

国土交通省インフラシステム海外展開行動計画 2017

平成29年3月

国土交通省

目次

1. エグゼクティブ・サマリー.....	1
2. 「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」の策定	5
3. 地域・国別の取組方針	
1) 地域・国別の取組方針	7
(1) ASEAN地域	7
(2) 南西アジア	16
(3) 北米、西欧、豪州	19
(4) 中東、ロシア・中央アジア・コーカサス・モンゴル、中南米	22
(5) アフリカ地域	25
(6) 太平洋島嶼国、東欧等	26
2) 事業実施に当たっての考慮事項	27
4. 新たに強化していく取組み	
1) 熾烈化する受注競争に勝つための我が国の競争力の強化	29
2) インフラシステム海外展開の推進体制の強化	32
3) インフラ海外展開における民間資金の一層の活用	35
4) 新技術等を活用した新たなインフラ海外展開に向けた取組み	38
5) 国土・地域開発計画やマスタープラン等の上流計画形成への積極的関与	40
6) 他国と連携した第三国への取組みの推進	41
5. 引き続き推進していく取組み	
1) プロモーションの充実	42
2) 国際標準化・制度構築・人材育成等に関する取組み	44
3) 建設産業の海外展開に関する取組み	47
4) 中小企業等の海外展開支援	50
5) 海外インフラ需要を更に取り込んでいくために必要な視点	52

1. エグゼクティブ・サマリー

「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画 2017」は、政府全体の戦略である「インフラシステム輸出戦略」に基づいて、国土交通分野の計画を詳述するとともに、国土交通省が、今後、インフラ海外展開を更に強化していく際に重要となる施策を明確化したものである。

具体的には、政府の「インフラシステム輸出戦略」は3章から構成されており、第1章は「総論」、第2章は「具体的施策」としてトップセールスや官民連携の強化等の横串的な施策が整理され、第3章において「地域別取組方針」として政府の主要プロジェクト等が地域別、国別に概括的に整理されている。本行動計画は、上記「インフラシステム輸出戦略」の第1章「総論」及び第2章「具体的施策」を前提とし、現在、概括的に整理されている第3章「地域別取組方針」について、「インフラシステム輸出戦略」で整理された地域・国ごとに国土交通省関係部分について詳述化することとした。

※ 記載されたプロジェクトは、我が国企業が関心を有する主要なプロジェクトであるが、他国との競争上、公表することが不適切であるもの、民間企業が独自で検討を深めている等のため公表を望まないもの等は記載していない。

特に、今回の改定に当たっては、各プロジェクトに横断的な視点として、国土交通省の取組みが一層効果的なものとなるよう下記の6つの点について新たに強化すべき施策として追加することとした。

1) 熾烈化する受注競争に勝つための我が国の競争力の強化

他の競争国を念頭に、我が国の競争力をさらに強化する観点からどのような施策を講じるかをとりまとめることとした。

①我が国のインフラ海外展開の強みの更なる強化

高い技術力、故障・欠陥の少ないことへの信頼性、高いプロジェクト・マネジメント力と納期の遵守、施工時の環境・安全面への配慮、人材育成や技術支援、制度構築支援、総合的なファイナンス・パッケージといった我が国の強みである総合的な支援を強化していくことが必要である。

また、我が国の協力できるスコープを広くとらえ、総合力を生かした相手国への働きかけを行っていくこととする。

②価格面での取組み

企業努力に加え、ファイナンス面で日本提案の魅力を向上させるために、円借款、JBIC等による融資が実現できるよう関係省庁の協力を求めていく。また、相手国に対しては、ライフサイクルコストの安さへの理解を求めていくこととする。

③スピード面での取組み

インドネシアのパティンバン港開発事業においてJICAが進めているような円借款の迅速化の取組みをさらに広げていけるよう関係省庁の協力を求めていく。

また、国土交通省が主体的な判断で早期かつ機動的に調査を実施する等、早期からの相手国の取り込み強化を進めていく。

2) インフラシステム海外展開の推進体制の強化

インフラシステムの海外展開に当たって、我が国企業の活躍の機会をさらに拡大していくため、これを推進するプレーヤーの一層の機能強化が必要となっている。

特に、案件形成段階でのコンサルタントの役割をはじめとして、各分野毎の実態に応じて推進体制に必要な点を見直し、対応策を検討していくことが必要である。個別の分野について、特に迅速な対応が必要と考えられる点は以下のとおり。

鉄道については、高速鉄道をはじめとした海外案件の増加を受け、案件形成等の川上分野から人材育成等の川下分野まで、建設から運営に至る総合コンサルタント体制の更なる強化が求められており、我が国の鉄道コンサルタント体制の整備に向け、人員、機能面を強化するための方策を講じていく。

空港については、コンセッション方式で民間に経営を移譲する案件が増加していること等に対応し、運営段階までならんだ空港インフラ海外展開の執行体制強化のための制度的措置、業界横断的な案件発掘体制の強化等を講じることとする。

港湾については、海外における港湾施設の整備に対して日本が協力を行う際に、当該港湾の運営についても、我が国の港湾運営企業によるノウハウを活かした運営参画が進むよう、案件発掘体制の強化等の取組を行っていく。

防災については、産官学が連携して防災協働対話の枠組みを推進しているところである。民間企業の団体である日本防災プラットフォーム（JBP）は、基盤強化及び事業展開の拡大のために2017年4月に一般社団法人化される予定となっている。

この他の分野においても、推進体制についての必要な検討を行っていくこととする。

また、案件の受注後に発生する問題に対しても対応できる体制を整備するとともに、危機管理・安全対策についても我が国企業が安心して海外事業を展開できるよう支援する。

このほか、各国の政府要人ならびに将来要人となりうる人材（日本への留学経験者等）について、人的ネットワークを構築し、長期的な協力関係を築いていくこととする。

3) インフラ海外展開における民間資金の一層の活用

膨大なインフラ需要を公共投資だけで賄うのは困難であること、対外債務の増加に消極的な国も多いこと等から、多くの国においてPPP方式でのインフラ整備の関心が高まっていることを踏まえ、以下のような取組を進めていくこととする。

① PPP事業の推進

PPP事業は、官民の適切なリスク分担とファイナンスが重要である。このため、インフラ整備における民間資金の一層の活用に向けて、上下分離方式の導入、需要に伴うリスク負担等の相手国のリスク分担に関する理解促進を図るとともに、モデルとなる事業スキームや総合的なファイナンス・パッケージを策定すべく、関係省庁・機関等に幅広く協力を求めていくこととする。また、上下一体型になる場合にあっても、関係省庁・機関等とも

連携し、円借款の活用や周辺開発事業との組み合わせ等により、民間企業が参画しやすい仕組みを構築することとする。

②JOIN の積極的な役割の活用推進

JOIN がより多くの資金を借入れ・社債発行により調達できるようにするための政令改正、JOIN が先行的に出資することを可能とする「最大出資者基準」の運用の緩和等の制度改善を行ったところであり、JOIN の積極的な役割の活用を推進することとする。

4) 新技術等を活用した新たなインフラ海外展開に向けた取組み

新技術等を活用したインフラ海外展開について、特に、自動車の自動運転について、グローバルマーケットにおいて、今後の我が国の成長産業となるよう、関連するソフトインフラの整備について、今後の我が国のインフラ海外展開の大きな柱の一つと位置づけ、国土交通省自動運転戦略本部で検討することとする。

また、海事分野については、造船の輸出拡大・海運の効率化を図る i-Shipping 及び、海洋開発市場の獲得を目指す j-Ocean を着実に進める。

さらに、i-Construction に関する取組み等 ICT を活用した建設現場における生産性向上の取組みの海外展開や、ビッグデータを活用した運行体系の効率化、電子基準点網の整備、インフラメンテナンス国民会議の枠組みを活用した海外展開の推進などにも取り組むこととする。

5) 国土・地域開発計画やマスタープラン等の上流計画形成への積極的関与

持続可能な開発を推進するため我が国の主導により国土・地域開発計画の策定を支援し、これを通じて「質の高いインフラ」の海外展開を促進する。

特に成長著しい ASEAN 諸国においては、国家レベル、都市圏レベルの交通マスタープラン等の適時の見直しが必要である。このため、我が国が国内外において蓄積してきた知見を活かして、都市交通等の実態と動向を的確にとらえた上での見直し提案を行っていくとともに、マスタープラン改定作業等にそうした知見を反映させていく。また、各国の国土・地域開発計画等を政策人材の育成の観点を含め、支援する。

さらに、各国でこれまで整備してきた施設の老朽化状況を調査し、我が国のインフラメンテナンス技術や知見についての積極的な活用を図ることとする。

6) 他国と連携した第三国への取組みの推進

我が国企業が新たな市場に進出し、また、一層の競争力強化を図っていくためには、他国と連携して第三国の海外市場に進出していくことが有効であるケースも存在する。

こうした民間企業の取組みを支援するため、政府間において二国間での連携の枠組みを作るとともに、当該国だけでなく、第三国においても両国の民間企業が連携して取り組んでいけるよう、セミナーの開催による両国企業のマッチング等の環境整備に取り組んでいくこととする。

このほか、引き続き推進していく取組みとして、1) プロモーションの充実、2) 国際標準化・制度構築・人材育成等に関する取組み、3) 建設産業の海外展開に関する取組み、4) 中小企業等の海外展開支援、5) 海外インフラ需要を更に取り込んでいくために必要な視点、についても必要な見直しを行うこととした。

2. 「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」の策定

(1) 背景

インフラシステム海外展開は、我が国の成長戦略（「日本再興戦略」（※1））の最重要施策の一つに位置づけられてきている等、人口減少、少子超高齢化が進行する我が国の成長戦略の重要な柱であり、政府を挙げて取り組んでいるところである。

2015年5月及び11月には、内閣総理大臣より「質の高いインフラパートナーシップ」及びそのフォローアップが発表され、我が国のインフラシステムの強みを諸外国に効果的にアピールするとともに、関連制度、支援方策等を強化することにより、政府全体としてさらに力を入れてアジア各国における「質の高いインフラ投資」の実施を支援する方針が示され、その具体化が図られたところである（※2）。また、2016年5月のG7伊勢志摩サミットの機会に安倍総理から発表された「質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ」により対象地域がアジアから世界全体に拡大され、G7サミットでは、「質の高いインフラ投資」の基本的要素について国際社会で認識を共有することが重要との点で一致し、「質の高いインフラ投資の推進のためのG7伊勢志摩原則」に合意した。

2015年末に発足したASEAN経済共同体（AEC）は、総人口約6億人、域内GDP約2兆ドルの巨大市場を生み出し、ASEAN諸国をはじめとする諸外国のインフラ市場の急速な拡大、我が国企業の参入機会の更なる拡大等が予想されるに至っている。

しかるに、このような海外のインフラ市場の獲得に向けた競合国との受注競争は熾烈化してきており、我が国として具体的成果に結びつく更なる戦略的取組みが求められている。

※1 「日本再興戦略」：安倍政権における成長戦略。インフラシステム海外展開について、2020年に約30兆円のインフラシステム受注を目指すこととされており、「質の高いインフラパートナーシップ」の展開等によりこれを達成することとされている。

※2 「質の高いインフラ投資」：初期の建設コストは高い場合でも維持管理まで含めたライフサイクルコストが低廉であること、使いやすく長寿命であること、納期を遵守すること、環境・防災面へ配慮していること、将来的に現地の人材で運営しうるようスキルを高める人材育成や制度構築支援を併せて行うこと等の我が国の強みを活かしたインフラシステム海外展開のこと。

(2) 行動計画の策定

国土交通省においては、2013年2月に国土交通省のインフラシステム輸出戦略に関する基本的な方針（「これからのインフラシステム輸出戦略」）をまとめるとともに、政府の経協インフラ戦略会議に積極的に参画し、政府全体の基本的な方針である「インフラシステム輸出戦略」の各年度の改定に貢献してきた。また、2014年度には、国土交通省国際政策推進本部インフラ海外展開ワーキンググループにおいて、鉄道、道路などの分野ごとに取り進め方の戦略を検討し、具体的プロジェクトの実現に向け推進してきた。さらに、2014年10月には、官民ファンドの株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）を創設し、単に金融支援を行うだけでなく、経営参画や人材派遣等を通じて、我が国企業及び現地パートナーと協働して事業の実施を担う（ハンズオン）こと等により、海外のイ

ンフラ市場への我が国企業の参入を支援する等、取組みを強化しているところである。

しかしながら、近隣の ASEAN 諸国をはじめとして諸外国のインフラ需要は急速に拡大し、競合国との受注競争は熾烈化している。我が国は、安倍総理が発表した「質の高いインフラパートナーシップ」を実現すべく、受注を目指した抜本的な制度拡充を行う等、政府を挙げて取組みを強化している。我が国のインフラ海外展開における国土交通省の占める役割は極めて大きく、我が国の外交戦略とも呼応しつつ、現行の取組みを継続、強化し、この制度拡充を最大限活用する等、現下の状況変化に対応した新たな取組みも行っていく必要がある。このため、2016年3月に、国土交通省としての行動計画（「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」）を策定し、2017年3月にこの改定を行うこととした。

インフラシステムの海外展開については、我が国企業がこれまで国内外で培ってきた技術・ノウハウを活かして海外市場での取組を積極的に進めていくことが重要であるが、インフラ整備は、現地の政府等が主体的に推進するものであり、また、初期投資の規模が膨大であるなど事業リスクが高いこと等から、政府が適切な環境整備等を行い、トップセールスや様々な政策手段を講じることにより、民間企業の海外展開を支援する必要がある。

国土交通省は、今後、この「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画 2017」に基づき、インフラ海外展開の取組みを強化していくこととする。その際、内閣官房の下での関係省庁との連携・協力や国際協力機構（JICA）、国際協力銀行（JBIC）、日本貿易保険（NEXI）等の関係機関、さらには民間企業との連携・協力等を更に強化していくこととする。そして、我が国企業が2020年に約30兆円（2010年約10兆円）のインフラシステムを受注することを目指すという我が国政府の目標の着実な達成に貢献できるよう質の高いインフラ海外展開を図ることにより、量的拡大を図っていくこととする。

なお、今後のインフラ海外展開においては、相手国の状況や国際政治・経済状況等の進展により、状況の急な変更や事態の急な進展もあり得るため、状況に応じて機動的に対応していくとともに、今後とも本行動計画を毎年度改定していくこととする。

3. 地域・国別の取組方針

1) 地域・国別の取組方針

(1) ASEAN地域

ASEAN 地域は、今後の世界経済の成長の大きな部分を占めることが予想され、我が国とのつながりも極めて大きいことから、この地域への取組みに注力することとする。折しも、域内関税の撤廃、サービスの自由化、ヒトの移動の自由化など広範な分野での関係国の協調により、総人口約6億人、GDP 約2兆ドルの巨大な単一市場の実現に向け、2015 年末に ASEAN 経済共同体 (AEC) が発足した。AEC においては、地域の連結性強化等による経済発展が重視されていることから、今後、ヒト、モノ等の流れがより活発になってくることが予想され、空港、港湾、道路等のインフラ整備が極めて重要な役割を果たすことになると考えられる。

安倍総理は、AEC の発足に向け、2013 年末の日 ASEAN 特別首脳会議において「5年間で2兆円規模」の ODA 供与を、2014 年 11 月の日 ASEAN 首脳会議ではアジア地域の「質の高い成長」のための「質の高いインフラ整備」を表明し、2015 年 11 月には、「ASEAN ビジネス投資サミット」において、同年 5 月に「質の高いインフラパートナーシップ」の推進策を発表している。

