

円借款新規案件発掘の現状と定常的確保のための方策

国際建設技術協会 正会員○保田敬一
建設技術研究所 正会員 鈴木泰之
横河ブリッジ 正会員 井口 進

1. 背景と目的

世界的なコロナ禍流行の影響もあり、インフラ海外展開の要諦をなす円借款案件はプロジェクト形成の元となる案件発掘が進んでいない。よって、相手国からの援助要請と協力準備調査まで進む案件が、以前と比べて減少しているといってもよい。各国の状況が異なるため一概には言えないが、数年後には円借款案件が激減する可能性もあり、今後、定常的に円借款案件を確保していくためには何らかの対策が必要になると思われる。本稿では道路・橋梁を対象に、より活性化した案件発掘方法を提案する。

2. 案件発掘の現状

案件発掘に関する現状を表-1に要約する。ここ数年のコロナ禍の影響もあるが、これまでの課題が解決されないまま今に至っている事項もある。中でも、コロナ禍の影響で、借款対象国への渡航が制限され、十分な現地調査ができていないこと、また、当該国のニーズが十分に把握できていないためコミュニケーションが不足している点がいまって案件形成のもとになる案件発掘が出来ていない点が大きい。案件発掘対象が全てその次の協力準備調査になるわけではなく、条件や協議によっては具体化されない案件も少なくないため、数倍程度の案件件数を発掘できないと、以前のような状態にはなっていない(図-1参照)。日本が準備・形成した案件を競合国が入札段階で有利な融資条件を提示することで受注してしまう事例もある。また根本的な問題ではあるが、競合国と比べて日本の建設コストが高い傾向にあり、円借款案件でも価格競争で競合国に負けることもある。

今後は、ポストコロナを視野に、円借款案件の発掘が出来ていない現状を打開するためにも、これまでのような各々独自の動きではなく、案件発掘の上流段階からオールJAPANとして取り組むことが求められている。

3. 今後の案件発掘・形成方法の提案

(1) 老朽化インフラの更新

過去、日本が建設した鋼橋を含むインフラは急速な高齢化を迎える。供用後の使用条件(特に過積載)や環境条件等の変化、適切な維持管理が行われていないことなどの理由により、損傷が顕在化、あるいは老朽化している事例が少なからず存在する。今後は、予防保全的な観点から適切な措置を講じる必要がある。JICAは、維持管理能力向上を目指した技術支援プロジェクトを途上国

表-1 案件発掘における現状

No.	項目	内容
1	債務	債務の上限に近い国が多いため、PPPなどの代替案を要求する事例が増加
2	競合国	日本より有利な融資条件を提示する競合国の存在
3	コロナ禍	渡航ができていないため現地のニーズや状況が不明
4	新規案件	調査不足で現地のニーズもあまりない案件では対象国も興味を示さない
5	新設のニーズ	JICAのアセットマネジメントプラットフォームも進んでいるが、まだまだ新設のニーズが高い
6	維持管理の増加	補修・補強だけでは融資額が小さい。架け替えになるような案件も少ない。有償案件には直結しない。
7	グローバル技術者	土木学会会長の提案であるが、育成には時間がかかる。直近の新規案件増加には直結しない。
8	情報収集能力	現地からの情報収集には限界がある。

