

V. 派遣議員団としての所見

ODA調査派遣第1班は、令和6年8月26日から9月4日までの10日間、ベトナム社会主義共和国、マレーシア及びタイ王国を訪問した。

ベトナムは、1986年のドイモイ(刷新)政策導入以来、市場経済化を進め、2000年代には7%前後の高成長を達成し、2010年の(低位)中所得国化を経て、近年は概ね5%~8%という安定的成長を遂げている。また、メコン地域の経済開発において重要な役割を果たす東西経済回廊や南部経済回廊の一端を担っており、同地域の発展のけん引役として、同国の重要性は高まっている。日本とベトナムは、2023年に外交樹立50周年の節目の年を迎え、両国関係は、包括的戦略的パートナーシップに引き上げられた。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の整備など幅広い分野におけるODAの効果的活用が期待される。

日本とマレーシアは、政治・経済・文化とあらゆる分野での協力を通じ、良好な関係を築いてきた。1966年に供与が開始された円借款による協力では鉄道、空港等のインフラ整備を始めとして、マレーシアの社会・経済発展に大きく貢献してきた。また、産業人材育成や高等教育支援への協力にも力を入れ、中でも、1981年にマハティール首相が提唱した「東方政策」を通じた日本への留学・研修や、技術協力を通じた海上保安分野等での人材育成は、現在に至るまで継続されており、マレーシアの発展を支えてきた。アジア地域を越えた国際社会の課題に共同で取り組むグローバルな開発パートナーとしての関係を発展させるべく、マレーシアの援助ドナー化、アフリカや中東の国・地域等域外の第三国の課題に関する支援等を行う意義は大きい。

タイへのODAは、1954年に21名の研修員受入れから始まり、2024年で70年を迎えた。日本はタイにとって一貫して最大のODA供与国となっており、これまでに円借款・無償資金協力・技術協力を合わせて総額2.8兆円の支援を実施してきた。こうした結果、タイは高中所得国となり、メコン地域における最大の経済規模を有し、日系企業の進出に伴う産業集積が進むなど、地域のハブとしての役割を果たしている。他方で、「中進国の罠」からの脱却に向けた産業の高度化や産業人材の育成、交通渋滞や大気汚染等に代表される都市・環境問題への対応などが重要な課題となっている。また、タイは新興ドナーとして、ベトナム、ラオス等の周辺国等から研修員をタイに招き、日本と連携する形でASEAN・メコン地域の課題解決のための支援も進めている。

こうした観点から、ベトナム、マレーシア及びタイにおける視察、意見交換等を通じて得た派遣議員団の所見は以下のとおりである。

1. ベトナムに対するODA

(1) 自由で開かれたインド太平洋（FOIP）に向けた支援について

自由で開かれたインド太平洋（FOIP）に向けた日本の考え方は、インド太平洋地域において、法の支配を始めとする共通の価値や原則に基づく、自由で開かれた秩序を実現することにより、地域全体、ひいては世界の平和と繁栄を確保するというものである。日本とベトナムは、2023年に両国関係を「アジアと世界における平和と繁栄のための包括的戦略的パートナーシップ」に引き上げた。両国は、FOIPを実現するためにも関係を強化し、地域全体の安定と繁栄を促進する様々な取組についてODAを戦略的に活用していくことが重要といえる。

今回、ベトナム海上警察に無償資金協力により供与した船舶を視察し、不正な漁業の取締り等に活用されている実態の説明を受けたが、領海を守るための課題はベトナムと日本で共通するものがある。法の支配に基づく自由で開かれた秩序を作るため両国が理念を共有するとともに、違法・無報告・無規制（IUU：Illegal、Unreported、Unregulated）漁業の対策強化など、海の安全確保のための支援強化の重要性を改めて認識した。また、気象水文総局のレーダー塔を視察した際、日本の気象衛星ひまわりのデータを解析して国民に気象情報の提供が行われていると説明を受けた。幾多の自然災害を乗り越えた日本の経験・技術をいかした支援により、ベトナムの防災・災害対処能力が強化され、さらにメコン地域諸国をベトナムの気象分野の技術によって導いていくことになれば、地域全体の被害軽減にも資するものと考えられる。

