

日越共同イニシアティブ フェーズ4
WT6「民間部門を活用したインフラ整備の推進」
報告書

1. 背景・目的

2011年7月、計画投資大臣、駐ベトナム日本国特命全権大使及び日本経団連日越経済委員長は、日越共同イニシアティブ第4フェーズの枠組みにおいて、「民間部門を活用したインフラ整備の推進」に取り組むことに合意した。

アジアをはじめとする途上国において急速な経済発展を背景に、道路、鉄道、電力、港湾、空港など、あらゆる分野でインフラ需要が急増している。ベトナムにおいても、2020年まで400億ドル超のインフラ整備需要が見込まれている。

ベトナムにおいて、工業振興・高度化のための日本をはじめとする諸外国からの海外直接投資の更なる促進、国家目標である2020年の近代的工業国化実現等のためにも、長期に亘って着実かつ安定的にインフラ整備を進めていくことが重要な条件である。上記のようにインフラ整備には莫大な資金が必要となる一方で、ベトナムの経済発展、中所得国への移行等を背景に、中長期的には諸外国等からの援助資金供与の縮小も見込まれるなかで、PPPやBOTなどの活用により民間資金を動員し、効果的かつ効率的にインフラ整備を進めていく必要性が高まっている。

インフラは国家経済活動や国民生活を支える基盤であり、またそのために電力や交通インフラの料金のあり方や事業運営は、ホスト国政府の政策・方針に大きな影響を受ける。また、一般にインフラ投資事業は事業規模も巨大であり民間事業者だけでは対応が困難な種々のリスクが存在することから、民間資金を活用したインフラ・プロジェクトの形成においては本質的に、政府による明確なコミットメントと一定の関与（政府サポート）が必要不可欠であり、特に、政府と民間事業者の間で責任とリスクをいかに適切に分担するかがポイントとなる。

かかる観点を踏まえて、新興国等においてインフラ整備に豊富な経験を持つ日本側と、民間資金の動員を目指すベトナム政府との間で、民間部門を活用したインフラ整備の推進にあたって共通する課題について、包括的に議論を行い、民間部門を活用したインフラ整備というベトナムにとって新しい分野における相互理解を深め、かかる議論を報告書の形にして、関係機関へ共有する旨の行動計画が合意された（別添1）。

2. フェーズ4の取組により得られた成果

(1) 民間部門を活用したインフラ整備に係る日越間の意見交換・相互理解

本WTでは、日本側メンバー及びベトナム政府側メンバーとの間で、意見・情報交換のための会合を2011年11月29日（第1回会合）、2012年6月27日（第2回会合）、7月18日（第3回会合）、10月3日（第4回会合）、10月30日（第5回会合）と計5回に加えて、行動計画の進捗状況を確認するための評価会合として2011年12月（1次中間評価）、2012年7月（2次中間評価）、11月（最終評価会合）を行い、日越双方で合計8回の会合を持った。

(2) インフラ整備に係るベトナム政府からの情報提供

5回実施された日越双方による意見・情報交換のための会合のうち、第1回及び第2回は、ベトナムのインフラ整備の事業機会、民間部門を活用したインフラ整備に関する既往の制度的枠組みとそれに対するベトナム政府の考え方を中心に意見交換を実施。ベトナム側からは、副首相がチェアをするPPP Committee（委員会）の設立、計画投資省入札管理局内のPPPオフィス設置について紹介があるとともに、既往の制度的枠組みとともにLaw on Procurementの準備状況や2020年までの重要インフラ・プロジェクトリスト（別添2）の提示があった。

(3) 日本側の民活インフラ投資改善希望事項に係る協議

第3回から第5回の会合においては、本WTの日本側メンバーである民間企業等から「民活インフラ投資に係る改善希望事項」（28項目）を取り纏め、予めベトナム側に提出した上で、各項目について具体的に日越双方で意見交換を実施した。日越双方の間で積極的に展開された包括的かつ密度の濃い議論は、今後の民活インフラ関連制度設計の改善、プロジェクト組成といった観点から、日越双方にとって極めて示唆に富んだ有意義なものとなった。その結果、報告書別紙の「民間インフラ投資促進のため改善希望事項に関する協議結果」は、本報告書の最重要部分を構成するものとなっている。なお、より詳細な議論の内容としては、各会合議事録（別添3）を参考にされたい。

いくつかの点については双方合意に至らなかったものの、日本側が抱える懸念事項の多くの点において、日越双方によって率直かつ建設的な議論を行うことができ、相互理解が深まったといえる。

3. 今後の課題

世界銀行は、Public Private Partnershipによるインフラ整備を成功させるためには、「4つのC」として、法制度や投資環境等のClimate、ホスト国政府によるCommitment、公的部門のCapacity、プロジェクト実施のためのCapitalを挙げている。

上記2. のとおり、これまでの合計5回に及ぶ議論の中で、「4つのC」に関連する、民間部門を活用したインフラ整備に係る日越が共通に認識する課題は明らかになってきたと思われ、議論実施済の全項目につき双方で合意に達したわけではないものの、日越双方の相互理解は大きく深まったと考える。

これまでの日越双方の議論の中で、ベトナム側から説明があった政府内で検討中の課題（例えば外貨交換保証割合の上限引上げ（日本側は撤廃を希望）などについては、民間投資家等の意見や要望を真摯に受け止めた上で、ベトナム政府による今後の適切な対応を期待したい。

本WTにおいては、民間部門を活用したインフラ整備における民間事業者が共通して抱える諸課題についての率直かつ建設的な議論を実施することができた。これまで多くの国において、政府と民間事業者とのリスク・責任の適切分担等についてお互いの認識や期待のギャップを、各種の対話を通じて克服し、インフラ整備を実現してきたように、今後ベトナムにおいても引き続き、民間事業者などの案件のステークホルダーと積極的に対話を継続させることが重要である。

以 上

(添付資料)

別 紙：民間インフラ投資促進のための改善希望事項に関する協議結果

別添 1：WT 6 日越合意シート

別添 2：重要インフラ・プロジェクトリスト（MPI 提供）

別添 3：WT 6 日越会合第 1 回～第 5 回議事録

※各項目における詳細な議論は別添3：WT 6日越会合第1～5回議事録を参照のこと

1. ベトナムにおいて民活インフラ投資にあたっての改善希望事項（全般）

項番	セクター (特定が必要であれば)	改善希望事項	理由(明確に)	ベトナム政府への具体的要望	日越協議結果要旨
1-1	全般	法令・制度変更リスクの排除	法改正、税率変更、各種制度変更起因するリスク及びコスト増加については、民間事業者による負担は不可能であるため。	法改正・税率変更・各種制度変更による事業への影響（リスク及びコスト増加）に対するベトナム政府側の保証	投資家の投資判断際での前提条件となる法律を含む各種制度が長期の事業期間にわたって安定的であることが重要であり、法律等が変更されプロジェクトが著しく不利な影響を受ける場合、政府が相応の負担を必要とする必要がある。かかる点について日越双方でその重要性を認知。
1-2	全般	為替・金利変動リスクに対する保証	・VNDが事業通貨となっている場合、現状では、長期にわたって為替・金利変動リスクをヘッジする手法が無い。 ・大規模インフラ事業等においては、事業資金へのファイナンスが通常USDなどのハードカレンシーで行われる。他方、ベトナムでは原則VND決済であるため、融資返済には、VNDをハードカレンシーに交換する必要あり。特に、円建て長期ローンベースとした資金構成となる場合などにおいては、高インフレ・VND切下げ傾向の中、為替変動リスクをどの程度ヘッジできるかが重要。	・ベトナム政府による為替・金利変動リスクの負担・保証 ・ベトナム政府による外貨交換保証や、USD決済の特例的な認定など	ベトナム側から、外貨交換保証について30%を上限とするのはOfficial Letter1604号（1604-TTg-KTN）に基づくものであり、電力BOT案件に限られること、今後の外貨準備状況に応じて、上限は変更していくことが可能である旨説明。さらに、外貨交換保証の上限撤廃の要望をMOITが首相府に提出し、首相府からはSBVIに対して検討指示が出されている。現在、SBVが外貨準備の状況を踏まえて上限割合の変更につき検討中。
1-3	交通インフラ（鉄道・道路等）	適正レベルでの運賃・通行料金の設定、及び弾力的な改定	・現状では、公共交通サービス料金が著しく低く設定され、かつ、料金改定（値上げ）が困難であり、料金徴収だけでは事業性が得られない。 ・道路料金改定を行う場合、MOFがMOFに改定申請を行う必要があり、料金改定に時間を要する懸念あり。 ・BOT等の民間資金により建設された有料道路の料金は、通運（90/2004/TT-BTC）記載の料金の2倍が上限とされているが、最近の物価上昇に伴う上限料金改定が実施されていない状況。物価上昇に応じて料金を変更できる仕組み等が必要。	事業者にとって適正な運賃・通行料金の設定（改定を含む）権利の確保するための仕組み等の整備。	ベトナム側から、高速道路整備については、一般道路のように並走する他の道路を公衆が選択できる場合、MOFやMOTの承認を取らずに、事業者が自由に料金を設定できることとなっている。尚、他の選択肢となる並走道路が無い道路案件や、鉄道案件については自由な料金設定は出来ず、MOFの承認が必要となる、との説明。
1-4	交通インフラ（鉄道・道路等）	ライダーシップリスクの政府負担	・需要不足リスクを民間企業が負担することは非常に困難であり、ベトナム政府の負担が必要。 ・将来的な経済社会状況の変化等により、調査時の推計値と実際の需要（交通量や利用者数など）が異なる可能性がある。特に料金収入が唯一の収入源となる場合、事業への影響は甚大。最低収入保証などの取決めが必要。	ベトナム政府によるライダーシップリスクの負担。又は、需要不足リスクを収益面で排除できるAvailability Payment方式などのリスクヘッジスキームの確立	ベトナム側から、官民での公平なリスク分担を前提としつつ、政府が最低収入保証を行うなど、PPP首相決定71号の改正や関連ガイドラインの策定において検討予定であるとの説明。
1-5	交通インフラ（鉄道・道路等）	BOT等の民間事業におけるユーザーの支払いからSPCまでの資金の流れを簡素化・迅速化する仕組みの確保。	・道路事業を公的主体が実施する従来方式の場合、有料道路通行料金は、一旦国庫（MOF）に納入される仕組みとなっている。	BOT等の民間事業におけるユーザーの支払いからSPCまでの資金の流れを簡素化・迅速化する仕組みの確保。	越側から、民間事業者による道路整備プロジェクトでは、交通料金は国庫納付を経ることなく、直接事業者の収入になるとの説明。参考通達として、90-2004-TT-BTCの紹介あり。
1-6	電力インフラ	案件形成に係る手続きの透明性・公平性の向上	提案案件を電力案件の担当省であるMOITに提案しても、適切な助言、意見が得られない。またMOITからは、案件上程のためには担当者ではなく首相府にコンタクトするようにと言われる。BOT政令に則った手続き（本来の提案窓口はMOIT）での案件形成が不可能。	実現可能な、簡易な案件提案スキームを構築し、その上で、案件承認又は却下の理由も開示すべき。（全ての案件を公示して競争入札に出来ないのは、ある程度理解できるが、電力BOT競争入札案件については時間がかり過ぎ。今後のベトナム政府の強いリーダーシップに期待。）	日本側は、民間事業者からの率直な意見集約として問題提起。一方、MOITからはこれまで適切かつ協力的に対応してきたとの回答。

2. ベトナムにおいて民活インフラ投資にあたっての制度面（BOT政令（Decree108号）、PPP首相決定（Decision71号）を含む）の改善希望事項

項番	法令等 (可能な限り)	改善希望事項	理由(明確に)	ベトナム政府への具体的要望	日越協議結果要旨
2-1	1604/TTg-KTN BOT外貨交換保証30%	電力事業における外貨への交換保証の上限の撤廃	ベトナム政府は、外貨準備高の不足により、電力事業における外貨への交換保証の上限を収入の30%に制限。外国人投資家の観点からは、収入が現地通貨建ての場合、外貨交換及び海外送金は、投資受入政府によって100%保証されるべきものである。当該保証は、海外からの投資促進のためには不可欠。	電力事業において外貨交換保証の上限を収入の30%とする規制の撤廃、外貨交換及び海外送金の100%保証	ベトナム側から、外貨交換保証について30%を上限とするのはOfficial Letter1604号（1604-TTg-KTN）に基づくものであり、電力BOT案件に限られること、今後の外貨準備状況に応じて、上限は変更していくことが可能である旨説明。さらに、外貨交換保証の上限撤廃の要望をMOITが首相府に提出し、首相府からはSBVIに対して検討指示が出されている。現在、SBVが外貨準備の状況を踏まえて上限割合の変更につき検討中。
2-2	PPP首相決定 (Decision No. 71/2010/QĐ-TTg)	入札条件設定時における応札者側との十分な意見調整	PPP首相決定では、事業者選定後、30日以内に事業者間の交渉を行うことが規定されているが、金融機関との交渉に要する期間等を考慮すると非現実的。国際慣行から見ても交渉期間が短すぎる。このため、入札条件を設定する時点で、応札者側が実施可能な入札条件となるよう十分な時間を確保して協議を行うことが必要。	入札に当たって政府から提示される条件が国際慣行に合致し、投資家及びレンダナーの視点から応諾可能なものとなるようにするための手続き及び十分な時間の確保。	日本側は、投資家選定の前の段階で事業者の入札書類において、国際慣行に合致して投資家及びレンダナーの視点からして応諾可能なものになるようにしっかりと現実的に練られたものにすべきと主張。ベトナム側は、入札条件提示前に、応札者側が応諾可能な入札条件となる十分な時間を確保する必要がある点につき、理解。
2-3	PPP首相決定	国による支出割合の引上げ、柔軟化	PPP首相決定では、国家の支出割合が総投資額の30%までとされている。BOT政令（Decree No. 108/2009/ND-CP）の場合、総投資額の49%が上限とされていることと比べても、低下している。政府側の支出を拡大しない場合、案件によっては民間の利益水準に合致せず、事業自体の実現可能性が低くなる。	PPP首相決定における国による支出割合の事業の採算性に合わせた水準への引上げ、又は柔軟化	日本側は、政府による支出割合が、PPP首相決定71号では30%、Decree108号では49%となっている中、案件の性質に応じて、政府支出割合を柔軟に対応できるように制度設計を要請、ベトナム側も理解。
2-4	PPP首相決定	民間所有部分の自己資本比率の引下げ	PPP首相決定では、民間所有部分の自己資本比率が30%以上と規定。国際的には10～15%が通例。なお、BOT政令では、事業費規模に応じて10～15%である。	PPP首相決定における民間所有部分の自己資本比率について、現行の30%以上から、BOT政令並みの10～15%への引下げ	日本側は、事業の性質に臨みより柔軟に設定されるべきと主張。ベトナム側は、Decree108号では、全体事業費の10～15%が民間出資となるが、Decision71号では、State Participation（30%上限）を除いたポジションのうち30%以上を民間出資とするものであり、実質21%となるとの説明。また、Decision71号を策定した際、国際的な慣行を踏まえた水準との説明。但し、今後の制度改正においても、他国の法制・事例を参考として検討したいとの回答。
2-5	PPP首相決定	事業者提案案件については一社指名交渉を	事業者選定について、BOT政令では、一般入札を原則とするものの、一社指名交渉も首相承認を条件に認められており、実際には、一般入札案件より一社指名交渉案件の方がスムーズに事業が実施される傾向にあった。一方、PPP首相決定では、事業者は必ず入札による選定とされ、事業者提案案件も例外なく入札となるため、民間からプロジェクト提案を行うインセンティブが働かない。	PPP首相決定における事業者提案案件については、一定の条件の下、一社指名交渉を認めるべき。	ベトナム側は、PPP案件においては、原則入札を実施する方針を堅持。事業者にとって優れたプロジェクト提案を行うインセンティブ維持のために、事業者提案案件における同事業者へのインセンティブや優遇措置は検討中であり、具体的なガイドラインを策定中。日本側からは、民間事業者の創造的提案をディスカレッジしないような制度設計を強く希望し、ベトナム政府が検討中としているインセンティブや優遇措置は評価。さらに、日本側からは、民間事業者による事業提案は、現状においてベトナム政府の案件形成に対して種々の貢献が期待できることから、事業提案者との随意契約の可能性が閉ざされることに対する懸念も表明。
2-6	PPP首相決定	紛争解決におけるベトナム国外（第三国）の仲裁指定の活用等	紛争解決手段について、BOT政令では、ベトナム政府と事業者の合意によりベトナム国外の仲裁指定が可能との規定があるが、PPP首相決定では、同様の規定がない。外国投資家にとって、ベトナム国外（第三国）の仲裁を指定することができないと、契約の実行性を担保できない。また、（いずれの法令でも）裁判や調停を行う際のベトナム国内法/外国法の取扱いや運用について明確な規定がない。	紛争解決手段について、ベトナム政府と事業者との合意に基づき、ベトナム国外（第三国）の仲裁指定を可能とする。また、紛争解決に当たってのベトナム国内法、外国法の取扱いや運用について、明確にするための規定の整備。	日本側から、PPP首相決定71号では第三国での仲裁が明確に規定されていない点を指摘し、MPIも理解した上で改正すべく2012年12月の政府向け報告書でレポート予定。MOJからは、仲裁期間の選定は仲裁方や投資協定も参照すべきとの指摘があった。
2-7	PPP首相決定	契約保証金の引下げ	契約履行保証金について、PPP首相決定では、総投資額の2%以上が求められている。BOT政令では、1.5兆ドンまでは2%、それ以上の部分については1%とされている。BOT政令に比べ、PPP首相決定は、事業者の負担が増加。	契約履行保証金について、PPP首相決定においても、BOT政令と同様、1.5兆ドンまでは2%、それ以上の部分については1%とすべき。	ベトナム側から、国際慣行を参照しつつ、Decree108号とPPP首相決定71号を整合性ある形で改正予定との説明。
2-8	BOT政令	権限と責任をもった一元的な交渉窓口の設置	BOT政令では、事業者との交渉窓口が実施機関に一本化されていない結果、事業者は関係諸機関と個別に契約交渉を行う必要があるため、事業者にとっての大きな負担となり、投資意欲を殺している。実際、ある火力発電所プロジェクトでは、10ヶ所もの関係諸機関との交渉が必要。他方、PPP首相決定では、省庁横断のタスクフォースが組織されることになっているが、実際には担当者に権限がなく、上手く機能していなかったとの話も聞く。しっかりとした権限と責任をもった交渉窓口が必要。	権限と責任をもった一元的な交渉窓口の設置	ベトナム側から、PPP案件に関しては、MPI入札管理局内にPPPオフィスを設置するとともに、政府ハイレベルによるPPP Committee（委員余）の立上げについて紹介。また、政府による各種承認手続きを効率的かつ迅速に行う方向を双方で確認。
2-9	BOT政令	用地取得コストのベトナム政府による負担	BOT政令では、補償費用・整地費用・住民移転費用は、原則SPCの負担とされている。例外は、緊急に必要な事業又は重要な事業に限定（BOT政令6.2条&30.2条）。住民移転等の用地取得関連コストをSPC負担とすると事業採算性が悪化し、事業として成立する可能性が低下する。また、例外とするための政府との交渉は、事業者にとって大きな負担。	住民移転を含めたすべての用地取得関連コストをベトナム政府が負担。	日本側から、住民移転費用を含めた全ての用地取得関連コストをベトナム政府が負担するなど、民間事業者が計画を立案しやすい制度を要望し、ベトナム側は一定の理解。

※各項目における詳細な議論は別添3：WT 6 日越会合第1～5回議事録を参照のこと

3. ベトナムにおいて民活インフラ投資にあたっての技術面での改善希望事項

項番	項目	改善希望事項	理由(明確に)	ベトナム政府への具体的要望	日越協議結果要旨
3-1	(軟弱)地盤対策	軟弱地盤における事前の情報提供、リスク顕在化時の手当	軟弱地盤において事業を実施する場合、沈下防止等の対策が必要。また、対策検討にあたって必要となる情報が不足する場合など、詳細設計時等に再度の資料収集や追加調査等が必要となる場合もある。当初想定していなかったコスト・作業期間を要することになり、事業遂行に支障をきたす。	左記のような場合の資金面、スケジュール面での手当てにつき、ベトナム政府側の柔軟な対応に必要な情報の事前提供	ベトナム側は、本指摘はWT6で議論すべき制度改善の問題ではなく、FSの段階でしかるべき調査を実施すべき問題と指摘。インフラ・プロジェクトは、マスタープランによって場所などが決められるが、軟弱地盤に所在するプロジェクトにおいて投資家誘致が難しいのは理解するものの、プロジェクト敷地の一部分が軟弱地盤だからといってすぐに計画が変更されるものではない、との説明。加えて、MOTは、軟弱地盤が事後的に判明した場合の事業費調整の問題と理解しつつ、資金計画の変更が発生することもあり、MOT単独では解決が困難なため、MOFまたは首相承認が必要になるとの回答。
3-2	地下埋設物	地下埋設物への適切な対応	プロジェクトエリアの地下に、水道管・下水道管・電話線・電線などの多くの埋設管や、墓・不発弾といった埋設物があるケースにおいて、ベトナム政府(又は人民委員会)によるこれらの事前の移設、撤去等の対応の不備がある場合、事業者では各関係者に対して直接交渉、調整することが困難なこと、及び危険性などの問題から対応ができない。	ベトナム政府(又は人民委員会)による移設の着実な実施。移設不可能な埋設物に対する防護方法の検討など	ベトナム側から、所管省庁は建設省(MOC)であり、2010年に地下埋設物における取扱を規定するDecree39号(Decree39-2010-ND-CP)を参照との回答。また、PPP案件において、FSを策定する際、地方の各人民委員会と情報交換を行い、地下埋設物が発見されたときには、地方当局と投資家の役割分担についてはMOCの規定に従う必要があるとの説明。尚、地下埋設物が不発弾の場合、処理を担当するのは国防省になる旨紹介(首相決定69-2006-QD-TT)。

4. ベトナムにおいて民活インフラ投資にあたっての改善希望事項(その他)

