

付録2 主要ドナーの運輸交通に対する取り組み

主要ドナーによる運輸交通分野における最近の取り組みを、下記の通り整理した。

地域別の取り組み：アジア地域（メコン地域開発、アジアハイウェイ、東アジアインフラ調査）、アフリカ地域（地域機構、NEPADとアフリカ開発銀行、道路整備に関する取り組み）、中南米地域

課題別の取り組み：貧困削減（POVNET）、交通安全（GRSP）、雇用促進（ASIST）

個別ドナーの取り組み（世界銀行、アジア開発銀行、英国国際開発省）

2 - 1 地域別の取り組み

2 - 1 - 1 アジア地域

(1) メコン地域開発

2億5千万の人口を擁するメコン川流域（カンボジア、ラオス、タイ、ミャンマー、ベトナム、中国雲南省の6カ国）は、近代化と工業化により急速な成長をみせているが、域内の都市部と地方の経済格差は大きい。そこで、6カ国間の経済的連携を強化し各国の開発を促進すること、持続可能な経済成長と生活水準の向上を図ること、域内の貧困を削減すること、を目的として1992年にアジア開発銀行（ADB）がメコン地域（Greater Mekong Sub-region）開発計画（GMSプログラム）を開始した。現在までのADBによる融資は12億米ドル、共同融資全体では309億米ドルがGMSプロジェクトに投入されている。

プロプアの経済成長を促進する観点から、ADBでは運輸交通を最優先分野としてとらえている。域内の戦略的回廊で欠けている道路網の整備、特に国境を越える道路を強化することが重要視されている。また内陸水路や港湾の開発・整備も進められている。ADBはGMSの交通プロジェクトの中で、域内の南部回廊（バンコク - プノンペン - ホーチミン - ブンタウ）の道路改善、東西回廊（タイ - ラオス - ベトナム）の道路改善と橋梁建設、カンボジアの道路改善プロジェクトなどの「ハード」面に取り組むほか、「ヒトとモノ」の国境通過の円滑化などの「ソフト」面にも積極的に取り組んでいる。

日本ではメコン地域開発の意義を、広域の開発（メコン河流域諸国間

アジア地域の
取り組み

メコン地域開発計画（GMSプログラム）はアジア開発銀行が中心となり、貧困削減と経済成長促進を目指して支援を進めている。

の関係強化) ASEAN内の格差是正(ASEANの統合強化)ととらえ、ハード(インフラ整備)・ソフト(開発調査など)の両面から、下記の条件を満たす案件に対し、積極的に支援を行っている。

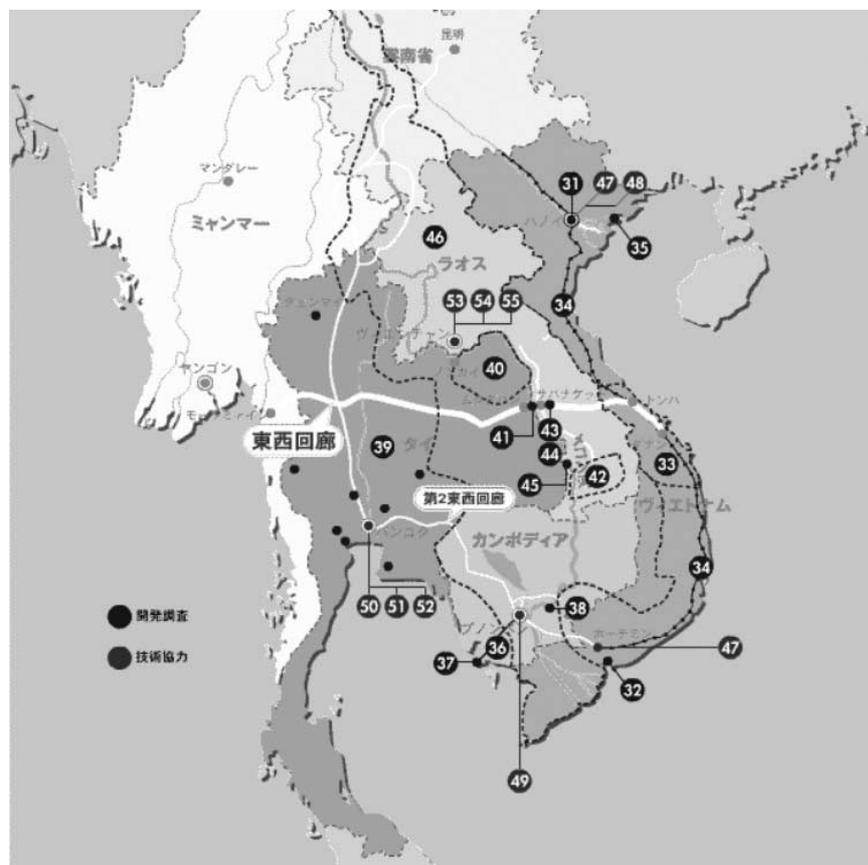
地域諸国の国境をまたぐもの(純粋な広域案件)(例:第2メコン国際橋)

