

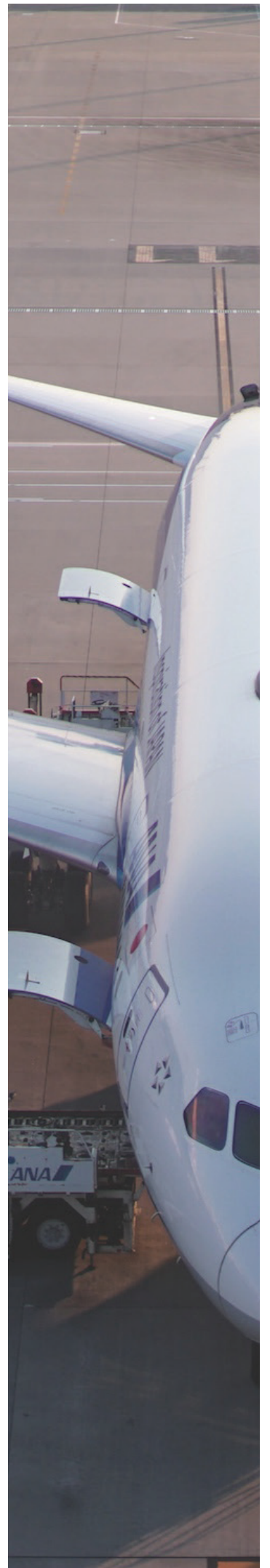
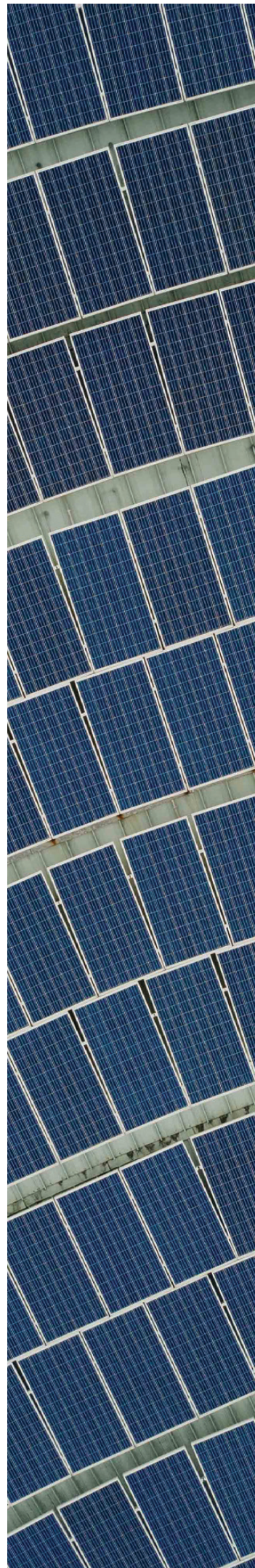
日本と オーストラリア:

2 国間関係を越えて
～インド太平洋地域での
インフラプロジェクト投資推進～

日豪・豪日経済委員会
次世代リーダーズプログラム

 Australia Japan Business
Co-operation Committee
AJBCC

 Japan Australia Business
Co-operation Committee
JABCC



はじめに

長期的な関係を継続していくためには、その関係を更新・刷新していくことが必要不可欠です。

日豪・豪日経済委員会次世代リーダーズプログラム (FLP) は、日本とオーストラリアの新たな世代における機会の拡大、及び連携を深めることを目的に2014年に設立されました。

世代を超えたアプローチは次世代リーダーズを育み、日豪関係を前進させるための新しいアイデアやエネルギーを両国に注いでいます。

豪日経済委員会および日豪経済委員会の委員長として、次世代リーダーズの努力及び彼らの行動を誇らしく思います。今では次世代リーダーズの全体会議は、年に一度開催される日豪・豪日合同経済委員会において最も注目されるものの一つとなりました。

本稿「日本とオーストラリア：2国間関係を越えて～インド太平洋地域でのインフラプロジェクト投資推進～」の発行により、次世代リーダーズは再び将来の二国間関係の重要性を示しています。

次世代リーダーズは本稿で、日豪・豪日経済委員会のインドネシア・インドにおける合同ミッションの成果をさらに発展させています。

インド太平洋地域の地政学的状況が当時から変化していたとしても、同地域でのインフラストラクチャーへの需要と未だ達成されていない可能性は今も拡大し続けています。

ポストコロナの世界において、OCEDが強調する「より良い復興(build back better)」は、同地域の産業を脱炭素化し実質ゼロ排出を目指していく上で必要不可欠なテーマです。

本稿は、同地域における日本とオーストラリアのインフラ事業の連携を妨げる障壁を明らかにし、壁を乗り越えて前進するための具体的な解決策を提案しています。

我々は、このレポートの作成に尽力した次世代リーダーズおよびFLPインフラワーキンググループを称え、このイニシアティブを通じて、生涯にわたる友好関係の構築に喜びを見出すことを願っています。

彼らに委ねられた
両国の将来は安泰であると
我々は確信しています。



Peter Grey
豪日経済委員会
委員長



三村 明夫
日豪経済委員会
委員長

次世代リーダーズ インフラストラクチャー ワーキンググループ



Craig Usmar
豪日経済委員会
次世代リーダーズプログラム 代表



Raymond Roche
豪日経済委員会
次世代リーダーズプログラム 副代表



Liza Watts
豪日経済委員会
次世代リーダー



秋房 千安紀
日豪経済委員会
次世代リーダーズプログラム 共同代表



Luke Russell
日豪経済委員会
次世代リーダーズプログラム 共同代表



三原 寛奈
日豪経済委員会
次世代リーダー

目次

第1部:エグゼクティブサマリー	6
第2部:背景	8
第3部:アプローチ	10
目的	10
手法	11
協力者	11
ープロジェクト形成期に着目	11
インフラプロジェクトの概要	12
第4部:インタビュー結果	16
パートナーシップーなぜ少ないのか?	17
ケーススタディー 台湾のフォルモサ洋上風力発電事業	20
ケーススタディー 双日、豪州でグリーン水素製造、太平洋島嶼国で利活用	21
ファイナンス	22
ケーススタディー インド太平洋地域におけるインフラ投資に関する三機関間パートナーシップ	24
規制・政策・調達に関する課題	25
ケーススタディー ベトナムにおけるPPP法	30
ケーススタディー インドにおけるPPPフレームワークの発展	32
第5部:提言と実行	34
付録	40

Image credit: Tianshu Liu-unsplash.com
Cover: Chuttersnap-unsplash.com (left)
Ern Low-unsplash.com (right)

Designers: Robert Czeiger
Prudence Hughes

Translator: Saori Tran



免責事項

本稿の内容は情報提供のみを目的としており、豪日経済委員会 (AJBCC)、日豪経済委員会 (JABCC)、または協力者らが雇用されまたは関係するいかなる団体の見解をも示すものではありません。本稿の内容に依拠した作為または不作為に起因する部分的および全体的な損失に対し、AJBCC、JABCC、および前述の雇用主または関係団体は、一切責任を負いません。企業は常に個々の状況に応じて専門家の助言を求め、商業上の意思決定を行う際には独自のデューデリジェンスを行ってください。





エグゼクティブサマリー

インド太平洋地域では、生活の質の向上と経済成長を促進し、かつ環境・社会セーフガードを維持するようなインフラプロジェクトへの要請は極めて大きい。

第三国において、そのようなプロジェクトは長きにわたり日豪連携に多大なビジネス機会をもたらすものとして認識されてきた¹。日豪・豪日経済委員会が作成した内部レポート「Australia Japan Infrastructure Collaboration Initiative 2007-2014」では、それらの機会について考察がなされている。

世界中の地政学的緊張の高まりは、志を同じくする日本とオーストラリアというパートナーに、インド太平洋諸国における開発ニーズに応え、連結性（コネクティビティ）を強化し、経済成長を促進するためのより緊密な戦略的連携を求めるときっかけを与えた。インド太平洋諸国は日豪両国に共通の近隣諸国であり、同地域において連携してプロジェクトを行うことは日本とオーストラリアにも将来的に利益をもたらすといえる。

日本とオーストラリアの経済的相補性、域内での異なる分野における専門性、確固たる協調の実績を考えれば、信頼し合えるパートナーとしてインフラプロジェクトにおける連携を追求し、リスクと相互にもたらされる恩恵を分かち合うことは、商業的観点からも理に適っている。

インド太平洋諸国にとっても、日豪連携により質の高いインフラ開発の支援を得ることは望ましいはずだ。そのようなプロジェクトが、生活の質の向上と経済成長を促進しつつ、環境・社会セーフガードを維持するようなものであればなおさらである。

インド太平洋地域のインフラ開発に関する日本とオーストラリアの共通の戦略目標は、2018年に米国を交えた「インフラ投資に関する三機関間パートナーシップ」として正式に宣言された。このような政府による新しい枠組みやインフラ事業の連携促進のための資金援助をもってしても、本稿執筆時点では、同枠組みのもとで形成されたのはパラオの海底ケーブル敷設プロジェクト1件のみである²。

日豪・豪日経済委員会次世代リーダーズ（以下「次世代リーダーズ」）もまた、同委員会の先のレポートより何年も経た現在において、インド太平洋地域の日豪インフラ共同事業についてその他の有力な事例を容易に見つけることができなかった。

次世代リーダーズは、極めて大きな商業的可能性と戦略的利益が見込めながら、なぜ日豪両国の商業的・戦略的関心の合致が第三国における両国間のインフラ連携、特に政府による従来のインフラ調達に繋がっていないのか探ることにした。

次世代リーダーズはこの論点において、我々が有するネットワークを活用することで、インド太平洋地域のプロジェクト開発現場で豊富な経験をもつ中堅層の専門家たちから実務者ならではの重要な知見を得られるのではと考えた。

日豪両国の企業や組織、およびインフラ事業を行う国（「ホスト国」）のインフラ調達部門より、インタビュー対象者を慎重に選出した。インタビューは、インフラプロジェクトの「スポンサー」（プロジェクトを立案・形成する側）と「ノンスポンサー」（インフラプロジェクトに関わるスポンサー以外の主要ステークホルダー）を中心に行われた。

インタビューと調査により、「Australia Japan Infrastructure Collaboration Initiative 2007-2014³」で指摘された課題の多くが依然未解決のままであること、そしてインフラ事業の成果に影響を与えている最大の課題は、プロジェクトの「形成」段階に発生していることが明らかになった。

また、現在の地政学的環境は、政府やその他上層部のステークホルダーに対し、インフラ事業のイニシアティブやこれを支援するための枠組みに、より活発かつ戦略的に参画するよう促しているとインタビュー回答者たちは強調した。例えば、日豪両国における公的金融に関する法改正は、両国連携を機能させようとする強い関心が存在することを明確に表している。

1 Australia Japan Business Cooperation Committee, *Australia Japan Infrastructure Collaboration Initiative 2007 – 2014* (<https://ajbcc.com.au/wp-content/uploads/Australia-Japan-Infrastructure-Collaboration-Initiative-2007-2014.pdf>)

2 Australia Infrastructure Financing Facility for the Pacific, *AIFFP signs loan agreement for Palau undersea cable*, 15 January 2021 (<https://www.aiffp.gov.au/news/aiffp-signs-loan-agreement-palau-undersea-cable>)

3 Australia Japan Business Cooperation Committee (n1)

特定された主要課題、今後のための実用的な解決策をまとめると大きく分けて以下の3分野に分類される。



i. パートナーシップ:

日本とオーストラリアの企業は、第三国における相手方の投資能力や関心についての理解が依然として限定的である。インド太平洋地域でのインフラ投資に積極的なオーストラリア企業はわずかである一方、日本企業は同地域において長らく非常に活発に活動してきており、日豪企業が連携すれば、インド太平洋地域においてより競争力を高められるはずである。連携の促進には、対象を明確にしたネットワーキングやマッチングセッションを行うことが必要だろう。



ii. ファイナンス

プロジェクト形成に携わる現場の実務者らは、日豪両政府が提供する様々なファイナンスツールをほとんど知らなかった。そのようなツールへの理解を深め、利便性を向上し、現在の環境に適したものにするには、利用可能なツールについて両国が共同で促進し、官民両セクター間の対話を一層促すことが望まれる。



iii. 規制関連の支援

規制関連の問題は最も多く目にする課題であり、世界銀行などの国際組織にも長らく認識されてきた。中でも大きな問題点は、ホスト国政府のプロセスの透明性の欠如、不安定なインフラプロジェクト関連政策、不適切なプロジェクト調達の枠組み、プロジェクト形成のリードタイムの長期化などである。インタビュー回答者たちは、より体系的で組織的な共同のキャパシティ・ビルディング(能力強化)プログラムや技術支援プログラムを同地域で行うことが、日本とオーストラリアのインフラプロジェクト・パイプラインを大幅に増大させる鍵となると考察する。また、同地域における民間部門の投資誘致やプロジェクト立案の円滑化、将来に向けた持続可能でクリーンな技術導入のためのインセンティブの提供を可能とするような政策変更がなされるよう、両国は同地域でのプレゼンスを高める必要があるとも指摘した。

官民両セクターのインフラ事業における関心は、政府による従来のインフラ調達において大きく重なることから、これまで以上に企業・政府間の協調とコミュニケーションが必要となるとの結論に至った。

日豪企業の相互補完的な強み、政府の金融支援、およびその他の支援システムを強化し、第三国の規制枠組みに対する認識と理解を深めることで、長らく連携を阻んできた障壁が取り除かれていくだろう。

それにより、インフラプロジェクトにおける商業的・戦略的関心の一致が最大限に活用され、日本とオーストラリアがインド太平洋地域の発展に継続的かつ持続可能な方法で寄与するという誓いを果たすことが可能となる。





背景

「質の高いインフラ投資は、新型コロナウイルスのパンデミックからのグリーンで豊かな雇用を生む経済再生と、持続可能で災害に強く、包括的な経済成長を促す上で中心的な役割を果たします。」

(2021年6月7日、OECD事務総長)

次世代リーダーズは、日豪・豪日経済委員会の先達たちがこの分野で行ってきた活動とその成果物である「Australia Japan Infrastructure Collaboration Initiative 2007-2014」に感謝の意を表したい

