

所論諸論



熊谷 弘志
クラウンエージェンツジャパン
PPPアドバイザー

日中が競い、結果的に中国の受注に至った先のインドネシアにおける高速鉄道案件の結果を「理解しがたく極めて遺憾だ」「常識として考えられない」という遺憾のコメントだけで終わらずの

く、中速鉄道でかまわないと表明し、日中の競争を一旦白紙に戻した。これは、経常赤字と財政赤字の「双子の赤字」を抱えて、経済成長の鈍化に

中国といえども回収の見込みなしに事業につき込めるはずはないと考え、インドネシア政府の債務保証が必要な円借款で受注できると目論んでいた

ないことに留意すべきである。つまり、中国の受注においては、鉄道事業に付帯する沿線開発権による収益によって本体の鉄道事業を補填すること

で事業採算性を確保する計画であるものと考えられる。そもそも、私鉄沿線の開発リスクをとって、鉄道事業に投資する手法は、日本の私鉄各社のお家芸であり、中国のよう

途上国におけるインフラ整備事業は、そもそも政策的に利用料金を低く抑えざるを得ないため、利用料金徴収のみでは、事業の財務的実行可能性がなげなない事業である。途上国において、事業採算を取るためには、政策的に抑えられた利用料金徴収額では足りない収益をバイアビリティギャップファンディング

インドネシア高速鉄道の失注を生かせ

の海外インフラ整備投資への戦略を見直す機会として活用すべきである。

苦しみインドネシアの大統領に就任したジョコ氏の立場に立ってみれば理解できる。また、中国も、経済危機が深刻化する中

からではないだろうか。この結果を、中国の採算を度外視した売り込みに敗れたと報道しているマスコミもあるが、インドネシア政府は中国側から「インドネシア政府の意向に沿い、財政負担や債務保証を伴わずに事業を実施できる」との提案があったことを表明して

な形で、事業提案が出てくることは想定可能だったはずである。また、中国が事業リスクをとる提案を出してくれば、円借款だけの戦略では、負けることも必須であったわけである。

（VGF）と呼ばれる「補助金」でまかなうことが不可欠である。

それは、初期投資は小さいものの品質保証に信用がおけない事業者を選択したり、公共事業に開発権が付帯した不透明な状態で事業を促進する手段を選択し、結果的にその選択を後悔することから途上国を救出すること

「政府保証をしない」及び「運営リスクを取らない」という高速鉄道整備上の意向を表明した。また、9月初旬には、高速鉄道を整備する必要はない

日本が負けた理由は、日本円で6300億円を超える事業費を、いかに

いう条件を中国が飲んでい

という形で、海外インフラ整備事業に参画すべきだと筆者は考えていない。

仕組みが構築できれば、

再興戦略につながるひとつの有効な手段でもある。

超える事業費を、いかに

いう条件を中国が飲んでい

という形で、海外インフラ整備事業に参画すべきだと筆者は考えていない。

仕組みが構築できれば、

再興戦略につながるひとつの有効な手段でもある。

再興戦略につながるひとつの有効な手段でもある。