

V. 派遣議員団としての所見

ODA調査派遣第1班は、2015年11月29日から12月8日まで、インド、マレーシア及びベトナム社会主義共和国の3か国に派遣された。このうち、マレーシアについては、インドの次に訪問を予定していたが、12月初旬のインド南部タミル・ナド州における大雨被害の影響により、調査を行っていた同州チェンナイから当初の日程どおり移動できなかった。このため、マレーシアにおける案件視察等の実質的な調査はやむなく中止することとなり、インド及びベトナム社会主義共和国の両国において、我が国のODA案件の現状と課題につき現地調査を実施したほか、援助関係者や日本企業関係者と意見交換を行った。

以下、派遣議員団としての所見を述べる。

1. 対インドODAについて

インドは、東南アジアと中東の中間（ユーラシア大陸の中央）かつ、中東、アフリカから我が国に至る海上交通の要衝に位置するという地政学的な重要性や12億人超（世界第2位）の人口を擁する巨大な市場と膨大なインフラ需要を有するアジア第3位の経済規模の新興経済大国である。経済面では、急速な経済成長（2014年度：7.3%）を遂げており、複数の国際機関が今後の高い経済成長率を予測するなど、著しい成長の潜在力を有している。また、同国の人口は2022年には世界一になるとの見通しがある。特に、生産年齢人口（15～59歳）が6割強、25歳以下が5割強という多数の若年層の存在と中間所得層の増大により、労働供給力の増大や消費市場の拡大が見込まれている。

かかる高成長の一方で、多数の貧困層の存在（国民の約3割が貧困層に属し、その規模は世界貧困人口の約3分の1である。）やインフラ整備の遅れなど、いまだ多くの課題が存在している。現在、インドにとって日本は最大の二国間ドナーであるが、インドがこれらの課題を克服し、持続的成長を実現するために同国に対する我が国の経済協力の更なる充実強化が必要とされている。

（1）インフラ及び投資環境の整備の更なる推進の必要性

現在まで対インド経済協力は円借款を中心に実施されてきた（対インド経済協力の約99%が円借款）。2004年度以降、一部年度を除き、インドは我が国の円借款の最大規模の受取国となっており、その実施に当たっては、投資環境の整備、貧困削減への貢献、環境問題への対処等に重点が置かれてきた。対インド円借款総額累計は2014年度までで、約4兆5,751億円に上っている。

今回の調査で、派遣団は我が国のインドに対する代表的な円借款事業である「デリー-高速輸送システム建設計画」によって建設されたデリーメトロを視察した。実際にデリーメトロに乗車するとともに説明を聴取して、デリーメトロ建設の効果は、自動

車台数の削減によるデリー首都圏の交通渋滞やPM2.5の濃度が非常に高く、深刻な状況にある大気汚染の緩和への寄与にとどまらず、多様な好影響をもたらし、ODAが効果的に活用されていることを認識できた。デリーメトロは定時運行に努めるとともに高頻度での運行を実現している上、一部ラインを除き短い間隔で駅が設置されているなど利便性が高いものとなっていた。車両は日本の地下鉄と同レベルに清潔さや快適さが保たれ、優先席や女性専用車両の設置など社会的弱者への配慮も行き届いていた。また、建設段階における工事現場での「安全」（ヘルメット、安全靴の着用義務付け等）や定められた工期を守る「納期」といった概念や、整列乗車のマナーなどがデリーメトロの建設で導入されたとのことだが、現在、デリーメトロの建設に携わった者たちがインド国内の他都市のみならず他国のメトロ建設現場へも指導に赴いているとのことであり、日本の技術や労働文化の波及効果が大きいと期待される。

2015年2月に閣議決定された「開発協力大綱」の重点課題の一つに「『質の高い成長』とそれを通じた貧困撲滅」が挙げられており、貧困問題を持続可能な形で解決するためには開発途上国の自立的発展に向けた、人づくり、インフラ整備、法・制度構築及びこれらによる民間部門の成長等を通じた「質の高い成長」（包摂性、持続可能性、強靱性）の実現が不可欠であることが盛り込まれている。女性が安心して公共交通機関を利用できるようにするための環境整備の実施や、本邦企業の省エネ技術である「電力回生ブレーキ」の導入によるCO₂削減への貢献、鉄道事業では世界初のCDM（クリーン開発メカニズム）事業としての国連への登録等に鑑みれば、本事業は「質の高い成長」にも資するものであると考えられる。

