

## 4. 国際展開・官民連携分野

# 国際展開・官民連携の推進に向けた成長戦略

## 将来目指す姿・あるべき姿

### テーマ別の政策検討

#### 1. 海外へ進出する日本企業への支援ツールと政府サイドの支援体制整備

～日本の技術と資本で世界展開を～

##### (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の展開
- ・国土交通省内の体制強化
- ・他省庁を巻き込んだ省庁横断的な推進体制整備
- ・大使館やJETROなどの既存の支援機能の強化
- ・企業の組織・人材のグローバル化に対する支援

##### (政策2) スタンドールの整備

- ・国内スタンダードのグローバルスタンダードへの適合
- ・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
- ・相手国への技術協力の強化 など

##### (政策3) 金融メカニズムの整備

- ・政府による金融支援機能の設定
- ・インフラファンドによる投資支援や信用補完
- ・ODA 予算の活用、貿易保険や税制面での支援の強化

#### 2. インフラ整備や維持管理への民間資金・ノウハウの活用 (PPP/PFI など)

～民間の資金とノウハウで社会資本の充実を～

##### (政策1) PPP/PFI を推進するための制度面の改善

- ・共通制度的な事項に関する検討
- ・検討すべき制度改善のための施策
- ・公物管理権の民間への部分開放及び規制緩和、特例の取り扱い

##### (政策2) PPP/PFI の重点分野とプロジェクトの実施

- ・PPP/PFI 導入の重点分野
- ・コンセッション方式の活用が想定されるもの
- ・老朽化したインフラへの対応等
- ・先端的民間技術の活用 (水ビジネス)
- ・行政財産の商業利用 など

## 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拓き、世界市場で大きなプレゼンスを発揮しているとともに、国内においては、民間の創意工夫に基づく PPP/PFI の活用が飛躍的に進み、維持管理を含め、真に必要な社会資本整備が戦略的かつ重点的に行われている姿を目指す。

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。

また、国内においては、09 年度には 800 兆円を越えた地方を含む政府の負債や社会保障費用の増加等で財源が制約される一方で、高度経済成長期に整備したインフラの更新や維持管理費用の増加で逼迫が予想される関連予算に留意し、可能な限り PPP/PFI のような民間の資金の活用を図るべきである。

なお、国内における PPP/PFI の活用は、戦略的・重点的なインフラ整備の実現に留まらず、海外で拡大する PPP/PFI 市場での日本企業、投資家の競争力にも大きな影響を与える。このような視点を持ち、国際展開の促進にも資する形で、国内の制度整備を進める必要がある。

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拓き、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。

国内においては、民間の創意工夫に基づく PPP/PFI の活用が飛躍的に進み、国内外の資金が公共事業費削減を補って、社会資本の整備及び維持管理が適切に行われている姿を目指す。また、これらの国内市場の動きが、我が国企業の技術やノウハウの戦略的な育成に結びつき、海外市場での活躍の足がかりともなっている姿を目指す。

本分科会では、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)
- 国土交通省関連の PPP/PFI 事業費について 2020 年までの合計で新たに 2 兆円実施する。(※2)

※1：国土交通省の積極的な働きかけとは、政務三役によるトップセールスや、国土交通省の働きかけによる政府の資金的な支援など。

(参考) 我が国建設企業の海外建設受注高 1 兆円 (平成 20 年度)、鉄道車両等の輸出額 885 億円 (平成 19 年度)

※2：国土交通省所管 PFI 事業の事業費 平成 17 年度～21 年度平均 1071 億円。これを約 2 倍。なお、事業費には公費で賄わない費用も含めてカウントすることが必要。

## テーマ別の政策検討

### **優先的に実施すべき事項**

#### **○インフラファンドの創成**

日本企業の国際展開や国内の PPP/PFI 事業を資金面で補完する官民連携の大規模インフラファンドの組成により、アジアをはじめとする海外や国内のインフラ投資への支援や信用補完を実施する。

【1. 2. 政策3 (2) (4-17 ページ)、2. 2. 政策2 (7) (4-26 ページ) 参照】

#### **○コンセッション方式による PPP/PFI の実行**

民間の創意工夫を最大限に引き出して社会資本の新規投資や維持管理を実施するため、施設の所有権を移転せず、民間事業者にインフラの事業運営や開発に関する権利を長期間にわたって付与するコンセッション方式を導入する。【2. 2. 政策1 (1) (2) (4-22 ページ)、政策2 (2) (4-24 ページ) 参照】

#### **○省庁横断的な国際展開支援組織の創成**

日本の持つ様々なリソースをパッケージ化し、事業として展開していくため、財務的に自立した事業主体の創設・育成など他省庁を巻き込んだ省庁横断的な推進体制を国土交通省が積極的な役割を果たしつつ整備する。

【1. 2. 政策1 (3) (4-7 ページ) 参照】

# 1. 海外へ進出する日本企業への支援ツールと政府サイドの支援体制整備 ～日本の技術と資本で世界展開を～

## 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。

技術や競争力の熟度、海外市場のニーズ等がそれぞれ異なっているため、個別分野毎にその特性に合わせて戦略的に取り組んでいく必要があるが、以下のように多くの分野で共通してみられる課題・問題点がある。

### (1) 個別の優れた技術・システムをパッケージ化する力の不足

インフラ整備ニーズを抱える新興国側では、関連する技術や機器だけでなく、資金調達や完成後の運営ノウハウの提供もセットとなった PPP/PFI 型での投資を望む声が強くなってきており、実際にそのような形での投資は増えている。世界銀行の試算では、2007 年にアジアだけで 5 兆円を超える PPP/PFI 投資が実行されており、例えば、中国天津では、中国・シンガポール両政府の合意の下、中国資本とシンガポール資本により合弁企業が設立され、環境共生と省資源・資源循環効率化をコンセプトとして「天津エコシティ」の建設が進んでいる。

一方で、海外進出を始めている関連の日本企業は、一般的に個別には優れた技術、システムを有しているが、これらをパッケージ化し、事業として現地で展開するという力がまだ弱い。

### (2) リーダーシップ、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

以上のような問題意識に基づき、国際展開を推進する施策を検討していく上では、「リーダーシップ、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」の三点に特に留意して進める必要がある。

第一に、「リーダーシップ、組織・体制の強化」の観点では、海外への働きかけにおいて官民が一体となって取り組む体制を整えることも重要だが、日本政府内には縦割りが残り、政府を挙げた支援体制の整備が進んでいない点が問題である。

第二に、「スタンダードの整備」という観点では、多くの国において国外から技術・システム等を導入する際に、当該技術・システム等が国際統一規格を取得しているか

どうか、あるいは、自国の基準・制度等に合致しているかどうか、といった点を重要な判断基準としていることを意識した取り組みが必要である。

第三に、「金融メカニズムの整備」という観点では、例えば高速鉄道のように数千億円から数兆円に事業費の達することもあるパッケージ化された大規模プロジェクトに民間1社の財務力のみで対応するのは困難であり、幅広い民間の投資家や政府からの資金面での参画が得られる仕組みを整えることが重要である。諸外国においては、例えば、中国政府が、アジア地域で1兆円規模のインフラ投資ファンドの設立を表明する等の動きが見られる。

## 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**

我が国が本格的な海外展開を実現し、先に述べた政策目標を達成するためには、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を、今後も充実・強化していくことが不可欠である。

このため、首相の親書をスムーズに発行するシステムの実現や、閣僚クラスによる、適時適切な相手国政府、国際機関等のキーマンへの働きかけを行うとともに、相手国での官民共同セミナー開催や要人招聘を実施する。

例えば、米国では、2010年にも高速鉄道事業の入札手続きが開始される予定とされているほか、ベトナムでは、高速鉄道事業の投資計画が本年5月にも承認される予定であり、また、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実施する。

