

国土交通省インフラシステム海外展開行動計画

平成28年3月

国土交通省

目次

1. 「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」の策定	1
2. 地域・国別の取組方針	
1) 地域・国別の取組方針	4
(1) ASEAN地域	4
(2) 南西アジア	11
(3) 北米、西欧、豪州	13
(4) 中東、ロシア・中央アジア・コーカサス・モンゴル、中南米	16
(5) アフリカ地域	18
(6) 太平洋島嶼国、東欧等	19
2) 事業実施に当たっての考慮事項	20
3. 国際標準化・制度構築・人材育成に関する取組み	22
4. 官民連携事業(PPP 事業)への参入促進に関する取組み	24
5. 建設産業の海外展開に関する取組み	26
6. 中小企業等の海外展開支援	28
7. 価格や対応スピードにおける競争力向上に向けた取組み	30
8. プロモーションの充実	31
9. 新技術等を活用した新たなインフラ海外展開に向けた取組み	33
10. 海外インフラ需要を更に取り込んでいくために必要な視点	34

1. 「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」の策定

(1) 背景

インフラシステム海外展開は、我が国の成長戦略（「日本再興戦略」（※1））の最重要施策の一つに位置づけられてきている等、人口減少、少子超高齢化が進行する我が国の成長戦略の重要な柱であり、政府を挙げて取り組んでいるところである。

2015年5月及び11月には、内閣総理大臣より「質の高いインフラパートナーシップ」及びそのフォローアップが発表され、我が国のインフラシステムの強みを諸外国に効果的にアピールするとともに、関連制度、金融支援方策等を強化することにより、政府全体としてさらに力を入れてアジア各国における「質の高いインフラ投資」（※2）の実施を支援する方針が示された。

2015年末に発足したASEAN経済共同体（AEC）は、総人口約6億人、域内GDP約2兆ドルの巨大市場を生み出し、また、同年大筋合意し、2016年2月に署名された環太平洋パートナーシップ（TPP）協定によりベトナム、マレーシア及びブルネイの政府調達に国際競争入札が新たに義務づけられる等、ASEAN諸国をはじめとする諸外国のインフラ市場の急速な拡大、我が国企業の参入機会の更なる拡大等が予想されるに至っている。

しかるに、このような海外のインフラ市場の獲得に向けた競合国との受注競争は熾烈化してきており、我が国として具体的成果に結びつく更なる戦略的取組みが求められている。

※1 「日本再興戦略」：安倍政権における成長戦略。インフラシステム海外展開について、2020年に約30兆円のインフラシステム受注を目指すこととされており、「質の高いインフラパートナーシップ」の展開等によりこれを達成することとされている。

※2 「質の高いインフラ投資」：初期の建設コストは高い場合でも維持管理まで含めたライフサイクルコストが低廉であること、使いやすく長寿命であること、納期を遵守すること、環境・防災面へ配慮していること、将来的に現地の人材で運営しようとするスキルを高める人材育成を併せて行うこと等の我が国の強みを活かしたインフラシステム海外展開のこと。

(2) 行動計画の策定

国土交通省においては、2013年2月に国土交通省のインフラシステム輸出戦略に関する基本的な方針（「これからのインフラシステム輸出戦略」）をまとめるとともに、政府の経協インフラ戦略会議に積極的に参画し、政府全体の基本的な方針である「インフラシステム輸出戦略」の各年度の改定に貢献してきた。また、2014年度には、国土交通省国際政策推進本部インフラ海外展開ワーキンググループにおいて、鉄道、道路などの分野ごとに取り進め方の戦略を検討し、具体的プロジェクトの実現に向け推進してきた。さらに、2014年10月には、官民ファンドの株式会社海外交通・都市開発支援機構（JOIN）を創設し、単に金融支援を行うだけでなく、経営参画や人材派遣等を通じて、我が国企業及び現地パートナーと協働して事業の実施を担う（ハンズオン）こと等により、海外のインフラ市場への我が国企業の参入を支援する等、取組みを強化しているところである。

しかしながら、近隣の ASEAN 諸国をはじめとして諸外国のインフラ需要は急速に拡大し、競合国との受注競争は熾烈化している。我が国は、安倍総理が発表した「質の高いインフラパートナーシップ」を実現すべく、受注を目指した抜本的な制度拡充を行う等、政府を挙げて取組みを強化している。我が国のインフラ海外展開における国土交通省の占める役割は極めて大きく、我が国の外交戦略とも呼応しつつ、現行の取組みを継続、強化し、この制度拡充を最大限活用する等、現下の状況変化に対応した新たな取組みも行っていく必要がある。このため、今般、国土交通省としての行動計画（「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」）を策定することとした。

「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」は、政府全体の戦略である「インフラシステム輸出戦略」に基づいて、国土交通分野の計画を詳述化するとともに、国土交通省が、今後、インフラ海外展開を更に強化していく際に重要となる点を明確化したものである。

具体的には、政府の「インフラシステム輸出戦略」は3章から構成されており、第1章は「総論」、第2章は「具体的施策」としてトップセールスや官民連携の強化等の横串的な施策が整理され、第3章において「地域別取組方針」として政府の主要プロジェクト等が地域別、国別に概括的に整理されている。本行動計画は、上記「インフラシステム輸出戦略」の第1章「総論」及び第2章「具体的施策」を前提とし、現在、概括的に整理されている第3章「地域別取組方針」について、「インフラシステム輸出戦略」で整理された地域・国ごとに国土交通省関係部分について詳述化することとした。併せて、国土交通省が今後インフラ海外展開を更に強力に実施していく際に重要となる以下の点も明確化した。

※ 記載されたプロジェクトは、我が国企業が関心を有する主要なプロジェクトであるが、他国との競争上、公表することが不適切であるもの、民間企業が独自で検討を深めている等のため公表を望まないもの等は記載していない。

【要点1】 各地域・国ごとに国土交通省関係の焦点となるインフラ海外展開プロジェクトを整理・明確化し、これに基づき、国土交通省は対象国に対して、より効果的なトップセールスも含めた戦略的な働きかけを行うこととする。

【要点2】 我が国の強みは、高い技術力や維持管理段階まで含めたライフサイクルコストが低廉で、使い易く、長寿命であるといったハード面のみならず、人材育成や制度構築支援等のソフト面での支援も併せて行うことにあるため、ソフト面の取組みも強化すること。

【要点3】 世界のインフラ市場の更なる拡大が見込まれる中、民間の資金を活用する官民連携（PPP：Public-Private Partnership）事業の増加、企業のインフラ運営事業への参入意欲の高まりが顕在化する状況等を踏まえ、官民ファンドの株式会社海外交通・都市開発支援機構（JOIN）による支援を強力に推進すること。