デリーメトロの運賃は、現在、初乗りで8ルピー（約16円）と極めて低廉に抑えられており、より多くの人々にとって利用しやすい料金設定となっている。現在20%を占めているという車両運行以外の収入が更に増加し、財政基盤が安定するよう、我が国の技術支援をより強化していくことが重要である。また、現在実施されているフェーズ3により環状線が整備される予定であり、利用者の増加が見込まれる。今後、事業の効果を適時適切なタイミングで検証し、現地の事情に則した効果的な経済協力の実施に生かしていくべきである。

次に、日印経済関係強化を通じた経済成長の促進は、対インド経済協力の重点目標となっている。日インド間の経済関係は拡大傾向にあるものの、両国の経済規模に比べればいまだ限定的なものとなっており、2014年9月のモディ首相訪日の際、両首脳は、今後5年以内に、日本の対印直接投資とインドに進出する日系企業数を倍増するとの目標の設定等を含む「日印投資促進パートナーシップ」を表明した。

今回の調査で、派遣団は、インド南部タミル・ナド州のチェンナイを訪問し、同州で実施されている円借款事業である「タミル・ナド州投資促進プログラム」等について、同州のシャンムガム財務省次官と意見交換を行った。同プログラムは、州政府による①投資環境整備に資する政策・制度・手続の改善、②道路、電力、上下水道等のインフラ整備への取組につき、各年度に達成すべき政策アクションを整理し、その進捗を借款の支出に結びつけてモニタリングを行うことで、投資を促進する政策・制度

の改善を促すというもので、画期的なスキームであると評価できる。シャンムガム次官からも、革新的な財務支援である同プログラムの実施について感謝の意が表明され、ODAの効果が確実に現れていることを認識できた。これを踏まえ、今後、同様の投資促進のためのスキームがより多くの地域で導入されるとともに、各事業の円借款供与額の規模増大も図られることが期待される。

また、シャンムガム次官からは、日本企業に対して期待することとして、日本企業がインド企業とJVのような形で連携を強め、インドに進出することが挙げられた。日本企業の円滑かつ着実なインド進出が実現されるよう、ODAの効果的な活用による支援の実施や官民連携の推進が求められる。

補足として、派遣団がチェンナイを訪問した際には、タミル・ナド州に記録的な大雨が降り、水の氾濫などによる道路の冠水、住宅への浸水が発生している状態の中で視察を行った。都市の不良な排水機能によって冠水した道路や空港、非常につながりにくくなった携帯電話など現地の都市インフラのぜい弱さを実体験し、インフラ整備の重要性を改めて認識した。我が国は災害対策も含めて、多くの知見と高度な技術を有しているが、価格競争の面では、諸外国と比較して厳しい立場に置かれている。今後のODAの実施に当たっては、一見、値段が高く見えるものの、使いやすく、長持ちし、そして環境に優しく災害の備えにもなるため、長期的に見れば安上がりであるという「質の高いインフラ」の概念について、被援助国の理解を得られるよう、広報活動等のより一層の努力が望まれる。

（２）無償資金協力の実効性の最大化及び適正規模の確保の必要性

今回の調査で、派遣団は、我が国の無償資金協力によって新たな総合外来棟を建設中である「チェンナイ小児病院」を視察した。同病院は、南インドにおける公的小児医療のトップレファラル（第三次医療）病院としての機能及びマドラス医科大学付属病院としての教育機能を有している。しかし、病院内は老朽化が激しい上に、衛生面でも清潔とは言い難く、診察に必要な十分なスペースも確保できていない状態で、期待される機能を十分に果たすことができていなかった。かかる状況を目の当たりにして、新たな総合外来棟の建設には大きな意義があることを確認できた。また、同病院に対しては1997年に無償資金協力によって医療機材を供与した経緯があり、これによって乳幼児死亡率が激減したとのことで、実施されたODAが現地の医療サービスの向上に貢献したことも確認できた。

建設中の総合外来棟が完成すれば、現在分散している外来病棟が一つの病棟に集約されて効率化が図られ、外来患者の移動距離も現在より短くなるなど外来機能の向上が見込まれているが、支援の効果を最大化するためには、新たな総合外来棟の完成後、施設が適正に維持・管理されることが望まれる。

