

平成 29 年度外務省 O D A 評価

南部回廊を中心としたメコン地域の  
連結性の評価  
(第三者評価)

報告書

平成 30 年 2 月

株式会社 国際開発センター



## はしがき

本報告書は、株式会社国際開発センターが、平成 29 年度に外務省から実施を委託された「平成 29 年度 ODA 評価『南部回廊を中心としたメコン地域の連結性の評価』」について、その結果をとりまとめたものです。

日本の政府開発援助(ODA)は、1954 年の開始以来、途上国の開発及び時代とともに変化する国際社会の課題を解決することに寄与しており、今日、国内的にも国際的にも、より質の高い、効果的かつ効率的な援助の実施が求められています。外務省は、ODA の管理改善と国民への説明責任の確保という二つの目的から、主に政策レベルを中心とした ODA 評価を毎年実施しており、その透明性と客観性を図るとの観点から、外部に委託した第三者評価を実施しています。

本件評価調査は、日本のメコン地域の連結性支援に関する政策及び協力をレビューし、日本政府による今後のメコン地域の連結性支援に関する政策立案、及び効果的・効率的な実施の参考とするための教訓を得て提言を行うこと、さらに評価結果を広く公表することで国民への説明責任を果たすことを目的として実施しました。

本件評価実施に当たっては、国際大学の湊直信客員教授に評価主任をお願いして、評価作業全体を監督していただき、また、青山学院大学大学経済学部藤村学教授にアドバイザーとして、助言を頂くなど、調査開始から報告書作成に至るまで、多大な協力を賜りました。また、国内調査及び現地調査の際には、外務省、財務省、経済産業省、国土交通省、独立行政法人国際協力機構(JICA)、独立行政法人日本貿易振興機構(JETRO)、現地関係者はもとより、現地政府機関や各ドナー、民間企業など、多くの関係者からもご協力を頂きました。ここに心から謝意を表します。

最後に、本報告書に記載した見解は、本件評価チームによるものであり、日本政府の見解や立場を反映したものではないことを付記します。

平成 30 年 2 月

株式会社国際開発センター



## 「南部回廊を中心としたメコン地域の連結性の評価」報告書の概要

### 評価者(評価チーム)

- ・評価主任 : 湊 直信 国際大学客員教授
  - ・アドバイザー : 藤村 学 青山学院大学経済学部教授
  - ・コンサルタント : (株)国際開発センター
- 評価対象期間 2015年～2017年  
評価実施期間 2017年6月～2018年2月  
現地調査国 タイ, カンボジア, ベトナム

### 評価の背景・目的・対象

メコン地域は日本と歴史的・文化的な繋がりが強く、地政学的及び経済的に重要な地域であり、同地域がグローバルな競争力を維持させ、「質の高い成長」を実現することは日本の繁栄に重要な意義を持つ。また、メコン地域の安定と繁栄の実現には、同地域における連結性の強化が必要である。本評価は、このような認識をふまえ、南部回廊を中心としたメコン地域の連結性強化に係る日本の支援を評価し、国民への説明責任を果たしつつ今後の政策立案と実施に役立てることを目的として実施された。

### 評価結果のまとめ

#### 1. 開発の視点からの評価

##### (1) 政策の妥当性 (評価結果:A 極めて高い)

本政策の目標は、連結性の強化を通じたメコン地域の安定と「質の高い成長」の実現であり、日本の開発協力大綱及び関連政策との整合性が極めて高く、また、メコン地域各国の開発政策や課題、経済社会開発ニーズとも整合している。更に、ハードインフラ整備や産業化を通じた持続可能な開発を志向する国際的な援助潮流とも合致している。メコン地域の連結性支援における日本の優位性は、メコン地域内における日本の中立性への信頼感や日本が有する質の高いインフラ支援及び効率的な支援スキームにある。これらの優位性を活かし、日本はメコン地域にける連結性支援の調整役を果たすことが期待されている。なお、メコン地域には複数の回廊があり、どの回廊の開発優先度が高いかは各国によって異なることもあり、各国の開発ニーズや開発の可能性をさらに考慮した支援が望ましい。また、本政策に関連する複数の政策文書を一体化して示すことも重要である。

##### (2) 結果の有効性 (評価結果:B 高い)

ハードインフラ面においては、道路、橋梁、港湾施設等のインフラ整備を通じた時間の短縮や交通量・貨物取扱量の増加等高い効果が確認された。ソフトインフラ面においては、越境の際の電子通関の導入による通関手続きの円滑化が見られるものの、物流制度の整備や物流コストの削減などが課題として残り、ODA 以外の民間を含む多様な関係機関との連携も必要である。ハードおよびソフトインフラの連結性と並ぶ本政策の重点分野である産業人材育成については、効果が現れるには一定の時間を要するため、より長期的な視点でモニタリングを実施することが必要である。また、政策文書において指標を伴う明確な目標設定を行うことで、より適切な効果の活用、支援方法の検討が可能となる。

### (3)プロセスの適切性（評価結果:B 高い）

メコン地域の連結性強化に係る日本の協力は、日メコン間における各種会合を通じ、メコン地域内および日本国内での十分な調整の上、様々な関係者の意見を集約して決定されており、ほぼ全ての検証項目において高い評価結果が得られた。ただし外務本省と在外公館等現地との間において、連結性支援政策に関するモニタリングおよび評価結果の情報共有や、連結性支援をプログラムとして捉えたモニタリングの実施が必要である。

## 2. 外交の視点からの評価

近年アジアを取り巻く安全保障環境が厳しさを増す中で、地政学的にも要衝に位置するメコン諸国を含む東南アジア諸国連合（ASEAN）地域の更なる統合・安定および、繁栄はアジア及び国際社会の平和と安定に極めて重要である。また、メコン地域は、貿易投資やインフラ海外展開の面においても、日本にとって非常に重要な市場であり、メコン地域の連結性強化に資する各種支援方策は外交的にも重要である。

また、ASEAN諸国から、日本の安全保障に関する立場への支持がしばしば表明される他、日本からメコン地域への投資や企業進出数の増加、日本とメコン地域各国間の人的交流の活発化がみられる。メコン地域の連結性強化に対する日本のODAと外交的な効果との因果関係を明確に示すことは難しいが、日本のODAがメコン地域諸国との関係を強化し、政治・経済・社会的側面での外交的な波及効果を一定程度もたらしたと言える。

## 提言

### 1 日メコン地域協力に関する政策の一体化（外務省と他省庁の連携強化）

関連する政策文書につき日本側の関係省庁間で共有し連携を強化した上で、日本のメコン地域の連結性強化に関する政策の目的・手法を明確にメコン地域諸国側に説明する。

### 2 メコン地域各国の開発政策における優先付けと回廊開発協力の関係性強化

各国の開発政策・ニーズに呼応した形で日本の開発政策の優先付けを検証し、同地域における国際競争力の強化につながる開発協力を行う。製造業に限らず各国の特性を活かした産業開発の支援を検討するとともに、制度構築などへの支援を継続することにより地域経済の活性化を目指す。

### 3 南部回廊の連結性強化に向けた取組の強化

ハードインフラの整備と質の維持管理能力の向上に対する支援を継続し、国境付近の混雑緩和、物流・貿易面の円滑化に向けたソフトインフラの改善を図る。

### 4 メコン地域支援における日本のイニシアティブの発揮

日本が今後もメコン地域の連結性強化に対する支援においてイニシアティブを取るためにも、連結性強化に関わる政策目標を明確にし、長期的な視点をもった指標と実施計画を設定する。また、二国間協力ではなく、メコン地域支援の枠組みの中で関係国間の調整役を果たす考えを日本として示す。さらに、同地域での存在感が大きい中国の動向把握に努め、メコン地域の連結性強化に対する日本の支援をより効果的なものにしていく。

### 5 ODAによる協力の継続とアプローチの見直し

政策アドバイザー等の長期専門家の派遣により、相手国政府の政策策定や制度構築面での支援を継続するとともに、各国の得意分野を活かした三角協力等を通じて地域協力を促進する。また、新たな支援スキーム等の検討は柔軟に行う。

## 目次

### 本評価の概要

### 略語表

第 1 章 評価の実施方針.....	1-1
1-1 評価の背景と目的.....	1-1
1-2 評価の対象.....	1-1
1-3 評価の実施方法.....	1-3
1-3-1 評価の分析方法と枠組み.....	1-3
1-3-2 評価の実施手順.....	1-4
1-4 評価の実施体制.....	1-5
第 2 章 メコン地域の概況.....	2-1
2-1 メコン地域の連結性とは.....	2-1
2-1-1 メコン地域を取り巻く支援枠組み.....	2-1
2-1-2 連結性と回廊開発.....	2-4
2-2 メコン地域／諸国の概況.....	2-7
2-2-1 主要な経済社会指標.....	2-7
2-2-2 南部回廊 3 か国の開発課題.....	2-10
2-3 メコン地域に対する主要ドナーの支援状況.....	2-12
2-3-1 日本の ODA を通じた支援.....	2-12
2-3-2 主要ドナーによるメコン地域援助実績.....	2-14
2-4 南部回廊の現状:実走調査から.....	2-19
第 3 章 メコン連結性に対する日本の援助実績と成果.....	3-1
3-1 ハードインフラと人材育成.....	3-1
3-1-1 南部回廊を形成するハードインフラ及び関連する 制度・人材育成に関する支援.....	3-1
3-2 ソフトインフラと人材育成.....	3-15
3-2-1 輸送の円滑化.....	3-15
3-2-2 貿易の円滑化.....	3-20
3-3 産業人材育成と地域開発.....	3-24
3-3-1 産業人材育成.....	3-24
3-3-2 回廊周辺の地域開発.....	3-28

第4章 在外公館への質問票調査 .....	4-1
4-1 メコン5か国在外公館への質問票調査概要 .....	4-1
4-2 メコン5か国在外公館への質問票調査結果 .....	4-1
4-2-1 政策の妥当性に関する質問票結果 .....	4-1
4-2-2 結果の有効性に関する質問票結果 .....	4-3
4-2-3 プロセスの適切性に関する質問票結果 .....	4-4
4-2-4 外交的な重要性に関する質問票結果 .....	4-5
4-2-5 外交的な波及効果に関する質問票結果 .....	4-5
4-2-6 総合評価と次期政策に関する質問票結果 .....	4-6
第5章 評価結果 .....	5-1
5-1 政策の妥当性 .....	5-1
5-1-1 日本の上位政策・関連政策との整合性 .....	5-2
5-1-2 メコン地域及びメコン諸国の開発ニーズとの整合性 .....	5-3
5-1-3 国際的な優先課題との整合性 .....	5-4
5-1-4 日本の優位性と日本が支援することの妥当性 .....	5-5
5-2 結果の有効性 .....	5-6
5-2-1 日本の対メコン地域支援目標額の達成と貢献度 .....	5-7
5-2-2 重点三分野における有効性 .....	5-9
5-2-3 連携性強化についての有効性 .....	5-20
5-3 プロセスの適切性 .....	5-35
5-3-1 政策策定プロセスの適切性 .....	5-35
5-3-2 政策実施プロセスの適切性 .....	5-37
5-3-3 政策運営管理プロセスの適切性 .....	5-42
5-3-4 情報公開・発信の適切性 .....	5-43
5-4 外交的な重要性・波及効果 .....	5-44
5-4-1 外交的な重要性 .....	5-44
5-4-2 外交的な波及効果:メコン諸国と日本との関係 .....	5-47
5-5 評価結果のまとめ .....	5-55
第6章 提言 .....	6-1

添付資料 1	評価の枠組み .....	添 1
添付資料 2	現地調査日程表 .....	添 4
添付資料 3	主要面談者リスト .....	添 5
添付資料 4	在外公館質問票 .....	添 7
添付資料 5	案件リスト(本文掲載以外の主要案件) .....	添 11
添付資料 6	参考文献リスト .....	添 16

## 略語表

注:和訳には評価チームが便宜的に付したのものも含む。

略称	正式名称	和訳
ACMECS	The Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy	エーヤーワディ・チャオプラヤ・メコン経済協力戦略会議
ADB	Asian Development Bank	アジア開発銀行
AEC	ASEAN Economic Community	ASEAN 経済共同体
AFAFGIT	ASEAN Framework Agreement on The Facilitation of Goods in Transit	通過貨物円滑化に関する枠組み協定
AFD	French Development Agency	フランス開発庁
AFTA	ASEAN Free Trade Area	ASEAN 自由貿易地域
AIIB	Asian Infrastructure Investment Bank	アジアインフラ投資銀行
AMEICC	ASEAN Economic Ministers and Minister of Economy, Trade and Industry of Japan Consultations - Economic and Industrial Cooperation Committee	日・ASEAN 経済産業協力委員会
AOTS	The Association for Overseas Technical Cooperation and Sustainable Partnerships	一般財団法人海外産業人材育成協会
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations	東南アジア諸国連合
ASYCUDA	Automated System for Customs Data	電子通関システム
ASW	ASEAN Single Window	アセアン・シングル・ウィンドウ
AusAID	Australian Agency for International Development	オーストラリア国際開発庁
BOI	The Thai Board of Investment	タイ貿易投資委員会
CADP	The Comprehensive Asia Development Plan	アジア総合開発計画
CBTA	Cross Border Transportation Agreement	越境交通協定
CBTI	Cross Border Transport Infrastructure	越境交通インフラ
CCA	Common Control Area	共同検査場
CDC	Council for the Development of Cambodia	カンボジア開発評議会
CLMV	Cambodia, Laos, Myammer, Vietnam	カンボジア, ラオス, ミャンマー, ベトナム
EEC	Eastern Economic Corridor	東部経済回廊
ERIA	The Economic Research Institute for ASEAN and East Asia	東アジア・アセアン経済研究センター
FDI	Foreign Direct Investment	外国直接投資
FJCCIA	Federation of Japanese Chamber of Commerce and Industry in ASEAN	ASEAN 日本人商工会議所連合会
GDP	Gross Domestic Product	国内総生産
Global Fund	The Global Fund to Fight AIDS, Tuberculosis and Malaria	グローバルファンド
GMS	The Greater Mekong Subregion	大メコン圏開発プログラム
IAI	Initiative for ASEAN Integration	ASEAN 統合イニシアティブ
IBRD	International Bank for Reconstruction and Development	国際復興開発銀行
ICT	Information and Communication Technology	情報通信技術
IDA	International Development Association	世界開発協会
IDP	Industrial Development Policy (Cambodia)	産業開発政策(カンボジア)
IFC	International Finance Corporation	国際金融公社
ILO	International Labour Organization	国際労働機関
IPA	Information-technology Promotion Agency (Japan)	(独)情報処理推進機構(日本)
JBAC	Japanese Business Association of Cambodia	カンボジア日本人商工会

略称	正式名称	和訳
JBIC	Japan Bank for International Cooperation	国際協力銀行
JCC	Japanese Chamber of Commerce, Bangkok	バンコク日本人商工会
JDS	The Project for Human Resource Development Scholarship	人材育成奨学計画
JETRO	Japan External Trade Organization	日本貿易振興機構
JICA	Japan International Cooperation Agency	国際協力機構
JOIN	Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transport & Urban Development	(株)海外交通・都市開発事業支援機構
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau KfW	ドイツ復興銀行
KOICA	Korea International Cooperation Agency	韓国国際協力団
LPI	Logistics Performance Index	物流パフォーマンス指標
MRA	Mutual Recognition Arrangement	相互認証協定
NECF	Neighboring Countries Economic Development Cooperation Fund	タイ対周辺諸国経済協力基金
NEDA	The Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Agency	タイ周辺諸国経済開発協力機構
NESDB	National Economic and Social Development Board	タイ国家経済社会開発委員会
NGO	Non Governmental Organization	非政府組織
NLC	National Logistics Council (Cambodia)	国家ロジスティクス協議会(カンボジア)
NLSC	National Logistics Committee (Cambodia)	国家ロジスティクス運営委員会(カンボジア)
ODA	Official Development Assistance	政府開発援助
OECD-DAC	Organisation for Economic Co-operation and Development - Development Assistance Committee	経済協力開発機構 開発援助委員会
OOF	Other Official Flows	ODA 以外の公的資金
PPP	Public-Private Partnership	官民連携
SDGs	Sustainable Development Goals	持続可能な開発のための 2030 アジェンダ
SEDP	Socio-Economic Development Plan (Vietnam)	社会経済開発計画(ベトナム)
SEDS	Socio-Economic Development Strategy (Vietnam)	社会経済開発戦略(ベトナム)
SEZ	Special Economic Zone	経済特別区
SLWG	Senior Level Working Group	シニア・レベル・ワーキンググループ
SPV	Special Purpose Vehicle	特別事業体
TICA	Thailand International Cooperation Agency	タイ国際開発協力機構
USAID	United States Agency for International Development	米国国際開発庁
VITRANSS	Vietnam National Transport Development Strategy	ベトナム国運輸交通開発戦略
VNACCS	Viet Nam Automated Cargo Clearance System	ベトナム輸出入・港湾関連情報処理システム
WCO	World Customs Organization	世界税関機構
WTO	World Trade Organization	世界貿易機関



## 第 1 章 評価の実施方針

### 1-1 評価の背景と目的

メコン地域は日本と歴史的・文化的なつながりが強く、地勢的及び経済的に重要な地域であり、同地域の安定と成長は日本の平和と繁栄に重要な意義を持つ。メコン地域を地域一帯と捉えて日本の支援が表明されたのは、2003 年の日本・アセアン特別首脳会議の場であった。以来、約 3 年おきにメコン地域支援のための政策が打ち出されてきた。2015 年には最新の政策文書である「日・メコン協力のための新東京戦略 2015」(以下「新東京戦略 2015」)及び「日メコン行動計画」が表明された。翌 2016 年 7 月の「第 9 回日・メコン外相会議」では、ODA 支援に基づく「日メコン連結性イニシアティブ」が提案され、メコン地域の生きた連結性を実現するために、ハードのインフラ整備だけでなく、人材育成や制度改善を含むソフト面の支援等の更なる取組を進めていく意思が表明された。東西・南部回廊を中心に更なるハード面のインフラ整備を進めるとともに、物理的な連結性が十分活用されるための制度的・人的な連結性の強化に取り組み、メコン地域の「質の高い成長」の実現を目指し、効率的・効果的な ODA 支援につなげることが重要となっている。

このような背景から、日系企業が集積し、ホーチミン、プノンペン、バンコク等の主要都市や経済特別区(SEZ)を結ぶ南部回廊に重点をおいて、メコン地域の連結性に関する第三者評価が実施されることとなった。本評価では、関連諸施策を通じた協力について、開発の視点及び外交の視点等から総合的検証を行う。本評価の目的は、(1)ODA の管理改善(①効果的・効率的であった事項を評価するとともに、提言・教訓を得る。②外務省・JICA 等の開発協力政策部局及び日本の援助関係国に評価結果をフィードバックし、日本の今後のメコン地域の連結性強化に資する開発協力の政策立案・実施に役立てる。)、(2)国民への説明責任の確保(①評価結果を公表して国民への説明責任を果たすと共に ODA に対する国民の理解と参加を促進する。②独立性・中立性を保つために第三者による評価を実施し ODA の透明性を高める。)である。

### 1-2 評価の対象

本評価の対象は「南部回廊を中心としたメコン地域の連結性支援に係る政策」であるが、明確な政策文書として一つにまとめられているものはない。したがって、具体的な文書として、「新東京戦略 2015」及び「日メコン行動計画(2015)」、「日・メコン連結性イニシアティブ(2016)」を本評価の政策文書と位置づけ、これらの政策と政策に基づき実施された具体的な取り組みを本評価の主な対象とした。対象期間は、メコン地域の連結性に資する政策が打ち出された 2003 年以降を視野に入れて、2014 年度外務省メコン地域評価実施時以降の 2015 年から「新東京戦略 2015」の対象期間である 2016 年～2017 年(本評価実施時期)を中心とする。

評価対象範囲は、「新東京戦略 2015」の 4 つの柱の内、メコン連結性に直接的に関連する 2 つの柱: 1. ハード連結性の強化, 2. ソフト連結性の強化, とした。この 2 つの柱を踏まえ、重点分野として、1)ハードの連結性の強化(回廊とそれに連結する主要運輸・交通施設), 2)ソフ

トの連結性の強化(①輸送の円滑化と②貿易の円滑化, 3)産業人材育成と地域開発(回廊周辺の社会経済基盤整備)を設定した。

本評価が対象とする連結性は, これら一連の政策文書とそれに基づいて実施された取組から, 複数の支援内容を内包すると考えられる。第2章の連結性と回廊開発で触れるように, 回廊が交通回廊から物流回廊, 貿易回廊, 経済回廊と進化することによって連結性の強化が行われると期待するのであれば, 回廊の連結性強化には次表のような複数のセクターにわたる支援内容が含まれる。さらに, 連結性強化のためには, それぞれのセクターによる単独の開発にとどまらず, セクターを跨ぐ, あるいはセクターに共通する課題の克服が必要となり, 各セクターに関連する行政機関や民間機関の連携・調整が課題を克服する主要な要因となる。

表 1-2-1 連結性強化に係る支援内容

回廊	支援内容	中心的なセクターと関連機関
1. 交通回廊	ハードインフラ: 道路, 橋梁, 港湾施設, 等 ソフトインフラ: 交通・運輸政策, 及び関連する制度, 法律, 人材育成	セクター: 運輸・交通 運輸交通省, 公共事業省
2. 物流回廊	ソフトインフラ: 輸送の円滑化 物流政策, ドライポート, 倉庫, 及び関連する制度, 法律, 人材育成	セクター: 物流 運輸交通省, 公共事業省 民間物流業者
3. 貿易回廊	ソフトインフラ: 貿易の円滑化 経済・産業政策, 通関, 貿易協定, 国際物流, 及び関連する制度, 法律, 人材育成	セクター: 経済, 産業, 国際物流 運輸交通省, 公共事業省 経済産業省, 財務省, 民間企業
4. 経済回廊	ソフトインフラ: 産業人材育成と地域開発 回廊周辺の社会経済基盤整備(投資・ビジネス環境整備, 経済特区・工業団地開発, 電力, 水, 医療, 教育), 労務管理, 及び関連する制度, 法律, 人材育成	セクター: 経済, 産業, 地域開発, 教育, エネルギー, 保健 公共事業省, 経済産業省, 財務省, 保健省, 教育省, 民間企業

このような連結性評価という難題に対処する一つの試みとして, 本評価が対象とするメコン地域の連結性支援の政策文書の目的, 目的達成のための手段, 重要課題, 取り組みを以下のような目標体系図として整理した。

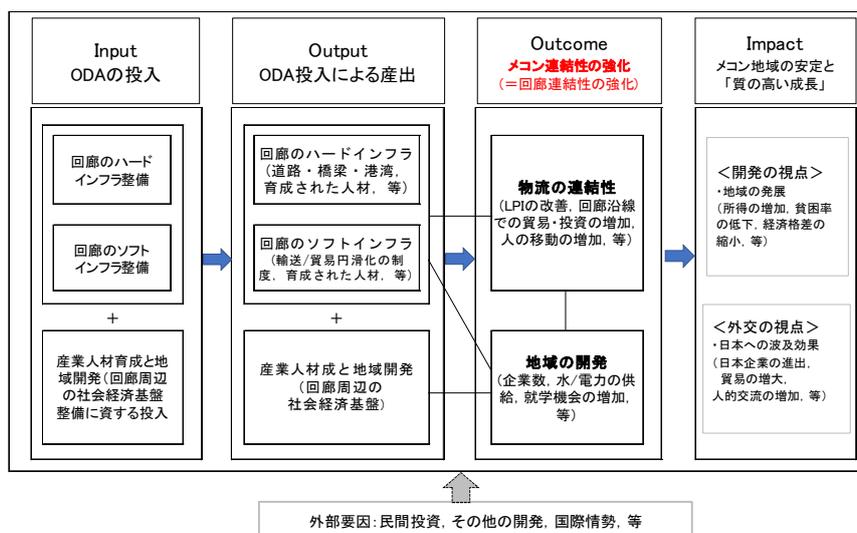


図 1-2-1 日本のメコン連結性支援政策の目標体系図

### 1-3 評価の実施方法

#### 1-3-1 評価の分析方法と枠組み

##### (1) 評価の実施方針の設定(本報告書第1章)

本評価の背景と目的、評価の対象、評価の実施方法を明確にすることを目的に、評価の実施方針を設定した。評価対象となる文書を評価チームと外務省とで協議の上、特定し政策の目標体系図を作成した。

##### (2) メコン地域の概況とメコン地域連結性の特定とその分析(本報告書第2章)

本政策が対象とするメコン地域の概況を十分に理解し、その状況に照らし合わせて適切な評価を行うことを目的に、メコン地域に対する国際的な支援枠組み、経済社会状況、メコン諸国の開発課題、他ドナーの支援状況を分析した。また、本評価の対象の中心である南部回廊を実走した状況を写真とともに取りまとめた。

##### (3) 南部回廊を中心とするメコン連結性に対する日本の援助実績と成果の分析(本報告書第3章)

対象期間におけるメコン連結性に対する日本の協力実績(投入:インプット)を最初に取りまとめた。次に、国内・現地調査、及び在外公館への質問票調査から得られた情報を踏まえて、本政策の重点分野等に沿って各支援実績の成果(アウトプット)の発現を中心に分析した。さらに、重点分野における日本の支援の特徴を整理し、同分野の更なる課題を明らかにした。

##### (4) 在外公館質問票調査の分析(本報告書第4章)

メコン5か国におけるメコン連結性の状況を把握し、本評価の対象である政策がどのように現場でいかされ、実践され、成果を上げているか、どのような課題に直面しているかについての情報を得るために、在外公館に対して質問票調査を実施し、その調査結果を定量的及び定性的に分析した。

##### (5) 評価結果のまとめ(本報告書第5章)

上記(1)～(4)を踏まえ、外務省「ODA 評価ガイドライン(第10版)」(2016年6月)に沿って、「開発の視点からの評価」に関しては「政策の妥当性」、「結果の有効性」、「プロセスの適切性」の3つを評価項目とし、「外交の視点からの評価」については、「外交的な重要性」及び「外交的な波及効果」の2つを評価項目として、評価を行った。「開発の視点からの評価」に関しては、3つの評価項目の評価結果についてレーティングを行った(表1-3-1)。

#### 開発の視点

「政策の妥当性」では、開発協力大綱や国内関連政策との整合性、メコン地域及び諸国の開発ニーズ等との整合性に焦点を当てるとともに、国際的課題との整合性についても分析を行った。また、本政策を通して実施した日本のメコン連結性支援の特徴や優位性を確認した。

「結果の有効性」では、①支援実績が政策目標で掲げた協力額に達成しているかを確認した。次に、②本政策の重点3分野における成果(アウトカム)の発現状況を、第3章、第4章の

分析を基に定性的・定量的に検証した。同様に、インパクトの発現が見られたものについてはその分析を行った。さらに、③重点 3 分野の達成によって効果の発現が期待される「連結性の強化」について、可能な限り定量的に検証を行った。最後に、④連結性強化による負の影響の可能性について確認した。

「プロセスの適切性」では、①政策策定プロセス(政策立案・策定が適切に行われているか)、②政策実施プロセス(案件形成、実施体制、ドナー及び関連機関等との連携調整が適切だったか)、③政策運営管理プロセス(モニタリング・評価が適切に行われているか)、④情報公開・発信の 4 つのプロセスが、結果の有効性を確保するために適切であったかを検証した。

### 外交の視点

「外交的な重要性」及び「外交的な波及効果」のそれぞれについて、国内・現地インタビュー、在外公館質問表調査結果等を基に、政治的、経済的、社会的側面の観点から分析を行った。

表 1-3-1 開発の視点からの評価・レーティング基準

評価項目	レーティング	レーティングの基準
政策の 妥当性	妥当性は極めて高い 妥当性は高い 妥当性は一部課題がある 妥当性は低い	全ての調査項目で極めて高い評価結果であった。 ほぼ全ての調査項目で高い評価結果であった。 複数の調査項目で高い評価結果であった一方、一部改善すべき課題を確認。 複数の調査項目で低い評価結果であった。
結果の 有効性	有効性は極めて高い 有効性は高い 有効性は一部課題がある 有効性は低い	全ての調査項目で極めて高い効果を確認。 ほぼ全ての調査項目で大きな効果を確認。 複数の調査項目で効果を確認する一方、一部改善すべき課題を確認。 複数の調査項目で効果が確認されなかった。
プロセスの 適切性	適切性は極めて高い 適切性は高い 適切性は一部課題がある 適切性は低い	全ての評価項目で極めて適切に実施。 ほぼ全ての評価項目で適切に実施。 複数の評価項目で適切に実施される一方、一部改善すべき課題を確認。 複数の評価項目で適切に実施されなかった。

出所:「外務省 ODA 第三者評価・レーティング基準改定案」(2018 年 1 月)に沿って評価チーム作成

### (6) 提言(本報告書第 6 章)

評価結果に基づき、日本のメコン連結性支援の一層の強化が図られることを目指して提言をまとめた。

### 1-3-2 評価の実施手順

本評価では、2017 年 6 月から 2018 年 2 月までの調査期間中に、外務省大臣官房 ODA 評価室と適宜協議しつつ以下の方法・手順に沿って、情報収集・分析を行った。また、その間、評価チームは、外務省関係各課室及び JICA 関係者との検討会を 5 回実施した。本評価の具体的な作業手順は以下のとおりである。

#### (1) 評価実施計画の策定

評価チームは、評価の目的、対象、基準、作業スケジュールを含む評価の実施計画案を策定し、第 1 回検討会において関係機関・部局に報告した。また、開発の視点及び外交の視点から評価するため、具体的な評価項目、評価指標、情報収集方法などをまとめた評価の枠組み案を作成し、関係者の合意を得た。評価の枠組みの最終版は添付資料 1 に示す。

## (2) 国内調査

評価の枠組みに沿って、国内における文献調査及び国内インタビューを中心に情報収集を行った。具体的には、①本政策が対象とするメコン地域及びその構成国であるメコン5か国における連結性の現状と課題、②本政策に沿って日本が計画・実施したメコン地域の連結性強化に係る協力の投入の把握、③メコン地域の連結性強化に係る実績の評価結果・好事例の分析、④他ドナーのメコン地域の連結性強化に係る政策の分析、⑤メコン5か国の在外公館に対する質問票調査実施・分析の作業を行った。これらの情報収集のため、外務省及び経済産業省、国土交通省、財務省関税局の関係各課担当者、JICA関係部署担当者、JETRO関係部署担当者、メコン地域進出民間企業、コンサルタント企業、有識者等に対してインタビューを行った。

## (3) 現地調査

国内調査の結果を踏まえ、2017年10月4日から15日の日程で、タイ、カンボジア、ベトナムにおいて現地調査を実施した。現地調査では、南部回廊をタイからカンボジア、ベトナムへと突走するとともに、日本のメコン連結性支援について在外日本公館、JICA事務所、JETRO事務所、メコン政府関係機関、JICA支援プロジェクトに携わる日本人専門家、国際機関、メコン地域に進出している日系企業などとインタビュー及び視察を行い、事実関係を確認し、必要な統計・資料などを入手した。現地調査の日程表は添付資料2に掲載する。

## (4) 国内分析・報告書作成

国内及び現地調査、在外公館質問票調査から得られた情報の整理と分析を行った。評価項目ごとに基準に照らして総合的に評価判定を行うとともに、効果の促進・阻害要因を抽出し、提言を導出した。最終的にそれらを報告書として取りまとめた。

## 1-4 評価の実施体制

本調査は、評価主任、アドバイザー、及びコンサルタントから構成される評価チームによって実施した。チームメンバーは以下のとおりである。

評価主任:	湊 直信	国際大学客員教授
アドバイザー:	藤村 学	青山学院大学経済学部教授
コンサルタント:	小松原 庸子	株式会社国際開発センター 主任研究員
	川原 恵樹	株式会社国際開発センター 研究主幹
	藪田 みちる	株式会社国際開発センター 研究員
	菊池 美帆子	株式会社国際開発センター 研究員

また、一部の国内インタビュー及び現地調査には、外務省大臣官房ODA評価室より地場夏実経済協力専門員がオブザーバーとして参加した。



## 第2章 メコン地域の概況

本章では、メコン地域の概況を地域的な支援枠組みと南部回廊を中心とする連結性の観点から概観するとともに、主要ドナーの支援状況について整理する。

### 2-1 メコン地域の連結性とは

#### 2-1-1 メコン地域を取り巻く支援枠組み

##### (1) ASEAN(東南アジア諸国連合)

メコン地域は、タイ、ベトナム、カンボジア、ミャンマー、ラオスの5か国からなり<sup>1</sup>、東南アジア諸国連合(ASEAN: Association of South - East Asian Nations)10か国に内包される地域である。5か国は陸路で連結しており、陸上では中国、バングラデシュ、マレーシアとインドに国境を接する。同地域は、政治・社会・文化・歴史・経済的に日本と強いつながりを持つ地域であることは言うまでもない。日本は1967年のASEAN設立以降、一貫してASEAN諸国への支援を行ってきた。ASEANへの加盟は同地域の紛争地域や社会主義国においては遅れを取っていたが、1995年のベトナムの加盟後、1997年にはラオスとミャンマーが、1999年にはカンボジアが加盟し現在の10か国体制となり、約6億人の人口を持つ経済圏となった。1993年にはASEAN自由貿易地域(AFTA: ASEAN Free Trade Area)が創設されていたが、1997年のアジア通貨・経済危機の経験を踏まえ、域内の統合強化を目的とするASEAN経済共同体(AEC: ASEAN Economic Community)の創設に向けたASEAN統合イニシアティブ(IAI: Initiative for ASEAN Integration)が2000年の第4回ASEAN非公式首脳会議で合意された。IAIは、ASEAN域内の格差を是正し(具体的には原加盟6か国と後発CLMV<sup>2</sup>諸国との開発ギャップを是正)、ASEANの地域的競争力を高めることを目的とした。さらに、アジア通貨・経済危機以降の金融・食糧安全保障等の協力を強化するために、1997年にASEAN+3(日中韓)の支援枠組みが開始された。2017年には、日ASEAN協力20周年を迎えた。AECの発足は当初2020年を目標としていたが、2007年に目標年を2015年に早めることに変更し、2015年12月31日に発足を果たした。

##### (2) GMS(大メコン圏)経済協力プログラム

メコン地域を対象とした支援枠組みの代表的なものは、アジア開発銀行(ADB: Asian Development Bank)が1992年より積極的な調整を行ってきた大メコン圏経済協力プログラム(通称:GMS: Greater Mekong Subregion)である<sup>3,4</sup>。本評価が対象とする「連結性」という言

<sup>1</sup> メコン地域をタイ、ベトナム、カンボジア、ミャンマー、ラオスの5か国とする考えは、日本のメコン地域支援の枠組みにおける考え方である。

<sup>2</sup> カンボジア(Cambodia)、ラオス(Laos)、ミャンマー(Myanmar)、ベトナム(Viet Nam)の頭文字をとって、CLMVと表される。

<sup>3</sup> 平成26年度外務省ODA評価『メコン地域のODA案件に関わる日本の取組の評価報告書』、第2章を参照。

<sup>4</sup> 日本は米国と並ぶADBへの主要拠出国であることからすると、GMSプログラムを通じて同地域の支援を行ってきたと言うことも可能であろう。

葉は、このGMSの戦略の一つとして2007年の正式文書<sup>5</sup>に記載されている。GMSはADBが事務局となり、メコン5か国と中国の雲南省(2004年に広西チワン族自治区も参加)がメンバーとなった。GMSのプロジェクトはメンバー国2か国が賛成すれば実施されるという極めて緩やかな方式で進められてきた。2016年までのプログラム総額は、15,139百万米ドルであり、運輸部門への支援が大半を占める<sup>6</sup>。プログラム開始から10年後の2002年に、今後10年(2002～2012)の戦略ビジョンとして、「より統合された、豊かで、調和のとれた地域」が採択された。ビジョン達成に向けた戦略の一つとして、自由貿易とASEAN加入メンバーの拡大を踏まえた国際競争力強化のために、物理的、非物理的障壁の削減を目的とする越境貿易<sup>7</sup>の円滑化が明示された<sup>8</sup>。2005年には、10年戦略(2002～2012)のビジョン達成のために、「3つのC」:連結性(Connectivity)の促進、競争力(Competitiveness)の強化、共同体(Community)意識の向上、が基本要素として整理・確認された。連結性の促進は、ハードのインフラ整備を通じた物理的障壁の削減と、越境貿易の円滑化による非物理的障壁の削減を意味する。競争力の強化は、ASEAN加盟による自由貿易の拡大の中でメコン地域としての国際競争力の維持・強化を意味する。共同体意識の向上は、メコン地域を共同体として意識して地域としてともに発展していくことを意味する。2012年からの新たな10年戦略枠組みにおいても、運輸交通(経済回廊のハードインフラ整備)と貿易の促進(越境交通協定(CBTA: Cross Border Transportation Agreement)等のソフトインフラ整備)が重点分野として挙げられている。

GMS プログラムにおいて、現在中国は支援対象国でもあり他メンバー国への出資国でもあるという二重の立場になっている。

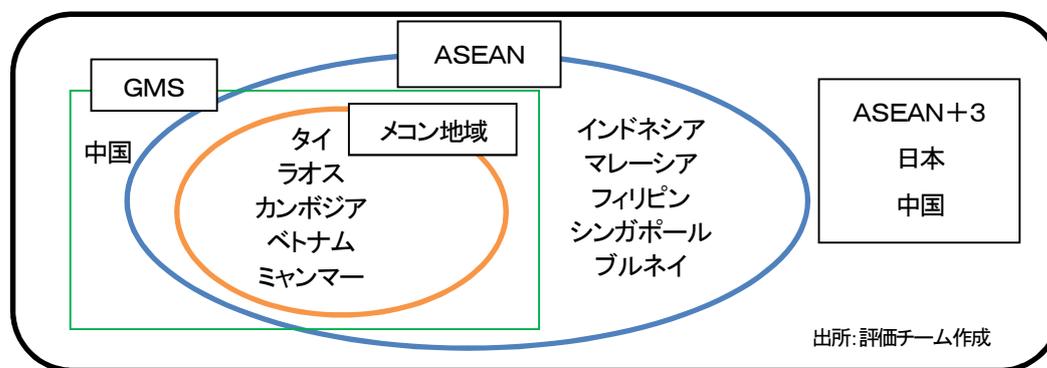


図 2-1-1 メコン地域の主な支援枠組み

### (3) 日メコン支援枠組み

日本のメコン各国への支援は、1950年代の戦後賠償に遡るものではあるが、当該地域を「メコン地域」と位置付けて、タイ、ラオス、カンボジア、ベトナム、ミャンマーの5か国を対象に

<sup>5</sup> ADB. (2007). Midterm review of the strategic framework of the Greater Mekong Subregion (2002-2012)

<sup>6</sup> 詳細は、第2章 2-3 主要ドナーの支援状況を参照。

<sup>7</sup> 本評価報告書では、南部回廊を陸路で越境して物を運ぶ貿易を「越境貿易」と呼ぶ。

<sup>8</sup> これに先駆けて1999年に、「モノとヒトとの越境輸送円滑化のための三カ国政府間協定」がタイ、ラオス、ベトナムで締結され、2001年にカンボジアが、2002年に中国が、2003年にミャンマーが署名し、GMS加盟全6か国で署名されることになった。翌年2004年、同協定書は、「越境交通協定(CBTA: Cross Border Transportation Agreement)」と改名され現在に至る。

地域一帯としての支援表明をしたのは、2003年の日本・アセアン特別首脳会議の場である。外務省の資料によると、この会議はASEANの全首脳が域外で初めて一堂に会する歴史的な首脳会議であったとされ、ASEANの重要性が関係者間で認識された。日本にとっては、東アジアの政治・安全保障での重要性、深い経済関係、社会・文化面での強い絆が強調された。



出所: ADB, Overview Great Mekong Subregion Economic Cooperation Program, 2012.

図 2-1-2 メコン地域の経済回廊

この会議で表明された、「メコン地域開発のための新たなコンセプト」では、メコン地域を「ASEAN 新規加盟4か国が所在するASEANの一体性強化の要」、「経済的にも発展の潜在性を有している」と位置付けている。「地域的一体性の強化」がビジョンとして謳われた。メコン地域開発の柱として、(1)「より充実した経済協力」、(2)「貿易・投資の活性化(世界貿易機関(WTO: World Trade Organization)の早期加盟、メコン地域内のヒト・モノの移動の円滑化、制度・基準の調和推進、民間部門の発展、等)」、(3)「GMSプログラムを推進するADB等との連携強化」が掲げられた。当面の経済協力として、「東西回廊」の「経済回廊」化に向けての支援、「カンボジア国道1号線を含む「第2東西回廊」の整備」が表明された。以降、3年毎に新たな支援政策が打ち出されている。2008年からは日本・メコン外務大臣会議が、2009年からは日本・メコン地域諸国首脳会議、経済大臣会合が毎年開催され、メコン地域に対するODAを通じた支援が継続されている。

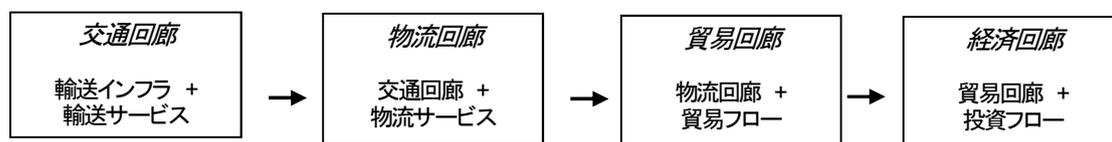
### 2-1-2 連結性と回廊開発

#### (1) メコン地域の連結性と回廊の概念

本評価が対象とする「連結性(connectivity)」という言葉は、前述のGMSの戦略の一つとして2005年に打ち出されていたが、アジア地域における経済統合の文脈で公的に用いられて注目されたのは、2010年の「ASEAN連結性マスタープラン」(MPAC: Master Plan on ASEAN Connectivity)<sup>10</sup>においてである。連結性には、(1)物理的連結性、(2)制度的連結性、(3)人と人の連結性が含まれ、連結性の強化は、2015年を目標とするASEAN共同体をより競争力のある強靱な共同体とし、人々に平和と繁栄をもたらすために重要と位置付けられている。

メコン地域においても連結性の定義をこのように広く捉えることができ、本評価が対象とする政策文書「新東京戦略2015」においても踏襲されている。陸路で国境を接するメコン地域にとっては、統合の順序は(1物理的連結性)→(3人と人の連結性)→(2制度的連結性)、つまり、「事実上の統合」が先行し、「制度上の統合」がそれに追いついていくという形が見られる。実際、GMSでは、物理的な交通インフラ整備が初期段階から優先されてきた<sup>11</sup>。

「回廊」という地理的概念は、複数の経済集積地(多くの経済活動が行われ企業が密集している地域)を交通手段によって線上に結んだ空間として定義される。そうした回廊上では経済密度(単位面積当たりの経済活動)の大きい大都市の間に中間規模の都市や街が典型的に点在する。そうした回廊は通常、時間をかけて「交通回廊」から「物流回廊」、「貿易回廊」へ、そして企業立地の集積・分散を経て「経済回廊」へと進化する(図2-1-3)。



出所: Nogales (2014) p.9<sup>12</sup>から評価チーム作成

図2-1-3 交通回廊から経済回廊へ

<sup>9</sup> GMSでは、南部回廊と呼称されており、本評価業務においても「南部回廊」と表記する。

<sup>10</sup> ASEAN, Master Plan on ASEAN Connectivity, December 2010. 第16回ASEANサミットで承諾された。

<sup>11</sup> 第2章2-3 主要ドナーの支援状況を参照。

<sup>12</sup> Nogales, E.G. 2014. *Making Economic Corridors Work for the Agricultural Sector*, FAO Agribusiness and Food Industries Series 4, Rome

日本によるメコン地域支援の先駆けとなった「新たなコンセプト」(2003)においては、「東西回廊の経済回廊化」が明示されており、交通・物流・貿易・投資の要素を備えた経済回廊の形成がメコン地域開発の要とされてきた。この当時から現在の連結性の概念の最初の柱である、回廊のハードインフラの開発が重要視され、ハードインフラが整備された回廊を経済回廊にまで高めるという考えがあったと判断できる。しかしながら、ODA によるハードインフラの充実とともに、制度構築を含むソフトインフラを連結することで、メコン地域一帯としての連結性を強化する、という開発シナリオを明確に示すことはされていなかった。この点、本評価の対象である「新東京戦略 2015」、「日メコン行動計画」、「日メコン連結性イニシアティブ」には、連結性強化のために、ハードインフラ整備と、制度整備や産業人材育成を含むソフトインフラ整備が必要であることが示されている。

一方、GMS では、1988 年から、地理的近接性<sup>13</sup>を前提とした「経済回廊アプローチ」がとられ、域内経済統合をリードしてきた。2000 年には、域内の主要経済回廊として、東西回廊、南北回廊、南部回廊の3回廊が特定された。2007 年には、GMS 運輸セクター戦略が採択され、北東回廊、北部回廊など主要3経済回廊を含む9本の回廊が地域経済回廊とされている。

また、2010 年の MPAC のバックグラウンド・ペーパーになったとされるのが、東アジア・ASEAN 経済研究センター(ERIA: Economic Research Institute for ASEAN and East Asia)<sup>14</sup> によるアジア総合開発計画(CADP: Comprehensive Asia Development Plan)<sup>15</sup>である。CADP は、ASEAN とその周辺地域を対象として、地域を3つの階層(Tier)に分けて開発戦略を策定している。Tier1 は中所得国以上で生産ネットワークの一部を有する既存の産業集積、Tier2 は今後生産ネットワークへの参入・拡大が期待される周辺地域、Tier3 は生産ネットワークへの参加が困難であったとしても、インフラ整備によって新たな産業の進展が期待できる地域である。そして、Tier1 地域の産業高度化、及び Tier1 地域と Tier2 地域、Tier1 地域と Tier3 地域の連結性向上が地域の所得増加と格差是正を同時に推し進めていくのに不可欠であるとしている。アジア経済研究所(以下「アジ研」とERIA の共同プロジェクトである経済地理シミュレーションモデル<sup>16</sup>を用いた分析では、メコン主要3回廊の中で、南部回廊をインドまで繋ぐメコン・インド経済回廊の経済効果が最も高いという結果であった(図2-1-4 及び図2-1-5)。

## (2) 南部回廊と日本企業

メコン地域の経済回廊と日系企業の進出動向を分析した研究<sup>17</sup>によると、1960~70 年代は

<sup>13</sup> 地理的に近い位置にある、あるいは隣接している状況。GMS の「経済回廊アプローチ」は、開発可能性の高い回廊を特定し、その回廊と地理的近接性のある地域の開発を一緒に行うというアプローチをとってきた。

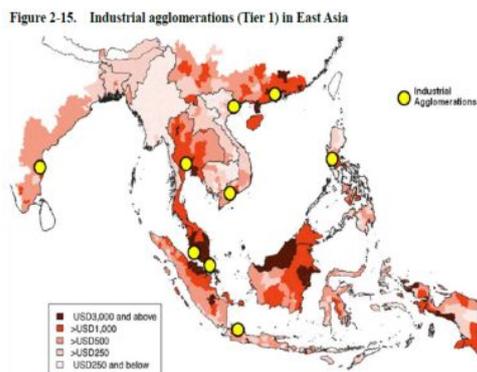
<sup>14</sup> 2007 年の第3回東アジアサミットの議長声明等を受け、東アジア経済統合の推進を目的に政策研究・政策提言を行う国際的機関として2008年に設立。本部はインドネシアのジャカルタ。参加国はASEAN10か国と日本、中国、韓国、インド、豪州、ニュージーランドの計16か国。

<sup>15</sup> ERIA (2010) The Comprehensive Asia Development Plan, ERIA Research Project Report 2009 No7-1。東アジアサミットからの委託業務として実施された総合開発計画。1) 経済統合の深化、2) 開発ギャップの縮小、3) 持続的経済発展の3つのリサーチの柱の分析に基づき、ADB、ASEAN と共に総額約2,800億米ドルに上る具体的なインフラプロジェクトを提案。695のインフラ開発プロジェクトの優先順位付けを行った。

<sup>16</sup> GSM: Geographical Simulation Model, 経済地理シミュレーションモデル。交通インフラ整備のGDPに与える経済効果を分析している。

<sup>17</sup> 藤村学「メコン地域における経済回廊と日系企業の展開」季刊国際貿易と投資 Spring 2016。

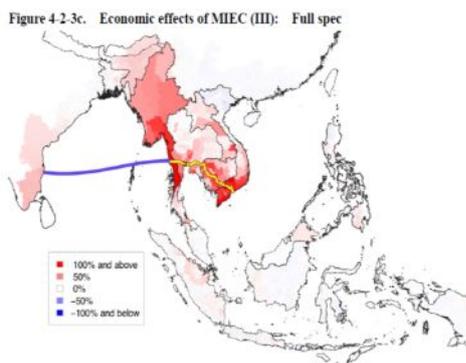
タイへの進出が先行し、80年代末から90年代は中国、そしてベトナムへと投資対象が広がった。1960年代はタイが輸入代替型工業化を進めたことによって、タイに生産拠点を設けるために進出する企業が増えた。1970年代初めには日本の対タイ直接投資額が他の欧米諸国を引き離して第1位となった。タイは2015年時点でも日本の最大の投資国である。バンコク日本人商工会議所が開設したのは1954年であった。タイの次に日本人商工会議所が開設されたのは、1992年にベトナムのハノイとカンボジア、翌1993年にホーチミン、1996年にミャンマーが続く。



Source: ERIA/IDE-JETRO GSM Team

出所: ERIA, CADP 2010

図 2-1-4 産業集積の状況



出所: ERIA, CADP 2010

図 2-1-5 メコン・インド経済回廊の経済効果<sup>18</sup>

表 2-1-1 メコン地域の日本人商工会設立年と会員企業数

商工会	設立年	会員企業数
バンコク日本人商工会議所	1954	1,748 社 (2017 年 4 月末時点)
ベトナム日本商工会 (ハノイ)	1992	684 社 (2018 年 1 月時点)
カンボジア日本商工会	1992	185 社 (2018 年 1 月時点)
ホーチミン日本商工会	1993	893 社 (2017 年 3 月時点)
ミャンマー日本商工会議所 (旧ヤンゴン日本商工会議所)	1996	369 社 (2017 年 11 月時点)
ビエンチャン日本商工会議所	2005	95 社 (2017 年 12 月時点)

出所: 各商工会のホームページより評価チーム作成

2010年代に入ると、メコン地域への進出が本格化するが、これにはいくつかの要因があると考えられる。2011年末のバンコク近郊の大洪水は一つの要因であり、タイから生産工程の一部をカンボジアに移す企業が出てきた。2011年はタイの最低賃金が全国一律に日額300バーツに引き上げることが発表され、閣議決定された年でもあり、労働集約型産業において安価の労働力を周辺国に求める企業もみられた。このような動きは、「タイ・プラス・ワン」の企業

<sup>18</sup> CADP は、メコン・インド経済回廊の経済効果を3つのパターンで分析している。一つ目は、2000年当時未開通であったカンボジアのつばさ橋の完成による効果、二つ目は、ホーチミンーポンペンーバンコクーダウエーまでの陸路の完成による効果、三つ目は、二つ目の陸路の完成に加えてダウエーの経済特区と深海港の整備を含むタニンダーリ地域の開発、及びダウエーからインドのチェンナイ(旧マドラス)までの海航路整備による連結性の効果。図 2-1-5 は最も経済効果の高い3つ目のフルスペックの整備による経済効果を地図で表している。

戦略<sup>19</sup>と呼ばれ、その受け皿としてカンボジアのプノンペンへの進出が加速し、サプライチェーンの構築が進んできた。そして、徐々にタイ・カンボジア国境、カンボジア・ベトナム国境へと進出が拡散している。ミャンマーについては、2011年の経済制裁解除以降に進出が増加している。

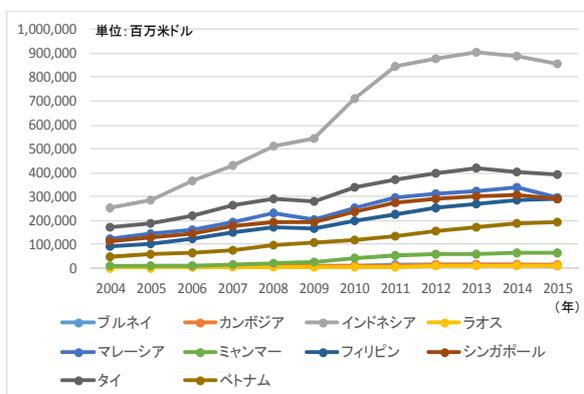
外務省の調査<sup>20</sup>によると、2016年のタイの日系企業数は1,783社で世界第6位、次いでベトナムが1,687社で第7位である。都市別の企業数では、バンコクが1,050社で第5位、ホーチミンが712社で第9位、プノンペンが231社で第41位と、産業集積が進んでいる南部回廊の主要3都市に多くの日系企業が進出している。メコン地域の主要3回廊の中で、日系企業が最も集積しているのは圧倒的に南部回廊沿い(1,500社以上、2015年時点)であり<sup>21</sup>、CADPで分析された産業集積の状況、インフラ整備による経済効果の発現との整合性が見られる。このように、南部回廊は、日本にとっても重要な回廊であることは確かである。

## 2-2 メコン地域／諸国の概況

### 2-2-1 主要な経済社会指標

#### (1) メコン地域の経済成長と連結性

メコン地域の国内総生産(GDP: Gross Domestic Product)は、タイを除きASEANの中で下位に位置する(図2-2-1)。CLMVと先発ASEANとの間で一人当たりGDPの差も依然大きい(図2-2-2)。ASEAN域内の格差是正はASEANの課題の一つであり、メコン地域支援の一つの理由づけとなっている。



出所: ASEAN Statistical Yearbook 2015 より評価チーム作成

図2-2-1 メコンとASEAN 諸国の実質 GDP 推移(百万米ドル)

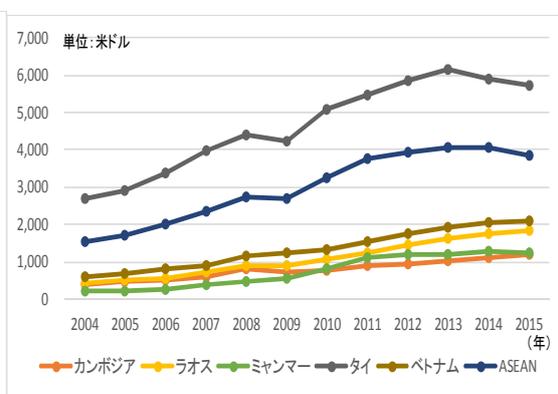


図2-2-2 メコンとASEAN 諸国の一人当たり実質 GDP 推移(米ドル)

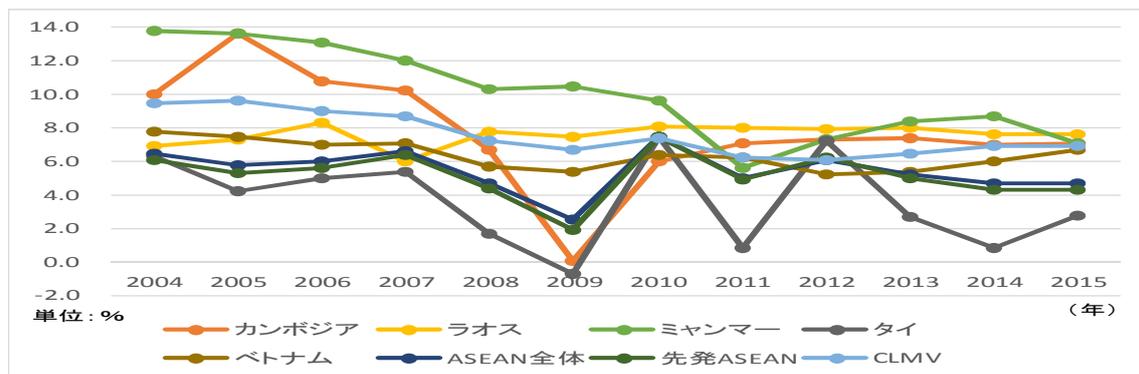
しかしながら、GDP 成長率で見ると、CLMV 諸国は他 ASEAN 諸国と比べて高いと言える

<sup>19</sup> 石田正美・梅崎創・山田康博(2016)「タイ・プラス・ワンの企業戦略(勁草書房)」参照。

<sup>20</sup> 平成 29 年外務省海外在留邦人数調査統計。

<sup>21</sup> 藤村学「メコン地域における経済回廊と日系企業の展開」『季刊国際貿易と投資』Spring 2016。東西回廊には約 20 社、南北回廊に進出している日系企業はない。

(図2-2-3)。このことは、今世紀に入り、新古典派経済成長理論で言うところの「収斂」現象<sup>22</sup>がASEAN地域で起こっており、その要因の1つに、CLMV地域内の連結性改善があるという推論も可能であろう。実際、2010年にはベトナムとラオスが世銀の定める低位中所得国に認定された。低位中所得国の目安は、1人当たりGDPが約1,000米ドルである。同様に、ミャンマーが2015年に、カンボジアが2016年に低位中所得国に仲間入りをし、域内の格差是正の兆しはある。



出所: ASEAN Statistical Yearbook 2015 より評価チーム作成

図2-2-3 メコン5か国と先発ASEAN諸国のGDP成長率(%, 2004~2015年)

メコン地域の発展は、日系企業の一大集積地であるタイが中心に位置することに大きな意味と可能性を持つ。2010年以降に言われ始めたタイ・プラス・ワンの企業戦略は、日系企業が集積するタイがメコンの中心にあり、そこから生産工程分業が起こる可能性があり、分業が起こるための一つの要件として、コスト負担の少ない物理的・非物理的連結性が重要と考えられる。

同時に、隣接する他のメコン諸国の社会・経済状況は企業が進出を決定する際の重要な要素となる。表2-2-1はメコン5か国の主要な社会・経済指標である。タイは既に中進国としてメコン地域で中核的役割を担っている。ベトナムは急速な経済成長を経て、タイと共にメコン地域発展のけん引役となっている。カンボジアは、内戦終結後の順調な経済成長を通じて貧困削減を進め、ミャンマーは、2011年の経済制裁解除以降、人口の大きさや高い識字率等により域内外からの投資拡大が期待されている。メコン地域の人口は約2億3,000万人である。タイを除きしばらくの間は人口増加が続く。所得向上と一定の人口規模を持つメコン地域は、労働集約産業の生産現場に加えて市場としての魅力も向上している。

## (2) メコン地域の政治・社会指標と連結性

メコン地域の政治・社会指標も連結性に影響を与える可能性がある。第1章の表1-2-1でまとめたように、連結性強化に係る支援内容は多岐にわたる。ハードインフラの維持管理計画を策定し適切に維持管理を実行するためには、高等学校以上の専門技術を修得する必要がある。中・高等教育の就学率や成人識字率は良い技術者の採用・確保がどの程度困難である

<sup>22</sup> 低所得国が高い経済成長率を実現し高所得国の所得水準にしたいに近づき所得水準の格差が縮小する現象。

かを図る一つの指標となり得る。同様に、電量消費量や安全な水へのアクセス割合は、工場を安定的に操業していくための条件となり、進出地を決定する大きな要因となり得る。

表 2-2-1 メコン5か国の社会・経済概況

	カンボジア	ラオス	ミャンマー	ベトナム	タイ
面積	18.1 万 km <sup>2</sup>	24 万 km <sup>2</sup>	68 万 km <sup>2</sup>	33 万 km <sup>2</sup>	51 万 km <sup>2</sup>
人口(2016)	1,515 万人	662 万人	5,291 万人	9,269 万人	6,745 万人
人口増加率	1.2%	2.0%	0.9%	1.1%	0.3%
従属人口指数(14 歳以下)	49.2%	56.6%	41.1%	32.9%	24.7%
民族	クメール人 90%	ラオ族(50%以上)など計 49 民族	ビルマ族(約 70%)他、少数民族多数	キン族約 86%、他 53 の少数民族	タイ族(大多数)他華人、マレー族
言語(公用語)	カンボジア語	ラオス語	ミャンマー語	ベトナム語	タイ語
宗教	仏教(一部少数民族はイスラム教)	仏教	仏教(90%)、キリスト教、イスラム教など	仏教、カトリック、カオダイ教他	仏教 94%、イスラム教 5%
政治	立憲君主制	人民民主共和制	大統領制、共和制	社会主義共和国	立憲君主制
主要産業	農業、縫製業、建設業、観光業	サービス業、工業、農業	農業	農林水産業、鉱業、軽工業	農業、製造業
GDP(2016)	200 億米ドル	159 億米ドル	632 億米ドル	2,053 億米ドル	4,070 億米ドル
一人当たり GNI(2015)	1,070 米ドル	1,740 米ドル	1,160 米ドル	1,990 米ドル	5,720 米ドル
GDP 成長率(2015)	7.0%	7.4%	7.3%	6.7%	2.8%
貿易依存度(輸出額/GDP)(2015-2016)	0.50	0.20	0.18	0.84	0.52
物価上昇率(2016)	3.0%	1.5%	7.0%	3.2%	0.2%
失業率(2016)	1.0%	1.9%	3.4%	2.1%	1.0%
成人識字率(15 歳以上)(2005-15)	77.2%	79.9%	93.1%	94.5%	96.7%
初等教育就学率	116%	116%	100%	109%	104%
中等教育就学率	-(NA)	57%	51%	-(NA)	86%
高等教育就学率	16%	17%	14%	30%	53%
所得 1.9 米ドル未満/日の人口比率(2012-13)	2.2%	22.7%	NA	2.8%	0%
電力消費量 kWh/人	271	NA	216	1,439	2,539
安全な水へのアクセス	75.5%	75.7%	80.6%	97.6%	97.8%
妊産婦死亡率(出生 10 万件当たり(2015))	161	197	178	54	20
人間開発指数ランク(指数)(2015)	143 位 (0.563)	138 位 (0.586)	145 位 (0.556)	115 位 (0.683)	87 位 (0.740)

出所: ASEAN Stats, 外務省ウェブサイト(各国・地域情勢基礎データ <http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/index.html>), UNDP 人間開発報告書2016年版(成人識字率, 妊産婦死亡率, 人間開発指数), 世界銀行ウェブサイト((人口, GDP, 一人当たりGNI, GDP 成長率, 物価上昇率, 所得 1.9 米ドル未満/日人口比率), International Trade Centre (ITC), Trade Statistics(貿易依存度の輸出額)

近年注目されている指標は、世界銀行が開発した世界ガバナンス指標である。「汚職の抑制」「政府の有効性」等の 6 つの分野に分けてガバナンス状態を指標化している。パーセントイルランクは 100 に近いほど他国と比べて相対的に上位にあり、ガバナンス状態が良いことを示している。表 2-2-2 にあるように、カンボジア、ラオスは「汚職の抑制」、「法の支配」、「国

民の声と説明責任<sup>23</sup>に、ミャンマーは「政府の有効性」、「法の支配」、「規制の質」に特に課題があることが分かる。ベトナムとタイは上記 3 か国と比べるとガバナンス状態が良いと判断できるが、ベトナムでは「国民の声と説明責任」、タイでは「政治的安定と暴力・テロの不在」に課題がある。カンボジアとミャンマーの指標は、総じて低い。

表 2-2-2 メコン各国の世界ガバナンス指標(2016 年, パーセンタイルランク (0-100))

世界ガバナンス指標	カンボジア	ラオス	ミャンマー	ベトナム	タイ
汚職の抑制	8.17	15.38	30.77	41.83	40.87
政府の有効性	24.52	39.42	16.35	52.88	66.35
政治的安定と暴力・テロの不在	52.38	62.38	23.33	51.43	15.71
規制の質	34.13	24.52	18.75	35.10	60.10
法の支配	12.50	24.04	16.83	57.21	55.29
国民の声(発言力)と説明責任	17.73	4.43	24.14	9.85	20.69

出所: 世界銀行 Worldwide Governance Indicators データより評価チーム作成

### 2-2-2 南部回廊 3 か国の開発課題

本節では、本評価の現地調査対象国であるタイ、ベトナム、カンボジアの開発課題を本評価の重点分野に関連する産業開発を中心に概観する。メコン地域の連結性は、地域全体で促進すべきである。同時に、メコン連結性に関する各国の優先課題を理解することで、地域全体の発展を目指すことは重要である。

#### (1) タイ

タイは、生産性の向上、産業の高度化、研究開発の促進、外資依存の脱却等によって、「中所得国の罠」に陥らずに知識集約型経済への移行を目指すのが近年の政策目標である。2015 年には、知識集約的産業の集積を目指し、産業別に投資恩恵を付与する「クラスター政策」をタイ貿易投資委員会(BOI: The Thai Board of Investment)が発表し、自動車産業や電気・電子機器及び電気通信機器クラスターを含む 6 つのクラスターを「スーパークラスター」と定めた。2016 年には、産業の高度化を目指す「タイランド 4.0」が BOI から発表されている。

タイの 1 人当たり GDP は 5,737 米ドル(ASEAN 事務局)でメコン地域では 1 番目、ASEAN の中ではシンガポール、ブルネイ、マレーシアに次ぐ 4 番目である。実質総 GDP は約 4,000 億米ドルでメコン地域の中で最も経済規模が大きく、ASEAN の中でもインドネシアに次いで 2 番目である。就業者の産業別構成は、農林水産業が約 30%、製造業が 17%、同 GDP 寄与率はそれぞれ約 10%、約 60%(2016, タイ統計局)である。

タイの産業高度化を達成するためには、現地の産業人材育成が不可欠である。日本政府は 2015 年 11 月の ASEAN 首脳会議において、「産業人材育成協カイニシアティブ」を発表し、今後 3 年間で 4 万人の産業人材育成を行うことを取り決めた。これを踏まえて在タイ日本大使館は、2016 年 3 月及び 6 月に「人材育成円卓会議」を開催し、今後の人材育成協力の方向性及び具体的な取り組みが「日タイ人材育成協カイニシアティブ」として取りまとめられた。

タイの就業者の教育レベルは、高等教育卒約 20%、後期中等教育卒約 16%、前期中等教育卒約 16%、初等教育卒 22%、初等教育中退約 20%、未就学 3%である。タイの人口は 2023 年をピークに減少に転じると予測されている。既に少子化・高齢化が進展し、若年層の構

<sup>23</sup> 国民の政治参加(自由かつ公正な選挙など)、結社の自由、報道の自由があるかどうかに関する指標。

成比は低下し、人口ボーナス期は終わったとも言われている。

## (2) ベトナム

ベトナムは、2010年に一人当たりGNI が1,000米ドルを超えて低位中所得国となった。2011年の社会経済開発戦略(SEDS: Socio-Economic Development Strategy 2011~2020)及び第9次社会経済開発5か年計画(SEDP: Socio-Economic Development Plan 2011~2015)において、「2020年までの工業国化の達成」を政府目標として決定した。2020年までの工業化実現及び持続的な経済成長のためには産業高度化と産業人材育成が差し迫った課題となっている<sup>24</sup>。他方、近年は工業化の他に、南部の高いポテンシャルを活かした農業の高度化に関心を高めている。

