

1. 基本情報

- (1) 国名：ベトナム社会主義共和国（以下、「ベトナム」という。）
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：カントー市（人口約 320 万人）
- (3) 案件名：メコンデルタ地域における気候変動に強靱な交通網整備計画（Climate Resilient Transportation Network Development Project in Mekong Delta）
- (4) 計画の要約：
本計画はメコンデルタ地域においてカントー市から同市の南に位置するハウザン地域及び周辺都市を結ぶ幹線道路の新設及び既存道路（小規模橋梁含む）の改修を実施することにより、対象地域の交通需要への対応及び気候変動への適応を図り、もってメコンデルタ域内の連結性強化及び対象地域の社会経済発展に寄与するもの。

2. 計画の背景と必要性

- (1) 本計画を実施する外交的意義
2023 年 12 月に開催された日ベトナム首脳会談のファクトシートでは、「高い譲許性、簡素な手続及び柔軟性の重要性を認識しつつ、インフラ、デジタル・トランスフォーメーション、グリーン・トランジション、気候変動対応及びヘルスケア等の分野における「オファー型協力」を含む日本の新たな開発協力大綱の下での新規 ODA 事業の推進及び実施を強化」と記載している。また、2025 年 4 月に行われた日ベトナム首脳会談では、石破前総理からチン首相に対し、防災・農業分野では、北部山岳地域における防災インフラ整備や食料安全保障に関する支援を通じ、ベトナムの強靱性強化や格差是正に貢献していく旨を表明しており、本計画はこれらに合致するものである。

また、我が国の対ベトナム国別開発協力方針（2017 年 12 月改定）では、ベトナムの「成長と競争力強化」に向けた支援を重点分野と位置付け、戦略的に重要な基幹インフラ及び都市の健全な発達を支える都市交通網整備を支援する方針を明記しており、本計画は同方針に合致している。また、更なる二国間関係の強化の観点からも重要であり外交的意義は大きい。

- (2) 当該国における道路セクター／メコンデルタ地域の開発の現状・課題及び本計画の位置付け

ベトナムでは、道路交通が旅客輸送の 62.4%、貨物輸送の 26.2%を占める（同国統計局、2019 年）。顕著な経済成長を背景に 2010 年から 2020 年にかけて旅客輸送は 69,197 百万人 km/年から 116,932 百万人 km/年（約 69%増）へ増加。貨物輸送は 36,179 百万トン km/年から 75,163 百万トン km/年（約 108%増）と、道路交通需要は年々増加し続けている。今後の交通需要について既存の国道 61C 号線では、2022 年では 4,454PCU/日であったところ 2030 年には 23,500PCU/日と約 5 倍に

なり、2050年には44,800PCU/日と約10倍にまで交通需要が伸びるとの予測がされており、交通需要の伸長に対応する必要がある。

メコンデルタ地域は、世界第2位のコメ輸出国であるベトナムのコメ生産量の56%を占め、稲作等の第一次産業が盛んで食糧生産及び食品加工、輸出による外貨獲得の観点から重要な地域である。加えて、カントー市では、2018年に「日越友好工業団地」やジャパン・デスクが設置され、同市・地域における投資の受け皿も整いつつある。また、主要港湾や、ホーチミン市等の大都市と地理的に近接している立地条件を活かし、各省市における第二次産業の事業環境改善や投資促進のためにも、インフラ面のさらなる改善が期待されている。

当該地域では交通需要の増大が見込まれる一方で、同国のパリ協定に係る「自国が決定する貢献（Nationally Determined Contributions）」において、当該地域は海面上昇や洪水の発生等の気候変動の影響を受けやすい地域とされており、加えて運輸交通インフラもその影響を受けやすいセクターとして指摘されている。こうした背景からも、同地域において交通ネットワークの気候変動に対する強靱化を進めながら、メコンデルタ域内の連結性を向上させることが必要である。

このような状況から、ベトナム計画・投資省（以下、「MPI」という。なお、2025年3月より財務省「MOF」に吸収合併。）は、メコンデルタ地域開発マスタープラン（the Master Plan for the Mekong Delta Region in the 2021-2030 period with a vision to 2050）を作成して2022年2月に首相承認を得た。本計画は、上記のマスタープランの中で示されている4つの域内開発回廊のうちのカントー市からロンアンに至る都市・産業経済回廊に含まれ、カントー市を東西に横断する幹線道路の整備を行うものである。同地域において主要幹線道路を改修・建設することで、気候変動の影響を受けやすいメコンデルタ地域の交通網の改善を図るものであり、当該国マスタープランにおいても同地域が気候変動に適応しながら成長・発展をする上で戦略的な事業と位置づけられている。

3. 計画概要

* 協力準備調査の結果変更されることがあります。

(1) 計画概要

① 計画内容：

ア) 土木工事：省間道路の新設及び既存道路上小規模橋梁の改修、既存道路の拡幅

- － 省間道路（オモン・ゾンリエン間）約26km 新設（4車線）
- － 国道61C号線 約47km 拡幅（4車線）

イ) コンサルティング・サービス：詳細設計、入札補助、施工監理等

② 期待される開発効果：カントー市（人口約320万人）から同市南部地域及び周辺都市を結ぶ幹線道路の新設及び既存道路の改修を通じた交通網の改善により、メコンデルタ地域内の連結性強化及び経済発展が期待される。

③ 借入人：ベトナム社会主義共和国政府（The Government of the Socialist Republic of Viet Nam）

- ④ 計画実施機関／実施体制：カントー市人民委員会（Can Tho People's Committee）
- ⑤ 他機関との連携・役割分担：本計画の対象省間道路（オモンーゾンリエン間）はアンザン省及びドンタップ省と接続しており、両省内区間をアジア開発銀行が支援予定。
- ⑥ 運営／維持管理体制：カントー市交通局内が維持管理を担い、カントー市から付与された予算にて維持・管理、運営が行われる計画。

