

伊藤忠商事の 海外における交通インフラビジネス展開

伊藤忠商事株式会社
プラント・プロジェクト部 プラント・プロジェクト第二課（イズミット橋梁案件担当）
伊藤忠プラント株式会社
交通プロジェクト部（キエフ鉄道案件担当）

はじめに

伊藤忠商事株式会社（以下「伊藤忠商事」）では1963年にアンカラ、81年にイスタンブール事務所を開設以来、自動車組立事業や繊維品の輸入、インフラ・プラント関連プロジェクトなど、多岐にわたる分野で積極的な営業活動を展開しているが、中でも橋梁インフラビジネスにおいては、長年にわたり株式会社IHI（以降「IHI」）と共に取り組んできた。

また、昨今メディア上で頻繁に^{そじょう}組上に上がようになったウクライナにおいても、伊藤忠商事としてCIS圏向け交通（鉄道）インフラ輸出取り組みという観点から2000年代後半より同国へ深くコミットし、日本政府の支援を受け受注実績を得ることができた。

トルコにおける橋梁インフラビジネス

経済成長とともに高まるインフラ需要

トルコが抱える課題の一つに、経済の急成長、人口増加、それに伴う急激な都市化やモータリゼーション、経済構造の変化などにインフラ整備が追い付いていない点がある。政府は2023年までに世界10位の経済大国になるという大きな目標を掲げているが、この目標達成には、さらなる生産性向上につながる

物流網を支える社会インフラ整備が不可欠である。

橋梁インフラの主な取り組み紹介

伊藤忠商事ではトルコがまだ飛躍的な経済成長を遂げる前の1970年代後半から同国のインフラ分野で積極的に活動しており、橋梁分野でもIHIと共同でゴールデン・ホーン橋、ファティフ・スルタン・メフメト橋（通称、第2ボスポラス橋）といったイスタンブールの交通の要となる橋梁建設プロジェクトを通じて同国におけるプレゼンスを高めてきた。

また日本同様地震国であるトルコは、1999年に同国北西部で起こった2度の大地震により甚大な被害に見舞われ、これを契機に長大橋の耐震補強の必要性をあらためて認識し、伊藤忠商事の協力の下、IHIが施工主となって、2006年から2010年にかけてイスタンブール市内の主要な15橋の耐震補強が実施された。

2011年には、IHIの橋梁事業会社である株式会社IHIインフラシステムおよび伊藤忠商事にてゲブゼ・イズミール間高速道路の一部であるイズミット湾横断橋建設EPC契約を受注、16年初頭の完成を目指して現在建設を進

めているところである。本事業の完成後にはトルコに橋長2,682m、中央径間の長さ1,550mの世界第4位のつり橋が誕生することとなり、これまでフェリーもしくは沿岸迂回路^{うかい}を通じて1時間前後を要していた湾の横断が約6分に大幅に短縮され、同国経済をけん引するトルコ

西部地域の経済発展に大きく寄与するものと見込まれている。

トルコ経済発展へのさらなる貢献を目指して

トルコ政府は、建国100周年となる2023年に照準を合わせ、今後さらに大型インフラ整備に力を入れていく方針であり、その中にはイズミット橋を上回る長大橋のプロジェクトも含まれている。伊藤忠商事としてはIHIと一丸となり、引き続きトルコの橋梁インフラビジネスを通じて、同国の社会・産業インフラの発展に貢献していく所存である。

ウクライナにおける鉄道インフラビジネス

取り組み概要

独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（以下「NEDO」）は、COP3（京都議定書）に基づきウクライナ環境投資庁（State Environment Investment Agency、以下「SEIA」）との間でグリーン投資スキーム（Green Investment Scheme、以下「GIS」）として、ウクライナよりガス排出権を購入している。この排出権購入対価は、ウクライナ



イズミット橋完成予想図

における省エネ貢献分野に充当される条件となり、伊藤忠商事はこのGIS資金活用の一環で実施されることになったキエフメトロ1号線の地下鉄車両95両の省エネ・近代化改造工事案件を2012年10月に受注した。

この契約において、車両の省エネ対策用に日本の最新鋭電気品として、三菱電機株式会社製の駆動制御電気品、ならびに富士電機株式会社製の補助電源装置を供給した（供給契約には上記の他、第三国製ではあるが独製ブレーキシシステムと車両操縦装置も含まれる）。また改造工事自体はウクライナ現地メーカーにて行われたが、伊藤忠商事が供給する機器の^{ぎそう}艤装工事のため、株式会社総合車両製作所の協力を得て、同現地改造工事メーカー向けに艤装エンジニアリング・技術指導サービスも行った。

要求納期が極めて短く、また契約履行中にウクライナの政変、ロシアによるクリミア半島侵攻に続くウクライナ東部地域の紛争化など想定外の非常事態にも見舞われたが、結果として2014年10月にはキエフメトロに対し95両全量の改造車を無事全て完納した。キエフ

市長主催による完工セレモニーが行われ、既にキエフメトロ1号線において営業投入されるに至っている。

本プロジェクトの意義

本プロジェクトの意義として次の3点が挙げられる。

①省エネの実現を通じた地球温暖化対策

地球温暖化対策がCOP3に基づくGIS資金活用のもともとの目的であり、本件はこの趣旨に基づくものである。

②ウクライナのエネルギー政策への貢献

ウクライナはエネルギー資源が乏しいため、今般のウクライナの政変・東部地域の紛争化の状況においても、燃料（天然ガス、石油）の輸入を全面的にロシアに依存している状況にある。本プロジェクトは、大電力を消費しているキエフメトロの大幅な省エネを実現するもので、従いウクライナのエネルギー政策上への貢献度も大きく、ひいてはウクライナの政治的・経済的自立性を高めることに資する案件といえる。



キエフメトロ車両

③旧ソ連（CIS）圏への本邦鉄道技術の本格導入

鉄道インフラ市場において、先行する欧州メーカー勢への対抗が日本の重要課題であるが、文化・言語の違いが大きいCIS圏においては欧州メーカーも現状まだ十分な成果を挙げられていない状況である。こうした中、欧州勢に先んじウクライナにおいて本邦技術の導入に成功したことはエポックメイキングといえる。

CIS諸国のエネルギー政策への貢献を目指して

ソ連邦崩壊後20年以上が経過するが、ウクライナをはじめとしエネルギー・資源国ではないCIS諸国における国家設備投資は常に後回しとなっており、道路、鉄道、空港、橋梁等の交通インフラのみならず、上下水道、送発電設備、ごみ処理設備等公共インフラは旧態依然のまま老朽化が進んでいる状況に置かれている。そのような中、省エネはこうしたCIS諸国の大きな課題であり、今後も日本技術の寄与が期待される市場だと認識しており、伊藤忠商事としては、関係諸機関・各社の協力の下、ウクライナで築くことができた本件キエフメトロ案件のみで終わらせることなく、ウクライナ、ひいては他のCIS圏諸国向けの橋頭堡^ほとすべく、引き続き鋭意拡販を図る所存である。

最後に、本プロジェクトの成約に当たりウクライナ政府側との厳しい交渉や、履行完遂に向けた種々ご指導やご支援を頂いたNEDO殿にあらためて心からの感謝の意を申し上げたい。