1人当たりGDPは2,109米ドル(ASEAN事務局)でメコン地域ではタイに次ぐ2番目である。実質総GDPは約2,000億米ドルで、メコンの中ではタイに次ぐ第2位、ASEANの中では6番目である。就業者の産業別構成は、農林水産業が約48%、製造業が15%、同GDP寄与率はそれぞれ約18%、約39%(2015, ASEAN事務局)である。ASEANの中で、インドネシア、フィリピンに次ぐ第3位の人口を有する有望な市場であることが生産拠点としての魅力を高め投資を呼び込んでいる。

市場経済移行前から国家予算の高い割合を基礎教育・識字教育に割り当て、過去10年間に基礎教育へのアクセスが著しく進展した。前期中等教育の就学率は2010年度に97%(社会的弱者を除くほぼ全て)を達成し、後期中等教育の総就学率は57%(2011年時点)である。高い識字率と基礎教育就学率が、競争力のあるベトナム労働力の基盤として高い経済成長に寄与してきた。

## (3) カンボジア

カンボジアは、1960年代末から長期の内戦状態が続き、100万以上の国民が虐殺され、知識人が粛清された歴史を持つ。現在、カンボジアが抱える産業人材不足、教員不足という問題は、この事実が大きく影響していると言われる。日本はカンボジアの和平に大きな貢献を行ってきた<sup>25</sup>。和平合意後は、順調な経済成長と貧困削減を達成し2016年7月に低位中所得国入りを果たした。しかしながら、地域格差や都市問題が深刻化し、これらの課題を克服するため、開発目標として、「四辺形戦略」を掲げている。「新・四辺形戦略の第3フェーズ」では、2030年までの上位中所得国入り、2050年までに高所得国入りを目標として、「グッド・ガバナンス」を中心に、①農業セクターの強化、②ハードインフラ開発、③民間セクターと雇用、④能力育成と人材開発、を4つの柱として開発を進めている。

1人当たりGDPは1,198米ドル(ASEAN事務局)でメコン地域では最下位である。実質総GDPは約200億米ドルで、メコン5か国の中では4番目、ASEANの中では8番目である。就業

<sup>24</sup> JICA「ベトナム国人材育成分野情報収集・確認調査ファイナル・レポート」(2012)参照。

<sup>25</sup> 1989年に第1回カンボジア問題/パリ国際会議が開催され、翌1990年に「カンボジアに関する東京会議」を日本が開催、1991年のパリ和平協定によりカンボジアの内戦は終結した。戦後、日本が和平会議に参加したのはこれが最初とされる。1992年に日本による初のPKO派遣を実施した。

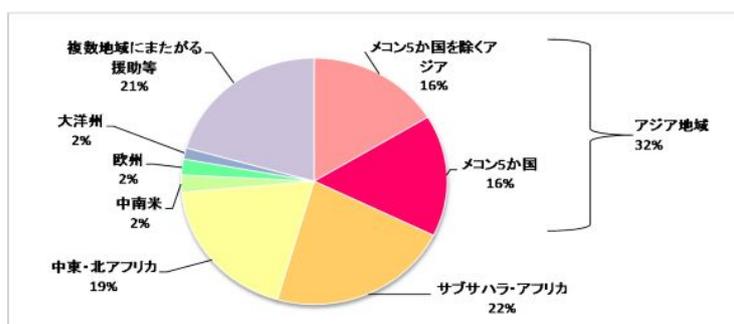
者の産業別構成は、農林水産業が約55%、製造業が13%、同GDP寄与率はそれぞれ約24%、約34%(2015, ASEAN事務局)である。

カンボジアへの外国直接投資(FDI: Foreign Direct Investment)は2005年以降急速に拡大し、その大部分は中国、韓国、マレーシアによるものであった。分野的には約50%が観光業のための不動産投資、工業は約20%を占め、その内訳の多くはエネルギー、食品加工、縫製業であった<sup>26</sup>。カンボジア経済をけん引してきたのは、縫製業の労働集約的産業による雇用拡大と衣料品輸出拡大である。カンボジア縫製業はCut-Make-Trim(CMT)と呼ばれる工程が中心で、低付加価値であり、長年近隣諸国と比較して低価格な労働賃金が魅力となっていた。しかし、カンボジアの労働生産性はメコン各国内で最低レベルであるにもかかわらず、近年の賃金上昇は著しい(縫製工場の工員給与は2014年から16年の約3年間で約2.3倍)<sup>27</sup>。ワーカー雇用のコスト的な魅力が薄れ、技能工等の人材も不足しているとなれば、カンボジアでビジネスをする魅力は失われていく。縫製業に偏った労働集約的産業から、高付加価値産業の創出が課題である<sup>28</sup>。

## 2-3 メコン地域に対する主要ドナーの支援状況

### 2-3-1 日本のODAを通じた支援

日本の二国間 ODA 支出純額(2003～2015 年度累計)に占める地域別割合を、図 2-3-1 に示す。メコン地域分の割合は、全体(901 億 4,501 万米ドル)の 16%(143 億 7,986 万米ドル)である。アジア地域<sup>29</sup>が全体の 32%であることから、アジア全体の半分がメコン 5 か国に割り当てられている。サブサハラ・アフリカ地域が 22%、中東・北アフリカ地域が 19%であることと比較しても、5 か国で全体の 16%という割合は大きい。CLMV4 か国が全体に占める割合はさらに高く 20.3%である<sup>30</sup>。



注: 四捨五入の関係上、合計が一致しないことがある。無償資金協力には国際機関経由の援助のうち、国別に分類できる援助を含む。合計は卒業国向け援助を含む。「複数地域にまたがる援助等」には、複数地域にまたがる調査団の派遣など、地域分類が不可能なものを含む。

出所: 外務省『ODA 白書』各年版より評価チーム作成

図 2-3-1 日本の二国間 ODA 支出純額の地域別割合(2003 年～2015 年度累計)

<sup>26</sup> JICA(2014)「カンボジア王国プノンペン都前期中等教育施設拡充計画準備調査報告書」

<sup>27</sup> JICA(2016)「カンボジア国産業人材育成基盤形成に資する教育セクター情報収集・確認調査」

<sup>28</sup> 経済産業省(2015)「メコン産業開発ビジョン」

<sup>29</sup> 東アジア、南アジア、中央アジア・コーカサス地域を含む。

<sup>30</sup> 対タイ二国間 ODA 支出純額が、貸付実行額から回収額を差し引き、近年マイナスとなっていることによる。

表 2-3-1 に、2003 年度から 2015 年度における日本の ODA 総額に占める、メコン各国、CLMV 諸国、メコン地域それぞれの ODA 総額の割合を示す。CLMV 諸国の割合は 2012 年度以降のミャンマーへの大規模な円借款等を反映し、約 30%と大きな割合となっている。

日本の二国間 ODA 最大供与相手国(支出純額ベース)は、2011 年度から 2015 年度までの 5 年間、連続してベトナムが 1 位であった。メコン 5 か国で順位が高い順に見ると、2015 年度、2014 年度、2013 年度はミャンマーがベトナムに次いでそれぞれ 4 位、7 位、5 位、2012 年度と 2011 年度はカンボジアがそれぞれ 7 位、8 位であった。

日本は、1992 年に他国に先駆けてベトナムへの援助を再開し、常にトップドナーとしてベトナムの経済改革・経済発展を支援してきた。ODA の投入額では、大規模ハードインフラを含む運輸交通部門が約 40%、次いでエネルギー部門が約 20%を占める。他方、市場経済化のための経済・ビジネス制度基盤支援や民法改正などのガバナンス支援など、ソフト・制度面での協力も行われてきた。2003 年から継続している日越共同イニシアティブは、ベトナムの民間部門の育成・制度整備に貢献し、ベトナムと日本の産業振興に寄与している。

表 2-3-1 日本の二国間 ODA 支出総額に占めるメコン地域の割合  
(二国間 ODA 支出純額の割合(2003~2015 年度) (単位:百万米ドル))

国/年	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	累計
カンボジア	125.88	86.37	100.62	106.25	113.56	114.77	127.49	147.46	130.93	182.44	141.49	124.31	101.75	1,603.32
ラオス	86.00	71.73	54.06	64.05	81.46	66.29	92.36	121.45	48.51	88.43	75.96	103.33	102.69	1,056.31
ミャンマー	43.08	26.81	25.49	30.84	30.52	42.48	48.28	46.83	42.50	92.78	2,528.32	213.92	351.13	3,522.98
ベトナム	484.24	615.33	602.66	562.73	640.04	619.04	1,191.36	807.81	1,013.05	1,646.71	1,306.89	1,523.09	1,074.92	12,087.87
タイ	-1,002.22	-55.59	-313.89	-453.51	-477.35	-748.48	-150.31	-143.54	-184.01	-242.51	-193.05	157.10	-83.25	-3,890.62
メコン5か国計	-263.02	744.65	468.95	310.36	388.23	94.10	1,309.17	980.02	1,050.97	1,767.84	3,859.61	2,121.75	1,547.24	14,379.86
日本の二国間ODA総額に占める割合	-4.4%	12.5%	4.5%	4.2%	6.6%	1.4%	20.9%	13.2%	15.3%	27.8%	45.3%	35.6%	25.3%	16.0%
CLMV諸国計	739.20	800.24	782.84	763.87	865.58	842.58	1,459.48	1,123.55	1,234.99	2,010.35	4,052.66	1,964.65	1,630.49	18,270.48
日本の二国間ODA総額に占める割合	12.3%	13.4%	7.5%	10.3%	14.8%	12.1%	23.3%	15.1%	18.0%	31.7%	47.5%	32.9%	26.7%	20.3%
日本の二国間ODA総額	6,013.65	5,954.10	10,463.58	7,429.69	5,840.04	6,938.85	6,255.97	7,428.48	6,861.30	6,351.67	8,523.61	5,968.28	6,115.80	90,145.01

注:四捨五入の関係上、合計が一致しないことがある。無償資金協力には国際機関経由の援助のうち、国別に分類できる援助を含む。マイナスは貸付などの回収額が供与額を上回ったことを示す。合計は卒業国向け援助を含む。

出所:外務省 ODA 実績検索ホームページ(国別・援助形態別の援助実績検索)より評価チーム作成  
(<http://www3.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/jisseki/kuni/>)

他方、タイに対する日本の ODA は 1960 年代に戦後賠償として始まり、以来 2000 年まで常にトップドナーとしてタイの経済社会開発に深く寄与した。ODA の内容は、規模的には有償資金協力によるインフラ整備が主流であり、その過半数を「運輸」が占め、「電力・ガス」・「社会的サービス」が続く。タイの経済政策と日本の ODA を通じたインフラ整備が相乗効果をもたらし、日本からの貿易・投資が拡大したという点において、タイは「ジャパン・ODA モデル」<sup>31</sup>が展開された国と言われている。

上記のように、メコン 5 か国に割り当てられた ODA 額は大きかったが、同時に専門家を派遣し、顔の見える援助を実施していた。2006 年から 2016 年の間に全世界に派遣された JICA 専門家は 89,101 人であり、メコン 5 か国に派遣されたのは 23,209 人と、実に全体の 26%に上る。国別に見ると、ベトナムがこの期間の累計が 10,371 人に上り、圧倒的に多く、他 4 か国の累計人数は 3,000 人前後で同程度である。ベトナムは 2010 年以降、ミャンマーは 2013 年以降、急激に増加している<sup>32</sup>。派遣分野を見ると、メコン連結性強化に関連する分野への派遣

<sup>31</sup> 経済産業省「産業構造審議会貿易経済協力分科会経済協力小委員会 中間取りまとめ」2005 年。

<sup>32</sup> JICA ウェブサイト「事業別協力実績」(<https://www.jica.go.jp/regions/index.htm#a02>) 2017 年 12 月アクセス。

が多く見られる。5 か国合計で 4,617 人と最も多い分野は「行政」であり、開発政策やセクター政策の策定に携わるアドバイザーとしての派遣が含まれる。同期間では、ベトナムへ 2,377 人、タイへ 963 人を派遣し、これら国々への最大派遣分野となっている。この他、ベトナム、カンボジア、ミャンマーでは近年「運輸交通」、「公共事業」、「商業・貿易」分野での派遣が多く、「農業」分野での派遣も従来から多い。タイへは近年、「エネルギー」と「社会福祉」分野への派遣が目立つ。

同様に、同期間に受け入れたメコン 5 か国からの JICA 研修員は 33,121 人であり、全世界から受け入れた研修員 284,948 人の 12%を占める<sup>33</sup>。国別では、ベトナムがこの期間の累計が 12,482 人に上り、圧倒的に多く、ミャンマーからの研修員が近年増加している。連結性に関連する分野別に見ると、「運輸交通」が 5 か国合計で 2,257 人と最も多い。次いで「公共事業」の 1,638 人、「商業・貿易」の 1,255 人となっている。

### 2-3-2 主要ドナーによるメコン地域援助実績

メコン地域への二国間 ODA の額は大きい順から、日本が第 1 位、次いで韓国、米国、フランス、オーストラリアである(表 2-3-2)<sup>34</sup>。国別に見ても、タイを除き、4 か国全てにおいて、日本が第 1 位のドナーである。特に、ベトナムとミャンマーでは 2 位の国との差は大きい。タイがドナーとして 13 位に入っていることは特筆に値する。ラオスでは、タイは第 4 位のドナーである。

メコン地域への国際機関等による援助額の規模を見ると(表 2-3-3)、世界銀行が第 1 位、2 位が ADB、3 位と 4 位がほぼ同額で EU Institutions<sup>35</sup>、Global Fund<sup>36</sup>である。国別に見ると、カンボジア、ラオスでは ADB が第 1 位である。ベトナム、タイでは世界銀行が第 1 位であり、ベトナムへの支援規模は突出している。ただし、ベトナムに対する ADB の援助額も他のメコン諸国と比べると大きな額である。ミャンマーでは、EU Institutions が第 1 位である。

表 2-3-2 メコン地域支援二国間ドナー順位(2009-2013 年の 5 か年平均)

(支出純額ベース、単位:百万米ドル)

順位	ドナー国	メコン地域合計	二国間ODA支出純額				
			カンボジア	ラオス	ミャンマー	ベトナム	タイ
1位	日本	1,797.48	109.05	70.63	549.99	1,067.81	-
2位	韓国	312.76	62.63	40.15	12.10	194.10	3.78
3位	米国	306.38	82.47	15.04	69.91	92.58	46.38
4位	フランス	284.52	36.49	12.87	100.77	133.66	0.73
5位	オーストラリア	262.32	59.31	39.42	51.62	105.64	6.33
6位	ドイツ	237.80	30.65	24.55	69.58	113.02	-
7位	英国	162.46	10.72	2.08	110.53	39.13	-
8位	スイス	81.74	9.85	21.31	22.95	25.57	2.06
9位	ノルウェー	57.28	7.98	4.87	22.62	20.53	1.28
10位	スウェーデン	55.79	28.61	-	20.49	-	6.69
11位	デンマーク	51.74	-	-	14.97	36.77	-
12位	カナダ	36.36	8.51	1.35	6.10	20.12	0.28
13位	タイ	33.90	3.87	30.03	-	-	-
14位	ベルギー	26.20	4.42	1.59	-	20.19	-
15位	ルクセンブルク	25.20	-	14.98	-	9.96	0.26

注:各国上位 15 か国ドナーによる援助額をメコン地域で足し上げ、その総額を上位 15 位にまとめた。

出所:Aidflows(世界銀行と経済協力開発機構の開発援助委員会(OECD-DAC: Organization for Economic Co-operation and Development-Development Assistance Committee)とのパートナーシップによるデータベース。(http://www.aidflows.org/)2017 年 12 月アクセス)より評価チーム作成

<sup>33</sup> JICA ウェブサイト「事業別協力実績」(https://www.jica.go.jp/regions/index.html#a02)2017 年 12 月アクセス。

<sup>34</sup> 中国は OECD に加入していないため、支援額が不明であり、順位に入っていない。

<sup>35</sup> European Council, European Commission 等、EU の下に設置されている組織の総称。

<sup>36</sup> 正式名称は The Global Fund to Fight AIDS, Tuberculosis and Malaria(世界エイズ・結核・マラリア対策基金)。三大感染症と言われるエイズ、結核、マラリアの対策のために 2002 年にスイスに設置された基金。

表 2-3-3 メコン地域支援多国間ドナー順位(2009-2013年の5か年平均)

(支出純額ベース, 単位:百万米ドル)

順位	多国間機関・国際NGO等	メコン地域合計	多国間ドナー支出純額				
			カンボジア	ラオス	ミャンマー	ベトナム	タイ
1位	世界銀行	1,452.46	24.75	31.16	29.93	1,121.45	245.17
2位	ADB	895.44	93.10	36.59	9.80	635.71	120.24
3位	EU Institutions	172.56	39.80	12.55	64.59	43.84	11.78
4位	Global Fund	171.34	33.54	11.36	48.96	40.80	36.68
5位	Global Alliance for Vaccines and Immunization	49.37	7.33	3.07	17.60	21.37	-
6位	IFAD	32.37	7.06	4.45	-	20.86	-
7位	UNICEF	27.38	5.85	2.24	15.03	3.48	0.78
8位	Bill & Melinda Gates Foundation	26.24	5.04	0.50	4.92	13.47	2.31
9位	UNDP	26.17	5.05	3.33	8.34	8.70	0.75
10位	Global Environment Facility	21.18	3.47	3.56	1.29	7.84	5.02

注:各国上位15位ドナーによる援助額をメコン地域で足し上げ、その総額を上位10位にまとめた。世界銀行はグループ下の International Development Association (IDA:世界開発協会)、International Bank for Reconstruction and Development (IBRD:国際復興開発銀行)、International Finance Corporation (IFC:国際金融公社)の総額、ADBには特別基金を含む。

出所:Aidflows (<http://www.aidflows.org/>) (2017年12月アクセス)より評価チーム作成

以下では、メコン地域支援の主要ドナーである世界銀行、ADB、中国、タイの動向を整理する。また、中国の動向と関連してアジアインフラ投資銀行(AIIB:Asian Infrastructure Investment Bank)の動向を概観する。

#### (1) 世界銀行

世界銀行は、「メコン地域」と明確に銘打って援助を実施しているわけではない。支援分野は、メコン連結性の強化に関連するハードインフラ及び制度面等のソフト分野での支援もある。

ベトナムでは、ODA再開(1993年)以降、運輸、通信、電力、都市開発、灌漑など基礎インフラへの貸付が多くを占めてきた。過去10年間のベトナムでの案件数を分野別に確認すると、全141件のうち、連結性に関連すると推測される「農村地域へのサービスとインフラ(Rural services and infrastructure)」が最多の26件、次いで「民間セクター開発のためのインフラサービス(Infrastructure services for private sector development)」が16件と多い。これら2つの分野で全体の4分の1を上回る<sup>37</sup>。

カンボジアに対する過去10年間の案件を分野別に確認すると、全体49件のうち、連結性に関連すると推測される「農村地域へのサービスとインフラ」は6件ある。その他には「行政・公官庁改革(Administrative and civil service reform)」及び「保健制度(Health system performance)」もそれぞれ6件ずつとなっている<sup>38</sup>。

世界銀行とタイは「知見共有」と「政策・技術助言サービス」を中心とするパートナーシップ関係となっている<sup>39</sup>。過去10年間の案件は全体で24件と少なく、連結性に関連すると推測される「民間セクター開発のためのインフラサービス」は2件である<sup>40</sup>。

ミャンマーでは、25年間の支援停止を経て2012年に世界銀行による支援が再開された。

<sup>37</sup> 世界銀行ウェブサイト(<http://www.worldbank.org/en/country/vietnam/overview#2>)2017年12月アクセス。

<sup>38</sup> 世界銀行ウェブサイト(<http://www.worldbank.org/en/country/cambodia/overview#2>)2017年12月アクセス。

<sup>39</sup> タイは世界銀行の最貧国向け基金であるIDAのドナーとなっている。

<sup>40</sup> 世界銀行ウェブサイト(<http://www.worldbank.org/en/country/thailand/overview#2>)2017年12月アクセス。

2012 年以降の案件 27 件のうち、連結性に関連すると推測される「農村地域へのサービスとインフラ」が最多の 7 件あり、全体の約 4 分の 1 を占めている。その他には良い統治(good governance)や公共行政に関する案件が多い<sup>41</sup>。

ラオスに対する過去 10 年間の案件は 34 件であり、連結性に関連すると推測される「貿易促進と市場アクセス(Trade facilitation and market access)」が 6 件で最多、次に「農村地域へのサービスとインフラ」が 4 件となっており、これらで全体の 3 分の 1 弱を占める<sup>42</sup>。

### (2) ADB

ADB は、1992 年以降、大メコン圏(GMS)経済協力プログラムを開始し主導してきた。日本がメコン連結性強化支援を進める上でも重要なパートナーである。近年の GMS 諸国の発展により ADB のイニシアティブは開始当初より徐々に小さくなっており、現在の役割は、協議をリードし GMS 諸国がタイや中国の経験を学べるよう支援することが主となっている。連結性強化に関しては、1992 年のプログラム開始当初は主にハードインフラに対して財政支援を行っており、その成果は目に見えて分かりやすく、被援助国やドナーからも認識されやすかった。20 年間の支援を経て道路等多くのミッシングリンク<sup>43</sup>を解消していくにつれ、ハードインフラ支援の優先度が第一でなくなり、現在 ADB はソフトインフラ支援(政策、制度面等)に重点を置くようになってきている。

2012 年以降、新たな 10 年間の戦略枠組み(The GMS Strategic Framework 2012-2022)が策定された。重点 10 分野の中には連結性に関連する運輸交通(特に南北回廊、東西回廊、南部回廊:ハードインフラ整備)、運輸交通と貿易の促進(特に越境交通協定:ソフトインフラ整備)、経済回廊と経済特区(ハード、ソフト両面)が設定された。

2016 年 11 月の GMS 経済回廊に関するレビュー報告書(Review of Configuration of the Greater Mekong Subregion Economic Corridors)では、これまでの経済回廊の開発状況をまとめた上で、経済回廊の位置付けやアプローチの変化を提案している。GMS 計画当初、ADB は東西、南北、南部の 3 つを経済回廊としていた。本レビュー報告書では、GMS 経済回廊開発のネットワークアプローチ(Network Approach in GMS Economic Corridor Development)と称し、「回廊それぞれを単体で見るのではなく、回廊とそれをつなぐサブ回廊や他の主要道路等をネットワークとみなし、3 つの回廊もネットワークを構成するひとつと認識する」ことを提案している。ADB が、GMS 経済回廊のハードインフラ面の発展が一定程度に到達した、と捉えていると考えられる。

2017 年 9 月に開かれた GMS 閣僚会合では、「ハノイ行動計画(2018-2022)」とそれに基づく「地域投資枠組み 2022」の 2 つの文書が採択され、146 件の投資案件、76 件の技術協力

---

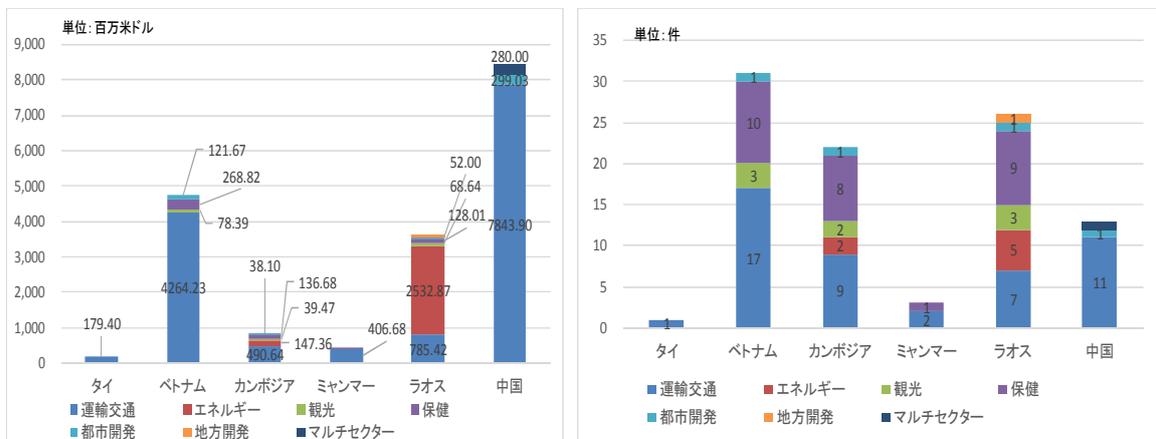
<sup>41</sup> 世界銀行ウェブサイト(<http://www.worldbank.org/en/country/myanmar/overview#2>)2017 年 12 月アクセス。

<sup>42</sup> 世界銀行ウェブサイト(<http://www.worldbank.org/en/country/lao/overview#2>)2017 年 12 月アクセス。

<sup>43</sup> 「失われた輪」を意味する。メコン地域の連結性においては、道路網で繋がれる回廊において、まだ整備されていない区間、途切れている区間を指す。本評価が対象とする南部回廊においては、カンボジアとベトナムの間にメコン川が流れ、川に架かる橋が未整備であったことから、この部分は長年「ミッシングリンク」と認識され、交通・物流の大きな障害となった。

案件、総額 635 億米ドルのプロジェクトが作られ、2018 年から 2022 年までに順次実施される予定である。「ハノイ行動計画(2018-2022)」では、GMS プログラムを引き続き進めるために、多くのアクター(ASEAN, GMS プログラム, ドナー, 民間セクター, 地方自治体)による協力の必要性を述べている。民間セクターの重要性が増しており、地方自治体もキープレーヤーと認識していることが、これまでの協力との大きな変化である。

図 2-3-2 と 2-3-3 は 1994 年～2016 年の GMS 諸国への国別・セクター別支援実績である。1992 年から 2016 年までで 96 件、総額 182 億 3,471 万米ドルに達する<sup>44</sup>。内約半数は、運輸交通セクターへの支援である。金額で見ると、ラオスを除くすべての国において運輸交通分野への支援額が最大である。支援総額では中国、ベトナム、ラオスが大きい。プロジェクト件数で見ると、ラオス以外の全ての国で運輸交通分野の件数が最大である。



出所: ADB (2017) List of GMS Investment Projects (本評価現地調査で ADB より入手) より評価チーム作成

図 2-3-2 ADB の GMS 諸国への国別・セクター別支援実績 (単位: 百万米ドル) (1994 年～2016 年)

図 2-3-3 ADB の GMS 諸国への国別・セクター別支援実績 (プロジェクト件数) (1994 年～2016 年)

### (3) 中国

中国は 1950 年より対外援助を実施しているが、自国による援助を開発途上国同士の南南協力と位置付け、DAC 諸国による ODA と差別化している。2013 年に提唱した中国と欧州を結ぶ巨大な広域経済圏構想である「一帯一路」や中国主導で 2015 年に発足した AIIB などを通じ、対外援助をさらに拡大し親中国圏を広げる狙いがある。

カンボジアへの中国の二国間 ODA 額(実行額)は、2009 年までは日本が第 1 位であったが、2010 年以降は中国が日本を追い抜きトップドナーとなっている<sup>45</sup>。中国の支援は借款が多いのが特徴的であるが、無償資金協力、借款、技術協力など多様化している。大型インフラプロジェクト(道路、鉄道、水路、港、空港、発電所、国境施設など)、人材育成(メコン諸国からの留学生受け入れなど)、ボランティア活動も増加・拡大している<sup>46</sup>。

<sup>44</sup> ADB からの入手資料による。

<sup>45</sup> カンボジア復興開発協議会(CRDB: Cambodia Rehabilitation and Development Board)提供資料による。

<sup>46</sup> ジェトロメンバーズ講演会「ASEAN 経済共同体時代を見据えたメコン地域のポテンシャル・機会・リスクを語る～

### (4) タイ

タイは、1950年代より周辺諸国に対する技術協力などを実施してきており、その活動は1992年以降に本格化した。1996年に財務省内に対周辺諸国経済協力基金(NECF: Neighboring Countries Economic Development Cooperation Fund)を、2004年に外務省内にタイ国際開発協力機構(TICA: Thailand International Cooperation Agency)を、2005年にNECFを独立させてタイ周辺諸国経済開発協力機構(NEDA: Neighboring Countries Economic Development Cooperation Agency)を設立した。現在、TICAは技術協力の実施機関であり、NEDAはカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムをはじめアフリカなども含む開発途上国に対して低金利の融資を実施している。JICAが2016年にNEDAと、2017年にTICAとパートナーシップ協定を締結したことで、タイはドナーとしての立場を一層強化している。

また、1990年代より、二国間ドナーと覚書(MOU)やパートナーシップを結び、第三国研修や途上国間技術協力プログラムを、三角協力によって実施している。日本とは、1994年に日本・タイ・パートナーシップ・プログラムを開始し、両国のコストシェアによる第三国研修や第三国専門家派遣、技術協力プロジェクト等を実施している。日本がメコン支援を始めた2003年以降は、メコン地域への支援が中心となっている<sup>47</sup>。日本以外とは、ドイツとの「ベトナム主産業における中小企業に対する高等技術サービス」、シンガポールとの「貿易自由化に関する第三国研修」、「農業セクターバリューチェーン分析と促進に関する第三国研修」等がある<sup>48</sup>。タイによる2006年から2015年の10年間のODA純支出額は562.64百万米ドルに上る。拠出額が多いのはラオスであり、カンボジア、ベトナムと周辺国が続く<sup>49</sup>。周辺国に対して支援するというタイの姿勢が明確に表れている。

### (5) アジアインフラ投資銀行(AIIB)<sup>50</sup>

2013年に中国が提唱し、2015年12月25日に発足した。アジア地域のインフラ需要に対する資金ギャップを埋めることを目的としている。2017年12月現在、60の加盟国、24の加盟準備国から成る。これまでに24のプロジェクトが承認されている。エネルギー分野が10件、交通分野が6件、と多く、国別ではインドが5件、オマーン3件、インドネシア3件が多く、メコン5か国ではミャンマーのパワープラント案件1件のみである。優先テーマとして、持続可能なインフラ、国を超えた連結性、民間資金の動員を掲げている。

---

カンボジア・ミャンマーに着目して～」資料より。

<sup>47</sup> JICA との主な三角協力案件には「効率的な税関手続きのための原産地規則に係る能力向上プロジェクト」、「アジア太平洋障害者センタープロジェクト」、「アセアン工学系高等教育ネットワークプロジェクト」(AUN/SEED-Net) (以上、技術協力プロジェクト)、「AEC を展望したメコン諸国向け投資促進政策ワークショップ」、「メコン諸国のための素材加工技術」、「CLMV 諸国における結核の予防及びコントロールプログラムの効果的な実施のための能力強化」(以上、第三国研修)等がある(外務省「対タイ王国 事業展開計画」(2016年4月)及び外務省「アジア地域新興ドナーの南南・三角協力支援の現状と今後の方向性」調査研究報告書(2011)より)

<sup>48</sup> 外務省「アジア地域新興ドナーの南南・三角協力支援の現状と今後の方向性」調査研究報告書(2011)より。

<sup>49</sup> Aidflows (<http://www.aidflows.org/>) (2017年12月アクセス)より評価チーム作成。

<sup>50</sup> アジアインフラ投資銀行ウェブサイト (<https://www.aiib.org/en/index.html>) (2017年12月アクセス)より。

## 2-4 南部回廊の現状:実走調査から

本評価では10月4日～15日の間、タイ、カンボジア、ベトナムで現地調査を実施した。現地調査の目的は大きく二つあり、一つは、バンコク(タイ)からプノンペン(カンボジア)、ホーチミン(ベトナム)を経由し、カイメップ・チーバイ港(ベトナム)をつなぐ南部回廊を走行し、南部回廊の現況を確認することである。もう一つは、南部回廊が通る3か国において、現地・日本政府機関及び実施機関、専門家、進出日本企業等から、南部回廊周辺支援の現況、評価、今後の方向性等について情報収集することであった。

本節では、現地調査で実走した南部回廊の現状を説明する。道路・橋梁・港湾等のハードインフラに加えて、国境の通関ポイントや通関待ちの車両の状況、国境施設の現状について述べる。

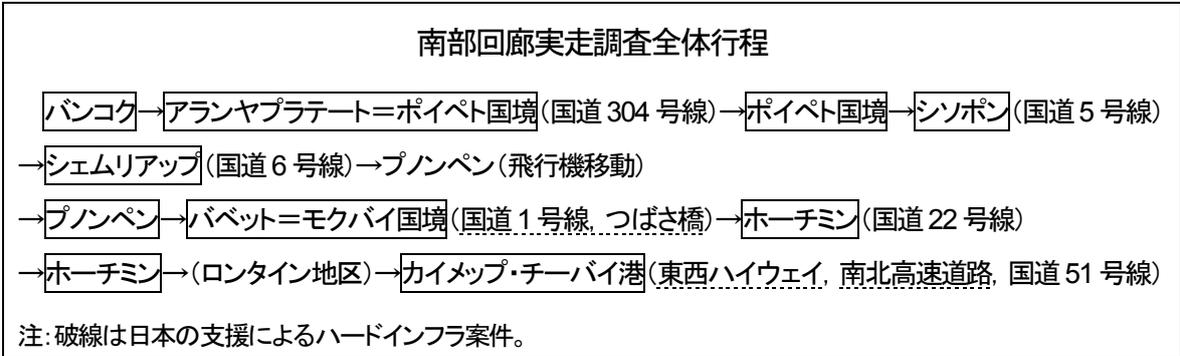
### (1) 南部回廊実走調査行程

南部回廊は、タイのバンコクから、カンボジアのバタンバン、プノンペン、ベトナムのホーチミンを抜け、海に面したカイメップ・チーバイ港(ブンタオ)までがつながっている。

評価チームは下のボックスに記載したルートを実走した。なお実走調査には、物流企業に再委託したり、物流企業が実際に貨物を載せたトラックと並走して輸送や輸出入通関手続きの実態調査を行う場合もあるが、本評価では、調査期間及び費用の制約上、一般の乗用車(レンタカー)2台で実施した。したがって通関手続きは経験せず、人の出国・入国審査のみを経験している。また調査日程の制約上、ポイペト～バタンバン～プノンペン(整備中である国道5号線)を飛行機移動とする必要があったため、ポイペトからシェムリアップに走行し(国道6号線)、シェムリアップ～プノンペン間のみ、飛行機で移動した。



**南部回廊のルート**  
 (ダウエー～カンチャナブリ新国境)～  
 バンコク～アランヤプラテート・ポイペト国境～  
 プノンペン～バベット・モクバイ国境～ホーチミン～  
 カイメップ・チーバイ港(ブンタオ)



(2) 南部回廊の現状

(ア) バンコク→アランヤプラテート=ポイペト国境: 国道 304 号線で 4 時間(うち 30 分程休憩)

バンコクを早朝 6 時前に出発し、道路状態の良い国道 304 号線を通り、30 分の休憩をはさんで 4 時間程度でアランヤプラテート国境に到着した。道中、日本の物流企業の貨物トラックを何度か目にした。10 時過ぎにアランヤプラテート国境が近づくにつれ、貨物トラックばかりの長蛇の列となり、国境越えの車で通関が混雑することを肌で感じられた。



1) バンコクの通勤時間は渋滞するが、朝 6 時前に出発したため国道 304 号線は空いており道路状況も良い。



4) アランヤプラテート国境までひたすら走り、ついに国境の標識が見えてきた。



2) 路上、パーキングエリアで日本の物流企業の車をよく目にしながらいながら走行する。



5) アランヤプラテートの国境ゲートに近づくくと貨物トラックの長蛇の列が始まる。



3) アランヤプラテートまであと 113 キロの表示が出てくる。



6) 出発後 4 時間程で国境付近のアランヤプラテート税関を訪問、ヒアリング。奥には connectivity の文字。

(イ) アランヤプラテートでの出国:入管の手前でタイの車を降り全ての荷物を持ち出国審査

タイの一般車両はカンボジアの国境を越えることができないため、評価チームは国境ゲート付近で車を降り、全ての荷物を持って数百メートルを徒歩で移動した。車の国境ゲートの奥に人の国境ゲートがある。外国人は2階で出国審査を受けることとなっている。全員、スーツケースを含む全荷物を運んで2階に上り手続きを済ませ、1階に降りた。出国審査は空港と同様、パスポートと記入済出国書類を提示するもので、スムーズであった。



7) 国境ゲート手前でタイの車を降り、スーツケースや手荷物を持って歩き始める。



10) 外国人はスーツケースを持って2階の出国審査場には上がらねばならなかった(タイ国民は1階)。



8) アランヤプラテートの車用の国境ゲートの脇を歩き続ける。



11) 2階の出国審査場には人が列をなしていた。空港と同じようにパスポート・出国書類を係官に見せて出国審査を終える。



9) 車用の国境ゲートの奥に人の出国ゲートがあり、そこに向かって歩く。



12) 出国審査を終えるとまた荷物を持って階段を下り、細い仕切りを越えると出国完了。

(ウ) ポイペトでの入国(1): 荷物を持ち約 600 メートル徒歩, 入国カードを記入し入国検査

タイの出国審査場を出て右に曲がると両国境間のフリーゾーンに入る。数百メートル歩き、カンボジア入国ゲートを目指す。道には商売人、入出国者が行き交う。ポイペトのゲートを入るとカジノホテルが乱立し始める。あるカジノホテルまでカンボジアからの車輦に迎えに来てもらい、スーツケースを一度預けた上、カジノホテルや行き交う人々の間を徒歩で入国審査場に向かった。アランヤプラテートのゲートから 600 メートルほど歩き、入国審査を完了した。入国審査は空港とほぼ同じでスムーズに終了した。現在入国審査場を移転中で、写真は仮の小屋とのことであった。



13) タイ出国後、両国境間のフリーゾーンを、奥に見える灰色の 3 つの角のあるカンボジア入国ゲートに向かって歩く。



16) 人は車の入国ゲートの柱の脇を歩いて入国審査場への道を進む。



14) 入国ゲートへの途中で、道路脇に等間隔に立つ国旗がタイからカンボジアに変わる。



17) 入国審査場までカジノホテルがいくつも並びトラックもバイクも人も通行している。



15) ポイペトのカンボジア入国ゲートに到着。車はここをぐる。



18) 入国審査場の中で入国書類を書き、パスポートを出して入国審査完了。

(エ) ポイペトでの入国(2):カジノホテル, 税関, ドライポート経由でサンコーポイペト SEZ へ

入国審査完了後, 国道 5 号線を東へ約 6 キロ走った地点に「サンコーポイペト SEZ」のアーチがあり, そこから北へ約 2 キロに位置する同 SEZ へ向かった。入国審査場の周りで人々が小さな店を構えて商売する様子, フリーゾーンが終わっても続くカジノホテル群を見ながら, 往来する貨物トラックで土埃の舞う道路を走った。国境付近にははっきりした建物の税関があり, 増大する物流量に対応すべく新しいドライポートができていた。ドライポート内は広く, 完成した倉庫の横にはまだ骨組みだけの建設中の倉庫もあった。



19) 入国審査場の周りには様々なお店もあり各国の通貨を扱う両替所もある。



22) 国境付近にはポイペト税関がある。



20) カンボジアに入ってもしばらくカジノホテルが続く。



23) 国境付近には新しいドライポートもできており, 物流量増加に対応している。



21) ポイペトの街では貨物トラックが活発に行き交い, 土埃がとにかくもうもうとしている。物流量の多さを実感する。



24) 多くのトラックを横目に 8 キロ程走ると豊田通商出資によるサンコーポイペト SEZ のテクノパークがある。

(オ) プノンペン→つばさ橋:国道 1 号線で約 2 時間(うち 30 分程プノンペン新港, つばさ橋上での撮影や旧フェリー乗り場周辺を視察)

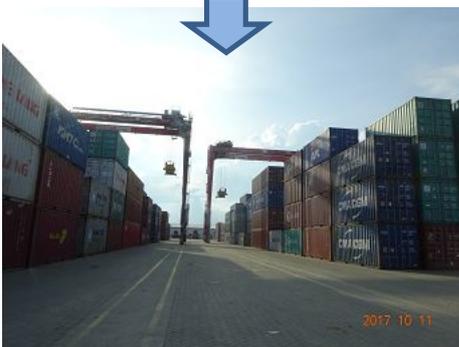
朝 6 時前にプノンペンを出発し, 通勤ラッシュに巻き込まれることなく順調に国道 1 号線を走り始めた。プノンペンからの国道 1 号線の整備状況は良い。中国の支援による新プノンペン港を経由し, 国道 1 号線を進み, つばさ橋を渡った。つばさ橋は撮影スポットでもあるようで, 車を降りて写真を撮る通行者もいる。橋の両側のたもとには日本の ODA の石碑がある。橋完成前は, 貨物も人もフェリーでメコン川を渡っていた。乗り場は橋のそばにあり, その周辺の街は往来が増えたためか活気がある様子で, 商売を行う店等も生活を続けていた。



25) プノンペンを出発し国道 1 号線を走る。道路状況は良い。



28) つばさ橋を渡る。



26) 途中で中国の支援による新プノンペン港を視察。日本の支援による旧プノンペン港は現在貨物輸送には使われていない。



29) つばさ橋の ODA の石碑が見えてきた。つばさの形をしている(プノンペン側の橋のたもとにも ODA の石碑はある)。



27) ネアックルン(つばさ橋)に向けてさらに国道 1 号線を走る。



30) 橋完成前は貨物も人もフェリーでメコン川を渡っていた。往来が増えたためかフェリー乗り場周辺も活気が感じられる。

(カ) つばさ橋→バベット:国道1号線で約2時間半

つばさ橋を降り国道1号線をさらに進んだ。片側1車線で、大型トラックが速度を落として走っていても後続車は反対車線に出ないと追い抜けず、「距離÷時速=時間」のとおりには目的地に着かないと知る。バベット国境付近 SEZ に入居する日本企業へのヒアリングに1時間半遅れて到着した。同 SEZ の基礎インフラ環境等が厳しいことを実感しながら、国境に向けてさらに走る。国境ゲートに近づいたのは15時頃であったが、既に貨物トラックが列をなしていた。国境付近にはドライポートが2つあるがキャパシティ不足であること、税関の貨物検査機が1台しかなく検査待ちの車が税関オフィスから道路まで列を作ることなどが、渋滞の原因となっていることが分かった。



31) 国道1号線は片道1車線で大型トラックが低速で走っていても追い抜けない。ホーチミンからのバスが対向車線を走る。



34) 国境付近に2つあるドライポートの1つ。ドライポート不足は渋滞の理由の1つとなっている。



32) バベット国境付近、タイセン SEZ の入居日本企業を訪問(台湾資本)。



35) 税関の貨物検査機が1台しかないことも国境付近の渋滞の理由の1つ。



33) ドラゴンキング SEZ の入居日本企業を訪問(中国資本)。



36) 国境ゲートに近づくほどカジノホテルが増えてくる。

(キ) バベット＝モクバイ国境での出入国後、ホーチミンへ：下車後出国手続きをし荷物を手に 150 メートル徒歩。入国審査後に車と待ち合わせ、国道 22 号線で約 4 時間。

15 時過ぎにバベット税関の脇まで車をつけ、出国審査を終えた。カンボジアの一般の車はベトナムにそのまま入ることができないため、全荷物を持って 150 メートル程歩きベトナム側のモクバイ入国審査場に向かう。3 つの窓口のうち 2 つに係官が座っていた。多くの人が並びパスポートに 1 米ドル札あるいはベトナム紙幣を挟んでカウンターに出している。「そうしなければ入国審査を受けられない」と進出日本企業からも聞いていた。評価チームには公用パスポート所持者もあり、紙幣を挟まずにパスポートを提示したところ、少し待たされたものの全員通過が叶った。入国すると 16 時を過ぎており、カンボジアに戻る貨物トラックで大渋滞の反対車線を見ながら、国道 22 号線をホーチミンに向かった。



37) バベット税関、出国ゲートが見えてきた (写真奥のとがった角のあるゲート)。



40) 出国後 150 メートル程歩くとモクバイ税関が見えてくる。この中で入国審査を終える。



38) 出国審査の窓口脇まで車をつけられる。貨物トラックも横づけしている。



41) 入国すると 16 時を過ぎており、ホーチミンから戻る貨物トラックで大渋滞。



39) バベットで出国手続きを行った。審査は空港と同様で問題はなくスムーズ。



42) 国道 22 号線をホーチミンに向かう。夕方市内に近づくと大渋滞となった。

(ク) ホーチミン→ロンドゥック工業団地: 東西ハイウェイ, 南北高速道路, 国道 51 号線で 2 時間

朝 6 時頃ホーチミンを出発し, 日本の支援による東西ハイウェイ, 南北高速道路を 1 時間半程走り, 国道 51 号線を 30 分程北上してロンタイン地区にあるロンドゥック工業団地に向かった。高速道路の状態は大変良く, 渋滞に巻き込まれることなく順調に目的地に到着した。



43) ホーチミンから南北高速道路に向かう道はとても走りやすく, 高層マンションが多数建設中で郊外の開発が進んでいる様子。



46) 国道 51 号線に入り, ロンタイン地区にあるロンドゥック工業団地に向かう。



44) 東西ハイウェイの後, 南北高速道路に入る。入口には日本の ODA の看板があった。



47) ロンドゥック工業団地付近のロンタイン地区は活気と生活感のある雰囲気。



45) ホーチミンから 1.5 時間程で南北高速道路を降りる。



48) ロンドゥック工業団地(双日が出資し日本企業が多数入居)。

(ケ) ロンドウック工業団地→カイメップ・チャーバイ港:国道 51 号線で約 30 分

ロンドウック工業団地から国道 51 号線を南下すると 30 分程でカイメップ・チャーバイ港に到着した。道中、フーミー工業団地や大規模な工場が道路の両側に見え始め、重工業の街へと景色が変わっていく。港湾公社に話を聞くと、同港のキャパシティは大変大きい、コンテナターミナルがベトナムや日本の ODA 等により複数建設され、都市部により近い方からそのキャパシティが埋まっているとのことだった。日本の ODA によるコンテナターミナルは完成後日が浅く海により近いこともあり、稼働率はまだ高いとは言えなかった。「結果の有効性」で述べるとおり、外部要因を含めたいくつかの要因があるものの稼働率の向上は今後の課題である。



49)ロンドウック工業団地から国道 51 号線を南下しカイメップ・チャーバイ港を目指す。



52)カイメップ・チャーバイ港は広大である。日本の ODA によらないコンテナターミナルには十分な荷物が積み込まれている。



50)30 分程走ると、フーミー工業団地など、重工業の街になってくる。



53)同上。



51)カイメップ・チャーバイ港運営の港湾公社に到着。同公社は、日本の ODA 及びそれ以外のコンテナターミナルを両方運営。



54)日本の ODA によるコンテナターミナルも広大だが、完成から日が浅く稼働率が高くない。今後の課題となっている。

### 第3章 メコン連結性に対する日本の援助実績と成果

本章では、第1章で提示した連結性に関する支援内容に即して、3つの重点分野を以下のように整理して支援の実績(インプット)と成果(アウトプット)の検証を行う。

表 3-0 3つの重点分野の分類と内容

区分	具体的支援内容	本報告書での取扱い
3-1 ハードインフラ (交通回廊)	道路、橋梁、港湾施設、(車両)及び関連する制度、法律、人材育成	第3章 3-1 で分析
3-2 ソフトインフラ		
3-2-1 輸送の円滑化 (物流回廊)	物流、ドライポート、倉庫、等、及び関連する制度、法律、人材育成	第3章 3-2-1 で分析
3-2-2 貿易の円滑化 (貿易回廊)	通関、貿易協定、貿易アドバイザー等、及び関連する制度、法律、人材育成	第3章 3-2-2 で分析
3-3. 産業人材育成と地域開発(経済回廊)		
3-3-1 産業人材育成	産業人材育成	第3章 3-3-1 で分析
3-3-2 回廊周辺の 地域開発	回廊周辺の社会経済基盤整備(電力、水、病院、教育施設) 経済特別区・工業団地開発、投資促進、ビジネス環境、労務等	第3章 3-3-2 で分析

出所: 評価チーム作成

#### 3-1 ハードインフラと人材育成

##### 3-1-1 南部回廊を形成するハードインフラ及び関連する制度・人材育成に関する支援

本節では、(ア)南部回廊を形成するハードインフラ支援(道路、橋梁、港湾等)、(イ)南部回廊周辺のハードインフラ支援、及び(ウ)南部回廊の形成・活用を促進する支援(政策・計画・制度、人材育成)について、(1)実績(インプット)、(2)成果(アウトプット)、(3)日本の支援の特徴、(4)課題、に整理して確認する。

##### (1) 日本の支援実績(インプット)

##### (ア) 南部回廊を形成するハードインフラ支援

日本による南部回廊を形成するハードインフラ支援案件は表 3-1-1 のとおりである。

表 3-1-1 南部回廊を形成するハードインフラ支援案件

案件名		実施・締結年	スキーム	金額(億円)
<b>道路・橋梁</b>				
カンボジア	国道一号線改修計画(第1期)	2005	無償	7.86
	国道一号線改修計画(第2期)	2006	無償	47.46
	国道一号線改修計画(第3期)	2009	無償	20.05
	国道一号線改修計画(第4期)	2014	無償	15.85
	国道一号線都心区間改修計画	2014	無償	2.51
	ネアックルン橋梁建設計画	2010	無償	119.40
	ネアックルン橋梁建設計画(詳細設計)	2010	無償	-
	国道5号線改修事業(バットンバン-シソポン間)	2013	有償	88.52
	国道5号線改修事業(バットンバン-シソポン間)(第二期)	2017	有償	111.36

### 第3章 メコン連結性に対する日本の援助実績と成果

	国道5号線改修事業(プレックダム-スレアマアム間)(1)	2014	有償	16.99
	国道5号線改修事業(プレックダム-スレアマアム間)(2)	2016	有償	172.98
	国道5号線改修事業(スレアマアム-バツタンバン間及びシソポン-ポイベト間)(第一期)	2015	有償	192.08
	プノンペン・バベット高規格幹線道路整備事業準備調査	2015	プロ形	-
ベトナム	サイゴン東西ハイウェイ建設計画(第一期)	2000	有償	42.55
	サイゴン東西ハイウェイ建設計画(第二期)	2002	有償	109.26
	サイゴン東西ハイウェイ建設計画(第三期)	2003	有償	67.75
	サイゴン東西ハイウェイ建設計画(第四期)	2005	有償	190.71
	サイゴン東西ハイウェイ建設計画(第五期)	2010	有償	140.61
	南北高速鉄道建設計画策定プロジェクト	2011	開調技協	-
	南北高速道路建設計画(ホーチミン-ゾーザイ間)(第一期)	2008	有償	166.43
	南北高速道路建設計画(ホーチミン-ゾーザイ間)(第二期)	2011	有償	250.34
	南北高速道路建設計画(ホーチミン-ゾーザイ間)(第三期)	2014	有償	184.59
	南北高速道路建設計画(ベンルック-ロンタイン間)(第一期)	2011	有償	140.93
	南北高速道路建設計画(ベンルック-ロンタイン間)(第二期)	2015	有償	313.28
<b>港</b>				
ベトナム	カイメップ・チーバイ国際港湾ターミナル建設計画実施設計調査	2003	開調	-
	カイメップ・チーバイ国際港開発計画	2005	有償	363.64
	カイメップ・チーバイ国際港開発計画(第二期)	2013	有償	89.42
<b>鉄道</b>				
タイ	南部回廊貨物鉄道整備事業準備調査	2015	PPP	-

出所: JICA ナレッジサイト, 外務省 ODA データブック各年版

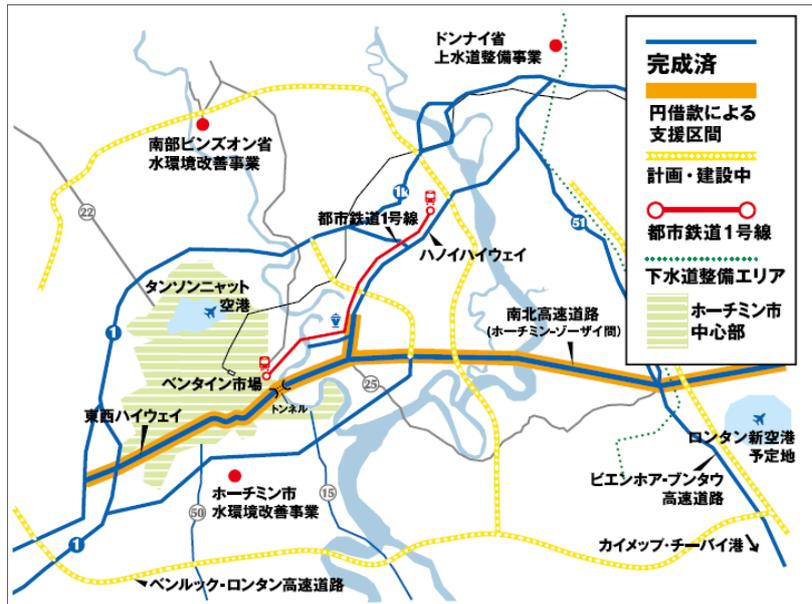
#### (a) 道路・橋梁

図3-1-1, 3-1-2に示すように, 日本は, 南部回廊を形成するカンボジア国道5号線, 国道1号線, つばさ橋(ネアックルン橋), ベトナムの東西ハイウェイ, 南部高速道路(ホーチミン-ゾーザイ間及びベンルック-ロンタイン間)に対して支援を実施してきた。



出所: JICA ウェブサイト資料を評価チームが一部修正

図3-1-1 カンボジア国道5号線, 国道1号線, つばさ橋(ネアックルン橋)



出所: JETRO(2016)「ホーチミンスタイル」

図 3-1-2 東西ハイウェイ, 南北高速道路

① カンボジア国道 1 号線

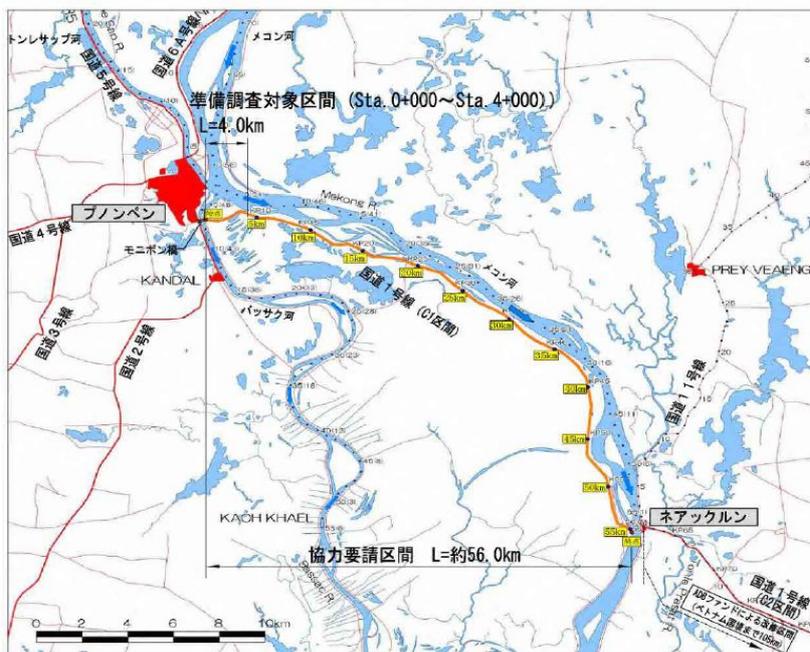
国道 1 号線は、プノンペンとベトナムとの国境バベットを結ぶ同国の最重要道路の一つであり、南部回廊を構成する道路である。ネアックルンからバベットまでの約 105 キロ区間は、ADB の融資により改修事業が実施されたが、プノンペンからネアックルンまでの約 56 キロ区間については、メコン川に平行して横たわる氾濫原に位置する最も設計・施工が困難な区間であり、ADB による整備対象区間から除外されていた。同区間の損傷は著しく、平均時速約 30 キロ 程度の走行しかできない状況であったため、改修が緊急課題となっていた。

日本による国道 1 号線改修は第 1 期(2004 年)から第 4 期(2014 年)及び都心区間改修計画(2014 年)の 5 回に分けて行われ完了している。第 3 期までは改修がメインであったが、第 4 期以降は、プノンペン都から 4 キロ以内の区間を対象に、道路改修に加え拡幅(4 車線化)が行われた。都心に近づくほど渋滞が慢性的となっている現況において、2015 年のつばさ橋完成により更なる交通量増が見込まれたためである。

表 3-1-2 国道一号线改修計画(無償資金協力)の実績

期(実施年)	支援内容
第 1 期(2005)	プノンペン～ネアックルン区間 56 キロのうち、仮設橋 2 橋の架け替え。
第 2 期(2006)	プノンペン～ネアックルン区間 56 キロのうち、プノンペンから 13 キロ地点までの区間を除く約 43 キロ区間の道路改修。
第 3 期(2009)	プノンペン～ネアックルン区間約 56 キロ のうち第 2 期で改修した 43 キロ区間とプノンペンから 4 キロ地点を除く、約 9 キロ区間の改修
第 4 期(2014)	プノンペン都モノボン橋から 4 キロ地点までの道路改修・拡幅工事。
国道一号线都心区間改修計画	都心区間約 0.45 キロの道路改修(二車線道路の四車線化+バイクレーン, 歩道等の設置及び排水施設等整備)。同協力によりプノンペン～ネアックルン区間の改修が完了。

出所: JICA ウェブサイト



出所: JICA(2012)カンボジア国国道一号线(プノンペン～ネアックルン区間)改修計画準備調査報告書

図3-1-3 カンボジア国道1号線

② つばさ橋

国道1号線はこれまで、メコン川に接するネアックルンで分断されていた。メコン川兩岸を往復するフェリーは夜間の運行がない上、繁忙期には最大7時間ほどの待ち時間が発生し、南部回廊の最後のミッシングリンクと言われていた。それを解消し、より安全で円滑な交通の確保を図るために建設されたのがつばさ橋(ネアックルン橋)である。2015年12月に開通し、橋に取り付けた道路を含め全長は5,400メートルに及ぶ。2羽の鳥がつばさを広げているように見えることから、「つばさ橋(スピエン・ツバサ)」と命名された<sup>51</sup>。



出所: 評価チーム  
つばさ橋

③ カンボジア国道5号線

国道5号線はプノンペンからタイ国境のポイプトまでの全体距離400キロ程度の幹線道路である。プノンペンを通じて国道1号線とつながっており、南部回廊を構成している。また、人口がカンボジア全国で第3位と4位の州であるバットアンバンとバンテアイ・ミンチイ州を通過しており<sup>52</sup>、病院や学校などの公共サービスへのアクセスやその他市民の日常生活に必要な移動のための通行路となっている。他の国道と同様、内戦後の応急的な修復が行われてき

<sup>51</sup> スピエンはカンボジア語で「橋」。

<sup>52</sup> JICA(2012)カンボジア国国道五号線整備事業準備調査準備調査報告書より。

たものの道路の質は低く、幅の狭い 2 車線であるために事故が起こりやすく、車を追い越す際は対向車線に出なければならぬ。今後のカンボジア経済発展に伴う国内・国際物流及び交通量の増加に対応するために改修・拡幅・バイパス建設が必要となっていた。

国道 5 号線への支援では、今後の交通量の増加を見込み、中央分離帯付きの全線 4 車線、準高速道路に近い道路への改修・拡幅を予定している。図 3-1-1 のとおり 3 区間に分け、優先順位の高い方から北区間(バツタンバン～シソポン)、南区間(プレックダム～スレアマム)、中央区間(スレアマム～バツタンバン)の順に、またシソポン～ポイペト間での改修及び拡幅を行う計画である。

北区間は、2021 年までに混雑する見込みであり、また幅員狭小、舗装の強度不足、急カーブがある、道路冠水発生履歴がある等が課題となっている。南区間は、首都プノンペンに近く交通量が多い一方、舗装の質が低く、雨水の流入や、トンレサップ湖の洪水等により路面の一部が冠水し、舗装の劣化が激しい。中央区間は、既存舗装の質が低い上、道路脇に集まった雨水が舗装部分に浸み込み、強度が弱まりひび割れ等が発生している。シソポン～ポイペト間は、他区間に比べると舗装状態は比較的良好であるものの、中央区間と同様 2 車線道路であり、バイパスの整備を行う必要性が高い。

支援状況は、2012 年に北区間、2013 年に南区間、2014 年に中央区間についてフィージビリティ調査(F/S)が終わり、評価時点では全区間とも詳細設計を終え、現在改修・拡幅を実施中である。全 3 区間及び各バイパスの開通の用途は、カンボジア政府の希望により 2020 年と設定されている<sup>53</sup>。

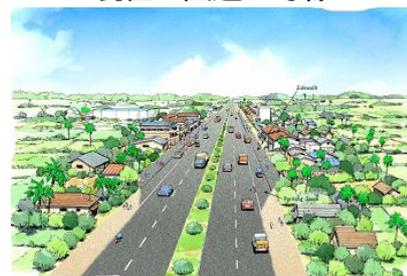
#### ④ プノンペン～バベット高規格幹線道路整備計画

国道 1 号線の交通量は今後 10 年間のうちに、バベット近郊で 2.5 倍、プノンペン近郊で 4.5 倍に増えると予測されている。ASEAN 統合とカンボジアの急速な経済発展により、2023 年にはプノンペン～ネアックルン間において 37,000 pcu(passenger car unit)/日以上と、既存の 2 車線道路では対応しきれないほどの交通量の増大が予測されている。一方で、用地取得や住民移転の観点から既存道路の拡幅は極めて困難であることから、特にプノンペン～ネアックルン間において、別線形・4 車線の高規格幹線道路の整備が必要とされ、2015 年に「プノンペン～バベット高規格幹線道路整備計画」の調査が実施された。

2011 年頃から日本はカンボジアにおける高速道路の必要性を検討し始めており、2013 年



出所:大友建設ウェブサイト  
現在の国道 5 号線



出所:JICA  
改修後の完成予想図

<sup>53</sup> 国道 5 号線改修事業の計画内容は、添付資料 5 参照。

に「高速道路策定に関する情報収集・基礎調査」を実施した。その時点で「中国が既にプノンペンとシハヌークビルをつなぐ4号線に沿って高速道路建設支援を検討しており日本は3か月遅かった」とのカンボジア政府側からの反応を受け、日本は南部回廊を重視していくことを確認し、同回廊の高速道路の必要性をフン・セン首相に説明した。結果、国道1号線に沿った高速道路は日本、4号線に沿った高速道路は中国が進めていくという認識の下、本調査が実施された。本調査結果に基づき、プノンペン新港の上流3~5キロに高速道路を建設し、プノンペン新港及び1号線につながる事が計画されている。カンボジア政府は2020年頃着工、2025年完成を目指している<sup>54</sup>が、事業費が巨額になるために、カンボジア政府側で借入れ可能性について検討しており、計画の協議・交渉中の段階にある。

#### ⑤ サイゴン東西ハイウェイ

サイゴン東西ハイウェイ建設は、東西軸の交通が課題とされてきたホーチミン市中心部の交通渋滞の緩和を目的に、サイゴン川の渡河トンネルを含む東西方向の幹線道路を建設する有償資金協力である。ホーチミン市南西部の国道1号線とつながる道路建設(往復6車線、全長約22キロ)、サイゴン川渡河トンネルであるトゥティエム・トンネル約1.5キロを、2000年~2012年の歳月をかけて完成させた。トゥティエム・トンネルは東南アジア初の沈埋トンネルとしてサイゴン川の河床に沈設され注目を集めた。



出所:大林組ウェブサイト  
サイゴン東西ハイウェイの  
トゥティエム・トンネル

#### ⑥ ベトナム南北高速道路

ホーチミン市及びベトナム南部地域には数多くの工業団地が整備され、日本企業も多く進出している。同地域では、近年の急速な経済発展に伴い、貨物交通量の伸びが著しく渋滞が深刻化している上、新国際空港建設の計画やカイメップ・チャーバイ港建設により、今後も交通需要が増えることが予測された。国道1号線と51号線は既に処理能力の限界に達し、異なる車種の混在による安全性の低下や道路の劣化、道路網の未整備等の問題も抱え、円滑な交通の妨げとなっていることから、渋滞緩和と、工業団地と空港・港湾等を結ぶ高速道路整備が必要とされた。



出所:評価チーム  
南北高速道路  
(ホーチミンゾーンサイ間)  
トゥティエム・トンネル

ベトナム運輸省は2005年8月に「ベトナム高速道路ネットワークマスタープラン(~2020年)」を策定し、2025年までの中・長期国内高速道路ネットワークの開発計画を提示している。ここでは総延長2,843キロ、21セクションの開通を目指し、2015年までに優先度の高い1,968キロ、2025年までに残りの875キロの建設が予定されて

<sup>54</sup> 調査実施者ヒアリングより。

いる<sup>55</sup>。日本は、同マスタープランにおいて最優先路線であるホーチミン～ロンタイン～ゾーザイ間(約 50 キロ)の高速道路を ADB との協調融資で支援している。ホーチミン～ゾーザイ間は完成、ベンルック～ロンタイン間は現在建設中である(詳しくは添付資料5 参照)。

(b) 港

① カイメップ・チーバイ港

ホーチミンを中心とするベトナム南部貨物が利用する、サイゴン港、カッタライ港を含む主要な港湾施設は、サイゴン川を約 85 キロ遡った市の中心部に位置している。河川港湾のため川幅が狭く(最大約 400 メートル)、水深も浅く(最深 11 メートル)、背後には市街地が迫っており、増え続ける貨物需要に応じた施設拡張が物理的に困難な状況であった。さらに港湾施設が市街地に位置することは、トラックやトレーラー等港湾関連の車輛による交通渋滞、交通事故、騒音、大気汚染等の問題にも結び付いていた。



出所: 評価チーム  
カイメップ・チーバイ港の日本の支援によるコンテナターミナル

こうしたサイゴン港、カッタライ港のキャパシティオーバーや交通渋滞、公害等の深刻化に鑑み、1999年にベトナム政府はこれらの問題の根本解決を図るため、市の中心部から南へ 75 キロ離れたカイメップ・チーバイ川の河口付近に大水深の国際港湾ターミナルを建設し、旅客を除いた港湾施設を順次移転することとした。日本はベトナム政府から 2000 年にカイメップ・チーバイ港建設にかかる調査を受託し、2005 年より建設計画を開始した。一時期コンサルタント及びコントラクター等の調達手続きの遅延があったものの 2015 年頃にコンテナ貨物及び一般貨物を取り扱う港湾ターミナル、関連施設の新設支援が完了した。

(C) 鉄道

タイでは、南部回廊のハードインフラへの支援は現在日本として実施していないが、JICA の民間連携事業(PPP: Public-Private-Partnership F/S)として「南部経済回廊貨物鉄道整備事業準備調査」を実施した。同調査は、タイ国鉄が所管する鉄道貨物システムの改良・近代化、鉄道貨物輸送事業の運営・管理を通じて、日本企業も進出するタイ南部地域の物流促進と地域経済の活性化に貢献することを期待して実施されたものである。タイ西部カンチャナブリーバンコク～アランヤプラテートの区間と、タイ南部のレムチャバンへと伸びる区間について調査を行っている。提案として南部回廊の活性化について短期から長期にわたる将来ビジョンを提示しており、安定性、定時制、スピードアップ、新たな貨物鉄道の拠点として引き込み線や新駅の新設、長期的には貨物専用線の建設や国境貨物通関施設の建設等について具体的提案をしているが、タイ側でまだ具体的な実施には至っていない<sup>56</sup>。

