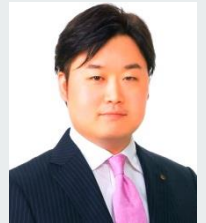


## 国際協力機構(JICA)

Credit Memorandum DSFR2442

大和証券 キャピタル・マーケット シンガポール  
大和証券株式会社クレジットアナリスト  
芹沢 健自

## ベトナム経済と JICA の取り組み

- ◎ 本稿はベトナム経済と JICA 主催の ODA 現地視察(ハノイ)を纏めたもの
- ◎ ベトナム経済は工業化や所得向上に伴い高成長を継続している
- ◎ 政府財政に課題はあるが、近年インフラ整備は大きく前進
- ◎ インフラ整備に対する本邦 ODA の存在感は非常に大きい
- ◎ 本稿は、第一章：ベトナム経済の概要、第二章：ベトナムへの JICA の貢献（現地視察概要）で構成される

## 第一章：ベトナム経済の概要

## 規模と成長性の観点で注目されるフロンティア

人口は比較的多く、成長率も相対的に高い

ベトナム経済は、成長ポテンシャルの高さから、近年非常に注目されている。ベトナムの2017年度実質 GDP 成長率は+6.8%であり、他のアセアン諸国の中でも高成長を達成してきた。人口が一億人に迫り、安価な労働力が豊富であることに加え、消費市場の拡大が注目されている。ベトナムの一人当たり名目 GDP は ASEAN の中でも高位とは言えないが上昇トレンドであり、耐久消費財（家電や自家用車など）の普及が見込まれる局面となっている。

ベトナムの GDP・人口の規模感：GDP 成長率が高いが、一人当たり GDP はそこまで高くはない

	GDP				人口			1人当たり GDP	
	mil USD(名目)		実質 GDP 成長率		千人			USD	
	2017	2020	2017	2018 IMF est	2017	2020	年率増加率	2017	2020
Indonesia	1,015,411	1,247,654	5.1%	5.3%	261,989	272,095	1.29%	3,876	4,585
Thailand	455,378	550,334	3.9%	3.9%	69,095	69,305	0.10%	6,591	7,941
Singapore	323,902	385,237	3.6%	2.9%	5612	5759	0.87%	57,716	66,893
Malaysia	314,497	439,056	5.9%	5.3%	32,050	33,312	1.31%	9,813	13,180
Philippines	313,419	392,214	6.7%	6.7%	105,305	111,750	2.04%	2,976	3,510
Vietnam	220,408	290,621	6.8%	6.6%	93,643	96,407	0.98%	2,354	3,015
Myanmar	66,537	83,018	6.7%	6.9%	52,645	53,378	0.46%	1,264	1,555
Cambodia	22,252	29,013	6.9%	6.9%	16,013	16,744	1.52%	1,390	1,733
Lao P.D.R.	16,984	21,938	6.8%	6.8%	6680	6973	1.46%	2,543	3,146
Brunei	12,743	15,264	0.5%	1.0%	429	445	1.24%	29,704	34,301

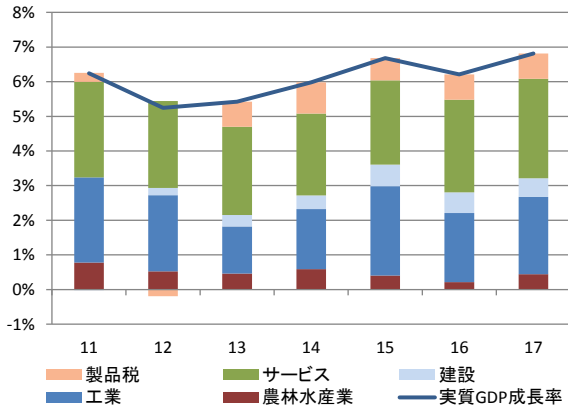
出所：IMF より大和証券 CM シンガポール作成 ※2017年データ以外は IMF 予想

## 工業やサービス業が牽引し GDP は拡大している

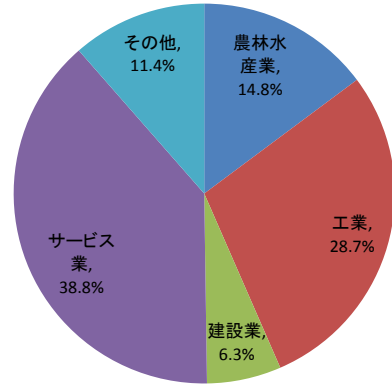
特に工業化の進展が注目される

ベトナムの成長の背景として、工業化の進展が注目される。工業化の進展に伴い同国の輸出額は近年拡大しており、その背景となっているのは外資系製造業の集積である。一般的に製造業の集積は、それに伴うインフラ投資や雇用創出を含めて経済効果が大きいと考えられ、実際、ベトナムの供給項目別実質 GDP 成長率を見ると、工業が牽引役となっている。また、所得向上による内需拡大に伴いサービス業も牽引役となっている。2017年のベトナムの実質 GDP の産業別内訳は、農林水産業が14.8%、工業が28.7%（うち、製造業：17.4%、鉱工業：6.6%）、建設業が6.3%、サービス業が38.3%となっているが、特に工業が製造業の拡大により年々シェアが高めている。

需要項目別 GDP 成長率 : 工業とサービス業が牽引



産業別 GDP 構成比 : 民間消費と投資が拡大



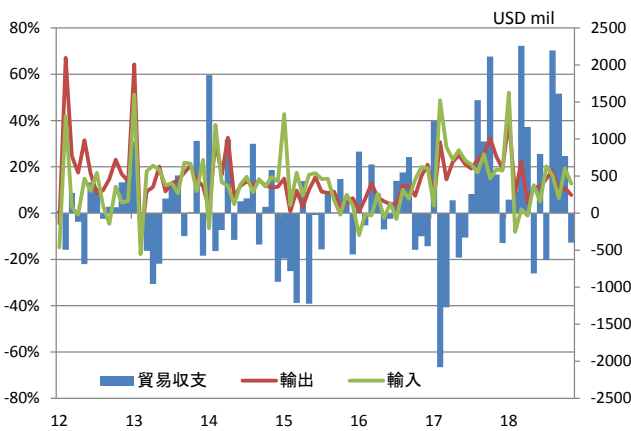
出所: CEIC より大和証券 CM シンガポール作成

貿易は外国資本が主導する形で大きく拡大

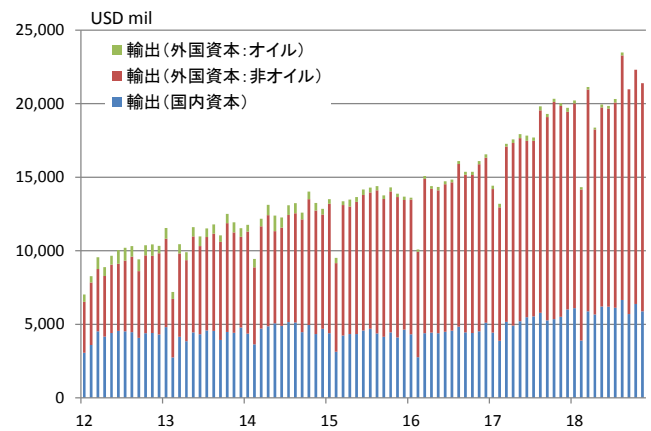
外国企業、特に韓国企業  
進出の影響が大きい

ベトナムは、1986年に「ドイモイ政策」(改革開放政策)を開始して以降、外国資本の導入による工業化を進めてきた。特に2007年のWTO加盟以降、外国資本の製造業の誘致に成功し、貿易黒字が拡大した。2009年から顕著となったサムソン(韓)によるIT製品輸出拡大が同国経済にとってインパクトを与えたことは有名である。