項番	項目	改善希望事項	理由(明確に)	ベトナム政府への具体的要望	日越協議結果要旨
4-1	政府承認手続	政府による各種承認手続きの迅速化・効率化、一元化	大型インフラ事業実施に際しては、基本設計の首相承認、EIAのMONRE承認などが必要。承認取得に時間を要することがあり、その間、用地取得や詳細設計手続きが開始できないため、事業スケジュール遅延につながる。	政府による各種承認手続きの迅速化・効率化、一元化	政府による各種承認手続きの迅速化・効率化の重要性を双方で認知し、ベトナム側は行政改革のプログラムを実施中であり、改善に向けて前向きな対応。
4-2	税制	SPCに対する事業開始後の税制等制度面の不利益変更の非適用、有益変更の適用。	将来のキャッシュフローを正確に見込むことは、投資を行う上で不可欠。	投資家に不利な法律変更がなされた場合の投資法第11.2条に従った補償の具体的方法につき、詳細な手続きを定めた法令の制定	1-1参照。
4-3	税制	優遇税制の一律適用	法人税の優遇措置(4年間免税、9年間税率半減、税務上欠損金の5年間繰越、加速度償却)の適用につき、実際にはケースバイケースで適用されていることから、確実な適用のためには政府機関との交渉が必要。交渉に時間を要し、投資機会を逸する原因。	法人税の優遇措置の一律適用	ベトナム側は、法人税についてはDecree124-2008-ND-CPに詳細なガイドラインが掲載されていると紹介。同Decreeによると、優遇を受けられるのは2つのインフラ案件に分けられ、一つは、水プラント、発電、下水、橋梁、道路、鉄道、空港、港湾、河川港の開発案件であり、これに該当する場合は同Decreeにて詳細な優遇が定められている(それ以外は政府との個別交渉)。もう一つは、毎年政府が定める社会経済発展に困難な地域においては法人税の優遇措置がある。法人税の優遇について明確かつ透明性ある基準を定めている、との説明。 日本側は、ベトナム側からの説明を受けて、引き続き透明性が高く、予見可能性の高い制度運用を期待する旨伝達。
4-4	需要の不確実性	需要の不確実性を最小限化するための関連情報開示	需要は、周辺の主要インフラ(港湾、空港、連絡道路など)や工業団地の開発状況、ベトナム政府の政策(競合するインフラ施設の建設計画、開発状況、既存施設の運営方針など)等によって、変動が大きくなる。将来のキャッシュフローを正確に見込むことは、投資を行う上で不可欠である。	需要予測を行うに当たって必要となる関連計画・政府方針等の開示、透明性の確保	ベトナム側は、日系企業がPPP案件に投資判断を行う際、キャッシュ・フローや売上予測を重要視することは理解。ベトナム政府は現在PPP案件のFSにおいて外国コンサルタントを活用し、同FSにおいて各種シナリオを検討の上、入札書類にて情報提供する。さらに、ベトナム政府が最低収入保証を行うことを検討中との説明。 日本側から、需要予測にかかる情報の不確実性は完全に排除できないものであり、ベトナム政府が最低収入保証を積極的に検討している点を理解。また、十分な情報収集は、投資家の投資判断に必要不可欠であることから、投資家との個別の協議や情報提供等を通じて、円滑な案件形成に協力してほしいと要望。
4-5	用地取得	用地取得が長期化に伴うスケジュールが大幅遅延の防止	スケジュールの長期化は事業コストを増大させ、民間資本の参加意欲を著しく後退させる。実際には、用地取得が長期化し、スケジュールが大幅に遅延する道路プロジェクト等が多数存在。	用地取得については政府が責任を持つこととし、正当な補償を行いつつ強制収用の手続きを迅速に行う体制を整備する。また、政府(又は人民委員会)の責任により用地引渡しが遅れた場合には、遅れにより発生した費用は、政府(又は人民委員会)の負担とする。	2-9参照。
4-6	土地の強制収用	事業者が強制収容される場合の手続き法令の整備	空港等の国家安全保障上重要な拠点となるようなインフラは、将来的に政府によって収用される可能性を完全に否定できない。BOT政令(第45条)によると、当該事業者が収用等された場合は、ベトナム政府が金銭補償を行う旨が規定されているが、現状、契約等によって具体的な補償方法が規定することが必要となっている。将来の収用の可能性及びその場合の補償内容は、投資判断に極めて重要である。	強制収用がされる場合の手続、合理的な補償の算定基準、具体的な補償の方法、異議申立手続等についての法令を整備	ベトナム側から、2008年6月3日付資産強制収用法(15-2008-QH12)の紹介があり、賠償手続きや異議申立手続きも同法にて規定との回答。政府と事業者の協議によって政府は時価で賠償を行うが、双方合意に達しない場合は異議申立・訴訟ができることになっている。投資法においても同様の原則が定められており、国際仲裁機関に事業者は異議申立を行うことができる。賠償は、国際慣行及びベトナムの政令(Decree188号、Decree123号、Decree69号)に従って行われるとの回答。 日本側は、外国投資家の財産権の保護については、バイラテラルベースの投資協定等で規定されている。また、民活インフラにおいて外資の財産権保護のためには、仮に、強制収用がなされる場合には、被収用資産に対する補償額評価において双方合意に至らないときには国際仲裁に異議申立ができる旨、政府と事業者で個別に取り決めておくのが一般的と理解。資産強制収用法等に従って、透明性のある制度運用を期待するとともに、今後とも外国投資家の財産権を引き続き十分に尊重してほしいとの要望。
4-7	担保設定	SPCにデフォルトが発生した場合、レンダーがSPC株式の所有権を保持する権利に關し、ベトナムでは、SPCの承認及びスポンサーからの権利放棄に加え、レンダーの株式所有に關する政府承認が必要となっていること(会社登録に關するDecree43/2010/ND-CP)。特に、公営事業者が関係している場合、ベトナム政府の承認が難航する懸念がある。	レンダーにとって株式担保の実効性に不安があり、事業者の信用低下、借入コストの増大につながる。借入コストの増大は、事業費全体の増加をもたらす、引いては民活インフラ投資自体を難しくする。	株式(持分)担保の実行による株式(持分)の移転時には、会社や他の出資者の承認を要せず、登録手続も書類が整っていれば必ず受理される旨を法令上明確に規定する。	ベトナム側から、株式担保は民法に則り、政府は関与しないのが原則。もし関連当事者間で一方の当事者の権利が侵害される場合にのみ政府が関与する。本項目については、2006年12月29日付Decree163号(163-2006-ND-CP)及び2012年2月22日付改正Decree11号を参照してほしいとの回答。
4-8	担保設定	国外主体のための土地への担保設定は禁じられていること(Law on Land第119.2条&120条など)。過去には政府が重要と認定した事業で例外が認められていたが、近年はそのような例外を認めない方針。	国外のレンダーのために直接土地に担保設定ができないことにより、レンダーにとって事業者のデフォルト時にレンダーが有効にstep-inができるかについて懸念を感じ、事業者の信用力が低下し、借入コストを増大させる。借入コストの増大は、事業費全体の増加をもたらす、引いては民活インフラ投資自体を難しくする。	国外のレンダーへの直接の土地使用権の担保提供を認める法令を制定する。	MONREから以下のとおり説明あり。 ・2003年土地法(13-2003-QH11)119条2項(b)によると、外国投資家が土地の賃貸料金を支払う場合は、土地の上の財産に担保設定できる。119条3項(b)によると、外国投資家が賃貸料金を一括して支払う場合、土地にある財産を、ベトナム国内で運営される金融機関に対し担保設定できる。外国投資家が工業団地やハイテクパーク、経済特区に進出する場合も同様(120条2項(b)、(c))。 ・2004年Decree181号(181-2004-ND-CP)87条には、BOT投資家は、土地賃貸料金は免除されるとされているが、Decree181号の111条(a)は、2006年のDecree17号(17-2006-ND-CP)2条9号によってreplaceされ、BOT投資家は土地賃貸料金を免除されるとともに、賃貸料金を支払っている投資家と同じ権利を持つとされている。 ・Official Letter1604号では、外国投資家が土地にある財産に担保設定できること。土地使用権が売られる場合、購入者が目的に従って土地の使用権を有することを規定。これらを統合すると、土地にある財産と土地使用権は一体とらえられることを示している。Official Letterも政府による約束の1つであり、ベトナム国内法規定とも整合的であり、心配は不要。 ・現在、2003年土地法の改正を検討中。現行法によると、投資家が土地使用権を国内の金融機関に担保設定できるが、海外の銀行にはできない。この点についても関係者からの意見を徴求中。
4-9	担保設定	BOT政令・PPP首相決定に従って土地使用料が免除される場合、その土地使用権について(国内の金融機関に対しても)担保提供が認められないこと(Law on Land第119.2条及び120条、Decree181/2004/ND-CP第111条a.3)。	上記同様、土地使用権に担保設定ができないことにより、借入コストが増加する。Official Letter1604-ITe-KIn号で、土地上の建造物の所有権が移転した場合に譲受人が当該土地の使用権を承継することが認められたことで、レンダーの一定の理解は得られたが、Official Letterには元来法的拘束力はなく、そのような取扱が本当に認められるのか、懸念が残る。	BOT政令・PPP決定に従って土地使用料が免除される場合でも、その土地使用権についてレンダーに対する担保提供を明確に認める法令を制定する。	
4-10	インターフェースコーディネーションの問題について	他の工事契約者等及び関係官庁との調整を請負事業者がすべて行うとするプロジェクト契約書の改善	プロジェクトの契約書には、請負人の責任で、他の工事契約者等や関係官庁との調整をすべて行うようされている例がある。請負業者が直接、他の工事契約者等や関係官庁との調整を行うのは困難である。	他の工事契約者等や関係官庁との調整は、発注者の責任で発注者が行うべき。	ベトナム側からは、プロジェクトには、投資、土地利用、入札、技術など各種のインターフェースコーディネーションがあり、投資家が関連するインターフェースコーディネーションについて包括的な調査をしてリスク判断を行うことが必要との回答。
4-11	仲裁条項・ICC仲裁に関する問題について	近年、プロジェクトの契約書には、仲裁条項において当事国であるベトナムを仲裁地(Seat of Arbitration)とする、との条件となっている例が多いこと。また、契約書に「ICC(国際商工会議所 International Chamber of Commerce)ルールに則って」という規定があっても、ベトナムにはICCルールを裁定できる機関がないため、この文言が有名無実となっていること。	ベトナムを仲裁地とした場合、ICC仲裁規則に定めのない事項についてベトナムの仲裁法が適用されることになり、同法の恣意的な改正等のリスクがある。外国投資家にとって、仲裁を第三国で実施できることが、契約の実効性・公平性の担保のため必要。	国際契約においては通常採用されている仲裁方法を採用し、仲裁規則については国際商工会議所(International Chamber of Commerce)の仲裁規則に従い、仲裁地は公平な仲裁が可能な第三国を仲裁地とする条件に変更すべき。	ベトナム側は、仲裁地について、MOJと交渉の上、個別案件毎に柔軟に対応可能との回答。

WT6(インフラ)	(1)民間部門を活用したインフラ整備の推進	
ベトナム側関係機関	計画投資省、財務省、商工省、交通運輸省、国家銀行	
1. 現状の問題点		
<p>ベトナムではこれまでインフラ整備を主としてODAを活用して推進してきたが、公的債務削減等の観点から民間企業によるインフラ整備事業参画を求めることを志向している。この機会を捉え多くの日本企業がベトナムにおけるインフラ整備事業への参入に高い関心を有している。インフラ事業は政府が本来進めるべき公共性が高い事業であるため、民間企業が参入した場合においても全ての事業リスクを民間企業が請け負う形ではなく、政府と民間企業との間の適切なリスク負担が極めて重要となる。両者間でリスク負担が合意されて初めて民間投資家・金融機関によるプロジェクトへの融資が可能となる。</p> <p>ベトナムにおける民間企業によるインフラ整備事業の現状を見ると総じて政府と民間事業者間のリスク負担、政府サポート供与については、ベトナム政府と民間企業との間で考えに大きな隔たりがあり、民活インフラ整備を進める上での大きな課題となっている。</p>		
2. 事例（企業名等を開示しない場合は「A社」等とする。）		
<p>現在ベトナムにおける民間企業を活用したインフラプロジェクトの成功例は電力BOTプロジェクトがあると認識。両プロジェクトの成功はベトナム政府が事業者と締結したGGU (=Government Guarantee Undertaking)の中でベトナム政府が以下の諸点に関してサポートを行うことが盛り込まれている点に拠るところが大きい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・EVNによるオフテーク引取 ・電力料金(ガス価格が上昇した場合は価格上昇分を売電価格に転嫁) ・ガス長期供給 ・送電網等周辺インフラ整備 ・外貨交換保証 ・その他ポリティカルリスク <p>一方現在外資企業がベトナム政府と協議を実施中のインフラ整備プロジェクトにおいては、上記のような政府サポートが十分得られない状況。この結果、政府と民間事業者間のリスク負担、政府サポートに関する協議が難航している。具体事例は以下の通り。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾ターミナル事業案件におけるODAによる基礎インフラ整備事業に関する完工保証等(コンテナターミナル建設・運営事業は日越合弁企業による参画を予定) ・ギソン2等電力BOT案件における外貨交換保証100%等 ・製油所案件における外貨交換の100%保証、製品オフテーク保証、プラント完工保証等 		
3. 根拠法令及び条項		
Law on Investment, Decree108, Decree71、公的債務管理法細則(Decree15)		
4. 行動計画		
<p>a)日越間で民活インフラ整備について下記の諸点を含めた意見交換を実施する。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①インフラ整備への民間企業導入(以下「民活インフラ」)関連政策に関わるベトナム政府からの情報提供 ②民活インフラを進める上での官民役割分担の在り方に係る認識共有化。 ③民活インフラを実施する上での主要なリスクのリストアップ及び同リスクに対する対処案の共同検討。 ④民活インフラを実施する上での具体的な手法の紹介・意見交換 <p>b)日越は、意見交換の成果を報告書として取りまとめる。</p> <p>c)日本側は、取り纏めの結果を、日本政府及び日系企業に広く情報共有する。</p> <p>d)越側は、取り纏め結果を、越政府機関及び各省人民委員会に広く情報共有する。</p>		
5. 行動計画の進捗	6. 進捗の評価	
<p>a)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インフラ整備への民間企業導入(以下「民活インフラ」)関連政策に関わるベトナム政府からの包括的な情報提供を受けるための第1回日越ミーティングを実施(2011年11月29日)。第2回日越ミーティング(2012年6月27日)において、日本側からの質問状をもとに、a)①にかかるベトナム政府から情報提供を踏まえて、意見交換を実施。a)②～④に関連して、第3～5回(7月18日、10月3日、10月30日)会合において、日本側から民活インフラ参画にあたっての具体的な改善希望事項(28項目)を協議。 <p>b)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記合計5回の議論を報告書として、2012年11月22日に合意した。 <p>c)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本側は、取りまとめ結果を日本商工会等を通じて、2012年11月22日に共有した。 <p>d)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・越側は、政府関係機関及び各省人民委員会に2012年11月22日に共有した。 	<p>a) ◎</p> <p>b) ○</p> <p>c) ○</p> <p>d) ○</p>	
7. 実施中又は実施予定の日本側支援(ODAに限定せず、企業からの直接の協力を含む)		
<p>●日本側は、PPPタスクフォースの能力向上を目的として、我が国及び関係国のPPP制度及び事例紹介セミナー・研修の実施を検討する。</p>		

DANH MỤC CÁC DỰ ÁN PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG QUAN TRỌNG GIAI ĐOẠN ĐẾN NĂM 2020

TT	Lĩnh vực/dự án	Địa điểm	Quy mô/công suất	Thời gian KC HT	Tổng nhu cầu vốn đầu tư								
					Tổng mức đầu tư		Giai đoạn						
					Tr. USD	Tỷ đồng	Tr. USD	Tỷ đồng	Tr. USD	Tỷ đồng			
	TỔNG CÁC LĨNH VỰC KCHI												
A	HẠ TẦNG GIAO THÔNG												
I	Đường bộ												
1.1	Mở rộng quốc lộ 1												
1	Hà Nam - Ninh Bình	Hà Nam, Ninh Bình	70km 4 làn xe (đã mở rộng 20km)	2011-2013	233	4,892	233	4,892					
2	Thanh Hóa - Hà Tĩnh và cầu Bến Thủy	Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh (Vũng Áng)	305km 4 làn xe (đã mở rộng 38km, đang mở rộng 267km)	2012-2015	703	14,759	703	14,759					
3	Hà Tĩnh - Thừa Thiên Huế	Vũng Áng đến La Sơn	262km 4 làn xe (đã mở rộng 47km, đang mở rộng 13,2km)	2011-2015	736	15,465	570	11,965		167		3,500	
4	Thừa Thiên Huế - Quảng Ngãi	La Sơn đến La Hà	215km 4 làn xe (đã mở rộng 21km, đang mở rộng 13km)	2011-2015	1,018	21,375	780	16,375		238		5,000	
5	Quảng Ngãi - Ninh Thuận	La Hà đến Phan Rang	497km 4 làn xe (đã mở rộng 54km, đang mở rộng 9,6km)	2012-2015	2,006	42,132	1,530	32,132		476		10,000	
6	Ninh Thuận - Bình Thuận	Phan Rang - Phan Thiết	140km 4 làn xe (đã mở rộng 21km)	2013-2016	376	7,890	376	7,890					

7	Bình Thuận - Đồng Nai	Phan Thiết - Biên Hòa	162km 4 làn xe (đã mở rộng 26km, đang mở rộng 15,5km)	2011-2015	229	4,800	229	4,800	229	4,800		
8	Cần Thơ - Phụng Hiệp	Cần Thơ, Hậu Giang	22km 4 làn xe	2011-2015	56	1,173	56	1,173				
1.2	Đường cao tốc Bắc - Nam				13,430	282,020	1,151	24,164	12,279		257,856	
1	Nâng cấp đoạn Pháp Vân - Cầu Giẽ	Hà Nội, Hà Nam, Ninh Bình	6 làn, 30km	2013-2018	224	4,700	129	2,700	95		2,000	
2	Ninh Bình - Thanh Hóa	Ninh Bình, Thanh Hóa	6 làn, 121 km	2014-2020	1,571	33,000	389	8,164	1,183		24,836	
3	Thanh Hóa - Hà Tĩnh	Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh	4-6 làn, 98 km	2015-2020	1,243	26,100			1,243		26,100	
4	Hà Tĩnh - Quảng Bình	Hà Tĩnh, Quảng Bình	4 làn, 145km	HT vào 2020	1,243	26,100			1,243		26,100	
5	Quảng Bình - Quảng Trị	Quảng Bình, Quảng Trị	4 làn, 277km	HT vào 2020	2,374	49,860			2,374		49,860	
6	Cam Lộ - La Sơn	Quảng Trị, Thừa Thiên Huế	4 làn, 106km	HT vào 2020	909	19,080			909		19,080	
7	Quảng Ngãi - Quy Nhơn	Quảng Ngãi, Bình Định	4 làn, 230km	HT vào 2020	1,577	33,120			1,577		33,120	
8	Quy Nhơn - Nha Trang	Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa	4 làn, 215km	HT vào 2020	1,474	30,960			1,474		30,960	
9	Nha Trang - Phan Thiết	Khánh Hòa, Ninh Thuận, Bình Thuận	4-6 làn, 200 km	2016-2021	1,371	28,800			1,371		28,800	
10	Trung Lương - Mỹ Thuận	Tiền Giang	4 làn, 54 km	2013-2017	952	20,000	476	10,000	476		10,000	
11	Mỹ Thuận - Cần Thơ	Vĩnh Long, Cần Thơ	4 làn, 32 km	2014-2018	715	15,000	286	6,000	429		9,000	
1.3	Các tuyến cao tốc khác				5,686	119,432	1,920	40,319	3,766		79,113	
12	Hà Nội - Lạng Sơn	Hà Nội, Bắc Ninh, Lạng Sơn	4-6 làn, 120 km	2015-2020	1,333	28,000			1,333		28,000	

13	Nội Bài - Hạ Long	Hà Nội, Bắc Ninh, Quảng Ninh	4 làn, 147 km	2015-2020	895	18,800				895	18,800
14	Hạ Long - Móng Cái	Quảng Ninh	4-6 làn, 150km	2015-2020	895	18,800				895	18,800
15	Biên Hoà - Vũng Tàu	Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu	6 làn, 70 km	2014-2020	1,072	22,522	429	9,009		643	13,513
16	Bến Lức - Long Thành	Long An, TP. HCM, Đồng Nai	4 làn, 48km	2013-2017	1,491	31,310		31,310			
1.4	Đường bộ ven biển				655	13760	0	0		655	13760
17	Quảng Ninh - Thanh Hóa	Quảng Ninh, Hải Phòng, Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hóa	160 km, 4 làn xe	2015-2020	655	13,760				655	13,760
1.5	Đường Hồ Chí Minh				389	8166	389	8166		0	0
18	Cầu Bình Ca và đường dẫn 2 đầu cầu	Bắc Cạn, Tuyên Quang	13km	2013-2015	39	813				39	813
19	Tân Cảnh - Kon Tum	Kon Tum	24km, 2 làn xe	2012-2015	41	860	41	860			
20	Cầu 110 - Bùn Ma Thuột	Đắk Lắk	96km, 2 làn xe	2012-2015	172	3606	172	3606			
21	Bùn Ma Thuột - Cây Chanh	Đắk Lắk, Đắk Nông	84km, 2 làn xe	2013-2015	176	3700	176	3700			
22	Gò Quao - Vĩnh Thuận		65km, 2 làn xe	2013-2015	203	4265	203	4265			
II	Đường sắt				9,181	192,800	1,524	32,000		7,657	160,800
23	Đường sắt Bắc - Nam đạt tiêu chuẩn đường sắt cấp I quốc gia	Các tỉnh	1.760 km, tốc độ đạt 120 km/h	2013-2020	2,850	59,840	1190	25,000		1,659	34,840
24	Đường sắt đổi điện khí hóa Hà Nội - Hải Phòng	Hà Nội, Hưng Yên, Hải Dương, Hải Phòng	106km, khổ 1435mm	2013-2020	1,200	25,200	238	5,000		962	20,200
25	Đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu	Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu	78km, khổ 1435mm	2013-2020	371	7,800	95	2,000		276	5,800
26	Đường sắt đoạn TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ	Các tỉnh phía Nam	Khổ 1.435 mm	2015-2020	Chưa xác định						
27	Nghiên cứu xây dựng đường sắt cao tốc đoạn: Hà Nội-Vinh; TP. Hồ Chí Minh-Nha Trang	Các tỉnh	700km, đường sắt cao tốc	Xây dựng Sau 2020	4,760	99,960				4,760	99,960

