

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)

別冊

令和 7(2025)年 3 月

評価主任：青山学院大学教授 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

目次

略語表

添付 1	評価実施方針の補足情報	1
1	評価の枠組み	1
2	評価対象の概要	4
添付 2	ASEAN の概況と対 ASEAN 諸国への ODA の補足情報	6
1	ASEAN の概況	6
2	ASEAN の開発政策に関する補足情報	9
3	対 ASEAN ODA の動向に関する補足情報	11
4	日本の対 ASEAN ODA の動向に関する補足情報	13
添付 3	評価結果に関する補足情報	15
1	政策の妥当性に関する補足情報	15
2	結果の有効性に関する補足情報	18
3	プロセスの適切性に関する補足情報	24
4	外交の視点からの評価に関する補足情報	29
添付 4	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に関する補足情報	33
1	現地調査スケジュール	33
2	視察案件の概要	34
添付 5	評価主任・アドバイザー所感	36
添付 6	インタビュー関連リスト	42
1	国内インタビュー先リスト	42
2	現地インタビュー先リスト	42
添付 7	参考文献	44

略語表

略称	英語名称	日本語名称
ACCC	ASEAN Connectivity Coordination Committee	ASEAN 連結性調整委員会
ACMECS	Ayeyarwady Chao Phraya Mekong Economic Cooperation Strategy	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
ACSP	ASEAN Connectivity Strategic Plan	ASEAN 連結性戦略計画
ADB	Asian Development Bank	アジア開発銀行
AEC	ASEAN Economic Community	ASEAN 経済共同体
AOIP	ASEAN Outlook on the Indo-Pacific	インド太平洋に関する ASEAN アウトルック
ASEAN	Association of South East Asian Nations	東南アジア諸国連合
BIMP-EAGA	Brunei-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area	ブルネイ・インドネシア・マレーシア・フィリピン東部アセアン成長地域
BIMSTEC	The Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation	ベンガル湾多分野技術経済協力イニシアチブ
CADP	The Comprehensive Asia Development Plan	アジア総合開発計画
CLMV	Cambodia, Laos, Myanmar and Vietnam	カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム
DAC	Development Assistance Committee	開発援助委員会
ERIA	Economic Research Institute for ASEAN and East Asia	東アジア・アセアン経済研究センター
EU	European Union	欧州連合
FDI	Foreign Direct Investment	外国直接投資
FOIP	Free and Open Indo-Pacific	自由で開かれたインド太平洋
GDP	Gross Domestic Product	国内総生産
GMS	Greater Mekong Sub-region	メコン河流域圏地域
ICT	Information and Communication Technology	情報通信技術
IMF	International Monetary Fund	国際通貨基金
IMT-GT	Indonesia–Malaysia–Thailand Growth Triangle	インドネシア・マレーシア・タイ成長の三角地帯
IPEF	Indo-Pacific Economic Framework for Prosperity	インド太平洋経済枠組み

IPNs	International Production Networks	国際的生産ネットワーク
IORA	Indian Ocean Rim Association	環インド洋連合
JAIF	Japan-ASEAN Integration Fund	日・ASEAN 統合基金
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
L/A	Loan Agreement	借款契約
MPAC	Master Plan on ASEAN Connectivity	ASEAN 連結性マスタープラン
MRT	Mass Rapid Transit	大量高速交通機関
MRTJ	MRT Jakarta	ジャカルタ地下鉄公社
NGO	Non-governmental Organization	非政府組織
ODA	Official Development Assistance	政府開発援助
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development	経済協力開発機構
PPP	Public Private Partnership	官民連携
SDGs	Sustainable Development Goals	持続可能な開発目標
TOD	Transit Oriented Development	公共交通指向型開発
USAID	United States Agency for International Development	米国国際開発庁

添付1 評価実施方針の補足情報

1 評価の枠組み

評価対象期間:2020 年～2023 年

評価項目		評価内容・指標	情報源	情報収集方法
開発の視点からの評価				
政策の妥当性	1. ASEAN の開発計画との整合性	【評価内容】ASEAN の上位の開発政策及び社会経済政策等の開発ニーズと整合性を有しているか 【評価指標】ASEAN の上位政策に整合していたか。 ・「ASEAN 連結性マスタープラン(MPAC) (2025)」 ・「ACMECS マスタープラン」(2019-2023) ・「ASEAN インド太平洋アウトルック」(AOIP) (2019) ・ ASEAN のその他の外交政策と整合していたか。	【文献調査】 「ASEAN 連結性マスタープラン(MPAC) (2025)」 「ACMECS マスタープラン」(2019-2023) 「ASEAN インド太平洋アウトルック」(AOIP) (2019) 【インタビュー】 国内調査:外務省(政策課、地域課)、JICA(地域課、課題部、研修部) 現地調査:ASEAN 本部(担当部署)、インドネシア外務省、カンボジア外務省、日本大使館、JICA 現地事務所、JETRO 等	文献調査(マトリクスや体系図を作って一致度を検証する) インタビュー(質問紙を使用する) インタビュー(質問紙を使用する)
	2. 日本の上位政策との整合性	【評価内容】参考とすべき指針である改定された国家安全保障戦略、日本の上位政策である、開発協力大綱、ASEAN を対象とする連結性以外の政策と整合性を有しているか(政策策定時だけでなく評価対象期間において整合的か) 【評価指標】日本の上位政策に整合していたか。上位政策の目標達成に貢献する論理構成(因果関係)は十分納得できるか ・改定された国家安全保障戦略 ・「自由で開かれたインド太平洋」(FOIP) ・開発協力大綱、中期戦略 ・ケーススタディ国の開発協力方針・事業展開計画	【文献調査】 ・改定された国家安全保障戦略 ・「自由で開かれたインド太平洋」(FOIP) ・開発協力大綱、中期戦略 ・ケーススタディ国の開発協力方針・事業展開計画 ・ ODA 白書、外交青書、外務省政策評価報告書等 【インタビュー】 国内調査:外務省(政策課、地域課)、JICA(地域課、課題部、研修部) 現地調査:ASEAN 本部(担当部署)、インドネシア外務省、カンボジア外務省	文献調査(マトリクスや体系図を作って一致度を検証する) インタビュー(質問紙を使用する) インタビュー(質問紙を使用する)
	3. 国際的な優先課題との整合性	【評価内容】国際的な優先課題への対応と整合し矛盾がないか(持続可能な開発目標(SDGs)をはじめ、国際社会の取組・援助潮流との関連性) 【評価指標】SDGs とその他の国際的な優先課題と日 ASEAN 連結性イニシアティブの内容の一致の程度	【文献調査】 SDGs 進捗報告書 国連気候変動・生物多様性の報告書 その他の国際機関ホームページ等 【インタビュー】 国内調査:外務省、JICA、NGO 現地調査:ASEAN 本部、ケーススタディ国外務省	文献調査(報告書を読み込んで矛盾がないか確認する) インタビュー(質問紙を使用する)
	4. 他ドナーの援助政策との関連性	【評価内容】他ドナーの支援内容に調和し、差別化したものが選択されているか(他ドナーとの相互補完性、差別化(特に対象国・分野で影響力の大きいドナーとの関係)を確認する) 【評価指標】 ・他ドナーの支援内容と日本の対 ASEAN 援助協力方針の優先事項の一致程度・相違点・空白項目の有無 ・ドナー会合への出席の実績と議論への貢献の程度	【文献調査】 他ドナー(二国間、国際機関)の援助関連部文書を入力して分析する ・対 ASEAN の援助方針・実績・計画 ・ケーススタディ国の援助方針・実績・計画 【インタビュー】 国内調査:外務省、JICA 現地調査:他ドナー(二国間、国際機関)、日本大使館、JICA 事務所、ケーススタディ国外務省	文献調査(資料を読み込んで整合的な確認する) インタビュー(質問紙を使用する)
	5. 日本の比較優位性	【評価内容】日 ASEAN 連結性イニシアティブ・後継イニシアティブは日本の援助の比較優位を考慮した分野と手段がとられているか(日本に比較優位のある分野への政策の選択・集中) 【評価指標】 ・日 ASEAN 連結性イニシアティブ・後継イニシアティブにおける SWOT 分析およびそれに類する議論の有無 ・日本の対 ASEAN 開発協力方針の比較優位・比較劣位の特定結果の有無 ・日 ASEAN 連結性イニシアティブ・後継イニシアティブにて、他ドナーの援助事業を効果的に利用する(レバレッジを効かせる)ことを考慮して策定されているかの有無	【文献調査】 日本と他ドナーの ASEAN 支援政策・計画の文書を入力して一覧表を作成して分析する ・日 ASEAN 連結性イニシアティブ・後継イニシアティブ ・主要ドナー(二国間、国際機関)の対 ASEAN 援助政策方針・計画と実績 【インタビュー】 国内調査:外務省、JICA 現地調査:ASEAN 本部、ケーススタディ国外務省、日本大使館、JICA 事務所、他ドナー(世銀/ADB)	文献調査(マトリクスを作成して選択と集中の実施をチェックする) インタビュー(自由回答してもらう)

評価項目		評価内容・指標	情報源	情報収集方法
開発の視点からの評価				
結果の有効性	1. 日本 対 ASEAN 援助実績 (インプット)	【評価内容】 日 ASEAN 連結性イニシアティブ・後継イニシアティブの重点分野において、 ①どの程度の財政的・人的・物資的資源が投入されたか ②OECD-DAC 加盟の全ドナーの援助においてどの程度を占めていたか ③適切なアウトプットを生むための投入であったか 【評価指標】 - 日本の ODA 支援額(有償資金協力、無償資金協力、技術協力、海外投融資) - ASEAN 連結性に関連する他ドナーの援助額との比較 - 投入量からみたアウトプットへの貢献度	【文献調査】 外務省・JICA の以下の文献 ①開発協力白書、②ODA 国別データブック、③国別開発協力方針・事業展開計画、④JICA 年次報告書、⑤JICA 事業評価報告書 ASEAN 本部の以下の文書 ①年次報告書、②ポータルサイトの統計情報、③テーマ別調査報告書 OECD-DAC の以下の文書 ①援助統計データベース、②報告書 【インタビュー】 国内調査:外務省、JICA 等 現地調査:日本大使館、JICA 事務所、ASEAN 本部、ケーススタディ(国外務省、他ドナー(二国間、国際機関))	文献調査(投入額の一覧表を作成する) インタビュー(投入額の確認・フォローアップ)
	2. 開発課題への支援の有効性 (アウトプット)	【評価内容】 投入の結果、当初設定された目標・目的(中目標(戦略目標))に向けて、どのような財・サービスが生み出され、どの程度計画どおりに実現したか 「陸の回廊」インフラの実現度合(進捗とキャパ) 「海と空の回廊」インフラの実現度合(進捗とキャパ) ↑(ハードキャパに加えて)「質の高いインフラ」が実現したか ① 開放性、②透明性、③経済性、④債務持続性 「ソフト面強化」の人材の実現度合(進捗と人数) ・(今回評価の直接の対象と言うわけではないが)「多層的な連結性」の追加 5 分野の実現度合(進捗とキャパ・人数) ①デジタル、②海洋法執行、③サプライチェーン ④電力、⑤人・知 【評価指標】 各事業のアウトプット指標の計画と実績の比較 - インフラのキャパ(実績) - 研修人数(実績)	(文献調査) 外務省・JICA・関係省庁の文献 ①開発協力白書、②ODA 国別データブック、③国別開発協力方針・事業展開計画、④JICA 年次報告書、⑤JICA 事業評価報告書、⑥関係省庁の報告文書 ASEAN 本部の文書(あれば) ①年次報告書、②ポータルサイトの統計情報、③テーマ別調査報告書 【インタビュー】 国内調査:外務省、JICA 等 現地調査:日本大使館、JICA 事務所、ASEAN 本部、ケーススタディ(国外務省)	文献調査(キャパと研修人数を集計する) インタビュー(アウトプットの確認・フォローアップ)
	3. 重点分野への支援の有効性 (アウトカム)	【評価内容】 1. アウトプットのおかげで、当初設定された目標(中目標(戦略目標))がどの程度達成され、どのような短・中期的な効果があったか。なお、他ドナーによる支援や外的要因等の影響に留意する。 「陸の回廊」の使用度合(旅客量・輸送量・貿易量) 「海と空の回廊」の使用度合(旅客量・輸送量・貿易量) 「ソフト面強化」の人材の影響(管理運営状況) 「多層的な連結性」5 分野の影響(質的指標) 【評価指標】 - 使用度合(旅客量・輸送量・貿易量) - 人材の活動(財・サービスの管理運営状況) 2. 中目標(戦略目標)の達成のおかげで、どの程度イニシアティブの目標が達成されたか - ASEAN 域内の格差是正 - ASEAN 共同体の統合深化	【文献調査】 (1) JICA の事業終了報告書・事業評価報告書・テーマ別報告書 (2) 研究者の報告書 (3) ASEAN 本部の文書(あれば) ①年次報告書、②ポータルサイトの統計情報、③テーマ別調査報告書 【インタビュー】 国内調査:外務省関係課、JICA 現地調査: <日本側> 日本大使館、JICA 事務所、JICA 専門家、JETRO 事務所 <ASEAN 側> ASEAN 本部、ケーススタディ(国外務省) <企業側> 日系企業、他の外資企業	文献調査 インタビュー(アウトプットの確認・意見交換)
	4. 本政策の総合的有効性	【評価内容】 - 日 ASEAN 連結性イニシアティブ・後継イニシアティブとして実施・実現したインプット⇒アウトプット⇒アウトカムの因果関係(有効性)は確認できるか - イニシアティブの目標が達成されたか ①ASEAN 域内の格差是正、②ASEAN 共同体の統合深化 【評価指標】 - 大目標(上位目標)・中目標(戦略目標)・小目標(プログラム目標)の指標の目標値の達成状況 ➢ デザインの基本は事前・事後比較デザイン。可能であれば一般指標比較デザイン(世界全体との比較)を適用する。 ➢ ODA の民間投資等への波及効果にも留意	【文献調査】 (1) 上記の収集した定量データの相関関係を分析する (2) 研究者の研究報告書や論文 【インタビュー】 上記のインタビューの最後に「総合的有効性」について意見交換する	文献調査 インタビュー(アウトプットの確認・意見交換)

評価項目		評価内容・指標	情報源	情報収集方法
開発の視点からの評価				
プロセスの適切性	1. 援助政策策定プロセスの適切性	【評価内容】 ASEAN の基本政策や日本側上位政策に示された重点分野等への取組やアプローチが適切に策定されたか、政策の妥当性や結果の有効性が確保されるようなプロセスが取られていたか 【評価指標】 ・援助政策策定までに収集・分析された情報の質と量 ・政策目標・重要分野の決定についての政策策定プロセスの方法 ・協力プログラムの情報収集・選定方法 ・援助政策策定までの日本とASEAN 本部・ケーススタディ国の関係者間のコミュニケーションの良好さの程度	【文献調査】 <日本側> ・政策策定の協議の議事録 ・日 ASEAN 連結性イニシアティブ ・後継の ASEAN 包括的連結性イニシアティブ <ASEAN 側> 「ASEAN 連結性マスタープラン(MPAC)」 「ACMECS マスタープラン」 「ASEAN インド太平洋アウトルック」 【インタビュー】 国内調査: 外務省関係各課、JICA、他省庁等 現地調査: ASEAN 本部、日本大使館、JICA 事務所、ASEAN 関係省庁、ケーススタディ国外務省、他ドナー、国際機関	文献調査 (政策策定過程の協議の議事録を可能な限り入手してエビデンスとする) インタビュー (インタビューで実際のプロセスについて詳細を把握する)
	2. 援助実施プロセスの適切性	【評価内容】 案件形成プロセスが迅速かつ適切であったか、被援助国のニーズを継続的に把握(政策協議、セクター別会合等)していたか、援助効果を高める取組・アプローチ(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債務持続可能性の検討と配慮)が実施されたか。さらに、外交関係の激変や開発協力環境を巡る変化に対し、素早く柔軟な適応ができたか 【評価指標】 ・政策協議・要望調査プロセスの方法 ・案件形成プロセスの明確さと関係者の周知程度 ・案件形成・実施における日 ASEAN 関係者間のコミュニケーションの良好さの程度 ・案件形成・実施における他ドナーとの調和化プロセスの有無・程度 ・効果的なスキーム選定及びスキーム間連携(プログラム化)の有無・程度 ・援助供与(プレッジ)のタイミング	【文献調査】 <日本側> ①援助実施決定の E/N など公式文書 ②ASEAN 側 CP との協議文書、 ③開発協力白書、JICA 年次報告書、JICA 事業評価報告書 ④国別開発援助方針・事業展開計画 <ASEAN 側> ケーススタディ国の関係省庁の報告書等 【インタビュー】 国内調査: 外務省関係各課、JICA、他省庁、地方自治体等 現地調査: 日本大使館、JICA 事務所、ASEAN 本部、ケーススタディ国外務省、関係省庁、他ドナー、国際機関	文献調査 インタビュー (質問紙を使用する)
	3. 援助実施体制の適切性	【評価内容】 現地で「ASEAN 連結性支援」をテーマとした ODA タスクフォースや日本国内(外務省、実施機関)の実施体制が整備されていたか 【評価指標】 ・現地の ODA タスクフォースや日本国内関係者の各々の定期会合の頻度 ・日本国内関係者(外務省・実施機関)による関係省庁との会合の頻度 ・現地のドナー会合・セクター会合への出席やケーススタディ国の省庁訪問の頻度	【文献調査】 ①ODA タスクフォースが組織されていた場合にはその議事録 ②当該イニシアティブの実施に関する会合の議事録 【インタビュー】 国内調査: 外務省関係各課、JICA、関係省庁 現地調査: 日本大使館、JICA 事務所、ケーススタディ国関係省庁、他ドナー	文献調査 インタビュー (質問紙を使用する)
	4. モニタリング・評価および情報公開の適切性	【評価内容】 政策の実施状況を定期的に把握するようなプロセスが取られていたか、広報の内容・方法は適切だったか 【評価指標】 <モニタリング評価> ・政策協議を通じた援助政策のモニタリング評価のタイミング・頻度・内容 ・事業レベルのモニタリング評価のタイミング・頻度・内容 ・情報発信・公開 ①国際社会、②ケーススタディ国メディアと国民、③日本国内のメディア・国民	【文献調査】 ・JICA モニタリング報告書、 ・広報資料、新聞等メディア ・外務省・JICA ウェブサイト公開情報 【インタビュー】 国内調査: 外務省、JICA、他省庁 現地調査: 日本大使館、JICA 事務所、JICA 専門家	文献調査 インタビュー (質問紙を使用する)
	5. 他ドナー等との連携	【評価内容】 他ドナー・国際機関、多様な援助主体(民間、NGO 含む)との効果的な連携・調整が取れていたか 【評価指標】 ・他ドナー・国際機関・NGO・民間との連携、ドナー間分業による調和化の有無・程度 ・援助協調への参加の有無と程度(ドナーによる政策調整会議、共同分析作業の有無・程度)	【文献調査】 ・ドナー会合の議事録 ・他ドナーの援助方針や評価報告書 【インタビュー】 国内調査: 外務省、JICA、他省庁等 現地調査: 日本大使館、JICA 事務所、ケーススタディ国関係省庁、他ドナー	文献調査 インタビュー (質問紙を使用する)

