

# 国際協力・連携等の推進

平成 28 年 3 月

国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	国際協力・連携等の推進	担当課 (担当課長名)	総合政策局 国際政策課 大高豪太 海外プロジェクト 推進課 平井節生
評価の目的、 必要性	<p>我が国 ODA は、港湾、空港、鉄道、道路等の社会基盤の整備等による開発途上国の自立と発展に重要な役割を果たしており、これには JICA が実施している技術協力等への国土交通省の協力が不可欠である。</p> <p>また、世界のインフラ市場は、新興国等の急速な都市化と経済成長により、今後の更なる拡大が見込まれている一方、我が国の経済社会状況を踏まえれば、新興国等の成長への貢献を強化するとともに、我が国の技術とノウハウを活かして世界のインフラ需要を取り込むことが不可欠である。特に昨今の政府全体の動きとしては、「インフラシステム輸出戦略」を策定するとともに、インフラシステム海外展開が日本再興戦略に位置付けられ、国として我が国企業の海外展開を強力に推進しているところであり、政策としてのインフラシステム海外展開の重要性が急速に高まっている。</p> <p>更に、国際連携を強化し、日本が国際ルール作りを主導するとともに、日本の経験・成果・政策を外国に発信すること等により、国際社会における日本のプレゼンスを高め、あるいは先進国として世界的課題の解決に貢献することも重要である。</p> <p>今般、これらの目的を達成すべく取り組んでいる国際協力、連携等を推進するための施策について評価を行うことで、より効果的な政策立案につなげていく必要がある。</p>		
対象政策	<ol style="list-style-type: none"><li>①開発途上国の自立的発展を促進するため、専門家派遣、研修員受入、国際緊急援助隊の取組を推進。</li><li>②我が国企業の海外展開を推進する観点から、関係機関と連携し、トップセールス等の戦略的取組を推進。</li><li>③良好な国際関係を構築するため、経済連携交渉や相手国・国際機関との多国間・二国間会議等を継続的に実施するとともに、対外情報発信を推進。</li></ol>		
政策の目的	<ol style="list-style-type: none"><li>①国際協力を通じた開発途上国における港湾、空港、鉄道、道路等の社会基盤の整備等に対する支援を行うことで、当該開発途上国の自立と発展に貢献。</li><li>②我が国企業の海外展開を推進し、世界のインフラ需要を取り込むことで、我が国の経済成長に貢献。</li><li>③国際連携を強化することにより、国際社会における日本のプレゼンスを高めるとともに、先進国として世界的課題の解決に貢献。</li></ol>		
評価の視点	<p>国際協力（専門家派遣、研修員受入、国際緊急援助隊）、インフラシステム海外展開（「川上」からの参画・情報発信、ビジネスリスク軽減、ソフトインフラの展開・人材育成）、国際連携・情報発信（経済連携交渉、国際機関・会議の活用）に係るこれまでの取組を中心に、対象政策が国際協力、連携等の推進にあたり効果的なものとなっているかを検証する。</p>		

評価手法	国土交通省でこれまで実施してきた取組について、ケーススタディ等の手法により実績を整理するとともに、必要に応じて企業等の関係者へのアンケート調査等を行うことにより、政策の実施状況・効果を整理し、分析する。
評価結果	<p>①国際協力</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ JICA 専門家の派遣 <ul style="list-style-type: none"> <li>・相手国のニーズに沿ったものと評価できる</li> <li>・毎年 100～160 人程度の専門家を派遣しており、派遣されている専門家は相手国から高評価を得ている</li> </ul> </li> <li>➢ JICA 研修の受入 <ul style="list-style-type: none"> <li>・相手国のニーズに沿ったものと評価できる</li> <li>・特に、国土交通省の受入人数は増加傾向にあり、国土交通省による研修のニーズは高い</li> </ul> </li> <li>➢ 国際緊急援助隊 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省のノウハウが発揮でき、人的被害の軽減や被災地の復旧・復興に資するものと評価できる</li> </ul> </li> </ul> <p>②インフラシステム海外展開</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際統括官の設置後、国土交通省の総力を挙げて、分野横断的な案件に戦略的に取り組む体制が構築された</li> <li>・国土交通省のインフラシステム海外展開施策は日本企業から高い評価を得ている</li> <li>・近年、海外のインフラ市場の獲得に向けた競合国の競争が一層熾烈化する中、戦略性を持って取り組むべきプロジェクトの重点化や施策の充実が必要</li> </ul> <p>③国際連携と情報発信</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 経済連携に向けた取組 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際統括官設置以来、経済連携交渉において、戦略的・継続的に取り組んでいける組織体制を確立</li> <li>・経済連携交渉における国土交通分野における我が国のプレゼンスが高まってきた</li> </ul> </li> <li>➢ 国際機関・会議の戦略的活用 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際会議・国際機関で我が国の立場を発信しており、世界のスタンダードの確立に向けて、取組が実を結びつつある</li> <li>・国際機関への職員派遣は国土交通分野における我が国のプレゼンス向上に貢献</li> </ul> </li> </ul>
政策への反映の方向	①国際協力を通じた開発途上国の自立的発展への協力、②我が国企業の海外展開の推進、③我が国の立場を反映した国際連携・情報発信のための施策を一層強化するなど政策に反映していく。
第三者の知見の活用	加藤委員及び白山委員による個別指導を実施。
実施時期	平成 26 年度～平成 27 年度

## 目 次

第1章 評価の概要	1
1. 評価の目的、必要性	
2. 対象政策	
3. 評価の視点	
4. 評価手法	
5. 第三者の知見の活用	
第2章 国土交通省の国際業務	3
1. 国土交通省の国際業務	
(1) 概観	
(2) 国土交通省国際部門の業務	
2. 国土交通省の国際統括官について	
(1) 国際統括官の設置経緯	
(2) 国際統括官の体制・予算	
第3章 国際協力	9
1. 国際協力の概要	
(1) 取り巻く環境の変化 ～ODA 大綱から開発協力大綱へ～	
(2) ODA 予算	
2. 国土交通省と国際協力について	
(1) 国際協力における国土交通省の役割	
(2) JICA 専門家の派遣	
(3) JICA 研修生の受入	
(4) 国際緊急援助隊	
3. 評価	
(1) JICA 専門家の派遣	
(2) JICA 研修の受入	
(3) 国際緊急援助隊	
第4章 インフラシステム海外展開	24
1. 政府全体のインフラシステム海外展開の概要	
(1) 世界のインフラ市場の動向	

- (2) 政府全体の方向性
- 2. 国土交通省におけるインフラシステム海外展開の概要
- 3. 我が国のインフラシステムの強み
  - (1) 「質の高いインフラ投資」の考え方とこれまでの経緯
  - (2) 「質の高いインフラパートナーシップ」の概要
  - (3) 海外における「質の高いインフラ投資」事例
  - (4) 国際競争を勝ち抜くための取組
- 4. 「川上」からの参画・情報発信
  - (1) トップセールス
  - (2) 案件形成等の推進
  - (3) 情報発信（官民インフラ会議やシティ・ツアーを通じた「質の高いインフラ投資」の理解促進）
- 5. ビジネスリスク軽減
  - (1) 株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）
  - (2) ビジネストラブルの解決支援（海外建設ホットライン）
  - (3) 建設産業に関する情報発信（海外建設・不動産市場データベース）
  - (4) 中堅・中小企業の海外進出支援
- 6. ソフトインフラの展開と人材育成
  - (1) 国際標準の獲得
  - (2) 制度整備支援
  - (3) 人材育成
- 7. 評価
  - (1) 川上からの参画・情報発信
  - (2) ビジネスリスク軽減
  - (3) ソフトインフラの展開
  - (4) 総括

## 第5章 国際連携と情報発信・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 65

- 1. 経済連携協定等の状況
  - (1) 主な経済連携の取組概要
  - (2) これまでの取組実績
- 2. 国土交通省と国際機関・会議
  - (1) 国土交通省関連の主な国際機関・会議
  - (2) 国際機関への貢献
  - (3) 国際機関・会議の戦略的活用
- 3. 評価
  - (1) 経済連携に向けた取組

(2) 国際機関・会議の活用

第6章 今後の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 78

## 第1章 評価の概要

### 1. 評価の目的、必要性

我が国 ODA は、港湾、空港、鉄道、道路等の社会基盤の整備等による開発途上国の自立と発展に重要な役割を果たしており、これには JICA が実施している技術協力（研修員受入、専門家派遣等）等への国土交通省の協力が不可欠である。

また、世界のインフラ市場は、新興国等の急速な経済成長と都市化により、今後の更なる拡大が見込まれている一方、我が国の経済社会状況を踏まえれば、新興国等の成長への貢献を強化するとともに、我が国の技術とノウハウを活かして世界のインフラ需要を取り込むことが不可欠である。特に昨今の政府全体の動きとしては、「インフラシステム輸出戦略」を策定するとともに、インフラシステム海外展開が日本再興戦略に位置付けられ、国として我が国企業の海外展開を強力に推進しているところであり、政策としてのインフラシステム海外展開の重要性が急速に高まっている。

更に、国際連携を強化し、日本が国際ルール作りを主導するとともに、日本の経験・成果・政策を外国に発信すること等により、国際社会における日本のプレゼンスを高め、あるいは先進国として世界的課題の解決に貢献することも重要である。

今般、これらの目的を達成すべく取り組んでいる国際協力、連携等を推進するための施策について評価を行うことで、より効果的な政策立案につなげていく必要がある。

### 2. 対象政策

- ① 開発途上国の自立的発展を促進するため、専門家派遣、研修員受入、国際緊急援助隊の取組協力・支援を推進。
- ② 我が国企業の海外展開を推進する観点から、関係機関と連携し、トップセールス等の戦略的取組を推進。
- ③ 良好な国際関係を構築するため、経済連携交渉や相手国・国際機関との多国間・二国間会議等を継続的に実施するとともに、対外情報発信を推進。

### 3. 評価の視点

国際協力（専門家派遣、研修員受入、国際緊急援助隊）、インフラシステム海外展開（「川上」からの参画・情報発信、ビジネスリスク軽減、ソフトインフラの展開・人材育成等）、国際連携・情報発信（経済連携交渉、国際機関・会議の活用）に係るこれまでの取組を中心に、対象政策が国際協力、連携等の推進にあたり効果的なものとなっているかを検証する。

#### 4. 評価手法

国土交通省でこれまで実施してきた取組について、ケーススタディ等の手法により実績を整理するとともに、必要に応じて企業等の関係者へのアンケート調査等を行うことにより、政策の実施状況・効果を整理し、分析する。

#### 5. 第三者の知見の活用

評価にあたり、2015年度に国土交通省政策評価会を2回実施し、上山信一座長（慶應義塾大学総合政策学部教授）、政策評価会担当委員2名（白山真一氏（有限責任監査法人トーマツ・パートナー（公認会計士））、加藤浩徳氏（東京大学大学院工学系研究科教授））より個別指導を頂戴した。



## 第2章 国土交通省の国際業務

### 1. 国土交通省の国際業務

#### (1) 概観

国土交通省は、北海道開発庁、国土庁、運輸省、建設省の旧4省庁を母体として2001年に設置され、国土の利用・開発・保全、社会資本整備、交通政策推進など幅広い役割を担っている。このように多岐に渡る国土交通省の所掌分野の中には、急速な経済成長を遂げている新興国の社会資本整備や、先進国における自動運転技術等の最先端技術の普及、あるいは開発途上国の発展のための技術協力など、諸外国との関係においても多くの重要課題が存在する。こうした背景を踏まえ、国土交通省の国際部門では、鉄道、航空、港湾、道路、都市、建設業等の各分野における国際業務を遂行しており、関係省庁、関係機関（JICA、JBIC、JOIN等）、国際機関等と連携しながら、国際協力・連携等の推進に取り組んでいる。

国土交通省における国際業務の政策の目的は、国際協力、インフラシステム海外展開、国際連携・情報発信の三つに大別される。これらの政策目的は、下記のとおりである。

#### ① 国際協力

国際協力を通じた開発途上国における港湾、空港、鉄道、道路等の社会基盤の整備等に対する支援を行うことで、当該開発途上国の自立と発展に貢献。

#### ② インフラシステム海外展開

我が国企業の海外展開を推進し、世界のインフラ需要を取り込むことで、我が国の経済成長に貢献。

#### ③ 国際連携・情報発信

国際連携を強化することにより、国際社会における日本のプレゼンスを高めるとともに、先進国として世界的課題の解決に貢献。

第3章から5章において、国土交通省における国際業務の三つの政策目的毎の概要、取組及び評価についてそれぞれ述べる。

政策目的	主な取組
①国際協力	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JICA 専門家の派遣</li> <li>・ JICA 研修生の受入</li> <li>・ 国際緊急援助隊</li> </ul>
②インフラシステム海外展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 川上からの参画・情報発信</li> <li>・ ビジネスリスク軽減</li> <li>・ ソフトインフラの展開</li> </ul>
③国際連携・情報発信	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経済連携に向けた取組</li> <li>・ 国際機関・会議の活用</li> </ul>

## (2) 国土交通省国際部門の業務

国土交通省の国際部門は、国際統括官及び各局等の国際担当部局で構成される。国際統括官は、関係局等と連携しつつ、分野横断的な案件など省全体として一体的かつ戦略的な方針が必要な業務を担当し、個別分野の業務は担当局等で対応している。各局等の主な国際業務を表1に、国際統括官と各局等の国際担当部局との業務整理を図1に示す。

また、国土交通省の国際部門では、国際協力機構（JICA）や海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）等の関係機関や、国際海事機関（IMO）や国際民間航空機関（ICAO）等の国際機関等とも連携し、業務に当たっている。特に、有償・無償資金協力や技術協力等の実施機関である JICA に対しては、国土交通分野の ODA 案件の実施に当たり、国土交通省から専門家を派遣し、専門的な見地から相手国の政策の企画立案に助言するなどの協力を行っている。また、JOIN について、同機構による出資等案件の支援決定は国土交通大臣の認可に依拠することが法令で定められており、国際統括官の下に JOIN 案件担当ラインを配置し、緊密な連携をとりながら交通・都市開発事業の支援に取り組んでいる。

表1 各局等の主な国際業務

	各局等の主な国際業務
国土政策局	国土政策・地域政策の海外展開
土地・建設産業局	建設・不動産の海外展開、不動産市場の国際化の促進
都市局	都市開発・都市交通システムの海外展開、日本の都市の魅力の発信
水管理・国土保全局	水関連技術の海外展開、下水道の海外展開
道路局	道路の海外展開
住宅局	住宅・建築分野の海外展開、建築設計資格の国際化の推進
鉄道局	鉄道システムの海外展開、鉄道分野における国際標準化の推進
自動車局	自動車基準認証の国際標準化等海外展開の推進
海事局	海事産業の海外展開、二国間海事政策対話
港湾局	港湾インフラの海外展開、港湾管理・運営に関する人材育成
航空局	航空インフラの海外展開、航空関係交渉
北海道局	寒冷地技術に関する世界との交流、国際会議等の北海道開催の推進
国土地理院	測量技術の海外展開、南極観測
観光庁	訪日旅行促進事業、MICE誘致・開催促進、二国間の観光交流、日本人の海外旅行の促進
気象庁	気象技術の海外展開、地球環境問題への取組
海上保安庁	国際機関への参画、新興国の法執行能力向上支援、国際連携・協力（二国間、多国間）

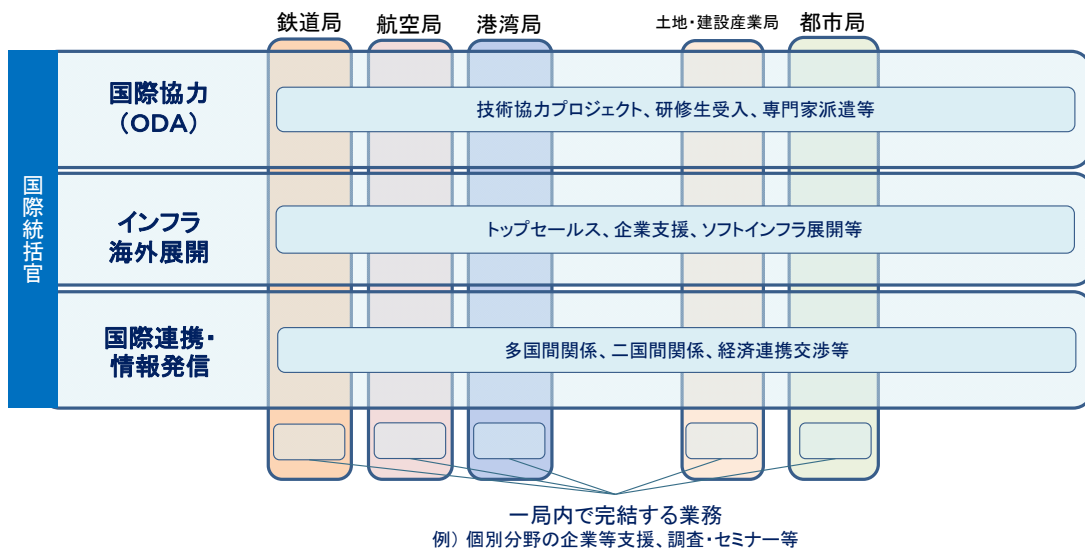


図1 国際統括官と各局等の国際担当部局との業務整理

## 2. 国土交通省の国際統括官について

### (1) 国際統括官の設置経緯

国際統括官ポスト設置の構想段階当時、インフラ整備ニーズが世界的に急速に高まってきており、官民一体で受注競争に参入している他国に遅れを取ることなく、優れた技術や経験を有する我が国の国土交通省関係企業の海外展開を推進するためには、官民連携の一貫した戦略の下、政府部内・民間企業等の調整や相手国政府との交渉等をはじめ、インフラシステム海外展開を強力に推進する体制を整備する必要があった。

また、経済社会のグローバル化の進展、開発途上国の急速な経済成長等を受け、多国間枠組みへの対応や気候変動問題等の横断的課題が急増し、ハイレベルな対応が求められるとともに、インフラシステム海外展開の観点からも、従前の二国間・多国間協力関係事務の再構築が喫緊の課題であった。

2010年度以前、国土交通省の国際関係事務は、総合政策局及び3名の政策統括官で分掌していた。しかし、総合政策局長は、省全体に係る総合的な政策の企画立案・調整に加え、環境政策、海洋政策、公共交通政策等の広範な政策を統括しており、関係者等との調整対応に忙殺されていたため、国土交通省の国際関係事務に係る省内の総合調整機能に集中的に注力できていなかったことに加え、海外に出張して諸外国政府の高官等との直接交渉に当たることが困難な状況となっていた。

また、3名の政策統括官は、「国際関係事務のうち交通に関連する重要な政策の調整に関すること」を分掌していたが、これに加えて、物流、危機管理等の事務も統括しており、総合政策局長と同様、国際関係事務に力を集中できる体制とはなっていなかった。国際関係事務は、専門性が高く、国際会議等への継続的な出席、諸外国高官等との継続的なコンタクト等が求められ、3名の政策統括官の間で臨機に業務分担を行うのに適した事務ではなかったことから、国際関係事務に専従するとともに、その旨を組織名称上も対外的に明示した局長級の組織を設け、交通以外の国際関係事務についても併せて所掌させることにより、国内外におけるハイレベルでの調整を一体的に行い得る業務遂行体制を整備することが急務となった。

このため、国土交通省の所掌に属する国際関係事務のうち、重要な政策の調整に関する事務を担当する局長級分掌職として、「国際統括官」を新たに設置（2011年7月1日）し、インフラシステム海外展開、国際協力、経済連携交渉等について、分野横断的な総合調整を行い、省全体として一体的な対応や重点地域・分野等の適切な順位付けを含む総合的・戦略的な対応が可能な体制を整備した。

## (2) 国際統括官の体制・予算

国際統括官を筆頭に3名の大臣官房審議官及び大臣官房技術参事官が置かれ、その下に国際政策課、大臣官房参事官（地域戦略）、大臣官房参事官（グローバル戦略）、海外プロジェクト推進課、国際建設管理官、大臣官房参事官（交通プロジェクト）が配置されている。

