

令和6年度外務省 ODA 評価

「日ASEAN連結性イニシアティブ」を中心
としたASEAN連結性支援の地域別評価
(第三者評価)

報告書

令和7(2025)年3月

評価主任：青山学院大学経済学部教授 藤村学

アドバイザー：慶應義塾大学 名誉教授・シニア教授 木村福成

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、令和6年度に外務省から実施を委託された「日ASEAN連結性イニシアティブ」を中心としたASEAN連結性支援の地域別評価について、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ASEANへの政策である「日ASEAN連結性イニシアティブ」をレビューし、日本政府による今後の対ASEAN協力の政策立案、及び効果的・効率的な実施の参考とするための提言や教訓を得ること、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。

本件評価は、評価主任(青山学院大学経済学部の藤村学教授)、アドバイザー(慶應義塾大学の木村福成名誉教授・シニア教授)、株式会社国際開発センターで構成される評価チームが実施しました。評価主任である藤村教授には評価作業全体を総括・指導いただき、アドバイザーの木村教授には、ASEAN経済についての専門家として、適切な調査・分析、報告書作成に当たって必要な助言をいただきました。また、国内調査及び現地調査の際には、外務省、独立行政法人国際協力機構(JICA)、現地ODAタスクフォース関係者はもとより、現地政府機関や各ドナー、NGO・企業関係者からも多大なご協力をいただきました。ここに謝意を表します。

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、日本国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。

令和7年3月

株式会社国際開発センター

「日ASEAN連結性イニシアティブ」を中心としたASEAN連結性支援の地域別評価〈概要〉

評価の実施体制

評価者(評価チーム)

- ・評価主任: 藤村学 青山学院大学経済学部教授
 - ・アドバイザー: 木村福成 慶應義塾大学名誉教授・シニア教授
 - ・コンサルタント: 株式会社国際開発センター
- 評価対象期間: 2020年度～2023年度
評価実施期間: 2024年6月～2025年2月
現地調査国: カンボジア、インドネシア



評価の背景・対象・目的

日本と東南アジア諸国連合(ASEAN)は、アジア太平洋地域の平和と安定、発展と繁栄のために緊密な協力関係を築いており、2023年には友好協力50周年を迎えた。本評価は、日本がASEANに対して実施している協力の中で、「日ASEAN連結性イニシアティブ」(2020年11月発表)に基づき実施したASEANによる連結性強化の取組の支援に係る援助政策及びそれに基づく協力を対象として実施したものである。評価対象は、「日ASEAN連結性イニシアティブ」に掲載された「陸の回廊」22件、「海と空の回廊」9件、連結性強化に資するソフト面での協力34件の合計65件で、ケーススタディとしてカンボジアおよびインドネシアにおいて、関連する事業の視察やインタビューを実施した。

評価結果のまとめ

●開発の視点からの評価

(1)政策の妥当性

日ASEAN連結性イニシアティブは、ASEANの政策の中でも特に物理的連結性に寄与する形でインフラ整備案件が形成、実施されるとともに、制度的連結性や人と人の連結性に寄与する形で技術協力等のソフト面での協力が行われている。同イニシアティブは、日本の外交政策である「自由で開かれたインド太平洋(FOIP)」および、ODAの上位政策である開発協力大綱に記載された重点政策とも整合的である。

日ASEAN連結性イニシアティブそのものは、他ドナーとの協調が意図されたものではないが、同イニシアティブの下で実施された各案件の中には、日本の持つ比較優位性を意識しながら他ドナーとの協調や差別化が行われた案件が含まれていることが確認された。同イニシアティブに基づいて実施された日本のODA事業の比較優位性としては、ハード(インフラ建設)とソフト(維持管理や技術協力による人材育成等)を効果的に組み合わせた包括的な支援、透明性が高く持続可能なインフラ整備、上流のマスタープラン調査に基づいた案件実施、多層なレベルにおける人材育成への支援などが挙げられる。

(評価結果:極めて高い)

(2)結果の有効性

日ASEAN連結性イニシアティブは、ASEAN加盟国10か国における、「陸の回廊」22件、「海・空の回廊」9件、「連結性強化に資するソフト面での協力」34件の合計65件の事業から構成されている。今回ケーススタディ国としたカンボジア・インドネシアでは計画された事業が着実に実施中あるいは実施済であることが確認できたほか、他のASEAN加盟国でも着実に実施中あるいは実施済であると理解される。その成果としての域内GDPの増加や国際的生産ネットワークの深化も確認できた。また、長期的な人材育成への貢献、日本の民間企業への裨益、他援助機関の政策立案への影響も確認できたことと併せて、当該イニシアティブが目指した目標の達成に着実な進展が見られる。

(評価結果:極めて高い)

(3)プロセスの適切性

日ASEAN 連結性イニシアティブの政策策定・実施・モニタリングを始めとしたプロセスは、ASEAN 連結性を重視する ASEAN 加盟国に寄り添いながら、より付加価値の高い支援をハード・ソフトの両面から「質の高いインフラ投資」に継続して貢献してきている。そのため、各国レベルでは、本イニシアティブの対象事業についての評価は高い。ただ、二国間の案件が ASEAN 連結性を支援する案件として十分に認識されてはならず、MPAC2025において本イニシアティブの貢献を整理することが今後の課題として考えられる。

(評価結果:高い)

*(注)レーティング: 極めて高い/高い/一部課題がある/低い

●外交の視点からの評価

(1)外交的な重要性:日本の国益に関する重要性と「政策連携の呼び水」効果

2019年にASEANはASEANの一体性・中心性を掲げた「インド太平洋に関するASEANアウトルック」(AOIP)を発表したが、AOIPはFOIPと本質的な原則を共有するものであることから、日本はいち早くAOIPへの支持を表明した。その後、2023年までに米国、オーストラリア、EU、インド、韓国が続き、中国までがAOIPへの支持を表明したが、日本のいち早い支持の表明は他国のAOIP支持への呼び水(いわば「政策連携の呼び水」)になったと言える。さらに、日本の国益3項目である①「日本の存立」、②「日本の繁栄を実現」(日本にとって市場と生産拠点の両面から直接貢献)、③「国際秩序の維持」(法の支配、航行の自由、自由貿易といった価値観を共有)にとってASEAN連結性イニシアティブに基づく支援は重要であった。

(2)外交的な波及効果:最も信頼できるパートナーおよび「経済的な呼び水」効果

日本ASEAN友好協力50周年の共同ビジョン・ステートメントにおいて「信頼のパートナー」(Trusted Partners)という表現が見られるほか、ASEANの有識者アンケートの報告書(シンガポールの独立研究機関のISEAS(Yusof Ishak Institute)発行)では「日本が最も信頼できるパートナー」であると6年連続で報告されている。今回の現地調査を含めて、産業の裾野産業が広がっている様子が共有されたが、これは日本による援助の波及効果であり、「経済的な呼び水」効果が実現していると言える。さらに、政府レベルや民間・市民レベルの交流の拡大も確認された。

評価結果に基づく提言

<開発の視点>

1. 複数国にまたがるインフラ整備の支援の計画および知的支援
(象徴的交通インフラ、電力グリッドの支援の計画、研修などの知的支援)
2. 国際輸送ネットワークの制度面の改善支援
(通関のデジタル化、複数国の制度共通化)
3. ハードとソフト(人材育成)の組み合わせ支援
(現場・高度人材の育成、政策研究の支援)
4. 協働パートナーとして共通の課題への取組
(気候変動、自然災害、公衆衛生、高齢化社会、第三国研修活用)
5. ASEANにとってわかりやすい日本の支援の整理・説明・広報

<外交の視点>

6. ASEANの一体性・中心性の支持・尊重 (日本に対する信頼の維持・増進につなげる)
7. 「自由で開かれたインド太平洋」(FOIP)で普遍的価値を示して国際社会をリード(法の支配や自由貿易)

目次

日 ASEAN 連結性イニシアティブの位置図と各国の GDP／各産業の割合

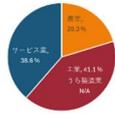
第 1 章 評価の実施方針	1
1 評価の背景と目的	1
2 評価の対象	1
3 評価の実施方法	2
(1) 評価の視点	2
(2) 実施手順・方法	2
(3) 評価の制約	3
(4) 実施体制	3
第 2 章 ASEAN の概況と対 ASEAN 諸国への ODA	4
1 ASEAN の概況	4
(1) 社会・政治経済	4
(2) 経済	5
2 ASEAN の開発政策	6
(1) ASEAN 連結性マスタープラン(MPAC)2025	6
(2) ACMECS マスタープラン(2019-2023)	7
(3) インド太平洋に関する ASEAN アウトルック(AOIP)	7
3 対 ASEAN ODA の動向	7
4 日本の対 ASEAN ODA の動向	9
(1) 日本の対 ASEAN 協力	9
(2) 日本の対 ASEAN ODA 実績	9
第 3 章 評価結果	11
1 開発の視点からの評価	11
(1) 政策の妥当性	11
(2) 結果の有効性	14
(3) プロセスの適切性	24
2 外交の視点からの評価	28
(1) 外交的な重要性	28
(2) 外交的な波及効果	30
第 4 章 ケーススタディ:カンボジア・インドネシアにおける日 ASEAN 連結性イニシアティブ	32
1 インドネシア	32
(1) インドネシアにおける日 ASEAN 連結性イニシアティブ	32
(2) 開発の視点からの評価	33
(3) 外交の視点からの評価	36
2 カンボジア	37
(1) カンボジアにおける日 ASEAN 連結性イニシアティブ	37
(2) 開発の視点からの評価	38
(3) 外交の視点からの評価	42
第 5 章 提言	43

日 ASEAN 連結性イニシアティブの位置図と各国の GDP／各産業の割合

マレーシア
GDP(2022): 4,063億米ドル



ミャンマー
GDP(2022): 594億米ドル



タイ
GDP(2022): 4,953億米ドル



ラオス
GDP(2022): 157億米ドル



カンボジア
GDP(2022): 300億米ドル

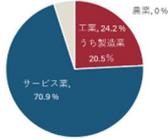


ベトナム
GDP(2022): 4,088億米ドル



GDPおよび産業の割合：大陸本土のASEAN諸国（メコン地域、シンガポール・マレーシア）

シンガポール
GDP(2022): 4,668億米ドル



(カンボジア)
・国道5号線改修計画

(ミャンマー)
・バゴ橋建設計画
・東西経済回廊整備計画
・東西経済回廊幹線道路整備計画
(バコー・チャイトー間新道路)
・ティラワ地区インフラ開発計画(フェーズ2)
・ヤンゴン市外環状道路整備計画
・ヤンゴンマンダレー鉄道整備計画 フェーズ1・2
・ヤンゴン環状鉄道改修計画
・ヤンゴン都市鉄道整備計画

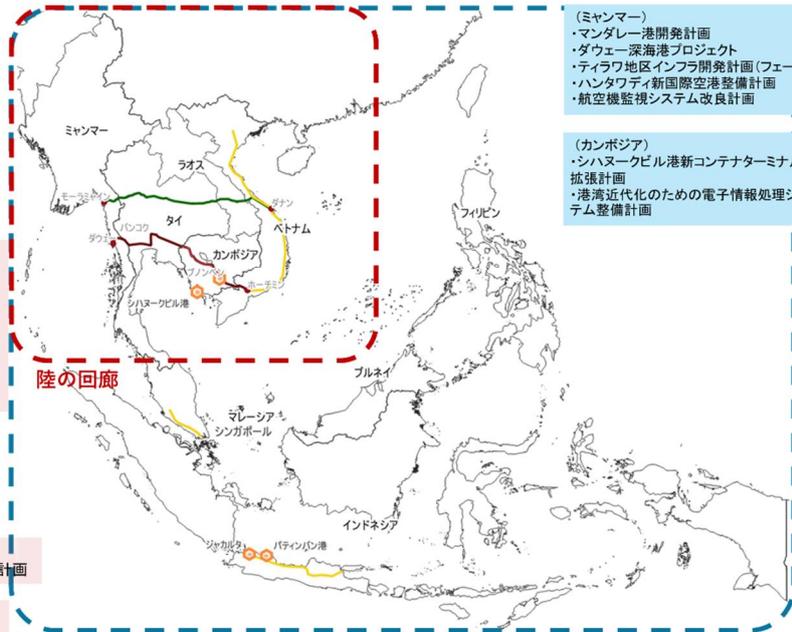
(ベトナム)
・南北高速鉄道建設計画
・ハノイ市都市鉄道整備計画
・ホーチミン市都市鉄道整備計画
・南北高速道路建設計画
・ビンズオン省公共交通インフラ改善計画

(インドネシア)
・MRT南北線・東西線計画
・ジャワ北幹線鉄道準高速化計画

(フィリピン)
・首都圏鉄道3号線改修計画
・マニラ首都圏地下鉄計
・南北通勤鉄道計画(マロス=ツツパン、延伸)
・ミンダナオ紛争影響地域道路ネットワーク整備計画

(タイ)
・バンコク大量輸送網整備計画(レッドライン)

(マレーシア)
・馬星高速鉄道計画

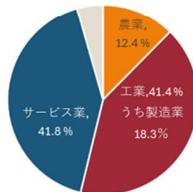


(ミャンマー)
・マンダレー港開発計画
・ダウアー深海港プロジェクト
・ティラワ地区インフラ開発計画(フェーズ1)
・ハンタワディ新国際空港整備計画
・航空機監視システム改良計画

(カンボジア)
・シハヌークビル港新コンテナターミナル拡張計画
・港湾近代化のための電子情報処理システム整備計画

(インドネシア)
・パティンバン港開発計画
・離島における水産セクター開発計画

インドネシア
GDP(2022): 13,191億米ドル



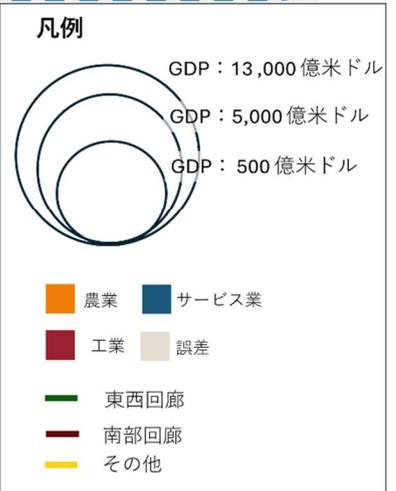
ブルネイ
GDP(2022): 167億米ドル



フィリピン
GDP(2022): 4,043億米ドル



GDPおよび産業の割合：ASEAN海洋諸国（インドネシア、ブルネイ、フィリピン（マレーシアを除く））



出所：Open Street Map、各国行政地図、外務省資料「日 ASEAN 連結性イニシアティブ」(令和2年11月)

World Bank Development Indicators より作成

第1章 評価の実施方針

1 評価の背景と目的

日本と東南アジア諸国連合(ASEAN)は、アジア太平洋地域の平和と安定、発展と繁栄のために緊密な協力関係を築いており、2023年には友好協力50周年を迎えた。本評価は、日本がASEANに対して実施している協力の中で、「日ASEAN連結性イニシアティブ」(2020年11月発表)に基づき実施したASEANによる連結性強化の取組の支援に係る援助政策及びそれに基づく協力を対象として実施したものである。具体的には、これらの協力に対して第三者による成果の検証・分析を行い、その結果を踏まえて後続となる「日ASEAN包括的連結性イニシアティブ」(2023年9月発表)の案件形成や実施において評価結果を活かせる提案・提言を得ること、及び国民に対する説明責任を果たすことを目的として実施した。

2023年6月に閣議決定された開発協力大綱は、その重点政策の一つに「質の高いインフラ」を掲げている。日本は、インフラ整備とソフト面での協力を組み合わせることで、①透明性、②開放性、③ライフサイクルコストから見た経済性、④債務持続可能性等を兼ね備えた「質の高いインフラ」の整備を推進するとしている。その際、民間企業の円滑な事業展開を適切に支援していく案件を戦略的に選定する観点からも、質の高いインフラに関する評価の実施が望まれている。以上の背景により本評価が実施された。

2 評価の対象

本評価は、2020年11月に発表された「日ASEAN連結性イニシアティブ」の政策策定過程並びに同イニシアティブに掲載されている案件を対象とした。

本政策は、「ASEAN連結性マスタープラン(MPAC)2025」及び「エーヤワディー・チャオプラヤー・メコン経済協力戦略会議(ACMECS)マスタープラン」に基づき、ASEAN域内の格差を是正し、ASEAN共同体の統合深化を後押しするため、ASEANによる連結性強化の取組を支援するものである。重点分野として、「陸の回廊」(対象案件22件)、「海と空の回廊」(対象案件9件)を掲げ、ハード面の連結性強化として約2兆円の支援を行うとしている。また、これらの陸海空の回廊連結性プロジェクトは、制度的連結性及び人と人との連結性を強化する、技術協力プロジェクトを始めとするソフト面での協力で補完されている。ソフト面での協力の対象案件は34案件で、3年間で連結性強化に資する1,000人の人材育成を表明していた。

表 1-1 評価対象の概要

評価対象となる政策	日ASEAN連結性イニシアティブ(2020年11月発表)
対象事業	2020年11月に発表された「日ASEAN連結性イニシアティブ」の資料において、リストアップされた事業(陸の回廊:22件、海と空の回廊:9件、連結性強化に資するソフト面での協力34件)。
後継政策	「日ASEAN包括的連結性イニシアティブ」(2023年9月発表)

出所:評価チーム作成

3 評価の実施方法

(1) 評価の視点

本評価では、外務省の「ODA 評価ガイドライン」(2024 年 1 月版)及び「ODA 評価ハンドブック」(2024 年 1 月版)に基づき、開発の視点からの評価基準である「政策の妥当性」、「結果の有効性」、「プロセスの適切性」、そして外交の視点からの評価基準である「外交的な重要性」、「外交的な波及効果」について、収集情報やデータを定性的・定量的に分析しながら、「日 ASEAN 連結性イニシアティブ」を総合的に評価した。主な検証項目は下表に示すとおりである。

表 1-2 評価の視点

評価の視点	評価基準	主な検証項目
開発の視点	政策の妥当性	<ul style="list-style-type: none">・ ASEAN の開発計画との整合性・ 日本の上位政策との整合性・ 国際的な優先課題との整合性・ 他ドナーの援助政策との関連性・ 日本の比較優位性
	結果の有効性	<ul style="list-style-type: none">・ 日本の対 ASEAN 援助実績(インプット)・ 開発課題への支援の有効性(アウトプット)・ 重点分野への支援の有効性(アウトカム)・ 本政策の総合的有効性
	プロセスの適切性	<ul style="list-style-type: none">・ 援助政策策定プロセスの適切性・ 援助実施プロセスの適切性・ 援助実施体制の適切性・ モニタリング・評価及び情報公開の適切性・ 他ドナー等との連携
外交の視点	外交的な重要性	<ul style="list-style-type: none">・ 国際社会や地域の優先課題/地球規模課題の解決にとっての重要性・ ASEAN 地域の日本にとっての重要性・ 日本の国益にとっての重要性
	外交的な波及効果	<ul style="list-style-type: none">・ 国際社会における波及効果・ 日・ASEAN 関係への波及効果(政府レベル、民間レベル)・ 経済関係への波及効果

