

国土交通省インフラシステム海外展開行動計画 2018

平成30年3月

国土交通省

目次

はじめに	2
第1章 インフラシステム海外展開の現状	
1) インフラシステムの需要見通し	3
2) 我が国の受注状況	3
第2章 行動計画 2018 5つの戦略	
1) チームジャパンの確立 ～独法等の知見の活用による官民一体となった海外展開～	4
2) 競争力の強化	8
3) 増加する PPP 案件への対応	16
4) 相手国への貢献を通じた受注機会の拡大	19
5) 受注企業への継続的サポート	26
第3章 地域・国別の取組方針	
(1) ASEAN 地域	28
(2) 南西アジア	41
(3) 北米、西欧、豪州	45
(4) 中東、ロシア・中央アジア・コーカサス・モンゴル、中南米	48
(5) アフリカ地域	52
(6) 太平洋島嶼国、東欧等	54
第4章 分野別の取組	
(1) 鉄道	56
(2) 港湾	62
(3) 空港	64
(4) 都市開発・不動産開発	67
(5) 建設産業	71

はじめに

少子高齢化が進行する我が国において、世界の旺盛なインフラ需要を取り込むことは重要な成長戦略である。

現在、政府を挙げて、質の高いインフラの海外展開に取り組んでいるところであるが、国土交通省では、鉄道、道路、港湾、空港、都市開発等の国土交通分野の関係者と情報・戦略を共有し、官民一体となった取組を進めるため、2016年3月に「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」を策定し、その後のインフラ海外展開をめぐる動きを踏まえて、2017年3月に行動計画の改定を行った。

本年の改定による「行動計画 2018」においては、関係者からのヒアリングや、在外大使館等からの情報等を踏まえて、

- ・ 第1章では、「今後のインフラ需要見通し」と「我が国の受注状況」について整理し、
- ・ 第2章では、インフラシステムの海外展開に向けた横断的な視点として「5つの戦略」を提示、
- ・ 第3章では、相手国の「政治経済状況」、「現在進行中のプロジェクト」、「今後注視すべきプロジェクト」をとりまとめ、
- ・ 第4章では、分野別の取組として、鉄道、港湾、空港、都市開発・不動産開発、建設産業の5つの分野について、「市場の動向」、「我が国の強み・弱み」、「今後の海外展開の方向性」、「具体的な取組」について整理

したところである。

本年3月には、通常国会に「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律案」を提出したところであり、「行動計画2018」の問題意識を関係者と共有しながら、官民一体となってチームジャパンで国土交通分野のインフラシステムの海外展開に積極的に取り組むこととしたい。

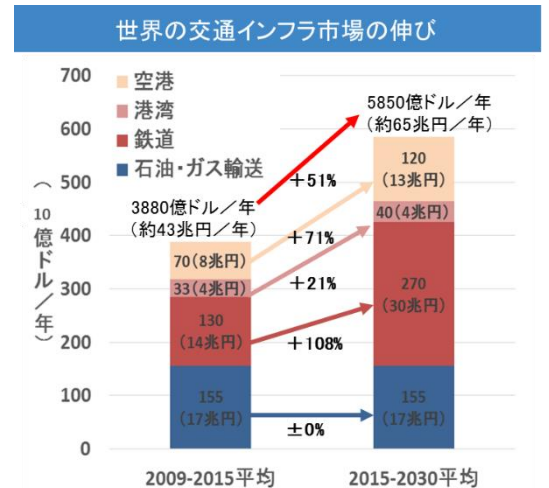
第1章 インフラシステム海外展開の現状

1) インフラシステム海外展開の需要見通し

新興国を中心とした世界のインフラ需要は膨大であり、急速な都市化と経済成長により、今後の更なる市場の拡大が見込まれる。2017年のADBの試算によると、2016年～2030年のアジアにおけるインフラ整備需要は約3000兆円と言われており、アジアを中心に今後も膨大なインフラ整備需要が見込まれる。

特に、世界の交通インフラへ市場は、2015年から2030年までの15年間で約1.5倍の伸びが予想される。その中でも、鉄道分野は2倍以上の伸びが予想されている。

我が国の持続的な経済成長を図るためには、このような旺盛な世界のインフラ需要を取り込むことが必要不可欠である。

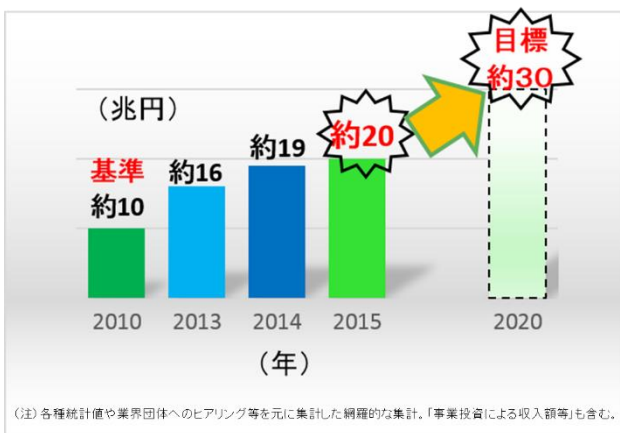


出典：OECD「Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030」(2011)
 ※為替レートは2017年11月時点

2) 我が国の受注状況

我が国は2020年に約30兆円のインフラ受注額を目指しているところ、2010年に約10兆円、2015年に約15兆円と受注額を伸ばしている。内訳を見ると、情報通信分野の約9.4兆円、エネルギー分野の約4.4兆円と比較して、国土交通省関連分野の受注額はそれぞれ交通分野約1.3兆円、基盤整備分野約1.7兆円と少額にとどまっている。拡大する交通インフラ需要に対して、競合国との受注競争は熾烈化しており、近年では、中国や韓国の受注実績が急激に伸びているのが現状である。

インフラ受注実績



主要分野別の内訳

分野	2010	2014	2015	
エネルギー	3.8	5.6	4.4	
交通	0.5	1.0	1.3	
情報通信	通信事業	1.0	5.7	6.0
	通信機器等	3.0	3.4	3.4
基盤整備	1.0	1.8	1.7	
生活環境	0.3	0.4	0.5	

出典：第30回経協インフラ戦略会議

第2章 行動計画 2018 5つの戦略

人口減少、少子高齢化が進行する我が国において、世界の旺盛なインフラ需要を取り込むことは成長戦略の重要な柱であり、政府全体のインフラ輸出を定めている「インフラシステム輸出戦略」にも掲げられている2020年約30兆円のインフラシステムの受注を目指して政府を挙げて取り組んでいるところである。

また、「自由で開かれたインド太平洋戦略」では、質の高いインフラの整備を通じて、連結性を強化し、関係国の経済・社会的な基盤強化や対象地域の安定と繁栄の確保に貢献するとされている。

さらに、インフラの整備は、急速に人口集中や都市化が進む新興国等の課題解決への貢献に資するとともに、海外進出している我が国企業の利便性向上やサプライチェーンの強化にもなり、我が国企業にも裨益することとなる。

我が国は「質の高いインフラシステム」の海外展開を進めている。維持管理まで含めたライフサイクルコストが低廉であり、使いやすく長寿命で、納期を遵守し、環境・防災面へも配慮、将来的に現地の人材で運営しうようスキルを高める人材育成や制度構築支援を併せて行うこと等、我が国の強みを活かすことで競合国との差別化を図ろうとしている。

その中でも、国土交通省は、鉄道、道路、港湾、空港、都市開発等の相手国の経済社会活動の基盤となる重要なインフラを担当しており、着実に海外展開の実績を挙げていく必要がある。

以上のような観点から、「行動計画 2018」では、以下の5つの戦略を立て、インフラの海外展開の取組を進めることとする。

戦略1) チームジャパンの確立 ～独法等の知見の活用による官民一体となった海外展開～

新興国等におけるインフラ需要は旺盛である一方、インフラの開発・整備については、現地政府の影響が強く、交渉に当たっては日本側も公的な信用力等を求められるなど、これまで特に案件形成の川上段階において、民間企業のみでの対応には限界があった。また、民間企業には大規模都市開発のマスタープランづくりや新幹線・道路・下水道の整備、空港・港湾等の運営等のノウハウが不足しており、また、専門分化している日本企業のコーディネートの不在も課題とされてきた。

このような状況の中、官民一体となったインフラシステム輸出を強力に推進するためには、独立行政法人等の公的機関がその中立性や交渉力、さらに国内業務を通じて蓄積してきた技術やノウハウを活用して、海外インフラ事業へ我が国企業が参入しやすい環境づくりを行う必要がある。このため、国土交通省所管の独立行政法人等に必要となる海外業務を行わせるとともに、独立行政法人等や民間企業、またその他関係者が連携・協力を図ることを目的として、本年3月、「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律案」を第196回通常国会に提出したところである。

本法案は、国土交通大臣が海外インフラ事業への我が国企業の参入の促進を図るための基本方針を策定し、以下8分野（高速鉄道、水資源、都市開発、住宅、下水道、空港、道路、港湾）において、国土交通省所管の独立行政法人等の公的機関に必要となる海外業務を行わせることにより、各分野における官民一体となったインフラシステム輸出の拡大を図るもの

である。

(1) 高速鉄道

海外の鉄道市場は年間約 24 兆円の市場規模があり、2021 年まで年率 2.6%の成長見通しである。また、近年アジアを中心に高速鉄道案件が急増しており、この需要を民間企業を取り込むことは我が国の経済成長にとって重要である。しかしながら、整備新幹線については独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）が建設を行っており、民間企業のみでは、高速鉄道に関する調査、設計等に必要な土木、電気等のノウハウが不足している。また、土木、軌道、電気、機械、運行・維持管理、車両等の要素毎にノウハウを有する主体が細分化されており、要素間の調整に課題がある。

このため、本法案により、土木、軌道、電気、機械等に関するノウハウやそれらの要素間を全体として調整する機能を有する鉄道・運輸機構に、民間企業等と連携・協力して海外の高速鉄道に関する調査、設計、工事管理等の業務を行わせるとともに、出資規定も設けて、新幹線システムの海外展開を強力に推進する。

(2) 水資源

世界の水ビジネス市場は 2013 年から 2020 年で約 2 割拡大し、その市場規模は約 100 兆円を超えると見込まれている。また、アジアの市場規模も同期間で約 3 割拡大し約 40 兆円となる見通しであるなど、アジア各国においては、水資源の開発又は利用のための施設の新築・改築に向けた動きが活発化しており、これら施設の日常的な運用、老朽化対策、緊急時の対応等総合的管理に対する支援のニーズが高まっている。

このような旺盛な水ビジネス需要を取り込むためには、水資源の開発に関する知見・ノウハウを有する者が事業構想段階から参画することにより、我が国企業の優位性を発揮できるよう案件形成を行うことや、外国政府等による事業化や事業の実施を技術的に支援し、民間企業の事業参入リスクの緩和や除去を行うこと等が必要となっている。

このため、本法案により、国内で治水から利水までの多様な観点から水資源開発に関する幅広い知見やノウハウを有している独立行政法人水資源機構に、海外における水資源開発案件に関するニーズ調査や長期的な計画（マスタープラン）作成、事業性調査（F/S 調査）、設計、入札支援、施工監理、施設管理支援等を行わせることにより、海外の水資源開発事業への我が国企業の参入の促進を図る。

(3) 都市開発

アジア新興国における急速な都市化等を背景に、世界の都市開発分野の市場規模は拡大を続けており、東南アジア諸国のみで都市開発の市場規模は年間約 1 兆ドルに達するとの試算もある。このような中、我が国に対してもアジア新興国の政府や関係企業等から、大規模な都市開発事業への協力要請が寄せられている。

しかしながら、大規模な都市開発事業については、相手国政府の影響力が大きく、大規模開発の経験が求められること等から、民間企業単独での参入には限界がある。

このため、本法案により、民間企業単独での参入が困難な大規模な都市開発の事業等について、独立行政法人都市再生機構に、地区開発マスタープランの策定や、都市開発事業の事業性調査（F/S 調査）、外国政府・外国企業、我が国企業へのアドバイザー業務、さらに住宅の標準設計や改修基準の策定支援等の業務を行わせることにより、我が国企業が受注しやすい環境の整備を進める。

（４）住宅

新興国において住宅市場が拡大している中、民間企業も新興国の住宅市場に進出しているが、現在、住宅の購入者は高所得者層が中心であり、ボリュームゾーンである中所得者層等へと住宅の購入を促進するためには、中所得者層等が利用しやすい長期・低利の住宅ローン制度の整備が必要不可欠である。

このため、本法案により、国内業務を通じて住宅ローン制度に関してノウハウを有する独立行政法人住宅金融支援機構に、住宅購入促進の施策対象層の設定の提案、住宅融資の審査方法やリスク管理の提案、融資対象住宅の技術基準の提案等、外国政府の住宅金融制度の構築等を支援するためのコンサルティング業務等を行わせることにより、我が国企業が海外の住宅市場へ進出しやすい環境の整備を進める。

（５）下水道

世界の水ビジネス市場は 2020 年に約 100 兆円を超える市場規模となる見通しの中、特に下水道分野については 2013 年から 2020 年で約 3 割増という高い成長率が見込まれており、世界の旺盛な需要を取り込む必要がある。

このため、本法案により、下水道の整備や維持管理のノウハウを有する日本下水道事業団に、海外の下水道に関するマスタープラン作成支援、事業性調査（F/S 調査）、設計監理、入札支援、施工監理、処理場の運転管理支援等の技術的援助業務を行わせることにより、海外の下水道事業への我が国企業の参入を促進する。

（６）空港

空港分野については、2009 年から 2015 年まで年間 70 億ドルの市場規模が 2015 年から 2030 年までには年間 120 億ドルの市場規模に増加する見込みであるなど、新興国を中心に、新規の大規模空港の整備や既存ターミナルの改修、空港運営のコンセッション等の案件が今後増加していくことが見込まれている。このような旺盛な需要を取り込むためには、我が国企業による積極的な関与が必要であるが、商社や建設・設計会社等の民間企業による取組みだけでは不十分であり、実際に空港の整備・運営を一貫して担う空港会社も積極的に参画していくことが必要である。実態としても、海外空港案件において、相手国側から空港会社の参画を必須とされているものもある。

このため、本法案により、国内で大規模な空港の整備・運営の経験を有する成田国際空港株式会社及び中部国際空港株式会社に海外空港の整備・運営等やこれらに関する調査を行わせることにより、我が国企業が海外空港案件を獲得しやすい環境を整備する。

(7) 道路

道路分野については、2010年から2020までにアジア地域で約2.5兆ドルの市場規模が見込まれるなど、今後も市場は拡大傾向であり、効率的な構造物の点検、渋滞情報の提供も含めた道路管理や料金収受、また交通安全対策や災害対応等において日本の技術やノウハウに対する多様なニーズが存在している。

このため、本法案により、国内の高速道路事業で培った道路の整備や維持管理に関する技術や多面的なノウハウを有する高速道路株式会社に、海外の道路の整備や維持管理に関する調査、測量、設計、試験及び研究の事業を行わせることにより、海外道路案件への我が国企業の参入の促進を図る。

(8) 港湾

港湾分野については、世界の港湾におけるコンテナ貨物取扱量が2016年から2021年に平均で4%拡大すると予想され、アジアを中心に、世界各地で新たな港湾の整備が見込まれている。このような状況の中、新たな港湾の整備・運営に関する権益確保に向けた動きが活発化しており、国家間の競争が一層激化している。

このため、本法案により、複数の埠頭を一体的に運営するとともに国内外からの集貨活動を行っている国際戦略港湾運営会社に、海外における港湾の整備・運営やこれらに関する調査を行わせることにより、我が国企業が海外の港湾の整備・運営に参入しやすい環境を整備する。

事業フローと独立行政法人等の業務イメージ



戦略2) 競争力の強化

我が国が熾烈化する受注競争に勝ち抜くためには、我が国企業が持つ強みに磨きをかけるとともに、改善が必要な部分への対応をスピード感をもって進める必要がある。このため、以下の視点を踏まえ、競合国との競争上優位が確保されるよう環境整備に取り組む。また、個別プロジェクト毎にも我が国の競争力をどのように強化するかを詳細に検討する必要がある。

(1) 我が国の強みの相手国へのカスタマイズ

我が国のインフラ展開に当たっての強みは、インフラ整備のプロジェクトに携わる「我が国」及び「相手国」のみならず、「当該地域社会」にとっての利益や安定に資するよう、いわゆる「三方よし」（三者が win-win-win となることを目指す）の考え方で進めることにある。我が国のインフラプロジェクトには以下のような強みがあるため、その点を十分に認識し、さらにその強みを強化していく必要がある。

① 我が国の有する高い技術力、故障・欠陥の少ないことへの高い信頼性

競合国が急速に技術力をつけているため、我が国の有する技術の優位性について絶えず検証し、競争力のある技術を特定し、相手国にアピールしていく必要がある。また、我が国の技術を一方的に押しつけるのではなく、相手国の経済発展段階や、今後の展望にあわせて、我が国が優位性のある技術を活かしつつも、相手国の目線に立ち、そのニーズに応じてカスタマイズしていく視点が重要である。

さらに、我が国が優位を持つインフラシステム等は無償で供与し、その質の高さを実感してもらう実証・テストマーケティング制度を積極的に活用するとともに、工事の発注において技術力、履行能力等の質の高さを確実に評価した上で決定されるような入札契約方式(※)を普及させていく取組みを強化する。また、相手国のニーズに適合した技術開発等や現地での実証試験を支援していく。

※ 技術力等により工事請負事業者を決定し、設計段階から参画させることにより設計を合理化し、コストの低減や工期の短縮、着工後の手戻りの防止等を図る契約方式である WCS(Wrap-up Construction Service)等

② 高いプロジェクトマネジメント力と納期の遵守

③ 施工時の環境・安全面への配慮

④ 人材育成や技術移転

相手国が、自ら適切にインフラの維持管理、運用を行えるようにするための人材育成や技術支援は我が国の強みであるが、今後多くのプロジェクトの人材育成や技術支援に対応するためには、我が国の人材育成・技術支援機能を強化していく必要がある。我が国の国土交通関連企業の中には、将来の人口減少等を踏まえ、インフラ海外展開を視野に置いているところも多く、その第一歩として海外からの人材育成の受入れ機関となることや技術

支援を行いたいとしているところも多い。したがって、我が国からの人材育成の要請とこのような国内企業とのマッチング機能をさらに強化していくこととする。

⑤ 我が国企業の経験・知見に基づくノウハウの提供

プロジェクト単体の取組みでなく、例えば、産業立地と港湾整備・運営等を併せた開発、鉄道駅構内での営業、鉄道沿線周辺開発を始めとする公共交通指向型都市開発（TOD）等の関連するプロジェクトや相手国への観光振興への協力等を含めた総合的な提案が可能となるよう、できるだけスコープを広くして相手国に提案する視点が重要である。

⑥ 総合的なファイナンスパッケージの提供（JICA、JBIC、JOIN、NEXI）

一方、競合国のプロジェクト支援には、以下のような指摘がなされていることがあるが、価格は相対的に低く、ファイナンス支援等の対応が早いという優位性を持つ。我が国としては、質の高いインフラの強みを磨きつつ、価格面やスピード面の課題の解決に努める必要がある。

- 1) 安価でも成果物がすぐに劣化する傾向がある。
- 2) 相手国に対する人材育成を行わない。
- 3) 現地の雇用につながらない。
- 4) 施工時に環境・安全面に配慮しない。
- 5) ファイナンス面で期間や金利等の条件が相手国に対して必ずしも有利ではない（償還期間が短く、金利が高い）。

(2) 価格競争力の向上

① JICA、JBIC、JOIN 等公的なファイナンス制度の活用

新興国は、公的債務の増加を背景として、財政負担を極力小さくしたいとの意向が強まっており、インフラの質の高さだけでは、競合国との熾烈な競争を勝ち抜けない。企業のコスト削減努力に加え、ファイナンス面で日本提案の魅力を向上させるために、円借款、JBIC 等による融資が実現できるよう関係省庁と連携を強化する。また、採算性を確保できる部分を切り出し、多くの民間資金を活用することとし、より多くの民間企業が参画できるよう JOIN が積極的役割を担うこととする。

我が国からの資金提供には、「質の高いインフラ海外展開」の実現手段として、様々なものがあるため、関係省庁や関係機関と連携しながら、以下を含め、その積極的な活用を図る。

- ・「質の高いインフラ」を推進すると特に認められる案件に対する供与条件を優遇した円借款（ハイスペック円借款）
- ・ JICA と ADB その他 MDBs との連携強化による協調融資の実施
- ・ JBIC の更なるリスク・テイクを伴う融資

・2015年5月や11月、2016年5月に発表された「質の高いインフラパートナーシップ」や同フォローアップ、「質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ」といった新たな支援策を最大限活用

② ライフサイクルコスト評価の重要性の啓発

我が国のインフラプロジェクトは、ライフサイクルコストが安いという点について、相手国の理解が進むような取組みを粘り強く継続し、イニシャルコストだけで提案が評価されないように努める。また、ライフサイクルコストが安いという実例を積み重ねていく。

③ 海外拠点の活用や現地企業との協力等によるコスト削減

企業のコスト削減努力はもとより重要である。しかし、物価や人件費の水準が異なる中、日本国内あるいは日本企業の中だけで競合国と争えるだけのコスト削減を行うのは容易ではない。

我が国企業の中には、海外に設計拠点や製造拠点を置き、当該国からの技術移転や雇用創出の要請に対応しつつ、コストダウンにも成功している例が少なくない。また、M&Aによる現地企業の取得や現地法人の設立によりローカル化を進める等、現地企業との協力・連携を強化しつつ、適切な業務分担を進めていくことも、極めて重要である。

国交省としても、こうした企業の取組みを支援していく。

④ コンサルタントの提案力強化

我が国企業は質の高いインフラ投資に実績があり、これを維持していく必要があるが、他方「質が高い」ことは、全てが日本の国内スタンダードと同じでなければならないということではない。仕様の決定に当たっては、我が国インフラ企業が、質は維持しながらも、相手国の実情に合わせ柔軟に対応し、コスト削減をする工夫の余地を残すことが望ましい。また、コンサルタントが仕様を検討するにあたって、当該案件の受注者が高度な技術やノウハウを活用してコスト削減の工夫がしやすくなる形とすることも大事である。

このため、仕様を定めるコンサルタントがさらに能力を高め、こうした要請にも対応できることとなるよう、コンサルタントの努力を促していく。また、JICA等による海外業務のテクリス（業務実績情報システム）への登録促進など国内外の人材流動化に資する取組みを進めていく。また、海外発注の業務においては、慢性的な利益率の低さがコンサルタントの業務の質の低下につながることも考えられ、従来の人月による契約方式を改め利益率の改善が期待される契約方式が認められることも重要である。加えて、PPP案件が増加していることに対応し、コンサルタントが技術だけではなく、法務や金融にも対応できる人材を確保することが重要である。

⑤ 生産性革命による競争力強化

国土交通省では、建設や交通、観光等の分野を掲げ、平成28年を「生産性革命元年」と位置づけ、社会全体の生産性向上に繋がるストック効果の高い社会資本の整備・活用や、

関連産業の生産性向上、新市場の開拓を支える取組を加速化することとし、同年3月に国土交通省生産性革命本部を設置した。生産性革命に向けた取組を通じて我が国企業の価格競争力・生産性の強化を図り、それを海外でも発揮することで、我が国の質の高いインフラの海外展開を強力に推進する。

(3) 迅速化 ～「確実だが遅い」から「確実で早い」へ～

我が国のインフラシステムの海外展開は、しばしば「確実だが遅い」との指摘を受ける。手続き等に時間を要しているうちに、整備を急ぐ新興国が待ちきれず、競合国が案件を受注する事例も見られる。「確実だが遅い」を「確実で早い」へと変えていくことが必要である。

我が国の円借款は、案件の規模・内容等によって異なるものの、事業実施可能性調査(F/S)開始から着工まで5年程度を要している案件が多いのが現状である。(2016年5月に発表された輸出拡大イニシアティブでは最短1年半に短縮することとされている。)