国際統括官と関連組織の体制を図2に示す。

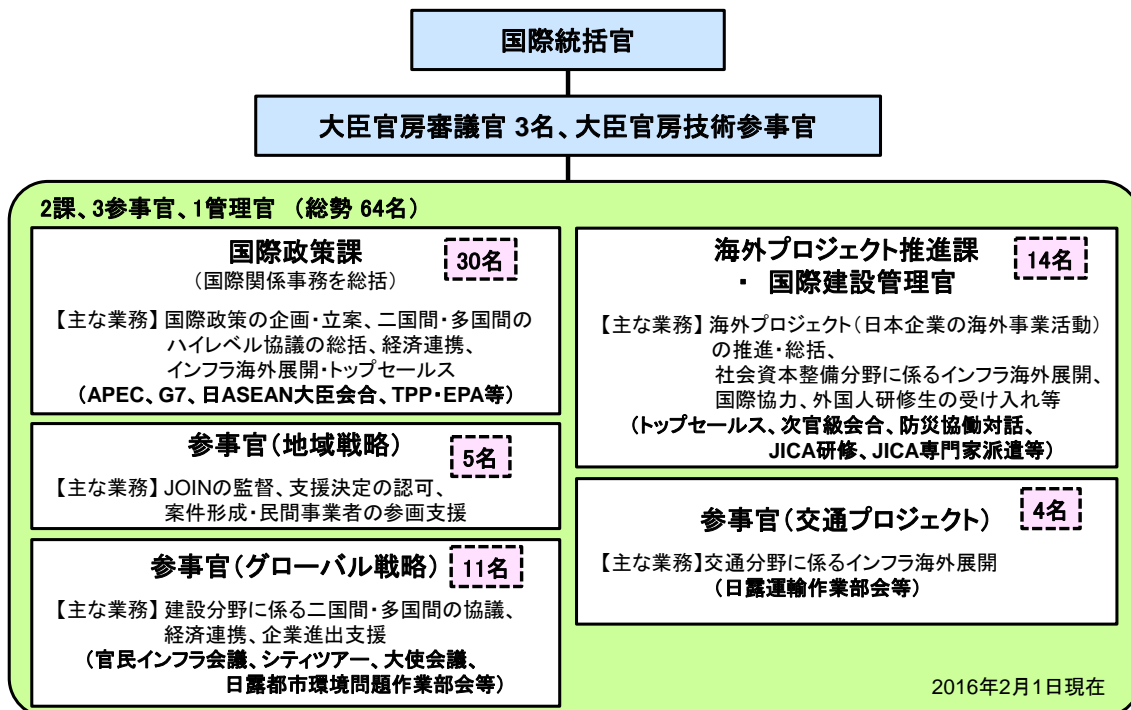


図2 国際統括官と関連組織

また、国際統括官の予算は、インフラシステム海外展開、国際協力、国際会議等のための国土交通省に計上される一般会計予算（国際協力費）で構成される。

2015年度の国際統括官の予算を図3に示す。

<p><b>インフラシステム輸出等の推進 10.4億円</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ トップセールスの展開</li> <li>・ 我が国に有利なインフラビジネス環境の形成</li> <li>・ 国際標準化や制度整備支援 等</li> </ul>	<p><b>主要国国土交通担当大臣会合関連施策 0.9億円</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ITF(国際交通フォーラム)</li> <li>・ APEC交通大臣会合</li> <li>・ 日EU間における交通分野の連携強化 等</li> </ul>
<p><b>交通分野における国際協力の推進 0.2億円</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日ASEAN交通大臣会合</li> <li>・ 日ASEAN交通次官級会合</li> <li>・ 日中韓物流大臣会合</li> <li>・ 日中運輸ハイレベル協議</li> <li>・ 日韓運輸ハイレベル協議 等</li> </ul>	<p><b>国際社会における交通連携の確保 0.5億円</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 海賊対策能力向上支援事業</li> <li>・ 環境基盤整備・普及支援事業</li> <li>・ 交通分野における防災対策に係る協力事業</li> <li>・ 航空セキュリティ体制支援事業</li> <li>・ 航行安全対策能力向上支援</li> <li>・ 内航船の代替促進プロジェクト 等</li> </ul>

図3 国際統括官予算（2015年度）

## 第3章 国際協力

### 1. 国際協力の概要

開発協力とは、「開発途上地域の開発を主たる目的とする政府及び政府関係機関による国際協力活動」等のことで、ODA(Official Development Assistance: 政府開発援助)等によって行われる。ODAは、政府・政府関係機関が、開発途上国の経済・社会の発展や福祉の向上のために行う国際協力のことであり、国土交通省もこれに参画している。

#### (1) 取り巻く環境の変化 ～ODA 大綱から開発協力大綱へ～

「政府開発援助（ODA）大綱」は、政府の開発援助の理念や原則等を明確にするため、平成4年に閣議にて決定され、2003年に改定された。そして2015年、ODA供与60周年を迎え、ODAに求められる役割の多様化を背景に見直しが行われ、名称を「開発協力大綱」と改めた上、国際貢献と国益の両立、非ODA資金との連携などの視点が盛り込まれた。

#### <開発協力大綱のポイント>

##### ■日本の開発協力の理念を明確化

- ⇒ 平和国家として、国際社会の平和、安定、繁栄に積極的に貢献
- ✓ 平和国家として、非軍事的協力により世界に貢献（軍事的用途への使用を回避）
- ✓ 人間の安全保障（人間一人ひとりに焦点を当て、その保護と能力強化）
- ✓ 開発途上国と対等なパートナーとして協働

##### ■新しい時代の開発協力

- ⇒ ポスト2015年開発アジェンダに向けて
- ✓ 「質の高い成長」（包摂性、持続可能性、強靱性）と、それを通じた貧困撲滅＝経済成長の基礎（インフラ、人づくり等）、脆弱性からの脱却（人間開発、社会開発）包摂性（格差是正、女性の能力強化、ガバナンス等）、持続可能性（環境、気候変動等）、強靱性（防災等）
- ✓ 開発の基盤としての普遍的価値の共有、平和・安全な社会の構築＝法の支配、グッドガバナンス、基本的人権、民主化、平和構築、法執行機関の能力強化、テロ対策
- ✓ 特別な脆弱性を抱える卒業国、「中所得国の罫」への対応

##### ■触媒としての開発協力

- ⇒ 民間セクター等との連携
  - ✓ 官民連携、自治体連携、NGO/市民社会との連携

##### ■多様な主体の開発への参画

⇒ 包摂的で公正な開発を目指して

✓ 女性の参画の促進、社会的弱者等あらゆる主体の開発への参画

## (2) ODA 予算

我が国の政府全体の ODA 財源は、一般会計、特別会計、出資・抛出国債、財政投融资等の大きく 4 種類に分かれている。一般会計の ODA 予算は減少傾向にある一方、財政投融资が増えており、リーマンショック後（2009 年以降）、全体としてみると 1.7 兆円から 1.8 兆円でほぼ一定の規模を維持している（図 4 参照）。

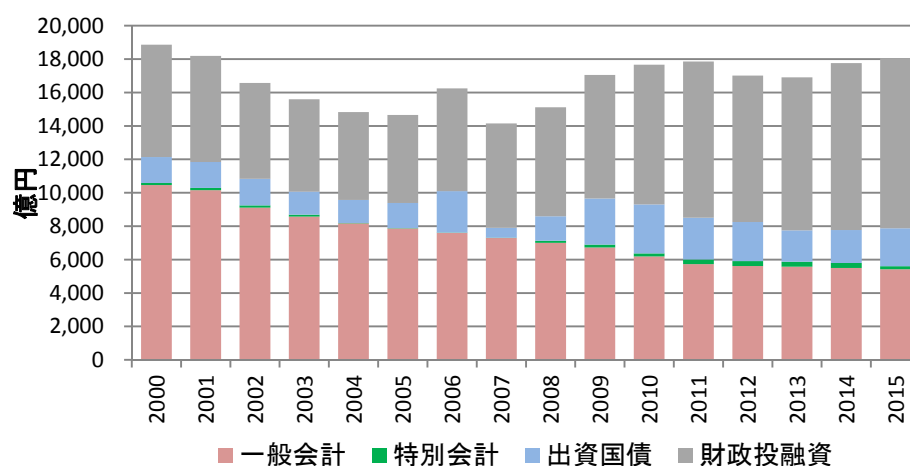


図 4 我が国の ODA 予算の推移

出典：外務省政府開発援助（ODA）白書 2001～2014 年度版、2015 年は平成 27 年度 ODA 事業予算（当初予算）の概要とその財源

## 2. 国土交通省と国際協力について

### (1) 国際協力における国土交通省の役割

国土交通省は、外国政府のインフラ担当省庁等との国際協力を推進することにより、相手国の自立的発展に寄与するとともに、両省間の信頼関係・協力関係を醸成し、これを活かして日本企業の海外展開を支援している。

政府開発援助として国土交通省が実施している主な施策として、①国土交通省推薦による JICA 専門家の派遣、② JICA 研修生の受入、③ 国際緊急援助隊等が挙げられる。これらの取組は、プロジェクトの案件形成の流れ（図 5 参照）のうち、法制度整備支援やマスタープラン策定のいわゆる川上（構想）段階から、運営・維持管理のいわゆる川下段階までの、幅広い支援であり、相手国のインフラ整備・運営に貢献している。国土交通省は、インフラ担当省庁として、日本国内での技術的・政策的経験を活かし、きめ細やかな協力を行っている。



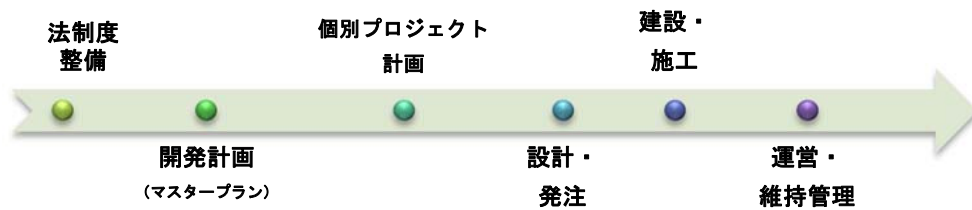


図5 案件形成の流れ（例）

## （2）JICA 専門家の派遣

JICA 専門家派遣は、専門家を開発途上国に派遣して、その国の経済・社会開発の中心となる行政官や技術者に対し、その国の実情に即した政策の企画・立案や技術移転の提言を行うことで、組織・制度づくり、人づくりに貢献するものである。これは、JICA 研修員受入とともに、国と国とで実施できる協力として、開発途上国における政策の企画・立案や人づくり協力の重要な柱としての役割を担っている。

相手国からの要請を受け、国土交通省が省内、地方公共団体、関連団体などから適任者を選定・推薦し、JICA から派遣される。政策の企画・立案にあたる中央政府に人材を派遣するとともに、具体的案件の実施機関にも派遣し、現地の日本大使館とも連携しながら、一連の協力を進めている。

派遣された専門家は、自らの知見・経験を活かし、特定の課題に対する提案や、政策の企画・立案に際して行政マネジメントや組織内の人材育成支援に関する助言などを行っている。これらの活動は、プロジェクトの案件形成の一連の流れ（図5 参照）において、川上（構想）段階と川下（管理・運営）段階まで多岐にわたる局面で重要な役割を担っている。川上（構想）段階では、マスタープラン作成や制度整備の支援を行い、具体的なプロジェクトの形成や、相手国政府による発注・施工へとつながっている。また、川下（管理・運営）段階では、施設の維持管理に関するマニュアル作成を行うなど、相手国の自立的インフラの管理・運営に資する業務となっている。

国土交通省の推薦により開発途上国に派遣されている長期専門家は、2016年2月時点で、48名である。派遣先国数は17カ国であり、インフラ需要が高くODA供与額の多いASEAN地域や南アジアに多くの長期専門家を送り込んでいる。表2のとおり、派遣者数の多い順に、インドネシア11名、ベトナム8名、フィリピン5名となっており、アジアへの派遣が全体の85%を占める。

表 2 国土交通省等からの長期専門家の派遣一覧(2016年2月時点)

No.	地域	派遣国	部門	案件
1	アジア	インドネシア共和国	河川	水資源政策アドバイザー
2	アジア	インドネシア共和国	下水	下水管理アドバイザー(有償勘定技術支援)
3	アジア	インドネシア共和国	都市	JABODETABEK 都市交通政策統合プロジェクトフェーズ2
4	アジア	インドネシア共和国	河川	総合防災政策アドバイザー
5	アジア	インドネシア共和国	河川	河川流域機関総合水資源管理能力向上プロジェクトフェーズ2
6	アジア	インドネシア共和国	河川	河川流域機関総合水資源管理能力向上プロジェクトフェーズ2
7	アジア	インドネシア共和国	下水	ジャカルタ特別州下水道整備にかかる計画策定能力向上プロジェクト
8	アジア	インドネシア共和国	港湾	港湾開発政策アドバイザー
9	アジア	インドネシア共和国	鉄道	ジャカルタ MRT 事業アドバイザー
10	アジア	インドネシア共和国	航空	空港開発計画アドバイザー
11	アジア	インドネシア共和国	海保	海上交通保安能力向上プロジェクト
12	アジア	キルギス共和国	道路	道路行政アドバイザー(広域)
13	アジア	バングラデシュ人民共和国	河川	統合的水資源管理アドバイザー
14	アジア	バングラデシュ人民共和国	道路	道路橋梁維持管理アドバイザー
15	アジア	バングラデシュ人民共和国	地理	デジタルバングラデシュ構築のための地図作成能力高度化プロジェクト
16	アジア	フィリピン共和国	道路	道路計画管理
17	アジア	フィリピン共和国	河川	災害リスク管理
18	アジア	フィリピン共和国	砂防	総合治水(有償勘定技術支援)
19	アジア	フィリピン共和国	海事	船舶安全政策・造船産業近代化
20	アジア	フィリピン共和国	海保	海上法執行実務能力強化プロジェクト
21	アジア	ベトナム社会主義共和国	下水	下水道政策アドバイザー
22	アジア	ベトナム社会主義共和国	河川	災害に強い社会づくりプロジェクトフェーズ2
23	アジア	ベトナム社会主義共和国	河川	災害に強い社会づくりプロジェクトフェーズ2
24	アジア	ベトナム社会主義共和国	河川	災害に強い社会づくりプロジェクトフェーズ2
25	アジア	ベトナム社会主義共和国	都市	都市計画アドバイザー

26	アジア	ベトナム社会主義共和国	道路	道路維持管理能力強化プロジェクトフェーズ2
27	アジア	ベトナム社会主義共和国	積算	建設事業における積算管理、契約管理及び品質・安全管理能力向上プロジェクト
28	アジア	ベトナム社会主義共和国	鉄道	都市鉄道行政
29	アジア	ミャンマー連邦共和国	道路	都市交通政策アドバイザー
30	アジア	ミャンマー連邦共和国	住宅	住宅政策アドバイザー
31	アジア	ミャンマー連邦共和国	港湾	運輸交通政策アドバイザー
32	アジア	ミャンマー連邦共和国	航空	ミャンマー・次世代航空保安システムに係る能力開発プロジェクト
33	アジア	マレーシア	海保	海上保安実務能力及び教育訓練制度向上プロジェクト
34	アジア	ラオス人民民主共和国	住宅	都市開発管理プロジェクト
35	アジア	カンボジア王国	道路	道路・橋梁の維持管理能力強化プロジェクト
36	アジア	カンボジア王国	港湾	シハヌークビル港コンテナターミナル経営・技術向上プロジェクト
37	アジア	カンボジア王国	港湾	運輸政策アドバイザー
38	アジア	東ティモール民主共和国	道路	道路政策アドバイザー
39	アジア	スリランカ民主社会主義共和国	砂防	土砂災害対策強化プロジェクト
40	アジア	モンゴル国	航空	新ウランバートル国際空港の人材育成及び運営・維持管理能力向上プロジェクト
41	アジア	ネパール連邦民主共和国	航空	ネパール・補給管理センター及び航空路レーダー管制業務整備プロジェクト
42	アフリカ	ケニア共和国	道路	道路メンテナンス業務の外部委託化に関する監理能力強化プロジェクト
43	アフリカ	ケニア共和国	道路	道路メンテナンス業務の外部委託化に関する監理能力強化プロジェクト
44	中東	イラン・イスラム共和国	河川	水政策
45	中南米	ブラジル連邦共和国	河川	統合自然災害リスク管理国家戦略強化プロジェクト
46	中南米	ブラジル連邦共和国	河川	統合自然災害リスク管理国家戦略強化プロジェクト
47	中南米	ブラジル連邦共和国	海事	造船業及びオフショア開発人材育成プロジェクト
48	中南米	チリ共和国	港湾	津波に強い地域づくり技術の向上に関する研究

また、長期専門家に加えて、短期専門家、調査団を含めると、国土交通省が推薦する専門家の派遣状況は以下のとおりであり、アジアを中心に世界各国へ分布している。図6のとおり、専門家の派遣数は、年度によって増減があるものの、毎年概ね100～160人程度の専門家を世界へ派遣している。

表3 国土交通省等からの専門家の派遣状況(2015年4~12月)

		航空	港湾	住宅	道路	水	都市	海保	気象	他	計
アジア	インド	0	0	0	5	0	1	0	0	0	6
	インドネシア	9	1	0	0	9	1	1	0	1	22
	カンボジア	4	2	0	1	0	0	0	0	1	4
	シンガポール	0	0	0	5	0	0	1	0	0	6
	スリランカ	0	0	0	0	3	0	4	0	0	7
	タイ	2	0	0	0	0	0	0	0	3	5
	韓国	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
	ネパール	2	0	1	0	2	0	0	0	5	10
	バングラデシュ	0	0	0	1	1	0	0	0	1	3
	東ティモール	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	フィリピン	0	0	0	1	4	0	10	0	1	16
	ブータン	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	ベトナム	6	0	0	2	5	1	0	0	2	16
	マレーシア	0	0	0	1	0	0	6	0	0	7
	ミャンマー	9	1	2	3	0	0	0	0	3	18
	モンゴル	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2
ラオス	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	
中南米	エクアドル	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	チリ	0	1	2	2	0	0	0	1	0	6
	ニカラグア	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	ブラジル	0	0	0	0	4	2	0	0	1	7
アフリカ	エチオピア	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	エジプト	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	モザンビーク	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	ケニア	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
	アルジェリア	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	ジブチ	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5
大洋州	フィジー	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
	キリバス	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
欧州	ウクライナ	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	アルメニア	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
	キルギス	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
中東	イラン	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3
計		33	6	7	26	33	6	27	6	21	165

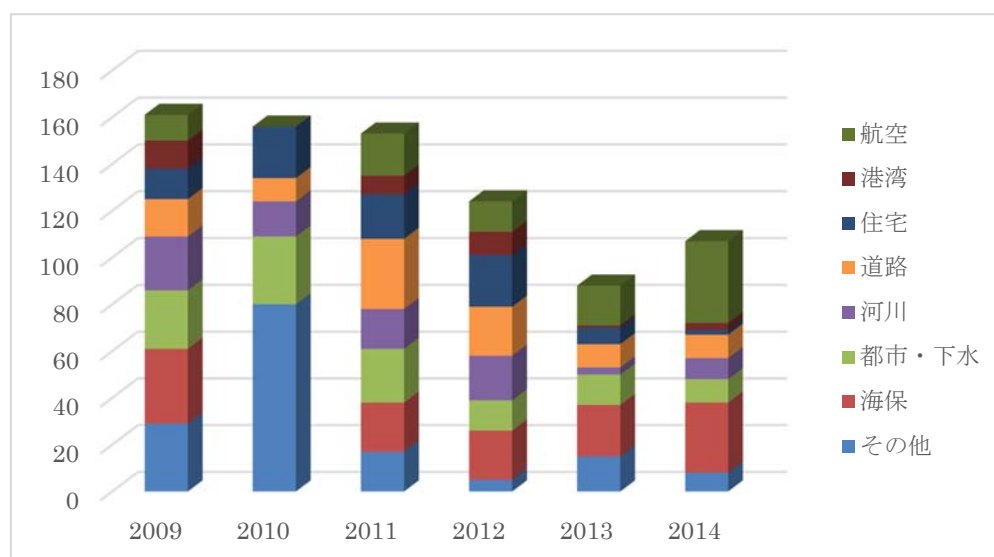


図6 JICA 専門家の派遣人数推移

### (3) JICA 研修生の受入

JICA 研修は、専門的知識や技術を開発途上国に移転することを目的として、途上国の国づくりの担い手となる中央政府や地方公共団体の職員などを我が国に受け入れて研修を行うもので、課題別研修と国別研修に分類される。

課題別研修は、日本側で策定した研修メニューを途上国側に提示し、それに参加を希望する途上国から参加の要請を受けて実現する。一方、国別研修は、途上国の個別具体的な要請に基づき、国ごとにオーダーメイドで研修メニューを策定して実施する。国土交通省の JICA 研修員の年間受入人数は、課題別研修と国別研修を合わせると、2014 年度実績で約 1,200 人に達する。これは、2014 年度 JICA 研修 2014 年度の全体の実績 11,489 人の約 1 割を占めており、途上国研修生が日本国内の社会資本整備や交通政策の実態を学習・経験するために重要な役割を担っている。また、国土交通分野に関する JICA 研修生受入人数は、増加傾向にあり、各国のインフラに関する関心の高さが伺える。

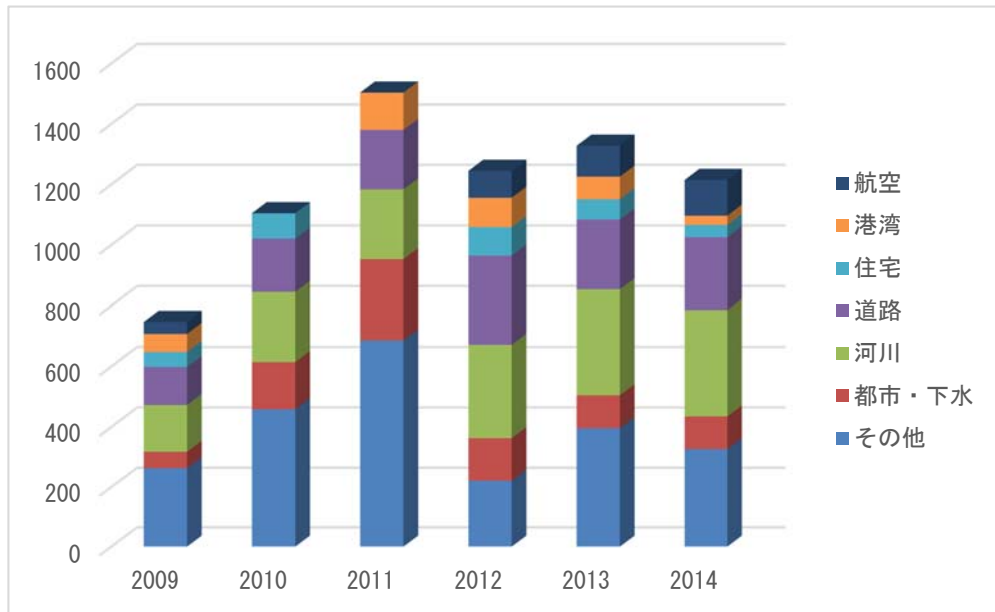


図7 JICA 研修員受入人数推移

課題別研修のうち、特に表4に示す33コースについて、国土交通省は研修内容を提案するなど、内容の策定に深く関与している。また、我が国の製品や技術を事前に整理し、それぞれの研修コースに応じ適切な製品・技術の扱い方を学ぶ講義をカリキュラムに組み込むようJICAと調整を行い、効果的な研修活動を行っている。