6	Hệ thống thủy lợi Bắc Bến Tre	Bến Tre		2012-2020	101	2,123	48	1,000	53	1123
7	Sửa chữa nâng cấp hệ thống thủy lợi Bắc sông Đường		Tưới 34.024 ha	2014-2020	129	2,700	24	500	105	2200
8	Hệ thống thủy lợi Tân Mỹ		Tưới 600 ha	2009-2015	176	3,700	167	3,500		
9	Hệ thống thủy lợi Ngàn Tươi - Cẩm Trang		Tưới 23.585 ha	2009-2015	324	6,800	314	6,600		
10	Hồ bán Mông		Tưới 30.600 ha	2010-2015	214	4,500	205	4,300		
11	Hồ chứa nước Krông HNăng		Tưới 7500 ha	2015-2020	119	2,500	5	100	114	2400
12	Dự án Ia Thut		Tưới 4904 ha	2015-2020	48	1,000	5	100	43	900
13	Hệ thống thủy lợi bán đảo Cà Mau	Cà Mau	Kiểm soát mặn, giữ ngọt	2014-2024	2,381	50,000	71	1,500	2310	48500
14	Hệ thống thủy lợi vùng giữa sông Tiền và sông Hậu		Kiểm soát mặn, lũ và tưới tiêu	2014-2020	1,714	36,000	10	200	1705	35800
15	Thủy lợi phục vụ chống ngập TP. Cần Thơ	Cần Thơ	Tiêu úng, chống ngập	2016-2020	219	4,600			219	4,600
D	HẠ TẦNG ĐÔ THỊ				10,055	211,155	4,050	85,050	5,643	118,503
I	Các dự án giao thông đô thị				9,250	194,250	3,450	72,450	5,633	118,293
1.1	Giao thông đô thị Hà Nội				5,350	112,350	1,950	40,950	3,233	67,893
1	Đường vành đai IV	Hà Nội	125km, 6-8 làn xe	2011-2020	2,500	52,500	1000	21,000	1,500	31,500
2	Tuyến đường sắt đô thị số 5 (Nam Hồ Tây-Láng Hòa Lạc-Ba Vì)	Hà Nội	34,5km đi trên cao	2012-2020	1,500	31,500	500	10,500	833	17,493
3	Tuyến đường sắt đô thị Nội Bài - Trung tâm Hà Nội	Hà Nội	20	2012-2020	1,350	28,350	450	9,450	900	18,900
1.2	Giao thông đô thị TP. Hồ Chí Minh				3,900	81,900	1,500	31,500	2,400	50,400

4	Đường vành đai IV và đoạn Bến Lức - Long Thành	TP. HCM	120km, 6-8 làn xe	2011-2020	2,400	50,400	1,000	21,000	1,400	29,400
5	Tuyến đường sắt đô thị Trảng Bom-Hòa Hưng.	TP. HCM	20km	2012-2020	1,500	31,500	500	10,500	1,000	21,000
II	Thu gom, xử lý chất thải rắn đô thị				805	16905	600	12600	10	210
6	Khu xử lý chất thải rắn Nam Sơn, Xã Nam Sơn, Huyện Sóc Sơn, Hà Nội	Hà Nội	148ha	2011-2015	210	4,410	160	3,360		
7	Khu xử lý Sơn Dương, Xã Sơn Dương, Hoành Bồ, Quảng Ninh	Quảng Ninh	100ha	2011-2015	90	1,890	70	1,470		
8	Khu xử lý Hương Vân, Xã Hương Vân, Hương Trà, Thừa Thiên Huế	Thừa Thiên Huế	40ha	2011-2015	40	840	30	630		
9	Khu xử lý Bình Nguyên, Xã Bình Nguyên, huyện Bình Sơn, Tỉnh Quảng Ngãi	Quảng Ngãi	70ha	2011-2015	85	1,785	65	1,365		
10	Khu xử lý Cát Nhơn, Xã Cát Nhơn, huyện Phù Cát, tỉnh Bình Định	Bình Định	70ha	2011-2015	75	1,575	55	1,155		
11	Khu xử lý chất thải rắn công nghiệp nguy hại Tây Bắc Củ Chi, Huyện Củ Chi, thành phố Hồ Chí Minh,	TP. HCM	100ha	2011-2015	45	945	30	630		
12	Khu liên hợp xử lý Tân Thành, Xã Tân Thành, huyện Thủ Thừa, tỉnh Long An	Long An	1.760ha	2011-2015	250	5,250	190	3,990		
13	Khu xử lý chất thải rắn nguy hại Cà Mau	Cà Mau	20ha	2015-2020	10	210			10	210
E	HẠ TẦNG THÔNG TIN VÀ TRUYỀN THÔNG				2,900	60,900	1,160	24,360	1,740	36,540
I	Nhóm dự án thiết lập hạ tầng CNTT để đồng bộ với phát triển hạ tầng kỹ thuật khác				1,300	27,300	600	12,600	700	14,700
1	Xây dựng hệ thống quản lý, giám sát, vận hành, điều khiển thông minh mạng lưới điện quốc gia (Smart Grid)		Mạng lưới truyền tải, phân phối điện quốc gia của EVN	2011-2020	550	11,550	200	4,200	350	7,350

2	Tin học hóa hệ thống quản lý, điều khiển giao thông đường Bộ trục Bắc-Nam		2000km	2011-2020	400	8,400	200	4,200	200	4,200
3	Tin học hóa hệ thống quản lý, điều khiển các cụm Cảng lớn Bắc-Nam			2011-2020	350	7,350	200	4,200	150	3,150
II	Nhóm dự án thiết lập hạ tầng CNTT đồng bộ cho phát triển kinh tế xã hội				1,600	33,600	560	11,760	1,040	21,840
4	Hạ tầng ICT phục vụ quản lý, điều hành các thành phố: Hà Nội, Hồ Chí Minh, Đà Nẵng.	Hà Nội, TP. HCM, Đà Nẵng		2011-2020	1,000	21,000	320	6,720	680	14,280
5	Xây dựng hệ thống thanh toán điện tử quốc gia			2011-2020	100	2,100	95	1,995	5	105
6	Xây dựng hệ thống y tế điện tử			2011-2020	500	10,500	145	3,045	355	7,455

日越共同イニシアティブフェーズ4 WT 6
日越ミーティング（第1回）

日 時 : 2011年11月29日（火）9:00~10:30
場 所 : MPI 会議室
日方参加者 : 弓削（チームリーダー／JBIC）、下村（大使館）、長友（JBIC）、新村（J-POWER）、
星野（日揮）、岩切（双日）、清水（丸紅）、渡辺（JICA）、藤森（JETRO）、澤
山（AAR 法律事務所）、古角（西村あさひ法律事務所）
越方参加者 : 計画投資省（MPI）外国投資庁（FIA）
Mr. Dang Xuan Quang（局次長）
Ms. Nguyen Van Huong（Department of Public Procurement）
Ms. Hoang Thanh Tam（Policy Division）
Mr. Nguyen Duc Anh（Investment Promotion Division）
議題 : WT 6／今後の具体的な進め方について
中間評価会合に向けての準備

【発言要旨】

(MPI)

- ・ 本日はWT6の会合の開催を歓迎。
- ・ ベトナムにおけるPPPについては、MPI・MOIT・MOT・MOF・SBVが関係しているが、ベトナム政府内での調整の結果、本日の会合についてはMPIのPPPタスクフォースが対応することになった。

(日本側)

- ・ 本日の会合開催の準備に感謝。WT6ではベトナムにおけるインフラ整備についてしっかりと実りのある議論をしていきたいのでご協力をお願いしたい。Quang 局次長は日越共同イニシアティブの第1フェーズから一貫して関与されているとのことで、WT6はRight Personがカウンタパートになったことを嬉しく思う。
- ・ 日越共同イニシアティブでは、日方からの一方的な伝達ではなく、平等な意見交換の場としたい。
- ・ 社会経済開発戦略（2011～2020年）および社会経済開発計画（2011～2015年）においてPPP推進は優先事項として位置付けられ、PPPによる円滑なインフラ整備は日本企業の投資環境改善に資するのみならず、ベトナムに対するFDIなどの資金フローにとっても非常に重要な意味があると認識。WT6では日越でWin-Winとなる会議にしていきたい。
- ・ （日方メンバー紹介後）日本企業は将来の民活インフラの潜在的な事業機会に関心を有するのみならず、具体的な事業化に向けベトナム政府との交渉が進んでいるものもある。具体的には、日本企業は、ギソン2などの複数のIPP案件（BOT）、ラックフェン港湾（PPP上下分離方式）に関与。（これらの案件を推進している企業も含め）日本企業はWT6の場を通じて民活インフラについて議論を深めていきたいと強く期待。
- ・ 日越合意シートについては7月に既に合意済であり、ここで詳細な確認はしないが、4. 行動計画における①をフェーズ1、②～④をフェーズ2と大別して今後進めていきたいと考えている。まずは、フェーズ1として、ベトナムにおけるインフラ整備の事業機会、民活インフラ整備に関する既往の制度的枠組みとそれに対するベトナム政府の考え方について十分に理解を深めたい。
- ・ 具体的には、フェーズ1にて次の4点を確認したい。
 - ✓ 社会経済開発戦略（2011～2020年）および社会経済開発計画（2011～2015年）における民活インフラ整備の位置づけ、政策プライオリティー、インフラ投資の概要

- ✓ パイロット PPP 政令、BOT 法、一般投資法など、民活インフラ導入に関連する様々な枠組みが存在しており、ベトナム政府はそれぞれの制度的枠組を民活インフラにおいてどのように活用していく考え方であるか
- ✓ ベトナム政府が考える民活インフラ整備の成功事例
- ✓ パイロット PPP の候補案件（24 件）の今後の取り扱い

(MPI)

- ・ 日越合意シート 4. 行動計画(a)①をさらに4つに分けることは記載していない。今まで第1フェーズから第3フェーズまで経験してきたが、越側からの情報提供は文書またはセミナーの形式で行ってきた。今回日方から一方的に提示された4つの項目については後程回答するが、4. 行動計画(a)①をさらに4つに分けることについては在ベトナム日本国大使館や経団連は了解しているか。

(日本側)

- ・ 本日提示した4つの項目については、4. 行動計画(a)①の内容を超えたものではない。あくまでも4. 行動計画(a)①にある情報提供を具体的に列挙したに過ぎず、今後 WT6 において建設的な議論をするのに必要と考える。

(MPI)

- ・ 本日提示された4つの項目について情報提供はできるが、具体的な案件についての情報はできないことを理解願いたい。
- ・ 10 年社会経済開発戦略および5 年社会経済開発計画は Web サイトで見ることができる。インフラ整備は3つの大きな戦略の一つとして位置付けされているが、現在インフラ整備に係る包括的な戦略を検討中。法案は現在ドラフト段階にあり、来年はじめにも国会承認を得る予定。同戦略については、政府内で議論をしているため今すぐには提供できないが、外部意見を求める時期が来たら日方にも意見を求めたい。同戦略においては、今後5年間で注力していくインフラ整備のプロジェクトリストを作成する。同リストでは資金調達方法（政府予算、ODA、国債発行、PPP、BOT 等）も明示される予定。
- ・ パイロット PPP 政令は 2010 年末に制定され、2011 年 1 月 15 日に施行。PPP を含む民活インフラの問題点については日本を含めて各種対話集会で話し合いを進めてきた。経産省、国交省及び外務省の協力で7月には PPP タスクフォームが訪日し、PPP に係るベトナム政府の戦略や法律を紹介。最良な枠組みを考えるために在ベトナム日本国大使館や JICA と協力して、ベトナムにおいても複数回セミナーを開催。
- ・ 現在、日越間でまだ事業者選定についての考え方に違いがある。パイロット PPP 政令では、事業者選定として競争入札を規定している。パイロット PPP 候補案件はベトナム政府と省人民委員会により決定されたもの。日本企業は競争入札による事業者選定とは異なる方法を期待しているかもしれないが、ベトナム政府は PPP 案件の事業者選定は国際競争入札を行いたい。
- ・ インフラ整備の概要については報告書を日方に提供可能。インフラ整備に関する投資には、主な分野で空港、港、道路、鉄道、電気、上水道があり、各分野の状況については資料があるため情報提供可能。
- ・ 成功事例についての問合せがあったが、具体的な案件の取り上げは困難であり成功事例に関する個別情報提供はできない。
- ・ よって、本日提示の4つの項目について対応は限られるものの、10 年社会経済開発戦略および5 年社会経済開発計画、インフラ整備の概要、インフラ整備に係る法令等については提供することができる。また、簡単ではあるがパイロット PPP 候補案件の取扱や、事業者選定に関する考え方、インフラ整備に関連する BOT・BT・BTO・PPP と多くの制度があるかその背景についても説明が可能。
- ・ PPP はこれまで BOT・BT・BTO の代替するものではなく、より民間資金を動員すべく追加的な仕組みとして導入。そもそも従来の BOT・BT・BTO という枠組では、過去 15 年間で 90 案件 71 億ドルしか民間資金が動員できず、ベトナムにおけるインフラ需要に比べると成果が小さ

い。

- ・ 政府試算では、2020年までにベトナムでは毎年160億ドル～180億ドルの投資が必要となり、その半分はODAや国債発行でまかなえるものの、残り半分は民間資金を動員する必要があるためPPPという仕組みを追加的に導入。外資企業は事業検討にあたり、BOT・BT・BTOのいずれかを選ぶことができる。

(日本側)

- ・ 示唆に富んだ情報提供に感謝。本日提示の4つの項目については、今後越側と議論を深めていくために必要なものであり、それを通じてお互いの関心を共有していきたい。第2回目の日越ミーティングにあたってはさらに準備を行って臨みたい。日方で情報提供して頂きたい内容についてはレターで別途依頼をするが、資料提供のみならず法律制定の背景やベトナム政府の考え方も合わせてご教示頂きたい。ベトナム政府の考え方をよく理解することが事業機会を検討する上で重要となる点を強調したい。
- ・ なお、次回以降のWT6のミーティング開催にあたって窓口はMPIのPPPタスクフォースでよいか(越側：その通り)。
- ・ 12月上旬に中間評価会合が予定されているところ、本日第1回ミーティングを開催できたので、日越合意シートにおける6.進捗の評価(a)については△としたいと考えている。(b)～(d)までは今後の進めていく項目でありとさせて頂いた。

(MPI)

- ・ フェーズ1から一貫して日越共同イニシアティブには関わっているので、進捗評価における記号の意味は充分理解。フェーズ4はまだ5ヶ月しか立っておらず、△という評価に同意。

(日本側)

- ・ 今後のスケジュールは、本日提示の4つの項目に関して質問状を2週間程度で準備する予定。越方からの情報提供を踏まえて、第2回はテト前に開催したいと考えている。

(MPI)

- ・ 賛成する。情報提供にはできる限り早く対応するのでレターを待っている。具体的な日時についてはFIAを通じて決定したい(日方：同意)。
- ・ フェーズ1～3までと同様、日越で理解・合意できた部分は省略して、合意に至っていない部分を中心に議論を進めていきたい。

(日本側)

- ・ 本日は効率的な議論に感謝。BOT・BT・BTOの既往制度への反省から、より民間資金を動員するためにパイロットPPP政令が制定されたとの話は大きな発見。
- ・ しかしながら、日本企業からはPPP方式を積極的に使いたいとの声は少なく、少なくとも日本企業によるPPPで民間資金が多く動員されるとは現時点では思えない。
- ・ インフラ整備には膨大な投資が必要になるが、道路・水道など料金収入が低いことも大きな課題。事業者選定の問題も含めて課題は多いと思うが、ベトナムにおけるインフラ改善という目標は同じであり、日越間の距離がより縮まることを期待。
- ・ 今後も友好的かつ実りのある議論をしつつ、日越双方がWin-Winの関係となることを強く期待。引き続き協力をお願いしたい。

(MPI)

- ・ ご意見を高く評価し、また感謝申し上げる。
- ・ 毎日新聞主催のセミナーで訪日した際にも、多くの意見やコメントを頂戴し懸念は充分把握している。事業者選定が国際競争入札になると、日本企業の落札できなくなるとの懸念が寄せられた。
- ・ ベトナム政府は日本と戦略的パートナーシップを構築しており、日本企業の技術や財務能力を高く評価している。現在は考え方に違いはあるものの、その距離が縮まることを期待。
- ・ ベトナムのPPP方式は日本におけるPFI方式と大変よく似ている。日本のPFIでも事業者選定はベトナムのパイロットPPP政令と同じであると認識。服部元ベトナム日本大使は日本のPFIに関する法律などの資料を提供してくれると私(Quang局次長)に約束してくれている。

(日本側)

- ・ 最後の2点申し上げたい。日本企業は、性能、品質、コストに関して慎重な見積もりを前提としてシリアスに応札する（端的に、まじめすぎる）結果、他国企業と比較して競争力が低いと評価されるケースがあるかも知れない。しかしながら、プロジェクトマネジメント能力やファイナンスアレンジ力などの質的な要素も正しく入札プロセスにおいて評価してもらえるのであれば当然にして日本企業にも大きなチャンスがある。また、日本企業は事業参画を検討する際、Pre-FS や FS の段階から関与するスタイルを取ることが多いが、現在のパイロット PPP 政令においてもそうした道があってもよいと考えている。

(日本側)

- ・ 今後も友好的かつ実りのある議論をしつつ、日越双方が Win-Win の関係となることを強く期待。引き続き協力をお願いしたい。

以 上

日越共同イニシアティブフェーズ4 WT6
日越ミーティング（第2回）

- 日時 : 2012年6月27日（水）8:30～11:50
場所 : MPI 会議室
日方参加者 : 弓削（チームリーダー/JBIC）、大東（大使館）、辻尾（特別委員長）、長友（JBIC）、長瀬（JICA）、渡辺（JICA）、山岡（JETRO）、藤森（JETRO）、新村（J-POWER）、阿曾（出光）、高城（三菱商事）、清松（三菱商事）、青木（三井物産）、岩切（双日）、清水（丸紅）、澤山（AAR）、小倉（JBAV）
越方参加者 : 計画投資省（MPI）
Ms. Nguyen Van Huong（入札管理局）
Mr. Do Duc Tu（インフラ・都市開発局）
Mr. Do Cao Nguyen（外国投資庁）
議題 : 日越合意シート4. 行動計画 a) ①「インフラ整備への民間企業導入関連政策に関わるベトナム政府からの情報提供」に関して、日本側からの質問事項（事前送付）に沿って越側からの情報提供

【発言要旨】

(MPI)

- ・ 本日は狭い会議室での開催となり申し訳ない。ベトナム側のメンバーを紹介すると、Mr. Do Duc Tu（インフラ・都市開発局）、Mr. Do Cao Nguyen（外国投資庁）Ms. Nguyen Van Huong（入札管理局）である。

(日本側)

- ・ 第2回WT6の会合に参加頂き感謝。日本側からはWT6に対する高い関心を反映して20名近くのメンバーが参加している。第1回会合においてWT6の進め方を外国投資庁PPPタスクフォースのQuang局次長と合意。その合意に基づき本日は進めていきたい。
- ・ 具体的には日越合意シートにある行動計画 a) ①について議論したい。日本側からは本日の課会合開催にあたって事前に質問状を发出済。質問が多岐にわたるので効率的に進めていきたいので、まずは、ベトナム側からの質問状に対する回答・説明をお願いしたい。

(MPI)

- ・ 質問状（1）には「中長期」という言葉が使われているが、インフラ開発においてベトナム政府は長期とは2011年～2015年までの計画を指し、中期とは来年（2013年）～2015年までを指す。社会経済開発戦略（2011～2020年、以下「SEDS」という。）および社会経済開発計画（2011～2015年、「SEDP」という。）は国会で既に承認され、インフラ整備について明確に述べられている。ベトナム政府としては、SEDS及びSEDPといった長期計画の下、「中期計画」にてより詳細なインフラ整備計画を策定し、計画・実施していく考え。

(日本側)

- ・ 「中期計画」は既に政府承認済か。

(MPI)

- ・ 「中期計画」は現在作成中で今年末にも政府に提出する予定。

(日本側)

- ・ 政府に提出とは首相府に提出して、首相府経由にて関連省庁との調整が開始されるとの理解でよいか。

(MPI)

- ・ ベトナムにおいて「長期計画」はMPIから政府に計画を提出し国会で承認を得ているが、「中期計画」については明確な定めがない。個人的にはMPIから共産党政治局にまず提出されそ

の後国会承認を得ることになると思う。国会承認の時期としては、今年末または来年頭の見通し。

(日本側)

- ・ SEDP や SEDS は既に公表されているので、「中期計画」の詳細について教えてほしい。

(MPI)

- ・ 「中期計画」は現在策定中であり、詳細は説明できない。

(日本側)

- ・ 詳細ではなくとも概要だけでも日本側にとって参考となると考える。

(MPI)

- ・ MPI 大臣が出席したセミナーが開催されたが、私 (Tu 氏) は出席していないので「中期計画」の概要も説明できない。
- ・ 質問状への回答を説明したい。インフラ整備計画については、関連省庁や地方人民委員会は政府からの指示を受けて、投資開発計画を立案し MPI へ提出する。MPI は提出された計画をまとめて政府へ提出する流れ。関連省庁とは、商工省・建設省・運輸省・農業農村開発省・情報通信省・保健省・労働傷病軍人社会問題省である。インフラ整備に係る資金源は中央政府財政および地方政府財政がある。

(日本側)

- ・ インフラ整備に係るベトナム政府の重点分野は。

(MPI)

- ・ 重点分野は次の6分野、①運輸(道路、鉄道、港湾、空港など)、②建設(都市開発、上下水など)、③情報通信、④医療、⑤教育、⑥農業(水利など)である。

(日本側)

- ・ 電力は重点分野に入らないのか。

(MPI)

- ・ 電力は極めて重要であるが、重点分野は上記6つである。

(日本側)

- ・ 電力が重点分野に入っていないということは MPI としては優先順位が劣後するということか。

(MPI)

- ・ MPI として電力はとても重要だと考えている。実際、供給能力はまだ不足しており、停電も起こっているなど電力セクターにはまだ課題も多い。原子力発電所建設計画もあるなど電力は他と同じように重要な分野である。
- ・ 質問(1)③中長期のインフラ整備のプロジェクトリストおよび資金調達方法の考え方について、中期のインフラ整備プロジェクトリストは現時点ではない。5ヵ年計画リストや長期プロジェクトリストはある。資金調達は、政府財政に加えて国内外企業からの調達を計画している。

