

海外における都市開発等の 総合的広域開発について

平成27年6月2日
国土交通省

目 次

- 都市開発の海外展開の基本方針 1
- 我が国の都市開発の強み 2
- 都市開発の海外展開の取組事例 3
- 我が国の産業立地型港湾開発の海外展開 4
- 今後の取組(案) 5

都市開発の海外展開の基本方針

- 都市開発の海外展開においては、都市開発の特徴を踏まえた上で方針を策定することが重要。
- 事業を推進する民間事業者がイニシアティブをとり、国が積極支援していくことが前提。
- 我が国がこれまで培ってきた強みを活かした日本の都市開発の積極的発信が必要。
- これらにより、国内企業の横断的連携はもちろんのこと、官民のリソースを総合的に活用し、ソフトインフラ輸出などの方法により、案件の川上段階からの参画を目指す。

都市開発の特徴

①民間主導の投資

: 政府ではなく、民間事業者がリスクを負って投資

②多岐にわたるプレイヤー

: デベロッパー、ゼネコン、コンサルタント、商社、システム・機器、エネルギーなどが関与

③長期にわたる事業期間

: 資金投下から回収まで長期。事業期間中の需要・制度等の変更リスクが大きい

④需要者の多くが相手国民

: 需要に対する公的保証や支援を見込みにくい

⑤開発許認可手続き、関連インフラ整備等で現地政府の影響力が大きい

→民間事業者のみでは参入が困難

民間のイニシアティブと
国による積極支援

日本の都市開発の強みを活かす

日本の都市開発の積極的発信

国内企業の横断的な連携、
官民のリソースの総合的な活用

ソフトインフラ輸出による
川上からの参画

我が国の都市開発の強み

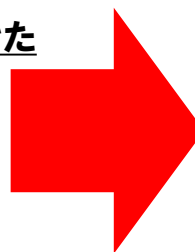
○我が国は高度経済成長期に、新興国に先立ち様々な都市課題を経験し、それらへの対応を通じて都市開発のノウハウ・経験を培ってきた。

○例をあげると、公共交通中心の街づくり、省エネルギー型の街づくり、安全安心の街づくりである。

○これら日本の都市開発の強みを活かして海外展開を図っていくべきである。

高度経済成長期には、日本は様々な都市課題を経験してきた

例：人口集中に伴うスプロール、
密集市街地、地価高騰、
交通渋滞、
水質等の環境汚染



本課題への対応

例：スプロール防止のための都市計画作成、
既成市街地の再開発、地価高騰への対応、
交通と一体となった都市開発、
地下空間の効率的な利用推進、水質等都市環境の改善

日本の都市開発の強み（例）



公共交通中心の街づくり（TOD：Transit Oriented Development）

1. 公共交通拠点（駅）からの徒歩圏に都市機能をコンパクトに集積
2. バスネットワーク整備による徒歩圏域の拡大
3. 沿線への都市機能の適正配置による鉄道需要創出
4. 駅、バス停、施設等の立体複合により乗り換えが容易な拠点創出



