

日本のインフラ技術を世界に輸出する

急激に成長するアジアの新興諸国をはじめ、世界各地で社会基盤（インフラシステム）整備の需要が高まっています。国土交通省では、国内のインフラ輸出関連企業が各国の競合会社に対抗できる施策を実施しています。



日立製作所が受注したイギリスの高速鉄道車両。画像提供：(株)日立製作所

アジアのインフラ需要は、2010年から2020年までに8兆ドル（年間7500億ドル）に上ると推計されています。日本の産業界には高いイン

フラ整備の技術があり、政府開発援助などを通じた各国のプロジェクトで高く評価されてきました。国内の景気が低迷する中、インフラ関連企業は新興国の経済成長をビジネスチャンスと捉えて展開を図っています。

インフラ・システムの輸出では、構想段階からプロジェクトに積極的に関与し、工事の受注、その後のメンテナンスや更新までをフォローできることが理想です。そのためには、相手国に対して政治的リーダーがトップセールスを行うっていくことも必要です。

融資制度の柔軟な適用で欧州や中東でも大型案件を受注

海外でインフラ事業を受注するには、日本の技術やシステムを国際的な標準規格と合致させることが重要です。まず、日本国内で国際規格を適切に踏襲した技術や製品をつくり、日本の規格が国際規格となるよう働きかけなければなりません。



㈱IHI・伊藤忠商事グループが受注したトルコ・イズミット湾横断橋の位置図と完成イメージ



もう一つは資金調達です。日本企業が海外でインフラ事業を受注する場合、巨額の資金が必要です。国土交通省では、民間企業のニーズを読み取り、外務省や財務省などに融資制度の変更を働きかけています。例えば、2012年7月、イギリスの高速鉄道車両の更新を㈱日立製作所が受注した際は、主に開発途上国のプロジェクトに融資する国際協力銀行が、先進国向けの投資金融制度を創設し、その初めての融資を同社に対して行いました。

また、2011年7月、トルコ・イズミット湾横断橋の建設工事を㈱IHI・伊藤忠商事グループが受注した際は、受注に至る過程でトルコ側への長大橋技術のトップセールスや、国際協力銀行による融資活用 の提案を行いました。

各国における主なプロジェクト

- | | |
|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| <p>アメリカ 全米で11路線約13,700kmの高速鉄道計画</p> | <p>ブラジル 約500kmの高速鉄道計画、海洋開発（石油等） など</p> |
| <p>カタール 2022年FIFAワールドカップに向けたスタジアムなどの整備</p> | <p>インド 7路線約4,100kmの高速鉄道構想、約18,000kmの高速道路整備構想 など</p> |
| <p>インドネシア 首都圏整備事業、約3,100kmの高速道路計画 など</p> | <p>ベトナム 約1,600kmの高速鉄道、5,900kmの高速道路計画 など</p> |
| <p>ミャンマー ティラワ経済特区・港湾開発、ヤンゴン都市圏インフラ整備 など</p> | <p>タイ 国内25河川の包括的な治水対策、約1,400kmの国内高速鉄道の整備 など</p> |

これからのインフラ・システム輸出戦略

官民連携を強力に進めるため、製造業、商社、鉄道会社、ゼネコンなどインフラ輸出現場のトップによる懇談会で、国土交通省が打ち出していくべき具体的な施策が議論されました。*今後は提示された具体的な施策をフォローアップしていきます。また、国際会議などを通じて海外市場での日本の影響力を高めていく取り組みを進めます。

平成25年9月に日本で初めて開催される「APEC交通大臣会合」では、民間企業の方々にも参画していただくことで大きな成果が期待されています。

*有識者懇談会最終取りまとめ「これからのインフラ・システム輸出戦略」は、下記URLからご覧いただけます
http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo05_hh_000076.html