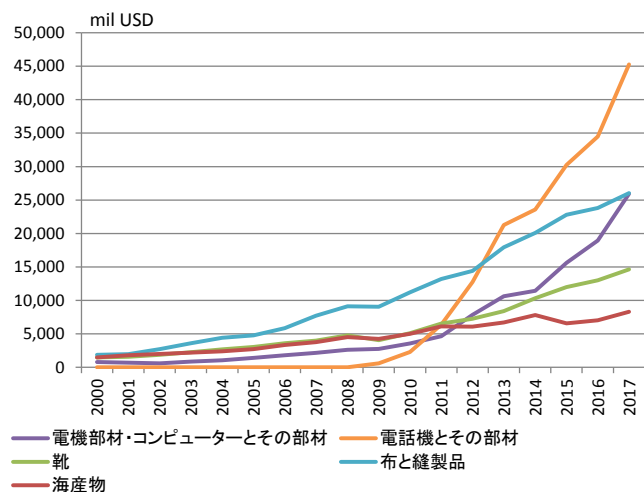
貿易収支 : 近年は貿易黒字となっている



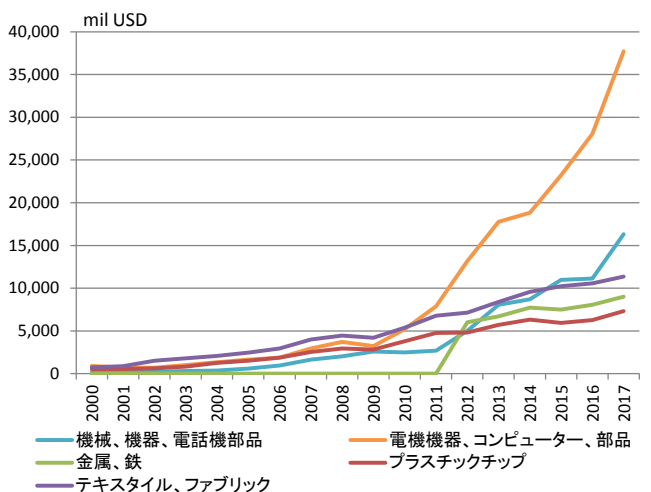
外国資本企業の輸出 : 外国資本の輸出が大きく伸びる



主要品目輸出額推移 : 2009年以降モバイルの輸出が急増

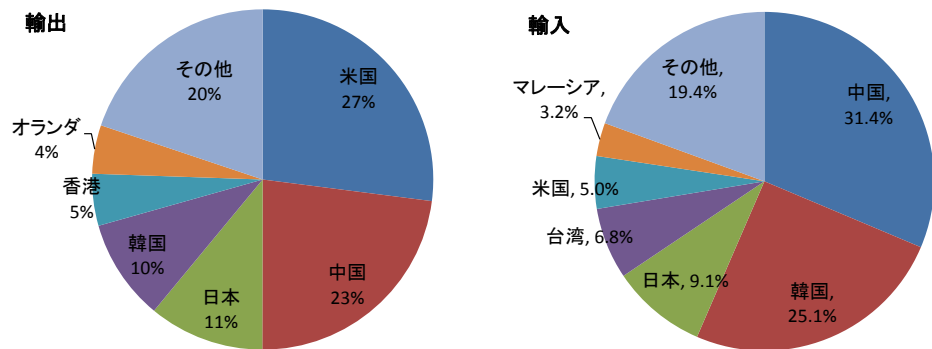


主要品目輸入額推移 : 2009年以降機械や部品輸入が急増



出所: General Statistics Office、CEIC より大和証券 CM シンガポール作成

国別の輸出入額構成比 : 輸入は韓国と中国、輸出は米国と中国が目立つ



出所: General Statistics Office、CEICより大和証券CMシンガポール作成

輸出入額を産品別でみると、電話機（スマートフォンなど）の製造輸出が大きく拡大している。国別の輸出入額構成比を見ると、輸入の上位は中国・韓国となっており、輸出の上位は米国・中国となっている。サムソン（韓）進出の影響で、韓国から部材や機械を輸入し、輸出を行っている姿が伺える。引き続き、高付加価値産業の集積を促し、ベトナムを中心とした強固なバリューチェーンを創出することが期待されている。

投資環境は近年大きく改善し周辺新興国対比では競争力がある

脆弱性対策や法制面の  
透明化は引き続き課題

ベトナムは、外資系製造業の進出先として注目されているが、その背景として豊富で安価な労働力は当然のこと、投資環境が比較的良好である点が評価されている。「Doing Business Ranking2019」を見ると、インドネシア・フィリピン・カンボジアなどの周辺国を上回っている。ここもと米中貿易摩擦問題が激化しているが、中国からの移転先候補として真っ先に名前が挙がるのがベトナムと言われる。地理的にも中国に近接しており、東西経済回廊の整備によりカンボジアを経

Doing Business 2019 : 周辺国を上回る順位、昨年対比では課題の電力供給が大幅改善

2019年順位(190位中)	ビジネス し易さ	YOY	始めやすさ	YOY	建設許可	YOY	電力供給	YOY	資産の登録	YOY	信用獲得	YOY	少数株主保護	YOY	徴税	YOY	貿易	YOY	契約の有効性	YOY	支払不能の解決	YOY
東アジア																						
中国	46	-32	28	-65	121	-51	14	-84	27	-14	73	5	64	-55	114	-16	65	-32	6	1	61	5
日本	39	5	93	-13	44	-6	22	5	48	-4	85	8	64	2	97	29	56	5	52	1	1	0
韓国	5	1	11	2	10	-18	2	0	40	1	60	5	23	3	24	0	33	0	2	1	11	6
台湾	13	-2	20	4	2	-2	8	5	19	1	99	9	15	-9	29	-27	58	3	11	1	23	3
香港	4	-1	5	2	1	-4	3	-1	53	-2	32	3	11	2	1	-2	27	-4	30	2	44	1
ASEAN10																						
インドネシア	73	1	134	-10	112	4	33	-5	100	-6	44	-11	51	8	112	-2	116	4	146	1	36	-2
マレーシア	15	-9	122	11	3	-8	4	-4	29	-13	32	12	2	-2	72	-1	48	-13	33	-11	41	-5
フィリピン	124	11	166	-7	94	-7	29	-2	116	2	184	42	132	-14	94	-11	104	5	151	2	63	4
タイ	27	1	39	3	67	24	6	-7	66	-2	44	2	15	-1	59	-8	59	2	35	1	24	-2
シンガポール	2	0	3	-3	8	-8	16	4	21	2	32	3	7	3	8	1	45	3	1	-1	27	0
ベトナム	69	1	104	-19	21	1	27	-37	60	-3	32	3	89	8	131	45	100	6	62	-4	133	4
ミャンマー	171	0	152	-3	81	8	144	-7	136	2	178	1	185	2	126	1	168	5	188	0	164	0
カンボジア	135	0	183	0	179	0	137	0	123	0	20	0	108	0	136	0	108	0	179	0	74	0
ラオス	138	-3	185	21	179	139	141	-8	124	59	22	-55	110	-62	137	-19	115	-9	182	85	79	-89
南アジア																						
インド	77	-23	137	-19	52	-129	24	-5	166	12	22	-7	7	3	121	2	80	-66	163	-1	108	5
パキスタン	136	-11	130	-12	166	25	167	0	161	-9	112	7	26	6	173	1	142	-29	156	0	53	-29
バングラディッシュ	176	-1	138	7	138	8	179	-6	183	-2	161	2	89	13	151	-1	176	3	189	0	153	1
スリランカ	100	-11	83	6	65	-11	84	-9	140	-17	124	2	38	-5	141	-17	93	7	164	-1	92	4

出所: 世界銀行より大和証券CMシンガポール作成 ※青字で示される2017年から2018年の順位改善 (YOY) は「-」が順位改善を示す

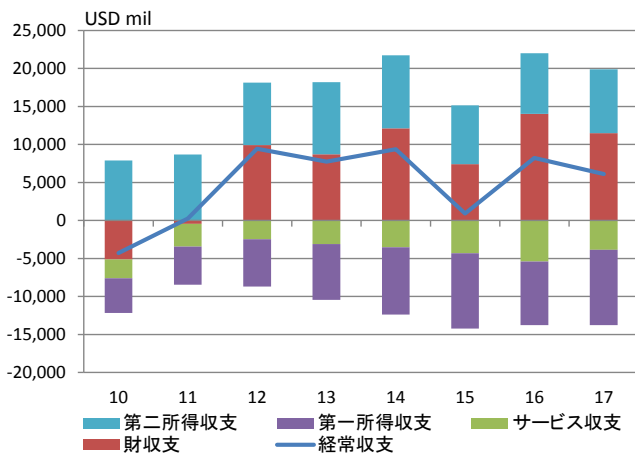
由してタイへ陸路でスムーズに繋がることも可能である。加えて、ここ数年は課題とされてきた電力インフラの改善も進みつつある模様だ。一方、急速な工業化・都市化の進行によって、インフラ面での脆弱性が目立ちつつある。また、法制面での不透明さを指摘する声も残る。引き続き、持続的な成長を可能とするため、インフラや法制面を含め投資改善が進むことが期待される。

**経常収支は定常的に黒字を確保**

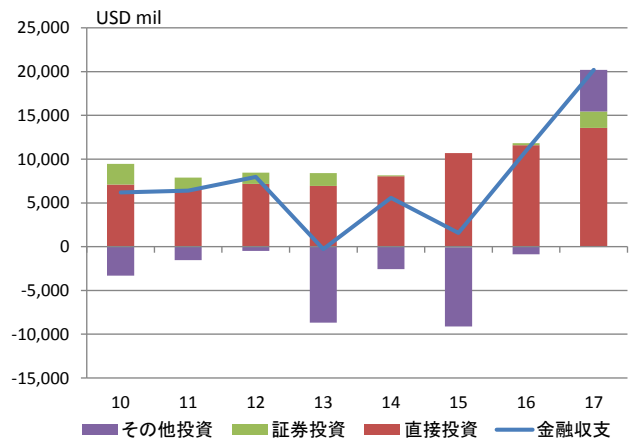
財輸出、直接投資の強さが際立ち、外貨準備も積み上がる

インドネシアやフィリピンなど ASEAN・南アジアの新興国は経常赤字国が多く、国内輸出産業の強化が長期的な課題となっているが、ベトナムはその点に於いて一線を隔す。近年は、財輸出が大きく黒字寄与し、海外労働者送金も安定的に流入していることから、経常黒字を実現している。つまり、国全体として国内需要を国内資金で賄うことが出来ている状態である。一方、金融収支の内訳からは、海外直接投資の流入が拡大していることが判る。また、近年は証券投資の流入も目立ってきた。これらを背景に、外貨準備残高は近年大きく拡大している。海外直接投資の流入は、外資系製造業の影響が大きく、ベトナムの輸出セクターの強化に貢献してきたことは前述した通りである。海外直接投資の国別内訳（金額ベース）は、2017年は大型発電施設やガス開発案件も寄与し日本が最も投資しているが、それ以前はサムソン進出の影響もあり韓国の存在感が強いことが判る。

**経常収支** : 海外労働者送金や財収支により経常黒字が定着

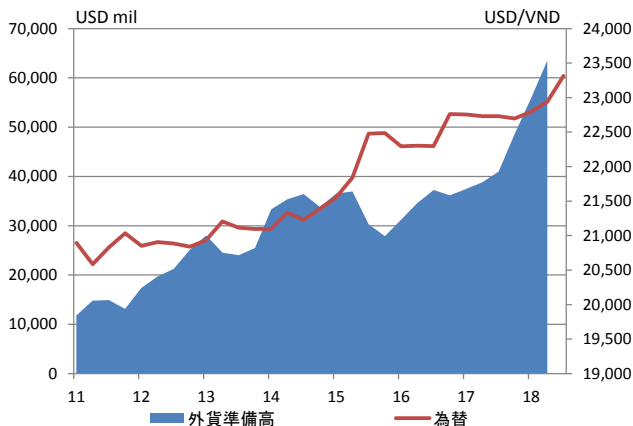


**金融収支** : 直接投資が年々拡大している



※資金の流入（負債の増加）をプラスとしている。

**外貨準備高・為替推移** : 外貨準備の拡大が為替介入余地を高める



※外貨準備の直近データは2018年6月

**国別直接投資の状況** : 韓国が目立つが直近2年は日本が最大の投資国

年	1位		2位		3位		4位		5位	
	国	額	国	額	国	額	国	額	国	額
2013	韓国	3,752	SGP	3,014	中国	2,277	日本	1,295	ロシア	1,022
2014	韓国	6,128	香港	2,803	SGP	2,310	日本	1,210	台湾	512
2015	韓国	2,679	マレーシア	2,448	サモア	1,314	日本	1,285	UK	1,266
2016	韓国	5,519	SGP	1,590	中国	1,263	香港	1,103	日本	868
2017	日本	7,746	韓国	3,973	SGP	3,772	中国	1,410	香港	740
2018*	日本	5,893	韓国	3,315	SGP	1,061	タイ	855	中国	787

