

株式会社海外交通・都市開発 事業支援機構の設立について

国土交通省 総合政策局 海外プロジェクト推進課

国際協力官 堀崎 真一

1 はじめに

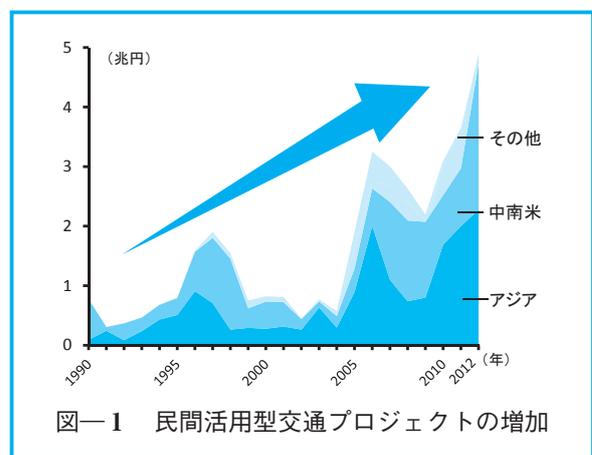
平成26年10月20日、海外において交通や都市開発のプロジェクトを行うわが国事業者を支援するため、新たな機関として、「株式会社海外交通・都市開発事業支援機構」¹⁾(以下「機構」という)が設立された。本稿では、機構の設立経緯や概要について紹介する。

2 設立の背景

(1) 拡大するインフラ市場

世界のインフラ市場は、新興国を中心として、急速な都市化と経済成長により、今後の継続的な拡大が見込まれている。例えば、全世界のインフラ整備需要（エネルギー、通信等も含む）は、年間230兆円程度と見込まれており²⁾、アジアにおいても、年間80兆円と見込まれている³⁾。

各国においては、プロジェクト化が期待されるインフラ案件が多数存在しているが、各国とも厳しい財政事情から政府資金による整備には限界があり、民間の資金とノウハウを活用したプロジェクトが増加している。例えば、民間企業が自ら資金調達して、事業に必要な施設の整備とその後の運営・維持管理を行い、料金収入等によって投資を回収する事業などである。



一方、わが国では、人口減少・高齢化が進展し、国内市場の縮小が見込まれている。このような中で中長期的に経済成長を続けていくためには、成長・拡大を続ける国際市場の獲得競争に打ち勝っていくことが重要となっている。

わが国は、品質の高いインフラを整備するだけでなく、運営や維持管理に関しても優れたノウハウを有している。このようなわが国の知識・技術・経験を活かして世界の成長をわが国に取り込んでいくことはわが国の持続的な成長に不可欠となっている。

(2) わが国の戦略等における位置付け

これらは、政府の成長戦略の一環として、各種の計画にも位置付けられ、政府の重要な施策の柱とされている。例えば、「経協インフラ戦略会議」（平成25年3月設置）においてとりまとめられた

「インフラシステム輸出戦略」（同5月決定）では、「わが国企業が2020年に約30兆円（現状約10兆円）のインフラシステムを受注することを目指す」（注：事業投資による収入額を含む）とされている。

また、「日本再興戦略」（平成25年6月閣議決定）においても、「「インフラシステム輸出戦略」を迅速かつ着実に実施する」とされている。

国土交通省において開催した「インフラ海外展開推進のための有識者懇談会」（平成24年5月設置）においては、インフラ海外展開に係るこれまでの取り組みの評価・検証と、今後の課題克服に向けた戦略・具体的政策を検討している。

その結果としてとりまとめた、「これからのインフラ・システム輸出戦略」（平成25年2月）においては、インフラシステム海外展開に当たっては、官民が連携して取り組む必要があること、政府は、公的金融支援の実施や改善、リスク軽減のための相手国政府への働きかけ等が必要であること、などが掲げられている。

