

平成 26 年 4 月 10 日（木曜日）

## 国土交通委員会

○委員長（藤本祐司君） ただいまから国土交通委員会を開会いたします。  
株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法案を議題といたします。  
本案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますので、これより質疑に入ります。  
質疑のある方は順次御発言願います。

○太田房江君 おはようございます。自由民主党の太田房江でございます。  
今日は、質問の機会をいただきまして、誠にありがとうございます。質問に入ります前に、一言申し上げたいと存じます。  
去る 3 月 30 日の朝、沖ノ鳥島の工事現場で痛ましい事故が起きました。現在も行方不明のお二人の捜索が続いておる状況です。お亡くなりになった 5 人の方々と御遺族の皆様にご心からお悔やみを申し上げますとともに、行方不明のお二人の御無事をお祈り申し上げたいと存じます。また、原因究明と再発防止、これに万全を期していただきたいと存じます。

それでは、質問に入ります。

今日の議題となっております株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法案の審議に当たって、まず、私の問題意識を申し上げたいと存じます。

我が国は資源小国です。これまで競争力のある物づくり産業が生み出した物を輸出して、エネルギーや食料などの資源を海外から買い、経済の成長を支えてまいりました。しかし、この基本的な構図が今大きく揺らいでいます。すなわち、3.11 以降、輸入するエネルギーの総価格は増加をし、2013 年で約 27 兆円、エネルギーを買っている。原発停止に伴う想定を超えた増加分は 3.6 兆円と言われております。

一方で、物の輸出は、円安にもかかわらず、物量ベースでは伸びておりません。結果として、年間の貿易収支は 11.5 兆円の赤字に陥りました。2011 年に 31 年ぶりに赤字に転落をして以降、3 年連続で赤字幅は拡大を続けております。我が国製造業の海外生産比率は既に 20% を超え、グローバル化は更に進むということを考えますと、当面この傾向は続くと考えざるを得ないでしょう。

したがって、今大事なことは、アベノミクスの成長戦略を成功させ、新しい輸出産業をつくること、実力あるインフラ産業などは海外に展開をして、現地でビジネスをして、日本国内に利益を還元すること、さらに、観光産業のように、海外から人を呼び込み、日本に利益をもたらす産業を振興すること、これらの総合力で海外の活力を

我が国に呼び込み、我が国の外貨獲得の力を充実させることであると考えます。今回の法案は、このような問題意識に沿ったものであり、こうした観点から幾つか質問をさせていただきます。

まず、民間企業との関係です。

海外においてインフラが充実すれば、その国の発展のために大いに役立つでしょう。けれども、私は、それだけではなく、同時に、日本の企業がこれまで蓄えてきた技術やノウハウを生かして海外市場を獲得していくというウイン・ウインの視点が大切だと思うのです。そして、これを支援しようとする施策は、民間のニーズに合ったものでなくては効果が期待できません。

そこで、お尋ねをいたします。この法案の検討に先立って国土交通省では当然民間企業の声を把握されていると思いますが、どのような内容だったのでしょうか。お願いをいたします。

**○政府参考人（稲葉一雄君）** お答え申し上げます。

本法案の検討に当たりましては、平成 24 年 5 月から民間企業の代表者にお集まりいただきまして有識者懇談会を開催するなど、幅広くインフラ輸出関係企業、具体的にはインフラ企業であり、あるいは銀行であり、あるいは商社でありますけれども、これらの企業の皆様の御意見を伺ってまいりました。

その結果、多くの企業の皆様が運営型プロジェクトのリスク対策、これを課題として挙げられまして、政府によるプロジェクトへの出資と事業参画を求めていらっしゃいました。

具体的に申し上げますと、まず第一に、民間のみで出資するにはリスクが大きい、したがって国も出資してリスクを分担してもらいたい。第二に、トラブル発生時の相手国との交渉力を高めるためにも国の参画を望みたい。第三に、国の参画によって海外進出をちゅうちょしている日本企業も踏み出せるようになる。このような御意見が多くございました。

これらの御指摘も踏まえまして、インフラシステムの海外展開の促進の観点から、今般、機構の設立を検討し、予算を要求し、法案を提出するに至ったものでございます。

**○太田房江君** お答えのとおり、民間企業の方はインフラ海外展開に当たって支援を必要としていると、こういうことであつたと理解しましたが、一方、この分野では、円借款を始めとする ODA、J B I C、国際協力銀行、さらには N E X I、日本貿易保険などが大きな役割を果たしてまいった分野です。国による支援としてはこういった既存の機関で十分であるという声もあると思います。

