

定。JOINは、東海道新幹線のシステムを採用する流れを後押しするため、TCPに4000万ドル(約49億円)を出資することを決定。15年11月に国土交通大臣の認可を得た。JOINはこのほか、「ベトナム港湾ターミナル整備・運営事業」「ブラジル都市鉄道事業」への支援も決定している。

米東海岸のメリーランド州では、ボルティモアーワシントン間の約60キロに、日本の技術を活用したリニア方式の高速鉄道を敷く構想がある(将来のニューヨーク延伸も視野に入れる)。ボルティモアーワシントン間は、現在は鉄道で約40分かかると、リニアを使えば15分に短縮される。米運輸省は15年11月、調査に対する補助金2780万ドル(約34億円)が承認されたと発表した。建設費は1兆円以上かかる見込みで、日本政府はJBICを通じて、事業費を融資するこ

とを検討しているという。

一方、インドネシアの首都ジャカルターバンドン間の約140キロを結ぶ高速鉄道の受注で、日本は中国に敗れた。日本勢は00年代後半から新幹線輸出を働きかけ、14年からはJICAが詳細な事業化調査を実施。JICAを通じた円借款による低利融資も提案していた。だが中国は、総事業費約74兆円(約6200億円)の大半を中国からの融資で賄い、インドネシア政府の財政負担や債務保証を必要としない、という破格の条件を示したとされる。

高速鉄道の計画を持つ国は、他にもタイ、シンガポール、マレーシアなどがある。先進国以外の地域に参入する際は、中国などと競合する場面が多くなるだろう。他方、米国などの先進国では、欧州勢と競合する場面が多い。鉄道ならば、フランスのアルストム、ドイツのシーメンス、カナダのボンバルディアという世界の3強がいる。いずれにしても、公的金融をより戦略的に使うことが求められる。

5年間で3割増の投資

安倍晋三首相は15年5月、今後5年間で従来の約3割増となる約1100億ドルのインフラ投資をアジアで行うと表明した。1100億ドルは、

新たな公的金融機関も誕生

組織名	国際協力銀行	国際協力機構	日本貿易保険	海外交通・都市開発事業支援機構	海外通信・放送・郵便事業支援機構
通称	JBIC	JICA	NEXI	JOIN	JICT
組織形態	株式会社	独立行政法人	独立行政法人	株式会社	株式会社
設立年月	2012年4月	2003年10月	2001年4月	2014年10月	2015年11月
資本金	1兆3910億円	7兆8321億円	1044億円	119億円	37億円
職員数	533人	1845人	145人	21人	約15人
概要	国際金融分野の政策金融機関	ODAの実施機関	対外取引に関する保険機関	交通・都市関連の官民ファンド	通信・放送関連の官民ファンド

(注) 設立年月は現在の組織について。JBIC、JICA、NEXIは前身となる組織や機能が存在する。資本金は億円未満を四捨五入。職員数は2014年度末あるいは15年度当初(JICTは発足時)。NEXIは役員数。JOIN、JICTは従業員数(出所)各機関のウェブサイトを基に大和総研作成

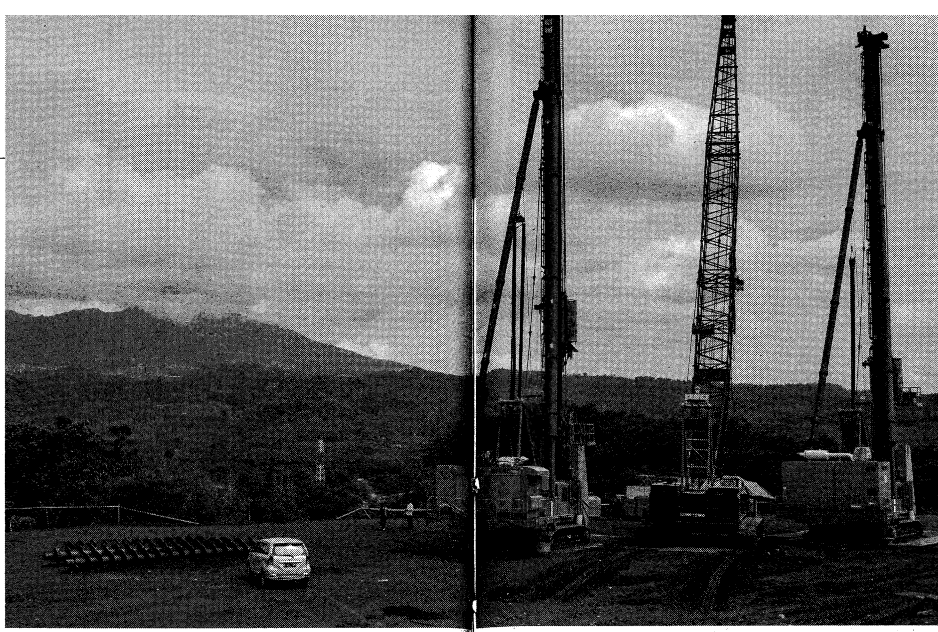
中国主導のアジアインフラ投資銀行(AIIB)の資本金1000億ドルを意識したものだ。

