

重要事項調査議員団（第四班）報告書

団 長	参議院議員	山下八洲夫
	同	大久保潔重
	同	塚田 一郎
	同	遠山 清彦
	同	紙 智子
同 行	法制局第二部第一課長	
		加藤 敏博
	参事	加來 賢一

一、始めに

本議員団は、インド、シンガポール共和国及びベトナム社会主義共和国における交通政策、都市政策、災害対策等に関する実情調査並びに各国の政治経済事情等視察のため、平成二〇年七月三〇日から八月八日までの一〇日間、右三か国を訪問した。

日程は、次のとおりである。

七月三〇日(水)

東京発 ニューデリー着

七月三一日(木)

デリーメトロ(都市鉄道)視察

レディ都市開発大臣との会談

シン内務省次官(防災担当)等との会談

インド在留邦人との懇談

八月一日(金)

農業研究機構視察

グルガオン地区(都市開発事情)視察

ヒーローホンダグルガオン工場(二輪車)視察

ニューデリー日本人学校視察

八月二日(土)

ニューデリー発 シンガポール着

八月三日(日)

シンガポール港湾地区視察

チャンギ国際空港視察

シンガポール発 ハノイ着

八月四日(月)

フック計画投資大臣との会談

フック政府官房長官との会談

ハノイ日本商工会幹部との懇談

タインチ橋(都市交通)及びポンプ場(都市政策及び災害対策)

視察

八月五日(火)

ティン・バン農業協同組合視察

ランソン省人民委員会幹部との会談

中越国境及びタム・タイン市場視察

現地五J(日本大使館、国際協力機構、国際協力銀行、日本貿易振興機構及び国際交流基金)の関係者との懇談

八月六日(水)

ハノイ発 フエ着

フエ市人民委員会幹部との懇談

フエ市歴史的建造物保存状況等視察

ハイヴァントネル視察

八月七日(木)

ホイアン市街並み保存状況等視察

JOCV(青年海外協力隊)及び短期SV(シニア海外ボランティア)の隊員との懇談

ダナン港視察

ダナン発 ホーチミン着

ホーチミン発(機中泊)

八月八日(金)

東京着

本議員団に与えられたテーマは、交通政策、都市政策、災害対策等であるが、調査に当たっては、現地の視察を行って訪問国における現状及び課題を把握すること、政府関係者との会談を行い、訪問国における課題についての同国の政府の方針を把握することを旨とした。

なお、本議員団は、出発に先立ち、外務省から訪問国の政治経済事情並びに調査項目に係る概況及び視察先に関する説明を聴取した。また、各訪問国においては在外公館職員から説明を聴取するとともに、資料の収集を行った。

以下、インド、シンガポール共和国(以下単に「シンガポール」という。)及びベトナム社会主義共和国(以下単に「ベトナム」という。)の各国における調査について、その概要を報告する。

二、インド

1、デリーメトロの視察

デリーの人口は、一九九一年に九三七万人であったが、二〇〇一年には一、二九〇万人と一〇年間で約一・四倍に急増している。また、デリーにおける車両登録数は、ムンバイ、コルカタ及びチェンナイの合計を上回っている。これに伴い、他の都市と比べて、交通渋滞は激化しており、交通事故も増加しているとともに、排気ガス等による交通公害の悪化など環境問題も深刻化している。このような問題に対処

するため、都市鉄道であるデリーメトロの整備が進められている。そこで、その実情を調査するため、デリーメトロを視察するとともに、関係者からの説明を聴取した。

説明によると、デリーメトロは、インド中央政府とデリー政府の折半出資により設立されたデリーメトロ運営公社が運営する都市鉄道（地下鉄及び高架鉄道）であり、現在、二〇〇六年に全線開業した三路線、計六五・一キロの営業路線（うち地下鉄道が約一三キロ）を運行している。一日当たり約七〇万人の利用客数があり、朝六時から午後一時まで運行し、ピーク時において四分間隔で運行しており、世界的にも高い水準における定時運行が確保されている。また、運賃は、最低で六ルピーであり、市民が利用しやすい料金に設定されている。デリーメトロは、現在の営業路線であるフェーズ Ⅰに加え、フェーズ Ⅱとして、二〇〇六年から工事を開始した全長一二八キロの路線を、二〇一〇年までの完成を目指して急ピッチで工事を進めている。この路線には、インディラガンディー国際空港や近隣工業都市であるグルガオンまでの延伸工事を含んでいる。このフェーズ Ⅱ及び Ⅲには円借款が供与されている。その後、フェーズ Ⅱ及び Ⅲにより、二〇二一年までに総計四一三キロを整備する計画を有しているとのことであった。

