

建設経済の最新情報ファイル

RICE monthly

RESEARCH INSTITUTE OF
CONSTRUCTION AND ECONOMY

研究所だより

No. 366

2019 8

CONTENTS

視点・論点『近年の人口動向等についての雑感』		1
I. 講演会「アフリカの建設市場の現状と展望」		2
II. 欧州視察報告		12



RICE

一般財団法人 **建設経済研究所**

〒105-0003 東京都港区西新橋3-25-33NP御成門ビル8F

Tel: 03-3433-5011 Fax: 03-3433-5239

URL: <http://www.rice.or.jp/>

近年の人口動向等についての雑感 特別研究理事 木下 茂

住民基本台帳に基づく人口動態¹を見ると、2019 年の全国の人口は1億2,744 万人と前年から26 万人減少した。このうち日本人住民は1億2,478 万人、43 万人の減少となり、2009 年をピークに10 年連続減少し、減少幅は過去最大となった。外国人住民は17 万人増えて過去最多の267 万人と全人口の2.1%を占めるまでになっている。

都道府県別に日本人住民を見ると、前年から増加したのは、東京、神奈川、沖縄、千葉、埼玉の5都県のみで、前年増加していた愛知県は減少に転じた。三大都市圏（東京圏（埼玉、千葉、東京、神奈川）、名古屋圏（岐阜、愛知、三重）、関西圏（京都、大阪、兵庫、奈良））の総計も初めて減少することになり、正に東京圏の一人勝ち状態になっている。

人口増加は社会増加と自然増加から成るが、日本人住民が自然増加している県は沖縄ただひとつであり、この3 年間他の都道府県は全てマイナスである。

東京に人口が集中すると言ってもそれは他の道府県から引っ張ってきただけのゼロサム（全国人口は減少しているのでマイナスサムと言うべきか。）であり、また、この10 年間では男性より女性の方が東京に流入する人数が多い。全国の合計特殊出生率1.42に対し、東京都は1.20と最低であるため（2018 年）²、この面でも少子化・人口減少に拍車がかかることとなる。

合計特殊出生率は15～49 歳までの女性の年齢別出生率を合計したものであり、未婚・既婚を問わない。夫婦の子ども数の平均は1.94 人（2015 年）であり³、2 人を若干下回るものの合計特殊出生率に比べかなり近い数字であることから、少子化の進行には近年の結婚行動の変化が影響していることがうかがえる。

50 歳時の未婚割合をみると、1970 年の男性1.7%、女性3.3%から2015 年には男性23.4%、女性14.1%と、そ

れぞれ大きく上昇しており⁴、今や男性の4 人に1 人は生涯未婚ということになる。平均初婚年齢の方は、夫31.1 歳、妻29.4 歳（2018 年）で、1970 年から夫4.2 歳、妻5.2 歳上昇している。⁵

少子化の要因は、我が国では婚姻外の出生は相対的に少ないので、晩婚化、有配偶者出生率低下もあるが、近年については、未婚化の進行が相当程度を占めるだろう。

内閣府のアンケート調査⁶によると、そもそも4 人に1 人が結婚するつもりがないと回答した上でのことだが、結婚意向はあるものの未だしていない理由として「適当な相手にめぐりあわない」が最多で、次いで「資金が足りない」等と回答。理想的な出会いの場は「特にこだわらない」が最多だが、僅差で「職場や仕事」も多い。どのような状況になれば結婚するかの間には「経済的に余裕ができること」が最多。結婚相手に対して重視する項目では、男女とも「人柄」が最多だが、女性は特に、相手に対して「経済力」、「職業」、「学歴」を望む度合いが高くなっている。

短絡的とのそしりを恐れずに言えば、結婚の意向がある場合は、（男性の場合は特に）職業に就いて経済力が備われば結婚行動は活発化していくこととなり、現在の未婚割合の増加は、フリーター、ニート、非正規と言った語が話題となった雇用環境が厳しい時期に就職期を迎えた世代が、現在30 代半ばから40 代半ばの年齢となっていることと関係があることとなる。

そうであるならば、本年の骨太の方針⁷の中で、「人づくり革命、働き方改革、所得向上策の推進」として打ち出されているリカレント教育の拡大、最低賃金の引上げ、就職氷河期世代への本格的支援プログラムの実施により正規雇用者を30 万人増やすという施策等は、少子化対策としての位置づけも得ることができるであろう。

¹ 「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」（平成31 年1 月1 日現在）総務省自治行政局住民制度課

² 「平成30 年（2018）人口動態統計月報年計（概数）の概況」厚生労働省

³ 夫婦の完結出生児数（最終的な出生子ども数の平均値）。『第15 回出生動向基本調査（結婚と出産に関する全国調査）』国立社会保障・人口問題研究所

⁴ 45～49 歳の未婚率と50～54 歳の未婚率の平均。生涯未婚率とも呼ばれる。「平成30 年版少子化社会対策白書」内閣府

⁵ 「人口動態統計」厚生労働省

⁶ 「少子化社会対策に関する意識調査報告書」（平成31 年3 月）内閣府

⁷ 「経済財政運営と改革の基本方針2019～「令和」新時代：「Society5.0」への挑戦～」（令和元年6 月21 日閣議決定）

I. 講演会「アフリカの建設市場の現状と展望」

2018年6月4日に TICAD7 パートナー事業として建設経済研究所主催の講演会「アフリカの建設市場の現状と展望」を開催しました。冒頭、当研究所・竹歳誠理事長（当時）からの挨拶に次いで、外務省・牛尾滋アフリカ部長から「日本のアフリカ外交と TICAD7 の展望」というテーマでご講演いただきました。また、当研究所・藤原聖也総括研究理事より、「アフリカの建設市場と我が国建設企業の事業展開」についても報告を行いました。講演の概要についてご報告します。



【開催要領】

日 時 2019年6月4日（火）13時30分～15時30分

場 所 東京都中央区 浜離宮建設プラザ 10 階大会議室

講 師 第1部 外務省 牛尾 滋 アフリカ部長

「日本のアフリカ外交と TICAD7 の展望」

第2部 当研究所 藤原 聖也 総括研究理事

「アフリカの建設市場と我が国建設企業の事業展開」



左：竹歳誠理事長（当時） 右：会場全体

1. 第1部 日本のアフリカ外交と TICAD7 の展望

（1）TICAD（アフリカ開発会議）の概要

本年8月28日から30日の3日間で7回目のアフリカ開発会議（TICAD7）が横浜で開催される。TICADは1993年に我が国が立ち上げたアフリカ開



発に関する首脳級の国際会議で、2013年のTICAD5までは5年ごと、続くTICAD6からは3年ごとに開催している。また、TICAD5までは日本で開催していたが、TICAD6は初めてアフリカでの開催し、ケニアの首都ナイロビにアフリカ53カ国が出席し、総参加人数は11,000人以上となった。日本からも安倍首相を筆頭に官民多様な顔ぶれで数多く参加した。