出所:「ODA 評価ハンドブック」(2024 年 1 月)を基に評価チームが作成

評価分析の結果の記載にあたっては、ODA 評価ハンドブックに準じ、「開発の視点からの評価」の 3 つの基準についてはレーティングを実施する。同レーティングは、“極めて高い”、“高い”、“一部課題がある”、“低い”の 4 段階評価に分かれている。一方、「外交の視点からの評価」についてはレーティングを行わない。

(2) 実施手順・方法

本評価は 2024 年 6 月から 2025 年 2 月まで実施された。評価実施方法として、文献調査、国内関係者へのインタビュー、ケーススタディ対象国であるカンボジアとインドネシアでの現地調査が用いられた。評価方法の概要は以下のとおりである。

表 1-3 評価方法の概要

文献調査	「開発協力大綱」(2015)、「自由で開かれたインド太平洋」、MPAC2025、ACMECS マスタープラン、対象国の国別開発協力方針、事業展開計画、JICA 関連報告書(対象案件の事業事前評価表、事業完了報告書、SDGs ポジションペーパー等)、OECD-DAC 及び国際機関による関連報告書・統計等
国内インタビュー	外務省、JICA、日本アセアンセンター、アジア経済研究所、ASEAN 連結性分野の有識者等
現地調査	日本大使館、ASEAN 政府代表部、JICA 事務所、JETRO(日本貿易振興機構)、相手国外務省、外務国際協力省、運輸省、国際機関、民間企業、NGO(非政府機関)、プロジェクト関係者等

出所: 評価チーム作成

(3) 評価の制約

本評価は、日 ASEAN 連結性イニシアティブ(2020 年 11 月)に掲載されている案件を基本的な評価対象としているが、全案件を対象とするには時間等の制約があるため、カンボジア及びインドネシアの 2 か国が事例研究対象国として選定され、各国 1 週間、計 2 週間の現地調査を行った。本評価は、このような現地調査の中で得られた情報や視察結果に基づいた評価結果となっている点に留意が必要である。また、本イニシアティブの実施期間中の 2021 年にミャンマーにおいてクーデターが発生し、ミャンマーを対象とした案件は当初の予定どおりに進捗していないことから、評価分析の対象として実質的に加味することは困難であった。最後に、本イニシアティブの対象案件は事業開始から供用開始まで長期間を要するインフラ分野が主であり、評価対象期間中に事業が開始されていても、必ずしも全ての案件が供用開始にまでは至っておらず、効果の発現を分析する上で制約があった点に留意する必要がある。

(4) 実施体制

本評価では、評価主任、アドバイザーの指導の下、評価分析を担当するコンサルタントが評価に必要な情報収集、整理、分析を行った。評価チームの構成を下表に示す。また、カンボジアとインドネシアの現地調査の一部には、オブザーバーとして外務省大臣官房 ODA 評価室から小野寺麻希子課長補佐が参加した。

表 1-4 評価チームの構成

担当	氏名	所属・役職
評価主任	藤村 学	青山学院大学経済学部 教授
アドバイザー	木村 福成	慶應義塾大学 名誉教授・シニア教授
総括/評価分析 1	佐々木 亮	株式会社国際開発センター評価部 主任研究員
副総括/評価分析 2	中瀬 崇文	株式会社国際開発センター経済開発部 主任研究員
評価分析 3	山田 祐美子	株式会社国際開発センター経済開発部 研究員

第2章 ASEAN の概況と対 ASEAN 諸国への ODA

1 ASEAN の概況

(1) 社会・政治経済

ASEAN は、東南アジアに位置する 10 か国(ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム)から構成される地域共同体である。全加盟国を合わせた総面積は 449 万平方キロメートル(日本の約 12 倍)、総人口は 6 億 5 千万人(日本の約 5 倍)であり、下表に記すとおり、加盟各国において多様な宗教、政治、民族などの特徴を有している。

表 2-1 ASEAN 各国の一般情報

国名	人口	面積	民族	言語 (公用語)	宗教	政治	一人あたり GDP(2024 年 ／推計値)	DAC 開 発分類
ブルネイ	44 万人	5,765 km ²	マレー系 67.4%、中華系 9.6%	マレー語	イスラム教 (82%)、仏教、キリスト教	立憲君主制	34,872ドル	-
カンボジア	1,690 万人	18.1 万km ²	クメール人	クメール語	仏教	立憲君主制	2,744ドル	後発開発途上国
インドネシア	2 億 7,900 万人	192 万km ²	ジャワ人、スンダ人、マレー系など約 1,300	インドネシア語	イスラム教 (87%)、キリスト教	大統領制、共和制	4,981ドル	高中所得国
ラオス	744 万人	24 万km ²	ラオ族など 50 民族	ラオス語	仏教	人民民主共和制	1,945ドル	後発開発途上国
マレーシア	3,350 万人	33 万km ²	マレー系 70%、中華系 23%	マレー語	イスラム教 (64%)、仏教(19%)等	立憲君主制	13,142ドル	高中所得国
ミャンマー	5,114 万人	68 万km ²	ビルマ族 (70%)、少数民族	ミャンマー語	仏教(90%)	大統領制、共和制	1,179ドル	後発開発途上国
フィリピン	1 億 903 万人	29.8 万km ²	マレー系	フィリピン語、英語	キリスト教	共和制	4,154ドル	低中所得国
シンガポール	564 万人	720 km ²	中華系 74%、マレー系 14%	英語、中国語、マレー語、タミール語	仏教、キリスト教等	立憲共和制	89,370ドル	-
タイ	6,609 万人	51.4 万km ²	タイ族	タイ語	仏教	立憲君主制	7,527ドル	高中所得国
ベトナム	1億30万人	32.9 万km ²	キン族 (86%)、53 の少数民族	ベトナム語	仏教	社会主義共和国	4,649ドル	低中所得国

出所:外務省各国基礎データ HP、OECD HP、IMF World Economic Outlook Database October 2024 より作成

(2) 経済

ア GDP

ASEAN 各国の基本的な経済データに関し、過去 10 年の国内総生産(GDP)は、名目値ではあるものの、コロナ禍の時期を除いて各国とも上昇基調にある。経済協力開発機構(OECD)の開発援助委員会(DAC)リストに記載のあるシンガポール、ブルネイを除く 8 か国の一人当たり GDP については、ODA 対象国ではあるものの、高所得国入りを目指しているマレーシアの一人当たり GDP は 2024 年に 13,142 ドルと突出して高く、次にタイ(7,527 ドル)が続いている。一人当たり GDP が 3,000 ドルを下回っているのは、カンボジア(2,744 ドル)、ラオス(1,945 ドル)、ミャンマー(1,179 ドル)の 3 か国となっている。各国の GDP 成長率については、2019 年まではカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム(CLMV 諸国)を中心に 5-7%程度の高い経済成長が続いていた。2020 年のコロナ禍においてブルネイ、ラオス、ベトナムを除く 7 か国でマイナス成長を記録し、その後はおおむね回復基調にある。2023 年の GDP 成長率はフィリピンが最も高く 5.5%、次にカンボジアの 5.4%、インドネシアとベトナムの 5.0%となっている。ミャンマーはコロナ禍後、2021 年のクーデターで GDP 成長率が-12.0%と大幅に落ち込み、2023 年は 1.0%の成長率となっている。これらの詳細については、別冊の「添付 2. ASEAN の概況と対 ASEAN 諸国への ODA の補足資料」を参照されたい。

イ 貿易

ASEAN 地域全体の 2022 年の総貿易額は 3 兆 8,462 億ドルで、そのうち輸出額が 1 兆 9,621 億ドル、輸入額が 1 兆 8,840 億ドルであった。コロナ禍だった 2020 年を除いて輸出入ともに全体として増加傾向にある。輸出額、輸入額に占める域内貿易額は輸出が 21%~26%、輸入が 21%~23%で推移しており、全貿易額における ASEAN 域内のシェアは過去 10 年間維持されている。

ASEAN 地域全体としての 2022 年の主な貿易相手国は、輸出は米国が中国をわずかに上回り第一位であり、中国、EU、日本が続く。輸入は中国が突出して一位であり、韓国、日本、米国が続く。各国別の貿易の概要は以下のとおりである。

表 2-2 ASEAN 各国の貿易概要(単位:100 万ドル)

国名		総貿易額(2022 年)	主要貿易品目	主要貿易相手国
ブルネイ	輸出	14,230 百万ドル	鉱物性燃料、化学製品	オーストラリア、日本、中国
	輸入	9,184 百万ドル	鉱物性燃料、機械・輸送用機器	マレーシア、アラブ首長国連邦、中国
カンボジア	輸出	20,576 百万ドル	衣類、電気製品	米国、中国、日本
	輸入	29,042 百万ドル	燃料・石油類、ニット	中国、ベトナム、タイ
インドネシア	輸出	291,979 百万ドル	鉱物性燃料、動物・植物油脂等	中国、米国、日本
	輸入	237,337 百万ドル	機械・機械設備、鉱物性燃料	中国、シンガポール、日本
ラオス	輸出	8,420 百万ドル	電力、金	タイ、中国、ベトナム
	輸入	6,860 百万ドル	車両、機械類	タイ、中国、ベトナム

マレーシア	輸出	352,188 百万ドル	電気製品、パーム油	シンガポール、中国、米国
	輸入	293,941 百万ドル	電気製品、製造機器	中国、シンガポール、台湾
ミャンマー	輸出	17,085 百万ドル	衣類、天然ガス	タイ、中国、日本
	輸入	17,403 百万ドル	精油、ベースメタル	中国、シンガポール、タイ
フィリピン	輸出	78,929 百万ドル	電子・電気製品、輸送用機器	米国、日本、中国
	輸入	145,880 百万ドル	原料・中間財、資本財	中国、インドネシア、日本
シンガポール	輸出	514,966 百万ドル	機械・輸送機器、鉱物性燃料	中国、香港、マレーシア
	輸入	475,413 百万ドル	機械・輸送機器、鉱物性燃料	中国、マレーシア、台湾
タイ	輸出	283,820 百万ドル	機械、自動車・自動車部品	米国、中国、日本
	輸入	305,724 百万ドル	原油、電機機器・電機機器部品	中国、日本、米国
ベトナム	輸出	370,909 百万ドル	電子機器・電子機器部品、電話機・電話機部品	米国、中国、韓国
	輸入	358,788 百万ドル	電子機器・電子機器部品、機械設備・機械設備部品	中国、韓国、日本

※ラオスのデータは 2021 年に基づく

出所: World Integrated Trade Solution、JETRO、外務省 HP

2 ASEAN の開発政策

本節では、ASEAN 連結性イニシアティブと関連性が高い ASEAN の開発政策を概観する。

(1) ASEAN 連結性マスタープラン(MPAC)2025

MPAC2025 は、2016 年にラオスのビエンチャンで開催された第 28 回 ASEAN 首脳会議で採択されたマスタープランである。その前身は、2010 年に策定された MPAC2010 である。本計画において連結性は、物理的連結性(交通、情報通信技術(ICT)、エネルギーなど)、制度的連結性(貿易、投資、サービスの自由化など)、人と人との連結性(教育、文化、観光など)を意味している。この 3 つの連結性の実現することにより、ASEAN の上位政策である ASEAN 政治・安全保障共同体ブループリント、ASEAN 経済共同体ブループリント、ASEAN 社会・文化共同体ブループリント及び ASEAN 分野別作業計画、ASEAN 統合イニシアティブを支えるとされている。

MPAC2025 のビジョンは、シームレスかつ包括的に連結・統合された ASEAN を目指し、競争力、包括性、共同体意識の向上を促進すること、とされている。ビジョンを達成するために、5 つの戦略的な領域が定められている。

なお、MPAC 2025 は 2025 年で終了する予定であり、後継の計画として“ASEAN Connectivity Strategic Plan (ACSP)”が計画されている。これは政治・安全保障、経済、社会・文化分野の戦略計画とともに ASEAN 共同体ビジョン 2045 の主要文書の一つとなる予定である。主要な分野として、①持続可能なインフラ、②スマートで持続可能な都市開発、③デジタルイノベーション、④シームレスな物流とサプライチェーン、⑤優れた規制と協力、⑥人と人との

連結性の6つが盛り込まれる予定である¹。

(2) ACMECS マスタープラン(2019-2023)

ACMECS(エーヤワディー・チャオプラヤー・メコン経済協力戦略会議)とは、エーヤワディー川、チャオプラヤー川、メコン川を取り囲む地域の経済協力と経済発展を目指し、2003年にカンボジア、ラオス、ミャンマー、タイの4か国によって設立され、2004年にベトナムが加盟した5か国の経済的枠組みである。ACMECS マスタープランは、2018年にバンコクで行われた第8回 ACMECS サミットで採択された中期計画であり、ビジョンとして ACMECS 加盟国を2023年までに連結することを掲げている。マスタープランの目標として、①シームレスな連結(ハードインフラやデジタルインフラの整備等)、②経済統合(貿易、制度、金融等のソフト面でのインフラ整備)、③スマート/サステナビリティ(スマートテクノロジーの適用、人材育成、環境面での協力等)を掲げている。

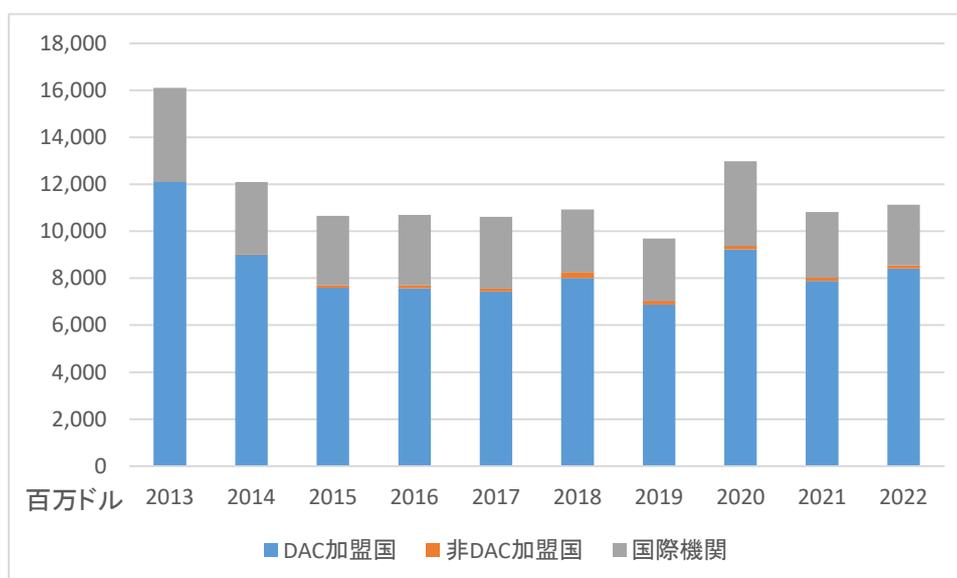
(3) インド太平洋に関する ASEAN アウトルック(AOIP)

AOIPは、2019年の第34回 ASEAN 首脳国会議において採択された、ASEAN 独自のインド太平洋構想である。インド太平洋地域での協力を推進するにあたって、ASEAN の一体性・中心性を礎としている。また、原則として、ASEAN 中心性の強化、開放性、透明性、包摂性、ルールに基づく枠組み、グッドガバナンス、主権の尊重、不干渉、既存の協力枠組みとの補完性、平等、相互尊重、相互信頼、相互利益、国際法の尊重等を掲げている。さらに、優先協力分野として、海洋協力、連結性、持続可能な開発目標(SDGs)、経済他の4つの分野が掲げられている。

3 対 ASEAN ODA の動向

ASEAN 諸国に対する過去10年間の ODA 支出実績は図 2-1 のとおりで、2022年は約111億ドルであった。そのうち、4分の3以上の約84億ドルを DAC 加盟国による支出が占めており、国際機関による援助は約26億ドルであった。

¹ ASEAN 事務局による後継計画検討のプレスリリース <https://connectivity.asean.org/news-post/asean-intensifies-consultations-with-key-asean-stakeholders-and-external-partners-in-preparation-for-mpac-2025-successor/> (2024.10.11 閲覧)



出所: OECD Creditor Reporting System

図 2-1 ASEAN 諸国への ODA 額の推移

DAC 加盟国による過去 10 年間の ASEAN 全体への累積援助実績を国別にみると、二国間援助の中では日本が最も多く約 360 億ドル(42.8%)を支出しており、次にドイツの 105 億ドル(12.5%)、米国の約 100 億ドル(11.9%)が続いている。

単年度別の最新のデータをみると、主要ドナーによる、各国における 2022 年の援助実績は表 2-3 のとおりである。日本はカンボジア、ミャンマー、フィリピン、タイ、ベトナムにおいて一位であった。

表 2-3 ASEAN 各国への援助実績(2022 年/単位:100 万ドル)

国名	1 位	2 位	3 位
カンボジア	日本(497.6)	韓国(132.1)	米国(109.9)
インドネシア	ドイツ(927.3)	日本(591.2)	オーストラリア(207.0)
ラオス	米国(90.7)	韓国(78.3)	日本(66.4)
マレーシア	ドイツ(12.3)	日本(9.5)	アメリカ(6.4)
ミャンマー	日本(320.5)	米国(161.9)	オーストラリア(66.3)
フィリピン	日本(1,468.1)	米国(155.7)	韓国(125.2)
タイ	日本(617.6)	米国(64.7)	フランス(35.1)
ベトナム	日本(386.8)	ドイツ(213.1)	フランス(164.0)

出所: OECD Creditor Reporting System

なお、ASEAN 地域におけるドナーとして重要な存在感を示している中国は、DAC に参加していないため、本報告書で用いている統計データの中には表れていない点は留意する必要がある。

国際機関による拠出をみると、世界銀行とアジア開発銀行による支援が国際機関による支援の 6 割強を占めており、2013 年から 2022 年の累計拠出額は、世界銀行が約 117 億ドル、アジア開発銀行が約 71 億ドルとなっている。

4 日本の対 ASEAN ODA の動向

(1) 日本の対 ASEAN 協力

ASEAN に対する協力枠組みは、ASEAN 各国に対する二国間協力に加えて、ASEAN の一部の国を含む協力枠組み(例えば日メコン協力)、ASEAN と日本以外の国を含む協力枠組み(例えば ASEAN+3 協力)等、多層的な枠組みが様々に存在している。本節では、日・ASEAN 協力を軸として近年の協力の概要を記載する。