以上の説明の聴取の後、デリーメトロの列車に実際に乗車してみた。改札は、ＩＣカード又はチップを利用する自動改札となっているが、日本と異なり、改札の前に金属探知器によるセキュリティチェックがあり、また、警備員を多く配備していた。車両の外観は、我が国の地下鉄とほぼ同じで、エアコンが効いた新しく清潔な車両であるが、日本と異なり、車内で生じたトラブルを車掌に通報するための通話式の非常通報装置がドアの上部に設置され、また、座席はステンレス製となっていた。駅構内には、電光掲示板、エスカレーター、障害者用のエレベーター等が設置され、駅に必要な設備が完備されているようであった。また、昼間の時間帯にもかかわらず、かなりの乗客数があり、庶民の交通手段として定着しているようであった。

２、レディ都市開発大臣との会談

インドにおける交通政策、都市政策及び災害対策の基本的な方針を理解するため、インド政府における責任者であるジャイスパル・ステイニ・レディ都市開発大臣と会談を行った。

冒頭、デリーメトロ事業に対する日本の協力に対し謝意が表明された後、次のような説明がなされた。

デリー市民は、デリーメトロを非常に喜んでいる。利用者は急速に増加しており、それに従って、道路渋滞が緩和されるとともに、空気環境も良くなっている。周辺の州からもデリーメトロを拡張してつないでほしいとの要望があり、グルガオン等に拡張する計画について工

事を行っている。

また、この経験に基づいて、インド政府は、全国の人口五〇〇万以上の都市のすべてに地下鉄を建設する計画を持っている。インドの商業都市であるムンバイ、IT都市のチェンナイ、それにバンガロール等において地下鉄を建設する計画がある。この点において、インドにおける地下鉄は、日本とインドの友好関係のシンボルになると考えている。今までのプロジェクトは、基本的に中央政府及び州政府の融資が中心であったが、これから、ムンバイとハイデラバードの地下鉄の建設については民間資本を導入しようと考えており（PPP）、民間企業から非常に前向きな姿勢が見られる。また、メトロプロジェクトをより魅力的なものにするために、併せて周辺の土地開発を行い、全体の収入に占める土地開発の割合が高くなるようにすることを考えている。ハイデラバードの場合、州政府としては新しい試みとして、中央政府及び州政府からの融資がなくても、民間資本一〇〇パーセントでやりたいという希望がある。

地下鉄のほかに、専用のバス路線を建設するという計画もある。これは、一〇の都市で進めており、コストの面では地下鉄の四分の一で済む。

都市交通政策においても一つ重要な点は、歩行者及び自転車のためのスペースを確保することであると考えている。これは、現在の交通政策において特別に配慮していることである。

そのほか、貧困層の住民が市街の中心地域において安価な費用で居住することができる住宅を建設するという計画もある。これは、大勢の人が郊外から通勤するようになると渋滞を生むおそれがあるからである。

災害対策に関しては、これまでは、体系的な仕組みがなかったが、近年、国家的な災害対策を開始した。地震については、インドにはその危険のある地域が多くあり、実はデリーもその地区である。そこで、高層の建築物はすべて耐震構造でなければならないという法律を制定した。デリー市においても古い建築物がたくさんあるが、これらは順次耐震構造に替えていくことを考えている。また、高層の建築物の場合、一定の防災設備を備えていないと建設を許可しない方針である。

レディ大臣による説明の後、本議員団との間で意見交換が行われた。その主な点は、学校等の耐震化の必要性、モーダルシフトの必要性とその在り方、都市人口の増加に伴う生活環境の整備の在り方、歴史的建造物の保存の在り方等であり、その他、日本における都市計画、交通網の整備及び歴史的建造物の保存に対するレディ大臣の感想が述べられた。

3、シン内務省次官（防災担当）等との会談及び国家緊急オペレーションセンターの視察

インドにおける災害の実情及びその対策のための体制等について調査を行うため、シン内務省次官（防災担当）及び防災担当の関係職員から説明を聴取した。その概要は、次のとおりである。

インドは、自然災害及び人災を受けやすい国土である。すなわち、北部を中心に国土の六〇パーセントが地震を受けやすく、八パーセントの土地が洪水を受けやすく、六八パーセントが干ばつを受けやすく、海岸線の八、〇〇〇キロメートルがサイクロン及び強風による被害を受けやすく、沿岸の州及び連邦直轄領は津波の被害を受けやすく、山岳地域は地すべりと雪崩の被害を受けやすい。一九九〇年から二〇〇七年までの間において、主要なサイクロンが四回、マグニチュード六を超える地震が六回、大規模な津波及び雪崩が発生したほか、大規模な洪水が毎年繰り返して発生し、二、三年おきに深刻な干ばつが発生している。

