

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、新興国を中心とした世界の膨大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。2013年に「インフラシステム輸出戦略」が策定されて以降、毎年改訂されながら、各種施策が推進されてきた。

2020年12月に経協インフラ戦略会議において決定された「インフラシステム海外展開戦略2025」では、官民連携の下でわが国企業が、2025年に34兆円のインフラシステムの受注を目指すことが目標として設定された。この目標の達成に向け、毎年内容の見直し及び追補が行われている。2023年6月1日には、「DX等新たな時代の変革への対応の強化」、「脱炭素社会に向けたトラジションの加速」、「『自由で開かれたインド太平洋（FOIP）』を踏まえたパートナーシップの促進」の観点から、具体的な施策の更新がなされた。

このような状況の中、2022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。

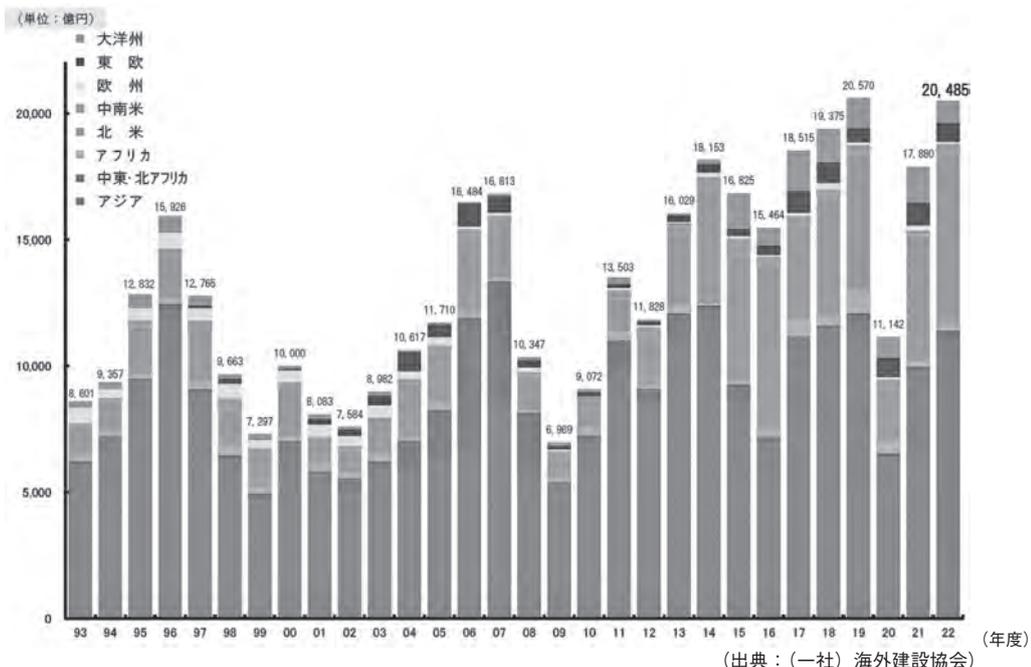
2. わが国の建設業における海外進出の歴史

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、わ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。同工事は、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



図一 海外建設工事受注額（地域別）の推移（1993年度～2022年度）「海建協調べ」

統計

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。

2017 年度以降受注額は 3 年間伸び続け、2019 年度には 2 兆 570 億円となり初めて 2 兆円を超えた。しかし、2020 年度は新型コロナウイルスの影響を大きく受け、世界的に経済が停滞したことにより、受注額は 1 兆 1,142 億円と大きく減少した。このウイルスの感染が落ち着きを取り戻し始めた 2021 年度より再び増加に転じ、2022 年度には、2 兆 485 億円と、2019 年度以来 3 年ぶりに 2 兆円を超える結果となった（図-1 参照）。

3. 2022 年度の海外建設工事受注実績について

2022 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）を取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）および自社の本邦法人与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) 2022 年度の海外建設工事受注額及び受注件数について