- 【要点4】インフラ海外展開プロジェクトの計画・設計、建設等のインフラ整備の横断的な実施主体となる建設産業の海外展開の取組みを強力に推進すること。
- 【要点5】我が国の中小企業等の中には、インフラ海外展開に関する優れた技術を有し、海外展開を行いたいとする企業が相当数存在することから、大企業によるインフラ海外展開だけではなく、国土交通省関連の中小企業等とその技術の海外展開の支援を強化すること。
- 【要点6】我が国のインフラ整備については、品質等の面では高いレベルにあるが、建設コストが高く、事業実施に至るまでの調査や支援決定のスピード等に時間がかかるため、相手国の要請に合致していないといった指摘も見られるため、こうした指摘に適切に対応していくため相手国のニーズの目線に立つことを徹底すること。
- 【要点7】インフラ海外展開に当たっては、我が国の強みである免震技術等を活用した防災インフラ、省エネルギー技術等の環境インフラの観点等を含め、「質の高いインフラ」を効果的にアピールするためのプロモーション活動を強化すること。
- 【要点8】我が国インフラへの「信頼」を守り、中長期にわたって我が国の技術力の優位性を維持できるよう、情報通信技術などの新技術等を活用した新たな海外展開に向けて取り組むこと。
- 【要点9】我が国の企業がグローバル企業として更に進化していくための取組みを、国土交通省関連業界のこれまでの取組み等を十分考慮に入れて、適切な支援を行っていくこと。

国土交通省は、今後、この「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」に基づき、インフラ海外展開の取組みを強化していくこととする。その際、内閣官房の下での関係省庁との連携・協力や国際協力機構（JICA）、国際協力銀行（JBIC）、日本貿易保険（NEXI）等の関係機関、さらには民間企業との連携・協力等を更に強化していくこととする。そして、我が国企業が2020年に約30兆円（2010年約10兆円）のインフラシステムを受注することを目指すという我が国政府の目標の着実な達成に貢献できるよう努力することとする。

なお、今後のインフラ海外展開においては、相手国の状況や国際政治・経済状況等の進展により、状況の急な変更や事態の急な進展もあり得るため、状況に応じて機動的に対応していくとともに、本行動計画も定期的に改訂を行うこととする。

2. 地域・国別の取組方針

1) 地域・国別の取組方針

(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、2015 年末に ASEAN 経済共同体 (AEC) が発足し、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が実現されようとしている。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思われる。

安倍総理は、AEC の発足に向け、2013 年末の日 ASEAN 特別首脳会議において「5 年間で 2 兆円規模」の ODA 供与を、また、2014 年 11 月の日 ASEAN 首脳会議ではアジア地域の「質の高い成長」のための「質の高いインフラ整備」を表明している。さらに、2015 年 11 月には、「ASEAN ビジネス投資サミット」において、国際協力銀行 (JBIC) の機能強化等積極的なリスクマネーの供給、国際協力機構 (JICA) の支援量の拡大・迅速化、アジア開発銀行 (ADB) との更なる連携強化等の新たなファイナンス方策を発表したところである。

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、「絶対に失えない、負けられない市場」、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、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ためには、地域の連結性強化が極めて重要となっていることから、ハード整備のみならず、道路舗装の性能、過積載車両の抑制、トラック等の相互越境通行などソフト面でのハーモナイゼーションにも取り組んでいくこととする。

(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 6,600 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。

メコン地域諸国と域外との連結性については、タイを中心とした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。南部経済回廊の一角をなすバンコクとダウエー間の道路整備の進展に伴い、当該区間における更なる物流の拡大が見込まれることを踏まえ、本年2月には、同区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ている。

しかるに、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る。

このような状況を踏まえ、我が国は、2015年7月、東京において第7回日本・メコン地域諸国首脳会議を開催し、地域への横断的な協力を進めている。同会議では、今後3年間の協力方針である「日・メコン協力のための新東京戦略2015」を採択し、(i)域内外連結性を高めるハード面での取組み、(ii)制度的連結性などソフト面での取組み、(iii)持続的発展に向けたグリーン・メコンの実現、(iv)国際機関等多様なプレーヤーとの連携の4つの柱に基づいて、我が国は2016年から2018年の3年間で7,500億円規模のODA支援を実施することとしている。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

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。

同国は、我が国からの政府開発援助が再開された1992年以降、大きな成長を遂げ、現在では、世界銀行区分における低中所得国(lower middle-income status)にまでなっている。しかしながら、ベトナム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経済発展にともなう水環境等の改善が必要となっている。このため、戦略的に重要な幹線インフラ、基幹インフラ及び都市の健全な発展を支える都市交通網整備、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・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。この関連で、日越大学構想についても、関係省庁と協力しつつ取組みを進めていくこととする。

現在、同国では、南北高速道路事業、ホーチミン市都市鉄道事業、ホーチミン市近郊チーバイ港整備・運営事業、ホーチミン市等の主要都市での下水道事業等を行っているところである。また、港湾技術基準に係る制度構築支援、建設・不動産関連制度に係る制度構築支援、洪水管理能力向上に関する技術協力、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、建設技能労働者人材育成支援、物流人材育成支援等ソフトインフラに関する取組みを行っているところであり、このハード・ソフト両面にわたる取組みを引き続き進めていくこととする。

同国において、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。

- ・南北高速鉄道整備事業
- ・ハノイ市都市鉄道1号線及び2号線整備事業
- ・ホーチミン市都市鉄道1号線及び3A号線整備事業
- ・南北高速道路（ダナン～クワンガイ）ITSパッケージ事業
- ・南北高速道路（ベンルック～ロンタイン）ITSパッケージ事業
- ・北部ラックフェン港整備・運営参画事業
- ・ハノイ市エンサ下水道整備事業
- ・南部ビンズン省BRT運営参画事業
- ・ホーチミン市地下街開発事業

現時点において入札等の時期は未定であるものの、ロンタイン新空港建設・運営事業、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

ミャンマーは、豊富な天然資源、多くの人口、低廉な労働力を擁し、民政移管が行われ、欧米諸国等からの支援、協力が強まると予想されること等から、今後大きく成長することが見込まれており、空港、港湾、道路等の交通インフラや住宅・都市インフラの整備、それを支える人材育成・制度構築が不可欠となっている。

新政権が発足し、行政の各般にわたり本格的に政策が実施されることが予想される中、上記課題もその重要な柱の一つとなると考えられるため、上記の広範なインフラ整備について、その構想段階から協力を行い、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くこととする。

同国では、現在、ティラワ港の建設事業、マングレー国際空港改修・運営事業等が行われ、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）2016年度内本格運用予定）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、建設関連制度整備・普及支援、住宅都市政策支援、防災協働対話等の取組みを行っているところであり、新政権の要請を十分に踏まえて、必要な取組みを進めていくこととする。

同国において、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。

- ・ヤンゴン～マングレー鉄道整備事業
- ・ヤンゴン環状鉄道改修事業
- ・東西経済回廊整備事業（道路）
- ・ティラワ港事業及びティラワ経済特区関連インフラ整備
- ・ハンタワディー新国際空港建設・運営事業

- ・ヤンゴン丸の内ランドマークプロジェクト
- ・貨物鉄道コンテナターミナル整備・運営事業

現時点において入札等の時期は未定であるものの、ダウエー開発事業及び南部経済回廊整備事業（ダウエーアクセス道路）、地方空港民営化、都市開発事業等についても必要な取り組みを進めていくこととする。

③ ラオス

ラオスは、メコン地域の中心に位置し、周囲をカンボジア、中国、ミャンマー、タイ及びベトナムの5か国に囲まれた内陸国であるため、地域の連結性の向上が不可欠となっており、この観点から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、橋梁等の整備及びその適切な維持管理が必要とされ、また、空港の整備等も重要となっている。

同国では、現在、首都ビエンチャンのワットイ国際空港ターミナルビルの拡張事業や、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、引き続き必要な取り組みを進めていくこととする。