これまでのTICADを振り返ると以下ようになる。

TICAD1 (1993年) @東京

冷戦終結後、欧米を中心とした援助疲れの中で、国際社会のアフリカに対する関心と呼び戻すきっかけとなった。

TICAD2 (1998年) @東京

優先政策・行動を明記し、アフリカ諸国の自助努力（オーナーシップ）と国際社会の開発パートナーによる「パートナーシップ」の重要性を強調。

TICAD3 (2003年) @東京

アジア諸国を含むパートナーシップ拡大に合意し、関心のある国々にも参加を呼びかけマルチフォーラムへとステップを踏んだ。「平和の定着」「人間中心の開発」「経済成長を通じた貧困削減」の3本柱を提示し、人間の安全保障の概念が注目された。

TICAD4 (2008年) @横浜

「TICAD フォローアップ・メカニズム」が構築され、「横浜宣言」「横浜行動計画」とともに発出された。成長の加速化及び環境・気候変動問題への対処が重点事項として議論され、日本は対アフリカODAと投資の倍増を表明した。また、アフリカからの出席者は首脳級と明記されたことにより、国際的なステータスの高まりが見られた。

TICAD5 (2013年) @横浜

「成長の質の向上」を追求し「強固で持続可能な経済」「包摂的で強靱な社会」「平和と安定」の各分野における取組を促進することが議論された。アフリカ首脳と日本企業の代表による「民間との対話」セッションが初めて開催され、官民パートナーシップの源流となった。AUC（アフリカ連合委員会）が共催者に加わった。

TICAD6 (2016年) @ケニア

初のアフリカ開催。「経済多角化・産業化を通じた経済構造改革の促進」「質の高い生活のための強靱な保健システム促進」「繁栄の共有のための社会安定化促進」をテーマに議論が行われ、質の高いインフラ整備や人材育成等のアフリカの未来への投資を発表した。

(2) TICADの特徴

TICADは、約25年の歴史があり、国際社会のアフリカ開発フォーラムの先駆的存在である。TICADをスタートさせた1993年以降、2000年に入ってから、途上国を含む各国、各地域機関がアフリカ諸国との会議を設置し、現在ではEUや中国、韓国、南米、インド、トルコ、米、インドネシアなどがアフリカ開発における会議体を開催している。

そして包括的かつオープンである点も特徴のひとつである。国連、世界銀行、UNDP（国連開発計画）及び AUC（アフリカ連合委員会）が共催者となり、アフリカ諸国に加えて、国際機関、ドナー諸国、民間企業や市民社会など幅広い参加者のもとで開催されている。

アフリカのオーナーシップと国際社会のパートナーシップの理念を具現化するとともに、着実な公約実行を掲げて、コミットメントに対する実施状況を閣僚級会合で確認するフォローアップ・メカニズムがあり、この点が国際社会から高い評価を受けている。

前述のように、多くの国や地域機関がアフリカ諸国との会議を行う中で注目度が高いのは、中国が実施している FOCAC（中国・アフリカ経済フォーラム）である。FOCAC はアフリカの開発だけでなく、外交や安全保障等についても議論され、あくまでも中国とアフリカ諸国の二国間プロセスである。昨年 9 月に開催された FOCAC7 では、FOCAC6 同様に 600 億ドルの資金援助をコミットしている。しかしながら、その実績に関するフォローアップがなく、TICAD との大きな相違点である。

（３）TICAD6 の成果と TICAD7 の展望

TICAD6 の基調講演で、安倍首相は「自由で開かれたインド太平洋」を打ち出した。これは成長著しいアジアと潜在力の高いアフリカを重要地域と位置づけ、この 2 つの連結性を向上させ、自由貿易やインフラ投資を推進し、経済圏を拡大させて、地域全体の安定と繁栄の促進を目指すものであり、官民合わせて 300 億ドル規模の「未来への投資」を表明した。TICAD7 に際して開催された昨年 10 月の閣僚会合では、その 300 億ドルのコミットメントに対して、昨年 9 月時点で約 160 億ドルの実績値となっていることが発表された。ODA については順調に 100% の進捗となっており、いくつかの国においては債務持続性の問題がなければより多くの円借款案件が実施できたことにも言及されるとともに、民間の直接投資が未達であることが報告された。これは 2014 年から 2016 年にかけての資源価格下落が要因と考えられる。統計上はアフリカ向け投資に含まれない第三国を経由する形で行っている投資について、大手企業による第三国企業の買収等で実質的な投資の事例が多く存在する点は留意すべきである。

近年 1 次産品の価格下落によって資源国には経済成長が伸び悩んだところがあるが、非資源国においては変わらず 7~9% の高い経済成長が続いている。一方で中国による過剰債務の問題も大きな課題となり、アンゴラ、モザンビーク、エチオピア、ガーナでは IMF が介入する事態に発展している。

TICAD6 では 73 件の MOU が成立したものの、民間企業が主役となるところまでには至らなかったが、この 3 年間を経て、いよいよ民間セクターが主となる段階に来ており、今後 TICAD そのものの発展的あり方も考えなくてはいけないと感じている。TICAD7 の議題としては、官民パートナーシップによるビジネス分野が大きな柱になるだろう。官邸では 2014 年からアフリカ経済戦略会議が設けられ、インフラシステム輸出も含めて民間企業の進出を後押しし、官がバックアップする体制づくりが進んでいる。TICAD7 に向けた官民円卓会議において、提言

書をまとめる課程でもビジネス環境改善に対する要望が大きく、今後アフリカビジネス協議会を立ち上げ（本年 6 月 6 日にスタート）、ビジネス環境や制度改善の促進に積極的に取り組んでいく。また、NEXI（貿易保険）についてもこれまで以上に民間企業にとって役立つ仕組みになるように制度改善が進められる見込みである。

また、ユニバーサル・ヘルスケア（UHC）や伊勢志摩サミットに続いて、本年 5 月に開催された G20 を踏まえた「質の高いインフラ投資に関する G20 原則」をもとに、保健・防災分野の取組、さらにアフリカ自身による前向きな平和と安定への取組の後押しが議題の柱になると考えられる。後者についてはアフリカの角と言われる地域でいくつか動きがあり、ひとつは長年国境紛争で対立したエチオピアとエリトリアが昨年 7 月に和平署名に至り、20 年ぶりの国境往来が実現したことである。また、南スーダンでは我が国が単独で和平提案を行い、そのプロセスを支援している。アンゴラやエチオピアからは、中国で開催された FOCAC 終了後に、日本で安倍首相への面会要請があるなど、日本のプレゼンスが目立つ場面もある。

