

JOIN 法の施行状況及び今後の課題

(JOIN 法附則第 4 条に基づく 5 年毎の検討結果)

国際統括室

内容

1. 背景・経緯	2
(1) 背景	2
(2) 検討項目	2
(3) 検討経緯・体制	2
2. 施行状況の検討	3
(1) JOIN の運営状況	3
①事業面	3
②財務・組織面	4
(2) 我が国事業者の海外事業参入促進状況	6
①民間投資誘発効果等	6
②「川上」段階への参画	7
(3) JOIN の業務の継続に関する検討	8
①世界のインフラ市場の動向－旺盛なインフラ需要とPPP志向の強まり－	8
②我が国のインフラシステム海外展開戦略における JOIN の役割	9
③民間から JOIN に寄せられる支援ニーズ	10
(4) 有識者等からの意見聴取	11
3. 検討結果に基づく必要な措置	12
(1) 世界のインフラ整備を巡る今日的な政策課題への対応	12
①Society 5.0 時代を見据えて取組を強化すべき分野（支援対象事業に係る施設等の見直し）	12
②「ステークホルダー資本主義」社会に対応した投資	13
(2) リスクマネー供給能力の向上	14
(3) 長期収益性確保に向けた取組の強化	14

1. 背景・経緯

(1) 背景

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「JOIN 法」という。）は、海外における交通事業及び都市開発事業について、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、平成 26 年（2014 年）7 月に施行され、同年 10 月 20 日、同法に基づき、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（以下「JOIN」という。）が設立された。

他の官民ファンドが具体的な業務の終期を法令で定めているのとは異なり、JOIN には、設立時に具体的な業務の終期が設定されていない。これは、JOIN の業務が、20～30 年以上の長期にわたると想定される個別プロジェクトの期間を通じて、民間企業や相手国政府と共同して継続的に出資・事業参画を行うものであるため、法律制定時に具体的な業務の終期を設定することはなじまないと考えられたためである。

他方、JOIN 法附則第 4 条¹では、出資者の規律及び JOIN の適切な運営を確保する観点から、国として、JOIN 法の施行後 5 年毎に、JOIN の組織及び業務の在り方など JOIN 法の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講じることが規定されている。

これに基づき、国土交通省において、JOIN 法施行後 5 年が経過する令和元年度（2019 年度）、同法附則第 4 条に基づき、法の施行状況について検討を行った。

(2) 検討項目

今般の検討にあたっては、株式会社海外交通・都市開発支援機構法の施行状況等の検討に係る実施要領（平成 26 年 10 月 14 日国土交通省告示第 982 号）第 2 条²に従い、以下の 3 項目を検討対象項目とした。

1. JOIN の運営状況（JOIN が適切に運営されているか）
2. 我が国事業者による海外での交通・都市開発事業への参入促進状況
3. 機構の業務の継続に関する検討

(3) 検討経緯・体制

検討を進めるにあたり、JOIN 法を所管する国土交通省国際統括室では、設立から 5 年間の

¹ 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）（抄）

附則第四条 政府は、この法律の施行後五年ごとに、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

² 株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法の施行の状況等の検討に係る実施要領（平成 26 年 10 月 14 日国土交通省告示第 982 号）（抄）

第二条 国土交通大臣は、次に掲げる検討を行うものとする。

一 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。）が適切に運営され、かつ、機構の支援により海外において交通事業及び都市開発事業を行う者等の当該市場への参入が促進されていることの検討

二 民業補完及び官の役割のスリム化の観点から、新規案件の引受の終了時期、機構の解散その他組織及び業務の全般についての検討

三 前二号に掲げるもののほか、機構の運営状況を踏まえ、必要な事項についての検討

JOIN の活動状況、実績等について整理・分析を行う一方、有識者や JOIN による支援案件に係る本邦事業者からヒアリングを実施し、JOIN の業務に係る課題を整理した。その上で、国土交通省内に、国際統括官を座長とするタスクフォースを設置し、今後の JOIN のあり方等について検討を行った。検討の過程では、交通・都市開発分野の海外インフラ展開に係る省庁と協議を行うとともに、検討状況について「経協インフラ戦略会議」及び「財政制度等審議会財政投融資分科会」に報告するなど、インフラの海外展開や官民ファンドに係る政府の方針と整合性を確保し、共通認識を得ながら検討を進めた。

2. 施行状況の検討

(1) JOIN の運営状況

先ず、JOIN の運営状況について、①事業面と、②財務・組織面について、以下のとおり、総括を行った。

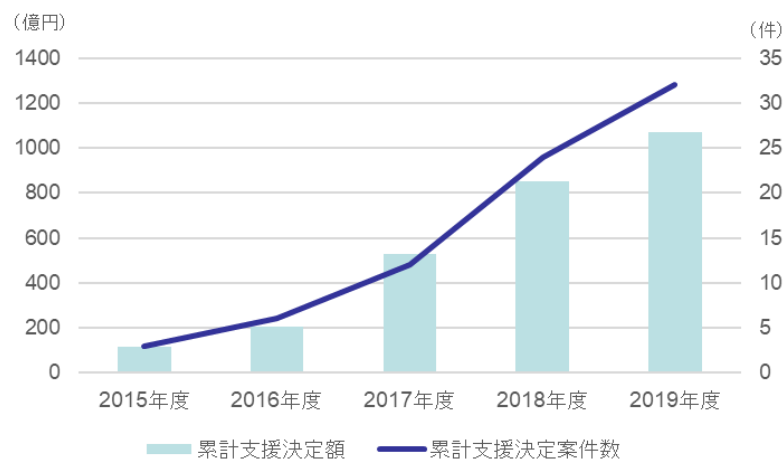
①事業面

JOIN は、平成 26 年（2014 年）10 月の設立から令和元年度（2019 年度）末までの約 5 年間、計 24 事業に対して、累計約 1,069 億円の支援決定を行っている（参考 1：支援決定案件一覧）。累計支援決定案件数及び累計支援決定額は年々増加しており、JOIN 自身が設定した令和元年度（2019 年度）までの中期経営計画上の目標である「年間 10 件程度の案件採択」も概ね達成見込みである。（参考 2：累計支援決定案件数及び累計支援決定額の推移）

