

国土交通省等の国際展開

中国をはじめとするアジア諸国は高成長を続けている。この機会をチャンスと捉え、民間がアジアの成長を積極的に取り込めるような基盤づくりを国土交通省の成長戦略の一つとして実施する政策が動き出した。わが国の優れたインフラ整備を海外で戦略的に推進するための動きについて取り上げる。

国土交通省の海外戦略

奥村 康博

国土交通省総合政策局国際建設推進室 国際建設技術企画官

中野 穰治

国土交通省道路局企画課 企画専門官

はじめに

近年、アジアを中心として、インフラ整備に対して旺盛な需要がある。建設産業は国内市場が縮小する中で、アジアの成長市場に参入し、成長の果実を取り込む仕組みをいかに構築するか、という観点から、近年、国土交通省において海外展開が活発に議論されている。

本稿では、国土交通省成長戦略、途上国等でのインフラ整備における官民協働型の取り組みについて、特に道路や ITS 分野を中心にご紹介したい。

2 国土交通省成長戦略

5月17日に、国土交通省成長戦略が国土交通省成長戦略会議（座長：長谷川閑史 武田薬品工業株式会社代表取締役会長）によって取りまとめられた。

この中で、今後の国土交通省の成長戦略として重点的に取り組む分野として、海洋、観光、航空、国際展開・官民連携、住宅都市の5つについて課題、取り組むべき施策が記述されている。

このうち、国際展開・官民連携分野については、次のように取りまとめられている。（本稿では、主に国際展

開分野について記述。）

将来目指す姿・あるべき姿

我が国の優れた建設・運輸産業、インフラ関連産業が、海外市場において活躍の場を拡げ、世界市場で大きなプレゼンスを発揮。

アジアを中心とした新興国では、経済成長に伴って膨大なインフラ整備ニーズ（ADBによるとアジアだけで向こう10年間に約8兆ドル）の発生が予測され、これを見据えて国内市場やEUのような統合市場で実績をあげ、競争力をつけた欧米企業や韓国企業が多数参画してきている。

人口減少や政府の公共投資の圧縮によって主力とする国内市場が縮小を余儀なくされる我が国の関連企業にとっても、この新たな成長市場は今後の主戦場であり、他国企業に対して競争できる体制を整え、成長の果実を取り込む仕組みを作ることは喫緊の課題である。

このような状況を踏まえ、大きな成長が見込まれるアジアを中心とした海外市場において、我が国の優れた建設・運輸産業、インフラ関連産業が活躍の場を拡げ、製品の輸出にとどまらず、的確な状況分析の上でリスクテイクが可能な案件については、建設から管理運営まで

パッケージでの事業展開も行う等、世界市場で大きなプレゼンスを発揮している姿を目指す。

上記のような将来目指す姿・あるべき姿を念頭において、2020年における戦略目標を次のとおり設定する。

○我が国企業が獲得した海外受注のうち、国土交通省が積極的に働きかけて官民連携により新たに獲得した海外受注高を2020年までの合計で10兆円以上とする。

(1) 現状の課題・問題点

個別分野毎にその特性に合わせた戦略が必要であること、日本企業は一般的には個別の技術・システムは優れているものの、パッケージ化する力が弱いこと等に留意し、強いリーダーシップの下、組織・体制の強化、スタンダードの整備、金融メカニズムの整備等に取り組むことが必要。

(2) 課題に対応した政策案

政策1：リーダーシップ、組織・体制の強化

政治のリーダーシップによる官民一体となったトップセールスを展開するとともに、国土交通省内の体制及び省庁横断的な体制の創設や強化、グローバルな問題に柔軟に対応できる企業の人材育成や組織強化に対する支援を図る。

① 政治のリーダーシップによる官民一体となったトップセールスの展開

ベトナムでは、(中略) 高速道路事業がPPPにより実施される予定であることから、これらへの参入を目指し、官民連携によるトップセールスを早急かつ強力に推進する。

② 国土交通省内の体制強化

縦割りを廃し、総合的・戦略的に国土交通関連産業の国際展開に取り組む必要がある(国際局の創設等)。その際、相手国のニーズにきめ細かく対応できるよう、分野横断的に取り組むとともに、所管産業を支援する観点強化し、民間企業とのネットワークの強化や民間人材の有効活用に努力する。例えば、官民連携による「ITSの国際展開会議」(中略)を創設するほか、(中略)オー

