

### 3. 国・自治体・関係団体からの情報

#### Information provided by agencies concerned including central/local governments

- |                                |                               |
|--------------------------------|-------------------------------|
| (1) 港湾分野のインフラシステム輸出に係る最近の動向    | 国土交通省港湾局産業港湾課<br>国際企画室長 山本 大志 |
| (2) 秋田港の現状と対岸諸国との交流について        | 秋田県産業労働部商業貿易課                 |
| (3) 酒田港の現況等について                | 山形県県土整備部空港港湾課                 |
| (4) 新潟県内諸港の現況                  | 新潟県交通政策局港湾振興課                 |
| (5) 日本海側の「総合的拠点港」伏木富山港の機能強化    | 富山県土木部港湾課                     |
| (6) 石川県内諸港の現況                  | 石川県商工労働部産業立地課                 |
| (7) 福井県内諸港の現況                  | 福井県土木部港湾空港課                   |
| (8) KYOTO MAIZURU PORT (京都舞鶴港) | 京都舞鶴港振興会                      |
| (9) 境港の現況                      | 境港貿易振興会                       |

# NEANET 情報交換会 港湾分野のインフラシステム輸出に係る最近の動向

---

令和2年7月

山本 大志

国土交通省港湾局産業港湾課国際企画室長



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

---



国土交通省

---

## インフラシステム輸出戦略

概要

- 政府は、2013年5月、第4回経協インフラ戦略会議にて、「2020年に約30兆円(2010年約10兆円)のインフラシステムの受注(事業投資による収入額等を含む)を成果目標として、「インフラシステム輸出戦略」を策定。
- 2019年6月、「インフラシステム輸出戦略(令和元年度改訂版)」を策定。

同戦略の施策体系(4本柱)

- 1. 官民一体となった競争力強化**  
多彩で強力なトップセールス等の推進、経済協力の戦略的展開、競争力の向上に向けた官民連携等
- 2. 受注獲得に向けた戦略的取組**  
海外インフラ案件の経営等への参画、第三国連携を通じた競争力の補完、ソフトインフラ等
- 3. 質の高いインフラの推進**  
質の高いインフラの国際スタンダード化、技術・知見の展開等
- 4. 幅広いインフラ分野への取組**  
IoT、AIなど高度なICTを活用したインフラの展開、新たなインフラ分野への展開、エネルギー・資源分野との連携等

インフラシステム受注実績の推移



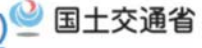
※経協インフラ戦略会議

我が国企業のインフラ・システムの海外展開等を支援し、海外経済協力(経協)に関する重要事項を議論し、戦略的かつ効率的な実施を図るため、2013年3月、発足。  
 構成員は以下の通り。  
 ・議長:内閣官房長官 ・構成員:財務大臣、外務大臣、経済産業大臣、国土交通大臣等の関係閣僚

第43回経協インフラ戦略会議資料等より国土交通省港湾局作成

# 国土交通省インフラシステム 海外展開行動計画2020

# 行動計画2020のポイント①（今次改定の特徴と対策の基本的考え方）



**背景**

- 人口減少、少子高齢化が進展する中、世界のインフラ需要を取込むため、国土交通分野におけるインフラ海外展開の方針を取りまとめ
- 政府目標：2020年に約30兆円の受注を掲げた「インフラシステム輸出戦略」の見直し、新戦略策定に着手

## 国土交通省インフラシステム海外展開行動計画2020

**《特徴》 課題抽出型の行動計画**：2016年の行動計画策定以後の個別プロジェクト134件の取組を分析、課題を抽出して、今後の主な施策を策定

**世界の急激な変化や新型コロナの影響を踏まえた対応**：SDGsやESG投資の重要度の高まり、データの活用やデジタル・トランスフォーメーション(DX)の加速化等の世界の急激な変化に対応するとともに、新型コロナウイルス感染拡大による今後の価値観の変容を見越した内容の充実

### 取組の分析

- 国内外の競争環境を踏まえつつ、これまでの個別プロジェクトの取組を分析
- |                        |   |
|------------------------|---|
| 我が国と競合国の企業規模や競争力の差     | ✓ 単純な価格競争での受注が困難  |
| 我が国企業の技術的優位性の相対的低下     | ✓ 我が国企業が持つ技術が採用されないことによる競争の激化   |
| 我が国業界の「内向き」体質と海外事業経験不足 | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 我が国企業の海外事業向け人材不足、供給能力不足及びマネジメント能力不足</li> <li>✓ 相手国のニーズへの対応能力の欠如</li> <li>✓ 入札予定価格と応札額の乖離</li> </ul>          |
| 相手国の事情による困難の発生         | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 突然の政策変更等カントリーリスクの顕在化</li> <li>✓ 採算性が低くリスクの高いPPP事業スキームの設定により、我が国企業の参入が困難</li> <li>✓ 相手国が約束した義務の不履行</li> </ul> |

