

第 18 回

参議院政府開発援助（ODA）調査

—— 派遣報告書 ——

ベトナム社会主義共和国、マレーシア、タイ王国班

インド共和国班

フィジー共和国、トンガ王国班

セネガル共和国、コートジボワール共和国班

令和 7 年 6 月

報告書の作成にあたって

参議院は、平成 15 年 7 月 28 日の参議院改革協議会報告書の提言「ODA 経費の効率的運用に資するため、新たに ODA に関する専門の調査団を派遣すること」等に基づき、平成 16 年度から ODA 調査のための議員派遣を行っている。

第 18 回目となる令和 6 年度の ODA 調査派遣は、東アジア地域としてベトナム社会主義共和国、マレーシア、タイ王国班、南西アジア地域としてインド共和国班、大洋州地域としてフィジー共和国、トンガ王国班、アフリカ地域としてセネガル共和国、コートジボワール共和国班の 4 班で実施された。

本報告書は、上記 4 地域に派遣された議員団の調査結果を 1 冊に取りまとめたものである。各派遣団に 1 章を割り当て、参加した議員の総意により、調査の概要及び所見を記述している。

報告書は、過去の取扱いと同様に、議員各位に配付するとともに、関係諸機関等に送付し、また、本院ホームページ等を通じて、広く一般に公表することとした。

厳しい財政事情の中、政府開発援助の一層の効率化が図られるよう、本報告書が関係委員会等における国政審議に活用されることを切望するものである。

最後に、今回の ODA 調査派遣に当たり、内外の関係機関等の方々には大変なご協力を頂いた。ここに改めて感謝の意を表したい。

令和 7 年 6 月記

参議院政府開発援助調査派遣団

ベトナム、マレーシア、タイ班	団長	中 西 祐 介
インド班	団長	青 木 一 彦
フィジー、トンガ班	団長	藤 川 政 人
セネガル、コートジボワール班	団長	山 本 順 三

目 次

第1章 ベトナム社会主義共和国、マレーシア、タイ王国班報告

I. 派遣団の構成・調査日程	3
第1 派遣団の構成	3
第2 調査日程	4
II. ベトナム社会主義共和国における調査	9
第1 ベトナム社会主義共和国の概況	9
第2 我が国のODA実績	11
第3 調査の概要	13
第4 意見交換の概要	20
第5 JICA海外協力隊員等との意見交換	31
III. マレーシアにおける調査	32
第1 マレーシアの概況	32
第2 我が国のODA実績	34
第3 調査の概要	36
第4 意見交換の概要	40
第5 JICA海外協力隊員等との意見交換	45
第6 クアラルンプール日本人墓地慰霊碑での献花	46
IV. タイ王国における調査	47
第1 タイ王国の概況	47
第2 我が国のODA実績	49
第3 調査の概要	51
第4 意見交換の概要	57
第5 日本企業関係者との意見交換	61
V. 派遣議員団としての所見	62

第2章 インド共和国班報告

I. 派遣団の構成・調査日程	71
第1 派遣団の構成	71
第2 調査日程	72
II. インド共和国における調査	74
第1 インド共和国の概況	74
第2 我が国のODA実績	77
第3 調査の概要	80
第4 意見交換の概要	107
第5 国際機関邦人職員、JICA海外協力隊員等との意見交換	112
III. 派遣議員団としての所見	114

第3章 フィジー共和国、トンガ王国班報告

I. 派遣団の構成・調査日程	125
第1 派遣団の構成	125
第2 調査日程	126
II. フィジー共和国における調査	130
第1 フィジー共和国の概況	130
第2 我が国のODA実績	133
第3 調査の概要	135
第4 意見交換の概要	148
第5 JICA海外協力隊員、在留邦人との意見交換	150
III. トンガ王国における調査	151
第1 トンガ王国の概況	151
第2 我が国のODA実績	153
第3 調査の概要	155
第4 意見交換の概要	162
第5 トンガ人元日本留学生、JICA海外協力隊員との意見交換等	166
IV. 派遣議員団としての所見	167

第4章 セネガル共和国、コートジボワール共和国班報告

I. 派遣団の構成・調査日程	179
第1 派遣団の構成	179
第2 調査日程	180
II. セネガル共和国における調査	184
第1 セネガル共和国の概況	184
第2 我が国のODA実績	187
第3 調査の概要	189
第4 意見交換の概要	198
第5 JICA関係者、国際機関邦人職員、日系企業関係者との意見交換	203
III. コートジボワール共和国における調査	205
第1 コートジボワール共和国の概況	205
第2 我が国のODA実績	208
第3 調査の概要	210
第4 意見交換の概要	222
第5 日系企業関係者、国際機関邦人職員等との意見交換	227
IV. 派遣議員団としての所見	228

付録：参考資料

参議院政府開発援助(ODA)調査派遣の実績	237
-----------------------	-----

第 1 章

ベトナム社会主義共和国、
マレーシア、タイ王国班
報告

第1章 ベトナム社会主義共和国、マレーシア、タイ王国班 報告

I. 派遣団の構成・調査日程

第1 派遣団の構成

○期間

令和6年8月26日（月）～令和6年9月4日（水）〔9泊10日　うち機中1泊〕

○派遣団の構成

団長	参議院議員	中 西 祐 介（自民）
同		石 垣 のりこ（立憲）
同		窪 田 哲 也（公明）

同行	第三特別調査室首席調査員	松 本 英 樹
	委員部第六課課長補佐	手 島 望

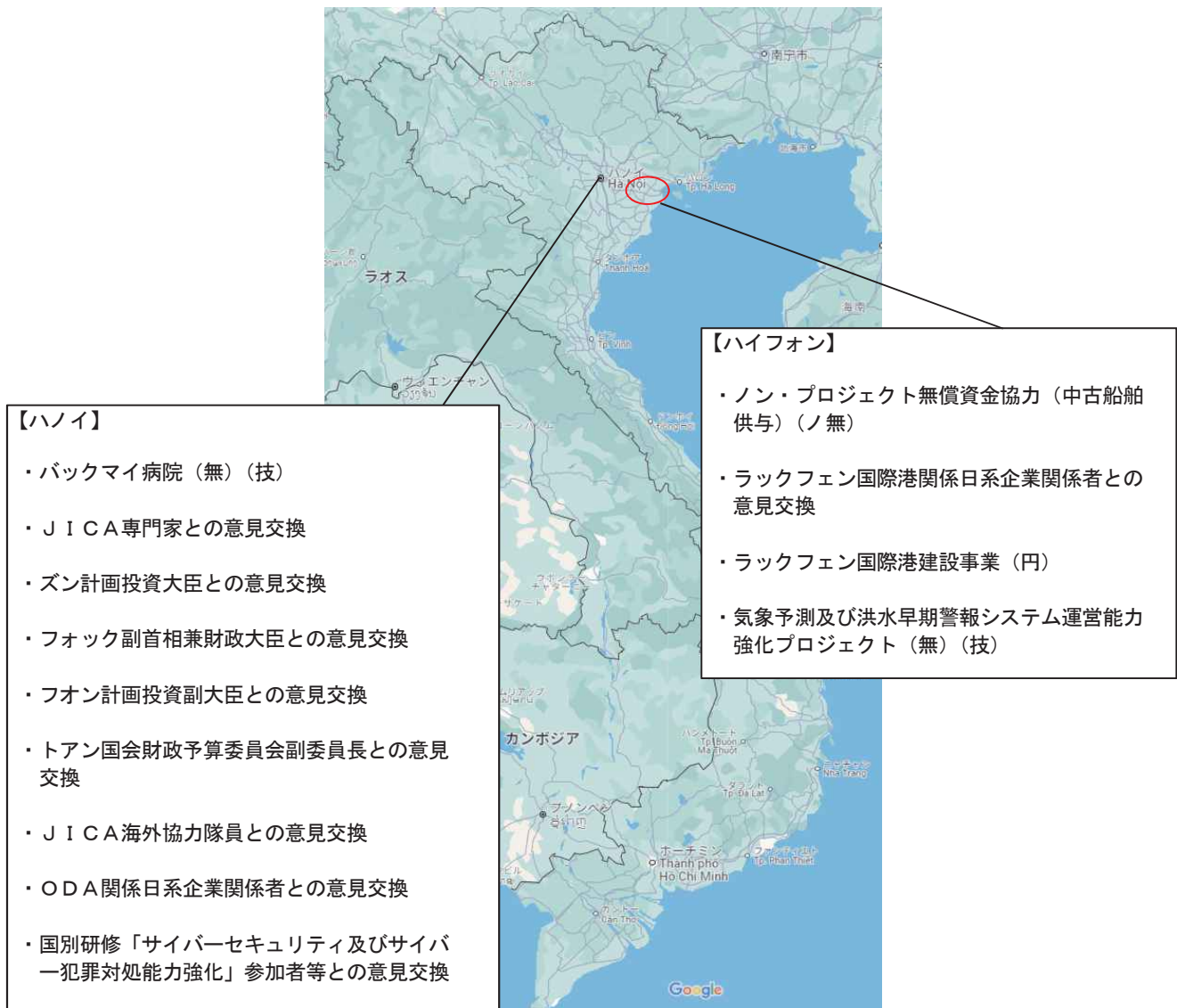
第2 調査日程

	午前	午後	宿泊
1日目 8月26日 (月)	【移動】 成田発→	【移動】 →ハノイ着 【案件視察等】 バックマイ病院（無）（技） 【説明聴取】 在ベトナム日本国大使館	ハノイ
2日目 8月27日 (火)	【移動】 ハノイ発→ハイフォン着 【案件視察等】 ノン・プロジェクト無償資金協力 （中古船舶供与）（ノ無） ラックフェン国際港関係日系企業 関係者との意見交換	【案件視察等】 ラックフェン国際港建設事業（円） 気象予測及び洪水早期警報システム 運営能力強化プロジェクト（無） （技） 【移動】 ハイフォン発→ハノイ着 【案件視察等】 JICA専門家との意見交換	ハノイ
3日目 8月28日 (水)	【案件視察等】 ズン計画投資大臣との意見交換 フォック副首相兼財政大臣との意 見交換 フォン計画投資副大臣との意見交 換	【案件視察等】 トアン国会財政予算委員会副委員長 との意見交換 JICA海外協力隊員との意見交換 ODA関係日系企業関係者との意見 交換	ハノイ
4日目 8月29日 (木)	【案件視察等】 国別研修「サイバーセキュリティ 及びサイバー犯罪対処能力強化」 参加者等との意見交換	【移動】 ハノイ発→クアラルンプール着 【説明聴取】 在マレーシア日本国大使館	クアラルン プール
5日目 8月30日 (金)	【案件視察等】 ウォン下院国際関係及び貿易特別 委員会委員長等との意見交換 ザワウィ海上保安少将（海上法令 執行庁）等との意見交換 モハマド外務副大臣との意見交換	【案件視察等】 職業訓練指導員・上級技能者養成 センター（無）（技） マレーシア日本国際工科院（技） （円） 日系企業関係者との意見交換	クアラルン プール
6日目 8月31日 (土)	【案件視察等】 日本人墓地慰霊碑献花 JICA海外協力隊員との意見交 換 JICA専門家との意見交換	【移動】 クアラルンプール発→バンコク着 【説明聴取】 在タイ日本国大使館	バンコク
7日目 9月1日 (日)	【案件視察等】 バンコク大量輸送網整備事業（パ ープルライン）（円） JICAタイ事務所及び鉄道専門 家との意見交換	【案件視察等】 バンコク大量輸送網整備事業（レ ッドライン）（円） 鉄道関連日系企業関係者との意見交 換	バンコク

8日目 9月2日 (月)	【移動】 バンコク発→レムチャバン着 【案件視察等】 レムチャバン港関係日系企業関係者との意見交換	【案件視察等】 東部臨海開発計画（レムチャバン商業港建設事業）（円） 【移動】 レムチャバン発→バンコク着 【案件視察等】 バンコク日本人商工会議所関係者との意見交換	バンコク
9日目 9月3日 (火)	【案件視察等】 エクシリ外務次官との意見交換 タイ高専関係者との意見交換	【案件視察等】 産業人材育成事業（モンクット王工科大学ラカバン校附属高等専門学校）（円） スリヤ副首相兼運輸大臣との意見交換 【移動】 バンコク発→	機中
10日目 9月4日 (水)	【移動】 →羽田着		

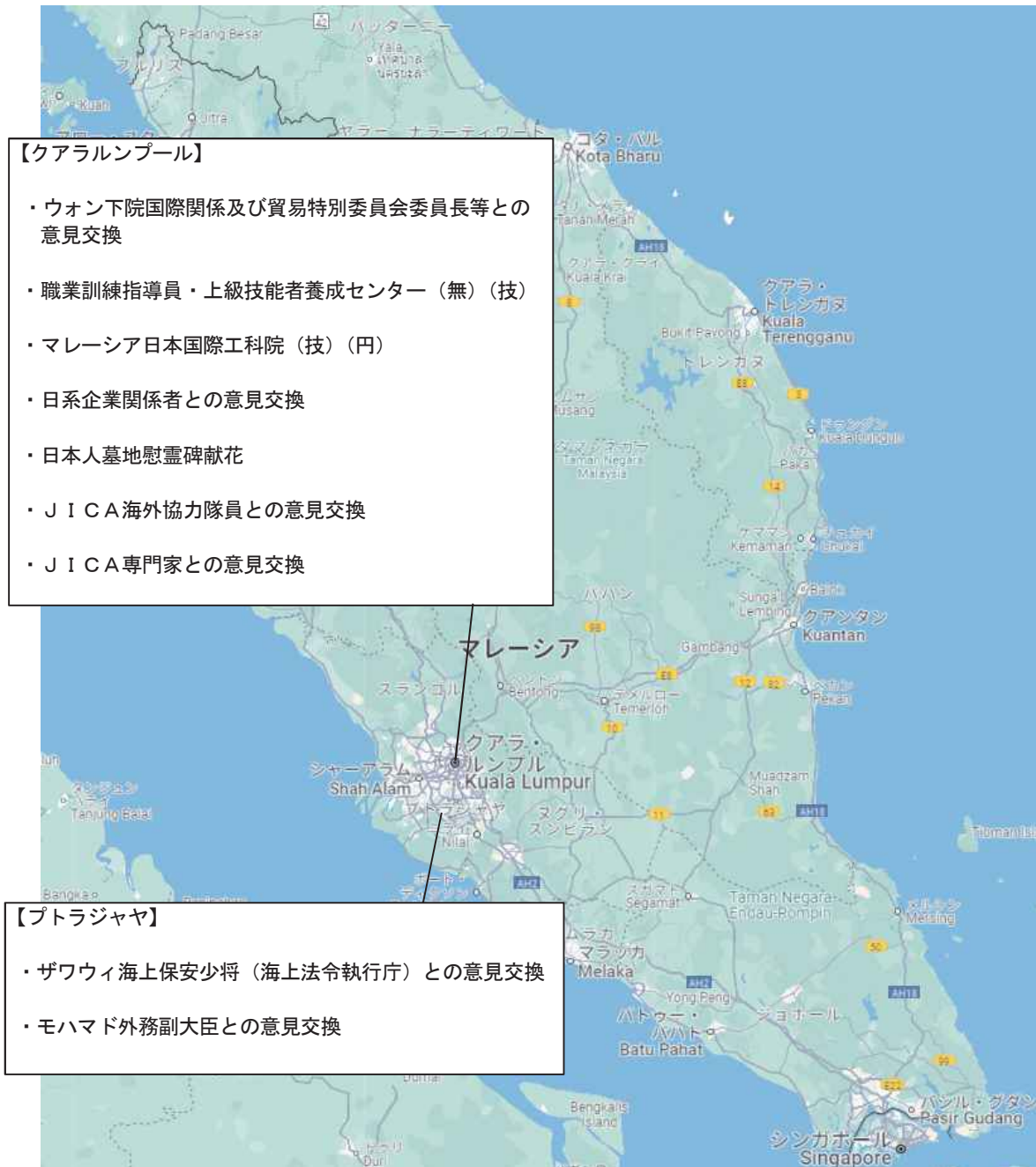
（備考）（円）は円借款（有償資金協力）、（無）は無償資金協力、（ノ無）はノン・プロジェクト無償資金協力、（技）は技術協力を示す。

ベトナム社会主義共和国 調査対象案件（位置図）



地図データ ©2024 Google

マレーシア 調査対象案件（位置図）



地図データ ©2024 Google

タイ王国 調査対象案件（位置図）

【バンコク】

- ・バンコク大量輸送網整備事業（パープルライン、レッドライン）（円）
- ・JICAタイ事務所及び鉄道専門家との意見交換
- ・鉄道関連日系企業関係者との意見交換
- ・バンコク日本人商工会議所関係者との意見交換
- ・エクシリ外務次官との意見交換
- ・タイ高専関係者との意見交換
- ・産業人材育成事業（モンクット王工科大学ラカバン校附属高等専門学校）（円）
- ・スリヤ副首相兼運輸大臣との意見交換

【レムチャバン】

- ・レムチャバン港関係日系企業関係者との意見交換
- ・東部臨海開発計画（レムチャバン商業港建設事業）（円）



地図データ ©2024 Google

Ⅱ. ベトナム社会主義共和国における調査

第 1 ベトナム社会主義共和国の概況

(基本データ)

面積：32 万 9,241 平方キロメートル（九州を除いた日本の面積とほぼ同じ。）

人口：約 1 億 30 万人（2023 年、越統計総局）

首都：ハノイ

民族：キン族（越人）約 86%、他に 53 の少数民族（クメール 1.5%、華僑 0.95% 等）

言語：ベトナム語

宗教：大多数が仏教（大乘仏教）、カトリック、カオダイ教等

政体：社会主義共和国

議会：一院制（定数 500 名、任期 5 年）

主要産業：農林水産業、鉱工業・建築業、サービス業

GDP：約 4,300 億米ドル（2023 年、越統計総局）

一人当たり GDP：4,285 米ドル（2023 年、越統計総局）

経済成長率：5.05%（2023 年、年平均、越統計総局）

インフレ率：3.25%（2023 年、年平均、越統計総局）

通貨：ドン（1 米ドル＝約 24,258 ドン、2024 年 5 月 23 日現在）

在留邦人数：約 18,949 人（2023 年 10 月現在）

1. 内政

共産党一党支配体制を堅持しつつ、1986 年の共産党大会において採択された、市場経済システムの導入と対外開放化を柱とする「ドイモイ（刷新）」路線の下、構造改革や国際競争力強化に努めている。トップ 4（党書記長、国家主席、首相、国会議長）を中心とする政治局（16 名）による集団指導体制となっている。

2021 年 2 月、第 13 回共産党大会が開催され、チョン書記長の再任が決定した。3 期目に入る書記長は南北統一以来初である。政策面では、デジタル社会経済発展、教育訓練改革、気候変動対策等を重要課題とし、中長期目標として 2045 年（建国 100 周年）までの高所得の先進国入りを掲げた。2024 年 5 月にトー・ラム公安大臣が国家主席、マン国会副議長が国会議長に選出された。2024 年 7 月にチョン書記長が高齢と疾病のため逝去し、同年 8 月にトー・ラム国家主席が書記長に就任した。

ドイモイ進展の裏で、貧富の差の拡大、汚職の蔓延等のマイナス面が顕在化しており、党・政府は、汚職防止の強化、行政・公務員改革等を実施している。2026 年 1 月に予定される第 14 回党大会に向け、人事（特に国家主席の取扱い）、政策の動向、汚職対策キャンペーンの更なる展開等が注目される。

2. 外交

チョン党書記長は2016年に「竹外交 (Bamboo Diplomacy)」を提唱し、「民族の独立」と「社会主義」という原則を堅持しながら、戦略を柔軟に講じる方針を発表した。自主・自立を維持しつつ諸外国と協調することで様々な外交課題に対処し、国益の最大化を図っている。ベトナムが外交関係を有する193か国のうち、30か国とパートナーシップ関係を構築している。また、包括的・戦略的パートナーシップの関係国は、日本のほか、中国、ロシア、インド、韓国、米国、豪州となっている。

3. 経済

1986年、ドイモイ（刷新）政策により、資本主義的な経済運営の仕組みを導入した。アジア経済危機（1997年）や金融危機（2008年）の影響で成長が鈍化した時期があったものの、1990年代及び2000年代におおむね高成長を遂げ、2010年に（低位）中所得国となった。

2010年代は、後半はASEAN域内でもトップクラスの高い経済成長を達成した（2015年6.68%、2016年6.21%、2017年6.81%、2018年7.08%、2019年7.02%）。数多くの自由貿易協定（FTA）への参加（2023年末時点で16のFTAが発効済）、ODAを活用したインフラ整備、比較的低賃金で良質かつ豊富な労働力を背景に、製造業を中心とした、外資・輸出主導型の経済成長を続けてきた。

2020年代に入ると、新型コロナウイルス感染症の影響により低水準の成長率となったが、それでも同期間中ASEAN主要国内で唯一年間でのプラス成長を維持した。その後、速やかにコロナ禍から立ち直り、2022年は8.02%という高成長を達成した。人口が1億人に届く規模となり、それに伴って中間層が増加していることから、最近では内需志向型の外国投資も増え始めている。2023年は世界経済の影響で5.05%成長と政府目標を下回るも、足元では回復ペースが加速している。

4. 日本・ベトナム関係

1973年9月21日に日本とベトナムは外交関係を樹立した。1978年末のベトナム軍カンボジア侵攻に伴い、1979年度以降の対越経済協力の実施を見合せてきたが、1991年10月のカンボジア和平合意を受け、1992年11月に455億円を限度とする円借款の供与を再開した。現在、日越関係は「アジアにおける平和と繁栄のための広範な戦略的パートナーシップ」の下、政治、経済、安全保障、文化・人的交流など幅広い分野で緊密に連携している。2023年には外交関係樹立50周年を迎えた。

日越間の交流の増加を受けて、1997年の在大阪ベトナム総領事館開設に続き、2009年に在福岡ベトナム総領事館、2010年に在釧路ベトナム名誉領事館及び在名古屋ベトナム名誉領事館、2022年に在三重ベトナム名誉領事館及び在札幌ベトナム名誉領事館が開設された。日本側も2020年には、在ダナン領事事務所を開設し、同事務所は2022年総領事館に格上げされた。

（出所）外務省資料等より作成

第2 我が国のODA実績

1. 対ベトナム経済協力の経緯

我が国の対ベトナムODAは1959年度に開始された（当時は南ベトナム）が、南北統一後の1978年末のベトナムによるカンボジア侵攻により一時中断していた。その後、1991年のカンボジア問題の解決（パリ和平合意）を受け、1986年以降導入された「ドイモイ（刷新）」政策による市場経済化・対外開放を支援するためにも、1992年より本格的に再開された。それ以降ベトナムへのODAは増大し、現在、我が国は最大の援助国となっている。

2. 援助の目的と意義

ベトナムはASEAN加盟10か国の中でインドネシア、フィリピンに次いで第三の人口規模をもち、我が国にとって製造拠点、輸出市場、資源供給源としての可能性を有している。我が国の援助により、ベトナムの投資・貿易・ビジネス環境の改善が図られ、日越間の経済関係の緊密化につながることが期待されている。

また、ベトナムは「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」を実現する上で重要なパートナーであり、我が国の援助によりFOIP実現のための取組を行うことで、法の支配に基づく自由で開かれた国際秩序の維持・強化を図ることとなる。

3. 援助の基本方針及び重点分野

対ベトナムのODA基本方針には、大目標として「ベトナムの社会経済開発戦略・計画を踏まえ、ベトナムの国際競争力の強化を通じた持続的成長、ベトナムの抱える脆弱な側面の克服及び公正な社会・国造りを包括的に支援する」ことが掲げられている。

2017年12月に策定された対ベトナム国別開発協力方針では、次の3分野を重点分野として支援していくことを掲げている。

（1）成長と競争力強化

市場経済制度の改善、財政・金融改革、国有企業改革の推進等の市場経済システムの強化を図るとともに、産業競争力強化（投資環境整備、工業化戦略、中小企業／裾野産業振興、農林水産業の高付加価値化（バリューチェーン）、ICT利活用）及び産業人材育成を支援する。また、幹線交通及び都市交通網の整備、エネルギーの安定供給等を支援する。

（2）脆弱性への対応

成長の負の側面に対処すべく、急速な都市化・工業化に伴い顕在化している環境問題（都市環境、自然環境）、災害・気候変動等の脅威への対応を支援する。また、貧困削減、格差是正を図るため、保健医療、社会保障・社会的弱者支援などの分野におけ

る体制整備等の支援を行う。

（３）ガバナンス強化

ベトナム社会全般に求められているガバナンスの強化を図るため、人材育成等を通じた行政組織の合理化・効率化（行政改革を含む）の取組を支援する。また、司法・立法・法執行能力の強化等、統治能力向上のための取組を支援する。

４．援助実績

2022年度の援助実績を見ると、円借款は189億円、無償資金協力は17億円、技術協力は47億円となっている。また、同年度までの援助累計では、円借款は2兆8,031億円、無償資金協力は1,685億円、技術協力は1,831億円となっている。

（参考）我が国の対ベトナム援助実績

（単位：億円）

年度	円借款	無償資金協力	技術協力
2016	1,321.42	26.35	90.40
2017	1,003.04	30.43	67.10
2018	0	13.63	64.81
2019	118.91	30.40	50.15
2020	0	49.60	42.90
2021	108.13	37.39	48.95
2022	188.71	16.61	46.75
累計	28,030.54	1,684.50	1,830.61

（注）円借款及び無償資金協力は原則交換公文ベース、技術協力はJICA経費実績ベースによる。

（出所）外務省資料等より作成

第3 調査の概要

1. バックマイ病院（無償資金協力/技術協力）

（1）事業の概要

バックマイ病院は、1911年にハノイ市内に設立された総合病院で、ベトナム北部地域における最上位の拠点病院である。病床数は約3,600床、年間の入院患者数は約20万人、外来患者数は約200万人となっており、病院スタッフは約4,400人である。

日本は、中核病院を通じた地域保健システムの強化を行うことを目的に、ベトナム国内の3都市の医療施設（ハノイ市-バックマイ病院、フエ市-フエ中央病院、ホーチミン市-チョーライ病院）を支援してきており、バックマイ病院はそのうちの1つとなっている。

無償資金協力及び技術協力を通じて、施設建設・改修、保健医療の向上や人材育成・保健医療ネットワークの構築等を継続的に支援してきた。特に、2010年以降は技術協力として研修体制の強化に重点を置いている。

（2）視察の概要

8月26日、バックマイ病院のダオ・スアン・コー病院長から説明を聴取した後、病院内（ICU病棟）を視察した。

<説明概要>

日本とベトナムの医療分野の協力は良好であり、バックマイ病院は様々な支援を受けてきた。2000年に建設された病棟は通称「日越棟」と呼ばれ日越友好のシンボルになっており、病院前の広場にはベトナムと日本の国旗が掲げられている。病院スタッフも高度医療を学ぶ機会が与えられ、ベトナムの医療分野に貢献している。



（写真）バックマイ病院の方々と

バックマイ病院は、この20年間で医療の質の向上のみならず、医療スタッフの研修、指導を行う病院にまでなった。名古屋大学の技術指導を受けて日越内視鏡センターを開設したり、院長自身は呼吸不全の重症患者用エクモの技術指導を日本人医師から最初に受けたり、透析技術等の医療技術に関しては、北部地域の全ての総合病院に対して技術移転を行っている。

日本のODA事業を通じて病院は成長してきたが、ベトナム国内の医療システムはまだ様々な課題を抱えている。バックマイ病院の救急センターは、1日250人から300人の患者の救急対応を行っている。ベトナム北部35省の病院、200の地区病院、私立病院、救急システム等と連携して重度の患者を受け入れているが、施設、医療機材は

未整備な状況にあるため、更なる日本の協力をお願いしたいと考えている。

日本の救急システムは、ドクターヘリを始めモデルになるが、ベトナムではその運用がまだ難しいため、支援を受けて多機能救急救命センターを作りたいと考えている。

今後も日本とベトナムの医療分野の協力が行われることを望んでいる。



<質疑応答>

(写真) 肺炎率改善のための 10 項目の掲示

(Q) 日本の国立国際医療研究センターと連携

を図っているようだが、医療分野のデジタル化は進んでいるのか。

(A) 医療分野のデジタル化はまだ進んでいない。特に ICU 分野に関しては同センターと協力を進めるため、今後はデジタル化により、データを共有、活用して症例の検討等もできるようにしたい。

(Q) 人工呼吸器の患者の肺炎率を改善するための 10 項目の掲示は、医療従事者の質の向上にも貢献しているのか。

(A) 10 項目は言葉では簡単だが徹底することは難しい。しかしそれを行わなければ患者の肺炎率は下がることはないため、同センターの医師が SDGs のアイコンに似せて分かりやすい図柄にして、バックマイ病院の医師や看護師に研修を行った。バックマイ病院では、こうした人工呼吸器の技術の習得を下位病院に指導する人材育成も行っており、日本の ODA を通じて地方病院の医療の質が向上した。モノの整備だけではなく人の育成まで行うことは日本の ODA の特徴と理解している。

(Q) 日本の救急医療のどのような点について評価しているのか。

(A) 日本は消防庁が救急車を運営しており、オペレーションセンターでどの医療施設に運ぶべきか調整することを行っている。調整がスムーズで空きがある病院に患者を運んでいる。ベトナムの救急医療は、ホットラインがあるものの、病院側は受け身でいつ患者が来るのかは分からないのが現状である。オペレーションセンターと病院の連携がなく病院側では事前の準備ができないため、日本のような救急医療のモデルを構築したいと考えている。日本の支援により救急センターができればその後の救急システムや人の育成についても期待できると考えている。

2. ノン・プロジェクト無償資金協力（中古船舶供与）

(1) 事業の概要

対ベトナム ODA（海上保安分野）では、ベトナムの領海、排他的経済水域等における海難救助や海上法執行等、ベトナム海上警察が海上保安活動を適切に実施するための能力向上を図るため、機材供与等を行っている。

2014年度の無償資金協力では、ベトナム海上警察及び漁業資源監視局に対し、それぞれ3隻、計6隻の中古船舶を供与した。

供与限度額は5億円で、ベトナム海上警察に供与された中古船舶は巡視船に改修され、2016年9月から運用が開始されている。

（２）視察の概要

8月27日、ベトナム海上警察第一管区司令官のチャン・ヴァン・トー少将から説明を聴取した後、巡視船に改修された船舶を視察した。

＜説明概要＞

ベトナム海上警察第一管区は、四管区の一つで、我々の任務は、ベトナム国会で承認された海上警察法に基づくものである。

ベトナム海上警察は設立から26年が経過しており、この間、多国間や二国間の海上警察活動にも積極的に参加し、対話や協力を進めている。

近年、ベトナム海上警察と日本の海上保安庁の協力は盛んに行われている。中古船舶の供与以外にも、研修などが日本のODA事業を通じて実施されている。ベトナム海上警察の多くの職員が、能力向上支援のための研修をベトナムや日本で受けている。また、ベトナム海上警察と海上保安庁は、相互訪問により合同訓練を行うなどして信頼関係を構築してきている。

2016年に運用を開始した3隻の船舶のうち、1隻は第一管区に配備された。この巡視船は、この8年間に多大な貢献を果たしてきた。



（写真）海上警察に供与した船上にて

ベトナム海上警察の能力を向上させるためのODA案件が成功裏に実施され、ベトナムと日本の両国の海上保安分野における協力関係が発展することは、地域の安全、安心等の構築に寄与すると考える。ベトナム海上警察と海上保安庁の信頼関係や相互理解がより強化されることを期待している。

＜質疑応答＞

（Ｑ）海洋国家にとって領海を守る職務は極めて重要なことである。機材供与等により業務の改善が行われるなど、具体的にどのような成果が上がったか。

（Ａ）船舶の設備機材の品質も高く、扱いやすいと評価されている。補修、メンテナンスが施され、これまで順調に稼働し、多くの場面で利用されている。ベトナムの経済水域を守るために、今後、近代的な設備機材の供与がなされることを期待している。

(Q) 領海侵犯事案や違法な薬物取引、他国の海上における違法掘削など国際社会の中で看過できない事案が多発している。ベトナムと日本が協力することにより、こうした事案を排除し、自由で開かれたインド太平洋（F O I P）を作れることを共有したい。

(A) ベトナムの経済水域において違法な船舶が確認された場合、海上警察は、各海域の管理当局、地方政府に報告を行っている。またベトナムの経済水域に入った漁船については、当事国の管理当局に報告するとともに、その対応について海上警察に報告してもらうことになっている。

(Q) 日本の研修プログラムに参加したということだが、海上保安庁の印象、評価について伺いたい。

(A) 海上保安庁は、プロフェッショナル意識が高く、かなり厳しい手順やプロセスに基づいている印象が強い。高い知識も持っている。研修後、ベトナム海上警察では意識の改革があり、海上保安庁の働き方について身に付けることができたと思っている。

(Q) 日本の供与した船の乗組員は何人程度か。日本への研修ではどのようなことを学びたいか。

(A) 乗組員は 21 名いる。その船で、だいたい定年まで働くことになる。職務を遂行する上で海上保安庁のやり方を学びたいと考えている。合同訓練にも参加したい。

3. ラックフェン国際港建設事業（港湾、道路・橋梁）（円借款）

（1）事業の概要

ベトナム北部海岸沿いのハイフォン市、ハロン市から首都ハノイまでの地域には日本を含む多数の外国企業が進出しており、北部の経済発展に貢献している。しかし、これらの外国企業を支えてきたハイフォン港とカイラン港は、大型コンテナ船を受け入れるのに十分な水深を有していなかった。このため、ハイフォン市東部のラックフェン地区に、国際大水深港の建設・周辺基礎インフラ整備を実施することで、同国において増大している貨物需要や海運市場における船舶の大型化への対応を図り、もって同国北部のみならず全国の経済発展の促進・国際競争力強化に寄与することを事業の目的としている。総事業額は 1,476.19 億円。借款額は 1,141.20 億円。

ベース 1・2 のコンテナターミナルオペレーターは、伊藤忠商事株式会社及び株式会社商船三井が共同出資する H I C T（Tan Cang Haiphong International Container Terminal Co., Ltd）である。

（2）視察の概要

8 月 27 日、H I C T 副社長の大西秀和氏より説明を聴取した後、ラックフェン国際港を視察した。

＜説明概要＞

日本政府から11億米ドルがベトナム政府へ円借款として付与され、これをベースにコンテナターミナルの基礎的インフラの工事が始められた。実際の工事については、日本のゼネコン等が多く関わっている。HICTは荷役に必要な荷役機や建屋、トラック等を調達した。2018年の開港以降はHICTが港湾の維持、運営を行っている。



（写真）ラックフェン国際港

ラックフェン国際港のメインバースは延長が750メートル、水深は16メートルあり、取扱貨物量としては、年間110万TEU（Twenty Foot Equipment Unitsの略。20フィートコンテナを1単位として換算した本数）に設計されているが、現在130万TEUと容量をオーバーしており、コンテナターミナルが混雑している状況にある。また、ラックフェンエリアは土砂の埋め戻しがかなりひどく、昨年（2023年）8月に16メートルまで掘ったものの1年たたないうちに4メートル近く水深が上がっており、毎年浚渫を行わなければならない状況になっている。

今後バース3から6が2025年に開業、7、8はベトナム最大の港湾オペレーターSNP（Saigon Newport Corporation）が事業権を獲得し、2027年の港開港を目指して準備をしている状況にある。