日本政府とともに日本の民間企業のアフリカにおけるプレゼンスが高まり、アフリカの著しい経済成長が日本企業及び日本経済の成長ドライブとなるよう、TICAD7 がその契機となるべく取り組んでいく。

図表 1 TICAD7 の概要

TICAD7の概要	ロゴ
● 日時・場所: 2019年8月28～30日(於:横浜) ● 共催者: 日本, 国連, 世界銀行, 国連開発計画(UNDP), アフリカ連合委員会(AUC) ● 参加者: アフリカ諸国に加え, 国際機関, ドナー諸国, 民間企業, 市民社会等 ● サイドイベント: 多彩なサイドイベントが開催予定 ● TICAD7名誉大使: 歌手のMISIA氏	
議論の概要(案)	2
本年, 日本ではWAW! やG20といった開発にも関係する大規模国際会議が開催され, G7も仏で開催の予定です。これら会議の成果に加え, アフリカ側の要望も踏まえ, アフリカ開発に関する以下の3点について広く議論していきたいと考えています。 ● 民間セクターの育成とイノベーションを通じた, 経済構造転換とビジネス環境・制度改善 ● 人間の安全保障のための強靱かつ持続可能な社会の推進 ● 平和と安定(アフリカ自身による前向きな動きを後押し)	

(出典) 外務省資料

2. 第2部 アフリカの建設市場と我が国建設企業の事業展開

(1) アフリカとはどのような地域か

日本の建設企業は、国内市場が活況で、アジアへの進出も活発であり、アフリカにまで関心が向きにくいかもしれないが、アフリカは建設市場としても大きな可能性がある。私自身、前職でアルジェリアに駐在していたが、アフリカは日本人にとってはなじみの薄い地域であり、メディアによる露出も少なく、正確な情報が伝わりにくいと実感した。アフリ

カに駐在している私の同僚も在京のアフリカ各国大使も現実と認識のギャップを埋めるのに苦労している。普段アフリカに接する機会のない方も、先入観に囚われることなく、客観的にアフリカを見てほしい。

まず、アフリカ大陸を概観すると、南北 8,000 キロ、東西 7,400 キロ、面積約 3,000 万平方キロの広大な大陸で、地球の陸地の 20%、日本の約 80 倍である。「True Size of Africa」によると、アメリカ、中国、インド、欧州、そして日本がすっぽり入ってしまうほどの大きさなのだ。人口は 12 億人と日本の 10 倍ほどで、人口密度は高くはないといえる。

アフリカと一口に言っても 54 カ国(サブサハラだけで 49 カ国)あり、規模も発展段階も様々だが、国連加盟国 193 カ国の 4 分の 1 強を占めている。この国の数の多さがアフリカの強みで、日本も国連安保理改革といったグローバル・アジェンダを動かすため、アフリカ諸国との関係強化に力を入れてきた経緯がある。アラブ圏に属する北アフリカとサブサハラ地域に大きく分けられ、サブサハラは東部と南部に英語圏が多く、西部と中央部に仏語圏が多い。SDGs の達成状況を見るとアフリカの状況が厳しいことが分かる。



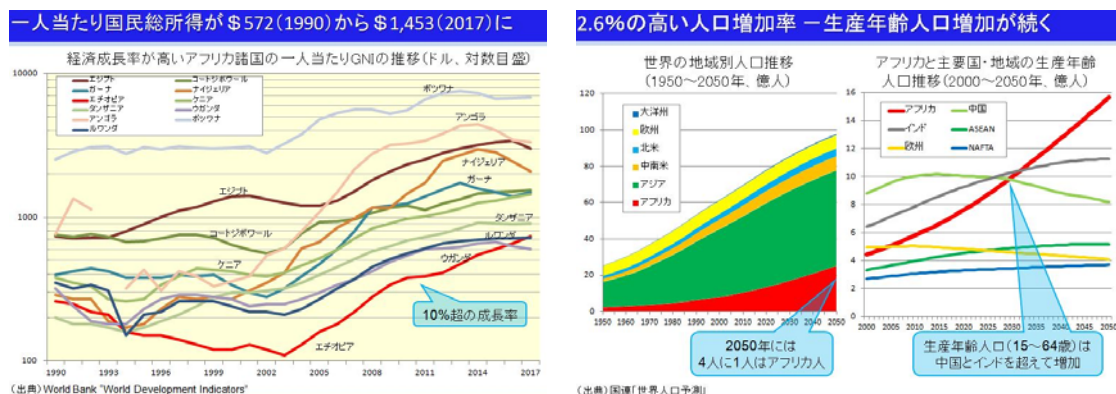
(2) アフリカの建設市場としてのポテンシャル

アフリカは 2000 年代に入り、資源価格の高騰や新興国の発展を受けて、急成長の時代に入り、平均 5.1%の高い成長率が続いている。2018 年の世界の経済成長率上位 10 カ国中 6 カ国がアフリカ(リビア、エチオピア、コートジボワール、ルワンダ、セネガル、ジブチ)で、特に、エチオピア、ルワンダは 2000 年以降、長期にわたって 7~9%の高成長を記録している。今後も、中国やインドには及ばないものの、他の新興国や開発途上国を上回る 4%程度の成長が続くと見られている。特に成長が著しいのは東アフリカ(2020 年には 6.1%)である。

最大の強みは人口であり、世界平均の 2 倍を超える年率 2.6%の増加が続いている。現在 12 億の人口は 2025 年には中国を、2030 年にはインドを上回り、2050 年には現在の 2 倍超とな

る 25 億人を超えて、世界の 4 人に 1 人がアフリカの人となると予測されている。生産年齢人口は 2030 年頃に中国とインドを上回り、その後も長期にわたり人口ボーナスが続くことが予想される。

図表 2 アフリカ諸国の著しい経済成長と人口増加



(出典) 当日配付資料

人口増加に経済成長が伴わないと貧困化が進み、増大する若年層の雇用創出がなければ、社会が不安定化するが、各国は農業振興や工業化を掲げており、多くの国でビジネス環境の改善が見られている。世銀が毎年発表する *Doing Business* の最新結果によると、モーリシャスが 20 位、ルワンダが 29 位と、日本の 39 位を上回り、モロッコ、ケニア、チュニジアなどの順位が高く、ベトナムやインドネシア並みという結果になっている。アフリカへの民間投資額は 2000 年代に入って増加し、2006 年以降は ODA 額を上回るようになってきているが、ASEAN と比較するとアフリカへの民間投資はまだ低い水準に留まっている。

