

インフラ輸出に官民の期待が高まる 「質の高さ」で日本企業の優位性活かす

平 成元年に発足したアジア太平洋経済協力会議（APEC）の約三〇年にわたる歴史の中でも初めてとなる「APEC質の高いインフラ・ハイレベル会議」が十月十七日、東京都内で開かれた。各国・地域からインフラ整備を担う省庁の幹部らが出席し、APEC域内での質の高いインフラの整備などへの投資に関する取組みを推進・継続していくことを確認した。

今回の会議が開催された意義は大きく、あらためて日本が積極的に提唱する「質の高いインフラ」をめぐる国際的な動きに注目したい。

平成三十二年に約三〇兆円が目標

平成二十四年十二月に発足した第二次安倍政権は、今後の人口減少で縮小する国内のインフラ市場を旺盛な海外需要で補完しようと、国の成長戦略としてインフラ輸出の拡大を打ち出した。それから約五年間が経過した現在、建設業

をはじめとする日本企業による海外での大規模案件の相次ぐ受注という形で成果をもたらしつつある。

政府は第二次安倍政権発足後の平成二十五年五月、日本企業向けのインフラ輸出支援策を列挙した「インフラシステム輸出戦略」を初めて策定した。その中で平成二十二年（一〇一二年）に約一〇兆円だった日本企業による海外でのインフラシステムの受注額（事業投資による収入額等も含む）を、一〇年後の平成三十二年には約三〇兆円へと大幅に増やす目標を設定。この目標の中間年に当たる平成二十七年には受注額約二〇兆円を達成している。

インフラ輸出が着実に進展している背景には、日本が先導して国際標準化を目指す「質の高いインフラ」の重要性に対する海外各国からの理解と期待が着実に高まっていることが挙げられる。「質の高いインフラ」とは、インフラそのもの

とって質の高いインフラの重要性を再確認する」との文言が盛り込まれている。

「オールジャパン」の協力的体制で臨む

日本が「質の高いインフラ」をインフラ輸出の新たなアプローチとして提唱する理由の一つには、受注価格の安さを前面に提案し、東南アジアやアフリカの新興国・途上国でインフラの受注実績を伸ばしている中国企業との差別化を図る狙いがある。

例えば日本と中国で受注合戦を繰り広げたインドネシアのジャカルターバンドン（計画延長約一四〇キ）の高速鉄道新設計画では、平成二十七年秋に日本より大幅に出足の遅かった中国が受注した。中国の提案はインドネシアの財政負担を伴わず、日本の提案よりも短い工期で実現するというものだった。

インドネシアは日本による政府開発援助（ODA）の最大の受け取り国であり、こうした支援の実績があったにもかかわらず、日本は中国に競り負けた。約二年が経過した現在も政府の関係者からは「安倍政権が推進してきたインフラ輸出戦略の中でも最大の痛手だ」といった声が聞かれる。

だが、ここに来て中国が得意とする安値受注の提案攻勢にも陰りが見えつつある。中国が受

が使いやすいと安全で災害に強い機能を持ち、その上で国土・地域の開発計画や成長戦略を十分に考慮して住民の暮らしやコミュニティ、環境と調和する。更に、長期的視点でライフサイクルコストの抑制や現地の雇用創出、技術供与などを実現し、相手国の持続的成長に貢献していくというもので、インフラによる多様な付加価値の創出を意味する。

昨年五月に三重県志摩市で開かれた先進七カ国首脳会議「G7伊勢志摩サミット」では、日本の呼び掛けで「質の高いインフラ」の基本要素をまとめた「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、国際社会でその認識を共有して今後のインフラ整備などに取り組んでいくことが重要との点で一致した。その後、昨年十一月にペルー・リマで開かれたAPECの首脳宣言には、G7伊勢志摩サミットの合意事項を踏襲して「持続的な経済成長に

注したインドネシアの高速鉄道新設計画の工事は予定よりも大幅に遅延。最近、中国が受注攻勢を強めているアフリカでも、中国企業が建設した道路がすぐに傷み、人身事故を招くなどのトラブルが多発しているという。

現時点で日本政府が「質の高いインフラ」の輸出の最大の成果と位置付けているのが、九月に現地で起工式が開かれた日本の新幹線システムを採用するインドのムンバイ―アーメダバード（計画延長約五〇五キ）の高速鉄道新設計画の初弾関連工事の受注だ。中間駅のバドゥダラ付近に建設する高速鉄道の運行や保守などに関する研修施設の工事を日本のゼネコン六社で構成するJVが担当する。

インド高速鉄道新設計画の総事業費は約一・八兆円。日本企業による今回の工事受注は事業費の大半をODAで賄うという資金協力も大きく後押ししたと見られる一方で、「最近では日本のODA事業ですら中国などの他国企業が受注するケースが多いが、インドの高速鉄道計画は全体的に日本企業が受注しやすい環境になっている」（政府関係者）との見方もある。この要因としては、政府と日本の幅広い業種の企業による「オールジャパン」での協力的体制が現地の雇用創出や産業振興、技術移転に配慮したものになっていることが大きいという。

コンサルティング活動を強化

今後、政府は「質の高いインフラ輸出」の新たなアプローチとして、平成三十年以降以降に海外のインフラ整備の案件形成や広域単位の開発計画の策定といった最上流段階でのコンサルティング活動に一段と力を入れていく。日本規格の「質の高いインフラ」を実際の工事や維持管理・運営などに反映しやすくし、日本企業の受注をより強力に後押しするのが狙いだ。この新たなアプローチに対する官民の期待は大きい。

海外でこうしたコンサルティング活動を担う機関には、国内で豊富な実績を持つ国土交通省所管の独立行政法人などの公的機関、企業が想定されている。対象となるインフラ分野は鉄道、空港、港湾、都市・住宅、下水道。現在は法律で活動範囲が国内に限られている独法などについて、海外でも国内とほぼ同様の活動を行えるようにする法律の整備も来年の通常国会で行う方向で検討されている。インフラの国際市場では依然として価格が重視されているのも現実であり、今後も日本が提唱する「質の高いインフラ」への理解を得るための積極的な外交活動が求められる。同時に、プロジェクトの実効性をより上げるためにもコンサルティング機能を拡充し、計画内容の精度を高めることが欠かせない。