

## 海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針

本方針は、「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」（平成 30 年法律第 40 号。以下「法」という。）第 3 条第 1 項に基づき、海外社会資本事業（※1）への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針を定めるものである。

また、本方針は、法第 3 条第 3 項の規定に基づき、良質な社会資本の整備、運営及び維持管理並びに海外社会資本事業への参入に関する国際的動向を踏まえつつ、我が国に蓄積された良質な社会資本に関する知識、技術及び経験を活用し、国土交通大臣、機構等（※2）及び海外社会資本事業を行い、又は行おうとする我が国事業者その他の関係者の相互の連携及び協力の下に、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図ることを基本として、定めるものである。

※1 「海外社会資本事業」：鉄道施設、水資源の開発又は利用のための施設、都市における土地の合理的かつ健全な利用及び都市機能の増進に寄与する住宅その他の建築物及びその敷地、下水道、空港、道路、港湾その他国土交通省令で定める施設の整備、運営又は維持管理に関する事業であって、海外において行われるものをいう。

※2 「機構等」：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。）、独立行政法人水資源機構（以下「水資源機構」という。）、独立行政法人都市再生機構（以下「都市再生機構」という。）、独立行政法人住宅金融支援機構（以下「住宅金融支援機構」という。）、日本下水道事業団（以下「下水道事業団」という。）、成田国際空港株式会社（以下「成田空港会社」という。）、高速道路株式会社（以下「高速道路会社」という。）、国際戦略港湾運営会社、中部国際空港株式会社（以下「中部空港会社」という。）をいう。

## 1. 海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進の意義に関する事項

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中、我が国の強みのある技術・ノウハウを最大限に活かして、その旺盛なインフラ需要を積極的に取り込むことは、我が国の力強い経済成長につなげていく上で重要である。

このため、インフラシステムの海外展開は、我が国の成長戦略の最重要施策の一つに位置づけられてきているところであり、我が国企業の2020年における約30兆円のインフラシステムの受注を目指し、政府を挙げて取り組んでいるところである（※3）（※4）。

インフラシステムの海外展開の推進は、我が国事業者の受注機会の拡大により、その事業収益が日本国内へ還元されることに加えて、相手国のインフラ整備が進むことにより、相手国における経済・社会的な基盤強化が図られるとともに、海外に進出している我が国事業者のサプライチェーン強化等にもつながるものである。

また、日本の先進的な技術・ノウハウ・制度等の相手国への移転を通じて、相手国の人々の

ライフスタイルを豊かにし、環境・防災等の課題解決にも貢献できることから、日本のソフトパワーの強化や外交的地位の向上にもつながるものである。

以上のように、インフラシステムの海外展開の推進は、我が国経済の成長戦略にとどまらず、相手国の持続可能な発展にも貢献する等、我が国と相手国の相互に大きな効果が期待できる。

このため、我が国は、維持管理まで含めたライフサイクルコストが経済的であり、使いやすく長寿命で、納期を遵守し、環境・防災面へも配慮、相手国の開発戦略とも整合性を有し、将来的に現地の人材で運営しうる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「質の高いインフラシステム」の海外展開を進めることで競合国との差別化を図ろうとしている。

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、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」の実施を支援する方針が示され、その具体化が図られた。

また、2016年5月のG7伊勢志摩サミットの機会に内閣総理大臣から発表された「質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ」により対象地域がアジアから世界全体に拡大され、G7サミットでは、「質の高いインフラ投資」の基本的要素について国際社会で認識を共有することが重要との点で一致し、「質の高いインフラ投資の推進のためのG7伊勢志摩原則」に合意する等、我が国は積極的に質の高いインフラ投資を推進している。

このような中、国土交通省は、鉄道、河川、道路、港湾、空港、都市開発等の相手国の経済社会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上げていく必要がある。

このため、国土交通省としても、2014年10月に官民ファンドの株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（以下「JOIN」という。）を創設して、金融支援のみならず経営参画や人材派遣等を通じて海外インフラ市場への我が国事業者の参入の支援を行う仕組みを整え、着実に実績を上げているところである。また、2016年3月には、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」を策定し、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ているところである。

しかしながら、新興国等における海外社会資本事業については、現地政府の影響力が強く、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や水資源開発の事業計画の策定、高速鉄道の整備、水資源開発に係る施設・下水道・道路の整備や維持管理、空港・港湾等の運営等のノウハウが不足しており、さらに、専門分化している我が国事業者のコーディネーター役の不在も課題とされてきた。

