

# 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 11 月

国土交通省

## 経緯とスケジュール

- 平成25年 12月22日 平成26年度財政投融资計画 財政審了承
- 平成26年 4月11日 (株)海外交通・都市開発事業支援機構法成立
- 7月17日 (株)海外交通・都市開発事業支援機構法施行
- 9月26日 発起人会
- 10月20日 創立総会、発足式

## 世界のインフラ事業

全世界

230兆円／年

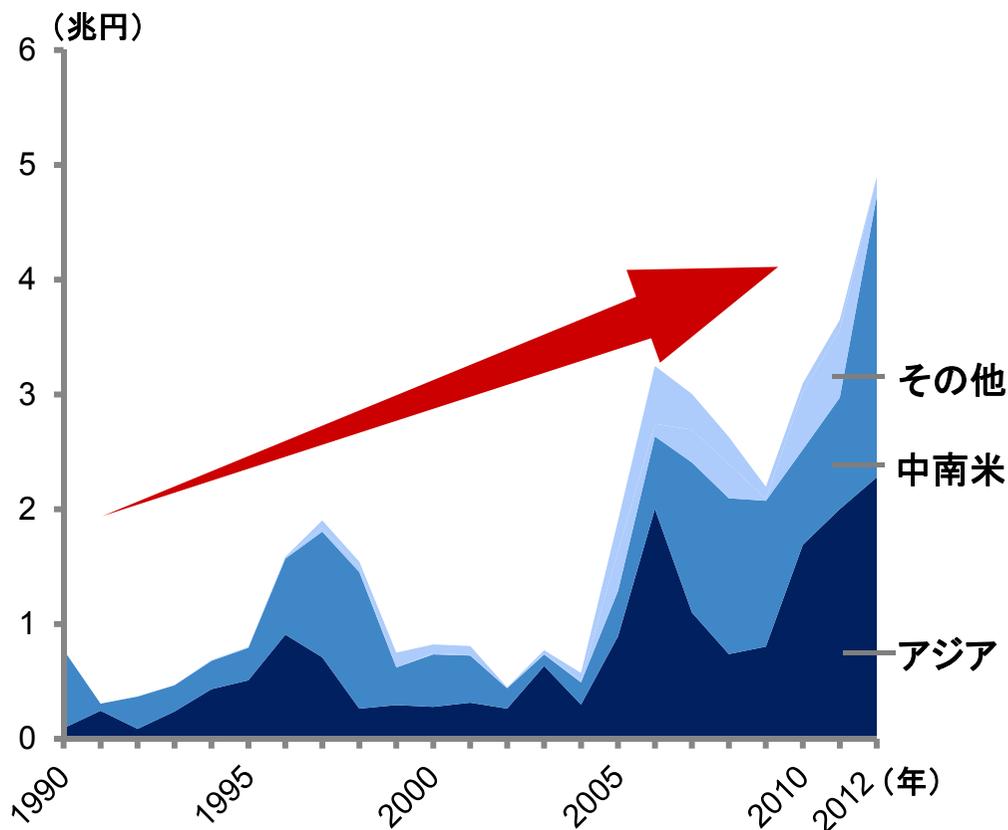
出典：OECD (2006, 2011)

アジア

80兆円／年

出典：ADB (2009)

