

# 令和元年度株式会社海外交通・都市開発事業支援機構の業務の実績評価について

国土交通省

## 1. 背景

本評価は、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法（平成 26 年法律第 24 号。以下「法」という。）第 36 条第 1 項に基づき、平成 31 年 4 月 1 日から令和 2 年 3 月 31 日まで（以下「令和元年度」という。）の株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（以下「機構」という。）の業務の実績について評価を行うものである。

機構は、海外における交通事業及び都市開発事業について、当該市場の継続的な成長発展が見込まれる一方で、これらの事業が投資の回収に相当期間を要するとともに事業環境の変化により収益の発生に不確実な要素を有していることを踏まえつつ、我が国に蓄積された知識、技術及び経験を活用して海外においてこれらの事業を行う者等に対し資金の供給、専門家の派遣その他の支援を行うことにより、我が国事業者の当該市場への参入の促進を図り、もって我が国経済の持続的な成長に寄与することを目的とし、法に基づき平成 26 年 10 月 20 日に設立された株式会社である。

機構の業務の実績評価に当たっては、機構が、活動原資の大半が国からの出資である官民ファンドであることを踏まえ、以下の点に留意している。

- ① 支援決定等の実績
- ② 国土交通大臣が認可した収入・支出予算を適正に執行しているか
- ③ 法第 24 条第 1 項に基づき国土交通大臣が定める株式会社海外交通・都市開発事業支援機構支援基準（平成 26 年国土交通省告示第 981 号。以下「支援基準」という。）に従って適切に支援決定を行っているか
- ④ 官民ファンドの運営に係るガイドライン（平成 25 年 9 月 27 日官民ファンドの活用推進に関する関係閣僚会議決定<sup>2</sup>）に基づく検証の一環として設定した KPI の進捗状況

<sup>1</sup> 第 36 条第 1 項 国土交通大臣は、機構の事業年度ごとの業務の実績について、評価を行わなければならない。

<sup>2</sup> ガイドラインは以後随時更新されており、本評価においては、令和元年 11 月 29 日改正のものを参照する。

## 2. 個別の項目に対する実績評価

### (1) 支援決定等の実績

令和元年度末までにおける機構の支援決定案件の件数等の推移を表1に示す。なお、以下に記載する支援決定に係る実績は国土交通大臣認可時点で計上している。

表1 令和元年度までの支援決定等の実績

	支援決定額	実投融資額	年度末 借入金残高	支援決定件数
平成26年度	0億円	0億円	0億円	0件
平成27年度	117億円	87億円	0億円	3件
平成28年度	88億円	21億円	0億円	3件
平成29年度	323億円	155億円	0億円	6件
平成30年度	322億円	236億円	0億円	12件
令和元年度	349億円	389億円	0億円	10件
累計	1,198億円	888億円	0億円	34件

※本表は数値の端数を四捨五入しているため、各項を合算した値と累計値が一致しないことがある。

令和元年度は、機構による支援決定を10件行った（うち3件は支援決定済み案件への追加支援）。単年度で支援決定額は約349億円、実投融資額は令和元年度以前の支援決定案件の投融資実行分を含め、約389億円となっている。その結果、機構は設立から令和元年度末までの累積で、支援決定が34件、支援決定額が約1,198億円、実投融資額が約888億円となり、着実な案件の積上げを行っていると思われる。

しかしながら、機構は未だ財務自律的な会社運営に至る途上段階にあるところ、引き続き優良な投資資産を積み上げるとともに、支援案件の適切な管理・運営による収益の早期確保及び拡大を目指すことが期待される。

### (2) 収入・支出予算の適切な執行

機構は、毎事業年度の開始前に、当該事業年度の予算を国土交通大臣に提出して、その認可を受けなければならないとされている（法第30条第1項<sup>3</sup>）。また、毎事業年度終了後3月以内に、当該事業年度の貸借対照表、損益計算書及び事業報告書を国土交通大臣に提出しなければならないとされている（法第32条<sup>4</sup>）。よって、収入・支出予算が適切に執行されているかについて、認可予算の額と実際の収入・支出の状況を比較して評価を行う。

<sup>3</sup> 第30条第1項 機構は、毎事業年度の開始前に、その事業年度の予算を国土交通大臣に提出して、その認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

<sup>4</sup> 第32条 機構は、毎事業年度終了後三月以内に、その事業年度の貸借対照表、損益計算書及び事業報告書を国土交通大臣に提出しなければならない。

## ① 収入予算の執行

### <出資金>

令和元年度の出資金収入は、政府出資金が374億円となっている（収入予算額606億円）。機構の予算である産業投資枠に対する執行率が低いのは、共同出資者との案件形成に時間を要したこと、また、景気変動に伴う経済状況の変化や相手国政府の状況の変化で民間事業者の事業化の検討が必ずしも当初想定どおりに進捗しなかったこと等により、機構の支援決定に至らなかったためである。

### <借入金>

借入金の実績はない。

表2 主要な収入データ

単位：千円

科目	収入予算額	収入決定済額
(款) 出資金収入	60,600,000	37,400,000
(項) 政府出資金	60,600,000	37,400,000
(項) 民間出資金	-	-
(款) 借入金	68,560,000	-
(款) 事業収入	17,742,419	60,852
(款) その他収入	-	2,415
合計	146,902,419	37,463,267