表 4 国土交通省提案の課題別研修（平成 26 年度）

	分野	研修コース名称
1	道路	橋梁総合
2	道路	道路行政
3	道路	高速道路整備、運営、維持管理
4	都市	都市開発のための土地区画整理手法
5	都市	総合都市交通計画
6	都市	都市計画総合
7	河川	水災害被害の軽減に向けた対策
8	河川	洪水防災
9	河川	総合水資源管理
10	砂防	土砂災害防止マネジメント（豪雨、地震、火山噴火起因）
11	防災	インフラ（河川・道路・港湾）における災害対策
12	下水	下水道技術・都市排水
13	住宅	建築防災（地震、津波、火災、台風などに対して）
14	建築	地震学・耐震工学・津波防災
15	建築	住宅・住環境の改善と防災
16	地図	国家基準点管理の効率化と利活用
17	地図	国家測量事業計画・管理
18	地域開発	地域開発計画管理
19	地域開発	国土・地域開発政策
20	事業管理	社会基盤整備における事業管理
21	建設施工	建設機械整備及び建設施工技術
22	気象	気象業務能力向上
23	航空	空港の建設、運営・維持管理計画策定
24	航空	航空保安セミナー
25	海保	海図作成技術—航行安全・防災のために—（国際認定資格 B 級）
26	航空	高性能・高効率な飛行方式の設定
27	物流	アジア地域における物流システムの発展 II
28	国際	都市公共交通
29	海事	海事国際条約及び船舶安全検査
30	観光	観光振興とマーケティング
31	鉄道	都市鉄道の運営
32	港湾	港湾開発・計画（港湾技術者のための）
33	港湾	港湾戦略運営

「インフラシステム輸出戦略」においては、相手国との人的ネットワーク構築支援を強化するために開発途上国の中核となる幹部職員訪日研修を活用することとなっている。JICA 資料によれば、表 5 のとおり、JICA 研修員が、帰国後に自国政府の幹部職員、政策決定者となるケースも多く、JICA 研修をインフラシステム海外展開のための人的ネットワークとして活用することは有益である。

表 5 要人ポストに就任した参加者（2014 年度 10 月時点）

国	職位
エジプト	首相
インドネシア	国家開発計画庁長官、内務大臣、財務大臣 他
ラオス	計画投資大臣、保健大臣、教育スポーツ大臣、農林大臣 他
トルコ	交通海事通信大臣
パレスチナ	観光遺跡大臣

出典：JICA 調査結果より

#### <課題別研修/港湾>

○新興国における港湾計画、建設技術ならびに管理運営手法の総合的な向上が求められている一方で、港湾の開発整備においては、一港湾の開発にとどまらず世界的かつ長期的な視野に立った戦略を持つことが重要になっている。また、港湾の管理運営分野においても、戦略的に経営するという新たな視点が重要になってきている。

○そこで JICA が実施している課題別研修「港湾運営戦略コース港湾戦略運営セミナー」において、港湾行政及び管理運営分野で中核となる幹部職員の育成を行っており、国土交通省において各施設の見学の支援や講義への対応等を行っている。当該研修は 1961 年から継続して続いており、2013 年までで延べ 878 名が受講した。

○具体的には、次の分野の講義や見学支援を行い、相手国実務者の政策立案能力の向上や運営能力の向上を図っている。

- (1) 開発・戦略・計画：グランドデザイン、長期的な開発戦略、産業の地域開発
- (2) 管理運営：管理運営制度、適切な施設管理
- (3) 港湾経営：港湾経営戦略、港湾経営の近代化、港湾振興
- (4) 世界の港湾情勢：グローバリゼーション、国際条約等



研修の様子



#### (4) 国際緊急援助隊

我が国は、地震や台風などの自然災害が多いため、これまで防災や復旧・復興に関する経験と技術を蓄積してきた。こうした経験を開発途上国の災害救援に活かすべく、1970年代後半より国際緊急援助活動を行っている。現在、救助チーム、医療チーム、専門家チーム、自衛隊部隊の派遣が可能となっており、これらの4チームを災害の種類や規模、被災国の要請に応じて、いずれかのチームを単独ないしは複数のチームの組み合わせで派遣している。

国土交通省では、国際緊急援助隊の専門家チームに対して人材を派遣し、被災地の被害状況の調査や、復興に向けた技術的アドバイスをを行っている。直近の事例として、以下の緊急援助隊に人材や物資の応援を行っている。

##### ○ネパール・地震被害からの復旧・復興への協力

被災状況	震源に近いカトマンズ周辺地域を中心として、建物の倒壊・全半壊、橋梁等の道路構造物や、ダム等のインフラ施設への被害、地すべり被害等が発生。
活動期間	2015. 5. 20～7. 15
派遣数	4名
活動内容	現地での被災地現地調査を実施。また、ネパールが実施する地震復興計画策定等に対して、我が国の知見・教訓を踏まえて助言・指導を実施。

##### ○フィリピン・台風30号(Haiyan)による甚大な被害への対応

被災状況	台風の進路となった地域を中心として、高潮による人命・資産の喪失、風による建物の倒壊等が発生。
活動期間	2013. 11. 26～12. 18
派遣数	5名(早期復旧チーム)
活動内容	レイテ島、サマル島にて被災状況調査を実施し、今後の復旧・復興に向けて現地政府機関等に技術的な提言を実施。

##### ○タイ・洪水被害の排水支援

被災状況	6月から降り続いた雨の影響により、チャオプラヤ川流域で洪水が発生、アユタヤ及びその近郊の7工業団地を含む広い範囲で浸水被害が発生。
活動期間	2011. 11. 9～12. 20
派遣数	8名(排水対策専門家:延べ人数)
活動内容	排水能力が高く機動性に優れた排水ポンプ車10台を派遣し、約810万m <sup>3</sup> (東京ドーム約7杯分)の排水に成功。

### ＜ネパール/地震被害からの復旧・復興への協力＞

○2015年4月25日にネパールで首都カトマンズ北西約77キロ（ゴルカ郡）を震源とするM7.8の地震が発生した。その後の余震の影響もあり、震源に近いカトマンズ周辺地域を中心として、建物の倒壊・全半壊、橋梁等の道路構造物や、ダム等のインフラ施設の被害、地すべり被害等の甚大な被害が生じている。

○JICAの『ネパール国復興支援調査に係る調査団』への協力依頼を受け、2015年5月20日～7月15日にかけて国土交通省から4名の専門家を派遣し、現地での被災地現地調査を実施。また、ネパールが実施する地震復興計画策定等に対して、我が国の知見・教訓を踏まえて助言・指導を実施した。

○具体的には、同年5月25日、「復興の取組方針をネパール政府へ提供するセミナー（Build Back Better Reconstruction Seminar for Nepal）」が実施され、我が国の専門家から日本の知見とネパール地震の復興の方向性を示すとともに、6月25日には、第1回ネパール支援国会合に参加。モデル復興住宅展示等を行った。これらの活動は、今後見込まれる技術協力及び資金協力を反映され、ネパールの復興実現に寄与している。



現地状況



セミナーでの講演

### 3. 評価

#### (1) JICA 専門家の派遣

JICA 専門家の派遣は、相手国の要請に基づき実施しているため、相手国のニーズに沿ったものであると評価できる。毎年概ね 100～160 人程度の専門家を世界へ派遣しており、相手国の要望の強さとこれまでの取組に対する評価の高さが伺える。具体的に、2015 年 12 月時点で派遣されている専門家は、派遣先の相手国政府等から以下のような評価を受けており、概ね高評価を得ていると言える。相手国との信頼関係構築に資するものであり、今後、国際統括官の下、長期的に日本方式のインフラ整備や維持管理手法の浸透を図るなどのインフラシステム海外展開につなげる視点も一層踏まえて、戦略的に取り組んでいくことが期待される。

##### 【ベトナム】（都市鉄道整備の支援を担当する専門家）

- ・ 専門家の着任後 1 年半の間にカウンターパートと共同して政令 1 本、省令 2 本を制定、カウンターパートから感謝の言葉をもたらしている。
- ・ 鉄道運転免許試験の実施研修も立案・実施し、「研修内容を越政府が予定している試験に応用していきたい。」との感想をもたらしている。
- ・ 鉄道法改正の交通運輸省内審議に当たっては、都市鉄道に限定することなく広く鉄道全般の助言を要望されている。

##### 【インドネシア】（MRT 整備の支援を担当する専門家）

- ・ 日本という「鉄道で成功している国」の知識や経験の共有は、任国のスタッフも有用なものと感じている。特に、具体的な事例（成功例・失敗例）を踏まえた説明は反応が良く、具体の法令を示すことも大変感謝される。
- ・ また、インドネシア政府からは、「別の案件や定常業務などで忙しいが、MRT が一番重要であり、継続的なプレゼンや提案を行うことで自分たちをプッシュして欲しい」と言われている。

##### 【カンボジア】（港湾運営に関する技術指導を担当する専門家）

- ・ 2007 年にオペレーションを開始したコンテナターミナルは、円借款により整備されたものであるが、ハードのみならず運営に関するソフト面に関する支援を行っていることについて高く評価されている。
- ・ コンテナ貨物の荷役効率があるレベルに改善しており、貨物量が急速に伸びている状況に対して対処する能力が確保できるようになってきたこと、これについては日本の支援が無ければ難しかったと認識されており、高く評価されていると感じられる。
- ・ 日本のプロジェクト建設は、某国の支援などに比して高価であったり、手続きに時間を要するとの認識をされているが、某国製の品質等には疑念を持っており、日本からの調達により質の高いインフラ整備がなされていることに評価。この旨過去に港湾公社総裁から発言あり。

### 【インドネシア】（水資源政策に関する技術指導を担当する専門家）

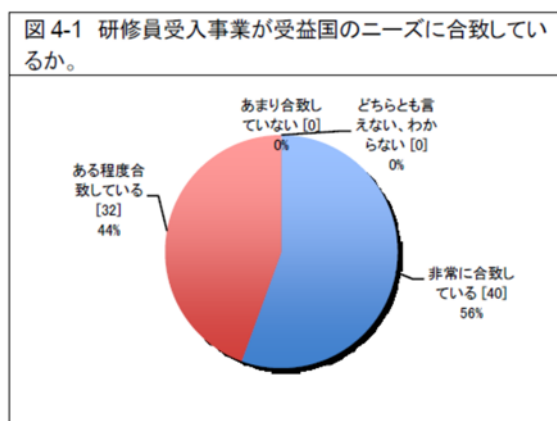
- ・水資源政策アドバイザーは、約 50 年間の歴史があり、継続的にインドネシア政府から要請が提出されていることから高い評価を受けていると感じている。
- ・現水資源政策アドバイザーは、所属機関から地盤沈下対策やダム設計に関する会議に招待され提言を求められるなど、技術面からも信頼されており、これは高い評価の裏付けと考えられる。
- ・当プロジェクトの先行プロジェクト（フェーズ 1）においても国交省派遣の専門家が従事し、約 120 にも上る研修テキストを作成した。このテキストはこれまで公共事業・住宅省の研修に活用されている。

### 【インド】（高速道路に関する技術指導を担当する専門家）

- ・2007 年から継続している当該専門家派遣の成果物である高速道路ガイドラインは、インドの道路協会 (IRC) の出版物として発刊され、インドの高速道路開発に活用されている。このプロジェクトを担当した国土交通省推薦の JICA 長期専門家は、2014 年 1 月のインド道路会議において、功労者として表彰された。
- ・このような歴代の JICA 専門家の活動が評価され、2012 年 7 月の赴任時には所属機関高官より大変な歓迎を受けるとともに、山岳道路（トンネル、地すべり対策）、橋梁補修等、所属機関が抱える問題に対し赴任当初から活発に助言を求められる状況であった。
- ・2016 年以降の新規の技術協力プロジェクトの形成課程においても、所属機関高官より長期専門家の増員を要望されるなど、JICA 専門家のこれまでの活動は高く評価されていると感じられた。

## （2）JICA 研修の受入

国土交通省が受け入れている JICA 研修員の人数は増加傾向にあり、国土交通省による研修のニーズは高いと言える。外務省が 2011 年度に実施した「研修員受入事業の評価」における、JICA 現地事務所への質問票調査の結果（図 4-1 参照）によると、「研修員受入事業が全体として受益国のニーズに合致している」との回答が 100%であり、相手国のニーズに沿ったものであったと評価できる。



JICA 調査によると、2014 年 10 月時点では、JICA の研修員が帰国後に要人ポストへ就任した人数は 300 名以上に上り、JICA 研修が、効果的な協力を実施するための基幹的枠組みであると同時に、新興国の未来を担う人材に対し日本理解を促す機会を提供するものであると言える。

今後は、相手国との人的ネットワークの構築や、人材育成も含めたプロジェクトのパッケージ化など、国際統括官の下、インフラシステム海外展開につなげる視点も踏まえて、研修員受入を進めていくことが期待される。

### (3) 国際緊急援助隊

国際緊急援助隊は、相手国の要請に基づくものであり、被災国・地域及び被災者のニーズに直接応えるものだと言える。

外務省が 2012 年度に実施した第三者評価による「国際緊急援助隊の評価」においては、国土交通省が深く関係したタイ洪水被害に対する専門家チーム派遣について、「2011 年のタイの洪水に際し、派遣された JDR 専門家チーム（排水ポンプ車）の活動は、タイ政府より非常に高い評価を受けている。タイのこの事例は、直接的な人的被害の軽減に資するものである。したがって、専門家チームの活動は人的被害軽減に貢献しているものと高く評価する」と記載されている。

このように、各国の被災地への緊急的対応は、我が国において多くの災害に対応してきた国土交通省のノウハウが最大限発揮できるものであり、これまでの活動は、人的被害の軽減や被災地への復旧・復興に資するものと評価できる。

今後も、我が国の知見や経験を迅速に被災地の復旧・復興へ活かせるよう、関係機関との一層の連携が期待される。

## 第4章 インフラシステム海外展開

### 1. 政府全体のインフラシステム海外展開の概要

#### (1) 世界のインフラ市場の動向

世界のインフラ市場は、新興国等の急速な経済成長と都市化により、今後の更なる拡大が見込まれている。例えば、経済協力開発機構（OECD）の報告によると、交通インフラの整備需要は、現在、年平均 38 兆円となっているが、2015 年～2030 年には 5 割以上増加して年平均 59 兆円にのぼると予想されている。特に、新興国等のインフラ事業では、厳しい財政事情を背景に、民間企業の事業参画・資金を期待する民間活用型が増加している。新興国等の経済成長への貢献とともに、我が国の技術とノウハウを活かして世界のインフラ需要を取り込むことが必要であり、インフラシステム海外展開は、我が国の政策の重要な柱となっている。

一方で、プロジェクト受注のための国際的な競争は熾烈であり、様々な側面で官民が緊密に連携し、我が国民間企業の受注に向けた環境整備を図っていくことが必要となっている。

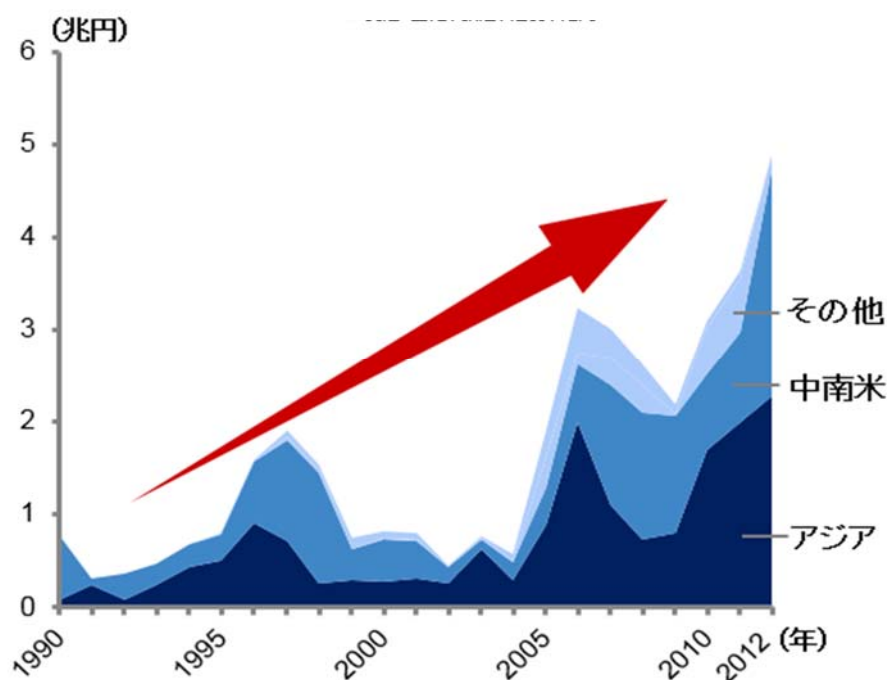


図8 民間活用型交通インフラ事業（空港、鉄道、道路、港湾）

（出典：世界銀行）

## (2) 政府全体の方向性

人口減少、少子超高齢化が進行する我が国において、インフラシステム海外展開は、政府を挙げて取り組んでいる成長戦略の重要な柱の一つであり、「日本再興戦略」の重要施策に位置づけられている。

インフラシステム海外展開に関する政府全体の戦略は、「経協インフラ戦略会議」において取りまとめられている。同会議は、インフラシステム海外展開の司令塔として、安倍総理の指示により 2013 年 3 月に設置された官房長官を議長とする閣僚会合であり、国土交通大臣もメンバーとなっている。2013 年 5 月には、同会議において、インフラシステム海外展開に係る政府全体の政策方針をとりまとめた「インフラシステム輸出戦略」が決定され、毎年、フォローアップと改訂が行われている。2015 年 6 月に閣議決定された「日本再興戦略」改訂 2015 においても、「インフラシステム輸出戦略」を積極的に実施することが定められている。

「インフラシステム輸出戦略」においては、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の受注を目指すこととされている。そのための施策としては、①企業のグローバル競争力強化に向けた官民連携の推進、②インフラ海外展開の担い手となる企業・地方公共団体や人材の発掘・育成支援、③先進的な技術・知見等を活かした国際標準の獲得、④新たなフロンティア分野への進出支援、⑤エネルギー・鉱物資源の海外からの安定的かつ安価な供給確保の推進が主要な柱となっている（図 9 参照）。

## インフラシステム輸出戦略

(※一部抜粋、下線は主に国土交通省関係)

<p>1. 企業のグローバル競争力強化に向けた官民連携の推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多彩で強力なトップセールス ⇒ <u>トップセールス・クレーム</u>、<u>日本のインフラのPR促進</u>、「<u>シティツアー</u>」開催</li> <li>・経済協力の戦略的展開 ⇒ <u>パイロットプロジェクト支援</u>、<u>案件発掘・形成調査</u></li> <li>・官民連携体制の強化 ⇒ <u>情報収集・発信力強化</u>、<u>第三国展開支援</u>、<u>在外公館との連携強化</u></li> <li>・面的・広域的な取組への支援 ⇒ <u>交通インフラと周辺開発の組合せ等の面的プロジェクト形成</u></li> <li>・川上から川下までの取組への支援 ⇒ <u>JOIN</u> による支援、<u>コンソーシアム形成</u>、<u>ソリューション提案型モデル</u></li> <li>・法制度等ビジネス環境整備 ⇒ <u>契約トラブル対応</u>、<u>PPP 制度構築支援</u></li> </ul>
<p>2. 中小・中堅企業及び地方自治体への支援、人材育成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中小・中堅企業及び地方自治体のインフラ海外展開 ⇒ <u>中堅・中小企業の海外市場開拓支援</u></li> <li>・グローバル人材の育成及び人的ネットワーク構築 ⇒ <u>インフラ人材育成の仕組み作り</u></li> </ul>
<p>3. 先進的な技術・知見等を活かした国際標準の獲得</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際標準の獲得、認証基盤の強化 ⇒ <u>高速鉄道</u>、<u>IC カード</u> など「<u>日本方式</u>」の鉄道技術の普及</li> <li>・低炭素技術の海外展開支援 ⇒ <u>先進的な環境技術の国際展開</u></li> <li>・防災主流化の主導 ⇒ <u>防災分野の案件発掘</u>、<u>防災協働対話</u>、<u>日本防災プラットフォーム活用</u></li> </ul>
<p>4. 新たなフロンティアとなるインフラ分野</p>	<p>(<u>医療分野</u>・<u>農業分野</u>・<u>宇宙分野</u>・<u>防災</u>・<u>海洋インフラ</u>・<u>エコシティ</u>・<u>超電導リニア</u>等)</p> <p>⇒<u>案件発掘</u>、<u>コンソーシアム形成</u>、<u>トップセールス</u>、<u>LNG 海上輸送事業</u>等支援</p>
<p>5. 安定的かつ安価な資源の確保の推進</p>	<p>(<u>天然ガス</u>・<u>石油</u>・<u>鉱物資源</u>・<u>石炭</u>)</p> <p>⇒<u>資源開発と連携した大規模鉄道</u>・<u>港湾インフラ開発</u>支援</p>