このため、例えば、インドネシアのパティンバン港開発・運営事業での期間短縮の取組みのように、重要案件をあらかじめ特定し、川上から参画して、相手国からの要請時に本邦技術活用条件(STEP)への関心表明があれば、F/Sから詳細設計までJICAが一括してコンサルタントを雇用することで新たに詳細設計のためのコンサルタントを調達する期間を無くすとともに、詳細設計の部分先行実施による着工・部分開業の迅速化等により着工までに要する時間も可能な限り短縮する取組みが進められている。さらに、発注者による設計について施工技術をもった者がチェックすることにより設計の適正化を図るWCS(Wrap-up Construction Service)等による迅速化も進められている。

また、できるだけ川上段階から参入することにより、プロジェクトのプレーヤーの組成、官民のリスク分担、ファイナンス面を含めた制度設計を行い、日本企業が参加しやすい環境作りを行う取組をさらに広げていけるよう、関係省庁の協力を求めていく。

相手国に潜在的プロジェクトが存在し、早期の取組みが有効である場合でも、JICAの調査は、相手国の要請に基づくことが基本とされており、当該要請が相手国内の手続き等で時間がかかる場合があり、その間に競合国に先行される場合もある。このため、国土交通省としても主体的な判断で早期かつ機動的に案件発掘調査を行い、JICAのF/S調査に有効に結びつけていくこととする。

また、スペックインの検討や、我が国におけるインフラ整備・運営面での実績を勘案したP/Qの設定なども重要であり、この面での取組みも強化する。

なお、PPP型のプロジェクトに対しては、関係省庁・機関等とも連携し、早期のバックアップ体制がとれるように努力していくこととする。

(4) 外国企業との協業

① 相手国ローカル企業との協業

インフラ整備は地域に密着した事業であるため、地元ネットワークを持つ現地企業と組めば、案件発掘・契約獲得において有利となる。また、上述のとおり、コスト削減効果の観点からも極めて重要である。さらに、事業の実施に際しても、相手国政府・自

治体や地域住民との良好な関係を維持する上で、大きなメリットがある。このため、国土交通省としても、我が国インフラ企業と各国の地元企業の協業の可能性が高まるよう、機会を捉えた我が国企業のプロモーションや現地企業とのマッチング等、ネットワーク形成の機会を提供していく。

② 外国企業との補完的連携による第三国への展開

我が国企業が新たな市場に進出し、また、一層の競争力強化を図っていくためには、補完関係を構築できる他国企業と連携して第三国の海外市場に進出していくことが有効であるケースも存在する。フランスやイギリス等の欧州諸国や米国はアフリカや中南米において、トルコやイギリス、インドは中東、アフリカ、中央アジア等において、それぞれ独自のネットワークを有し、また、シンガポールには、ASEAN 地域を中心にインド、中東及びアフリカのインフラ案件情報が集まっており、これらの企業との連携は日本企業の海外展開の弱みを補完する機能を有する。

こうした民間企業の取組みを支援するため、政府間において二国間での連携の枠組みを作るとともに、当該国だけでなく、第三国においても、両国の民間企業が連携して取り組んでいけるよう、セミナーの開催による両国企業のマッチング等の環境整備に取り組んでいく。

例えば、米国とは、日米経済対話を通じた連携強化を進める中でインフラ分野での日米協力は重要な役割を担っており、2018 年 1 月に開催した日米インフラフォーラムにおいて、第三国での日米の連携も視野に日米企業のネットワーキングの機会を設けた。

今後、欧州諸国については日英鉄道協力会議等二国間での連携の場を、国を超えたネットワーク構築につなげる可能性を追求する。トルコとは、日本企業のアフリカ、中東、中央アジア等におけるインフラ分野での事業展開に向け、トルコ企業との連携による事業機会の創出や事業展開を図るべく、引き続き建設産業会議を開催する。

シンガポールについては、JOIN は同国の都市設計・コンサルタント会社スバナ・ジュロンと交通・都市開発プロジェクトについて協力覚書を締結しており、また、国土交通省は今後の第三国への展開を見据え同国においてセミナーを開催するなど、連携を図っている。

豪州については、これまでの同国での PPP 事業における連携を踏まえて、今後のアジア地域での連携について検討を進めていく。

(5) プレーヤーの拡充～中小企業の海外展開支援～

海外市場でより多くの案件を獲得するには、海外市場に進出する我が国企業の裾野を広げ、プレーヤーを増やす必要がある。

特に、日本の商社が参加するインフラ案件であっても、対応できる日本企業が少ないために、外国のサプライヤーやインフラ運営企業と協業する場合があるところ、インフラ海外展開に取り組む日本企業が増えることにより、こうした案件においても日本企業のみで対応できる機会の増加が期待できる。

また、対応できる日本企業が少ないために競争性のない一者応札となり、相手国から問題

視される場合があることから、より多くの日本企業の海外インフラ市場への参画を促すことが必要である。

このため、大企業のインフラ海外展開はもとより、中小企業等についても、海外展開に向けた意欲喚起を図るとともに、海外進出のきっかけを作る等により、その潜在的需要を引き出すなど、積極的に支援していくことが極めて重要である。

国土交通省関連の中小企業等の中には、経営資源や人材が限られている中で様々な工夫や努力を行い、優れた技術・製品を有するニッチトップ企業が少なくなく、海外展開意欲があるものも相当数存在している。例えば2017年6月に設立した「中堅・中小建設業海外展開推進協議会」には、2018年2月までの間に、会員企業として153社が、支援機関として75機関が参加している。

国土交通省では、「国土交通省技術基本計画」に基づき中小企業等の技術開発を推進するとともに、例えば国土交通省の政務等によるトップセールスの際における、日ベトナムの交通運輸技術連携セミナーの開催のように、海外展開に関心のある我が国企業の技術を海外向けにアピールする等の取組を進めてきているところである。こうした企業等の海外展開をさらに後押しするためには、こうした取組に加え、海外でのニーズと優れた技術を有する企業等のマッチングや必要な情報共有等を促進する自律的なネットワークの構築・活用を図っていくことが重要である。

このため、在外公館のほか、JOIN、JETRO等の政府関係機関や在京大使館等との連携を強化し、海外での我が国の技術に対するニーズ等に関する情報収集能力を高めるとともに、それに対応する我が国企業の有する技術等の情報を蓄積していく。

あわせて、中堅・中小企業等の海外における事業活動のフォローも重要であり、政府関係機関だけでなく、こうした企業の海外展開を支える金融機関等との連携をさらに強化していく。

(6) 新技術の活用と国際標準化の推進

① 新技術の活用

我が国が行うインフラ海外展開は、技術のレベルが高く、高機能である上に故障や不具合が少なく長寿命であること、多くの国より信頼を勝ち得ることができている状況にある。この信頼を将来にわたって守り、維持できるように努力していくことが重要であるが、技術力は日進月歩の進歩があり、情報通信分野の活用等により、輸送サービスやインフラの維持管理の更なる効率化、高度化が図られる等、他との優位性を質的に変化させてしまう要素がある。このため、中長期にわたって我が国の技術力の優位性を維持することができるよう、IoT(Internet of Things)、AI(Artificial Intelligence)、センサー等の情報通信技術の進展やビッグデータ、モバイルデータの活用等の新たな技術の展開を取り込む努力を続けることが重要である。

こうした新たな技術の開発支援は、新たなフロンティアの開拓であるため、相手国の状況やニーズを踏まえつつ、運行体系の効率化など、我が国企業が他国の企業と連携して実証実験等に取り組んでいくことも有効である。

また、新技術は技術の陳腐化が早く、また、資金の回収期間が短いという特徴があるため、レベニューソースとそれに伴うキャッシュフローの構築が生命線となる。このため、従来の視点にとらわれない柔軟な発想に基づくビジネスモデルの構築支援を行うこととする。

このような新技術は、人々の生活様式や企業の事業運営を大きく変革する潜在力を持っているため、新たなコンセプトを提案することによるインフラ海外展開の推進の視点も重要であり、このような企業の取組みを積極的に推進していくこととする。

さらに、自動車の自動運転については、グローバルマーケットにおいて、今後の我が国の成長産業となるよう、関連するソフトインフラの整備も含め、今後の我が国のインフラ海外展開の大きな柱の一つと位置づけ、国土交通省自動運転戦略本部で検討を深めていくこととする。欧米諸国とも戦略的な連携を行い、自動車の基準、サイバーセキュリティ及びデータ保護などの将来の制度設計を進める。

また、災害に強いインフラという側面が我が国の強みであることを踏まえ、災害時の活用という観点を常時念頭に置きつつ、技術やシステムの開発・普及を進めることにより、我が国の技術の国際的な優位性を確立、維持する。

港湾分野については、AI、IoT、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナル（「AI ターミナル」）の実現を図り、将来的には、「AI ターミナル」の技術とインフラ整備をパッケージ化し、海外展開の推進を図ることとする。

海事分野については、海事生産性革命に係る施策として、IoT・ビッグデータを活用した船舶・舶用機器の安全性能等の認証制度の創設に取り組み（i-Shipping）、海事産業にとって新たな市場と期待される海洋開発分野の市場獲得に向けた取組み（j-Ocean）を着実に進める。

また、新交通システムの更なる高速化や省エネルギーで高齢者にも優しい先進的なまちづくり、多くの災害の経験を通じて我が国が培ってきた津波対策等の防災技術の強みなど、我が国が既に独自性や比較優位性を有するインフラシステムについても、打ち出していくことが重要である。

このほか、i-Construction など、ICT 等を活用した建設現場における生産性向上の取組みの海外展開や電子基準点、ドローン、自動立体倉庫、下水処理技術等の ASEAN 諸国等への展開などを進めることとする。また、維持管理の分野においても海外展開を推進していくため、インフラメンテナンス国民会議の枠組みを活用した海外展開の推進を図ることとする。

② 国際標準化の推進

我が国の先進的なインフラ技術・知見を活かし、国際標準を獲得することもインフラ海外展開にあたっては重要である。

国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）における自動車の自動運転の基準、国際海事機関（IMO）における船舶からの温室効果ガス（GHG）の排出規制及び船舶に搭載する燃

料電池のための安全基準、国際標準化機構（ISO）専門委員会における鉄道技術、耐震・省エネ、ITS（Intelligent Transport Systems）分野や下水処理の技術に係る議論などで我が国が主導的役割を果たしている。

具体的には、海事分野においては、安全や環境に関する条約案等を IMO の関係委員会に提案するとともに、委員会議長職への日本人の就任や IMO 事務局の日本人職員の増員等を通じて国際的な議論を主導しており、引き続き、GHG 対策等に係る国際基準策定に積極的に取り組むとともに、今後審議が開始される自動運航船に係る国際基準策定に貢献することとする。

こうした国際基準策定の取組みとともに、今後ニーズが高まると見込まれる LNG 燃料船及び LNG 燃料供給船の普及について我が国企業の進出を支援していく。併せて、2016 年 10 月に世界 7 カ国 8 者の港湾当局間で署名した「LNG を船舶燃料として開発するための協力に関する覚書」については、2017 年 7 月に新たに 3 カ国 3 者が加入したところである。引き続き、同覚書に基づき、LNG バンカリングに関する基準等の調和を図ることで LNG バンカリング拠点港湾の国際的なネットワークを構築する。

また、物流分野ではコールドチェーン物流の国際標準化及びその普及に向けて取組みを進めている。2017 年 2 月に、英国規格協会（BSI）より、世界初の小口保冷輸送サービスの規格である PAS1018 が発行された。今後は、日・ASEAN 交通連携の枠組みにおける二国間・多国間政府対話等を活用し、ASEAN 地域等への同規格の普及に取り組むとともに、関係省庁と連携して同規格の ISO 化を目指す。また、ASEAN 地域での質の高いコールドチェーン物流サービスの普及に向けて、同年 10 月には、「日 ASEAN コールドチェーン物流プロジェクト」を立ち上げたところであり、2018 年中のコールドチェーン物流ガイドラインの策定を目指す。

国際標準・規格の獲得は、我が国が強みを有する技術・ノウハウ等を「日本方式」として普及させる極めて有効な取組みであるため、引き続き、着実に取り組んでいくこととする。

(7) 公正な競争市場の確立

造船分野では、一部の国による市場を歪曲する公的支援に対して、WTO 紛争解決制度の活用や OECD 造船部会における公的支援の防止に関する国際規律の策定に努め、公正な競争条件の確立を目指していくこととする。

戦略3) 増加する PPP 案件への対応

世界のインフラ市場は、新興国の急速な都市化と経済成長等により、今後の更なる拡大が見込まれているが、膨大なインフラ需要を公共投資だけで賄うのは困難であること、現下の世界経済状況等を踏まえ、新興国をはじめとして対外債務の増加に消極的な国も多いこと等から、民間の資金を活用する官民連携（PPP：Public-Private Partnership）方式でのインフラ整備や運営の要請が多くなってきている。

(1) 相手国政府の PPP への理解増進

① 適切な事業スキーム構築に向けた相手国政府への働きかけ

インフラ事業においては、民間になじむ分野と公共で対応すべき分野があるところ、PPP 事業の推進に当たってはこれを意識して、官民での適切なリスク分担がなされるようにファイナンス・スキームを構築することが重要である。

このため、鉄道事業等において上下分離が可能な場合には、収益を生みにくい基礎的なインフラ（下物）について、MDBs とともに必要に応じて連携しつつ、円借款等の公的資金で対応する一方、運営に関する施設等（上物）には、民間資金の導入を図るよう取組みを強化することとする。また、上下一体型になる場合にあっても、円借款の活用や周辺開発事業との組み合わせなどにより、民間企業が参画しやすいような仕組みを構築することとする。この際、関連不動産開発を行う有力なローカルパートナーとの協力が重要となる点に留意する。

併せて、民間企業が関与して建設から運営まで包括的に実施する公共事業において商業資金のみではファイナンスが困難な場合に資金を提供する「事業・運営権対応型無償資金協力」の活用も図る。

上物の運営を民間にゆだねる場合、需要に伴うリスク（ライダーシップリスク等）に関して、最低収入保証やバイアビリティギャップファンド（採算性の向上のために投入する政府資金）等官側が民側の負担するリスクを限定する仕組みの導入について、相手国の理解を求める。その際、諸外国で見られる PPP と補助金のハイブリッド型プロジェクト（例えば事業費の一定割合の政府がコンセッションアの事業進捗に応じて支払い、残りはコンセッションアが支払う）等も参考にする。また、運営リスクを地元企業や第三国の投資家が当該リスクを取る場合には、その運営委託を受けることとするなど、モデルとなる事業スキームや総合的なファイナンスパッケージをつくり、それを広めていくこととする。

また、NEXI の一層の活用を図るとともに、MDBs において、PPP 事業に関して政策策定から計画立案、事業者の選定、資金調達までを一括で各国政府に助言する機能を強化する動きも見られることから、MDBs との連携も強化するほか、JICA と ADB によるアジア及び太平洋地域における民間によるインフラ整備を支援するための信託基金にも留意する。

② PPP 人材育成・キャパシティビルディングのための研修の拡充等

ASEAN 諸国をはじめ新興国で PPP 導入の動きが活発になる一方、官民の適切なリスク分担についての政策決定権者や政策担当者の理解が不十分なため、PPP 市場拡大の阻害要因

となっている場合も多い。このため、政策決定権者に対しては、トップセールスやハイレベル協議等の機会をとらえて、具体的な事例も示しつつ、公共で対応すべき分野と PPP で対応可能分野の考え方について理解を求める。また、政策担当者に対しては、PPP スキームに関する研修について、インフラに携わる日本企業や金融機関の協力を得つつ、海外を含む優良事例の紹介など規模・内容の拡充を図る。また、より幅広く人材育成を行うべく、現地でのフォローアップ・セミナーの開催を企画する。

また、我が国企業においても PPP 事業における十分な経験がない中、セミナーの開催等により知見の共有と機運の醸成を図るとともに、「モデルケース」としての具体的案件形成による経験の蓄積を支援する。

なお、PPP 事業の推進に当たっては、国交省担当者においても、最新のファイナンス手法について知識が不可欠となっていることから、能力の強化を図ることとする。

③ 国内 PPP を通じた日本企業の対応能力の向上

欧米諸国を含めて世界的にも PPP 方式でのインフラ整備や既設の公共交通サービスの運営へのコンセッション方式の導入がインフラ海外展開で多く見られるようになってきている。我が国においても、空港や下水道等の分野でコンセッションの取組が広がってきているが、我が国企業の PPP への経験値を上げていく視点からも、我が国の国内の制度等について取組みを進めることも重要である。

(2) JOIN の役割の強化

交通や都市開発のプロジェクトは、整備・運営段階の需要リスク、案件形成段階から整備・運営段階に至るまで現地政府の影響力といった特性があるため、民間だけでは参入が困難なケースが少なくない。このため、2014 年 10 月に、交通事業・都市開発事業を対象とする官民ファンドとして、JOIN が設立された。JOIN は、金銭的な支援のみならず、出資や人材派遣等により事業参画を行う、我が国で初めてのハンズオンのインフラファンドである。

2016 年 10 月には、JOIN がより多くの資金を借入れ・社債発行により調達できるよう政令改正を行った他、プロジェクトの建設、立ち上がりの段階では事業リスクが大きいと、民間の資金が集まりにくい傾向があることを踏まえて、JOIN が先行的に出資することを可能にする「最大出資者基準」の運用を緩和したところである。なお、この措置の活用に当たっては、事業の採算性を慎重に判断するとともに、JOIN の出資が後年度に民間出資よりも小さくなるような戦略（出口戦略）を明確化することが求められている。

JOIN は設立から 4 年目に入っており、これまでの支援決定案件は 11 件、港湾、鉄道、都市開発、物流、道路の分野で、地域は東南アジアを中心としつつ、北米・南米・南アジアの案件も含まれている。また、グリーンフィールド（新規整備案件）の他、ブラウンフィールド（既設インフラの運営）にも 2 件取組んでいる。

今後民間資金を活用する大型 PPP 案件が世界各地で同時並行的に組成される中で、我が国企業の海外インフラ事業への参画を推進するため、JOIN のより積極的な貢献が求められている。鉄道、道路、バス、物流、船舶・海洋開発、港湾、空港、都市・住宅開発などの幅広

い分野において、また、より幅広い地域・国において、積極的に案件を発掘することが必要となる。その際、これまで JOIN が築いてきたシンガポールやアルゼンチン、イスラエルに加えて、さらに国内外の企業・政府機関との協力関係を活用するほか、支援内容についても、プロジェクトの内容や企業のニーズに応じてより柔軟に、より強力に支援メニューを検討することや、支援決定に至るプロセスのスピードアップも検討する必要がある。

さらに、案件が増えてきたことに伴い、支援中の案件のプロジェクト管理にも注力が必要である。

このように、JOIN は、官民ファンドとしての強みを最大限活用して、民業補完の原則の下、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構支援基準に基づき、民間企業や民間金融機関の活用もはかりつつ、我が国企業の海外展開に向けて先導的な役割を果たすこととする。

戦略4) 相手国への貢献を通じた受注機会の拡大

日本企業のインフラプロジェクトの受注を拡大するためには、2)、3)で述べたとおり、ファイナンスを含めた我が国企業の製品・サービスの競争力を高める必要があるが、日本企業が獲得できるインフラプロジェクトが形成され、日本企業の受注機会が拡大するよう、国等が環境を整えることも重要である。

その手法として、相手国の上流計画への積極的関与や新興国の課題解決に資する我が国の経験・知見の活用、「質の高いインフラ」のコンセプトの明確化、新技術の活用と国際標準化の推進が挙げられる。

(1) マスタープラン等上流計画への積極的関与

我が国では、高度経済成長期から成熟期までの各成長段階に合わせて、また、開発から管理・保全を重視するなどの時代背景も踏まえて、国土計画や地域開発計画を策定し、適切な解決策を実施してきた知見があると考えられる。このため、新興国に対しても、国土計画や地域開発計画に従って開発を進めることの重要性を説明するとともに、計画策定等において必要な協力を行っていく。さらに、2016年10月の第三回国連人間居住会議において、持続可能な開発を推進するための手段として、バランスのとれた国土開発とそれを実現する国土・地域開発計画の実施の重要性等が合意されたことを踏まえ、我が国主導により各国の国土・地域開発計画の策定等を支援するための「国土・地域計画策定・推進支援プラットフォーム」を構築する。

また、成長著しいASEAN諸国においては、国家レベル、都市圏レベルの都市開発や交通マスタープラン等の適時の見直しが必要である。このため、我が国が国内外において蓄積してきた知見を活かして、都市の実態と動向を的確にとらえた上での見直し提案を行っていくとともに、マスタープラン改定作業等にそうした知見を反映させていく。

さらに、各国でこれまで整備してきた施設の老朽化状況を調査し、我が国のインフラメンテナンス技術や知見について積極的な活用を図ることとする。

これらの取組に加え、相手国における政策立案部局の人材不足への取組みも重要である。具体的には、政策研究大学院大学において、途上国の政府幹部を招いた研修を行っているところであり、相手国が中長期的に重視するプロジェクトの関連政策を担当する幹部候補生を招き、我が国の制度等を学ぶ機会を提供する等の取組みに協力をしていく。

(2) 新興国の課題解決に向けた我が国の経験・知見の活用

ASEAN諸国をはじめとする新興国では、急激な経済成長・都市化に伴い、都市部における住宅不足、激しい交通渋滞、交通事故、交通公害等の課題に直面しつつある。日本でも高度経済成長期に急激な人口集中により生じた都市問題等の課題に直面し、悩みながらも解決してきた経験がある。我が国が蓄積してきたノウハウや技術、安全性の向上に向けた取組み等を同様の課題を抱える国々と共有することにより、新興国の課題解決に貢献するとともに、我が国の「質の高いインフラ」に対する相手国の理解を深めることも期待される。

① 面的開発（TOD、産業立地型港湾開発等）

地域整備や産業基盤の整備と交通インフラ整備を一体的に行う広域的総合開発の要望も見られるところである。これについては、我が国には鉄道等の公共交通体系整備と都市開発を一体的に行う公共交通指向型都市開発（TOD）や、臨海部の産業立地と港湾インフラ等を一体的に開発する産業立地型港湾開発等の経験がある。このような経験を活かし、インフラ整備事業の収益性ととも地域価値が最大限高まるよう、こうした複数のプロジェクトを一体的に行う先駆的な面的開発のプロジェクトも提案していくこととする。その際、相手国の首都圏のみならず、今後の成長が見込まれる地方中核都市にも注目して先行的に取組みを開始することも検討する。

② 交通渋滞

開発途上国の主要都市部においては、モータリゼーションが急速に進展し、交通渋滞が深刻化しているところが多く、解決が求められている。渋滞対策については、適切な道路網の整備が必要であるほか、駐車場の整備、道路交通情報の提供、公共交通の整備等、ハード・ソフトを合わせた総合的な対策が必要であり、こうした点を踏まえ、相手国に適切な提案を行っていく。

③ 交通事故・交通公害等による社会的損失への対応

新興国において、モータリゼーションが進展するなか、交通事故、交通公害等の社会的損失が課題となっている。このため、すでにタイとの間で交通安全運動、交通安全施設整備、道路運送事業者の安全対策、自動車検査・整備等に関する日本の知見を共有している。今後はさらに、日 ASEAN 交通連携の枠組のもと、交通安全に関する研修や携帯通信由来のビッグデータを活用した交通需要分析の普及を図るための取組み等を提案することとする。

④ 住宅供給関連制度

開発途上国では都市人口の急増に伴い、大量の住宅を整備する必要に迫られている。我が国は、高度経済成長期に、①住宅金融制度による勤労層等への住宅資金の提供、②ニュータウン等公団等による良質な住宅の大量供給、③低所得層に対する公営住宅、の3本柱により、住宅不足等の住宅問題を解決してきた。都市開発等のインフラ展開に合わせ、こうした住宅供給関連制度やノウハウの提供にも努めていく。

⑤ 防災の主流化と水・防災分野の課題解決への取組み

防災分野の制度構築・人材育成支援については、2015年に仙台で開催された第3回国連防災世界会議で策定された「仙台防災枠組 2015-2030」や同年9月に国連で採択された「国連持続可能な開発目標（SDGs）」において、各国での水・防災分野の取組推進が提起された。