## 民間活用型インフラ事業

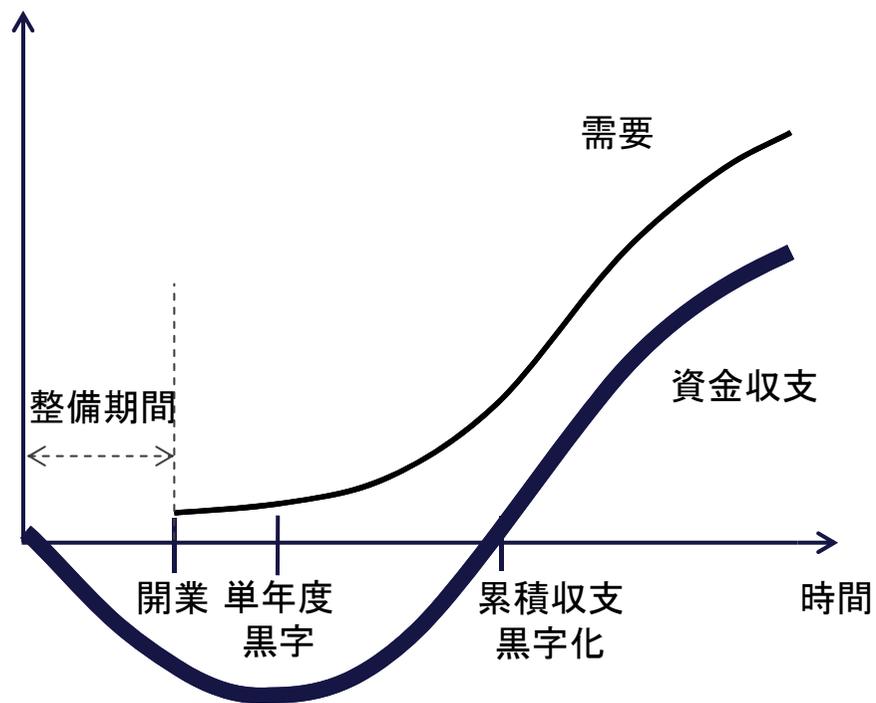


出典：世界銀行

民間の資金・ノウハウを活用する民間活用型が増加

## 長期にわたる整備

## 様々なリスクも存在



政治 リスク	政治暴力リスク	・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・条件で必要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	・自然災害の影響を受ける

## 今のままでは民間参入が困難

## 設立趣旨

- 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。

(総理施政方針演説 H26.1.24)

- 2020年に約30兆円(2010年約10兆円)のインフラシステムを受注することを目指す。

(「インフラシステム輸出戦略」 H26.6.3改訂)

## 主な業務

- 出資(民間との共同出資)
- 事業参画(役員・技術者等の人材派遣)
- 相手国側との交渉

(支援対象)