評価項目		評価内容・指標	情報源	情報収集方法
外交の視点からの評価				
外交的な重要性	1. 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	【評価内容】 ①日 ASEAN 連結性イニシアティブと後継イニシアティブが現在の国際社会の課題解決に重要と言えるか。 (現在の国際社会の課題はなにか。その中で当該イニシアティブはどのように解決策として貢献するのか) ②当該イニシアティブが地域の課題解決に重要と言えるか。 (現在の地域の課題はなにか。その中で当該イニシアティブはどのように解決として貢献するのか) ③当該イニシアティブが日本の国益にとってどのような点で重要と言えるか 開発協力大綱の「開発協力の目的」に国益の記載があるので、それを踏まえて、国益のそれぞれの要素に関して当該イニシアティブはどのように貢献するのか ④歴史的関係、新しい外交政策、価値観の共有 - ASEAN 地域と日本の歴史的・地政学的な外交関係の重要性 - 日本の新しい外交政策である「自由で開かれたインド太平洋」(FOIP)の推進に向けた当該イニシアティブと該当事業の役割 - 日本が掲げる外交理念や基本的価値観をする ASEAN のその重要性和戦略的位置づけ 【評価指標】日 ASEAN 関係に関する以下の認識度合い - 有識者(研究者)の認識 - 外務当局者の認識 - 経済関係者(民間経営者)の認識 - 一般国民の認識(世論調査など)	【文献調査】 - 国家安全保障戦略、開発協力大綱 - 外交青書、開発協力白書 - 政策文書(イニシアティブ、国別開発方針・事業展開計画) - 要人往来統計 - 外務省政策評価報告書 - 国際会議の成果の報道発表 - ASEAN/加盟国が発表する対日政策等 【インタビュー】 国内調査: - 外務省(国際協力局、地域局、経済局、総合外交政策局等) - 学識経験者(有識者) - 在日本 ASEAN 事務所 現地調査: - 日本大使館 - ASEAN 本部 - 国際機関(世銀/ADB、二国間ドナー) - ケーススタディ国外務省 - ケーススタディ国の学識経験者(有識者)	文献調査 インタビュー (質問紙を使用する)
	2. ASEAN 地域の日本にとっての重要性			
外交的な重要性	3.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			
	4. 日・ASEAN 関係への波及効果(民間レベル)			
外交的な波及効果	1. 国際社会における波及効果	【評価内容】 1. 国際社会における波及効果 - 普遍的価値とルールへの普及や発信への貢献 - 新しい外交政策である「自由で開かれたインド太平洋」(FOIP)戦略の実現への貢献 - ASEAN 構成国の関係進化の実現への貢献 2. 日・ASEAN 関係への波及効果(政府レベル) - 国際会議での日本の立場に対する理解、支持への貢献 - ASEAN 加盟国の立場変更への影響(日本の国益に沿ったものに限る) - ASEAN 加盟国政府の日本に対する信頼向上 - 新興ドナーとの比較で日本のプレゼンスの向上 3. 日・ASEAN 関係への波及効果(経済関係) - 貿易関係への裨益(日本企業への裨益) - 日本の国内経済への波及効果(経済成長、雇用) - 日本からの民間投資が促進されたか - ODA 供与が「呼び水」となったか 4. 日・ASEAN 関係への波及効果(民間レベル) - 日本に対する理解、好感度の向上 - 親日派、知日派の拡大、訪日人数の拡大 - 日本国民の安全の確保への貢献 - 民間・草の根レベルの交流の活性化 【評価指標】 - 国際会議での日本提案への支持度合 - 政府関係者の交流度合 - 日 ASEAN 間の貿易額・投資額およびその増加率 - 対日好感度調査、研究機関の世論調査	【文献調査】 - 国家安全保障戦略、開発協力大綱 - 外交青書、開発協力白書 - 政策文書(イニシアティブ、国別開発方針・事業展開計画) - 要人往来統計、外務省対日世論調査¹ - 外務省政策評価報告書 - 国際会議の成果の報道発表 - ASEAN/加盟国が発表する対日政策、世論調査²等 【インタビュー】 国内調査: - 外務省(国際協力局、地域局、経済局、総合外交政策局等) - 学識経験者(有識者) - 在日本 ASEAN 事務所 現地調査: - 日本大使館 - ASEAN 本部 - 国際機関(世銀/ADB、二国間ドナー) - ケーススタディ国外務省 - ケーススタディ国の学識経験者(有識者) - ケーススタディ国の JETRO 事務所 - 日系企業	文献調査 インタビュー (質問紙を使用する) インタビュー (質問紙を使用する)
	2. 日・ASEAN 関係への波及効果(政府レベル)			
	3. 経済関係への波及効果(経済関係)			
	4. 日・ASEAN 関係への波及効果(民間レベル)			

2 評価対象の概要

図 1-1 は、本評価の対象である、2020 年 11 月に発表された「日 ASEAN 連結性イニシアティブ」である。図中に赤枠で囲ってあるものが、事例研究としてインドネシア、カンボジアで視察を

¹ 外務省実施の対日世論調査

令和 5 年度、令和 3 年度及び令和元年度等に ASEAN 諸国を対象とした対日世論調査を実施。

<https://www.mof.go.jp/mofaj/gaiko/culture/pr/yoron.html>

² シンガポールのシンクタンク ISEAS が実施した The State of Southeast Asia

<https://www.iseas.edu.sg/centres/asean-studies-centre/state-of-southeast-asia-survey/the-state-of-southeast-asia-survey-report-2/>

行った案件である。



出所：外務省「日ASEAN 連結性イニシアティブ」 <https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100548765.p>

図 1-1 日ASEAN 連結性イニシアティブの概要

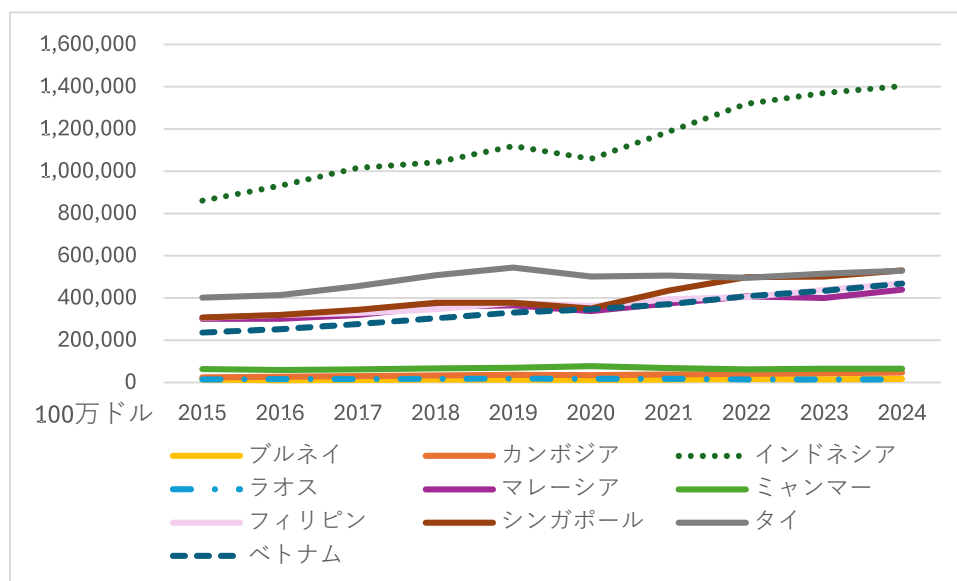
添付2 ASEAN の概況と対 ASEAN 諸国への ODA の補足情報

1 ASEAN の概況

(1) 経済

ア 国内総生産(GDP)

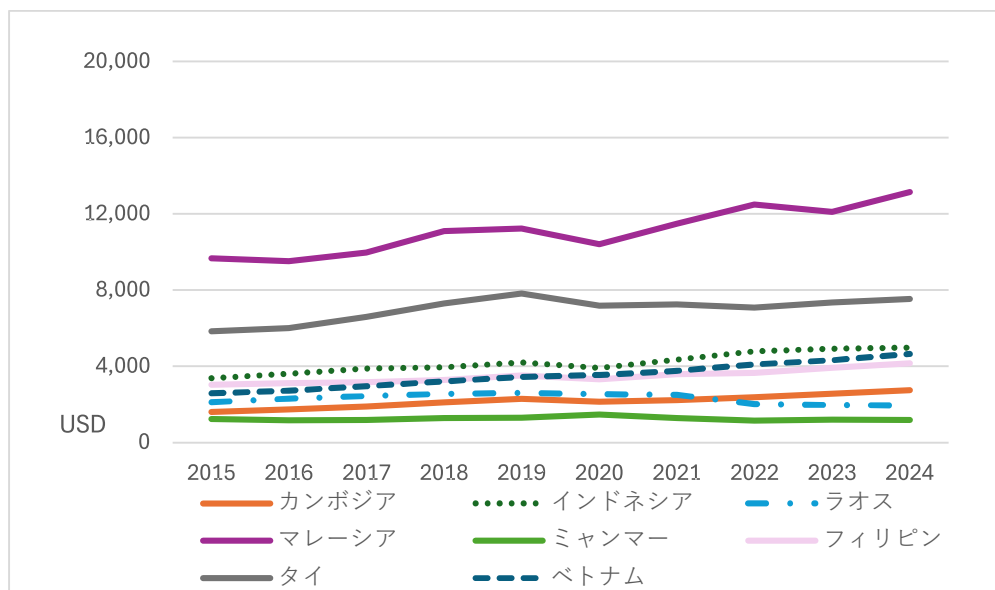
図 2-1 は、ASEAN 各国の過去 10 年の名目 GDP の推移を示したものである。コロナ禍の時期を除いて各国とも上昇基調にあるが、最大の人口規模を誇るインドネシアが最も高くなっている。



出所: IMF World Economic Outlook Database, October 2024

図 2-1 ASEAN 諸国の名目 GDP の推移

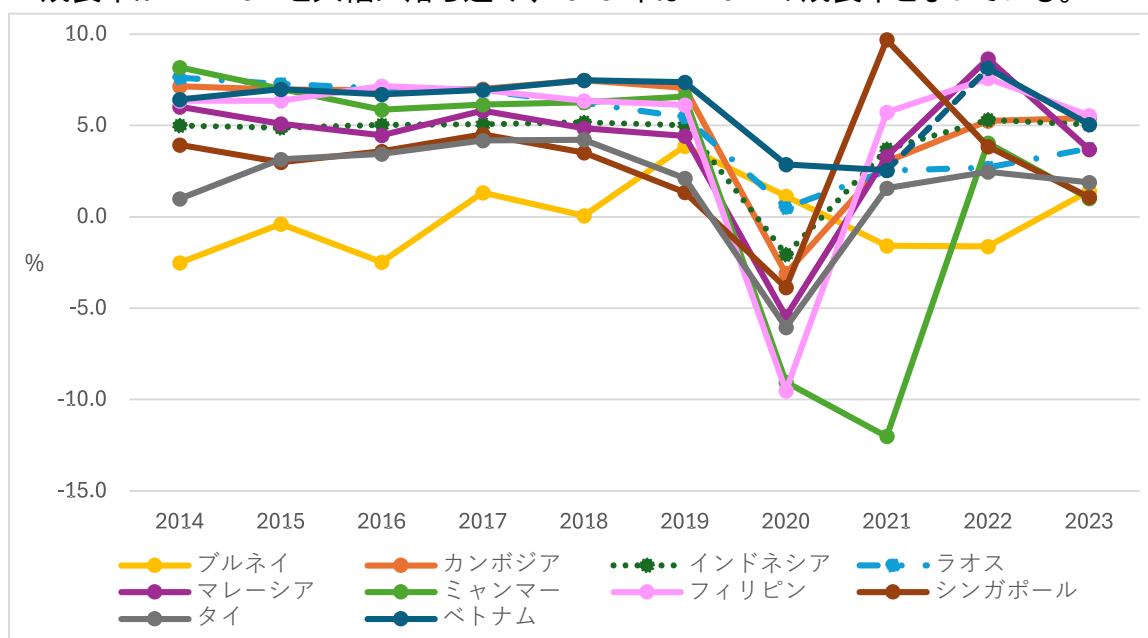
図 2-2 は経済協力開発機構(OECD)の開発援助委員会(DAC)リストに記載のあるシンガポール、ブルネイを除く 8 か国の一人当たり GDP の推移を示したものである。ODA 対象国ではあるものの、高所得国入りを目指しているマレーシアの一人当たり GDP は 2024 年に 13,142 ドルと突出して高く、次にタイ(7,527 ドル)が続いている。一人当たり GDP が 3,000 ドルを下回っているのは、カンボジア(2,744 ドル)、ラオス(1,945 ドル)、ミャンマー(1,179 ドル)の 3 か国となっている。



出所: IMF World Economic Outlook Database, October 2024

図 2-2 ASEAN8 各国の一人当たり GDP の推移

次に、各国の GDP 成長率を図 2-3 に示す。2019 年までは CLMV 諸国(カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム)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。

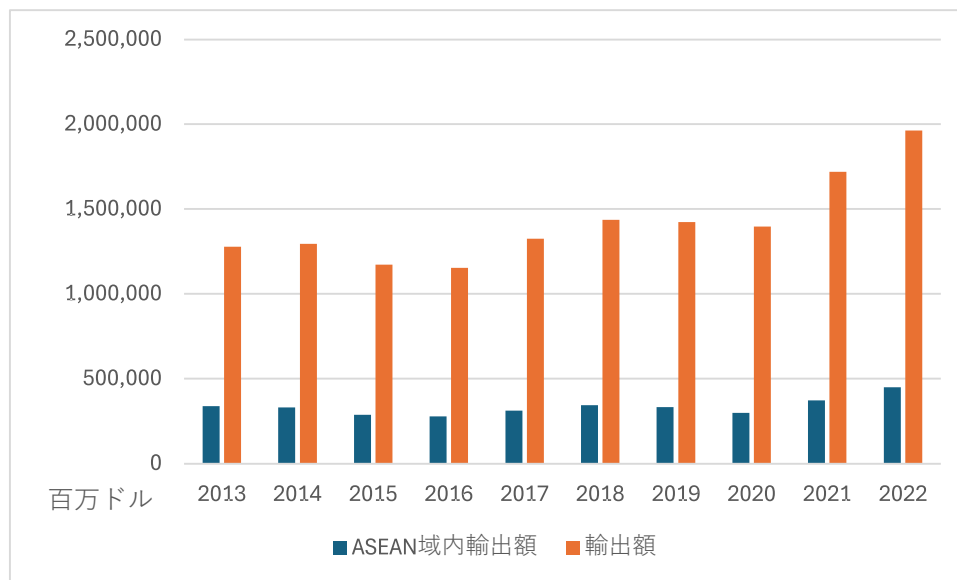


出所: 世界銀行 World Development Indicators

図 2-3 ASEAN 諸国の GDP 成長率の推移

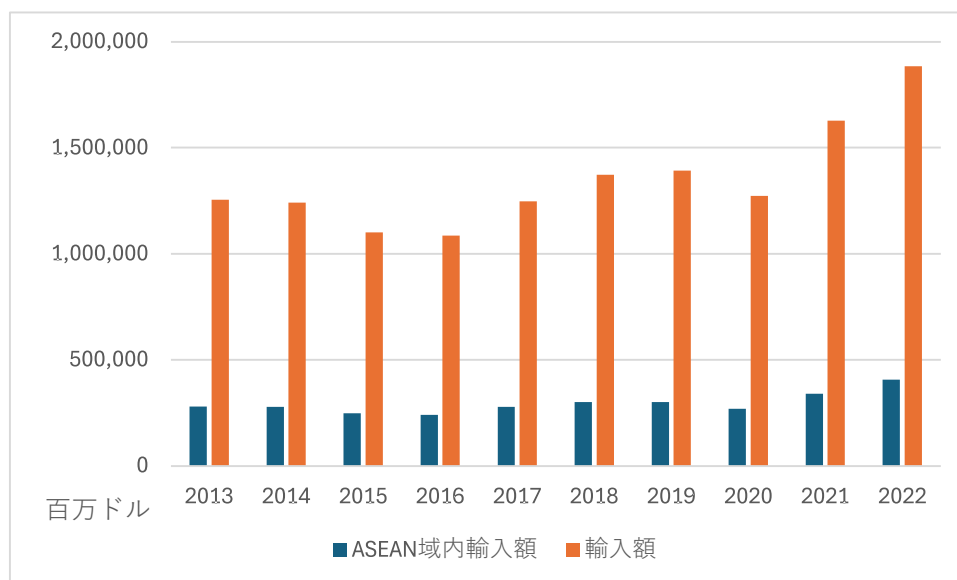
イ 貿易

図 2-4 および図 2-5 は過去 10 年間の ASEAN 全体の輸出入額の推移とその内の ASEAN 域内貿易額を示したものである。輸出入ともにコロナ禍だった 2020 年を除いて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。