(2) ODAの実施に関する行政手続の簡素化や迅速化等の必要性

2017年12月に策定された「対ベトナム社会主義共和国 国別開発協力方針」では、「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を行うとしている。「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。今回、ベトナムでODA案件に携わっている日系企業の方々と意見交換する機会を持ったが、円借款で進められるホーチミン市都市鉄道建設事業（1号線）は工期が大幅に遅れている現状にあり、スピード感を持って進めることが重要との意見が出された。この点に関し、フォック副首相兼財政大臣から、ODA案件の形成から着手までの準備期間が長すぎるという問題意識はあり、行政手続の簡素化、迅速化へ対応するために公共投資法等の法改正を考えているといった発言があった。また、トアン財政予算委員会副委員長からは、国会として権限移管や手続の迅速化については合意しているが、どの程度権限移管が必要かの議論は重要であるといった発言があった。改

善に向けた動きは見られるものの、ODA案件の進捗に明らかな遅れがある場合には、我が国政府において、原因を調査し、必要に応じて事業の早期実施を相手国政府等に働きかける必要があると考えられる。こうしたODAの実施プロセスに関する行政手続の遅れにより事業が進捗しないことは、日系企業の対ベトナム投資の冷え込みにもつながりかねず、関係機関が調整等の役割を十分発揮することが重要になろう。

(3) インフラ整備について

日本の開発協力は、モノを作って終わりではなく、メンテナンス、その後の成長に向けた技術協力や人の交流も含めて継続させていくことを前提としたものである。これが正に日本の「強みをいかした協力」である。今回、ラックフェン国際港などの案件を視察したが、インフラ整備によってモノの流れや人の移動が促され、ビジネスなどの新たな機会が生まれていた。インフラ整備に当たっては、こうした連結性の考え方が基本となろう。

2023年に日本はベトナムに対して年間1,000億円超の円借款を行った。これはベトナムの新たな投資環境、経済発展に向けた支援の象徴である。インフラ整備の中でも鉄道案件は、日系企業の投資を後押しする重要なプロジェクトである。高速鉄道はF Sの段階であるが、ハノイとホーチミンを結ぶ南北高速鉄道は、距離約1,600キロメートル、時速350キロメートル、投資額の総額670億米ドルを考えているとのことであった。インフラ整備などのODAに関連して、ズン計画投資大臣は、ベトナムにとって良い条件のODAとして欲しい、国際入札も考えていると発言した。政府においては、日本のインフラ整備の特徴を根気よく説明すると同時に、長期大型案件については投資額も多額になるため官民オールジャパンで組成した国内検討会議のような場を設けて、計画案やローン条件等を検討・調整するなど、ODAの活用を戦略的に考えていく必要がある。

(4) 新たな産業に関する日本とベトナムの協力の必要性

ベトナムは、2045年の先進国入りを見据え、半導体産業を基幹産業とすることを目指しており、そのための人材育成を進めている。具体的には、2030年までに5万人のエンジニア（設計エンジニア1万5,000人、パッケージング・テストエンジニア3万5,000人）の育成を目指しているとされる。今後、半導体産業は成長が見込まれるため、こうした人材は奪い合いになると思われる。したがって、両国の協力の下、この分野におけるベトナムの人材の育成を行い、日本企業へ人材供給ができれば戦略的な協力になると思われる。例えば、ベトナムの学生が日本に留学する際には奨学金支援を日本側が行うなど、日本とベトナムが連携することが重要と考えられる。半導体産業のような最先端の産業育成のためには、土地や水がある

立地条件が重要である。その点ベトナムは非常に適しているが、これらに加え安定的な電力供給も不可欠である。両国が中長期的に技術協力や人の交流を含めて連携し、開発協力を進めることが必要になろう。

2. マレーシアに対するODA

(1) 第三国支援の在り方

70年前、日本はマレーシアの経済発展を指導する立場にあったといえるが、今や両国は肩を並べ、パートナーシップを強固にしていく時期に差し掛かっている。今回、職業訓練指導員・上級技能者養成センター(CIAST)を訪問し、同センターを拠点として実施されている第三国研修について説明を受けた。現在、同センターでは、アジア、アフリカ諸国を中心とした第三国研修のプログラムが実施されているが、ヨルダン、パレスチナといった中東の国・地域への第三国研修や開発協力について更に深められていく必要があると考える。マレーシア国内では援助機関設立に向けた取組が進められているが、日本とマレーシアの第三国協力の経験がマレーシア版国際協力機関「MICA」の設立に役立ち、「信頼で世界をつなぐ」ような開発協力が共に進められていくことが期待される。