同国において、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。

- ・ワットイ国際空港ターミナル運営事業

同国側の構想する将来的な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、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、今後とも必要な取り組みを進めていくこととする。さらに、道路維持管理等の人材育成等の必要な取り組みを進めていくこととする。

④ カンボジア

カンボジアは、タイ、ラオス、ベトナムに囲まれ、メコン地域の中心に位置し、インドシナ半島南部を通過してベトナム南部からタイ南部に至る南部経済回廊における国際貿易の中継基地として地理的に重要な位置にある。

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ところである。

同国では、現在、国道1号線整備事業や、自動車登録検査制度の改善支援、建設法草案策定（建設業関連制度、建築基準制度等）、住宅供給制度整備、プノンペンにおける下水道整備等へ向けた支援等を行っているところであり、引き続き必要な取り組みを進めていくこととする。

同国において、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。

- ・南部経済回廊・国道5号線改修事業
- ・チュルイ・チョンバー橋（日本橋）改修事業

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、シハヌークビル港新コンテナターミナル整備事業、プノンペン新交通システム整備事業、プノンペン都公共バス交通改善計画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

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、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。

同国では、現在、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の開業に向けた協力等を行っているところであるが、2015年5月に両国間で締結した鉄道に関する協力覚書に基づき、バンコク～チェンマイ高速鉄道整備事業、南部経済回廊沿線の在来線の鉄道施設の整備改良、貨物輸送サービス改善事業、鉄道分野の人材育成や専門家派遣等を行うとともに、防災協働対話等の必要な取組みについても進めていくこととする。

同国において、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。

- ・バンコク～チェンマイ高速鉄道整備事業
- ・南部経済回廊沿線鉄道整備・改良及び貨物輸送サービス改善事業
- ・バンコク都市鉄道レッドライン整備事業
- ・バンコク都市鉄道ピンクライン・イエローライン整備事業

現時点において入札等の時期は未定であるものの、チャオプラヤ川河口架橋計画、電子基準点網整備計画等について必要な取組みを行っていくこととする。また、同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くこととする。

(ASEAN 島嶼国等)

⑥ フィリピン

フィリピンは、海上交通路の要衝に位置し、地政学上重要な国であり、多くの日系企業が同国へ進出し、我が国にとって重要な経済活動の拠点となっている。

同国では、豊富な人的資源や自然資源等の同国の潜在力を十分に発揮することが課題となっており、首都圏などの都市部の深刻な交通渋滞が経済活動の大きな障害となっている。今後の経済成長のためには、投資ビジネス環境改善の観点からも、大都市圏の混雑緩和・物流改善を図ることが必須であり、大都市圏を中心とした交通インフラの整備が極めて重要となっている。

このため、我が国が作成に協力し、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」、2015年6月の日比首脳会談において発出された「マニラ首都圏の運輸交通セクターにおける質の高いインフラ整備のための協力ロードマップ」に基づいて協力を行っていくことが重要である。

同国では、現在、マニラ首都圏都市鉄道1号線・2号線延伸事業、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。また、内航タンカーの代替促進や気象観測能力の向上に関する協力、マニラ首都圏の低地帯における排水技術に関する協力等を行っており、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

同国において、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。

- ・マニラ首都圏南北通勤鉄道事業（マロロス～ツツバン間）
- ・マニラ首都圏大量旅客輸送システム拡張事業
- ・ミンダナオ島ダバオ市バイパス建設事業（南・中央区間）
- ・メトロマニラ立体交差建設事業（フェーズ4）
- ・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
- ・地方空港運営事業

現時点において入札等の時期は未定であるものの、マニラ首都圏都市鉄道2号線延伸事業（西側延伸）、マニラ首都圏地下鉄、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、セブ新交通システム導入事業等について必要な取組みを進めていくこととする。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、株式会社海外交通・都市開発支援機構（JOIN）とBCDAによる調査を進めていくこととする。

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。

⑦ インドネシア

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。

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都市開発分野におけるインフラ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沖合大堤防構想等が進められており、水質改善のための下水道整備や、地下水利用規制に伴う代替水源確保のため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。

同国では、現在、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1）、ジャカルタ都市鉄道（MRT）南北線事業、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、防災協働対話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。また、2015年3月、両国首脳間で立ち上げることが合意された「日・インドネシア投資・輸出促進イニシアティブ」（PROMOSI）において、鉄道、港湾、道路、空港、下水道等の「質の高いインフラ」を位置付けつつ、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。

同国において、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。

・ジャカルタ都市高速鉄道（MRT）整備事業

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、ジャカルタ首都圏新港整備及びアクセス道路整備、ジャカルタLRT事業、ジャカルタ特別州下水道整備事業、バリ海岸保全事業や、ロンボク国際空港、マカッサル・ハサヌディン国際空港、新ジョグジャカルタ国際空港等の空港案件、離島航路貨客船の低環境負荷船（LNG燃料船等）への代替促進事業、内航海運船の維持管理能力の向上、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

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」を推進する等、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。

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おり、これら両国において、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

同国において、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。

- ・マレーシア～シンガポール間高速鉄道整備

(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

インドは、人口約12億人の大国であり、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。同国では、国内の主要都市において都市内及び都市間の交通インフラや生活インフラの整備が遅れており、更なる経済成長のボトルネックとなっていることから、同国政府の第12次5か年計画（2012年4月～2017年3月）において、空港、港湾、幹線鉄道、貨物鉄道、高規格道路、都市部における公共交通システムの整備など幅広い交通インフラや生活インフラの整備が必要とされているところである。特に開発の遅れている北東州の経済発展のために、同地域内及び域外との連結性強化が必要となっている。

貨物専用鉄道（DFC）西回廊建設事業、デリーメトロ、各都市での下水道などの整備や鉄道分野、道路分野等における協力を行ってきたところであるが、2015年12月に両国間で合意された日印共同声明「日印ビジョン2025」、「高速鉄道に関する日本国政府とインド共和国政府との間の協力覚書」、「鉄道分野における技術面での協力に関する日本国国土交通省とインド共和国鉄道省との間の協力覚書」に基づいて、引き続き交通インフラ整備、生活インフラ等に関して、必要な取組みを進めていくこととする。

同国において、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。

- ・ムンバイ～アーメダバード間高速鉄道整備事業
- ・アーメダバード・メトロ事業
- ・ベンガルルール周辺環状道路建設事業
- ・北東州道路網連結性改善事業（フェーズ1）
- ・ムンバイ湾横断道路建設計画

現時点において入札等の時期は未定であるものの、ツチコリン港外港開発事業、アンドラプラデシュ州の新州都開発プロジェクトに係る港湾整備等、グジャラート州ドレラ新空港建設・運営事業、同国の構想するスマートシティ等について必要な取組みを進めていくこととする。また、2015年12月に締結された「高速鉄道に関する日印協力覚書」に基づき高速鉄道に係る人材育成協力等を、「鉄道分野における技術面での協力に関する協力覚書」に基づき鉄道近代化・高度化に向けた協力等を進めていくこととする。

② スリランカ

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、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、慢性的な首都圏の交通渋滞の解消や国際空港の容量拡充等が求められている。

同国では、現在、国道主要橋梁建設事業、土砂災害対策や気象能力向上に関する支援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。

同国において、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。

- ・バンダラナイケ国際空港拡張事業
- ・ケラニ河新橋建設事業

③ バングラデシュ

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、都市域での交通混雑の緩和、国際的にも求められている航空分野の安全性向上(航空監視レーダーの改善等)が喫緊の課題となっている。