出所: ASEAN Statistical Yearbook 2023

図 2-4 ASEAN 全体の輸出額の推移



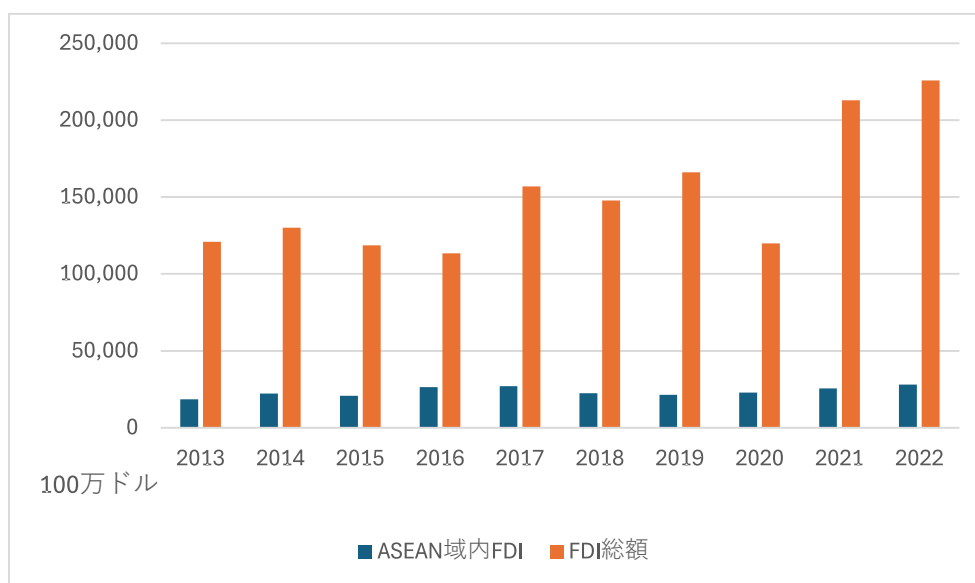
出所: ASEAN Statistical Yearbook 2023

図 2-5 ASEAN 全体の輸入額の推移

ウ 外国直接投資(FDI)

ASEAN 地域への FDI の推移は図 2-6 に示す通りで、直近の 2021 年、2022 年は大きく増加

している。全体の FDI のうち、ASEAN 域内の FDI 比率は 2021 年が 12.0%、2022 年が 12.4% であったが、コロナ禍を経て、絶対額は増加傾向にある。



出所: ASEAN Statistical Yearbook 2023

図 2-6 ASEAN への FDI の推移

FDI の投資元国としては 2020 年から 2022 年の過去 3 年間では米国が 1 位であった。2 位から 4 位は ASEAN、日本、EU が各年とも占めており、日本からの投資額は 2020 年が 139 億ドル(全体の 11.6%)、2021 年が 211 億ドル(全体の 9.9%)、2022 年が 272 億ドル(全体の 12.1%)である。2022 年における産業別の投資先としては、製造業が最も多く、次に金融保険業、卸売、小売業(自動車、二輪車修理業)となっている。

2 ASEAN の開発政策に関する補足情報

(1) ASEAN 連結性マスタープラン(MPAC)2025

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、以下の 5 つの戦略的な領域が定められている。

- 1) 持続可能なインフラ: 公共／民間インフラ投資の増大、インフラの生産性向上に関する好例の共有や評価の増大、スマート都市モデルの増大
- 2) デジタルイノベーション: 零細、中小企業のテクノロジーへの取組の支援、デジタルテクノロジー関連の金融アクセスへの支援、域内でのオープンデータ利用の向上、データマネジメントの向上
- 3) シームレスな物流: 域内のサプライチェーンコストの低下、サプライチェーンスピードと信頼性の向上
- 4) 優れた規制: 主要セクターの規制等の相互認識、域内における非関税措置の減少

5) 人のモビリティ:域内移動の円滑化、域内における職業スキルの需要／供給ギャップの解消、留学生数の増加

これらの 5 つの戦略的な領域のそれぞれに戦略目標が定められている。なお、これらには、MPAC2010 で残されたイニシアティブも含まれている。

表 2-1 MPAC2025 における戦略目標

戦略的領域	イニシアティブ
持続可能なインフラ	1. 公的、民間のインフラ投資の増加 2. インフラの生産性に関する評価と好事例の共有 3. スマート都市モデルの開発
デジタルイノベーション	1. 中小企業の技術導入支援 2. デジタルテクノロジーを通じた金融アクセスサポート 3. オープンデータ使用の改善 4. データマネジメントの改善支援
シームレスな物流	1. サプライチェーンコストの削減 2. サプライチェーンのスピード、信頼性の向上
優れた規制	1. 主要セクターにおける基準、適合性、規制の調和 2. 非関税措置数の削減
人のモビリティ	1. 域内旅行の簡素化 2. 職業スキルの需要と供給ギャップの減少 3. 域内の留学生数の増加

出所: MPAC 2025

なお、MPAC2025 の後継戦略である、2045 年を目標年次とした ASEAN 連結性戦略計画 (ACSP)の概要は下表のとおりである。

表 2-2 ACSP (ASEAN Connectivity Strategi Plan:ASEAN 連結性戦略計画
目標年次 2045)

主要なテーマ	説明
・ 持続可能なインフラ	環境の回復力を確保しながら地域のつながりを強化することを目指している ASEAN にとって重要な焦点である。
・デジタル イノベーション	ASEAN の経済成長と競争力に不可欠である。
・シームレスな物流	貿易と経済の統合に不可欠である。
・ 優れた規制	加盟国全体でのよりスムーズな事業運営とコンプライアンスを促進する。
・人材の流動性	文化交流、観光、労働力開発に不可欠。
ACSP は次の諸点にも重点を置く。 ① 戦略的目標、目的、対策、監視メカニズムに焦点を当てる。 ② ワークショップを通じて章草案と実施戦略を検証する。 ③ 実装の取組を強化するために、外部パートナーとの協力にも重点を置く。	

出所: 現地調査インタビュー

(2) インド太平洋に関する ASEAN アウトルック(AOIP)

AOIP では、具体的な協力分野として、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。本評価と関連性が高い連結性に関しては、具体的な分野として、以下が示されている。

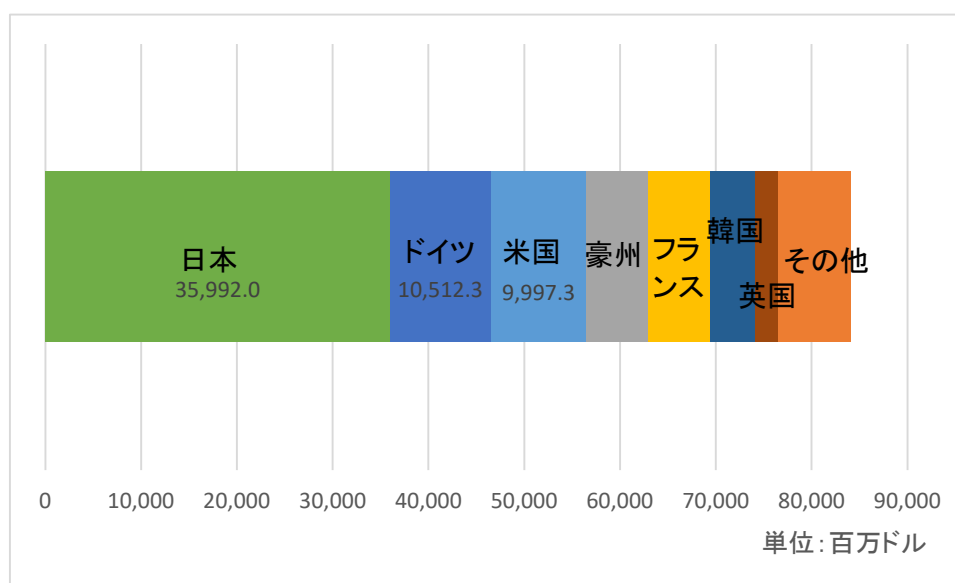
- ・ MPAC2025 の強化と、インド太平洋地域の開発を促進する分野への協力

- ・ 連結性分野へ資金を動員するための、地域官民連携(PPP)の開発
- ・ 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)や環インド洋連合(IORA)、ベンガル湾多分野技術経済協カイニシアチブ(BIMSTEC)など他のサブ地域フレームワークとのシナジーの模索
- ・ シームレスな空の ASEAN の確立への取組
- ・ アカデミアや産業界との協調や協力を通じた人と人との連結性
- ・ ASEAN スマートシティネットワークイニシアティブを通じた急速な都市化への対処

3 対 ASEAN ODA の動向に関する補足情報

(1) 援助実績

OECD-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下図のとおりとなっている。2013 年から 2022 年までの累計の援助額は約 841 億ドルで、OECD-DAC 加盟国による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。



出所: OECD Creditor Reporting System

図 2-7 OECD-DAC 加盟国による ASEAN 諸国への ODA 額の国別内訳

(2) 他ドナーによる支援

ASEAN の連結性分野に関連する他ドナーの支援では、まず上述した ASEAN 連結性マスタープランに関する ASEAN 事務局への協力が挙げられる。オーストラリアは MPAC2025 の策定を支援した他に、世界銀行とオーストラリアは MPAC のパイプラインプロジェクトの策定を支援している。また、Mid-Term Review of MPAC2025 も支援している。

世界銀行は国レベルで連結性に関連する支援を行っており、例えばカンボジアの Country

Partnership Framework FY25-FY29 では連結性の拡大と改善が、ラオスの Country Partnership Framework FY23-FY26 では気候に強いインフラを通じた連結性強化が目標の一つとされている。過去 10 年間で行われた世界銀行によるプロジェクトのうち、連結性に関するものの一例を下表に示す。

表 2-3 世界銀行による連結性関連プロジェクト

プロジェクト名	対象国	承諾年	内容
Cambodia Road Connectivity Improvement	カンボジア	2020 年	国道、州道、地方道路の改修、運輸公共事業省と地方開発省の能力強化支援
Southeast Asia Regional Economic Corridor and Connectivity Project	ラオス	2022 年	東西経済回廊沿線の連結性強化、物流サービスの改善等
Lao National Road 13 Improvement and Maintenance	ラオス	2018 年	国道 13 号線の改善
Indonesia Mass Transit Project	インドネシア	2022 年	特定の都市部での移動性とアクセス性の改善、大量輸送開発のための組織能力の強化
Ho Chi Minh Green Transport Development Project	ベトナム	2020 年	ホーチミン市の優先度の高い回廊沿線の公共交通の改善

出所: 世界銀行 HP

アジア開発銀行(ADB)は、長年 ASEAN 諸国、特に CLMV 諸国への支援を実施してきているが、その地域協力プログラムとして ASEAN 加盟国を含むものとして、ブルネイ・インドネシア・マレーシア・フィリピン東部アセアン成長地域(BIMP-EAGA)、メコン河流域圏地域(GMS)、インドネシア・マレーシア・タイ成長の三角地帯(IMT-GT)の 3 つがある。

BIMP-EAGA は、1994 年に設立された協力プログラムで、ブルネイ・ダルサラームの全土、インドネシアのカリマンタン州、スラウェシ州、マルク州、西パプア州、マレーシアのサバ州、サラワク州、連邦直轄地ラバアン、フィリピンのミンダナオ島とパラワン州をカバーするものである。戦略の 4 本柱の一つに連結性(運輸、貿易投資円滑化、エネルギー、ICT)が含まれており、ADB は地域アドバイザーとして関与している。

GMS は ADB の支援によりカンボジア、中国(雲南省および広西チワン族自治区)、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナムが参加する形で設立された地域協力プログラムである。多くのセクターをカバーしているが、運輸交通に関しては、東西経済回廊、南北経済回廊、南部経済回廊の 3 つの回廊を中心に支援を行っている。2018 年には 2030 年を目標とする運輸セクター戦略を发出しており、上述の回廊のネットワークの向上、越境運輸の円滑化、複合一貫輸送の強化等が掲げられている。

IMT-GT は、タイの南部の 14 県、マレーシア北部の 8 州、インドネシアのスマトラ島の 10 州

を対象とした協力プログラムで、ADB は地域開発アドバイザーとして支援を行っている。IMT-GT には 5 つの回廊が優先対象となっており、物理的な連結性の向上に加えて、回廊沿いの産業クラスターや生産ネットワークの構築が取り組まれている。

4 日本の対 ASEAN ODA の動向に関する補足情報

(1) 日本の対 ASEAN 協力

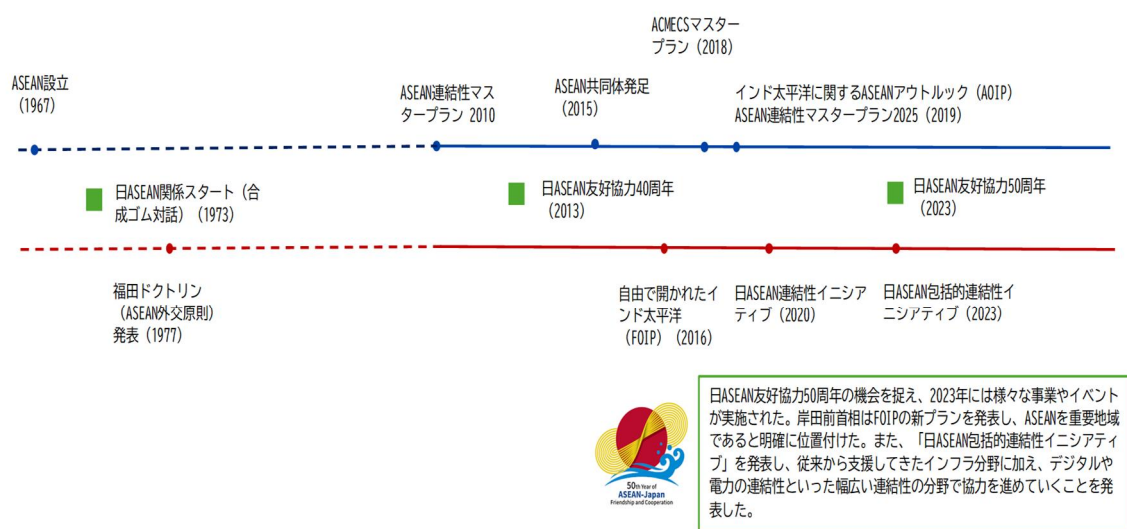
令和 5 年 12 月に開催された「日本 ASEAN 友好協力 50 周年特別首脳会議」の成果文書として採択された、日 ASEAN 友好協力に関する共同ビジョン・ステートメントには、「世代を超えた心と心のパートナー」、「未来の経済・社会を共創するパートナー」、「平和と安定のためのパートナー」の 3 つの柱に沿った、130 の具体的な協力項目が実施計画として示されている。連結性は「未来の経済・社会を共創するパートナー」の柱に分類されており、実施計画では以下の目標が掲げられている。

表 2-4 日 ASEAN 友好協力に関する共同ビジョン・ステートメント 実施計画における連結性関係の記載

1	開放性、透明性並びにライフサイクルコストから見た経済性及び債務持続可能性を含む国際スタンダードに沿った質の高いインフラ投資を促進すること、並びに、ASEAN 連結性マスタープラン(MPAC)2025、その後継文書及び日 ASEAN 包括的連結性イニシアティブに沿った連結性に関連する様々な分野における技術協力プロジェクトを実施することにより、連結性強化のための ASEAN の取組を支援する。
2	2023 年 11 月に日 ASEAN 交通連携 20 周年の機会に採択された今後 10 年間の新たなアクションプラン並びにクアラルンプール交通戦略計画(ASEAN 交通戦略計画)2016-2025 とその後継文書を通じて、日 ASEAN 交通 6 連携の枠組みの下でのイニシアティブを実施することにより、特に連結性、脱炭素化及び包摂性を考慮して、交通連結性を一層強化し、質の高い交通を促進する。
3	ASEAN 加盟国及び日本との間の空の連結性を強化するため、より自由で互恵的な日 ASEAN 航空協定の成功裏の締結に向けた取組を継続する。
4	ハード及びソフト面のインフラを改善するための包括的な経済及び産業対策を包摂するメコン産業開発ビジョン(MIDV)のための日・メコン連結性イニシアティブ及び作業計画を含む日・メコン協力を通じ、メコン地域全体の経済成長実現に向けた活力ある効果的な連結性実現のための取組を加速する。
5	物理的・制度的・人的連結性の強化、産業の向上と裾野産業の発展に向けた ビジネスセクターのイノベーション及び双方で同意した条件下での自主的技術移転、並びに ASEAN と日本の中小零細企業及び域内外の多国籍企業との間のより広範で強靱かつ信頼できるサプライチェーン・ネットワークを促進することにより、ビジネスの連結性を実現する。

出所：日 ASEAN 友好協力に関する共同ビジョン・ステートメント 2023 信頼のパートナー 実施計画(仮訳)

下記は、連結性分野を中心とした日 ASEAN 協力の歴史を示した年表である。



出所: 外務省 HP、政府広報オンラインを参考に評価チーム作成

図 2-8 連結性分野における日 ASEAN 協力の略史

添付3 評価結果に関する補足情報

1 政策の妥当性に関する補足情報

以下は、連結性分野における日本の比較優位性について、本評価を通じたインタビューおよびカンボジアの幹線道路事業の形成、実施過程における日本、韓国、中国の比較に基づき、藤村評価主任が考察を行ったものである。

BOX1: 連結性インフラ支援の SWOT 考察: 「一帯一路」と比較して

稲田(2022)が指摘するように、西側のドナーコミュニティは中国が世界中のインフラ開発資金の出し手としてこれほど急速に台頭するとは想定していなかっただろうし、そのやり方が、OECD—DAC が形成してきた国際ルールをかく乱している面は大きい。とくに対外援助が貿易、投資、工事請負といった側面と不透明に合体した「四位一体」とも形容すべき中国方式が、OECD—DAC の枠組みを揺るがしてきた。とはいえ、西側からの「債務の罠」批判や中国自身の経済減速への対応からか、2023 年 10 月の「一帯一路」首脳会議(第 3 回)において習近平国家主席は「量から質へ」の転換を目指し、小規模で環境に配慮した案件を重視するという旨の発言をした。

稲田(2023)が結論づけるように、日本としては「質の高いインフラ」を提供し続ける一方、中国に対しては OECD—DAC の援助枠組みへ参加することを促すべきなのは間違いない。だが、米国で内向きのトランプ第 2 期政権が始動し、多くの西欧諸国でも政治が内向き傾向に向かうなか、中国が西側の援助枠組みに歩み寄る動機は弱まりそうだ。そんな中でも日本は自由で開かれたインド太平洋(FOIP)を担うリーダーとして、ASEAN 諸国から信頼されるパートナーであり続けることが肝要であり、連結性インフラ支援はその重要な柱であり続ける。

