

株式会社海外交通・都市開発事業支援機構について

平成26年5月
国土交通省

- 新興国を中心に旺盛なインフラ需要がある。
- 整備に加えて運営まで求める「運営型プロジェクト」が多くなっている。

新興国を中心に旺盛なインフラ整備需要がある。

全世界

230兆円／年

出典：OECD (2006, 2011)

鉄道、港湾、空港、道路、石油・ガス輸送、通信、電気、水の各分野
に対するインフラ整備需要を合計。

アジア

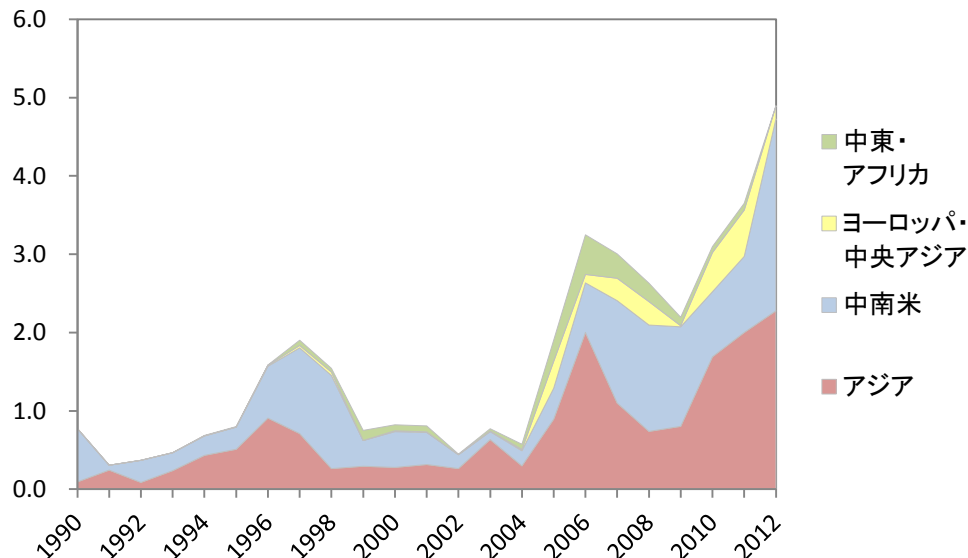
80兆円／年

出典：ADB (2009)

鉄道、港湾、空港、道路、エネルギー、通信、電力、水の各分野
に対するインフラ整備需要を合計。

民間活用型の交通プロジェクトは、アジア・中南米を中心に、急速に増えている。

(兆円) 民活型交通プロジェクトへの投資額(世界銀行)



運営型プロジェクトの代表例

開業	国名	プロジェクト名(受注外国企業)
2004	タイ	バンコク地下鉄ブルーライン(独シーメンス)
2005	韓国	韓国仁川下水処理場(仏Veolia)
2008	インド	バンガロール国際空港(チュールヒ空港、シーメンス)
2009	韓国	ソウル地下鉄9号線(仏Veolia、パリメトロ公社)
2009	豪州	メルボルン・メトロ(香港MTR)
2009	ベトナム	サイゴン・プレミア・コンテナターミナル(ドバイ・ポート)
2009	インド	チェンナイ港第2コンテナターミナル(PSA)
2010	ブラジル	サンパウロ地下鉄(ポルトガル企業)
2011	中国	深圳地下鉄4号線(香港MTR)
2012	南アフリカ	ハウテン高速鉄道(パリメトロ公社)
(2014)	サウジアラビア	キング・アブドゥールアズィーズ港(PSA)

- 交通・都市開発プロジェクトは、長期的にはリターンが期待される。
- 長期にわたる整備、運営段階の需要リスク、現地政府の影響力がある。民間だけでは参入困難な場合がある。

