

## 資料 2

# 港湾関連プロジェクトの海外展開の動向



国土交通省

海外港湾物流プロジェクト協議会事務局  
(港湾局産業港湾課)

資料 2 - 1

# 政府の取組方針

---



国土交通省

海外港湾物流プロジェクト協議会事務局  
(港湾局産業港湾課)

## 質の高いインフラパートナーシップ

～アジアの未来への投資～

平成27年5月21日  
外務省、財務省、経済産業省、国土交通省

- 日本は、4本柱からなる「質の高いインフラパートナーシップ」を通じて、各国・国際機関と協働し、「質の高いインフラ投資」を推進
- そのため、機能を強化したADBと連携し、今後5年間で従来の約30%増となる、約1,100億ドルの「質の高いインフラ投資」をアジア地域に提供
- これが触媒となり、可能性溢れるアジアに、世界中から、民間の更なる資金とノウハウが流れ込み、質・量ともに十分なインフラ投資が実現

### 背景

- 東南アジア、南西アジアひいては中央アジアに至るまで、アジア地域が、潜在力を開花させ、21世紀の世界経済をけん引する成長センターとなるには、膨大なインフラ整備と、そのための莫大な資金が必要
- この点、国の持続的な発展と、人々に幸福と利益をもたらすためには、インフラの質をしっかりと確保することが大切

### 「質の高いインフラ投資」の提唱

- 「質の高いインフラ」とは、一見、値段が高く見えるものの、使いやすく、長持ちし、そして、環境に優しく災害の備えにもなるため、長期的に見れば安上がり
- アジアの国々をつなぎ、現地の人々の雇用を生み出し、スキルを高め、暮らしを改善することにも貢献
- 日本は、アジア各国が、開発計画に基づき「質の高いインフラ投資」に取り組む上での長年のパートナー

### 民間資金動員を通じた「質と量」双方の追求

- 「質の高いインフラ投資」を推進するに当たり、「量より質」という発想ではなく、「質も量も」追求

#### 「質の高いインフラ投資」の具体例

1. インド デリーメトロ
  - ・1日当たり約250万人もの市民が利用し、快適で便利な移動手段を提供
  - ・首都圏の渋滞や大気汚染の緩和
  - ・工事現場における「安全第一」の心構えや、「納期」の重要性も浸透
  - ・地下鉄のプレーキに採用されている日本の高い技術が、使用電力やCO2削減にも貢献
2. モンゴル ウランバートル市高架橋（通称 太陽橋）
  - ・市内を東西に走る鉄道をまたぎ、市内南（新興住宅地）と北（オフィス街）の間の円滑な交通を確保
  - ・高架橋に日本の高い技術による大規模地震の際の落橋防止等を採用
  - ・モンゴルのエンジニアや学生に対して、セミナー、現場見学会等を通じて、日本の施工技術を紹介し、技術を移転
3. ベトナム ニャットタン橋（通称 日越友好橋）
  - ・軟弱な地盤の上に建てられているが、日本が得意とする工法の採用により、高い強靭性を実現
  - ・橋の建設の過程で、ベトナムの技術者の意欲に日本の熟練工が応え、技術の移転が実現
  - ・当時ベトナム初であったその工法は、現在では、同国の橋梁設計の基準として採用され、国全体の安全性向上に貢献

- 「質と量」双方の追求は、公的資金だけでは限界があるが、公的資金に加え、民間資金がアジアのインフラ投資に流れ込む仕組みをつくりあげることで、可能性は大きく拡大
- 日本は、これを実現するために、以下の4本柱からなる「質の高いインフラパートナーシップ」を展開、アジア各国による「質の高いインフラ投資」実施をサポート

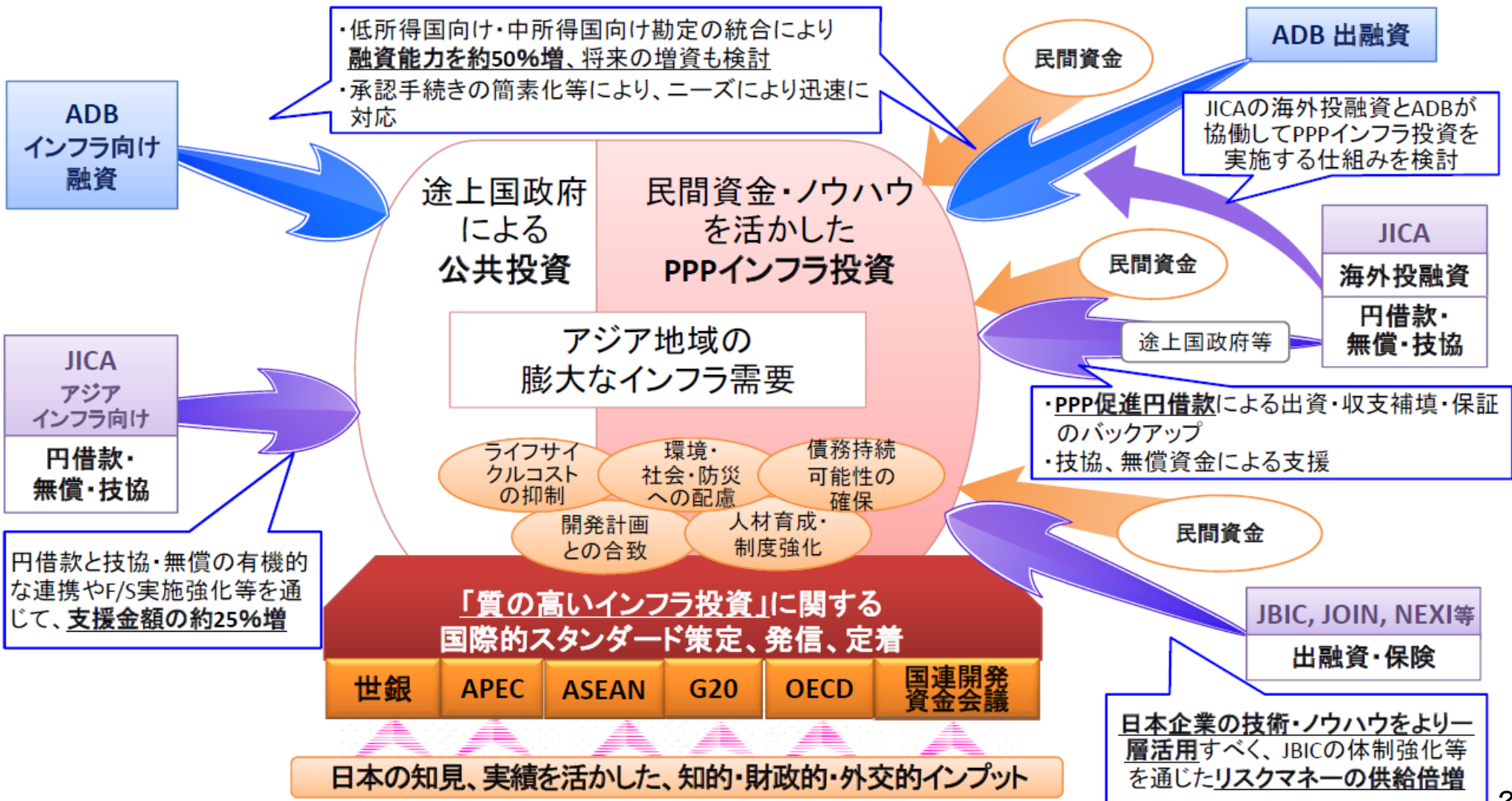
### 「質の高いインフラパートナーシップ」を支える4本柱

- 第一の柱：日本の経済協カツールを総動員した支援量の拡大・迅速化
  - ⇒ 円借款と技術協力・無償資金協力の有機的な連携や、海外投融資の強化により、アジアのインフラ分野向け支援を約25%増加
  - ⇒ 途上国政府が、PPP（Public Private Partnership）インフラ・プロジェクトに対して出資金や保証などを提供する際のバックアップとなる新設円借款の活用を通じ、民間資金のインフラ・プロジェクトへの動員を促進
  - ⇒ 円借款の更なる迅速化に向けた取組みを継続
- 第二の柱：日本とADBのコラボレーション
  - ⇒ 日本は、ADBにおける①融資能力1.5倍増、②貸付に占める民間部門向け融資割合の拡大、③プロジェクト準備期間の短縮、を支持
  - ⇒ 日本は、ADBによる将来の増資検討を歓迎
  - ⇒ JICAは、海外投融資を用いて、ADBと共にPPPインフラ投資を実施する仕組みの創設を検討
- 第三の柱：JBICの機能強化等によるリスク・マネーの供給倍増
  - ⇒ これまで、途上国政府による支払い保証がなければ成立が困難であったPPPインフラ・プロジェクト等に対しても、リスク・マネーをより積極的に提供
  - ⇒ 新設のJOIN（海外交通・都市開発事業支援機構）の活用
- 第四の柱：「質の高いインフラ投資」の国際的スタンダードとしての定着
  - ⇒ 日本の支援による「質の高いインフラ投資」のグッド・プラクティス集を作成し、世界中の国々と共有
  - ⇒ 日本の優れた技術を視察する機会を提供
  - ⇒ 世銀、ADB等の国際機関や多くのパートナー諸国と協働し、「質の高いインフラ投資」に関するセミナーを開催
  - ⇒ G20や国連等の場で「質の高いインフラ投資」の重要性を発信
  - ⇒ 「質の高いインフラ投資」に必要な技術支援を強化