### 対応策の基本的考え方

- 我が国の強み：質の高いインフラシステム**
- 1) 使いやすく長寿命、ライフサイクルコストが低廉
  - 2) 技術移転、現地人材・企業育成、制度構築支援等相手国発展の基盤づくりを合わせて実施
  - 3) 工期を含め契約事項の確実な履行を重視
  - 4) 環境や防災、安全面にも配慮、技術をトータルに導入
- 「質の高いインフラシステム」のコンセプトの普及と理解の定着により、我が国企業に優位性のある技術を採用した案件形成を目指す
  - イニシャルコストが高いとの相手国の指摘に対しては、維持管理費を含むライフサイクルコストによる評価への変更を追求する
  - 相手国の実情やニーズに合わせてカスタマイズする柔軟性を向上させる
  - 海外企業との連携による価格競争力の強化と供給能力の向上を支援する
  - 我が国の優位性が保たれ、今後我が国が売り込むべき分野として、インフラシステムの運営・維持管理(O&M)や多面的な事業展開、スマートシティ等に勝機があると見込まれるので、我が国企業の参画を促す
  - O&M案件と合わせ、技術移転、現地人材育成等をODAに組み込む
  - PPP案件に伴うカントリーリスク、需要リスク等を軽減し事業採算性を高める
  - 独立行政法人等に蓄積された上位計画策定、インフラシステムの運営に係る知見やノウハウを積極的に活用して我が国企業の競争力を補完する
  - 我が国の規格等の国際標準化を推進する
  - 外交的努力により相手国との良好な関係を維持する

今後取り組むべき主な施策に反映(次頁)

### 世界の急激な変化や新型コロナの影響を踏まえた対応

- SDGs達成やESG投資に配慮しつつ、IoT、AIやビッグデータを活用した新技術を組み込んだインフラの海外展開やそれらの海外における先行実証を支援する
- 新型コロナ収束後の公衆衛生意識の高まり、自律分散型社会への志向などの価値観の変容や、地政学的変化にも留意しながら柔軟に対応する

# 行動計画2020のポイント②（今後取り組むべき主な施策）



### 「川上」からの継続的関与の強化

- 国土計画、マスタープラン等の上位計画からの積極的関与
- トップセールス等による情報発信等の積極的実施
- 招聘、セミナー、ビジネスマッチング等による情報発信等の実施
- 川上段階において相手国と我が国企業の意見を聴取する枠組みの構築
- 独立行政法人等の技術やノウハウ、中立性や交渉力の活用（海外インフラ展開法に基づき対応）

### 我が国の強みを活かした案件形成

- 「質の高いインフラシステム」のコンセプトの情報発信
- 相手国のニーズ等に合わせてカスタマイズする柔軟な提案力の強化
- 新技術、デジタル、AI等を含む技術分野のうち、我が国企業が比較優位を持つ技術の検証と特定
- 施工管理やO&M等の技術移転、人材育成支援とODAとのパッケージ型案件の形成
- 独立行政法人等に蓄積されたO&Mの技術、中立性によるとりまとめ力やノウハウの活用
- 相手国法制度の構築や行政官の育成の支援
- 産業立地型港湾の開発、駅ナカ・沿線開発、TOD等我が国が知見・ノウハウを蓄積してきた多面的な事業展開の推進
- データやICT等の新技術（MaaS等）を活用して都市課題の分野横断的な解決を図るスマートシティの海外展開
- IoT、AI、ビッグデータ等を活用した新技術の活用、それらの海外における先行的な実証実験の支援

### PPP案件への対応力の強化

- PPPの事業採算性等に関する相手国政府との理解の共有
- 我が国企業が参画可能なPPP案件形成を促進するための二国間の枠組みの活用
- ODAを活用したPPP案件の形成
- 我が国企業を参画可能とするためのファイナンススキームの構築
- JOINを活用したPPP案件への我が国企業の参入促進（JOIN法施行後5年の検討結果による取組強化を含む）
- PPP経験の浅い企業のブラウンフィールドへの参入提案

### 我が国企業の競争力の強化

- 現地ローカル企業との協業促進
- 海外での設計・製造拠点の設置と現地職員の活用支援
- 米、英、仏、中、星、トルコ等と補完的に連携することによる第三国市場への進出促進
- M&Aによる現地・海外企業の取得支援
- 公的ファイナンスの最大限活用による我が国提案の魅力向上

### 我が国企業の海外展開に係る人材の確保と環境の整備

- 我が国企業における国内外の人材流動化促進
- 我が国企業の人材育成支援
- 中堅・中小建設業海外展開推進協議会(JASMOC)の活用
- 新たに進出する国・地域、分野について、官民一体となった相手国への働きかけ
- 国際標準化の推進、我が国企業の外国規格や技術基準への対応力の向上