## ② 支出予算の執行

### <出資金>

令和元年度の支援決定件数は10件（平成30年度12件）、支援決定額は約349億円（同約322億円）となっており、着実な案件の積上げを実施している。

なお、個別案件への投融資に際しては、案件の払込スケジュールに併せて産投出資金払込みを申請しているため、設立当初に受け入れた運営資金分を除けば、基本的に機構に対する出資額と機構による実投融資額は一致している。ただし、分割出資や相手国政府の状況の変化による手続きのスケジュールの変更等のために、実投融資が翌年度へ持ち越しとなり、機構に対する出資額と実投融資額に乖離が生じることがある。このため、令和元年度については、支援決定額に対して実投融資額が上回っている。

### <事業諸費>

事業諸費（政府保証債の発行や短期借入等を行う際の手数料）の執行額は予算額を下回っているが、これは、令和元年度の支援決定件数が当初の想定件数より少なかったためである。その支出は、機構が策定した予算の範囲内かつ機構の会計規程等に沿って適正になされたものであることから、適切なものと評価される。

<一般管理費>

役職員給与の支出実績額が予算額より低いが、これは認可予算時点で想定されていた定員 60 名と実員 57 名（令和 2 年 3 月 31 日時点）の差異による必要費用の減少が主たる要因である。

一方で、今後は機構による支援決定件数の増加が見込まれることから、ハンズオン支援を含めたモニタリング体制の充実等による管理・運営の強化、支援決定前の案件審査等の実施のために、人材の確保を進めることが必要である。

なお、退職給与引当金繰入の金額が予算額を超過しているが、これは当初想定できなかった退職者が発生したためである。

表 3 主要な支出データ

単位：千円

科目	支出予算額	支出実績額
(項) 出資金	129,160,000	38,752,763
(項) 貸付金	-	139,092
(項) 事業諸費	2,218,870	471,475
(目) 事業諸費	138,741	1,132
(目) 調査費用	1,655,676	308,469
(目) 旅費	112,251	161,874
(目) 支払利息	312,202	-
(項) 代位弁済費	178,500	-
(項) 一般管理費	2,302,122	1,907,984
(目) 役職員給与	994,267	780,067
(目) 諸謝金	53,963	22,187
(目) 事務費	1,251,142	1,060,465
(目) 交際費	2,000	684
(目) 退職給与引当金繰入	750	41,919
(目) 固定資産取得費	-	2,662
合計	133,859,492	41,271,314

以上により、令和元年度の機構の収入及び支出については、いずれも国土交通大臣から認可された収入及び支出予算の額の範囲内であり、その執行に特段の問題は認められない。

今後は、機構において優良案件に対する支援決定を着実にを行い、支援の実行により予算が着実に執行されることを期待する。

### (3) 支援基準との適合性

機構が令和元年度に支援決定を行った 10 件については、金融やエンジニアリングの有識者からなる事業委員会が、社外監査役である弁護士の意見を聞きながら、支援基準に照らして適切に案件選定を行った。今後も、民間企業からの案件相談への対応や支援決定に向けた案件審査などの活動を適切に行っていくことを期待する。

なお、機構が従うべき基準とその適合性は以下のとおり評価している。

#### ① 支援対象となる対象事業が満たすべき基準

令和元年度に支援決定を行った案件については、それぞれ支援基準との適合性が確認されている。

#### ② 対象事業支援全般について機構が従うべき事項

(1) 運営全般	・ 機構は、「内部統制システム基本方針」を定めており、法令等に従って業務が適性になされるよう体制を整備している。
(2) 投資規律の確保	・ 個別案件の収益性の確保や他の出資者との適切なリスク分担を行うこと等を規定した「投資運用指針」を策定している。 ・ 支援決定した案件の内容をホームページに掲載する等、競争に影響を与えうること等を踏まえ、適時適切な情報開示を行っている。
(3) 機構の長期収益性	・ 資金回収の蓋然性が高く、機構の収益積上げに貢献すると判断した案件について支援決定を行っている。 ・ モニタリング及びポートフォリオ管理に関する事項を定めた「モニタリング管理規程」を策定し、同規程に基づいた運営を行っている。
(4) 機構への民間出資者等との関係	・ 機構への民間出資者等について、機構の中立性及び幅広い民間出資者等を確保する観点から適切な構成であると認められる。
(5) その他	・ 国土交通省と連携しつつ業務運営に取り組んでいる。

### (4) KPI の進捗状況

機構は、「官民ファンドの運営に係るガイドライン」に基づき、平成 26 年度より、「官民ファンドの活用推進に関する関係閣僚会議・幹事会」において、KPI の進捗状況を報告している。

第 11 回同関係閣僚会議（令和元年 11 月 29 日）において、「官民ファンドの運営に係るガイドライン」が改正され、各ファンドは、ファンド間で達成状況の比較検証が可能となるよう、政策性と収益性それぞれについて横断的な KPI を新たに設定することとなった。これを踏まえ、機構では同年度に表 4 に掲げる KPI を設定している。

表4 令和元年度末時点の機構の新 KPI 及びその進捗状況

新 KPI の内容	実績 (令和2年3月末)	次回検証時の目標 (令和6年3月末)
KPI 1-1: 政策目的達成に向けた取組 支援事業へ参画する民間企業等の数	48 社	87 社
KPI 1-2: 民間企業との連携 投資先に対して機構と共同で経営支援を 実施した民間企業等の数	37 社	78 社
KPI 1-3: 呼び水効果 「ファンドの実出融資額」に対する「誘発さ れた民間企業等からの出融資額」の比率	1.7 倍	2.0 倍
KPI 2: 累積損益	▲73 億円	▲166 億円