# 質の高いインフラパートナーシップのイメージ

平成27年5月21日  
外務省、財務省、  
経済産業省、国土交通省

- アジアのインフラ需要に応えるべく、各国・国際機関と協働。日本のODA等の経済協カツールを総動員するとともに、機能を強化したADBと連携して、今後5年間で約1,100億ドルの「質の高いインフラ投資」を行う。
- その際、民間部門の資金・ノウハウの更なる動員により、「質と量」の双方を追求する。



## I. フォローアップの目的

◆2013年5月の経協インフラ戦略会議にて「インフラシステム輸出戦略」を決定。「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(事業投資による収入額等を含む)」を成果目標として設定。以下の5本柱の具体的施策を推進。

### <5本柱の具体的施策(インフラシステム輸出戦略の施策体系)>

- (1) 企業のグローバル競争力強化に向けた官民連携の推進  
多彩で強力なトップセールスの推進、政策支援ツールの有効活用 等
- (2) インフラ海外展開の担い手となる企業・地方自治体や人材の発掘・育成支援  
中小・中堅企業及び地方自治体のインフラ海外展開の促進、人材育成 等
- (3) 先進的な技術・知見等を活かした国際標準の獲得  
国際標準の獲得と認証基盤の強化、先進的な低炭素技術の海外展開支援 等
- (4) 新たなフロンティアとなるインフラ分野への進出支援  
医療分野、農業・食品分野、宇宙分野 等
- (5) エネルギー・鉱物資源の海外からの安定的かつ安価な供給確保の推進  
低廉なLNG確保に対する支援強化 等

◆具体的施策の達成状況を定期的にフォローアップすることが重要。今回は、戦略策定後2年が経過したことから、3度目のフォローアップを実施。

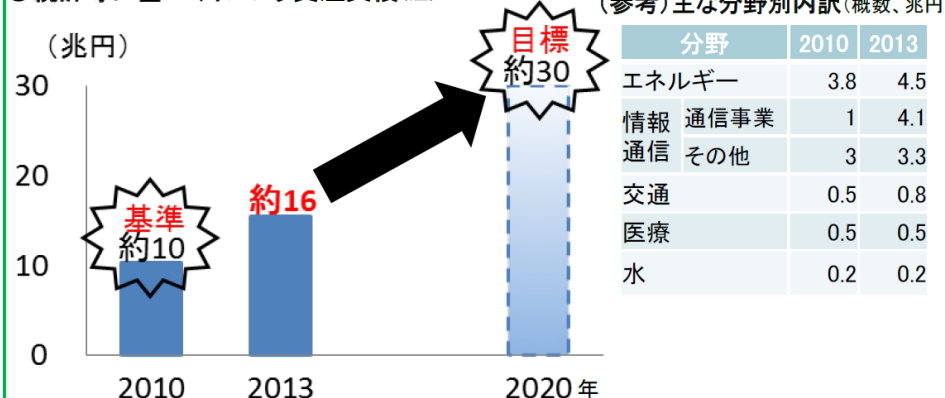
## II. 過去1年の実績・成果

### 1. インフラ受注実績

◆2013年の統計等に基づくインフラ受注実績は約16兆円であった。この数字は、「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」という成長戦略の成果目標の軌道に乗っていることを示すものである。

◆分野別ではエネルギーでの受注が引き続き最も大きい。事業投資による収入額等が大きく伸びた通信事業や、交通等の分野で増加。

### ◎統計等に基づくインフラ受注実績(注)



(参考)主な分野別内訳(概数、兆円)

分野	2010	2013
エネルギー	3.8	4.5
情報 通信事業	1	4.1
通信 その他	3	3.3
交通	0.5	0.8
医療	0.5	0.5
水	0.2	0.2

(注)各種統計値や業界団体へのヒアリング等を元に集計した網羅的な集計。「事業投資による収入額等」も含む。2014年の数字が利用可能になるのは2016年央。

## 2. 総理・閣僚による強力なトップセールス

◆2014年も前年に引き続き積極的なトップセールスを実施。全体件数・経済ミッション同行件数ともに前年を上回った。(先方訪日分は2013年に我が国でTICAD V等の大規模な国際会議が開催された反動により減少。)

	総理・閣僚等によるトップセールス実施件数(外国訪問分)				(先方訪日分)			
	総理 件数	うち経済 ミッション	閣僚 件数	うち経済 ミッション	副大臣・政務官 件数	うち経済 ミッション	合計 件数	うち経済 ミッション
(参考)2012年	10	0	19	1	19	4	48	5
2013年	34	8	46	7	41	5	121	20
2014年	32	10	42	10	53	7	127	27
2015年(～GW)	8	4	15	3	24	5	47	12
13年以降の合計	74	22	103	20	118	17	295	59

1実施先国=1件とカウント

### ◎総理・閣僚によるトップセールス実施国と主な成果

**中東**  
安倍総理が我が国総理として初めてのGCC6ヶ国全てを訪問。カタールとは首脳会談を2回実施。  
【主な成果】  
◆カタールではドーハメトロ、通信衛星、乳がん検診システムを日本企業が受注。  
◆UAEではアブダビ陸上油田の権益を獲得。

**インド**  
モディ首相が周辺国以外の二国間の最初の訪問先として訪日。G20の機会も活用して働きかけ。  
【主な成果】  
◆ムンバイ～アーメダバード間高速鉄道の日印共同F/S調査(～15年7月)の推進を両首脳間で確認。

**北米**  
15年4月、日米首脳会談に際して作成した成果文書において、(マグレブを含む)高速鉄道インフラ開発の協力拡大に言及。カリフォルニア州においては、同州知事にトップセールス。



**アフリカ**  
14年1月、安倍総理が我が国総理として8年ぶりにアフリカ諸国を歴訪。  
【主な成果】  
◆モザンビークではナカラ回廊石炭開発、鉄道・港湾インフラ事業へ日本企業が出資参画。

**ASEAN**  
安倍総理が就任から11ヶ月で10ヶ国全てを訪問。域外での国際会議を活用した働きかけや、閣僚レベルの働きかけも活発に実施。  
【主な成果】  
◆マレーシアではTrack3B超々臨界石炭火力発電所の事業権を日本企業が獲得し、インドネシアでは地熱発電所を日本企業が受注・事業権獲得。  
◆ベトナムでは超臨界石炭火力発電所、ラックフェン港防波堤等建設工事を日本企業が受注。  
◆ミャンマーでは邦銀3行の参入が確定した他、日本企業による国営通信事業体と共同での通信事業実施合意や通関システムの導入が決定。  
◆ラオスではワットイ国際空港国際線ターミナル運営事業の契約を延長。

■ 総理が訪問し、第三国を含めトップセールスを行った国(第2次安倍政権発足後)  
■ 総理が外国要人の訪日時にトップセールスを行った国(上に同じ)  
■ 閣僚が訪問時あるいは外国要人の訪日時にトップセールスを行った国(上に同じ)(総理との重複を除く)

### Ⅲ. 目標達成に向けた更なる取組

- ◆ 目標達成に向け、政策支援ツール等の更なる新設・拡充を実施。今後は、これらを有効に活用し、個別案件の受注獲得につなげていくことが重要。
- ◆ とりわけ、特に膨大なインフラ需要を有するアジアについては、機能を強化したADBと連携し、**今後5年間で約1,100億ドルの「質の高いインフラ投資」**を提供する「**質の高いインフラパートナーシップ**」を安倍総理から発表(2015年5月21日)。民間資金・ノウハウを動員し、質・量ともに十分なインフラ投資の実現を目指す。

#### (1) 企業のグローバル競争力強化に向けた官民連携の推進

##### ① 政策支援ツールの新設・拡充

##### 主な施策

##### 案件形成

- ◆ **トップセールスにおける各省の連携**を更に強化。JETRO等によるセミナー、要人招聘等についても受注活動との連携を更に強化。
- ◆ **JICA有償動定技術支援の大幅拡充**による案件形成促進。



カタールでのビジネスフォーラムで挨拶する安倍総理

##### 無償資金協力・円借款の活用

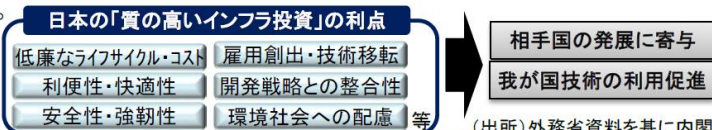
- ◆ PPP案件で相手国政府に適切なリスク分担を促す支援ツール(Equity Back Finance(EBF)借款、Viability Gap Funding(VGF)借款)に「**PPPインフラ信用補完スタンド・バイ借款**」を追加、包括的支援メニューを用意。
- ◆ セクター・プロジェクト・ローンの本格活用等による円借款の更なる迅速化と、迅速化策の適用状況についてのモニタリング。
- ◆ 無償資金協力による日本企業の事業運営権獲得の支援。

