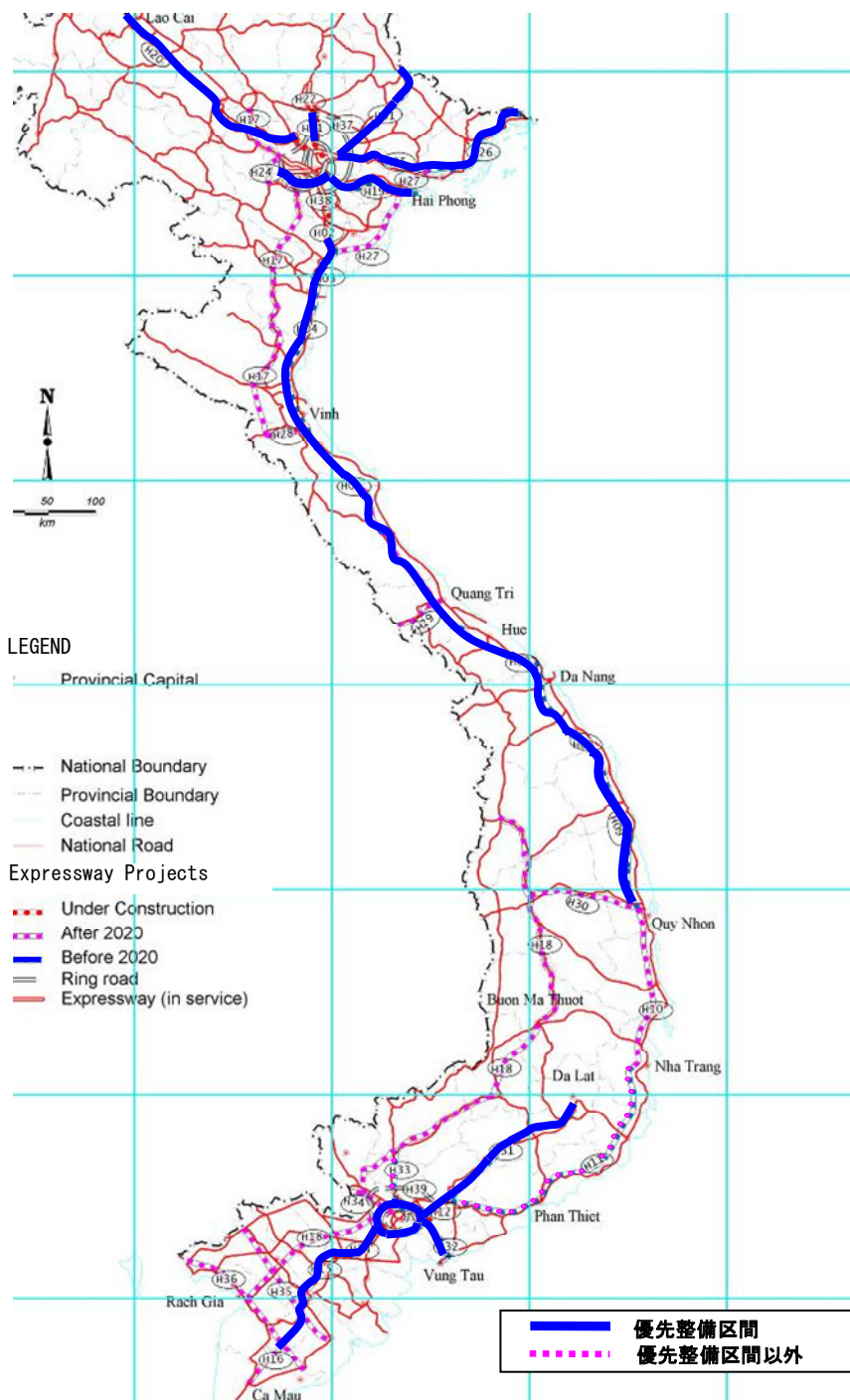
- ・ 現地調査の結果報告等
- ・ 中間とりまとめ（案）  
～ 官民協働型インフラ整備プロジェクトの推進に向けて ～
- ・ 今後の活動方針