### 我が国コンサルタントによる調査等の質の向上

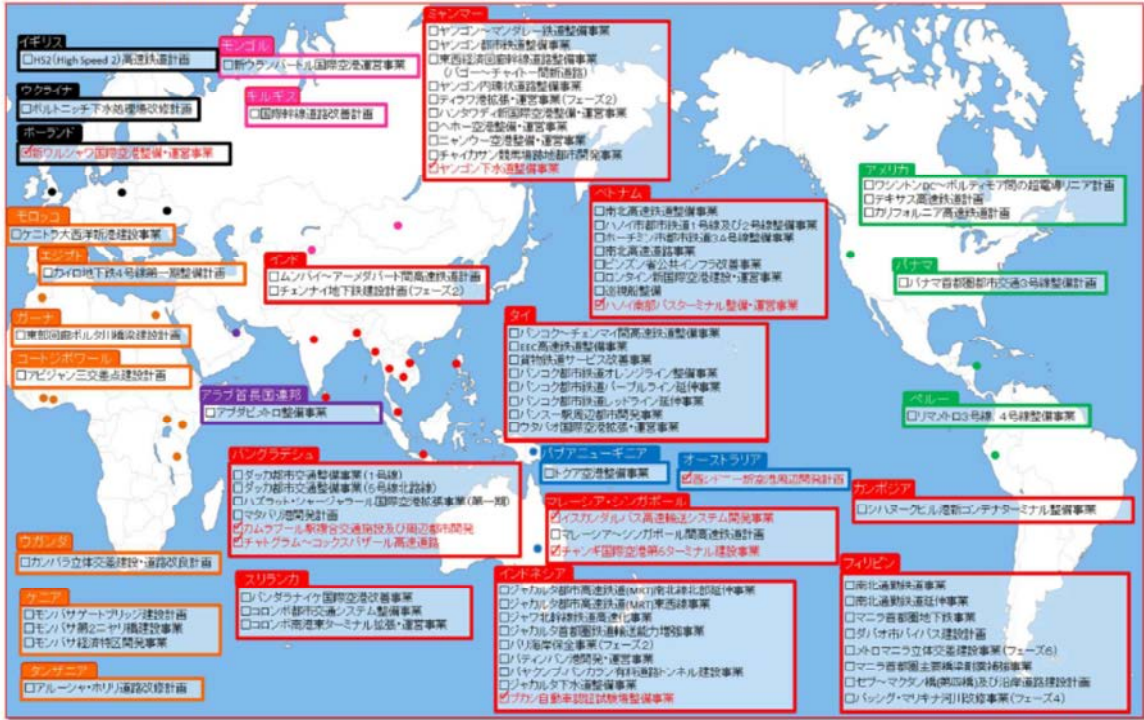
- コンサルタントの調査等に対する第三者による技術的助言への支援
  - 調査の早期段階における我が国企業の知見の聴取
  - コンサルタントの業務実施環境の整備
- 受注後の継続的なフォローアップ**
- トップクレーム等の速やかな実施
  - 海外建設・安全対策ホットラインの活用促進
  - JOINによる継続的なサポートの実施

### 新型コロナウイルス感染拡大を踏まえた対応

- 円滑な工事の再開に向けて、フォースマジュール（不可抗力条項）の適用や工期延長、追加費用等設計変更の協議等を行う我が国企業の支援
- 相手国の財政状況の悪化によるプロジェクトの中断や見直し等を相手国が求めた場合の柔軟な対応、我が国企業の経営状況の悪化による影響の早期分析等
- 新型コロナ収束後、人々の公衆衛生への意識が高まり、人との接触を回避する自律分散型社会へと価値観が変容する中、DXの動きの加速も相まって、国土交通分野のインフラシステムのあり方に変化が生じることが想定されることから、これらの動きを注視しつつ、地政学的な変化にも留意しながら、自動運転やMaaS等のIoT、AIやビッグデータ等を活用したスマートシティや水インフラ等の海外展開を積極的に推進する

## 行動計画2020のポイント③（主要プロジェクト）

- 我が国企業が新たな受注を獲得する観点から、今後3～4年間に注視すべき80プロジェクトを選定。
- 行動計画2019に掲載した案件では、我が国企業が受注したものが11件、外国企業が受注したものが1件、入札時期の遅れ等が発生したものが4件。



(注) 緑は新規案件 6

## 国土交通省インフラシステム海外展開行動計画（港湾分野の取組）

### 市場の動向

- 世界の港湾におけるコンテナ取扱個数：  
3.6倍（2000年⇒2018年）  
(出典: UNCTAD「Container port throughput annual」)
- 世界の港湾整備の需要：  
700億ドル/年（2017年）  
⇒ 950億ドル/年（2030年）  
(出典: Global Infrastructure Hub (2017))
- 新型コロナウイルスの影響で、2020年の世界の貿易量は31.9%落ち込むと予想。今後市況に注視が必要。  
(出典: WTO)

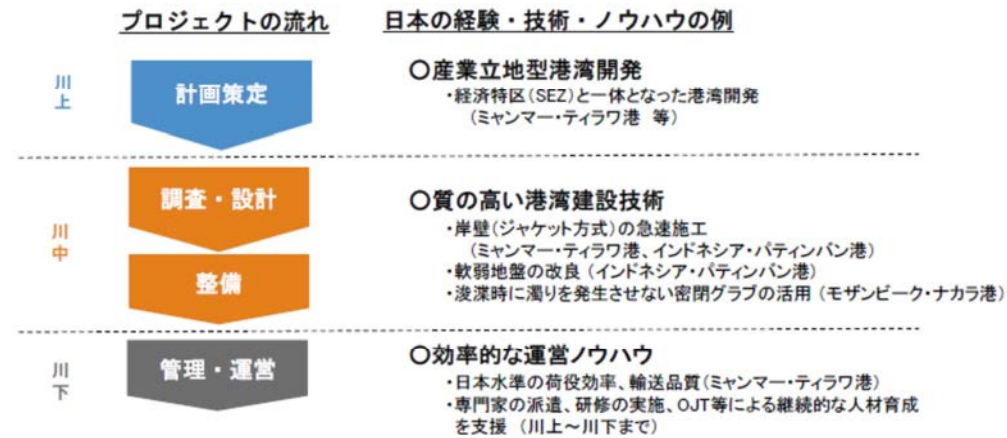
### 我が国の強み・弱み

- 整備面  
強み： 急速施工、地盤改良、環境に配慮した施工方法等の高い技術力  
弱み： 相手国から「価格が高い」と捉えられる傾向
- 運営面  
強み： 狭隘なターミナルでの効率的な運営、丁寧かつ迅速な荷役等  
弱み： 港湾運送事業者の海外での実績が限定的