	国	分野	案件名	大田認可額	初回認可日
1	ベトナム	港湾	チーバイ港整備・運営事業	約12億円	2015/10/27
2	米国	鉄道	テキサス高速鉄道事業	約229億円	2015/11/21
3	ブラジル	鉄道	都市鉄道整備・運営事業	約99億円	2015/12/9
4	ミャンマー	都市	ヤンゴン複合都市開発事業	約45億円	2016/7/12
5	インドネシア	都市	ジャカルタ郊外複合都市開発事業	約34億円	2016/10/27
6	インドネシア	物流	冷凍冷蔵倉庫整備・運営事業	約23億円	2017/1/24
7	インドネシア	都市	ジャカルタ・ガーデン・シティ中心地区都市開発事業	約50億円	2017/5/30
8	インドネシア	都市	ジャカルタ・サウスイースト都市開発事業	約30億円	2017/7/7
9	ミャンマー	都市	ヤンゴン博物館跡地開発事業	約56億円	2017/7/28
10	インドネシア	都市	ジャカルタ・メガコンガン都市開発事業	約65億円	2017/12/22
11	インド	道路	ジャイプル等既設有料道路運営事業	約126億円	2017/12/22
12	ベトナム	都市	ホーチミン近郊ウォーターポイント都市開発事業	約19億円	2018/8/24
13	米国	航空	代替ジェット燃料運搬・供給事業	約9億円	2018/8/24
14	タイ	都市	アマタナコン複合開発事業	約6億円	2018/12/18
15	ロシア	航空	ハバロフスク国際空港整備・運営事業	約1億円	2018/12/18
16	ミャンマー	港湾	ティラワ港多目的ターミナル運営事業	約2億円	2019/1/29
17	ミャンマー	港湾	ティラワ港バルクターミナル整備・運営事業	約17億円	2019/1/29
18	パラオ	航空	パラオ国際空港整備・運営事業	約3億円	2019/3/19
19	マレーシア	物流	コールドチェーン物流運営事業	約36億円	2019/3/26
20	インドネシア	都市	ジャカルタ中心地区複合商業施設等運営事業	約84億円	2019/5/24
21	ベトナム	物流/港湾	総合物流会社運営事業	約22億円	2019/5/29
22	ベトナム	物流	コールドチェーン支援事業	約2億円	2019/12/24
23	ミャンマー	都市	ヤンキン都市開発事業	約57億円	2020/3/17
24	インドネシア	道路	ジャカルタ・マカッサル高速道路運営事業	約17億円	2020/3/24

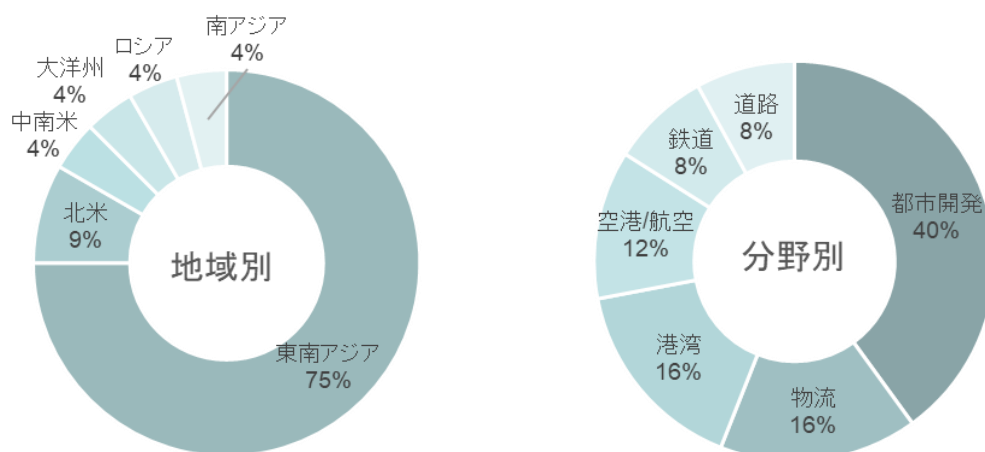
参考 1：支援決定案件一覧³

³ 令和元年度（2019 年度）末時点の公開情報



参考 2：累計支援決定案件数及び累計支援決定額の推移

支援案件の内訳を案件数ベースで地域別にみると、東南アジアの案件が 75%と最も多い。一方、分野別にみると、都市開発が 40%と最も多く、以下、物流、港湾、空港/航空、鉄道、道路の順となっている（参考 3：支援案件の内訳（地域別、分野別））。また、事業ステージでみると、グリーンフィールド案件が 79%と大半を占めている。なお、現段階で EXIT に至った案件はない。