地域諸国の国境をまたぐ構想の一部を構成するもの(それ自体は国内案件)(例:ラオス国道9号線改修、ベトナム・ハイヴァントンネル建設(「東西回廊」の一部))

地域近隣国に援助効果が及ぶことが期待されるもの(それ自体は国内案件)(例:空港案件、広域研修)

メコン地域開発については国際的に多数の組織や枠組みが設立されているが、効率的・効果的に取り組むためには相互の間の連携・調整の促進が必要であることから、実績のあるGMSプログラムの枠組みを最大限活用することとしている。

図A2-1 メコン地域開発(開発調査、技術協力)



出所:外務省Webサイト「メコン地域開発 開発調査、技術協力」
案件名は次頁の表A2-1を参照。

表A2-1 メコン地域開発（日本の開発調査、技術協力）

セクター	案件名	カンボジア	ラオス	ベトナム	タイ	メコン河委員会
総合	33 .中部重点地域総合社会経済開発計画					
	36 .首都圏・シハヌークヴィル成長回廊地域総合開発計画調査					
	40 .東北部国境地域総合開発計画					
	43 .サバナケット地域総合開発計画					
	44 .ラオス国境経済特別区開発計画					
	46 .メコン河流域水文モニタリング計画調査					
道路	4 .国道6A号線修復計画1、2期					
	6 .国道6・7号線修復計画1、2期					
	8 .国道7号線コンボンチャム区間改修計画					
	10 .国道8号線建設機材整備計画					
	16 .国道9号線改修計画1、2期					
	17 .第2次国道9号線改修計画					
	19 .国道5号線改善計画1、2、3期					
	23 .ハイヴァントネル建設計画1、2期					
	26 .地方幹線道路網改良工事1、2期					
	42 .ラオス国南部地域道路改善計画調査					
橋梁	3 .チュルイ・チョンパー橋修復計画1、2期					
	5 .メコン架橋建設計画					
	7 .国道6A号線橋梁整備計画1、2期					
	11 .国道13号線橋梁改修計画1、2期					
	14 .第2次国道13号線橋梁改修計画1、2期					
	15 .バクセー橋建設計画					
	20 .南北統一鉄道橋梁復旧計画1、2、3期					
	28 .第2メコン国際橋架橋計画					
	30 .第2メコン国際橋架橋計画					
	38 .メコン本流架橋建設計画					
鉄道	41 .第2メコン国際橋架橋事業実施設計調査					
	45 .ラオスパクセ橋建設計画調査					
34 .南北縦貫鉄道整備計画						
空港	13 .ヴィエンチャン国際空港改修計画1、2期					
	27 .第2バンコク国際空港建設事業1、2、3、4期					
	31 .ハノイ新国際空港開発計画					
港湾	21 .ハイフォン港リハビリ計画1、2期					
	22 .カイラン港拡張計画					
	24 .ダナン港改良計画					
	25 .シハヌークヴィル港緊急リハビリ事業					
	32 .南部港湾開発計画					
	35 .カイラン港拡張計画					
	37 .シハヌークヴィル港整備計画					
人材育成	1 .日越人材協力センター建設計画(ハノイ)					
	2 .日越人材協力センター建設計画(ホーチミン)					
	18 .ラオス国立大学施設・日本・ラオス人材協力センター建設計画1、2期					
	47 .日本人材育成センター(ハノイ、ホーチミン)					
	48 .第三国専門家派遣					
	49 .第三国専門家派遣					
	50 .タイ国国際寄生虫対策アジアセンタープロジェクト					
	51 .アセアン工学系高等教育ネットワーク(予定)					
	52 .第三国研修					
	53 .ラオス国立大学工学部ディプロマ教官学士号取得プログラム					
	54 .日本人材育成センター					
55 .第三国専門家派遣						