2017年12月にミャンマーで開催された「アジア太平洋水サミット」では、「災害リスク

低減のための事前投資」の必要性が共有され、3月にブラジルで開催された「世界水フォーラム」では水・防災分野への投資の重要性が様々な機関から発信された。

今後、3月にニューヨークで提唱された国連「水の国際行動の10年」の行動計画に従い、水と災害に関する定期的な国際会議を通じて、国際社会の水・防災分野の問題解決に貢献していく。また、第8回世界水フォーラム等の機会を活かし、他国とも協調し、我が国の高い技術力と経験・知見を展開していく。

これらの方針を踏まえ、防災先進国としての経験・技術を活用し、各国での防災の主流化(※)を図る等の取組みを行っている。ベトナム、ミャンマー、インドネシア及びトルコとの間では、産学官が連携し二国間連携を強化して本邦企業の海外展開を支援する「防災協働対話」の枠組みを設けており、その取組みを引き続き推進する。タイ、マレーシアなど大雨による洪水や土砂災害等の被害が多く見られる東南アジア諸国に対し、大雨の監視・予測に有効な気象レーダーに関する利活用技術の移転を通じた人材育成を実施している。引き続きこのような取組みを実施し、低ランニングコスト、安定稼働に優れた我が国の気象・降水観測レーダーの海外展開を支援していくこととする。また、大規模災害時における国際緊急援助隊についても、国土交通省として積極的に対応していくこととする。

※ 「防災の主流化」とは、(1)各国政府が「防災」を政策の優先課題と位置づけること、(2)「防災」の視点をあらゆる開発の政策・計画に取り入れること、(3)結果として「防災」への投資が拡大されることの3点から成る概念。幾多の災害の経験から培われた防災の知識や技術を持つ我が国は、この「防災の主流化」に向けた防災体制の整備、事前防災投資、災害復興過程においてより強靱な地域を作る「より良い復興」(ビルド・バック・ベター)等様々な取組みを実施し、国際社会をリードしてきた。

⑥ 低炭素型社会への対応

経済発展や先進国のみならず新興国においても昨今では環境意識が一層高まっており、環境に配慮したインフラ整備のニーズは高まると考えられる。我が国においても、公共交通へのモーダルシフトや環境に配慮した持続可能なまちづくり、省エネ性の高い住宅・建築物整備などが進められてきたが、これらの知見等を通じ、相手国の環境に配慮したインフラ整備ニーズに応えていくこととする。

例えば、都市開発分野では、渋滞、大気・水質汚染等の都市問題に対応する中で蓄積されてきたノウハウ・経験を活かし、環境共生型都市開発の海外展開を推進する他、自動車分野では、バス運行サービスの改善や最新の環境技術等に関する我が国の知見を相手国のニーズに応じて共有する。

空港インフラにおいては、「エコエアポート」コンセプトに基づく案件形成を行っており、引き続き、日ASEAN連携活動も活用しつつ、エコエアポート案件形成を推進し、本邦企業が有する環境技術の導入を図っていくこととする。

また、海事分野では、ASEAN地域における船舶からのCO2等温室効果ガス削減に貢献するため、我が国の造船・船用工業が有する優れた省エネ技術を活かし、同地域における低環境負荷船の普及促進に向けた協力を行っている他、港湾分野では、LNGバンカリング拠

点のネットワークを世界で構築することを目指し、2016年に7カ国（8者）の港湾当局間で覚書に署名し、2017年には新たに3カ国（3者）が加入する等、取組を進めている。

この他、環境省のJCM制度の活用も図っていく。

⑦ 制度構築支援

以上のような様々な課題を解決するには、国においてもこれらに関する制度を構築する必要がある。このため、我が国は、以下のような分野でインフラに関係する様々な法律・制度構築支援を各国で行ってきている。

- ・ 土地・建設関連制度
- ・ 住宅供給関連制度
- ・ 都市計画制度
- ・ 水資源管理や災害に強い地域づくりに関する制度
- ・ 道路舗装の性能や過積載管理対策に関する制度
- ・ 自動車検査・登録制度
- ・ 航空保安に関する制度
- ・ 港湾技術基準
- ・ 港湾EDI (Electric Data Interchange (港湾諸手続を電子申請するためのシステム))
- ・ コンテナ物流情報サービスに関する制度
- ・ ASEAN諸国の内航船安全規則及び船舶検査制度
- ・ ASEAN諸国向け港湾防災ガイドラインの策定
- ・ 物流分野におけるASEAN諸国との政策対話・ワークショップを通じた我が国の知見の共有や制度改善の要望、二国間・多国間協定における物流関連業に係る外資規制等の緩和に向けた働きかけ

等

相手国の発展に資することはもとより、海外展開の基礎となるビジネス環境を整備する上でも重要となることから、こうした取組みを今後とも積極的に推進していくこととする。

(3) 人材育成

我が国のインフラ海外展開は、相手国に対し我が国の有する高い技術力を移転するのみならず、将来的に相手国において自らインフラの整備・運営を適切に実施するために必要な制度構築支援や人材育成支援も併せて行うことを強みとしている。我が国がこのような強みを活かしつつ相手国と協力し、計画策定の川上段階から運営の川下段階までトータルで質の高いインフラの展開を進めていくこと（“Made with Japan”）が重要である。

人材育成支援については、土地・建設、鉄道、道路、防災、港湾、造船、船員教育、物流、自動車整備、海上交通、気象等、極めて多岐に渡る分野において国土交通省に対する要請があり、海外展開の拡大に伴い、相手国からの要請が急速に拡大しつつある。こうした相手国からの要請等に迅速かつ的確に対応できるよう、人材育成支援に係る取組みを強化していく。

人材育成に当たっては、現地人材の雇用、現地企業の設立や現地企業とのパートナーシッ

プ等により相手国と連携・協働する拠点づくりを行うことにより、我が国の有する知見・ノウハウを幅広く移転することを目指す。さらに、この拠点を活用し我が国企業が第三国へ進出するほか、国内の人材確保にも資することを目指す。また、我が国が人材育成に協力した相手国関係者との人的なネットワークを構築し、インターンシップの拡大、相手国の研修所との連携強化を通じ、長期的な協力関係の下で、具体的な制度構築、プロジェクト支援を共同で行っていくこととする。

これらに関連し、我が国に滞在している留学生や外国人技能実習生等は、帰国後、相手国の政府関係機関や現地企業等において活躍することが期待されているため、こうした人材に対しても我が国の経験や強みを理解してもらうとともに、我が国のインフラ海外展開の一翼を担ってもらう取組みは重要である。

制度の構築のみならず、併せてその制度を適切に運用する人材の育成を行っていく視点も重要である。また、上述のとおり、同一の相手国からの複数の分野にわたる制度構築、人材育成の要請が見られることから、複数の支援要請に対して、一体的、整合的に対応していく視点も重要である。さらに、同等の開発段階にある他の国々からも類似の支援要請が行われているケースが見られる。現在は相手国からの要請が顕在化していない場合であっても、同様の開発段階にある国々には潜在的に同様の支援要請があるものと考えられる。このため、これらの国々の要請に対し、国内において研修プログラムを提供する等、制度構築、人材育成支援を一体的かつ効果的に行っていく視点も重要である。

これらの点を踏まえ、インフラ展開の受注拡大に伴い急増している多岐にわたる制度構築、人材育成の支援要請に対して、迅速かつ効果的に対応していくための検討を進めていく。

また、諸外国の人材育成のみならず、今後のインフラ展開のためには国際業務に対応する国内の人材育成も重要になってくる。我が国企業が、グローバル化に対応した企業体質や事業推進体制を強化していくため、産学官が一体となった検討会において海外市場の第一線で活躍できる人材育成プログラムの可能性を探る等、人材育成支援を強化していくこととする。

(4)「質の高いインフラ」のコンセプトの明確化

「質の高いインフラ」は、ややもすると、競合国との比較において、「質は高いが、価格も高い」ととらえられる傾向があるが、我が国が進めようとしているインフラ展開は、低廉なライフサイクルコスト、相手国の人材育成・制度構築支援などを含めた総合的な課題解決に向けた取組み、用地買収等に関し長年培ってきた経験の活用や受注した事業の工期を含め契約事項の確実な履行を重視する基本姿勢、我が国の経験に基づき強みを有する免震技術や省エネルギー技術の導入等を相手国にトータルで提供し、投入した資源以上の価値、投資を上回るリターンを発揮させようとするものであり、さらには、国連の掲げる持続可能な開発目標（SDGs）達成にも資するものである。インフラ海外展開に当たっては、このような「質の高いインフラ」のコンセプトを積極的にアピールしていくことが必要不可欠である。特に、相手国の政府首脳、高官や国民に対して直接働きかけることのできる総理、閣僚や各省の政務による官民インフラミッションは重要な機会となる。総理、閣僚等のトップセールスを効果的に進めていくためには、相手国の状況やニーズを踏まえ、また、機動的かつ効果的に広

報のコンテンツを組み合わせるようにすることが重要であるため、内閣官房の下に関連省庁が連携し、引き続き戦略的な取組みを進めていくことが必要である。さらに、具体的にどのようなインフラが「質の高いインフラ」なのか、日本の強みを発揮した「質の高いインフラ」とは何かということについて、必ずしも広く認識が共有されているとは言えない面がある。このため、我が国企業の優れたノウハウ・技術力、プロジェクト管理能力等を通じ「質の高いインフラ」を実現したプロジェクトを表彰し、日本の強みとなる「質の高いインフラ」のコンセプトを明らかにした「JAPAN コンストラクション国際賞」（国土交通大臣表彰）を創設したところであり、当該取組を引き続き進めていく。

「質の高いインフラ」の理解を促進するためには、相手国政府関係者を招請し、我が国において現に存在するインフラを実際に見て、体験してもらう取組みや、実際に技術を保有する企業等が相手国において、自らの持てる技術等を紹介し、相手国政府と我が国企業等が意見交換する取組みも非常に効果的である。このため、インフラの海外展開を効果的に行うことを十分に念頭に置きつつ、要人訪日時の高速鉄道乗車やシティ・ツアー（情報発信力の高い各国の在日大使館等を通じて我が国の「質の高いインフラ」の事例や関連技術・制度等を海外に発信しようとする取組み）の実施、インフラ視察の視察先の充実等の取組みを引き続き行っていく。

また、総理訪問等に関連して開催された官民インフラ会議を適切にフォローアップするとともに、各省や JICA 等の関係機関と十分に連携しつつ、より具体的な案件形成につながるよう、対象国を重点化して効率的に取り組んでいくこととする。今後も、相手国における官民インフラ会議の開催や招聘事業等に積極的に取り組んでいくこととする。

このほか、2016 年 5 月の G7 伊勢志摩サミットで合意された「質の高いインフラ投資の推進のための G7 伊勢志摩原則」や平成 29 年 10 月に東京にて開催した「APEC 質の高いインフラハイレベル東京会議」の成果を踏まえ、APEC 域内において「質の高いインフラ」に対する共通理解の促進やインフラ投資の先行事例・課題の共有等を推進するための取組みを引き続き進めていく。

また IHRA（※）による国際フォーラム等の取組みは、我が国の新幹線技術のアピールに極めて効果的と考えられるため、引き続き協力していく。

※ IHRA（一般社団法人国際高速鉄道協会）：高速鉄道計画のある国々と情報や知見を共有し、各地域の実情に適応しつつ、日本型高速鉄道システムの海外の普及を推進。

ASEAN 地域を対象として、JICA や国土交通省独自の枠組みによる研修事業も積極的に活用していく。

また、国連、世界銀行等の専門性の高い国際機関と連携し、特に大規模な国際会議が開催される機会を活用する等により、相手国政府に対し、我が国の「質の高いインフラ」の理解の醸成や我が国の技術のアピールに着実に取り組むこととする。

さらに、大型案件の入札時期をとらえたセミナーの開催や、PPP（Public-Private Partnership）制度、官民のリスク分担の考え方等について新興国等の相手国関係者の理解を促すセミナー開催、さらには、例えば、地政学的な重要国のインフラ関連企業と連携して

第三国に展開するための共同のセミナー・ビジネスマッチングの実施も有効である。これまで、インド等において鉄道セミナーを開催する等、このような取組みを進めてきたところであるが、2018年以降もマレーシア・シンガポール間的高速鉄道、米国、英国等における高速鉄道等の重要案件の入札が多く見込まれるため、効果的なタイミングを捉え適切に対応していくこととする。

併せて、日本の都市のマーケティング・ブランディング機能を果たすシティ・フューチャー・ギャラリー（仮称）構想を推進し、日本の都市の魅力の発信による我が国都市開発の海外展開の促進を通じた、我が国の強みの普及推進を図る。

戦略5) 受注企業への継続的サポート

我が国企業が、競合国企業との厳しい競争に勝ち、契約締結に至ったとしても、インフラ事業は、工事の規模が大きく、時間も手間もかかる上、相手国における法制度が必ずしも十分でなく、また、政治的にも安定しない場合がある。さらに、PPPなど運営にわたるような事業は資金回収までの期間も数十年と長く、事業の終了までには多くのリスクにさらされる可能性がある。このため、我が国企業が契約を締結し、事業を開始した後も、外務省・在外公館等と連携し、引き続き企業をサポートしていくことが必要であり、そのようなサポートが得られることが、我が国企業の海外展開を後押しすることになることから、継続的な支援は極めて重要である。

相手国政府等との間で契約締結後に生じる問題として、相手国側が約束した土地収用や関連インフラ整備がなされない、必要な許認可が得られない、予定されていた補助金等や公的ファイナンスが提供されない、免除されるべき税金が賦課される、代金が支払われない又は遅れる、設計変更等に伴う工期や契約金額の変更が認められない、事業の根幹に関わる法制度が変更される、テロの発生等治安が悪化する等様々存在する。

こうしたトラブルは、相手国政府による解決が必要であるため、一般に、個別の企業だけで解決することが困難である。このため、官民の意思疎通を十分図り、政府同士による対話により相手国政府に働きかける取組みが求められる。具体的には、海外建設・安全対策ホットライン、事業者ヒアリング、業界団体や道路、水、港湾、エコシティ、鉄道、航空、防災等の分野ごとの官民連携協議会、外務省・在外公館等からの情報を活用し、迅速な問題の把握に努める。

その上で、外務省・在外公館等とも連携しつつ、国土交通省として政務の現地訪問や先方政府の要人との会談の機会にトップクレームを行う等により、事態の收拾に向けた努力や相手国の理解を求める働きかけを推進する。さらに、経済連携協定や投資保護協定の枠組み、二国間会議の場を活用することにより、課題解決とビジネス環境の整備を図っていく。

テロ等治安問題については、2016年7月に発生したダッカ襲撃テロ事件を踏まえ、外務省・JICA等政府全体で「国際協力事業安全対策会議」を設置し、同年8月に新たな安全対策に関する最終報告が公表された。国際協力事業関係者を対象とする「安全対策研修・訓練」を開始されている。国土交通省においては、関係省庁・機関と連携しつつ、こうした新たな安全対策の周知徹底や、官民連携して取り組むための体制強化を行い、これまで以上に国際協力事業関係者の安全対策に努めていく。

この他、案件の受注後に発生する問題に対しても対応できる体制を整備するとともに、危機管理・安全対策についても我が国企業が安心して海外事業を展開できるよう支援する。具体的には、海外建設・安全対策ホットラインの活用や安全に関するセミナーの開催、業界団体との意見交換の場の設置等により各種問題への対応を図ることとする。さらに、情報の蓄積・集積を行う研究体制を整備し、データ収集等の取組みを進める。

なお、海外進出企業がトラブルなく安心して現地での事業に取り組むためには、相手国における発注・契約に関する制度の完成度が高いこと及び運営する政府関係者等のスキル

及びモラルが高いことが必要であるところ、この意味でも既述の人材育成・キャパシティビルディングの支援は重要である。

第3章 地域・国別の取組方針

行動計画 2018 における地域・国別の取組方針として、地域・国別に、「政治・経済状況」、「現在進行中のプロジェクト」、「今後注視すべきプロジェクト」を整理する。「今後注視すべきプロジェクト」については、本計画の末尾に一覧する地図を掲載する。

(1) ASEAN 地域

ASEAN 地域は、今後の世界経済の成長の大きな部分を占めることが予想され、我が国とのつながりも極めて大きいことから、この地域への取組みに注力することとする。折しも、域内関税の撤廃、サービスの自由化、ヒトの移動の自由化など広範な分野での関係国の協調により、総人口約6億人、GDP 約2兆ドルの巨大な単一市場の実現に向け、2015 年末に ASEAN 経済共同体 (AEC) が発足した。AEC においては、地域の連結性強化等による経済発展が重視されていることから、今後、ヒト、モノ等の流れがより活発になってくることが予想され、空港、港湾、道路等のインフラ整備が極めて重要な役割を果たすことになると考えられる。

安倍総理は、2017 年 11 月に開催された日 ASEAN 首脳会議において、2013 年に日 ASEAN 特別首脳会議で発表した「4 つのパートナー」の下での取組を強化することを表明し、ASEAN において「質の高いインフラ」投資による連結性の強化・産業基盤の整備の推進、円借款の迅速化、インフラの開放性、透明性、経済性や被援助国の財政健全性の確保といった国際スタンダードに則った「質の高いインフラ」の整備の推進を表明した。

現在、既に交通インフラの大型案件が多数動いているが、さらに膨大なインフラ整備や人材育成の需要がより一層顕在化してくると予想される。こうした需要を我が国の「質の高いインフラ」の海外展開により獲得するため、地政学的にも「絶対に失えない、負けれない市場」、まさしく主戦場として、徹底的かつ最大限の努力を行うこととする。

このうち、タイ、マレーシア等の発展が進んだ国は、より高度なインフラ需要に取り組むとともに、ミャンマー等の国は、今後の国づくりに向けたあらゆる分野でのインフラ整備に注力することとする。

また、地政学的観点や AEC 発足により加速化される域内のサプライチェーンの更なる高度化の観点から、地域の連結性強化が極めて重要となっていることから、引き続き、ASEAN 地域の連結性強化に取り組んでいく。そして、この連結性は、インド、中東、アフリカ方面へ拡大していくものであるとの観点を持ち、「自由で開かれたインド・太平洋戦略」の下、ハード・ソフト両面でのインフラ整備に取り組んでいく。

閣僚レベルにおいては、2003 年に創設された日 ASEAN 交通連携の下、ASEAN における「質の高い交通」実現のため、①交通円滑化、②交通インフラ、③質の高い、持続的な交通、④人材育成の 4 つの政策分野で、26 のプロジェクトを実施している。具体的には ASEAN 域内の国際幹線道路の舗装性能や過積載車両の抑制に関する ASEAN 諸国との国際共同研究のほか、マラッカ・シンガポール海峡の水路測量の実施、域内各国の船舶通航サービス (VTS) 管制官の育成支援など域内の交通円滑化に向けたソフトインフラの整備支援や、コールドチェーン物流の推進による日系企業の展開支援、自動車部品の安全・環境基準の整備、低環境負荷船の普及促進などによる ASEAN での持続可能な交通の実現を支援する取組みを行って

おり、今後ともこうした取組みを積極的に推進していくこととする。

また、都市への人口集中や急速な経済成長に伴い、渋滞、大気・水質汚染等の都市問題が深刻化している中で、日本が有する都市開発のノウハウや経験、耐震・環境性能等の質が高く、管理の行き届いた日本型不動産に対する需要が高まりを見せており、これら ASEAN 諸国が抱える課題に対応するとともに、増加する都市開発・不動産開発需要を取り組んでいくことは重要である。これまで、ASEAN 諸国に対しては、区画整理・土地収用等の都市開発・不動産開発関連制度の制度整備支援や投資環境整備を実施してきたところである。今後は、これらの取組に加え、都市開発・不動産開発に係る新たな政府間枠組みを構築し、案件形成における川上から川下まで、各段階に応じた取組を積極的に推進していくこととする。

また、第3回アジア・太平洋水サミットで採択されたヤンゴン宣言に位置付けられた「健全な水循環の管理」、「災害リスク低減のための事前投資」、「衛生と污水管理」を通じて ASEAN 地域の持続可能な発展に貢献することとしており、同サミットで日本が設立を提案した「アジア污水管理パートナーシップ (AWaP)」の活動を通じ、アジアにおける下水道等への投資の増加・法整備などを我が国が主導して一層促進していくこととしている。

(メコン地域諸国)

ASEAN 地域のうち、特にメコン地域諸国（カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナム）は、人口約2億4,000万人、GDP 合計約7,600億米ドル強を誇る経済圏であり、アジアの巨大な新興成長市場の結節点に位置し、地政学的にも経済的にも非常に重要な地位を占めている。メコン川がインドシナ半島を分断するように流れているが、南北経済回廊、東西経済回廊及び南部経済回廊のハード面の整備や通関手続、運送業規制等のソフト面のハーモナイゼーションが整備されつつあり、域内経済の連結性が改善し、それに伴い大きな成長を遂げつつある。2017年7月には、日 ASEAN 交通連携に基づく物流人材育成事業として、国土交通省は、ベトナムのホーチミン交通大学において、物流集中講座を実施しており、2018年にも講座を開設する予定である。

メコン地域諸国においては、高度成長が「タイ・プラス・ワン」としてタイの周辺国に拡散しているところ、今後高い経済成長が期待されている CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）においても、その成長の実現のためには、地域の更なる連結性強化が不可欠となっており、上記のような取組みは更に強化される必要があり、メコン地域の連結性強化が更に重要となっている。

メコン地域諸国の産業とインド・中東・アフリカの市場を結ぶ拠点として、ミャンマー南部のダウエーの開発が期待されており、我が国もタイとともにダウエー経済特区の開発について参加表明をしている。2016年2月には、南部経済回廊の一角をなすバンコクとダウエー間を利用したヤンゴンまでの貨物輸送や更にはインドまでの輸送をトライアルで実施する事業を通じて、オペレーション上や制度上の課題等を検証するための調査を行った。

我が国は、2017年11月の第9回日本・メコン地域諸国首脳会議において、2016年～2018年の協力方針である「日・メコン協力のための新東京戦略2015」の進捗を確認し、今後も、官民一体となってメコン地域の更なる産業発展に貢献すると共に、国際スタンダードに則っ

た「質の高いインフラ」の整備に加え、人材育成、保健・医療、環境技術等、日本の知見を活用した取組で応えていくことを表明した。これを踏まえ、地域の連結性の向上等に資する交通インフラ整備の協力を進めていくこととする。

① ベトナム

<政治・経済情勢>

ベトナムは、インドシナ半島東部に位置し、カンボジアやラオス、中国と長い国境線で隣接している。また、メコン地域の経済開発において重要な役割を果たす東西経済回廊や南部経済回廊の一端も担っており、同地域の発展のけん引役として、更なる地域経済統合と連携促進のため、同国の重要性は高まっている。

同国が経済成長を維持していくためには、増大する交通需要と急速に進む都市化に的確に対応した人流・物流の交通ネットワークの整備や都市開発・不動産開発や経済発展にともなう水循環の改善等が必要となっており、インフラを始めとした経済協力ニーズは高い。他方、ベトナム政府の公的債務残高は国会が定める上限値(対 GDP 比 65%)に迫る勢いであり(2017年では 61.3%)、ODA 新規案件に首相承認や案件によっては国会承認が必要となるなど、手続きが複雑化・長期化している。

戦略的に重要な幹線インフラ、都市交通網の整備とこれと一体となった都市開発、下水排水施設整備等のハード面の整備を促進するとともに、インフラの維持管理・運営に係る人材育成、質の確保、制度の整備等の課題に適切に対応していくこととする。

<現在進行中のプロジェクト>

2017年6月、国土交通省はベトナムにおける道路 PPP を協力して進めるためベトナム交通運輸省の間で「高速道路 PPP プロジェクトに関する協力に係る覚書」に署名し、2018年1月には東京で開催したベトナム高速道路セミナーにおいて高速道路 PPP 事業をテーマに意見交換を行うなど、ベトナムの道路 PPP 事業に関する取組を進めている。

