

IV. 派遣議員団としての所見

ODA調査派遣第1班は、平成31年1月6日から1月12日までの7日間、ベトナム社会主義共和国及びラオス人民民主共和国を訪問した。

ベトナムは、我が国が最大のODA供与国となっているが、近時、公的債務抑制策の下に、ODAに関わる政策方針の決定・変更がなされ、承認手続等に遅れが生じるとともに、我が国のホーチミン市都市鉄道整備事業を含む支払遅延等、様々な執行上の問題が生じている。さらに、我が国とは留学生、技能実習生派遣等の人材交流が活発な中、日本滞在中の失踪等の問題も生じ、新制度導入に向け問題状況を整理・解消する必要がある。

ラオスは、目覚ましい成長を遂げてはいるものの、発展のレベルはなお低い。ODAの枠組みでは最大の支援国は我が国だが、公的支援と直接投資の筆頭は、「一帯一路構想」の下、各国のインフラ整備に積極的に関与する中国である。当班は、中国と我が国の関わりの相違点を現地に調査すべく、ラオス・中国高速鉄道を、現地で視察した。ラオスの経済は、水力発電による電力の輸出に支えられているが、そのさきがけとなったナムグムダムは、日本人技術者の尽力、日本の拠出に支えられ建設され、数十年を経てなお主力であり、さらに当時と同じ企業の技術者により、拡張のための高度な改修が進められている。一方で、ラオスでは、昨年7月に韓国等の合弁企業が手がけるダムが決壊し大きな被害が生じ、原因究明及び復興の途上にあることから、ダムに関わる比較の観点も取り入れて調査した。

両国ではこれらの案件を中心に、現地視察、複数の所管大臣との面談、受注事業者との忌憚ない意見交換等、様々な角度から調査を重ねた。その結果、得られた所見は以下の3点である。

第1 日本の支援の優位性をPRする必要性

我が国のインフラ整備は高品質だが費用が高く工期も長いとも言われるが、「質の高さ」「長期間使用可能」「現地における雇用」「最先端の専門技術と安全管理のノウハウの継承」という利点を持つことから、費用対効果を考えると他国の支援よりもはるかに優れていることを積極的にアピールしていくべきである。

まず、「質の高さ」について、今回、ベトナムで、他国が整備、開通して間もないハイフォン・ハノイ間の高速道路を通行した。料金所やサービスエリアまで完備し、外観は日本と変わらないものの、走行中、衝撃にも近い大きな振動が何度も感じられた。道路には早くも不等沈下が生じていたのである。地盤改良工事による工期の遅れと経費の増加を避け、早さと安さを優先した結果、質が伴っていないことは明らかであった。これに対し、

我が国の円借款利用のSTEP案件であるホーチミン市都市鉄道では、地盤の構造を詳細に検討、トンネルによる周囲への影響をあらゆる角度から検討し、その時点での最善最上の対策を講じ、アフターケア管理にまで細心の注意が払われていた。見えないところまで気を配り、その後の管理も欠かさない。ラオスのナムグムダムも同様の思想に支えられ、完成から50年を経てなお活用されている。「長期間使用できる」、長期的なライフサイクルを見て、質と安全性が確保されている、これこそが日本の支援の真髄である。

次に、我が国はインフラそのものにとどまらず、「現地における雇用」を通じて「最先端の専門技術・知見」及び「安全管理のノウハウ」をも供与していることもアピールすべきである。我が国は、現地採用の技術者・労働者に対し、OJT等を通じ、専門技術を惜しみなく伝授している。安全管理教育は、現地進出歴が長い帝国通信工業をはじめ、すべての現場で徹底されていた。日越大学やラオス国立パスツール研究所では、我が国の最高レベルの知見をベトナム・ラオスの発展につなげようとの意気込みで心を打たれた。都市鉄道視察の際には、ベトナムへの技術継承、現地採用スタッフの育成に注ぐ担当者の情熱に驚くばかりであった。また、ハイフオンのラックフェン国際港では、ニャッタン橋事業で雇用されていた現地技術者等の活躍ぶりにも接した。日本のみへの利益還元にこだわらず、多くの現地雇用を産み出し、主要資材も現地で調達する、まさに「利他」の精神が具現化されていた。これに対し、ラオス・中国高速鉄道では、資材の供給も、コントラクタも、ほぼ中国企業が独占し、ラオス企業はわずかに下請に入るのみとのことであった。しかも、整備後の一等地となる路線周辺両側50メートルの土地等について、中国が永久無償の使用権を与えられ、ラオスは開発にかかわる利益にはあずかれないとの話もあった。