⇒政府全体で官民を挙げて **2020 年に約 30 兆円** (2010 年：約 10 兆円) のインフラシステム受注を実現

図 9 インフラシステム輸出戦略



## 2. 国土交通省におけるインフラシステム海外展開の概要

国土交通省においては、「インフラシステム輸出戦略」に基づき、国土交通分野におけるインフラシステム海外展開を強力に推進することとしている。競合する諸外国との競争に勝ち抜き、我が国企業が受注を獲得するためには、ハードとソフトが一体となった安全で信頼性の高いシステムを構築するなど、我が国の強みを発揮しつつ、相手国のニーズにも柔軟に対処していくことが必要である。このため、以下のとおり①「川上」からの参画・情報発信、②ビジネスリスク軽減、③ソフトインフラの海外展開と人材育成の3つを施策の柱としてインフラシステム海外展開の推進を図っている(図10参照)。



図10 国土交通省のインフラシステム海外展開施策

### ① 「川上」からの参画・情報発信

プロジェクトの構想段階（川上）からの参画を推進するため、我が国技術によりもたらされる安全性や信頼性、運営段階も含めトータルで見た費用対効果の高さについて、官民一体となったトップセールスや国際会議の機会等を活用した情報発信に取り組んでいる。また、案件形成に向けた基礎調査やパイロットプロジェクト等の取組を行うとともに、ベトナム・ラックフェン港で採用されたような上下分離案件において、下物であるインフラ部分を ODA により整備し、上物であるターミナル等を PPP で実施すること等により、ODA と連携した PPP 案件の形成を進めることも重要である。

### ② ビジネスリスク軽減

巨額の初期投資や、長期にわたる整備・運営段階の需要リスクといった課題をかかえる交通・都市インフラ分野のプロジェクトについて、進出する民間企業の事業リスクを軽減するため、「株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）」を設立した。また、海外で事業展開する企業のトラブル等の解決を支援するために相談窓口「海外建設ホットライン」を設置しているほか、海外建設・不動産市場データベースの拡充、在外公館からの情報収集、日系ゼネコン OB 等現地事情に詳しい民間人材（通称「民間アタッシェ」）による海外建設・不動産情報の紹介等、我が国企業のインフラシステム海外展開を多角的に支援する取組を行っている。

### ③ ソフトインフラの海外展開と人材育成

我が国企業がプロジェクトに参画しやすい環境を整備するため、我が国の技術、システムの国際標準化や、相手国におけるデファクト・スタンダード化、我が国企業の事業環境を改善するための相手国の制度に対する整備支援、相手国における持続的なインフラの運営・維持管理に資する技術者、技能者層の育成支援等の取組を行っている。

### 3. 我が国のインフラシステムの強み

#### (1) 「質の高いインフラ投資」の考え方とこれまでの経緯

我が国のインフラシステムの海外展開を進めるためには、我が国の強みをしっかりと相手国にアピールしていくことが不可欠である。世界で高い評価を得ている製品や要素技術に加え、諸外国との比較で、我が国の強み、優位性として挙げられるのは、我が国の民間企業に対する信用と信頼（納期を守る、安全重視、きめ細やかな配慮、見えない部分での工夫、品質向上への不断の努力、アフターケアも含めた丁寧な顧客対応等）である。この信頼と技術力を活かし、相手国のニーズに的確に応えていくことが、我が国の国際競争力につながるものである。

2015年5月、安倍総理より「質の高いインフラパートナーシップ」が発表された。これは、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、我が国の経済協カツールを総動員することにより、政府全体として「質の高いインフラ投資」の実施を推進する方針を示したものである。また、2015年11月には、「質の高いインフラパートナーシップ」のフォローアップとして、円借款の手續迅速化やリスクマネーの供給拡大等の具体的な制度拡充策を打ち出し、「質の高いインフラ投資」の実現に向けて、政府一体となって取組を推進しているところである。

#### (2) 「質の高いインフラパートナーシップ」の概要

「質の高いインフラパートナーシップ」とは、アジア地域を中心とした新興国の膨大なインフラ需要に応えるため、今後5年間で従来の約30%増となる約1,100億ドルの「質の高いインフラ投資」を実施するとともに、これが触媒となり世界中から新興国に民間の更なる資金とノウハウが流れ込み、質・量ともに十分なインフラ投資が実現することを目指すものである。

「質の高いインフラ投資」は、一見値段が高く見えるものの、使いやすく、長持ちし、そして環境に優しく災害の備えにもなるため、長期的に見れば安上がりとなるものである。

## 「質の高いインフラパートナーシップ」

2015年5月21日、東京都内で開催された「第21回国際交流会議 アジアの未来」において、「質の高いインフラパートナーシップ」を安倍総理大臣から発表。

- ① 第一の柱：日本の経済協カツールを総動員した支援量の拡大・迅速化
  - ・ 円借款と技術協力・無償資金協力の有機的な連携や、海外投融資の強化により、アジアのインフラ分野向け支援を約25%増加
  - ・ 途上国政府が、PPP（Public Private Partnership）インフラ・プロジェクトに対して出資金や保証などを提供する際のバックアップとなる新設円借款の活用を通じ、民間資金のインフラ・プロジェクトへの動員を促進
  - ・ 円借款の更なる迅速化に向けた取組みを継続
- ② 第二の柱：日本とADBのコラボレーション
  - ・ 日本は、ADBにおける①融資能力1.5倍増、②貸付に占める民間部門向け融資割合の拡大、③プロジェクト準備期間の短縮を支持
  - ・ 日本は、ADBによる将来の増資検討を歓迎
  - ・ JICAは、海外投融資を用いて、ADBと共にPPPインフラ投資を実施する仕組みの創設を検討
- ③ 第三の柱：JBICの機能強化等によるリスク・マネーの供給倍増
  - ・ これまで、途上国政府による支払い保証がなければ成立が困難であったPPPインフラ・プロジェクト等に対しても、リスク・マネーをより積極的に提供
  - ・ 新設のJOIN（海外交通・都市開発事業支援機構）の活用
- ④ 第四の柱：「質の高いインフラ投資」の国際的スタンダードとしての定着
  - ・ 日本の支援による「質の高いインフラ投資」のグッド・プラクティス集を作成し、世界中の国々と共有
  - ・ 日本の優れた技術を視察する機会を提供
  - ・ 世銀、ADB等の国際機関や多くのパートナー諸国と協働し、「質の高いインフラ投資」に関するセミナーを開催
  - ・ G20や国連等の場で「質の高いインフラ投資」の重要性を発信
  - ・ 「質の高いインフラ投資」に必要な技術支援を強化

## 「質の高いインフラパートナーシップ」のフォローアップ（抜粋）

2015年11月21日、マレーシアで開催された「ASEAN ビジネス投資サミット」において「質の高いインフラパートナーシップのフォローアップ」を安倍総理大臣より発表。

### 1. JICAの支援量の迅速化・拡大

#### 1-1. 迅速化

- 円借款の更なる迅速化
- 海外投融資の迅速化
- 特別予備費枠の導入

#### 1-2. 民間投資の奨励

- 海外投融資の対象拡大
- JICAと他機関の連携強化
- 「質の高いインフラ」展開のための実証・テストマーケティング事業の実施

#### 1-3. 日本の支援の魅力向上

- 外貨返済型円借款の中進国以上の国への導入
- ドル建て借款の創設
- ハイスペック借款の創設
- 事業・運営権対応型円借款の創設
- サブ・ソブリン円借款における新たな対応
- 「質の高いインフラ」実現のための発注者への有償勘定技術支援の実施

### 2. ADBとの連携

- PPP等民間インフラ案件支援
- 公共インフラ整備促進
- 日本政府・JICAとADBのハイレベル政策対話の定期開催

### 3. JBIC等によるリスクマネーの供給拡大

- JBICによる更なるリスク・テイク
- JBICによる現地通貨建て融資の拡大
- JBICによる支援手法の多様化
- NEXI（日本貿易保険）の機能強化
- JOIN（海外交通・都市開発事業支援機構）が新幹線技術を前提としたダラス・ヒューストン間的高速鉄道事業に対し出資を決定
- 海外通信・放送・郵便事業支援機構（通称：JICT）を設立

### 4. 「質の高いインフラ投資」の国際的スタンダード化・グローバルな展開

- ADBに加え、他のMDBs（国際開発金融機関）ともインフラ投資における連携を検討
- 日本の優れた技術を各国に共有・紹介
- 質の高いインフラ投資を各国と確認・共有

### (3) 海外における「質の高いインフラ」事例

#### ① 鉄道分野 ～安全性・強靱性・利便性～

我が国は、全世界のマグニチュード6以上の地震の2割近く、活火山の7%が集中しているなど、自然災害を多く経験している。このため、インフラ整備にあたっては、大規模な自然災害が起こった場合でも被害の最小化を図れるような設計がなされているところである。台湾では、1999年に台湾大地震に見舞われたことを踏まえ、「安全性・強靱性」に優位性を持つ日本勢の高速鉄道が採用された。

2007年の開業以来8年間、乗客の死傷事故はゼロであり、かつ2010年3月に発生した甲仙地震（マグニチュード6.4）の際にも乗客の死傷事故はなかった。このことは、日本の高速鉄道分野における「安全性・強靱性」の観点での技術の高さを象徴している。

更に、「利便性」の観点からも、平均遅延時間は0.24分、定刻5分以内の運航率が99.4%であるなど、信頼性の高い列車制御・信号保安設備等の技術により、高い定時運行を実現している。

#### ○台湾高速鉄道（台湾）

##### 【事業概要】

- ・ 開業：2007年1月5日（部分開通）  
2007年3月2日（全線開通）
- ・ 駅数：開業時8駅 将来11駅
- ・ 最高速度：300km/h
- ・ 所要時間：台北～左営（高雄）間 最短96分 [在来線：約4.5時間]
- ・ 事業主体：台湾高速鉄路股份有限公司  
(着工(1998年)から35年後まで事業を運営)



##### 【「質の高いインフラ」の特徴】

- ・ 1999年の台湾大地震等を踏まえ安全性・強靱性に優位性を持つ日本勢が受注。
- ・ 開業以来8年間、乗客の死傷事故はゼロかつ2010年3月に発生した甲仙地震（マグニチュード6.4）の際にも乗客の死傷事故なし。

## ② 橋梁分野 ～ライフサイクルコストの低減～

我が国のインフラは、長期的・継続的に機能を発揮するとともに、ライフサイクルコストに優れている。

コンゴ民主共和国におけるマタディ橋については、橋の維持管理技術や若手技術者育成のための技術協力を行い、建設事業だけでなくインフラ運営・管理のための現地人材育成も行った。

このためマタディ橋は、完成から 30 年以上にわたり、橋梁としての重要な機能を果たしている。

### ○マタディ橋（コンゴ民主共和国）

#### 【事業概要】

- ・ 1974 年、我が国がザイール政府（当時）との間で 345 億円の円借款協定を締結
- ・ 1983 年完成
- ・ コンゴ川にかかる唯一の橋梁（橋長 772m）かつコンゴ民主共和国で唯一の吊橋であり、対岸との唯一の架け橋



#### 【「質の高いインフラ」の特徴】

- ・ 我が国の企業が維持管理マニュアルを作成し、コンゴ民主共和国が 30 年以上にわたり適切な維持管理を継続
- ・ 我が国企業側は、同国の紛争等で邦人技術者が撤退した期間も含め継続的に橋の維持管理方法に関する助言を実施
- ・ 建設当時の技術者の多くが引退したため、橋の維持管理技術の更新や若手技術者育成のための技術協力として「マタディ橋維持管理能力強化プロジェクト」を実施中

### ③ 防災分野 ～経済社会開発・開発戦略との整合性～

2015年3月に仙台で行われた国連防災世界会議においては、参加各国の首脳間で、世界を災害のリスクからより安全なものにするための努力を強化する旨の決意が宣言され、国際的にも防災対策の重要性に関する関心は高まっている。特に、災害被害の9割が集中する開発途上国にとっては、防災は大きな課題である。我が国は、多くの自然災害を経験しながら、防災に関する経験と技術を積み重ねてきている。

我が国の質の高い防災技術としては、都市化が進んでいる地域の浸水被害軽減のための地下放水路技術などがあり、現在、インドネシア・ジャカルタ特別州のチウリン川地下放水路事業で活用されている。

#### ○都市部の浸水被害軽減のための地下放水路技術（インドネシア・ジャカルタ等）



首都圏外郭放水路



チウリン川放水路建設事業  
（インドネシア・ジャカルタ）

#### 【技術概要】

- ・地下放水路は、地上部が高度に利用されている都市部において、地下にトンネル河川を整備することにより浸水被害を軽減
- ・我が国の先進的なトンネル掘削技術（シールド工法、推進工法）を活用

#### 【「質の高いインフラ」の特徴】

- ・人口が密集し浸水被害に対する脆弱性を抱える東南アジア等の都市の対策として有効
- ・地下掘削技術を活用することにより、大規模な住民移転や経済活動への影響無しに施工が可能など社会的コスト等を低減



#### (4) 国際競争を勝ち抜くための取組

今後、全世界では毎年約 2.3 兆ドル、アジア地域では毎年約 0.8 兆ドル、サブサハラアフリカ地域では毎年約 0.9 兆ドルの旺盛なインフラ需要が見込まれている。新興国等におけるインフラプロジェクトは、一般的に初期投資の規模が膨大であり、投資回収に長期間を要するため事業リスクが高いことや、現地政府の影響力が強いことなどを踏まえると、政府と企業が連携を図り、官民一体となった取組を推進していくことが国際競争を勝ち抜く上では重要である。特に、全ての地域・国やプロジェクトを網羅的に推進するのではなく、対象地域・国の発展段階や我が国企業の進出度合い、対象プロジェクトの受注可能性等に応じて、メリハリをつけて戦略的にプロジェクトを推進することが重要である。

「インフラシステム輸出戦略」において、中国・ASEAN は日本にとって「絶対に失えない、負けられない市場」と位置づけられている。これは国土交通分野においても同様であって、鉄道、道路、港湾などの大型プロジェクトに対する需要は旺盛であり、建設事業者の受注実績も高い最重要地域である。一方で、プロジェクトが限定的な中東やアフリカ等においては、我が国の建設事業者の受注は 5%（同上）にも満たない実績となっているが、港湾などのプロジェクトも予定されており、また、ビジネス慣習・言語等の観点から一般的に参入が難しいと言われる地域であっても、当該地域での長年の実績を持つなどにより強みを有する企業にとっては、逆に競争が少ない有利な市場ともなり得る。こうした点を踏まえ、当該地域の特性等を踏まえて戦略を検討する必要がある。

継続的なプロジェクトの受注に向けては、相手国への戦略的プロモーションを通じて、「質の高いインフラ」に対する理解を促し、我が国の強みである高い技術力やライフサイクルコストの低廉性、人材育成支援まで含めた総合的な対応といった「質」の高さが適切に評価される環境を作り上げていく必要がある。また、2015 年 11 月に決定された円借款手続きの迅速化など、相手国の多様なニーズに応えられるようにすることで、我が国の国際競争力を一層高めていくことが重要である。

#### 4. 「川上」からの参画・情報発信

我が国の先進的な技術を生かしたプロジェクトの受注にあたっては、案件発掘・形成等の「川上」から、運営・維持管理等の「川下」に至る取組について、官民が協力して取り組むことが重要である。このため、国土交通省では、官民一体となったトップセールスの展開や案件形成等の推進、情報発信の強化に取り組んでいる。

##### (1) トップセールス

国土交通省においては、これまで国土交通大臣、副大臣、大臣政務官が、各種プロジェクトの受注を目指して、相手国閣僚とのハイレベル協議や相手国要人・政府行政官の招へい等を行い、働きかけを行ってきた。

過去3年のトップセールスの実績を図11に示す。2013年のトップセールスは計43件、2014年は計84件、2015年は計92件と、国土交通省政務によるトップセールスの件数は年々増加傾向にある。政府全体としてインフラシステムの受注を2020年までに30兆円まで引き上げるとの目標を掲げる中、国土交通省としてもトップセールスに力を入れ、取組を加速させている。

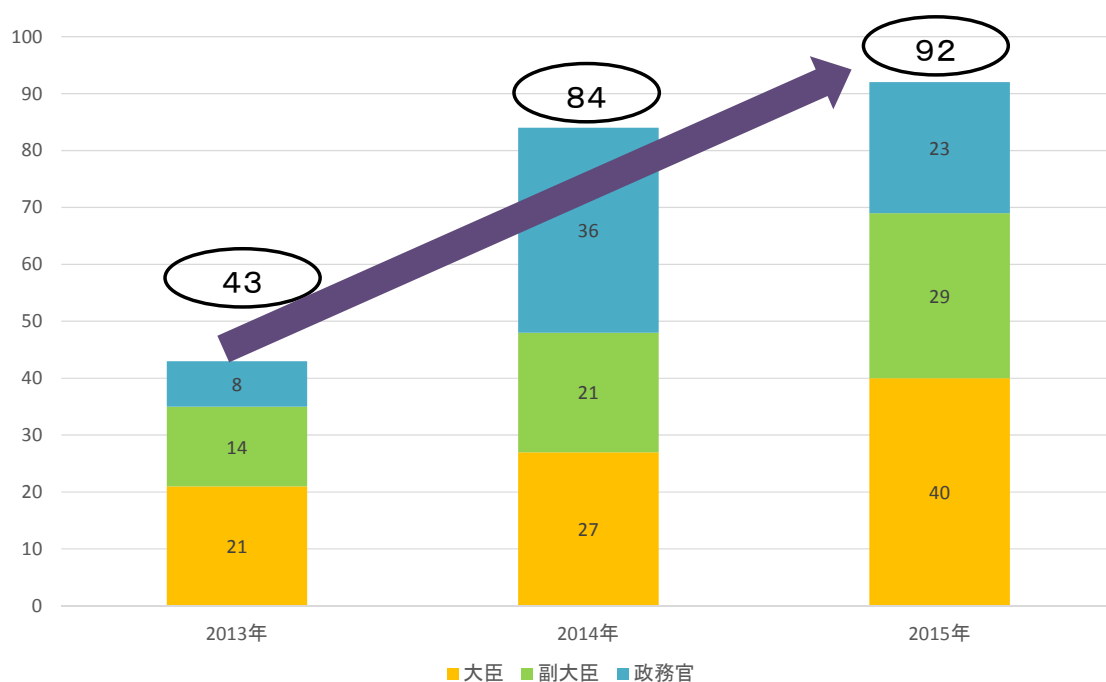


図11 トップセールスの過去3年間の実績

(出典：国土交通省調べ)

## ＜2015年のトップセールス事例＞

### 1. 石井国土交通大臣のマレーシア出張

2015年11月、石井国土交通大臣は、日ASEAN交通大臣会合に併せて、マレーシア、シンガポール、タイの運輸大臣と、日本の新幹線のシステムのトップセールスや交通分野における協力等について、二国間会談を行った。また、ナジブ・マレーシア首相を表敬するとともに、同国のワヒド首相府大臣、ハミド陸上公共交通委員会議長とそれぞれ会談を行い、マレーシア・シンガポール高速鉄道に関して、新幹線の優位性に加え、日本政府として資金面や人材育成面での最大限の支援を行う用意があることを伝えた。



リオ・マレーシア運輸大臣との会談

### 2. 米国フォックス運輸長官の訪日

2015年11月、石井国土交通大臣は、米国のフォックス運輸長官と山梨県都留市において、超伝導リニアに試乗した。試乗後、フォックス運輸長官から「輸送の奇跡でリニアがここまで来ているのは、日本におられる多くの方々の研究のたまもの」との発言があった。また、交通分野における協力に関する共同声明に署名するとともに、高速鉄道に関する具体的な協力内容について意見交換する「日米鉄道協力会議」の立ち上げについても合意した。



フォックス米国運輸長官の訪日

### 3. 山本国土交通副大臣のインド出張

2015年10月、山本国土交通副大臣は、インドで日本鉄道セミナーを開催し、我が国の質の高い鉄道について、経済性や安全性、持続可能性、快適性等の側面から理解の促進を図った。また、スレッシュ・ブラブー鉄道大臣と会談し、ムンバイ～アーメダバード高速鉄道への新幹線の導入を働きかけた。



展示会場を視察される山本国土交通副大臣とブラブー鉄道大臣

## (2) 案件形成等の推進

海外プロジェクトを我が国企業が受注するため、海外 PPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）案件等について情報共有・意見交換を行う協議会等を設置し、官民一体となった案件形成を推進している。各協議会等における取組は以下の通り。

### ① 海外道路 PPP 協議会

金融機関、商社、建設業者、高速道路会社等の民間企業（62 社）及び JICA、JETRO、関係機関等、官民が広く参加。

高速道路等の建設から管理運営までをパッケージとして捉え、国別ワーキンググループにより案件獲得に向けた議論を展開。相手国政府との政策対話（官民セミナー、トップセールス）、案件形成調査等を進め、コンソーシアムの形成を図り、具体の案件形成や案件受注を目指す。

2010 年 5 月の第 1 回協議会以降、ミャンマー国建設大臣、ベトナム国交通運輸省副大臣等を招へいし、計 6 回の協議を開催する等、官民連携による海外展開に向けた取組を積極的に推進。

### ② 海外水インフラ PPP 協議会

商社、金融機関、上下水道関連企業、建設業者、プラントメーカー等の民間企業（171 社）及び地方公共団体、JICA、日本下水道事業団、水資源機構等、官民が広く参加。

海外における上下水道の整備、運営・管理は、今後も大きな需要が見込まれ、2025 年には約 80 兆円規模の市場に成長すると予想される中、水資源確保から上下水道事業までの水管理をパッケージとして捉え、案件形成や案件受注を後押しするための相手国政府への働きかけ（官民セミナー、トップセールス）やコンソーシアムの形成等により受注を目指す。特に、国土交通省関係では、下水道分野の協力関係の強化等を推進。