また、この「チェンナイ小児病院改善計画」により実施される無償資金協力では、総合外来棟の建設に加えて医療機材の供与も予定されているが、病院関係者の説明からは、日本の病院で医師や看護師の訓練に利用されているシミュレーション機材を始

めとして、医療サービスの質を向上させるために必要なものが不足していることが伺えた。同病院が南インドにおける小児医療のトップレファラル病院として専門的小児医療サービスを提供し、タミル・ナド州内外から多くの外来患者を受け入れていること、特に利用者の9割が貧困層（貧困層の治療は無料）であること等に鑑みれば、医師・看護師の能力向上は最終的に多くの現地住民に対する裨益効果を増大させると考えられる。無償資金協力の援助規模決定に当たっては、援助実施機関が果たすべき役割等を考慮した上で適正規模が確保される必要があるのではないか。

（3）本邦における研修等の重要性及び研修生の受入体制の強化の必要性

今回の調査で、派遣団は、円借款事業である「ウツタル・プラデシュ州参加型森林資源管理・貧困削減計画」に関連して、環境教育等についての取組を視察するために訪問したアグラ市内のセント・アンドリュース校及び上述のチェンナイ小児病院において、研修等のために日本への訪問を経験した現地の生徒や病院関係者の話を聴く機会を得た。高校の生徒は、訪日により日本の環境保全意識を理解し、インドに帰国してから周囲の友人にそれを共有した経験を語っていた。また、チェンナイ小児病院からは、2015年にJICAが実施した本邦研修（病院運営、院内感染対策）に参加者を出したとのことで、当該参加者から日本の研修で学んだ知識や視察の経験を基にして、今後の病院の方向性についての考えや導入を希望する設備について具体的な説明を聴くことができ、院内感染予防のための衛生管理に対する意識が定着したことも確認できた。さらに、道路の維持管理に携わっているJICA専門家からも、本邦研修の効果について説明があった。

この経験を踏まえれば、本邦研修のような機会を利用して現地の関係者が実際に日本を訪問し、我が国の高度な設備・技術や行動様式、価値観等に触れて新たな知見を得ることによって、具体的に現状の改善点を考えられるようになることや、周囲への指導を含めた波及効果が大いに期待されると言えるだろう。我が国の経済協力の実効性の更なる向上のために、研修生の受入体制の強化を検討する必要があると考える。

2. 対ベトナムODAについて

ベトナムは、1990年代半ばに9%台の経済成長率を記録する急成長を実現した後、その後も高成長を続け（2000年～2010年までの平均経済成長率は7.3%）、2010年の中所得国化を経て、近年は5%台という安定的成長を遂げている。また、同国の発展に伴い、近年日越経済関係は急速に発展している。日本はベトナムにとって最大のODA援助供与国であり、「戦略的パートナー」として、ベトナムの経済発展、民間投資促進につながるインフラ開発やビジネス環境整備等の分野におけるODAの効果的活用が期待される。

（1）インフラ整備事業の円滑かつ迅速な実施及び国際機関との緊密な協力の必要性

2012年12月に策定された「対ベトナム社会主義共和国 国別援助方針」において

は、「成長と競争力強化」、「脆弱性への対応」及び「ガバナンス強化」の3点を重点分野として支援することが示されている。このうち、「成長と競争力強化」においては、経済成長に伴い増大している経済インフラ需要に対応するための幹線交通及び都市交通網の整備の支援が挙げられている。この点に鑑み、今回、派遣団は円借款事業である「サイゴン東西ハイウェイ建設事業」、「南北高速道路建設事業（ホーチミンーロンタインーゾーザイ間）」、「ホーチミン市都市鉄道建設事業（ベンタインーソオイティエン間（1号線）」及び「南北高速道路建設事業（ベンルックーロンタイン間）」の各事業を視察した。

「サイゴン東西ハイウェイ建設事業」では、同事業によりベトナム初の河川横断トンネルが完成したことにより、それまで全く開発が進んでいなかったサイゴン川の対岸地区の開発が少しずつ進んできたとの説明を受けた。ホーチミン市中心部との開発の進展度合いの落差が非常に激しく、道路整備の効果の大きさを改めて認識した。未開発である同地区の潜在的な経済効果は非常に高いため、ODAの実施の効果という観点から今後の発展状況が注視される。また、以前はスラム街が存在していたという場所も住民移転の実施により整備され、周辺地区の生活環境の改善が図られたことも確認できた。