そういう中で、今回、新たな機構をつくる意義はどこにあるのか、大臣にお答え願えれば幸いです。

**○国務大臣（太田昭宏君）** かなりインフラシステムの輸出は状況が変わってきたという感をしております。

私自身も海外、東南アジア諸国、ミャンマーやタイやベトナム、インドネシア等に行かせていただきましてトップセールスを進めてきたところでもありますけれども、技術力は評価する、高いと、しかし値段がまた高いという声が出ておりまして、なかなかこれをクリアするということが困難な上に、我が国の企業の参画が期待されているというのは、今までは下物といいますか、インフラ自体を造るというのをODAによってやってくるということが多かったんですが、その上の、果実とは言いませんけれども、一体となった運営という面ではほかの国に実はそれを取られてしまってきているということで、激しい競争が今世界で行われているという状況にもございます。

我が国のこのノウハウが生かすということが大事なんです、整備が長期にわたるということ、そして運営段階で需要リスクがあるということ、政府の影響力が現地で大きいものですから、これらに対応していわゆる政治リスクというものを少しでも少なくしなくてはいけない、商業リスクということも少なくしなくてはならない、その上に自然災害リスクというものもこれを極度に抑えなくてはならない。リスクを抑えるには、国がかなり前面に出て相手国の政府という人たちとも話し合いをしながら、そして仕事を取って安定して、今度はシステムの問題もありまして、なかなか商慣行、制度の問題も違いますものですから、私もベトナム等に行ったりして、具体的に政府の要人に支払が遅延しているとかいろんなことについてはそれを打ち込む、そうすると、その人が初めて手を打っていただいて、困り果てている現場の企業というのは大変助かって仕事ができるというような状況もございます。

そういう意味で、今までのJBIC、そしてJICA、そしてNEXI、これらについてはずっと経験も豊富でやってきたんですが、今申し上げました政治リスクや、あるいは自然災害リスクや、あるいは商業リスク、そして激しい競争、こういう中で、この体制だけでは極めて不十分であると。JBICは融資を、JICAは主にODAを、NEXIは民間企業による輸出や投融資のリスクを補填する保険業務をというそれぞれの立場を生かしながら、この今回成立させていただきます機構と連携を取って我が国のインフラの海外展開を促進したいというのが今の私たちの考えでございます。

**○太田房江君** 大臣は実際に現場に行かれて、そして激しい競争の中で官民一体となってこのリスクを軽減する必要があるということで今回の機構の設立に立ち至られたと、こういうお話でございました。

言わば、リスクマネーを官民一体で供給していこうと、こういうことであるわけですが、もう少し突っ込んでその性質を考えてみますと、長期継続というキーワード、これは大臣もおっしゃったとおりですけれども、この言葉が浮かんでまいります。つまり、機構が出資するときには短期的に利益を上げて売り抜ける、こういう従来のファンドとは異なるわけで、長期に及ぶ事業期間を通じ現地での事業を継続して支援するということで、民間企業と共同でリスクを分担、軽減するということであると思います。そして、それができるなら、この機構の本質的な価値になり得るのではないのでしょうか。

また、あらゆるビジネスにとって、今日、意思決定の迅速性も重要だと考えます。とりわけインフラ市場では地域独占的なプロジェクトが多い、平たく言えば、ある事業を一旦ある国が取ってしまうともう別の国は入れなくなる場合が多いと、こういう特徴がございます。そのような分野で我が国企業の参入を促進しようとするからには、一緒にプロジェクトを支える金融機関に対しても迅速な意思決定を促していく、それくらいの覚悟が要るのではないのでしょうか。

すなわち、この機構が担うべき役割として、長期継続という視点、迅速性という視点が重要というふうに考えますが、この点についてどうお考えでしょうか。また、国土交通大臣が定めることとなる支援基準にどのように反映することになるのでしょうか。

**○副大臣（野上浩太郎君）** 先生御指摘のとおり、機構は交通と都市開発の運営型プロジェクトを対象としておりますので、まず、整備に要する期間が非常に長いということ、それから、その後の運営に関する資金回収を前提としますので、長期にわたる継続的支援が不可欠と考えております。また一方、他国との激しい競争ということもありますので、投資判断を行う海外交通・都市開発事業委員会の迅速性という視点も極めて重要になります。

また、今お話のありました国土交通大臣が定める支援基準につきましては、政策的必要性、それから民業補完性、それから長期収益性の3つの観点を盛り込む方針といたしております。