2010 年 7 月以降、インドネシア、南アフリカ、ミャンマー、インドをはじめとする国々の政府高官等を招へいし、計 5 回の協議会を開催する等、官民連携による海外展開を積極的に推進。

### ③ 海外港湾物流プロジェクト協議会

商社、金融機関、建設業者、等の民間企業（85 社）及び関係機関 13 社が広く参加。今後も大きな需要が見込まれる海外港湾物流プロジェクトにおいて、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 2010 年 11 月に設置。国別 WG の設置、官民共同セミナーの開催等、海外プロジェクトの獲得に向けた取組を積極的に推進。

④ 海外エコシティプロジェクト協議会（J-CODE）

金融機関、商社、建設業者、メーカー等の民間企業 58 社が会員として、国土交通省、横浜市、大阪市、日本政策投資銀行、国際協力銀行等がオブザーバとして参加。

アジアの新興国等においては、大幅な人口増加が続いていることに加えて都市化が急速に進展しており、これに伴い環境問題等様々な問題が発生し、その解決のために環境共生型都市開発のニーズが高まっている。このようなニーズに一元的に応えるため、幅広い業界にわたる国内民間企業が“ジャパンチーム”を形成し、構想・企画の川上段階から官民一体となって環境共生型都市開発事業の推進に貢献することを目指す。

2011 年 10 月以降、任意団体として計 5 回の協議会を開催。2014 年 11 月には J-CODE の一般社団法人への移行に伴い、第 1 回一般社団法人設立総会を開催した。これらの会合開催に加え、セミナーや見学会を開催するなど、海外展開に向けた取組を積極的に推進。

⑤ 海外鉄道推進協議会

我が国鉄道システムの海外への普及促進を図っていくための民間企業を母体として鉄道事業者、メーカー、商社等の鉄道関係者が幅広く参加して 2010 年 4 月に発足。国土交通省等の関係省庁・関係機関と協議会の共催により高速鉄道セミナーを開催する等、官民の連携体制を強化。

⑥ 航空インフラ国際展開協議会

海外における航空インフラプロジェクトは今後も大きな需要が見込まれている中、外務省、経済産業省、財務省、関係機関、民間企業とともに官民連携による海外展開を積極的に推進。

⑦ 日本防災プラットフォーム

防災関連の海外プロジェクトに関連する国内の産官学の連携の促進、国内外の防災に資する製品・技術・知見を有する産官学の関係者による「検討の場」の構築による防災分野における我が国の国際貢献及び国際的プレゼンスの向上を図ることを目的に 2014 年 6 月 4 日に設立（図 12 参照）。

国土交通省を中心として、防災面での課題を抱えた新興国等を対象に、「防災協働対話」等の政府間対話を通じて得られた諸外国のニーズを踏まえ、官民で連携した迅速な検討を実施。

防災協働対話として、2014 年 7 月時点でベトナム、タイ、ミャンマー、インドネシア、トルコ、南アフリカの 6 ヶ国との間で枠組みを構築している（図 13 参照）。

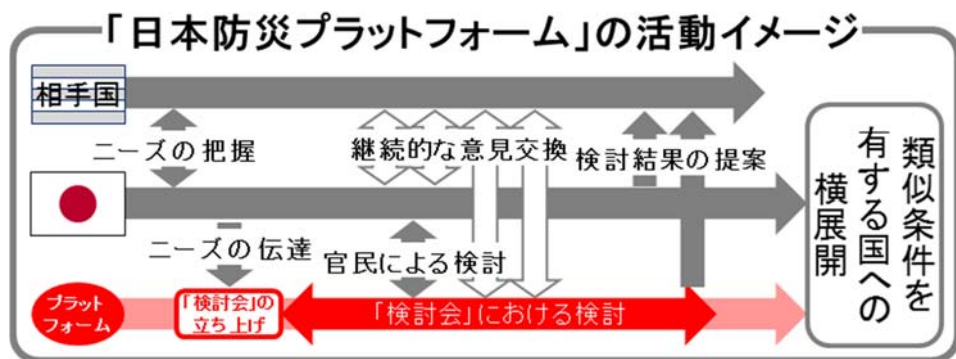


図12 「日本防災プラットフォーム」の活動イメージ

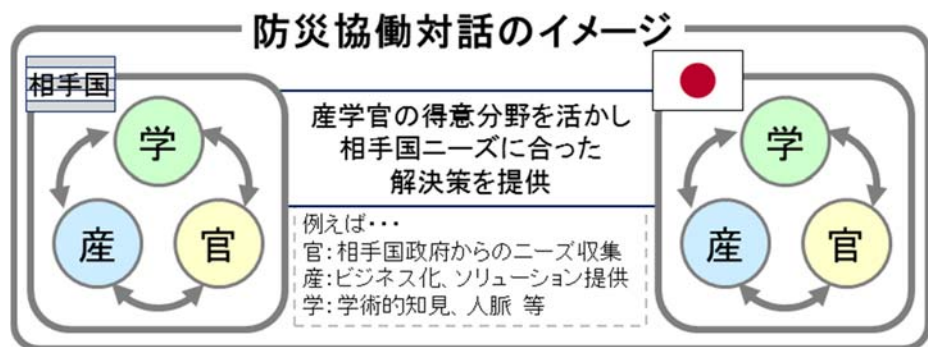


図13 防災協働対話のイメージ

(3) 情報発信（官民インフラ会議やシティ・ツアーを通じた「質の高いインフラ投資」の理解促進）

我が国のインフラ開発の強みであるライフサイクルコストの抑制や環境・防災等への配慮、現地人材の育成等の特徴を有する「質の高いインフラ投資」を国際的スタンダードとして定着させるため、各国政府、国際機関等と連携し、情報発信を行っている。具体的には、情報発信力の高い各国の在日大使館等に対して、我が国の「質の高いインフラ」の事例や関連技術・制度等を紹介するシティ・ツアー等の実施や、日本企業の現地進出・展開を支援すること念頭に、特に我が国のインフラ関連企業の進出が遅れている国・地域における「質の高いインフラ」をテーマとした官民インフラ会議等の開催により、「質の高いインフラ投資」の理解促進に努めている。また、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。さらに、外務省と連携しながら実施している各国駐劔大使と国土交通省政務、民間企業との意見交換会を活用し、在外公館との連携も図っている。

### 「日・ケニア 官民インフラ会議」

日時：2015年7月16日（木）

場所：ナイロビ市内 参加者：両国で約200名

日本側参加企業：26社（建設、エンジ、商社、コンサル等）

ケニア側参加者：ケニヤッタ大統領、マティアンギ土地住宅都市開発省

長官代行、マチャリア運輸インフラ省長官代行



ケニヤッタ大統領基調講演

### 「日・エチオピア 官民インフラ会議」

日時：2015年7月14日（火）

場所：アディスアベバ市内 参加者：両国で約100名

日本側参加企業：18社（建設、エンジ、商社、コンサル等）

エチオピア側参加者：テクレツアディク運輸省国務大臣 等



ハイレマリヤム首相を表彰

### 「日・モザンビーク 官民インフラ会議」

日時：2016年1月12日（火）

場所：マプト市内 参加者：両国で約250名

日本側参加企業：25社（建設、エンジ、商社、コンサル等）

モザンビーク側参加者：レベロ運輸通信副大臣、関係公社総裁等



会議の様子

### 「日・タンザニア 官民インフラ会議」

日時：2016年1月14日（木）

場所：ダル・エス・サラーム市内 参加者：両国で約230名

日本側参加企業：29社（建設、エンジ、商社、コンサル等）

タンザニア側参加者：マジワリワ首相、ンゴニヤニ建設運輸通信副大臣等

MOU締結：両国企業間



ビジネスマッチングの様子

### 「日・ウズベキスタン 官民都市インフラ会議」

日時：2015年9月29日（火）

場所：タシケント市内 参加者：両国で約180名

日本側参加企業：24社（建設、エンジ、商社、コンサル等）

ウズベキスタン側参加者：対外経済関係投資貿易省等



鈴木政務官冒頭挨拶

### 「日・カザフスタン 官民クオリティインフラ会議」

日時：2015年11月23日（月）

場所：アスタナ市内 参加者：両国で約170名

日本側参加企業：25社（建設、エンジ、商社、コンサル等）

カザフスタン側参加者：カザフスタン政府（KAZNEX INVESTほか）、関連企業等



日本企業紹介

図 14 官民インフラ会議



## 5. ビジネスリスク軽減

国土交通省では、我が国企業のインフラシステム海外展開を促進するため、巨額の初期投資や、長期にわたる整備、運営段階の需要リスクといった課題をかかえる交通・都市インフラ分野のプロジェクトについて、民間企業の事業リスクを軽減するため、「株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）」を設立したほか、海外建設プロジェクトにおける課題解決に向けたサポートのために「海外建設ホットライン」を開設している。また、独自の技術を有する中堅・中小建設企業の海外進出を後押しするため、海外進出戦略策定セミナーの開催やターゲット国へのビジネスミッションの派遣などを行っている。

### （1）株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）

2013年5月に内閣官房長官を議長とする経協インフラ戦略会議で「インフラシステム輸出戦略」が決定された。この戦略では、「インフラシステム輸出による経済成長の実現」、「インフラシステム輸出の波及効果」、「国際競争を勝ち抜くための官民挙げた取組」等の政策方針のもと、官民連携で関連施策を強力に推進して、インフラシステム受注の拡大を目指すことが定められた。

このように、インフラシステムの海外展開は政府の重要な政策であり、国土交通省はその推進に取り組み、我が国企業による受注など、一定の成果を上げてきている。

近年、新興国を中心に、民間の資金とノウハウを期待する運営民間活用型のインフラ事業が増加している。一方、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、現地政府の影響力などの特性があり、民間のみでは海外進出が難しいという課題がある。このため、2014年6月に改訂された同戦略の更なる取組において、（株）海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）の出資と事業参画による支援を通じて、海外のインフラ市場への我が国事業者のより積極的な参入を促進することが位置づけられた。これを受けて、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、同年10月20日、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）が設立された。

JOINは、海外で交通事業・都市開発事業を行う現地事業者に対し民間との共同出資、役員・技術者の派遣、事業に関する相手国との交渉等の支援を行う。これらの支援を通じ、共同出資によるリスク分担、事業性向上によるファイナンス組成の円滑化、現地事業者への人材派遣による事業遂行能力の向上、政府出資機関の参画による相手国との交渉力強化等の効果がもたらされることで、我が国事業者による事業機会の拡大につながる事が期待される。

JOINは、国土交通大臣の認可により設立されており、株式総数の1/2以上を政府



が保有している。株式会社として会社法が適用されるが、加えて株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法に基づき国土交通大臣による支援基準の策定、支援決定の認可、監督命令等の監督も受ける。JOIN はこれまで3案件について支援を決定し、2015年9月には、国土交通省及び国際協力銀行（JBIC）との共催で「第1回インフラ事業の海外展開に関する国際セミナー」を開催した。JOIN の活動を通じて、海外市場への参入による世界の成長の取込み、事業運営への参画による関連産業の受注機会拡大、インフラ整備による日本企業の海外事業環境の改善等を実現し、我が国経済の持続的な成長に寄与することが期待される。



## (株)海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)

(株)海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)は、我が国に蓄積された知識、技術及び経験を活用し、我が国事業者とともに海外の交通インフラ・都市開発事業を行う現地事業体に出資し、ハンズオン支援を行う。(2014年10月20日設立)

(Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transport & Urban Development:略称JOIN)

### 《設立の背景》

- 新興国をはじめ、世界のインフラ事業の需要は膨大。
- 民間の資金とノウハウを期待する民間活用型が増加。
- 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、現地政府の影響といった特性があるため、民間だけでは参入が困難。
- インフラシステム輸出戦略等、政府の方針に位置づけ。

#### 【政府方針】

- ・インフラシステム輸出戦略(2013年5月17日 経協インフラ戦略会議決定)
- ・インフラシステム安倍総理施政方針演説(2014年1月24日)
- ・質の高いインフラパートナーシップ(2015年5月21日)
- ・「日本再興戦略」改訂2015(2015年6月30日 閣議決定)

### 《主な業務》

- 出資(民間との共同出資)
- ハンズオン支援(役員・技術者の人材派遣等)
- 相手国側との交渉

### 《支援対象事業》

- 交通事業
  - ・鉄道、船舶、航空機による旅客・貨物運送事業
  - ・鉄道、道路、港湾、空港施設の維持、管理 等
- 都市開発事業
  - ・住宅、ホテル、オフィス等の建築物の建設
  - ・公園、下水道の運営・維持管理 等
- 上記の事業を支援する事業

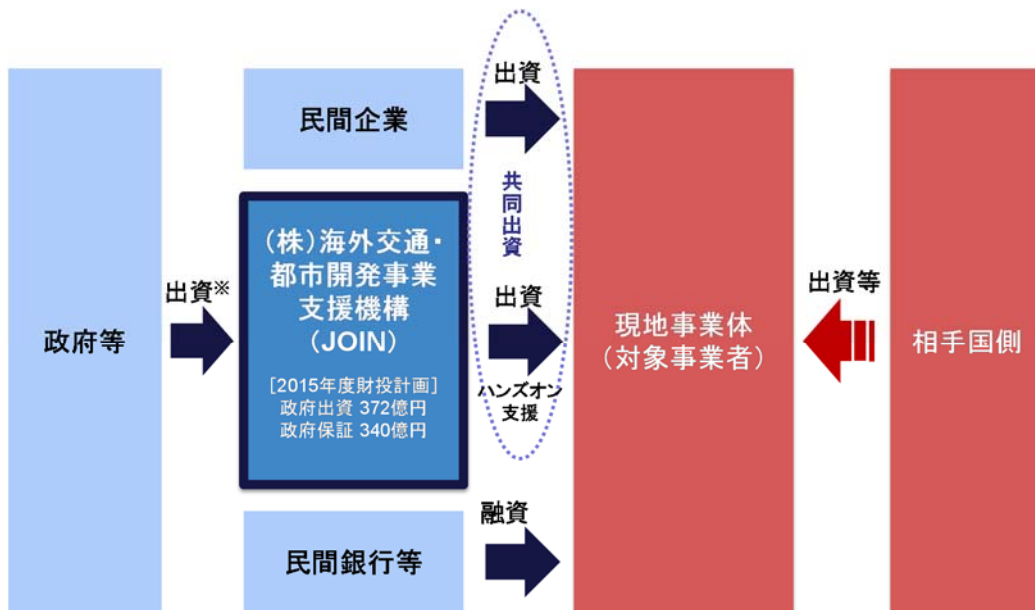
### 《支援の効果》

- 海外市場への参入により世界の成長を取り込む
- 事業運営への参画により関連産業の受注機会を拡大する
- インフラ整備により日本企業の海外事業環境を改善する



我が国経済の持続的な成長に寄与

図 15 JOIN の概要



※政府から60億円、民間から59.45億円が出資(設立に係る官民の出資金)

図 16 JOIN 事業スキーム

### < (株) 海外交通・都市開発事業支援機構 (JOIN) 支援決定案件 >

#### 1. ベトナム・ホーチミン近郊のチーバイ港整備運営事業

ホーチミン近郊のチーバイ港において、鉄スクラップの輸入等のための港湾ターミナルを整備・運営する事業に出資(約12億円)・事業参画。

ベトナムにおいて我が国の港湾運送事業者が初めて港湾運営に参画するものであり、現地の日系企業に裨益するとともに、ベトナムの経済発展に寄与。



鉄スクラップ輸入の様子(イメージ)

#### 2. 米国・テキサス高速鉄道事業

米国テキサス州のダラスとヒューストンを高速鉄道により約90分で結ぶ事業に出資(約49億円)・事業参画。

米国の民間企業が日本の新幹線システム(N700-I Bullet)を導入する前提で事業を推進中であり、JOINの出資は、この流れを後押しするとともに、事業の採算性・実現性等をより確実にする。また、高速鉄道になじみのない米国で日本の新幹線のショーケースとなり、他の地域・国での新幹線システムの海外展開促進にも大きく寄与。



(参考) 日本の新幹線システム(N700系新幹線)

### 3. ブラジル・都市鉄道整備運営事業

ブラジルのリオデジャネイロ等3都市において、近郊鉄道、地下鉄、LRTの4事業を一括して行う事業に出資（最大約56億円）・事業参画。

鉄道事業者とともに、海外の旅客鉄道事業への出資・事業運営に本格的に参入し、技術者の派遣や現地技術者の人材育成を通じて、都市鉄道の安全・安定輸送を実現するとともに、交通渋滞や環境汚染といった都市問題の改善に寄与。



リオデジャネイロ近郊鉄道  
(運行中の鉄道車両)

## (2) ビジネストラブルの解決支援（海外建設ホットライン）

海外建設プロジェクトにおける各種トラブルの相談窓口として、2010年度から「海外建設ホットライン」を設置し、案件に応じてトップクレーム（閣僚等から相手国政府高官への直接の働きかけ）を含む働きかけ・専門家派遣等を実施している。2016年2月末現在、相談受案件数は72件。

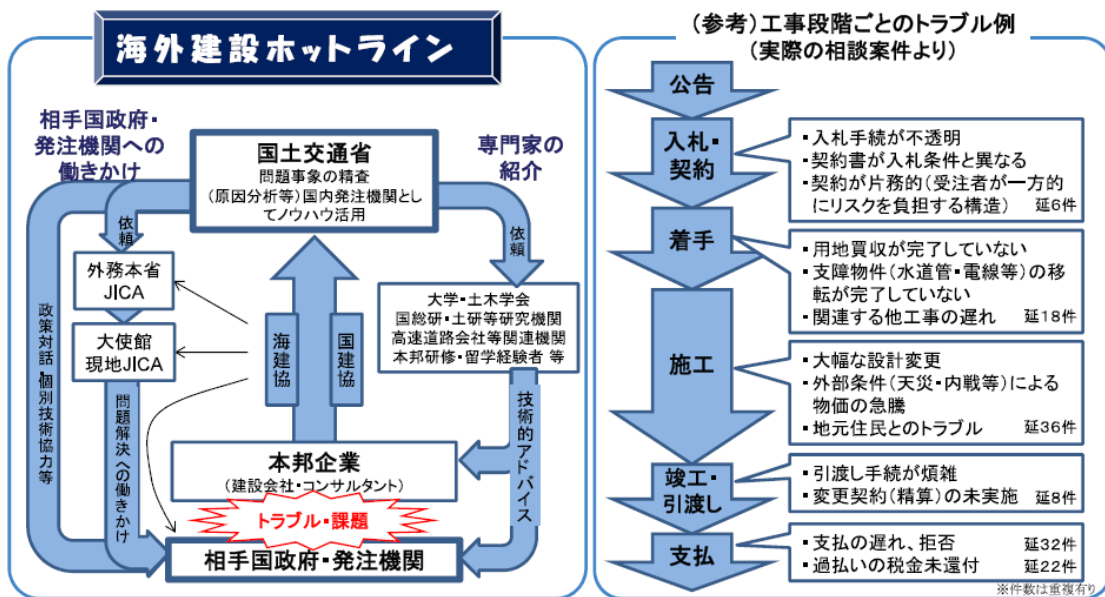


図 17 海外建設ホットライン

### (3) 建設産業に関する情報発信（海外建設・不動産市場データベース）

我が国建設・不動産業が戦略的に海外展開を行うためには、海外建設・不動産活動に係る正確な情報を適時収集し、これを最大限に活用して国際競争力の強化を図ることが不可欠である。また、プロジェクトの採算性向上にとって、技術的、資金的、社会的な面等多面的なリスク分析を行うことが重要であり、より厳密なリスクの分析のための正確な情報の入手も重要である。

このため、2012年度より、国土交通省のホームページに、関連情報のワンストップサイトとして「海外建設・不動産市場データベース」を設置。①ASEANを中心とした30カ国・地域別の基礎的な情報、②在外公館からの提供情報、③現地事情に詳しい民間人材（民間アタッシェ）による情報を掲載している。

#### ① 国・地域別の基礎情報

ASEANを中心とした30カ国・地域の基礎情報を掲載。政治体制、経済等の基本的事項から、現地法人等の形態、税制、外資規制、建設業許可制度等の法制度、マスタープラン・開発案件、不動産マーケット情報等まで、建設・不動産企業の現地での事業展開に資する情報を一元的に提供している。

表6 掲載している主な基礎情報

基礎情報	基本事項、政治体制、経済、労働力関係、生活環境
現地法人等の形態	現地法人、支店、駐在員事務所等、外国企業が事業を実施する上での主な形態
税制関係	主な税制、法人税、付加価値税等
建設業に関する外資規制等	○建設業関連情報 建設投資額、外資規制、ビジネス慣行、建設業許可制度、入札契約制度、履行保証制度、技術者・技能者資格制度、主な公共発注者、就労許可制度、主な国内建設企業・外国建設企業、インフラ整備水準、我が国の建設投資動向、我が国建設業受注実績、ODA、業界団体、土木・建築系の学科を有する主な大学、課題等 ○マスタープラン ○開発案件（ODA等の主要案件）
不動産関連情報	法制度、不動産取引制度、税制、外資規制、不動産マーケット情報、不動産業者（業界団体、不動産企業）
関係機関連絡先	在外公館、駐日外国公館等連絡先

## ② 在外公館提供情報

外務省と協力し、我が国建設・不動産企業の関心が高い国・地域について、建設・不動産に係る基礎的な情報や最近の動向を現地在外公館より収集・掲載。

表 7 掲載している主な在外公館提供情報

基礎情報	公共事業の所管官庁、国の直轄工事に係る発注機関による入札公告情報の公表状況、現地進出日系企業
最近の動向	現地の建設・不動産市場に係る経済情報、建設業制度・入札契約制度・不動産業制度の改正動向、報道情報等