日本と ASEAN の協力は 1973 年の合成ゴムの対話から始まり、2023 年に 50 周年を迎えた。2023 年は「日本 ASEAN 友好協力 50 周年」として様々な関係会議やイベント等が実施されたが、2023 年 12 月には「日本 ASEAN 友好協力 50 周年特別首脳会議」が開催され、その成果文書として日 ASEAN 友好協力に関する共同ビジョン・ステートメントが採択された。このステートメントには「信頼のパートナー」という副題がつけられており、日本と ASEAN は AOIP と、日本が掲げる外交方針である、自由で開かれたインド太平洋(FOIP)が共通の原則をもつものであるとの認識のもとに、相互信頼に基づき、ASEAN の一体性と中心性を支持しながら包括的戦略的パートナーシップを強化するとされている。具体的には、「世代を超えた心と心のパートナー」、「未来の経済・社会を共創するパートナー」、「平和と安定のためのパートナー」の 3 つの柱に沿った、130 の具体的な協力項目が実施計画として示されている。連結性は「未来の経済・社会を共創するパートナー」の柱に分類されている。

具体的な日本の対 ASEAN 協力としては、日・ASEAN 統合基金(JAIF)が挙げられる。2006 年に ASEAN 事務局に設置されて以降、JAIF を通じ、ASEAN 共同体の構築に向けて統合を進める ASEAN の取組の支援や域内格差是正のためのプロジェクトが数多く行われている。その他、ASEAN 事務局への協力として、フードバリューチェーンやサイバーセキュリティの技術協力(いずれも後継の日 ASEAN 包括的連結性イニシアティブに掲載)が行われている。また、人材育成のための協力として、人材育成奨学無償(JDS)、青年研修事業、SDGs グローバルリーダー、課題別/国別/第三国研修、アセアン工学系高等教育ネットワーク(AUN/SEED-Net)など、様々な形態での支援が行われている。

(2) 日本の対 ASEAN ODA 実績

ASEAN に対する日本のこれまでの累計 ODA 供与実績は 20 兆 7,544 億円にのぼり、援助形態別の内訳は、円借款が大半を占め 17 兆 4,880 億円、無償資金協力が 1 兆 7,531 億円、技術協力が 1 兆 5,132 億円である。拠出先としては、円借款はインドネシア、フィリピン、ベトナム、無償資金協力はミャンマー、フィリピン、インドネシア、技術協力はインドネシア、フィリピン、タイの順で最も多くなっている。

データが揃う直近の 2022 年度の実績は下表のとおりである。ASEAN 全体で円借款が 7,911 億円、無償資金協力が 225 億円、技術協力が 270 億円の支援が行われた。円借款はフィリピンとインドネシアが突出して多く、これは大型のインフラ案件への借款が供与されたためである(フィリピンは南北通勤鉄道計画、インドネシアはジャカルタ都市高速鉄道計画とパティンバン港開発計画)。無償資金協力はカンボジア向けが最も多く、82.9 億円の供与であったが、

そのうち各地の上下水道拡張計画への支援が多くを占めている。技術協力はフィリピン、ベトナム、インドネシアの順で協力金額が大きかった。ASEAN に対する日本の支援のうち、本評価の対象である連結性に関する実績については、「第 3 章 1 開発の視点からの評価(2)結果の有効性」で詳述する。

表 2-4 日本による ASEAN 各国への ODA 供与実績(単位:億円)

国名		円借款	無償資金協力	技術協力
カンボジア	累計	2,750.3	2,445.6	1,026.2
	2022 年度	413.9	82.9	38.5
インドネシア	累計	55,974.4	2,942.4	3,805.0
	2022 年度	2,738.6	3.0	40.8
ラオス	累計	484.4	1,776.5	871.8
	2022 年度	-	40.7	23.1
マレーシア	累計	9,238.1	153.5	1,220.0
	2022 年度	-	0.4	9.5
ミャンマー	累計	13,784.7	3,653.8	1,146.6
	2022 年度	-	48.4	12.9
フィリピン	累計	40,328.7	3,139.3	2,788.4
	2022 年度	4,070.2	26.3	70.6
タイ	累計	24,289.0	1,735.8	2,443.7
	2022 年度	500.0	6.8	27.9
ベトナム	累計	28,030.5	1,684.5	1,830.6
	2022 年度	188.7	16.6	46.8
ASEAN 合計	累計	174,880.2	17,531.5	15,132.2
	2022 年度	7,911.4	224.9	270.1

注 1. 累計金額は原則、円借款は借款契約ベース、無償資金協力は交換公文ベース、技術協力は予算年度の経費実績ベースによる。注 2. 年度の区分及び金額は原則、円借款及び無償資金協力は交換公文ベース、技術協力は予算年度の経費実績ベースによる。注 3. 四捨五入の関係上、合計が一致しないことがある。

出所: ODA 国別データ集 2023、外務省

第3章 評価結果

1 開発の視点からの評価

本節では、開発の視点からの評価として、「政策の妥当性」「結果の有効性」「プロセスの適切性」の評価結果を記載する。

(1) 政策の妥当性

ア ASEAN の開発計画との整合性

連結性は ASEAN 地域において長年重点分野として認識されてきており、ASEAN 経済共同体によるアセアン経済共同体(AEC)ブループリント 2025 においても、連結性強化が 5 つの重点分野の一つとして位置付けられている。連結性強化のためのマスタープランである MPAC2025 は物理的連結性、制度的連結性、人と人の連結性が 3 本柱として据えられていることに加え、ACMECS マスタープランでも同様に連結性が目標として掲げられている。日 ASEAN 連結性イニシアティブはこれらの ASEAN の政策の中でも、特に物理的連結性に寄与する形でインフラ整備案件が形成、実施されるとともに、制度的連結性や人と人の連結性に寄与する形で技術協力等のソフト面での協力が行われており、整合的であるといえる。

また、ASEAN によって 2019 年に提唱された AOIP に対し、日本はいち早く支援を表明した。AOIP に記載された 4 つの分野の一つが連結性であることから、日 ASEAN 連結性イニシアティブは AOIP の重点分野とも整合しており、日 ASEAN・AOIP 協力の一角をなすものであると考えられる。

本評価のケーススタディ国であるカンボジアにおいては「第 4 次四辺形戦略」(2018-2023)が、インドネシアでは「国家中期開発計画」(2020-2024)が評価対象期間中の国家の中期計画として位置付けられている。第 4 次四辺形戦略では、経済の多様化(物流の改善と運輸、エネルギー、デジタルの連結性強化)が 4 つの重点分野の一つとして位置付けられており、国家中期開発計画では経済成長の促進を支えるインフラ整備を優先分野としていることから、両国の国家開発計画との関連性も高い。ASEAN という地域レベルのみだけではなく、ケーススタディ国においてはその国家開発計画とも整合性が高いと言える。

イ 日本の上位政策との整合性

日本の外交政策である FOIP では、法の支配に基づく、自由で開かれた海洋秩序の維持・強化がうたわれている。具体的な取組として、国際スタンダードに則った質の高いインフラ整備等を通じた連結性の強化などによる経済的繁栄の追求が進められており、日 ASEAN 連結性イニシアティブは FOIP の取組にも整合し、貢献するものである。

次に、ODA の上位政策として、旧開発協力大綱(2015 年)及び現行の開発協力大綱(2023 年)が本評価対象期間中に策定、実施されている。まず、旧開発協力大綱では、重点課題として「質の高い成長」とそれを通じた貧困撲滅」が掲げられており、包摂的で持続可能かつ強靱性を兼ね備えた質の高い成長を実現するために、インフラ整備を通じた産業基盤整備を行うとされている。また、地域別重点方針として、ASEAN 地域については連結性の強化を含むハードとソフトのインフラ整備支援を行うことが明記されている。このことから、日 ASEAN 連結性イ

ニシアティブにおける支援内容は旧開発協力大綱の重点課題及び地域別重点方針に整合していると言える。

加えて、現行の開発協力大綱の重点政策にも「新しい時代の「質の高い成長」とそれを通じた貧困撲滅」が掲げられており、取組を強化する分野として「質の高いインフラ」の推進が挙げられている。ここで言う質の高いインフラとは、透明性、開放性、ライフサイクルコストからみた経済性、債務持続可能性等を兼ね備えたものを指しているが、これは包摂性、透明性及び公正性に基づく国際的なルールの実践や普及を主導するという、開発協力大綱の基本方針の一つにもつながっていると考えられる。日 ASEAN 連結性イニシアティブでは、「質の高いインフラ投資に関する G20 原則」で承認された国際スタンダードに則り、質の高いインフラ開発を推進していく」と明記されているが、これは開発協力大綱でうたわれている質の高いインフラの推進や、国際的なルールを実践していくという内容と一致するものである。

最後に、ケーススタディ国の国別開発協力方針、事業展開計画との整合性についても確認した。カンボジアの国別開発協力方針(本評価対象期間に該当する 2017 年 7 月版)では、経済社会基盤の更なる強化が大目標として据えられ、ハードとソフト両面の物流網の整備を通じた連結性の強化が重点分野となっている。「物流円滑化促進プログラム」を具体的なプログラムとして、本イニシアティブに掲載されている案件が実施されていることから、整合的であるといえる。なお、カンボジアの国別開発協力方針は 2024 年 4 月に改定されており、新たな方針でも物流の円滑化による連結性の強化が重点分野として位置付けられるとともに、「連結性強化プログラム」として物流改善や港湾施設整備・運営能力向上の案件が実施されていることから、本イニシアティブのみならず、後継の日 ASEAN 包括的連結性イニシアティブにも整合した内容となっており、一貫して連結性イニシアティブに即した協力方針となっていることがうかがえる。

インドネシアの国別開発協力方針(2017 年 9 月版)でも、質の高いインフラ整備を通じた国際競争力の向上へ向けた支援が大目標と位置付けられ、交通、物流、エネルギー、通信網等の質の高いインフラ支援が重点分野とされている。「物流・運輸・交通等インフラ整備プログラム」で行われている各種事業は、日 ASEAN 連結性イニシアティブと整合的である。

なお、カンボジア、インドネシア以外の ASEAN 各国の国別開発協力方針・事業展開計画との整合性については、各国の国別開発協力方針と事業展開計画における連結性の記載を整理した表 3-6 を参照されたい。

ウ 国際的な優先課題との整合性

国際的な優先課題との整合性について、本イニシアティブでは SDGs に関する記述はないものの、連結性への取組を進めるうえで日本政府が支持を表明している AOIP では優先課題の一つとして SDGs が掲げられており、また本イニシアティブの実施機関である JICA でも SDGs ポジションペーパーを策定し、それに沿った事業実施を行っている。従って、本イニシアティブも結果として SDGs の趣旨に沿った形で支援が進められていると考えることができる。

また、インフラ投資に関する国際的な潮流として、日本政府がその重要性を発信し、2019 年の G20 大阪サミットにて首脳レベルで承認された「質の高いインフラ投資に関する G20 原則」についても、本イニシアティブでは同原則に則ることが明記されている。本節の「オ 日本の比較優位性」でも記載するとおり、日本のインフラ案件の透明性や強靱性の高さは日本の支援の

特徴であると受入国側からも認識されていることから、この原則に従って実施がされていると言える。

エ 他ドナーの援助政策との関連性

日 ASEAN 連結性イニシアティブそのものは、他ドナーとの協調が意図されたものではないが、同イニシアティブの下で実施された各案件の中には他ドナーとの協調、差別化が意識された案件が複数件含まれていることが確認された。例えば、インドネシアの「ジャカルタ首都圏都市高速鉄道東西線事業」は日本の比較優位に沿って、日本の技術が必要とされるトンネルやシステム部分は日本、高架部分はアジア開発銀行(ADB)による融資といった形で協調がなされている。また、カンボジアの「物流システム改善プロジェクト」では世界銀行と共同で「物流マスタープラン」の作成支援が行われた。カンボジア政府は、JICA・世界銀行の支援で作成した同マスタープランと、運輸セクターの計画・調査等を統合し、「包括的インターモーダル運輸・物流マスタープラン 2023-2033」を策定している。そのほかにもフィリピンの「南北通勤鉄道延伸事業」では日本は車両やシステム部分の融資、ADB は土木工事への融資と協調融資がなされており、日本の強みをもつ分野に沿って他ドナーとの協調が行われていると考えられる。なお、近年では、増加する電力需要への対応を支援するために、米国とメコン諸国と共同で「日米メコン電力パートナーシップ」(JUMPP)も立ち上げられている。

ASEAN 各国にとっては、「一帯一路」のもとに数多くのインフラ投資を実施している中国も重要な開発パートナーである。中国による連結性支援については、別冊の添付 3 評価結果の補足情報の「インフラ連結性支援 SWOT 考察(「一帯一路」と比較して)」を参照されたい。

オ 日本の比較優位性

本節では、日 ASEAN 連結性イニシアティブに基づいて実施された日本の ODA 事業の比較優位性について検証する。現地調査や国内調査における関係者へのインタビューを通じた総論として、日 ASEAN 連結性イニシアティブの下で行われた ODA 事業は、日本の援助の比較優位としてしばしば引き合いに出されるハード(インフラ建設)とソフト(維持管理や技術協力による人材育成等)を効果的に組み合わせる包括的な支援が実施されてきた。ハード面においては、上記の「エ 他ドナーの援助政策との関連性」で記載したように、「質の高いインフラ投資に関する G20 原則」に基づいた、透明性が高く持続可能なインフラ整備や高い技術力への認知が ASEAN 加盟国の間で広まっているとともに、日本の比較優位とみられている。これは、他ドナーとの協調融資における棲み分けにもあらわれている。また、JICAによる事業では、上流のマスタープラン調査を実施し、それに基づいて円借款などの事業を実施したり、他ドナーを巻き込んでゆく点も特徴である。カンボジアの「物流システム改善プロジェクト」を通じて策定を支援した物流マスタープランはその一例である。

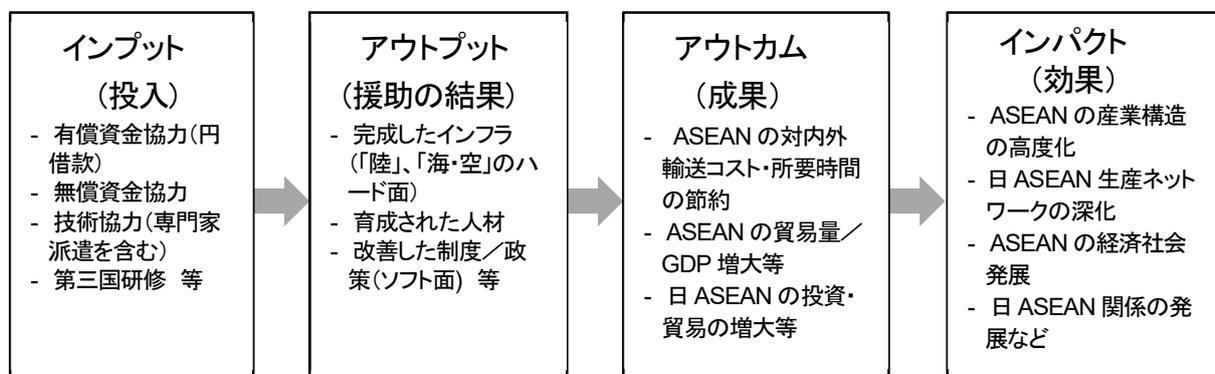
現地調査において、相手国関係者からは、日本が長年にわたり支援していることと、多層にわたるレベルにおける人材育成への支援を比較優位として挙げる声が聞かれた。具体例として、ハードでの支援に加え、長年にわたる省庁への専門家派遣や研修、技術協力を通じたインフラ整備のソフト面での支援のほか、JDS や国費留学等のスキームを用いた留学支援、東アジア・アセアン経済研究センター(ERIA)を通じた知的支援などがあげられる。これらが総じて

日本への信頼感を高めることに寄与していると考えられる。日本への信頼の高さは ISEAS による調査²で日本が 6 年連続で「信頼できる」国の首位となったことや、日本 ASEAN 友好協力 50 周年特別首脳会議で「信頼のパートナー」として打ち出されたことにもあらわれている(本調査の詳細は後述の BOX3 を参照)。

以上から、日 ASEAN 連結性イニシアティブは ASEAN の開発計画や日本の上位政策との整合性が高く、国際潮流に沿った支援が実施されている。日本の比較優位に沿った事業が他ドナーと補完的に実施されていることから、政策の妥当性は「極めて高い」と判断する。

(2) 結果の有効性

結果の有効性は、以下の論理構成(セオリーオブチェンジあるいはロジックモデル)に基づいて実施した。



注:上記の ASEAN は ASEAN 全体と ASEAN 加盟国の双方を含む

出所:評価チーム作成

ア 日 ASEAN 連結性イニシアティブに関する援助実績(インプット)

日 ASEAN 連結性イニシアティブを構成する事業は ASEAN 加盟国 10 か国で、「陸の回廊」22 件、「海・空の回廊」9 件、「連結性強化に資するソフト面での協力」34 件で合計 65 件である。最も事業件数が多かった上位 3 か国(ミャンマーを除く)は、フィリピン(10 件)、インドネシア(9 件)、カンボジア(8 件)である。

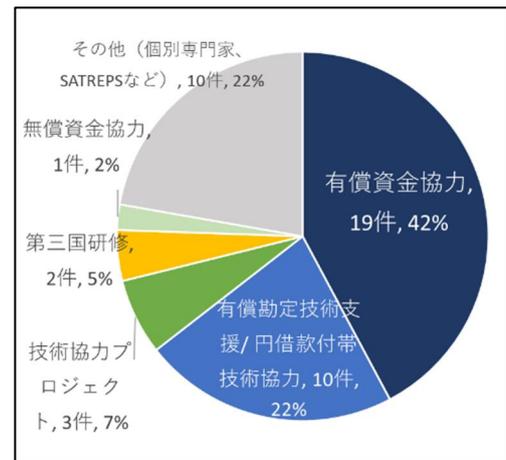
「陸の回廊」、「海と空の回廊」に関するインフラ事業を有償資金協力によって実施、その事業に関する制度・運営面での能力を、有償勘定技術支援、円借款付帯技術協力、技術協力プロジェクト、個別専門家派遣などを通じて強化している。

² The State of Southeast Asia: 2024 Survey Report <https://www.iseas.edu.sg/centres/asean-studies-centre/state-of-southeast-asia-survey/the-state-of-southeast-asia-2024-survey-report/> (2024.12.3 閲覧)

表 3-1 日 ASEAN 連結性イニシアティブ関連事業(国別、件数)