\*2018年は10月時点

出所: ベトナム中銀、CEIC 等より大和証券 CM シンガポール作成

所得向上に伴い消費は拡大傾向にある

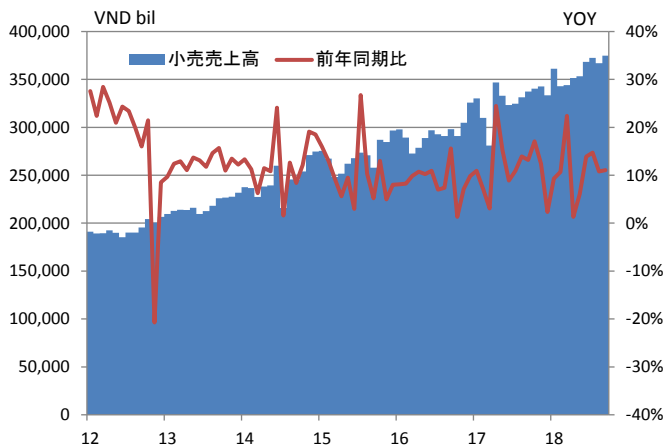
所得向上が消費に結びつく、インフレ圧力も抑制

ベトナムの消費市場は、所得の上昇を背景に順調に拡大している。賃金の上昇モメンタムの強さに鑑みると、引き続き消費が極端に減速するとは考え難く、実際に小売売上高は年々拡大しており、年率10%程度で成長している。物価については、主に食料品や燃料によりぶれが生じるが、ベトナム政府は消費者物価を4%以下に誘導すべく燃料費の調整などを実施し、昨今は落ち着きを見せている。一方、コアCPIについては非常に落ち着いている。

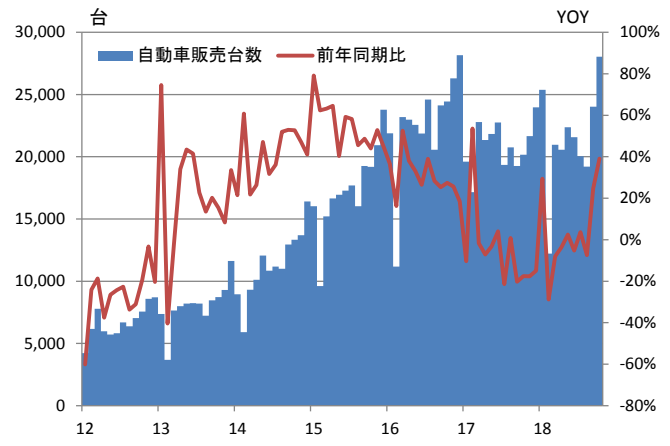
自動車販売は足踏みも、ようやく足許で回復へ

尚、自動車販売台数は、2016年までは拡大傾向にあったものの、2017~18年にかけては伸び率が鈍化した。背景として、ASEAN物品貿易協定(ASEAN Trade in Goods Agreement)により、ASEANからベトナムへの完成車の輸入関税が2017年1月から40%⇒30%に引き下げ、2018年1月からは30%⇒0%に引き下げられたことが影響したようだ。2016年末あたりから輸入関税引き下げを見越した買い控えが始まり、2017年以降は販売台数が低迷した格好である。また、2018年1月からASEANからベトナムへの完成車の輸入関税が予定通り0%になったが、ベトナム政府はタイやインドネシアからの完成車輸入増加を防ぐことを目的とし、非関税障壁となる政令を同時に施行した。これによりアセアンからの完成車輸入が一時的にストップし、輸入車の販売が低迷。足許でようやく回復方向に向かっている。

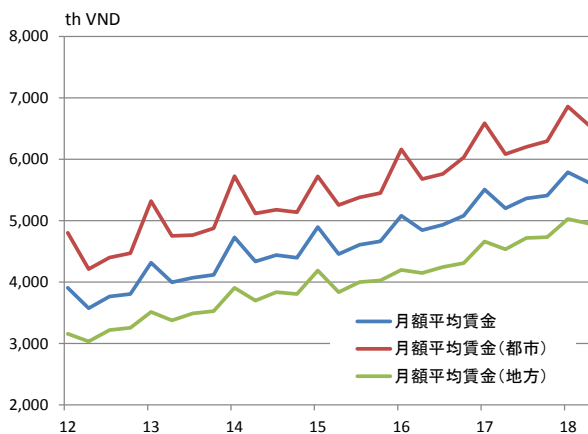
小売売上高 : 小売売上高は比較的安定的に拡大



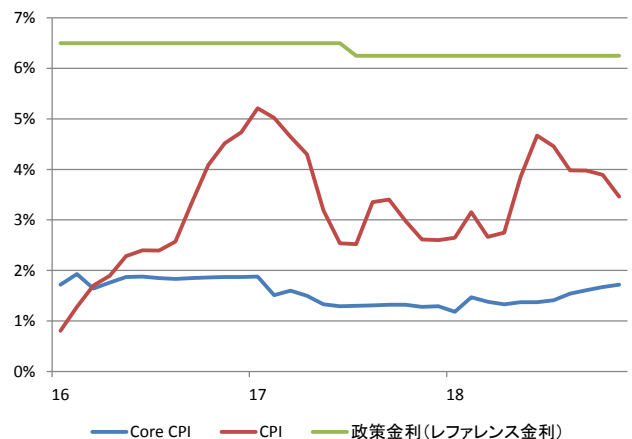
自動車売上高 : 自動車は足許でようやく拡大基調に



賃金の状況 : 平均賃金のモメンタムは強い



金利・CPIの状況 : CPIは食料でブレるが管理可能な水準



出所: General Statistics Office、CEICより大和証券CMシンガポール作成

**政府財政は余裕がない、ドナーによる超長期資金や民間資金活用は重要に**

政府は債務管理を強化している

更なる投資環境に改善したいところだが、政府財政は厳しい。斯かる状況下、2016年に中期公共投資計画（2016～20年）が国会で承認された。公的債務残高/GDP比の上限を2020年までは65%に法定したが、2016年末時点で63.6%と既に上限に接近していた。政府は、債務管理を強化する姿勢で、国有企業株式や土地を売却するなどの対策を講じ、2017年は財政赤字/GDPを低下させることに成功している。

大型インフラ事業への影響は懸念事項

政府の資金調達は主に国内調達で対応する格好だが、国内債務は短～中期債務が多い模様である。よってインフラ投資のための超長期資金の借り入れについては、援助資金による調達が合理的とされる。ただし、現状は対外債務拡大に関し、ODA資金を含めて慎重であり、大型インフラプロジェクトへの影響が懸念される状況となっている。PPPなど民間資金の積極的な活用が必要な状況であり、法整備が期待されるが、政治面では慎重な動きも根強いようだ。

**ベトナムの政府収支・対外債務** : 慢性的な財政赤字だが、近年は赤字幅の縮小を実現している

VND bil	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
政府収入	559,170	704,267	743,190	822,000	863,520	996,870	1,101,377	1,288,665
税収・料金収入	510,478	644,003	688,936	766,209	812,077	916,118	991,971	1,153,265
資本収入	43,192	53,058	46,429	47,440	45,010	68,747	100,887	127,490
グラント収入	5,500	7,206	7,825	8,351	6,433	12,005	8,519	7,910
繰越収入	1,000	10,000	22,400	-	-	10,000	4,700	-
政府支出	615,640	739,927	850,385	961,930	1,008,572	1,193,110	1,293,009	1,462,965
開発投資	170,970	193,845	195,054	218,276	208,040	236,832	268,181	365,526
経常支出	434,670	546,081	655,331	743,654	800,532	875,208	937,951	1,016,152
偶発支出	10,000	-	-	-	-	-	-	4,802
繰越支出	-	22,400	-	-	26,880	4,700	-	-
元本返済支出(*)	53,990	63,440	55,405	55,570	52,068	65,060	67,068	161,340
収支(※を除く)	-55,470	-48,060	-84,795	-139,930	-171,932	-190,940	-186,932	-174,300
政府債務	889,389	1,092,761	1,279,484	1,528,066	1,826,051	2,064,633	2,368,209	NA
対外債務	530,253	666,373	727,434	763,224	810,125	867,813	942,529	NA
国内債務	359,136	426,389	552,050	764,842	1,015,926	1,196,820	1,425,680	NA
政府保証債務	225,953	288,375	343,100	396,062	422,640	455,122	461,616	NA
財政収支/GDP	-2.6%	-1.7%	-2.6%	-3.9%	-4.4%	-4.6%	-4.2%	-3.5%
政府債務/GDP	44.6%	43.2%	39.4%	42.6%	46.4%	49.2%	52.6%	NA
公的債務/GDP	56.3%	54.9%	50.8%	54.5%	58.0%	61.0%	63.6%	NA

