

ODA 視察報告～海外インフラ輸出展開成功の鍵を握るベトナム

チーフクレジットアナリスト

香月 康伸

03-5208-2324

yasunobu.katsuki@mizuho-sc.com

1. はじめに

2010年6月に閣議決定した「新成長戦略」の中では、「アジア経済戦略」および「パッケージ型インフラ海外展開」といった項目が日本の成長エンジンとして位置付けられた。この分野は、JICAが開発援助に取り組んできた地域でもあり、有償資金協力の地域別残高では8割超をアジアが占めている。長引く不況による財政制約の中、近年ではODA予算の削減が傾向的に続いている一方で、ODA等の戦略的重要性も高まる環境にあることは否定の余地はない。最近でも、「ミャンマーへのODA再開へ協議」、「ラオスの送電線網整備に7年ぶりの円借款再開」など、ODAに関する報道を目にすることも増えている。

ODAは本来アンタイドであるが、JICA内には民間連携室が設置され、ODAと民間企業との連携強化が進められている。先進国から途上国へ流れる民間の資金量は、ODAの3倍の規模といわれており、途上国の持続的な成長には企業活動の発展が不可欠であるとの現状が背景にある。

3月下旬、JICA主催による市場関係者を対象とした「ベトナムODA視察ミッション」(ホーチミン)が開催された。JICAの財投機関債による調達資金は、全額が有償資金協力業務(ODA)に充当される。本稿では、財投機関債で調達された資金が、どのような形で活用されているのか、その具体例として同ミッションの参加報告を行いたい。

2. ベトナムのインフラ支援の現状

銀行預金口座の開設が国民の約20%と言われるほど低いことが象徴するように、ベトナムでは金融システムが未発達な状況にある。政府の財政状況も厳しく、事実上、開発には諸外国からの援助に依存せざるをえない。

日本がベトナムへODAを開始したのは1992年。その後、年次供与国として段階的に増加基調を辿り、2010年度末の円借款残高は8,337億円と上位5位に位置する。2011年度の円借款供与額は、前年度調印予定であった案件(東日本大震災の影響で遅れた約700億円)を含み、対ベトナムで過去最高となる合計約2,700億円となった。官民ともに関係強化の傾向は強まっているが、ベトナムのODA案件の特徴は、6割以上といわれる日本企業の受注率の高さである。

■図表1: ベトナムの概要

国名	ベトナム社会主義共和国
人口	約8,693万人(人口の6割強は30歳未満)(2010年)
面積	約33万km ² (九州を除いた日本の面積に相当)
政治	社会主義(共産党一党独裁)
識字率	90.3%(1999年)
主な輸出品目	カシューナッツ(世界1位)、胡椒(世界1位)、甲殻類(海老、蟹)(世界2位)、米(世界2位)、コーヒー(世界2位)
進出日系企業数	ハノイ410社、ホーチミン521社(2011年8月、日本商工会登録企業数)

出所: JICA、JETRO

■図表2: 円借款の上位5カ国(2010年度)

	円借款残高上位5カ国		円借款承諾額上位5カ国	
	国名	残高(億円)	国名	承諾額(億円)
1	インドネシア	21,705	インドネシア	1,078
2	中国	17,829	ベトナム	866
3	インド	13,666	フィリピン	508
4	フィリピン	9,652	インド	480
5	ベトナム	8,337	トルコ	421

注: 中国に対する円借款は、2007 年 12 月に承認した 6 案件をもって新規供与は終了

出所: JICA 投資家説明会資料(2012 年 1 月 19 日)

ベトナムとの経済的結びつきは政府レベルだけではない。ホーチミン市と友好都市関係にある大阪市は、後述するように都市交通や水処理の分野で協力を進める。また、民間では、東急電鉄は「東急多摩田園都市」でのノウハウを活かして、ベトナムで街づくりパッケージの輸出に着手することを2月下旬に表明し注目を集めている。ホーチミン市中心部から約30km、総面積1,000haのビンズン新都心において、約7,500戸の住宅、商業施設、業務施設を開発する総額1,000億円の事業を展望している。もちろん、これらは一例であり、多くの本邦企業・自治体が同国のインフラ整備、経済発展の基盤整備に参画していることはいうまでもない。

本邦企業の参加率が高いベトナムODA案件

ベトナム戦争後、同国では社会主義傾斜が進み、他の東南アジア諸国に比べて経済発展は大きく遅れをとることになったが、1986年に開始したドイモイ（経済・社会の刷新政策）を経て、近年、安定した経済発展を続けている。上述のように、ベトナムのインフラ支援に本邦企業の参加率が高いのは、1つはドイモイ後、世銀やADBに先立ち日本がODAで早く支援に乗り出した経緯から日本へのシンパシーが強いこと、そしてもう1つはSTEP案件が多く採用されていることが理由に挙げられる。