さらに、2016 年 9 月の日 ASEAN 首脳会議では、同月の ASEAN 首脳会議で採択された「ASEAN 連結性マスタープラン 2025 (MPAC2025)」について、「質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ」により支援していくことを表明している。

また、閣僚レベルにおいても、2016 年 11 月の日 ASEAN 交通大臣会合において、交通分野における ASEAN の地域協力計画である「クアラルンプール交通戦略計画」に日本が包括的かつ継続して支援していくことを表明するとともに、「MPAC2025」についても支援していくことを表明している。

現在、既に交通インフラの大型案件が多数動いているが、さらに膨大なインフラ整備や人材育成の需要がより一層顕在化してくると予想される。こうした需要を我が国の「質の高いインフラ」の海外展開により獲得するため、地政学的にも「絶対に失えない、負けられない市場」、まさしく主戦場として、徹底的かつ最大限の努力を行うこととする。

このうち、タイ、マレーシア等の発展が進んだ国は、より高度なインフラ需要に取り組むとともに、ミャンマー等の国は、今後の国づくりに向けたあらゆる分野でのインフラ整備に注力することとする。また、地政学的観点や AEC 発足により加速化される域内のサプライチェーンの更なる高度化の観点から、地域の連結性強化が極めて重要となっていることから、引き続き、ASEAN 地域の連結性強化に取り組んでいく。そして、この連結性は、インド、中東、アフリカ方面へ拡大していくものであるとの観点を持ち、ハード面でのインフラ整備に取り組んでいく (各国のプロジェクトのうち、ASEAN の連結性強化に関連するハード面でのプロジェクトには◆を付記)。さらに、ASEAN 地域内の国際幹線道路の舗装性能や過積載車両の抑制に関する ASEAN 諸国との国際共同研究のほか、マラッカ・シンガポール海峡の水路測量の実施、域内各国の船舶通航サービス (VTS) 管制官の育成支援など域内の交通円滑化に向けたソフトインフラの整備支援にも取り組んでいくこととする。

また今後、ASEAN 地域においては、経済発展及び生活水準の向上に伴ってコールドチェーン物流の需要の増加が見込まれていることから、日系物流企業の冷凍・冷蔵倉庫事業の展開支援等の必要な取組みも進めていくこととする。

さらに、気候変動対策に係る「パリ協定」の発効等により、今後 ASEAN 各国にも温室効果ガスの排出削減が求められていく中、温室効果ガスの主要排出源である交通セクターでも、エネルギー利用の効率化等による持続可能な交通の実現に向けた取組みが求められている。現在、国土交通省では ASEAN との間で「日 ASEAN 交通分野における新環境行動計画」を策定の上、質の高い公共交通システムの導入促進、自動車部品の安全・環境基準の整備、低環境負荷船の普及促進、エコエアポートの推進、グリーン物流の推進等、この分野で我が国が有する制度・技術両面の知見を活かしながら ASEAN での持続可能な交通の実現を支援する取組みを行っているが、今後ともこうした取組みを積極的に推進していくこととする。

(メコン地域諸国)

ASEAN 地域のうち、特にメコン地域諸国（カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナム）は、人口約 2 億 4,000 万人、GDP 合計約 6,600 億米ドル強を誇る経済圏であり、アジアの巨大な新興成長市場の結節点に位置し、地政学的にも経済的にも非常に重要な地位を占めている。メコン川がインドシナ半島を分断するように流れているが、南北経済回廊、東西経済回廊及び南部経済回廊のハード面の整備や通関手続、運送業規制等のソフト面のハーモナイゼーションが整備されつつあり、域内経済の連結性が改善し、それに伴い大きな成長を遂げつつある。

メコン地域諸国と域外との連結性については、タイを中心としたメコン地域諸国の産業とインド・中東・アフリカの市場を結ぶ拠点として、ミャンマー南部のダウエーの開発が期待されており、我が国もタイとともにダウエー経済特区の開発について参加表明をしている。南部経済回廊の一角をなすバンコクとダウエー間の今後の道路整備の進展に伴い、当該区間における更なる物流の拡大が見込まれることを踏まえ、2016 年 2 月には、同区間を利用したヤンゴンまでの貨物輸送や更にはインドまでの輸送をトライアルで実施する事業を通じて、オペレーション上や制度上の課題等を検証するための調査を行った。

また、今後高い経済成長が期待されている CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）においても、その成長の実現のためには、地域の更なる連結性強化が不可欠となっており、上記のような取組みは更に強化される必要がある。

このような状況を踏まえ、我が国は、2015 年 7 月の第 7 回日本・メコン地域諸国首脳会議において、今後 3 年間の協力方針である「日・メコン協力のための新東京戦略 2015」を採択し、域内外のハード連結性の強化や、制度的連結性などソフト面での取組み等のために、2016 年から 2018 年の 3 年間で 7,500 億円規模の ODA 支援を実施している。これを踏まえ、地域の連結性の向上等に資する交通インフラ整備の協力を進めていくこととする。

① ベトナム

ベトナムは、インドシナ半島東部に位置し、カンボジアやラオス、中国と長い国境線で隣

接している。また、メコン地域の経済開発において重要な役割を果たす東西経済回廊や南部経済回廊の一端も担っており、同地域の発展のけん引役として、更なる地域経済統合と連携促進のため、同国の重要性は高まっている。

同国は、我が国からの政府開発援助が再開された 1992 年以降、大きな成長を遂げ、現在では、世界銀行区分における低中所得国 (lower middle-income status) にまでなっており、早期に近代的な工業国となるための基礎を作ることが目標とされている。このような目標を達成し、ベトナムが経済成長を維持していくためには、増大する交通需要と急速に進む都市化に的確に対応した人流・物流の交通ネットワークの整備や経済発展にともなう水循環の改善等が必要となっている。2016 年 1 月以降、共産党指導部、閣僚、ハノイ市・ホーチミン市党書記等が交代したが、インフラ整備に重点が置かれるとの方針は踏襲されている。このため、戦略的に重要な幹線インフラ、基幹インフラ及び都市の健全な発展を支える都市交通網整備、下水排水施設整備等のハード面の整備を促進するとともに、インフラの維持管理・運営に係る人材育成、質の確保、制度の整備等の課題に適切に対応していくこととする。この関連で、日越大学構想についても、関係省庁と協力しつつ取組みを進めていくこととする。

現在、同国では、南北高速道路事業、ハノイ市及びホーチミン市都市鉄道事業、北部ラックフェン港整備・運営参画事業 (◆)、ホーチミン市近郊チーバイ港整備・運営事業、ホーチミン市等の主要都市での下水道事業、巡視船建造プロジェクト等を行っているところである。また、港湾技術基準に係る制度構築支援、建設・不動産関連制度に係る制度構築支援、ダムの効果的な運用による洪水管理能力向上に関する技術協力、防災協働対話、都市鉄道運営組織に対する技術協力、鉄道関係法整備支援、建設技能労働者人材育成支援、物流人材育成支援等ソフトインフラに関する取組みを行っているところであり、このハード・ソフト両面にわたる取組みを引き続き進めていくこととする。

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後 3～4 年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

- 1 南北高速鉄道整備事業 (◆)
- 2 ハノイ市都市鉄道 1 号線及び 2 号線整備事業
- 3 ホーチミン市都市鉄道 3 A 号線整備事業
- 4 南北高速道路 (ダナン～クワンガイ) ITS パッケージ事業 (◆)
- 5 南北高速道路 (ベンルック～ロンタイン) ITS パッケージ事業 (◆)
- 6 ハノイ市エンサ下水道整備事業
- 7 南部ビンズン省 BRT 運営参画事業
- 8 ホーチミン市地下街開発事業

現時点において入札等の時期は未定であるものの、ロンタイン新空港建設・運営事業(◆)、北ハノイ地区等の都市開発事業等についても必要な取組みを進めていくこととする。

② ミャンマー

ミャンマーは、2015 年の総選挙ではアウン・サン・スー・チー議長率いる国民民主連盟

(NLD) が地滑りの勝利を収め、2016年3月にティン・チョウ大統領による新政権が発足したところであり、今後の民主主義政権下における経済発展が期待されている。

同国は、豊富な天然資源、多くの人口、低廉な労働力を擁し、民政移管が行われ、欧米諸国等からの支援、協力が強まると予想されること等から、今後大きく成長することが見込まれており、空港、港湾、道路、鉄道、水上交通等の交通インフラや住宅・都市インフラ、下水道施設の整備、それを支える人材育成・制度構築が不可欠となっている。

昨年11月の両国の首脳会談において、今後の両国の協力事項が「日ミャンマー協力プログラム」として公表されており、その中で、地方と都市を結ぶ運輸インフラ整備、都市開発・都市交通の分野が選定されるなど国土交通分野が同国の発展において重要な地位を占めているところである。特に、前政権下において策定された都市開発・都市交通マスタープランについて、アウン・サン・スー・チー国家最高顧問から日本政府に対して見直しの要請が行われたことを踏まえ、昨年12月までに見直しが行われ、改定マスタープランの内容が合意され、当面1～3年以内に実施すべき取組みがアクションプランとして策定されたところである。

新政権が発足し、行政の各般にわたり本格的に政策の実施が開始される中、陸・海・空の交通網や都市開発の多くのプロジェクトが存在しているところであり、それらの構想段階からの協力と、質の高いインフラ整備、人材育成、関連制度の構築等について総合的に取組みを推進していくこととする。

同国では、最大都市ヤンゴンにおけるランドマークプロジェクトが本邦企業初の大規模複合都市開発事業として進められており、2016年7月にJOINが事業参画を決定した。また、現在、ティラワ港の建設事業（◆）、マンダレー国際空港改修・運営事業（◆）、鉄道中央監視システム及び保安機材整備事業、ヤンゴン市新タケタ橋等の橋梁建設事業等が行われ、また、港湾EDI（Electric Data Interchange（港湾諸手続を電子申請するためのシステム））システム導入に対する支援、次世代航空保安システムへの移行に関する能力開発支援、建設関連制度整備・技術普及支援、住宅金融制度・既存建物の耐震性向上等の住宅都市政策支援、防災協働対話の取組みを行っているところであり、新政権の要請を十分に踏まえて、必要な取組みを進めていくこととする。

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

- | | |
|----|------------------------------|
| 9 | ヤンゴン～マンダレー鉄道整備事業（◆） |
| 10 | ヤンゴン環状鉄道改修事業 |
| 11 | 東西経済回廊整備事業（◆） |
| 12 | バゴ橋整備事業 |
| 13 | ティラワ港事業及びティラワ経済特区関連インフラ整備（◆） |
| 14 | ハンタワディー新国際空港整備・運営事業（◆） |
| 15 | 貨物鉄道コンテナターミナル整備・運営事業 |
| 16 | ラカイン州への旅客船無償供与 |

17 海洋石油開発物資供給基地整備・運営事業

現時点において入札等の時期は未定であるものの、ダウエー開発事業（深海港整備を含む。）及び南部経済回廊整備事業（ダウエーアクセス道路）（◆）、ヤンゴン市外環状道路・内環状道路整備事業、ヤンゴン都市鉄道整備事業、マンダレー港整備事業、地方空港民営化、都市再開発事業、電子基準点整備、住宅供給制度整備等についても必要な取組みを進めていくこととする。

③ ラオス

ラオスは、メコン地域の中心に位置し、周囲をカンボジア、中国、ミャンマー、タイ及びベトナムの5か国に囲まれた内陸国であるため、地域の連結性の向上が不可欠となっており、この観点から交通インフラ整備が極めて重要である。特に、インドシナ半島をベトナムからラオス、タイを経てミャンマーまで至る東西経済回廊については、主要幹線道路、橋梁等の整備及びその適切な維持管理が必要とされ、また、空港の整備等も重要となっている。

同国では、2016年4月に新指導部が選出され、5月に2020年までのLDC（後発開発途上国）脱却等を目標とした第8次国家社会経済開発5か年計画が策定された。我が国とラオスの間では、「日本・ラオス開発協力共同計画」を策定したところである。

具体的には、周辺国とのハード・ソフト面での連結性を強化するインフラ整備を含め、両国間の協力を進めていくこととしており、現在、首都ビエンチャンのワットタイ国際空港ターミナルビルの拡張事業（◆）や、国道9号線橋梁改修計画（◆）、道路維持管理能力強化プロジェクト等を行っているところであり、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

18 ワットタイ国際空港ターミナル運営事業

同国側の構想する将来的な航空需要に対応する国際空港の在り方の検討についても必要な協力を行っていくこととする。

また、今後増大が見込まれる物流需要の取り込みの観点から、国境付近で周辺国との越境物流の拠点化等物流網の整備が行われており、今後とも必要な取組みを進めていくこととする。さらに、道路維持管理等の人材育成等の必要な取組みを進めていくこととする。

④ カンボジア

カンボジアは、タイ、ラオス、ベトナムに囲まれ、メコン地域の中心に位置し、インドシナ半島南部を通過してベトナム南部からタイ南部に至る南部経済回廊における国際貿易の中継基地として地理的に重要な位置にある。

今後、順調な経済成長を達成するためには、交通インフラの整備や人材育成・制度構築への支援を行う必要がある。2015年4月には南部経済回廊のミッシング・リンクを解消するネアックルン橋（つばさ橋）が我が国の支援により完成し、最大7時間に及ぶメコン川渡河フェリーの待ち時間が解消され、約5分での通過が可能となる等、人流・物流が劇的に改善

した。

同国では、現在、国道1号線改修計画（◆）、シハヌークビル港多目的ターミナル整備事業（◆）や、自動車登録検査制度の改善支援、建設法草案策定（建設業関連制度、建築基準制度等）、住宅供給制度整備、プノンペンにおける下水道整備等へ向けた支援等を行っているところであり、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

なお、これまで、比較的内政が安定していたカンボジアであるが、2017年の地方議会選挙、2018年の国政選挙が行われる予定となっており、こうした政治日程が今後のインフラ整備のスケジュールに与える影響について注視していく。

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

19 南部経済回廊・国道5号線改修事業（◆）

20 チュルイ・チョンバー橋（日本橋）改修計画

現時点において入札等の時期は未定であるものの、南部経済回廊プノンペン～バベット間高規格道路整備事業（◆）、プノンペン都市鉄道整備事業、シハヌークビル新コンテナターミナル整備事業（◆）、プノンペン公共バス交通改善計画等についても必要な取組みを進めていくこととする。

⑤ タイ

タイは、インドシナ半島の中心に位置し、メコン地域の要であり「世界の工場」としての地位を固めている。また、ASEAN 経済共同体（AEC）の中核的役割を担い、メコン地域発展のカギとなっており、我が国の多くの企業が進出している。中進国入りしたタイが今後も更に発展を遂げていくためには、産業の高付加価値化、他交通モードに比べて相対的に整備水準が低い鉄道等生産性の向上を支える交通インフラの整備、人材育成、制度構築等が必要となっている。

また、2011年下半期に発生した大洪水により、タイの経済社会に甚大な被害が発生した。我が国企業が多く進出している工業団地も浸水し、我が国を含む世界のサプライチェーンに深刻な影響を与えたこと等を踏まえ、ハード・ソフトの治水対策が求められている。

タイでは、2014年5月にクーデターが発生し、軍主導のもと新憲法の策定及び民政復帰への取組が進められている。2016年8月の国民投票において新憲法草案が承認され、2018年中に総選挙が実施される予定である。また、2016年10月にプミポン前国王陛下が崩御され、今後、同前国王陛下の火葬式及びワチラロンコン新国王陛下の戴冠式が予定されている。総選挙を経た民政移管は2018年以降となる可能性が高い。