国名	陸の回廊	海と空の回廊	ソフト面での協力	合計
ブルネイ	0件	0件	0件	0件
カンボジア	1件	2件	5件	8件
インドネシア	2件	2件	5件	9件
ラオス	0件	0件	3件	3件
マレーシア	1件	0件	2件	3件
ミャンマー	8件	5件	6件	19件
フィリピン	4件	0件	6件	10件
シンガポール	0件	0件	1件	1件
タイ	1件	0件	5件	6件
ベトナム	5件	0件	1件	6件
合計	22件	9件	34件	65件

出所:外務省資料より作成



出所:JICA ODA 見える化サイト、事前事業評価表より作成

図 3-1 日 ASEAN 連結性イニシアティブ関連事業(スキーム別)

なお、当該イニシアティブには「連結性強化に資する 1,000 人の人材育成」も表明されており、留学支援や JICA 研修事業のほか、第三国研修が実施されている。日 ASEAN 連結性イニシアティブにおける第三国研修は、ODA 卒業・同移行国であるシンガポールやマレーシアが実施する場合もあり、従来の援助国・被援助国としての関係から、ともに第三国に貢献するパートナー国としての位置づけがうかがえる。

イ 日 ASEAN 連結性イニシアティブに関する有効性(アウトプット)

(ア) アウトプットの進捗に関する全体的な状況

アウトプットとして、個別の事業の 2023 年度時点での進捗状況を確認した。進捗の確認にあたっては、JICA 報告書(事業事前評価表・事業完了報告書、事後評価報告書等)を可能な限り収集して確認した。

事業 46 件(ミャンマーを除く)についての確認結果は表 3-2 のとおりである。計画ベースでは 46 件中、2023 年度終了時点で実施中の事業は、全体の 32.6%、終了している案件は 52.2% だった。また、近年公開された事業展開計画の情報を入手して可能な限りアップデートした「実績ベース」の 2023 年末時点での実施中及び終了の件数と比率も掲載した。新たに本イニシアティブを構成する事業と認識された案件が加わって全体の件数も若干増えている。集計した具体的な事業案件については、別冊の「添付 3 評価結果に関する補足情報」を参照されたい。

表 3-2 日 ASEAN 連結性イニシアティブに記載されている事業の進捗

	2023 年度までの進捗の予定 (計画ベース)		2023 年度末までの進捗 (実績ベース)	
	件数	割合	件数	割合
実施中	15	32.6%	22	34.4%
終了	24	52.2%	26	56.3%
不明	7	15.2%	6	9.4%

注 1: ミャンマーを除く 注 2: 複数国にまたがる案件は集計から除いている。

出所: 事業事前評価表、ASEAN 各国の事業展開計画

収集した報告書の検証及び評価結果からは、日本の援助により、ASEAN 加盟国の連結性に関するインフラ整備がおおむね事前の計画どおりに完成して稼働していることがわかった。

ただし、ミャンマーのクーデター(2021 年)とそれに続く国内の騒乱により、ミャンマー国内及び同国の一部を対象とする連結性案件は進捗に影響が出ている。またその他の国でも現地状況に応じて計画の微修正が生じた事例も見られた。例えば、入札手続きに遅れが生じている(不調が続いた)との報告があったインドネシア都市高速鉄道等である。現地調査で確認したそれ以外の案件については、すべての案件が事業事前評価表(公開済)に記載された計画どおりに実施されている。資金や人材の投入(インプット)と、建設・資機材整備や人材研修などの実績(アウトプット)とも、計画どおりに実施されたことが確認された。計画どおりに実施されるという期待、仮に計画から遅れたとしても、カウンターパートとともに粘り強く検討・対応を重ね、完成させ、効果発現までしっかり実施するという期待が、日本の援助の特徴であり相手国政府・機関から信頼を得ることにつながっている。

(イ) 今回視察したサンプル事業の評価の要約

本評価のケーススタディとして、カンボジアとインドネシアの 2 か国で、以下の表に示す計 7 案件を視察した(そのうち、半数が現在実施中(建設中)で、残り半数が実施済)。

なお、両国の案件の評価の詳細については、「第 4 章 ケーススタディ:カンボジア・インドネシアにおける日 ASEAN 連結性イニシアティブ」を参照されたい。

表 3-3 サンプル事業の概要と現状

国名	案件名・実施年度(事業実施計画書の記載の年度)	今回の視察時点の現状及び有効性(既に完成・稼働している場合)
インドネシア	1. パティンバン港開発計画	本事業は輪切り(第一期、第二期で同一の事業を支援)であり、フェーズ 1 も含め計画どおり、進捗中。
	2. 船舶航行安全システム開発整備計画改訂プロジェクト	2023 年 1 月にプロジェクト終了済。当初計画された活動は全て実施済。
	3. ジャカルタ都市高速鉄道	フェーズ 1 は 2019 年 3 月に開業済。すべての施設供用開始時

		(2029年7月)をもって事業完了の予定で、計画どおり進捗中(南北線は入札が一部不調に終わったとの報告あり)。
カンボジア	1. シハヌークビル港新コンテナターミナル拡張計画	新コンテナターミナル拡張の詳細設計を実施中。「拡張プロジェクト」は始まったばかりの段階なので、まだ成果は出ていない。
	2. 港湾近代化のための電子情報処理システム整備計画	計画された事業はすべて完了した(2022年)。目標値を達成している。(2024年10月)。
	3. 国道5号線改修計画	円借款の全体像は次のとおり。 (1)「バタンバンーシソポン間」(通称:北区間)(2013年5月:第一期L/A調印、2017年3月:第二期L/A調印) (2)円借款「国道5号線改修事業(プレッククダムースレアマム間)」(通称:南区間)(2014年7月:第一期L/A調印、2016年3月:第二期L/A調印、2020年3月:第三期L/A調印、2023年6月:第四期(追借)L/A調印) (3)円借款「国道5号線改修事業(スレアマムーバタンバン間及びシソポンーポイペト間)」(通称:中央区間)(2015年3月:第一期L/A調印、2020年3月:第二期L/A調印、2024年7月:第三期L/A調印) このうち(3)について以下の進捗状況。 1)円借款本体(本事業):工事実施中 2)円借款附帯プロジェクト:実施中
	4. 物流システム改善プロジェクト	完了し、事業完了報告書も作成・公表済。

出所:現地調査に基づき評価チーム作成

資金や人材の投入(インプット)と、建設・資機材整備や人材研修などの実績(アウトプット)とも、事業事前評価表に掲載されている計画どおりに実施されたことが確認された。

特に「陸の回廊」の事例であるカンボジアの国道5号線の継続的な整備事業と、「海と空の回廊」の事例であるインドネシアのパティンバン港(コンテナ取扱施設の整備など)の相手国関係者からの評価が高かった。それ以外にも、「海と空の回廊」に貢献するシハヌークビル港(カンボジア)は輸送量の大幅な増大を記録しているし、インドネシア国内の公共交通の整備に貢献する都市高速鉄道なども目標(コロナ禍後の修正値)を上回る旅客数を記録しており、日本の援助により整備された成果として評価が高かった。

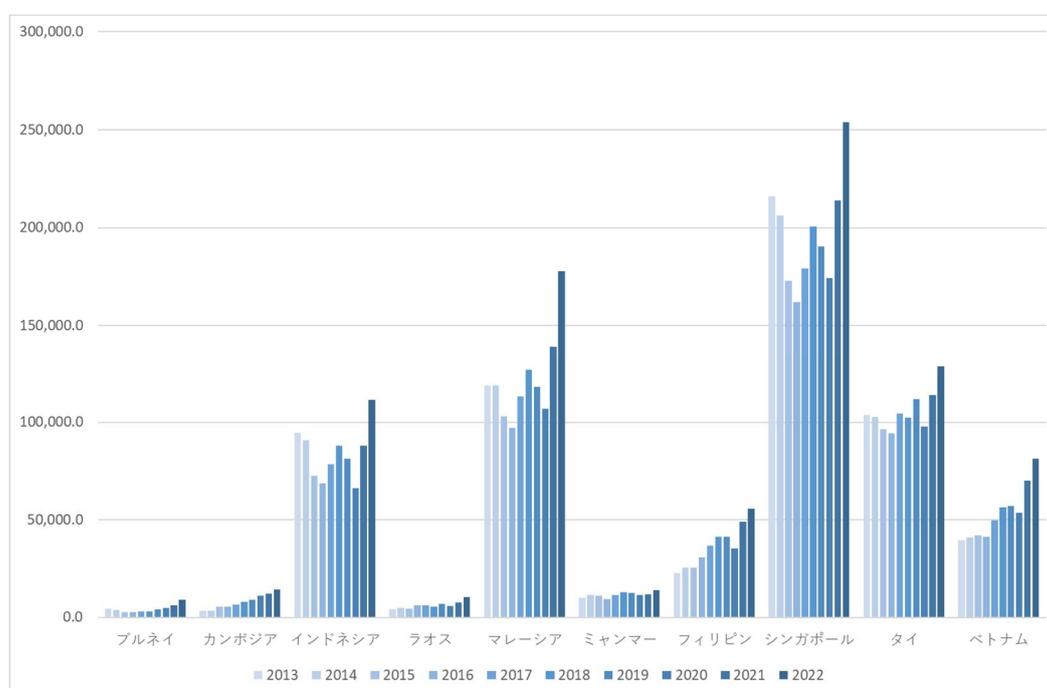
国道5号線の継続的な整備事業は、バンコク(タイ)～プノンペン(カンボジア)～ホーチミン(ベトナム)をつなぐ南部経済回廊の道路に位置しており陸路での3国間の連結性の強化に大きな成果(アウトカム)を出していることが確認できた。パティンバン港は、取扱量が増加しているタンジュンプリオク港の貨物を一部引き受けつつも、将来的に両港が競合関係に陥らないために周辺の工業団地を開発する取組を事前に進めるなど戦略的な取組が進んでいる(例えば、日本政府の支援により、国連基準に適合したASEAN初の自動車認証試験場が西ジャワ州ブカシ県に設置される。これによりインドネシア産日本車の生産・輸出がより一層促進される可能性があるし、自動車輸出ハブとしての機能が強化されることが見込まれている。

ウ 日 ASEAN 連結性イニシアティブに関する成果(アウトカム)と効果(インパクト)

日 ASEAN 連結性イニシアティブがカバーする「陸の連結性」「海・空の連結性」及び連結性に貢献するソフト面の協力によって完成するインフラ及び人材育成はいわば援助活動のアウトプットと位置づけられるが、そのアウトプットによってどのような成果(アウトカム)及び長期的な効果(インパクト)が実現したかが最終的に重要となる。アウトカム及びインパクトは、主に ASEAN の経済成長ということになるがそれだけではなく、地域的な統合の深化なども含まれる。

ここでは日 ASEAN 連結性イニシアティブのアウトカムとインパクトについて、輸出額の変化や国際的生産ネットワークの深化、GDP への貢献という観点から検討する。

まず、ASEAN 加盟各国の ASEAN 域内への輸出額の変化は、下図のとおりである。新型コロナウイルスの大流行により世界的な移動制限などの影響を受けた 2020 年頃に一時減少したものの、大筋では加盟各国の ASEAN 域内の輸出は、増加傾向にあり、域内での交易が活発になっている様子がうかがえる。



出所:ASEAN Statistical Yearbook 2023

図 3-2 ASEAN 加盟国における ASEAN 域内への輸出額の変化
(2013-2022 年、百万ドル)

下記の BOX1 に示したとおり、安藤・木村・山ノ内(2022)による二国間の機械類貿易額に関する回帰分析の理論値と実際の貿易額の比較によると、1990 年代から既に国際生産ネットワークに組み込まれていたシンガポール、マレーシア、タイ以外の ASEAN 諸国においても、機械産業における国際的生産ネットワークが深化しつつある。日本・ASEAN 関係においても、実際の貿易額が理論値を 100%以上越えており、国際的生産ネットワークにおける重要性が増していることがうかがえる。

BOX 1 ASEAN 諸国の国際的生産ネットワーク (IPNs) への関与

機械産業(一般機械、電気機械、輸送機械、精密機械を含む)によって先導される国際的生産ネットワーク(IPNs)は、産業・業種単位ではなくタスク・生産工程単位の国際分業を可能とし、所得水準や発展段階の異なる国・地域間の国際貿易に新たな可能性を提供してきた。しかし、IPNsに参加できた国は今のところ北東アジアと東南アジアを含む東アジア諸国、東欧諸国のいくつか、メキシコとコスタリカに限られている。

ASEAN 諸国の IPNs への関与は深い。個々の ASEAN 諸国の経済規模はそれほど大きくないので貿易額というだけでは足し上げられた数字に埋没しがちである。しかしそれぞれの経済規模等を勘案した上で関与の度合いを測ってみれば、世界でもまれにみる高いレベルのコミットメントを示していることがわかる。表1は主要国・地域の貿易マトリックスで、各行は輸出国・地域、各列は輸入国・地域を表し、二国・地域間の機械類貿易額を示している。ここでは、統計データがとれる世界 181 か国の二国間機械類貿易額を用いて標準的なグラヴィティモデルに基づく回帰分析を行い、輸出入国の経済規模や二国間の距離などをコントロールした上での「世界標準の理論上の二国間貿易額」を求め、現実の二国間貿易額との比率を示している³。つまり、現実の貿易額と理論値との比率が 100%を上回って(下回って)いれば IPNs へのコミットメントが標準以上(以下)と解釈する。ASEAN10 か国の総計では、対世界輸出が 247%、同輸入が 182%と高い値を示している。ASEAN の日中韓との結びつきは輸出入ともに高い。ASEAN 域内の貿易も 271%となっており、北米 3 か国の 104%、欧州の 117%よりもはるかに高い。東アジア内の機械貿易の過半は機械部品であり、IPNs が東アジア全体に広がり、とりわけ ASEAN 諸国においてその関与の度合いが強いことがわかる。

表1 拡大東アジア諸国その他の機械類貿易額: 実際の数字と理論値の比較(2019 年)

輸出国/輸入国	貿易額 (百万US\$, %)	中国	日本	韓国	ASEAN	豪州、NZ	インド	北米	欧州	その他 世界	計 (世界)
中国	Actual (A)		75,889	58,515	161,637	7,708	37,831	296,546	249,381	476,571	1,364,100
	Predicted (B)		118,568	65,893	72,285	9,463	50,069	163,984	177,079	295,714	953,054
	(A)/(B) (%)		64	89	224	81	76	181	141	161	143
日本	Actual (A)	81,031		20,245	59,962	2,582	5,817	126,272	64,669	110,199	470,778
	Predicted (B)	74,293		22,386	21,715	3,928	7,176	64,147	60,411	84,697	338,752
	(A)/(B) (%)	109		90	276	66	81	197	107	130	139
韓国	Actual (A)	84,679	9,161		54,181	744	6,551	66,569	36,682	77,051	335,618
	Predicted (B)	45,860	24,865		8,639	1,307	2,996	21,772	22,348	35,613	163,400
	(A)/(B) (%)	185	37		627	57	219	306	164	216	205
ASEAN	Actual (A)	83,070	39,456	24,559	122,552	4,107	17,733	117,662	83,934	151,101	644,176
	Predicted (B)	39,799	18,528	6,644	45,225	2,846	8,388	34,797	38,940	65,409	260,576
	(A)/(B) (%)	209	213	370	271	144	211	338	216	231	247
豪州、NZ	Actual (A)	114	57	66	373	11	45	1,215	930	8,395	11,206
	Predicted (B)	2,694	1,766	531	1,521	300	540	7,916	5,269	13,322	33,859
	(A)/(B) (%)	4	3	12	25	4	8	15	18	63	33
インド	Actual (A)	1,971	792	566	9,107	228		13,273	11,687	27,601	65,224
	Predicted (B)	56,238	12,864	4,836	18,953	2,042		32,905	45,745	87,819	261,402
	(A)/(B) (%)	4	6	12	48	11		40	26	31	25
北米	Actual (A)	63,106	28,621	23,338	43,379	5,678	9,328	617,230	161,678	177,220	1,129,577
	Predicted (B)	105,297	65,732	20,088	42,259	15,982	18,806	591,802	291,501	327,579	1,479,047
	(A)/(B) (%)	60	44	116	103	36	50	104	55	54	76
欧州	Actual (A)	144,804	37,144	30,659	64,599	8,846	24,562	286,773	1,517,637	428,107	2,543,132
	Predicted (B)	122,616	66,879	22,266	51,213	11,851	27,976	318,751	1,298,753	542,040	2,462,344
	(A)/(B) (%)	118	56	138	126	75	88	90	117	79	103
その他世界	Actual (A)	92,501	22,859	16,508	60,029	8,727	21,201	95,207	180,288	192,063	689,382
	Predicted (B)	137,665	59,758	23,082	55,204	17,478	38,627	227,839	380,672	360,433	1,300,757
	(A)/(B) (%)	67	38	72	109	50	55	42	47	53	53
計 (世界)	Actual (A)	551,277	213,978	174,456	575,838	38,631	123,069	1,620,747	2,306,885	1,648,311	7,253,193
	Predicted (B)	584,462	368,959	165,726	317,013	65,196	154,578	1,463,914	2,320,719	1,812,625	7,253,192
	(A)/(B) (%)	94	58	105	182	59	80	111	99	91	100

注 1: 'Actual (A)'は特定の国・地域ペアの実測値、'Predicted (B)'は対応する理論値、'(A)/(B) (%)'は両者の比を表す

注 2: 北米はカナダ、メキシコ、米国。欧州は EU27 各国と英国。その他世界は 129 各国・地域(香港、マカオ、台湾を含む)。

提供: 安藤光代、木村福成、山ノ内健太。

³ 分析の詳細については元論文である Mitsuyo Ando, Fukunari Kimura, and Kenta Yamanouchi (2022) "East Asian Production Networks Go Beyond the Gravity Prediction," *Asian Economic Papers*, 21(2): 78-101 を参照されたい。

ASEAN10 各国を個別にみたのが表 2 である。シンガポール、マレーシア、タイの 3 国は 1990 年代から IPNs の主役であり続けてきており、またフィリピンも電子部品を中心に特定国との太いパイプを有していることがわかる。この表には示していないが、2010 年代の変化という意味ではベトナムの特異な発展ぶりが目立つ。インドネシアは IPNs への参加が遅れている国と呼ばれてきたが、2019 年までにはフィリピン、ベトナムなどへの自動車輸出が大きくなってきている。ASEAN 内でも IPNs が拡大・深化してきている様子がみてとれる。

表 2 ASEAN10 各国の機械類貿易額: 実際の数字と理論値の比較(2019 年)