##### 公的金融による支援強化

- ◆ 需要や事業環境の変化について確たる見通しが困難である等の理由から、**リスクが高いと見なされる案件につき、JBICがより積極的に投融資を実施するための機能・体制強化策**の検討。
- ◆ JICA海外投融資の**ドル建て融資スキーム**の導入。**JICAが海外投融資を用いて、ADBと共にPPPインフラ投資を実施**する仕組みの創設検討。
- ◆ 貿易保険制度の改善によるNEXIの更なる機能強化。  
(全額政府出資の**特殊会社への移行**に向け法案を国会へ提出、「**アフリカ投融資促進特別保険**」の創設、テロ・戦争等による事業中断や海外子会社の取引に係るリスクへの対応)
- ◆ 2014年10月、**海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)**が発足。出資・事業参画の組成に向けた取組を加速。
- ◆ **海外通信・放送・郵便事業支援機構**の新設に向けた法案が国会で成立。

##### ② 「質の高いインフラ投資」の国際スタンダードとしての定着に向けた働きかけ

- ◆ 相手国の発展に資する日本の「**質の高いインフラ投資**」の利点を事例集・技術集にまとめて発信し、日本のインフラのPRや各国の理解促進に活用。また、G20や国連等の国際会議における発信を通じ、「**質の高いインフラ投資**」の国際的スタンダードとしての定着を図る。



(出所) 外務省資料を基に内閣官房作成

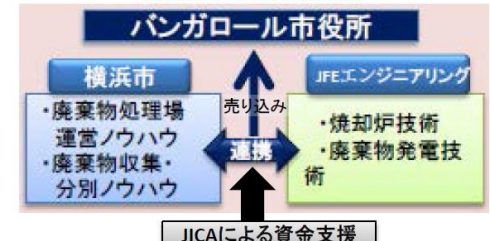
#### (2) インフラ海外展開の担い手となる企業・地方自治体や人材の発掘・育成支援

- ◆ 「自治体連携強化セミナー」の開催、自治体と連携したODAの実施、地方産機材の供与等による**地方自治体、地方・中小企業等の参画促進**。
- 2014年11月に第1回自治体連携強化セミナーをJICA(東京)で開催し、海外展開を進めている7の自治体の具体的な取組事例等を43の自治体関係者と共有。JICA地方拠点でも今後順次開催予定。
- 個別案件では横浜市や北九州市と日本企業の連携による廃棄物関連技術の普及促進事業等を採用・実施。

##### 第1回自治体連携強化セミナーの様相



##### インド・バンガロール市都市廃棄物処理技術等普及促進事業(横浜市)



JICAによる資金支援  
(出所) 外務省資料を基に内閣官房作成

- ◆ 訪日研修における歴史・文化等含めた**多面的な日本理解促進、親日観醸成**の強化。  
○ 他国の取組を念頭に置きつつ、各人材育成プログラムにおいて日本語講習、歴史・文化講義や日本の地方訪問等を拡充。
- ◆ 各国における**親日家グループの組織化及び維持・活性化**のための支援強化。  
○ 今年度から「親日・知日人材コミュニティ構築事業」(SNS等を活用するとともに、ビジネスコンペや採用支援イベントと組み合わせたコミュニティを構築し、日本企業の新たなビジネスの創造を支援・促進)を開始し、各省・機関が横断的に協力。  
○ 同窓会組織に関し、各人材育成プログラムの枠を越えた連携を促進。
- ◆ 我が国大学との協力によるインフラ関連の人材育成の推進。  
(東京大学によるインド鉄道省職員の実入れ等)

#### (3) 先進的な技術・知見等を活かした国際標準の獲得

- ◆ エネルギー政策対話等を通じて新興国のエネルギー戦略策定など計画初期段階の政策決定プロセスに関与する「**Enevolution**」イニシアチブを立上げ、ASEANを中心に推進。
- ◆ 優れた日本製機材・システムを供与する無償資金協力のスキームについて、対象分野・国を拡大(防災分野、中進国を超える所得水準の国向け)。
- ◆ 「**水の再利用**」に関する**ISO専門委員会**を我が国が幹事国として主導。2017年度を目途に国際標準の策定を推進中。
- ◆ 港湾分野では、日ASEANの枠組みにおいて、**港湾EDI**(Electric Data Interchange: 港湾物流に係る情報伝達の電子化)導入ガイドラインの作成により、日本の港湾手続きの国際標準化を推進。

#### (4) 新たなフロンティアとなるインフラ分野への進出支援

- ◆ 新たに立ち上げる「**宇宙システム海外展開タスクフォース**(仮称)」を通じ、我が国が強みを有する宇宙システムの輸出等、官民一体となって商業宇宙市場の開拓に取り組む。
- ◆ 官民連携による**フードバリューチェーン**の構築に向けた取組をこれまでのASEANからインド、アフリカ等にも拡大。

資料 2 - 2

# 国土交通省港湾局の取組方針



国土交通省

海外港湾物流プロジェクト協議会事務局  
(港湾局産業港湾課)

## 技術の概要・特徴

### 「質の高いインフラ」技術としての特徴

港湾分野では、雇用と所得を創出すべく、「川上」である計画段階において、臨海部の産業立地と港湾との一体的開発を立案するとともに、「川中」である整備段階において、岸壁等の急速施工方法等のインフラ技術を活用している。更には、管理・運営段階の「川下」においても、人材育成による高度なオペレーションや港湾EDIの技術移転により、効率的な運営を実現する等、当該プロジェクトを通じて、我が国港湾の先進的な技術・ノウハウを活用した支援を実施している。

#### 川上（計画） 産業立地型港湾開発（Industry Oriented Port Development）

【概要】臨海部の産業立地と港湾インフラ等を一体的に開発した「日本の成功ビジネスモデル（ジャパン・モデル）」を活用し、支援対象国の雇用と所得の創出に貢献。

#### 川中（整備） 岸壁等の急速施工方法（ジャケット工法）

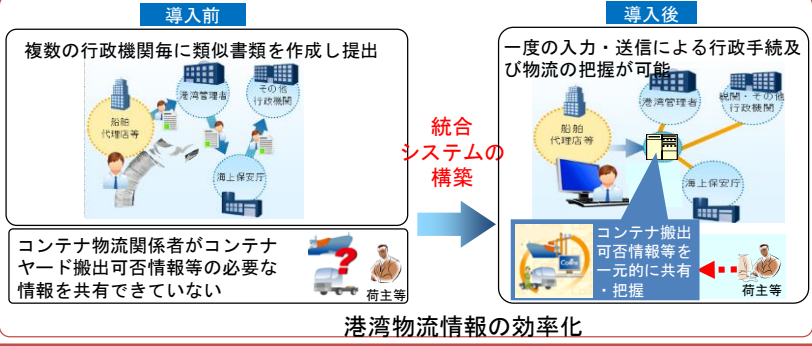
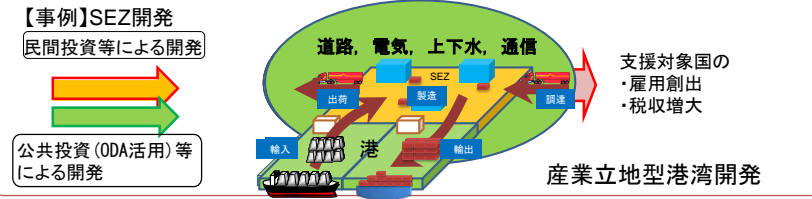
【概要】工場で製作された栈橋等ジャケットを現地で基礎杭と一体化し、急速施工・早期供用に貢献。

#### 川下（整備・運営） コンテナ用クレーン（ガントリークレーン）

【概要】クレーンの軽量化による建設費用の低減や環境配慮型の港湾クレーンの導入によるCO2排出削減を図る。また、人材育成等により、効率的なターミナル運営の実現に貢献。