今先生御指摘の点、極めて重要な点だというふうに思いますので、この長期継続的な支援、迅速性という視点について反映するように、関係省庁とも相談をしながら検討してまいりたいというふうに思います。

**○太田房江君** ありがとうございます。

今度は別の角度から、実際のプロジェクト組成の過程に即して考えてみたいと思います。

インフラ海外展開の分野では、ものをつくったり売ったりする川中で勝負をするだけでは勝てません。つまり、現地の政府がプロジェクトを具体化して発注に至るまでの川上も大切。さらには、インフラによるサービスの提供や料金の徴収、メンテナンス、つまりOアンドM、オペレーション・アンド・メンテナンスといった川下に食い込んでいくことも大変大切というわけです。

この機構は川下の支援を主な目的としておられると思いますがけれども、ここでは川上に関連して二点お尋ねをしたいと思います。

一点目は、国際標準化についてです。そもそもインフラというのは現地の生活に深く根差して展開していくものでありますから、こちらの価値観をそのまま持ち込むだけではなくて、必要があれば相手国のニーズに適合させるということが重要です。一方で、相手国が国際競争を行おうとしても、我が国が不利な基準、スタンダードが前提とされたのでは勝負になりません。この点、今までのところでは欧州勢に一日の長がありそうな気がいたします。我が国の技術、システムの国際標準化というこの川上の部分についてどのようにこれまで取り組んでこられ、今後どうしていかれるおつもりなのか、お聞かせいただきたいと思います。

川上に関して二点目。企業のみからいたしますと、この川上というのは相手国の政府や企業に対するプロモーション段階であります。もちろんこの段階に力を入れることも大切ですが、その後続くプロジェクト開発段階、これも大事なわけです。この段階では、用地取得を含めて相当の費用も掛かってまいりますので、ここをどう乗り越え、そしてプロジェクトファイナンスが組成できるかというのが、このプロジェクトを受注できるかどうかの鍵になってくると思います。

例えば、JR東海が現在テキサス・プロジェクトと称して展開をしている新幹線システムの輸出でございますが、このプロジェクトも現在、開発段階にありまして、コンサルティングそのものに長期多額の資金を要するというふうに伺っています。そこで、新機構の支援により受注に成功すれば新幹線システム、つまりジャパン・ブランドの輸出が実現できると、こういうことになるわけです。

今回設立しようとしておられる機構は、このプロジェクト開発段階についてどのように支援をしようとしておられるのか、さきに申し上げた国際標準化と併せてお答えいただきたいと思います。

○政府参考人（稲葉一雄君） お答え申し上げます。

まず、我が国の技術、システムの国際標準化について御質問がございました。先生御指摘のとおり、インフラの海外展開におきましては、我が国規格の国際標準化などソフトインフラを積極的に展開することが極めて重要であると考えております。

国土交通省ではこれまで、まず国際機関や標準化団体に参画いたしまして、我が国の提案への支持者を増やす努力、それから相手国でセミナーを開催したり、あるいは相手国に専門家を派遣いたしまして、相手国において日本の規格が普及するように努力すること、このようなことを進めてまいりました。我が国の技術、システムの国際標準化、あるいは相手国でのスタンダードの獲得と、このようなことを目指して進めてきたわけでございます。今後につきましても、このような技術、システムの国際標準化は、政府の果たすべき役割といたしまして引き続きより積極的な展開を図ってまいりたいと、このように考えてございます。

また、川上に関する第二点目といたしまして、プロジェクト開発の段階における支援について御質問がございました。

インフラシステム輸出の推進に当たりましては、プロジェクトの構想段階、案件形成段階、実施段階のそれぞれにおきまして適切な措置を講ずることが重要と考えております。案件形成段階や、あるいは実施段階におきましては、日本の技術規格の標準化あるいは事業リスク軽減方策等の日本企業の進出を支援する措置等を進めてまいります。また、日本企業が直接出資する案件、これを前提といたしまして、このような案件に対しまして、本法案に基づきまして、民間企業等とともに機構による出資や事業参画を通じた支援を提供することも想定しております。

また、先生御指摘のテキサス・プロジェクトについては承知してございます。このテキサス・プロジェクトも含めて、個々のプロジェクトに対する機構による支援の可否につきましても、今後、国土交通大臣が定めます支援基準や、この支援基準に基づく機構の支援委員会の判断等によって決定されることになると、このように考えてございます。