STEP (Special Terms for Economic Partnership: 本邦技術活用条件) とは、「顔の見える援助」を促進するために2002年7月より導入された円借款の供与条件をいう¹。橋梁、トンネルあるいは空港等のインフラや環境対策事業を対象に、本邦事業者の有する技術・資機材がその実現に必要なかつ実質的に活かされる案件で採用され、必然的に日本企業の参加率が高くなる支援形態となる。

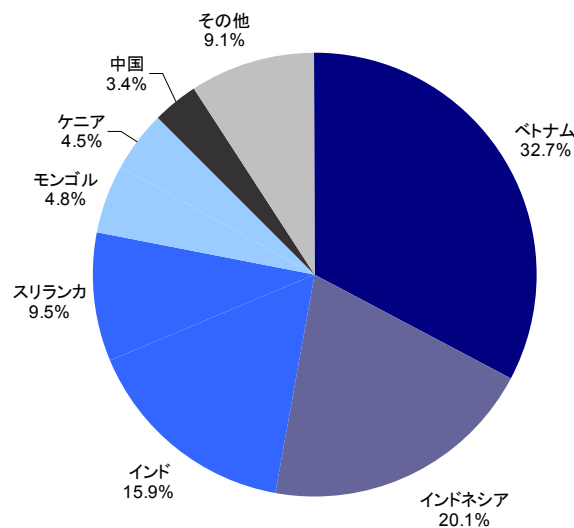
■図表3: ベトナム向けSTEP案件一覧

(単位: 百万円)

案件名	借款契約額	借款契約日
南北鉄道橋梁安全性向上事業	8,222	2004/3/31
カimeップ・チーバイ国際港開発事業	36,364	2005/3/31
ニャッタン橋(日越友好橋)建設事業	13,698	2006/3/31
ホーチミン市都市鉄道建設事業 (ペンタイン-スオイティエン間(1号線))	20,887	2007/3/30
南北鉄道橋梁安全性向上事業(Ⅱ)	11,737	2007/3/30
ハノイ市都市鉄道建設事業(1号線)(E/S)	4,683	2008/3/31
ハノイ市都市鉄道建設事業 (ナムタンロン-チャンフンダオ間(2号線))	14,688	2009/3/31
クーロン(カントー)橋建設事業	4,626	2010/3/18
ノイバイ国際空港第二旅客ターミナルビル建設事業	12,607	2010/3/18
ニャッタン橋(日越友好橋)建設事業	24,828	2011/1/24
ラックフェン国際港建設事業(港湾)	11,924	2011/11/2
ラックフェン国際港建設事業(道路・橋梁)	9,071	2011/11/2
南北高速道路建設事業 (ベンルック-ロンタイ間)	14,093	2011/11/2
衛星情報の活用による災害・気候変動対策事業	7,227	2011/11/2

出所: JICA よりみずほ証券金融市場調査部作成

■図表4: 国別STEP案件(累計額)の内訳



出所: JICA よりみずほ証券金融市場調査部作成

図表4に見られるように、これまでのSTEP案件約6,000億円のうち、ベトナムの案件が約2,000億円と全体の1/3を占めている。ベトナムとインドネシアだけでSTEP案件の半分以上を占めているが、①日本からの支援の歴史が長く官民との繋がりが強いこと、②次に述べるSTEPの前身である特別円借款の対象国であり、受け入れ国側の経験が豊富であったこ

¹ 供与条件は(1)金利・償還期間: 償還期間は40年(据置10年)またはオプションとして30年(据置10年)とし、金利はOECDルール上タイドが可能となる水準。

(2)調達条件: 主契約は日本タイド、下請けは一般アンタイド。主契約については借入国との共同企業体(JV)を認めるが、本邦企業が当該JVのリーディング・パートナーとなることが条件。