同国では、現在、カチプール・メグナ・グムティ第2橋建設及び既存橋補強事業、航空保安設備整備事業、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。

同国において、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。

- ・ダッカ MRT 6 号線整備事業

④ パキスタン

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。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、交通渋滞解決等に向け、カラチ環状線等の必要な取組みを進めて行くこととする。

⑤ ネパール

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、空路が重要な交通手段の一つとなっており、安全確保のための航空管制の整備、空港容量の拡充が重要な課題となっている。このため、トリブバン国際空港の拡張・改修・運営事業、航空路レーダー管制業務整備等に関する技術協力、2015年4月の大規模地震後の震災復興における人的支援等について、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

米国では、人口の継続的増加、都市部への集中、それに伴う道路交通環境の悪化、若者のライフスタイルの変化が進む中で、新たな都市間交通の担い手としての高速鉄道に関心が高まっている。

2009年のオバマ大統領就任時には、地球環境保護と経済再生の双方に資するものとして積極的な財政出動による高速鉄道整備が国策として推進されたが、2010年の中間選挙で与党民主党が連邦議会における主導権を失って以降、新たな予算措置が行われなくなっている。

そうした状況においても、オバマ政権としては民間資本の活用等、新たなアプローチにより高速鉄道整備を前進させようという努力を行っている。日本の新幹線・超電導リニア技術への関心も高まっており、2015年4月の日米首脳会談の際に発出した成果文書においては高速鉄道計画等のインフラ開発に関する協力拡大が確認され、さらに同年11月のフォックス運輸長官訪日時には、同長官と石井国土交通大臣との間において、これを具体化させる共同声明への署名がなされるとともに、日米鉄道協力会議の立ち上げにも同意したところである。

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、安倍総理からオバマ大統領に対し直接提案しているものである。これを受けて、2015年6月のホーガン・メリーランド州知事、同年11月のフォックス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ている。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2016年度概算決定に所要の調査費を計上したと

ころであり、日米両国政府で連携して調査事業に着手することとしている。

カリフォルニア高速鉄道計画は、オバマ政権発足時に策定された全米高速鉄道構想に基づき、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。我が国としても、2015 年 4 月の総理訪米の際にカリフォルニア州知事にトップセールスを行うとともに、その際、サンフランシスコにおいて高速鉄道フォーラムを開催するなど、近年中に見込まれる車両・信号設備等の入札を見据え、ドイツ勢、中国勢などが競合相手となっている中、我が国の新幹線技術の導入に向けた働きかけを強化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 月に海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）が事業への参画を決定し、米国民間企業に対して 4,000 万ドルの出資を行ったところである。2022 年の開業目標へ向け、更に事業推進を支援していく。

これら 3 つの計画は、同盟国の米国において、我が国独自の超電導リニアという最先端技術を導入するもの、我が国と繋がりが強く最大人口を有する州に我が国新幹線技術を導入するもの、更には我が国の新幹線技術に基づく米国史上初の民間高速鉄道事業を後押しするものであり、日米同盟の強化に資するだけでなく、世界に対するショーケース的な効果も非常に大きいことから、それぞれの実現に向けた取組みを更に強化していくこととする。

同国において、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。

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

② 英国

英国は鉄道発祥の国であり、我が国との間では、2002 年に東京で開催された「交通に関する大臣会合」において先方から日英の鉄道関係者が相互に情報交換を行う機会の設置に関する提案があったことから、同年 10 月以降、日英鉄道協力会議を開催してきている。このような取組みを通じ、日英間では、近年、鉄道インフラに関する取組みが盛んになってきている。

2005 年には、我が国企業が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 年には都市間高速鉄道車両更新プロジェクト（Intercity Express Programme）を受注した。2015 年 9 月には英国首相、財務相、運輸相臨席の下、北部イングランドに車両工場を開所した。このように、日英間の鉄道に関する協力関係は進展してきており、これを更に強固なものとしていく必要がある。

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 530 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いる。

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いるところであるため、このような諸情勢、同事業の位置付け等を踏まえた、迅速な取組みを強力に進めていくこととする。

同国において、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。

・ HS2 (High Speed 2) 高速鉄道計画

③ 豪州

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。また、これまでの道路に偏ったインフラ整備と大都市近郊での深刻な渋滞・駐車場不足の状況を踏まえ、現ターンブル政権下では公共交通重視の施策が進められている。こうした施策について、2016 年 2 月には今後のインフラ整備に関する 15 年計画及び優先順位付けリストが公表された。

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 (Public-Private Partnership) 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、メルボルン・新ハイキャパシティトレイン、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・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の企業とコンソーシアムを形成して参画している。

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。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いないが、予定地の保全に関し、シドニー、メルボルン等大都市での開発により予定地との相剋が起きないように、閣僚級の運輸・インフラ評議会や連邦・州政府間での協議が行われている。また、連邦議会では、高速鉄道による沿線開発を整備資金に取り込む考え方 (Value Capture) について下院常任インフラ・交通・都市委員会での検討が開始され、我が国としても、同委員会の求めに応じて新幹線整備の経験を共有する等の協力を行っているところである。

これらの鉄道・高速鉄道に関する日豪の考え方や経験の共有、豪州各種プロジェクトに関する我が国企業の「強み」のアピール、公共交通利用促進のための意見交換等を行うため、2015 年 12 月に行われた日豪首脳会談の共同声明に基づき、2016 年中には日豪間で交通次官級会合の開催を予定する等、取組みを進めていくこととする。

(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

中東については、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。また、イランについて、2016 年 1 月に「イランの核問題に関する最終合意（包括的共同作業計画）」が履行段階に至り、米国、欧州諸国、我が国等によるイランへの経済制裁が解除されることとなったことから、今後、老朽化した交通関連施設の改修や、新たな施設整備需要が出てくることが予想される。

同地域においては、現在、カタール・ドーハのメトロ整備事業、トルコ・イズミット湾横断橋を含む高速道路整備事業、トルコとの防災協働対話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。

同地域において、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。

- ・トルコ・ダーダネルス海峡大橋等高速道路整備事業
- ・アラブ首長国連邦・ドバイメトロ延伸事業

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、イランにおける交通システムの改修、新設等のプロジェクトの動向、アラブ首長国連邦における交通システムの導入計画の動向等を注視することとする。

② ロシア

ロシアでは、政府全体の方針の下、都市環境、交通インフラ分野で、我が国の経験を活かした協力案件の発掘を推進する。都市環境分野については、「貿易経済に関する日露政府間委員会」の「日露都市環境問題作業部会」において、モスクワ等における都市開発、木造建築、廃棄物処理、管路更生等の具体の事業を日露両政府が共同して支援するフラッグシップ事業等に選定し、協力を進めるとともに、特に都市開発については、都市開発プラットフォーム会合を設置し、日露企業間の協力を推進している。交通インフラ分野についても、「日露運輸作業部会」において、シベリア鉄道輸送等の鉄道事業等について、引き続き協議を進めているところである。特に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」において検討を深めているところである。

これまでの取組みを踏まえ、シベリア鉄道輸送等の鉄道事業、ハバロフスク国際空港整備・運営事業等について検討を深めるとともに、上記フラッグシップ事業等の更なる進展を図るとともに、「日・露・中央アジア交流促進会議」での議論を踏まえ、積極的な対応を図る。

