

## 産業競争力会議 国際展開WG（第2回）

---

### （開催要領）

1. 開催日時：2015年6月2日（火）10:00～11:00
2. 場 所：合同庁舎4号館共用第4特別会議室
3. 出席者：

西村 康稔 内閣府副大臣

佐々木則夫 株式会社東芝取締役副会長  
橋本 和仁 東京大学大学院工学系研究科教授  
岡 素之 住友商事株式会社相談役

### （議事次第）

1. 開会
  2. 質の高いインフラパートナーシップ
  3. 海外都市開発を通じたインフラシステム輸出の拡大
  4. 意見交換
  5. 閉会
- 

### （西村内閣府副大臣）

海外インフラ案件の受注に向けた我が国の取組は、安倍政権発足後、加速度的に進展しており、トップセールスも積極的に行われている。2020年に約30兆円のインフラシステム受注を実現するというKPIについて、2013年の実績は約16兆円と、着実な伸びを見せている。世界にはまだまだ膨大なインフラ需要がある。官民連携により、都市開発を含む総合的広域開発に面的に取り組んでいくことで、インフラ受注目標の実現に大きく貢献できるものと考えている。

日本には公共交通を中心とする街づくりを始めとして、省エネ型の街づくり、あるいは災害に強い耐震対策等の安全・安心の街づくりなどの経験を生かした、他国には負けない魅力ある先進的な開発事例が数多くある。こうした財産、資産は、海外における総合的広域開発にも活かしていくことができる。こうした優位性を有していることを確認しつつ、日本の総合力を発揮して、いかに受注につなげていくかという点について、ぜひ御議論いただければと思う。

安倍総理は、先月、省エネや耐震、災害に強い街づくり、環境に優しい街づくりなど、「質の高いインフラ」をアジア地域に広げていくという構想を表明された。これにより、経済協カツールの拡充や、リスク・マネーの供給拡大を通じて、公的資金のみならず、民間資金がアジアのインフラ投資に流れ込むこととなる。「量より質」という発想ではなく、「質も量も」両方追求する方針である。

都市開発においても、こうした視点を重視しながら進めていくことが必要となる。一方、日本のプロジェクトには、時間がかかるといった批判もある。資金供給面でよりリスクをとっていくということも重要である。6月末を目途に進めている成長戦略改訂に向けて、残された時間はわずかである。ぜひ前回以降の御議論をさらに深めていただき、取りまとめに向けた積極的な御議論をお願いしたい。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

本日は「質の高いインフラパートナーシップ」、「海外都市開発を通じたインフラシステム輸出の拡大」の2つの議題について、関係各省より御報告いただき、続いて事務局にて取りまとめた資料について御説明させていただく。その後、「海外都市開発を通じたインフラシステム輸出の拡大」について議論を行いたい。それでは、最初に「質の高いインフラパートナーシップ」について、財務省より御説明をお願いしたい。

(吉田財務省大臣官房審議官(国際局担当))

西村副大臣からもお話があったとおり、5月21日に日本経済新聞社が主催した「アジアの未来」という会議の晩さん会において、安倍総理が「質の高いインフラパートナーシップ」を御発表された。資料1はそれをさらに具体化したものであり、外務省、財務省、経産省、国交省の共同クレジットで作成されている。

まず、資料の3ページ目について。アジアのインフラ需要は非常に旺盛なものがあり、その中で各国・国際機関と協働しながら、日本のODAツールを総動員し、ADB(アジア開発銀行)と連携しつつ、今後5年間で約1,100億ドルの「質の高いインフラ投資」を行う。その中で、民間投資も積極的に活用しながら、「質と量」の両方を追求していくこととしている。「質の高いインフラ投資」について、資料中央に5点のポイントが記載されている。まず1点目は、ライフサイクルコストを抑制していくということである。廉価なものを供給するというよりは、長い目で見てコスト低減に努めるというのが日本の強みである。2点目は、環境・社会・防災への配慮を行っていくことである。3点目は、債務持続可能性の確保である。支援の受け入れ国にとっては、当然返済が必要となるため、きめ細やかに事前に相談し、計算を行った上で支援を実施していく。4点目について、各国の開発計画との合致、整合性もきちんと見極めていく。それぞれの国によって、経済発展段階にはいろいろなフェーズがある。その中できめ細やかに対応していくという発想である。5点目、ただ単に押しつけで物売り込むということではなく、それを運用していく人材育成や、