同国では、「中進国の罠」回避のため、東部臨海地区（チョンブリ、チェチェンサオ、ラヨーンの東部3県）を対象とした「東部経済回廊（EEC）」経済計画を打ち出しており、新たな経済成長エンジンとなる産業10分野の投資誘致・育成とともに、港湾、高速道路、鉄道、空港の拡張等インフラの整備が一体的に進められようとしている。

同国では、2016年8月に、車両・システム供給、保守請負業務を我が国企業が受注した

都市鉄道パープルラインが開業したところであるが、同年同月に両国間で締結した鉄道に関する協力覚書に基づき、バンコク～チェンマイ間高速鉄道整備事業、貨物輸送サービス改善事業、鉄道分野の人材育成や専門家派遣等を行うとともに、防災協働対話等の必要な取組みについても進めていくこととする。

さらに、バンコク・クアラルンプールの高速鉄道計画の調査についても必要な協力を進めていくこととする。特に都市開発においては、バンコク北部に位置するバンスー地区再開発に関し、統合的なマスタープラン作成について協力を進めていくこととする。

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

21 バンコク～チェンマイ間高速鉄道計画（◆）

22 貨物輸送サービス改善事業（◆）

23 バンコク都市鉄道オレンジライン整備事業

現時点において入札等の時期は未定であるものの、バンコク都市鉄道レッドライン延伸事業、チャオプラヤ川河口架橋計画、電子基準点網整備計画、東部経済回廊（EEC）関連のプロジェクト、都市開発事業等について必要な取組みを行っていくこととする。また、同国から求められている道路交通安全分野の協力についても必要な取組みを進めていくこととする。

（ASEAN 島嶼国等）

⑥ フィリピン

フィリピンは、海上交通路の要衝に位置し、地政学上重要な国であり、多くの日系企業が同国へ進出し、我が国にとって重要な経済活動の拠点となっている。

2016年6月にドゥテルテ新政権が発足し、選挙後まもなく発表された新たな経済政策では、前政権のマクロ経済政策を継続・維持するとともに、インフラ分野では官民連携（PPP）主導でインフラ整備を推進することが謳われている。自国の国益を最優先する方針が示されていると言われており、特に中国やロシアとの関係強化の動きが見られる。昨年10月や本年1月の日比首脳会談においては、「経済協力インフラ合同委員会」を設置し、安倍総理から運輸交通等のマスタープラン策定を含め、長期開発計画に基づく国づくりへの協力を表明したところである。

同国では、豊富な人的資源や自然資源等の同国の潜在力を十分に発揮することが課題となっており、首都圏などの都市部の深刻な交通渋滞が経済活動の大きな障害となっている。今後の経済成長のためには、投資ビジネス環境改善の観点からも、大都市圏の混雑緩和・物流改善を図ることが必須であり、大都市圏を中心とした交通インフラの整備が極めて重要となっている。

このため、我が国が作成に協力し、2014年6月に同国が承認した「マニラ首都圏の持続的発展に向けた運輸交通ロードマップ」、2015年6月の日比首脳会談において発出された「マニラ首都圏の運輸交通セクターにおける質の高いインフラ整備のための協力ロードマ

ップ」に基づいて協力を行っていくことが重要である。

同国では、現在、新ボホール空港建設事業（◆）、パッシング・マリキナ川の河川改修事業等を行っているところである。また、内航タンカーの代替促進、巡視船建造プロジェクト、気象観測能力の向上に関する協力、マニラ首都圏の低地帯における排水技術に関する協力等を行っており、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

- | | |
|----|---------------------------------------|
| 24 | マニラ首都圏南北通勤鉄道事業（マロロス～ツツバン間）及びクラーク等への延伸 |
| 25 | マニラ首都圏大量旅客輸送システム拡張事業 |
| 26 | マニラ首都圏地下鉄整備事業 |
| 27 | ミンダナオ島ダバオ市バイパス建設事業（南・中央区間） |
| 28 | メトロマニラ立体交差建設事業（フェーズ4） |
| 29 | マニラ首都圏主要橋梁耐震補強事業 |
| 30 | ニノイ・アキノ空港拡張・運営事業（◆） |

比政府より通勤鉄道事業の北伸に関する調査の早期実施について要請があったことを受け、JOINがクラーク地域開発調査と一体的にマニラ首都圏南北通勤鉄道事業の延伸について調査を実施中である。また、日本の技術と知見を積極的に活用し協力すべくマニラ首都圏地下鉄についても早期実施に向けて、現在、調査を実施中である。さらに通勤鉄道事業の南伸への協力を日本政府が表明したところ、今後は比政府・日本政府間で上述の首都圏鉄道案件の整備優先度等の確認を進めていくこととする。

なお、現時点において入札等の時期は未定であるものの、マニラ環状3号線道路建設事業、マニラ首都圏排水施設整備事業、新マニラ国際空港整備計画（◆）、セブ交通インフラ整備事業、RORO船代替促進プロジェクト等について必要な取組みを進めていくこととする。また、クラーク米軍基地跡地の一部を活用して、基地転換開発公社（BCDA）が行う地域開発案件については、JOINがBCDAと共同調査を進めている。

また、日比首脳会談で合意された運輸交通等のマスタープラン策定を含め、長期開発計画への協力を行っていくこととする。また、交通量が多く、狭隘な都市部での施工技術、地震・防災技術、トンネル工事技術等の技術面での協力や人材育成を行っていくこととする。

⑦ インドネシア

インドネシアは、ASEAN最大の人口と国土を有するASEANの中核国であり、世界最大のイスラム人口を抱え、マラッカ海峡を始め、重要な海上交通路の要衝に位置している。

2014年10月に発足したジョコ政権は、国民目線の社会福祉政策、地域格差是正のためのジャワ島外のインフラ建設等の経済政策を目標に掲げている。また、政権発足当初は少数与党となっていたが、現在では、国会の3分の2の与党勢力となり、政権基盤は安定化している。

同国では、経済成長にインフラ整備が十分には追いついておらず、これが持続的な成長を

遂げる上での課題となっている。特に、同国の経済成長を牽引するジャカルタ首都圏において、空港、港湾、道路等の交通分野や下水道等の都市開発分野におけるインフラ整備の必要性が高い。また、喫緊の課題である地盤沈下対策のため沖合大堤防構想等が進められており、水質改善のための下水道整備や、地下水利用規制に伴う代替水源確保のためのインフラ整備の必要性も高まっている。

さらに、同国においては、現ジョコ政権において、首都圏を擁するジャワ島のみならず地方のインフラ整備にも焦点が当てられている点等を踏まえて対応していく必要がある。

同国では、首都ジャカルタ郊外で戸建住宅と商業施設の開発を行うプロジェクト、冷凍冷蔵倉庫を整備・運営するプロジェクトに対して、それぞれ 2016 年 10 月、2017 年 1 月に JOIN が事業参画を決定したところである。また、現在、ジャカルタ都市鉄道 (MRT) 南北線事業、河川流域機関の水資源開発に関する能力向上、航空に関する安全性・効率性向上に関する技術協力、防災協働対話等で協力を行っているところであり、引き続き支援していく。また、鉄道、港湾、道路、空港、下水道等の「質の高いインフラ」につき、手続きの透明性、実現可能性、官民のリスク分担等を踏まえつつ、広範な分野での必要な取組みを進めていくこととする。

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後 3～4 年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

- | | |
|----|------------------------------------|
| 31 | ジャカルタ都市高速鉄道 (MRT) 南北線北部延伸及び東西線整備事業 |
| 32 | ジャワ北幹線鉄道準高速化事業 |
| 33 | バリ海岸保全事業 (フェーズ 2) |
| 34 | パティンバン港開発事業 (◆) |

なお、入札結果待ちのタンジュンプリオク港コンテナターミナル建設・運営事業 (ターミナル 2、3) について注視していく。また、現時点において入札等の時期は未定であるものの、ジャカルタ特別州下水道整備事業や、ロンボク国際空港 (◆)、マカッサル・ハサヌデイン国際空港 (◆)、新ジョグジャカルタ国際空港等の空港案件 (◆)、内航海運船の維持管理能力の向上、都市開発事業等について、必要な取組みを進めていくこととする。さらに同国から今後、要請のある事業についても適切な検討を行うこととする。

また、ナトゥナ諸島周辺の海上輸送インフラなど、外島の海上交通、海上物流の高機能化・効率化などへの協力についても今後検討していく。

⑧ マレーシア・シンガポール

マレーシアは、国際海上交通の要衝であるマラッカ海峡の沿岸国として地政学的重要性を有し、我が国企業の主たる海外進出拠点の一つとなっている。また、我が国との関係を重視して、従来から「東方政策」を推進する等、大きな成長を遂げてきたところである。しかしながら、マレーシアが掲げる「2020 年までを目標に先進国入り」するためには、インフラ整備等による ASEAN 連結性の向上が不可欠となっている。

現在、マレーシアでは高速道路への新たなマルチレーンフリーフロー (MLFF) の導入、

下水道整備・維持管理事業を行っている。また、シンガポールでは、これまで地下開発マスタープラン及びジュロン・レイク・ガーデンズマスタープランの策定支援を行うとともに、機械式立体駐車場試験的導入事業、次世代型電子道路課金システム導入事業等を行っているほか、現在、チャンギ空港の拡張計画、MRT ネットワーク倍増計画、西部チュアスへの港湾ターミナル移転・集約化の計画が進められている。これら両国において、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

35 マレーシア～シンガポール間高速鉄道計画（◆）

(2) 南西アジア

南西アジアは、世界最大の民主主義国であるインドをはじめとして、高い経済成長を達成してきたバングラデシュやスリランカ、また、大きな経済的ポテンシャルを持つパキスタンが存在しており、今後、大きなインフラ需要が期待される。

① インド

インドは、人口約13億人の大国であり、近年、経済改革やIT革命の進展に伴い、高い経済成長を遂げてきた。同国では、国内の主要都市において都市内及び都市間の交通インフラや生活インフラの整備が遅れており、更なる経済成長のボトルネックとなっていることから、同国政府の第12次5か年計画（2012年4月～2017年3月）において、空港、港湾、幹線鉄道、貨物鉄道、高規格道路、都市部における公共交通システムの整備など幅広い交通インフラや生活インフラの整備が必要とされているところである。特に開発が遅れている北東州の経済発展のために、同地域内及び域外との連結性強化が必要となっている。

同国は、モディ首相のリーダーシップの下、オープンエコノミー実現に向け、規制緩和や構造改革が進められている。税制改革や規制緩和による更なる内需を創出するとともに、海外からの技術移転を進め、「メイク・イン・インド」を実現し、欧米・中東・東南アジアに対する生産拠点となることを目指している。そのため、外国からの投資を積極的にインドに呼び込み、インフラ整備を行う施策が取られている。

2015年12月に日印両国政府による「高速鉄道に関する協力覚書」が締結されることにより、ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道において新幹線方式が採用され、2016年11月の日印首脳会談では、2018年に建設開始、2023年開業の目標事業スケジュールが公表された。

また、地域の連結性強化のための日印協力の議論を深めるとともに、貨物専用鉄道（DFC）西回廊建設事業・メトロ等の鉄道、下水道、道路、都市、船舶（シップリサイクル）等の分野における協力を行っているところである。

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべ

き主要プロジェクトは下記のとおり。

- 36 ムンバイ～アーメダバード間高速鉄道計画
- 37 アーメダバードメトロ事業
- 38 ベンガルール周辺環状道路建設事業
- 39 北東州道路網連結性改善計画
- 40 ムンバイ湾岸横断道路建設計画
- 41 デリー東部環状道路 ITS 導入事業

また、2016年11月の日印首脳会談において公表されたムンバイ・アーメダバード間高速鉄道事業に関する「プログレス・レポート」に基づき、技術移転及び「メイク・イン・インディア」の実現、人材育成への協力を進めていくこととする。また、国土交通省とインド鉄道省との覚書に基づき、インド国鉄の安全対策について協力を進めていくこととする。加えて、今後多くの都市においてメトロの建設計画が立ち上がっていることから、本邦企業のキャパシティを勘案しつつ、先般両国間で合意に至った二国タイド制度の適用を前提とした積極的な案件形成が求められる。更に開発の遅れている北東州の経済発展のために、同地域内及び域外との連結性強化に取り組んでいくほか、これに関連して、従来、同国の経験が少ない、斜面对策等の山岳道路の整備に対する技術協力を推進する。また、スマートシティ施策について本邦技術を活かした投資を促進する等、必要な取組を進めていくこととする。さらに、グジャラート州ドレラ新空港建設・運営事業、ベンガルール都市圏 ITS 機器供与計画、ヴァラナシ・コンベンション・センター建設への必要な取組を進めていくこととする。さらに、同国アンドラ・プラデーシュ州が進める新州都開発プロジェクトにおいて、我が国の知見やノウハウが活用されるよう、関係行政機関と連携して取組を進める。

② スリランカ

スリランカは、我が国にとって海上輸送路の確保や南アジアのみならず中東・アフリカ諸国との経済関係を発展させる上で地政学的な重要性を有する。

同国では、2015年に政権が交代し、2020年の大統領選挙及び総選挙に向けて、その前哨戦となる地方選挙が2017年中にも実施される予定となっている中、今後のインフラプロジェクトの早期事業化が重視されている。

同国は、2009年に内戦が終結し、近年高い経済成長を維持してきたところであるが、一層の経済成長のためには、慢性的な首都圏及び主要都市間の交通渋滞の解消や国際空港の容量拡充等が求められている。

同国では、現在、国道主要橋梁建設事業、土砂災害対策や気象能力向上に関する支援、巡視艇供与等を行っているところであるが、引き続き、必要な取組を進めていくこととする。

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

- 42 バンダラナイケ国際空港拡張事業
- 43 ケラニ河新橋建設事業

- 44 中部高速道路建設整備事業（第3工区）
- 45 コロンボ新総合都市公共交通システム導入事業
- 46 コロンボ南港東ターミナル拡張事業

その他コロンボ北港及び周辺地域の物流ハブ開発、トリンコマリー港開発、キャンディー都市開発についても、その動向を把握し、適切に対応していく。

③ バングラデシュ

バングラデシュは、南アジアと東南アジアの結節点に位置し、近年、中国、ベトナムなどに続く潜在的な生産拠点として、また1億6千万人の新たな市場として注目を集めている。

同国では、ハシナ首相率いるアワミ連盟政権は安泰であるが、与野党間の政治的対立を背景に、2015年以降テロ事件が頻発している。2016年7月には邦人7名を含む多数の外国人犠牲者を出したダッカ襲撃テロ事件が発生し、治安が悪化しており、今後のインフラプロジェクトの推進にあたり、安全対策の確保が課題となっている。

同国では、都市域での交通混雑の緩和、国際的にも求められている航空分野の安全性向上（航空監視レーダーの改善等）が喫緊の課題となっている。

同国では、現在、カチプール・メグナ・グムティ第2橋建設及び既存橋改修事業、航空保安設備整備事業、持続的な水関連インフラ整備に係る能力向上に関する技術協力等を行っているところであるが、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

- 47 ダッカ都市交通整備事業（6号線）

④ パキスタン

パキスタンは、世界第6位の人口大国であり、アジアと中東の接点に位置し地政学的重要性を有している。また、豊富な若年層を有し、経済的な潜在性は高いものの、持続的な成長には、インフラ不足の解消が課題となっている。

