

第1章 日本の高速鉄道輸出政策

本章では、近年の日本における高速鉄道輸出政策がどのような背景で行われてきたかを述べるとともに、具体的にどのような政策として実行されてきたかを概略することを目的とする。

1. 麻生政権の「成長戦略」の一環としての高速鉄道輸出

日本で高速鉄道輸出が経済政策の一環として盛り込まれたのは、自民党の麻生太郎政権下における2009(平成21)年6月23日閣議決定¹である。麻生政権は、「金融危機後の世界経済を見通し、産業構造・雇用構造を大きく転換することによって過度に外需に依存した経済成長から新たな持続的成長へと移行すること²」を経済政策の課題の1つとしている。具体的には、アジアをはじめとする広域インフラ整備にわが国の優れた技術力・産業力を生かすことで、世界の再成長の果実を国内へと取り込むことを狙いとしている。

同閣議決定は、第2章において「成長戦略」の推進を掲げ、その方法の1つに「低炭素革命」を目標としている。主な施策として、太陽光発電の推進、エコカーの需要拡大、レアメタル等のリサイクル普及などが挙げられている。とりわけ交通に関しては「低炭素交通機関の世界最速開発・最速普及、低炭素交通インフラ整備等の集中対策、我が国高速鉄道システム等の海外展開、公共交通機関の利用促進、コンパクトで人と環境に優しい都市・地域づくり」が挙げられている。

この閣議決定に基づき、2009(平成21)年9月1日には国土交通省鉄道局に「鉄道国際戦略室」が設けられるなど組織改編が進むこととなった³。

¹ 首相官邸「経済財政改革の基本方針2009について(平成21年6月23日閣議決定)」
<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizai/kakugi/090623kettei.pdf>

² 同上, p.1-2

³ 国土交通省「鉄道国際戦略室の設置について(平成21年8月28日)」
http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo01_hh_000017.html

2、民主党政権の「新成長戦略」と組織改編

2009(平成 21)年 8 月 30 日に実施された第 45 回衆議院議員総選挙の結果、民主党が 308 議席を獲得し、自民党から民主党への政権交代が起こった。

鳩山由紀夫内閣の退陣後、菅直人内閣は、2010(平成 22)年 6 月 18 日に「新成長戦略～元気な日本復活のシナリオ～」を閣議決定した。

この新成長戦略では「7 つの成長分野の基本方針と目標とする成果」を掲げ、その 1 つに「金融戦略」が挙げられている。金融戦略の 1 つとしてアジアにおけるパッケージ型インフラ海外展開の必要性を唱えている。これは、アジアを中心とするインフラ需要に応えるため、「ワンボイス・ワンパッケージ」でインフラ分野の民間企業の活動を支援する枠組みを整備することである。具体的には「国家戦略プロジェクト委員会(仮称)」を設置し、経済効果の検証や省庁間の政策調整や調査・審議を行う。また、「インフラプロジェクト専門官(仮称)」を重点国の在外公館内に指名するなど海外拠点の強化も謳っている。

この閣議決定に基づいて、内閣官房長官および国家戦略担当大臣を議長とする「パッケージ型インフラ海外展開関係大臣会合」が 2010(平成 22)年 9 月 28 日に初めて開催された。同年 11 月 16 日に開催された第 4 回会合では鉄道分野の強みと課題について話し合われた⁴。

また、インフラの海外展開に向けて国土交通省の組織改編が進んだのもこの時期である。2011(平成 23)年 7 月 1 日、国土交通省は高速鉄道や省内各局のインフラ輸出を取りまとめる国際統括官の役職を新たに設け、総合政策局に「国際政策課」と「海外プロジェクト推進課」を新設した⁵。また、2012(平成 24)年 4 月 1 日には国土交通省鉄道局に「国際課」を設置し、国際課内に知的財産対策企画調整官が新たに設けられた⁶。

⁴ 首相官邸「第 4 回パッケージ型インフラ海外展開関係大臣会合」

<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/package/dai4/siryou1.pdf>

⁵ 国土交通省「国土交通省における国際関係事務について」

http://www.mlit.go.jp/kokusai/kokusai_tk1_000081.html

⁶ 真子和也『鉄道インフラの輸出 ―新幹線を中心に―』

http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_3533031_po_20120106.pdf?contentNo=1

3, 第2次安倍政権の「日本再興戦略」と高速鉄道輸出の方針

2012(平成24)年11月14日、民主党の野田佳彦首相は国会で衆議院の解散を宣言し、同年12月16日に第46回衆議院議員総選挙が実施された。選挙の結果、自民党が圧勝して再び政権交代が起こり、12月26日に第2次安倍晋三内閣が発足した。

第2次安倍政権はアベノミクスと呼ばれる経済財政政策を推進するため、「三本の矢」を放つことを宣言した。この三本の矢は、「大胆な金融政策」(第一の矢)、「機動的な財政政策」(第二の矢)、「民間投資を喚起する成長戦略」(第三の矢)からなり、これらを相互に作用させて経済の好循環を生み出すというものである。この第三の矢の成長戦略である「日本再興戦略」が2013(平成25)年6月14日に閣議決定された。日本再興戦略には3つのアクションプランが掲げられており、その中の「国際展開戦略」の1つとして鉄道を含むインフラ輸出が取り上げられている。国際展開戦略では、市場開拓のターゲットを3つの地域に絞り、それぞれの地域の経済発展の度合いに応じた市場開拓を進めていくとしている。