商業上の要請に加え、アジア開発銀行の試算では、継続的な成長や貧困の削減、生活の質の向上のためには、2016～2030年の間に26兆米ドル(年間1.7兆米ドル)の投資がインド太平洋地域において必要となる⁴。インドネシアのみでも、2019～2024年に必要なインフラ関連投資は総額4,120億米ドルに上り、そのうち約35%は民間部門からの投資が期待される⁵。

近年、世界中の地政学的緊張の高まりは、隣り合うインド太平洋地域との結びつきを高め、同地域の経済発展を促進するような方法で開発課題に取り組むという日本とオーストラリアの共通の望みを強調することとなった。両国が手を取り合うことで、「質の高いインフラ投資に関するG20原則」や「赤道原則」といった、質の高いインフラやホール・オブ・ライフ、環境基準について規定した国際的な枠組みと足並みを揃えつつ、隣接地域の重要なインフラ需要に応えていくことができるだろう。これは環境・社会セーフガード(例:職場における安全)、およびパリ協定を堅持していくことによって達成され、インド太平洋地域のコミュニティーや最終消費者により良い結果をもたらすことになる。発展途上の近隣諸国における生活の質の向上と継続的な成長は、商業的にも戦略的にも、日豪両国に恩恵をもたらす。

そのような成果を後押しするため、2018年、日本、オーストラリアおよび米国政府は三か国の覚書(MOU)に署名し、「インフラ投資に関する三機関間パートナーシップ」を創設した。同覚書は、自由で開かれ、包括的で繁栄したインド太平洋地域を育成することへの三か国の強い関心を軸としており、日豪米間で長年にわたり築かれてきた相互信頼、民主主義の価値観の共有、そしてルールに基づく秩序の尊重が、三か国の協調への意欲をさらに確固たるものにしていくとした。

この署名ののち、オーストラリア政府と日本政府はインフラ事業の連携支援のため、より柔軟な資金供与が可能となるよう法改正を行った(「ファイナンス」の項目参照)。オーストラリア、日本、米国の政府レベルで協力・協調が促進された。またインフラ事業の協力は、G7やG20、日豪米印(クアッド)と

いった地域ごとの多国間枠組みにおいても焦点となった。

二国間においては、日本とオーストラリアは両国の技術・専門知識を通じ、インド太平洋地域が経済成長を維持しつつ実質ゼロ排出を達成できるよう支援するため、インフラ分野での協力範囲の拡大を目指している。これは、世界的なパンデミックからの持続可能でより強い回復を目指すOECDの標語「より良い復興(build back better)」にも沿うものだ。より多くの国が、経済成長の促進や各国個別のエネルギー需要への支援を考慮しつつも、環境に有害な投資形態から新しい手法への移行を求めている⁶。気候変動による弊害については、緩和策と適応策の双方の観点から考察する必要がある。気候変動に関する協力は、クアッドパートナー(オーストラリア、インド、日本、米国)により支援されており、2022年5月には「日米豪印気候変動適応・緩和パッケージ(Q-CHAMP)」⁷が立ち上げられた。

以上のような協調的取組みに関わらず、インド太平洋地域におけるインフラプロジェクトの連携は限定的である。事例としては以下が挙げられる。

- i. 2020年10月、日豪米政府は「インフラ投資に関する三機関間パートナーシップ」下での初のプロジェクトであるパラオの国営海底ケーブルプロジェクトに対する3,000万米ドルの共同融資を発表した⁸。
- ii. 2021年12月、日本、オーストラリアおよび米国は、ミクロネシア連邦、キリバスおよびナウルとのパートナーシップの下で、東部ミクロネシア海底ケーブル事業を行うと発表した。これら太平洋三か国におけるインターネット連結性の改善に取り組む⁹。

4 Asian Development Bank, *Meeting Asia's Infrastructure Needs*, February 2017 (Meeting Asia's Infrastructure Needs | Asian Development Bank (adb.org))

5 Stantec Inc., *Indonesia Australia Partnership for Infrastructure (KIAT) - Design and Implementation*, undated (<https://www.cardno.com/projects/indonesia-australia-partnership-for-infrastructure-kiat-design-and-implementation/>)

6 Organisation for Economic Co-operation and Development, *Building back better: A sustainable, resilient recovery after COVID-19* (oecd.org)

7 外務省(発行年不明), 気候変動における日米豪印協力「日米豪印気候変動適応・緩和パッケージ(Q-CHAMP)」概要, (<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100347967.pdf>)

8 Pacific Island Times, *US, Australia, Japan to fund Palau's \$30M undersea cable project*, 31 October 2020 (US, Australia, Japan to fund Palau's \$30M undersea cable project (pacificislandtimes.com))

9 Australia Infrastructure Financing Facility for the Pacific, *Improving East Micronesia telecommunications connectivity*, 13 December 2021 (<https://www.aifpp.gov.au/news/improving-east-micronesia-telecommunications-connectivity>); Department of Foreign Affairs and Trade, Australian Government, *Memorandum of Understanding for the East Micronesia Cable project*, 28 July 2022 (<https://www.dfat.gov.au/news/media-release/memorandum-understanding-east-micronesia-cable-project>)

アプローチ



目的

我々の政府単独では、インド太平洋地域のインフラ需要に対して単独で資金供与することはできない。同時に、民間部門の重要な役割を模倣して、ビジネスチャンスの最大化や新資本の誘致、インフラがライフサイクルを通して確実に利益を上げ、維持・持続されるようにすることも困難である。

本稿では、日豪企業が両国における商業的・戦略的関心の一致を活かすことのできるような実用的な解決策を模索した。そういった関心は、政府による従来のインフラ調達とも重なることが多い。

次世代リーダーズは以下の点について調査及び検討を行った。

- インド太平洋地域の第三国のインフラセクターにおいて、日豪パートナーシップ形成を阻害する課題の特定
- これまで共同事業を妨げてきた日本とオーストラリアに固有の課題を克服する方法を模索
- インタビューの回答者たちが挙げた実用的な解決策と、その効果的な実践方法を提示。

手法

インド太平洋地域のインフラプロジェクト開発に携わり、豊富な現場経験と専門知識を有する厳選された実務者20名以上にインタビューを行った。日豪官民セクターの中堅層とのネットワークを活用し、日々同地域でプロジェクトと取引を推し進める専門家たちを選出した。

具体的かつな問題点を掘り下げ、現場のリアルな課題を特定するため、以下2つのグループの専門家たちに焦点を置いた。

- **スポンサー**：インフラプロジェクトのスポンサーは、プロジェクトを特定・形成し、資本出資を行い、プロジェクトの推進役となるなど、プロジェクトの立ち上げに欠かせない役割を担う主体を指す。スポンサーは、プロジェクトが採用するソリューション、設計、資金調達等における重要な意思決定を行い、使用する技術やコントラクターについても決定する。
- **ノンスポンサー**：ノンスポンサーは、インフラプロジェクトに参画するその他のすべての重要なステークホルダーを指し、金融機関やコントラクター、サービス提供者、公的機関などが含まれる。インフラ事業の連携に対する戦略的関心から、ノンスポンサーの中でも政府は、従来のインフラ調達のプロジェクト形成において、特に積極的な役割を果たしている。

調査結果を裏付け、ホスト国のニーズや必要条件についての理解を深めるため、インフラ事業のホスト国の視点も取り入れるよう努めた。

協力者

本稿の作成にあたり、以下の企業、団体、政府機関にインタビューを行った（アルファベット順）。

- [Ashurst](#)
- [太平洋諸島地域のためのオーストラリア・インフラ融資ファシリティ \(AIFFP\)](#)
- [オーストラリア貿易投資促進庁、オーストレード \(Austrade\)](#)
- [Australian National University, Crawford School of Public Policy](#)
- [豪州輸出金融公社 \(EFA\)](#)
- [伊藤忠商事株式会社](#)
- [株式会社 INPEX](#)
- [国際協力銀行 \(JBIC\)](#)
- [Impact Infracap](#)
- [関西電力株式会社](#)
- [Kokusai Business Advisory](#)
- [Lendlease](#)
- [マッコーリー](#)
- [日本貿易保険 \(NEXI\)](#)
- [Plenary Group](#)
- [Public Private Partnership Center \(PPPC\) Philippines](#)
- [PwC](#)
- [双日株式会社](#)
- [株式会社三井住友銀行](#)
- [東京ガス株式会社](#)

プロジェクト形成期に着目

まずインフラプロジェクトの立ち上げに欠かせないスポンサーに注目することにした。

インタビュー回答者たちは、インフラプロジェクトが少ない要因は、公的・民間資金を問わず資金不足によるものではないことを強調した。しかしながら、回答者たちが日豪企業は第三国において高水準の技術やサステナブルな資金調達の面で共に提供できるものが多くあると述べているにも関わらず、両国企業は依然として、投資可能な案件の発掘に苦慮している。

このことから、連携を妨げている課題はプロジェクトの「形成」段階にあると考察した。つまり、政府がプロジェクトを計画・設計し、プロジェクトスポンサーが政府やその他の調達部門と共にプロジェクトの方向性を定めるような、プロジェクト立ち上げの初期段階である。（図3-1参照）

インタビューを行ったコンサルタントや投資家、法律の専門家、政府のファシリテーターは、スポンサーの重要性和プロジェクト形成の困難さに対する見解を裏付け、同時にインフラ投資をより広範な地政学的コンテキストの中に位置づけた。そのような視点は、インド太平洋地域のインフラ事業の運営環境、およびホスト国政府や調達部門・機関のニーズや優先順位について、我々の理解を深めることとなった。

インフラプロジェクトの概要

範囲

インフラプロジェクトという概念は時と共に発展してきており、今後も変化していくものと予想される。本稿では、現在インフラ投資のマーケットで広く受け入れられているインフラの定義に基づき、「伝統的な」インフラストラクチャーおよびエネルギー・社会・デジタルインフラストラクチャーに焦点を当てるとともに、「準インフラ」資産もインフラプロジェクトの範囲に含めることとした(図3-1参照)。

図3-1:インフラプロジェクトの範囲

「インフラストラクチャー」の定義は時と共に発展しており、現在では通常、エネルギー・社会・デジタルなどにかかる広範な重要資産をいう

伝統的



伝統的な「コア」となるインフラ

- ・ 運輸
- ・ 公益事業
(電力、ガス、水道)



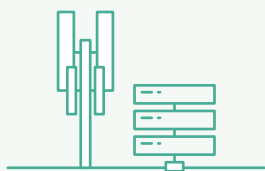
エネルギー

- ・ 発電所
(ガス、石炭等)
- ・ 再生可能エネルギー
- ・ エネルギーインフラ



社会

- ・ 病院
- ・ 学校
- ・ 公営住宅



デジタル

- ・ データセンター
- ・ 通信等
- ・ FTTH



準インフラ (コア・インフラ+ α)

- ・ インフラ関連サービス
- ・ レクリエーション施設

非伝統的

インフラプロジェクトの種類

政府および民間部門による重要なインフラ資産の調達には様々な方法があり、それには政府による従来の調達、官民連携(PPP)、民間企業のみで完結するインフラ開発などがある。本稿では、その全種類を取り上げる。PPPについてはキャパシティ・ビルディングのニーズに関わる範囲で触れ、従来の政府調達については「ノンスポンサー」の活発な参画について考察する。

また、本稿でエネルギー関連プロジェクトにも注目した。エネルギー産業は、歴史的に日本とオーストラリアの貿易・経済関係の軸軸となってきた。インタビュー回答者たちは、世界的に再生可能エネルギーへと需要が移行する中、両国の相互補完的な経済と技術の重要性は更に増しており、日本とオーストラリアが再生可能エネルギー分野で世界的なリーダーとなる可能性は非常に大きいと考える。

このような再生可能エネルギーとエネルギー転換プロジェクトへの注力は、二国間・多国間のインフラ連携イニシアティブにも表れている。エネルギー関連プロジェクトは民間部門の開発が主流だが、例えば電力発電プロジェクトの発電する電力の購入者は国有電力会社であるといったことも多く、またその収入は固定価格買取制度やその他の収入支援制度といった政策主導のスキームの影響を受けやすい。従って、プロジェクト自体が政府調達ではなく民間主導・経営のものでも、公的な調達の性格を多分に帯びている。



図3-2:インフラプロジェクトの種類

プロジェクトの調達モデルにより、民間部門の参加度合いと資金需要は異なる

種類	民間部門のみ	民間発意の提案	Public-Private Partnership (PPP)			公共部門のみの調達
			BOT方式	コンセッション方式	DBO方式	
公共部門の役割	<ul style="list-style-type: none"> 必要な許認可に限定 	<ul style="list-style-type: none"> 提案内容を評価し、調達スキームに沿ってプロジェクトを構造化する 	<ul style="list-style-type: none"> プロジェクトを定義・調達 	<ul style="list-style-type: none"> プロジェクトを定義・調達 巨額の設備投資に融資 	<ul style="list-style-type: none"> プロジェクトの定義、資金提供、調達 	<ul style="list-style-type: none"> 公共部門がプロジェクトを所有し、資金提供する 建設や技術などのプロジェクトの一部を民間部門から調達
民間部門の役割	<ul style="list-style-type: none"> 立案、設計、建設、管理、運営 	<ul style="list-style-type: none"> 政府からの要請のないプロジェクトを独自に発案 通常PPPスキームに従った構成 	<ul style="list-style-type: none"> プロジェクトを建設・運営し、一定の契約期間後に公共部門に運営を移転 	<ul style="list-style-type: none"> 運営権対価(コンセッション・フィー)を支払いプロジェクトを一定期間運営 	<ul style="list-style-type: none"> 設計、建設、運営 	<ul style="list-style-type: none"> 契約に基づき特定の役割を果たす
オーナーシップ	民間部門	公共部門	公共部門	公共部門	公共部門	公共部門
ファイナンス	民間部門	民間部門	民間部門	民間部門	公共部門	公共部門
収益の受領	民間部門	民間部門	民間部門	民間部門	公共部門	公共部門