<sup>55</sup> JICA 事前評価表「南北高速道路建設事業(ホーチミン～ゾーザイ間)(1)」より。

<sup>56</sup> JICA ヒアリングより。

(イ) 南部回廊周辺のハードインフラ支援

日本による南部回廊周辺のハードインフラ支援案件は、表 3-1-5 のとおりシハヌークビル港の関連案件である。同港は首都プノンペンから南方約 230 キロ(道路で 5 時間)に位置するカンボジア唯一の外洋に面した国際港である。南部回廊を形成するものではないが、日本は南部回廊とシハヌークビルを結ぶ T 字形をカンボジアの成長センターとして重視し、長年にわたり支援を実施している。カンボジア政府もプレアシハヌーク州を多目的経済特別区モデルとして優先的に開発することを産業開発政策(IDP: 2015-2025)で明確に位置付けている。

表 3-1-5 南部回廊を形成するハードインフラ支援案件<sup>57</sup>

案件名		実施・締結年	スキーム	金額(億円)
<b>港</b>				
カンボジア	「港湾政策・行政システム構築プロジェクト」	2005	有償	43.13
	シハヌークビル港経済特別区開発計画	2006	有償	3.18
	シハヌークビル港多目的ターミナル整備事業	2009	有償	71.76
	シハヌークビル港新コンテナターミナル整備事業準備調査	2016	プロ形	-
	シハヌークビル港新コンテナターミナル整備事業	2017	有償	235.20

出所: JICA ナレッジサイト, 外務省 ODA データブック各年版

シハヌークビル港の物流量は現在カンボジアの輸出入量の 6 割となっており、日本は、シハヌークビル港がカンボジアの輸出入の効率化と物流量の増大のために重要な役割を持つと認識している<sup>58</sup>。1999 年にシハヌークビル港緊急リハビリ計画を実施以降、継続的な支援を行うことで、港湾施設の整備のみならず、港湾ターミナルの運営改善、航行の安全に寄与してきた。



出所: JICA(2016)カンボジア国国際物流機能強化のための情報収集・確認調査ファイナル・レポート

図 3-1-4 シハヌークビル港の位置

<sup>57</sup> シハヌークビル港関連のハードインフラ以外の支援案件のリストは、添付資料 5 を参照。

<sup>58</sup> カンボジア公共事業運輸省運輸政策アドバイザー・ヒアリングより。

2017 年、カンボジア証券取引所にプノンペン港湾公社に次ぐ第 5 番目の企業としてシハヌークビル港湾公社が上場した。民間資金 25%のうちの 54%を JICA が投資し、JICA がシハヌークビル港の整備運営及び経営に責任を持ち支援を行っている。カンボジア政府も引き続きシハヌークビル港を重要な国際港と認識しており、2017 年 8 月にはフン・セン首相が安倍首相と会談し、シハヌークビル港の新コンテナターミナル開発への円借款の借款契約(L/A)に署名した。

(ウ) 南部回廊の形成・活用を促進する支援

日本による南部回廊の形成・活用を促進する支援は表 3-1-6 のとおりである。

表 3-1-6 南部回廊の形成・活用を促進する支援案件

案件名		実施・締結年	スキーム
タイ	西部経済開発・連結性強化支援プロジェクト(経済開発アドバイザー)	2015	有償附技
カンボジア	運輸政策アドバイザー(2006, 2009, 2016~)	2006~	専門家
	プノンペン都総合交通計画プロジェクト	2012	技協
	車両登録・車検制度の行政制度改革プロジェクト	2016	技協
ベトナム	持続可能な総合運輸交通開発戦略策定調査	2007	開調
	持続可能な総合運輸交通開発戦略策定調査(VITRANSS2)	2010	開調
カンボジア	港湾管理運営能力強化プロジェクト	2007	技協
	シハヌークビル港競争力強化調査プロジェクト	2011	技協
	シハヌークビル港コンテナターミナル経営・技術向上プロジェクト	2013	技協
	道路・橋梁の維持管理能力強化プロジェクト	2015	技協
ベトナム	道路維持管理能力強化プロジェクトフェーズ 2	2011	技協
	高速道路運営維持管理体制強化プロジェクト	2011	技協
	高速道路建設事業従事者養成能力強化プロジェクト	2014	技協

注:シハヌークビル港は南部回廊を形成するものではないが、日本は南部回廊とシハヌークビルを結ぶ T 字形をカンボジアの成長センターとして重視し支援しているため対象に含む。

出所:JICA ナレッジサイト、外務省 ODA データブック各年版

(a) 政策及び計画・制度

政策及び計画・制度面の支援について、政策アドバイザー派遣とマスタープラン策定支援に分けて述べる。

政策アドバイザーに関しては、カンボジアでは運輸政策アドバイザーが 2006~2008 年、2009~2011 年、2016~2018 年(予定)と継続的に日本の国土交通省から派遣され、公共事業運輸省内で執務している。派遣の目的は、同省で交通及び物流政策策定に携わる行政官の能力強化と、関連プロジェクトの円滑な実施である。同アドバイザー派遣要請には、「派遣予定のアドバイザーは、国道 5 号線改修事業の円滑な実施、今後同省を実施機関として有償資金協力案件形成中であるプノンペンバベット高規格幹線道路整備事業、プノンペン都内軌道系公共交通事業の効果的・円滑な実施にも資する」と明確に記載されており、公共事業運輸省からの期待と信頼が読み取れる。

タイにあるダウエー特別事業体(SPV:Special Purpose Vehicle)の体制・機能・能力強化により、実現可能なダウエー開発事業のロードマップ案が策定されることを目的に、日本はタイ

からの要請を受けて「西部経済開発・連結性強化支援プロジェクト(経済開発アドバイザー)」として SPV に専門家を派遣している。なお日本政府は、ミャンマー政府及びタイ政府とともに、2015 年にダウエーSEZ 開発への協力について意図表明覚書を取り交わしているが、ダウエーSEZ を含むタニンダーリ地域の開発については、バンコクと同地域を結ぶ道路(南部回廊)整備に関する技術・資金面、3 か国間調整、ビジョンの不確定さ等の課題があり、調査を進行中である。同調査は、タニンダーリ地域住民への裨益の観点を重視する地域開発に向けた情報収集・分析を行うとともに、経済発展の中心を担うダウエーSEZ 開発及び港湾計画にかかる現状・課題を把握する。調査結果を踏まえてダウエーSEZ の需要予測を基に同地域と SEZ の開発計画を検討する。港湾計画(大水深港)については、需要予測に加え、ミャンマー国内外の交通インフラの連結性を考慮しながら物流計画検討を検討し、整備計画を策定する方針である。

マスタープラン策定支援に関しても、カンボジア、ベトナムともに南部回廊の連結性に資する実績がある。カンボジアの「プノンペン都総合計画プロジェクト」ではプノンペン都とともに、2035 年を目標年次とした「公共交通マスタープラン」の策定を 2014 年に行った<sup>59</sup>。本マスタープランの下、同都の交通渋滞緩和に資する交通信号整備、公共バス導入、都市鉄道建設などの支援が予定されている。信号システムの支援は無償資金協力により実施しており、都内 100 か所に及ぶ信号機を整備・新設(都内 64 か所の信号機を付け替え、36 か所で新設)する計画である。中央制御室のビデオでチェックし交通量に応じて信号の点滅インターバルを変える等の機能を備えている。公共バスの導入も実施されている。まず社会実験を行って 3 路線を導入し、2017 年現在で 6 路線、将来的に 10 路線化する予定である。さらにプノンペン空港とプノンペンのセントラルマーケットの間で高架鉄道整備のためのフィージビリティ調査(F/S)を開始している。

カンボジアでは経済成長とともに自動車の国内保有台数が増加傾向にあるが、車両の登録、車検制度が十分に整備されておらず、事故等の原因となっている。例えば、未登録のまま路上走行する車があるほか、登録者が車を転売や譲渡しても登録情報が更新されず事故等の解決を混乱させるケースがある。また廃車時に抹消登録手続きがとられないため政府が正確な車両保有台数を把握できていない。さらに車検は法律上義務付けられているものの検査基準や検査機器の整備、検査職員の要件が不十分であるため、検査制度が有効に機能しておらず、定期的な車検を受けずに走行する車も多く見られる状況にある。こうした状況を改善すべく「車両登録・車検制度の行政制度改革プロジェクト」(2016)が実施されている。このプロジェクトでは、1)行政による定期的な検査による安全性確保と車の性能の維持、2)政府の財源となる関係税の確実な徴収、3)登録情報等を IT システムに蓄積・更新し正確な情報を管理するという一連のサイクルを整備することを目指している。

ベトナムでは、1993 年に「ベトナム北部地域交通システム整備計画調査」を実施以降、道

<sup>59</sup> JICA は 2001 年に「カンボジア国プノンペン市都市交通計画調査」を実施し、2015 年を目標年次とした都市交通マスタープラン(2001MP)の策定を支援した。これを更新・改訂した 2035 年を目標年次として策定されたのが公共交通マスタープラン(2014MP)である。

路交通については、「運輸交通開発戦略(VITRANSS : Vietnam National Transport Development Strategy)」、「持続可能な総合運輸交通開発戦略(VITRANSS II)」、「ホーチミン市都市交通調査」、「ハノイ市都市交通計画」、「道路交通安全マスタープラン」の策定支援を行い、日本はベトナム政府の信頼を得てきた。VITRANSS は、「ベトナム国運輸交通開発戦略調査」(1999)において、2020年を目標年次とする交通セクターの長期開発戦略として策定された。同調査においては2010年を目標年次とする全国交通開発マスタープランと短期投資プログラムの策定も行われた。「持続可能な総合運輸交通開発戦略策定調査(VITRANSS II)」(2010)では、2030年までの長期的・総合的交通セクター開発戦略、2020年までの中期的交通マスタープランと短期投資プログラム、南北高速道路マスタープランの策定等を支援した。これらに基づき、南部高速道路の優先プロジェクトが実施されてきた。

このように、日本の支援で策定されたマスタープランの下、カンボジアでは交通安全や渋滞緩和に取り組み、ベトナムでは基幹インフラの開発を総合的かつ戦略的に進めている。これらの取組も南部回廊の連結性の強化に資すると言えよう。

#### (b) 人材育成

人材育成関連ではカンボジアでは「道路・橋梁の維持管理能力強化プロジェクト」により、公共事業運輸省道路維持管理局の橋梁維持管理サイクルの整備、道路・橋梁の点検能力及び補修能力の強化、維持管理サイクルの地方公共事業運輸局及び関連組織への普及等を支援している。シハヌークビル港では運営管理能力向上のための技術協力が継続されている。「港湾管理運営能力強化プロジェクト」では同港の港湾管理者による港湾運営戦略作成能力の向上、荷役システム/ターミナル運営能力の効率化を目指した。「シハヌークビル港競争力強化調査プロジェクト」ではシハヌークビル港とプノンペン港の役割の明確化、シハヌークビル港の将来ビジョン策定、競争力強化戦略・港湾整備基本戦略の策定・プログラム化に関する調査を実施した。「シハヌークビル港コンテナターミナル経営・技術向上プロジェクト」では、「港競争力強化調査プロジェクト」の提案を受け、戦略的計画策定・運営のための同港湾公社の能力強化を支援している。

ベトナムでは、「道路維持管理能力強化プロジェクトフェーズ 2」(2011)、「高速道路運営維持管理体制強化プロジェクト」(2011)、「高速道路建設事業従事者養成能力強化プロジェクト」(2014)が挙げられる。なお、道路事情が良くなった半面、車やバイクの増加等により交通事故による死亡者数が急増した。日本は道路交通安全へ向けて、「交通安全促進強化プログラム」(2002)、「道路交通安全マスタープラン策定計画」(2007)、「交通警察官研修強化プロジェクト」(2010)等の技術協力も行っている。

#### (2) アウトプット(成果)と効果の発現

日本の質の高い技術で建設・改修された国道1号線、つばさ橋は、プノンペン周辺の渋滞緩和、交通量増、渡河時間の短縮、24時間渡河可能等の効果を生み出した。国道5号線は改修・4車線化、バイパス建設が実現すれば、6号線に代わる主要幹線道路となることが予想され、カンボジアの物流ルートの絵姿を一変させ、南部回廊をより発展させることが期待される。

ベトナム南北高速道路(ホーチミン～ロンタイン～ゾーザイ間)は、国道1号線、51号線の渋滞緩和、都市間移動の時間短縮を図り、工業発展の著しいホーチミン市、ドンナイ省周辺の交通需要増にも対応するものであり、進出日本企業が多いロンドウック工業団地等にとっても、アクセス時間短縮は大きな効果をもたらした。このように、南部回廊の連結性強化によってミッシングリンクはなくなり、交通量増、走行時間の短縮が見られ、現状としては十分なハードインフラ支援がなされ、その効果は発現している、あるいは発現見込みのある状態と言える。以下に個別のハードインフラの成果及び効果について述べる。

#### (ア) つばさ橋(カンボジア)

南部回廊の連結性支援について、目に見えてわかりやすい効果は、カンボジア国道1号線につながるつばさ橋の開通であろう。南部回廊のミッシングリンクであったが2015年12月につばさ橋が開通すると、つばさ橋完工前のフェリーによる渡河時間が6～8時間(待ち時間含む)であったところ、橋完成後は5分となった。渡河時間短縮の他、フェリーでは夜中の渡河ができなかったところ橋完成により24時間橋を渡れるようになった。交通量は、2009年に5,000台/日であったところ、2016年時11,000台/日と、完工後1年で目標値(2020年で9,500台/日)を達成した<sup>60</sup>。

カンボジア進出日本企業によれば、つばさ橋開通前、メコン川を渡るフェリーが夜間動かないことは、ネアックルンに国境があるのと同等の障壁であった。当時、フェリーが使える時間を狙ってプノンペンを出発すると、カンボジア・ベトナム国境に到着するのは早くて昼時だったとのことである。進出日本企業にとってつばさ橋の効果は、フェリー待ち時間の減少にとどまらず、無駄のない計画(朝8時に国境が開く時間を狙って朝4時にプノンペンを出る等の計画)を立てられることにあるとの話であった。

またメコン川以東の住民にとっても、つばさ橋の完成により、夜間もメコン川を渡って病院に行けるようになった等の社会開発の側面からの効果も生まれている。

#### (イ) 国道1号線(カンボジア)

カンボジア国道1号線の改修により、プノンペン～ネアックルン区間の円滑な走行が実現した。第一期改修では、2橋の走行性が改善され、通行可能車両が15トンから20トンへ増加することにより、貨物輸送の効率化及び交通渋滞の緩和に貢献した。第二期改修では約43キロ区間の走行性が改善され、同区間の通過所要時間が以前の約半分に短縮されたほか、道路の冠水防止など洪水に対する流下能力の向上に寄与し、第三期、第四期以降も人及び物の流通の改善に寄与していることが確認されている。特に第三期、第四期はプノンペン都により近い、渋滞の深刻化した区間を対象としており、カンボジア日本人商工会は、「国道1号線拡張によりプノンペン周辺の渋滞が緩和されている」と評価している。

---

<sup>60</sup> JICA 実施調査による。

## (ウ) 国道5号線(カンボジア)

カンボジア国道5号線は改修中であるが、カンボジア政府及び進出日本企業から早期の改修・拡幅、バイパス建設が期待されている。現在進出日本企業の半分以上は、タイ国境(ポイペト)からプノンペンに荷物を運ぶ際、主に国道6号線を使っている。しかし、国道5号線が4車線化し、街中を通らずにすむバイパスが建設されれば、各段のスピードアップにつながり、5号線が6号線に代わる主要幹線道路となることが予想される。国道5号線の改修・拡幅・バイパス建設は、カンボジアの物流ルートの絵姿を一気に変え、南部回廊をより発展させると期待されている。また、タイのNEDAがカンボジアのタイ側国境のポイペトに貨物専用ゲート建設に関連する支援を表明しており、日本の国道5号線の改修事業との相乗効果を生み出すことが期待される。

## (エ) サイゴン東西ハイウェイ、南北高速道路(ベトナム)

サイゴン東西ハイウェイとベトナム南北高速道路(ホーチミン～ロンタイン～ゾーザイ間)の完成は、国道1号線、51号線の渋滞緩和、都市間移動の時間短縮に貢献し、工業発展の著しいホーチミン市、ドンナイ省周辺の交通需要増にも対応した。日系企業の進出が多いロンドウック工業団地等に至る国道51号線とホーチミンを結ぶ高速道路でもあることから、ホーチミン中心部とホーチミン郊外のアクセス時間が短縮され、道路の質も改善され、工業団地がホーチミンからの通勤圏となり、質の良い労働者の雇用が十分に行われるようになった。

## (オ) カイメップ・チーバイ港(ベトナム)

日本の支援でカイメップ・チーバイ港のコンテナターミナルが完成したが、ホーチミン市内の港湾機能を同港に移転するベトナム政府の決定が、政治的要因もあり当初計画どおり進んでいないこと、また複数のコンテナターミナルがあるカイメップ・チーバイ港において、日本のコンテナターミナルは海により近い位置にあり、より交通の便の良い川の上流に位置するターミナルからコンテナが埋まっていくといった状況も重なり、日本の支援によるコンテナターミナルの稼働率は上がっていない状況にあった。その後、交通運輸省が中心となりコンテナ港の新規整備を制限する方針策定や航路浚渫を着実に実施したことにより、ターミナルの稼働率は改善しており、その順調な稼働が確認されている。港の最適化利用に関して引き続き交通運輸省を中心として取組が検討されており、今後、大深水国際港湾としての機能がさらに発揮されることが期待されていることから、より長期的に効果を待つことが適切と考えられる。

## (3) 日本の支援の特徴

日本の支援の特徴として、第一に、カンボジアやベトナムの開発の上流計画である各種マスタープラン策定を長年にわたり支援してきたことが挙げられる。ベトナムでは1999年以降、「運輸交通開発戦略(VITRANSS)」、「持続可能な総合運輸交通開発戦略(VITRANSS II)」、「ホーチミン市都市交通調査」等の策定を通じ、2020年、2030年までの長期・中期・短期に分けたマスタープランと短期投資プログラムを策定し、これらのマスタープランの下、ベトナムの基幹インフラ開発が総合的かつ戦略的に進められている。カンボジアでは「物流マスタープラン」を策定中であり、またプノンペン都とともに策定した「公共交通マスタープラン」の下、信号

システムや公共バス導入等の交通安全、渋滞緩和に取り組んでいる。

第二に、カンボジアで見られるように、10 年間あまり継続して運輸政策アドバイザーが公共事業運輸省に派遣され、同省で執務し、マスタープラン策定支援等を通して同省行政官や高官の政策策定能力向上を図り、実施中案件の円滑化や新規案件実施に向けた協議やアドバイスをを行い、同時に同省と良好な信頼関係を築いていることも、他ドナーにない特徴であり、相手国との信頼関係に基づく支援であると言える。

#### (4) 課題

南部回廊の連結性強化にあたりミッシングリンクはなくなり、交通量増、走行時間の短縮が見られ、現状としては十分なハードインフラ支援がなされその効果は発現している、あるいは発現見込みのある状態と言える。しかし各国国境では、物流量の増加に対応しきれず、渋滞が激しくなっている等の課題が残る。具体的には以下が挙げられる。

##### (ア) タイ・カンボジア、カンボジア・ベトナム国境の渋滞

アランヤプラテート・ポイペト間、バベット・モクバイ間国境付近では、入国審査、貨物検査を待つ貨物車両等の渋滞が激しくなっている。タイ・カンボジア国境のポイペトでは、両国の協力により、ポイペトの貨物専用国境ゲート建設や周辺施設整備が検討されているが、支援の実施にはまだ至っていない。バベット・モクバイ間国境付近についても、日本企業からバイパス建設、貨物ゲートの分離等の要望があることから、ハード面での支援としては、物流と旅客用のゲートの分離、道路拡幅、ドライポートの増設等について、カンボジア・ベトナム間の調整を日本が促進することが考えられる。

##### (イ) プノンペン・バベット高規格幹線道路建設計画の停滞

カンボジア国道 1 号線の改修による効果は大きいですが、プノンペン都中心部区間以外は片側 1 車線であり今後交通量増が見込まれることから、高速道路建設が望まれる。しかし「プノンペン・バベット高規格幹線道路整備事業準備調査」実施後、現在計画の協議・交渉中である。

##### (ウ) シハヌークビル港の拡張・整備、運営改善

日本は長年にわたりシハヌークビル港の支援を実施し SEZ も作ったが、中国はより大きなシハヌークビル SEZ を建設し、中国の工場が同地域に数多く進出しシハヌークビル港を活用している。中国は今後もシハヌークビル付近のエリアに注目していくとみられる。その背景には、農産物輸出入、食糧安全保障、鉱山・森林等からの産出物をマーケットに出すこと、海側から中国への輸送ルートの確保といった発想があると考えられる。実際に、中国は国道 4 号線(シハヌークビルとプノンペンを結ぶ幹線道路)の改修を手掛け、4 号線に沿った高速道路の支援を中国が実施することも決まっている。

日本はシハヌークビル港をカンボジアの輸出入の効率化と物流量の増大のために重要な役割を持つと認識し支援している。実施中のシハヌークビル港コンテナターミナル拡張の完成は 2023 年を予定しているが、一方で中国はスタンプのコンテナターミナル整備に強い関心を持っており、日本によるシハヌークビル港の大規模コンテナターミナル整備が遅れれば、ス

タンハブのコンテナターミナルの価値を高くみて、整備を進める可能性がある。シハヌークビル港に投入してきた日本の ODA 資金の有効活用を図る上では、同港のコンテナターミナル拡張、運営改善を早く進め同港活用の物流ルートの利便性、経済性を高めることが課題である。



出所: 岡山県カンボジアビジネスサポートデスクレポート  
([http://www.pref.okayama.jp/uploaded/life/330052\\_1523274\\_misc.pdf](http://www.pref.okayama.jp/uploaded/life/330052_1523274_misc.pdf))。

図 3-1-5 シハヌークビル港経済特区(日本の支援)とシハヌークビル経済特区(中国の支援)

(エ) バンコクからミャンマーへの南部回廊の連結性強化

日本政府は、ミャンマー政府及びタイ政府と、ダウエーSEZ 開発への協力について意図表明覚書を取り交わしているが、ダウエーSEZ を含むタニンダーリ地域開発については、バンコクと同地域を結ぶ道路(南部回廊)整備に関する技術・資金面、3 か国間調整、ビジョンの不確定さ等の課題が多くある。現在、JICA によって調査を実施中であり、その結果を踏まえた慎重な検討が必要である。

### 3-2 ソフトインフラと人材育成

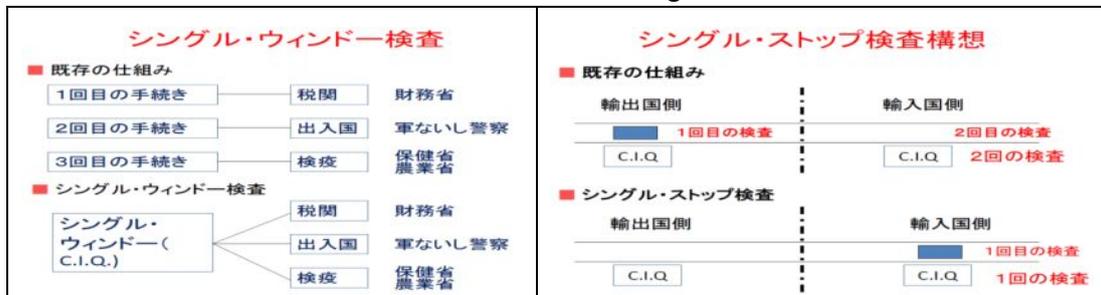
#### 3-2-1 輸送の円滑化

##### (1) 日本の支援実績 (インプット)

メコン地域の輸送の円滑化に関しては、「越境」と「物流」がキーワードになると考えられる。どちらにしても、日本の ODA による直接的な支援は少ない。

「越境」については、前述したように GMS においては 1990 年代後半から、地域内での自由な交通の重要性が認識され、2000 年初頭から「越境交通協定(CBTA)」が進められてきた。現在、CBTA は部分的ではあるが、タイ、ラオス、ベトナムの 3 か国を中心に車両の相互乗り入れや、国境における貨物の通過を円滑化するためのシングル・ストップ・ウィンドウ(SSW:

Single Stop Window)化が徐々に開始されている。ASEAN の MPAC における連結性の強化においても、越境を前提とした円滑な交通手段を物理的・制度的に整備することが必要となる。ASEAN では、交通円滑化協定の 1 つである「通過貨物円滑化に関する枠組み協定」(AFAFGIT: ASEAN Framework Agreement On The Facilitation Of Goods In Transit)等を通じて、アセアン・シングル・ウィンドウ(ASW: ASEAN Single Window)を目指している。



出所: 石田正美「メコン地域: 道路インフラの経済効果」JETRO アジア経済研究所

図 3-2-1 シングル・ウィンドウとシングル・ストップのイメージ図

ASEAN においてもメコンの枠組みにおいても、全加盟国によって協定書の締結が完了するまでには長い時間がかかっている。CBTA については、全加盟国が付属文書まで批准を完了したのは 2015 年であり 15 年以上を要した。協定調印は整ったものの、実際には、国境を接する二国間での国内法が整った上で、二国間あるいは三国間協定を別途締結する必要がありこれに長い調整時間がかかる。さらに、協定の内容を実行に移すためには、例えば SSW の事務所を何処に設置するか、費用はどうするかという実務的な交渉が必要となる。メコン地域で最初に共同検査場(CCA: Common Control Area)が合意されたのは 2005 年であり、東西回廊沿いのベトナム(ラオバオ)とラオス(デンサワン)間であったが、運用が開始されたのは 2015 年である。本評価の現地調査において、タイ(ムクダハン)・ラオス(サワナケート)国境の CCA の進捗をタイ税関で確認したところ、国境から 8 キロラオス側に入った地点に設置されたが、具体的な実施体制・方法についてはまだ二国間で協議中とのことであり、本格実施の見通しは立っていない。タイ・カンボジア間の CCA に関する進捗は確認できなかった<sup>61</sup>。

**BOX3-2-1 メコン越境交通協定(CBTA)の概要と進捗**

GMS では少なくとも二国間にまたがるプロジェクトが対象であることから、越境交通インフラ(CBTI: Cross Border Transport Infrastructure)に焦点が当てられてきた。2003 年のミャンマーの署名をもって全 6 か国の合意が形成されたが、全ての付属文書の批准が完了したのは 2015 年であった。

CBTA は 1999 年 11 月に署名された条文を基に構成されており、現在の状況とはそぐわない内容が出てきている。このため、「CBTA2.0」と呼ばれる全面的な改定作業がオーストラリア国際開発庁(AusAID)の支援で進められている。改定版の実施目標は 2019 年であるが、早期実現を望む企業の要望に応える形で、CBTA のアーリーハーベスト措置の導入が 2016 年 12 月に決定した。(ミャンマーだけは 2019 年からこの措置に参加する予定)。車両及びコンテナの他国への一次的輸入(一時的進入)に関する状況のみを簡素化したものである。「大メコン圏越境交通円滑化協定のアーリーハーベスト措置の実施にかかる覚書」によると、車両の一次的進入措置については、各国 500 台を上限に、「一時許可書類(Temporary Admission Document)」を携行することで相互通行が可能となる。一次的輸入という形式で車

<sup>61</sup> CCA について、タイ側では運輸省が管轄しているとのことであった。

両進入を認めているため、進入先の国には 30 日を超えて滞在することはできない。また、一時的に輸入する車両及びコンテナについて、輸入関税の支払いや税関へのデポジット、輸入禁止・制限措置を課さないことも明記されている。越境交通協定の内容は、次の 6 つに整理することができる。

#### 1. 越境手続きの簡素化に関する規定

国境での手続きの簡素化は、「シングル・ウィンドウ」と「シングル・ストップ」の 2 つで構成されている。「シングル・ウィンドウ」は、諸手続きの「窓口一元化」である。ヒトの移動に関しては、旅券や査証、運転免許証、通関、保健、検疫など、モノに関しては通関、品質検査、植物衛生などの検査・取締り、車輛に関しては母国での登録、車両保険への加入などの手続きがあり、税関や警察、出入管理局、商業・農業・保健などの各省庁などによって行われている。

「シングル・ストップ」は、越境する場合、出る国と入る国とで 2 回にわたって行われる検査を 1 回にする仕組みである。国境を分かつ 2 か国の関連政府機関は検査を共同でかつ同時に行わなければならない。越境手続きを簡素化するための方策としては、国境での手続きを予め準備できるよう、受け入れ国の国境事務所に事前に情報を伝達する義務、電子化導入に際しての互換性のための調整などが規定されている。

2. ヒトとモノの移動に関する規定、3. 越境輸送業務に関する規定、4. 車両の相互乗り入れに関する規定  
5. 道路インフラや付属施設・標識・表示などの主としてハード面に関する規定、6. 総則(域内の協力組織体制、法制度面の規定を含む)

出所: JETRO, 通商弘報(2017年09月26日), 「メコン圏越境交通、新措置の準備進むー越境交通協定の全面改定待たずに実施へー(2017), 石田正美編『メコン地域開発研究ー動き出す国境経済圏』調査研究報告書 アジア経済研究所 2008年。

他方、「物流」は、現在の日本においては企業の経営戦略において欠かすことができないものとなっているが、運輸・交通に比べるとまだ新しい概念である。日本の国土交通省においても局レベルに物流局は置かれておらず、総合政策局内に物流政策課、国際物流課が配置されている。本評価の現地調査において、カンボジアの公共事業運輸省を訪問した際、計画政策総局長から、「物流(logistics)」はカンボジアにとって新しい概念である、という発言を得た。公共事業運輸省の中に物流を担当する部局として物流総局(General Department of Logistics)が出来たのは 2016 年 10 月である。さらに、関連する法規制が十分に整っていないという状況がある。例えばカンボジアでは倉庫業に関連する法律はまだないということであった<sup>62</sup>。カンボジアの倉庫の多くはドライポートと呼ばれ、通関手続きを行う機能が付随している。ドライポートのライセンスは税関を管轄する経済財務省が所管しているが、ライセンスを所持している業者は少数の企業に限定され参入は困難である。日系企業を含む外国企業の参入は規制されている。

このように越境を前提とする輸送の円滑化には困難が伴う。これに対して日本は、これまでの途上国への支援経験を踏まえて、地域発展にとっての越境交通・輸送の必要性を整理し、どのような支援が効果的であるか、日本が実施すべき支援はどのようなものかについて、ODAを通じて調査・研究を行ってきた<sup>63</sup>。さらに、支援国の運輸省・公共事業省・税関・経済通商省な

<sup>62</sup> 同、公共事業運輸省計画政策総局長からのヒアリングによる。

<sup>63</sup> JICA による「クロスボーダー交通インフラ対応可能性プロジェクト研究(2005~2010)」などがある。案件リストは添付資料 5 参照。

どの関連部局へ長期専門家をアドバイザーとして派遣することで、支援国の関連政策・戦略作り、実施計画の策定、関連する技術協力・人材育成を行ってきた。

(2) アウトプット(成果)と効果の発現

上述の支援を通じて、対象国での関連政策、戦略、実施計画等が策定・実施され、それらを通じた政府・行政機関及び関連機関の能力向上が成果として挙げられる。ミャンマーにおいては、日本が作成支援した計画が、2015年に「ミャンマー全国運輸マスタープラン」としてミャンマー政府内で正式な計画として承認されるという成果が発現している。カンボジアで現在実施中である「カンボジア国物流システム改善に係る情報収集・確認調査」は、物流マスタープランの策定支援が目的であり、日本の支援を通じてカンボジア政府の物流マスタープランが策定されれば、大きな成果となる。さらに、運輸マスタープランや物流マスタープランの策定支援を行ったことで、次期ハードインフラ整備計画の概要を把握して、日本政府が推進する「質の高いインフラ輸出」につなげる機会を増やすという副次的効果を得られる可能性がある。

**BOX 3-2-2 カンボジア国物流システム改善に係る情報収集・確認調査の概要**

目的:カンボジア政府が予定している、①物流システムマスタープランの策定、②物流システム改善施策の実施、の早期実現を目的として以下を実施。

- 1) 物流システム改善の戦略的ビジョンを定める。
- 2) 短期優先施策リスト(=短期計画)を確認する。
- 3) 物流システムマスタープラン(=中長期計画)策定の調査方針案を作成する。

本調査のカウンターパートは、カンボジア公共事業運輸省の物流総局であり、物流システムマスタープランの策定は、カンボジア政府が2017年6月に設置を予定している、国家ロジスティクス協議会(NLC: National Logistics Council)と国家ロジスティクス運営委員会(NLSC: National Logistics Committee)によって策定される予定である。NLCとNLSCの構成員は以下が予定されている。NLCの議長は首相が務めることになっており、カンボジア政府の意気込みが感じられる。

組織	構成員
NLC	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 【議長】 首相、【事務局】 MPWT、【開催頻度】 年1回</li> <li>● 【メンバー】 MPWT 大臣、経済財政省大臣、商業省大臣、カンボジア開発評議会事務局長</li> </ul>
NLSC	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 【議長】 MPWT 大臣、【事務局】 MPWT 物流総局 (GDL)、【開催頻度】 4 半期毎</li> <li>● 【メンバー】 経済財政省、商業省、内務省、農業水産森林省、環境省、工業省、外務省、土地都市建設省、地方開発省、計画省、郵政通信省、保健省、カンボジア開発評議会、民間航空庁、中央銀行、関税消費税総局、CAMCONTROL、シハヌークビル港湾公社、プノンベン港湾公社、トラック協会、フォーワーダー協会、商工会、SEZ 協会、大学他</li> </ul>

注: MPWT: Ministry of Public Works and Transports(公共事業省), GDL: General Department of Logistics(物流総局), CAMCOMTROL: Cambodia Import-Export Inspection and Fraud Repression Directorate General(カムコントロール)  
出所: JICA ナレッジサイトより評価チーム作成出所: JICA ナレッジサイトより評価チーム作成

輸送の円滑化の効果と貿易の円滑化による効果を分離することは難しいため、他の効果については、次節3-2-2貿易の円滑化で述べる。

(3) 日本の支援の特徴

日本の ODA による支援は限定されてはいるが、メコン各国の輸送・物流の政策作りという上流部門に対する支援が多いのが特徴と言える。このような支援が可能であるのは、メコン各国から日本の高い技術が信頼され、かつ上流部門と一緒に策定するという信頼関係があるからこそであろう。

また、経済産業省や国土交通省、JETRO によって連結性に関連する調査<sup>64</sup>が行われているが、それらは ODA 事業としてではなく、各省・機構の予算によって行われている。調査結果に基づき ODA による支援が行われた場合は最終的にメコン諸国に裨益するが、メコン地域の経済成長を通じて日本の民間企業が裨益することにも重点が置かれている。

ODA を通じた協力は限られるが、この理由として、1)「越境」は複数国を対象とする支援になることが多く、関係国との調整が必要であり、成果の発現までに時間がかかること、2)「物流」という概念の新しさ、3)「物流」が内包する多様性、4)「物流」の担い手の多くは民間企業であること、等が挙げられる。4) については、日本においても、政府・行政の役割は、輸送・ロジスティクスが円滑に行われるためのルール作り・適切な執行の維持・管理であり、実際の輸送・ロジスティクスを行うのは民間業者である。この点からは、政府・行政と民間企業との良好な関係の構築は重要であり、日本国内での経験を伝えることも有用と考えられる。

#### (4) 課題

輸送の円滑化に関する課題として、本評価を通じて得られた情報は主にカンボジアに関するものであり、以下のようにまとめられる。

##### (ア) 越境交通の円滑化

越境交通の円滑化は、地域経済としての国際競争力強化のため1990年代から進められ、ASEAN経済統合の目標としてもASWが掲げられている。しかしながら南部回廊でのCCAの進捗は確認されていない。前述したように、メコン地域で最初にCCAが合意された東西回廊のベトナム・ラオス間では、本格実施までに10年がかかった。南部回廊においてもかなりの時間がかかると予想される。

車両の相互乗り入れについては、2016年12月に決定したCBTAのアーリーハーベスト措置を踏まえ、各国500台を上限に一時許可書類を携行することで相互通行が可能になることが決まったものの、実行には至っていない。日系物流業者からのヒアリングによると、CBTAの措置を踏まえて10数台の申請をしているが、まだ許可が降りないということであった。車両の相互乗り入れについては、車線の違いによる車両のハンドル位置の違いや、ドライバー・ライセンスの違い、道路交通法等関連法規の違いなど、実行においても留意が必要な点が多い。

##### (イ) 輸送の質向上のための関連法・制度の整備と関連諸機関の連携

カンボジアでは「物流(ロジスティクス)」という概念がまだ十分に浸透しておらず、倉庫業に関する法規制が整っていない。また、SEZ入居企業を含む輸出入業者は、通関業務を行うドライポートに荷物を直送するよう定められているため、荷物の混載を自由に行うのが困難であ

<sup>64</sup> 経済産業省「平成 25 年度新興国での新中間層獲得による日本再生事業 南部経済回廊に関する課題検討調査報告書」平成 26 年 3 月((株)日本総合研究所委託)、同省「平成 26 年海外開発計画調査等事業進出拠点整備・海外インフラ市場獲得事業 メコン地域でのインフラ・コネクティビティ調査事業報告書」平成 27 年 2 月(新日本有限責任監査法人)、等。国土交通省・国土交通政策研究所 国土交通政策研究第 115 号「ASEAN の物流に関する調査研究」2014 年 7 月、「タイ～ミャンマー南部における越境物流システムに係る実証実験による調査報告書」平成 28 年 3 月(山久(株)委託)、同省「メコン地域における共同集荷・共同輸送システム形成・促進に係る実証事業による調査報告書」平成 28 年 3 月、等。

る。混載は、片荷問題や物流コストの削減に貢献するものであるが、このような取り決めがあるため十分に行われていない状況である。輸送の質には、貨物を目的地まで、安全に、時間どおりに届けるという要素が含まれる。製造業の国際サプライチェーンで求められる物流サービスの質は高度化していくと考えられる。期待される質が確保されないのであれば、カンボジアの産業高度化における課題となる可能性がある。また、物流サービスは、複数の部門の連携が不可欠である。関連諸制度を整備するためには、公共事業省(運輸・物流部門)と関税総局(財務・関税部門)の他に、倉庫業であれば消防署関連の機関、外国事業者の規制については外国直接投資法を所管する商務省の協議と合意が必要となる。

#### (ウ) 関連諸機関の能力開発

輸送の質の向上のためには、物の輸送を経営戦略上の物流という概念で捉え、輸送の質の向上がカンボジアの国際競争力の強化につながると理解することが重要である。その上で、近代的な物流システムを学び、政府は公的制度を整え、民間業者は質の高い物流サービスを提供していくことが期待される。実務レベルでは、安全運転のための車両の整備や交通法の理解を目的とするトラック運転手の教育ニーズがある。

### 3-2-2 貿易の円滑化

#### (1) 日本の支援実績(インプット)

貿易の円滑化に関する支援の主なものは税関・通関であり、日本の財務省関税局から JICA 専門家という形でメコン 5 か国の税関に支援が行われている。この他には、国際標準化や基準認証制度の整備、WTO の加盟支援、知的財産権保護、投資制度整備、経済関連法案の整備などが行われている。現在、タイ、カンボジア、ベトナム、ミャンマーの税関には、日本の関税局から JICA 専門家が税関行政アドバイザーとして派遣されている。同時に関連する技術協力プロジェクトも長期にわたって行われている。さらに、ベトナムとミャンマーには、日本の無償資金協力による、通関電子システムが導入され関連する技術協力プロジェクトが実施されている。日本の関税局による日本研修も行われている(案件リストは添付資料5 参照)。

表 3-2-1 輸送・貿易の円滑化に関する主な枠組

	タイ	カンボジア	ベトナム	ミャンマー
<b>WTO 加盟</b>	1995 年 1 月	2004 年 10 月	2007 年 1 月	1995 年 1 月
WTO 貿易円滑化協定 批准	2015 年 10 月	2016 年 2 月	2015 年 11 月	2015 年 12 月
	2017 年 2 月発効			
<b>世界税関機構</b> (WCO: World Customs Organization) 加盟	1972 年 2 月	2001 年 4 月	1993 年 7 月	1991 年 3 月
<b>ASEAN 加盟</b>	1967 年 8 月	1999 年 4 月	1995 年 7 月	1997 年 7 月
ASEAN 関税協定	締結済			
物品輸送の円滑化	取り組み中			
アセアン・シングル・ウ インドウ	取り組み中			
<b>GMS CBTA</b>	2016 年 3 月タイが全付属書、議定書を批准し、GMS 全加盟国が批准となった			

出所: WTO, WCO, ASEAN, GMS の各資料から評価チーム作成

ODA によるものではないが、JETRO や現地日本人商工会が仲介役となり、現地政府と進出日系企業等の協議の場が設けられている。ASEAN 全体としては、ブルネイを除く ASEAN9 か国の日本人商工会で構成される ASEAN 日本人商工会議所連合会 (FJCCIA: Federation of Japanese Chamber of Commerce and Industry in ASEAN) がある。FJCCIA は、2008 年以降ほぼ毎年1回のペースで、ASEAN 事務総長と対話を行い、各国の日系進出企業がビジネスで直面する具体的な課題と改善要望を取りまとめ、「在 ASEAN 日系企業からの要望書」として ASEAN 事務局に提出している。2015 年までは、AEC 発足に向けた工程表である AEC ブループリントの主要統合措置に沿って取りまとめが行われ、2016 年には、今後の残された課題として、2016 年-2018 年を対象に 12 項目の要望が提出された。

カンボジアでは、大使館を主導とする官民合同会議の他に、日本人商工会 (JBAC: Japanese Business Association of Cambodia) の参加を含むカンボジア商工会とカンボジア税関の協議の場があり、さらに日本人商工会とカンボジア税関の 2 者の対話会が開かれ、要望書の提出が行われている。2 者協議の場には日本の関税局から JICA 専門家としてカンボジア税関に派遣されている政策アドバイザーが参加し、カンボジア税関と JBAC の橋渡し役を務めている。政策アドバイザーは、カンボジアに進出している日系企業に税関手続き等に関する個別指導も行っている。このように、日本の ODA 支援と日本の ODA 以外の官民による協力が連携している事例が見られる。

表 3-2-2 カンボジアにおける輸送・貿易の円滑化に向けた協議の枠組み

枠組み	カンボジア側参加者	日本側参加者
1. 官民合同会議	カンボジア政府機関 (税関を含む)	大使館, JBAC, JICA, JETRO, 国際協力銀行 (JBIC: Japan Bank for International Cooperation)
2. CPPM: Customs - Private Sector Partnership Mechanism <sup>65</sup>	カンボジア税関 カンボジア商工会	JBAC
3. カンボジア税関と JBAC の対話会	カンボジア税関	JBAC, 関税局専門家 (JICA 長期専門家)

出所: 現地調査のカンボジア税関ヒアリングの情報から評価チーム作成

## (2) アウトプット(成果)と効果の発現

輸送及び貿易の円滑化に関する支援を通じて、通関の改善が見られる。通関業務は、日本の関税局と JICA による長年の技術協力の効果が発現している。通関の近代化という点からはまだ改善の余地はあるが、確実に進展していると判断できる。国境税関のヒアリングでは、導入されている電子システムの運用は問題なく行われており、通関時間が短縮されているとのことであった。ただしカンボジアについては、電子決算に関する法が未整備のため、電子通関システムの効果が十分に発揮できていない。電子システムの導入に、手続きルール自体の簡素化や効率化が伴うことによって、電子システムの効果が今後さらに高まると期待される。

日本の関税局による日本研修の成果は、タイ税関より、税関職員の能力強化に大きく貢献しているとの評価を得られた。タイ税関では、習得した知識や日本の経験をタイ税関の能力開

<sup>65</sup> <http://www.customs.gov.kh/trade-facilitation/customs-private-sector-partnership-mechanism-cppm/>より CPPM 会合資料の PDF を入手可能。

発機関であるカスタム・アカデミーの指導員を中心に情報共有している。カスタム・アカデミーでは専従の指導員がいないことが継続的な職員研修が実施できない大きな要因となっている。研修のコンテンツ開発も行われておらず、標準的な研修カリキュラムの開発はタイ税関にとって大きな課題である。日本税関には標準的な研修カリキュラム、充実した教材(本)があり、これがタイ税関との大きな違いの一つである。現在進行中の原産地規則プロジェクトは2018年6月に終了する。その成果を踏まえてデータベースを改善する予定であり、その後のフォローアップ・プロジェクトが検討されている<sup>66</sup>。本評価で訪問したタイ、カンボジア、ベトナムの国境税関の現況は表3-2-3のとおりである。

表 3-2-3 タイ、カンボジア、ベトナム 3 か国の国境税関の状況

国	税関	電子通関導入状況	現況
タイ	タイ税関は電子通関システムを導入(2007)、全税関で導入済		・関税法の改訂に伴いトランジット荷物はタイ国内を通過できなくなるが、二国間協定があれば通過可能。カンボジアとの協定は、2017年10月11日に締結された模様。 ・税関職員が脱税を摘発した場合に恩恵を受ける「報奨金制度」は、外圧によって多少改善されるも継続している。
	アランヤプラテート職員 70 名 業務時間: 6:00-22:00	アランヤプラテート税関は、電子通関システムを導入済	・通関待ちのトラックが渋滞している。貨物量は増加している。 ・カンボジアの貨物専用ゲートに通じるアクセス道路を建設済み。カンボジア側の開通を待つ。 ・カンボジアとの one-stop-service は事務所の場所は決めたが(カンボジア側)、二国間の協定が未締結で実行されていない。
カンボジア	カンボジア税関は ASYCUDA <sup>67</sup> を導入(2010)		・電子決済システムに関する法が未整備のため署名のある原本を地方税関で要求される。 ・税関の他に商業省によるカムコントロールがある。
	ポイベト職員 53 名 業務時間: 7:00-11:00 14:00-17:00	ポイベト税関とパベット税関は ASYCUDA を導入済。 ただし、カンボジアでは、電子決済に関する法整備が遅れているため、通関書類の原本を国境税関で提出する必要がある。	・貨物専用ゲートが建設中。アクセス道路の一部は中国が支援、その他の施設はタイの NEDA が支援を行う予定。 ・タイからの取扱量は増加している。 ・税関事務所は良く整理されている様子。通関の状況がスクリーンで見られるようになっている。 ・貨物量は増加している。 ・農産品の通関は行っていない。ポイベトが立地するバンテアイ・ミンチイ(Banteay Meanchey)州から輸出される農産物はポイベトの南約 40 キロに位置する Malay 税関と北約 100 キロに位置する Boeung Trakuon 税関が使用されており、他に同州の南側、パイルン(Pailin)州を通って出るルートもある。
	パベット職員 39 名 業務時間: 6:00-22:00		・貨物検査待ちのトラックが渋滞している。貨物量は増加している。 ・貨物検査機(スキャン)が 1 台しかなく、毎日 100 個の貨物検査を少人数の税関職員でこなしている <sup>68</sup> 。 ・貨物検査の際、公式な検査料に加えて非公式な手数料を要求される(周辺 SEZ 入居企業からのヒアリング)
ベトナム	モクバイ業務時間 6:00-22:00	VNACCS <sup>69</sup> を導入(2014)、全税関に導入済	・カンボジアとのシングル・ストップに関する覚書は 2009 年に締結済み。ベトナム側の共同検査場の場所は決めたが、まだシングル・ストップは実行されていない。 ・モクバイの入国でチップを払う習慣がある。 ・貨物量の増加により通関可能時間を 12 時間から 16 時間に増加したがキャパシティを超えている。

出所: 本評価現地調査より評価チーム作成

<sup>66</sup> タイ税関とタイ税関に派遣されている JICA 長期専門家(関税局からの派遣)のヒアリングによる。

<sup>67</sup> Automated System for Customs Data. 国連による電子通関システム。

<sup>68</sup> パベット税関の 1 日の貨物量は、平均約 250 個。この内、検査対象となる貨物は約 65%、個数にして平均約 160 個である(残りの約 35%は SEZ 用貨物のため検査は免除されている)。このため、少なくとも 1 日 100 個は検査機を使った検査が必要である。1 個の検査に平均 5-10 分を要することから、1 日の開所時間(16 時間)では賅いきれない貨物量となっている(パベット税関からの情報による)。

<sup>69</sup> ベトナム輸出入・港湾関連情報処理システム(Viet Nam Automated Cargo Clearance System)。

### (3) 日本の支援の特徴

メコン5か国には、日本の関税局の職員が JICA 長期専門家として 2000 年初めから現在まで継続的に派遣されている。長期専門家は、税関の特定分野の技術協力プロジェクトの担当者又は全般的な政策アドバイザーという立場での派遣であるため、関税に関する政策策定やシステム改善を通じた関税の近代化について直接的な支援が可能である。関税局が実施している日本での研修は、各国の課題に基づいた研修であり、JICA 長期専門家や JICA の技術協力が並行して実施されることで、継続した支援が可能となっている。現地調査でのインタビューによると、同じような立場で長期にわたって支援対象国に専門家が赴任するような協力は、他のドナー国・機関にはないとのことであった。

このような支援を日本ができる理由として、タイ税関からは、1) 日本とメコン各国が長い間良好な関係にあり、文化的にも深いつながりがある。この点、例えばヨーロッパの国とは文化の違いがありコミュニケーションの取り方が異なる、2) 経済面では日本はタイに 50 年以上にもわたり投資を行っており、税関同士も長い関係があること、3) 日本とは政府関係だけではなく、民間セクターと密接な関係にあり、多くの日系企業がタイに進出してビジネス文化・環境についても日本の影響を受けていること、4) 日本は国際標準を備えたベスト・プラクティスを持ち、タイ税関が取り入れるべきものを多く持っている、といった点が挙げられた。

### (4) 課題

通関手続きの迅速化、効率化は、民間企業のビジネス環境の改善、政府の歳入の確保という官民双方にメリットがあり、貿易の推進、投資環境の改善、経済発展にも効果があると考えられる。電子通関システムが導入されると、通関手続きが標準化され、透明性が増すため、税関職員の裁量が少なくなり、いわゆる非公式手数料の要求なども少なくなると期待される。更なる課題としては、以下が挙げられる。

- ・カンボジアとベトナム国境周辺の混雑問題の解消(ベトナムとカンボジア側で双方が言い分を主張):通関に必要な書類をそろえているにもかかわらず道路混雑のため前に進むことができないなど、オペレーション上の問題も多い。道路の両サイドにある緩衝地帯を活用し、車線を広げるなど、1つ1つの課題に向けた提言を行っていくことが重要。
- ・カンボジアとタイ国境周辺の混雑問題の解消:トラック専用ゲートまでの迂回路がタイ側は既に完成しているが、カンボジア側が未完成であり、ゲート周辺の施設建設も行われていない。通関待ちの混雑は、タイ・カンボジア双方で発生しており、早期解消が期待される。
- ・通関や輸送での不透明な費用徴収の改善
- ・二国間協定ライセンス取得企業の登録トラックの円滑・安心な越境(物流コストの削減)
- ・カンボジアの電子決裁システムの導入(原本書類が国境税関でいまだ必要とされている)

前述したように、カンボジアでは、公共事業運輸省物流総局が事務局となり、副首相が主宰する、物流マスタープランの策定・実施を担う NLC が立ち上げられ、ソフトインフラの改善を含めた物流全般にまたがる課題解決が期待される。物流総局には複数にまたがる省庁からスタッフが集められ、副大臣スン・チャントール氏が以前に大臣を務めた商業省からも貿易振興業務に精通したスタッフが派遣されているという。現在進行中の JICA 調査では、短期で結果が

出る「ショートアクションプラン」(ローハンギングフルーツプロジェクト)の取りまとめが進められている。

タイの通関制度は、CLMV より一歩進んでいることは確かである。連結性の視点から、メコン地域で技術協力を効率的に行うためには、一方的な支援ではなくタイを協力パートナーとしてメコン地域を支援していくような形が効率的であろうとのコメントが得られた<sup>70</sup>。

### 3-3 産業人材育成と地域開発

#### 3-3-1 産業人材育成

##### (1) 日本の支援実績(インプット)

日本政府は、タイ、ベトナム、カンボジアの産業政策とそれに伴う産業人材の課題に対応するため、2015年11月のASEAN首脳会議において、「産業人材育成協カイニシアティブ」<sup>71</sup>を発表し、今後3年間(2015年度~2017年度)で4万人の産業人材育成を行うことを取り決め、オールジャパンできめ細かい支援を実施することを表明した。日メコン支援表明後の産業人材育成に関する日本の支援を、産業人材育成協カイニシアティブの枠組みに沿ってまとめたものが表3-3-1である。産業人材育成協カイニシアティブでは、表3-3-1に色付けした4つの分野(①熟練技術者・技能労働者、②エンジニア人材、③研究開発人材、④ミドル・マネージメント人材)が支援メニューとして挙げられている。メコン地域においては、4つの支援メニューに加えて、特にカンボジアに対しては、⑤理数科を中心とする基礎教育の拡充として、「理科教育改善計画プロジェクト(2008~2012)技プロ」や教員養成プロジェクト等が実施されている。また、⑥産業政策の策定を担う行政官の育成は、タイ、ベトナム、カンボジアの3か国で行われている。人材育成奨学計画(JDS:Project for Human Resource Development Scholarship)は、市場経済移行国を対象として2000年に始まった留学事業であり、ベトナム、カンボジア等から優秀な若手行政官を日本の大学院(修士及び博士レベル)に留学してもらい、帰国後政策決定に携わる人材になってもらうことと知日派・親日派の育成が目的とされている。日本人材開発センタープロジェクトも、市場移行経済を支援するために始まったプロジェクトであり、市場経済に適合するビジネス経営・管理を理解した経営層及び中間管理職の育成が期待されていた。また、経済産業省主導で、2つの人材育成プログラムが2016年から実施されている。ASEAN諸国に進出している日系企業と連携したプログラムであり、進出日系企業の現地でのニーズに沿った研修内容がオーダーメイドで行われている。

---

<sup>70</sup> タイ税関に派遣されている専門家からのインタビューによる。

<sup>71</sup> 外務省 HP より抜粋(<http://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000112832.pdf>)

表 3-3-1 産業人材育成に関する日本の支援

支援対象分野	国名	案件名	開始年/期間	スキーム	金額(億円)
1. 初等・中等教育 「産業人材のための理数科を中心とする基礎教育」	カンボジア	ブンベン市小学校建設計画	2004年6月	無償	5.09
		第二次ブンベン市小学校建設計画	2005年8月	無償	5.10
		第三次ブンベン市小学校建設計画	2009年6月	無償	5.24
		高校理数教科書策定支援プロジェクト	2005～2007	技協	-
		教育計画アドバイザー(理数科教育改善プログラム)	2006～2010	専門家	-
		理科教育改善計画プロジェクト	2008～2012	技協	-
		教育計画アドバイザー(プログラム構成外)	2011～2013	専門家	-
		前期中等理数科教育のための教師用指導書開発プロジェクト	2013～2016	技協	-
		ブンベン前期中等教育施設拡張計画	2014年7月	無償	8.51
		教員養成大学建設計画準備調査	2016年12月	調査	-
		教員養成大学設立のための基礎構築プロジェクト	2017～2022	技協	-
教員養成大学建設計画	2017～	無償	31.7		
2. 技術教育・訓練 「熟練技術者・技能労働者」	ベトナム	現職教員研修改善計画プロジェクト	2004～2007	技プロ	-
	ベトナム	産業人材育成プログラム準備調査	2011～2012	プロ形	-
	カンボジア	産業界のニーズに応えるための職業訓練の質向上プロジェクト	2015～2020	技協	-
	カンボジア	産業人材育成基盤形成に資する教育セクター情報収集・確認調査	2016～2016	調査	-
	ベトナム	電気通信技術(第三国研修)プロジェクト	2005～2008	技プロ	-
		電力技術トレーニングセンタープロジェクト	2007～2009	有技プロ	-
		技能検定制度構築アドバイザー	2010～2013	専門家	-
		職業能力開発制度アドバイザー	2013～2015	有償専門家	-
		職業能力開発制度アドバイザー	2015～2018	専門家	-
		ホーチミン市職業訓練短期大学におけるモノづくり人材育成支援事業	2013	草の根技協	-
		ベトナム国ドンナイ省におけるものづくり人材育成事業	2014	草の根技協	-
現場で使える5S・カイゼンのための能動的研修システムに関する案件化調査	2015	中小企業	-		
タイ	職業訓練指導員能力強化プロジェクト	2017～2021	有技プロ	-	
タイ	電気電子インスティテュート試験能力向上プロジェクト	2006～2007	技プロ	-	
3. 高等教育(工科大学レベル) 「エンジニア人材」	カンボジア	カンボジア工科大学地質資源・地質工学部教育機材整備	2011年8月	無償	0.56
		カンボジア工科大学教育能力向上プロジェクト	2011～2015	技協	-
		カンボジア工科大学施設機材整備計画	2013年3月	無償	5.96
	ベトナム	産業開発のための工学教育研究強化プロジェクト	2013～2018	技協	-
		高等教育支援計画(ITセクター)	2006年3月	有償	54.22
		ホーチミン工科大学地域連携機能強化プロジェクト	2006～2009	技プロ	-
		ホーチミン工科大学地域連携機能強化プロジェクト	2009～2012	技プロ	-
		フエーズ2	2013～2018	技プロ	-
		ホーチミン工業大学重化学工業人材育成支援プロジェクト	2013～2018	技プロ	-
		ベトナム・ハノイにおける即戦力IT人材育成のための教育環境強化事業	2014	草の根技協	-
		カントー大学強化事業	2015～	有償	-
カントー大学強化附帯プロジェクト	2016～2021	有技プロ	-		
4. 高等教育(工学系大学院レベル) 「研究開発人材」	ベトナム	ホアラック科学技術都市振興事業(1)	2012～	有償	-
	ベトナム	ハノイ工業大学指導員育成機能強化プロジェクト	2013～	有技プロ	-
	ベトナム	日越大学修士課程設立プロジェクト	2015～2020	技プロ	-
5. ビジネス経営・管理研修(ミドル・マネージメント人材)	カンボジア	アセアン工学系高等教育ネットワークプロジェクト	2002～2007	技プロ	-
		アセアン工学系高等教育ネットワークプロジェクト	2008～2013	技プロ	-
	カンボジア	アセアン工学系高等教育ネットワークプロジェクト	2013～2018	技プロ	-
		カンボジア日本人材開発センタープロジェクト	2004～2009	技協	-
	カンボジア	カンボジア日本人材開発センタープロジェクト	2009～2014	技協	-
		カボ・シヤ日本人材開発センター・ビジネス人材育成・交流拠点機能強化プロジェクト	2014～2019	技協	-
	ベトナム	中小企業指導官育成	2009～2009	第三国研修	-
		ベトナム日本人材協力センタープロジェクト	2005～2010	技プロ	-
	ベトナム	中小企業技術支援センタープロジェクト	2006～2008	技プロ	-
		ベトナム日本人材協力センター・ビジネス人材育成プロジェクト	2010～2016	技プロ	-
	タイ	ベトナム日本人材協力センター(VJCC)・ビジネス人材育成・拠点機能強化プロジェクト	2016～2021	技プロ	-
地方中小企業振興制度の確立計画		2009～2011	開調型技協	-	
6. 国家社会・経済開発計画立案・実施能力養成 「産業政策の策定を担う行政官」	カンボジア	中小企業診断士再教育等支援プロジェクト	2010～2010	技プロ	-
		地方レベルの統合中小企業支援普及プロジェクト	2013～2016	技プロ	-
	人材育成奨学計画(H17-H20およびH22-28)	2005年～	無償	35.07	
	技術職業教育・訓練に係るキャパシティ・ビルディング	2011～2013	個別研修	-	
	技術職業教育・訓練に係るキャパシティ・ビルディング	2013～2016	第三国研修	-	
	ベトナム	人材育成奨学計画(H17-H29)	2005年～	無償	47.44
	職業能力開発制度アドバイザー	2005年～	専門家派遣	-	
タイ	科学技術戦略分野における制度・人材開発(TLO設立支援プロジェクト)	2006～2009	技プロ	-	
	科学技術戦略分野における制度・人材開発(太陽電池における人材育成及び標準化)プロジェクト	2007～2009	技プロ	-	
	アセアン統合に向けたGLMV計量標準機関強化	2013～2016	第三国研修	-	

注: 支援対象分野の「」内は産業人材育成協カニシティブ内で用いられている分類と文言。

出所: JICA ナレッジサイト, 外務省 ODA データブック各年版より評価チーム作成

表 3-3-2 経済産業省によるアセアン人材育成プログラム

プログラム名	目的等	実績・成果
海外大学における寄附講座を通じた人材育成	ASEAN 諸国の大学等において、日本企業と連携(日本企業から教員を派遣等)した実務教育を含む寄附講座を開設。優秀な現地人材の育成を行う。	2018年1月末時点、24大学(タイ、ベトナム、ミャンマー、ラオス、インドネシア、フィリピン)で28講座を実施中。2016年度は1,300人が講座に参加。
ASEAN 進出日系企業を通じた現地人材の育成支援(第三国研修)	日本の技術移転により、ノウハウが蓄積するタイ等をハブとした第三国研修を通じて、日系企業の取引先となる現地のサプライヤー企業等の海外人材を効率的に育成。	2018年1月末時点で、専門家派遣・受入を106件、216名、研修生派遣・受入を103件、305名

出所: 経済産業省提供資料より評価チーム作成

## (2) アウトプット(成果)と効果の発現

産業人材育成支援の成果の発現については、文献調査が中心となった。

人材育成の成果の発現は一般的に目に見えにくく、成果が測りにくいという特徴を持つ。産業人材育成のためには、最初に基礎教育において十分な基礎学力を備えた人材を育てる必要がある。タイ、ベトナム、カンボジアにおいて、初等教育の就業率は100%に近い数字となっているが、基礎学力が備わったという質的アセスメントが必要である。本評価においては、質的アセスメントの検証を行うことはできなかったが、日系企業からの聞き取りからは、特にカンボジアにおいて労働集約的生産工程に従事する人材であっても、算数・読み書きといった基礎学力が不足する場合があるとのことであった。企業によっては自社内で研修を行っており、長期的な視点での取組の必要性が認識されている。日本は、メコン地域に対して以前から教育分野での支援を行っているが、これまでは経済・産業開発の一環としてもよりも、基本的人権・社会開発の必要性からの支援の妥当性が強く打ち出されていた。政府の産業人材育成協カイニシアティブ等で、産業人材育成のための基礎教育の重要性が明確に打ち出されたことは評価に値するが、効果の発現には時間を要する。また、初等教育の充実が良質な産業人材の育成に直結するとは限らないことから、まずは各プロジェクトの目標達成を確実にやっていくことが肝要である。

特筆すべき支援としては、ミドル・マネージメント人材の育成を目標とするビジネス経営・管理研修では、日本人材開発センタープロジェクトが一定の成果を上げている。2015年度に行われた「ベトナム日本人材協力センタープロジェクトフェーズ2」の事後評価では、有効性はレーティングで③「高い」との結果であった。インパクトとして、ビジネスコース受講企業の中で、現場指導を受けた複数の企業で業務の効率性向上(改善)、収益の向上が確認された。また、産業政策の策定を担う行政官の育成は、ベトナムとカンボジアが対象のJDSやタイの「科学技術戦略分野における制度・人材開発」、国別研修等を通じた支援が行われている。

## (3) 日本の支援の特徴

上記のように産業人材を対象とする複数の支援メニューがあること、メコン地域に進出している日系企業との連携によって実施される支援があることが日本の支援の特徴と言える。特にタイにおいては質量ともに他ドナーにない優位性を持つ。産業人材育成協カイニシアティブを踏まえて在タイ日本大使館は、2016年3月及び6月に「人材育成円卓会議<sup>72</sup>」を開催し、今後のタイ人材育成協力の方向性及び具体的な取組を「日タイ人材育成協カイニシアティブ」として取りまとめ、さらなる支援を行う計画である。「人材育成円卓会議」は、ニーズ把握や実務上の調整について産学官が参画するプラットフォームとなっている。

## (4) 課題

上述したように、特にカンボジアでは産業人材育成に対する期待が進出企業からも高い。JICAは2011年度及び2016年度の2度にわたり、産業人材育成に関する調査<sup>73</sup>を実施している。

---

<sup>72</sup> 佐渡島大使の主導による。

<sup>73</sup> JICA「カンボジア国産業人材育成基盤形成に資する教育セクター情報収集・確認調査ファイナル・レポート」

2011年度調査報告書では、特に以下2点を提案している。

- Certificate level(中卒後の数年の技術訓練)の職業教育及び訓練プログラムによって、今後数年にわたり特に多数の需要が見込まれる実践的技能を身に付けた技能工を輩出する。
- 工学系高等教育において実習、実験の割合を増やし、実践的技能を身に付けているエンジニアを輩出する。

2016年度の調査結果においても2011年調査と同じニーズ、課題が挙げられているが、特に地方のSEZにおいて人材確保が困難である点が強調されている。他方、品質管理を担うことのできる技能工やテクニシャン、マネジメントも担えるエンジニアの人材不足も指摘されている。カンボジアの技術系人材の職種の定義は以下の通りである。

表 3-3-3 カンボジアの産業人材の職種の定義(2011年 JICA 調査用)

職種	目安とする最終学歴	製造業における職務・職責例
エンジニア	大学工学部卒業以上	製品の設計・開発、生産ラインの設計や不具合の原因究明及び解決方法の提示
テクニシャン	工学系の短期大学相当卒業生または職業教育・訓練機関のポストセカンダリー・レベルのディプロマコース修了者	生産拠点における生産ラインの操業管理や改善、不具合発生時の対応、製品の品質管理
技能工	中学校卒業後に、3年程度の技術訓練(Certificate Level)を修了した者	専門的な訓練を必要とする技術を用いた作業、現場での製品の品質確認
非熟練労働者	基礎教育(初等・前期中等教育)修了者以下	専門技術を必要としない組み立て作業、機械を使った縫製作業、補助的作業

出所: JICA カンボジア国産業人材育成プログラム準備調査ファイナル・レポート(2012年)より評価チーム作成。国際労働機関「国際標準職業分類」を基にカンボジアの現状を踏まえて調査用に整理されたものである。

ベトナムについては、高等教育の就学率が約16%(2010年度)であり、大多数の若年労働者は後期中等教育卒業生あるいは職業訓練機関修了者であり、十分に訓練された労働者は30%程度にとどまるとされる<sup>74</sup>。経済発展に伴い2000年以降、短大、大学、研究機関、職業訓練関連機関数は大幅に増加しているが、教育の質が低く、経済革新に追いついておらず、グローバル・地域社会との統合に必要な条件を満たしていないこと等が課題として挙げられている。職業訓練分野においても、職業訓練システムが改善され労働市場の需要への対応が進んできた一方で、訓練内容や指導員、卒業生の質にばらつきがある他、政府のマネジメント能力不足や産業界の関与の弱さ等が指摘されている。