### 3. 総括

令和元年度においては、合計 10 件、約 349 億円の支援決定が行われ、約 389 億円の投融資が実行された。令和元年度の機構の収入及び支出については、いずれも国土交通大臣から認可された収入及び支出予算の額の範囲内であり、その執行に特段の問題は認められない。今後も予算等を有効に活用し、引き続き優良な投資資産の積上げを期待する。

また、令和元年度に支援決定を行った全 10 件については、支援基準に適合した事業であるとともに、「官民ファンドの運営に係るガイドライン」に照らして特段の問題は認められず、機構の業務は KPI の達成を目指して実施されていると評価される。

以上を踏まえ、支援決定等の実績、収入・支出予算の適切な執行、支援基準の適合性及び KPI の進捗状況等の機構の業務の実績について問題は見受けられないと評価する。

(参考1)

株式会社海外交通・都市開発事業支援機構支援基準

平成26年10月14日国土交通省告示第981号

平成27年 7月14日国土交通省告示第859号（一部改正）

株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（以下「機構」という。）が対象事業支援の対象となる事業者及び当該対象事業支援の内容を決定するに当たって従うべき基準は、次のとおりとする。

1. 支援対象となる対象事業が満たすべき基準

支援対象となる対象事業は、以下に掲げる（1）から（4）までの基準をいずれも満たすこととする。

（1）政策的意義

- ① 我が国に蓄積された知識、技術及び経験が活用され、対象事業に関する海外市場への我が国事業者の参入が促進されること。
- ② 事業の受注又は円滑な運営のために、機構による支援が有効であると見込まれること。
- ③ 我が国の外交政策及び対外経済政策との調和がとれていること。
- ④ 対象事業の実施に関し、環境社会配慮が行われること。

（2）民間事業者のイニシアチブ

- ① 機構による支援が、海外展開に意欲のある民間事業者への後押しとなること。
- ② 機構と協調して、民間事業者から対象事業に対する出資等の資金供給が行われると見込まれること。
- ③ 機構が、民間事業者と連携・調整の上、適切に対象事業に対する事業参画を行い、必要に応じて役員又は技術者を派遣すること。
- ④ 民業補完性に配慮し、機構が我が国事業者との間で最大出資者とならないこと。ただし、機構が我が国事業者との間で最大出資者となることが一時的であると認められる場合は、この限りでない。

（3）長期における収益性の確保

- ① 対象事業が公的な資金による支援を受けることに鑑み、対象事業を効率的・効果的かつ確実に実施する経営体制を確保する等、適切な経営責任を果たすことが見込まれること。
- ② 客観的な需要予測を含むデューデリジェンス、適切な支援等により、長期的な収益が見込まれること。
- ③ 民間事業者との共同事業の終了時における、株式等の譲渡その他の方法による資金回収が可能となる蓋然性が高いこと。
- ④ 外部要因等により撤退を余儀なくされる場合に備え、関係者との間で、あらかじめ撤退に関する取決めを行っていること。

（4）他の公的機関との関係

機構と株式会社国際協力銀行、独立行政法人国際協力機構及び独立行政法人日本貿易保険をはじめとする他の公的機関との間で十分な連携の下に適切な役割分担が行われていること。

## 2. 対象事業支援全般について機構が従うべき事項

機構が対象事業支援を行うに当たっては、以下に掲げる（１）から（５）までについて、そのいずれにも従うこととする。

### （１）運営全般

- ① 公的資金の活用であることに鑑み、政策的意義に沿って効率的に運営すること。
- ② 民間の事業活動の後押しをする視点を踏まえ、民業補完に徹すること。
- ③ 機構は、リスクが高く民間事業者のみでは十分な実施が困難な事業に対し、他の公的機関を含む関係者間で適切なリスク共有を図りつつ資金供給を行うこと。
- ④ 支援に必要な組織体制を構築し、適切な人材育成を行うこと。
- ⑤ 現地における我が国公的機関と連携し、対象事業の円滑な運営のため、相手国政府・企業その他関係者との交渉・調整を行うこと。
- ⑥ 国に対し、対象事業の状況に関し適時適切に報告すること。
- ⑦ 新規及び継続中の対象事業について、支援継続の必要性を毎年度検証すること。また、政府が５年ごとに行う検討に併せて、継続中の支援の廃止、新規の支援の終了時期、機構の組織の在り方等について検証すること。
- ⑧ 投資に係るリスクを継続的に把握・評価し、専門人材の確保を含めた適切なリスク管理を行うこと。併せて、コンプライアンスリスクの管理も十分に行うこと。

### （２）投資規律の確保

- ① 情報の取扱いについては、競争に影響を与え得ること等を踏まえ、適正に行うこと。また、適切な情報開示を継続的に行うことで、国民に対する説明責任を果たすこと。
- ② 事業を推進する機能と事業性を判断する機能のバランスが取れた適切な体制を構築すること等を通じ、投資規律を確保するとともに、案件を迅速に処理すること。
- ③ 民間事業者等の慣行を踏まえ、投資プロフェッショナルをはじめとする機構の役職員の報酬を業績と連動させる等、機構の役職員が責任をもって業務を行う執行体制を整備すること。
- ④ 投資事業を行う組合等を経由した支援を行う場合においても、政策的意義を踏まえた適切な投資が行われるよう、契約等により担保するとともに、適切にフォローアップを行うこと。