- 公共部門の初期の資金負担が小さい
- 公共部門の調達能力への負担が小さい



- 公共部門の初期の資金負担が大きい
- 公共部門の調達能力への負担が大きい



Image source: Enel Green Power - www.py-magazine-australia.com

インフラプロジェクトの形成プロセス

図3-3「インフラプロジェクトの形成プロセス」に見られるように、プロジェクトの形成から運営の間には、プロジェクトの進展に従って明確な段階が存在する。本稿では進展過程全体に焦点を当てるものの、我々が行ったインタビューや調査結果によれば、第三国における日豪企業プロジェクトの実現を妨げている主要な問題は、プロジェクトの形成段階に発現していることが分かった。

図3-3: インフラプロジェクトの形成プロセス

エクイティ・スポンサーはプロジェクトの形成・開始を主導し、その後様々なステークホルダーを選出・指名する。

1: 形成

- 公的部門または民間事業者がプロジェクトを企画立案し、調達モデル選定とRFP作成を行う
- プロジェクトおよび調達モデルに関する官民の公式・非公式協議
- 民間部門がプロジェクトに対する見解とコンソーシアムの仮構想をまとめる

第三国ではこの段階において日豪企業の参画が不振

主要な民間ステークホルダー: エクイティ・スポンサー



2: RFP—入札

- コンソーシアムの形成とビジネスプラン策定
- 技術・エンジニアリング・建設パートナーの選出
- レンダーとの事前検討
- アドバイザーの任命

Additional participants:



3: 落札—融資契約締結

- 政府(発注元)およびコントラクターとの契約書調印
- レンダー選定、融資契約締結

新たな参画者:



4: 建設

- プロジェクトに必要な設備等を調達
- 建設プログラムの管理

新たな参画者:

(第三国ではこの段階における日豪企業の参画は限定的)

5: 運営

- プロジェクトの維持・運営
- 長期・低リスク志向の投資家誘致の可能性

新たな参画者:



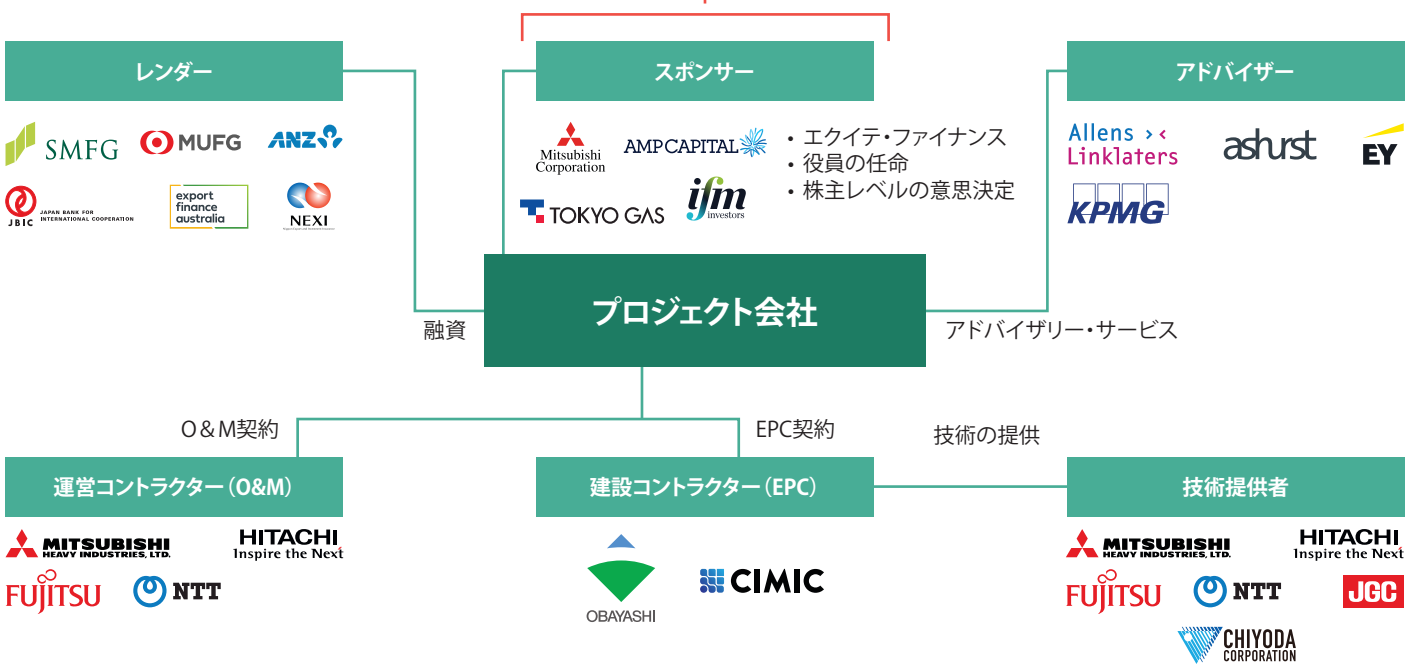
インフラプロジェクトのストラクチャー

図3-4「インフラプロジェクトのストラクチャー」は、インフラ事業の参加者の多様さと、彼らがプロジェクト進行の中で資金調達や技術調達、専門サービス、建設、運営といった異なる役割で貢献していることを表している。図からは、日豪企業それぞれの強みがどこにあるのか、またそれらの企業が国内外で積極的に活動する分野がどこであるのかが読み取れる。

図3-4: インフラプロジェクトのストラクチャー

プロジェクト会社は、スポンサーの管理のもと、プロジェクトレベルの意思決定を行い、ステークホルダーとの様々な契約を締結する

スポンサーはプロジェクトを立ち上げ、参加者を選定する。日豪政府はより積極的にスポンサーと関わっていく必要がある



第4部:

インタビュー結果



1. パートナーシップ

— なぜ少ないのか？

課題の特定

相互の関心や能力に対する限定的な知識

相互補完的なスキルや知識、経験、リスク選好度の特定は、特に第三国でプロジェクトを形成する上で欠くことのできない第一ステップである。しかし、日本とオーストラリア企業の連携は、慣れ親しんだ自国市場の先にある互いの関心への知識不足により、無用に妨げられてきた。

日本企業はオーストラリアのインフラ部門で長年積極的に取引や共同事業へ参画してきたが、第三国においてはその経験がほとんど活かされてこなかった。インタビュー回答者の多くが、どの日豪相手国企業が第三国に関心を持ち、事業機会を求めているのか知らないと認めた。相手国企業の能力や技術については、さらに知識がなかった。

インド太平洋地域のインフラ分野に進出しているオーストラリア企業が少ない

インタビューで多く指摘された最も根本的な問題は、単純にインド太平洋地域のインフラ事業に参画しているオーストラリア企業が少ないという点である。オーストラリア企業は、多大な戦略的利点を見出さない限り、新市場参入のために時間と人材を割くという決断をすることがない。予備知識の少ない分野で潜在的機会を提示された場合、オーストラリア企業はその機会を「ハードルが高い」と捉える傾向にある。

オーストラリアのインフラ部門は世界有数の成熟度を誇り、国内ではインフラの設計・開発・運営の専門知識について高い評価を得る企業が数多く存在する。一方で、人口増加や経済成長により国内でインフラ事業の機会が豊富なため、海外プロジェクトに魅力を感じることは少ない。多大な商業的利益が見込めながらも、インド太平洋地域で顕著な成果を挙げたのはAMPキャピタルやレンドリース、マッコリー・グループなどのごく少数のオーストラリア企業に留まる。

このような国内偏重傾向は、金融機関や退職年金基金（スーパーアニュエーション）にもみられる。オーストラリアの金融機関は、国内のインフラプロジェクトに対するプロジェクトファイナンスの組成において長年の実績を持つが、海外での活動は限定的だ。オーストラリア退職年金基金マネージャーのインフラ・ファンドにおける海外投資は、アジアよりも北米や欧州が中心である。対照的に、カナダの年金基金は海外インフラ事業への直接投資において世界的リーダーとなった¹⁰。端的に言えば、すでに安定的な収益を上げている国内のブラウンフィールドのインフラ資産から得られる利益を見送るのは難しいということだ。

第三国でのインフラ事業における日豪連携を増やすためには、オーストラリアの企業、投資家、レンダーが新規市場への進出に積極的になる必要がある。

日本企業のプロセスや要求は競争力を阻害する可能性がある

一方、日本企業はアジアのインフラプロジェクトへの豊富な投資実績があり、現地でのプレゼンスや主要な地場プレーヤーとの関係を確立してきたが、それでも様々な課題に直面している。

インタビューでは、新市場やセクターで取引やビジネスチャンスが訪れた際、日本企業が調査や分析時に実施する徹底した内部プロセスが世界中の競合他社から遅れをとる要因となると指摘された。日本企業のリスク回避性向は、時に綿密なデューデリジェンスのプロセスに自らを縛り、意思決定にかける時間を長期化させる。これは日本企業の競争力を損なわせ、オーストラリア企業のような潜在的な海外パートナーとの協働を難しくさせる。

こういったプロセスとプロジェクトの現実とのギャップも、日豪企業の連携を妨げる一因となっている。言語や文化の違いも問題をさらに困難にしている。インタビューでは、日本が提供する質の高いインフラが、ホスト国が実際に求め必要とする水準を上回るケースがあるとの指摘もあった。回答者たちは、日本企業はプロジェクトの競合状況を慎重に見極めるとともに、ホスト国のニーズに合わせた対応をする必要があるとした。

インフラプロジェクトにおける公的金融支援の役割に対する日本とオーストラリアの考え方も、問題となる可能性のある相違点である。日本のプロジェクトスポンサーは、インド太平洋地域の主要インフラプロジェクトが求める巨額のエクイティの提供を嫌がる傾向にある。代わりにJBICなどの政府系機関からの融資やJOINなどの共同出資を利用してオファーを魅力的なものにする。

日本政府からの資金供与を確保するため、オーストラリア政府にも共同プロジェクトへの資金負担が求められる場合があるかもしれない。しかし、大企業への支援の仕方は政府によって異なる。日本政府にとっては企業の大きさが手腕や能力に対する一定の保証となる一方、オーストラリアでは規模が大きく高収益の企業には政府の支援は必要ないと考えられており、実際、企業側も支援を喜ばない場合がある。

解決に向けた提案

対象を絞った組織的なネットワーキングやマッチングセッションを増や

インタビュー回答者の多くが、既存のネットワーキングやビジネスマッチングの機会が有益だと感じている。彼らは、日豪・豪日経済委員会のようなビジネス統括団体や、オーストラリア貿易投資促進庁（オーストレード）やジェットロのような貿易機構が共催する、対象を絞ったネットワーキングまたはビジネスマッチングの機会が増えることを期待している。そのような機会においては、第三国におけるインフラプロジェクト開発のためのパートナーシップ形成といった、明確な目標が設定されるべきである。

まず初めの関心や参加を促すためには、そのようなイベントへのオンラインアクセスを可能にしておくことが重要である。イベントは公式ウェブサイトとソーシャルメディアの両方で積極的に宣伝されるべきであり、補完的に個人のLinkedInプロフィールに投稿して周知することもできる。

対象を絞ったネットワーキングやビジネスマッチング機会の例は以下の通り。

- ・ インド市場への投資に関心を寄せる日豪のインフラ部門専門家らの会合。アジアへのゲートウェイであるシンガポールで開催。
- ・ 第三国のSDG/ESG目標達成を助けるようなインフラ投資に関する、オーストラリアの退職年金基金マネージャーと日本の年金基金マネージャー向けイベント。
- ・ 第三国において貿易機関や政府系金融機関（EFA、JBIC、AIFFP、JICAなど）の現地事務所が主催し、企業向けにそれら機関の政策イニシアティブや支援ツール、フレームワークについて説明・促進するプログラム。これらのイベントでは、日豪企業も招き、第三国のパイプラインプロジェクトやそれらを実現するために必要な支援について話し合うこともできる。
- ・ IPFA¹¹ (Global Infrastructure and Energy Network) といった既存ネットワークや米国の「インド太平洋ビジネスフォーラム¹²」のような他国のネットワークなどを活用し、日本とオーストラリアのインフラパートナーを繋ぐ。

政府のインフラ協力イニシアティブや支援ツール、フレームワークの促進を、オーストレードやEFA、AIFFP、DFAT、ジェットロ、JBIC、JICAのような政府系機関、および日豪・豪日経済委員会のような二国間ビジネス統括団体の主催による上記のようなイベントで合わせて行うことでより良い相乗効果が得られるだろう。

政府の政策の優先事項を後押しし日豪企業の第三国における連携を促すため、日豪両政府が以下を行うことが望まれる。

- ・ 優先度の高い市場を特定し、注力する
- ・ ストラクチャードファイナンスや譲許的融資を利用する可能性のある企業に対する開発機関や輸出信用機関（ECA）による働きかけをより組織的に行う
- ・ ネットワーキングやビジネスマッチング活動のフォローアップを行う

インフラ事業のホスト国も、多国間フォーラムなどを通じ、自国のインフラ事業のイニシアティブやプロジェクト、ニーズに関する情報を発信する重要な役割を持つ。例えば、2022年度のG20議長国であるインドネシアはその地位を効果的に活用し、「Recover Together, Recover Stronger（共に回復する、より強く回復する）」というテーマのもと、ポストコロナの事業環境におけるインフラ事業の課題に対し官民共同で取り組んでいる。

相補的なスキルセットとリスク選好を活用する

日本またはオーストラリア企業との連携事業の経験があるインタビュー回答者からは、両国企業が連携関係を最大限に活かす方法について意見があった。鍵となるのは、互いの補完的なスキルやリスクの選好度合いを活用することである。

日豪企業の相補的なスキルセット

	オーストラリア	日本
資本		✓
金融手段	✓	
プロジェクトストラクチャー構築の専門性	✓	
運営面の専門性	✓	
技術面の専門性		✓
アジアにおける現場経験		✓
太平洋諸島諸国における現場経験	✓	
長期的な心構え		✓