(3)融資比率: 総事業費の85%相当額までが円借款の融資対象。

(4)原産地ルール: 円借款融資対象となる本体契約総額の30%以上については、

(a)日本を原産とする資機材及び本邦企業の提供する役務、または(b)資機材を調達することとする(プロジェクトにより(a)または(b)を適用)。

(5)調達プロセスの公正性を確保するため、借款資金やJBIC調査費用等を活用して、第三者機関などによる調達手続きに関する入札後の監査を導入する。

と、そして③比較的水準の高い本邦技術を活用できるような発展段階にあること、といった条件がこうした国に共通している。

STEPの前身であり、1999年に創設された特別円借款は、原則としてアジア通貨危機の影響を受けているアジア諸国を対象に、景気刺激と雇用促進および経済構造改革に資するインフラ等への支援として、3年間で6,000億円を上限に供与するという支援策であった。アジア経済の早期回復に向けて景気刺激効果および雇用促進効果が高い事業を推進するとともに、民間投資にとって魅力ある事業環境を整備し、生産性を向上させることで経済構造改革を実現することを目的としていた。OECDルール上、可能な範囲で原則として日本タイド。借り入れ負担を考慮し、金利、償還期間とも緩やかな供与条件を適用することとする。とともに、原則として契約者を日本企業に限定し、アジア経済再生に向けての貢献が期待されている本邦企業の事業参加機会の拡大も目的としていた。

その後、本邦技術活用をより明確化し、対象国をアジアに限らないSTEPにこの制度が引き継がれることになった。

3. ベトナムの ODA 案件の概要

約85%(旅客人数ベース)が円借款による空港整備

ベトナム戦争終結となるサイゴン陥落(1975年)で、象徴的な舞台となったタンソンニャット空港。ホーチミンの空の玄関となる国際線ターミナルは、日本のODAにより建設され2007年に供用が開始された(円借款供与額は227億円)。上述の特別円借款事業であり、設計は日本空港コンサルタンツで、鹿島建設、大成建設、大林組、前田建設の共同企業体が施行した日本企業連合による事業であった。到着口および出発口には、日本のODA支援に対する謝意を示した記念プレートが設置されており(写真1)、「日本の円借款により建設が行われた」ことが英語、ベトナム語、そして日本語で表記されている。

■写真1: 円借款に謝意を示す記念プレート



出所: みずほ証券金融市場調査部撮影

■写真2: 新空港(ロンタイン空港)建設予定地



出所: みずほ証券金融市場調査部撮影

タンソンニャット空港の旅客・貨物は年率2ケタの需要増が続いており、2020年には限界に達すると想定されている。しかし、同空港は街中に立地するため拡張は難しく、中心部から約35km離れたロンタイン地区に新空港(ロンタイン国際空港)建設の計画が進められている。2020年開港を目指すロンタイン国際空港のマスタープランによると、第1期では4,000m滑走路2本、旅客ターミナル40万 m^2 および貨物、整備施設等が建設され、最終期(2050年以降)には4,000m滑走路4本で年間旅客1億人に対応できる規模が計画されている。建設予定地は、現在、ゴム林が広がっている台地(写真2)。第1期空港整備に関する事業費は、土地の収用、移転費用を除いて約60億ドル、建設費は約43億ドルとされる。このうち、旅客ターミナルビルが約14億ドル、基本施設を含めた土木工事が約13億ドルと見積もられており、この基本施設と旅客ターミナルビルを日本の円借款と民間資金を活用したPPP方式で整備することを前提に調査が進められている。

円借款による発電所は発電容量全体の約20%

JBICによる調査では有望国ランキングで中国、インド、ベトナムは上位の常連になっている

²。ベトナムが上位に入る理由としては、「安価な労働力」、「現地マーケットの今後の成長性」、「優秀な人材」が挙げられる一方で、課題としては「インフラの未整備」が最も多い。確かに、道路舗装率や水道整備率はインドや中国といった他の新興国より低い、実際には電力の安定供給が障害に挙げられるケースが多いようである。

電力需要は毎年2ケタの伸びを示す一方、ベトナムの発電量の約30%は水力発電であるため、乾季には発電能力が低下する構造的な問題を抱える。雨量が不足した一昨年も電力の安定供給に支障が生じた。現在発電に利用されている天然ガスは早晩枯渇することが見込まれ、2020年には原油輸入国に転じることも想定されている。経済成長による電力需要のベクトルと供給には明らかにギャップが存在するため、原子力発電の導入計画に繋がっている。

なお、円借款による発電所の発電容量はベトナムの発電容量全体の約20%を占める(2008年末時点)。図表5は、円借款により建設された発電所と受注した本邦企業の一覧をまとめたものである。

■図表5: 円借款により建設された発電所と受注企業

発電所	発電容量	円借款供与額	完成(予定)年	受注企業
ダニム電力システム改修事業	160MW	70億円	2006年	三菱商事、三菱電機、日商岩井・東芝、新日本無線、他
タクモ水力発電所増設事業	75MW	60億円	2014年	未定
ハムトアン・ダーミー水力発電所建設事業	475MW	531億円	2002年	熊谷組、前田建設、日立造船、日商岩井、他
オモン火力発電所及びメコンデルタ送電網建設事業・オモン火力発電所2号機建設事業	600MW	1号機: 531億円 2号機: 275億円	1号機: 2009年 2号機: 2014年	1号機: 三菱重工・三菱商事 2号機: 未定
ファーライ火力発電所増設事業	600MW	728億円	2003年	住友商事、他
タイビン火力発電所及び送電線建設事業	600MW	207億円	2015年	未定
ギソン火力発電所建設事業	600MW	209億円	2013年	丸紅、富士電機、等
ダイニン水力発電所建設事業	300MW	332億円	2008年	鹿島建設・熊谷組、間組、IHI・酒井重工業、東芝・日商岩井、他
フーミー火力発電所建設事業	1,090MW	619億円	2002年	三菱重工、他

