

インフラシステムの海外展開の動向

1. はじめに

平成 28 年 7 月号の「建設企業の海外展開」で、2015 年度の（一社）海外建設協会会員企業 48 社の海外工事受注実績と、今後注目されるプロジェクトについて「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」により紹介した。建設業を取り巻く環境は、2020 年の東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて国内での建設需要の拡大が期待されるが、海外については国内以上に継続性の観点から建設需要の拡大に期待が持てる。そこで、我が国の「インフラシステムの海外展開の動向」として、政府と国土交通省からこれまで公表された資料及び建設業ハンドブック 20166〔一般社団法人日本建設業連合会（日建連）〕等により、我が国の「インフラシステムの海外展開の動向」についてポイントを紹介する。

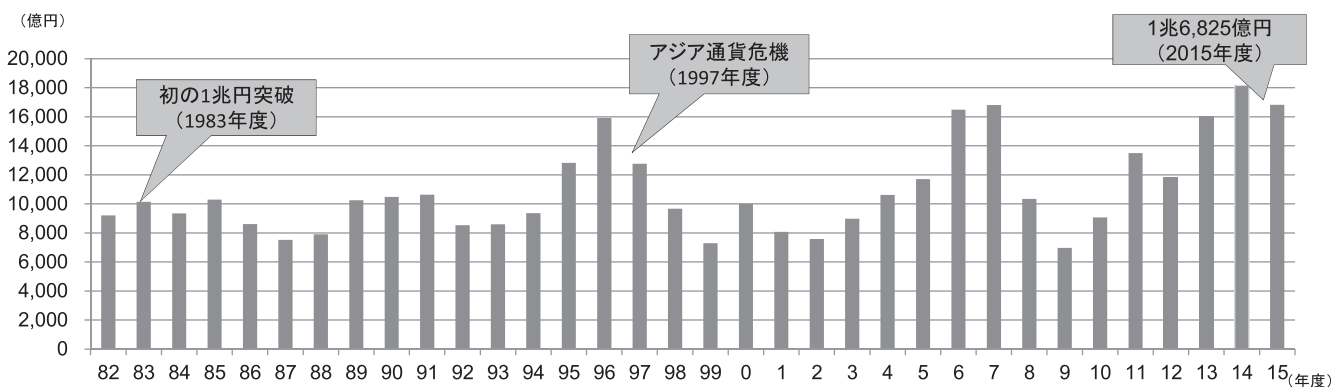
2. 建設業の海外展開状況

（1）我が国建設企業の海外受注実績の推移（図— 1、2 参照）

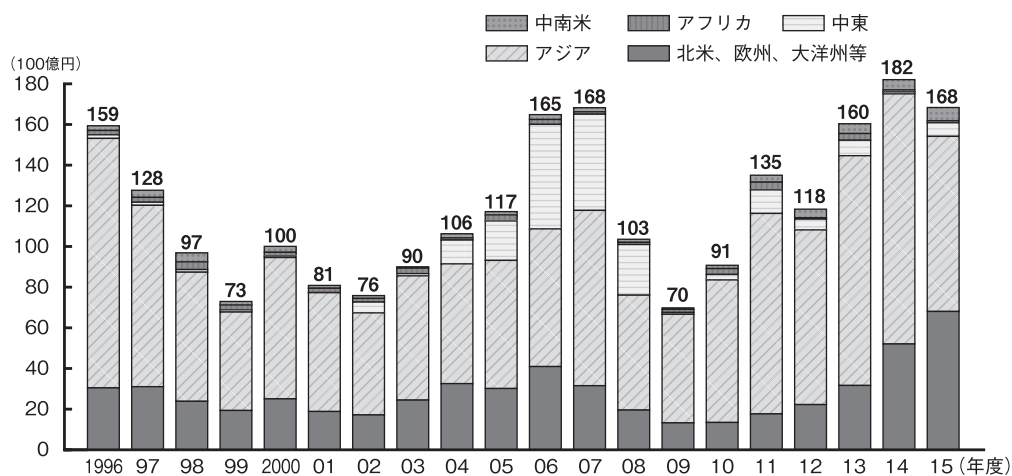
我が国建設企業は、耐震・免震技術、シールド等の高度な技術力、安全管理、工期の遵守等に優れているものの、受注額は過去数十年間にわたり 1 兆円前後の水準で推移している。

