

「経済危機下における世界のインフラと国際協力」



講演者

社団法人国際建設技術協会 理事長
山川 朝生氏

プロフィール

1970年東京大学工学部土木工学科卒業、同年建設省入省。
1984年アジア開発銀行（マニラ）派遣、1993年建設経済局国際課長、1996年道路局有料道路課長、1999年中部地方建設局長を経て、2007年社団法人国際建設技術協会理事長。

はじめに

本日は、「経済危機下における世界のインフラと国際協力」をテーマにお話したいと思います。

まず、経済危機下において各国がどのような景気対策や公共投資を行っているのか、そして、建設産業から見た昨今の国際建設市場の動向、インフラ分野の国際協力の現況や今後に向けた動きといった流れでお話をさせていただきます。

経済危機下における各国景気対策と公共投資

アメリカのサブプライム問題に端を発して、去年の秋頃から世界的な不況が顕著になってきましたが、それを受けて各国・各機関は、金融政策に加えて公共投資を含む財政政策による積極的な対策に着手をしています。

財政出動の対象としては、地球環境問題や国際競争力の強化といった将来

に向けての不可欠な投資を前倒しして行うといった面でかなり共通しています。

その中でインフラ投資について概観すると、各国のスタンスや重点の置き方にも差が見られるかと思えます。

そうした各国の特徴も含めて概括的に見ていきたいと思えます。

(1) イギリス

昨年11月に当面の景気対策として、2010年3月までに200億ポンド（約3兆円）という規模の支出をすることを政府が発表しました。

そのうちインフラ分野では、公共投資の前倒し、追加支出として国費で30億ポンド（約5,000億円）で、それほど大きな額ではありません。

イギリスでは財政出動というよりは、減税による消費拡大に重点を置いているという印象です。

(2) フランス

イギリスとは逆に減税よりもインフラ投資を中心に置いています。

2009年、2010年の2年間にインフラ関連で100億ユーロ（約1兆

3,000億円）の投資をして、パリ北部の運河開削、大学校舎の改修、地下鉄の新車両の導入、道路維持管理の高度化等が項目に挙がっています。

さらに、官民パートナーシップ（PPP）の事業を推進するための政府保証や融資の拡大というものを重点に置いているようです。

(3) ドイツ

今年1月に500億ユーロ（約6兆5,000億円）の追加景気対策を行っています。

昨年11月にも310億ユーロの景気対策を行っているの、合わせると800億ユーロ（約10兆円）を超えるものとなっています。これはGDP比で約3.3%となり、欧州では最大規模の景気刺激策をとっています。

2009年、2010年の2年間で、500億ユーロのうちインフラ分野には180億ユーロ（約2兆4,000億円）を投資することとなっており、特に現在進行中の工事の加速や維持管理をしっかりとやっていくところに重点が置かれています。

(4) アメリカ

今年2月にアメリカの上下両院がそれぞれの景気対策法案を修正し、一本化して法案を成立させています。

就任直後のオバマ大統領がこれに署名をし、発動したという内容は、広く世界に知られており、総額7,870億ドル（約75兆円）規模となっています。

これはGDP比の5.7%にあたり、今後2年間で実施していくものですが、主要国の景気刺激策としては最大規模となっています。

財政支出は約5,000億ドルで全体の60%強、残りが減税になっています。これは1930年代のニューディール政策に匹敵する規模ですが、1930年代のいろいろな巨大プロジェクトに対して、今回の対策はむしろあらゆる分野における中小規模のプロジェクトも含めて幅広く実施して、即効性を重視したということです。

例えば、道路・橋梁分野の予算をとると、予算の半分は120日以内に着工しなければならないという義務づけがされており、残りも1年以内の着工が求められており、早く実施する、早く効果を出すというところに特徴があります。インフラ分野には1,300億ドルを充当しています。

その他ブッシュ大統領時代に取り組みが遅れていた環境エネルギー分野を重点化して、いわゆるグリーン・ニューディールと呼ばれていますが、地球温暖化対策と雇用創出を同時にねらった対策を打ち出しています。