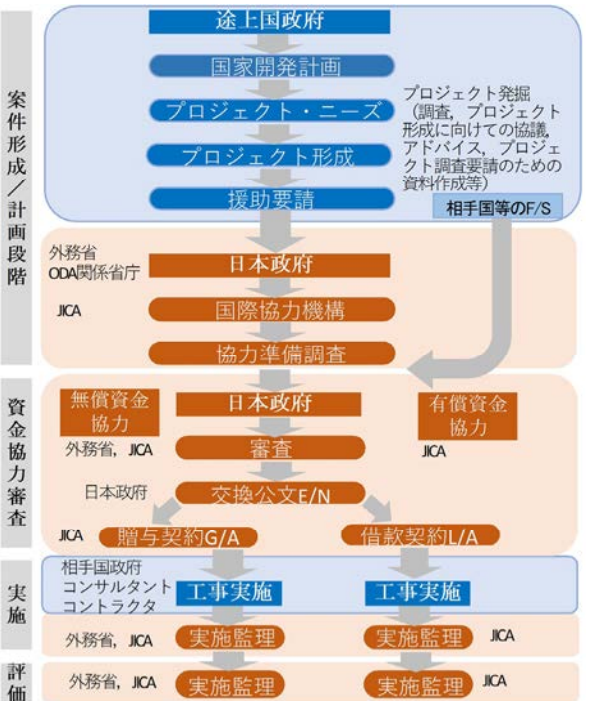


図-1 国際建設技術協会が作成した図¹⁾を筆者が加筆・修正

に展開しており、耐荷力不足、損傷の補修、架け替え判定などは一定の基準に基づいて実施している。しかし、補修や補強程度では借款額も小さく、大規模改築や架け替えにならないとプロジェクトとして成立しない。そこで、過去に日本が建設した鋼橋を含む路線全体について、維持管理における分野横断的な連携、多様な主体との連携を図るとともに、インフラの補修・補強、大規模改築を円借款推進事業として具体化していくことが望まれる。

(2) 交通量変化への対応

過去に整備した道路が急激な経済成長により交通量が劇的に増加し、交通容量の拡大が強く求められている。途上国では用地が安価であるため土工区間の拡幅は比較的容易ではあるが、橋梁やトンネル等の構造物の場合は難易度が高い。現状の交通量が設計時点の交通容量をオーバーしており、交通ボトルネックになっている箇所を抽出し、現地で問題になっているか確認する必要がある。橋梁の拡幅は難易度も高く、橋梁形式による制約も大きい。多数の国内実績を有する本邦の橋梁施工会社を、案件発掘の上流部から参画させることで、技術的な検討を踏まえながら、より現地国のニーズに合った提案が可能となる。

(3) 過去の案件の再精査

過去には多くの案件が形成されており、その中には協議中で発生した様々な課題をクリアすることができずに保留、あるいは延期となり、その後、ニーズの優先順位や設計・施工条件の変更なども重なって、サスペンドとなったプロジェクトも少なくない。そこで、これらの案件の実現性について、現時点で再度精査すれば、復活する案件がある可能性もある。ただし、このようなサスペンド案件は形を変えて（他国の支援により）実現している可能性もあるが、同時に、形を変えて本邦技術により復活できる可能性があることも示している。そのためには、改めて現地国のニーズを積極的に収集することが重要となる。

(4) 渋滞解消

途上国の大都市では急激な発展からインフラの整備が追いついておらず、著しい大渋滞が発生している箇所も少なくない（ジャカルタ、マニラ、クアラルンプール、ホーチミンなど）。渋滞解消は社会問題にもなっており、現地政府のニーズも高い。渋滞解消は、道路網としての道路整備・改良が必要となるが、鉄道などの新たな交通機関の整備には時間もかかるため、交通の要衝でボトルネックになっているある交差点について、本邦技術の一つである立体交差の急速施工技術が有用な提案の一つになる。例えば、鋼橋の上下部一体構造を用いた立体交差の急速施工技術は、国内にて複数提案され実績もあることから、現地条件や施工体制を十分に考慮する必要があるが、有用な提案となると考えられる。

(5) 都市間交通の改善と強靱化

日本の地方部のように、点在する集落はあるが交通ネットワークが貧弱であり、迂回路がないなどの状況は途上国でも散見される。現道が極めて脆弱である場合、突発的な自然災害や事故等により交通が遮断される事態は容易に想像できる。そこで、我が国の国土強靱化の例をあげ、交通ネットワークの改善が必要という観点をプロジェクトに反映する。過去、点在する比較的人口の多い集落間の交通はバイパス建造などを案件として提案してきているが、これをより拡大し、人口の少ない集落間の交通ネットワーク改善として提案することが考えられる。長大のり面、トンネルや橋梁など、構造物が要求されるが、現地国に強靱化の必要性を十分に説明する必要であり、道路・港湾・河川などインフラ全体を網羅した強靱化を提案する必要があると思われる。

4. おわりに

新規案件形成の数が減少している状況を改善することは容易ではないが、ポストコロナ時代を見据え、現地ニーズを個々で囲い込むのではなく、多くの関係者間で議論できる場が必要と考える。また、相手国の現地調査に積極的に赴き、現地ニーズの発掘と本邦技術のPRができる環境作りが望まれる。

参考文献

- 1) (社)国際建設技術協会：プロジェクト形成調査の概要, <http://www.idi.or.jp/p-policy/sonota-katudou/sonota-katudou-1/projectchosa/>