タイについては、2016年に2回にわたる人材育成円卓会議が行われ、その結果を踏まえて、2016年12月に「日タイ人材育成協カイニシアティブ」が結ばれた。このイニシアティブの中で挙げられている具体的な施策は次のとおりである。

(2016)

<sup>74</sup> JICA「ベトナム国人材育成分野情報収集・確認調査ファイナル・レポート」(2012)

表 3-3-4 タイの産業人材育成協力の具体的施策

柱1 日タイの教育機関とともに行う支援: プラクティカル・エンジニア及びイノベーター・エンジニアの育成 ① エンジニア育成のための円借款プロジェクト(実施主体: JICA) ② 国立高等専門学校機構によるタイ職業高校・技術短大等への支援 (実施主体: JICA) ③ 工学系トップレベル校出身学生の日本への招聘拡大(Innovative Asia) (実施主体: JICA) ④ 国費外国人留学生制度
柱2 日タイの産業界とともに行う支援: 研修・技能評価等の構築支援 ① 大学寄附講座の設置及び ASEAN 進出日系企業を通じた産業人材育成の実施 (実施主体: AMEICC) ② 技能検定等資格試験制度の充実 (実施主体: JICA) ③ アジア版情報処理技術者試験の普及拡大 (実施主体: IPA)
柱3 研究機関・研究者とともに行う支援: 研究開発人材の育成・産学連携及び若者へのエンジニア職の魅力発信 ① 日 ASEAN 間のプロジェクトによる学位取得支援や産学連携の充実 ② 若者への科学技術やエンジニア職の魅力の発信

注: AMEICC (AEM-METI Economic and Industrial Cooperation Committee) = 日アセアン経済産業協力委員会, IPA (Information-technology Promotion Agency) = (独) 情報処理推進機構  
 出所: 在タイ日本国大使館 web (<http://www.th.emb-japan.go.jp/jp/policy/human-resource-policy-2016.htm>) から評価チーム作成

### 3-3-2 回廊周辺の地域開発

日本の ODA の投入がもたらす回廊周辺地域の経済発展への影響経路や因果関係を明確に仮説立てて検証するのは極めて困難であることから、この節では、現時点で入手可能な情報を整理して提示するにとどめる。

#### (1) 日本の支援実績(インプット)

回廊周辺の地域開発に資する案件は、地域開発・計画策定、SEZ開発、エネルギー、通信・情報通信技術(ICT: Information and Communication Technology)、保健・医療、環境保全・防災対策等、多岐にわたる(案件リストは添付資料5参照)。

#### (2) アウトプット(成果)と効果の発現

南部回廊周辺の地域開発の成果として、(ア)電力共供給と(イ)SEZ 開発を確認する。

##### (ア) 南部回廊周辺での電力供給 (案件リストは添付資料5参照)

電力セクターの支援は、南部回廊を経済回廊へと発展する貢献度が高いと考えられる。日本はカンボジアの和平合意直後の1992年から、カンボジアの電力供給に関する支援を始めた。1992年から「プノンペン市及びシェムリアップ市電力復興マスタープラン調査」を実施し、1993年から「プノンペン市電力供給施設改善計画」(無償)を行い、プノンペン市の電力供給安定化に貢献してきた。カンボジアの発電設備は、その大半が輸入石油に頼った小規模なディーゼル発電で、送電線については、プノンペンでの市内系統を除き、都市間を結ぶ送電系統は存在しなかった。このため2000年当時でも、電化率は全国平均で20%に届かず、メコン地域の中で最低の極めて低い状況であった。他方、急速な経済発展が始まり、電力需要増加が想定される中、発電設備容量不足のためプノンペン周辺地域では毎日10MW 程度の規模で

計画停電が実施されていた<sup>75</sup>。

2006年には、「メコン地域電力ネットワーク整備事業」(有償)を開始し、カンポット～シハヌークビル間基幹送電線建設により、シハヌークビル市の都市部では95%の、農村部では86%の配電が実現し、目標値を上回る成果をもってカンボジアの電化率向上に貢献した。シハヌークビルは人口が密集し、繊維産業などが集中する「成長回廊地域」に位置していたため、同地域の電力供給の安定化は、回廊開発を通じたカンボジアの経済成長に大きく貢献することとなった。この事業は、ADB支援により実施中であったベトナム～タケオ～プノンペン間送電線、及びドイツ復興金融公庫(KfW)支援により実施中のカンポット～タケオ間送電線に連系して、メコン地域における電力ネットワークの一部を成す。首都プノンペンとシハヌークビルを中心とする地域は当時「成長回廊地域」と位置づけられており、同地域における民間経済活動の活性化に資するインフラ整備として本事業の必要性、妥当性は高いと評価された。2017年度に実施された事後評価においても、有効性が高いと評価されている。

2016年からは、「南部経済回廊配電網整備計画」(無償)が開始されている。対象地域は、南部回廊の国境地域であるスバイリエン州バベット市(ベトナムとの国境、人口約58万人)とバンテアイ・ミンチイ州ポイペト市(タイとの国境、人口約73万人)、及び南部沿岸回廊のコッコ州コッコ市(タイとの国境人口約12万人)である。2013年のカンボジア電力庁の資料によると、プノンペンでは電化率が95%までに改善しているが、地方部の平均は未だに36%に留まる。事業対象地である、3州の農村部はさらに低い電化率である。これら3地域の国境沿いSEZに安定した電力供給を行うことで停電頻度を改善し、企業活動の改善・雇用促進、公共施設における学習・衛生環境の改善を定性的効果目標としている。

表 3-3-5 カンボジア「南部経済回廊配電網整備計画」の対象地と目標値

対象州	2013年農村部電化率	対象地域	指標	基準値 (2014年実績値)	目標値 (2021年)
スバイリエン州	24%	バベット	供給電力量(MWH/年)	127,071	247,626
			需要家数(件)	22,981	25,435
バンテアイ・ミンチイ州	18%	ポイペト	供給電力量(MWH/年)	106,625	207,782
			需要家数(件)	44,761	49,541
コッコ州	3%	コッコ	供給電力量(MWH/年)	28,150	54,857
			需要家数(件)	5,469	6,053

出所: JICA「南部経済回廊配電網整備計画事業事前評価表」より評価チーム作成

以上のように、電力セクターへの日本の支援は、首都プノンペンから始まり、国際港であるシハヌークビル港の周辺、南部回廊沿いの3国境地域へと拡大してきた。これらの地域はいずれもカンボジアの産業集積が最も進んでいる地域であり、本事業の成果は南部回廊の開発に、ひいては周辺住民の生活改善に貢献している。

#### (イ) 南部回廊周辺の SEZ 開発

SEZ開発に関するODA支援は、本評価の対象期間中はカンボジアの「シハヌークビル港

<sup>75</sup> JICA「プノンペン電力供給施設整備・拡充計画 基本設計調査報告書」平成 16 年。

経済特別区開発事業」(有償)の1件のみである。古くは、1980年代にタイの東部臨海開発の、マプタプット工業団地とレムチャバン工業団地事業が有償資金協力で実施され、タイの経済発展と日本との経済関係の深化に大きく貢献した。ミャンマーでは、東西回廊のヤンゴン近郊に「ティラワ経済特別区域開発事業」が、海外投融資・出資事業で実施された。2015年に開業し、2017年12月現在、計画を大幅に上回る88社(日系企業45社)が進出を決定し、70社が着工済みで、その内37社が操業を開始している<sup>76</sup>。この成果を踏まえて、2016年10月に、ティラワSEZのZone B区域フェーズ1(約100ヘクタール)の開発・運営に関する合弁事業契約書の改訂契約書が調印されている。現在、南部回廊のダウエーSEZ開発を含むタニンダーリ地域開発について、調査が実施されている。現地調査で訪問した南部回廊沿いにあるベトナムの工業団地は、ベトナムと日本の民間企業による合弁事業である。このように、経済特別区や工業団地の開発・運営には様々な形態がある。

表 3-3-6 日本の支援による南部回廊・東西回廊の経済特別区

	事業名	供与年, 完成年	目標値
1	シハヌークビル港経済特別区開発事業(有償)	L/A 締結 2007 年 2012 年完成	70ヘクタール の経済特別区(SEZ)を整備。 2013年(目標年・事業完成2年後)入居企業26社。雇用創出数15,000人, 入居企業の輸出額87百万米ドル/年, コンテナ取扱量30,000(TEU/年)
2	ティラワ経済特別区(Class A 区域開発事業)(海外投融資・出資事業)	締結 2014 年 2015 年完成	2,400ヘクタールの経済特別区(SEZ)を整備。 2024年(目標年・出資10年後)開発面積396ヘクタール, 販売面積319ヘクタール, 雇用創出数60,000人

出所: 評価チーム作成

カンボジアのシハヌーク港 SEZ は、2012 年の完成以来 2017 年現在に至るまで入居企業数が目標値に達していない。この理由は、借地料が高額に設定されていること、近隣に中国が開発したシハヌーク SEZ があり 2008 年には操業を開始した企業があり、その後入居者数を増やしていること、SEZ の運営に不慣れなシハヌーク港湾公社が運営し入居企業への対応サービスが高くないこと等が挙げられる。今後はサービスの向上と経営の効率化に努力し、当初想定していた輸出志向型企業の誘致に限定されない有効な活用方法の検討が必要である。

本評価の現地調査から確認した南部回廊沿いのSEZの状況は表3-3-7のとおりである。

### (3) 日本の支援の特徴

以上のように南部回廊周辺の地域開発に資する日本の支援は多様な側面から行われている。カンボジアの電力セクターの場合は、事業の開始目的に回廊開発への貢献が明記され、回廊周辺の地元住民やSEZ等で操業する企業に対し、明らかな効果を与えている。他のセクターにおいては、特に近年形成された事業は、回廊開発や周辺の地域開発を意識して形成・実施されている。しかしながら、それぞれの案件の関連性はほとんど見られず、全体としてどのような効果を期待しているのかは分かりにくい。

<sup>76</sup> ミャンマー・ジャパン・ティラワ・デベロップメント社資料。

表 3-3-7 南部回廊沿いの SEZ の状況

	国	回廊の都市/町	状 況
1	タイ: カンボジアとの国境	アランヤプラテート (サケオ県)	大きな産業集積はない タイ政府の開発優先度は高くない
2	カンボジア: タイとの国境	ポイペト (バンテアイ・ミンチイ州)	サンコーSEZを中心に日系企業数社が進出 カンボジア政府は誘致奨励。国境整備を促進 カンボジア当局の管轄とみられる地帯にカジノホテルが多数開業している
3	カンボジア	プノンペン	プノンペン SEZ に日系企業が多数進出 ミネベアは第3工場
4	カンボジア	シハヌークビル (プレアシハヌーク州)	シハヌークビル港 SEZ は入居企業が少ない シハヌークビル SEZ は多数の中国企業入居
5	カンボジア: ベトナムとの国境	パペット (スパイリエン州)	国境付近に数個 SEZ。日本企業が数社入居 カンボジア政府は誘致奨励するも支援は少ない カジノホテルが複数開業・建設されている
6	ベトナム: カンボジアとの国境	モクバイ (タイニン省)	国境付近に産業集積は少ない 日系企業は省全体で6社のみ
7	ベトナム: ホーチミン周辺・東部	ドンナイ省, ビンズオン省, バ リアブントウ省	ドンナイ省, ビンズオン省は多数の工業団地に多数の日系企業

出所: 評価チーム作成

#### (4) 課題

今後は回廊開発と地域開発を一体化し、セクター間を超えた総合的な開発シナリオに基づいた案件形成・実施を行うことで、より効果的な支援にすることが重要である。その際には、支援スキームの検討、民間との連携も有用であろう。

## 第4章 在外公館への質問票調査

### 4-1 メコン5か国在外公館への質問票調査概要

日本のメコン地域の連結性に関する政策が、メコン地域・諸国の連結性強化、そのために必要なハードインフラ、ソフトインフラ(制度構築等)、能力の向上等のためにどのように貢献したか、また、より貢献するためにはどのような課題解決が必要であるかについて情報を取り纏める目的でメコン5か国の在外公館に対し質問票調査を実施した。今次評価調査では、南部回廊が通ると関連の深いカンボジア、ベトナム、タイへの現地調査を実施し、現地関係者へのヒアリングを実施したが、メコン5か国のうち、ラオスとミャンマーは現地調査を実施していない。しかしながら、南部回廊の重要性は各国の状況に応じて異なることが予測され、メコン5か国それぞれにおける情報を収集する必要がある。

質問票は評価視点(開発の視点(政策の妥当性、結果の有効性、プロセスの適切性)、外交の視点(外交的な重要性、外交的な波及効果))に沿って、貢献度や優先度等を4段階のスケール(非常に高い、高い、やや高い、どちらとも言えない、等)から選ぶ選択式回答と、回答の理由等を記述する記述式回答から成る。

質問票はODA評価室を通じ2017年9月下旬に5か国の在外公館へ回答を依頼し、タイ、カンボジア、ベトナム、ミャンマーの4か国から回答を得た。

### 4-2 メコン5か国在外公館への質問票調査結果

#### 4-2-1 政策の妥当性に関する質問票結果

政策の妥当性に関する項目では、まず、5か国におけるメコン連結性の位置付けの確認をした。メコン各国の「開発計画全体におけるメコン連結性の優先度」を「4=非常に高い」から「1=どちらとも言えない」の4段階で選択する質問の結果、下表のような結果を得た。その理由として、タイからは「メコン連結性の強化は、タイ政府が現在進めている東部経済回廊(EEC: Eastern Economic Corridor)政策の根幹だから」、カンボジアからは「カンボジア政府の開発政策「四辺形戦略」は、連結性とそれに関わるハード・ソフト両面のインフラ整備、人材育成及び投資環境整備等を通じ、カンボジア経済の競争性を高めるべく基盤づくりを重視しているため」、ベトナムからは「ベトナム開発政策「社会経済開発戦略」は、2020年までの工業国化を目標に掲げており、そのため交通インフラをはじめとしたインフラシステム整備の加速化を重視している」ためとの回答を得られた。

表 4-2-1 メコン各国の開発計画全体におけるメコン連結性の優先度の回答結果  
(「4=非常に高い」から「1=どちらとも言えない」の4段階回答)

タイ	カンボジア	ベトナム	ミャンマー
4	4	3	3

また、各国での南部回廊の位置付けを知るため、「開発計画において東西回廊、南北回廊、南部回廊のうち、どの回廊が最も重要とされているか」質問したところ、タイ、ベトナム、ミャンマーは東西回廊、カンボジアは南部回廊との回答であった。タイでは上述のEEC政策重視か

ら、ベトナムではダナンが東西回廊の起点であり、メコン地域の発展のけん引役として更なる連携促進を図るといった認識が高まっていることから、ミャンマーでは東部経済の中心地であるヤンゴンを中心とした国家開発の観点から、それぞれ東西回廊の優先順位が高いと考えられている。一方、カンボジアは南部回廊の中核を成しており、同国にとってはこの回廊が最も重要と認識されている。

こうした各国それぞれの南部回廊の位置付けを確認した上で、「ODAにおける(南部回廊を中心とする)メコン連結性支援の優先度」を「4＝非常に高い」から「1＝どちらとも言えない」の4段階で選択する質問をしたところ、下表の結果を得た。タイは半ばODA卒業国とみなされているという理由から、優先度は低い回答となっている。カンボジアにおいては、同国にとっての南部回廊の重要性のみならず「カンボジアの発展がASEAN経済共同体の安定と繁栄には不可欠であり、地域経済統合と連携促進のため、同国の重要性は高まっている」との回答があり、ASEAN地域全体の安定と発展という観点からも南部回廊の発展を重要視していることがうかがえる。

表4-2-2 ODAにおけるメコン連結性支援の優先度の回答結果  
(「4＝非常に高い」から「1＝どちらとも言えない」の4段階回答)

タイ	カンボジア	ベトナム	ミャンマー
1	4	3	3

さらに、「メコン連結性支援における優先分野」を聞いたところ、カンボジア、ベトナム、ミャンマーから産業振興の観点からは、未だどの分野も優先分野であるという回答があった一方、タイからは、ハードインフラや制度構築については既に優先分野ではないという回答があった。タイからは、その他の優先分野として「ミャンマーとの三角協力の実施」が挙げられている。

表4-2-3 メコン連結性支援における優先分野回答結果  
(1＝優先, 0＝優先でない)

メコン連結性支援における優先分野	タイ	カンボジア	ベトナム	ミャンマー
経済回廊及び周辺のハードインフラ整備(道路・橋梁・港湾、等)	0	1	1	1
ハードインフラ整備に係るソフト支援(制度構築・人材育成・業務実施支援、等)	1	1	1	1
経済回廊交通輸送(越境輸送を含む)に関する制度構築	0	1	1	1
経済回廊交通輸送(越境輸送を含む)に係る人材育成・業務実施支援	1	1	1	1
通関に関する制度構築	0	1	1	1
通関に係る人材育成・業務実施支援	0	1	1	1
回廊沿線の投資・経済開発の促進	1	1	1	1
人材育成(基礎教育、高等教育、職業訓練、中小企業支援、等)	1	1	1	1
関連主体との連携・協力促進	0	1	1	1

「メコン連結性支援における他ドナーとの連携・協調を推進しているか」、また、「責任国及び日本の民間企業・機関との連携・協調を推進しているか」の質問にはタイは当該支援自体が優先ではなくなっていることから「該当しない」という回答であったが、カンボジア、ベトナム、ミャンマーからは「推進している」との回答があった。具体的には、他ドナーに関しては、カンボジアからは「ドナー会合を通じて、連結性強化に係る支援の情報共有を図っているが、個別の協調案件は組成していない」、ベトナムからは「南北高速道路のベンルック～ロンタイン区間はADBとの協調融資である」、ミャンマーからは「東西回廊においてADBとの協調融資を行って

いるほか、ADB、タイによる独自の道路整備事業と重複しないよう調整している」とのことであった。民間連携については、カンボジアからは「日メコン連結性イニシアティブに関連する域内会合や日カンボジア官民合同会議等を通じ先方政府及び民間セクターとの対話・協力の場を定期的に設けている」、ベトナムからは「投資環境改善のための行動計画を両国で取りまとめ、定期的に進捗評価を行う日越共同イニシアティブを通じベトナム政府及び民間企業との連携を図っている」、ミャンマーからは「道路整備において日本民間企業が参画している」旨の回答があった。

「(南部回廊を中心とする)メコン連結性に係る協力は、日本が他国ドナーと比べて比較優位を持つ分野か」との質問に対しては、下表のような結果を得た。これまでの長い協力の実績やそれによる相手国政府と良好な関係、支援額の観点からドナーコミュニティの中で存在感を誇っていること、などが回答の理由として挙げられた。

表 4-2-4 メコン連結性支援の日本の比較優位の回答結果

(「4=非常に高い」から「1=どちらとも言えない」の4段階回答)

タイ	カンボジア	ベトナム	ミャンマー
2	3	3	2

「メコン連結性案件の形成と実施の際に直面する困難」に関する質問には、タイからは「相手国政府がネット PPP 方式を選好する傾向がある」こと、カンボジアからは「広域案件を組成する制度が未成熟であること」、ベトナムからは「公的債務の対 GDP 比がベトナムの国会で決定されている上限の 65%に迫っており、メコン連結性案件に限らず ODA 事業の新規案件形成に大きく影響する可能性があること」、ミャンマーからは「相手国政府の意思決定に時間がかかること」等が困難として挙げられた。

#### 4-2-2 結果の有効性に関する質問票結果

結果の有効性では、メコン連結性支援に関する各支援分野の改善状況と、その改善における日本支援の貢献度を質問した。タイでは、南部回廊支援に対するタイ側の期待がさほど高くないことを背景に、改善状況も日本支援の貢献度もそれほど高くないが、「回廊沿線の投資・経済開発の促進」については、「やや改善」し、それへの日本の貢献度は「高い」と判断されている。この分野へのアドバイザー派遣等の成果として意識されていると思われる。カンボジアでは、どの分野も改善傾向にあり、特に「人材育成」分野は「改善」していると判断されている。また、日本支援の貢献度も「関連主体との連携・協力促進」以外において「高い」とされている。ベトナムでは全ての分野において「やや改善」し、日本の貢献度は「高い」と認識されている。ベトナムにおいて日本が長年トップドナーであることが認識の背景にあると思われる。ミャンマーでは、2012 年度に有償資金協力が再開されてまだ間もないこともあり、改善状況を判断するには時期尚早と認識されているようにうかがえる。

表 4-2-5 メコン連結性支援における各支援分野の改善状況回答結果

(4=非常に改善, 3=改善, 2=やや改善, 1=どちらとも言えない)

メコン連結性支援に係る各支援分野の改善状況	タイ	カンボジア	ベトナム	ミャンマー
経済回廊及び周辺のハードインフラ整備(道路・橋梁・港湾, 等)	1	2	2	1
ハードインフラ整備に係るソフト支援(制度構築・人材育成・業務実施支援, 等)	1	2	2	1
経済回廊交通輸送(越境輸送を含む)に関する制度構築	1	2	2	1
経済回廊交通輸送(越境輸送を含む)に係る人材育成・業務実施支援	1	2	2	1
通関に関する制度構築	1	2	2	1
通関に係る人材育成・業務実施支援	1	2	2	1
回廊沿線の投資・経済開発の促進	2	2	2	1
人材育成(基礎教育, 高等教育, 職業訓練, 中小企業支援, 等)	2	3	2	1
関連主体との連携・協力促進	2	2	2	1

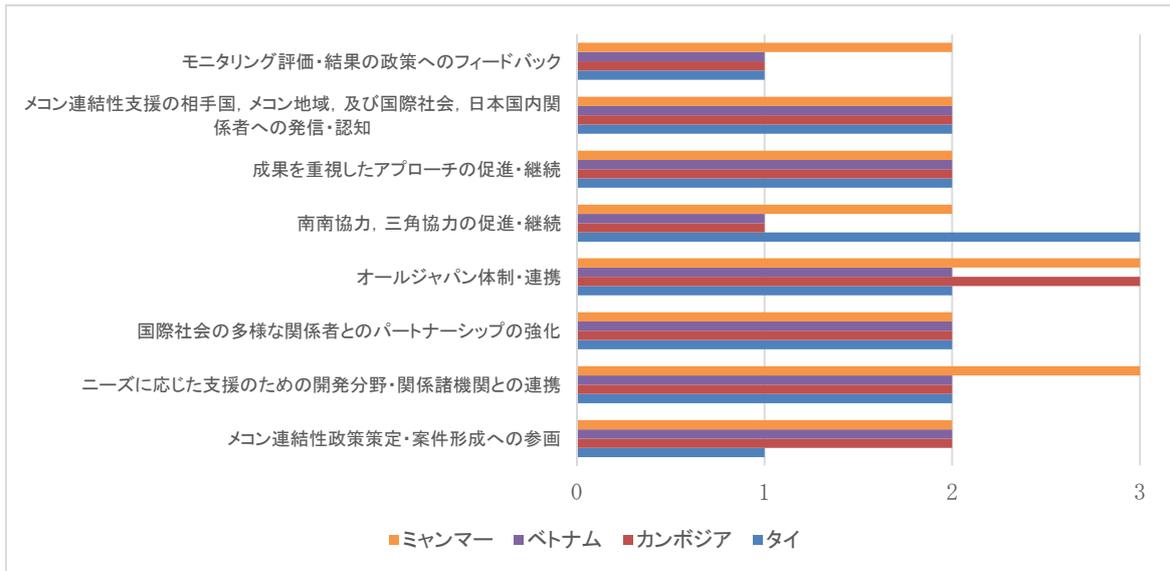
表 4-2-6 メコン連結性支援における各支援分野の改善状況への日本支援の貢献度回答結果

(4=非常に高い, 3=高い, 2=どちらとも言えない, 1=低い)

メコン連結性支援における各支援分野の改善状況への日本支援の貢献度	タイ	カンボジア	ベトナム	ミャンマー
経済回廊及び周辺のハードインフラ整備(道路・橋梁・港湾, 等)	2	3	3	3
ハードインフラ整備に係るソフト支援(制度構築・人材育成・業務実施支援, 等)	2	3	3	3
経済回廊交通輸送(越境輸送を含む)に関する制度構築	2	3	3	3
経済回廊交通輸送(越境輸送を含む)に係る人材育成・業務実施支援	2	3	3	3
通関に関する制度構築	2	3	3	3
通関に係る人材育成・業務実施支援	2	3	3	3
回廊沿線の投資・経済開発の促進	3	3	3	3
人材育成(基礎教育, 高等教育, 職業訓練, 中小企業支援, 等)	2	3	3	3
関連主体との連携・協力促進	2	2	3	3

#### 4-2-3 プロセスの適切性に関する質問票結果

プロセスの適切性では、「メコン連結性政策策定・案件形成への参画」、「ニーズに応じた支援のための開発分野・関係諸機関との連携」、「国際社会の多様な関係者とのパートナーシップの強化」、「オールジャパン体制・連携」、「南南協力, 三角協力の促進・継続」、「成果を重視したアプローチの促進・継続」、「メコン連結性支援の相手国, メコン地域, 及び国際社会, 日本国内関係者への発信, 認知」、「メコン連結性支援のモニタリング評価, モニタリング結果の政策へのフィードバック」の8項目の適切性について、「3=非常に適切」「2=適切」「1=不十分」の3段階で回答してもらった。結果は下図のとおりである。「メコン連結性支援のモニタリング評価, モニタリング結果の政策へのフィードバック」の項目への回答が各国とも低めとなっており、広域案件のモニタリング評価体制に課題を感じていることがうかがえる。



(3=非常に適切, 2=適切, 1=不十分)

図4-2-1 プロセスの適切性8項目の各国回答結果

#### 4-2-4 外交的な重要性に関する質問票結果

外交的な重要性では、各国における(南部回廊を中心とする)メコン連結性に関するODA支援の外交的な重要度、その理由、及びメコン連結性支援によって得られると期待される日本の国益について質問した。重要度については、下表に示すとおり、カンボジア、ベトナム、ミャンマーでは「高い」、タイでは「どちらとも言えない」という結果であった。「高い」の理由としては「連結性強化は、隣国との経済活動の促進及び国内都市部と地方部の格差の解消に必要なため」、「ミャンマーの発展に資する要素であり、ニーズにあった開発支援を実施することで、ミャンマー政府・国民との関係が強化される」ことなどが挙げられた。タイの理由は「タイがほぼODA卒業国であるため」であった。国益としては「日本企業のビジネスチャンスの拡大」や「両国の関係強化」が挙げられた。

表4-2-7 メコン連結性に関するODA支援の外交的な重要度の回答結果  
(「4=非常に高い」から「1=どちらとも言えない」の4段階回答)

タイ	カンボジア	ベトナム	ミャンマー
1	3	3	3

#### 4-2-5 外交的な波及効果に関する質問票結果

外交的な波及効果に関しては、日本が(南部回廊を中心とする)メコン連結性支援を行ったことで、日本との外交上、例えば、政治的、経済的、社会的側面において、国際社会における日本の位置付けにポジティブな変化をもたらしたり、日本の国益に資することがあったかを質問した。

カンボジアでは、政治的側面として日本のODAの有効性につき認識が深まり、政治レベルでの関係強化に繋がっていること、例えば、個別案件の策定・決定・式典の際には、フン・セン

首相及び関係閣僚が関わっており、政治的関係強化に貢献していることが挙げられた。経済的側面としては、物流網の整備により国境周辺における経済特区への日系進出企業が増加していることが指摘された。さらに、社会的側面として、カンボジアの紙幣(500 リエル札)には日本が無償供与した複数の橋梁が日章旗とともに描かれており、国民レベルで日本のODAへの理解が深まるとともに日本のイメージアップに貢献していることが挙げられた。

ベトナムでは、政治的側面として、連結性支援案件に限ったことではないが、例えば個別案件の完成式典には首脳が参加するなど、ODAが政治的関係強化に貢献していると回答があった。経済的側面としては、インフラ整備等により日系企業の進出が増加していること、社会的側面としては、ODAに関する国民レベルでの理解が深まったこともあり、日本へのベトナム人留学生が大きく増加していることが挙げられた。

ミャンマーにおいては、メコン連結性支援に限ったことではないが、多様な開発支援の結果として、ミャンマー政府や国民との関係を更に強化することにつながっている点、開発支援の文脈での日本企業との連携も強化されており、日本企業のミャンマー進出にも有益となっている点が挙げられた。

#### 4-2-6 総合評価と次期政策に関する質問票結果

日本のメコン連結性支援の総合評価を「4=非常に高い」から「1=どちらとも言えない」の4段階で質問したところ、下表のような結果を得た。タイの回答理由としては「タイ側に無用な期待をもたせてしまっている」、カンボジアの回答理由としては「域内連結性の取り組みは開始されたところであり、その成果を的確に測ることは難しいため」、ベトナムの回答理由としては「2020年までの工業国化の達成に向け、国際競争力の強化を通じた持続的成長等を目標とした支援を実施しており、その副次的効果としてのメコン連結性の成果を測ることは難しいため」といった回答があった。また、日メコン連結性支援に関する次期政策での重要分野を質問したところ、カンボジアではどの分野も「非常に重要」、ベトナムではどの分野も「重要」、タイではハードインフラ整備や通関に関する支援以外は「やや重要」という回答であった。

表 4-2-8 日本のメコン連結性支援の総合評価の総合評価の回答結果  
(「4=非常に高い」から「1=どちらとも言えない」の4段階回答)

タイ	カンボジア	ベトナム	ミャンマー
2	2	2	1

表 4-2-9 日本の次期メコン連結性に関する政策での重要性回答結果

(4=非常に重要, 3=重要, 2=やや重要 1=どちらとも言えない)

日本の次期メコン連結性に係る政策での重要性	タイ	カンボジア	ベトナム	ミャンマー
経済回廊及び周辺のハードインフラ整備(道路・橋梁・港湾, 等)	1	4	3	N/A
ハードインフラ整備に係るソフト支援(制度構築・人材育成・業務実施支援, 等)	2	4	3	N/A
経済回廊交通輸送(越境輸送を含む)に関する制度構築	2	4	3	N/A
経済回廊交通輸送(越境輸送を含む)に係る人材育成・業務実施支援	2	4	3	N/A
通関に関する制度構築	1	4	3	N/A
通関に係る人材育成・業務実施支援	1	4	3	N/A
回廊沿線の投資・経済開発の促進	2	4	3	N/A
人材育成(基礎教育, 高等教育, 職業訓練, 中小企業支援, 等)	2	4	3	N/A
関連主体との連携・協力促進	2	4	3	N/A

注: N/A=無回答。

また、評価基準明確化のため、各在外公館及び相手国政府機関等がメコン連結性やメコン経済回廊に関する評価指標を設定しているかについても質問したところ、すべての回答国において、そのような評価基準の設定はしていないという状況を確認した。

以上の回答結果から、各国の経済社会の状況に応じて、特に南部回廊という特定の回廊による連結性支援に対する優先度や、具体的な支援分野の重要度は異なっていることが明確となった。



## 第5章 評価結果

本章では、日本のODAによるメコン連結性強化について、外務省「ODA評価ガイドライン（第10版）」（2016年6月）に従い、「開発の視点からの評価」に関しては「政策の妥当性」、「結果の有効性」、「プロセスの適切性」の3つを評価項目とし、「外交の視点からの評価」については、「外交的な重要性」及び「外交的な波及効果」の2つを評価項目とし、評価を行う。評価にあたっては、第1章に記述した評価枠組みに従い、第2章のメコン地域の概況、第3章で検証した日本のODAの取組実績とその成果や特徴、課題、第4章の在外公館への質問調査の結果を踏まえて客観的な評価を心掛けた。

本評価の対象である「南部回廊を中心としたメコン地域の連結性の政策」は、明確な政策文書として一つにまとめられているものはない。したがって、具体的な文書として、「日・メコン協力のための新東京戦略2015」（以下「新東京戦略2015」）及び「新東京戦略2015の実現のための日メコン行動計画」（以下「行動計画（2015）」）、「日・メコン連結性イニシアティブ（2016）」を本評価の政策文書と位置付け、これらの政策と政策に基づき実施された具体的な取組を本評価の主な対象とした。

評価の目標体系図は、「新東京戦略2015」にあるビジョンの2つの柱から3つの重点分野を抽出し、課題の達成度を検証した。ただし、政策文書の目標や、重点分野及び開発課題に対する指標や定量的な目標値は設定されていないため、結果の有効性を目標値と実績値の対比によって目標達成度を定量的に測ることは不可能である。また、開発課題の改善に対する日本の援助の貢献割合を厳密に測定することも困難である。定量的評価にはこのように限界があるが、評価チームは、最初に日本の援助の有効性とインパクトを評価するのに適切と考えられる評価指標をできるだけ設定し、それらに関する実績値の推移を可能な限り把握した。その上で、本評価調査の関係者からのインタビューや個別案件の評価などの文献レビューから得た定性的な情報と入手可能な定量的データを活用し、当該分野における日本の援助活動がそれぞれの指標の改善や進展に影響を及ぼした貢献度を判断材料として、日本の援助の結果の有効性に関する総合的な判断を行った。

また、第3章において、目標体系図にある重点分野ごとに日本のODAによる実績（インプット）、アウトプット（成果）をプロジェクト・プログラムベースで可能な限り整理した。目標体系図のアウトカムである「メコン連結性の強化」を測る指標については、各重点分野の成果が相互に関連しあっているため、本5章において分析し記述した。

### 5-1 政策の妥当性

本項では、政策の妥当性について、南部回廊を中心としたメコン地域の連結性に係る支援政策とこれに基づく協力が、(1)開発協力(ODA)の上位政策・関連政策、(2)メコン地域及びメコン諸国の開発ニーズ、(3)国際潮流・国際的課題と整合しているかについて確認を行った。また、(4)メコン連結性に関する協力は日本の優位性をいかしたものか、日本が支援することの妥当性についても検証した。その結果、本政策の妥当性は「A 極めて高い」と判断する。

以下では、上記 4 つの視点からの分析を述べる。

なお、既述のとおり、メコン地域には複数の経済回廊があり、どの経済回廊の開発優先度が高いかは国によって異なる。本評価では南部回廊に焦点を当てて検証を行ったが、南部回廊に対するメコン各国の開発優先度も異なる。そのため、今後のメコン連結性支援においては、メコン地域全体を俯瞰する視点とともに、各国の優先を考慮した支援が必要になる点には留意が必要である。

さらに、メコン地域に対しては複数の支援枠組みがあり、日本においても複数の政策文書がある。メコン地域との政策レベル・民間レベルでの対話の機会も多様である。メコン諸国からは複数の政策文書があり分かりにくいとの指摘があった。今後はそれぞれの政策文書の位置付けを日本側関係者間で明確にするとともに、メコン諸国に対して分かりやすい説明を行う機会を増やしていくことが求められる。

### 5-1-1 日本の上位政策・関連政策との整合性

#### (1) 開発協力大綱

本メコン連結性に係る支援政策は上位政策である開発協力大綱と整合性が極めて高いと評価できる。

2015 年 2 月に閣議決定された開発協力大綱では、①非軍事的協力による平和と繁栄への貢献、②人間の安全保障の推進、③自助努力支援と日本の経験と知見を踏まえた対話・協働による自立的発展に向けた協力の 3 つを基本方針とし、そのうち「自助努力支援と日本の経験と知見を踏まえた対話・協働による自立的発展に向けた協力」においては、「人づくりや経済社会インフラ整備、法・制度構築等、自助努力や自立的発展の基礎の構築を重視する」ことが謳われた。

また、3 つの重点課題の一つとして、「質の高い成長とそれを通じた貧困撲滅」が挙げられ、本政策が目指す、メコン地域の安定と質の高い成長との整合性は高い。さらに、地域別重点方針として、メコン地域を内包する ASEAN 地域については、「連結性の強化を含むハード・ソフト両面のインフラ整備支援」を行うこと、「とりわけメコン地域への支援を強化する」ことが明記されていることから、本政策と極めて整合性は高いと判断できる。さらに、「効果的・効率的な開発協力推進のための原則」として、「日本の強みを活かした協力」及び「国際的な議論への積極的貢献」、「政府・実施機関の実施体制整備」として、「民間連携」が掲げられている。加えて、「民間部門主導の成長を促進することで開発途上国の経済発展を一層力強くかつ効果的に推進し、またそのことが日本経済の力強い成長にもつながるよう、官民連携、自治体連携による開発協力を推進する。」とも明記されており、これらの内容はいずれもメコン地域の連結性に係る支援政策の内容と合致している。

他方、日本が 2016 年に打ち出した「日・メコン連結性イニシアティブ」は、日本がメコン地域一帯を面として支援する意思があることをメコン側に明確に示すという外交的な意味合いを持つ。日本が今後もメコン地域においてプレゼンスを維持するためには、メコン地域を一帯とし

て支援していることを示すイニシアティブを打ち出し続ける必要がある。

## (2) 対メコン各国の国別開発協力方針

上記の開発協力大綱を上位政策として、被援助国の政治・経済・社会情勢を踏まえ、当該国の開発計画、開発上の課題等を総合的に勘案して国別開発協力方針が策定されている。本メコン連結性に係る支援政策は、対メコン各国の国別開発協力方針と整合性が高いと評価できる。各国の国別開発協力方針にあるメコン連結性に関連する記述は以下のとおりである。

表 5-1-1 対メコン各国の国別開発協力方針における連結性の位置付け

	国別開発協力方針 <sup>77</sup>	記述
タイ	対タイ王国 国別援助方針(2012年12月)	重点分野の(2)ASEAN域内共通課題への対応の中に、ASEAN・メコン地域における連結性強化が明記
カンボジア	対カンボジア王国 国別開発協力方針(平成29年7月)	重点分野の《1》産業振興支援の中に、地域の連結性強化が明記
ベトナム	対ベトナム社会主義共和国 国別援助方針(2012年12月)	援助の意義の中で、ASEAN・メコン地域における連結性の強化が明記
ミャンマー	日ミャンマー協力プログラム(2016)、経済協力方針(2012)	経済協力方針では、3つの柱の内の2つに、連結性に関連する制度整備・運用能力向上と交通インフラ等の整備支援が明記。日ミャンマー協力プログラムの中に、近隣諸国との連結性強化が明記

注:ミャンマーについては国別開発協力方針が未策定であるが、表中の2つの公式文書で代替している。

出所:各国の国別開発協力方針から評価チーム作成

## (3) 質の高いインフラパートナーシップ

日本政府が進める「質の高いインフラパートナーシップ～アジアの未来への投資～」(2015年5月21日、第21回国際交流会議「アジアの未来」で安倍首相が発表)は、アジア地域のインフラ整備需要に応えるため、各国・国際機関と協働し、日本のODA等の経済協力ツールや日本の官民の力を総動員として対応するとし、今後5年間で約1,100億米ドル(13兆円)の提供を約束した。翌年2016年5月23日のG7伊勢志摩サミットにおいて「質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ」としてアジア地域から世界全体に拡大している。「質の高いインフラ投資」の事例として、カンボジア「ネアックルン橋建設計画」、プノンペン都市交通管制システム整備計画、タイ「都市鉄道パープルライン」、ミャンマー「ヤンゴン・マンダレー鉄道整備事業」が挙げられている。以上から、メコン連結性支援はこのパートナーシップとも整合性がある。

### 5-1-2 メコン地域及びメコン諸国の開発ニーズとの整合性

メコン地域及びメコン諸国の開発ニーズとの整合性は「高い」と評価できる。

メコン各国は順調な経済発展を遂げてきたが、そのけん引となったのが、各国での経済基盤インフラ整備である。さらに、メコン諸国はASEANのメンバー国として、ASEAN連結性強化に対してコミットメントしている。ASEAN統合を目的として地域全体での連結性を高めるた

<sup>77</sup> 平成22年6月に公表した「ODAのあり方に関する検討最終とりまとめ」において、原則として全てのODA対象国について策定することになった。これ以前に策定された方針は、国別援助計画という名称であった。(外務省ホームページより)。

めには ASEAN 後発国 4 か国を含むメコン地域の発展が必要とされている。ASEAN 連結性強化の促進に向けて、メコン各国においても、ハードインフラの整備や輸送・貿易の円滑化を含む開発政策が採られてきており、本政策はメコン各国の開発ニーズに極めて合致している。日本の ASEAN 共同体の統合支援、連結性強化との整合性も高い。

メコン各国の開発政策とメコン連結性に関連する記述は以下のとおりである。

表 5-1-2 メコン各国の開発計画における連結性の位置付け

	政策	記述
タイ	・20 か年国家戦略(2017-2036) ・第12次国家経済社会開発計画	国際競争力強化のために周辺国との連結性を高める。インフラとロジスティクスを強化する。
カンボジア	・新・四辺形戦略第3フェーズ(2013-) ・国家戦略開発計画	ハードインフラ開発。物流システムマスタープラン策定及び実施。シハヌーク州の多目的経済特別区モデルとしての開発促進。
ベトナム	・社会経済開発戦略(2011-2020) ・第9次社会経済開発	インフラ整備や経済構造転換による競争力強化、国際経済統合の推進。
ミャンマー	・国家総合開発計画(2012-2031)	国際競争力強化のために周辺国との連結性を高める。全ての地域・州の同時発展。

出所: 各国政策文書から評価チーム作成

メコン諸国のニーズの把握は、日メコン首脳会議や外相会議、高級実務者会合やシニア・レベル・ワーキンググループ(SLWG: Senior Level Working Group)会合、官民協力・連携促進フォーラムなど多様な機会があり、それらの情報を総括して、本評価の対象である政策文書に反映されている(5-3 プロセスの適切性を参照)。よって、ニーズの把握は十分に行われていると考えられる。

また、今のところ各国の国別開発協力方針と日本のメコン地域の支援政策の間に齟齬はない。しかしながら、「日・メコン連結性イニシアティブ」に挙げられているプロジェクトに優先順位はつけられておらず、各国の開発課題の優先順位とどのように整合性が保たれているのかは不明である。今後は、メコン地域・各国の開発課題と日本の回廊開発支援との関連性強化を意識した支援政策の策定・実施が求められる。

### 5-1-3 国際的な優先課題との整合性

メコン地域の連結性強化に係る支援政策は、ハードインフラ整備による連結性の強化を重点分野の一つとしている。これは、交通・運輸などのハードインフラの構築によって、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を目標の一つとする、国連の持続可能な開発のための 2030 アジェンダ(SDGs: Sustainable Development Goals)と整合性が「高い」と評価できる。

SDGs には、17 の目標が挙げられている。目標 9 は、交通・運輸などのハードインフラの構築による、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進、である。ハードインフラの構築によって、医療機関等へのアクセスの改善(目標 3 に関連)、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスの改善(目標 7)、包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住の実現(目標 11)、持続可能な生産消費形態の確

保(目標 12), といった副次的な効果の発現も期待されている。

タイ政府は, SDGs の進捗について自主的なレビューを行い報告書を公表している<sup>78</sup>。目標 9 は, 長年にわたり国内及び国境を超える連結性強化を積極的に展開してきたとしている。現行の Thailand 4.0 政策では, 連結性の更なる強化を通じて, 製造業の付加価値の促進が謳われていることから, 連結性支援は, タイ政府の SDGs 達成という政策にも合致している。

#### 5-1-4 日本の優位性と日本が支援することの妥当性

日本は, メコン地域の連結性強化を支援することに優位性を持つことから, 日本が支援を行うことの妥当性は「極めて高い」と評価できる。

第 2 章で概観したように, 日本のメコン各国への支援は, 1950 年代の戦後賠償まで遡る。1967 年に ASEAN が設立された以降は, 一貫して ASEAN 諸国への支援を行ってきた。カンボジアに対しては和平締結直後から支援を開始し, ミャンマーについては経済制裁中でも継続的な支援を行った経緯がある。日本はメコン 5 か国全ての国と良好な関係を長年にわたり築き, メコン各国から信頼を高め, それ自体が日本の優位性となっている。信頼関係があるからこそ, 政策策定部門へのアドバイザー派遣の要請がメコン諸国から出されると考えられる。

さらにメコン各国にとって日本は中立性があると認識されており, メコン地域において調整役を果たせると期待されている。また, 中立的であることから, メコン域内の三角協力のパートナーとして適任である。タイが日本とともにミャンマーに対する三角協力を広げていることや, 日本の経済産業省による第三国研修は良い事例と考えられる。

この他に, 質の高いインフラ技術を有することはメコン各国から高い評価を得ている。日本政府が進める質の高いインフラ投資では, カンボジアのつばさ橋やプノンペン都市交通管制システム整備計画が事例として挙げられている。

また, 政策アドバイザーなどの長期専門家派遣や技術協力といった支援スキームを持つことは日本の ODA の特徴であり優位性と考えられる。これらのスキームを活用して, カンボジアの公共事業運輸省やタイ, ベトナム, カンボジアの関税総局へのアドバイザー派遣等が長期にわたって行われている。これらの取組によって, カンボジアの物流マスタープランの策定支援や税関の近代化支援が行われ, 成果発現に大きく貢献していると考えられる。

以上に挙げた日本の優位性とそれを通じた取組の可能性, 日本の役割は表 5-1-3 のとおりである。

他方, 改善点としては, 特に有償案件について最初の調査段階から案件決定までに, 時には数年の時間がかかり, 決定までのプロセスや条件等について規定があり柔軟性に乏しく変化に弱いとの指摘があった。具体的な事例について情報収集することはできなかったが, 手続きが定められていて逸脱することがないと捉えることもできる。有償資金協力や海外投融資

<sup>78</sup> NESDB (2017), Thailand's Voluntary National Review on the Implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development.

については「質の高いインフラパートナーシップ」を表明した際に、迅速化の促進が第 1 の柱に謳われ具体的な措置が規定され、実際の活用が始まりつつある。PPP など、民間資金・ノウハウをいかしたスキームの見直しは、ADB との連携も含めて行われており、活用例が生まれている。新スキームの活用状況を検証してスキームの改善を継続的に実施し、その努力を相手国に伝える必要がある。

表 5-1-3 日本の優位性を通じた取組と日本の役割

日本の優位性	優位性を通じた取組	日本の役割
メコン各国からの信頼性	政策策定部門へのアドバイザー派遣, 等	メコン地域での調整役
メコン域内での中立性	三角協力, 第三国研修, 等	
質の高いインフラ技術	質の高いインフラ支援	
支援スキーム	政策アドバイザー／長期専門家派遣, 技術協力プロジェクト等	

出所: 評価チーム作成

また、日本が得意として政府も推進する「質の高いインフラ」については、費用対効果を考慮すると全てのケースにおいて高いレベルのインフラが必要というわけではない、という指摘があった(カンボジア経済財務省)。例えば、主要国道や橋梁は日本、地方道路は中国といった棲み分けが、メコン各国側で行われている状況がある。日本の ODA の優位性を改めて確認し、メコン地域において日本の ODA をどのようにアピールしていくのか検討の余地がある。

## 5-2 結果の有効性

本節では、最初に日本の対メコン地域連結性支援の目標額の達成を確認した。次に、第 3 章で確認したメコン連結性に関する支援実績(インプット)、成果(アウトプット)、課題を踏まえて、目標体系図にある 3 つの重点分野から評価するとともに、アウトカムである「メコン連結性の強化」の評価指標から評価を行い、有効性に関する総合的な判断を行った。それぞれの評価指標は表 5-2-0 に示す。

その結果、本政策の結果の有効性は現段階では「B 高い」と判断するが、効果の発現を高めるために支援の継続を提案する。以下では、各分析結果を述べる。

表 5-2-0 3 つの重点分野とアウトカムの有効性を検証する評価指標

	重点分野	支援内容	評価指標
3 つの重点分野	(1) ハードインフラの連結性	道路, 橋梁, 港湾施設, (車両) 及び関連する制度, 法律, 人材育成	(ア)道路の交通量 (イ)南部回廊の走行時間 (ウ)港の貨物取扱量
	(2) ソフトインフラの連結性 2-1輸送の円滑化 2-2貿易の円滑化	物流, ドライボート, 倉庫, 等, 及び関連する制度, 法律, 人材育成 通関, 貿易協定, 貿易アドバイザー等, 及び関連する制度, 法律, 人材育成	(ア)通関の円滑化 (イ)物流コスト (ウ)越境貿易額と内容
	(3) 産業人材育成と地域開発	産業人材育成, 経済特区・工業団地開発, 投資等, 回廊周辺の社会経済基盤整備(電力, 水, 病院, 教育施設) ビジネス環境, 労務	(ア)産業人材育成機会の増加 (イ)従業員の質の向上 (ウ)経済特区と進出企業数 (エ)回廊周辺の社会経済基盤整備
	メコン連結性強化(アウトカム)の評価指標		(ア)物流パフォーマンス指標 (イ)人と人の連結性 (ウ)地域開発 (エ)その他: 負の影響の可能性

出所: 評価チーム作成

5-2-1 日本の対メコン地域支援目標額の達成と貢献度

対メコン地域への支援額は2003年度から次のように投入目標額が表明されてきた(表5-2-1)。2018年までの投入予定総額は2兆167億円以上に上る。

表5-2-1 メコン地域へのODA支援目標額

年月	関連会合	金額	コンセプト・目的
2003年 12月	日・ASEAN 特別首脳会議	15億米ドル=1,620億円* (今後3年間で:2004-2006)	「メコン地域開発の新たなコンセプト」 地域の一体性、環境と調和、持続的な経済成長
2007年 1月	第2回東アジア首脳会議	CLMVに4,000万米ドル** (今後3年間で:2007-2009)	「日本・メコン地域パートナーシップ・プログラム」 域内統合、格差是正、日本との貿易・投資の拡大
2009年 11月	第1回日本・メコン首脳会議	5,000億円以上 (今後3年間で:2010-2012)	「東京宣言」と「日メコン行動計画63」、総合的地域の発展、人間の尊厳重んじる社会の構築、日本との協力・交流の拡大
2012年 4月	第4回日本・メコン首脳会議	6,000億円 (今後3年間で:2013-2015)	「東京戦略2012」、メコン連結性の強化、投資・貿易の促進、人間の安全保障及び環境の持続可能性確保
計1兆2,667億6千万円以上、(2004年～2015年まで)投入実施済み			
2015年 7月	第7回日本・メコン首脳会議	7,500億円規模 (今後3年間で:2016-2018)	「新東京宣言2015」と「日メコン行動計画」 メコン地域における地域の安定と「質の高い成長」の実現
7,500億円投入予定(目標年2018年)。内、3分の2以上投入済(2017年11月現在)			

注:\*US\$1=JPY108.00で計算。

\*\*日・ASEAN 包括的経済連携協力基金への拠出金のため支援目標額の総額には入れないこととする。

出所:外務省 web 「メコン地域開発の新たなコンセプト」([http://www.mofa.go.jp/mofaj/kaidan/s\\_koi/asean\\_03/mekon.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/kaidan/s_koi/asean_03/mekon.html))  
「日本・メコン地域パートナーシップ・プログラム」([www.mofa.go.jp/mofaj/area/j\\_clv/pdfs/mekong\\_pp.pdf](http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/j_clv/pdfs/mekong_pp.pdf))  
「東京宣言」([http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/j\\_mekong\\_k/s\\_kaigi/j\\_mekong09\\_ts\\_ho.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/j_mekong_k/s_kaigi/j_mekong09_ts_ho.html))  
「東京戦略2012」([http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/j\\_mekong\\_k/s\\_kaigi04/joint\\_statement\\_jp2.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/j_mekong_k/s_kaigi04/joint_statement_jp2.html))  
「新東京宣言2015」([http://www.mofa.go.jp/mofaj/s\\_sa/sea1/page3\\_001274.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/s_sa/sea1/page3_001274.html))

表5-2-2はメコン5か国への2004～2015年度のODAの実績総額である。総額は3兆円を上回り、2015年までの目標値を大きく超えていることからODAの金額的投入目標は達成されたと判断する。2015年に「新東京戦略2015」で表明された7,500億円については、目標年(2018年)にまだ到達しておらず現時点で評価を行うのは時期尚早ではある。2017年11月の第9回メコン首脳会議において「目標額7,500億円のうち3分の2以上を実施した」との報告があったことから、目標年までに目標額が達成される見込みは高いと考えられる。

表5-2-2 メコン地域へのODA支援目標額と実績(2015年度まで)

2004～ 2015年度	実績*(億円)						2015年までの 支援目標額
	カンボジア	ベトナム	タイ	ミャンマー	ラオス	メコン5か国	
計	2,476.58	17,986.18	3,034.43	6,177.05	1,254.74	30,928.98	12,667.60
有償	1,000.21	16,472.57	2,275.24	4,740.15	354.32	24,842.49	
無償	911.81	387.64	134.92	989.96	507.47	2,931.80	
技協	564.56	1,125.97	624.27	446.94	392.95	3,154.69	

注:\*実績は有償資金協力及び無償資金協力は交換公文ベース。技術協力はJICAと各府省庁・都道府県等の経費実績。

出所:外務省『ODA国別データブック』から評価チーム作成

次に、日本のODAの受取額が、メコン地域全体の経済規模(GDP)と政府歳出(政府予算からの支出)に対してどのくらいの割合を占めるかを見ることで、日本のODAがメコン地域の経済活動・政府活動に資金的にどのくらい貢献してきたかを確認する(表5-2-3)。最初に、日本のODA資金は、2004年から2012年までほぼ一貫して、メコン地域が受け取る全ODA資金の50%近くという大きな割合を占めている。日本が同地域に対していかに大きな援助国であるのかが分かる。一方、メコン地域全体のGDPに占めるODAの割合は1%未満であり、

その値は年々減少している。ODA の受取額は増加しているものの、それを上回るペースでメコン地域の経済規模が成長していることが分かる。同様に、政府歳出に占める ODA の割合も減少しており、メコン地域の政府が ODA 以外の資金によって政府活動を行うように変化していることがうかがえる。

表 5-2-3 メコン地域全体における日本の ODA 資金の貢献度

(単位:百万米ドル)

メコン5か国	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
日本のODA受取額	1,706.0	1,534.8	1,138.0	1,133.5	1,139.1	1,800.6	1,663.1	1,872.4	2,695.4
GDP	230,761.0	256,843.0	301,041.0	360,644.0	421,041.0	419,406.0	499,404.0	557,392.0	600,824.0
政府歳出額*	52,169.2	60,062.2	66,125.1	78,155.2	88,468.3	102,676.0	114,005.4	125,178.3	148,478.0
ODA全受取額	2,871.3	2,844.0	2,671.5	2,802.2	3,255.9	3,588.8	3,638.3	4,007.5	4,838.3
GDPに占める日本のODA資金の割合	0.74%	0.60%	0.38%	0.31%	0.27%	0.43%	0.33%	0.34%	0.45%
政府歳出に占める日本のODA資金の割合	3.27%	2.56%	1.72%	1.45%	1.29%	1.75%	1.46%	1.50%	1.82%
全ODA受取額に占める日本のODA資金の割合	59.42%	53.96%	42.60%	40.45%	34.98%	50.17%	45.71%	46.72%	55.71%

注: \*各国通貨から米ドルに換算。カンボジア KHR1=USD0.00024, ラオス LAK1=USD0.00012, タイ THB1=USD0.03038, ベトナム VND1=USD0.00005, ミャンマーMMK1=USD0.00115。

出所: ODAに関するデータは DAC ODA Statistics により, OECD 加盟国からの支援額のみを含む。GDP と政府歳出は IMF, World Economic Outlook

しかしながら、各国の状況を個別に見ると(表 5-2-4)、2004 年にはカンボジア、ベトナムでは GDP の 1%以上、ラオスでは 3%以上を日本の ODA 資金が占めていた。2012 年においても、カンボジア、ラオス、ベトナムでは GDP の 1%以上、政府歳出の 4%~6%を占めており、日本の ODA 資金が各国の経済活動及び政府活動に一定規模の資金的貢献を続けているのが分かる。

表 5-2-4 メコン地域における日本の ODA 資金の貢献度(対 GDP)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
カンボジア	1.6%	1.6%	1.5%	1.4%	1.1%	1.2%	1.3%	1.0%	1.3%
ラオス	3.0%	2.1%	1.9%	2.0%	1.3%	1.7%	1.8%	0.6%	1.0%
タイ	0.5%	0.4%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%
ベトナム	1.3%	1.2%	1.0%	1.0%	0.8%	1.4%	1.0%	1.0%	1.3%
ミャンマー	0.2%	0.2%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%

注、出所:表 5-2-3 に同じ。

最後に、日本からメコン諸国への資金投入の内、ODA、ODA 以外の公的資金(OOF: Other Official Flows)、FDI の 3 つに着目し、これらの合計(表 5-2-5)に対する ODA 資金の割合を確認したところ、カンボジア、ベトナム、タイにおいては減少傾向が見られることから(表 5-2-6<sup>79</sup>)、ODA の資金的な役割は相対的に小さくなっていることが分かる。他方、同じ資金の合計をメコン諸国の政府歳出と比較すると、2012 年においてもタイで 2.2%、ラオスで 4.2%、ベトナムとカンボジアでは約 10%に上ることから、日本の ODA を含む資金の投入は、メコン地域の政府活動を支え、順調な経済成長に一定程度貢献していると考えられる。

<sup>79</sup> 年によって大きなばらつきが見られるのは、世界金融危機(2008 年)やタイの洪水被害(2011 年)によって民間資金の投入が大幅に変化していることが影響していると考えられる。

表 5-2-5 メコン地域に対する日本の ODA, OOF, 民間資金の集計額

(単位:百万米ドル)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
カンボジア	87.31	84.41	110.06	140.19	145.13	110.24	158.09	222.65	278.13
ラオス	71.73	53.06	159.33	86.04	69.99	111.15	33.48	20.21	86.26
タイ	1,321.90	4,141.82	2,149.64	2,055.35	18.57	1,534.38	2,016.02	7,006.07	1,784.83
ベトナム	801.78	845.12	1,366.38	1,632.96	1,506.97	1,489.67	2,353.49	3,134.13	5,104.92
ミャンマー	-7.55	14.78	5.51	4.63	-44.80	31.17	70.25	50.21	62.49
計	2,275.17	5,139.19	3,790.92	3,919.17	1,695.86	3,276.61	4,631.33	10,433.27	7,316.63

出所: DAC ODA Statistics から評価チーム作成

表 5-2-6 メコン地域に対する日本の ODA, OOF, 民間資金の集計に対する ODA の割合

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
5か国合計	75.0%	29.9%	30.0%	28.9%	67.2%	55.0%	35.9%	17.9%	36.8%
カンボジア	99.9%	120.2%	97.3%	83.9%	79.1%	116.5%	94.6%	59.8%	66.4%
ラオス	100.0%	109.2%	41.5%	96.5%	97.3%	84.9%	369.2%	257.7%	108.0%
タイ	64.6%	16.3%	12.9%	6.7%	640.7%	7.5%	11.2%	4.2%	16.2%
ベトナム	83.1%	79.8%	48.1%	46.8%	52.7%	94.9%	47.5%	43.1%	39.9%
ミャンマー	-355.1%	173.8%	559.7%	659.2%	-94.8%	154.9%	66.7%	84.6%	148.5%

注: 表 3-2-5 の数字 (ODA, OOF, 民間資金の純受取額合計) を分母とし, ODA の純受取額 (純支出額) を分子として算出。  
ODA, OOF, 民間資金の純受取額のいずれかについて貸付返済等があったために分母が ODA の純受取額より小さくなった場合、割合が 100% を超えることがある。

出所: DAC ODA Statistics から評価チーム作成

表 5-2-7 メコン地域に対する日本の ODA, OOF, 民間資金の集計と政府歳出の比較

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
5か国合計	4.4%	8.6%	5.7%	5.0%	1.9%	3.2%	4.1%	8.3%	4.9%
カンボジア	12.2%	11.1%	11.9%	11.5%	9.2%	5.3%	7.0%	9.1%	9.9%
ラオス	16.1%	8.6%	22.4%	10.0%	7.5%	9.2%	2.0%	1.1%	4.2%
タイ	3.3%	9.3%	4.6%	3.8%	0.0%	2.4%	2.9%	9.3%	2.2%
ベトナム	8.3%	7.1%	9.9%	9.3%	6.9%	5.2%	7.3%	8.4%	10.7%
ミャンマー	-0.4%	0.6%	0.2%	0.1%	-0.9%	0.5%	0.9%	0.6%	0.5%

出所: DAC ODA Statistics と表 5-2-3 から評価チーム作成

## 5-2-2 重点三分野における有効性

この節では、本政策の重点三分野である(1)ハードインフラの連結性、(2)ソフトインフラの連結性、(3)産業人材と回廊周辺の地域開発、から結果の有効性を検証する。

### (1) ハードインフラの連結性

重点分野一つ目のハードインフラの連結性にかかる結果の有効性について、(ア)道路の交通量、(イ)南部回廊の走行時間、(ウ)港の貨物取扱量の3つの指標から分析する。なお、(イ)南部回廊の走行時間については、ハードインフラとソフトインフラの双方の視点から分析を行った。その結果、ハードインフラは整備されて効果の発現が見られる、あるいは発現が見込まれることから、ハードインフラの連結性の有効性は「高い」と判断する。

#### (ア) 道路の交通量の増加

日本の質の高い技術で改修・建設された国道1号線、つばさ橋は、プノンペン周辺渋滞緩和、交通量増加、渡河時間の短縮、24時間渡河可能等の効果を生み出した。国道1号線の交通

量に関しては、2009 年に 5,000 台／日でフェリーの輸送容量(約 4,900 台／日)を超過していたところ、2016 年時 11,000 台／日と、つばさ橋完工後 1 年で目標値(2020 年で 9,500 台／日)を達成した<sup>80</sup>。国道 1 号線のプノンペン都に近い区間では、道路改修に加え拡幅(4 車線化)、歩道の設置を行っており、JBAC は、「国道 1 号線拡張によりプノンペン周辺の渋滞が緩和されている」と評価している。

(イ) 南部回廊の走行時間の短縮

メコン地域の回廊の実走調査は、これまでいくつかの機関によって行われている。各調査の実施条件が異なるため単純な比較はできないが、各調査の記録を参考として下表に整理した。本評価の現地調査の実走では、バンコクからホーチミンまでの実走時間は 8 時間であった。2009 年に行われた実走調査では、18.7 時間かかっており、約 10 時間の時間短縮になっている。また、プノンペンからつばさ橋を通過してバベットまで 4 時間であったが、2013 年の調査によるとメコン河渡航を含み 5 時間という回答であり、1 時間の違いがあった。

表 5-2-8 南部回廊(バンコク～プノンペン～ホーチミン)の実走時間

参考	日程	時間	経路		備考
			海上	航空	
1	2009 年 10 月 時点	6～7 日	海上	バンコク～ホーチミン	海上輸送時間 2～3 日
		約 2 日	航空		
2	2009 年 10 月 実走	29.5 時間 (実走 18.7 時間)	陸送	バンコク～ホーチミン	プノンペンで 1 泊する 必要あり
3	2013 年 1-3 月 調査物流業者 へのインタビュー	7.5 時間	陸路	プノンペン～バベット (国道 1 号線で約 175 キロ) モクバイ～ホーチミン (国道 22 号線で約 80 キロ)	5 時間、メコン河渡航含 む 2.5 時間、合計 7.5 時 間
3	2017 年 10 月 本評価での 実走	11 時間	陸送	バンコク～アランヤプラテート	3 時間半
		8 時間	陸送	プノンペン～バベット	4 時間
		8 時間	陸送	モクバイ～ホーチミン	4 時間

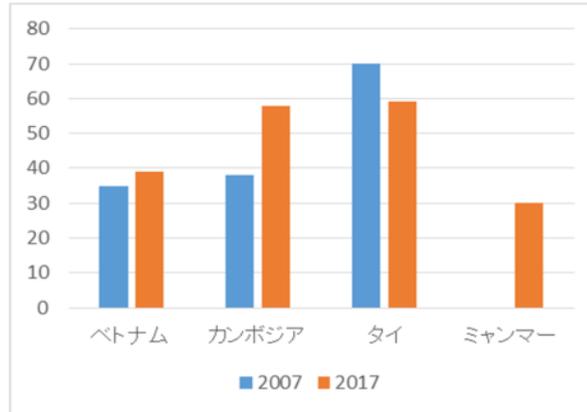
注: 2009 年の実走は、三井物産(株)の調査資料による。2013 年の調査は、JETRO による物流業者へのインタビューによる。2017 年の実走は本評価の現地調査による実走である。  
出所: 三井物産、メコン・インド経済回廊を活用した新たな物流の可能性、JETRO、ASEAN/メコン地域の最新物流・通関事情、2013 年、本評価現地調査による実走記録から評価チーム作成

図 5-2-1 は、JICA の調査<sup>81</sup>で、南部回廊走行時のミャンマー、タイ、カンボジア、ベトナムでの各区間の平均速度を 2007 年と 2017 年で比較したものである。タイは交通量の増加による首都圏の渋滞の影響もあるのか 2017 年は 2007 年と比較して平均速度が落ちているが、ベトナム、カンボジアにおいては走行平均速度が速くなっている。また同じ JICA 調査において、過去 10 年間の間に輸送速度が大幅に向上したことも実証されている。南部回廊については、2008 年に輸送時間が 40 時間であったところ、2017 年には 35 時間となり 5 時間の時間の短縮が確認された。このように日本が支援した橋梁建設、道路改修及び建設により、南部回廊の走行時間は短縮されている。

<sup>80</sup> JICA 実施調査による。

<sup>81</sup> JICA(2017)「ミャンマー国連結性にかかる走行実験の概要」より。

走行時間の短縮に最も貢献とした考えられるのが、つばさ橋の開通である。つばさ橋完工前のフェリーによる渡河時間が6～8時間(待ち時間を含む)であったところ、橋完成後は5分となった。フェリーでは夜中(0時-5時)の渡河ができなかったが、橋完成により24時間橋を渡れるようになった。カンボジア進出日本企業にとってつばさ橋の効果は、フェリー待ち時間の減少にとどまらず、プノンペンからホーチミンに輸送する際に無駄のない計画(朝8時に国境が開く時間を目指し朝4時にプノンペンを出る等)を立てられることにもあり、その心理的負担を大きく軽減している。メコン川以東の住民にとっても、つばさ橋の完成により、夜間もメコン川を渡って病院に行けるようになった等の社会開発の側面からの効果も生まれている。



出所: JICA(2017)「ミャンマー国連結性にかかる走行実験の概要」より評価チーム作成

図5-2-1 南部経済回廊走行時の各区間の平均速度比較(キロ/時間, 2007年と2017年)

さらに、カンボジア国道1号線改修により、通行可能な車両の重量を増やすことが可能となったことも、通過所要時間の半減、貨物輸送の効率化及び交通渋滞の緩和につながった。しかし、将来的には更なる交通量、物流量の増加が見込まれる。現行の片側2車線の国道1号線では対応しきれなくなる時期を見込み、「プノンペン・バベット高規格幹線道路建設計画」を確実に実施の方向に進めるよう、計画の協議・交渉を進めている。