(3) 交通や都市開発のプロジェクトの特性

一方で、海外におけるインフラ事業、特に、交通や都市開発の分野については、これまで、設備や機器などのいわゆる「売り切り」型のビジネスが中心となってきた。事業を自ら運営するような取り組み実績は少なく、民間企業だけでは、参入が困難な状況にある。

その理由としては、これらの事業が、長期的にはリターンが期待される一方で、①施設の整備な

どに必要となる初期投資が大きいこと、②投資回収までの期間が、場合によっては20～30年を超えるなど長期にわたること、③事業の運営段階において、予定した需要が見込めないおそれがある、いわゆる需要リスクがあること、などが挙げられる。

また、事業の成否に影響のある料金政策や用地取得など関連する制度に対して、相手国政府の影響力が強いなど政治リスクも存在している。これらに適切に対応していくことが本邦企業の海外進出に当たっての課題となっている。

(4) 検討経過

このような背景の下、国土交通省では、海外に進出して、交通や都市開発のプロジェクトを行うとするわが国事業者に対して、出資と事業参画を行い、支援するための新たな機関を創設するべく、具体的な検討が行われた。

まず、機構の予算について定めた平成26年度財政投融资計画については、財政制度等審議会財政投融资分科会における審議を経て、平成25年12月に閣議決定され、産業投資585億円、政府保証510億円、民間資金40億円が盛り込まれた。

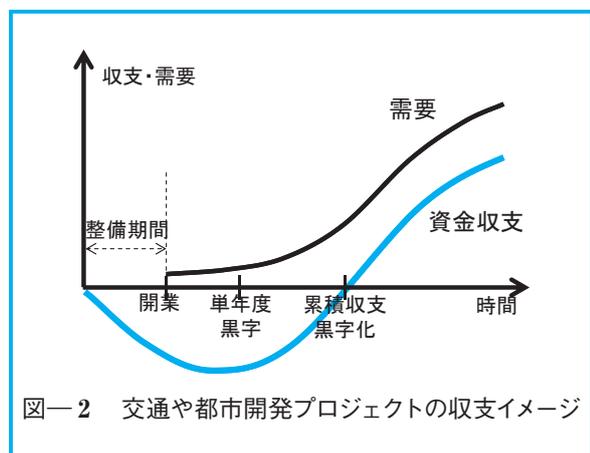
また、機構の目的、設立、業務、管理について定めた「株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法」（平成26年法律第24号。以下「法」という）については、平成26年2月7日に法案が閣議決定され、第186回通常国会に提出されている。衆議院では4月4日、参議院では4月11日に可決され、4月18日に公布された。同法施行令は6月27日、対象事業の詳細等を定めた同法施行規則は7月7日に公布され、いずれも7月17日に施行されている。

3 機構の概要

続いて、機構の概要について紹介する。

(1) 機構の支援対象

機構の支援対象となるのは、①海外において行われる交通事業、②海外において行われる都市開発事業、③上記①②の事業を支援する事業、であ



図一 交通や都市開発プロジェクトの収支イメージ

る（法第2条）。

「交通事業」には、大きく分けて二つの事業が含まれる。一つは、鉄道、自動車、船舶または航空機を使用して行われる旅客や貨物を運送する事業であり、国内法でいう、旅客事業や貨物運送事業、貨物利用運送事業などが該当する。もう一つは、鉄道施設、道路、港湾、空港などの交通に関する施設を運営・維持管理する事業である。

「都市開発事業」についても、大きく分けて二つの事業が含まれる。一つは、オフィスや住宅、商業施設などの建築物の整備や維持管理を行うものである。これは道路や公園など、公共の用に供する施設の整備が伴うこと、事業の区域面積がおおむね5,000㎡以上であることが必要となる。そして、もう一つは、公園や下水道など、都市機能の増進に資する施設を運営・維持管理する事業である。