制度的な枠組みをしっかりと作っていくことが必要である。これは日本がこれまでやってきたことであるが、今回改めて見直しを行い、どのような強みがあるかを再発見しながら、きちんとPRしていくということである。

1 ページ目にお戻りいただきたい。右下に「質の高いインフラ投資の具体例」と書いてあるが、これがまさに今申し上げた5つの点について、これまでやってきた実績の中でどのようなものがあったのかを具体的に示したものである。

2 ページ目の「質の高いインフラパートナーシップ」を支える4本柱について、御説明申し上げる。

まず、第一の柱は、日本の経済協カツールを総動員するということである。これまで円借款や技術協力・無償資金協力を実施してきたが、より一層これらの連携を高めていく。また、JICAの行っている海外投融資を強化していくことで、アジアのインフラ向けの支援をこれまでの実績に比べて約25%増加していくこととしている。PPP（Public Private Partnership）インフラ・プロジェクトについては、現地政府が出資金や保証を提供するための円借款の新たなツールを今後積極的に活用していくこととしている。円借款については、途上国側より、手続きが長く時間がかかるという意見があり、これを迅速化していくこととしている。こうしたものを含め、円借款を含めた経済協カツールを迅速化させ、さらに金額的にも増やしていく。

第二の柱は、日本とADBとのコラボレーションである。ADBは本年5月に、通常の民間準拠の融資と、低所得国向けのやや譲許性の高い融資という2つのファシリティーを統合することにより、融資能力を1.5倍に増やすことを決定した。また、民間部門向けの融資割合も拡大することとしている。また、プロジェクトの準備に時間がかかるという指摘があり、JICAと同様、短期間化を進めていこうとしている。こういったADBの動きについて、基本的に日本としてもこれまで最大限サポートしている。今後、ADBの持っている民間部門の融資機能と、JICAの持っている民間部門向けの海外投融資を用いて、良い仕組みが作れないかを現在検討しているところである。

第三の柱は、JBICの機能強化である。これはリスク・マネーを供給するためにリスクテイキング・キャパシティーをもう少し増やしていこうというものであり、今後さらに機能強化を進めていく。

第四の柱は、先ほど申し上げた5つの「質の高いインフラ投資」を一つのパッケージとして、日本として最大限これを打ち出し、APEC、G20、ASEAN、OECDの中で積極的に主張していくことにより、こうした考え方をグローバルな視野から広げる動きを進めていこうとしている。

（田中日本経済再生総合事務局次長）

続いて、「海外都市開発を通じたインフラシステム輸出の拡大」について、まずは国交省より御説明をお願いしたい。

(うへの国土交通大臣政務官)

資料2をご覧いただきたい。国交省としても、インフラの海外展開を図る上で、面的な開発は非常に重要であると認識している。これまで政府として、ティラワや、ジャカルタのMPA(首都圏投資促進特別地域)等で面的な開発を推進してきたが、これらの経験も生かしながら、今後さらに積極的な展開をしていくべきだと考えている。

1 ページ目について。都市開発の海外展開の基本方針として、右側に書いてある5点が重要であると思っている。1点目は、開発自体は民間のイニシアチブが大事であり、それに関連して、国として状況に応じた積極的な支援を展開していくということである。2点目は、日本の都市開発の強みを活かすこと。これは財務省の資料にもあったが、こうした点を特に念頭に置きながら取り組むことが必要であると思う。3点目は日本の都市開発の積極的な発信。4点目は国内企業の横断的な連携、及び官民リソースの総合的な活用。そして5点目は、川上からの参画が非常に大事になるので、その点を特に意識した対応である。