輸出国/輸入国	貿易額 (百万US\$, %)	シンガポ ール	ブルネ イ	マレーシ ア	タイ	インドネ シア	フィリ ピン	ベトナム	ラオス	カンボジ ア	ミャンマ ー	ASEAN	日本、韓国 、中国	計(世界)
シンガポール	Actual (A)		393	13,234	3,955	5,543	4,543	3,470	30	338	815	32,321	34,364	156,011
	Predicted (B)		128	5,444	678	1,469	274	210	34	59	150	8,446	6,468	34,514
	(A)/(B) (%)		309	243	583	377	1,657	1,653	88	572	543	383	531	452
ブルネイ	Actual (A)	90		55	4	2	0	4	0	0	0	155	42	250
	Predicted (B)	74		70	25	38	19	10	1	2	6	245	327	1,416
	(A)/(B) (%)	122		79	15	5	1	38	2	0	0	63	13	18
マレーシア	Actual (A)	19,879	110		6,593	1,785	1,609	2,958	8	97	86	33,125	27,355	147,174
	Predicted (B)	8,476	188		1,486	2,124	269	214	36	62	161	13,015	6,308	38,377
	(A)/(B) (%)	235	59		444	84	598	1,384	22	156	54	255	434	383
タイ	Actual (A)	3,786	49	4,377		3,574	3,860	4,798	915	1,581	827	23,768	22,145	113,417
	Predicted (B)	1,310	82	1,844		1,114	435	513	231	283	538	6,348	11,006	44,997
	(A)/(B) (%)	289	59	237		321	888	935	397	559	154	374	201	252
インドネシア	Actual (A)	3,471	40	1,210	2,311		3,226	1,851	21	91	147	12,367	4,551	30,530
	Predicted (B)	3,323	150	3,087	1,305		691	455	71	109	171	9,361	16,248	70,177
	(A)/(B) (%)	104	26	39	177		467	407	30	83	86	132	28	44
フィリピン	Actual (A)	5,852	2	1,497	2,189	473		1,061	0	10	6	11,090	17,663	62,111
	Predicted (B)	608	74	383	499	678		239	32	44	65	2,623	9,235	27,307
	(A)/(B) (%)	962	3	391	438	70		445	0	23	9	423	191	227
ベトナム	Actual (A)	1,718	20	1,493	2,535	1,122	1,073		105	295	244	8,606	40,332	131,657
	Predicted (B)	492	40	322	623	472	252		225	162	85	2,674	11,129	28,431
	(A)/(B) (%)	349	51	464	407	238	425		47	182	286	322	362	463
ラオス	Actual (A)	6	0	8	397	4	0	27		1	0	444	82	770
	Predicted (B)	45	3	30	159	42	19	127		17	19	462	814	2,460
	(A)/(B) (%)	13	0	28	250	9	0	21		8	1	96	10	31
カンボジア	Actual (A)	8	0	16	202	1	62	47	1	2	341	346	1,403	
	Predicted (B)	91	6	62	225	74	30	107	19	10	624	658	2,906	
	(A)/(B) (%)	9	0	27	90	2	206	44	7	18	55	53	48	
ミャンマー	Actual (A)	133	0	13	113	6	11	60	0	0		336	205	852
	Predicted (B)	304	19	209	564	153	60	74	30	13		1,426	2,777	9,993
	(A)/(B) (%)	44	0	6	20	4	19	81	0	1		24	7	9
ASEAN	Actual (A)	34,944	614	21,904	18,299	12,510	14,385	14,276	1,082	2,412	2,126	122,552	147,085	644,176
	Predicted (B)	14,723	690	11,451	5,563	6,163	2,050	1,948	679	752	1,205	45,225	64,971	260,576
	(A)/(B) (%)	237	89	191	329	203	702	733	159	321	177	271	226	247
日本、韓国、 中国	Actual (A)	49,071	427	34,230	41,200	31,174	25,148	86,404	995	2,485	4,664	275,800	329,520	2,170,496
	Predicted (B)	18,495	1,609	11,602	16,517	20,509	11,853	14,692	1,893	1,236	4,234	102,639	351,865	1,455,207
	(A)/(B) (%)	265	27	295	249	152	212	588	53	201	110	269	94	149
計(世界)	Actual (A)	154,458	1,729	86,621	81,632	58,174	57,501	119,042	2,257	6,313	8,112	575,838	939,711	7,253,192
	Predicted (B)	72,025	5,168	47,512	50,633	65,241	27,378	28,933	4,342	4,069	11,713	317,013	1,119,147	7,253,192
	(A)/(B) (%)	214	33	182	161	89	210	411	52	155	69	182	84	100

注: 'Actual (A)'は特定の国・地域ペアの実測値、'Predicted (B)'は対応する理論値、'(A)/(B) (%)'は両者の比を表す。

提供: 安藤光代、木村福成、山ノ内健太。

ASEAN 諸国において IPNs が形成された背景には、特に 1980 年代後半以降の日本の政府開発援助(ODA)と日本企業の活動によって先導された物的・制度的連結性の強化と産業集積・都市機能の整備があった。日本の貢献が全てを説明するわけではないが、IPNs を支える経済環境の整備に日本が先導役を務めてきたことは間違いない。

ERIA によるアジア総合開発計画(CADP)2.0 では、インフラ整備と連結性の向上による GDP の押し上げ効果を推計している。同推計は、8 つの開発シナリオごとに、道路・鉄道・港湾(それによる新航路の開発も含む)・空港整備・国境施設(Border post)の更新、経済特区の開発、非関税障壁の軽減を設定し、その経済効果を経済地理空間シミュレーションモデル(IDE-GSM)によって推計した。

CADP2.0 は本評価の対象であるイニシアティブを構成する案件のみを対象としているわけではなく、他援助機関が支援した案件も成果として含まれているが、同推計によると、「2021-

2030年までの間に計画された、非関税障壁と経済特区による経済インパクトを除くインフラすべてが整備(建設して稼働)された場合には、ASEAN10か国の地域GDPを(2010年を基準として見た場合に)42.08%押し上げる」とされている⁴。日本の同値が1.39%であることと比較すると、その押し上げ効果の大きさがわかる。また、カンボジアのシハヌークビル港を含む推計(シナリオ1. メコン-インド間経済回廊)では、日本も含めて、高い正の効果が期待できると推計されている。

表 3-4 10年間の経済インパクトの蓄積(2021-2030の10年間、%)

Table 7.2. Grand Table: Economic Impact in 10 Years Cumulation (2021–2030, %)

Economy	MIEC	EWEC	NSEC	IMT	IMT+	BIMP-EAGA	BIMP-EAGA+	BIMSTEC	All Infra.	NTB	SEZ	All-All
Australia	0.52	0.00	0.02	0.08	0.15	0.22	0.33	0.65	1.28	0.84	-0.04	2.10
Bangladesh	0.48	0.00	-0.01	-0.04	-0.05	-0.05	-0.07	11.45	11.51	8.48	0.02	20.56
Bhutan	5.84	0.00	-0.03	0.06	0.07	0.02	0.07	3.91	104.90	4.75	-0.01	109.81
Brunei												
Darussalam	1.95	0.01	-0.29	0.39	0.61	1.00	1.41	1.93	5.32	82.07	-0.12	88.33
Cambodia	144.45	0.00	-0.58	-0.02	-0.02	-0.03	-0.06	-0.26	24.86	8.44	125.39	160.30
China	0.15	0.00	0.00	0.00	-0.01	-0.01	-0.02	0.06	0.10	7.74	0.02	7.99
India	0.56	0.00	0.00	0.02	0.03	0.02	0.03	6.61	6.59	12.21	-0.01	19.28
Indonesia	0.07	0.00	0.00	2.20	35.01	27.30	57.88	0.07	91.87	25.86	0.03	118.50
Japan	0.52	0.00	0.02	0.10	0.12	0.18	0.22	0.57	1.39	1.29	-0.03	2.67
Korea	0.71	0.03	0.03	0.11	0.15	0.33	0.36	0.55	1.74	2.44	-0.03	4.17
Lao PDR	-1.58	25.55	2.69	-0.03	-0.04	-0.03	-0.04	-0.09	61.85	12.85	79.06	156.58
Malaysia	1.64	0.04	0.02	0.54	0.75	0.25	0.69	1.47	3.46	54.36	-0.01	58.55
Myanmar	9.80	44.27	5.54	-0.05	-0.06	-0.07	-0.09	76.70	89.19	25.35	70.54	193.82
Nepal	0.13	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.25	6.10	8.33	0.00	14.69
New Zealand	0.56	-0.01	0.03	0.09	0.13	0.17	0.24	0.71	1.29	0.28	-0.06	1.52
Philippines	0.19	0.00	-0.01	-0.04	0.46	0.97	13.08	0.07	13.76	25.10	0.03	39.82
Singapore	3.74	0.15	0.04	1.25	1.50	0.67	1.36	4.86	7.86	6.06	-0.11	13.92
Sri Lanka	6.43	0.00	0.01	0.00	0.01	-0.01	0.03	6.15	8.20	29.30	0.02	40.82
Taiwan	0.75	0.04	0.06	0.12	0.16	0.34	0.40	0.64	1.80	1.79	-0.04	3.57
Thailand	4.64	0.02	0.51	0.11	0.22	0.05	0.18	0.44	7.86	41.68	0.02	51.58
Viet Nam	57.57	1.05	-0.20	-0.01	-0.02	-0.03	-0.03	0.20	17.14	47.47	56.86	124.81
United States	0.27	0.00	0.00	0.02	0.04	0.04	0.04	0.19	0.52	0.88	-0.01	1.39
Russia	-0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	-0.03	-0.03	0.56	0.00	0.54
European Union	-0.15	0.00	0.01	0.07	0.09	0.09	0.15	0.01	0.86	0.88	-0.03	1.72
ASEAN10	6.11	1.34	0.23	1.06	13.37	10.37	23.16	2.92	42.08	31.19	6.33	80.87
EAS16	1.02	0.15	0.04	0.16	1.52	1.23	2.65	1.25	5.93	7.87	0.68	14.73
World	0.34	0.04	0.01	0.08	0.49	0.40	0.84	0.46	2.20	2.94	0.19	5.41

BIMP-EAGA = Brunei Darussalam–Indonesia–Malaysia–The Philippines East ASEAN Growth Area, BIMP-EAGA+ = BIMP-EAGA and surrounding regions, BIMSTEC = Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation, EWEC = East–West Economic Corridor, IMT = Indonesia–Malaysia–Thailand Growth Triangle, IMT+ = IMT and surrounding regions, MIEC = Mekong–India Economic Corridor, NSEC = North–South Economic Corridor, NTB = non-tariff barrier, SEZ = special economic zone.
Source: IDE/ERIA-GSM simulation result.

出所: CADP2.0 chapter 7 Geographical Simulation Analysis

既に述べたとおり、この CADP2.0 のシミュレーションでは、本評価が対象としたイニシアティブで列挙されたインフラ事業以外にも含まれているが、CADP 2.0 にリストアップされている事業のうち、特に都市・首都圏周りの主要なプロジェクトについてはかなりの進捗がみられているし、輸出入量の増加に貢献する港湾施設及び各国の幹線道路の整備が予想どおりに進捗していることが観察される(ただしミャンマーを除く)。この進捗の状況からこの押し上げ効果は相当程度現実的であるとみることができよう。ただし、2030年までの長期の予測であり、その間の加盟国の国内状況及び主要な貿易相手国の関税を含む状況の変化から大きな影響を受けることは推測される。厳密な分析は今後の学術的研究を待たなければならないが、少なくとも近年の ASEAN 域内での交易の増加や、国際的生産ネットワークの深化、GDP の増加は、日本の支援を含めた対 ASEAN のインフラ整備事業の効果を支持するものであると推定される。

また、後述するように、ケーススタディ国での現地調査においても、日本の支援は、周辺地域での産業集積や近隣港の状況を踏まえた戦略性を持った事業計画・実施が想定されているこ

⁴ 42.08%は、2021~2030年の間に発生した毎年の GDP 増加額の累積を、2010年の GDP で割った値。2021年から2030年の二期間を比較した単純な増加率ではないことに注意が必要。

とがわかった。これらの分析から、着実かつ長期的に経済効果を後押しする一助となっていると推察される。

エ その他の有効性

(ア)政策支援の評価

インドネシアのジャカルタに所在する ASEAN 事務局(本部)のすぐ近くに位置し、主に日本が支援する ERIA による ASEAN への継続的な知的支援は高く評価されている。同機関が公表してきた CADP1.0 から 3.0 までの政策分析報告書が ASEAN の開発戦略(MPAC2010 及び MPAC2025 など)の策定で利用されたことは ASEAN 事務局からも高く評価されていた。ただし、ERIA はオーストラリアなどの他国からの支援も受け入れているため、知的貢献の成果は日本のみ起因するわけではないことは付言されねばならない。ERIA を通じた日本の貢献については以下の BOX2 に記載した。また、さらに詳細を別冊の「添付 3 評価結果に関する補足情報」に掲載している。

BOX2 : 「連結性」効果分析の知的系譜

本評価で援用した ASEAN を始めとするアジア諸国の「連結性」効果分析の背景には、国際貿易論に空間経済学の知見を明示的に取り入れた応用分析が知的系譜として流れる。日本の官民が ASEAN 連結性を支援する中で、とくに初期段階での日本人研究者たちによる黒子としての知的貢献は多大であった。ERIA という新しい世界第一線級の研究機関の構想段階からその研究アウトプットのサンプル作成まで、範を示すことで、ASEAN 出身研究者の育成にも貢献してきた。現在では ASEAN 出身研究者に多くの研究プロジェクトを任せ、ASEAN 事務局へも研究・実務人材を輩出している。

ERIA の船出から一人立ちに至るまで、日本人研究者からの「知的移転」が実を結んでいる。

ERIA は現在デジタルトランスフォーメーションとゼロエミッションに研究の重点をおいており、日本の官民からエース級の人材が送り込まれている。これらの分野でも ASEAN の連結性向上に向けて日本からの「知的移転」が期待されていると理解される。

ERIA、CADP1.0~3.0、MPAC の略史

- 2008 年 ERIA 設立(以降、以下のアジア総合開発計画(CADP)を作成・公表)
- 2010 年 CADP1.0 公表 =>MPAC2010 に貢献(2010 年発表)
- 2015 年 CADP2.0 公表 =>MPAC2025 に貢献(2016 年発表)
- 2020 年 CADP3.0 公表 =>MPAC2045 の策定に個別に貢献すると理解

(出所)評価チーム現地調査インタビュー結果に基づく

(イ)長期的な人材育成への貢献

今回の視察事業には含まれていないが、継続的な人材育成(留学生受け入れ、本邦研修、第三国研修など)も相手国政府の評価が高かった。例えば、今回のケーススタディ国のカンボジアへは、日本の文科省が奨学金を長く供与しており、卒業生は 1,500 人に上るが、最近の組閣で大臣を輩出した(ヘン・スオ労働職業訓練大臣。一橋大学の修士を取得)。また、国際大学を卒業した 2 名が大臣になっている(ヘム・バンディ工業科学術革新大臣、ケオラタナック鉱業

エネルギー大臣)。各省の幹部も留学生が多く、20年間継続している留学生支援(国費留学や人材育成奨学計画(JDS))の効果が出ている。

エ(ウ)以降の有効性に関する記述は主に本評価のケーススタディから得られた情報と評価であり、各国の個別事情により程度に違いはあると言えるが、一昨年に実施されたラオス国別評価および昨年のタイ国別評価でも同様の情報が得られており⁵、本評価の対象であるASEAN加盟各国にも一般的にあてはまると考えられる。

(ウ)民間企業などへの裨益

日本の援助によってインフラ整備が進んだことにより、日系企業の投資(自動車を始めとする生産工場の建設など)が継続的に増大しており、これも日本の援助の成果と言える。例えば、今回のケーススタディ国でも、現地の日系企業やJETRO(日本貿易振興会)の現地事務所のインタビューでは、日本のODAで整備された幹線道路や港湾施設(コンテナ取扱施設を含む)により、自動車生産のサプライチェーンがASEAN加盟国間で成立するようになっており、日系企業が大きな裨益を受けているというコメントがあった。またこれは言うまでもなく、現地の雇用(幹部クラスの人材や工場の現場レベルの労働者)を安定的に増加させ、対象国の所得水準の向上や経済規模の拡大・高度化に貢献している。

(エ)他援助機関への政策立案への影響

他援助機関(世界銀行、アジア開発銀行、米国国際開発庁(USAID))からも日本の援助の評価は高かった。継続的・長期的なインフラ整備とともに、ASEANの自主性・独立性を支持する日本の援助の姿勢が評価されている。本評価のケーススタディでは、他援助機関も日本の政策に追随したことが確認された。第3章2 外交の視点からの評価で詳しく解説したが、これは日本による他援助機関の政策立案への影響と評価できる。

(オ)厳格なガイドラインの遵守による能力向上

本評価のケーススタディ国でのインタビューでは、JICAの入札ガイドラインが好評であった。相手国政府の実施機関が、関係者からの介入を排除して事業者を選定するために同ガイドラインを運用している。これにより、透明性の確保や法の支配といった慣行を定着させることに貢献している。見過ごされがちな点であるが、日本の援助関係者の仕事に対する誠実さやカウンターパートと真摯に向き合う姿勢などとともに、適切に評価されるべき点である。もちろん、他援助機関でもこうしたマニュアルを用意していると思われるが、特に日本の入札ガイドラインに関してこうした言及があったことは重要である。

日・ASEAN 連結性イニシアティブは、ASEAN加盟国10か国における、「陸の回廊」22件、「海・空の回廊」9件、「連結性強化に資するソフト面での協力」34件の合計65件の事業から構成されている。今回ケーススタディ国としたカンボジア・インドネシアでは計画された事業が着