出所：外務省Webサイト「メコン地域開発 分野別一覧」

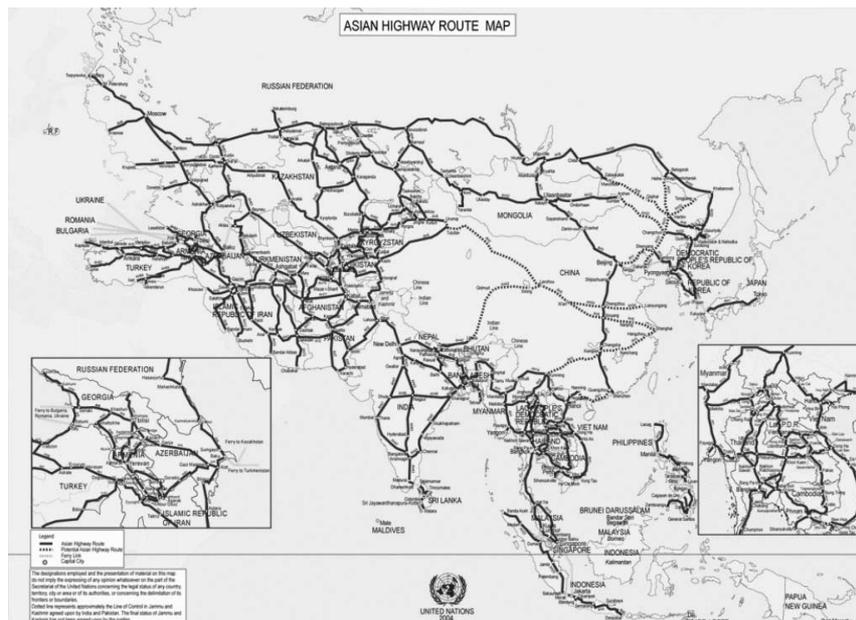
アジアハイウェイはUNESCAPが中心となり進められている。現在32カ国、総延長約14万kmに及ぶ。

(2) アジアハイウェイ・プロジェクト

アジア陸上交通インフラ整備プロジェクト (Asian Land Transport Infrastructure Development: ALTID) は、国連アジア太平洋経済社会委員会 (United Nations Economic and Social Commission for Asia and Pacific: UNESCAP) が中心となり、1992年に開始された。アジアハイウェイ、アジア横断鉄道、陸上交通の促進・円滑化を3本柱として掲げている。2004～2005年度はフェーズ6にあたり、計画実現に向け国家間の調整が進められている。

アジアハイウェイ (Asian Highway) は、32カ国が55のハイウェイ路線に同意し、総長約14万kmとなっている (2004年時点)。アジア横断鉄道はシンガポール - トルコ間を結び、ヨーロッパやアフリカにつなぐ構想であったが、現在はさらにサブリージョナルな鉄道回廊や地域鉄道網が構想されている。ゲージ幅の調整問題や、欠けている路線の整備などが検討されるべき課題である。2003年11月に「アジアハイウェイ政府間協定」が調印され、日本は2004年4月に署名を行った。今後の課題として、国際設計基準への適合、国境通過の簡素化、統合された交通システムの構築、が挙げられている。

図A2-2 アジアハイウェイ・ネットワーク



出所：UNESCAP Website “Map of the AH Network”

(3) 南アジア

12億8千万人の人口を擁する南アジアは、世界人口のほぼ22%を占めているが、世界全体のGDPのわずか1.8%、世界貿易の約1%を占めるにす

ぎない。世界中でも最も成長が遅れている地域であり、世界の貧困層の約40%がこの地域に住んでいる。1985年には、隣接している南アジア諸国間で地域貿易協定（Regional Trade Arrangement: RTA）締結へのニーズが高まったことを受けて、南アジア地域協力連合（South Asian Association for Regional Cooperation: SAARC）が設立された。

しかしSAARC域内の域内貿易及び経済成長が緩慢であることに鑑み、経済統合の加速を図るため、SAARCに代わるインド北東部、バングラデシュ、ネパール及びブータンから構成される成長の四角地帯構想が提言された。南アジア・サブリージョン経済協力（South Asian Sub-regional Economic Cooperation: SASEC）は、南アジア成長四角地帯（South Asia Growth Quadrangle: SAGQ）を構成するバングラデシュ、インド、ネパール、ブータンの4カ国間で、サブリージョナルなレベルでの経済協力の促進を目指した開発計画である。低成長から深刻な貧困に苦しむこの地域が成長を目指し貧困削減を実現するために、運輸・交通、エネルギー・電力、観光事業、環境、貿易・投資・民間セクター協力の5つを優先セクターに掲げ、国境を超えた事業に取り組んでいる。