2 ページ目について。我が国の都市開発の強みについて、財務省の資料の中でも5点ほど整理されているが、かみ砕いた言い方をすれば、特に3つの点が重要だと思っている。1つ目は、公共交通中心の街づくり。日本の都市については、当然ながら駅等を中心にして都市開発が進んできており、その膨大なノウハウと蓄積がある。2つ目、特に環境対応型、省エネルギー型の街づくりについては、世界を先導する可能性がある。3つ目、安全・安心な街づくりについても、とりわけ自然災害の多い我が国では、その技術の蓄積というのは本当に素晴らしいものがある。この3点を特に意識した対応というのが大事であると思う。

3 ページ目について。現在、ベトナムの北ハノイ、ホーチミンにおいて、交通施設を中心に公共交通を生かした都市開発に関し、現地政府と協議を進めているところである。いずれも、日本からの多額のODAによりインフラが整備されている地区であり、インフラと都市開発プロジェクトの相乗効果が期待できるところである。

4 ページ目について。もう一つの日本の強みである港湾開発について、鹿島港を例に出している。この右側に書かれているとおり、人口は1960年代に比べて約3倍に増加している。製造品の出荷額については、何と1,100倍に増加している。港湾開発と産業立地の支援は、日本の最も得意とするお家芸であり、これについても、特に東南アジア等を中心にして展開を図っていくということが十分考えられると思う。

5 ページ目について。今後の取組について、大事な点は3つあると思っている。1つ目は、当然のことながら、官民一体となった連携である。政府としてあらゆる政策を総動員しながら民間企業の取組を支援し、民間企業のイニシアチブを前提に、政府としても積極的に関与していくということである。政府全体として取組への体制を政府の中で整えていくということが大事であり、国交省としても、全面的に協力する用意がある。2つ目は、

川上段階からの参画である。後から入ってもなかなかうまくいかないということが多々あると思うが、川上段階から日本が積極的に関わるということは、決定的に重要だと思っている。そのために、例えばODAとの連携を意識し、より強化していくということも重要である。場合によっては地政学的に重要な国について、あらかじめ都市開発の現状について、我が国としてある程度サーベイをしていくということも必要ではないかと考えている。3つ目は、プロジェクト毎に適した支援である。多様なプロジェクト、多様な手法が使われるので、やはりオーダーメイド型の支援を適時適切にやっていくということが必要だろうと思う。そのためには、関係省庁が連携した体制をしっかりと政府内で取っていくべきであると考えている。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

続いて、経産省より御説明をお願いしたい。

(関経済産業大臣政務官)

資料3に基づき、海外都市開発を通じたインフラシステム輸出の拡大について、御説明申し上げます。

2ページ目、まず経産省が関与しているアジア地域の主な面的な開発案件について御説明する。マスタープラン策定等を通じて関与している構想段階の案件から、日系企業が開発事業者として参画している案件まで、開発の進捗に合わせた取組を行っている。中でも、日本の優れた環境技術を活用したスマートコミュニティの開発協力に注力しているところである。インドのアンドラプラデシュ州の新州都開発については、日本がマスタープランの策定から関与するとともに、本年3月にはNEDO主催のミッションを開催し、日本企業が30社参加するなど、日本の技術導入の働きかけを実施したところである。タイでは、地元企業と連携をして、コジェネ等、環境技術の導入を目指しているところである。インドについては、本年4月、宮沢経済産業大臣が訪問された際に、日本からインドへの投資を促進するため、タミルナド州のワンハブ・チェンナイ工業団地、ジャッジャール開発、グレーターノイダ開発を含む日本工業団地の候補地を両国間で選定した。今後、具体的な開発方針の検討を進めていくことに合意したところである。

3ページ目、現在、経産省が取り組んでいる代表的な事例として、ミャンマーのティラワ経済特別区開発について御説明申し上げます。2011年の民政移管後、ミャンマーの首脳レベルからの協力要請に対し、日本政府が構想段階から関与し、2012年には日本が開発事業権を獲得した。ミャンマーの現政権任期中である2015年には開業するべく、円借款を活用した電力や交通などの周辺インフラ整備を迅速に実施している。既に40社を超える世界各国の企業が進出を決めており、好調な売れ行きと聞いている。続いて、ティラワ開発の成功要因を2点申し上げたい。1つ目は、日本、ミャンマー間の官民対話をこの2年半の間で8回開催するとともに、ミャンマーの首脳レベルの協力を得て、あらゆる課題について