出所: JICA

以上、ベトナムの空港や電力の分野の状況を概観したが、今回、視察を行った事業について、以下、簡単に紹介しておきたい。

① ホーチミン都市鉄道1号線

以前は500万人だったホーチミンの人口は、現在は800万人、毎年20万人の人口増加が続く、近い将来1,000万人に達することが確実視されている。人口増加に伴い、自動車やバイクの利用台数が増加、交通渋滞や事故の深刻化が経済活動のボトルネックになりつつあるばかりか、大気汚染による健康被害も懸念されている。公共交通機関がほとんど存在しない同国においては、都市鉄道の導入が課題であり、JICAはホーチミン市都市開発マスタープラン策定を支援し、同プランの中で最も優先順位が高いとされる1号線の建設に対して、STEPIによる円借款の供与を行っている³。

■図表6: プロジェクトの概要

プロジェクト名	ホーチミン都市鉄道建設事業
円借款	2006年度に第1期約208億円を承諾。 (総事業費約2,359億円の見込み)
工期・進捗状況	現在入札中。入札・建設が順調にいけば開通は2018年の予定。
概要	・ホーチミン市中心部のペンタインから、市東北部に位置するスオイティエンまでの区間において、19.7kmの都市鉄道を建設するもの。 ・供給車両は51両。車両供給パッケージは、①日立製作所/日立プラントテクノロジー、②三菱重工/住友商事、③川崎重工/伊藤忠商事、④東芝/丸紅の4コンソーシアムが応札。

出所: JICA

² 「わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告－2010 年度海外直接投資アンケート結果(第 22 回)」参照。

³ 既存のベトナム国鉄が保有する路線はすべて「単線・非電化・ディーゼル機関車牽引」の旧来の都市間鉄道。ホーチミン都市鉄道 1 号線が、同国で初めての都市鉄道案件となる。

なお、1号線のほか、6号線までの計画がなされている。資金支援は2号線がアジア開発銀行(ADB)やドイツのKFW、3号線以降はマスタープランのみが承認されている段階だが、スペインのODAや、ロシアおよび中国の投資家が出資を希望しているとされる。日本が支援する1号線の進捗が先行しており、関心を寄せるフランス、ドイツ、ロシア、中国等にも先駆けて同国最初の都市鉄道に日本の技術を導入することは、今後の展開を考える上でも重要といえるだろう。

道路建設のような分野では、建設事業者選定に係る入札は、価格面で中国や韓国企業との競争が激化している。実際に、途上国において一般的な道路建設におけるゼネコン等の日本企業の落札は難しくなりつつある。しかし、都市鉄道分野における日本企業の技術水準は比較的競争力が高く、この分野でのODAにはSTEPが適用され、車両や料金徴収システムなどで日本製品が採用されやすいことは言うまでもない。

なお、マスタープランで1号線～4号線をホーチミン市の中心部であるベンタイン市場前の駅に集約し、その地下街を開発する案が浮上しており、現在、JICAの支援でフィージビリティスタディが行われている。写真3および4は、中央駅開発が計画されているベンタイン市場周辺である。

■写真3: 中央駅開発が計画されるベンタイン市場周辺①



出所: みずほ証券金融市場調査部撮影

■写真4: 中央駅開発が計画されるベンタイン市場周辺②



出所: みずほ証券金融市場調査部撮影

公共交通機関の整備が決定的に不足しているベトナムにとって、都市鉄道の整備は優先順位が極めて高いプロジェクトといえるが、問題がないわけではない。例えば、都市鉄道が完成しても、これまでベトナム国内に都市鉄道事業者が存在しない以上、管理・運営・修繕のノウハウや経験は皆無である。2011年よりJICAは、ホーチミンにおける都市鉄道運営組織を支援する技術協力プロジェクトをスタートしているが、単にインフラの整備だけでなく、その機能発現のためにはソフト面を含めた総合的な支援がパッケージとして必要になる好例であろう。また、既に通勤通学の主要な交通手段となっているバイクから、都市鉄道へのスムーズな移転が行われるかもわからない。少なくとも、最寄り駅周辺での駐輪場の整備や駅開発も同時に進める必要性が指摘されており、ここでも、沿線開発の実績と経験が豊富な日系企業の競争力が活かされる分野である。

