

1. 基本情報

- (1) 国名：ベトナム社会主義共和国
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：ホーチミン市
- (3) 案件名：ホーチミン市都市鉄道建設計画(ベンタインーミエンタイ間(3A 号線フェーズ 1)) (Ho Chi Minh City Urban Railway Construction Project (Ben Thanh－Mien Tay(Line3A Phase1))

- (4) 事業の要約：

本事業はベトナム最大の都市であるホーチミン市において、ベンタインからミエンタイ間の都市鉄道を建設することにより、交通渋滞の解消を図り、もって成長と競争力強化及び脆弱性への対応に寄与するもの。

2. 事業の背景と必要性

- (1) 当該国における都市開発・都市交通セクターの開発の現状・課題及び本事業の位置付け

ベトナム最大の都市であるホーチミン市の人口は 2000 年の 530 万人から 2013 年には 780 万人まで増加しており、2030 年には 900 万人に達すると予測されている。この人口増加に伴うバイク及び自動車の増加から、ホーチミン市内の道路交通量は増加し続け、慢性的な交通渋滞、交通事故、大気汚染等の問題が発生し、効率的な経済社会活動が阻害されている。ホーチミン市はこれらの問題解決のため、都市交通マスタープラン（2007 年 1 月首相承認）に沿って、都市鉄道を 8 路線整備する計画としており、これまでに都市鉄道 1 号線、2 号線及び 5 号線の整備を進めている。

本事業はホーチミン市東部に位置し、1 号線及び 2 号線の結節点であるベンタイン駅から市内中心部を通過し南西地区まで伸びる路線であることから、東西を結ぶ鉄道網の拡大に繋がる。また、我が国が支援している 1 号線への直接乗り入れによる利用者の利便性向上等相乗効果が見込めることから、同市は本事業を次期最優先事業として位置付けている。

- (2) 都市開発・都市交通セクターに対する我が国の協力量針等と本事業の位置付け
我が国の対ベトナム社会主義共和国国別援助方針(2012 年 12 月)において、重点分野とされる「成長と競争力強化」のうち、「幹線交通及び都市交通網の整備」に位置付けられると同時に、同じく重点分野である「脆弱性への対応」において課題となっている、「急速な都市化・工業化に伴い顕在化している環境問題(都市環境、自然環境)」にも対応することから、本事業はこれらの方針に合致する。

これまで都市鉄道の分野では円借款「ホーチミン市都市鉄道建設事業(1 号線) (第一期:2007 年、第二期:2012 年)」、「ハノイ市都市鉄道建設事業(1 号線)(2013 年)」、「ハノイ市都市鉄道建設事業(2 号線)(2009 年)」及び技術協力を通じて都市鉄道の規制機関と運営・維持管理体制の構築・能力強化、技術規準の整備に係る支援を実施している。

- (3) 他の援助機関の対応

アジア開発銀行はホーチミン市において都市鉄道 2 号線の建設をドイツ(KfW)、欧州投資銀行(EIB)との協調融資により支援中。また、都市鉄道 5 号線の建設を KfW、EIB、スペイン政府との協調融資により支援予定。ハノイ市では、フランス(AfD)と

の協調融資により都市鉄道3号線の建設を支援中。中国政府はハノイ市において都市鉄道2A号線の建設を支援中。世界銀行はハノイ市及びダナン市においてバス大量輸送システムの整備及びハノイ市において公共交通を統合的に計画・管理する公共交通局(Public Transport Authority: PTA)の設立を支援中。

(4) 本事業を実施する意義

本事業は、我が国の援助重点分野とも合致しており、都市交通マスタープランにおいても将来の交通需要増加への対応に資する未着手の最優先区間として位置付けられていることから、本事業を支援する必要性・妥当性は高い。

3. 事業概要

(1) 事業概要

① 事業の目的

本事業はベトナム最大の都市であるホーチミン市において、ベントインからミエンタイ間の都市鉄道を建設することにより、交通渋滞の解消を図り、もって成長と競争力強化及び脆弱性への対応に寄与するもの。

② 事業内容

- i)都市鉄道建設(ベントインーミエンタイ間約10km、11駅)(国際競争入札)
- ii)車両・電気・通信・信号システム、軌道、開業後5年間の保守(国際競争入札)
- iii)コンサルティング・サービス(詳細設計、入札補助、施工監理、運営・維持管理支援等)(ショートリスト方式)

③ 他のJICA事業との関係

本事業はホーチミン市都市鉄道建設事業(1号線)(第一期:2007年、第二期:2012年)へ直接乗り入れるため、利用者の利便性向上等が見込まれる。

(2) 事業実施体制

① 借入人:ベトナム社会主義共和国政府(The Government of Socialist Republic of Viet Nam)

② 事業実施機関/実施体制:ホーチミン市人民委員会(Ho Chi Minh City People's Committee)が監督機関、ホーチミン都市鉄道管理局(Management Authority for Urban Railways。以下「MAUR」という。)が実施機関となる。事業実施の技術面、スケジュール面の管理はMAURに属するプロジェクトマネジメントユニット1が担当する予定。協力準備調査にて確認する。

③ 他機関との連携・役割分担:協力準備調査にて確認する。

④ 運営/維持管理体制:Management Authority for Urban Railways(MAUR)傘下に設立される運営・維持管理会社が担う予定。詳細は協力準備調査にて確認する。

(3) 環境社会配慮

① カテゴリ分類 ■A □B □C □FI

② カテゴリ分類の根拠:

本事業は、「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」(2010年4月公布)に掲げる影響を及ぼしやすい特性に該当するため。

(4) 横断的事項:

本事業は都市鉄道整備を通じ交通モーダルシフトを促進させることにより、バイク及び自動車からの大気汚染物質及び温室効果ガスの削減が期待されるため、大気汚染の緩和及び気候変動緩和策に資する。また、本事業はHIV感染の拡大が

危惧される国での大規模工事であるため、工事労働者に対する教育・予防活動等を通じエイズ対策を行う。詳細は協力準備調査にて確認する。

(5) ジェンダー分類：協力準備調査にて確認する。

(6) その他特記事項：

- ① 近接施行技術（シールド工法によるトンネル工事、開削工事、地盤改良等）は都市鉄道 1 号線において本邦技術として活用されていることから、本事業での採用可否についても、協力準備調査にて確認する。
- ② 駅への集客力を向上させ、都市鉄道へのモーダルシフトを加速させるため、駅前公共施設の整備を本事業に含める。(協力準備調査にて確認する)
- ③ 都市鉄道 1 号線及び路線バスに導入予定の IC カードと規格を合わせ、公共交通機関の利便性を向上させる。(協力準備調査にて確認する)

4. 過去の類似案件の教訓と本事業への適用

インド国「デリー高速輸送システム建設事業(I)–(VI)」の事後評価等から、人材は組織経営を左右する非常に重要な要素としており、①優秀な人材の採用、②適切な研修、③適度な配置転換等を通じた人材育成が重要であるとの教訓が得られている。本事業においても、都市鉄道 1 号線によって設立される運営・維持管理会社と連携し、優秀な人材の採用及び育成を早期に行うことで、事業の効果的・効率的運営を目指す。

以 上

ホーチミン市都市鉄道建設計画(ペンタインーミエンタイ間(3A号線 フェーズ1))地図