(2) 国家や産業を支える高度人材の育成

マレーシアは、「東方政策」に基づき、人材育成を重視し、これまで様々な分野の研修生や留学生を日本に派遣するとともに、日系企業の誘致を積極的に進めた結果、ASEANの中でもいち早く経済発展を遂げている。今回訪問したマレーシア日本国際工科院(MJIIIT)では、講座制による多数の専門プログラムが用意されており、これを継続、発展させていくことが重要と考える。そのためには、マレーシア工科大学(UTM)と日本の大学・企業間における双方向での更なる交流が進められる必要がある。MJIIITや2024年9月に開校した筑波大学マレーシア校が、ASEANにおける日本式高等教育の拠点となり、多くの優秀な若者が日本との架け橋として活躍することに期待したい。

(3) 経済成長の裏で進めるべき課題とJICA海外協力隊員の役割

マレーシアは、2025年を目標に高所得国入りを目指していることも踏まえ、経済開発及び残された国内課題への対応の両立が重要となっている。具体的には、産業の高度化・高付加価値化、高度産業技術等に高いニーズがある一方で、環境保全、社会的弱者(障害者等)の支援、廃棄物処理、防災等が課題となっている。経済成長の裏でマレーシアでは都市部と地方の経済及び所得の格差が大きくなっており、これらのニーズ及び課題の解決に向けた支援を行うことは、同国の均衡の取れた発展を後押しするもの

と考える。

この点において、JICA海外協力隊員が、使命感を持って精力的に支援活動を行っており、その情熱に感銘を受けた。自身の専門的な知識をいかしながら、現地の人々と共に生活し、同じ目線でニーズ及び課題の解決のために支援を行うことは、我が国らしい支援として信頼を集める源泉になっている。協力隊員としての経験は得がたく、社会にとっても大きな財産であるとの認識の下、政府においては、協力隊員に対する帰国後の就職支援や大学院進学等について、最大限のサポートをお願いしたい。

（４）自由で開かれたインド太平洋（FOIP）に向けた海上保安分野の協力の在り方

マレーシアは、国際海上交通の要衝であり日本にとっても重要なシーレーンであるマラッカ海峡を有するなど南シナ海の沿岸国として地政学的に重要な位置を占めている。穏健イスラム国家として国際的な発言力も高く、日本にとっては主要な天然ガスの輸入元であるとともに、多くの日系企業が進出するなど経済的な重要性も高い。

日本はマレーシアとの海上保安分野での協力を重視しており、JICA長期専門家（海上保安アドバイザー）を海上法令執行庁へ派遣し、鑑識技術や海上捜索救助等の分野で同庁職員向けの研修や、アジア・アフリカ諸国を対象とした第三国研修をマレーシア側と共に実施しているが、これらの協力は、ルールに基づく海洋秩序の維持につながるものであり、更なる協力強化が期待される。

今回、同庁の海上保安少将（副長官代行）と意見交換する中で、海上で発生し得る種々の課題に対処する能力を向上させるため、巡視船艇の供与や、鑑識のラボにおける機材設備を支援して欲しいとの要望が出された。こうした要望については、従来、海上保安アドバイザーが窓口となって日本側に伝えられているが、この地域の海洋の安全確保に向けた協力を図る上で重要と思われるため、JICAなど関係機関と調整・連携し対応する必要があると考える。

３．タイに対するODA

（１）タイに対する今後の日本の支援について

タイにとって日本は一貫して最大のODA供与国となっており、これまでにインフラ整備を筆頭に総額 2.8 兆円の支援を実施し、同国の社会経済の基盤を作ることに貢献してきた。今後も、こうした支援について両国民に語り継ぎ、第三国への日タイ共同支援を拡充していくなど、両国がいかにASEAN地域の発展に協力していくかを考えることが重要である。タイの産業基盤の確立に向けて 1980 年代半ばから 90 年代にかけて推進され

た東部臨海地区の開発は、同地区の1人当たりGDP（1991～1996年）の増加が年率11.7%を記録し、円借款、技術協力、直接投資が実を結んだ成功例と言えるが、他方で、海外から資本と技術を導入し、安い労働力を組み合わせることによって成長してきた経済が停滞し、「中進国の罠」から抜け出せずにいるなど、構造的な経済的課題を抱えていることも事実である。今後これを脱却し高所得国へと移行するためには、より高付加価値を生む産業の高度化、それを支える産業人材の育成に積極的に取り組む必要がある。