### 今後の展開の方向性

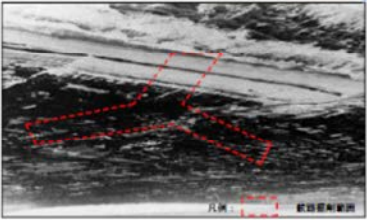
- 取組1： トップセールス等を活用した川上から川下までの一貫した取組  
→ トップセールスや相手国政府要人の招聘等を通じて、我が国の港湾整備・運営技術の強みを売り込み。  
→ 産業立地型港湾開発モデルを活用して、ミャンマー・ティラワ港を好例とした案件形成を推進。
- 取組2： 我が国企業による海外展開を支援するための環境整備  
→ 港湾技術基準や港湾EDIの普及等を通じた環境整備により、我が国企業による継続的な案件受注を実現し、相手国の人材育成や技術力向上にも貢献。  
→ JICA研修生OB等のネットワーク化を推進し、ASEAN・大洋州地域各国との良好な関係を構築・発展。
- 取組3： 政府主導によるプロジェクト推進  
→ インドネシア・パティンバン港、スリランカ・コロンボ港、カンボジア・シハヌークビル港など、「自由で開かれたインド太平洋」に資するプロジェクトへの我が国企業の参画を促進するため、政府間対話、JICA・JOINとの協力等を通じてリスクを低減、ODA(下物整備)+PPP(上物整備・運営)型プロジェクト等を推進。

- ◆ 川上(計画策定段階)から川中(整備段階)、川下(管理・運営段階)まで、我が国の経験、技術、ノウハウを活かし、質の高い港湾インフラシステムの海外展開を推進。
- ◆ 最重点地域のASEANのほか、高い経済成長が続く南アジア、豊富な資源を有するアフリカ等のインフラ需要を積極的に取り込む。

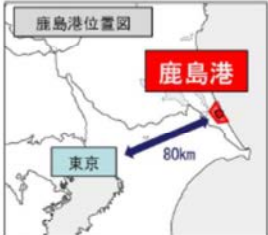


日本の成功事例・・・鹿島港開発


総事業費約1,400億円のうち  
70%以上が公共投資  
(全国総合開発計画等)



開発前の鹿島港 (1963年)



○人口	57,160人 (1960年)	約3倍に増加	162,854人 (2017年)
○製造品出荷額	約20億円 (茨城県の約1%) (1960年)	約1150倍に増加	約23,250億円(約2.3兆円) (茨城県の約19%) (2015年)



工業品      穀物・食料品      エネルギー

《主な視察者》

- 2014年10月 ミャンマー エー・ミン労働・雇用・社会保障大臣、ハン・セイン運輸副大臣
- 2015年 4月 タイ アーコム運輸副大臣
- 2016年 2月 モザンビーク メスキータ運輸通信大臣
- 2017年 2月 ミャンマー タン・ミン商業大臣

- 我が国の有する臨海部産業立地や港湾運営のノウハウを活用し、港湾を中心とする地域開発・運営を一体化して、相手国に売り込む。

【成功例】ミャンマー ティラワ港・SEZ

ティラワSEZ

- ・ 円借款によりSEZ及び関係する電力・給水施設、アクセス道路を整備
- ・ 日本の商社・銀行、JICAが出資し、開発・運営会社を設立
- ・ 2015年9月の開業以来、111社(うち日本企業55社\*)が進出(2020年6月現在)



ティラワ港

- ・ 円借款により日本の建設技術を用いて多目的ターミナルを整備
- ・ 日本の港運企業、商社、JOINの出資により運営会社を設立
- ・ 丁寧な荷役、高質な荷物の保管や取り回し、日本語による対応などを行い、SEZに進出した日本企業が利用を開始

一体開発することのメリット

【相手国政府にとって】

- ・ 日本に一体的な地域開発構想を一任できる。
- ・ 日本があらゆる課題に対応できる。
- ・ 「日本企業」を誘致しやすい。

【日本企業にとって】

- ・ 日本仕様でSEZ・港湾が整備・運営され、日本企業が進出しやすい環境が整う。
- ・ 制度の改善やインフラ整備の要望など、政府間で対応することが可能。

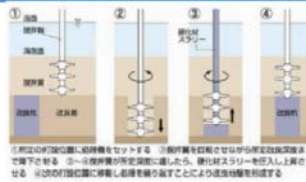
鋼材を用いた岸壁の急速施工 (例:ジャケット工法)

- ◆ 鋼管の立体トラス構造物の脚と打ち込んだ鋼管杭を溶接等により結合させ、海底地盤に固定する構造。水平剛性が大きく、耐震性が高い。
- ◆ 工場で製作された栈橋等のジャケットを現地に設置することで、急速施工・早期供用に貢献。