11 <https://www.ipfa.org/>

12 <https://indopacificbusinessforum.com/>

互いの技術的な強みやマーケット知識、経験、実績を活用することの主な利点の一つは、第三国での取引リスクを軽減できることである。リスク軽減により、ECAやその他の金融業者にとってもプロジェクト支援が容易になる。

インタビューに答えたある専門家は、日本企業の第三国における長年の実績と現地の主要ステークホルダーとの関係は、オーストラリアのインフラ企業のインフラプロジェクト構築・運営にかかる専門知識と非常に相性が良いと考える。このような相互補完性は、東南アジア諸国における社会インフラプロジェクトでの日豪連携に繋がる可能性がある。

リスク選好度の相違も相互補完性を高めている。インド太平洋諸国への豊富な投資経験を持ちながらも、日本企業はリスク回避性向と高度に構造化された社内承認プロセスにより、新興市場への参入には時間がかかることが多い。そのため、日本企業の綿密さとオーストラリア企業の機敏さは、相互に利益をもたらす可能性がある。日本企業はオーストラリア企業が形成したプロジェクトを支援する形で投資機会を増やすことができ、オーストラリア企業は信頼する連携相手とリスクを分担することができる。

現地でのプレゼンスを強化

インタビューでは、日本とオーストラリアの企業がホスト国において存在感を示すことが欠かせないと強調する回答もあった。いずれの国においても、第三国で事業を成功させるには、強力な地元ネットワークを有し現地語に堪能なスタッフを配置した、ローカライズされたチームが必須だという。

ある回答者は、日本企業は、現地事務所が本社内の部署に属し責任を負う従来の海外駐在員モデルから脱するべきだと述べた。現地事務所は事業開発に特化したチームとして、独立して運営されるべきだとする。そのような柔軟性を持たせることで、時に硬直的で意思決定に時間を要する本社の組織構造にとらわれず、チャンスをつかむことができるという。

可能性の大きい分野に注力するー水素・アンモニア

インタビュー回答者の多くが指摘したのが、エネルギー転換を支援するインフラ事業は第三国における日豪連携に大きな可能性をもたらすということだ。この分野における連携、特にオーストラリアからインド太平洋地域へのグリーン水素・アンモニア輸出のためのサプライチェーン構築に関連するプロジェクトは、一層促進されるべきである。回答者たちは、インフラ事業の連携においては、日本企業がすでに有するLNGの液化と受入基地の建設・運営やLNG輸送とガス供給事業といった幅広い経験が活かされると助言した。これにより、ホスト国の脱炭素目標に沿いつつ、インド太平洋地域諸国で高まる燃料・電力需要に応えることができる。この分野の特定の市場に特化したネットワーキング／ビジネスマッチングを行い、日豪企業間に強固な関係を築くことが急務であろう。

建設・エンジニアリング企業の同地域進出を奨励する

インフラプロジェクトには、プロジェクト範囲やタイムフレーム、資金調達モデル、調達ストラクチャー、リスク配分を含む様々な変数が存在する。企業によるプロジェクトへの参画可能性はそのような変数に大きく左右されるため、プロジェクトの形成初期段階でそれらの変数がどのように設定されるかは極めて重要である。ホスト国政府は通常エンジニアリング専門のグローバル企業を採用し、ホスト国が望むパラメーターが調達文書に含まれるようインフラプロジェクトの調達プロセスを設計する。もしも日本とオーストラリアの持つ専門知識や技術がプロジェクトの調達プロセスを設計するエンジニアリング企業によって正しく理解されていない場合、日豪企業は即座に不利な立場に置かれることになる。日本とオーストラリアのエンジニアリングおよび建設企業がインド太平洋地域で確固たる存在感を確立するよう奨励し、彼らの注目度を高めることがこのような課題の解決には不可欠である。

もう一つの長期にわたる課題は、日本のエンジニアが優れた能力を持ち高い基準に従っていても、そのような能力が国際的な水準とマッチしていない、または認知されていないことがあるということだ。他方、オーストラリア企業の多くは豊富な経験と国際的な水準に沿ったエンジニアリングサービスを提供できるが、海外市場に関心がある企業が少ないため、日本企業と連携することでその経験やネットワークを活かすことができるはずである。最後に、インタビュー回答者からは、バンカブル(プロジェクトを金融機関からの借入可能とするために必要な信用を持つ)な建設コントラクター、特に設計・調達・建設(EPC)企業がインド太平洋地域には少なく、同地域におけるプロジェクト開発件数を増やしていくにあたっての障壁となっていると指摘された。

台湾のフォルモサ洋上風力発電事業



Image credit: shutterstock.com

マッコーリー社とJERAの本パートナーシップは、日豪のビジネスパートナーが相補的なリスク選好度に基づき連携した結果、相互に利益がもたらされた成功事例である。

2017年、マッコーリー社は初期段階にあった台湾の洋上風力発電市場に参入した。同社は現地パートナーのスワンコール社と共同で5年間にわたり、開発段階の高いリスクを受け入れながら、台湾初の商業規模の洋上風力発電基地であるフォルモサ1、2、3を開発した。

JERAは意欲的な再生可能エネルギー目標と投資への豊富な資金力を有する一方で、再生可能エネルギー事業、特に洋上風力発電事業における実績が少なかった。それ故にJERAは経験豊富な共同出資者と共に投資する機会を探っていた。

2018～2020年にかけて、JERAとマッコーリー社は、(フォルモサ1と2については)プロジェクトが建設開始に至りリスクが大幅に軽減される段階で、JERAが同プロジェクト3件の権益を取得することで合意した。これによりJERAとマッコーリー社はフォルモサ3についても開発段階から協働することができるようになった。

フォルモサ1は2019年に操業開始し、パートナーらは協力してフォルモサ2の難しい建設段階を進め、フォルモサ3の開発に取り組んでいる。

双日、豪州でグリーン水素製造、太平洋島嶼国で利活用

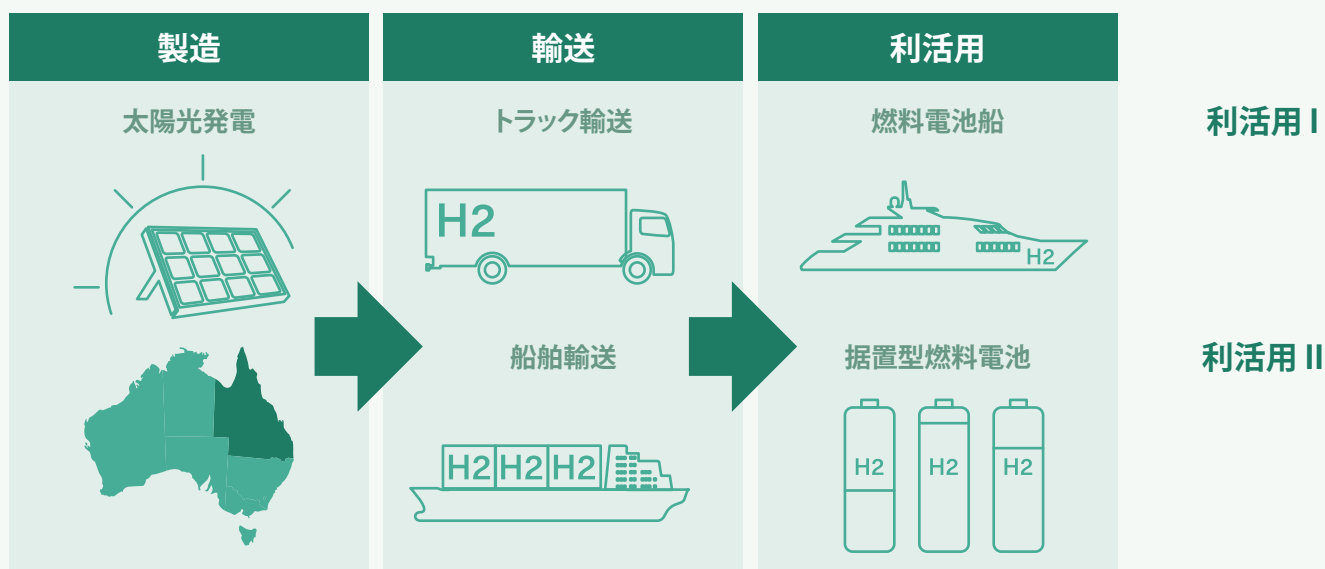
双日株式会社は、豪州で製造されたグリーン水素をパラオ共和国（島嶼国）へ輸送し、燃料電池および燃料電池船舶による利活用を促進する実証事業をCS Energy Ltd.（以下「CS Energy」）、大日本コンサルタント株式会社（以下「大日本コンサルタント」）とともに開始します。

この実証事業はクイーンズランド州で太陽光発電電力により製造されたグリーン水素を島嶼国へ輸送し、島嶼国での水素普及の足がかりと成り得る小型燃料電池、小型船舶への適用に関する実証を行うものです。双日は、実証事業の代表事業者としてプロジェクト全体の総括やパラオでの現地調査、設備導入サポートを担います。

本事業の背景には、日豪両国政府による宣言があります。2021年6月、日豪両国政府は技術を通じた脱炭素化に関する日豪パートナーシップを立ち上げ、水素政策に関わる相互連携を宣言しました。翌月（21年7月）に行われた第9回太平洋・島サミット（PALM9）においても両国で協力しながらグリーン水素の活用を推進することを表明しています。



Image source: ih2a.com



2. ファイナンス

課題の特定

日豪の公的なインフラ連携イニシアティブとツールが、現場でプロジェクト形成を行う当事者らに十分認知されていない

インフラプロジェクトの需要があるところに、インフラファイナンスの需要もある。ホスト国のインフラ需要に応え、予算や政治面で制約がある公的資金のみでは賄うことができない資金の不足分を埋めるには、民間資金が不可欠である。資金不足に加えて、インド太平洋諸国の中には、スポンサーから「ファイナンス面でハイリスク」とみられている国もあるとインタビュー回答者たちは述べた。

そのため、インフラ調達主体がバンカブルとなるために投資適格格付けまたは(アジア開発銀行や世界銀行などからの)何らかの信用補完を必要とする場合、公的金融機関からの資金は民間投資の誘致の上で重要となる。投資適格格付けがない場合には、民間部門のリスクを軽減するため、スポンサーは譲許的融資や輸出保険を通じた公共部門からの「リスクキャピタル」の提供を期待する。ある回答者は、補助金や助成金はインフラプロジェクトの機会を得ようと争う際に、日豪の公的資金により高い競争力を持たせるための差別化要因になると述べた。

前述のように、近隣の第三国における生活の質の向上と継続的な成長は、商業的にも戦略的にも、日本とオーストラリアに恩恵をもたらす。これを促進するため、両国それぞれの輸出信用機関(ECA)が現在の市場環境によりうまく機敏に対応できるよう、その能力拡大を進める以下の法改正が先般行われた。

株式会社国際協力銀行(JBIC)の対象分野を拡充する政令が2022年6月30日に施行され、JBICは燃料アンモニアといった新興のクリーンエネルギー技術や、温室効果ガス排出削減に寄与する新分野の施策に対し、共同融資が可能となった¹³。

株式会社日本貿易保険(NEXI)の業務が、貿易保険法の一部改正に伴って拡大された。国際連携強化に向け、NEXIは貿易保険と同種の保険事業を行う外国法人への出資が可能となった¹⁴。(2022年6月14日および2022年2月18日)

Export Finance Australiaの権限が拡大され、オーストラリアの国益と優先事項に資する取引へのファイナンスが可能となった¹⁵。(2021年6月24日)

ホスト国の固有の環境に対応するため、譲許的融資と補助金を織り交ぜたより柔軟性の高い新しい資金提供メカニズムが確立された。2019年7月1日に創設された「太平洋諸島地域のためのオーストラリア・インフラ融資ファシリティ」(Australian Infrastructure Financing Facility for the Pacific, AIFFP)がその一例である。

しかし、インタビュー回答者のほとんどがこのような新規導入されたインフラ関連イニシアティブや既存の公的なファイナンス支援ツールを耳にしたことがなかった。貿易促進機関やECAと日常的に交流のある回答者でさえも、日豪米のインフラ投資に関する三機関間パートナーシップやクアッド、その他のインフラ連携イニシアティブについて知らなかった。またいずれの回答者も、日豪の相手国の公的機関が提供する既存の公的金融ツールについても認識していなかった。彼らは、インフラ分野での日豪連携を促進する政府の政策について認識を高める必要性を指摘し、ECAは「先進国の難しいセクターで利用可能なツールについてより周知徹底するべき」とした。日本とオーストラリアのファイナンス支援ツールについては、付録を参考にしたい。(「付録」参照)

政府のファイナンスツールを現在の市場環境に合わせて更新する

インタビュー回答者たちは、ECAは公的資金へアクセスするための要件の複雑さを緩和するべきであると指摘した。政府はより迅速で簡潔なファイナンスの枠組みの利点と、承認プロセスの長期化をもたらし過度に洗練されたファイナンスの枠組みについて比較考量する必要がある。

ある回答者は、インフラプロジェクトで公的金融機関の譲許的融資を利用する際に企業が直面する難題を挙げた。例として、企業またはホスト国政府からの保証や、プロジェクト期間中変更の認められない固定返済スケジュール、公的なECAのコミットメントを得るのに要するリードタイムが6か月以上あり時間がかかりすぎる(通常のインフラプロジェクト入札プロセスにおいて金融機関からコミットメントを得るのに要する時間は2~3か月)などが挙げられた。

また、公的金融機関が提供する資金は、民間金融機関から得られるものと比べて特段魅力的なわけではない場合もあると指摘する回答もあった。従って、公的金融機関はサービス内容を市場の要求に沿うものに進化させていく必要がある。

調達側のインタビュー回答者からは、新しい種類の金融支援が提案された。財政基盤が強固でない県や州などの自治体でも、国際水準のPPPストラクチャーに必要な収入支援スキームが提供できるよう、自治体によるインフラプロジェクトへの支払いを支援する金融ファシリティの創設というアイデアである。この新しいファシリティの支援対象はアベイラビリティ・ペイメント(Availability Payment)またはバイアビリティ・ギャップ・ペイメント(Viability Gap Payment)などで、両者とも将来の収益の不確実性を補填し、プロジェクトスポンサーとノンスポンサー両方がより自信をもって投資できるようにするため世界的に広く利用されている仕組みである。