ハード面について、同国では、南北高速道路事業、ハノイ市及びホーチミン市都市鉄道事業、北部ラックフェン港建設・運営事業、ホーチミン市等の主要都市での下水道事業、フリーバイパス等の運営維持管理事業等を行っているところである。ホーチミン市近郊チャーバイ港整備・運営事業については、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)が事業参画し、2018年2月に開業した。

ソフト面について、現在、港湾技術基準に係る制度構築支援、ダムの効果的な運用による洪水管理能力向上に関する技術協力、土砂災害分野等における本邦企業が有する防災技術の海外展開支援を行う防災協働対話、都市鉄道運営組織に対する技術協力、鉄道関係法整備支援、土地・建設関連制度整備・普及支援、建設人材支援、物流人材育成支援等に取り組んでいるところである。また、今後は、都市開発・不動産開発を担う事業者の裾野を拡大するため、官民ミッションの派遣、現地企業とのビジネスマッチング等日系事業者の現地進出支援も行っていく。

この他、2018年1月、ハノイ市で開催した日ベトナム交通運輸技術連携セミナーでは、

日本のインフラの導入を促進するため、日本の交通分野のソフトインフラ（技術・基準、運営、人材等）を紹介することにより、「質の高いインフラ」について理解を深めた。

＜今後注視すべきプロジェクト＞

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

1 南北高速鉄道整備事業

ハノイ～ホーチミン間(約1,700km)の高速鉄道建設計画。

2 ハノイ市都市鉄道1号線及び2号線整備事業

ハノイ市都市鉄道1号線(ハノイ駅～ゴックホイ間、15km)及び2号線(ナムタンロン～チャンフンダオ、11.5km)を建設する事業。

3 ホーチミン市都市鉄道3A号線整備事業

ホーチミン市都市鉄道1号線の延伸事業として、バンタイン～ミエンタイ間(9.9km)を建設する事業。

4 南北高速道路事業

ハノイ市からカントー市までを結ぶ高速道路事業。

5 ハノイ市エンサ下水道整備事業

ハノイ市最大となる下水処理場(27万m³/日)、下水管を整備する事業。

6 南部ビンズン省BRT運営参画事業

ビンズン新都市(新省都)とホーチミン都市鉄道1号線終点駅(スオイティエン駅)間の公共交通インフラ建設を通し、BRT(Bus Rapid Transit)の整備・運営を支援する事業。

7 ホーチミン市地下街開発事業

ホーチミン市都市鉄道1号線の整備(地下部分)にあわせて地下街の開発を行う事業。

8 ロンタイン新空港建設・運営事業

ホーチミン郊外のロンタイン地区に新国際空港(滑走路1本(4,000m)、年間旅客2,500万人対応)を建設する事業。

9 巡視船建造・供与

海上保安能力向上のため、同国海上警察の巡視船を整備するプロジェクト。

現時点において入札等の時期は未定であるものの、北ハノイ地区等の都市開発事業等についても必要な取組みを進めていくこととする。

② ミャンマー

＜政治・経済状況＞

ミャンマーは、2016年3月にティン・チョウ大統領、アウン・サン・スー・チー国家最高顧問による新政権が発足したところであり、今後の民主主義政権下における経済発展が期待されている。

同国は、豊富な天然資源、多くの人口、低廉な労働力を擁し、今後大きく成長することが見込まれており、空港、港湾、道路、鉄道、水上交通等の交通インフラや都市開発・不動産

開発、下水道施設の整備、それを支える人材育成・制度構築が不可欠となっている。

2016年11月の両国の首脳会談において、今後の両国の協力事項が「日ミャンマー協力プログラム」として公表されており、その中で、地方と都市を結ぶ運輸インフラ整備、都市開発・都市交通の分野が選定されるなど国土交通分野が同国の発展において重要な地位を占めているところである。特に、ヤンゴン地域では、アウン・サン・スー・チー国家最高顧問からの強い要請を受け、2016年12月に改訂されたヤンゴン都市開発・都市交通マスタープランに基づいて、質の高いインフラ整備、人材育成、関連制度の構築等について総合的に取組みを推進している。

<現在進行中のプロジェクト>

同国では、最大都市ヤンゴンにおけるランドマークプロジェクト(2016年7月JOINの事業参画決定)、博物館跡地都市開発プロジェクト(2017年7月JOINの事業参画決定)が本邦企業の大規模複合都市開発事業として進められている。また、現在、ティラワ港整備事業、マンダレー国際空港改修・運営事業、ヤンゴン環状鉄道改修事業、鉄道中央監視システム及び保安機材整備事業、ヤンゴン市新タケタ橋等の橋梁建設事業、ラカイン州への旅客船無償供与等が行われ、また、港湾EDI(Electric Data Interchange(港湾諸手続を電子申請するためのシステム))システム導入に対する支援、次世代航空保安システムへの移行に関する能力開発支援、土地・建設関連制度整備・普及支援、技術普及支援、住宅供給システムや住宅金融制度を含む住宅政策支援、本邦企業が有する防災技術の海外展開支援を行う防災協働対話の取組み、ヤンゴン地域へのパイロット的な電子基準点設置やデジタル地形図の作成等を実施するヤンゴンマッピングプロジェクトを行っているところであり、新政権の要請を踏まえて、必要な取組みを進めていくこととする。

<今後注視すべきプロジェクト>

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

10 ヤンゴン～マンダレー鉄道整備事業

ヤンゴン・マンダレー幹線鉄道(約620km)の近代化にむけ、路盤・軌道、土木構造物、信号等の改修・改良や車両の調達を行う事業。

11 ヤンゴン都市鉄道整備事業

ヤンゴン市内に新たに都市鉄道(南北線・東西線)を整備する事業。

12 東西経済回廊整備事業

国際幹線道路である東西経済回廊において、重量車両の通行制限等によりボトルネックとなっている橋梁の架け替え等を実施する事業。

13 バゴー橋整備事業

ヤンゴン市内とヤンゴン郊外のティラワ経済特区を跨ぐバゴー川において、橋梁を整備する事業。

14 ティラワ港拡張・運営事業

ティラワ経済特区における港湾ターミナルを拡張・運営する事業。

15 マンダレー港整備事業

ミャンマー第2の都市であるマンダレーにおいて、機械荷役が可能な河川港を整備する事業。

16 ハンタワディー新国際空港整備・運営事業

ヤンゴン首都圏の増大する航空旅客需要に対応するため、ハンタワディー新国際空港（滑走路1本（3,600m）、年間旅客1,200万人対応）を建設及び運営する事業。

17 ヤンキン地区都市開発事業

ヤンゴン中心部から北約5kmの公用地において、オフィス・商業施設・ホテル等の複合施設の建設及び運営・管理を行う都市開発事業。

18 チャイカサン競馬場跡地都市開発事業

ヤンゴンのチャイカサン競馬場跡地において、高層住宅・オフィス・ホテル・商業施設などの複合開発と併せて、公園整備・スポーツ大学・競技施設などを整備する構想。

現時点において入札等の時期は未定であるものの、ダウエー開発事業（深海港整備を含む。）及び南部経済回廊整備事業（ダウエーアクセス道路）、ヤンゴン市外環状道路・内環状道路整備事業、地方空港民営化、住宅供給制度整備、貨物鉄道コンテナターミナル整備・運営事業、海洋石油開発物資供給基地整備・運営事業、航空監視レーダー整備事業等についても必要な取組みを進めていくこととする。

③ ラオス

<政治・経済状況>

ラオスは、メコン地域の中心に位置し、周囲をベトナム、カンボジア、タイ、ミャンマー、中国の5か国に囲まれた内陸国である。ラオスの開発には、地域の連結性の向上及び交通インフラ整備が極めて重要である。特に、インドシナ半島をベトナムからラオス、タイを経てミャンマーまで至る東西経済回廊については、主要幹線道路、橋梁等の整備及び適切な道路維持管理が喫緊の課題となっている。また、内陸国で山岳地帯が多いため、空港の整備等、空の連結性も重要となっている。

同国では、2020年までのLDC（後発開発途上国）脱却等を目標とした第8次国家社会経済開発5か年計画（2016年～2020年）が実施されている。我が国とラオスの間では、2016年9月「日本・ラオス開発協力共同計画」に合意した。

<現在進行中のプロジェクト>

ハード・ソフト面での周辺国との連結性を強化するインフラ整備が進められており、現在、首都ビエンチャンのワットアイ国際空港ターミナルビルの拡張、日系企業による国際ターミナル運営事業や、国道9号線橋梁改修計画、道路維持管理能力強化プロジェクト等を行っているところであり、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

また、ラオス政府より将来的な新たな空港マスタープラン策定について支援要請があったことを受け、同国の将来の航空需要に対応する国際空港の在り方の検討についても必要な協力を行っていくこととする。また、2008年に策定した都市交通マスタープランの道路網計

画、公共交通計画および交通管理計画の更新ならびに短中長期対策の策定を行う持続可能な都市交通システム能力向上プロジェクトについて必要な協力を行っていくこととする。

この他、今後増大が見込まれる物流需要の取り込みの観点から、国境付近で周辺国との越境物流の拠点化等物流網の整備が行われており、今後とも必要な取組みを進めていくこととする。さらに、道路維持管理、建築規制制度策定、土地・不動産関連制度の整備・普及支援等の人材育成等の必要な取組みを進めていくこととする。

<今後注視すべきプロジェクト>

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

19 ワットイ国際空港ターミナル運営事業（延長）

首都ビエンチャンのワットイ国際空港の運営事業。1999年より運営をしてきた日系企業が2019年以降の契約を延伸する形で、ラオス政府と交渉中。

④ カンボジア

<政治・経済状況>

カンボジアは、ベトナム、タイ、ラオスに囲まれ、インドシナ半島南部を通してベトナム南部からタイ南部に至る南部経済回廊を抱えており、地理的に重要な国である。

今後、順調な経済成長を達成するためには、交通インフラの整備や人材育成・制度構築への支援を行う必要がある。2015年4月には南部経済回廊のミッシング・リンクを解消するネアックルン橋（つばさ橋）が我が国の支援により完成し、最大7時間に及ぶメコン川渡河フェリーの待ち時間が解消され、約5分での通過が可能となる等、人流・物流が劇的に改善した。また、2017年8月より、JICAにおいて、カンボジアにおける物流マスタープランの作成支援を行っており、2018年から物流改善プロジェクトを実施する予定である。

なお、これまで、比較的内政が安定していたカンボジアであるが、2018年7月に国政選挙が行われる予定となっており、こうした政治日程が今後のインフラ整備のスケジュールに与える影響について注視していく。

<現在進行中のプロジェクト>

同国では、現在、国道1号線改修計画、シハヌークビル港多目的ターミナル整備事業や、自動車登録検査制度の改善支援、建設法草案策定支援をはじめとした土地・建設関連制度整備・普及支援、住宅整備政策にかかる研修事業、プノンペンにおける下水道整備、チュルイ・チョンバー橋（日本橋）改修計画等へ向けた支援等を行っているところであり、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

<今後注視すべきプロジェクト>

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

20 南部経済回廊・国道5号線改修事業

大メコン圏南部経済回廊を構成する国道5号線を4車線化する事業。

21 シハヌークビル港新コンテナターミナル整備事業

シハヌークビル港にコンテナターミナルを整備する事業。

22 港湾EDI整備計画

港湾関連手続きの円滑化のため、新たに港湾EDI(Electronic Data Interchange)を導入する事業。

23 プノンペン都市鉄道整備事業

プノンペン国際空港～市街地中心部を結ぶ事業新都市交通システム(AGT : Automated Guideway Transit)整備。

現時点において入札等の時期は未定であるものの、南部経済回廊プノンペン～バベット間高規格道路整備事業等についても必要な取組みを進めていくこととする。

⑤ タイ

<政治・経済状況>

タイは、インドシナ半島の中心に位置し、メコン地域の要であり「世界の工場」としての地位を固めている。また、ASEAN 経済共同体 (AEC) の中核的役割を担い、メコン地域発展のカギとなっており、我が国の多くの企業が進出している。中進国入りしたタイが今後も更に発展を遂げていくためには、産業の高付加価値化、他交通モードに比べて相対的に整備水準が低い鉄道等生産性の向上を支える交通インフラの整備、インフラ計画とのバランスのとれた計画的な都市開発・不動産開発、人材育成、制度構築等が必要となっている。

また、2011 年下半期に発生した大洪水により、タイの経済社会に甚大な被害が発生した。我が国企業が多く進出している工業団地も浸水し、我が国を含む世界のサプライチェーンに深刻な影響を与えたこと等を踏まえ、ハード・ソフトの治水対策が求められている。

タイでは、2014 年5月にクーデターが発生し、軍主導のもと新憲法の策定及び民政復帰への取組が進められており、新憲法が2017年4月に公布・施行され、2019年3月頃の総選挙を経て、民政移管が行われる予定である。

同国では、「中進国の罫」回避のため、東部3県(チョンブリ、チェチェンサオ、ラヨーンの東部3県)を対象とした「東部経済回廊(EEC)」経済計画を打ち出しており、新たな経済成長エンジンとなる産業10分野の投資誘致・育成とともに、港湾、高速道路、鉄道、空港の拡張等インフラの整備が一体的に進められようとしている。

<現在進行中のプロジェクト>

同国では、2016年8月に、車両・システム供給、保守請負業務を我が国企業が受注した都市鉄道パープルラインが開業しており、2017年6月に両国間で新たに締結した鉄道に関する協力覚書に基づき、バンコク～チェンマイ間高速鉄道整備事業、貨物輸送サービス改善事業、バンコク首都圏都市鉄道のマスタープラン改定支援や鉄道分野の人材育成や専門家派遣等を行う他、2015年2月の日タイ首脳会談や、2017年6月に両国間で締結した電子基準点

網構築協力覚書に基づき、電子基準点網整備推進のための専門家派遣等を行うこととしている。

このうち、バンコク～チェンマイ間高速鉄道整備事業については、2017年12月に第1期事業区間（バンコク～ピッサヌローク間）を中心とした事業性調査（F/S）最終報告書を国土交通省よりタイ運輸省に対して手交した。

また、同月に、高速道路運営・維持管理セミナーを関係機関と協力して開催し、我が国が有する運営・維持管理における技術・安全対策を紹介している。引き続き、タイの高速道路での効率的かつ安全な運営・維持管理技術の向上に貢献していく。

さらに、土地・建設関連制度整備・普及支援等の必要な取組みについても進めていくとともに相手国から求められている道路交通安全分野の協力についても必要な取組みを進めている。

新たな高速鉄道計画であるバンコク～ラヨン間高速鉄道計画についても、我が国企業が参画できるよう先方政府へ働きかけていくこととする。

また、都市開発においては、2017年8月、JICAよりバンコク北部に位置するバンスー地区周辺開発に係るマスタープランのコンセプトを提案した。引き続きバンスー地区における都市開発について協力を進めていくこととする。

<今後注視すべきプロジェクト>

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

24 バンコク～チェンマイ間高速鉄道計画

バンコク～チェンマイ間(約680km)に新幹線システムを整備する計画。第一期として、バンスー～ピッサヌローク間の約380kmを整備。

25 バンコク～ラヨン間高速鉄道計画

バンコク～ラヨン間（東部経済回廊）に高速鉄道を建設する計画。

26 貨物鉄道サービス改善事業

特別目的事業体を設立し、タイ国鉄在来線を用いた新たな貨物輸送サービスを行う事業。

27 バンコク都市鉄道オレンジライン整備事業、パープルライン延伸事業

バンコクを東西に横断する高架及び地下鉄道(全長39.4km)であるオレンジラインの建設計画、並びに既存のパープルラインを南部に19.8km延伸する事業。

28 高速道路 PPP 事業

タイ運輸省道路局による道路 PPP 事業。今後20年間で21路線の整備が計画されている。

29 バンスー駅周辺都市開発事業

円借款により整備中のレッドラインをはじめとした都市鉄道や空港線等のターミナル駅となるバンスー駅の周辺(約90ha)を整備する都市開発事業。

現時点において入札等の時期は未定であるものの、バンコク都市鉄道レッドライン延伸事業、チャオプラヤ川河口架橋計画、電子基準点網整備計画、都市開発事業等について必要な取組みを行っていくこととする。

(ASEAN 島嶼国等)

⑥ フィリピン

<政治・経済状況>

フィリピンは、海上交通路の要衝に位置する地政学上重要な国であり、1,400社を超える日系企業が同国へ進出し、我が国の重要な経済活動の拠点となっている。

2016年6月にドゥテルテ新政権が発足し、選挙後まもなく発表された新たな経済政策では、前政権のマクロ経済政策を継続・維持するとともに、インフラ分野では官民連携（PPP）主導でインフラ整備を推進することが謳われている。2017年10月の日比首脳会談においては、「今後5年間の協力に関する共同声明」を発表し、安倍総理から運輸交通等のマスタープラン策定を含め、長期開発計画に基づく国づくりへの協力を表明したところである。

同国では、豊富な若年人口を背景に、近年、経済成長率が年6%を超える急速な経済発展が続いている。今後も持続的な経済成長を実現するには、国内外からの投資促進を図る必要があるが、脆弱なインフラがビジネス環境上の大きな課題の1つとなっており、特に人口の増加が著しい首都圏で深刻化する交通渋滞は、国民生活の観点からも社会問題化しており、早急な大都市圏を中心とした交通インフラや都市開発・不動産開発への要請があるところである。

上記の現状を背景に現ドゥテルテ政権は、インフラ整備政策を協力を推進しており、我が国の技術力・資金力への期待も大きい。我が国は、2017年1月にODA及び民間投資を含め、今後5年間で1兆円規模の支援を行うことを表明し、目下、特に鉄道案件を中心に急速に協力案件が形成されつつある。

<現在進行中のプロジェクト>

我が国は、マニラ首都圏における交通インフラを対象に、その持続的発展のため、古くから計画段階からの協力を行ってきており、2014年6月に同国が承認した「マニラ首都圏の持続的発展に向けた運輸交通ロードマップ」を基に具体的な案件形成が進められている。また、中部のセブ市や南部のダバオ市及びその周辺部の主要な都市圏における交通分野その他のインフラ整備に関するマスタープランの策定作業が進められている。また、クラーク米軍基地跡地の一部を活用して、基地転換開発公社（BCDA）が行う地域開発案件については、JOINがBCDAと共同調査を進めている。

同国では、現在、新ボホール空港建設事業、パッシング・マリキナ川の河川改修事業等を行っているところである。マロロスークラーク鉄道事業及び南北通勤鉄道事業南線については、調査を進めている。また、日本の技術と知見を積極的に活用し協力すべく、マニラ首都圏地下鉄整備事業については、現在、詳細設計中である。また、MRT3号線修繕・保守事業についても案件形成中である。その他巡視船建造・供与、気象観測能力の向上に関する協力、建設人材育成支援、土地・建設関連制度整備・普及支援等を行っており、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

また、日比首脳会談で合意された高規格道路網開発マスタープラン（フェーズ2）、メトロセブ都市交通システム開発マスタープランプロジェクト等の運輸交通のマスタープラン

策定を含め、長期開発計画への協力を行っていくこととする。また、交通量が多く、狭隘な都市部での施工技術、地震・防災技術、トンネル工事技術・人材両面での協力や、増大する都市開発・不動産開発需要を担う事業者の裾野を拡大するため、官民ミッションの派遣、現地企業とのビジネスマッチング等日系事業者の進出支援等を等の技術面での協力や人材育成を行っていくこととする。

＜今後注視すべきプロジェクト＞

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

30 南北通勤鉄道事業（マロロス～ツツバン間）

マニラ首都圏の北方のマロロス市からマニラ市ツツバンまでの通勤線鉄道（約38km）を整備する事業。

31 マニラ首都圏大量旅客輸送システム拡張事業

LRT 1号線延伸に係る車両調達や施設整備、及び2号線の延伸に係る鉄道システムを整備する事業。

32 マロロスクラーク鉄道事業

ブラカン州の州都マロロス市からニュー・クラーク・シティ（クラーク・グリーン・シティーから改称）までの約69km区間を整備する事業。

33 南北通勤鉄道事業南線

マニラ市ツツバンからロスバニョスまでの南北通勤線鉄道の南線（約70km）を整備する事業。

34 マニラ首都圏地下鉄事業（フェーズ1）

マニラ首都圏北部ケソン市と南部パニャラケ市を結ぶ地下鉄を整備する事業。

35 ミンダナオ島ダバオ市バイパス建設事業（南・中央区間）

ダバオ市南端部と同市中心部を結ぶトンネルを含むバイパス道路（約30km）の建設及び既存道路（約10km）の舗装改良を実施する事業。

36 メトロマニラ立体交差建設事業（フェーズ6）

マニラ首都圏で特に交通量の多い地域において平面交差点（4箇所）を立体交差化する事業。

37 マニラ首都圏主要橋梁耐震補強事業

マニラ首都圏の幹線道路上で耐震改良が必要な2橋を架替・補修する事業。

38 ニノイ・アキノ空港拡張・運営事業

首都マニラにあるニノイ・アキノ国際空港のターミナルを拡張・運営する事業。

なお、現時点において入札等の時期は未定であるものの、マニラ環状3号線道路建設事業、マニラ首都圏排水施設整備事業、新マニラ国際空港整備計画セブ交通インフラ整備事業、RORO船代替促進プロジェクト等について必要な取組みを進めていくこととする。

⑦ インドネシア

＜政治・経済状況＞

インドネシアは、ASEAN最大の人口と国土を有するASEANの中核国であり、世界最大のイ

スラム人口を抱え、マラッカ海峡を始め、重要な海上交通路の要衝に位置している。

2014年10月に発足したジョコ政権は、国民目線の社会福祉政策、地域格差是正のためのジャワ島外のインフラ建設等の経済政策を目標に掲げている。また、政権発足当初は少数与党となっていたが、現在では、国会の3分の2が与党勢力となり、政権基盤は安定化している。

同国では、経済成長にインフラ整備が十分には追いついておらず、これが持続的な成長を遂げる上での課題となっている。特に、同国の経済成長を牽引するジャカルタ首都圏において、空港、港湾、道路等の交通分野や下水道等のインフラ整備、都市への人口集中に対応する都市開発・不動産開発や住宅整備の必要性が高い。また、喫緊の課題である地盤沈下対策のための地下水利用規制に伴う代替水源確保のためのダム等の整備や水質改善のための下水道整備等のインフラ整備の必要性も高まっている。

さらに、同国においては、現ジョコ政権において、首都圏を擁するジャワ島のみならず地方のインフラ整備にも焦点が当てられている点等を踏まえて対応していく必要がある。

<現在進行中のプロジェクト>

同国では、民間の不動産事業者の取組も盛んになっており、JOINは民間企業と組んで都市開発プロジェクト4件に参画を決定し、同じくJOINが参画した冷凍冷蔵倉庫については2017年10月に開業したところである。また、パティンバン港開発・運営事業については、整備を進めるとともに、日尼共同運営に向けて必要な取組みを進めていく。また、現在、整備中のジャカルタ都市高速鉄道（MRT）南北線事業は2019年3月の開業を目指している他、ジャワ島北幹線鉄道高速化事業は、日尼共同調査の中間報告を2017年12月に行ったところであり、両事業について引き続き支援していくとともに、増大する都市開発・不動産開発を担う事業者の裾野を拡大するため、官民ミッションの派遣、現地企業とのビジネスマッチング等日系事業者の進出支援も進めていく。この他、河川流域機関の水資源開発に関する能力向上、航空に関する安全性・効率性向上に関する技術協力、水資源開発分野等における本邦企業が有する防災技術の海外展開支援を行う防災協働対話、土地・建設関連制度整備・普及支援等で協力を行っているところであり、引き続き支援していく。加えて、鉄道、港湾、道路、空港、下水道、都市開発・不動産開発等の「質の高いインフラ」につき、手続きの透明性、実現可能性、官民のリスク分担等を踏まえつつ、広範な分野での必要な取組みを進めていくこととする。

<今後注視すべきプロジェクト>

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

- | | |
|----|---|
| 39 | ジャカルタ都市高速鉄道（MRT）南北線北部延伸及び東西線整備事業
ジャカルタ中心部と南西部の市街地を結ぶ都市鉄道を建設する事業。 |
| 40 | ジャワ島北幹線鉄道高速化事業
ジャカルタからスラバヤまでの約727kmを設備改良等により高速化する事業。 |