災害対策のための組織体制は、官房長官の下に全国危機管理委員会（NCMC）が置かれ、内務省の危機管理グループ（CMG）に対し、政策的な指示及び方針が示される。大規模な災害が発生した場合には、この危機管理グループが被害を受けた州に対し必要な支援活動の調整を行う。また、激甚な大規模災害が発生した場合には、調整を効果的に行うために、内閣委員会を設置することがある。また、州レベルにおいては、州の首席次官を委員長とする危機管理委員会が置かれており、州救済長官が自然災害に対する災害救助活動の調整の中心となる。災害発生時においては、県レベルが中心となって、危機管理に関連した活動が調整され、かつ、実施される。このために、県副長官の下に県レベルの委員会が置かれている。

災害に対する財政の仕組みとしては、財政支援のスキームは、中央政府の財政委員会（FC）の勧告に基づいている。財政委員会は、一定の基準に従って救済に必要な費用を支出するよう各州の災害救済基金（CRF）に勧告する。災害救済基金は、七五パーセントが中央政府による補助により、残りの二五パーセントが関係する州による出資により構成される。各州の災害救済基金によっては救済のための支出を満たすことができない場合には、国家災害準備基金（NCCF）により支援が提供される。

災害に対する早期警報システムとしては、インド気象庁（IMD）が、サイクロンに対する追跡及び警報の発令並びにリアルタイムによるマグニチュードを含む地震に対する監視を所管している。また、中央水資源委員会（CWC）は、洪水の予報に関する中心的な機関であり、海洋開発局は、インド洋海域における津波早期警報システムを構築している中心的な機関であり、インド地質測量部（GSI）は、地すべりに関する中心的な機関である。

中央政府と州政府の役割分担に関しては、州政府は、災害に対する

被害の軽減、準備、対応、救援及び復興手段を担当する第一次的責任を負っている。これに対し、中央政府は、激甚な非常災害の場合に財政面及びロジ面の援助を提供することにより州政府の活動を補完する。具体的には、軍及び準軍隊の専門家チームの配置、医療物資を含む救援物資の集結及び移動、電力、遠距離通信、飲料水供給及び道路・鉄道網の復旧、代替通信システムの構築並びに州政府から要望されたその他の援助を行う。

インドにおける災害対策へのアプローチに関しては、一九九九年の巨大サイクロン「オリッサ」及び二〇〇一年にブッジ市で発生した地震によって、救援中心のアプローチから総合的、かつ、包括的なアプローチへと方針を変更する必要性が強調され、さらに、二〇〇四年に発生した津波によってその方針が推進された。この新しいアプローチは、予防、軽減、準備、対応、救援及び復旧を包括するものである。二〇〇四年に国家災害管理ロードマップが作成されており、このロードマップには、制度的メカニズム、災害の軽減及び予防の方策、法的及び政策的な枠組み、準備及び対応、早期警報システム、人材開発並びに能力形成を含んでいる。これに基づき、二〇〇五年一月二六日に、「災害管理法」(D M A c t)が制定された。同法の概要は、次のとおりである。第一に、首相の下に、首相のほかその任命による九名以内の委員から成る国家災害管理委員会(N D M A)を置く。国家災害管理委員会は、災害管理のための政策、計画及び指針を定めることについて責任を有する。また、各州において、州首席大臣の下に、州災害管理委員会(S D M A)を設置する。州災害管理委員会は、当該州における災害管理のための政策、計画及び指針を定めることについて責任を有する。また、州政府は、各県に県災害管理委員会(D D M A)を設置する。第二に、中央政府は、災害の対応、救援及び復旧の費用に充てるため国家災害対応基金を設けるとともに、災害の軽減のためのプロジェクトの費用に充てるため国家災害軽減基金を設ける。中央政府は、州及び県のレベルにおいても、災害対応基金及び災害軽減基金を設けることができる。中央政府及び州政府のすべての省庁は、毎年予算から、災害管理計画に基づく活動を図るための支出に充てるため、基金に支出する。第三に、災害に対する専門家による対応のため、国家災害即応部隊(N D R F)を置く。国家災害即応部隊の一般的な指揮及び監督の権限は、国家災害管理委員会に与えられ、遂行される。このほか、中央政府は、国立災害管理研究所(N I D M)を設置する。国立災害管理研究所は、訓練の企画及び促進を行うとともに、災害管理政策、災害防止メカニズム及び軽減手段に関する国家レベルにおける知見の普及及び開発を行う。

以上のほか、国家災害即応部隊の体制、消防の体制、ボランティアの位置付け、災害時における通信手段の確保等について説明を聴取し

た。

また、本議員団は、国家緊急オペレーションセンターを視察した。同センターは、内務省の建物の一室に設けられており、ＡＶ会議システム、ネットワークに接続したコンピューター、プロジェクター、スマートボード等の設備を備えたものであった。