同国においては、カラチ、ラホール等において策定されてきた都市交通マスタープランに基づき、交通渋滞の緩和等に向け必要な取組みを進めて行くこととする。

⑤ ネパール

ネパールは、これまで我が国と観光・文化面等での交流が行われてきている。ネパールでは、2016年8月にダハール首相が就任したところであるが、これまで政権交代が頻繁に発生し、安定しない政治状況が長年にわたり続いている。

同国は、インドと中国との間に位置し、急峻な山々に囲まれ、空路及び陸路が重要な交通手段となっており、安全確保のための航空管制の整備、空港容量の拡充、カトマンズ市内の交通渋滞の緩和が重要な課題となっている。このため、トリブバン国際空港の拡張・改修・運営事業、航空路レーダー管制業務整備等に関する技術協力、ナグドゥンガ・トンネル建設

計画や、2015年4月の大規模地震後の震災復興における人的支援等について、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

(3)北米、西欧、豪州

北米、西欧、豪州においても、高速鉄道や質の高い我が国の鉄道車両など、高度な技術や高いメンテナンス技術を有する我が国交通インフラシステムへのニーズは高い。我が国の技術・ノウハウを活かし、先進国市場を重視することで、他のグローバル市場での評価と名声を勝ち取る効果も期待できる。このため、超電導リニアや高速鉄道といった我が国が強みを発揮できる分野における交通インフラの海外展開を促進することとする。

① 米国

米国では、人口の継続的増加、都市部への集中、それに伴う道路交通環境の悪化、若者のライフスタイルの変化が進む中で、新たな都市間交通の担い手としての高速鉄道に関心が高まっている。

2009年以降、議会における与野党構成の推移により波はあったものの、地球環境保護と経済再生の双方に資するものとして積極的な財政出動や民間資本の活用等の新たなアプローチを含めて、高速鉄道整備が国策として推進された。

その結果、日本の新幹線・超電導リニア技術への関心も高まり、日米首脳会談や運輸長官と国土交通大臣間の会談において、その協力関係が確認されたところである。2017年1月にトランプ政権が始動したところであるが、同政権におけるインフラ整備の政策的位置づけは高いことから、民間のイニシアティブを活用した新幹線・超電導リニアプロジェクトの戦略的重要性を引き続き訴えていく必要がある。

ワシントンDC～ボルティモア間の超電導リニア計画は、将来における米国北東回廊（ワシントンDC～ニューヨーク）の高速鉄道計画の先行事業として、首脳レベルをはじめとしてハイレベルでの働きかけを行ってきたところである。これを受けて、2015年6月のメリーランド州知事、同年11月の運輸長官による超電導リニアの試乗を始め、ハイレベルの米国関係者に対し強力な働きかけを行ってきた。本計画については、同年11月にメリーランド州によるMDP（Maglev Deployment Program）補助金申請（最大約2,800万ドル）が米国運輸省に認可され、我が国も2016年度予算、2017年度概算決定に所要の調査費を計上するなど、日米両国政府で連携して調査事業を実施しているところである。

テキサス高速鉄道計画は、将来的に大きな交通需要が見込まれるテキサス州ダラス～ヒューストン間約385キロメートルの区間に、米国民間企業が我が国新幹線技術による高速鉄道を整備するものであり、その実現を後押しするため、2015年11月にJOINが事業への参画を決定し、事業開発主体（TCP）に対して4,000万ドルの出資を行った。また、JR東海が現地にHTeC社を立ち上げ、TCPに対し技術支援も開始しており、2022年の開業目標へ向け、更に事業推進を支援していく。

カリフォルニア高速鉄道計画は、カリフォルニア州政府が主体となってサンフランシスコ

～アナハイム間など延長約 840 キロメートルにわたる高速鉄道網を整備するもので、2015 年 1 月から一部区間で工事に着手している。2017 年にも見込まれる車両・信号設備等の受注を目指し、我が国企業が活動しているところである。

これら 3 つの計画は、同盟国の米国において、我が国独自の超電導リニアという最先端技術を導入するもの、我が国の新幹線技術に基づく米国史上初の民間高速鉄道事業を後押しするもの、更には我が国と繋がりが強く最大人口を有する州に我が国新幹線技術を導入するものであり、日米同盟の強化に資するだけでなく、世界に対するショーケース的な効果も非常に大きいことから、今後の動向を見つつそれぞれの実現に向けた取組みを更に強化していくこととする。

また、本年 2 月に行われた日米首脳会談で、日米経済関係を更に大きく飛躍させ、日米両国、アジア太平洋地域、ひいては世界の力強い経済成長をリードしていくため、経済対話を立ち上げることとされ、インフラ分野での協力が含まれることとなった。このため、国土交通省としても積極的に貢献、協力していくこととする。

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後 3～4 年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

- | | |
|----|---------------------------|
| 48 | ワシントン DC～ボルティモア間の超電導リニア計画 |
| 49 | テキサス高速鉄道計画 |
| 50 | カリフォルニア高速鉄道計画 |

② 英国

英国は鉄道発祥の国であり、我が国との間では、2002 年に東京で開催された「交通に関する大臣会合」において先方から日英の鉄道関係者が相互に情報交換を行う機会の設置に関する提案があったことから、同年 10 月以降、日英鉄道協力会議を開催してきている。このような取組みを通じ、日英間では、近年、鉄道インフラに関する取組みが盛んになってきている。

2005 年には、我が国企業がドーバー海峡トンネル連絡線向け高速鉄道車両を受注したほか、2012 年には都市間特急車両更新プロジェクト (Intercity Express Programme) を受注した。2015 年 9 月には英国首相、財務相、運輸相臨席の下、北部イングランドに車両工場を開所し、2016 年 12 月には英国運輸相臨席の下、第 1 号車両の完成式典が開かれた。このように、日英間の鉄道に関する協力関係は進展してきており、これを更に強固なものとしていく必要がある。

同国では、北部イングランド地域をロンドンと並ぶ経済活動の拠点とする「ノーザンパワーハウス」構想が提唱されており、交通分野は、その地域開発の実現に向けた大きな柱とされている。特に、北部イングランドとロンドンを結ぶ HS2 高速鉄道計画は、最重要施策と位置づけられている。同計画は、ロンドン～バーミンガム～マンチェスター、リーズ間を結ぶ総延長約 560 キロメートルの高速鉄道計画であり、2026 年のロンドン～バーミンガム間開業、2033 年の全線開業を目標としている。

英国では、2016年6月の国民投票において、EU離脱支持が過半数を占める結果となり、7月にメイ内閣が発足したところであるが、HS2 高速鉄道計画等の主要プロジェクトは引き続き継続される方向となっている。

英国は、他国との間でもインフラ投資受入れの活発化を図るなど協力関係を築いているところであるため、このような諸情勢、同事業の位置付け、EU離脱への動き等を踏まえ、迅速な取組みを強力に進めていくこととする。

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

51 HS2 (High Speed 2) 高速鉄道計画

③ 豪州

豪州では、好調な経済成長と人口増加を背景に、道路・鉄道など交通インフラへの大規模な投資が順調に行われている。特に、シドニー、メルボルン等では人口増加が著しく、逼迫する交通インフラ事情を背景として次々と大規模プロジェクトが打ち出されている。また、これまでの道路に偏ったインフラ整備と大都市近郊での深刻な渋滞・駐車場不足の状況を踏まえ、現ターンブル政権下では公共交通重視の施策が進められている。こうした施策について、2016年2月には今後のインフラ整備に関する15年計画及び優先順位付けリストが公表された。

豪州のインフラプロジェクトは、官民のリスク分担によるPPP (Public-Private Partnership) に特徴がある。例えば、現在の主な鉄道プロジェクトとしては、シドニー・メトロ北西線、CBD・南西線及び西部線、メルボルン・メトロ、クイーンズランド・次世代鉄道車両プロジェクト、ゴールドコースト及びキャンベラのライトレール等が存在し、日本企業もこうしたプロジェクトに豪州や欧米諸国等の企業とコンソーシアムを形成して参画している。

豪州では洗練されたPPP市場において有力な豪州企業とコンソーシアムを組むことが市場参画において不可欠であり、これら企業と日本企業のネットワークを促進するため、日本大使館で2016年7月、2017年2月に「日豪インフラ関連企業ネットワーク会合」が開催された。

また、豪州では従来から高速鉄道整備構想が掲げられており、2011年及び2013年には高速鉄道のF/Sが連邦政府主導で行われ、高速鉄道予定地が決定された。現在、連邦政府として高速鉄道整備を行う決定は未だなされておらず、当面は都市鉄道の整備を優先する姿勢であるが、予定地の保全に関する閣僚級の運輸・インフラ評議会や連邦・州政府間での協議のほか高速鉄道による沿線開発を整備資金に取り込む考え方 (Value Capture 等) について下院常任インフラ・交通・都市委員会で検討され、2016年12月には連邦政府に対する提言がとりまとめられた。

2015年12月に行われた日豪首脳会談の共同声明において「都市交通と高速鉄道に関するものを含む定期的なハイレベル会合の立ち上げ」が発表されたことを踏まえ、都市鉄道や高

速鉄道に関する資金調達手法、公共交通の利用促進策、公共交通指向型開発などの共通課題について議論しているところであり、引き続き、日豪のインフラ分野における協力を推進させていくこととする。

(4) 中東、ロシア・中央アジア・コーカサス・モンゴル、中南米

政府の「インフラシステム輸出戦略」では、当該地域は、高所得者・中間層が育ち、市場規模が大きく、成長率が高い一方、欧米企業や韓国企業等との比較で、日系企業の進出が相対的に遅れている地域とされ、インフラ分野において競合国に先んじて重要な案件の受注を勝ち取るべく、集中的に取り組むことが必要とされている。

① 中東

中東地域は、我が国と欧州との間の貿易上の地政学的要衝に位置しており、我が国にとって貿易上、エネルギー安全保障上の極めて重要な地域となっている。

同地域は、ASEAN と並ぶインフラ市場と言われており、2020 年までに 4.3 兆ドルのインフラ需要が見込まれている。また、イランについて、2016 年 1 月にイランの核問題に関する最終合意（包括的共同作業計画）の「履行の日」が到来し、米国及び欧州諸国のイランへの経済制裁が解除されることとなったことから、老朽化した交通関連施設の改修や、新たな施設整備需要が出てきている。イラン側から鉄道、港湾、空港等多数の交通分野のインフラプロジェクトについて日本への協力が求められているところ、今後の協力可能性を検討し、協力関係を深めていく。また、サウジアラビアについて、2015 年 1 月にサルマン国王が即位し、石油依存体質から脱却するための基本方針「サウジ・ビジョン 2030」を策定し、2017 年 3 月には、「日・サウジ・ビジョン 2030」に合意したところである。今後、我が国企業が活躍する機会が増えることが予想され、政府当局間の協力関係を深めていく。

同地域においては、現在、カタール・ドーハのメトロ整備事業、トルコとの防災協働対話、チャナッカレ海峡大橋等高速道路整備事業の受注支援等を行っているところであるが、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

同地域において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後 3～4 年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

- | | |
|----|-------------------------------|
| 52 | トルコ・チャナッカレ海峡大橋等高速道路整備事業 |
| 53 | アラブ首長国連邦・アブダビメトロ整備事業 |
| 54 | イスラエル・テルアビブ～エルサレム高速鉄道電車車両納入案件 |

また、現時点において入札等の時期は未定であるものの、トルコにおける高速鉄道整備計画等について必要な取組みを進めていくこととする。さらに、イランにおける交通システムの改修、新設等のプロジェクトの動向、サウジアラビアにおけるジッダメトロ整備事業、アラブ首長国連邦におけるエティハド鉄道計画の動向等を注視することとする。

② ロシア

ロシアでは、2015年5月に安倍総理が提起した8項目からなる「ロシアの生活環境大国、産業・経済の革新のための協力プラン」に基づき、都市環境、交通インフラ分野で、我が国の経験を活かした協力案件の発掘を推進する。都市環境分野については、2016年12月の日露首脳会談時の合意内容に基づき、「貿易経済に関する日露政府間委員会」の「日露都市環境問題作業部会」において、ロシアの各都市が都市環境整備を進める際の指針となる都市環境整備基準をとりまとめた。今後は、モデル都市であるヴォロネジ市及びウラジオストク市の都市環境整備に向けて、パイロット事業の具体化を図る。さらに、モスクワにおける都市開発等を日露両政府が共同して支援するフラッグシップ事業等として、日露企業間の協力を推進する。交通インフラ分野についても、「日露運輸作業部会」において、シベリア鉄道輸送等の鉄道事業や港湾事業、空港事業等について、引き続き協議を進めているところである。特に港湾分野については、2016年8月に国土交通省と露運輸省間で署名したロシア極東における港湾の高度化を目的とする覚書に基づき、港湾当局間会合や企業向けセミナーの開催を通じて協力の具体化を加速している。また、鉄道分野については、国土交通省鉄道局とロシア鉄道との間で別途設置されている「日露鉄道専門家会合」において検討を深めているところである。

これまでの取組み及び今後の検討を踏まえて更なる進展を図るとともに、「ロシア経済分野協力推進会議」及び「日露交流促進官民連絡会議」での議論を踏まえ、積極的な対応を図る。

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

55 ハバロフスク国際空港整備・運営事業

③ 中央アジア

歴史的に長らく東西の文明の交差点となり、地政学的に重要な地位を占める中央アジア地域においては、独立後の経済・社会的な混乱のもとで十分な開発投資ができなかったこと等から、老朽化インフラの更新、新設や物流の効率化等の取組みが喫緊の課題となっている。同地域では、現在、キルギス・マナス国際空港機材整備計画を行っているところであり、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

同地域において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

56 キルギス・国際幹線道路改善計画

日カザフスタン間で締結された交通分野に関する覚書に基づく物流施設整備、カザフスタン国鉄貨物管理技術支援、各国における「質の高いインフラ」をテーマとした官民インフラ会議の開催等を通じた日本企業の現地進出支援等、2015年10月の総理歴訪時の成果を着実に実施に移していくこととする。特にウズベキスタン、キルギスについては、2016年10

月の官民インフラ会議の成果を踏まえ、テーマ別セミナーや2017年度の次回会議の開催等を通じて、具体的な案件形成に向けた取組みを強化していくこととする。また、同地域について、2017年に実施予定の「中央アジア+日本」対話の実践的協力の新たな分野である運輸・物流の議論を踏まえ、適切に対応していくこととする。

④ モンゴル

モンゴルは、中国とロシアという大国に挟まれ、我が国による支援を通じて民主主義国家として発展してきている。近年、市場経済化の推進等により順調な経済成長を遂げており、首都の国際空港も旅客数が急増していることから、新空港建設が課題となっている。また、空港の大規模化に伴う空港維持管理体制の整備が必要となっている。

同国では、2016年6月の総選挙において野党人民党が勝利しており、民主化後に実施された7回の総選挙において毎回政権交代が行われているところであるが、今後のインフラ計画に与える影響について注視していく。

同国において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり

57 新ウランバートル国際空港運営事業

2018年度開港予定の同空港事業においては、運営人材の育成支援についても必要な取組みを進めていくこととする。

⑤ 中南米

中南米については、ブラジル、メキシコ、アルゼンチンといった巨大な人口、大きな潜在成長力を有する国々、ペルー、コロンビアといった近年安定した成長を見せる国々など成長性のある市場が存在する。また、世界最大の日系人ネットワークが存在する地域である。