また、ベトナム北部は南部と違い、バージ（河川や運河などの内陸水路や港湾内で重い貨物を積んで航行するために作られている平底の小型船舶）による輸送が盛んでない。しかし、CO₂の削減や道路混雑の緩和などのため、バージによる輸送をサポートしたいという地方自治体もあり、SNPにおいてトラック輸送とバージによる輸送を選択できるような運営もしている。HICTとしてもそうした荷物を受け入れられるようにしている。

4. 気象予測及び洪水早期警報システム運営能力強化プロジェクト（無償資金協力/技術協力）

（1）事業の概要

ベトナムは、災害に対して脆弱な国であり、近年、気象災害による大きな被害を受けている。モンスーンと台風の時期の一致に加え、狭隘な低地と急峻な山岳からなる地形的な条件から、大雨に伴う洪水、土砂災害等の水災害が頻発している。こうした水災害は、ベトナムの社会経済の発展にとって大きな妨げとなっている。加えて、気候変動により、今後更に異常な降雨や台風の発生頻度が高くなると予想され、水災害被害の適応策が喫緊の課題となっている。こうしたことから、気象観測レーダーデータの解析能力向上、大雨・台風に関する監視・予報業務の能力向上、気象情報伝達能

力の向上等を行うことにより、より正確で即時性の高い気象情報が、防災関連機関及び住民に提供され防災活動に活用されることを事業の目的としている。事業費：約 4.3 億円。専門家派遣、本邦研修、機材供与を事業内容とする。2023 年 12 月に完了した。

（２）視察の概要

8 月 27 日、ベトナム北部フーリエンの気象水文総局北東管区水文気象センターにおいて、職員から説明を聴取した後、気象レーダー等を視察した。

＜説明概要＞

日本は無償資金協力により気象レーダー塔を 2 施設建設しており、1 か所目がベトナム北部フーリエンに 2017 年に建設された。レーダー塔の建設に当たっては、ベトナム天然資源環境省と日本側のコンサルタントが協議してこの場所に建設することを決めた。その理由は北部の中心部から平地、三角地帯に至るまで北部全体を幅広く観測するのに適した位置であったからである。この気象レーダーは、2018 年から稼働しており、現在の気象レーダーの観測は、24 時間体制、10 分ごとに更新となっている。雨と雲は半径 450 キロメートルまでの範囲がカバーされている。気象レーダーで取得されたデータはハノイの気象水文総局にリアルタイムで送信され、データの解析結果は同局、各防災関係当局に共有されている。

また、2018 年から 2023 年 12 月まで技術協力「気象予測及び洪水早期警報システム運営能力強化プロジェクト」が行われた。この技術協力では、次の 4 つの成果がある。①雨量計レーダーデータを含む地上気象観測機材の維持能力向上、②レーダーデータからの雨量の定量的な算出（雨量マップ）、③雨量マップに基づいた大雨、台風などの監視と予測能力の向上、④無償資金協力によってレーダーが設置された北東管区（フーリエン）及び中北部管区（ヴィン）における情報発信能力向上である。

ベトナム全土の 10 か所の気象レーダーによる観測施設のデータは、気象水文総局において統合し、気象衛星ひまわりのデータなども使用して、解析している。解析結果は大雨や台風、雷などの予警報にいかされているほか、ベトナムの地方の気象管理局や地方政府にも共有され、防災に関する知識の改善などにつながっている。



（写真）ベトナム北部フーリエンの気象レーダー塔前で

＜質疑応答＞

（Ｑ）気象レーダーについて、日本のシステムが入ったことにより、どのくらい性能が向上したか。また住民の知識が向上したとのことだが、情報発信の仕方は具体的

にどのように変化したのか。

- (A) 専門家派遣による技術指導によって、気象水文関係スタッフの観測機器の補修、メンテナンス能力が向上した。また、気象データの統合、解析についても専門家に教えてもらいできるようになった。解析結果は予報ニュースとしてサイトで発信するなどしている。特に北部地域では地方政府にも協力してもらい住民に発信している。
- (Q) 高精度な気象データに基づいて住民が避難するような行動変容につながるものが気象予報にとって重要な未来像であると思う。次のステージに向けて更に良いサービスを提供するためにはどういった支援が必要だと考えるか。
- (A) 日本の技術協力によって気象データの解析や活用能力が向上したが、水災害の発生を事前に予測する技術はまだ不十分である。次のステップとして数時間先から1日先まで大雨等の予報発信ができるように技術支援をしてもらいたいと思う。解析された気象データは気象水文総局のSNSやウェブサイト、地域のラジオ、TVを通じて住民に発信しており、正確な予報であるとフィードバックをもらっている。気象水文総局の発信の仕方は日本の気象庁と比べたら正直まだ経験は浅いと思う。住民への気象予報の広報は様々なやり方があるため、有意義な方法を日本から学びたいと考えている。

第4 意見交換の概要

1. ズン計画投資大臣との意見交換

派遣団は、8月28日、ベトナム計画投資省において、グエン・チー・ズン計画投資大臣と意見を交換した。

(派遣団) 参議院ODA調査派遣団のベトナムへの訪問は、今回で8回目となる。今日は過去のプロジェクトを総括しつつ、これからの日越関係をどのように評価していくのか、また2045年までに高所得国入りを目指しているベトナムに我々としても伴走していく努力をしたいと考えている。日越関係は昨年、「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」に引き上げられた。特に日本が掲げる自由で開かれたインド太平洋（FOIP）といった大きな世界構想を共に実現するためにも関係強化は重要であると考えている。率直な意見をお聞かせいただきたい。

(ズン大臣) 昨年両国関係は包括的戦略的パートナーシップに格上げされたが、これはベトナムの外交関係にとって最高レベルのものである。日本はベトナムにとって最大のODA供与国であり、人材交流、貿易、観光交流の面からみても日本はベトナムにとって最重要な国である。ベトナム政府は両国にとってメリットのある関係にして、アジア及び世界のために貢献できるようにしたいと考えている。一方で両国は新たな段階に入っており、違うアプローチを考えるべきと思っている。それぞれの強みをいかしてお互いを強くしていくことが必要であると考えている。貿易については、2方向で活発にすべきであるし、日本の企業の直接投資（FDI）も推進したい。またODAや人材交流、観光交流といった点も活発にすべきだと考えている。



(写真) ズン計画投資大臣との意見交換

かつて1990年代のベトナムは経済規模も小さく様々な課題を抱えていたが、当時の日本のODAは重要な役割を果たしていた。そのお陰でベトナムの様々な経済的な課題の解決ができ、大規模なインフラ整備の成果もある。ベトナムの港湾、空港、高速道路など大型のインフラ整備はすべて日本によるものである。心の中に常に日本人がいるといった感情がベトナム人にはあるのではないかと個人的に実感している。お互いの感情を大切にしながら、両国関係が新たな段階に入っていくことが大切だと思っている。

ベトナム政府は開発に高い目標を持っており今後は戦略的に考えていく必要があ

る。南北高速鉄道やハノイ・ホーチミン都市鉄道、工業集積地と港湾を結ぶ鉄道の整備は優先すべき事業と考えている。それ以外にも気候変動への対応や、DX、GX、イノベーションの推進などは、ベトナムの近代化を進める上で重要であると考えている。鉄道開発については、パッケージ型で全体の鉄道網の整備計画やローン条件、ベトナム独自の鉄道産業の育成等をどのようにすべきかについてまとめた計画を提案してもらえれば嬉しい。

ODAの手続についても簡素化を図るべきだと考えている。課題を解決する新たな法律を国会に提出することを考えている。日本側にも効率性を保ちながら時間短縮できるような手続に協力していただきたいと思う。またベトナム側にとって良い条件のODAにしていきたい。すなわち、これまでは日本の企業が受注できるようになっているが、今後は国際入札のような形であると透明性・公平性が保てるものになると思う。

半導体・AI産業について日本も力を入れているが、ベトナムでは豊かな人材を抱えている強みがある。両国の協力の下にその分野のベトナムの人材育成を行い、日本企業に人材を供給できれば戦略的な協力になると思われる。計画投資省として、現在、①半導体企業を誘致するための制度作り、②2030年までに半導体・AI産業のエンジニアを5万人育成する計画がある。後者については例えば大学などにおけるラボの整備や学生が日本に留学する際には奨学金を支援するなど、日本側の協力もお願いしたいと考えている。

(派遣団) 共感することが多い話であった。昨年、日本はベトナムに対して年間1,000億円の円借款を行った。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。鉄道案件は重要なプロジェクトであり、投資意欲が旺盛な日本企業の進出も期待される。ODAの意思決定プロセスの迅速化は両国にとって極めて重要なテーマである。国際入札についても検討したいと考えるが、日本のODAのポリシーは資金の拠出や鉄道を建設して終わりではなく、ベトナムと日本の技術や人の交流が継続していくことを前提としたものであることを明確にお伝えしたい。ベトナムに対する開発協力方針として日本政府が重視している点の一つ目は成長と競争力の強化にコミットすること、二つ目はベトナムの脆弱性に対応できること、三つ目はガバナンスの強化である。半導体産業の協力は両国にとって重要な可能性を含んだプロジェクトだと思う。産業の高度化を図る人材育成についても具体的なプロジェクトとして今後応援していきたい。文化・スポーツの交流も両国関係にとっては重要であると思うがその点についても伺いたい。

(大臣) 文化・スポーツ交流は重要であり更に推進していくべきであると考えている。日本の伝統文化の保存はベトナムにとって素晴らしいモデルであるため、見習いたいと考えている。文化は国の発展の基盤であるため大切にしたい。ベトナムはパリ五輪で残念なことにメダルを一つも獲得できなかった。スポーツ交流を活発にしていこうにより成果が出せるようにしたい。両国の友好関係を更に進め、対ベトナムODAに更に厚い支援がいただけるようお願いしたい。

2. フォック副首相兼財政大臣との意見交換

派遣団は、8月28日、ベトナム財政省において、ホー・ドゥック・フォック副首相兼財政大臣と意見を交換した。

（フォック副首相兼財政大臣）両国関係は昨年（2023年）包括的戦略的パートナーシップに格上げされ、EPAを含め協力関係を進めている。これまでのODAによるインフラ整備は、ベトナムのニーズに合っており、高品質で経済性・有効性が高い。今後更に日本からODAやFDIにおいて協力関係が深まることを期待している。数年前は新型コロナウイルス感染症により様々な国難に直面したが、日本の支援などもあり経済成長を維持することができた。GDP成長率は2022年8%、2023年5%、2024年は6.5%強を見込んでいる。公的債務残高の対GDP比は2022年37%程度で上限60%を大きく下回っている。貿易額は7,400億米ドルで日本は貿易額が多い国の一つである。一方、現在、財政改革にも取り組んでいる。特に企業に対する減税政策を打ち出しており、毎年の減税額は100億米ドル程度となっている。支援的な財政政策は今年度までで来年度は通常どおりに戻す予定である。

ベトナムの経済発展のためには3つの突破口が必要である。第一に法制度の更なる整備・改善、第二に高度人材の育成、第三にインフラの更なる整備である。それに加えて半導体産業などハイテク産業の育成に力を入れることが重要と考えている。また2050年までのネットゼロ達成に向けて、化石燃料を再生可能エネルギーにシフトしていくエネルギー・トランジションの取組も行っている。

インフラ整備については、高速道路、港湾、空港に加え、鉄道の整備にも力を入れたい。高速鉄道はFS（フィジビリティ・スタディの略。新規事業などのプロジェクトの事業化の可能性の調査）の段階であるが3路線考えている。最重要路線はハノイとホーチミンを結ぶ南北高速鉄道である。距離にして約1,600キロメートル、時速350キロメートルの高速鉄道を考えており、投資額は総額670億米ドルである。また、中国国境からハイフォン港を終点とする路線、ホーチミンとブンタオを結ぶ路線も考えている。次の段階として、こうした鉄道整備に日本のODAを活用したいと考えている。

（派遣団）堅実な財政運営とともに着実な経済発展を遂げているベトナムは、パートナー国として非常に心強く思う。10年前にハノイに来たが、対ベトナム無償資金協



（写真）フォック副首相兼財務大臣と共に

力、技術協力、民間投資などを行い、様々な形で進捗が図られた結果、大きく変わった印象を持つ。

今回、ラックフェン国際港などの案件を視察したが、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も含めて継続していることを誇りに思っている。特に日系企業の投資を後押しするためにも地下鉄、高速鉄道の建設は、日本がベトナムの発展に大きく寄与できるものだと確信している。しかし、今回、日系企業と様々な意見交換を行い、いただいた宿題もある。一つは意思決定、事業化への工期短縮、迅速化といったテーマである。両国がスピード感を持って案件を進めることが極めて重要であり協力いただきたい。また、半導体産業のような世界に貢献し得る産業の育成が重要である。特にベトナムは土地があり、水がある立地条件で非常に適した選択であると考えている。最先端の産業育成のためには、安定的な電力供給も不可欠である。その点、日本は原発事故を経験したが、世界で最も管理された安全な電力供給システムを保有している。先端技術、エネルギーの分野は、中長期的に両国が技術協力を含めて人の交流なくしてできないと思うので、2040年代の経済発展を考えた時に大きなパッケージで経済協力を進めていくことが大切である。

気候変動や防災、衛星開発・打ち上げといった分野の技術に貢献していくことは、インドシナ半島におけるベトナムのステータスを作る上でも重要である。今後、ベトナムはASEANのリーダーとなる国であると思っているので、様々なレベルを通じて日越関係を昇華させていきたい。

(副首相) ODA案件の形成から着手までの準備期間が長すぎということはあると思う。そうした問題意識は持っており、解決するために法律の改正を考えている。行政手続の簡素化、迅速化は公共投資法の改正により対応したいと考えている。例えばある案件についての決定権は首相にあったものを今後は自治体の長あるいは省庁の大臣に移管しようと考えている。また投資額の大きい案件は、現在は国会で承認を受けなければならないが、今後は政府において決められるようにして国会では大型案件の方針を決めるだけにしたいと考えている。これにより改正しなければならない法律は、公共投資法、計画法、入札法、予算法、公的資産管理法といったもので、まとめて改正することにより、意思決定の迅速化が進むことを期待する。改正法が国会で成立すれば来年から様々な突破口になると思う。

ベトナムにおいて半導体産業は大きなポテンシャルを持っている。派遣団から指摘があった土地、水のほかに、この産業に必要な不可欠な資源であるレアアースの鉱山と高度人材も備えている。日本から半導体産業が進出して来て欲しいと考えている。原発については派遣団の話を受けて首相にも報告したいと思う。以前、JICAに協力してもらいベトナムの科学技術アカデミーで衛星開発の事業を行っていたが、まだ期待するような成果が出ていない。これについては改めて検討したい。可能であればこの分野への進出も検討したい。

これまでJICAを通じて様々なODA案件を行ってきたが、財政省も裨益者に

なっている。例えば税関総局の関税システムは、JICAの支援で整備したものであるが、既に10年経過しており、引き続き日本の技術で規模の拡大や機能追加などの更新を図りたいと考えているが、可能であればODAでお願いしたい。

FDIについては、日本の案件は成果が出ていると思うが、意思決定までの検討期間が長すぎると感じる。韓国企業は意思決定が迅速で勢いがある。シンガポール系の企業も16か所の工業団地の開発投資を行っており勢いがある。日本の企業は資金を持っているものの投資に関しては慎重すぎるのではないか。日本の企業に安心して投資してもらえそうな環境づくりをして、最大限の便宜を図りたいと考えている。

(派遣団) ODAに関して行政監視の側面から見るべきであるが、立場を越えて両国の発展のため議論することに関しては同意する。ODAに関して高速鉄道の投資に活用したいということだが、具体的に日本の鉄道の技術、運営の在り方などに関してどのように評価しているか。また、経済政策に関して、昨年末に付加価値税(VAT)の減税について半年間延長されることとなったが、VATの減税の効果についてどのように評価されているか。

(副首相) 日本の高速鉄道の技術を信用している。日本の新幹線にも何度も乗車したが便利な交通機関であると感じている。一方、日本のODAは、計画段階で時間がかかるものの決定後は早く、ベトナムが期待する持続性という点において、あるいは一旦協定が結ばれるとほとんど変更がない点も安定性があり、行政としてのリスクも回避できるため高く評価している。様々な国の鉄道について研究しているが、時速300キロメートルで運行している高速鉄道は少ない。日本はそうした技術を持っており、政治的な意思決定で時速350キロメートルの高速鉄道を整備するというベトナム政府の方針に合致している。南北高速鉄道は総額670億米ドルを予定しているが、その3分の1はODAを含めて外国から調達したいと考えている。軌道、車両、通信は外国の技術を導入したいと考えている。

VATの減税は今年度末まで延長しているが、来年度はもとの税率に戻したい。元々10%の税率であったが、この4年間で8%まで引き下げた。この他にも環境税の税率を半分程度まで下げたりしており、諸々の減税額を合わせると毎年100億米ドル程度の減税になるため、企業にとっては効果があると思う。

3. トアン・ベトナム国会財政予算委員会副委員長との意見交換

派遣団は、8月28日、ベトナム国会において、グエン・ヒュー・トアン財政予算委員会副委員長と意見を交換した。

(トアン副委員長) 日本の対ベトナムODAについては、政府も国会も非常に興味を持っている。今後、両国は新たな協力関係の段階に入るが、その促進のためにも有意義な議論を行いたい。

(派遣団) 国家全体をとらまえた日本とベトナムの両国が共に発展できる形をどのように作るかといった議論を行うことが大切である。今回、日系企業の方々と様々な意見交換をさせていただいたが、スピード感をもったODA事業の展開という点に課題があると伺った。秋のベトナム国会では公共投資法の改正など、規制を緩和する様々な法改正を行うと聞いているが、両国にとって重要なことと認識する。ベトナムは2045年までに高所得国入りを目指すといった目標があるが、そのためには基礎インフラの整備が大切になる。高速道路、地下鉄など品質の高いインフラ整備と共に、エネルギーの安定供給も大切である。日本は、他国に比して技術移転や人材交流といった側面から優れた競争力があるため、日本が投資しやすい環境について国会でも議論を行い後押ししていただきたい。

(副委員長) 何度も日本を訪問しており、現在、日本とベトナムの友好議員連盟の副会長も兼ねている。両国の経済交流や議員交流を促進させるため尽力したい。

(派遣団) 日本のインフラは品質が良いことをベトナムの国民、議員にも感じていただきたい。地下鉄は1分と時間に狂いがなく、新幹線は時速350キロメートルを超えても揺れずに静かに走行し時間どおりの運行で安全性も高い。こうした技術を持っているのは世界でも日本だけだと思う。1,000キロメートルを超える長距離の南北高速鉄道の建設は、様々な国の協力なくしてできないものと思うが、こうした質を体感しながら未来を共有できる議員外交が展開できると嬉しい。

(副委員長) ベトナムの発展において、日本のODAが果たしてきた役割は大きい。これは心に刻みたい。病院、港湾、空港ターミナル、橋梁等は、日本のODAがどれだけ効果を発揮しているのかを表す象徴的な例である。日本はベトナム



(写真) トアン財政予算委員会副委員長と共に

にとって最大のODA供与国となっている。ベトナムの国自身が自国へ投資することが一番であるが、更なる発展のためには外国ドナーからのODAは必要不可欠なものとする。中でも交通インフラ整備、社会基盤としての教育、医療保険、エネルギー分野の発展にODAを活用したいと考える。インフラ整備に関しては、確かに資金は重要であるが、技術（テクノロジー）が極めて重要なポイントと捉えている。日本の鉄道は素晴らしく、現在、地下鉄の建設事業についてホーチミンで行われているが、ハノイでも同様に行いたいと考えている。ODA事業は、多大な効果を発揮してきたが、迅速に案件を進めるためには、どうしたらよいか派遣団の考えを伺いたい。

(派遣団) 両国にとって重要なことは、スピード感を持って意思決定をしていくことである。ベトナムはいろいろな国と重要な付き合いをしながらも、インドシナ半島

あるいはASEANといった国々全体の利益の増進のために貢献しようという意思を持つ国づくりを進めていくことが重要である。具体的に言えば、ベトナム海上警察に供与した船舶についてどのような活用がなされているか質問したところ、不正な漁業問題が第一に挙げられたが、ベトナムと日本が共有する領海を守るための課題は共通するものがある。例えば、領海侵犯事案や違法掘削事案といったことを広く世界に対して法の下での平等と開かれた自由な経済を作るために両国が理念を共有して進んでいくことが大切である。

また、気象レーダーサイトを視察した際、日本の気象衛星ひまわりのデータを活用して詳細な情報提供が国民になされていると説明があった。日本は宇宙政策にも力を入れており、我が国独自の衛星測位システムである準天頂衛星システムが日本の上空を含め将来的に11基配備されるが、災害などの人命を守るために利用されると同時に有事の際には我が国単独でGPS機能の発揮ができる。こうしたことを考えた時、ベトナム一国だけの視野ではなく、インドシナ半島あるいはASEAN全体をベトナムの技術によって導いていく、地域全体を守っていくという発想を持てば、これからの投資が活発になると思う。国会でもこうした議論を取り上げていただきたい。

(副委員長) ご意見はもっともだと思う。ベトナム海上警察は様々な任務を与えられている。切迫している課題は、不正な漁業問題の解決であり、その目的のため優先的に巡視船が使われているが、用途はそれに限ったものではない。また、気候変動対策については、ODA活用の優先度の高い事項の一つとなっている。自然環境のみならず経済環境を改善することにも役立つ。ODA事業をより効果的に迅速に展開することについては、法改正を通じて状況を改善すべきであると考えている。計画投資省、財政省、国会いずれも公共投資法の改正に高い関心を持っている。また国会はODAが有効に使われているかといった行政監視的な役割も重要な仕事になっている。

(派遣団) 公共投資法の改正に関連して、フォック副首相兼財政大臣は、例えば、決定権が首相にあったODA案件について、今後は自治体の長あるいは省庁の大臣に移管できるようにすることを考えており、投資額の大きい案件は、現在は国会で承認を受けなければならないが、国会では大型案件の方針を決めるだけにしたいと考えていると説明していた。これに関して行政監視の視点から懸念されていることはあるか。

(副委員長) 政府の考えは、ODA案件の承認に関して権限移管を進めたいということである。現在、大型案件は国会の承認が必要となっているが、それを省庁の大臣などが執行を決められる仕組みを作りたいと考えている。国会としては、権限移管や手続の迅速化については合意しているが、今後、どの程度権限移管が必要か、現行5億米ドル以上の国会承認案件について、どの程度の案件であれば政府が決定できるようにして良いかなど、議論が必要と考えている。国会と政府が連携しながら手続の改革に取り組む必要がある。ODA事業の展開をより円滑にできるように法

制度の整備は重要な課題である。これに加え、ODAの抛出国と受入国との調和も大切だと考える。

(派遣団) 日本は、経済発展を経て成熟した社会となっている中で、国民の関心は賃上げ、景気・経済、年金、福祉の充実といったことにあると思う。ベトナムの国民の現時点での政治への期待、どのような事項に関心を持っているか伺いたい。

(副委員長) ベトナムでは、これまでの経済発展で人々の生活水準が改善されてきている。地方の貧困地域でも都市部と同様に発展するために交通網の連結性を始めかなりの資源を投じている。交通網などの便利さを向上させることにより民間企業の進出や誘致を促し、更に地域経済を発展させていく政策がある。政治に関しては、ベトナム国民は平和を愛する民族のため、政治の安定を重視している。全ての国と友好的に付き合い発展していくことが第一の方針であり、国と国との協力を通じてお互いに利益を上げて発展していくことが大切であると考えている。

(派遣団) 日本語の難しさもあって日本語を学ぶ者がベトナムの若い世代に少なくなってきたと聞くと聞くと、日本文化を伝えていくためにもこういった点が必要であるか聞きたい。

(副委員長) ベトナム国内では日本文化の理解のため様々なフェスティバルが行われるが喜んで参加している。また日系企業のコンプライアンス意識は高く、ベトナム政府としても日系企業が安心して進出し事業の成果を出してもらえるよう尽力している。日本語は確かに難しいが、ベトナムの人々は勉強好きなので、両国関係が発展して、日本で働くメリットがあればいくらでも貢献したいと思っている。

4. 国別研修「サイバーセキュリティ及びサイバー犯罪対処能力強化」参加者等との意見交換

派遣団は、8月29日、ベトナム公安省において、国別研修「サイバーセキュリティ及びサイバー犯罪対処能力強化」の参加者等と意見を交換した。

(派遣団) サイバー犯罪の撲滅は世界各国共通のテーマとなっている。ベトナムでは、サイバー防御態勢が図られ、人員も拡充していると聞く。特に電子決済も進んでいることを考えると、サイバーセキュリティの技術とそれを支える人材の確保が重要である。プロジェクトの成果、今後の取組の方向性について率直に意見を伺いたい。

(公安省側) ベトナムでは社会経済開発のためにITの導入を推進しており、サイバーセキュリティ対策に注力している。しかし技術面でそれを支える人材が不足している。様々な国から支援を得ているが、日本のサイバーセキュリティ分野における技術支援の研修に対しては敬意を表する。

現行研修は3年間にわたって実施されるが、ベトナム側からは前案件含め50名が参加している。参加したメンバーから研修で得た知識は有益との報告が多い。研修の受講者は職場に戻った後、その知識を自分の業務にいかして能力を発揮している。

(研修参加者) 2023 年度に J I C A のサイバーセキュリティ研修に参加した。特にハイテク犯罪の防御のため、知識をアップデートする良い機会であった。我々が日々問題と感じている点について研修講師と意見交換もできた。研修のスケジュールは合理的で時間も効率良く使われていた。有益な研修のため引き続き次の研修もお願いしたいと思っている。我々が特に関心を持っているのは、サイバーセキュリティの I T ソリューションを提供している会社の視察、警察庁におけるサイバー犯罪の経験について学ばせてもらうことである。また日本のサイバーセキュリティ企業の経験も高く評価している。今後、研修を継続していただけるのならば、警察庁とサイバーセキュリティ企業との連携体制等に関する研修時間を増やして欲しいと思っている。決済サービスを行う会社やインターネットサービスを提供している会社などとの連携の仕方について更に学びたいと思っている。特にサイバーを利用した越境犯罪や仮想通貨の犯罪対策、防御方法の経験を学ばせてもらいたいと考えている。

(派遣団) ベトナム政府として描いているサイバーセキュリティに関する人材の目標計画はあるのか。また民間セクター、政府が一体となりサイバーセキュリティを強化することが必要であるが、ベトナム政府における体制整備はどうなっているのか。

(公安省側) 2018 年に専用の組織を作り人員強化を進めてきた。2018 年に定められたサイバーセキュリティ法では、公安省、情報通信省、国防省の 3 機関がサイバーセキュリティについて担当することとなっており、公安省は、サイバー犯罪の防御対策が主な業務となっている。サイバーセキュリティ人材は基本的に I T の仕事に携わっている人から選んで職員にしている。公安省でも知識を身につけるために研修を行っているが、日本で研修を受けた人で幹部になっている人もいる。



(写真) 公安省での意見交換

ベトナム政府には情報サイバーセキュリティ指導委員会といった組織があり、首相を委員長、公安大臣を副委員長とした組織で、他の省庁をまとめている。したがって、法定の 3 機関以外にも国全体でサイバーセキュリティに取り組んでいるといえる。国民に対しても情報発信してサイバー犯罪の啓発を行っている。サイバーセキュリティはグローバルな問題であるため一国では解決できない。問題の解決には他国との協力が不可欠と考える。

(派遣団) サイバーセキュリティは、グローバルな国の協力が必要であると思う。3 年間で 50 人の人材を育成できたことはよい。他国との協力関係はどうなっているのか。また、公的機関をターゲットにした犯罪は近年ベトナムで起きているのか。

(公安省側) 越境的な問題は国際協力が必要なので、日本の警察庁や、それ以外にも中国の警察と協力し進めている。中国とは詐欺の事案が多いので協力している。サ

イバー人材育成についてはインドとの協力も進めている。

公的機関へのサイバー犯罪は、近年かなり発生している。この2、3年は、ランサムウェアによる攻撃が多発している。ベトナムの企業もそのような攻撃の被害を受けている。例えば電力公社の顧客データが攻撃により流出する被害が発生している。

(派遣団) 研修の頻度についての要望はあるか。また、2018年に法改正で、サイバーセキュリティに関して3機関が関わることとなったが、連携を強化していけるような研修を希望するか。さらに、サイバー犯罪について警察庁の取締りがどのように行われているか見せてほしいといった希望が示されたが、他国とこの分野について協力しているのか。

(公安省側) 他機関との連携についての研修は、テーマ別に設定していただきたいと思う。例えばリーダー向け、シニア専門家向け、実務者向けといった研修を検討していただきたいと思う。サイバーセキュリティの専門知識以外にも管理行政等の内容に関するものも盛り込んで欲しいと考える。サイバーセキュリティに関する体系的な研修は日本だけである。他国に関しては、単発的に実施している研修がある。

(研修参加者) 現在、このプログラムでの研修は年に1回であるが、できれば2回、3回と行って欲しい。また研修受講者の人数についても増やしていただけるようお願いしたい。

(公安省側) 公安省では独自の取組として公安省の大学校にITサイバーセキュリティのコースを設定したり、ITサイバーセキュリティ分野に強い大学に人材を送って育成もしている。日本にも協力してもらい、JICAの奨学金などを得て大学校の学生を日本の大学に送ることもしているが、奨学金プログラムにはIT専攻はないため、対象の選考を広げて欲しいと思っている。また一部のコースでは言語は日本語になっているので英語にして欲しい。

(JICA) ITサイバーセキュリティの研修のニーズについて相談しながら、検討させていただきたい。JDS(人材育成奨学計画)等の留学制度は、基本的に、その国の政府のリーダーを育成する目的で準備されている制度である。特定の技術を対象にした留学生の枠を用意するのは難しい。ただしテーマに沿って留学コースを準備することは検討できるものと思われるので、具体的なニーズを伺うとともに、日本の受け入れ大学の可能性についての調査を検討してみたい。日本語のみのコースしかない問題は、受け入れ大学側の問題である。JICAによる留学については基本的に英語で受けられるプログラムを準備している。実現する場合には相談させていただく。

(派遣団) 日本で習得したサイバーセキュリティに関する技術によって、ベトナム独自で人材育成が展開できるようにしていかなければいけないと思う。協力してサイバーセキュリティ分野について対応できるようにしていきたい。

(公安省側) 今後も警察庁と連携していきたい。そのため引き続きJICAに研修の協力をお願いしたい。また、専門的なテーマ別の深掘り研修、越境的なサイバー犯罪の取締りに役立つような研修を実施していただきたいと考えている。

5. フオン計画投資副大臣との意見交換

派遣団は、8月28日、チャン・クオック・フオン計画投資副大臣と懇談し、我が国のこれまでのODA事業の評価、ODAの実施プロセスに関する越側行政手続の簡素化や迅速化等の必要性、今後のODA協力の在り方等についての意見交換を行った。



(写真) フオン計画投資副大臣と共に

第5 JICA海外協力隊員等との意見交換

1. JICA専門家との意見交換

派遣団は、8月27日、ハノイにおいて、ベトナム各地で活躍するJICA専門家5名及びJICAベトナム事務所長と懇談し、ベトナムの海外就労希望者の求人情報へのアクセス支援の現状、戦略的幹部研修や地方都市の若手リーダーに対する研修の状況、日越大学教育・研究・運営能力向上の在り方、法整備・執行の質及び効率性向上の状況等について意見交換を行った。

2. JICA海外協力隊員との意見交換

派遣団は、8月28日、ハノイにおいて、海外協力隊員4名（言語聴覚士、番組制作、日本語教育）と懇談し、自身の暮らしぶり、現地の人とのコミュニケーションギャップなど活動における様々な苦勞、途上国における言語聴覚士の仕事と役割、ベトナム国内で学生が学びたい言語が日本語よりも韓国語に変わってきている現状、協力隊経験を生かしたキャリア形成の考え方等について意見交換を行った。



（写真）JICA海外協力隊員の方々と

3. ベトナムODA関係日系企業関係者との意見交換

派遣団は、8月28日、ハノイにおいて、ベトナムODA関係日系企業関係者5名（三井住友建設国際本部管理部長、日立ベトナム社長、住友商事ベトナムマネージャー、NECベトナム副社長、日本工営ベトナム所長）及びJICA関係者1名と懇談し、現地日本企業が関わるODA案件において直面する課題、ODA案件の実施に関して政治に起因する越側行政手続の遅さが与える影響等について意見交換を行った。



（写真）ベトナムODA関係日系企業の方々と

Ⅲ. マレーシアにおける調査

第 1 マレーシアの概況

(基本データ)

面積：約 33 万平方キロメートル（日本の約 0.9 倍）

人口：3,350 万人（2023 年 マレーシア統計局）

首都：クアラルンプール

民族：マレー系約 70%（先住民約 12%を含む）、中国系（約 23%）、インド系（約 7%）（2023 年 マレーシア統計局）

言語：マレー語（国語）、中国語、タミール語、英語

宗教：イスラム教（連邦の宗教）64%、仏教 19%、キリスト教 9%、ヒンドゥー教 6%、その他 2%（2023 年 マレーシア統計局）

政体：立憲君主制（議会制民主主義）

議会：二院制（上院：70 議席、任期 3 年。44 名は国王任命、26 名は州議会指名。下院：222 議席、任期 5 年。直接選挙（小選挙区制））

GDP：3,124 億米ドル（2023 年 マレーシア統計局）

一人当たり GDP：13,382 米ドル（2023 年 IMF）

経済成長率：3.7%（2023 年 マレーシア統計局）

インフレ率：2.5%（2023 年 マレーシア統計局）

在留邦人数：20,657 人（2023 年）

1. 内政

1957 年の独立以来、統一マレー国民組織（UMNO）が中心となって長期に政権を握っていたが、2018 年総選挙で、マハティールが多民族の野党連合を率いて建国以来初めて政権交代を実現した。以降、政権の要となる政党が不在であり、短期政権が続いた（マハティール政権：2018 年 5 月～2020 年 2 月、ムヒディン政権：2020 年 3 月～2021 年 8 月、イスマイル・サブリ政権：2021 年 8 月～2022 年 11 月）。

2022 年 11 月の解散総選挙において、野党であった希望連盟（PH）が最多議席を獲得するも過半数には至らず、連立協議も難航し、国王が挙国一致政府を求めて仲介した。第一勢力の PH を中心に、UMNO 等が加わる連立与党が成立し、アンワル PH 議長が首相に就任した。その後、同年 12 月にアンワル内閣が発足した。

2. 外交

マレーシアは、ASEAN 重視及び大国（特に米中）間での等距離（非同盟）外交を基調とする全方位外交を志向している。対立回避の思考は根強いが、一方でアンワル首相は「西側」諸国を批判する発言（ダブルスタンダード、植民地的考え等）を度々展

開している。グローバル・サウスも重視し、B R I C Sへの加盟に意欲を示した。また、国民の優先課題である経済（外国投資誘致）を重視している。

マレーシアは、2025年ASEAN議長国になる。経済、既存のASEANメカニズム（ASEAN地域フォーラム（ARF）、東アジア首脳会議（EAS）等）の再活性化等が優先事項になる見込みである。

3. 経済

コロナ前は平均5%程度の経済成長であった。コロナによる打撃はあったものの、回復傾向にある。2022年に行動制限や水際措置が緩和・撤廃され、同年の経済成長率は8.7%を記録した。2023年は世界経済の減速を背景に成長が鈍化しており、3.7%の成長となった。