なお、高速道路や鉄道は単体で建設しても意味をなさず、ある程度ネットワーク化されないと効果を発揮しないが、同ハイウェイは、南北高速道路（ホーチミンーロンタインーゾーザイ間）と接続しており、利便性の高いものとなっていた。これらの道路が有効に利活用され、ベトナムの経済成長に資することが期待される。また、維持・管理についても適切に行われていくことが望まれる。

「南北高速道路建設事業（ベンルックーロンタイン間）」については、視察した一部区間の工事は進行しているものの、同区間に接続予定の別区間はベトナム交通運輸省の着工指示が出ていないことから未着工となっており、進捗に差がついてしまっている。同高速道路の建設は、ベトナム南部の物流の促進や、ホーチミン市内の渋滞緩和の解消等の意義があり、工事の遅れにより同地域の経済成長促進や国際競争力強化が阻害されることが危惧される。さらに、本事業により建設される高速道路は、ホーチミンからカンボジアのプノンペンへと伸びる、メコン地域の南部回廊へと接続する道路で、メコン地域の接続性の強化が期待されるものである。開発協力大綱における地域別重点方針には、ASEAN地域について「連結性の強化を含むハード・ソフト両面のインフラ整備支援」が盛り込まれており、この点でも、同高速道路建設事業は着実に推進されなければならない。

また、事業実施の遅れという点では、「ホーチミン市都市鉄道建設事業（ベンタインーソオイティエン間（1号線）」（2020年全線開通予定）も工事に遅れが発生している。ベトナムのODAについては、事業の計画は適切なタイミングで立てられるのだが、実施はほとんどの案件で遅れが生じるという現状にある。以上のような問題点を踏まえ、政府は、事業の進捗に明らかな遅れがある場合には、その原因を調査し、必要に応じて相手国政府等に対し事業の早期実施を促すなどの働きかけを行う必要が

あると考える。

加えて、上述した2本の南北高速道路とも、ADBとの協調融資によって事業が実施されており、橋梁のように日本が高い建設技術を有している部分は日本が円借款を供与し、その他の道路部分はADBが実施するというように、事業の性質に応じて分担されていた。今後もADBを始めとする国際機関との緊密な連携を図ることによって、ベトナムに対する経済協力の効果を最大限に高めていくことが期待される。

(2) 優れた製品・技術等の普及に向けた中小企業等の支援の推進

外務省及びJICAは、ODAにより中小企業等の優れた製品や技術等を途上国の開発に活用することで、途上国の開発と日本経済の活性化の両立を図ることを目的として、平成24年度からODAを活用した中小企業等の海外展開支援事業を、経済産業省等との連携の下に実施している。この一類型として、JICAが、我が国の中小企業等の製品・技術が途上国の開発に有効であることを実証するとともに、現地での適合性を高め、普及を図ることを目的とした「普及・実証事業」を実施している。

今回、派遣団は、ホーチミン市農業ハイテクパークにおいて、「内城土壌菌」を活用した漁業残渣を通じた環境問題の解決と持続可能な『循環型第1次産業モデル』形成の普及・実証事業」を視察した。同事業は、現在は投棄されている漁業残渣（養殖魚の加工工程で大量に排出される魚のアラ）を利用することで、残渣の投棄による土壌汚染の防止というベトナムの環境問題の解決に資するのみならず、製造された生菌製剤を養殖の餌に添加することにより、抗生物質の使用量を減少させることができ、食の安全性の確保にも役立つなどの好循環を生み出し得るもので、大きな可能性を秘めていると感じた。中小企業等の海外展開支援事業実施に当たっては、中小企業等のニーズや現地で直面している課題等を丁寧に調査するなど、きめ細やかな支援を行うことにより、我が国の優れた製品や高い技術の普及が実現されることが期待される。

以上が平成27年度ODA調査派遣第1班の調査によって得られた所見である。この調査結果が、今後の我が国ODAの在り方に関する国会での議論や政策の実施に生かされることを望む。最後に、今回の調査に当たり多大な御尽力をいただいた、外務省、在外公館、JICA、JICA現地事務所、青年海外協力隊・JICA専門家・シニア海外ボランティア、日本企業関係者、各視察・訪問先関係者に対し、厚く感謝申し上げます。