上記の都市鉄道のマネジメントに係る技術的支援としては、ホーチミン市都市鉄道運営会社の設立支援でJARTS(Japan Railway Technical Service)と大阪市交通局が、1号線では大阪市交通局とJR東日本が協力している。また、今回の視察対象にはなっていないが、同様にハノイでは都市鉄道1号線および2号線の建設がODAの対象となっている。ここでは、ハノイ市都市鉄道運営会社設立支援でJARTSと東京メトロが、1号線でJR東日本が、2号線で東京メトロが協力中であり、5号線の調査では京阪電鉄、JARTS、野村総研の3社JVが協力準備調査を実施中である。

② 東西ハイウェイ(トゥーティエムトンネル)

ホーチミン市東西幹線道路(サイゴン東西ハイウェイ)は全長21.7km。交通機能の障害になっていたサイゴン橋の大渋滞を緩和することに繋がるだけでなく、開発が遅れるサイゴン川対岸と市中心部をトンネルでつなぐことで周辺地域の開発が促進することが期待される。さらに、南北高速道路と接続することで、建設予定の新国際空港や大型コンテナを取り扱える国際港(ともにODA案件)が陸路で繋がることになる。

円借款は、1999年から2010年度の5次に亘り合計約551億円供与しており、施行は大林組、PS三菱、そして川崎重工等が行った。橋梁やトンネルなどで高度な土木技術が必要とされる事業であるが、特に大林組が施行したサイゴン川の川底に敷設するトゥーティエムトンネルは、ベトナムで初となる沈埋工法が採用された⁴。

■図表7: プロジェクトの概要

プロジェクト名	サイゴン東西ハイウェイ建設事業
円借款	約551億円(5次に亘る累計承諾額)
工期・進捗状況	国道1号線～市中心部カルメット橋までは2009年9月開通。 2011年11月に渡河トンネルを含め全線開通。
概要	・コンサルタント: オリエンタルコンサルタンツ ・施行: 大林組、PS三菱、川崎重工 ・事業内容: タウフ・ベンゲ運河沿道拡幅・西方道路延長、サイゴン河トンネル・トゥーティエム道路建設、電機機器調達、住民移転先インフラ整備

出所: JICA

■写真5: トゥーティエムトンネル入り口



出所: みずほ証券金融市場調査部撮影

■写真6: トゥーティエムトンネルの料金所



出所: みずほ証券金融市場調査部撮影

③ ホーチミン市水環境改善事業～ベトナム初の下水処理施設

人口増加と急速に進む都市化により、ホーチミン市の産業排水や生活廃水は急増している。しかし、下水処理場は整備されておらず(ホーチミン市に限らず、ベトナム全土で未整備)、汚水はすべて未処理のまま河川に放流されている。同市の合流式排水施設は1870年代にフランスにより建設され、1975年まで米国等によって改修されたが、当初の設計人口は150万人であり処理能力は大きく不足している。

■図表8: プロジェクトの概要

プロジェクト名	ホーチミン市水環境改善事業
円借款	約283億円(3次にわたる累計承諾額)
工期・進捗状況	下水処理場は2009年2月より稼動。2012年に全工事完了予定。現在第2期案件の入札準備中(32.8万m ³ /日を拡張し、最終能力46.9万m ³ /日)
概要	・市中心部タウフ・ベンゲ運河の改修、浸水被害の頻発する地域におけるポンプ排水改善、市中心部の排水網のリハビリと増設、遮集管・下水中継ポンプ場・導水管・下水処理場の建設等を行う。 ・ビンフン下水処理場の建設は、西松建設、荏原製作所、清水建設のJVが施行

出所: JICA

こうした懸念に対して、ホーチミン市はJICA開発調査「ホーチミン市排水・下水道整備計画調査」(1998-1999)を基本に下水道計画を策定、円借款事業による「ホーチミン市水環境改善事業(第1・2期)」を実施した。世銀やベルギー等の支援でも整備は進みつつあるが、下水道関連施設の管理を行う洪水管理センター(SCFC)には人材、技術、機材、シス

⁴ 沈埋工法とは沈埋函(ちんまいかん)という箱型の構造物を陸上で複数建設し、川を曳航して運搬、川底に沈めて接合して一本のトンネルにする工法(当該工事では4基の沈埋函を接合)。当該工事は大林組が担当したが、ベトナムでは沈埋工法はおろか、川底にトンネルを通すということも初めてであり、建設時は現地でも大きく報じられたほか、豪雨による冠水の可能性など安全性に対する関心も高いものとなった(漏水対策、ポンプ設置等対策は採られている)。ベトナムへの技術移転は一定の成果が見込まれるものの、同事業のような規模の監理、設計、施行、調達などを含めたプロジェクトの実施はベトナム単独だけでは時期尚早と見られている。