交通プロジェクトは、長期的にはリターンが見込める（年平均14-20%の収益率）

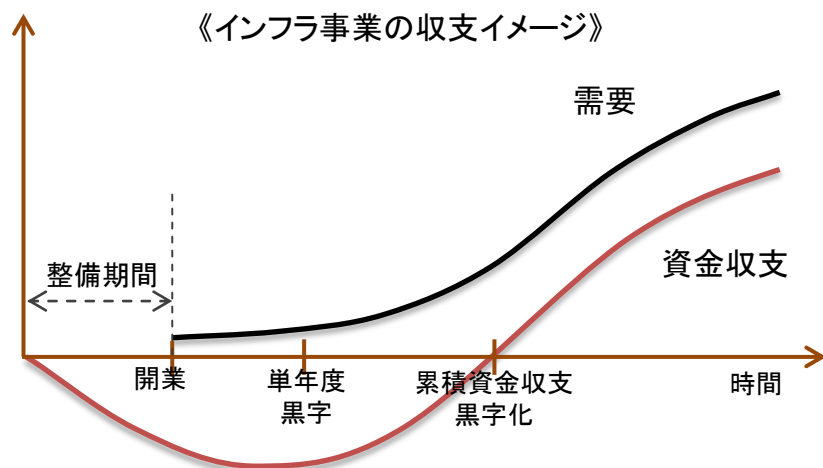
	電力(契約)	パイプライン	鉄道	空港・港湾	有料道路	通信	商業電力
リターン (平均 Cash Yield)	4-7%	5-8%	8-12%	4-7%	3-5%	4-7%	4-12%
リターン (平均 Leveraged IRR)	10-13%	10-15%	14-18%	14-18%	12-20%	15-20%	15-25%
リスク	低～中	低～中	中	中	中～高	中～高	高

= 毎年の平均配当率

= 配当と売却益を年率に換算したもの
(借入金比率は、50%～85%と想定している)

出所: J.P. Morgan Asset Management (2010)

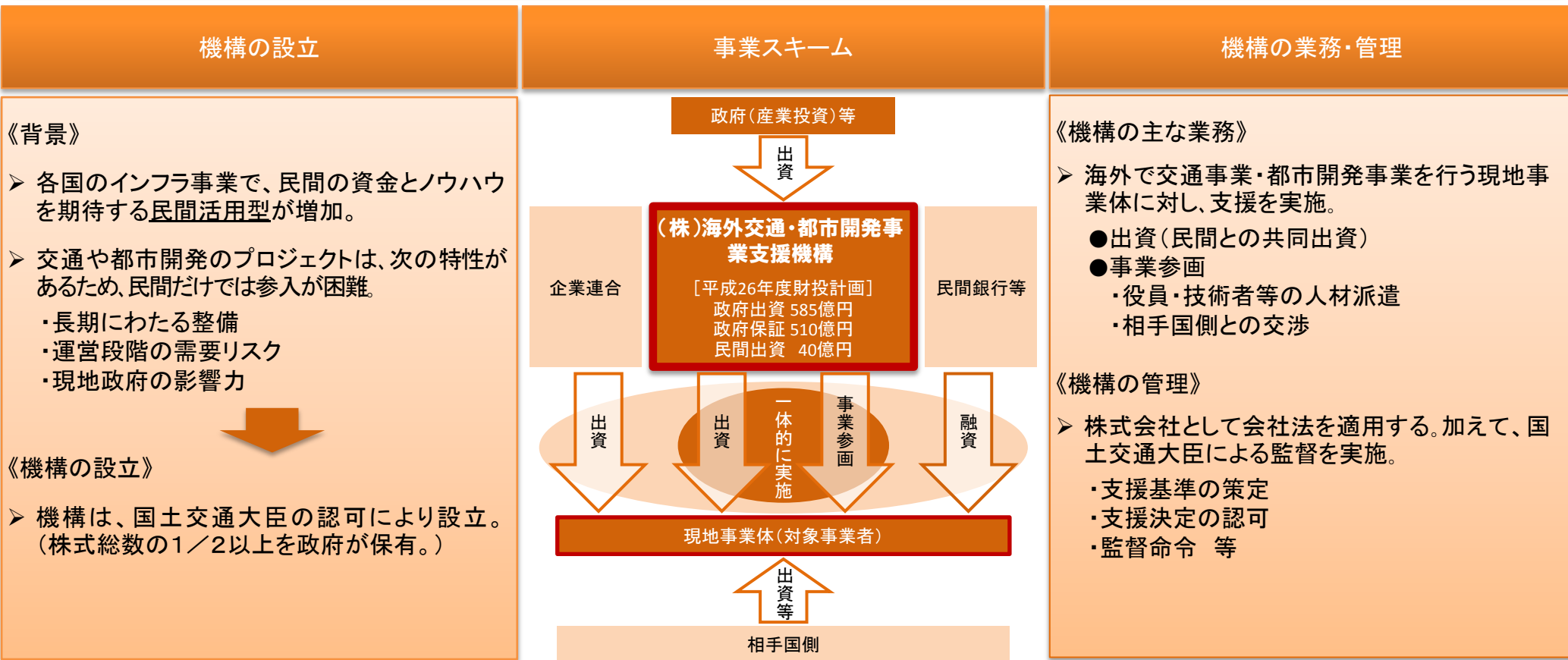
他方、長期にわたる整備、運営段階の需要リスク、現地政府の影響力から、民間だけでは参入困難。