#### 川下（港湾EDIシステム等） 港湾物流情報の効率化

【概要】入出港届等の港湾関連の行政手続きを電子的に処理するシステムを構築し、業務の大幅な効率化・簡素化に貢献。また、コンテナ物流情報を一元的に共有・把握。



## 国内実績と海外実績

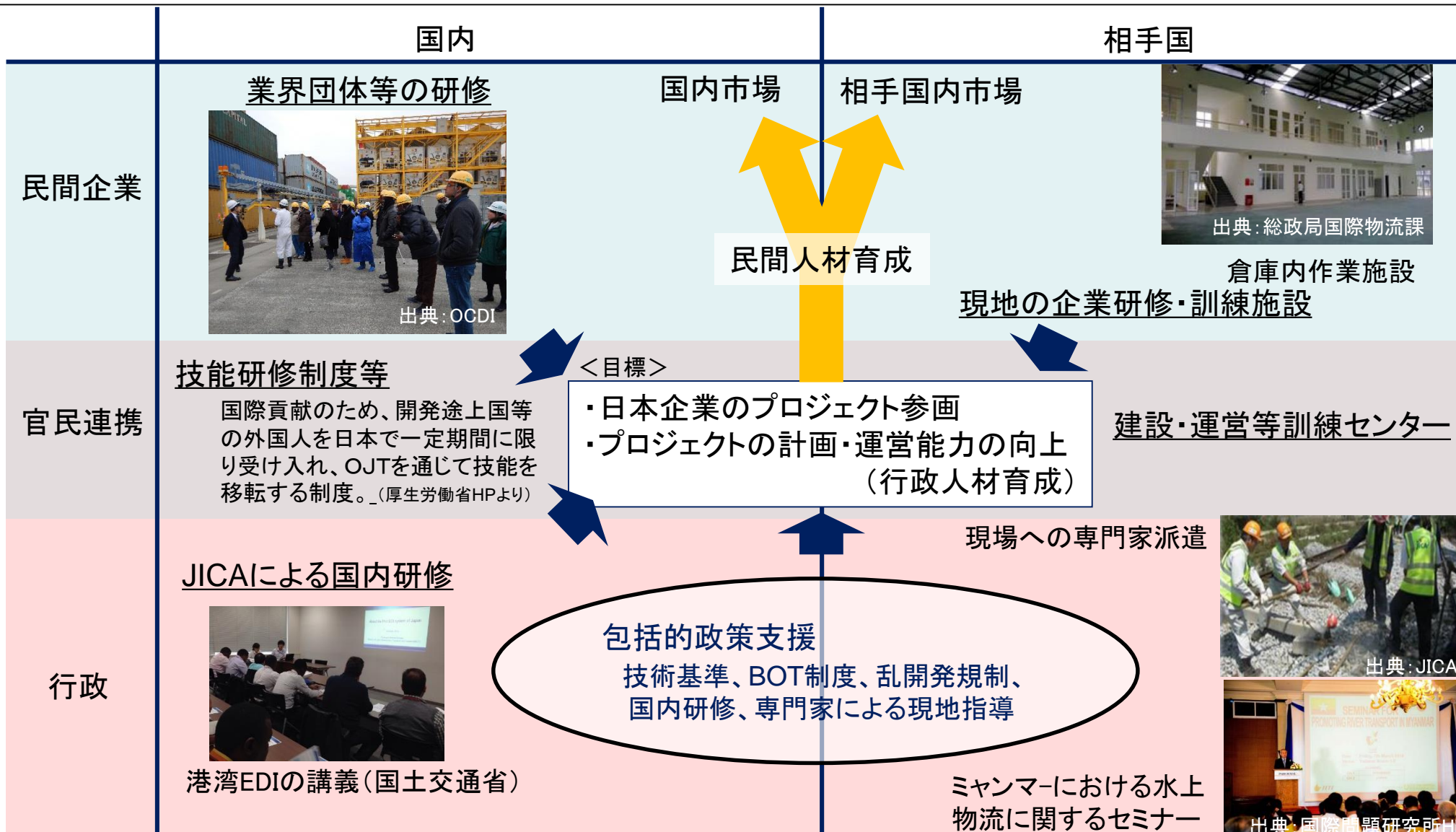
- 「産業立地型港湾開発」（国内）鹿島港／（海外）ミャンマー（ティラワ港）
- 「岸壁等の急速施工方法（ジャケット工法）」（国内）日本全国／（海外）ミャンマー（ティラワ港） ※予定
- 「コンテナ用クレーン（ガントリークレーン）」（国内）5大港等／（海外）米国、マレーシア、ケニア等
- 「港湾物流情報の効率化（港湾EDIシステム等）」（海外）ミャンマー ※展開中



# 【川上～川下】戦略的な人材育成の実施・支援

## 概要

川上から川下にかけて、官民連携で戦略的な人材育成を実施し、日本企業のプロジェクト参画支援を実施する。

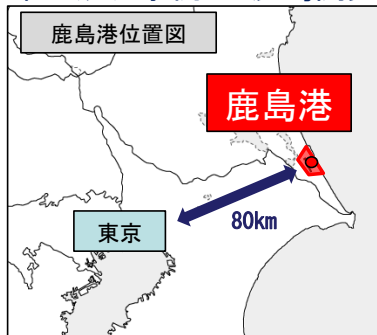


# 【川上】日本の経験を活かした産業立地型港湾開発への支援

## 概要

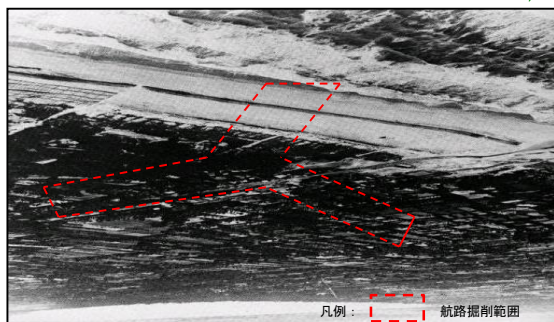
- 臨海部の産業立地と港湾インフラ等を一体的に開発し、雇用と所得を創出した日本の経験を日本の成功ビジネスモデルとして海外展開を図る。
- 人材育成面では、臨海部産業立地型の港湾整備・運営を日本企業が一体的に実施することの有効性等のPRを図る。

### 日本の成功事例・・・鹿島開発

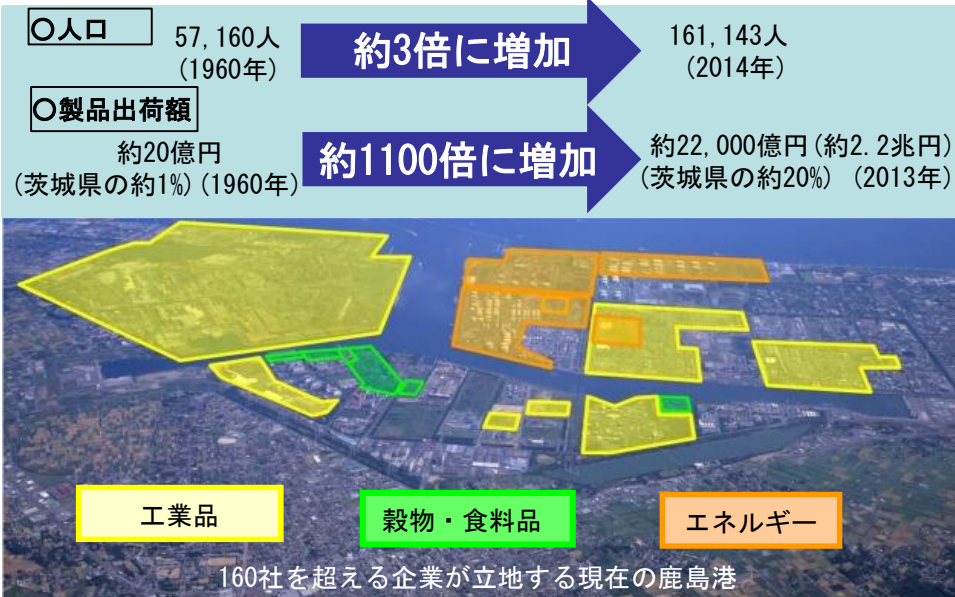


- 2014年10月、ミャンマー エー・ミン労働・雇用・社会保障大臣、ハン・セイン運輸副大臣が視察
- 2015年4月、タイ アーコム運輸副大臣が視察

総事業費約1,400億円のうち  
70%以上が公共投資  
(全国総合開発計画等)



開発前の鹿島港 (1963年)

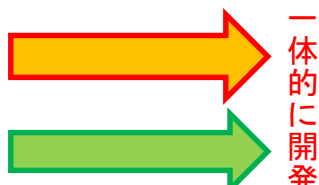


## 日本の成功ビジネスモデル (ジャパン・モデル) として展開中

### 【事例】SEZ開発

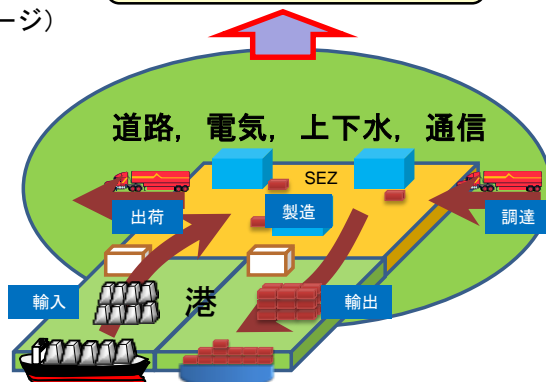
ミャンマー国  
ティラワ地区インフラ開発等 (イメージ)