テム、連携面の能力不足から、インフラ面の整備にソフト面の対応が追いつけない状況となっており、日本へ期待は高い。

■写真7: ビンフン下水処理場の沈殿槽から管理棟等



出所: みずほ証券金融市場調査部撮影

■写真8: 日本との共同事業であることを示す施設内の看板



出所: みずほ証券金融市場調査部撮影

ベトナム初の本格的な大規模近代下水処理場は円借款で建設された。2009年2月に運転開始されたビンフン下水処理場で、処理能力は141,000m³/日、下水設備の納入は荏原製作所で、現在、大阪市からの長期派遣技術者により運営管理の指導が行われている。これは、ベトナムの管理者であるSCFCの管理能力を高めるプロジェクト「ホーチミン市下水管理能力開発プロジェクト」の一環である。

ビンフン下水処理場が稼動しているとはいえ、未だ市内の90%以上の汚水が放流されている状況であり、現在、同施設の第2期として、処理区域の拡大と処理場の増設が予定されている(対象人口は第1期の約3倍)。

④ 南北高速道路建設事業(ホーチミンーゾーザイ)

ハノイから繋がる南北高速道路網のうち、最優先課題であるホーチミンーゾーザイ間の道路が整備されることより、国道1号線から51号線における交通需要増加への対応、物流の効率化、交通渋滞の効率化を図る。特に、整備が進む港湾・空港等の輸送拠点と、工業団地等の生産拠点が結節することの物流効率化への期待が大きい。

具体的には、当該事業はホーチミン市アンフー近辺からゾーザイまでの約51km区間における高速道路と料金収受設備の建設を行うプロジェクトである。円借款では、国道51号線までの区間および料金収受設備の導入を実施し、他区間の建設はADB借款が実行される。

■図表9: プロジェクトの概要

プロジェクト名	南北高速道路建設事業
円借款	416億円 2007年度に第1期約166億円を承諾。総事業費約586億円のうち約76億円はADBの融資。第2期借款250億円は3月に締結。
工期・進捗状況	2013年完成予定 パッケージ1A: 2009年12月建設着工 パッケージ1B: 2010年4月建設着工 パッケージ2および3: 2010年5月建設着工
概要	1A: 高架(始点から7.5km地点、環状2号線インターチェンジ) 1B: 高架(7.5kmから11km地点) 2: ロンタイン橋(11kmから14km地点) 3: 盛土(14kmから最終23.9km地点) 4: 料金収受設備(全線51km区間)

出所: JICA

■写真9: 建設中の高速道路



出所: みずほ証券金融市場調査部撮影

■写真10: 円借款事業であることを示す看板



出所: みずほ証券金融市場調査部撮影

⑤ カイメップ・チーバイ国際港開発事業

ホーチミン市を中心とするベトナム南部は、同国の貿易の過半を占めているものの、サイゴン港は河川港であり、水深が7～11m程度と浅く、船舶の大型化に対応できないことが取扱能力増強の障害とされてきた。また、現在の主要港は市街地に近く、港湾関連の重車両による慢性的な交通渋滞や大気汚染も深刻な問題となっている。そこで、市街地から75km離れた河口付近に大水深の国際港ターミナルを建設することが本プロジェクトである。2000年、ベトナム政府は日本政府にODAによるプロジェクト実現のための技術調査の実施を要請、JICAが実施を行い2004～2006年にかけて363億円の円借款供与を行った。

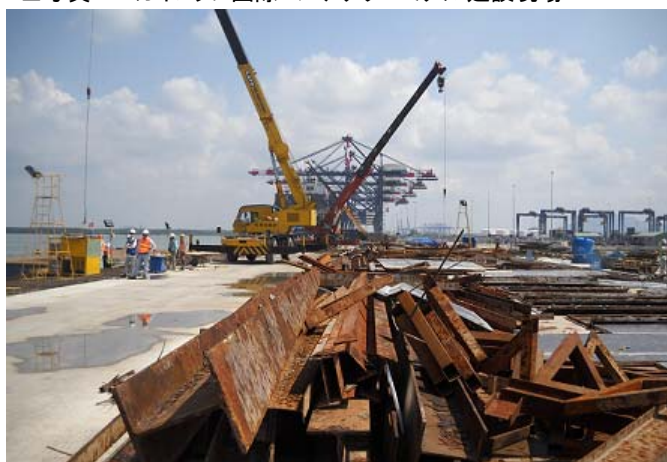
現場はマングローブの湿地帯であり、日本の軟弱地盤改良技術等を活用するSTEP案件として実施、多くの日本企業が参加している。カイメップ国際港は東亜建設・東洋建設が、チーバイ港は五洋建設・りんかい日産建設が、そして航路浚渫工事は五洋建設・東洋建設が請け負っている(荷役機械調達・据置工事は現在入札準備中)。