年度	2018	2019	2020	2021	2022	2023
経済成長率	4.8%	4.4%	-5.6%	3.1%	8.7%	3.7%

2025年までの高所得国^(※)入り（一人当たりGNI13,846米ドル超）を目指している。そのため外国企業による投資への期待が高い。

（※マレーシアは2022年時点で一人当たりGNI11,830米ドル）

欧米による電機・電子分野での投資が活発で、電機・電子関連がマレーシアの輸出の4割弱を占めている。

物価上昇率は安定しており、2021年：2.5%、2022年：3.3%、2023年：2.5%。

また、雇用環境・所得環境は良好で、失業率：3.9%（2022年）となっている。

日本はマレーシアの第4位の貿易相手国となっている。

4. 日本・マレーシア関係

1981年にマハティール首相が提唱した「東方政策」、頻繁な要人往来、直接投資や貿易・技術協力などを通じた緊密な経済関係、活発な文化・留学生交流に支えられ、二国間関係は全般的に良好である。2022年には東方政策40周年を迎え、2023年には、アンワル首相訪日に際して日マレーシア共同声明を発出し、両国関係を「包括的・戦略的パートナーシップ」に格上げたほか、政府安全保障能力強化支援（OSA）を通じた監視活動用機材の供与を決定した。

経済関係では、アジアにおける日系企業の製造拠点になっている。進出日系企業数は約1,600社（約半数が製造業）で、良好な治安、労働者の質、英語の通用、基礎インフラの充実等が選好要因となっている。

また、2021年末に発生した洪水では、スランゴール州を中心に多くの日系企業も被害を受け、復旧に時間を要したことから、総合的な治水対策が課題となっている。

（出所）外務省資料等より作成

第2 我が国のODA実績

1. 対マレーシア経済協力の経緯

我が国の対マレーシア経済協力は、1956年の訪日研修受入れ及び1966年の円借款供与開始以降、マレーシアの社会・経済発展に大きく貢献してきた。1991年度には無償資金協力の被供与国を卒業（一部を除く）、2009年度には中進国を超える所得水準を達成しており、現在は行政官や産業人材の育成、教育、福祉等の分野の技術協力を中心とする支援を行っている。

2. 援助の目的と意義

マレーシアは一定の経済成長を遂げ、安定した穏健イスラム国家として国際的な発言力も高い。マラッカ海峡の沿岸国として地政学的に重要であるほか、我が国にとっては主要な天然ガスの輸入元であり、多くの日系企業（約1,600社（2022年））が進出するなど経済的重要性も高い。

また、我が国とマレーシアの間には、活発な貿易や投資を通じた経済的なつながりに加え、東方政策を基盤とする人的交流に支えられた層の厚い絆が存在する。

同国は2025年までの高所得国入りを目標として掲げるが、中進国の罫の克服等の課題をかかえている。さらに、第三国協力のパートナーとして、開発協力のモデルを作る上でも重要な国である。

3. 援助の基本方針及び重点分野

対マレーシアのODA基本方針には、大目標として「①協力パートナーとしての関係構築、②アジアの地域協力の推進」が掲げられている。

2023年9月に策定された対マレーシア国別開発協力方針では、次の3分野を重点分野として支援していくことを掲げている。

（1）高所得国入りに向けた均衡のとれた発展の支援

マレーシアが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、行政能力向上、産業人材育成を含む高等教育、質の高いインフラ整備、デジタルや食料・エネルギー、ハラル等の産業の高付加価値化、高度産業技術等の経済成長に資する支援と共に、環境保全、社会的弱者支援、高齢化社会・防災分野といった課題への対応や社会の安定に資する支援を行う。

また、東方政策留学生・研修生を始めとする、我が国の文化や価値観を理解する重要な知日派・親日派人材との重層的なネットワークを活用・強化する。

なお、マレーシアでは都市部と地方の経済格差及び所得格差が大きいこともあり、地域住民に直接裨益する我が国らしい支援として、新しい時代の人間の安全保障の理念の下、草の根・人間の安全保障無償資金協力及びJICA海外協力隊についても、引き続き推進していく。

（２）アジア地域共通課題への対応

アジア地域全体の利益の増進のために、ＡＳＥＡＮ連結性向上、海上を含む法の支配の確保、感染症対策等のアジア地域共通の課題に対応するべく、人材育成、相互協力の推進強化を含め、これらの課題に関するマレーシアの取組に対する支援を行う。

（３）アジア地域を越えた日・マレーシア開発パートナーシップの強化

アジア地域を越えた地球規模課題に、互いの強みを持ち寄り、対話・協働することにより新たな解決策を共に創り上げていける関係構築のため、マレーシアの援助ドナー化、アフリカや中東の国・地域など域外の国も含めた第三国への開発協力を行う。

４．援助実績

2022年度の援助実績を見ると、円借款はなし、無償資金協力は0.4億円、技術協力は9億円となっている。また、同年度までの援助累計では、円借款は9,238億円、無償資金協力は154億円、技術協力は1,220億円となっている。

（参考）我が国の対マレーシア援助実績

（単位：億円）

年度	円借款	無償資金協力	技術協力
2018	なし	0.01	9.43
2019	なし	0.10	8.41
2020	なし	5.47	5.70
2021	なし	0.63	9.14
2022	なし	0.43	9.47
累計	9,238.10	153.51	1,219.98

（注）円借款及び無償資金協力は交換公文ベース、技術協力はJICA経費実績ベースによる。

（出所）外務省資料等より作成

第3 調査の概要

1. 職業訓練指導員・上級技能者養成センター(C I A S T)(無償資金協力/技術協力)

(1) 事業の概要

職業訓練指導員・上級技能者養成センター(C I A S T)は、職業訓練における指導者の育成と能力向上を行う組織として1983年に設立された。設立以降、高度な技能を持つ人材育成に重点を置いたプログラムを実施してきており、様々な職業訓練機関のニーズに応え、様々な分野で多くの指導員を輩出してきた。また、職業・産業人材育成教育能力強化の第三国研修として、経済発展において重要な役割を担う技術教育・職業訓練(T V E T)の強化に必要な知見をアフリカ諸国に共有することを目的に、2022年4月から2025年3月までの期間、E-ラーニングに関するテクノロジーや手法等、産業オートメーションに関する基礎的知識・技術、ハイブリッド電気自動車のメンテナンス手順、安全作業手順等を支援している。

(2) 視察の概要

C I A S T所長のモハド・マノジ氏及びセンターの運営管理を行うスタッフから説明を聴取した後、C I A S T内を視察した。

<説明概要>

C I A S Tの職員は260名で、そのうち70名が指導員となっている。C I A S Tは1983年に無償資金協力・技術協力を通じて設立された。1991年からはマレーシアの人的資源省の傘下になっている。1993年からはC I A S Tによる第三国研修(T C T P)が開始された。

C I A S Tには5つの主要業務がある。第一は、指導員になる前の者が受講するコース(PRE-SERVICE COURSES)の提供である。年に3回入学者を受け入れている。1年に合計1,000名を受け入れ、1984年から2023年までの間に3万9,548名のT V E Tの指導員を養成した。第二は、現職の指導員に対する訓練コース(IN-SERVICE COURSES)の提供である。このコースは受講者が受講したいコースを選択できる。授業料も受けやすい価格で提供している。2023年は9,135名の受講者があり、1984年から2023年までの間に23万8,399名の受講者があった。C I A S Tの中でも日本とマレーシアの関係強化のために最も重要なプログラムがT C T Pになる。J I C Aとマレーシア外務省が共にT C T Pを実施してきた。1993年から2023年までの間に56プログラムを実施し、618名が参加した。第三は、国際的な訓練コース(INTERNATIONAL COURSES)の提供である。2021年はコロナ禍であったがオンラインにより合計9コースを実施した。2023年には16か国43名の参加者があった。第四は、職業訓練の指導員のデータベース構築(NATIONAL TVET INSTRUCTOR DATABASE)である。C I A S Tの業務の中でも最近重視しているもので、2万5,000名の指導員が登録されている。第五は、技能

五輪（SKILLS COMPETITION）の実施である。

C I A S Tは 2021 年及び 2023 年にマレーシアの人的資源副大臣から最も優れたT V E Tの指導者養成機関として表彰された。また 2022 年にはアジアパシフィック認証機関から優れた指導者養成機関として国際的な評価を受けた。これはマレーシアの人的資源省傘下の機関としては初めてのことであった。



（写真）CIAST のマノジ所長と共に

＜質疑応答＞

（Ｑ）早い時期から第三国研修を行っているが、世界でこうしたプログラムを実施している例はあるのか。

（Ａ）職業訓練は様々な国で行われており、東南アジアではA S E A N人づくりプロジェクトが鈴木善幸首相のイニシアティブで始められた。同時に 1980 年代にインドネシア、タイ、シンガポール、フィリピン、マレーシアの 5 か国に職業訓練センターが設置された。今ではカンボジア、中央アジア、アフリカにおいて職業訓練分野での協力が行われている。

（Ｑ）今後、様々な技術的ニーズが出てくると思われるが、柔軟に対応できるのか。

（Ａ）様々な企業と連携を取っており、企業の技術コンペなどもC I A S Tが主催している。企業の各々のニーズに応える形の訓練を実施している。

（Ｑ）職業訓練指導員の育成、能力向上の訓練カリキュラムを作成する上で核になることはどういった点か。

（Ａ）知識や技術といった点を訓練の中で育てられるようにしている。我々が提供する訓練カリキュラムはナショナルスタンダードの標準に基づいたもので、様々な産業界の助言により作られたものになっている。

（Ｑ）日本と第三国支援を行うことによって得られるメリットをどのように考えているか。

（Ａ）日本との二国間関係を強化できるメリットがある。常に改善を繰り返し向上していく姿勢についても学ぶべきところがある。今後の希望としては、指導員に対する実践的トレーニング、すなわち一定期間企業にインターンに入ってトレーニングを行うことを取り入れられるとよい。

2. マレーシア日本国際工科院（M J I I T）（技術協力/円借款）

（1）事業の概要

マレーシア日本国際工科院（M J I I T）は、研究重視・研究室中心の日本型工学教育により最先端の技術知識の習得を促進することを目指し、マレーシア工科大学（U

TM) の傘下に、2011 年 9 月に開校した。これまで、M J I I T に対し円借款事業及び技術協力プロジェクトを通して教育研究機材の整備及び日本型工学教育の導入支援等を行うことにより、マレーシアの国際競争力の強化、A S E A N の産業界に貢献する人材の輩出に寄与してきた。2023 年 7 月には、これまでの M J I I T のネットワークをベースに、マレーシア・ジャパンリンケージオフィス (M J L) を設立した。現在実施中の技術協力 (M J L オフィス強化プロジェクト) は、教育研究の確立、本邦大学との持続的な教育研究関係の確立、産学連携機能の強化により、M J I I T における教育研究の強化を図ることなどを目的としている。

(2) 視察の概要

M J I I T 院長のアリ・セラマツ氏から説明を聴取するとともに、M J I I T 内の藻類バイオマス研究室「ユーグレナー U T M サテライト・ラボ (E U T M)」を視察した。

<説明概要>

U T M は、マレーシアで最も古い理工系国立大学であり、首都クアラルンプールとマレーシアの南部都市ジョホールバルにキャンパスを構えている。M J I I T は、U T M 傘下の高等教育機関であり、日本の講座制 (研究室) を取り入れた工学教育と研究を実践する学術機関として開校した。日本の大学・企業との交流を推進し、A S E A N における日本式工学教育の拠点として発展していくことが期待されている。

M J I I T は、29 大学 2 研究機関がコンソーシアムのメンバーとなっている。大学院においては、電子・機械、技術マネジメントなどの教育プログラムのほか、防災教育についてのプログラムもある。さらに、筑波大学との共同プログラム (持続環境) を実施し、来年からは山口大学との共同プログラム (技術マネジメント) も加わる予定である。こうしたプログラムを通じて相互交流・連携を図っている。また、日本式の教育として、先輩・後輩、ものづくり、改善、人間力といった概念を取り入れるなどしているほか、日本語教育や日本文化を学ぶ機会も設けている。M J I I T の就職率は高く、最近 2 年間は 100% の就職率を誇る。2023 年 7 月には、M J L が設立された。M J I I T による日本の産業界との連携活動及び日本の大学との連携で研究・教育活動が拡大したことから、M J L は日本の産業界と大学との間の持続的な連携強化を図る窓口としての役割を担っており、新たな展開となっている。

藻類バイオマス講座の E U T M を活用し、ユーグレナなどの微細藻類や植物など、バイオ燃料原料用途のバイオマス生産・



(写真) M J I I T 内の藻類バイオマス研究室

利用の最大化・最適化を中心とする共同研究を、常駐するユーグレナ社の研究員と共に実施している。マレーシアを含むASEAN圏におけるバイオマス関連の研究開発の推進を目指している。

<質疑応答>

(Q)「信頼で世界をつなぐ」といった日本の外交の思想は、UTMと日本やASEANの連携の形を体現したものだと思う。多数のプログラムが用意されており、これを継続、発展させることは大切である。今後、医学と工学を連携させた新たな研究領域などが必要になるのであろう。UTMと日本の大学間における双方向での交流に期待したい。

マレーシアは災害が少ない土地と聞く。特徴的な研究領域として防災を挙げているが、どのような研究をしているのか。

(A) 津波や地震の研究も行われているが、主として洪水対策の研究を進めている。砂防ダムなどを取り入れて洪水対策ができないかといった研究を進めている。

(Q) 先輩・後輩、ものづくり、改善、人間力という考え方は日本では弱くなってきている。日本式の教育としてこうした考え方を教えることは素晴らしい。先生が感じている日本のアピールポイント、精神性はどのようなものと思うか。

(A) 信頼、気遣いを一番学ぶべきではないか。こうした考え方はMJITのみならずASEANにも広げていきたい。中国系の学生にもこうした考えを広げていきたいと考えている。

第4 意見交換の概要

1. ウォン下院国際関係及び貿易特別委員会委員長等との意見交換

派遣団は、8月30日、マレーシア国会において、ウォン・チェン下院国際関係及び貿易特別委員会委員長、シム・ツェ・チン国会議員と意見を交換した。

(派遣団) 2024年は日本がODAを開始してから70年の節目に当たる。また2025年には青年海外協力隊の人材交流事業が始まって60年が経過する。70年前、日本はマレーシアの経済発展を指導していく立場にあったが、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。

マレーシアへの投資意欲が年々高まっていることを実感している。マレーシアには自動車、半導体といった企業を始め、約1,600社を超える日系企業が進出している。

両国が発展していくためには、新しいステージの開発協力事業を進めていくことが必要である。JICA事業は各国の経済発展や社会基盤の整備に努めてきた中核事業になる。マレーシアでこうしたJICA事業を共に展開し、マレーシア版の援助機関(MICA)の設立を我々としても後押ししていきたい。

ヨルダン、パレスチナ、イスラエルといった中東地域への三角協力も今後更に深めていく必要がある。マレーシアが日本に求めること、共に取り組みたいことについて伺いたい。

(ウォン委員長) 日本のこれまでのマレーシア援助に対して感謝している。今やマレーシアはドナー国となる資格を持っている。

米中関係の悪化は、逆にマレーシアにはチャンスであると捉えている。多くの欧米企業が不安な状況によりマレーシアに移転してきているからだ。

マイクロチップのような半導体の分野に関してマレーシアは優位の立場にある。米・アマゾン・ドット・コムがマレーシアに移転する予定であり総額70億米ドルに相当する投資となる。米・エヌビディアも総額40億米ドルの投資を行う。今年だけで120億米ドルの投資がある。こうした欧米の企業の投資と同様に日本の企業も加わってもらえればありがたい。

マレーシアでは、再生可能エネルギーやAI産業に力を入れている。10年後には世界中のAI企業の集積地になるのではないかと期待しており、技術移転を被ることもできるであろう。貿易は中国が最多になっているが、投資は中国よりも欧米の



(写真) ウォン下院国際関係及び貿易特別委員会委員長等と共に

方がめざましい。中国との貿易関係を考えた時、マレーシアとしては自国にしかできないものを開発する必要があることから、テクノロジー関係の企業を欧米から誘致しようとしている。

(シム議員) 現在、マレーシアの工業団地はセランゴール州、ジョホール州などに 50 か所ある。マレーシアの輸出の約 33%が半導体関連である。全世界の I C チップの 6 %はマレーシア製である。半導体は、アメリカでデザイン、日本で製造され、マレーシアでテストとパッケージングが行われている。昨年のマレーシアへの海外からの直接投資は、総額 800 億米ドルとなっている。巨額の直接投資が行われる理由は、マレーシアの政策が良好で、行政がしっかりしているといった点に魅力を感じているからだと思われる。

(派遣団) 日本はコロナ以降、半導体産業を推進しようとしている。熊本は半導体産業の集積地となっており企業の従業員の賃金が上昇している。東北においても新しい工場建設が予定されている。

日本企業の思考としてはチャイナプラスワンの発想で、中国だけに拠点をおいて事業活動するリスクを感じ始めており、マレーシアを選択するようになりつつある。そこで日本の企業がテーマとして掲げているのは、工場等で働く人材の確保である。マレーシアに日系企業が進出するためには、今後、労働問題を考える必要がある。また、教育、福祉、環境といった点についても、日系企業が安定してこの地域に産業基盤を作る上で重要な要素と認識している。こうした点について国会として取り組んで欲しい。

(委員長) マレーシアは、政治的な理由から、マレーシア人の 10%に当たる優秀な人材がシンガポールに流出してしまっている実態がある。これは主に中国系のマレーシア人である。またシンガポールでは賃金がマレーシアの 3 倍になるといわれるため、残りの 9 割の人もシンガポールに行ってしまう傾向がある。人材の流出を止めるには、マレーシアでの賃金を 2 倍にして、政治的な面から多民族の政党を持続させることが大切である。こうしたことができれば労働者の問題は解決すると考えている。マレーシアの中国系、マレー系、インド系の人たちは協力関係を持ちながら、この国に住み、豊かにしなければならないと思う。

(派遣団) マレーシアでは気候変動に関して、どのような課題を抱えているか。また、めざましい経済成長が遂げられている時には、貧富の差が広がりがちだと思うが、これに対して取り組まれていることは何か伺いたい。

(委員長) マレーシアでは石炭火力発電からの CO₂ 排出が一番多いが、10 年後にはその転換が行われるだろう。テクノロジー関係の企業からは、2030 年までにカーボンニュートラルを達成する目標を掲げることを要請されているため、状況はかなり変化すると思うが、政府としては、2050 年までにカーボンニュートラルを達成することを約束している。

マレーシアでは、所得格差が大きな問題となっており、一義的には汚職を撲滅することが大切である。それに加え、汚職により得た資金が海外に持ち出されている

ことが問題で、そうした資金を国内に回収できれば、マレーシアリングットの価値は高まり経済も伸びるのではないかと考える。

2. ザワウィ海上保安少将等との意見交換

派遣団は、8月30日、マレーシア海上法令執行庁（MMEA）において、ザワウィ海上保安少将（MMEA副長官代行）等と意見を交換した。

（海上法令執行庁）日本の海上保安庁と政策研究大学院大学とが連携して行っている海上保安政策プログラム（MSP）にMMEAから毎年1名が参加している。これまでに10名の卒業生がいる。

（派遣団）MMEAにおけるプロジェクトの進捗を伺いに来た。経済的な結びつきが強いマレーシアと日本であるが、両国が共通しているのは海洋国家ということである。自由で開かれたインド太平洋戦略という世界的な大きな理念に基づき、いかにお互いの知見を共有しながらプロジェクトを進めていくことができるかが重要なテーマになる。日本が支援したこれまでのプロジェクトの課題や今後の日本との取組のビジョンについてお聞かせいただきたい。

（海上法令執行庁）MMEAとJICAによるプロジェクトは順調に進んでいる。日本から練習船兼巡視船（マリーン）1隻と中古巡視船（おき、えりも）2隻が供与されており、マリーンはマラッカ海峡においてMMEAの職員の練習航海と巡視航海の役割で使用された後、現在は第一線で活躍している。おき、えりもは、大型で荒天に強いいため領海警備等の主力として活躍している。

海上保安庁から一般的な刑事事件の鑑識技術についての研修や、潜水士の養成についての研修も供与されている。MMEAの大学校において各種研修の受講が可能となっている。また、2024年10月に第三国研修（TCTP）として、JICA、海上保安庁、マレーシア外務省、MMEAが協力してシーレーン上の13か国15名に対して犯罪鑑識研修を行う予定になっている。ジブチ、ナイジェリア、スリランカ、フィリピン、インドネシア等の海上保安機関の捜査担当者に対して研修を行うこととしている。また、同年10月に海上保安学校（門司分校）でマレーシアとフィリピンの研修生に対して海上保安官から鑑識技術の研修が実施される予定になっている。現在、船の衝突の際に発生する塗膜片や犯罪供用船舶に付いている付着物を回収し、顕微鏡で識別して犯罪供用船舶のものであることを特定するための鑑識技術がJICAから供与されて



（写真）ザワウィ海上保安少将と共に

おり、その研修が同年10月のTCTP研修後に実施される予定である。

さらに、2014年以降は、潜水士の訓練について、マレーシアに派遣された日本の海上保安官（潜水士）と共に行っている。かつては潜水士の養成研修は日本側から提供されていたが、現在はマレーシア側で対応できるようになった。2023年からは、指導者や潜水チームのリーダーを対象としたより高いレベルの潜水研修が日本側から提供されている。

領海警備や海賊対処に使うLRAD（Long Range Acoustic Device）と言う非常に高性能な拡声器についても、南シナ海等を警備する巡視船4隻にJICAから供与され、領海警備や違法・無報告・無規制（IUU:Illegal、Unreported、Unregulated）漁業などでの取締りに活用している。

我々の日本側への要望としては、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について支援をいただきたいと考えている。

（派遣団）緻密にプロジェクトが進められていると理解した。巡視船艇の新たな供与と機材設備の強化についての要望もいただいたので、持ち帰り伝えたい。

（海上法令執行庁）特に海難救助の能力を向上させるための機材について供与いただきたいと思っている。またリーダーシップ、マネジメント研修についても受講が可能になるようお願いしたい。

（派遣団）非常に有益なプロジェクトであることを痛感した。今後も両国が協力して取り組む必要があると思う。今日いただいた要望はJICAを通じて検討させていただきたい。

3. モハマド外務副大臣との意見交換

派遣団は、8月30日、マレーシア外務省において、モハマド・アラミン外務副大臣と意見を交換した。

（モハマド外務副大臣）2023年の対日貿易額は1,560億リンギットとなっており、マレーシアにとって日本は引き続き重要な国となっている。また日本はLNGやパーム油の重要な輸出先となっており、日本からは電気電子部品が重要な貿易物品となっている。日本とマレーシアの協力関係で重要かつ強化すべきものは、「マレーシア技術協力プログラム」（MTCP）である。これは南南協力を行うプラットフォームで、1980年代から事業が実施されてきている。このプログラムを通じて途上国に対して技術協力を行っており、これまで3万8,000人の研修を行うと同時に、44か国を対象とした技術プログラムを実施している。MTCPを通じてマレーシアは第三国の発展に貢献してきているが、そのプログラムの実施に当たってJICAの協力は不可欠なものである。

日本とマレーシアの協力関係でもうひとつ強化すべきものは、教育分野である。

筑波大学のマレーシア分校が開校するが、これは両国がいかに強力な関係にあるかを示す証拠と言える。9月2日に開校式が行われ、第1期生として日本人、マレーシア人合わせて13名が入学すると聞いている。

両国間で共通した懸念事項としては、パレスチナ問題がある。パレスチナの悲惨な状況が継続していることは、悲しいことであり、日本とマレーシアで引き続き協力してパレスチナの人々をサポートしていくことが大

切である。この観点からJICAとの協力の下、MTCPプログラムの中でパレスチナの人々に対して農業関連の訓練をクアラルンプールで実施している。

(派遣団) 2024年は日本がODAを開始してから70年の節目に当たる。しかし、意外に日本人もマレーシアの人々もこうしたODAの歴史について深く理解していないことが多いと思う。そうした意味からも「信頼で世界をつなぐ」といったJICAや日本外交のキャッチフレーズについては今後も共有していきたいと思う。

パレスチナについては、第三国としてのアプローチができる日本の立場をこれからも大切にしたいと思う。2050年にはイスラムの国々の人口が世界の半数を占めると予測される中で、南南協力、第三国支援は、グローバルな視野に立った協力だと思う。マレーシアでは援助機関の設立に向けた動きがあるようだが、「MICA」の設立に向けてJICAには協力する用意がある。

(副大臣) ODAの歴史についてもっと人々に理解してもらいたいという指摘に関しては、我々としても必要な行動を取りたいと考える。

(派遣団) パレスチナは深刻な課題であり、日本とマレーシアで協力しながら戦闘の終結がなされ、戦争のない世界の実現に向けて協力していくことを望む。日本とマレーシアの関係が更に強化され深まっていくことを願っている。

(副大臣) パレスチナ問題は両国にとって共通の課題と認識しており、連帯の意思を示していただいたことに感謝する。人道問題であり、そうしたことへの協力の意思を示していただいたことに感謝する。



(写真) モハマド外務副大臣と共に

第5 JICA海外協力隊員等との意見交換

1. JICA海外協力隊員との意見交換

派遣団は、8月31日、クアラルンプールにおいて、海外協力隊員4名（障害児・者支援、コンピュータ技術、環境教育、コミュニティ開発）と懇談し、自身の民間企業に籍を置きながらJICAとの連携事業で協力隊に参加する意義、マレーシアの人々の環境保全等への意識の現状、障害者の就労支援の現状と課題、人材マネジメントや工程管理などを業務へ適用する際の課題等について意見交換を行った。



（写真）JICA海外協力隊員の方々と

2. JICA専門家との意見交換

派遣団は、8月31日、クアラルンプールにおいて、マレーシア各地で活躍するJICA専門家4名（税関分析アドバイザー、海上保安アドバイザー、MJIIITマレーシア・ジャパンリンクエジオフィス強化プロジェクト業務調整員、マレーシアにおける革新的な海洋温度差発電（OTEC）の開発による低炭素社会のための持続可能なエネルギーシステムの構築業務調整員）及びJICAMAマレーシア事務所長と懇談し、税関の技術協力の現状、海上保安業務に関連する知見や技術の移転の現状、MJIIITにおける日本企業との産学連携業務の内容、OTECの研究開発の状況等について意見交換を行った。



（写真）JICA専門家の方々と

3. 日系企業関係者との意見交換

派遣団は、8月30日、クアラルンプールにおいて、日系企業関係者4名（マレーシア三井物産社長、マレーシアみずほ銀行社長、大成建設クアラルンプール営業所長、三菱重工クアラルンプール営業所長）と懇談し、マレーシア経済の現状、中東の足がかりにもなるビジネス環境としての見方、鉄道、衛星、防災等に関して日本が持つ強みをいかした協力を展開するためオールジャパンで戦略を立てる必要性、直接投資の効果进行分析の必要性等について意見交換を行った。

第6 クアラルンプール日本人墓地慰霊碑での献花

派遣団は、8月31日、クアラルンプール市内の日本人墓地慰霊碑において献花を行った。

＜施設の概要＞

クアラルンプール日本人墓地は、在マレーシア日本国大使館の委託に基づき、クアラルンプール日本人会が維持管理を行っている。毎年3月と9月に墓地敷地内にある慰霊堂にて慰霊祭が開催されている。また、2018年には、墓地敷地内に慰霊碑が建立された。マレーシア各地の全13か所の日本人会の総意として、「日本人の誰もが訪れることができる慰霊施設を設置して欲しい」という要望があり、在マレーシア日本国大使館が日本政府に要望書を提出し、資金支援を得て建立された。こうして戦没者を含め、マレーシアに眠る邦人先駆者全てを慰める碑が整備されるに至った。



(写真) クアラルンプール日本人墓地慰霊碑にて献花

IV. タイ王国における調査

第1 タイ王国の概況

(基本データ)

人口：6,609 万人（2022 年）（日本の約 2 分の 1。急速に進む少子高齢化。）

面積：約 51 万平方キロメートル（日本の約 1.4 倍。近隣国と長い陸上国境線を有する。）

政治体制：立憲君主制。主権はタイ国民に帰属。国王は国会、行政、裁判所を通して三権を行使し、軍の総帥。

宗教：国民の 9 割以上が仏教徒。憲法で宗教の自由を保障、国教の規定はない。最南部では住民の過半数がイスラム教徒。

名目 GDP：5,135 億米ドル（2023 年）

一人当たり名目 GDP：7,331.5 米ドル（2023 年）

経済成長率：1.9%（2023 年）

インフレ率：1.2%（2023 年）

失業率：0.9%（2023 年）

タイ進出日系企業数：5,856 社（2021 年、JETRO 調査）

1. 内政

1932 年の立憲革命から近年に至るタイの政治体制の変遷については、世界大戦や共産主義勢力の東南アジア地域での拡大といった国際情勢を反映して軍部中心の権威主義体制が長く続いた後、1980 年代から 1990 年代にかけて民主化が進展し、冷戦終結による軍部の影響力が相対化する中で「1997 年憲法」の下で急速に勢力を拡大したタクシン党首率いるタイ愛国党と、これに反発する勢力の政治的対立が深刻化してきた。

2014 年 5 月、軍事クーデターが発生し、軍部が統治権を掌握したが、2019 年 7 月に選挙を経て民政復帰した（プラユット政権発足）。その後、2023 年の下院選挙で、セター政権（タクシン派）が保守・親軍派政党と連立政権を樹立した。2024 年 8 月、タイ憲法裁判所は、過去に有罪判決を受けた人物を閣僚に任命した人事は、憲法が規定する閣僚の倫理基準に違反するとして、セター首相を失職とする判決を言い渡した。同月、後任にタクシン元首相の次女で最大与党、タイ貢献党の党首のペートンターン氏が首相に就任した。

2. 外交

タイは、伝統的に全方位外交を基本としつつ、従来から主要国との距離を内外の事情に応じて変更する柔軟な外交を展開している。その基本的な姿勢は最近も変わっていない。その上で ASEAN 諸国との連携と、日本、米国、中国といった主要国との

協調を外交の基本方針としている。

近年は、積極的な経済外交を展開し、中東やEU諸国との関係強化の動きが見られる。地政学的にメコン地域の中核を成すことから地域情勢にも積極的に関与する傾向が見られ、エーヤワディ・チャオプラヤ・メコン経済協力戦略会議（ACMECS：域内格差を是正するため立ち上げられたメコン地域諸国独自の協力枠組み。）の活性化、タイ国際協力機構（TICA）を通じた周辺国への国際協力やハード・ソフト両面の連結性の向上等の取り組みが上げられる。

3. 経済

2014 年はクーデターが発生するなどの政情混乱等により、1.0%の緩やかな成長率となった。2019 年は米中貿易摩擦の影響もあり 2.2%の成長率にとどまった。2020 年には、世界的な新型コロナウイルス感染症の蔓延の影響により、-6.1%と 2009 年以来のマイナス成長となったが、世界経済の回復による輸出の回復に伴い 2021 年には 1.6%にまで改善した。その後、海外観光客数の回復もあり、2022 年の成長率は 2.5%となった。2023 年についても海外観光客数の回復が続いたことなどから緩やかに経済は成長したものの、製品輸出の鈍化や政府の予算成立の遅れなどもあり、1.9%の成長率にとどまった。タイ経済については、「中進国の罠」に陥らずに安定成長ができるかが課題であり、労働集約的産業から高付加価値産業への転換の必要性が指摘される。

1980 年代以降、日本企業は円高を背景に積極的にタイに投資・進出し、タイの経済成長に貢献している。

年	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
経済成長率	1.0%	3.1%	3.4%	4.2%	4.2%	2.2%	-6.1%	1.6%	2.5%	1.9%

4. 日本・タイ関係

日タイ両国は 600 年にわたる交流の歴史を持ち、伝統的に友好関係を維持している。長年の両国の皇室・王室間の親密な関係を基礎に、政治、経済、文化等幅広い面で緊密かつ重層的な関係を築いており、人的交流は極めて活発である。2022 年は日タイ修好 135 周年を迎えた。

タイにおける在留邦人は 72,308 人（2023 年 10 月）。日本における在留タイ人は 59,271 人（2023 年 6 月）。

また、日本へのタイ人渡航者は新型コロナウイルス感染症の世界的蔓延の影響により、2021 年は年間約 3,000 人に激減したが、2023 年は約 100 万人まで回復した。

現在、タイ進出日系企業数は、5,856 社（2021 年、JETRO 調査）を数える。また、タイはメコン地域開発を進める上での日本の重要なパートナーとなっている。

（出所）外務省資料等より作成

第2 我が国のODA実績

1. 援助の目的と意義

日本とタイのODAの歴史は、1954年に技術協力としてタイから21名の研修員を受け入れたことに始まる。続いて1968年に有償資金協力、1970年に無償資金協力を開始した。1997年の経済危機の際は、日本はタイの経済回復に向け積極的な支援を実施した。タイにとって我が国は最大の協力実施国となっている。

これまで日本は、タイに対してODAを供与することで、同国の経済・社会発展に大きく貢献してきた。ASEANとの関係を重視する我が国の外交において、同地域で存在感を更に増しているタイとの関係強化は、今後も重要となる。

2. 対タイ協力の方向性

タイへの協力に当たっては、中進国に対する開発協力のモデルの構築を目指すとともに、タイが2019年のASEAN議長国として「持続可能な開発」をテーマとして掲げたことも踏まえ、協力の成果がASEAN域内を始めとする他国への協力に活用されることを念頭においた支援を展開する。

また、タイには日本の民間企業、NGO、大学、地方自治体、国際機関等の様々なアクターが地域拠点機能も含めて活動していることを踏まえ、非ODA事業を含む各アクターの効果的・効率的な活動のために、ODAを活用したアクター間の連携やタイ側とのネットワーク構築に資する協力を展開する。

3. 援助の基本方針及び重点分野

対タイのODA基本方針には、大目標として「日本とタイの政治・経済・社会面での緊密な関係を踏まえた戦略的パートナーシップに基づき、双方の利益増進につながる協力を推進するとともに、ASEAN・メコン地域の均衡のとれた発展に貢献する」ことが掲げられている。

2020年2月に策定された対タイ国別開発協力方針では、次の3分野を重点分野として支援していくことを掲げている。

(1) 持続的な経済の発展と成熟する社会への対応

日タイ双方の経済・社会面の利益に資するよう、産業人材の育成や渋滞緩和等の都市機能の向上、流通やICT等の質の高いインフラ整備、2011年の大洪水を踏まえた水災害への対策を始めとする防災の推進、国際共同研究の推進等、持続可能な社会・経済の発展の基盤となる支援を行う。また、社会の成熟化に伴い取り組むべき課題である環境・気候変動問題、高齢化問題、社会的弱者支援等、日本の知見・経験も活用した支援に取り組む。

（２）ＡＳＥＡＮ域内共通課題への対応

ＡＳＥＡＮ・メコン地域における連結性強化、経済統合の深化及び同地域内の格差是正といった域内共通課題への取組についての協力を行う。特に、ＡＣＭＥＣＳマスタープランの実現等、メコン各国独自の取組への支援を通じて、メコン各国の自立的な成長に資する取組を進める。

（３）第三国支援の実施

ＡＳＥＡＮ・メコン地域及び国際社会の課題についてタイと協力し、両国が支援すべきと考える第三国への支援を更に展開する。特に、自由で開かれたインド太平洋（ＦＯＩＰ）などの我が国の重要政策や、2019 年 10 月に改訂された日タイ・パートナーシッププログラム（ＪＴＰＰ）（フェーズ 3）の下、ＡＳＥＡＮ諸国等を対象とした第三国研修や専門家派遣を実施していくとともに、インフラ案件での協調融資等、第三国を対象とした新規の協力を追求していく。