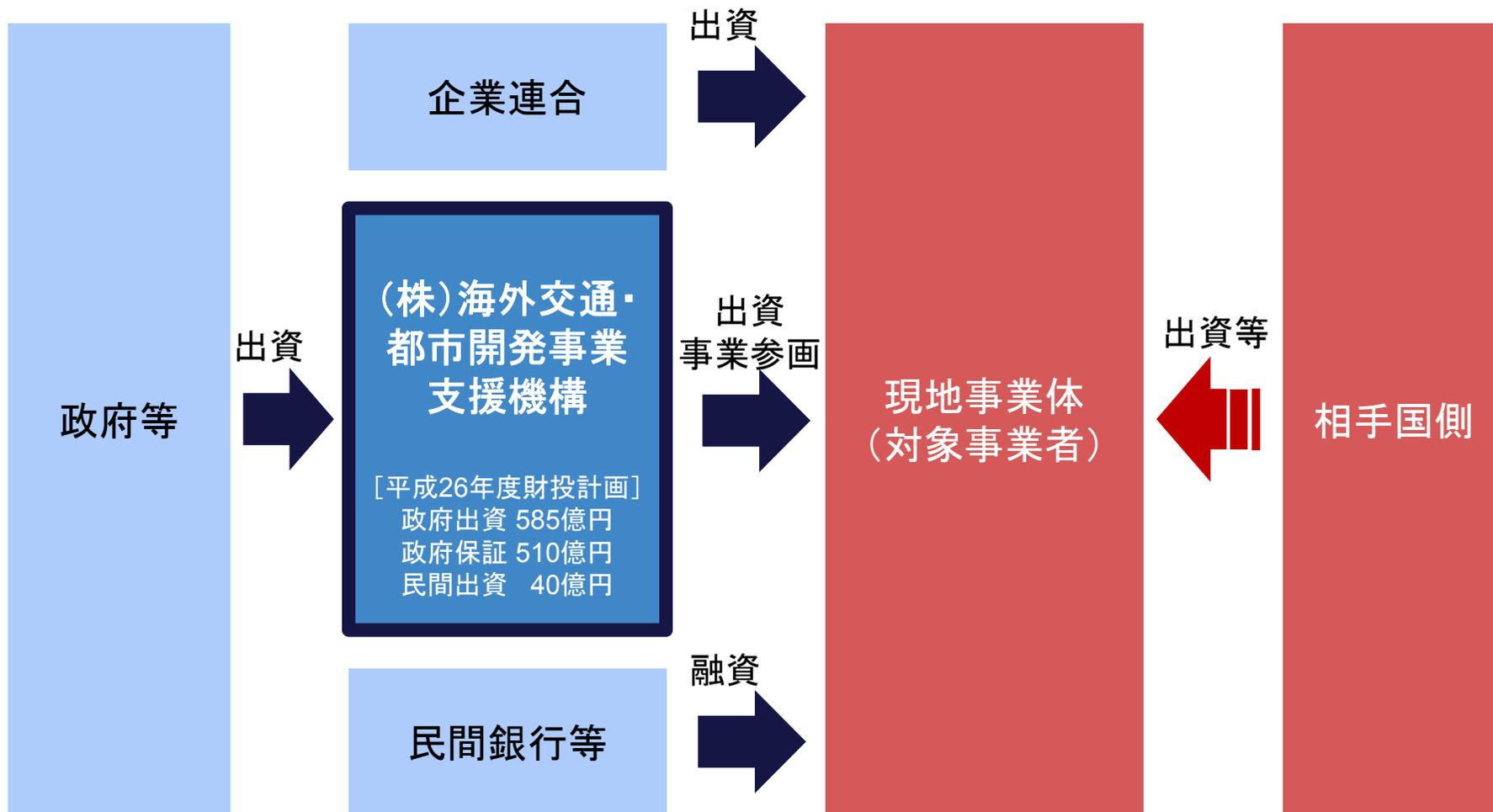
海外で交通事業・都市開発事業を行う  
現地事業体

## 管理

- 株式会社として会社法を適用。
- 加えて、国土交通大臣による監督を実施。

- ✓支援基準の策定
- ✓支援決定の認可
- ✓監督命令 等

- (1) 海外市場へ参入 → 世界の成長を取り込む
- (2) 事業運営へ参画 → 関連産業の受注機会も拡大
- (3) 海外インフラを整備 → 日本企業の事業環境も改善