(5) 中国

中国は急激な成長をしており、

2007年度までの5年間はいずれも2桁の経済成長をしていました。しかし、2008年の後半あたりから急に落ち込み、それに対応する対策として昨年11月に4兆元（約57兆円）の大型の景気対策を発表しており、2010年末までに実施をするというものです。これはGDP比13%にあたります。

そのうち公共インフラは1.5兆元（約21兆円）で道路・鉄道・灌漑・空港等幅広い分野で投資を促進するということです。概ね半分ぐらいが通常の投資計画に基づくもので、残りの半分が新しい追加投資と言われています。

さらに、四川の大地震の復興支援に1兆元（約14兆円）を加え、この経済対策の結果、2009年度予算の社会インフラ関連投資はほぼ倍増という状況となります。

中国は沿岸部に産業雇用が非常に集中していますが、それを内陸部へシフトさせるという国家戦略が進められており、この大型財政出動とあわせて鉄道や道路等の大型インフラの工事が多くが内陸部で今実施されています。

(6) 韓国

韓国では、2007年には5%を超える経済成長でしたが、2008年の第4四半期頃から急に落ち込み、それを受けて10月以降、何回かに分けて景気対策が発表されています。

今年3月にはその予算措置として約30兆ウォン（2兆円強）の過去最大規模の補正予算が編成されています。

李明博大統領は景気対策の柱として

今年1月、こちらもグリーン・ニューディール政策事業という推進方策を発表しており、2012年までの4年間に総額50兆ウォン（約3兆5,000億円）の投資をすることになっています。

その内容としては、四大河川の重点整備、交通インフラ、情報インフラ、新エネルギーといった分野に投資をするということで、こうした景気刺激策を受けて国土海洋部の今年度の予算は前年比25%増になっていると伺っています。

こうした景気対策の効果が最近の韓国の経済指標にも如実にあらわれていると思います。

(7) 日本

日本の景気対策ですが、今年5月に追加経済対策として補正予算が成立しています。財政支出額として約15兆円になっています。

一般会計総額では過去最高額と言われており、この効果を受けて直近の四半期別GDPでは、ようやく上向きの傾向が出ています。

今回の選挙で政権が変わり、この補正予算も一部執行停止や減額というマニフェストになっており、この辺がどう影響するのか心配なところでもあります。

さらに、この中に政府建設投資、いわゆる公共投資は3.5兆から4兆円と言われていますが、景気対策の中で公共投資をこれだけ行うという明示的なメッセージが含まれていないところが他の国と少し違うかなと思います。

日本の建設投資は、1990年代前半が80兆円前後でピークでしたが、

the Content of a Lecture

1997年以降、毎年減少しています。特に政府投資の減少が大きく、2008年度は約48兆円で、前年比で2%強のマイナスです。

今年度も補正前ではやはり減額になっています。今回のこの補正によってようやく対前年並みの効果が期待されていますが、やや不透明なところもあります。

(8) 世界銀行、アジア開発銀行

開発途上国の状況を少し説明したいと思います。開発途上国の成長率は2008年には5.8%ありましたが、今年は2%程度に減速するだろうと言われています。

これを受けて世界銀行は、「The WBG Infrastructure Framework for Recovery and Assets INFRA Platform (3ヶ年 INFRA 要綱)」というものを今年4月に策定し、インフラ投資の減少が経済に与える影響を懸念した対策を出しています。今後3年間の貸付予算額をこれまでより150億ドル増の450億ドル(約4兆2,000億円)としています。

世界銀行グループ全体で今年度の予算としてインフラ整備に174億ドルを確保するとしており、これは対前年比の3割増の額になっています。

長期的な経済成長や貧困削減にインフラ整備は不可欠です。1990年代後半のアジア経済危機の時、例えば、インドネシアではインフラ投資が数年間減少しており、その結果として経済成長が鈍化したということを世界銀行でも分析しています。

このような状況にならないよう、世界銀行を含む資金供出国間が協調して

インフラ事業へ選択・集中して支えていこうという対策です。また、あわせてインフラにおける民間資金を活用したプロジェクトが資金の枯渇でストップしている傾向にあり、これを橋渡ししていこうとしています。

