



ベトナム・ホーチミン市内を走るオートバイ (写真：NNA＝共同)

第1節

インフラ整備による成長の実現

2013年は、日本とASEAN^{（注1）}の交流が始まって40周年に当たります。2013年を通じて、日本とASEANの双方において様々な記念事業が行われ、12月には、日本で日・ASEAN特別首脳会議が開催されました。この40年間、日本とASEANは、地域の平和と安定、発展と繁栄を実現するため、緊密な協力関係を築いてきました。特に1980年代半ば以降、急速に進んだ円高も背景に、日本企業のASEAN諸国への進出が進み、多数の日本企業にとってASEAN諸国は主要な投資先となり、重要なビジネスパートナーとなっています。

日本はこれまでASEAN諸国に対して、ODAを通じたインフラ整備や人材育成、貿易・投資環境整備を進め

てきました。日本は、経済成長を通じた貧困削減が重要であるとの考え方に立って、教育や保健医療といった貧困層に直接役立つ分野に加え、経済インフラ整備を通じた貿易・投資の活性化、法制度整備をはじめとした投資環境整備、人材育成、民間セクターの育成および技術移転の促進のためのODAによる支援を行ってきましたが、これを具現し、成長という大きな花を開かせたのが東南アジアであったといえます。たとえば、メコン地域の経済発展に不可欠な東西・南北経済回廊の整備のため、幹線道路の整備改修等を実施してきました。具体例としては、道路の建設・整備(国道1号線(カンボジア)、国道9号線(メコン地域東西経済回廊)整備計画(ラオ

注1 東南アジア諸国連合ASEAN：Association of South-East Asian Nations

ス))や橋梁^{きょうりょう}の建設(きずな橋(カンボジア)、第2メコン架橋(カンボジア))、空港や港湾の整備(シハヌークビル港(カンボジア)、ダナン港(ベトナム))が挙げられます。また、インドネシア、マレーシア、フィリピン等の島嶼^{とうしょ}国においては、海洋ASEAN諸国の経済回廊整備のため、スービック港(フィリピン)、ジョホール港(マレーシア)をはじめとして数多くの港湾整備に貢献してきました。さらには、インフラの維持管理能力や税関能力を向上させるための技術協力、投資環境整備のためのアドバイザーの派遣といった支援についても多くの実績があります。

このように、ODAを通じてビジネス環境の整備が進んだことにより、民間投資が一層促進され、日本企業のASEAN諸国への進出を後押しすることとなりました。今やASEAN地域は、約6億人の人口を抱え、総GDPが2兆ドルを超える巨大市場に成長するとともに、主要な「生産拠点」としても注目を集め、ASEAN地域への日本からの投資は、日本の対外直接投資の約17%を占めています(2011年)。日本のODAは、ASEAN諸国と日本の双方にとっての「未来への投資」として有効に機能し、現在の日本とASEAN諸国との発展と繁栄を支えてきたといえます。

ASEANは、2015年までに「政治・安全保障共同体」、「経済共同体」、「社会・文化共同体」の3本柱から成る「ASEAN共同体」の構築を目指しています。そのための最重要課題とされているのが「連結性強化」です。運輸、情報通信、エネルギー網などの「物理的連結性」、貿易、投資、サービスの自由化・円滑化などの「制度的連結性」、そして観光・教育・文化における「人と人との連結性」の3つの要素から成るこの連結性強化のためのマスタープランが、2010年10月の第17回ASEAN首脳会議で採択されました。

日本はASEAN諸国に対するインフラ

整備や投資環境整備におけるこれまでの貢献^{いしづ}を礎に、「結束したASEANが地域協力のハブとなることが、日本とASEAN、さらに東アジア全体の安定と繁栄にとって重要」との考えから、南部経済回廊を構成するカンボジアの国道5号線改修事業やネアックルン橋梁建設計画、ASEAN Ro-Ro 船ネットワーク構築事業等の連結性強化に向けたフラッグシップ・プロジェクトを打ち出すなど、ASEANの努力を全面的に支援しているところです。

日・ASEAN友好協力40周年である2013年は、1年間を通して、日本とASEAN10か国により、政治、経済、文化、青少年交流、観光など幅広い分野に及ぶ様々な交流事業や会合が開催されました。12月には東京で日・ASEAN特別首脳会議が開催され、日・ASEAN関係の強化に向けた中長期的ビジョンが打ち出されました。また、安倍総理大臣から、引き続きASEANの連結性強化のため、インフラ支援や、域内格差是正に向けた支援を継続していく旨表明がなされ、今後5年間で2兆円規模のODAのコミットメントが行われました。これにより、ASEAN連結性強化のための日・ASEAN協力に、今後一層の弾みがつくことが期待されています。