そこで以下では、本評価業務のなかで得られた情報をベースに、日本の連結性インフラ支援について、「一帯一路」案件と比較したうえでの SWOT 的考察を試みる。

聞き取り結果から

まず、本評価業務での国内・現地聞き取り結果を以下に抜粋・整理する。それぞれのコメントに[S]=strength, [W]=weakness, [O]=opportunity, [T]=threat の分類判断を付記する。

国内有識者

- ・ 中国ラオス鉄道の質が低いかという点と低くはない。日本ほどではないがきちんとした鉄道である。[T]
- ・ インフラ建設後の維持運営をセットで考えると、質の問題は出てくる。ハードとソフトの組み合わせで中国と差別化できる。[S]
- ・ ASEAN 諸国ではインフラ投資ギャップが大きい。中国の資金に頼らなければならない場合もある。[W]
- ・ ASEAN は中国に対して債務の罠などを懸念しており、日本のアプローチは歓迎される。ASEAN としては両国の間で外交バランスをとる必要性が生じている。[O]
- ・ ASEAN 側は中国と日本という 2 つのオプションがあることは良いと考えている。日本の経済協力は長期の投資に向いているという説明ができる。[O]
- ・ 一方、軍事力や経済力が自国の主権を犯す可能性がある懸念がない点で、日本は信頼できるパートナーと認識されているだろう。[S]

国内援助関係者

- ・ 日本は OECD その他の国際・地域機関と連携し、「質の高いインフラ投資パートナーシップ(QII)」(2016 年)や「質の高いインフラ投資に関するG20 原則」(2019 年)などの国際スタンダードやグッドプラクティスの形成をリードしている。[S]
- ・ 透明性・公開性の高いプロセス、環境や調達のガイドラインを踏まえており、相手国の債務持続性を考慮している。[S]
- ・ 港湾整備に加え、維持管理能力向上の技術協力、アクセス道路の支援など様々なスキームを組み合わせている。[S]
- ・ 相手国の実施機関、経済財政省との密なコミュニケーション、完成後のインフラの費用対効果を考慮し、維持管理能力向上のソフト支援を組み合わせている。[S]
- ・ 技術協力プロジェクトや研修員受入等を通じて、災害リスクや環境・社会包摂に配慮した日本の知見や経験を共有するとともに、インフラの整備・運営・維持管理に必要な人材育成の仕組み作りに取り組んでいる。[S]

在カンボジア・インドネシア日本関係者

- ・ 維持管理の技術協力をセットにした日本の支援はカンボジア政府から日本の独自性として評価されている。国道 5 号線については、車両速度増加に伴う事故の可能性を踏まえて交通安全の対策も行った。シハヌークビル港では新規・既存の設備の運営制度の支援、船舶通航支援(VTS)も行ってきた。[S]
- ・ 公共事業運輸省からは、中国支援の道路は細かく補修する必要があるのに対し、日本支援の道路は補修の頻度が少ないと聞く。[S]
- ・ 架橋については、中国は国内外で長大橋の建設の多くの経験があるため、中国の質は日本の質に肉薄しているという見解が民間から寄せられている。価格を下げられると中国に太刀打ちできなくなっている。[W]
- ・ オファー型 ODA については、潜在参加企業の見込みを通じて案件を提案できるようになったため、実施スピードが上がるかもしれない。[O]
- ・ 上流のマスタープランを策定した上で、それに紐づく事業を策定していくのも日本の強み。[S]
- ・ 中国によるカンボジアの高速道路や環状道路支援は数が多く規模が大きい。ここまでの量とスピード感には日本はついていけない。[W]
- ・ ジャカルタの都市鉄道(MRT)南北線は 2019 年 3 月に開業する時点でインドネシア人が運転・運営をできるようにソフト面で支援した。[S]
- ・ (評価チームの観察)中国企業が BOT(Build, Operate and Transfer)方式で建設したプノンペン～シハヌークビル高速道路を走行した際、貨物車両を 1 台も見なかった。通行料金が高いため貨物車両が既存の国道 4 号線を継続利用していると考えられる。これは財務持続性の観点からは「一帯一路」案件の「質」が相対的に低い事例かもしれない。[S]

カンボジア・インドネシア政府関係者およびカウンターパートスタッフ

- ・ ローンと技術協力の組み合わせに日本の特徴がある。[S]
- ・ 日本は ASEAN 連結性マスタープランに沿った交通、エネルギー、デジタルといった分野のインフラで多くの専門知識・技術を持っている。[O]
- ・ 中国を担当したことはないが、品質、透明性、持続可能性という点で日本は他国よりはるかに優れていると言える。環境面や社会経済面への影響調査を指導することで、国民に悪影響を与えないようにしている。[S]
- ・ 日本はカンボジアで物流分野を支援する最初のドナーだった。物流に関する最初の調査から包括的なマスタープランの策定まで、すべての段階に関わり、現在もこの分野に貢献している。2017 年に公共事業運輸省内に物流局が創設されて以来、同局職員を日本人

専門家たちが訓練し、技術移転に貢献してきた。物流分野で JICA 専門家がタイやベトナムにも派遣されている。彼らの間で情報交換できるのも日本の強み。[S]

- ・ 日本のインフラ整備支援は常に事業化調査(F/S)を実施し、そこで得られた有益な結果や重要な発見を共有している。[S]
- ・ 日本は長期的なビジョンを持ってインフラ支援を行っている。パティンバン港の設計は、将来の貿易需要、予想される自動車輸出の増加、環境への配慮を考慮し、持続可能性を重視している。[S]
- ・ 日本企業は高品質の建設基準を優先し、プロジェクトが正確かつ耐久性をもって実施される。これは、パティンバン港のような複雑なプロジェクトにとって不可欠であり、長期にわたって運営効率と安全性を維持することが極めて重要。[S]
- ・ パティンバン港プロジェクトでは、日本企業は現地のインドネシア企業と緊密に協力し、技術研修や経営知識を提供してきた。これは現地側の専門知識を高め、将来同様のプロジェクトを管理する能力を向上させるのに役立っている。[S]

カンボジアにおける道路整備援助事業の日中韓比較

Flórez et al. (2024) はカンボジア拠点のシンクタンクの立場から、公共事業運輸省(MPWT)を共通カウンターパートとして日本・中国・韓国が支援したそれぞれの幹線道路(日本が国道 1 号線 56km 区間、中国が同 6 号線 285km 区間、韓国が同 21 号線 64km 区間)の整備事業について、その形成から実施に至るまで、その「質」を詳細に比較した(要約は表 1 および 2)。

表 2 の透明性スコアリングは Construction Sector Transparency Initiative Infrastructure Data Standard (CoST-IDS)と呼ばれる大規模インフラ事業を巡る情報公開ネットワークの手法をベースにし、各カテゴリーについて 0～6 のスケールで採点した(<https://infrastructuretransparency.org/our-approach/disclosure>)。そして日本の開発援助が中・韓を引き離して透明性が高いという結果になった。日本は貸付金利の低さ、アンタイド入札、複数の工事契約者の適材適所配置においても、道路インフラ援助では優良ドナーと評価されている。

表 1 事業特性の 3 か国比較

	日本-JICA	韓国-EDCF-	中国*
事業報告書等	公開	公開	非公開
入札資料	非公開	非公開	非公開
援助形態(2010-2023)	アンタイド	部分タイド	タイド
貸付金利(2010-2023)	0.02%(全体の 95%)	0.01%(同 100%)	2%(同 74%)
カンボジア拠点	JICA 事務所あり	輸出入銀行事務所あり	なし

* 中国の実施機関は不明

(注) 貸付金利については、Flórez らが 2010～23 年のカンボジア開発評議会(CDC)のデータベースから 3 か国のすべてのインフラ支援融資案件を分析した結果である。

出所: Flórez et al. (2024)p.16

表 2 道路整備事業における透明性スコアの 3 か国比較

カテゴリー	日本-1 号線	中国-6 号線	韓国-21 号線
事業選定	5.3	4.2	4.0
事業準備	5.7	2.3	2.3
事業完成	4.2	2.5	3.3
調達	3.2	1.6	1.8
実施	2.0	2.3	3.3
総合スコア	4.08	2.58	2.75

出所: 同上 p.17

以上の整理と評価チームの知見を総合した結果として表 3 を提示する。

表 3 日本の連結性インフラ援助の SWOT 考察

	日本の比較優位	日本の比較劣位
内部環境	Strengths ・ 経済合理性、開放性、透明性、債務維持可能性を重視 ・ 技術移転・人材育成のソフト支援付き ・ 地政学的懸念を抱かせない ・ 円借款は低金利・長期返済期間、基本的にアンタイド ・ 上流と下流の連携 ・ 各ステークホルダーへの配慮	Weaknesses ・ 審査・手続の煩雑さ、事業実施まで時間がかかる(「高品質」の裏返し) ・ 高コストになる可能性がある(「高品質」の裏返し) ・ 資金力の制約、事業規模の限界 ・ 中国のような輸出市場を提供できない
	Opportunities ・ 透明性への評価が高い ・ 環境配慮インフラの需要増大 ・ DX、GX、スマート技術を使ったインフラ需要増大 ・ 官民連携事業の拡大 ・ 都市鉄道分野では日本が優位を維持するか ・ オファー型 ODA の活用	Threats ・ インフラ資金ギャップを満たすには中国が優位 ・ 事業決断・実施スピードは中国が優位 ・ 道路・橋梁分野のハード面のみでは中国が優位になりつつある ・ 高速鉄道分野でも中国の競争力が増し、日本は天秤にかけられる事例が増すか

(参考文献)

- ・ 稲田十一 2023「第 9 章 途上国のインフラ開発と日中の現状 - 国際的ルール・枠組みづくりの重要性」日本国際問題研究所 経済・安全保障リンケージ研究会最終報告書
- ・ 稲田十一 2022「第 1 章 途上国のインフラ開発と日中の対応 - 国際的枠組みの強化に向けて」日本国際問題研究所 経済・安全保障リンケージ研究会中間報告書
- ・ Flórez, Jorge, Carlos Díaz and Raquel Rubio.. 2024. "Who paves the roadway to transparency? Comparison of major highway projects in Cambodia", Center for International Private Enterprise (CIPE) and Future Forum.

2 結果の有効性に関する補足情報

日 ASEAN 連結性イニシアティブおよび後継の日 ASEAN 包括的連結性イニシアティブの案件リストを図 3-1 に示す。

国名	ASEAN 加盟年 (順番)	日本外務省の 「事業展開計 画」の設定期 間	「日ASEAN連結性イニシアティブ」(2020.11公表)を構成する事業																						後継政策の「日ASEAN包括的連結性イニシアティブ」 (2023.09公表)を構成する事業			
			整理番号 (本調査団の管 理用番号)	事業名	事業実施年度 (各国の事業展開計画から転記 +事業事前評価表の情報を補足)													協力スキーム (有償、無償、技プロ、個別専門 家、第三国、その他)	協力金額(単位: 億円)					整理番号 (本調査団の 管理用番号)	事業名 (先行政策の後継事業と理解される事業を同じ行に配置)			
					15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27		有償	無償	技協	専門家	開調			その他		
インド ネシア	1967 (1)	2020-25 (2021.4公表)	海空8-1	パティンバン港開発計画(第1期)														有償	1,189.06									
			海空8-2	パティンバン港開発計画(第2期)															有償	701.95							交12	パティンバン港開発計画(n-1 & 2)
			海空9	離島における水産セクター開発計画															技プロ			3.8					交16	離島における水産セクター開発計画
			陸16	ジャカルタ都市高速鉄道事業(フェーズ2)(第1期)															有償	700.21								
			陸17	ジャワ北幹線鉄道高速化計画															有償									
				(右欄特定技術支援)															有償									
			ソト28	船舶航行安全システム開発計画改訂プロジェクト															技プロ				1.9					
			ソト29	港湾開発促進プロジェクト															個別専門家									
			ソト30	道路促進プロジェクト															個別専門家									
			ソト31	ジャババ首都都市交通政策統合プロジェクト															技プロ									
			ソト32	地方道路維持管理向上プロジェクト															技プロ				3.00					
																											交13	パティンバン港外有軌道建設計画
																											交14	パティンバン港運営管理能力強化プロジェクト(技術協力)
																											交15	ジャババ都市高速鉄道(南北線、東西線)
			マレー シア	1967 (2)	2022-27 (2023.9公表)	陸22	馬六甲高速鉄道計画														計画を断念との新聞記事あり							
ソト20	持続性のある鉄道計画・開発・管理手法																		(事業展開計画) 国別研修									持続性のある鉄道計画・開発・管理手法(技術協力)
ソト21	貿易円滑化																		(詳細未入手)									
フィリ ピン	1967 (3)	2022-27 (2024.4公表)				陸18	首都圏鉄道3号線改修計画														有償	381.01	(<=事業展開計画では174.00億円)					
			陸19-1	マニラ首都圏地下鉄計画(フェーズ1)(第一期)														有償	1,045.30									
			陸19-2	マニラ首都圏地下鉄計画(フェーズ1)(第二期)														有償	2,533.07							交1	マニラ首都圏地下鉄事業(n-1 & 2)	
			陸20-1	南北通動鉄道計画(マニラ-ダバオ)														有償	2,419.90									
			陸20-2	南北通動鉄道計画(マニラ-ダバオ)(第二期)														有償	1,070.17									
			陸20-3	南北通動鉄道延伸計画(第一期)														有償	1,671.99							交3	南北通動鉄道事業/延伸事業	
			陸20-4	南北通動鉄道延伸計画(第二期)														有償	2,700.00									
			陸21	ミンダナオ紛争影響地域道路ネットワーク整備事業														有償	222.04									
			ソト22	スエーデン地域開発に係る技術支援(準備調査)														(右欄特定技術支援)										
			ソト23	税関機能強化														個別専門家										
			ソト24	道路計画・管理														個別専門家										
			ソト25	高規格道路網開発プロジェクト(フェーズ2)														技プロ				3.0						
			ソト26	鉄道計画・運営・管理														不明										
			ソト27	鉄道調練センター設立・運営能力強化支援プロジェクト														(右欄特定技術支援)				9.14	(<=事業展開計画では8.74億円)					

図 3-1 日 ASEAN 連結性イニシアティブおよび日 ASEAN 包括的連結性イニシアティブの案件リスト (1/3)

国名	ASEAN 加盟年 (順番)	日本外務省の 「事業展開計 画」の設定期 間	「日ASEAN連結性イニシアティブ」(2020.11公表)を構成する事業																									後継政策の「日ASEAN包括的連結性イニシアティブ」 (2023.09公表)を構成する事業				
			整理番号 (本調査団の管 理用番号)	事業名	事業実施年度 (各国の事業展開計画から転記 + 事業事前評価表の情報を補足)													協力スキーム (有償、無償、技プロ、個別専門 家、第三国、その他)		協力金額 (単位: 億円)					整理番号 (本調査団の 管理用番号)	事業名 (先行政策の後継事業と理解される事業を同じ行に配置)						
					15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27			有償	無償	技協	専門家	開關				その他				
シンガポール	1967 (4)	事業展開計画 公表なし	ソフ33	JSP21 (ASEAN国境管理、港湾移転)														日/シンガポール共同の第三国研修														
タイ	1967 (5)	2018-23 (2020.2公表)	陸2 ソフ1 ソフ2 ソフ3 ソフ4 ソフ5	バンコク大量輸送網整備計画 (レッドライン) (III) ASEANおよびBIMSTEC域内物流強化のための国際道路の発展 トンネル建設・案件管理にかかわる能力向上プロジェクト 貿易円滑化促進のためのデジタル化・税関管理強化プロジェクト 鉄道分野専門家 Thailand4.0を実現するスマート交通戦略														有償 第三国研修 技プロ 個別専門家 個別専門家 SATREPS (科学技術)		1,668.60									交9 交10 テ1 サ1-2 電3	バンコク大量輸送網整備計画 税関人材育成能力強化プロジェクト(技術協力) 電子基準点整備支援 「アジアにおける持続的な物流システムの構築」研修 ASEAN各国向け第三国研修 (配電システムのスマート化)		
ブラジル	1984 (6)	事業展開計画 公表なし																														
ベトナム	1995 (7)	2016-22 & 2022-27 (2017.11公表) (2023.9公表)	陸11 陸12 陸13 陸14 陸14 陸15 ソフ20	南北高速鉄道建設計画 (建設計画策定プロジェクト) ハノイ都市鉄道整備計画 (ハノイ-フックワン間 (2号線) (I)) ホーチミン都市鉄道建設事業 (ベトナム-サイゴン間 (1号線)) 南北高速道路建設事業 (ダナン-クアンガイ間) 南北高速道路建設事業 (ベトナム-ロンタイ間) ビンズオン省公共交通インフラ改善計画 ホーチミン都市鉄道規制機関及び運営会社能力強化プロジェクト															開発計画調査型技術協力 不明 有償(協定+III) 有償 有償 有償 (有償決定技術)技プロ		165.88 1,439.51 15,912.0 454.21 62.44						7.68		交6 交8 交7 海3 海4 サ2-2 電4	ホーチミン市鉄道整備計画(1号) ビンズオン省公共交通インフラ改善計画 鉄道学校における都市鉄道研修能力強化(技術協力) 海上警備への監視船整備 海上警備能力強化研修 「アジア太平洋強体化」研修 電力系統運用向上プロジェクト		
ラオス	1997 (8)	2021-26 (2022.4公表)	ソフ17 ソフ18 ソフ19	ドムンバイ国際空港の継続的改善に係る技術支援プロジェクト 橋梁維持管理能力強化プロジェクト 税関分野におけるデジタル化強化及び貿易円滑化																	4.90								交21 サ1-3 サ4 電1	橋梁維持管理能力強化プロジェクト(技術協力) 「アジアにおける持続的な物流システムの構築」研修 ドムンバイ国際空港強化プロジェクト 統合的ITシステム構築プロジェクト		
ミャンマー	1997 (9)	(計画非公表) (IICA見える化 資料から入手)	海空3 海空4 海空5 海空6 海空7 陸3 陸4 陸5 陸6 陸7 陸8 陸9 陸10 ソフ11 ソフ12 ソフ13 ソフ14 ソフ15 ソフ16	マンダレー港開発計画 ダウエ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 バゴー橋建設計画 東西経済回廊整備事業 東西経済回廊幹線道路整備事業(バゴー-ヤンゴン間幹線道路) 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) ヤンゴン環状鉄道整備計画 ヤンゴン都市鉄道整備計画 通関電子化を通じた貿易・サプライチェーンの構築及び税関近代化のための能力 道路橋梁維持管理能力強化プロジェクト 運輸改革プロジェクト 鉄道車両維持管理・サービス向上プロジェクト ヤンゴン公共サービス改善プロジェクト 港湾移転計画策定プロジェクト																												