(日本側)

- ・ 5ヵ年計画リストや長期プロジェクトリストは公開されているか。

(MPI)

- ・ 公開されていない。書面での要請があれば提出につき検討可能。なお、参考として首相決定412号がある。

(日本側)

- ・ 日本企業はベトナムのインフラ整備に係る事業機会に高い関心を持っており、そうした機会を見極めるためにも上記リストは重要な参考資料になる。書面にて要請するので提出してほしい。

(MPI)

- ・ リストの提出については了解。ただし、インフラ整備に関する首相決定412号はMPIのWEBサイトに掲載されているが、プロジェクトリストも同決定の中にある程度記載がある。

(日本側)

- ・ 上記リストと WEB サイトにある首相決定 412 号に掲載のリストとの違いは如何。
- (MPI)
- ・ 首相決定 412 号に掲載のプロジェクトリストは update されていない。なお、首相決定 412 号の他にも 2012 年決議 13 号も参考になる。
- (日本側)
- ・ 資金調達の方法であるが、政府財政に加えて国内外企業から資金調達を行うのは当然。質問状の趣旨は、インフラ整備にかかる全体の必要資金額、そのうち政府財政で賄う金額、国内の民間資金動員額、外資民間資金動員額の大まかな計画・数字を教えてくださいということ。
- (MPI)
- ・ 具体的な数字はない。これまでベトナムでは、投資案件毎に投資家を誘致し、入札を実施するのが案件を進めていく手順。政府財政を使用するのは、資金回収が困難なプロジェクトであり、大規模資本を必要とするプロジェクトは民活インフラとして進めたいというのが政府の基本的な考え方。
- (日本側)
- ・ 当地報道ではよく将来のインフラ整備計画に対して政府財政だけでは賄えず、民間資金を動員する必要があるという記事をよく目にする。ベトナム政府として、インフラ整備に対して政府財政をどの程度振り向け、民間資金をどの程度動員する必要があるのかを把握しているか。
- (MPI)
- ・ 案件毎に政府はプロジェクトを承認する際、政府財政をどの程度使用するか決める。
- (日本側)
- ・ 質問状 (1) ④に移りたい。ベトナム政府はどの分野およびセクターにおいて民間資金の動員を期待するか。
- (MPI)
- ・ 民間資金の動員を期待する分野は次の 5 分野、①交通 (道路、高速道路、高架、鉄道、港、空港など)、②上下水、③ゴミ処理、④電力、⑤医療である。
 - ・ 民間資金をどの程度動員したいかという総計のデータはない。MPI としては上記 5 分野のプロジェクトにおいては民間資金の動員を最大化したい。
- (日本側)
- ・ 上記 5 分野と PPP 首相決定 71 号に記載の適用セクターとの間にギャップはあるか。
- (MPI)
- ・ BOT、PPP という形式に拘らず政府の方針としては上記 5 分野を重視している。
 - ・ 質問状 (3) を回答したい。官民連携として民間投資家の参画している案件は多くない。その中で、個人的に成功事例と考えるのは道路・電力・港湾プロジェクト。成功の要因は次の 3 点、①政府サポート、②potential があって資金回収が容易、③財務・プロジェクト遂行の観点で能力のある投資家、と考えている。
- (日本側)
- ・ 成功事例と考える案件には政府サポート (または保証) が供与されているのか。
- (MPI)
- ・ 政府サポートが供与された案件はいくつかある。政府の方針としては案件毎に優遇条件を検討する。ノイバイ (Noi Bai) - フーエン (Phue Yen) 道路 BOT 案件においては、需要予測が甘く収入が想定を下回ったものの、立退き料を政府が支援したことにより投資家にとって資金回収が容易になったという点で成功事例と考える。しかしながら、投資家自身が同案件を成功事例と考えているかは不明。
- (日本側)
- ・ 同案件の投資家は国内民間事業者かそれとも国営企業 (SOE) か。
- (MPI)
- ・ 投資家は、ソンダ建設を主体とした合弁会社である。同案件はソンダ・グループ (SOE) の参

画がなければできなかった案件と理解。

(日本側)

- ・ 電力・港湾プロジェクトにおける成功事例の案件名を教えてください。

(MPI)

- ・ 電力・港湾プロジェクトは担当していないので具体的な案件名は把握していない。関連省庁に聞いてほしい。

(日本側)

- ・ イバイーフーエン (Phue Yen) 道路 BOT 案件では政府支援があったとのことであるが、一般的に政府はどのような考え方で政府支援または保証を提供するのか。

(MPI)

- ・ 法人税、輸入税など優遇条件はいくつもある。

(日本側)

- ・ BOT 案件において外資投資家の参画は少ないが、ベトナム政府としては成功していると考えているのか。外資投資家が参画した過去案件においては政府サポートを提供し過ぎたと考えているのか。

(MPI)

- ・ BOT 案件において、成功か否かの判断基準はない。先程、ノイバイーフーエン (Phue Yen) 道路 BOT 案件を成功事例として挙げたが、あくまでも個人的な考え方である。
- ・ 電力 BOT 案件は、投資家からは電力料金が低く投資回収が難しいとの話は聞くものの、個人的には、多数の案件が存在し検討中の新規案件もあることから、成功事例と言えるのではないか。

(日本側)

- ・ 外国投資家の参画が少ないのは、ベトナム政府が適切なベネフィットを与えてないという理解か。

(MPI)

- ・ 個人的には、ベトナムにおいて BOT・BT 方式等の案件が少ない理由は、制度が不十分で課題が多いため考える。外資誘致のためには、今後、法制度や政策をより改善する必要がある。

(MPI)

- ・ 質問状 (2) については時間的な制約もあるのでいくつかまとめて回答したい。
- ・ 2012 年 3 月に計画投資省は入札管理局内に PPP オフィスを設立した。これまでの PPP タスクフォースの業務は PPP オフィスが担当する一方、PPP タスクフォースは、ハイ副首相をヘッドとする PPP Committee (委員会) に格上げ (省レベル) される予定。PPP 委員会は、ハイ副首相を議長とし、各省庁から副大臣・局長レベルが参加するもの。
- ・ 質問状 (2) ①にある BOT 法 (Decree108) と PPP 首相決定 71 号との大きな違いは、BOT 法では人民委員会が BOT・BT・BTO の方式を決定するが、PPP 首相決定 71 号ではあるプロジェクトを PPP とするかは首相が決定する。ベトナムにおいては、BOT 法か首相決定 71 号かで区別せずに全て「Public Private Partnership」という。
- ・ 現在は、BOT 法と PPP 首相決定 71 号があるが、混乱を招くので今後政府は左記 2 つを 1 つにして Public Procurement Law を制定することを検討している。同 Law が制定されれば、BOT 法か PPP 首相決定 71 号かによる齟齬はなくなる。

(日本側)

- ・ Public Procurement Law はいつ制定される見込みか。現在の準備状況は如何。

(MPI)

- ・ 現在、入札管理局において法案の枠組みをドラフト中。はっきりしたことは言えないが、数ヶ月後にも政府へ提出できる見通し。政府提出の手順は、入札管理局→計画投資大臣→政府という流れ。PPP に関する様々な課題があることは認識しており、それを解決するために新しい法律を準備することとなったもの。

(日本側)

- ・ BOT 法や PPP 首相決定 71 号に比較して、Public Procurement Law における改善点は何か。

(MPI)

- ・ Public Procurement Law は現在ドラフトの段階。
- ・ その他に、現行の PPP 首相決定 71 号を運用・実施していくための細則の制定を検討している。同細則においては、案件・投資家選定の基準を明確にしたい。BOT 法や PPP 首相決定 71 号において、投資家が直面している課題として政府支援比率(BOT 法 49%、PPP 首相決定 71 号 30%)の問題がある。ベトナム政府としては、案件毎に 99%の政府支援が必要であると判断すれば民間投資部分は 1%でもよい。政府支援比率は、案件の規模や性質等によって決まってくることになる。

(日本側)

- ・ 新しく制定される Public Procurement Law においては、BOT 法や PPP 首相決定 71 号の中でも規定されている政府サポートは、より首尾一貫した内容で明確かつ具体的に決められるのか。

(MPI)

- ・ 上記説明はあくまで個人的な考えであり、Public Procurement Law において政府サポートがどのようになるかはまだ不明。

(日本側)

- ・ Procurement Law の改訂を行っているというのは以前から聞いているが、入札や調達といった procurement に関する法規制との理解。そこに BOT 法や PPP 枠組みが統合され、BOT や PPP に関する方針や投資家の権利・義務などが合わせて規定されるとはこれまで聞いたことがなく、想定しがたいが。

(MPI)

- ・ Public Procurement Law においては、応札者のための入札に関する規定および投資家選定のための入札に関する規定の 2 つを含む。

(日本側)

- ・ Public Procurement Law のドラフト段階において日本側に提示してもらうことは可能か。

(MPI)

- ・ ベトナム政府は、法案制定前に必ず公聴会の開催および WEB サイトで意見公募を実施する。

(日本側)

- ・ 公聴会などにおける public comment であると修正が難しいだろう。よって、少なくとも大使館・JBIC・JICA・JETRO に事前に法案ドラフトを提示してもらいたい。

(MPI)

- ・ コメントをもらうことはよいアイデアと考える。ドラフトが完成したところで、ベトナム日本商工会もメンバーとなっている各国商工会議所とベトナム政府との対話チャネルとなっている Vietnam Business Forum (VBF) に提示するので日本側からもそこでコメントを頂きたい。

(日本側)

- ・ ベトナムにおける日本企業のプレゼンスを重々ご配慮頂きたい。ベトナムにおける膨大なインフラ整備需要に日本企業はどの国よりも高い関心を払っていると理解。日本の投資家の意向を十分に踏まえずに Public Procurement Law 法案のドラフトがある程度固まってしまった場合、PPP 首相決定 71 号と同じ轍を踏むことを懸念。ドラフト法案作成の早い段階で大使館+3J 等とは意見交換を設けてもよいのではないか。

(MPI)

- ・ ドラフト準備段階で意見交換の場を設けることは検討したい。

(日本側)

- ・ 法案を最終的にまとめるのは当然のことながらベトナム政府の判断であるが、ベトナム政府に対してよりよい PPP フレームワークの策定を実現してもらうため、日本側は大使館を筆頭

にアドバイスを提供する用意と経験がある。

(MPI)

- ・ Public Procurement Law については現在ドラフト準備初期段階であり、現時点では提供できるものは何もない点ご理解頂きたい。

(日本側)

- ・ では、日本側から BOT 法や PPP 首相決定 71 号等民活インフラ投資に係る改善希望点をベトナム側に知らせる。まずは、日本側が持つ懸念点を理解する場を設けてほしい。

(日本側)

- ・ 1 点再確認したい。Public Procurement Law では、応札者のための入札に関する規定および投資家選定のための入札に関する規定の 2 つを含むとの説明があったが、BOT 法は入札に関する規定のみならず、投資家および政府それぞれの義務・権利・責任範囲などが規定されている。Public Procurement Law が制定されれば、BOT 法や首相決定 71 号は廃案になるということか。

(MPI)

- ・ Public Procurement Law では、応札者のための入札に関する規定および投資家選定のための入札に関する規定を含む。投資家選定に係る規定において、選定基準、契約方式、権利義務を定めた契約内容が詳細に規定されると思う。よって、BOT 法および PPP 首相決定 71 号は同法案成立とともに廃止と理解。
- ・ Public Procurement Law における政府サポートの内容は具体的に決まっていない。
- ・ 今後、計画投資省は PPP 首相決定 71 号の細則を定め、外貨兌換や借入等に対する政府サポートを具体的にしていく考えであるが、時期は未定。

(日本側)

- ・ BOT 法や PPP 首相決定 71 号において政府サポートは規定されているが、今後よりどの場合にどのような政府サポートが期待できるかが具体的にということか。

(MPI)

- ・ 今後の方針としては、案件の種類毎に具体化していく。

(日本側)

- ・ 残った質問について今回会合にて日越間で議論を尽くすことは、時間的には難しそうだが。

(日本側)

- ・ ベトナム側より書面にてご回答頂くのが妥当と考える。

(MPI)

- ・ 今回の会合のためにベトナム側にて準備した応答要領（越語）を日本側へ提出することは可能。

(日本側)

- ・ それでは、まずは日本側にて応答要領を確認したいので、対応要領を日本側へご提出頂きたい。

(MPI)

- ・ 了解（対応要領を手交）。

(日本側)

- ・ 最後に 7 月 6 日に開催される日越共同イニシアティブ中間評価会合において提出する「日越合意シート」6. 進捗の評価は a) については情報提供が継続しているという意味から「△」としたいと考えている。また、b)～d) までは今後の進めていく項目であり「－」とさせて頂いた。

(MPI)

- ・ 特段異論はない。

(日本側)

- ・ 日越合意シート中 5. 行動計画の進捗については日本側にてドラフトの上、今週中を目処に

確認のためベトナム政府に提示したい。

(MPI)

- ・ 了解。

(日本側)

- ・ 次回会合は、日本側から BOT 法や PPP 首相決定 71 号等民活インフラ投資に係る改善希望点をベトナム側に知らせた上で、7 月第 3 週での開催を希望。また、本日の会合においては大変有意義な情報提供・説明を頂いたが、次回会合においては PPP Office 責任者などよりハイランクの方の出席を希望する。

(MPI)

- ・ 会議開催およびハイランクの出席については書面での提出をお願いしたい。

(日本側)

- ・ 了解した。書面で要請を出す。本日は長時間の会議参加に感謝。

以 上

日越共同イニシアティブフェーズ4 WT6
第2回会議 計画投資省(MPI)への質問事項

(1) インフラ整備について

- ① 社会経済開発戦略(2011~2020年)および社会経済開発計画(2011~2015年)に基づく、セクター毎の中長期のインフラ整備の概要
- ② 中長期のインフラ整備における重点分野およびセクター
- ③ 中長期のインフラ整備のプロジェクトリストおよび資金調達方法の考え方
- ④ 特にどの分野およびセクターにおいて民間資金の動員を期待するか。また、総計でどの程度の民間資金の動員を期待するか。

(2) インフラ整備にかかる法制度

- ① ベトナム政府として首相決定71号およびDecree108(BOT法)の使い分けについてどのように考えているか。すなわち、ベトナム政府としては、個別の案件について、首相決定71号の枠組みで行うのか、BOT法の枠組みで行うのかを判断する基準をどのように考えているのか
- ② (従来のBOT・BT・BTOという枠組みでは民間資金の動員が期待ほど大きくなかったとの前回の説明を受けて)ベトナム政府として、BOT法で十分な民間資金の動員ができなかった原因をどのように理解しているのか、また、そのBOT法の課題を踏まえて今回の首相決定71号ではそれをどのように改善したと考えているか
- ③ 外国投資家にとって、BOT法に基づく案件ではなく、首相決定71号に基づく案件のメリットは如何
- ④ 30件のPPPパイロット候補案件の現在の進捗状況、および今後の進め方はどのように考えているか
- ⑤ ベトナム政府として、PPP案件組成が円滑に進まない主な理由・課題及びその解決策はどのように考えるか
- ⑥ ベトナム政府としては、大規模なインフラ整備案件に参加する投資家や銀行が、一般的に必要なと考える条件はどのようなものだと理解しているのか。例えば、外貨兌換保証や法の安定性について、どのような内容の保証を投資家が必要としていると理解しているのか。また、その理解を前提として、ベトナム政府は、大規模なインフラ整備案件に参加する投資家に対して、一般的にどのような政府サポート若しくはセクター政策等に関する政府コミットメントを与える準備があるのか。
- ⑦ 運営期間が長期にわたるBOT、PPP案件では、常に政府と民間のリスク負担の分配が問題になるが、ベトナム政府としては、政府と民間はそれぞれどのようなリスクを負担すべきと考えているのか。
- ⑧ 一般的に、運営事業を含むPPPには民間事業者が需要(マーケット)リスクをとる型のもので、そうでないものがある。ベトナム政府として、今後進めようとしている案件において、マーケットリスクの負担についてはどのような考え方を持っているのか。特に、ベトナムにおいては道路や水道などの料金水準が低いことが課題であると思われるが、これについてどのような解決策を考えているのか。
- ⑨ 民活インフラ事業において、サービス価格と民間事業者のリターンの間の適切なバランスも重要であるが、政府は、民間事業者の正当かつ容認可能なリターン水準を如何なる考え方にて評価するのか。
- ⑩ 首相決定71号では、事業者の選定に当たって国際入札を基本とするとのことであるが、その際の評価基準はどのように考えているのか。価格面以外の事業遂行能力をどのように評価するつもりなのか

- ⑪ PPP 事業の成功のためには、民間事業者（特に同事業の運営者＝オペレーター）の知見・経験（コンサルタントではなく同事業の経験を有する民間事業者の知見・経験）を最大限に活用し、施設整備・建設、運営・維持管理に至る事業全体に民間のノウハウを活かすためには民間事業者提案型（Unsolicit）も有効だと考えるが、ベトナム政府としてはどのように考えるか。BOT 法のもとでの公募型（Solicit）と民間事業者提案型（Unsolicit）は、概念的にどのように差別化されて採用されてきたのか。
- ⑫ 官民連携を推進するにあたって検討すべき以下の課題についてベトナム政府はどのように考えているか。
 - A) 首相決定 71 号では施行後 3～5 年で新しい Decree が出されるとあるが、PPP を推進するための今後ベトナム政府としてどのような法的枠組みを構築していく必要があると考えているか
 - B) 政府関係省庁・地方人民委員会等が BOT、PPP 案件等をマネージする知識・経験の強化が必要になるが、ベトナム政府として政府関係省庁・地方人民委員会等への理解・認知を図るために具体的に現在何を実施しているのか。
 - C) 日越共同イニシアティブフェーズ 4、WT6 において、特に、日本側の経験から期待するものは何か。

(3) その他

- ① 国内 BOT 案件などベトナム政府が考える民活インフラの成功事例についての紹介（個別案件についての具体的情報を求めているわけではなく、ケーススタディとして、ベトナム政府としてどのような事例を、どのような理由で成功事例と考えているかをお聞きしたい）

以上

日越共同イニシアティブフェーズ4 WT 6
第2回会議 計画投資省 (MPI) への質問事項
に対する越側書面回答邦訳 (後日受領)

- ① ベトナム政府として首相決定 71 号および Decree 108 (BOT 法) の使い分けについてどのように考えているか。すなわち、ベトナム政府としては、個別の案件について、首相決定 71 号の枠組みで行うのか、BOT 法の枠組みで行うのかを判断する基準をどのように考えているのか

回答 1 :

- ・ Decree 108/ND-CP (BOT 法) 及び Decree 24/ND-CP では、すべての段階において各省庁、省レベル人民委員会が分担するプロジェクトを BOT・BTO・BT という枠組みで投資を定める。
- ・ 首相決定 71 号では、首相が承認する (国の資金、投資確保スキームなどを含む) 民間投資を呼びかける案件を確保するため、案件項目作成及び国のプロジェクト参加決定を除き、役割分担を定める。PPP 案件は、パイロット候補案件の段階にある。

- ② (従来の BOT・BT・BTO という枠組みでは民間資金の動員が期待ほど大きくなかったとの前回の説明を受けて) ベトナム政府として、BOT 法で十分な民間資金の動員を踏まえて今回の首相決定 71 号ではそれをどのように改善したと考えているか

回答 2 :

- ・ BOT 法で “十分な民間資金の動員ができなく失敗した” と確定していない。
- ・ 首相決定 71 号では、外国投資家の選定において、情報公開、きちんとした案件準備、競争かつ透明的な入札実施などの内容に関しては、厳正に実施することが義務付けられている。

- ③ 30 件の PPP パイロット候補案件の現在の進捗状況、および今後の進め方はどのように考えているか

回答 3 :

- ・ 多数のプロジェクトの情報は分権された国家機関により概略の準備しか行われなかった。計画投資省は、PPP 案件としてタインホア省 (グイエット・ヴィエン橋案件、ギーソン経済区の排水処理案件)、ダーナン省 (バス案件、泥処理案件) を引き続き特定することを促進している。
- ・ 計画投資省は、12 ヶ所の省市及び各省庁にパイロット案件の提案を要求する公文を送った。⇒ その結果、案件の数が増えている。
- ・ 近い将来、計画投資省は案件形成、案件選定基準作成に関する指針などの PPP 展開指針を発行し、潜在的な案件に対する PPP パイロット候補案件一覧を政府首相に提出し、承認してもらう。

- ④ ベトナム政府として、PPP 案件組成が円滑に進まない主な理由・課題及びその解決策はどのように考えるか

回答 4 :

- ・ PPP は新しい方式である。既存の提案における主な課題は、民間事業者の資金がある一つの投資案件に対する資本回収係数をまだ計算できないことである。権限のある国家機関は、PPP 案件を適切に作成するため、支援が必要である。
- ・ 計画投資省は、ADB と緊密に協力して案件開発基金を設立する。それによって、準備段階におけるサポートを行い、案件を遂行する投資家を選定できるようになる。

- ⑤ ベトナム政府としては、大規模なインフラ整備案件に参加する投資家や銀行が、一般的に必要と

考える条件はどのようなものだと理解しているのか。例えば、外貨兌換保証や法の安定性について、どのような内容の保証を投資家が必要としていると理解しているのか。また、その理解を前提として、ベトナム政府は、大規模なインフラ整備案件に参加する投資家に対して、一般的にどのような政府サポート若しくはセクター政策等に関する政府コミットメントを与える準備があるのか。

回答5：

- ・ 投資家や銀行はインフラ整備案件に参加するために、先ず実施可能性があり、銀行が資金（Bankable Project）を貸してくれる案件が必要である。さらに、公開かつ透明的な投資環境、公正な競争を保障し、法律で明確に定める必要がある。この段階におけるパイロットとして PPP を実施するのは、投資確保対策を含む必要な法的内容を確定する目的がある。PPP 方式に対しては、PPP に関する規定をより高い法的な文章に変更する。

⑥ 運営期間が長期にわたる BOT、PPP 案件では、常に政府と民間のリスク負担の分配が問題になるが、ベトナム政府としては、政府と民間はそれぞれどのようなリスクを負担すべきと考えているのか。