③ 中央アジア

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、独立後の経済・社会的な混乱のもとで十分な開発投資ができなかったこと等から、老朽化インフラの更新、新設や物流の効率化等の取組みが喫緊の課題となっている。

同地域において、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。

- ・キルギス・国際幹線道路改善計画
- ・キルギス・マナス国際空港機材整備計画

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物流施設整備、カザフスタン国鉄貨物管理技術支援や「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、2015年10月の総理歴訪時の成果を着実に実施に移していくこととする。同地域について、2016年の「中央アジア+日本」対話の実践的協力の新たな分野である運輸・物流の議論を踏まえ、適切に対応していくこととする。

④ モンゴル

モンゴルは、中国とロシアという大国に挟まれ、我が国による支援を通じて民主主義国家として発展してきている。近年、市場経済化の推進等により順調な経済成長を遂げており、首都の国際空港も旅客数が急増していることから、新空港建設が課題となっている。また、空港の大規模化に伴う空港維持管理体制の整備が必要となっている。

同国において、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

- ・新ウランバートル国際空港運営事業

2017年度開港予定の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。さらに、タバン・トルゴイ炭田と東進鉄道について、関係省庁と連携しつつ、東進鉄道支援の在り方を検討していくこととする。

⑤ 中南米

中南米については、ブラジル、メキシコ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。

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、鉄道事業者を含めた我が国企業の海外旅客鉄道事業への本格的参画を促進するため、2015年12月に株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）が事業参画を決定したところである。また、ブラジルでは造船業及びオフショア開発の人材育成を、同国、チリ及

びペルーにおいては防災に係る技術協力を行っており、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

同地域において、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。

・パナマ首都圏都市交通3号線整備計画

また、ブラジル・浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備（FPSO）運営事業、ブラジルにおける北部イタキ港を中心とした穀物輸送改善等について、必要な取組みを進めていくこととする。さらに、ペルーの都市交通事業、チリとアルゼンチンを結ぶ鉄道構想等の動向を注視することとする。

(5) アフリカ地域

政府の「インフラシステム輸出戦略」では、当該地域は、多くの日系企業の事業展開フィールドとしてきちんと位置付けられていない状況にあり、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月に開催が予定されるTICADVIに向け、関係省庁で連携して取組みを進めることとする。具体的には、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、モンバサ・北部回廊など）整備、それと整合性を有する形での港湾（ナカラ港、モンバサ港など）等のインフラ整備と関連産業の一体的な立地の促進、さらに、コートジボワールを含む西アフリカ成長リングについて、関係省庁や企業と連携して取組みを進めていくこととする。エジプトにおいては、急激な経済成長や人口増加のため、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、対策が求められているため、必要な取組みを進めていくこととする。

アフリカ地域においては、チュニジア・メジェルダ川洪水対策事業に係るセミナー開催、コンゴ民主共和国・マタディ橋保全事業、ウガンダ・ナイル架橋（ジンジャ橋）建設事業、南アフリカとの防災協働対話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、これまで各国で官民インフラ会議を開催してきたところであるが、TICADVIもにらみ、同会合でのサイドイベントの開催をはじめ、トップセールスとも絡めて、同様の取組みを拡大する。

同地域において、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。

- ・ケニア・モンバサ港開発事業（フェーズ2）
- ・ケニア・モンバサ港周辺道路開発事業

- ・モザンビーク・ナカラ港開発事業
- ・エジプト・カイロ地下鉄4号線整備事業
- ・エジプト・ボルグ・エル・アラブ国際空港拡張事業
- ・ガーナ・東部回廊架橋（ボルタ川新橋）事業
- ・ウガンダ・カンパラ立体交差建設・道路改良事業
- ・マラウィ・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）
- ・アンゴラ・ナミベ港改修計画

現時点において入札等の時期は未定であるものの、コートジボワール・アビジャン港拡張事業、マダガスカル・トアマシナ港拡張事業、ケニア・モンバサ・リコニ橋架橋事業等について、必要な取組みを進めて行くこととする。また、エジプトにおける今後の鉄道計画等の動向を注視することとする。さらに、上記以外の TICADVI へ向け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

太平洋島嶼国においては、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。

同地域において、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。

- ・パラオ国際空港改修・運営事業
- ・パプアニューギニア・ナザブ空港整備事業

② 東欧

東欧において、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。

- ・ウクライナ・ボルトニッチ下水処理場改修事業

2)事業実施に当たっての考慮事項

上記の取組みを実施する際には、下記の点を十分に考慮に入れることとする。

- ① 鉄道を例にとれば、鉄道車両の輸出、線路やトンネル、橋梁の整備のみならず、車両の運行、車両や橋梁の維持管理等をパッケージにする等、「システム」としての受注や、現地における「事業投資」の拡大等、我が国企業の多様なビジネス展開を支援すること。その際、当初段階、案件発掘・形成段階から積極的に参画し、我が国の技術等を活用することを提案していくことが重要である点、各地域・国にとって初となる「システム」導入について、その後のプロジェクトに与えるインパクトが大きい点に留意すること。
- ② 我が国の「質の高いインフラ」の海外展開を積極的に支援すべく、2015年11月に発表された新たな支援策(※)を最大限活用すること。また、アジア開発銀行(ADB)等との連携強化を図ることが重要であることから、ADB等との協調案件を積極的に構築し、我が国の受注につなげていく取組みを行っていくこと。
※ 円借款の更なる迅速化、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、詳細は参考資料を参照。
- ③ 開発途上国の主要都市部においては、経済発展に伴いモータリゼーションが急速に進展し、交通渋滞等が深刻化しているところが多く、こうした課題に対する解決が相手国から求められている。また、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。こうした相手国のニーズを十分に踏まえつつ、これまでの我が国の経験・取組みを活かし相手国が抱える課題の解決につながる具体的な提案を積極的に行っていくことが重要である。そのためには、単一のプロジェクトだけではなく、都市鉄道、LRT(Light Rail Transit)、BRT(Bus Rapid Transit)等からなる公共交通体系や TOD(Transit Oriented Development:公共交通指向型開発)など都市機能・環境改善も含めた複数のプロジェクトを一体的かつ整合的に行っていくことが重要である。この点に関しては、単体のプロジェクトでは採算をとることが困難であっても周辺開発等を組み合わせることにより採算がとれるプロジェクトも考えられる。このため、こうした複数のプロジェクトを一体的に行う先駆的なプロジェクトも進めていくこと。
- ④ モータリゼーションの進展に伴う交通事故の増加や環境問題など、これまで我が国が経験してきた課題についてもその解決に向けた協力が求められており、我が国の車検制度や自動車整備、道路の維持管理、排出ガス規制など安全で環境に優しい自動車交通に必要な制度、技術等について、人材育成を含めて、相手国の目線に立ったきめ細やかな支援を行っていくとともに、上記③の取組み等と併せた総合的な支援についても進めていくこと。