41 バリ海岸保全事業（フェーズ 2）

バリ島東部海岸及び南部海岸地域において、養浜や護岸施設等の建設・修復等を行う事業。

42 パティンバン港開発・運営事業

ジャカルタ首都圏地域の取扱貨物量の増大に対応するため、港湾を整備・運営する事業。

43 スマトラ縦貫有料道路整備事業

スマトラ島において 24 区間、2,704km の有料道路を整備する事業。うち 8 区間は優先区間として整備中。

44 ジャカルタ特別州下水道整備事業

14 の処理区のうち、第 1 処理区、第 6 処理区を優先プロジェクトとして、整備する事業。

45 マカッサル高速道路事業

東部インドネシア・スラウェシ島の中心都市マカッサル市の環状道路（既供用延長 6 km）を延伸（第 1 期 4.3 km）し、既供用区間を含め一体的に運営する事業。

なお、入札結果待ちのタンジュンプリオク港コンテナターミナル建設・運営事業（ターミナル 2、3）について注視していく。また、現時点において入札等の時期は未定であるものの、ロンボク国際空港、クアラナム国際空港等の空港案件、漁業監視船建造プロジェクト、都市開発事業等について、必要な取組みを進めていくこととする。さらに同国から今後、要請のある事業についても適切な検討を行うこととする。

⑧ マレーシア・シンガポール

<政治・経済状況>

マレーシアは、国際海上交通の要衝であるマラッカ海峡の沿岸国として地政学的重要性を有し、我が国企業の主たる海外進出拠点の一つとなっている。また、我が国との関係を重視して、従来から「東方政策」を推進しつつ、大きな成長を遂げてきたところである。しかしながら、マレーシアが掲げる「2020 年までを目標に先進国入り」するためには、インフラ整備等による ASEAN 連結性の向上が不可欠となっている。

シンガポールは 1965 年にマレーシアから独立後、圧倒的な多数与党を率いる 3 代の首相が強力なリーダーシップを果たし安定した統治体制となっている。ASEAN で最も経済が発展しており、我が国にとって初の EPA 締結国となるなど、特に経済面で我が国と密接な関係を築いている。また、国家戦略として港湾、航空、金融、研究開発、水、医療等のハブ機能の強化を推進している。

<現在進行中のプロジェクト>

現在、マレーシアでは高速道路への新たなマルチレーンフリーフロー（MLFF）の導入、下水道整備・維持管理事業を行っている。また、シンガポールでは、これまで地下開発マスタープラン及びジュロン・レイク・ガーデンズマスタープランの策定支援を行うとともに、機械式立体駐車場試験的導入事業、次世代型電子道路課金システム導入事業等を行っているほか、現在、チャンギ空港の拡張計画、MRT ネットワーク倍増計画、西部チュアスへの港湾ターミナル移転・集約化の計画が進められている。

さらに、2017年4月に国土交通省港湾局とシンガポール海事港湾庁で署名された「日・シンガポール間の港湾分野における協力に関する覚書」に基づき、同年8月に「LNGバンカリングに関する日・シンガポール共同調査」が開始されるなど、港湾分野における両国間の連携が進められている。マレーシア～シンガポール間高速鉄道計画については、現在、車両・システムを提供・保有する資産会社（AssetsCo）の入札公示中であり、2018年末に落札者決定の見込みである。

<今後注視すべきプロジェクト>

両国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

46 マレーシア～シンガポール間高速鉄道計画

マレーシア・クアラルンプールからシンガポールまでの約350kmの高速鉄道を整備する事業。
2017年12月にAssetsCoへの入札が公示されたところであり、2018年末に落札者決定の見込み。

なお、マレーシアMRT3号線計画について注視していく。

(2) 南西アジア

南西アジアは、世界最大の民主主義国であるインドをはじめとして、高い経済成長を達成してきたバングラデシュやスリランカ、また、大きな経済的ポテンシャルを持つパキスタンが存在しており、今後、大きなインフラ需要が期待される。

① インド

<政治・経済状況>

インドは、人口約13億人の大国であり、近年、経済改革やIT革命の進展に伴い、高い経済成長を遂げてきた。

同国は、モディ首相のリーダーシップの下、オープンエコノミー実現に向け、規制緩和や構造改革が進められている。税制改革や規制緩和による更なる内需を創出するとともに、海外からの技術移転を進め、「メイク・イン・インド」を実現し、欧米・中東・東南アジアに対する生産拠点となることを目指している。そのため、外国からの投資を積極的にインドに呼び込み、インフラ整備を行う施策が取られている。また、日印首脳会談において「自由で開かれたインド太平洋戦略」の実現に向け、両国間で協力していくこととしている。

<現在進行中のプロジェクト>

インドにおける高速鉄道計画については、2015年12月に日印両国政府間で「高速鉄道に関する協力覚書」が署名され、ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道において新幹線方式の採用が決定された。2016年11月の日印首脳会談において公表された「プログレス・レポート」に基づき、日印企業によるワークショップなどの「メイク・イン・インド」の実現に向けた官民の取組、人材育成のための各種訪日研修の取組を行うとともに、2017年9月

には、グジャラート州での日印首脳会談に際して、ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道事業起工式典を開催し、円借款（1,000億円）の供与に関する書簡の交換を行った。

また、国土交通省とインド鉄道省との覚書に基づき、2017年には3度の専門家派遣を行うなど、インド国鉄の安全対策にも協力している。さらに、地域の連結性強化のための日印協力の議論を深めている。また、2017年12月にはJOINの道路事業がジャイプル等既設有料道路運営事業への事業参画を決定した他、ムンバイ湾横断道路建設事業について本邦企業の受注契約調印式へ国土交通大臣が立ち会った。この他、貨物専用鉄道（DFC）、下水道、道路、都市、船舶（シップリサイクル）等の分野における協力を行っており、また、貨物鉄道については利用促進のためのトライアル輸送を2017年1月に実施、今後も、DFC開業も見据え、本邦物流事業者等と協力しつつ、物流の効率化に向けて協力していく必要がある。

さらに、開発の遅れているインド北東部の経済発展のために、同地域内及び域外との連結性強化に取り組んでいくほか、これに関連して、従来、同国の経験が少ない、斜面对策等の山岳道路の整備に対する技術協力を推進する。

また、スマートシティ施策について本邦技術を活かした投資を促進する他ベンガルール中心地区高度交通情報及び管理システム導入計画への必要な取組みを進めていくこととする。

加えて、同国アンドラ・プラデーシュ州が進める新州都開発プロジェクトにおいて、我が国の知見やノウハウが活用されるよう、関係行政機関と連携して取組みを進める。

<今後注視すべきプロジェクト>

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

47 ムンバイ～アーメダバード間高速鉄道計画

日本の新幹線システムを利用してムンバイ～アーメダバード（約505km）を結ぶ高速鉄道を整備する事業。

48 ベンガルール周辺環状道路建設計画

ベンガルール都市圏における渋滞解消のために環状道路を建設し、交通管制システム等のITSを導入する事業。

49 北東州道路網連結性改善計画

インド北東州において、地域内および国内外他地域との連結性向上のために国道51号、54号等で国道の改良およびバイパス建設を行う事業。

50 デリー～東部外環道路高度道路交通システム計画

デリー都市圏で建設中の東部外環道路に交通管制システム等のITSを導入する事業。

今後多くの都市において高速鉄道やメトロの建設計画が立ち上がってくると考えられることから、本邦企業のキャパシティを勘案しつつ、積極的な案件形成が求められる。

加えて、インドでは急激に航空市場が伸びており、2016年には、米国、中国、日本に次ぐ世界第4位の航空市場であり、2025年までには米国、中国に次ぐ、第3の規模を持つ巨大航空市場となることが見込まれており、既存主要6空港（デリー、ムンバイ、ベンガルール、チェンナイ、コルカタ、ハイデラバード）における空港容量拡大に加え、ティア2（Tier II）都

市（コチ、ゴア、プネ、ラクナウ、トリバンドラム、グワハティ等）の空港拡張計画や民間委託による空港・ターミナル運営事業の動向を注視していく。

② スリランカ

<政治・経済状況>

スリランカは、我が国にとって海上輸送路の確保や南アジアのみならず中東・アフリカ諸国との経済関係を発展させる上で地政学的な重要性を有する。

同国は、2009年に内戦が終結し、近年高い経済成長を維持してきたところであるが、一層の経済成長のためには、慢性的な首都圏及び主要都市間の交通渋滞の解消や大都市コロomboと地方都市とのアクセス強化、新規コンテナターミナル整備等が求められている。

2018年3月に行われた日・スリランカ首脳会談において、コロombo港などの港湾や運輸等の分野で「質の高いインフラ」整備を通じ、スリランカの発展を支援していく旨、表明した。

<現在進行中のプロジェクト>

同国では、現在、国道主要橋梁建設計画、ケラニ河新橋建設計画、土砂災害対策や気象観測能力向上に関する支援、下水道整備に関する支援、巡視艇供与、バンダラナイケ国際空港改善計画（フェーズ2）のパッケージB（駐機場、誘導路の整備）等を行っているところであるが、引き続き、必要な取組みを進めていくこととする。

<今後注視すべきプロジェクト>

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

51 バンダラナイケ国際空港拡張計画

バンダラナイケ国際空港において旅客ターミナルビル及び駐機場等を整備する事業。

52 コロンボ新総合都市公共交通システム導入計画

コロンボ都市圏においてライトメトロを整備する事業。

53 コロンボ南港東ターミナル拡張・運営事業

スリランカ海上物流の玄関口であるコロンボ南港において、増大する貨物需要に対応するため東コンテナターミナルを拡張・運営する事業。

また、トリンコマリー港開発、キャンディ都市開発計画についても、その動向を把握し、適切に対応していく。

③ バングラデシュ

<政治・経済状況>

バングラデシュは、南アジアと東南アジアの結節点に位置し、近年、中国、ベトナムなどに続く潜在的な生産拠点として、また1億6千万人の新たな市場として注目を集めている。

同国では、2015年以降テロ事件が多発している。2016年7月には邦人7名を含む多数の

外国人犠牲者を出したダッカ襲撃テロ事件が発生するなど、今後のインフラプロジェクトの推進にあたり、安全対策の確保が課題となっている。

また、都市域をはじめとした交通混雑の緩和が喫緊の課題となっている。

<現在進行中のプロジェクト>

同国では、現在、カチプール・メグナ・グムティ第2橋建設及び既存橋改修事業、ダッカ都市交通整備事業（6号線）、持続的な水関連インフラ整備に係る能力向上に関する技術協力等を行ってきたところであるが、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

また、2017年6月には、バングラデシュ政府との間で、同国におけるPPP事業について、我が国企業が競争入札を経ずに優先交渉権を取得することができる枠組みを構築した。今後は、同枠組みを活用し、具体的なプロジェクトの組成に取り組んでいくこととする。

<今後注視すべきプロジェクト>

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

54 ダッカ都市交通整備事業（1号線、5号線）

ダッカ首都圏において都市鉄道を建設する事業。

55 ハズラット・シャージャラル国際空港拡張事業（第一期）

バングラデシュの首都空港であるダッカ空港において国際線旅客ターミナルや貨物ターミナルの建設及びエプロンの拡張等を行う事業。

56 ジャムナ鉄道専用橋建設事業

既存のジャムナ多目的橋の上流300m地点に鉄道専用橋を建設する事業。

現時点で入札等の時期は未定であるものの、マタバリ港開発事業について、必要な取組みを進めていくこととする。

④ パキスタン

<政治・経済状況>

パキスタンは、世界第6位の人口大国であり、アジアと中東の接点に位置し地政学的重要性を有している。また、豊富な若年層を有し、経済的な潜在性は高いものの、持続的な成長には、インフラ不足の解消が課題となっている。

<現在進行中のプロジェクト>

同国においては、カラチ、ラホール等において策定されてきた都市交通マスタープランに基づき、交通渋滞の緩和等に向け必要な取組みを進めて行くこととする。

⑤ ネパール

<政治・経済状況>

ネパールは、これまで我が国と観光・文化面等での交流が行われてきている。

同国は、インドと中国との間に位置し、急峻な山々に囲まれ、空路及び陸路が重要な交通手段となっており、安全確保のための航空管制の整備、空港容量の拡充、カトマンズ市内の交通渋滞の緩和が重要な課題となっている。

<現在進行中のプロジェクト>

トリバン国際空港の拡張・改修・運営事業、無償資金協力によるトリバン国際空港への ILS 整備等に伴う技術協力、航空路レーダー管制業務整備等に関する技術協力、ナグドゥンガ・トンネル建設計画や、2015 年 4 月の大規模地震後の震災復興における各種支援等について、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

(3) 北米、西欧、豪州

北米、西欧、豪州においても、高速鉄道や質の高い我が国の鉄道車両など、高度な技術や高いメンテナンス技術を有する我が国交通インフラシステムへのニーズは高い。我が国の技術・ノウハウを活かし、先進国市場を重視することで、他のグローバル市場での評価と名声を勝ち取る効果も期待できる。このため、超電導リニアや高速鉄道といった我が国が強みを発揮できる分野における交通インフラの海外展開を促進することとする。

① 米国

<政治・経済状況>

2017 年 1 月に誕生したトランプ政権においてインフラ整備の政策的位置づけは高く、2018 年 1 月の一般教書演説においても、インフラ再建の必要性を強調し、1 兆 5 千億ドルのインフラへの新規投資に言及したところである。こうした中、ニューヨーク地下鉄車両を我が国企業が受注するなどの動きもある。両国政府間の動きとしては、2017 年 4 月に立ち上げられた日米経済対話により、経済面での協力関係がより強化される中、交通インフラ分野においても、同年 10 月に石井国土交通大臣とチャオ運輸長官が協力覚書に署名している。この覚書に基づき、2018 年 1 月、ワシントン D.C. でインフラメンテナンスセミナーを開催し、土木学会から日本のインフラの状況や対策、最新技術についての紹介、国交省から道路メンテナンスの現状、政府の取り組み及び老朽化対策のための最先端技術について報告、NEXCO-West USA INC. から米国で実施している橋梁の非破壊点検について発表を行った。今後は、州レベル等の各地方における日米インフラ協力が重要となってくることから、引き続き産学官による連携を発展させていく。

<現在進行中のプロジェクト>

ワシントン DC～ボルティモア間の超電導リニア計画は、将来における米国北東回廊（ワシントン DC～ニューヨーク）の高速鉄道計画の先行事業として、首脳レベルをはじめとしてハイレベルでの働きかけを行ってきたところである。これを受けて、2015 年 6 月のメリーランド州知事、同年 11 月の運輸長官による超電導リニアの試乗を始め、ハイレベルの米国関係者に対し強力な働きかけを行ってきた。本計画については、同年 11 月にメリーラン

ド州による MDP (Maglev Deployment Program) 補助金申請 (最大約 2,800 万ドル) が米国運輸省に認可され、我が国も所要の調査費を計上するなど、日米両国政府で連携して調査事業を実施しているところである。

テキサス高速鉄道計画は、将来的に大きな交通需要が見込まれるテキサス州ダラス～ヒューストン間約 385 キロメートルの区間に、米国民間企業が我が国新幹線技術による高速鉄道を整備するものであり、その実現を後押しするため、2015 年 11 月に JOIN が事業への参画を決定した。また、2016 年 5 月に、JR 東海が現地に HTeC 社を立ち上げ、TCP に対し技術支援も開始している他、2017 年 12 月に、米国連邦鉄道庁 (FRA) が本プロジェクトに対する環境影響評価準備書を公表したところである。

カリフォルニア高速鉄道計画は、カリフォルニア州政府が主体となってサンフランシスコ～アナハイム間など延長約 840 キロメートルにわたる高速鉄道網を整備するもので、2015 年 1 月から一部区間で工事に着手している。車両・信号設備等の受注を目指し、我が国企業が活動しているところである。

<今後注視すべきプロジェクト>

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後 3～4 年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

57 ワシントン DC～ボルティモア間の超電導リニア計画

ワシントン DC～ボルティモア間 (約 60km) に超電導リニア技術を導入する高速鉄道計画。将来は、ニューヨークまでの延伸を目指す。

58 テキサス高速鉄道計画

テキサス州ダラス～ヒューストン間 (約 385km) を新幹線技術の活用を前提として整備する高速鉄道計画。

59 カリフォルニア高速鉄道計画

サンフランシスコ～アナハイム間等 (約 840km) を結ぶ高速鉄道計画。2015 年 1 月から一部区間で工事が開始されている。

② 英国

<政治・経済状況>

2016 年 7 月に発足した現政権は、2019 年 3 月の EU からの離脱に向けて EU と交渉を進めており、2017 年 12 月に、移行期間や将来の関係の枠組みを取り扱う交渉指針を採択したところである。

英国は、他国との間でもインフラ投資受入れの活発化を図るなど協力関係を築いており、EU 離脱後の経済ベースとなるインフラへの投資についても、積極的に進める姿勢である。

<現在進行中のプロジェクト>

鉄道分野では、我が国との間で、2002 年以降、毎年日英鉄道協力会議を開催してきている (2017 年は 10 月に英国において開催)。このような取組みを通じ、日本企業の英国鉄道イ

ンフラへの参入が盛んになっている。

我が国企業は2005年に、ドーバー海峡トンネル連絡線向け高速鉄道車両を受注したほか、2012年には都市間特急車両更新プロジェクト（Intercity Express Programme）を受注し、2017年10月に営業運転が開始された。同プロジェクトにおいては、車両の製造・供給に加え、保守も一括受注しているほか、車両工場や車両基地の設立を通じて、英国の雇用や経済にも貢献している。

同国では、北部イングランド地域をロンドンと並ぶ経済活動の拠点とする「ノーザンパワーハウス」構想が提唱されており、交通分野は、その地域開発の実現に向けた大きな柱とされている。特に、北部イングランドとロンドンを結ぶHS2高速鉄道計画は、最重要施策と位置づけられている。同計画は、ロンドン～バーミンガム～マンチェスター、リーズ間を結ぶ総延長約560キロメートルの高速鉄道計画であり、2026年のロンドン～バーミンガム間開業、2033年の全線開業を目標としており、我が国企業も関心を有している。

また、鉄道運営の分野においては、2017年8月、我が国企業を含む企業連合がロンドン～バーミンガム～リバプールの都市間通勤路線を中心としたウエスト・ミッドランズ路線の運営権を獲得し、同年12月から営業を開始した。

<今後注視すべきプロジェクト>

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

60 HS2 (High Speed 2) 高速鉄道計画

ロンドン～バーミンガム～マンチェスター、リーズ間（約560km）を結ぶ高速鉄道計画。

61 サウスイースタン旅客鉄道運行事業

ロンドン～英国南東部ケント、イーストサセックス地域を結ぶ通勤路線を主とする鉄道運行事業。

③ 豪州

<政治・経済状況>

基本的価値と戦略的利益を共有する「特別な戦略的パートナー」である日本とオーストラリアは、2018年の日豪首脳会談においても、「自由で開かれたインド太平洋戦略」の実現に向け、連携と協力を深めていくことで一致している。豪州では、好調な経済成長と人口増加を背景に、道路・鉄道など交通インフラへの大規模な投資が順調に行われている。特に、シドニー、メルボルン等では人口増加が著しく、逼迫する交通インフラ事情を背景として次々と大規模プロジェクトが打ち出されている。

<現在進行中のプロジェクト>

豪州のインフラプロジェクトは、官民のリスク分担によるPPPに特徴がある。例えば、現在の主な鉄道プロジェクトとしては、シドニー・メトロ北西線、CBD・南西線及び西部線、メルボルン・メトロ、クイーンズランド・次世代鉄道車両プロジェクト、ゴールドコースト

及びキャンベラのライトレール等が存在し、日本企業もこうしたプロジェクトに豪州や欧米諸国等の企業とコンソーシアムを形成して参画している。ニューサウスウェルズ州の新都市間鉄道では、日本企業が車両用電機品を納入しており、日本の技術が活用されている。

豪州では洗練された PPP 市場において有力な豪州企業とコンソーシアムを組むことが市場参画において不可欠であり、これら企業と日本企業のネットワーキングを促進するため、日本大使館では、2016年7月より「日豪インフラ関連企業ネットワーキング会合」を定期的
に開催している。

また、豪州では従来から高速鉄道整備構想が掲げられており、2011年及び2013年には高速鉄道のF/Sが連邦政府主導で行われ、高速鉄道予定地が決定されたが、現在、連邦政府として高速鉄道整備を行う決定はなされておらず、当面は都市鉄道の整備を優先する姿勢である。

2015年12月に行われた日豪首脳会談の共同声明において「都市交通と高速鉄道に関するものを含む定期的ハイレベル会合の立ち上げ」が発表されたことを踏まえ、2016年より日豪交通次官級会合を開催し、都市鉄道や高速鉄道に関する資金調達手法、公共交通の利用促進策、公共交通指向型開発などの共通課題について議論しているところであり、引き続き、日豪のインフラ分野における協力を推進させていくこととする。

(4) 中東、ロシア・中央アジア・コーカサス・モンゴル、中南米

政府の「インフラシステム輸出戦略」では、当該地域は、高所得者・中間層が育ち、市場規模が大きく、成長率が高い一方、欧米企業や韓国企業等との比較で、日系企業の進出が相対的に遅れている地域とされ、インフラ分野において競合国に先んじて重要な案件の受注を勝ち取るべく、集中的に取り組むことが必要とされている。

① 中東

<政治・経済状況>

中東地域は、我が国と欧州との間の貿易上の地政学的要衝に位置しており、我が国にとって貿易上、エネルギー安全保障上の極めて重要な地域となっている。

同地域は、ASEANと並ぶインフラ市場と言われており、2020年までに4.3兆ドルのインフラ需要が見込まれている。

<現在進行中のプロジェクト>

イランについては、潜在的な有望インフラ市場であるため、経済制裁解除後の国際情勢を踏まえて、注視していく。また、サウジアラビアについて、2015年1月にサルマン国王が即位し、石油依存体質から脱却するための基本方針「サウジ・ビジョン2030」を策定し、2017年3月には、「日・サウジ・ビジョン2030」に合意したところである。今後、我が国企業が活躍する機会が増えることが予想され、政府当局間の協力関係を深めていく。カタールではドーハメトロ整備事業が進められている。イスラエルにおいては、2017年10月に国土交通省、運輸・道路安全省との間で、交通分野における協力覚書を締結した。また、2018年3月

には、国土交通省とトルコ経済省との間で、第三国における「質の高いインフラ」の促進に向けて協力覚書を締結し、今後、アフリカ・中東等において協力してセミナー等を実施していくこととした。

<今後注視すべきプロジェクト>

同地域において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

62 アラブ首長国連邦・アブダビメトロ整備事業

メトロ 130 km、LRT340 kmの建設事業。

また、現時点において入札等の時期は未定であるものの、トルコにおける高速鉄道整備計画、イズミール湾横断計画、イスタンブール運河計画、ボスポラス海峡3層式海底トンネルプロジェクト等について必要な取組みを進めていくこととする。さらに、サウジアラビアにおけるジッダメトロ整備事業、アラブ首長国連邦におけるエティハド鉄道計画の動向等を注視することとする他、今後もテルアビブ、エルサレムなどのライトレール事業が予定されており、動向等を注視することとする。

② ロシア

<政治・経済状況>

ロシアでは、2016年5月に安倍総理が提起した8項目からなる「ロシアの生活環境大国、産業・経済の革新のための協力プラン」に基づき、都市環境及び交通インフラ分野で、我が国の経験を活かした更なる協力案件の発掘を推進する。また、北方四島における共同経済活動の実現に向けて取り組む。

<現在進行中のプロジェクト>

都市環境分野については、ヴォロネジ市で都市開発のパイロット事業が完了したところであり、今後は個別案件の具体化及びその展開の拡大を図る。また、ウラジオストク市では、2017年12月末に我が国側で都市開発コンセプトをとりまとめ、ロシア側に提示したところであり、今後は具体的な事業化を効果的かつ効率的に実施するための交通、観光等の分野別プログラムの策定を行う。さらに、「日露都市環境問題作業部会」において、上記モデル都市の取組に加え、以前から協力が進められているモスクワ市における都市開発等の取組をフラッグシップ事業等として具体化する。