また、カンボジアとベトナム国境のモクバイ(ベトナム)からホーチミンは、本評価での実走の方が、2013年の調査時より1時間半程度時間がかかるという結果となった。2013年の調査の走行日・走行時間帯が特定できないため、単純な比較はできないものの、モクバイからホーチミンは近年交通量が増加し、本評価実走時は、夕方の混雑時と重なったため、かなりの渋滞となった。現地ヒアリングから、走行の時間帯によってかなりの渋滞が日常的に発生しているとのことであり、物流の新たな課題となっている。

一方、プノンペンから西に向かう国道5号線の改修・拡幅、バイパス建設が完成すれば、ポイペト～プノンペン間走行速度の格段の向上、走行時間の短縮につながるが、カンボジア政府、進出企業双方から期待されている。完成後は、現在ポイペトからプノンペンに向かう主要道路となっている6号線に代わって、5号線が主要幹線道路となることが予想され、南部回廊をより発展させることが見込まれる。

ベトナムの「高速道路マスタープラン」に基づき、最優先に建設すべきとされた南北高速道路(ホーチミン～ロンタインゾーザイ間)は、ホーチミンからロンタイン地区といった近隣の工業団地等へのアクセス時間を大幅に短縮した。国道1号線、51号線の渋滞緩和、都市間移動の時間短縮を図り、工業発展の著しいホーチミン市、ドンナイ省周辺の交通需要増にも対応す

るものである。進出日本企業が多いロンドウック工業団地等にも大きく裨益している。同工業団地やホーチミン総領事館から、「ホーチミン近郊の工業団地がホーチミン中心部からの通勤圏に入るようになり、質の良い労働者の雇用が十分に行われるようになった。日本人駐在者のホーチミンからの通勤も可能となった」との話が聞かれている。

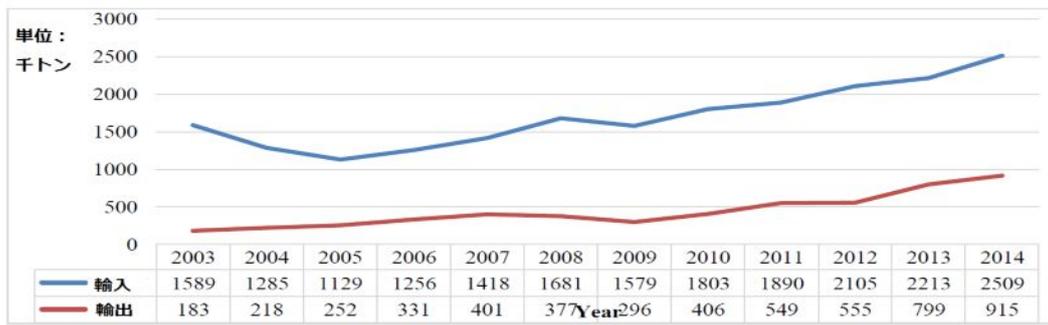
南部回廊のボトルネックを指摘するとすれば、タイ・カンボジア間、カンボジア・ベトナム間の国境の渋滞がある。道路や橋の整備による交通量増加、交通可能な車両の重量の増加等により、国境付近では輸送のための大型トラックの渋滞が激しくなっている。しかし各国境では、貨物専用ゲートがない、ゲートが狭い、荷物積み替えのためのドライポートが不足している、貨物検査の機器が不足している<sup>82</sup>、等の状況にあり、通関待ちの大型トラックの渋滞を招いている。貨物取扱量の増加に見合う職員の増員が行われておらず、税関事務所の開所時間を延長して対応しているが追いつかない状態であり、税関での通関業務の実施体制に課題があることも判明した。カンボジア・ベトナム間国境であるバベット周辺の SEZ に進出する複数の日本企業も、国境付近の通関待ちの渋滞深刻化の一刻も早い改善を望んでいた。このように、国境税関においては、書類手続き上の業務手続きの他に、貨物の検査時間、貨物検査場の場所、回廊(メイン道路)から検査場までの導線、税関職員の人数等の実施体制など、通関時間の短縮につながる要素は多くある。電子通関システムや主要道路の建設や改修といった分かりやすい大きな支援と比べると、一つ一つは小さく目立たない支援ではあるが、これらを支援することによって、現場での業務改善につながる可能性は高いと考えられる。

各国国境の通関時間が短縮されれば、南部回廊走行時間がさらに短縮することにつながるであろう。タイ、カンボジアの協力により、ポイプトの貨物専用国境ゲート建設や周辺施設整備が検討されているが、支援の実施にはまだ至っていない。バベット・モクバイ間国境付近についても、日本企業からバイパス建設、貨物ゲートの分離等の要望があるが、国境付近の円滑な走行は、ハードインフラ整備のみでは達成できず、ソフトインフラ整備及び国境に接する二国間との調整をいかに行うかも重要である。

#### (ウ) 港の貨物取扱量

3 章で述べたとおり、南部回廊を構成する国道 5 号線、国道 1 号線はともにプノンペンを介し、3 号線、4 号線を通じてシハヌークビル港につながっている。シハヌークビル港は、カンボジア唯一の外洋に面した国際港である。シハヌークビル港からの物流量は現在カンボジアの輸出入量の 6 割となっており、日本は、シハヌークビル港がカンボジアの輸出入の効率化と物流量の増大のために重要な役割を持つと認識しており「南部回廊とシハヌークビル港を結ぶ T 字」を成長センターと位置付け、同港への支援を長年にわたり実施している。

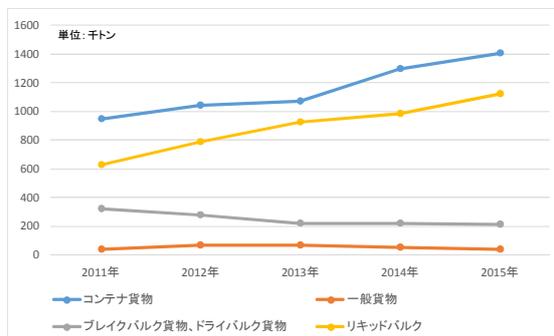
<sup>82</sup> バベット税関では、貨物用スキャンが 1 台しかなく、毎日 100 個の輸入貨物を 1 台のスキャンでこなしている。同税関の 1 日の貨物量は、平均約 250 個。この内、検査対象となる貨物は約 65%、個数にして平均約 160 個である(残りの約 35%は SEZ 用貨物のため検査は免除されている)。このため、少なくとも 1 日 100 個は検査機を使った検査が必要である。1 個の検査に平均 5-10 分を要することから、1 日の開所時間(16 時間)では賅いきれない貨物量となっている(バベット税関からの情報による)。



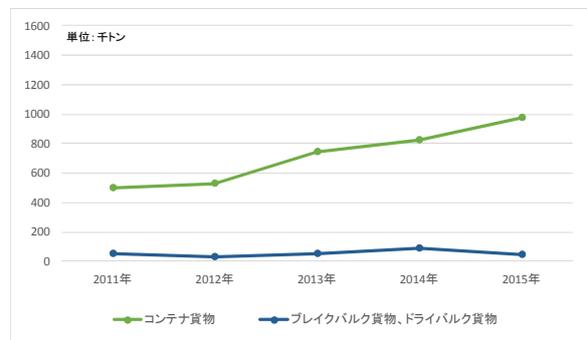
出所: JICA(2015), Overview of the Transport Infrastructure Sector in the Kingdom of Cambodia (5th Edition)

図 5-2-2 シハヌークビル港の輸出・輸入量の推移(2003 年～2014 年)

シハヌークビル港が、欧州、米国、アジアを始めとする世界各地をカバーし、プノンペン港がアジア及び米国に特化するという輸出仕向け地の傾向は今後も大きく変化しないものと考えられる<sup>83</sup>。図 5-2-2 のとおり、シハヌークビル港で取り扱う輸出量の推移を見ると、過去 11 年の間に 3.5 倍に増加した。輸入量は 2 倍程度の増加傾向にある。輸入量は常に輸出量を大きく上回っている。図 5-2-3 で取扱貨物別に推移を見ると、一般貨物(雑貨)はほぼ横ばいで推移しているが、コンテナ貨物は大きな伸びが見られる。図 5-2-4 で 2015 年のコンテナ貨物の輸出内訳を見ると、輸入では生地(16%)、機械類(4%)、衣服(3%)の順に多く、輸出では米(40%)、衣服類(39%)の順に多いという違いがある。



輸入量の貨物別推移(2011～2015 年)

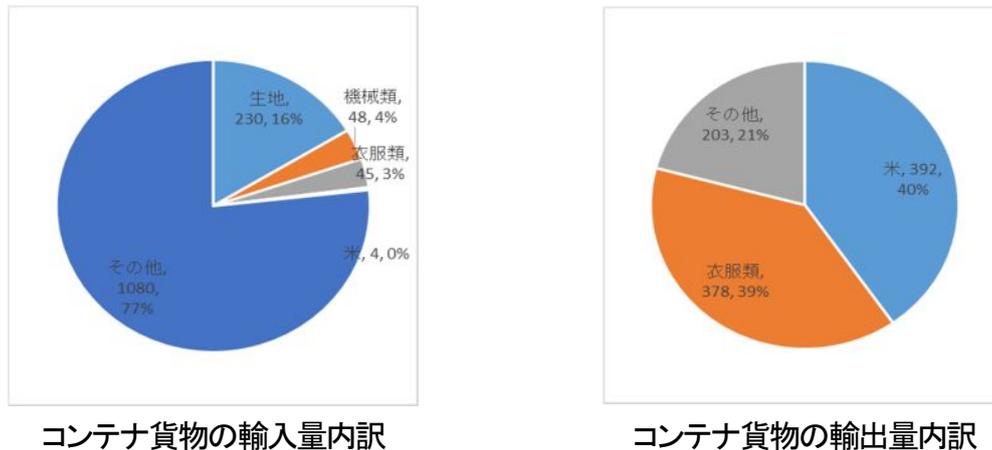


輸出量の貨物別推移(2011～2015 年)

出所: JICA(2015), Overview of the Transport Infrastructure Sector in the Kingdom of Cambodia (5th Edition)

図 5-2-3 シハヌークビル港の輸出入量の貨物別推移(2011～2015 年)(単位: 千トン)

<sup>83</sup> JICA(2017)「カンボジア国シハヌークビル港新コンテナターミナル整備事業準備調査最終報告書」



出所: JICA (2015), Overview of the Transport Infrastructure Sector in the Kingdom of Cambodia (5th Edition)

図 5-2-4 シハヌークビル港のコンテナ貨物の輸出入量の内訳(2015 年)(単位:千トン)

第 3 章でも述べたとおり、日本は長年にわたりシハヌークビル港の支援を実施し SEZ も建設したが、中国はより大きなシハヌークビル SEZ を建設し、中国の工場が同地域に数多く進出し同港を活用している。中国は国道 4 号線(シハヌークビルとプノンペンを結ぶ幹線道路)の改修を手掛け、4 号線に沿った高速道路の建設を支援することも決まっている。また中国は、シハヌークビル付近にあるスタンハブ港のコンテナターミナル整備にも関心を持っているが、日本のシハヌークビル港コンテナターミナル整備が遅れれば、これを中国が一気に進めることが予想され、シハヌークビル港の位置付けに影響する可能性も考えられる。カンボジアの堅調な経済成長に支えられ、シハヌークビル港のコンテナ貨物取扱量は急増しており、2020 年にはコンテナ貨物需要が JICA 試算で 68 万 TEU に達する見込みであることから、現状 50 万 TEU である取扱能力の向上が差し迫った課題となっている<sup>84</sup>。日本はこれまで長年にわたりシハヌークビル港に ODA 資金を投入してきているが、今後も引き続き支援を続け有効活用につなげる上では、同港のコンテナターミナル拡張、運営改善を早く進めることが必要である。

南部回廊のベトナム側の出口はカイメップ・チーバイ港である。同港は、南北高速道路と国道 51 号線によってホーチミンとつながっている。日本の支援によるコンテナターミナルの稼働率は上がっていない状況にあったが、Vinamarine 及び Tan Cang - Cai Mep Thi Vai Terminal Co., LTD、(カイメップ・チーバイの日本の支援によるもの及び他 2 つのコンテナターミナルを運営する公社)によれば、日本の ODA によるコンテナターミナルの稼働率は 40%程度とのことである。一方、3 章で述べたとおり、日本の支援でない上流部分のコンテナターミナル、一般貨物ターミナルの稼働率はより高く、Tan Cang – Cai Mp Joint Stock Co.,が運営する他の 2 つのコンテナターミナルはフルキャパシティとなっているとのことであった。

日本の支援によるコンテナターミナルの稼働率が上がっていなかった背景のひとつに、サイゴン港、カッタライ港等のホーチミン市内の港湾機能を同港に移転するとのベトナム政府の決定が、政治的要因もあり当初計画どおり進んでいないことが挙げられる。また複数のコンテ

<sup>84</sup> JICA ニュースリリース ([https://www.jica.go.jp/press/2017/20170608\\_01.html](https://www.jica.go.jp/press/2017/20170608_01.html)) 参照。

ナターミナルの中で日本のコンテナターミナルは海により近い位置にあり、川の上流に位置するターミナルからコンテナが埋まっていくといった状況があった。しかし交通運輸省が中心となりコンテナ港の新規整備を制限する方針策定や航路浚渫を着実に実施したことにより、ターミナルの稼働率は改善している。サイゴン港、カッタライ港、カイメップ・チーバイの上流のコンテナターミナルのキャパシティに限りがないわけではないため、長い目で見て、日本の支援によるターミナルの稼働率がより向上することが期待される。

以上の3つの指標の検証から、南部回廊の連結性強化にあたり、ハードインフラ整備の面では、バンコク～プノンペン～ホーチミン～カイメップ・チーバイまでのミッシングリンクはなくなり、特にカンボジア国道1号線の改修及びつばさ橋の建設による交通量増加、走行時間の短縮が見られていると言える。国道5号線の改修・拡幅・バイパス建設により、さらなる南部回廊の連結性強化が見込まれる。ベトナムの南北高速道路建設(ホーチミンーロンタインーゾーザイ間)の建設に関しても、ホーチミンから郊外へのアクセスが良くなり周辺の工業団地等にも裨益している。3章でも述べたとおり、ベトナムやカンボジアの全国あるいは首都の都市開発マスタープラン、交通計画マスタープラン策定等への支援を日本が長年にわたり行い運輸政策に関するアドバイザーを省庁内に派遣することにより、相手国の発展の基礎となる部分を支え、上流計画から関わっていることは、こうした効果発現の貢献要因となっていると言えよう。課題として、①南部回廊の終点のカイメップ・チーバイ港の更なる稼働率向上、②各国国境で交通及び物流量の増加に対応しきれず渋滞が激しくなっていること、③日本政府はミャンマー政府及びタイ政府と共に、ダウエーSEZ 開発への協力について意図表明覚書を交わしているが、ダウエーSEZを含むタニンダーリ地域開発については、バンコクと結ぶ道路整備に関する技術・資金面の調整、3か国間調整、ビジョンの不確定さ等の課題が多くあること、等が挙げられる。これらの課題を踏まえても、ハードインフラ面においては十分な整備がなされ、その効果は発現あるいは発現見込みにあることから有効性は「高い」と判断する。

## (2) ソフトインフラの連結性

重点分野二つ目のソフトインフラの連結性にかかる結果の有効性は、(ア)通関の円滑化、(イ)物流コストの削減、(ウ)越境貿易額の推移、の3つの指標から分析を行った。この結果、(ア)通関の円滑化について特にベトナムにおいてVNACCS導入による顕著な成果が発現しており、タイ、カンボジアにおいても進展が見られた。(イ)物流コストの削減については、通関時間の短縮による機会費用は見込まれるものの、それ以外の費用の発生が解消されていないことが確認された。(ウ)越境貿易額の推移については、タイ・カンボジア間、カンボジア・ベトナム間、双方において貿易額の拡大が確認されたが、貿易の不均衡があり片荷問題等が発生している。以上を総合的に勘案すると、ソフトインフラの連結性にかかる結果の有効性は、「一部課題がある」と判断するのが妥当である。以下では、上記3つの指標からの分析を示す。

### (ア) 通関の円滑化

輸送の円滑化及び貿易の円滑化に係る支援を通じて、通関の改善が確認された。通関業務に関しては、日本の関税局とJICAによる長年の技術協力が効果発現に大きく貢献していると考えられる。中でも2014年にVNACCSを導入したベトナムは、2015年に米国国際開発庁

(USAID: United States Agency for International Development), JICA及びベトナム税関が共同で実施したレビュー<sup>85</sup>では, VNACCSのレスポンス速度, 安定性, 総合的な評価について, 民間企業利用者にアンケート調査を行った結果, いずれの項目も90%以上の利用者が好意的に評価していた。

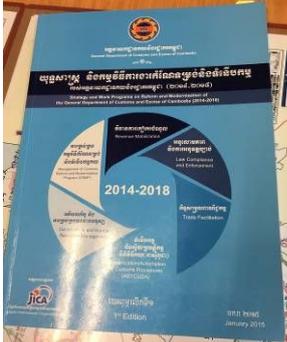
JICA長期専門家(関税局からの派遣)からのヒアリングによると, 日系企業のヒアリングでも, VNACCSが導入されたことで, グリーン区分で自動的に許可が下りるようになり, そうした仕組みが存在していること自体が他のアジアの国とは決定的に状況が異なると高く評価されている。JETROの日系企業アンケート調査では「通関上の問題」が, 在ベトナム日系企業の事業上の問題の第3位から第4位に後退しているが, これはVNACCS導入の効果も要因ではないかと考えている。また, 通関システムは導入後3年間, サービスの停止などの大きなトラブルはなく信頼性を保っているとのことであった。

通関の近代化という点からはまだ改善の余地はあるものの, 確実に進展していると判断できる。国境税関のヒアリングでは, 導入されている電子システムの運用は問題なく行われており, 通関時間が短縮されているとのことであった。電子システムの導入とともに, 手続きルール自体の簡素化や効率化が行われることによって, 電子システム自体の効果が今後より高まると期待される。下表は, タイ, カンボジア, ベトナムでの成果をまとめたものである。

表 5-2-9 タイ, カンボジア, ベトナム 3 か国の通関の改善状況

国	主な成果
タイ	<p>&lt;税関の近代化&gt;</p> <p>「メコン地域における税関リスクマネジメントプロジェクト(技プロ:2008~2011)」を通じた成果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・リスクマネジメントに関するデータベースの改善</li> </ul> <p>「関税分類及び関税評価における透明性及び予見性向上プロジェクト」を通じた成果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関税評価の公示と通関の効率化のための国際標準マニュアルの作成</li> <li>・民間企業への周知を目的としたフローシユアやWebサイト作成</li> <li>・通関に関する統計の整備</li> <li>・関税評価に関わる職員が国際標準に係る知識の習得</li> </ul> <p>「効率的な税関手続きのための原産地規則に係る能力向上プロジェクト」を通じた成果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・原産地証明に関する職員の能力改善</li> <li>・原産地証明の分権化の促進</li> <li>・ナショナル・シングル・ウィンドウの促進(36省庁の内2省を除きシステムが繋がり, e-customsは実施済みと言える。)</li> </ul>
カンボジア	<p>&lt;電子通関の促進&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ASYCUDA の導入促進(2017 年 10 月現在, ほぼ 100%の全国税関 72 か所で使用されている。)</li> </ul> <p>&lt;関税総局の近代化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・税関の近代化 5 年計画(2014-18 年)報告書の作成・公布</li> </ul> <p>&lt;業務効率化と情報保護の促進&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・税関に出入りする通関業者へのユニフォーム・ジャケットの着用を義務付けることによって, 税関職員と通関業者の見分けがつくようになり, 執務スペースへの外部者の立ち入りを制限できるようになった。これによって, 業務効率化と情報保護が促進した。</li> </ul>

<sup>85</sup> USAID/JICA/ベトナム関税総局 (2015) Business Consultation: 18-Month Review of the Implementation of the Vietnam Automated Cargo Clearance System (VNACCS).

	 <p>通関業者の制服を説明する JICA 専門家</p>	 <p>税関の近代化 5 か年計画書</p>
<p>&lt;官民会合の継続・新規実施&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関税総局と JBAC の第 1 回対話会が、関税総局、JBAC、JICA と協力して開催され、継続実施することが決定(通関手続きの簡素化や税関業務の技術的な問題を直接議論して解決を図ることを目的)。</li> <li>・日系企業からの税関手続きに関する個別指導の実施</li> </ul>		
ベトナム	<p>&lt;税関組織と職員の能力強化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1997年から継続的に日本税関とJICAにより技術協力を実施</li> </ul> <p>&lt;電子通関の導入&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2014年、日本が国内用に開発したNACCSをベトナム用にカスタマイズしたVNACCSを日本の無償資金協力を得て導入</li> </ul> <p>&lt;VNACCS導入に伴う税関の効率化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・税関法改正で通関書類の審査を2時間以内に処理することを規定</li> <li>・グリーン(区分1)区分の輸出入申告の関連書類の提出廃止</li> </ul>	

(イ) 物流コストの削減

物流コストについては、本評価では明確な効果の発現を確認することはできなかった。例えば、つばさ橋開通による通行時間の短縮からの機会費用の低減は見込まれる。しかしながら、以下について課題が指摘されており、物流コストの削減のためにはこれらの課題の克服が必要である。1)カンボジアからの片荷問題によってコンテナの返却に費用がかかること、2)コンテナの取扱い料に業者が料金を上乗せしてくること(カンボジア)、3)国内のチェックポイント(県境など)での非公式な貨物検査料の徴収(ベトナム)。1)のカンボジアの片荷問題は、カンボジアとタイ、カンボジアとベトナムの貿易不均衡が解消される必要があり、早期の解決は困難である。さらに、第3章の輸送の円滑化で確認したように、いまだに以下の課題がある。1)越境交通の円滑化が実現していない。GMSのCBTAは締結されたものの、協定に沿った制度構築や実行が行われていないため、トラックの相互乗り入れが部分的にしか行われていない等の問題がある。2)物流サービスの改善が進んでいない。カンボジアでは倉庫業に関する法規制が未整備であり、混載や積替えを円滑に行うための施設整備や物流システムも未発達である。物流業を担う民間企業と政府機関との連携もほとんど行われていない。3)物流を経営戦略と考える概念が不足している。物流戦略は日本企業にとっては重要な経営戦略となっているが、メコン地域においてはまだ十分に浸透していない。このような状況では、混載サービスを工夫するといった地元の民間業者によるサービスの向上を期待することは困難である。非公式な料金徴収については、公式な情報として記録に残らないものが多く、輸送及び貿易の円滑化について、民間の物流業者や行政官の意識改革が必要である。回廊ルートモノや

ヒトの流れを太く速くすることが、官民を含む回廊沿いの全関係者にとって最終的にウィン・ウィンにつながるという意識を共有・徹底する必要がある。

以上から、物流コストの削減という点からは明かな効果の発現は確認できなかった。

#### (ウ) 越境貿易額の推移

タイ・カンボジア、カンボジア・ベトナム国境での貨物取扱量は近年増加傾向にあるとの回答がそれぞれの税関事務所で得られた。バンコクJETRO事務所の調査でも、タイ・カンボジア国境のアランプラテート税関では、2011年から2015年まで取扱量は輸出入額ともに伸びていることから、越境貿易額の増大は確認された。

しかしながら、タイとカンボジア間では貿易不均衡が大きい。アランプラテート税関でのタイからカンボジアへの輸出品の大半はカンボジア国内での消費財、生産財が主流を占め、2015年の輸出額約600億タイバーツである。他方、カンボジアからタイへの輸出額は2015年で約200億タイバーツであり、輸出品はカンボジアの主流農産物の一つであるキャッサバ<sup>86</sup>の割合が増加している。近年はタイからカンボジアへデジタルカメラの部品の輸出が増えていたが、2016年には2015年の5分の1に減少している。これはタイからカンボジアに工程分業型生産を行っている日系企業の取引が減少したことが要因と考えられ、日系企業1社の動向によって輸出額が大きく変動する不安定さもある。貿易の不均衡によるタイからカンボジアへの片荷問題も指摘されている。今後はカンボジアからタイへの輸出品を増やすポテンシャルのある産業振興の検討が期待される。

#### (3) 産業人材と回廊周辺の地域開発

重点分野三つ目の産業人材と回廊周辺の地域開発にかかる結果の有効性は、(ア)産業人材を育成する機会の増加、(イ)従業員の質の向上(企業からの評価)、(ウ)経済特別区と進出企業数、(エ)回廊周辺の社会経済基盤の整備、の4つの指標から分析した。その結果、(ア)産業人材を育成する機会は、増加していることが確認された。(イ)従業員の質の向上(企業からの評価)は、JETROの調査より一定の効果の発現は見られる。(ウ)経済特別区と進出企業数は、ODAによる直接の支援は少なく、支援が開始されて十分な時間が経っていないものもあり、効果の発現は限定的である。(エ)回廊周辺の社会経済基盤の整備は、特定の分野では成果が出ているが、支援が開始されて間もない分野があり、また支援自体が限定されていて成果の発現も限定されている。以上から、分析は行ったが、現時点で評価判断を行うのは時期尚早あるいは困難と判断した。以下は、4つの評価指標からの分析である。

<sup>86</sup> キャッサバは熱帯作物であり、世界の主要食用作物の中では、世界6位の総収穫面積があり、アフリカではトウモロコシに次ぐ第2の主食である。キャッサバ芋は、日本でも馴染みのあるタピオカの原料であり、家畜の飼料として、また味の素を製造する際にも使用されている。カンボジアでは、コメに次ぐ生産量となっている(JICA「ベトナム、カンボジア、タイにおける戦略作物キャッサバ侵入病害虫対策に基づく持続的生産システムの開発と普及プロジェクト」資料より)。さらに、近年はエタノールの材料として注目され、タイの大手企業が輸入を増加しているとの情報がある(バンコクJETRO事務所より)。

#### (ア) 産業人材育成機会の増加

日本政府による産業人材育成協力イニシアティブが立ち上がり、産業人材を育成する機運が高まっている。タイ、ベトナム、カンボジアとも進行中の支援プロジェクトがあり、良質な産業人材の育成が期待される。経済産業省による「海外大学における寄附講座を通じた人材育成」と「ASEAN 進出日系企業を通じた現地人材の育成支援(第三国研修)」は、メコン地域進出日系企業のニーズに合わせた研修を実施するという点でユニークであり、目的を明確にした人材育成が可能となる期待が大きい。このように産業人材育成機会は増加していると判断できる。

#### (イ) 従業員の質の向上(企業からの評価)

JETROの日系進出企業実態調査(2016年度)によると、経営上の問題点として、従業員の質を挙げる企業は4番目に多く、全体の44%であった。前年度調査の回答と比べると、タイでは51%から48.5%と改善が見られるが、カンボジアでは60%から63%に後退している。ベトナムは経営上の問題の5位までに従業員の質は挙げられていない。従業員の質のアセスメントは必ずしも容易ではなく、従業員を雇用する側の印象で評価されてしまう可能性もある。単純な作業工程を担う労働者であっても、労働スキルを測る指標を各企業が持ち、それを活用してモニタリングしていくことで、従業員の質の向上や、新規採用者の能力を格付けすることが可能となる。例えば第3章で触れたカンボジアの産業人材の職種の例にあるように、中卒後の職業訓練に対しては技能工としてのCertificate levelを付与するなど、技能程度を表す共通の指標を作り、活用することによって質の向上が図りやすくなると考えられる。

モノづくりを基本とする製造業の場合には、初等教育の後に、技術教育・高等教育において工学系人材へと育成する必要がある。技能教育・訓練は、熟練技術者や技能労働者を対象とする支援メニューであり、実践的技術力の習得を目標としているが、効果発現のためには長期的な視点での取組が必要である。高等教育への支援は、比較的新しく始まった案件が多く、効果発現までには時間がかかる。

本評価では文献調査と企業等からのヒアリングが主な情報源となったが、一定程度の効果の発現は見られると判断できる。同時に、成果が発現するためには継続的な支援が必要であり、評価指標を検討し、中長期的なモニタリングを行うことも重要である。

#### (ウ) 経済特別区と進出企業数

カンボジアではタイ、及びベトナム国境周辺のSEZが創業し、日系企業の進出が増加していたことが確認された。この点からは、効果の発現が見られる。しかし、カンボジアへの進出は、2013年頃を境に落ち着きを見せている。大手製造業の進出も2013年以降途絶えている。現地の商工会等からのヒアリングでは、今後の動向は予想が難しいとのことであった。

ODAによる経済特別区への支援件数は限られている。企業の進出も直接的なサービスを行う機会は少ない。これまではODAによって整備されたハードインフラや法整備・制度構築支援等が呼び水となり民間企業の進出につながるという発展形態があった。南部回廊においても同様の発展が期待されているが、成果の発現には時間を要すると考えられる。よって、今次評価では評価判断を行わないことが妥当と考える。

### (エ) 回廊周辺の社会経済基盤の整備

本評価においては、時間的な制約から、南部回廊を経済回廊へと発展する貢献度が高いと考えられるカンボジアの電力セクターに焦点を当てて支援の効果を第3章において分析した。その結果、日本はカンボジアへの ODA 再開直後から電力セクターの支援を継続して行い、効果を上げていることが確認された。日本の ODA 支援は、首都プノンペンから開始され、次いで、人口密度が高く産業が集積し国際港があるプレアシハヌーク州の電力供給力の増加に貢献した。日本の支援によって、プレアシハヌーク州では、都市部の電化率が 60%から 95%へ、地方部の電化率が 13%から 86%へと大きな成果を上げ、周辺住民の生活改善に貢献した。さらに 2016 年からは、南部回廊の国境で SEZ が集積する地域を含む、スバイリエン州、バンテアイ・ミンチイ州、及び南部沿岸回廊のコッコン州において、電力供給プロジェクトを開始している。これによって、停電頻度の改善、企業活動の改善・雇用促進、更なる投資が期待されている。

しかしながら、回廊周辺の社会経済基盤には、電力の他に、保健・医療、水供給、教育、通信・ICT、環境保全・防災対策等、多岐にわたる。地方開発支援として多様な支援はされているが(添付資料 5 参照)、カンボジアでは 2000 年代後半以降、2010 年代になって支援が始まったものが多い。効果の発現には時間を要することから今次評価では評価判断を行わないことが妥当と考える。同時に、回廊周辺の基盤整備は継続して行われるのが望ましい。

### 5-2-3 連携性強化についての有効性

前節までは、目標体系図に整理した本評価が対象とする三つの重点分野から結果の有効性について検証を行った。本節では、前節までの分析を踏まえて、日本の ODA 支援によってメコン連結性がどの程度強化されたかを確認するために、(ア)物流パフォーマンス指標、(イ)人と人との連結性、(ウ)地域開発の 3 つを成果指標として分析を行った。さらに、(4)として、メコン地域の連結性強化による負の影響の発現について確認した。

#### (1) 物流パフォーマンス指標

物流のパフォーマンス指標として、世界銀行の LPI(Logistics Performance Index)<sup>87</sup>を使用する。経済取引がグローバル化する中で、貿易・物流の効率化が国際競争力に大きく影響するとの認識から、160 か国を対象として、LPI を用いたランキングが行われている。ランキング結果は、2007 年からほぼ 2 年おきに公表されている。LPI は以下の 6 つのサブ指標(表 5-2-10)から構成される多次元の評価であり、1(最低)から 5(最高)までの 5 段階で評価される。それぞれのサブ指標の評価ポイントから LPI スコアが産出され<sup>88</sup>、ランキングされている。世界銀行の報告書の最新版は 2016 年であり、2016 年世界ランキング 1 位はドイツでスコア

<sup>87</sup> LPI 指標の詳細と各国の経年データは、世界銀行の関連ホームページを参照(<https://lpi.worldbank.org/>) (2018 年 2 月アクセス)。

<sup>88</sup> LPI の産出方法は、<https://lpi.worldbank.org/about> にある LPI Methodology (世界銀行 (2014), Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy の Appendix 5. The LPI methodology) (2018 年 2 月アクセス) を参照。

ーは 4.24, 日本は 12 位でスコアは 4.02 であった。

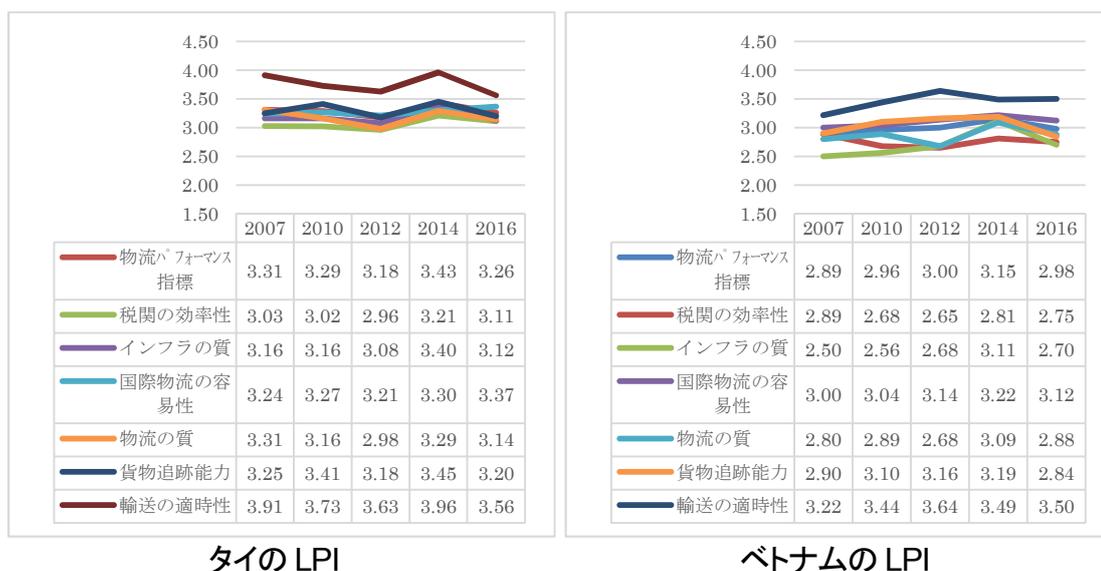
図 5-2-5 はメコン 5 か国の 2007 年, 2010 年, 2012 年, 2014 年, 2016 年の LPI スコアを示している。LPI スコアが最も改善したのはミャンマー(1.86 から 2.46), 次いでカンボジア(2.50 から 2.80), ベトナム(2.89 から 2.98)である。タイは大きな改善は見られないが、メコン 5 か国の中では高いスコアとなっている。

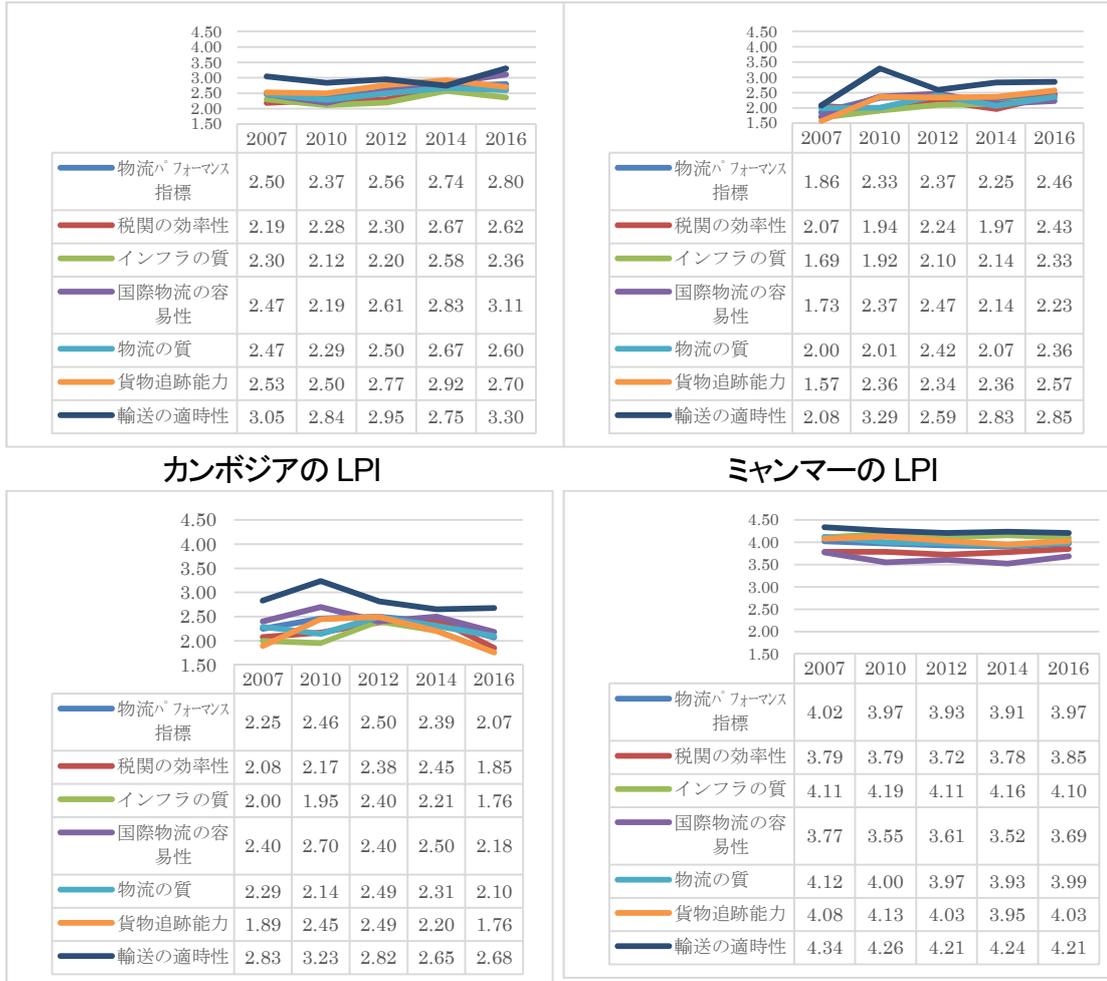
表 5-2-10 世界銀行の LPI: 物流パフォーマンス指標

1	Customs(税関の効率性)
2	Infrastructure(インフラの質)
3	Ease of arranging shipments(物流の容易性)
4	Quality of logistics services(物流の質・能力)
5	Tracking and tracing(貨物追跡: 荷物の追跡管理能力等)
6	Timeliness(輸送の適時性: 納期内の到着度)

出所: World Bank (2014), Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy から評価チーム作成

世界銀行の 2014 年報告書では、全ての国において改善傾向が見られ、LPI が低く、物流の効率性が低い国は、高い国より早いペースで指標全体を向上させている傾向が認められると報告している。メコン 5 か国においてもラオス以外は同じ傾向が見られる。





出所: World Bank, Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy 各年版から評価チーム作成

図 5-2-5 メコン5 か国と日本の LPI の改善状況

同世界銀行の報告書では、物流の効率性の改善は、低所得国、中所得国、高所得国で異なる戦略を用いる必要があると指摘している。低所得国ではインフラの整備が重要であり、中所得国では、インフラに加えて税関等の制度・管理面といったソフト面の強化を伴う必要がある。さらに、貨物の取扱いや、倉庫保管といった物流サービスの改善や専門機能の導入・改善が重要としている。カンボジア、ラオス、ミャンマーの3か国はまさに中所得国入りをしたところであり、ハードインフラ整備の初期投資をひと段落終えて、制度構築や物流サービスの改善・高度化に取り組む事が重要である。同様に、タイ、ベトナムにおいては、さらなるソフト面の改善を行うことで、競争力の維持・向上を目指す必要がある。

(2) 人と人の連結性

ここでは、MPACの3本柱の一つ「人と人の連結性」について、その目的と具体的な取組、進捗状況を示すことで、メコン連結性強化の状況を確認する。人の移動については、観光客や

留学生数の増加は、メコン域内の人の移動が円滑化して域内の人的交流が高まることで、メコン域内の安定化に資すると期待される。さらに、労働の自由な移動は、メコン域内での分業体制を効果的に行う促進要因となり得る。

#### (ア) MPAC における人と人との連結性

MPAC では、人と人との連結性(People to People Connectivity)はハードインフラ整備による連結性(Physical Connectivity)及び制度等ソフトインフラ整備による連結性(Institutional Connectivity)と共に3本柱のひとつとなっている。人と人との連結性の下に1)ASEAN 域内の社会文化的相互理解の促進、2)ASEAN 域内の人の移動(People mobility)の促進が戦略として掲げられており、特に域内の人の移動の促進に焦点が当てられている。

域内の人の移動の戦略の下には、以下の3つの目標が掲げられている。

- ASEAN 域内の観光促進
- ASEAN 域内の職業能力の需要と供給のギャップを埋める労働移動促進
- ASEAN 域内の留学促進

本節では、MPACに基づき、観光、労働移動(移民労働者数、在留者数等)、留学の3点に関するASEAN及びメコン域内の近年の推移と現況を概観する。

#### (イ) ASEAN 及びメコン域内の観光

世界銀行によるMPACの評価モニタリング報告書<sup>89</sup>によると、ASEAN域内の観光客増加率はMCAP以前の2006年から2010年の平均が7.2%であったのに対し、MPAC以降の2011年から2014年の平均は10.5%で、MPAC以降、促進していることが分かる。表5-2-11は2004年から2015年のASEAN国別観光客数である。ほぼすべての国で増加傾向にあり、特にミャンマーとタイの伸びが著しい。また、ASEAN全域への観光客数のうち、メコン5か国への観光客の占める割合は年々増加している。さらに2015年の全観光客のうち、ASEAN域内からの観光客の占める割合もフィリピンとベトナムを除き、総じて高いものになっている。ASEAN域内の観光分野での人と人との連結性が高まっていることが読み取れる。

表5-2-11 ASEAN 国別観光客数(2004-2015年, 単位:千人)

国名	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	ASEAN域内観光客 (2015)
ブルネイ	119	127	158	179	226	157	214	242	209	3,279	3,886	218	54.4%
カンボジア	1,055	1,422	1,700	2,015	2,125	2,162	2,508	2,882	3,584	4,210	4,503	4,775	43.9%
インドネシア	5,321	5,002	4,871	5,506	6,429	6,324	7,003	7,650	8,044	8,802	9,435	10,407	39.0%
ラオス	895	1,095	1,215	1,624	2,005	2,008	2,513	2,724	3,330	3,779	4,159	4,627	77.6%
マレーシア	15,703	16,431	18,472	20,236	22,052	23,646	24,577	24,714	25,033	25,716	27,437	25,721	74.4%
ミャンマー	657	660	653	732	661	763	792	816	1,059	2,044	3,081	4,681	37.7%
フィリピン	2,291	2,623	2,688	3,092	3,139	3,017	3,520	3,917	4,273	4,681	4,833	5,361	9.0%
シンガポール	8,375	8,942	9,752	10,288	10,116	9,681	11,639	13,171	14,491	15,568	15,095	15,232	37.7%
タイ	11,737	11,517	13,822	14,464	14,597	14,150	15,936	19,098	22,354	26,547	24,780	29,881	26.4%
ベトナム	2,928	3,468	3,583	4,150	4,254	3,772	5,050	6,014	6,848	7,572	7,874	7,944	16.4%
ASEAN合計	49,081	51,287	56,914	62,286	65,604	65,680	73,752	81,228	89,225	102,198	105,083	108,847	
メコン5か国合計	17,272	18,162	20,973	22,985	23,642	22,855	26,799	31,534	37,175	44,152	44,397	51,908	
メコン5か国シェア	35.2%	35.4%	36.9%	36.9%	36.0%	34.8%	36.3%	38.8%	41.7%	43.2%	42.2%	47.7%	

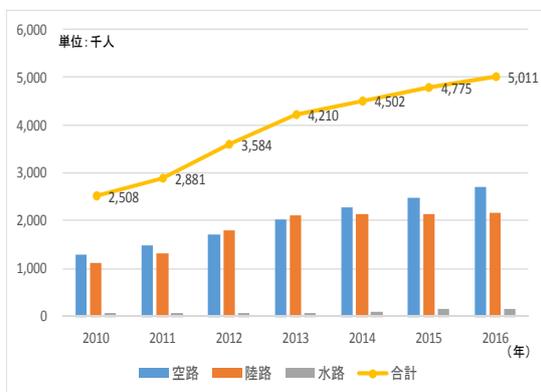
出所:ASEAN Statistical Yearbook 2015 及び ASEAN Statistical Leaflet, Selected Key Indicators 2016

<sup>89</sup> World Bank (2016), Enhancing ASEAN Connectivity Monitoring and Evaluation

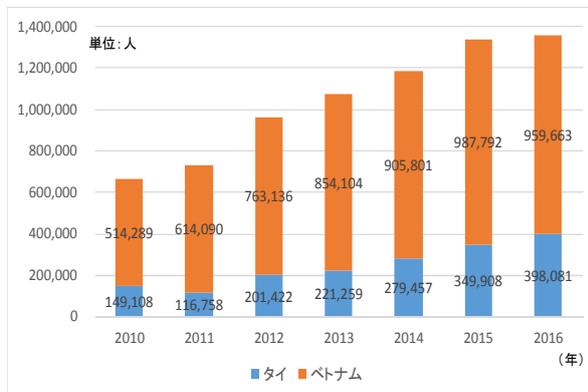
南部回廊に焦点を当てるため、タイ、カンボジア、ベトナムの3か国について見てみる。タイへの海外からの観光客は上述のとおり年々増加している。情報源によって数字は異なるものの、中国からの観光客が圧倒的な数を占めている。メコン域内の国では、ベトナムからの観光客が最も多く、カンボジアからの観光客は統計上、微々たるものである。

カンボジアへの海外からの観光客数は年々増加しており、陸路での観光客数も毎年伸びている。タイとベトナムからの入国者数も増加しており、特にベトナムからの入国者数が2010年以降、著しく増加しているのが分かる。

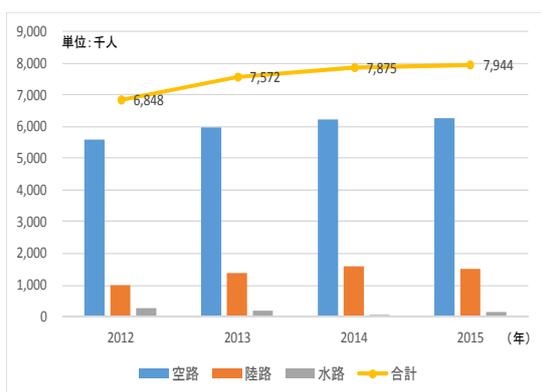
ベトナムへの海外からの観光客数も年々増加しており、陸路での観光客数も増加傾向にある。タイとカンボジアからの入国者数は2015年を除き毎年増加している。2015年の統計によると、中国(1,780,918人)と韓国(1,112,978人)からの観光客が群を抜いて多く、ASEAN域内からではマレーシア(346,584人)に次いで、カンボジア(227,074人)、タイ(214,645人)となっている。



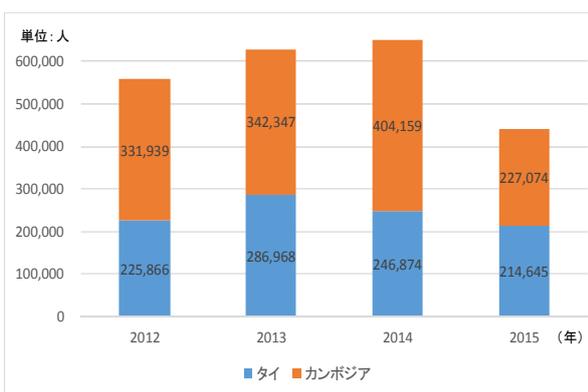
出所:カンボジア観光省  
図5-2-6 カンボジアへの海外からの観光客数(2010-2016年, 単位:千人)



出所:カンボジア観光省  
図5-2-7 カンボジアへのタイ及びベトナムからの入国者数(2010-2016年)



出所:ベトナム文化・スポーツ・観光省  
図5-2-8 ベトナムへの海外からの観光客数(2012-2015年, 単位:千人)



出所:ベトナム文化・スポーツ・観光省  
図5-2-9 ベトナムへのタイ及びカンボジアからの入国者数(2012-2015年)

(ウ) ASEAN 及びメコン域内の労働移動

ASEAN 域内では、域内の経済格差やシンガポールやタイにおける少子高齢化を背景とし

て<sup>90</sup>、従来から労働者の移動が活発である。これら移民労働者の大部分は非熟練労働者であるとされている<sup>91</sup>。ASEANの労働移動に関する政策は大きく1)熟練労働者に関する政策と2)非熟練労働者に関する政策に分けられる。

熟練労働者の移動に関しては、積極的に促進することで ASEAN 各国は一致しており、工学、建築、会計、測量技師、看護、歯科・医師、観光分野の人材に関する相互認証協定(MRA : Mutual Recognition Arrangement)に署名している。このうち、産業人材に関連する工学分野については2005年に署名されており、また、観光分野は2012年に署名されている。さらに、熟練労働者の域内移動を促進する「自然人の移動に関する協定(Agreement on the Movement of Natural Persons)」が2012年11月に署名され、既に発効している。ただし、ASEAN域内のこれらの人材に対して各国で特別なビジネスビザの発行や就労許可証の免除、簡易手続きが取られるなどの取組にまでは深化していない模様である。

一方で、非熟練労働者の移動については、送出国(主にフィリピン、インドネシア、ミャンマー、カンボジア)と受入国(主にシンガポール、タイ、マレーシア)との間で立場が異なる<sup>92</sup>。上述のとおり、ほとんどの ASEAN 域内の労働移動は非熟練労働者かつ非正規な雇用であり、上記の MRA の枠組み外である。例えば、2012年のタイへの労働移動のうち、熟練労働者はたった3.1%だったとの統計もある<sup>93</sup>。移民労働者の統計は表5-2-12のとおりである。この数には定義上、熟練労働者も含まれるが多量が非熟練労働者である。

表5-2-12 ASEAN域内の移民労働者(2013年)

送出国	主な受入国(人数)
カンボジア	タイ(750,000)
インドネシア	マレーシア(1,051,000)
ラオス	タイ(926,000)
マレーシア	シンガポール(1,045,000)
ミャンマー	タイ(1,892,000) マレーシア(248,000)
シンガポール	マレーシア(78,000)

注:タイ、ベトナム、フィリピンは送出国でもあるが、主な労働移動先がASEAN域外であるため表内に含めていない。  
出所:国際労働機関(ILO: International Labour Organization), 2015より評価チーム作成

ASEAN Community 2015: Managing integration for better jobs and shared prosperity (ILO and ADB, 2014)によると、今後ASEANの経済統合が進化することによって増える職種別需要はカンボジアでは、多い順に、小売り及び卸売業管理職に次いで、電気機器の設置・修理工、ベトナムでは手工芸品関連職人、大型トラック・バス運転手の順、タイではホテル・レストラン管理職、ウェ이터・バーテンダーの順となっている。

以上をまとめると、従来から活発であった非熟練労働者の移動は今後も継続すると見られ、非熟練労働者の処遇改善にかかるASEAN各国の協力は引き続き求められる一方で、MRAを通じて促進している熟練労働者の移動については、構想はあるものの実態は追いついていない。

<sup>90</sup> 岩崎薫里「ASEANで活発化する国際労働移動—その効果と弊害を探る」JRIレビュー 2015 Vol.5, No.24。

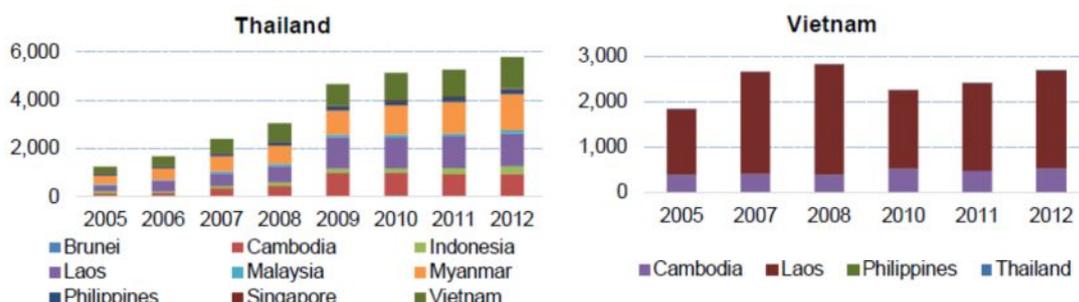
<sup>91</sup> 鈴木早苗「移民労働者問題をめぐるASEANのジレンマ」アジア研ワールド・トレンド 2012-10。

<sup>92</sup> 鈴木早苗「移民労働者問題をめぐるASEANのジレンマ」アジア研ワールド・トレンド 2012-10。

<sup>93</sup> ILO and ADB (2014), ASEAN Community 2015: Managing integration for better jobs and shared prosperity

(エ) ASEAN 及びメコン域内の留学(大学への留学)

前述の世界銀行による MPAC の評価モニタリング報告書によると、タイへの ASEAN 域内各国からの留学生は増加傾向が認められるが、他の国への留学生数はデータの不足もあり、明らかな増加傾向は認められない。ASEAN 域内の若者に対する大学への留学機会に関する情報提供も十分ではないとのことである。



出所: World Bank (2016), Enhancing ASEAN Connectivity Monitoring and Evaluation

図 5-2-10 タイ及びベトナムへの ASEAN 各国からの留学生数

(オ) ASEAN における人と人との連結性に対する日本の貢献

外務省は 2017 年 3 月に ASEAN10 か国における「対日世論調査」<sup>94</sup>を実施している。この結果のうち、人と人との連結性に関する部分を概観する。過去 50 年間で ASEAN は特にどの分野で統合が進んだと思うか、との質問に対し、57%が「社会文化」と回答している(「経済」が 81%、「政治安全保障」が 58%、「3 分野すべて」が 38%)。その上で、日本による ASEAN に対する青少年を含む人的交流の取組について「大いに評価する」が 41%、「ある程度評価する」が 49%となっており、こうした取組を「更に積極的に行っていくべき」という期待も 46%あった。したがって、ASEAN における人と人との連結性に対する日本の貢献は、ASEAN 域内の人々によって高く評価されていると言える。

(3) 地域開発

南部回廊周辺地域の限定的なデータを入手することはできなかったが、以下のように南部回廊周辺の企業数の増加等が確認された。さらに、メコン地域の中で、貿易と投資が活発になったことから、一定の経済効果と連結性の強化が確認された。しかしながら、先の重点分野の有効性の確認で検証したように、評価指標によっては、まだ効果の発現が確認できない。よって、一定の開発効果があったと考えられるが、今次評価では評価判断を行わないことが妥当と判断する。同時に、メコン連結性支援を継続することで、更なる効果の発現を期待する。

(ア) 南部回廊沿いの企業数

南部回廊沿いのカンボジアの州に何らかの地域開発効果が認められるかの検証を州別企

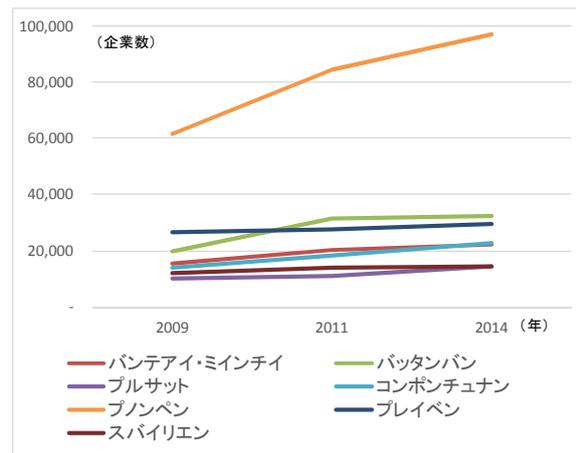
<sup>94</sup> 各国において 18 歳から 59 歳までの 300 名を対象にインターネット及び一部訪問面接を併用した調査。

業<sup>95</sup>数の伸び率から試みた<sup>96</sup>。企業数は年々増えており、これは南部回廊沿いのみではなく、カンボジア全体での傾向である。2009年と2014年を比較した企業数の伸び率を、カンボジア全体と南部回廊沿いの州毎に比較したところ、プノンペン以西のタイ側の州において、カンボジア全体と比較して高い伸び率を示していた(表5-2-14 太字部分)。一方、プルサット州とプレイベン州を除き全ての州と市で2009年から2011年の伸び率の方が2011年から2014年の伸び率より高い。つばさ橋開通以前のデータであるため、開通による特にベトナム側2州への効果は新たなデータを待つ必要がある<sup>97</sup>。

表5-2-13 カンボジア全土及び南部回廊沿い州別企業数(2009, 2011, 2014年)

州・市名	2009	2011	2014
バンテアイ・ミンチイ	15,531	20,407	22,269
バタンバン	19,527	31,227	32,519
プルサット	10,133	10,790	14,270
コンボンチュナン	13,888	18,525	22,827
プノンペン	61,583	84,730	97,200
プレイベン	26,513	27,738	29,521
スパイリエン	12,214	13,870	14,173

出所カンボジア政府資料より評価チーム作成



出所カンボジア政府資料より評価チーム作成

図5-2-11 南部回廊沿い州別企業数(2009, 2011, 2014年)

表5-2-14 カンボジア全土及び南部回廊沿い州別企業数の伸び率

州・市名	2009-2011 伸び率	2011-2014 伸び率	2009-2014 伸び率
カンボジア全土	23.0%	10.9%	36.4%
バンテアイ・ミンチイ	31.4%	9.1%	<b>43.4%</b>
バタンバン	59.9%	4.1%	<b>66.5%</b>
プルサット	6.5%	32.3%	<b>40.8%</b>
コンボンチュナン	33.4%	23.2%	<b>64.4%</b>
プノンペン	37.6%	14.7%	<b>57.8%</b>
プレイベン	4.6%	6.4%	11.3%
スパイリエン	13.6%	2.2%	16.0%

出所カンボジア政府資料より評価チーム作成

<sup>95</sup> 3種の異なる調査だが、Establishment(企業)の定義は同じであるため、比較可能と判断した。定義は以下のとおり。“The establishment can be defined as an economic unit that engages, under a single ownership or control—that is, under a single legal entity—in one, or predominantly one, kind of economic activity at a single physical location—for example, a mine, a factory or a shop. However, street businesses are excluded from the enumeration in this survey.”

<sup>96</sup> データは、カンボジア政府統計である2009 Nation-wide Establishment Listing(EL2009)、2011 Economic Census(EC2011)及び2014 Inter Censal Economic Survey(ICES2014)の3種の報告書から入手した。

<sup>97</sup> ベトナムの「ビナムルク」社は、つばさ橋完成後にプノンペン SEZ に入居し、材料をベトナムからつばさ橋経由で輸送し、カンボジアでヨーグルト等乳製品を作っている。社名を「アンコールミルク」と変えており、製品はカンボジアのイオンでも販売されている(JICA カンボジア事務所のヒアリング)。この事例は、つばさ橋はカンボジア国民のみならず、ベトナムの企業にも裨益していることが分かる。

## BOX5-3-2 経済効果

地理的に近接する諸国が輸送インフラ整備や物流円滑化に協力することにより、個々の国や地方がそれぞれ独力でこれらを行うよりも効率的に経済発展を促進することができる(Fujimura and Adhikari, 2012)。つまり、メコン域内の貿易・投資が活発化することで、国内プロジェクトの積み上げ以上に追加的な経済便益が期待できる。ただし、越境物流が活発化することによる違法伐採森林、薬物、動植物、武器などの密輸、違法労働移動、人身売買などの増加とそれに伴う地下経済の拡大といった追加的な経済費用が生じる場合もある。後者の方は定量化が困難ではあるが、その存在も頭に入れておくことは重要であろう(Fujimura, 2014)。

藤村(2015)では、2012年時点までのデータを用い、大メコン圏の南北、東西、南部の3回廊について、輸送インフラ整備の費用対効果の粗い部分的試算を行った。南北回廊ラオス・ルートについて、便益対費用の比率は雲南省区間が約2.9、ラオス区間が約1.5という結果となった。東西回廊のベトナム・ラオス区間についてはインフラ投資費用のデータが不十分なため、保守的な試算と楽観的な試算の両方を試みた。その結果、保守的な試算では全体として便益対費用の比率が約0.7、楽観的な試算では同比率が約1.5と1より大きかった。東西回廊沿いにはダナン以外に目立つ経済圏がなく、むしろ各国の低所得地域を結ぶことによる貧困削減効果を主眼とした公共部門主導の先行投資という性格が強いことが当初より認識されていた。南部回廊のカンボジア・ベトナム区間については、便益対費用比率は約4.1と試算され、本回廊整備の経済性は優れていると判断される。GMSの経済回廊のなかで、日系企業が最も集積し、経済発展に貢献しているのは、現在のところ、この南部回廊である。一方、GMS全体で合計224の行政単位について2001～2012年におけるパネルデータを作成し回帰分析を行った結果、経済回廊の輸送インフラ整備が、回廊が通過する行政地域がそうでない地域に対して1人当たりGDPにプラスの追加的貢献をしていることが確認できた。

以上の分析事例は、制約の大きい不完全な(unbalanced)データセットを用いた結果であること、「ハード」インフラのみを評価対象としたこと、日本のODAを特定した分析でないこと、2013年以降の動きを反映していない、など、本報告書への直接的なインプットとはならないが、本報告の大まかな背景とはなる。(文責 藤村)

## 引用文献

Fujimura, M. and R. Adhikari. 2012 "Evaluation of Regional Infrastructure" in B.N. Battacharyay, M. Kawai and R.M. Nag, eds. *Infrastructure for Asian Connectivity*. Cheltenham: ADBI with Edward Elgar, p.167-216.

Fujimura, M. 2014. "Regional integration and illicit economy in fragile nations: perspectives from Afghanistan and Myanmar" in Arsenio Balisacan et al., eds, *Sustainable Economic Development: Resources, Environment and Institutions*. Elsevier. p.201-214.

