

## V. 派遣議員団としての所見

ODA調査第4班は、2013年9月9日から19日まで東ティモール、インドネシア及びフィリピンの3か国に派遣され、訪問した各国において、政府、議会の要人や在外公館、JICA現地事務所、JICA専門家、青年海外協力隊、援助関係NGOの方々と率直な意見交換を行い、我が国のODA案件の現状と課題について調査を行った。

以下、派遣議員団としての所見を述べる。

### 1. 対東ティモールODAについて

東ティモールは、18世紀後半のポルトガルの支配、1976年のインドネシアによる併合を経て、2002年5月に独立した若い国である。

独立に伴う混乱等によるインフラの破壊、人材の国外流出等により、平和構築・国づくりが独立後の当面の課題となった。

また、2011年の一人当たりGDP（石油資源収入を除く）は1,007米ドルで、アジア太平洋地域の中で最も貧しい国の一つに位置づけられている（ただし、石油資源収入を含む一人当たりGDPは5,176米ドルで低中所得国並みの水準となる）。

独立から11年が経ち、東ティモールの安定と発展にとって最大の課題は、石油資源収入（石油基金）への過度の依存から脱却し、民間経済活動の活性化に基づく持続可能な成長を実現するための環境を整えることである。2013年度の国家予算の88%が前年度未消化予算及び石油基金で構成されている。石油基金の総額は約139億米ドルである（2013年7月末現在）。石油基金に依存しない持続可能な成長を実現するためには、道路、港湾、電力、水道などのインフラ及び国家体制・法制度等の整備に加え、東ティモールの国づくりを担う人材の育成を進めていくことが必要であると考えられる。このことは、友好議員連盟のメンバーからの要請もあった。

他方、同国では貧困層が国民の約4割を占めているため、雇用創出や国民の生計向上を図り、格差を是正していくことも重要な課題となっている。特に若者を中心とした雇用創出も深刻である。人口の約7割が30歳以下（平均年齢17.3歳）である東ティモールにおいて若者の雇用機会創出は極めて重要であり、公的セクターのみならず民間投資の促進等を通じた国内経済の活性化が大きな課題となっている。

我が国政府は1999年以降東ティモールに対し、平和構築・国づくりへ積極的な取組を実施してきた。当初は、①教育・人材育成・制度づくり、②インフラ整備・維持管理、③農業・農村開発、④平和の定着を重点分野として、また、2012年には、新たな対東ティモール国別援助方針を策定し、①経済活動活性化のための基盤づくり、②農業・農村開発、③政府・公共セクターの能力向上を重点分野として支援を実施することとしている。

主要産業は農業であり、就労人口の8割以上が農業に従事している一方で、コーヒー輸出以外は零細農業が主体となっており、国内の食糧事情は輸入に頼らざるを得ない状況にある。そのため我が国は、農業・農村開発を対東ティモール支援の重要な柱の1つにしている。今回視察した「マナツト県灌漑稲作プロジェクト」は洪水により

破壊された灌漑施設を復旧し、栽培方法に改良を加えるなどし、特別な機材や高価な化学肥料を必要としない持続可能なものであった。今後更なる収穫量を上げるためには、商品作物としての意識転換を行い、流通網の整備や政府による買い上げ制度の導入など広範な支援が必要と思われる。

また、日本のNGOとの連携として、さらに人材育成、若者の雇用機会の創出の一環として実施されている「自動車整備士養成事業」は、日本側の熱心で高いレベルの指導により、修了者の技術等に対し高い評価を得られている。せっかくの高いレベルの技術が生かされるよう就職支援も視野に入れた、より幅広い支援も今後は必要と思われる。

JICAが実施しているような一村一品運動による農村活性化プロジェクトによって地域の地場産業育成の取組を推進するとともに、主要産業の振興という意味では、雇用機会を増大させる外国企業を誘致することも検討すべきであろう。そのための投資環境の整備のための支援を我が国としても推進するべきであろう。

また、日本のNGOとの連携については、小中一貫校での保健教育促進事業への支援を実施しているが、NGOに対する高い評価から活動地域の拡大が要請されたものと考えられる。先述の「自動車整備士養成事業」も同様に、きめ細かい活動を行っているNGOとの連携は今後も充実させていくべきと考える。