両国官民で解決を図る仕組みを構築した点である。2つ目は、ハードインフラ整備に加えて、通関や会社設立といった進出企業向けのワンストップサービス整備支援を含む複合的な支援を実施し、進出企業のビジネス環境にも配慮してきた点である。経産省としても、本年夏頃のティラワ開業式典に向けて、引き続き万全な取組を期すとともに、ティラワで得られた知見を活用し、また、これを他国の面的な開発案件にも展開していきたいと考えている。

4 ページ目について。もう一つの代表的事例であるアンドラプラデシュ州について、昨年11月、構想段階からの都市開発の関与について、ナイドゥ州首相からの要請を受け、これに合意したところである。アンドラプラデシュ州との間で関係省庁・機関横断的なアンドラプラデシュ州への投資促進に関するタスクフォースを設置している。オールジャパンで重要なプロジェクトを推進していきたいと思う。面的な開発は、土地の取得に多くの資金や時間を要し、公的金融機関を通じてリスク・マネーの供給がどうしても必要となってくる。先月、総理が発表した「質の高いインフラパートナーシップ」に基づき、産業界の要望を踏まえた上で、関係省庁とファイナンス面の強化について検討していきたいと思う。経産省としても、国交省を含む関係省庁・機関と連携し、初めの構想段階からの関与を含めた面的開発の案件、そして、その発掘、形成に引き続き取り組んでいきたいと思う。

7 ページ目について。前回の第1回国際展開WGで佐々木主査より、インフラ輸出においてOECDルールに準拠しない国とどのように競争していくのか、という論点提起をいただいた。これについてお答え申し上げたい。2012年2月に米国と中国の合意によりOECDアレンジメント参加国9か国と、中国を始めとする非OECD加盟国9か国の計18か国が参加する輸出信用に関する国際作業部会が立ち上げられ、輸出信用ルールの策定に向けた議論を行っている。これまでに8回の会合を重ねてきた。多くの非OECD加盟国にとって、輸出信用ルールについて理解を深める機会として、議論が少しずつ進んでいる。次回会合からは分野横断的なルールの検討が開始される予定となっている。日本としては引き続き、アメリカやEUを始めとするOECDアレンジメント参加国との連携のもとに、同国際作業部会での議論に積極的に関与していく。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

本日は佐々木主査より主査ペーパーを御提出いただいている。こちらについて、主査より御発言をお願いしたい。

(佐々木主査)

資料4をご覧いただきたい。成長戦略を実現する上で2020年頃までに約1兆ドル規模の世界の膨大なインフラ事業を取り込んでいくことが重要である。先ほど西村副大臣からもお話があったが、2020年に約30兆円という受注目標に向けて、公共交通、省エネルギー、防災、都市開発等、技術を生かし海外の広域総合開発に主体的に関与していく上で、我が

国の有するポテンシャルは非常に大きいと思う。

先ほどより話に出ている都市開発の場合、川上の構想段階からの関与は鍵だと思っている。待ちの姿勢ではなく、官民間問わずオールジャパン、またはジャパン・イニシアチブでも良いのだが、積極的に案件を掘り起こしていくプロジェクト・メイキング型への共通理解を政府、関係機関、地方自治体、民間で共有していくことが重要であると思っている。その上で、官民のさまざまな主体がアンテナを高くして、自ら案件の芽を探し続けることも非常に重要であると思っている。それらの案件候補については、どれだけ将来性があるのか、また我が国の官民の力を結集して取り組むべきかどうかを精査する必要がある。その実現性、採算性、実行遂行上のリスクを評価し、取り組むべきプロジェクトかどうか、メリハリをつけていく必要もあると思う。