#### **(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を強化し、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」や下水道分野における「日本版ハブ」を創設するほか、鉄道システムの海外展開のためのオールジャパンでの官民連携体制の構築、国際的な自動車車両の型式認証制度の構築等に向けた官民連携による行動計画を策定する。

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。例えば、「チーム水・日本（水問題に関する関係省庁連絡会）」の活動の一層の活発化を図るほか、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 や下水道のエネルギー再生技術を開発する等、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**

日本の持つ様々なリソースをパッケージ化し、事業として展開していく、財務的に自立した事業主体（例えば、(仮称)海外都市開発機構）の創設・育成、企業横断的な日本チーム・民間コンソーシアムの形成の促進や活動の支援を行う必要がある。

また、財務省、経済産業省、外務省など制度所管省庁と国土交通省などの制度利用省庁との連携を強化し、省庁横断での支援を実施する。その際、例えば、インドデリームバイ産業大動脈構想のような既存案件での連携による支援も検討する。

さらに、国土交通省の海外経済協力会議への常任メンバーとしての参加を実現するとともに、二国間・多国間協議による海外市場のビジネス環境整備を通じた相手国との通商関係の強化を図る。また、日本と補完的役割分担が可能な国との戦略的提携関係の構築の実現に向けた取組を進める。

### **(4) 大使館や JETRO などの既存の支援機能の強化**

日本企業による海外の個別プロジェクト獲得を支援するため、大使館や JETRO などの既存の支援機能の強化を図ることが必要である。

具体的には、政府関係機関・自治体の抱える専門家等の派遣や、個別プロジェクトに係る案件情報の発掘や企業への提供等といった案件形成段階からの関与を図るとともに、相手国政府、議員等との関係強化に向けた日々の活動の推進、地元イベントへの参加や日系団体を含む地元関係団体とのパイプ強化が必要である。

### **(5) 企業の組織・人材のグローバル化に対する支援**

今後、我が国の企業が海外市場で大きなプレゼンスを発揮していくためには、海外事業の様々なノウハウ等を蓄積し、企業の組織・人材をグローバル化していくことが必要である。

このため、海外事業のノウハウを有する国内外の企業との人材交流等への支援、我が国の外国人留学生や実習生等の人材情報のデータベース作成・ネットワーク化等により、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を図るための支援を行う。

## **早期の実現を目指すもの（平成23年度概算要求を含む）**

### **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**

- ・相手国政府・国際機関等のキーマンへの働きかけ、親書の活用、要人招聘や官民共同セミナーの積極的推進
- ・相手国政府・国際機関等との会議・政策対話の実施
  - ✓ 日 ASEAN 交通大臣会合を通じた ASEAN 各国との連携強化
  - ✓ 二国間の交通次官級協議の設置による連携強化
  - ✓ 日 ASEAN 環境多国間会議を通じた建設・環境分野にかかる ASEAN 各国との継続的連携強化

- ✓ 二国間・多国間建設会議を通じた優れた建設技術・ノウハウの売り込み
- ・セミナーやワークショップ等を通じた我が国技術の優位性についての相手国関係者の理解促進
  - ✓ 米国、ベトナム等での鉄道セミナー開催
  - ✓ インド・マレーシア・ベトナム等における I T S セミナーの開催
  - ✓ インド、タイ等におけるモノレール等都市交通セミナーの開催〔新規〕
  - ✓ ベトナム、インドネシア等での港湾セミナー開催
  - ✓ ベトナム国政府との高速道路セミナー開催
  - ✓ ベトナム、インド、サウジアラビア、中国等での下水道分野の官民共同セミナーの開催 等

## ② 国土交通省内の体制強化

- ・国際部門の総合性・統合性の強化、民間企業とのネットワーク強化
  - ✓ 国際部門の体制強化
  - ✓ 各国の鉄道プロジェクト毎に編成される日本チームに対する機動的な支援〔新規〕
  - ✓ I T S の国際展開体制の強化として「I T S 国際展開会議」の設置〔新規〕
  - ✓ 地方・中小建設企業の海外進出を支援する「海外展開支援アドバイザー制度」の創設〔新規〕
  - ✓ 海外港湾プロジェクト獲得に向けた民間支援体制の充実
  - ✓ 官民が広く参加し、海外道路 PPP 案件を推進するための「海外道路 PPP 協議会」の設置
  - ✓ 下水道分野の産学官が一体となった下水道グローバルセンター（GCUS）の体制強化
  - ✓ 自動車分野の国際的な車両型式認証制度の構築等に向けた官民連携による行動計画を策定するための会議体を設置〔新規〕
  - ✓ 環境共生型都市開発プロジェクトの海外展開を支援するため、官民連携体制を整備〔新規〕 等
- ・情報の一元管理等による国際展開の体制強化
  - ✓ 世界各地の鉄道プロジェクトに関する情報収集・分析体制の強化及び案件発掘・案件形成支援の充実・強化
  - ✓ 海外港湾プロジェクトに関する情報収集・分析、案件発掘・形成等の支援実施体制の充実・強化
  - ✓ インフラプロジェクトや建設業に関する情報を一元化し、国際展開に必要な情報・分析を総合的に推進するための体制を整備〔新規〕
  - ✓ 日本の技術協力等を効果的・戦略的に推進すべき分野・地域等の検討〔新規〕
  - ✓ 分野ごとのプロジェクトのみならず、これらの枠を超えた、分野横断型の

- 官民連携パッケージ型建設プロジェクトの情報収集、案件形成〔新規〕
- ✓ アジア地域の都市交通プロジェクトデータベース作成〔新規〕
- ✓ I T Sの国際展開体制の強化として「I T S国際展開会議」の設置〔新規〕  
【再掲】
- ✓ 官民が広く参加し、海外道路 PPP 案件を推進するための「海外道路 PPP 協議会」の設置【再掲】
- ✓ 下水道分野の産学官が一体となった下水道グローバルセンター（GCUS）の体制強化【再掲】
- ✓ 「チーム水・日本（水問題に関する関係省庁連絡会）」の活動の一層の活性化 等
- ・相手国に合わせた商品（技術）開発や市場戦略の策定
  - ✓ 我が国運輸産業の技術的優位性を活かした、高速鉄道等の海外交通プロジェクトの案件発掘・案件形成支援の充実・強化
  - ✓ 下水道の水・エネルギー再生技術の開発とショーケース機能を持つ国際拠点（日本版ハブ）の設置〔新規〕
  - ✓ 有識者からなる検討体制を構築し、我が国建設企業が優位性を持つ建設技術等を踏まえた国別の市場開拓・拡大戦略の検討〔新規〕
  - ✓ I T Sについて機能を限定し低価格化する等、相手国に合わせた商品（技術）開発についても議論〔新規〕 等

### ③ 省庁横断的な推進体制の整備

- ・財務省、経済産業省、外務省などの制度所管省庁、業界団体、交通事業者、商社、金融機関、メーカー、コンサルタント、JICA、JETRO、JBIC などとの連携体制の充実・強化
  - ✓ 各国の鉄道プロジェクト毎に編成される日本チームに対する機動的な支援〔新規〕【再掲】
  - ✓ インド・マレーシア・ベトナム等におけるI T Sセミナーの開催【再掲】
  - ✓ 海外港湾プロジェクトの案件形成・獲得に向けた官民協働体制の充実・強化
  - ✓ 優れた建設技術等を含むパッケージの売り込みへの支援〔新規〕
  - ✓ 「海外建設ホットライン」を拡充し、個別プロジェクトに係る問題に対するバックアップ体制を強化
  - ✓ 「地域の建設企業国際展開推進協議会（仮称）」を設立し、セミナー開催、ミッション派遣等により地域の建設企業の海外展開を支援〔新規〕
  - ✓ 下水道分野の産学官が一体となった下水道グローバルセンター（GCUS）の体制強化【再掲】
  - ✓ 環境省との連携による、アジア太平洋地域のサニテーション分野の国際拠点（ナレッジハブ）である日本サニテーションコンソーシアム（JSC）の体制強化