- ⑤ 本行動計画は、国土交通省として重点化すべき取組みを明確化しているが、事業の実施に当たっては、内閣官房の下での関係省庁との連携・協力や国際協力機構(JICA)、国際協力銀行(JBIC)、日本貿易保険(NEXI)等の関係機関との連携・協力等、政府一体で行うこと。
- ⑥ インフラ海外展開に当たっては、官民の意思疎通を十分図り、事業を実施する企業と連携することが最も重要となる。契約の不履行や代金の支払いの遅延等のトラブルの解決や治安等のビジネス環境の改善等については、個別の企業だけでの解決が困難な場合が多いため、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。このため、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等を活用し、引き続き、地方公共団体も含め官民一体となった取組みをより進めていく。また、外務省と連携しながら実施している各国駐箚大使と国土交通省政務、民間企業との意見交換の活用を引き続き行っていくほか、経済連携協定や投資協定の枠組みや政府間の政策対話等を活用して、課題解決とビジネス機会の創出を図っていく。さらに、ODA 関係省庁とも協力しつつ、国土交通省としてトップクレーム等を活用して事態の収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こと。

3. 国際標準化・制度構築・人材育成に関する取組み

インフラ海外展開に当たっては、ハード面の整備のみならず、国際標準の獲得や、相手国の制度構築支援や人材育成支援等ソフト面の取組みを合わせて、全体をパッケージとして押し進めていくことが重要である。特に、我が国はハード面の整備に併せ、制度構築支援やその運営等に関わる人材育成支援を行うことが、インフラ海外展開に当たっての強みとなっていることから、この面での取組みの強化を図っていくこととする。

国際標準化については、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）における船舶の燃費基準及び液化水素運搬船の安全基準、国際標準化機構（ISO）専門委員会における鉄道技術、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。また、物流分野では小口保冷輸送サービスについても国際規格化に向けて検討を進めている。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。

制度構築支援については、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、港湾技術基準や EDI（Electric Data Interchange（港湾諸手続を電子申請するためのシステム））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等の様々な取組みを各国で行ってきている。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。

また、海外進出企業が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。さらに、我が国の「質の高いインフラ」をより強力に海外展開していくためには、価格面のみで土木工事の請負先が決定されるのではなく、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契約方式を普及させていく必要がある。開発途上国においては、このような発注・契約に関する制度は、未だ十分には普及しているとは言い難い状況にあるため、相手国の発注者としての能力向上に資するセミナーの実施や個別に相手国に説明すること等により、WCS（※）等の契約方式について、相手国の理解が深まるよう、取組みを強化していく。

※ WCS（Wrap-up Construction Service）

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。

人材育成支援については、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人材育成支援の要請があり、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。

その際、将来的には相手国において、自らインフラの整備・運営ができるようになることを念頭に、我が国企業が我が国政府や関係機関とともに、相手国企業との連携・協働等を通じて、人材育成を行っていくとの視点も重要である。

相手国から具体的な要請が無い場合であっても、交通渋滞や環境問題等の大量輸送に伴う課題等については、これまで我が国が経験し、その解決に向けて取り組んできたノウハウや技術、安全性の向上に向けた取組み等の蓄積があるため、同様の課題を抱える国々とこれらを共有し、我が国の経験の上に成り立つ我が国の「質の高いインフラ」に対して、相手国等の理解を深めていくことが今後のインフラ海外展開の素地として重要である。加えて、メンテナンスまで含めたライフサイクルコストの低廉性等の我が国の強みや海外展開における知的財産の取扱い等についても、相手国の理解が重要であるため、セミナーの実施や人材育成等の機会を捉え、働きかけを強めていくこととする。

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、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、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。

こうした点を踏まえ、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。

防災分野の制度構築・人材育成支援については、2015年3月に仙台で開催された第3回国連防災世界会議等の機会を活かし、防災先進国としての経験・技術を活用した防災主流化（※）の主導を図る等の取組みを行っている。ベトナム、タイ、ミャンマー、インドネシア、トルコ及び南アフリカとの間では、産学官が連携し二国間連携を強化する「防災協働対話」の枠組みを設ける等の取組みを推進してきており、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。また、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。

4. 官民連携事業(PPP 事業)への参入促進に関する取組み

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等の事例が多く見られるようになってきており、これが民間企業にとって大きな事業機会となっている。

しかしながら、交通や都市開発のプロジェクトは、長期にわたる整備、運営段階の需要リスク、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も見られる。

このため、国土交通省では、我が国の民間企業による交通事業・都市開発事業の海外市場への参入促進を図るため、2014年10月、官民ファンドである株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）を設立したところである。

JOINは、金銭的な支援のみならず、以下の事業内容に記述されるように、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。

① 出資

我が国企業が海外でインフラ事業に参入する際、現地で事業運営を行う事業体に関係企業と共同出資する。これにより、民間事業者とリスクを分担し、ファイナンス組成を円滑化する。

② 事業参画

我が国の技術や経験を活かすため、出資先の現地事業体に対して、必要に応じ、役員・技術者等の人材派遣等による事業参画を行う。これにより商業的なリスクを減じる。

③ 相手国側との交渉

共同出資者の中において、我が国の出資機関として相手国と交渉する。これにより政治的なリスクを減じる。

JOINは、2015年に港湾及び鉄道分野において以下計3件の支援決定を行った（国土交通大臣認可）ところである。

① ベトナム・チーバイ港整備運営事業（2015年10月27日認可）

ホーチミン近郊に位置するチーバイ港において、鉄スクラップ輸入等のための港湾ターミナルを整備・運営する事業。（JOIN 出資額：約12億円）

② 米国・テキサス高速鉄道事業（2015年11月21日認可）

テキサス州のダラス（643万人）とヒューストン（592万人）を高速鉄道により約90分で結ぶ事業。（JOIN 出資額：約49億円）

③ ブラジル・都市鉄道整備運営事業（2015年12月9日認可）

リオデジャネイロ等3都市において、近郊鉄道、地下鉄、LRT（2路線）の4事業を一括して行う事業。（JOIN 出資額：最大約56億円）

JOINに対しては、民間企業より、鉄道、港湾のみならず幅広い分野の相談が寄せられている。JOINの支援対象は、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わたる交通事業・都市開発事業である。このため、今後、これら幅広い対象事業に対して、グリーンフィールド（新規）の案件だけではなく、ブラウンフィールド（既存）の案件に対しても、また、より幅広い国に対して、官民ファンドJOIN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、JOINが先導的な役割を果たしつつ、民間企業の海外展開を積極的に支援していくこととする。

また、具体的な案件を念頭に、後記6. の中小企業等を含む企業のマッチング等、海外プロジェクトの推進に向け、より能動的に取り組んでいくこととし、その際、事業参画の一環として、相手国における人材育成にも力点を置いていくこととする。

5. 建設産業の海外展開に関する取組み

建設企業や建設コンサルタントなどにより構成される建設産業は、60年以上前に戦後初の海外工事が行われて以来、世界140か国以上で事業展開してきている。我が国とは自然条件、文化、商習慣等が大きく異なる国・地域に根を張り、リスク管理や人脈等のネットワーク構築を行いながら、プロジェクトの事前調査から計画策定、設計、施工や管理等の横断的な実施主体として「顔の見える」インフラ整備を着実に進めてきた。

事業展開に当たっては、現地企業と緊密に連携し、現地の技術者・技能者等の人材育成を含めて、我が国で培った先進的な技術・ノウハウ・経験や基盤となる技術の相手国への移転、環境保全・防災能力向上など持続可能な発展への寄与等、「国際貢献の一翼」を担ってきた。例えば、我が国の高い海洋土木技術を活用したシンガポールの大規模埋立工事、橋梁技術を結集したトルコのイズミット大橋等のメガプロジェクトは、我が国建設産業が下支えをしてきた。我が国が持つ長大橋等の特殊先端技術は、国内では活用の方が少なくなりつつあるが、世界各国では今後ともニーズが高い。先進的技術等を将来に継承していく観点からも、海外展開は有意である。