ルジャパンでの官民連携体制の構築。

また、マーケットデータ、競合関係、日本企業の状況の把握等、情報の一元管理、省庁横断的な政策の企画立案機能を強化する必要がある。(中略)各専門分野の人材を結集し、アジア向けの機能限定・低価格ITS(中略)等、相手国に合わせた商品・技術の開発や市場戦略の策定に取り組む。

さらに、明確な目標設定と定期的な進捗管理を実施するとともに、トップセールスや人材、金融支援の総枠といったリソースの把握と配分を目的とした計画を策定し、着実に実施することが必要である。

③ 他省庁を巻き込んだ省庁横断的な推進体制整備

④ 大使館やJETROなどの既存の支援機能の強化

⑤ 企業の組織・人材のグローバル化に対する支援

政策2：スタンダードの整備

国内スタンダードのグローバルスタンダードへの適合を図るとともに、日本の技術・規格の国際標準化や投資対象国での採用に向けた取組を推進する。

① 国内スタンダードのグローバルスタンダードへの適合(国内外の規制、税制等のイコールフットING化)

② 日本の規格を国際統一規格とするための取組や投資対象国におけるスタンダードの獲得のための取組の推進

(中略)これまで国際標準化を積極的に進めてきて一部成果の上がってきているITSや下水道の水・エネルギー再生など日本が技術的優位性を有している分野において、日本の技術・規格の戦略的な国際標準化を進めるほか、諸外国に向けて日本方式の普及を進める。

③ 日本企業の声を踏まえた外国政府に対する通関制度その他の制約解消に向けた働きかけの強化

④ 相手国への技術協力の強化

政策3：金融メカニズムの整備

政府による金融支援機能を強化するとともに、ODA予算の活用や貿易保険、税制面での支援を拡充する。

① 政府による金融支援機能の設定

② インフラファンドによる投資支援や信用補完

③ ODA 予算の活用、貿易保険や税制面での支援の強化

3 海外の道路整備における官民協働の取り組み

(1) ベトナム国道路官民研究会 最終とりまとめ(平成22年3月)

経済発展が進む開発途上国では、今後増大するインフラ需要に対して、これに応えるために必要となる政府の自己資金や利用可能な ODA 予算が不足している。途上国のインフラ整備の推進にあたっては、この大きな資金ギャップが共通の課題となっており、その解決に当たり、民間の資金やノウハウを活用する官民協働の重要性が増している。現在、世界規模の金融危機を受け、途上国のインフラ需要に対する資金供給の減少が避けられず、先進国からの ODA と民間資金を組み合わせた対応がより一層必要となっている。

一方、我が国の建設産業は、国内市場が縮小する中、その技術力を十二分に発揮して国際競争力を強化することが重要な課題の一つとされている。

このため、インフラ整備・運営に関して豊富な経験を持つ我が国が、官民一体となって、開発途上国における官民協働型のインフラ整備を支援することが求められている。

① ベトナム国における道路整備の状況
道路整備に係る計画

ベトナム国では、交通運輸省による「高速道路開発計画」が2008年12月に首相承認を得ており、これにより、約5,900kmの高速道路整備計画が位置付けられた。

この計画において、2020年までに約2,512kmの高速道路の整備を行うこととしている。

② ベトナム国道路整備への我が国からの支援強化に向けた提言

我が国のこれまでの半世紀の間に行ってきた高速道路の計画、整備、運営・維持・管理に係る技術・ノウハウを活用しつつ、官民が適切な役割分担のもと連携し、事業の上流から下流までを「ジャパン・パッケージ」として体系的に支援することが効果的である。

ジャパン・パッケージは、政府間の政策対話、STEP 案件の形成等を含む有償資金協力、技術協力、高速道路

○ベトナム国高速道路開発計画の概要

高速道路開発計画 (M/P) :
2007年11月5日MOTが首相に提出 (No.7056/TT-BGTVT)
⇒首相が承認*: 2008年12月1日付け (No.1734/QD-TTg)

