

交通インフラ輸出支援政策について

稲葉一雄
INABA, Kazuo

国土交通省国際統括官

1—はじめに

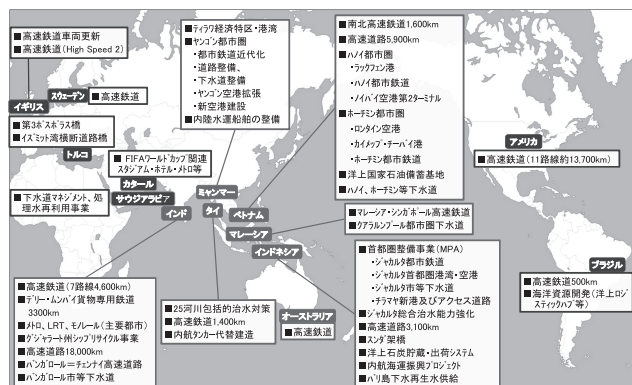
インフラ輸出支援政策が経済成長施策のひとつとして取り上げられるとともに、具体的なプロジェクトが新聞等で報道されることも多くなった。本稿では、インフラ輸出に関する政府の政策を概観したうえで、今後の課題について述べたい。

2—どのようなインフラ輸出プロジェクトがあるのか

まず、どのようなプロジェクトがあるのか見ておきたい。図1は、国土交通分野の主要なインフラ・プロジェクトを世界地図に書き込んだものである。

何にも増して目を引くのは、東南アジアの比重が大きいことである。距離の近さ、歴史的な関係に加えて、ODAの供与を通じて築いた緊密な関係、日本企業が多く進出していること、これらの国が成長のために基礎的なインフラを必要としていることを考えれば、今後も東南アジア諸国はもっとも重要な相手国であり続けるだろう。

国別に見ると、ミャンマーは、大きな発展の可能性を秘めておりそのためのインフラ整備を必要としているが、まだマスタープランすらない状態で全てがこれからの国である。ベトナムは、幹線交通、港湾、空港など国の骨格をなすインフラを整備しようとしている。インドネシアは、すでに経済機能が集積して繁栄を見ている首都圏をさらに発展させるために必要な



■図1 主要な国土交通インフラ・プロジェクト

交通・都市インフラを計画的かつ総合的に整備しようとしている。インドは、物流インフラの不足が経済発展の足かせとなっている。

これとともに、各地で高速鉄道が計画されていることも注目される。英米などの先進国も含めて、世界各地に高速鉄道構想がある。オバマ大統領は今年2013年の一般教書演説で、高速鉄道をインターネットとともに先進的経済社会を象徴するものとして語った。「企業経営者に聞いてみよ。会社を老朽化した道路と橋の国に設けたいか;高速鉄道やインターネット等ビジネス環境の整った国に設けたいか」。元ホワイトハウス・スタッフによれば、一般教書に盛り込まれた一語一語は政治的に重要な意味を持つ。アメリカはまだやる気十分である。

3—インフラ輸出支援政策の現状

3.1 政府の基本方針を概観すると

周知のとおり、ここ数年政府はインフラ輸出促進政策に力を入れてきた。大きな流れを確認しておきたい。

○ 2010年5月の国土交通省成長戦略は「わが国の優れたインフラ関連産業が、海外市場において活躍の場を広げ、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」と言った。同年6月の産業構造審議会産業競争力部会報告書「産業構造ビジョン2010」は、今後の戦略5分野の一つとして「インフラ関連/システム輸出」を挙げた。

○ 政府全体の重要施策としてインフラ輸出を取り上げたのは、2010年6月の新成長戦略(閣議決定)である。「環境技術において日本が強みを持つインフラ整備をパッケージでアジア地域に展開・浸透させる」とした。

○ これを受けて、同年9月からは「パッケージ型インフラ海外展開関係大臣会合」が開催されている。重点分野として、原子力発電、高速鉄道・都市鉄道、水が明示された。この会議は2012年10月まで合計18回開催され、発電、鉄道、水などの分野ごとに、あるいはベトナム、インドネシア、インドなど地域ごとに課題と対策を議論した。

○ 2012年12月の衆議院議員選挙に際しての自由民主党政権公約には「日本が世界最先端のインフラ・システムの輸出を進めます」と記されていた。民間投資を喚起する成長戦略を含む「三本の矢」で経済再生をめざす安倍総理は、2013年1月、経済再生の司令塔の一つである日本経済再生本部の第3回会合で「我が国の世界最先端インフラ・システムの輸出を後押しする」よう関係閣僚に指示する。