推進すべき案件を特定した後、相手国のニーズ、成長ステージに合った開発計画をベースに、現地政府にどうしても日本と組みたいと思わせる総合的な提案パッケージを提示する必要がある。広域総合開発は長期間にわたり事業リスクが非常に大きいという特性もあるので、民間の資源もさることながら、政府、JBIC、JICA、JOIN等、関係機関の人的、予算的資源の活用が極めて重要と思っている。既に大分やっていたが、これら資源の横断活用を総合調整して、さらに相手国との協議も自ら出向いていく専門チームを政府内に案件ごとに設けて強力に推進していくことが重要であり、その際には、やはりビジネス、開発事業の実情をよく理解した「プロの眼」を入れることが非常に重要であると思っている。このため、広域開発に既に知見のある関係省庁、JBIC、JICAなどが、民間の事業団体や地方自治体の協力も得て、豊富な知見を有する専門家のリストを整備し、これらの人材を機動的に活用できるようにしておくことも必要である。

一方、周囲の国を見ると、例えば中国によるシルクロード構想や、AIIBの設立といったものに見られるように、非常に壮大な戦略的なアプローチの中で、例えば人民元建決済システムの構築とともに、海外投資規制の簡素化により、3.7兆円の外貨準備高の用途を拡大し、あわせて対ドルリスクの低減も視野に入れた展開をしている。このように、一石四鳥ぐらいを狙う非常に包括的かつ野心的な計画を持っている。ASEAN地域を含むアジアにおけるインフラ整備については「中パ経済回廊」の沿線開発に対し、中国が450億ドルの投融資を行うことで、既に首脳間で合意がされている。中国にとって、これらのプロジェクトは、プロジェクト自体が完了しても、さらなる次の経済交流の拡大につながる継続性を持っているという特殊性がある。日本のインフラ投資の拡大においても、課題解決型のプロジェクトにとどまらず、アジアの地域と連携した経済圏の構築を視野に入れて、壮大なビジョンをもとに取り組む必要もあるかと思っている。

別の話になるが、1982年から2011年の間に世界で起きた自然災害による被害の額の50%、被害者数の90%がアジア地域におけるものである。アジアは経済発展とともに急速に都市化が進んでおり、災害が大規模な経済的損失や人的被害につながる可能性も非常に高まっている。このように、防災の必要性が一層高まっている状況を踏まえ、インフラ輸出の拡

大を図るに当たり、対災害先進国という名前があるかどうか分からないが、日本が長年培ってきた防災インフラの優位性を訴求ポイントの一つに位置づけて、貢献していく必要があるだろうと思う。

先ほど御説明のあった安倍総理の表明された「質の高いインフラパートナーシップ」について、経済協カツールの拡充、JBICの機能強化等によるリスク・マネーの供給拡大を通じて、アジア地域においてインフラ投資の「質も量も」追求するという力強い構想だという御説明があった。都市開発を含む総合開発の推進にも大いに寄与するものであるので、本構想を速やかに実践に移していくことをお願いしたい。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

前回のWGの御議論、及び、それ以降の関係省庁、関係機関の間での検討内容について、事務局にて整理した資料5について、御説明申し上げます。

前段に、本件についての総合的なポジションを記載している。本日も色々と御意見があったように、この広域的な総合開発は複合的案件でもあり、事業期間が長期にわたり事業リスクが大きい、民間事業者のみでは参入が困難という特徴がある。このため、プロジェクトには政府、自治体、企業等、官民が協力して取り組む必要がある。中でも川上の構想段階から関与するということが大変重要である。さらに、副大臣をはじめ、色々と御発言があったが、我が国のこの問題に対するリソースの質とは非常に高いものがあるので、これをトップセールスを含めて訴えていく必要がある。先ほど主査からもお話があったが、こういったものは単発のプロジェクトのみならず、プロジェクトが長期的かつ継続的に関与して、多様な後続プロジェクトを連続的に創出していくようなことも目指す必要がある。現地の地域経済圏の発展と我が国の経済成長が有機的な関係性を深めていくという戦略的な視点を持って、開発構想に主体的に関与していく必要がある。

進め方については、開発プロジェクトの案件発掘を関係省庁、JICA、JBIC、JOIN等が協力して在外公館とも連携しながら進めていく。中でも、地方自治体にも参画を求めていくことが大事ではないかということをつけ加えている。