４、農業研究機構視察

農業研究機構は、インドにおける農業研究、農業教育等を統括する組織であり、一九七〇年代に穀物生産を飛躍的に拡大させた「緑の革命」の原動力となる技術が同機構のほ場で生み出されたほか、農業分野において中心的役割を担う人材を多数輩出している。本議員団は、同機構を視察し、パティル理事長から説明を聴取した後、研究とその成果を普及する人材育成の重要性、工業化の進展に伴う水質汚染の問題等について、多くの教授陣と意見交換を行った。その際、地球規模での環境問題が生じており緑の革命は永遠に続ける必要があることや、農業分野において日印間の協力を進めたいことが強調された。

５、グルガオン地区（都市開発事情）の視察

インドの経済発展に伴って急成長している都市の実情を視察するため、その一つであるグルガオンを視察した。グルガオンは、ハリヤーナー州にあるデリー近郊の都市である。当初は農村部の中心地に過ぎなかったが、約二〇年間で工業団地や住宅団地が相次いで開発され、著しい変化が生じた。工業団地には、ヒーローホンダ、マルチスズキといった自動車産業のほか、近年は、ＩＴ関連企業が多く進出しており、そのような企業で働く労働者のために、多数の高層マンションやショッピングモールが林立し、オフィスビルや高級ホテルとともに近代的な都市を形成していた。その一方で、これと隣接する地域には、高層マンションやデリーメトロの建設現場で働くために多数の低所得層の建設労働者が流入してバラック造りの住居群を形成しており、都市の二層化が見られた。

６、ヒーローホンダグルガオン工場（二輪車）の視察

インドにおける二輪市場は、二〇〇一年には四一万台であったのが、二〇〇六年には八三八万台となり、五年間で倍増している。二輪車は、インドにおける庶民の主要な交通手段となっており、道路には二人乗り又は三人乗りの二輪車があふれている状況である。インドにおける二輪車の普及の実情を視察するため、二輪車生産の最大のマーケットシェアを占めるヒーローホンダ社の工場を視察し、関係者からの説明を聴取した。

同社の説明によると、同社は、一九八四年に本田技研と現地資本のヒーローグループの合併会社として設立され、現在、それぞれ二六パーセントを出資している。同社は、市場の需要拡大とともに生産台数を伸ばしており、ダルヘラ及びグルガオンの二工場に加え、本年四月

からハリドワールにおいて新工場を稼働させ、年間四四〇万台の生産能力を持ち、国内二輪市場において五割近いシェアを占めている。

インドにおいては、毎年一、七〇〇万人の人口の増加により二〇歳以下の年齢層が増えており、一〇年後には人口の五五パーセントを占め、この結果、労働力人口は今後三〇年間増え続ける見込みであること、また、新中間層と呼ばれる新しく消費社会の仲間入りを果たした層が五年間で二、二〇〇万世帯増加する見込みであることから、人口、若年層及び収入の増加は堅調である。このため、インドにおける二輪市場は、今後も需要が旺盛であると見込んでいる。また、特に人口の七割を占める郡部においては、現在二輪車の普及率は七パーセントであり、市場開拓の余地を十二分に秘めていると分析している。ただし、インド経済は順調に推移しているもののインフレ傾向にあり、特にガソリン価格の急激な上昇が懸念材料になっているとのことであった。

本議員団が視察したグルガオン工場は、従業員約五、三〇〇名で、年間一九五万台、一日に六、五〇〇台の生産能力を持つ工場である。生産しているのは、現在インドで最も人気のある排気量一〇〇ccクラスの単気筒エンジンを搭載したもので、若年層を意識したスポーティなタイプのボディーで、女性が後部座席に座ってもサリが車輪に巻き込まれないようにプロテクターが付いているなど実用性も兼ね備えていた。このエンジンは、本田技研が長年にわたって生産してきたもので、経済性と耐久性に優れたものであるとのことであった。同工場では、年間の最大の需要期であるデワリ祭の時期に向けて増産体制にあり、在庫を増やしつつあるとのことであった。同工場の心臓部であるエンジン組立てラインは、エアコンの効いた室内で、整然とした作業環境において、大勢の従業員によって能率的な作業が行われていた。

7、インド在留邦人との懇談及びニューデリー日本人学校視察

デリー日本人会会長ほか同会の幹部と懇談を行い、デリーにおける経済事情、日印間の経済交流の実情等について聴取した。その中で、日印間の経済関係の緊密化に伴い、デリーの在留邦人の数は、平成一五年に一、〇〇〇人弱であったのが、本年には約一、八〇〇人に急増し、また、ニューデリー日本人学校の児童及び生徒の数もこの五年間に二倍以上に急増していること等の説明とともに、手狭になった同校の校舎の増築について要望を受けた。このため、急きょ同校を視察するとともに、議員団として文部科学省に対し要請を行った。この結果、増築計画は順調に進んでいる模様である。