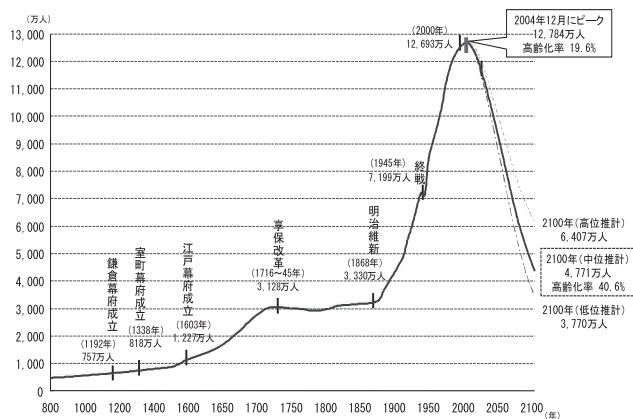
○ これを受けて、同年3月から「経協インフラ戦略会議」が開催されることとなった。この会議では、インフラ・システムの海外展開、エネルギー・鉱物資源の権益確保、経済協力に関する重要事項などが審議される。第一回会合のテーマはミャンマーであった。

経済界もこのような政府の方針を支持している。経団連は、官民一体となったインフラ輸出促進を訴える累次の提言を発表している。安倍政権発足に際しても、「官民連携によるパッケージ型インフラ輸出を推進する。この観点から、ODA、国際協力銀行、日本貿易保険を活用するとともに、トップ・セールスを展開する」よう求めた(政策提言「新内閣に望む」2012年12月26日)。

3.2 なぜ今インフラ輸出なのか

このようにインフラ輸出は政権を超えて主要政策としての位置づけを与えられ、経済界もこれを強く支持している。その背景としては、わが国の少子高齢化、一巡した国内インフラ整備、厳しい財政事情などが挙げられている。ちなみに、図-2を見るとわが国が直面している少子化が容易ならざるものであることがわかる。今後は人口増加期とは違う発想に立って政策を考える必要がある。

海外に目を転ずれば、今後成長が見込まれるアジア諸国などがインフラ整備を必要としている。たびたび引用される数字であるが、アジア開発銀行は、2010年から20年の10年間にアジアで8兆ドルのインフラ需要があると見込んでいる(このうち運輸部門は2.6兆ドル)。また世界経済フォーラムの国際



■図-2 わが国人口の長期変動

■表-1 アジア諸国の国際競争力ランキング

(144国中順位)

	国際競争力順位	インフラ順位
東アジア		
日本	10	11
韓国	19	9
中国	29	48
ASEAN諸国		
シンガポール	2	2
マレーシア	25	32
ブルネイ	28	57
タイ	38	46
インドネシア	50	78
フィリピン	65	98
ベトナム	75	95
カンボジア	85	104
ラオス	—	—
ミャンマー	—	—
南アジア		
インド	59	84

出典:世界経済フォーラム 国際競争力レポート2012-13

競争力レポートは、東南アジア諸国やインドにおいて、インフラの弱さが国全体の国際競争力を損なっていることを示唆している(表-1参照)。

このような内外の状況をあわせ考えると、新興国の成長をわが国に取り込むため海外インフラ・プロジェクトを志向するのはごく自然なことと思われる。また、企業は常に成長を求めらるものでありそのために新しいフロンティアを必要とするものであるとするならば(そうしないと社員も組織も活力を失い力ある人材を惹きつけることもできない)、海外プロジェクトには、そうしたフロンティアとしての意味合いもあろう。

3.3 インフラ・システムという考え方

過去を振り返ると、わが国交通インフラ企業はこれまでも海外市場への挑戦を続けてきた。今言われているインフラ輸出は、これまでの海外進出とどう違うのだろうか。大きく言えば、次の2点で異なっている。第一は、単品の納入ではなく、単品を組み合わせたシステムの輸出を進めようとしていることである。特に新興国では、自国に経験・ノウハウが蓄積されていないこともあって、インフラの設計・整備・運営管理までを一体として発注することも多い。発注側がそうする以上、受注する側も対応しなくてはならない。

第二は、複数の相互に関連するプロジェクトをまとめて分野横断的総合的に進めようとしていることである。例えば、工業団地、港湾およびこれらを結ぶ道路をひとつのパッケージとして提案しようとする場合や、鉄道整備と沿線開発を一体的に進めようとする場合などがある。