アフリカ経済の展望は明るい一方で、道路アクセス、電力アクセス、水等いずれのインフラも整備が進んでおらず、アフリカ開発銀行によると約 2% の成長の足かせとなっている。アフリカ特有の課題として、内陸国が多く、人口が少なく国土面積が小さい「小さな市場・小さな経済」の集合体であることが挙げられる。また、域内のつながりが弱く、域内貿易の割合が 2 割未満と他の地域に比べて著しく低いことが指摘されている。これらは植民地時代の旧宗主国との経済的繋がり等だけでなく、物理的なインフラの不足も大きな要因と考えられる。

アフリカ連合や国連アフリカ経済委員会、アフリカ開発銀行などの関係者は、アフリカのダイナミックな発展には、経済を統合して、貿易・投資を拡大させる必要があり、地域統合が不可欠だと口を揃えて言っている。そのためには、国家間の連結性を高める必要があり、リージョナルなインフラ整備が重要となり、建設市場としても巨大な可能性を秘めている。

(3) アフリカのオーナーシップの高まり

日本がアフリカとの関係で重視しているのは、アフリカ諸国自身の取組つまりオーナーシップである。AU (アフリカ連合) は 2015 年に「Agenda2063」を策定し、今後 50 年を見据え

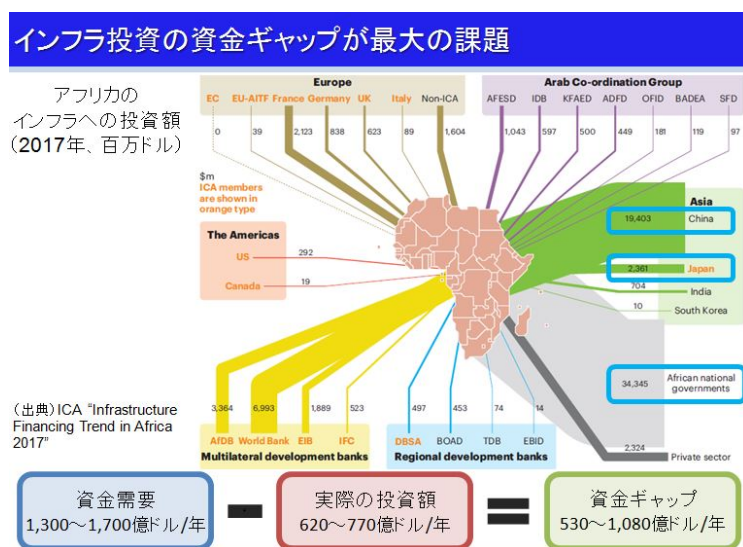
たアフリカの統合と開発の大綱（ビジョン）を掲げている。その中では、「世界クラスのインフラをアフリカ縦横に整備する」という目標が掲げられ、アフリカ大陸自由貿易協定（AfCFTA）も最優先事項の一つとされた。

インフラに関しては「アフリカ・インフラ開発プログラム（PIDA）」に策定されており、運輸、エネルギー、越境水資源、ICT の 4 分野における 2040 年までに完成させる優先的な地域的・大陸的なインフラ開発計画として 51 のプログラムと 400 を超えるプロジェクトが実施中である。各プロジェクトの詳細や進捗状況は、PIDA のウェブサイトで確認できる。

AfCFTA が施行されると、人口 12 億人、GDP2.5 兆ドルの単一市場が誕生し、政治的にも経済的にも大きなインパクトがある。UNECA（国連アフリカ経済委員会）も関税撤廃によって、アフリカ域内貿易が 2022 年までに 2010 年比 52.3%増加すると試算しているが、多くのアフリカ諸国が関税収入に依存していることから予定通り関税撤廃が行われるかどうかは不透明でもある。

アフリカ開発銀行によると、アフリカにおけるインフラ資金需要は年間 1,300～1,700 億ドルであり、現状ではその半分程度しか満たしておらず、1,000 億ドル近い資金ギャップがあると報告されている。そして「先進国の過剰な貯蓄が収益性の高いアフリカのインフラ・プロジェクトに向かわないのは現在の最大のパラドックスの一つである」と指摘している。昨年 11 月にアフリカ投資フォーラム（AIF）を立ち上げ、世界に 100 兆ドル以上の資金を有するとされる機関投資家の資金を呼び込む試みをスタートさせており、今後の進展が期待される。

図表 3 アフリカのインフラ投資と資金ギャップ



（出典）当日配付資料

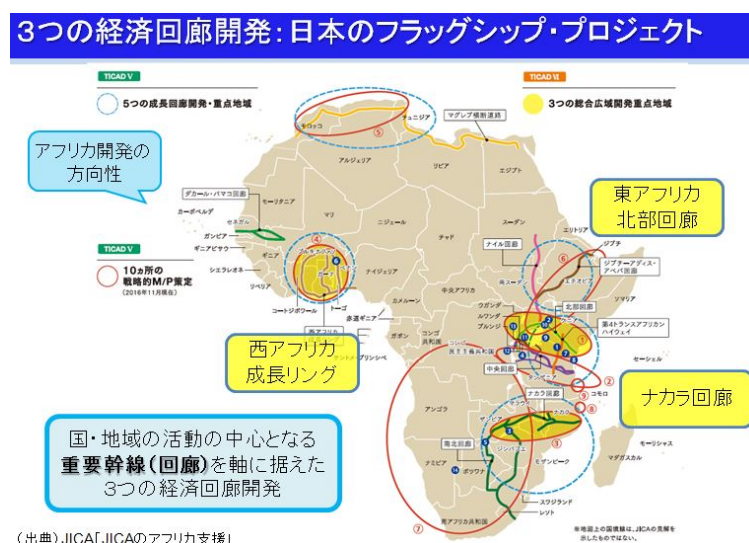
一方、2010 年代に入って債務が増加しており、アフリカ諸国の平均で GDP の 57% となり、IMF も十分な注意が払われるべき状態であるとして、融資条件の管理と透明性の高い意思決定が重要であることを強調している。その引き金となっているのは中国による援助である。2000