5. 鉄道事業と沿線開発事業を一体的に実施 相乗効果の創出（開発利益の活用）
6. 安全性の高いモノレール、AGT、LRT等の整備、運営ノウハウ



省エネルギー型の街づくり

- ・ICTを活用したエネルギーマネジメント
- ・太陽光エネルギー
- ・パッシブ・アクティブ両面から建物・街区レベルにおける省エネを実現



安全安心の街づくり

- ・建築物・構造物の耐震対策
- ・停電時や災害時に対応できる自家発電設備
- ・タウンセキュリティ

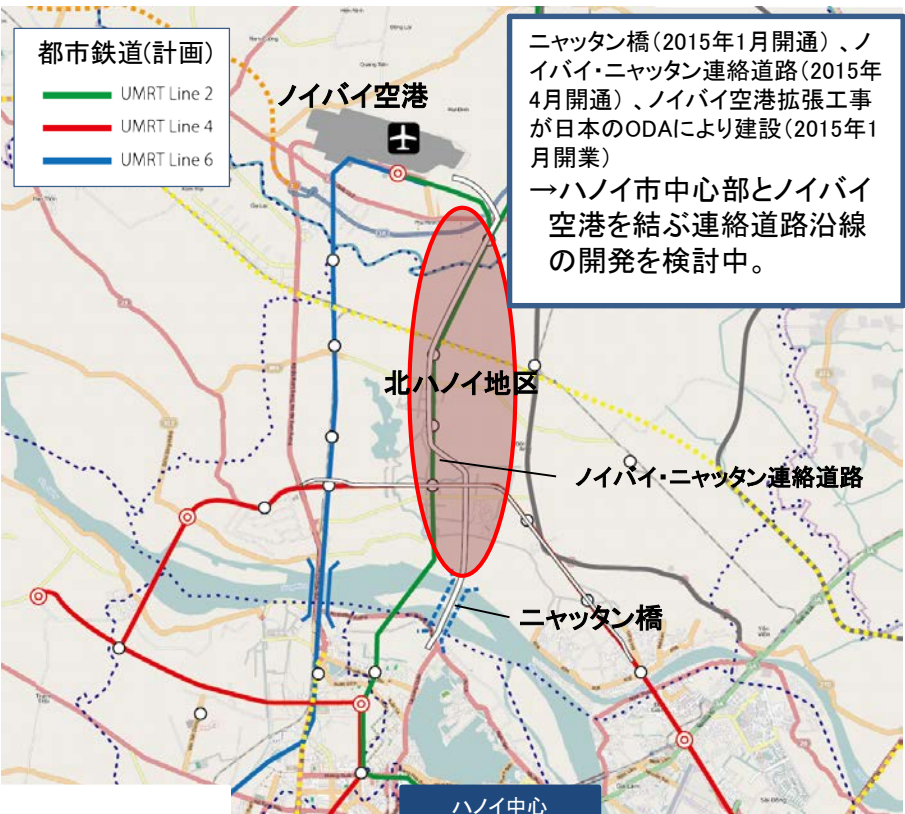


都市開発の海外展開の取組事例

- 公共交通中心のまちづくり等のエコシティプロジェクトを現在ベトナムで検討中。
- 2013年10月、国土交通省とベトナム建設省との間で、ベトナムにおけるエコシティプロジェクトの推進に関する協力覚書を締結。
- 国土交通省と海外エコシティプロジェクト協議会(J-CODE)が中心となり、ハノイ市・北ハノイ地区及びホーチミン市・地下鉄1号線沿線で案件形成に向け取組中。

※J-CODE:2011年設立。デベロッパー、コンサルタント、金融、商社等の日本企業58社が所属(2015.4.21現在)

北ハノイ地区



ホーチミン地下鉄1号線沿線



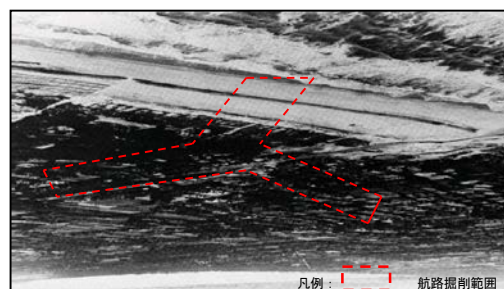
我が国の産業立地型港湾開発の海外展開

- 我が国には、臨海部の産業立地と港湾インフラ等を一体的に開発し、雇用と所得を創出してきた経験がある。
- 鹿島港の背後では、160社を超える企業が立地し、人口は約3倍、製造品出荷額は約1100倍に成長した。
- 新興国から、我が国の産業立地型港湾開発事例への関心が寄せられている。
- 我が国の経験をジャパン・モデルとして海外展開を図る。これにより支援対象国の雇用・所得の創出や我が国企業の受注機会の拡大を実現する。