民間投資等による開発

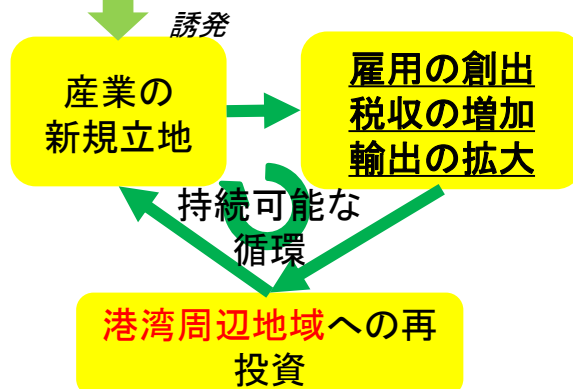


公共投資 (ODA活用) 等  
による開発

【支援対象国のメリット】  
雇用創出、税収増大



### 公共投資による臨海部の港湾開発



# 【川中】建設技術

## 概要

- ライフサイクル・コストを低減する日本の港湾関連技術の優位性を活用した海外展開を実施。

### ○低いライフサイクルコスト

#### 特徴

- 長い耐用年数や低い管理コストにより、初期投資が割高になっても、ライフサイクル・コストが縮減。



出展：国総研資料を港湾局にて一部加工

### 主な海外実績

- 港湾技術共同研究プロジェクト（日ASEAN交通連携プロジェクトの一環）  
「港湾構造物の戦略的維持管理ガイドライン」を2011年3月31日に公表。
- ベトナムとの間で「港湾施設の国家技術基準の策定に関する協力に係る覚書」に署名。（2014年3月）

### ○岸壁等の急速施工方法（ジャケット工法）

#### 特徴

- 工場製作による品質均一化
- 工期短縮
- 耐震性の向上



### 主な海外実績（予定）

- ミャンマーティラワ港

### ○軟弱地盤対策（CDM工法）

#### 特徴

- 日本で最も多くの施工実績。
- 所要の強度が早期発現。
- 振動・騒音・変位が少。



### 主な海外実績

- チャンギー空港及び香港国際空港等において、CDM工法を大規模に採用し、地盤改良を実施。

# 【川下】効率的なターミナル運営

## 概要

■ ターミナル運営において、日本企業の有する高度な技量や集貨能力を活用した海外展開を実施。

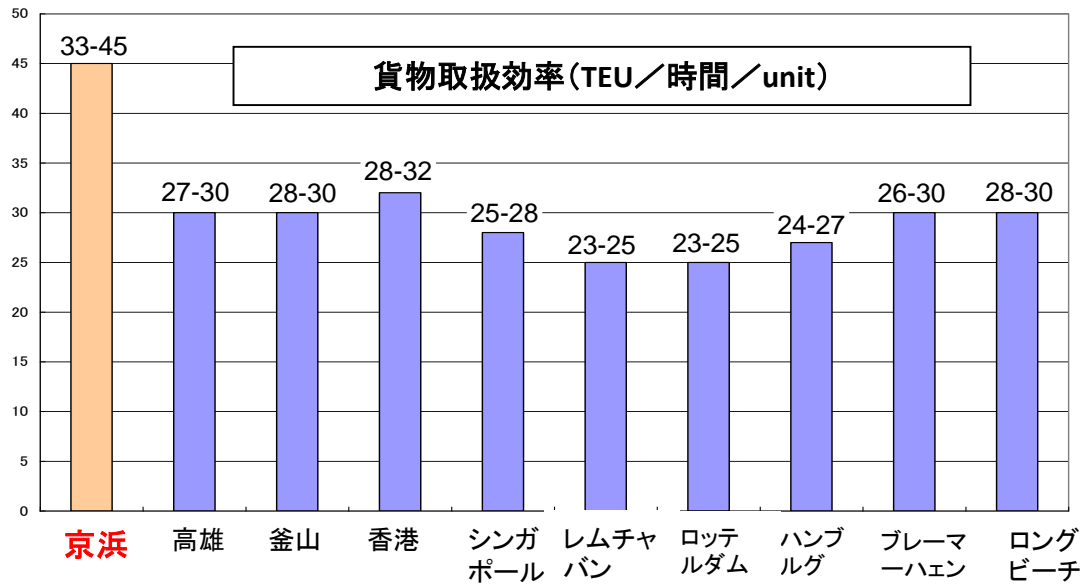
効率的なオペレーション管理と  
ドライバー等の高度な技量の活用・伝授



世界に通用する貨物取扱効率(約40TEU/時間)  
による安定的ターミナル運営



コンテナターミナルオペレーション見学(名古屋港)



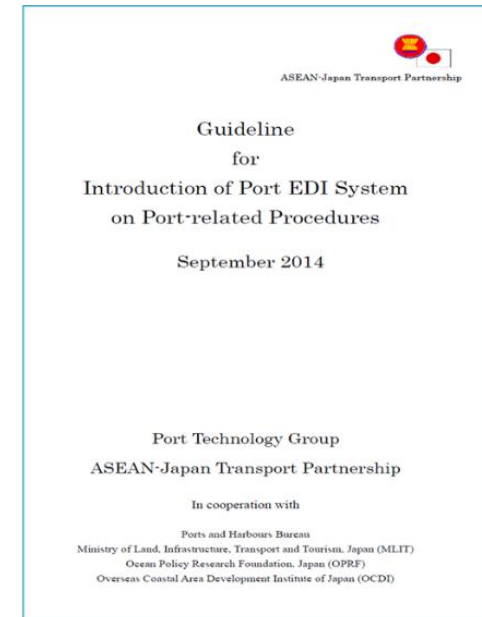
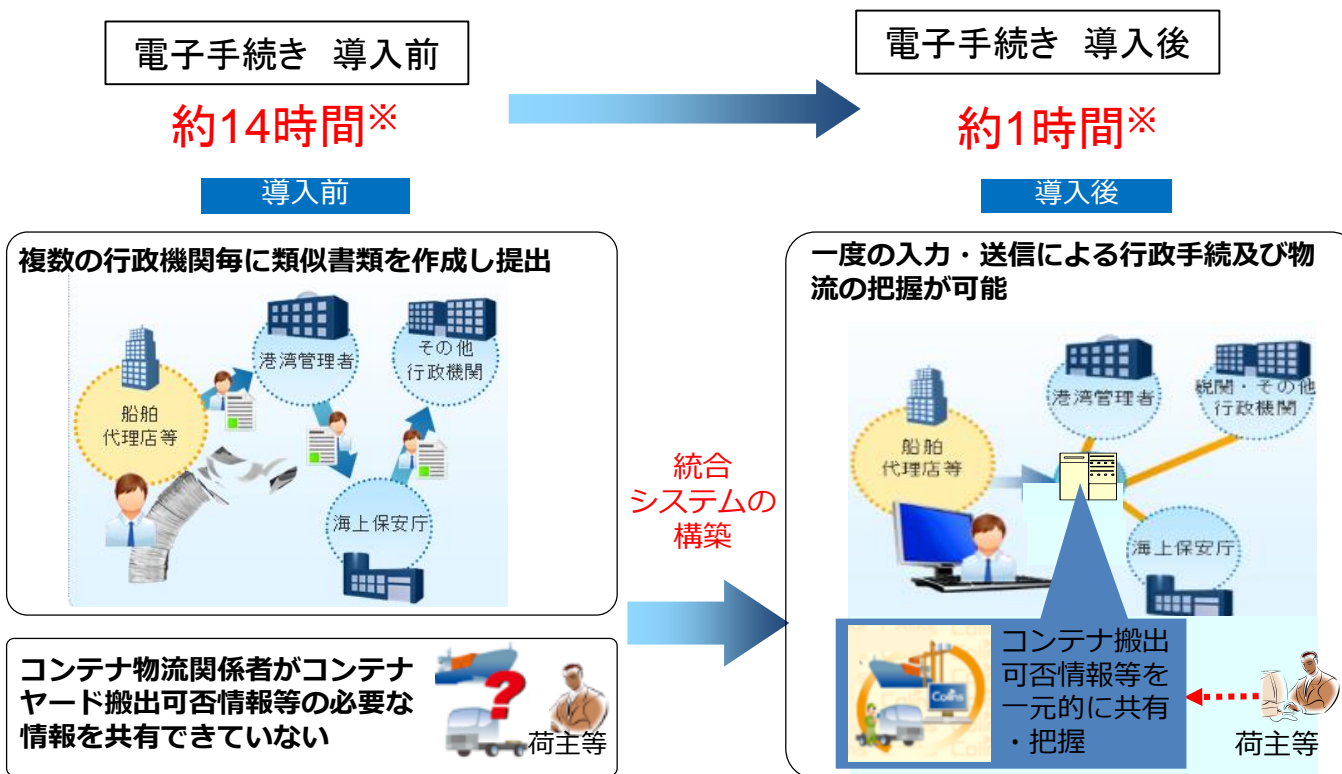
# 【川下】港湾EDIシステムのASEAN諸国への導入支援

