インフラ輸出戦略と
それを支援する公的金融

大和総研　金融調査部
主任研究員
中里　幸聖

「質の高いインフラ投資」をアジアで推進

- 近年、わが国ではインフラ輸出の推進を提唱。
  - 2010年：約10兆円→2020年に約30兆円を目標。

- 1100億ドルの「質の高いインフラ投資」をアジアで！
  - JBIC（国際協力銀行）にインフラに関するリスクマネー供給機能新設、ADB（アジア開発銀行）の融資能力増強などを伴う。
  - 中国主導のAIIB（アジアインフラ投資銀行）を意識した金額、「質の高い」は差異化戦略と言える。

インフラ輸出推進の背景

- いわゆる新興国、特にアジアの成長を取り込み、わが国の経済成長に繋げていこうという試み。
  - 2010～20年までの間にアジア地域で総額約8.3兆ドルのインフラ投資を行うべき（ADB提言）。
- 国内ではインフラが概成し、新規投資よりも維持・更新投資に比重が移行しつつある。
- 日本企業の新興国などへの進出に際し、現地のインフラが不十分であることが進出や事業拡大のネックになっている。
- わが国は、インフラの企画から建設・運営までの全体を一括して手掛ける事業方式においては、欧米先進国や中韓に後れを取っていると考えられている。

インフラ輸出を資金面から支援する主な公的機関

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	1兆3,910億円	7兆8,321億円	1,044億円	119億円	37億円
職員数	533名	1,845名	145名	21名	約15名
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1）設立年月は現在の組織について。JICA、JBIC、NEXI は前身となる組織や機能が存在。
（注2）資本金は億円未満を四捨五入。
（注3）職員数は2014年度末あるいは2015年度当初（JICTは発足時）。NEXI は役職員数。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

高速鉄道分野での最近のインフラ輸出の動き

- インド初の高速鉄道建設となるムンバイ―アーメダバード間（約500キロ）は、日本の新幹線方式を採用することで2015年12月に合意。

- 米国テキサス州では、民間主導で、ダラス―ヒューストン間（約385キロ）の高速鉄道計画が進行中。東海道新幹線のシステムをベースとした技術の採用を前提。

- 米国東海岸のメリーランド州では、ボルティモア―ワシントン間（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引く構想（将来のニューヨーク延伸も視野に入れる）。

- インドネシアの首都ジャカルター バンドン間（約140キロ）を結ぶ高速鉄道の受注で、日本勢は中国勢に敗北。

わが国の利益と現地国のメリットの両立

・インフラ輸出を個別案件レベルで考えた場合、わが国の利益と現地国のメリットの両立を実現できるかどうかが重要となる。

・わが国でインフラ輸出を提唱する際、パッケージ型輸出とセットになって語られることが散見されるが、注意が必要である。

インフラ輸出推進と資本市場との関係

- 公的金融の資金調達を通じて
  - インフラ輸出戦略を支援する主な公的機関（ADBや世銀などの国際機関も含む）は資本市場から資金調達をしている。
- 年金運用の運用先の一つとして
  - 公的年金、企業年金とも運用先の多様化を進めており、リスクーリターン特性が伝統的資産と異なるインフラファンドは有望な投資先と考えられている。
- 個人投資家の投資対象として
  - 現時点では、東証のインフラファンド市場には上場銘柄が無いが、将来における海外のインフラファンドの上場も想定している。
  - インフラ輸出に関連の深い企業を対象とした投資信託や、直接的にインフラファンドを対象とした投資信託の組成などが期待される。