図 3-2 日 ASEAN 連結性イニシアティブおよび日 ASEAN 包括的連結性イニシアティブの案件リスト (2/3)

国名	ASEAN 加盟年 (順番)	日本外務省の 「事業展開計 画」の設定期 間	「日ASEAN連結性イニシアティブ」(2020.11公表)を構成する事業																後継政策の「日ASEAN包括的連結性イニシアティブ」 (2023.09公表)を構成する事業									
			整理番号 (本調査団の管 理用番号)	事業名	事業実施年度 (各国の事業展開計画から転記 + 事業事前評価表の情報を補足)													協力スキーム (有償、無償、技プロ、個別専門 家、第三国、その他)	協力金額 (単位: 億円)						整理番号 (本調査団の 管理用番号)	事業名 (先行政策の後継事業と理解される事業を同じ行に配置)		
					15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27		有償	無償	技協	専門家	開調	その他				
カン ボ ジ ア	1999 (10)	2021-26 (2024.4公表)	海空1	シハヌークビル港新コンテナターミナル拡張計画 (第一期)														有償	413.88							交18	シハヌークビル港新コンテナターミナル拡張計画	
			海空2	港湾近代化のための電子情報処理システム整備計画															無償		13.4							
			陸1-1	国道5号線改修計画 (ブラッククダム-スレバマム岡) (第2期)																有償	177.02							
			陸1-2	国道5号線改修計画 (ブラッククダム-スレバマム岡) (第3期)																有償	117.15							
			陸1-3	国道5号線改修計画 (ブラッククダム-スレバマム岡) (第4期)																有償	379.17						交20	国道5号線改修事業
			ワ16	運輸改革プロジェクト - 港湾運営プロジェクト -																(有償) 技術専門家	-							
			ワ17	物流システム改善プロジェクト																技プロ			5.00					
			ワ18	シハヌークビル港新コンテナターミナル運営・技術向上プロジェクト 2																(有償) 円借款付帯技術協力		6.10					交19	シハヌークビル港新コンテナターミナル運営・技術向上プロジェクト
			ワ19	シハヌークビル港SEZ運営プロジェクト -																(詳細情報なし)								
			ワ110	貿易円滑化のための税関近代化プロジェクト -																(詳細情報なし)								
東ティ モール	ASEAN 諸国	2020-25																										
<包 括 的>人 知 的 連 結 性																												
																				</								

出所: 日 ASEAN 連結性イニシアティブ、日 ASEAN 包括的連結性イニシアティブ、各国事業展開計画、事業事前評価表等から評価チーム作成

図 3-3 日 ASEAN 連結性イニシアティブおよび日 ASEAN 包括的連結性イニシアティブの案件リスト (3/3)

下記は、報告書本文「第3章2. 結果の有効性 エその他の有効性」に記載した、東アジア・アセアン研究センター(ERIA)への日本の貢献について記述したBOX2の詳細である。

BOX2:「連結性」効果分析の知的系譜

文責 藤村学

本評価で援用させていただいたASEANをはじ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。そこには多くの日本人研究者が関与しており、そのリード役を担った筆頭貢献者を挙げるとすれば、藤田昌久氏(2003~07年アジア経済研究所所長)と木村福成氏(2004年から同研究所所長、2008年から16年間ERIAチーフエコノミスト)である。

空間経済学の知見が政策形成に対して影響力を持つようになったきっかけの1つは藤田昌久、ポール・クルーグマン、アンソニー・ベナブルズ著(1999年)『The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade』(MIT Press)の刊行であろう。空間経済学は、伝統的な経済分析ではしばしば捨象されていた地理変数、とくに距離や輸送コスト、さらには集積の経済などを明示的にモデルに取り込み、国際経済学の地平を拡大した。

藤田氏はペンシルベニア大学および京都大学で教鞭をとったのち、2003年にアジア経済研究所所長に就任した。同氏は地理情報システム(GIS)ツールの活用を途上国研究においてメインストリーム化し、この分野に優れた日本人研究者の集積をけん引した。その成果の1つが同研究所で構築された、産業や人口の集積・分散を州・県・市など細かい単位で予測するシミュレーションモデル(IDE-GSM)である。これを活用したシミュレーションが、ERIAが公表するアジア総合開発計画(Comprehensive Asian Development Plan, CADP)をはじめ、アジア開発銀行(ADB)が主導する経済回廊計画、ASEAN各国が公表する自由貿易協定効果などの文書で援用されてきた。

木村氏は、東アジアにおける機械産業を中心とする国際的生産ネットワークについて多くの顕著な研究成果を発表し、国際経済学の発展に貢献してきた。慶応義塾大学で教鞭をとりながら多数の後進研究者を育てるとともに、世界銀行コンサルタントや日本の各種官民委員会委員を務め、多くの政策助言を行ってきた。ASEANでは協定ベースの経済統合が進む一方、更なる分業深化(効率性改善)と地域格差軽減(公平性改善)へのボトルネックが物理的インフラ整備と各国間の制度協調面へ移ったことから、同氏はこの2つの面での「連結性 connectivity」を提唱してきた。

経済産業省が2006年に発表した「グローバル経済戦略」では「アジアとの共創」をキーワードに、日本が東アジアとの経済統合をより推進していくために「東アジア版OECD」構想が打ち出された。これに呼応する形でASEAN側から要請があり、2007年の第3回東アジアサミットで日本の経済産業大臣がERIA設立・サポートに向けて10年間100億円のコミットを発表し

た。2008 年にジャカルタで設立された ERIA の事務総長には経産省出身の西村英俊氏が、チーフエコノミストには木村氏が就任した。

ERIA 設立の前年からアジア経済研究所が知的支援の様々なパイロット研究を行うなか、木村氏と経産省のあいだで「アジア総合開発計画」(略称 CADP、正式名称 The Comprehensive Asia Development Plan)のようなものが必要だという議論になっていた。そこで IDE-GSM の出番となった。CADP1.0 (2010)に含まれるシミュレーションはアジア経済研究所が行ったものだが、最終文書は ERIA との共同作品の形をとった。ERIA 立ち上げが具体化するころには同研究所で連結性テーマの研究レポートが 7~8 本できあがっていた。同研究所では ASEAN+6 の 16 カ国の研究機関から研究者を招待し、ERIA をどういう研究機関にすべきかという議論も行われた。

2010 年の第 5 回東アジアサミットで「CADP1.0 を歓迎する」という共同声明が出され、その後、ASEAN 事務局が発表した Master Plan on ASEAN Connectivity 2010 (MPAC2010) は実質的に CADP1.0 と戦略を共有しており、MPAC2010 の第 2 章と第 3 章の草稿は主に ERIA の研究者が主要なインプットをしたと理解される。

CADP1.0 は経済統合と格差是正に主な焦点を置いたが、CADP2.0 (2015)は、加えてイノベーションと連結性強化を強調した。MPAC 2025 (2016) も CADP2.0 に言及している。インフラ案件の選定基準の確立に関する議論において、モノやヒトの越境移動を支えるプロジェクトが大事で、MPAC2025 に CADP2.0 が実施した作業を取り入れるという議論があった。MPAC2025 については、ERIA は今回もインプットを提供したが直接執筆はしていない。

さらに進んで CADP3.0 (2022)はデジタル分野についての議論を強調しており、ERIA 内でデジタルセンターを設立し、この分野での ASEAN 事務局への支援を進めている。これに対して 2022 年の第 17 回東アジアサミット経済大臣会合の声明で、「CADP3.0 を歓迎する」という言及が今回もあった。MPAC2025 の更なる後継となる MPAC2045 についても ERIA は個別のインプットという形で支援を行っているという理解される。

以上のように、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。現在、ERIA 職員合計 140~150 人のうち、専門職は 30~40 人、うちエコノミストは 10~15 人で、国籍内訳はインドネシア人 3 人、インド人 2 人、中国人、韓国人、ベトナム人、ネパール人など各 1 人となっている。政策分析分野ヘッドはフィリピン人で、その下にインド人、フィリピン人、マレーシア人、ベトナム人が各 1 人ずついる。

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おり、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。

(IDS-GMS の参照サイト)

<https://www.ide.go.jp/Japanese/New/Special/GSM.html>

(ERIA の CADP サイト)

<https://www.eria.org/research/the-comprehensive-asia-development-plan-cadp-30-towards-an-integrated-innovative-inclusive-and-sustainable-economy>

3 プロセスの適切性に関する補足情報

(1) 国別開発協力方針・事業展開計画における ASEAN 連結性について

報告書本文の(3)プロセスの適切性「(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」の表 3-6 では、ASEAN 連結性に関する各国レベルでのプロセスを確認するベースとして、国別開発協力方針ならびにその添付である事業展開計画において、連結性が扱われている程度を確認した。

日 ASEAN 連結性イニシアティブが発表された 2020 年 11 月時点での最新の国別開発協力方針を確認し、事業展開計画はできるだけ 2020 年 11 月か、後継イニシアティブである日 ASEAN 包括的連結性イニシアティブが発表される 2023 年 9 月より前の年のものを入手するようにした。ASEAN10 か国の中で外務省ホームページに国別開発協力方針が公表されているのは、7 か国であった。その 7 か国の 2020 年 11 月時点での最新の国別開発協力方針は、4 か国が 2017 年、その他 3 か国は、2018 年、2019 年、2020 年に策定されたものであった。

表 3-1 確認した国別開発協力方針と事業展開計画の策定期間

	国別開発協力方針	事業展開計画
インドネシア	2017 年 9 月	2021 年 4 月
カンボジア	2017 年 7 月	2022 年 4 月
ベトナム	2017 年 12 月	2017 年 11 月
ラオス	2019 年 4 月	2022 年 4 月
タイ	2020 年 2 月	2020 年 2 月
マレーシア	2017 年 5 月	2020 年 4 月
フィリピン	2018 年 4 月	2018 年 4 月

出所: 各国の国別開発協力方針、事業展開計画

国別開発協力方針は、1. ねらい、2. 我が国の ODA の基本方針(大目標)、3. 重点分野(中目標)4. 留意事項の 4 項目で構成されるが、7 か国の国別開発協力方針での連結性に関する書きぶりは、大きく二つに分類される。1 つめは、「1. ねらい」にて連結性に関連する事項に触れるのみとし、事業展開計画において連結性に関連する協力プログラムを設定するパターン、2 つめは、「1. ねらい」で連結性に直接触れるか配慮した書きぶりをしつつ、「2. 重点分野」において直接的

に連結性に触れた内容を記載するパターン、であった。現地調査を行った 2 か国では、1 つ目のケースがインドネシア、2 つ目のケースがカンボジアであった。表 3-6 の詳細は下表のとおり。

表 3-2 国別開発協力方針および事業展開計画とASEAN 連結性

国別開発協力方針		事業展開計画	
	ねらい	重点分野	現状と課題、開発課題への対応方針
インドネシア	○記載あり。 (中略)2015年にASEAN共同体が発足するなど、ASEAN域内の経済統合、連結性(コネクティビティ)の強化等が進んでおり、こうした流れの中で、同国にこれまで多大な投資を行ってきた日系企業にとって、インドネシアの重要性は高まっている。このように、インドネシアの経済発展は、同国民に恩恵をもたらすのみならず、我が国が東南アジアを含むアジア地域の国々とともに発展していくという観点からも、重要性は極めて高い。(省略)	×直接的な記載なし。「ねらい」にて連結性を含む方向性を示している。協力プログラムと関連しう内容は以下の通り。 (1) 国際競争力の向上に向けた支援 グローバル化が進むインドネシア経済において、民間企業の国際競争力向上を通じた経済成長を実現するため、交通・物流・エネルギー・通信網等の質の高いインフラの整備や、各種規制・制度の改善支援などを通じたビジネス・投資環境の整備並びに人材育成を支援する。 (2) 均衡ある発展を通じた安全で公正な社会の実現に向けた支援 安全で公正な社会を実現するため、生活の質の向上に向けて、大都市だけでなく、地方の開発を支援するとともに、防災対策等の行政機能の向上を支援する。 (3) アジア地域及び国際社会の課題への対応能力向上に向けた支援 アジア地域及び国際社会の課題でもある気候変動並びに環境保全対策を支援するとともに、海上安全やテロ対策、感染症問題への対応能力、さらに、援助国(ドナー)としての能力向上を支援する。	×直接的には記載なし。日ASEAN連結性イニシアティブ関連事業があるのは、重点分野1と2。 重点分野(中目標)1「国際競争力の向上に向けた支援」 【現状と課題】 インドネシアでは急速な経済成長に、インフラ整備が追いついていない。これが持続的な成長を遂げる上での障害になっており、同国の陸運、空港、港湾などの運輸交通分野におけるインフラ不足と質の低さ、電力供給量の制約と不安定さなどが深刻な問題となっている。また、ビジネス活動や生活に適した都市環境に必要な都市基盤の整備も課題となっている。国際競争力を向上させ、一層の経済成長及び雇用創出を実現するため、これら課題への対応が求められている。 【開発課題への対応方針】 インドネシアが抱える課題である運輸・交通、電力、通信、都市基盤に関するインフラ整備等を促進し、成長のボトルネック解消と国際競争力の向上を通じた持続的な経済成長を支援する。(省略) 重点分野2「均衡ある発展を通じた安全で公正な社会の実現に向けた支援」 【現状と課題】 開発が遅れている地方において、生活の質を向上させるための生活基盤の整備が課題となっている。また、ジャワ島等の地域と地方部との間には、人口、産業、所得水準等に大きな差が生じている。持続的な経済成長と社会の安定を両立させるため、均衡ある発展を進め、国民の生活の質の向上を図ることが求められている。 【開発課題への対応方針】 生活の質の向上に向け、地方の上水・下水・廃棄物といった居住環境の改善に向けた支援や、経済成長に伴い拡大する地域間格差の是正を図り均衡ある発展を進めることも念頭に、地域開発や農水産業をはじめとした地域産業の振興への協力を行う。また、過去の支援成果を活用しつつ、地方開発の促進・格差是正に資する制度・組織等の改善・強化への支援を行う。(省略)
			協力プログラム △直接的には記載ないが、以下の重点分野にて日ASEAN連結性イニシアティブ関連事業をまとめている。 重点分野(中目標)1「国際競争力の向上に向けた支援」 開発課題1-1「質の高いインフラ整備」 「物流・運輸・交通等インフラ整備プログラム」 - ジャワ北幹線鉄路高速化事業準備調査 - バティンバン港開発計画など * 国交省の技術協力「日ASEAN物流プロジェクト」や「日ASEAN港技術共同研究プロジェクト」もあり。 重点分野2「均衡ある発展を通じた安全で公正な社会の実現に向けた支援」 開発課題2-1「生活の質の向上に向けた地方の開発支援」 「地域開発・地域産業振興プログラム」 - 離島における水産セクター開発計画
カンボジア	○記載あり。 (中略)カンボジア政府は開発目標「四辺形戦略」、「国家戦略開発計画」(NSDP)、「産業開発政策」(IDP)などを掲げ、課題の克服に取り組んでおり、我が国はこれらの課題解決に向けた同国の取組を積極的に支援してきた。今後は、 <u>更なる地域統合を促すためにメコン域内の連結性強化にも留意しながら、これまでの支援の成果を踏まえて同国の経済社会基盤の更なる強化に取り組んでいく必要がある。</u> (省略)	◎ 重点分野で明記されている。 (1) 産業振興支援 <u>地域の連結性強化と産業振興の観点から、ハード及びソフト両面における物流網(道路、港湾、税関など)の強化、投資環境の整備、産業振興に不可欠なエネルギーの安定供給、産業人材の育成に取り組む。同時に、フード・リニューチェーン構築の重要性を認識しつつ、地方部における主要産業である農業振興に取り組む。</u>	○記載あり(重点分野1 産業振興支援)。 特に、対応方針では、南部経済回廊の競争力強化及びシハヌークビル港を中心とした湾港施設整備・運営能力向上に取り組むとされている。 重点分野1「産業振興支援」 【現状と課題】 <u>特に、カンボジアがメコン地域の中心に位置する地理的優位性を自国の経済発展に活かすため、周辺国とのハード・ソフト両面での連結性の強化が必要であり、運輸・交通インフラの更なる改善や物流の円滑化が更なる重要課題となっている。</u> 【開発課題への対応方針】 (中略)特に、 <u>南部経済回廊及びシハヌークビル港を拠点として、質の高いインフラ整備を通じた更なる連結性向上、貿易円滑化、投資基盤(都市インフラ・電力)整備を行う。</u>
			◎概要自体に直接的な記載はないが、開発課題への対応方針で連結性が明記されている。 重点分野1「産業振興支援」 開発課題1-1「産業競争力の強化」 「物流円滑化促進プログラム」 - 国道5号線改修事業 - 地方道路連結性向上にかかる情報収集・確認調査 - 物流システム改善プロジェクト - シハヌークビル港新コンテナターミナル整備事業など
ベトナム	○記載あり。 (中略)我が国が、これらの課題の解決に向けた同国の取組を積極的に支援していくことは、同国の持続的経済成長を下支えし、二国間関係のさらなる強化につながるものであるとともに、 <u>△ASEAN・メコン地域における連結性の強化や経済発展にも資するものであり、「自由で開かれたインド太平洋戦略」の推進にも貢献する。</u>	×直接的な記載なし。「ねらい」にて連結性を含む方向性を示している。ねらいと協力プログラムをつなぐ重点分野の記載は以下の通り。 (1) 成長と競争力強化 国際競争力の強化を通じた持続的成長の達成に向けて、市場経済制度の改善、財政・金融改革、国有企業改革の推進等の市場経済システムの強化を図るとともに、産業競争力強化(投資環境整備、工業化戦略、中小企業／振野産業振興、農林水産業の高付加価値化(バリューチェーン)、ICT活用)及び産業人材育成を支援する。また、経済成長に伴い増大している経済インフラ需要に対応するため、幹線交通及び都市交通網の整備、エネルギーの安定供給等を支援する。	○記載あり。 重点分野1「成長と競争力強化」 開発課題1-3「経済インフラ整備・アクセスサービス向上」 【開発課題への対応方針】 ＜基幹交通インフラ整備及び都市交通網整備＞戦略的に重要な基幹インフラ及び都市の健全な発達を支える都市交通網整備、その運営・維持管理能力向上に係る支援を引き続き実施する。支援の優先順位を検討する上では、 <u>新興国や民間資金の動向に留意した上で日本として実施する意義や、メコン地域内経済回廊の活性化・円滑化、ASEAN連結性向上等の観点に留意する</u> (省略)
			◎記載あり。 現状と課題、開発課題への対応方針で明確にメコン地域内経済回廊やASEAN連結性向上が留意されており、2つの協力プログラムに案件が整理されている。 重点分野1「成長と競争力強化」 開発課題1-3「経済インフラ整備・アクセスサービス向上」 「基幹交通インフラ整備プログラム」 - 南北高速道路建設計画 「都市交通網整備プログラム」 - ホーチミン市都市鉄道建設計画 - ハノイ市都市鉄道建設計画 など
ラオス	○記載あり。 地理的にもメコン地域の要衝を成す重要国であり、 <u>同国の安定と発展は、メコン地域、ひいてはASEAN全体の安定と繁栄に直結する。</u> (中略) また、 <u>2015年にASEAN共同体が構築され、ASEANの連結性強化やASEAN諸国間の格差是正の観点はますます重要になっている。「自由で開かれたインド太平洋(FOIP)」や「日・メコン連結性イニシアティブ」などの新しい外交政策においてもラオスは要となる基幹国の一つであるところ、ラオスへの支援はアジア地域全体への日本のプレゼンスを示す観点からも不可欠である。</u> (省略)	◎ 記載あり。 (2) 周辺国とのハード・ソフト面での連結性強化 メコン地域の中心に位置する内陸国として持続的な経済成長を目指した基盤整備を実現するため、ASEAN 連結性強化に資するハード・ソフトの両面からインフラ(国際幹線道路、ビエンチャン首都空港、国境手続改善、人材育成の強化など)の整備及び維持管理を支援する。また、 <u>周辺国との電力融通の促進支援を行う。</u>	○記載あり。 重点分野2「周辺国とのハード・ソフト面での連結性強化」 【現状と課題】 ラオス政府は第9次国家社会経済開発5年計画(2021-2025年)において「 <u>連結性強化</u> 」を目標に掲げている。メコン地域の中心に位置し、内陸国であるラオスにおいて、 <u>交通・運輸網の整備は、メコン地域を含むASEAN諸国及び国内の連携性を強化し、貧困削減や経済成長を進めるうえで重要であり、首都ビエンチャン国際空港、東西経済回廊等の主要な国際幹線道路の整備が進んでいる。</u> (省略) 【開発課題への対応方針】 交通・運輸網の整備に関し、 <u>メコン地域を含むASEAN諸国及び国内の連携性を強化するため、道路・橋梁及び航空分野を中心に協力を展開する。道路分野においては、既存道路の維持管理とのバランスやASEAN・他メコン地域との連結性の強化を念頭におきつつ、地方部を含む主要道路・橋梁の整備に取り組む。また、道路・橋梁の維持管理の能力強化に取り組む。</u> (省略)
			◎記載あり。 メコン地域を含むASEAN諸国および国内の連結性強化に配慮したプログラムを立てている。 重点分野2「周辺国とのハード・ソフト面での連結性強化」 開発課題2-1「交通・運輸網の整備」 「交通・運輸整備プログラム」 - 橋梁維持管理能力強化プロジェクト