４．援助実績

2022 年度の援助実績を見ると、円借款は 500 億円、無償資金協力は約 7 億円、技術協力は約 28 億円となっている。また、同年度までの援助累計では、円借款は 2 兆 4,289 億円、無償資金協力は 1,736 億円、技術協力は 2,444 億円となっている。

（参考）我が国の対タイ援助実績

（単位：億円）

年度	円借款	無償資金協力	技術協力
2018	－	1.57	26.78
2019	94.34	0.14	28.27
2020	－	1.74	16.74
2021	－	2.11	25.03
2022	500.00	6.76	27.93
累計	24,289	1,735.77	2,443.66

（注）円借款及び無償資金協力は交換公文ベース。技術協力は経費実績ベース。円借款の累計金額は借款契約ベース。

（出所）外務省資料等より作成

第3 調査の概要

1. バンコク大量輸送網整備事業（パープルライン・レッドライン）（円借款）

（1）事業の概要

バンコク首都圏においては、アジア通貨危機後の経済回復に伴い、都市部の産業活動が活発化し、自動車に依存する交通システムが交通渋滞を深刻化させていた。また、自動車の排気ガスによる大気汚染が大きな環境問題として認識されていた。同首都圏では、大量輸送システムの整備が進められ、1999年にスカイトレイン、2004年に地下鉄ブルーラインが開業したが、バンコク中心部のみの運行で路線距離が限られ、また、バスなどの他の交通手段との接続もなかった。



（写真）パープルライン車両基地

この事業は、同首都圏において大量輸送システム（パープルライン・レッドライン）の整備を進めて、増加する輸送需要への対応と交通渋滞の緩和及び大気汚染の改善を図ることを目的としている。

（2）視察の概要

パープルライン・クロンバンパイ駅に併設される車両基地事務所において、J T T（Japan Transportation Technology(Thailand)Co.,Ltd.）社長の谷野充氏などから説明を聴取し、車両基地内を視察した後、パープルラインに試乗した。また、その後レッドライン運輸司令所（O C C : Operation Control Center）を視察するとともに、レッドラインに試乗した。

<説明概要>

パープルラインは、郊外と都心北部を結ぶ高架鉄道で、総事業額約 2,100 億円、円借款額約 790 億円、事業主体はタイ大量輸送鉄道公社（M R T A : Mass Rapid Transit Authority）となっている。受注状況は、車両・信号・その他は丸紅・東芝（車両は J - T R E C）、メンテナンスが J T T（丸紅・東芝・J R 東日本出資の在タイ現地法人）となっている。バンコク都市鉄道プロジェクトにおいて初めて日本製車両（J - T R E C）が採用され、日本の鉄道事業者（J R 東日本）が海外で鉄道メンテナンス事業に初めて参画した案件である。パープルラインは 2016 年に開業し、2017 年にはブルーラインと接続した。今後は、バンコク中心部に向かって延伸整備している区間が開業する予定である。パープルラインの車両基地は、最北の駅に隣接しており、J T T は

ここを拠点に車両、基地設備、軌道、電力設備のメンテナンスを行っている。なお、パープルラインの輸送障害発生はゼロ（2023 年）となっており、質の高いメンテナンスを提供している。

レッドラインは、郊外と都心部の北の玄関を結ぶ高架鉄道で、総事業額約 3,320 億円、円借款額約 2,680 億円、事業主体はタイ国鉄（S R T : State Railway of Thailand）となっている。



（写真）レッドライン運輸司令所

日本の企業連合（住友商事・三菱重工・

日立 J V）が車両・鉄道システムを受注している。レッドラインは 2021 年に開業し、運輸司令所（O C C）では、列車の安全運行を確保するため、全ての列車の運行状況をリアルタイムに管理（毎日 24 時間交代制、7 名体制勤務）している。ダイヤ正常時はシステムによる運転状況を監視し、事故や設備故障などのトラブルが生じた場合には、現場からの情報が全て運輸司令所に集約され、ダイヤを正常に戻すための運転整理や設備の復旧指示などを実施している。

バンコク都市鉄道は 13 路線（総延長約 280 キロメートル）が開業済で、4 路線（総延長約 70 キロメートル）が建設中となっており、バンコク都市鉄道マスタープラン（M-M A P）によると 2029 年には総延長約 550 キロメートル程度になると見込まれている。現在、J I C A が協力して、第 2 次バンコク都市鉄道マスタープラン（M-M A P 2）の支援を実施しており、日本企業の参入の可能性等も検討されている。

<質疑応答>

（Q）パープルラインは輸送障害発生割合がゼロ（2023 年）と説明があったが、路線によって違いが見られるのか。

（A）路線によって違いがある。変電所や信号機トラブルなど各路線で輸送障害が発生し、差が見られる。

（Q）レッドラインは輸送障害発生割合が高い（2022 年）データになっているがどういった理由があるのか。

（A）2021 年に開業した当初ということもあって初期故障で輸送障害発生割合が高くなっていると思われる。

（Q）今回初めてパープルラインの車両からメンテナンスまで関わったとのことであるが、他の路線について他国の関与はどの程度あるのか。

（A）レッドライン（運行事業者：SRTET）は日本の企業連合（住友商事・三菱重工・日立 J V）、グリーンライン（運行事業者：BTS）、エアポートレールリンク（運行事業者：Asia Era One 2021 年まで SRTET）及びブルーライン（運行事業者：BEM）は

ドイツ、ピンクライン（運行事業者：BTS 関連）、イエローライン（運行事業者：BTS 関連）及びゴールドライン（運行事業者：BMA 関連、BTS が技術協力）はフランス、中国が調達に関わっている。

（Ｑ）相互乗り入れなどは行われていないのか。料金設定はどうなっているのか。

（Ａ）相互乗り入れは行われていない。駅が近くにあるというだけである。現在、欧州規格での技術基準を作っていると言われる。料金については会社ごとに違いがある。タイ運輸省は、日本の Suica のような統一規格のチケットを作ろうとしているようだが課題はまだ多い。

（Ｑ）タイ運輸省に対する要望はあるか。

（Ａ）統一規格を進めているとの話があったが、欧州の規格に偏ることがないように日本規格も含めて広く門戸を広げて欲しいと思う。

（Ｑ）メンテナンスについて欧州の企業と共に行うという考え方はないのか。

（Ａ）日本の車両は日本側で、欧州の信号機は欧州側でといったメンテナンスのやり方は可能であると思う。しかし、我々が欧州の車両や信号機をメンテナンスすることは難しいと思う。例えばメーカーマニュアルで予備品の交換が３年となっていた場合でも、使えるようであれば安全面を考えながら継続して使うこともある。それに対して欧州のメーカー系の企業は新しい予備品に次々に交換していく傾向がある。予備品もひとかたまりのモジュールごと交換ということが多く、予備品自体がブラックボックス化している傾向がある。

２．東部臨海開発計画（レムチャバン商業港建設事業）（円借款）

（１）事業の概要

レムチャバン港は、現在、タイ最大の貨物取扱量を誇る港湾となっている。1980 年代に始まった東部臨海開発計画の一環として、バンコクの南東約 130 キロメートルのレムチャバン地区に、東部臨海地区の工業団地の主要商業港として、また、大型船の入港が困難なバンコク港の代替機能も合わせ持つ深海港を建設することを事業の目的としている。借款額：約 1,788 億円（東部臨海開発計画の総額）、約 229 億円（レムチャバン港のみ）。

（２）視察の概要

JICA タイ事務所及び株式会社上組の合弁会社 E S C O 副社長の駒真吾氏から説明を聴取した後、レムチャバン港内でコンテナターミナルの運営に参画している企業（E S C O 社）のオペレーションルームを視察した。

<説明概要>

1980 年代に貨物量の増大に伴い大型船の入港が困難なバンコク港の代替機能も合わせ持つ深海港が必要になり、東部臨海開発計画の一環として、バンコクの南東約 130

キロメートルのレムチャバン地区に、東部臨海地区の工業団地の主要商業港として、レムチャバン港を建設する計画が開始された。日本側は、マスタープランの策定など技術協力（開発調査）による支援と共に、1980年代半ば～1990年代にかけて港湾開発や道路等のインフラ整備に総額約1,788億円の円借款を供与した。タイ側は、当時の経済状況（多額の債務を抱えることへの懸念等）やタイ国内の議論（経済による日本の再植民地化への懸念等）を踏まえ、事業計画規模や事業実施時期を柔軟に修正し適切に計画を実行することとした。1985年のプラザ合意後、急速な円高が進行し、国内製造業などは経営が厳しくなったことから、賃金の安い国外に工場を移転する企業が増えた。1980年代後半から、レムチャバン地区への日系企業の入居や海外直接投資も急増することとなった。その結果、同地域における雇用創出や経済成長を促すこととなった。

レムチャバン港は、1991年に運営が開始された。現在タイ最大の商業港で2022年の世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキングにおいて、第20位（約874万TEU）の貨物取扱量となっている。同港の計画取扱容量は、供用済みのフェーズ1（A、B埠頭）及びフェーズ2（C、D埠頭）で約1,100万TEU、整備中のフェーズ3（E、F埠頭）は700万TEUとなっており、合計で約1,800万TEUとなる見込みである。円借款で整備したB埠頭は、日本企業が運営に参画している。ただし外資規制があるため地元の企業との共同出資で運営参画している。（上組：B1及びB3ターミナル、三井物産：B2ターミナル、日本郵船：B4ターミナルにそれぞれ運営参画している。上組は現地に常駐しオペレーションを行っており、三井物産と日本郵船は主として出資を行っている。）



（写真）レムチャバン港（ESCO社）
オペレーションルーム

<質疑応答>

（Q）E、F埠頭はいつ頃に完成予定か。

（A）E、F埠頭はタイ港湾公社（PAT）により整備されておりE埠頭は未定、F埠頭が2025年に完成予定とされるが、難工事のため遅れているとされる。中国による大深港の整備の事例は、見方によっては軍艦も入れるような港を整備しているといえるので警戒している。

（Q）E、F埠頭の利用についてタイ政府が制限をかけることはできないのか。

（A）レムチャバン港の管理運営は、基本的にタイ港湾公社が行っているが、E、F埠頭の運営については、B埠頭と同様に民間委託をすることになる。E埠頭はまだ受注企業は決まっておらず、F埠頭はタイ石油公社系などとの合弁会社GPC社が

受注している。おそらく受注企業が使い方については決めることになる。有事の際には中国側が軍港として利用する可能性はないとは言えないが、タイ政府はそうした利用は認めないはずである。

(Q) コンテナの荷下ろしを含め、港湾のオペレーションを自動化することはできないのか。

(A) B埠頭でのオペレーションは従来からの人に頼る形になっている。C、D埠頭は香港系の企業がオペレーションを行っているが、D埠頭はガントリークレーン荷役やヤード運営も含め全自動化（フルオートメーション）を進めている。

(Q) E、F埠頭が完成すると、大型コンテナ船はB埠頭よりも取扱貨物量に余裕があるE、F埠頭を利用することが多くなるのではないのか。

(A) そうした課題もあるが、小型・中型のコンテナ船は、使い勝手や料金の割引等からB埠頭を利用するということもある。棲み分けが進むことが考えられる。

(Q) レムチャバン港の取扱貨物量は増えている感覚はあるか。

(A) 今後もレムチャバン港の取扱貨物量は増えていく見通しを持っている。肌感覚ではあるが、毎年3%程度の割合で増えてきているのではないのか。タイの経済成長率もおおよそこの程度である。

3. 産業人材育成事業（モンクット王工科大学ラカバン校附属高等専門学校）（円借款）

（1）事業の概要

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）及びモンクット王工科大学トンブリ校附属高等専門学校（KOSEN-KMUTT）は、タイにおいて設立・運営される高等専門学校（高専）で、日本の高専と同水準の高専教育を提供すること、及び本邦高専への留学機会を提供することにより、実践的でイノベーティブなエンジニアの育成を図り、タイの持続的な経済発展に寄与することを事業の目的としている。
総事業額：約 167 億円（借款額：約 94 億円）。

（2）視察の概要

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）校長のナタウット氏などから説明を聴取した後、高専内を視察した。

<説明概要>

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、2019年5月に開校した。現在、メカトロニクス工学科（2019年開講）、コンピューター工学科（2021年開講）、電気電子工学科（2023年開講）の3つの学科から成り立っている。タイ高専は、理論的な基礎の上に立って実験・実習・実技を重視した実践的な5年一貫の技術教育を行っている。成績優秀者は日本の高専（3～5年次）へ編入することもでき、2024年度までに46名（KOSEN-KMITL、KOSEN-KMUTT合わせて）の受入れ実績がある。

また2年間の専攻科課程もあり、このうち1年間は日本の高専の専攻科で受入れ、タイ人教員と協働でタイ高専専攻科学士の研究指導を行うなどしている。

タイ高専の学生に対しては、タイ政府から奨学金が年間25万バーツ貸与される（学費や寮費等含む）が、奨学金支給期間と同年数勤務すると奨学金の返済は免除されることになっている。2024年3月にKOSEN-KMITL第1期生24名（日本の高専に編入学した4名含む）が卒業したが、タイ国内のターゲット産業に就職（タイ国企業には限定されておらず、日系企業も対象）する者が15名、専攻科への進学が5名、日本の技術科学大学への編入が4名となっている。

なお、タイ高専としては2校目となるモンクット王工科大学トンプリ校附属高等専門学校（KOSEN-KMUTT）が2020年5月に開校している。2025年3月に第1期生が卒業予定となっている。



（写真）タイ高専での授業の様子

＜質疑応答＞

（Ｑ）企業から寄付を募りファンドのようなものを作って継続的に運営できる仕組みを考えてもいいのではないかな。また定員を増やす考えはないのか。

（Ａ）働きながら学位を取得できるようなコースなど、定員は増やしたいが、国からの支援なので自分たちで自由に使うことは認められない。フェーズ2で考える課題である。

（Ｑ）企業から新たな要望はあるのか。

（Ａ）企業にアンケートを取っていて、それを教育目標やカリキュラムの見直しなどにフィードバックしている。日系企業その他、タイ企業も就職先としているが、タイ企業には時間をかけて説明する必要がある。我々としてはテクニシャンではなくエンジニアとして採用してもらいたい。農業の自動化など人手を介さずにできないかといった要望に応えることができる人材を供給したいと考えている。

（Ｑ）日本の高専にいかされるようなことはあるのか。

（Ａ）グローバル教育や英語での授業など、フィードバックは重要である。日本の高専の在り方、グローバル化といったことを考えたい。

第4 意見交換の概要

1. エクシリ外務次官との意見交換

派遣団は、9月3日、タイ外務省において、エクシリ・ピントルット外務次官と意見を交換した。

(エクシリ次官) 日本からのODAによりタイが経済発展を遂げることができたことに感謝する。タイ国内での開発のみならず周辺国、更に地域を越えて日・タイで協力を進めていきたいと思う。今回のタイでのODAの視察で感じられたことをお聞かせ願いたい。

(派遣団) ペートンターン首相が就任されたことに對し心からお祝い申し上げる。長い歴史を有する日本とタイ両国は、皇室、王室を始め、貴重な縁によって結ばれている。また、経済面では、昨年、両国関係は、包括的戦略的パートナーシップに格上げされた。今後更に発展していくことを願っている。

2024年はODAが開始されてから70年の節目の年にあたる。日本がこれまでに港湾、鉄道、空港など、あらゆるインフラ整備を実施し、タイの社会経済の基礎を作ること貢献してきたことを誇りに思う。これからも、こうした支援について、両国民に語り継ぎ、第三国支援を行うなど、両国が地域の発展に協力していくことが重要である。

自由で開かれたインド太平洋（FOIP）戦略、あるいはグローバル経済のパートナーシップという点においても両国の協力は欠かせないため、今後のタイの発展について期待を強くした。

タイが第三国支援の取組を行うに当たり、これまでの日本のODAから学ぶことがあれば伺いたい。

(次官) これまでの日本のODAについて感謝している。日・タイ関係は深い関わりがある。これまでの日本のODAは包括的なインフラ整備が多い。これがあつたために各道路もつながり、持続可能な構造になっている。

もう一つ重要な協力は人材開発である。この協力を進めてきたお陰で、タイの人材は、国内、地域において貢献することができる。良い例がタイ高専である。ラカバン校（KOSEN-KMITL）では、2024年3月に一期生が卒業したが、タイ国内、地域の発展にも役立つ人材だと考えている。

今後、日本とタイで協力できる分野は多くある。テクノロジー、イノベーション、



(写真) エクシリ外務次官との意見交換

人材開発、高齢化社会、公衆衛生などは、協力できる分野である。二国間でも第三国支援でも協力はできると思う。

現在、日本はメコン地域に大きな役割を果たしている。タイも日・メコン協力といった枠組みなどを通じて日本と協力し、メコン地域の開発協力を貢献したいと思っている。メコン地域の経済協力の枠組み A C M E C S も非常に大切である。

(派遣団) 日本が得意とする持続的な開発協力という点でタイと連携できることは多いと思う。日本の開発協力は、一度に安く投資するだけで終わりではない。長く技術を伝承し、人を育て、環境負荷にも強く、安全性にも優れていることを兼ね備えている。さまざまな投資案件、入札基準などにも日系企業が強みをいかせるような後押しをお願いしたい。

これまでの日本のODAによるインフラ整備や、タイ高専などの人材育成の仕組みの導入などの支援について評価していただいているが、格差社会、高齢化社会といった点については日本も課題先進国と言われている。日本に期待することはどういったことか伺いたい。

(次官) 高齢化社会はチャレンジになる。働く人が減少する中で、日本からの投資に対応できるような質の高い人材を確保し、課題に対応していきたい。技術やテクノロジーも導入していきたい。今までの政府は、外からの労働者を重視してきたが、すべての年齢の労働者が働ける環境づくりにも力を入れている。こうすることにより、タイ国内の労働環境も改善され問題解決につなげていくことができると思う。

タイは世界銀行と協力してどのようにしたら人口が増加するか検討している。また、高齢化社会の中で社会福祉も重要な課題となっているため健康増進についても検討したいと思う。

(派遣団) 周辺国との関係について、外交上の懸念があるか伺いたい。

(次官) タイは、メコン地域の国々と緊密な関係にある。しかしながら課題もある。麻薬、人身売買、詐欺といったことから、最近はPM2.5などの環境問題も重視されてきている。こうした課題は他国と協力して解決しているが、タイ政府にとっても優先度が高いものとなっている。

(派遣団) そういった課題についても日本と協力したいと考えるか。

(次官) 環境汚染については、タイ、メコン地域の国々に対する支援をいただけるものと信じている。また、国境を越えた犯罪については、法律の適用等の支援をお願いしたいと考えている。

2. スリヤ副首相兼運輸大臣との意見交換

派遣団は、9月3日、タイ運輸省において、スリヤ・ジュンルンルアンキット副首相兼運輸大臣と意見を交換した。

(スリヤ副首相) 日・タイ関係は1887年の外交関係の樹立から今年で137年となる。

経済関係を見ると、日・タイの貿易は非常に活発で、タイにとって日本は世界第3位（2023年）の貿易相手国となっている。投資・観光も活発で、2023年にはタイから日本へ100万人の観光客が訪れ、日本からタイへ80万人の観光客が来訪している。

これまでの日本の円借款や専門家派遣を通じたインフラ整備に感謝する。日本の支援によって、タイはASEANの交通運輸の中心となっている。今回の訪問を機会に両国関係を更に発展させていきたい。

（派遣団）長い歴史を有する日・タイ関係は、王室、皇室から経済関係に至るまで、かけがえのない関係を築いてきており、さらに、自由で開かれたインド太平洋（FOIP）の構想でいえば、地政学的な要因も共有する関係にある。

日本のODAは2024年で70年の節目の年となる。これまでにレムチャバン港を含めた東部臨海開発、運輸面、空港のほか、バンコクの世帯の7割の上水道整備がODA事業で行われている。

タイは経済発展により一人当たりGDPが中程度の水準（中所得）に達しているが、先進国同様の産業高度化が図れないことで競争力が高まらず、経済成長が停滞する「中進国の罠」に直面している。タイの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。

本日は、今後の発展的な日・タイ関係の在り方、民間投資に対する期待等について意見を交換したいと思う。

（副首相）日本政府からのODAを通じて都市鉄道や空港などが整備されていることに感謝する。タイに投資している日系企業との協力関係を今後も続けたい。また、これから予定される重要なインフラ事業にも是非参加していただきたいと思っている。



（写真）スリヤ副首相兼運輸大臣と共に

セター前首相は、この地域におけるハブ空港を作りたいと言っていた。それを実現するために国際空港の整備を行っていく必要がある。バンコクには、ドンアン、スワナプーム、2つの空港があるが、より多くの利用客を受け入れられるようにキャパシティの拡大を計画している。これにより9,000万人以上の利用客の拡大ができるようになる。バンコク以外ではプーケット島近傍に新たに空港を建設したいと考えている。チェンマイにも、現空港から20～30キロメートル離れたところに新空港を建設したいと考えている。また、タイ南部では約60キロメートルを橋でつなぐ建設計画もある。こうした大規模なインフラ整備には様々な機材が必要になるが、日本企業の機材の質や仕事の質は高いので、日本にも是非参画していただきたいと考えている。

(派遣団) 多くの投資案件があることは素晴らしい。空港の拡張については、日本とタイの往来が増えている中で魅力的である。新しい案件については、日系企業にも紹介したいと思う。

(派遣団) これまでの日系企業の仕事の質の高さ、技術力の評価について感謝する。安くて短期間で整備ができるものに魅力を感じることもあると思うが、我々の技術力や仕事の質の高さについて理解をして欲しい。長い歴史がある日本とタイにとってより良い関係を築けていけたらよいと感じている。

(副首相) 私自身、ビジネスマンとして働いた経験があるが、日系企業はモノの質が高く信頼できると感じている。また、日本には「改善」という考え方があるが、良い考えであると思っており、我々も「改善」の考えに基づいてビジネスを行っていく必要があると思う。

(派遣団) 2011年に鹿児島と福岡を結ぶ九州新幹線が全線開業し、これまで車で4～5時間かかっていた移動時間が1時間強まで短縮された。快適で海外から来られた人も多く乗車している。大臣は日本の新幹線にどのような印象を持っているか。

(副首相) 日本の新幹線は時間どおりに分単位で運行していて感動した。仮に遅れる場合も何分頃に到着するか情報が示される点は、タイの鉄道と違うと感じている。

(派遣団) 今後より深い日・タイの外交関係を築くようにお願いしたい。我々としてもしっかりと後押ししていきたい。日本のODAに対する期待、第三国支援についても重要と思うが、どのように考えているか。

(副首相) 第三国支援についてはタイとしても重視している。タイの周辺ではまだ発展していない国もある。こうした国を日本と共に支援することで、この地域全体の経済力を上げることができると思う。

第5 日本企業関係者との意見交換

1. レムチャバン港関係日系企業関係者との意見交換

派遣団は、9月2日、レムチャバンにおいて、レムチャバン港関係日系企業関係者5名（ESCO 副社長、NYK Line Thailand 社長、泰国三井物産部長、K Line Thailand 社長、MOL Shipping Thailand 社長）と懇談し、ODA（円借款）を活用して整備されたレムチャバン港の歴史と現状、中国系の企業により整備中のターミナルが完成した後の管理運営に対する懸念、レムチャバン港のターミナル使用に関する運用基準設定の見通し等について意見交換を行った。



（写真）レムチャバン港関係日系企業関係者との意見交換

2. バンコク日本人商工会議所関係者との意見交換

派遣団は、9月2日、バンコクにおいて、バンコク日本人商工会議所関係者7名（タイ住友商事社長、三井住友銀行バンコク支店長、アユタヤ銀行副頭取、ANAバンコク支店長、JFEスチール・タイランド社長、三菱自動車タイランド社長、JCC専務理事）と懇談し、タイ経済の現状、現地日本企業が直面する課題等について意見交換を行った。



（写真）バンコク日本人商工会議所関係者との意見交換

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える。

(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があり、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だろう。

（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(C I A S T)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「M I C A」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、A S E A N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(M J I I T)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(U T M)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ろう。M J I I Tや2024年9月に開校した筑波大学マレーシア校が、A S E A N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J I C A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の使途については、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標とし、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。

第2章

インド共和国班 報告

第2章 インド共和国班報告

I. 派遣団の構成・調査日程

第1 派遣団の構成

○期間

令和6年8月27日（火）～令和6年9月2日（月）〔6泊7日　うち機中1泊〕

○派遣団の構成

団長	参議院議員	青　木　一　彦（自民）
	同	青　山　繁　晴（自民）
	同	石　川　大　我（立憲）
	同	若　松　謙　維（公明）

同行	外交防衛委員会調査室次席調査員	天　池　恭　子
	国土交通委員会調査室調査員	鈴　木　賢　一

第2 調査日程

	午前	午後	宿泊
1日目 8月27日 (火)	【移動】 羽田発→	【移動】 →デリー着 【説明聴取】 在インド日本国大使館	デリー
2日目 8月28日 (水)	【案件視察等】 ヤムナ川流域諸都市下水等整備計画 (円)	【案件視察等】 国際機関邦人職員との意見交換 シタラマン財務大臣との意見交換 JICA海外協力隊員との意見交換 日系企業関係者等との意見交換	デリー
3日目 8月29日 (木)	【案件視察等】 デリー高速輸送システム建設計画 (円)	【案件視察等】 ウッタラプラデシュ州ガーズィヤーバード県アンチャル病院医療機材整備計画 (草) 【移動】 デリー発→チェンナイ着	チェンナイ
4日目 8月30日 (金)	【説明聴取】 在チェンナイ日本国総領事館 【案件視察等】 チェンナイ周辺環状道路建設計画 (円)	【案件視察等】 タミル・ナド州投資促進プログラム (円) 在留邦人との意見交換	チェンナイ
5日目 8月31日 (土)	【案件視察等】 タミル・ナド州都市保健強化計画 (円)	【移動】 チェンナイ発→ムンバイ着 【案件視察等】 ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道建設計画 (円) 【説明聴取】 在ムンバイ日本国総領事館	ムンバイ
6日目 9月1日 (日)	【案件視察等】 ムンバイメトロ3号線建設計画 (円) ムンバイ湾横断道路建設計画 (円)	【案件視察等】 在留邦人との意見交換 ムンバイ都市圏開発庁関係者との意見交換 【移動】 ムンバイ発→	機中
7日目 9月2日 (月)	【移動】 →成田着		

(備考) (円) は円借款 (有償資金協力)、(草) は草の根・人間の安全保障無償資金協力を示す。

調査対象案件等



- ・ヤムナ川流域諸都市下水等整備計画（円）
- ・国際機関邦人職員との意見交換
- ・シタラマン財務大臣との意見交換
- ・JICA海外協力隊員との意見交換
- ・日系企業関係者等との意見交換
- ・デリー高速輸送システム建設計画（円）
- ・ウッタールプラデシュ州ガーズィヤーバード県アンチャル病院医療機材整備計画（草）

- ・チェンナイ周辺環状道路建設計画（円）
- ・タミル・ナド州投資促進プログラム（円）
- ・在留邦人との意見交換
- ・タミル・ナド州都市保健強化計画（円）

- ・ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道建設計画（円）
- ・ムンバイメトロ3号線建設計画（円）
- ・ムンバイ湾横断道路建設計画（円）
- ・在留邦人との意見交換
- ・ムンバイ都市圏開発庁関係者との意見交換

（出所）外務省ウェブサイトより作成

Ⅱ. インド共和国における調査

第1 インド共和国の概況

(基本データ)

面積：328万7,469平方キロメートル（2011年 国勢調査）（日本の約8.7倍）

人口：14億2,863万人（2023年 世界銀行）

首都：ニューデリー

民族：インド・アーリヤ族、ドラビダ族、モンゴロイド族等

言語：連邦公用語はヒンディー語、他に憲法で公認されている州の言語が21言語

宗教：ヒンドゥー教徒79.8%、イスラム教徒14.2%、キリスト教徒2.3%、
シク教徒1.7%、仏教徒0.7%、ジャイナ教徒0.4%（2011年 国勢調査）

政治体制：共和制

議会：二院制（上院250議席、下院552議席（インド憲法における規定数））

名目GDP：3兆5,499億ドル（2023年 世界銀行）

1人当たりGDP：2,485ドル（2023年 世界銀行）

経済成長率：7.6%（2023年 世界銀行）

在留邦人数：8,197人（2023年10月 外務省海外在留邦人数調査統計）

1. 内政

2004年の第14回下院議員総選挙に引き続き、2009年の第15回下院議員総選挙においても、与党コングレス党（国民会議派）を第1党とする統一進歩連合（UPA）が過半数を確保し、第2次UPA政権が発足した。

2014年4月から5月に行われた第16回下院議員総選挙では、インド人民党（BJP）が単独過半数を占めて大勝し、ナレンドラ・モディ首相率いるBJP政権が発足した。2019年4月から5月に行われた第17回下院議員総選挙においても、BJPが単独過半数を占めて大勝した。2024年4月から6月に行われた第18回下院議員総選挙では、BJPは240議席の獲得にとどまり単独過半数を失ったものの、与党連合として293議席を獲得し、モディ首相が3期連続で首相に就任した。なお、3期連続での首相就任は、ネルー初代首相以来となる。

モディ政権の今後の重要課題としては、持続的な経済成長、貧富の格差対策、失業者対策とともに、「メイク・イン・インド」、「メイク・フォー・ワールド」、宗教・地域・カーストの対立を超えた協調的社会的実現が挙げられる。

2. 外交

インドは、伝統的に非同盟、全方位外交を志向している。インド太平洋は、自由で開かれた包摂的な地域であり、法の支配が重要との立場を発信しており、「自由で開かれたイン

ド太平洋」を推進するものとして日米豪印4か国の関係を重視している。その一方で、ロシアとの伝統的な友好関係を維持している。経済関係が急速に拡大した中国との間では、2020年に国境で軍事衝突が発生した。

モディ首相は、東アジア及び東南アジアとの関係強化を目指す「アクト・イースト」政策の下、インド太平洋地域を中心に積極的な外交を展開している。2023年は、G20議長国として、いわゆる「グローバル・サウス」の声を代弁する役回りを自認するなど、グローバル・パワーとして、ますます国際社会における影響力を増している。

3. 経済

インドは、独立以来、輸入代替工業化政策を進めてきたが、1991年の外貨危機を契機として経済自由化路線に転換し、規制緩和、外資積極活用等を柱とした経済改革政策を断行した結果、経済危機を克服したのみならず、高い実質成長を達成した。

経済重視の姿勢を掲げるモディ政権誕生後のGDP成長率は、2014年7.4%、2015年8.0%、2016年8.3%、2017年6.8%、2018年6.5%と高い水準を維持したものの、2019年は3.9%と減速した。2020年には、世界的な新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、経済は一時大幅に縮小し、マイナス5.8%と大きく減速した。しかし、2020年中からインフラへの投資を中心とした大規模な経済対策を実施したことによって、第二波、第三波の影響は受けつつも、2021年は9.7%とプラスに転じ、その後は、2022年7.0%、2023年7.6%となっており、いずれも高い水準を維持している。

モディ首相は、経済における「自立したインド」の重要性を強調している。グローバルなサプライチェーンのハブとなり、輸出を増加させることを志向しているが、「自立したインド」実現のため、輸入制限や規制強化等、自国産業を保護する政策も実施している。また、経済イニシアティブとして、「メイク・イン・インド」、「デジタル・インド」、「クリーン・インド」等を推進している。投資振興策としては、通信機器、自動車、応用化学電池等、主要15分野を特定して生産連動型優遇策（PLI）を実施しているほか、半導体産業への包括的な補助金制度も導入している。また、国家マスタープラン「ガティ・シャクティ（スピード・パワー）」を発表し、社会基盤整備にも注力している。

4. 日本・インド関係

（1）政治関係

日本とインドは、1952年に国交を樹立し、インド国内の強い親日感情にも支えられながら、友好関係を維持してきた。

2000年8月に森総理大臣がインドを訪問した際に「日印グローバル・パートナーシップ」構築に合意し、その後、2005年4月の小泉総理大臣のインド訪問以降、ほぼ毎年交互に首脳が相手国を訪問し、年次首脳会談を実施してきた。2014年9月には、モディ首相が日本を訪問し、両国関係は特別戦略的グローバル・パートナーシップへ格上げされた。

2017年9月の安倍総理大臣のインド訪問、2018年10月のモディ首相の日本訪問等、安

菅総理大臣とモディ首相との間では計 15 回の首脳会談が開催された。2020 年 9 月、菅総理大臣は、総理大臣就任後早期にモディ首相と電話会談を実施し、2021 年 9 月には、ワシントン D. C. における日米豪印首脳会合の際に対面での日印首脳会談を行った。2021 年 10 月、岸田総理大臣も総理大臣就任後間もなくモディ首相との電話会談を実施した。2022 年 3 月には岸田総理大臣のインド訪問が実現し、3 年半ぶりに首脳往来が再開された。また、2022 年 5 月には東京で開催された日米豪印首脳会合出席のため、同年 9 月には故安倍晋三 国葬儀出席のためモディ首相が日本を訪問した。2023 年 3 月にインドを訪問した岸田総理大臣は、モディ首相との首脳会談において、それぞれ G 7 及び G 20 の議長国として様々な国際社会の諸課題について議論を重ね、連携していくことを確認するとともに、二国間関係に関し、安全保障、経済協力、人的交流の各分野におけるこれまでの進展と今後の協力について議論を行った。2023 年 5 月の G 7 広島サミットの際に行われた日印首脳会談では、「自由で開かれたインド太平洋（F O I P）」の重要性について認識を共有し、様々な分野で協力を進めていくことを確認した。2023 年 9 月の G 20 ニューデリー・サミット、2024 年 6 月の G 7 プーリア・サミット及び同年 9 月の米国における日米豪印首脳会合の際にも岸田総理大臣とモディ首相の間で首脳会談が行われた。2024 年 10 月、石破総理大臣は、総理大臣就任直後に行われた日・A S E A N 首脳会議等に参加するためラオスを訪問し、モディ首相と首脳会談を行い、国際社会の平和と安定に向け、連携していくことで一致した。

（２）経済関係

貿易額・主要貿易品目（2023 年度 財務省貿易統計）

インドへの輸出 2 兆 3, 329 億円 化学関連品、一般機械、電気機器、銅等

インドからの輸入 8, 049 億円 有機化合物、アルミニウム、ダイヤモンド、
魚介類等

日本からインドへの直接投資（2023 年 財務省国際収支状況） 1 兆 815 億円

進出日系企業数（2022 年 在インド日本国大使館調査） 1, 400 社

（出所）外務省資料より作成

第2 我が国のODA実績

1. 概要

我が国のインドに対する政府開発援助（ODA）は、我が国による最初の有償資金協力となる1958年の円借款に始まる。以来、インドに対しては、円借款を中心にODAが実施されており、援助の約97%を占めている。近年、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、1958年の開発協力開始から2024年7月末までの総額は約8兆6,230億円である。

2022年3月に岸田総理大臣がインドを訪問した際的首脳会談では、今後5年間におけるインドに対する官民投融資5兆円を目指すことで一致している。

2. 対インド開発協力の意義

日本とインド双方の利益に資するような協力関係を深化させる観点から、継続的な投資の確保やビジネス環境の整備に必要なインフラ開発に加えて、急速な都市化に起因する社会的・環境上の課題への対処や、包摂的かつ持続可能な経済成長の実現に向けて、今後も我が国のODAが大きな役割を果たすことが期待されている。また、インドとの開発協力は、日印特別戦略的グローバル・パートナーシップの重要な構成要素であり、「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」のビジョンの下での法の支配に基づく自由で開かれた国際秩序の維持・強化や、それに向けた日米豪印による緊密な連携と実践的協力、「グローバル・サウス」と呼ばれる新興国・途上国との関係強化等にも資するものである。