- ✓ 自治体、高速道路会社、独立行政法人等、公的機関のノウハウの活用等
- ・相手国政府・国際機関等との会議・政策対話の実施
  - ✓ 二国間・多国間経済協議によるビジネス環境の整備 等
- ④ 大使館・JETRO 等の支援機能強化
  - ・技術者・専門家の派遣
  - ・個別プロジェクト案件情報の発掘・企業への提供
  - ・地方公共団体と連携した支援体制や地域間交流の構築 等
- ⑤ 企業の組織・人材のグローバル化に対する支援
  - ✓ 案件形成の段階から参入するためプロジェクト提案能力を有するコンサルタント機能の育成・確保〔新規〕
  - ✓ 海外インフラプロジェクトに必要な知識・ノウハウについて研修プログラムを策定し、海外進出企業における研修の実施を支援〔新規〕
  - ✓ 海外事業のノウハウを有する国内外企業との人材交流等支援〔新規〕
  - ✓ 留学生、研修生、海外勤務経験者等のネットワークを構築（データベースの整備等）し、相手国との人的交流を促進〔新規〕
  - ✓ 合併（M&A）やアライアンスに関する海外事例の紹介〔新規〕
  - ✓ コンテナターミナルの運営権獲得に向けたプロジェクト情報、ノウハウの官民共有〔新規〕 等

## 2～3年後の実現を目指すもの

- 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
  - ・相手国政府・国際機関等のキーマンへの働きかけ、親書の活用、要人招聘や官民共同セミナーの積極的推進【再掲】
  - ・相手国政府・国際機関等との会議・政策対話の実施【再掲】
  - ・セミナーやワークショップ等を通じた我が国技術の優位性についての相手国関係者の理解促進
    - ✓ 鉄道計画国各地での鉄道セミナー開催
    - ✓ アジア諸国におけるITSセミナー開催
    - ✓ アジア・アフリカ各国での港湾セミナー開催等
- ② 国土交通省内の体制強化
  - ・民間企業との連携の下、個別プロジェクト案件毎の戦略的な国際展開を各分野で実現 等
- ③ 省庁横断的な推進体制の整備
  - ・様々なリソースをパッケージ化して売り込む事業主体や、企業横断的な日本チーム・コンソーシアム等の創設・育成
  - ・二国間・多国間経済協議によるビジネス環境の整備 等
- ④ 大使館・JETRO 等の支援機能強化

- ・相手国政府との太いパイプの構築
  - ・プロジェクトへの早期参画による日本の優位性発揮 等
- ⑤ 企業の組織・人材のグローバル化に対する支援
- ✓ 案件形成の段階から参入するためプロジェクト提案能力を有するコンサルタント機能の育成・確保【再掲】
  - ✓ 海外港湾プロジェクトの核となる官民人材の育成に資するセミナー、人材交流の実施〔新規〕 等

#### **将来的な方向性を示すもの（おおむね 2020 年を想定）**

以上のような政府の取組により、将来的には、世界各地でプロジェクトに応じた企業横断的な日本チーム・民間コンソーシアムが民間を中心にスピード感を持って柔軟に形成され、案件の受注に向けた活動や、受注案件の実施が精力的に行われていることを実現する。また、我が国企業は、このような活動を通じて、海外事業のノウハウを組織・人材に蓄積し、更なる活躍の礎としていくことが必要である。

このように海外での受注獲得は、民間が主体となって取り組んでいくが、一方で、国土交通省など各省庁は、密接に連携しながら、政治のリーダーシップによって官民一体となったトップセールスを実施していくほか、現地においては、大使館や JETRO 等の関係機関が案件形成段階から我が国企業に対する積極的な支援を展開していくなど、政府も民主体の取組を戦略的にサポートしていくことが必要である。

## **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イング化）**

日本の企業・産業の国際展開を図る上で、国内スタンダードをグローバルスタンダードに適合させるなど、国内外の規制、税制等のイコールフットイング化を図ることが必要である。このため、例えば、国内において国際的な発注・契約方式（PPP、CM、包括的民間委託等）の活用を進める。

### **(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**

日本の技術やシステムが、今後、より一層海外市場における競争力を発揮し、海外受注の獲得に繋げていくためには、日本の技術や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獲得のための取組を推進することが必要である。

例えば、省エネ化等の技術開発を世界に先駆けて推進し、WP29（自動車に係る国際統一基準の作成を行う国連下の国際会議体）や国際海事機関（IMO。船舶に係る基準の策定を実施）等における議論の主導に努め、国際的なイニシアティブを確保する。また、近年、鉄道分野における国際標準策定の動きが急速に進む中、欧州が積極的な動きを繰り広げているが、これに対し、官民連携の体制を充実させ、国際標準化機関（ISO、IEC）並びに米国をはじめとする投資対象国において日本の新幹線・都市鉄道をはじめとする優れた鉄道システムの技術・規格の戦略的な国際標準化の取組を早急かつ強力に推進する。

さらに、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**

日本企業の海外展開に際し、海外との貿易手続き等が制約となっている場合があることから、例えば、物流業に係る日中韓物流大臣会合等を通じた政策対話を進める等、外国政府に対する制約解消に向けた働きかけの強化を進める。また、我が国企業のビジネス機会の拡大を図る観点から、資格の相互承認等の推進を図る。

#### (4) 相手国への技術協力の強化

日本の技術・システムが、今後幅広く世界市場に受け入れられていくためには、それらの前提となっている日本の様々な政策ノウハウが諸外国において採用・導入されることが期待される。

このため、日本政府の持つ政策ノウハウの相手国政府、国際機関等への提供を積極的かつ戦略的に進めることが必要である。例えば、水資源開発・都市計画などの都市整備に関する制度導入に向けた協力や相手国政府が鉄道分野等における技術基準を策定する際の支援を実施するとともに、相手国の人材受け入れや教育の実施を推進する。

また、民間企業がノウハウを有する分野においても、積極的に技術協力を進めることが重要である。例えば、安全性、定時性等において高い評価を受けている新幹線・都市鉄道について、鉄道事業者の協力も得て、専門家の派遣や研修の受入等を実施する。

#### **早期の実現を目指すもの（平成23年度概算要求を含む）**

##### 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

- ・国際的な発注、契約方式（PPP、CM等）などのグローバルスタンダードの積極的な国内への活用
- ・建設業による収益性の低い部門の撤退・縮小とPPP等の成長分野の開拓（事業構成変更）を支援等

##### ② 日本規格の国際標準化、相手国のスタンダード獲得

- ・国際機関への日本規格の積極的な提案
  - ✓ 国際標準化機関ISO（一般）やIEC（電気・システム）における日本の鉄道規格の戦略的な国際標準化の推進
  - ✓ 優れた下水道技術を核として、核となる技術を組み込んだ下水道システムの戦略的な国際標準化の推進〔新規〕
  - ✓ 我が国港湾関連技術の国際標準化に向けた取組の核となる体制の構築〔新規〕
  - ✓ ISO（国際標準化機関）に向けて、我が国のITS技術を引き続き国際標準として提案
  - ✓ マレーシア及びインドにおけるITS規格について、日本方式の基準採択を実現
  - ✓ 我が国が有する技術・基準の優位性の理解を促進させ、国際標準化を推進するための社会実験の実施〔新規〕
  - ✓ 日本の革新的自動車技術（電気自動車等）の国際統一基準策定のための試験研究を実施し、その試験結果に基づき、国際統一基準案を国連機関（WP29）へ提案し、国際統一基準の策定作業を主導等
- ・新たな技術開発と国際規格・基準提案の一体的な推進
  - ✓ 革新的な船舶の省エネ技術、NOx低減技術の開発・普及を図るとともに、