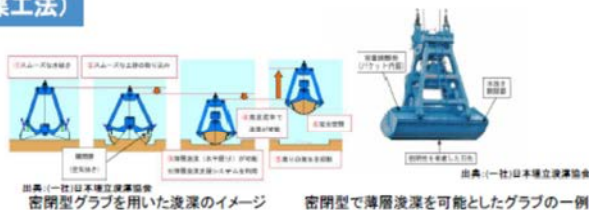
軟弱地盤上に土地を造成する際の地盤改良 (例:CDM工法)

- ◆ 軟弱地盤中にセメント系固化材を注入し、軟弱地盤とともに攪拌混合することで化学的に地盤を固化する。
- ◆ 沈下が少なく、改良効果が極めて高いため、早期に安定した堅固な地盤に改良することが可能。



環境に配慮した浚渫(例:密閉型グラブ浚渫工法)

- ◆ 重金属やダイオキシン類等で汚染された航路や泊地における底泥の除去対策として開発された浚渫工法。
- ◆ 密閉型のグラブバケットを採用することで濁りの発生を極力防止し、精度の高い浚渫を実現。



人材育成

- JICAにより、訪日研修を50年以上にわたって延べ2157人に実施。研修員は、ASEAN等の港湾関係幹部職員に。



JICA研修による港湾視察(鹿島港)

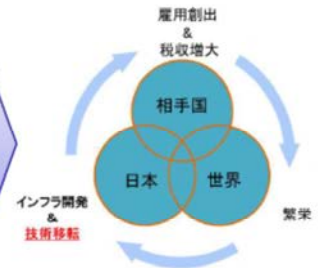
技術移転

- ベトナムの国家港湾技術基準の策定を支援し、その一部が国家基準として発効。
- 日本が開発した船舶の入出港手続き等を電子的に行う港湾EDIシステムを、ミャンマーに続きカンボジアにも導入。
- PIANC(国際航路協会)等でのガイドラインの策定等への参画を通じ、国際標準化を推進。
- 我が国の質の高い港湾関連技術を用いて、現地企業と連携し港湾整備・運営を実施。

ODAプロジェクト等に携わった現地企業・人材に、本邦企業から**技術を移転**

本邦企業が現地で**継続的にプロジェクトを受注**

本邦企業が技術移転した**現地人材を採用し、人件費等も縮減**



○「自由で開かれたインド太平洋(FOIP)」に資する港湾プロジェクトについては、**政府が主導してプロジェクトを推進**。政府間対話を積極的に行いつつ、民間投資リスクの低減を図る。

スリランカ コロンボ港

- 南港東コンテナターミナルの整備・運営を、日・印・スリランカ3国で進める旨、3カ国の協力覚書に署名済。



インドネシア パティンバン港

- 首脳会談の共同声明において、**両国企業により共同での港湾運営に向け、必要な措置をとることを約束**。



2017年1月 首脳会談 パティンバン港完成イメージ

ミャンマー ティラワ港

- 日・ミャンマー友好の象徴として、ティラワ地区の開発を両国政府により実施。
- 本邦企業が港湾ターミナルの運営に参画できるよう、日本政府よりミャンマー政府に対して働きかけ。
- 本邦企業及びJOIN<sup>※</sup>の出資により、運営会社を設立。

※ 株式会社 海外交通・都市開発 事業支援機構



カンボジア シハヌークビル港

- 日本政府が、**20年以上にわたり継続的に開発を支援**。今後も日本が支援を継続する方針で、先方政府と一致。
- 同港を管理・運営するシハヌークビル港湾公社が、2017年に株式を公開した際、**日本政府の働きかけにより、JICAが戦略投資家として株式を取得**。さらに、**阪神国際港湾(株)<sup>※</sup>及び上組も株式を取得**。