「これらの事業を支援する事業」とは、上記事業の一部を受注する事業や、駅構内の店舗や道路等に設置されるサービスエリア・パーキングエリアなどの附帯事業、自らは事業を直接行わず、複数の交通事業や都市開発事業を統括する事業や資金供給を行う事業などが該当する。

(2) 機構の業務

機構による支援の内容は、①出資等の資金供給、②役員・技術者等の専門家派遣や相手国との交渉等の事業参画、③その他の支援を行うことである（法第23条）。

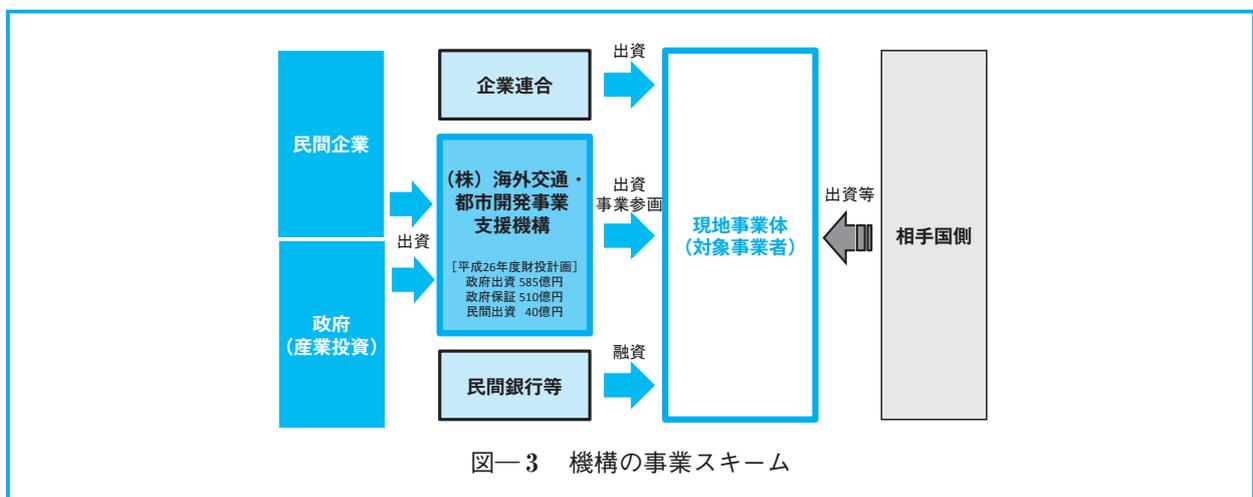
資金供給としては、対象事業者に対する出資を基本とし、その他必要に応じて、資金の貸付け、有価証券の取得、資金の借入に係る債務の保証、有価証券の募集等を行う。また、対象事業を行い、または行おうとする事業者に対して、役員や技術者等の専門家を派遣したり、相手国政府や企業との交渉等を行うなど、事業参画を行う。その他、事業の実施に必要な調査や、保有する株式等の処分、その他、機構の目的を達成するために必要な業務なども行うことができる。

(3) 機構の組織・監督

機構の組織は、株式会社の形態としている。これは、効率性と公平性を両立させるガバナンスの下で、経営陣が責任をもって適切な投資判断を行うことを可能とするためである。また、支援を行うに当たって、対象となる事業者や支援の内容については、機構内において取締役から構成される「海外交通・都市開発事業委員会」で決定される。

一方で、インフラの海外展開は、事業費が巨額にのぼること、地域独占性を持つこと、相手国政府との信頼関係に関わること等の特性があることから、支援決定に当たっては国土交通大臣の認可が必要としている。

また、機構の支援は、国土交通大臣が定める支援基準（平成26年10月14日国土交通省告示第981号）に従って行われることとなる（法第24条）。支援基準には、政策的意義、長期収益性、民業補完性について定めている。