ODAはASEAN連結性強化のための日・ASEAN協力においても、重要な役割を果たすことが期待されています。ASEAN自身の統合に向けた努力を支えつつ、日本企業の海外展開の基盤形成にも資するODAの実現に向けて、一層の努力と工夫が求められています。



2013年12月、東京で開催された日・ASEAN特別首脳会議に出席した各国首脳と安倍総理大臣

ASEAN諸国に対する日本のODAによる協力(主要な連結性強化案件)



カンボジアの「きずな橋」(写真: 今村健志朗/JICA)

第2節 人づくり、国づくりの基礎を築く日本の協力

途上国の持続的発展と安定のためには、開発の担い手となる人材の養成が国づくりの基礎として欠かせません。日本はこれまでインフラ整備への支援に加え「未来への投資」としての人づくりにも積極的に取り組んできました。様々な分野で行われてきたODAを通じた人づくり協力は、途上国の発展に寄与したばかりでなく、日本と途上国の友好親善と相互理解の向上にも貢献してきました。

日本が重視する人づくり協力について、東南アジアにおける技術協力の事例を取り上げながら、人材の育成と活用への取組を振り返ります。



ベトナム・ホーチミン市の病院に派遣された渡邊青年海外協力隊員(作業療法士)(手前)。レントゲンを見て治療方針を話し合う(写真:加藤雄生/JICA)

■ 東ティモール「国立大学工学部能力向上プロジェクト」

東ティモール国立大学(UNTL)は2000年11月に開校した東ティモール唯一の公的高等教育機関です。長年、政治的混乱が続いた東ティモールでは、教育機関の荒廃は著しいものがありました。開校当初は、教官の側に指導に必要な知識が十分になく、また、学校の建物や教育機材もその7割以上が1999年の独立に伴う混乱で破壊されていました。このような状況の中、日本は2001年よりUNTLの工学部に対して支援を開始し、教育機材の整備や、専門家の派遣、教官への研修など様々な協力を行ってきました。

このプロジェクトは、2001年から継続的に行ってきた支援に引き続き、適切な管理運営の下で質の高い工学教育を提供できるようにするのを目的として、2011年に始まりました。実施3年目となる2013年、

指導カリキュラムは整備され、修士号を持つ教官数も24名から44名に増加し、研究活動の活発化が進んでいます。

2011年に策定された東ティモールの戦略的開発計画の中にも「国の将来のリーダーとなる人材育成のために、高等教育機関の強化をUNTLから始める」との記載があり、技術分野の将来を担う人材を育成するUNTL工学部に対する期待には並々ならぬものがあります。工学部の教育・研究能力の向上を図るこのプロジェクトは、高度な技術を持った有為な人材を輩出することを通じて、現在の主産業である農業に加え、同国の将来にわたる経済・産業基盤の発展整備に貢献することが期待されています。



日本人専門家から実験装置の説明を受ける東ティモールの現地スタッフ(写真: JICA)

■ ラオス「南部3県におけるコミュニティ・イニシアティブによる初等教育改善プロジェクト」

ラオスの南部地域は少数民族が多く暮らしており、貧困の度合いが高く、開発もあまり進んでいません。ラオス政府は、この地域の貧困の根本的解決に向け様々な分野で取組を行っていますが、教育の普及と改善をその優先事項の一つに位置付けています。

ラオス政府の取組を支援するため、日本は2007年より、この地域の初等教育に対する協力を開始しました。地域住民が学校運営に参加することを通じて小学校教育を改善するのが目標です。他の地域に比べ就学率の低いこの地域で、保護者や寺院といった地域社会の参画を得て、住民自身に考え、提案してもらいながら、学校教育の抱える課題の解決に取り組んでいます。子どもが学校に行けない、あるいは、就学を続けられないのには様々な要因があり、校舎や教室の不足や不備、教員の数の不足や質の問題など、学校側の問題もあれば、家庭の無理解や貧困などの問題もあります。学校側の努力に加えて、コミュニティの助け合いが子どもたちの就学促進と継続に大きな効果を持つことや、現場でのどのような活動が効果的なのか、このプロジェクトを通じて明らかになりました。日本は専門家の派遣や機材の供与などを通じて、学校や住民に働

