



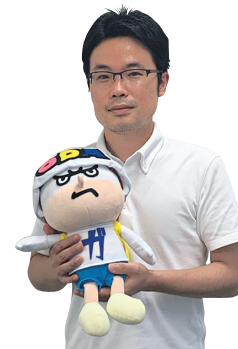
／ 教えて！外務省 ／

# 知っておきたい国際協力 Vol.8

交通インフラに関する協力を行うなかで重要な「連結性」の意味や、日本の「質の高いインフラ」について紹介します。

今月の  
テーマ

## 交通インフラと 連結性



答えてくれた人

国際協力局政策課 首席事務官

柴田 隆さん

SHIBATA Takashi

2005年外務省に入省。本省で韓国・北朝鮮、アフリカ、日米貿易交渉に携わり、在外ではインドの大使館で勤務。金融庁と総理官邸への出向経験を経て、現在は外務省でODAに関する政策、予算、広報を担当している。

### Q 交通インフラで強化される「連結性」って何？

A

人や物の流れを円滑・活発にする  
つながりのことです。

鉄道、道路、港、空港をはじめ、交通インフラに関する協力では、「連結性」という視点が欠かせません。たとえば、どこかの地域で収穫した農作物を、工場まで運んで加工し、加工したものが港から国外に輸出され、消費者の手元に届く——この一連の流れをイメージしてみます。収穫場所から加工場所、配送センターや港などの運搬の拠点、消費される場所までの各ポイントが、滞ることなく交通イン

フラで円滑につながることを連結性と呼んでいます。連結性の強化により人や物（資源）の流れを活発にすることができます。

また、鉄道や多車線道路などの交通インフラが十分に整備されていない途上国では、通勤時の車道渋滞の解消が課題です。極端にいうと、電車では30分で通勤できるところが、車では2時間かかってしまうこともあるのです。その結果、生産的な活動に費やせる実働

時間が減少することになり、国の経済活動にも大きな影響を及ぼします。このような側面からも、交通インフラの連結性の強化は必要です。各拠点を結び点から線へ、線から面へと地域全体の経済成長を展開していくうえでも重要です。

交通インフラの連結性が高まることは日本にとってもメリットがあります。現地の製品をスムーズに日本へ輸出できるようになり、また現地で活動をしている日本企業が事業を行いやすくなります。

こうした交通インフラの連結性は、「物理的連結性」といわれています。さらに、出入国や関税手続きを円滑にする「制度的連結性」、人材交流や人材ネットワーク構築を行う「人的連結性」があり、この3つを同時に進めることでより大きな効果を生み出せます。

©久野真一／JICA



インド・デリーの高速輸送システム建設プロジェクトで取り入れられた日本式の整列乗車の様子。これまで混沌としていた乗車までの流れがスムーズになった。



上／自動車の積み出し港としての役割が期待されているインドネシア・ジャカルタ首都圏東部に新設されたバティン港。左／施設の建設だけでなく、港を管理し安全を守る職員の人材育成も同時に行なった。

### Q 交通インフラにおける日本の協力の特徴は？

A

物理的な面にとどまらない  
質の高いインフラであることです。

日本の交通インフラに関する協力の特徴として、「質の高いインフラ」である点が挙げられます。この言葉は、ハード面での品質の高さだけを意味するのではなく、ほかに4つの項目が含まれています。1つ目は「透明性」です。交通インフラのプロジェクトのうち、新設や整備のために資金を相手国に貸す円借款を用いる場合は、不必要に金額が高くないように国際競争入札\*の形を取るなど、公平公正で透明性の高いプロセスのうえで協力を行うことが必要です。

2つ目は「開放性」です。交通インフラというのは公共の財産です。これは完成後の交通インフラが透明性をもって運営され、誰もが平等に使えるようにすることを指します。

3つ目は「ライフサイクルコストから見た経済性」です。相手国の持続可能な成長につながるように建設時の初期コストだけでなく、運営や維持・管理、自然災害への適応、環境への配慮までの全体的なコストを考慮することをいいます。

最後の4つ目は「債務の持続可能性」です。どんな素晴らしいプロジェクトでも、そこで発生する金額と相手国の財務状況とのバランスが取れていなければ、後々大きな問題になりかねません。相手国が持続可能で無理なく返済していけるプロジェクトなのかを考えることも大切なことです。

これらの項目のほかに、研修や視察などを行い完成後のインフラの運営や維持・管理が

できる人材の育成に注力したり、電車における整列乗車をはじめ、現地で有効な日本の行動様式を広める活動をしていたりする点も日本の交通インフラにおける協力の大きな特徴として挙げられます。

©久野真一／JICA



メコン川に架かるカンボジアのネアックルン橋（つばさ橋）。以前はフェリーで川を渡るしかなかったが、橋により交通と人の流れが活発になった。

### Q 今後の重点課題は？

A

コロナ禍やその先にある未来で求められる  
交通インフラをつくっていくことです。

世界の状況がめまぐるしく変わっていくなかで、交通インフラもそれに対応していく必要があります。まずは、コロナ禍によって停滞してしまった人や物の流れを再び活性化するために、現地で何ができるのかを考えていかなければなりません。たとえば、空港での検疫能力の強化が挙げられます。日本のノウハウの提供や、サーモグラフィーや検査キットなどの物資提供といった協力ができると考えています。GPSのような衛星測位システムをはじめ、

新たな技術を交通インフラに生かしていく動きも重要です。新技術による渋滞予測精度などの向上で、物流のさらなる最適化を実現できます。

また、日本は以前から海上の治安が不安定な地域に対して、海上巡視船の供与などを行っています。海上に限らず安全保障への対応は今後も重視すべき事柄です。加えてどこかの国で物流が止まってしまったときでも、別の国で代替できるしなやかなサプライチェ

ーンを構築する必要性も高まっています。

途上国と日本はさまざまな協力を通じてつながっていますが、交通インフラの連結性という部分からもイメージを広げてもらえたらと思います。



質の高いインフラについて

最新情報や関連情報については、外務省のウェブサイト（左のQRコード）をご確認ください。