運輸交通分野では、アジア開発銀行の支援により、丘陵地帯にあるインド北東部諸州をバングラデシュ経由でインドのウェストベンガル州と結ぶ東西にわたる鉄道・高速道路網や、ネパール、ブータン及び丘陵地帯にあるインド東部諸州をベンガル湾沿いの港に接続する南北輸送回廊などのプログラムが計画されている。またこれらの交通網はインドのカルカッタで「黄金の四角幹線道路網（Golden Quadrilateral）」に接続する。

（4）中央アジア

中央アジア地域経済協力（Central Asia Regional Economic Cooperation: CAREC）は、アゼルバイジャン、中国、カザフスタン、キルギス、モンゴル、タジキスタン、ウズベキスタンの中央アジア地域の経済成長と生活向上を目指し、特に交通、貿易、エネルギー分野で国境を越えたインフラ・プロジェクトや政策環境を整えることを目的とする開発計画である。1997年の開始以来、516万米ドル（うち326万米ドルは日本特別基金より）を投じて6つの地域技術支援プロジェクトが行われている。域外、特に東アジア地域からの経済的孤立を避けるため、また増加する貨物輸送量の需要に応えるために、交通システムの整備に戦略的に取り組むことを目指している。歴史的背景や地形の制限から欠けていた、国境を越えた戦略的道路・鉄道（特に旧ソ連諸国と中国をつなぐ回廊）を整備・改修する。また政策面では汚職防止、能力開発、越境手続きの簡素化などの課題にも取り組んでいる。

(4) 東アジアのインフラ整備調査

東アジアの多くの国々は、貿易などを通じてグローバル化する国際経済に積極的に参画し、高い経済成長を達成してきた。さらには、成長と同時に貧困が大きく減少しており、1999年から2003年の5年間で、1日2米ドル以下で生活する人々の数は、3分の1にあたる2億5千万人以上も減少した。東アジアにおける経済成長と貧困削減に対して、インフラは一定の成果を果たしてきたといえる。

東アジアのインフラ整備のあり方を提示するため、2003年9月に、JBIC、世界銀行、アジア開発銀行の3機関は、共同調査「東アジアのインフラ整備に向けた新たな枠組み (Connecting East Asia: A New Framework for Infrastructure)」を開始した。このなかで、「東アジアの途上国では、急速に拡大する都市、増え続ける人口、民間セクターからの需要増大に対応するため、今後5年間で道路、水、通信、電力などのインフラ整備に1兆米ドル以上の支出が必要になる」としており、うち道路セクターは300億米ドル前後となっている。

アフリカ地域の 取り組み

2 - 1 - 2 アフリカ地域

(1) アフリカの地域機構

アフリカでは数多くの地域機構が存在するが、主に機能しているのは、東アフリカ共同体 (East African Community: EAC)、西アフリカ諸国経済共同体 (Economic Community of West African States: ECOWAS)、南部アフリカ開発共同体 (Southern African Development Community: SADC) である。地域統合によるメリットとして、経済規模の拡大、域内貿易の増加と新たな貿易創出、隣国との交流増加、が挙げられる。一方でデメリットとして、域内生産の整理・効率化による国家間の所得格差の拡大や失業の発生、経済規模が小さいため経済効果が見いだせないこと、がある。

(2) NEPADとアフリカ開発銀行

アフリカ開発のための新パートナーシップ (New Partnership for Africa's Development: NEPAD) は、アフリカにおける貧困撲滅、持続可能な成長と開発、世界の政治経済への統合を目指すアフリカ連合 (African Union: AU) による開発戦略である。開発計画の優先事項の一つにインフラ整備を目標として掲げており、インフラ短期整備計画 (Short Term Action Plan: STAP) に従ってインフラ整備を進めていくこととしている。この計画では、アフリカ域内の地域経済機構と連携して道路整備計画を検討するなど、地域統合促進の一手段としてインフラ整備を定義づ

