

建設企業の海外展開

1. はじめに

昨今、少子高齢化が急激に進行しているわが国においては、世界の旺盛なインフラ需要を取り込むことが重要な課題となっている。政府の経協インフラ戦略会議は、カーボンニュートラル、デジタル変革への対応等を通じた産業競争力の向上による経済成長の実現のため、「インフラシステム海外展開戦略2025」（令和2年12月10日）を策定し、中長期に亘る持続的なインフラ海外展開の実現に向け、企業におけるイノベーションの推進等、競争力向上に向けた取組みを、新型コロナウイルスの感染拡大による経済活動への影響を勘案しながら推進することとしている。

国土交通省は、この方針に従い「ポストコロナを見据えたデジタル技術の活用」、「地球規模での気候変動への対応などによる経済と環境の好循環の実現」、「FOIPへの寄与」を取組を強化すべき新たな課題と位置付け、これらの課題に応じていくための主な施策を示した「インフラシステム海外展開行動計画2021」を策定した。この計画の中で、今後注視すべき主要プロジェクトなどを取りまとめている。

このような状況の中、2020年度の建設企業の海外展開の状況、今後注視すべきプロジェクト等について、海外進出の歴史を踏まえて紹介する。

2. わが国の建設業における海外進出の歴史

わが国の建設業における海外進出の歴史について、国土交通省「わが国建設業の海外展開戦略研究会中間報告書」（2005年）をみると、初めて商業ベースで海外に進出したのは、1897年（明治30年）に始まった京城と仁川の間を結ぶ京仁鉄道工事からであるとされている。その後、1901年には京城と釜山の間を結ぶ京釜鉄道工事、1937年にはメキシコでの道路舗装工事、1939年にはブラジルでの水力発電工事を実施したという記録が残されている。この間、これらの商業ベースの工事とは別に、わが国の領土拡大等を背景とした海外進出も少なくなかった。台湾縦貫鉄道建設（1898年-1908年）などの工事が行われたが、1945年の太平洋戦争に敗戦したことにより、中断することとなった。

戦後、我が国建設業の海外進出は、東南アジアや韓国における賠償工事という形で再開されたと言われている。賠償工事は、1955年度の当時ビルマ（現ミャンマー）における水力発電所建設が最初であった。本工事は、1954年11月に署名されたわが国とビルマとの賠償及び経済協力に関する協定に基づく賠償工事の第1号であった。賠償工事から商業ベースへと移行していったのは1960年代に入ってからと言われている。

また、「海外建設協会30年の歩み」を見ると、1960年代の現地法人での受注は1966年度にタイ国での1件のみであり、他の受注はすべて本邦法人での受注であった。以降、1972年まで現地法人による受注はなかったと記されている。わが国建設企業の海外進出が本格化したのは1970年代に入ってからである。（一社）海外建設協会（以下「海建協」という。）の資料によると、海外受注実績はオイルショックを背景とした中東における受注により1970年代から急伸し、1980年代に入っても伸び続け、1983年度に初めて1兆円を超えることとなった。1996年度には過去最高額の1兆5,926億円を記録したが、1997年のアジア通貨危機の影響により1999年度は7,297億円まで下落することとなった。2000年度に入ると1兆円台に回復したが、2001年度には再び1兆円を割り込み、以降3年間1兆円を超えることはなかった。再び1兆円台を回復したのは、2004年度になってからである。

昨今では、2017年度以降伸び続け、2019年度には2兆609億円となり初めて2兆円を超えて過去最高額を更新したところであるが、2020年度は前年度を大きく下回る1兆1,136億円という結果となった（図-1参照）。

3. 2020年度の海外建設工事受注実績について

2020年度におけるわが国建設企業の海外建設工事受注実績について、海建協のデータを用いて紹介する。この受注実績は、同協会会員企業51社が受注した海外建設工事（1件1,000万以上）をとりまとめたものである。なお、集計は会員各社間（海外法人を含む）及び自社の本邦法人と現地法人間の契約案件（元請・下請による重複分）は除外されており、また共同企業体（JV）による受注については各社の出資比率分が計上されている。

(1) 2020年度の海外建設工事受注額及び受注件数について

2020年度の海外建設工事受注額は2019年度の受注額と比べ9,473億円減の1兆1,136億円であった。受注件数についても、2019年度の2,116件と比べ422件減の1,694件であった。受注額は、2017年度から3年連続で増加していたが、4年振りに減少する結果となった。

また、2020年度の海外建設工事受注状況を法人別にみると、本邦法人の受注額は3,448億円であり、2019年度の7,718億円と比べ4,270億円減少した。件数についても359件となり148件減少する結果となった。現地法人の受注額については、7,688億円となり、2019年度の1兆2,891億円に比べ5,203億円の減少となった。件数についても1,335件となり、274件減少した（表-1、図-2参照）。