13 株式会社国際協力銀行(2022年6月30日)、「株式会社国際協力銀行法施行令の一部を改正する政令」の公布・施行について、(<https://www.jbic.go.jp/ja/information/news/news-2022/0630-016517.html>)

14 経済産業省(2022年6月14日)、「貿易保険法施行令の一部を改正する政令」及び「貿易保険法の一部を改正する法律の施行期日を定める政令」が閣議決定されました(<https://www.meti.go.jp/press/2022/06/20220614001/20220614001.html>)

15 Minister for Trade, Tourism and Investment, Australian Government, *Reforms to Export Finance Australia*, 24 June 2021 (<https://www.trademinister.gov.au/minister/dan-tehan/media-release/reforms-export-finance-australia>)

解決に向けた提案

これらの資金面における課題の解決のため、インタビュー回答者は以下の実践的な解決策を提示した。

- オーストレードやジェットロ、日豪・豪日経済委員会が共催するような説明会を通じて、企業が直接ECAと交流し、ECAの要件・条件への理解を深めたり要件や融資プロセスへのフィードバックを行えるような機会を増やす。このような機会は、第三国に進出している日豪企業向けにも提供することができる。
- オーストレードやジェットロが第三国で日豪企業の現地事務所向けに共催するインフラプロジェクト向けの支援ツールやフレームワークに関する説明会。
- 2022年1月に開催された日米豪三機関間パートナーシップによるベトナム政府経済関係機関とのオンライン会議¹⁶のような、ECAの共同任務の成果に関する日豪企業向けの情報共有セッションを行う。これにより、今後予定されているプロジェクト案について民間部門に素早く情報提供できるようになる。
- 日本とオーストラリアの企業がどの国・分野に関心を持っているかを特定し、情報共有するための日豪ECAのより密な協調。
- 日本とオーストラリアのECAがより緊密に協調し、定期的に連絡を取り合うことで以下を可能にする。
 - 他のECAが行ったデューデリジェンスの結果の認知
 - ECA間の職員交換制度を創設し、他機関の機能やファイナンスへのアプローチについて理解を深める
 - 共同のデューデリジェンス・モデルを構築し、ECA間のデューデリジェンスのプロセスの共有や、デューデリジェンス完了までの時間短縮を図る
- 政府職員をECAに配置し、ECAの機能やファイナンスへのアプローチについて理解を深める。豪州外務貿易省が行っているExport Finance Australiaへの職員の短期派遣に類似するもの。
- ECAおよびホスト国の主要窓口への企業紹介を政府が支援する。
- 緊急を要するインフラ案件に対処するため、ECAは内部承認および理事会の承認プロセスを柔軟にし、理事会が開催されない期間でも承認できるようにする。
- 日豪両国政府は、日豪企業が投資しやすいプロジェクトをより多く立案できるよう支援するため、インド太平洋地域の現地政府(またはそれに類似する規模の調達関係者)にバイアビリティ・ギャップ・ファンディングまたはアベイラビリティ・ペイメントへの資金提供を行うことを検討する。これは既存のファシリティを拡張する形で行うことができ、この例としてはフィリピンにおけるアジア開発銀行による「事業開発モニタリングファシリティ」(Project Development and Monitoring Facility¹⁷、PDMF)がある。

16 株式会社国際協力銀行(2022年2月22日), 日米豪3機関間パートナーシップによるベトナム政府経済関係機関とのオンライン会議の開催 (<https://www.jbic.go.jp/ja/information/topics/topics-2020/1112-013991.html>)

17 Public-Private Partnership Centre, Philippines, *Project Development and Monitoring Facility Guidelines*, January 2022 (https://ppp.gov.ph/wp-content/uploads/2020/01/PDMFS_200190128_REP_Revised-Guidelines-January-2020.pdf)

インド太平洋地域におけるインフラ投資に関する三機関間パートナーシップ



Image source: www.thediplomat.com

2020年10月、ベトナムにおいて、日本、米国、オーストラリアの外相は、パラオにおける第二の海底ケーブルシステムの敷設プロジェクトが、「インド太平洋におけるインフラ投資に関する三機関間パートナーシップ」の下で実施される最初のプロジェクトになることを発表した。

2018年のMOUにて誕生した同パートナーシップは、国際的な基準と原理を順守したインフラプロジェクトへの支援を通じて、インド太平洋地域を自由で、開かれ、包括的で、繁栄し且つ安全な地域とすることを目指している。

パラオのプロジェクトでは、オーストラリアは太平洋諸島地域のための「オーストラリア・インフラ融資ファシリティ (AIFFP)」を通じて、海底光ファイバーケーブルの建設費用を融資するためのパラオおよびBelau Submarine Cable Corporation (BSCC) との一連の契約書に署名した。総額3,000万米ドルに及ぶ本プロジェクトは、シンガポール・米国間の世界最長の海底ケーブルに幹線ケーブル経由でパラオを繋ぐことになる。

本事業は、パラオのデジタル連結性の強化により同国の経済発展を促し、同国を海外投資の魅力的な対象先にする。

3. 規制・政策・調達に関する課題

明確で安定した規制・政策環境は、長期的な公共事業の着手に必要な確実性をもたらすものであり、海外投資誘致の根幹をなす。インタビュー回答者たちはインド太平洋地域の規制や政策、調達における多数の欠陥を指摘しており、その多くが同地域で長く存在してきたものである。

回答者たちは、日豪両国が共にインド太平洋地域のニーズに応えられるようにするためには、これまで以上に官民両セクター間の円滑な連携とコミュニケーションが必要とされると指摘した。官民の協働は、政府主導の従来のインフラ調達において特に重要であり、官民連携 (PPP) も視野に入れた効率的なインフラ調達を促進する。

課題の特定

インド太平洋地域の第三国における日豪インフラ共同事業の足枷となっているのは、資金の不足ではなく、日本とオーストラリアの投資家たちが投資に際し、公正な競争や開かれた調達、透明性、腐敗防止システムといった信頼性を投資先の市場に求めるからであると回答者たちは述べる。市場の信頼性の評価においては、一般的な政治的リスク、為替リスク、利益還流の確実性、プロジェクト開発に必要な現地の許認可取得にかかる期間の不透明さ、現地のリスク要因を把握することの難しさなどを見極めるという。

インタビューで多く言及のあった主な課題点は以下の通りである。

ホスト国政府内のプロセスにおけるリードタイムの長さ関連リスク

プロジェクトの入札者は通常、入札に際し、時間や人材、コンサルタント手数料といった費用など、多大な事前のコミットメントを必要とされる。入札プロセスの予定外の遅れや中止、周知不十分な遅延または過度の遅れは、入札プロセスと政府のプロジェクト進行能力に対する投資家の信頼を損なうこととなる。ガバナンスや腐敗防止の枠組み、論争解決のシステムとプロセスが不十分であれば、不信任はさらに悪化する。

プロジェクトオーナーは通常、投資ポートフォリオにおける投資先国のリスクを比較し、そのような初期費用にコミットすべきか判断する。そのため、高リスクとみなされた国々のプロジェクトは、他の選択肢と比べて見劣りする。インタビューでは、これがインド太平洋地域での投資に対し、企業が時間と人材を割かない主要因の一つであると指摘された。

ホスト国におけるインフラプロジェクト関連政策の不安定性

政策の信頼性が低ければ、プロジェクトオーナーが入札プロセスに時間と人材をコミットすることは困難である。インタビューでは、プロジェクト形成の最大の障害として、透明性の問題に次いで政策の不安定性が挙げられた。

唐突かつ大幅な政策変更は、計画されたプロジェクトの経済性や、ときに実現可能性にも大きな影響を与えかねない。例としては、再生可能エネルギープロジェクトにおける固定価格買取制度の廃止、インフラ開発に関する国家の基本計画の変更、電力購入契約における主要条件の変更、プロジェクト構成に関する根本的な変更、石油・ガスプロジェクトの海上から陸上への変更などが含まれる。

実際の事例としては以下が挙げられる。

- ベトナムにおける、2021～2030年間の電力セクターのビジョンを描いた第8次国家電力開発プランの発表の遅れ。第一草稿は2021年2月¹⁸に公表されたものの、その後改稿を重ね、その度に予期せぬ変更が加えられた¹⁹。最終的かつ正式な計画が存在せず、同国を再生可能エネルギー投資の主要市場として位置付け、大型投資に向けて準備していた日豪企業にとって非常に困難な状況となった。
- 2020年のフィリピンのドゥテルテ大統領(当時)による Manila Water CoとMaynilad Water Servicesとの既存のコンセッション (PPP) 契約の見直し。Manila Water CoとMaynilad社はマニラにおいて合わせて1,680万件の顧客を抱える。ドゥテルテ大統領は、二社が市民にとって「必要以上に複雑で不利な」契約を結んでいるとし、コンセッション契約を破棄すると脅した。これを受けて、2社は政府を相手取った仲裁裁判の勝訴で得た34億ペソ(7,100万ドル)の賠償請求権を放棄する意向を示し、新しい契約に署名した²⁰。本件および当時のフィリピン政府のPPPからの転換は、それまで日豪投資家からも注目されていたフィリピンのPPP市場に対する海外投資家の信頼感を低下させた。

18 Tachev, V., *The Proposed Vietnam PDP8 Update and the Risks From the Coal Pivot*, 22 June 2022 (The Proposed Vietnam PDP8 Update and the Risks From the Coal Pivot (energytracker.asia))

19 Baker McKenzie, Vietnam: *October 2021 updates to the Draft PDP8*, 8 October 2021 (<https://insightplus.bakermckenzie.com/bm/projects/vietnam-october-2021-updates-to-the-draft-pdp8>)

20 Reuters, *Philippines signs new deal with water utility after Duterte criticism*, 19 May 2021 (<https://jp.reuters.com/article/philippines-utilities-maynilad-idU5L3N2N61O8>)

ホスト国におけるプロジェクトのリスク配分に関する国際水準の枠組みの欠如

オーストラリア（および存在する場合にはその他の市場）で広く認められているインフラプロジェクトのリスクに対するアプローチは、これまでの試行錯誤の積み重ねにより確立されたものであるが、インド太平洋地域の多くの国ではまだ受け入れられていない。

プロジェクトのリスク配分に関する国際的な水準の枠組みがホスト国にない場合、日豪企業にとっては投資可能なプロジェクトを見つけるのが困難になる。ホスト国にとっては、海外からの投資と専門技術と呼び込む機会を逸することとなり、ひいては競争環境を作れず、限られた数の投資家の中からプロジェクトの実施主体を選択することでプロジェクトの実行コストが高まることにも繋がりがかねない。

信用リスクは、国有電力会社からの収入が唯一の収入源となることが多い電力事業で特に問題となるもので、これはその収入に政府保証が付与されている場合も同じである。インタビューでは、インド太平洋地域はクリーンエネルギー関連投資の有力な成長市場ではあるものの、同地域の電力購入契約がプロジェクトに課すリスク配分は、プロジェクトオーナーが許容できるレベルよりも高いとの指摘があった。

日本企業は同地域、特にインドネシアにおいて、独自の電力事業を複数成功させてきた。今それらの国々では、パリ協定におけるコミットメントもあり、脱石炭・火力発電と炭素集約度の低い燃料による発電への圧力が高まっている。同地域における再生可能エネルギー部門への外資導入は必須であり、また成長が見込まれることから、エネルギー転換関連のインフラにおける日豪連携機会も増す。しかし、この潜在的可能性を実現するには、電力購入契約における適切なリスク配分が必要である。

質の高いインフラのための普遍的な基準の欠如

日本とオーストラリアの投資家は、国際的な環境・社会セーフガードを支えるようなインフラ構築を支持する。しかしこれにより、両国の価格競争力が弱まる場合がある。インフラの質や基準に関する普遍的に認められた指針が存在しないため、現地の環境とインフラのライフサイクルを考慮した実質的なコストを見極める能力が案件の評価者側において不十分であった場合には、そのような指針を支持しないプロジェクト立案者の価格競争力が増大する。

解決に向けた提案

標準的な調達枠組み構築のための体系的で大規模なキャパシティ・ビルディング・プログラム

インタビューの中で一貫して主張されたのが、インド太平洋地域でのインフラ調達のための体系的で大規模なキャパシティ・ビルディング（能力強化）プログラムの必要性である。本稿は日豪両政府が、民間部門との協力のもと、共同のキャパシティ・ビルディング・プログラムを導入することを提案したい。プログラムはホスト国に対し、彼らのニーズに応え、かつ日豪両国の専門技術と資本投資を最大限活用できるようなツールを提供するものとして設計されるべきである。

インフラプロジェクトの調達に特化したキャパシティ・ビルディングでは、効率的で透明性のあるインフラ調達プロセスの構築が求められる。プロジェクト設計や入札プロセス、ガバナンスの向上、ファイナンスと技術、リスク分析と分配能力などもカバーされるべきである。

インド太平洋地域に特化したキャパシティ・ビルディング・プログラムを設計・実施する上で、以下の既存プログラムが参考となるだろう。

- JICA²¹は技術協力プログラムの一環として、アジア太平洋地域において長らくキャパシティ・ビルディング・プログラムを提供してきた。2015～17年にかけて、JICAはフィリピンで、実行可能かつバンカブルなPPPの枠組みを作るためのトレーニングを保健省、公共事業道路省、運輸通信省向けに設計・実施した。JICAとPPPセンターの専門家らによる特定分野（ヘルスケア、道路、下水・汚水）に特化した3か月コースが設けられた²²。2016年、モンゴルにおいてもJICAは専門家を派遣し同様のプログラムを行った。
- 豪州外務貿易省²³ (DFAT) もキャパシティ・ビルディング・プログラムに資金提供している。実施するのは多くの場合、アジア開発銀行 (ADB) のような多国間機関だ。フィリピンにおいて、DFATは2,200万米ドルを投じ、ADBおよびPhilippines National Economic and Development Authority (NEDA) によって計画・実施される10年間（2011～2021年）のプログラムを行っている。プログラムの目的は、以下の通り。
 1. PPP実現のための枠組みの改善
 2. PPPにおける制度的な仕組みと能力の強化
 3. PPPのベストプラクティスの制度化
 4. インフラ投資ファイナンスとリスク保証メカニズムの構築を支援し、民間部門の関心を促進
 5. 持続可能なプロジェクト開発ファイナンスを通じ、融資可能なPPPプロジェクトの構築を支援