### （３）機構の長期収益性

- ① 個別の対象事業支援を通じて得られる総収入額が、長期的に必要な総支出額（出資者に対する適切な配当を含む。）を上回るように、事業年度ごとに進捗状況や収益性を適宜評価しつつ、長期収益性を確保すること。

② 対象事業の業績が悪化した場合に、その改善に向けた措置を尽くすこと。それでもなお改善が見込めない場合には、対象事業者を含む第三者への保有株式売却等の方策を検討すること。

③ 対象事業が、特定の事業類型に過度に偏ることがないように、機構の目的の範囲内における投資の中で適切な分散投資を行うこと。

(4) 機構への民間出資者等との関係

① 機構への民間出資者等の構成について、機構の中立性及び幅広い民間出資者等を確保する観点から適切なものにする。

② 機構の業務執行の方針について、機構への主な民間出資者等から十分な意見聴取を行うとともに、必要に応じて機構の運営に反映させること。

(5) その他

① 以上の他、機構の運営に適用される政府としての方針に従うこと。

② 中小事業者の海外展開の支援や地方公共団体の海外協力との連携にも配慮すること。

(注) この支援基準における用語のうち、法において定義が定められているものについては、その例による

(参考2)

新規支援事業概要（支援決定に係る大臣認可時点）

○インドネシア・ジャカルタ中心地区複合商業施設等運営事業

項目	実績
支援対象事業者	(1) 阪急阪神不動産株式会社及び JOIN が出資する日方 SPC (以下「J-SPC」) (2) J-SPC 及びインドネシア法人 PT. Bumi Serpong Damei TBK (以下「BSD 社」) 等が出資する Simas Plaza Indonesia's Real Estate Investment Trust
認可日	令和元年5月24日
支援内容	認可額：約84億円
事業概要	阪急阪神不動産株式会社及び J-SPC が、BSD 等とともに、インドネシア共和国ジャカルタの中心地区に立地する CBD 内において、複合商業施設の運営及び改修並びに公共施設の整備を行う都市開発事業。
支援基準との適合性	
(1) 政策的意義	① 阪急阪神不動産株式会社が国内事業で培った施設整備や街づくりに係る豊富な知見・ノウハウを活用し、ジャカルタ中心部において、対象施設を核とした利便性の高い施設整備と良好な街並み形成を図る。 また、我が国事業者が対象施設の運営に携わることにより、省エネ機器等の本邦製品の導入機会創出にも繋がる。 ② インドネシア当局は TOD 関連法令に基づき、対象施設エリア周辺を重点的に整備する方針であり、当該エリアの開発・整備にあたり求められるインドネシア当局及び MRT 公社との円滑な協議を機構が支援する。 ③ インフラシステム輸出戦略における「高速・都市鉄道等の交通インフラと周辺開発との組み合わせ等を含めた総合的な提案の実施」に合致。 ④ BSD 社は、長期の運営実績を有しており、従前より特段の環境社会配慮上の苦情や行政指導等を受けておらず、環境社会への重大な影響を与える懸念はないと判断。
(2) 民間事業者のイニシアチブ	① 阪急阪神不動産株式会社による、海外における非住宅系都市開発事業への参画を後押しする。

	<p>我が国事業者のノウハウを活かした街づくり実現の取組は長期間を要するとともにインドネシア当局や MRT 公社との協議等が不可欠な事業を、機構の支援により円滑に実施する。</p> <p>② 阪急阪神不動産株式会社と機構が J-SPC を通じて現地事業体に対して出資を行う。</p> <p>③ J-SPC へ機構より職務執行者を派遣。機構が J-SPC を通じて事業参画し、適切なモニタリングを行い、事業を効率的・効果的に実施する。</p> <p>④ 機構は他の我が国出資者との間で最大出資者とならない。</p>
(3) 長期における収益性の確保	<p>① 機構が J-SPC を通じて現地事業体に事業参画し、適切なモニタリングを行い、事業を効率的・効果的に実施する。現地事業体の投資委員会に委員を派遣し、J-SPC の意見を経営に反映させていく。</p> <p>② 国際的な不動産コンサルタントによる市場調査等のデューディリジェンスを行った結果、長期的な収益が見込まれる。</p> <p>③ 適切な収益を確保し資金回収を図る計画。</p> <p>④ 事業が軌道に乗ることを見極めながら、民間事業者とエグジットについて協議を行っていく。</p> <p>⑤ 出資者間契約書において、撤退に関する取り決めを行う。</p>
(4) 他の公的機関との関係	三省説明会を開催し、三省に情報提供することを通じて、十分な連携の下に適切な役割分担を行っている。

#### ○ベトナム・総合物流会社運営事業

項目	実績
支援対象事業者	<p>(1) 住友商事株式会社、鈴与株式会社及び JOIN が出資するベトナム法人の J-SPC (以下「J-SPC」)</p> <p>(2) J-SPC が出資する Gemadept Corporation (以下「GMD 社」)</p>
認可日	令和元年 5 月 29 日
支援内容	認可額：約 22 億円
事業概要	J-SPC が、本事業の推進主体となる GMD 社に出資することにより、GMD が保有するベトナム全域の港湾事業及び物流事業に参画する事業。
支援基準との適合性	