更に、詳細設計からアフターケアまで含めてトータルで責任を果たすことや、丁寧な顧客対応により、我が国の品質の信頼性を担保してきた。低いライフサイクルコスト等の経済性や高い安全性を備えた品質は、新興国を中心とした各国から「質の高いインフラ投資」に向けた我が国の協力への期待を醸成してきた。

我が国企業の海外建設市場受注実績は、2014年に過去最高の1.8兆円を記録した。過去の受注実績合計は25兆円に上り、諸外国の経済成長の我が国への取り込みの一翼を担い、我が国のインフラ海外展開に当たってのキーインダストリーの一つとなっている。

今後の展開に当たっては、各国での実績を一過性のものとせず、事業実施を通じて相手国政府・企業と長期的な関係を構築し、今後の事業展開の足がかりとする視点が重要である。また、市場の特性を踏まえ、事業分野の拡大や官民が連携した上流段階からの事業参画、異業種連携等により、各社の強みを生かしつつ更なる市場の拡大を進めていくことが必要であり、その中で、世界各国の現場を経験してきた建設産業の果たすべき役割は非常に大きい。

個々の企業自身についても、グローバル化に対応した企業体質、事業推進体制への転換、リスク管理の更なる徹底が必要である。また、請負に加え、PPP、CM（コンストラクション・マネジメント）/PM（プロジェクト・マネジメント）（※）、M&Aなどビジネスモデルの多様化に向けた取組みも求められる。現状では、建設産業における海外事業の占める割合は小さいが、今後の世界のインフラ需要を踏まえ、社としての海外戦略の策定・明確化、国内部門を含めた社内全体に海外戦略を共有する仕組みの構築を通じて、ポストオリンピック・パラリンピックを見据えた企業自体の国際化への準備が求められている。

※ コンストラクション・マネジメント/プロジェクト・マネジメントとは、設計、発注、施工等に関連する各種のマネジメント業務を発注者側に立って行うことを言う。

建設産業は、その特性上、一方的・片務的な契約を強いられる等民間の自助努力のみで対応できない高いリスクにさらされることも多い。このため、国土交通省には、現地政府との関係構築の一助を担うことが求められ、政府間でしか為し得ないビジネス環境の整備や、トラブル対応などのきめ細やかな官民一体となった取組みが期待されている。それらを踏まえ、下記の取組みを重点的に進めて行くこととする。

- ① 多国間・二国間の国際交渉を活用した国際的な取引ルール等の確立、現地でのビジネス機会の獲得、公平公正なビジネス環境の整備
- ② 二国間の建設会議等の場を活用した、建設技術・ノウハウの売込み、建設関連制度の整備、ビジネスマッチング等を実施する取組の一層の充実
- ③ 現地の政府関係機関が発注者の工事においてトラブルが生じた場合などにおけるトップクレームの活用等を通じたトラブルの解決

また、建設産業の進出体制構築に向けた支援の強化として、以下の取組みを進めることとする。

- ① 現地制度や市場情報を適時に分かりやすく把握できる仕組みである海外建設・不動産市場データベースの充実
- ② 海外進出に関心を持つ企業の戦略策定の一助としてのビジネスフォーラム開催
- ③ 世界各地域における地政学的な重要国の政府・企業との連携
- ④ 企業の知的財産の活用など、我が国建設産業の海外での競争力醸成に向けた支援
- ⑤ 真にやる気のある中小建設企業の構想段階から進出までの総合的支援（中小建設企業の海外進出戦略の策定支援や現地ミッションの派遣による官民一体となった売込みなどの支援策を拡充・強化）

6. 中小企業等の海外展開支援

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、インフラシステム海外展開が求められるような優れた技術を有し、海外展開を行いたいとする企業が相当数存在している。2012年に国際協力機構（JICA）が中小企業海外展開支援事業を開始したところ、2016年1月までの間に約1,600件の相談が寄せられ、うち約310件（国土交通分野関連は約80件）が採択されており、潜在的なものも含めれば更に多くの企業が海外展開を行いたいと考えているものと思われる。

「名目GDP600兆円」に向けて、我が国の経済的基盤を強化していくためには、大企業のインフラ海外展開プロジェクトはもとより、中小企業等の海外展開プロジェクトについても、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。

国土交通省では、「国土交通省技術基本計画」を策定し、優先度の高い政策課題（7つの「重点プロジェクト」）を掲げて、技術開発を推進しているが、それぞれの政策課題に関連する技術分野において、中小企業等が海外展開しうるような技術が以下のように育ちつつある。

- ① 災害に強いレジリエントな国土づくりの分野においては、津波等災害時の広域避難シミュレーションソフトや土壌流出防止技術等。
- ② 社会資本の維持管理・更新の分野においては、補修を短時間で完了する技術や非破壊かつ迅速に道路付帯コンクリート構造物の状態を判定する道路メンテナンス技術等。
- ③ 安全・安心かつ効率的な交通の実現の分野においては、ICTの導入によりバスの運営の効率化とサービスの向上を図るバス事業改善システムや発展途上国のモータリゼーションの進展に不可欠な車両検査技術、限られた都市空間の効率的な利用を図る機械式立体駐車場装置の製造・保守技術等
- ④ 海洋フロンティアの分野においては、FLNG（浮体式液化天然ガス生産・貯蔵・積出設備）や掘削プラットフォームに使用される機器の技術等
- ⑤ グリーンイノベーションの分野においては、下水処理水の再利用技術、下水汚泥の有効利用技術、省エネルギー性の高い水処理技術、道路を掘り返さず下水管を新設可能な推進工法、下水を流しながら下水管を更新可能な管路更生工法、河川水浄化システム等
- ⑥ 国土・地球観測基盤情報の分野においては、低ランニングコスト、低電力かつ短時間で観測可能な気象・降水観測レーダー技術等
- ⑦ 建設生産システム改善の分野においては、ドローンを用いた高精度測量により設計から検査までを効率よく行うシステム、軟弱地盤特殊基礎工法、木材のプレカット工法等。

こうした中小企業等の技術についても、大規模インフラ案件のトップセールスを行う機会に併せてビジネスマッチングを行う等の取組みを進める。また、真にやる気のある中小建設企業の構想段階から進出までの総合的支援を行う（再掲）。

※ 海外展開に取り組んでいる企業・技術等の例は、別紙参照。

その際、外務省等の関係省庁や JOIN 等の関係機関と緊密に連携しながら、相手国においても適切な窓口を設置してもらうなど、相互に連絡できる体制の構築に向けた取組みを行う。

7. 価格や対応スピードにおける競争力の向上に向けた取組み

我が国のインフラ整備については、トンネルのシールド技術等のように工期を短縮する技術も見られ、依然として品質及び施工スピードでは高いレベルにあるものの、建設コストが高く事業実施に至るまでの調査や支援決定のスピード等に時間がかかるため、相手国の要請に合致していないといった指摘も見られる。こうした指摘に適切に対応していくため、我が国が有する幅広い技術を十分に活用することを含め、相手国のニーズの目線に立つことを徹底するとともに、「質の高いインフラパートナーシップ」の展開においては安倍総理により2015年11月に発表された抜本的な制度拡充策を最大限活用していくこととし、具体的には、以下の取組みを進めて行くこととする。また、具体的事業を進める中で、必要な改善点等があれば、関係省庁等との協議を通じて積極的に対応していくこととする。