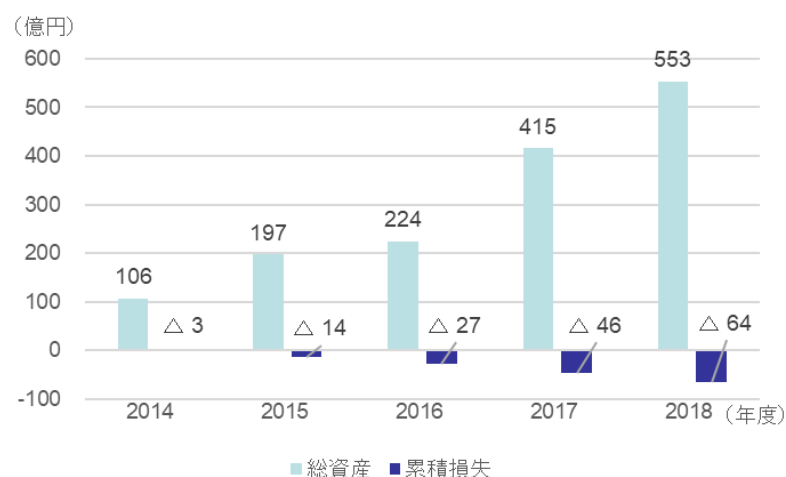


参考 3：支援案件の内訳（地域別、分野別）

②財務・組織面

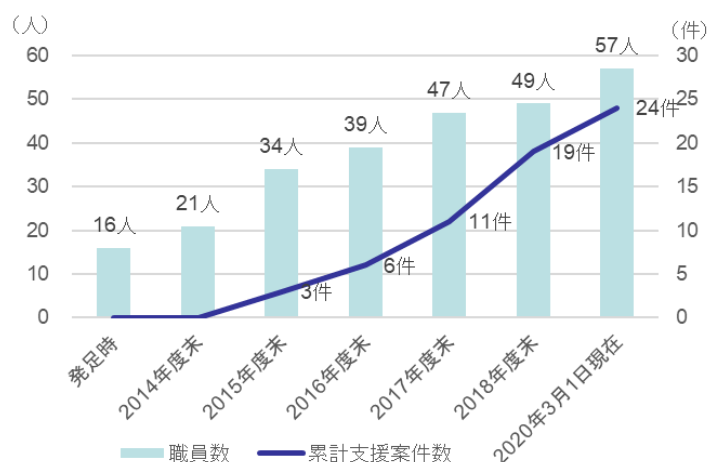
JOIN の総資産は、設立時（平成 27 年度（2015 年度）末時点）は約 106 億円であったが、支援決定に伴う累次の産業投資資金受入れにより、平成 30 年度（2018 年度）末時点で約 553 億円に増大している。

JOIN の支援対象は、投資回収に長期を要する特性を持つ海外のインフラ事業であることから、その構造上、人件費や調査費等の経費支出が先行している。これにより、平成 30 年度（2018 年度）末時点で約 64 億円の累積損失を計上しているが、令和元年度（2019 年度）中には、JOIN 設立以来初めてとなる支援対象事業からの配当が開始される見込みとなっている。

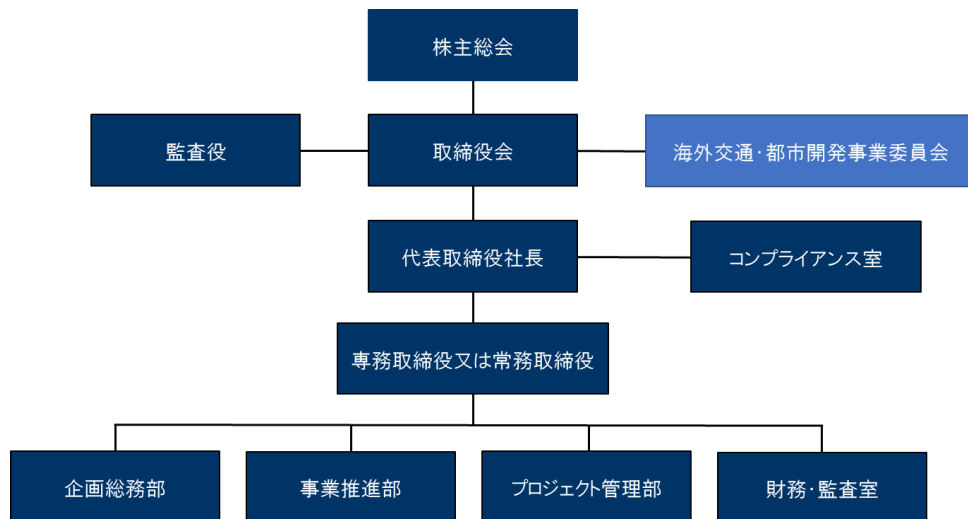


参考 4：総資産と累積損失の推移

JOIN は設立時、職員 16 名体制でスタートした。その後は、投資規模の拡大に伴い人員を増加させており、令和 2 年（2020 年）3 月 1 日現在、職員数は 57 名となっている（参考 5：職員数及び累計案件数の推移）。加えて、支援案件数及び金額の増加に伴って、支援案件のモニタリングの重要性が増してきていることから、これに応じた内部組織の見直しも行っており、平成 29 年（2017 年）4 月より、独立したプロジェクト管理部が設置されている（参考 6：組織図）。