政治リスク	政治暴カリスク	・暴動、内乱、革命、テロ、ストライキ等
	収用リスク	・資産が正当な補償なく国有化される
	相手国政府の義務違反リスク	・契約相手であるホスト国政府・政府機関が契約に違反する
	制度(変更)リスク	・法制度が未整備か十分に機能しない ・事業の途中で法制度が変更される
商業リスク	資金調達リスク	・予定した金額・条件に必要なときに資金の調達ができない
	完工リスク	・施設が予定した期間、予算、性能で完成しない
	操業リスク	・事業会社の経営能力・技術が不十分
	需要リスク	・予定した価格で十分な需要が確保できない
自然災害リスク	地震、台風、火災等	・自然災害の影響をうける

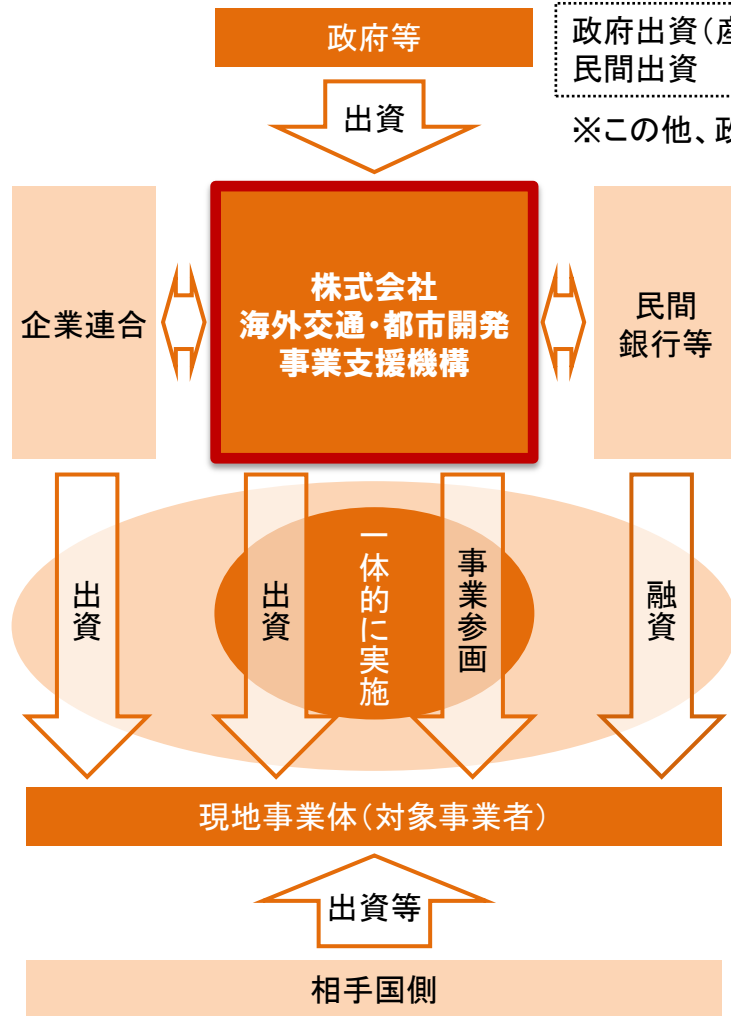
日本再興戦略の一環として、交通事業・都市開発事業の海外市場への我が国事業者の参入促進を図るため、需要リスクに対応した「出資」と「事業参画」を一体的に行う機構を創設する。(設立準備中)

- ・新興国等の旺盛な交通インフラ整備需要(世界で年60兆円)及び都市開発需要(世界で年11兆円)を内需化。
- ・2020年に30兆円(現状10兆円)のインフラシステムの本邦企業受注を実現。(日本再興戦略(H25.6.14 閣議決定))
- ・うち、交通分野は7兆円、都市開発分野は2兆円を目指す。(インフラシステム輸出戦略(H25.5.17 経協インフラ戦略会議決定))