企画調整機能の強化について、政府横断で推進すべき重要な案件については、経協インフラ戦略会議のもとで、案件ごとにオーダーメイドで関係省庁・関係機関が密接に連携するような調整チームを設ける。それから、開発段階に応じた協力が必要という御指摘があったが、そういった現地の課題、要望に応じた提案をパッケージで相手国に提示するような調整を行ったり、人的・予算的政策資源を横断的に活用するため、F/S調査費、マスタープラン策定費、公的ファイナンスツールの総合的活用方策を調整する、また相手国との協議を行っていく、といったことを調整する企画調整機能を強化すべきである、と記載している。先ほど佐々木主査より、専門家をきちんとリスト化して、それを活用することが大事であるとの御指摘もあったが、こちらについても言及している。

そして、「質の高いインフラパートナーシップ」におけるリスク・マネーの供給拡大を

推進していく、またJOINについても、さらなる活用方策について引き続き検討を行うと記載している。

それでは、この「海外都市開発を通じたインフラシステム輸出の拡大」について、御議論いただきたい。

(橋本議員)

2点簡単に述べさせていただく。本日の各省からの御説明を聞き、改めて各省が連携していくことの重要性を強く感じた。個人的なことを申し上げますと、先ほど、うえの政務官から御紹介のあった北ハノイ地区のノイバイ空港に、自分の研究の関係で関わったことがある。経産省のNEDOプロジェクトの実証実験で得た成果を、現地に展開するため、個人的なつながりで国交省の方が話をつないで下さり、私が全体のリーダーとなり5社ほどの企業とプロジェクトを進めていた。その方には現地の色々な方を紹介していただき、うまくいきかけたのだが、最後の最後になってひっくり返ってしまった。そのときに強く感じたのは、後から参入していることの弱さという点である。表には出てこないようなのだが、非常に早い段階で枠組みが決まっており、その中で動いているので、中身がなかなか見えないのである。このように、最初の段階からしっかり参入していくということが非常に重要である。我々の事業では、経産省のプロジェクトの成果をもとに、国交省とうまく連携させていただいていたのだが、これは、全て個人プレーによるものであった。省庁側からも熱心に応援をいただいたのだが、実質的な協力のためのツールはなかった。

本日お話に出たことは、まさにそのとおりだと感じており、プロジェクトの初期の段階から入っていくということと、省庁連携をしっかりとできるような体制づくりが大変重要であると思う。なお、そのとき知ったのだが、ODAによるノイバイ空港と、空港とハノイをつなぐ道路の開発事業について、道路の沿線の一部は日本だが、その他の多くの開発権は韓国が既に押さえていた。何でそうなったのかを聞くと、良く分からないとのことであった。早い段階でしっかりと出ていくことの重要性を身に染みて感じた次第である。ぜひとも省庁連携を密にしてやっていただきたい。

2点目について。内閣府では、SIP（戦略的イノベーション創造プログラム）という省庁横断型の研究開発プロジェクトをやっているが、そのうちの1つに次世代インフラというプロジェクトがある。5年のプロジェクトで、既に1年が過ぎているので、あと3年半ぐらいである一定の成果が出る。これはまさに総理のおっしゃった「質の高いインフラ」にも貢献するものである。実際、SIPプロジェクトにおいて、最近ベトナムまで視察に行き、向こうで実証実験等々行えるような下地作りなども検討している。ぜひとも本プロジェクトに御協力いただくとともに、活用していただければと思う。

(岡議員)

インフラ輸出というと範囲が広いのだが、特に今回のこのWGで検討しているのは、単発

の電力発電プロジェクト、交通プロジェクト、或いはごみ処理プロジェクトということではなく、総合的都市開発という極めて多面的な、また、先ほどの事務局のペーパーにもあったとおり複合的な案件である。従って、それは当然大型化してくる。このため、今までのように単品だけをやっているのとは違った視点で見ていかないと、なかなか成功しない。そのために何が必要かについては、ファイナンスを含めて、省庁間連携など、既に今までの御説明でも多々触れられている。これについては、実は民間企業にも同様なことが言える。例えば単発の発電プロジェクトであれば、東芝と住友商事の2社でやろうと思ったらできてしまうかもしれない。しかし、こういう複合的プロジェクトになれば、民間企業側も10社、場合によっては10数社をメンバーにしたコンソーシアムにしていかなないと対応できない。省庁側だけではなく、民間側も連携が必要だということである。