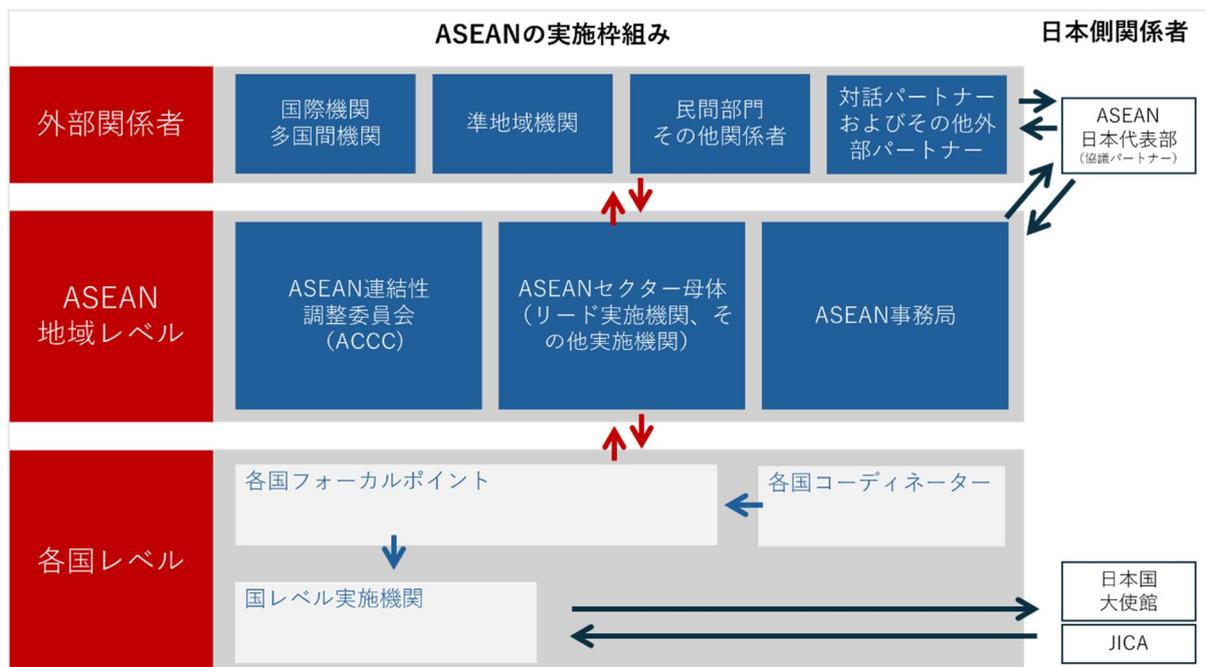
⁵ 外務省 ODA 評価(第三者評価)のサイト参照のこと。国別評価報告書の「結果の有効性」の章に記載があるので参照されたい。https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/kaikaku/hyoka/yotei_anken.html

実に実施中あるいは実施済であることが確認できたほか、他の ASEAN 加盟国でも着実に実施中あるいは実施済であると理解される。その成果としての域内 GDP の増加や国際的生産ネットワークの深化も確認できる。また、長期的な人材育成への貢献、日本の民間企業への裨益、他援助機関の政策立案への影響も確認できたことと併せて、当該イニシアティブが目指した目標の達成に着実な進展が見られるため、総合的に評価して、結果の有効性は「極めて高い」と判断できる。

ただし、留意点として、(1)ケーススタディとして視察したのが 2 か国にとどまること、(2)今回の調査で得られた情報に基づくこと(事業展開計画、事業事前評価表、終了時/事後評価報告書など)に基づく結論であることを留意する必要がある。

(3) プロセスの適切性

ASEAN は地域共同体であるため、日 ASEAN 連結性イニシアティブを評価するにあたっては、地域レベル、各国レベルの二つの視点から確認作業を行う必要がある。ASEAN 事務局の整理によると、ASEAN 連結性マスタープランに関する活動も、ASEAN 地域レベル、各国レベルの 2 つのレベルで実施される。日本は協議パートナーの一つとして ASEAN 日本政府代表部が、各国レベルで大使館・JICA などが直接的・間接的に ASEAN 連結性に関与・貢献している。本評価のプロセスの適切性にあたっては、これらを考慮した視点が求められる。特に「ア 援助政策策定プロセスの適切性」及び「イ 援助政策に基づく実施プロセスの適切性」の節において、上記の視点に則った評価を行うべく、日 ASEAN 連結性イニシアティブ自体と、各国レベルでの援助方針・案件形成・実施の観点を含めた検討を行った。



出所: ASEAN Connectivity ホームページより作成

図 3-3 MPAC の実施枠組みと日本政府関係者の関係

また、「質の高いインフラ」の実現にあたっての取組についても重要な視点として、国内調査

並びに現地調査において検討した。「質の高いインフラ」は、2019年6月8日及び9日に開催されたG20財務大臣・中央銀行総裁会議において、「質の高いインフラ投資に関するG20原則」が承認されており、特に、①インフラの開放性、②透明性、③ライフサイクルコストから見た経済性、④債務持続可能性が重視されている(表3-5)。これら4つを実現するために日本がどのような取組をしているのかについて、現地調査を通じて確認した。

表 3-5 「質の高いインフラ投資に関する G20 原則(概要)」

関連する主要原則	概要
原則 2: ライフサイクルコストから見た経済性	・価格に見合った価値(Value for Money)を実現すべき。インフラの建設のみならず、その運営や維持・管理(O&M)等も含めたトータルコストを考慮することが重要。事業遅延やコスト・オーバーランのリスクにも配慮すべき。革新的な技術も有用。
原則 6: インフラ・ガバナンスの強化(調達への開放性・透明性、債務持続可能性等)	・調達の開放性・透明性、腐敗防止に向けた努力、情報・データへのアクセスが重要。 ・プロジェクトごとの財務の持続可能性のみならず、マクロ(国)レベルの債務の持続可能性が重要。

出所: 外務省資料「質の高いインフラ投資に関するG20原則(概要)」

ア 援助政策策定プロセスの適切性

(ア) ASEAN レベル: 日 ASEAN 連結性イニシアティブ策定プロセスの適切性

日 ASEAN 連結性イニシアティブの準備は、同イニシアティブが公表された2020年11月より数か月前から始まった。その策定プロセスは外務本省を中心に、主に日本で行われたものであった。省内と関係部署との調整が行われた。ASEAN事務局、ケーススタディ国では、策定過程で相談を受けたという回答はなかった。大使館及びJICA事務所は、本部から問い合わせがあった場合に情報の照会に対応していた。

ASEAN日本政府代表部は、ASEAN事務局、ASEAN加盟10か国の常駐代表部、他国の政府代表部など各対話パートナーをカウンターパートとして業務を行っており、ASEAN連結性に関しても、ASEAN事務局やその他関係各国への説明や調整を適宜行っている。

(イ) 二国間支援レベル: 開発協力方針・事業展開計画・協カプログラム

ASEAN加盟国の開発協力方針ならびに事業展開計画をインターネット上で入手可能なものに関して確認・整理した。

表 3-6 ASEAN 各国の国別開発協力方針・事業展開計画と連結性の関係

	国別開発協力方針		策定期期	事業展開計画(策定期と連結性に関する記載の有無)			
	連結性に関する直接的な記載 ねらい	重点分野		現状と課題/ 対応方針での 記載(直接的記 載)	協力Pと連結性の 関連性(括弧内は 数)	連結性イニシアティ ブ関連事業を含む協 力Pの数	策定期期
インドネシア	○	×	2017年 9月	×	△(2)	2	2021年 4月
カンボジア	○	◎	2017年 7月	○	◎(1)	1	2022年 4月
ベトナム	○	×	2017年 12月	○	◎(2)	2	2017年 11月
ラオス	○	◎	2019年 4月	○	◎(1)	1	2022年 4月
タイ	○	◎	2020年 2月	○	◎(2)	3	2020年 2月
マレーシア	△	◎	2017年 5月	○	◎(1)	1	2020年 4月
フィリピン	×	×	2018年 4月	○	○(1)	3	2018年 4月

注:P(プログラム)

◎:重点分野に記載、ASEAN 連結性向上を目的とした協力プログラムあり

○:ASEAN 連結性に関する直接的記載あり、もしくは ASEAN 連結性に配慮した協力プログラムあり

△:連結性に対する直接的な表現はないが、同国開発計画の文脈で連結性への配慮が確認された。

出所:評価チーム作成

上表で示した国々については、日 ASEAN 連結性イニシアティブが発表された 2020 年 11 月よりも前に国別開発協力方針が策定されていたが、全ての開発協力方針の「ねらい」もしくは「重点分野」またはその両方、もしくは事業展開計画に、連結性に関する直接的な記載がみられた。ASEAN 連結性が、同イニシアティブの発表以前から認識されてきた重要な課題であったこと、連結性を重視する各国政府の計画を踏まえて、日本が開発協力方針・事業展開計画・協力プログラムを策定してきたことがうかがえる。カンボジアならびにインドネシアにおける現地調査では、その点を確認することができた。

イ 援助政策に基づく実施プロセスの適切性

(ア) ASEAN レベル:日 ASEAN 連結性イニシアティブ実施プロセスの適切性

ASEAN 加盟 10 か国の常駐代表に協議パートナーを加える形で年 1 回開催される ASEAN 連結性調整委員会(ACCC)において、日 ASEAN 連結性イニシアティブに関する取組の進捗が報告されている。また、年 1 回、大使級で開催される日 ASEAN 合同協力委員会(AJCC)も、日 ASEAN の連結性の取組がどこまで進んでいるかを確認する機会として活用されている。

以上の取組の結果、ASEAN 事務局やカンボジア及びインドネシア外務省において、日本政府の ASEAN 連結性に対する貢献として、日 ASEAN 連結性イニシアティブが策定・実施されていることはよく認識されていた。

(イ) 二国間支援レベル:開発協力方針・事業展開計画・協力プログラム

二国間で実施される日 ASEAN 連結性イニシアティブ関連の案件形成は、ODA タスクフォースを通じて、相手国政府との協議が行われている。日 ASEAN 連結性イニシアティブの発表後もその状況は継続した。

ケーススタディで後述するように、日本は、単に先方政府の計画と整合性をとるだけでなく、連結性などに関するより広く・深い、日本独自の観点で、相手国政府に事業を提案・実施している。例えば、カンボジアでは、南部経済回廊という形で、ベトナムからカンボジアを通じてタイ・ミャンマーに通じる道路を整備していくことが継続して意識されてきた。シハヌークビル港やパテ

インバン港なども、近隣国の港湾・海路の環境等も踏まえた戦略的な港湾開発、単にインフラを建設するだけでなく、将来的な競合関係を避けるために近隣地域の産業集積やその波及効果を狙った案件の戦略的实施を行うなど、インフラ投資の費用対効果の面で戦略的な案件形成・実施が行われた。

以上、地域レベルならびに二国間レベルで日本の支援が効果的になされている様子が確認でき、その継続が期待される。

なお、その一方で、ASEAN 事務局や先方政府が、日 ASEAN 連結性イニシアティブにリストアップされている案件を、ASEAN 連結性を支援する案件として認識できていないことも確認されている。日 ASEAN 連結性イニシアティブの実施を通じて新たに見いだされた課題として、単に同イニシアティブが ASEAN 連結性を支援していると述べるだけでなく、ASEAN 連結性に関する計画文書に寄り添った形で、日本がどういった事業を行ったのかを具体的に示すことが求められる。

ウ 援助実施体制の適切性

現地で「ASEAN 連結性支援」をテーマとした体制は、存在していない。ただし、開発協力方針・事業展開計画などで連結性は継続して重視されており、従来の ODA タスクフォースの体制によって、連結性に配慮した案件の形成・実施については「質の高いインフラ」の実現に向けた取組が行なえるようになっている。

また、この取組がより現実的で効果的なものとなる取組として、日本の現地商工会による ODA タスクフォースとの連携が挙げられる。現地調査を行なったインドネシアやカンボジアの両国ともに、ODA タスクフォースは、商工会を通じて、民間企業の問題意識を理解し、案件形成や政策協議にいかしている。特にカンボジアは、「官民合同会議」という合議体を形成し、日本国特命全権大使、投資担当副首相というそれぞれのハイレベルをトップとした協議を活発に行っており、民間企業からの評価も高かった。

エ モニタリング・評価及び情報公開の適切性

日 ASEAN 連結性イニシアティブ関連では、日 ASEAN 友好協力 50 周年イベントとして開催された ASEAN Japan Fair が挙げられる。インドネシアでは、ASEAN 加盟 10 か国で実施している事業を紹介するなどの取組がおこなわれた。

二国間レベルでは、日 ASEAN 連結性イニシアティブの個別事業を積極的に広報している。また、プレスツアーを通じて報道関係者の理解を向上させるなどの取組もあわせて行なわれている。

オ 他ドナーなどとの連携

ASEAN 日本政府代表レベルでは、ASEAN 協議パートナーなどとの協議や調整を継続して実施している。また、二国間レベルでは、現地調査を実施した 2 か国ともに通常業務レベルでの他ドナーとの調整を続けており、案件実施レベルでは、ADB との協調案件のように、技術的な特性を活かして、工事区間を分担するなど、支援の相乗効果を向上させるような取組も行わ

れている。

カ 「質の高いインフラ」に関する取組

日 ASEAN 連結性イニシアティブ(二国間レベル)では、同イニシアティブの策定以前から、連結性を重視した政府の計画に寄り添いながら、ASEAN 連結性に貢献する事業を計画・実施してきた。

調達手続きを着実に実施することで、インフラの開放性・透明性、債務持続可能性を維持していた。ハード面では、地域の連結性強化も含めて独自の視点・知見も交えながら戦略的な事業計画・実施を行うだけでなく、技術協力プロジェクトや有償勘定技術支援などのソフト面の能力強化策を補完的に実施することで、インフラ事業の運営面での効率性などの強化を図っていた。このように、日 ASEAN 連結性イニシアティブ関連事業において、日本は、価格に見合った価値(Value for Money)を実現すべく、検討・取組を実施していた。

以上から、日 ASEAN 連結性イニシアティブの政策策定・実施・モニタリングを始めとしたプロセスは、ASEAN 連結性を重視する ASEAN 加盟国に寄り添いながら、より付加価値の高い支援をハード・ソフトの両面から「質の高いインフラ投資」に継続して貢献してきている。その上で、MPAC2025 において本イニシアティブの貢献を整理することが今後の課題として必要とされており、プロセスの適切性は「高い」と判断する。

2 外交の視点からの評価

本節では、外交の視点から「外交的な重要性」と「外交的な波及効果」の観点から評価を行う。詳細は、別冊「添付 3 評価結果に関する補足情報 3 外交の視点からの評価に関する補足情報」に記載する。

(1) 外交的な重要性

ア 国際社会の優先課題にとっての重要性

日本が ASEAN に対し、早い時期に支援を実施しているのは他国の ASEAN 支援に影響を与えている。中国による「一帯一路」が近年話題になっている中で、2016 年に FOIP という概念を表明し、質の高いインフラへの協力を提起したことは、米国がインド太平洋経済枠組み(IPEF)を提唱し、ASEAN を支援したことに影響している。欧州諸国やオーストラリアなど他国も、名称は様々だがインド太平洋構想を策定して続いた。日本が世界の外交をリードした稀な例で、比べられる事例がない。

2019 年に ASEAN は ASEAN のアジア太平洋及びインド洋地域における関与についての指針である、インド太平洋に関する ASEAN アウトルック(AOIP)を発表したが、AOIP は FOIP と本質的な原則を共有するものであることから、日本はいち早く AOIP への支持を表明した。その後、2023 年までに米国、オーストラリア、EU、インド、韓国が続き、さらに中国までが AOIP への支持を表明したが、日本のいち早い支持の表明は他国の AOIP 支持への呼び水(いわば「政

策連携の呼び水)になったと言える。

イ 地域(ASEAN)にとっての重要性

米中対立が激しくなっており、米中はASEANの取り込みを競っているが、ASEANは中立的な立場を基本としている。日本がAOIPを今後も支持し、FOIPとAOIPが共有する本質的原則に資する具体的協力を積み重ねていくことは、日本への信頼を維持していくことにつながっていくと言える。米国は政権が変わるとASEAN政策が変わっていく可能性があるため、その中で日本の役割は重要になってくる。

MPAC2025は2025年に終了する予定であり、その後継となる2045年を目標とするACSP(ASEAN Connectivity Strategic Plan:ASEAN連結性戦略計画)が策定中である。名称から分かるとおり、連結性が主要テーマに掲げられているが、このACSPが今後のASEANの開発戦略の枠組みとなることから、「日ASEAN連結性イニシアティブ」の後継の「日ASEAN包括的連結性イニシアティブ」もACSPの内容に合わせてアップデートすることが重要である。

ウ 日本の国益(1.日本の存立、2.日本の繁栄、3.国際秩序の維持・擁護)にとっての重要性

ASEANは6億人の人口を有する大市場で、国際通貨基金(IMF)の最新の世界経済見通しによると、2026年には日本のGDPを抜くと予想されている(日本企業にとっても大市場)。一方でASEANでは日本企業による投資が行われ、自動車や二輪車を始めとする製造業の生産拠点となっており、ASEAN域内で部品生産から完成車の組み立てまでの一貫したサプライチェーンが確立してきている(日本企業にとっての生産拠点)。こうした市場と生産拠点の両面からASEANは重要となっており、日本政府の方針である国家安全保障戦略および開発協力大綱で定義された**国益3項目**の中の「日本の繁栄を実現する」に直接貢献する地域である。その中で、日ASEAN連結性イニシアティブは、ASEAN加盟国の連結性(物と人の移動)の強化・深化に貢献しており、日本の国益を実現している。

また、開発協力大綱における国益の記述に、「日本の存立」が触れられていないが、日本政府の方針である国家安全保障戦略で定義された国益の中で、中東や欧州などインド以西との輸出入の中継点・通過点であるASEANの安定は、貿易に大きく依存する「日本の存立」及び「日本の繁栄」にとって死活的に重要である。とくに石油や石油製品は、中東地域からASEANメンバー国の海域を通過して日本に輸入されるのでASEANの安定は日本の国益に直結する。その安定したASEANの実現に、ASEAN加盟国の連結性(物と人の移動)の強化・深化に貢献するASEAN連結性イニシアティブは大きな貢献となっている。

エ その他の重要性:歴史的関係、新しい外交政策、価値観の共有

日本の援助が戦後賠償から始まったという歴史を忘れることはできないが、日本の外交政策であるFOIPで定義された**国益3項目**の中の「国際秩序の維持」とそのための「法の支配、航行の自由、自由貿易」といった価値観はASEAN及びASEAN加盟国と共有されていると言える。日ASEAN連結性イニシアティブの下で実施される海上法執行能力の強化や人材育成はこの点からも日本の国益の確保に合致していると言える(BOX3を参照)。

(2) 外交的な波及効果

ア 国際社会における波及効果

まず、日本が掲げた FOIP という概念／枠組が世界の外交の流れをリードすることになったことは日本外交の大きな成果である。それを踏まえて、ASEAN の一体性・中心性を掲げた AOIP を、FOIP と本質的な原則を共有するものとして、日本がいちはやく支持を表明し、米国など各国が続いたことは、日本外交の波及効果と断言していいであろう。もちろん、日 ASEAN 連結性イニシアティブは FOIP の概念／枠組と整合している。

イ 日・ASEAN 関係への波及効果(政府レベル)

日本 ASEAN 友好協力 50 周年特別首脳会議の共同ビジョン・ステートメントにおける「信頼のパートナー」(Trusted Partners)という表現が示すように、日本と ASEAN の信頼関係は、長年の協力のもとに実現している。例えば現地調査において、カンボジア、インドネシアの政府関係者から日本の長年の協力が比較優位性として挙げられたことに代表されるように、日 ASEAN 連結性イニシアティブに包摂される各種事業(インフラなどのハード面への支援のみならず、人材育成などのソフト面の支援からの両輪で構成される)は、この信頼関係への構築に寄与している側面があると考えられる。