3. 基本方針

様々な主体との一層の連携の下、「オファー型協力」や民間資金の動員の促進などODAの一層の戦略的活用を通じ、日印双方の強みを持ち寄って社会的課題の新たな解決策を共創し、インドが推し進めるSDGsの17のゴールの達成や「アクト・イースト」政策等を後押しする形で、包摂的かつ持続可能な成長のための強固な基盤作りを支えるための、日印双方の利益に資するような開発協力を推進する。

4. 重点分野

（1）共創による産業の発展強化

インドの経済成長の安定化を支える製造業は、若い生産人口のための新たな雇用を生み、経済の技術的基盤を強化し、生産性を向上させる。このような観点から、製造業を始めとする産業の競争力の強化に資する発電・送配電・蓄電・エネルギー効率化、高規格道路、港湾、産業用水等のビジネス環境整備に当たり不可欠な社会基盤開発を支援する。また、製造業のみならず、投資環境整備、中小企業・スタートアップ支援、特定技能制度等の活用、日印の企業・学術機関間の連携、半導体、ICT・デジタル技術、デジタル・トランスフォーメーション（DX）、保健、医療・ヘルスケア、宇宙等の分野での産業育成に資す

る支援を行う。

（２）多層的な連結性の強化

投資と成長を支えるインフラ面の課題解決を念頭に、インド国内の主要都市・経済圏内及び地域間の連結性の強化を図るべく、鉄道、道路、電力等の分野について、輸送ハブ及び流通網となる運輸や電力インフラ等の整備を環境面での影響にも配慮した形で支援する。さらに、日印首脳間で確認されている北東部等の地域の連結性の促進や、インド北東部開発とバングラデシュにおける「ベンガル湾産業成長地帯構想（BIG-B）」との有機的な連携を通じた「産業バリューチェーン」の構築等、周辺諸国との連結性の更なる強化と、それによる新たな投資や産業の創出に向けた協力を推進する。

（３）クリーンな社会経済開発

急速な経済成長と都市化に起因する社会的・環境上の課題解決に向けた継続的な取組として、保健医療・衛生といった基礎的社会サービスの整備、都市化や自然災害、生態系サービスの劣化への対応、水をめぐる社会課題への対応、貧困層の収入増等の貧困削減・社会セクター開発に資する支援に取り組む。また、農村部におけるものを含め道路・上下水道整備、農業の生産性と持続可能性の強化・多角化、バリューチェーンの強化、森林資源の保全・利用、女性のエンパワーメント等に関連する事業を支援する。気候変動問題への対応も念頭に、クリーンで強靱な社会の実現を目指し、脱炭素、グリーン・トランスフォーメーション（GX）等に向けた協力を推進する。

５．ODA実績

我が国の対インドODA実績

（単位：億円）

年度	円借款	無償資金協力	技術協力
2017	3,841.32	16.00	90.67
2018	4,219.55	17.57	106.62
2019	3,744.40	14.62	87.00
2020	3,562.96	51.20	73.14
2021	3,122.58	46.74	85.65
2022	5,674.87	0.08	57.49
2023	8,093.85	1.12	43.28
累計	85,388.38	1,076.81	1,186.36

（注）累計は1958年の開発協力開始から2023年度までの総額。円借款は交換公文ベース。無償資金協力は原則として交換公文ベースであるが、一部、緊急無償資金協力（外務大臣による閣議発言をもって支援の決定をした案件）や草の根・人間の安全保障無償資金協力等を含んでいる。技術協力はJICA経費実績ベース（各省庁の行っている技術協力や留学生受入れを除く。）。

【参考】主要援助国の対インド開発協力実績

(支出総額ベース、単位：百万ドル)

暦年	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位	合計
2016 年	日本 1,800.46	独 618.30	仏 167.38	英 127.71	米 121.35	2,919.80
2017 年	日本 2,376.10	独 1,181.84	仏 214.78	米 137.21	英 118.33	4,112.90
2018 年	日本 2,231.91	独 876.49	仏 351.61	英 133.91	米 133.66	3,812.70
2019 年	日本 2,699.94	独 947.84	仏 272.70	英 153.15	米 99.02	4,271.36
2020 年	日本 1,807.74	独 1,189.76	仏 422.58	英 134.51	米 93.67	3,738.52
2021 年	日本 3,382.48	独 1,313.40	米 141.71	英 134.29	仏 126.36	5,239.87

(出典) OECD/DAC

(出所) 外務省資料より作成

第3 調査の概要

1. ヤムナ川流域諸都市下水等整備計画（円借款）

（1）事業の概要

ヒマラヤの氷河からデリーやアグラを通過してガンジス川に合流する全長 1,370 キロメートルの河川であるヤムナ川は、インド国民の宗教的・文化的愛着も高い聖なる川とされているが、デリー首都圏を始めとするヤムナ川流域諸都市における急激な人口増加と工業化・都市化に伴い水質汚染が深刻化し、ガンジス川の支流の中で最も汚染が進んでいる河川となっている。最大の汚染源は、デリー首都圏地域の生活排水（全流域総量の 80% の汚濁負荷）であり、デリー及び下流域の住民の生活環境や飲料水源の水質に悪影響を与えている。ヤムナ川の浄化は、デリーを含むヤムナ川及びガンジス川流域全体の住民約 5 億人の生活環境改善に寄与することになる。

本事業は、ヤムナ川の水質汚染に対し、下水処理場の新規建設・増設、下水管の敷設・補修等により下水処理能力を改善し、流域諸都市住民の衛生環境、健康状況の向上を図るものである。1992 年以降、我が国は 3 フェーズに分けてヤムナ川流域の水質改善事業を行っており、フェーズ 1 及び 2 は事業が完了している。3 フェーズ合わせて、1 日当たり合計 1,161 百万リットル、約 1,100 万人分相当の下水処理場及び付随する管路等を整備することになり、これはデリー準州の下水処理容量の約 40% に相当する。各フェーズにおける借款額は、フェーズ 1 が 177.73 億円、フェーズ 2 が 133.33 億円、フェーズ 3 が 325.71 億円であり、合計 636.77 億円となっている。

現在行われているフェーズ 3 では、下水処理場の新設・改修、管路の新設・改修、住民啓発等が実施されている。事業期間は、2025 年 2 月までを予定している。日本企業では、コンサルタントとして N J S コンサルタンツが、サブコントラクターとして積水化学工業が参画している。

持続可能な開発目標（SDGs）の目標 6 水・衛生「すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する」、目標 11 持続可能な都市「包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する」に関連する事業である。

（2）視察の概要

オクラ下水処理場において、JICA インド事務所所長、実施機関であるデリー水道局（DJB）及び受注事業者であるスエズ社（フランス）の責任者から現在行われているフェーズ 3 の事業について説明を聴取した後、オクラ下水処理場の施設を視察した。

<説明概要>

現在建設中の下水処理場の処理能力は、インド最大の 1 日当たり 56 万 4,000 立方メートルであり、完成後、デリー準州における全処理水の約 25% が処理されることになる。これによる裨益人口は、最大約 520 万人相当とされる。

本事業は国際競争入札を通じてスエズ社が受注しているが、入札における仕様書の基本設計にはN J S コンサルタンツにより日本の知見がいかされている。また、下水管渠の改修にはサブコントラクターとして参画している積水化学工業のSPR工法が採用されている。SPR工法は、硬質塩化ビニル製のプロファイルを老朽化した既設の下水管内にらせん状に製管して更生するものであり、老朽化した下水管を掘り起こすことなく修復できるため、交通や下水の寸断の影響を最小限にすることができる大都市デリーに適した工法である。



(写真) オクラ下水処理場における説明聴取

施設は97.3%完成しており、完工に向けた最終段階に入っている。完工後、11年間はスエズ社が運営・維持管理を行うという契約になっており、建設から運営・維持管理までがスムーズに続けられる。なお、運営・維持管理は、円借款の対象外である。

下水の処理方法は活性汚泥法（UV処理）であり、汚泥処理施設で処理された汚泥は肥料として使うことができ、汚泥処理の過程でガスが分離される。発生したガスを活用した4.8メガワットのガス発電所が設置されており、オクラ下水処理場において必要な電力の最大で半分は汚泥発電でまかなうことができる。

処理の流れとしては、取水口・沈殿池で大きな汚れや重金属が除去された水は、反応槽で微生物処理が行われた後、別の沈殿池で汚泥が除去される。その後、UV処理により大腸菌等が除去され、処理された水が放流口から放流される。処理の過程で除去された汚泥は、太陽エネルギーを活用して乾燥され、砂のように細かい粉末状の質の高い肥料になる。

この下水処理場において様々な段階で行われる処理は、スクリーンによって24時間体制で制御され、必要な要員は1人である。



(写真) スクリーンによる制御の視察

<質疑応答>

(Q) 本事業が日本の援助によって行われているということは、どのくらいの人に認知されているのか。

(A) 新聞で報道されているほか、看板も設置されており、十分認識されている。さらに、住民に対して下水道への接続の啓発を行う際、日本からの援助によって行われた事業で

あることも伝えている。

(Q) この下水処理場では、廃棄物は発生しないのか。

(A) 下水処理によって生成されるのは、処理された水、粉末汚泥（肥料）、ガスの3種類であり、廃棄物はほとんど発生しない。



(写真) 視察したオクラ下水処理場

<所感>

下水がそのまま河川に流れ込むことや下水処理能力を超過した汚水が排出されることは衛生面で非常に大きな問題であり、下水道及び下水処理場は安全な暮らしや水環境を守るために必要不可欠なインフラである。インド全体では、適切に処理されている生活排水は約2割といわれており、この状態を早急に改善すべきである。この分野への協力は、我が国の知見をいかすことができることから、今後、一層力を入れていくべきではないか。

2. デリー高速輸送システム建設計画（円借款）

(1) 事業の概要

急速な都市化が進むインドでは、自動車及び自動二輪車の登録台数急増に伴う道路交通需要が拡大する一方で、公共交通インフラの整備が進んでいない。特に、デリー等の大都市では、交通渋滞が深刻であり、経済損失及び大気汚染・騒音等の自動車公害が深刻化している。

本事業は、デリー準州において、地下鉄及び高架鉄道による高速輸送システム（デリーメトロ）建設を行い、増加する輸送需要への対応を図るものである。1998年以降、4フェーズに分けて本事業を行っており、フェーズ1、2及び3は事業が完了し、フェーズ4は2026年9月に完成する予定である。円借款対象事業は、コンサルタント、車両、地下土木、自動改札、信号通信、トンネル空調、駅空調、軌道、電気系統等である。各フェーズにおける借款額は、フェーズ1が1,628億円（59キロメートル）、フェーズ2が2,120億円（83キロメートル）、フェーズ3が3,305億円（116キロメートル）、フェーズ4が2,229億円（66キロメートル）であり、合計9,282億円（全体の事業費の約5割）となっている。日本企業では、土木工事に熊谷組、清水建設、伊藤忠商事、車両に三菱電機、信号通信に住友商事、日本信号、軌道に日本製鉄、コンサルタントにオリエンタルコンサルタンツ、パデコが参画している。

SDGsの目標8経済成長と雇用「包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する」、目標9インフラ、産業化、イノベーション「強靱（レジリエント）なインフラ構築、

包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る」、目標 11 持続可能な都市「包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する」、目標 13 気候変動「気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる」に関連する事業であり、目標 5 ジェンダー「ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児のエンパワーメントを行う」につながる側面も持つ。

（２）視察の概要

セントラル・セクレタリアット駅構内において、デリーメトロ公社の責任者から事業の概要に関するパネルを見ながら説明を聴取した後、パテル・チョーク駅までメトロで移動し、同駅構内のメトロ博物館を視察した。その後、シヴァージー・スタジアム駅までメトロで移動し、JICA海外協力隊員が指導したNGO盲人救済協会の視覚障害者によるあんまマッサージ店等を視察した。

<説明概要>

総延長約 393 キロメートルのデリーメトロは、1 日当たりの利用者数が 720 万人を超えた日もあるほど乗客数が多く、インドで最も利用されているメトロである。デリー市内だけでなく、隣接する州を含むデリー首都圏にも連絡している。

デリーメトロの建設によって 1 日当たり 40 万台の車両削減効果があり、渋滞が緩和されているほか、モーダルシフトにより年間 60 万トンの汚染物質の排出削減に貢献している。三菱電機の電力回生ブレーキを導入しており、これによって年間約 53 万トンの二酸化炭素排出削減効果があり、世界初の鉄道CDM（クリーン開発メカニズム）事業として国連に登録されている。また、日本企業との協働によって、「安全」と「納期」の概念を工事現場に定着させた。さらに、東京メトロの専門家が派遣され、テロ対策や避難訓練が実施されたほか、整列乗車の取組も行われた。このほか、女性専用車両の導入、防犯カメラや非常通報装置の設置といった女性の安全への配慮、デリーメトロ公社による女性の雇用推進を通じて、女性の社会進出にも役立っている。デリーメトロは、経済的利益だけでなく、社会的利益も高く評価されており、仮に 1 日運休すると大きな影響を及ぼす。

セントラル・セクレタリアット駅の入口には、日本からの資金援助による事業であることを示す銘板が掲げられている。駅構内には、フェーズごとに日本からの円借款が全体の資金に占める割合やデリーメトロがもたらす社会経済的利益等を示したパネルが表示されている。また、多数の店舗も設置されている。

チケットとしては、QR コードが印刷された紙、スマートカード、スマートフォンのアプリが利用でき、自動改札機に



（写真）日本の協力を示す銘板の前で

かざして利用する。最低料金は 10 ルピーである。

メトロの駅は、改札を通過する前にセキュリティチェックがあり、入口は男女別になっている。また、主要な乗換駅には、ホームドアが設置されている。試乗したイエローラインの車両は 8 両編成で、先頭は女性専用車両である。平均時速は約 40 キロメートルであり、インド人によって定時運行が行われている。また、新しい路線では、自動運転が導入されている。

パテル・チョーク駅構内にあるメトロ博物館には、地下のトンネル工事の写真やトンネル掘削機の模型、工事安全の文化を示す色違いのヘルメット、駐インド日本国特命全権大使からデリーメトロ公社に贈られた表彰状等、デリーメトロの歴史を紹介する展示が行われている。

JICA 海外協力隊員が指導した N G O 盲人救済協会の視覚障害者によるあんまマッサージ店は、シヴァージー・スタジアム駅構内にあり、JICA インド事務所の仲介を経て、デリーメトロが店舗スペースを無償で提供している。同駅は、各国のビザセンターが設置されている駅であり、ビザの申請に来た人やメトロの従業員が主な客層である。多くの人が集まる駅であることが、この駅に出店した理由である。利用料金は、20 分の施術で 200 ルピーである。これによって、これまで職がなかった視覚障害者の雇用創出につながっている。



(写真) 事業の概要に関するパネルの視察



(写真) N G O 盲人救済協会の視覚障害者と

<質疑応答>

(Q) 本事業が日本の援助によって行われているということは、どのくらいの人に認知されているのか。

(A) メトロの利用者は、本事業が日本の援助によって完成したことを十分認識しているだけでなく、誇らしく思っている。また、本事業は、日印関係の輝かしい事例として報道もされている。

(Q) 経済的効果として利益は出ているのか。

- (A) 投資が高額だったため利益は少額であるが、毎日の運行によって生ずる利益で借款の返済はできている。広告面でも利益が出ている。
- (Q) 車両はどこの国のものが使用されているのか。
- (A) 韓国、フランス、インド製の車両であるが、車両の駆動装置の7割ぐらいは、合併会社で現地生産された三菱電機製である。
- (Q) デリーメトロ公社とは、どのような組織か。
- (A) 中央政府と州政府が折半出資して創設した組織であり、民間企業は関与していない。
- (Q) デリーメトロが雇用している従業員数は何人か。
- (A) 運転手や駅職員が1万2,000人、管理部門や会計部門の職員が1,000人の合計1万3,000人である。
- (Q) いつもこれだけ多くの乗客が乗っているのか。
- (A) この時間帯（午前10時30分頃）は、通勤時間帯の6割程度の乗車率である。通勤時間帯は、乗客同士の体がぶつかるほど混んでいることもあり、午前8時半から9時半の間は乗車率が100%を超えることもある。

<所感>

デリーメトロの駅構内には売店も複数あり、ビザセンターが設置されている駅もあるなど、日本の地下鉄より進んでいるところもあるように見受けられた。

デリーメトロによって、工事における安全や納期の概念が定着したことや、女性の社会進出が進んだことなど、単なるインフラ整備にとどまらない効果が生じている。また、デリーメトロによるあんまマッサージ店の店舗スペースの無償提供とJICA海外協力隊員の指導によって、これまで職がなかった視覚障害者が雇用を得ることができたことは、非常に意義深いことである。

3. ウッタルプラデシュ州ガーズィヤーバード県アンチャル病院医療機材整備計画（草の根・人間の安全保障無償資金協力）

（1）事業の概要

アンチャル病院を運営するアンチャル慈善基金は、1993年に設立された非営利団体であり、デリー準州、ウッタルプラデシュ州、ウッタルカンド州を中心に、医療、教育、障害者支援、女性のエンパワーメント、災害支援等、幅広い分野において貧困層を対象とした支援を行っている。地域住民からのニーズに応じ、2018年に安価な医療費でサービスを提供するアンチャル病院を設立している。

アンチャル病院が所在するウッタルプラデシュ州は、インドで最大の人口を抱える州であるが、貧困層の割合が多く、健康問題を抱えた貧困層の人々に安価で質の高い医療サービスを迅速に提供することを目的として、2020年度に採択されたウッタルプラデシュ州ガーズィヤーバード県アンチャル病院医療機材整備計画において、アンチャル病院における医療機器の整備が行われた。これによって、周辺の貧困層における病気の早期発見と適切

な治療を確実にすることができ、患者が治療を受けられないままになることを防ぐことができる。本事業では、超音波診断装置、レントゲン検査機、デジタルプリンタ、運動負荷心電図システム、パーソナルコンピュータ・周辺機器が供与された。

SDGsの目標3保健「あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する」に関連する事業である。

（２）視察の概要

アンチャル病院において、アンチャル慈善基金の創設者兼事務局長であるサンジーヴ・シール博士を始めとするアンチャル病院関係者から説明を聴取した後、日本が供与した医療機器の活用状況等を視察した。

＜説明概要＞

アンチャル病院には、外科、内科、産婦人科、がん、腎臓病等の専門分野があり、これらの病気に関する診療を行っている。

診察する際には、高度な医療機器がなければ適切な診断はできない。富裕層は、ほかの民間病院で高額な料金を支払えば様々な医療サービスを受けられるが、貧困層は高額な料金を支払うことができない。アンチャル病院では、日本の支援により整備した医療機器を活用して、低料金で貧困層に適切な医療サービスを提供しており、毎年10万人以上の患者が恩恵を受けている。例えば、産婦人科の場合、妊婦は3か月ごとに超音波診断が必要であるが、料金が高額なため貧困層は受診できず、新生児に障害が出たり、妊婦に影響が出たりする可能性がある。アンチャル病院では、低料金で超音波診断を提供しており、貧困層であっても早い段階から超音波診断を受診でき、問題があれば解決し、新生児と妊婦の健康を保障することができる。ほかにも同様の例は多数ある。

我々の目標は、安くて便利な診断方法、健康管理方法を提供することである。特に貧しい貧困線以下の人々には無料で診断し、無料で薬を提供するということが目標である。現在、アンチャル病院では、ほかの民間病院や国立病院における同じ診断方法の1割の料金しか請



（写真）アンチャル病院における説明聴取



（写真）日本から供与された超音波診断装置

求していない。例えば、超音波診断の場合、ほかの病院では2,000 ルピーから2,500 ルピー請求されるが、アンチャル病院では300 ルピーしか請求していない。日本から供与された医療機器は非常に優れているので、ほかの病院に比べて質の高い診断ができており、本当に有り難い。日本から提供された全ての医療機器等には、日の丸と「From the People of Japan」という文言が掲示されており、多くの患者からも日本に対する感謝の念が示されている。

<質疑応答>

(Q) アンチャル病院では、富裕層の診療も行っているのか。

(A) アンチャル病院では、貧困層でも富裕層でも診療を受けることができる。富裕層だから断るということではなく、患者の3割から4割は富裕層である。インドは発展し、所得が上がっているといわれるが、実際には、大都市にも多数のスラム街があり、貧困層が多くいる。医療サービスは非常に高価なので、中間階級でもなかなか料金を支払うことができず、このような高度な技術を活用した診断を受けることは難しい。アンチャル病院が徴収する医療費は、貧困層も富裕層も同じである。



(写真) 日本の協力を示す銘板の前で

(Q) ほかの病院の医療費の1割しか請求していないとの説明だったが、この病院を運営する資金はどのようにして調達しているのか。

(A) 各診療科における診療以外にも、身体障害者やエイズ患者等、恵まれない人々のために様々な取組を行っており、そうした取組に対する援助を受けている。CSR（企業の社会的責任）活動としての寄附（純利益の2%の寄附が義務化）、インド鉄道省からの寄附、インドステイト銀行（SBI）からの寄附のほか、個人からの寄附もある。CSR活動としての寄附が3割、ほかの寄附が3割から4割、これ以外に身体障害者向けなどの用途が限定された特別な寄附があり、これに加えて患者から徴収している料金で2割から3割をまかなっているという状況である。

また、フルタイムの医師はアンチャル病院から給与が支払われるが、7割から8割に当たるパートタイムの医師は脳、心臓、腎臓等の専門医として所属しているほかの病院から給与を支給されており、この病院では無給で働いている。看護師やほかのスタッフは有給であり、これは周辺住民の雇用創出につながっている。

私たちの提供する医療サービスは無料のものもあるが、こうしたやり方で持続性のある病院運営を行うことができるというモデルを提供しており、ほかの地域にもこのような病院を造りたいと考えている。

(Q) このような病院はほかにもあるのか。

(A) インド全体ではどうか分からないが、デリー首都圏ではこのような病院は見たことがない。宗教団体から支援を受けている病院はあるが、我々は宗教とは関係なく、社会福祉活動として情熱を持って活動している。

(Q) どのようにして日本からの支援を受けることができたのか。

(A) 在インド日本国大使館のウェブサイトで草の根・人間の安全保障無償資金協力の募集をしているのを見て応募した。

現在、診断方法として最も確度が高いのはCTスキャンやMRIであり、どのような病気に対してもこれらが必要になってきた。アンチャル病院には、CTスキャンやMRIがないので、また日本からの支援に応募したいと思っている。

(Q) 供与された医療機器は、どこの国のものが使用されているのか。

(A) 例えば、レントゲン検査機はインド製である。医療機器は、価格と性能を踏まえて選定している。

(Q) 供与された医療機器が故障した場合はどうするのか。

(A) 日本から供与された医療機器は高品質なので、これまで故障したことがないが、万が一故障した場合には、インド国内の修理業者に依頼すれば修理できる。

<所感>

アンチャル病院の取組は、全ての人々が基礎的な保健医療サービスを、必要なときに、負担可能な費用で享受できる状態である「ユニバーサル・ヘルス・カバレッジ（UHC）」の実現に資するものであり、こうした取組が更に広がることを期待したい。

今般の派遣団の訪問をきっかけにアンチャル病院がCTスキャンやMRIの供与を希望していることが判明し、新たな草の根・人間の安全保障無償資金協力の協議につながった。一方、日本からの支援を受けられるということを知らない団体や知っていてもやり方が分からない団体もあるのではないかと考えられることから、支援を必要としている団体に情報が届き、高い理念と熱い情熱を持った団体を発掘できるよう、様々な機会を通じて積極的な周知を行うことが求められよう。

4. チェンナイ周辺環状道路建設計画（円借款）

（1）事業の概要

チェンナイはタミル・ナド州の州都であり、周辺にはチェンナイ港、エンノール港、カトゥパリ港という大きな港が3港あるほか、チェンナイ国際空港もある。工業団地が発展しており、周辺には自動車産業、電化製品産業等、日本企業を含めて様々な企業が進出している。地理的には、東側には海があるため、発展の余地は西側にしかない。急速に都市化が進むチェンナイでは、渋滞の緩和が大きな課題となっている。特に、チェンナイ北部のエンノール港につながる道路は、非常に多くのトラックが数キロメートルにわたり滞留しており、これらのトラックは時には1日以上路上で待機しなければならず、物流コスト

に大きな影響を与えている。こうした状況を解消するため、エンノール港につながる広い道路を造ることが求められている。

本事業は、チェンナイ都市圏において、5区間に分けて整備される周辺環状道路の区間1（フェーズ1）及び区間5（フェーズ2）の2区間を担当し、急増する道路交通需要への対応を図り、チェンナイ都市圏の経済発展に寄与するものである。事業概要は、道路建設工事、

I T S（料金収受システム及び交通管制システム）、コンサルティングサービスである。各フェーズにおける借款額は、フェーズ1が400.74億円（25.1キロメートル）、フェーズ2が498.47億円（26.3キロメートル）である。事業期間は、フェーズ1が2028年3月、フェーズ2が2030年6月までの予定である。日本企業では、フェーズ1において、日本工営がコンサルタントとして参画している。なお、フェーズ2は2024年2月に円借款貸付契約の調印が行われたばかりであり、現時点ではコンサルタント及びコントラクターの調達中である。



（写真）エンノール港まで続くトラックの滞留

S D G s の目標3保健「あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する（道路交通事故による死傷者を半減）」、目標8経済成長と雇用「包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する」、目標9インフラ、産業化、イノベーション「強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る」に関連する事業である。

（2）視察の概要

フェーズ1で行われている区間1の始点において、タミル・ナド州高速道路・港湾局の責任者から事業の概要について説明を聴取した後、同区間に建設中の橋梁の建設現場を視察し、その後、現場事務所において更なる説明を聴取した。また、移動の間、車中から深刻なトラックの滞留状況を視察した。

<説明概要>

タミル・ナド州政府は、1980年代以降、内環状道路、バイパス、外環状道路を整備してきたが、これらの道路があっても道路需要はまだ満たされていない。

周辺環状道路は、全長132.85キロメートルの道路であり、片側3車線の本線と片側2車線のサービス道路、橋梁、インターチェンジ施設の整備が行われている。本線は有料道路であり、通行料金は、おおよそ一般車両が1キロメートル1ルピー、トラックが4倍の4ルピーと想定している。サービス道路は、地元住民用の無料道路である。

5区間に分けて整備されており、区間1（フェーズ1）は、北側のエンノール港から内陸へ続く区間であり、日本から円借款の支援を得ながら建設が行われている。区間2及び3はアジアインフラ投資銀行（A I I B）の支援、区間4は州政府の自己資金、区間5（フェーズ2）は、南側の内陸から海側へ続く区間であり、日本から円借款の支援を得ている。



（写真）周辺環状道路の建設現場の視察

視察したフェーズ1は、港に直結する重要な部分であると同時に、立地条件の厳しい最も困難な区間である。担当する区間を決めるのは中央政府であり、J I C Aがその重要性に鑑みて中央政府に働きかけた結果、優先度の高い同区間を日本が担当することになった。最初の10キロメートルは湿地帯になっており、多数の池、沼、川もあるため、橋梁建設工事が多く、最長2.5キロメートルの橋梁を建設している。鉄骨を組んだものをセメントで固めて大きなブロックを作り、それを横に並べて結合して1本の桁にし、クレーンでつり上げて橋を架ける。地盤が軟弱であり、基礎工事をしっかりと行わないと地盤沈下してしまうため、地盤の補強措置を講じている。最も深い杭は、地下25メートルまで打ち込んでいる。また、周辺環状道路から外環状道路につながるアクセス道路も整備しているほか、周辺環状道路と鉄道の将来的な連結を考慮し、あらかじめスペースを確保している。

この区間では、約1,400人の労働者と約300人の技術者の合計約1,700人が働いている。工事の安全性にも配慮されており、労働者の訓練・育成を行っているほか、緊急時のために全てのサイトに救急車が待機している。また、環境影響のモニタリングも行っている。

本事業の進捗は、週単位でモニタリングされており、州政府の大臣も視察に来ている。フェーズ1は、I T S整備も含めて2028年に完成の予定であり、道路・橋梁の完成は2026年中を考えているが、現状、雨の影響等で事業進捗が遅れている。

<質疑応答>

（Q）災害級の雨が降った場合はどうなるのか。

（A）1時間当たり約200ミリメートルの雨量の際は工事を止めた。1時間当たり250ミリメートルを超えるとアクセスできなくなる。毎年、冬になると大雨が降り、チェンナイ国際空港周辺も浸水する。そこで、ある程度水位が上がっても耐えられるよう、かなりの区間を橋梁や高架にして、洪水に耐えられる設計にしている。

（Q）現在、何か課題はあるか。

（A）雨の影響で工事が遅れることと道路の渋滞により物資がなかなか届かないことが課題である。

（Q）用地買収の状況はどうか。対象となる地域には住宅地もあったのか。

(A) 州政府の高速道路法の下、現地の住民と交渉をして、ガイドラインの約3倍の金額で用地買収をした。対象地域には住宅地はなく、農地だった。

(Q) これだけコンテナトラックが滞留しているのは、道路事情もあるだろうが、港で積卸しができないという要因もあるのではないかと。道路を整備してアクセスはよくなっても、港の受入容量が足りないということでは意味がないのではないかと。



(写真) 建設中の橋梁の前で

(A) 本事業はタミル・ナド州高速道路・港湾局が担当しているが、別途、エンノール港を管轄する港湾公社が港湾の拡張計画も立てている。

(Q) 周辺環状道路が完成したら、交通渋滞はどの程度緩和されるのか。

(A) チェンナイの街の中を通らずに移動できるようになるので、フェーズ1 区間における移動時間は従来の半分程度に短縮される見込みである。

<所感>

エンノール港へ続く道路におけるトラックの滞留は、想像を絶するものであった。チェンナイ及びその近郊を中心に多数の日本企業が進出しており、周辺環状道路の建設はODAによる日系企業への還元にもつながる。また、物流コストが高いことがインドに進出する上での課題であるとの声もあり、周辺環状道路が完成し、物流が改善されれば、チェンナイ周辺は一大生産拠点になるのではないかと。さらに、ベンガルールに工場がある日系企業の部品もエンノール港やトラックが滞留している道路を通して運ばれていることを鑑みると、周辺環状道路が完成した際の波及効果は、チェンナイ周辺に限定されるものではなく、本事業の重要性を再認識した。

5. タミル・ナド州投資促進プログラム（円借款）

(1) 事業の概要

タミル・ナド州に進出する日本企業は増加しているが、道路、電力、上下水道といったインフラの未整備が最大のボトルネックとなっていたほか、行政手続の改善等のソフト面の課題もあった。工業用地が足りないこと、自家発電コストが増加していること、港湾のオペレーション効率が悪いこと、土地収用に関する法整備が不十分であることなども指摘されていた。

本事業は、タミル・ナド州において、民間投資促進や産業振興に関連する政策・制度の改善を促すとともに、道路、電力、上下水道等のインフラ整備の早期実現を推進することにより、投資環境の整備を図り、タミル・ナド州に対する海外直接投資の増加に寄与する

ものである。主に、投資環境整備に資する政策・制度・手続の改善や、道路・電力・上下水道等のインフラ整備の取組について、年度ごとに達成すべき政策アクションを政策マトリクスとして整理し、その進捗を州政府と J I C A の双方でモニタリングすることで、政策改善とインフラ整備の両面を促進するという内容である。2013 年から 2020 年までの間、2 フェーズに分けて本事業は行われており、フェーズ 1 では、43 件の工業団地周辺インフラの整備や投資申請システムの開発、フェーズ 2 では、73 件の工業団地周辺インフラの整備、産業人材の育成、投資窓口の強化・情報の一元化が行われた。各フェーズにおける借款額は、フェーズ 1 が 130 億円、フェーズ 2 が 221.45 億円であり、両フェーズとも既に終了している。なお、本事業は政策支援型借款であり、一定の政策アクションを達成するとともに段階的に一定の資金を貸し付けるものである。例えば、フェーズ 1 の 130 億円は、70 億円、30 億円、30 億円の 3 回に分けて貸付けが行われた。

S D G s の目標 8 経済成長と雇用「包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する」に関連する事業である。

（２）視察の概要

タミル・ナド州政府庁舎において、タミル・ナド州産業・貿易促進局の責任者からフェーズ 1 及び 2 における事業の概要、現在検討しているフェーズ 3 の概要について説明を聴取した。

<説明概要>

フェーズ 1 では、インフラ整備事業の調整と優先順位付けのため、タミル・ナド州政府は 2 つの組織を設けた。1 つ目の州インフラ開発庁（T N I D B）の役割は、優先インフラを特定し、事業実施を加速させることであり、21 件の優先インフラが特定された。2 つ目の小規模インフラ事業強化委員会（S I P E C）の役割は、優先事業に予算を割り当ててモニタリングすることである。さらに、投資申請のオンラインワンストップ窓口



（写真）タミル・ナド州政府からの説明聴取

を設けたことで、様々な部署に連絡する必要がなくなり、手続の煩雑さが緩和された。こうした取組により、2016 年度におけるビジネス環境の州別順位は 18 位であったが、2017 年度には 15 位に上昇した。このほか、中小零細企業（MSME）のビジネス環境整備のため、投資ガイドブックを作成するとともに、海外の中小零細企業誘致のためのワークショップも行った。また、2013 年に設立された技能開発法人において、20 万人の人材育成を行った。

フェーズ2では、州インフラ基金管理法人（TNIFMC）を設立し、これによって州インフラ基金と州シェルター基金が設けられ、インフラ整備事業の加速化とモニタリングが可能になった。人材育成事業では、州労働雇用局と技能開発法人により設立された官民連携訓練機関を通じて、年間21万人の人材を育成した。指導局も強化してオンラインワンストップ窓口の改善も行い、これまで60日必要だった手続き期間が10日に短縮された。また、中小零細企業向けのオンラインワンストップ窓口の強化も行った。

フェーズ1及び2を通して、2020年から2021年におけるビジネス環境の州別順位が3位に上昇した。中小零細企業のオンラインワンストップ窓口の利用件数は、2021年には6,100件に達した。外国からの直接投資も毎年増加している。2021年以降、231件の投資に関する基本合意書（MOU）が締結され、投資額は2兆9,719億ルピー、雇用規模は41万5,282人に上る。

タミル・ナド州は、2023年度の名目州内総生産（GSDP）の州別順位が2位であり、登録されている企業や工場の数は4万5,000に上る。また、インドの製造業部門で雇用されている女性の4割はタミル・ナド州の女性であり、タミル・ナド州には全ての作業を女性が行っている工場もある。投資促進プログラムは、タミル・ナド州の産業化に非常に役立っている。

現在検討しているフェーズ3は、新興企業及び中小零細企業支援・産学連携の推進、持続可能性、環境配慮等、総合的な13の構成要素から成り、タミル・ナド州の投資環境を整備することが目的である。現在、タミル・ナド州首相率いる代表団が米国を訪問しているが、2023年には日本を訪問しており、その成果として、この1年間で複数の事業が既に開始されている。