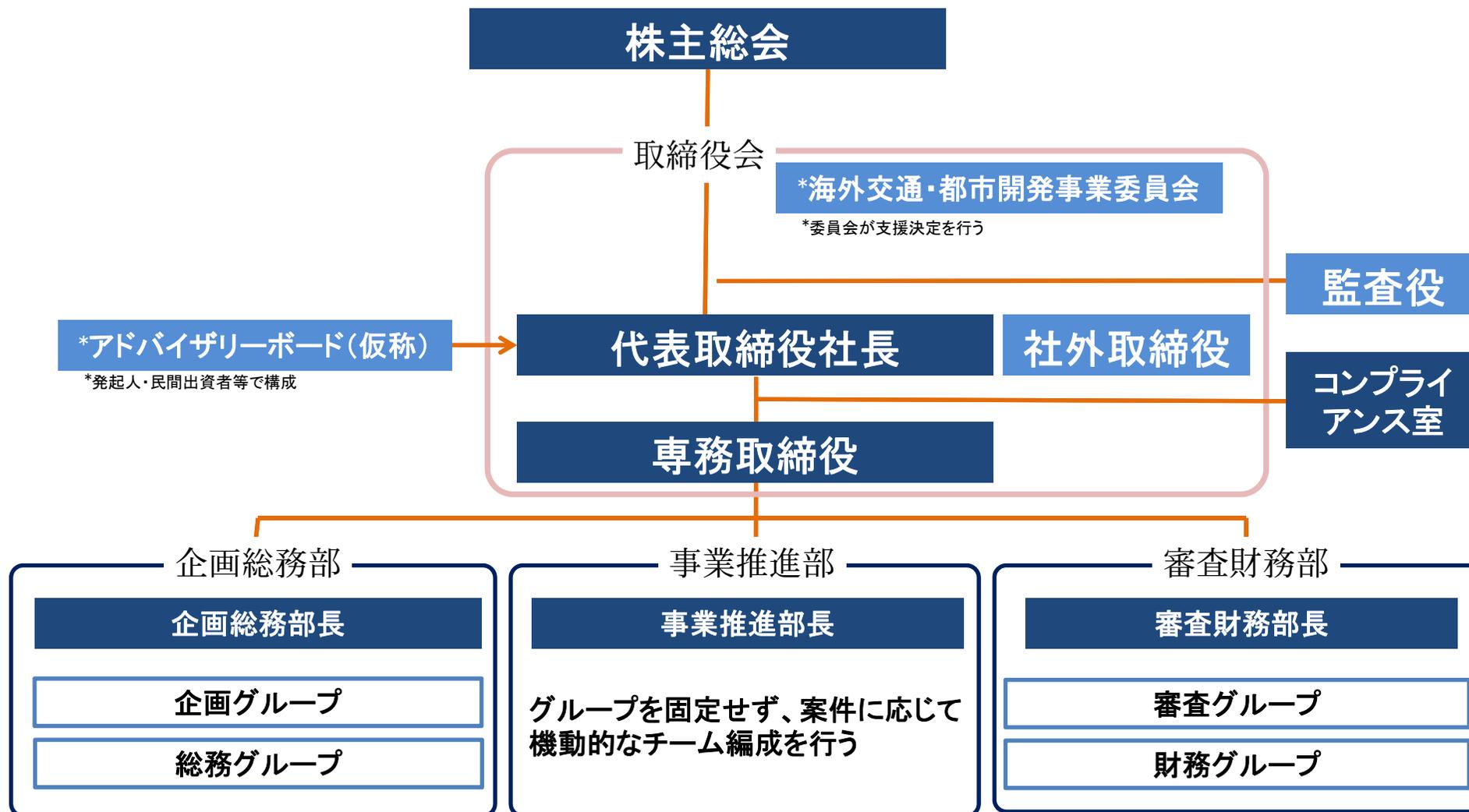
新たな政府出資機関として2014年に設立

# 各国における主要プロジェクト

	短期(1~3年後)	中期(3~7年後)	長期
高速鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>■インド・高速鉄道 (ムンバイ~アーメダバード500km)</li> <li>■マレーシア~シンガポール・高速鉄道(350km)</li> <li>■ブラジル・高速鉄道(500km)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■インド・高速鉄道(6路線3500km)</li> <li>■タイ・高速鉄道</li> <li>■米国・高速鉄道</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ベトナム・高速鉄道(1700km)</li> <li>■米国・リニア構想</li> </ul>
都市鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>■インドネシア・ジャカルタ都市鉄道</li> <li>■タイ・バンコク都市鉄道</li> <li>■ベトナム・ホーチミン市都市鉄道1号線</li> <li>■ブラジル・都市鉄道</li> <li>■カタール・都市鉄道</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■インド・主要都市メトロ、LRT、モノレール</li> <li>■ベトナム・ハノイ都市鉄道1号線・2号線</li> <li>■ミャンマー・ヤンゴン都市鉄道近代化</li> </ul>	
高速道路 幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ベトナム・ファッパン~カウゼー高速道路</li> <li>■トルコ・ダーダネルス海峡大橋プロジェクト</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■インド・高速道路(18000km)</li> <li>■インドネシア・高速道路(5400km)</li> <li>■ベトナム・高速道路(5900km)</li> <li>■インドネシア・チラマヤ新港アクセス道路</li> <li>■ミャンマー・幹線道路</li> </ul>
バス事業 物流事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>■東南アジア・コールドチェーン対応の物流施設</li> <li>■ラオス・ロジスティックパーク</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ベトナム・BRT</li> <li>■インド・鉄道による完成自動車輸送事業</li> </ul>	
船舶 海洋開発	<ul style="list-style-type: none"> <li>■インドネシア・内航海運</li> <li>■ノルウェー・海洋資源開発(PSV/AHTS)</li> <li>■ブラジル・海洋資源開発(ロジスティックハブ)</li> <li>■ブラジル・海洋資源開発(FPSO)</li> <li>■米国・シェールガス輸送</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■インドネシア・洋上石炭貯蔵・出荷システム</li> <li>■タイ・内航タンカー</li> <li>■ベトナム・洋上国家石油備蓄基地</li> <li>■ミャンマー・内陸水運船舶</li> </ul>
港湾 ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> <li>■インドネシア・タンジュンプリオク港</li> <li>■ベトナム・カイメップ・チーバイ港</li> <li>■ベトナム・ラックフェン港</li> <li>■ミャンマー・ティラワ港</li> <li>■ケニア・モンバサ港</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■インドネシア・チラマヤ新港</li> </ul>
空港 ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> <li>■インドネシア・ジャカルタ首都圏空港</li> <li>■ミャンマー・マンダレー国際空港</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ベトナム・ロンタイン新国際空港</li> </ul>	
都市・住宅 開発	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ベトナム・都市開発</li> <li>■ミャンマー・都市開発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■中国・都市開発</li> </ul>	