それから、これも事務局のペーパーにもあったのだが、当然、長期化する、大型化するとリスクも大きくなる。実際に事業は10年、20年という長期にわたり、大きなリスクを抱えて続けていくというパターンが多いと思う。しかも、先ほど述べたように、たくさんのメンバーが関与するため、極めて特別なプロジェクトだという意識を持って対応していく必要がある。こうした案件は、これまで日本に過去の実績は、ほとんどないと思う。先ほど国交省からティラワの御説明をいただいたが、これは工業団地であり、先ほど申し上げた複合的・多面的という意味からすると、範囲は狭い。一方、アンドラプラデシュ州の例が出たが、これはまさにそれに相当するものと思う。州都をつくり、その周辺の様々なインフラ案件も全部実施するとなると、これは大変なプロジェクトで、まさにこのWGで検討している案件の候補の1つに十分なり得る。一般論、総論ではなく、各論で一つでも実績を作るべきであると考えている。そこから、反省点も含めて、色々なことを学ぶことができる。早くターゲットを決めて取り掛かるべきではないかと思う。そのような形で、実際の成功例を積み上げていくことが大変重要であると思う。

もう1つ、川上段階からというのは当然重要である。川上段階からやっていかなければ、このようなプロジェクトは絶対にできない。川上からというときにも、官民連携で進める必要があるが、どちらかと言うと、案件発掘は民が先なのではないかと思う。そして、官がそれと一緒にやっていく。こういう大型の複合的なプロジェクトにおいて、官の一番の大きな役割は、国と国との間のアンブレラを作ることなのではないかと思う。例えばアンドラプラデシュ州の件については、インド政府と、あるいは州政府も含めて、日本政府とのアンブレラ的なものを作り、その下で、具体的なプロジェクトを官民連携あるいは民間同士の連携も含めて進めていく。何かあったときには政府間で話ができるという状態を作ることが、官側、政府側の一番大きな仕事であると思う。具体的な個別案件については、どうしても民主導でやらざるを得ないし、また、そうあるべきだと思うが、案件を決めたときに政府間ベースのアンブレラを作るところをぜひ日本政府に考えて頂ければと思う。

(佐々木主査)

資料1の3ページ目は、非常にわかりやすい絵だと思う。このように、外務省、財務省、経産省、国交省で共通のイメージを持っていただけているのは非常にありがたいと思う。先ほど御説明のあった5つのポイントの中で、ライフサイクルコストの抑制が挙げられていた。都市案件、交通案件、発電所案件は、初期コストが非常に大きい。一方、途上国はお金がない。そうすると、初期コストの支援をきちんと行うとともに、ライフサイクルコストの抑制を両立しないと、なかなか案件を取るの難しい。

その際、民間だけであれば、資本参加を要請されてしまい、例えば下手すると5,000億円とか1兆円といった単位で資本参加を求められると、リスクだけの問題ではなくて規模的にもついていけないということがある。ところが、非OECD加盟国は、ガバメントファンドで融資だけではなく投資までしてしまう。返さなければいけない融資と、事業収益によるリターンを求める投資では、案件の成立性が違う。これらの非OECD加盟国とどのように競争していくかということを考えていかないと、案件を受注することはなかなか困難である。

国交省の資料2では、民間主導の投資との記載がある。規模が見合うものであれば、当然我々民間がやるのだが、都市開発など規模が非常に大きく、何兆円単位の事業になると、1つの企業団体でもなかなか難しいと思う。JBICには、融資のみならず投資もできる枠組みがあるが、INCJ（産業革新機構）のように投資を中心に、とまでは余り考えられておらず、やはり融資が中心になると思う。非OECD加盟国と張り合うのではなく、ライフサイクルコストとして評価ができるものについて、初期コストに投資できるようなスキームがあれば、インフラ輸出を日本が主導していくことができるのではないかと思う。是非よろしくお願いしたい。

(岡議員)