■図表10: プロジェクトの概要

プロジェクト名	カイメップ・チーバイ国際港開発事業
円借款	約363億円
工期・進捗状況	2008年10月より建設中。2013年完成予定。
概要	① カイメップ港:コンテナ貨物ターミナル2バース建設、アクセス道路、送電線、給水管、管理施設建設等 ② チーバイ港:一般貨物ターミナル2バース建設、アクセス道路、管理施設建設等 ③ 航路浚渫(水深14m) ④ 荷役機器等調達(コンテナクレーン、多目的クレーン等)

出所: JICA

■写真11: カイメップ国際コンテナターミナル建設現場



出所: みずほ証券金融市場調査部撮影

■写真12: カイメップ国際コンテナターミナル建設現場



出所: みずほ証券金融市場調査部撮影

「パッケージ型インフラ海外展開」の成否はベトナムが試金石か

ベトナム戦争時に新聞社の特派員として赴任し、多くの著書を残した近藤紘一氏は、ベトナムのことを「モザイクの国」と表現した。フランスの植民地時代、ジュネーブ協定での南北分断、ベトナム戦争とその後の社会主義共和国としての南北統一。また、国境を接する中国の南進など、絶えず外部勢力の波に洗われてきた。自然環境の多様性、環境や歴史の相違が生んだ国民性の差異を背景に国民は共有性を欠いていると感じつつも、ベトナム人はしたたかなインタナショナルリストであると同氏は指摘する。国の発展のためには外国と密接に提携しなければならないという民族主義を超えた国民性・国際性は、確かに同氏が約30年前に指摘したモザイク性の表出なのかもしれない。日本からの支援を国民に披歴する姿勢、支援に対する謝辞で始まる要人会談。一般に日本人自身があまり気付かなかったODAの戦略的重要性を、被支援国であるベトナムが我々に示しているようでもある。

一方で、同国は国際支援の主戦場の1つでもある。厳しい財政制約のなか、日本がODAの規模を誇る時代は過ぎており、また、欧州からの投資が減退する環境下、中国や韓国との競合は一層激化しているようだ。他国の低価格戦略に対抗できる日本の開発支援の競争力は、①日本企業の高い技術力、そして②1954年以来50年以上におよぶODAの歴史・実績と毎年1万人を数える研修員受け入れやボランティア派遣等のネットワークといわれる。官民連携で日本の成長戦略を担う原動力として、日本のODAは新しい段階に入っているといえよう(厳格な事前調査が前提となることは言うまでもない)。

都市鉄道の運営管理、水処理、道路交通官制等、日本企業や自治体が技術・運営ノウハウの面で強みを持つとはいえ、インフラ整備とパッケージで展開していくことは実際には容易な作業ではない。であるからこそ、日本に対する信頼感や親近感が強いベトナムには、日本主導のプロジェクトを展開しやすい土壌がある印象を受ける(もちろん、社会主義国は契約に不慣れな部分もあり、実際にプロジェクトを推進するには多くの時間と労力を有するとされる)。日本政府が成長エンジンとして位置付け推進する「パッケージ型インフラ海外展開」の成否は、ベトナムが試金石になるといっても過言ではないだろう。今回の視察を通じて受けた率直な感想である。

【開示事項】

本資料の作成担当アナリストおよび/またはその家族(生計を一にする家族、または、同居する家族)は次の会社の有価証券を保有しております。: 該当なし

【アナリスト確認事項】

本資料に記述された有価証券や発行体に関する意見は、本資料に記載されたアナリストの見解を正確に反映したものであり、また、直接間接を問わず本資料記載の特定の投資判断または見解の対価として報酬を受け、もしくは、報酬の受領を約していないことをアナリスト自身がここに確認するものです。

【留意事項】

本資料は、みずほ証券/Mizuho International plc により、両社およびその関連会社の顧客を対象に情報提供のみを目的として作成されたものです。本資料は、英国金融サービス庁(Financial Services Authority)規則により規定されている個人投資家や、米国および日本の証券規制法規により配布を制限されている投資家を対象にしたものではありません。また、本資料は特定の有価証券の取引の勧誘、または特定の取引の勧誘を目的としたものではありません。