<p>(1) 政策的意義</p>	<p>① 我が国物流事業者が持つノウハウを活かした質の高い物流運営を実現することに加え、我が国事業者が展開する工業団地と港や国内各地を結ぶ物流を強化することにより、我が国事業者の海外展開を後押しする。</p> <p>② 国営企業がシェアの過半数を占め、外資参入規制等もあるベトナムの港湾事業において、現地政府とのコミュニケーションの円滑化に寄与する。</p> <p>③ インフラシステム輸出戦略及び日本再興戦略に位置づけられているインフラシステム輸出による経済成長の実現等に貢献する。</p> <p>④ GMD 社が保有する港は、1 港を除いて既に運営中であり、環境社会面について問題は生じていない。新規港湾についても、デューディリジェンスにおいて環境社会配慮の計画を確認済みにて、計画通りに実行されることを注視する。</p>
<p>(2) 民間事業者のイニシアチブ</p>	<p>① 機構が事業リスクの低減及び量的補完を図ることが、海外で初めて港湾事業に進出する我が国事業者の後押しとなる。</p> <p>② 住友商事株式会社、鈴与株式会社及び JOIN が J-SPC を通じて出資を行う。</p> <p>③ J-SPC へ機構より取締役を派遣し、ハンズオン支援として、J-SPC を通じて当局との折衝支援等を行う。必要に応じて、事業管理運営に係るアドバイザーの派遣を検討していく。</p> <p>④ 機構は他の我が国出資者との間で最大出資者とならない。</p>
<p>(3) 長期における収益性の確保</p>	<p>① J-SPC から GMD 社へ取締役を派遣し、適切な経営体制に寄与する。</p> <p>② GMD 社は、民間最大の取扱量を誇り、業界内でも安定した位置づけにある。更に、急速な経済成長に伴う旺盛な貨物需要によって業界全体として長期的な収益が見込まれる。</p> <p>③ GMD 社株式の売却は、上場企業の株式売却となるため、時価での売却による資金回収の可能性が高い。また、毎年配当が実施されている企業であり、事業期間初期から資金回収の開始が見込まれる。</p> <p>④ 株主間協定書において撤退に関する取り決めを行う。</p>

(4) 他の公的機関との関係	三省説明会を開催し、各省への情報提供を通じて、十分な連携のもとに適切な役割分担を行っている。
----------------	--

○ベトナム・コールドチェーン支援事業

項目	実績
支援対象事業者	(1) SG モーターズ株式会社 (2) SG モーターズ株式会社及び JOIN が出資する現地運営会社 (SG Motors Vietnam Co, Ltd. 以下「SMVC社」)
認可日	令和元年 12 月 24 日
支援内容	認可額：約 2.2 億円
事業概要	佐川急便グループ (SG グループ) が国際事業強化の一環として、ASEAN 諸国の中でも特に成長が見込まれるベトナムにおける冷蔵冷凍貨物運送事業 (コールドチェーン物流) をさらに高度化・多角化するために、グループ会社である SG モーターズ株式会社と JOIN による現地法人を通じて 3 温度帯 (ドライ・冷蔵・冷凍) 管理の輸送設備の導入を図る事業。
支援基準との適合性	
(1) 政策的意義	<p>① 我が国物流事業者の子会社による海外展開を後押しすることに加え、我が国物流事業者グループが有するコールドチェーン物流技術・ノウハウを活かして、高度化・多様化した物流運営をベトナム国にて実現することを促進する。</p> <p>② ベトナムでは前例のない設備車載冷凍冷蔵設備 (混載車) やクール専用車の車両型式認証の取得にあたり、必要に応じ本邦の認証機関側・行政機関側の知見を踏まえたアドバイスを実施する。また、行政機関に標準処理期間や応答期間が定められていないベトナムにおいて、民間企業には開示されない理由によるベトナム当局の対応遅延・停止も想定されるため、政府間の意見交換チャネルを通じた認可処理手続の円滑化を支援する。</p> <p>③ インフラシステム輸出戦略及び日本再興戦略に位置づけられているインフラシステム輸出による経済成長の実現等に貢献する。特に本事業は、国土交通省が推進する「日 ASEAN コールドチェーン物流ガイドライン」</p>

	<p>に従った物流網の展開及び国際規格化に資する事業である。</p> <p>④ 本事業は、日系企業も多く入居するバクニン工業団地（VSIP）内での事業運営であり、同工業団地がベトナム政府の EIA 取得済み、適切に環境社会配慮が行われていることを確認している。</p>
（２）民間事業者のイニシアチブ	<p>① 機構の出資参画により事業リスクの低減が図られ、ベトナムに進出する我が国物流事業者グループ子会社の後押しとなる。</p> <p>② 我が国物流事業者グループ会社である SG モーター株式会社と機構と協調して出資を行う。</p> <p>③ 現地事業会社へ機構より取締役を派遣し、越側の行政等との折衝支援や、車両認証取得の支援等を行う（日越物流政策対話等でのハイレベル働きかけ等）。</p> <p>④ 機構は他の我が国出資者との間で最大出資者とならない。</p>
（３）長期における収益性の確保	<p>① JOIN から SMVC 社へ取締役を派遣し、適切な経営体制の確保に寄与する。</p> <p>② ベトナムの経済発展と所得水準上昇から、物流セクターは経済成長率を上回る伸びが見込まれている中で、佐川急便ベトナムその他の日系物流業者は、現地日系コンビニ等小売業者や食品メーカー等から、事業拡大に不可欠なコールドチェーン対応車両の充実を強く求められており、かかる日系企業等の強いニーズを背景に長期的な収益が見込まれる。</p> <p>③ 社員間契約にて出資持分譲渡による資金回収の手段を確保する。</p> <p>④ 社員間契約にて事業撤退に関する取り決めを行う。</p>
（４）他の公的機関との関係	<p>三省説明会を開催し、各省への情報提供を通じて、十分な連携のもとに適切な役割分担を行っている。</p>