	国別開発協力方針	事業展開計画
	ねらい	現状と課題、開発課題への対応方針
タイ	○記載あり (中略)インドシナ半島の中心に位置し、南シナ海とインド洋の両海に面するタイは、地政学的に重要な位置を占め、ASEAN共同体において中核的役割を担うとともに自由で開かれたインド太平洋におけるメコン地域の発展の鍵となっている。我が国として、ASEAN連結性強化、経済統合の深化、格差是正といった域内共通課題への取組にタイと協力して積極的に取り組んでいく必要がある。(省略)	◎記載あり。 ASEAN連結性について記載されているのは、開発課題1-3と2-1。ただし、2019年版の事業展開計画の開発課題2-1には、まだ連結性イニシアティブ関連の事業はなかった。 重点分野1 開発課題1-3「質の高いインフラ整備」 【現状と課題】 中進国入りしたタイが今後も更に発展を遂げるためには、産業競争力の維持・強化を図り、経済を支える基盤インフラを整備し、周辺地域との連結性を向上させることが必要である。(省略) 重点分野2 開発課題2-1「ASEAN・メコン地域連結性強化、格差是正プログラム」 【現状と課題】 インドシナ半島の中心に位置するタイは、設立50周年を迎えたASEANにおいて中核的役割を担うとともにメコン地域の発展の鍵となっている。ハード・ソフトのASEAN連結性の向上や域内の格差是正が重要な課題となっている。タイはASEAN共同体実現の推進において中核的役割を担っており、ASEAN・メコン地域全体のニーズも踏まえた、タイとの協働によるASEAN共同体推進への取組が重要である。タイが主導するACMECSマスタープランの実現等、メコン地域独自の取組を支援し、地域の自立的な成長を促すことが重要である。 【開発課題への対応方針】 ASEAN連結性・メコン地域の連結性の向上のため、政策提言・制度づくり支援、税関等の物流システム改善に資する支援を実施・検討する。また、日・ASEAN間の人的ネットワーク強化支援、ASEAN統合イニシアティブ(AI)に基づく域内格差是正支援を推進する。(省略)
マレーシア	△直接的な記載はないが、ねらい、我が国のODAの基本方針において、ASEAN地域の観点に配慮した記載あり。 2. 我が国のODAの基本方針 マレーシア政府は、第11次マレーシア計画(2016～2020)において、生産性の向上による持続的な経済成長とともに、社会的弱者の保護、開発と環境保護の調和等を重要課題として挙げており、2020年を目標としている先進国入りのための経済開発と残された国内課題への対応の両立が重要になっている。我が国は政府間協力と共に民間や革の根レベルをも含めた多様なアクターによるマレーシアのさらなる発展への支援を通じて、ASEAN統合、ひいては東アジアの地域間協力を推進し、同地域を越えた国際社会の課題に共同で取り組むグローバルな開発パートナーとしての関係を構築する。	◎記載あり。 重点分野2「東アジア地域共通課題への対応」 【現状と課題】 マレーシアは、国際海上交通の要衝であるマラッカ海峡に面している。同海峡の海上治安の確保、テロ対策の強化、密輸・凶悪事件等による治安悪化への対策は、我が国の安全にも直結する課題であると同時に、貿易をはじめとするアセアン域内全体の経済活動にも大きな影響を与える重要な事項である。また、鳥・新型インフルエンザ・デング熱・ジカ熱に代表される感染症が、地域的な問題として顕在化している。 これらの課題についてはマレーシア国内のみならずアセアン域内の総合的な安全保障及びアセアン連結性の推進をはじめとする経済発展に対する取組が求められている。 【開発課題への対応方針】 東アジア地域全体の利益の増進のために、アセアン連結性向上、海における法の支配の確保、防災協力、感染症対策等の東アジア地域共通の課題に対応するべく、人材育成、相互協力の推進強化を含め、マレーシアの地域課題への取り組みに対する支援を行う。
フィリピン	×連結性もしくはASEAN地域の観点からの記載はみられなかった。	◎記載あり。 重点分野1「持続的経済成長のための基盤の強化」 【現状と課題】 (中略)持続的経済成長の観点から、大首都圏の混雑緩和・物流改善を図るために、物流網と軌道系交通を中心とする公共交通ネットワークの拡充、並びに成長回廊(スービック、クラーク、マニラ、パナガス)を主体とする大首都圏における道路ネットワークの拡充による一極集中緩和・物流円滑化にかかる対策が不可欠である。 また、フィリピンの持続的かつ包括的な経済成長のためには、地方都市及び地域間の連結性を強化するとともに、低炭素かつ利便性・安全性の高い運輸・交通インフラの整備も重要である。(省略) 【開発課題への対応方針】 雇用創出をもたらす持続的経済成長の達成に必要な内外からの投資促進に向けて、マニラ大首都圏を中心とした運輸・交通網整備(モーダルシフト推進、既存インフラの容量・付加価値向上)、郊外整備、公共交通指向型開発(TOD)推進、都市環境整備、水環境等の質の高いインフラ整備や、インフラ整備の実施に必要な行政能力の向上等への支援を実施する。また、マニラ首都圏への一極集中を緩和し、包括的成長を実現する観点から、雇用創出をもたらす持続的経済成長の達成に必要な内外からの投資促進に向けて、気候変動対策に配慮した地方拠点開発及び地域間の連結性向上に向けた総合的な都市開発、運輸・交通網、水環境等のインフラ整備を支援する。
		協力プログラム ◎ASEAN連結性を対象にしたプログラムを設定。 重点分野1「持続的な経済の発展と成熟する社会への対応」 開発課題1-3「質の高いインフラ整備」 「質の高いインフラ整備プログラム」 - バンコク大量輸送網整備事業(レッドライン) - トンネル建設・案件監理にかかる能力向上プロジェクト - 貿易円滑化促進のためのデータ分析・リスク管理能力強化 - 専門家(鉄道専門家など) など 重点分野2「ASEAN域内共通課題への対応」 開発課題2-1「ASEAN・メコン地域連結性強化、格差是正プログラム」 重点分野3「第三国支援の実施」 開発課題3-1「ASEAN域外諸国への第三国支援」 「第三国支援プログラム」 - ASEAN及びBIMSTEG域内ネットワーク強化のための国際道路インフラ開発

出所: 国別開発協力方針および事業展開計画をもとに評価チーム作成

(2) MPAC 2025 のアウトカム・アウトプットマトリクスと日 ASEAN 連結性イニシアティブ関連事業

MPAC 2025 には、APPENDIX B に同戦略の戦略的分野および戦略目的ごとに期待されるアウトカム・アウトプットがまとめられている。日本の支援を ASEAN の連結性に関する戦略にあわせて説明する拠り所としては、この APPENDIX が候補の一つとなり得るため、試論として同 APPENDIX を確認した。

下表のとおり、アウトカムが設定されている MPAC 2025 の戦略分野・目的は、インフラ自体に関する主要分野が、「持続的インフラストラクチャー」のみとなっており、その他は、主に制度や人の移動に関するものである。そのため、アウトカムやアウトプット毎に日本の支援を示そうとすると表の中で物理的にかなりの偏りがでてしまい、日本の ASEAN 連結性に対する貢献を示すにはミスリーディングとなる。もし日本の ASEAN 連結性をわかりやすく示すのであれば、戦略目的毎に日本の支援を示すことが一案であると考えられる。

表 3-3 MPAC2025 の戦略分野と日 ASEAN 連結性イニシアティブ

戦略分野	戦略目的	日 ASEAN 連結性イニシアティブの分野(戦略分野のタイトルをもとに分類)
持続的インフラストラクチャー	- 官民のインフラ投資の増加 - 評価・優良事例の共有の強化 - スマートな都市化モデルの ASEAN 展開	- 陸の回廊 - 海と空の回廊
デジタル・イノベーション	- 中小零細企業に対する技術採用支援 - デジタル技術を通じた資金アクセス支援 - ASEAN メンバー国のオープンデータ利用改善 - ASEAN メンバー国のデータ管理強化支援	連結性強化に資するソフト面での協力
継ぎ目のないロジスティクス	- ASEAN メンバー国各国でのサプライチェーンのコスト削減 - サプライチェーンの信頼性とスピードの改善	
優れた規制	- 重要部門の製品に関する基準・技術的規則等の調和化 - ASEAN メンバー国の貿易をゆがめる非関税障壁数の削減	
人の移動	- ASEAN 地域内渡航の簡易化 - 職業技術の需要と供給ギャップの削減	

出所：評価チーム作成

具体的な説明資料案としては、例えば、上表の「日 ASEAN 連結性イニシアティブ」の欄に案件を列挙し、MPAC2025 の戦略分野と対比させる案がまず考えられる。

もし日本の強みとして評価されているハード面・ソフト面の両面にわたる支援をビジュアル的に示したいのであれば、下図のような形も考えられる。

1. 持続可能なインフラストラクチャー

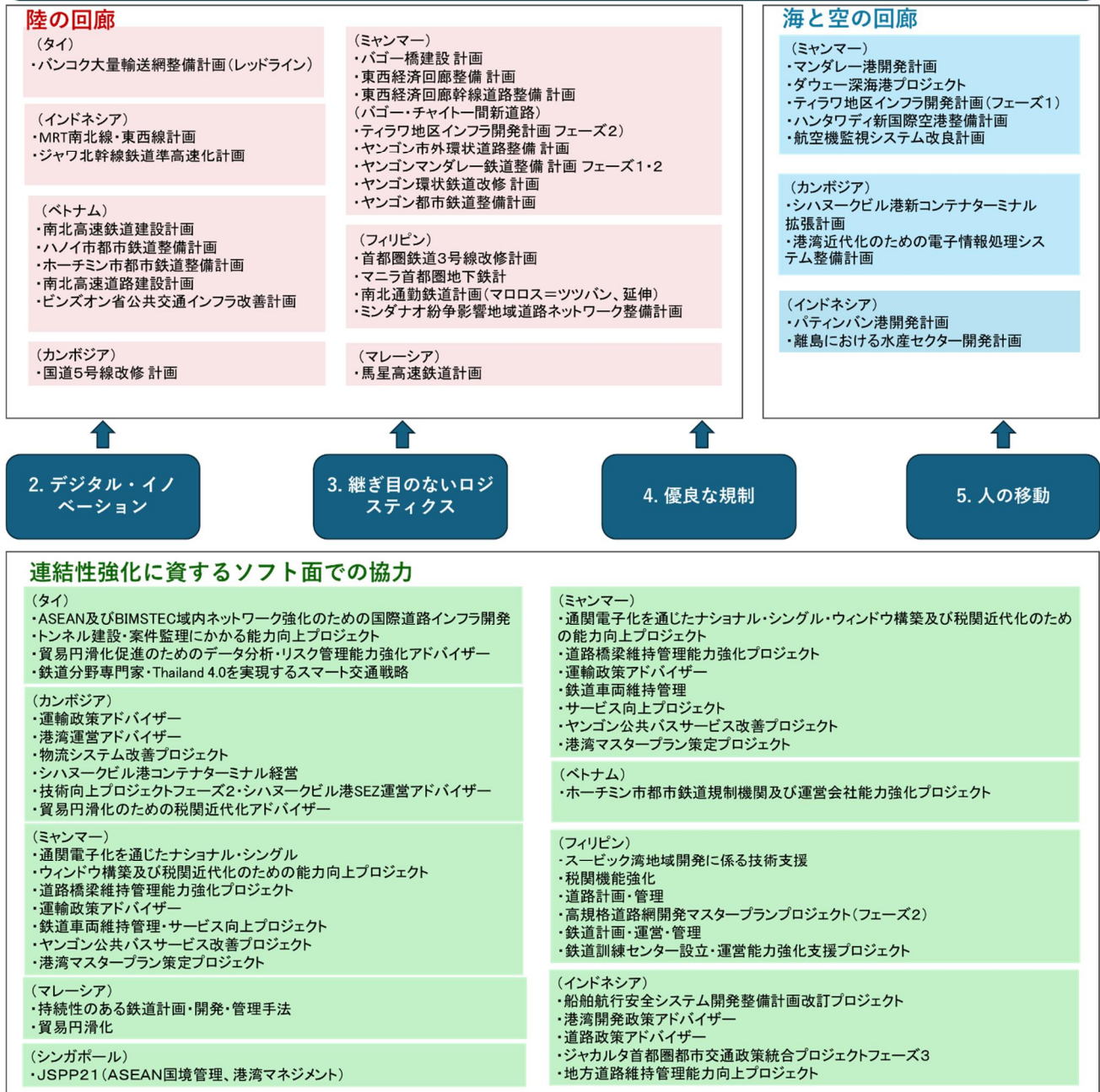


図 3-4 MPAC2025 の戦略分野と日 ASEAN 連結性イニシアティブの関係

出所:MPAC2025 および日 ASEAN 連結性イニシアティブ資料より評価チーム作成

4 外交の視点からの評価に関する補足情報

外交の視点からの評価を実施するにあたり参考にした、各インタビューから得られた補足情報を以下に記載する。外交的な重要性和外交的な波及効果に分けて箇条書きで記載したが、必ずしも明確に分けられないコメントについては、外交的な重要性の方に記載した。

(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および地域(ASEAN)にとっての重要性の補足情報

- ASEAN 事務局およびケーススタディ国外務省から表明された認識として、「ASEAN は、インド洋と太平洋に面しており、対話のパートナーは、日本、米国、インド、オーストラリアである。海洋秩序に関する公共外交を推進し、国際法に関する見識を共有し、能力開発を通じてガバナンスを強化し、海洋の安全保障と安全を確保するなどの AOIP を達成するための努力を促進するためのビジョンをこれらの国々と共有している。一方で、ASEAN と中国は、両サイト間の接続性を向上させることの重要性を共有している」という説明があった。
- 他の援助機関・援助国から表明された認識は次のとおりである。「日本だけでなく米国、豪州、インド(Quad メンバー国)もそれぞれに ASEAN を中心に据えるインド太平洋戦略をもっているし、ASEAN の中心性 (Centrality) や AOIP を大事なコンセプトとして考えており、AOIP に合わせたプログラム作りを行っている。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「一帯一路」と比較しても影響力もある。日本と協働していきたいと考えている」という説明があった。また、「ASEAN 中心性には ASEAN 内部の結束性を高める内的中心性(統合性)と、より広域的な枠組みの中で ASEAN が主役になるという外的中心性の 2 つの意味がある」という解説があり、日本が支援する際にその内的・外的意味合いを踏まえた支援が重要という示唆があった。
- 民間セクターおよび NGO からは、「中国の直接投資が増加していて存在感を増しているが、パワーバランスを取るという意味でも日本からの直接投資を期待している」、「ASEAN 域内では、援助を卒業する国も出てきており、日本はそういった国々を対等なパートナーとして、関係を構築する必要はあると思われる。また日本は、ASEAN 諸国と他の地域の大国との間に立ってバランスをとれる立場にある」といった認識が表明されている。