三、シンガポール

1、シンガポール港湾地区の視察

シンガポールは、マラッカ・シンガポール海峡に位置し、天然の良港を持つことから、一九世紀以来中継貿易の拠点として発展を遂げて

きた。現在、世界最大級のコンテナ取扱港となっており、二〇〇七年における取扱量は二、七九〇万T E U（二〇フィートコンテナ換算）で、香港を抜き世界一となった。これは、我が国の五大港（東京、横浜、名古屋、神戸及び大阪）の合計を上回るものとなっている。

シンガポール港湾地区には、四か所の地域ターミナルがあり、四四のコンテナバースに一四三基のクレーンが稼働している。コンテナターミナルの運営は、P S A社がそのほとんどを行っている。P S A社は、シンガポール港湾庁の規制部門を海事港湾庁に移管し、運営部門について民営化した会社で、シンガポール以外にも一五か国でターミナルを運営している。

本議員団の視察は、日曜日であったにもかかわらず、パシル・パンジャン地区のターミナルでは、最新のリモート制御のスーパー・ガントリークレーンや積替え用のクレーンにより、コンテナが短時間に次々と搬送され、仕分けされていた。また、コンテナヤードでは、コンテナが六段以上に多段積みされており、限られた土地を有効に活用するなど、大量のコンテナを効率的に取り扱うための工夫が随所に見られた。

2、チャンギ国際空港の視察

近年、チャンギ国際空港には、従来からある第一ターミナル及び第二ターミナルに加え、バジェット・ターミナル及び第三ターミナルが開業しており、空港全体の年間旅客処理能力は、アジア太平洋地域で最大の規模となっている。二〇〇七年には、年間空港利用者数は三、六七〇万人、年間航空貨物取扱量は一八九万トン、年間発着回数は二二万回で、年間航空貨物取扱量を除き、成田空港を上回っている。

本議員団は、バジェット・ターミナル及び第三ターミナルの視察を行った。バジェット・ターミナルは、二〇〇六年に開業した格安航空会社専用のターミナルであり、ターミナル利用料を安く設定している。建物は、大きな倉庫のような形状で、チェックインカウンターのほかは、簡単な飲食施設がある程度で、設備が簡素化されており、また、装飾を排した作りとなっていた。また、第三ターミナルは、本年一月に新しく開業したターミナルであり、総床面積は三八万平方メートルあり、年間二、二〇〇万人の旅客を受け入れることができる。ターミナル入口の壁は、大部分がガラス張りできており、天井からも採光されていた。また、屋内に多くの植物を取り入れ、吹き抜け部分には背の高い樹木が植えられた屋内庭園が設けられているなど、海外から到着した旅客に緑のあふれる明るい都市であることを印象付けるねらいが感じられた。また、ファーストクラスの乗客は、空港到着時から専用のラウンジに入り、専用通路を通して直接出入国審査へ行くことができるようにするなど、旅客の差別化が図られていた。

四、ベトナム

1、フック計画投資大臣との会談

ベトナム政府の交通政策及び都市政策の基本的な方針を理解するため、同政府における責任者であるヴォー・ホン・フック計画投資大臣と会談を行った。

まず、同大臣から次のような説明があった。

交通政策及び都市政策は、ベトナムにおいて大きな課題である。特に、交通政策は、他の発展途上国と同じく非常に重要な課題である。すなわち、ベトナムにおいては交通のインフラの整備が進んでおらず、今後の経済発展にとって重要なポイントとなっている。具体的には、道路、鉄道、港湾及び空港の整備が重要な課題である。交通手段の整備に当たっては、まず、国の資金、次に国際機関からの支援、そして民間からの投資が重要であると考えている。

道路の整備に関しては、南北ベトナム間を結ぶ高速道路の整備を優先している。そのほか、都市をつなぐ回廊の整備や、空港と都市を結ぶ道路の整備にも力を入れている。鉄道に関しては、南北を結ぶ高速鉄道及び都市内の鉄道の整備に力を入れている。港湾及び空港の開発に関しては、大規模な工業団地が集積している都市の港湾及び空港の整備に力を入れている。

交通の整備に関しては、日本のODAは非常に貢献している。ベトナム政府から日本の政府へ協力を要請している三大プロジェクトがあるが、その中の二つは交通に関するプロジェクトである。その一つは、南北高速道路の整備であり、もう一つは、南北高速鉄道の整備である。