年に入り、経済大国となった中国の援助は、内政不干渉と平等互惠の原則を堅持しつつ、資源権益や市場開拓など中国自身も便益を得るという構図となっており、現地での雇用や技術移転が伴わないことに対して「新植民地主義」などと批判がある。一方で、中国による支援は資金手当を含めたトータルソリューションで、迅速な進捗が見込まれることから、アフリカ諸国のリーダーにとって任期中の成果として魅力的な面がある。「債務のわな」と表現されることに対し、中国自身も変化を見せ始めており、アフリカ諸国の要望に応え、現地での雇用や技術移転を行ったり、事業採算に対する国内での批判に対して資金貸出に慎重な姿勢等も見せたりし始めている。本年の G20 や TICAD7 においても、改めて債務の持続性の観点も考慮した質の高いインフラ投資の原則が確認されることが重要と考えている。(6 月に開催された G20 大阪サミットでは「質の高いインフラ投資に関する G20 原則」が承認された。)

(4) 日本の建設企業の取組

日本政府がアフリカの経済発展のために協力を積み重ねてきた TICAD については第 1 部のとおりである。現在、「インフラシステム輸出戦略」では、アフリカは重要な柱の一つと位置付けられ、「ODA と連携して一つでも多くの成功事例」を生み出すことが重要とされている。各省庁がアフリカとの関係強化のため、様々な施策を実施し、国土交通省も日本企業がインフラ・プロジェクトに参入できるよう、上流からの参画やトップセールスなどに精力的に取り組んでいる。特に、東アフリカ北部回廊、ナカラ回廊、西アフリカ成長リングの 3 つの経済回廊開発を重点的に支援し、国・地域の活動の中心となる重要幹線(回廊)を軸に、内陸部と沿岸部を連結させ、地域全体の発展を目指している。昨年の現地調査でも、AU やアフリカ開発銀行関係者からこれらの回廊アプローチに高い評価を聞くことができた。

図表 4 3つの経済回廊開発

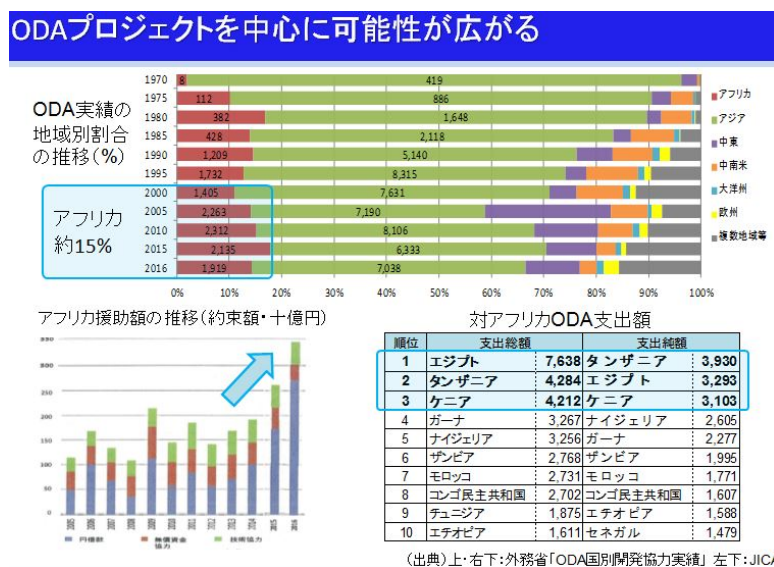


(出典) 当日配付資料

本年2月のルモンド紙によると、仏語圏アフリカにおける国別好感度調査において、もっともイメージが良いのはドイツ、ついで中国、日本は米国と並んで第3位、企業としてはトヨタが第1位と健闘していた。日本はアフリカで出遅れていると言われているが、この好感度を糧に進出に期待がかかる。2000年に入ってから日本企業のアフリカ投資が急増し、2016年は投資額が2.4兆円と10年で2倍を越え、拠点数についても2017年10月に800近くと、9年間で1.7倍となっている。かつては天然資源や日本のODAによる進出が多かったが、近年市場の将来性やその市場規模という民需を狙って、現地企業や外国企業の買収や資本参加によって効率的にアフリカ進出を果たす動きも見られる点が注目に値する。

当研究所が行ったアンケートによると、回答を得た21社のうち16社がアフリカでの事業展開に興味を持ち、現在事業を進めている12社のうち11社が今後の事業拡大に前向きな意向を示していた。海外建設協会が行った会員企業の海外受注額調査によると、2017年度はアフリカにおいて657億円とここ10年で最大となったものの、全世界におけるシェアは3%程度である。そしてそのほとんどがODA案件である。近年、アフリカに対するODAが着実に増加しており、全体の15%程度となっている。またアフリカ諸国の経済成長により、無償資金協力だけでなく、円借款が可能になると同時に、個々のプロジェクトが大型化している。一時日本企業の受注率が3割に満たないこともあった円借款では、2003年にSTEP（本邦技術活用条件付）円借款が導入され、相手国の経済状況でSTEPが活用できない場合には、日本企業の技術をスペック・インするなど、日本企業の受注に結びつくような案件形成が進められている。さらに、官民連携の強化や海外投融資の再開、円借款の迅速化など、民間企業の進出を後押しするようなODAの戦略的活用がなされている。TICADの重点は、援助から投資へと推移しているが、建設企業各社にはアフリカ進出にあたりODAをうまく活用することを念頭において頂ければと考える。

図表5 対アフリカ ODA の推移



(出典) 当日配付資料

最近アフリカでのプロジェクトと言えば、アルジェリア東西高速道路建設プロジェクトが浮かぶ方も多いと思う。私も現地で最終的な和解のプロセスに関係した。ここでは詳細に立ち入らないが、日本の資金が含まれない海外インフラ案件としては過去最大級であり、貴重な経験だったと思う。この案件を機にアフリカ、特に仏語圏には近づかないという声もあるようだが、契約管理や紛争解決など、この経験で得られた教訓を生かして将来につなげてほしい。言葉や文化になじみが薄く経験の少ない地域での大型インフラ案件では、発注者が政府機関の場合、契約や交渉の難しさが容易に推測されるので、最初から官民連携して取り組むことや、先方政府に発言力がある現地企業や第三国企業と連携することも重要なリスク軽減策となるのではないかと考えられる。

日本の建設企業がアフリカに進出するために感じていることを2点挙げたい。まず一つは、日本企業の人材育成や技術移転重視の姿勢は大きな強みである。現在 TICAD7 に向け、経団連をはじめとして「**Made with Japan**」を提唱しているが、「日本流」の現場重視で、現地の人と一緒に仕事をすることが評価されている。また安全や環境への配慮など日本では当たり前のことが評価を受けており、現地での理解促進も不可欠である。一方で、品質だけでなく価格やスピードも重要との指摘もあるため、そのニーズに応える努力も必要であろう。