ブラジルでは、3都市（リオデジャネイロ、サンパウロ、ゴイアニア）において、近郊鉄道、地下鉄、LRT（2路線）の4つの鉄道事業を一括して整備・運営を行うプロジェクトに対し、鉄道事業者を含めた我が国企業の海外旅客鉄道事業への本格的参画を促進するため、2015年12月に株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）が事業参画を決定しており、事業の円滑な推進に向け、引き続き必要な取組みを行っていくこととする。また、ブラジル、チリ及びペルーにおいては防災に係る技術協力を行っており、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

ブラジル、アルゼンチン、ペルー、コロンビアについては、要人の往来等の際に我が国の技術や投資に対する関心が寄せられたところであり、今後協力の具体化に向けた検討を進めていくこととする。さらに、キューバでは、2016年9月の首脳会談に基づき、2017年2月に開催した官民インフラ会議の成果を踏まえ、インフラ分野における協力関係を強化する。

同地域において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

58 パナマ首都圏都市交通3号線整備計画

59 ペルー・リマメトロ3号線整備事業

60 コロンビア・ボゴタメトロ整備事業

また、ブラジル・浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備（FPSO）運営事業、ブラジルにおける北部イタキ港を中心とした穀物輸送改善等について、必要な取組みを進めていくこととする。さらに、ペルー・リマメトロ4号線、6号線及びリマの近郊鉄道事業等、チリとアルゼンチンを結ぶ鉄道構想等の動向を注視することとする。

(5)アフリカ地域

政府の「インフラシステム輸出戦略」では、当該地域は、ODAとも連携して「一つでも多くの成功事例」を生み出すことが必要とされている。

アフリカ地域は、国にもよるが、全般的には豊富な天然資源や増加する人口を背景に近年めざましい経済成長を遂げており、インフラ市場としても高いポテンシャルを有する。特にケニアで2016年8月に開催された第6回アフリカ開発会議（TICAD VI）等を踏まえ、アフリカの経済成長や連結性強化のための質の高いインフラ投資について、関係省庁で連携して取組みを進めることとする。具体的には、内陸部と沿岸部とを連結させるネットワークの確保を図るための物流の骨格となる国際回廊（ナカラ回廊、東アフリカ北部回廊、西アフリカ「成長の環」など）開発、それと整合性を有する形での港湾（ナカラ港、モンバサ港、アビジャン港など）等のインフラ整備と関連産業の一体的な立地の促進について、関係省庁や企業と連携して取組みを進めていくこととする（アフリカの連結性強化に関連するプロジェクトには★を付記）。

また、エジプトにおいては、都市人口の急激な増加のため、都市間の輸送能力不足や都市圏の交通渋滞が深刻化しており、これに対応する取組みを進めていくこととする。

その他の地域においては、チュニジア・メジェルダ川洪水対策事業に係るセミナー開催、コンゴ民主共和国・マタディ橋保全事業、ウガンダ・ナイル架橋（ジンジャ橋）建設事業、マラウィ・カムズ国際空港ターミナルビル拡張計画（航空保安機材の導入等）、南アフリカとの防災協働対話等を行っているところであり、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

また、「質の高いインフラ」に対する理解促進と日本企業の進出支援の観点から、これまで各国で官民インフラ会議を開催するとともに、TICAD VIの機会には、リージョナルな会議として「日・アフリカ官民インフラ会議」を開催し、「質の高いインフラ投資の推進のためのリーダーズステイトメント」を採択したところである。今後とも、このような取組みをさらに発展させるために立ち上げたアフリカ・インフラ協議会（JAIDA）を最大限活用し、三大重点地域における動向や下記プロジェクトの進捗を注視しつつ、トップセールスとも絡めた官民インフラ会議をアフリカ各国で順次開催するとともに、定期的な対話（Quality Infrastructure Dialogue）の立ち上げ、現地におけるネットワーク形成や案件形成を推進する。

同地域において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

- 61 ケニア・モンバサ港開発計画（フェーズ2）（★）
- 62 ケニア・モンバサ港周辺道路開発計画（★）
- 63 モザンビーク・ナカラ港開発計画（★）
- 64 コートジボワール・アビジャン港穀物バース建設事業（★）
- 65 マダガスカル・トアマシナ港拡張計画
- 66 エジプト・カイロ地下鉄4号線整備計画
- 67 エジプト・ボルグ・エル・アラブ国際空港拡張事業
- 68 ガーナ・東部回廊ボルタ川橋梁建設計画（★）
- 69 ウガンダ・カンパラ立体交差建設・道路改良計画
- 70 アンゴラ・ナミベ港改修計画
- 71 セネガル・ダカール港第三埠頭改修計画
- 72 ナイジェリア・ラゴス都市鉄道整備事業（★）
- 73 モロッコ・海洋漁業調査船事業

現時点において入札等の時期は未定であるものの、ケニア・モンバサ・リコニ橋架橋事業（★）等について、必要な取組みを進めて行くこととする。さらに、上記以外の TICAD VI を踏まえたプロジェクトについても、その動向を把握し、適切に対応していく。

(6)太平洋島嶼国、東欧等

① 太平洋島嶼国

大洋州では、これまで、太平洋・島サミット等を通じて支援を行ってきたところであり、2016年9月の第三回日本・太平洋島嶼国首脳会合において、総理から、防災、気候変動・環境といった諸課題への取組み等について引き続き協力していくことを表明している。

同地域では、小規模な国が多く、自然災害に脆弱であることなどから、現在、気象人材育成支援を行っており、引き続き必要な取組みを進めていくこととする。

同地域において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

- 74 パラオ国際空港改修・運営事業
- 75 パプアニューギニア・ナザブ空港整備事業

② 東欧

東欧において、我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき主要プロジェクトは下記のとおり。

- 76 ウクライナ・ボルトニッチ下水処理場改修計画

2)事業実施に当たっての考慮事項

上記の取組みを実施する際には、下記の点を十分に考慮に入れることとする。

- ① 鉄道を例にとれば、鉄道車両の輸出、線路やトンネル、橋梁の建設、信号の整備のみならず、車両の運行、車両や橋梁の維持管理等をパッケージにする等、「システム」としての受注や、現地における「事業投資」の拡大等、我が国企業の多様なビジネス展開を支援すること。その際、当初段階、案件発掘・形成段階から積極的に参画し、我が国の技術等を活用することを提案していくことが重要である点、各地域・国にとって初となる「システム」導入について、その後のプロジェクトに与えるインパクトが大きい点に留意すること。
- ② 我が国の「質の高いインフラ」の海外展開を積極的に支援すべく、2015年11月及び2016年5月に発表された新たな支援策(※)を最大限活用すること。また、アジア開発銀行(ADB)等の多国籍開発金融機関(MDBs)との連携強化を図ることが重要であることから、MDBsとの協調案件を積極的に構築し、我が国の受注につなげていく取組みを行っていくこと。
※ 円借款の更なる迅速化、発注者による設計について施工技術をもった者がチェックすることにより設計の適正化を図る WCS(Wrap-up Construction Service)等、詳細は参考資料を参照。
- ③ 開発途上国の主要都市部においては、経済発展や都市化の進行に伴いモータリゼーションが急速に進展し、交通渋滞等が深刻化しているところが多く、こうした課題に対する解決が相手国から求められている。こうした相手国のニーズを十分に踏まえつつ、これまでの我が国の経験・取組みを活かし相手国が抱える課題の解決につながる具体的な提案を積極的に行っていくことが重要である。このため、相手国のニーズや今後の都市化の進展や、人口の増加等の動向を踏まえて、省内横断的な体制の下で、適切な都市交通システムを幅広く検討し、相手国に中長期的にも貢献できる適切な提案を行い、粘り強く交渉をしていくこと。
- ④ 地域整備や産業基盤の整備と交通インフラ整備を一体的に行う広域的総合開発の要望も見られるところである。これについては、都市鉄道、LRT(Light Rail Transit)、BRT(Bus Rapid Transit)等からなる公共交通体系や TOD(Transit Oriented Development:公共交通指向型開発)など都市機能・環境改善も含めた複数のプロジェクトを一体的かつ整合的に行っていくことが重要である。単体のプロジェクトでは採算をとることが困難であっても周辺開発等を組み合わせることにより採算がとれるプロジェクトも考えられるため、こうした複数のプロジェクトを一体的に行う先駆的な面的開発のプロジェクトも進めていくこと。
- ⑤ モータリゼーションの進展に伴う交通事故の増加や環境問題など、これまで我が国が経験してきた課題についてもその解決に向けた協力が求められており、我が国の車検制度や自動車整備、道路改良等、排出ガス規制など安全で環境に優しい自動車交通

に必要な制度、技術等について、人材育成を含めて、相手国の目線に立ったきめ細やかな支援を行っていくとともに、上記③の取組み等と併せた総合的な支援についても進めていくこと。当該取組みは2016年にミャンマー、タイで行ったところであり、この取組みと連携して進化させていくとともに、他の国にも水平展開できるよう取組みを拡大させていくこと。

- ⑥ 本行動計画は、国土交通省として重点化すべき取組みを明確化しているが、事業の実施に当たっては、内閣官房の下での関係省庁との連携・協力やJICA、JBIC、NEXI等の関係機関との連携・協力等、政府一体で行うこと。
- ⑦ インフラ海外展開に当たっては、官民の意思疎通を十分図り、事業を実施する企業と連携することが最も重要となる。契約の不履行や代金の支払いの遅延等のトラブルの解決や治安等のビジネス環境の改善等については、個別の企業だけでの解決が困難な場合が多いため、政府同士による対話により相手国政府に働きかける取組みが求められる。このため、道路、水、港湾、エコシティ、鉄道、航空、防災等の分野ごとの官民連携協議会等を活用し、引き続き、地方公共団体も含め官民一体となった取組みをより進めていく。また、外務省と連携しながら実施している各国駐箚大使と国土交通省政務、民間企業との意見交換の活用を引き続き行っていくほか、経済連携協定や投資協定の枠組みや政府間の政策対話等を活用して、課題解決とビジネス機会の創出を図っていく。さらに、ODA関係省庁とも協力しつつ、国土交通省としてトップクレーム等を活用して事態の収拾に向けた努力や相手国の理解を求める働きかけを推進すること。
- ⑧ 2016年7月に発生したダッカ襲撃テロ事件を踏まえ、外務省とJICAをはじめ、関係省庁を含めた政府一体となって「国際協力事業安全対策会議」を設置し、8月に新たな安全対策に関する最終報告が公表された。また、国際協力事業関係者を対象とする「安全対策研修・訓練」を開始したところである。国土交通省においては、関係省庁・機関と連携しつつ、こうした新たな安全対策の周知徹底や、官民連携して取り組むための体制強化を行い、これまで以上に国際協力事業関係者の安全対策に努めていくこと。

4. 新たに強化していく取組み

1) 熾烈化する受注競争に勝つための我が国の競争力の強化

世界各国におけるインフラプロジェクトはプロジェクト毎に、相手国の政治経済情勢、プロジェクトの進展度合い、競合国との関係等が異なる。このため、今後、我が国が熾烈化する受注競争に勝つためには、以下の視点を踏まえ、個別プロジェクト毎に我が国の競争力をどのように強化するかを詳細に検討する必要がある。

① 我が国のインフラ海外展開の強みの更なる強化

我が国のインフラプロジェクトには以下のような強みがあるため、その点を十分に認識し、さらにその強みを強化していく必要がある。

- 1) 我が国の有する高い技術力。故障・欠陥の少ないことへの高い信頼性
- 2) 高いプロジェクト・マネジメント力と納期の遵守
- 3) 施工時の環境・安全面への配慮
- 4) 人材育成や技術支援
- 5) 制度構築支援
- 6) 総合的なファイナンス・パッケージの提供（円借款、JBIC、JOIN、NEXI）

なお、上記1)については、競合国が急速に技術力をつけているため、我が国の有する技術の優位性について絶えず検証し、競争力のある技術を特定し、相手国にアピールしていく必要がある。また、我が国の技術を一方的に押しつけるのではなく、相手国の経済発展段階や、今後の展望にあわせて、我が国が優位性のある技術を活かしつつも、相手国の目線に立ち、そのニーズに応じてカスタマイズしていく視点が重要である。

また、関連不動産開発を行うローカル企業と組むことが有効であるケースがあるため、我が国企業との円滑なマッチングを支援していく。

上記4)については、相手国が、自ら適切にインフラの維持管理、運用できるようにするための人材育成や技術支援は我が国の強みであるが、今後多くのプロジェクトの人材育成や技術支援に対応するためには、我が国の人材育成・技術支援機能を強化していく必要がある。我が国の国土交通関連企業の中には、将来の人口減少等を踏まえ、インフラ海外展開を視野に置いているところも多く、その第一歩として海外からの人材育成の受入れ機関となることや技術支援を行いたいとしているところも多い。したがって、我が国からの人材育成の要請とこのような国内企業とのマッチング機能をさらに強化していくこととする。

また、プロジェクト単体の取組みでなく、例えば、鉄道駅構内での営業、鉄道沿線周辺開発を始めとする公共交通指向型都市開発（TOD）等の関連するプロジェクトや相手国への観光振興への協力等を含めた総合的な提案が可能となるよう、できるだけスコープを広くして相手国に提案する視点が重要である。

※競合国のプロジェクト支援には、以下のような指摘がなされている。

- 1) 安価でも成果物がすぐに劣化する傾向がある。
- 2) 相手国に対する人材育成を行わない。
- 3) 現地の雇用につながらない。
- 4) 施工時に環境・安全面に配慮しない。
- 5) ファイナンス面で期間や金利等の条件が相手国に対して必ずしも有利ではない（償還期間が短く、金利が高い）。

しかしながら、価格は相対的に低いことが多く、ファイナンス支援等の対応が早いという優位性を持つ。

② 価格面での取組み

企業努力に加え、ファイナンス面で日本提案の魅力を向上させるために、円借款、JBIC等による融資が実現できるよう関係省庁にも協力を求める。その際、採算性を確保できる部分を切り出し、多くの民間資金を活用することとし、より多くの民間企業が参画できるようJOINが積極的役割を担うこととする。

我が国からの資金提供には、「質の高いインフラ海外展開」の実現手段として、様々なものがあるため、関係省庁や関係機関と連携しながら、以下を含め、その積極的な活用を図る。

- ・「質の高いインフラ」を推進すると特に認められる案件に対する供与条件を優遇した円借款（ハイスペック円借款）
- ・JICAとADBその他MDBsとの連携強化による協調融資の実施
- ・JBICの更なるリスク・テイクを伴う融資

さらに、我が国のインフラプロジェクトは、ライフサイクルコストが安いという点について、相手国の理解が進むような取組みを粘り強く継続する。また、ライフサイクルコストが安いという実例を積み重ねる。

一方、価格のみの競争に陥ることの無いよう、上記①の我が国の優位性を強め、事業の早期の段階での、国交省の取組みを強化していくことが重要である。このため、我が国が優位を持つインフラシステム等は無償で供与し、その質の高さを実感してもらう実証・テストマーケティング制度を積極的に活用するとともに、工事の発注において技術力、履行能力等の質の高さを確実に評価した上で決定されるような契約方式を普及させていく取組みを強化する（後段後述）。また、相手国のニーズに適合した技術開発等や現地での実証試験を支援していく。