これに先立ち、同年3月13日より「経協インフラ戦略会議」が開かれており、5月17日の第4回会議において「インフラシステム輸出戦略」が決定された。日本再興戦略においては、このインフラシステム輸出戦略を迅速かつ着実に実行することも目標としている⁷。

次に、具体的にどのような政策がとられているのかについて、国土交通省の取り組みを参考にしながらまとめていくことにする。

4, 海外展開戦略の具体的施策

4-1, 官民一体となったトップセールス

国土交通省は、インフラの海外展開において、まず川上から参画して相手方のニーズを汲み上げ、これに合わせた提案や日本の技術の安全性や信頼性、運営段階を含めたトータルの費用対効果の高さなどを適切に情報発信することが必要であると述べている。そこで、トップセールスやセミナ

⁷ なお、日本再興戦略とインフラシステム輸出戦略は2014(平成26)年6月24日に改訂されたが、高速鉄道輸出について大きな方針転換はなかったようである。

一の機会を活用し、相手国の理解を深めていく必要があるとしている⁸。

2012(平成24)年1月11日には前田武志国土交通大臣がインドを訪問し、トリベディ鉄道大臣と会談した。この会談によって、両国間の協力を加速させるため事務次官級の会議が設置されることが合意された。併せて同年1月13日には高速鉄道セミナーが開催され、日本側から高速鉄道の整備スキーム・経済効果・安全性についてのプレゼンが実施された。

2013(平成25)年度においては、太田昭宏国土交通大臣がミャンマー・シンガポール・タイ・ベトナム・インドネシアを歴訪し、相手国のトップや国土交通分野を担当する閣僚との協議や意見交換を通じ、我が国インフラのトップセールスに取り組んだ⁹。他にも、諸外国の大臣等要人の来日・表敬といった機会や、セミナーの開催や新興国等の要人招聘を通じ、わが国のインフラの優位性に関する発信に積極的に取り組んでいる。特に2013(平成25)年9月に東京において開催された「第8回APEC交通大臣会合」に際しては、APECに加盟する21の国と地域の交通担当大臣等が一堂に会する機会を活用し、「テクニカルツアー」として陸海空の交通インフラを紹介する5つのコースを用意した¹⁰。また、わが国のインフラについての情報発信を行うとともに、官民が連携してインフラ輸出を進めていく場として、水・鉄道・道路などのそれぞれの分野で海外官民協議会が設置された。

4-2、公的金融支援制度の確立

一般的に、鉄道の敷設には長期かつ多額に資金調達が必要であり、高速鉄道の輸出にあたっては公的金融支援制度の確立が急務であった。

2010(平成22)年4月28日には「株式会社日本政策金融公庫法施行令の一部を改正する政令」が公布・施行された。これに伴って、国際協力銀行は今後日本企業が先進国における主要都市を連絡する高速鉄道に関する

⁸ 国土交通省編『国土交通白書2014』, p.308

⁹ また、国土交通副大臣・国土交通政務官も、アジア諸国をはじめ英国、米国等各国の要人に対して働きかけを実施した。

¹⁰ 国土交通省編『国土交通白書2014』, p.298

現地事業主体に対して、融資を行うことが可能となった¹¹。

また、2011(平成 23)年 5 月 2 日には株式会社国際協力銀行法が公布・施行され、国際協力銀行(JBIC)が先進国における高速鉄道および都市鉄道に関する設備の輸出に対して、すなわち海外の輸入者に対して融資を行うことが可能となった¹²。

4-3、国内事業者の支援体制強化

わが国の企業がインフラ輸出にあたって障壁となっているリスクを軽減し、参入を促進するための取り組みも行なわれてきた。日本再興戦略の一環として財政投融资の産業投資に 585 億円を新たに計上し、需要リスクに対応し、出資と事業参画を一体的に行う機関を創設するために 2014(平成 26)年 4 月 18 日に株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法が施行された。新会社は国土交通大臣の認可を経て同年秋にも設立される見通しである。新会社は政府が株式総数の半分以上を常時保有し、国交相が支援事業の決定認可や支援基準の策定、監督命令だけでなく、支援対象の現地事業体に建設資金の供給や運営・維持管理にたけた人材の派遣を行う。国際協力機構(JICA)の円借款や国際協力銀行(JBIC)の融資に加え、政府が民間と共同で事業者に出資するなどの支援も行う。

また、国土交通省に「海外建設ホットライン」を設置し、海外建設プロジェクトにおける施工技術、施工管理マネジメントの課題に関する我が国企業からの相談に答えている。さらに、海外建設市場データベースの拡充、在外公館からの建設産業情報の収集、建設・不動産企業の海外 PPP 事業への参画のための戦略検討を実施している他、我が国建設・不動産企業の海外におけるビジネス環境整備のための法制度整備を支援している¹³。

¹¹ 株式会社国際協力銀行「日本企業が行う先進国における都市間高速鉄道事業への投資金融の供与について」

<https://www.jbic.go.jp/ja/information/news/news-2010/0428-2053>

¹² 株式会社国際協力銀行「株式会社国際協力銀行法の成立について」

<https://www.jbic.go.jp/ja/information/news/news-2011/0428-2082>

¹³ 国土交通省編『国土交通白書 2014』, p.299