○カナダ・鉄道車両整備事業

項目	実績
支援対象事業者	<p>（１） 双日グループ及び JOIN が出資する SPC</p> <p>（２） SPC が出資する CAD Railways Industries Limited （以下「CADRI 社」）</p>
認可日	令和 2 年 3 月 13 日
支援内容	認可額：約 23 億円

事業概要	カナダにおいて、双日グループとともに出資する SPC を通じ、現地事業会社である GADRI 社の株式を全量取得し、鉄道車両総合メンテナンス（MRO）事業を行うもの。
支援基準との適合性	
(1) 政策的意義	<p>① 双日グループの鉄道車両事業・メンテナンス事業の知見を北米における鉄道 MRO 事業に展開する。 我が国車両メーカー、車両部品メーカーと本 MRO 事業の協業を通じた北米鉄道車両事業への我が国事業者の参入機会の創出に貢献する。</p> <p>② 我が国事業者による経営主導権確保に際し、海外でのインフラ事業に知見を有する機構の支援により経営リスクを分担する。 鉄道 PPP 案件受注に向けた公的機関からの情報収集、交渉を支援する。 車両納入と MRO が一体となった事業の受注等、我が国鉄道関係事業者との協業による事業の受注に向けた我が国事業者間の仲介役として協業を支援する。 将来的に目指す米国市場進出に際し、州政府等、公的機関との交渉を支援する。</p> <p>③ インフラシステム輸出戦略及び日本再興戦略に位置づけられているインフラシステム輸出による経済成長の実現に貢献する。 国土交通省インフラシステム海外展開行動計画 2019 に位置づけられた運営・メンテナンス (O&amp;M) への参画促進に貢献する。</p> <p>④ 定期的なモニタリングを実施し、関係機関に報告を行っており、本件事業が継続する限り、環境・社会面で問題が具現化する恐れは小さい。 事業の進捗に伴い、新規プロジェクト、または追加設備投資等により、配慮すべき環境社会影響が新たに判明した場合は、環境社会配慮確認調査を実施し、適切な緩和策が施されることを確認、以降モニタリングするものとする。</p>
(2) 民間事業者のイニシアチブ	<p>① 鉄道 MRO 事業の米国への展開及びグローバルネットワークの活用による、同事業の国際展開を図らんとする我が国事業者の取組を後押しする。</p> <p>② 双日グループが最大出資者として事業を主導する。</p> <p>③ 機構から SPC へ取締役を派遣予定。</p>

	<p>取締役会、株主総会を通じて、鉄道 MRO 事業の発展に積極的に関与。</p> <p>④ 機構は他の我が国出資者との間で最大出資者とならない。</p>
(3) 長期における収益性の確保	<p>① 機構より SPG に役員を派遣し、事業の適切なモニタリングを通じて、効率的・効果的な運営体制を確保する。</p> <p>② 北米の持続的な経済成長や人口の増加による、北米鉄道輸送の市場拡大を背景に北米鉄道 MRO の市場の拡大が見込まれる。</p> <p>CADRI は貨車、旅客車、機関車の 3 機種の MRO 対応ができる唯一の独立系鉄道 MRO 事業者であること、世界最大の鉄道市場である米国への鉄道 MRO 事業の展開による更なる需要の取り込みが期待できること等から、事業期間に亘り安定した収益が見込まれる。</p> <p>③ 株主間契約において株式譲渡による資金回収の手段を確保予定。</p> <p>④ 株主間契約にて事業撤退に関する取り決めを行う予定。</p>
(4) 他の公的機関との関係	<p>三省説明会を開催し、三省に情報提供することを通じて、十分な連携の下に適切な役割分担を行っている。</p>

#### ○ミャンマー・ヤンキン都市開発事業

項目	実績
支援対象事業者	<p>(1) 鹿島建設株式会社と JOIN が出資する J-SPC</p> <p>(2) J-SPC が出資する Kajima Yankin PPP Company Limited</p>
認可日	令和 2 年 3 月 17 日
支援内容	認可額：約 57 億円
事業概要	<p>鹿島建設株式会社及び JOIN が共同出資する J-SPC を通じて現地事業会社(Kajima Yankin PPP)を設立し、ミャンマー最大都市ヤンゴンにあるヤンキン地区の公有地においてオフィス、ホテル、サービスアパート、商業施設、交通ターミナルなどからなる複合施設を建設・運営する都市開発事業。</p>
支援基準との適合性	
(1) 政策的意義	<p>① 本事業は、鹿島建設株式会社が国内事業で培った施設整備や街づくりに係る技術・知見を活用するもの。</p>