また、アフリカの新たなニーズと変化をつかむため、現地に根差した事業展開が重要というのが2点目である。アフリカでは携帯電話を使った送金サービス「**M-PESA**」が発展するなど、伝統的な発展プロセスと異なる「リープ・フロッグ」、「クオントム・リープ」が起こっている。インフラ分野においても、民間資金を動員してインフラ整備を行う PPP のような取組が始まっており、急展開する可能性もあるだろう。

最後に、アルジェリア駐在時に、同僚の各国大使と言っていたことを紹介したい。同国で生き延びるには「**Présence, Patience, Persévérance** という3つのPが必要」というもので、すなわち、とにかく様々なところに顔を出す、思うように物事が進まなくても忍耐強く、そして辛抱強く、へこたれることなく取り組むことが重要ということである。時に予測できないことも起こるので、その際には **U (Urgence)** も必要という声もあった。現在、アルジェリアは国民のデモにより大統領が辞任し、歴史的な転換点を迎えているが、今後アフリカに進出する建設業の皆さまにも参考になればと思う。

もちろん日本から遠く離れたアフリカの地は文化や風土が異なり苦勞も多いと思うが、日本の建設技術は我が国のソフトパワーとして日本外交の源泉にもなり、大きな意義を持っている。日本は1980年代にザイール（現コンゴ民主共和国）でのマタディ橋建設を弾みに世界で長大吊り橋受注に繋げていった歴史があるが、アフリカでの新たな挑戦をばねに、グローバルな展開に弾みを付けることを期待したい。昔に比べれば格段にアクセスも良くなっているので、ぜひ一度アフリカに足を踏み入れてそれぞれの目で状況を見てもらいたいと思う。

（担当：研究員 内田 富貴子）

Ⅱ．欧州視察報告

2019年4月に発行した「建設経済レポート No.71」において、「国際展開する建設関連企業の現状と戦略」と題し、世界の膨大なインフラ需要を概観するとともに、ENR ランキングを基に世界の建設関連企業の分析及び我が国建設関連企業との比較・分析を実施し、更に世界の法体系と契約形態の違いを明らかとした上で、我が国建設関連企業の更なる国外展開を期待するとした。

今年度の「建設経済レポート No.72」においては更に踏み込むべく、ENR ランキング上位である欧州のコントラクター及びデザインファームへの取材を2019年6月2日～2019年6月13日の日程で当研究所2名（前研究理事 徳永、研究員 山田）にて実施した。

本視察にて得た知見は、来春発行予定の「建設経済レポート No.72」に反映する予定であるが、本稿では、その欧州視察の一部をご紹介します。

1．ドイツ

最初の訪問国はドイツであり、日系企業も多く進出しており日本からの直行便も就航しているデュッセルドルフに滞在した。

本視察において、各国の交通インフラの現況も確認すべく、積極的に公共交通機関を利用したが、ドイツの鉄道には最も苦勞させられた。普通運賃の在来線だけでなく、特別料金を支払った高速鉄道までも遅延・運休が当たり前というのはさすがに驚かされたが、何より日本では当然の各電車の発着時間と乗降ホームを知らせる案内表示が直前にならないと出ない、もしくは駅によってはそもそも存在すらしないという事実は驚愕であった。

では、ドイツの人はどうやってそれらの情報を知り得ているのかと言うと、各人のスマートフォンからDB（Deutsche Bahn AG：ドイツ鉄道）の公式ウェブサイトもしくはアプリにアクセスし確認しているのである。

確かに、各駅の案内板やシステムを構築するよりも、はるかに合理的で安上がりなのは理解できるが、これがアジアの新興国ではなく世界に冠たる先進国であるドイツであるという事実が驚きである。その他にも気になる点は多々あったが、そもそもこれでは時間通りに移動しなければならぬ社会人や学生が主な交通手段として、安心して日々利用することはできない。

やはりドイツは自動車大国であって、主要な交通手段は自動車なのだと言うことを痛感させられた。

(1) HOCHTIEF

HOCHTIEF は、ドイツを代表するコントラクターであり、ENR の 2018 年総合ランキングでは 11 位、国外売上高ランキングでは 2 位に位置する世界を代表するコントラクターである。本社は、デュッセルドルフの近郊都市であり、かつてルール工業地帯として東のドルトムント等と共に繁栄した都市であるエッセンに所在しており、今回はその本社へ赴き取材を実施した。

図表 1 HOCHTIEF 本社



本稿の図表写真は全て当研究所にて撮影

図表 2 HOCHTIEF 関係者と当研究所研究理事



図表 1 は本社の外観であるが、世界的なコントラクターとは思えないような規模である。

なお、現在本社では約 1,100 人が勤務しており、来年には新社屋の建設着工、今年度中には仮のオフィスへと移動する予定とのことであった。

余談であるが、日本語表記としては、ホフティフが実際の発音に近い。

(2) TAKENAKA EUROPE GmbH

TAKENAKA EUROPE GmbH は竹中工務店の海外グループ会社であり、1973年にデュッセルドルフに設立された。現在は、ヨーロッパ内 12 ヶ国に事務所を構えており現地進出の日系企業及び現地企業等からの建設工事を請け負っている。

図表 3 TAKENAKA EUROPE GmbH



今回、我々が取材に訪れた中で唯一の日系企業であり、日系建設関連企業の主戦場である ODA を中心としたアジア地域から遠く離れ、欧州の大手コントラクターのお膝元であるヨーロッパを舞台に 45 年以上、事業を展開し活躍している点等に関し、興味深くお話をうかがった。

2. オランダ

オランダはドイツと国境を接した北西部に位置しており、図表 4 をご覧頂ければ判る通り、我々が滞在したデュッセルドルフは目と鼻の先である。

また、ドイツの高速鉄道である ICE（Intercity-Express）が主要都市に乗り入れており、シェンゲン協定⁸の恩恵により、我々 EU 圏外居住者であっても、滞在期間に一定の制限はあるものの、入国審査等を受けることなく、国内旅行と同等の感覚で訪問することができる。

図表 4 EU 鉄道路線図



(出典) https://www.eurail.com/sites/eurail.com/files/documents/eurail_2018-1r.pdf を当研究所にて

加工

⁸ ヨーロッパの国家間において国境検査なしで国境を越えることを許可する協定であり、アイスランド、イタリア、エストニア、オーストリア、オランダ、ギリシャ、スイス、スウェーデン、スペイン、スロバキア、スロベニア、チェコ、デンマーク、ドイツ、ノルウェー、ハンガリー、フィンランド、フランス、ベルギー、ポーランド、ポルトガル、マルタ、ラトビア、リトアニア、ルクセンブルク、リヒテンシュタインが加盟している。