都市政策に関しては、ハノイ及びホーチミン並びに大都市の開発に力を入れている。都市開発は、ハノイ及びホーチミンを中心にするが、両市に集中しないように副都心の開発にも力を入れる。都市開発においては、インフラ及び生活環境の整備を重視している。都市開発には、地下鉄道及び地下道路の整備を含んでおり、生活環境には、上下水道の整備及びごみ処理の体制の整備を考えている。都市開発については、国の資金のほか、ODAや世界銀行等からの融資を考えている。

フック計画投資大臣による説明の後、本議員団との間で意見交換が行われ、その中で同大臣から次のような発言があった。

日本の都市政策及び交通政策を一つのモデルにしたいと考えている。日本は細長い地形の国であって、この点ベトナムと似ており、そのような国において、鉄道、道路、空港及び港湾が効果的に連携されている点が参考になるからである。特に鉄道に関しては、高速鉄道とその他の鉄道との整備は合理的である。また、都市開発についても非常に見習うべきであると考えている。日本には関東に東京、関西に大阪という大きな二つの都市があるが、ベトナムにも北と南に大きな都市がある。また、日本には中部に名古屋というそれに次ぐ都市があるが、ベトナムにも中部にダナンという大きな都市がある点等、日越間には

類似点があるため、見習うべき点が多い。

その他、ドイモイ政策による市場経済の発展と都市政策及び交通政策の関係、民間資本による投資の促進策等について意見交換がなされた。

2、フック政府官房長官との会談

ベトナム政府の交通政策及び都市政策における課題についての考えを聴くため、同政府のスポークスマンであるグエン・スアン・フック政府官房長官と会談を行った。

同官房長官から次のような説明があった。

ベトナムにおける都市開発計画は、一九九八年から二〇二五年までのものが発効している。その中で都市管理の組織を強化している。都市開発計画においては、まず国の資金を効果的に使用することとし、そのほかに民間の投資も受け入れている。都市開発は、国の特徴を活かしながら、近代的な建築のある都市になるように考えている。また、工業化の進展に伴いながら、都市の発展が安定的かつ長期になされるようにしたい。また、豊かで外見の美しい都市であるようにしたい。

ベトナムの都市は、日本の都市と比べると、規模が小さく、発展が遅れていると認識している。弱点もある。また、都市のシステムが国際競争力の面においてまだ弱い。都市化はかなりのスピードで進んでいるが、質ではまだ劣っている。つまり、社会のインフラがまだ充実していない。特に都市の交通システムが十分ではない。計画性がなく、交通手段間の連携も十分でないし、交通網もまだ十分でない。交通手段もまだ十分に整備されておらず、二輪車の数が多くなっており、バランスの取れた発展となっていない。そのほか、都市と農村に格差がある状態にある、発展と環境の保護のバランスが取れていない、都市の拡大の速度が速いため農業用の土地が不足している、インフラ整備と人口のバランスが取れていない状態であるなどの課題がある。

また、各都市において、それぞれの個性がない。私は長崎の都市を訪問したことがあるが、長崎の都市には個性があった。ベトナムの都市にはそのような個性がない。また、都市開発に必要なインフラ整備のための資金が不足している。例えば、ホーチミン市は、人口五〇〇万人であるが、まだ地下鉄という交通システムがなかった。日本の支援のおかげで、現在地下鉄を作り始めている。

都市の土地の管理についてまだ課題が残っている。すなわち、土地の利用が無駄に行われているという問題である。一般的に言うと、ベトナムは、社会的に安定し、治安が良い状態であるが、都市部においてはまだ遅れている状態である。これは、個人的な意見であるが、都市開発は速い速度で進んでいるが、それに伴う様々な課題が生じている。ベトナムの都市は緑が豊かで社会が安定し、治安が良いといわれるが、まだ十分でない面がある。様々な課題があるということで、中

中央政府は、各機関に対し、都市開発のための命令を出している。また、本年の国会に都市計画を出すことにしており、その中に重点的な都市開発も含まれている。また、二〇二五年までの都市開発の方向性やインフラ整備も含まれている。また、ベトナムの環境にあう住宅の発展も研究している。この住宅は低収入の人の住宅を考えている。

3、ティンチ橋（都市交通）並びにポンプ場及び排水関連施設（都市政策及び災害対策）の視察

ハノイ市における交通政策の実情を調査するために、ティンチ橋の視察を行うとともに、紅河橋建設事業について関係者からの説明を聴取した。

関係者の説明によると、ハノイ市には、市内を二分して紅河が流れており、市内の道路交通及び通過交通を確保する上において、紅河を渡河する橋梁の存在が重要である。現在、ハノイ市には、主要な橋が三つある。そのうち、タンロン橋は市の北部にあり、また、チュオンズオン橋は市内の東部にあるが、いずれの橋も、都市交通の増加により渋滞が深刻化している。そこで、本年二月、ハノイ市の南部に新しくティンチ橋が建設された。ティンチ橋は、ベトナムの南北を結ぶ最も主要な国道である国道一号線の通過交通がハノイ市中心部に流入することを避けて市内の交通渋滞を緩和するとともに、国道一号線とベトナム北部の主要港であるハイフォン港につながる国道五号線を結ぶというバイパス機能を持つものである。この橋は、往復六車線、全長三・一キロのプレストレスト・コンクリート橋梁であり、円借款によって建設が行われている。

