

## 第35回中東協力現地会議

社団法人日本貿易会  
国際グループ

8月9-10日、UAE・アブダビにて経済産業省・中東協力センター主催の第35回中東協力現地会議が開催され、当会を代表して清水副会長（豊田通商社長）が参加した。

会議のテーマは、「新たな市場としての中東、そのビジネスチャンス」であり、清水副会長はパネルディスカッションにおいて、「中東・北アフリカ地域におけるインフラ・ビジネスの拡大に向けて」をテーマに今後のインフラ輸出拡大に向けた商社の役割、わが国政府への期待などについて講演した。

中東協力現地会議には、日本政府・政府関係機関、在外大使館、民間企業・団体、大学関係者、マスコミなど各界より320名の出席があり、中東・北アフリカ地域におけるビジネス拡大に向けた官民連携の在り方、同地域に対する経済協力の在り方などについて活発な意見交換が行われた。なお、本会議には当会より清水副会長のほか、西川国際グループ部長が参加した。

清水副会長の講演内容は以下の通りである。

### 清水副会長（豊田通商社長） 講演内容

#### 1. 海外でのインフラビジネス、中東・北アフリカ地域の位置付け、有望分野

皆さまご承知の通り、現在、世界的にインフラ整備に対する需要が高まっております。



清水副会長（豊田通商社長）

世界全体で必要とされるインフラ投資額は2030年までに年間1兆6,000億ドルに上るともいわれ、途上国・新興国のインフラ整備は各国・地域経済発展の礎になる一方で、世界の人口増に備えたエネルギーインフラの再構築に伴う新たなニーズもあり、各国からその潜在的な需要の大きさが注目されています。わが国企業、欧米先進国企業に加え、最近では中国・韓国企業も技術的・價格的に競争力を高め、官民一体となった市場参入を積極的に進めており、インフラ案件の受注競争は非常に激しく、かつ、厳しさが増えています。

インフラ需要拡大の動きは、中東諸国においても例外ではありません。中東諸国におけるインフラ需要拡大の背景としては、人口の急増、特に若年層の増加が挙げられ、この傾向は中東湾岸諸国に限らず、北アフリカのアラブ諸国にも共通した潮流としてとらえることができます。中東の人口増加率は年率2%ほどあり、北アフリカを含む中東の人口は

表 物流拠点としてのドバイ

世界の港 国際コンテナ貨物 取扱量ランキング  
(2008年 単位：20フィートコンテナ単位 (TEU))

順位	港	年間取扱量	前年比
1	シンガポール	2,992万	7.1%
2	上海 (中国)	2,798万	7.0%
3	香港 (中国)	2,449万	2.1%
4	深圳 (中国)	2,141万	1.5%
5	釜山 (韓国)	1,435万	8.2%
6	ドバイ (UAE)	1,183万	9.6%
7	寧波 (中国)	1,123万	5.4%

(出所) 平成22年版通商白書

ASEANの6億人に迫る勢いです。

また、近年の原油価格上昇により中東諸国の潤沢なオイルマネーが各国財政を支える中で、中東諸国では、このオイルマネーを自国のインフラ整備や産業振興に使い、若年層の雇用創出も念頭に、石油依存型経済構造からの脱却を図っております。運輸、観光、不動産、金融、IT分野などの育成により経済構造の多角化・高度化に向けて大きくシフトしようとしています。例えば、ドバイは世界第6位のコンテナ取扱量を誇っており、これはアジアを除けば世界第1位であり、金融や物流のハブとして大きく発展しています。また、日本企業も参画しているアブダビでの「マスター計画」はクリーンエネルギーを用いた最も進んだ都市計画として注目を集めています。

これまで中東諸国は、わが国にとって石油・天然ガスの「資源供給国」としての意味合いが強かったといえますが、現在の中東諸国は、資源供給国であると同時に、拡大しつつある「成長潜在力の高い市場」としての意義が高まっています。特に電力網整備、原子力発電、水処理を含む水システムの構築、公共交通システム、太陽光発電をはじめとする再生可能エネルギー開発など、高度な技術を要求する先進国型のインフラ整備は、わが国産業界が

世界の空港 国際航空貨物 取扱量ランキング  
(2009年、単位：トン)

順位	空港	年間取扱量	前年比
1	香港	3,349千	-7.6%
2	ソウル (仁川)	2,267千	-5.0%
3	ドバイ	1,846千	6.1%
4	東京 (成田)	1,810千	-12.1%
5	上海 (浦東)	1,775千	-7.2%
6	フランクフルト	1,757千	-10.5%
7	シンガポール	1,633千	-12.0%