回答6：

- ・ リスク分担案件の特殊性を踏まえて実施される。原則としては、最もリスクを処理する能力が高い側にリスクを分担するものである。

⑦ 一般的に、運営事業を含む PPP には民間事業者が需要（マーケット）リスクをとる型のもので、そうでないものがある。ベトナム政府として、今後進めようとしている案件において、マーケットリスクの負担についてはどのような考え方をしているのか。特に、ベトナムにおいては道路や水道などの料金水準が低いことが課題であると思われるが、これについてどのような解決策を考えているのか。

回答7：

- ・ リスク分担の原則は、上記に記述されている。案件の売り上げに関するリスクは、多くの関心を持つ内容の一つである。パイロット実施段階において、計画投資省は、各省庁及び地方と協力して具体的な案件毎に売り上げのリスク問題に関する提案を確定し、国・投資家・地元の利益を調和させ、それに従って経験を活かして民間事業者を誘致する法律を体制化させる。

⑧ 民活インフラ事業において、サービス価格と民間事業者のリターンの間適切なバランスも重要であるが、政府は、民間事業者の正当かつ容認可能なリターン水準を如何なる考え方にて評価するのか。

回答8：

- ・ インフラ整備案件への投資機会は、一般的な経営投資機会と同様、魅力的であることが必要である。それによって、民間の投資ができる。案件を準備する際には、事業者を選定する入札前に、市場を調査するため、投資総額、内部収益率（IRR）と他の関連係数など案件の財政係数について、投資家の意見を聴取する。

⑨ 首相決定 71 号では、事業者の選定に当たって国際入札を基本とするとのことであるが、その際の評価基準はどのように考えているのか。価格面以外の事業遂行能力をどのように評価するつもりなのか。

回答9：

- ・ 事業者選定のための評価基準は、具体的な案件に対する入札ドキュメントに記述される。通常、

- 評価内容は、技術能力、財政能力（資金調達能力）、技術提案、財政提案を含む。
 - ・ 案件完成能力の評価基準は、具体的な案件について要求される。
- ⑩ PPP 事業の成功のためには、民間事業者（特に同事業の運営者＝オペレーター）の知見・経験（コンサルタントではなく同事業の経験を有する民間事業者の知見・経験）を最大限に活用し、施設整備・建設、運営・維持管理に至る事業全体に民間のノウハウを活かすためには民間事業者提案型（Unsolicit）も有効だと考えるが、ベトナム政府としてはどのように考えるか。BOT 法のもとでの公募型（Solicit）と民間事業者提案型（Unsolicit）は、概念的にどのように差別化されて採用されてきたのか。

回答 10 :

- ・ 現状の規定に従えば、民間事業者提案型（Unsolicit）に従っても案件を実施することができる。政令 108 号の第 11 条及び首相決定 71 号の第 13 条を参考方。
- ⑪ 官民連携を推進するにあたって検討すべき以下の課題についてベトナム政府はどのように考えているか。
- A) 首相決定 71 号では施行後 3～5 年で新しい Decree が出されるとあるが、PPP を推進するための今後ベトナム政府としてどのような法的枠組みを構築していく必要があると考えているか
- B) 政府関係省庁・地方人民委員会等が BOT、PPP 案件等をマネージする知識・経験の強化が必要になるが、ベトナム政府として政府関係省庁・地方人民委員会等への理解・認知を図るために具体的に現在何を実施しているのか。
- C) 日越共同イニシアティブフェーズ 4、WT6 において、特に、日本側の経験から期待するものは何か。

回答 11 :

A)

近い将来、民間投資をより効果的に誘致するため、政令 108 号及び首相決定 71 号を再度検討し、改正する。政令レベルの唯一の法的な文章に変更する。

B)

現在、ベトナムの国家機関の能力を向上させるため、ADB、AFD、DFID などの支援機関から協力を仰いでいる。

C)

- ・ 日本は、PFI 投資方式を活用する豊富な経験を持っている国であり、特に、2011 年 3 月 11 日の地震、津波にもかかわらず、続けている。計画投資省は、これらの経験をアプローチしたいと思う。
- ・ 日本側から新規の PFI 法の英語版を提供してほしい。
- ・ ベトナムはいつも日本の技術支援、資金支援を歓迎している。

日越共同イニシアティブフェーズ4 WT6
日越ミーティング（第3回）

- 日時 : 2012年7月18日（水）15:00～18:30
- 場所 : MPI 会議室
- 日方参加者 : 弓削（チームリーダー/JBIC）、大東（大使館）、岸田（大使館）、辻尾（特別委員長）、長友（JBIC）、長瀬（JICA）、渡辺（JICA）、山岡（JETRO）、藤森（JETRO）、新村（J-POWER）、国広（住友商事）、澤山（AAR）、水谷（メタウォーター）、鬼塚（BTMU）
- 越方参加者 : 計画投資省（以下、MPI）
Mr. Nguyen Dang Truong（入札管理局・副局長）
Mr. Hoang Manh Phuong（法制局・副局長）
Ms. Vu Quynh Le（PPP オフィス、主任）
Ms. Nguyen Van Huong（PPP オフィス）
Ms. Hoang Nam Phuong（法制局）
Ms. Nguyen Phuong Lan（法制局）
- 議題 : 日越合意シートの4. 行動計画 a)
②民活インフラを進める上での官民役割分担の在り方に係る認識共有化
および
③民活インフラを実施する上での主要なリスクのリストアップ及び同リスク
に対する対処案の共同検討
に関連しての意見交換。具体的には、「民間インフラ投資促進のための改善希望リスト」のうち、優先順位の高い11項目についての意見交換

【発言要旨】

(MPI)

- 入札管理局を代表し、皆様を歓迎する。ベトナム側のメンバーは、Mr. Nguyen Dang Truong（入札管理局・副局長）、Mr. Hoang Manh Phuong（法制局・副局長）および Ms. Vu Quynh Le（PPP オフィス・主任）ほかである。

(日本側)

- WT-6・第3回会合に参加いただき感謝。WT-6に対する日本側の高い関心を反映し、今回も多数のメンバーが参加している。
- 前回会議では、日越合意シートの行動計画 a)-①の記載事項について、ベトナム側からの情報提供に基づき議論を行った。ベトナム側から、現行の BOT 法、PPP 首相決定には改善すべき点があることから、Public Procurement Law（以下、PPL）を改正し、民活インフラ整備のための新たな枠組みを作成する予定との説明を受けた。
- 本日は既往の BOT 法、PPP 首相決定等の民活インフラ投資における日本側からの改善希望事項について議論したい。具体的には（予めベトナム側に提出済の）「民間インフラ投資促進のための改善希望事項」に記載の約 30 項目のうち、まずは、日本側の特に関心の高い 11 項目について重点的に議論したい。

(MPI)

- 現在、PPP 首相決定・BOT 法に代わる新しい枠組みを作成中だが、BOT 法（Decree108）、首相決定 71 号は実施段階で課題がある。PPP に関する首相決定 71 号も法律的な枠組みを作成中だが、パイロット段階で課題がある。
- 日本は PPP、BOT に関する経験豊富な国のひとつ。是非貴重な意見をいただきたい。我々も十分な法的枠組みを作るよう努力する。

(日本側)

- （提出済の）改善希望事項シートについて若干補足したい。

- ・ このシートは日本の民間投資家の生の意見を集約したもの。ベトナムにおけるインフラ事業に対し、日本企業からの投資を促進するために必要な改善希望事項であると認識いただきたい。
- ・ 一方、全ての改善希望事項を満足しないと JBIC などの金融機関から融資が実現できないという訳ではない。JBIC 等の融資は、日本の投資家による具体的な投資計画、プロジェクトスキーム等を踏まえ個別に融資の可否や条件を検討することとなる。
- ・ それでは、重要度が高い順番に議論を進めていきたい。

【項番 1-2 (全般)】 為替・金利変動リスクに対する保証

(日本側) (シートに基づき改善希望事項、理由について説明)

- ・ ベトナム政府への具体的な要望事項は二つ。
 - ① ベトナム政府による為替・金利変動リスク負担・保証
 - ② ベトナム政府による外貨交換保証や USD 決済の特例的な認定
- ・ 日本側メンバーから補足すべき事項があれば説明願います (特にコメントなし)。

(MPI)

- ・ ①については、ベトナム国家銀行 (以下、SBV) が所管機関。②については、為替関連法令を参考いただきたい。また、ベトナムと同じ状況の他国の事例があれば紹介いただきたい。その国の方式を勉強したい。

(日本側)

- ・ 要望事項①は金融技術的な内容。SBV 所管ということで、今後 SBV と議論した方が適切ということか。

(MPI)

- ・ その通りだ。

(日本側)

- ・ ②は関連法令を参照とのことだが、基本的にはベトナム側の政策判断の問題だと考える。法律だけではなく、ベトナム政府としてどう捉え、どのような政策を選択していく考えなのかを聞きたい。現在組成中の民活インフラ案件の中で、政府の外貨保証スタンスは案件によって 100%なり 30%と様々だ。ベトナム政府の考えをよく確認したい。

(MPI)

- ・ この要望事項に関して、MPI 法制局より補足する。

(MPI)

- ・ 私自身、PPP や BOT 案件を担当した経験があり、ベトナムの為替・金利変動のリスク負担保証についてよく理解している。
- ・ 個人的な意見を述べる。民活インフラ案件において、投資家にとってベトナム政府の保証がなければリスクがある。ベトナム政府の方針として、完璧な経済市場の枠組みを作りたいとの希望がある。このような案件は政府による為替・金利変動リスク負担・保証ではなく、そのまま金融・為替市場に委ねるべきと考えている。ベトナム政府が他国と国際貿易協定を協議した際、同じような問題が出たと思う。今後の政策として、ベトナム政府は外国投資家に可能な限りベストな条件を与えたいとの考えがあるが、パイロット段階であり難しい。
- ・ 電力事業案件で、これまでベトナム政府の保証上限は 30%だが、これはベトナム政府の能力であり、100%保証は難しいだろうと考える。
- ・ ベトナム政府による保証上限を 100%に引き上げようとした場合、もっと高いレベルの会議、日本大使館もメンバーとして参加するような会議でないと難しい。更に、ベトナム政府を説得するためには、他国における多くの事例や根拠を挙げ、他国に倣いベトナムも改善すべき、と伝える必要がある。

(日本側)

- ・ どのような案件が 30%、100%の保証となるのか、日本の投資家はその基準に強い関心があ

る。先ほど、保証上限 30%はベトナム政府の能力だと言ったが、なぜ案件毎に保証割合が 100%や 30%と対応に違いが出るのか。ベトナム政府の一般的な考え方を伺いたい。

(MPI)

- ・ 質問に答える前に述べるが、ベトナム政府にとって、全ての案件に対して保証率（30%なのか、100%なのか）を決めるのは難しい。
- ・ 選定基準は、案件の特徴、種類、規模等により異なる。大規模案件は投資家が優遇され、もっと高い割合の政府保証となる。これまでの電力事業では 30%が上限とされているが、ベトナム政府として、投資家の困難点（リスク）の一部分をサポート（保証）していくとの考え方がある。また、ベトナムにおける為替のバランスも考慮していく必要がある。個人的な考えだが、電力事業における政府保証 30%は適切な水準と考える。

(日本側)

- ・ それでは、より具体的な質問を行う。ギソン 2、モンズオン 2 は 100%外貨交換保証付きの案件だった。それ以外の現在組成中の政府保証 30%の案件とは何が異なるのか？

(MPI)

- ・ 規模、重要性も選択基準となる。ギソン 2 の場合は、首相決定 1604 号が出る前の案件で、特殊な事例である。具体的にどう異なるかについては、SBV の担当者が詳しい。私は詳しくないため、個人的な意見を述べた。

(日本側)

- ・ 昨年秋に出た首相決定 1604 号では、電力 BOT 案件の外貨交換の保証上限は 30%となっている。この決定に沿って、外国投資家は 30%の外貨保証で民活インフラ事業を進める以外可能性はないということか。

(MPI)

- ・ この問題に関しては、後で MPI と SBV が直接話し合う。30%と 100%では格差が大きいため、できるだけ案件毎に差を作らないよう、一貫性についても SBV と話し合う。

(日本側)

- ・ つまり、外貨交換保証は、政府内でも高い関心・問題意識をもって今後の対応についても引き続き検討されているということか。

(MPI)

- ・ その通りだ。
- ・ ところで、丸紅が参加したギソン 2 の案件は政府保証 100%。全ての案件に一貫性を持たせるということは、ベトナム政府が「ギソン 2 の保証を 30%に変更する」という懸念もある。

(日本側)

- ・ ギソン 2 はベトナム政府から提示された条件を基に民間投資家が相当のリソースをかけて応じた案件。ベトナム政府が提示した条件を後から変更するのは、民活インフラ投資を促進する上で非常に由々しき問題と考える。

(MPI)

- ・ 日本側からの具体的な二つの要望事項について、MPI は SBV と話し合い、また首相府など上部機関とも話し合いを行う。

(日本側)

- ・ この要望事項は、民間だけではなく日本大使館も含めて考え提出したものだ。よって、個人的意見ではなく、ベトナム政府としての責任をもった回答を述べていただきたい。
- ・ そもそもインフラ案件は、ベトナム政府が資金を 100%負担して実行すべきところ、PPP という方式で実施するものだ。どうすれば民間投資家が参加しやすいかという議論をしている。
- ・ この改善要望事項は、民間企業が投資をしやすくするためのものだ。例えば、外貨の交換保証については、ベトナムの現在の経済状況・国の体制等を考えれば、100%交換保証を求めるのはある意味当たり前のことである。
- ・ Truong 副局長から SBV ともきちんと協議し、解決していきたいとの説明があった。どうすればベトナム政府単体で出来ないことを、日本を始め海外の民間投資家が手伝えるのか真剣に

考えていただきたい。これは、いずれの項目にも共通する日本大使館としてのメッセージだ。

(MPI)

- ・ この問題に関し、MPI は SBV や関連省庁と話し合いを行い、日本側の要望を伝える。その結果、交渉や議論になりそうな場合、日本大使館や日本側の意見を聞かせて欲しい。

(日本側)

- ・ 外貨交換保証に関する日本側の問題を端的に伝え、民間事業者がベトナムでインフラ投資をするには、30%保証では難しいということだ。
- ・ 30%保証供与で組成され、成功した案件があれば是非教えてもらいたい。

(MPI)

- ・ あるはずだが、はっきりと覚えていない。後で調査する。
- ・ この問題は、他の国との国際貿易協定の交渉においても課題となっている。この交渉の中で、できるだけこの項目を撤廃するよう両国間で話しあった。
- ・ 30%、100%という保証上限をベトナム政府が決定するのは困難である。SBV など関連省庁と話し合い、できるだけ日本側の要望を伝えていく。

(日本側)

- ・ 「30%保証で成功した案件があるかもしれない、調査する」との回答だったが、日本側は、そのような案件は「ない」という認識。仮に、現在交渉中の案件はあるかもしれないが、「合意に至ったものは一切ない」との理解だ。もしあるのならば、1 週間以内に提出してもらいたい。

(MPI)

- ・ もう一度調査する。

(日本側)

- ・ 実際にそういう案件があるのであれば、非常に重要な情報。是非教えてもらいたい。
- ・ 現在の議論は、30%・100%と区別するのではなく、一律にすべきとの内容だった。MPI 側が30%にしたいと言ったのは、全ての案件について100%保証とするのはSBVの実態として無理だからと思われるが、30%では日本側としては銀行融資がつかない。
- ・ それならば、案件を選び、本当に重要な案件は100%保証として進めるのが重要ではないか。それ以外の案件は30%保証として募集してみるのはいかがでしょうか。そのような議論なしに、一律100%ではなくしてしまうという議論は逆ではないか。

(日本側)

- ・ どれが重要な案件となるのか、具体的な判断基準も明示してもらいたい。

(MPI)

- ・ ベトナムの法令の中で、関連する文書はあるが、正式な判断基準の文書はない。
- ・ ギソン2はベトナム政府がとても重要な案件と判断したので、100%保証としたと考える。

(日本側)

- ・ その重要と判断する根拠は何か。法令に判断基準がないとのことだが、今後のベトナム政府内での検討プロセスの中で、是非明確化してもらいたい。

(MPI)

- ・ 了解した。

(日本側)

- ・ 外貨交換保証は非常に重要な問題。引き続きSBVの担当者も交えるなどして議論したい。本件は次回の会議に繰り越しとし、次の項目に移りたい。

【項番 2-1】 電力事業における外貨への交換保証の上限の撤廃

(日本側)

- ・ 項番 2-1 は、項番 1-2 と全く重複するので議論完了の扱いとしたい。

【項番 1-1 (全般)】 法令・制度変更リスクの排除

(日本側) (シートに基づき改善要望事項、理由について説明)

- ・ 事業の前提条件が大きく変化すると、事業の継続が困難になるということだ。よって法令や制度等が大きく変わる場合は、事業への影響に対するベトナム政府による補償措置が必要という要望だ。
- ・ 日本側から具体的な法令・税制があればご意見あれば発言いただきたい(特にコメントなし)。

(MPI)

- ・ もう一度確認したい。実行中のある案件について、(入札時点とは異なる)新しい法律ができたとしても、必ずしも新しい法律に従わなければならない、というものではない。
- ・ 日本側の要望は、申請した時点の法律をそのままキープするというのか。

(日本側)

- ・ 必ずしもそうではない。当然ながらベトナムで事業を営む上で、ベトナムの法律、新しく制定された法律に従うべきことは十分に理解している。しかしながら、その事業に対して適用対象となる法律が大きく変更されると、長期のインフラ事業に対して大きな影響を与えることから、外国投資家は投資に慎重になる。

(MPI)

- ・ この問題に関しては、MPI 法制局が意見を述べる。

(MPI)

- ・ 投資法第 11 条(注: 法律、政策が変更された場合の投資保証)の通り、基本的には投資家の利益のため、ベトナムの法令・政令では大きな変化はないと考えている。日本側の要望は、変更された場合には従わなければならないが、大きな変更とならないようにしてもらいたいと理解したが、大きな変更とは具体的にはどのようなことか。

(日本側)

- ・ 例えばインフラ案件は優遇税率が定められていると思うが、事業期間中にその税制が変更となるとプロジェクトに与える影響が非常に大きい。各案件の契約書に Change In Law 規定があり、法律等が変更されプロジェクトに不利な影響を与える場合、ベトナム政府が負担すると契約書に設定し、政府が認めることが重要だ。

(MPI)

- ・ 具体的な税率とは、法人税率のことか、輸出入税のことか。

(日本側)

- ・ 法人税か輸入出税かという細かなことはさておき、変更が投資家の事業に大きな影響を与えるのはリスクである。それは事業開始前には予測できないものである。政府が負担しないとすれば日本の投資家はプロジェクトの投資可否の判断が難しくなる。

(MPI)

- ・ 自動車の業界だけでなく、ほかの業界でも税率が高くなることは投資家にとって有利ではないとよく聞く。ベトナムの租税戦略、開発計画の中では税率変更はステップバイステップ、急にはなく、少しずつ高くなるということになっている。

(日本側)

- ・ 民活インフラに対する投資は、製造業に対する投資と異なる性質を持つことを考えてもらいたい。
- ・ インフラ投資は案件からの確度の高い長期のキャッシュフローを見込み、それを前提にファイナンスを組成する必要がある。そのため、前提条件が大きく変更される可能性がある民間事業者にとって案件組成にあたっての負担が大きくなる。

(MPI)

- ・ もちろん、投資家に対する優遇的な租税制度もある。

(日本側)

- ・ 問題のポイントは、投資家にとっての前提条件が事業期間にわたって確保されているかどうか

かである。一般的な各国の民活インフラ投資案件（国際慣行）では、前提条件が変わった場合、政府がある程度の補償を行っている。そのような配慮がないと、日本を含めた各国からの民活インフラ投資は困難となる。

(MPI)

- ・ その意見には同意する。

(日本側)

- ・ 分かりました。

(MPI)

- ・ 指摘はよく理解し、賛成する。ベトナム政府は、投資計画を作成するとき、投資家の立場、政府の立場、国民の立場を考える必要がある。投資家に対してベストな条件を与えたいという考え方も分かる。一方、3者(政府・国民・投資家)の利益も考慮しなければならない。

(日本側)

- ・ それは当然のことである。ホスト政府、ホスト国の国民・民間投資家、3つの主体が相互に受け入れ可能な内容でなければ民活インフラ投資は実現困難というのは、国際的な認識だ。よって、このような議論を通じて、3者の調和点を議論していきたい。
- ・ 法制度変更リスクの排除に関して、日本側メンバーに追加的な議論はあるか(コメントなし)。
- ・ 法制度変更リスクは非常に重要とベトナム政府内でも認知されていることが分かった。個別案件ごとに適切な対応をよろしく願いたい。

(MPI)

- ・ 了解した。

【項番 4-1 (政府承認手続き)】 政府による各種承認手続きの迅速化・効率化・一元化

(日本側) (シートに基づき改善要望事項、理由について説明)

- ・ 要するに、縦割り行政の下で多くの個別の政府窓口で承認手続きの申請が必要。それぞれに時間を要し、プロジェクト全体の進捗も遅れてしまう。まずは政府の承認手続きを迅速化し、縦割りではなく対応を一元化してもらいたい。

(MPI)

- ・ ベトナム政府では、最近3年間で行政手続き改革を行うプログラムを実施中。これに関しては指摘の通りだ。具体的に案件において承認手続きはいくつかあるが、一番時間を要する、あるいは遅れているという具体例があれば教えていただきたい。

(日本側)

- ・ (日本側参加メンバーで) 具体的にプロジェクトの遅延に繋がっている手続きや時間を要する承認手続きの事例があれば、この場で発言してもらいたい(特になし)。

(MPI)

- ・ この4-1の中で、大型インフラ事業の実施にあたり、基本設計の首相承認が必要と明記されているが、実際の案件では首相承認は必要ない、関連省庁の承認だけである。電力案件は商工省の承認で、首相承認は必要ない。ここに書いてあるのは間違いではないか?どこで参照した事例か?首相承認の必要は、とても重要な案件(発電、原発、製油所)の場合である。

(日本側)

- ・ 基本設計の首相承認は、必ずしも全案件では必要ないのかもしれない。問題点は、ベトナム側の手続きが一様に遅いこと。WT-6に限らず、他国の投資家も含めた大多数の共通認識となっている。
- ・ 一方で、手続きが遅くなるのはベトナム政府でもそれなりの理由があるわけで、一朝一夕に迅速化を求めるのも現実的に見て難しいと思う。我々の改善希望事項を受けとめ、状況を改善すべく前向きな対応を願いたい。