## ③ 民間アタッシェによる現地情報

海外在住の弁護士や日系ゼネコンOB等、海外現地事情に詳しい民間人材（通称“民間アタッシェ”）を通じて、最新の建設・不動産市場動向や関連制度の運用実態など現地に根ざした情報を提供。

表 8 掲載している主な現地情報

建設関連	建設市場動向、建設仲裁制度、住宅事情、道路事情等（シンガポール、インドネシア、ミャンマー、ベトナム、マレーシア、カンボジア、台湾）
不動産関連	不動産市場動向、開発販売状況等（インドネシア、ミャンマー、ベトナム）

## （４）中堅・中小企業の海外進出支援

独自の技術を有する中堅・中小建設企業の海外進出を後押しするため、中堅・中小建設企業の経営者層を対象として海外進出戦略策定セミナーを実施するとともに、ターゲット国にミッションを派遣し、技術の売り込みや現地のキーパーソンとのコネクションの構築等を支援している。

2014年度はベトナム、2015年度はインドネシアへの進出に意欲のある企業を対象にセミナーを実施するとともに、両国へのミッションを派遣した。2015年度の例では、日・インドネシア建設会議に合わせてインドネシアを訪問。参加社のうち3社が強みを持つ技術（杭基礎工事、環境保全防災型養成マット・シート、骨材プラント・コンクリート製造）についてプレゼンを実施したほか、現地建設企業等とのビジネスマッチングや関係機関訪問を行った。2014年度のベトナムミッションについては、その後、JICAの中小企業海外展開支援事業「案件化調査」採択やベトナム人材（在日ベトナム人留学生、在越ベトナム人学生・技能実習生

等)を雇用している企業が存する他、参加企業と平成27年7月、ミッション派遣をきっかけに訪問先のハノイ土木大学との間で覚書が締結されている。当該覚書は、同大学の技術系学生に対して、自社を始めとする日系建設企業への就職を支援するため、日本語や高度建設技術に関する研修を実施し、就職先を仲介するもの。

#### 海外進出戦略策定セミナー

- 海外進出を検討している中堅・中小建設企業の経営者層を対象に、海外進出に向けた事業計画策定のポイントなどをレクチャー。現地ミッションの派遣や帰国後のフォローアップ面談等を通じて、各社の海外進出の戦略立案から事業計画策定までの一連のプロセスを一貫して支援。講師は、JETRO・JICA職員、中小企業診断士等。
- 2014年度はベトナム、2015年度はインドネシア進出に意欲のある企業を対象にセミナーを実施。(2014年度 第1回:55社70名、第2回:18社21名。2015年度:33社41名 が参加。)



2015年度セミナー

#### 現地ミッション

- 実際の事業計画策定に繋げるため、ターゲット国に中堅・中小企業の経営者層等からなるミッションを派遣。

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>①市場調査           <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 法制度や建設市場の動向等を調査。</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>②現地政府機関等への売り込み           <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 会議やセミナーの開催等により、我が国の中堅・中小建設企業が有する技術力を相手国政府関係者等にアピール。</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>③現地企業とのコネクションの構築           <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ ワーカーの確保等、現地においてパートナーとなり得る現地建設企業とのコネクションを構築。</li> </ul> </li> </ul> |
|---|---|---|

##### ベトナムへ派遣(2014年度)【16社19名が参加】

- 第5回目・ベトナム建設会議の開催に合わせて訪問。建設会議にて自社技術のプレゼンテーションを実施。(2014年12月1日~5日)

- 現地に進出している日系建設企業の施工現場やオフィス、国立土木工科大学、ハノイ市計画投資局等を訪問。

- ビジネスマッチングの開催により、現地建設企業とのコネクション構築の機会を提供。



施工現場視察の様子

##### インドネシアへ派遣(2015年度)【13社17名が参加】

- 第9回目・インドネシア建設会議の開催に合わせて訪問。建設会議にて自社技術のプレゼンテーションを実施。(2015年6月15日~19日)

- インドネシア投資調整庁、JICA・JETROインドネシア事務所、現地に進出している日系建設企業、現地建設企業、現地の大学等訪問。

- ビジネスマッチングの開催により、現地建設企業や現地進出日系企業とのコネクション構築の機会を提供。



ビジネスマッチングの様子

図 18 中堅・中小建設企業の海外進出支援の概要



## 6. ソフトインフラの展開と人材育成

制度や基準、技術・運用ノウハウ等の「ソフトインフラ」は、ハード整備と一体的に展開することで、競合国との差別化を図り、我が国産業の発展やインフラの海外展開に資するとともに、我が国企業の事業環境を改善する重要な要素となっている。

これらの取組は、（１）我が国の規格や施策等を国際的にスタンダードなものとする「国際標準の獲得」、（２）相手国の必要とする法整備など制度面を支援する「制度整備支援」、（３）技術者や技能者層を支援し持続的なインフラ運営・維持に貢献する「人材育成」に大別される。

### （１）国際標準の獲得

グローバル化と技術革新が飛躍的に進む中、新製品や技術の開発による新たな世界市場の獲得競争が激しくなっている。我が国企業の国際競争力の強化の観点から、我が国が強みを持つ技術に基づく国際標準やデファクトスタンダードを戦略的に獲得していくことがますます重要となっている。

国土交通省では、我が国規格等の国際標準化に向け、国際機関の専門委員会における日本人議長の就任推薦や、各専門委員会委員会の日本開催など、国際規格等の制定に向けた議論を主導している。また、デファクトスタンダード化に向け、我が国技術やシステムの先駆的導入や、国際会議を通じた情報発信を行っている。

#### <取組例>

##### ○国際規格協会（ISO）に関する各専門委員会への参加

※下線部：日本人が議長又は日本が幹事国

- ・設計施工技術の規格制定
- ・水の再利用に関する専門委員会（ISO/TC282）
- ・汚泥の回収、再生利用、処理及び廃棄に関する専門委員会（ISO/TC275）
- ・高度道路交通システム（ITS）に関する専門委員会（ISO/TC204）
- ・鉄道分野専門委員会（IEC/TC9、ISO/TC269）
- ・地理情報に関する専門委員会（ISO/TC211）

##### ○国際海事機関（IMO）における船舶の安全・環境基準（天然ガス燃料（LNG）船の安全基準及びエネルギー効率設計指標（EEDI）の規制等）に関する議論を主導

##### ○国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）傘下の自動運転分科会及び国際的な車両型式認証の相互認証制度（IWTA）専門家会議等における議論を主導

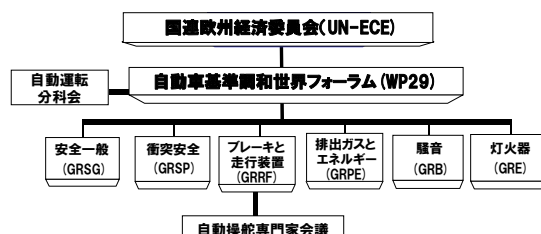
##### ○ミャンマーへの港湾 EDI システムの導入

##### ○ASEAN 広域道路網の技術基準に関する共同研究を開始

### ＜国連 WP29 における自動車基準の国際調和＞

○安全で環境性能の高い自動車を容易に普及させる観点から、自動車の安全基準を国際的に調和することや、政府による自動車の認証の国際的な相互認証を推進することを目的として国連 WP29 において議論が進められ、我が国としても積極的に参加している。2015 年 6 月にスイス・ジュネーブで開催された第 166 回会合においては、自動運転がテーマの一つとなった。

○自動運転は、交通事故の大幅な削減、渋滞の緩和、高齢者等の移動支援などの効果が期待されている。国際的にも様々な議論がなされている自動車の自動運転技術について、自動車の安全・環境に関する国際基準を策定する唯一の場である WP29 では、その傘下に「自動運転分科会」を設置し検討を進めている。同分科会では、日本が英国とともに共同議長を務め、その議論を主導している。安全・環境性に優れた自動車の普及を促進し、日本の自動車メーカーが国際的に活躍できる環境の整備に貢献している。



### ＜耐震建築分野における標準化＞

○ISO3010 Basis for designs of structures - seismic actions on structures (構造物への地震作用と耐震設計についての基本的考え方)を審議する TC98 WG 主査は代々日本が担当し、規格案を作成するとともに、議論をリードしている。日本で技術開発が進み、広く採用されている免震構造などの「応答制御システム」について、附属書に盛り込み、その設計にあたっての基本的考え方を記載した。

＜津波避難建物・知事庁舎＞  
(インドネシア西スマトラ州パダン市)

建物概要: RC 造 4 階建て

免震構造概要:

天然ゴムアイソレータ 35 台

鉛入り積層ゴムアイソレータ 18 台



日本の免震装置が海外で採用された事例



## (2) 相手国に対する制度整備支援

新興国においては、プロジェクトを実施するための制度が十分に整っていないかったり、制度はあるもののその実効性が担保されていなかったりすることが多い。そのため、国土交通省では、これまでインフラ整備で培った経験を活かし、相手国の制度整備支援を行っている。

JICA の専門家派遣については、専門家を開発途上国に派遣して、その国の実情に即した技術移転や提言を行うもので、相手国の制度づくりに大きく貢献するものである。国土交通省からは、主に制度整備支援を行う専門家を表 9 のとおり派遣している。

表 9 制度整備支援に関わる長期専門家の例（2015 年度）

No.	地域	派遣国	部門	案件
1	アジア	インドネシア共和国	河川	水資源政策アドバイザー
2	アジア	インドネシア共和国	下水	下水管理アドバイザー(有償勘定技術支援)
3	アジア	インドネシア共和国	河川	総合防災政策アドバイザー
4	アジア	インドネシア共和国	港湾	港湾開発政策アドバイザー
5	アジア	インドネシア共和国	鉄道	ジャカルタ MRT 事業アドバイザー
6	アジア	インドネシア共和国	航空	空港開発計画アドバイザー
7	アジア	キルギス共和国	道路	道路行政アドバイザー(広域)
8	アジア	バングラデシュ人民共和国	河川	統合的水資源管理アドバイザー
9	アジア	バングラデシュ人民共和国	道路	道路橋梁維持管理アドバイザー
10	アジア	ベトナム社会主義共和国	下水	下水道政策アドバイザー
11	アジア	ベトナム社会主義共和国	都市	都市計画アドバイザー
12	アジア	ミャンマー連邦共和国	道路	都市交通政策アドバイザー
13	アジア	ミャンマー連邦共和国	住宅	住宅政策アドバイザー
14	アジア	ミャンマー連邦共和国	港湾	運輸交通政策アドバイザー
15	アジア	カンボジア王国	港湾	運輸政策アドバイザー
16	アジア	東ティモール民主共和国	道路	道路政策アドバイザー
17	アジア	フィリピン共和国	海事	船舶安全政策・造船産業近代化

### ＜ベトナム/インフラ工事品質確保能力向上プロジェクト＞

○ベトナムでは、建設現場における事故が続出しており（交通分野のみにおける建設中の労災が過去3年で1540件発生し、92名の死者、1592名の負傷者を出した）、早急な対策が求められている。ベトナム政府からの要請を受け、2010年10月～2013年12月まで、国土交通省から推薦した専門家がベトナムへ派遣され、1）建設事業管理、建設品質確保の能力強化、2）事業管理及び品質管理の技術開発、3）プロジェクト成果の普及、トレーニングの提供を行った。

○この活動の成果として、プロジェクト管理手法を改良するとともに、関係者間（事業主体、工事発注者、施工管理技術者及び建設業者）の責務権限区分の見直しを行う等、建設工事に関わる品質管理制度を改良し、一部の内容はベトナム国の法令に反映された。また、作成した。

「労働安全マニュアル」「建設工事ニアミス事例集」が、工事仕様書において当該マニュアルに準ずる旨記載されている事例が確認されている。

○建設工事における品質・安全管理に引き続き、2015年4月より、入札・契約締結から支払に至るまでの一連の契約事務手続積算を対象を拡大した「建設事業における積算管理、契約管理及び品質・安全管理能力向上プロジェクト」を開始した。



当該プロジェクトと関連して両政府及び JICA が開催した

「日ベトナム事業監理・建設プロジェクトセミナー」の様子（2011年3月）

また、建設業・不動産業に関連する制度が十分に整備されていないことも多いため、当該国における効率的なインフラ整備等に貢献するとともに、我が国建設・不動産企業の現地における事業環境を改善する観点から、表10のとおり、建設・不動産分野の制度整備・普及を支援するための施策を実施している。カンボジアにおいては、相手国が作成した建設法草案に対してアドバイスを行うなどの支援を行った。

表 10 建設・不動産分野の制度整備・普及支援策

国	セミナー	テーマ
ベトナム	2014年2月 第1回 土地・不動産法制度セミナー	不動産鑑定評価制度、土地収用制度
	2014年10月 第2回 土地・不動産法制度セミナー	公共用地取得制度、土地評価(不動産鑑定)に係る実務
ミャンマー	2015年1月 建設業関連制度セミナー	建設業許可制度、公共工事入札参加資格制度、公共工事関係保証制度、公共用地取得制度
カンボジア	2015年6月 建設業関連制度セミナー	建設業許可制度、建設業技術者制度
カンボジア	2015年11月 建設法草案に係る意見交換	建設業許可制度、建設業における技術者制度
ラオス	2015年11月 建設業関連制度に係る意見交換会	建設業法等建設関連制度の変遷、公共事業入札契約制度

### (3) 人材育成

国土交通省では、相手国においてインフラの整備・運営・維持管理を担う技術者・技能者層の育成を支援している。インフラシステム海外展開にあたっては、現地の技術者の手によって、インフラ完成後も施設を運用し続けられることが必要不可欠であるため、人材育成が重要となってくる。

#### <取組例>

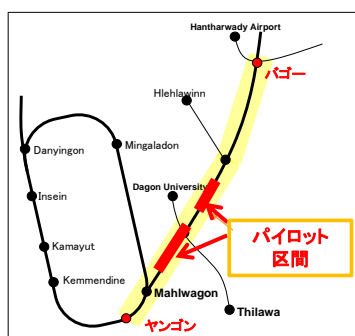
- ・ ミャンマー鉄道安全性・サービス向上プロジェクト（JICA への協力）
- ・ 港湾運営や港湾行政等に関する研修（JICA 等への協力）
- ・ ASEAN 気象レーダーワークショップの開催
- ・ 下水道推進工法に関するセミナーの開催
- ・ 技能実習制度等を活用した建設人材育成

### <ミャンマー・鉄道安全性・サービス向上プロジェクト>

○ミャンマーの鉄道事業については、1988年以降、鉄道路線の新設が進み、今後も延伸が計画されているものの、未整備な実施体制や技術マニュアルの不足に直面している。鉄道設備の維持管理・更新は適切に行われておらず、老朽化も著しいことから、脱線や衝突などの事故が度々発生し、安全性が著しく低下している。

○ミャンマー第5次五カ年計画（2011-2012～2015-2016）では、鉄道分野に関して相当規模でのインフラ投資を計画しており、既存軌道の維持管理、車両の補修・維持管理に加え、路線の新設も各年毎に計画されている。そこで、ミャンマーが国家の発展にとって重要と捉えている鉄道セクターの安全性・サービス（運行車両が揺れない等）の向上のため、JICA研修を活用し、2013年5月～2016年3月において、運営改善計画策定支援及び線路破断等が著しい箇所の保線措置の技術指導を行っている。

○具体的には、ヤンゴン＝バゴー間（約70km）の内、約20kmをパイロット区間として選定し、現場実習や保線実務担当者の本邦研修等を行っている。これらの活動により、保線に係る技術指導を行うとともに、安全性・サービス向上に資する改善課題を整理することを通じた技術能力向上を支援した。



対象区間



バラスト突き固めによる保守作業  
(ヤンゴン＝バゴー間)

### ＜下水道推進工法に関するセミナーの開催＞

ベトナムの都市部では、交通渋滞が著しいため、地面を切り開かずに下水管を敷設する「下水道推進工法」が有効である。ベトナムにおいて本工法を普及させるため、継続的にセミナーを開催し有効性を説明するとともに、2012年及び2015年には、公的機関等のエンジニアを我が国に招き、推進機及び推進管の工場見学や現場視察等により理解醸成を図った。



推進工法の普及に関するセミナー  
(2014年3月ベトナム・ハノイ)



本邦研修  
(2012年2月)

## 7. 評価

国土交通省が実施しているインフラシステム海外展開に係る施策は、トップセールスや国際会議の機会等を活用した情報発信、管理・運営等に進出する企業の事業リスクを軽減することを目的とする株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）の設立・活用、日本の制度の新興国への普及や国際基準化、日本が強みを持つ技術や運用ノウハウの展開等を通じ、日本企業の海外展開を後押しするものである。

本項では、国土交通省が実施しているインフラシステム海外展開に係る各施策について評価する。なお、国土交通省のインフラシステム海外展開施策の認知度及び評価について、2015年8月、我が国のインフラ関連企業178社にアンケート調査を行っており、この結果も踏まえて評価する。

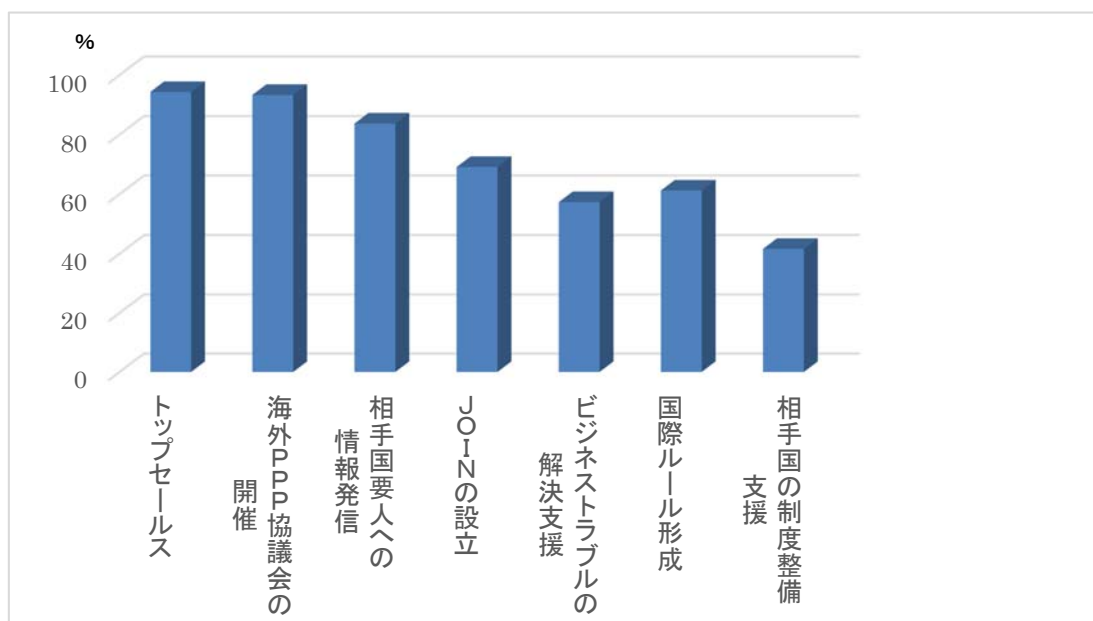


図 19 国土交通省のインフラシステム海外展開施策に対する日本企業の認知度

(出典：国土交通省調べ)

## (1) 川上からの参画・情報発信

### ① トップセールス

国土交通省政務によるトップセールス件数は、年々増加傾向にあり、近年では英国都市間高速鉄道プロジェクト（IEP）や、タイ都市鉄道「パープルライン」といったトップセールスが受注に結び付いた実績がある。

企業アンケート結果では、トップセールスに対する日本企業の認知度は94.3%である。また、図 20-1 のとおり、本施策を知っている企業のうち約9割が「評価できる（大変評価できる、やや評価できる）」と回答している。

一方で、企業アンケートの「国土交通省のインフラ海外展開にかかる強化すべき施策」の質問項目において、強化すべきとして最も多く挙げられていた施策もトップセールスであった。また、「トップセールスの頻度をもっと上げ、トップセールスの際は、民間企業も連れて行ってほしい」との意見も見られることから、今後もトップセールスを積極的に実施し、官民連携による案件受注に力を入れていくことが求められる。

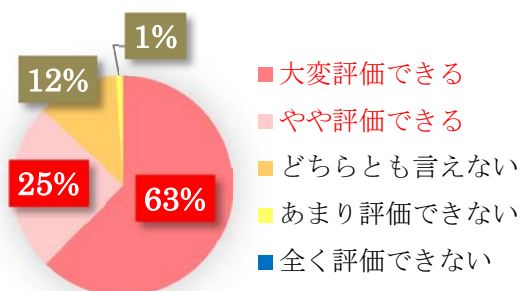


図 20-1 トップセールス（出典：国土交通省調べ）

### ② 案件形成等の推進

案件形成推進に向けた取組である官民連携協議会は、各分野の企業等関係者が一同に会し、オールジャパンでの連携を強化する上で有意義な取組である。

企業アンケート結果では、海外 PPP 協議会の開催に対する日本企業の認知度は93.3%である。また、図 20-2 のとおり、本施策を知っている企業のうち8割以上が「評価できる（大変評価できる、やや評価できる）」と回答している。

関係者が一同に集まる母体の大きさ故に、情報共有以上の付加価値を見出すことが難しいとの意見もあり、協議会での連携を踏まえ、いかに具体的な案件形成に発展させるかも今後の課題であるが、海外 PPP 案件に対する官民一体の対応体制を強化すべく、現地国への官民ミッション派遣の検討を含め、官民連携協議会を定期的開催していくことが求められる。