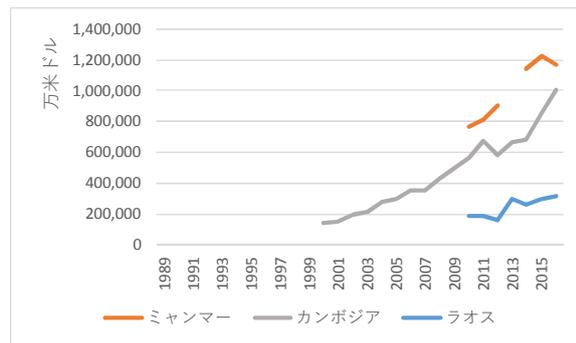
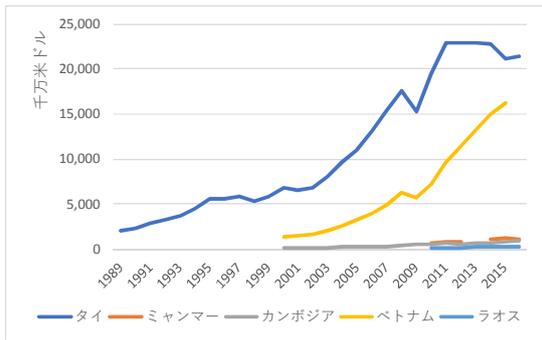
藤村学 2015「第7章 大メコン圏における輸送インフラ」石川幸一・馬田啓一・朽木昭文編『アジアの開発と地域統合:新しい国際協力を求めて』日本評論社, p.111-127

## (イ) メコン地域内の経済活動と連結性

メコン地域の経済活動を貿易と投資の点から概観すると、メコン域内・外の経済活動における連結性は近年深まっていると確認することができる。

## (a) 貿易

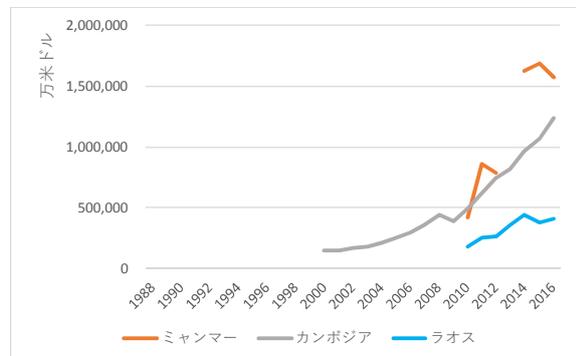
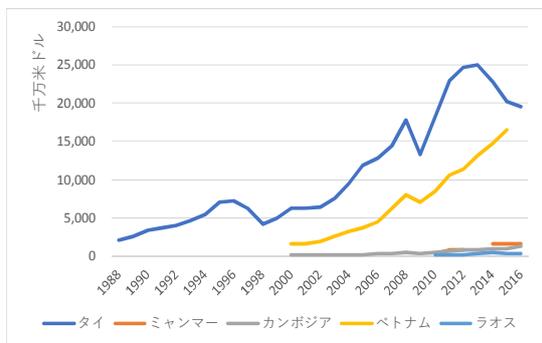
メコン各国の輸出額推移を見ると(図5-2-12, 図5-2-13), 各国ともおしなべて増加傾向にある。タイは近年停滞気味である。同様に輸入額(図5-2-14, 図5-2-15)は、各国とも増加傾向にあるものの、タイは近年減少傾向にある。



出所: UN Comtrade より評価チーム作成(2017年12月アクセス)

図 5-2-12 メコン 5 か国の輸出額推移

図 5-2-13 ミャンマー, カンボジア, ラオスの輸出額推移



出所: UN Comtrade より評価チーム作成(2017年12月アクセス)

図 5-2-14 メコン 5 か国の輸入額推移

図 5-2-15 ミャンマー, カンボジア, ラオスの輸入額推移

メコン諸国の主要な貿易相手国を、表 5-2-15, 5-2-16, 5-2-17, 5-2-18 に示す。メコン各国の輸入相手国を見ると(表 5-2-15), 中国が 5 か国全てについて輸入相手国としては上位 1 位か 2 位であり、カンボジアの総額のうち 37%, ミャンマーの 34%, ベトナムの 30%を占める。中国の割合は近年さらに高まっている。タイも 4 か国全てについて輸入相手国として上位に入っており、ラオスに対しては 1 位(総額の 62%), カンボジアに対して 2 位(15%), ミャンマーに対して 3 位(13%), ベトナムに対しては 6 位である。ベトナムはカンボジア, ラオスの輸入相手国として 3 位(それぞれ 11%, 10%)である。なお、日本はメコン全ての国について輸入相手国として上位 6 位以内に入っている。タイでは 2 位(総額の 16%), ベトナムでは中国, 韓国に次いで 3 位(総額の 9%), ラオスとミャンマーでは 4 位である。表 5-2-16 は、メコン 5 か国のメコン域内輸入額と全世界総輸入額に占めるその割合を示している。割合に大きな変化はないものの、額は大きく増加している。

表 5-2-15 メコン 5 か国の輸入相手国・地域上位 10 位(単位:千米ドル)

カンボジア			ラオス			ミャンマー			ベトナム			タイ		
相手国	2016年	割合	相手国	2016年	割合	相手国	2016年	割合	相手国	2015年	割合	相手国	2016年	割合
全世界	12,371,008		全世界	4,107,068		全世界	15,695,738		全世界	165,775,858		全世界	195,722,060	
中国	4,550,948	37%	タイ	2,541,468	62%	中国	5,403,104	34%	中国	49,441,123	30%	中国	42,248,742	22%
タイ	1,910,042	15%	中国	749,167	18%	シンガポール	2,268,281	14%	韓国	27,578,526	17%	日本	30,854,637	16%
ベトナム	1,415,993	11%	ベトナム	412,994	10%	タイ	1,985,908	13%	日本	14,182,099	9%	米国	12,209,917	6%
台湾	701,509	6%	日本	88,870	2%	日本	1,254,704	8%	台湾	10,943,323	7%	マレーシア	10,952,719	6%
シンガポール	564,699	5%	韓国	80,353	2%	インド	1,094,704	7%	タイ	8,269,567	5%	韓国	7,314,582	4%
日本	528,269	4%	インドネシア	55,541	1%	マレーシア	690,675	4%	米国	7,792,507	5%	台湾	7,170,360	4%
香港	516,753	4%	シンガポール	25,035	1%	インドネシア	593,404	4%	シンガポール	6,030,809	4%	シンガポール	6,548,262	3%
韓国	438,694	4%	香港	20,243	0.5%	韓国	473,803	3%	マレーシア	4,184,735	3%	インドネシア	6,411,691	3%
インドネシア	426,268	3%	米国	19,757	0.5%	ベトナム	355,188	2%	ドイツ	3,202,733	2%	アラブ首長国連邦	6,196,576	3%
マレーシア	247,130	2%	ドイツ	18,877	0.5%	米国	216,450	1%	インドネシア	2,738,492	2%	ドイツ	5,900,515	3%

出所: International Trade Centre (ITC), Trade Statistics より評価チーム作成(2017年12月アクセス)

<http://www.intracen.org/itc/market-info-tools/statistics-import-country-product/>

表 5-2-16 メコン域内輸入額の推移と総輸出額に占める割合(単位:千米ドル)

国名	2012		2013		2014		2015		2016	
	メコン域内 輸入額	メコン域内輸入額/ 総輸入額								
カンボジア	2,061,038	27.6%	2,074,004	25.2%	1,926,024	19.9%	2,511,943	23.5%	3,351,634	27.1%
ラオス	1,662,962	64.0%	2,581,831	72.7%	3,444,305	77.4%	2,749,627	72.8%	2,955,388	72.0%
ミャンマー	825,847	10.5%	N/A	N/A	1,824,871	11.3%	2,226,351	13.2%	2,341,851	14.9%
タイ	8,148,124	3.3%	9,017,199	3.6%	9,854,613	4.3%	9,694,139	4.8%	9,649,201	4.9%
ベトナム	6,894,832	6.1%	7,579,318	5.7%	8,613,458	5.8%	9,858,200	5.9%	N/A	N/A

注: N/A=データ入手不可。ミャンマーの2015年輸入額にはラオスからの輸入額が不明のため含まれていない。また、ラオスの2012年、2013年の輸入額にはミャンマーからの輸入額が不明のため含まれていない。

出所: UN Comtrade より評価チーム作成(2017年12月アクセス)

表 5-2-17 にあるメコン各国の輸出相手国を見ると、米国はカンボジア、ベトナム、タイにおいて1位(それぞれ21%、21%、11%)、中国は、ラオスとミャンマーにおいて1位(それぞれ31%、41%)と圧倒的な割合を占めている。中国はベトナムとタイにおいても2位(それぞれ10%、11%)である。日本は5か国全ての輸出相手国として、上位5位に入っており、ベトナムとタイでは3位(それぞれ9%、10%)である。ラオスとミャンマーの輸入相手国としてはタイが2位であり、それぞれの輸出額の31%、19%を占める。表 5-2-18 は、メコン5か国のメコン域内輸出額と全世界総輸出額に占めるその割合を示している。域内輸入と同様に、額は大きく増加しており、カンボジアの域内輸出の割合が2倍近くに増加しているのが分かる。

このように、メコン域内の貿易額は近年増加しており、メコンの連結性が貿易面で強化されていると確認できる。

貿易の品目を見ると、タイの輸出品の1位は、自動車・同部品で全体の12%を占め、前年比伸び率は2.7%、輸入品の1位は一般機械・同部品で9.8%を占めるが、2.5%のマイナスであった。カンボジアの輸出品の1位は、衣類及び付属品で全体の73.5%を占め、前年比伸び率は8.1%、輸入品の1位は織物・製靴その他製造原料で51.8%を占め、前年比伸び率は6.5%であった。ベトナムの輸出品の1位は、電話機・同部品で全体の19.4%を占め、前年比伸び率は13.7%、輸入品の1位は機械設備・同部品で16.3%を占め、前年比伸び率は2.8%であった<sup>98</sup>。メコン5か国の輸入・輸出相手国の構造を見ると、製造業品がタイ、ベトナム、カン

<sup>98</sup> JETRO『世界貿易投資報告』タイ、ベトナム、カンボジア2016年版より。

ボジアを中心としたメコン諸国の主要輸出品目にとって代わった現状において、それらに必要な中間財を中国、日本、韓国を中心とする東アジア域内から輸入し、それらを加工・組立した完成品を米欧市場へ輸出するという、いわば「三角貿易」関係が今世紀も維持されていると解釈できよう。

表 5-2-17 メコン5か国の輸出相手国・地域上位10位(単位:千米ドル)

カンボジア			ラオス			ミャンマー			ベトナム			タイ		
相手国	2016年	割合	相手国	2016年	割合	相手国	2016年	割合	相手国	2015年	割合	相手国	2016年	割合
全世界	10,069,332		全世界	3,124,169		全世界	11,672,717		全世界	162,016,742		全世界	213,593,669	
米国	2,147,050	21%	中国	1,128,300	36%	中国	4,766,681	41%	米国	33,475,029	21%	米国	24,388,297	11%
英国	953,228	9%	タイ	977,425	31%	タイ	2,241,497	19%	中国	16,567,686	10%	中国	23,575,031	11%
ドイツ	903,842	9%	ベトナム	538,066	17%	インド	1,038,114	9%	日本	14,100,341	9%	日本	20,417,463	10%
日本	827,188	8%	インド	87,454	3%	シンガポール	890,760	8%	韓国	8,915,384	6%	香港	11,390,916	5%
カナダ	654,750	7%	日本	57,950	2%	日本	663,434	6%	香港	6,959,274	4%	オーストラリア	10,234,769	5%
中国	609,277	6%	ドイツ	50,863	2%	韓国	334,816	3%	ドイツ	5,707,416	4%	マレーシア	9,540,531	4%
タイ	419,153	4%	アラブ首長国連邦	34,108	1%	香港	192,611	2%	アラブ首長国連邦	5,690,916	4%	ベトナム	9,337,226	4%
スペイン	405,052	4%	スワジランド	31,262	1%	ドイツ	172,360	1%	オランダ	4,759,560	3%	シンガポール	8,037,030	4%
ベルギー	396,805	4%	英国	24,850	1%	米国	150,303	1%	英国	4,645,220	3%	インドネシア	8,026,100	4%
フランス	362,697	4%	スイス	23,837	1%	マレーシア	144,359	1%	マレーシア	3,577,077	2%	フィリピン	6,351,399	3%

出所: International Trade Centre (ITC), Trade Statistics より評価チーム作成(2017年12月アクセス)

<http://www.intracen.org/itc/market-info-tools/statistics-export-country-product/>

表 5-2-18 メコン域内輸出額の推移と総輸出額に占める割合(単位:千米ドル)

国名	2012		2013		2014		2015		2016	
	メコン域内輸出額	メコン域内輸出額/総輸出額								
カンボジア	209,955	3.6%	326,172	4.9%	147,694	2.2%	538,770	6.3%	655,032	6.5%
ラオス	894,220	56.0%	1,324,299	44.3%	1,355,651	52.7%	1,563,496	52.4%	1,527,458	48.9%
ミャンマー	2,467,926	27.3%	N/A	N/A	3,844,554	33.6%	3,423,726	28.1%	2,319,565	19.9%
タイ	17,206,921	7.5%	18,985,552	8.3%	20,685,635	9.1%	21,922,684	10.4%	22,065,361	10.3%
ベトナム	6,312,521	5.5%	6,656,489	5.0%	6,987,974	4.7%	6,471,922	4.0%	N/A	N/A

注: N/A=データ入手不可。ミャンマーの2015年輸出額にはラオスからの輸出額が不明のため含まれていない。また、ラオスの2012年、2013年の輸出額にはミャンマーからの輸出額が不明のため含まれていない。

出所: UN Comtrade より評価チーム作成(2017年12月アクセス)

しかしながら、タイ・プラス・ワンが期待されるカンボジアとタイの輸出入額を見ると、タイからカンボジアへの輸入額約19億米ドルに対し、カンボジアからタイへの輸出額は約4億米ドルと、カンボジアにとって大幅な輸入超となっている。同様に、カンボジアとベトナムの輸出入額を見ると、ベトナムからカンボジアへの輸入額約14億米ドルに対し、カンボジアからベトナムへの輸出額は上位10位には入っておらず、2016年は12位で、約2億米ドルと、不均衡な貿易となっている<sup>99</sup>。この状況は、第3章で分析した輸送の円滑化の阻害要因となり得る。製造業における三角貿易とともに、カンボジアからタイ、ベトナムへの輸出を促進する産業振興が待たれる。

(b) 投資

表 5-2-19 に示すように ASEAN 地域への FDI は、2014 年の 1,300 億米ドルから 8%減少し、2015 年には 1,200 億米ドルとなった。他方、2015 年 CLMV 諸国への投資は 38%増加し 174 億米ドルと大幅に増加した。各国毎に違いはあるが、総じて製造業、金融、インフラへの投資が増加している。ASEAN 全体への FDI のうち、メコン諸国ではベトナムが最大の

<sup>99</sup> UN Comtrade より(2017年12月アクセス)。

9.8%、タイが 6.6%の投資を受け入れている。メコン諸国での ASEAN 域内からの FDI、域外からの FDI の割合を見ると、ミャンマー以外の 4 か国では、ASEAN 域外からの投資が非常に多くなっている。これは、次ページ以降の表に示すように、ミャンマーへの投資はシンガポールやベトナムなど域内からが多いのに対し<sup>100</sup>、それ以外の 4 か国への投資は、中国、韓国、日本、香港など域外からの投資が多くなっていることに依る。

表 5-2-19 ASEAN 各国への ASEAN 域内、域外からの FDI 純流入 (単位:百万米ドル)

国名	2013			2014			2015			各国へのFDIが全体に占める割合 (2015年%)			各国でのASEAN域内と域外からのFDIの割合 (2015年%)		
	ASEAN域内	ASEAN域外	合計	ASEAN域内	ASEAN域外	合計	ASEAN域内	ASEAN域外	合計	ASEAN域内	ASEAN域外	合計	ASEAN域内	ASEAN域外	合計
ブルネイ	-58.0	783.5	725.5	141.2	427.0	568.2	86.7	84.7	171.3	0.4	0.1	0.1	50.6	49.4	100.0
カンボジア	298.8	976.1	1,274.9	372.5	1,354.0	1,726.5	425.4	1,275.6	1,701.0	1.9	1.3	1.4	25.0	75.0	100.0
インドネシア	8,721.1	9,722.7	18,443.8	13,083.7	8,726.7	21,810.4	9,499.0	7,417.8	16,916.8	42.7	7.5	14.0	56.2	43.8	100.0
ラオス	104.6	322.1	426.7	137.9	775.3	913.2	221.8	857.3	1,079.2	1.0	0.9	0.9	20.6	79.4	100.0
マレーシア	2,187.5	10,109.9	12,297.4	2,284.0	8,591.3	10,875.3	2,719.0	8,570.6	11,289.6	12.2	8.7	9.3	24.1	75.9	100.0
ミャンマー	1,186.8	1,434.1	2,620.9	683.6	262.6	946.2	2,230.6	593.8	2,824.5	10.0	0.6	2.3	79.0	21.0	100.0
フィリピン	-41.7	3,901.5	3,859.8	137.1	5,677.5	5,814.6	66.2	5,658.0	5,724.2	0.3	5.7	4.7	1.2	98.8	100.0
シンガポール	4,556.2	55,823.4	60,379.6	5,214.1	69,206.2	74,420.3	3,416.3	57,868.5	61,284.8	15.4	58.7	50.7	5.6	94.4	100.0
タイ	528.2	15,407.8	15,936.0	-1,466.8	5,187.0	3,720.2	1,413.7	6,613.8	8,027.5	6.4	6.7	6.6	17.6	82.4	100.0
ベトナム	2,078.6	6,821.4	8,900.0	1,547.1	7,653.0	9,200.1	2,153.5	9,646.5	11,800.0	9.7	9.8	9.8	18.2	81.8	100.0
合計	19,562.2	105,302.3	124,864.5	22,134.5	107,860.6	129,995.1	22,232.2	98,586.6	120,818.8	100.0	100.0	100.0	18.4	81.6	100.0
CLMV以外6か国	15,893.3	95,748.7	111,642.0	19,393.3	97,815.7	117,209.0	17,200.9	86,213.3	103,414.2	77.4	87.4	85.6	16.6	83.4	100.0
CLMV	3,668.9	9,553.6	13,222.5	2,741.1	10,045.0	12,786.1	5,031.3	12,373.3	17,404.6	22.6	12.6	14.4	28.9	71.1	100.0

注:ラオスの 2013 年数値については推測値。

出所:ASEAN 外国直接投資データベース(2016 年 10 月時点)

表 5-2-20 から表 5-2-23 は南部回廊 4 か国への過去 5 年間の主な FDI を示している。

表 5-2-20 カンボジアの国・地域別対内直接投資<認可ベース> (単位:件,百万米ドル)

国・地域名	2012		2013		2014		2015		2016		合計	
	件数	金額	件数	金額								
中国	41	264	62	448	76	593	47	241	42	731	268	2,277
日本	5	212	8	37	1	3	6	39	7	774	27	1,065
香港	15	117	17	111	15	94	13	109	14	320	74	751
タイ	8	121	6	25	3	25	3	22	4	131	24	324
シンガポール	9	83	4	55	5	37	1	27	7	104	26	306
ベトナム	6	90	5	242	3	15	4	89	3	81	21	517
台湾	23	97	16	85	7	29	14	46	12	40	72	297
英国	5	37	8	92	5	87	7	115	5	36	30	367
韓国	29	281	18	82	9	109	4	8	4	20	64	500

注:適格投資案件(QIP)以外の投資案件,経済特別区に入居した案件を除く。複数国の合弁会社の場合,出資国ごとに 1 件と数える。

出所:JETRO『世界貿易投資報告』カンボジア各年版より評価チーム作成

カンボジアへの過去 5 年間の最大投資国は、件数、金額ともに中国である。次いで、日本からの投資額が多い。日本からは、SEZ への投資も多い。2016 年には、初めて日本が中国を抜いて第 1 位の投資国になったが、これはリゾート開発の A2ATown の 5 億 2,188 万米ドル、イオンモールの 2 億 1,096 万米ドルの大型投資が牽引した結果である<sup>101</sup>。次いで ASEAN 域外からは香港、韓国からの投資が多い。ASEAN 域内では、SEZ への投資も含めてもシンガポールやタイよりベトナムからの投資が多いことが特徴である。

<sup>100</sup> シンガポールからミャンマーへの投資には日本からのシンガポールを経由したミャンマーへの投資が含まれていることは注意が必要である。

<sup>101</sup> JETRO『世界貿易投資報告』カンボジア 2017 年版より。

表5-2-21 ミャンマーの国・地域別対内直接投資&lt;認可ベース&gt;(単位:件,百万米ドル)

国・地域名	2012		2013		2014		2015		2016		合計	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額
シンガポール	14	248	25	2,340	43	4,297	55	4,247	27	3,821	164	14,953
ベトナム	3	329	1	142	1	175	3	5	3	1,386	11	2,037
中国	14	407	16	57	34	517	43	3,324	38	483	145	4,788
タイ	2	1	9	489	11	166	12	236	10	423	44	1,315
香港	9	81	24	119	28	626	23	225	18	214	102	1,265
韓国	28	38	13	641	24	300	14	128	11	66	90	1,173
日本	11	54	11	61	16	86	25	220	6	60	69	481
英国	5	233	10	157	13	851	3	75	3	54	34	1,370

注: ティラワ SEZ への投資を除く。年度は各年4月から翌年3月まで。

出所: JETRO『世界貿易投資報告』ミャンマー各年版より評価チーム作成

ミャンマーへの過去5年間の最大投資国はシンガポールである。2位に中国、3位にベトナムが続く。シンガポールからの投資は、天然ガス開発、製造業、不動産開発など、多くの業種に及んでいる。シンガポールとミャンマーの間には租税条約が締結されており、シンガポールから投資を行えば二重課税が回避でき、加えて配当金やロイヤルティーなどにも軽減税率が規定されており、税制面でのメリットが大きいことから、日本企業による間接投資も大きい。ミャンマーの投資企業管理局のデータに基づき集計した数字では、それらの間接投資を含めると日本の対ミャンマー投資は、国別で第3位ぐらいの規模になる<sup>102</sup>。今後も、日本企業からの間接投資を含めたシンガポールからのミャンマー投資は高水準を保つことが予想されている。ベトナムの投資額が2016年に大幅に伸びているが、これはベトナム通信大手のベトテルがミャンマー現地企業との合併による移動体通信事業への参画が認可されたことが背景にある<sup>103</sup>。

ベトナムへの過去5年間の最大投資国は件数、額ともに韓国、次いで日本、シンガポールの順である。投資額では、次に香港、中国と続く。韓国からの新規投資は、電気・電子分野の製造業を中心に北部への大型投資案件が多数あった。分野別には加工・製造、不動産への投資が大きい。2016年に特に伸び率が高かったのは、金融・銀行・保険である。この背景にはマレーシアのCIMB(Commerce International Merchant Bankers)グループ・ホールディングス(認可額:1億4,200万米ドル)及びパブリックバンク(1億3,300万米ドル)、韓国のウリ銀行(1億3,300万米ドル)による現地法人設立など、銀行の進出が相次いだことがある<sup>104</sup>。

表5-2-22 ベトナムの国・地域別対内直接投資&lt;認可ベース&gt;(単位:件,百万米ドル)

国・地域名	2012		2013		2014		2015		2016		合計	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額
韓国	389	1,285	586	4,466	815	7,705	1,029	6,983	1,263	6,896	4,082	27,335
日本	444	5,593	500	5,875	517	2,299	475	1,803	574	2,510	2,510	18,080
シンガポール	174	1,938	179	4,769	172	2,893	204	2,082	309	2,123	1,038	13,805
中国	76	319	123	2,339	143	497	210	744	358	1,706	910	5,605
香港	74	729	96	730	143	3,036	150	1,148	228	1,626	691	7,269
マレーシア	11	112	32	148	52	388	49	2,479	68	688	212	3,815
台湾	132	2,658	138	637	171	1,229	187	1,468	N/A	N/A	N/A	N/A
ロシア	11	143	13	1,032	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
タイ	39	200	61	205	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

注: ロシアとタイの2014年・2015年・2016年の数値と、台湾の2016年の数値は金額が不明のため、新規投資のみの数値となっている。N/Aは情報入手不可。

出所: JETRO『世界貿易投資報告』ベトナム各年版より評価チーム作成

<sup>102</sup> 在ミャンマー大使館の試算による。

<sup>103</sup> JETRO『世界貿易投資報告』ミャンマー2017年版より。

<sup>104</sup> JETRO『世界貿易投資報告』ベトナム2017年版より。

タイへの最大投資国は群を抜いて日本である。次いで、米国、中国と続く。2016年の投資を業種別に見ると、「化学・紙」が最大の約26%、自動車・同部品産業が大半を占める「機械・金属加工」が前年比45.4%減の611億3,400万パーツとなり、「電気・電子機器」とほぼ同程度の割合(約17%)となった。一方、「農水産業・農水産加工業」が約4倍の540億7,800万パーツ(約15%)と大幅に増加した<sup>105</sup>。

表5-2-23 タイの国・地域別対内直接投資額 (単位:百万パーツ)

国名	2012	2013	2014	2015	2016	合計
日本	348,430	290,491	181,932	148,964	79,599	1,049,416
中国	7,901	4,991	38,247	28,100	53,767	133,006
香港	12,864	38,610	18,879	27,653	8,602	106,608
台湾	11,711	7,484	3,230	15,584	8,032	46,041
韓国	3,988	3,631	14,860	3,942	6,242	32,663
シンガポール	19,418	20,039	16,345	40,838	22,622	119,262
マレーシア	7,739	21,407	1,351	31,360	8,247	70,104
インドネシア	43	N/A	123	32,642	1,114	N/A
インド	6,100	1,621	2,016	1,285	1,153	12,175
オーストラリア	12,452	1,249	7,907	1,117	19,856	42,581
米国	17,890	9,400	50,158	32,232	25,291	134,971
英国	1,829	1,333	5,536	1,605	1,627	11,930
ドイツ	2,942	2,894	2,169	7,345	1,459	16,809
フランス	251	1,641	10,723	2,534	354	15,503
オランダ	17,971	33,147	N/A	16,439	28,837	N/A
ルクセンブルグ	N/A	624	41,004	8,181	1,174	N/A
英領ケイマン諸島	N/A	5,680	42,263	3,810	16,838	N/A
スイス	6,152	6,152	N/A	N/A	N/A	N/A

注:複数国による投資はそれぞれの国に重複して計上されている。タイ貿易投資委員会(BOI: The Thai Board of Investment)の投資恩典認可ベースのため、投資奨励非対象業種など、認可を受けていない投資は含まない。外国資本10%以上の案件。N/Aは情報入手不可。

出所:JETRO『世界貿易投資報告』タイ各年版より評価チーム作成

#### (4) その他:負の影響の可能性

連結性が強化されることの負の影響の可能性として、国境付近の治安の悪化や人身売買増加、環境の悪化、感染症等広域的に影響が及ぶ可能性のある事案などが考えられる。本評価の現地調査において、ポイペトではこのような問題は報告されていないとのことであった(ポイペト税関からのヒアリング)。JICA本部のヒアリングにおいても深刻な報告はないとのことであった。しかしながら、更なる交通量や人の移動の増加に伴い状況が変化する可能性がある。定期的なモニタリング等、状況を観察していくことが望まれる。

負の影響を軽減・回避する取組として、JICAによる以下の事業がある。これらの事業は、タイにおける第三国研修を中心として、数年にわたる技術協力等の形態がとられている。これらの分野は、本評価においては評価対象とする重点分野ではなかったが、「新東京宣言2015」に言及されている分野であり、負の影響の可能性について意識がある点は評価に値する。今後も中長期的な視点からの事業計画が必要である。

<sup>105</sup> JETRO『世界貿易投資報告』タイ2017年版より。

表 5-2-24 メコン地域\*の広域的課題に対応するプロジェクト

案件名	協カスキーム, 年度
<人身取引対策>	
人身取引被害者保護・自立支援促進プロジェクト(タイ)	技プロ, 2009-2014
人身取引被害者自立支援のための能力向上プロジェクト(ミャンマー)	技プロ, 2012-2015
人身取引対策ホットラインにかかる体制整備プロジェクト(ベトナム)	技プロ, 2012-2016
メコン地域人身取引被害者支援能力向上プロジェクト	技プロ, 2015-2019
<環境保全対策等>	
温室効果ガスの削減に係る組織能力強化プロジェクト(タイ)	技プロ, 2010-2012
東南アジア地域気候変動緩和・適応能力強化プロジェクト	技プロ, 2013-2016
メコン地域行政官の分散型汚水処理にかかる能力強化プロジェクト	技プロ, 2010-2012
<感染症, 疾病対策, 等>	
カンボジア, ラオス, マレーシア, ミャンマー, タイ, ベトナムにおける家畜疾病防除計画地域協カプロジェクト フェーズ 1, 2	技プロ, 2001-2006, 2008-2011
ベトナム, カンボジア, タイにおける戦略作物キャッサバ侵入病害虫対策に基づく持続的生産システムの開発と普及プロジェクト	技プロ, 2016-2021
性感染症に係る症例管理技術	第三国研修, 2008-2011

注\*: ASEANを対象とするプロジェクトを含む。

出所: 評価チーム作成

### 5-3 プロセスの適切性

本節では、南部回廊を中心としたメコン地域の連結性に係る政策について、「政策策定プロセス」、「政策実施プロセス」、「政策運営管理プロセス」、「情報公開・発信」の4つのプロセスが、結果の有効性を確保するために適切であったかを検証した。以下に述べる4つのプロセスについての評価を総合して、プロセスの適切性は「B 高い」と判断する。

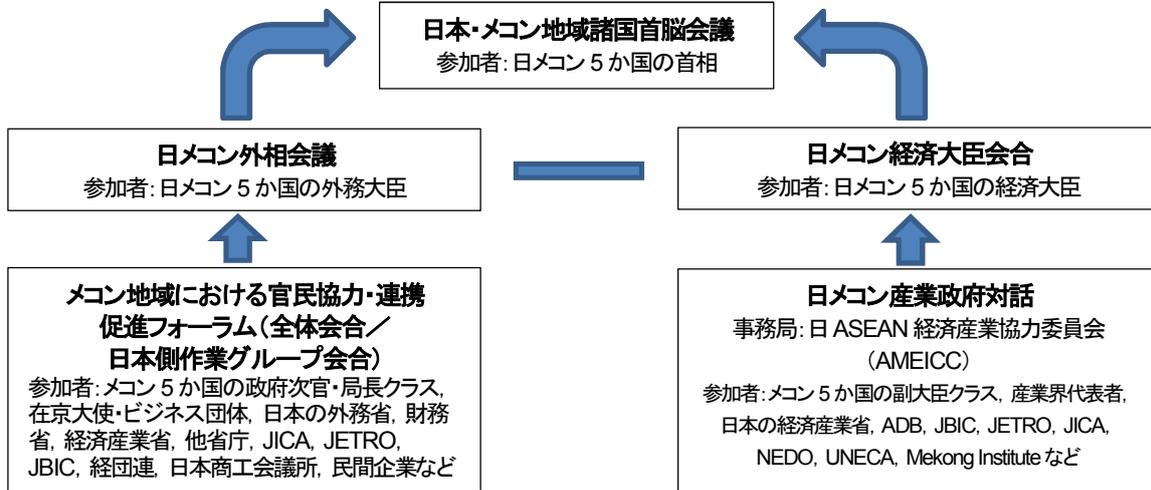
#### 5-3-1 政策策定プロセスの適切性

##### (1) 日メコン協カ枠組み

本評価では、「新東京戦略 2015」及び「行動計画(2015)」、「日・メコン連結性イニシアティブ(2016)」を、南部回廊を中心としたメコン地域の連結性に係る政策文書と位置付けている。これら政策は、日本とメコン5か国による「日メコン協カ」の枠組みで協カ、策定されている。「日メコン協カ」は日本が主導しながらメコン諸国のニーズを吸い上げるしくみとなっており、日メコン首脳会議(2009年～通算8回)、日メコン外相会合(2008年～通算10回)、日メコン経済大臣会合(2009年～通算8回)で構成される。日メコン外相会合の下には「メコン地域における官民協カ・連携促進フォーラム」、日メコン経済大臣会合の下には「日メコン産業政府対話」があり、それぞれは官民連携の意見交換の位置付けをもっている。これら日メコン外相会合と日メコン経済大臣会合の成果が、日メコン首脳会合に報告されてきた。

本評価の対象である「新東京戦略 2015」及び「行動計画(2015)」は、2015年の日メコン外相会議第8回会合で提案・採択され、同年の日メコン首脳会議第7回会合で採択された。また「日メコン連結性イニシアティブ」の設立は、翌年2016年の日メコン外相会議第9回会合(2016年)で発表された。一方で、日メコン経済大臣第7回会合(2015)において、2016年以降のメコン地域の目指すべき産業発展の絵姿を示した「メコン産業開発ビジョン 2016-2020」が、さらに翌年2016年の第8回日メコン経済大臣会合では同ビジョンを実現するための「ワ

ワークプログラム」が採択されている。これらを受け、同2016年の日メコン首脳会議第8回会合では、「行動計画(2015)」、「メコン産業開発ビジョン」及び「ワークプログラム」を踏まえつつ、外務省主導で設立された「日メコン連結性イニシアティブ」を通じて、メコン各国とともに優先的に実施すべき ODA プロジェクトリストを作成・発出した。



出所: 平成26年度外務省 ODA 評価「メコン地域の ODA 案件に関わる日本の取組の評価」(第三者評価)

図 5-3-1 日メコン協力

(2) 「日メコン連結性イニシアティブ」策定プロセス

政策策定プロセスの適切性の視点では、特に外務省が主導した「日メコン連結性イニシアティブ」の策定プロセスについて述べる。

本イニシアティブは、日本側では外務省国際協力局国別開発協力第一課が中心となり、アジア大洋州局南部アジア部南東アジア第一課と連携して策定した。各国大使館は、必要に応じて外相会合前に情報や意見を本省に提供するという協力体制であった<sup>106</sup>。JICA は政策決定には直接は関与していないが、イニシアティブに盛り込む具体的案件を検討したほか、外相会合前の「日メコン連結性イニシアティブ」の SLWG 会合に出席し各国高官との意見交換に参加した<sup>107</sup>。一方、「メコン産業開発ビジョン 2016-2020」を策定<sup>108</sup>した経済産業省は、同イニシアティブ策定調整プロセスには関わらず、発表後に情報共有を受けた。民間企業、経済団体等も同イニシアティブ策定調整プロセスに直接の関与はないが、要人往来の際に、外務省と共にイベントや対話を行う機会を設け、意見聴取の接点を設けた<sup>109</sup>。メコン諸国側では SLWG に各国の外務省や他省庁(例:カンボジアの場合は外務省とカンボジア開発評議会から代表者が参加し協議の上、同イニシアティブが策定された。

<sup>106</sup> 外務省各課、在タイ日本大使館ヒアリングより。

<sup>107</sup> JICA ヒアリングより。

<sup>108</sup> 経済産業省によると、同ビジョン策定プロセスでは、コンサルタントが調査を実施し、その後メコン各国の現地企業と進出日系企業との官民対話を行い、各国の研究者との有識者会合を経て、事務局会合で案をまとめた。策定関係者は JICA, JETRO, ERIA 等も含む産官学会から構成された。

<sup>109</sup> 外務省、経済産業省ヒアリングより。

日メコン協力枠組みでは上述のように、外務省主導の政策と経済産業省主導の政策の双方が存在しており、日本の各省庁が得意分野をいかしてメコンに対して取組をしていることは良い面もありつつ、メコン諸国から見て、分かりにくい面もある。両政策の違いをメコン諸国から問われた際には、外務省は「両政策はベン図で円と円の重なりがあるようなイメージであり、『メコン産業開発ビジョン』は産業構造高度化を目指し ODA と非 ODA をカバーする。一方、『日メコン連結性イニシアティブ』は日本とメコンでメコン連結性に特化した取組を、ODA を通じて目指すものである。『連結性』と『産業構造高度化』とは同義ではない」と説明し、ある程度理解が得られたとのことである<sup>110</sup>。他方、経済産業省は、『メコン産業開発ビジョン』を日メコン政策の中で経済・産業政策に関連する部分と捉えている<sup>111</sup>。外務省と経済産業省が異なる立場からそれぞれの政策を策定することは意義があるものの、その政策を受け取るメコン地域には、各政策の位置付け・役割を日本側の関係機関で共有した上で、分かりやすく示す必要がある。

上記から政策策定プロセスの適切性は高いと判断する。

### 5-3-2 政策実施プロセスの適切性

政策実施プロセスの適切性は、①案件形成プロセス、②支援実施体制及び効率性、③関係機関・他ドナー等との連携・調整、④日本のリーダーシップの 4 つの観点から、その取組が適切に実施されたかを検証した。

#### (1) 案件形成プロセス

現状の ODA 案件形成プロセスでは、メコン地域援助あるいはメコン連結性強化のための政策が先にあり、それを上から二国間の国別援助方針(現:国別開発協力方針)に落とすという方法はとられていない。これは平成 26 年度「メコン地域の ODA 案件に関わる日本の取組の評価」時から変わっていない。よって案件形成プロセスにおいて、二国間援助の案件とメコン連結性強化に資する案件との間で特別な相違はない。しかし各国の援助政策であるにもかかわらず、メコン地域の連結性に配慮したハード及びソフトインフラ整備案件がメコン諸国から要請されることも増えており、また日本側からも「メコンの連結性」に重点を置いた案件形成をメコン側に提案することもある。メコン連結性に資する案件の要請が出てくれば、開発目標、重点分野、実現可能性を考慮した上で、積極的に採択している。

さらにメコン各国とも SLWG を通じて案件形成のための議論も行っている。SLWG の役割は、メコン連結性強化に関する取組の進捗を確認し、セクター毎に直面する課題を見つけ、案件形成のための議論をし、アクションプランを策定することである<sup>112</sup>。第 2 回 SLWG 会合は「ソフトの連結性」がテーマとなったが、タイから「これまでソフト連結性の課題を横申しに整理したことはなく、このような取組に感謝する」、カンボジアから「日本がソフト連結性に着目しそれを高める取組をする旨表明している点について、他ドナーはソフト連結性強化に着目してこなか

<sup>110</sup> 外務省ヒアリングより。

<sup>111</sup> 経済産業省ヒアリングより。

<sup>112</sup> 外務省、カンボジア CDC ヒアリングより。

ったため大変評価する」旨の発言があった<sup>113</sup>。SLWG 会合において、メコン各国は発展の違いによって関心度合い、援助を求める内容、温度等は異なるようである。例えばタイは自国の最近の政策について語り、カンボジア・ラオスは「もっと援助が必要である」と訴える等の違いが見られるようである<sup>114</sup>。メコン連結性案件形成における日本の役割は、カンボジア経済産業省からは「メコン各国間での調整役」、タイの国家経済社会開発委員会 (NESDB: National Economic and Social Development Board) からは「JICA が中心となり十分な調整をしている」と評価されている。

以上より、メコン各国ニーズ及び各国が重視するメコン連結性に対するニーズに配慮した案件形成が成されていると判断する。

## (2) 支援実施体制及び効率性

本節ではカンボジアとタイを事例に検証する。その理由は、1) 本評価の現地調査はカンボジア、タイ、ベトナムで実施したが、特に南部回廊の中心に位置するカンボジアの実施プロセスに注目するため、2) タイへの援助が減少している一方、タイと日本がパートナーとして援助案件形成をするケースが増えており、そのような新しいケースの実施プロセスに注目するためである。

### (ア) 支援実施体制

基本的に、メコン連結性関連案件実施体制は、二国間案件と同じである。ただし日本側には、メコン連結性強化を意識した実施体制の変更が見られる。JICA では 2011 年に計画・ASEAN 連携課を設置以降も、メコン連結性関連案件はメコン地域の中心であるタイ担当課でカバーしてきた。しかし 2016 年の日メコン連結性イニシアティブ設立等を背景に、2017 年から正式にその所掌が計画・ASEAN 連携課に移行された<sup>115</sup>。メコン連結性案件の JICA 所掌を明確化したことが評価できる。

カンボジアはタイとベトナムの両国境に面しており、メコン連結性強化、国境付近の支援案件形成・実施にあたっては、日本として両政府と話さねばならない。今後の予定にとどまるが、カンボジア・ベトナム国境であるバベット国境付近の円滑化支援(物流と旅客用のゲートを分ける、道路拡幅、スキャンマシン増加、両国税関の手続きの円滑化等)を、カンボジア、ベトナム、日本とで共に取り組むことが検討されている。日本がベトナムともカンボジアとも良い関係があることが、このような連携案件の形成を円滑に進めると考えられる。両国間の話し合いが十分でないこともあり、日本としては、合同会議を開催しながら両国の機運を高め、技術面・政治面両方からアプローチすることを検討している<sup>116</sup>。

タイは日本の援助パートナーであるとの位置付けから、タイと日本による三角協力も開始している。三角協力では日本とタイの二国間協力より慎重かつ丁寧なステップが取られている。

<sup>113</sup> 在タイ日本大使館、外務省ヒアリングより。

<sup>114</sup> JICA ヒアリングより。

<sup>115</sup> JICA ヒアリングより。

<sup>116</sup> JICA ヒアリングより。

例えば対ミャンマー三角協力案件形成では、「JICA タイ事務所と JICA 本部と JICA ミャンマー事務所の間」、「在タイ大使館と本省間」、「本省と在ミャンマー大使館間」、「在ミャンマー大使館とミャンマー政府間」での協議といった丁寧な関係者間の調整を行っている。日本側では外務省本省から案件候補リストを出し、その中からミャンマーの期待の高い分野について、タイに支援のリソースがあるかという現実的な観点から実施可否を判断し、3か国連携の話を慎重に進めている<sup>117</sup>。このようにタイによるメコン連結性支援を日本が支援する取組は、日本がタイ、ミャンマー双方に長きにわたり支援を続け信頼関係を構築してきたからこそできることであろう。またタイがミャンマーに対してドナーの立場をとる際に、三角協力の形で日本が関わることは、ミャンマーに安心感や納得感をもたらすという意味も持つと考えられる。

#### (イ) 効率性

日本のメコン連結性強化に資する案件実施プロセスについて、カンボジア経済財務省は「時に複雑で時間がかかる。一方、世界銀行や ADB などはオペレーション戦略を改善し効率的で手続きの標準化にも努力している」と認識している。タイ NESDB は、「開発戦略を支援する日本の専門家の役割が大きく(特にミャンマーのダウエー開発)、日本政府とのコミュニケーションに全く問題はない」と評価する一方、「十分なコミュニケーションができるまでに時間がかかるため、専門家の派遣期間は長期にしてほしい」と要望している。

#### (3) 関連機関・他ドナーとの調整・連携

##### (ア) メコン地域全体における他ドナー調整・連携

二国間ドナーについて、外務省は、「米国、オーストラリアとは随時情報共有しているがプログラムのすり合わせまではしていない」としている。中国とは「日中政策対話」を行っていたが、中国が 2016 年 3 月に中国海南省で中国メコンフォーラム(中国のイニシアティブで、メコン 5 か国が参加)を設立以降、同政策対話は行われていない。2018 年 1 月 10 日に、同フォーラム第二回会合である首脳会議がプノンペンで開かれ、参加 6 か国は流域の道路・鉄道整備や水資源活用での協力を記した 5 か年の行動計画を採択するとともに、メコン川流域の持続可能な開発と、政策・安全保障分野での協力を謳う「プノンペン宣言」を採択した。会見では、中国が開催国との共同議長を毎回務めることが発表されている<sup>118</sup>。現地調査においても、タイ、カンボジア、ベトナムいずれの国でも、中国の存在感の大きさが際立っていること、支援額が最大国となっていることは明白であったが、中国が OECD-DAC に加盟していないことや、各国のドナー会合の場にも出席しないこと等から、中国に関する情報収集、調整は、日本及び他ドナー諸国にとってかなり難しいことであると推察された。なお、現地では中国大使館関係者に中国の援助プロジェクトがどのように決まるか、優先地域等あるか等について意見を聞いた例もある。現場でのこのような機会が持たれることは重要になっていくであろう。なお韓国とはメコン連結性についての対話はない。

<sup>117</sup> 在タイ大使館ヒアリングより。

<sup>118</sup> 朝日新聞デジタル 2018 年 1 月 11 日「メコン川流域国、中国と開発協力 インフラ整備など」

[https://digital.asahi.com/articles/DA3S13307522.html?\\_requesturl=articles%2FDA3S13307522.html&m=15](https://digital.asahi.com/articles/DA3S13307522.html?_requesturl=articles%2FDA3S13307522.html&m=15)

国際機関としては、日本との主な連携相手は ADB である。日本は ADB 本部(マニラ)との間でハイレベル会合をち、ハード面の協調融資等について意見交換を行っている。具体的には、ベトナム南北高速道路(ベンルック～ロンタイ間)等を支援中である。ホーチミン～ゾーザイ間も協調融資で実施し完了している。ミャンマーでは東西回廊に関して日本との協調融資で東部カイン州のエンドウ～コーカレイ間の道路整備を ADB が、道路につながる橋を日本が担当している。一方、ソフト面の連結性強化に関しては日本との直接の協力関係はない。物流円滑化、貿易円滑化に関して ADB には CBTA があるが、近年このイニシアティブはオーストラリア資金で支援されており、今も継続している。ADB は、日本とはハード面で充分協力してきており、今後ソフト面でも協力していく必要があると考えている。ただし GMS 域外の ASEAN などいくつかの枠組みにおいては既に ADB と日本はともに関税や貿易の円滑化等ソフトインフラ面について様々な取組をしている。

### (イ) メコン各国における他ドナー調整・連携

カンボジアでは、無償資金協力及び技術協力は CDC が、有償資金協力は経済財務省がライン省庁の要望を取りまとめて管理・調整し、単一ドナー資金では足りない場合、別のドナーの支援が得られるよう調整している<sup>119</sup>。CDC は、ドナー調整機能として、19 種のテクニカルワーキンググループを設け、うち運輸交通インフラとジェンダーの会合を日本がリードしている。この他、CDC が二国間での政策対話を日本、中国、韓国、オーストラリア、ドイツ、タイと行っている。経済財務省によると、「運輸交通分野では、中国、日本、韓国、タイ、オーストラリアが主な二国間支援ドナーであり、既得権があり棲み分けをしている。プノンペンスカイトレインなど高価でも質の高いものを求める時には日本に、質が低くても構わないインフラは中国に依頼する」とのことである。また運輸交通分野を所掌する公共事業運輸省では、省内に日本担当、中国担当等、大きめのドナーには担当が別でついているとのことである。

JICA タイ事務所は「タイは中進国であるため他ドナー支援は活発ではなく、タイ国内でのドナー調整の余地はあまりない」としている。タイ NESDB は「タイの重要インフラや高い技術が必要となる高速鉄道等の開発を、日本をパートナーとして行っていきたい。そのためには ODA を通じた G to G 協力だけではなく、民間セクター・民間資金を巻き込んだ、B to B、B to G といった多様な協力関係が必要である」と述べていた。

ベトナムの主要二国間ドナーは JICA、ADB、世界銀行、韓国国際協力団(KOICA: Korea International Cooperation Agency)、ドイツ復興銀行(KfW: Kreditanstalt für Wiederaufbau KfW)、フランス開発庁(AFD: French Development Agency)の 6 つであり、Six Bank と呼ばれている。メコン連結性のみではないが対ベトナム支援に関して Six Bank は頻りに集い情報交換を行っている。

### (ウ) タイとの調整・連携

日本の外務省、JICA は、タイがメコン地域をけん引していることを尊重し、成熟したパートナ

<sup>119</sup> カンボジア経済財務省ヒアリングより。

一として位置付けている。「日メコン連結性強化イニシアティブ」をきっかけに、2016年6月にJICAは、有償資金協力に関するパートナーシップをNEDAと、2017年9月に技術協力に関するパートナーシップ協定をTICAと結んだ。従来の技術協力はタイと日本の政府間で締結された技術協力協定に基づいており、このJICA-TICA同士での協力協定は新しい動きである。

NEDAとの協定締結後の第一号案件として、カンボジアの国道5号線をJICAが円借款で整備し、NEDAがタイ・カンボジア国境のスタンボットの新しい通関施設を整備予定であり、両者の円滑なアクセスを目指している<sup>120</sup>。TICAは、JICAがタイへ技術協力する際の受け入れ窓口であると同時にタイが他国への技術協力を行う際の実施機関にもなっているが、新しい取組であるミャンマーとの三角協力として、観光、口蹄疫、防災分野でノウハウ移転を推進している。ミャンマーの強い意向を踏まえ水産養殖分野の研修も実施予定である。また、タイはエーヤーワディ・チャオプラヤ・メコン経済協力戦略会議(ACMECS: The Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy)の枠組みの中でメコン諸国(CLMV諸国)の開発に関するマスタープランを策定予定で、日本はそれを支援する予定である<sup>121</sup>。

#### (エ) 日系民間企業の情報把握・連携

日本国内では、外務省と民間との定期的なフォーラムとして「日メコン官民連携フォーラム」がある。このほか、経済団体は独自にミッションを海外派遣しており、外務省はその前のブリーフィングにおいて政府の方針を伝え、民間の要望を把握している。

各国においては、JETROが進出日本企業の声を集約して現地政府につなぐ役割を担っているほか、大使館から本省にも進出日本企業の声伝えるなど、民間の声を政府に届けるよう努めている。例えばカンボジアでは、カンボジア商工会の事務局をJETROプノンペン事務所が担い、ASEAN税関委員会やASEAN物品貿易協定調整委員会に申し入れをする際もJETROプノンペン事務所が取りまとめている。カンボジアでは日系企業からODAへの要望は、年2回の官民合同会議(商工会単位。議長は大使、事務局長はCDC)の場で行われている<sup>122</sup>。さらに、カンボジア・ベトナム国境であるバベットには複数のSEZがあるが、各SEZに進出する日系企業による日系会が毎月1回開催されている。進出企業が直面する問題(スタッフの定着率の低さ、電気料金の上昇等)をテーマに情報共有、意見の取りまとめを行い、官民合同会議で日本側からカンボジア側に伝えてもらうこともある。しかしバベットSEZ進出企業を取り巻く電力等インフラ整備環境や人件費上昇の事情は、SEZの違いもあるものの、厳しい状況からなかなか改善されていない。

在タイ日本大使館は、5J会合(大使館、JICA、JETRO、JBIC、JCC(Japanese Chamber of Commerce, Bangkok: バンコク日本人商工会)を毎月1回開催しているほか、JICA、JETRO、一般財団法人海外産業人材育成協会(AOTS: The Association for Overseas Technical Cooperation and Sustainable Partnerships)、JCCと密な協議を行っている。またJETROバ

<sup>120</sup> JICAヒアリングより。

<sup>121</sup> 外務省、在タイ日本大使館ヒアリングより。

<sup>122</sup> JETRO及び民間企業ヒアリングより。

ンコク事務所や JCC, あるいはその連名で現地進出日系企業の意見聴取をしている<sup>123</sup>。

ベトナムには投資環境改善を目指す日越共同イニシアティブ(ベトナム計画投資省, 在越日本大使館が議長)があり, 日本側からは外務省, JICA, JETRO, 経団連, 在ベトナム日本商工会等が年に2回の会合に参加し進捗状況を確認している<sup>124</sup>。

#### (4) 日本のリーダーシップ

(3)で述べたとおり, 日本とタイのドナーとしての協調関係において, タイは ACMECS の枠組みの中でメコン諸国の開発に関するマスタープランを策定する予定で, その策定にあたり日本に支援を依頼した。これは, タイと日本との良好な二国間関係のみならず, 「日本は他ドナーや国際機関と比較しても, メコン5か国全てと信頼関係を持ち, 中立的な立場を保って, 調整役を担ってきた」とタイが評価し, 信頼しているためと考えられる。

在カンボジア日本大使館では, 「カンボジアは南部回廊の中核を成しており, 同国の発展は ASEAN 経済共同体の安定と繁栄, 地域経済統合と連携促進のために重要である。日本はカンボジアの和平直後から支援をしてきた国であることから, カンボジアの発展に重要な役割を果たすことができる」との話があった。また, JICA カンボジア事務所も「日本はメコン地域をつなげて地域全体を支援する世界観を持っている。日本のような『地域をつなげる方針』は地域安定ひいては世界平和の達成に重要であろう」と認識している。実際に, ポイペト新国境ゲート設置にあたってタイ側から日本へ協力打診があり, バベット・モクバイ間の通関改善においてもカンボジア・ベトナム間の調整・支援を日本が行うことを検討している。このように, 日本はメコン諸国との信頼関係, 中立性をいかし, 他ドナーには果たすことの難しい「調整的な役割」を果たしながらリーダーシップを発揮している。

以上4つの視点からの検証に基づき, 政策実施プロセスの適切性は高いと判断する。

### 5-3-3 政策運営管理プロセスの適切性

メコン連結性強化案件のモニタリング・評価は, 通常の日国間支援案件と同様, JICA が事業評価を実施している。個別案件のモニタリング・評価結果は, 数年ごとに改定される国別援助方針(現: 国別開発協力方針)のプログラムや重点分野の検討に反映される。事業評価に関しては, 対象国がメコン地域の複数国であれば, 複数国にまたがる事業評価を実施することで, メコン地域に対する貢献を確認している。しかしメコン地域支援をプログラムとしてとらえてモニタリング・評価を実施したことはない<sup>125</sup>。また1章で述べたとおり, 日国間支援案件においても JICA あるいは外務省によって, プログラムの目標, 指標及び目標値は設定されていないことから, 本政策レベル評価において, 既存の政策/プログラムレベル指標を参照しての政策レベル評価を行うことはできない。メコン連結性強化は, 1か国に対する支援, あるいは一つの事業によって大きな達成が見られるという性格のものではなく, 連結される地域全体あるいは複数国への支援の成果をプログラムレベルで見ることが大切となろう。

<sup>123</sup> 在タイ日本大使館ヒアリングより。

<sup>124</sup> JETRO ヒアリングより。

<sup>125</sup> 外務省, JICA ヒアリングより。

ADB バンコク事務所も GMS プログラムの評価に関して、「対象国にとっての成果は見られても、GMS の連結性強化にいかんにか資するかを把握するのは難しい」と述べていた。GMS が 25 年間続いてきた中で、個々の支援のインパクトは小さい場合でも、長い目で見るとある程度の変化が生まれている。例えばソフト面の支援において「CBTA」は良い事例だが、実施までに 20 年もの月日がかかっている。したがってメコン連結性に資する現在の支援の成果は、今後 10 年後、20 年後に目に見えてくるという方針で、効果や貢献を測るという視点を持ち、今後のメコン連結性強化の政策、プログラム、事業に関するモニタリング・評価を検討することも考えられる。

日メコン協力に関する政策レベルのモニタリング・評価とそのフィードバックに関しては、毎年の日メコン首脳会議において、日メコン協力の取組の進捗を確認・報告している。第 9 回日本・メコン地域諸国首脳会議においては、安倍総理から、日メコン協力について「2015 年に発表した質の高い成長を実現するための 3 年で 7,500 億円の ODA による支援は、既に 3 分の 2 以上を実施」と報告をしている<sup>126</sup>。しかしながら、目標額の内訳は、各国大使館に詳細には共有されていないことが、現地調査で確認されている。また、第 4 章の各国在外公館アンケート結果を見ると、在タイ、在カンボジア、在ベトナム日本大使館はともに「メコン連結性支援のモニタリング評価、モニタリング結果の政策へのフィードバックが不十分である」と回答している。日メコン協力の前線に立つ現場の大使館や JICA 事務所、可能な範囲で現地政府に対し、目標額の内訳や、政策レベルのモニタリング・評価結果を具体的に共有することが望まれる。具体的な政策目標とその評価結果を関係者間で共有することで、評価結果の次期政策への反映も高まると期待される。情報の共有が十分に行われるためには、外務省と大使館をはじめとする現地関係者とが合同で評価・モニタリングを行うことは一案である。一方、2014 年及び 2017 年度に外務省が第三者 ODA 評価においてメコン地域に対する日本の取組を評価対象としたことは、モニタリング・評価への積極的な取組であったと評価できる。

以上より、政策運営管理プロセスの適切性は一部課題があると判断する。

#### 5-3-4 情報公開・発信の適切性

メコン連結性支援に関する政策や日メコン首脳会議、外相会議等に関する国内外への情報公開・発信の機会は限られており、日メコン連結性イニシアティブの認知度を上げることは難しい。そのような状況の下、JICA は、南部回廊についてテレビ東京に持ち掛け 2015 年に池上彰氏とメコン地域を横断する番組「日経スペシャル未来世紀ジパング 池上彰が行く、アジア沸騰街道 900 キロ！」<sup>127</sup>が放映された。この番組はテレビ東京で放映され、日経 BP<sup>128</sup>や JICA<sup>129</sup>のホームページでも公開されており、南部回廊連結性支援の広報効果としては大きいと考えられる。さらに JICA は、ASEAN 経済統合から 1 周年を記念し、2016 年にハードイン

<sup>126</sup> 外務省ウェブサイト「第 9 回日本・メコン地域諸国首脳会議」  
([http://www.mofa.go.jp/mofaj/s\\_sa/sea1/page3\\_002290.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/s_sa/sea1/page3_002290.html))

<sup>127</sup> 東京テレビ「日経スペシャル未来世紀ジパング」(<http://www.tv-tokyo.co.jp/zipangu/backnumber/20151207/>)

<sup>128</sup> 日経ビジネスオンライン([http://special.nikkeibp.co.jp/atclh/NBO/15/jica1215/vol2\\_page1/index.html](http://special.nikkeibp.co.jp/atclh/NBO/15/jica1215/vol2_page1/index.html))

<sup>129</sup> JICA(2016) mundi 2016.2 号(<https://www.jica.go.jp/publication/mundi/1602/ku57pq00001r92yg-att/06.pdf>)

フラ支援を、2017年には電子通関や法整備支援等ソフトインフラ支援をホームページやFacebook上で取り上げた。一方、メコン各国での情報発信の取組として2017年のASEAN50周年記念で、ASEAN各国のジャーナリストを6月～7月に日本に招聘し、メコンにも関連する都市化の問題(環境、公害、渋滞)をテーマに、横浜市の100年間の取組等を見てもらい、この内容の報道がメコン各国の新聞に取り上げられた。

以上から、情報公開・発信の適切性は高いと判断する。

上記の「政策策定プロセス」、「政策実施プロセス」、「政策運営管理プロセス」、「情報公開・発信」の4つのプロセスの検証結果から、メコン連結性支援のプロセスの適切性は「B 高い」と判断する。

### 5-4 外交的な重要性・波及効果

本項では、日本のメコン地域連結性強化支援の外交的な重要性、及び波及効果について検証した。

#### 5-4-1 外交的な重要性

本節では、日本がメコン地域連結性のためのODAを実施することが、メコン諸国及び地域と日本との関係にどのような外交的重要性を持つかを検証した。メコン連結性支援は、地域一体としての平和と安定、繁栄を目的としている。近年アジアを取り巻く安全保障環境が厳しさを増す中で、地政学的要衝に位置するメコン諸国を含むASEANの更なる統合、繁栄、安定はアジア及び国際社会の平和と安定にとって、ひいては日本の平和と安定に極めて重要であるため、外交的に必要不可欠である。さらに、メコン地域は、貿易投資やインフラ海外展開においても、日本にとって非常に重要な市場であり、メコン地域連結性強化に資する各種支援は外交的に重要であると判断する。

##### (1) メコン地域の平和と安定を目的としたODAの外交的な重要性

外交青書にはメコン地域及びASEAN地域が力強い経済成長を遂げつつある将来性豊かな成長のパートナーであり、その平和と安定は極めて重要であると明確に述べられている。また、その手段として外交青書では「日メコン連結性イニシアティブ」によってメコン地域連結性を強化していくことが述べられている。そして援助の現場でも同様の考えを持っている点の両面から、政治的側面(地政学的位置付け、周辺国の安定化の観点)において日本がメコン連結性強化を支援することは外交的に重要であると判断する。

##### (ア) 外交政策

「外交青書2017」では、日本外交の3本柱として、「①日米同盟の強化」、「②近隣諸国との関係強化」、「③日本経済の成長を後押しする経済外交の推進」が掲げられている。2本目の柱である「近隣諸国との関係強化」の中で、「厳しさを増す安全保障環境を踏まえ、アジア太平洋地域における、自由や民主主義をはじめとする価値を共有するパートナーとの協力関係の強化が重要である」とあり、メコンを含む「ASEANの更なる統合、繁栄及び安定は地域の平和

と安定にとって極めて重要である。日本は ASEAN の中心性及び一体性を支持し、ASEAN および ASEAN 各国との関係を強化している」と明記されている。また同青書には、「地政学的要衝に位置し、重要なシーレーンを有する ASEAN の安定と繁栄は、東アジア地域のみならず国際社会の安定と繁栄にも大きく関わることから、ASEAN が法の支配や民主主義といった価値にそった統合を進めることは国際社会全体にとって重要」とある。

上記 ASEAN やメコン地域の平和と安定のために、日メコン協力、日 ASEAN などの多国間の枠組みを積極的に活用していくこと、より具体的な手段としては「日メコン連結性イニシアティブ」によってメコン地域連結性を強化していくことが述べられている。

#### (イ) メコン地域の援助関係者の認識

南部回廊の中核を担うカンボジアにおいて、在カンボジア日本大使館は、①カンボジアの発展は ASEAN 経済共同体の安定と繁栄には不可欠であり、地域経済統合と連携促進のため同国の重要性が高まっていること、②日本にとってアジアは重要な地域であり、日本企業も多く進出することから、オールジャパンとしての関係性強化が必要であることを念頭に援助を実施している。JICA カンボジア事務所は、日本がメコン地域をつなげて地域全体を支援する世界観を持っていることを独自性とも考えており、日本のような「地域をつなげる方針」は地域安定ひいては世界平和の達成に重要であると認識している。日本とメコン諸国との二国間関係の強化も重要だが、それ以上の外交的な意味を視野に入れて連結性強化を狙いたいとの話も聞かれた。以上のとおり、外交青書及びメコン地域の援助関係者の認識を踏まえ、ODA によるメコン連結性強化支援は、東アジアの平和と安定のために外交的な重要性を持つと評価できる。

隣国同士は時として利害関係が対立する場合もあるが、メコン地域の連結性強化を通じて、メコン域内の貿易量や人的交流等が増加し、メコン域内及び二国間の経済的・社会的・文化的相互依存が高まれば、隣国同士の利害関係は一致していく。自国の平和や経済の安定にとって、隣国・域内の平和や安定は重要な要素の一つとなる。メコン地域の安定は、ASEAN、そして東アジア地域の安定につながるであろう。したがって日本の地域全体を支援する「メコン地域の連結性」支援は、今後も同地域の安定に重要になると考える。妥当性やプロセスの適切性で確認したように、日本はメコン各国から信頼が厚く、地域において中立的な存在と考えられている。このような日本だからこそ、メコン地域の連結性支援を効果的に行うことができ、日本が外交的に重要な役割を果たせる支援である。

#### (2) メコン地域の繁栄を目的とした ODA の外交的な重要性

以下に詳述するように「外交青書」、「平成 29 年度開発協力重点方針」、「インフラシステム輸出戦略」の各種政策において、メコン地域の繁栄の日本にとっての重要性、その手段としてメコン地域連結性強化に資する ODA が言及されており、メコン地域の繁栄という目的からも連結性に資する ODA は外交的に重要である。

#### (ア) 外交青書

「外交青書 2017」では、メコン地域の経済発展は ASEAN 域内の格差是正や地域統合の促

進に資するものであり、日本にとって極めて重要とされている。そのために日本は ODA を活用すると述べており、G7 伊勢志摩サミットで合意した原則を踏まえ『質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ』のもと、質量の両面からインフラ整備を推進し、『日メコン連結性イニシアティブ』、『メコン産業開発ビジョン』のもと、制度改善や周辺開発などを通じて域内インフラがつながり『生きた連結性』の実現を支援する」とある。

また、同青書の日本の国際協力に関する「東南・南西アジア」の節では「日本はこれまで、開発協力を通じ、同地域の経済成長や人間の安全保障を促進することで、貧困削減を含む様々な開発課題の解決を後押しし、同地域の発展に貢献してきた」とし、「域内連結性強化や産業基盤整備のためのインフラ整備及び産業人材育成支援が同地域の持続的成長に不可欠」としている。その具体的な取組として「産業人材育成協力イニシアティブ」やメコン地域に対する「新東京戦略 2015」, 「日メコン連結性イニシアティブ」を挙げている。

#### (イ) 開発協力重点方針

平成 29 年度開発協力重点方針は、「国益に資する開発協力」という基本的考え方の下、3 つの重点方針と各地域の重点課題を設けている。対メコン地域支援は「アジア・大洋州」地域に位置付けられている。対メコン地域支援においては「日メコン連結性イニシアティブの着実な実施、生きた連結性の強化」が大きな柱の一つとなっており、重点課題「産業基盤インフラの整備と域内外のハード連結性の強化」、「産業人材育成とソフト連結性強化」は、開発協力重点方針③「途上国とともに「質の高い成長」を目指す経済外交・地方創生への貢献」に分類されている。メコン地域は ASEAN に含まれることから、対 ASEAN 諸国支援の重点課題も参照したところ、重点課題「産業基盤や交通網整備等の質の高いインフラ支援」、「通関円滑化や回廊周辺開発等を通じた域内連結性強化」も重点方針③に掲げられている。

#### (ウ) インフラシステム輸出戦略

「インフラシステム輸出戦略(平成 28 年度改訂版)」でも、ASEAN ならびにメコン地域の繁栄の日本にとっての重要性が述べられている。「第 3 章地域別取組方針」の中で、メコン地域は同戦略の「中国・ASEAN」グループに分類され、同グループは「既に現地で相当程度の産業集積があり、貿易投資においてもインフラ海外展開においても日本にとって『絶対に失えない、負けられない市場である』<sup>130</sup>と断言されている。ASEAN 地域の重要性として、安全保障面の重要性に加え、「進出日系企業も多く、多くの製造業で域内でのサプライチェーンが構築されており、日本にとって極めて密接な経済的利害関係を有する」、「域内外の物流・人流を交える交通インフラの大型案件が多数動きつつある」、「2015 年末の ASEAN 共同体の発足を受け、地域の連結性強化がさらに重要になっている」、「大市場、大生産拠点であるインドとの連結性も重要」といった点が列挙されている。これら重要性に基づく現在の取組状況として、「物理面、制度面及び人的交流面での地域の連結性強化に資する高品質かつ強靱なインフラシステム導入支援を推進。特に本邦進出サプライチェーンの高度化にもつながる『東西／南部経

---

<sup>130</sup> 「インフラシステム輸出戦略(平成 28 年度改訂版)」38 ページより。

济回廊』等の物流ネットワークの確保、域内の物流・人流の円滑化に資する海上交通の安全性・効率性確保、域内の貿易円滑化に資する通関システムの構築支援、域内の製品流通の円滑化に資する自動車基準の統一と認証の相互承認などの支援を重視」と明示されている。

#### 5-4-2 外交的な波及効果:メコン諸国と日本との関係

本節では、日本のメコン地域連結性強化の支援が、メコン諸国及び地域と日本との関係にどのような影響をもたらしたかを検証した。その結果、メコン地域連結性強化の支援そのものの貢献度合いは明らかにできないものの、政治的側面、経済的側面、社会的側面全てにおいて外交的な波及効果が一定程度あったと判断する。

##### (1) 政治的側面(地域の安定)

日本のメコン連結性強化や ASEAN 連結性強化の取組に限った成果とは言えないものの、対メコン地域をはじめとする日本の支援により、ASEAN 諸国から安全保障に関して日本の立場を支持する言及が近年も寄せられている。外交青書 2017(外務省, 2017)では「テロ、暴力的過激主義や国境を越える犯罪対策に関する協力、海洋安全保障分野での協力について ASEAN の国々から言及があった…また、北朝鮮については、ASEAN 側から、北朝鮮のミサイル開発に対する懸念、国連安保理決議遵守の重要性や六者会合の早期再開への期待、拉致問題を含む日本の懸念を共有するとの発言があった。」と記載されている。2016 年の日・カンボジア首脳会議では、フン・セン首相から「積極的平和主義」や平和安全法制等、平和のための日本の政策に改めて支持が表明されている。また、在カンボジア日本大使館も「日本の ODA の有効性につきカンボジアからの認識が深まり政治レベルでの関係強化につながった」と述べている。カンボジア経済財務省も、「日本からの長年の無償資金協力はカンボジアの発展に欠かせなかった。日本はカンボジア和平にも貢献した」とカンボジアの平和と安定に対する日本の ODA の貢献を評価している。

このような安全保障分野での協力関係や二国間関係の強化に、メコン連結性強化支援を含む、これまでの日本とメコン・ASEAN 諸国との長きにわたる協力関係が貢献していることは想像に難くない。

##### (2) 政治的側面(二国間関係)

在カンボジア日本大使館は、メコン連結性強化を含めた個別プロジェクトの策定・決定・式典の参加等には、フン・セン首相及び関係閣僚が関わっており、ODA が政治的関係強化に貢献していると認識している。カンボジアと日本の関係は、2013 年に「戦略的パートナーシップ」に格上げされた。タイは既に日本との「戦略的パートナーシップ」の関係にあり、経済面からいまやアジアにおける日本企業の生産拠点、地球規模でのサプライチェーンの一角として、日本にとって欠くことのできない存在となっている。ベトナムに対して日本は最大の ODA 供与国、かつ第 2 位の投資国である。個別プロジェクトの完成式典には首脳が参加するなど、ODA が二国間の政治的関係強化に貢献していると在ベトナム日本大使館は認識している。日本とベトナムは「広範な戦略的パートナーシップ」に基づき、経済協力、安全保障、文化交流等幅広い分野で協力を進展させている。ミャンマーに対しては、新政権の安定がミャンマー及び地域全

体の安定と繁栄のために不可欠であるとの認識から、日本は官民を挙げて全面的に支援する方針をとっている。2016 年 11 月にアウン・サン・スー・チー国家最高顧問が訪日した際には、安倍首相から官民を挙げた全面的支援の方針が改めて伝えられた。アウン・サン・スー・チー国家最高顧問は「信頼できるパートナー」として日本による支援への期待を述べ、ミャンマーの経済発展平和、安定のための協力、投資環境整備、地域情勢等について協議が行われた。

また、タイは ACMECCS を主導しており、CLMV 諸国のマスタープラン策定を予定している。このマスタープラン策定への支援を、日本に最初に依頼した<sup>131</sup>。タイからの「メコン連結性戦略策定をリードするにあたり日本をパートナーとして選びたい」という期待の現れであり、日本とタイの長きにわたる良好な信頼関係があることに加え、日本がメコン 5 か国全ての国とそれぞれ良好な関係にあること、さらに日メコン枠組みにおいて各国のニーズを丁寧に汲み取りながら協力関係を築いてきたことに起因すると言えよう。

### (3) 経済的側面

以下で詳述するとおり、メコン各国に進出している日系企業の利便性はメコン連結性の強化によって向上している。また、日系企業進出数も 5 か国とも増加しており、特にミャンマーとカンボジアで著しく増えている。メコン各国と日本の二国間貿易は横ばいあるいは一部増加しており、日本からメコン各国への FDI 額は特にカンボジア、ベトナム、ミャンマーで伸びが見られる。これらの経済的波及効果には、日本のメコン地域連結性強化支援の貢献も一定程度あると考えられる。

#### (ア) 日系進出企業の利便性の向上

現地調査のヒアリングでは、メコン各国に進出している日系企業がタイやカンボジア等、一国のみでなくメコン地域を視野に事業展開する可能性が広まりつつあることが確認された。また、ホーチミン周辺の道路整備によって、周辺工業団地<sup>132</sup>に進出している日系企業が管理職クラスの現地人材の確保がしやすくなったこと、日本人駐在員の生活利便性が改善したことも確認できた。これらは南部回廊をはじめとするメコン連結性強化支援の経済的波及効果と言える。

#### (イ) メコン諸国の日本企業進出数

メコン諸国の各国日本商工会への登録会員企業数を 2012 年と 2017 年で比較したのが表 5-4-1 である。いずれの国においても日本商工会への登録会員企業数は増加傾向にある。件数としては 2012 年、2017 年ともタイが最多であるが、2017 年にはベトナムが 1,683 件とタイに迫る数字となった。各国における登録会員数の増加率も著しい。ミャンマーでは 526%、カンボジアで 166%と大きな伸びを見せている<sup>133</sup>。タイは 27%、ベトナムは 63%と他国と比べれ