図一 3 機構の事業スキーム

表一 1 株式会社海外交通・都市開発事業支援機構支援基準（抜粋）

1. 支援対象となる対象事業が満たすべき基準
(1) 政策的意義
・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) 民間事業者のイニシアチブ
・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。
・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。
(3) 長期における収益性の確保
・客観的な需要予測を含むデューデリジエンス、適切な支援等により、長期的な収益が見込まれること等。
(4) 他の公的機関との関係
・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による支援のみでは十分な実施が困難であること。

また、外交・対外経済政策との整合を図る観点から、支援決定の認可や支援基準の策定に当たっては、関係大臣への協議が必要とされている（法第25条）。その他、機構の株式の過半数は国が保有することとされているほか（法第4条）、機構の経営に大きな影響を及ぼす行為については、国土交通大臣の認可等が必要とされている。

(4) 支援による効果

機構の支援によって期待される効果としては、まず、わが国事業者の当該市場への参入の促進が挙げられる。事業からもたらされる収益のほか、組織や人材の活性化、海外での経験の逆輸入なども期待される。

また、わが国の事業者が事業運営に参画することにより、車両や設備など、関連する日本製品の受注機会が拡大することも期待される。加えて、相手国の道路や港湾などインフラ整備が促進されることにより、現地に進出するメーカーなど日本企業の事業環境が改善される。これらによって、わが国経済の持続的な成長への寄与することが期待される。



4 機構の設立と今後の展望

(1) 機構の設立

平成26年9月26日、インフラ関係の各業界15団体が発起人⁴⁾となり、発起人会が開催された。続いて、10月20日に開催された創立総会を経て、機構が設立された。

設立時の出資金は、107.975億円（平成26年10月現在）であり、うち国が54億円、民間が53.975億円を出資している。民間は、発起人のほかに信託を通じて各企業が出資している。

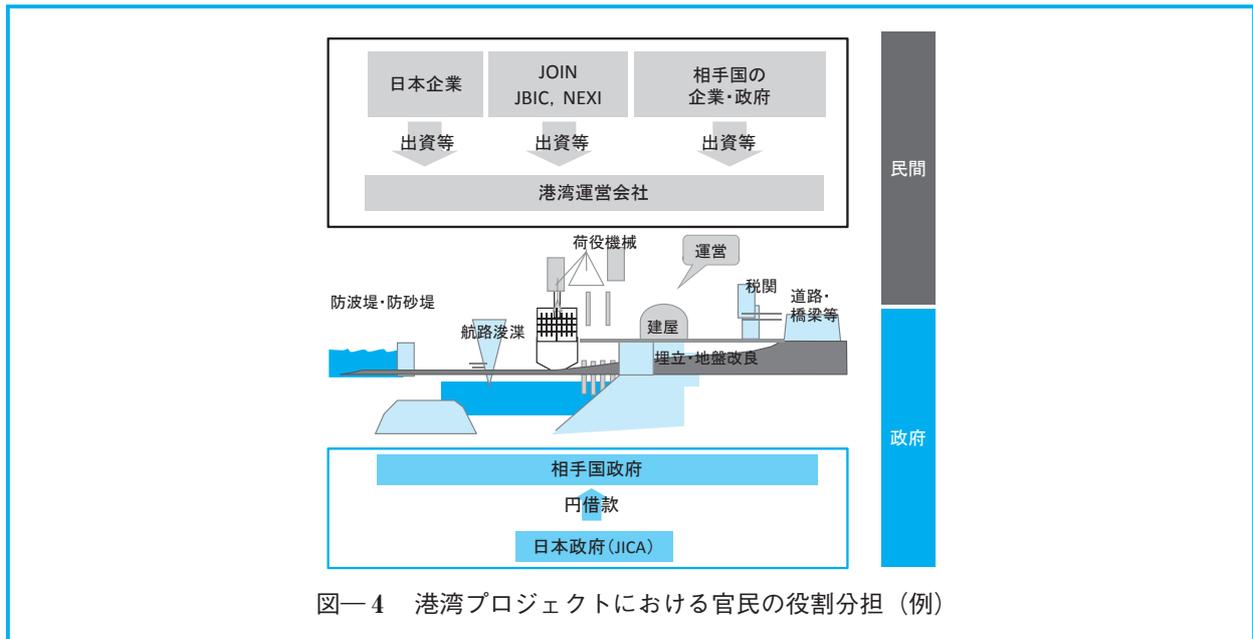
今後、機構は、民間企業の求めに応じて、案件の審査を行い、支援決定がなされた場合には、出資と事業参画を行うこととなる。その際、新規に事業を立ち上げ、施設の整備などを行う、いわゆるグリーンフィールドへの参入を目指すのは当然だが、同時に、既存施設の運営などのブラウンフィールドに参入することも想定される。