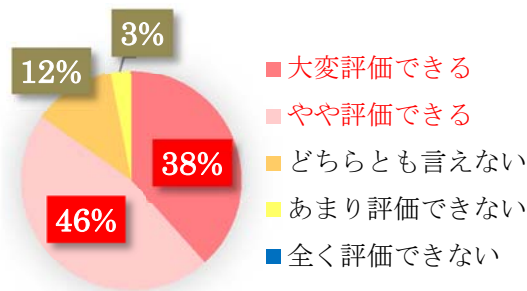


図 20-2 海外 PPP 協議会の開催（出典：国土交通省調べ）

### ③ 情報発信

国土交通省の情報発信に関する取組として、国際会議の機会を活用したテクニカルツアー、在京各国大使館向けシティ・ツアー、各国・国際機関と連携したセミナー、在京各国大使との意見交換会等を実施している。特に「質の高いインフラパートナーシップ」に資する取組として、「質の高いインフラ投資」の理解促進に力を入れており、実際にこれを目的とする官民インフラ会議は、中央アジアやアフリカの複数国で実施し、日本側参加企業数は回を増す毎に概ね増えている。

企業アンケート結果では、相手国要人に対する情報発信の認知度は83.7%である。また、図 20-3 のとおり、本施策を知っている企業のうち8割以上が「評価できる（大変評価できる、やや評価できる）」と回答している。

本施策の実施に当たっては、情報発信に留まることなく、実際の企業進出や課題解決につなげていくことが肝要である。始めて間もない取組も多く、具体的な案件受注等の目に見える成果は今後出てくることが期待されるが、例えば本年夏にはアフリカ開発会議（TICADVI）開催が予定され、アフリカ開発が加速化することも見込まれる中での「質の高いインフラ投資」の理解の促進を始め、今後とも、現地国での所要イベントの開催を含む情報発信に取り組んでいくことが求められる。

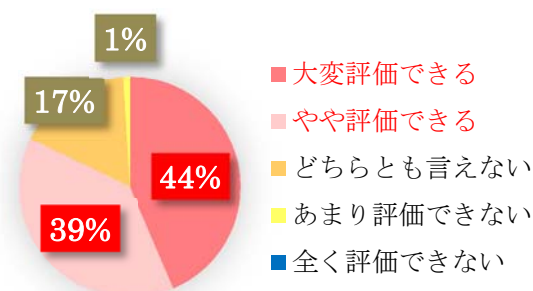


図 20-3 相手国要人への情報発信（出典：国土交通省調べ）



## (2) ビジネスリスク軽減

### ① 株式会社海外交通・都市開発支援機構 (JOIN)

株式会社海外交通・都市開発支援機構 (JOIN) は、2014 年 10 月の設立後、同年 10 月に第 1 号案件として国土交通大臣の認可を受けたベトナム港湾ターミナル整備・運営事業を皮切りに、米国テキサス州高速鉄道事業 (同年 11 月)、ブラジル都市鉄道事業 (同年 12 月) と、これまで 3 件のプロジェクトに対する支援を決定し、着実に実績を積み重ねている。

企業アンケート結果では、JOIN の設立に対する日本企業の認知度は 69.1% である。また、図 20-4 のとおり、本施策を知っている企業のうち約 8 割が「評価できる (大変評価できる、やや評価できる)」と回答している。

今後も、インフラシステム海外展開促進のためのツールとしての JOIN の一層の認知度向上に努めつつ、JOIN を活用し、海外インフラ市場への我が国事業者のより積極的な参入促進に力を入れていくことが求められる。

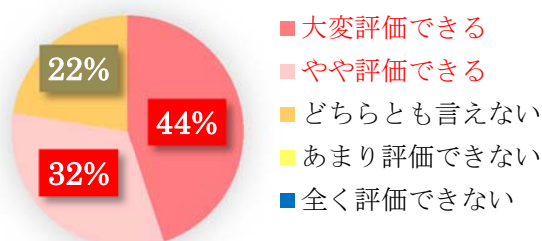


図 20-4 JOIN の設立 (出典: 国土交通省調べ)

### ② ビジネストラブルの解決支援

ビジネストラブル解決のための取組として海外建設ホットラインを開設しているが、企業からの相談を受け付ける窓口機能のみならず、必要に応じてトップクレーム等の発展的取組につなげていくプラットフォームとしての重要な役割を担っている。現在までの相談受理件数は 72 件で、2009 年 5 月の運用開始から件数は年々増加している。

企業アンケート結果では、ビジネストラブルの解決支援に対する日本企業の認知度は 57.3% である。また、図 20-5 のとおり本施策を知っている企業のうち約 6 割が「評価できる (大変評価できる、やや評価できる)」と回答している。

トラブル対応はリスクの高い海外市場で事業を展開するインフラ関連企業にとって欠かすことの出来ない要であり、リスク軽減に関する国への期待も大きい。こうした中で、ビジネストラブル解決のための取組は、更なる潜在的な活用需要も存在すると考えられる。海外建設ホットラインは、国際統括官組織設置前からの取組として長年取り組んできた施策であり、企業の更なる活用を促していくことが求められる。

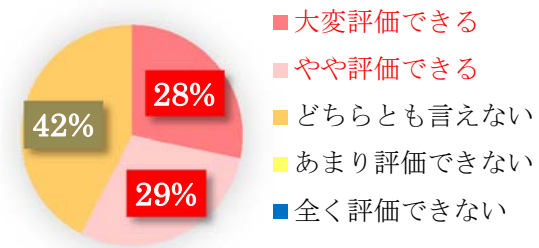


図 20-5 ビジネストラブルの解決支援（出典：国土交通省調べ）

### (3) ソフトインフラの展開

#### ① 国際標準の獲得

国土交通省では、各分野で国際展開を目指す本邦企業が高い競争性を発揮できる市場を形成するために、国際標準化に関する専門委員会に積極的に参画し、国際規格等の策定に向けた議論を主導している。

企業アンケート結果では、国際標準の獲得を含む国際ルール形成に向けた取組に対する日本企業の認知度は61.2%である。また、図20-6のとおり、本施策を知っている企業のうち約7割が「評価できる（大変評価できる、やや評価できる）」と回答している。

各国との合意形成過程の上に成立する国際標準化の取組においては、中長期的な議論への参画が求められるが、我が国基準の国際標準化を求める企業の声もある中、今後も着実に取り組んでいくことが求められる。

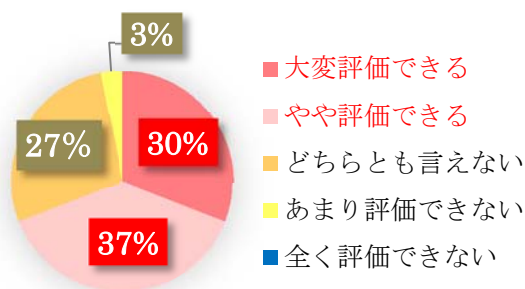


図 20-6 国際ルール形成（出典：国土交通省調べ）

#### ② 相手国に対する制度整備支援

国土交通省では、これまでインフラ整備で培った経験を活かし、専門家派遣やセミナー開催等により、相手国の制度整備支援を行っている。相手国の発展のための国際協力としての側面のみならず、我が国インフラ関連企業が事業展開する上で、法制度等のビジネス環境整備を行うことは、企業のリスク軽減の観点からも極めて重要である。

企業アンケート結果では、制度整備支援に対する認知度は41.6%である。また、図20-7のとおり、本施策を知っている企業のうち約7割が「評価できる（大変評価できる、やや評価できる）」と回答している。

国土交通省では、現在取り組んでいる制度整備支援を今後も継続するとともに、その認知度向や、企業ニーズに応じ、他の国・地域への水平展開も検討していくことが求められる。

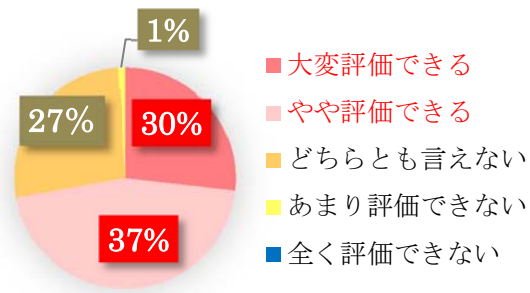


図 20-7 相手国の制度整備支援（出典：国土交通省調べ）

#### (4) 総括

国土交通省では、上述のとおり「インフラシステム輸出戦略」に基づき、国土交通分野におけるインフラシステム海外展開を強力に推進するための様々な施策を実施している。国土交通省の所掌分野は多岐に及ぶ中、特に国際統括官の設置後、分野横断的な案件について戦略的に取り組む体制が構築されたことで、トップセールスを始め、国土交通省の総力を挙げてインフラシステム海外展開に取り組んできたところである。

企業アンケートの結果においても、国土交通省としてのインフラシステム海外展開施策全般について、「評価できる（大変評価できる、やや評価できる）」と回答した企業は約 9 割を占め、高い評価を得ている（図 20-8 参照）。また、国際統括官が設置されてからの施策の評価について、約 8 割が「評価できるようになった（大変評価できるようになった、やや評価できるようになった）」と回答しており、国土交通省のインフラシステム海外展開施策は 5 年前と比べて評価を得ていると言えよう（図 20-9 参照）。

一方で、近年、海外のインフラ市場での案件獲得に向けた競合国との競争が一層熾烈化してきており、我が国政府として、具体的成果に結びつく更なる戦略的取組が求められている。特に新興国においては、過大な価格競争に陥りがちな場面も散見される中、我が国の強みである「質の高さ」が受け入れられる環境を整え、我が国企業が新興国市場に切り込んでいくためのサポートが不可欠である。こうした背景を踏まえ、今後は、国土交通省として、戦略性を持って取り組むべきプロジェクトの重点化や施策の更なる充実を図ることで、インフラシステム海外展開をより一層推進していくことが求められる。

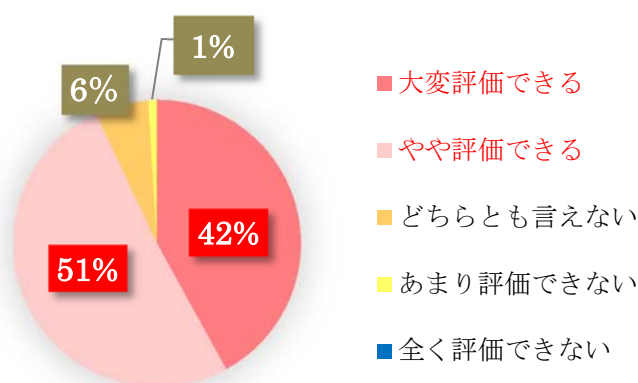


図 20-8 国土交通省のインフラシステム海外展開施策全般の評価

(出典：国土交通省調べ)

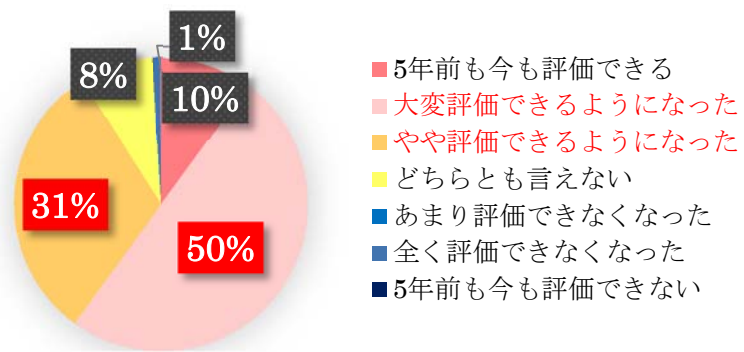


図 20-9 5年前と比較した現在の施策の評価

(出典：国土交通省調べ)

## 第5章 国際連携と情報発信

### 1. 経済連携協定等の状況

#### (1) 主な経済連携の取組概要

##### ① 世界貿易機関 (WTO)

サービス分野の一層の貿易自由化を目的とした日本を含む有志国・地域による新サービス貿易協定 (TiSA) の策定に向けた議論が行われており、2013年6月から交渉を開始され、国土交通分野に関わる交渉に積極的に参加している。

##### ② 環太平洋パートナーシップ協定 (TPP)

我が国は、2013年7月から TPP 交渉に参加した。交渉参加 12 か国のうち、米国に次ぐ規模の GDP を有する主要国として、その後 2 年 3 か月に及ぶ交渉において議論を主導し、2015 年 10 月、米国・アトランタで開かれた交渉会合において、TPP 交渉は大筋合意に至った。

TPP において国土交通省に関連の深い分野としては、自動車安全・環境基準、政府調達、サービス貿易・投資、国有企業が挙げられる。また、これらの分野に限らず、例えば、鉄道や航空機の部品等に係る関税の撤廃による調達コストの削減や、日本国内への投資や人の流れが活発化することによるインバウンド観光の促進等、国土交通省所管分野へのより広範な効果も期待される。

2015 年 11 月には、TPP の効果を我が国の経済成長、地方創生に直結させるための政策を盛り込んだ「総合的な TPP 関連政策大綱」がとりまとめられた。国土交通省関連では、インフラシステムの輸出促進、観光プロモーションを通じた和食文化・食品の海外展開促進、「食」と「農」を巡る訪日旅行促進による農林水産物の海外展開促進、国際標準化の推進が主な政策として大綱に掲げられている。

インフラシステムの輸出促進については、マレーシア等の政府調達市場への日本企業の参入促進が期待される中、インフラシステム海外展開に向けて、官民が一体となったトップセールスや情報発信といった施策に取り組んでいく。観光関係については、日本の食や食文化といった日本各地の魅力をテーマとしたプロモーションを実施し、訪日外国人の地方誘客・消費拡大及び農水産物の海外展開を促進するとともに、広域観光周遊ルートの形成や地域資源を活用した魅力ある観光地の創造を支援する。また、国際標準化については、国連の組織である「自動車基準調和世界フォーラム」に参加し、日系メーカーの高い技術力にあわせた、自動車の安全・環境基準の国際調和を

図っていく。

<b>概要</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>世界のGDPの4割を占め、<u>アジア・太平洋地域の貿易・経済活動のルールの礎となる世界最大の自由貿易圏を形成する協定</u>。日本にとって、<u>アジア・太平洋地域の成長を取り込むための成長戦略の柱</u>。</li></ul> <p>※ 日本、チリ、ベトナム、米国、ブルネイ、マレーシア、シンガポール、豪州、カナダ、ニュージーランド、ペルー、メキシコの12か国</p> <ul style="list-style-type: none"><li>2015年10月5日に大筋合意。</li></ul>	
<b>国土交通省関連の主な事項</b>	
<b>自動車：</b> 「自動車の安全性確保は譲ることのできない方針」で交渉に臨み、以下のとおり合意済み。 <ul style="list-style-type: none"><li>国内の安全基準は引き下げない</li><li>国際的な安全・環境基準へ調和を目指す</li></ul>	<b>政府調達：</b> 以下のとおり合意済み。 <ul style="list-style-type: none"><li>WTO協定未締結の<u>マレーシア、ベトナム、ブルネイ</u>へ新たに一般競争入札の実施を義務づけ</li><li><u>日本の約束内容はWTO協定と同水準で</u>、国内の公共事業には影響が無い</li></ul>

図 21 TPP の概要と国交省関連事項

<b>大綱に盛り込まれた国土交通省関係施策</b>
<ul style="list-style-type: none"><li><b>インフラシステムの海外展開の推進</b><ul style="list-style-type: none"><li>官民一体となったトップセールスの展開、インフラシステム海外展開に取り組む企業の支援等を通じ、インフラシステムの海外展開を推進。</li></ul></li><li><b>観光を活かした農水産物の海外展開促進と地方創生の後押し</b><ul style="list-style-type: none"><li>「食」をテーマとした海外でのプロモーションの集中的展開、日本の食や農業体験、美しい農山漁村の景観等をテーマとした観光ルートの形成の促進等を通じ、農水産物の海外展開や地方創生を後押し。</li></ul></li><li><b>自動車関税引き下げを踏まえた我が国自動車関連産業の強化</b><ul style="list-style-type: none"><li>TPP加盟国とも連携しつつ、国連の「自動車基準調和世界フォーラム」の場において、自動運転技術や車両型式認証制度といった国際基準策定を主導し、日系自動車メーカー国際競争力を強化する。</li></ul></li></ul>

図 22 TPP 政策大綱に盛り込まれた国土交通省関係施策



### ③ 日 EU・EPA 等の経済連携協定

我が国は、アジア・太平洋地域、東アジア地域、欧州等との経済連携を戦略的に推進しており、2015年12月現在、15の国・地域と経済連携協定(EPA/FTA)を締結し、8の国・地域と交渉中である。EPA/FTAを活用し、我が国の運輸、建設業等の国際競争力の強化及び海外展開の推進の観点から、相手国の外資規制の撤廃・緩和等を通じたサービス分野の自由化、相手国の政府調達に関する参加機会の拡大に取り組んでいる。

日 EU・EPAについては、2013年4月より交渉を開始し、2016年3月現在までに15回の交渉会合を実施した。2015年5月の日 EU 定期首脳協議においては「年内大筋合意」、同年11月の日 EU 首脳会談においては「引続き年内の大筋合意実現に向け最大限努力し、仮に実現できなくとも、2016年のできるだけ早い時期に大筋合意」で一致したことを受け、当省を含む日本政府全体で早期締結に向けた取り組みを加速している。

日 EU・EPA において国土交通省に関連の深い分野としては、自動車安全基準、政府調達などが挙げられる。

EU は、民主主義、法の支配、基本的人権などの基本的価値を共有する、我が国にとって重要なグローバルパートナーであるとともに、経済関係においても世界の GDP の約 24%、総人口約 5 億人を擁する政治・経済統合体であり、我が国輸出入の約 10%を占める主要な貿易・投資相手のひとつである。日 EU・EPA により、関税撤廃や投資ルールの整備等を通じた貿易投資が活発化し、雇用創出、企業の競争力強化等を含む経済成長に資することとなり、日本企業の欧州市場進出を促進することが期待される。また、グローバル経済においても世界経済の安定的成長に貢献しつつ、グローバルな貿易・投資ルール作りに寄与することが期待される。

## (2) これまでの取組実績

以下では、これまで主要分野の交渉において、国土交通省がどのような考え方で交渉に取り組み、どのような合意を実現してきたか確認する。

### ① 基本的な考え方（総論）

国内市場への影響を考慮する観点での基本的な考え方は、既に WTO 協定が結ばれている分野については、当該 WTO 協定の合意内容を目安とし、これに上乘せする際は、安全・安心、国内秩序への影響等を考慮して対処するというものである。一方、EPA 交渉にあたっては、相手国における高いレベルの自由化を目指すことも重要である。国土交通省では、主に我が国企業の相手国における事業環境を改善し、海外展開を促進する観点から、「攻め」の交渉にも取り組んでいる。

### ② 政府調達分野

公共事業の発注に関するルールを定める政府調達分野については、WTO 政府調達協定（GPA）が結ばれている。同協定では、日本を含む締約国は、一定の金額以上の調達を行う際は、一般競争入札によることが義務付けられており、これまでの EPA 交渉においても、日本は GPA での約束内容をベースに議論を進めてきた。この結果、政府調達章を持つこれまでの EPA において、日本はほぼ同水準の約束を行っている（表 11 参照）。また、TPP においては、日本にとって、政府調達は「攻め」の分野としての側面も有する。GPA の締約国ではないマレーシア、ベトナム、ブルネイが、政府調達分野において新たに国際約束に服することとなり、内外無差別な条件の下での一般競争入札が義務付けられるほか、これまで日本との間で EPA を結んでいる豪州、チリ、ペルー等についても、TPP により約束内容が広がるためである。大型公共事業に参画する日系建設企業など国土交通省関連企業の海外展開促進につながることを期待される。

### ③ サービス貿易分野

国境を越えるサービスの提供に関するルールを定めるサービス貿易分野については、WTO 協定の一部である「サービスの貿易に関する一般協定（GATS）」が結ばれている。同協定では、政府の権限の行使として提供されるサービス（国営独占の場合の電力、水道事業等）以外の全ての分野におけるサービスについて、各国が内国民待遇、市場アクセス等の自由化約束を行っている。また、二国間 EPA においては、GATS に比べより深掘りした約束を追求してきた。国土交通省関連では、例えば、日・フィリピン EPA では、フィリピンの海運代理店業及び海運フォワーダー業について、外資比率 100%の企業の

参入を確実に認めること及び、今後外資規制強化を行わないことを確認したほか、日・タイ EPA では、タイのホテル事業に係る外資規制の緩和等が追加的に約束された。

#### ④ 自動車分野

TPP 交渉においては、日米間での自動車の安全・環境基準の取扱いが論点の一つであったが、我が国は国内の安全・環境基準を引き下げることなく、日米間で国際基準への調和に向けて協力することで合意した。これまで自動車安全・環境基準の国際標準化を通じて、自動車分野での国際競争力強化を目指してきた我が国が、巨大市場を有する米国を巻き込むことで、レベルの高い国際標準化を推進するための大きな一歩であると評価できる。