## 概要

- 港湾EDIの導入により、港湾行政手続きが効率化し、物流情報の把握が可能となる。
- 2014年11月、第12回日ASEAN交通大臣会合において、日本の技術・ノウハウを盛り込んだ港湾EDI導入ガイドラインが承認された。

### ＜電子手続き※導入による効果＞

### ＜港湾EDI導入ガイドライン＞



第12回日ASEAN交通大臣会合（マンダレー）

※港湾EDIシステム：港湾関連行政手続きを電子的に処理するシステム。行政手続きに加え、港湾物流の把握も視野に入れた港湾EDIシステムの展開を検討中

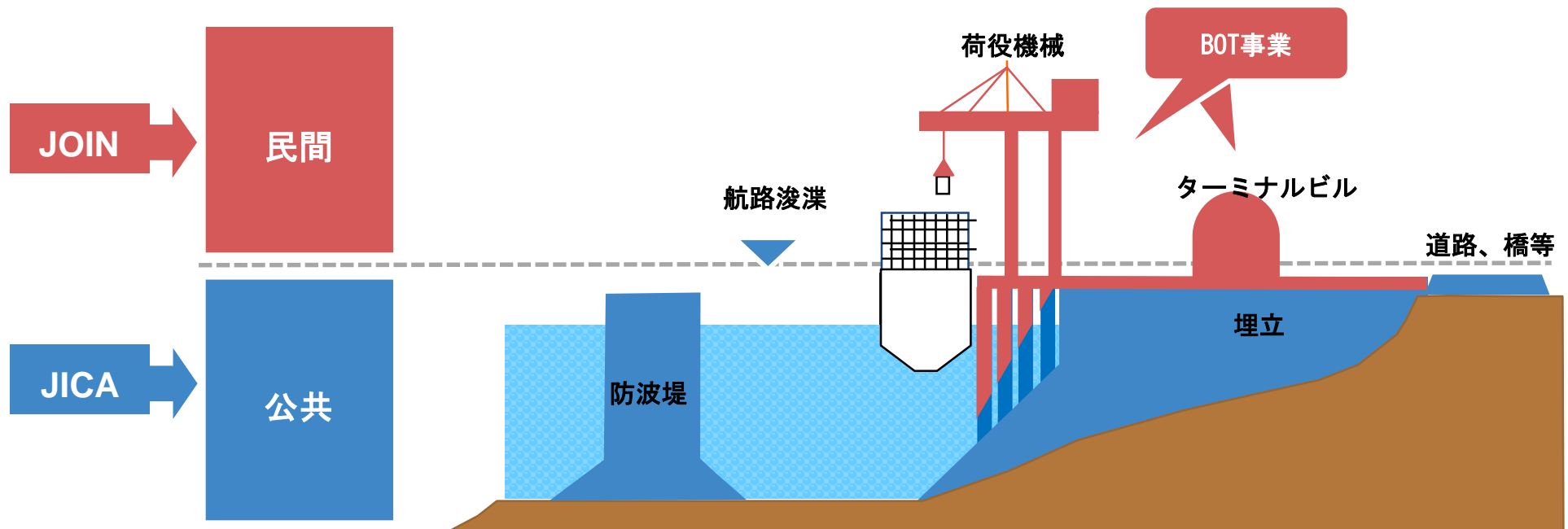
※書類作成から書類を各行政機関（港湾管理者・港長・税関・入国管理・検疫）に提出・受理されるまでの時間

※NACCSシステム（港湾EDIと税関手続き等の電子化システムが統合されたもの）の導入時

# 【川下】ターミナル整備・運営(PPP)へのパッケージ支援

## 概要

1. JOINによるオペレーターのBOT（上物）参画支援 + 円借款事業（下物）  
→オペレーターのBOT二期事業参画、BOTに参画した建設会社等の円借款事業の受注
2. 建設会社等の無償資金協力事業又は円借款事業の受注  
→BOTへの建設会社等の参画
3. 相手国のBOT制度、乱開発規制等への包括的政策支援





# 資料 2 - 3

## JOIN(海外交通・都市開発事業支援機構)の役割と 事業支援の方針

平成27年6月

株式会社海外交通・都市開発事業支援機構

Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transport & Urban Development

# 1. 設立の背景

## <政府方針>

日本の「強みのある技術・ノウハウ」を最大限に活かして、世界の膨大なインフラ需要を積極的に取り込む

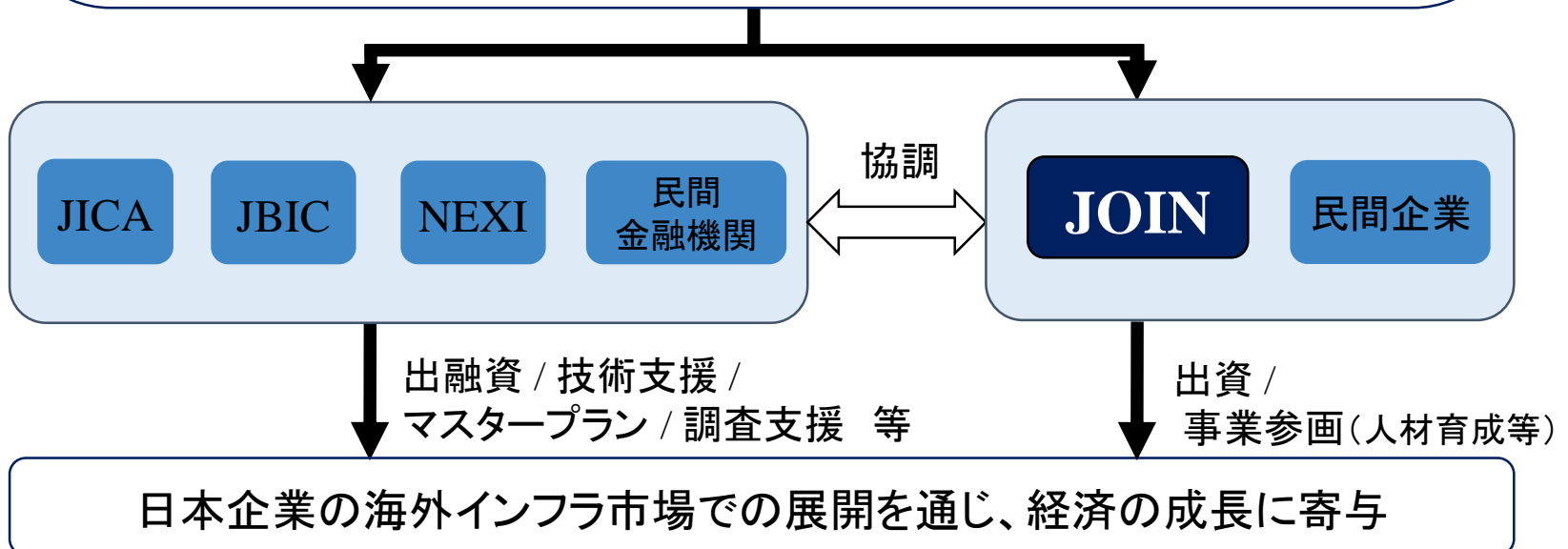
- 官民連携による施策の推進
- トップセールスの展開
- 日本企業のインフラ事業への参入促進