交通インフラ分野についても、シベリア鉄道輸送等の鉄道事業や港湾事業、空港事業等について、引き続き「日露運輸作業部会」において協力の具体化に向けた協議を進めているところである。特に港湾分野については、2016年8月に国土交通省とロシア運輸省の間で署名した「ロシア極東における港湾の高度化を目的とする覚書」に基づき、港湾当局間会合の開催を通じて協力の具体化を加速する。

また、鉄道分野については、国土交通省鉄道局とロシア鉄道との間で別途設置されている「日露鉄道専門家会合」において協力の具体化に向けた検討を進めているところである。こ

のような取組を通じて、都市環境や交通インフラ分野における複数のプロジェクトにおいて、日露企業間での覚書署名や契約締結といった成果が結実しているところであり、今後も具体的な事業化に向けた取組みを加速する。

今後も、「ロシア経済分野協力推進会議」及び「日露交流促進官民連絡会議」での議論を踏まえ、積極的に対応を行う。

<今後注視すべきプロジェクト>

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

63 ハバロフスク国際空港整備・運営事業

ハバロフスク空港会社が運営する同空港において、国内線新ターミナルビルの整備・運営及び既存国際線ターミナルの運営を行う事業。

③ 中央アジア

<政治・経済状況>

歴史的に長らく東西の文明の交差点となり、地政学的に重要な地位を占める中央アジア地域においては、インフラ老朽化や市場経済への移行等の課題を抱えている。

<現在進行中のプロジェクト>

2015年10月の総理による中央アジア5ヶ国歴訪を踏まえ、日・カザフスタン間で締結された交通分野に関する覚書に基づくカザフスタン国鉄貨物管理技術支援、各国における「質の高いインフラ」をテーマとした官民インフラ会議の開催等を通じた日本企業の現地進出支援等を着実に実施していくこととする。特にウズベキスタン、キルギスについては、それぞれ2回開催した官民インフラ会議での議論を踏まえ、防災、IT等の分野で具体的な案件形成に向けた取組みを強化していくこととする。また、同地域について、2017年5月の「中央アジア+日本」対話・第6回外相会合の結果、実践的協力の新たな分野として運輸・物流分野での協力に取り組むことで一致したことを踏まえ、適切に対応していくこととする。

<今後注視すべきプロジェクト>

同地域において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

64 キルギス・国際幹線道路改善計画

キルギス南部の主要3都市を結ぶ国際幹線道路の一部区間(約47km)の全面補修工事、及び首都から南北を結ぶ道路の道路災害(落石、地すべり)に対する防災工事。

④ モンゴル

<政治・経済状況>

モンゴルは、中国とロシアに挟まれた地政学的条件、少ない人口(310万人)、広大な国土

(日本の約4倍)、豊富な資源埋蔵量といった特徴をもつ。同国では、民主化後に実施された7回の総選挙において毎回政権交代が行われている等、政治の不安定性を指摘されるところであるが、今後のインフラ計画に与える影響について注視していく。

<現在進行中のプロジェクト>

我が国の円借款により建設され、モンゴル側への引き渡しを終えた新ウランバートル国際空港について、モンゴル側負担工事の早期完工を働きかけていく。さらに、同空港運営権の獲得交渉に向けてモンゴル政府と協議中の日本企業連合を可能な限り支援していく。

<今後注視すべきプロジェクト>

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり

65 新ウランバートル国際空港運営事業

ウランバートル市の南方約50kmに建設される新国際空港を運営する事業。

同空港事業においては、運営人材の育成支援についても必要な取組みを進めていくこととする。

⑤ 中南米

<政治・経済情勢>

中南米については、ブラジル、メキシコ、アルゼンチンといった巨大な人口、大きな潜在成長力を有する国々、ペルー、コロンビアといった近年安定した成長を見せる国々など成長性のある市場が存在する。また、世界最大の日系人ネットワークが存在する地域である。特にブラジル、アルゼンチンでは政権交代後に外資誘致に積極的な環境となっている。

<現在進行中のプロジェクト>

ブラジルでは、3都市(リオデジャネイロ、サンパウロ、ゴイアニア)において、近郊鉄道、地下鉄、LRT(2路線)の4つの鉄道事業を一括して整備・運営を行うプロジェクトに対し、2015年12月にJOINが事業参画を決定しており、事業の円滑な推進に向け、引き続き必要な取組みを行っていくこととする。また、アルゼンチンにおいては、ブエノスアイレス首都圏近郊鉄道への信号装置の納入契約を締結している。

ペルーにおいては鉄道の耐震協力を実施していくこととしており、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

さらに、キューバでは、2016年9月の首脳会談に基づき、2017年2月に開催した官民インフラ会議の成果を踏まえ、引き続き、インフラ分野における協力に向けて必要な取組みを推進する。

<今後注視すべきプロジェクト>

同地域において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視す

べき主要プロジェクトは下記のとおり。

66 パナマ首都圏都市交通3号線整備計画

パナマ市中心部からパナマ運河を横断しパナマ市西部へモノレールを建設する計画。

67 ペルー・リマメトロ3号線、4号線整備事業

リマ首都圏に建設が予定されている都市鉄道整備事業。

68 コロンビア・ボゴタメトロ整備事業

首都ボゴタにおける初の都市鉄道整備事業。

また、ペルー・リマメトロ6号線及びリマの近郊鉄道事業、コロンビア・メデジンの都市交通整備事業等の動向を注視することとする。

(5) アフリカ地域

<政治・経済状況>

アフリカ地域は、政府の「インフラシステム輸出戦略」において、ODAとも連携して「一つでも多くの成功事例」を生み出すことが必要とされている。

アフリカ地域は、国にもよるが、全般的には豊富な天然資源や増加する人口を背景に近年めざましい経済成長を遂げており、インフラ市場としても高いポテンシャルを有する。特にケニアで2016年8月に開催された第6回アフリカ開発会議（TICAD VI）等を踏まえ、アフリカの経済成長や連結性強化のための質の高いインフラ投資について、関係省庁で連携して取組みを進めることとする。特に2018年度は、2019年に開催されるTICAD VIIに向けて、アフリカにおける「質の高いインフラ投資」に対する理解の促進及び案件形成について一層取組みを強化する。

<現在進行中のプロジェクト>

内陸部と沿岸部とを連結させるネットワークの確保を図るための物流の骨格となる国際回廊（ナカラ回廊、東アフリカ北部回廊、西アフリカ「成長の環」など）開発及びアジアとアフリカの連結性向上のための「自由で開かれたインド太平洋戦略」並びにそれらと整合性を有する形での港湾等のインフラ整備と関連産業の一体的な立地の促進について、関係省庁や企業と連携して取組みを進めていくこととしており、現在、ケニアではモンバサ港開発事業、モザンビークではナカラ港開発事業、マダガスカルではトアマシナ港拡張事業（パッケージ1）の各事業が進められているところである。

また、エジプトにおいては、都市人口の急激な増加のため、都市間の輸送能力不足や都市圏の交通渋滞が深刻化しており、これに対応する取組みを進めていくこととする。

その他の地域においては、ウガンダ・ナイル架橋建設事業、マラウイ・カムズ国際空港ターミナルビル拡張計画（航空保安機材の導入等）、等を行っているところであり、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

また、「質の高いインフラ」に対する理解促進と日本企業の進出支援の観点から、前述のTICAD VIの機会に開催された「日・アフリカ官民インフラ会議」で採択された閣僚宣言を踏

まえ、各国でトップセールスとも絡めた官民インフラ会議、そのフォローアップとして「質の高いインフラ対話」を、前述の三大国際回廊地域を中心に 11 カ国にて順次開催してきたところである。

今後は、これまで官民インフラ会議を開催してきた国を中心に、「アフリカ・インフラ協議会（JAIDA）」を最大限活用しつつ、現地ネットワークをさらに深化させ、具体的案件形成を促進する。また、フランス、トルコ、インド等第三国との連携によるアフリカ進出支援も強化していくこととする。

<今後注視すべきプロジェクト>

同地域において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後 3～4 年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

69 ケニア・モンバサ港周辺道路開発計画

東アフリカの物流拠点であるケニアのモンバサ港周辺において、新コンテナターミナルから北部回廊に接続する道路及びモンバサ湾の南岸へのバイパス道路を建設する事業。

70 コートジボワール・アビジャン港穀物バース建設計画

西アフリカの玄関口として機能するアビジャン港において、新規の穀物バースを整備する事業。

71 コートジボワール・アビジャン 3 交差点建設計画

大アビジャン圏を横断するミッテラン通り上の 3 つの交差点を立体交差化し、交通容量を増強して交通の円滑化を図る事業。

72 マダガスカル・トアマシナ港拡張計画（パッケージ 2）

マダガスカル最大の貿易港であるトアマシナ港において、岸壁等の港湾施設の拡張整備及び増深を行う事業。

73 エジプト・カイロ地下鉄 4 号線第一期整備計画

カイロ中心部とピラミッド地区（約 17.2km）を結ぶ地下鉄を整備する事業。

74 エジプト・ボルグ・エル・アラブ国際空港拡張計画

アレキサンドリア市に近接するボルグ・エル・アラブ国際空港の旅客ターミナル及び周辺施設を拡張・整備する事業。

75 ガーナ・東部回廊ボルタ川橋梁建設計画

ガーナ最大の商業港であるテマ港と、ブルキナファソ国境のクルンググを結ぶ東部回廊上に位置するボルタ川に、西アフリカ最大級の新規架橋を建設し、対象地域の輸送能力増強を図る事業。

76 ウガンダ・カンパラ立体交差建設・道路改良計画

ウガンダの首都カンパラ市の中心部において、特に混雑の激しい主要交差点の立体交差化、交差点改良及び既存道路の拡幅を行い、市内の交通改善と都市交通の促進を図る事業。

77 アンゴラ・ナミベ港改修計画

ナミベ港において、増大する貨物需要に対応するため、老朽化した港湾施設を改修する事業。

78 セネガル・ダカール港第三埠頭改修計画

アフリカ大陸最西端に位置するダカール港において、内陸国向けのバルク貨物を扱う第三埠頭

を改修する事業。

79 ナイジェリア・ラゴス都市鉄道整備計画

ラゴス州において新交通システムを建築することにより、交通渋滞の緩和と交通公害の減少を図る事業。

80 モロッコ・海洋漁業調査船建造計画

同国政府が掲げる水産資源調査強化計画の達成のため、調査機能を強化した新たな海洋・漁業調査船を建造する事業。

また、現時点において入札等の時期は未定であるものの、ケニア・モンバサ港ゲートブリッジ建設計画、モロッコ・ケニトラ大西洋新港建設事業等について、必要な取組みを進めて行くこととする。さらに、上記以外の TICAD VIを踏まえたプロジェクトについても、その動向を把握し、適切に対応していく。

(6) 太平洋島嶼国、東欧等

① 太平洋島嶼国

<政治・経済状況>

太平洋島嶼国は、日本とは太平洋によって結ばれ、歴史的なつながりも深く、国際社会での協力や天然資源の供給において重要なパートナーである。2017年9月の第4回日本・太平洋島嶼国首脳会合において、総理から、「自由で開かれたインド太平洋戦略」に基づき、太平洋島嶼国地域における安定と繁栄の確保に向けて尽力する旨述べるとともに、防災、気候変動・環境、海洋といった諸課題への取組み等について引き続き協力していくことを表明している。

2018年5月には、日本と太平洋島嶼国の関係を一層強化すべく、福島県で第8回太平洋・島サミットを開催予定である。また、本年11月にはパプアニューギニアにてAPEC首脳会談が開催される予定である。

同地域では、小規模な国が多く、自然災害に脆弱であることなどから、現在、気象人材育成支援を行っており、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

<現在進行中のプロジェクト>

パラオでは、2017年8月にパラオ国際空港改修・運営事業の事業権契約が行われパラオ政府と締結された他、サモアではアピア港にて港湾施設の改修が行われている。

今後は、第8回太平洋・島サミットでの議論を踏まえ、「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けた「質の高いインフラ」整備を通じた連結性の強化や防災を含む持続可能な発展を後押しする案件形成について取組を進めていく。

<今後注視すべきプロジェクト>

同地域において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

81 パプアニューギニア・ナザブ空港整備事業

産業・物流の拠点であるレイ市郊外にあるナザブ空港において、旅客ターミナルビルの新設及び滑走路改良等を実施する事業。

この他パプアニューギニアでは、ココポ・ラバウル地域のトクア空港の改修を含むインフラ開発マスタープランの策定を進めて行く予定である。

② 東欧

＜今後注視すべきプロジェクト＞

東欧において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

82 ウクライナ・ボルトニッチ下水処理場改修計画

ウクライナ首都のキエフ市（人口約280万人）唯一の下水処理場を改修する事業。

83 ルーマニア・ブカレスト国際空港アクセス鉄道建設計画

ブカレスト市中心部ーヘンリ・コアンダ国際空港間に鉄道を整備する事業。

また、現時点において入札等の時期は未定であるものの、ウクライナにおけるミコライウ橋建設事業について必要な取組みを進めていくこととする。

第4章 分野別の取組

本行動計画では、第2章で分野横断的な5つの戦略を、第3章では地域・国別の取組方針を整理したが、重要な分野ごとに、我が国の強み・弱みを分析し、どのような市場に、どのような時間軸で、どのような戦略によって取り組んで行くかという分野別の体系的な取組方針の策定も有効である。

行動計画2018では、新たに分野別の取組みについて章を設け、鉄道、空港、港湾、都市開発・不動産開発、これらの産業・分野に横断的に関わる建設産業の5産業・分野について記載した。

(1) 鉄道

1. 鉄道の海外展開の意義

近年、地球環境問題や新興国を中心とした都市における慢性的な交通渋滞への対応等の観点から、CO2排出量の少ない効率的な輸送機関としての鉄道に対する期待が世界的に高まっており、多くの国が国家プロジェクトとして高速鉄道や都市鉄道等の整備を積極的に検討・推進している。このような世界的潮流の中で、省エネルギー性、安全、安定、高頻度、大量輸送等の面で優れた「質の高いインフラ」として我が国の鉄道の海外展開を推進することは、相手国の経済・社会の発展に寄与し、二国間関係の強化に資する観点からも重要である。

我が国の鉄道については、近年、輸送人員や車両及び車両部品の国内需要は比較的堅調であり、国内市場は必ずしも危機的な状況にあるわけではない。しかしながら、今後の人口減少を見据えると、インバウンドによる利用者の増加が期待されるものの、大幅な需要の増加が見込めない状況である。一方、海外に目を向けると、アジア、西欧、北米を中心に年間約24兆円規模の市場が存在し、2021年まで年率2.6%で成長すると言われているところである。

こうした状況を背景に、我が国メーカーにとっては、

- ・今後当面は頭打ちになることが予想される国内市場の需要に加え、海外の海外市場における受注規模の拡大により、規模の経済を生かしながら生産性を高める
- ・海外市場における競合他社との競争や国際規格への対応等を通じて、車両や信号、部品等の品質のさらなる向上を図り、国際競争力をつける

といった観点から、海外における事業展開を促進し、世界の増大する需要を積極的に取り込むことが重要となっている。

また、我が国では、従来、鉄道分野の海外展開は主としてメーカー、商社によって担われてきた部分が多いが、鉄道産業の世界の業態別市場規模を見ると運行及び保守サービスの占める割合が最も多くなっており、我が国鉄道事業者にとっては、国内の鉄道事業の運営で培ってきた運行、メンテナンス等のノウハウを活用し、海外の鉄道の運行や保守事業への参画等により事業領域を拡大するチャンスが広がっている。メーカーからも、国内における保守のデータを蓄積している鉄道事業者と連携して海外進出を目指すことへの期待も寄せられているところであり、実際に、タイのパープルラインなど、車両調達に保守

業務を加えたパッケージ案件において、質の高い保守サービスの評価が受注に結びついた事例が出てきているところである。

こうした状況を背景に、我が国鉄道事業者にとっては、

- ・新たな事業領域としての海外事業へ進出することにより、企業の持続的成長を図る
- ・国内では経験する機会が少ない新線プロジェクトへの参画を通じて、技術やノウハウを発展・向上させる

といったメリットを享受する観点から、海外における事業展開を推進することが重要であり、積極的な取組が期待されるところである。

2. 世界市場の動向

鉄道分野においては、ボンバルディア、アルストム、シーメンスのビッグ3と称される総合メーカーが世界的にビジネスを展開し、圧倒的なシェアを誇ってきた。ビッグ3は、1980年代以降、欧米に存在していた大小様々なメーカー群を次々に買収・合併するとともに、新たな需要を取り込むためにメンテナンス部門を強化するなど、顧客のニーズに総合的に対応できる体制を構築し、世界市場で半分以上のシェアを獲得するに至った。

このビッグ3に対抗する勢力として、近年台頭しているのが、中国中車である。中国においては、海外からの技術移転をベースとして、国内の巨大な鉄道市場を背景に、有力な車両メーカーとして中国北車及び中国南車が勢力を拡大してきたが、2015年に両社が合併し、ビッグ3を上回る世界最大の車両メーカーとなった。圧倒的な価格競争力と政府の全面的な支援を武器に、高速鉄道や通勤車両、路面電車等の各車種の海外展開を積極化しており、我が国車両メーカーと競合するケースも増加している。

こうした中国の動きに対して、2017年9月、シーメンスとアルストムは鉄道事業を統合する覚書を締結した。独禁法当局の承認が得られれば、売上高約2兆円規模の新会社「シーメンス・アルストム」が発足する見込みである。規模の面で中国中車に対抗する狙いがあるとみられる一方、類似の製品ラインナップを有するメーカー同士の事業統合であり、その影響は必ずしも大きくないとの見方もあるが、今後の動向を注視することが必要である。

3. 日本の鉄道の国際競争力

このように、欧州や中国においては巨大メーカーが圧倒的な存在感を誇っている一方、我が国の鉄道産業は、有力企業が複数存在し、時に競合する構造となっている点が特徴である。競合する各企業が切磋琢磨することで、技術の向上や納期の遵守、故障の少なさ、きめ細かい顧客対応といった強みが生み出されてきた。輸出実績を見ると、鉄道関連物品の中でも電機品の額が大きくなっており、また、その最大の仕向地は中国である。こうした事実から、世界最大の車両メーカーを擁する中国が、日本の技術力により支えられている面もあることが窺える。

また、我が国の鉄道事業者は、人口が稠密な都市部において安全性と定時性を確保してきた経験から、輸送障害に対して柔軟かつ的確に対応しつつ、密度の高い運行管理により

大量輸送を実現する能力を有している。これらの点は、海外市場においても我が国鉄道事業者の強みとなりうると考えられる。さらに、我が国鉄道事業者は、駅周辺開発やターミナル駅での駅ビル等の開発、駅ナカの商業施設運営等の関連事業を含めて価値を高めるノウハウを有しており、各国から高い関心が寄せられているところである。

このように、メーカーと鉄道事業者のそれぞれが固有の強みを有するところであるが、両者が緊密な意思疎通を図ることで、高度な技術を結集してきたのが新幹線である。2014年に開業50周年を迎えた新幹線は、開業以来、乗客の死者ゼロという高い安全性を誇り、平均遅延時間1分未満という定時性を有している。また、コンパクトな土木構造物や軽量の車両により、建設・維持管理・運営コストなどの低減が図られており、低いライフサイクルコストが強みになっている。

その一方で、依然として、課題も存在する。上記のとおり、我が国の鉄道産業は、車両、電機品、信号等の分野ごとに有力企業が林立している状況にあることから、海外のパッケージ型需要に対応するためには、案件ごとに複数の民間企業による連合を組成することが必要である。このため、ビッグ3に比べると、顧客に対する一貫した提案や総合的なサービスを提供できる体制が十分に整っていないとの指摘もあり、各分野のとりまとめが課題となっている。また、海外に鉄道車両を納入する際には、発注者から日本と異なる規格に合わせた設計や急な設計変更を求められたり、厳しい納期を迫られたりするなどにより、設計・製造業務の負担が増大し、我が国企業の応札が困難になる場合がある。このため、海外の車両需要を取り込むためには、我が国の車両メーカーの生産能力の拡充及び生産能力の現状と今後の見通しを踏まえた計画的な取組が必要となっている。

さらに、運行や保守も含めたパッケージ型需要に対応するためには、運行と保守のノウハウを有する我が国鉄道事業者の参画が重要となる。我が国の鉄道事業者の海外事業への意識は高まりつつあり、すでに米国、英国、アジア各国等において事業展開を行っているところであるが、今後さらに拡大する需要に対し、いかに海外事業のリスクを見極めながら取り組んでいけるかが課題である。

4. 今後の海外展開の方向性

世界の鉄道市場の拡大を踏まえ、我が国のメーカーや鉄道事業者が海外事業に進出しているところであるが、今後、アジアを中心とした世界市場のさらなる拡大や、昨年12月に大筋合意に至った日EU・EPAによる欧州市場への参入が容易になることが見込まれている。

これまでに海外事業の経験を十分に蓄積したメーカーについては、我が国と異なる規格や仕様を求められる欧州市場や米国市場も含め、海外の競合相手との競争を制し、受注を獲得する動きも見られ、今後、さらなる受注の獲得を積極的に目指していくことが期待される。

一方、今後、新たに海外展開に取り組もうとしているメーカーにとっては、近年、アジア地域を中心に増加している、本邦技術の活用を前提としたSTEP円借款の供与案件を海外展開への足がかりとしながら、海外事業における経験を蓄積したうえで、欧州市場や米国

市場にも事業を拡大していくことが有効であると考えられる。

また、鉄道事業者については、その参画が期待される運行・保守は一般的に事業期間が比較的長く、その分リスクも大きくなることから、まずは海外の鉄道事業者に対する技術協力や、海外経験の豊富な鉄道事業者とのパートナーシップによる共同参画等を通じて、海外事業に精通した人材の育成やリスクに係る知見等の蓄積を進めたうえで、本格的な事業参画につなげていくことが現実的な方策であると考えられる。

今後、より多くのメーカーや鉄道事業者が海外案件に積極的に取り組み、海外事業における経験を蓄積することにより、さらなる海外需要の取り込みや、我が国の鉄道の海外展開に係る体制の強化及びリソースの確保、ひいては我が国鉄道産業の底上げにつなげていくことが期待される。

5. 海外展開の推進に向けた取組

上記の方向性を踏まえ、今後の海外展開は、欧州や中国をはじめとする競合国との熾烈な競争を制するための競争力強化（Ⅰ）、及び、海外の旺盛な需要を着実に取り込んでいくための供給力確保・環境整備（Ⅱ）の観点から、以下のような取組を進めていくべきであるとする。

Ⅰ. 競争力強化のための方策

(1) 安全性、信頼性、ライフサイクルコスト等の我が国の強みの売り込み

我が国鉄道インフラの海外展開を推進するためには、相手国の要人に我が国の鉄道の強みをアピールする必要がある。これまで、安倍総理や石井国土交通大臣をはじめとするトップセールスや、相手国の要人の招聘、専門家の派遣を実施してきたが、今後も引き続き、安全性や信頼性、ライフサイクルコスト等の我が国の強みを積極的に売り込む。

(2) パッケージ型需要への対応

① 海外の鉄道案件では、単なる車両、信号、電気部品の納入のみならず、鉄道の建設から運行、保守、さらには事業運営までも含む「パッケージ」での対応を求められるケースが多い。このため、以下の取組を強化する。

- ・ 海外の高速鉄道案件における日本連合のとりまとめにおける課題に対応するため、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が、鉄道関連事業者と連携・協力して、新幹線鉄道の技術が活用される海外の高速鉄道について、各分野にわたる関係企業をコーディネートするプロジェクトマネジメントに参画すること等を内容とする「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律案」を通常国会に提出。
- ・ 先般、鉄道事業の統合を発表したシーメンス・アルストムやボンバルディアの総合力に対抗する観点から、我が国メーカーの M&A 等を通じた事業領域の総合化に向けた取組を支援する。

