\教えて! 外務省/

知っておきたい
国際協力⑧

途上国の発展のために
日本が行っているインフラへの支援。
その役割や特徴、実績などを
あらためてご紹介します。

©DLE

外務省ODA
広報キャラクター
ODAマン

今月のテーマ

質の高いインフラ

Q1 なぜ“質の高さ”が問われているの？

A1 途上国にとって本当に役立つものを、という意味が込められています。

近年、世界全体で経済レベルが上がっています。道路や港湾、空港、鉄道などに代表される中・長期的なインフラ支援への需要がとくにアジア、アフリカ諸国で飛躍的に高まってきています。そうした高い需要に対して、ドナー*側の供給、とくに資金的な供給が追いつかず、そのギャップが数年前から世界的な課題となっています。

そこで、従来のドナー側は公的資金だけでなく、民間企業の資金力・技術力を活用し、増える需要に対応しています。さらに、経済力をつけてきた新興国が新たなドナー国となり、途上国へのインフラ支援に乗り出しています。しかし、ドナーとなる国が増えるにともない、せっかく造ったインフラが地域のためになっていないというケースが増えていました。

そこでインフラ支援では、本当に途上国の利益になる、より質の高いものを造ろうというコンセンサスが世界的に生まれています。

*支援を受ける国に対し、支援する側（国、機関、NGO、企業、個人など）を総称してドナーと呼ぶ。

Q2 質の高いインフラの基準は？

A2 G7伊勢志摩サミットで採択された原則がベースになっています。

質の高いインフラは、日本政府がイニシアティブを取って世界に発信してきました。日本政府は2015年に「質の高いインフラパートナーシップ」を発表し、同年9月、国連（UN）の「持続可能な開発目標（SDGs）」のゴールに同様の内容が盛り込まれました。

16年のG7伊勢志摩サミットでは、安倍晋三総理が主導し、「質の高いインフラ投資の推進のためのG7伊勢志摩原則」が採択されました。途上国でのインフラ整備にあたっては、多少コストはかかっても長期間にわたって安全に、安心して使えるものを造る、その際には地域コミュニティや環境を破壊しない、地域の雇用を生むように配慮するなどの、五つの原則を各国が守っていこうという流れがこのサミットで生まれました。

G7伊勢志摩サミットで議長会見を行う安倍晋三総理。（写真提供：内閣広報室）

その後、G20杭州サミットの首脳コミュニケ（16年）、国連総会ハイレベルウィークでのサイドイベント（17年）、G7シャルルボワ・サミット（18年）など、さまざまな国際会議などの場で「質の高いインフラ」への取り組みの重要性が確認されてきています。今年6月に大阪で行われるG20でも、重要なテーマのひとつとして取り上げられます。

質の高いインフラ投資の推進のためのG7伊勢志摩原則
- ライフサイクルコストから見た経済性、安全性
- 現地雇用、技術移転
- 社会・環境面への配慮
- 被援助国の財務健全性をはじめとする社会・開発戦略との整合性
- 民間部門を含む効果的な資金動員など

答えてくれた人

外務省
国際協力局 開発協力総括課 課長
山本 文土（やまもと・もんど）さん

1995年外務省入省。アジア大洋州局、ニューヨーク国連代表部、官房副長官秘書官などを経て、2017年1月から現職。経済産業省や経済局での勤務経験を生かし、経済的な視点も交えて質の高いインフラの推進に取り組んでいる。

Q3 日本が行ってきた具体的な支援は？

A3 アジアを中心に道路や鉄道を整備し、経済発展に貢献しています。

日本にとって、質の高いインフラ整備は従来から行ってきたインフラ整備の延長にあるものです。近年の需要増加に対して、日本企業の質の高い技術を輸出する、公的資金を増やしていく、完成までの時間を短縮する、アジア開発銀行（ADB）など国際機関や他国の援助機関と協調するなどして、インフラ整備をより行いやすい環境づくりに取り組んでいます。

たとえばメコン地域開発では、この地域をインド洋と太平洋を結ぶ架け橋と位置づけ、数々のインフラ整備が行われています。ホーチミン（ベトナム）、プノンペン（カンボジア）、バンコク（タイ）を結んでインド洋に抜ける「メコンの大動脈」の道路・橋梁インフラ整備では、カンボジアの国道5号線改修で通行量が2～3倍に増え、ベトナム南部を縦断する高速道路建設では、ホーチミン～ソーザイ間の通行時間が半分に短縮されました。また、カンボジアのシハヌークビル港整備でメコン地域と海洋のつながりも強化されました。

さらに2023年の開業を目指し、インド最大の商業都市ムンバイと工業都市として栄えるアーメダバード間約500キロを結ぶ高速鉄道整備が進んでいます。これにより、現在、在来線特急で約7時間の移動時間が約2時間に短縮、インドのさらなる経済発展と雇用創出が期待されています。

途上国、ドナー国双方のメリットとなる質の高いインフラ整備は、これから世界の標準となっていきます。今後も増加する需要に、日本もしっかりと応えていきたいと考えています。

カンボジアのシハヌークビル港は、同国で唯一の国際海洋港としてさらなる整備が進んでいる。（写真提供：JICA）

完成したベトナムの南北高速道路。ホーチミン市から郊外へのアクセスが改善した。（写真提供：JICA）

在外公館レポート from スリランカ（Sri Lanka）

経済成長を支援する、質の高いインフラ整備

日本は60年あまりにわたって、スリランカの経済・社会基盤や人材育成などに支援を続けてきました。

特に、同国西部にあるコロンボ港はシーレーンの要衝に位置し、古くから国際海上輸送に大きな役割を果たしてきました。同時に、海の玄関口として同国の経済成長の原動力の一つとなっています。貨物取り扱い需要の伸びが続く同港に対して、その需要に応えられるように、日本は1980年から2000年代にかけて累次、ODA（円借款）による埠頭の建設、機材整備、航路浚渫（しゅんせつ）などを支援してきました。これらの支援は、1980年から90年の10年間に貨物取り扱い量を2倍以上に増加させたほか、船舶待ち時間の短縮、利便性と安全性の向上に大きく寄与しています。

また、コロンボ郊外からスリランカ南部地域につながる唯一の道路は、交通量の多さに対して道路幅が不十分なため、経済活動を阻害する要因となっていました。そこで日本は2001年から円借款により、この区間でスリランカ初の高速道路となる南部高速道路の建設を支援し、移動時間を3時間から1時間以下に短縮するなど、南部地域の経済発展に寄与しています。

一連の支援で同国内外の人・貨物の移動は飛躍的に増加し、国民の域内交流や物流強化にも大きく貢献しています。現地の主要紙も「日々の生活に必要なもの」「国民の目線から真に必要なもの」と報じています。

（在スリランカ日本国大使館 二等書記官 伊藤 久仁良）

円借款により建設を支援した、スリランカ初の高速道路である南部高速道路。（写真提供：スリランカ道路庁）