我が国の主導の下に、IMO における国際海運での温暖化防止対策等として、新造船への燃費規制・既存船の省エネ運航計画の強制化等の国際条約化を推進

B-DASH プロジェクト(下水処理におけるメタン発酵高度化などエネルギー再生技術のシステム開発・国際標準化)〔新規〕 等

・投資対象国の実情に即した規格の開発

✓ 日本の鉄道技術の優位性の比較検証及び相手国への訴求 等

③ 日本企業の海外展開のための外国政府に対する制約解消に向けた取組

✓ 国際物流の制約改善に向けた積極的な提案及び共同調査の実施

✓ 物流に関する政策対話の実施 等

④ 技術協力支援（政策のノウハウの提供、人材育成支援等）

・協力準備調査、専門家派遣、高官研修、セミナー、ワークショップ等を活用した案件形成の促進・人材育成

✓ 鉄道専門家の派遣や相手国からの研修の受入、ワークショップの開催等を通じた人材育成

✓ 日本の鉄道技術に関する海外普及促進ツールの策定〔新規〕

✓ 施工管理・安全管理に係るセミナー開催、政策対話等により途上国の事業監理能力の向上を図ることにより、本邦企業の活動を側面支援

✓ 都市計画制度など都市整備に関する制度構築支援や相手国の人材育成支援

✓ 治水にかかる政策立案やダム運用管理等について、専門家の派遣、研修受入、ワークショップ開催等を通じた能力強化の実施

✓ 下水道分野における政策・技術のパッケージによる計画から建設、運営・管理まで一貫した案件形成の促進・人材育成

✓ 高速道路・国道・橋梁の計画・維持管理等について、専門家の派遣、研修受入、セミナー等を通じた継続的人材育成・強化の実施

✓ 日本の ITS 技術に関する専門家の派遣、研修受入、ワークショップ開催等を通じた相手国における人材育成の継続・強化

✓ ベトナムに ITS の専門家を派遣し、日本方式の基準策定を支援

✓ 地震発生国に対する耐震にかかる専門家の派遣等により、耐震技術・ノウハウの提供を実施

✓ 日本の資格制度の導入や物流設備の規格化を念頭に置いた、海外での物流人材育成の実施

✓ 港湾政策、技術に関する専門家の派遣、研修受入、ワークショップ開催等を通じた相手国における人材育成の継続・強化 等

・政策のノウハウの提供

✓ 治水対策パッケージの展開

◇ 洪水に関する気候変化への適応策検討ガイドラインの展開

◇ 洪水予測システムの導入支援

- ✓ 下水道政策立案能力の提供
- ✓ 「水とエネルギー（資源有効利用、浸水対策など）」に関する政策立案能力の強化のための支援
- ✓ 国際的なグリーン物流等に係る協力の強化 等

## 2～3年後の実現を目指すもの

### 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

- ・グローバルスタンダードの国内への適用拡大
- ・グローバルスタンダードへの円滑な対応を図るための日本企業への支援等

### ② 日本規格の国際標準化、相手国のスタンダード獲得

- ・国際規格・基準の策定機関における議論の主導
- ・日本の規格の国際標準化の実現
  - ✓ 日本の革新的自動車技術（電気自動車等）の国際統一基準策定のための試験研究を実施し、その試験結果に基づき、国際統一基準案を国連機関（WP29）へ提案し、国際統一基準の策定作業を主導【再掲】
  - ✓ 日本が主導して策定した国際統一基準案の国連機関（WP29）における採択に向けて、アジア諸国等に対する働きかけを実施
  - ✓ ISO（国際標準化機関）に向けて、我が国の ITS 技術を引き続き国際標準として提案【再掲】
  - ✓ 国際標準化機関 ISO（一般）や IEC（電気・システム）における日本の鉄道規格の戦略的な国際標準化の推進【再掲】 等
- ・投資対象国への働きかけによる日本規格採用
- ・関係国政府・関係国際機関との会議・政策対話の実施
- ・関係省庁や JICA、民間等が連携したセミナーの開催などにより、投資対象国において ITS 規格について、日本方式の採択を実現 等

### ③ 日本企業の海外展開のための外国政府に対する制約解消に向けた取組

- ✓ 国際物流の制約改善に向けた積極的な提案及び共同調査の実施【再掲】
- ✓ 物流に関する政策対話の実施【再掲】 等

### ④ 技術協力支援（政策のノウハウの提供、人材育成支援等）

- ・協力準備調査、専門家派遣、高官研修、セミナー、ワークショップ等を活用した案件形成の促進・人材育成
  - ✓ 都市計画制度など都市整備に関する制度構築支援や相手国の人材育成支援【再掲】
  - ✓ 鉄道専門家の派遣や相手国からの研修の受入、ワークショップの開催等を通じた人材育成【再掲】
  - ✓ 日本の資格制度の導入や物流設備の規格化を念頭に置いた、海外での物流人材育成の実施【再掲】
  - ✓ コンテナターミナル整備ノウハウ、オペレータ選定・契約手法等のノウハ

ウの途上国への専門家派遣等による協力の実施

- ✓ 下水道分野における政策・技術のパッケージによる計画から建設、運営・管理まで一貫した案件形成の促進・人材育成
- ✓ 投資対象国において、ITSの専門家を派遣し、日本方式の基準策定を支援
- ✓ 自動車等交通分野の専門家の派遣や相手国からの研修の受入、ワークショップの開催等を通じた人材育成 等

・政策のノウハウの提供【再掲】

- ✓ 治水対策パッケージの展開【再掲】
  - ◇ 洪水に関する気候変化への適応策検討ガイドラインの展開
  - ◇ 洪水予測システムの導入支援
- ✓ 下水道政策立案能力の提供
  - ◇ 「水とエネルギー（資源有効利用、浸水対策など）」に関する政策立案能力の強化のための支援
- ✓ 国際的なグリーン物流等に係る協力の強化 等

**将来的な方向性を示すもの（おおむね2020年を想定）**

以上に述べたように、日本の企業・産業の国際展開を図る上で、まずは、国内スタンダードをグローバルスタンダードに適合させるなど、政府による国内外の規制等のイコールフティング化を進めることにより、我が国企業の海外市場での活躍の足がかりとしていくことが必要である。

また、これとあわせ、国際会議における議論主導や外国政府に対する働きかけ・技術協力等を、民間の協力を得つつ、政府が主体的に取り組むことにより、様々な日本の技術や規格が国際統一規格や投資対象国における規格として採用され、その結果として、我が国企業の海外受注の獲得に大きく貢献していくことを実現する。さらに、相手国政府や国際機関等への我が国の政策ノウハウの移転や人材育成支援等の取組が、我が国の技術や規格の採用につながっていくとともに、諸外国の政策決定者等の我が国への親近感の醸成や両国間の信頼関係・協力関係の構築にも寄与することが期待される。

### **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**

日本企業・産業の海外展開を支援するため、JICA、JBIC の海外投融資機能の強化を通じた政府によるインフラ開発や関連の M&A へのリスクマネー供給体制を整備することが必要である。例えば、JBIC の先進国向け投資金融制度の適用拡大や JICA 投融資の再開を行う。