(MPI)

- ・ 了解した。

(日本側)

- ・ 他にご意見がなければ次の項目に移りたい。

【項番 2-8 (BOT 政令)】 権限と責任をもった一元的な交渉窓口の設置

(日本側) (シートに基づき改善要望事項、理由について説明)

- ・ 権限と責任をもった一元的な交渉窓口が必要との認識である。
- ・ 要するに、場合によっては 10 か所もの政府窓口と同じ説明が必要。それぞれの承認手続きが全て整合的に動いているかという点、必ずしもそうでない可能性もある。申請が個別バラバラに動くため、スケジュール管理も含めたプロジェクト組成に困難を伴うというのが民間投資家の懸念だ。
- ・ 権限と責任を持った一元的な交渉窓口の設置が解決策だと考える。これに対して PPP の首相決定における PPP オフィスの機能や、現行のベトナム政府の取り組みを教えてください。

(MPI)

- ・ 今後、ベトナム政府は PPP 事業に対して、指導委員会を設置する計画あり。委員長はハイ副首相、副委員長は財政省 (MOF) と計画投資省 (MPI) の副大臣がそれぞれ務める。しかしながら契約交渉においては、関連省庁と交渉することになる。
- ・ 日本側の提案 (一元窓口の設置) はとても参考になるアイデアだ。問題となるのは、契約を交渉する段階では、関連省庁の窓口にも行かなければならないこと。火力発電案件の場合、商工省以外に EVN にも相談が必要となる。

(MPI)

- ・ もちろん一元窓口を設置するのはベストだが、これまで取り組んだ案件では所管機関の中では商工省が一番重要な役割を果たしており、他の関係省庁と協議を行うこともある。今後、一緒に協議する所管機関の数は、日本の投資家が望むようにベトナム政府としては減らしていく方向にあるのではないかと私は考える。

(日本側)

- ・ 一元窓口の設置は、ベトナム政府の内部事情を考えると困難があるのかもしれない。重要なのは、各関連省庁間の調整がスムーズに行われることである。
- ・ 現行の BOT 法、PPP 首相決定に代わる PPL の改正による新しい枠組み作りの準備中と理解しているが、その枠組み中に日本側の意見も十分に反映してもらいたい。

(日本側)

- ・ 項番 1-6 とも重複すると思われるが、各関係省庁に権限が移譲されているはずなのに、一事が万事、首相府・首相等の上部に判断を仰ぐ傾向がある。そこを明確化してもらい、各関係機関が判断できるようにしてもらいたい。インフラ案件において、本来は事業者が決めるべき内容を、首相府や首相等に判断を仰いで時間がかかることがよくある。

(MPI)

- ・ もちろんこれから政府による各種承認手続きを迅速かつ効率的にしていきたい。ただ、それぞれの手続きでは、それぞれ必要な時間がかかる。
- ・ 日本側の皆さんの意見、効率化・迅速化の意見は考慮すべき項目として受けとめた。ご意見がなければ、次の事項に移りたいのだが。

(日本側)

- ・ 繰り返しとなるが、各省庁内部で決裁できる事項に対しても、首相府等に判断を仰ぐケースが多く、その結果、政府内部の案件組成に関する政策調整等に長い時間を要するという問題点が各プロジェクトで起こっている。新しい枠組みにおいて、適切なリーダーシップの下、効率的かつ迅速に各種の政府方針策定、政策調整の実践が行われることを希望する。

(MPI)

- ・ この問題に関して、ベトナム政府は迅速かつ効率化の方向性を持っている。

【項番 2-2 (PPP 首相決定)】 入札条件設定時における応札者側との十分な意見調整

(日本側) (シートに基づき改善希望事項、理由、具体的事項の説明)

- ・ よく準備され、後々、入札者と議論の余地がないように考え抜かれた入札条件であればよいが、そうでなければ 30 日では時間が足りないということだ。

(MPI)

- ・ この問題に関し、30 日以内が短いということだが、ベトナム政府から提示された条件が国際慣行にあったものかどうか再度調査する。
- ・ BOT 事業の具体例・ギソン 2 の場合、入札条件を提示する際、応札者を招聘して交渉した。本案件では、入札者が交渉する段階から既にお互いに合意書があったため、進捗が早かった。

(日本側)

- ・ 入札は完了したのか？

(MPI)

- ・ 今、結果を承認している段階だ。

(日本側)

- ・ 入札締め切りが昨年 7 月末で、まだ結果承認が済んでいないとは、かなり長い時間を要しているのではないか。

(MPI)

- ・ 遅れた原因は、ベトナム政府ではなく、入札者から問題点等の指摘があったためだ。

(日本側)

- ・ ベトナム側の問題ではなく、入札者のプロポーザルの問題ということか。

(MPI)

- ・ その通りだ。30 日では短すぎるのであれば、何日であればよいのか。

(日本側)

- ・ 何日ということではなく、入札条件がよく詰められていれば 30 日でも十分だが、そうでなければ 30 日では短いと認識だ。

(日本側)

- ・ ギソン 2 の案件では、事前に入札書類が合意されていたとのことだが、上手くまとまっていたわけではなく、応札後に応札者からいろいろ意見が出て手間取っている。このような事態を防ぐために、事前に入札書類を投資家が受入可能な形で準備をし、公平・公正・透明な入札をお願いしたいというものだ。

(MPI)

- ・ 入札条件提示前に、応札者側に実施可能な入札条件となる十分な時間を確保したいという内容は理解できた。しかしながら、準備時間を確保したにもかかわらず、応札者側から訴えられる事例も多かった。訴えられることを回避するためにどのような対策があるか考えるか。

(日本側)

- ・ 訴えるとは、具体的にどういう意味か？政府と応札者間で議論が起こることか。

(MPI)

- ・ 本日の会議で議論する内容ではないので、説明は控えたい。

(日本側)

- ・ 個別案件については WT6 で取り上げないこととなっているので、承知した。
- ・ 一般論として、入札条件が十分に詰められていないために、入札者に間違った期待の余地等を与え、入札終了後にスムーズに契約締結までに至らない可能性も排除できない。よって、今後は、日本側の要望を十分に検討した上で、今後の制度設計につなげて頂きたい。

(MPI)

- ・ 入札の手順として、第 1 次審査、第 2 次審査がある。第 1 次審査において応札者に実施能力がないことを判断する。入札に参加する際、応札者は参加能力の有無を自ら判断して入札に参加することとなる。時間の制限があるので、議論すべき課題に戻りましょう。

(日本側)

- ・ 最後のベトナム側の説明は、やや論点がずれている印象を受けたので、重ねて指摘する。
- ・ 日本側の要望は、例えば入札を2段階に分けて行うなどして、実施能力があるスポンサーを選んで慎重に行うべきという意味では必ずしもない。入札条件の実質的な内容が現実的によく詰められていれば、入札終了後の案件組成がスムーズに進む。そうでなければ様々な議論が必要となる。そうした意味で、注意深く現実的にプロジェクトの入札を進めてもらいたいという意見だ。

【項番 2-9 (BOT 政令)】 用地取得コストのベトナム政府による負担

(日本側) (シートに基づき改善希望事項、理由、具体的事項の説明)

- ・ ベトナムは非常に民主的な国なので、住民移転費用をプロジェクトの形成段階で正確に見積もることは困難である。
- ・ 住民移転費用を含めた全ての用地取得関連コストをベトナム政府が負担し、民間事業者が計画を立案しやすい体制にしてもらいたい。

(MPI)

- ・ この問題に関し、MPIだけでなく、資源環境省、財政省、各地方の人民委員会に関連がある。案件を促進する役割を果たすMPIの立場では、補償費用、整地、住民移転費用など法的文書はあるが、実施中の案件で立ち退きや補償費用等でベトナム政府は問題に直面している。
- ・ 立ち退き、整地、用地取得の際、最も困難な問題は資金。インフラ案件の場合、立ち退きの補償費用は総投資額の2倍もかかる。政府としては、国家の予算を合わせながら支払うが、立ち退き費用が投資額の2~3倍になるため、上手く進展していないこともある。
- ・ 用地取得関連コストをベトナム政府が負担すべきとの日本側の要望はよく理解できた。しかし、案件の種類によって、例えば山間部や村など資金がない地方の場合、立ち退き費用が高額になるという難しさもある。

(日本側)

- ・ 問題は二つある。
 - ① プロジェクトが用地取得関連費用を負担しなければならないこと
 - ② この費用をプロジェクトが負担する場合、費用の事前見積もりが難しいこと
- ・ 投資家にとって重要な問題は、①よりも②と考える。ベトナム政府にとって用地取得コストの正確な見積もりが困難である以上に、外国投資家にとってはさらに難しい。そうした不確実な予測やリスクの下、民間投資家が事業を行うことは、最終的に高い電力使用料、道路使用料等に跳ね返る可能性がある。このような不確実やリスクは、政府が管理することが適切であり、国際的な慣行であろう。

(MPI)

- ・ 案件実施前に立ち退き費用を正確に算定することが必要である。しかしながら、算定できてもそれは推定値にすぎないが、投資家にとって必要なのは正確な数値ということは理解。

(日本側)

- ・ 我々の問題意識を理解いただけたようだ。次の制度設計において、上手く反映させてもらいたい。

【項番 2-3 (PPP 首相決定)】 国による支出割合の引き上げ、柔軟化

(日本側) (シートに基づき改善希望事項、理由の説明)

- ・ 収益性の低い案件に対しては、30%を超える国の支出が容認されるよう、水準の引き上げ、柔軟な対応を求める。PPP 首相決定では、首相の承認が得られれば、30%を超過することは可能との規定がある。しかしながら、首相承認を取得するのはハードルが高く、多くの投資家は30%が実質的な上限と考えている。

(MPI)

- ・ 政府の支出上限は、PPP 首相決定では 30%、BOT 政令では 49%となっている。しかし、案件によっては柔軟な対応を行っている。

(日本側)

- ・ では、30%で案件が組成困難な場合、支出負担割合が柔軟に 50%・60%…と上昇するのか。

(MPI)

- ・ その通りだ。

(日本側)

- ・ この 30%という数値は、奇しくも外貨交換保証の 30%と共通だが、この数値がどのような議論を経て決定されたのか。

(MPI)

- ・ PPP 首相決定を作成した際、WB (世界銀行)、インド、その他の国にも確認した。

(日本側)

- ・ 他に国には日本も含まれるのか。

(MPI)

- ・ 含まれる。この問題に関して日本からは意見がなかった。WB は 30%、インドは 20%だった。

(日本側)

- ・ インドの提案は 20%、日本からはコメントなしということか。その点に関し、日本側と十分に議論して欲しかったというのが我々の認識だ。十分議論されていれば、この場で議論されることはなかったと考える。この件は、日本側のメンバーにとっては初耳だ。

(MPI)

- ・ ベトナム政府の支出割合を引き上げる、との日本側の要望事項を受けとめ、検討する。
- ・ また、PPP 首相決定、BOT 政令の二つのが、一貫性をもてるよう調整していく。
- ・ 他の国はどうなっているか分からないが、ベトナムの BOT 政令では国による支出割合は 49%が上限。しかし、今後の政府の方針として、49%以下に調整されるかもしれない。
- ・ もちろん、PPP 首相決定、BOT 政令で議論となっている支出割合 (30%、49%) を引き上げるという議論もあるが、追加の方法として個別案件によって調整するという方法もある。

(日本側)

- ・ 是非、PPP 首相決定も BOT 政令も 49%を上回り、かつ具体的な数値で規定するようにしてもらいたい。支出割合の高いものは「首相決定」で可能と言われるかもしれないが、その基準を明確化してもらいたい。「首相決定で決める」という不確実な内容ではなく、要件と具体的な支出割合を明確化してもらいたい。その上で、その要件に該当しない案件は、首相決定で柔軟に対応していくということは理解できる。

(MPI)

- ・ 類型化というやり方もいいが、ベトナムでは PPP 事業はパイロット段階。それぞれの案件では、できるだけ柔軟性を与えるようにしている。F/S の段階でファイナンシャル・アドバイザー等から提案を受けた段階で、支出割合を判断する根拠となる。

(日本側)

- ・ 再度繰り返す。本来はベトナム政府が 100%の負担で実施すべき事業である。F/S の結果によっては、30%や 49%ということもあるかもしれないが、その他にも資金回収の確実性など様々な要件がある。他の要件も考慮してもらいたい。
- ・ まだ具体的事例がないのであれば、今後事例が出てくる中で、徐々に支出割合を 70%、80%にする要件の確立に取り組んでももらいたい。

(MPI)

- ・ ベトナムにおいて PPP 事業はパイロット段階であり、まだ分からない点、不十分な点がある。JICA の専門家や、日本大使館の代表者から、日本のみならず世界中の PPP 事業の成功事例等も紹介いただきたい。

(日本側)

- ・ 具体的な成功事例は、これらの改善希望事項を説明した後、今後の会合の中で紹介する方針。まずはこの議論をしっかりと進めていきたい。

(MPI)

- ・ 感謝する。

(日本側)

- ・ 日本側は政府支出の割合が硬直的に 30%と設定され、30%超の支出を要する案件組成が困難となるのを憂慮している。現状、パイロット段階で柔軟に対応可能であれば、今後の透明性のある制度設計をお願いしたい。
- ・ 実際に、30%が支出上限ということで多くの外国投資家は萎縮している。柔軟性をもって対応可能と説明してもらえれば、多くの外国投資家がベトナムのパイロット PPP 案件に興味を示し、案件に参加しやすくなる。

(MPI)

- ・ 私もそう考える。

(日本側)

- ・ 了解した。次の事項に移りたい。

【項番 4-11 (仲裁条項)】 ICC 仲裁に関する問題について

(日本側) (シートに基づき改善希望事項、理由の説明)

- ・ 国際契約においては通常採用されている仲裁方法を採用し、仲裁規則については国際商工会議所 (International Chamber of Commerce) の仲裁規則に従い、仲裁地は公平な仲裁が可能な第三国を仲裁地とする条件に変更すべきと希望する。

(MPI)

- ・ MPI 法制局から意見を述べる。時間になったので、最後の事項になることを期待。

(日本側)

- ・ それは、議論の進捗次第。

(MPI)

- ・ 日本を含め、外国投資家は全て同じ不安を感じている。BOT 法では、紛争解決の条例の記載はない。心配になる事項である。仲裁条項については、上手く処理できるようにという日本側の要望は理解した。
- ・ 安心して頂きたいが、全ての PPP、BOT 案件について、仲裁条項等は全て国際慣行に従って考えている。日本の投資家のみならず、海外全ての投資家の利益を保護する制度を設置した。
- ・ 確認したいのだが、ベトナムを仲裁地とした場合、ICC 仲裁規則に定めのない事項についてベトナムの仲裁法が適用されることとなり、同法の恣意的な改正等のリスクに不安があるということか。仲裁地に関して、具体的な心配事項はあるか。

(日本側)

- ・ 一般的には、ベトナム、日本以外の客観的な第三国が望ましいと考える。
- ・ かつ仲裁地については、法制度十分に整備され、透明性のある運用が期待できる第三国が望ましい。

(MPI)

- ・ 認識していただきたい。シートに記載のある「ICC ルールに従って」というのは必ず ICC 機関を使うというのではなく、仲裁地を認定するのは投資家と政府の協議事項だ。心配不要。

(日本側)

- ・ 仲裁地が常にベトナムとなるのが問題。投資家と政府が協議し、ベトナム以外の第三国になればよいが、そのような事例が少ないのが問題である。

(MPI)

- ・ 具体的に心配となっているのは何か？

(日本側)

- ・ 現在、いくつかの具体的な案件の中で、仲裁地は必ず「ベトナム」となっているというのが日本側メンバーからの問題指摘。
- (MPI)
- ・ 私の考えでは、仲裁地を選定するのは政府と投資家の協議次第ではないか。
- (日本側)
- ・ では、仲裁地をベトナム以外に変更することに、ベトナム政府は柔軟性があるのか。
- (MPI)
- ・ これを決定するのは政府ではなく、仲裁機関である。
- (日本側)
- ・ 契約書の中で「ICC ルールに従って仲裁地を規定する」ということになっている。
- (MPI)
- ・ もちろん、契約書上では ICC や仲裁地はベトナムになるというのは理解したが、交渉の際、投資家側も自分の意見を主張していただきたい。
- (日本側)
- ・ 主張すれば、ベトナム側も柔軟に対応いただけるということか。
- (MPI)
- ・ 仲裁地をベトナムとしても、必ずしもベトナムの法律を適用するわけではない。
- (日本側)
- ・ 適用する法律の問題ではない。その仲裁地の機関がどのように仲裁規則を解釈するかが問題だ。
- (MPI)
- ・ この問題に関して、もう一度資料を調べて、別の機会に議論しましょう。
- (日本側)
- ・ 個別案件は司法省（以下、MOJ）と議論すべき事項。当社は既に仲裁地に関して MOJ と交渉し、MOJ からは前向きに第三国に変更が可能と言われている。ここで MPI から、「原則、ベトナムだ」と言われても困るので、「MOJ と交渉し、柔軟に対応可能と確認する」程度の議論に留めてもらいたい。
- (日本側)
- ・ 本件の所管は MOJ。個別案件については MOJ が外国投資家と柔軟に協議するということか。
- (MPI)
- ・ その通りだ。
- (日本側)
- ・ 理解した。この場での、本件にかかる議論は完了することとしたい。
 - ・ 次の項番 4-2（税制）については、項番 1-1 で既に議論済、よって割愛。項番 4-5（用地取得）も既に議論済の内容（項番 2-9）と同じ、これも省略する。
 - ・ 今回は優先順位の高い項目について議論できた。この中で、特に重要度の高い外貨交換保証については、次回も継続協議したい。
- (MPI)
- ・ 外貨交換保証について、日本側が高い関心を持っていることが分かった。SBV の担当者と協議し、日本側の要望を反映するよう努力する。
- (日本側)
- ・ 外貨交換保証については、MPI 側が SBV と協議した内容も踏まえ、次回の会合で議論したい。
- (MPI)
- ・ 日越 JI の WT-6 に関して、本来は FIA（外国投資庁）が担当すべきだが、入札管理局として、日本側の意見・要望はきちんと受け止めた。
- (日本側)
- ・ よりよい次回につながるよう、議論を進めていきたい。
- (MPI)

- ・ 了解した。
- (日本側)
- ・ 次回は外貨交換保証に加え、次に優先順位の高い10項目について議論したい。2~3週間後に開催したいが、ベトナム側のスケジュールはどうか。
- (MPI)
- ・ スケジュール調整はFIAに連絡してもらいたい。今回の議論の内容は、我々からFIAに報告する。次回の会合(の参加)について、関連局にも手配する。
- (日本側)
- ・ それでは書面にて2~3週間後の開催依頼を発出する。
 - ・ ところで、前回会議後、書面にてふたつの資料の提出を依頼している(ベトナム側より5カ年リスト、長期リストが一緒になったと思われる資料を受領)。中身を確認し、必要があれば書面にて依頼する。
 - ・ この他に確認したい。Public Procurement Law(以下、PPL)の件である。
 - ・ PPLは、既往のBOT政令、PPP首相決定を代替するものとして現行のPPLを改定して新しい枠組みを準備中と理解している。そのPPLと、政府が準備中の入札法すなわちTendering Law(以下、TL)は同じものか、別のものか?
- (MPI)
- ・ 同じ法律であり、呼び方が異なるだけ。
- (日本側)
- ・ 現在、政府のWebにTLの概要が開示されていると聞いているが、この中に、BOTやPPPに関する新しい規定も既に盛り込まれているのか?
- (MPI)
- ・ 全部含まれている。
- (日本側)
- ・ 再度確認したい。ウェブにて開示中のドラフトTLとPPLの改正は同じものか?
- (MPI)
- ・ 法律はひとつだが、呼び方は二つあるが、法律としては同じものだ。ベトナム語で直訳すると入札法だが、英訳するとLaw on Procurementとなる。
- (日本側)
- ・ 現在、ホームページでドラフトの骨子が開示されているが、その中にPPPやBOTに関する規定も含まれるか?後日、細かな内容がアップデートされ、現時点では含まれていないのか?
- (MPI)
- ・ この入札法の入札手続きの明細が掲載されている。BOTやPPPの関連事項は未反映。
- (日本側)
- ・ 将来的にはBOTやPPPの政府サポートが入れ込まれるのか。どのようなスケジュールなのか?
- (MPI)
- ・ 今の段階では分からない。
- (日本側)
- ・ BOT政令やPPP首相決定に代替するものとして入札法を改正するのであれば、当然含まれるのではないか?
- (MPI)
- ・ 前回、担当者が言い間違えたのかもしれない。そもそも既往の入札法の改定を行う。BOT政令71号やPPP首相決定108号はレビューだけ。改定されるわけではない。
 - ・ 従って、BOT政令とPPP首相決定と入札法は別々に今後も存在することとなる。
- (日本側)
- ・ 入札法は事業投資家を選定するための入札手続きというのは分かった。今のBOT法やPPP法の政府サポート等についての枠組についての変更はないのか?
- (MPI)

- ・ なし。BOT 政令と PPP 首相決定のレビューが予定されている。

(日本側)

- ・ 入札法は事業スポンサー選定の入札手続きだけ。今後政府サポートの枠組がどのように改定されていくのか興味がある？

(MPI)

- ・ まずは、ウェブに掲載中の入札法法令（越語版。英語版はない）を確認いただき、意見があれば言って頂きたい。

(日本側)

- ・ 現時点で全て網羅されているのか。そうであれば、議論は早い。

(MPI)

- ・ ドラフトが全て掲載されている。

(日本側)

- ・ 次回は、その入札法の素案（越語版）も確認した上で、更に議論を行いましょう。

(MPI)

- ・ 了解した。
- ・ 本日伺った日本側の要望は大変参考になった。今後の進め方として、議論すべき内容を取り上げて、深く議論したい。ベトナム政府として、国の開発は最優先としている。日本のみならず世界中の投資家にベストな条件を提示できるよう努力したい。

(日本側)