**○太田房江君** 今後の検討による部分も多いということですが、是非ともリスクを取って、海外市場に飛び込む民間企業を支援するという視点を大切にしていきたいと存じます。

さて、関係省庁との連携について少し伺います。

この機構が支援しようとしているのは海外の案件で、伸びていく市場に向かっていくとき一番大切なことは、日本チームが目標に向かって得意技を持ち寄り、連携、団結することだと思います。ところで、この法案では機構の支援決定の認可に当たって、国土交通大臣が外務大臣、財務大臣、経済産業大臣に協議をするということが規定されております。この支援スキームが有効に機能するためには、この協議が、これまでのように消極的権限争議というものをやるのではなくて、連携、団結を促す協議ということになることが鍵になると考えます。

こうした関係省庁間の連携について、国土交通省のお考えをお尋ねいたします。

**○大臣政務官（中原八一君）** インフラシステムの海外展開の促進には、我が国の外交政策や対外経済政策が密接に関連する上に、複数の関係プロジェクト間の連携が必要となる場合がありますが、このため、関係省庁間が連携して取り組むことが重要でございます。

本法案におきましても、委員御指摘のように、支援決定等に関する関係大臣への協議や行政機関の長による相互連携、協力が規定されているところではありますが、既に関係府省庁間では様々な場を通じて情報共有と連携の確保が図られております。また、官房長官が主催する関係閣僚会議である経協インフラ戦略会議、インフラ分野ごとの海外展開を推進するための協議会、個別のプロジェクト、それぞれのレベルにおいて関係府省庁間にて情報共有と連携を図っております。

これらの枠組みも十分に活用しつつ、関係省庁間の連携を確保してまいりたいと考えております。

**○太田房江君** ありがとうございます。

これまで繰り返し申し上げてまいりましたように、新しい機構が我が国の未来のために役立つには、民間企業を的確にサポートしていくという方向性が大前提となります。さらに、必要があれば支援対象を拡大する。下水道の話も出ているようですが、大臣がお得意の相撲で言えば、土俵を広げるということを含めて、大臣自らが先頭に立ってしっかりとリードをしていただきたいと思いますと考えております。ちなみに、私は土俵には立てませんでした。済みません。

例えば、鉄道で今インフラ受注が大変激烈な競争下でございますけれども、この分野ではフランスやドイツといったライバルに水を空けられているのが現状です。今後は韓国や中国といった競争相手の動きも活発化してくるでしょう。

さらに、今日は時間の都合で立ち入りませんが、本来、インフラの海外展開は文化の輸出という側面もございます。例えば、日本の鉄道システムというのは、単にA地点からB地点に人や物を運ぶということではなくて、そこに安全性、信頼性、きめ細かなサービスが織り込まれております。これらを実現するのは人であって、人材の育成も大切な課題になってまいります。

折しも先週、4月3日にはJR東日本のグループ会社がイギリスの高速鉄道新幹線計画、HS2プロジェクトのコンサルティング契約締結にこぎ着けました。HS2、ハイ・スピード・ツー・プロジェクトは、ロンドンとバーミンガムを新幹線で結ぶ総額8兆円に上る大計画であります。元々、日本の鉄道技術がイギリスから輸入されたとい

うことを考えますと感慨深いものがあるわけですが、このように、日本のインフラ技術とノウハウは世界をより良い場所にするために今後様々な分野で大きく役立つものと考えます。

そこで、最後に大臣にお伺いをしたいと存じます。新しい機構が存在意義を発揮するためにも、何といたってもまずは成功事例を早急に具体化すること、これが大切だと思います。未来を明るくするための御決意をお願い申し上げます。

**○国務大臣（太田昭宏君）** おっしゃるとおり、日本の、例えば鉄道におきましても、高い技術を誇る、そのハードに加えまして、極めて正確な運営という、東京駅に新幹線が着く、そうすると、ぱっと掃除の方たちが乗る、そして全部シートを替える、そして僅かの、もう瞬時にそれをやり遂げる、そして一礼して去っていくと。これ自体を実は見に来る方たちが海外にはいる。そうしたことも含めて、技術とともに運営、そしてまたそこに行われる礼儀、そうしたことも含めて日本の優れたものというのが海外展開をしていくという、いよいよ大事な大事な攻防戦といえますか、チャンスが巡ってきたというふうに思っています。

この機構を活用して、このように優れた日本のインフラを海外に展開して相手国にも喜んでいただけるというものをつくる、そして、さすが日本と、こういうふうに言われるようなものをつくり上げることにつなげていきたいというふうに思っております。私もその先頭に立ちたいと決意をしております。

**○太田房江君** ありがとうございます。

以上で質問を終わります。

---