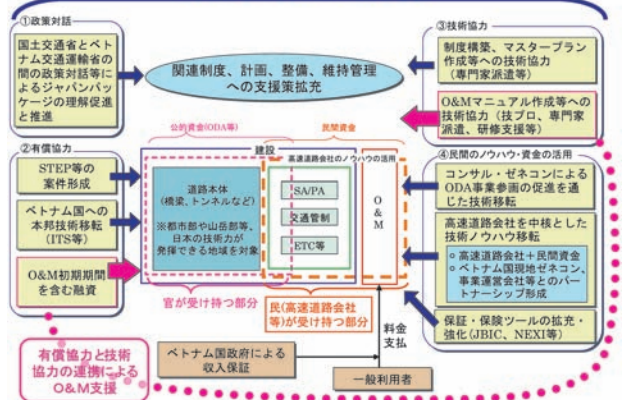
承認された開発計画

- ・計画路線数: 22路線
- ・計画延長計: 5,873km (供用済み120km含む)
⇒ 2020年までに2,512km整備、2020年以降に3,241km整備
- ・事業費: 2020年までに206億USD、2020年以降に235億USD



*Approvals of Vietnam Expressway Network Developing and Planning until 2020 and the view for post-2020

○『ジャパン・パッケージ』によるベトナム高速道路への支援 施策の連携によるパッケージ支援



会社を中心とした民間のノウハウ・資金の活用の4本の柱を組み合わせた施策の連携によるパッケージとして支援するものである。

③ 今後に向けて

- ・我が国の技術・ノウハウを活用しつつ、官民連携を行いつつ、事業の上流から下流までを「ジャパン・パッケージ」として体系的に支援を行う。また、日本グループが統一した取り組みを行う。
- ・政府の強いリーダーシップの下でスピード感を持った対応を行うこと。
- ・資金提供から運営管理までも含めた総合的な事業提案、ナショナルプロジェクトとしての位置づけとプロモートが必要
- ・具体的な案件の推進に向けて個別案件を対象とした企業連合・チームを形成して対応する。

(2) 海外道路 PPP 協議会

昨年度のベトナム国道路官民研究会 最終とりまとめに引き続き、海外において PPP プロジェクトの案件形成を一層進めるため、対象国を限定せずに官民が広く情

報共有・交換を行うことを目的として、海外道路 PPP 協議会が設置された。第1回は5月19日に開催している。

今後の進め方として、アジアを中心とした国別ワーキンググループを設置し、その中で個別の道路案件について議論をすすめることとしている。

4 おわりに

本稿で述べたように、道路や ITS 分野における海外展開の官民連携の取り組みは、国土交通省成長戦略等によってその方向性が示された段階である。今後は、「ジャパン・パッケージ」等のフレームワークを活用しつつ、途上国等の個別具体の案件に対し、事業の構想段階からいかに参画していくかが焦点となって来ると考えられる。

今後、具体的な道路事業等で日本の官民が連携した取り組みが進められ、成長するアジアほかの PPP プロジェクト市場において、日本の企業が道路の建設から管理まで参画するようになることを期待している。

具体的プロジェクトの実現に向けた進め方

	短期(2011年)	中期(2014年)	長期(2021年)
高速道路整備の状況(主な案件)	○ホーチミン～チュンロン開通予定(2010.3) ○ハノイ～ニンビン開通予定(2011年末) ○ベンルック～ロンタイン:D/D実施 ○ダナン～クワンガイ:D/D実施	○ベンルック～ロンタイン着工予定 ○ダナン～クワンガイ着工予定 ○ホーチミン～ゾーザイ開通予定	○優先整備区間の高速道路ネットワーク(2,639km)が完成
事業スキームの展開イメージ	O&M分割委託方式	O&M一括委託方式	コンセッション方式 BOTスキーム
アクションプランの展開	柱1: ①政策対話	ベトナム国政府関係機関や国際金融機関、他のドナー国との連携強化	
	柱2: ②有償協力	円借款(特にSTEP*案件)の活用促進	
	柱3: ③技術協力	O&M実施主体が建設に関与できる仕組みの構築 O&M初期期間への支援	
	柱4: ④民間のノウハウ・資金の活用	ベトナム国の発注者側に対する支援の拡充 道路O&Mに係るPPP制度の確立(民側需要リスクヘッジの仕組み) 事業資金を確保するための制度の構築	
	技術・ノウハウを持つ高速道路会社による積極的な貢献、民間企業の体力強化 日本政府支援スキームの構築(海外投融資制度の活用、クレーム処理体制の強化) ITS等最新技術の移転、日本政府支援スキームの構築		

* STEP: 本邦技術活用型円借款。タイドローン。日本からの調達30%以上。