参考 5：職員数及び累計支援案件数の推移



参考 6：組織図

JOIN は、企業情報等の秘匿性に留意しつつ、支援決定案件に係る情報開示にも努めている。具体的には、支援決定の都度 JOIN のホームページ（<http://www.join-future.co.jp/>）上でその概要を報告するとともに、毎年度、事業報告等を取りまとめて対外発信を行っている。

(2) 我が国事業者の海外事業参入促進状況

①民間投資誘発効果等

JOIN が海外事業参入を支援した本邦事業者（以下、「支援事業者」という。）の数は、平成 30 年度（2018 年度）末時点で、のべ 37 社に上る（参考 7：支援事業者数の推移）。このうち 4 社については、JOIN の支援により、初の海外進出や、新規の国・分野への進出を実現している。また、地方企業の海外展開にも取り組んでおり、支援事業者のうち、11 社は地方に拠点を置く企業である。



参考 7：支援事業者数の推移

支援事業者による投資額は、平成 30 年度（2018 年度）末時点で約 1,075 億円であるが、これは、JOIN による実投資⁴約 499 億円の約 2.2 倍の民間投資誘発効果を挙げた計算となる（参考 8：民間投資誘発状況）。これを、支援事業者以外の融資等を含んだ、本邦企業による総投資額で見ると、約 2,000 億円（JOIN による実投資額の約 4 倍）、現地事業パートナー分等を含んだ総事業費で見ると、約 1 兆円（同 20 倍）の民間投資を誘発したこととなる。



参考 8：民間投資誘発状況

JOIN による支援の特徴は、出資等の資金供給に留まらず、役員・技術者の専門家派遣を通じた事業参画、相手国との交渉といったハンズオン支援を行うところにある。実際、これまでの支援事業において、取締役の派遣による経営支援から、顧客開拓・営業戦略立案、現地マーケティング支援、許認可取得支援、現地政府、建設業者等との協議支援まで、事業の立ち上げ段階を中心に、さまざまな形でハンズオン機能を発揮してきている。例えば、インドネシアでの冷凍冷蔵倉庫整備・運営事業では、営業戦略の立案等の経営支援を実施し、高まる冷凍冷蔵食品等の保管需要を取り込み、追加投資を決定するに至る事業の発展を支援した。また、インドネシア・ジャカルタ郊外での複合都市開発事業では、共同出資者との定期協議の場を設置し、事業の円滑な実施を支援した。ロシア・ハバロフスクでの国際空港整備・運営事業では、国土交通省と連携し、当初計画通りの空港使用タリフ水準を確保するようロシア政府に働きかけ、実現させた他、現地事業会社の資金調達変更に伴い難航していた関係者間協議の円滑化に貢献した。また、マレーシア・コールドチェーン物流運営事業では、事業継続上不可欠な公的手続き等について政府間の交渉力を確保することで事業の円滑な実施を支援した。

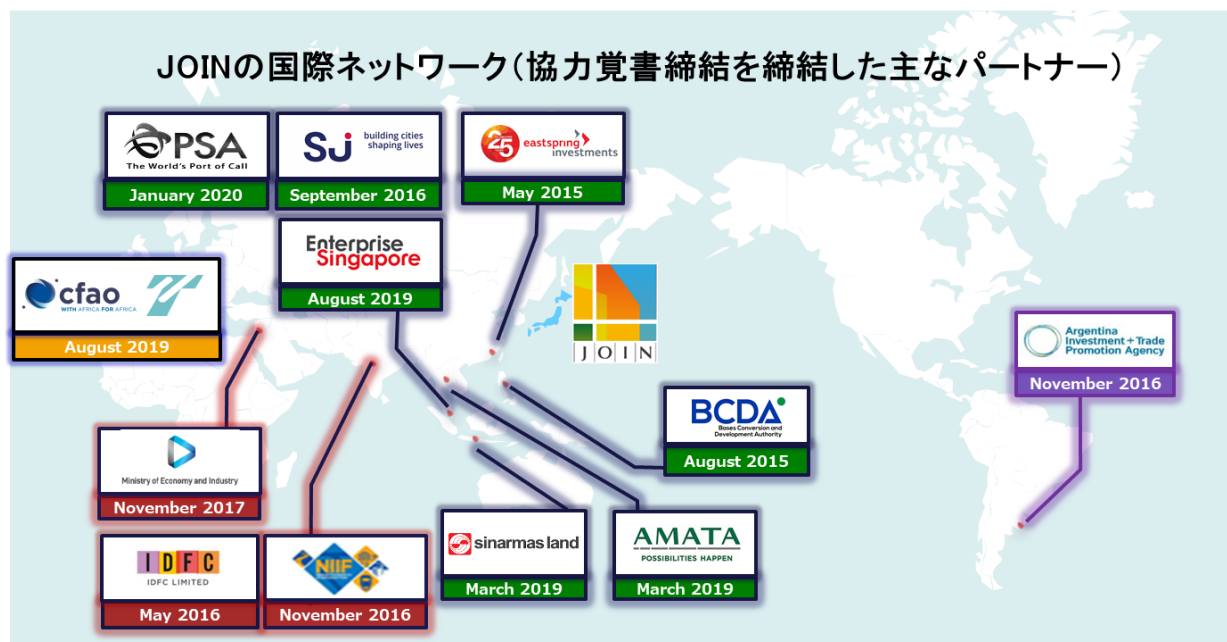
今後は、事業の立ち上げ段階を経て、運営が本格化する段階に進む案件が増えてくるところ、JOIN には、事業運営や投資回収に関するハンズオン機能の発揮が期待される。