21 Japan International Cooperation Agency, *Technical Cooperation Project for Capacity Development in Public-Private-Partnership (PPP) Project Formulation - Project Completion Report*, December 2017 (1000035289_01.pdf (jica.go.jp))

22 Public-Private Partnership Centre, Philippines, *JICA Capacity Development Training Roll-out for DPWH: Baguio City Field Visit*, 24 January 2017 (JICA Capacity Development Training Roll-out for DPWH: Baguio City Field Visit | PPP Center)

23 Public-Private Partnership Centre, Philippines and Asian Development Bank, *Technical Assistance on Strengthening Public Private Partnerships Program in the Philippines (2011-2021) - Final Evaluation Report*, 13 December 2021 (<https://www.dfat.gov.au/sites/default/files/public-private-partnerships-program-philippines-final-report.docx>)

NEDA が監督機関となり、PPPセンターや財務省は実施機関となった。同プログラムは主要プロジェクトのパイプラインとして貢献し、政策環境を強化し、政府の主要プロジェクトの管理能力や気候変動に強いインフラの保護要件を統合する能力を向上させた。

補完的な援助やキャパシティ・ビルディングは、現地政府のプロジェクトやコンセプトの範囲設定、フィージビリティ・スタディ、入札プロセスおよびプロジェクト運営を支援する。フィリピンの「事業開発モニタリングファシリティ²⁴」は革新的な助成金制度の一例である。

いくつかのホスト国ですでに取り入れられているその他の解決策には、入札・調達プロセス強化のための調達アドバイザーの任命や、サウンディング型市場調査の実施がある。インタビュー回答者からは、日本とオーストラリアはサウンディング型市場調査の対象範囲を広げる支援ができるという提案もあった。

オーストラリアの成熟したPPPモデルとプロジェクト管理能力の輸出

オーストラリアは国際的に成功を収めた成熟したPPP市場を有する。オーストラリアのモデルは国内プロジェクトで30年以上かけて磨かれてきた。現行の枠組みは、全豪のすべての連邦・州政府機関が使用することに合意した統一した枠組みである「国家官民連携政策およびガイドライン (National PPP Policy and Guidelines)」に内包されている。

従前のプロジェクト遂行モデルと異なり、PPPは解決志向型であり、民間部門のイノベーションを開放し費用対効果を最大化することを目指す。オーストラリアのPPPモデルは健全な法制度と透明性の高い体制を持つ国々と特に相性が良く、日米を含む多くの先進国が採用している。インド太平洋地域の現地政府がオーストラリアモデルを研究し、効果を最大化するため現地に則した方法で実施できるようなプログラムを、オーストラリア政府はキャパシティ・ビルディング・プログラムと補完的に組み合わせて支援することができるだろう。

政府調達部門間の職員交換プログラム

日本またはオーストラリアとインド太平洋地域のホスト国の間で、インフラ調達に関する政府間の職員交換プログラムを実施すれば、知識の深化と能力向上に役立てることができるだろう。

官民両セクターの協調と情報交換においては、インフラ調達において経験豊富なInfrastructure Australiaなどの機関、またはオーストラリア州政府のインフラ調達部門が、インド太平洋地域のカウンターパートとの職員の交換派遣を促すように良いだろう。第三国からの交換プログラム参加者は、国際基準の契約の履行やそのような枠組みを通じて調達されたプロジェクトの運営課題への対応について、実践的な経験を積む機会を得ることができる。交流を通じて日豪両国の機関も、インド太平洋地域での自国のフレームワークやプロセスの限界について知見を得ることができる。

既存の官民イニシアティブを活用し、インド太平洋諸国のプロジェクト調達を支援

JICAやDFATによるイニシアティブのほかにも、二国間・多国間のイニシアティブはすでに多数存在する。共同で新しいキャパシティ・ビルディング・プログラムを創設し、そのような機関がすでに実施する研修と組み合わせることで、培ってきた経験や能力をさらに活用することができる。例えば、JICAがこれまでの能力強化プログラムの設計・実施経験を生かしてプログラムを開発する。その講師として、オーストラリアでプロジェクトを設計・実行してきた経験と知識の豊富なオーストラリアの実務者を起用し、オーストラリアでの実例を用いて研修を行うなどだ。インド太平洋諸国のプロジェクト調達支援における既存の官民の取組みの例は、以下の通り。

パートナーシップ・フォー・インフラストラクチャー (Partnerships for Infrastructure, P4I)

P4Iは豪州外務貿易省がEY、Asia Foundationおよびその他の2つの機関と共に2021年に創設し、オーストラリアの優れたインフラネットワークと、幅広い能力と高度な専門知識を持つ人材を活用し、パートナー政府や東南アジア諸国連合 (ASEAN) の国々とインフラにおける専門性を高めることを目的とする。助言および知識提供サービスでは、優秀なインフラ専門家のネットワークを活用しアドバイスを行う。また東南アジアにおけるインフラ関連の意思決定や開発を支援するため、幅広い分野やセクターに対し長期的な情報提供を行う。

グローバル・インフラストラクチャー・ハブ (Global Infrastructure Hub, GI Hub)

G20により設立されたGI Hubは、持続可能で災害に強く、包括的なインフラの整備を進める非営利組織である。GI HubのウェブサイトにはPPPリスク配分ツール (PPP Risk Allocation Tool) が設けられ、政府やステークホルダーらが、自身の関わるPPPプロジェクトの適切なリスク配分を行ったり、潜在的なリスクの軽減策を知る上でのガイドとして活用できる。<https://ppp-risk.gihub.org/>

トランスペアレンシー・インターナショナル・オーストラリア (Transparency International Australia, TIA)

TIAは、アジア太平洋地域のインフラ部門において、不正行為を引き起こしかねない抜け穴を特定・軽減するための実用的かつ実践しやすいロードマップを提供している。TIAは、不正、不適切な経営および非効率をもたらす損失は、2030年には世界の予想年間建設生産額の3分の1に達すると推定する。上記ツールは、政府、産業界、市民社会、そしてその他のステークホルダーが正しい疑問を持ち、公共インフラを発注・選択・資金提供する立場の人々に、プロジェクトの形成から承認までの全ての段階において、説明責任を果たすことができるように設計された。

世界銀行PPP知識ラボ (World Bank PPP Knowledge) とリーガルリソースセンター (Legal Resource Centre)

世界銀行は、インフラプロジェクト (特にPPP) の計画、設計および構築を支援するためのセクター毎の包括的な資料をまとめており、特に各プロジェクトに固有の環境下での構築に焦点を置いている。

インドネシア・オーストラリア・パートナーシップ・フォー・インフラストラクチャー (Indonesia Australia Partnership for Infrastructure, KIAT)

KIATはCardno社により運営される期間10年3億豪ドルのファシリティ。KIATはインドネシアとオーストラリア両政府間のパートナーシップで、全ての人のインフラへのアクセス向上を通して持続可能で包括的な経済成長を支援することを目的とする。KIATは中央・地方政府と共同し、インフラの政策策定や計画、実施を向上させるための短期・長期的な技術支援やアドバイザーサービスを提供している。

キャパシティ・ビルディング・プログラムに民間部門を巻き込む

民間部門の関与は、政府の政策と対象を絞ったキャパシティ・ビルディング・プログラムの実施との間にある溝を埋めるために不可欠である。あるインタビュー回答者が挙げた東京ガスの例では、同社はタイ、バングラデシュ、インドネシアに対しインフラプロジェクト調達プロセスを改善するためのコンサルタントサービスを活発に行っており、これは民間部門の知見を活かしたキャパシティ・ビルディングがホスト国で必要とされていることを物語っている。

日豪からの投資を活かした政策策定をホスト国に促すための二国間政府対話 (G2G)

今般、日本とオーストラリアが関与した日豪米インフラパートナーシップのようなハイレベルな多国間の取組みは、東ティモール、ミクロネシア、キリバス、ナウルにおける新しい通信・インターネット海底ケーブルの敷設事業に結び付いた。しかし、日豪両国政府機関がインフラ事業で連携の機会がある国やセクターを特定するために協調したり、特定の国・セクター・プロジェクトに特化して関与する機会はまだまだあるはずだ。

インフラ事業のホスト国との政府間対話により、項目4.3で触れた規制・政策におけるリスクに対し最も効果的に対処することが可能となるだろう。NEXIやJBIC、DFAT、オーストレードといった機関は、日豪企業の必要条件を満たすプロジェクトの支援において実績がある。支援活動が増えれば、機会もさらに広がるだろう。

例として、調達側のある回答者は、回答者の国に対する日本のインフラ投資は、ほぼ運輸部門に一点集中していると述べた。ならばG2G対話の一部として、政府は、日本からの投資獲得に寄与した運輸部門の規制枠組みの特徴を考察し、それらの特徴を模倣するために他部門の調達枠組みをどのように適切に調整すべきか、ホスト国と話し合うことができる。

インフラプロジェクトの範囲と規模の設定もG2Gレベルで議論できる。日本とオーストラリアの投資家は、規模の大きすぎるプロジェクトは投資対象外として検討しない。同時に、地方の個別プロジェクトは往々にして海外投資家には小規模すぎる場合がある。従って、G2Gの対話では、地方の複数の小規模プロジェクトを束ねて規模を膨らませつつ、日本とオーストラリアの投資家が検討しやすい大きすぎないサイズにして調達プロセスを行うことを勧めるといった協議もできるだろう。

ホスト国の気候目標達成の奨励と支援

企業に対しインフラ・エネルギー分野のサステナビリティ向上を求める国際的な勢いは加速している。C O P 2 6で参加国が石炭火力発電を段階的に縮小し、国家の二酸化炭素排出量の大幅削減へコミットすることで合意したことは、この野心的な任務に緊迫感を与えた。

オーストラリアと日本は気候変動への対応にコミットしており、「技術を通じた脱炭素化に関する日豪パートナーシップ²⁵」や「日米豪印 気候変動適応・緩和パッケージ(Q-CHAMP)²⁶」といった、同地域の実質ゼロ排出への移行を支援する様々な枠組みを発表している。

これらのイニシアティブを実行に移すため、政府は民間部門のノウハウと投資を動員することが求められている。これは政府間対話を通じて、ホスト国の環境・社会・ガバナンス(ESG)関連の民間のインバウンド投資誘致と、必要な政策支援の整備を支援することで可能となる。政策支援の整備には、政策の明確性と一貫性、無制限の外国資本流入、適切な税制、政策関係者へのアクセス、持続可能な技術(洋上風力発電、水素・アンモニア生産と輸送、排出量の多い産業の脱炭素化など)への財政支援スキームが含まれる。ホスト国政府の脱炭素化へのコミットメントと共に、適切なリスク配分構造もそのようなプロジェクトを下支えする。

インフラ投資に関する日豪米パートナーシップにより、三国はインドネシア²⁷、ベトナム²⁸、パプアニューギニア²⁹にて共同事業を実施したが、より体系的、継続的かつ踏み込んだ関与が求められており、その成果は民間部門と共有されるべきである。

「ライフサイクル」アセスメントの促進

インド太平洋地域におけるクリーンエネルギー分野の発展には、「ライフサイクル」アセスメントの促進も不可欠である。ライフサイクル・アセスメントは、資産のリサイクルや廃止措置を含むインフラの残存期間全体にかかる総コストを考慮するもので、環境・社会セーフガード(職場の安全など)の効果にも重きを置く。したがって、第三国政府を交えた建設的な政府間対話とプロジェクト評価者の能力強化に加え、インフラのライフサイクルのコストを評価する新たな手法の導入が重要となる。

新しいクリーンテクノロジーの「グリーンプレミアム」を埋める枠組み

インド太平洋地域において、よりグリーンな新テクノロジーを導入する上での最大の障害は、コストである。水素のような新生だが有望な技術には、旧来の技術と新しいグリーンな技術の間に発生するコスト差である「グリーンプレミアム」を埋めるためにも効果的な財政支援が欠かせない。水素・アンモニア分野の開発と日豪企業の参画には、ホスト国のグリーンプレミアムの支払い支援が不可欠である。インタビュー回答者たちは、民間部門が長期のクリーンでグリーンなエネルギーインフラ事業にコミットできるよう、政府が財政的なインセンティブを提供して支援することが極めて重要だと強調した。このような支援は、2021年6月に発表された「技術を通じた脱炭素化に関する日豪パートナーシップ³⁰」のもとで進めることができるだろう。

25 外務省(2021年6月13日), 技術を通じた脱炭素化に関する日豪パートナーシップ, (<https://www.mofa.go.jp/files/100199969.pdf>)

26 外務省 (n7)

27 Export Finance Australia, Australian Government, *Trilateral Infrastructure Partnership driving economic growth in the Indo-Pacific*, 27 August 2019 (<https://www.exportfinance.gov.au/newsroom/trilateral-infrastructure-partnership-driving-economic-growth-in-the-indo-pacific/>)

28 株式会社国際協力銀行 (n16)

29 株式会社国際協力銀行(2019年6月25日), アメリカ合衆国海外民間投資公社、オーストラリア連邦外務貿易省及びオーストラリア連邦輸出金融保険公社との共同声明, (<https://www.jbic.go.jp/ja/information/press/press-2019/0625-012293.html>)

30 外務省 (n25)

ベトナムにおけるPPP法



Image credit: shutterstock.com

2020年6月、ベトナム政府による官民パートナーシップに関する法律（「PPP法」）の草案見直しに際し、三か国パートナーの日豪米は、海外からの対ベトナムPPP投資を拡大する上で解決すべき課題点（同法に含まれるもの・含まれないもの関わらず）として以下を挙げた。:

1. 同法の対象範囲に、発電所などのセクターも含まれるよう柔軟性を確保
2. 国営企業の支払義務に対するベトナム政府の保証を含む、ホスト国政府からの強力な支援
3. 外貨交換の柔軟性、およびPPP契約終了に伴う支払いの範囲における柔軟性の確保
4. 法改正および不可抗力からの投資家の保護を確保
5. ベトナムの法制度でカバーされていない事象に対処するため、外国法の適用に関する合理的な余地を確保

現時点では、上記のうち第一項目のみPPP法に反映されている。

Law 64/2020/QH14 of National Assembly of the Socialist Republic of Vietnam date issued 18/06/2020 (<https://english.luatvietnam.vn/>)

Decree No. 35/2021/ND-CP detailing the implementation of the Law on Investment in the Form of Public-Private Partnership (<https://english.luatvietnam.vn/>)

Decree No. 28/2021/ND-CP the financial management for public-private partnership investment projects (<https://english.luatvietnam.vn/>)



インドにおけるPPPフレームワークの発展

インドは世界でも特に定評のあるPPP市場を実現しており、これは国際的な基準を現地に適したかたちにするることによって成功を収めた。当スキームがどのように主要なPPPの局面から発展してきたのか、以下に概説する。

収益モデル

電力・国道における初期のPPPモデルは「アベイラビリティ・ペイメント (Availability Payment) 方式」に基づいて構築された。これにより将来の収益が可視化され、プロジェクトの入札者にとってはより確実な事業計画の策定や投資リスクの回避に役立った。日本とオーストラリアの投資家の大多数が、特にハイリスク国において、このストラクチャーを求める傾向にある。時と共に電力市場の競争を促す施策が取られ、発電事業の認可制度が撤廃されるに至った。部分的にあるいは一切長期契約に基づかないマーチャント・パワー・プラント (Merchant Power Plant) が台頭した。

これを受け、また欧州での民間有料道路の例にも倣い、国道プログラムは収益リスクを投資家に転嫁するようになり、「バイアビリティ・ギャップ・ファンディング (Viability Gap Funding)」モデルも構築された。そこでは民間投資家に国道拡張への投資と交通量が定まっていない場所の交通量リスクの引き受けを求めつつ、価格競争力を重視して決められた資本費補助を提供する。しかしその後数多くのプロジェクトの失敗—その多くは経験不足からくる過剰な入札によるものだが—により、インフラの持続可能な資金調達においてはハイリスクなモデルは適していないという見解に至った。道路・送電などのセクターは、現在アベイラビリティ・ペイメント方式を採用しており、空港もまた、規制に基づいた安定した収益を得ることができる仕組みとなっている。

プロジェクトへの準備態勢

インドのインフラ整備においては、グリーン・フィールドのプロジェクトが推奨されてきた。しかし民間デベロッパーが、許認可取得に関するリスクに対処する準備が不十分であることが明らかになった。プロジェクトの数が豊富であったことにも助けられ、現在では市場は運営開始済みPPPプロジェクトのセカンダリー取引が中心となっている。

インドにおいて、投資家の関心を大きく左右するのはインフラ市場の規模だ。1ギガワットの発電で75万戸の電力を賄えるが、インドの民間発電所の合計容量は年間約200ギガワットである。空港利用者数は年間約1億7,500万人であり、先進国市場の大規模インフラ投資機会に匹敵する。

規制改革

インドのPPPのエコシステムもまた大きく発展した。独立系発電事業者 (Independent Power Projects、IPPs) の初期プログラムは、セクターと政策における改革の必要性を明らかにし、それは2003年電力法の制定に繋がった。空港事業や港湾事業においても、規制枠組みの修正により収益上限モデルからより規制対象料金の少ない自由度の高いモデルへと移行し、今では同事業の規制枠組みに対し投資家から十分な信頼が得られている。

金融市場の発展

過去5年間のインフラ投資信託 (Infrastructure Investment Trusts、INVI) の発展は、リスク志向の低い投資家を市場に呼び込むメカニズムを作り出し、年金基金や個人投資家と同様の成果をもたらした。これにより、市場は初期のデベロッパーとプライベート・エクイティという参加者から拡大することとなった。世界中の国際機関投資家からのインフラ投資は2021年には55億米ドルに達し、前年には3割程度であった買収件数を5割近くへと増加させ、インドにおける長期的なインフラ投資への投資家の信頼増加を示した。

	僅かな進歩、限定的なプロジェクト	開発数が多いが場当たりの開発	前フェーズでの過剰開発による減速	市場の整理、ガバナンスのリセット、INVIT主導の復活	
商用フレームワーク	<ul style="list-style-type: none"> コスト+収益アプローチ 支払保証における連邦保証 	<ul style="list-style-type: none"> アベイラビリティベースのプロジェクト - 高速道路 関税入札ベースのプロジェクト - 高速道路、電力 	<ul style="list-style-type: none"> 競争入札型プロジェクトへの移行 	<ul style="list-style-type: none"> 部門を超えた競争入札への強い注力 - 空港、再生可能エネルギー、港湾、道路 	
政策と規制のフレームワーク	州/連邦政府が管理	<ul style="list-style-type: none"> エネルギー・通信規制当局の設置 インド国道庁 	競争入札プロセスを中心に発展した規制	<ul style="list-style-type: none"> 標準化された入札プロセス 譲歩に関する広範な判例法 インフラ投資信託 (INVIT)の規制 - ゲームチェンジャー 	
	1995	2003	2011	2015	2020年代
業界参加者	国際的な戦略投資家	国際的な戦略/金融投資家の支援を受けた国内デベロッパー	海外投資家の参加が限定的な国内デベロッパー	国際的金融投資家が表舞台に立つ	



第5部:

提言と実行



インド太平洋地域での日本とオーストラリアのインフラプロジェクトにおける連携が増加するか否かは、両国がインフラプロジェクトに対してよりダイナミックなアプローチを取ることができるかどうかにかかっている。そのためには、官民の密な連携、効果的な対話、そして明確なコミュニケーションが極めて重要である。

インド太平洋地域におけるインフラ部門の範囲は広大であり、世界が実質ゼロ排出に向けて前進する中で急速に広がっている。政府の規制や枠組みのみでは、この大志を実現することはできない。

時に地政学的情勢が非常に不安定になる中、両国の連携を妨げる障害に対し、多くのビジネスチャンスが到来している今こそ、対処することが必要である。同地域における商業的・戦略的関心が収束する今、これまでも増して官民の協働、特に二国間の壁を超えた協働が求められている。

特に、我々が連携の手法を大胆に改良できれば、歴史的に重要なエネルギー分野における日豪関係には非常に大きな可能性がある。日豪経済が持つ相互補完性はこれからも、脱炭素化にかかる新技術や水素・アンモニアといった燃料の分野で両国が完璧なパートナーシップを築くことを支え、そのような新分野は「技術を通じた脱炭素化に関する日豪パートナーシップ」のような新しいイニシアティブの下で前進していくだろう。「グリーン・プレミアム」を埋めるための日豪の一致協力した努力は、将来のエネルギー分野のパートナーシップにおける可能性を最大限に実現するため、そして再生可能エネルギーおよび低炭素エネルギーの大規模輸出の実現においても欠かせない。これは、インド太平洋地域の第三国において高まるエネルギー需要に応え、生活の質を高めつつ経済成長を維持する上で極めて重要である。

次世代リーダーズは、日豪・豪日経済委員会が本稿で提案された解決策の実行を支援する役割を担い、日本とオーストラリアのインフラ連携における可能性を実現していくことを提案する。日豪政府機関、ECA、および貿易促進機関による今日までの多大な功績を認めつつ、これら機関が今後もステークホルダーと協力し、**パートナーシップ、ファイナンス**および**規制関連の支援**において提示された解決策やツールの導入を進めていくことを求める。また、日豪・豪日経済委員会のメンバーは、特に脱炭素化技術の開発支援といった新分野において政策策定が遅れるようであれば、国・地方政府に注意を促す重要な役割を担う。

調査結果に基づき、下記の図5-1に、実務者らが日々直面し日豪企業のインフラ連携を妨げている8つの課題を要約した。図5-2では実践的な解決策、図5-3では提言の実行のためのストラクチャーを提案する。

図 5-1: 主な課題

現場でプロジェクト形成を行うインフラ専門家たちにより指摘された実務上の課題点



パートナーシップ

- 互いの関心や能力に対する**限定的な知識**
- インド太平洋でインフラ分野に進出している**オーストラリア企業が少ない**
- **日本企業のプロセスや要求は競争力を阻害する可能性がある**



ファイナンス

- 現場でプロジェクト形成を行う当事者らに対し、日豪の公的なインフラ連携事業向け**イニシアティブやツールが十分周知されていない**
- 現在の市場環境に合わせて**政府のファイナンスツールを更新する**



規制関連の支援

- ホスト国政府内のプロセスにおける**リードタイムの長さ**と**関連リスク**
- ホスト国におけるインフラプロジェクト関連**政策の不安定性**
- ホスト国におけるプロジェクトの**リスク配分に関する国際水準の枠組みの不在**

図 5-2: 解決に向けた提案

インタビュー回答者との議論により導き出された実践的な解決策。課題に対処し日豪間のインフラプロジェクト促進に寄与することが期待される



パートナーシップ



対象を絞った組織的な
**ネットワーキング/
マッチングセッション**



建設・エンジニアリング企業
の同地域進出を奨励する



ファイナンス



政府のイニシアティブを
組織的に宣伝する



政府と民間セクター間の
対話により
**ファイナンスツール
を見直し・改善する**



規制関連の支援



標準的な調達枠組み構築のための体系的で大規模な
**能力強化
プログラム**



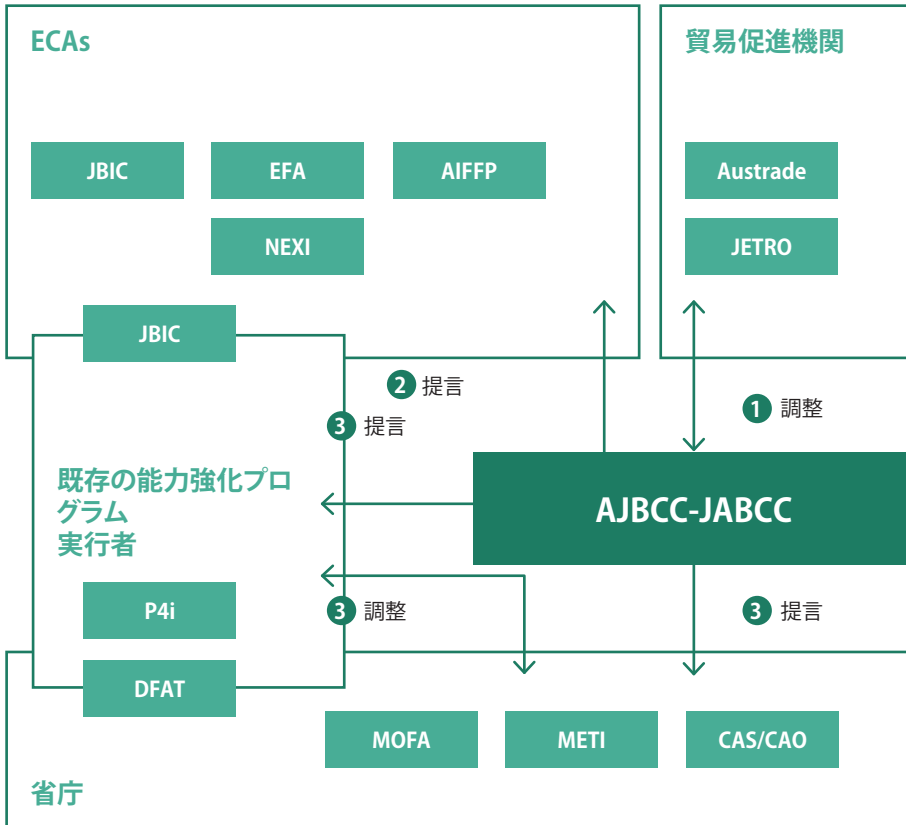
日豪からの投資を活かした政策策定をホスト国に促すための
**二国間政府対話
(G2G)**



新しいクリーンテクノロジーの
**「グリーンプレミアム」
を埋める枠組み**

図5-3:実行のためのストラクチャーの提案

本稿は日豪・豪日経済委員会に対し、提言の実行に最適な関連団体や省庁に向けて、実行を推進する役割を担うことを求める



① パートナーシップ

- AJBCC/JABCCが貿易促進機関と連携
- ネットワーキング/ビジネスマッチングのイベントを共催
- エンジニアリングやEPC企業の参加を促す

② ファイナンス

- AJBCC/JABCCが本稿の解決案をECAに提案する
- 現場の案件立案者向けにECAがファイナンスツールの説明会を共同実施する
- ECAが現場の実務者らと共同し既存ツールの改定の余地を探る

③ 政策支援

- AJBCC/JABCCが本稿の解決案を関連省庁に提案する
- 両国政府が提案された能力強化プログラムを既存のプログラム実行者と共同で実施する
- 両国政府がホスト国と政策に関する政府間対話を行い新しいクリーンな技術のためのスキームを支援する

最後に、次世代リーダーズは、本稿で挙げられた課題に対する解決案を3年間かけて実行するためのタイムラインを提案したい。

本稿は日豪・豪日経済委員会が、上記の解決案の実行を推進する役割を担い、関連するステークホルダーに提言を行ったり、日豪両国の長きにわたる特別な関係を活かして両国の組織間で調整を行うことを提案する。

個々のイニシアティブは両国の最適な組織により共同で担われるべきであるが、日豪・豪日経済委員会は同委員会の専門性が活かされる分野では積極的に関与するべきである。例えば、パートナーシップの項目で挙げたように、特定の第三国でインフラプロジェクトを形成する実務者向けにネットワーキング/ビジネスマッチングのイベントを共催する場合などである。

実行スケジュールにおいては、下記の図に見られるように、初めの6~12か月にかけて、ステークホルダーが現場の実務者にとって最適な対象セクターと市場および既存のイニシアティブについて共同調査を行うことを勧める。初期段階の結果に基づき、両国のステークホルダーは対象分野の専門家と対象を絞ったネットワーキング活動を行い、エンジニアリングおよびEPC企業への支援スキームを設計し、既存の金融支援ツールに対するフィードバックを得るための対話を行い、共同のキャパシティ・ビルディング・プログラムやその他の規制枠組みに関連する支援ツールを設計する。