出所：ベトナム財務省、CEIC から大和証券 CM シンガポール作成

**ベトナムの基礎情報**

国名	ベトナム社会主義共和国
首都	ハノイ
面積	331,690km <sup>2</sup> (日本の0.88倍)
人口	9,270万人 (2016年)
民族	キン族(越人) : 86%、他に53の少数民族
言語	公用語(ベトナム語)、他に少数民族後あり
識字率	約95%
失業率	2.24% (都市部 : 3.18%、農村部 : 1.78%) (2017年)
宗教	仏教 : 80%、その他にもカトリック、カオダイ教、ホアハオ教など
独立・戦争等	1945年にベトナム共産党ホーチミン国家主席が「ベトナム民主共和国」独立宣言。 1946～54年にインドシナ戦争。(ベトナム民主共和国、つまり社会主義側(北側)の勝利) 1955～75年にベトナム戦争。(ベトナム民主共和国、つまり社会主義側(北側)の勝利) 1976年に南北を統一し、国名を「ベトナム社会主義共和国」に改称。 1979年に中越戦争。(同年、中華人民共和国側が撤退) 1986年に第6回共産党大会に於いてドイモイ(刷新)政策が打ち出される。
国家元首	グエン・フー・チョン国家主席兼書記長 (2018年就任)
首相	グエン・スアン・フック
政治体制	社会主義共和国
政府・国会	内閣 : 28大臣、国会 : 一院制一党独裁(ベトナム共産党)、500議席、任期5年、直近選挙は2016年5月22日
外交	全方位外交、各種国際機関をはじめ、国際的、地域的枠組みにも積極的に参加。
国防・軍事	軍事予算 : 43.2億USD、徴兵制、正規軍48.2万人(陸 : 41.2万人、海 : 4万人、空 : 3万人)
産業	農林水産業、工業、鉱業
日本との国交樹立	1973年9月
在留邦人	16,145名 (2016年10月)
進出日系企業数	約1,816社 (2017年10月)

出所：外務省、JETRO、その他資料より大和証券 CM シンガポール作成

写真：中心部はバイクが多い（2030年までに中心部は乗り入れ禁止予定）



写真：歴史を感じる美しい町（植民地時代の建造物も残る）



出所：筆者撮影

## 第二章：ベトナムへの JICA の貢献

### 日越関係は強化される方向にある

日本は持続的成長のために支援を継続

近年の日越関係からは、日本にとってベトナムが経済活動の重要なパートナーの一つとなっていることが伺える。2003年に投資環境改善に向けて官民合同の枠組である「日越共同イニシアティブ」が開始され、2009年にはベトナムにとって初めての二国間経済連携協定（EPA）である「日・ベトナム EPA」が発効された。直近でも、2015年に「アジアの平和と繁栄のための広範な戦略的パートナーシップ」へと協力関係を強化してきた。ベトナムの勤勉な国民性、豊富な労働力及び資源・エネルギーに加え、政治的安定性や治安の良さもあり、米中貿易摩擦の状況が悪化する中で、ますます多くの日系企業がベトナムに進出している。尚、2018年は日越国交樹立45周年の年となり、2018年5月31日の首脳会談では、安倍首相から、質の高いインフラ整備と産業競争力強化、また、人材育成等を力強く支援する方針が伝達された。クアン国家主席からは、大規模インフラ整備、製造業・裾野産業、気候変動対策、農業等の分野を中心として、引き続きODAによる支援が依頼されている。

### 日本による経済援助も強化されている

日本は各時代のニーズに合った支援を実施

日本による対ベトナム ODA は、1992年11月から再開された。それ以降、ベトナム政府と「貧困には経済成長が重要」との価値観を共有し、復興から開発へと変化するニーズに合わせた支援が行われた。1990年代は、戦後復興へ向け、特に発電所・道路整備など大規模なインフラ整備を中心に支援を実施。同時に、計画経済から市場経済へ移向のための研究や法律の整備などのソフト面でもドイモイ政策の推進をサポートしてきた。2000年代からは、民間セクターと連携してベトナムの工業化と経済成長促進に貢献している。また、生活・社会面の改善や制度整備や人づくりを重視した取り組みも行ってきた。幸いにして、2009年にベトナムは中所得国の仲間入りを果たしている。2010年代は、工業化の達成に向けた持続的成長と脆弱性の克服、また公正な社会・国づくりを重視した取り組みを行って

る。民間セクターを通じた開発促進に対しては、海外投融資のスキームも活用し取り組みを強化する格好となっている。

**現状のベトナム支援の重点分野**

**■成長と競争力強化**

国際競争力の強化を通じた持続的成長の達成に向けて、市場経済制度の改善、財政・金融改革、国有企業改革の推進等の市場経済システムの強化を図るとともに、産業競争力強化（投資環境整備、工業化戦略、中小企業／裾野産業振興、農林水産業の高付加価値化（バリューチェーン）、ICT利活用）及び産業人材育成を支援する。また、経済成長に伴い増大している経済インフラ需要に対応するため、幹線交通及び都市交通網の整備、エネルギーの安定供給等を支援する。

**■脆弱性への対応**

成長の負の側面に対処すべく、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）、災害・気候変動等の脅威への対応を支援する。また、社会・生活面の向上と貧困削減、格差是正を図るため、高齢化や非感染症疾患などの新たな課題への取組も含め、保健医療、社会保障・社会的弱者支援等の分野で体制整備等の支援を行う。

**■ガバナンス強化**

ベトナム社会全般に求められているガバナンスの強化を図るため、人材育成等を通じて行政組織の合理化・効率化（行政改革を含む）の取組を支援する。また、司法・立法・法執行能力の強化等、統治能力向上のための取組を支援する。

出所：JICAより大和シンガポール作成

**ベトナムへの開発援助で日本は最大のドナー**

日本にとってもインドに次ぐ円借款実施国

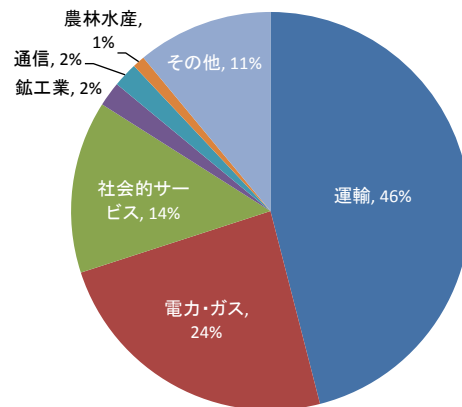
日本のベトナムに対する経済協力実績は、OECD加盟国の中で1位であり、その存在感は大きい。日本にとってベトナムはインドに次いで有償資金協力資金供与残高が多い国となっており、非常に緊密な国と言って良さそうだ。その案件を見ると、70%を占める生活・交通インフラ関連が目立つが、その他にも病院、教育、医療など幅広いプロジェクトで多くの実績を挙げている。

**OECD加盟主要国のベトナムへの経済協力実績**：日本の存在感大きい

(暦年、支出総額ベース、単位：百万ドル)

	1位	2位	3位	4位	5位	合計
2011年	日本 1,368	仏 283	韓 146	豪 137	独 130	2,520
2012年	日本 2,036	韓 208	仏 199	豪 145	独 106	3,140
2013年	日本 1,680	仏 249	韓 242	独 155	豪 147	2,867
2014年	日本 1,834	仏 231	韓 187	独 182	豪 126	2,939
2015年	日本 1,419	韓 226	仏 161	独 156	豪 104	2,312

**現状のベトナム支援の重点分野**：運輸やエネルギーが大きい



出所：JICAより大和証券CMシンガポール作成

インフラ関連が特に目立ち、STEPが多いことが特徴

2017年までのベトナムへのODA支援実績（累計総額）は、有償資金協力（案件承諾ベース）が2兆7,249億円、無償資金協力（交換公文ベース）が1,506億円、技術協力（供与実績ベース）が1,509億円となっている。有償資金協力の中で特に目立つのは、都市交通関連のプロジェクトであり、空港・道路・橋梁・都市鉄道・港湾建設に於ける本邦の存在感は大きい。また、有償資金協力は、本邦技術



の活用を前提とした STEP<sup>1</sup>案件が多く含まれ、本邦民間企業との協働案件が多い点が特徴と言えよう<sup>2</sup>。2010年以降の本邦による有償資金協力事業は、約38%がSTEPを含むタイト案件とのことである。尚、有償資金協力・無償資金協力・技術協力以外に、民間連携として数多くの普及・実証事業、市民参加協力を実施している。

**ベトナムへの ODA 支援額の推移** : 日本は累計3兆円超の支援を実施 **JICA 有償資金協力額上位 10 カ国** : 累計でインドに次ぐ 2 位

単位: 億円	有償資金協力	無償資金協力	技術協力
2012年度	1,788	17	85
2013年度	1,656	15	83
2014年度	827	15	77
2015年度	1,928	33	102
2016年度	1,871	26	90
2017年度	618	NA	NA
累計総額	27,249	1,506	1,509

※円借款は案件承諾ベース、無償（サブスキーム含む）は交換公文ベース、技術協力は供与実績ベース

【有償資金協力残高(2017年度末)】			【2017年度有償資金協力承諾額】		
順位	国名	残高(億円)	順位	国名	承諾額(億円)
1	インド	20,053	1	インド	3,984
2	ベトナム	15,839	2	バングラデシュ	1,819
3	インドネシア	14,781	3	フィリピン	1,461
4	中国(*)	11,417	4	インドネシア	1,352
5	フィリピン	7,417	5	ミャンマー	1,289
6	パキスタン	6,058	6	イラク	788
7	バングラデシュ	4,824	7	ベトナム	698
8	タイ	4,344	8	スリランカ	448
9	スリランカ	3,738	9	チュニジア	367
10	イラク	3,316	10	モンゴル	320