きかけ、プロジェクトを支援しました。その結果、対象校の平均純就学率が約73%からほぼ100%へと飛躍的に改善しています。

プロジェクトは、2007年から実施されたフェーズ1に引き続き、2012年からフェーズ2が始まりました。村や家庭ごとに異なる要因を見極め、問題解決の糸口を見つける上で、郡や県など行政の役割は重大です。フェーズ2では、そうした各学校の状況を理解し、支援の必要な学校に、必要な支援を行える行政を育成することを目指しています。また、学校の側では、地域や行政の支援を受けながら、学校それぞれが自身の問題を認識し、改善を図ることで継続的に自己発展できる学校を目指しています。こうした努力に対して、日本は専門家の派遣や研修の実施を通じて支援を行っています。

日本の協力を通じて、ラオス南部地域での教育へのアクセスの改善、教育の質の向上が実現され、同時に地域コミュニティの能力強化、人材育成の促進が同地域の貧困削減と成長につながっていくことが期待されます。



教室で学ぶラオスの子どもたち (写真：JICA)

第3節 ミャンマー－官民連携で支えるフロンティアの未来

その潜在力が大きな注目を集めるミャンマーは、2011年3月のテイン・セイン政権発足以来、民主化・国民和解・経済改革を急ピッチで進めています。日本政府は、こうした改革努力を後押しするため、2012年4月、ミャンマーに対する経済協力方針を見直し、本格的な支援の再開を表明しました。そして、延滞債務解消のための措置をとり、ミャンマーの国際社会への復帰を支援した上で、2013年5月、ミャンマー政府に対し26年ぶりに総額約511億円の新規円借款3件を供与しました。

3件の円借款はいずれもインフラ整備を目的とするものです。ミャンマー全体の開発と貧困の解消のためには、ヤンゴンなどの大都市だけでなく、貧困層の多くが暮らしている農村部(少数民族が居住する地域を含む)への支援が欠かせません。「貧困削減地方開発事業(フェーズ1)」は、農村部発展の妨げとなっている、道路、電力、給水といった生活基盤インフラを新設・改修し、住民の生活向上を目指しています。また、「インフラ緊急復旧改善事業(フェーズ1)」は、ヤンゴンの生活や経済活動の障害となっている恒常的な停電に対応するものです。最大の電力需要地であるヤンゴンでは今後さらに経済活動の活発化が予想されますが、この事業によって、既設の電力設備改修などにより停電の解消に取り組みます。

そして、三つ目が「ティラワ地区インフラ開発事業(フェーズ1)」です。ミャンマー政府は、経済成長を通じた国民所得の向上を実現するため、外国からの直接投資の拡大を重視しています。特に、経済特別区開発による外国企業誘致促進を方針として掲げており、中でも、ミャンマー最大の都市であるヤンゴン近郊で計画が進められているティラワ経済特別区開発事業は、日本とミャンマーが共同で取り組む大型プロジェクトとして大きな関心を集めています。この事業では、港湾ターミナル設備および電力関連施設の整備を通じて、ティラワ地区の経済活動や住民の生活向上に貢献することが期待されています。

ティラワ経済特別区はヤンゴン市から南東約20kmに位置し、総面積2,400ヘクタール(東京の山手線内側の約40%)にもわたる広大な区域です。日本政府とミャンマー政府は両国が協力してティラワ経済特別区

を開発していくことを確認しており、両国の官民が一体となって工業団地等の開発を行っていきます。

現在、ティラワ経済特別区では早期開発区域約400ヘクタールの先行開業を目標に準備が進められています。早期開発区域の周辺インフラである道路や港湾の整備に、再開した上述の円借款の一部が活用されることになっています。また、日本とミャンマーの民間企業等により設立された共同事業体を中心となって早期開発区域内の工業団地開発を実施していきます。この共同事業体に対しては、2012年10月から本格的に再開したJICAの海外投融資による出資を検討しており、民間企業側の投資コストやリスクの軽減を目指しています。

官民の持てる力を結集し、ミャンマーと協力しながら整備していくティラワ経済特別区開発事業は、まさに開発途上国におけるインフラ支援のモデルケースといえ、日本の経済界も大きな関心を寄せています。この事業は、日系企業を含む外資企業の進出の基盤となるだけでなく、ミャンマーの持続的な経済発展や安定的な雇用の拡大に大きな役割を果たすことが期待されています。

日本政府はミャンマーに対して、貧困削減に役立つ農業・保健・教育分野などの国民生活向上のための支援、少数民族への支援、人材の能力向上や制度整備のための支援に加え、経済成長を促進するインフラ分野においては、ニーズの把握に努め、今後ともミャンマーの改革の行方を見守りながら、官民が密接に連携してバランスのとれた協力をさらに行っていく考えです。



ヤンゴン旧市街の街並み。交差点の中心に位置する寺院はスレーパゴダ
(写真：谷本美加/JICA)