NEPADでは、地域統合促進の一手段としてインフラ整備を定義づけている。アフリカ開発銀行がプロジェクト実施機関として活動している。

けているのが特徴である。

このNEPADの描いた青写真に対して、国際開発金融機関であるアフリカ開発銀行（African Development Bank: AfDB）が支援を行っている。AfDBは、より緩やかな条件での貸付を行うアフリカ開発基金（African Development Fund: AfDF）とともに、NGOなどと協調しつつ、最近では農村開発・人的資源開発・民間セクター開発などに対して、優先的に支援を行っている。NEPADは実質的に資金がないため、AfDBがNEPADの意図するインフラ・プロジェクトの実施機関として活動している。

（3）道路整備に関する取り組み

サブサハラ・アフリカにおいて道路輸送は最も重要な輸送手段である。その割合は旅客・貨物輸送の90%以上もあり、その上、人口の70%が住む地方地域へ接続しているにもかかわらず、道路の舗装率はわずかに15%でしかない。

サハラ以南ではアフリカ国際幹線道路の整備が進んでいるが、不十分な維持管理による舗装道路としての機能低下が課題となっている。

サハラ以南のアフリカ国際幹線道路（Trans African Highway）は、回廊（Corridor）と呼ばれる道路によって、アフリカ地域内の経済圏の発展や活性化に寄与している。インド洋に面するタンザニアのダルエスサラーム港、ケニアのモンバサ港を起点に、内陸国のウガンダ、ルワンダ、ブルンジ、スーダンへとつながっている。現在は、舗装道路としての機能が低下していることが課題となっている。その原因として、財源不足、設計・施工・管理能力不足、建設機材管理の悪さ、民間業者の技量・機材不足、などが挙げられる。

サブサハラ地域交通政策プログラム（Sub-Saharan Africa Transport Policy Program: SSATP）は、サハラ以南アフリカ地域の交通セクターの政策開発と実施を目的とする国際的パートナーシップである。このプログラムは1987年に世銀と国連アフリカ経済委員会によって開始され、現在17カ国が参加している。SSATPは道路マネジメント・イニシアティブ（RMI）、地方での移動・交通プログラム（RTTP）、都市のモビリティ（UM）、貿易と交通（T&T）、鉄道改革（RR）の5つの要素から構成される。SSATPにはサブサハラ・アフリカ各国、国連アフリカ経済委員会（United Nations Economic Commission for Africa: UNECA）、世界銀行、欧州委員会（European Commission: EC）、EU数カ国、各国ドナーや民間セクター関係者、市民社会の協調のもとで課題に取り組んでいる。

道路維持管理については、SSATPの一つであるRMIが、健全な道路管理のための制度改革や政策立案、公共道路サービスへの融資などを目的として、1989年より活動を展開している。世銀が中心となり、現在9つのドナー機関が融資をしており、RMIの年間予算は約100万米ドルに達する。

RMIでは道路利用者への課金や経営方法の改革をすることで道路管理の商業化を提案している。道路は政府の管轄であるため、道路オーナーシップのあり方、安定した資金調達、責任機関の明確化、企業の経営方法の導入、の4点を改革することで、持続的かつ商業的な道路管理を目指している。また政策改革のための能力開発、情報提供、ツールの開発なども実施している。

現在は、アフリカ全体開発計画と地域開発計画、経済性と人間の安全保障の優先度、地域統合と自由貿易などの関係を鑑み、どのように道路インフラを整備すべきかについて、複数ドナーによる協調のもとで議論が進められている。

中南米地域の
取り組み

2 - 1 - 3 中南米地域

(1) プエブラ・パナマ計画

小規模な中米・カリブの各国では、言語・文化や解決すべき課題の共通性、そして連携による合理化などの利点から、域内統合化が模索されている。1960年に発足した中米共同市場（CACM）と呼ばれる地域経済統合をはじめとして、1991年からは中米統合機構が様々な分野で連携に努めてきた。1995年には関税同盟であるメルコスール（中米南部共同市場）が発足し、国際的経済・貿易の協調を目的として、関税撤廃や、交通・通信などを含むセクター別経済政策の協調を進めている。さらに2000年12月には、メキシコと中米諸国との連携を進める「プエブラ・パナマ計画（Plan Puebla Panama: PPP）」が発表され、メキシコ南部からパナマまでのインフラ統合による開発が提唱された。2005年4月には日本とメキシコ間の経済連携協定（Economic Partnership Agreement: EPA）が発効され、二国間の運輸・観光分野における連携・協力が一層促進されることとなった。