## ○ベトナム国高速道路開発計画の概要

高速道路開発計画 (M/P) :  
2007年11月5日MOTが首相に提出 (No.7056/TTr-BGTVT)  
⇒首相が承認\* : 2008年12月1日付け (No.1734/QD-TTg)

### 承認された開発計画

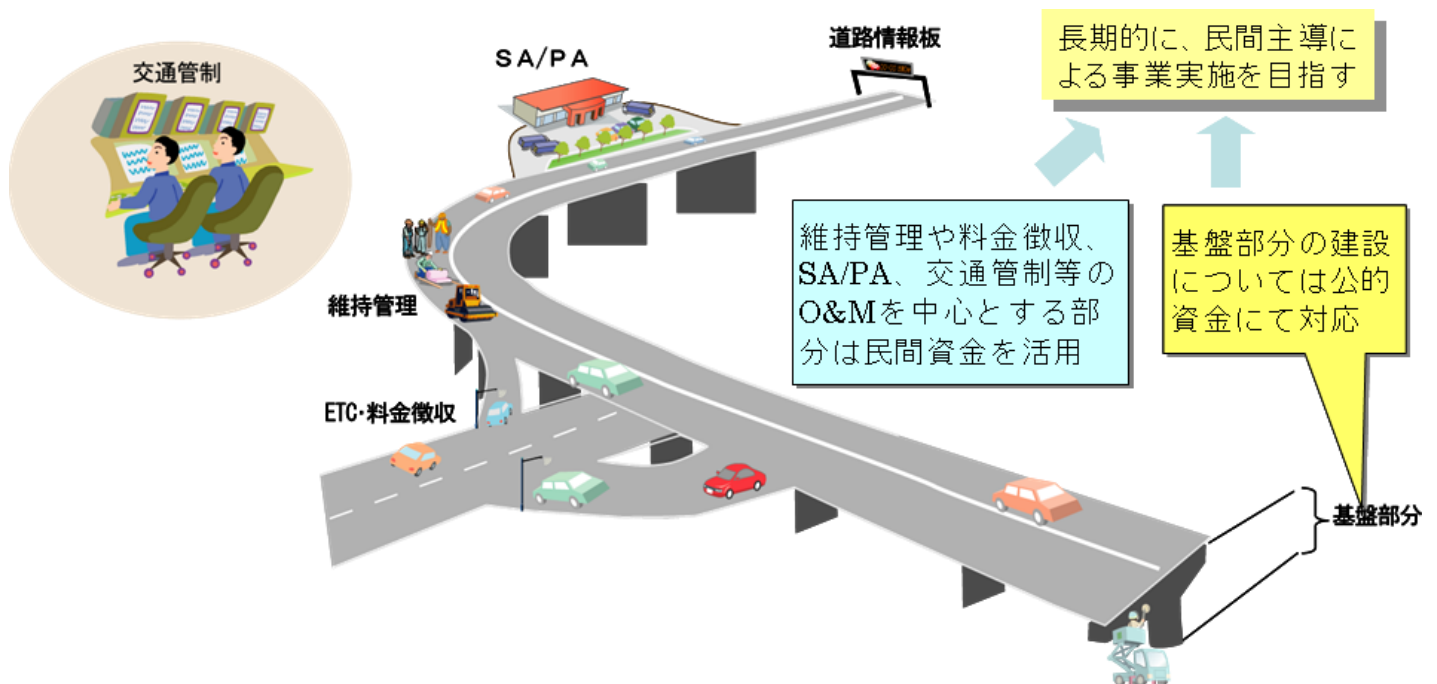
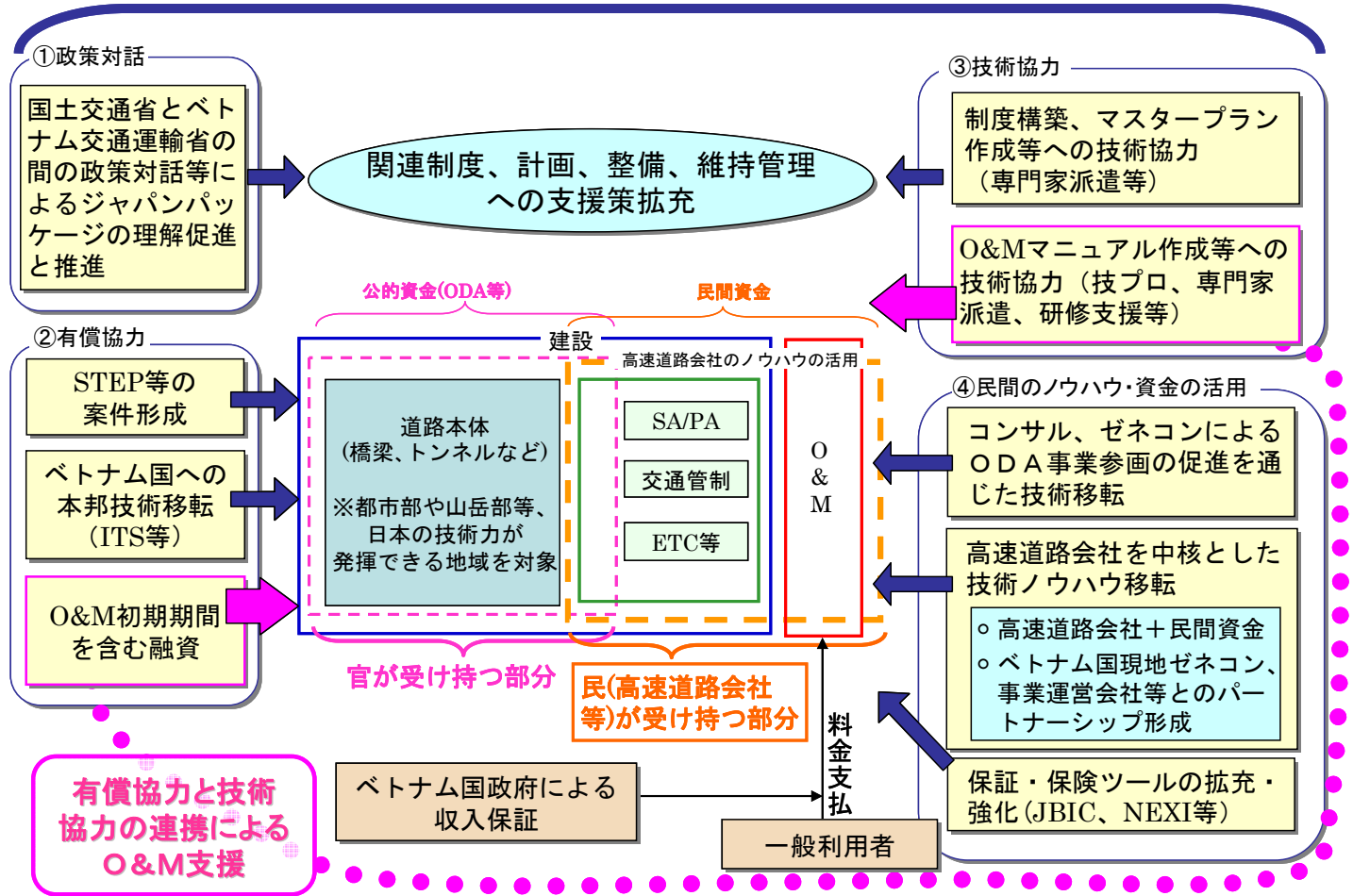
- ・計画路線数: 22路線
- ・計画延長計: 5,873km  
(供用済み120km含む)  
⇒ 2020年までに2,512km整備、  
2020年以降に3,241km整備
- ・事業費: 2020年までに206億USD、  
2020年以降に235億USD



\*Approvals of Vietnam Expressway Network Developing and Planning until 2020 and the view for post-2020

# ○『ジャパン・パッケージ』によるベトナム高速道路への支援

## 施策の連携によるパッケージ支援



国土交通省総合政策局国際建設推進室

TEL: 03-5253-8315

FAX: 03-5253-1562