- ① 海外市場への参入により世界の成長を取り込む
- ② 事業運営への参画により関連産業の受注機会も拡大する
- ③ インフラ整備により日本企業の海外事業環境も改善する

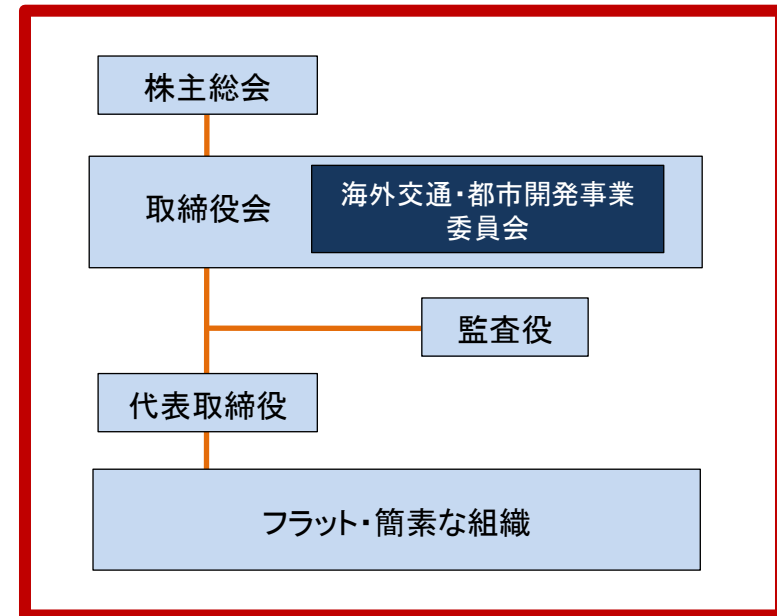
▶ 我が国経済の持続的な成長に寄与



政府出資(産業投資) 585億円
民間出資 40億円

※この他、政府保証枠510億円。金額は平成26年度財政投融资計画による。

《組織体制》



- 委員会が支援決定を行う(取締役会の委任)
- 委員は取締役3~7名(代表取締役、社外取締役1名は必須)

各国で交通インフラシステム・都市開発のプロジェクトが多数存在。

- 新スキームは、民間企業が運営権を得てインフラの整備を行う方式(民間活用型)の海外プロジェクトに対する本邦企業の参入を支援。
- 各プロジェクトのうち、どの部分が民間活用型となるか、順次、具体化中。

	短期(1~3年後)	中期(3~7年後)	長期
高速鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ■インド・高速鉄道 (プネ~ムンバイ~アーメダバード680km) ■マレーシア~シンガポール・高速鉄道(350km) ■タイ・高速鉄道(4路線1400km) ■ブラジル・高速鉄道(500km) 	<ul style="list-style-type: none"> ■インド・高速鉄道(6路線4000km) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ベトナム・高速鉄道(1600km) ■米国・高速鉄道(11路線13700km) ■米国・リニア構想
都市鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ■インドネシア・ジャカルタ都市鉄道 ■ベトナム・ホーチミン市都市鉄道1号線 ■ブラジル・都市鉄道 ■カタール・都市鉄道 	<ul style="list-style-type: none"> ■インド・主要都市メトロ、LRT、モノレール ■ベトナム・ハノイ都市鉄道1号線・2号線 ■ミャンマー・ヤンゴン都市鉄道近代化 	
高速道路 幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> ■ベトナム・ファッバン~カウゼー高速道路 	<ul style="list-style-type: none"> ■インド・バンガロール~チェンナイ高速道路 ■トルコ・ダーダネルス海峡大橋プロジェクト ■インドネシア・チマラヤ新港アクセス道路 	<ul style="list-style-type: none"> ■インド・高速道路(18000km) ■インドネシア・高速道路(3100km) ■ベトナム・高速道路(5900km) ■ミャンマー・幹線道路
バス事業 物流事業	<ul style="list-style-type: none"> ■東南アジア・コールドチェーン対応の物流施設 ■インドネシア・ジャカルタ首都圏物流施設 	<ul style="list-style-type: none"> ■東南アジア・都市バス、高速バス ■ラオス(タイ国境)・ドライポート ■インド・鉄道による完成自動車輸送事業 	<ul style="list-style-type: none"> ■東南アジア・鉄道/空港フィーダーバス
船舶 海洋開発	<ul style="list-style-type: none"> ■ブラジル・海洋資源開発(ロジスティックハブの整備) 	<ul style="list-style-type: none"> ■インドネシア・浮体式LNG生産貯蔵積出施設 ■インドネシア・洋上石炭貯蔵・出荷システム ■インドネシア・内航海運 	<ul style="list-style-type: none"> ■ベトナム・洋上国家石油備蓄基地 ■インド・グジャラート州 シップリサイクル ■タイ・内航タンカー ■ミャンマー・内陸水運船舶
港湾 ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ■インドネシア・タンジュンプリオク港 ■ベトナム・ラックフェン港(ハノイ市近郊) ■ベトナム・カイメップ・チーバイ港(ホーチミン市近郊) ■ミャンマー・ティラワ港 ■ケニア・モンバサ港 		<ul style="list-style-type: none"> ■インドネシア・チラマヤ新港
空港 ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ■ミャンマー・マンダレー国際空港 ■インドネシア・ジャカルタ首都圏空港 ■カタール・新空港 	<ul style="list-style-type: none"> ■ベトナム・ロンタイン空港(ホーチミン市) 	
都市・住宅 開発	<ul style="list-style-type: none"> ■ベトナム・都市開発 ■マレーシア・都市開発 	<ul style="list-style-type: none"> ■中国・都市開発 	