(2) その他特記事項：

- 環境社会配慮カテゴリー分類：A
- ジェンダー分類：■GI（ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件）

4. 過去の類似案件の教訓と本計画への適用

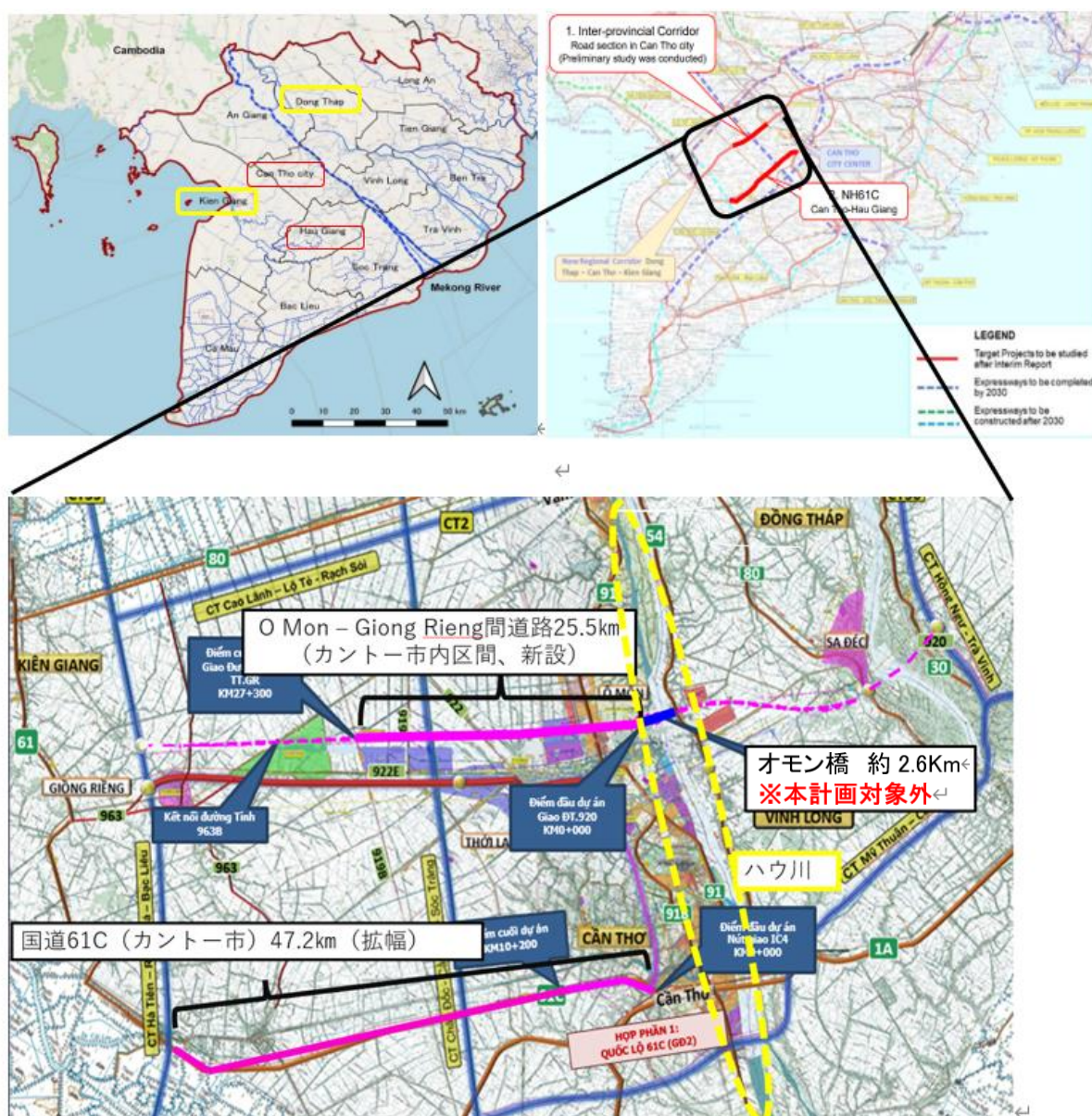
ベトナム「第3期国道1号線橋梁リハビリ計画（Ⅰ）（Ⅱ）」（評価年度：2015年）の事後評価等では、道路・橋梁改修の事業であったが、歩行者の道路横断防止柵の設置が当初の設計に盛り込まれていなかった。事業完了後、急激な交通量が増加する中、頻繁に近隣住民らが道路を横断し、横断者を巻き込む事故が頻発した。本計画ではこの教訓から、急激な交通量の増加が見込まれる個所については、設計当初から横断防止柵の設置を盛り込むことで、横断者の交通事故の発生を防ぐ予定。

また、ベトナム「ハノイ市環状3号線整備計画」（評価年度：2017年）の事後評価等では、道路・橋梁の建設事業であったが、完成後の運営・維持管理業務は審査時に想定されていた機関ではなく、ハノイ市人民委員会傘下の機関にされたことにより、運営・維持管理コストが設定されておらず、大規模検査や修繕が実施できない恐れがある。本計画ではこれらの教訓から、カントー市交通局内の運営・維持管理業務が滞りなく実施されるよう、実施体制や予算の確保・執行について体制が整っていることを確認予定。

以 上

〔別添資料〕地図「メコンデルタ地域における気候変動に強靱な交通網整備計画」

[別添資料] 地図「メコンデルタ地域における気候変動に強靱な交通網整備計画」



出典：ベトナム国メコンデルタ地域における地域経済開発に資する運輸交通ネットワークに係る情報収集・確認調査団（2023年4月）