高速鉄道の海外展開については、JBIC 政令改正を他分野に先行して実施し、米国・英国等の先進国における海外展開においても、政府の支援体制を強化する。

#### **(2) インフラファンドによる投資支援や信用補完**

日本企業の国際展開を資金面で補完する日本の機関投資家や年金基金、及びこれらの資金と呼び水となる政府の資金で運用される官民連携の大規模インフラファンドの組成により、アジアをはじめとするインフラ投資への支援や信用補完を実施する。その際、不測の国民負担を招かないよう、事前に事業スキームの検討やリスク分析を十分に実施するとともに、投資家に対しても必要な透明性を確保することが必要である。

#### **(3) ODA 予算の活用、貿易保険や税制面での支援の強化**

ODA 予算（円借款・無償資金供与）の活用による我が国企業の海外展開支援を図る。特に、円借款については、我が国の事業者が有する技術や資機材がプロジェクトの実現に必要でかつ実質的に活かせることから、タイドとすることができる STEP（本邦技術活用条件）案件の形成に注力する。

また、貿易保険や税制面での支援を強化する。

### **早期の実現を目指すもの（平成23年度概算要求を含む）**

- ① 政府による金融支援機能の設定
  - ・ JBIC の先進国向け投資金融制度の適用拡大
  - ・ JICA による投融資の再開 等
- ② 官民連携のインフラファンドの組成によるインフラ投資への支援・信用補完を実施
  - ✓ PPP 事業を促進するためのインフラファンドの組成等の検討、これに必要な十分な技術力を有する組織体制の構築方策の検討〔新規〕
- ③ ODA 予算（円借款・無償資金供与）の活用や貿易保険の活用促進等による支援強化
  - ✓ 我が国 ODA により整備されるコンテナターミナル等の運営権の獲得支援手法の検討〔新規〕 等
  - ✓ 海外インフラプロジェクトに関する税制上の特例措置の創設〔新規〕

- ✓ 海外インフラプロジェクトにおける貿易保険の活用への支援〔新規〕
- ✓ 建設から運営・管理まで一体となった ODA 案件の形成〔新規〕

## **2～3年後の実現を目指すもの**

- ① 政府による金融支援機能の設定
  - ・政府によるインフラ開発や関連のM&Aへのリスクマネー供給等
- ② 官民連携のインフラファンドの組成によるインフラ投資への支援・信用補完を実施
- ③ ODA 予算（円借款・無償資金供与）の活用や貿易保険の活用促進等による支援強化

## **将来的な方向性を示すもの（おおむね 2020 年を想定）**

以上に述べたように、政府は、JICA、JBIC の海外投融资機能や貿易保険の強化等を順次、図ることにより、民間だけではとりにくいリスクを公的に担うことができる仕組みを整え、我が国企業の海外展開に貢献していくことを実現する。

また、官民の一体となった取組により STEP 案件の形成が活発に行われるなど、ODA（円借款・無償資金協力）の戦略的な活用が進み、我が国企業の海外進出の足がかりとして機能していることが求められる。さらに、我が国企業は、ODA 案件で海外事業のノウハウを蓄積することによって競争力を向上させ、現地の政府や民間の発注案件の受注に結びつけていくことが必要である。

## **3. 留意点**

以上に述べた政策案の実施に際しては、次の点について留意する必要がある。

- ・諸外国や対象分野ごとの異なる状況を把握し、日本政府、企業、投資家と補完的なスキルを有する外国政府、企業、投資家との提携（同盟）も重要であり、これを政府間で進めることが政治的リーダーシップの重要な役割であることに留意する。
- ・国内外の M&A やアライアンスを促進するための、M&A・官公需法の運用見直しの必要性に留意する。
- ・海外政府系ファンドやインフラファンドとの連携など、日本国内にないノウハウを戦略的に取得していく必要があることに留意する。
- ・各業界の諸規則とグローバルルールを比較検討したうえで、諸規則とグローバルルールが乖離してしまった理由の分析が必要であることに留意する。また「意識の変革」を通じた諸規則の変革可能性の検討も必要である。
- ・国際展開の際に、既存余剰生産能力活用のみでなく、その分野で新たなノウハウや人材を育てるという意識変革を起こさせる基準・規律作りが必要であることに留意する。例えば、地方中小企業が国際展開のノウハウを獲得する仕組み作りや海外における PPP 等のニュービジネスへのチャレンジを促進する。
- ・国は制度や規格など仕組み作りに力を入れるべきであり、また、分野によっては国が

より主体的な役割を果たすべきものがあることに留意する。

- まずは、モデルケースとして、具体的にプロジェクトを実行することが重要である。

## 2. インフラ整備や維持管理への民間資金・ノウハウの活用 (PPP/PFI など) ～民間の資金とノウハウで社会資本の充実を～

### 1. 現状の課題・問題点

厳しい財政状況の中で民間資金の活用を拡大し、真に必要な社会資本の新規投資及び維持管理を着実に進めていくため、従来の PFI 制度に基づく事業を拡大するとともに、新たな PPP/PFI 制度の構築を図る必要がある。

#### (1) 成長戦略につながる戦略的な PPP/PFI の活用拡大

今後も厳しい財政状況が続く中で、民間資金も活用して必要な財源を確保し、真に必要な社会資本の新規投資や維持更新を行うことが、我が国の持続可能な成長に必要な不可欠である。このための方法論としての PPP/PFI 制度を充実させ、中央政府や地方自治体が活用しやすい環境を整える必要がある。

また、PPP/PFI の推進に当たっては、民間のノウハウと経営努力により、民間のリターンと国民・利用者の負担抑制を両立しつつ、より高いサービスの提供を実現すべきである。

その際には、従来の制度下では少なかった空港や港湾などの経済的インフラにおける PPP/PFI の活用を拡大するとともに、PFI 制度の主たる適用対象であった社会的インフラでも従来以上のリスク移転を進めるという視点が重要である。

さらに、前述の国際展開に関する現状の課題・問題点で示されているとおり、今後、拡大が予想される世界のインフラ整備において、PPP/PFI は一定の役割を果たすと考えられる。この中で我が国の建設・運輸産業やインフラ関連産業、投資家の事業活動を拡大させ、我が国の成長につなげていくためには、相対的にリスクの低い国内市場を整備し、ここを通じて企業が必要とする人材の育成やノウハウ取得を可能とすることが重要である。

このため、国際的に PPP/PFI が活用されている経済的インフラの分野では、可能な限り、海外と同内容で導入していくという視点も重要である。

#### (2) 従来型事業の拡大と新たな制度の構築

以上の課題・問題点に対応するには、従来の PFI 制度に基づく事業拡大に加えて、経済的インフラの領域での活用や社会的インフラでの更なるリスク移転を妨げているボトルネックを探し出し、これを解決できる新たな PPP/PFI 制度を構築する必要がある。

具体的には、必ずしも民間企業が事業主体となることを想定していない個別の公物管理制度と PPP/PFI の関係の整理や、事業に参加する民間企業が行政と同じ税制や補

助金等の条件で事業遂行できる仕組みの導入、幅広い投資家の参加を促すような税制面での工夫などが考えられる。また、インフラの公共性や資産の複雑さ（所有権の法的保全が難しい動産も多く存在）を勘案し、これらの分野でも安心して PPP/PFI を導入できるコンセッション方式の新たな導入も必要と考えられる。

以上のような要素を組み込んだ新たな制度を構築することで、民間企業の積極的な参加や創意工夫を最大限に引き出し、何よりも国や地方自治体で必要とされた際に、安心して PPP/PFI を活用できる環境を作り出すことが重要である。

なお、制度構築に当たっては、既存の PFI 法でも強く留意してきた過去の第三セクター運営の教訓を引き継ぎ、責任の所在が不明確にならないよう、官と民が負うべきリスク分担を明確にして透明性の高い民間企業選定や事業運営を図ることが重要である。