②「川上」段階への参画

JOIN は、本邦企業の海外事業への参入を促進に向け、案件形成前の「川上」段階への参画に

⁴ 支援決定後、支援対象事業に実際に資金供出された金額

も精力的に取り組んできている。具体的には、これまでに、世界各国の政府機関、開発機関、企業等と、合計 15 件⁵の協力覚書（MOU/MOC 等）を締結し、各地におけるインフラ案件の発掘に向け、関係当局・機関との緊密な情報交換や円滑な事業実施のための環境整備に努めている（参考 9：協力覚書を締結した主なパートナー）。



参考 9：協力覚書を締結した主なパートナー

例えば、フィリピンのニュークラークシティ（NCC）開発においては、我が国の有する質の高いインフラ整備に係る知見・技術・ノウハウの導入促進を視野に、平成 27 年（2015 年）8 月に現地政府機関であるフィリピン基地転換開発公社（BCDA）と協力覚書（MOU）を締結した。平成 28 年（2016 年）には、同公社と共同調査会社「Philippines Japan Initiative for CGC Inc. (PJIC)」を設立し、マスタープラン策定に参画している。なお、マスタープラン策定業務は本邦コンサルタント会社を含むコンソーシアムが受託している。並行して、日本側では、JOIN が事務局となり、本開発計画に関心を持つ本邦企業から成る協議会を組成し、本邦企業による事業参画の必要条件等を抽出・整理しつつ、上記マスタープランに反映するなど、本邦企業による事業参画に向けた環境整備に取り組んでいる。平成 30 年（2018 年）11 月には、現地の体制強化並びにマスタープランに基づく開発フェーズ 1 の実施促進及び本邦企業の参入促進を図る観点から、都市開発プロジェクトにおける開発マネジメント業務の実績を有するシンガポールの Surbana Jurong 社を PJIC に迎え、インフラ基礎調査、基本設計を開始している。

(3) JOIN の業務の継続に関する検討

①世界のインフラ市場の動向－旺盛なインフラ需要と P P P 志向の強まり－

OECD の推計によれば、2000 年から 2030 年の世界のインフラ投資必要額は、累計約 71 兆ド

⁵ 令和元年度（2019 年度）末時点

ルに上る。また、2017 年、アジア開発銀行は、アジアの開発途上国・地域が 2016 年から 2030 年の累計で約 26 兆ドルのインフラ投資が必要であるとの試算をしている。このように、アジアを中心に海外のインフラ需要は引き続き旺盛であるが、同時に、その受注を巡る国際競争も激しさを増している。我が国の 2017 年のインフラ受注額は約 23 兆円である一方、近年、中国や韓国は、日本を上回る受注実績を上げていと言われ、特に中国の伸びが著しい⁶。

他方、このような旺盛なインフラ需要を公的資金のみで賄うのには限界があることから、公共事業による従来型のインフラ整備に加え、民間資金や民間のノウハウを活用しつつ、インフラの整備・維持・運営を一体的に行う PPP（Public-Private-Partnership）型のプロジェクト手法への志向が近年強まってきている。

このため、インフラシステムの海外展開を進めるにあたっては、機器の納入や建設業務の受注といった従来の所謂「売り切り型」の案件に対応した取組だけでは十分ではなく、案件発掘・形成等の「川上」からの関与から、施設の整備、運営、維持管理等、「川下」に至る一貫した取組の重要性が増してきている。これに対応して、海外のインフラ受注を目指す本邦企業には、相手国のニーズに応じた提案力の強化や、プロジェクト期間を通じた継続的関与が求められるようになってきているが、これには、より多くの量的・質的なリスクが伴う。

このような中、本邦企業の海外におけるインフラ事業への参入促進と長期にわたる継続的な支援を目的として設立された JOIN には、これまで以上に大きな役割を果たすよう期待が寄せられている。

②我が国のインフラシステム海外展開戦略における JOIN の役割

上記①のようなインフラ整備・運営を巡る動向を踏まえ、「インフラシステム輸出戦略」では、平成 29 年度改訂版以降、JOIN の役割として、現地政府等との共同による上流の調査段階への関与を通じた本邦企業による参入環境の整備や、企業のマッチング、出資や人材派遣等の事業参画、事業参画の一環として行う相手国の人材育成等を通じた本邦企業の参入促進を図ること、さらに、ブラウンフィールド案件において JOIN が先導的役割を果たすことで、より幅広い国・分野における本邦企業の海外展開を支援することなどが盛り込まれている。

加えて、直近の「インフラシステム輸出戦略（令和元年度改訂版）」では、経済・社会のデジタル化の進展に伴い、ICT の活用により、様々な社会の課題を解決し、Society 5.0⁷や SDGs の達成を図ろうとする動きが世界で活発化している中、この変化を踏まえた新たなインフラ分野における我が国企業の海外展開を支援していくことが必要である旨指摘されている。さらに、都市開発（スマートシティ）をテーマとした第 44 回経協インフラ戦略会議（令和元年（2019 年）10 年 7 日）においても、昨今、世界各国がスマートシティの促進を掲げて都市化への対応を進

⁶ Engineering News-Record によれば、建築、工場、電力、上水、下水/廃棄物、プラント、運輸/交通、危険廃棄物、通信分野における 2018 年の海外受注実績は日本が約 197 億米ドルであるのに対し、中国は約 1,190 億米ドル、韓国は約 291 億米ドルとなっている。