- ・ 本日の議論は長時間にわたったが、忌憚ない意見を交換できて非常に有意義だった。感謝。

以 上

日越共同イニシアティブフェーズ4 WT 6
日越ミーティング（第4回）

- 日 時 : 2012年10月3日（水）08:30~12:00
場 所 : MPI 会議室
日方参加者 : 弓削（チームリーダー/JBIC）、大東（大使館）、長友（JBIC）、渡辺（JICA）、山岡（JETRO）、藤森（JETRO）、国広（住友商事）、水谷（メタウォーター）、鬼塚（BTMU）、安藤（みずほ）、阿曾（出光）、青木（三井物産）、清水（丸紅）、山田（双日）
越方参加者 : 計画投資省（以下「MPI」）
Mr. Dang Xuan Quang（FIA 副局長）
Mr. Nguyen Dang Truong（入札管理局 副局長）
Mr. Quach Ngoc Tuan（法務局 副局長）
Ms. Nguyen Van Huong（入札管理局）
Ms. Hoang Thanh Tam（FIA）
Ms. Duong Vinh Ha（FIA）
高田 JICA 専門家
天然資源環境省（以下「MONRE」）
Mr. Dang Quang Phan（法制局 局長）
商工省（以下「MOIT」）
Mr. Pham Hung（エネルギー総局 BOT プロジェクト管理局 局長）
法務省（以下「MOJ」）
Mr. Nguyen Than Tu（国際法律局 副局長）
Ms. Dinh Quynh Nga（国際法律局）
財務省（以下「MOF」）
Mr. Phan Van Hien（公的債務管理局 課長）
Mr. Vu Khac Lien（税務政策局）
Mr. Quach Duc Dung（税務総局）
Ms. Tran Huong Thao（税務総局）
国家銀行（以下「SBV」）
Ms. Pham Thu Ha（外貨管理局）
Ms. Bui Ngoc Minh（外貨管理局）
Ms. Pham Thuy Duong（国際協力局）
議 題 : 日越合意シートの4. 行動計画 a)
②民活インフラを進める上での官民役割分担の在り方に係る認識共有化
および
③民活インフラを実施する上での主要なリスクのリストアップ及び同リスク
に対する対処案の共同検討
に関連しての意見交換。具体的には、「民間インフラ投資促進のための改善希望リスト」のうち、前回議論積み残しの外貨交換保証、および優先順位中程度の、第12～第18項目について意見交換

【発言要旨】

(MPI)

- ・ 本日の会議開催要望に関する日本のオフィシャルレターは、関係省庁にも配布し、本日は幅広い関係省庁から参加（参加者の紹介あり）。

(日本側)

- ・ 幅広い関連省庁からの参加に感謝。日本からも大変高い問題意識をもち、大使館、日本政府

機関、日本を代表する商社・銀行・メーカーが出席。

【項番 2-1】 電力事業における外貨交換保証の上限撤廃

(日本側)

- ・ 第3回からの積み残し項目である外貨交換保証についてまずは議論したい。電力 BOT 案件においては、政府による 100%の外貨交換保証がないと、案件組成は困難というのが本邦投資家の認識。他方、ベトナム政府は、最近の BOT 事業の交渉において外貨交換保証を 30%上限としてきている。本件は、BOT 方式にて電力事業に参画する投資家にとって目下最大の問題であり、ベトナム国家銀行も交え議論・意見交換したい。

(SBV)

- ・ 外国投資家による外貨交換 100%保証の要求は、適切な要望と理解。外貨交換保証について 30%を上限とするのは Official Letter1604 号 (1604-TTg-KTN) に基づくものであり、電力 BOT 案件に限られる。
- ・ 30%の上限設定は、ベトナム外貨準備の状況及び BOT、BT、BT0 における外貨交換保証供与が必要となる案件数等を考慮した結果。但し、Official Letter1604 号は 2011 年に発出されているので、それ以前の案件は 100%まで保証可能。なお、外貨交換の保証上限割合は、投資家との交渉可能な項目。
- ・ 今後の外貨準備状況に応じて、上限は変更していくことが可能。外貨交換保証の上限撤廃の要望を MOIT が首相府に提出し、首相府からは SBV に対して検討指示が出されている。現在、SBV が上限割合の変更につき検討中であるが、変更後の上限割合や公表時期は未定である。

(日本側)

- ・ 電力案件以外は外貨交換保証 30%の上限は適用とならず、ベトナム政府は柔軟に対応するとの理解でよいか。

(SBV)

- ・ Decree108 号により、交通、エネルギー、廃棄物処理の BOT 案件でも、政府が外貨交換支援・保証を与えることとなっており、その割合は、外貨準備の状況次第である。

(日本側)

- ・ Decree108 では、外貨交換保証等について交通、エネルギー、廃棄物処理などの対象セクターの絞込みは行われておらず、外貨準備の状況次第とも言及されていないと理解しているが、再度確認したい。

(MPI)

- ・ Decree108 号は MPI において改正を検討している。改正の方向性としては、上記3分野の投資ライセンスに、外貨交換保証割合につき明記することを検討している。よって、投資ライセンスを獲得する時点で、保証割合が明確になる。

(日本側)

- ・ 電力事業に関する外貨交換保証割合上限の見直しについて、ベトナム政府（首相府）から SBV に対し、いつどのような指示があったのか。

(SBV)

- ・ 首相府から、案件組成中の BOT 案件関係者及び MPI からの要請に基づくものとして、本年9月に SVB に対して検討指示が出ている。

(日本側)

- ・ 30%の外貨交換保証上限につき、外貨準備の状況を踏まえて見直すとのことであるが、外貨準備の好転に伴う外貨交換保証上限割合の変更の際、既に契約締結済みプロジェクトにおいても、同変更のメリットを享受できるのか。

(SBV)

- ・ 外貨交換保証割合は、MPI 発行の投資証明に記載されるので、その変更の可否は MPI の判断。

(日本側)

- ・ MPI が関連する権限を有し、既往案件の投資家からの要請を検討して判断・対応するという
ことか。
- (MPI)
- ・ 上限引上げの可否は、ベトナム政府との交渉次第。それに応じ MPI が投資ライセンス改定を
行う。
- (日本側)
- ・ Official Letter1604 号が発出されたのは 2011 年 8 月か 9 月頃であり、当時の外貨準備は 120
～130 億ドルであったが、現在は 200 億ドル超まで好転しており、是非外貨交換保証を 100%
までの引上げに向けて迅速にベトナム政府内で議論していただきたい。
- (MOIT)
- ・ 外貨交換保証割合の引上げは、政府から SBV が主導して関係省庁の意見を聴取したうえで検
討するよう指示が出ているところ、早期に関係省庁の会議が開催されることを期待。
- (SBV)
- ・ ご指摘の外貨準備の状況は、大変正確なデータ。引上げに向けて、全力で取り組みたい。今
後、SBV が関係省庁との会合を主導し、意見を聴取したうえで、首相府に提案することにな
る。
- (日本側)
- ・ 投資家・企業の行動原理について理解を深めていただくため、大使館として 2 点指摘したい。
 - ・ 政府が適用する条件が事後的に良い方向に変更される場合は、遡って適用されるべきである。
さもなければ、投資家は、条件が好転するのを待ち、積極的に投資を行わない。逆に、条件
が悪くなる変更は遡って適用してはならない。
 - ・ 外貨交換保証割合は、仮に negotiable であっても、不確定要素があるとリスクとコストが伴
う。投資家にとっては、〇%と明示される方が、できうれば 100%であるが、ずっと投資判
断し易い。

【項番 4-8、4-9】 国外主体への土地担保の設定

- (日本側)
- ・ 国外主体への土地使用権への担保設定が原則禁止されており、近年は例外も認められない方
針とのことだが、ファイナンス組成も含んだ案件組成にあたって大きな制約要因となる。
- (MONRE)
- ・ 2003 年土地法 (13-2003-QH11) 119 条 2 項 (b) によると、外国投資家が土地の賃貸料金を
支払う場合は、土地の上の財産に担保設定できる。119 条 3 項 (b) によると、外国投資家
が賃貸料金を一括して支払う場合、土地にある財産を、ベトナム国内で運営される金融機関
に対し担保設定できる。外国投資家が工業団地やハイテクパーク、経済特区に進出する場合
も同様 (120 条 2 項 (b)、(c))。
 - ・ 2004 年 Decree181 号 (181-2004-ND-CP) 87 条には、BOT 投資家は、土地賃貸料金は免除され
るとされているが、Decree181 号の 111 条 (a) は、2006 年の Decree17 号 (17-2006-ND-CP)
2 条 9 号によって replace され、BOT 投資家は土地賃貸料金を免除されるとともに、賃貸料金を
を支払っている投資家と同じ権利を持つとされている。
 - ・ Official Letter1604 号では、外国投資家が土地にある財産に担保設定できること。土地使
用権が売られる場合、購入者が目的に従って土地の使用権を有することを規定。これらを統
合すると、土地にある財産と土地使用権は一体とらえられることを示している。Official
Letter も政府による約束の 1 つであり、ベトナム国内法規定とも整合的であり、心配は不要。
 - ・ 現在、2003 年土地法の改正を検討中。現行法によると、投資家が土地使用権を国内の金融機
関に担保設定できるが、海外の銀行にはできない。この点についても関係者からの意見を徴
求中。
- (日本側)

- ・ 海外の金融機関に担保設定できないことは大きな課題ということをよく理解されたうえで、対策を講じる予定と理解。投資家や金融機関の意見も踏まえたうえで土地法を改正されることを強く期待。

(日本側)

- ・ WT6 の最終報告書に、上記 MONRE の説明を残したいので、追って確認いただきたい。

【項番 2-6】紛争解決におけるベトナム国外（第三国）の仲裁指定

(日本側)

- ・ Decision71 号では、第三国での仲裁が明確に規定されていない。契約実効性確保のため、国外の仲裁地指定につき、外国投資家の強い希望がある。Decision 71 号のあと策定される包括的枠組には、投資家の希望を取り入れ、この点を明示していただきたい。Decision 71 号の下で組成される PPP パイロット案件においても大変重要であり、柔軟な対応をお願いしたい。

(MPI)

- ・ 要望事項はよく理解できる。
- ・ Decree108 号の第三国仲裁機関指定の規定につき、71 号にも反映して今後改正していくことになると思う。本年 12 月の政府への報告書にも盛り込みたい。

(MOJ)

- ・ 本日の会合は情報交換・確認が目的であり、法的拘束力はないとの理解を確認しておきたい。
- ・ 仲裁機関の選定は、Decree108 号や Decision71 号に限られる話ではなく、仲裁法、投資保護協定、日越パートナーシップ・アグリーメントによるもので、投資家とベトナム政府の協議で決めるべきもの。日本からの指摘で、項番 2-6 に、法の取り扱いが不明確との指摘があるが、法律は基本的なことのみを規定するもの。

(日本側)

- ・ ベトナム政府が、ベトナム以外の仲裁地について柔軟に交渉に応じるということであれば問題ない。今後もそのスタンスで交渉に応じてほしい。

(日本側)

- ・ 本説明についても、最終報告書に残したい。

(MOJ)

- ・ 法的拘束力はないとの理解。

(日本側)

- ・ 法的に拘束されるものではないが、ここでの議論を、ベトナムの政策運営・決定の重要な参考情報として反映して、十分に尊重して頂くことを強く期待。日越共同イニシアティブは政治的コミットメントに基づく対話であり、政策運営・決定に際して十分に顧みる必要がないということになれば、官民に渡る幅広い日越の信頼関係にも悪影響を及ぼしかねない。

(日本側)

- ・ 国会の議決を経たという意味での法的拘束力はないが、本会議自体は首相同士のイニシアティブに基づくものであり、発言には一定の責任、拘束力があると理解。

【項番 1-3】適正な通行料金の設定・改定

(日本側)

- ・ ベトナムでは交通料金設定が低いうえに、料金改定には MOF への申請・承認が必要であり、柔軟に料金改定できない。事業者が適切な料金設定を柔軟に行えるような枠組みが必要。

(MOF)

- ・ 交通料金の改定は BOT 法令によるが、道路整備については、一般道路のような並走する他の道路を公衆が選択できる場合、事業者が自由に料金を設定できることとなっている。例えば、

Cau Gie—Ninh Binh 高速道路は、国道1号線と並走しているため、事業者が自由に料金設定できる。

(日本側)

- ・ 一般道路等に対する付加的な道路事業では、事業者が自由に料金設定できるとの説明と理解したが、並走する他の道路を公衆が選択できない場合、さらには鉄道事業等では、自由に料金設定できないということか。

(MOF)

- ・ 他の道路が無い場合や鉄道などでは、自由に設定できない。

(日本側)

- ・ 柔軟に料金設定できない場合であって、越政府の出資割合が低いときは、投資家にとって魅力的な事業とはなりにくいというトレードオフの関係をよく理解すべき。

(日本側)

- ・ 並走する他の道路を公衆が選択できる場合、事業者が自由に料金設定可能とのことだが、MOT などベトナム政府の承認手続きは必要なのか。

(MOF)

- ・ ベトナム政府の承認は不要。

(日本側)

- ・ ベトナムでは、国道1号線が南北を縦断しており、これと並行して建設される南北高速道路は、今の説明からすると、基本的に事業者が自由に、MOT の承認も必要なく料金設定できるということになるが、本当にそのような理解でよいのか。

(MPI)

- ・ 料金改定の承認権限を持つのは MOF のみであり、MOF の承認が不要な場合、当然 MOT の承認も不要。この点は確実であり間違いない。MOT は、道路の計画の承認を行うのみ。
- ・ なお、南北高速道路の建設にあたっては、国道1号線の必要なりハビリも併せ行っていくというのがベトナム政府の方針であり、国道1号線も並走する道路として残ることになる。つまり、南北高速の料金設定を自由にできる要件（併走する他の道路を公衆が選択可能）は、満たされる。

【項番1-4】ライダーシップリスクの政府負担

(日本側)

- ・ 交通需要不足リスクを民間事業者が負担することは困難であり、PPP 案件においては官が一定の収入を保証するスキームの導入が国際的な慣行。

(MPI)

- ・ 原則として、どのような投資案件でも、投資家が自らリスクを予測し投資判断するもの。
- ・ Decision71号の改正を検討中であり、来週にもタスクフォースの立ち上げを予定しているが、検討ポイントの1つに、最低収入保証も含まれる。韓国の事例では、一時的に（1999年～2009年）最低保証措置があったが現在は撤廃されていると理解。実際は、案件によってケースバイケースで判断することになる。例えば、事業当初のみ政府から最低収入保証を受けるといったケースもありうる。
- ・ リスク分担は、調和的である必要。利益最大化のため、投資家が、料金は高く設定するが、そのために需要が不足するリスクのみを政府に押し付けることは認められない。

(日本側)

- ・ 官民の間の公平なリスク分担の重要性は理解する。
- ・ 事業者の主たる役割は、交通施設を建設し一定期間で利用できる状態を責任もって提供すること。他方で、需要リスクを政府がとるのは国際的な慣行であり、本件は本邦投資家によるアンフェアなリクエストではない。

(日本側)

- ・ わかりやすく言うと、ベトナム政府のみにリスクを押し付けようとしているのではなく、いずれの政府も民間との関係で取っているリスク。
- (MPI)
- ・ 意見は承った。今後の Decision71 号の改正や関連ガイドラインの策定において検討していく。

【項番 2-4】 民間所有部分の自己資本比率の引下げ

(日本側)

- ・ Decision71 号では、自己資本比率が民間所有部分の 30%以上との規定があるが、事業の性質に鑑みより柔軟に設定されるべき。尚、Decree108 号においては、同比率は 10~15%である。

(MPI)

- ・ Decree108 号では、全体事業費の 10~15%が民間出資。Decision71 号では、State Participation (30%上限)を除いたポーションのうち 30%以上を民間出資とするものであり、実質 21%となる。Decision71 号を策定した際、国際的な慣行に従ったものと理解している。今後の改正でも、他国の法制・事例を参考として考えたい。
- ・ 前回(第3回)会合で、①PPP 案件における政府出資の割合、②法制変更に伴う政府保証について日本の経験、③事業権者選定後、契約締結に至るまで期間についての日本の経験、を情報として提供するよう求めていたが。

(日本側)

- ・ 前回会合の議事録を参照しても、契約に至る期間については、一律に日数の問題ではないとの前回議論は行った経緯はあるが、ベトナム側から具体的な情報提供の要請は受けていないという理解。但し、要請があれば積極的に対応するので、改めてベトナム側の具体的な要望を確認したい。

(MPI)

- ・ 以下につき、改めて書面で要請書を送るので、回答を期待する。
 - ① 法制度変更リスクに対する保証に関し、日本の経験と事例。
 - ② 事業権者の決定後、契約・調印に至るまでの期間に関し、国際的なプラクティス。
 - ③ PPP スキームにおいて、政府出資割合の海外の事例。

(日本側)

- ・ 日本の経験や情報によりベトナムの制度改善に貢献できるのであれば、喜んで協力したい。書面でリクエストをもらい、知恵を絞って回答を準備する。

【項番 4-7】 デフォルト発生時のレンダーによる株式担保実行

(日本側)

- ・ デフォルトの際のレンダーによる株式への担保実行に、ベトナム政府への手続・承認が必要であり、他国と比しても政府関与が大きいことが問題。非常に技術的な内容なので、ベトナム側の準備次第では、次回会合の議論に回してもよい(→次回会合の議論)。

【項番 1-6】 案件形成に係る手続の透明性・公平性の向上

(日本側)

- ・ MOIT との案件形成において、双方で納得できる議論を進めていくべきということに尽きると思うが、事業家からの率直な意見としてシェアしたい。

(MOIT)

- ・ 日本側の指摘は不正確である。ベトナムに進出する際には、ベトナム法制度の包括的理解が必要。ベトナムには BOT 法はなく、Decree108 号が該当。電力は Decree108 号のみではなく、首相決定 1208 号(1208-2011-QD-TTg)によって定められている第 7 次電力マスタープランに、

電力投資案件一覧が含まれる。マスタープランのリスト案件以外は、政府の承認が必要なため、MOITではなく首相府に行く必要がある。

- ・ この会合は、より客観的な情報を交換する場のはずであり、かかる指摘をするのであれば、どの部局の誰がどのような対応をしたか具体的に明示すべき。これまで丁寧かつ協力的に対応してきているにもかかわらず、こうした記載が提示されると混乱する。

(日本側)

- ・ 日本の投資家の意見を集約したものであり、双方の立場により認識が異なるのは仕方ない面もあると考える。
- ・ どの部局の誰がといったことが問題ではなく、ベトナムで BOT 電力案件が進んでいない中、遅延の種々の理由を考えた際、日本の民間投資家の意見を聞き集約したものを、MOITには失礼を承知で紹介したもの。民間投資家の大きな問題意識として、MOITが今後 BOT を進めるうえで参考材料の1つとしてほしい。

(MOIT)

- ・ 現在 11 件の BOT 事業が展開している。うち 8 件で投資家を既に指名しており、うち 1 件のみ日本企業を指名している。政府承認案件は、MOITのみで応えられるものではない。ギソン 2 の入札では、応札企業に日本企業も入っているが、選定は MOIT の権限を超える。
- ・ こうした議論をするのはよいが、議事録として書面に残すのはおかしい。

(日本側)

- ・ 本件提案案件の案件形成に関するものであり、個別事業の入札に関するものではない。MOIT に対して、問題意識をよく理解してもらい、改善余地があるのであれば、努力してほしいということ。

(MPI)

- ・ MOIT がコメント内容に反対していることを議事録に残してほしい。
- ・ 具体的にどこの企業がどのような手続きを問題と言っているのか、より明確に示してほしい。

(日本側)

- ・ ベトナム側の MOIT コメントを議事録に残すことは当然だが、日本側が本件にかかる MOIT 説明を十分に納得していないということも、ここで改めて強調したい。
- ・ また、個別ケースを議論すべき場ではないので、具体的な企業の個別の経験に関する議論は避けたい。

(日本側)

- ・ 電力マスタープランに掲載されている事業は MOIT の BOT プロジェクト管理局に、未掲載のものは直接首相府に行くべきとの説明があったが、MOIT を通す必要はないということか。日本のプラクティスでは、そうした場合でも所管省庁を通すことになるが。

(MOIT)

- ・ 民間投資家が直接首相府に行くわけではなく、MOIT に対して説明し、MOIT が首相府に報告するという流れになる。

(日本側)

- ・ それでは、マスタープランに掲載されていない事業でも、MOIT がよく事業者の相談に乗っていただければと思う。

(日本側)

- ・ 残りの項目は次回会合で議論することとしたい。本日は幅広い参加に感謝。
- ・ Decision71 号の見直し、外貨交換保証比率の引上げ、土地法の改正など、民間インフラ投促進に向けたベトナム政府側のポジティブな対応を巡り、有意義な意見交換ができた。
- ・ ベトナム側からの情報提供要請については、書面を待ちたい。
- ・ 次回会合を 11 月上旬までに実施し、最終評価が双方にとって満足いくよう、議論を進めていきたい。

(MONRE)

- ・ 最後に確認だが、日本の法律で、外国投資家の土地所有、海外金融機関への土地担保設定は

認められるか。

(日本側)

- ・ 双方ともに当然認められる。従って、外国投資家は日本に自由に投資することが可能。

以 上

日越共同イニシアティブフェーズ4 WT6
日越ミーティング（第5回）

- 日時 : 2012年10月30日（水）08:30～11:45
- 場所 : MPI 会議室
- 日方参加者 : 弓削（チームリーダー/JBIC）、大東（大使館）、下村（大使館）、長友（JBIC）、長瀬（JICA）、山岡（JETRO）、藤森（JETRO）、無着（SMBC）、鬼塚（BTMU）、田嶋（住友商事）、金高（三井物産）、清水（丸紅）、河野（伊藤忠）
- 越方参加者 : 計画投資省（以下「MPI」）
Mr. Nguyen Dang Truong（入札管理局 副局長）
Mr. Quach Ngoc Tuan（法務局 副局長）
Ms. Hoang Thi Nam Phuong（法務局）
Ms. Nguyen Van Huong（入札管理局）
Mr. Dang Le Hoang（都市インフラ局）
Ms. Hoang Thanh Tam（FIA）
高田 JICA 専門家
- 天然資源環境省（以下「MONRE」）
Mr. Bui Ngoc Tuan（土地管理総局）
- 交通運輸省（以下「MOT」）
Mr. Le Ba Gia（PPP Management Board）
Mr. Nguyen Ngoc Hai（計画投資局）
Ms. Kieu Thi Diem（国際協力局）
- 法務省（以下「MOJ」）
Mr. Nguyen Minh Quan（国際法律局）
- 財務省（以下「MOF」）
Mr. Vu Khac Liem（税務政策局）
Ms. Le Luong Thu Huong（税務総局）
Mr. Duong Tuan Ngoc（税務総局）
- 議題 : 日越合意シートの4. 行動計画 a)
②民活インフラを進める上での官民役割分担の在り方に係る認識共有化
および
③民活インフラを実施する上での主要なリスクのリストアップ及び同リスク
に対する対処案の共同検討
に関連しての意見交換。具体的には、「民間インフラ投資促進のための改善希望リスト」のうち、10項目について意見交換