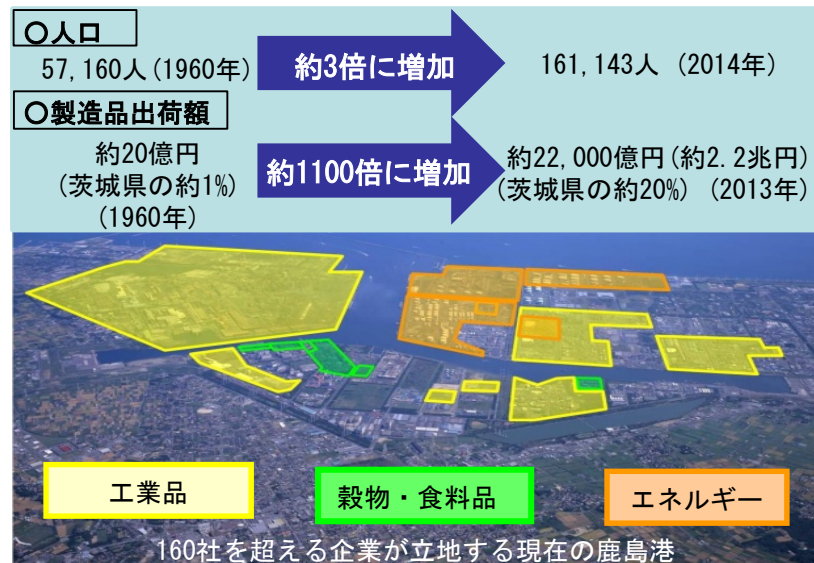
日本の成功事例・・・鹿島開発



- 2014年10月、ミャンマー エー・ミン労働・雇用・社会保障大臣、ハン・セイン運輸副大臣が視察
- 2015年4月、タイ アーコム運輸副大臣が視察



開発前の鹿島港 (1961年)

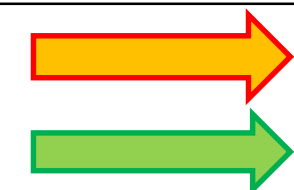


日本の成功ビジネスモデル (ジャパン・モデル) として展開中

【事例】SEZ開発

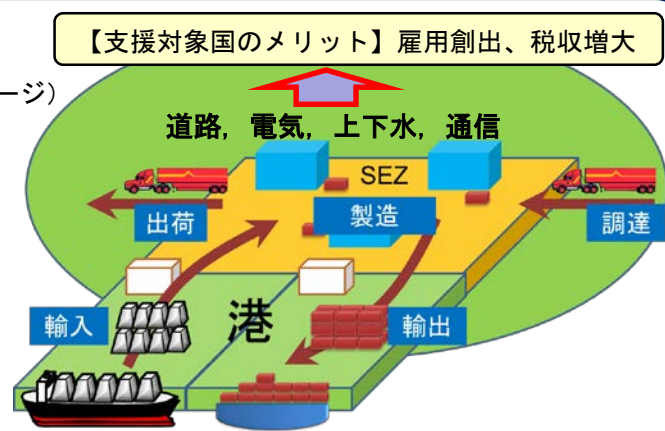
ミャンマー国
ティラワ地区インフラ開発等 (イメージ)

民間投資等による開発



公共投資 (ODA活用) 等による開発

一体的に開発



公共投資による臨海部の港湾開発

誘発

産業の
新規立地

雇用の創出
税収の増加
輸出の拡大

持続可能な
循環

港湾周辺地域への再投資

○都市開発、産業立地型港湾開発等の総合的な広域開発において、より多くの成功事例創出を目指す。

- 政府を挙げて川上段階からプロジェクトの情報収集を行い、それを共有・推進していく仕組みを構築していく必要がある。
- 多様な個別プロジェクトの段階ごとにタイムリーでオーダーメイドな支援を行っていく必要がある。
- 政府としてあらゆる施策を総動員して民間企業の支援を継続する必要がある。

基本的考え

官民一体となった連携

政府としてあらゆる施策を総動員し民間企業の取組を支援。民間企業のイニシアティブが前提。

川上段階からの参画・関係省庁の連携

- ・総合的な広域開発はインフラ輸出の究極の川上。複数プロジェクトを生み出す可能性あり。早期関与により日本企業参画の可能性も高まる。
- ・関係省庁の政策ツールの連携。

プロジェクト毎に適した支援

個別プロジェクトの実現は多様であり、段階に応じタイムリーでオーダーメイドな支援を行う。
(マスタープラン作成段階、プロジェクト形成段階、プロジェクト実施段階など 多種多様)

今後の方向性：政府を挙げての情報収集・共有・推進

- ・日本・現地それぞれでそれぞれ関係省庁・機関を挙げてのプロジェクト発掘(情報収集)。
- ・上記情報を広く関係省庁間や官民で共有する仕組みを構築。
- ・各プロジェクトに応じ、適切な関係省庁・機関が中心となって推進。(人的・予算的リソースの総合活用)