⁷ サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会（Society）のこと。狩猟社会（Society 1.0）、農耕社会（Society 2.0）、工業社会（Society 3.0）、情報社会（Society 4.0）に続く、新たな社会を指すもので、第 5 期科学技術基本計画において我が国が目指すべき未来社会の姿として初めて提唱された。（出典：内閣府ホームページ）

めようとしている中、我が国が都市開発の海外展開を加速化させるためには、公共交通志向型開発（TOD：Transit-Oriented Development）や環境共生など、従前、我が国が経験・ノウハウを蓄積し、強みとしてきた複合的な都市開発に加え、分野横断的な対応が必要となるスマートシティの海外展開においても、JOIN を積極的に活用していくべき旨の方針が示されたところである。

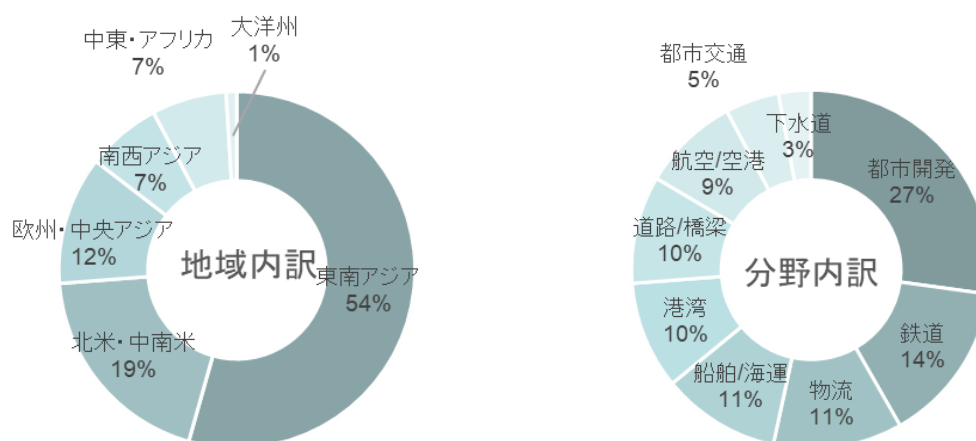
他方、日本政府は、国際場裡においても、「質の高いインフラ投資」促進のために、JOIN の活用を図る旨表明している。例えば、第 21 回交際交流会議「アジアの未来」（平成 27 年（2015 年）5 月 21 日）では、安倍総理大臣からアジア各国の首脳・閣僚等に向けたメッセージとして、日本が「質の高いインフラパートナーシップ」を通じて、各国・国際機関と協働し、「質の高いインフラ投資」を推進していく方針であることや、この中の柱の 1 つであるリスクマネーの供給倍増のための方策として、JOIN の活用を表明している。また、G7 伊勢志摩サミットに向けて日本政府が発表した「質の高いインフラ輸出拡大イニシアチブ」（平成 28 年（2016 年）5 月 23 日経協インフラ戦略会議決定）においては、「世界の膨大なインフラ需要等に対応し、日本企業の受注・参入を一層後押しするため、今後 5 年間の目標として、インフラ分野に対して約 2,000 億ドルの資金等を供給する」こととしており、JOIN も、そのためのリスクマネーの供給主体のひとつとして位置づけられている。

③民間から JOIN に寄せられる支援ニーズ

次に、民業補完の観点から JOIN の業務の継続の必要性について、検証を行った。もとより、JOIN による出資は、支援基準において「民間事業者のイニシアチブ」を掲げているように、海外で交通・都市開発事業の実施を目指す本邦企業からの支援要請を受けて行うことを基本原則としており、民間からの支援ニーズは、JOIN の業務の継続の要否を判断するための重要な要素の一つである。

JOIN に対し、本邦企業から持ち込まれる投資候補案件は、年々増加しており、設立から約 5 年の時点⁸において、100 件を超えている。その内訳を地域別にみると、既に投資実績のある東南アジア（54%）や北米・中南米（19%）から、投資実績がない欧州・中央アジア（12%）や中東・アフリカ（7%）にまで及んでいる。また、分野別にみると、都市開発、鉄道、港湾、航空/空港、物流といった支援実績のある分野から、船舶/海運、下水道といった新規分野まで多岐にわたっている。このように、JOIN が支援実績を積む中で、本邦企業から JOIN に期待される支援ニーズは、増大傾向にあるとともに、地域的にも分野的にも広がりを見せていることが分かる（参考 10：投資候補案件内訳（地域別、分野別））。

⁸ 平成 30 年度（2018 年度）末現在、JOIN 集計。



参考 10：投資候補案件内訳（地域別、分野別）

事業者からは、JOIN による公的金融支援の優位性として、支援要請から支援決定に至るまでの手続きの迅速性を評価する声が聞かれている。また、支援決定の前後を問わず、相手国の政府・自治体等との関係構築、交渉等に積極的に取り組み、民間企業だけでは対処することが困難な相手国の政治リスクの分担・軽減を図ってきたことも JOIN に対する期待値を高め、投資候補案件の増加につながっていると考えられる。

他方、JOIN による支援案件については、いずれも出資後 5 年未満の現時点では、整備段階又は初期の運営段階にあるものが多いが、今後、運営が開始されて事業が軌道に乗り、単年度黒字化、累積収支黒字化による投資回収が可能となるまで継続的な支援を続けていくことが期待されている。したがって、JOIN は、支援決定後投資回収に至るまでの長期にわたる事業期間中、継続的かつ的確にモニタリングを実施していくことが不可欠である。