## 2. 課題に対応した政策案

### **政策1 : PPP/PFI を推進するための制度面の改善**

民間の創意工夫を最大限に引き出して社会資本の新規投資や維持管理が実施される仕組みとなるよう、コンセッション方式を新たに導入することも含めて、PPP/PFI に係る共通制度の改善を図るとともに、公物管理についても個別プロジェクトに対応した見直しを行う。

#### **(1) 共通制度的な事項に関する検討**

現状の課題・問題点、留意点を踏まえ、経済的インフラの分野で部分的に従来から採用されてきた BOT 型の事業スキームを更に使いやすいものに加えることに加え、コンセッション方式(※)の導入について検討を行うとともに、税制や調達手続き等の共通制度的な事項についても検討を行う。

※ 施設の所有権を移転せず、民間事業者にインフラの事業運営や開発に関する権利を長期間にわたって付与する方式

#### **(2) 検討すべき制度改善のための施策**

以下の制度改善について、内閣府、財務省、総務省などの関係当局に提案し、早期実現に向け検討する。

##### **① 施設所有権を移転しないコンセッション方式の導入**

- ・コンセッション方式の導入を前提とした公物管理権の民間への部分開放。
- ・コンセッション方式における事業実施権限を、例えば「事業権」等のように、對抗要件を具備し、民間の資金・ノウハウが活用しやすい包括的な一つの財産権として位置づける。

##### **② PFI 促進税制の改善**

- ・前記「財産権」の税法上の償却。
- ・PPP/PFI 事業の実施主体となる SPC と SPC から配当を受ける投資家への二重課税の回避策。
- ・PPP/PFI 事業主体に対する固定資産税、都市計画税、不動産取得税の非課税策。

##### **③ PPP/PFI における公務員の民間への出向を円滑化**

- ・PPP/PFI 事業主体にノウハウを持った公務員が、公務員身分のまま派遣されることが出来る制度の構築。

##### **④ PPP/PFI 事業に適合した調達手続きの設定**

- ・PPP/PFI の調達手続きとして、事業者との交渉手続きや既存案件も含めた事業実施までの手続きを明確に位置付けるとともに、事業者からの事業条件・規制緩和と要望を反映できる仕組みを構築。

- ・ PPP/PFI 事業の投資持分の第三者売却を認める仕組みの構築

#### ⑤ PPP/PFI 支援機関の創設

- ・ PPP/PFI 事業に取り組む地方自治体に対する公的な支援機関を創設し、法律、会計、金融などの専門的なアドバイスが可能な体制の整備。

### (3) 公物管理権の民間への部分開放及び規制緩和、特例の取り扱い

公共インフラ分野で、今後、より一層 PPP/PFI 事業を推進するためには、民間の知恵やノウハウが十分発揮されるよう、これまで以上に経営の自由を確保することが重要である。

具体的には、「公物管理者」(※1)に代わって、PPP/PFI 事業者による、施設の建設・維持管理、サービスや料金等の設定の自由度が増すよう、権限・業務範囲の拡大が必要である。

しかし、管理者が有する公権力行使の権限の扱いなど、慎重に検討すべき課題(※2)も存在する。いずれにせよ、PPP/PFI 事業者に与えられた権限を法的に明確に位置づけることが重要である。

一方、意欲のある事業者の提案、ニーズに即した対応が必要であり、ア priori に全てのケースを想定した法改正を予めしておくことは困難であることから、必要に応じて既存の法制度に特例を措置する機能を PFI 法に組み込むことが有効と考える(公共サービス改革法第 29 条と同じ機能)。このため、PPP/PFI の全般的な制度改正に併せ、民間事業者の提案、ニーズに対応した個別の公物管理権に関する検討を進めることが必要である。

※1：道路法上の道路管理者、港湾法上の港湾管理者などである。

※2：占有許可等の権限のほか、提供すべきサービス水準に対する公的関与のあり方などの課題がある。

## **政策2：PPP/PFIの重点分野とプロジェクトの実施**

PPP/PFI については、空港、港湾、鉄道、道路、下水道を重点分野として、自治体・企業から事業提案を募集し、具体的なプロジェクトを形成、実施する。また、行政財産の商業利用についても、経済の活性化を図る観点から積極的に支援する。

### **(1) PPP/PFI 導入の重点分野**

国際展開も見据えた経済的インフラでの活用という観点も踏まえ、空港事業、港湾事業、鉄道事業、道路事業、下水道事業を重点分野として PPP/PFI を積極的に導入する。

### **(2) コンセッション方式の活用が想定されるもの**

#### **① 空港事業**

・民間の資金、ノウハウの活用方策について、検討を進める。(詳細は「航空分野」を参照)

#### **② 鉄道事業**

・整備新幹線、都市鉄道、LRT 等、鉄道整備について、PPP/PFI を導入し民間資金を活用する場合の具体的手法、効果、課題等について検討を進める。

### **(3) 港湾経営の民営化等**

#### **① 港湾経営の民営化**

・埠頭公社の株式会社化をはじめとして、港湾経営の民営化を図り、公設民営などによる民間の視点を取り込んだ港湾の効率的運営を実施。このため、国有港湾施設の港湾管理者に対する管理委託義務の見直しを行う。

#### **② 官民連携による港湾緑地等の整備・運営**

・PPP(港湾管理者、地元自治体、民間)の活用により、大規模な港湾緑地や観光施設等を一体的に整備・運営し、賑わいの創出による地域の活性化と運営コストの縮減を図る。

### **(4) 老朽化したインフラへの対応等**

#### **① 道路空間のオープン化**

・首都高等の高速道路の老朽化に対応するため、周辺の民間開発との協働が図れる場合に、既存道路の上下空間を民間開放(道路空間のオープン化)し、その収益還元を活用した、新たな官民連携による整備・管理を展開する。あわせて、一般道路も含め、立体道路や占用制度を緩和し、都市の道路空間を活用した新たなビジネスチャンスを創出する。

#### **② 維持修繕の効率化**

- ・民間技術のフル活用による維持修繕の効率化を図るため、地方道路公社等での長期メンテナンス契約の試行導入等を図る。

## **(5) 先端的民間技術の活用（水ビジネス）**

下水道事業について民間の先端的な技術の活用や包括的民間委託の対象範囲の拡大を行うとともに、未利用資源（汚泥消化ガス等）の有効活用等を強力に推進することにより、事業コスト縮減、海外市場への進出に必要なノウハウの蓄積等を図る。

## **(6) 行政財産の商業利用（PPPの一形態、行政財産の商業利用による成長支援）**

### **① 河川空間のオープン化**

河川占用に関する許可の基準の見直しにより、民間事業者が河川敷地にオープンカフェやキャンプ場等を設置することを可能とする。

### **② 官民連携による地下街の整備の促進**

公共団体と民間事業者が一体的に地下街整備を行うことにより、民間投資の誘発を促進する。

### **③ 官民連携による交通結節点の整備の促進**

鉄道上空や駅前広場等の上空等の民間利用を可能とすることにより、駅前広場や駅ビル内自由通路等の再整備を促進する。

### **④ 都市公園における民間事業者の活用**

民間事業者による飲食店等の施設の設置等に関し、先進的な取組を積極的に支援することで、民間事業者の活用の拡大を図る。

### **⑤ 直轄駐車場における民間事業者の活用**

直轄駐車場（全国 14 箇所）の管理運営に、民間のノウハウを活用し、より効率的な運営を実施。

### **⑥ 小水力発電の普及の促進**

小水力発電の許可手続きの更なる円滑化等を図り、自然エネルギーの活用を推進する。

### **⑦ クリーンエネルギー発電の導入推進**

国交省が管理する道路や河川の区域を民間事業者に貸与し、クリーンエネルギー発電（風力発電、太陽光発電等）施設の設置を推進し、維持管理コストの縮減を図る。

### **⑧ 光ファイバーネットワークの整備・管理における民間事業者の活用**

国交省の管理する光ファイバーネットワークの伝送容量の一部を民間事業者も利用することにより、光ファイバーネットワーク装置の更新費用の一部を民間事業者が負担することで、更新費用の縮減を図る。