また、開発途上国においては、競争性のない一者応札を忌避する動きも見られることから、複数企業の参加による入札を促すなど、競争性の確保に向けた取組みも行っていく。

③ スピード面での取組み

我が国の円借款は、案件の規模・内容等によって異なるものの、事業実施可能性調査(F/S)開始から着工まで5年程度を要している案件が多いのが現状である。

このため、例えば、インドネシアのパティンバン港開発事業での期間短縮の取組みのように、重要案件をあらかじめ特定し、川上から参画して、相手国からの要請時に本邦技術活用条件(STEP)への関心表明があれば、F/Sから詳細設計までJICAが一括してコンサルタントを雇用することで新たに詳細設計のためのコンサルタントを調達する期間を無くすとともに、詳細設計の部分先行実施による着工・部分開業の迅速化等により着工までに要する時間も可能な限り短縮する取組みが進められている。

また、できるだけ川上段階から参入することにより、プロジェクトのプレーヤーの組成、官民のリスク分担、ファイナンス面を含めた制度設計を行い、日本企業が参加しやすい環境作りを行う。こうした取組みをさらに広げていけるよう関係省庁の協力を求めていく。

相手国に潜在的プロジェクトが存在し、早期の取組みが有効である場合でも、JICAの調査は、相手国の要請に基づくことが基本とされており、当該要請が相手国内の手続き等で時間がかかる場合があり、その間に競合国に先行される場合もある。このため、国土交通省が主体的な判断で早期かつ機動的に案件発掘調査を行えるようにし、JICAのF/S調査に有効に結びつけていくこととする。

また、スペックインの検討や、我が国におけるインフラ整備・運営面での実績を勘案したP/Qの設定なども重要であり、この面での取組みも強化する。

なお、PPP型のプロジェクトに対しては、関係省庁・機関等とも連携し、早期のバックアップ体制がとれるように努力していくこととする。

2) インフラシステム海外展開の推進体制の強化

インフラシステムの海外展開に当たって、我が国企業の活躍の機会をさらに拡大していくため、インフラ事業者や商社等の民間企業と連携して官民一体となった取組みを推進していくとともに、これを推進するプレーヤーの一層の機能強化が必要である。特に、案件形成段階でのコンサルの役割をはじめとして、各分野の実態に応じて推進体制に必要な点を見直し、対応策を検討していくことが必要である。個別の分野について、特に迅速な対応が必要と考えられる点は以下のとおりである。

① 鉄道

鉄道については、鉄道運営全般を含む総合コンサルタント体制を目指し、2011年、鉄道事業者を中心に日本コンサルタンツ株式会社（JIC）が設立された。

JICは、F/S調査を中心に着実に実績を上げてきており、人材育成なども手がけてきているが、近年、高速鉄道をはじめとした海外鉄道案件が当初の予想を上回るペースで進捗していることもあり、案件形成のための企画・立案等の川上分野から、メンテナンス支援等の川下分野に至るまで、建設から運営に至る総合コンサルタント体制の更なる強化が必要になっている。

このため、総合コンサルタント体制を有するフランス、ドイツといった他国の例も参考にしながら、我が国の経緯も踏まえ、我が国の鉄道コンサルタント体制の整備に向け、人員、機能面を強化するための方策を講じていく。

土木インフラ・車両更新といったハードから、日本の正確な運行計画・安全管理・行き届いた旅客サービスとソフト面での協力や、質の高い交通やバリアフリーといった面についても対応強化を図り、都市人口増加に直面する都市の輸送能力強化と併せて、運営段階までを視野にいたした協力を検討するものとする。

② 空港

空港については、既設ターミナル等の改修に伴い、空港ターミナル運営事業等をコンセッション方式で民間に経営を移譲するいわゆるブラウン案件が増加している。また、新規の大規模空港の建設に、民間資金を導入し、運営にコンセッション方式を導入するプロジェクトも見られるようになってきている。

しかしながら、我が国の空港インフラの海外展開については、空港オペレーターが数社に限られていることもあり、案件発掘も含め事業を推進する体制が十分ではない。また、我が国の国際拠点空港を運営する会社は、制度上、上記大規模空港の運営に主体的に参画していく上で制約があり、我が国で蓄積された空港運営のノウハウを十分に発揮できていないところである。

このため、空港インフラの海外展開を推進する観点から、運営段階までにらんだ空港インフラ海外展開の執行体制強化のための制度的措置、業界横断的な案件発掘体制の強化等を講じるものとする。

③ 港湾

港湾については、計画・整備段階から運営段階までの各段階において、我が国企業が活躍の機会を拡大していくことが期待されている。

しかしながら、特に、運営段階においては、我が国港湾運営企業は、コンテナ積卸しの能率が高いといった優れたノウハウを有しつつも、海外における港湾の運営へ参画しているケースは、現在、限られている状況にある。

こうした中、海外における港湾施設の整備に対して日本が協力を行う際に、当該港湾の運営についても、我が国の港湾運営企業によるノウハウを活かした運営参画が進むよう、案件発掘体制の強化等の取組みを行っていく。具体的には、官民による情報の共有・交換等の官民連携による海外展開に向けた取組みを積極的に行うための場として設置された「海外港湾物流プロジェクト協議会」を活用しつつ、我が国港湾運営企業の海外における港湾運営への参画に向けた情報の収集・共有・分析及び戦略の検討等に官民協働で取り組んでいく。

④ 防災等その他の分野

その他の分野でも、産官学が連携してインフラ海外展開を推進するため、民間企業の団体として日本防災プラットフォーム（JBP）、住宅・建築・都市分野国際交流協議会（JHBUD）、海外エコシティプロジェクト協議会（J-CODE）、海外水循環システム協議会（GWRA）、下水道グローバルセンター（GCUS）等が設立されている。

例えば JBP は、2014 年 6 月に国土交通省等の行政機関の支援を受けて設立された団体であり、各国との防災協働対話に日本企業の代表として参加し、相手国のニーズに応える日本の防災技術を紹介するなどの活動を行っている。災害に強いインフラという点は、我が国の強みであり、この側面に力点を置いた相手国への売り込みを強化しうるよう取組みを強化していく。なお、JBP は、基盤強化及び事業展開の拡大のために 2017 年 4 月に一般社団法人化する予定である。また、J-CODE では、ベトナムやミャンマーの都市開発に関するワーキンググループを実施し、官民での都市開発協力の可能性についての意見交換や、ミャンマーにおいてはヤンゴンの公有地開発における複合開発や公共貢献のあり方について、本邦デベロッパーが得意とする公民連携でのまちづくりを上流段階から検討を行うなどしている。

今後も日本のインフラ技術・ノウハウの海外展開を推進すべく、産官学協働でトップセールスの展開や案件形成等を推進していく。

この他の分野においても、推進体制についての必要な検討を行うこととする。

また、各国の政府要人ならびに将来要人となりうる人材（日本への留学経験者等）について、人的ネットワークを構築し、長期的な協力関係を築いていくことが必要である。そのため、関係機関とも連携を図りつつ、継続的なネットワークが構築される体制について検討を行うこととする。

このほか、案件の受注後に発生する問題に対しても対応できる体制を整備するとともに、危機管理・安全対策についても我が国企業が安心して海外事業を展開できるよう支援

する。具体的には、海外建設・安全対策ホットラインの活用や業界団体との意見交換の場の設置等により各種問題への対応を図ることとする。さらに、情報の蓄積・集積を行う研究体制を整備し、データ収集等の取組みを進める。

3) インフラ海外展開における民間資金の一層の活用

世界のインフラ市場は、新興国の急速な都市化と経済成長等により、今後の更なる拡大が見込まれているが、膨大なインフラ需要を公共投資だけで賄うのは困難であること、現下の世界経済状況等を踏まえ、新興国をはじめとして対外債務の増加に消極的な国も多いこと等から、民間の資金を活用する官民連携（PPP：Public-Private Partnership）方式でのインフラ整備や運営の要請が多くなってきている。このような要請に積極的に応えることが必要であるため、我が国の競争力が向上するよう、幅広く関係省庁・機関等に協力を求めることとする。

① PPP 事業の推進

PPP 事業の推進に当たっては、官民での適切なリスク分担とファイナンスが重要である。

このため、上下分離が可能な場合には、収益を生みにくい基礎的なインフラ（下物）について、MDBs とも必要に応じて連携しつつ、円借款等の公的資金で対応する一方、運営に関する施設等（上物）には、民間資金の導入を図るよう取組みを強化することとする。また、上下一体型になる場合にあっても、円借款の活用や周辺開発事業との組み合わせなどにより、民間企業が参画しやすいような仕組みを構築することとする。この際、関連不動産開発を行う有力なローカルパートナーとの協力が重要となる点に留意する。

上物の経営に需要に伴うリスク（ライダーシップリスク等）を取ることを求める国に対しては、適切に官民リスクの分担が図られるよう、最低収入保証やバイアビリティギャップファンド（採算性の向上のために投入する政府資金）等の採算性を向上する仕組みの導入について、相手国の理解を求める。その際、諸外国で見られる PPP と補助金のハイブリッド型プロジェクト（例えば事業費の一定割合の政府がコンセッションアの事業進捗に応じて支払い、残りはコンセッションアが支払う）等も参考にする。また、第三国の投資家が当該リスクを取る場合には、その運営委託を受けることとするなど、モデルとなる事業スキームや総合的なファイナンス・パッケージをつくり、それを広めていくこととする。

また、NEXI の一層の活用を図るとともに、MDBs において、PPP 事業に関して政策策定から計画立案、事業者の選定、資金調達までを一括で各国政府に助言する機能を強化する動きも見られることから、MDBs との連携も強化する。

② JOIN の積極的な役割の活用推進

交通や都市開発のプロジェクトは、長期にわたる整備、運営段階の需要リスク、現地政府の影響力といった特性があるため、民間だけでは参入が困難なケースが見られる。また、PPP 事業に関する経験不足や法制面での不備等によって、官民の役割・リスク分担に関する認識が浅く、民間企業が参画をためらう要因となるケースも見られる。

このため、国土交通省では、我が国の民間企業による交通事業・都市開発事業の海外市場への参入促進を図るため、2014 年 10 月に官民ファンドである JOIN を設立した。

JOIN は、金銭的な支援のみならず、出資や人材派遣等により事業参画を行う、我が国で

初めてのハンズオンのインフラファンドである。

1) 出資

我が国企業が海外でインフラ事業に参入する際、現地で事業運営を行う事業体に関係企業と共同出資する。これにより、民間事業者とリスク分担し、ファイナンス組成を円滑化する。

2) 事業参画

我が国の技術や経験を活かすため、出資先の現地事業体に対して、必要に応じ、役員・技術者等の人材派遣等による事業参画を行う。これにより商業的なリスクを減じるとともに、現地の人材育成にも貢献する。

3) 相手国側との交渉

共同出資者の中において、我が国の出資機関として相手国と交渉する。これにより政治的なリスクを減じる。

JOIN は、現在までに港湾、鉄道、都市開発、及び物流分野において以下計 6 件の支援決定を行った（国土交通大臣認可）ところである。

1) ベトナム・チーバイ港整備運営事業（2015年10月27日認可）

ホーチミン近郊に位置するチーバイ港において、鉄スクラップ輸入等のための港湾ターミナルを整備・運営する事業。（JOIN 支援決定額：約 12 億円）

2) 米国・テキサス高速鉄道事業（2015年11月21日認可）

テキサス州のダラス（都市圏人口 710 万人）とヒューストン（同 666 万人）を高速鉄道により約 90 分で結ぶ事業。（JOIN 支援決定額：約 49 億円）

3) ブラジル・都市鉄道整備運営事業（2015年12月9日認可）

リオデジャネイロ等 3 都市において、近郊鉄道、地下鉄、LRT（2 路線）の 4 事業を一括して行う事業。（JOIN 支援決定額：約 56 億円）

4) ミャンマー・ヤンゴンランドマークプロジェクト（2016年7月12日認可）

ヤンゴン中央駅近傍においてランドマークとなる複合施設の建設・運営を行う都市開発事業。（JOIN 支援決定額：約 45 億円）

5) インドネシア・ジャカルタ郊外複合都市開発事業（2016年10月27日認可）

ジャカルタ中心部から 25km のジャカルタ郊外で戸建住宅及び商業施設の開発を行う事業。（JOIN 支援決定額：約 34 億円）

6) インドネシア・冷凍冷蔵倉庫 整備運営事業（2017年1月24日認可）

ジャカルタ中心部から 30 km のジャカルタ郊外で冷凍冷蔵倉庫の整備・運営を行う事業。（JOIN 支援決定額：約 9 億円）

また、安倍総理から昨年 5 月に発表された「質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ」を受けて、質の高いインフラ輸出のための更なる制度改善として、民間企業の投融資奨励等のため、JOIN がより多くの資金を借入れ・社債発行により調達できるよう、政令改正を行ったところである。さらに、プロジェクトの建設、立ち上がりの段階では事業リスクが大きい

いため、民間の資金が集まりにくい傾向がある。このため、後年の民間出資についての意図を確認しつつ、JOIN が先行的に出資することを可能にする「最大出資者基準」の運用を緩和したところである。この措置の活用にあたっては、事業の採算性を慎重に判断するとともに、JOIN の出資が後年度に民間出資よりも小さくなるような戦略（出口戦略）を明確化することが必要である。

JOIN の支援対象は、鉄道、道路、バス、物流、船舶・海洋開発、港湾、空港、都市・住宅開発などの幅広い分野にわたる交通事業・都市開発事業である。今後、これら幅広い対象事業に対して、グリーンフィールド（新規）の案件だけでなく、ブラウンフィールド（既存）の案件に対しても、また、より幅広い国に対して、官民ファンド JOIN の強みを最大限活用して、民業補完の原則の下、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構支援基準に基づき、JOIN が先導的な役割を果たすこととする。

また、JOIN は、シンガポールやアルゼンチンなどの民間企業・政府関係機関との間で覚書を締結しているところであり、このような協力関係も活用しつつ、案件発掘も積極的に行い、民間企業の海外展開を積極的に支援していくこととする。

さらに、具体的な案件を念頭に、後記の中小企業等を含む企業のマッチング等、海外プロジェクトの推進に向け、より能動的に取り組んで行くこととする。

なお、PPP 事業の推進にあたっては、最新のファイナンス手法についての知識が不可欠となっていることから、国交省担当者のファイナンス面での対応能力の強化を図ることとする。

4) 新技術等を活用した新たなインフラ海外展開に向けた取組み

我が国が行うインフラ海外展開は、技術のレベルが高く、故障や不具合が少なく長寿命であること、用地買収の経験も豊富で、工期を含め相手国との契約事項を確実に履行すること、メンテナンスを含めたライフサイクルコストが安いこと、人材育成や制度構築支援も事業実施に併せて行い、相手国が自ら運営できるように支援すること、環境や防災へ配慮すること等により、多くの国より「信頼」を勝ち得ることができている状況にある。この「信頼」を将来にわたって守り、維持できるように努力していくことが重要である。

特に、技術力については、日進月歩の進歩があり、情報通信分野の活用等により、輸送サービスやインフラの維持管理の更なる効率化、高度化が図られる等、他との優位性を質的に変化させてしまう要素があるため、中長期にわたって我が国の技術力の優位性を維持することができるよう、IoT(Internet of Things)、AI(Artificial Intelligence)、センサー等の情報通信技術の進展やビッグデータ、モバイルデータの活用等の新たな技術の展開を取り込む努力を続けることが重要である。

こうした新たな技術の開発支援は、新たなフロンティアの開拓であるため、相手国の状況やニーズを踏まえつつ、運行体系の効率化など、我が国企業が他国の企業と連携して実証実験等に取り組んでいくことも有効である。