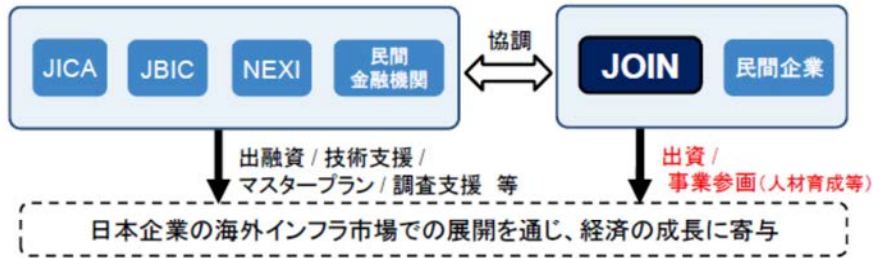
※ 海外インフラ展開法に基づく、国際戦略港湾運営会社の海外業務





概要

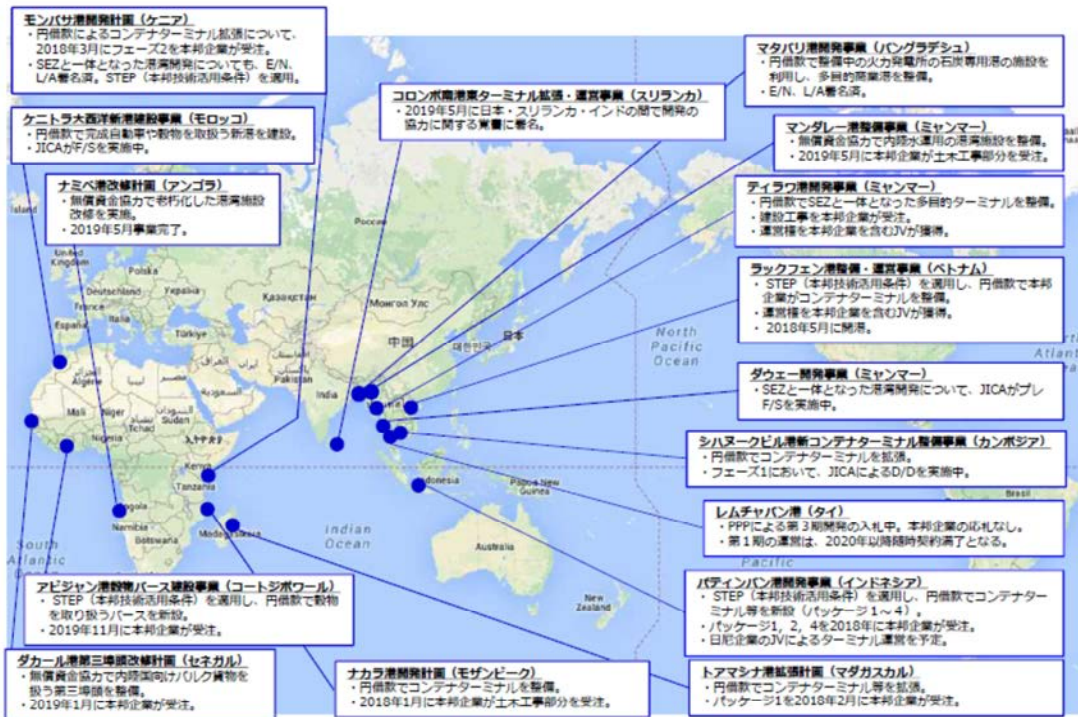
- ◆ 海外においては、交通事業及び都市開発事業について、市場の継続的な成長発展が見込まれる。
- ◆ しかし、これらの事業は、長期にわたる整備、運営段階の需要リスク、現地政府の影響力などの特性があり、収益の発生に不確実な要素を有しており、民間のみでは海外進出は難しいという課題がある。
- ◆ 海外において交通事業及び都市開発事業を行う者等に対する資金の供給、専門家の派遣その他により、我が国事業者の当該市場への参入の促進を図ることで、我が国経済の持続的な成長に寄与することを目的として、2014年10月に設立。



支援分野



海外における主な港湾プロジェクトの例



# 日露関係の動き

## 8項目の経済協力プラン


### 8項目の協カプラン

- 2016年5月の日露首脳会談の際に、安倍総理よりプーチン大統領に「8項目の協カプラン」を提案して以降、同プランに基づいて、政府全体で協カ案件を具体化
- 推進体制(政府全体): 「貿易経済に関する日露政府間委員会」「ロシア経済分野協カ推進会議」「日露交流促進官民連絡会議」「ファイナンスWG」等
- 推進体制(国交省): 「日露都市環境問題作業部会」「日露運輸作業部会」「日露港湾当局間会合」「日露鉄道専門家会合」等
- 主要分野: 航空分野における協カ、**極東港湾の高度化**、鉄道分野における協カ、観光振興、都市

2016年	5月6日	日露首脳会談(於:ソチ) 総理よりプーチン大統領に「8項目の協カプラン」を提案
	9月2~3日	日露首脳会談、東方経済フォーラム(於:ウラジオストク)
	12月15~16日	日露首脳会談、日露ビジネス対話(於:山口、東京)
2017年	4月27~28日	日露首脳会談(於:モスクワ)
	9月6~7日	日露首脳会談、東方経済フォーラム(於:ウラジオストク)
2018年	5月25~26日	日露首脳会談、サンクトペテルブルク国際経済フォーラム (於:サンクトペテルブルク、モスクワ)
	9月10~13日	日露首脳会談、東方経済フォーラム(於:ウラジオストク)
2019年	1月22日	日露首脳会談(於:モスクワ)
	6月29日	G20の際の日露首脳会談(於:大阪)
2020年	9月4~6日	日露首脳会談、東方経済フォーラム(於:ウラジオストク)


<p><b>1. 医療水準を高め、ロシア国民の健康寿命の伸長に役立つ協力</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●「小児がん」の症例の遠隔コンサルテーション(モスクワ)</li> <li>●リハビリテーションセンターの設立(ウラジオストク)</li> <li>●「内視鏡」についてトレーニング(モスクワ)等</li> </ul>	<p><b>5. ロシア産業の多様化促進と生産性向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●ロシア企業の「生産性診断」</li> <li>●ロシア人に対する「訪日研修」</li> <li>●「トヨタ」による生産性向上協力(サントペテルブルグ)</li> </ul>
<p><b>2. 快適・清潔で、住みやすく、活動しやすい都市作り</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●「スマート信号」による渋滞緩和</li> <li>●「日本式住宅」を展開</li> <li>●「非開削管路更正」工法で下水道管路を更生等(於:ヴォロネジ、ウラジオストク)</li> </ul>	<p><b>6. 極東における産業振興、アジア太平洋地域に向けた輸出基地化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●極東港湾の高度化</li> <li>●温室栽培(ヤクーツク、ハバロフスク等)</li> <li>●木質ペレットの生産工場建設を開始(アムールスク市)</li> <li>●ハバロフスク空港旅客ターミナル整備・運営等</li> </ul>
<p><b>3. 日露中小企業の交流と協力の抜本的拡大</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●「中堅・中小企業プラットフォーム」による日露企業の支援</li> <li>●外食産業におけるマッチングツアーや商談会の実施</li> <li>●食の展開(ウラジオストク、サハ共和国、モスクワ等)等</li> </ul>	<p><b>7. 日露の知恵を結集した先端技術協力</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●衛星通信を用いた「デジタルディバイド」解消</li> <li>●IT(文書・言語処理ソフトウェア協業等)等</li> </ul>
<p><b>4. 石油、ガス等のエネルギー開発協力、生産能力の拡充</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●日露エネルギーイニシアティブ協議会の下、炭化水素、原子力省エネ・再生WGを設置し、各種プログラムの形成を支援</li> <li>●ヤマルLNGの設計・調達・建設、北極LNGの株式取得</li> <li>●「石油化学」プラント:複数の案件で日本企業が契約等</li> </ul>	<p><b>8. 両国間の多層での人的交流の飛躍的拡大</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●「大学間交流(2018-2019)」:大学の世界展開力強化事業</li> <li>●「地域交流」:9年ぶりに日露知事会を開催</li> <li>●「日露交流年」:ロシア国内で800件以上の行事開催</li> <li>●「日露地域交流年」:2020-2021年開催等</li> </ul>