得意とする分野であり、中東諸国全体のインフラ市場としては、2014年には5,000億ドル近くにまで拡大するとの予測も見られます。このように中東諸国の先進国型インフラ整備は、未来型都市インフラの先行モデルとなる可能性があり、日本企業の参画は、この新システムにおけるスタンダードを握るという意味においても、重要と考えられます。

## 2. 官民連携によるインフラ輸出・システム売りを成功に導くポイント

次に、こうした中東諸国におけるインフラ需要に 대응していくために、インフラを単体としてではなく「システム」として提供していくためのポイントについてお話ししたいと思います。

まずインフラ輸出は事業規模が非常に大きく、政治的・経済的リスクにもさらされるケースが多いことから、公的支援が重要になります。特に中東地域は、過去の歴史を概観しても、数々の政治的紛争が経済活動に大きな影響をもたらしてきた経緯があります。その意味において、日本貿易保険が現在対応している非常リスクに加えて、相手国政府の政策変更リスクについても補てんするといった、事業リスク補てん範囲の拡大など、公的支援を通じたリスク低減の措置は重要です。



第35回中東協力現地会議

また、インフラを単体として売り込むのではなくトータル・パッケージ化した輸出の在り方も、今後のわが国のインフラ輸出を拡大させていく上で重要となります。そのためには、円滑で迅速な公的支援の手続きのほか、関係省庁によるハイレベルな調整、トップ外交による積極的な売り込みなど、官民一体となった取り組みが不可欠です。新成長戦略にもインフラ・システム輸出の支援策として国家戦略プロジェクト委員会の設置、関係省庁横断的な「パッケージ型インフラ海外展開推進実務担当者会議」などが盛り込まれたことは大変心強く思っております。原子力発電の海外展開においても、経済産業省、電力会社、メーカーが共同で受注活動を行う新会社を設立することもあると聞いており、官民一体となった原子力発電インフラ受注の加速が期待されます。

### 3. 商社の役割

さて、インフラビジネスの拡大に当たり、商社の役割とは何でしょうか。ご承知の通り、商社の機能は多岐にわたるため、一言で申し上げるのが難しいのですが、逆に申し上げれば、それが他の業界には見られない商社の強

みでもあります。例えば、インフラビジネスにおいては、商社は、現地に最適な案件を発掘・提案したり、個々のプロジェクトにおける調整・統合役、いわゆるインテグレーターとして機能しています。相手国政府との交渉はもとより、インフラのシステム全体を取りまとめるマスタープラン作りの支援、そして、インフラの受注から建設・運営に至る一貫した手続きを調整できる強みがあります。これはモノの取引から資金調達に至るまで、多様な関係部署を備え、連携による相乗効果を発揮できる商社ならではの強みといえます。

また、インフラビジネスに限らず、グローバルな土俵で常に最適解を求めている商社にとっては、諸外国との競争に伍していくための構想・戦略・人材を抱えていくことが成長の源泉でもあります。例えば、プラント輸出において商社は、エンジニアリング、調達、建設などのいわゆるEPCへの取り組みだけでなく、積極的な投資を通じた、事業そのものへの長期的な関与にも貢献しています。インフラビジネスにおいても、ファイナンスの取りまとめから、事業そのものへ関与していくための統括的なノウハウを備えた人材を育成していく必要があります。さまざまなリスク情報を迅速に収集・分析しながら、事業戦略を練ることは商社の機能の1つです。

そして、ビジネスとは利益の拡大を目指すものではありませんが、同時に社会貢献を高める取り組みでもあります。商社がかかわるビジネスは、その規模の大きさから一国の経済成長に影響を与える場合もあり、そのようなビジネスでは、ただ利益確保を追求するだけではなく、地域の産業振興、生活環境改善とともに、地元のコミュニティへの配慮・支援も忘れることはできません。まさに、わが国



