

Q3. 日本の空港・港湾整備支援の強みは?

A3.

経済成長を目指す上では、人や物の流れの全体量を増やすと同時に、それらの輸送にかかる時間やコストを減らし、効率性を高めることが重要です。日本は、ASEAN地域の連結性向上を支援した際に培ったこの視点を生かし、「自由で開かれたインド太平洋戦略」においても、各国で空港や港湾などの“ハードインフラ”を整備するだけでなく、国境での税関審査の仕組みや国際的な物流に関わる法整備などのルールづくりも積極的に支援していく予定です。

日本の強みは治安対策にもあります。世界的にテロの懸念が高まっている今日、治安に関する研修や治安

対策の機材の需要が高まっています。日本はイランのチャーバハール港に保安機材を供与した他、各国の空港の保安要員に対する治安対策研修も実施しているのです。

また、ベトナムのノイバイ国際空港では、利用客の増加に対応して新ターミナルの建設を支援した際、あわせて空港運営の仕方の研修も実施するなど、治安対策以外の人材育成にも貢献しています。

ODAによる空港と港湾の整備や、人・物の輸送に関するさまざまな支援によって恩恵を受けるのは、開発途上国だけではなく、地域間の連結性が高まれば、物流の効率性が上がり、新しいビジネスパートナーの開拓が可能になり、日本と途上国の双方の経済成長につながるのです。

Q1. 「自由で開かれたインド太平洋戦略」って何?

A1.

「自由で開かれたインド太平洋戦略」は、昨年ケニアで開催された第6回アフリカ開発会議(TICADVI)で、安倍晋三内閣総理大臣が発表した外交戦略です。これは、成長著しいアジアと潜在力あふれるアフリカを日本にとっての重要地域と捉え、太平洋とインド洋の交わり、すなわち、この二つの地域の“連結性”を高めることで、アジアとアフリカ、そして日本が共に発展していくことを目指すものです。

“連結性を高める”とは、分かりやすく言うと、人や物の行き来をしやすくする、という意味です。そのためには、国の玄関口となる空港や港湾を整備したり、国をまたぐ国際幹線道路を整備したりして、地域間をつなぐことが欠かせません。そうすることで経済圏が拡

大し、域内諸国の経済が活性化されるからです。

日本はこれまで、東南アジア諸国で港湾や空港、幹線道路の整備を支援してきました。こうした支援を通じて東南アジア諸国の連結性を高めることで、2015年の経済統合の実現に向けた東南アジア諸国連合(ASEAN)の努力を後押ししてきたのです。今後、日本が長期的に経済成長を続けていくためには、この経済圏をさらに西へと広げ、国内やASEAN地域で生産したものを中東やアフリカなどの地域にも効率的に運べるようにしていくことが大切です。「自由で開かれたインド太平洋戦略」は、ASEANの経済統合に続く、地域をつなぐダイナミックな取り組みとなるでしょう。

Message from Viet Nam

国の未来を支える 国際港整備に日本の技術

ベトナムでは急速な経済発展や工業化に伴い、ここ15年間で貿易量が10倍に急増しています。ベトナムのさらなる経済発展や日本企業の進出促進のためには、産業や生活を支える物流機能の強化が必須です。

ハイフォン市やハイフォン市を中心とする北部地域の貿易は、ハイフォン港が玄関口となっていますが、カ



ハイフォン港沖を埋め立てて造るラックフェン国際港の建設事業(2017年5月末時点)
(写真提供: 日本工営株式会社)

ム川の河口に位置する既存の港には、大型船が入港するための十分な深さや幅がありません。そのため、2013年より円借款事業でハイフォン港沖合のラックフェン地区を埋め立て、北米へ航行する大型船も利用できる水深14メートルの大水深コンテナターミナルを整備しています。

このプロジェクトは、STEP(本邦技術活用条件)*を適用した案件で、施設の整備にあたっては日本の民間企業が活躍しています。海底を掘削する浚渫や埋め立ての工事に日本企業の高度な技術が生かされているだけでなく、港の運営・管理も含め、ハード・ソフト両面で日本の経験とノウハウが活用されているのです。

来年には港の一部が開業予定という“待たなし”の状況下で、現在は24時間体制で工事が進められています。すでに、東京ドーム約10個分に相当する45ヘクタールの埋立地の造成がほぼ完了し、航路の浚渫工事も5割程度が完了しています。

軟弱な地盤や気候条件の悪さに加え、船舶が頻繁に航行する海域であることなど、工事環境は厳しいものですが、日本で培った急速施工技術などのノウハウを総動員して工事が進められています。

(在ベトナム日本国大使館 一等書記官 林 雄介)

*STEP=Special Terms for Economic Partnership

Q2. 日本はどんな支援をしている の?

A2.

「自由で開かれたインド太平洋戦略」を進める上では、インド洋に面する地域の大国インドとの協力が欠かせません。日本は現在、インドやスリランカで政府開発援助(ODA)を通じて港の整備を支援していますが、インド自身も新興支援国としてイランの港の整備などを手掛けています。

日本は、東アフリカの玄関口と呼ばれるケニアのモンバサ港の整備支援も行っています。ここでは、地盤を改良しながら港を建設するという、日本企業ならではの高度な技術を使った整備が進められています。その他、マ

ダガスカル国内最大港・トアマシナ港でも整備・拡張支援が進行中です。日本はマダガスカルから、電気自動車のバッテリーに使われるニッケルなどの資源を輸入しており、港の整備支援がそうした資源の効率的で安全な輸送に貢献することが期待されています。

一方、ソロモン諸島など太平洋の島しょ国では、主に無償資金協力を通じて、老朽化した空港の改修事業を手掛けています。自然豊かな島しょ国は、観光収入が国の経済に重要な役割を果たしています。日本の支援によって空港の利便性を高め、観光客の増加につなげることを目指します。

ベトナムのノイバイ国際空港第2旅客ターミナルビル建設事業



ケニアのモンバサ港開発計画

POINT

1 「自由で開かれたインド太平洋戦略」は、アジアとアフリカの連結性向上を通じた経済成長の原動力

2 空港・港湾整備を通じて、アジアとアフリカの連結性を高めている

3 ハードインフラだけでなく、税関審査の仕組みや治安対策などのソフト面でも貢献

テーマ

空港・港湾

～自由で開かれたインド太平洋戦略～

外務省 国際協力局
政策課長

今福 孝男

IMAFUKU Takao

1993年外務省入省。本省や大使館での勤務を経て、2011年から内閣官房副長官秘書官、13年に北米局日米安全保障条約課企画官、14年に総合外交政策局安全保障政策課宇宙室長、15年に国別開発協力第三課長、16年に開発協力総括課長を歴任。今年1月より現職。

「ここが知りたい」。国際協力に関する政策を外務省の担当者が分かりやすく解説します!