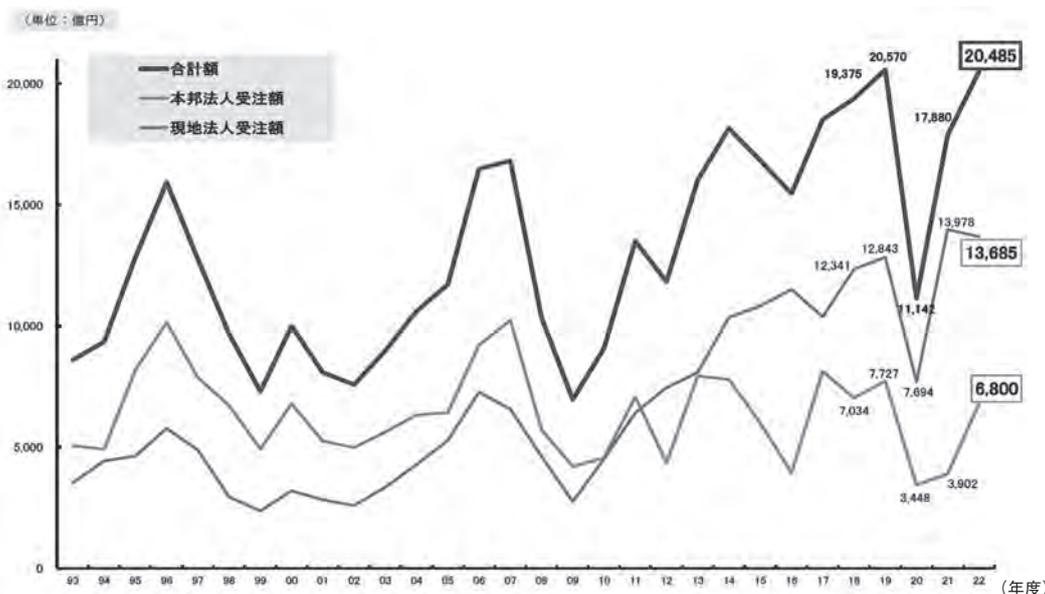
2022 年度の海外建設工事受注額は前年度の受注額 1 兆 7,880 億円と比べ 2,605 億円増の 2 兆 485 億円であった。3 年ぶりに 2 兆円を超える受注額となった。受注件数については、前年度の 1,866 件と比べ 15 件減の 1,851 件であった。

また、2022 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 6,800 億円であり、前年度の 3,902 億円と比べ 2,898 億円（74.3%）増加した。件数については 426 件となり、前年度の 459 件に比し 33 件減少する結果となった。現地法人の受注額については、1 兆 3,685 億円であり、前年度の 1 兆 3,978 億円に比べ 293 億円（2.1%）の減少となった。件数については 1,425 件となり、前年度の 1,407 件に比し 18 件増加する結果となった（表-1、図-2 参照）。

表-1 2022, 2021 年度の海外建設工事受注額の対比「海建協調べ」

(単位：億円)

法人種別	2022 年度		2021 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	426	6,800 (33.2%)	459	3,902 (21.8%)	- 33	2,898 (74.3%)
現地法人	1,425	13,685 (66.8%)	1,407	13,978 (78.2%)	18	- 293 (- 2.1%)
合計	1,851	20,485 (100.0%)	1,866	17,880 (100.0%)	- 15	2,605 (14.6%)



(出典：(一社) 海外建設協会)

図-2 海外建設工事受注額の推移 (1993 年度～2022 年度)「海建協調べ」

(2) 2022年度各地域における建設工事受注状況について

2022年度の受注状況を各地域別にみると、アジア、中東・北アフリカ、アフリカ、北米、中南米の5地域において、前年度より受注額が増加する結果となった。それぞれの地域の受注件数と受注額は、アジアが1,347件で1兆1,244億円（前年度比14.0%増）、中東・北アフリカが24件で175億円（前年度比45.5%増）、アフリカが22件で279億円（41.3%増）北米が234件で6,682億円（前年度比33.1%増）、中南米が67件で396億円（前年度比172.5%増）であった。