(1) ARCADIS NV

ARCADIS NV は、ヨーロッパ最大のデザインファームであり、ENR の 2018 年総合ランキングでは 8 位、国外売上高ランキングでは 5 位に位置する世界を代表するデザインファームである。

本社はアムステルダムだが、今回我々はデュッセルドルフから ICE で約 1 時間 20 分の距離にあるアルンヘムという街のオフィスにお伺いし、取材を実施した。

アルンヘムは、町の南側を流れるライン川にかかるジョン・フロスト橋が、第二次世界大戦中の連合国軍の作戦「マーケット・ガーデン作戦」を題材にした映画「遠すぎた橋」で有名である。

図表 5 ARCADIS



ドイツの鉄道に日々悪戦苦闘していたため、オランダの鉄道にも同様の不安を抱えていたものの、無事、定刻通りに到着した上に、駅はドイツとは比べものにならないほど整備されており、入出場口には全て自動改札が導入されていたことには驚かされた。

図表 6 ARCADIS 関係者と当研究所研究理事他



街中の風景もオフィスも、そして人々もドイツのそれとは完全に異質であり、電車で 1 時間程度の距離とは言え、ここが完全に別の国であることを再認識させられた。

なお、帰路は NS (Nederlandse Spoorwegen : オランダ鉄道) の窓口で ICE の乗車券を購入したのだが、ドイツで感じた不便さや不愉快さとは一切無縁であった。

3. イギリス

ヨーロッパ大陸内及び隣国であれば、高速鉄道での移動が費用や総移動時間等の観点から最優先となるが、滞在地であるデュッセルドルフから次の目的地である لندنへは空路での移動となる。

現在、ヨーロッパも域内路線を中心とした LCC が乱立しており、デュッセルドルフからもルフトハンザ航空ではなく、ルフトハンザ航空の格安航空部門であるユーロウイングス（Eurowings）での移動となる。

ご存知の通り、イギリスの空の玄関は世界最高峰の空港であるヒースロー空港である。老朽化によりターミナル 1 が閉鎖されたものの、ターミナル 6 及び新滑走路の建設が予定される等、今後も更なる拡張が計画されている。

図表 7 ヒースローエクスプレス（パディントン駅）



空港からロンドン市街へも各種鉄道路線が整備されており、特にヒースローエクスプレスはロンドン中心部のパディントン駅までノンストップで約 15 分と非常に便利であり、多くの旅行者に利用されている様子が伺えた。

図表 8 地下鉄車両内



なお、ご存知の通り、ロンドン市内には世界最古の地下鉄が走っており、設備は建設当時の面影を色濃く残し、お世辞にも快適とは言い難いが、非常にシンプルで旅行者でも迷うことなく利用出来る。更に、日本同様、オイスターカードという IC カードが導入されており、この点でも利便性が高い。但し、図表 8 の通り、地下鉄車両にも関わらず、換気のため窓が開閉できるようになっていたのには驚かされた。

(1) Mott MacDonald

Mott MacDonald は、イギリス最大のデザインファームであり、ENR の 2018 年総合ランキングでは 17 位、国外売上高ランキングでは 13 位に位置しており、150 年以上の歴史を有するイギリスらしく伝統あるデザインファームである。

図表 9 Mott MacDonald 関係者と当研究所研究理事他



現在では、イギリス国内は勿論、世界中で広範なインフラ開発に従事している。

取材後にはオフィス内も見学させて頂き、非常にシンプル且つクリーンな職場環境と壁面に掲げられた”Challenge the Norm”の文字が印象的であった。

(2) ARUP

ARUP は、前述の Mott MacDonald に次ぐ規模のイギリスのデザインファームであり、ENR の 2018 年総合ランキングでは 21 位、国外売上高ランキングでは 14 位に位置している。

図表 10 ARUP 関係者と当研究所研究理事他



Mott MacDonald 同様、世界中で広範なインフラ開発に従事している他、日本国内でも本格的に事業を展開している数少ないデザインファームである。

4. フランス

最後の訪問国はフランスである。フランスへは空路ではなく、イギリスとヨーロッパ大陸とを繋ぐ高速鉄道である Eurostar を利用した。

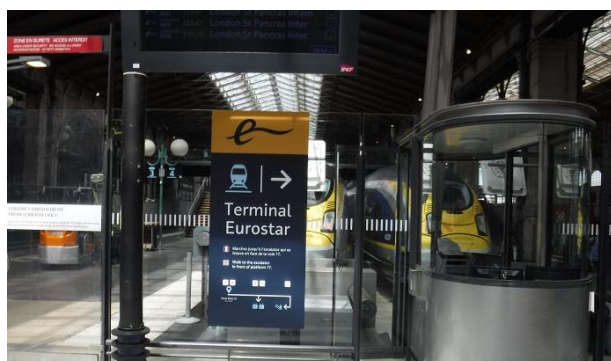
図表 11 Eurostar (セントパンクラス駅)



ロンドン市内のセントパンクラス駅からパリ市内のパリ北駅までノンストップで約 2 時間 15 分である。イギリスはシェンゲン協定に加盟していないため、乗車前には出国審査があり、乗車時間が近づくにつれ大行列となるが、空路に比べれば手荷物検査等も比較的

短時間で処理され、それほどストレスを感じることはない。

図表 12 Eurostar (パリ北駅)



到着したパリ北駅では入国審査がないため、公共交通機関を利用してすぐに市街に出ることができた。

パリ市街は、図表 13 の通り、一部にイエローベスト運動の爪痕が残るものの、世界中からの観光客で溢れかえり賑わっていた。

特に中国本土からの団体客は一際目を引いたが、対照的に日本からの観光客はほとんど見当たらなかった。

図表 13 破壊されたショーウィンドウ (パリ市街)



(1) BOUYGUES Construction

BOUYGUES は、同じくフランスのコントラクターである VINCI には及ばないものの ENR の 2018 年総合ランキングでは 8 位、国外売上高ランキングでは 7 位に位置し、メディア事業 (TF1) や通信事業 (BOUYGUES TELECOM) も傘下に有するヨーロッパを代表する巨大企業グループである。

図表 14 BOUYGUES



本社は、パリ市内から南西に 25km ほど離れた郊外に位置し、図表 14 の通り、広大な敷地を有する。

図表 15 BOUYGUES Construction 関係者と
当研究所研究理事他



建設関連事業ではフランス国内が約 40%、国内を含めたヨーロッパ地域全体での売上高が約 70%とヨーロッパでの売上が主ではあるが、世界中のあらゆる建設関連市場に進出し存在感を発揮しており、アジア地域等において、日系建設関連企業との関係も深い企業である。