政府の文書でインフラ・システム輸出とかパッケージ型インフラ輸出とか言う時には、この二つの意味を含んでいることが多い。

3.4 実施された具体的施策

このように幅広く支持された基本方針のもとで、政府は具体的にどのような措置を講じてきたであろうか。

第一に、積極的なトップ・セールスを展開してきた。首脳会談、閣僚協議、その他のハイレベル会議においてわが国のインフラ・システムの採用を働きかけることは当たり前のことになっている。とくに政府がインフラ整備を主導する新興国の場合には、日本政府としてのコミットメントは欠かせない。

第二に、相手国に面的開発計画とそれに伴うインフラ整備の提案を行ってきている。面的計画では、関連の深いインフラが計画的に整合的に整備されるよう配慮されている。そのような計画の代表例が次の3件である。

- (a) ジャカルタ首都圏投資促進特別地域構想(MPA: Metropolitan Priority Areas):投資環境を改善するために、ハード(インフラ整備)・ソフト(制度面での投資環境改善)の両面から計画的に取り組もうというもの。5つのフラッグシップ・プロジェクトには、国際空港の拡張、都市鉄道の整備、新港整備が含まれている。
- (b) デリー・ムンバイ間産業大動脈構想:インド西部のデリー・ムンバイ間に、貨物専用鉄道を新設し、周辺に工業団地、物流基地、発電所、道路、港湾、住居、商業施設などのインフラを整備しようという構想。
- (c) ミャンマー・ティラワ地域開発構想:ヤンゴン南部のティラワ経済特区の広大な工業団地と港湾等の開発構想。

第三に、案件形成・設計・実施が一体となったプロジェクトに日本チームとして対応するための体制の整備も進められている。

- (a) 日本高速道路インターナショナルの設立:2011年9月、5高速道路会社が出資し、海外道路インフラ事業の実施会社として日本高速道路インターナショナルを設立した。
- (b) 日本コンサルタンツの設立:鉄道分野では、発注者を支援する本格的な発注コンサルタントを持つことが永年の課題であったが、2011年11月、鉄道9社の出資によって日本コンサルタンツが設立され、これまでの海外鉄道技術協力協会(JARTS)の業務を引き継いだ。

第四に、公的ファイナンス支援制度の拡充も行われた。充実した政府系輸出入金融機関の支援を受ける競合国企業に対して日本企業が不利にならないように行ったものである:

- (a) 国際協力銀行(JBIC)による先進国投融資:2011年5月から、鉄道(都市間高速、都市内)、水事業、原子力発電等の先進国への輸出について、輸出金融(日本製品を輸入する外国企業への融資)や投資金融(海外に投資する日本企業への融資)ができるようになった。適用第1号となった英国高速鉄道車両更新プロジェクトは、2012年7月に日立が受注するに至ったが、その際JBIC融資が大きな役割を果たしたと評価されている。

- (b) 国際協力機構(JICA)による海外投融資:開発プロジェクトを実施する法人に対して融資・出資を行う海外投融資制度が約10年ぶりに再開された。

- (c) 日本貿易保険(NEXI)による現地通貨為替リスクへの対応:現地通貨で保険金を受け取る特約を米ドルとユーロから合計20通貨に拡大した。

第五に、各大使館・総領事館の職員からインフラ・プロジェクト専門官を指名して在外公館のインフラ輸出推進体制を強化した。

4—今後の課題

4.1 インフラ有識者懇談会

このような政府全体の動きにあわせて、国土交通省はトップ・セールス、案件形成調査などのインフラ輸出支援策を実施してきた。しかしまだ十分とは言えない。このため、どのような課題があるのか、課題を解決するにはどうすれば良いのかについて率直に議論するため有識者懇談会を開いた。審議の詳細は報告書「これからのインフラ・システム輸出戦略」(平成25年2月15日)をご覧頂くとして、ここでは特に印象深かった議論をいくつかご紹介したい。

「相手のニーズに寄り添うという発想が重要だ」

インフラには沖合海洋開発施設のように普遍性の高いものもあるが、鉄道、都市開発のように多くはその地域の経済・社会状況、風土、文化と切り離せないものである。そのような「地場産業」では、日本の風土・文化を背景にした交通システムをそのまま相手国に持ち込もうとしてもうまく行かないことがある。日本のシステムの良いところは生かしつつ現地のニーズに合わせる必要がある。スペックを落とすことも必要かもしれない。外国企業と組むことが最善の選択であるかもしれない。