(4) 有識者等からの意見聴取

今般、JOIN の今後のあり方に関して検討を進めるにあたり、客観的・専門的知見を取り入れる観点から、金融、経営、投資等の分野に精通している以下 4 名の有識者や、JOIN の支援案件の共同出資者である本邦企業より、JOIN 法の施行状況を踏まえた JOIN の業務に関する課題や、JOIN に期待する役割等について意見を聴取した。

(意見聴取を行った有識者)

池田 弘 氏	公益社団法人日本ニュービジネス協議会連合会会長
川村雄介 氏	株式会社大和総研特別理事
富山和彦 氏	株式会社経営共創基盤代表取締役 CEO
水野弘道 氏	年金積立金管理運用独立行政法人理事兼 CIO

(五十音順)

(主な指摘事項)

- **官民ファンドとしての JOIN のリスクテイク機能への期待**

上場企業は、株主との関係で、時間軸や規模が大きいインフラ事業への投資のような大胆なリスクテイクには慎重である。そのような中、官民ファンドの存在意義は、収益性はあるのに民間企業が出ていけない部分に、民間企業が資金供給できるようにするところにある。リスクが高いシード段階では JOIN が前に出て、民間でリスクを取れる段階まで来たなら民間に受け渡すなど、うまくリスク分担することが必要である。

- **JOIN の支援対象事業に関する指摘**

JOIN がリスクテイクを行う前提として、投資対象事業については、官民ファンドの目的を踏まえて吟味することが必要である。例えば、日本が国際的に競争優位性を有する分野を選んで投資することで、リスクに見合った収益を確保していくことが求められる。

他方、ポートフォリオ・マネジメントの観点からは、収益の下支えとして、ブラウン案件などリスクが比較的低い事業への出資も有効ではないか。

併せて、JOIN には、SDGs や ESG 投資を十分に意識した投資を期待したい。また、意欲ある地方企業や中堅中小企業による海外インフラ事業への参画支援にも努めてもらいたい。

- **JOIN による投資環境整備やリスク低減機能への期待**

一般的に、海外インフラ案件は、大規模でかつ不確実性も高い上、相手国政府との交渉を伴うものが多い。JOIN が、その公的性格や、ハンズオン支援機能の活用を通じ、相手国政府、現地有力企業等との間で協力枠組みの構築や相手国政府との交渉を行うことができれば、民間企業による投資環境の整備や、参画後のリスク管理にも資する。

3. 検討結果に基づく必要な措置

以上、JOIN 法の施行状況についての検討結果を踏まえ、JOIN 法の施行に関する今後の課題や取組を強化すべき事項について、以下のとおりとりまとめた。

(1) 世界のインフラ整備を巡る今日的な政策課題への対応

①Society 5.0 時代を見据えて取組を強化すべき分野（支援対象事業に係る施設等の見直し）

本稿 2.(3) で触れた通り、ICT の活用により、様々な社会の課題を解決し、Society 5.0 や SDGs の達成を図ろうとする動きが世界で活発化している中、JOIN には、従来型の交通・都市開発事業にとどまらず、これらの事業を支援する幅広いインフラ分野への支援を行っていくことが求められる。⁹

特に、近年、各国でスマートシティを推進する取組や MaaS の導入を進めようとする動きが顕著になってきている中、JOIN には、これまで支援してきた交通・都市開発事業に加え、これらの事業を支援するエネルギー、通信施設、水道、廃棄物処理施設や、データの収集・分析・制

⁹ 株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法第2条第3項において、JOIN の業務の「対象事業」が①交通事業、②都市開発事業、③これらの事業を支援する事業、と規定されており、③については詳細の定めがなく、③を適用した支援決定は1件にとどまっている。

御・管理を行う施設の整備・運営・維持管理、資機材等の生産を手がける現地子会社への出資・運営等、関連する幅広い事業について積極的に支援を行うことが求められる。なお、その際には、他の関連する公的機関との間で、適切な役割分担の下、十分な相乗効果が発揮できるよう、密接な連携と協調を図りながら進めていくことが肝要である。

また、JOINが支援対象とする都市開発事業については、土地の合理的かつ健全な利用及び都市機能の増進に資する事業を支援する観点から、事業区域の面積がおおむね5,000㎡以上であることを要件としているが¹⁰、各国の実態を見るに、特に都心部等において行われる都市開発については、事業区域の面積が5,000㎡に満たないものの、容積率が高い高層建築物である複合施設の建設等、実質的に都市機能の増進等に資する都市開発も存在している。このような状況を勘案すると、JOINによる支援意義が高いと判断される都市開発事業について積極的に支援できるよう、JOINが支援対象とする都市開発事業区域の面積を一定程度引き下げる必要がある。

②「ステークホルダー資本主義」社会に対応した投資

昨今、世界的に、従前の株主至上主義を絶対視する資本主義のあり方を再考する機運が高まっており、そのための具体的アクションとして、環境（Environment）や社会（Social）への貢献や、企業統治（Governance）への取組を考慮した「ESG 投資」や、国連の持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals (SDGs)）達成への貢献を企業経営に取り込む動きが世界的に拡大している。

このような動向を踏まえ、令和元年（2019 年）11 月には、政府の「官民ファンドの運営に係るガイドライン¹¹」に、官民ファンドが投資にあたって検討すべき事項として、「各ファンドの政策目的を踏まえた ESG 投資と SDGs への取組の推進」が追加されたところである。他方、令和元年（2019 年）12 月には、JOIN 自身も、G20 の財務大臣・中央銀行総裁の要請を受けて設置されている「気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）」への賛同を表明するなど、ESG 投資の促進に向けた取組を進めている。