また、新技術は技術の陳腐化が早く、また、資金の回収期間が短いという特徴があるため、レベニューソースとそれに伴うキャッシュフローの構築が生命線となる。このため、従来の視点にとらわれない柔軟な発想に基づくビジネスモデルの構築支援を行うこととする。

また、このような新技術は、人々の生活様式や企業の事業運営を大きく変革する潜在力を持っているため、新たなコンセプトを提案することによるインフラ海外展開の推進の視点も重要であり、このような企業の取組みを積極的に推進していくこととする。

さらに、自動車の自動運転については、グローバルマーケットにおいて、今後の我が国の成長産業となるよう、関連するソフトインフラの整備も含め、今後の我が国のインフラ海外展開の大きな柱の一つと位置づけ、国土交通省自動運転戦略本部で検討を深めていくこととする。欧米諸国とも戦略的な連携を行い、自動車の基準、サイバーセキュリティ及びデータ保護などの将来の制度設計を進める。また、災害に強いインフラという側面が我が国の強みであることを踏まえ、災害時の活用という観点を常時念頭に置きつつ、技術やシステムの開発・普及を進めることにより、我が国の技術の国際的な優位性を確立、維持する。

また、海事分野については、海事生産性革命に係る施策として、IoT・ビッグデータを活用した船舶・舶用機器の安全性能等の認証制度の創設に取り組む(i-Shipping)、海事産業にとって新たな市場と期待される海洋開発分野の市場獲得に向けた取組み(j-Ocean)を着実に進める。

また、新交通システムの更なる高速化や省エネルギーで高齢者にも優しい先進的なまちづくり、多くの災害の経験を通じて我が国が培ってきた津波対策等の防災技術の強みなど、我が国が既に独自性や比較優位性を有するインフラシステムについても、打ち出していくことが重要である。

このほか、i-Construction に関する取組みなど ICT を活用した建設現場における生産性向上の取組みの海外展開や電子基準点の ASEAN 諸国等への展開などを進めることとする。また、維持管理の分野においても海外展開を推進していくため、インフラメンテナンス国民会議の枠組みを活用した海外展開の推進を図ることとする。

5) 国土・地域開発計画やマスタープラン等の上流計画形成への積極的関与

我が国では、高度経済成長期から成熟期までの各成長段階に合わせて、開発から管理・保全を重視するなど時代背景を踏まえ、ふさわしい国土計画を策定し、適切な解決策を実施してきた知見があると考えられる。このため、「質の高いインフラ」の需要増大に向け、国土計画、地域開発計画の段階から、その必要性を十分認識した上で、その後の開発を進めるとともに、我が国企業が個別案件にも参入しやすくなるよう、計画策定等において必要な協力を行っていく。さらに、2016年10月の第三回国連人間居住会議において、持続可能な開発を推進するための手段として、バランスのとれた国土開発とそれを実現する国土・地域開発計画の実施の重要性等が合意されたことを踏まえ、我が国主導により各国の国土・地域開発計画の策定等を支援し、これを通じて「質の高いインフラ」の海外展開を促進する。

この際、相手国における政策立案部局の人材不足への取組みも重要である。具体的には、政策研究大学院大学において、途上国の政府幹部を招いた研修を行っているところであり、相手国が中長期的に重視するプロジェクトの関連政策を担当する幹部候補生を招き、我が国の制度等を学ぶ機会を提供する等の取組みに協力をしていく。

また、成長著しいASEAN諸国においては、国家レベル、都市圏レベルの交通マスタープラン等の適時の見直しが必要である。このため、我が国が国内外において蓄積してきた知見を活かして、都市交通等の実態と動向を的確にとらえた上での見直し提案を行っていくとともに、マスタープラン改定作業等にそうした知見を反映させていく。

さらに、各国でこれまで整備してきた施設の老朽化状況を調査し、我が国のインフラメンテナンス技術や知見について積極的な活用を図ることとする。

6) 他国と連携した第三国への取組みの推進

我が国企業が新たな市場に進出し、また、一層の競争力強化を図っていくためには、補完関係を構築できる他国と連携して第三国の海外市場に進出していくことが有効であるケースも存在する。

こうした民間企業の取組みを支援するため、政府間において二国間での連携の枠組みを作るとともに、当該国だけでなく、第三国においても、両国の民間企業が連携して取り組んでいけるよう、セミナーの開催による両国企業のマッチング等の環境整備に取り組んでいく。

豪州では、これまでの同国での PPP 事業における連携を踏まえて、今後のアジア地域での連携について検討を進めていく。

トルコでは、日本企業のアフリカ、中東、中央アジア等におけるインフラ分野での事業展開に向け、トルコ企業との連携による事業機会の創出や事業展開を図るべく、建設産業会議を開催する。

シンガポールにおいては、JOIN が都市設計・コンサルタント会社スバナ・ジュロンと、ASEAN 地域、インド、中東及びアフリカ地域並びにシンガポール国内における交通・都市開発プロジェクトについて、情報交換・協議を行うための協力覚書を締結している。また、両国が連携することで、今後の第三国への展開を見据えた建設業の生産性向上に向けたセミナーを BCA（建築建設庁）と合同で開催した。今後、第三国でのプロジェクトも含め、連携強化を進めていく。

さらに、アフリカでは、同地域での事業に強みを持つ欧州諸国等との連携により、我が国企業の活躍機会の拡大を目指していくこととする。

その他の国についても他国と連携した第三国への取組みについて検討していく。

5. 引き続き推進していく取組み

1) プロモーションの充実

インフラ海外展開に当たっては、我が国の強みである「質の高いインフラ」を積極的にアピールしていくことが不可欠である。総理、閣僚や各省の政務による官民インフラミッションはその重要な機会となる。相手国の政府首脳、高官や国民に対して、低廉なライフサイクルコスト、相手国の人材育成、制度構築支援などを含めた我が国の総合的な課題解決に向けた取組みに加え、用地買収等に関し長年培ってきた経験、受注した事業の工期を含め契約事項の確実な履行を重視する我が国の基本姿勢、我が国の経験に基づき強みを有する免震技術等を活用した防災インフラ、省エネルギー技術等の環境インフラ等についても積極的に発信し理解してもらうことは、インフラ海外展開の推進に極めて重要である。こうした点を踏まえ、国土交通省では、補正予算を含め必要な予算を確保しつつ、効果的かつ戦略的な広報の実施に関する取組みを強化するための施策を盛り込むとともに、今後も着実に取組みを進めていくこととする。

当該プロモーション活動を行っていくに当たっては、各省が個別に対応するのではなく、一体的に連携し、相手国のプロジェクト分野や地域特性に応じた対応を機動的に行っていく必要がある。さらに総理、閣僚等のトップセールスを効果的に進めていくためには、相手国の状況や要請に基づいて、機動的かつ効果的に広報のコンテンツを組み合わせることが重要であるため、内閣官房の下に関連省庁が連携し、引き続き戦略的な取組みを進めていくこととする。

また、「質の高いインフラ」の理解を促進するためには、相手国政府関係者を招請し、我が国において現に存在するインフラを実際に見て、体験してもらう取組みや、実際に技術を保有する企業等が相手国において、自らの持てる技術等を紹介し、相手国政府と我が国企業等が意見交換する取組みも非常に効果的である。このため、要人訪日時の高速鉄道乗車やインフラの海外展開を効果的に行うことを十分に念頭に置いたシティ・ツアー（情報発信力の高い各国の在日大使館等を通じて我が国の「質の高いインフラ」の事例や関連技術・制度等を海外に発信しようとする取組み）の実施を引き続き行っていく。また、総理訪問等に関連して開催された官民インフラ会議を適切にフォローアップするとともに、今後も、相手国における官民インフラ会議の開催や招聘事業等に積極的に取り組んでいくこととする。昨年、IHRA 国際フォーラム（※）では、世界各国から政府や議会の関係者、経済や交通の有識者等が集い、高速鉄道を活かすための様々な課題について議論し、世界の高速鉄道において蓄積された経験や知見が共有されたところであるが、こうした取組みは我が国の新幹線技術のアピールに極めて効果的と考えられるため、引き続き IHRA の取組みに協力していく。さらに、国土交通省の政務等によるトップセールスの際に、国土交通省関連の中小企業等の優れた技術の紹介、ビジネスマッチングを行う等の取組みも行うこととする。そのほか、国連、世界銀行等の専門性の高い国際機関と連携し、特に大規模な国際会議が開催される機会を活用する等により、相手国政府に対し、我が国の「質の高いインフラ」の理解の醸成や我が国

の技術のアピールに着実に取り組むこととする。

※ IHRA（一般社団法人国際高速鉄道協会）：高速鉄道計画のある国々と情報や知見を共有し、各地域の実情に適応しつつ、日本型高速鉄道システムの海外の普及を推進。

さらに、大型案件の入札時期をとらえたセミナーの開催や、PPP（Public-Private Partnership）制度、官民のリスク分担の考え方等について新興国等の相手国関係者の理解を促すセミナー開催、さらには、例えば、地政学的な重要国のインフラ関連企業と連携して第三国に展開するための共同のセミナー・ビジネスマッチングの実施も有効である。これまで、トルコと連携して第三国へ共同展開することを見据えた二国間会議や、インド等において鉄道セミナーを開催する等、このような取組みを進めてきたところであるが、2017年以降もマレーシア・シンガポール間的高速鉄道、米国、英国等における高速鉄道等の重要案件の入札時期が多く見込まれるため、効果的なタイミングを捉え適切に対応していくこととする。

併せて、日本の都市のマーケティング・ブランディング機能を果たすシティ・フューチャー・ギャラリー（仮称）構想を推進し、日本の都市の魅力の発信による我が国都市開発の海外展開を促進することとする。

2)国際標準化・制度構築・人材育成等に関する取組み

インフラ海外展開に当たっては、ハード面の整備のみならず、国際標準の獲得や、相手国の制度構築支援や人材育成支援等ソフト面の取組みを合わせて、全体をパッケージとして推し進めていくことが重要である。特に、我が国はハード面の整備に併せ、制度構築支援やその運営等に関わる人材育成支援を行うことが、インフラ海外展開に当たっての強みとなっていることから、この面での取組みの強化を図っていくこととする。

国際標準化については、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）における自動車の自動運転の基準、国際海事機関（IMO）における船舶からの温室効果ガスの排出規制及び低引火点燃料船のための安全基準（IGF コード）、国際標準化機構（ISO）専門委員会における鉄道技術、ITS（Intelligent Transport Systems）分野や下水処理の技術に係る議論などで我が国が主導的役割を果たしている。海事分野においては、こうした国際基準策定の取組みとあわせて、今後ニーズが高まると見込まれる LNG 燃料船及び LNG 燃料供給船の建造について我が国企業の進出を支援していく。併せて、平成 28 年 10 月に世界 7 ヶ国 8 者の港湾当局間で署名した「LNG を船舶燃料として開発するための協力に関する覚書」に基づき、LNG バンカリングに関する基準等の調和を図ることで LNG バンカリング拠点港湾の国際的なネットワークを構築する。また、物流分野ではコールドチェーン物流の国際標準化及びその普及に向けて取組みを進めている。国際標準・規格の獲得は、我が国が強みを有する技術・ノウハウ等を「日本方式」として普及させる極めて有効な取組みであるため、引き続き、着実に取り組んでいくこととする。

制度構築支援については、建設・土地関連制度、住宅供給関連制度、都市計画制度、水資源管理や災害に強い地域づくりに関する制度、道路舗装の性能や過積載管理対策に関する制度、自動車検査・登録制度、航空保安に関する制度、港湾技術基準、港湾 EDI（Electric Data Interchange（港湾諸手続を電子申請するためのシステム）、コンテナ物流情報サービスに関する制度、ASEAN 諸国の内航船安全規則及び船舶検査制度、港湾防災ガイドラインの策定等の様々な取組みを各国で行ってきている。相手国の発展に資することはもとより、海外展開の基礎となるビジネス環境を整備する上でも重要となるこうした取組みを今後とも積極的に推進していくこととする。

また、海外進出企業が安心して現地での事業に取り組むためには、相手国における発注・契約に関する制度の完成度が高いこと及び運営する政府関係者等のスキル及びモラルが高いことが必要である。さらに、我が国の「質の高いインフラ」をより強力に海外展開していくためには、価格面のみで土木工事の請負先が決定されるのではなく、技術力、履行能力等の「質の高さ」を確実に評価した上で決定されるような契約方式を普及させていく必要がある。開発途上国においては、このような発注・契約に関する制度は、未だ十分には普及しているとは言い難い状況にあるため、相手国の発注者としての能力向上に資するセミナーの実施や個別に相手国に説明すること等により、WCS 等の契約方式について、

相手国の理解をより深め、我が国が推進する「質の高いインフラ」の展開に資する競争環境の整備を行うことが必要である。このため、具体的な事例への適用に向け、関係機関と連携し、具体的なモデル事業での検討を行うこととする。

※ WCS (Wrap-up Construction Service)

技術力等により工事請負事業者を決定し、設計段階から参画させることにより設計を合理化し、コストの低減や工期の短縮、着工後の手戻りの防止等を図る契約方式。

人材育成支援については、建設、鉄道、道路、防災、港湾、造船、船員教育、物流、自動車整備、海上交通、気象等、極めて多岐に渡る分野において国土交通省に人材育成支援の要請があり、海外展開の拡大に伴い、相手国からの要請が急速に拡大しつつある。こうした相手国からの要請等に迅速かつ的確に対応できるよう、人材育成支援に係る取組みを強化していく。

その際、将来的には相手国において、自らインフラの整備・運営ができるようになることを念頭に、我が国企業が我が国政府や関係機関とともに、相手国企業との連携・協働等を通じて、人材育成に協力していくとの視点が重要である。また、我が国が人材育成に協力した相手国関係者との人的なネットワークを構築し、長期的な協力関係の下で、具体的な制度構築、プロジェクト支援を共同で行っていくことも重要である。

相手国から具体的な要請が無い場合であっても、交通渋滞や環境問題等の大量輸送に伴う課題等については、これまで我が国が経験し、その解決に向けて取り組んできたノウハウや技術、安全性の向上に向けた取組み等の蓄積があるため、同様の課題を抱える国々とこれらを共有し、我が国の経験の上に成り立つ我が国の「質の高いインフラ」に対して、相手国等の理解を深めていくことが今後のインフラ海外展開の素地として重要である。加えて、メンテナンスまで含めたライフサイクルコストの低廉性等の我が国の強みや海外展開における知的財産の取扱い等についても、相手国の理解が重要であるため、セミナーの実施や人材育成等の機会を捉え、働きかけを強めていくこととする。

これらに関連し、我が国に滞在している留学生や外国人技能実習生等は、帰国後、相手国の政府関係機関や現地企業等において活躍することが期待されているため、こうした人材に対しても我が国の経験や強みを理解してもらうとともに、我が国のインフラ海外展開の一翼を担ってもらう取組みは重要である。

制度の構築のみならず、併せてその制度を適切に運用する人材の育成を行っていく視点も重要である。また、同一の相手国からの複数の分野にわたる制度構築、人材育成の要請が見られることから、複数の支援要請に対して、一体的、整合的に対応していく視点も重要である。さらに、同等の開発段階にある他の国々からも類似の支援要請が行われているケースが見られる。現在は相手国からの要請が顕在化していない場合であっても、同様の開発段階にある国々には潜在的に同様の支援要請があるものと考えられる。このため、これらの国々の要請に対し、制度構築、人材育成支援を一体的かつ効果的に行っていく視点も重要である。