フェーズ3は、5本柱の構成になっている。1つ目は、インフラ整備の需給ギャップに対応するため、基金を通じて、道路、上下水道、電力の整備を行うことである。企業情報のデータベース化も行い、州内全企業のパフォーマンスのパラメータを1か所で確認して評価できるようなシステムを作りたい。2つ目は、新しい形で設立されてきている新興企業に対応するため、新興企業や中小零細企業の支援を行うことである。また、1,000平方メートル以下の面積で知識共有の場を造り、産学連携を深めたい。3つ目は、企業が求める技術と労働者の技術にギャップがあった場合に、それを埋めるためのアップスキルやリスキルといった人材育成を行うことである。4つ目は、グリーン産業の推進である。年間600万トン排出されている二酸化炭素排出削減のため、200億ルピーの投資基金を設立したい。5つ目は、投資促進のため、東京にジャパンデスクを設けることであり、インドへの投資促進だけでなく、インドに投資をした企業の支援も行うことを役割とする。現在、インド全体で日系工業団地は12か所あるが、そのうち3か所はタミル・ナド州にある。日本貿易振興機構（JETRO）と協力して、日系工業団地を更に増やしていきたいと考えている。

フェーズ3は、事業費が360億円規模となる見込みであり、既に州産業局から承認されている。フェーズ1及び2と同様、大きな効果を出すことができると信じている。

<質疑応答>

- (Q) 本事業が日本の援助によって行われているということは、どのくらいの人に認知されているのか。
- (A) 各インフラ整備事業終了時に州首相等が参加して行われる開設式では、日本の援助を受けたことを掲示しているほか、メディアにも報道発表している。また、SNSによる情報発信も行っている。
- (Q) フェーズ3について日本の協力を求めているのは、他国からはこのようなアプローチがないからなのか、それともフェーズ1及び2が非常に効果的だったから継続したいという意向なのか。
- (A) 両方の理由の組合せであるが、3つ目の要素もある。我々は、日本の最新の技術に興味を持っている。また、日本は、自分の国のためだけでなく世界のために尽力しており、ほかの新興国やタミル・ナド州の住民の生活向上についても配慮している。こうした要素は、投資促進プログラムの概念にも完璧に合致する。
- (Q) 女性の参画のために力を入れていることは何か。また、マイノリティや貧困層をフォローすることについてどのような取組をしているのか。
- (A) タミル・ナド州政府は、投資促進プログラムだけでなく、女性の参画強化に向けて取り組んでいる。女性の安全の確保、生活の質の向上に注力しており、最近、1万8,720人の女性労働者が宿泊できる施設を整備した。マイノリティや貧困層の参画にも取り組んでいる。
- (Q) 女性の参画に関して企業に数値目標を課しているか。男女間の賃金格差の状況はどうか。女性は家で子どもを育てるべきだとか、男性は外で働いて女性は家庭にいるべきだという考え方は、インドにもあるのか。保育の問題はどうなっているのか。
- (A) タミル・ナド州では、女性の参画について、既に目標値を超えているので、数値目標を課す必要はない。インド全体の製造業女性従業員の約43%はタミル・ナド州出身である。賃金については、最低賃金の法律があり、男性も女性も平等な賃金を得る制度になっており、男女間の賃金格差はない。女性が働くことについては、最近時代が変わってきて、在宅勤務等、柔軟に仕事ができる環境が整いつつある。保育の問題については、保育所を工業団地内に整備しているほか、インドでは核家族ではなく大家族の形態が残っているので問題はない。

<所感>

本事業で貸し付けられた資金は、日系工業団地周辺のインフラ整備に優先的に使用されており、アクセス道路の舗装・拡張、電力を供給する質の高い電線の架設、上下水道の整備によって、工業団地の利便性が向上している。チェンナイ及びその近郊には多数の日本企業が進出しており、こうした日系企業関係者からもODAによる道路等のインフラ整備は高く評価されている。本事業による投資環境の整備は、日本企業のタミル・ナド州への展開を後押しし、日本経済の安定と成長の一助ともなるのではないかと。

6. タミル・ナド州都市保健強化計画（円借款）

（１）事業の概要

インドでは、医療インフラ及び医療人材が不足しており、1,000人当たり0.9床（2019年）という病床数は、世界平均の2.9床（2017年）を大きく下回っている。医師数も1,000人当たり0.86人となっており、WHOの1,000人当たり最低でも1人の医師を確保するという基準を下回っている。また、乳児死亡率は出生数1,000人当たり26人、妊産婦死亡率は10万人当たり103人となっており、2030年のSDGs指標目標のそれぞれ12人、70人との比較においても改善の余地が大きい。近年は、生活習慣の変化に伴い、循環器疾患・がん・糖尿病・慢性呼吸器疾患等の非感染性疾患（NCDs）患者が増加しており、死因割合の65.93%（2019年）を占めている。インドでは、先進国に比べて10年若い段階での発症や未診断による悪化が国民の健康に与える負荷が大きく、課題となっている。さらに、医療サービスへのアクセスの地域間格差も生じている。

本事業は、タミル・ナド州において、非感染性疾患対策に向けた医療施設・機材の整備及び医療従事者の能力強化等を行うことにより、都市保健医療システムの改善を図り、タミル・ナド州住民の健康増進に寄与するものである。中核3次医療施設強化のために3施設の施設及び機材を整備し、2次・3次医療施設強化のために14施設の機材を整備し、2次医療施設強化のために4施設の施設及び機材を整備するほか、病院施設機材運営能力強化やコンサルティングサービス（1次医療従事者能力強化等）を行っている。借款額は、255.37億円である。事業期間は2024年12月までである。日本企業では、コンサルタントとして日本工営が参画し、富士フイルムやオリンパスの医療機器も採用されている。

SDGsの目標3保健「あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する」に関連する事業である。

（２）視察の概要

キルポーク医科大学病院において、タミル・ナド州保健システム事業の責任者から事業の概要について説明を聴取した後、中核3次医療施設として整備された病院内の施設及び医療機器等を視察した。

<説明概要>

キルポーク医科大学病院には、5棟の建物があり、この施設はJICAの支援を受け、老朽化した建物を解体して新たに建設された。残りの2棟は世界銀行の支援を受けて整備され、別の2棟は州政府の自己資金によって整備されている。

この施設には35億9,000万ルピーの資金が投入されており、6階建て、建築面積2万4,500平方フィートである。日本の専門家が日本の知見をいかして設計しており、病室を天井までの壁で仕切らずにオープンスペースにしたり、動線を分けたりという手法が用いられている。また、通常、インドでは病室にベッド4床を2列に配置するが、この施設で

はベッド3床を2列に配置している。集中治療室は2室あり、それぞれベッドは9床ずつある。これらを含めて、この建物内には、合計468床のベッドが整備されている。

画期的な最先端の医療機器の支援も受けている。神経科や腎臓科に関する医療機器のほか、手術室が13室あり、さらにハイブリッド型手術室も1室ある。ハイブリッド型手術室は、神経手術を行う際には、回転する装置によって継続的に撮影された3次元のリアルタイム画像を見ながら手術できるようになっており、脳や心臓の手術にも対応可能である。このような手術室はインド初であり、JICAと日本政府の支援がなければ、このような最先端技術の導入は考えられなかった。

11月中に開業予定であり、医師30人、アシスタントの医学専門家56人、看護師300人の体制で対応する。

救急車は108番に電話をかければ呼ぶことができ、州全体における救急車の対応時間は13分である。チェンナイには70台、州全体では1,383台の救急車が配備されているほか、民間の救急車もある。

この施設とは別の古い建物で1日当たり3,000人の外来患者を受け入れる。外来患者は、そこで健康管理情報システム(HMIS)にQRコードで登録される。外来患者のうち800人が入院する見込みであり、入院後の手術や術後のケアがこの施設において行われる予定である。最初に患者がQRコードで登録されているため、この施設では待ち時間は生じない。また、患者に対しては、4人から5人の医師が同時に様々な対応をする。タミル・ナド州政府には、誰でも入院したら最初の24時間は無料で治療するという取組がある。

この施設が完成しても病院に対する需要は高く、まだ不足しているため、次のフェーズ



(写真) キルポーク医科大学病院における説明聴取



(写真) 整備された内視鏡機器の前で



(写真) ハイブリッド型手術室の視察

として、JICAの支援を受けて別の場所で事業を行うことを検討しているところであり、タミル・ナド州政府の承認を受けてから手続を進めていきたい。

＜質疑応答＞

（Ｑ）日本製ではない医療機器も導入されているのは、金銭的な問題によるものか。

（Ａ）もともと日本製医療機器の導入を予定していたところ、納期がかかり時間的に間に合わなくなり、JICAに事業期間の延長を要請したが、延長できなかった。金銭的な問題ではなく、プロセスとスピードの問題だった。手続面において遅れがあったので、改善が必要だ。事業期間をあと１か月延長できれば、日本製医療機器が導入できていたと思うと、非常に残念だった。

＜所感＞

主にインド側の事情による手続の遅れによって、整備を予定していた日本製医療機器が導入できなくなったことは、もったいないことであり、日本とインドの双方にとって非常に残念なことである。日本の資金を活用して整備された施設において、現地関係者の希望どおり日本製医療機器が導入されていれば、日本企業の利益につながるだけでなく、我が国の存在感をより高める効果も期待できたと思われる。現在協議が行われている次のフェーズが実現した場合には、こうした事態が生じないよう改善が望まれる。

7. ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道建設計画（円借款）

（１）事業の概要

鉄道旅客輸送量は、インド鉄道省によると、2000年から2019年までに48億3,300万人から80億8,600万人へと約1.7倍に拡大しており、今後も人口増加に伴って拡大することが見込まれる。投資と成長に対するインフラ面でのボトルネックを解消するため、インド国内の主要産業都市・経済圏内及び地域間の連結性の強化が図られるよう、高速鉄道の整備を支援することが必要である。

本事業は、マハラシュトラ州ムンバイとグジャラート州アーメダバードを結ぶ約500キロメートルの区間において、日本の新幹線システムを利用して高速鉄道を建設することにより、高頻度な大量旅客輸送システムの構築を図り、連結性の強化及び対象地域の広範な経済発展に寄与するものである。土木・建築工事（高架区間約450キロメートル、トンネル区間（海底トンネルを含む。）約25キロメートル、その他特殊橋梁等約25キロメートル、駅建設（全12駅））、軌道工事、電気設備工事、車両基地工事、車両・検測車両調達、保守用車調達、コンサルティングサービス（施工監理（品質管理、安全管理、環境社会配慮対応等）、実施機関の施工監理能力向上のための技術移転等）が行われる。借款額は1兆500億円を承諾済みで、総借款額及び事業期間は日印両国政府間で精査中である。日本企業では、コンサルタントとして日本コンサルタンツが参画しているほか、特殊橋梁パッケージにIHIインフラシステム、車両基地パッケージに双日が参画しており、また、今後

も他のパッケージ契約において日本企業が参画する予定である。

SDGsの目標8 経済成長と雇用「包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する」、目標9 インフラ、産業化、イノベーション「強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る」、目標11 持続可能な都市「包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する」、目標13 気候変動「気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる」に関連する事業である。

（２）視察の概要

高速鉄道の始発駅となるムンバイのバンドラ・クルラ・コンプレックス（BKC）駅建設現場にある事務所において、インド高速鉄道公社の責任者から説明を聴取した後、建設現場を視察した。

＜説明概要＞

日印の友好関係の下、これまで数多くの事業がインドで展開されてきたが、インドの経済・社会に大きな変革をもたらす事業の代表例として、マルチスズキという合弁会社によるスズキの自動車の製造、デリーメトロ、そしてこの高速鉄道事業が挙げられる。

高速鉄道は、最高時速 320 キロメートルで、現在の在来線特急では約 5 時間かかるムンバイ・アーメダバード間約 500 キロメートルを最短で 2 時間 7 分、各駅停車でも 2 時間 58 分で結ぶことになる。

東北新幹線はやぶさの車両が導入される予定であり、車両のクラスは、日本の新幹線同様、普通車両、ビジネス車両、グランクラス車両の 3 種類を予定している。乗車料金については今後検討される予定である。

全長約 500 キロメートルのうち、約 156 キロメートルがマハラシュトラ州に、約 348 キロメートルがグジャラート州にある。また、全 12 駅中、4 駅がマハラシュトラ州に、8 駅がグジャラート州にある。

ここマハラシュトラ州内の土木工事は、主に 5 パッケージに分けられており、C 1 はムンバイの BKC 駅、C 2 は海底トンネル、C 3 は高架橋、D 1 は車両基地、T 1 は軌道である。C 1、C 2、C 3 及び D 1 は契約済み、T 1 は 10 月に入札を開始して 2025 年 2 月の入札締切りを予定している。現在視察している場所は、パッケージ C 1 という本事業の中でも複雑で困難な区間である。



（写真）BKC 駅建設現場事務所における説明聴取

ムンバイのBKC駅は、長さ1,030メートルであり、メトロのILFS駅と接続して乗換えが可能になるほか、300メートル先にはMTNL駅もある。1.1キロメートル先にはムンバイメトロ3号線が、4キロメートル先にはインドの在来線が、7キロメートル先には国際空港がある。地下3階に高速鉄道のホームを造り、地下2階には待合スペース、チケットカウンター、自動券売機、改札を設ける予定である。

地下3階建てなので、地下32メートルまで掘らなければならないが、現在は地下28メートルまで掘り進めたところである。一部をほかの場所より4メートル深く掘って、そこに雨水がたまるようにし、ほかの部分の雨による工事への影響を軽減している。かなり大規模な掘削であり、周囲に高層ビル等も多いので、常に周囲の構造物や土地の安全性をモニタリングしながら工事を進めなければならない。



(写真) BKC駅の建設現場

環境面では、定期的に放水して掘削で発生する粉塵を抑えており、トラックの車輪等は建設現場を離れる前に洗浄しているほか、大気質指数のディスプレイを駅前に設置して大気汚染状況の見える化を図っている。自ら行う大気汚染に関するモニタリングのほかに、15日に1度は第三者によるモニタリングを行っている。

さらに、作業安全に関する課題やハプニング防止について、労働者の訓練や啓発等も行っている。

<質疑応答>

(Q) 海底トンネルを掘るのはインド初の試みか。

(A) 海底トンネル建設は、インドで初めての経験であり、日本の技術が活用されている。

(Q) BKC駅は何階建てになるのか。オフィスやショップのスペースはあるのか。

(A) 駅構内は地下3階までであり、地上部分はマハラシュトラ州政府と相談してこれから調整することになる。

(Q) 掘削している側面から水が流れ出しているが、ここの地盤は地下水が出るのか。

(A) 雨期なので、雨水が流れてきている。地盤は固く、地下水が出る心配はない。この



(写真) BKC駅建設の関係者と

周辺の地盤は基本的には岩盤であり、掘削された岩は特殊な機械でチップにして街から 30 ないし 40 キロメートル離れたところに運び、低い土地を埋め立てるために使われる。

(Q) 工事の進捗は予定どおりか。建設費が高騰しているのではないか。

(A) 現在のところ工事は予定どおり進んでいる。建設費も 5 % の物価上昇率と同程度であり、異常な上がり方はしていない。

＜所感＞

ムンバイの B K C 駅の工事現場を実際に視察し、複数の高層ビルを背景に 28 メートルの深さまで掘り下げられた巨大な空間を目の前にして事業の規模に圧倒された。日本の新幹線システムを利用したインド初の高速鉄道がもたらす大きな経済効果や、インド政府の期待も大きい駅周辺開発も含めた地域経済への波及効果はもとより、完成した高速鉄道がインド社会にどのような変革をもたらすのか注目される。

8. ムンバイメトロ 3 号線建設計画（円借款）

（1）事業の概要

急激な都市化や人口増加に伴って交通需要が拡大する中、交通渋滞に伴う経済損失が問題となっているほか、大気汚染・騒音等の都市環境の悪化、健康被害の深刻化が生じている。増加する輸送需要に対応するとともに、安全性、エネルギー効率、環境保全に配慮した大都市における公共交通網の整備が求められている。

本事業は、マハラシュトラ州の州都ムンバイ都市圏において、大量高速輸送システムを建設することにより、増加する輸送需要への対応を図り、交通渋滞の緩和と自動車公害減少を通じた地域経済の発展及び都市環境の改善等に寄与するものである。土木・建築工事（総延長約 34 キロメートル、地下区間約 33 キロメートル・地下駅 26 駅、地上区間約 1 キロメートル・地上駅 1 駅）、車両保守基地設備調達、軌道工事、電気・機械工事、信号・通信工事、自動料金収受システム調達、地下区間換気設備設置工事、自動昇降設備設置、248 両の車両調達、その他車両保守基地土木工事・駅保安設備調達、コンサルティングサービスが行われる。借款額は 3,541.32 億円であり、地上駅 1 駅、38 両の車両調達及びその他車両保守基地土木工事・駅保安設備調達は円借款の対象外である。事業期間は、2025 年内までの予定である。日本企業では、三井物産のほか、コンサルタントとしてパデコが参画している。

SDGs の目標 8 経済成長と雇用「包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する」、目標 9 インフラ、産業化、イノベーション「強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る」、目標 11 持続可能な都市「包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する」、目標 13 気候変動「気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる」に関連する事業である。

なお、バンドラ・クルラ・コンプレックス（ＢＫＣ）駅以北の区間は、派遣団が視察した約１か月後の１０月７日、ＢＫＣ駅以南の区間に先行して開通した。

（２）視察の概要

ムンバイメトロ３号線ＢＫＣ駅のバックアップ用制御室において、ムンバイ都市鉄道公社の責任者から説明を聴取した後、同駅からメトロに試乗して４駅先のマロールナカ駅まで往復しながら車両内や駅構内を視察した。

＜説明概要＞

ムンバイ都市鉄道公社は、インド政府とマハラシュトラ州政府が連携して創設した組織である。

インドにおいて、ムンバイは、財務、貿易、商業の中心地である。もともとムンバイは７島で構成されていたが、徐々に埋立てが行われて現在の形になっており、メトロ３号線は島だったところをたどっていくような線形となる。ムンバイの北から南へつながる背骨のような幹線であり、郊外の鉄道網、他のメトロ、モノレールとの乗換地点も多数あるほか、空港付近も通過する。空港とムンバイ中心部間の移動は、夕方のラッシュ時間帯には２時間から３時間かかるが、メトロ３号線が開通すると、４０分程度に短縮される。メトロ３号線を建設することによって、３００万人のムンバイ市民が非常に効率性の高いモビリティソリューションを活用することになる。



（写真）ＢＫＣ駅バックアップ用制御室の視察

資金面では、円借款が全体の５７．１％を占めており、それ以外は中央政府の資金、州政府の資金、国債、州債、ムンバイ都市鉄道公社が運用して調達する資金等となっている。本事業の自己資本内部収益率（ＥＩＲＲ）は１７．９３％であり、財務的内部収益率（ＦＩＲＲ）は３．３６％である。

全体の進捗率は９３％であり、現在視察しているＢＫＣ駅以北の区間は９８．４％、ＢＫＣ駅以南の区間は８６．７％完成している。ＢＫＣ駅以北の区間では、現在、試運転や最終的な仕上げ等を行っているところであり、先に開通する予定だが、ＢＫＣ駅以南の区間も非常に順調に予定どおり進んでいる。全線開通予定日については、中央政府と州政府が協議しており、現時点では未定である。

メトロ３号線は、ヘリテージエリアという文化的遺産が多くある場所を通過する路線でもある。ヘリテージマイルという通りでは植民地時代からある建物のすぐ隣を掘削したほか、カルバディ駅は密接している古い建物の下に建設した。スラム街も通過しており、メトロの開通は、スラム街の住民にとって新しい収入源になることが見込まれている。本事業に必要な用地取得は全て完了しており、スラム街の２，１２５世帯、住宅街の７３３世帯の住

民の移動が必要であったため、相談の場を設け、代替住宅を用意した。工事の際には、17台のトンネル掘削機を使用し、6か所のセメントを打つヤードを設けた。大規模な植林も行っており、自然植生に基づき選択された複数の樹種を混合して密に植える宮脇方式を採用している。3,000本の樹木が苗床で育てられており、駅の敷地に既に植えられたものもある。

BKC駅は、メトロ3号線の最も大きな駅であり、他の路線との乗換駅でもある。高速鉄道の駅も約1キロメートル離れたところにあり、検討途上ではあるが地下道でつなげることを念頭にインフラ整備をしている。テナントの配置を含めた基本的な設計には、人の動線が考慮されている。

チケットは、モバイル端末で表示するQRコードが利用できるほか、インド全国のメトロで共通して使えるカードの導入も考えている。

ホームの路線図は、乗り間違いを防ぐため、現在位置を赤で示し、既に通過した駅・経路は点線で表示し、これから通る駅・経路は太字で表示している。また、全ての駅のホームには、ホームドアが設置されている。

車両内の空調は、22℃から23℃を維持している。アルストム（フランス）製の車両を導入しているが、三菱電機の電機品が使用されている。車両の運行により、約30%のエネルギーが電力系統に戻される回生系統が採用されている。ムンバイメトロ3号線の運行開始から10年間、毎年平均26万トンの二酸化炭素排出削減効果があるとの報告もある。



（写真）メトロ3号線車両内の視察

車両の走行は、レールを日本から輸入したため、非常にスムーズである。軌道の設計は振動を最小限に抑えるようになっており、車内で振動を感じないだけでなく、地上にいる市民も振動を感じない設計になっている。基本的には無人運転の技術を採用しているが、当面は運転手を使い、いずれ無人運転に切り替える予定である。

開通当初は4分に1本の間隔で運行を始めるが、設計上は2分に1本の運行が可能である。また、開通当初は1日140万人の利用を予定しているが、全線開通後は1日170万人の利用を見込んでいる。

<質疑応答>

（Q）日本では、開通日に開通記念チケットを販売することがある。また、日本には鉄道・地下鉄のファンが多いので、ボールペンやメモ帳等、メトロ車両の写真付グッズを作ると日本の観光客も買うのではないかと。グッズ販売によって、運賃収入以外の収益が期待される。

（A）よいアイデアだと思う。

(Q) 日本では、外国人に分かりやすいように路線のアルファベット表記の頭文字と始発駅から何番目の駅かを示す数字を組み合わせ、例えばY 5 と駅に表示している。

(A) インドでも、そのうち同じようなことをするかもしれない。

(Q) 動き出すときに、何かアナウンスをした方がよいのではないか。

(A) アナウンスシステムが既にできているので、今から挿入するのは難しいが、乗客が慣れるまでは、運転手アナウンスをするという方法が考えられる。

(Q) 優先席は設置されているのか。

(A) 優先席は設置されている。女性専用車両も設けており、両端の車両の半分ずつが女性専用区画になっている。

(Q) 本事業が日本の援助によって行われているということは、地域住民にどの程度認知されているのか。

(A) メトロ 3 号線は、日本が援助している事業だということは新聞に何度も掲載されている。工事の段階から、日印協力の事例となる事業であり、日本のODA資金の下で実施されているということを工事現場の看板にも掲示して、ブランディングを行っている。実際に開通すると、またフィードバックが来るのではないか。

(Q) 日本から参議院の派遣団がメトロ 3 号線の視察に来たことが新聞やテレビに取り上げられれば、日本のODAでメトロ 3 号線を建設しているということが地域住民に伝わる一助となるので、外部に情報発信をしてはどうか。

(A) 今般の参議院の派遣団の訪問について、JICAと調整して報道発表を行いたい。ODA資金が有効に活用されており、ムンバイ市民のモビリティ発展に貢献することを参議院の派遣団に確認していただいたという趣旨の内容にしたい。



(写真) メトロ 3 号線の関係者と

<所感>

メトロ 3 号線に試乗したところ、振動が少なくスムーズな走行で、音も静かであった。駅構内には、動線に配慮したテナント用のスペースも多数確保されていた。

参議院の派遣団がメトロ 3 号線を視察したことについては、ムンバイ都市鉄道公社が報道発表したことによって、複数の現地メディアに取り上げられた。日本から支援を受けている事業であることについての地域住民の認識が深まることを期待するとともに、派遣団の訪問が地域住民への周知に貢献できたとすれば幸いである。

9. ムンバイ湾横断道路建設計画（円借款）

（1）事業の概要

インドの金融・商業の中心地であるムンバイは、世界でもトップクラスの人口過密都市であり、交通渋滞が深刻化し、これに伴う経済損失が経済開発の障害となっている。ムンバイは、半島の先端に位置し、都市開発の余地が少ないことから、対岸に位置するナビムンバイ地域で経済特区や新空港の建設が進められているが、両地域の往来にはムンバイ湾を周回するの必要があり、1つの経済圏として成長するに当たって連結性の低さが課題となっていた。



（写真）ムンバイ湾横断道路

本事業は、ムンバイ都市圏において、半島側のムンバイ中心部からムンバイ湾を挟んだ東郊のナビムンバイ地域を接続する全長約 22 キロメートルのムンバイ湾横断道路を建設することにより、都市開発が計画されているナビムンバイ地域等への連結性向上を図り、ムンバイ都市圏の経済発展に寄与するものである。事業概要は、片側 3 車線の海上道路、陸上アプローチ道路・主要幹線道路への接続部・附帯施設、交通安全施設及び高度道路交通システム（ITS）、コンサルティングサービスである。借款額は 2,424.59 億円であり、日本企業では、コントラクターとして IHI インフラシステム、サブコントラクターとして JFE エンジニアリング、コンサルタントとしてパデコが参画している。2024 年 1 月に鈴木駐インド日本国特命全権大使及びモディ首相臨席の下、開通式が実施された。

SDGs の目標 8 経済成長と雇用「包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する」、目標 9 インフラ、産業化、イノベーション「強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る」、目標 11 持続可能な都市「包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する」、目標 13 気候変動「気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる」に関連する事業である。

（2）視察の概要

ムンバイ中心部からムンバイ湾横断道路を実際に通行しながら視察し、ナビムンバイ側にある管理事務所において、ムンバイ都市圏開発庁の責任者から事業の概要について説明を聴取した。

＜説明概要＞

インド最長の橋梁であるムンバイ湾横断道路は、工学領域のすばらしい事例である。インド初の技術が多く、記録的な短期間の工期で完成し、海上における建設という非常に挑戦的な事業であった。JICAからの継続的な支援・指導、日本のパートナーからの技術的な専門知識の提供によって完成することができた。これは単なる橋梁ではなく、日本とインドの強い友好関係の象徴でもある。



（写真）管理事務所における説明聴取

人口が2,200万人以上であり、財務面での首都ともいわれるムンバイは、3方向を海で囲まれており、市内へのルートが限定されるため、激しい渋滞が発生する。平均的なムンバイ市民は、年間190時間を渋滞の中で過ごすとの統計データもある。ムンバイ湾横断道路の建設により、ムンバイの中心街からナビムンバイへの移動時間は1時間以上短縮され、渋滞が緩和されただけでなく、ナビムンバイ地域における様々な開発ももたらされた。ムンバイ交通マスタープランには、南北を結ぶ新しい沿岸道路の建設計画があり、この道路との連結という観点からもムンバイ湾横断道路は非常に役立つ。

ムンバイのセウリからナビムンバイのチルレまでの21.8キロメートルを結ぶムンバイ湾横断道路は、海上部分が16.5キロメートル、陸上部分が5.5キロメートルであり、片側3車線に緊急用車線が1車線ある。2018年3月23日に工事が開始され、当初54か月の建設期間を予定していたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響で遅れが生じ、69か月かけて完成した。

本事業は4パッケージに分かれており、パッケージ1は、ムンバイ市内から海上の10.38キロメートルの区間であり、L&T（インド）とIHIインフラシステムが担当した。パッケージ2は、海上からナビムンバイの陸上までの7.81キロメートルの区間であり、デウ（韓国）とタタプロジェクト（インド）が担当し、サブコントラクターとしてJFEエンジニアリングが参画した。パッケージ3は、陸上の3.8キロメートルの区間であり、L&Tが担当した。パッケージ4は、インテリジェント交通管理システム等であり、ストラバグ（オーストリア）が担当した。

ムンバイ湾横断道路は、海底の石油パイプライン上のほか、環境面で繊細な場所や考古学的に貴重な場所も通過する。海底にあるパイプラインを避けるため、H型のバージ（台船）を使用して橋脚の線形を調整して工事を行った。また、鋼床版箱桁を採用することによって、橋桁を持ち上げる支柱の間隔を広くして支柱の数を減らすことができ、橋桁の一括架設を行うことで工事期間が短縮され、環境への負荷が軽減された。鋼床版箱桁は、日本の技術を採用しており、最も大きなものは長さ180メートル、重量2,200トンである。長い桁を乗せるためには特殊なバージも必要であり、長さ110メートル、幅65メートル

のインド最大のバージも製造した。ムンバイ湾横断道路の建設のため、エッフェル塔 17 基分に当たる 14 万トンの鉄筋、コルカタにあるハウラ橋梁 4 基分に当たる 12 万トンの鋼材、サッカー場 3 個分の浮体式バージを使用した。環境面の配慮としては、杭の取付けは、伝統的な工法ではなく R C D 工法を採用している。直径 3 メートルのトンネル掘削機のようなものを使用し、振動を抑え、騒音も少なくすることができた。マッドフラットという粘土質の土壌を掘削する際は、埋め戻しに使用する土壌にも配慮し、地質を改変しないよう注意を払った。こうした革新技术の活用によって、既存の有益なものを守り、予定どおり事業を進めることができた。

事業の推進に当たっては、社会に優しい取組を採用した。当初、衝突防止壁は 1.5 メートルの高さを予定していたが、利用者が景色を楽しめるよう 0.9 メートルに下げた。周辺の漁業者 6,000 人以上に総額 20 億ルピーの補償金を支払ったほか、建設作業中も漁業者の船が通れるように設計された仮設橋を設置した。動植物を保護するために厳しい環境保護措置も実施しており、建設工事終了後も 2 万 4,000 羽以上のフラミンゴのほか、多くの渡り鳥が生息している。

<質疑応答>

(Q) 巨大な鋼床版箱桁は、どこで製造したのか。

(A) I H I インフラシステムの大阪工場で成形したものを船で運び、インドに輸入して現場で組み立て直した。

(Q) 映像を見ると、24 時間体制で建設作業が行われたようだが。

(A) 週休なしの 24 時間体制で作業を行った。

(Q) 通行料金はいくらか。

(A) 現在一般車両については 250 ルピー徴収しているが、今後 500 ルピーにする予定である。



(写真) ムンバイ湾横断道路の関係者と

<所感>

ムンバイ湾横断道路を実際に通行して視察したところ、渋滞もなくスムーズに走行でき、景色もよく、ムンバイの新たな観光資源にもなるのではないかと印象を受けた。

管理事務所において、映像を見ながら工事についての説明を受け、長さ 180 メートルの鋼床版箱桁の巨大さや日本の技術のすばらしさを認識した。夢の事業といわれたムンバイ湾横断道路の建設に日本が援助した資金や日本の優れた技術が活用され、ムンバイ市民の夢の実現に貢献できたことは非常に誇らしいことであり、日印協力の象徴となるような事業であるといえよう。

第4 意見交換の概要

1. ニルマラ・シタラマン財務大臣との意見交換

派遣団は、8月28日、デリーにおいて、ニルマラ・シタラマン財務大臣と意見交換を行った。

(シタラマン大臣) 2014年にモディ政権が誕生してから、南アジアの近隣諸国を除いて、モディ首相が初めて訪問した国は日本であった。その訪日の際、安倍総理大臣とモディ首相の間で日本とインドの関係は、特別戦略的グローバル・パートナーシップに引き上げられ、その後も両国関係はますます強化されている。



(写真) シタラマン財務大臣との意見交換

2023年度の日本からインドに対するODAは8,000億円を超えており、インドの経済成長や開発に寄与している。

2022年3月に岸田総理大臣がインドを訪問した際の首脳会談において、今後5年間でインドに対する5兆円の官民投融資を目指す旨合意された。5兆円という金額は、ODAだけでなく民間投融資も含めた金額であるが、インドにおいてJICAが果たす役割は、インフラ投資等の分野において極めて重要だと考えている。

日本からのODAの個別案件には、ムンバイ湾横断道路や貨物専用鉄道といった重要な案件が多数ある。

こうした重要な案件の1つであるムンバイ・アーメダバード間高速鉄道建設計画は、2027年までに高速鉄道の優先区間の土木工事がほぼ終了する見込みであるが、車両や信号については余り進んでいないようなので、今後の進展が望まれる。また、日本では、駅周辺開発が非常に進んでいる。インドにおいても、同様のモデルを創りたいと思っており、日本からの支援が必要である。地元州政府及び関係省庁と協力して、駅周辺開発支援を拡大してほしい。

(派遣団) 駅周辺開発支援事業に係る御要望については、国土交通省及びJICAとよく協議をしながら進めたい。

(大臣) 承知した。感謝申し上げる。

(派遣団) 今般の調査で、インドにおける水問題の重要性を認識したので、水道部門について伺いたい。清潔な水の確保は、開発において重要な課題であるが、インド政府としてどのように考えているか。

(大臣) 御指摘の水道部門については、インド政府としても重要性を認識している。水道については、インド全国で地域によって状況が異なっている。水源がない地域、水源が

あっても清潔でない地域、水源へのアクセスが確保されていない地域があり、地域によって課題が異なっているため、難しい問題である。

(派遣団) 故安倍総理大臣について言及していただき、感謝申し上げます。古くからの友人である安倍総理大臣は、インドについてよく話をされていた。

1つ提案をしたい。福島第一原子力発電所の事故以降、日本は原子力の安全確保に努めてきた。日本とインドが原子力分野で協力し、新たなシステムを創る原動力とすることができればよいと思うが、いかがか。

(大臣) 御提案を伺って有り難い。インドは、グリーンアンモニア、水素、太陽光といった再生可能エネルギーにも注力しており、原子力については 2024 年 7 月に公表した予算においても、モジュール原子炉の開発について言及している。御提案については、モディ首相や関係省庁にお伝えする。

(派遣団) インドにおける貧富の格差の問題について、相続税を導入して格差是正・富の再分配に取り組むことを考えてはどうか。

(大臣) その点は、今般の選挙の際にも議論したが、これまで低所得層のために様々な政策を実施してきた。例えば、食料の無料配給制度、住居確保のための補助金、貧困層の医療アクセス向上のための医療保険制度、高校までの教育無償化といった政策を実施してきた。相続税はないが、このようにして貧困層を支援する施策をより的を絞って実施してきた。



(写真) シタラマン財務大臣との意見交換を終えて

2. ムンバイ都市圏開発庁関係者との意見交換

派遣団は、9月1日、ムンバイにおいて、ヴィクラム・クマール副長官を始めとするムンバイ都市圏開発庁（MMRDA）関係者と意見交換を行った。なお、MMRDAは、中央政府とマハラシュトラ州政府の共同出資によるムンバイ都市圏の都市開発を担当する機関であり、派遣団が視察したムンバイ湾横断道路は、MMRDAが実施した大規模事業の1つである。

(MMRDA) 午前中に視察されたムンバイ湾横断道路は、ムンバイのランドマーク的な事業であり、日印友好関係の象徴である。2024年1月の開通以来、既に500万台の車両が通行しており、広域にわたる地域の連結性が向上した。ムンバイ都市圏の発展につながるだけでなく、渋滞の緩和も期待されている。本事業の実施に当たって、日本政府及びJICAから手厚い支援をいただいたことに心から感謝する。

ムンバイ都市圏では、ムンバイ湾横断道路以外にも、メトロを始めとする数多くのイ

ンフラ整備が行われている。モディ首相は、ムンバイ市内におけるインフラを高度なレベルで整備し、世界一流の都市に作り上げたいと願っている。そのため、ムンバイ周辺も含めて、メトロ事業を始めとする輸送関連の事業も多く展開しており、激しい渋滞を緩和するだけでなく、ムンバイ都市圏地域の包括的な発展・成長を図っている。