- ・パッケージ型需要に対応した、運行や保守も含めた鉄道事業運営への取組を後押しするため、我が国の鉄道の海外への普及促進を図っていくための民間の母体として鉄道事業者、メーカー、商社等の鉄道関係者が幅広く参加して発足した海外鉄道推進協議会の活用を含め、我が国鉄道事業者への情報提供を行い、海外事業への計画的な参画を促進する等により、関係者の連携強化を図る。
- ・競合国との差別化を図るため、鉄道事業者が有する、駅周辺開発やターミナル駅での駅ビル等の開発や、駅ナカの商業施設運営など関連事業を含めて価値を高めるノウハウを生かしつつ、我が国企業が参画する都市開発案件との連携を図りながら、駅周辺開発等を含めた付加価値の高い総合的な提案を官民連携により行う。

② 他方、車両、信号、電機品等を単体で納入する案件についても、インド・アーメダバードメトロをはじめとして、既に我が国メーカーが受注を獲得してきているところである。また、案件によっては、すでに外国の規格が採用されていて我が国の鉄道をパッケージで導入することが困難な場合や、我が国企業が運行主体として参画することが困難な場合、民間企業のリスク負担が過度に大きい場合なども存在する。このため、海外の増大する需要を着実に取り込む観点からは、我が国と異なる規格への対応を図りながら、単体での納入案件についても取組を積極化していくべきである。ただし、その際、車両などプロジェクトの象徴的な部分を我が国企業が受注することが、我が国のソフトパワーの強化に資する点にも留意する必要がある。

(3) 新たな重点分野としての都市交通システム（AGT、モノレール）の売り込み

AGT（Automated Guideway Transit）やモノレールなどの都市交通システムは、環境優位性や路線設定の柔軟性による空間の有効活用といった利点から、各国から関心を寄せられている。他国に先駆けて都市交通としての実績を示し、先行者利益の確保を目指すことが重要であり、事業性調査支援や要人招聘、専門家派遣等を通じて有用性をアピールし、官民で連携して売り込む。

(4) 総合的なファイナンスパッケージの提供

海外の鉄道案件については膨大な初期投資が必要になるとともに、新興国をはじめとして、民間の資金を活用する PPP 案件が増加しており、その入札にあたっては、ファイナンスの提案もセットで求められることが多い。こうしたファイナンス需要を充足するため、独立行政法人国際協力機構（JICA）、国際協力銀行（JBIC）、海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）、日本貿易保険（NEXI）等による金融支援策が用意されている。すでにインド高速鉄道や英国の IEP をはじめとした案件において、それぞれ円借款の供与や投資金融などを活用しており、今後も関係府省や関係機関と十分連携しつつ、これらの金融支援を最大限活用した魅力あるファイナンス提案を行っていく。

II. 供給力確保・環境整備のための方策

(1) 案件形成段階からの参入に向けた取組

我が国の車両、信号等のメーカーによる海外鉄道案件への参画を促進するためには、案件発掘・形成段階から積極的に我が国政府や我が国コンサルタントが参画し、我が国の技術等の活用を提案することが必要である。また、我が国の技術等の活用を前提とした案件については、着実に具体化・実現していくことが重要である。このため、以下の取組を強化する。

- ・ 欧州系コンサルタントが入札仕様書に欧州規格を採用している状況を踏まえ、日本に強みのある鉄道技術の国際標準化を推進するとともに、STEP 案件等において日本企業に親和性のある仕様のスペックインを図るなど、我が国メーカーの参入を容易にする環境整備を図る。
- ・ 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が、新幹線技術の活用が見込まれる海外の高速鉄道に係る事業性調査をはじめとした案件形成に参画すること等を内容とする「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律案」を通常国会に提出。

(2) 案件形成段階からの官民連携による計画的な案件参画

車両の生産キャパシティや人材確保が課題となっている中、海外鉄道推進協議会の活用を含め、案件形成段階からの官民の連携を緊密にし、個別プロジェクトへの参画可能性の早期検討を進める。

(3) 車両供給力の確保

車両の設計・製造に関する要員不足や発注者からの厳しい納期設定、日本と異なる規格に合わせた設計の要求等を背景に、車両メーカーの応札が困難になる事案も発生しており、海外において増大する需要を取り込むためには、車両の供給力を確保するとともに、我が国の車両メーカーの生産能力の現状と今後の見通しを踏まえた上で、車両メーカーの負担軽減策を講じるなどの環境づくりを着実に実施していく必要がある。このため、以下の取組を強化する。

- ・ メーカー各社における新規雇用の拡充やOB等の活用を促し、車両の供給力の確保を図る。
- ・ 案件形成段階から日本の車両を売り込み、設計負荷の軽減につなげるため、海外向け車両の標準化のあり方について検討を進める。
- ・ 車両メーカー独自の標準化動向を踏まえつつ、多種多様な国内向け車両の設計・生産負荷の軽減につながる標準化のテーマについて検討を進める。
- ・ 相手国からの現地生産化要請について、引き続き政府間協議や政府機関による金融支援等の手段により、メーカー各社を支援していく。
- ・ 案件形成段階からの官民の連携を緊密にし、個別プロジェクトへの参画可能性の早期検討を進める。

(4) 鉄道の海外展開に必要な人材の確保・育成

我が国鉄道の海外展開にあたっては、専門的知見を有し、かつ海外業務に対応できる人材が必要となるが、例えば、インド高速鉄道については設計・入札支援業務が実施されているところ、追加的な業務の発生等によりさらに多くの要員が必要になっており、高速鉄道をはじめ、鉄道の海外展開のための必要な要員が不足している状況にある。その一方で、業界全体の技術者、特に電気系統の技術者が逼迫しているとの指摘もあることから、人材の供給源たる大学等との連携も含めて、人材の確保及び育成に速やかに取り組む必要がある。このため、以下の取組を強化する。

- ・新規採用はもとより、鉄道事業者やメーカー等のOB、外国人人材の活用も含め、人材の確保に取り組むとともに、研修等による人材育成の取組を積極的に進める。
- ・海外事業に必要な専門人材を育成するための大学等と連携した取組について検討する。
- ・海外事業に必要な人材のマッチングのための仕組み等について検討する。

また、相手国が、自ら適切に鉄道を維持管理、運行できるようにするための人材育成も重要であり、我が国鉄道事業者等による相手国の人材育成に係る取組を支援する。

(2) 港湾

1. 国内・海外市場の動向

近年、世界各地域、特に経済成長著しい ASEAN 諸国や中国、韓国等の東アジア諸国を中心に貿易額が大きく増加しており、1990 年から 2016 年にかけて、東アジア及び東南アジアでは 7 倍を超える伸びを記録している。また、世界の港湾取扱貨物量は、リーマンショックの影響を受けた 2009 年を除き、堅調に増加の一途をたどっている。今後も港湾取扱貨物量は増加することが見込まれており、例えば世界のコンテナ取扱個数は、2020 年には 2015 年と比べ、約 14%増加し、約 7 億 8 千万 TEU に達すると推計されている。

海上輸送は大量一括輸送に適した物流モードであり、単位重量当たりの輸送コストは他の輸送モードに比べて低廉である。物流の結節点となる港湾は経済活動や日常生活を支える重要なインフラであることから、多くの国が経済成長に合わせて港湾整備を積極的に推進している。特に、アジアを中心に新たな港湾インフラへの投資需要は増加する見込みであり、2015 年から 2030 年の港湾インフラ需要は世界全体で 400 億 USドル/年と推計されている。また、物流コストの低減を図るため、貨物のコンテナ化や、船舶の大型化、船社・アライアンスの再編等が進んでいる。

このような海上輸送をめぐる動向に対し、国内では、国際コンテナ戦略港湾や国際バルク戦略港湾等の施策により投資の選択と集中を進めているところ。一方、海外では、これまでも我が国の港湾の整備・運営に関する高い技術や経験を用いて地域の経済の安定や発展に貢献してきたところ。また、海外における港湾の建設・運営は、本邦企業が参画するインフラシステムの海外展開のための市場としてますます重要となっている。

2. 日本の港湾の国際競争力

港湾インフラシステムの海外展開については大きく、建設と運営の2つの視点から考える必要がある。

建設に関しては、本邦企業は日本の厳しい自然環境や施工条件に対応した急速施工、地盤改良、環境に配慮した施工等の高い技術を保有しており、国内において多数の施工実績を有している。他方、海外においては、地理的に近く、インフラ投資需要の大きな東南アジア等を中心に施工実績を有する一方、アフリカ等新たな地域に参入するためには、人材ネットワーク、言語等の課題があり、最上流の計画段階からのプロジェクトへの参画や技術基準等の水平展開、人材ネットワークの確保等が必要である。

運営に関しては、国内で既存ターミナルの改良を重ねながら効率的な運営を行ってきた経験から、高い荷役効率、狭いターミナルエリアでの高度な運営等のノウハウを有している。一方、本邦企業は海外での港湾の運営経験は限定的であり、今後、運営経験の蓄積と国内外の他の港湾運営企業との連携等が必要である。

3. 競合国の動向

港湾の建設に関しては、世界的に中国、韓国企業との競争が激化しており、例えば China Communications Construction Company（中国）は、港湾を含めた建設工事全体の海外売上高で世界第3位となっている。その他、Hyundai Engineering & Construction（韓国）、Jan De Nul（ベルギー）、Royal Boskalis Westminster（オランダ）等が世界的に展開している。また、今後のマーケットとして注目されるアフリカでは、Sogea Satom（フランス）が強みを発揮している。

港湾運営に関しては、近年の港湾の運営に必要な投資の大規模化に伴い、Hutchison Ports（香港）、APM Terminals（オランダ、Maersk Group（デンマーク）に属する）、PSA International（シンガポール）及び DP World（アラブ首長国連邦）といったいわゆる従来のビッグ4に加え、近年台頭した China COSCO Shipping（中国）を含めたグローバルターミナルオペレーターが世界のコンテナ取扱量の約52%（2016年）のシェアを握るなど、ターミナルオペレーターの大型化とともに競争環境が厳しさを増している。

4. 海外展開の方向性

これらの状況を踏まえ、港湾分野において今後一層海外展開を推進するために重要な、川上から川下までの一貫した取組（Ⅰ）、海外展開の環境整備のための方策（Ⅱ）の観点から、以下の方策を実施する。

Ⅰ. 川上から川下までの一貫した取組

(1) 我が国の強みである「面的・広域的開発」、「質の高い港湾建設技術」及び「効率的な運営ノウハウ」の売り込み

我が国の港湾インフラシステムの海外展開を推進するためには、相手国の要人に我が国の港湾の強みである、臨海部の産業立地と港湾整備・運営等を併せた面的・広域的開発、急速施工等の質の高い港湾建設技術及び効率的な荷役作業等効率的な運営ノウハウをアピールする必要がある。そのため、これまで首相、国土交通大臣らによるトップセールスや相手国要人の招聘、専門家派遣を実施してきたが、今後も引き続き、我が国の強みを積極的に売り込んでいく。

(2) 官民連携体制の強化

港湾インフラシステムの海外展開に係る民間企業 90 社、14 機関(2018 年 3 月現在)が加入する「海外港湾物流プロジェクト協議会」等を通じて、官民での情報の共有・意見交換、案件発掘体制の強化、港湾運営への参画強化を図っているところであり、さらに取組を強化する。

(3) 国際標準の獲得と港湾物流に係る情報伝達の電子化と国際的な組織との連携

本邦企業が港湾インフラシステムを有利に海外に展開していくとともに、効率的な運営を可能とするため、港湾技術基準の普及や港湾 EDI 等の海外展開を推進する。また、その推進のため、国際港湾協会(IAPH)及び国際航路協会(PIANC)等の国際的な組織との連携を強化する。

(4) 総合的なファイナンスパッケージの提供

本邦企業が海外展開を行うにあたって必要となる資金について、独立行政法人国際協力機構(JICA)、国際協力銀行(JBIC)、海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)、日本貿易保険(NEXI)等による出資・融資といった金融制度を最大限活用し、相手国政府に対して魅力あるファイナンスパッケージを提案する。

Ⅱ. 海外展開の環境整備のための方策

(1) 国際戦略港湾運営会社の海外展開

埠頭群を一体的に運営し、アジア各地からの集貨を行っている国際戦略港湾の運営会社の海外の港湾の整備・運営やこれらに関する調査への参画を可能とするよう、本年 3 月に「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律案」を通常国会に提出。

(2) 官民連携による計画的な案件参画

「海外港湾物流プロジェクト協議会」等を通じ、より上流からの港湾プロジェクトにかかるニーズ把握を行い、本邦企業が強みを発揮することが可能な案件の形成を推進する。また、JICA との連携により、海外の主要人材とのネットワークの確保・強化を実現し、本邦企業の海外港湾プロジェクトへの進出を支援する。

(3) 海外展開可能な体制の確保

本邦企業が新たな国・地域でプロジェクトに参画するためには、自らのリソースの制約に加え、法制度、税制、言語、人材ネットワーク等の課題があり、その解決には相応の時間を要することとなる。増大する海外の需要を効率的に取り込むため、外国との港湾分野の連携拡大による国間の連携、海外の有力企業と本邦企業との連携支援、JICA 研修等を活用した現地人材の能力向上等により、本邦企業の海外港湾プロジェクトへの進出体制を充実させる。

(3) 空港

1. 国内・海外市場の動向

我が国の国内航空需要は、2007 年度より、燃油価格の高騰、リーマンショック、東日

本大震災の影響もあり減少傾向にあったが、2012 年度から L C C が航空市場に参入し、また、日本経済の成長とも相まって緩やかに拡大する見通しはあるものの、その伸びは限定的かつ国際航空需要に比べると小規模である。

一方で、我が国の国際航空需要は、2001 年以降のテロ、景気後退、東日本大震災等の発生毎に一時的な落ち込みは見られたものの、政府あげてのインバウンド政策の効果により堅調に増加している。また、全世界的にみても、アジア地域をはじめとする新興国の旺盛な航空需要もあり、1997 年から 2016 年の 20 年間で年平均 4.9% の伸びを示すとともに、今後 20 年間も安定的に拡大するものと予測されている。

このような中、世界の空港建設市場では、年によりバラツキは見られるが計画・事業中のものでも今後 5 年間の事業規模は約 4,500 億 US\$ に達する見込みであるとともに、独立採算可能な大規模空港を中心に、既存空港の改修等の事業に合わせた空港の民営化や P P P、コンセッション事業等が諸外国で広がっており、これに伴い民間企業が空港の運営権を長期投資案件として獲得できる機会も増加傾向にある。

2. 我が国空港の国際競争力の現状

我が国を代表する空港である羽田空港及び成田空港は、世界の主要な大規模空港と比べても遜色ない定時性を確保しており、特に羽田空港は、滑走路とターミナルビルの位置関係から空港運用が複雑であるにも関わらず世界一の定時性を誇り、当該空港を運用する空港オペレーターは、ネットワークを結ぶ地方空港との連携により過密ダイヤの確保に関する優れたノウハウを有している。

また、我が国空港オペレーターは、SKYRTAX 社が実施している全世界的な空港の評価において、清潔さ、スタッフサービス、商業施設（食事）、入国サービス、安全性等の分野において高い評価を受けており、総合評価においても常に上位にランクインし正確で高品質なサービスの提供に関するノウハウを有していると言える。

その一方で、我が国空港オペレーターは、現在数社に限られており、その中でも成田国際空港株式会社及び中部国際空港株式会社については、設立趣旨から、法律上業務範囲の制約により海外空港案件への参画が困難なことから、海外空港案件に関心のある本邦企業への助言等に留まっているのが現状であり、海外空港案件への本格的な参入経験がない。このため、古くから海外空港案件に参画してきた経験豊富な世界の主要な空港オペレーターと比べると競争力が大きく劣ることから、我が国空港オペレーターは、これら世界の主要な空港オペレーターが歩んだ歴史等を参考として、ODA 等による支援国や経済的な結びつきが強い国など参入しやすい地域における空港運営企業等への技術協力や出資等から参画を図り、海外空港の運営ノウハウ・経験を蓄積し競争力の強化を図ることが喫緊の課題である。

また、我が国空港オペレーターをはじめとする我が国企業集団による海外空港案件の獲得に向けては、JICA、JOIN、JBIC 等といった政府関係機関を活用し、相手国のニーズに対応した様々なファイナンススキームの提案を行うことも有効である。

3. 競合国の動向

欧州における Group ADP（フランス）、VINCI Airports（フランス）、Fraport AG（ドイツ）などの主要な空港オペレーターは、1990年代から旧植民地等の参入しやすい地域や海外の空港運営企業への出資等から海外空港案件への参画をスタートさせ、海外空港の運営ノウハウ・経験等を蓄積した上で徐々に参入地域や事業を拡大してきた歴史がある。例えば、現在の ADP は、30 を超える海外空港の運営を行い、その年間取扱旅客数は2億人を超えるほどの大規模な事業展開を行っている。

また、アジアに目を向けると、代表的な空港オペレーターである Changi AG（シンガポール）も、1990年代後半から出資等による海外空港案件に参画することで、運営ノウハウ・経験等を徐々に蓄積し、現在ではロシアやブラジルの空港運営にも参画するなど参入地域を拡大している。このほか、韓国企業は空港運営そのものの案件には関心が薄く、空港マスタープランの策定やコンサルティング業務に関する案件に注力する傾向が高く、中国企業は、主に新空港等の建設案件に関心を示す傾向が高い。

近年の傾向としては、大規模空港の場合、欧州の空港オペレーター（ADP、Fraport、VINCI）や Changi が、空港の運営・投資案件に注力する傾向が高く、その中でも VINCI 及び Changi は、グループ企業内に建設機能を有することから建設事業への投資にも積極的である。一方、小規模空港の場合、空港建設市場に競争力を持つ中国企業やコンサルティング事業等に関する案件に関心が高い韓国企業が目立つ傾向にある。

4. 海外展開の方向性

高い伸びが見込まれるアジア地域等の空港インフラ市場において、我が国企業による海外空港案件の獲得に向け、高い定時性など我が国空港運営の強みを活かしつつ、着実な案件獲得による海外空港運営ノウハウの吸収を通じて、我が国空港オペレーター自身の国際競争力を強化し、世界の主要な空港オペレーターと対等にわたりあえるよう以下の取組を積極的に推進する。

I. 官民一体となった取組の強化

（1）質の高さ、信頼性等の我が国空港の強みである優れた技術やノウハウの売り込み

これまでも様々な機会を捉えて行ってきた諸外国政府要人とのトップセールスや、要人招聘事業、航空セミナーの開催、JICA と連携した人材育成支援事業等を通じて、質の高い空港運営ノウハウ、高い安全性及び信頼性、人材育成・技術支援等の強みを強力にアピールする。

（2）我が国企業・関係省庁等で構成する航空インフラ国際展開協議会による情報共有及び案件発掘の推進

多種多様な我が国企業等（約90社）から構成される航空インフラ国際展開協議会による情報共有や意見交換等を活発化させるとともに、同協議会に設置された海外

空港運営案件発掘調査 WG により、本邦企業が関心を有するものの空港運営案件に関する十分な情報が入手できていない国を対象として案件発掘を推進する。

(3) ODA スキーム等と連携した海外空港案件獲得の推進

我が国と結びつきが強い国・地域において、ODA スキームと連携した空港整備案件の獲得を図るとともに、ハード面の整備ノウハウや空港運営ノウハウを活かし、その後の当該空港における運営事業の獲得を推進する。

(4) 総合的なファイナンスパッケージの提供

我が国企業集団による海外空港案件の獲得に向けて、JICA（円借款等）、JOIN（出資等）、JBIC（融資等）、NEXI（貿易保険等）といった政府関係機関による金融支援を最大限活用し、相手国のニーズに柔軟に対応可能な魅力あるファイナンススキームを提案する。

II. 我が国空港オペレーターの本格的参画

(1) 成田国際空港株式会社、中部国際空港株式会社の業務範囲の拡大【P】

高い定時性や騒音・環境対策等の空港の立地に由来する諸課題への対処能力を活かして、海外空港の運営やその案件獲得に向けた調査等の業務を実施する。

(2) 我が国空港オペレーターの競争力強化

我が国空港オペレーターに海外空港案件への本格的な参入経験がないことを踏まえ、航空インフラ国際展開協議会等を活用し、我が国企業との関係の深化や海外事業経験が豊富な商社等からのノウハウの吸収を図りつつ、ODA 等による支援国など参入しやすい地域における空港運営企業等への技術協力や出資等による参画を図る。これにより、海外空港運営ノウハウ・経験を蓄積するとともに、空港オペレーター自身の競争力を強化し我が国企業集団の中核としての機能を確立する。

(3) 国内空港コンセッションを通じた我が国企業による海外空港運営案件への対応能力の強化

増加する国内空港コンセッションの出資者となる我が国企業が、空港運営ノウハウ等を吸収・蓄積することにより、海外空港運営案件への対応能力を強化する。これにより得られた海外空港運営ノウハウ・経験を国内空港の運営にも還元されることで生まれる好循環により、国内・海外の空港運営事業におけるシナジー効果も期待できる。

(4) 都市開発・不動産開発

1. 国内・海外市場の動向

海外の都市開発・不動産開発市場においては、人口増加・経済成長に伴い都市化が進むアジア新興国を中心に、その市場規模は拡大を続けており、また、中高所得者層の増加に伴い、質の高い住宅への需要は高まりを見せている。

しかしながら、旺盛な都市開発・不動産開発需要が顕在化する一方、急速かつ計画的でない都市化が進むあまり、渋滞、大気汚染等の問題が深刻化している都市が多いのも事実である。我が国が現在に至るまで実施してきた都市開発・不動産開発で得られた知見やノウハウを新興国等に展開していくことは、これらの国における持続可能な成長を支援するとともに、人口減少・少子高齢化が急速に進む我が国において、旺盛な経済需要を我が国の成長に取り込む観点から極めて重要である。

このため、我が国の都市開発・不動産開発の更なる海外展開の促進に向けて、官民一体となって取組を進めていくこととする。

2. 日本の都市開発・不動産開発の国際競争力と課題

我が国は、戦後復興から現在に至るまで、高度経済成長期、安定期、成熟期といった都市の各成長段階において、大気汚染、公害の発生といった環境問題やモータリゼーションの進行に伴う交通渋滞の深刻化等、様々な課題に直面し、その都度対応し乗り越えてきた。このような中で蓄積・実現されてきた公共交通指向型都市開発、スマートシティ、区画整理・市街地再開発等の法制度、大量住宅供給のための住宅整備・金融制度、耐震・省エネ建築基準・施工技術等のノウハウと経験は、新興国が今後直面するであろう諸問題に解決策を提供できる点で我が国の強みとなる。中でも、IoTや自動運転等の先進的技術を取り入れたスマートシティの実現に向けた取組は、持続可能な都市の実現に資するものとして、世界各国、特に新興国から高い関心が寄せられているところである。

しかしながら、こうした強みがあるにもかかわらず、我が国企業による大規模な都市開発への参画実績は限られている。ODA等の支援により鉄道・道路等のインフラ整備が行われても、周辺の都市開発に参画できていない現状がある。また、スマートシティを実現するための優れた個別の技術は有しているものの、それらを統合したコンセプトを相手国のニーズに合わせて提案することができておらず、結果として具体的な事業として実現できていないところである。

また、アジア新興国においては、旺盛な都市開発・不動産開発需要がある一方で、現地の法制度の不備や不透明な運用、信頼できる現地パートナーの確保の問題や、リスクマネーの調達の困難性等により、我が国の都市開発・不動産開発関連企業が海外において事業を行うための環境が十分に整っておらず、海外事業に取り組む我が国企業の裾野の拡大が十分に進んでいない。このため、相手国におけるビジネス環境整備をしていくことも課題である。

3 競合国の動向

我が国の都市開発・不動産開発においては上述の課題が存在する一方、競合国においては、政府機関の後押しのもと、新興国を中心に、官民一体となって都市開発・不動産開発を進めている事例が見受けられる。例えば、シンガポールの民間事業者は、政府系開発公社、政府