2000 年代半ばに中東地域を中心として受注額は大幅に増加したが、その後の世界的な景気後退の影響により急減した。

2010 年度（平成 22 年度）以降は、アジアや北米を中心に増加に転じ、2015 年度（平成 27 年度）は、前年度よりやや減少となったが、1 兆 6,825 億円の受注額となっている。



図— 1 我が国建設企業の海外受注実績の推移



(注) 現地法人の受注を含む

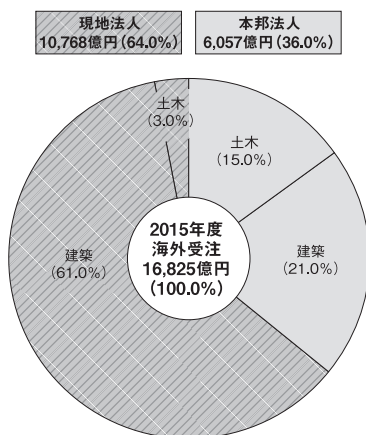
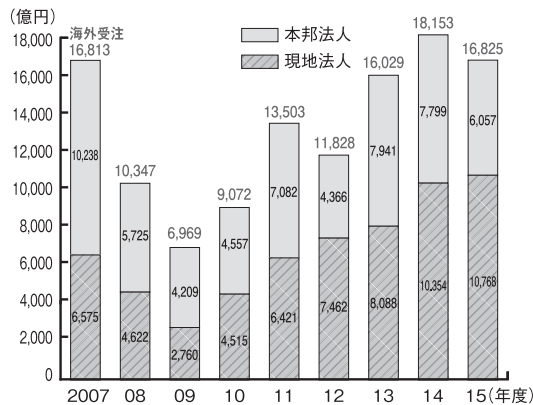
資料出所：海外建設協会「海外建設受注実績」

図— 2 我が国建設企業の海外受注実績の推移 (地域別)

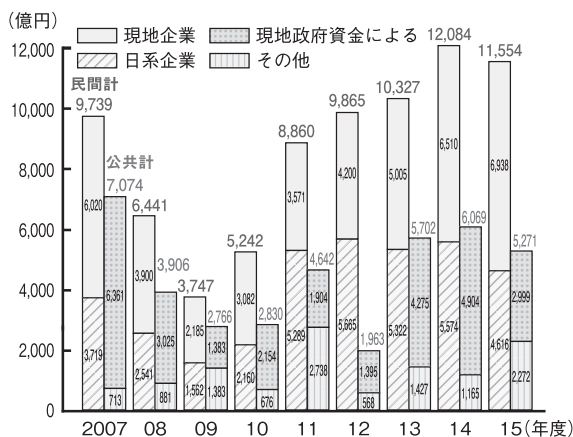
統計

日本の建設企業が海外工事を受注する場合、本邦法人（日本の本社）が受注するケースと現地法人（子会社）が受注するケースがある。近年は建築工事を中心に現地法人の受注が増加しており、2012年度（平成24年度）以降本邦法人の受注を上回っている（図—3参照）。