もとより、JOINが支援対象としている海外インフラ事業は、相手国に大きな社会的・経済的インパクトを与え得るものであり、その遂行にあたっては、相手国の環境や社会にも特段の配慮が求められる。環境社会配慮項目については、既に、JOINの支援決定時の確認事項とされているが、今後は、ESG投資とSDGsへの取組の推進についても確認事項とすることにより、支援決定の際の意識づけを確実なものとしておくことが必要である。

また、日本政府として地方創生を掲げる中、地方企業や中堅・中小企業等の持つ独自の技術、ノウハウの活用を図っていく必要があるが、一方で、このような企業の多くは、海外展開の機会や、リスクテイク力に限界がある。このため、インフラの海外展開の裾野拡大に取り組む観点から、JOINにおいては、関係民間金融機関等とも協調・連携しつつ、地方企業や中堅・中小企業を対象とした説明会を開催するなど、JOINの機能の周知に努め、その活用促進を図っていくことが必要である。

¹⁰ 株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法施行規則（平成 26 年国土交通省令第 64 号）第 3 条

¹¹ 令和元年（2019 年）11 月 29 日 官民ファンドの活用推進に関する関係閣僚会議決定

(2) リスクマネー供給能力の向上

JOIN には、海外インフラ案件への出資を通じた経営への参画を行う我が国唯一のソブリンファンドとして、民間資金の動員及び民業補完の観点から、海外インフラ投資に伴う完工リスク、操業リスク、相手国の政治リスク等、民間企業だけで負うことが困難なリスクを分担し、リスクマネーを供給することが期待されており、その能力向上に取り組む必要がある。また、JOIN には、必要に応じ、民間企業の具体的なコミットに先行して柔軟に案件調査や出資等を行い、民間企業が出資参画の判断を行える段階まで案件を進捗させ、民間企業の参画促進に資することが求められている。

このため、引き続き、相手国政府・海外有力企業等との協力枠組みの締結、先行調査の実施等に積極的に取り組んでいくことにより、海外インフラ案件の獲得に向けた情報収集・分析、相手国政府等との関係構築等を通じた参入環境の整備や案件形成に努めていく必要がある。

その際、リスクを受容し、先行的な取組を行う JOIN は、リスク等に見合ったリターンを確保することが肝要である。とりわけ、JOIN が出資を先行する場合、その案件の選定にあたっては、国際的に顕著な優位性を有する事業への投資等、競争力の高い分野に注力することが必要である。また、これらを行う上で、ブラウンフィールド案件も含めたより多くの案件への投資を行い、海外インフラ投資に係る実績・ノウハウを蓄積するとともに、財務基盤の強化を図っておくことが必要である。

(3) 長期収益性確保に向けた取組の強化

JOIN は、投資回収に長期を要する海外のインフラ事業を支援対象とするという組織の性格上、新規支援案件の積み上げが必要な設立初期の段階においては、専ら経費が先行し、これによる累積損失が発生することはやむを得ない。しかしながら、JOIN が官民の出資により設立されたファンドである以上、長期的には収益性を確保していくことが必要不可欠であることは言うまでもない。設立後5年が経過し、実投資が進捗して管理案件が増加・多様化している中、これまで述べてきたような更なる支援ニーズにも応えつつ、適切な案件選別とともに、機構全体のポートフォリオ・マネジメントや、投資済案件のモニタリングをより強化していくことが求められる。

このような中、「新経済・財政再生計画改革工程表 2018¹²」では、「各官民ファンド及び監督官庁が累積損失解消のための数値目標・計画を作成し、2019年4月までに公表」することとされており、国土交通省及び JOIN は、同年4月に、累積損失解消に向けて最低限達成すべき投資計画を策定・公表するとともに、財政制度等審議会財政投融资分科会に対し、その進捗状況を報告してきているところである。令和元年度（2019年度）は、同投資計画額以上の投資実行を達成しているが、JOIN は、累積損失の早期解消を目指して、引き続き着実に投資実績を積み上げていく必要がある。

併せて、早期の財務的自立も、JOIN の課題となっており、そのためにも、ポートフォリオ・マネジメントを強化していくことが必要である。従前、JOIN による支援事業は、収益化に時間

¹² 平成30年（2018年）12月20日 経済財政諮問会議決定

を要するグリーンフィールド案件が中心であったが、今後は、十分な政策的意義を確認した上で、ブラウンフィールド案件等、比較的早期収益化を見込める案件にも積極的に出資等を行い、JOIN の財務基盤を下支えしていくことが必要である。

加えて、JOIN の支援案件が増える中、それらのモニタリング強化や、関連する財務管理も極めて重要である。令和元年（2019 年）11 月に改正された「官民ファンドの運営に係るガイドライン」にも、官民ファンドの運営に関する適時適切な評価・検証を可能とする KPI の見直し、情報開示の充実等が盛り込まれたところであり、これらの取組を進める中で、支援案件の監視、経営支援等を行いつつ、EXIT のタイミングを見極めるとともに、説明責任をしっかりと果たしていく必要がある。

また、財務的自立に向けたポートフォリオ・マネジメントや出資済み案件のモニタリングには、いずれも、高度な専門性が求められるため、官のスリム化の観点に留意しつつ、所要の組織・人員体制の強化についても検討する必要がある。