	<p>さらに、本事業を通じ、我が国事業者による都市開発の魅力を発信するとともに、同国の他の公有地における我が国事業者の事業機会創出につながることを期待するもの。</p> <p>(活用する技術・知見等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 事業企画、設計、施工、運営にわたり日本標準の品質を採用。</li> <li>➤ BEMS (Building and Energy Management System)、雨水浸透舗装、高効率設備、屋上緑化、自然空調等の環境技術を導入するとともに、周囲に調和する景観デザイン、良質なアメニティ空間の形成を図り、総合的な環境共生型都市開発事業を推進。</li> <li>➤ 識字率が高いが図書に触れ合う機会が少ない現地事情を踏まえ児童図書館を併設するほか、プレイルーム等の児童教育関連施設を整備。また、郵便局等行政サービスのワンストップセンターの設置、災害時避難場所や緊急時の水、食料等の提供、交通広場(バス・タクシー乗場)の整備により地域に貢献。</li> <li>➤ 現地大学との技術連携、セミナー開催、現場視察、日本への招聘等を通じて、環境や安全、ライフサイクルコストマネジメントに係る先進的な技術・経験・ノウハウを移転し、ミャンマー経済の発展に貢献。</li> </ul> <p>② 本事業に機構が出資することにより、当該エリアの開発・整備にあたり求められるミャンマー当局との円滑な協議を機構が支援し、日緬友好の象徴的案件になることが期待される。</p> <p>③ インフラシステム輸出戦略及び日本再興戦略に位置づけられるインフラシステム輸出に貢献する。</p> <p>④ 専門業者を活用して確認したところ、重大な影響を与える環境社会配慮上の懸念はないと判断している。</p>
<p>(2) 民間事業者のイニシアチブ</p>	<p>① 鹿島建設株式会社による、ミャンマーにおける初の大規模複合都市開発事業への参画を後押しする。</p> <p>我が国事業者のノウハウを活かした大規模開発及び長期運営を行うものであり、開発及び運営時にミャンマー当局との協議等が不可欠な事業を機構の支援により円滑に実施する。</p>

	<p>② 鹿島建設株式会社と機構が J-SPC を通じて現地事業体に対して出資を行う。</p> <p>③ J-SPC に機構が派遣する取締役を通じて現地事業会社の意思決定に関与し、政策的意義を担保する。</p> <p>④ 機構は他の我が国出資者との間で最大出資者とならない。</p>
(3) 長期における収益性の確保	<p>① 機構が J-SPC を通じて現地事業体に事業参画し、適切なモニタリングを行い、事業を効率的・効果的に実施する。</p> <p>② 国際的な不動産コンサルタントによる市場調査等のデューディリジェンスを行った結果、長期的な収益が見込まれる。</p> <p>③ 適切な収益を確保し資金回収を図る計画であり、事業が軌道に乗ることを見極めながら、民間事業者とエグジットについて協議を行っていく。</p> <p>④ 出資者間契約書において、撤退に関する取り決めを行う。</p>
(4) 他の公的機関との関係	<p>鹿島建設株式会社は JBIC からの融資について諸条件を協議中。</p> <p>三省説明会を開催し、三省に情報提供することを通じて、十分な連携の下に適切な役割分担を行っている。</p>

#### ○インドネシア・ジャカルタ・マカッサル高速道路運営事業

項目	実績
支援対象事業者	PT Margautama Nusantara (以下「MUN 社」)
認可日	令和 2 年 3 月 24 日
支援内容	認可額：約 17 億円
事業概要	インドネシアの 4 つの高速道路コンセッション会社を束ねる MUN 社を通して、ジャワ島及びスラウェシ島の高速道路を管理・運営する事業への参入。日本高速道路インターナショナル株式会社 (以下「JEXWAY」)、西日本高速道路株式会社 (以下「NEXCO 西」) 及び JOIN が、インドネシア法人 MUN 社株式を取得するもの。
支援基準との適合性	
(1) 政策的意義	① 本邦企業初となるインドネシア高速道路運営への本格参入を支援することで、同国の高速道路運営等への本邦企業参入の将来的な拡大にもつながり得る。

	<p>高速道路設計、施工、維持管理、運営、能力を展開し、日本企業による同国の道路管理・運営の先導モデルとなり得る。</p> <p>本事業を通じて得られる海外展開の経験及びそこから得られるノウハウを活かした更なる海外展開も期待される。</p> <p>② JOIN の出資により、本邦企業の投資リスクを低減。また JOIN の関与により、カントリーリスクの低減が期待される。</p> <p>③ インフラシステム輸出戦略及び日本再興戦略に位置づけられているインフラシステム輸出による経済成長の実現等に貢献する。</p> <p>④ BMN 延伸区間を除く 3 路線の道路は完工済みかつ延伸工事においても大きな問題は発生していない。</p> <p>各コンセッションでは円滑な運営がなされており、環境対応体制も整備されていることから特段問題ないものと判断している。</p> <p>今後可能性のある延伸拡幅については適切な環境社会配慮が行われていることを定期的にモニタリングする。</p>
<p>(2) 民間事業者のイニシアチブ</p>	<p>① NEXCO 西及び JEXWAY のインドネシアにおける道路運営管理事業をより実効性あるものとし、JOIN の出資によりリスクを低減する。</p> <p>② 民間事業者たる NEXCO 西及び JEXWAY による出資が見込まれる。</p> <p>③ 日方株主 3 社から MUN 社へ取締役の派遣を行うとともに、定期的に日方株主 3 社及び派遣取締役との間で連絡会を持ち、事業運営状況を把握、適時適切な経営に対する意見を表明する仕組みを確保する。</p> <p>④ 機構は他の我が国出資者との間で最大出資者とならない。</p>
<p>(3) 長期における収益性の確保</p>	<p>① 日本側株主 3 社から MUN 社へ役員の派遣及び日方株主 3 社間の連絡会を設置することにより、適切な経営責任を果たす体制を確保する。</p> <p>② デューディリジェンスの結果、事業期間に亘り安定した収益が見込まれることを確認。</p>