(写真) MMRDA関係者との意見交換

現在のムンバイ市内の人口は約2,000万人だが、40年後には周辺地域を含めて5,000万人に増加すると見込まれる。したがって、我々としては、ムンバイ都心部にだけ集中するのではなく、地域全体のインフラ整備や発展・開発、特に輸送・交通関連に特別に注意を払っている。基本的には、周辺地域からムンバイの都心部へのアクセスを容易にしたい。現在、ムンバイ市内では6本のメトロ路線が工事中である。沿岸道路も建設中であり、これはムンバイの西部全体をつなげる道路になる。

MMRDAは、特にインフラ整備のために設立された特別な組織で、主にメトロの整備等、基本的には連結性向上に関わる事業を行っている。州首相がMMRDAの会長を務めており、どのような事業を実施するかという意思決定を行っている。現在、MMRDAが取り扱っている事業の総額は150億ドルである。今後もムンバイ周辺地域を包括的に開発していくため、日本政府やJICAには引き続き支援していただきたい。

今後、メトロの新しい路線も計画しており、代表的なものはシーリンクといわれる全長50キロメートルの路線であり、これによって特にムンバイ北部地域と南にある都心部との連結性が改善される。本事業は、是非ともJICAに支援していただくよう、インド政府に既に申請している。

(派遣団) 新しいメトロも含めてインフラ整備はかなり進んでいると思うが、まだ必要だとすれば、ほかにどのようなインフラの整備が必要だと考えるか。また、例えば水の問題や下水道の問題等、道路・交通インフラ以外に問題があれば教えてほしい。

(MMRDA) 今後、人口が大幅に増加する見込みであり、低コスト住宅関連事業が必要になる。依然として道路整備は必要であり、それ以外にも下水処理場の整備が必要である。人口が増加すると、飲料水が不足する可能性が高いので、海水淡水化プログラムも重要である。

ムンバイは不動産の価格が非常に高く、特にスラム街の住民に低コスト住宅を提供することは極めて重要になる。マハラシュトラ州政府としては、様々なオプションを検討中であり、賃貸住宅、低コストで購入可能な住宅、住宅建設の補助金といった方向で検討している。

モディ首相のリーダーシップの下、中央政府が低コスト住宅供給事業を行っており、

MMRDAも同様の取組を行いたい。最終的な目標は、ムンバイの全ての人が家の中に住むことである。これは資金が必要となる事業なので、日本政府やJICAには、私たちの夢をかなえるよう、支援をしていただきたいと思っている。

(派遣団) どのようにしてスラム街の解消を進めるのか。

(MMRDA) アジア最大のスラム街であるムンバイのダラヴィに住む 13 万世帯を対象に州政府が官民連携事業を行っている。政府が開発業者に地域の開発権を与え、開発業者は住宅や店舗を建設して供給し、余剰地は開発業者が自らの事業に使用することができるという仕組みである。MMRDAも同様の方法でやや小規模なスラム街の 1 万 6,000 世帯を対象に新規の住宅を供給する。住民が移動して空いた地域には、ITパークを造る予定であり、本事業は 5 年で完成する予定である。

(派遣団) スラム街の住民は、そこで仕事を持っていてコミュニティが形成されているが、彼らの仕事についてどのような工夫をしているのか。

(MMRDA) 場所を完全に移動するのではなく、水平に広がっているスラム街に高層ビルを建てて垂直方向に拡張することで、1 人当たりの面積を変更せずに使用する土地を削減することができる。住宅だけでなく、店舗所有者には店舗分のスペースも与える予定である。さらに、住宅と仕事だけでなく、周囲に学校、幼稚園・保育園、病院といった社会インフラも整備することになっている。スラム街の再開発事業は、スラム街の住民の同意なしには行えないので、確実に透明性を持ったプロセスを経て、同意を得た後に開発を始める。

(派遣団) 住宅は、取得するのか、それとも賃貸となるのか。

(MMRDA) 建設工事期間中は、一時的に別の場所で生活しなければならず、その間の家賃は代わりに支払う。住宅の完成後、一定の面積の住宅が提供され、上下水道システム、公園、幼稚園・保育園、病院といったインフラも整備される。

(派遣団) 住宅の所有者にお金がない場合の資金調達はどのようにするのか。

(MMRDA) ある一定の期日までに再開発の対象となる土地で生活していた人は、無償で住宅を取得できる。それ以外の人は、住宅ローンを利用できるようにする。3～4 年後には完成している予定である。

(派遣団) 本事業は、初めての事業か。

(MMRDA) マハラシュトラ州政府としては、既にスラム街の再開発を行っているが、MMRDAの事業としては初めてである。是非 JICAに参加してほしい。

(派遣団) JICAは直接住宅を造るという協力をやっていないので難しいと思うが、JICAが金融機関に資金を貸与して、その金融機関が貸付けを行うというやり方は考えられるかもしれない。

(MMRDA) これから数年後には、ムンバイ全体が変貌を遂げるように努力しており、住宅関連だけでなく、輸送分野においても様々な事業を行っている。ムンバイメトロを開発することによって、ムンバイの都心部だけではなく、ムンバイ都市圏全体の開発に向けて注力していきたい。ムンバイ都心部において、インフラ整備事業を推進していく上では、ムンバイ市内の人口密度が高く交通量も非常に多いため、作業するために道路

を閉鎖できる時間が短時間しか確保できず、作業できる時間が限定されるという問題がある。

(派遣団) 本日、いろいろな意見を頂戴したので、参議院の委員会において報告し、JICAを通じて、これからもODAでしっかりと協力できるように努力していきたい。

(MMRDA) 今後も、日本政府、JICAの協力を引き続きお願いしたい。ムンバイが世界一流の都市、世界一流の金融センターに発展することになり、両国の友好関係のよりすばらしい象徴になることを願っている。



(写真) MMRDA関係者との意見交換を終えて

第5 国際機関邦人職員、JICA海外協力隊員等との意見交換

1. 国際機関邦人職員との意見交換

派遣団は、8月28日、デリーにおいて、国際機関邦人職員5名（アジア開発銀行インド事務所代表、世界銀行インド事務所オペレーションズマネージャー、国際労働機関南アジアディーセントワークチーム及びインド事務所次長、国際連合難民高等弁務官事務所高等難民保護官、国際連合食糧農業機関インド事務所代表）と懇談し、インドが抱える社会課題の状況、膨大な人口を抱えるインドに対する効果的なODAの在り方、国際機関とJICAとの連携等について意見交換を行った。



（写真）国際機関邦人職員との意見交換を終えて

2. JICA海外協力隊員との意見交換

派遣団は、8月28日、デリーにおいて、日本語教育に携わるJICA海外協力隊員3名（配属先は、ムニインターナショナルスクール、インド高速鉄道公社、デリー大学）と懇談し、現地での活動状況等について聴取するとともに、生活・居住環境や任務における問題点、インドにおける日本語教育の重要性、JICA海外協力隊制度の意義や課題等について意見交換を行った。



（写真）JICA海外協力隊員との意見交換

3. 日系企業関係者等との意見交換

派遣団は、8月28日、デリーにおいて、日系企業関係者等10名（インド三井物産、キャノンインド、みずほ銀行、インド日本製鉄、双日インド、IHIニューデリー事務所、インド京三、オリンパスメディカルシステムズインド、東芝インド、インド日本商工会）と懇談し、インドに対するODAへの日本企業の参入、メイク・イン・インド政策の影響、インドで事業を展開する上での課題等について、意見交換を行った。

4. 在留邦人との意見交換

派遣団は、8月30日、チェンナイにおいて、チェンナイ日本商工会関係者2名（三菱UFJ銀行、日産自動車）、チェンナイ日本人会関係者2名（みずほ銀行、双日インド）及び日本貿易振興機構（JETRO）チェンナイ事務所関係者1名と懇談し、日本のODAによる投資環境整備の効果、道路インフラ整備の重要性、日系工業団地の優位性等について意見交換を行った。

また、9月1日、ムンバイにおいて、ムンバイ日本人会関係者6名（インド三井物産、双日インド、インド三菱商事、みずほ銀行、全日本空輸、丸紅インド）及び日本貿易振興機構（JETRO）ムンバイ事務所関係者1名と懇談し、インドにおける業務遂行上の問題点、円借款による低金利資金調達の意義、自由で開かれたインド太平洋実現のためのODAの活用等について意見交換を行った。



（写真）ムンバイ在留邦人との意見交換を終えて

Ⅲ．派遣議員団としての所見

ODA調査派遣第2班は、2024年8月27日から9月2日までの7日間、インド共和国を訪問した。インドにおける調査は、2018年12月以来、6年ぶり6度目となる。

インドは、世界最多の14億2,863万人の人口を抱え、その約3割が15歳から29歳の若年人口であり、巨大な市場、豊富な労働人口、高度なIT人材に恵まれている。近年、高い経済成長率を維持しており、ASEAN10か国の名目GDPに匹敵する3兆5,499億ドルの経済規模を有する。国際通貨基金（IMF）の推計によると、2025年には日本の名目GDPを抜くとされる。また、国際協力銀行（JBIC）の調査では、2022年度及び2023年度の有望な事業展開先国ランキングにおいて、インドは1位（2023年度の得票率は48.6%）となっている。国内的には、民主主義、言論の自由が確立された世界最大の民主主義国家として、安定した内政運営が行われている。国際社会においては、アジアとアフリカをつなぐインド洋の中心に位置し、G20やBRICSの構成員であり、いわゆる「グローバル・サウス」の中心国として、存在感を一層高めている。

一方、インドは、全途上国の貧困人口の約2割を抱え、カースト制度の名残は根強く、貧富の格差は大きい。インド全体の平均所得は年収2,600ドルであるが、人口の下位半数の平均所得は年収740ドルである。人口の約12.9%に当たる1億8,000万人が絶対的貧困とされる1日当たり2ドル15セント以下で生活している。約3億人が衛生施設（トイレ）がない状況にあり、5歳未満の幼児の31.7%が栄養不良による低体重児であるとされている。全体の失業率は8%前後で推移しており、特に大学・大学院を卒業した若者の失業率が高く28.7%となっている。女性の就職率は、封建的な社会通念の影響もあり、学歴に関係なく低く、半数以上の女性が職業に就いていない。急速な都市化や人口増加に対してインフラ整備が追い付いておらず、環境面では、世界の大気汚染ワースト50都市のうち42都市はインドにあるほか、水質汚染の問題も抱えている。

こうした点を踏まえ、インドにおける視察、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. 対インドODAについて

（1）ODAの戦略的活用

2023年6月に閣議決定された開発協力大綱では、国際関係において対立と協力の様相が複雑に絡み合う中、我が国の外交的取組の中でも開発協力が

果たす役割は格別の重要性を有しているとし、開発協力を我が国の外交の最も重要なツールの1つとして位置付け、一層効果的・戦略的に活用することとしている。2023年3月に岸田総理大臣がインドを訪問した際に発表した「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」のための新たなプランにおいても、FOIP協力を拡充する中でODAの戦略的活用を推進し、様々な形でODAを拡充することが示されている。

インドは、インド洋の中心に位置する日本に友好的な民主主義国家であり、国際社会における影響力も大きい。FOIPの重要性について認識を共有し、FOIPを推進していく上で欠かせない非常に重要なパートナーである。インドに対するODAの大部分を占める円借款は、長期にわたる貸借関係によって、相手国との安定的な関係の基礎を構築することができるという強みがある。今後もODAを架け橋としてインドとの連携を更に強化し、FOIPの推進力として協働していくことが望まれる。ODAには軍事面での協力は含まれないが、ODAにおいて培われたインドとの信頼関係を基礎として安全保障面での協力を推進し、ひいては我が国の平和と安全の確保を図っていくべきである。

（２）日本企業にとってのODAの意義

今後、経済規模において我が国を上回るといわれているインドは、単に魅力的な市場であるだけでなく、地理的な近接性等から中東やアフリカに輸出する際の生産拠点としても有望である。こうした利点を有するインドに日本企業が進出する足掛かりとしてもODAは有効である。さらに、インド国内において、日本の技術を活用したODAの成功例を積極的に周知して、高い技術力を広め、新たな商機につなげて日本経済を牽引する役割を果たすことが期待される。

また、ODAを活用して、インドに進出している日系企業やこれから進出を予定している日本企業にも恩恵が及ぶ投資環境整備を行うことも重要である。タミル・ナド州投資促進プログラムのような総合的な投資環境整備事業のほか、個別のインフラ整備事業においても、日系企業の事業環境改善に資する事業の更なる展開を期待したい。今般視察したチェンナイ周辺環状道路は、エンノール港へのアクセスを改善することで、チェンナイ及びその近郊のみならず、インド南部に幅広く裨益する事業であり、恩恵を受ける日系企業も多い。こうした事業により、日本企業の海外展開の側面支援をすることは、我が国にとっても有益なことである。

一方、インドへのODAは、調達先が援助供与国に限定されないアンタイドの事業が原則であり、国際競争入札を経て受注企業が決まるため、日本企業が受注できないことも多い。国際競争入札においては、価格が重要な要素となることから、日本企業においては、価格と必要とされている品質とのバ

ランスを勘案し、受注しやすい価格設定と相応の品質の製品開発を行うなど、現実的、戦略的な取組が求められる。

（３）ＳＤＧｓ 達成の支援

2015 年 9 月、国連持続可能な開発サミットにおいて、2030 年を年限とする 17 の国際目標で構成される持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）が全会一致で採択された。ＳＤＧｓ は、先進国を含めた全ての国が行動するという普遍性、誰一人取り残さないという包摂性、全ての利害関係者が役割を持つという参画型、社会・経済・環境に統合的に取り組むという統合性、定期的にフォローアップを行うという透明性を特徴とする。こうしたＳＤＧｓ の特徴は、我が国の開発協力の特色である質の高い経済成長や人間の安全保障といった概念と高い親和性を持つ。2023 年 6 月に閣議決定された開発協力大綱においても、二国間及び多国間双方の開発協力を有機的に連携させながら、脆弱国・地域等への協力に引き続き取り組みつつ、「人間の安全保障」の理念を踏まえ、ＳＤＧｓ 達成に向けた取組を加速化すること等により、国際協力を牽引し、地球規模課題の解決に向け、総合的な取組を強化していくことが明記されている。

インドは、2017 年及び 2020 年の国連ハイレベル政治フォーラムにおいて自発的国家レビューを実施するなど、ＳＤＧｓ 達成に積極的に取り組んでいる。我が国は、インドに対し、持続的で包摂的な成長の支援、産業競争力の強化、連結性の強化という方針の下、都市化対応、産業育成、農村部の包摂的成長等の開発課題に対する支援を行い、ＳＤＧｓ 達成を後押ししている。14 億人という膨大な人口を抱え、貧富の格差が大きいインドにおいてＳＤＧｓ を達成することは容易なことではなく、支援の必要性は高い。また、ＳＤＧｓ の分野は多岐にわたり、その達成を支援することは、様々な社会課題の統合的な解決に資するものであり、包摂的で持続可能な開発のため、今後もＳＤＧｓ 達成の支援に一層力を入れるべきである。

（４）効果的な支援の在り方

我が国の開発協力は、自助努力の後押しと社会的価値の共創が特色の 1 つとして挙げられており、自立的発展に向けた支援と様々な主体による協働が重要になっている。

円借款は、途上国に返済義務を課すものであり、それ自体が自助努力を促す効果を持っている。一方、膨大な人口を抱えるインドでは、莫大な資金を投じて、その効果が全国民に行き渡るにはほど遠く、限定的になってしまうという側面もある。まず、インド国内における政策や制度をしっかりと作り上げることが重要であり、タミル・ナド州投資促進プログラムのように州政府の政策や制度の改善を促進する事業をほかの分野においても展開する

ことが必要ではないか。さらに、ODA事業の過程で得た成功体験を自分たちの成果として身に付け、様々な社会課題を自らの力で解決できるようになることが望まれる。また、国際機関とJICAが連携・協働することによって、社会課題の新たな解決策を生み出すこともできるのではないか。

厳しい財政状況の下、ODA予算には限りがあることから、民間資金の活用も重要になってくる。2024年7月に取りまとめられた「開発のための新しい資金動員に関する有識者会議」の提言も踏まえ、民間では取り得ないリスクをODAで取りながら、サステナブルファイナンスと連携することによる効果的な社会課題の解決が期待される。

（５）雇用の受皿となる産業の育成

インドにおける大きな雇用問題は、高学歴の若者を中心とする失業問題と非公式部門（インフォーマルセクター）の労働である。非公式部門の労働とは、例えば、靴磨き、露天商、建設現場の日雇労働等、行政の指導を受けない小規模な経済活動のことであり、国際労働機関（ILO）によると、インドでは、非公式部門における労働が全体の9割を占めている。こうした労働者には労働法が適用されないため、低賃金や健康問題の温床となっており、非公式部門の労働者を保護しつつ、新たな形態の労働を確保していくことが求められている。

雇用のミスマッチを避け、それぞれの能力に応じた公式部門における雇用を確保するためには、職業訓練に加え、幅広い業種の産業の育成が必要になる。その際、日本を始めとする外国からの投資は不可欠であり、政策・制度の改善やボトルネックとなるインフラ面の課題解決のため、タミル・ナド州投資促進プログラムのような総合的な投資環境整備事業をほかの地域においても更に展開していく必要がある。適切な雇用を確保することは、貧困層の生活水準を向上させ、貧富の格差を解消する上で重要であり、働きがいのある人間らしい仕事（ディーセント・ワーク）の実現にも資するものである。日本企業を始めとする外国企業がインドへの投資を増加させ、現地生産が増えれば、モディ政権が進める「メイク・イン・インド」にも貢献できるのではないか。

（６）経済発展後を見据えた食料・エネルギーに関する支援

経済発展によって貧富の格差解消が進み、国民全体の生活水準が上がった場合、インドでは食料やエネルギーの更なる消費拡大が見込まれる。その際、必要になった食料やエネルギーをインド国内で賄うことができなければ、国際的な食料・エネルギーの争奪戦が激化することが予想される。こうした将来的な課題も見据え、農業の生産性と持続可能性の強化や多角化、再生可能エネルギーの普及やエネルギー効率化への支援を強化すべきである。

特にエネルギー消費が増えると二酸化炭素排出量が増えるため、インドのエネルギー政策の在り方が世界を変えともいわれている。再生可能エネルギーの導入やロスが少ない送配電網の整備等のエネルギー分野における支援に加え、それ以外の分野においても、今般視察したオクラ下水処理場における汚泥由来のガスを有効活用した発電、デリーメトロやムンバイメトロ3号線における電力回生のような取組も有効である。今後も事業実施に当たり、同様の取組を採り入れる余地があれば、可能な限り導入するよう努めるべきである。

（７）草の根・人間の安全保障無償資金協力の活用

貧富の格差対策は、モディ政権における重要課題の1つである。インドでは、人口の上位1%の平均年収は6万ドルであるが、上位10%になると1万ドル、下位半数では740ドルとなり、大きな貧富の格差が生じている。派遣議員団は、屋根にブルーシートのかかったスラム街の様子や停車している車に近寄ってくる物乞いの姿からインドの貧困の一端を僅かながら認識することができた。

今般視察したアンチャル病院への草の根・人間の安全保障無償資金協力は、貧困層等への迅速かつ適切な医療サービスの提供を可能にするものであり、供与限度額約740万円のODAによって、貧困層を中心に、毎年約10万人が恩恵を受けている。草の根・人間の安全保障無償資金協力は、必要な予算は比較的少額であるものの、脆弱な立場の人々に対して、直接、きめ細やかな対応が可能である。

インドに対するODAの約97%が円借款となっているが、経済成長による貧困削減では救いきれない貧困層に対して直接裨益する事業に今後も積極的に取り組んでいく必要があり、草の根・人間の安全保障無償資金協力の一層の活用が求められる。そのためにも、在外公館においては、支援を必要としている団体に必要な情報が届くよう、適切な情報発信に努めることが望まれる。

2. 今後のODAについて

（１）ODAに対する国民の理解促進

インドに対して行われている我が国のODAについて、今般の調査では、あらゆる視察先関係者や意見交換の相手から惜しめない感謝の念が示されるとともに、更なる支援を期待する声も多かった。

他方、2024年度における我が国の政府全体のODA予算（一般会計当初予算）は5,650億円であり、最も予算が多かった1997年度の1兆1,687億円と比較すると48.3%にとどまっている。厳しい財政状況の下、ODA予算を

維持・拡大していくためには、国民の理解を得るための一層の努力が必要である。

2024 年は、我が国が ODA を開始して 70 年の節目の年に当たる。これを機に ODA に対する国民の理解促進のための取組に一層注力するとともに、国民の理解を更に得ていくためにも、これまでの経験をいかし、我が国にも援助を受ける開発途上国にも裨益する効果的な ODA の在り方を不断に検討していく必要がある。

（２）ODA 事業の運用上の留意点

タミル・ナド州都市保健強化計画におけるキルポーク医科大学病院の整備においては、手続上の問題で導入できなかった日本製医療機器があった。インド側が希望していた日本製医療機器を導入するには、事業期間の延長が必要であったが、延長が認められず、代わりに外国製医療機器が導入された。今般のケースは、諸般の事情に鑑みればやむを得ない側面はあるものの、今後、事業期間の延長判断に当たっては、事業の実施管理の観点と共に、日本企業の参画についても十分に考慮することが望まれる。

また、今般意見交換を行った日系企業関係者からは、ODA 事業を受注して契約した後、発注者であるインド側の事業実施機関から多くの追加要求が行われるものの、契約金額が変更されないことがあり、受注企業としては厳しい側面があるとの意見があった。制度上、必要に応じて契約金額を見直すことは可能であり、また、追加要求等があっても適切に契約金額の見直しが行われず、受注企業に不利益が生ずるような場合には、JICA が発注者との仲介も行っている。要求された内容が妥当であれば、要求内容を加味した上で契約価格の調整が適切に行われると受注企業としても過度な負担を強いられることなく事業を遂行でき、ODA 事業を受注しようとする企業の裾野を広げることににつながる可能性もあるのではないかと。JICA においては、こうした対応が可能であることを受注企業に周知するとともに、発注者からの追加要求の状況にも留意しつつ、発注者・受注者双方と十分にコミュニケーションをとりながら、必要に応じて積極的に仲介等を行うことが望まれる。

（３）JICA 海外協力隊員への支援の充実

今般、デリーメトロのシヴァジー・スタジアム駅において、JICA 海外協力隊員が指導した視覚障害者によるあんまマッサージ店を視察した。隊員が指導した技術によって職を得て、生き生きと働く視覚障害者の姿を見て、本制度の重要性を再認識した。

JICA 海外協力隊制度については、今般意見交換を行った隊員から、本制度は、隊員を受け入れる国にとっても隊員自身にとっても有益なすばらし

い制度であり、特に若者にはよい経験になるので、今後も門戸を広げて推進してほしいとの見解が示された。このように制度の意義を十分に理解した隊員が活動していることを知り、派遣議員団は非常に心強く感じた。

隊員に提供される住居については、原則、配属先機関が用意することになっているため、隊員間において格差が生じている。立派な住居を提供された隊員もいれば、窓がきちんと閉まらない古い教員寮で生活している隊員もいる。JICAによってある程度補修等の対応は行われたとのことであったが、使命感を持って精力的に活動している隊員が安心して活動に専念できる環境を確保するため、JICAによる一層きめ細やかな支援が望まれる。

また、帰国後のキャリアに不安を感じている隊員もおり、隊員として身につけた経験が帰国後にもいかされ、日本社会にも還元されるよう、隊員としての活動が適正に評価される環境醸成やキャリア形成支援の更なる推進が求められる。

（４）相手国における情報発信の重要性

今般訪問したあらゆる視察先において、JICAの協力なしにはこの事業は成し得なかったといったJICAに対する深い感謝と惜しみない賛辞が表明された。JICAによる支援は、資金を提供するだけでなく、入札が公正に行われているか、事故を起こさないような対策が講じられているかといったことを実際に現地に足を運んで確認するなど、丁寧な対応が行われており、現地関係者がJICAに寄せる信頼は、日本の技術の高さもさることながら、こうした地道な努力の賜物であり、高く評価したい。

一方、我が国のODAによって支援が行われた事業であるということを、事業期間中や事業完成直後だけでなく、事業終了から時間が経過した後も相手国の国民に認識し続けてもらうことが重要であり、日頃からあらゆる機会を捉えてJICAと現地関係者が連携してODAに関する情報発信を行っていく必要がある。今後は、ODAに関する情報発信もJICAの重要な業務の1つとして捉え、更に積極的に取り組むことを望みたい。

今般視察したムンバイメトロ3号線については、派遣議員団によるODA実施状況の視察について報道発表することをムンバイ都市鉄道公社に提案した結果、報道発表が行われ、複数の現地メディアに取り上げられた。特に、ODA調査派遣議員団の視察は、情報発信の絶好の機会であり、今後はJICAと現地関係者が事前に調整して報道発表を行い、現地メディアによる取材の機会を設けるなど、積極的な情報発信に努めることが求められる。

３．ODA調査派遣の意義

2003年7月の参議院改革協議会報告書の提言を踏まえ、参議院では2004年度からODA調査のための海外派遣が実施されており、新型コロナウイルス

ス感染拡大の影響による中断を経て４年ぶりに再開された 2023 年度までに 17 回にわたり 65 班が延べ 162 の国・地域に派遣されている。

今般、派遣議員団はインドを訪問して様々な事業を視察したが、視察先関係者等による熱烈な歓迎とやむことない感謝の言葉、完成した施設や供与された機材を案内する際の誇らしげな説明、更なる援助への期待は、我が国の ODA がいかに有益なものかを何よりも物語っているのではないかと感じた。また、事業によって改善を図ろうとしている社会課題の深刻な状況、作業が行われている工事現場や事業の規模感、使用されている部材や機材の巨大さ、日本の技術のすばらしさ、現地関係者の事業に対する熱意、JICA 職員と現地関係者との信頼関係等、実際に現地を視察して説明を聞かなければ分からないことばかりであった。

派遣議員団が実際に現地に赴き、自らの目で見て生の声を聞いて調査を行うことは、掛け替えのない非常に貴重な機会である。こうした経験を踏まえ、ODA に関する議論を深めていくことは、ODA に対する国民の理解を促進する上でも重要なことである。

４．終わりに

今般の調査に当たり、インド政府、州政府、視察先関係者、外務省本省、在インド日本国大使館、在チェンナイ日本国総領事館、在ムンバイ日本国総領事館及び JICA の方々の多大な御協力に対し、改めて心から感謝を申し上げます。

また、インドにおける課題や活動の実態等について、国際機関邦人職員、JICA 海外協力隊員、日系企業関係者等の方々からは生の声を伺う非常に有意義な機会を得ることができた。インドにおいて、様々な活動に携わっている皆様がより一層活躍されることを祈念したい。

調査において得られた成果は、今後の我が国の 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。

第3章

フィジー共和国、 トンガ王国班 報告

第3章 フィジー共和国、トンガ王国班報告

I. 派遣団の構成・調査日程

第1 派遣団の構成

○期間

令和6年9月1日（日）～令和6年9月9日（月）[8泊9日　うち機中2泊]

○派遣団の構成

団長	参議院議員	藤川政人（自民）
同		江島潔（自民）

同行	第一特別調査室首席調査員	和喜多裕一
	委員部第二課課長補佐	内田明宏

第2 調査日程

	午前	午後	宿泊
1日目 9月1日 (日)		【移動】 羽田発→	機中
2日目 9月2日 (月)	【移動】 →シドニー着 シドニー発→	【移動】 →ナンディ着 【案件視察等】 広域防災システム整備計画（無）等 【説明聴取】 在フィジー日本国大使館	ナンディ
3日目 9月3日 (火)	【移動】 ナンディ発→スバ着	【案件視察等】 防災の主流化促進プロジェクト（技） JICA海外協力隊員との意見交換	スバ
4日目 9月4日 (水)	【案件視察等】 ナヴァケゼ・ディストリクト小学校整備計画（草）	【案件視察等】 国会審議傍聴 公共事業・通信・運輸・気象サービス大臣、地方・海洋資源開発・災害管理大臣、農業・水路大臣、漁業・林業大臣、国会副議長・外務副大臣との意見交換 タマブア・イ・ワイ橋架け替え計画（無） 南太平洋大学情報通信技術センター整備計画（無）及び南太平洋大学海洋研究施設整備計画（無）等 在留邦人（国際機関等勤務者）との意見交換	スバ
5日目 9月5日 (木)	【移動】 スバ発→ナンディ着	【移動】 ナンディ発→ファアモツ着 ファアモツ発→ヌクアロファ着 【説明聴取】 在トンガ日本国大使館	ヌクアロファ
6日目 9月6日 (金)	【案件視察等】 全国早期警報システム導入及び防災通信能力強化計画（無） 国内輸送船用埠頭改善計画（無） 対トンガ経済社会開発計画（タグボート供与）（無）	【案件視察等】 トンガ人元日本留学生との意見交換 財務省次官との意見交換 保健大臣との意見交換 ヴァイオラ病院改善整備計画（無） 及び新型コロナウイルス感染症流行下における遠隔技術を活用した集中治療能力強化プロジェクト（技）等 国会議長との意見交換・国会視察 JICA海外協力隊員との意見交換	ヌクアロファ

7日目 9月7日 (土)	【移動】 ヌクアロファ発→カノクポル着 【案件視察等】 ハアタフ・ビーチ（津波被災地）視察 【移動】 カノクポル発→	【移動】 →ニウトウア着 【案件視察等】 風力発電システム整備計画（無） 【移動】 ニウトウア発→ファアモツ着 ファアモツ発→ナンディ着 【案件視察等】 在留邦人（日系企業関係者）との意見交換	ナンディ
8日目 9月8日 (日)	【案件視察等】 ラオトカ漁港整備計画（無）等	【移動】 ナンディ発→シドニー着 シドニー発→	機中
9日目 9月9日 (月)	【移動】 →羽田着		

（備考）（無）は無償資金協力、（技）は技術協力、（草）は草の根・人間の安全保障無償資金協力を示す。

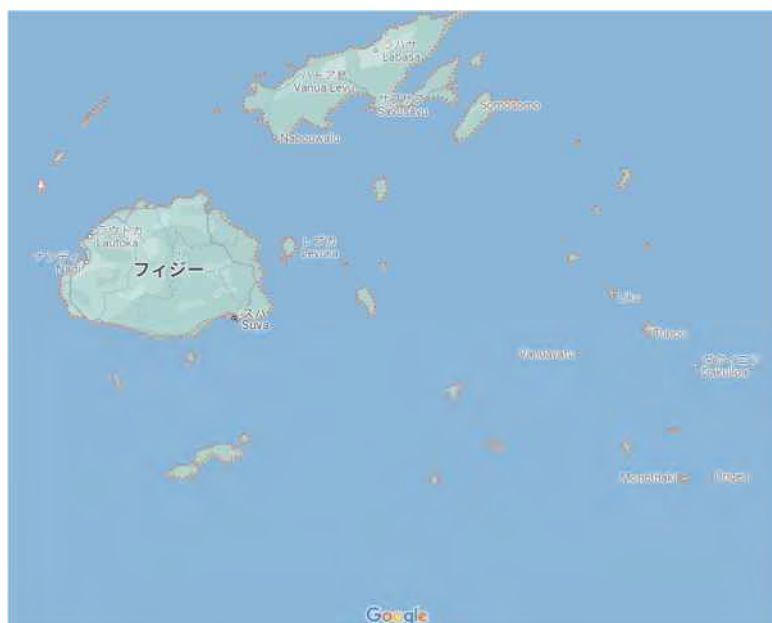
フィジー共和国 調査対象案件（位置図）

※ 視察先によっては、複数の案件が実施されており、代表的なものを示す。



地図データ ©2024 google

フィジー共和国 全体図



地図データ ©2024 google

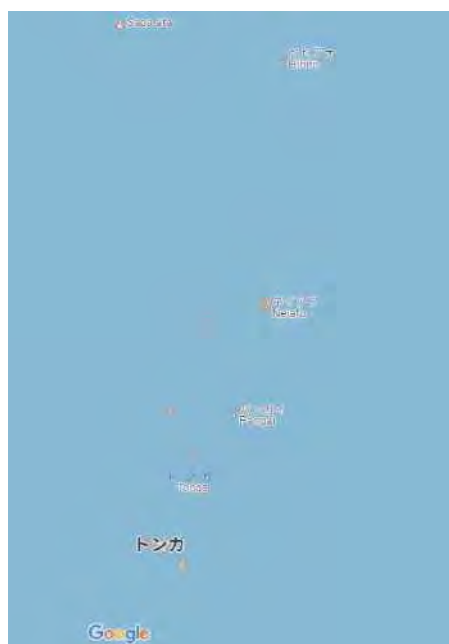
トンガ王国 調査対象案件（位置図）

※ 視察先によっては、複数の案件が実施されており、代表的なものを示す。



地図データ ©2024 google

トンガ王国 全体図



地図データ ©2024 google

Ⅱ. フィジー共和国における調査

第1 フィジー共和国の概況

(基本データ)

面積：1万8,270平方キロメートル

人口：936,375人（2023年：世界銀行）

首都：スバ

民族：フィジー系（57%）、インド系（38%）、その他（5%）（2007年：政府調査）

言語：英語（公用語）のほか、フィジー語、ヒンディー語

宗教：キリスト教（52.9%）、ヒンドゥ教（38.2%）、イスラム教（7.8%）

政治体制：共和制

議会：一院制（55名、任期4年：解散あり）

GDP：49.8億米ドル（2022年：世界銀行）

一人当たりGNI：5,580米ドル（2023年：世界銀行）

経済成長率：8.0%（2023年：世界銀行）

在留邦人数：309人（2023年10月）

1. 内政

フィジーは、先住民系とインド系との政治的対立等により、独立以来4回のクーデターを経験している。2006年のバイニマラマ国軍司令官（当時。以下同様に人物の肩書きについては当時のもので表記することとする。）によるクーデター後、軍政が続いたが、2014年に総選挙が実施され民政に復帰、軍政下で首相を務めていた同人が改めて首相に就任する。以後、バイニマラマ政権が続いたが、2022年12月の総選挙で同首相率いるフィジー・ファースト党（FF）が野党連合に敗北、16年ぶりの政権交代が実現し、三党連立によるランブカ政権が誕生した。同政権は、先住民系フィジー人優遇政策を掲げる。なお、FFは政権を失ったものの、なお議会内で第一党であり、かつ、議席を有する唯一の野党であったが、2024年7月1日に解党した。

2. 外交

フィジーは、伝統的なドナー国である豪州、ニュージーランド（NZ）のほか、太平洋諸国との協力関係を重視してきたが、2006年12月のクーデター発生以降、豪州やNZが制裁措置を実施したこと等により関係が悪化したため、中国、ロシア、インド、ASEAN、アラブ諸国等と関係構築に取り組んだ。特に、その間、中国が急接近し、経済協力・軍事面で活発に交流を進め、2011年には警察協力協定を締結し、中国警察を受け入れたが、ランブカ首相が受入れ停止を決定するなど、関係見直しを模索する一方で、やや揺り戻しも見られる。民政復帰後、豪州やNZは関係改善を進めている。また、首都スバには、太