なお、鉄道の運営事業体はラオスと中国の合同出資であるが、ラオス政府出資の多くは、鉱物資源等を担保に、中国の金融機関からの借入金で賄われている。山に囲まれ他国との交通手段が限られてきたラオスは、悲願の鉄道建設のために長期間にわたり多額の借金を背負うことになる。

付言すると、他国により建設されたハイフオンの高速道路は閑散としていた。高利の借入金を通行料金で返済していくため、非常に高額な通行料金が設定され、利用が進まないとのことであった。見た目は立派な施設をすぐ手に入れようとする、質を伴わず、国民の利用も進まず、残るのは借金だけとなりかねない。

円借款も相手国にとっては借金であることにはかわりはない。長く借金を抱えることになる相手国には、競合国の売り込みが激しい今こそ、長く使える施設とともに国を支える技術をも伝え、将来の国民も含めて幸福にするという、日本のインフラ整備、援助の真価を、積極的にアピールする必

要がある。

第2 多角的な調査の必要性

案件を絞り、様々な角度から調査した結果、特に、複数の省庁が関わる案件については、それぞれから話を聞く必要があると痛感した。ベトナムでは公的債務を管理する財政大臣、ODAを誘致する立場にある計画投資大臣、そして、個別の案件を所管する教育訓練副大臣と、都市鉄道未払問題、ハイフォンでの個人所得税減税問題、日越大学の財務問題、VAT未払問題、巡視船建造問題等について意見を交わしたところ、管轄・責任の範囲も含め、発言のニュアンスが微妙に食い違うところもあり、問題の根深さ、複雑さを痛感した。ラオスではラオス・中国高速鉄道及びダム決壊事故について、それぞれ所管大臣と個別に懇談した後、さらに場を改め、両大臣及び国民議会委員長と忌憚なく意見を交換する機会を得た。それぞれの立場により、受け止め方が異なり、見える構図が変わってくることも実感した。相手国政府全体としての方向性をしっかり見極め、かつ、その後の実現を確実にしていくためにも、今後とも多角的な調査を実施する姿勢が必要であることは強調したい。

第3 参議院のODA派遣を戦略的に使える環境を整備する必要性

今回の調査に際しては、事前に問題意識を持って勉強した上で案件を選択し現地に臨んだ。現地では、行政のレベルでは相手方の対応方針がはっきりせず、膠着状態に陥っていた案件について、国民の代表として、自らの言葉で、大臣等の責任者に直接ただし、事態の解明・前進に貢献できたものと自負している。面談をした各大臣からはこのような機会は貴重であり歓迎する、今後も設けるべきとの発言を得た。そして、ベトナムでODA案件を受注する建設会社等からは、今回の派遣を心から歓迎し感謝する旨が表明されるとともに、今後も定期的なフォローアップをしてほしいとの強い希望が出された。

なお、帰国後の政府開発援助等に関する特別委員会（平成31年2月14日）では、佐藤正久外務副大臣から、派遣団がベトナム高官に直接話したことで現地の大使、日本政府の背中が押された、訪問を機にホーチミン市都市鉄道の支払が動いたとして謝意が示された。

このようなバックアップはODA派遣の大きな意義だが、それには、リアルタイムの情報と、大使館・JICA・現地事業者等との密接な連携が不可欠である。今回訪問したベトナムのJICA事務所は日本語による情報発信にも熱心で、また、都市鉄道に関わる大使の動きは海外メディアでも取り上げられたが、例外的なケースと思われる。

ODA派遣をより活用すべく、執行過程で発生した問題の解決を参議院

として後押しする体制、すなわち、行政レベルでの解決が困難という事態が生じた場合には、早い時点で参議院に向け何らかのSOSを発信でき、参議院側もこれを受け止め、派遣につなげていく枠組みを考えてもよいのではないだろうか。さらに、関心のある議員が踏み込んで議論できるように、関係機関においては、各国の支援の状況について、供用後の経過も含めて比較、評価した上で、我が国の優位性をアピールできるような資料を積極的に整え、提供するよう希望する。

また、参議院自らODA派遣の成果をフォローアップしていく姿勢も欠かせない。派遣により認識された課題については、当該派遣団にとどまることなく、参議院全体として問題意識を共有し、政府開発援助等に関する特別委員会を軸に、適切なフォローアップにつなげていけるように引き継いでいく必要があることを確認したい。

終わりに

今回の調査に当たっては、ベトナム及びラオスにおける視察先の関係者、外務省及び在外公館、JICAの方々に、多大な御協力をいただいた。また、各国・地域の課題や活動の実態等について、NPO、JICA専門家及び青年海外協力隊員、現地日本企業の方々から生の声を伺う機会をいただいた。

御協力いただいた皆様方に改めて感謝の意を示したい。