<sup>131</sup> 在タイ日本大使館ヒアリングより。

<sup>132</sup> ベトナムの Rondouk 工業団地ヒアリングより。同工業団地は、日本企業 3 社による出資。日本の ODA による南北高速道路の開通により、ホーチミン市内から車で 4 時間のところ、1.5 時間程度に短縮された効果大きい。

<sup>133</sup> カンボジアにおける近年の進出企業・業務拡大企業としては、ANA(成田ープノンペン直行便の就航)、みずほ銀行プノンペン出張所開設、北原病院の進出が挙げられる。ミャンマーへの日系企業進出増の背景は、1) 2011 年

ば落ち着いた印象があるが、順調に増加している。

表 5-4-1 メコン諸国の日本商工会会員企業数(2012年, 2017年)(単位:社)

国	2012年6月	2017年6月	2012年との比	2012年からの増加率
タイ	1,379	1,749	1.3倍	27%
カンボジア	91	242	2.7倍	166%
ベトナム	1,035	1,683	1.6倍	63%
ミャンマー	56	351	6.3倍	526%
ラオス	41	93	2.3倍	127%

出所:JETRO/バンコク事務所からの入手資料より評価チーム作成

**BOX5-4-1 JBAC より伺った「カンボジアへの日本企業進出のこれまで」**

カンボジアでは、プノンペン SEZ 操業が 2006 年頃、日・カンボジア投資協定締結が 2007 年と、経済特別区・工業団地が先にでき、のちに投資協定が結ばれたという歴史がある。プノンペン SEZ には日本のマンションデベロッパーが一部出資し、カンボジアではインフラがなんとか整う「まとも」と言われる SEZ であった。

ミネベアを始めとする製造業や中小企業がカンボジアに進出したのは 2010 年頃からである。それまでは、2005 年頃から中国の件費高騰によるチャイナ・プラス・ワンでの縫製業や製靴業の企業進出が見られた。現在も、カンボジアにおける最大の産業は縫製業と製靴業の二つである。現在、カンボジア縫製業協会という縫製・製靴業組合の加入企業は約 600~700 社、工場で 1,000 社程となっている。

2010 年末、日本商工会への登録者数は約 100 社で、大手企業の進出はまだほとんどなかった。プノンペン SEZ に最初に進出したのは、「春うららかな書房」というコミック再生工場であり、その時期も 2010 年である。その頃から日本企業がカンボジアにやっと目を向け始めた。ミネベアもイオンも事前調査をしており、両社ともカンボジアに進出表明をしたのは 2011 年である。日本は東日本大震災後、急激な円高に見舞われ、タイでは秋口に洪水があった時期であり、タイ・プラス・ワンと円高により、東南アジアへの進出が加速したと考えられる。

現在はカンボジアでも件費が高騰してきている等いくつかの要因もあり、今後ミネベアクラスの大手企業進出の第二の波が来るのかはまだ見極められていない。

出所:JBAC ヒアリングより

(ウ) 二国間貿易統計の推移

表 5-4-2 のとおり、2014 年から 2016 年の日本とメコン諸国との貿易額を見ると、日本とカンボジアとの貿易額は輸出入ともに増加傾向にあり、カンボジアの総貿易額に占める割合も増加傾向にある。ベトナムでは日本からの輸入額は増加傾向、日本への輸出額は横ばいとなっており、ベトナムの総貿易額に占める割合には大きな変化は見られない。タイと日本の貿易額は減少傾向にあるものの、総貿易額に占める割合は横ばい傾向で安定している。ミャンマー

の軍事政権から民政移管、2015 年の国民民主連盟(NLD)のミャンマー総選挙での圧勝、といった急速な民主化、2) 2012 年の新外国為替管理法成立、外国投資法改正、2014 年の経済特区法改正、3) 件費の安いミャンマーがタイ・プラス・ワンの拠点として注目され始めていること、4) ミャンマーでの自動車の販売台数(2015 年度で 5 万台程度)の 9 割を日本製の中古車が占めることから、自動車産業等の製造拠点のひとつやサービス拠点としてミャンマーを注目していること、などが挙げられる。

については、日本からの輸入は、金額、総貿易額に占める割合ともに若干の減少が見られるが、ミャンマーから日本への輸出については、金額、総貿易額に占める割合ともに若干の増加傾向にある。日本とメコン地域の貿易全体を見れば、横ばいあるいは一部増加している。

(エ) メコン諸国への日本からの FDI

日本からメコン諸国への 2009 年から 2016 年の FDI を見ると、タイでは 2011 年の大洪水を背景に 2012 年の投資が落ち込んでいるが、2013 年に大きく盛り返した後、2016 年まで減少傾向にある。カンボジアでは 2012 年に一度大きく伸びを見せ、2013 年に例年どおりに戻るが、2016 年にまた大きく伸びを見せている。2011 年は東日本大震災があり急激な円高に見舞われ、タイでは秋に大洪水があった時期であり、タイ・プラス・ワンと円高により、2012 年頃に東南アジアへの進出が加速したためと考えられる。また 2012 年と 2016 年はそれぞれイオンモールによる投資が大きく占めている。ベトナムにおいても、2013 年まで順調に大きく伸びた後、2014 年、2015 年は一度落ち込むが 2016 年にまた伸びを取り戻している。ミャンマーでは 2015 年まで順調に伸びている<sup>134</sup>。

表 5-4-2 日本とメコン 5 か国の輸出入額と規模 (単位:千米ドル)

国名	輸出入額・割合	2014	2015	2016
カンボジア	日本からの輸入額	263,962	422,954	528,269
	全世界からの輸入額	9,702,422	10,668,923	12,371,008
	輸入総額に占める日本の割合	2.7%	4.0%	4.3%
	日本への輸出額	344,883	571,552	827,188
	全世界への輸出額	6,846,019	8,542,434	10,069,332
	輸出総額に占める日本の割合	5.0%	6.7%	8.2%
ラオス	日本からの輸入額	90,523	72,127	88,870
	全世界からの輸入額	4,452,379	3,778,389	4,107,068
	輸入総額に占める日本の割合	2.0%	1.9%	2.2%
	日本への輸出額	53,482	49,625	57,950
	全世界への輸出額	2,572,201	2,985,095	3,124,169
	輸出総額に占める日本の割合	2.1%	1.7%	1.9%
ミャンマー	日本からの輸入額	1,636,760	1,534,262	1,254,704
	全世界からの輸入額	16,220,180	16,906,775	15,695,738
	輸入総額に占める日本の割合	10.1%	9.1%	8.0%
	日本への輸出額	532,228	486,589	663,434
	全世界への輸出額	11,451,861	12,197,244	11,672,717
	輸出総額に占める日本の割合	4.6%	4.0%	5.7%
ベトナム	日本からの輸入額	12,857,046	14,182,099	-
	全世界からの輸入額	147,839,048	165,775,858	-
	輸入総額に占める日本の割合	8.7%	8.6%	-
	日本への輸出額	14,674,923	14,100,341	-
	全世界への輸出額	150,217,139	162,016,742	-
	輸出総額に占める日本の割合	9.8%	8.7%	-
タイ	日本からの輸入額	35,710,527	31,125,286	30,854,637
	全世界からの輸入額	227,931,507	201,965,815	195,722,060
	輸入総額に占める日本の割合	15.7%	15.4%	15.8%
	日本への輸出額	21,820,597	19,756,542	20,417,463
	全世界への輸出額	227,572,764	210,813,560	213,593,669
	輸出総額に占める日本の割合	9.6%	9.4%	9.6%

出所: International Trade Centre (ITC), Trade Statistics より評価チーム作成(2017年12月アクセス)

表 5-4-3 日本のメコン諸国への FDI (単位:百万米ドル)

国名	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
タイ	1,632	2,248	7,133	547	10,174	5,744	3,799	2,432
カンボジア	N/A	N/A	95	277	93	47	61	825
ベトナム	563	748	1,859	2,570	3,266	1,604	1,360	2,510
ミャンマー	0	7	4	54	61	86	220	60
ラオス	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	60	25	45

注: ベトナム、タイ 2015 年までのデータは国際収支ベース、ネット、フロー。それ以外の投資額は各国認可ベース。タイの 2016 年の値のみ、1USD=32.71 バーツで換算。N/A は情報入手不可。

出所: JETRO 各種データより評価チーム作成

<sup>134</sup> 第5章有効性の評価で記載したように、ミャンマーへの投資はシンガポールを経由するものも多く、それを加味すると国別第3位ぐらいの規模になるとの在ミャンマー大使館の試算がある。

## (4) 社会的側面

## (ア) 対日世論

2017年3月に外務省が実施した「ASEAN10 各国における対日世論調査(各国 18歳～59歳の300人を対象)」の結果を検証した。メコン連結性強化に関する支援のみの影響とはいえないが、友好関係、信頼関係、日本のODAについて次のような結果が出ている。

まず「ASEAN 共同体構築、連結性に資するインフラ整備や域内格差是正に対する日本の支援への評価」については、表 5-4-4 のとおり、メコン 5 各国とも、「日本は支援を十分行っている」という回答が最も多かった。ミャンマー(52%)を除く 4 各国では 70%を超えており、特にカンボジアでは回答者の 80%近くがそのように回答している。「この 50 年間どの国(地域)が ASEAN の発展に貢献してきたと思うか(複数回答)」についても、表 5-4-5 のとおり、メコン 5 各国ともに「日本」を選んだ回答者の割合が最大である。特にタイとベトナムでは 70%前後とが「日本が最も貢献した」と回答している。

表 5-4-4 2015 年の ASEAN 共同体構築、その後の更なる統合(国と国を結ぶインフラ整備や域内の経済格差是正等)に対する日本の支援についてどのように思うか(一つ選択)  
(N=300名/国)

	タイ	カンボジア	ベトナム	ミャンマー	ラオス
日本は支援を十分行っている	74%	79%	78%	52%	71%
日本は支援行っているが十分でない	6%	16%	8%	18%	26%
日本が支援を行っていることを知らない	14%	1%	6%	14%	1%
わからない	7%	3%	8%	17%	2%

出所:外務省(2017)「ASEAN10 各国における対日世論調査を基に評価チーム作成

表 5-4-5 この 50 年間どの国(地域)が ASEAN の発展に貢献してきたと思うか(複数回答)  
(N=300名/国)

	タイ	カンボジア	ベトナム	ミャンマー	ラオス
1 位	日本(67%)	日本(28%)	日本(72%)	日本(43%)	日本(36%)
2 位	中国(62%)	オーストラリア(20%)	米国(59%)	中国(35%)	中国(25%)
3 位	米国(31%)	中国(19%)	韓国(43%)	米国(30%)	オーストラリア・米国が同一(19%)

出所:外務省(2017)「ASEAN10 各国における対日世論調査を基に評価チーム作成

次に「あなたの国にとって現在重要なパートナーはどの国か(複数回答)」について、表 5-4-6 のとおり、日本が第 1 位であったのはベトナム、ミャンマーであった。タイ、カンボジア、ラオスでは、日本は中国に次ぐ第 2 位であった。「最も信頼できる国はどの国か(1 件選択)」については、日本が第 1 位であったのはタイ、ベトナム、ミャンマーで、カンボジア、ラオスでは、日本は中国に次ぐ第 2 位であった。ただし後者の質問への回答は「1 件のみ選択」となっており、日本が 1 位となった国においてはその割合はタイで 46%、ベトナムで 45%、ミャンマーで 34%と大きく占めるが、カンボジア、ラオスにおいては、1 位の中国は各 17%であった。したがって、カンボジア、ラオスにおいて、中国に信頼を寄せる回答が最も高くなったものの、日本

と中国に対する同国国民からの信頼の間に、非常に大きな差が生まれているとは考えにくい。

表 5-4-6 あなたの国にとって現在重要なパートナーはどの国か(複数選択)(N=300名/国)

	タイ	カンボジア	ベトナム	ミャンマー	ラオス
1位	中国(79%)	中国(58%)	日本(76%)	日本(62%)	中国(52%)
2位	日本(71%)	日本(43%)	米国(62%)	中国(60%)	日本(37%)
3位	米国(42%)	インドネシア(13%)	韓国(46%)	米国(44%)	韓国(22%)

出所:外務省(2017)「ASEAN10 各国における対日世論調査を基に評価チーム作成

表 5-4-7 最も信頼できる国はどの国か(1件選択)(N=300名/国)

	タイ	カンボジア	ベトナム	ミャンマー	ラオス
1位	日本(46%)	中国(17%)	日本(45%)	日本(34%)	中国(17%)
2位	米国(10%)	日本(9%)	米国(17%)	米国(18%)	日本(8%)
3位	中国(25%)	米国(7%)	ロシア(13%)	中国(13%)	ロシア・メキシコ(各5%)

出所:外務省(2017)「ASEAN10 各国における対日世論調査を基に評価チーム作成

以上のように、日本によるメコン連結性を含む ASEAN 連結性に資する支援は、メコン 5 各国の国民から高く評価されており、他ドナーと比較しても貢献が大きいと認識されていることが分かる。そのことと直接的な関連がどの程度あるかこのアンケート調査からは測ることはできないものの、日本によるメコン連結性支援についての国民の評価が、日本とメコン諸国との信頼関係の醸成にも一定程度プラスの影響を及ぼしていることが推察される。同時に中国に対するメコン諸国からの信頼も高まっていることも事実であり、今後の外交政策を検討する上で考慮する必要があると言えよう。

#### (イ) 日本とメコン各国間の人的交流

日本からメコン各国への訪問者数は表 5-4-8 に示すとおり増加傾向にある。近年ミャンマーへの訪問が著しく増えている。

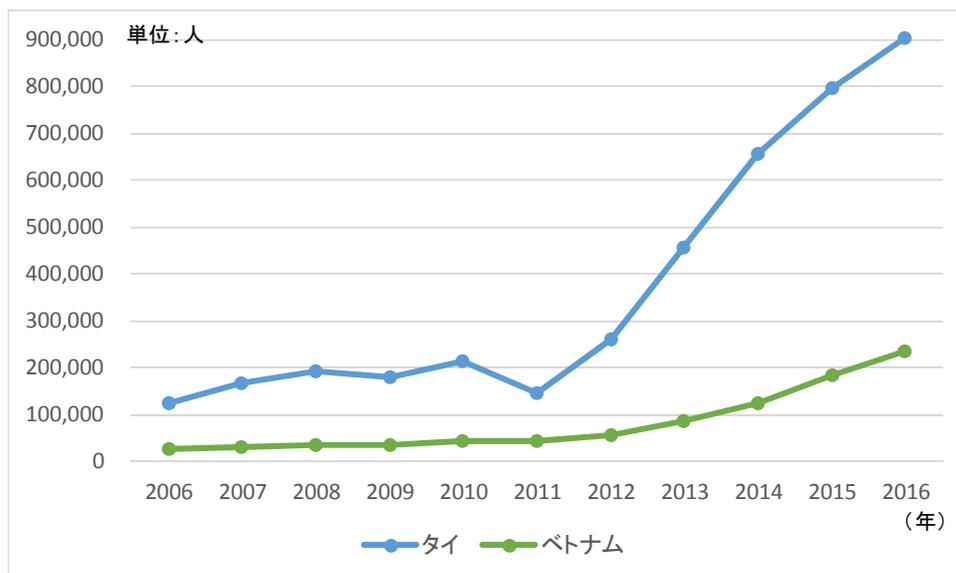
表 5-4-8 メコン各国への日本人訪問者数(2011-2015 年, 人)

国名	2011	2012	2013	2014	2015
タイ	1,102,073	1,341,063	1,515,718	1,254,858	1,349,388
ベトナム	481,500	576,386	604,050	647,956	671,379
カンボジア	161,804	179,327	206,932	215,788	193,330
ミャンマー	21,321	47,690	68,761	83,434	90,312
ラオス	37,883	42,026	48,644	44,877	43,826
合計	1,804,581	2,186,492	2,444,105	2,246,913	2,348,235

出所:日本政府観光局統計より評価チーム作成

メコン各国から日本への訪問者数は経年で入手できたタイとベトナムに限られるが、2013 年以降、特に伸びている(図 5-4-1)。2013 年 6 月の東南アジア 5 各国(タイ、マレーシア、ベトナム、フィリピン、インドネシア)の訪日ビザ免除・緩和が関連していると考えられる。

日本への留学生数では、中国が群を抜いて多いが、2014 年以降、ベトナムからの留学生が著しく増加し、それまで第 2 位だった韓国を抜きベトナムが第 2 位となった。ミャンマーからの留学生も 2014 年以降、急増している。タイからの留学生も伸びている(表 5-4-9)。



出所: 日本政府観光局統計より評価チーム作成

図 5-4-1 タイとベトナムからの日本訪問者数(2006-2016年, 人)

表 5-4-9 中国及び ASEAN 各国から日本への留学生数(2010-2016年, 人)

国名	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
中国	86,173	87,533	86,324	81,884	94,399	94,111	98,483
ベトナム	3,597	4,033	4,373	6,290	26,439	38,882	53,807
インドネシア	2,190	2,162	2,276	2,410	3,188	3,600	4,630
ミャンマー	1,093	1,118	1,151	1,193	1,935	2,755	3,851
タイ	2,429	2,396	2,167	2,383	3,250	3,526	3,842
マレーシア	2,465	2,417	2,319	2,293	2,475	2,594	2,734
フィリピン	524	498	497	507	753	1,028	1,332
カンボジア	333	326	311	338	407	509	629
シンガポール	199	186	211	209	287	315	353
ラオス	275	248	223	—	—	—	—

注1: 留学生とは大学(大学院を含む。), 短期大学, 高等専門学校, 専修学校(専門課程), 我が国の大学に入学するための準備教育課程を設置する教育施設及び日本語教育機関で教育を受ける外国人学生を言う。

注2: ラオスの2013年以降のデータは入手不可。

出所: 独立行政法人日本学生支援機構外国人留学生在籍状況調査結果各年度版より評価チーム作成

日本からメコン各国への留学生数は、データが揃っているのがラオス、タイ、ベトナムに限られる。タイへの留学生は2007年がピークであった。

表 5-4-10 日本からメコン各国への留学生数(2005-2015年, 人)

国名	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
タイ	219	307	449	403	403	402	394	345	N/A	157	250
ベトナム	5	N/A	15	6	N/A	26	28	N/A	15	10	11
ラオス	5	5	3	3	9	4	7	9	2	7	10

注: N/A=データ入手不可。

出所: UNESCO UIS.Statより評価チーム作成

在日人数を確認すると、メコン各国で在日人数が多い国は2012年から継続してベトナム、タイ、インドネシア、ミャンマー、カンボジアの順になっている。全て国の在日人数は過去5年間継続して増加しており、人数が大きく増えているのは、ベトナム、ミャンマー、カンボジアである。メコン各国との人と人との連結性は強化されていると言える。

表 5-4-11 メコン各国の在日人数(2012-2016年, 人)

国名	2012	2013	2014	2015	2016
ベトナム	52,367	72,256	99,865	146,956	199,990
タイ	40,133	41,208	43,081	45,379	47,647
ミャンマー	8,046	8,600	10,252	13,737	17,775
カンボジア	2,862	3,085	4,090	6,111	8,367
ラオス	2,521	2,564	2,556	2,592	2,668

注:データは各年12月時点。

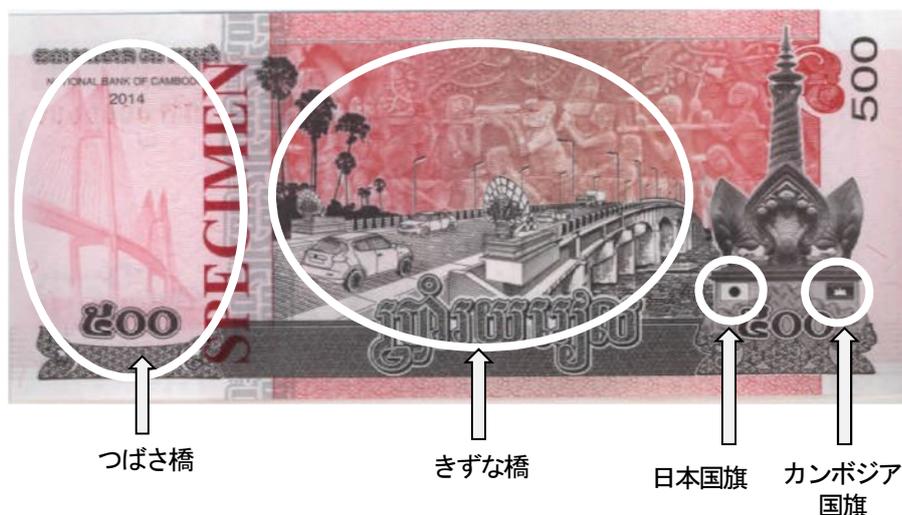
出所:法務省在留外国人統計(旧登録外国人統計)統計表より評価チーム作成

以上のように、日本とメコン各国の人的交流は近年益々活発化している。この事実と日本によるメコン連結性支援の関係性を明確に示すことは不可能であるが、メコン連結性支援を含む日本によるODAがメコン各国と日本の関係を強化し、人的交流を活発化させる要因の一つとなっていると考えることができる。

#### (ウ) 友好関係

2017年は日タイ修好130周年であった。これをを記念し、日本及びタイ国内各地で多くのイベントが催され、記念レセプションや「日タイ130年の歩み」展等が開催された。「日タイ130年の歩み」展には、「王室・皇室間交流」「政治・経済交流」「人と人、文化の交流」の3ブースが設けられた。こうした友好関係の背景にも長きにわたるODAの協力関係があることは想像に難くない。

2015年に日本の支援で完成したカンボジアのつばさ橋は、南部回廊の最後のミッシングリンクを解消する橋としてメコン連結性強化に大きく貢献した。つばさ橋は、新500リエル紙幣に日本が以前に支援した「きずな橋」と日章旗とともに描かれている。国民の生活に密着した紙幣に日本の支援による橋が印刷されていることは、日本の連結性強化支援についてのカンボジア国民レベルでの理解を深めるとともに、日本のイメージアップに貢献していると考えられる。



カンボジアの新500リエル紙幣(写真:外務省提供)

## 5-5 評価結果のまとめ

以上の評価結果をレーティングとともに下表に整理した。

表 5-5-1 南部回廊を中心としたメコン地域の連結性の評価結果のまとめ

		評価項目・内容	レーティング	
政策の妥当性	1	日本の ODA 上位政策との整合性 (ODA 大綱, 国別開発協力方針, 質の高いインフラ)	極めて高い	A 極めて高い
	2	メコン各国の開発政策との整合性	高い	
	3	国際的な優先課題との整合性 (SDGs)	高い	
	4	日本の ODA の優位性	極めて高い	
結果の有効性	1	ODA の投入量	—	B 高い
	2	重点分野 1: ハードの連結性	高い	
	3	重点分野 2: ソフトの連結性	一部課題がある	
	4	重点分野 3: 産業人材開発と回廊周辺開発	—	
	5	メコン連結性の強化	—	
プロセスの適切性	1	政策策定プロセスの適切性	高い	B 高い
	2	政策実施プロセスの適切性	高い	
	3	政策運営管理プロセスの適切性	一部課題がある	
	4	情報公開・発信の適切性	高い	



## 第6章 提言

日本のメコン地域の連結性支援が一層促進されることを目指して、本章では、「メコン地域の連結性支援に関する提言」をまとめる。

### 【提言1】日メコン地域協力に関する政策の一体化(外務省と他省庁の連携強化)

日本がメコン地域を一帯として捉えて、地域一帯としての協力を今後も継続するためには、日本側も一体となって、日本のメコン地域支援の目的・アプローチを示す政策を策定、実施し、評価を行うことをメコン側に示す。複数の関連政策がある場合には、それぞれの位置付けについて日本国内で共有し、一体感のある日本の政策としてメコン側に分かりやすく説明する。

#### 背景及び課題

現在は、日本の外務省と経済産業省がそれぞれ中心となり策定した政策やイニシアティブ、ビジョンが複数あり、分かりづらいという声がメコン側から聞かれた。日メコン支援枠組みを日本が一体となって支持・促進していくというメッセージをより明確に伝えるためには、日本の政策が一体化している必要がある。

### 【提言2】メコン地域各国の開発政策における優先付けと回廊開発協力の関係性強化

南部回廊は、タイのバンコク、カンボジアのプノンペン、ベトナムのホーチミンという日本の製造業が多く集積している都市を結んでいることから、製造業のサプライチェーンの構築が注目される傾向にある。しかしながら、製造業だけではなく、各国の開発政策・開発ニーズに基づく産業開発や回廊開発の優先付けを検証し、その結果に基づく支援を行う。

#### 2-1 メコン地域各国の特性をいかしたバリューチェーンの構築支援

メコン諸国が、それぞれの競争力や特性をいかした産業を通じた発展とそれに付随する南部回廊の活用を検討する。また、南部回廊以外の回廊開発の優先度が高い場合には、他の回廊開発の支援に優先順位を置くよう検討する。

#### 背景及び課題

南部回廊の中心に位置するカンボジアが連結性の強化を通じて受け取るタイ・プラス・ワン、あるいはベトナム・プラス・ワン、チャイナ・プラス・ワンの便益はこれまでのところ限定的である。南部回廊にあるタイとカンボジア国境のアランヤプラテート税関(タイ側)での輸出入品のうち、タイからカンボジアへの輸出品は自動車部品や日用品などの工業製品が大半であるが、カンボジアからタイへの輸出品は農産物が主流であり、貿易額でみる不均衡が生じ、片荷問題の一因となっている。近年、カンボジアの法定最低賃金の上昇が他のASEAN諸国に比べて著しいことから、特に製造業における安い労働賃金という魅力が失われつつあるという状況もある。カンボジアについては製造業に加えて、就業者が50%以上を占め、GDPの約25%を占める主要産業である農業の生産性向上と農産品加工を通じた高付加価値化を検証し、そ

れに付随する南部回廊の活用を高めるための支援を検討する。他方、タイは知識集約型経済への移行を目指し南部回廊以外の地域を開発優先地としている。ベトナムも工業化の他に、南部の高いポテンシャルをいかした農業の高度化を含む産業の高度化を目指している。各国の政策は、メコン域内及び域外の状況を見据えて策定される必要があり、日本のメコン地域支援はそのような各国の政策策定を支援するものであるべきである。

回廊開発を通じた連結性の強化は、国際競争力の強化という点においてメコン各国の開発政策の中で重点項目として位置付けられている。さらに、メコン地域が ASEAN に内包され ASEAN のメンバー国としての連結性強化という点からも各国の優先課題と認識されている。しかしながら、メコン地域にある複数の回廊の中で、どの回廊により高い優先度が置かれているかは各国によって異なる。

## 2-2 社会経済基盤、制度構築強化のための支援の継続

メコン地域・各国が進める生産活動を後押しするために、生産活動と密接に関係のある技術、エネルギー（電気等）、知識等の社会経済基盤の構築支援を継続する。さらに、社会経済基盤の効果的活用のために、金融、投資環境、ガバナンスを含む関連制度の構築と強化の支援を継続する。

### 背景及び課題

回廊沿いの国境周辺での産業活動を促進し、経済効果を高めるためには、生産活動に必要なエネルギーやハードインフラ整備は不可欠である。カンボジアの国境近郊では電力不足や電気料の値上げが起こり、日系企業が入居するSEZでも電力供給が安定しているとは言い難い状況である。また、ハードインフラを効果的に活用するためには、制度構築を含むソフトインフラの支援やガバナンスの強化についても、改善の余地が大きい。

## 2-3 政策策定・制度構築のための人材育成の継続

メコン諸国の政策策定者（現在・将来）の発掘及び能力強化のために、日本留学（奨学金）制度の導入あるいは既存制度の拡充を検討する。後述する日本の支援アプローチの一つである、政策アドバイザーや専門家派遣との連携により効果的な政策支援・制度構築支援を図る。具体的には、JICA の留学制度である人材育成奨学計画（略称：JDS。無償資金協力による奨学金制度）の拡充や、留学生を送りやすいメニューを整え、知日派・親日派を増やす。JICA 等の課題別研修・国別研修を充実させて、研修と専門家派遣を組み合わせるといったスキームの拡充も有効である。

### 背景及び課題

対象国の政策決定に携わる人材の育成は、対象国の政策策定や制度構築能力の改善につながる。同時に、日本が政策支援や制度構築支援を行う際、重要なパートナーとなる可能性がある。

JICA の JDS は修士レベルの受入が主流であり<sup>135</sup>、タイ以外のメコン 4 か国は対象国である。短期コース(3~6 カ月)を導入して現役の行政官が留学しやすい制度を拡充することが望まれる。タイは、JDS の対象国ではないため、別制度を活用して充実するのが望ましい。また、JICA 等が実施する課題別研修や国別研修を充実させ、研修と専門家派遣を組み合わせることによって、OJT<sup>136</sup>や専門家からのフォローアップの機会を充実することも有用である。

#### 2-4 南部回廊の支線としてのシハヌークビル港の位置付けと連結性強化

シハヌーク港までの運輸インフラを南部回廊の支線として位置付け、シハヌーク港と都市部、産業立地地域との連結性を強化する。同時にシハヌーク港とその周辺地域の開発支援は費用対効果からの評価も必要である。

##### 背景及び課題

シハヌーク港はカンボジア唯一の外洋に面した港であり、カンボジアの国際貿易には重要な役割を果たしている。日本は長期にわたり同港の整備・拡張をハードインフラ面、及び制度整備や関連機関の能力向上等のソフト面から支援してきた。将来のカンボジアの貿易、産業の発展を考える際に、シハヌーク港の重要性は更に増すことが予想され、今後も時宜を得た支援が必要である。同時にシハヌークビル港及び隣接するシハヌーク港 SEZ の開発については、費用対効果からの評価が有用である。SEZ については、サービスの向上と経営の効率化に努力し、当初想定していた輸出志向型企業の誘致に限定されない有効な活用方法の検討が必要である。

#### 2-5 南部回廊としてのダウエー開発(タニンダーリ管区開発)の検討

南部回廊が未開通であるタイのバンコクからミャンマーのダウエー回廊の伸長については、地政学的視点、バリューチェーンの観点、民間企業の意見、費用対効果から分析を行い、十分な検討を踏まえて決定される必要がある。

##### 背景および及び課題

バンコクからミャンマーの経済活動の中心であるヤンゴンまでは、南北回廊と東西回廊をつなぐルートが既にある。他方、バンコクからプーナムロン/ティキを通りダウエーに向かう南部回廊は、国境地帯は山岳地域であり、困難な工事が予想される。さらに、ダウエーSEZ の周辺のタニンダーリ管区を開発する場合には、民間企業の投資環境調査の他、周辺環境や地元住民への影響に関する十分な調査・アセスメントが必要である。

### 【提言 3】南部回廊の連結性強化に向けた取組の強化

南部回廊は、2015 年のカンボジアのつばさ橋(ネアックルン橋)の開通によって、バンコクからプノンペン、ホーチミン、カイメップ・チーバイ港までのミッシングリンク(陸路での円滑な通

<sup>135</sup> 2017 年度より博士課程の受入が開始した。

<sup>136</sup> On-the-Job Training: オン・ザ・ジョブ・トレーニング。職場内教育手法の一種。実際の業務を行いながら、業務に必要な知識・経験を身に付ける手法。

行が出来なかった区間)が解消された。ハードインフラを円滑に活用するためのソフトインフラの改善支援も成果を上げていることが確認された。しかしながら、回廊としての物流の円滑化(物やサービスの円滑な運搬や分配)、国境を超える貿易の円滑化(通関や荷物検査等の円滑な実施)においては、いまだに改善の余地が大きく、物流コストの高止まり、国境付近の混雑等の課題がある。これらの課題を改善することで、回廊開発の経済効果を高める努力を継続する。改善による効果が高いと期待される取組は次のとおりである。

### 3-1 ハードの連結性強化と質の維持

取組	背景
カンボジア5号線早期改修	老朽化のため代替路として走行距離の長い6号線を使用する企業が多く、5号線の早期拡幅・改修が待たれる。事業は開始されているが、遅延のない計画どおりの完成(2020年2月完成予定)が期待される。
カンボジア1号線沿いの高速道路化	需要増加が見込まれており、対応策として既にフィージビリティ調査(F/S)が終了し、事業費が検討されている。早期決定・事業の着工が期待される。
タイ・カンボジア国境の混雑緩和措置	カンボジア側の貨物専用ゲートと迂回路の建設を NEDA が支援予定とされるがまだ開始されていない。JICA との共同実施が可能であるか検討の余地がある。
ベトナム・カンボジア国境の混雑緩和	南部回廊の中で最も通関に時間がかかるとの調査結果があり、改善が急がれる。税関までの迂回路設置の検討の余地がある。
プノンペン市内の迂回路建設	プノンペン市内の渋滞緩和と円滑な輸送のために、迂回路の建設と積替え・保管倉庫の建設が期待される。
ハードインフラの維持・管理と人材育成	道路等の既存のハードインフラの維持管理技術・管理能力を高めることで質の良いインフラの品質を保つ。結果として長期にわたる使用が可能となり「高い」インフラから「適正価格」なインフラになる。

### 3-2 物流・貿易の円滑化の強化

取組	背景
ベトナム・カンボジア国境の混雑緩和	南部回廊の中で最も通関に時間がかかるとの調査結果がある。パベット税関(カンボジア側)では1日100件の貨物を1台の検査機で作業しており、検査機の供与が検討される。ドライポート*の不足により混雑・輸送時間の長時間化が指摘されている。
コールドチェーン**の構築	コールドチェーンを必要とする貨物の需要が高まっているが、現在カンボジアにはなく構築が期待される。
通関の円滑化のための技術支援・人材育成の継続	国際標準を備えた通関システムを目指し、通関に関わる制度、技術、人材、システム、設備の改善が引き続き期待される。
カンボジア通関の電子決裁の導入支援	電子通関は導入されているが、行政手続きの電子決裁を認める法律が未整備なため、書類の原本を国境税関で提示する必要がある。

\*ドライポート: 円滑な輸送のために内陸で貨物の積替えを行い目的地に運ぶための拠点。ドライポートの機能は各国によって異なり、荷物の積み替えだけでなく、貯蔵施設や商品の混載、トラックや貨車の整備、通関サービスなどが含まれることが多い。

\*\*コールドチェーン: 生鮮食品や医薬品など低温に保つことが必要な製品の生産・輸送・消費の各段階及び過程の間で途切れることなく低温に保つ物流方式。

**【提言4】メコン地域支援における日本のイニシアティブの発揮**

日本はメコン各国の開発政策に基づいて、ODAを通じた支援を長期にわたり行ってきた。これによって、日本はメコン各国から厚い信頼を得ている。さらにメコン地域を一帯として捉えた支援を表明することで、メコン地域全体としての発展・格差是正・地域の安定に貢献している。これまでの支援実績から得られた資産を活用してメコン地域を一帯とする支援を継続することで、外交効果の発現を高める。

**4-1 メコン地域の連結性強化に関連する支援政策の目標の明確化**

政策文書の作成においては、政策目標を明確にして具体的な指標とともに示すことで、目標を達成するための効果的・効率的な手法や克服すべき課題、そのための施策・方法をメコン諸国とともに考え、実行する。これによって、開発効果及び支援効果を高めて同地域における日本の信頼をより強固なものとして、プレゼンスを維持する。より意義のある政策評価が行われ、次期政策策定へ反映することも可能となる。

**背景及び課題**

日本がメコン各国への個別支援とは別に、メコン地域を一帯として支援する意義については、地政学的・経済的重要性が謳われている。しかしながら、直近の政策文書が目指す「質の高い成長」の意味するところが分かる具体的な指標は設定されておらず、「日メコン行動計画」で挙げられている個別の行動・措置が「質の高い成長」をどのように達成していくと想定されているのかが分かりにくい。日本がメコン地域の連結性を支援する目的とその方法、目的を達成した後の姿を分かりやすく示す方法として、指標の設定は有効な手段の一つである。

**4-2 メコン地域支援における日本の役割の確立**

メコン地域における日本のプレゼンスを高め、同地域の連結性支援においてイニシアティブを取り続けるためには、同地域における日本の役割の確立を検討すべきである。具体的には、ADBが調整役を務めるGMSプログラムのように、メコン各国がイニシアティブを取って具体的なプロジェクトを形成し、メコン・日本の協議によって決定する、という方法が考えられる。この場合の日本の役割は、調整役・事務局という意味合いが強いものになる可能性があるが、メコン5か国全てから信頼を得ている日本ならではの役割である。

**背景及び課題**

南部回廊のように数か国をつなぐ回廊開発では、国境地帯の開発は二国間の連携が重要であり、双方に同等の開発ニーズがない場合やどちらかの国に開発資金が不足している場合、二国間での協議が何らかの理由で難航する場合等は、計画があっても実際の施策は進まない。このような場合には、関係国の協議の場を作り、調整を行うことが重要となる。日本がメコン地域を一帯として支援し、地域の安定と成長に今後も貢献することをメコン諸国に伝えれば、同地域の調整役を果たすことは可能であろう。

日メコン支援枠組みに基づく協力は、その政策策定は日本・メコン地域諸国首脳会議等の場

で協議されているが、具体的な施策の形成はメコン各国の国別開発協力方針に基づき、従来の二国間協力のプロセスと同様に形成・実施・モニタリング・評価が行われている。これまでのところ、各国の国別開発協力方針とメコン地域の支援政策の間に齟齬はないが、日メコン連結性イニシアティブに挙げられているプロジェクトに優先順位はつけられておらず、結果的に各国の開発課題の優先順位とどのように整合性が保たれているのかは不明である。

#### 4-3 プログラムとしてのメコン地域連結性支援のモニタリングの実施

個別プロジェクトのモニタリング・評価とは別に、メコン地域連結性についての支援をプログラムとして捉えて、モニタリングを行うことを提案する。メコン連結性強化は、1 か国に対する支援、あるいは一つの事業によって大きな達成が見られるという性格のものではなく、連結される地域全体あるいは複数国への支援をプログラムレベルで見ることが必要である。プログラムレベルのモニタリングを行うことで、日本がメコン地域を面として支援していることをより明確に示すことが可能となる。提言 4-1 で述べたように、政策やイニシアティブの目標、指標を明確に示すことも重要である。プログラムとしてのモニタリングは、メコン地域とともに行うことが望ましい。

また、連結性の強化を目的とする協力は、制度整備等のソフト面での支援のみならずハード面での支援であっても効果の発現に長時間を要することがあるため、長期的な視点をもったモニタリング・評価計画とその実施が考慮されるのが望ましい。

#### 背景及び課題

二国間の個別案件は事業評価が実施され、対象国がメコン地域の複数国であれば、複数国にまたがる事業評価を実施することで、メコン地域に対する貢献を確認している。しかしメコン地域支援をプログラムとして捉えたモニタリングは実施されていない。メコン地域に対する日本の政策については、第三者 ODA 評価が 2014 年度と 2017 年度の 2 回にわたり実施されていることは評価できる。

一方、日メコン協力の下に打ち出したイニシアティブや政策に基づく支援のモニタリングについては、日メコン首脳会議の場で年 1 回確認の場があるものの、モニタリング結果の政策へのフィードバックは不十分との回答が在外公館へのアンケートから得られた。政策の策定とモニタリング・評価が在外公館と合同で実施されれば、情報の共有が進み、次期政策への反映が促進すると期待される。

ADB バンコク事務所が GMS プログラムの評価に関して、「GMS イニシアティブが 25 年間続いてきた中で、個々の支援のインパクトは見えにくいだが、長い目で見ると、ある程度の変化が生まれている」と述べていたように、メコン連結性強化に関する支援の発現には長時間を有する可能性がある。「メコン連結性に資する現在の支援の成果は、今後 10 年後、20 年後に目に見えてくる」という想定で、効果や貢献を測るという視点を持つことも必要である。

#### 4-4 メコン地域協力における中国の動向の把握

現地調査において、タイ、カンボジア、ベトナムいずれの国でも、中国の存在が大きいこと、カンボジアでは中国の ODA による支援額が最大となっていることが確認された。日本が同地域でイニシアティブを取り続けるためには、メコン地域で存在感が増す中国の開発協力、貿易、投資、人材交流等についての情報収集は必須である。積極的な連携をしない場合でも、結果的に効果的な連携を取るために十分な情報収集を行うのが望ましい。

このための方策として、メコン各国あるいは拠点となるメコンの国の大使館に中国語に堪能な常勤の中国専門担当官を配置することを検討する。また、意見交換の機会を探っていくことは重要であり、現在中断されている日中政策対話を再開することも一案である。

さらに、提言 5-1 に記した、マスタープラン策定支援に日本が引き続き重点を置くのであれば、マスタープラン実施にあたりどの部分を各ドナーに担当してもらうかを検討する際に被援助国政府に日本がアドバイスを行えるような立場を築き、その過程で中国を含むドナー動向を把握すべく、ドナーや被援助国政府に協力を依頼することが考えられる。こういった努力を通じて、メコン地域の連結性強化支援をより効果的なものにしていく。

#### 背景及び課題

中国とは「日中政策対話」を行っていたが、中国が 2016 年頃に中国メコンフォーラム(中国のイニシアティブで、メコン 5 か国が参加)を設立以降、同政策対話は行われていない。中国メコンフォーラムは毎年開催されている様子である。

中国が OECD-DAC に加盟していないことや、各国のドナー会合の場にも出席しないこと等から、中国に関する情報収集、調整は、日本及び他ドナーにとって困難であると推察される。

他方、カンボジアでは、CDC が二国間での政策対話を日本、中国、韓国、オーストラリア、ドイツ、タイと行っている。経済財務省は、「プノンペンのスカイトレインなど高価でも質の高いものを求める時には日本に依頼する」との発言があった。同様に、公共事業運輸省では、主要ドナーについては省内に日本担当、中国担当等を置いており、カンボジア政府がドナー間の振り分けを行っている様子である。

現地では中国大使館関係者に中国の援助プロジェクトの決定プロセス、優先地域等について意見を聞いた例もある。現場でのこのような機会が持たれることは重要になっていくであろう。

#### 【提言 5】ODA による協力の継続とアプローチの見直し

日本の ODA の投入額は、メコン各国への直接投資と比較すると大きくはなく、各国の経済活動に対する資金的貢献度は低下している。資金的には中国の存在が大きくなっている。日本の過去の開発支援実績と信頼性という優位性をいかし、支援効果を発現・維持するためには、日本の ODA の優位性を検証してアピールできる魅力を検討し、ODA による協力アプローチの継続と見直しを行うことが必要である。

### 5-1 政策提言に資する協力アプローチの継続

日本の ODA による協力アプローチとして、対象国の政府機関内で政策決定、制度構築、地域開発の調整に貢献する支援を継続・拡充する。そのために、有望な人材をメコン各国へ派遣し、メコン各国との協働の機会を増やす。人材の選定には、専門分野の知識、経験に加えてコミュニケーション能力を重視した条件を設定し、適切な人材の選定・派遣になるよう留意する。

具体的には、メコン各国の税関、カンボジアの CDC、公共事業運輸省など、連結性に責任を持つ政府機関・省庁へ政策アドバイザーとして JICA 長期専門家を派遣することで、関連する政策、制度構築の上流部分を直接支援する。同様に、関連する政策策定やガバナンス改善を含む制度構築、マスタープランの作成等に協力するようなアプローチでの支援を増やす。このようにメコン諸国の上流部分に関与することは、それらの実施にあたっては日本が関わり、相手国政府から相談を受ける機会につながる。特にマスタープランの実施にあたっては、ドナーの援助の分担・連携について被援助国に適切なアドバイスを行い、日本としても、より戦略的に重点分野に特化した支援を行うことにつながると考えられ、開発効果及び支援効果が高いと期待される。

このようなアプローチによる支援を増やすためには、相手国政府との信頼関係が重要であり、これまでの支援によって培われた信頼関係(高い技術力や丁寧なフォローアップ)という資産を認識して維持する必要がある。そして、現在行われている様々な形での支援において、誠実な対話・実施を行い、相手国政府からの信頼を維持する、という弛まぬ努力が必要である。

#### 背景及び課題

相手国政府の主要機関に政策アドバイザー等の専門家を長期に派遣するという手法は、他ドナーにはほとんど見られない日本の ODA の特徴の一つである。この手法はメコン地域以外でも採られているが、メコン諸国への派遣実績は多くかつ多様である。相手国政府機関にアドバイザーや専門家を派遣できるということは、日本がメコン各国から信頼を得ていることの現れであり、このようなアプローチを採れることは日本の優位性と言える。

### 5-2 メコン地域の連結性強化に資する域内協力アプローチの継続

メコン 5 か国それぞれの特徴をいかし、メコン域内の協力を推進する支援アプローチを継続・強化する。具体的には、広域的支援アプローチの方が、高い開発効果が見込まれる分野については、メコン地域の複数国を対象とするプロジェクトを実施する。さらに、タイを中心に実施されているメコン域内の三角協力を継続し、各国の得意分野をいかした協力へと拡充する機会を増やす。

#### 背景及び課題

タイは日本との三角協力の担い手として長い経験がある。タイが実施する三角協力の対象は、これまでもメコン地域が主流であり、協力を通じて、メコン域内の関係性が良好に保たれていると考えられる。これまでは、タイとラオス、タイとミャンマーという協力が多く見られるが、今後は国境を接するタイとカンボジア、ベトナムとカンボジア、ベトナムとラオスと支援が広がる可能性がある。これらの協力を日本が調整役として支援することは、メコン地域からも期待さ

れており、日本のプレゼンスの維持にもつながる。

### 5-3 協力アプローチの見直しと新たなスキームの検討

既存のスキームでは、日本政府が主導する「質の高いインフラ」で、ハードインフラの建設に関する技術支援に加えて、ハードインフラの維持管理や維持管理計画の作成に関する技術支援を強化することが考えられる。ハードインフラに付随するソフトインフラや制度構築の重要性について事例を交えて分かりやすく伝えることで、日本のきめ細かな技術支援をアピールすることも可能であろう。

新たなスキームの検討では、一般無償資金協力と草の根無償資金協力の間に位置するような小規模な無償資金協力の提供が行えるスキームの検討も有用である。民間連携では、メコン諸国の民間機関には一定規模のツーステップ・ローン\*の導入、日本の民間機関には、2017年度から新設された途上国の課題解決型ビジネス(SDGs ビジネス)調査の促進、一定条件を付した資金協力のタイド化の拡大も視野に入れる可能性がある。

タイのように ODA からの卒業が近くなった国に対しては、ODA とは異なる公的資金の導入、例えば融資条件が厳しい公的資金制度を検討する。現行の JICA の海外投融資事業や JBIC や(株)海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN: Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transport & Urban Development)による金融支援は、日本企業の海外進出支援が主目的ではあるが、メコン域内の民間活動の活発化を促進するものである。タイの NEDA が行う有償資金協力で日本が協調することも将来的に考えられる。さらに、経済的側面のみならず、社会文化的側面で関係性を維持するための施策も検討に値する。

日本の開発支援の手続きの時間短縮については制度改善が行われているものの、メコン側に十分に伝わっていない可能性がある。引き続き丁寧な説明が必要である。

\* ツーステップ・ローン: 借入国の政策金融制度の下、開発銀行などの相手国の金融機関を通じて、中小規模の製造業や農業などの特定部門の振興や貧困層の生活基盤整備といった一定の政策実施のために必要な資金を供与する融資。最終受益者に資金が渡るまでに2つ以上の金融機関を経由する手順となるので、ツー・ステップ・ローン(Two Step Loan: TSL)と呼ばれる(JICA 資料より)。

### 背景及び課題

本評価の現地調査において、メコン側から挙げられた日本の ODA の優位性の一つは、高い技術力による高品質なハードインフラ支援であった。カンボジアのつばさ橋やベトナムの高速道路、タイの高速鉄道などの高い技術力が必要とされる案件や主要インフラについては、日本の支援を期待するとのことであった。同時に、日本の支援の特徴として、支援決定までに時間が要することが挙げられた。日本の支援の特徴を一言で言うなら、「質は高いが遅い」ということであった。さらに、「ODA のみならず、日本の民間投資の増加を期待する」との声もあった。

一方、「常に質の高いインフラが必要なのではない」、「ハードインフラに対する需要は高く、地方道路等のインフラは簡易なもので良く、そういった案件は日本には依頼しない」との発言があり、メコン側で支援対象に応じたドナー間の振り分けが行われている様子である。メコン

地域のインフラ開発では、民間資金による協力を中心に中国のプレゼンスが高まっている背景がある。日本の支援は中国の支援と常に比較されていると考えることは妥当である。日本の支援の優位性を示すためには、これまでの良いところはいかし、改善すべきところは改善する。そしてより柔軟に多様な協カスキームを検討する必要がある。

ODA からの卒業が近い国との関係性維持は、外交的重要性が強い国ほど慎重に考える必要がある。タイは日本と 50 年以上にわたる良好な関係にあり、信頼できる戦略的パートナーである。ODA という外交ツールに代わる協働の場を日本から積極的に提案していくことが重要である。

上記で示した全ての提言について、外務省が中心となって日本及びメコン諸国の関係各省庁、産業界等との連携の下でその対応策が検討されることを期待する。各提言の実施のタイミングについて、短期的な実施が望まれる提言か、中期的に取り組まれるべき提言かについては下表のとおりである。

提言		提言の 対象	実施のタイミング	
			短期的	中期的
1 日メコン地域協力に関する政策の一体化(外務省と他省庁の連携強化)		外務省	○	
2 メコン地域各国の開発政策における優先付けと回廊開発協力の関係性強化			—	
2-1	メコン地域各国の特性をいかしたバリューチェーンの構築支援	外務省 大使館 JICA		○
2-2	社会経済基盤、制度構築強化のための支援の継続		○	
2-3	政策策定・制度構築のための人材育成の継続		○	
2-4	南部回廊の支線としてのシハヌークビル港の位置付けと連結性強化		○	
2-5	南部回廊としてのダウエー開発(タンダーリ管区開発)の検討		○	
3 南部回廊の連結性強化に向けた取組の強化		—	—	
3-1	ハードの連結性強化と質の維持	—	—	
	・カンボジア5号線早期改修	JICA	○	
	・カンボジア1号線沿いの高速道路化			○
	・タイ・カンボジア国境の混雑緩和措置 (迂回路、貨物専用ゲートの設置)	外務省	○	
	・ベトナム・カンボジア国境の混雑緩和(迂回路設置)	大使館	○	
	・ブノンベン市内の迂回路建設	JICA		○
3-2	ハードインフラの維持・管理と人材育成		○	
	物流・貿易の円滑化の強化	—	—	
	・ベトナム・カンボジア国境の混雑緩和 (ドライポートの増設、税関検査機の供与等)	外務省	○	
	・コールドチェーンの構築	大使館		○
	・通関の円滑化のための技術支援・人材育成の継続	JICA	○	
	・カンボジア通関の電子決裁の導入支援			○
4 メコン地域支援における日本のイニシアティブの発揮		—	—	
4-1	メコン地域の連結性強化に関連する支援政策の目標の明確化	外務省	○	
	メコン地域支援における日本の役割の確立			○
	プログラムとしてのメコン地域連結性支援のモニタリングの実施			○
	メコン地域協力における中国の動向の把握		○	
5 ODAによる協力の継続とアプローチの見直し		—	—	
5-1	政策提言に資する協力アプローチの継続	外務省 大使館 JICA	○	
	メコン地域の連結性強化に資する域内協力アプローチの継続		○	
	協力アプローチの見直しと新たなスキームの検討			○

注1: 短期的は早急に着手して1年程度で実現すべきもの、あるいは支援を継続して効果発現を持続的なものとするべきもの、中期的は3～5年程度で実現すべきものと想定した。

注2: 上記で整理した提言の対応機関として外務省、日本大使館、JICAを想定したが、日本及びメコン諸国の関係省庁、産業界、NGO、ADB等の他ドナー等との密接な連携の下に推進していくことが不可欠である。

## 添付資料 1 評価の枠組み

評価対象:「南部回廊を中心としたメコン地域の連結性に係る政策」

評価対象時期: 前回評価(2014 年度に実施した「平成 26 年度外務省 ODA 評価 メコン地域の ODA 案件に関わる日本の取組の評価」)後の 2015~2017 年を中心に、メコン地域支援を開始した 2003~2017 年を対象とする。

評価視点	評価項目	評価内容・指標	情報源・情報収集方法
<b>開発の視点からの評価</b>			
政策の妥当性	1. 日本の上位政策、関連政策との整合性	<ul style="list-style-type: none"> <li>開発協力大綱との整合性はあるか</li> <li>メコン諸国の国別開発協力方針および ASEAN 政策との整合性はあるか</li> <li>日本の外交政策との整合性はあるか</li> </ul>	<p>【文献調査】 開発協力大綱、メコン諸国国別援助計画、ODA 白書、JICA 課題別指針/ポジションペーパー、「質の高いパートナーシップ」、「質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ」、「メコン産業開発ビジョン」、「産業人材協力イニシアティブ」等</p> <p>【インタビュー】 国内: 外務省/JICA、経済産業省/JETRO/アジア経済研究所、国土交通省、財務省関税局、JICA 専門家/コンサルタント</p>
	2. メコン地域及びメコン諸国の開発ニーズとの整合性	<ul style="list-style-type: none"> <li>メコン地域の開発計画との整合性はあるか</li> <li>メコン諸国の開発政策・産業開発政策等との整合性はあるか</li> </ul>	<p>【文献調査】 外務省関連報告書、メコン地域諸国の開発計画/産業開発政策/投資計画、国際機関データベース等</p> <p>【インタビュー】 国内: 外務省/JICA、メコン/連結性分野有識者等 現地調査等: 日本大使館、JICA 事務所/プロジェクト専門家、現地調査対象 3 か国の運輸・建設省、財務省、国際機関/他ドナー事務所、日系企業(製造業、輸送業)等</p> <p>【質問票調査】 メコン諸国の在外日本大使館</p>
	3. 国際潮流、国際的課題との整合性	<ul style="list-style-type: none"> <li>メコン地域支援政策の策定、連結性に関連する SDGs との整合性はあるか</li> </ul>	<p>【文献調査】 外務省関連報告書、SDGs モニタリング報告書、メコン地域諸国の連結性に関連する政策・セクター政策のモニタリング報告書</p> <p>【インタビュー】 国内: 外務省/JICA、メコン/連結性分野有識者、ADB 等 現地調査等: 日本大使館、JICA 事務所/プロジェクト専門家、現地調査対象 3 か国の運輸・建設省、財務省、国際機関/他ドナー事務所、日系企業(製造業、輸送業)等</p> <p>【質問票調査】 メコン諸国の在外日本大使館</p>
	4. 日本が支援することの妥当性	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本の優位性を活かせる分野であるか</li> <li>日本の優位性を活かせる手段であるか</li> <li>日本が適切なパートナーと効果的に連携しているか</li> </ul>	<p>【文献調査】 外務省報告書、JICA 報告書(プロジェクト完了/評価報告書、セクター調査報告書等)、メコン諸国のメコン連結性強化に関連するモニタリング報告書、外務省/JICA/国際機関/他ドナーメコン地域支援政策/実施方針、JETRO/商工会の企業調査報告書等</p> <p>【インタビュー】 国内: 外務省/JICA、メコン/連結性分野有識者、ADB 等 現地調査等: 日本大使館、JICA 事務所/プロジェクト専門家、現地調査対象 3 か国の運輸・建設省、財務省、国際機関/他ドナー事務所、日系企業(製造業、輸送業)、JETRO、日本商工会、日系企業等</p> <p>【質問票調査】 メコン諸国の在外日本大使館</p>

評価視点	評価項目	評価内容・指標	情報源・情報収集方法
結果の有効性	5. インプット	メコン地域に対する、①ハードの連結性、②ソフトの連結性、③産業人材育成と回廊周辺の地域開発に掛かる日本の ODA の実績(支援額、割合、支援内容等)は十分か。	【文献調査】 外務省関連報告書、メコン地域諸国の連結性に関する政策・セクター政策のモニタリング報告書、国際機関/他ドナーの援助政策及びデータベース 【インタビュー】 国内: 外務省/JICA、経済産業省/JETRO、国土交通省、メコン/連結性分野有識者、日系企業等 現地調査等: 日本大使館、JICA 事務所/プロジェクト専門家、現地調査対象3か国の運輸・建設省、財務省、国際機関/他ドナー事務所、日系企業(製造業、輸送業)等 【質問票調査】 メコン諸国の在外日本大使館
	6. アウトプット	・メコン地域に対する、 1)ハードの連結性、 2)ソフトの連結性、 3)回廊周辺の産業人材開発/地域開発に掛かる日本の ODA 支援による a) ハードインフラ整備、 b) ソフトインフラ整備(制度構築・改善等) c) 産業人材開発/地域開発、	【文献調査】 外務省関連報告書、SDGs モニタリング評価報告書、メコン地域諸国の連結性に関する政策・セクター政策のモニタリング報告書、国際機関/他ドナーの援助政策及びデータベース(ADB、ASEAN 等) 【インタビュー】 国内: 外務省/JICA、経済産業省/JETRO、国土交通省、メコン/連結性分野有識者、企業団体、ADB 等 現地調査等: 日本大使館、JICA 事務所/プロジェクト専門家、現地調査対象3か国の運輸・建設省、財務省、国際機関/他ドナー事務所、日系企業(製造業、輸送業)等 【質問票調査】 メコン諸国の在外日本大使館
	7. アウトカム	・メコン地域に対する、 1)ハードの連結性、 2)ソフトの連結性、 に掛かる日本の ODA 支援による a)ハードインフラ整備(①道路の交通量、②道路・橋梁の走行時間、③港の貨物取扱量、および人材育成)、 b)ソフトインフラ整備・制度構築・改善(①通関の円滑化、②回廊の走行時間の短縮、③物流コストの削減、④越境貿易額の増加、および人材育成) c)地域開発(①産業人材育成機会の増加、②従業員の質の向上、③経済特区等と進出企業数、回廊周辺の社会経済基盤の整備) (及び人材育成、は ・どのように達成されたか、 ・日本の援助はどのように貢献したか。	【文献調査】 外務省関連報告書、SDGs モニタリング評価報告書、メコン地域諸国の連結性に関する政策・セクター政策のモニタリング報告書、国際機関/他ドナーの援助政策及びデータベース(ADB、ASEAN 等) 【インタビュー】 国内: 外務省/JICA、経済産業省/JETRO、国土交通省、メコン/連結性分野有識者、企業団体、ADB、NGO 等 現地調査等: 日本大使館、JICA 事務所/プロジェクト専門家、JETRO、現地調査対象3か国の運輸・建設省、財務省、国際機関/他ドナー事務所、日系企業(製造業、輸送業)等 【質問票調査】 メコン諸国の在外日本大使館
	8. 本政策による連結性強化についての総合的有効性	・本政策で示した援助額(コミットメント)の達成度 ・物流指標(LPI)の改善、 ・人と人との連結性の強化(観光者数、労働移動、在留者数、留学) ・地域開発(回廊周辺での経済成長、企業者数、RGDP、等)	【文献調査】 外務省関連報告書、SDGs モニタリング評価報告書、国際機関/他ドナーの援助政策及びデータベース(ADB 等) 【インタビュー】 国内: 外務省/JICA、経済産業省/JETRO、国土交通省、メコン/連結性分野有識者、企業団体、ADB、NGO 等 現地調査等: 日本大使館、JICA 事務所/プロジェクト専門家、JETRO、現地調査対象3か国の運輸・建設省、財務省、国際機関/他ドナー事務所、日系企業(製造業、輸送業)等 【質問票調査】 メコン諸国の在外日本大使館

評価視点	評価項目	評価内容・指標	情報源・情報収集方法
プロセスの適切性	9. 政策策定プロセスの適切性	・明確で具体的な援助戦略・方針を示すためにどのような工夫がなされたか	【文献調査】 本政策策定時の議事録等 【インタビュー】 国内: 外務省/JICA 関係者、経済産業省、国土交通省、企業団体、メコン連結性分野有識者
	10. 政策実施プロセスの適切性(支援効果向上のための取組の実践度と適切性)	・案件形成プロセスの適切性 ・支援実施体制および効率性 ・関係機関・ドナー等との連携・調整 ・日本のリーダーシップが政策の実施に適切に発揮されたか。 ・「南南協力、三角協力の促進」はどのように実践され、貢献したか ・「オールジャパン体制・連携の強化」はどのように実践され、貢献したか	【文献調査】 外務省関連報告書、JICA 報告書(プロジェクト完了/評価報告書、セクター調査報告書等)、主要被援助国教育セクター計画モニタリング報告書 【インタビュー】 国内: 外務省/JICA 関係者、経済産業省、国土交通省、企業団体、メコン連結性分野有識者 現地調査等: 日本大使館、JICA 事務所/プロジェクト専門家、JETRO、現地調査対象 3 か国の運輸・建設省、財務省、国際機関/他ドナー事務所、日系企業(製造業、輸送業)等 【質問票調査】 メコン諸国の在外日本大使館
	11. 政策運営管理プロセスの適切性(モニタリング評価・フィードバックの実践度と適切性)	・プロジェクトレベルのモニタリング評価は適切に実践されたか ・メコン地域及び各国プログラムレベルでは、モニタリング評価プロセスに参加し、達成状況を確認・報告したか ・メコン地域レベルのモニタリングは行われたか ・各段階のモニタリング結果フィードバックや、支援先のニーズ把握は継続的に行われたか	【文献調査】 外務省関連報告書、JICA 報告書(プロジェクト完了/評価報告書、セクター調査報告書等)、主要被援助国教育セクター計画モニタリング報告書 【インタビュー】 国内: 外務省/JICA 関係者、経済産業省、国土交通省、企業団体、メコン連結性分野有識者 現地調査等: 日本大使館、JICA 事務所/プロジェクト専門家、JETRO、現地調査対象 3 か国の運輸・建設省、財務省、国際機関/他ドナー事務所、日系企業(製造業、輸送業)等 【質問票調査】 メコン諸国の在外日本大使館
外交の視点からの評価	12. 情報公開・発信の適切性	・本政策はメコン地域に対して適切に発信されたか ・本政策は日本国内の関係機関・国民に対して適切に発信されたか ・本政策の進捗は、日本国内の関係機関・国民と適切に共有されたか	【文献調査】 外務省関連報告書、JICA 各種報告書、メコン諸国の計画モニタリング報告書 【インタビュー】 国内: 外務省/JICA 関係者、経済産業省、国土交通省、企業団体、メコン連結性分野有識者 現地調査等: 日本大使館、JICA 事務所/プロジェクト専門家、JETRO、現地調査対象 3 か国の運輸・建設省、財務省、国際機関/他ドナー事務所、日系企業(製造業、輸送業)等 【質問票調査】 メコン諸国の在外日本大使館
	13. 外交的な重要性	・日本がメコン地域・メコン連結性強化に協力することは、どのような意義があるか。 ・日本の外交政策との整合性はあるか	【文献調査】 外交覚書等、外務省関連報告書、外務省ホームページ、ODA 関連雑誌等、新聞等報道メディア 【インタビュー】 国内: 外務省/JICA 関係者、経済産業省、国土交通省、企業団体、メコン連結性分野有識者 現地調査等: 日本大使館、JICA 事務所/プロジェクト専門家、現地調査対象 3 か国の運輸・建設省、財務省、国際機関/他ドナー事務所、日系企業(製造業、輸送業)等 【質問票調査】 メコン諸国の在外日本大使館
	14. 外交的な波及効果	・メコン地域諸国と日本との関係にどのような影響をもたらしたか(外交・経済・友好関係、親日家の育成、地域・国内の安定等) ・国際社会における日本の位置づけにポジティブな影響をもたらしたか(日本のプレゼンスの向上、日本の立場・協力方針への理解の向上等)	【文献調査】 外務省関連報告書、外務省/JICA ホームページ、ODA 関連雑誌等、新聞等報道メディア 【インタビュー】 国内: 外務省/JICA 関係者、経済産業省、国土交通省、企業団体、メコン連結性分野有識者 現地調査等: 日本大使館、JICA 事務所/プロジェクト専門家、現地調査対象 3 か国の運輸・建設省、財務省、国際機関/他ドナー事務所、日系企業(製造業、輸送業)等 【質問票調査】 メコン諸国の在外日本大使館

## 添付資料 2 現地調査日程表

No	Date	Schedule	Stage
1	4 Oct (Wed)	羽田(11:20)→バンコク(15:40)(JL031) - 18:30 タイ国西部経済開発・連結性強化支援プロジェクト経済開発アドバイザー面談	バンコク
2	5 Oct (Thu)	- 10:00-11:30 在タイ日本大使館面談 - 13:00-14:30 財務省関税局&JICA 専門家面談   - 14:00-15:00 JICA タイ事務所面談 - 16:00-17:00 ADB バンコク事務所面談	バンコク
3	6 Oct (Fri)	(藤村アドバイザー: 羽田(00:40)→バンコク(05:00)(JL033)) - 08:30-09:30 豊通タイランド、豊通ロジスティクス面談   - 10:00-11:00 NESDB 面談 - 13:00-14:00 JETRO バンコク事務所面談 - 15:00-16:00 日通タイ面談 - 18:30 豊通タイランド面談	バンコク
4	7 Oct (Sat)	- 06:00 バンコク→10:00 アランヤプラテート(陸路4時間) - 10:30 アランヤプラテート税関ヒアリング、タイ出国、カンボジア入国 - 12:00 カンボジア・ポイペト SEZ 視察(豊通テクノパークヒアリング) - 14:00 カンボジア税関ヒアリング・国境周辺施設視察 - 15:30 ポイペト→18:30 シェムリアップ(国道6号線)(陸路3時間)	シェムリアップ
5	8 Oct (Sun)	* 国道6号線周辺視察(カンボジア) シェムリアップ(17:00)→プノンペン(17:45)(K6116)	プノンペン
6	9 Oct (Mon)	- 08:00-09:30 日本大使館面談 - 10:00-11:00 CDC 面談   - 11:00-12:00 イオンカンボジア面談 - 13:00-14:00 運輸政策アドバイザー(JICA 専門家)面談 - 14:00-15:00 公共事業省政策・計画総局 面談   - 15:00-16:00 JETRO プノンペン事務所面談 - 16:00-17:00 JBAC 面談	プノンペン
7	10 Oct (Tue)	- 10:00-11:00 JICA カンボジア事務所面談   11:00- MoEF (経済財務省)面談 - 13:00 カンボジア税関関税政策、税関行政アドバイザー(JICA 専門家)面談 - 15:30-17:00 JICA 車両登録・車検制度の行政制度改革プロジェクト専門家面談	プノンペン
8	11 Oct (Wed)	- 6:00 プノンペン→10:30 バベット(陸路4.5時間) * プノンペン新港、カンボジア国道1号線、ネアックレン橋視察 - 10:30 バベット・タイセン SEZ 中山カンボジア面談 - 12:00 バベット・タイセン SEZ 東京パーツ面談   - 11:30 バベット税関ヒアリング - 14:30 バベット・ドラゴンキング SEZ 日本精密面談 * バベット出国、国境周辺施設 - 16:15 モクバイ→20:15 ホーチミン(ベトナム国道22号線、1号線)(陸路4時間)	ホーチミン
9	12 Oct (Thu)	- 09:00-10:30 日本国総領事館面談 * ホーチミン→タイニン省(陸路3.5時間) - 14:00 タイニン省人民委員会ヒアリング、会食(陸路3.5時間) * タイニン省→ホーチミン(陸路3.5時間) - 20:30 ベトナム税関関税・税関アドバイザー(JICA 専門家)面談	ホーチミン
10	13 Oct (Fri)	- 07:30 ホーチミン市→ドンナイ省(陸路1.5時間) (東西ハイウェイ、南北高速道路ホーチミン・ゾーザイ間、国道51号線) - 09:00 ロンドウック SEZ(双日および双日ロジスティクスヒアリング)面談 * ロンドウック→カイレップ・チャーバイ港(バリア・ブンタウ省)(国道51号線)(陸路1時間) - 13:30 カイレップ・チャーバイ港運営会社ヒアリング、カイレップ・チャーバイ港視察 - 16:00-18:30 カイレップ・チャーバイ港→ホーチミン市(陸路2.5時間)	ホーチミン
11	14 Oct (Sat)	団内ミーティング、資料整理 ホーチミン(23:25)→	機中泊
12	15 Oct (Sun)	→東京(06:55)(JL070)	—