発注者別では、2010年度（平成22年度）以降、日系企業からの発注を中心に民間工事の回復が顕著である（図—4参照）。

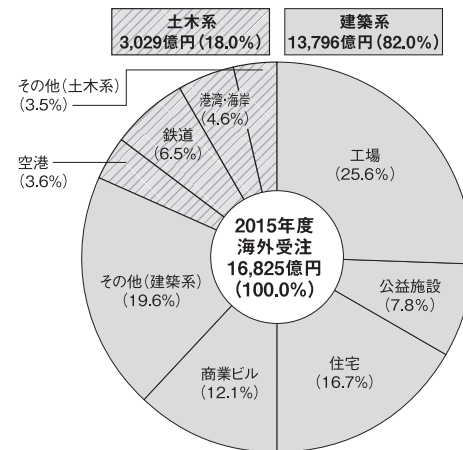


図—3 海外受注実績の内訳（本邦法人・現地法人別）



(注)「公共」の「その他」には、日本政府（有償・無償）、国際金融機関等からの資金による工事および日本政府発注工事を含む。

図—4 海外受注実績の内訳（発注者（民間・公共）別）



(注)「その他（建築系）」には、諸施設のリニューアル、内装工事を含む。
図—5 海外受注実績の内訳（プロジェクト種類別）

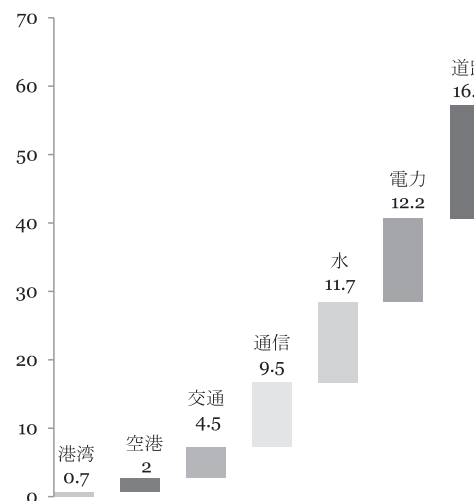
2015年度（平成27年度）の受注をプロジェクト構成比でみると、建築系が全体の8割以上を占めている（図—5参照）。

(2) 世界のインフラ分野の状況

国土交通省の「平成25年度海外地域別の市場分析に基づく我が国建設・不動産企業戦略構築業務報告書（平成26年3月）」より、世界のインフラ分野の状況を紹介する。

道路、電力、水をはじめとするインフラ投資は2030年までに57.3兆米ドルが必要とされており、道路では地方都市を結ぶ新規道路の大規模建設や刷新、隣国を結ぶ道路の建設、電力ではエネルギーアクセスの向上及び化石燃料を用いた伝統的な発電システムから再生エネルギーへ、電力グリッド（送電網）やパイプラインを通じて安全で効率よく供給する新施設のプロジェクトが各国で計画されている（図—6参照）。

(兆米ドル)



出典：McKinsey Global Institute, Infrastructure Productivity: How to Save \$1 Trillion a Year, Jan 2013 より PwC 作成

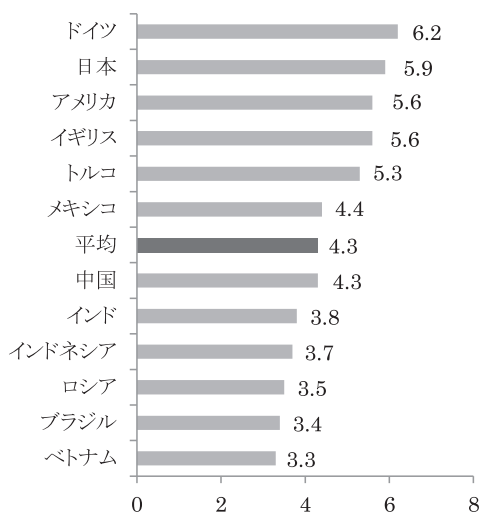
図—6 2030年までに必要な世界のインフラ投資額

世界経済フォーラムが世界各国の会員企業の経営者等へのアンケート調査及び統計的指標により行った日本を含む先進国のインフラの質的競争力（7を世界最高水準として7段階で評価）は世界の平均以上となっており、理論上インフラは既に整備されているため今後の成長は大きく見込めないとと言える（図－7 参照）。

今後のインフラ分野における生産高の年間成長率は、日本が年1%前後で推移する一方、新興国では5%以上成長すると見込まれている。インフラの質的競争力において平均値より下回っている中国、インド、ブラジル、インドネシア、ロシア、ベトナムなどで新規インフラの需要があると考えられる（図－8 参照）。

（3）我が国建設企業のこれまでの海外展開と建設需要予測

我が国の建設産業は、これまでその収益の大半を国内の大きな建設需要に支えられてきており、大手建設会社といえどもその構造に大きな違いはない。



出典：World Economic Forum, The Global Competitiveness Report8 (2013) より PwC 作成

図－7 世界のインフラの質的競争力

大手建設会社（日建連会員）の受注は、2015年度は15.0兆円の受注額の内、海外等は0.6兆円（本邦法人分）であった（図－9 参照）。

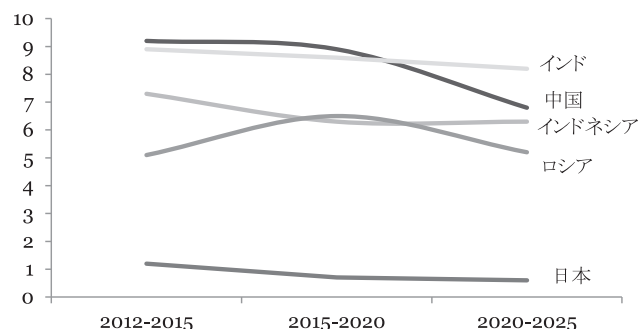
一方、これまで建設企業の収益を支えてきた国内の建設需要は低迷を続けてきており、東京オリンピック・パラリンピックの開催やインフラの老朽化に伴い一定の改築や更新による需要増は期待できるものの、成熟化した日本経済の下で、将来建設市場は縮小傾向で推移していくとみなければならない。しかし、新興国における建設需要は日本国内と比較して格段に多い状態が継続されることが予測される（図－10 参照）。