(\*)中華人民共和国に対する円借款は、2007年12月に承諾した6案件をもって新規供与を終了している。

出所: DAC、JICA より大和証券 CM シンガポール作成

**分野別の具体的な取り組みと成果** : 本邦支援の存在感は大きい

分野	内容	分野	内容		
成長と競争力強化	道路	脆弱性の対応	ベトナム北部・中部・南部の3拠病院（ハノイ・バックマイ病院、フェ中央病院、ホーチミン・チョーライ病院）の施設・機材を整備。3拠病院をベースに、診断・治療技術の改善、情報システム整備、看護ケアの改善、財務の改善など「総合的な病院教育」を実施し、全国の医療従事者の質改善を支援。約10万人の医療関係者が、3拠点病院で研修を受講。麻酔ワクチンの製造に対する支援により、定期接種ワクチン需要量の約67%を自国内での製造を実現（2011年）。また、麻酔ワクチン接種率は2001年の13.1%から2010年の97.7%に大幅増加。		
	橋梁		環境	気候変動対策に関する政策・制度改善を円借款にて支援。また、洪水管理計画策定等、防災行政能力向上に向けた支援も実施。上下水道整備を円借款にて支援（ハノイ市、ホーチミン市、ハイフォン市、ハロン市、フェ市、ハナム省、ドンナイ省、ビエンホア市、バリアン省、ビンズオン省）。地域間格差是正のための地方インフラ開発や農民の生計向上支援、参加型アプローチを用いた山岳地域などの少数民族支援など、地元ニーズに応じて展開。	
	空港		ガバナンス強化	法整備	改正民法、民事訴訟法、知的財産法、倒産法、国家賠償法、民事判決執行法等の草案作成を支援。既に可決・成立した。
	港湾			司法	法曹三者（裁判官、検察官、弁護士）共通養成カリキュラム、テキスト等を作成。
	都市鉄道			国会、行政府	国会能力向上、公務員制度改革を支援。国家幹部研修を行うホーチミン国家政治行政学院（HCMA）にて、教職員60～70名、及び受講生500名の研修を実施。
	電力・エネルギー			通関	迅速化・効率化のため、日本の技術を活用した電子通関システムの構築を支援（VNACCS）。
人材育成	放送	ベトナム放送の施設・機材整備の他、政策局・報道局スタッフの能力向上、ドキュメンタリー番組制作支援等を実施（教育、教養番組充実支援など）。			

出所: JICA より大和証券 CM シンガポール作成

**以降、ハノイに於ける現地視察について報告する。**

<sup>1</sup> STEPは「Special Terms for Economic Partnership（本邦技術活用案件）」の略。日本の優れた技術やノウハウを活用し、開発途上国への技術移転を通じて我が国の「顔が見える援助」を促進するもの。つまり、日本企業の受注が前提の支援となる。

<sup>2</sup> STEP 案件は、2011年以降で19件に上る。例えば、ホーチミン市鉄道建設事業、チョーライ日越友好病院整備事業、ラックフェン国際港建設事業、南北高速鉄道建設事業（ベンルック～ロンタイ間）、ノイバイ国際空港第二旅客ターミナル建設事業、カイレップ・チーバイ国際港開発事業、ニャットン橋（日越友好橋）建設事業、ハノイ市都市鉄道建設事業（一号線）フェーズ I（ゴックホイ車両基地）、南北鉄道橋梁安全性向上事業など多数の案件が含まれる。

## 各現場視察の報告

## ①ノイバイ国際空港第二旅客ターミナルビル建設事業【有償資金協力 (STEP)、事業規模：約 761 億円 (うち円借款供与額約 593 億円)、事業期間：2012 年 5 月～2014 年 12 月】

最初の訪問は、首都ハノイの玄関口であるノイバイ国際空港第二旅客ターミナルビルである。ノイバイ国際空港は、第一旅客ターミナルが国内線、第二旅客ターミナルが国際線となっているが、どちらも航空旅客数の急増への対応が急務となっていた。JICA による ODA は、円借款による第二旅客ターミナルの施設建設 (受注：大成建設・ベトナム企業 JV) とコンサルティング (受注：日本空港コンサルタンツ) だけでなく、技術支援として運営維持管理をサポートするなど、本邦の技術や運営ノウハウが多く採用されている。同円借款の供与条件には、本邦技術活用条件 (STEP) が含まれており、調達額の 30% は日本からとされる。本邦企業の参加事例として、燃料供給システムの地下化に関しては関西国際空港 (株) が参加し、運営・メンテナンスに関しては成田国際空港 (株) が参加した。燃料供給システムの地下化は、接触事故の懸念の低減に繋がったほか、運用効率が大きく改善したとのこと。加えて、運営・メンテナンスに関しては“顧客満足度向上”を支援するなど、施設・設備だけではなく包括的な取り組みを実施しており、その成果の一端として 2016 年に Skytrax 社から「世界で最も改善された空港賞」を受賞している。

尚、同空港を運営する「Noi Bai International Airport (NIA)」は、2012 年に国内空港 3 社が合併して設立された政府系企業で、現在ベトナム国内で 22 の空港を運営している。特に同社の近年の航空貨物積載量の拡大については、第二旅客ターミナルの改善の影響が大きいとしている。前述の通り、電子部品の輸出入拡大はベトナム経済にとって重要な要素と言えるが、同プロジェクトはサポート要員となっている模様である。

写真：ノイバイ国際空港の外観



写真：バックヤードにも日本のノウハウが導入されている



出所：筆者撮影

## ②ハノイの交通インフラ支援 [現場視察は、ハノイ市環状三号線建設事業【有償資金協力、事業規模：約 243 億円 (うち円借款供与額約 206 億円)】]

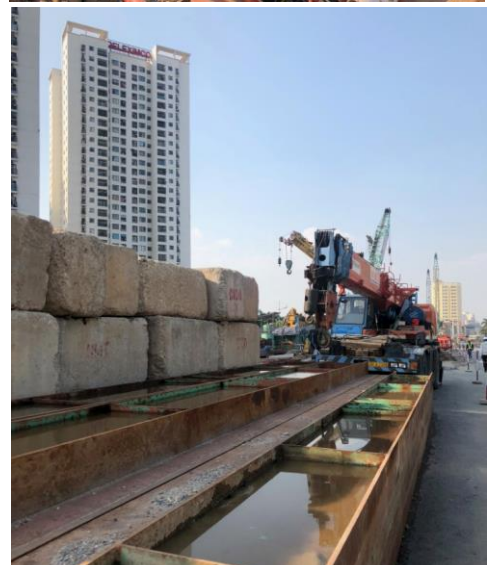
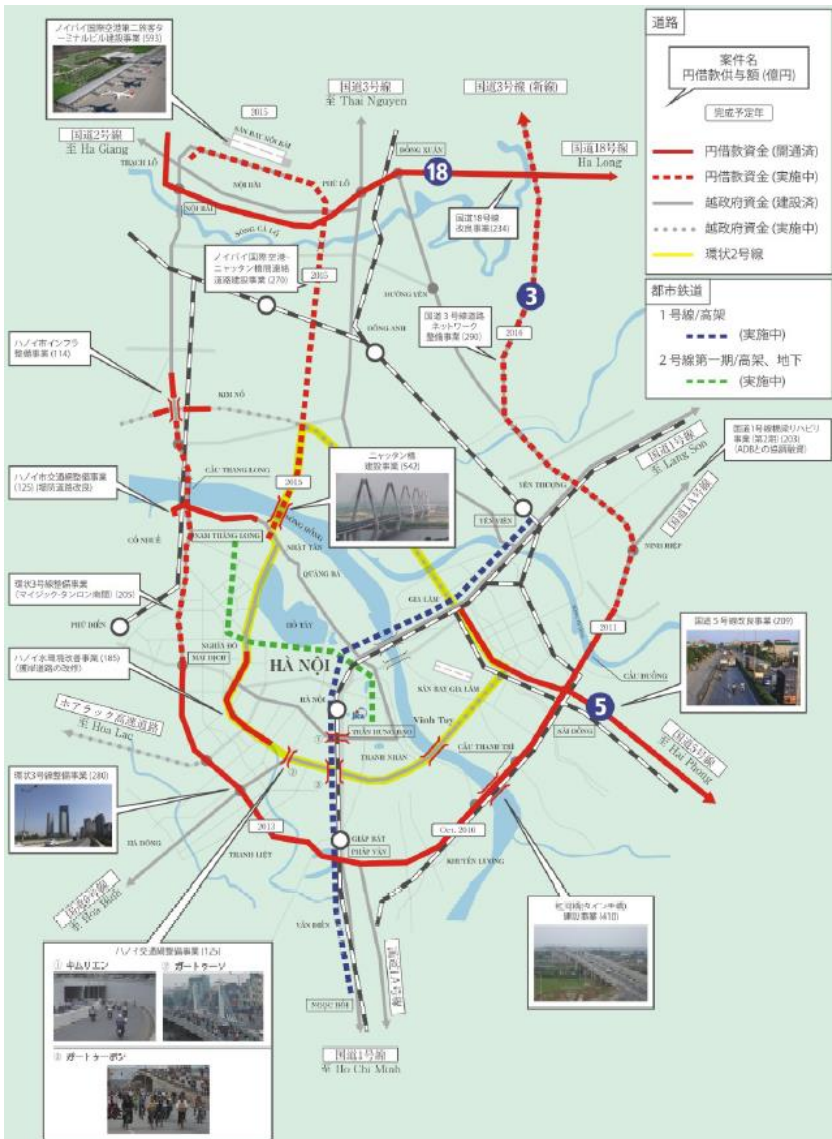
交通インフラ整備への貢献は、日本のベトナム向け ODA で最も金額的なウェイトが大きい。前述の「ノイバイ国際空港第二旅客ターミナル建設事業」(有償・STEP・事業は 2014 年 12 月まで) に加え、同空港から市内へのアクセス性を大幅に向上させた「ニャットン橋 (日越友好橋) 建設事業」(有償・STEP・事業は 2014 年 12 月まで)、「ノイバイ国際空港-ニャットン橋 (日越友好橋) 間連絡道路建設事業」(有償・事業は 2014 年 12 月まで)、中心部の渋滞緩和に向けた道路や交差点の改良等を含む「ハノイ市交通網整備事業」(有償・事業は 2008 年まで)、バイパス機能として重要な「紅河橋建設事業」(有償・事業はアプローチ含め 2010 年まで) 及び「ハノイ市環状三号線建設事業」(有償・現在も実施中) 等が挙げられる。また、「ハノイ市インフラ整備事業」(有償・事業は 2009 年 5 月まで) は、中心部の過密を避けるために北部のタンロン地区に於いて、工業団地・住居地域・物流センター等のインフラ整備に取り組んでいる。加えて、「ハノイ市都市鉄道建設事業」(有償・STEP・現在も実施中) では、人口増加による中心部の渋滞緩和に向けたモーダルシフトの方針に沿う形で

進められている。その他、交通インフラ整備に伴って必要となるソフト面からの取り組みとして、「ハノイ市都市鉄道規制機関強化および運営組織設立支援プロジェクト (技術協力)」や「都市鉄道行政アドバイザー (技術協力)」なども行っている。