ウ 日・ASEAN 関係への波及効果(民間・市民レベル)

日本と ASEAN との貿易・投資の継続的増加に、日 ASEAN 連結性イニシアティブ及びイニシアティブを構成する各種事業が貢献したことは間違いないという認識が事業関係者からのインタビューで表明された。また、市民レベルでは、日系 NGO から日 ASEAN 連結性イニシアティブを構成する幹線道路などを含む支援事業で、現地での活動が容易になり事業の有効性が向上しているという評価があった。

エ 経済関係への波及効果(経済的な「呼び水」効果を含む)

ケーススタディ国であるカンボジアの現地の日系企業及びJETRO(日本貿易振興機構)現地事務所からは、隣国での市場の成熟等の要因から、カンボジア国内で部品が製造されるようになるなど、裾野産業が広がっている様子が共有された。これは日本による援助の波及効果であり、経済的な「呼び水」効果が実現していると言える。連結性支援に関連するものとしては、国道 5 号線整備による移動時間の短縮の効果、地方都市部での工場やサービス業や居住地域の広がりが見られるなど目に見える効果が報告・評価され、全区間の工事完了への期待が示された。

現地の日系 NGO から交通インフラ整備を始めとする日本の援助に肯定的な意見が聞かれた。ただし、近年は ASEAN 加盟国のうちの一か国では完結しない社会課題が多くなっており(例:難民の発生国と受け入れ国の違いなど)、複数国での活動を想定した NGO 支援への重要性が認識された。

BOX3 東南アジアアンケート調査報告書 (2024)

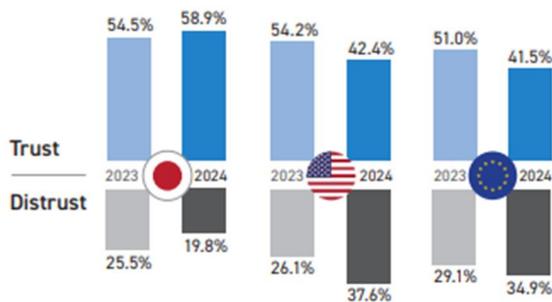


シンガポールに所在する独立の研究機関である ISEAS (Yusof Ishak Institute) は毎年、東南アジアの有識者を対象としたアンケート調査を行っている。6つのセクションで、合計51の質問をして回答を得ている。それは、(I)回答者の属性、(II)国際開発、(III)地域の主要な影響力とリーダーシップ、(IV)米国と中国の競争とその影響力、(V)信頼の認識、(VI)ソフトパワーの6セクションである。

アンケート調査対象者は合計 1,994 人で5つのカテゴリーから選定されている。それは、(a)学界／シンクタンク／研究者、(b)民間セクターの代表者、(c) 市民社会／NGO／メディア代表者、(d) 政府職員、及び (e)地域機関または国際機関の職員である。

2024年版の報告書においては次のような報告があった。日本が最も信頼できるパートナーとなるのは6年連続である。

“日本は依然として東南アジアの人々の間で最も信頼されている大国である(58.9%)。米国は大差で2位(42.4%)となり、僅差でEU(41.5%)が続く。一方で、回答者の半数(50.1%)は中国に対する不信感を表明しており、そのうち45.5%は中国が経済力と軍事力を利用して自国の利益と主権を脅かす可能性があるかと懸念している。”



8

Japan remains the most trusted major power among Southeast Asians (58.9%). The US comes in a distant second (42.4%), outpacing the EU (41.5%) by a narrow margin. Half of the respondents (50.1%) express distrust towards China with 45.5% of them fearing that China could use its economic and military power to threaten their country's interest and sovereignty.

(出所) The State of Southeast Asia 2024, <https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2024/03/The-State-of-SEA-2024.pdf> (同報告書「p.5, p.62-63).

第4章 ケーススタディ:カンボジア・インドネシアにおける日 ASEAN 連結性イニシアティブ

1 インドネシア

(1) インドネシアにおける日 ASEAN 連結性イニシアティブ

日 ASEAN 連結性イニシアティブのインドネシア案件として登録されているのは、下図の 10 件である。「海・空の連結性」事業 3 件、「陸の連結性」事業 2 件、そして連結性に貢献するソフト面の事業 5 件である。このうち、本評価の現地調査では、地図に示したサンプル事業 3 案件の視察を実施した。

表 4-1:インドネシアのイニシアティブ構成案件

陸の回廊	ジャカルタ都市高速鉄道事業(フェーズ 2)(第 1 期)
	ジャワ北幹線鉄道準高速化計画
海と空の回廊	パティンバン港開発計画(第 1 期)
	パティンバン港開発計画(第 2 期)
	離島における水産セクター開発計画
ソフト	船舶航行安全システム開発整備計画改訂プロジェクト
	港湾開発政策アドバイザー
	道路政策アドバイザー
	ジャカルタ首都圏都市交通政策統合プロジェクトフェーズ 3
	地方道路維持管理向上プロジェクト

注:パティンバン港開発計画は 2 期それぞれ 1 件ずつとしてカウントした。
出所:外務省資料より作成



出所:評価チーム作成

図 4-1 視察事業の位置

パティンバン港開発計画は、既存のタンジュンプリオク港の取り扱い可能量を超えるコンテナ需要に対応するため、ジャカルタ首都圏東部パティンバンに新港(コンテナターミナル、カーター

ミナル等)を建設するものである。首都圏の物流機能強化を図り、インドネシアの投資環境改善を通じた更なる経済成長に寄与することを狙っている。

ジャカルタ都市高速鉄道計画は、交通混雑が深刻なジャカルタ首都圏において都市高速鉄道システムを建設することにより、増加するジャカルタ首都圏の輸送需要への対応と自動車交通から公共輸送への輸送手段のシフトを図り、同首都圏の交通混雑の緩和、投資環境の改善、環境負荷の軽減に寄与するものである。

船舶航行安全システム開発整備計画改訂プロジェクトは、JICA の協力により 2000 年から 2002 年に策定した船舶航行安全システムの整備計画(対象期間:2003-2020 年)を、同国の経済成長に伴う船舶航行量の増加などの状況を踏まえて改訂し、新たな整備計画を策定することを目的に実施された技術協力事業である。この協力を通じて、インドネシア領海内を航行する船舶の航行安全に寄与することを目指している。



写真左:ジャカルタ都市高速鉄道計画、右:パティンバン港開発計画

(2) 開発の視点からの評価

ア 政策の妥当性

インドネシアの「国家中期開発計画 2015-2019」において国際競争力の向上や、インフラ整備、地域間格差の是正などの方針を掲げており、バランスのとれた開発の実現を目的とした、複数の輸送手段を相互に利用可能にする交通システム(multimodal and intermodal transport system)などの国家の連結性の構築や、都市大量輸送システムの構築などが掲げられていた。「国家中期開発計画 2020-2025」においても、同様に連結性が重要課題の一つとして取り上げられている。

日 ASEAN 連結性イニシアティブが発表された 2020 年時点の日本の対インドネシア国別開発協力方針は、2017 年に策定されたものである。2017 年国別開発協力方針は、カンボジアとは異なり、重点分野の中で、「連結性」という文言を直接的には用いていないものの、「ねらい」において ASEAN 連結性の強化ならびに上記の中期開発計画の内容を踏まえて、「インドネシアのバランスのとれた経済発展と国際的課題への対応能力向上への支援」を ODA の基本方針として掲げ、重点分野「国際競争力の向上に向けた支援」において、交通・物流などの質の高いインフラの整備と人材育成を行うこととし、ASEAN 連結性に対応している。

イ 結果の有効性

いずれの案件もおおむね当初計画どおりに実施されている。ジャカルタ都市高速鉄道事業では一部入札不調があったが、これは入札規則に沿って実施した結果であり、逆に規則に従って公正に透明性高く入札が実施されている証とも言える。高速鉄道の建設・運営が順次開始されることにより、ジャカルタでも公共交通による渋滞緩和のほか、他の ASEAN 諸国の都市で経験されたような公共交通を軸とした広範な都市開発が進むことが見込まれる。

パディンパン港事業は現在実施中(建設中)であるが、既に自動車ターミナルの一部は開業済みで、日本企業が 100%出資する企業が運営している。事業のすべての効果が発現する段階にはないが一部開業済の効果が発現しているし、ASEAN 内で自動車生産・輸出の拠点がインドネシアにもシフトしてきた傾向が観察されており、自動車の取扱量は着実に増加している。コンテナターミナルは今後開業予定であるが、本事業によるコンテナ取扱量の確実な増加によりインドネシア経済への大きな波及効果が見込めることが今回の現地調査で確認された。

船舶航行安全システム開発整備計画改訂プロジェクトは既に終了して、マスタープランが計画どおりに改訂されていることが確認された。予算の制約があり、インドネシア政府にはまだ全ての計画内容を実施することは困難であるが、インドネシア政府は政府予算を捻出し、そのうち最も重要な活動の一つとして、近隣を航行する船舶と通信をするための海岸部ラジオ局(沿岸ラジオ局)の設置(場所:コモド島)をすることになっている。

ウ プロセスの適切性

(ア)援助政策策定プロセスの適切性

前述のとおり、日 ASEAN 連結性イニシアティブは、外務本省レベル主導で策定されたことが確認された。インドネシアでも大使館及び JICA 関係者に対して聞き取りを行ったが、カンボジアと同様に、外務本省からの情報提供の依頼があった場合に対応したとのことであった。

また、インドネシア外務省での聞き取りでは、日本のインフラ支援の貢献は認識されていたものの、それはあくまで二国間支援であり、ASEAN 連結性に貢献するものと認識するためにはさらなる整理が必要であるとの指摘があった。

二国間支援の事業形成に関しては、ODA タスクフォースが、要望調査プロセスを通じて、国別開発協力方針ならびに事業展開計画に沿う形で、インドネシア政府関係者との協議を重ねることで、インドネシア政府の開発計画と整合性のとれた事業を形成することができている。

なお、ジャカルタ都市高速鉄道計画と密接に関係する政策支援であるジャカルタ大都市圏の「JABODETABEK 都市交通政策統合プロジェクト」の支援は、同地域の産業集積のコンセプトをベースに計画・実施されており、ASEAN 連結性に貢献する重要な支援として、ERIA から高く評価されていた。聞き取りを通じて得た ERIA による評価は次のとおり。

「産業集積は、国際生産ネットワークの枠組み(グローバル・バリュー・チェーン)に含まれる重要概念であるが、ジャカルタの南部にある衛星都市(Satellite city)であるボゴールとジャカルタの東側にあるカラワン(トヨタやホンダの工場がある)をつなぐ都市交通により、ボゴールに住むエンジニアはカラワンに通勤することができるようになる。また物流に関しても交通関

連の支援は、物流のコスト削減にも繋がる」。こういった政策支援を通じて、より付加価値の高いインフラ支援をインドネシア政府と形成・実施することができている。

(イ) 援助政策に基づく実施プロセスの適切性

上記のとおり、在インドネシア日本大使館及び JICA インドネシア事務所は、同イニシアティブの策定以前から、インドネシア政府の計画に整合した重点分野を設定し、政策協議の実施や案件形成を進めている。

ジャカルタ都市高速鉄道計画を実施しているジャカルタ地下鉄公社(MRTJ)は、この取組をさらに進めて、公共交通指向型開発(Transit Oriented Development: TOD)として、都市高速鉄道の駅周辺地域の開発を進める取組を進めた。MRTJ への聞き取りによると、コロナ禍において、都市の公共交通サービス需要は減退し、TODに向けた民間企業との交渉は難航したが、その代わり土地利用の可能性が高まり、地方行政と調整しながら都市開発を進めることができた。

新型コロナウイルスの大流行は、経済的な負の影響をもたらしたが、MRTJ は日本人専門家とともにその状況に柔軟に対応した。こういった取組は、事業内容に対する自信やオーナーシップの醸成につながり、ひいてはそれを支援した日本への信頼の向上につながりうる。

(ウ) モニタリング・評価及び情報公開の適切性

インドネシアでも、カンボジアと同様に、日 ASEAN 連結性イニシアティブ自体の広報ではなく、関連事業に関する情報を、新聞や Facebook などのメディアを通じて積極的に広報している。特に、2023 年 6 月に、天皇陛下がジャカルタ都市高速鉄道の車両基地をご視察された様子は、各種メディアで大々的に報じられた。また、同鉄道東西線の起工式は、ジョコ・ウィド前大統領も出席した中で開催され、日本向け、インドネシア向けに広く報道された。

また、日 ASEAN50 周年にあわせて ASEAN Japan Fair が開催され、日本の ASEAN10 か国全ての JICA 事業が広報された。

(エ) 他ドナーなどとの連携

日本のインフラ事業は、ADB や世銀、欧州ドナー、韓国などと意見交換しながら実施されている。また、事業実施においては、例えば、ジャカルタ都市高速鉄道計画の工事において、土木工事で必ずしも日本の技術を必要としない高架部分は ADB、トンネルやシステムなど日本の技術が必要な箇所は JICA が円借款で実施するといった、それぞれの技術的な得意分野をいかす形での業務分担をするなどの効果的な連携も実施している。

(オ) 「質の高いインフラ」に向けた取組

いずれの案件でも、JICA 専門家を含む日本側カウンターパートと緊密な連携のもとで事業計画立案と事業実施が行われていることが確認された。また、誠実かつ対等な日々の協力が、

日本の援助が高い信頼を得ることにつながっていることも確認された。また都市高速鉄道のように、第三国協力を通じて同国支援の経験を近隣国に共有する取組も始まっている。

例えば、パティンバン港は、タンジュンプリオク港の取り扱い可能量を超えるコンテナ需要に対応するために新規港としての開発が計画されたが、それだけだと将来的に両港がコンテナ需要を取り合う競合相手になってしまうため、パティンバン港周辺の開発を通じて需要創出を狙った取組をあわせて行うなどの戦略的な工夫がなされていた。

ジャカルタ都市高速鉄道計画では、前述のとおり、ジャカルタ大都市圏での産業集積に貢献しうる事業を計画している。さらに、カウンターパート機関である MRTJ は、バングラデシュとベトナムのカウンターパートを訪問して技術指導をしていることが確認された。途上国における大都市圏の交通網整備の経験は、ある程度の経済成長・開発を経た国でないと蓄積がない貴重なものであり、他国での産業集積、ASEAN 域内の連結性強化などに貢献しうる質の高いインフラを周辺国に波及させる重要な取組であった。

表 4-2 インドネシアにおける「質の高いインフラ」の実施状況

	パティンバン港開発計画	ジャカルタ都市高速鉄道計画
インフラの開放性・透明性	案件実施中の各種調達手続きを通じて実現。	
債務持続可能性	事業実施前に実施。	
ライフサイクルコストから見た経済性	将来的に他港と競合関係になる可能性があることを見越して、事業を計画・実施している。	<ul style="list-style-type: none"> ・日本と ADB の得意分野を踏まえて区間を分担する想定。 ・ジャカルタ大都市圏の産業集積に貢献しうる事業を計画・実施 ・駅周辺の街づくりもあわせて実施することで、事業の付加価値の向上にも貢献した。

出所:現地調査での聞き取り調査結果

(3) 外交の視点からの評価

本評価のインドネシア現地調査では、インドネシア外務省から外交の視点からの意見を聴取した。またインドネシアのジャカルタに所在する ASEAN 本部にもインタビューを実施した。さらにジャカルタに所在して ASEAN 連結性の強化に知的側面から貢献してきた ERIA にもインタビューを実施した。ASEAN の盟主としての自負が感じられたほか、ASEAN 全体の立場から以下の議論があった。

- ・ MPAC2025 の後継の作成が現在最終段階であり、それに沿って、イニシアティブを改定するのがいいという意見があった。
- ・ 「ASEAN driven Project」(ASEAN が主導する事業)を支援すべきという意見があった。これは、ASEAN の主体性を後押しする日本の姿勢は継続すべきであり、それが巡り巡って日本への信頼につながるという意見と理解できる。

また、他援助機関として、ADB と米国大使館(及び USAID)も訪問して、インドネシアに対する日本の協力に関する認識・意見を聴取した。

- ・ 上記に関連して、二国間支援が ASEAN 地域にどのように貢献するか整理が必要と

の指摘もあった。ASEAN 連結性に関して言えば、ASEAN 連結性マスタープランにおいて日本の支援がどのように貢献しているかを整理する必要性があることが分かった。

・ 日本の援助はインドネシアでとても評価が高く、とくにインフラ整備では中国の一带一路と比較して影響力もある。今後も協働していきたいと考えているという意見があった。

・ ADB は、JICA との役割分担を明確に実施していることが確認できた。一方で、ADB は日本が最大の出資者であり、日本の納税者の資金でインドネシアのインフラ整備を ADB を通じて支援していると言える。

2 カンボジア

(1) カンボジアにおける日 ASEAN 連結性イニシアティブ

日 ASEAN 連結性イニシアティブのカンボジア案件として登録されているのは、下図の 4 件である。本評価の現地調査では、これら 4 件に関して関係者にインタビューを行った。

国道 5 号線改修計画は、ミャンマーのダウェイからタイのバンコク及びプノンペン、ベトナムのホーチミンを結ぶ南部経済回廊の一部を整備する「陸の回廊」支援とされる有償資金協力である。

シハヌークビル新港コンテナターミナル拡張計画は、カンボジアで唯一の大水深港で、カンボジア経済を支える重要な物流拠点であり、物流の中継基地になることが期待されているシハヌークビル港の新コンテナターミナルを拡張する「海と空の回廊」支援とされる有償資金協力である⁶。

物流システム改善プロジェクトは、物流マスタープランの策定と実施や、カンボジアのタイ国境とベトナム国境での越境輸送手続きの改善などを支援する。港湾近代化のための電子情報処理システム整備計画は、船舶入出港に係る各種申請・承認の電子処理(港湾 Electric Data Interchange)の導入を支援する。



出所: 外務省 HP、GeoFabrik 及び The Humanitarian Data Exchange より作成。

図 4-2 日 ASEAN 連結性イニシアティブ事業
(カンボジア)

⁶ 「ODA 見える化サイト シハヌークビル港新コンテナターミナル拡張事業(第一期)」<https://www.jica.go.jp/oda/project/CP-P27/index.html> 2024.12.7 アクセス



写真左:国道5号線改修計画、右:シハヌークビル新港コンテナターミナル拡張計画

(2) 開発の視点からの評価

ア 政策の妥当性

カンボジア政府は、日 ASEAN 連結性イニシアティブの対象期間中に、中期開発計画の上位戦略として、「四辺形戦略」を策定・運用しており、現在は 2023 年 8 月より「五角形戦略」を運用している。一方、日本のカンボジアの国別開発協力方針は、2017 年に策定されており、それぞれの策定期間と内容を踏まえつつ政策の妥当性を検討した。