これにより、相手国での経験を積み、実績を重ね、事業パートナーとの信頼関係の構築することで、より大きな事業の獲得にもつながると考えられる。同様に、大規模、長期的なプロジェクトだけでなく、小規模や短期間のプロジェクトであっても、今後のステップとして捉えられるものについては参入することも考えられる。

(2) 関係機関との連携等

機構の支援と併せて、日本企業が参入可能な案件を形成することも重要である。新興国においては、本来、現地政府が担うべき役割についても、PPP事業として、民間企業に転嫁しようとする例が見られる。その結果、事業の採算が悪化したり、リスクが大きくなり、民間企業の参入が困難となるとともに、相手国にとっても、インフラ整備が進まない要因となる。

このような場合に、例えば、下物（基盤整備）は、相手国政府がODAなどを活用して整備し、上物の運営をPPP事業として、機構の支援の下で、民間企業が行うなどにより、採算性が確保さ



図一 4 港湾プロジェクトにおける官民の役割分担 (例)

れるような事業スキームとすることも考えられる。その際、関連する民間企業だけでなく、JICA, JBIC, NEXIなどの機関とも連携を図り、Team Japanとして取り組むことが必要である。

(3) 国土交通省におけるその他の取り組み

機構の創設だけでなく、国土交通省においてはインフラ海外展開に向けて、さまざまな取り組みを行っている。例えば、官民一体となったトップセールスの展開、案件形成の推進、情報発信の強化など、「川上」からの参画・情報発信を進めている。

また、川下（管理・運営）に進出する企業の事業リスク軽減のため、民間企業からのトラブル相談窓口として「海外建設ホットライン」を設置したり、わが国の技術・システムの国際標準化、相手国でのスタンダード獲得等、ソフトインフラの展開にも取り組んでいる。その他、相手国の課題に対して、ハード・ソフトを組み合わせたソリューションを提案したり、防災分野での産官学の対話を進めるなど、今後ともさまざまな取り組みを通じて、インフラの海外展開に取り組む所存である。

(4) おわりに

機構の設立に当たっては、関係者の多大なご協力をいただいたところであり、この場を借りて御礼申し上げます。機構が、今後、わが国事業者の海外展開の後押しとなり、わが国の知識・技術・経験を活かしたインフラの海外展開が進むよう、引き続き、ご支援、ご協力を賜りたい。

- 1) 英語名は、Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transport & Urban Development, 略称：JOIN。
- 2) OECD (2006, 2011)
- 3) ADB (2009)
- 4) 発起人は以下の15団体。一般社団法人港湾空港総合技術センター、一般社団法人海外エコシティプロジェクト協議会、一般社団法人海外建設協会、一般社団法人海外鉄道技術協力協会、一般社団法人全国空港ビル協会、一般社団法人日本埋立浚渫協会、一般社団法人日本橋梁建設協会、一般社団法人日本港運協会、一般社団法人日本船主協会、一般社団法人日本造船工業会、一般社団法人日本道路建設業協会、一般社団法人日本物流団体連合会、一般社団法人日本民営鉄道協会、一般社団法人プレストレスト・コンクリート建設業協会、日本高速道路インターナショナル株式会社