【発言要旨】

(MPI)

- 第4回に引き続き本日の会議にも、多くの関係省庁から参加（参加者の紹介あり）。本日は10項目についての議論であり予定のスケジュール通りに終わらせたい。

(日本側)

- 幅広い関連省庁からの参加に感謝。日本からも引き続き各企業からの大変高い関心を反映して、大使館、日本政府機関、日本を代表する商社・金融機関が出席。時間制限もあり効率的に議論を進めたい。

【項番 4-7 (担保設定)】SPC のデフォルト時における株式移転について

(MPI)

- ・ 本日の会議には MOJ の出席も求めたが、まだ到着していない。本日の会議に MOJ からの出席がなければ MOJ と相談の上、後日書面にて回答したい。

【項番 2-5 (PPP 首相決定 71 号)】事業者提案案件における一社指名交渉について

(MPI)

- ・ 現行の PPP 首相決定 71 号では事業者の Direct Appointment はできないが、Decree108 号では首相承認を前提に一社指名 (Direct Appointment) 交渉も可能となっている。しかしながら、この 2 つの法律文書は改正の方向である。首相の指示に基づき、BOT・BTO・BT においては事業者の一社指名は撤廃する方向である。事業者にとってプロジェクト提案を行うインセンティブが働かないとの日本側の懸念点であるが、ベトナム政府としては事業者提案案件であっても入札を実施すべきと考えている。事業者提案案件における同事業者へのインセンティブや優遇措置は検討中であり、詳細なガイドラインを策定中。
- ・ 先週、入札管理局長と JBIC との PPP に関する協議においても、局長は、ベトナムにおける PPP 案件は入札手続きを実施するとの意見を述べており、PPP 委員会議長であるハイ副首相も事業者選定にあたっては原則入札としている。
- ・ 日系企業は他国に比して次の 3 点の優位性を持っていると考えており、入札を過度に心配する必要はないと思う。
 - ① ベトナム政府・国民は日本への信頼感が大きいこと
 - ② 日系企業は professional であること
 - ③ JBIC・JICA による資金支援を活用できること

(日本側)

- ・ 本件にかかる日本側の問題認識の背景を説明したい。
- ・ ベトナム側は事業者選定にあたっては全て入札を実施すべきの方針であるが、そうすると、FS や入札仕様書準備等をベトナム政府が全て行うか、外部委託するにしてもベトナム政府の資金で行うことになる。先進国においては入札が原則であるが、ベトナムの現状から考えるに、プロジェクトの発注者たるベトナム政府が入札に至るまでの事業の準備を全てできるか日本側は懸念している。
- ・ 日本側としては、事業者がプロジェクトを発掘、スタディーし、ベトナム政府に情報提供をしながら、政府と一緒に案件を組成していきたいと考えている。事業者が独自に上記スタディーをするには相応のコストが発生するが、そのインセンティブを確保するためにも随意契約という道があってもいいのではないか。長期的には全ての事業者選定において入札を実施するのは正しいと思うが、現時点では随意契約という選択があってもよいと考える。
- ・ また、全てにおいて入札となると、日系企業から、ベトナム政府への情報提供や案件持込が減っていくことを危惧する。

(MPI)

- ・ ベトナム政府は、PPP 案件のための案件開発基金として ADB から 20 百万ドル、AFD から 8 百万ドル供与してもらっており、同資金を活用して事業の FS や国際標準に合致した入札書類の準備を行うことを考えている。長期的には、先進国のように政府自身の資金にて事業の準備を行っていきたいが、現時点では上記のような資金を利用していく。
- ・ また、道路インフラについては豪州政府と交渉して、豪州政府から技術支援として 7 百万豪ドルの資金供与を受けている。Dau Giay-Phan Thiet 間高速道路については、IFC 及び印コンサルの支援を受けている。

(日本側)

- ・ ADB や AFD による資金支援で国際標準に合致するようなレベルの案件形成及び入札準備を目

指していることは承知。将来的に、国際標準に合致するような基準で事業権入札を進めるのであれば、ベトナム政府として透明性や効率性確保のために入札を原則とすることに何ら異論を唱えるものではない。

- ・ 日本側の要望は、民間事業者の創造的提案をディスカレッジしないような制度設計を強く希望しているということである。例えば、入札が原則ということとなった場合、事業提案を行った投資家には入札評価において一定の優遇を行うのも一つの方法であろう。

(MPI)

- ・ 事業提案を行った投資家への入札評価における優遇などのインセンティブについては、MPI 通達の形で出すことも検討している。

(日本側)

- ・ 日本側の考え方についても一定の理解を頂いたと思うが、日本側から追加コメントや確認すべき事項等あればお願いしたい（特に発言なし）。

【項番 4-3（税制）】優遇税制の一律適用

(税務総局)

- ・ 日本側は優遇税制の一律適用を要望しているが、法人税については Decree124-2008-ND-CP に詳細なガイドラインが掲載されている。同 Decree によると、優遇を受けられるのは2つのインフラ案件に分けられる。一つは、水プラント、発電、下水、橋梁、道路、鉄道、空港、港湾、河川港の開発案件であり、これに該当する場合は同 Decree にて詳細な優遇が定められている。それ以外は政府との個別交渉になる。もう一つは、毎年政府が定める社会経済発展に困難な地域においては法人税の優遇を受けることができる。ベトナム政府は、法人税の優遇について明確かつ透明性ある基準を定めている。
- ・ 尚、毎年税務総局は北部・南部において進出企業を対象に税制勉強を開催しているので、日系企業にも是非とも参加頂きたい。

(日本側)

- ・ ベトナム側からは透明性を確保した税制運営を行っているとの説明であるが、日本側から異論やコメント等あればお願いしたい（特に発言なし）。それでは、日本側としては、引き続き透明性が高く、予見可能性の高い制度運用を期待する。

(税務総局)

- ・ 投資判断の段階で税制について不明な点があれば税務総局に来てもらうことも可能であるし、文書で情報提供依頼を頂くことも可能。

(日本側)

- ・ 本項目と若干趣旨は違うが1点コメントさせて頂きたい。
- ・ 優遇措置は日系企業の投資判断において極めて重要である。北部においては、大型投資を行うのに条件の整った工業団地が少なくなっており、個人的には日系企業による大型投資を行うモチベーションが低くなっていると感じている。
- ・ 投資インセンティブの観点では、タイはベトナムよりも有利なインセンティブを外国投資企業に与えている。法人税優遇は広く適用していかないと日系企業の投資が減っていくことを懸念する。優遇制度をどのように整備するかと投資誘致どのように行うかは別の観点であり、企業が求める優遇を整備していくことが重要。

(MPI)

- ・ JETRO のご意見に感謝。ベトナム政府は日本の投資家の役割を充分認識しており、タイや近隣国の事例も検討した上で、現行の優遇措置を改定することも考えられるだろう。
- ・ 一方で、ベトナムという国家も外国投資の恩恵を受けるべきであり、土地利用や税金の観点でもベトナムにも利益があるべきといったことも十分に配慮する必要がある。日系企業は高いレベルの職業訓練を求めているので、ベトナム政府も人材育成には力を入れている。投資環境の整備においても、日本投資家とベトナム双方が win-win となるようにしていくことが

必要であろう。

【項番 4-6 (土地の強制収用)】 事業者が強制収容される場合の手続き法令の整備

(MONRE)

- ・ 日本側の要望事項を読んだがよく理解できない。BOT 政令 (Decree108 号) 45 条の話か、土地法の話か不明。

(日本側)

- ・ 土地の強制収用というよりも、正確にはプロジェクト関連資産の強制収用に関する問題提起である。

(MONRE)

- ・ 強制収用の話であると MOJ の所管になるが、MONRE から一応回答する。ベトナムにおいては、強制収用は、一定の条件の下、自然災害及び国家の非常事態の場合に、国家主席が判断を行う。賠償手続きや価格についての手続きは MOJ の所管である。

(MPI)

- ・ ベトナムには 2008 年 6 月 3 日付資産強制収用法¹ (15-2008-QH12) があり、賠償手続きや異議申立手続きも同法にて規定されている。
- ・ 政府と事業者の協議によって政府は時価で賠償を行うが、双方合意に達しない場合は異議申立・訴訟ができることになっている。投資法においても同様の原則が定められており、国際仲裁機関に事業者は異議申立を行うことができる。

(MOJ)

- ・ 資産強制収用法において、賠償・異議申立等の手続きは全て規定されており、ベトナムにおいては充実した制度が整備されている。同法律を見て不明点や情報提供希望があれば MPI 経由 MOJ にコンタクトしてもらえば、情報提供に応じる。

(日本側)

- ・ プロジェクト資産の強制収用についてはベトナムにおいて相応の法的枠組が整備されているとの説明であったが、日本側からの異論・コメント等あればお願いしたい。

(日本側)

- ・ ベトナム側から説明のあった「一定の条件の下」とあったが、自然災害及び国家の非常事態以外にも、他の国家重要プロジェクトを推進するために強制収用を行うことはあるか。

(MOJ)

- ・ 先の説明のとおり、資産強制収用法では、強制収用は自然災害・国家の非常事態の場合に限定している。他の重要プロジェクトを推進するために、土地を収用する場合は土地法に従うことになる。

(MONRE)

- ・ 資産強制収用法では、強制収用を行う場合を自然災害・国家の非常事態に限定しているが、実際に適用された事例はない。強制収用を実施すると、投資家だけでなく政府にとっても負担や損害が大きく発生するため、政府が許認可を出した空港・港湾・工業団地を他の事業のために収用することはない。
- ・ 賠償は、国際慣行及びベトナムの政令 (Decree188 号²、Decree123 号³、Decree69 号⁴) に従っ

¹ Law on Compulsory Purchase and Requisition of Assets/ 12th National Assembly, 3rd Plenum, Law No. 15/2008/QH12 dated 3 June 2008

² Decree 188-2004-ND-CP/Price determination methods and price frameworks for all types of land [Note: Amended by Decree 123-2007-ND-CP dated 27 July 2007.]

³ Decree 123-2007-ND-CP/Amendments to Decree 188-2004-ND-CP of the Government dated 16 November 2004 on price determination methods and price frameworks for all types of land [Note: Repeals Articles 4.2, 5.1 and 6 of Decree 17-2006-ND-CP dated 27 January 2006.]

⁴ Decree 69-2009-ND-CP/Making additional provisions on land use planning, land prices, land recovery, compensation, assistance and resettlement [Note: Article 12 is Repealed by Decree 121-2010-ND-CP dated 30 Dec 2010.]

て行われる。

(日本側)

- ・ 外国投資家の財産権の保護については、バイラテラルベースの投資協定等で規定されている。また、民活インフラにおいて外資の財産権保護のためには、仮に、強制収用がなされる場合には、被収用資産に対する補償額評価で、双方合意に至らない場合は国際仲裁に異議申立ができることを、政府と事業者で個別に取り決めておくのが一般的と理解。
- ・ ベトナム政府による外国投資家の事業に対する強制収用がなく、関連リスクは低いことも日本側としては十分に理解。
- ・ 資産強制収用法等に従って、透明性のある制度運用を期待するとともに、今後とも外国投資家の財産権を引き続き十分に尊重してほしい。

【項番 3-2 (地下埋設物)】 地下埋設物への適切な対応

(日本側)

- ・ 本件は、非常に個別イシューになるが、まずはベトナム側の考えを聞きたい。

(MPI)

- ・ 地下埋設物については MPI の所管ではない。2010 年に地下埋設物における取扱を規定する Decree39 号 (Decree39-2010-ND-CP) を制定している。所管省庁は建設省 (MOC) であり、地方においては各人民委員会。同 Decree39 号を見た上で、何か不明な点があればコンタクトしてもらいたい。

(MPI)

- ・ PPP 案件において、FS を策定する際、地方の各人民委員会と情報交換を行う必要がある。仮に地下埋設物が発見されたときには、地方当局と投資家の役割分担については MOC の規定に従う必要がある。不明点や質問があれば MPI 経由 MOC に質問状を送付することは可能。尚、地下埋設物が不発弾の場合、処理を担当するのは国防省になる (首相決定 69-2006-QD-TTg)。

(日本側)

- ・ ベトナム側の説明を踏まえ、日本側から追加で確認が必要な場合は、MPI 経由で MOC に質問したい。

【項番 4-4 (需要の不確実性)】 需要の不確実性を最小限化するための関連情報開示

(MPI)

- ・ 日系企業が PPP 案件に投資を行う際、キャッシュ・フローや売上予測を重要視することは理解。例えば、道路プロジェクトにおいて、需要予測をする場合、データが正確でない場合や、政府が並行する道路を整備する計画がある場合に投資家がリスクを懸念することも理解。

(日本側)

- ・ そもそも正確な需要予測自体、かなり難しいことではあるが、できる限り現実的な事業計画を作成するためにも、できる範囲で包括的に関連情報の開示を行ってほしいというのが日本側からの要望の趣旨である。

(MPI)

- ・ 解決策は2つあると思料。一つは、ベトナム政府は現在 PPP 案件の FS において外国コンサルタントを活用する予定であり、当該 FS において各種シナリオを検討の上、入札書類にて情報提供するもの。もう一つは、前回第4回会合でも述べたが、ベトナム政府が最低収入保証を行うことを検討中。

(日本側)

- ・ 需要予測にかかる不確実性は完全には排除できないものである。ベトナム政府が最低収入保証を積極的に検討している点はよく理解した。
- ・ 特に、需要見通しの不確実性に関連して、投資家にとっても取れるリスク、取れないリスク

がある。その点をよく理解頂いた上で、投資家との個別の協議を通じて円滑な案件形成に協力頂きたい。

【項番 2-7 (PPP 首相決定)】 契約保証金の引下げ

(MPI)

- ・ Decree108 号と PPP 首相決定 71 号における契約履行保証金の規定の違いについては、ベトナム側も改正をすべきと考えている。仮に PPP 首相決定 71 号が国際慣行に合致しているのであれば、Decree108 号の契約履行保証金の規定を上げるし、逆に Decree108 号が国際慣行に合致しているのであれば PPP 首相決定 71 号の規定を下げることになる。

(日本側)

- ・ Decree108 号と PPP 首相決定 71 号で整合性のある改正の検討をお願いしたい。日本企業の経験が必要であれば情報提供の用意がある。

(MPI)

- ・ 是非ともお願いしたい。

【項番 4-10】 インターフェースコーディネーションの問題について

(MPI)

- ・ 本項目について具体的な事例はあるか。改善希望事項リストの翻訳の問題もあり、本項目の指摘が理解できない。

(日本側)

- ・ (本項目の改善要望事項、理由について適宜補足説明の上) 本項目は、そもそも、政府公共事業における日本側コントラクターの懸念であり、WT6 の議論と若干趣旨が異なるが、インフラ案件における日本側の懸念事項としてベトナム側とシェアしたい。この指摘を制度改善の契機にしてほしい。

(MPI)

- ・ プロジェクトには、投資、土地利用、入札、技術など各種のインターフェースコーディネーションがある。そもそも投資家が関連するインターフェースコーディネーションについて包括的な調査をしてリスク判断を行うことが必要であるが、制度改善の提案は有意義なものと理解する。但し、指摘自体が漠然としている点はコメントさせて頂く。

【項番 4-7 (担保設定)】 SPC のデフォルト時における株式移転について

(MOJ)

- ・ 外資金融機関による株式の担保についての質問と理解。この問題は、国家銀行の管轄であり、具体的な法律文書の指摘をして頂ければより詳細な意見交換ができる。
- ・ 株式担保は民法に則り、政府は関与しないのが原則。もし関連当事者間で一方の当事者の権利が侵害される場合にのみ政府が関与する。
- ・ この問題については、2006 年 12 月 29 日付 Decree163 号 (163-2006-ND-CP) 及び 2012 年 2 月 22 日付改正 Decree11 号を参照してほしい。不明な点があればコンタクト頂きたいが、原則としては政府は担保取引に関与しない。

(日本側)

- ・ 担保権実行による SPC 株式の事業者からレンダーへの所有権移転については、政府への手続、登録などは必要ないとの理解で良いのか。

(MOJ)

- ・ 民法で規定の通り、当事者の権利が確保される限りは政府の関与はない。

【項番 1-5（交通インフラ）】民間事業における交通料金の資金の流れを簡素化・迅速化する仕組み

(MOT)

- ・ 従来の BOT 案件においては、交通料金は事業者がユーザー（利用者）から直接徴収している。今後、プリペイド・カードを利用する ETC（Electronic Toll Collection）方式の構築に向けて金融機関と協議中。ETC の機器は各メーカーが独自の規格を持っているため、全国で ETC を導入するにあたり、一律の規格を策定するかも検討中である。ETC 導入により、1 枚のカードで全国の料金所を通行できるようになり、ユーザーからの支払の流れは簡素化される。

(MOF)

- ・ 道路プロジェクトにおいて政府出資がある場合は、交通料金は国庫に納付される。一方、民間事業者による交通料金は、国庫納付されずに事業者の収入になる。2004 年 9 月 7 日付通達 90 号を参照頂きたい（90-2004-TT-BTC）。

(日本側)

- ・ 日本側の指摘は、仮に政府が出資して道路整備を行い、上下分離方式にて O&M（Operation & Maintenance）事業を民間事業者が行う場合、案件のスキームや事業者の判断次第ではあるものの、国庫納付を経ずに事業者が直接受け取る方がよいということも含んでいる。

(MPI)

- ・ カイラン港の O&M は日系企業が行っていると理解しているが、港湾利用料金はどのように受け取っているのか。

(日本側)

- ・ カイラン港の O&M は日系企業が行っていない。

(日本側)

- ・ それでは、民間事業者による交通プロジェクトにおいて、事業者が国庫を経由することなく交通料金収入を直接管理できる点を確認したい。

(MPI)

- ・ 民間事業者の BOT 案件では、交通料金は事業者の収入（売上）となる。
- ・ 政府が対外借入で投資したプロジェクトの場合は、事業者にその返済責任を負わせることがあり、事業者が交通料金を国庫納付した上で借入を返済する。尚、料金所運営の事業者選定は入札によって行う。（南部の）Trung Long 高速道路については、政府資金で建設を行うが事業を投資家に譲渡する可能性があり、その場合交通料金徴収の権利は事業者が持つことになる。

【項番 3-1（軟弱地盤対策）】軟弱地盤における事前の情報提供、リスク顕在化時の手当

(日本側)

- ・ 本件は、そもそも FS 等の案件準備段階において入念に確認すべき点であるが、仮に軟弱地盤などのリスクが事後的に顕在化した際に、政府と事業者でいかに責任分担するかの問題と理解。

(MPI)

- ・ 本項目は、MOT にコメントをお願いするが、そもそも本指摘は制度改善の問題ではない。FS の段階でしかるべき調査を実施すべき問題。インフラ・プロジェクトは、マスタープランによって場所などが決められるが、軟弱地盤に所在するプロジェクトにおいて投資家誘致が難しいのは理解するものの、プロジェクト敷地の一部分が軟弱地盤だからといってすぐに計画が変更されるものではない。

(MOT)

- ・ 軟弱地盤が施工段階で顕在化した場合の事業費の調整の問題と理解。
- ・ FS や詳細設計において、地質調査も実施するが、施工段階において軟弱地盤であることが判

明し、事業費が増加する場合がある。資金計画の変更もあり得るため、外資も関心があることは理解をするが、MOT 単独での解決は困難であり、MOF または首相承認が必要になる。

(日本側)

- ・ まずは地盤調査をしっかりと行うことが重要であるが、仮に事前調査では確認することができず、事後的に判明した場合、資金負担を当事者間でいかにフェアに解決するかが基本的な対応策と理解。

(MPI)

- ・ 軟弱地盤は投資判断におけるリスクの一つであり、どうしても予見できないリスクが発現することもあるが、事業者もしかるべきリスク判断や管理をしっかり行ってもらうことを希望する。

【最終評価会合に向けて】

(MPI)

- ・ 本日は 10 項目について効率的にかつ明確にベトナム側は説明を実施したと理解。

(日本側)

- ・ 最終評価案の議論に入る前にいくつか確認したい。
- ・ まず、日本側は本日の議論を踏まえて最終評価までに追加質問を行う可能性がある。また、前回会合で 3 つの項目について日本側から情報提供をする用意があると回答しているが、まだ MPI から正式な書面による要請が来ていない。日本側からの回答は書面を受領してから行いたい。

(MPI)

- ・ MPI-FIA から書面にて要請状を提出する。追加質問については、MPI に送ってもらいたい。しかし、質問内容は具体的かつ WT6 に関連するものに限ってほしい。宛先は、MPI-FIA でも MPI 入札管理局どちらでも構わない。日本側からの質問があれば、関連省庁と対応して回答を行う。
- ・ 行動計画 (d) については、ベトナム側は関連省庁への共有は行うが、地方各人民委員会は全てではなく、BOT や PPP 案件または候補案件がある人民委員会に限定する予定。

(日本側)

- ・ 行動計画の評価案については、日本側としては以下のとおり考えている。
- ・ 行動計画 (a) : 本日までの議論を踏まえて、追加質問があればそのベトナム側回答を確認したところで○、行動計画 b) : 日本側で報告書案を現在ドラフト中であり、双方で内容を確認できたところで○、行動計画 c)、d) : 双方、情報共有が実施されれば○、としたい。

(日本側)

- ・ ベトナム側から人民委員会への共有は、BOT や PPP 案件に関連するところに限定するとのことだが、具体的に共有した人民委員会を送付後知らせてほしい。

(MPI)

- ・ 行動計画 (a) については、日越間でかなり深い議論を行ってきたと自負しており、◎でもいいと考える。
- ・ 情報共有を実施した後に、具体的にどの省に送付したかは日本側に知らせる。MPI は報告書に限らず PPP に関する情報提供を各人民委員会に対して主催する機会もある。

(日本側)

- ・ 11 月 23 日に最終評価会合であり、11 月 16 日は全 WT の事前評価会合である。日越双方で最終評価まで円滑かつ迅速に準備を行っていききたい。本日は感謝。

以上