「インフラシステム輸出戦略」(平成25年5月17日 経協インフラ戦略会議決定)

- 日本の「強みのある技術・ノウハウ」を最大限に活かして、世界の膨大なインフラ需要を積極的に取り込むことにより、我が国の力強い経済成長につなげていくことが肝要である。
- 「機器」の輸出のみならず、インフラの設計、建設、運営、管理を含む「システム」としての受注や、現地での「事業投資」の拡大など、我が国企業の多様なビジネスを展開させていくことも重要である。
- 新興国等におけるインフラ開発は、一般に初期投資の規模が膨大である一方、投資回収には長期間を要し、事業リスクが高く、また現地政府の影響力が強いことから、日本側も政府が民間企業と連携して官民一体となった取り組みを推進しなければ国際競争を勝ち抜くことはできない。
- 民間企業によるビジネスモデルや経営判断を前提としつつ、日本政府としてもあらゆる施策を総動員して民間企業の取り組みを支援し、官民一体となった海外展開の推進を図る必要がある。

「日本再興戦略」(平成25年6月14日 閣議決定)

- 国際展開に関する限り、商売の話は民だけに任せればよいという従来の発想を大胆に転換し、インフラ輸出・・・などのトップセールスを含め官民一体で戦略的に市場を獲得し、・・・海外から得た富を含め国民が受け取る総所得である実質国民総所得(GNI)の拡大を実現する。
- 高度な技術や高性能製品、質の高いインフラ・・・など、付加価値の高い製品・サービスを世界市場に展開していくために、政府一体となって、国内外で官民一体による戦略的な取組を進める。
- 世界の膨大なインフラ需要を積極的に取り込むため、・・・日本の「強みのある技術・ノウハウ」を最大限に活かして、・・・約30兆円(現状約10兆円)のインフラシステムの受注目標を達成する。
- 「インフラシステム輸出戦略」を迅速かつ着実に実施する。



「産業競争力の強化に関する実行計画」(平成26年1月24日閣議決定)

- 世界の膨大なインフラ需要を積極的に取り込むため、在留邦人や日系企業等の安全対策を強化しつつ、日本の「強みのある技術・ノウハウ」を最大限に活かして、インフラシステムの受注を促進する。
- 海外において交通事業又は都市開発事業を行う者等に対し資金の供給、専門家の派遣その他の支援を行うことを目的とする「株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(仮称)」に関し、その設立、機関、財政上の措置等を定めるため、必要な法的措置を速やかに講じる。(国土交通大臣)

安倍総理施政方針演説(平成26年1月24日)

- インフラ輸出機構を創設します。交通や都市開発といった分野で、海外市場に飛び込む事業者を支援し、官民一体となって成約につなげます。10兆円のインフラ売上げを、2020年までに3倍の30兆円まで拡大してまいります。