

# 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、技術協力学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、技術協力学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

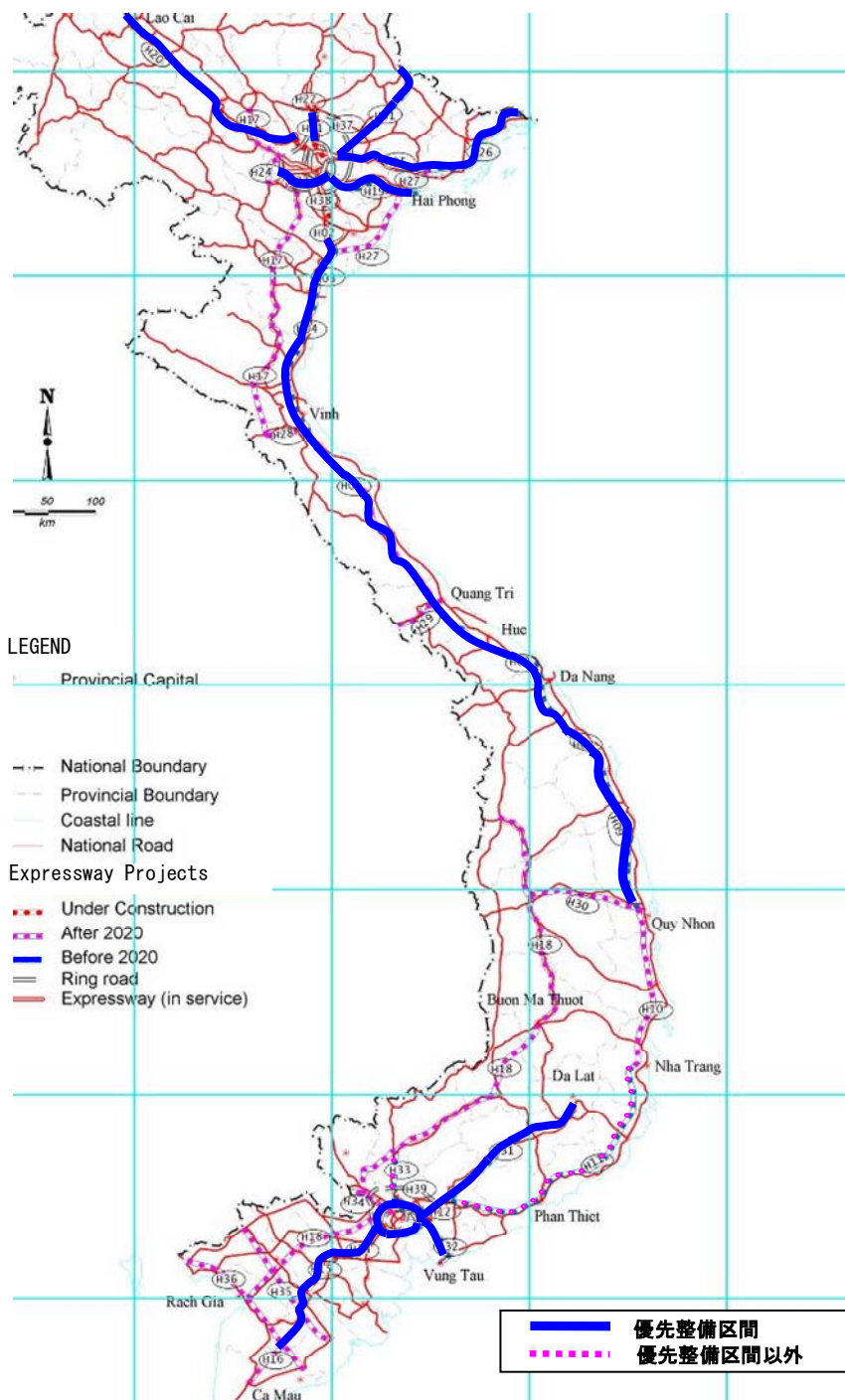
### 高速道路開発計画 (M/P) :

2007年11月5日MOTが首相に提出 (No.7056/TTTr-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