## 2. 対インドネシアODAについて

インドネシアは、2億4千万人を超える人口を抱え、6%台を誇る好調な経済成長を背景として、GDPは約8,800億ドル（約88兆円）の規模となっており、今後とも旺盛な内需に支えられ更なる発展を遂げていくものと思われるが、その一方で、インドネシアにおける物流コストはGDP比率の27%を占めると言われている。港湾における貨物の滞留、道路における渋滞がいかに深刻であるかを目の当たりにしたが、本来得るはずであった経済成長の成果が損なわれている部分もあると考えられる。

こうしたインフラ整備の遅れについては、土地収用問題などインドネシア側の国内事情もあろうかとは思われるが、我が国としては、それを斟酌すればこそ、より積極的に「首都圏投資促進特別地域」(MPA)への協力を中心として、インドネシアの物流改善に向けたインフラ整備をはじめとする取組を支援していくべきであると考えられる。

インドネシア国家開発企画庁のバンバン交通局長からは、タンジュンプリオク港のほか、チラマヤ新港について日本と協力して建設していきたい旨の発言があるとともに、ODAを活用した道路整備についても協力要請があった。

タンジュンプリオク港では許容量をはるかに上回るコンテナを取り扱っており、緊急リハビリ事業は、一刻を争うものである。また、チラマヤ新港についても進出日系企業から早期整備完成を期待する声も高く、これらの港湾整備は、最重要課題として推進していくべきであろう。

また、国家開発企画庁のウスマナ次官及びデディ次官から、ODAの有償資金

協力による融資先を、対政府だけでなく、電気事業会社PLN、国営石油会社プラタミナ、港湾整備会社ペリンドなどの国営・民営企業にも広げる事が可能となれば、よりフレキシブルにODAが活用できるのではないかとの提案もあった。インドネシア政府が借款に対する保証を行うのであれば、我が国としてもインドネシア政府の提案は検討に値するのではなかろうか。

ところで、ウスマナ次官からは、海外からの有償資金援助については、国民の生活に豊かさをもたらすために、インフラ整備とエネルギー開発という2分野への投資を重点的に実施している旨の発言があった。この2分野については、インドネシア国会のチャヒヨ議員からも我が国からの新エネルギー分野の技術開発に関して、同じくソヒブル副議長からもインフラ整備として地下鉄や新幹線など鉄道分野における技術供与に関して、それぞれ我が国の協力を期待する旨の発言があった。

最近では、インフラ整備分野においては、中国や韓国によるODA協力も多く実施されるようになってきており、我が国と競合しつつあるとされる。しかし、これまで実施されてきたODAで示された我が国の技術力の高さを評価する声は高く、技術協力を含めて引き続き存在感を示していくことは重要であると思われる。

ところで、インドネシアでは、2010年には国民一人当たりGDPが3,000ドルを超えるなど、既に一般無償資金援助対象国ではなくなっている。しかし、経済成長により拡大した貧富の差は激しく、首都ジャカルタにおいてもスラム街が広がっている。ヌルディン議員から説明があったが、国民全体が享受できる社会保険制度の導入も緒についたばかりとなっている。インドネシアは、3つの時間帯に分かれる大きな島嶼国であり、大小1万以上の島からなるため、衛生、医療、教育の分野も未発達な地域が多く、国民全体の底上げが必要となっている。これらの分野については、無償資金援助を継続していく必要があり、また、海外青年協力隊員によるきめ細やかな支援も引き続き必要に思われる。こうした地道な活動が、インドネシアとの友好関係を国民レベルで支えてくれるものと思われる。加えて、ヌルディン議員からは、御自身の日本への留学経験も踏まえ、日本への留学制度を継続的に支援するよう要望があった。

最後に、今回の調査では、防災案件として、プルート排水機場緊急改修計画とメラピ山・プロゴ川流域緊急防災事業を視察した。特に、メラピ山における長年のODA協力は、火山噴火予知精度の向上や砂防事業における協力体制の構築など、インドネシア側の防災能力を高め、ODAにおいても日本側からの一方的な支援という形ではなく、両国が相互に協力できる形で進められ、そこで培われた技術が日本にフィードバックされている。