### 【インフラ輸出の受注目標】

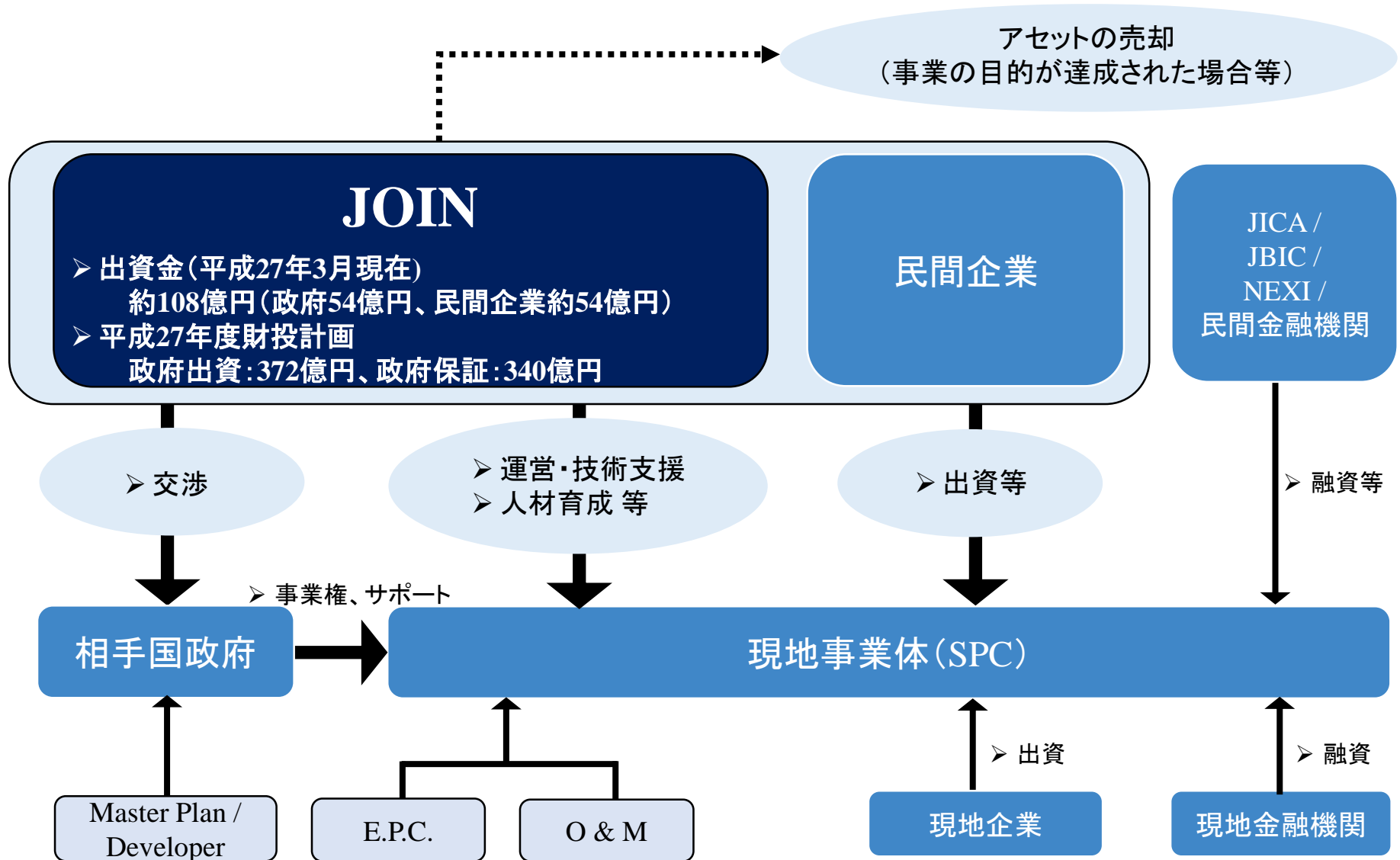
約10兆円 (2010年) → 約30兆円 (2020年)

「インフラシステム輸出戦略」(経協インフラ戦略会議)より





## 2. JOINの概要・役割



### 3. 支援対象となる事業分野

高速鉄道



都市鉄道



高速道路



船舶海洋開発



港湾ターミナル



空港ターミナル



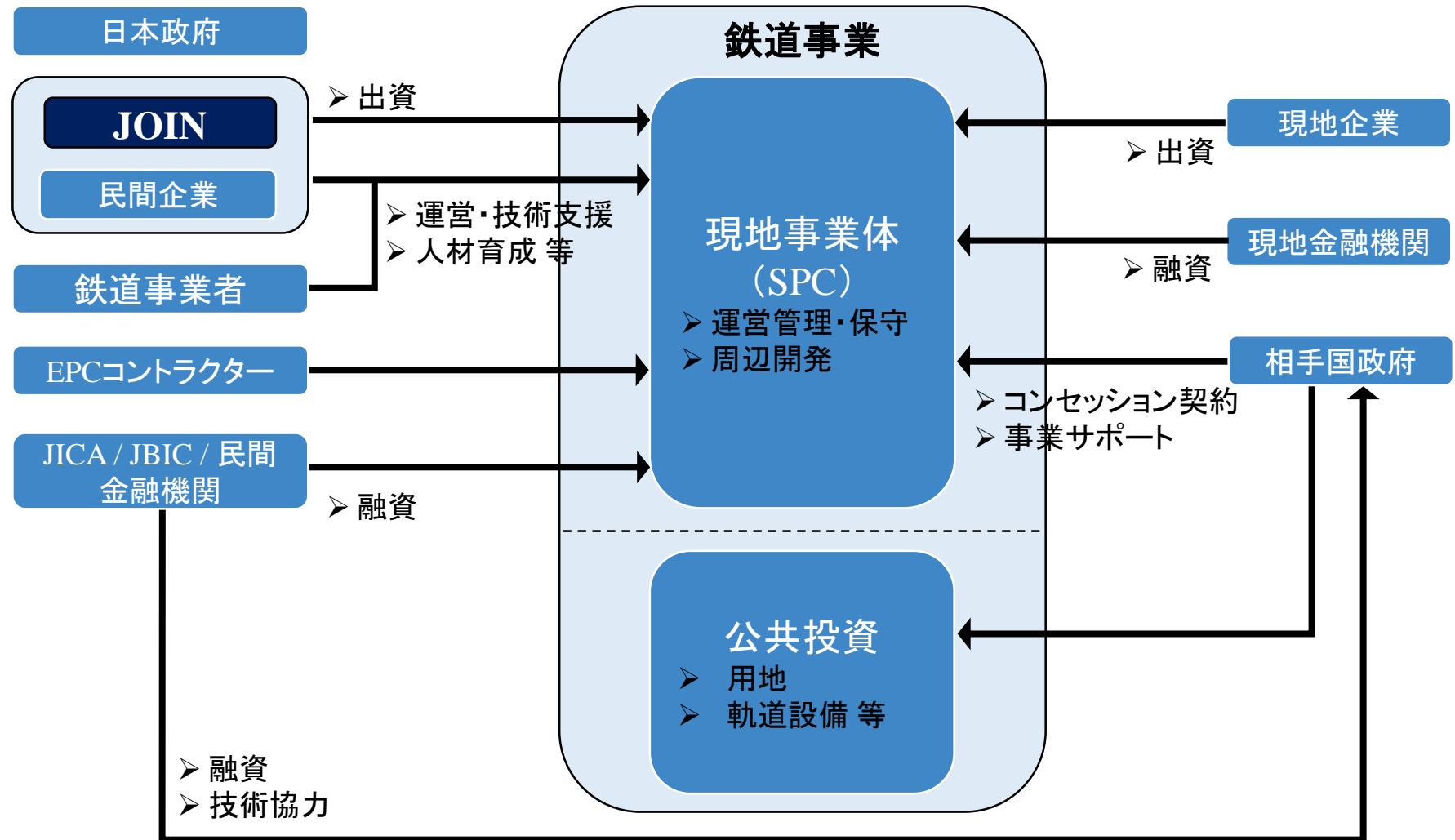
都市開発



物流



## 4. PPPによるプロジェクト・ストラクチャーの例示(高速鉄道)



【ポイント】 ①現地政府の役割、②技術体系の一体化、③周辺開発の収益の内部化

## 5. 支援の方針 – 考え方と原則 –

国交省「支援基準」及びJOIN「投資運用指針」に基づき以下の方針で支援を行う。

### 政策的意義

- ・ 我が国の知識・技術・経験の活用
- ・ O&M企業の事業への参画・関与
- ・ 関連企業のビジネス機会の創出
- ・ 相手国の発展と人々に必要な事業
- ・ 技術移転と人材育成(事業の一環として位置付け)

### 事業目的の達成

- ・ 主要な出資者の事業達成へのコミットメントと実施能力
- ・ 相手国政府の所要の支援とリスクの負担
- ・ 法的枠組みとAccountability
- ・ EPCコントラクターの能力と実績