このため、本法により、海外社会資本事業について、国土交通省所管の機構等に、公的機関としての中立性や交渉力、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かして必要となる海外業務を行わせるとともに、機構等や我が国事業者、その他関係者の効果的な連携・協力を図り、官民一体となったインフラシステムの海外展開を強力に推進する体制を構築することとした。

※3 「日本再興戦略」：2013年6月に閣議決定された成長戦略であり、2020年に約30兆円（2010年約10兆円）のインフラシステムの受注目標を達成することとされている。

※4 「インフラシステム輸出戦略」：2013年5月17日に経協インフラ戦略会議において決定。2020年約30兆円の受注に向けた政府としての具体的施策を整理したものであり、フォローアップを実施しながら毎年度改訂している。

## 2. 海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進の方法に関する基本的な事項

海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るため、以下のような方針に沿って具体的な取組を進めるものとする。

本方針に基づく取組は、毎年改訂される「インフラシステム輸出戦略」等の政府全体の方針を踏まえるとともに、我が国の外交政策や対外経済政策、安全保障政策との整合性も確保しつつ進めるものとする。

### (1) 案件形成等の「川上段階」における関与の強化

海外社会資本事業については、現地政府の影響力が強く、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ことから、案件形成の川上段階からの機構等による積極的な関与が必要である。

具体的には、国土交通省は、相手国政府に対するトップセールスや政府間協議、官民インフラ会議等を通じて、我が国の質の高いインフラを効果的にアピールするとともに、案件発掘・形成に積極的に関与していくものとする。

また、国土交通省及び機構等は、相手国の国土計画や地域開発計画等の上位計画や政策の基本方針等、「最上流」の段階からの相手国政府との連携等を通じて、我が国の質の高いインフラの要素を盛り込むための働きかけを行うものとする。

機構等は、国土交通省によるトップセールス等を受け、インフラ整備・運営に関する具体的な計画や技術の提案・調整等を行うことにより、我が国事業者が海外社会資本事業へ参入しやすい環境づくりを行うものとする。

また、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から、民間の資金を活用する官民連携（Public-Private Partnership、以下「PPP」という。）方式でのインフラ整備や運営の要請が増加傾向にある。

このため、PPP事業の推進に当たっては民間になじむ分野と公共で対応すべき分野についての相手国政府の理解が進むよう働きかけを行い、官民での適切なリスク分担がなされるファ

イナンス・スキームの構築に努めるものとする。

#### (2) 「面的開発」への積極的関与・分野横断的な体制の構築

新興国等においては、分野横断的に関連する複数のインフラ案件が同時並行的または特定分野のインフラ案件から派生的に他分野に及ぶ傾向がある。

このため、分野横断的な案件形成や計画策定等に向けて、複数の機構等が必要な情報を共有し、それぞれが連携・協力を図ることにより、総合的な面的開発につなげていくものとする。その際、我が国が有する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を一体的に開発する産業立地型港湾開発等の知見を活用することとする。

さらに、都市開発・不動産開発については、都市開発・不動産開発に関する二国間プラットフォームを構築・活用することにより、相手国のニーズを踏まえながら、戦略的に我が国事業者の参入促進を図るものとする。

#### (3) 相手国のニーズに応じた我が国技術のカスタマイズ

海外社会資本事業において求められる技術は、相手国の経済発展等の社会的状況や自然環境によって様々であるが、2015年9月に国連で採択された「国連持続可能な開発目標（SDGs）」を推進する観点からも、相手国の持続可能な発展に貢献することは重要である。

このため、「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）の考えに基づき、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ものとする。

#### (4) 人材の育成

新興国の課題解決に向けては、我が国の経験・知見の活用等の推進を行うとともに、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が必要である。

このため、国土交通省及び機構等は、官民それぞれによる研修プログラムや視察機会の提供等を通じた相手国における各種制度構築支援や人材育成支援等を一体的かつ効果的に行うことにより、相手国の持続可能な発展に取り組んでいくとともに、我が国事業者の海外展開の基礎となるビジネス環境を整備するものとする。

また、国際業務に対応する国内の人材育成も重要であることから、国土交通省は、我が国事業者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するため、人材育成支援を強化していくものとする。

#### (5) 人的ネットワークの活用

外国政府機関からの研修生や日本留学経験者等は、帰国後、相手国の政府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、我が国の経験や強みへの理解促進を図ることは、海外社会資本事業へ我が国事業者の参入を促進する上でも非常に効果的である。

このため、外務省等の関係府省や関係機関等とも連携して、外国政府機関からの研修生や日本留学経験者等を含めた様々な人的ネットワークの有効活用するものとする。

#### (6) 外国企業との補完連携による第三国への展開

我が国事業者が新たな市場に進出し、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なケースも存在する。

このため、相手国や競合国の動向など、海外社会資本事業の受注に資する情報の一層の収集・活用を図るとともに、国土交通省は、二国間政府での連携の枠組みを作ることにより、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ものとする。