今後、この景気刺激策とあわせて緑への投資(Green Investment)を重点化する、いわゆる「Green Agenda」というものを打ち出しています。

アジア開発銀行も世界銀行と同じように、経済危機に対応した融資枠を拡大しており、2009年から2010年の2年間でほぼ5割増の経済援助をしています。アジア開発銀行によると、来年にはアジア経済が本格的な回復に向かうという予想をしています。

こうした世界銀行、アジア開発銀行等の国際機関は、かつてはインフラ整備にやや消極的な姿勢をとり、人道援助に傾斜していた時期がありました。

最近では明確にそれを軌道修正し、開発途上国の支援は人道的な観点だけではなく、民間投資も呼び込む経済発展を推進する方向に向けるべきとしています。そのためには道路や橋梁のような経済インフラが必要だということをはっきり出しており、最近のアフリカ等の援助にもその姿勢が現れていると思います。

建設産業から見た国際建設市場

(1) 日本の建設業

戦後の賠償工事業からスタートした日本の建設業の海外展開ですが、徐々に商業ベースに移行して、1970年代以降、海外進出が本格化しました。最初はアジア、そして、オイルショック以降、中東産油国の受注が急増し、1980年代以降は日本の製造業が生産拠点を海外に移すのに伴い、その工場の建設等で北米や欧州に進出エリア

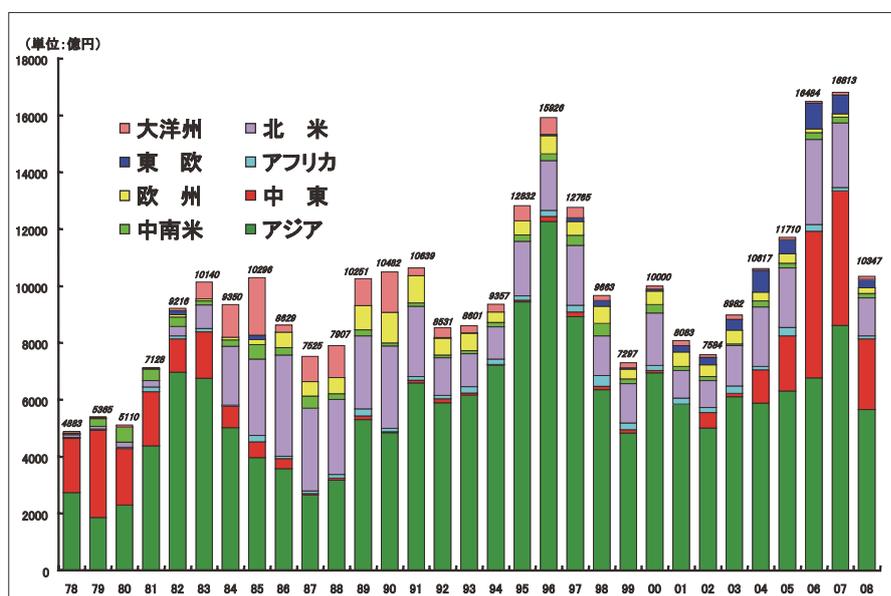


図-1 海外建設受注実績の地域別推移 出典：海外建設協会

を広域化し、さらに ODA の拡大も寄与しました。1980 年代初めには 1 兆円規模に達し、それ以降 1 兆円前後を推移していました。

1990 年代に入りアジア諸国の経済が成長することで、アジアでの受注が増大し、1996 年には 1 兆 6,000 億円にまで達しました。その後、アジア通貨危機が生じ、また、バブル経済が崩壊した影響もあり受注が急減しています。

2000 年に入り再び海外建設が伸び始め、特に 2006 年と 2007 年は大きな伸びを示し、過去最大を記録しました。しかし、昨年は経済不況の影響もあり大幅に落ち込んでいる状況です。(図-1)

日本の建設業における海外での受注は、日系企業をはじめ、現地の民間資金や公共投資による工事が中心であり、日本の ODA 関連の受注は全体の 1 割程度で、大きな比重は占めていません。(図-2)