	<p>③ MUN 社定款の変更によって、株式譲渡による資金回収の手段を確保予定（定款変更内容は合意済み、定款変更は SPA においてクロージングの条件）。</p> <p>④ 日本側株主 3 社間での株主間契約書において撤退に関する取り決めを定める。</p>
（４）他の公的機関との関係	三省説明会を開催し、三省に情報提供することを通じて、十分な連携の下に適切な役割分担を図っている。

○ベトナム・ホーチミン・グランドパーク都市開発事業

項目	実績
支援対象事業者	<p>（１）三菱商事株式会社、野村不動産株式会社及び JOIN が出資する J-SPC</p> <p>（２）J-SPC が出資する現地事業会社</p>
認可日	令和 2 年 3 月 31 日
支援内容	認可額：約 112 億円
事業概要	三菱商事株式会社、野村不動産株式会社及び JOIN が共同出資し、J-SPC を通じビンホームズ社とともに現地事業会社を設立。ホーチミン市東部（9 区）の約 26ha の敷地において、分譲集合住宅 21 棟（約 1 万戸）、商業施設、公園等を整備（・管理）する都市開発事業。ビンホームズ社と協力して、我が国の知見を活かした ICT 等の先端技術の活用等によるタウンマネジメントを推進する。
支援基準との適合性	
（１）政策的意義	<p>① 本事業は、ベトナム中間層の住環境改善に向け、開発、管理運営の各フェーズにおいて、日方両社が国内で蓄積した次のような知見を活用するもの。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 日本の ICT 等の技術活用（例：居住者用アプリ、スマート決済、AI カメラなど）</li> <li>➢ デッドスペース排除、家事動線考慮による効率的な間取り、ユーザー目線で利便性・デザイン・メンテナンス性に優れた造作物や内装材等の採用、公園緑地の配置や植栽などの景観形成</li> <li>➢ 住民主導による管理を行うための組合設立、及び組合運営（意思決定方法のノウハウ提供、組合の財政計画の策定など）</li> <li>➢ 共用部のサービス、コミュニティ形成支援（防災活動、緑化・美化活動、イベントなど）</li> </ul>

	<p>➤ ライフサイクルコストを意識した計画的な点検・修繕の実施等</p> <p>② 開発、管理運営段階での相手国政府や地方政府等との協議が生じた場合、超大型である本事業の規模に応じた相応の影響が懸念されるところ、機構の参画により当該協議の円滑化が期待される。</p> <p>今後 ICT 等の本邦技術活用を検討する中で、機構の参画が、ICT 等に関する本邦企業の更なる参画の呼び水となることも期待される。</p> <p>③ 事業地区は円借款により整備を進めている都市鉄道 1 号線の沿線に位置しており、最寄駅まで循環バスの運行を計画中。沿線価値の向上、周辺の都市開発の促進、鉄道経営の安定化といった相乗効果が期待され、インフラシステム輸出戦略に基づき日本政府が推進するインフラ案件の面的・広域的な取組に合致する。</p> <p>④ 専門業者も用いて確認したところ、重大な影響を与える環境社会配慮上の懸念はないと判断している。</p>
<p>(2) 民間事業者のイニシアチブ</p>	<p>① 日系両社は、超大型の都市開発事業である本プロジェクトでの経験を活かし、ベトナム国内に加え他国においても大型の複合都市開発事業を展開していきたい考え。機構の支援により、両社のこうした展開を後押しする。また、他の我が国事業者にとっても、今後のビングループとのビジネス機会創出につながる事が期待される。</p> <p>② 我が国事業者 2 社が機構と共同して出資を行う。</p> <p>③ J-SPC に機構が派遣する取締役を通じて現地事業会社の意思決定に関与し、政策的意義を担保する。</p> <p>④ 機構は他の我が国出資者との間で最大出資者とならない。</p>
<p>(3) 長期における収益性の確保</p>	<p>① 機構が J-SPC を通じて現地事業体に事業参画し、適切なモニタリングを行い、事業を効率的・効果的に実施する。</p> <p>② 国際的な不動産コンサルタントによる市場調査等のデューディリジェンスを行った結果、長期的な収益が見込まれる。</p> <p>③ 適切な収益を確保し資金回収を図る。</p> <p>④ 事業が軌道に乗ることを見極めながら、民間事業者とエグジットについて協議を行う。</p>

	⑤ 株主間協定において、撤退に関する取り決めを行う予定。
(4) 他の公的機関との関係	三省説明会を開催し、関係機関と十分連携して適切な役割分担を図っている。