「リスクをいかにして軽減するかに尽きる」

産業界の委員から繰り返し指摘されたのがリスクの問題であった。インフラ事業はローリターンである。ローリターンの事業はローリスクでなければビジネスとして成り立たない。これまで日本企業が単品輸出に止まっていた理由の一つはここにもある。単品の輸出からインフラ・システム輸出に移行すれば、プロジェクト期間は長くなり、さらされるリスクも大きくなる。これをどこまで抑え込めるかが成否を分ける。

新興国のプロジェクトでは、公的ファイナンスで対応できる通常のビジネス・リスクのほかに、新興国固有のリスクがある。政権交代によって過去の約束が反故にされる、当初の方針が変更される、用地取得や許認可の賦与が約束された時期に実行されない、あとから周辺に競合施設が整備されて事業採算性が脅かされるなどである。また、PPP事業では、本来は発注

者たる現地政府が引き受けるべき経営リスクまで受注者に負担させようとする傾向があり、その結果事業が成り立たなくなることもある。

このようなリスクの軽減については官民それぞれの役割がある。相手国政府に由来するリスクを軽減するには、当該政府に対して粘り強く要請、説明、説得を繰り返す必要があるが、これは日本側でも主として政府が担うべき役割である。

「産官学の連携を強化しよう」

「官民連携」を強調する方向で懇談会の議論が進むなか、研究者である委員から大学が果たし得る役割について発言があった。大学は人材育成の場である。日本の大学で学ぶ留学生は、日本のシステムと現地の事情とを知る貴重な人材であり、現地との人的ネットワーク強化のためにこれを活かさない手はない。大学はまた情報のハブでもある。各国各地の事情、プロジェクトの情報が大学で交換され蓄積されている。官民で海外市場進出に取り組む際にこれを活用しない手はない。このことから「産官学」連携を強化しようということになった。

4.2 海外への情報発信：インフラ輸出の土壌づくり

豊かな土壌があって作物が実るように、外国の日本に対する高い信頼があってこそインフラ輸出の成果も期待できる。外国の信頼を維持するには日本の事情や政策について質の高い情報を継続的に発信して行かなくてはならないのだが、これに関しては少々心配なことがある。

大方の賛同を得られるものと思うが、インターネットが普及してから二つの変化が生じている。ひとつは、流通する情報の量が飛躍的に増加した。もうひとつは、言語として英語の重要性が増した。その一方で、日本の交通事情や政策に関する英語の情報発信はそれほど変わっていないように見える。その結果、日本の交通に関する情報量が世界の中で相対的に減少している可能性がある。

そうだとすればこれを放置するわけには行かない。まずインターネット上に提供する英語情報の質と量を豊富にしなければ

ならない(この点では国土交通省も課題が多い)。続いて、国際機関を活用することが考えられる。国際機関は情報の増幅器のようなもので、会合や報告書などを通じて、加盟国すべてに情報を届けることができる。このような観点で利用価値の高い機関は次のようなものである。

- (a) 国際交通大臣会議(ITF: International Transport Forum): 加盟国数54に上る国際機関。毎年開催されるサミットには、各国交通大臣、産業界代表、研究者など1,000人が集まる。この他交通政策の研究会を主催して成果を公表している。このサミット、研究会、報告書で取り扱われる日本情報の量を飛躍的に増やしたい。
- (b) APEC交通大臣会合:今年9月に東京で第8回APEC交通大臣会合を開催する。これを、来日する20か国・地域の交通大臣に日本の交通インフラをよく見て直接体験してもらおう機会としたい。
- (c) 日ASEAN交通連携(ASEAN-Japan Transport Partnership): 2003年以来実施しているASEAN10か国と政策協調を図る場である。年10回程度の課長・専門家会合、年2回の次官級会合、毎年秋の大臣会合というサイクルを回しながら進めている。これを通じて、ASEAN諸国に、日本の交通インフラ・システムと親和性のある制度や政策思想を普及したいと思う。

5—おわりに

言うまでもなく交通インフラ輸出はビジネスとして行うものであるが、相手国の経済発展と国民生活の向上に寄与し、さらには日本企業の投資環境を整えることにもつながる。これらを通じて世界経済の発展に貢献することにもなる。また、日本人が大切に使い育ててきたシステムは相手国の人々と共有することによって両国民友好の象徴ともなり得る。このような多様な意義を念頭に置きながらインフラ輸出支援施策を進めていきたいと思う。