今回訪問した現場は、「ハノイ市環状三号線建設事業 (マイジック-タンロン南間)」(有償)である。事業主体はベトナム交通運輸省であり、2020年秋に開通予定。同事業の建設コンサルティング・サービスは本邦建設コンサルティング会社が受注 (詳細設計: 日本工営・大日本コンサルタント、施工管理: オリエンタルコンサルタンツ・片平エンジニアリング・ベトナム企業 JV)、土木工事はマイジック~コヌ工区間 (2.68 km) が三井住友建設とベトナム企業の JV、コヌエ~タンロン南区間 (2.68 km) が東急建設とベトナム企業の JV が受注している。現場の方の話では、ベトナムでの施工管理の難しさについて「真っ直ぐ作る」といったこと一つをとっても、「どの程度か」など細かく説明・指導する必要がある」とした。また「JVを組むベトナム企業の技術改善は目覚ましい」とした上で、「便利な古い技術をそのまま使い続ける傾向があるが、絶えず発展させることが重要」とした。一方、「我々の技術は受け継がれており、品質管理への意識も高まっている」と評価していた。その他、(他国もベトナムでインフラ整備支援を行っているが) 本邦 ODA によるインフラ建設事業の特徴については、「日本企業は工程・時間・機械・人の管理は徹底しており、環境配慮等 (騒音・振動対策、エイズ等の感染症対策) も確りしていると思う」とした。

ハノイ市の交通システムと「ハノイ市環状三号線建設事業」

写真 :マイジック-南タンロン区間の現場



注: 2014年12月時点の資料のため、実施中となっても開通しているケースがある。

出所: JICA 資料抜粋、筆者撮影

写真：ニャットン橋（日越友好橋）は象徴的な建造物



写真：ノイバイ国際空港-ニャットン橋間連絡道路で大幅なアクセス改善



出所：外務省・JICA 資料より抜粋

**③麻疹風疹混合ワクチン製造技術移転プロジェクト【技術協力、協力金額：7.9 億円（日本側）、協力期間：2013 年 5 月～2018 年 5 月】**

ベトナムでは、5 歳未満児の死亡率の低減および感染症流行の抑止を目的に、1981 年から同国の拡大予防接種計画（EPI）に基づき、麻疹や結核など 6 つの感染症（麻疹・ポリオ・ジフテリア・百日咳・破傷風・結核）の予防接種を実施している。しかし、風疹の発症例が徐々に増加し、2011 年には発症数が 7,259 件に至り、麻疹風疹混合ワクチン（MR ワクチン）の国内生産体制の構築が急務となっていた。そこで、「麻疹風疹混合ワクチン製造技術移転プロジェクト」では、同国の国家機関であるワクチン・生物製剤研究・製造センター（PLYVAC）に対し、国際基準（WHO-cGMP3）を満たす MR ワクチンの生産体制の構築を支援した（2018 年から製造開始）。これにより、自国製造の MR ワクチンを EPI に導入でき、ベトナムの技術力向上と麻疹および風疹に罹患する子どもの人数を減少させることに貢献すると共に、妊産婦が妊娠初期に風疹に罹患したことに起因して障害を持つ子どもが生まれるケースを低減させることに寄与している。

尚、同事業以前の本邦によるベトナムに対するワクチン製造に関する協力実績として、無償資金協力である「風疹ワクチン製造施設建設計画（2003 年度、協力金額約 23 億円）」及び技術協力プロジェクト「麻疹ワクチン製造基盤技術移転プロジェクト（協力期間：2006 年 3 月～2010 年 3 月、協力金額 4.9 億円）」があり、POLYVAC は麻疹ワクチン製造技術を既に習得していた（2009 年から製造開始）。「麻疹風疹混合ワクチン製造技術移転プロジェクト」に於いては、過去の無償資金協力で整備した施設・設備と麻疹ワクチン製造技術を基盤としている。よって、POLYVAC の施設は、管理棟以外は日本の支援によるものであり、内部の機材も大部分が日本の

写真：殆どの機材に日本の支援得を示すシールが貼ってある



写真：建物入り口には日本の支援であることを示すプレートが貼ってある



出所：筆者撮影

支援によるものである。

また、一連のプロジェクト期間中には、JICA 専門家（北里研究所や第一三共等）が協力したとのこと。現在 POLYVAC の職員数は 60 名であり、医師・獣医師・生物学研究者・設備エンジニアなどが所属している。POLYVAC は、ポリオ・麻疹・風疹・ロタウィルスのワクチンを製造しているが、十分に国内供給を賄っており、将来的には輸出も視野にいれるとした。

#### ④日越大学修士課程設立プロジェクト【技術協力、協力金額：約 39 億円（日本側）、協力期間：2015 年 4 月～2020 年 3 月】

ベトナム経済の更なる発展には高度人材の育成が不可欠との認識のもと、ベトナム政府は 2005 年に「高等教育改革アジェンダ（2006～2020）」を策定し、高等教育機関の量的拡大と質的向上、大学の研究能力、および管理能力の強化を目標として掲げている。斯かる状況下、民間主導による日本と越国の友好の象徴となる国際水準の大学創設（以下、「日越大学」という。）の実現について期待が寄せられ、2013 年 12 月、及び 2014 年 3 月の安倍首相とズン首相、サン国家主席との日越首脳会談において、日越大学構想の早期実現に向けて両国政府が協力していくことが確認された。その後、2015 年 2 月に JICA とベトナム国家大学ハノイ校<sup>3</sup>の間で「日越修士課程設立プロジェクト」が合意し、2016 年 9 月に日越大学（VJU）が開学。2018 年には初の修士課程卒業生が 56 人誕生し、うち 10 人は日本企業への就職が内定し、9 人が日本政府等の奨学金を獲得して日本の大学に進学予定とのこと<sup>4</sup>。現段階では学部は未設置ながら、2019 年に文系学部、2020 年に理系学部を設立予定とし、2020 年～2030 年にかけてはハイテクパーク（ホアラック）付近に学生 1000 名規模の本格キャンパスを設置する計画としている。修士課程の授業の言語は英語だが、日本語は必修としている。修了後は、ベトナムと日本の懸け橋となる人材、日本企業の中核となれる人材となることも期待される。

尚、VJU は、ベトナム国家大学ハノイ校（以下、「VNU-HN」）のメンバー大学として開学し、アジアや世界にも開かれた大学として、グローバルに活躍できる人材を輩出していくことをビジョンに掲げる。日本側からは、専門家として日越大学学長やチーフアドバイザー等が派遣されており、日越大学構想を現場で推進している。修士課程プログラムは、ベトナムに必要な、地域研究（MIE）、企業管理（MBA）、公共政策（MPP）、ナノテクノロジー（MNT）、環境工学（MEE）、社会基盤（MIE）に加え、2018 年 9 月からは気候変動・開発（MCCD）が加わった。それぞれの講座では、日本の幹事大学が協力しており、学生交流プログラムも増えている模様。優秀なベトナム人の獲得を目指す本邦企業も協力を行っており、オールジャパンの取り組みとなっている。

写真：VJU の校舎は現在は間借りしている



写真：校舎内は日本語も多く楽しそうな雰囲気が伝わってくる



出所：筆者撮影

<sup>3</sup> ベトナム国家大学ハノイ校（VNU-HN）は、1993 年にハノイ大学が他の有力大学と融合して誕生。総長が VNU-HN 全体の運営管理に責任を有する一方、傘下の各メンバー大学（日越大学が 7 大学目）は個々に学長と運営管理組織を有する。VNU-HN は、教育訓練省と同格相当（よって、同校学長は大臣クラス）の機関。VNU-HN は、学内に日越大学管理委員会（VJU Management Board）を設置。

<sup>4</sup> 第二期生は 82 名、第三期生は 90 名（受け入れ予定）。150 名程度の志願者となっている。第三期生志願者は、ベトナム人だけではなく、日本・ミャンマー・中国・ラオス・ナイジェリア・カメルーン・ギニア・リビアなどより国際的になっている。学生の質は優秀とのことである。

VJUの学費は、年間3,300米ドル程度としており、ベトナムの国立大学の3倍以上となるが、奨学金は日本からも含め潤沢とのこと。越仏大学や越独大学も存在するが、日越大学に対する期待が高い理由として、「①留学候補先として既に日本の存在感は大きいこと、②ハイテク（技術力）のイメージが強いこと、③アニメ文化の影響から親しみがあること、④対中懸念を共有していること」等が挙げられている。

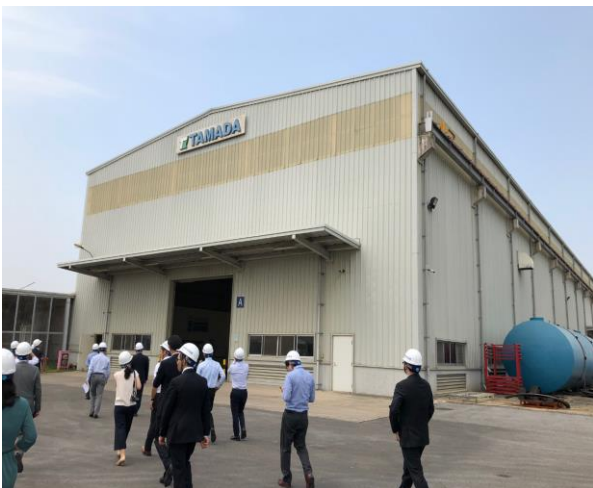
現在、VJUをより本格的な教育機関とするため、学部の設置を見据え新キャンパスの計画を推進しているが、資金面で課題を抱えるとした。VJUの資金はODA資金（借款）を頼りにしているが、ベトナム政府の財政難もあり審査が非常に厳しくなっているとのことである。