と相手国との双方向に対して責任を負うのが商社のビジネスであるといえます。

例えば、イラクでは戦後復興支援へのニーズが依然として高い状況が続いておりますが、私が所属しております豊田通商においても、過去に日本が手掛けたいくつかの水力・火力発電所の復旧プロジェクトを実施するとともに、日本人の入国が難しい状況でも対応可能な移動式変電設備等を輸出するなど、官民連携の下、イラクの社会基盤整備という困難な仕事に取り組んでおります。また、手前みそではありますが、インフラが未整備であればあるほど、輸送手段としての日本車の性能とサービス体制に対する信頼は極めて高く、自動車販売体制の構築や、その他インフラ整備に欠かせない建設機械の販売・サービス網の構築などを通して、復興の歩みを市民の目線で感じることができるのも、商社の多様性の1つだと思っております。今後も、官民一体となってエネルギーインフラプロジェクトなどにも関与し、イラクの国造りに貢献していきたいと考えております。

実は、日本の商社は、資源調達などを通して、中東の国造りに深く関与してきた歴史があります。豊田通商を例に取りましても、イ

ランにおけるオイルスキームの構築のほか、エジプトでは、綿花の取り扱いからスタートし、直接還元製鉄所への出資、電力分野への貢献、さらに資源エネルギー分野への新技術の導入など、長期にわたるパートナーとして、時代の変化に合わせたエジプトの国造りに貢献してきており、こうした取り組みは日本の商社の特徴の1つだと思っております。

#### 4. わが国政府への期待

他方、中東地域におけるインフラビジネス拡大に向けてわが国政府への期待を申し上げるとすれば、次のような諸点になろうかと思えます。

第1に、トップ外交による積極的な売り込み、関係省庁によるハイレベルでの調整を進めるためにも、官民交流の拡充・情報交換が重要です。先に申し上げましたように、インフラビジネスには公的支援の強化が重要であり、迅速な公的支援には官民交流を通じた連携・協力が不可欠です。今回の中東協力現地会議もそのような官民交流の1つではありますが、日本国内における官民交流だけでなく、こうした現地での官民一体となった情報共有、マインドの醸成も引き続き重要であろうと思えます。





ドバイの高層ビル

第2に、中東諸国とわが国との間の経済連携協定（EPA）締結の推進を求めたいと思います。特に湾岸協力会議（GCC）とわが国とのEPA締結に向けた交渉は、なかなか進展を見せていませんが、韓国も交渉を進めている状況から、スピード感のある交渉を期待したいと思います。このほか、中東諸国との租税条約・投資協定の交渉を推進することもわが国の直接投資促進においてメリットが大きく、積極的な交渉をお願いしたいと思います。

第3に、中東諸国におけるビジネス環境整備の推進をお願いしたいと思います。中東諸国では自国民優遇措置、販売代理店の義務付け、外資出資比率の制限、政府・地場企業の財務諸表のディスクロージャーの向上などの課題が指摘されており、わが国企業が中東諸国で活動を拡大させる上で、ビジネス環境を改善させていく余地が多く残されています。

そして第4に、中東諸国に対する支援の拡充をお願いしたいと思います。これは、インフラと直接関係のない分野に対する協力も含まれます。例えば、東アジアにおいてクラスター形成を通じた産業蓄積が地域全体の経済成長に寄与してきたように、中東においても産業クラスターの形成を地域レベルで提案

し、そのF/Sに協力するなど、わが国の中東諸国に対する支援をより積極的に進めていくことが望まれます。

援助強化の取り組みとしては、技術協力を通じた人材育成の拡充や文化交流も重要になると思います。2010年6月には「エジプト日本科学技術大学」がカイロに開設され、わが国の産業界、大学などを含む「オールジャパン」による新たな支援策が進められています。こうした取り組みは中東地域における人材育成とともに、わが国と中東諸国との人的交流の基盤としての役割にも期待が高まっています。

## 5. 最後に

最後になりますが、欧米諸国などと異なり、わが国は中東諸国との間に歴史的な苦い摩擦は見られず、また、中東諸国の多くは、日本の近代化・発展の歴史にも強い関心を持っているといわれています。そのような長い歴史と文化を保有するわが国が提供するインフラ技術は、依然として高い関心を集めているといえます。

わが国の競争優位を取り戻すためには、先に申し上げた官民一体となった取り組みとともに、中東諸国における具体的なニーズをくみ取る努力がますます必要になります。そして、わが国の技術・人材育成のノウハウなどの提供、さらには文化交流を通じたキメの細かい支援により、中国、韓国などに対してもわが国の優位性を高めることにつながると考えられ、わが国としてもスピード感を持った公的支援のさらなる拡充・実施に期待するとともに、インフラビジネスを通じた社会貢献の実現に向けて、商社業界としても中東地域におけるわが国の存在感を高めていくため、まい進してまいりたいと思います。