ティンチ橋は、紅河とその両側の広大な河川敷をまたぐ景観美のある橋梁であり、高い技術によることを感じさせるものであった。また、アプローチ道路が完成していないため、交通量は必ずしも多くはなかったが、今後の交通量の増加を想定したものとなっていた。

次に、ハノイ市における都市政策及び災害対策の実情を調査するために、ポンプ場の視察を行うとともに、ハノイ水環境改善事業について関係者からの説明を聴取した。

関係者の説明によると、ハノイ市は、紅河デルタに位置し、低湿地帯に立地しているため、洪水の被害の危険にさらされている。また、同市の都市化に伴い下水量の増大も見込まれており、ハノイ市の都市政策及び災害対策においては、排水施設の整備が重要である。そこで、ハノイ市排水環境改善事業として、同市の水環境・居住環境の改善を図るため、排水路、河川改修、湖沼環境改善並びにポンプ場、調整池及び下水処理場の建設等が行われており、二〇〇五年に第一期事業が完成している。また、第二期事業は、二〇一三年に完成の予定である。なお、これらの事業には円借款が供与されている。

ポンプ場は、ハノイ市の南部の紅河に接する場所、すなわち、同市

を流れる主要な河川の下流に位置し、洪水の危険時には、市内を流れる河川の水及び調整池の水を開水路を通じて集め、これをポンプによって紅河に排水する仕組みになっている。ポンプ場の処理能力は、一秒間に四五立方メートルである。第一期事業によりハノイ市の水害の被害はかなり改善されたが、今後第二期事業によって、排水能力を倍増させるとともに、下水処理場の建設等によって生活環境の改善を進める計画であるとのことであった。

4、中越国境及びタム・タイン市場視察

近年、メコン五か国と中国との経済関係が急激に強まっている。ベトナムもその例外ではなく、一九九一年に中越間の国交が正常化した後、両国間の貿易額は、一九一五年には、七億ドル程度であったのが、二〇〇六年には一〇〇億ドルを超えている。中越国境貿易のルートは、主要なものが三ルートある。一つは、海岸線のベトナム側モンカイ市と中国側東興市を結ぶルートであり、もう一つは、内陸のベトナム側ランソン省ドンダンと中国側凭祥市を結ぶルートであり、最後は、さらに内陸のベトナム側ラオカイと中国側雲南省河口市を結ぶルートである。本議員団は、中越間の国境貿易の実情及び中越国境における道路事情を視察するために、ランソン省の中越国境を視察した。

ハノイからランソン省の省都であるランソンまでは国道一号線を北上し、約二時間を要した。この間、途中までは片側二車線の道路で、その後片側一車線の舗装道路となったが、比較的平坦で路面の状態も良い。交通量はそれほど多くはなく、大型トラックやコンテナ車がその多くを占める。中越国境は、ランソンから車で三〇分ほど山道を走った町ドンダンにある。そのタム・タイン国境ゲート付近には、通関関係の施設のほか、小規模なトラックターミナル等の比較的小規模な施設があり、少数民族の女性が野菜や果物を行商するのどかな雰囲気であったのに対し、中国側の国境ゲートである友誼関には、高層の建築物がベトナム側を見下ろすように建っていた。国境ゲートでは、中国からベトナムへ荷物を満載した大型トラックやトレーラーが入り、ベトナムのトラックターミナルで積荷を降ろして戻っており、逆にベトナムからの荷物の搬送は見られなかった。このほかに、リヤカーや自転車に農産物や雑貨を積んだ女性や子どもが多く行き来しており、彼らはベトナム側では特段の出入国審査も通関手続も受けていなかった。また、国境ゲート付近にあるタム・タイン市場には、中国製の電化製品、AV機器、衣料、玩具等を所狭しと陳列する店が軒を並べ、中国からの輸入品の多さが実感された。ランソン省の関係者によると、今後、タム・タイン国境付近の市場やターミナルを整備する計画があるとのことであった。

5、フエ市人民委員会幹部との懇談

フエ市は、ベトナム最後の王朝であるグエン朝の国都があった都

市であるが、インドシナ戦争とそれに続くベトナム戦争により歴史的建造物群が甚大な被害を受けており、その保存及び修復が課題となっている。本議員団は、その実情を調査するため、フエ市共産党書記ズン氏、フエ市人民委員長ビン氏ほか関係者との会談を行った。その概要は、次のとおりである。