① 価格面での取組み

価格競争力の強化の観点から、「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して供与条件を優遇した円借款の創設、為替変動リスクに対応したドル建て借款の創設、国際協力機構（JICA）とアジア開発銀行（ADB）の連携強化による協調融資の実施、国際協力銀行（JBIC）の更なるリスク・テイクによる相手国の負担軽減などの取組みを個別事業において最大限活かしていくために、関係省庁や関係機関と連携しながら、競争力あるファイナンスパッケージを提案していく。

また、開発途上国等においては、競争性のない一者応札を忌避する動きも見られることから、複数企業の参加による入札を促すなど、競争性の確保に向けた取組みも行っていく。

さらに、我が国のインフラプロジェクトは、仮に初期段階のコストが高くても、ライフサイクルコストは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する。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る。

一方、価格のみの競争に陥ることの無いよう、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おう実証・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契約方式を普及させていく取組みを強化する（後段再掲）。

② スピード面での取組み

円借款の更なる迅速化として、外交上重要又は我が国の優れた技術やノウハウが活用可能な案件に対し、早い段階から我が国が関心を有している旨表明する「プレ・プレッジ」を行うこと等により、通常約3年を要する手続期間を、最重要案件については最大1年半、その他の案件についても最大2年まで短縮することとした制度拡充の取組みを最大限活用する。

8. プロモーションの充実

インフラ海外展開に当たっては、我が国の強みである「質の高いインフラ」を積極的にアピールしていくことが不可欠である。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その重要な機会となる。相手国の政府首脳、高官や国民に対して、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我が国の総合的な課題解決に向けた取組みに加え、用地買収等に関し長年培ってきた経験、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我が国の基本姿勢、我が国の経験に基づき強みを有する免震技術等を活用した防災インフラ、省エネルギー技術等の環境インフラ等についても積極的に発信し理解してもらうことは、インフラ海外展開の推進に極めて重要である。こうした点を踏まえ、国土交通省では、平成 27 年度補正予算に効果的かつ戦略的な広報の実施に関する取組みを強化するための施策を盛り込むとともに、今後も着実に取組みを進めていくこととする。

当該プロモーション活動を行っていくに当たっては、各省が個別に対応するのではなく、一体的に連携し、相手国のプロジェクト分野や地域特性に応じた対応を機動的に行っていく必要がある。さらに総理、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、相手国の状況や要請に基づいて、機動的かつ効果的に広報のコンテンツを組み合わせ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、戦略的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」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、要人訪日時的高速鉄道乗車や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いたシティ・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、今後も、相手国における官民インフラ会議の開催等に積極的に取り組んでいくこととする。さらに、国土交通省の政務等によるトップセールスの際に、前記 6 の国土交通省関連の中小企業等の優れた技術の紹介、ビジネスマッチングを行う等の取組みも行うこととする。そのほか、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、日米両国のインフラ関連企業が連携して第三国展開するための日米共同のセミナー・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、

2016年以降もマレーシア・シンガポール間的高速鉄道、トルコ・ダーダネルス海峡大橋、米国、英国等における高速鉄道等の重要案件の入札時期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を促進することとする。

9. 新技術等を活用した新たなインフラ海外展開に向けた取組み

我が国が行うインフラ海外展開は、技術のレベルが高く、故障や不具合が少なく長寿命であること、用地買収の経験も豊富で、工期を含め相手国との契約事項を確実に履行すること、メンテナンスを含めたライフサイクルコストが安いこと、人材育成や制度構築支援も事業実施に併せて行い、相手国が自ら運営できるように支援すること、環境や防災へ配慮すること等により、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。

特に、技術力については、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。

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、地震など多くの災害を経験し、こうした経験を通じて我が国がこれまでに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他国と比べ比較優位性を有するインフラシステムについても、今後のインフラ海外展開において、相手国のニーズを踏まえながら、さらに積極的に打ち出していくことが重要である。

10. 海外インフラ需要を更に取り込んでいくために必要な視点

膨大な海外のインフラ需要を更に取り込んでいくためには、我が国の企業がグローバル企業として更に進化していくことが重要である。具体的には、以下のような点が重要である。

- ① 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ことや、より強力な海外戦略を明確化していくこと。
- ② 我が国の技術・ノウハウ等の国際標準化を積極的に推進する一方、外国市場において日本市場とは異なる仕様が用いられている場合に我が国企業がこれらに適切に対応していくこと。
- ③ 民間の資金を活用する官民連携（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ことを踏まえ、これらに関する国内の制度等について国際的なスタンダードに適合させていく「内なる国際化」に向けた取組みを進めること。
- ④ 我が国コンサルタントが更なるグローバル業務への対応力を向上させていくこと。
- ⑤ インフラ海外展開の個々のプロジェクトにおいて、我が国の企業グループの組成が求められる場合に、即応性を向上していくこと。特に、インフラ設計から建設、運営、管理までを含む「システム」として海外展開を行う際には、運営事業を担う核となるキープレイヤーの更なるリーダーシップの発揮が望まれること。
- ⑥ スマートシティの海外展開等、異業種との連携強化が求められる分野について、より幅広い異業種との連携が図られること。
- ⑦ 我が国企業が急速に拡大する海外需要に対応した生産能力を継続的に確保できるようにしていくことも重要であり、そのためには、例えば海外の事業展開において豊富な経験・知見を有する、あるいは補完関係にある強みを有する内外の他の企業との連携・協働等により、ノウハウの獲得に伴う時間的コストの縮減や海外での事業展開に伴うリスクの軽減を図ること、企業ごとの強みを活かした生産活動面での連携を行い、増減する需要にも適切に応えられるようにする体制の強化、プロジェクトの早期の段階からの民間の参画と官民の連携の強化等を図ること。

民間企業には、より一層の企業家精神の発揮が求められる一方、国土交通省は本行動計画に記述された各施策を積極的に実行に移すとともに、国内事業者向けのセミナーの開催等を通じたベストプラクティスの紹介や海外展開に係る知見の共有等により、未だインフラ海外展開をしていない企業を含む、より多くの民間企業が海外展開に乗り出しやすくなるような環境整備を図るとともに、民間企業の参画のための適切な事業スキーム、相手国政府と企業との適切なリスクシェアリング等について、相手国の理解を醸成する努力が求められる。

併せて、インフラ海外展開における知的財産の取扱いについて、関係省庁とも連携しつつ、その海外展開の対象となる知的財産の特性や企業の意向を踏まえて、適切に対応していく必要がある。

また、国土交通省としては、「質の高いインフラ」の需要増大に向け、国土計画、地域開

発計画の段階から、その必要性を十分認識した上で、その後の開発を進められるよう、人材育成支援を含め、計画策定等において必要な協力を行っていく。

こうした点を踏まえ、国土交通省では、鉄道事業、造船業、港湾事業、航空事業、物流業、建設産業、都市開発事業、道路事業、下水道事業など関連業界の更なるグローバル化に向けて、それぞれの業界のこれまでの取り組みや取り巻く状況等を十分に考慮に入れて、適切な支援を行っていくこととする。