日本の建設コントラクター(請負者)の特徴としては、国内マーケットに依存する比率が高く、欧米系の企業が

1980 年代半ばから企業買収や合併により会社規模を拡大し、海外展開を積極的に進めたことに対し、日本は少し出遅れてしまいました。

海外では全体の工事売り上げのうち海外比率が 3 割から 5 割を占める企業がありますが、日本の建設企業の場合、最大手でも 1 割強程度で、海外での収益性もなかなか上がらない状況です。契約上のリスク、工事中のリスク、カントリーリスク等の様々なリスクマネジメントが重要ですが、契約社会への不慣れさや海外で活躍できる人材の不足等を今後どう克服していくかが課題です。

一方、日本の企業は技術力が高く、工期や品質をしっかりと守り、また安全性が確保されているという点からクライアントからの信頼が高く、このようなメリットを生かしながら課題を克服していく必要があると思います。

(2) 日本のコンサルタント業務

日本が海外技術協力を始めたのは 1950 年代からですが、当時の日本のコンサルタント企業は十分育成されていませんでした。日本の ODA が

徐々に拡大するにつれてコンサルタント業も発展してきましたが、こちらもコントラクターと同様、コンサルタント業務全体に対する海外業務の比率が他の国に比べると低いものとなっています。大きなところでも 1 割程度であり、海外の大手コンサルタントに比べ、まだ十分なレベルとはなっていません。

また、ODA の比率が高いので、海外マーケットの多角化も課題ではないかと思います。(図-3)

業務の展開エリアはアジア地域が最大ですが、最近、徐々に低下し、アフリカ、中東、中南米等の地域が増えていきます。これも ODA の重点配分を反映しているものと思います。

(3) 世界の建設市場

エンジニアリング・ニューズ・レコード誌が国際建設会社のトップ 225 社の売上総額ランキングを毎年発表しています。2007 年までは金融危機発生前ということもあり、海外の建設市場は大変好況でした。2005 年から 2006 年の 1 年間の海外の売り上げは 18% 増、2006 年から 2007 年

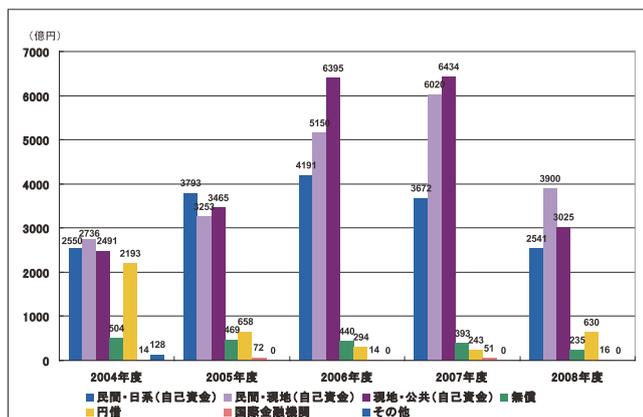


図-2 海外建設受注実績の推移 (資金源別・発注者別) 出典：海外建設協会

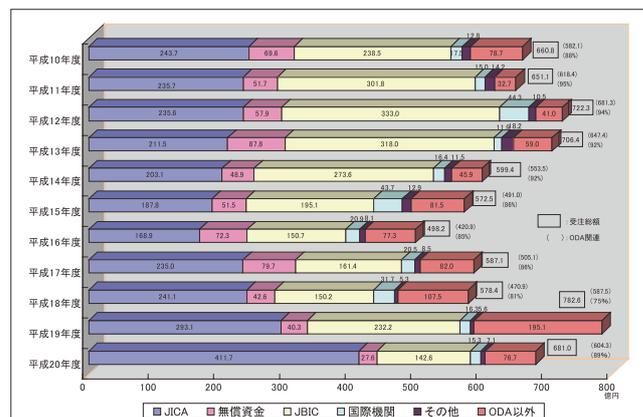


図-3 海外コンサルタント業務受注実績の推移出典：国際建設技術協会

the Content of a Lecture

までは 38%増で、総売り上げでも同じような状況です。

2007 年版の 225 社のリストには 35 カ国の企業が入っています。従来よりアメリカ、ヨーロッパ、日本の企業が入っていますが、最近の特徴としては、中国、トルコ、中東等の企業群が出てきています。特に石油、ガスを含めたエネルギー分野が非常に好調です。