### **⑨ 電線共同溝・道路管理ケーブルの管理・整備における民間事業者の活用**

電線共同溝等の整備・維持管理を民間事業者に一元的に実施させること等により、コスト縮減、管理水準の向上を図る。

## (7) 事業の実施方針

PPP/PFI に係る共通制度面の改善が行われることを前提として、自治体・企業から PPP/PFI 事業の提案を募集し、具体的なプロジェクトを形成し、必要に応じて予算措置を講じて順次実施する。その際、自治体・企業等が PPP/PFI 事業の案件を形成、実施するに当たっての支援を行う。

また、個別プロジェクトの形成、実施を通じて明らかとなった制度的な課題については、所要の法律改正等を速やかに実施する。

さらに、PPP/PFI 事業についても、1. 2. 政策3(2) (4-17 ページ) に記述した、機関投資家や年金基金及びこれらの資金の呼び水となる政府の資金で運用される官民連携のインフラファンドの対象として投資支援を行う。

なお、PPP/PFI 事業の実施に当たっては、不測の国民負担を招かないよう、事前に事業スキームの検討やリスク分析を十分に実施するとともに、投資家に対しても必要な透明性を確保するものとする。

### **早期の実現を目指すもの（平成23年度概算要求を含む）**

#### <コンセッション方式>

##### ① 個別プロジェクト

- ・23年度の案件形成に向け、上記新制度を前提とした自治体・企業からの提案募集を実施。

##### ② 制度改正（共通的制度）

- ・上記の新たな PPP/PFI 法制、税制改正について平成22年度中に改正案をとりまとめ、関連法案提出を行う。

##### ③ 制度改正（公物管理制度）

- ・平成23年度実施可能な事項について制度改正を実施する。

#### <港湾経営の民営化等>

##### ① 港湾経営の民営化

- ・埠頭公社の株式会社化をはじめとして、港湾経営の民営化について平成23年通常国会における法改正を含め検討。
- ・平成23年度より、順次外貿埠頭公社を株式会社化する（平成25年度までに完了予定）。

##### ② 官民連携による港湾緑地等の整備・運営

- ・平成21年度より、国、港湾管理者、地元自治体による検討会を設置し、PPPを活用した基本コンセプトを策定。平成22年度以降、事業計画の策定、民間事業者の誘致等。

### <老朽化したインフラへの対応等>

#### ① 道路空間のオープン化

・平成 22 年度より、民間からの提案の募集、対象地域・箇所を選定。

#### ② 維持修繕の効率化

・平成 22 年度より、試行内容の検討、自治体との意見交換。

### <先端的民間技術の活用（水ビジネス）>

・平成 22 年度より、民間の先端的な膜処理技術の活用にも本格的に着手するとともに、包括的民間委託制度について、下水処理場に加え、下水道管路施設の維持管理業務への普及を図るためマニュアルを作成。あわせて、未利用資源の有効活用推進のために必要な制度を検討。

### <行政財産の商業利用等>

#### ① 河川空間のオープン化

・平成 23 年度より、占用主体・占用施設を拡大。社会実験としての区域指定を行わずに全国で実施が可能。

#### ② 地下街の整備の促進

・平成 22 年度より、地下街の地下通路等が補助対象であることを周知し、23 年度より「官民連携地下街方式」の活用を促進。

#### ③ 交通結節点の整備の促進

・平成 22 年度より、駅前広場の上空利用のガイドライン作成。また、鉄道等の上空利用の促進に必要な制度を検討。

#### ④ 都市公園における民間事業者の活用

・平成 22 年度より、民間事業者の活用に係る先進的な取組を支援。

#### ⑤ 直轄駐車場における民間事業者の活用

・平成 23 年 3 月頃に、民間事業者による駐車場運営を開始。

#### ⑥ 小水力発電の普及の促進

・平成 22～23 年度、水利使用の許可に必要な技術マニュアルを作成。

#### ⑦ クリーンエネルギー発電の導入促進

・平成 22 年度より、実施可能な区域の調査等、事業化を推進し、23 年度より事業に着手。

#### ⑧ 光ファイバーネットワークの整備・管理

・平成 22 年度、民間事業者等からのヒアリング等、事業化を推進。23 年度より、事業スキームを検討し、24 年度より公募を実施。

#### ⑨ 電線共同溝・道路管理ケーブルの管理・整備

・平成 22 年度より、P F I 事業としての候補箇所選定・手続き開始。23 年度、パイロット事業として導入。

## 2～3年後の実現を目指すもの

### <コンセッション方式>

#### ① 個別プロジェクト

- ・改正案が成立した場合には、平成 23 年度中に重点分野における先行プロジェクトのいずれかの分野で、新たな仕組みによる事業者選定に着手する。

#### ② 制度改革（共通的制度）

- ・共通的制度の課題について引き続き検討する。

#### ③ 制度改革（公物管理制度）

- ・個別プロジェクトの案件形成を踏まえた制度改革の検討・準備、制度改革の実施

## 将来的な方向性を示すもの（おおむね 2020 年を想定）

以上のように、政府は、PPP/PFI に関する制度面の改善を進めることにより、民間の創意工夫に基づく PPP/PFI の活用が飛躍的に進み、国内外の資金が公共事業削減を補って、真に必要な社会資本の整備及び維持管理が適切に行われているばかりでなく、民間のノウハウと経営努力により、民間のリターンの確保と国民・利用者の負担抑制が両立されつつ、より高いサービスの提供がなされていることを実現する。

その際、かつての第三セクターのように責任の範囲が不明確になったり、また、官から民への事業や役割の丸投げになったりしないよう、官民それぞれに担うべきレイヤーや役割があることを踏まえ、想定されるリスクをできる限り明確化した上で、官民の適切なリスク分担が行われ、透明性の高い事業運営が行われていることが必要である。

- ① 2020 年までには重点分野の全てで新たな事業スキームに基づく PPP 事業化への F/S 等の実施事例が形成された状況を作る。
- ② 国土交通省関連の PPP/PFI 事業費について 2020 年までの合計で新たに 2 兆円実施する。
- ③ 行政財産の商業利用については、当面、別添の想定スケジュールにそって進め、2020 年までには民間の創意工夫にあふれた事業が積極的かつ広範に行われている状況を作る。

## 3. 留意点

- ・PPP/PFI の活用が、独占的な官業の看板の架け替えに終わらず、適度に競争的な環境を整えるものになるように留意する。
- ・ターゲットとする領域の公共性に鑑み、PPP/PFI の制度や手続きに高い透明性を持たせる必要があることに留意する。

- ・インフラの整備等にかかる最終的な費用の負担形態、つまり、サービス購入型か、独立採算型かについては、サービス購入型の対価の原資が税金であるの対して、独立採算型の場合には利用料金であるという違いも踏まえ、できるだけ「財政に頼らない成長」を図るという観点に留意する。
- ・民営化後の企業体は、PPP/PFI の活用を通じて事業の経営陣が全員民間から招聘され、上場企業並みの透明性をもった組織体となるよう留意する。
- ・技術や金融、法律など多面的なスキルが要求される PPP/PFI 事業の推進には、プロジェクトマネジメントのできる人材の育成や官と民のスキル共有が重要であることに留意する。
- ・我が国に存在する約 1,400 兆円の個人金融資産や約 250 兆円の公的・企業年金資産をはじめとする膨大な資金の運用者が、PPP/PFI の活用を通じてインフラ投資のノウハウを身に付け、その担い手となれるように留意する。例えば、免税債や REIT の活用、税制面での工夫等について検討する。
- ・PPP/PFI の本格的な活用も織り込んだ 2020 年の社会インフラのあるべき姿を検討する。
- ・まずは、モデルケースとして、具体的にプロジェクトを実行することが重要である。