#### (7) 海外市場に進出する中堅・中小企業等の裾野の拡大

海外市場でより多くの案件を獲得するには、海外社会資本事業に関心を有する我が国事業者及び地方公共団体の裾野を広げ、プレーヤーを増やす必要がある。

このため、優れた技術・ノウハウ等を有する国土交通省関連の中堅・中小企業等の海外展開に向けて意欲喚起を図るとともに、海外進出のきっかけを作る等、積極的に支援を行うものとする。

具体的には、国土交通省において、セミナー等を通じた中堅・中小企業の海外進出事例の共有、ミッション団の派遣等を行うとともに、機構等において、情報提供等の支援を積極的に行うものとする。

#### (8) 案件受注後の継続的支援

我が国事業者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、海外社会資本事業は、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、資金回収までの期間も長く、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、海外市場に進出する我が国事業者のリスク低減に向けた継続的支援は案件受注に向けた支援と同様に極めて重要であり、我が国事業者が安心して海外社会資本事業へ参入できるよう環境を整備するものとする。

具体的には、国土交通省は、海外建設・安全対策ホットラインや官民連携協議会等からの情報を活用し迅速な問題の把握に努めるとともに、外務省や在外公館等とも連携しつつ、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行うものとする。また、経済連携協定や投資保護協定の枠組み、二国間会議の場の活用などによってビジネス環境整備を進めるとともに、金融面においては公的機関による支援策等も通じて、我が国事業者のリスクの低減を図るものとする。

### 3. 機構等に行わせる海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に資する調査その他の業務に関する基本的な事項

各機構等が行う海外業務の考え方と具体的な内容は以下のとおりである。

機構等の海外業務については、我が国事業者の事業参入の促進を図るために行うものである。民間企業のみによって対応が可能な場合には民間企業の参入機会を阻害することのないよう、機構等において十分留意するとともに、海外の事業参画の決定については、民間企業の意向、事業の内容やスケジュール等を踏まえつつ、事業採算性等の経営リスクも十分に考慮した上で、機構等において適切に判断するものとする。

また、機構等においては、機構等の設立趣旨等を踏まえ、海外業務を通じて得られた知見が国内業務にも還元されるよう努めるものとする。

さらに、海外業務の実施状況を踏まえて、機構等の組織や人員の充実・強化等について適切に対応するものとする。

なお、機構等の海外業務の実施に当たっては、経理や業務遂行において国民の疑念を招くことのないよう役職員の法令遵守の徹底等を行うべきことは当然のことである。

海外社会資本事業においては需要リスクや政治リスク等様々なリスクが存在することから、機構等は、不断に情報収集を行い、必要に応じて、その情報を我が国事業者と共有するものとする。

加えて、我が国事業者が安心して海外社会資本事業に参入できる環境を整備する観点から、機構等は、JOIN や独立行政法人国際協力機構（以下「JICA」という。）、株式会社国際協力銀行（以下「JBIC」という。）、株式会社日本貿易保険（以下「NEXI」という。）等の関係公的機関とも適切に連携や協力を図りながら海外業務に取り組むものとする。

#### (1) 鉄道・運輸機構

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、この需要を我が国事業者が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鉄道・運輸機構が建設を行っており、我が国事業者のみでは、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、法第4条により、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、我が国事業者等と連携・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、円滑な業務の実施のため必要な場合は出資を行わせることにより、海外の高速鉄道事業への我が国事業者の参入の促進を図るものとする。

## (2) 水資源機構

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、点検・維持管理、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、我が国事業者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、我が国事業者が事業を実施する上での様々なリスクが軽減されることが必要となっている。

このため、法第5条により、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マスタープラン策定、事業性調査（以下「F/S調査」という。）、設計、入札支援・施工監理等の発注者支援、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事業者の参入の促進を図るものとする。

## (3) 都市再生機構

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、海外における都市開発事業のうち、政府・公的機関が主体となるもの、大規模な土地で敷地の整備等を伴うもの、基盤インフラの整備から上物開発まで一体となって行われるもの等については、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、法第6条により、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、都市再生機構に、地区開発マスタープラン策定や、都市開発事業の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、海外の都市開発事業への我が国事業者の参入の促進を図るものとする。

#### (4) 住宅金融支援機構

新興国において住宅市場が拡大している中、我が国事業者も新興国の住宅市場に進出しているものの、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、法第7条により、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住宅金融支援機構に、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、海外の住宅市場への我が国事業者の参入の促進を図るものとする。