このような状況の下、建設企業があくまでも本業である建設事業と直接的に関連する分野で、長期的にこれまでと同様な収益規模を維持もしくは拡大していくためには、現時点では平均値10%程度で推移している海外事業展開を強化し拡大することが戦略の一つとして考えられる。

3. インフラ海外展開に向けた政府・国土交通省の方針

（1）政府全体の方針

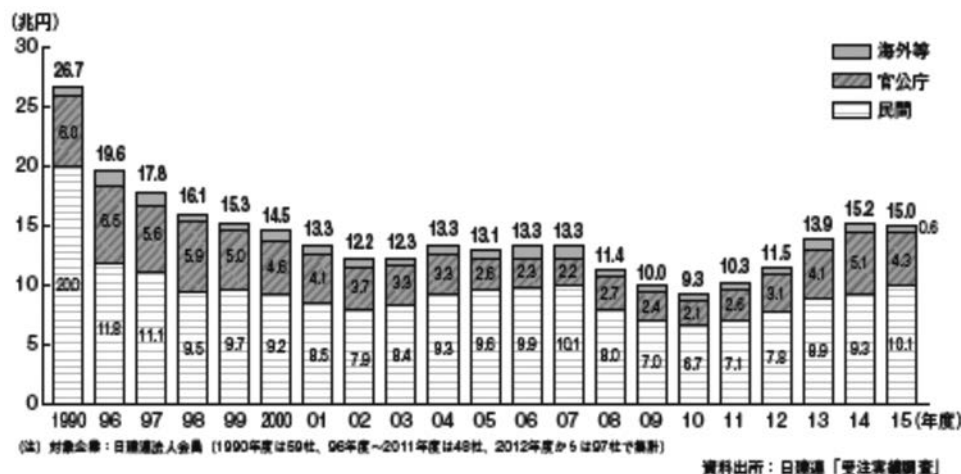
我が国の政府は、「日本再興戦略2016」（平成28年6月改訂）に



※日本の2020年のオリンピックは加味されていない。

出典：Global Construction Perspectives and Oxford Economics(2012) より PwC 作成

図－8 各国のインフラ市場の年間成長率（%）



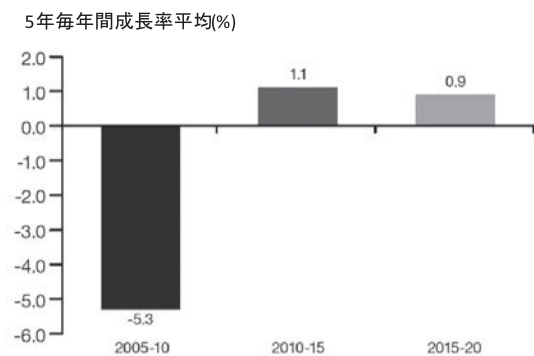
（注）対象企業：日建連法人会員（1990年度は50社、06年度～2011年度は48社、2012年度からは97社で集計）

資料出所：日建連「受注実績調査」

図－9 大手建設会社の工事受注額の推移

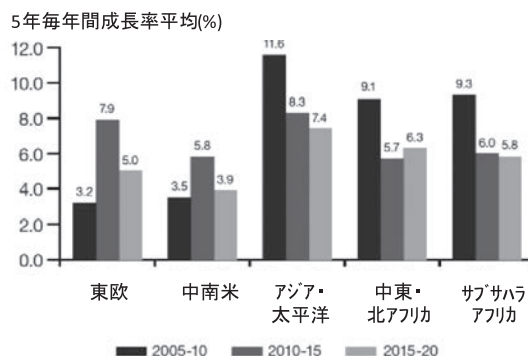
統計

日本における建設需要予測



Source: Global Construction Perspectives and Oxford Economics.