## 運輸分野における日露間の連携スキーム



**貿易経済に関する日露政府間委員会**

- 日露経済関係について包括的に協議を行う閣僚級会合  
(日側議長:外相、露側議長:経済発展大臣)。
- 各作業部会での議論結果については政府間委員会のそれぞれの議長に報告。





**日露運輸作業部会**

- 8項目の協力プランに含まれる港湾の高度化や空港の近代化・運営をはじめ運輸分野における日露の協力案件について検討する枠組み。
- 日本側議長:国土交通省国土交通審議官
- 露側議長:運輸省次官

<b>開催実績</b>	第1回(H24.06) 第2回(H27.10)	第3回(H28.08) 第4回(H29.08)	第5回(H30.04) 第6回(H31.03)	第7回(R2.03) ※コロナにより延期
-------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	-------------------------

<p><b>日露港湾当局間会合</b></p> <p>日本側:国交省 露側:運輸省</p>	<p>極東ロシアにおける港湾の高度化を目的とした会合</p> <p>2019年 3月 第4回 日露港湾当局間会合(於:モスクワ)</p> <p>2020年 3月 第5回 日露港湾当局間会合(於:東京)※コロナにより延期</p>
<p><b>日露鉄道専門家会合</b></p> <p>日本側:国交省 露側:ロシア鉄道</p>	<p>鉄道分野における専門的な情報交換・意見交換を目的とした会合</p> <p>2019年 8月 第6回 日露鉄道専門家会合(於:東京)</p>
<p><b>日露観光交流促進協議会</b></p> <p>日本側:観光庁 露側:観光庁</p>	<p>観光分野における情報交換・意見交換を目的とした協議会</p> <p>2019年 5月 第5回 日露観光交流促進協議会(東京)</p>

19

### 貿易経済に関する日露政府間委員会

「貿易経済に関する日露政府間委員会」は、日本側は外務大臣、ロシア側は経済発展大臣という閣僚レベルにおいて、日露経済関係の全ての問題について包括的に協議を行うことのできる唯一の場。同委員会の下に、「貿易投資分科会」「地域間交流分科会」「産業協力分科会」を設置・開催。2019年12月に行われた第15回会合はモスクワで開催され、国交省から栗田国交審(当時)が出席した。

### 貿易経済に関する日露政府間委員会第15回 会合

○日時： 2019年12月18日(水)

少人数会合、拡大会合  
署名式・共同記者発表  
ワーキングランチ

○場所： モスクワ

○国交省関係議題

- ・ 極東と日本の北海道・日本海側の連結性を強化し、全体を一体とした経済圏として開発する可能性についての協力で一致。
- ・ その他、運輸、観光、カムチャッカでのLNG積替基地設置を含むエネルギー等について議論。



20

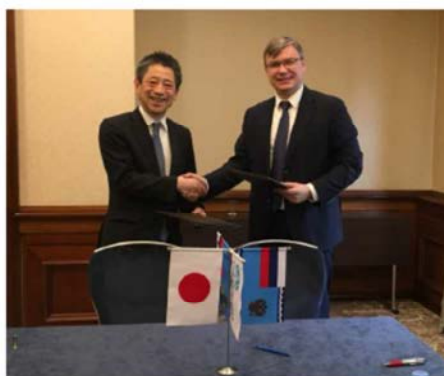
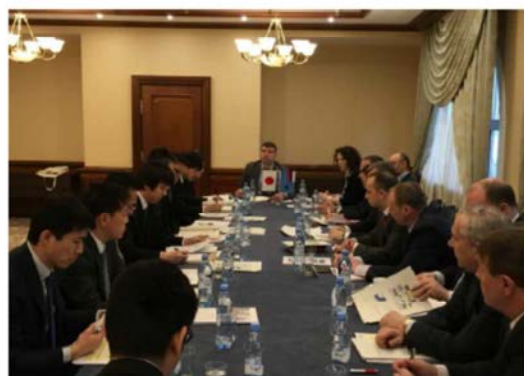
## 第4回 日露港湾当局間会合 結果概要