こうした点を踏まえ、インフラ展開の受注拡大に伴い急増している多岐にわたる制度構築、

人材育成の支援要請に対して、迅速かつ効果的に対応していくための検討を進めていく。

防災分野の制度構築・人材育成支援については、2015年に仙台で開催された第3回国連防災世界会議で策定された「仙台防災枠組 2015-2030」や同年9月に国連で採択された「国連持続可能な開発目標 (SDGs)」において、各国での水・防災分野の取組推進が提起された。これらの方針を踏まえ、防災先進国としての経験・技術を活用し、各国での防災主流化(※)を図る等の取組を行っている。ベトナム、タイ、ミャンマー、インドネシア、トルコ及び南アフリカとの間では、産学官が連携し二国間連携を強化する「防災協働対話」の枠組みを設ける等の取組を推進してきており、引き続き必要な取組を進めていくこととする。タイ、マレーシアなど大雨による洪水や土砂災害等の被害が多く見られる東南アジア諸国に対し、大雨の監視に有効な気象レーダーに関する技術支援を実施しており、引き続きこの取組を進めていくこととする。また、大規模災害時における国際緊急援助隊についても、国土交通省として積極的に対応していくこととする。

このほか、「質の高いインフラ投資の推進のための G7 伊勢志摩原則」を踏まえ、「質の高いインフラ」に対する共通理解の促進やインフラ投資の先行事例・課題の共有等を APEC 域内において推進するため、「APEC 質の高いインフラ・ハイレベル東京会議」を開催する。

また、造船業に関しては、公的機関による不透明な支援により競争環境が歪曲されることのないよう、OECD や WTO 等を通じて国際的規律の確立に努め、公正な国際競争条件を確保していくこととする。

- ※ 「防災の主流化」とは、(1) 各国政府が「防災」を政策の優先課題と位置づけること、(2) 「防災」の視点をあらゆる開発の政策・計画に取り入れること、(3) 結果として「防災」への投資が拡大されることの3点から成る概念。幾多の災害の経験から培われた防災の知識や技術を持つ我が国は、この「防災の主流化」に向けた防災体制の整備、事前防災投資、災害復興過程においてより強靱な地域を作る「より良い復興」(ビルド・バック・ベター)等様々な取組を実施し、国際社会をリードしてきた。

3)建設産業の海外展開に関する取組み

建設企業や建設コンサルタントなどにより構成される建設産業は、60年以上前に戦後初の海外工事が行われて以来、世界140か国以上で事業展開してきている。我が国とは自然条件、文化、商習慣等が大きく異なる国・地域に根を張り、リスク管理や人脈等のネットワーク構築を行いながら、プロジェクトの事前調査から計画策定、設計、施工や管理等の横断的な実施主体として「顔の見える」インフラ整備を着実に進めてきた。

事業展開に当たっては、現地企業と緊密に連携し、現地の技術者・技能者等の人材育成を含めて、我が国で培った先進的な技術・ノウハウ・経験や基盤となる技術の相手国への移転、環境保全・防災能力向上など持続可能な発展への寄与等、「国際貢献の一翼」を担ってきた。例えば、我が国の高い海洋土木技術を活用したシンガポールの大規模埋立工事、高度な橋梁技術を結集したトルコのイズミット大橋等のメガプロジェクトは、我が国建設産業が下支えをしてきた。我が国が持つ長大橋等の特殊先端技術は、国内では活用の方が少なくなりつつあるが、世界各国では今後ともニーズが高い。先進的技術等を将来に継承していく観点からも、海外展開は有意である。

更に、詳細設計からアフターケアまで含めてトータルで責任を果たすことや、丁寧な顧客対応により、我が国の品質の信頼性を担保してきた。低いライフサイクルコスト等の経済性や高い安全性を備えた品質は、新興国を中心とした各国から「質の高いインフラ投資」に向けた我が国の協力への期待を醸成してきた。

我が国企業の海外建設市場受注実績は、過去最高となった2014年度に引き続き2015年度も約1.7兆円と高い水準を記録した。過去の受注実績合計は約27兆円に上り、諸外国の経済成長の我が国への取り込みの一翼を担い、我が国のインフラ海外展開に当たってのキーインダストリーの一つとなっている。

一方で、建設産業は、その特性上、一方的・片務的な契約を強いられる等民間の自助努力のみで対応できない高いリスクにさらされることも多い。このため、国土交通省には、現地政府との関係構築の一助を担うことが求められ、政府間でしかなし得ないビジネス環境の整備やトラブル対応などのきめ細やかな官民一体となった取組みが期待されている。特にビジネス環境の整備については、我が国から海外へ出向くのみならず、各国の政府関係者や建設人材などを我が国に呼び込む形での働きかけを行うことも重要である。これらを踏まえ、下記の取組みを進めていくこととする。

- ① 我が国建設産業のプレゼンスの向上等を図るための二国間の建設会議等の場を活用した我が国企業の有する技術・ノウハウの売り込み
- ② 現地の政府関係機関が発注者となる工事においてトラブルが生じた場合などにおけるトップクレームの活用等を通じたトラブルの解決
- ③ 相手国におけるセミナーの開催や関係機関と連携した国内研修の実施等を通じた新興国に対する我が国の建設関連制度の整備・普及の支援

- ④ 多国間・二国間の国際交渉・投資協定等を活用した国際的な取引ルール等の確立、公平公正なビジネス環境の整備
- ⑤ 現地制度や市場情報を適時に分かりやすく提供する海外建設・不動産市場データベースの充実
- ⑥ 外国人技能実習生・建設就労者に対する入国前・滞在中の教育・訓練プログラムの構築、我が国企業への職員としての就職支援等による外国人材の戦略的な育成・活用

また、ビジネス環境の整備に加えて、具体的なビジネス機会の創出を支援することも重要である。我が国企業の更なる海外進出を進めるためには、各国での実績を一過性のものとせず、事業実施を通じて相手国政府・企業と長期的な関係を構築し、今後の事業展開の足がかりとする視点が重要である。その際、現地でのノウハウ、ネットワークを有し、人材・資機材等の調達に強みを持つ第三国企業や現地企業との連携を強化するための取り組みを実施していく必要がある。また、市場の特性を踏まえ、事業分野の拡大や官民が連携した上流段階からの事業参画、異業種連携、我が国企業の高い技術の国内外への幅広い展開等により、各社の強みを生かしつつ更なる市場の拡大を進めていくことが必要である。市場の拡大に当たっては、これまで我が国企業の進出実績の多くないアフリカや中央アジア等の地域への進出も視野に入れて支援を行う。

個々の企業自身についても、グローバル化に対応した企業体質、事業推進体制への転換、リスク管理の更なる徹底が必要である。また、請負に加え、PPP、CM（コンストラクション・マネジメント）/PM（プロジェクト・マネジメント）（※）、面的開発、M&Aなどビジネスモデルの多様化に向けた取組みも求められる。現状では、建設産業における海外事業の占める割合は小さいが、今後の世界のインフラ需要を踏まえ、各企業としての海外戦略の策定・明確化、国内部門を含めた社内全体に海外戦略を共有する仕組みの構築を通じて、ポストオリンピック・パラリンピックを見据えた企業自体の国際化への準備が求められている。

これらを踏まえ、我が国企業のビジネス機会の創出を支援するため、以下の取組みを進めることとする。

- ① プロジェクトの構想段階から相手国政府と連携した PPP 案件等を含むプロジェクト参画における我が国企業への支援
- ② 独自の技術・ノウハウを有する中堅・中小建設企業の構想段階から進出までの総合的支援（中小建設企業の海外進出戦略の策定支援や現地ミッションの派遣による官民一体となった売込みの実施、資金調達支援の検討、JICA、JETRO、中小企業基盤整備機構などの関係機関と連携した進出支援体制の構築等）
- ③ 地政学的に重要な拠点国（トルコ等）の政府・企業と連携した我が国企業の進出が進んでいない第三国（アフリカ・中央アジア等）への展開支援
- ④ 海外進出に関心を持つ企業の戦略策定の一助としてのセミナー等の開催
- ⑤ 企業の知的財産の活用など、我が国建設産業の海外での競争力醸成に向けた支援

⑥ 我が国建設企業の秀でた海外展開事業や活動に脚光を当てる表彰の実施

※ コンストラクション・マネジメント/プロジェクト・マネジメントとは、設計、発注、施工等に関連する各種のマネジメント業務を発注者側に立って行うことを言う。

4) 中小企業等の海外展開支援

国土交通省関連の中小企業等の中には、経営資源や人材が限られている中で様々な工夫や努力を行い、インフラ海外展開が求められるような優れた技術を有し、海外展開を行いたいとする企業が相当数存在している。2012年に国際協力機構（JICA）が中小企業等の海外展開支援事業を開始したところ、2017年1月までの間に1,845件の相談が寄せられ、うち451件（国土交通分野関連は約110件）が採択されており、潜在的なものも含めれば更に多くの企業が海外展開を行いたいと考えているものと思われる。

「名目 GDP 600 兆円」に向けて、我が国の経済的基盤を強化していくためには、大企業のインフラ海外展開プロジェクトはもとより、中小企業等の海外展開プロジェクトについても、海外展開に向けた意欲喚起を図るとともに、海外進出のきっかけを作る等により、その潜在的需要を引き出すなど、積極的に支援していくことが極めて重要である。

国土交通省では、「国土交通省技術基本計画」を策定し、優先度の高い政策課題（7つの「重点プロジェクト」）を掲げて、技術開発を推進しているが、それぞれの政策課題に関連する技術分野において、中小企業等が海外展開しうるような技術が以下のように育ちつつある。

- ① 災害に強いレジリエントな国土づくりの分野においては、津波等災害時の広域避難シミュレーションソフトや土壌流出防止技術等。
- ② 社会資本の維持管理・更新の分野においては、補修を短時間で完了する技術や非破壊かつ迅速に道路付帯コンクリート構造物の状態を判定する道路メンテナンス技術等。
- ③ 安全・安心かつ効率的な交通の実現の分野においては、ICTの導入によりバスの運営の効率化とサービスの向上を図るバス事業改善システムや発展途上国のモータリゼーションの進展に不可欠な車両検査技術、限られた都市空間の効率的な利用を図る機械式立体駐車場装置の製造・保守技術等
- ④ 海洋フロンティアの分野においては、FLNG（浮体式液化天然ガス生産・貯蔵・積出設備）や掘削プラットフォームに使用される機器の技術等
- ⑤ グリーンイノベーションの分野においては、下水処理水の再利用技術、下水汚泥の有効利用技術、省エネルギー性の高い水処理技術、道路を掘り返さず下水管を新設可能な推進工法、下水を流しながら下水管を更新可能な管路更生工法、河川水浄化システム等
- ⑥ 気象・地球観測基盤情報の分野においては、低ランニングコスト、低電力かつ短時間で観測可能な気象・降水観測レーダー技術等
- ⑦ 建設生産システム改善の分野においては、ドローンを用いた高精度測量により設計から検査までを効率よく行うシステム、軟弱地盤特殊基礎工法、木材のプレカット工法等。

こうした中小企業等の技術についても、大規模インフラ案件のトップセールスを行う機会に併せてビジネスマッチングを行う等の取組みを進める。これまで、海外展開に関心のある中小企業の技術を発掘し、こうした我が国の中小企業が有する技術を海外向けにアピールするなどの取組みを進めてきたところであり、引き続き、こうした中小企業の海外展開に向けた取組みを進めていく。また、独自の技術・ノウハウを有する中堅・中小建設企業の構想段階から進出までの総合的支援を行う（再掲）。

その際、外務省等の関係省庁や JOIN 等の関係機関と緊密に連携しながら、相手国においても適切な窓口を設置してもらするなど、相互に連絡できる体制の構築に向けた取組みを行う。

5) 海外インフラ需要を更に取り込んでいくために必要な視点

膨大な海外のインフラ需要を更に取り込んでいくためには、我が国の企業がグローバル企業として更に進化していくことが重要である。具体的には、以下のような点が重要である。

- ① 我が国企業が、グローバル化に対応した企業体質や事業推進体制を強化していくことや、より強力な海外戦略を明確化していくこと。その際、不可欠となる国際業務の人材育成について、経験者の幅広い活用を促すとともに、JICA、政策研究大学院大学等の関係機関と連携した人材育成支援を強化していくこと。
- ② 我が国の技術・ノウハウ等の国際標準化を積極的に推進する一方、外国市場において日本市場とは異なる仕様が用いられている場合に我が国企業がこれらに適切に対応していくこと。
- ③ 民間の資金を活用する官民連携（PPP）方式でのインフラ整備や既設の公共交通サービスの運営へのコンセッション方式の導入がインフラ海外展開で多く見られるようになってきていることを踏まえ、これらに関する国内の制度等について国際的なスタンダードに適合させていく「内なる国際化」に向けた取組みを進めること。
- ④ インフラ海外展開の個々のプロジェクトにおいて、我が国の企業グループの組成が求められる場合に、即応性を向上していくこと。特に、インフラ設計から建設、運営、管理までを含む「システム」として海外展開を行う際には、運営事業を担う核となるキープレイヤーの更なるリーダーシップの発揮が望まれること。
- ⑤ スマートシティの海外展開等、異業種との連携強化が求められる分野について、より幅広い異業種との連携が図られること。
- ⑥ 我が国企業が急速に拡大する海外需要に対応した生産能力を継続的に確保できるようにしていくことも重要であり、そのためには、例えば海外の事業展開において豊富な経験・知見を有する、あるいは補完関係にある強みを有する内外の他の企業との連携・協働、外国人人材の活用等により、ノウハウの獲得に伴う時間的コストの縮減や海外での事業展開に伴うリスクの軽減を図ること、企業ごとの強みを活かした生産活動面での連携を行い、増減する需要にも適切に応えられるようにする体制の強化、プロジェクトの早期の段階からの民間の参画と官民の連携の強化等を図ること。特に、鉄道分野においては、我が国車両メーカーの生産能力、中でも設計能力の充実が不可欠となっており、また、海外メーカーに対する競争力を強化していくことも必要となっている。このため、海外向け車両の仕様の検証、国内認証機関の充実、我が国技術の国際標準化、内外メーカーとの連携等を推進していくこと。

民間企業には、より一層の企業家精神の発揮が求められる一方、国土交通省は本行動計画に記述された各施策を積極的に実行に移すとともに、ベストプラクティスの紹介や海外展開に係る知見の共有等により、未だインフラ海外展開をしていない企業を含む、より多くの民間企業が海外展開に乗り出しやすくなるような環境整備を図るとともに、第三国企業とのチ

ャネリングを強化し、民間企業の参画のための適切な事業スキーム、相手国政府と企業との適切なリスクシェアリング等について、相手国の理解を醸成する努力が求められる。

併せて、インフラ海外展開における知的財産の取扱いについて、関係省庁とも連携しつつ、その海外展開の対象となる知的財産の特性や企業の意向を踏まえて、適切に対応していく必要がある。

こうした点を踏まえ、国土交通省では、鉄道事業、造船業、港湾事業、航空事業、物流業、建設産業、住宅産業、都市開発事業、道路事業、下水道事業など関連業界の更なるグローバル化に向けて、それぞれの業界のこれまでの取組みや取り巻く状況等を十分に考慮に入れて、国、地方公共団体、民間企業などが連携し、海外展開のための推進体制の強化を図り、適切な支援を行っていくこととする。