今回、バンコク都市鉄道（レッドライン及びパープルライン）を視察したが、鉄道のメンテナンスには日本の技術が採用され、輸送障害の発生がゼロになっていると説明を受けた。今後、路線ごとの規格の統一が進められるような場合にも、日本の技術基準が採用されるように支援の実績を積み重ね、鉄道の安全は質の高いメンテナンスによって支えられるという理解を促進する必要があると考える。また、スリヤ副首相兼運輸大臣からは、新空港建設や現在の国際空港の拡充整備について日本の協力を期待する発言があったが、日本の開発協力は、投資して終わりではなく、長く技術を伝承し、人を育て、環境負荷にも強く、安全性も兼ね備えていることをタイ側に積極的に説明し、日系企業が十分に強みをいかせるよう政府においても後押しすることが重要である。インフラ整備以外にもテクノロジー、人材開発、公衆衛生等、日本が支援可能な分野は多くあり、二国間協力や第三国支援などにおいて協力できると考える。

（2）ASEAN・メコン地域における課題解決のための支援

インド洋と南シナ海の両海に面するタイは、地政学的に重要な位置を占め、ASEANにおいて中核的役割を担うとともに自由で開かれたインド太平洋（FOIP）におけるメコン地域の発展のカギとされている。ASEAN・メコン地域における麻薬、人身売買、詐欺、PM2.5などの環境汚染といった課題については、日本とタイが協力して解決のため積極的に取り組む必要があると考える。

また、FOIPなどの政策や、日タイ・パートナーシッププログラムの下、ASEAN諸国等を対象とした第三国研修や専門家派遣に一層取り組むなど、日本とタイの開発パートナーとしての関係を強化し、ASEAN・メコン地域の発展に貢献することが重要である。

（3）タイ「高専」プロジェクトの評価

日本の「高専」制度を導入した、モンクット王工科大学ラカバン校附属高等専門学校（KOSEN-KMITL）は、2024年3月に1期生が卒業し、日系企業や現地産業界から非常に注目されている。卒業生24名は15名がタイ国

内のターゲット産業に就職し、9名がタイ高専の専攻科もしくは日本の科学技術系大学に進学しており、事業の目的に沿って高度人材を育成する教育が提供された結果と考えられ評価できる。「中進国の罠」に直面するタイにおいて、経済発展を考える上ではタイ高専のような科学技術産業への高度人材の育成などが極めて重要になるため、日本としても協力を惜しまない姿勢が必要と考える。他方で、①現在よりもタイ高専の学校数が増加した場合の教員の確保に備えてタイ人の教員を養成する必要性、②タイ高専の存在や卒業生がエンジニアとして高いレベルにあることについてタイ国内での認知度の向上、③タイ高専への寄付を民間企業に募る提案を行うなど産業界との連携・協力を一層進める必要性などといった課題についても対処することが求められる。

4. ODAに関する国民の理解及び戦略性について

ODAの用途については、国民の理解と支持が必要不可欠である。特にマレーシアやタイのような中進国から高所得国入りを目指し、ASEANを始めとした第三国の課題に対する支援も行っている国に対するODAは、その意義や効果を国民に説明し理解を得る必要がある。

日本がマレーシアを支援することは、同国の高所得国入りに向けた発展を後押しするものであるとともに、ASEAN地域における連結性の強化や経済発展に資するものであり、自由で開かれたインド太平洋（FOIP）の推進にも貢献することが考えられる。また戦略的パートナーシップに基づき、タイと日本の双方の利益増進につながる協力の展開は、ASEAN・メコン地域の発展に貢献することが考えられる。マレーシアやタイなど、所得水準が高く、既にドナーの役割を担っている国への援助は、ニーズを見極めた上で、技術協力、円借款及び海外投融資等を戦略的に検討・実施することが重要と考える。サプライチェーンの強化等の経済安全保障の観点も念頭に置くことが求められよう。

5. 終わりに

今回の調査に当たっては、ベトナム、マレーシア及びタイにおける視察先の関係者、外務省及び在外公館、JICAの方々には多大な御協力をいただいた。また、各国の課題や活動の実態等について、JICA海外協力隊員、JICA専門家、日本企業関係者等の方々から生の声を伺う機会を得て、理解を深めることができた。調査において得られた成果は、今後の我が国ODA政策の在り方を始めとする国政の議論においていかしてまいりたい。御協力を頂いた皆様方に対し、改めて心より感謝を申し上げたい。