表 11 TPP 参加各国の TPP、GPA 及び我が国との EPA における基準額

(単位：万 SDR)		中央政府の機関		地方政府の機関		その他機関	
		物品及び その他の サービス	建設	物品及び その他の サービス	建設	物品及び その他の サービス	建設
日本	TPP	10 **	450	20 **	1500	13 **	450/1500
	GPA	10 **	450	20 **	1500	13 **	450/1500
チリ	TPP	<u>9.5</u>	500	20	<u>500</u>	<u>22</u>	<u>500</u>
	EPA	10	500	20	1000	30	1000
ペルー	TPP	<u>9.5</u>	500	<u>20</u>	<u>500</u>	<u>16</u>	<u>500</u>
	EPA	13 **	500	20 **	1500	16 **	1500
豪州	TPP	13	500	35.5	500	<u>40</u>	500
	EPA	13	500	35.5	500	45	500
米国	TPP	13	500	-	-	16 ***	500
	GPA	13	500	35.5	500	16 ***	500
カナダ	TPP	13	500	35.5	500	35.5	500
	GPA	13	500	35.5	500	35.5	500
NZ	TPP	13	500	-	-	40	500
	GPA	13	500	20	500	40	500
シンガポール	TPP	13	500	N. A.	N. A.	40	500
	EPA	10	-	N. A.	N. A.	10	-
	GPA	13	500	N. A.	N. A.	40	500
ブルネイ	TPP	13 *	500	N. A.	N. A.	13 *	500
ベトナム	TPP	13 *	850 *	-	-	200 *	1500 *
マレーシア	TPP	13 *	1400 *	-	-	15 *	1400 *
メキシコ ****	TPP / EPA	5.3	689. 1	-	-	25.8	826.1

\* 経過期間が終了した後の最終的な基準額

\*\* 一部のサービスについて高い基準額を設定

\*\*\* 25 万米ドルの換算額

\*\*\*\* メキシコの基準額は、2014 年 2 月 17 日時点の推計値

赤字 TPP 協定において基準額が引き下げられた部分

## 2. 国土交通省と国際機関・会議

### (1) 国土交通省関連の主な国際機関・会議

国土交通省関連の主な国際機関を表 12 に国際会議を表 13 に示す。

表 12 国土交通省関連の主な国際機関

団体名	本部	加盟国	業務概要
経済協力開発機構 (OECD)	パリ	34 か国	①経済成長、②途上国支援、③貿易自由化に貢献するため、経済・社会福祉の向上に向けた政策を推進。
国際海事機関 (IMO)	ロンドン	171 か国準加盟 3 地域	船舶の安全及び船舶からの海洋汚染の防止等、海事問題に関する国際協力を促進。
国際水路機関 (IHO)	モナコ	85 か国	航海の安全に必要な情報の収集提供に係る国際基準の策定及び国際協力の推進。
国際鉄道連合 (UIC)	パリ	約 90 か国 200 団体（世界各国の国鉄、大規模鉄道、鉄道研究機関等）	会員相互の協力を推進し世界の鉄道の発展に貢献。
国際民間航空機関 (ICAO)	モントリオール	191 か国	国際民間航空の安全かつ整然たる発達、国際航空運送業務の健全かつ経済的な運営のための各国の協力を推進。
国連国際防災戦略事務局 (UNISDR)	ジュネーブ	—	国際防災協力の枠組み構築、調整のための触媒的役割を果たすとともに、各国の防災政策実施を支援し、防災に関する国際的な指針の実施を推進。
国連人間居住計画 (国連ハビタット： UN-Habitat)	ナイロビ	58 か国	急激な人口増加・都市化に伴う諸問題を解決するために、主にアジア・アフリカ地域における国土政策・地域政策上の事業支援を行うとともに、国土政策に関する国際的な指針の策定・実施。
国連世界観光機関 (UNWTO)	マドリッド	158 か国、準加盟国：6 地域、賛助加盟員：400 以上	開発と環境の持続可能性を含めた経済成長の牽引役としての観光を促進。
世界気象機関 (WMO)	ジュネーブ	185 か国、6 地域	世界の気象業務の調和と統一のとれた推進に必要な企画・調整活動を実施。

表 13 国土交通省関連の主な国際会議

会議名	参加国・地域数	会議概要
国際交通大臣会議 (ITF)	57 各国	各国の交通担当大臣、交通関連企業の CEO、学識経験者等が集まり、世界全体にとって戦略的に重要なテーマを取り上げ、交通政策に関する方向性を打ち出す国際枠組み。年1回開催。
世界水フォーラム	約 170 各国	各国の水関係者が一堂に会し、地球上の水問題解決に向けた議論や展示などが行われる。3年に1回開催。
APEC交通大臣会合	21 各国・地域	各国・地域の交通担当大臣が集まり、APEC域内における運輸分野に関わる様々な問題について議論を行い、大臣共同声明を発出する。隔年開催。
APEC観光大臣会合	21 各国・地域	各国・地域の観光担当大臣が集まり、APEC域内の観光交流促進等の政策課題について議論する会合。隔年開催。
日ASEAN交通大臣会合	10 各国	ASEAN 各国の交通大臣が集まり、①地域統合、②地球規模・地域的な環境問題、③交通セキュリティ、④交通安全向上といった重要課題等に取り組み、日本とASEANの協力関係を強化する。年1回開催。
世界道路会議	約 40 各国	各国の交通担当大臣が集まり、道路と道路交通における技術と経験を世界で共有する。4年に1回開催。
G7 交通大臣会合	7 各国	各国の交通担当大臣が集まり、交通分野に関する様々な政策課題について討議する。2016年は長野県軽井沢で開催予定。

## (2) 国際機関への貢献

各分野の重要な政策課題を議論する国際機関において、我が国の立場を反映させることや、主要国の一員として貢献し、我が国のプレゼンスを確保することは重要である。

国土交通省では、国際機関に対する継続的な職員の派遣や、拠出金・分担金の負担を通じて、各国際機関における重要課題の遂行に貢献している。

国土交通省から国際機関への職員の派遣状況や、国土交通省が負担する国際機関への拠出金・分担金の状況は図 23 のとおり。

国土交通省から職員を派遣	国土交通省が拠出金・分担金を負担
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経済協力開発機構(OECD) 3名</li> <li>・ 世界気象機関(WMO) 3名</li> <li>・ アジア開発銀行(ADB) 3名</li> <li>・ 国際民間航空機関(ICAO) 1名</li> <li>・ 国連教育科学文化機関(UNESCO) 2名</li> <li>・ 国際水路機関(IHO) 1名</li> <li>・ アジア海賊対策地域協力協定(ReCAAP)事務局 1名</li> <li>・ 世界銀行(WB) 1名</li> <li>・ 国連国際防災戦略(UNISDR) 1名</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 世界気象機関(WMO) 7億5,909万円</li> <li>・ 国際民間航空機関(ICAO) 6億7,866万円</li> <li>・ 経済協力開発機構(OECD) 1億6,846万円</li> <li>・ 国際海事機関(IMO) 1億5,564万円</li> <li>・ 世界観光機関(UNWTO) 7,236万円</li> <li>・ ASEAN貿易投資観光促進センター 6,889万円</li> <li>・ 国連経済社会局(UNDESA) 4,560万円</li> <li>・ 主要執行理事会(CEB) 1,940万円</li> <li>・ 国連人間居住計画(UN-HABITAT) 1,843万円</li> <li>・ 北西太平洋地域海行動計画(NOWPAP) 1,455万円</li> <li>・ 国連開発計画(UNDP) 1,213万円</li> <li>・ 国際水路機関(IHO) 1,071万円</li> <li>・ 国際コスパス・サースット委員会 395万円</li> <li>・ 世界道路協会 257万円</li> <li>・ 国際航路標識協会(IALA) 184万円</li> <li>・ 国際航路協会(PIANC) 122万円</li> <li>・ 国際港湾協会(IAPH) 79万円</li> <li>・ アジアオーストラレイシア道路技術協会 3万円</li> <li>・ 国際荷役調整協会(ICHCA) 3万円</li> </ul>
計 16名	計 20億3,432万円
※2015年11月現在	※2014年度実績

図 23 国土交通省の国際機関への貢献

(出典：国土交通省調べ)

### (3) 国際機関・会議の戦略的活用

国際機関・会議はその性格に応じて戦略的に活用し、国際社会において我が国への評価を高め、リーダーシップを発揮していくため次の項目について取り組んでいる。

#### ① 国際ルール作りの主導（国益に適う国際規則）

国際社会に向けて日本の立場を明確化することで、国際的なルール作りなどで主導的な役割を果たしている。

##### 下水道に関連する主な国際標準（ISO/TC282 水の再利用）

- 再生水分野では、我が国は膜処理技術に関して高度な技術を保有しているものの、海外製品には廉価で粗悪なものもあり、膜処理技術自体の信頼性の低下、市場の縮小・我が国のシェアの縮小が懸念。
- 膜処理技術に関する信頼性の向上、我が国の優位技術の国際競争力の向上を図るべく膜処理技術に関して適正な評価、表示を行うこと等を内容とした国際標準を策定するために、我が国が主導して ISO 専門委員会(TC282)を立ち上げ、幹事国となっている。

② 我が国の政策の国際社会への情報発信

国際機関は効率の良い情報伝達メディアであり、我が国の政策に関する情報発信による信頼の獲得は、インフラシステム海外展開等にも有効である。

**ASEM 交通大臣会合**

○2015年4月29日及び30日、ラトビアのリガにおいて、第3回ASEM交通大臣会合が「アジア欧州間のマルチモーダル交通の連結性の発展」をテーマに開催され、我が国から北川国土交通副大臣（当時）他が出席した。  
○北川国土交通副大臣からは、シベリア・ランドブリッジなど、我が国が進めている質の高いマルチモーダル交通を紹介した上で、利用者の声に耳を傾け、それにより明らかになった課題の解決に向けて政府として取り組むことが重要である旨の発言を行った。

③ 国際社会の情報の入手

諸外国との情報交換を通じて国際社会の情報を得ることができる。

**国連水と災害に関する特別会合**

○国連事務総長が主催し、各国の閣僚級、国連の高官が参加するハイレベルな会合である同特別会合においては、水関連災害に関する国際的な意識の高揚、経験や知見の共有、各国の水関連災害対策を前進させるための国際社会の取組が議論されている。  
○石井国土交通大臣が本会合へ出席し、我が国がこれまで経験してきた東日本大震災、数多くの水害などの経験と、そこから得られた教訓に基づく我が国の水関連災害対策を紹介した。  
○さらに、石井国土交通大臣は、世界の水関連災害対策を強化するため、世界各国が水関連災害の経験と知見を共有し、相互に学び合う機会を、定期的に確保することが重要と訴えた。

④ 業務遂行に必要な関係諸外国との連携の確保

業務遂行に必要な関係国との連絡・連携を確立する。

**北太平洋海上保安フォーラム**

○北太平洋地域の6カ国の海上保安機関の長官級及び専門家レベルで会合を開催。同枠組みの具体的な連携・協力として、漁業共同監視パトロールや多国間多目的訓練を実施。



⑤ 国際的な公益事業への貢献

国際的な公益性の高い事業に先進国の責務として参画する。我が国も当該事業の受益者であり、また貢献を通じて我が国に対する信頼を得られる。

**地球地図国際運営委員会（ISCGM）**

○同委員会は世界各国の国家地図作成機関の長、国際機関の代表者などからなり、原則として年1回世界の様々な場所で会合を開いている。会合の間では、プロジェクト参加、データ整備などを推進するための方策の検討などを行っている。国土地理院はISCGM設立当初から事務局を担当しており、地球地図プロジェクトの推進について中心的役割を担っている。

### 3. 評価

#### (1) 経済連携に向けた取組

国土交通省は、省庁再編前を含めると、1980～1990年代にかけての日米経済交渉や WTO 交渉をはじめ、我が国の対外関係にとって重要な経済連携交渉に取り組んできた。近年では政府調達やサービス貿易分野の交渉において、国土交通省が経済連携交渉に関わる場面も多くなってきたが、特に国際統括官が設置されて以来、国土交通省は TPP 交渉における自動車分野や日 EU・EPA 交渉における鉄道分野など、肝となる交渉を担う局面も増えている。国際統括官は、国土交通省の所掌各分野を横断的に統括する役割を担っているが、経済連携交渉においても省の司令塔機能を発揮し、これまで各局単位では十分包括的に対応しきれなかった分野を含め、戦略的・継続的に取り組める組織体制を確立してきたと評価できる。特に、国際統括官に蓄積された経済連携交渉に関するノウハウを活かし、ハイレベルが求められる重要な交渉においては、個別分野であっても、国際統括官や大臣官房審議官自身が相手国との交渉官役を引き受ける場合も多く、省として統一的な指針の下で取り組むことのできる運用が行われているところである。

また、こうした体制の下で、着実に経済連携に関する成果が得られていると評価できよう。前章で触れたとおり、TPP 交渉の自動車分野においては、国内の安全基準は引き下げない一方で、我が国が主導している国際基準への調和について協力していくことが約束された。また、政府調達分野やサービス分野においても、相手国から、国土交通分野に係る更なる自由化が約束されるなど、経済連携交渉に関して、国土交通分野における我が国のプレゼンスは高まってきたと言える。

今後は、これまで取り組んできた実績を踏まえつつ、我が国を取り巻く経済連携が更に拡大することを見据え、国土交通分野において確実に国益を反映させられるよう一層力を入れて取り組んでいくことが求められる。

#### (2) 国際機関・会議の活用

二国間・多国間の国際会議等の場を活用し、我が国から新たな考え方を提案し、各国への普及・啓発を図ることは、大変有益な取組である。例えば、安倍総理は 2015 年 5 月に「質の高いインフラパートナーシップ」を提唱したが、この考え方がアジア各国に普及することで、今後、日本がアジアにおいて、「質の高いインフラ投資」を強力に進めることができる。

国土交通省では、これまで APEC や G7 交通大臣会合等の国際会議や、国連、IMO 等の国際機関での議論、あるいは二国間の閣僚会談等の機会を捉え、我が国の立場を発信してきた。例えば、APEC 交通大臣会合においては、「質の高い交通」の概念を打ち出し、より安全で、より環境にやさしく、より利便性の高い交通システムを目指すことを各国に向けて提唱した。

こうした国土交通省の取組は、世界のスタンダードの確立に向けて、実を結び

つつあると評価できる。

国土交通省では、防災の概念自体を広める「防災の主流化」に取り組んでいる。2015年3月に、仙台で第3回国連防災世界会議が開催され、我が国から提案した「より良い復興（Build Back Better）」等の概念が盛り込まれた「仙台防災枠組み 2015-2030」（※詳細は（参考）を参照）が、国際的な防災の取組指針として策定された。また、国連が主導する国際的な共有の開発目標「SDGs（Sustainable Development Goals：持続的な開発目標）」についても、積極的な働きかけにより、防災に関するターゲットが盛り込まれている。

また、国土交通省から国際機関への職員派遣の取組は、日本からの情報発信を通じたプレゼンス向上に貢献している。例えば、国土交通省では、OECD との共催で ASEAN 諸国の政府幹部を招いた都市開発セミナー（「都市開発とグリーン成長に関する日本・OECD 政策フォーラム」）を2014年10月に開催したが、この際もOECD への派遣職員が調整役を担い、共催によるセミナー開催が実現したものである。このように、国際機関への派遣職員は、国土交通省と国際機関の橋渡し役として、国際連携を支える重要な役割を担っていると評価できる。

こうした取組実績を踏まえ、今後も、我が国がプレゼンスを発揮する機会を積極活用し、国際連携の強化に向けて着実に成果を上げていくことが求められる。

#### （参考）「仙台防災枠組 2015-2030」の概要

○今後、世界が優先的に取り組むべき事項として、以下を位置づけ

①災害リスクの理解

- ・災害の経験や教訓の共有による防災の知識の強化

②災害リスク管理のためのガバナンスの強化

- ・防災の主流化を進め、あらゆる分野政策・計画立案等に防災の観点を導入

③災害リスク削減への投資による強い社会づくり

- ・災害に強い社会の構築のための災害予防への投資の必要性を明確化
- ・ハード・ソフト対策の最適な組み合わせによる災害リスク削減の実施

④効果的な応急対応のための事前準備の強化、復旧・復興におけるビルド・バック・ベター

- ・より良い復興（被害軽減につながる復旧・復興）の推進

○グローバル目標として、以下の7つを位置づけ

- a) 死者数の削減 b) 被災者数の削減 c) 経済被害の削減
- d) 重要インフラへの被害の削減 e) 防災戦略を策定した国・自治体数の増加
- f) 途上国の取組をサポートするための国際協力の強化
- g) 早期警戒システムや災害リスク情報の利用可能性向上と利用促進

\*定量的数値は明記されず。a)、b)については、「2005～2015年と比較して、2020～2030年の10万人あたりの死者数・被災者数を削減」とのみ記述。

## 第6章 今後の方針

国際統括官が設置されてから5年が経過しようとしている。この間、政府全体でインフラシステム海外展開を進めるための経協インフラ戦略会議が設置され、また、安倍総理の地球儀を俯瞰する外交戦略の下、総理・閣僚による積極的なトップセールスが進められるなど、インフラシステム海外展開は政府を挙げた重要政策へと成長してきた。こうした動きに連動するように、国土交通省でも政務によるトップセールスは年々増加し、また、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）が発足し、具体的な支援案件が生まれるなど、インフラシステム海外展開に係る取組を強化してきたところである。一方で、国土交通省の国際業務は、インフラシステム海外展開だけに留まらない。国際協力の分野では、国土交通省の専門家が技術協力で大きな役割を果たし、国際連携の分野では、2016年9月のG7交通大臣会合日本開催が決まり、国土交通省が世界でプレゼンスを発揮する新たな機会が目の前に迫っている。

国際統括官は、前述のとおり、国土交通省の国際業務を横断的に総括し、総合的・戦略的な対外関係の構築に当たることを目的として設置された。国土交通省の国際業務の重要性が高まるにつれ、省全体として統一的な戦略をもって対応することが求められる中、国際統括官の下にはトップセールスを始めとする重要案件のノウハウが蓄積され、国土交通省の国際業務の司令塔としての役割を果たしてきている。

国土交通省は、インフラシステム海外展開をより一層推進していくことが求められていることを踏まえ、2015年度末に「インフラシステム海外展開行動計画」をとりまとめる。これは、各部局単位ではなく、省全体としてインフラシステム海外展開をどのように進めていくのかを明らかにする具体的なアクションプランである。競合国との間でインフラの受注競争が熾烈化する中、受注獲得に向けた行動につなげるための具体的な戦略を打ち立てるものであり、今後はこの行動計画に基づき、より戦略的にインフラシステム海外展開の取組を進めていく。

上記の認識を踏まえ、本評価書で取り上げた国土交通省の国際業務に関して、今後取り組んでいくべき方針を以下に示す。

### （1）国際協力

JICA 専門家の派遣、JICA 研修の受け入れ、国際緊急援助隊の派遣は、いずれも相手国のニーズに沿って成立している取組である。特に、新興国において大きな需要が存在する交通・社会資本整備のノウハウを持つ国土交通省への期待は大きく、今後も相手国に寄り添った協力を着実に続けていく。

また、相手国の社会基盤整備分野のマスタープラン策定や、政府職員への研修による土地収用能力等向上支援の強化を通じて、我が国インフラシステム海外展開の機会の拡大を図るとともに、「行動計画」に基づき、インフラシステム海外展開の重

点国を意識した研修員受入等にも積極的に取り組んでいく。

## (2) インフラシステム海外展開

「日本再興戦略」及び「インフラシステム輸出戦略」で掲げられた政府全体で「2020年に30兆円のインフラシステム受注」を目指して、一層取組を強化していくことが必要である。

日本式のインフラシステムの普及という観点では、安倍総理が提唱した「質の高いインフラパートナーシップ」の考え方を踏まえ、我が国の「質の高いインフラ投資」を一層推進することが重要である。我が国の「質の高いインフラ」の効果的な相手国政府への情報発信、JOINによる案件支援、既に多くの日系企業が受注に成功しているアジアのみならず中央アジアやアフリカ等におけるアピールや、我が国の「質の高さ」が評価されるような契約方式の普及等の取組を通じて、これを実現していくことが期待される。

また、2015年11月に決定された円借款手続きの迅速化等や、公的ファイナンスの活用等による価格競争力の強化により、相手国の多様なニーズに対応することで我が国の国際競争力を高めることが期待される。

このため、「行動計画」に基づき、より効果的なトップセールスをはじめ、戦略的かつ機動的な取組をより強力に実施していく。

## (3) 国際連携と情報発信

世界の経済連携は、これまでの二国間の経済連携協定のみならず、多国間等の枠組で巨大市場を形成する「メガFTA」が席卷しつつある。TPP協定が大筋合意に至ったことで、今後、東アジア地域包括的経済連携(RCEP)やアジア太平洋自由貿易圏(FTAAP)の構築に向けた動きが加速することも想定される。また、現在交渉中の日EU・EPAが締結されれば、世界のGDPの約3割を占める巨大貿易圏が、欧州との間で生まれることとなる。日本は世界のGDPの約4割を占めるTPPに続き、今後もこうした巨大貿易圏に組み込まれることが見込まれる中、国土交通分野についても、貿易促進等を通じ、我が国の国民や企業にとってプラスの効果を生み出すものとなるように取り組んでいく。

また、国際会議の活用の観点では、我が国が議長国となるG7長野県・軽井沢交通大臣会合が2016年9月に開催され、「自動車及び道路に関する最新技術の開発・普及」及び「交通インフラ整備と老朽化への対応のための基本的戦略」というテーマの下で議論が行われる。国土交通省がホストとして国際会議を成功させるとともに、議論を主導することが求められる中、G7各国と連携を取りつつ、しっかりと準備に取り組み我が国のプレゼンスを最大限に発揮していく。同時に、G7のみならず、APECやITF等の国際会議や国際機関への職員派遣等を通じて、

これまで着実に培ってきた各国との友好関係を確保しつつ、国際社会に対する発信機会を活用し、我が国が世界をリードしていくことができるように国土交通省としてしっかり国際舞台で活動していく。