イ 日本の国益にとっての重要性およびその他の重要性(歴史的関係、新しい外交政策、価値観の共有)の補足情報

- 研究機関および研究者から表明された認識は次のとおりである。「同イニシアティブによる ASEAN と日本の連携は日本の安全保障に直接寄与している。ASEAN はインド太平洋の中心であり、またエネルギー、貿易にとって非常に重要なルートである。インフラ整備を通じて ASEAN 諸国と経済的結びつきを強化することは、安定した供給ルートの確保に繋がり、結果的に日本の存続を支える要素である」、「同イニシアティブは、経済利益の確保に寄与するものである。ASEAN は世界でまれにみる成長経済圏で、日本の国内市場の成長が見込まれない状況のもとで、日本にとっても重要な市場である」、さらに「同イニシアティブは透明性、法の支配に基づくインフラ整備を重視、公正なルールに基づく国際秩序の維持に貢献しているし、そのことが相互信頼の強化につながっている。日本の ODA 開始から 2024 年で 70 年だが、ASEAN への ODA は成功事例であり、その成功は価値観の共有や協力を深める土台と

なっている」という評価があった。また、「ASEAN は経済、国際政治面で重要性を増す。いずれ ASEAN 全体の人口が中国人口を上回る可能性があるし、地政学的な米中対立の面でも ASEAN の重要性は増していく。そのように重要性を増す ASEAN と連携を強化していくのが基本的な日本の国策であると言える」という認識が共有された。

- 国際機関の担当者からは、「ASEAN 加盟国の国家間格差が非常に大きい一方で、ASEAN の連結性アジェンダの中では、国境を超える・跨ぐ連結性、特に越境貿易が自国の中小企業にとって重要と考えている国も多い。ASEAN 各国が中所得国の罫から抜け出すためには中小企業の育成が鍵であり、非関税障壁、制度的連結性、包摂性などを使った案件が重要」という指摘があった。
- 民間企業からは、日本の援助によるインフラ面での連結性の向上と非関税障壁の削減によって実現した自社の国際的分業ネットワークへの進展に対する影響を評価する肯定的な意見が何度も表明された。

(2) 外交的な波及効果

ア 国際社会における波及効果および二国間関係への波及効果(政府レベル)の補足情報

- 複数の関係者から以下の認識が共有された。「2019 年に AOIP が作成され、2020 年に日本政府は支持を表明して、その後他の援助国が追隨して支持を表明した。これは日本の外交の誇りと言える実績と捉えていいであろう。AOIP は、①包摂的、②ASEAN が中心である(仲間はずれなし)、③経済としての成果を目指しており、外部ドナーと協働をするためのガイドラインという意味がある。厳しい国際関係の中で ASEAN がどのように立ち回るのかを検討・打ち出したわけで、誰にも開かれた形で ASEAN 連結性を扱うことが一つの特徴である。それを日本がいち早く支持を表明して、国際的な流れをリードした」という認識である。これにより、国際社会全体、そしてアジア太平洋地域での日本外交のプレゼンスを向上させたと評価できる。
- 国際会議などの国際場裏において、本イニシアティブを通じた ODA を日本が実施したことにより、日本の提案に対する ASEAN 諸国の賛成や支援をとりつけることが出来るのか、ODA はそういったことに貢献できるのかと言うと、端的に言えば、別の話である。

イ 日・ASEAN 関係への波及効果(民間・市民レベル)および経済関係への波及効果の補足情報

- 既に「結果の有効性」で解説されたように、貿易や生産を含む日本経済への大きな波及効果があったことが確認できるが、現地インタビューでも、具体的な企業レベルの波及効果が確認できた。日本の援助によるインフラ連結性の向上と非関税障壁の削減によって実現した自社の国際的分業ネットワークへの進展とその成果としての生産量・輸出量の増加である。さらに、日本への留学による人材育成による産業人材の確保だけではなく、企業内の人材育成による人材(管理者レベルを含む)の成果を挙げる意見も聞かれた。
- ASEAN からの留学生で、せっかく日本で博士課程まで取っても日本で就職ができず、人が滞

留しているという話を ASEAN の留学生からよく聞く。彼女たち・彼らは、日本を選んで留学しているのであるから、博士課程まで進む人材は、優秀な人が多く、そのような人材をより積極的に取り組むことは、日本や世界の雇用環境の大きな変化を見るに、国際競争力を強化する上でも、まさに、「埋もれた宝の山」と考えるべきであろう。

添付4 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に関する補足情報

1 現地調査スケジュール

	日	開始時間	訪問先／プロジェクト名
カンボジア	10月21日(月)	10:00	大使館表敬(在カンボジア日本大使館)
		12:00	国道5号線、環状3号線("Xi Jinping Road")の視察
	10月22日(火)	10:00	JETRO プノンペン事務所
		15:00	外務国際協力省 ASEAN 経済協力 and ASEAN 社会文化評議会局 (AEC/ASCC Department)
	10月23日(水)	10:00	公共事業運輸省(技術総局 道路インフラ部)(対象案件:国道5号線事業)
		13:20	公共事業運輸省(水運・海運総局)(対象案件:港湾近代化のための電子情報処理システム整備計画)
		14:30	公共事業運輸省(物流総局)(対象案件:物流システム改善プロジェクト)
	10月24日(木)	10:00	シハヌークビル港湾公社
		11:40	シハヌークビル港(視察)
	10月25日(金)	09:50	プノンペン経済特区(PPSEZ)
		14:00	公益社団法人 シャンティ国際ボランティア会
インドネシア	10月28日(月)	10:00	JICA インドネシア事務所
		14:00	外務省
		16:35	運輸省(対象案件:船舶航行安全システム開発整備計画改訂プロジェクト)
	10月29日(火)	09:15	ASEAN 日本代表部
		11:00	大使館表敬
		14:00	ASEAN 事務局
	10月30日(水)	10:00	パティンバン港湾管理組織
		11:10	パティンバン港(視察)
		13:00	近隣工業団地視察
	10月31日(木)	06:00	世界銀行(カンボジア事務所・本部)(オンライン)
		08:30	MRTJ(対象案件:ジャカルタ首都圏都市高速鉄道東西線事業)(視察)
		13:00	アジア開発銀行
帰国後	11月1日(金)	09:00	アメリカ大使館
	11月4日(月)	16:00	デンソー・カンボジア(PPSEZ 入居企業)(オンライン)
	11月8日(金)	16:00	JICA カンボジア事務所(オンライン)
	11月12日(火)	11:00	東アジア・アセアン経済研究センター(ERIA)(オンライン)

2 視察案件の概要

(1) 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(第一期)(2022-2030(事前評価表の記載))
ア) 土木工事: ①NCT2 の整備(コンテナ貨物取扱容量約 57 万 TEU、総面積 20ha、岸壁水深 16.5m)、NCT3 の整備(コンテナ貨物取扱容量約 62 万 TEU、総面積 21.5ha、岸壁水深 17.5m)、②航路・泊地の浚渫(水深 14.5m)、③ターミナル施設(管理棟、その他関連設備)の整備等
イ) 荷役機械等の調達・据付:ガントリークレーン(6 基)、ゴムタイヤ式門型クレーン(RTG)(20 基)、ヤード・トレーラー(35 台)、リーチスタッカー(4 台)等
ウ) 船舶の調達: タグボート(2 隻)、パイロットボート(1 隻)
エ) コンサルティング・サービス: 詳細設計(土木工事部分)、基本設計(荷役機械・船舶部分)、入札補助、施工監理、環境社会配慮支援、技術移転等

港湾近代化のための電子情報処理システム整備計画(2019-2022)(終了年度は実際の終了年度)
A) 施設・機材の詳細:【機材】以下の機能を有するハードウェア、ソフトウェア及び設置工事
B) コンサルティング サービス/ソフト コンポーネント:詳細設計、入札支援、調達監理

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)(第一期～第三期)(2015-2027)(年度は事前評価表の記載)
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)について以下のとおり。
1) 円借款本体(本事業) ① 土木工事(既存道路の改修及び拡幅(全長約 134km)、 ・バイパス道路建設(全長約 12km)、・橋梁の新設(8 箇所)・架替え(25 箇所)・拡幅(6 箇所)、 ・中央分離帯(幅 3m、全区間)の設置、・車両重量計設備の設置(6 箇所)、 交通安全施設の設置)
② コンサルティング・サービス(詳細設計、入札補助、施工監理、人材育成・組織強化等)
2) 円借款附帯プロジェクト ① 投入:専門家派遣(短期専門家 約 117M/M)、本邦研修、機材供与(交通公園整備に係る機材等)

物流システム改善プロジェクト(2018—2023)
1:物流マスタープラン(M/P)の策定。組織横断的な実施枠組みの整備。 2:物流 M/P の優先事業の実施。実施に必要な組織間調整。 3:物流 M/P の実施に係る評価・モニタリングの体制構築と実施。 4:物流における地域的な連携の強化。

(2) インドネシア

パティンバン港開発事業（第1期）（2020-2023）、（第二期）（2022-2026）	
第1期（2020-2023）：新港を建設（コンテナターミナル・カーターミナル等）	
①港湾建設（浚渫、防波堤、護岸、岸壁、埋立・地盤改良、ヤード舗装、施設整備等 183ha）	・コンテナ取扱可能量 286 万 TEU、・完成車取扱可能量 60 万台
②アクセス道路（8.1km、4 車線）及び橋梁（1km）の建設（国際競争入札（タフト））	
第二期（2022-2026）：先行開港区（Phase 1-1）及び先行開港区以外（Phase 1-2）に分かれる。	
Phase 1-1:コンテナターミナル 10 ha・自動車ターミナル 22.4 ha の建設、防波堤、泊地・航路浚渫、アクセス道路（約 8.1km）及び橋梁（約 1km）の建設	
Phase 1-2:コンテナターミナル 64 ha・自動車ターミナル 13.7 ha の建設、泊地・航路浚渫	

船舶航行安全システム開発整備計画改訂プロジェクト（2020-2021）	
【事前事業評価表の記載】	
①（2002 年に策定された）船舶航行安全システム開発整備計画のレビュー	
②国際基準に準拠した整備計画への改訂、③F/S の策定	

ジャカルタ都市高速鉄道事業（第一期）（2009/3-2026/6）、（第二期（2A））（2006/11-2029/7）	
「フェーズ 1 区間」（ルバックブルス～ブンデラン HI（Hotel Indonesia）間、区間総延長 15.7km）	
1）土木工事、鉄道構造物建設（総延長 23.5km、計 21 駅）、2）車両基地建設（ルバックブルス、カンブンバンダン）、3）車両調達（計 180 両：6 両×30 編成）、4）電気・機械システム、5）ドゥクアタス駅前開発、6）コンサルティング・サービス	
「フェーズ 2A 区間」（ブンデラン HI ～コタまでの（オリジナルの線形：区間全長約 6.0km）	
I. 土木工事（地下部分）：ア）掘進（約 6.0km）、イ）軌道敷設・整備（約 6.0km）、ウ）駅舎建設（7 駅）	
II. 電気・機械システム整備：ア）電力設備（SCADA 含む）、イ）信号・通信システム（OCC 含む）、ウ）駅設備（自動料金徴収システム含む）、III. 車両調達（14 編成・84 両）	

外務省委託 令和 6 年度(2024 年度) 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
評価主任所感

評価主任
藤村 学

1. 主な成果について

1.1 イニシアティブ全体について

ASEAN は世界の新興国・途上国群のなかでも早くから経済統合を軸に互惠関係を構築し、ゆるい統合体ながら他地域が羨む経済発展を体現してきた。日本にとっても ASEAN 諸国は戦後の自身の経済発展の成果を比較的スムーズに移転できる相手として、援助・貿易・投資・人的交流を通じてウィン・ウィンの関係を築けてきた。「日 ASEAN 連結性イニシアティブ」はこの関係を維持・強化しようとする日本側の意思表示である。

政策評価という性格のうえに、継続中の案件群が評価対象に含まれるため、本イニシアティブのインパクトを総合的・定量的に示すことは難しい。一方、国内外の関係者・有識者への聞き取りを総合すると、本イニシアティブが開発・外交双方の視点から好ましいインパクトをもつ方向性は確認できた。日本の官民に対する「信頼のブランド」を ASEAN 地域でさらに確固とするために、こうしたリージョナル視点の支援は意義が大きいと言える。

開発の視点から

- ・「質の高いインフラ」は認知されている：港湾、道路、都市鉄道など輸送セクターの日本の ODA は質の高いインフラ支援として評価されている。その大きな要因がハードとソフトの組み合わせであり、惜しみなく技術協力・技術移転を行っている点が相手国から評価されている。
- ・上流から下流までの一貫支援が効く：物流や都市交通の分野では上流のマスタープランを支援することで他ドナーとの効果的な補完やシナジーを生み出している。この強みは ASEAN 連結性支援でも生かせる。
- ・早期からの知的支援が効いている：ASEAN 経済共同体(AEC)推進に寄り添った日本の知的支援が重要な黒子として効いている。とくに東アジア・アセアン経済研究センター(ERIA)の創設とその研究活動への日本人研究者群の貢献は評価されている。ERIA による ASEAN 連結性関連のシンポジウム開催支援や日 ASEAN 統合基金(JAIF)事業への知的インプットも評価されている。
- ・「陸の連結性」と「海の連結性」は性格が異なる：「陸の連結性」については道路や橋の整備を通じた「経済回廊」という形で連結ルート沿い全線における経済波及効果を期待できるが、「海

の連結性」は港湾整備中心にならざるを得ず、その経済効果は国内経済統合というインパクトの方が大きいかもしれない(とくに島嶼部 ASEAN)。

外交の視点から

- ASEAN による「インド太平洋に関する ASEAN アウトルック(AOIP)」(2019 年 6 月発表)に日本がいち早く支援を表明したことが、他ドナーの ASEAN 支援の呼び水になったと考えられる。本イニシアティブはその流れにそったものであり、ASEAN が域内統合を促進し、自律性を維持することを助けることが、日本の安全保障強化にもつながると考えられる。
- AOIP と「自由で開かれたインド太平洋(FOIP)」は補完性・親和性をもっているという点を本評価で確認できたと思う。

1.2 カンボジアの事例について

- カンボジア政府は、日本が長年にわたって ASEAN 諸国のインフラ整備を支援し、長期的な協力関係を築いてきたことを評価し、本イニシアティブに反映される日本の支援がカンボジア経済に大きな恩恵をもたらしている、と感謝している。
- カンボジアの国家開発政策(四辺形戦略、五角形戦略)でも連結性が優先分野に挙げられ、日本の最新の国別援助方針はこれをサポートするものになっていることを確認した。
- 世界銀行など他ドナーからは、JICA のドナー協調姿勢が評価されていることを確認した。
- カンボジアの陸路越境物流の促進について、日本の支援案件が他ドナーの支援案件と補完性をもつことを確認した。
- 在カンボジア日系民間セクターは、日本政府がカンボジア政府と良好な関係を維持し、官民合同の政策対話の枠組みが有効に機能していることを評価している。
- 陸路連結性においてカンボジアの国道 5 号線整備支援は、同国政府、在カンボジア民間セクター、NGO など、多方面のステークホルダーから評価されていることを確認した。

1.3 インドネシアの事例について

- **ジャカルタ MRT について**: 現地ヒアリング対象者からは、市内の南北方向移動の所要時間が大幅に短縮されたことに対する高評価が一様に聞かれた。今後、南北方向の延伸と、JICA と ADB の協調支援による東西線の建設により、住民の生活の質がさらに向上することが期待できる。MRT 整備が進み、BRT や LRT との乗り換え箇所が増えることで、ジャカルタ圏住民の意識が Transit-oriented Development (TOD) に馴染んでくることが期待され、ひいては持続的都市発展に貢献するだろう。
- MRT の運営会社(MRTJ)は日本の支援の成果を第三国へ移転するという南々協力を実践している。MRTJ はモチベーションの高い優秀な若い人材が多いと見受けた。日本の都市交通の経験やノウハウを移転する効果が大きいと思われる。
- **パティンバン港について**: タンジュンプリオク港のキャパシティ不足問題の解消、ジャカルタ郊外への産業分散・地域発展、在ジャカルタ圏日系企業の貿易拠点オプション拡大といった多くの点で、本港建設はウィン・ウィン案件であることを確認した。同港建設・運営にあたるインドネ

シアのカウンターパートスタッフは日本から学ぶ意識が高く、モチベーションが高いと見受けられた。

- ・ **海洋安全支援**について：船舶航行安全システムや海洋治安への支援は日本の技術と経験が生かせる分野である。とくに島嶼部 ASEAN 周辺の海上交通路の保全是、日本の経済安全保障にとってもきわめて重要である。

2. 「日・ASEAN 連結性イニシアティブ」の今後の発展の方向性

引き続きハード・ソフト、上流・下流のパッケージで支援を

- ・ 輸送インフラの建設と運営はハードとソフトの両面による支援、上流から下流までの息の長い支援がシナジー効果を発揮し、相手国にも評価される支援形態である。
- ・ 都市鉄道整備の延長上での TOD に基づく交通システム整備、持続可能な都市づくりやスマートシティなどのソフト支援はとくに日本の経験・知見が生かせる分野であろう。
- ・ カンボジアの例のように、後発 ASEAN 諸国へは港湾整備支援と EDI 導入支援などを組み合わせることが有効であろう。

制度面での連結性支援強化を

- ・ 複数国が関与する陸・海・空の連結性向上における最大の困難は、制度面での協調であることが明らかになってきた。この点で、日本は第三者として「信頼のブランド」を活用し、当事国間の対話の仲介、対立する利害の調整において果たす役割の余地が大きいと思われる。
- ・ 域内の規制調和や制度のハーモナイゼーションといった分野で日本が貢献できる支援形態を探るべきだろう。とくに日本が ADB と連携して支援してきたメコン地域の経済回廊沿いの国境通過の手續簡素化では、引き続き地道な支援が有効であろう。制度変更を伴わない範囲でも、日本が第三者として「現場のカイゼン」を支援できる余地はある。例えば南部経済回廊では、各国の CIQ 制度・手續自体を変更しなくても、国境施設の構造を微調整するだけでも国境通過時間を節約できたという事例がある。
- ・ ASEAN 経済共同体において関税障壁のハードルが下がってきたなか、非関税措置(NTB)の分野で日本の経験と知見を生かせる支援を強化できないか。実務面での調整・仲介に加え、NTB 解消の経済効果を示す研究なども日本独自の知的連結性支援になるのではないか。