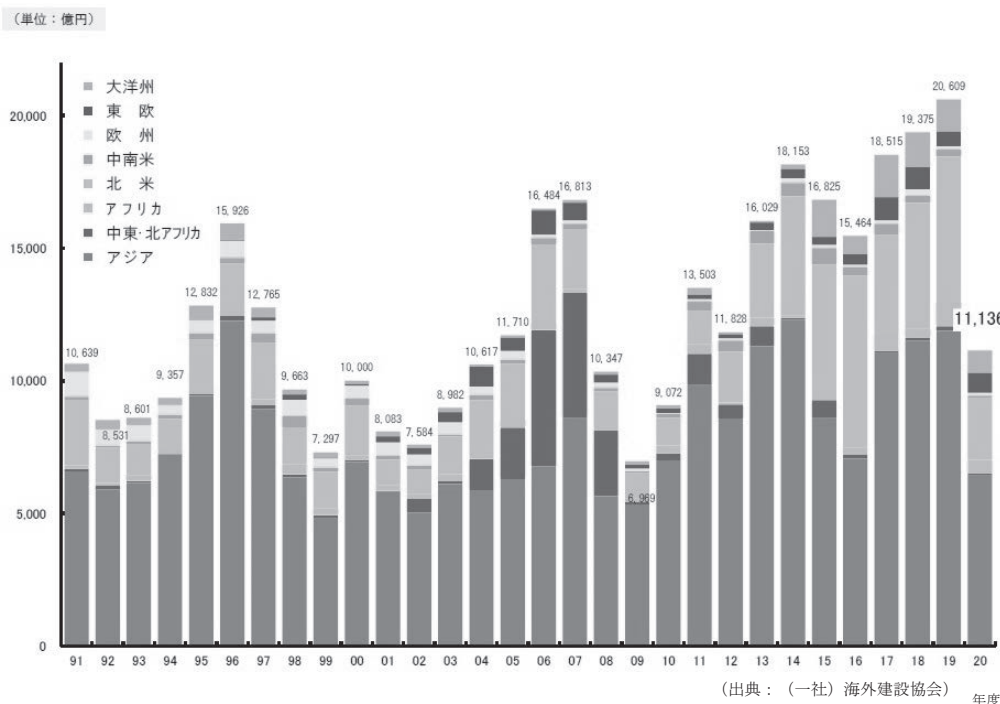


図-1 海外建設受注額の推移（1991年度～2020年度）「海建協調べ」

表-1 2019、2020年度の海外建設受注額の対比「海建協調べ」

(単位：億円)

法人種別	2020年度		2019年度		対前年度比：増減	
	件数	金額（構成比率）	件数	金額（構成比率）	件数	金額（前年度比率）
本邦法人	359	3,448 (31.0%)	507	7,718 (37.4%)	-148	-4,270 (-55.3%)
現地法人	1,335	7,688 (69.0%)	1,609	12,891 (62.6%)	-274	-5,203 (-40.4%)
計	1,694	11,136 (100.0%)	2,116	20,609 (100.0%)	-422	-9,473 (-46.0%)

(2) 2020年度各地域における建設工事受注状況について

2020年度の受注状況を各地域別にみると、前年度より受注額が増加した地域は、東欧のみであった。東欧の受注額は757億円であり、2019年度に比べ35.6%増加した。受注件数についても、14件増加し67件であった。

一方、前年度より減少となった地域は、アジア、中東・北アフリカ、アフリカ、北米、中南米、欧州、大洋州の7地域であった。それぞれの地域の受注件数と受注額は、アジアが1,148件6,455億円、中東・北アフリカ10件72億円、アフリカが8件501億円、北米が310件2,332億円、中南米が76件88億円、欧州が17件105億円、東欧が67件757億円、大洋州が58件825億円であった。

減少となった地域を減少率の高い順にみると、中南米が一番高く67.9%の減少であった。次いで中東・北アフリカが61.9%減、北米の57.3%減という順であった（表-2参照）。

4. 今後注視すべき主要プロジェクト

国土交通省が、「インフラシステム海外展開行動計画2020」において、今後3～4年間に注視すべきプロジェクトとして選定した案

件のうち、「パナマ首都圏都市交通3号線整備計画」1件の受注に至った。一方で、「新ワルシャワ国際空港整備・運営事業は、仁川国際空港公社との競争に敗れ失注となった。また、6件の案件が中止となった。

「インフラシステム海外展開行動計画2021」における今後注視すべきプロジェクトについては、行動計画2020で選定した80プロジェクトのうち8件を削除し、新たに16件を追加して、88プロジェクトを選定した。

ベトナムにおいては南北構想鉄道整備事業等12事業、カンボジアではシハヌークビル港新コンテナターミナル整備事業等2事業、タイではバンコク～チェンマイ間高速鉄道整備事業等8事業、フィリピンでは南北通勤鉄道事業等11事業、インドネシアではジャカルタ都市高速鉄道事業（フェーズ2）等10事業、マレーシアではイスカンダルバス高速輸送システム開発事業の1事業、シンガポールではチャンギ国際空港第5ターミナル建設事業等2事業、インドではムンバイ～アームダバード間高速鉄道計画等2事業、スリランカではバンダラナイケ国際空港改善事業の1事業、バングラディッシュではダッカ都市交通整備事業（1号線）等6事業が選定された。