本資料は、みずほ証券/Mizuho International plc がすべて公に入手可能な情報に基づき作成したものです。本資料には、信頼に足るものと判断した情報、データを掲載していますが、みずほ証券/Mizuho International plc は、その正確性、確実性を保証するものではありません。過去のパフォーマンスは、将来のパフォーマンスを示唆するものではありません。本資料に記述された今後の見通しは、アナリストの見解を反映させたものであり、実際のパフォーマンスとは異なり、今後のパフォーマンスに関する保証をするものではありません。本資料に記載された内容は事前連絡なしに変更されることもあります。

みずほ証券、Mizuho International plc およびその関連会社等は、本資料に記載された発行者の発行する有価証券およびその派生商品について、本資料読者の売買の相手方となり、本資料において推奨された内容と異なる売買、ポジションの保有、マーケットメイク、自己あるいは委託売買を行う場合があります。また、本資料記載の有価証券等の発行者に対して金融・顧問サービスを提供する場合があります。本資料に記載された有価証券等および同取引にはリスクが伴います。投資家は、かかるリスクや投資判断、個別の事情に応じた投資適合性について、顧問の金融、法務、会計、税務アドバイザーにご相談の上、お取り扱いくださるようお願いいたします。また、みずほ証券および Mizuho International plc は、いかなる投資の妥当性についても保証するものではありません。投資の最終決定は、投資家ご自身の判断と責任においてなされるようお願いいたします。アナリスト、みずほ証券/Mizuho International plc はいかなる場合においても、本資料を提供した投資家ならびに直接間接を問わず本資料を当該投資家から受け取った第三者に対し、あらゆる直接的、特別な、または間接的な損害等(本資料の使用に直接または間接的に起因したと思われる場合、または本資料の使用上の誤り、あるいは本資料の内容の脱落または誤りによるものを含みますが、これに限定されるものではありません。)について、賠償責任を負うものではなく、投資家のみずほ証券/Mizuho International plc に対する賠償請求権は明示的に放棄されていることを前提とします。

英国・欧州経済地域: 本資料の英国における配布については、Mizuho International plc(所在地:Bracken House, One Friday Street, London EC4M 9JA UK)が行います。Mizuho International plc は、英国金融サービス庁(Financial Services Authority)により認可および規制を受けるロンドン証券取引所の会員です。本資料は個人投資家向けではありません。本資料は欧州経済地域に加盟している他の国に配布できます。利益相反の防止および回避に関する社内管理規定の詳細についてはウェブサイト <https://uk.mizuho-sc.com/> をご覧ください。米国: Mizuho Securities USA Inc.(MSUSA)が配布するレポートの内容については、MSUSA が責任を負っています。また、みずほ証券株式会社と Mizuho International plc が米国の顧客に直接配布するレポートの内容については、それぞれのレポートの発行会社が責任を負っています。米国の投資家が本レポートに記載された有価証券の取引を申し込む際には、MSUSA を通して取引を申し込む必要があります。詳細や取引のお申し込みについては、MSUSA の営業担当者(所在地: 320 Park Avenue, New York, NY 10022, USA)までお問い合わせください。MSUSA は外国のソブリン債、社債、およびそれらに関連する商品の取引についてはみずほ証券株式会社および Mizuho International plc の代理人として当該取引を行います。MSUSA はそれらの取引の成立を保証するものではなく、また決済に関与するものでもありません。

日本: 本資料の日本での配布は、みずほ証券株式会社(所在地:東京都千代田区大手町 1-5-1 大手町ファーストスクエア)がこれを行います。

アジア: 香港および日本以外のアジア諸国への配布は、Mizuho Securities Asia Limited(所在地:12th Floor, Chater House, 8 Connaught Road, Central, Hong Kong)がこれを行います。

本資料の著作権はみずほ証券/Mizuho International plc に属し、その目的を問わず無断で引用または複製することを禁じます。

当社において債券を購入する場合は、購入対価のみお支払いいただくことになります。その他のお取引をいただく場合には、各取引の種類に応じて、所定の手数料等をご負担いただく場合があります。例えば、株式・REIT の売買取引には、約定代金に対して最大 1.20750% (税込み)(2,625 円[税込み]に満たない場合は 2,625 円[税込み])の手数料が必要となります。

各商品等への投資には対象商品等の価格変動等により、損失が生じるおそれがあります。

みずほ証券株式会社

金融市場調査部

〒100-0004

東京都千代田区大手町 1 丁目 5 番 1 号大手町ファーストスクエア

金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第 94 号

加入協会 日本証券業協会、社団法人日本証券投資顧問業協会

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