



参考：JICA「開発課題に対する効果的アプローチ 運輸交通」ほか

インフラと成長

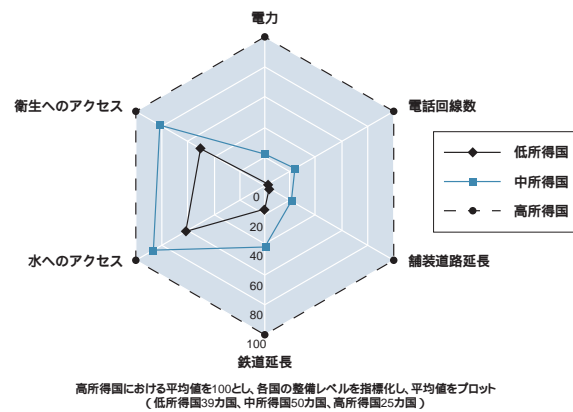
22

B インフラと貧困

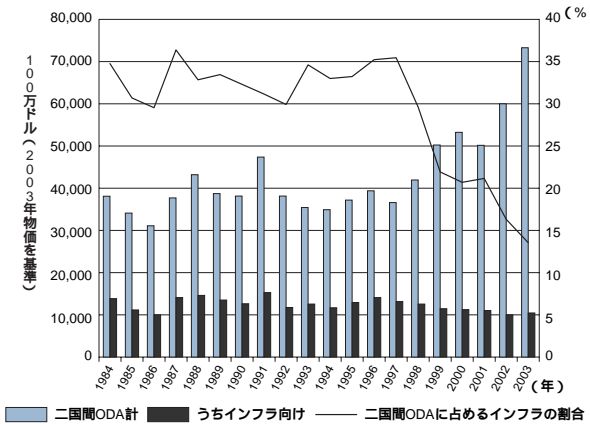
DATA

出典：JICA「ひとびとの希望を叶えるインフラへ」、経済協力開発機構/開発援助委員会 貧困削減のためのインフラ・タスクチーム編「開発援助委員会 貧困削減ネットワーク 貧困削減のためのインフラ活用指針」

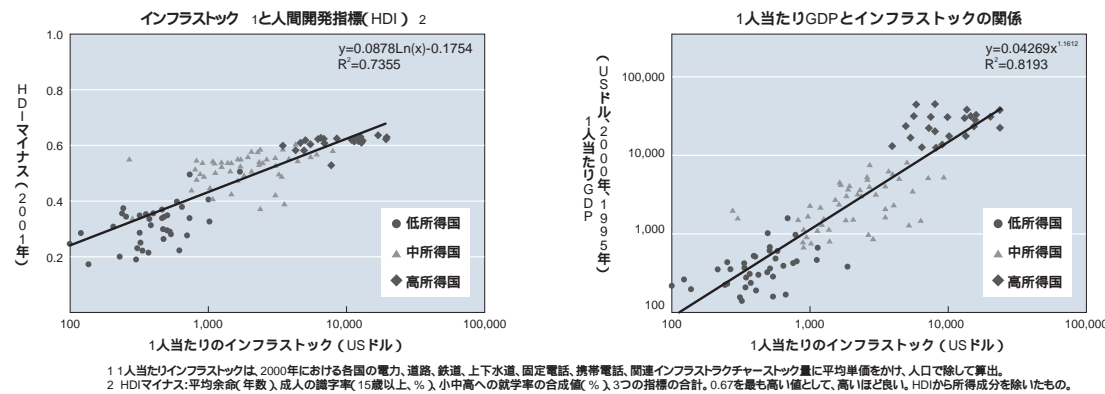
(グラフ1) 所得階層別のインフラ整備状況



(グラフ3) インフラへの二国間援助の急激な落ち込み



(グラフ2) インフラと社会開発・経済成長との関連性



求められるインフラ支援

インフラは生活の基盤であり、その整備によって国や地域の経済的な成長を促し、人々の生活の向上に貢献するものだ。言い換えれば、インフラの未整備は社会サービスへのアクセスを妨げ、貧困層を拡大し、社会不安の増大などを生み出す。

このことを裏付けているのがグラフ1と2だ。グラフ1は所得階層別にインフラ整備状況を示したもののだが、所得が低くなるほどインフラの整備状況も低くなるのが分かる。特に水道などの社会インフラに比べて電力や

運輸などの経済インフラにおいて大きなギャップが存在する。また、人間開発指標と1人当たり国内総生産(GDP)もインフラストック(インフラの施設量)とは比例関係にある。開発途上国のインフラ水準は、ストックで見ると高所得国平均の10分の1程度しかない。