(2) 南米域内インフラ統合

南米の域内インフラ統合に向けた試みとして、南米地域インフラ統合計画（Initiative for the Integration of Regional Infrastructure in South America: IIRSA）が立ち上がっている。ここでは南米の物流統合のための軸となるルートが選定されており、セクター・イシューとして、国境通過の円滑化、物流関連制度の標準化、複合輸送システムの推進、物流関連制度の標準化、航空輸送の一層の活用、広域物流プロジェクトのための財源確保、域内エネルギー取引のための関係制度の標準化などが取り上げられている。

課題別の取り組み

2 - 2 課題別の取り組み**2 - 2 - 1 貧困削減**

1998年6月より、OECD開発援助委員会（DAC）のもとで「貧困削減ネットワーク（POVNET）」が設置され、貧困削減のための有効な開発協力のあり方などに関する議論を行っている。2001年5月には貧困削減ガイドラインを策定した。2003年からは経済成長と貧困削減の關係に重点を置き、民間セクター開発、農業、インフラの3分野を中心に専門家会合（タスクフォース）を設置して、議論を行っている。

2 - 2 - 2 交通安全

世界道路交通安全パートナーシップ（Global Road Safety Partnership: GRSP）は世界銀行の働きかけで1999年2月に発足した。GRSPは産官学のパートナーシップを基本とした、開発途上国における道路交通安全の意識を高め、安全性向上を図る組織である。プロジェクトの例として、運転者教育、各種マニュアル作成、飲酒運転撲滅キャンペーン、子どもたちを対象にしたキャンペーン、インフラ対策などがある。

2 - 2 - 3 雇用創出

国際労働機関（International Labour Organization: ILO）では、雇用インテンシブ投資プログラム（Employment Intensive Investment Programme: EIIP）を通して貧困層に適切な報酬のある雇用の提供を目指している。ASISTプログラムは、道路、地方インフラ、都市生活改善、水質・土質保全の4分野において地元のニーズに応える開発計画を推進しようというものであり、アジアとアフリカ諸国で実施されている。ILOでは人力を主体とした土木施工法（Labor Based Technology: LBT）を提唱している。ケニアやタンザニア、カンボジアなどで実施され、農村地域の労働力と都市の余剰労働力を道路建設・維持に役立てている。地方道路はアクセス手段のないコミュニティにとって必要であり、人間の労働力によって土舗装の道路を作ることでアクセスが改善されるばかりでなく、道路建設やメンテナンス作業による雇用と現金収入を生み出すなど、地元にも利益をもたらす。さらに、費用対効果が高く環境への影響も少ないというメリットがある。

ASISTでは、小規模契約（Small-Scale Contracting）により、コミュニティが政府やドナー機関のインフラ開発プログラムの一部を下請けできるようにし、現地で提供できる労働力を最大限に活用することを目指している。これにより、コミュニティの能力向上、地元民間セクターの市場参入

への機会提供に貢献している。

2 - 3 個別ドナーの取り組み

2 - 3 - 1 世界銀行 (World Bank)

(1) 運輸交通協力にかかわる基本方針及び支援の特徴

世界銀行（世銀）は、仕事、教育、保健や国内・海外貿易へのアクセスを改善するのに欠かせない運輸交通インフラ整備に力を入れてきた。だが1990年代に入り、民間による開発途上国でのインフラ投資が増加したため、世銀のインフラ投資は1993年から2002年の間に約50%減少した。しかし、1997年をピークに民間によるインフラ投資が減少し、今後も民間によるインフラ整備を期待することが困難であること、また、国連ミレニアムサミット、アフリカ開発のための新パートナーシップ（NEPAD）、持続的な開発に関する世界サミット（WSSD）などの国際会議における開発を巡るグローバルな議論の中で、貧困削減と経済成長を目的としたインフラ・サービス供給の必要性が着目されるようになったことなどに対応して、世銀はインフラ分野支援の見直しを始めた。

2003年7月には、世銀の理事会が世銀のインフラ分野における新しい取り組み方針をまとめた「インフラ・アクションプラン（Infrastructure Action Plan）」を承認した。このプランでは、インフラ開発を「成長のための一つのカギとなる柱」とし、「MDGs達成のためにインフラがカギとなる役割を果たすことが開発コミュニティの間では強く認識されている」として、インフラ援助への取り組み強化を表明している。