#### ⑤危険物漏洩対策に係る技術移転を伴うSF二重殻タンクの普及・実証事業【調査研究・中小企業支援】

石川県金沢市の玉田工業は、JICAによる中小企業海外進出支援の一環として行っている普及・実証事業に採用され、表題事業を実施した（事業実施期間は2013年8月～2015年2月）。同事業は、本邦のガソリンスタンドの地下タンクで定評の高いSF二重殻タンクの有効性の実証と早期普及を目指すもの。玉田工業は石油地下タンクに於いて、日本で7割のシェアを誇る。採択された背景として、①「経済発展・社会発展と持続的な環境維持の両立」がベトナム政府の大方針であること、②急速なモータリゼーションに伴う環境問題・防災問題を抱えていること、③ガソリンスタンドの地下タンクは一重殻タンクのため漏洩による火災・環境汚染の発生等のリスク（発がん性物質含む）を抱えることがある。特に③のようなリスク顕在化の未然防止を図ることが重視されているとのこと。普及実証事業の期間中は、①検査技術移転プロジェクト、②有効性試験プロジェクト、③有用性説明/説明会開催プロジェクト、④技術指導プロジェクト、⑤実証・実運用プロジェクト、⑥法制度整備プロジェクトの合計7プロジェクトを実施した。また、現地のカウンターパートとして、ベトナム最大の石油公社である「Petrolimex」並びに同グループのタンク製造会社である「PCC1」、またガソリンスタンドの地下タンクや土壌汚染にかかわりの深い公安省消防局、天然資源環境省、商工省が挙げられる。

尚、同社は本邦市場の縮小への危機感が高まる中、2012年に「ベトナム国に於ける地下タンクに関する調査」、2013年に同普及・実証事業を受託したことをきっかけとして、2013年12月に現地法人「タマダベトナム」を設立。2015年4月にはハイフォン市に本社・工場が竣工した。ベトナムでの同社事業展開の1年目はSF二重殻タンクの有効性実証と認知向上を促すと同時に土壌汚染に対する危機意識の醸成を図り、2年目は工場や現地法人設立を含む本格的な事業展開を実施し、3年目に事業の黒字化、4年目に海外事業の布石を打つ計画としていた。現在、タマダベトナムでは、ベトナム国内向けのSF二重殻タンクやその他高性能タンクの普及等に努めているが、主に日本向けの加工輸出（貯水槽や工業用鋼製箱・ラック・電装架台・ダクト等）なども行っているとのこと。工場ではベトナム人の技能者が黙々と働いている。中には日本への実習生だったスタッフも、その技能を評価して採用したとのこと。JICAによる中小企業の海外進出サポート事例であると共に、ベトナムの技能者育成支援という観点でも意義は大きいと考えられ、今後の同社事業展開にも注目したいところである。

写真：タマダベトナムの工場



写真：工場内ではベトナム人技能者が働いている



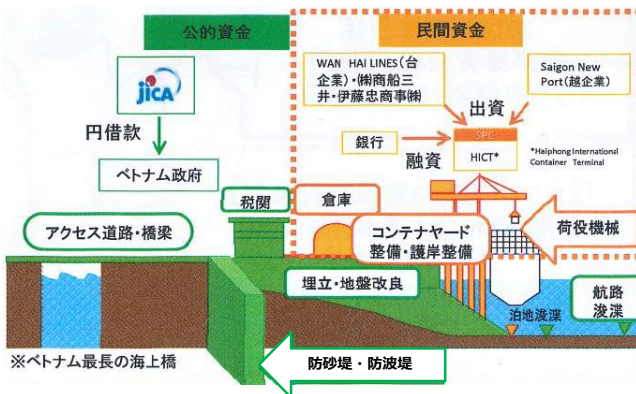
出所：筆者撮影

## ⑥ラックフェン国際港事業【有償資金協力 (STEP)、事業規模：合計 114,100 百万円 (円借款部分・現時点)、事業期間：2013年4月～実施中】

ハノイ市から東部海岸沿いのハイフォン市・ハロン市からまでの間には多数の外国企業が集積し、北部の経済発展に貢献している。これら外国企業の活動を支える主要港として、既に円借款で改修及び拡張を実施してきたハイフォン港 (ハイフォン市) とカイラン港 (ハロン市) が存在するが、両港におけるコンテナ貨物取扱可能量の合計は 4,000 万トン程度に留まるとされていた<sup>5</sup>。ベトナム北部のコンテナ貨物取扱量は 2017 年時点で約 4,500 万トンに達したが (年率平均 15% 程度の成長)、ベトナム北部において新たな港湾を整備してコンテナ貨物取扱可能量を拡張することは当時急務となっていた。ラックフェン国際港事業は、2013 年 4 月から始まり、2018 年 5 月に開港に漕ぎ着け、現在も沖に向けて埋め立てを進めている。2 年後の 2020 年には、約 600 万トンのコンテナ貨物が取扱い可能となる見込みであり、ベトナムで増大する貨物需要への対応を図ることが可能となる。また、ラックフェン国際港は、半島の先に位置する大深水港 (水深 14m) として開発をおこなっていることから、より大型な船舶 (100,000DWT 以上) の入港が可能となり、輸送時間が大幅に短縮される<sup>6</sup>など、製造業を中心としてベトナム経済の発展・国際競争力強化に寄与することが期待される。今後は、より効率的な運営のため、ハイフォン港にあるターミナルの機能移転が進む予定である。

本事業には二つの特徴がある。一つは、ラックフェン国際港の港湾建設だけではなく、過去からの経験を踏まえ<sup>7</sup>、同港へのアクセス道路・橋梁 (2017 年 9 月開通、無料) の整備も手掛けた点。もう一つは、同港の港湾設備や運営については民間資金の導入を前提 (上下分離方式) とした初のプロジェクトである点は意義深い。尚、港湾の埋立て・地盤改良工事やコンテナターミナル建設は五洋建設と東亜建設の JV、航路・泊地浚渫は五洋建設とりんかい日産建設の JV、防波堤と防砂堤建設等については東亜建設が受注。また、アクセス道路と橋梁整備については三井住友建設とベトナム企業の JV が受注。建設コンサルティングは、港湾については日本工営と日本港湾とベトナム企業の JV、道路・橋梁に関しては、日本工営と日本構造橋梁研究所とオリエンタルコンサルタンツの JV が担っている。また、港湾運営会社 (Haiphong International Container Terminal :HICT) は、Saigon New Port (51%)、商船三井 (17.5%)、Wan Hai Lines (16.5%)、伊藤忠商事 (15.0%) が出資。その他、港湾には DEEP C INDUSTRIAL ZONES が運営する工業地帯が併設されており、ベトナムの自動車会社である「VinFast」<sup>8</sup>は 2017 年に 335hr の工場を竣工した。自動車関連産業やその他の製造業の進出が期待されている。

### 円借款を活用した官民連携案件 (上下分離方式)



### 写真：現在稼働中のコンテナターミナル



出所：JICA 資料抜粋、筆者撮影

<sup>5</sup> ハイフォン港は河の港であることから拡張に限界があり、ハロン湾は観光拠点であり拡張に向かないため、拡張計画を実施したとしても貨物取扱量は 4,000 万トンに留まるとされた。尚、ハイフォン港の水深は 7メートル程度であり、入港可能な船舶は積載量 10,000TEU 程度まで。

<sup>6</sup> それまでは、入港できない大型船舶も多く、例えばシンガポールや香港を中継港として積み替えを行う必要があった。コンテナ船は大型化する傾向にあった。

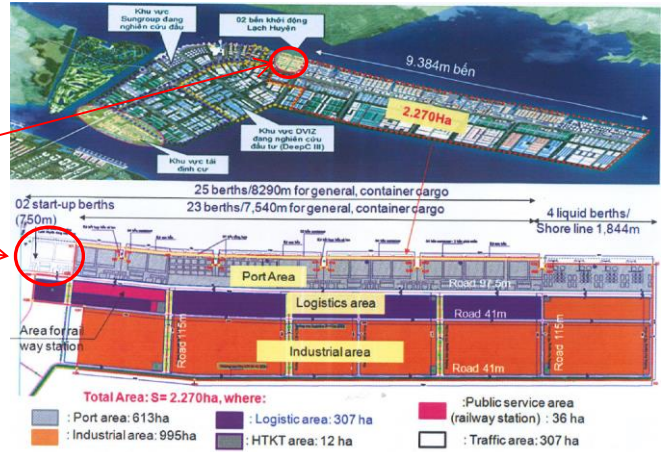
<sup>7</sup> JICA による既往の港湾整備事業の事後評価において、アクセス道路の整備の状況が劣悪なため効果発現に悪影響を与えた事例があった (他国 ODA で担う予定だったアクセス道路建設がストップしたケースがあった)。よって、本計画において、港湾を整備するとともに別の円借款にて道路・橋梁を本計画に合わせて一体的に整備することで本計画の効率性の確保を図っている。

<sup>8</sup> ベトナム最大の不動産開発会社である「Vin Group」が立ち上げたベトナム初の自社ブランドによる自動車会社。2017 年 6 月に設立。エンジン車と電気自動車を製造し、2025 年には年間 50 万台を製造する計画。

写真：現在のラックフェン国際港の状況



ターミナル完成予想図：埋立は遙か沖に伸び、工業エリアも拡充



出所：JICA、HICT 資料抜粋

写真：ベトナムの自動車会社「VinFast」が工場を設置



写真：ラックフェン国際港の入口にある記念碑



出所：筆者撮影、JICA 撮影

同港では、現在も港湾拡張工事を実施中だが、現場の方の話では、ベトナム人技能者は非常に優秀とのことである。ニャットン橋建設事業の建設技術・施工管理手法を習得したベトナム人技術者・技能工が同事業にも従事しているとのこと。同事業は、輸送インフラ改善による投資環境の改善の観点だけでなく、本邦企業を含む民間資金活用を前提とした ODA である点、現場の技能向上の面から意義深いプロジェクトと言えそうだ。

### 終わりに

今回、JICA が実施した ODA 事業の現場を視察し、ハノイ市及び周辺に於ける日本の存在感の大きさを確認することが出来た。特に大規模インフラ整備事業での貢献度は非常に大きいと言えるが、それだけではなく健康分野や教育分野など包括的な取り組みを実施している点は印象的であった。また、本邦の ODA 事業は、現地技能者の技術水準向上にも寄与している模様で、習得した技術を生かして事業拡大を図る姿勢が見られた点に感銘を受けた。今後もベトナムが向き合っている社会問題・開発課題等が改善方向に向かい、ベトナムと日本及び本邦進出企業が、より“Win-Win の関係”を構築していくことに期待したい。