(2) Soletanche Bachy

Soletanche Bachy は、VINCI のグループ企業であり土壌・基礎工事を専門とするコントラクターである。専門工事業者でありながら、世界中で事業を展開しており、日系企業との関係も深い企業である。

図表 16 Soletanche Bachy 関係者と当研究所研究理事他



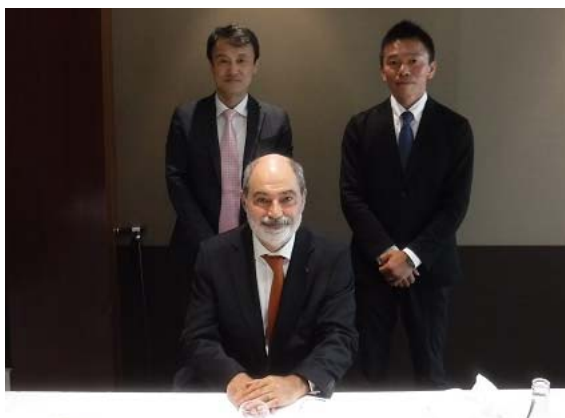
ここでは他の取材先とは異なり、専門業者、そして元請ではない立場での契約等が多いことから、他社とは異なる視点からの話を興味深く聞く事ができた。

(3) VINCI

最後に取材にお伺いしたのは、VINCI である。ENR の 2018 年総合ランキングでは中国勢に次ぐ 5 位、国外売上高ランキングでも 4 位と、実質的に世界最大のコントラクターである。オフィスはパリ市街からフランスの鉄道 RER で 30 分程の近郊に位置しており、Bouygues 同様周囲はグループ企業で固められており、前述の Soletanche Bachy とは離れているものの、それでも 2km 程の距離である。

VINCI では半日、Soletanche Bachy を含めればほぼ一日の長時間に渡り多くの方々に取材に応じて頂き、様々なお話を聞く事が出来た。

図表 17 VINCI 本社関係者(左)、VINCI Construction 関係者(右)と当研究所研究理事他



5. おわりに

今回の欧州視察では 2 週間弱という短期間でドイツ、オランダ、イギリス、フランスの計 4 ヶ国、8 社を訪問させて頂いた。

世界的にもトップクラスである欧州のコントラクター及びデザインファームに、これだけまとめて取材をしたケースはほとんどないのではないかと思います。冒頭でも述べた通り、各社に取材し得た知見は、来春発行予定の「建設経済レポート No.72」に詳しく記載する予定であるが、非常に有意義なお話をお伺いすることが出来た。

また、久しぶりのヨーロッパ訪問であったが、EU 統合による域内移動の自由化、単一市場による市場の活性化、共通言語としての英語の更なる普及等の各種恩恵を実感すると共に、移民問題等のネガティブな側面も垣間見る事ができた。

我が国はこれまで、政治、文化、経済全ての面において、アメリカばかりを見てきたのではないだろうか。ヨーロッパはアメリカとは異なり、我が国同様、非常に長い歴史と苦難の歴史を持つ。そのような国々の企業が建設関連分野において、今日世界のフロントランナーとして存在感を誇示しているという事実から、我が国建設関連企業が学ぶべき知見が多くあるはずだと改めて強く感じた。

蛇足だが、帰国便の機内において、映画「ウィンストン・チャーチル／ヒトラーから世界を救った男」を鑑賞したが、今回訪問した 4 ヶ国の関係性や国民感情等を重ねずにはいられなかった。また、映画であるからフィクションも多分に含まれていると思うが、劇中、チャーチルが地下鉄に乗り込む場面があるが、我々が乗車した地下鉄とほぼ変わらない景色がそこに存在していた。滞在中は古臭く、いささか不便だなとしか感じなかった地下鉄であったが、当時から存在していたという事実を実感すると共に、イギリスの伝統と大英帝国たる所以を痛感させられた。

最後になるが、本視察に当って、ご協力頂いた皆様に改めて深く感謝の意を表したい。

(担当：前研究理事 徳永政道、研究員 山田卓)

編集後記

大学時代、アルバイト先で上司から言われた一言が、今でも私の頭に残っている。

当時私は、某スポーツクラブのスイミングスクールで、子どもたちに水泳のレッスンを行っていた。水泳のレッスンといっても、うまく泳げない子や、水が怖い子も多くいて、私はどちらかというとそういった子たちを担当する機会が多かった。そこでは子どもたちの様子を親御さんがガラス越しに眺められるようになっており、親御さんの目も意識しなければならなかった。つまり水泳の指導や子どもたちを楽しませることだけでなく、「周りから子どもの様子が分かりやすいか」「熱心に指導されていると一目でわかるか」を意識する必要があったのだ。そのためには、親御さんへのアピールもするように言われていたのだが、私はこれが本当に必要なのか、いまいち納得できず、あまり気にしないままレッスンを続けていた。そんなとき、上司からこのような言葉を言われた。

「自分の努力を知っているのは精々身内だけ。相手のためにもアピールすることは必要だ。」

私は少し戸惑いもあったが、上司のアドバイス通り実践していると、すぐに腑に落ちた。そのアドバイスというのは、練習の合間に子どもたちに親御さんに向かって手を振らせたり、練習して出来るようになったことを親御さんに直接伝えたりといったもので、もちろん子どもたちの水泳の習熟に大きな差はなかったが、親御さんからすれば、そういった分かりやすい熱心な姿勢や、我が子の笑顔がよく見えることは、満足感や安心感につながる。実際、アドバイスを実践するようになってからは、親御さんと話して頼りにされることも増えていき、不思議と子どもたちとの距離も縮まっていた。アピールが相手にとってもプラスになると知る、貴重な体験となった。

建設業界でも、ここ数年でアピールがかなり増えたように思う。テレビで建設会社のCMをよく眺めるようになったし、各県の建設業協会でもCMが作成されており、各種ポスター等もデザインの凝ったものが増えてきたように思う。他にも、小中学校や専門学校向けの現場見学会や建設関連フェアなどを行っている所もあり、好評を博していると聞く。こういった活動の甲斐あってか、一時は高校や大学の学科名から「土木」の文字が多く消えたが、最近は復活を果たしているケースもあるという。「言わぬが花」「沈黙は金」と言われるように、多くは語らないことが昔ながらの日本人の美德ともされるが、建設業界がこれまで築き上げてきたものと、その姿勢をアピールする時が来ているのだろう。生活に不可欠なインフラを整備し、相次ぐ災害にも対応してきた建設業界が、その実績や努力を世間に伝えている様子は、見ていてつい嬉しくなる。私も、その手助けが少しでもできるよう、日々努力していきたい。

(担当：研究員 西川 裕基)