また、アメリカではワシントンDC～ボルティモア間の超電導リ

統計

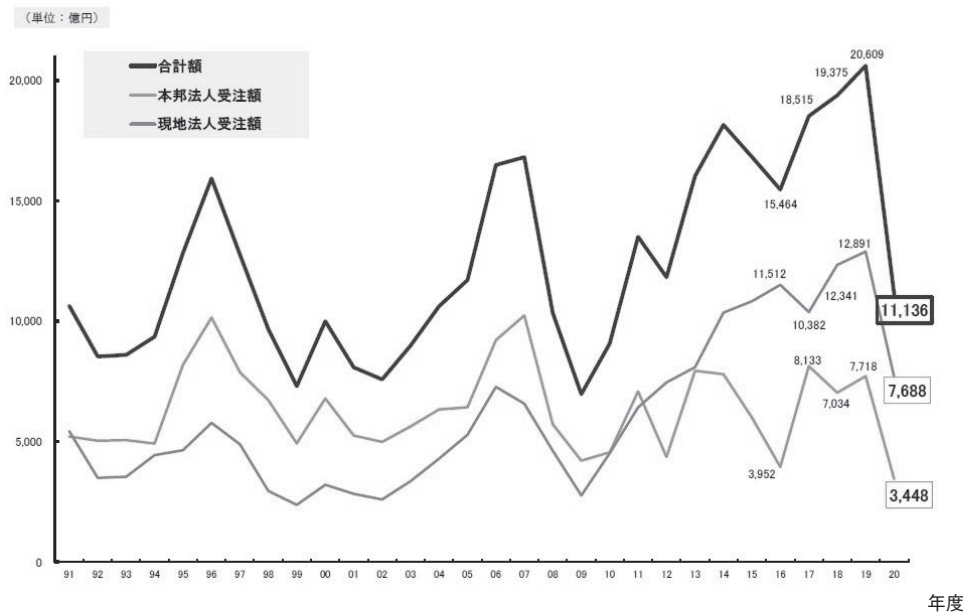


図-2 海外建設工事受注額の推移 (1991年度～2020年度) [海建協調べ] (出典：(一社)海外建設協会)

表-2 2019, 2020年度の地域別建設工事受注額の対比 [海建協調べ]

(単位：億円)

地域	2020年度		2019年度		対前年比：増減	
	件数	金額 (構成比率)	件数	金額 (構成比率)	件数	金額 (前年度比率)
アジア	1,148	6,455 (58.0%)	1,499	11,883 (57.7%)	-351	-5,428 (-45.7%)
中東 北アフリカ	10	72 (0.7%)	39	189 (0.9%)	-29	-117 (-61.9%)
アフリカ	8	501 (4.5%)	28	917 (4.5%)	-20	-416 (-45.4)
北米	310	2,332 (20.9%)	263	5,463 (26.5%)	47	-3,131 (-57.3%)
中南米	76	88 (0.8%)	128	274 (1.3%)	-52	-186 (-67.9%)
欧州	17	105 (0.9%)	25	126 (0.6%)	-8	-21 (-16.7%)
東欧	67	757 (6.8%)	53	558 (2.7%)	14	199 (35.6%)
大洋州	58	825 (7.4%)	81	1,198 (5.8%)	-23	-373 (-31.1%)
合計	1,694	11,135 (100.0%)	2,116	20,608 (100.0%)	-422	-9,473 (-46.0%)

ニア計画等3事業、イギリスではHigh Speed 2高速鉄道計画の1事業、オーストラリアでは西シドニー新空港周辺開発計画の1事業、中東ではアブダビメトロ整備事業(アラブ首長国連邦)等2事業、中央アジア・コーカサスでは国際幹線道路改善計画(キルギス)の1事業、モンゴルでは新ウランバートル国際空港運営事業の1事業、中南米ではリマメトロ3号線、4号線整備事業(ペルー)の1事業、アフリカではアビジャン三交差点建設事業(コートジボワール)等11事業、太平洋島嶼国ではトクア空港整備事業(パプアニューギニア)の1事業、東欧ではボルトニッチ下水処理場改修計画(ウクライナ)の1事業が選定された。

なお、ミャンマーに関しては、行動計画2020(2020年7月策定)記載のプロジェクトについて、現下の情勢を踏まえ、今後の事態の推移を注視し検討していくこととしている。

5. おわりに

2020年度の海外工事受注は、新型コロナウイルス感染症の世界的なまん延による景気停滞の影響を受け、3年連続で過去最高を更新した2019年度から一転して大幅な減少となった。わが国建設企業の海外受注は、これまで東南アジアと北米が大半を占めている状況であったが、市場が大きいこれらの地域の大幅な受注減が影響した。

新型コロナウイルス感染症への対策として、世界的にワクチン接種が進められているが、収束については不透明であり、経済活動の再開にはもうしばらく時間が掛かることが予測される。

また、現在海外案件の工事契約で用いられる標準的な契約方式は、パンデミックを予期した内容になっていないと思われることから、見直していくことが必要であると思われる。

(文責：清水)