売上総額ランキングの上位は、アメリカ、ヨーロッパ勢が占めています。日本の企業は最上位で 17 位の千代田化工が入っています。日本の大手ゼネコンは 20～30 位台というところですよ。なお、中国が非常に伸びており、18 位と 21 位に入ってきているのが最近の特徴です。

海外の建設市場は世界の経済動向の影響も受けやすく、リスクも小さくはありません。しかし、公共事業が低迷している日本国内では感じにくいですが、世界の新興国を中心にインフラ整備のニーズは非常に高いものとなっています。

また、先ほどお話したような各国・各機関の景気対策も効果を上げ、一時的な落ち込みはあるものの、全体的に世界の建設市場は大きく伸びる方向にあります。その中で世界のトップ企業が競争しているという状況です。

建設産業の展望として、いかに国際市場に立ち向かっていくかが産業の発展にとって大きな課題であり、また、チャレンジではないかと思えます。

日本企業の海外建設額は概ね 1 兆円で推移していますが、韓国は既に 2 兆円を超えていると聞いています。大

手企業の海外比率も日本より高くなっています。また、BOT や PPP 等の民間資金を活用したプロジェクトも韓国国内の実績を踏まえて海外に展開する動きが見られ、最近では韓国企業の方が積極的にビジネスを展開しているのではないかという印象を持っています。

日本と韓国両国の企業はそれぞれ得意な分野を持っており、今後の国際展開で両国の企業が協力し、海外マーケットに当たっていくという場面が出てくるのではないかという期待を持っています。

インフラ分野の国際協力

(1) 日本の ODA の状況

日本の ODA は 2000 年までの 10 年間、世界のトップを走っていましたが、その後、アメリカをはじめ、ドイツ、イギリス、フランスに抜かれ、2007 年度実績（支出純額で 76 億ドル投資）では第 5 位となっていま

す。

これも公共投資と同じように、国内世論の ODA に対する関心が不高いという問題があります。国費の無駄遣いや建設工事の不正事件等が大きく報道された影響もあり、ODA は量だけではなく質的にも大きな転換期を迎えているという気がしています。

日本の二国間政府開発援助の地域別配分では、もともとアジアが圧倒的に多かったのですが、最近になってアジアの比率は急速に減少をしています。アジアは ODA の回収期に入っていると言えるかと思えます。

近年はアフリカ等への比重が増大しています。昨年、アフリカ開発会議を日本で開催したり、洞爺湖のサミットでもアフリカ支援の拡充を表明していることもあり、環境問題と並んでアフリカが今の日本の ODA の 1 つのキーワードになっています。