[以上]



## 無登録格付に関する説明書

格付会社に対しては、市場の公正性・透明性の確保の観点から、金融商品取引法に基づく信用格付業者の登録制が導入されております。これに伴い、金融商品取引業者等は、無登録格付業者が付与した格付を利用して勧誘を行う場合には、金融商品取引法により、無登録格付である旨及び登録の意義等をお客様に告げなければならないこととされております。

### 登録の意義について

登録を受けた信用格付業者は、①誠実義務、②利益相反防止・格付プロセスの公正性確保等の業務管理体制の整備義務、③格付対象の証券を保有している場合の格付付与の禁止、④格付方針等の作成及び公表・説明書類の公衆縦覧等の情報開示義務等の規制を受けるとともに、報告徴求・立入検査、業務改善命令等の金融庁の監督を受けることとなりますが、無登録格付業者は、これらの規制・監督を受けておりません。

### 格付業者について

#### <スタンダード&プアーズ>

○格付会社グループの呼称等について

- ・格付会社グループの呼称：S&P グローバル・レーティング（以下「S&P」と称します。）
- ・グループ内の信用格付業者の名称及び登録番号：S&P グローバル・レーティング・ジャパン株式会社（金融庁長官（格付）第5号）

○信用格付を付与するために用いる方針及び方法の概要に関する情報の入手方法について

S&P グローバル・レーティング・ジャパン株式会社のホームページ（<http://www.standardandpoors.co.jp>）の「ライブラリ・規制関連」の「無登録格付情報」（<http://www.standardandpoors.co.jp/unregistered>）に掲載されております。

○信用格付の前提、意義及び限界について

S&P の信用格付は、発行体または特定の債務の将来の信用力に関する現時点における意見であり、発行体または特定の債務が債務不履行に陥る確率を示した指標ではなく、信用力を保証するものでもありません。また、信用格付は、証券の購入、売却または保有を推奨するものでなく、債務の市場流動性や流通市場での価格を示すものでもありません。信用格付は、業績や外部環境の変化、裏付け資産のパフォーマンスやカウンターパーティの信用力変化など、さまざまな要因により変動する可能性があります。S&P は、信頼しうると判断した情報源から提供された情報を利用して格付分析を行っており、格付意見に達することができるだけの十分な品質および量の情報が備わっていると考えられる場合にのみ信用格付を付与します。しかしながら、S&P は、発行体やその他の第三者から提供された情報について、監査・デュー・デリジュエンスまたは独自の検証を行っておらず、また、格付付与に利用した情報や、かかる情報の利用により得られた結果の正確性、完全性、適時性を保証するものではありません。さらに、信用格付によっては、利用可能なヒストリカルデータが限定的であることに起因する潜在的なリスクが存在する場合もあることに留意する必要があります。

※この情報は、平成 29 年 3 月 7 日に信頼できると考えられる情報源から作成しておりますが、その正確性・完全性を当社が保証するものではありません。詳しくは上記 S&P グローバル・レーティング・ジャパン株式会社のホームページをご覧ください。

#### <ムーディーズ>

○格付会社グループの呼称等について

- ・格付会社グループの呼称：ムーディーズ・インベスターズ・サービス（以下「ムーディーズ」と称します。）
- ・グループ内の信用格付業者の名称及び登録番号：ムーディーズ・ジャパン株式会社（金融庁長官（格付）第2号）

○信用格付を付与するために用いる方針及び方法の概要に関する情報の入手方法について

ムーディーズ・ジャパン株式会社のホームページ（ムーディーズ日本語ホームページ（[https://www.moody.com/pages/default\\_ja.aspx](https://www.moody.com/pages/default_ja.aspx)）の「信用格付事業」をクリックした後に表示されるページ）にある「無登録業者の格付の利用」欄の「無登録格付説明関連」に掲載されております。

○信用格付の前提、意義及び限界について

ムーディーズの信用格付は、事業体、与信契約、債務又は債務類似証券の将来の相対的信用リスクについての、現時点の意見です。ムーディーズは、信用リスクを、事業体が契約上・財務上の義務を期日に履行できないリスク及びデフォルト事由が発生した場合に見込まれるあらゆる種類の財産的損失と定義しています。信用格付は、流動性リスク、市場リスク、価格変動性及びその他のリスクについて言及するものではありません。また、信用格付は、投資又は財務に関する助言を構成するものではなく、特定の証券の購入、売却、又は保有を推奨するものではありません。ムーディーズは、いかなる形式又は方法によっても、これらの格付若しくはその他の意見又は情報の正確性、適時性、完全性、商品性及び特定の目的への適合性について、明示的、黙示的を問わず、いかなる保証も行っておりません。ムーディーズは、信用格付に関する信用評価を、発行体から取得した情報、公表情報を基礎として行っております。ムーディーズは、これらの情報が十分な品質を有し、またその情報源がムーディーズにとって信頼できると考えられるものであることを確保するため、全ての必要な措置を講じています。しかし、ムーディーズは監査を行う者ではなく、格付の過程で受領した情報の正確性及び有効性について常に独自の検証を行うことはできません。

※この情報は、平成 30 年 4 月 16 日に信頼できると考えられる情報源から作成しておりますが、その正確性・完全性を当社が保証するものではありません。詳しくは上記ムーディーズ・ジャパン株式会社のホームページをご覧ください。

#### <フィッチ>

○格付会社グループの呼称等について

- ・格付会社グループの呼称：フィッチ・レーティングス（以下「フィッチ」と称します。）
- ・グループ内の信用格付業者の名称及び登録番号：フィッチ・レーティングス・ジャパン株式会社（金融庁長官（格付）第7号）

○信用格付を付与するために用いる方針及び方法の概要に関する情報の入手方法について

フィッチ・レーティングス・ジャパン株式会社のホームページ（<https://www.fitchratings.co.jp/web/>）の「規制関連」セクションにある「格付方針等の概要」に掲載されております。

○信用格付の前提、意義及び限界について

フィッチの格付は、所定の格付基準・手法に基づく意見です。格付はそれ自体が事実を表すものではなく、正確又は不正確であると表現し得ません。信用格付は、信用リスク以外のリスクを直接の対象とはせず、格付対象証券の市場価格の妥当性又は市場流動性について意見を述べるものではありません。格付はリスクの相対的評価であるため、同一カテゴリーの格付が付与されたとしても、リスクの微妙な差異は必ずしも十分に反映されない場合もあります。信用格付はデフォルトする蓋然性の相対的序列に関する意見であり、特定のデフォルト確率を予測する指標ではありません。

フィッチは、格付の付与・維持において、発行体等信頼に足ると判断する情報源から入手する事実情報に依拠しており、所定の格付方法に則り、かかる情報に関する調査及び当該証券について又は当該法域において利用できる場合は独立した情報源による検証を、合理的な範囲で行いますが、格付に関して依拠する全情報又はその使用結果に対する正確性、完全性、適時性が保証されるものではありません。ある情報が虚偽又は不当表示を含むことが判明した場合、当該情報に関連した格付は適切でない場合があります。また、格付は、現時点の事実の検証にもかかわらず、格付付与又は据置時に予想されない将来の事象や状況に影響されることがあります。信用格付の前提、意義及び限界の詳細にわたる説明については、フィッチの日本語ウェブサイト上の「格付及びその他の形態の意見に関する定義」をご参照ください。

※この情報は、平成 28 年 5 月 13 日に信頼できると考えられる情報源から作成しておりますが、その正確性・完全性を当社が保証するものではありません。詳しくは上記フィッチのホームページをご覧ください。

## お取引にあたっての手数料等およびリスクについて

### 手数料等およびリスクについて

- 株式等の売買等にあたっては、「ダイワ・コンサルティング」コースの店舗（支店担当者）経由で国内委託取引を行う場合、約定代金に対して最大 1.24200%（但し、最低 2,700 円）の委託手数料（税込）が必要となります。また、外国株式等の外国取引にあたっては約定代金に対して最大 0.97200%の国内取次手数料（税込）に加え、現地情勢等に応じて決定される現地手数料および税金等が必要となります。
- 株式等の売買等にあたっては、価格等の変動（裏付け資産の価格や収益力の変動を含みます）による損失が生じるおそれがあります。また、外国株式等の売買等にあたっては価格変動のほかに為替相場の変動等による損失が生じるおそれがあります。
- 信用取引を行うにあたっては、売買代金の 30%以上で、かつ 30 万円以上の委託保証金が事前に必要です。信用取引は、少額の委託保証金で多額の取引を行うことができることから、損失の額が差し入れた委託保証金の額を上回るおそれがあります。
- 債券を募集・売出し等により、又は当社との相対取引により売買する場合は、その対価（購入対価・売却対価）のみを受払いいただきます。円貨建て債券は、金利水準の変動等により価格が上下し、損失が生じるおそれがあります。外貨建て債券は、金利水準の変動に加え、為替相場の変動等により損失が生じるおそれがあります。また、債券の発行者または元利金の支払いを保証する者の財務状況等の変化、およびそれらに関する外部評価の変化等により、損失が生じるおそれがあります。
- 投資信託をお取引していただく際に、銘柄ごとに設定された販売手数料および運用管理費用（信託報酬）等の諸経費、等をご負担いただきます。また、各商品等には価格の変動等による損失を生じるおそれがあります。

### ご投資にあたっての留意点

- 取引コースや商品毎に手数料等およびリスクは異なりますので、上場有価証券等書面、契約締結前交付書面、目論見書、等をよくお読みください。
- 外国株式、外国債券の銘柄には、我が国の金融商品取引法に基づく企業内容の開示が行われていないものもあります。

商号等 : 大和証券株式会社 金融商品取引業者 関東財務局長（金商）第 108 号

加入協会 : 日本証券業協会、一般社団法人日本投資顧問業協会、一般社団法人金融先物取引業協会、  
一般社団法人第二種金融商品取引業協会