下記の図は解決案を初めて実行する際のタイムラインのみ記載しているが、これらイニシアティブは継続して行われるべきであり、定期的に見直し改善され、最善の成果がもたらされるよう時と共に最適化されるべきである。

図5-4: 課題解決のためのタイムライン

本稿はAJBCC/JABCCおよび関連省庁とECAに対し、インフラ分野の日豪連携促進のために以下の対応を検討することを求める

パートナーシップ

実行者	プロセス	1年目	2年目	3年目
AJBCC/JABCCがオーストラリア/ジェットロと連携	日豪企業の相互補完性に基づき注力する市場・部門を選出	→		
	日豪の共同ネットワーキング/ビジネスマッチングのイベントを、対象地域の案件形成者向けに計画・準備・宣伝・開催する		→	→
	日豪のエンジニアリング・EPC企業にインタビューを行い、第三国で必要な支援を洗い出す	→		
	日豪のエンジニアリング・EPC企業の第三国進出を支援するスキームを策定・調整・実施する		→	→

ファイナンス

実行者	プロセス	1年目	2年目	3年目
日豪のECA	既存の支援ツールを共同で見直し、対象地域の現場の案件形成者のターゲットリストを作成	→		
	ターゲットの専門家向けに日豪共同のファイナンスツール説明会を計画・準備・宣伝・開催する		→	
	ターゲットの専門家との日豪共同の議論の場を計画・準備・宣伝・開催し、既存のファイナンスツール改善の余地について話し合う	→	→	
	ファイナンスツールの改定を計画・調整・実施し、新商品を宣伝する		→	→

規制関連の支援

実行者	プロセス	1年目	2年目	3年目
DFAT/CAS/CAO/MOFA/METI	既存の能力強化プログラムおよび利用可能な資金援助策を洗い出す	→		
が既存の能力強化プログラム提供団体と連携して行う	以下の点を考慮し、日豪の専門知識・技術を活用したツールをホスト国に提供するための能力強化プログラムを新設		→	
	・ 豪州のインフラ調達経験のベストプラクティスに基づくものであること			
	・ 豪州政府のインフラ調達部門との交換プログラムを含むこと	→	→	
	・ 日豪のビジネススキルや志向性に沿ったコンセプト設計が行われること		→	→
DFAT/CAS/CAO/MOFA/METI	日豪企業の志向性に沿い、ホスト国の政策変更が大幅な投資呼び込みを寄与するような国・セクターを洗い出す	→	→	
	政策変更を促すための日豪とホスト政府間の対話を計画・調整・実施する			→
	日豪が志向するセクターと新しいクリーン技術、および「グリーンプレミアム」を相殺して巨額の投資を呼び込むようなスキームを特定	→	→	
	対象セクター・技術内における新しいクリーン技術の日豪の支援スキームを計画・調整・導入する			→

以上の実践的解決案の実行により、次世代リーダーズは、日豪の「特別な戦略的パートナーシップ」の継続に寄与し、その有効性を強調したい。官民両セクターのメンバーの専門知識を活用しつつ、次世代リーダーズが一致協力して本稿を執筆できたことは、日本とオーストラリアが相互利益のために連携し信頼し合えることの証である。我々は両国が今後も長きにわたり協同し、日豪パートナーシップが2国間を越えた深いものとなっていくことを期待したい。

付録

政府機関によるビジネス支援

(詳細はhttps://www.meti.go.jp/policy/external_economy/cooperation/oda/juseptoolkit_jp.pdfをご覧ください)

省庁／機関	支援内容
経済産業省 (METI)	インフラプロジェクト構築のためのフィージビリティ調査
独立行政法人 石油天然ガス・金属鉱物資源機構 (JOGMEC)	日本企業へのファイナンス面・技術面でのサポート、天然石油ガス生産国へのキャパシティ・ビルディング、水素事業のサポート
株式会社 国際協力銀行 (JBIC)	輸出金融、輸入金融、海外投資金融、事業開発等金融、出資、保証
株式会社 日本貿易保険 (NEXI)	輸出保険、海外投資保険、融資保険、貿易代金貸付保険、海外事業資金貸付保険、資源エネルギー総合保険
独立行政法人 国際協力機構 (JICA)	JICAは、人々が明るい未来を信じ、多様な可能性を追求できる、自由で平和かつ豊かな世界を希求し、パートナーと手を携えて、信頼で世界をつなぎます。
独立行政法人 日本貿易振興機構 (ジェトロ)	官民セミナーやシンポジウムの開催、海外企業有識者の招聘、専門家の派遣、産業グループによる外国産業調査、事業使節団の派遣、個別企業への海外プロジェクト実現支援

日本の経済協力およびインフラポータル—中小企業向け支援プラットフォームリスト

(2022年6月3日以降)

内閣府

防災技術の海外展開に向けた官民連絡会 (JIPAD)

金融庁—ASEANの金融包摂に係る委託調査

経済産業省

質の高いインフラ及びエネルギーインフラの海外展開に向けた事業実施可能性調査

エネルギー消費の効率化等に資する我が国技術の国際実証事業

民間主導による低炭素技術普及促進事業

国土交通省

海外不動産業官民ネットワーク (J-NORE)

日 Bangladesh ジョイント P P P プラットフォーム

航空インフラ国際展開協議会

日 ASEAN スマートシティ・ネットワーク官民協議会

アフリカ・インフラ協議会 (JAIDA)

海外港湾物流プロジェクト協議会

鉄道分野の経済協力に関する委託調査

海外インフラプロジェクト技術者認定・表彰制度

住宅建設技術国際展開支援事業

JAPAN コンストラクション国際賞を通じた建設関連企業の国際展開支援

海外建設・不動産市場データベース

航空分野の海外インフラ事業調査

港湾分野の海外インフラ事業調査

環境省

環境インフラ海外展開プラットフォーム

二国間クレジット制度資金支援事業のうち設備補助事業

第三国向け低炭素技術イノベーション創出事業

環境保全研究費補助金(イノベーション創出のための環境スタートアップ研究開発支援事業)

環境スタートアップ大賞

環境技術実証事業 (ETV事業)

我が国循環産業の海外展開事業化促進業務

我が国循環産業の戦略的国際展開による海外でのCO2削減支援事業

アジア水環境改善モデル事業

水素製造・利活用第三国連携事業

脱炭素社会実現のための都市間連携事業

農林水産省

グローバル・フードバリューチェーン推進官民協議会

みどりの食料システム戦略

スマート農業技術の海外展開

総務省

デジタル海外展開プラットフォーム (JPD3)

ICT (情報通信技術) 海外展開パッケージ支援事業

法務省

国際仲裁の活性化に向けた取組

国際知財司法シンポジウム (JSIP)

法整備支援活動

日本企業及び邦人を法的側面から支援する方策等を検討するための調査研究

法令外国語訳の推進

厚生労働省

医療技術等国際展開推進事業 (TENKAI Project)

水道産業国際展開推進事業ワークショップ

株式会社国際協力銀行 (JBIC)

輸出金融

投資金融

出資

ポストコロナ成長ファシリティ

独立行政法人日本貿易振興機構 (ジェトロ)

海外スタートアップ企業との連携・協業支援 (J-Bridge)

海外サプライチェーン多元化等支援事業

貿易投資相談

海外見本市・展示会への出展支援

新輸出大国コンソーシアム

中小企業海外展開現地支援プラットフォーム

海外現地視察

独立行政法人国際協力機構 (JICA)

JICAの民間連携事業 (企業共創プラットフォーム)

株式会社 海外通信・放送・郵便事業支援機構 (JICT)

デジタルセクターの海外事業展開支援

海外交通・都市開発事業支援機構 (JOIN)

民間企業との共同出資を含む様々な支援

独立行政法人石油天然ガス・金属鉱物資源機構 (JOGMEC)

ファイナンス面、技術面の支援

キャパシティ・ビルディング

株式会社 日本貿易保険 (NEXI)

LEADイニシアティブ

海外投資保険を通じた支援

UR都市機構

一般社団法人海外エコシティプロジェクト協議会 (J-CODE)

オーストラリアのインフラ・ファイナンスのメカニズムの例

<p>太平洋諸島地域のためのオーストラリア・インフラ融資ファシリティ (AIFFP) – 外務貿易省</p>	<p>AIFFPは太平洋諸島および東ティモールにおいて35億豪ドルの資金を用い、エネルギー、運輸、通信、水道といった主要分野のプロジェクト向けに助成金や融資を提供する。現時点で、AIFFPは8カ国で10件の主要建設事業に対し9億5,000万豪ドル超の資金供給(うち7億3,000万豪ドルは融資)を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 現時点での投資対象先にはパプアニューギニア、フィジー、ソロモン諸島、パラオ、ナウル、キリバス、ミクロネシア連邦、トンガが含まれる。東ティモールのプロジェクトにおける上流工程支援も行われている。 • 2022年にはすでに7件のプロジェクトが署名されたほか、2022~23年度予算ではAIFFPの融資上限額が30億豪ドルに倍増された。 • AIFFPのパイプラインには、11カ国における総額20億豪ドル超の成約済みまたは見込案件が載せられている。
<p>豪州輸出金融公社 (Export Finance Australia, EFA) – 外務貿易省</p>	<p>EFAはオーストラリアの輸出業者およびオーストラリアに利益をもたらす海外インフラ開発に対し、資金調達面のソリューションを提供する。</p> <ul style="list-style-type: none"> • EFAは、請求可能資本の10豪ドル増額やエクイティ投資を行う権限といった、インフラ事業に対する柔軟な資金供給力を与えられた。 • 2019年以降、EFAは太平洋およびインド太平洋地域において、50件超のインフラ取引を支援してきた。 • 2021年10月、IEAは海外インフラ開発と経済的に重要なオーストラリアの輸出関連企業の支援促進のため、エクイティ・ファイナンスを行う権限を与えられた。
<p>オーストラリア政府開発援助 (ODA) プログラム – 外務貿易省</p>	<p>オーストラリアはODAを通じて周辺地域に多大なインフラ開発支援を行っている。</p>
<p>インフラストラクチャーのためのパートナーシップ (P4I) (旧・東南アジア経済ガバナンスおよびインフラストラクチャー・ファシリティ (SEAGIF)) – 外務貿易省を含む 5 組織</p>	<p>P4Iプログラムは東南アジア諸国政府およびASEANと連携し、質の高いインフラ開発の拡大を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> • P4Iの専門分野は企画と優先順位付け、調達実施支援、セクター政策と規制、ジェンダー平等と社会的包摂、災害リスク軽減と気候変動である。 • P4Iにおいてパートナー政府は、優秀なインフラ専門家による迅速な対応、または長期的な技術サポートを受けることができる。
<p>国際開発金融機関 (Multilateral Development Banks, MDBs)</p>	<p>オーストラリアはMDBsを通じてインフラ事業の資金調達と開発を支援している。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 東南アジア地域インフラ連結性イニシアティブに(世界銀行および国際金融公社(IFC)を通じて)3,200万豪ドルを投じ、運輸・エネルギー事業のパイプライン支援、およびこれら事業に参加する官民両セクター組織への研修を行う。 • MDBsに対し年間平均8,800万豪ドルの中核となる融資を行う(IDAに1,300豪ドル、アジア開発基金に7,500豪ドル)
<p>オーストラリア気候ファイナンス・パートナーシップ (Australian Climate Finance Partnership, ACFP)</p>	<p>ACFPは譲許的融資のファシリティで、アジア開発銀行(ADB)により管理され、オーストラリア外務貿易省より最大1億4,000万豪ドルの資金供給を受けている。</p>
<p>民間インフラ開発グループ (Private Infrastructure Development Group, PIDG)</p>	<p>PIDGは6カ国政府(オーストラリア政府を含む)とIFCから出資された、革新的インフラ開発と資金調達を行う機関である。</p>
<p>新興市場インパクト投資ファンド (Emerging Markets Impact Investment Fund trust, EMIIF)</p>	<p>EMIIFはオーストラリア政府の開発金融メカニズムである。EMIIFは金融仲介機関に投資資本と技術支援を提供し、金融仲介機関は南アジアや東南アジア、太平洋地域の中小企業に資金供給を行う。</p>



豪日経済委員会(AJBCC)と 日豪経済委員会(JABCC)

1961年3月に東京商工会議所永野重雄副会頭(富士製鐵(株)社長=当時)を団長とする通商親善使節団が豪州に派遣されました。

キャンベラに於ける現地業界団体との会合において、永野団長より下記を目的とした二国間の経済委員会設立の提案を行いました。

- ・ 日豪間の経済関係の発展への貢献
- ・ 両国経済界の相互理解と連携の促進

1962年8月28日にオーストラリアで豪日経済委員会が設立され、1963年2月6日に日豪経済委員会が発足しました。

両委員会発足以降、毎年交互に日本とオーストラリアで合同委員会を開催しています。また両委員会は、日豪におけるそのリーダーシップにより、二国間経済委員会の中でも最も歴史のあるものの一つとなっています。これらは日豪間のビジネス関係が如何に重要であるかを物語っています。

オーストラリアにおいて、豪日経済委員会は日豪関係促進に向け、日豪のビジネス上の主要トピックや、政府やその他の組織との連携に関して、ネットワーキングを兼ねた説明会を多数開催しています。



次世代リーダーズプログラム

2014年に設立された当プログラムは、日豪両国の次世代ビジネスリーダーの育成を支援しています。

次世代リーダーズは、それぞれの企業内、そして広く日豪関係の中で、将来リーダーとしての活躍が期待される人材です。

2022年には、日豪関係の発展に資する様々な分野で活躍する約40名のメンバーが、日本とオーストラリアから当プログラムに参加しています。

毎年、次世代リーダーズは幅広い業界の会議やネットワーキングイベント、ワーキンググループへの参加を経て、年に一度開催される豪日/日豪合同経済委員会に参加します。







詳しい情報はこちら

ajbcc.com.au

tokyo-cci.or.jp