(2) JICA による国際協力

援助の分野では、これまで技術協力及び無償資金協力を行ってきた旧 JICA と、円借款を実施した旧 JBIC

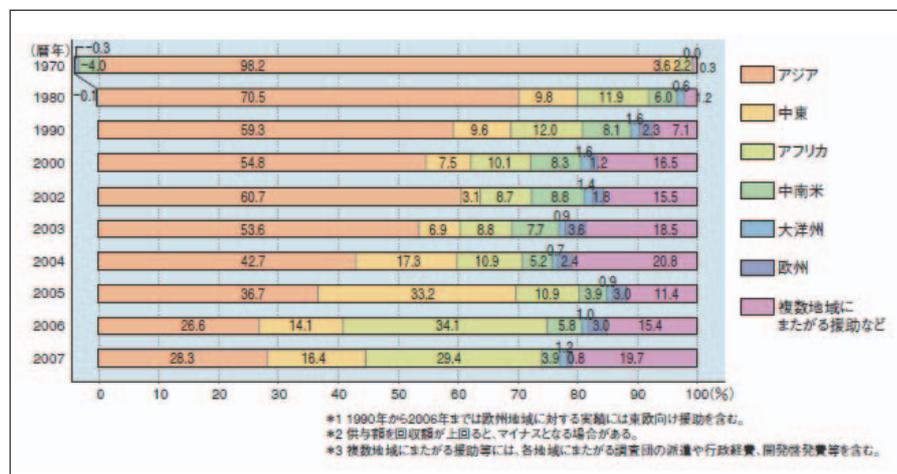


図-4 日本の二国間政府開発援助の地域別配分の推移（支出純額ベース）出典：外務省 ODA ホームページ

が統合され、昨年10月に新しいJICAが発足しました。

新JICAでは技術協力、有償資金協力、無償資金協力といった3つの援助手法を一元的に実施していきます。ハードな建設と人づくりのような技術協力を組み合わせて行うということで、ソフトコンポーネントを含んだプロジェクトができるようになり、特にインフラ分野では援助効果の高い活動ができるのではないかと考えています。

日本の優れた技術・ノウハウを生かした顔の見える援助や、官民連携により海外のプロジェクトを推進していくことが最近の国際協力分野において重点に置かれているところです。

(3) 国際建設技術協会による国際協力

国際建設技術協会（IDI）も国際協力的一端を担っています。IDIは、日本のコンサルタント業が戦後本格的にスタートする前の1956年に設立されました。個人会員、コンサルタントの正会員に加えて、コントラクター、商社、メーカー、新しく民営化された高速道路会社等の各社に賛助会員となってもらい、インフラ分野の国際協力、開発途上国への技術支援・国際交流、会員企業の海外活動支援といったことを行っています。

① 開発途上国への日本技術の移転促進支援

日本で開発され普及している技術の中で、開発途上国での適用が可能と考えられる技術について、現地での試験施工等を通じて移転促進を支援しています。

② IF Net の活動

世界中の洪水被害軽減に貢献することを目的としたIF Net（2009年5月現在、81カ国の国・地域の方600人強が登録）を構築し、情報の共有化のネットワークサポートをしています。

IF Netの活動ツールであるGFASは、熱帯降雨観測衛星からの降雨データを用いて、ウェブサイトで豪雨・大雨情報を提供しているものです。このGFASの運用事務局をIDIが担っています。

③ アジアハイウェイ・プロジェクトへの協力

国連アジア極東委員会（現在のESCAP）が提唱したアジアハイウェイ・プロジェクトに、IDIはESCAPと協定を結び協力をしています。

現在、アジアハイウェイは32カ国、14万kmのネットワークが指定されています。日本も2003年に東京-福岡間がアジアハイウェイの一部となり、今後、路線番号や標識設置等でその一翼を担うことになります。

14万kmの幹線道路といっても、まだ最低限の2車線も確保されていない、緊急整備を要する区間が少なく見積もって1万数千kmあり、この整備だけでも2兆円ぐらいの費用がかかります。同時に、山岳地域や紛争地域といった非常に困難な地域もあり、こうした地域の整備をどうしていくのが課題です。

また、このアジアハイウェイは幹線道路ですが、将来的にこれに結節するような準幹線道路も補完的な道路としてあわせて認定をしていく計画があり

ます。

④ 官民パートナーシップ（PPP）の調査研究

官民パートナーシップのプロジェクトが様々な形で進められようとしています。特に、例えばベトナムのような経済発展の著しい開発途上国ではインフラ整備に公的資金が追いつかないことからPPPへの期待が大きくなっています。我が国としてもODAと民間の資金・技術力を組み合わせるなどして、こうしたニーズに応える必要があると考えています。

⑤ 地球地図プロジェクト等

今から十数年前になりますが、旧建設省の時代に全地球を統一規格でカバーしていく地球規模のデータベースを世界各国で協力して実施していこうということになりました。これを「地球地図」と呼んでいます。国土地理院が中心となり、国連にも働きかけて、徐々に参加国が広がり、2000年に地図データの提供を開始し、昨年の東京でのフォーラムでこの地球地図の第1版が完成したという報告をしています。