#### (5) 下水道事業団

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(約30兆円)から2020年(約39兆円)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。

海外における下水道事業では、相手国政府の選択に応じて採用技術の決定がされることから、交渉に当たっては日本側も公的な信用力等が求められるため、民間企業のみでの対応には限界がある。

このため、法第8条により、下水道の技術やノウハウ、さらには公的機関としての信用力等を有する下水道事業団に、海外の下水道に関するマスタープラン策定支援、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事業者の参入の促進を図るものとする。

#### (6) 成田空港会社・中部空港会社

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、我が国事業者による積極的な関与が必要であるが、商社や建設・設計会社等の我が国事業者による取組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が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、法第9条第1項及び法第12条第1項により、国内で大規模な空港の整備・運営の経験を有する成田空港会社及び中部空港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、海外の空港事業への我が国事業者の参入の促進を図るものとする。



#### (7) 高速道路会社

道路分野については、2010年から2020年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。

このような状況を踏まえ、高速道路会社は、我が国事業者とともに適切な役割分担のもと、外国政府からの調査の受託等の業務や、現地企業等とコンソーシアムを形成して海外の道路事業に参画し、事業の質や収益性の向上に資する技術アドバイザー等の業務を行ってきたところである。

今後も、法第10条第1項により、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会社に、海外の道路の整備や維持管理に関する調査等を行わせることにより、海外の道路事業への我が国事業者の参入の促進を図るものとする。

#### (8) 国際戦略港湾運営会社

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%拡大するとも予想され、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おり、世界の旺盛な需要を取り込むためには、我が国事業者が海外社会資本事業へ参入しやすい環境づくりを行う必要がある。

このため、法第11条第1項により、国内において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、海外の港湾事業への我が国事業者の参入の促進を図るものとする。

### 4. 機構等及び海外社会資本事業を行い、又は行おうとする我が国事業者その他の関係者の連携及び協力に関する事項

競合国との競争が熾烈化する中、海外社会資本事業への我が国事業者の参入を促進するためには、官民一体となったオールジャパン体制での取組が重要である。このため、法第14条に基づき、国土交通省、機構等及び海外社会資本事業を行い、又は行おうとする我が国事業者その他の関係者は、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進及び海外社会資本事業の実施に関し、相互に連携を図りながら協力することが重要である。

具体的には、国土交通省、機構等、我が国事業者、内閣官房、外務省、財務省、経済産業省等の関係府省等との連携はもとより、主にインフラ整備等に関する技術面からの支援を行う機構等との連携、協力に加えて、金融面等から支援を実施するJOIN、JICA、JBIC、NEXI等の関係公的機関が相互に連携、協力を図ることにより、効果的に我が国事業者の参入を促進することが重要

である。

国土交通省においては、機構等や我が国事業者、さらに関係公的機関等の連携・協力が図られるよう、適切に情報等の提供や指導・助言を行うため、各分野について必要な情報の整理・収集を行うとともに、必要に応じて関係者間の連携・協力を確保するための体制整備を行うものとする。

また、複数の機構等が連携・協力を図ることにより、分野横断的な面的開発につなげていくことが重要であり、複数の機構等が必要に応じてそれぞれの取組について情報共有を図るなど事業が効率的かつ効果的に展開されるよう努めるものとする。

## 5. その他海外社会資本事業の促進に関する重要事項

### (1) 機構等における特例業務の推進体制の整備

機構等の長は、海外社会資本事業への我が国事業者の参入を促進するため、必要となる海外業務を行うための人材の採用や育成を計画的に実施する等、法人内部の体制の構築や予算の配分を適切に行うものとする。なお、機構等が職員を海外に派遣する場合には、安全への対応等、職員の職務環境を適切に確保するものとする。

また、機構等の海外業務の担当部署を明確にする等、我が国事業者が相談しやすい環境を整えることも重要である。

### (2) 機構等の海外業務実績の概要の公表

機構等の長は、本法に基づき実施する海外業務について、毎年度その実績の概要を公表するように努めるものとする。

### (3) 国土交通省・機構等の連携体制の構築

国土交通省と機構等との連携を密にし、分野横断的な取組に向けた検討や取組状況の情報共有等を行うため、国土交通省と機構等により構成される会議体を設置するものとする。

### (4) 基本的な方針の見直し

国土交通省は、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るため、政府全体のインフラシステムの海外展開に関する取組や各国の動向等も踏まえつつ、本方針の施行の状況について検証を行い、必要がある場合は、方針の改定を行うものとする。改定に当たっては、関係者から広く意見を聴取する機会を設けるよう努めるものとする。