新興国における建設需要予測



Source: Global Construction Perspectives and Oxford Economics.

出典：Global Construction Perspectives and Oxford Economics (2011) より PwC 作成

図—10 国内及び新興国における建設需要予測 (2005～2020年)

において「質の高いインフラ投資」の推進と今後の資金供給の実施を掲げ、世界の膨大なインフラ需要を捉え、「IV 海外の成長市場の取り込み」の中間目標として『2020年に約30兆円の(2010年：約10兆円、2014年：約19兆円)インフラシステム受注(建設業の新規年間海外受注高2兆円)』達成に向け、官民一体となった施策を推進することとしている。

(2) 国土交通省の方針

国土交通省は、政府全体の戦略に基づいて国土交通分野の取り組みを深掘りし、海外展開の更なる拡大に向けて重要な点を明確化して、インフラ整備の横断的な実施主体となる建設業の海外展開の取り組みを強力に推進するため「インフラシステム海外展開行動計画」

を平成28年3月に策定した。これにより、我が国の強みである制度構築支援やその運営等に関わる人材育成支援等のソフト面での取り組みを強化することや事業分野の拡大や官民が連携した上流段階からの事業参画等による更なる市場拡大を進めるとされている。

4. おわりに

世界各国で図—11に示すような交通インフラや都市開発のプロジェクトが多数存在しており、民間企業が運営権を得てインフラの整備を行う方式(民間活用型)の海外プロジェクトに対する参入に向けて、今後更なる官民を挙げての取り組み強化に期待したい。

[文責：古澤]

	短期(1～3年後)	中期(3～7年後)	長期
高速鉄道	■インド・高速鉄道 (ブネ～ムンバイ～アーメダバード680km) ■マレーシア～シンガポール・高速鉄道(350km) ■タイ・高速鉄道(4路線1400km) ■ブラジル・高速鉄道(500km)	■インド・高速鉄道(6路線4000km)	■ベトナム・高速鉄道(1600km) ■米国・高速鉄道(11路線13700km) ■米国・リニア構想
都市鉄道	■インドネシア・ジャカルタ都市鉄道 ■ベトナム・ホーチミン市都市鉄道1号線 ■ブラジル・都市鉄道 ■カタール・都市鉄道	■インド・主要都市メトロ、LRT、モノレール ■ベトナム・ハノイ都市鉄道1号線・2号線 ■ミャンマー・ヤンゴン都市鉄道近代化	
高速道路幹線道路	■ベトナム・ファッパン～カウゼー高速道路	■インド・バンガロール～チェンナイ高速道路 ■トルコ・ダーダネルス海峡大橋プロジェクト ■インドネシア・チラマヤ新港アクセス道路	■インド・高速道路(18000km) ■インドネシア・高速道路(3100km) ■ベトナム・高速道路(5900km) ■ミャンマー・幹線道路
バス事業物流事業	■東南アジア・コールドチェーン対応の物流施設 ■インドネシア・ジャカルタ首都圏物流施設	■東南アジア・都市バス、高速バス ■ラオス(タイ国境)・ドライポート ■インド・鉄道による完成自動車輸送事業	■東南アジア・鉄道/空港フィーダーバス
船舶海洋開発	■ブラジル・海洋資源開発(ロジスティックハブの整備)	■インドネシア・浮体式LNG生産貯蔵積出施設 ■インドネシア・洋上石炭貯蔵・出荷システム ■インドネシア・内航海運	■ベトナム・洋上国家石油備蓄基地 ■インド・グジャラート州 シブプリサイクル ■タイ・内航タンカー ■ミャンマー・内陸水運船舶 ■インドネシア・チラマヤ新港
港湾ターミナル	■インドネシア・タンジュンプリオク港 ■ベトナム・ラックフェン港(ハノイ市近郊) ■ベトナム・カイレップ・チーバイ港(ホーチミン市近郊) ■ミャンマー・ティラワ港 ■ケニア・モンバサ港		
空港ターミナル	■ミャンマー・マンダレー国際空港 ■インドネシア・ジャカルタ首都圏空港 ■カタール・新空港	■ベトナム・ロンタイン空港(ホーチミン市)	
都市・住宅開発	■ベトナム・都市開発 ■マレーシア・都市開発	■中国・都市開発	

図—11 各国における主要プロジェクト(平成26年2月現在)