### 事業サポート

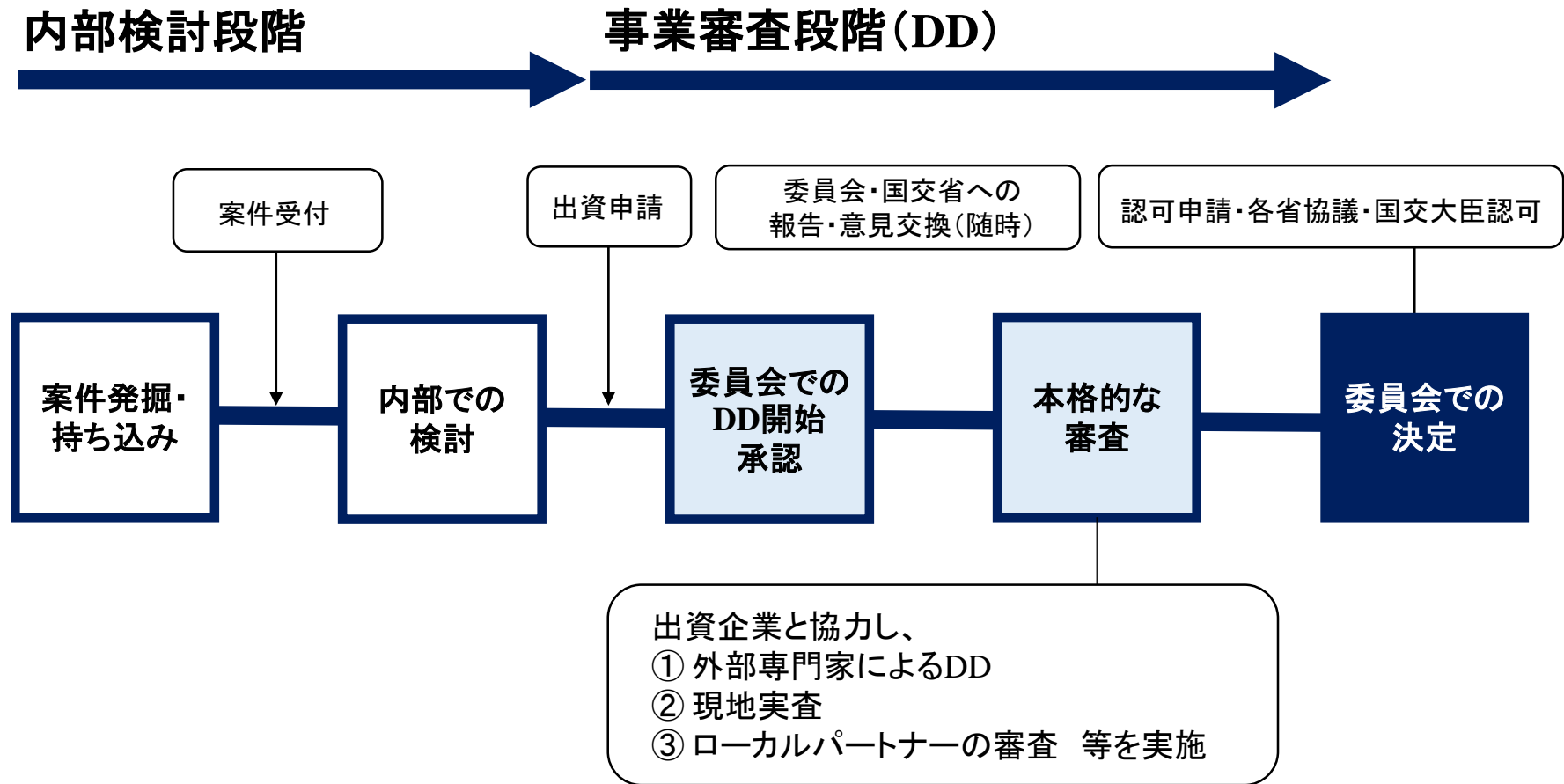
- ・ 民間出資を超えない範囲での出資と責務の分担、共同事業者として民間出資企業と役割分担
- ・ 政府と連携し、ファイナンス面でJBIC、JICA等と協調し、政府一体となった支援体制を構築。ローカル通貨建長期ファイナンスの活用
- ・ 必要に応じ、完工保証、コストオーバーランの対応等、スポンサーサポートを提供
- ・ 政府と連携し、事業の枠組み作りに参画
- ・ 既往案件への出資等についても弾力的に行う

### 長期的収益性の確保

- ・ Manageableなリスクと長期的収益性の確保、事業継続に必要な財務面でのサポート体制
- ・ ポートフォリオ全体の健全性の確保、投資事業の管理とモニタリング
- ・ 事業者との間であらかじめExitについて協議

なお、支援にあたっては、上記のほか、環境社会配慮・コンプライアンスの確認を行う。

## 6. 支援決定プロセス



- 事業の進捗にあわせ支援基準及び投資運用指針に基づいて審査を行う
- 現地実査、相手国政府・ローカルパートナーとの協議重視
- 検討のプロセスでJBIC/JICA等との調整を行い、政府のアドバイス等を案件に反映

## 7. 会社案内

### 会社名

株式会社海外交通・都市開発事業支援機構  
(英文: Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for  
Transport & Urban Development; JOIN)

### 所在地

東京都千代田区丸の内2丁目2番3号(丸の内仲通りビル9階)

### 出資金

※平成27年4月現在

107億9750万円(政府:54億円 民間:53億9750万円)

### 民間出資者の内訳

港湾空港総合技術センター

日本船主協会

海外エコシティプロジェクト協議会

日本造船工業会

海外建設協会

日本道路建設業協会

海外鉄道技術協力協会

日本物流団体連合会

全国空港ビル協会

日本民営鉄道協会

日本埋立浚渫協会

プレストレスト・コンクリート建設業協会

日本橋梁建設協会

日本高速道路インターナショナル

日本港運協会

三井住友信託銀行(信託口)

# 7. 会社案内

## 役員

代表取締役社長	波多野 琢磨
専務取締役	秋山 裕
社外取締役	竹内 敬介
社外取締役	池田 良直
社外取締役	稲川 文雄
社外取締役	工藤 禎子
社外取締役	松田 千恵子
監査役	八尾 紀子

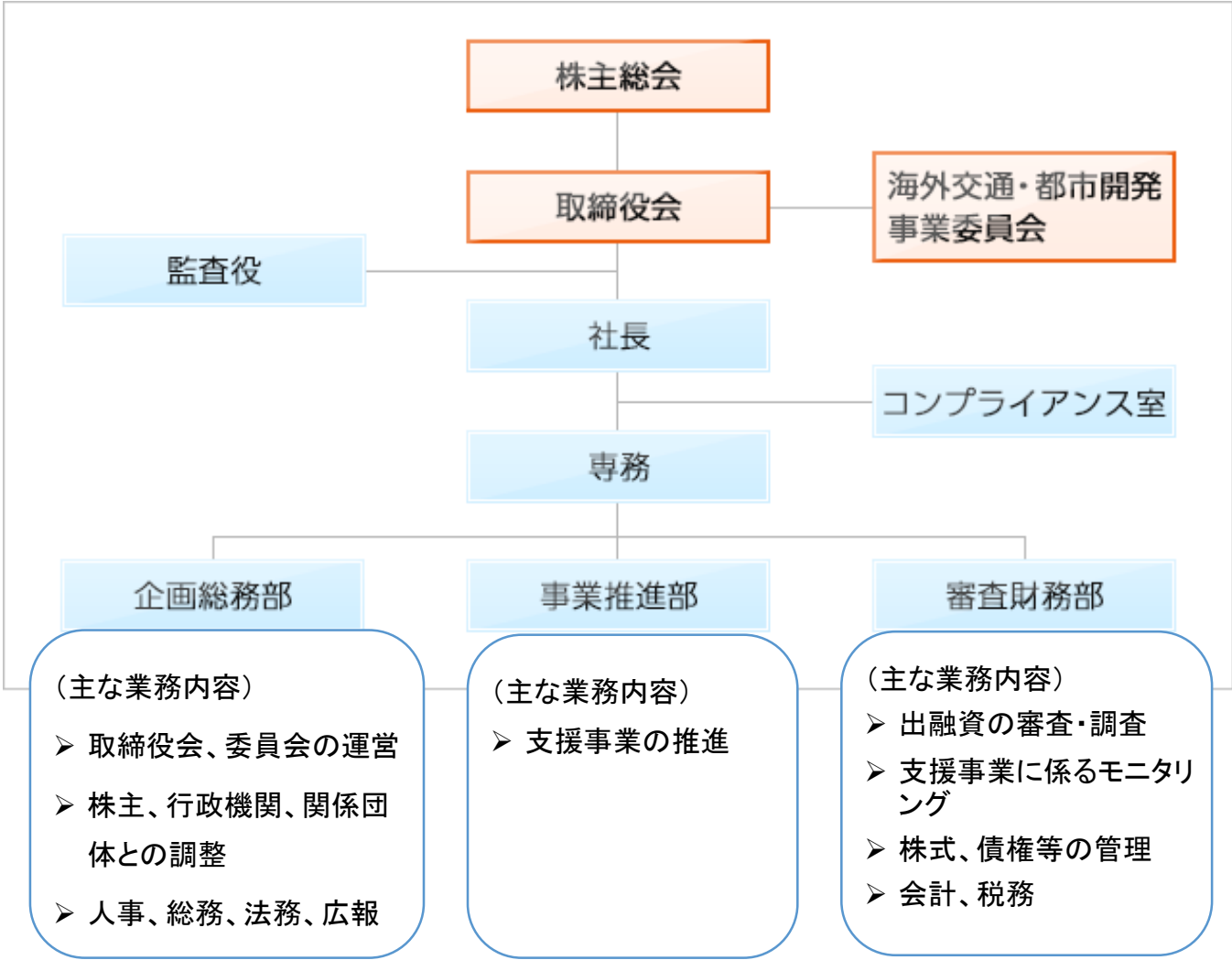
## 沿革

平成26年

- 7月17日 株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法、  
株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法施行規則施行
- 10月14日 株式会社海外交通・都市開発事業支援機構支援基準告示
- 10月20日 設立

# 7. 会社案内

## 組織図





# 7. 会社案内

本店所在地

〒100-0005

東京都千代田区丸の内2丁目2番3号 丸の内仲通りビル 9階



連絡先

TEL : 03-5293-6700(代表) / FAX : 03-3218-5561  
E-mail : info@join-future.co.jp

ウェブサイト

<http://www.join-future.co.jp/>

## 8. 案件への取り組み

■ **出資相談件数**（平成26年10月～平成27年3月）： 43件

（分野別内訳）

港湾12件、鉄道8件、都市開発8件、船舶/海洋開発5件、道路/橋梁4件、物流3件、空港3件

（地域別内訳）