増加した5地域を受注額の増加額順にみると、北米が最も増加しており、次いでアジア、中南米の順であった。また、上昇率の高い順にみると、中南米が最も上昇しており、次いで中東・北アフリカ、アフリカの順であった。

一方、欧州、東欧、大洋州では、前年度より受注額が減少となった。欧州が29件で88億円（前年度比56.7%減）、東欧が73件で761億円（前年度比16.0%減）、大洋州が55件で859億円（前年度比39.5%減）であった（表－2参照）。

4. 今後注視すべき主要プロジェクト

国土交通省の「インフラシステム海外展開行動計画2023」をみると、「インフラシステム海外展開行動計画2022」の策定以降、「Pカシ自動車認証試験場整備事業」、「アビジャン三交差点建設事業」及び「台湾高速鉄道車両調達事業」をわが国企業が受注した。

国土交通省は、毎年わが国企業による受注を目指す主要プロジェクトを選定しており、2023年は93プロジェクトを選定した。これは、「インフラシステム海外展開行動計画2022」において選定した87プロジェクトから、わが国企業が受注したプロジェクト等4件を削除し、日バングラディッシュPPPプラットフォーム案件に選

定された、「ハズラット・シャージャラル国際空港運営事業」及び「チョットグラム市パテング処理区（第6処理区）下水道整備・運営事業」や、わが国が強みを有するダム再生技術の活用が期待される「シディサレム多目的ダム流域総合土砂管理事業」など10件が追加された。わが国が有する質の高い技術の導入を促進することにより、案件の受注につなげることができた事例もあるため、今後の受注活動に注視していくこととする。

5. おわりに

令和3年は、世界中で新型コロナウイルスの感染者が続出したことにより、ロックダウン、移動制限、行動制限などの施策がとられ、宿泊・飲食サービス、旅行、レジャー、旅客輸送産業などを中心に需要が落ち込み、大きな影響を与えた。

令和4年に入ると、ウィズコロナという次の段階へ移行することで、経済活動が再開した。新型コロナウイルスの感染拡大による生産の停滞、物流の混乱などを受けて供給に制約がかかる一方、感染収束時に一気に需要が高まったことで、さまざまな財やサービスで需給のバランスが崩れ、ウッドショックやアイアンショックが引き起こされた。この結果、木材、鉄などの資材価格が高騰した。加えて、ロシアのウクライナ侵攻が燃料や各資機材等の価格高騰に拍車をかけてきた。世界経済の減速と需要が減退したことで、主要な資源価格はピークアウトしているが、全体に波及するまでには時間がかかると予測される。

このような状況の中で、わが国建設企業は、先行きを見通すことができないため、海外への新規進出、海外進出の拡大については現状維持とする企業が少なくない。とはいえ、コロナ禍よりも回復基調にあることから、今後の動向を注視していきたい。

表－2 2022、2021年度の地域別建設工事受注額の対比「海建協調会」

(単位：億円)

地域	2022年度		2021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	1,347	11,244 (54.9%)	1,340	9,866 (55.2%)	7	1,378 (14.0%)
中東 北アフリカ	24	175 (0.9%)	18	120 (0.7%)	6	55 (45.8%)
アフリカ	22	279 (1.4%)	23	198 (1.1%)	-1	81 (40.9%)
北米	234	6,682 (32.6%)	256	5,021 (28.1%)	-22	1,661 (33.1%)
中南米	67	396 (1.9%)	83	145 (0.8%)	-16	251 (173.1%)
欧州	29	88 (0.4%)	20	204 (1.1%)	9	-115 (-56.4%)
東欧	73	761 (3.7%)	73	906 (5.1%)	0	-145 (-16.0%)
大洋州	55	859 (4.2%)	53	1,420 (7.9%)	2	-561 (-39.5%)
合計	1,851	20,485 (100.0%)	1,866	17,880 (100.0%)	-15	2,605 (14.6%)