系ファンド等と連携して、計画、基盤整備から上物開発まで一体となった都市開発事業をアジア各国において推進している。また、韓国では、民間事業者が土地住宅公社と連携しながら海外の都市開発を積極的に推進している。さらに、近年では、案件発掘・形成支援や金融支援を実施する「韓国海外インフラ・都市開発支援公社」を設立するための法令改正が行われる等、海外展開に向けた政府の支援が一層強化されているところである。

4 海外展開の方向性

こうした状況を踏まえ、我が国の都市開発・不動産開発の更なる海外展開を促進していくため、(Ⅰ) ビジネス環境の整備、(Ⅱ) 川上から川下までの一貫した取組の推進、(Ⅲ) 政府間枠組みの構築・活用の3つの柱のもと、官民一体となって以下の取組を進めていく。

I. ビジネス環境の整備

我が国都市開発・不動産開発の海外展開に当たっては、我が国企業が現地において事業を行いやすい環境を整備するため、現地法制度をはじめ、海外展開の基礎となるビジネス環境の整備を戦略的に推進することが必要となる。このため、以下の取組を強化する。

- ・相手国において法制度整備支援を行い、我が国企業が事業活動を行いやすいビジネス環境の整備を促進する。また、相手国において我が国の質の高い都市開発・不動産開発に対する理解を深めるため、研修員受入、専門家派遣を行う。
- ・国際交渉や政府間対話等を活用し、相手国における外資規制の緩和、規制の透明性向上等を進める。
- ・本年3月に第196回通常国会に提出した「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律案」を踏まえ、住宅金融支援機構による住宅金融制度の構築・拡充に向けた支援を行い、相手国の中所得者層の住宅取得を促進するとともに、我が国企業が進出しやすい住宅市場環境を整備し、高品質な住宅の設計・管理を促進する。
- ・政策的・技術的な知見を有する耐震・省エネ等の建築基準の構築・技術普及への支援を行い、我が国企業の進出に向けた市場環境の整備を図る。

II. 川上から川下までの一貫した取組の推進

(1) 我が国の強みの発信

都市開発・不動産開発の海外展開を推進するためには、まずは相手国政府の要人や現地企業に対し、我が国の都市開発・不動産開発の強みをアピールし、理解してもらう必要がある。このため、以下の取組を強化する。

- ・総理大臣や国土交通大臣等によるトップセールスの強化、二国間会議・セミナー等の開催、要人招聘を通じて、我が国の強みを積極的に売り込む。
- ・シティ・フューチャー・ギャラリー（仮称）の整備、スマートシティに関する実証的な取組の推進などにより、日本の都市の魅力を発信する。
- ・我が国都市開発・不動産開発の強みをアピールする機会として、国際的な不動産会議の

誘致を進める。

- ・「質の高いインフラ」を象徴する不動産プロジェクトの表彰や、我が国の不動産業の強みを紹介する広報媒体の作成等を通じ、効果的な情報発信を行う。

（２）相手国政府・現地企業との信頼関係の構築

上述のとおり我が国の都市開発・不動産開発の強みに対する理解を促進した上で、具体的な案件形成につなげるためには、官民が連携し、相手国政府・現地企業とのネットワークを構築する必要がある。このため、以下の取組を強化する。

- ・海外エコシティプロジェクト協議会（J-CODE）、住宅・建築・都市分野国際交流協議会（JHBUD）等のプラットフォームを活用し、都市開発・不動産開発に関して相手国との情報交換を促進するとともに、官民ミッションの派遣等を行う。
- ・日系デベロッパー向け海外展開セミナーの開催や、現地企業とのビジネスマッチングを行う。

（３）案件形成段階からの参入に向けた取組

我が国都市開発・不動産開発関連企業の大規模な都市開発事業への参画を促進するためには、案件発掘・形成段階から積極的に我が国政府や関係機関が参画し、民間企業が参画する環境を整備することが有効である。このため、以下の取組を強化する。

- ・我が国企業の進出が想定される地区開発マスタープラン策定に際し、政府間枠組みを活用するなどの必要な支援を行うことにより、案件形成を促進する。
- ・本年３月に第 196 回通常国会に提出した「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律案」を踏まえ、大規模開発におけるマスタープランの策定、関係者間の権利調整等の知見を有する都市再生機構が、地区開発マスタープランの策定や都市開発事業等に関する F/S 調査等を実施することにより、我が国企業の受注を促進する。

（４）JOIN を通じたリスクマネーの供給等ファイナンス面での支援

事業の実施段階において企業の参入を促進するため、海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）による都市開発事業への資金の供給を引き続き推進していく。また、独立行政法人国際協力機構（JICA）、国際協力銀行（JBIC）、日本貿易保険（NEXI）等による金融支援を最大限活用した魅力あるファイナンス提案を推進していく。

（５）鉄道をはじめとするインフラ整備と一体となった都市開発の推進

都市開発については、特に、我が国 ODA 等によるインフラ整備と周辺の都市開発事業との連携が求められていることから、案件形成から事業実施段階までの各段階で他のインフラ整備事業との連携を図っていく。具体的には、鉄道整備等と一体となった駅周辺開発の提案や、JOIN 等を通じた民間都市開発事業支援と JICA 等によるインフラ整備支援を有機的に連携させること等、他のインフラ整備事業と一体となった都市開発を推進していく。

Ⅲ. 政府間枠組みの構築・活用

これらの取組を効果的に推進し、新たな市場を開拓するとともに、海外市場に進出する我が国企業の裾野の拡大を目指すにあたっては、単に相手国政府からの要請に個別に対応するのみならず、相手国のニーズを踏まえ、我が国の知見やノウハウを戦略的に売り込むことが不可欠である。このため、政府レベルから我が国の都市開発・不動産開発に対する理解を促進し、相手国における案件形成の川上から川下まで参画できるよう、二国間プラットフォームの構築・活用を通じて、相手国における我が国のプレゼンス向上を図っていくこととする。

(5) 建設産業

これらの産業・分野に横断的に関わる産業として建設産業が上げられる。昨年に引き続き、国土交通省として建設産業の海外展開についても支援していく。

戦後の我が国建設業の海外展開は、いわゆる賠償工事の請負から始まり、アジア諸国を中心に経済・社会の発展に不可欠なインフラの整備に貢献するとともに、現地の技術者・技能者等の人材育成や環境保全・防災能力向上にも寄与するなど、我が国の国際貢献の一翼を担ってきた。

また、製造業を中心とする我が国産業の復興と海外展開の進展に伴って、海外における日本企業の製造拠点の建設・保守管理を請け負い、建設業以外の我が国産業の海外展開を縁の下で支える重要な役割も担ってきた。

さらには、近年政府を挙げて推進しているインフラシステムの海外展開においても、鉄道の敷設や空港・港湾の整備など多くの分野で建設業は欠かすことのできないプレーヤーであり、その海外展開は我が国の質の高いインフラの普及に直接的に貢献するものである。

一方、これまで我が国においては、国内に比較的大きな建設市場が存在することもあり、建設企業の多くにとって海外事業が必ずしも中長期的な戦略に基づいて欠かすことのできない重要な事業の柱とは位置づけられていなかったことは否定できない。

しかし、海外の市場に目を転じれば、米国・欧州・アジア太平洋地域等を合わせた建設市場の規模は日本の10倍以上になるとの推計もある。経済成長著しいアジアの新興国や人口増加の顕著な中東・アフリカなどの地域で今後更なるインフラ需要が顕在化することを考えれば、我が国建設企業がグローバルに活躍していくためには、こうしたビジネスチャンスを確実に掴むことが重要である。

現時点では多くの建設企業の受注高において海外事業が占める割合は10～20%程度に留まっているものの、こうした状況を踏まえ、近年は各社ともその割合を増加させる意欲を有してきている。政府としても、「インフラシステム輸出戦略」を策定するなど、この流れを更に加速するべく施策を行ってきており中長期的な視点で海外事業を重要な柱のひとつにしようとしている企業も増えつつある。

この点、海外の競合企業は売上高に占める海外事業の割合が高く、積極的に海外市場の

成長を取り込んでいる様子が見える。一方、我が国建設企業については、全体として堅調に海外受注高が増加しているものの、世界市場におけるシェアを見ると、これまで国内市場で培ってきた技術力や経験に基づくポテンシャルを必ずしも実績に結びつけられていない。

我が国建設企業の海外での受注内訳を見ると、これまでの海外展開の経緯もあり、建築では日系製造業等からの受注（工場建設等）、土木ではODA（特にタイドODA）案件の受注が大きなウェイトを占めている一方で、現地民間企業や現地公共機関の自己資金案件、ADB等の国際援助機関を資金源とする案件はまだまだ拡大の余地が大きい。

地理的に見ても、我が国建設企業の受注の大部分がアジア又は北米の一部の国におけるものであり、その他のアジア諸国やアフリカ、中東、中南米といった地域への進出は限定的である。アジアや北米が大きな市場であることは間違いないものの、同時に日系建設企業間の競争も激しく、我が国建設業の海外展開を全体として進めて行くためには、既存市場の深耕はもとより、地理的な意味で多様な市場への進出を促進する必要があると思われる。

さらに、世界のインフラ市場においては、政府支出のみでは必要なインフラ需要を賄いきれず、民間資金を効果的に動員したPPP事業がますます求められていることを踏まえれば、建設請負のみならず、上流段階の案件形成から維持管理など下流段階までの幅広いステージを含むPPP事業に参画することにより、収益機会の拡大を図るとともに、建設事業の受注拡大にもつなげることが望ましい。また、PPP事業に限らず、不動産開発投資など建設分野と関連の深い分野への事業領域の拡大も同様の効果を得られると思われる。しかしながら、この分野においては、現時点で我が国建設企業のプレゼンスは限定的であり、今後の取組が期待されている。

こうした現状を踏まえれば、我が国建設企業の海外展開を拡大するためには、①日系製造業やタイドODA以外を資金源とする案件受注の更なる拡大、②地理的な意味での市場の多様化、③PPPをはじめとする新たな分野への挑戦、という3つの方向での新市場獲得を追求する必要がある。

同時に、既に我が国建設企業が活発に事業を行っている国・地域についても、そのビジネス環境は必ずしも理想的であるとは言えず、我が国建設企業が案件を受注するだけでなく、しっかりと利益を出せるような環境を整え、民間企業だけでは解決が難しい個別の問題が発生した場合には政府間のチャンネルを使って問題解決を支援することも必要である。

さらに、新市場の開拓であるか既存市場の深耕であるかを問わず、海外事業を円滑に展開するためには質、量ともに十分な人材の確保が不可欠であり、長期的な視点から企業の取組をサポートすることが求められる。

また、いずれの地域や分野、市場においても新興国企業を含めた他国企業との競争はますます激化してきており、経営戦略としての一定の市場選別は行いつつも、重要な市場において我が国建設企業自身が勝ち抜いていくためには、十分な競争力を有することが大前提となる。この点、「高い技術力」や「工期の遵守」といった要素がしばしば我が国建設

企業の強みとして挙げられるが、「高い技術」が評価される前提としての価格競争力の強化や、「工期の遵守」を前提とした上できちんと利益も確保するための国際的なビジネス慣行への順応促進、ファイナンスや技術移転も含めた総合的な提案力の強化などの課題に、今後も取り組んでいく必要がある。

最後に、我が国建設業の海外展開を推進するにあたり、一部の大手企業による取組だけを促進するのではなく、建設業全体としての海外展開の裾野を広げる視点が重要であり、国土交通省として、技術力と意欲をもった中堅・中小建設企業について、その海外展開を積極的に後押ししていくことも不可欠である。

以上を踏まえ、国土交通省としては、我が国建設企業の海外展開促進のために、以下の施策を実施していく。

<市場横断的施策>

➤ 市場環境整備・個別案件対応

海外市場においては、関連法制度の未整備や突然の制度変更、発注者による不当な要求などによってビジネスの遂行が困難になるリスクが比較的大きく、こうしたリスクに民間企業だけで対応することは難しい。そのため、必要な法制度整備・普及の支援を行うとともに、要人会談・二国間会議・国際交渉を活用して相手国政府に対して市場環境改善、個別の案件に係る問題解決を働きかける。

➤ 国際人材の育成・確保

「一点モノ、現地生産」といった建設業の特性に由来するリスクに加え、海外で事業を行うことに付随する様々なリスクに適切に対処するためには、経験と技術を備えた人材が必要不可欠である一方、その育成・確保には時間とコストを必要とする。国内市場においても人材確保が課題となる中、若年層の入職促進、外国人材の活用推進、海外要員育成支援などにより国際人材の育成・確保を支援する。

➤ 価格面を含めた競争力強化

人件費の高さや国内外の契約慣行の違い、リスクに対する考え方を含む企業文化、言語の問題など、我が国建設企業が競争力を高める上で課題となる要素は多く存在している。そのひとつひとつに長期的な視点で対処していくため、事業者や有識者の意見を踏まえて課題の所在を改めて明確にした上で、それぞれの課題について個別の施策を実施していく。そのひとつの取組として、第三国企業やローカル企業との連携強化、ファイナンス面で政府の有するツールの活用や民間金融機関との連携強化も進めていく。

<新市場の獲得>

➤ 発注者資金源の多様化

- ・ 新規市場を開拓していくためには、アンタイドODAやADBを始めとする国際開発銀行

の案件をいかにして取り込んでいくかが重要であるが、この分野では競合企業との競争が激しく、我が国建設企業の強みが正当に評価される競争環境の整備が課題となる。このため、発注者側の能力強化や入札制度の改善を含めて公正な競争環境の確保に向けた取組を進める。

- ・ また、主に先進国の政府や民間企業の自己資金によるインフラ建設、製造設備建設も、拡大していくべき市場である。ここでは、競合国のみならずローカル企業との競争を勝ち抜いて受注を獲得する必要があるが、当該国・地域における事業の長期継続に裏打ちされた徹底的なローカル化が重要であることから、将来的なM&Aによるローカル化も念頭に置きつつ、我が国建設企業と現地パートナーとのマッチング、機会を捉えた我が国建設企業のプロモーション等を行っていく。

➤ 地理的拡大

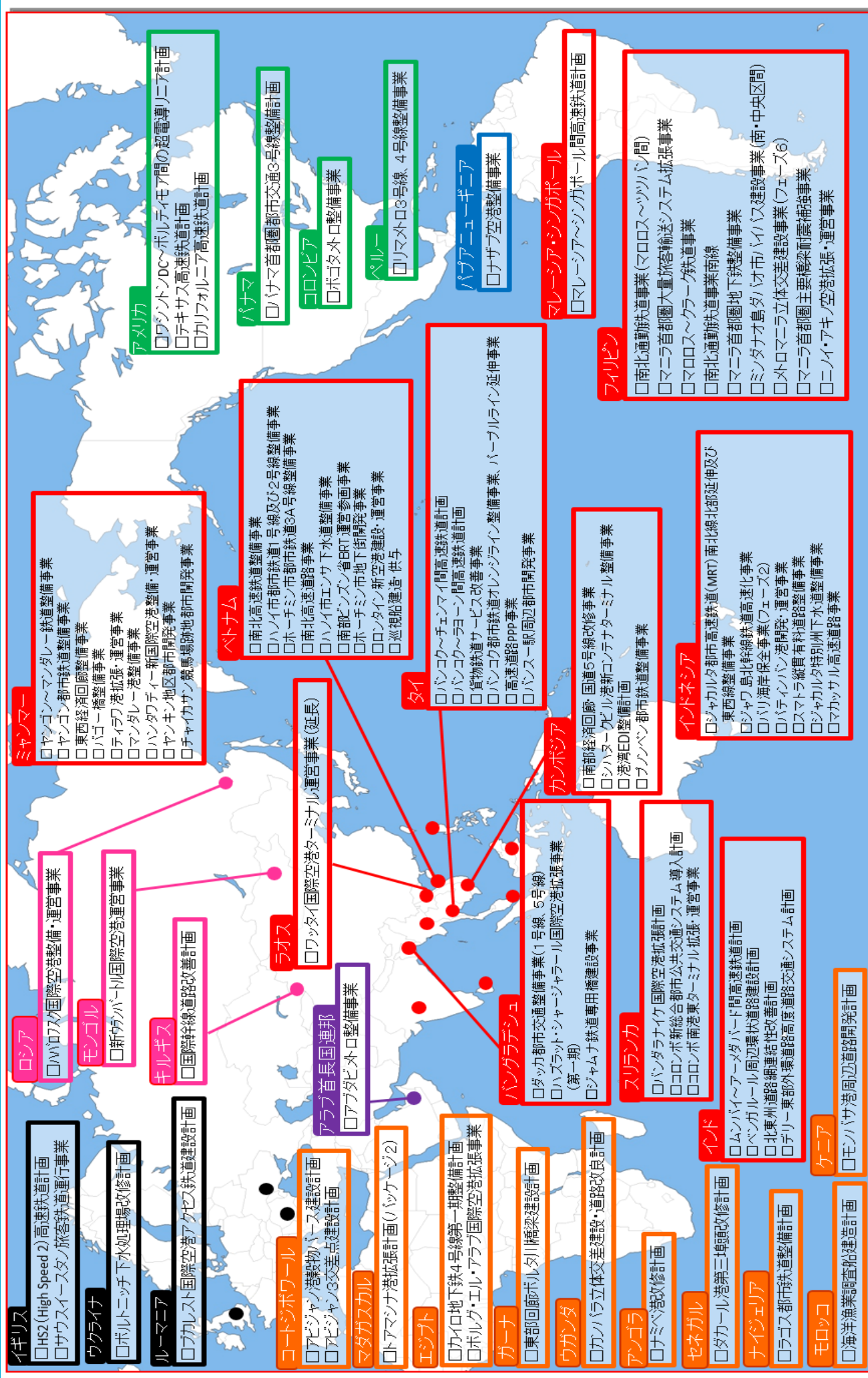
- ・ これまで日系建設企業の進出が進んでいない国・地域については、市場に関する情報が乏しい、市場規模やリスクの観点で短期的な優先順位が低く進出に係る社内の意思決定のハードルが高い、日系製造業拠点が多く進出のきっかけがない、などの理由が考えられる。一方、こうした市場は比較的日本企業間の競争が少なく、戦略的に進出することで、自社にとっての長期的・安定的な市場とすることも可能である。こうした観点から、有望な市場に関する委託調査業務や「官民インフラ会議」等を活用し情報提供や「きっかけ作り」を行っていく。

➤ 新分野への進出

- ・ PPPや不動産開発投資については、建設請負に係るリスクに加えて投資家としてのリスクも取ることになるため、その市場としての将来性にも関わらず、未だ我が国建設企業の関心・意欲は必ずしも高いとは言えない。また、意欲がある場合においても、特に海外においては十分な経験がない場合が多い。したがって、セミナーの開催等によって知見の共有と機運の醸成を図るとともに、「モデルケース」としての具体的な案件形成による経験の蓄積を支援する。

<中堅中小建設企業支援>

我が国建設企業の中には、海外展開への意欲と高い技術力をもちながら、海外事業に関する知見や市場情報、ネットワーク、経営体力を有していないために海外進出を躊躇している企業が存在する。すべての企業にとって海外展開が不可欠であるわけではないが、こうした意欲を有する企業にとっては海外展開が選択肢のひとつとなることが期待される。このため、中堅・中小建設業海外展開推進協議会（JASMOC）を通じた事業者間・関係機関との連携の促進を始めとして、官民ミッション団の派遣、海外事業リスク等に係る知見・情報の提供などにより、中堅・中小企業を含む建設業の海外展開の裾野拡大に取り組む。また、海外において先導的に活躍し、「質の高いインフラ」の普及に貢献している中堅・中小建設関連企業を表彰する「JAPANコンストラクション国際賞」（国土交通大臣表彰）を創設したところであり、当該取組を引き続き進めていく。



イギリス

- HS2 (High Speed 2) 高速鉄道計画
- サウスイースタス旅客鉄道運行事業

ウクライナ

- ポルトニッチ下水処理場改修計画

ルーマニア

- アブラスト国際空港アクセス鉄道建設計画

コートジボワール

- アビジャン港船舶バース建設計画
- アビジャン3交差点建設計画

マダガスカル

- トアマシナ港拡張計画(リクージェ2)

エジプト

- カイロ地下鉄4号線第一期整備計画
- ホルグ・エル・アラブ国際空港拡張事業

ガーナ

- 東部回廊ホルレタリ橋梁建設計画

ウガンダ

- カンバラ立体交差建設・道路改良計画

アンゴラ

- ナミベ港改修計画

セネガル

- ダカル港第三埠頭改修計画

ナイジェリア

- ラゴス都市鉄道整備計画

モロッコ

- 海洋漁業調査船建造計画

ケニア

- モンバサ港周辺道路開発計画

ロシア

- ハバロフスク国際空港整備・運営事業

モンゴル

- 新ウバートル国際空港運営事業

キルギス

- 国際幹線道路改善計画

ラオス

- ワッタイ国際空港ターミナル運営事業(延長)

アラブ首長国連邦

- アブダビ外口整備事業

ミャンマー

- ヤンゴン〜マンダレー鉄道整備事業
- ヤンゴン都市鉄道整備事業
- 東西経済回廊整備事業
- ハコウ橋整備事業
- テイラワ港拡張・運営事業
- マンダレー港整備事業
- ハンタワディー新国際空港整備・運営事業
- ヤンキン地区都市開発事業
- チャイカサン競馬場跡地都市開発事業

ベトナム

- 南北高速鉄道整備事業
- ハノイ都市鉄道1号線及び2号線整備事業
- ホーチミン都市鉄道3A号線整備事業
- 南北高速道路事業
- ハノイ市エンサ下水道整備事業
- 南部シズン省BRT運営参画事業
- ホーチミン市地下街開発事業
- ロンタイン新空港建設・運営事業
- 巡視船建造 供与

タイ

- バンコク〜チェンマイ間高速鉄道計画
- バンコク〜ラオーン間高速鉄道計画
- 貨物鉄道サービス改善事業
- バンコク都市鉄道オレンジライン整備事業、パークラライン延伸事業
- 高速道路PPP事業
- バンクスー駅周辺都市開発事業

カンボジア

- 南部経済回廊 国道5号線改修事業
- シハヌービル港新コンテナターミナル整備事業
- 港灣EDI整備計画
- プノンペン都市鉄道整備事業

ハンガリー

- ダッカ都市交通整備事業(1号線、5号線)
- ハズラット・シャージャラル国際空港拡張事業(第一期)
- シヤムナ鉄道専用橋建設事業

スリランカ

- バンダラナイケ国際空港拡張計画
- ココンボ新総合都市公共交通システム導入計画
- ココンボ南港ターミナル拡張・運営事業

インド

- ムンバイ〜アーメダバード間高速鉄道計画
- ベンガルール周辺環状道路建設計画
- 北東州道路網連結性改善計画
- デリー東部外環道路高度道路交通システム計画

アメリカ

- ワシントンDC〜ボルティモア間の超電導リニア計画
- テキサス高速鉄道計画
- カリフォルニア高速鉄道計画

パナマ

- パナマ首都圏都市交通3号線整備計画

コロンビア

- ボコタ外口整備事業

ペルー

- リマ外口3号線、4号線整備事業

パプアニューギニア

- ナザブ空港整備事業

マレーシア・シンガポール

- マレーシア〜シンガポール間高速鉄道計画

フィリピン

- 南北通勤鉄道事業(マロス〜ツツリノ間)
- マニラ首都圏大量旅客輸送システム拡張事業
- マロス〜クラーク鉄道事業
- 南北通勤鉄道事業南線
- マニラ首都圏地下鉄整備事業
- ミンダナオ島ダバオ市ハイパス建設事業(南・中央区間)
- 外マニラ立体交差建設事業(フェーズ6)
- マニラ首都圏主要橋梁耐震補強事業
- ニノイ・アキノ空港拡張・運営事業

インドネシア

- ジャカルタ都市高速鉄道(MRT)南北線北部延伸及び東西線整備事業
- ジャワ島北幹線鉄道高速化事業
- バリ海岸保土事業(フェーズ2)
- パタインバン港開発・運営事業
- スマトラ絨具有料道路整備事業
- ジャカルタ特別州下水道整備事業
- マカッサル高速道路事業