今後の主要プロジェクトでは、民間活用型が増加する方向

代表取締役社長	<b>波多野琢磨</b> 平成25年 Berwin Leighton Paisner（英国法律事務所）顧問 平成21年 東洋エンジニアリング副社長 平成18年 在アラブ首長国連邦特命全権大使 平成14年 三菱商事顧問 平成11年 国際協力銀行アジア・大洋州地域外事審議役
専務取締役	<b>秋山 裕</b> 平成20年 株式会社JALカード代表取締役副社長 平成18年 三菱東京UFJ銀行執行役員 営業第一本部営業第二部長
社外取締役	<b>竹内 敬介</b> 日揮相談役 <b>池田 良直</b> 日本政策投資銀行企業金融第4部長 <b>稲川 文雄</b> みずほ銀行グローバルプロジェクトファイナンス営業部部長 <b>工藤 禎子</b> 三井住友銀行執行役員 成長産業クラスターユニット長 <b>松田 千恵子</b> 首都大学東京社会科学部研究科(大学院)教授
監査役	<b>八尾 紀子</b> 弁護士(TMI総合法律事務所)



○機構による現地事業体への出資に必要な額として、平成27年度においては産業投資(出資)から870億円を要求している。

○このほか、政府保証(長期、短期)1,210億円を要求している。

(単位:億円)

区 分	平成26年度当初計画額	平成27年度要求額	対前年度比(金額)
産業投資(出資)	585	870	285
政府保証(長期)	510	1,000	490
政府保証(短期)	—	210	210
合 計	1,095	2,080	985

- 一般財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

- ・この他に、インフラ関係企業、銀行、損保、商社が信託銀行経由で出資。
- ・設立時出資金(政府出資分を含む)は、107億9,750万円。

# 本店所在地



東京都千代田区丸の内2丁目2番3号 丸の内仲通りビル 9階

# (株)海外交通・都市開発事業支援機構のKPI

## 《機構の目的(法第1条)》

株式会社海外交通・都市開発事業支援機構は、

対  
象

我が国に蓄積された知識、技術及び経験を活用して  
海外においてこれらの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により、

目  
的

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する  
株式会社とする。

## 背景

海外における交通事業及び都市開発事業について、当該市場の継続的な成長発展が見込まれる一方で、これらの事業が投資の回収に相当期間を要するとともに事業環境の変化により収益の発生に不確実な要素を有している

## (株)海外交通・都市開発事業支援機構のKPI(例)

### 収益性

・機構全体の長期収益性

### 民間資金の海外プロジェクトへの誘導効果

・機構からの出資額に対する機構及び日本企業からの総出資額の比率

### 海外市場への参入促進

・支援案件に参加する日本企業数等

## ファンド全体のKPI

### ○収益性

- 機構全体の長期収益性 目標：1.0倍超  
 <総支出に対する総収入の比率>  
 (注2)

### ○民間資金の海外プロジェクトへの誘導効果

- 機構からの出資額に対する機構及び日本企業からの総出資額の比率 目標：2.0倍超

### ○海外市場への参入促進

- 支援案件に参加する日本企業数\*  
 目標：10社/年以上（平均2社/件以上）
- 新規海外・地域進出企業数\*  
 目標：1社/年以上
- 我が国に蓄積された知識、技術及び経験の活用状況※  
 目標：平均1.5点以上  
 <個別案件の総合評価を平均>

\* 出資企業及び受注企業の数

- (注1) 個別案件のKPIに係る目標に照らしての個々の案件の進捗・達成状況については非公表。  
 (注2) 長期収益性の目標を達成するための短期的な収益管理の手法について、今後引き続き検討する。  
 (注3) 参考指標として、地方企業の参加状況(地方企業数÷日本企業全数)を算出することといたしたい。

## 個別案件のKPI

### ○収益性

- 個別案件の長期収益性 目標：1.0倍超  
 <プロジェクトへの支出に対する収入の比率>  
 (注2)

### ○民間資金の海外プロジェクトへの誘導効果

- 機構からの出資額に対する機構及び日本企業からの総出資額の比率 目標：2.0倍超

### ○海外市場への参入促進

- 我が国に蓄積された知識、技術及び経験の活用状況※  
 目標：1.5点以上 <1~3点の総合評価>

※我が国に蓄積された知識、技術及び経験の活用状況

- 以下のような要素の活用状況を点数化する  
 例) 交通案件(鉄道)：車両・オペレーション技術の導入・活用  
 例) 都市開発案件：沿線開発、複合開発手法の活用  
 (点数及び評価)  
 3点：十分活用されている  
 2点：活用されている  
 1点：支援基準を満たしているものの活用の余地あり