官民連携の実例積み上げを

- ・ ASEAN 諸国の経済発展と中所得国化に伴い、連結性インフラのハード面で日本の ODA 貢献余地は縮小し、G-to-G の枠組みを超えた経済協力が主役となる段階に入っている。
- ・ インフラ整備の資金源が多様化していくにつれ、日本の開発金融も公的部門と民間部門が知恵を出し合い、相手国の事情にカスタマイズされたファイナンススキームを実践していく必要がある。Viability Gap Funding (VGF) 円借款といった既存のスキームがあるが、これの事例を積み上げていくとともに、他のアイデアも探るべきである。

- ・ 日本の官民連携の有望分野としては、ASEAN が進めるパワーグリッド支援、日本の経験が生きる自然災害リスク対応支援、日本が主導して立ち上げた AZEC 枠組みにおける支援、中小企業育成支援などが考えられる。

People-to-people 連結性支援では市民セクターの動員も

- ・ ASEAN 各国で活動する日系 NGO は数多い。とくに教育・文化・スポーツ・音楽・芸術といった分野で人と人のつながりを促進する分野では市民セクターに比較優位がある。日本のカンボジアでの地雷除去の経験を踏まえ、現地 NGO がウクライナで地雷除去を実施したケースもある。
- ・ 日本の資金支援で日本へ留学し、その後帰国して政府の要職に就いているケースも多いようだ(とくに後発 ASEAN 諸国)。
- ・ こうした知日派・親日派の人的ネットワークを動員することで、第三国支援を含む ASEAN 域内および ASEAN と域外をつなぐ「人の連結性」支援の様々なプログラムを発案できるのではないか。

連結性支援案件のリージョナル性を明確に

本評価における現地ヒアリングの限りでは、本イニシアティブそれ自体の認知度は高くなかった。後継の日 ASEAN 包括的連結性イニシアティブへの ASEAN 側の認知度を上げる必要があるとすれば、単独国に資金が流れる案件であっても、案件形成・事業化調査の段階から「ASEAN 連結性支援」プロジェクトとして準備すべきであろう。具体的には NPV や EIRR 計算の段階で複数国に経済便益が及ぶことを明示し、ASEAN 事務局 ASEAN Connectivity 部署に申告・承認してもらおうといったプロセスを経るのが合理的なやり方であろう。ADB の GMS プログラムに含まれる案件を参考にしてもよいかもしれない。

3. 日本の外交政策(姿勢)の方向性

日本の官民が ASEAN 諸国でこれまで地道に築いてきた「信頼のブランド」を維持し、さらにそのブランド力を高めるには、日本の ODA はどうあるべきか。

第 1 に、日本国民の比較優位でありお家芸とも言える「擦り合わせ」、「カイゼン」、「現場主義」にこだわることである。多様な歴史・文化をもつ ASEAN 諸国の人々に対して、理念を説くよりも実践で示すほうが感謝される。

第 2 に、多くの ASEAN 諸国が日本経済にとって魅力的なパートナーに発展してきたなか、水平目線とウィン・ウィンの精神を忘れず、共通課題については相手から謙虚に学ぶことである。

第 3 に、ODA の基本目標としては、相手国・国民にとっての経済便益を最大化させることを目指すべきである。「質の高いインフラ」もその視点に立つべきである。

以上は開発の視点から「信頼のブランド」を維持・向上させるためのレシピと考える。ASEAN 連結性支援はその重要な一部である。

外交の視点からは、ASEAN 諸国がひとつにまとまっていることが地政学的に日本の安全保障上の国益にかなうと考えられる。この観点からは、日本は「ASEAN 一体性」「ASEAN 中心性」を尊重する姿勢を維持するべきである。中国は ASEAN という集合体をそれなりに尊重する姿勢をみせたうえで個別の「一帯一路」案件を探っているようである。開発援助と地政学的利害が混然となって不透明な印象の強い中国の支援とは、日本の支援を差別化する必要がある。

外務省委託 令和 6 年度(2024 年度) 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
評価アドバイザー所感

評価アドバイザー
木村 福成

1. 「日・ASEAN 連結性イニシアティブ」(2020 年 11 月公表)の主な成果

(1) イニシアティブ全体

長年にわたり ASEAN 地域の国際的生産ネットワーク(IPNs)の構築に貢献してきた日本ならではのイニシアティブで、これまでの取り組みの集大成として高く評価できる。

ASEAN は機械産業を中心とする国際的生産ネットワーク(タスク単位の国際分業)を張り巡らせることができた希有な地域の1つであり、その展開において ODA を含む日本政府の取り組みおよび日本企業の貢献には大きなものがあつた。日本はその発展過程において、関税撤廃に代表される貿易自由化にとどまらず、制度的連結性と物理的連結性の重要性を一貫して強調してきた。シンガポール、マレーシア、タイから始まったこの開発戦略を ASEAN における他の後発の国にも広めていった日本の貢献は大きい。

(2) ケーススタディ: インドネシア

同イニシアティブの直接的成果ということではないが、日本が継続的に関与してきた連結性強化は、輸送インフラ整備を中心に 2 次にくつぎのジョコ政権の中でかなりの程度実現され、国際的生産ネットワークにつながりながらの効率的な産業集積形成の素地を形作ってきた。都市交通およびパティンバン港と周辺インフラ整備はその象徴とも言うべき成果である。

2. 「日・ASEAN 連結性イニシアティブ」の今後の発展の方向性

国際的生産ネットワークを中心に据えた開発戦略は今でも多くの国において適用可能であり、それを ASEAN における後発の国その他にも広げていくことは日本が成すべき責務であろう。

インドネシアのように天然資源等上流からのダウンストリーム戦略を試みている国もあるが、単に精錬工場を誘致すればよいという話ではなく、さらに下流産業を育成して分厚い産業構造を実現していくには、引き続き国際的生産ネットワークにつながりつつ産業集積を形成していくことが求められる。

米中対立がますます悪化する中、国際的生産ネットワークの将来を危ぶむ声もある。しかし、地政学的緊張に関連する米中の諸政策の第3国への影響は必ずしも後ろ向きなものばかりではない。立地条件が整い、サプライチェーンにおいて適切な位置取りができれば、「正の貿易転換効果」を享受できる可能性もある。第3国たとえばASEAN諸国が積極的中立をおおむね維持していけるとすれば、これらの国々が引き続き国際的生産ネットワークの恩恵を受けていくことも可能かも知れない。日本・日本企業としてもそのような機会を積極的に捉えていかねばならない。

日本あるいは日本政府の関わり方は、東アジアにおいてODAの対象となりうる国が減少していること、各国とも自力でインフラ整備を行っていかうとしていることから、変わっていかざるを得ない。現地での声を聞くと日本にやってもらいたいことが次第に狭くなってきており、また日本から売り込めるものも限られてきている。物量にモノを言わせることが難しくなっているのであれば、ソフトで頑張らねばならない。たとえば、ASEANにおいては政策研究に対する需要が全く満たされておらず、周辺国の貢献も限られていることから、まだまだ日本が貢献できることがある。大きな開発戦略あるいは個別政策モードについての戦略的アプローチの概念枠組みを提示しつつ、ソフトとハードを組み合わせた協力を深めていくことこそ、ASEANのような地域で考えていくべきことだろう。

3. 日本の外交政策の方向性

日本の地政学的位置を考えれば、ハードの安全保障政策をしっかりと策定・遂行していくことはもちろん重要である。しかし、第3国たとえばASEAN諸国を見れば、世界は真二つに分断されるのではなく、regulateされた経済と「その他経済」とに分かれていくと考えた方がよいのかも知れない。もしそうであれば、「その他経済」の部分をいかにして健全で活力のあるものとして維持していくかも大切な課題であろう。

物量で相手側を圧倒することが難しいのであれば、むしろASEAN諸国が標榜している「中立」を積極的に支持し、彼らの先進国になりたい願望に訴えつつ、内容面でこちら側に引き入れていくことが求められる。

国際通商政策と組み合わせれば、連結性概念は引き続きキーワードとなりうる。機械産業を中心とする国際的生産ネットワークの拡大・深化を中心に据えつつ、ASEAN側の関心事項であるデジタル(デジタル技術による生産ネットワークのアップグレード、データガバナンスの国際化など)とグリーン・ESG(環境・人権などの価値に基づく各種規制・標準への対応など)の要素を加味すれば、さまざまな魅力的な共同イニシアティブが作れる。IPEFの第2の柱をもっと積極的に利用すれば、半導体、レアアース、医療関連品にとどまらず、ASEANが真に求める食料とエネルギー供給についてのresilienceについても、できることがあるかも知れない。RCEPの枠組みを活用した政策リスク軽減(economic coercion リスクの軽減)や、CPTPPをベースとする自由な貿易・投資の促進、MPIAへの参加促進なども、連結性強化とセットにして進めていけるアジェンダだろう。

添付 6 インタビュー関連リスト

1 国内インタビュー先リスト

面談先	対応者(所属先、肩書)
外務省	アジア大洋州局地域政策参事官室 課長補佐 主査 国際協力局国別開発協力第一課 課長補佐
JICA 本部	東南アジア・大洋州部 次長(2名) 計画・ASEAN 連携課 課長 調査役 東南アジア第一課 課長 東南アジア第二課 課長 調査役(2名)
日本 ASEAN センター	事務総長
アジア経済研究所	開発研究センター 経済地理研究グループ 研究グループ長
国土館大学	政経学部経済学科 教授
亜細亜大学	特別研究員
株式会社国際開発センター	開発プロジェクト部 執行役員／部長

2 現地インタビュー先リスト

(1) カンボジア

プロジェクト名(訪問先)	対応者(所属先、肩書)
日本政府関係機関	
在カンボジア日本大使館	公使、一等書記官 2 名、二等書記官
JICA カンボジア事務所	所長、所員
JETRO プノンベン事務所	所長、シニアアドバイザー
カンボジア政府機関	
外務国際協力省	- Director of AEC/ ASCC Department - Deputy Director - Official
プロジェクト・カウンターパート機関	
国道 5 号線改修計画(2-4 期) (公共事業運輸省 技術総局)	- Director of Road Infrastructure Department
港湾近代化のための電子情報処理システム整備計画 (2021-2022) (公共事業運輸省 水運・海運総局)	- Deputy Director of Marchant Marine Department - Deputy Chief 4 名 - Chief Office
物流システム改善プロジェクト (2021-2023) (公共事業運輸省 物流総局)	- Deputy Director General - Deputy Chief Office
シハヌークビル港新コンテナターミナル拡張計画(第一期) (2021-25)(現場視察)	- Delegate of the Royal Government in Charge as Chairman and CEO, Sihanouk ville Autonomous Port (PAS) - Deputy Director General of Technique, PAS - Deputy Director of Administration-HR Department and Assistant to Chairman & CEO, PAS - Advisor for Port Operation & Management to PAS
他の開発パートナー機関	
世界銀行	- Senior Transport Specialist
民間企業等	
プノンベン経済特区(PPSEZ)	CEO
デンソー・カンボジア	副社長(事務統括)
NGO	
シャンティ国際ボランティア(SVA)カンボジア事務所	- 所長 - 専門アドバイザー

(2) インドネシア

プロジェクト名(訪問先)	対応者(所属先、肩書)
日本政府関係機関	
ASEAN 日本政府代表部	大使、公使、一等書記官
在インドネシア日本大使館	大使、公使、参事官、一等書記官、三等書記官
JICA インドネシア事務所	所長、次長、所員、企画調査員
ASEAN	
ASEAN 事務局	Senior Officer, ASEAN Connectivity Division (2名)
インドネシア政府機関	
外務省東アジア局	- Deputy Director & Japan Desk Coordinator - Head of Subdivision for Data Analysis and Reporting, Secretariat to the Directorate General of ASEAN Cooperation
プロジェクト・カウンターパート機関	
パティンバン港開発計画(第一期)(2020-2023)、パティンバン港開発計画(第二期)(2022-2026) (現場視察)	- Head of Office, Patimban Port KSOP Office Class II) - Head of TU-administration - TU-administration staff - PMU Package 5 Technical Team - PMU Package 6 Technical Team - PMU Package 8 Technical Team - Senior Representative, JICA Indonesia Office - JICA expert - JICA Expert Secretary
ジャカルタ都市高速鉄道(第一期および(2)) (2018～2025) (現場視察)	- MRTJ-International Relation Specialist - Head of MRTJ-Transport Department - Staff in charge of following issues Planning and Control, Project Services, Railway Engineer, Engineer, Administration, Event Officer, Project Development Advisor - Senior Representatives, JICA Indonesia Office - JICA Expert
『船舶航行安全システム開発整備計画改訂プロジェクト』(2020-2021) (公共事業省)	- Head of Sub Directorate of Maritime Telecommunication - Staff of Sub Directorate of Maritime Telecommunication - Staff of Sub Directorate Maritime Telecommunications
他の開発パートナー機関	
アジア開発銀行	Senior Transport Specialist, Transport Sector Office
USAID	- Director, ASEAN Office, USAID Regional Development Mission/Asia - Macroeconomic and Finance Unit, Embassy of US - Political Officer, Embassy of US - Director, USADI Indonesia
東アジア・アセアン経済研究センター(ERIA)	- Senior Economist

添付 7 参考文献

【日本語文献】(案件の事業事前評価表、完了報告書、評価報告書等を除く)

外務省

- ・ 「日 ASEAN 連結性イニシアティブ」(令和 2 年 11 月)
- ・ 「日 ASEAN 包括的連結性イニシアティブ」(令和 5 年 9 月)
- ・ 「開発協力大綱」(2015 年、2023 年)
- ・ 「自由で開かれたインド太平洋(FOIP)の新たなプラン」(2023 年)
- ・ 「国家安全保障戦略」(概要)(令和 4 年 12 月)
- ・ 質の高いインフラ投資に関する G20 原則
- ・ 対インドネシア共和国国別開発協力方針(平成 29 年 9 月)
- ・ 対インドネシア共和国事業展開計画(2021 年 4 月)
- ・ 対カンボジア王国国別開発協力方針(2017 年 7 月)、(2024 年 4 月)
- ・ カンボジア事業展開計画(2024 年 4 月)
- ・ 対タイ王国国別開発協力方針(2020 年 2 月)
- ・ 対タイ王国事業展開計画(2020 年 2 月)
- ・ 対フィリピン国別開発協力方針(2023 年 9 月)
- ・ 対フィリピン事業展開計画(2024 年 4 月)
- ・ 対ベトナム社会主義共和国国別開発協力方針(平成 29 年 12 月)
- ・ 対ベトナム社会主義共和国事業展開計画(2023 年 9 月)
- ・ 対マレーシア国別開発協力方針(2023 年 9 月)
- ・ 対マレーシア事業展開計画(2023 年 9 月)
- ・ 対ラオス人民民主共和国国別開発協力方針(2019 年 4 月)
- ・ 対ラオス人民民主共和国事業展開計画(2022 年 4 月)

JICA

- ・ SDGs ポジションペーパー
- ・ JICA グローバル・アジェンダ 開発途上国の課題に取り組む 20 の事業構想
- ・ 稲田十一 2023「第 9 章 途上国のインフラ開発と日中の現状 - 国際的ルール・枠組みづくりの重要性」日本国際問題研究所 経済・安全保障リンケージ研究会最終報告書
- ・ 稲田十一 2022「第 1 章 途上国のインフラ開発と日中の対応 - 国際的枠組みの強化に向けて」日本国際問題研究所 経済・安全保障リンケージ研究会中間報告書

【英語文献】

ASEAN 事務局

- ・ Master Plan on ASEAN Connectivity 2025

- ・ ASEAN Outlook on the Indo-Pacific (2019)
- ・ ASEAN Economic Community Blueprint 2025
- ・ ASEAN Statistical Yearbook 2023

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 Master plan 2019-2023

カンボジア政府

- ・ 「第4次四辺形戦略」(2018-2023)

インドネシア政府

- ・ 「国家中期開発計画」(2020-2024)

ERIA

- ・ The Comprehensive Asia Development Plan (CADP) 1.0~3.0

ISEAS- Yusof Ishak Institute

- ・ The State of Southeast Asia: 2024 Survey Report
- ・ Ando, Mitsuyo, Fukunari Kimura, and Kenta Yamanouchi (2022) "East Asian Production Networks Go Beyond the Gravity Prediction," Asian Economic Papers, 21(2): 78-101
- ・ Flórez, Jorge, Carlos Díaz and Raquel Rubio.. 2024. "Who paves the roadway to transparency? Comparison of major highway projects in Cambodia", Center for International Private Enterprise (CIPE) and Future Forum.

【ウェブサイト】(案件のプレスリリース、概要等を除く)

外務省

- ・ 「自由で開かれたインド太平洋」

https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/page25_001766.html

- ・ 国・地域情報

<https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/index.html>

- ・ 政府開発援助(ODA)国別データ集(2023年度版)

https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/press/shiryo/page2w_000005.html

- ・ 日本 ASEAN 友好協力 50 周年特別首脳会議

https://www.mofa.go.jp/mofaj/a_o/rp/pageit_000001_00061.html

JICA

- ・ ODA 見える化サイト

<https://www.jica.go.jp/oda/>

JETRO

- ・ 国・地域別情報

<https://www.jetro.go.jp/world/>

アジア経済研究所

- ・ 経済地理シミュレーションモデル「IDE-GSM®」を用いた研究成果のご紹介

<https://www.ide.go.jp/Japanese/New/Special/GSM.html>

ASEAN 事務局

- ・ ASEAN Connectivity

<https://connectivity.asean.org/>

OECD

- ・ DAC List of ODA Recipients

<https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/topics/policy-sub-issues/oda-eligibility-and-conditions/DAC-List-of-ODA-Recipients-for-reporting-2024-25-flows.pdf>

- ・ Creditor Reporting System

<https://www.oecd.org/en/data/indicators.html?orderBy=mostRelevant&page=0>

IMF

- ・ World Economic Outlook Database, October 2024

<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2024/October>

世界銀行

- ・ World Integrated Trade Solution

<https://wits.worldbank.org/>

- ・ World Development Indicators

<https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators>

- ・ 各種プロジェクト HP

アジア開発銀行

- ・ Regional Cooperation

<https://www.adb.org/what-we-do/topics/regional-cooperation>

ERIA

- ・ CADP 関連サイト

<https://www.eria.org/research/the-comprehensive-asia-development-plan-cadp-30-towards-an-integrated-innovative-inclusive-and-sustainable-economy>