(2) 交通セクターの課題と世銀の役割

世銀は、交通セクターの課題として、貿易のグローバル化と国際物流の進歩（マルチモーダル交通技術、電子資料化、税関手続きの合理化など）、都市部を中心とした道路混雑による環境汚染と交通事故の増加（特に歩行者）、公共交通サービスの管理不足による公共資金の圧迫、現存の交通インフラの維持管理や改良のための資金ニーズ、民間資金フローの激減、を挙げている。

また、交通セクターにおける世銀の役割として、社会経済開発促進を目的とした市場、雇用やサービスへのアクセス改良、交通サービス供給における官民セクターの活用のための支援、持続可能な交通セクター管理と資金調達のための制度促進、を挙げている。

(3) 交通セクター政策

世銀の交通セクター政策として、1996年に策定された“ Sustainable Transport: Priorities for Policy Reform ”がある。ここでは交通セクター支援に係る世銀の経験や教訓、銀行の役割について、下記のように示している。

- ・ **交通セクター政策の必要性**：地球規模で拡大する生産や貿易の変化、人々の生活向上への欲望の高まりを受けて、開発途上国では、環境、社会面と同時に経済的、財政的により持続可能にするための交通セクターに係る政策が求められている。
- ・ **経済・財政面の持続性**：交通セクターはコストの効率性と競争力が求められる。そのために市場を基盤とした交通セクターの構築、公共部門の商業化（民営化）、インフラ利用料金（利用者負担）の検討が求められる。
- ・ **環境面の持続性**：環境配慮と併せた交通コスト削減、交通混雑・汚染への課金、公共交通運賃及びサービス施策、需要管理、土地利用や交通計画と一体化した非動力手段の検討、モーダルバランス、人体への影響軽減、道路安全
- ・ **社会面の持続性**：貧困層のための交通政策（物理的アクセスの向上）、地方交通計画への参加、雇用促進のための交通プログラム、交通インパクトによる職業面・空間面での混乱の削減
- ・ **交通セクターにおける政府の役割の再定義**：政府は供給者から調整役としての役割へ、適切な競争のための制度的枠組みの構築、公共インフラ利用への課金、民間投資を促す基盤としての仕組みづくり、少ない公共財源の適切な分配、政策決定へのコミュニティ参加
- ・ **世銀の役割**： 制度・政策・人材開発に関する政府への技術支援、貸付プログラムの継続実施、 地域、全国、国際レベルでのパートナーシップの構築

(4) 貧困削減と交通

世銀では、交通が与えるインパクトは、 経済的機会、 安全とエンパワメント、 セクター間連携の普及、 であるとしている。また政策と戦略の対象として、 交通機関の制度改革、 地方交通政策と戦略の構築、 都市交通政策と戦略の構築、 の3つを挙げている。

2 - 3 - 2 アジア開発銀行 (Asian Development Bank: ADB)

(1) 運輸交通協力にかかわる基本方針及び支援の特徴

アジア開発銀行は、2001年に発表した長期計画 *Moving the Poverty*

Reduction Agenda Forward in Asia and the Pacific (2001-2015) においてインフラ供給と貧困削減の重大なつながりを認識し、ハード面、社会面のインフラ事業を拡大していく方針を打ち出している。特に、貧困国における教育、保健、水供給、下水、居住施設に対する融資を重点的に拡大し、インフラ分野におけるガバナンスの向上に対する支援を行うこととしている。ADBは、「長期的自立発展と貧困層のエンパワメントを高めるインフラの供給」を今後の目標として掲げ、取り組んでいく方針である。さらに、政府と民間のパートナーシップ及びインフラ分野における競争原理を用いた正しい規制環境がインフラ供給において重要になると考えている。

運輸交通セクターに関する政策はこれまでのところ存在しないが、関連課題に係る政策（「貧困削減戦略」「都市セクター戦略」）にそれぞれ交通セクターの役割や政策が示されている。

（２）貧困削減戦略

1999年にADBでは貧困削減を最終目標として正式に掲げた。同年11月に策定された貧困削減戦略（Poverty Reduction Strategy: PRS）では、プロプアの持続可能な経済成長、社会開発、グッドガバナンス、の3つを柱とし、これらを強化するための政策枠組み構築のための戦略を示している。加えて、PRSの現在の優先課題として、環境、ジェンダー平等、民間セクター開発、地域協力を挙げている。