事務局より提出のあった資料5について、「現地地域経済圏の発展と我が国の経済成長がより有機的な関係性を深めていく」という表現があるが、これは別の言い方をすると、総合的な都市開発が、その国の発展につながっていくということである。人材育成など、「質の高いインフラパートナーシップ」の4本柱の中にもあるが、ここが日本と他国との大きな差だと思う。ただプロジェクトを完成して終わりではなく、人材育成も含め、そのプロジェクトを通じてその国の発展に協力するということである。従って、向こうのニーズが何かということをしっかり把握して、それに応えられるものをパッケージとして提供するということが重要である。単にコスト競争力や、経済性の競争力だけではとても勝ち目はない。パッケージとして10年、20年というロングランで見たときに、その国の人材育成を含めて経済発展に大きく貢献する案件を作り上げていくということを、政府間ベースでしっかり話し合っただけで進めていただくことが重要である。

大分前の話になるが、インドネシアでは、中国が火力発電10数基を受注したが、3年、5年たったらほとんど動かなくなり、日本に支援を求めてきたことがあった。ミャンマー

の首都開発案件は中国が全て担っていたのだが、ミャンマー側がこのままでは大変だと気付いたのか、突然日本に対して色々な支援を求めてきた。日本は人材育成を含めて様々な支援を行っているので、ミャンマーの日本に対する評価は非常に高い。ティラワが成功した背景には、日本政府も相当頑張ったということもあるが、さらに先方が、日本に任せたいほうが良い、という意識を持っていたことがあったのではないかと思う。これから案件形成をしていく過程においては、相手国と日本の関係性、協調、融和といったものが必要だということをお願いしたい。

（田中日本経済再生総合事務局次長）

民間議員の皆様より、色々な御指摘をいただいた。アンドラプラデシュ州の案件はまず成功事例としてきちんと形を作るのが大事ではないかという御指摘について、経産省からコメントがあればお願いしたい。政府間のアンブレラを作るというのが大事ではないか、その中で発展構想を議論することが大事ではないかという御指摘については、経産省と国交省よりコメントがあればお願いしたい。JBICを含めて出資機能が大事ではないかという点については、財務省、あるいはJICAの関与を含めて、外務省よりコメントがあればお願いしたい。

（閣経済産業大臣政務官）

アンドラプラデシュ州について、2014年の11月に、宮沢経済産業大臣とナイドゥ州首相との間で新州都の開発含む協力覚書に署名をした。先ほどお話があったように、政府間のアンブレラを作っていくという点について、しっかりと取り組んでまいりたい。

（吉田財務省大臣官房審議官（国際局担当））

出資機能が重要であるというのはまさにおっしゃるとおりだと思う。お話にあったようにインフラ案件は長期化、大型化していくと、当然リスクが非常に高くなっていく。その中でリスクテイキング・キャパシティーをどれだけ作っていくかというのが非常に大きな課題である。先ほど申し上げたJICAの活用や、JBICのリスクテイキング・キャパシティーの拡充のための検討は、まさにそうした問題意識で行っている。

（田中日本経済再生総合事務局次長）

様々な御意見いただき、感謝申し上げます。本日の御議論を踏まえて、成長戦略の改訂に向けてどのような表現でこの議論を盛り込むかについて、また関係省庁とも御協力をいただき、作業を進めていきたいと思う。それでは、最後に、西村副大臣より御発言をお願いしたい。

（西村内閣府副大臣）

総理より御発表のあった「質の高いインフラのパートナーシップ」について、面的で総合的な広域開発を川上からしっかり取っていくという取組における具体的なプロジェクトとしてぜひ進めていければと思う。特に、アンドラプラデシュ州の新州都開発は良い事例である。しっかり取組を進めつつ、その経験をまた横に広げていくということもやっていただければと思う。いずれにしても、JBIC、JICA、JETROや、JOINのような新しい組織の総合力を総動員して、案件発掘、創出から実行までしっかりと進めていければと思う。成長戦略の一つの柱でもあるので、引き続き御議論をよろしく願いたい。

スピードと実行が安倍政権の成長戦略の一番の肝である。何とか良い形で進めていただきつつ、スピード感を持って具体的なプロジェクトを実行し、成長戦略の中でもしっかり位置づけていきたい。