### 添付資料 3 主要面談者リスト

#### 1. 国内面談者

分類	機関名称	部局・役職名
官庁	外務省	国際協力局 国別開発協力第一課 課長補佐 国際協力局 国別開発協力第一課 外交実務研究員 アジア・大洋州局 南部アジア部 南東アジア第一課 課長補佐
	経済産業省	通商政策局 アジア大洋州課 課長補佐(ASEAN 地域担当総括) 通商政策局 アジア大洋州課 調査員(ASEAN 地域担当) 貿易経済協力局 技術・人材協力課 課長補佐 貿易経済協力局 技術協力課 総括係長 貿易経済協力局 通商金融課 資金協力室 企画官 貿易経済協力局 通商金融課/貿易振興課 係長
	国土交通省	総合政策局 国際政策課 国際総括室 国際交渉官 総合政策局 国際政策課 地域戦略室 係長 総合政策局 国際物流課 国際業務第一係長
	財務省	関税局第二参事官室(国際協力担当)国際協力専門官 第二参事官室(国際協力担当)統括調査官 第二参事官室(国際協力担当)鑑査専門官 第二参事官室(国際協力担当)鑑査専門官
政府機関	独立行政法人国際協力機構 (JICA)	東南アジア・大洋州部 計画・ASEAN 連携課 企画役, 主任調査役 東南アジア・大洋州部 東南アジア第二課 企画役・課長補佐(カンボジア) 東南アジア・大洋州部 東南アジア第三課(ベトナム) 東南アジア・大洋州部 東南アジア第四課 企画役(タイ), 調査役(タイ) 東南アジア・大洋州部 東南アジア第四課 企画役・課長補佐(ミャンマー)
	JETRO	海外調査部 上席主任調査研究員, 企画部 企画課海外地域戦略主幹
公益法人	JETRO アジア経済研究所	開発研究センター/ERIA 支援室 開発研究センター長/ERIA 支援室長 開発研究センター 経済地理研究 グループ長
民間企業	ミネベアミツミ株式会社	広報室 室長
	株式会社片平エンジニアリング・インターナショナル	技術顧問
	株式会社オリエンタルコンサルタントグローバル	上席コンサルタント
	アルメックVPI	会長
	有限会社アルテック研究所	

#### 2. タイ現地調査面談者

分類	機関名称	部局・役職名
日本側政府機関	在タイ日本大使館	経済部 公使参事官, 三等書記官
	JICA タイ事務所	企画調査員
	JETRO バンコク事務所	シニアエコノミスト(アジア地域)
相手国政府機関	財務省関税局	Customs Technical Officer, Planning and International Bureau, Human Resource Officer, Practitioner level, Customs Academy, Human Resource Management Bureau, Customs Officer, Practitioner level, Customs Tariff Bureau, Customs Technical Officer, Practitioner level, Post-Clearance Audit Bureau, Customs Technical Officer, Practitioner level, Clearance Airport, Customs Academy, HR Management Bureau
	NESDB	Senior Advisor in Policy and Plan, Senior Policy and Plan Analyst Plan and Policy Analyst
	アランヤプラテート税関	Customs Technical Officer, Professional Level
国際機関	アジア開発銀行/バンコク事務所	Country Director, Thailand Resident Mission Regional Cooperation Specialist, Thailand Resident Mission
プロジェクト関係者	タイ国西部経済開発・連結性強化支援プロジェクト経済開発アドバイザー	
	ダウエイ SEZ 特別会社 JICA 専門家	

	Customs Project on Rules of Origin JICA 専門家	
民間企業	豊田通商タイランド	Senior Vice President, Coordinator, General Affairs Department
	豊通ロジスティクス(タイランド)	Vice President, Senior Management Coordinator, Logistics Coordination Office, General Manager
	タイ日本通運株式会社、南アジア・オセアニア日本通運株式会社 部長、バンコク海運貨物支店 課長、センター長、自動車産業部 次長	

### 3. カンボジア現地調査面談者

分類	機関名称	部局・役職名
日本側政府機関	在カンボジア日本大使館	一等書記官, 経済・経済協力班 二等書記官 (産業人材, 保健・財政)
	JICA カンボジア事務所	次長, 企画調査員, 所員
	ジェットロポンベン事務所	所長, 海外投資アドバイザー
相手国政府機関	経済財政省	Under Secretary of State, Chief of Bilateral Cooperation Division, General Department of International Cooperation and Debt Management Department of International Cooperation, Director, Department of Economic Integration & ASEAN, National Committee for Non-Tariff Measures, National Trade Repository Secretariats Deputy Director, Department of Bilateral Cooperation, General Department of International Cooperation and Debt Management
	カンボジア開発評議会	Deputy Secretary General, Director, Asia Pacific and Oceania Countries Department, Office Chief, Policy and Development Assistance Coordination Department,
	公共事業運輸省	Director General, General Department of Planning and Policy
	ポイペト カンボジア税関	Deputy Chief of Poi Pet Customs and Excise Office
	バベット カンボジア税関	Deputy Chief of Bavet Customs & Excise Office Official of Bavet Customs & Excise Office
	プロジェクト関係者	運輸政策アドバイザー
民間企業	車両登録・車検制度の行政制度改革プロジェクト チーフアドバイザー, 業務調整 経済財政省関税消費税総局 関税政策、税関行政 JICA アドバイザー	
	カンボジア日本人商工会 会長 (三井物産ポンベン事務所所長)、関税・物流委員会委員長 (カンボジア日本通運社長)	
	イオン(AEON CAMBODIA) CO., LTD 社長	
	ポイペト・サンコーSEZ 内 豊通テクノパーク 副社長	
	バベット・タイセン SEZ 内 Nakayama (Cambodia) Co., Ltd. 社長	
	バベット・タイセン SEZ 内 Tokyo Parts Industrial (Cambodia) Co. Ltd. 副社長	
	バベット・ドラゴンキング SEZ 内 Nissey (Cambodia) Co., Ltd 社長, Nissey (Cambodia) Metal Co., Ltd 社長	

### 4. ベトナム現地調査面談者

分類	機関名称	部局・役職名
日本側政府機関	在ホーチミン日本国総領事館	領事
相手国政府機関	タイニン省人民委員会	副委員長, 外務局 副局長, 国際協力室 室長 税関局代表者, 税務局代表者, 計画投資局代表者, 交通運輸局代表者 モクバイ出入国管理委員会代表者, 経済区管理委員会代表者 人民委員会事務局代表者
	カimeップ・チーバイ港運営会社 Tan Cang – Cai Mp Joint Stock Co.,	Deputy Manager, Business Planning Department
プロジェクト関係者	VNACCS による税関行政近代化プロジェクト チーフアドバイザー, JICA 専門家	
民間企業	ロンドウック工業団地	General Manager, 双日ロジスティクス Deputy General Director

## 添付資料 4 在外公館質問票

本質問票調査を通して、日本のメコン地域の連結性に係る政策が、メコン地域・諸国の連結性強化、そのために必要なハードインフラ、ソフトインフラ（制度構築等）、能力の向上等のためにどのように貢献したか、また、より貢献するためにはどのような課題解決が必要であるかについて、皆様からの情報を取り纏め、具体的な提言につなげていきたいと考えております。  
つきましては、責任国におけるメコン連結性に係る開発協力の現状、成果等につきまして、以下の質問にご回答いただけますよう、よろしくお願い致します。なお、一部の質問は選択肢の定義が不明確、あるいは回答が複数存在する場合がありますが、責任国の実情に照らし適宜判断の上、ご回答くださいますようお願い致します。

選択回答欄はブルー（プルダウンメニューから番号を選択）、記述回答欄は黄色（自由記載）となっています。

回答くださる貴公館名、回答者氏名、担当、役職名をご記入下さい。

貴公館名	
ご回答者氏名	
ご担当/役職名	

評価の視点Ⅰ：「開発の視点からの評価：政策の妥当性」

以下、1～4は、「メコン連結性支援政策（以下、本政策）」の政策としての妥当性に関する質問です。

### 1. 責任国におけるメコン連結性の位置づけ

1-1	責任国の開発計画全体におけるメコン連結性の優先度を、「4＝非常に高い」から「1＝どちらとも言えない」の4段階で示すと、どのレベルでしょうか。4＝非常に高い 3＝高い 2＝やや高い 1＝どちらとも言えない から一つを選択してください。（レベル分けの明確な基準はありませんが、ご判断の目安として例えば責任国の国家開発計画に「メコン連結性」が最重要課題の1つとして掲げられている場合は、「非常に高い」と判断できるかと考えます。以降の同様の質問も、この目安を参考に判断くださいますようお願い致します。）	
1-2	責任国の開発計画においてメコン連結性の優先度が高い・低い理由は何でしょうか？	
1-3	責任国の開発計画において、次の経済回廊のうちどの経済回廊が最も重要と位置づけられていますか？ 東西経済回廊、南北経済回廊、南部経済回廊、その他（その他の場合は名称をご記入下さい）	
1-4	責任国の開発計画において、その経済回廊が最も重要と位置づけられている理由は何でしょうか？	

### 2. 責任国における日本のメコン連結性支援（南部回廊を中心とする、ラオスの場合は責任国で最も重要度の高い回廊）について

2-1	責任国に対するODAにおいてメコン連結性支援（南部回廊を中心とする）の優先度を、「4＝非常に高い」から「1＝どちらとも言えない」の4段階で示すと、どのレベルでしょうか。4＝非常に高い 3＝高い 2＝やや高い 1＝どちらとも言えない から一つを選択してください。	
2-2	責任国のODAにおいてメコン連結性支援（南部回廊を中心とする）の優先度が高い・低い理由は何でしょうか？	
2-3	日本は、責任国に対するメコン連結性支援（南部回廊を中心とする）において、どの内容を優先していますか。（複数回答可）	
	(1) 経済回廊および周辺のハードインフラ整備（道路・橋梁・港湾、等）	該当する場合1を記入→
	(2) ハードインフラ整備に係るソフト支援（制度構築・人材育成・業務実施支援、等）	該当する場合1を記入→
	(3) 経済回廊交通輸送（越境輸送を含む）に関する制度構築	該当する場合1を記入→
	(4) 経済回廊交通輸送（越境輸送を含む）に係る人材育成・業務実施支援	該当する場合1を記入→
	(5) 通関に関する制度構築	該当する場合1を記入→
	(6) 通関に係る人材育成・業務実施支援	該当する場合1を記入→
	(7) 回廊沿線の投資・経済開発の促進	該当する場合1を記入→
	(8) 人材育成（基礎教育、高等教育、職業訓練、中小企業支援、等）	該当する場合1を記入→
	(9) 関連主体との連携・協力促進	該当する場合1を記入→
	(10) その他	該当する場合1を記入→
	(11) その他の内容（自由記載）	
2-4	責任国への協力実施において上記の支援内容が優先されている理由は何でしょうか？	

### 3. メコン連結性支援（南部回廊を中心とする、ラオスの場合は責任国で最も重要度の高い回廊）におけるドナー協調について

3-1	責任国のメコン連結性支援（南部回廊を中心とする）において、日本は、国際機関や他ドナーとの連携・協調を、推進していますか（1＝推進している、0＝推進していない N/A＝不明 のいずれかを選択してください）	
	→「推進している」場合、どのような形で推進されているか、具体的に記述してください。	
	→「推進している」場合、どのドナーと、どのような連携・協調を特に推進されているか、具体的に記述してください。	
	→「推進していない」場合、その理由は何ですか。	
3-2	日本がメコン連結性支援（南部回廊を中心とする）において他ドナーとの連携を行うに際して、改善点やコメント等あれば記述してください。	

4. **メコン連結性支援（南部回廊を中心とする、ラオスの場合は責任国で最も重要度の高い回廊）における官民連携について**

4-1	責任国のメコン連結性支援（南部回廊を中心とする）において、日本は、責任国および日本の民間企業・機関との連携・協力を、推進していますか（1=推進している、0=推進していない N/A=不明 のいずれかを選択してください）	
	→「推進している」場合、どのような形で推進されているか、具体的に記述してください。	
	→「推進していない」場合、その理由は何ですか。	
4-2	日本がメコン連結性支援（南部回廊を中心とする）において民間との連携を行うに際して、改善点やコメント等あれば記述してください。	

5. **メコン連結性支援（南部回廊を中心とする、ラオスの場合は責任国で最も重要度の高い回廊）における日本の比較優位について**

5-1	メコン連結性（南部回廊を中心とする）に係る協力は、日本が他国ドナーと比べて比較優位を持つ分野と思われませんか？比較優位の度合いを、「4=非常に高い」から「1=どちらとも言えない」の4段階で示すと、どのレベルでしょうか。4=非常に高い 3=高い 2=やや高い 1=どちらとも言えない から一つを選択してください。	
5-2	日本はメコン連結性支援においてどのような比較優位を有していますか？ご意見を記述ください。	

6. **責任国における案件形成等について**

6-1	貴公館が日本のメコン連結性支援案件（南部回廊を中心とする）を形成または実施する際に、どのような困難がありますか。	
-----	--	--

評価の視点Ⅱ：「開発の視点からの評価：結果の有効性」

以下7は、日本のメコン連結性支援（南部回廊を中心とする、ラオスの場合は責任国で最も重要度の高い回廊）による成果の有効性、並びに日本のメコン連結性支援の方向性に関する質問です。

7. **本政策によるインパクト**

7-1	日本がメコン地域を一部とした支援を表明した2003年以降、特に2015年のAEC0発足以降において、下記支援に関する責任国のメコン連結性（南部回廊を中心とする）の改善状況はいかがですか。以下の4段階でレーティングしてください。（4=非常に改善 3=改善 2=やや改善 1=どちらともいえない のいずれかを選択してください）	
	(1) 経済回廊および周辺のハードインフラ整備（道路・橋梁・港湾、等）	
	(2) ハードインフラ整備に係るソフト支援（制度構築・人材育成・業務実施支援、等）	
	(3) 経済回廊交通輸送（越境輸送を含む）に関する制度構築	
	(4) 経済回廊交通輸送（越境輸送を含む）に係る人材育成・業務実施支援	
	(5) 通関に関する制度構築	
	(6) 通関に係る人材育成・業務実施支援	
	(7) 回廊沿線の投資・経済開発の促進	
	(8) 人材育成（基礎教育、高等教育、職業訓練、中小企業支援、等）	
	(9) 関連主体との連携・協力促進	
	(10) その他	
	(11) その他の内容（自由記載）	
	*もし、メコン連携性の改善に関しまして、責任国政府が策定した達成目標数値及びその実現状況が分る資料がございましたら、ご提供頂けましたら幸いです。	
7-2	2003年以降の下記に関連する支援について、責任国のメコン連結性（南部回廊を中心とする）の改善に対する日本の貢献度を、以下の4段階でレーティングしてください。（4=非常に高い 3=高い 2=どちらともいえない 1=低い のいずれかを選択してください）	
	(1) 経済回廊および周辺のハードインフラ整備（道路・橋梁・港湾、等）	
	(2) ハードインフラ整備に係るソフト支援（制度構築・人材育成・業務実施支援、等）	
	(3) 経済回廊交通輸送（越境輸送を含む）に関する制度構築	
	(4) 経済回廊交通輸送（越境輸送を含む）に係る人材育成・業務実施支援	
	(5) 通関に関する制度構築	
	(6) 通関に係る人材育成・業務実施支援	
	(7) 回廊沿線の投資・経済開発の促進	
	(8) 人材育成（基礎教育、高等教育、職業訓練、中小企業支援、等）	
	(9) 関連主体との連携・協力促進	
	(10) その他	
	(11) その他の内容（自由記載）	
7-3	上記支援内容における改善の貢献に関連して、特筆すべき案件・事例があれば、記述願います。	
7-4	責任国のメコン連結性（南部回廊を中心とする）に対して日本が貢献できた・できなかった理由は何でしょうか？	

**評価の視点Ⅲ：「開発の視点からの評価：プロセスの適切性」**

以下8は、日本のメコン連結性（南部回廊を中心とする、ラオスの場合は責任国で最も重要度の高い回廊）に係る政策/案件策定と実施・モニタリングのプロセスの適切性に関する質問です。

**8. プロセスの適切性**

8-1	責任国における日本のメコン連結性政策策定/案件形成（南部回廊を中心とする）への参画等は適切に実施されていますか？以下の4段階でレーティングしてください。（3=非常に適切 2=適切 1=不十分のいずれかを選択してください）	
8-2	責任国のニーズに応じた支援のために、責任国の連結性に関連する開発分野・関係諸機関との連携は適切に促進・継続されていますか？以下の3段階でレーティングしてください。（3=非常に適切 2=適切 1=不十分のいずれかを選択してください）	
8-3	責任国におけるメコン連結性支援に向けて、国際社会の多様な関係者とのパートナーシップの強化は適切に実施されていますか？以下の3段階でレーティングしてください。（3=非常に適切 2=適切 1=不十分のいずれかを選択してください）	
8-4	責任国におけるメコン連結性支援において、オールジャパン体制・連携は適切に促進・継続されていますか？以下の3段階でレーティングしてください。（3=非常に適切 2=適切 1=不十分のいずれかを選択してください）	
8-5	責任国におけるメコン連結性支援において、南南協力、三角協力は適切に促進・継続されていますか？以下の3段階でレーティングしてください。（3=非常に適切 2=適切 1=不十分のいずれかを選択してください）	
8-6	責任国におけるメコン連結性支援において、成果を重視したアプローチは適切に促進・継続されていますか？以下の3段階でレーティングしてください。（3=非常に適切 2=適切 1=不十分のいずれかを選択してください）	
8-7	責任国におけるメコン連結性支援は、責任国、メコン地域、および国際社会、日本国内関係者に十分に発信、認知されていますか？以下の3段階でレーティングしてください。（3=非常に適切 2=適切 1=不十分のいずれかを選択してください）	
8-8	上記に挙げた支援効果向上のための取組等が十分にできた・できなかった理由は何でしょうか？	
8-9	責任国におけるメコン連結性支援の実施に際して、モニタリング評価（政策レベル、プログラムレベル、プロジェクトレベル）、モニタリング結果の政策へのフィードバック等は適切に実施されていますか？以下の3段階でレーティングしてください。（3=非常に適切 2=適切 1=不十分のいずれかを選択してください）	
8-10	モニタリング評価等が十分にできた・できなかった理由は何でしょうか？	

**評価の視点Ⅳ：「外交の視点からの評価：外交的な重要性」**

以下9は、日本のメコン連結性支援（南部回廊を中心とする、ラオスの場合は責任国で最も重要度の高い回廊）の外交的重要性に関する質問です。必要に応じて、添付の「ODA評価ガイドライン「外交の視点からの評価」」についての変更事項（平成29年6月 ODA評価室）をご参照下さい。

**9. 外交的な重要性**

9-1	責任国での日本のメコン連結性（南部回廊を中心とする）に係るODA支援について、外交的な重要度を「4=非常に高い」から「1=どちらとも言えない」の4段階で示すと、どのレベルでしょうか。4=非常に高い 3=高い 2=やや高い 1=どちらとも言えない から一つを選択してください。	
9-2	責任国での日本のメコン連結性（南部回廊を中心とする）に係るODA支援の外交的な重要度が高い・低い理由は何でしょうか？	
9-3	責任国での日本のメコン連結性（南部回廊を中心とする）に係るODA支援によって得られると期待される日本の国益は何でしょうか？	

**評価の視点Ⅴ：「外交の視点からの評価：外交的な波及効果」**

以下10は、日本のメコン連結性支援（南部回廊を中心とする、ラオスの場合は責任国で最も重要度の高い回廊）の外交的な波及効果に関する質問です。必要に応じて、添付の「ODA評価ガイドライン「外交の視点からの評価」」についての変更事項（平成29年6月 ODA評価室）をご参照下さい。

**10. 外交的な波及効果**

10-1	日本がメコン連結性支援（南部回廊を中心とする）を行ったことで、責任国において日本との外交上、例えば、政治的、経済的、社会的側面において、国際社会における日本の位置づけにポジティブな変化をもたらしたこと、日本の国益に資したこと等ありましたら、「メコン連結性支援を実施した全体としての変化」「個別プロジェクト実施による変化」に分けて具体的に記述下さい。また、資料がございましたらあわせてご提供をお願いいたします。	
	(1) メコン連結性支援（南部回廊を中心とする）を実施したこと全体による変化（政治的側面）	
	(2) メコン連結性支援（南部回廊を中心とする）を実施したこと全体による変化（経済的側面）	
	(3) メコン連結性支援（南部回廊を中心とする）を実施したこと全体による変化（社会的側面）	
	(4) メコン連結性支援（南部回廊を中心とする）を実施したこと全体による変化（その他）	
	(5) 個別プロジェクト実施（南部回廊を中心とする）による変化（政治的側面）	
	(6) 個別プロジェクト実施（南部回廊を中心とする）による変化（経済的側面）	
	(7) 個別プロジェクト実施（南部回廊を中心とする）による変化（社会的側面）	
	(8) 個別プロジェクト実施（南部回廊を中心とする）による変化（その他）	

11. 総合評価

11-1	日本のメコン連結性支援を総合的にどのように評価されますか？ 4=非常に高い 3=高い 2=やや高い 1=どちらとも言えない から一つを選択してください。	
11-2	日本のメコン連結性支援の総合評価が高い・低い理由は何でしょうか？	
11-3	日本の次期メコン連結性（南部回廊を中心とする）に係る政策策定に向けて、貴任国およびメコン地域全体での支援政策の改善点・課題は何でしょうか？	
11-4	日本の次期メコン連結性（南部回廊を中心とする）に係る政策において、以下の支援は重要と考えますか。以下の4段階でレーティングしてください。（4=非常に重要 3=重要 2=やや重要 1=どちらとも言えない のいずれかを選択してください）	
	(1) 経済回廊および周辺のハードインフラ整備（道路・橋梁・港湾、等）	
	(2) ハードインフラ整備に係るソフト支援（制度構築・人材育成・業務実施支援、等）	
	(3) 経済回廊交通輸送（越境輸送を含む）に関する制度構築	
	(4) 経済回廊交通輸送（越境輸送を含む）に係る人材育成・業務実施支援	
	(5) 通関に関する制度構築	
	(6) 通関に係る人材育成・業務実施支援	
	(7) 回廊沿線の投資・経済開発の促進	
	(8) 人材育成（基礎教育、高等教育、職業訓練、中小企業支援、等）	
	(9) 関連主体との連携・協力促進	
	(10) その他	
	(11) その他の内容（自由記載）	

12. 情報提供のお願い（参考情報）

12-1	貴任国における、メコン連結性の状況・関係諸機関について質問致します。	
	(1) メコン連結性を包括的に主管されている貴任国の政府機関はどちらですか？ 機関・部署・ご担当者・連絡先をご教示下さい。	
	(2) メコン連結性イニシアティブの元に設置されたSWG会合に出席されている貴任国の機関・部署・ご担当者・連絡先をご教示下さい。	
	(3) 貴公館、および貴任国の政府機関等はメコン連結性やメコン経済回廊に関する評価指標を設定されていますか？ 設定されている場合には関連の資料をご提供下さい。同様に、関連する計画、モニタリング・評価報告書等がありましたら、関連資料をご提供下さい。	
	(4) メコン経済回廊沿いの地方開発、経済・社会指標に関する統計データや関連資料等がありましたら、ご提供下さい。	
12-2	最後に、このアンケートに関するご意見等ありましたら、ご自由にお書きください。	

以上、ご協力ありがとうございました。

## 添付資料 5 案件リスト(本文掲載以外の主要案件)

### シハヌークビル港への日本の支援実績

開始年度	案件名	事業概要
1997	シハヌークビル港整備計画調査	港湾整備マスタープランの策定
1999	シハヌークビル港緊急リハビリ計画	コンテナターミナルの新設。運営維持管理トレーニングの実施。港湾経営改善のための調査実施
2004	シハヌークビル港緊急拡張計画	
2006	主要国際港湾保安施設及び機材整備計画	セキュリティ施設・機材の整備
2007	港湾管理運営能力強化プロジェクト	コンテナターミナルの運営効率化支援
2007	海運・港湾セクターマスタープラン調査	マスタープランと短期アクションプランの作成
2009	港湾政策・行政システム構築プロジェクト	国家港湾政策策定支援、港湾関連法令制定支援、港湾統計システム整備支援、定期モニタリング支援
2009	シハヌークビル港多目的ターミナル整備事業	多目的ターミナルの建設による貨物取扱量の増加
2011	港湾運営アドバイザー派遣	シハヌークビル港の港湾戦略、運営にかかる助言・技術的指導、同港経済特区との連携支援
2011	シハヌークビル港競争力強化調査プロジェクト	シハヌークビル港とプノンペン港の役割の明確化、シハヌークビル港の将来ビジョン策定、競争力強化戦略・港湾整備基本戦略の策定・プログラム化
2013	シハヌークビル港コンテナターミナル経営・技術向上プロジェクト	「港競争力強化調査プロジェクト」の提案を受け、戦略的計画策定・運営を実現するためのPASの能力強化
2016	シハヌークビル港新コンテナターミナル整備事業準備調査	シハヌークビル港の新コンテナターミナル及び関連施設整備のための調査

出所: 外務省、JICA の情報から評価チーム作成

### メコン地域における輸送の円滑化に資する日本の ODA による調査・研究

- ・社会基盤整備分野における開発援助の経験と展望に関するプロジェクト研究(JICA, 2003)
- ・クロスボーダー交通インフラ対応可能性プロジェクト研究フェーズ1(JICA, 2005-2006)
- ・クロスボーダー交通インフラ対応可能性プロジェクト研究フェーズ2(JICA, 2006-2007)(GMS)
- ・クロスボーダー交通インフラ対応可能性プロジェクト研究フェーズ3(JICA, 2009)(アフリカ)
- ・クロスボーダー交通インフラ対応可能性プロジェクト研究フェーズ4(JICA, 2010)(アフリカ)
- ・都市交通計画策定に係るプロジェクト研究(JICA, 2011)

出所: JICA ナレッジサイト、外務省 ODA データブック各年版より評価チーム作成

### メコン地域における輸送の円滑化に資する協力

- カンボジア
- 運輸政策アドバイザー派遣
- ・カンボジア国総合物流システム情報収集・確認調査(JICA, 2010)
  - ・カンボジア国運輸・交通インフラ分野セクター情報調査(JICA, 2010)
  - ・プノンペン新港経済特別区・関連施設建設事業準備調査(JICA, 2013)
  - ・カンボジア国国際物流機能強化のための情報収集・確認調査(JICA, 2016)
  - ・カンボジア国物流システム改善に係る情報収集・確認調査(JICA, 2017, 実施中)
  - ・持続的成長のための臨海地域開発基本構想及びシハヌークビル開発基本計画策定調査(JICA, 2010)
- ミャンマー
- ・ティラワ経済特別区関連インフラ整備事業準備調査(JICA, 2014)
  - ・ミャンマー国全国運輸交通プログラム形成準備調査(JICA, 2012-14)(同調査が作成支援した計画は、2015年に「ミャンマー全国運輸マスタープラン」として、ミャンマー政府内での正式な計画となった)
  - ・「ミャンマー産業発展ビジョン」(以下「産業発展ビジョン」)(経済産業省, 2015)
  - ・ミャンマー国ティラワ地区港及び物流基地に係る運営効率化事業準備調査(PPPインフラ事業)ファイナル・レポート(JICA, 2015)
  - ・南部経済回廊情報収集・確認調査(JICA, 2016)
  - ・ミャンマー国全国物流に関する基礎情報収集・確認調査(JICA, 2016-2017)
  - ・ミャンマー国連結性強化に係る情報収集・確認調査(JICA, 2016-17, 実施中)
  - ・タイ〜ミャンマー南部における越境物流システムに係る実証実験による調査(国土交通省, 2015)
  - ・ミャンマー国東西経済回廊整備事業(フェーズ2)準備調査

- ・メコン地域における共同集荷・共同輸送システム形成・促進に係る実証事業による調査(国土交通省, 2015)
- ・メコン地域における物流促進のための通関業務の改善にかかる調査(JICA, 2011)
- ・メコン国際幹線道路連結強化事業準備調査(JICA, 2016 有償の準備調査)
- ・課題別指針<運輸交通>(JICA, 2007, 2010, 2017)
- ・ミャンマー国貿易振興体制情報収集・確認調査(JICA, 2016)
- ・ミャンマー産業化促進支援総合開発計画調査(経済産業省, 2015)

\*経済産業省と国土交通省の調査は ODA 予算ではなく、各省の独自予算によって実施されている。

出所: JICA ナレッジサイト, 外務省 ODA データブック各年版より評価チーム作成

### メコン地域における貿易の円滑化に資する協力

<財務省関税局による関税技術協力>

- ・メコン 5 か国: 技術研修, 専門家派遣

<JICA 個別専門家派遣>

ベトナム

- ・税関業務改善(2007-2009)
- ・SPS(衛生・植物防疫)政策アドバイザー(2009-2010)
- ・投資環境整備アドバイザー(2005 から現在まで継続的に複数回)

カンボジア

- ・関税政策・行政アドバイザー(2007 から現在まで継続的に複数回)

タイ

- ・ASEAN 経済統合に向けた地域連結性(2014-2016)

ミャンマー

- ・通関及び税関業務(2012-2015, 2017-現在)
- ・知的財産行政専門家(2015 から現在まで継続的に複数回)

ラオス

- ・税関行政(ラオス, 2012 から現在まで継続的に複数回)
- ・投資促進アドバイザー(2009-2012)

<JICA 技術協プロジェクト, JICA 研修, JICA 調査, JICA 無償>

ベトナム

- ・税関近代化教育(研修)(2001-2003)
- ・税関行政近代化のための指導員養成プロジェクト(2004-2007)
- ・税関行政官能力向上のための研修制度化プロジェクト(2009-2012)
- ・税関通関業務改善に係る調査(2010)
- ・税関近代化のための通関電子化及びナショナル・シングルウィンドウ導入計画(無償)(2012~2014)
- ・通関電子化促進プロジェクト 2012~2014(2015 年当時, 99%が電子化という成果)
- ・VNACCS による税関行政近代化プロジェクト(2015~2018)
- ・税務行政改革支援プロジェクト(2005 から現在までフェーズ 4 にわたり支援)
- ・知的財産権情報活用プロジェクト(2005-2009)
- ・知的財産権の保護及び執行強化プロジェクト(2012-2017)
- ・JARCOM 植物検疫広域研修プロジェクト(2008-2011)
- ・基準認証制度運用体制強化プロジェクト(2009-2013)
- ・ベトナム競争法執行キャパシティビルディング支援計画(開発調査, 2005-2006)
- ・証券取引所機能強化プロジェクト(2006-2007)
- ・外国投資環境整備プロジェクト(2007-2010)
- ・ベトナム開発銀行機能強化プロジェクト(2008-2012)
- ・中央銀行機能強化プロジェクト(2010-2011)
- ・競争法改正, 施行能力強化支援プロジェクト(2012-2016)
- ・通貨券券機能強化プロジェクト(2014-2017)

タイ

- ・税務コンプライアンス向上プロジェクト(2007-2010)
- ・関税分類及び関税評価における透明性及び予見性向上プロジェクト(2012-2015)
- ・効率的な税関手続きのための原産地規則に係る能力向上プロジェクト(2015-2018)
- ・西部経済開発・連結性強化支援プロジェクト(2015-2018)

<p>カンボジア</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・税関リスクマネジメントプロジェクト(2005-2007)</li> <li>・国税局人材育成プロジェクトフェーズ 2(2007-2010)</li> <li>・租税総局能力強化プロジェクト(フェーズ 1:2011-2015, フェーズ 2:2015-2018)</li> <li>・政府統計能力向上プロジェクト(2005 から 2015 まで, フェーズ 3 にわたり支援)</li> </ul> <p>タイ, ベトナム, カンボジア</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・メコン地域における税関リスクマネジメントプロジェクト(タイ, ベトナム・カンボジア, 2008-2011)</li> </ul> <p>ミャンマー</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通関電子化を通じたナショナル・シングル・ウィンドウ構築及び税関近代化計画(無償 2014)</li> </ul> <p>ラオス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・税関分野におけるガバナンス強化及び貿易円滑化(アドバイザー派遣)(2013-2015)</li> </ul>
---

出所: JICA ナレッジサイト, 外務省 ODA データブック各年版

### カンボジアの南部回廊周辺の電力セクター支援案件

	事業名	供与年, 完成年	成果
1	プノンペン電力供給施設整備・拡充計画(無償)	2004 年開始	プノンペン市の住民約110 万人を裨益者として, 目標年度(2007年)において, ピーク電力負荷114.6MW(予測)に対し, 発電設備容量が116MWとなり, 1.4MWの供給予備力を確保。
2	電力セクター育成プロジェクト(技プロ)	2004~2007 年	電力技術基準の作成と実施支援
3	メコン地域電力ネットワーク整備事業(有償)	L/A 締結 2006 年 2010 年完成	カンポット-シハヌークビル間基幹送電線建設より電化率増加<目標値> シハヌークビル:都市部 60%→75%, 地方部 13%→35% <実績> シハヌークビル:都市部 60%→95%, 地方部 13%→86%
4	送変電システム運営能力強化プロジェクト(技プロ)	2013~2015 年	プノンペンにおいて, 変電所の新增設, 送電線・配電線の敷設及び系統安定化装置等を導入することにより, 首都圏の電力供給の安定性を高め, もってカンボジアの経済発展に寄与。
5	プノンペン首都圏送配電網拡張整備計画(有償)	L/A 締結 2014 年 2018 年 (完成予定)	送電端電力量 1,170MWh/年 プノンペンの変電所の新增設, 送電線・配電線の敷設・系統安定化による電力供給の安定化, 進出日本企業の活動支援
6	プノンペン首都圏送配電網拡張整備計画(フェーズ 2)(第一期)(有償)	L/A 締結 2015 年 2021 年 (完成予定)	送電端電力量コントロールセンター-89,104MWh/年, 変電所 90,119MWh/年 プノンペンの変電所の新增設, 送電線・配電線の敷設による電力供給の安定化を高め, もってカンボジアの経済発展に寄与
7	南部経済回廊配電網整備計画(無償)	2016~2018 年 (完成予定)	電力供給を隣国からの輸入に依存しているカンボジア地方部において, 国内の基幹系統に接続する新規の配電網の整備を行うことにより, 地域への電力供給の安定化を図り, もって本事業対象地域の着実かつ持続可能な経済成長に寄与。

出所: 外務省, JICA の情報から評価チーム作成

### ベトナム南北高速道路案件(南部回廊に関連するもの)

区間(期)(実施年)	支援内容
ホーチミン~ゾーザイ間(1)(2008)	・高速道路規格の道路建設(片側 2 車線, 全長約 50km, 長大橋 1 つ) ・高度道路交通システム(ITS)に係る詳細設計・入札補助, 及び据付
ホーチミン~ゾーザイ間(2)(2011), (3)(2014)	・高速道路規格の道路建設(片側 2 車線, 全長約 55km, 長大橋 1 つ, アンフー交差点, 環状 2 号線とのインターチェンジを含む)(国際競争入札) ・維持管理関連施設に係る詳細設計, 建設及び据付(国際競争入札)
ベンルック~ロンタイン間(1)(2011)	・高速道路規格の橋梁及び道路建設(片側 2 車線, 全長約 57.8km うち円借款対象区間 10.7km, 長大橋 2 つ)
ベンルック~ロンタイン間(2)(2015)	・高度道路交通システム(ITS)設置 ・コンサルティング・サービス(施工監理等)

出所: JICA ウェブサイト

タイ、ベトナム、カンボジアにおける地方開発支援実績

	案件名	国名	開始年・期間	スキーム	金額(億円)
タイ	第2バンコク国際空港建設事業（第七期）	タイ	2005年5月	有償	354.53
	配電系統設計	タイ	2010～2012	国別研修	-
	ASEANにおける配電系統の調和化	タイ	2013～2015	第三国研修	-
	配電システムエンジニアリング及び管理技術	タイ	2015～2018	第三国研修	-
	水道供給事業管理	タイ	2008～2011	国別研修	-
	第八次バンコク上水道整備計画	タイ	2009年12月	有償	44.62
	メコン地域行政官の分散型汚水処理にかかる能力向上プロジェクト	タイ	2010～2012	技プロ	-
	有償資金協力「第8次バンコク上水道整備事業」附帯技術支援	タイ	2010～2013	有償附帯プロ	-
	土地区画整理促進プロジェクト	タイ	2005～2009	技プロ	-
	アセアンにおける輸送用高品質バイオディーゼルの製造技術普及促進	タイ	2016～2019	第三国研修	-
	人身取引被害者保護・自立支援促進プロジェクト	タイ	2009～2014	技プロ	-
	メコン地域における人身取引被害者の帰還・送還・社会復帰支援に関する能力強化	タイ	2010～2013	国別研修	-
	メコン地域人身取引被害者支援能力向上プロジェクト	タイ	2015～2019	技プロ	-
ベトナム	オモン火力発電所及びメコンデルタ送変電網建設計画（第四期）	ベトナム	2007年3月	有償	93.64
	オモン火力発電所二号機建設計画（第二期）	ベトナム	2013年3月	有償	62.21
	オモン3コンバインドサイクル発電所建設計画（第一期）	ベトナム	2013年3月	有償	279.01
	ダナム水力発電所増設計画	ベトナム	2013年12月	有償	75.15
	送変電・配電ネットワーク整備計画	ベトナム	2008年3月	有償	109.06
	電気通信機器運用保守管理技術（次世代ネットワーク構築に向けたIP通信）	ベトナム	2009～2012	国別研修	-
	電力技術基準普及プロジェクト	ベトナム	2010～2013	技プロ	-
	第二次送変電・配電ネットワーク整備計画	ベトナム	2015年3月	有償	297.86
	電力セクターマスタープラン調査	ベトナム	2005～2006	開調型技協	-
	ベトナム国電気事業に係る技術基準及び安全基準策定調査	ベトナム	2006～2007	開調型技協	-
	ベトナム国家エネルギーマスタープラン調査	ベトナム	2006～2008	開調型技協	-
	省エネルギー促進マスタープラン調査	ベトナム	2008～2009	開調型技協	-
	省エネルギー研修センター設立支援プロジェクト（ステージ1）	ベトナム	2011～2012	有償附帯プロ	-
	省エネルギー研修センター設立支援プロジェクト（ステージ2）	ベトナム	2013～2015	有償附帯プロ	-
	省エネルギーラベル基準認証制度運用体制強化プロジェクト	ベトナム	2013～2016	有償附帯プロ	-
	インフラ工事事業確保能力向上プロジェクト	ベトナム	2010～2013	有償附帯プロ	-
	水環境管理技術能力向上プロジェクトフェーズ2	ベトナム	2008～2012	技プロ	-
	ドンナイ省水インフラ整備計画	ベトナム	2015年3月	有償	149.10
	第二期ホーチミン市水環境改善計画（第一期）	ベトナム	2006年3月	有償	15.57
	第二期ホーチミン市水環境改善計画（第二期）	ベトナム	2008年3月	有償	131.69
	第二期ホーチミン市水環境改善計画（第三期）	ベトナム	2016年5月	有償	209.67
	ホーチミン市水環境改善計画（第三期）	ベトナム	2010年5月	有償	43.27
	南部ビンズオン省水環境改善計画	ベトナム	2007年3月	有償	77.70
	第二期南部ビンズオン省水環境改善計画	ベトナム	2012年3月	有償	199.61
	全国水環境管理能力向上プロジェクト	ベトナム	2010～2013	有償附帯プロ	-
	ホーチミン市給水改善計画調査	ベトナム	2012～2013	開調型技協	-
	ホーチミン市下水管理能力開発プロジェクト	ベトナム	2009～2010	有償附帯プロ	-
	ビエンホア市下水排水処理施設計画（第1ステージ）	ベトナム	2017年6月	有償	247.00
	都市環境（下水道）政策アドバイザー	ベトナム	2010～2013	有償専門家	-
	下水道政策アドバイザー	ベトナム	2015～2019	専門家	-
	下水道計画・実施能力強化支援技プロ	ベトナム	2016～2019	技プロ	-
	ホーチミン市下水管理能力開発プロジェクトフェーズ2	ベトナム	2011～2014	有償附帯プロ	-
	環境管理政策アドバイザー	ベトナム	2008～2010	専門家	-
	環境政策アドバイザー	ベトナム	2012～2014	有償専門家	-
	都市環境政策アドバイザー（下水道政策）	ベトナム	2013～2015	有償専門家	-
	化学物質管理強化プロジェクト	ベトナム	2015～2018	国別研修	-
	建設事業における積算管理、契約管理及び品質・安全管理能力向上プロジェクト	ベトナム	2015～2018	技プロ	-
	化学物質管理強化プロジェクト	ベトナム	2015～2018	開調型技協	-
	地方病院医療開発計画（第二期）	ベトナム	2012年3月	有償	86.93
	医療器材ノン・プロジェクト無償資金協力	ベトナム	2013年3月	無償資金協力	6.00
	チョーライ日越友好病院整備計画	ベトナム	2015年9月	有償	286.12
チョーライ日越友好病院整備事業詳細設計調査【有償勘定技術支援】	ベトナム	2015～2017	有償技術支援	-	
南部地域保健医療人材能力向上プロジェクト	ベトナム	2004～2009	技プロ	-	
南部地域医療リハビリテーション強化プロジェクト	ベトナム	2010～2013	技プロ	-	
保健医療従事者の質の改善プロジェクト	ベトナム	2010～2015	技プロ	-	
チョーライ病院向け病院運営・管理能力向上支援プロジェクト	ベトナム	2016～2021	有償附帯プロ	-	
人身取引対策アドバイザー	ベトナム	2009～2011	専門家	-	
人身取引対策ホットラインにかかる体制整備プロジェクト	ベトナム	2012～2016	技プロ	-	

タイ、ベトナム、カンボジアにおける地方開発支援実績（続き）

	案件名	国名	開始年・期間	スキーム	金額(億円)
カンボジア	メコン地域電力ネットワーク整備事業（カンボジア成長回廊）	カンボジア	2007年3月	有償	26.32
	プノンベン首都圏送配電網拡張整備事業	カンボジア	2014年7月	有償	64.8
	プノンベン首都圏送配電網拡張整備事業（フェーズ2）（第一期）	カンボジア	2015年3月	有償	38.16
	南部経済回廊配電網整備計画	カンボジア	2016年9月	無償	8.93
	カンボジア水力開発マスタープラン調査	カンボジア	2007～2008	開調型技協	-
	電力セクター育成技協	カンボジア	2004～2007	技協	-
	「電力セクター計画」長期専門家	カンボジア	2007～2009	専門家	-
	送変電システム運営能力強化プロジェクト	カンボジア	2013～2015	有償附帯プロ	-
	電力経済・計画アドバイザー	カンボジア	2016～2018	専門家	-
	シハヌークヴィル港経済特別区開発事業	カンボジア	2007～2012	有償	36.51
	地方州都における配水管改修及び拡張計画	カンボジア	2011年3月	無償	27.60
	コンポンチャム及びバットアン水道拡張計画	カンボジア	2013年6月	無償	33.55
	カンボット水道拡張計画	カンボジア	2015年6月	無償	29.85
	水道事業人材育成プロジェクトフェーズ2	カンボジア	2007～2012	技協	-
	水道事業人材育成プロジェクト・フェーズ3	カンボジア	2012～2017	技協	-
	プノンベン市都市環境改善プロジェクト	カンボジア	2006～2008	技協	-
	情報通信技術者育成プロジェクト（インストラクタ養成コース）	カンボジア	2007～2010	技協	-
	国家ICT開発庁におけるICT管理能力向上プロジェクト	カンボジア	2008～2010	技協	-
	メコン地域通信基幹ネットワーク整備計画	カンボジア	2005年3月	有償	30.29
	建設の品質管理強化プロジェクト	カンボジア	2009～2012	技協	-
	シハヌークビル開発基本計画及び沿岸地域開発基本構想策定プロジェクト	カンボジア	2009～2010	開発調査	-
	電子海図策定支援プロジェクト	カンボジア	2013～2016	開調型技協	-
	国立、市及び州病院医療機材整備計画	カンボジア	2012年3月	無償	3.74
シハヌーク州病院整備計画	カンボジア	2013年3月	無償	15.54	
スバイリエン州病院改善計画	カンボジア	2015年3月	無償	10.77	
バットアン州病院改善計画準備調査	カンボジア	2016年5月	プロ形	-	
バットアン州病院改善計画	カンボジア	2017年3月	無償	14.53	

出所: JICAナレッジサイト、外務省ODAデータブック各年版より評価チーム作成

カンボジア国道5号線改修事業(有償資金協力)の計画内容

区間(期)(年)	支援内容
バットアン～シソポン間(1)(2013)	・既存本線道路(47km)の改修 ・バイパス道路建設(バットアン 23.1km, シソポン 13.4km)
バットアン～シソポン間(2)(2017)	・既存本線道路(51.48km)の改修・拡幅(DBST 舗装→AC 舗装。2車線→4車線) ・バイパス道路建設(バットアン 23.9km, シソポン 9.3km, AC 舗装, 4車線) ・橋梁の新設、架替及び拡幅(計12箇所) ・中央分離帯の設置(3m)
プレックダム～スレアマム間(1)(2014)	・既存本線道路(118.7km)の改修・拡幅(DBST 舗装→AC 舗装。2車線→4車線) ・バイパス道路建設(コンポンチュナン 11.8km, オドン 4.9km, AC 舗装, 4車線)
プレックダム～スレアマム間(2)(2016)	・橋梁(30箇所):新設(13箇所), 架替(3橋梁)及び拡幅(14橋梁) ・中央分離帯の設置(3m)
スレアマム～バットアン間及びシソポン～ポイペト間(1)(2015)	・既存本線道路の改修及び拡幅(DBST 舗装→AC 舗装。2車線→4車線) ・バイパス道路建設(プルサット 9km): AC 舗装, 4車線 ・橋梁改修(28箇所):新設(13箇所), 架替(3橋梁)及び拡幅(12橋梁) ・車輛重量計設備の設置(4地点, 両側で計8箇所)

注: DBST 舗装: 二層瀝青表面処理舗装, AC 舗装: アスファルト・コンクリート舗装

出所: JICA ウェブサイト, 事前評価表より評価チーム作成

## 添付資料 6 参考文献リスト

### 【日本の政策文書, 外務省報告書・資料】

- 外務省(2017)『ASEAN10 か国における対日世論調査』  
外務省(2017)『ODA 白書 2016 年版』  
外務省(2017)『外交青書 2017』  
外務省(2017)『政府開発援助(ODA) 国別データ集 2016 年度版』  
外務省(2017, 2012)『対カンボジア王国国別援助方針』  
外務省(2016)『ODA 評価ガイドライン(第 10 版)』  
外務省(2016)『外交青書 2016』  
外務省(2016)『対カンボジア王国 事業展開計画』  
外務省(2016)『対タイ王国 事業展開計画』  
外務省(2016)『対ベトナム社会主義共和国 事業展開計画』  
外務省(2016)『日ミャンマー協力プログラム』  
外務省(2016)『日・メコン連結性イニシアティブ』  
外務省(2016)『平成 29 年度開発協力重点方針』  
外務省(2015)『開発協力大綱』  
外務省(2015)『新東京戦略 2015 の実現のための日メコン行動計画』  
外務省(2015)『日・メコン協力のための新東京戦略 2015』  
外務省(2015)『平成 26 年度外務省 ODA 評価メコン地域の ODA 案件に関わる日本の取組の評価報告書』  
外務省(2012)『今後の我が国の対ミャンマー協力支援』  
外務省(2011)『「アジア地域新興ドナーの南南・三角協力支援の現状と今後の方向性」調査研究報告書』  
外務省(2003)『メコン地域開発の新たなコンセプト』  
経済産業省(2017)『「Connected Industries」東京イニシアティブ 2017』  
Ministry of Economy, Trade and Industry. (2015). *Supplementary volume of the Mekong Industrial Development Vision*.  
経済産業省(2015)『メコン産業開発ビジョン』  
内閣官房, 総務省, 外務省, 財務省, 経済産業省, 国土交通省(2016)『質の高いインフラ輸出イニシアティブ』  
内閣官房, 総務省, 外務省, 財務省, 経済産業省, 国土交通省(2016)『インフラシステム輸出戦略(平成 28 年度改訂版)』

### 【JICA 報告書】

- JICA(2017)『ミャンマー国連結性にかかる走行実験の概要』  
JICA(2016)『カンボジア王国 南部経済回廊配電網整備計画 事業事前評価表』  
JICA(2016)『カンボジア国国際物流機能強化のための情報収集・確認調査ファイナル・レポート』  
JICA(2016)『カンボジア国産業人材育成基盤形成に資する教育セクター情報収集・確認調査』  
JICA(2016)『カンボジア国シハヌークビル港新コンテナターミナル整備事業準備調査最終報告書』  
JICA(2016)『国道 5 号線改修事業(バットバン-シソポン間)(第二期)事前評価表』  
JICA(2016)『シハヌークビル港コンテナターミナル経営・技術向上プロジェクト業務完了報告書』  
JICA(2016)『ミャンマー日本人材開発センタープロジェクト終了時評価調査結果要約表』  
JICA(2016)『ミャンマー連邦共和国通関電子化を通じたナショナル・シングル・ウィンドウ構築及び税関近代化のための能力向上プロジェクト終了時評価調査結果要約表』  
JICA. (2015). *Overview of the Transport Infrastructure Sector in the Kingdom of Cambodia (5th Edition)*.  
JICA(2015)『カンボジア王国 送電システム運営能力強化プロジェクト終了時評価調査結果要約表』  
JICA(2015)『カンボジア王国租税総局能力強化プロジェクト終了時評価調査結果要約表』  
JICA(2015)『国道 5 号線改修事業(スレアマム-バットバン間及びシソポン-ポイペト間)(第一期)事前評価表』  
JICA(2015)『国道 5 号線改修事業(プレックダム-スレアマム間)(1)事前評価表』  
JICA(2015)『国道 5 号線改修事業(プレックダム-スレアマム間)(第二期)事前評価表』  
JICA(2015)『ベトナム国 VNACCS による税関行政近代化プロジェクト事業事前評価表』  
JICA(2015)『ベトナム日本人材協力センタープロジェクトフェーズ2外部事後評価報告書』  
JICA(2014)『カンボジア王国租税総局能力強化プロジェクト フェーズ2事業事前評価表』

JICA(2014)『カンボジア王国 プノンベン首都圏送配電網拡張整備事業(フェーズ2)(第一期)事業事前評価表』  
 JICA(2014)『国道1号線都心区間改修計画事前評価表』  
 JICA(2014)『ベトナムにおける我が国 ODA のインパクトに係る情報収集・確認調査報告書』  
 JICA(2013)『カンボジア王国 シハヌークヴィル港経済特別区開発事業事前評価表』  
 JICA(2013)『カンボジア王国 プノンベン首都圏送配電網拡張整備事業事前評価表』  
 JICA(2013)『国道1号線改修計画(第四期)事前評価表』  
 JICA(2013)『国道5号線改修事業(ハッタンバン-シソポン間)事前評価表』  
 JICA(2012)『カイメップ・チーバイ国際港開発事業(2)事前評価表』  
 JICA(2012)『カンボジア国国道1号線(プノンベン～ネアックルン区間)改修計画準備調査報告書』  
 JICA(2012)『カンボジア国国道5号線整備事業準備調査準備調査報告書』  
 JICA(2012)『カンボジア国産業人材育成プログラム準備調査ファイナル・レポート』  
 JICA(2012)『カンボジア国産業政策策定支援情報収集・確認調査ファイナル・レポート』  
 JICA(2012)『カンボジア国シハヌークビル港競争力強化調査プロジェクトファイナルレポート』  
 JICA(2012)『タイ王国関税分類及び関税評価における透明性及び予見性向上プロジェクト詳細計画策定調査報告』  
 JICA(2012)『ベトナム国人材育成分野情報収集・確認調査ファイナル・レポート』  
 JICA(2012)『ベトナム国通関電子化促進プロジェクト事業事前評価表』  
 JICA(2011)『カンボジア王国、タイ王国、ベトナム社会主義共和国 メコン地域における税関リスクマネジメントプロジェクト終了時評価調査報告書』  
 JICA(2011)『カンボジア王国 プノンベン市電力供給施設整備・拡張計画事後評価結果票』  
 JICA(2011)『南北高速道路建設事業(ベンルックーロンタイン間)(I)事前評価表』  
 JICA(2011)『南北高速道路建設事業(ホーチミン・ゾーザイ間)(II)事前評価表』  
 JICA(2011)『メコン地域における物流促進のための通関業務の改善にかかる調査』  
 JICA(2010)『カンボジア王国国税局人材育成プロジェクト(フェーズ2)終了時評価調査報告書』  
 JICA(2010)『カンボジア国ネアックルン橋梁建設計画準備調査報告書』  
 JICA(2010)『ネアックルン橋梁建設計画事前評価表』  
 JICA(2010)『ベトナム国持続可能な総合運輸交通開発戦略策定調査(VITRANSS 2)最終報告書』  
 JICA(2009)『国道1号線改修計画(第3期)事前評価表』  
 JICA(2007)『カンボジア王国 税関行政近代化のための指導員養成プロジェクト終了時評価報告書』  
 JICA(2007)『カンボジア王国電力セクター育成技術協カプロジェクト終了時評価調査結果要約表』  
 JICA(2007)『クロスボーダー交通インフラ対応可能性プロジェクト研究フェーズ2ファイナルレポート』  
 JICA(2007)『南北高速道路建設事業(ホーチミン・ゾーザイ間)(1)事前評価表』  
 JICA(2004)『カイメップ・チーバイ国際港開発事業事前評価表』  
 JICA(2004)『カイメップ・チーバイ国際港湾ターミナル建設計画実施設計調査事前評価表』  
 JICA(2004)『カンボジア王国 メコン地域電力通信ネットワーク整備事業(カンボジア成長回廊)事業事前評価表』  
 JICA(2004)『プノンベン電力供給施設整備・拡充計画 基本設計調査報告書』  
 JICA(2001)『カンボディア国国道1号線プノンベン～ネアックルン区間改修計画事前評価表』  
 JICA(1999)『タイ「東部臨海開発計画 総合インパクト評価」』

【その他資料, 報告書等(和文)】

JETRO(2017)『2016年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査』  
 JETRO(2017)『世界貿易投資報告』タイ、ベトナム、カンボジア、ミャンマー、ラオス 2017年版  
 石田正美(2017)『メコン地域: 道路インフラの経済効果』JETRO アジア経済研究所。  
 (一財)国際貿易投資研究所(2017)『踊り場のメコン経済、現状と展望 ～貿易、物流、産業人材育成～』ITIシリーズ No.49。  
 JETRO(2016)『在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査』  
 JETRO(2016)『世界貿易投資報告』タイ、ベトナム、カンボジア 2016年版  
 JETRO(2016)『第3回メコンビジネスニーズ調査』  
 JETRO(2016)『ホーチミンスタイル』  
 (一財)国際貿易投資研究所(2016)『メコンはチャイナ+1、タイ+1の機会を生かせるか』ITIシリーズ No.26。  
 石田正美・梅崎創・山田康博(2016)『タイ・プラス・ワンの企業戦略』勁草書房。  
 浦田秀次郎・牛山隆一(2016)『躍動・陸のASEAN、南部経済回廊の潜在力 メコン経済圏の新展開』文真堂。

藤村学(2016)「メコン地域における経済回廊と日系企業の展開」『季刊国際貿易と投資』  
 OPMAC(株)(2015)『タイ税関に対する関税技術協力に係る第三者評価報告書』  
 岩崎薫里(2015)「ASEAN で活発化する国際労働移動—その効果と弊害を探る」日本総研『J R I レビュー2015』  
 Vol.5, No.24。  
 藤村学(2015)「第7章 大メコン圏における輸送インフラ」石川幸一・馬田啓一・朽木昭文編『アジアの開発と地域統  
 合:新しい国際協力を求めて』日本評論社。111-127 ページ。  
 OPMAC(株)(2014)『カンボジア税関に対する関税技術協力に係る第三者評価報告書』  
 三井物産(2013)『メコン・インド経済回廊を活用した新たな物流の可能性』  
 鈴木早苗(2012)「移民労働者問題をめぐる ASEAN のジレンマ」JETRO アジア経済研究所『アジア研ワールド・トレ  
 ンド』2012-10。  
 損保ジャパン(2012)「物流ニュース No.101」  
 南南協力課題タスクフォース事務局(2005)『日本・タイ・パートナーシップ・プログラム(JTPP)』

【その他資料, メコン政府政策部署、報告書等(英文)】

ADB. (2017). *Annex to Mid-Term Review and Revised Regional Investment Framework Implementation Plan 2020: Project Pipeline*.

ADB. (2017). *GMS Overview of the Regional Investment Framework 2022*.

ADB. (2017). *Joint Ministerial Statement, Greater Mekong Suregion Economic Cooperation Program 22nd Ministerial Conference 20 September 2017, Hanoi, Vietnam*.

NESDB, Office of the Prime Minister, Thailand. (2017). *The Twelfth National Economic and Social Development Plan (2017-2021)*.

Royal Thai Government. (2017). *Thailand's Voluntary National Review on the Implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development*.

ADB. (2016). *Asian Economic Integration Report 2016, What drives foreign direct investment in Asia and the Pacific?*.

ADB. (2016). *GMS, Regional Investment Framework Implementation Plan*.

ADB. (2016). *List of GMS Investment Projects: ADB Assistance to the GMS: Loan/Grant Projects*.

ADB. (2016). *Mid-Term Review and Revised Regional Investment Framework Implementation Plan 2020*.

ADB. (2016). *Review of Configuration of the Greater Mekong Subregion Economic Corridors*.

ASEAN. (2016). *Statistical Leaflet, Selected Key Indicators 2016*.

ASEAN (2016) *Statistical Yearbook 2015*

The Government of the Republic of the Union of Myanmar, Ministry of Industry. (2016). *Industrial Policy*.

Socialist Republic of Viet Nam. (2016). *Overall strategy for international integration through 2020, vision to 2030 (Part I, Part II, Part III)*.

Socialist Republic of Viet Nam. (2016). *Socio-economic development plan for 2016-2020*.

UNDP. (2016). *Human Development Report 2016*.

United Nations Lao PDR. (2016). *The 8th National Socio-Economic Development Plan*.

World Bank/ASEAN/Australian Government. (2016). *Enhancing ASEAN Connectivity Monitoring and Evaluation*.

ASEAN. (2015). *Agreement on the Establishment of the regional Secretariat for the Implementation of the ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Tourism Professionals*.

Cambodia, National Institute of Statistics. (2015). *Inter Censal Economic Survey 2014*.

Fujimura, M. (2014). Regional integration and illicit economy in fragile nations: perspectives from Afghanistan and Myanmar. In Arsenio Balisacan et al., (Eds.), *Sustainable Economic Development: Resources, Environment and Institutions* (pp. 201-214). Elsevier.

ILO. (2015). *International Migration in ASEAN at a Glance*.

IRITWG (Infrastructure and Regional Integration Technical Working Group), Kingdom of Cambodia. (2015). *Overview of the Transport Infrastructure Sector in the Kingdom of Cambodia (5th Edition)*.

ILO and ADB. (2014). *ASEAN Community 2015: Managing integration for better jobs and shared prosperity*.

Kingdom of Cambodia. (2014). *National Strategic Development Plan 2014-2018*.

Nogales, E.G. (2014). Making Economic Corridors Work for the Agricultural Sector. *FAO Agribusiness and Food Industries*, Series 4, Rome.

Socialist Republic of Viet Nam. (2014). *Industrial Development Strategy through 2025, vision to 2035*.

ASEAN. (2012). *ASEAN Agreement on the Movement of Natural Persons*.

Cambodia, National Institute of Statistics. (2012). *Economic Census of Cambodia 2011*.

Fujimura, M. and R. Adhikari. (2012). Evaluation of Regional Infrastructure. In B.N. Battacharyay, M., Kawai & R.M. Nag (Eds.), *Infrastructure for Asian Connectivity* (pp.167-216). Cheltenham: ADBI with Edward Elgar.

The Government of the Republic of the Union of Myanmar, Ministry of National Planning and Economic Development. (2012). *National Comprehensive Development Plan*.  
ASEAN. (2010). *Master Plan on ASEAN Connectivity*.  
ERIA. (2010). *Comprehensive Asian Development Plan*.  
Cambodia, National Institute of Statistics. (2009). *Nation-wide Establishment Listing 2009*.  
ASEAN. (2005). *ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Engineering Services*.

#### 【ウェブサイト】

ADB Secretariat of GMS. Retrieved December 2017, from <https://www.greatermekong.org/Aidflows>. Retrieved December 2017, from <http://www.aidflows.org/>  
ASEAN. (2017, December). Foreign Direct Investment Statistics Database. Retrieved from [http://asean.org/?static\\_post=foreign-direct-investment-statistics](http://asean.org/?static_post=foreign-direct-investment-statistics)  
Asian Infrastructure Investment Bank. Retrieved December 2017, from <https://www.aiib.org/en/index.html>  
CDC. Retrieved December 2017, from <http://www.cdc-crdb.gov.kh/>  
ERIA. Retrieved December 2017, from <http://www.eria.org/>  
GMS. Retrieved December 2017, from <http://www.gms-eoc.org/>, <http://www.gms-cbta.org/>  
International Trade Centre (ITC). (2017, December). Trade Statistics. Retrieved from <http://www.intracen.org/itc/market-info-tools/statistics-import-country-product/>  
<http://www.intracen.org/itc/market-info-tools/statistics-export-country-product/>  
<http://www.intracen.org/itc/market-info-tools/trade-statistics/>  
Mekong Tourism. (2017, December). Tourism Performance. Retrieved from <https://www.mekongtourism.org/about/tourism-performance/>  
NEDA. Retrieved December 2017, from <http://www.neda.or.th/eng/index.aspx>  
NESDB. Retrieved December 2017, from <http://eng.nesdb.go.th/>  
TICA. Retrieved December 2017, from <http://www.tica.thaigov.net/main/en/>  
Socialist Republic of Viet Nam, Government Portal. Retrieved December 2017, from <http://www.vietnam.gov.vn/portal/page/portal/English>  
UNDP. Retrieved December 2017, from <http://www.undp.org/>  
UNESCO. (2017, December). UIS.Stat. Retrieved from <http://data.uis.unesco.org/>  
World Bank. (2017, December). Cambodia. Retrieved from <http://www.worldbank.org/en/country/cambodia/overview#2>  
World Bank. (2017, December). Lao PDR. Retrieved from <http://www.worldbank.org/en/country/lao/overview#2>  
World Bank. (2017, December). LPI Dataset Sections. Retrieved from <http://lpi.worldbank.org/>  
World Bank. (2017, December). Myanmar. Retrieved from <http://www.worldbank.org/en/country/myanmar/overview#2>  
World Bank. (2017, December). Open Data. Retrieved from <https://data.worldbank.org/>  
World Bank. (2017, December). Projects & Operations. Retrieved from <http://www.worldbank.org/projects>  
World Bank. (2017, December). Thailand. Retrieved from <http://www.worldbank.org/en/country/thailand/overview#2>  
World Bank. (2017, December). Vietnam. Retrieved from <http://www.worldbank.org/en/country/vietnam/overview#2>  
World Bank. (2017, December). Worldwide Governance Indicators. Retrieved from <http://info.worldbank.org/governance/wgi/#home>  
World Customs Organization. Retrieved December 2017, from <http://www.wcoomd.org/>  
外務省(2017)「海外在留邦人数調査統計」外務省、URL: [http://www.mofa.go.jp/mofaj/toko/page22\\_000043.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/toko/page22_000043.html)  
(参照日:2017年12月)  
外務省(2017)「各国・地域情勢基礎データ」外務省、URL: <http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/index.html>(参照日:2017年12月)  
外務省(2017)「ODA実績検索ホームページ」外務省、URL: <http://www3.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/jisseki/kuni/>(参照日:2017年12月)  
外務省(2017)「ODAデータブック」外務省、URL: <http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/kuni.html>(参照日:2017年12月)  
外務省(2017)「ODA白書」外務省、URL: <http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/hakusyo.html>(参照日:2017年12月)  
独立行政法人日本学生支援機構(2017)「外国人留学生在籍状況調査結果各年度版」独立行政法人日本学生支援機構、URL: [http://www.jasso.go.jp/about/statistics/intl\\_student\\_e/index.html](http://www.jasso.go.jp/about/statistics/intl_student_e/index.html)(参照日:2017年12月)

JICA(2017)「ナレッジサイト」JICA、URL：<http://gwweb.jica.go.jp/>(参照日：2017年12月)  
JICA(2017)「事業別協力実績」JICA、URL：<https://www.jica.go.jp/regions/index.htm#a02>(参照日：2017年12月)  
JICA(2016)「mundi」2016年2月号 <https://www.jica.go.jp/publication/mundi/1602/ku57pq00001r92yg-att/06.pdf>(参照日：2017年12月)  
JETRO(2017)「アジア・オセアニア進出日系企業実態調査各年版」  
<https://www.jetro.go.jp/world/reports/2017/01/b817c68e8a26685b.html>(参照日：2017年12月)  
東京テレビ「日経スペシャル未来世紀ジパング」<http://www.tv-tokyo.co.jp/zipangu/backnumber/20151207/>(参照日：2017年12月)  
日経ビジネスオンライン(2015)「池上彰が見る！考える！ASEAN 南部経済回廊 1200 キロを走破 アジアの未来のつくりかた」日経 BP 社、URL：[http://special.nikkeibp.co.jp/atclh/NBO/15/jica1215/vol2\\_page1/](http://special.nikkeibp.co.jp/atclh/NBO/15/jica1215/vol2_page1/)(参照日：2017年12月)  
日本政府観光局(2017)「統計データ(訪日外国人・出国日本人)」日本政府観光局、URL：  
[https://www.jnto.go.jp/jpn/statistics/visitor\\_trends/index.html](https://www.jnto.go.jp/jpn/statistics/visitor_trends/index.html)(参照日：2017年12月)  
法務省(2017)「在留外国人統計(旧登録外国人統計)統計表」法務省、URL：  
[http://www.moj.go.jp/housei/toukei/toukei\\_ichiran\\_touroku.html](http://www.moj.go.jp/housei/toukei/toukei_ichiran_touroku.html)(参照日：2017年12月)