今後、地球地図は単なる地図情報ではなく、国土空間データの基盤整備を担うことになり、多目的な利用が期待されています。

昨年、洞爺湖サミットが開催されましたが、環境問題が主要なテーマでありました。日本政府全体として世界的な環境問題への取り組みを行いました。国土交通省でも、これまで開発してきた環境分野の日本の技術を世界に広めようとセミナー等を行いました。その中にIDIも参加・協力し、日本の技術の発信を行ったところです。

the Content of a Lecture

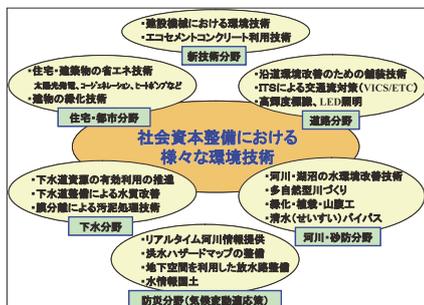


図-5 わが国として情報発信したインフラ分野の環境技術

アジア地域の国際協力に向けて

最近、世界経済全体に占めるG8のウェイトが低下し、G8の存在意義そのものが議論されている状況にあります。10年前は世界のGDPの3分の2を占めていましたが、今では半分程度となり、また、人口比率も13%であり、それだけでは世界の問題に対応できない状況にあります。

最近、脚光を浴びているのが新興国を加えたG20というものです。昨年の洞爺湖サミットで初めて登場し、今年のイタリアのサミットでも注目されました。金融危機、食糧、エネルギー、気候変動といったグローバルな問題にこうした新興国の参加を求めて、一定の責任、義務を負ってもらおうということです。一方、この中には経済規模もかなり違う国があるので、議論を集約するのはなかなか難しい面もあります。

それぞれのテーマでいろいろな枠組みが模索されていますが、その中でやはり注目されているのが今我々のいるこのアジア地域であろうと思います。例えば、ASEAN10カ国と日本、中国、

インド、韓国が参加する会合が、近年、開催されています。このアジア主要国で世界の人口の半分、GDPでも17%をカバーしています。APEC(アジア太平洋経済協力)という枠組みを考えれば、GDPは半分以上を超えます。

アジアは今世紀の世界の成長センターと見なされており、非常に経済成長率の高いところではありますが、東アジアの平均的な1人当たりGDPは約2千ドルで世界平均の4分の1程度であり、まだまだ成長余力が大きく残っています。

日本では、前政権時代の話となりますが、今春、2020年までにアジアの経済規模を現在の2倍にしようという構想を発表しています。また、最近の会合でも、東アジアの広域インフラ整備を推進しようと、日本政府の中にアジア向けのインフラ基金をつくる計画が進められています。さらに、経済界においても経団連主催でアジア地域の経済界首脳を集め、民間資金を呼び込む方策を進める動きがあります。

こうしたアジア地域の発展は、日本や韓国の雇用や技術革新につながっていくものであり、それぞれの国の成長戦略にも大変重要な要素ではないかと思っています。

日本は、建設インフラ分野でもこのアジア地域あるいはアジア太平洋地域の協力活動を行っています。1995年に大阪でAPECが開催されましたが、旧建設省の時代に提唱したアジア地域のインフラ大臣の会合がこの同じ年に大阪で開催されました。その後、継続的に開催され、今年6月にはシンガポールで水問題を中心に議論さ

れ、日本で国際貢献をしている内容を紹介しました。来年、この大臣会合がまた日本で開催することが決まりましたが、これは1つの節目の会合になるのではないかと考えています。

おわりに

インフラにかかわる分野毎に日韓の政府レベルの協力が進んでいます。日韓両国が抱える問題は共通する部分が多く、技術、制度、システムの開発で相互に交流・協力することは大変意義深いと思っています。また、そうした協力の成果をもとに、様々な国際的な場で貢献活動が展開できることを期待しています。さらに、ビジネスという観点からも、両国の建設産業の発展、高度化につながっていくのではないかと期待をしています。



写真-1 ご講演中の山川理事長

本内容は2009年9月1日に開催された第20回日韓建設技術セミナーにおける特別講演によるものです。