- ・ 開催日時：平成31年3月11日(月) ・開催場所：モスクワ
- ・ 参加者：日本側：国土交通省 浅輪大臣官房技術参事官、在ロシア日本国大使館 小泉公使、民間企業等  
ロシア側：運輸省 スタシク連邦海上河川輸送局次長、ロシア海洋商港協会等

○極東地域における港湾プロジェクトについて、現在の進捗状況や課題等を日露双方より報告、プロジェクトの具体化に向けた意見交換を実施。

○また、日露間で検討を進めてきた物流情報システムの連携について、今後の進め方の方向性を協議。その際、ロシア側より同国における物流情報化の取組状況を紹介。

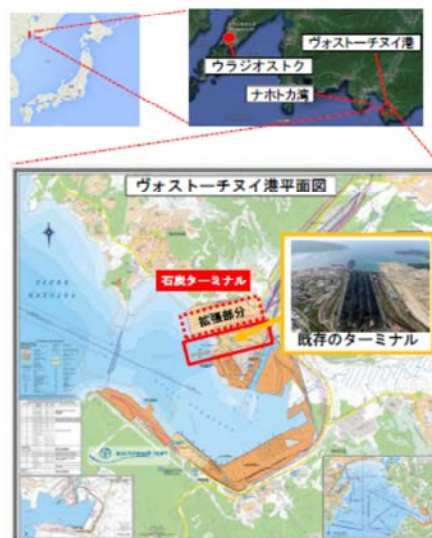
○最後に本会合を通じ、引き続き、港湾分野におけるプロジェクトの具体化に取り組んで行くことを確認。



21

【案件概要・経緯】

- ヴォストーチヌイ港 (Vostochny Port) 社が、同社の所有する石炭積出しターミナルを拡張整備するプロジェクト。
- 2014年丸紅はヴォストーチヌイ港社との間で石炭荷役機器(リクレーマ、ベルトコンベア等)の納入に関する契約を締結。
- 2019年7月に石炭荷役機器の据付完了。



22

港湾分野の重要案件

○北海道・日本海側港湾とロシア極東港湾との連結性の向上

2019年12月、貿易経済に関する日露政府間委員会第15回会合において極東経済圏開発構想への協力で一致。

本構想の具体化に向けて港湾局では2019年、ウラジオストク港の効率的な集約・再編等の強化方策を検討、その一環として、2020年1月に北海道・日本海側港湾管理者とロシア鉄道関係者、船社FESCOや本邦荷主、フォワダー等と港湾間の課題等に関して意見交換を実施。

○8項目の協カプラン『6 極東における産業振興, アジア太平洋地域に向けた輸出基地化』において国交省は以下を重視



極東ロシア港湾の高度化

- 港湾機能の高度化(クルーズ・フェリー)
- 新規コンテナ定期航路の開設
- 混載貨物輸送の課題整理



23

## 令和元年度調査

### 背景・目的

- ウラジオストク市の開発コンセプトでは、隣接する港湾機能強化(集約・再編等)の実現が求められている。
- 開発コンセプトの具体化を図るため、ウラジオストク港における中・長期的視点に基づく、港湾機能の強化方策を検討。

### 調査結果

#### 1) ウラジオストク港の既存港湾施設の配置・利用状況

- ウラジオストク港は金角湾沿いに展開しており、岸壁・ふ頭は22の民間企業が個別に管理・運営しており、全体を総括する港湾管理者や港湾計画が存在しない。
- 主な湾内岸壁利用状況は、コンテナバース、穀物バース、旅客船、造船所、自動車組立工場等。

#### 2) 日本海側とロシア極東連結性の向上のための方策検討

- 日・露民間企業(船社、フォワーダー、荷主等)へのヒアリングや日本海側港湾管理者とフォワーダー、ロシア鉄道等との意見交換会の開催を実施し、把握した課題は以下のとおり。
  - 航路の少なさに伴う日露間海上輸送運賃高止まり
  - 欧州発着貨物輸送に関するロシア側通過手続き等の改善
  - 食料品・危険品・重量物に対する輸送条件の明確化
  - 日本海側の中小企業を想定した小口混載輸送等々

#### 3) 効率的な港湾施設の集約・再編等の検討

- 再開発は段階計画を第一段階(～数年後)から第四段階(概ね20年～30年)で設定し、段階毎に目標設定を行いながら確実に実施するプロセスを検討。

## 令和2年度調査

### 背景・目的

令和元年度調査を受けて、様々な課題が明確となったところであるが、日本発東欧州又は西ロシア向けの貨物においてシベリア鉄道は、コンテナ、航空輸送の代替輸送、危険品輸送、BCPの観点から日露双方の荷主等からも期待が高いことが判明した。

一方、特に日本海側港湾において日本国内から欧州・ロシア西部向けの貨物創貨で1コンテナあたりの貨物量確保のため、より広域から集荷可能なシステム(小口混載輸送)の実現を望んでいる。

令和2年度は日本海側港湾とロシア極東港湾間の新規コンテナ航路誘致に向けた課題解決を図るため下記調査を実施する。

### 調査内容

- 国内外ヒアリング調査等により混載輸送(LCL→FCL)に向けたロシア国内の規制、運用等の課題整理
- 北海道・日本海側地域と極東ロシアとの新規コンテナ航路誘致に向けた広域的連携による集荷手法の検討
- クルーズ・フェリー利用増加に向けたターミナル改善及び水上交通を活用したウラジオストク開発