## 他の分野との連携事項

- 空港整備、観光施設（医療、カジノ、国際会議場等）、都市開発に係る PPP の推進については、航空、観光、都市政策等関連する政策分野との連携を図りながら進めていくことが必要である。
- 交通システムを PPP/PFI の対象とする際に、沿線再開発との連動性が高い性格を考慮し、周辺の住宅商業開発等、住宅・都市政策と連携を図りながら進めていくことが必要である。

課題に 対応した政策案	国際展開分野	鉄道システム	モノレール等 都市交通 システム	ITS(高度道路交 通システム)	自動車産業	水関連技術	建設産業	造船業	港湾関連 産業	都市開発	物流業
<b>リーダーシップ、組織・体制の強化</b>											
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>米国、ベトナム等への官民連携によるトップセールスの実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>セミナーの開催、訪日視察ミッションを通じたトップセールスを実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ベトナム、インド、マレーシア等において官民セミナー等を通じたトップセールスを実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ハイレベルの政策対話の実施等、日本と類似の交通環境をもつアジア諸国への働きかけ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>官民のトップセールスや相手国政府の要人招聘等を通じた我が国技術の売り込みを実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>二国間・多国間建設会議を通じた優れた建設技術・ノウハウの売り込み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国際海事機関(IMO)への技術提案等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>早期のプロジェクト発掘等のためのハイレベルな政府間対話の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象国との政府間連携の強化や国際的なネットワークの構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流大臣会合の開催や中国・インド・ASEAN等との政策対話</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省内の体制強化</li> <li>他省庁を巻き込んだ省庁横断的な推進体制整備</li> <li>大使館やJETROなどの既存の支援機能の強化</li> <li>企業の組織・人材のグローバル化に対する支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>個々のプロジェクト毎に編成される日本チームの活動を機動的に支援</li> <li>セミナーの開催、二国間協議の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>二国間会議を活用した案件形成の促進</li> <li>アジア地域の都市交通プロジェクトデータベース作成</li> <li>インド、タイ等におけるセミナーの開催</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>官民連携による「ITSの国際展開会議」を設立</li> <li>機能を限定し低価格化する等、相手国に合わせた商品(技術)開発の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>官民連携による活動強化のための「行動計画」を策定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>チーム水・日本(国内外の水問題解決を目指した産学官連携の取組)の中で、企業が抱える課題の解決策を関係省庁で検討</li> <li>自治体、下水道事業団、水資源機構等、公的機関のノウハウの活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海外進出に必要な情報の収集・分析を総合的に推進するための体制整備</li> <li>省庁連携によるバックアップ体制強化</li> <li>合併やアライアンスの促進、ノウハウを有する企業との人材交流支援等による人材・組織の強化</li> <li>中小建設企業の海外進出支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>産官学連携の強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>我が国港湾関連技術のPRや港湾プロジェクトに係る情報収集</li> <li>海外プロジェクトで核となる官民人材の育成に向けたセミナー、人的交流等の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間コンソーシアムの形成支援</li> <li>二国間会議を活用した案件形成の促進</li> <li>セミナー開催</li> <li>地方公共団体と連携した支援体制や地域間交流の構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>官民連携セミナー</li> <li>海外展開成功事例等のデータベース整備</li> </ul>	
<b>スタンダードの整備</b>											
<ul style="list-style-type: none"> <li>国内スタンダードのグローバルスタンダードへの適合</li> <li>外国政府に対する制約解消に向けた働きかけ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>相手国政府を含む発注者とのリスク分担等に係る入札条件交渉</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>国内における包括的民間委託の導入推進等により、我が国企業へのマネジメント能力向上と人材育成を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内公共事業において国際的な発注・契約方式、PPPやCM等を採用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国際機関(OECD)における協議</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>相手国政府を含む発注者とのリスク分担等に係る契約交渉</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海外進出に当たっての制度のボトルネックの調査、改善の方策の検討</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>日本の規格を国際統一規格とするための取組</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道国際規格センターを設置(H22年度)し、技術・規格の国際規格化を推進</li> <li>米国等相手国が発注する際に日本の基準・規格が排除されないよう、強力に働きかけ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本での運営実績に裏打ちされた信頼性・安全性、大容量化への対応可能性及び中国や韓国への進出事例等を積極的にPR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ISO、ITU(国際電気通信連合)における国際標準化</li> <li>関係省庁(国交、総務、経産)やJICA、民間等が連携したセミナー等により優位性をPR</li> <li>相手国内のITS規格について、日本方式の採択を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国連機関(WP29)における国際統一基準の策定作業を主導し、策定された基準のアジア諸国での採用を進める</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>世界トップランナーを目指した研究開発、国内外での実証実験、国際標準化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設技術基準等のスタンダード化の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>産官学連携による技術開発と並行して、船舶の燃費規制の条約化を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国際機関を活用した我が国技術の国際基準化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本優位・独自性のあるコンセプトを軸にした都市整備技術パッケージの構築(都市交通と都市開発の連携)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本で普及している物流設備を東アジア物流において標準化</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>相手国への技術協力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道専門家の派遣、人材育成支援</li> <li>ワークショップ等を通じた相手国の技術基準策定への支援</li> <li>案件形成支援の強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画・交通計画と事業との間をつなぐプロジェクト形成支援の強化(協力準備調査、専門家派遣、高官研修)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ITSの専門家派遣通じた相手国の基準策定支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>アジア諸国に対する人材育成支援(研修等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>専門家派遣や技術協力と連携した実証プロジェクト実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設技術や建設関連制度に係る専門家の派遣</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾分野での専門家の派遣等の技術協力の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画分野等における専門技術者の人的交流(協力準備調査、専門家派遣、高官研修)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人材育成支援(ワークショップの開催等)</li> </ul>	
<b>金融メカニズムの整備</b>											
<ul style="list-style-type: none"> <li>政府による金融支援機能の設定</li> <li>ODA予算の活用、貿易保険や税制による支援</li> <li>インフラファンドによる投資支援や信用補完</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>JBICの先進国向け投資金融の適用拡大等、JICA、JBIC投融資、貿易保険等の公的金融制度の充実</li> <li>我が国鉄道システムの導入を促進する円借款の活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ODAを活用したPPP案件の検討</li> <li>JBICや日本貿易保険等と連携した資金調達円滑化検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>円借款道路事業等を活用したITS施設の整備推進</li> <li>PPP道路事業への金融支援を通じた日本方式ITSの優先採用</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>ODAを活用したPPP等による施設(水源開発、下水処理場等)の建設から運営・維持管理部門までのプロジェクト形成を支援</li> <li>JBIC融資、貿易保険の拡充・活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設環境技術を活用したインフラプロジェクトに係る法人税の特例など、税制特例の創設</li> <li>貿易保険や政策金融の制度改善の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>JBICによる融資制度の改善の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ODAの活用によるプロジェクト形成(ターミナル運営権獲得に繋がるODA制度の検討)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>JBICや日本貿易保険等と連携した資金調達の円滑化検討</li> <li>海外のインフラファンド等と連携した大規模なプロジェクトファイナンス</li> <li>ODAを通じて、都市計画制度の整備等を支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ODAによる物流インフラ関連整備(メコン回廊等)</li> </ul>	