まず、次のような説明があった。

フエ市は歴史のある街である。フエの遺跡は、世界遺産のリストに登録されているほか、フエの宮廷雅楽も無形の世界遺産のリストに登録された。我々は、フエの遺跡について、関心を持って保存している。フエの遺跡は、ベトナム戦争の被害を受けて、そのほとんどが破壊されたが、近年、ベトナム中央政府等によって復元されつつあり、その保存の費用については、ベトナム中央政府のほか、国際団体、特にこれを通じた日本の支援によるものである。具体的には、日本の支援によりフエの王宮の門を復元したほか、王宮の中のいろいろな建物を復元することができた。また、宮廷雅楽については、日本の支援によって世界遺産に登録するための手続がなされた結果、世界遺産に登録されることができた。また、日本の早稲田大学において遺跡の復元及び保存についての調査研究が行われた。一九九〇年から現在に至るまで、中央政府、国際団体やこれを通じた日本の支援によって、計四六〇万米ドルが出費された。

フエ市は、歴史文化都市といえるが、さらに、観光都市となるために、近年インフラの整備に努力している。最近、遺跡保存計画を作成した。これは、二〇〇五年から二〇一〇年までの計画に加え、二〇一〇年から二〇二〇年までの計画を策定し、中央政府に認められた。これに加え、生活環境の整備についても、我々は関心を持ち、例えば、日本のODAによって下水道の整備が行われたが、下水道以外にも、橋や道路の整備に関心を持っている。フエ市の人口は、約三五万人である。フエ市のインフラ整備の目的は、フエ市民のためであるほか、旅行者のためである。現在、フエ市を訪れる旅行者は、年間約一五〇万人であり、そのうち約八〇万人が外国からの旅行者である。これだけ多くの旅行者が訪れるためインフラの整備が非常に重要であり、この点、ベトナムの中央政府も関心を持っている。予測によれば、二〇一〇年にフエ市を訪れる旅行者は、年間二五〇万人から三〇〇万人で、その五〇パーセントが外国人の見込みである。

最後になったが、日本政府及び日本国民のフエ市に対する支援について、フエ市を代表して感謝したい。

以上の説明の後、質疑及び意見交換がなされた。その中で、災害対策に関しては台風が一番の問題であること、船上生活者の定住対策を講じていること等について、様々な意見交換がなされた。また、その後、フエ市の歴史的建造物の保存の実情を視察した。

6、ダナン港視察

ダナン市は、人口約八〇万人のベトナム第三の都市であり、また、南北に長いベトナムの国土の中心部分に位置する。ダナン市には、ホアカイン工業団地等の工業団地が整備され工業化が進められている。ダナン市の港湾であるダナン港は、ベトナム南部のサイゴン港及び北部のハイフォン港に次ぐベトナムで第三の港である。また、同港は、インドシナ半島のうちの四か国（ミャンマー、タイ、ラオス及びベトナム）を結ぶ全長一、四五〇キロメートルの高速道路である東西回廊の終点である。東西回廊は、経済統合を目指すASEAN（東南アジア諸国連合）の中で、内陸部の各国を結ぶ経済動脈の役割を担っている。

本議員団は、ダナン港を視察するとともに、同港の改良事業について関係者からの説明を聴取した。ダナン港には、海港であるティエンサ港及びハン川港があり、このうち、ティエンサ港が中心となっている。ティエンサ港では、日本政府からの資金援助により改良が推進されており、防波堤の建設、港のしゅんせつのほか、コンテナクレーン、コンテナヤード、管理棟等の新設が行われ、また、国道一号線とのアクセス道路の整備が行われてきていた。特に、防波堤やアクセス道路における法面の保護等は、これまでのベトナムでは見られなかったものであるとのことであった。アクセス道路は、四車線の平たんかつカーブの少ない道路であり、鉄道との立体交差や六車線の橋梁等により円滑な交通が確保されており、港に木材を搬送する大型トラックが多く見られた。

同港の改良事業により、同港の貨物取扱量は、二〇〇五年に約二二六万トンであったのが、本年には三〇〇万トンとなる見込みである。ベトナム政府は、東西回廊から大量の貨物を受け入れることができるように、水深の深い埠頭を新たに建設する等、さらにダナン港の改良を進め、二〇一〇年に年間貨物取扱量を五〇〇万トンにする計画であるとのことであった。

以上が本議員団による調査の概要である。最後になるが、今回の調査に当たって御協力を頂いた在外公館の職員各位、御多忙中にもかかわらず本議員団との会談を受け入れていただいた訪問先の要人各位その他関係者各位に対し、衷心より感謝の意を表し、この報告を終わる。