PRSでは、インフラと貧困削減の関係が、投資・サービス（市場効率性、貧困層の雇用促進）、持続可能な成長、社会開発（アクセスと社会サービスの提供）、ガバナンス、地域協力（国家間の連携）、の点から分析されている。このなかで、交通・エネルギー・セクターは、貧困層のアクセス向上やサービス提供、雇用促進などの側面から貧困削減に大きく寄与する、としている。

（３）都市セクター戦略

2003年に策定された都市セクター戦略（Urban Sector Strategy）では、都市インフラ及びサービスとして、制度強化とキャパシティ・ビルディング、水供給、衛生、固形廃棄物、都市交通、都市居住、都市の土地管理、の5つが挙げられている。

都市交通分野への投資はほかのセクターに比べて低い。交通インフラへの投資は、長いプロジェクト準備期間、困難かつ多大なコストを要する土地収用、様々な機関のかかわりなど、多様な問題に直面していることが課題であり、教訓の一つとして、都市交通への焦点の拡大（BOT（Built, Operate and Transfer）、BOO（Built, Operate and Own）など民間セク

ターとのパートナーシップ、価格政策、交通管理など)が挙げられている。

都市交通政策は都市部の空間と経済成長を支え、都市部の持続可能性に貢献する必要がある。ADBは、優先度の高い政策として、交通インフラによる利益の最大限の発揮、官民セクターの明確な役割分担の確立、競争力のある市場の開拓、代替公共交通の開発、を掲げている。

(4) 域内協力への支援

ADBでは、域内協力を貧困削減を達成するための重要な要素ととらえ、下記のような域内協力を支援している。

- ・ Greater Mekong Subregion Program (GMS, 1993)
- ・ Indonesia, Malaysia, Thailand Growth Triangle (IMT-GT, 1993)
- ・ Brunei, Indonesia, Malaysia, Philippines East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA, 1995)
- ・ Central Asian Republics (CARs, 1997)
- ・ South Asia Subregional Economic Cooperation (SASEC, 2000)

これらの枠組みはいずれも物理的インフラの役割、業務手続きの改善(通関手続きの迅速化など)を重視しており、今後の課題として、回廊の延長、財源確保、制度構築などを挙げている。

2 - 3 - 3 英国国際開発省 (Department for International Development: DFID)

(1) 基本方針及び支援の特徴

DFIDは1997年に設立され、英国の援助政策の立案から実施までを一元的に担っている。DFIDの活動目的は、2つの政府白書*Eliminating World Poverty: A Challenge for the 21st Century* (1997)、*Eliminating World Poverty: Making Globalisation Work for the Poor* (2000)に基づいており、貧困削減・MDGsの達成を到達目標として掲げている。貧困削減を主目的とするDFIDは「最貧国、その中でもとりわけ最貧層 (poorest people in the poorest countries)」を中心に支援するとしている。アプローチとしては、被援助国が予算計画を立てられるように、長期的な財政的支援を約束するとともに、途上国が主権を握る貧困削減戦略を支援するとしている。

DFIDの活動は7つの主要テーマ(教育、健康・人口、エンジニアリング(インフラと都市開発)、地方生活と環境、社会開発、ガバナンス、経済・統計・事業開発)に分けられており、運輸交通はエンジニアリング部門 (Infrastructure and Urban Development Department: IUDD) に分類される。IUDDでは7セクター(エネルギー、地学、交通、水衛生、都市開発、環境工学、情報・通信技術)を取り扱う。

(2) 道路交通への支援

DFIDは地上交通、特に道路交通（徒歩を含む）への援助に焦点を当てている。道路セクターの目標として、交通インフラ供給・維持にかかる費用を削減し、道路交通使用にかかる費用を効果的に利用する、貧困層の要求に応えるべく交通サービスを改善することで、コミュニティの生活レベルが向上し、貧困からの脱却を支援する、の2点が掲げられている。

また、交通研究プログラムの目標としては、事故を減らし交通安全を促進する、道路の建設・維持・修理費の削減により道路使用料を抑える、

都市部・非都市部に住む貧困層に対して、公共交通や非動力交通などの費用効率の高い交通手段を提供する、国家・地域交通システムの効率を上げる、という点が挙げられている。

さらに、政策やプログラムの実施にあたり、積極的に国際機関と協力しており、制度強化やキャパシティの向上、民間セクターの参加などを推進している。世界銀行、アフリカ開発銀行などの機関とともに貧困層に対する交通施策に取り組んでいる。