四辺形戦略は、5 年ごとにその内容を更新してきたが、同戦略の最後となった第四次四辺形戦略(2018 年発表)では、戦略実施の前提となる周辺環境として、「ASEAN 地域及び世界経済への統合促進のための能力強化」の必要性を認識しており、四辺形戦略の一角である「経済多様化」分野において、「物流システム改善及び輸送・エネルギー・デジタル部門の連結性」を掲げている。現在運用されている五角形戦略においても、水供給部門が追加されるなどの微修正はあるものの「連結性」は継続して重視されている分野の一つである。

2013 年に発表された第三次四辺形戦略は、4 つの重点分野のひとつに、「運輸インフラに対する投資の継続と貿易の円滑化を図り、複合輸送ネットワーク(Multi-modal transport network)の開発を通じて、活気ある物流システムを発展させ、国内・地域・世界の国々との連結性を確保すること」を掲げていた。

日本の国別開発協力方針は、第四次四辺形戦略が発表される前年に策定されたものであったが、その前の第三次四辺形戦略においても連結性の強化をうたっており、国別開発協力方針の冒頭に記載される「ねらい」において連結性に触れつつ、「産業振興支援」を重点分野(中目標)の一つとして設定していた(下表参照)。

表 4-3 国別開発協力方針／事業展開計画と連結性の関係

	国別開発協力方針		策定期間	事業展開計画(策定期間と連結性に関する記載の有無など)			
	連結性に関する直接的な記載 ねらい	重点分野		現状と課題/ 対応方針での記載(直接的記載)	協力 P と連結性の関連性(括弧内は数)	連結性イニシアティブ関連事業を含む協力 P の数	策定期間
カンボジア	○	◎	'17 年 7 月	○	◎(1)	1	'22 年 4 月

注:P(プログラム)、○:ねらいにのみ記載、ASEAN 連結性に関する直接的記載あり、もしくは ASEAN 連結性に配慮した協力プログラムあり、◎:重点分野に記載、ASEAN 連結性向上を目的とした協力プログラムあり

出所:カンボジア国国別開発協力方針、事業展開計画に基づき評価チーム作成

つまり、日本の ODA タスクフォースは、以前から、カンボジア政府による連結性を重視した政策に寄り添った方針を採用していたため、日 ASEAN 連結性イニシアティブが発表された後も、その方針を維持することで、カンボジア政府の重点分野の一つである連結性を支援してきた。

イ 結果の有効性

カンボジアの現地調査では、国道 5 号線改修計画、物流システム改善プロジェクト、港湾近代化のための電子情報処理システム整備計画、シハヌークビル港新コンテナターミナル拡張計画のカウンターパート組織を訪問、聞き取りを行った。シハヌークビル港については港湾施設への視察もあわせて行った。国道 5 号線改修計画(プノンペン周辺部分)については、聞き取りの合間を活用して、プノンペン周辺部分について、評価チームのみの簡易な視察を行った。

国道 5 号線改修計画は、タイとの国境付近の一部区間を除き、工事が終了していた。公共事業運輸省カウンターパート部局や国道 5 号線を利用している NGO や民間企業などから聞き取った情報によると、肉眼で確認するだけでも、国道 5 号線の整備による経済効果が見られるようになった。国道 5 号線沿いの町や都市では、建設された道路が騒音など環境に与える悪影響を避けるためにバイパスが作られたが、人々はバイパス周辺に移り住むようになり、工場も建てられるようになっている。また、沿線にはタイ資本のタイ石油公社(PTT)ガソリンスタンドと付設のアマゾン・カフェが増えたとのことであった。

シハヌークビル港新コンテナターミナル拡張計画は、調査時点でまだ工事が始まっておらず、当該事業の効果を確認することはできなかった。ただし、同港湾に関する支援は、シハヌークビル港新コンテナターミナル整備計画も含めて聞き取りを行ったところ、シハヌークビル港関連事業が、周辺国の港湾の状況を踏まえつつ、より積載量の多いパナマックスタイプの船も入港可能になるような水深の港湾を計画するなど、他国との連結性を強化するねらいを持っていた。また、シハヌークビル港の近隣に建設した経済特区では、イオンモールが物流倉庫会社を設置するなど日本の投資にもつながっている。

物流システム改善プロジェクトや港湾近代化のための電子情報処理システム整備計画は、これらのインフラ施設がより効率的に活用されるためのソフト面での能力強化を図った。例えば、国道 1 号線のベトナム国境(バベット)では、1 時間あたりのコンテナ通過量が、50 本から 80 本に増加するなどの効果があった。

ウ プロセスの適切性

(ア) 援助政策策定プロセスの適切性

日本の外務省及び現地の在外公館、JICA 関係者、カンボジア外務国際協力省などに、日 ASEAN 連結性イニシアティブの策定過程での関与について確認したところ、日 ASEAN 連結性イニシアティブの策定は、外務本省レベルで実施されていたため、在カンボジア日本大使館及び JICA カンボジア事務所は、外務本省からの情報提供の依頼があった場合に対応したとのことであった。

在カンボジア日本大使館と JICA カンボジア事務所は、ODA タスクフォースを形成し、カンボ

ジア政府との政策対話を密に行った。国別開発方針の策定においても、ODA タスクフォースで日本が考える方針の原案を作り、カンボジア政府と共有した。

その後も、カンボジアで政策決定権を持つ経済財政省と政策協議とは別に個別事業も含めた支援の形について協議を続けている。それ以外の担当省についても、担当者が個別に協議を進めている。

(イ) 援助政策に基づく実施プロセスの適切性

上記のとおり、在カンボジア日本大使館及び JICA カンボジア事務所は、同イニシアティブの策定以前から、カンボジア政府の連結性を重視する方針に整合性をとった重点分野を設定し、政策協議の実施や案件形成を進めている。ただ単にカンボジア政府の計画と整合した支援を企画しているのではなく、南部経済回廊を重視する独自の観点・姿勢を維持してきた。南部経済回廊という形でベトナムからカンボジアを通じてタイ・ミャンマーに通じる道路を整備していくことは、大使館として継続して意識していたとのことであった。具体的には、まずは国道 1 号線、1 号線にかかるネアックルン架橋(別称「つばさ橋」)を支援し、5 号線とつながる一本のラインとして南部経済回廊支援を行ってきた。

さらに、カンボジアで特筆すべきは、官民合同会議という合議体をつうじたカンボジア政府との定期協議の存在である。この合議体は、2007 年のカンボジアと日本による投資協定の締結後に設置され、年 2 回の定期協議を行っているほか、設置されたワーキンググループごとに課題解決に向けた議論が続けられている。トップは日本大使、商工会の企業がメンバー、先方は投資担当の副首相とその他関係省庁が名を連ね、定期的に活発な議論・意見交換を行っている。

表 4-4 カンボジア官民合同会議の概要

名称	機能	メンバー
官民合同会議	協議および合意事項の進捗の確認(年度あたり 2 回開催。)	日本側: 大使(代表)、商工会登録企業、JICA カンボジア政府側: 投資担当副首相(代表)、関係省庁

出所: 現地調査での聞き取り

カンボジアは、通関手続きを含む「取引コスト」の高さが常々問題になっているが、このような民間企業が持つ問題意識を、本合議体やワーキンググループを通じてより具体的な形で議論することで、カンボジア政府側と共有、解決策の模索・実施を促している。連結性についても、官民合同会議や ODA タスクフォースによる政策協議などの場で、議題に挙げられていた。このような取組は、日 ASEAN 連結性イニシアティブによる支援の成果をより有機的なものとする取組と思われる。

以上のような取組は、カンボジア政府にも強く認識されており、外務国際協力省からの聞き取りにおいても、日本政府がこういった機会を設けていることを高く評価していた。また、民間企業においても、大変有益で貴重な日本の官民連携のケースとして評価する声もあった。

(ウ)モニタリング・評価及び情報公開の適切性

日 ASEAN 連結性イニシアティブ自体を広報することはなく、同イニシアティブにリストアップされた事業が積極的に広報されていたことが確認できた。

大使館では、Facebook アカウント(フォロワー25.5 万人)からの広報を行っているほか、報道関係者を対象としたプレスツアーを実施し、JICA とともに日本の政策や取組についての報道関係者の理解を高め、カンボジア国民の理解向上を図っている。インフラ支援は、完成直後に感謝されるがその後時間がたつと目立たなくなってしまうため、プレスツアーの活用を重視している。前回は、2泊3日で、プノンペン、バタンバン、シェムリアップの ODA 関連施設を訪問した。加えて、新聞記事に関して 2021 年頃に 5 回程度投稿している。

JICA では、四半期に一度 E-Newsletter を公開し、ローカルメディアや民間企業に共有している。ソーシャルメディア(Facebook のフォロワー6.3 万人)を通じた情報発信、日本文化を伝える「きずなフェスティバル」等を通じて、イニシアティブに貢献する事業を含めて発信している。

(エ)他ドナーなどとの連携

大使館では、各大使館の経済班のトップや国際機関のトップが毎月 1 度意見交換をする機会があり、日本の支援についての情報を適宜共有している。担当者レベルでは、ドナー会合を通じて日本の事業を紹介するなどをしている。

(オ)「質の高いインフラ」に向けた取組

以上を踏まえて、日 ASEAN 連結性イニシアティブの関連事業に関して、カンボジアにおける質の高いインフラに向けた取組をとりまとめた。カンボジアでは、インフラ整備(ハード)を当該事業の目的・意義を踏まえて戦略的に計画し、それが実施段階においても継承されていた。ソフト面の支援として、技術協カプロジェクトや有償勘定技術協力を通じて、その運営面での効率性などの強化を図っていた。このように、日 ASEAN 連結性イニシアティブ関連事業において、日本は、価格に見合った価値(Value for Money)を実現すべく、検討・取組を実施していた。

また、調達手続きを着実に実施することで、インフラの開放性・透明性を維持していた。特に事業実施中に行う調達手続きは、先方政府で行うものが含まれており、その手続きを通じて、カウンターパート自身も手続きのあり方・進め方などの知見を深めていたことは特筆に値する。

表 4-5 カンボジアにおける「質の高いインフラ」の実施状況

	国道 5 号線改修計画	シハヌークビル港新コンテナターミナル拡張計画
インフラの開放性・透明性	案件実施中の各種調達手続きを通じて実現。担当部局長の中には、その手続きの実施を通じて、開放性・透明性の高い調達手続きの重要性を認識、実務的な経験を積んだとの声もあった。	
債務持続可能性	事業実施前に実施。	
ライフサイクルコストから見た経済性	南部経済回廊の観点から、一連のインフラ支援を実施、技術協力により更に円滑な活用を狙う。	周辺国の港湾の状況も踏まえつつ、カンボジア最大の港湾である同港が国内物流への貢献の度合いを向上させるだけでなく、ASEAN やその他地域での物流にいかに関与するかを念頭に支援を計画／実施。さらに、有償勘定技術支援を通じて、建設した港湾の運営能力強化を促進。

出所:現地調査での聞き取り調査結果

(3) 外交の視点からの評価

本評価のカンボジア現地調査では、カンボジア外務国際協力省から外交の視点からの意見を聴取した。日本の今までの支援に対する感謝が述べられるとともに、以下の意見があった。事前によく準備したことが伺える意見で、今後日本に支援してほしい具体的な項目が、カンボジアのみならず ASEAN 全体の視点から提示されていたと言える。

- 質の高い国境横断的なインフラの強化に焦点を当てるべきである。それには、地域全体のインフラ整備、デジタル化、コネクティビティが含まれるべきだろう。
- 国境横断的なソフトスキルの連結性を支援するべき。経済成長と地域開発を促進するための投資を円滑に行うため。
- 持続可能なインフラ整備をさらに支援すべき。
- 人材育成・能力(Human Capital Development)。日本には優秀な人材がいるため、研究開発プログラムや交換プログラムに参加することで、一種の「つながり」を持つべきだろう。
- 文化交流プログラムや教育協力。より多くの人々を巻き込むため。
- 航空サービス協定を結び、貿易フロー、持続可能な観光などを推進する。
- スマートな ASEAN 送電網を構築して、持続可能で弾力性のある電力の融通を実現する。ASEAN パワーグリッドでは、現在、ラオス、タイ、マレーシア、シンガポールからの送電線が利用されている。現在、ASEAN にもワーキンググループがあり、ラオス、カンボジア、マレーシアをリーダーとするエネルギー大臣レベルのワーキンググループがある。この作業部会に日本も招待したい。

第5章 提言

前章までの評価結果を踏まえて、本評価の提言を以下のとおり記載する。なお、これらの提言は、国内外の研究機関や有識者、ASEAN 本部やケーススタディ国の政府関係者、民間企業、他援助機関との議論を踏まえつつ、本評価チームとしてとりまとめたものである。

<開発の視点からの提言>

1. 複数国にまたがるインフラ整備の支援の計画および知的支援

日本は長年にわたり ASEAN 加盟国のインフラ整備を支援して成果を挙げてきた。今後は、国境をまたぐインフラ整備に重点を置くことが勧められる。それには、(1)国境をまたいで複数国を連結する象徴的な交通輸送インフラに係る支援(国際幹線道路・橋梁の維持管理、国境交通の円滑化、国際港湾の運営等に関する支援など今までの協力の効果的活用を含む)、(2)ASEAN 加盟国間で電力を融通し合う電力グリッドの整備に係る支援、(3)その他(通関施設の共同運用など)を計画することがあり得る。また、必ずしもハード整備だけではなく専門家派遣や研修(第三国研修)などの知的支援も含む。電力グリッドについては、2024 年に ASEAN エネルギーセンターと協力覚書(MoC)を締結しておりその実現を促進する。

2. 輸送ネットワークの制度面の改善支援

交通輸送インフラは日本の支援により成果を挙げてきたが、この交通輸送インフラがさらに効果を発揮するためには制度面の改善支援(非関税障壁の撤廃や削減など)が重要である。具体的には、(1)通関のデジタル化のさらなる支援、(2)ASEAN 加盟国の制度の標準化・共通化の支援である。とくに後者は、日本が「信頼されるパートナー」という評価を確立していることをいかせる支援である。

3. ハードとソフトの組み合わせによる支援の継続

有償資金協力や無償資金協力によるインフラ整備(ハード面)に、技術協力プロジェクトや研修を始めとする人材育成(ソフト面)の支援を組み合わせる点が、日本の比較優位性であるとともに、ASEAN から高く評価されている点であることが確認された。この支援は今後も継続されるべきである。ソフト面の支援においては、(1)インフラの建設・運営・維持管理の現場レベルの人材育成と、長期的な高度人材の育成、(2)ASEAN 加盟国において「政策研究」に対するニーズがある。これらの知見・経験が豊富な日本による支援を検討することが望ましい。

4. 協働パートナーとして共通の課題への取組

ASEAN は経済成長を続けており、今後援助卒業国となる国も出てくることが予想される。また、MPAC2025 の後継戦略の ACSP の目標としてデジタルや持続可能性が含まれることに象徴されるように、ASEAN の目指す方向性は脱炭素やデジタルなど、地球規模的な課題を含むものとなりつつある。これを踏まえて、日本は、ASEAN と、援助国・被援助国としての関係だけでなく、協働パートナーとして対等に接し、共通する問題に対処する方向性を少しずつ強化していくべきである。そのような協力が考えられる具体的な分野としては、(1)気候変動(温暖化

防止策など)、(2)自然災害への対応(国際的な医療チーム派遣を含む)、(3)感染症を含む公衆衛生上の危機対応、(4)高齢化社会への対応(スマートシティ構想など)があげられる。これらについては日本とASEAN加盟国で共通の課題となっているし、日本から提供できる知見は豊富にある。さらに、(5)ASEANの中で進んだ国が周辺の加盟国を支援していく試みを日本が支援する、つまり第三国研修を始めとする支援を増加させていくべき。協働パートナーとして対処するために、ASEAN事務局への人的・資金的支援を強化する。

5. ASEANにとってわかりやすい日本の支援の整理・説明・広報

単純に日本のASEAN支援やコンセプトを説明するのではなく、ASEAN連結性支援をとりまとめるASEANの戦略文書(現在はMPAC2025)にあわせた形で説明することが重要である。それにより、ASEAN加盟国、事務局、パートナー国からの理解を得られ、日本の支援が更なる相乗効果を得ることができ、結果として、日本の支援がより良い形で連結性の実現に貢献することが期待できる。特に2025年は、MPAC2025の後継戦略文書が策定される時期であるところ、ASEANにとってわかりやすい日本の支援の整理・説明・広報が効果を発揮する時期にある。

<外交の視点からの提言>

6. ASEANの一体性・中心性の支持・尊重

ASEANの外交関係に指針を与えるAOIPで示されたASEANの一体性・中心性を日本として今後も支持して尊重していく。そのことが日本に対する信頼の維持・増進につながり、最終的に日本の国益になる。

7. FOIPで普遍的価値を示して国際社会をリード

ASEAN連結性イニシアティブを支えるFOIPという概念／枠組は、法の支配や自由貿易の価値を示しており今後も推進すべき。この概念／枠組は他援助国も広く追随し、「政策連携の呼び水」となったとも言えるわけで、国際社会を日本がリードした好例である。今後も積極的に、日本が国際社会の議論をリードしていくことが望まれる。言うまでもなく日ASEAN連結性イニシアティブはその概念／枠組みに沿った取組であり発展的継続が推奨される。

提言項目	提言の宛先	期間
<開発の視点>		
1. 複数国にまたがるインフラ整備の支援の計画および知的支援 (象徴的交通インフラ、電力グリッドの支援の計画、および研修などの知的支援)	外務省・JICA	中期(3~5年)
2. 国際輸送ネットワークの制度面の改善支援 (通関のデジタル化、複数国の制度共通化)	外務省・JICA	中期(3~5年)
3. ハードとソフト(人材育成)の組み合わせ支援 (現場・高度人材の育成、政策研究の支援)	外務省・JICA	中期(3~5年)

4. 協働パートナーとして共通の課題への取組 (気候変動、自然災害、公衆衛生、高齢化社会、第三国研修活用)	外務省・JICA	長期(10年)
5. ASEANにとってわかりやすい日本の支援の整理・説明・広報	外務省・JICA	短期(1年)
<外交の視点>		
6. ASEANの一体性・中心性の支持・尊重 (日本に対する信頼の維持・増進につなげる)	外務省	長期(10年)
7. 「自由で開かれたインド太平洋」(FOIP)で普遍的価値を示して国際社会をリード(法の支配や自由貿易)	外務省	長期～超長期 (10～20年)

出所:評価チーム作成