インドネシアは、日本と同様に地震、火山、津波、洪水など災害の多い国である。2004年のスマトラ沖地震により被害を被ったインドネシアに対し、我が国は様々な支援活動を行ったが、2011年の東日本大震災により被害を受けた我が国に対し、インドネシアから多くのお見舞いが寄せられるとともに、多くの支援活動も行われている。大規模自然災害に対する知識や経験を共有していくことで、国際的に相互に援助し合える関係を構築できる国が存在することは大変に貴重なことであり、今後とも防災分野のODAは継続・拡大していくべきであろう。

95%という驚異的な日本車普及率をはじめとして、日本とインドネシアのこれまでの55年の友好関係の上には、様々な成果が築かれているが、過去の成果に安住することなく、今後とも、政治、経済、文化、防災などあらゆる面での協力関係を進展させていくことが望まれている。

### 3. 対フィリピンODAについて

フィリピンは海上交通路の要衝に位置し、地政学上・地域安全保障上重要な国であり、その持続的な発展は、東アジア地域の安定と発展に資するものである。フィリピンは、民主主義や市場経済といった我が国と共通の価値観及び多くの戦略的利益を共有する、東アジアにおける重要なパートナーであり、2011年、両国は「戦略的パートナーシップ」の関係に発展していることを確認した。

また、多くの日系企業がフィリピンに進出し、同国が我が国にとって重要な経済活動の基盤であることをはじめ、両国は密接な経済関係を有しており（2008年12月には日・フィリピン経済連携協定が発効）、フィリピンにとって我が国は最大の貿易相手国となっている。

我が国の対フィリピンODAは1968年度の円借款事業から開始し、その後、無償資金協力や技術協力等各種のODAスキームを実施してきており、フィリピンにとって、我が国は最大のODA供与国である（年間5.9億円（2011年））、ドナー全体からの対比援助総額の約40%を我が国が占めている。

このように我が国とフィリピンはさまざまな分野でより緊密な関係になっており、また人口も多く親日国家である同国に対して、今後もODAを実施し、二国間関係の強化を図ることは、我が国がアジアにおいてこれまで以上にプレゼンスを高める上でも意義が大きいものと考えられる。

我が国の援助方針である2012年4月に策定された対フィリピン国別援助方針では、「戦略的パートナーシップ」を更に強化するため「フィリピン開発計画2011～2016年」が目標とする「包摂的成長」（雇用創出を貧困層まで包摂されるよう拡大し、貧困削減につなげる）の実現に向けて経済協力を実施することとし、①投資促進を通じた持続的経済成長、②脆弱性の克服と生活・生産基盤の安定、③ミンダナオにおける平和と開発、の3つを重点分野としている。

トゥンパラン国家経済開発庁次官は、派遣団との意見交換の際、特に大量輸送システムなどのインフラ分野の支援、災害に対する支援、ミンダナオ和平支援について、感謝の意を表された。これは上記3重点分野を策定するに当たりフィリピン側と緊密な対話を行った結果であり、我が国政府がフィリピン側のニーズの把握に努めていたことを物語るものである。

我が国のODAは金額ベースで見るとインフラの整備を重点的に実施しているが、貧困削減のため、教育、医療、衛生に対する支援の更なる充実も求められている。

また、マニラ首都圏の一極集中を是正する意味で、スービック港の利用促進や、貧困対策として地域の雇用促進を図るため地方産業の育成を図るべきである。マニラ首都圏の道路は交通渋滞がひどく、1日24億ペソ（約48億円）の経済損失が出ているといわれている。抜本的な対策として、タイやインドネシアでも計画が動き出してい

る地下鉄の建設も選択肢の一つとして検討するべきと考える。

また、カエタノ上院議員は、自身が日本の招へい事業で訪日され、そのことで日本のファンになったことを披露され、人的交流をさらに続けていくことは両国関係による影響を与えるとして招へい事業を継続するよう要請があった。以前から言われていたことであるが、技術協力も含め人的交流を推進していくことは二国間関係において重要なことである。

今回訪問した3か国に限らず、東南アジア諸国は、政治、経済、文化などあらゆる面において我が国と緊密な関係にあり、この地域の発展と安定は、我が国の安全と繁栄にとって非常に重要である。経済成長の著しい国には、順調な経済発展を継続しつつ、経済的な弱者への支援にも配慮し、政治的、社会的な安定を維持し得るよう支援していくべきである。また、所得水準の低い国には、貧困削減に取り組むとともに、持続的な成長への取組を引き続き支援していくべきであると考えます。