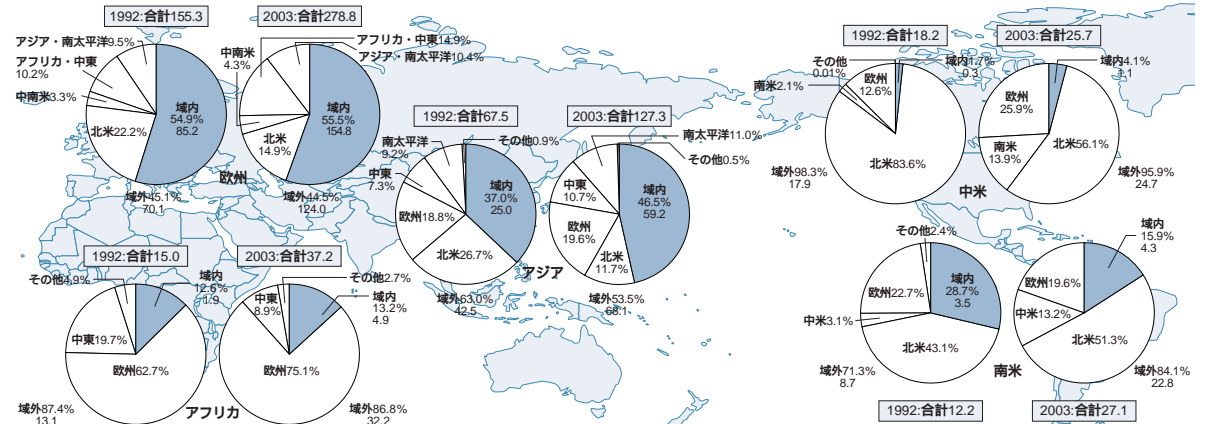
途上国のインフラ整備への需要は大きい。だが1990年代半ば以降、政府開発援助(ODA)民間投資共にインフラへの支出は減っている。世界銀行の試算によるとODAは需要の10%しか賅っていない。貧困削減のために、今こそインフラへの支援が求められている。

A 地域をつなぐクロスボーダー交通インフラ

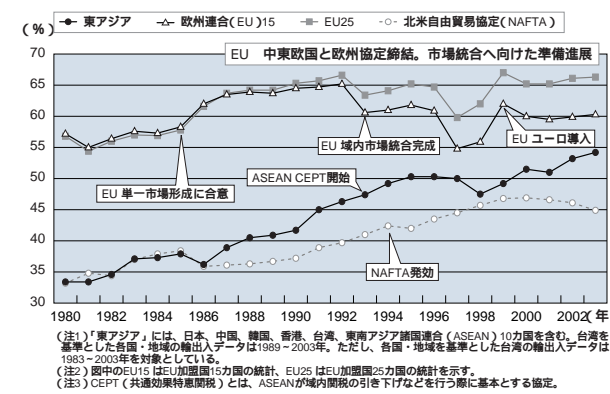
DATA

出典：JICA「クロスボーダー交通インフラ対応可能性研究 最終報告書」

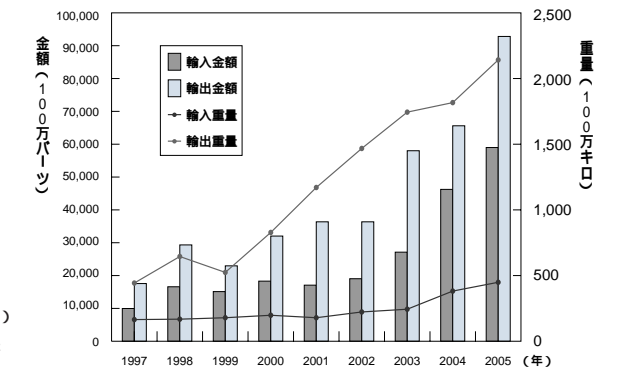
国際航空旅客の域内比率の変化(1992年/2003年)



(グラフ1) 主要地域の域内貿易比率の推移



(グラフ2) タイとマレーシアの国境、サダオにおける貿易量の推移



リージョナル化を支えるインフラ

地理的、経済的、文化的に近い国々が一体となって成長していこうとするリージョナル化が世界各地で進んでいる。この動きには地域間格差是正や貧困削減への寄与が期待できるが、この進展を支えるものの一つがクロスボーダー交通インフラだ。

上の地図は国際航空旅客の域内移動を示している。特にアジアで域内移動の比率の伸びが大きい。これは経済活動の活性化に加え、域内の空港整備が進められたことによると考えられる。逆に域内のインフラ整備が

不十分なアフリカや中南米では、域内よりも先進地域との移動が多い。

一方、モノの移動を見ると、世界の主要地域の域内貿易量は増加している。これには道路などハードの整備に加え、自由貿易協定や通関手続きなどソフト面の整備も貢献している。タイ・マレーシア間で最大の貨物量を取り扱うサダオの国境では、2000年にタイ関税局が輸入手続きのITシステムを導入し大幅な時間短縮を図ったところ、その後の貿易量が増加した。交通インフラの整備が経済に与える影響の一例だ。