政府は、成長戦略の柱としてインフラ輸出を掲げ、13年時点で16兆円の受注実績を、20年に30兆円まで増やす目標を示す。その背景の一つとして、国内市場の比重が新規投資よりも維持・更新投資に移っていることと、新興国のインフラ整備が不十分で、日本の製造業などの進出や事業拡大のネックになっていることも要因だ。

日本のインフラ輸出の課題としてよく指摘されるのが、事業運営(オペレーション)の実績が少ないこと。その要因は、①内需を満たすことを優先してきた、②水道などの事業主体は自治体なので海外進出の動機が小さい、など。だが日本の人口は減るため、将来オペレーション分野の内需が増える可能性は低い。

今後、海外でオペレーションの受注を増やすことは、次の案件獲得やメンテナンス需要の取り込みなどで有利に働く。半面、オペレーションに参画するならば、長期にわたり現地国に密着する必要があるため、政治体制や制度の変更、経済状況の変化、自然災害などのリスクが大きい。こうした点も踏まえ、公的金融で日本企業をサポートして、インフラ輸出を加速させ、経済成長につなげていく必要がある。

公的金融がリスクを取ることは、国民の税金でリスクを取ることにになり、そこに懸念を抱く意見もある。だが一定のリスクを取らなければ、リターンは生じない。重要なのは、見込み得るリターンに比べ、過大なリスクを取っていないかということ。その点は、公的金融に対するガバナンス(管理・監督)を強化して、解決していくべきであろう。



日本勢が受注を逃したインドネシア 高速鉄道の新駅建設予定地

鉄

道や道路、空港、港湾などを海外で建設するインフラ輸出を支える公的金融の機能が強化されている。インフラ輸出は事業が長期にわたるケースが多く、日本企業がリスクを嫌がり参画を見送るケースがあるためだ。

国際協力機構(JICA)は、政府開発援助(ODA)の円借款(有償資金協力)などを通じ、国対国の関係の中で、案件の発掘や具体化の役割を担う。近年はODA削減が叫ばれてきたが、2015年2月に閣議決定された「開発協力大綱」を機に、ODAを戦略的に活用していく方向にかじを切っている。これは平たく言えば、従来は競合国が円借款の事業を受注することもあったが、今後はできるだけ日本の利益になる事業を円借款にしよう、ということだ。

インフラ輸出の対象分野に応じ、専門的に支援する官民ファンド

も誕生した。交通や都市開発の分野では、「海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)」が14年10月に発足。設立に当たり、民間から60億円弱を出資した。通信や放送の分野では、「海外通信・放送・郵便事業支援機構(JICT)」が15年11月に発足したばかりだ。

国際協力銀行(JBIC)の機能も強化される可能性が高く、今通常国会にJBIC法の改正案が提出される見通し。改正案は、個々の案件の採算を重視する現在のやり方から、複数の案件を合算して総合的に黒字なら投資を実施できる、といった内容になると推測される。つまり、よりリスクの高い案件への投資が可能になるというわけだ。投資には、民間資金の呼び水としての役割もある。

民間企業の投資のリスクを補う「日本貿易保険(NEXI)」の機能強化も進む。17年4月には、独立行政法人から、全額政府出資の特殊会社(株式会社形態)へ移行する。また、国の貿易再保険特別会計(15年度予算の歳入は約2200億円)は廃止され、NEXIに一元化される予定だ。

NEXIの貿易保険は使いやすくなる。安倍晋三首相が15年11月に表明した新興国のインフラ整備支援策に、ドル建てでの保険金支払いを認

公的金融の機能を強化 リスク減らしインフラ輸出支援

インフラ輸出をサポートする公的金融機関の機能強化が進んでいる。日本企業のリスクを減らして、輸出を後押しする狙いだが、税金をリスクにさらすことへの批判もある。

なかざと こうせい
中里 幸聖
(大和総研金融調査部主任研究員)

めることが盛り込まれた。従来は円建てでの支払いしか認めていなかったが、海外のトラブル処理はドルでのやり取りが多い。そのため円安が進むと、日本企業が受け取る保険金が目減りする恐れがあった。こうしたリスクを減らし、日本企業のインフラ輸出を促す狙いだ。

米国リニアに1兆円

公的金融を使ったインフラ輸出の動きも活発になってきた。特に鉄道事業が目立つ。

インド初の高速鉄道建設となるムンバイーアーメダバード間の約500キロは、日本の新幹線方式を採用することで15年12月に合意。総事業費約9800億ドル(約1兆8000億円)のうち、最大で約1兆4000億円超の円借款を供与する。17年に着工し、23年に完成する予定だ。インドの高速鉄道については、13年に日印両政府で詳細調査を始めることに合意し、JICAやインド鉄道省が共同で調査を進めてきた。

米テキサス州には、約385キロのダラスーヒューストン間の高速鉄道計画がある。事業主体は、民間会社「テキサス・セントラル・パートナーズ(TCP)」で、資金調達、用地取得、詳細設計等の開発事業を担う。17年に着工して、21年に開業する予