平洋諸島フォーラム（P I F）事務局、南太平洋大学（U S P）など多くの地域協力機関及び国際機関の事務所があり、地域協力に向け中心的な役割を果たしている。

3. 経済

フィジーは、島嶼国の中では一人当たりGNIが高く、中所得国に位置付けられている。観光、砂糖、衣類が同国の三大産業となっていることもあり、2020年3月以降、コロナ禍により観光産業を中心に深刻な経済的影響を受ける。2021年12月の国境再開により観光業が急回復し、2023年の経済成長率は8.0%（世界銀行）となり、毎年3%程度の経済成長が見込まれている。長年、フィジー経済を支えてきた砂糖産業は、機械の老朽化等の問題もあり、衰退傾向にある。また、同国政府は貿易投資促進を目指している。

4. 日本・フィジー関係

（1）政治関係

我が国は1970年10月、独立と同時にフィジーを承認し、1979年1月には同国の首都スバに在フィジー日本国大使館を開設している。一方、フィジー側は、1981年1月、在京大使館を開設している。同国は、国際場裡において我が国の立場を支持する重要なパートナーとなっている。我が国は、2006年のクーデター後、同国に対する政府開発援助（ODA）を制限したが、2014年の民政復帰に伴い全面的に再開している。また、我が国が「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けて取り組む中、同国は太平洋島嶼国の中では3か国しかない国防軍保有国の一つでもあり、ODAとは別に、政府安全保障能力強化支援（OSA）による同国海軍への警備艇の供与や、自衛隊の輸送機、練習艦、護衛艦等の寄港が行われるなど、安全保障面での取組も進められている。2019年8月には河野外務大臣が外相として32年ぶりに同国を訪問し、また、2024年2月には上川外務大臣が太平洋・島サミット（PALM）中間閣僚会合出席のために同国を訪問している。

（2）経済関係

フィジーの主要産業が観光であるところ、両国間の直行便は、1988年に初めて日本航空によって就航した。1998年にはエア・パシフィック航空（現フィジー航空）が就航し、経済情勢などにより運行終了と再開を繰り返しているが、コロナ禍での運休を経て、2023年4月に再開された。同国は大洋州地域の交通の要衝であり、ナンディ国際空港が地域のハブ空港とし機能している中、同路線は、我が国と太平洋島嶼国とを結ぶ唯一の直行便となっている。同国は、日本人の語学留学先として人気があり、フィジーにおける在留邦人の大半は留学生となっている。同国に進出する日系企業は23社（2022年10月）である。

貿易額・主要貿易品目（2023年：財務省貿易統計）

輸出：117.7億円 自動車

輸入：27.4億円 木製品、水産物

(3) 二国間条約・取極

1962 年 英国との租税（所得）条約

1980 年 航空協定

1982 年 青年海外協力隊派遣取極

（出所）外務省資料等より作成

第2 我が国のODA実績

1. 対フィジー経済協力の意義

フィジー共和国は、南太平洋の要衝に位置し、330の島々から構成される島嶼国であり、人口は約93.6万人を擁する多民族国家である。金・銅・ボーキサイト等の鉱物資源や森林・水産資源にも恵まれ、観光業も盛んであり、域内の拠点国として大きな存在感を示している。

一方、同国は、急速な経済成長に伴い、都市部と地方部の格差の拡大、糖尿病、高血圧、肥満といった非感染性疾患（NCDs）の増加、高度な技能や知識を有する労働者の不足などが新たな課題として生じているほか、低いジェンダー平等意識等の伝統的価値観に基づく問題も引き続き存在している。また、既存インフラの老朽化が進み、計画的なインフラの整備・更新も必要となっている。気候変動の影響に対する抜本的な対策の実施も喫緊の課題である。

同国には多くの地域機関や国際機関の事務所があり、地域協力における中心的な役割を果たしているほか、太平洋島嶼国の経済活動の中心的な役割も担うなど、同国の安定と発展に貢献することは、我が国が掲げる「自由で開かれたインド太平洋」において重視する大洋州地域全体にとっても意義がある協力となる。近年、同国が世界的な存在感を高める中で、我が国が「太平洋・島サミット」（PALM）の枠組み等を通じ、同国との二国間関係を強化することは重要である。両国間の直行便の再就航により、観光分野を中心とした人的交流の促進や本邦企業の投資・進出先としての重要性の高まりも期待される。

2. 基本方針

我が国の対フィジー国別開発協力方針においては、大目標として「包括的な経済・社会開発とバランスの取れた国造り支援」を掲げ、経済成長、気候変動、社会変容等に起因する経済・社会開発上の課題を克服するため、同国の国家開発計画、PALMを始めとする我が国政府全体の対太平洋島嶼国政策の方向性等を踏まえ、バランスの取れた自立的な国造りを支援するとしている。

3. 重点分野

（1）経済発展に向けた基盤整備

- 気候変動の影響も加味した上で、運輸・交通（都市計画を含む）、電力・エネルギー、水供給、通信等に係る連結性の強化やインフラの整備・更新・維持管理及びこれらに関する人材育成も含んだ支援を実施する。
- 海洋において、SDG14（海の豊かさを守る）に留意しつつ、違法・無報告・無規制（IUU）漁業対策、水産資源管理等に係る協力のほか、港湾や船舶など海事分野も含め、自由で開かれた持続可能な海洋に資する支援を行う。
- 太平洋島嶼地域共通の課題に対しては、フィジーをハブにした広域支援も追求する

(以下、(2)、(3)も同様)。

(2) 気候変動・環境対策

- SDG13(気候変動対策)に留意しつつ、「仙台防災枠組 2015-2030」に基づき、防災の主流化、事前の防災投資、復興過程における「より良い復興」等に資する支援を行う。
- 再生可能エネルギーの更なる導入を可能とする取組や、温室効果ガス排出削減に資する協力も実施する。
- 海洋プラスチックごみ対策を含む廃棄物の削減に関する協力の推進や、下水処理の改善に係る支援の実施を検討する。

(3) 社会サービスの質の向上

- 将来の国造りの担い手確保のため、教育・保健分野において、基礎サービスの定着にも配慮しつつ、質の高いサービスデリバリー体制の構築と、関連人材の育成に係る支援を行う。
- 生活様式の変化等に起因する各種疾患への対応への支援を検討する。

4. 援助実績

我が国の対フィジー援助実績

(単位：億円)

年度	円借款	無償資金協力	技術協力
2018	—	4.08	8.10
2019	50.00	9.84	6.96
2020	100.00	8.65	4.01
2021	100.00	6.07	5.07
2022	—	7.42	6.09
累計	272.87	245.57	319.58

(注) 円借款(各年度)及び無償資金協力は交換公文ベース、技術協力は予算年度の経費実績ベース、円借款(累計)は借款契約ベース。

(出所) 外務省資料等より作成

第3 調査の概要

1. 広域防災システム整備計画（無償資金協力）

（1）事業の概要

フィジー気象局（Fiji Meteorological Service:以下「FMS」という。）は、同国における気象関連業務を所掌しているのみならず、我が国の無償資金協力により本庁舎施設が建設されたことを契機とし、1995年には世界気象機関（WMO）により、熱帯低気圧プログラムに参画する「地域特別気象中枢」に認定されることとなった。

こうしたFMSの重要性に鑑み、我が国はこれまでに無償資金協力「広域防災システム整備計画」による気象観測機材の供与のほか、技術協力「気候変動に対する強靱性向上のための大洋州人材能力向上プロジェクト」や第三国研修「フィジー気象局による大洋州における持続的な気象サービスの能力強化」を行うなど、様々な支援を行ってきた。その結果、FMSは、南西太平洋地域のサイクロン予報・警報及び気象人材育成・気象測器の校正拠点にまで成長している。

なお、今後においても、気候変動・防災対策の拡充の必要性を踏まえ、FMS敷地内に研修センター及び測器センター並びに防災啓発展示施設を整備すること等を内容とする無償資金協力候補案件「大洋州地域気象防災中核拠点建設計画」について、協力準備調査が実施中であるほか、2024年10月からは、気象データ解析・予警報情報の作成、防災・気象情報の発信・啓発に係る能力向上等を目指す技術協力「気象予警報業務の高度化及び大洋州地域中核拠点の整備に係る能力強化プロジェクト」が開始されるなど、FMSへの継続的な支援が予定されている。

（2）視察の概要

FMSでは、気象局長のミサエリ・マヴォア・フナキ（Mr. Misaeli Mavoa Funaki）氏を始め、関係者から説明を聴取した後、施設内を視察した。

<説明概要>

FMSは、以前はナンディ空港内に所在していたが、日本の支援を得て、1996年に現在の建物が整備された。本施設が整備されたことに伴い、同気象局はWMOにより南太平洋地域の「地域特別気象中枢」に認定され、地域の台風センターの中核として、南太平洋一帯の気象予測の能力を高めるとともに、同地域の国々の経済社会の向上にも貢献することを目指している。この建物が建てられるまで、そうしたセンターは同地域には存在して



（写真）FMSでの説明聴取・質疑

おらず、現在においてもフラッグシップとしての地位は変わっていない。

また、同気象局の重要な役割の一つとして、地域の国々の観測機器の精度を調整することが挙げられる。一方で、誤差の調整を数十年やっていないところも多いのが現状である。

最近の日本からの支援としては、2015年に災害リスクマネジメントの改善計画をプロジェクトとして行ってもらった（広域防災システム整備計画）。風や雷を観測するための機器等を供与していただき、大変役立っている。

さらに、JICAは長年にわたり様々な能力強化のための研修も行ってくれている。研修はこのセンターで実施され、太平洋諸国からも多くの参加者がある。観測機器の調整の関係では、日本の気象庁の関連施設で研修を受けたスタッフが、その成果を地域の各国に広げる役割をしている。周辺国へ出張して研修を行うこともあり、研修を受けると認定証を発行している。

技術協力が想定される今後の取組としては、フィジー及び周辺諸国への早期警報のほか、地域センターとしての機能を更に拡張するため、地域研修センター、及び機器校正のための地域計器センターをここに新設することを考えている。

<質疑応答>

（Q）大洋州諸国への支援では、今後、豪州や米国などの他ドナーと連携した取組も必要になってくると思うが、日本のこれまでの協力の在り方についてどのように認識しているか伺いたい。

（A）他の国々の支援では、施設や機材を供与したらそれで終わりということが多いが、日本は供与してくれたシステムで何ができるのかについて、キャパシティ・ビルディングまでやってくれるところが良い点である。3回、4回と理解を深めるトレーニングをしてくれるところが重要だと思っている。なので、日本は最も親しい友人である。

（Q）現在、日頃の業務を行っている中で生じている問題に対応するため、必要な機材などがあれば伺いたい。

（A）フィールドで多くの作業が発生していることから、車両が必要になっている。この建物を整備していただいた際にランドクルーザープラドの供与を受けたが、同様の四輪駆動車を供与いただければありがたい。

2. 防災の主流化促進プロジェクト（技術協力）

（1）事業の概要

国家災害管理局（National Disaster Management Office：以下「NDMO」という。）は、フィジーの国家災害管理計画及び自然災害管理法に基づき、同国の中央防災機関として、防災計画の策定及びモニタリング、関係省庁との調整、自然災害による非常事態時の緊急対応、災害後の復旧復興等を所掌している。

同国では、仙台防災枠組 2015-2030 など国際枠組みに基づき、2019年に国家防災政策を策定し、防災の主流化や事前防災投資の促進に向けた取組を進めている。こうした中で、

NDMOの調整の下で、国家防災政策ロードマップに基づいた防災事業の実施に寄与するため、同国におけるハザード評価能力の向上、地方防災計画の策定・普及体制の整備及び中央政府の防災事業の実施促進体制の整備を内容とする技術協力「防災の主流化促進プロジェクト」が行われている（総事業費（日本側）：約 3.84 億円、実施期間：2020 年 12 月～2025 年 11 月）。

また、関連する案件として、個別専門家がNDMOのほか、大洋州地域の広域防災で大きな役割を果たしている太平洋共同体（SPC）の地球科学部に対する助言等を行い、これら機関の能力強化や同国における経験の共有を通じた地域内の防災力向上を目指す技術協力「大洋州広域防災アドバイザー」が実施されている（実施期間：2021 年～2025 年）。

なお、第 10 回太平洋・島サミット（PALM10）の際に行われた日・フィジー首脳会談の際、岸田総理から、準天頂衛星システム「みちびき」の災害危機管理通報サービスの実証等により、同国のシームレスな防災体制の構築を後押しする旨述べ、関連する協力覚書が作成されており、オファー型協力による実施が予定されている。

（２）視察の概要

NDMOでは、国家災害管理局長のヴァシティ・ソコ（Ms. Vasiti Soko）氏を始め、関係者から説明を聴取した後、施設を視察した。

＜説明概要＞

NDMOは防災の領域で業務を行っており、津波やサイクロン、その他の自然災害に関する観測や予測、その他の防災に関する取組を行っている。フィジーは地形的にも災害に遭いやすいことから、防災は重要なトピックとなっており、どのように減災して被害を食い止めるかに取り組んでいる。そうした中、昨今は、気候変動による災害の被害が年々大きくなっているため、そうした状況に対応するための取組が多くなっている。



（写真）NDMOでの説明聴取・質疑

主な取組を挙げると、最も力を入れているものとして、NDMOを自然災害に限らず、政治を始め、人的な要因から生じる災害もカバーする省庁に変えるために、1998 年の「自然災害管理法」を見直し、「国家災害リスク管理法」とする法改正を国会に提案している。そこでは、国家災害管理委員会の下で、NDMOが、災害への備えと対応について、政府全体を調整することとなっている。

また、サイクロンシーズンの始まる前の 10 月に、国家災害啓蒙週間として、津波の避難訓練や災害に備えた対応のトレーニング、展示などを行って人々の災害への認識を深める活動を行っている。

2022 年のトンガの噴火を始め、これまでも海外の災害の際に機材供与や人員の派遣を行

ってきているが、2023年には、国内外の災害に対応するため、国家緊急対応チームというものを創設している。太平洋諸島フォーラム（P I F）の会合などを通じて、太平洋地域の災害リスク管理に関する地域的な取組も進めている。

日本とのパートナーシップとしては、2023年にはアジア防災センターの年次会合における両国間の大臣による会談など、ハイレベルで今後の協力の在り方について話し合いが行われている。また、2020年から2025年まで、J I C Aによる「防災の主流化促進プロジェクト」が行われている。これは、日本から11人の専門家を招き、①ハザードリスク評価、②地方の防災計画、③防災プロジェクトの実施、の3つの分野の能力向上に向けた研修を行うものである。このプロジェクトには日本における研修も含まれており、そうした研修で身に付けた知識等を関係省庁と連携する中で広げる取組を行っている。

そのほか、日本からは津波サイレンを供与され、現在、スバ地区に13基設置されているが、さらに25基の供与が予定されており、ビチレブ島全域に設置される。2021年には高周波のラジオ機材が9台供与され、国内全域でのコミュニケーションが可能になった。2024年7月には、準天頂衛星みちびきを使った早期警報システムに関する協力の覚書も交わしたところである。

フィジーで起こる様々な災害としては、洪水、サイクロンにより引き起こされる浸水、土砂崩れ、海岸線の浸食などが挙げられる。海面上昇により、2050年までに海沿いの240のコミュニティで移転が予定されており、NDMOはこの移転を支援している。

今後考えられる日本との協力としては、①現在、中西部を対象に行っている「防災の主流化促進プロジェクト」のフィジー全域への拡大、②携帯アプリを使った多種多様な災害に関する早期警報システムの導入、③緊急通信機器の提供や備蓄品保管容器の導入による緊急オペレーションセンターの強化、④コミュニティベースの災害リスク管理のフィジー全域での実施などが挙げられる。

<質疑応答>

（Q）携帯アプリを使った早期警報システムについて、国全体を考えるアラートシステムのほか、地域のローカルなアラートシステムもあるが、具体的にこういった形のものを想定されているのか伺いたい。

（A）フィジーではSMSのシステムで携帯にプッシュアップでメッセージを送るものがあるが、日本のJアラートのように、警報システムにリンクする防災アプリは今のところない。フィジーには携帯の電波の届かないエリアが全域の10%ほどあるが、スターリンクを使ってテストしたところ、このブラックスポットをカバーできることがわかった。これを踏まえて既存のシステムをアップグレードできればと考えている。

（Q）津波サイレンの運用について、こういった課題があるか伺いたい。

（A）現在、スバ周辺の13か所にステーションがあるが、コストが高く、メンテナンスに時間がかかっている。25の追加が予定されているが、実現するとアクセスビリティが課題となる。準天頂衛星によるシステムのテストが行われているが、今はそれよりも、より広い範囲をカバーできる大きな音のサイレンが欲しいと思っている。

- (Q) 防災では今後、ドローンの活用が重要になってくると思うが、認識を伺いたい。
- (A) 我々のスタッフ9人がドローンの操縦に関する研修を受けているので、すでにパイロットはいるのだが、ドローン自体がないため、支援していただけるとありがたい。
- (Q) 太平洋島嶼国においては、フィジーを中心に光ファイバーの海底ケーブル網が敷設されており、災害においても海底ケーブルが重要な視点になると思われるが、認識を伺いたい。
- (A) 海底火山の噴火などが起こると海底ケーブルは壊れてしまうので、災害において海底ケーブルのインパクトは非常に大きいと思っている。我々のフォーカルポイントからの情報を出して、共有していければと思っている。
- (Q) フィジーのような島嶼国では、防災に関しても集中投資は難しく、あらゆるものが分散型になると思うが、一番優先順位が高いものは何か伺いたい。
- (A) 国内の10%の人々は、携帯もインターネットもつながらず、災害に対して厳しい状況に置かれている。そういったところに簡易舗装で道路を作ったり、携帯のための簡易な電波塔のようなものを作ったりして、基礎的なインフラを整備することが望まれる。高度な技術は必要なく、日本が既に持っているものを改良してできればと思っている。

3. ナヴァケゼ・ディストリクト小学校整備計画（草の根・人間の安全保障無償資金協力）

（1）事業の概要

本事業は、フィジー共和国ナイタシリ県ロマイブナ地区に所在するナヴァケゼ・ディストリクト小学校において、二つの学年を併せて1学級とする複式学級により授業が行われている状況等を解消し、児童及び教職員に適切な教育環境を整備するために、草の根・人間の安全保障無償資金協力により、同小学校内に新校舎を建設するものである（総事業費：約960万円、2018年度採択）。

本事業については、資金を管理していた当時のスクールマネージャが供与対象ではないホール建設等に資金を流用したため資金不足などが生じ、新校舎は基礎工事及び外壁工事が完了したのみで工事が中断し、完成には至らず、事業の効果が全く発現していない状況となっていたことから、会計検査院による令和4年度の決算検査報告において、こうした事態は適切ではなく、必要な措置を講じて効果の発現に努めるなどの改善の要があると認められると指摘された。なお、同検査報告では、同国における草の根・人間の安全保障無償資金協力による小学校整備案件について、本事業も含め3件の指摘がなされている。

こうした事態を受け、在フィジー日本国大使館より、事業実施機関である同小学校、フィジー教育省及び財務省に対し、速やかに工事を再開するなどして施設を完成させるように働きかけを行った。その結果、工事完工までの費用は2023/2024年度のフィジー政府予算で確保し、公共事業省が完工までの工事を請け負うことが決定され、2024年4月より工事を開始、同年8月23日には全ての工事が完了した。

（2）視察の概要

ナヴァケゼ・ディストリクト小学校では、学校長のジョサイア・ニウマタイワル（Mr. Josaia Niumataiwalu）氏を始め、関係者から説明を聴取した後、施設を視察した。

<説明概要>

この学校は 1948 年にこの地区の学校として建てられた。現在、150 人ほどの生徒が通っている。新たな校舎は、この地域や生活環境に即した教育を施すことができる建物になっている。

この学校は、施設が老朽化し、十分な教育環境が整っていないことから、より遠方の学校に通っている子供が多数いるのが現状である。新しい校舎が完成したことにより、そうした子供たちの受入れが可能となり、通学環境の改善が期待できる。

なお、新しい校舎が完成したことに伴い、既存の校舎を図書室やコンピュータールームといった本来の用途に活用することを考えている。



（写真）校舎内の視察

<質疑応答>

（Q）本件に関して会計検査院より指摘を受けた問題が生じた背景と、その後の経過も含めた大使館側の対応及び再発防止に向けた取組について伺いたい。

（A）（在フィジー大使館）当時、フィジーでは、コロナ禍に伴う厳しい移動制限措置等が実施されていた中で、進捗状況について現場での確認等を行うことが困難であったこともあり、結果として、計画と異なる資金流用が行われていた事実を把握できなかった。そのような事情はあったにせよ、こうした事態を招いてしまったことは問題であると認識している。再発防止として、請求書等での使途や根拠の確認、現地訪問の実施等、確認プロセスの精査、徹底に取り組んでいる。流用に伴う資金不足への対応としては、フィジー政府へ働き掛けた結果、フィジー側が政府予算を投入し、公共事業省が直接施工して完成させることとなった。

（Q）新しい校舎ができたことにより、どの程度の数の子供の受入れが可能になるのか伺いたい。

（A）約 50 人の生徒を追加で受け入れることができるようになる。

（Q）新しい校舎に関して、何か特徴があれば伺いたい。

（A）フィジーの学校で初めてパーティションが導入されている。また、机や椅子は地元の木材が使用されている。

4. タマブア・イ・ワイ橋架け替え計画（無償資金協力）

（１）事業の概要

タマブア・イ・ワイ橋（橋長 90m）は、フィジーの首都スバのあるビチレブ島東部と、第二の都市ラウトカ及びナンディ国際空港がある同西部とを結ぶ、1975 年に建設された同国で唯一大型車両の通行も可能な最重要幹線道路であるクイーンズロードにかかる橋梁である。

同道路は、1 日に約 2 万 1 千台の車両が往来し、同国の経済活動の基盤となっているが、そこにかかる同橋は、過積載車両の通行により路面及び構造物の損傷が進み、加えて、塩害やサイクロン来襲時の流木等により橋脚にも深刻な損傷を受けており、勢力の強いサイクロン来襲時には崩壊するおそれすら生じている。また、車線幅、歩道幅も狭いことから、交通安全対策としても橋梁部の拡幅が求められている。

そうした状況を踏まえ、本事業は、無償資金協力により同橋を架け替え（新橋の建設、一部現橋の撤去、取付道路建設）、安全で安定した交通の確保、輸送力強化と交通安全を図り、もって同国の気候変動等による自然災害に対する基幹道路の強靱性の強化に寄与しようとするものである。

◎交換公文（E／N）における供与限度額（E／N限度額）：29.31 億円（追加贈与 9.61 億円）

◎E／N締結：2022 年 3 月（2024 年 2 月追加贈与の閣議決定済）

（２）視察の概要

タマブア・イ・ワイ橋では、JICA フィジー事務所長の若杉聡氏から説明を受けつつ、現橋の解体工事現場を視察した。

<説明概要>



（写真）解体工事現場の視察

本件は、老朽化した 2 車線の現橋を架け替えるものであるが、フィジー政府による片側 2 車線の 4 車線化を進める計画を受けて、フィジー側で現橋に並行する形で 2 車線道路を建設した後、現橋を解体し、日本側で 2 車線の新橋に架け替え、2 本の橋を一体的に運用することにより、4 車線化を実現する方法がとられることとなった。

フィジー側で建設した橋は完成し、既に供用されており、老朽化した現橋は、解体工事が進められている状況である。

<質疑応答>

（Ｑ）工事を施工しているのは日本企業なのか伺いたい。

（Ａ）解体工事については、フィジー側の負担となっており、日本企業の受注ではないと

認識しているが、解体後の新設工事については、日本企業が施工することになる。

5. 南太平洋大学情報通信技術センター整備計画（無償資金協力）

（１）事業の概要

南太平洋大学（University of the South Pacific：以下「USP」という。）は、大洋州の12の国・地域の政府が、それぞれの高等教育修了人材の育成を目的に共同運営する大学（高等教育機関）であり、広大な海洋に散在する12の国・地域にUSPセンターを設置し、短波回線や衛星回線を使用した遠隔教育を行っている。

こうした同大学の重要性や特性等に鑑み、我が国はこれまでに、無償資金協力「南太平洋大学通信体系改善計画」（1998年）、技術協力「南太平洋大学遠隔教育・情報通信技術強化プロジェクト」（2002年～2005年）、技術協力「南太平洋大学ICTキャパシティデベロップメントプロジェクト」（2010年～2013年）などにより、通信衛星施設（USPNet）の整備、ICT教育分野の専門家派遣等の支援を行い、USPの施設機能や教育サービスの改善を図り、大洋州地域における高等教育の向上に貢献してきた。

そうした中で、本事業である無償資金協力「南太平洋大学情報通信技術センター整備計画」は、第1期でICTセンターの建設とICT関連機材の整備を、第2期で多目的講堂の建設とICT関連機材の整備をそれぞれ実施し、フィジーのUSP本部におけるICT・遠隔教育施設と研究・開発環境を整備することにより、ICT教育・研修機能及びICT分野の人材育成機能の向上を図るものである。

◎E／N限度額：22.01億円（第1期）、8.57億円（第2期）

◎E／N締結：2008年2月（第1期）、2009年11月（第2期）（2011年8月完工）

（２）視察の概要

USP本部のICTセンターでは、冒頭、副学長のジト・ヴァヌアライライ氏（Mr. Jito Vanualailai）から挨拶があった後、同センター長代理のフェレティ・アタリフォ氏（Mr. Fereti Atalifo）の案内の下、施設を視察した。

＜説明概要＞

USPは様々なネットワークサービスを提供しているが、その情報が集まってくるデータセンターにあるサーバーシステムについて、南太平洋諸国の中で、このような大規模なシステムを保有しているのは、民間企業のテレコムなどを除けば、本学だけである。サーバーは2010年に日本の支援を受けて整備されたもので、機器自体は更新されているが、サーバーのラックは当時のものを引き続き活用している。運用に当たっては、非常に良く研修を受け、技術の高い人材がそろっているのだが、研修後、ここに残らず他国で就職してしまうものも少なくないのが課題となっている。

本学では、ここで行っている対面での授業のほかに、人工衛星などを活用した遠隔教育も行っている。サテライトシステムも日本の支援により整備されたものであり、2022年ト

ンガの海底火山の噴火により海底ケーブルが切断されてしまった際に、このUSPNetはトンガとの間の唯一の通信ネットワークとして機能した。今日では海底ケーブルが主流となっているが、このようなシステムもバックアップとして重要な役割を担っている。



(写真) 多目的講堂の視察

このように、本学はICTに強みを持つ大学であるが、太平洋の文化を大切にすることも重視しており、日本の支援により整備されたこの多目的講堂も、そうした意図も踏まえてデザインされている。この講堂では様々なイベントが行われ、例えば、米国の上院議員や他国の国王、女王、首相のような海外からの重要なゲストが講演するなど、とても重要な場所となっており、こうした施設を供与してくれた日本には感謝している。

<質疑応答>

- (Q) サーバー機器の更新のために他国から支援を得たりしたのか伺いたい。
- (A) 本学独自の予算で更新を行っている。
- (Q) 停電が起こった際の対応やセーフティネットについて伺いたい。
- (A) 停電が起こると自動で無停電電源装置(UPS)により発電機が起動する。発電機は7時間作動するので、その間に復旧させる。テクノロジーである限り、何かしらは壊れるので、レジリエンスが重要であり、ネットワークの多重化などのほか、バックアップを行うことが重要である。
- (Q) ICT技術は日進月歩であり、追いつくのが大変ではないか。どのような取組を行っているのか伺いたい。
- (A) 日本は、機器の供与だけでなく、その点でのトレーニングも支援してくれている。トレーニングを受け、プロフェッショナルとして取り組むことは、自分にとって重要であるほか、国のために役立つことでもある。また、ここで学生に教育を施すことも国のためになる。
- (Q) サイバーセキュリティに関する取組について伺いたい。
- (A) ファイアウォールやウイルスソフトのようにテクノロジーで制御できる部分への対応はもとより、偽装メールのリンクをクリックするような人間のエラーに対してアドバイスすることが重要になってきている。フィジー政府もサイバーセキュリティのためのセンターを作る計画を持っているようなので、今後、支援要請があるかもしれない。

6. 南太平洋大学海洋研究施設整備計画(無償資金協力)

(1) 事業の概要

USP農業・地理・環境・海洋・自然科学学部(SAGEONS)海洋学科では、水産加工、養

殖、資源管理、海洋生物保護等の水産及び海洋全般に関する教育、研究が行われている。こうした教育、研究等を通じて、南太平洋地域の共通のニーズである海洋資源の開発、利用及び管理に関する研究能力の向上並びに人材育成に寄与するため、我が国は、本事業である無償資金協力「南太平洋大学海洋研究施設整備計画」により、海洋学部（当時）の教育・海洋研究施設、実験室機材、海洋調査機器等の整備を行っている。

◎E／N限度額：14.26 億円

◎E／N締結：1996 年 6 月（1998 年 4 月完工）

我が国は、本事業のみならず、これまでに専門家、ボランティアの派遣、研修員の受入れ等を通じて、同学部に対し継続的に支援を行い、深い関係を築いている。

また、現在実施中の技術協力「太平洋島嶼国のSDG14『海の豊かさを守ろう』プロジェクト」（2020 年～2025 年）では、USP-SAGEONS と連携し研修委員会を組織し、フィジー及び周辺国の水産行政官に対する技術研修の実施や研究カリキュラムの策定支援を行っているほか、2024 年 2 月には JICA 海外協力隊（水産開発）が着任し、USP 海洋学科の養殖研究施設で設備の保守管理、種苗生産の管理協力、及び学生の養殖研究活動の支援を行っている。

（２）視察の概要

USP 本部の SAGEONS では、同学部訪問教授である JICA ボランティアの吉松隆夫氏ほかの案内の下、施設を視察した。また、施設内で JICA 専門家である水野翔太氏から現在実施中の技術協力「太平洋島嶼国のSDG14『海の豊かさを守ろう』プロジェクト」の概要説明を聴取した。

<説明概要>

海洋学部の施設は、日本の無償資金協力によって 1998 年に完成したもので、引渡式には当時もその職に就いていたランブカ首相が出席している。当時は学部であったが、現在では農学、地学、環境など、他の自然科学系の学部と一つに統合され、その中にマリンスタディーズとして置かれている。学生は 1 学年 80 名ほどである。

新たな施設の完成を機に、産業の発展に資する新しいコースとして、養殖関係のコースを作りたいとの要請があり、1999 年に JICA の専門家として本学に派遣された。その後、日本の大学でずっと勤務してきたが、3 年前に退職となり、今はシニアボランティアの枠で引き続きこちらで働いている。

現在、技術協力として実施している「太平洋島嶼国のSDG14『海の豊かさを守ろう』プロジェクト」は、フィジーの水産省の職員等に対する能力向上のための研修プログラムの開発、運営を行い、同省の職員等がそこで得た漁業資源管理や養殖、加工等の知識をいかして、漁師や漁協の組合員などを対象に小規模プロジェクトを実施し、最終的にSDG14の達成に向けた能力の向上を目指すものである。

プロジェクトは4つのフェーズで進めており、これまでに行ってきたフィジーでの能力向上や小規模プロジェクトの実施を経て、2024年からは、最終フェーズとして、南南協力による大洋州地域内での能力向上を目指し、主にフィジー・バヌアツ間で研修を実施するなど、学び合いの場を提供している。今後は、プロジェクトの成果をとりまとめ、優良事例を共有することで成果を域内に広げていくため、2025年1月に広域セミナーを開催することとし、そこには、両国のほか、ソロモン、サモア、トンガなどの水産行政官が参加する予定となっている。

また、先週、同プロジェクトの関連で供与された新たな実習船が到着し、まだスクリーも付いていない状態だが、整備が終わり次第、活用される。同船は「バリボゼ USP-JICA」と名付けられたが、バリボゼは当地で愛されている魚であるナポレオンフィッシュから取られており、そこにUSPとJICAの協力関係が示されている。



(写真) 実習船の船内にて

<質疑応答>

- (Q) 供与された実習船をどのように活用していく考えか伺いたい。
- (A) 新しい実習船を使って、珊瑚礁の保全等に関する実習やマングローブ内での生態系の調査などを行っていきたいと考えている。
- (Q) これまでに日本が供与してきた施設や機材の現状について伺いたい。
- (A) 校舎などはきれいに使われているが、設備などで20年以上年月の経ったもの、例えば水産生物の飼育設備などはかなり傷んでいる。また、船の運航管理をする施設も同様である。船舶もエンジンが動かないものがある。
- (Q) 諸外国からの支援動向も踏まえ、日本のこれまでの支援に関する評価と、今後の支援の在り方について伺いたい。
- (A) これまでに日本はUSPに対して、こうした立派な建物や船を供与するなど、力を入れていい仕事をやってきたと思う。しかしながら、ここ数年、この地域では、気候変動問題などに関連し、他の海外援助機関等から共同での取組の申し出が増加しており、インド政府の非常に大きな予算の付いたプロジェクトが始まっているほか、ニュージーランド政府もこの地域の気候変動対策予算の増額を決定している。これまでプレゼンスを示してきた日本も継続して取り組んでほしい。

7. ラウトカ漁港整備計画(無償資金協力)(注:現在、同港はラウトカ漁港と表記される。)

(1) 事業の概要

ラウトカ漁港は、フィジー共和国西部地域の水産業にとって重要な位置を占めているに

もかわらず、主な施設は老朽化しており、かつ規模も著しく不足していた。特に岸壁の水深が浅く、製氷機等漁港として必要な施設の能力も不十分であったことから、漁民の生産活動に支障が生じていた。一方、同国政府は、漁業振興政策を国家開発計画の中に組み入れ、水産行政の組織化と沿岸・沖合漁業の振興を目的に漁業開発計画の推進を図っており、国連食糧農業機関（F A O）、国連開発計画（U N D P）等の国際機関の支援のほか、我が国も漁船、水産研究施設、水産物流通施設、輸送機材、漁具等を中心に、機材の供与を行ってきた。

そうした中、本事業は、岸壁、船揚場、防波堤、製氷施設、事務所等の整備など、ラウトカ漁港の整備を通じて、漁業生産活動の活性化と雇用の維持を図り、漁民の生活基盤の安定に寄与するものとして実施された。

◎E／N限度額：13.12 億円

◎E／N締結：1986 年 10 月（1988 年 3 月完工）

このほかにも、我が国は、草の根・人間の安全保障無償資金協力による魚市場整備（2013 年）、無償資金協力「経済社会開発計画」による製氷機材整備（2023 年）、海外漁業協力財団（O F C F）による製氷機等の修復・技術指導等、継続的に支援を行っている。

また、現在実施中の技術協力「太平洋島嶼国のSDG14『海の豊かさを守ろう』プロジェクト」（2020 年～2025 年）では、同国初の漁業協同組合の設立及び水揚げ品の品質向上・販売促進等のための能力向上に資する活動を行うほか、2024 年 2 月に J I C A 海外協力隊（マーケティング）が着任し、魚市場の活性化を目指し、漁獲物の流通、品質管理、データ収集と分析に基づく適切な経営管理に係る助言を行っている。

（２）視察の概要

ラウトカ漁港では、漁業省次官のサンジャナ・デヴィ・ラル氏（Ms. Sanjana Devi Lal）を始め、関係者から説明を聴取した後、施設を視察した。

＜説明概要＞

日本にはこの漁港を整備いただいただけではなく、製氷機など様々な機材やボートの供与、さらにはスタッフのキャパシティ・ビルディング、漁協に対する技術協力など、様々な支援をいただいている。



（写真）ラウトカ漁港内での説明聴取・質疑

トレーニングを受けたスタッフは能力が向上し、良いポジションで仕事を行っている。

太平洋島嶼国のSDG14プロジェクトでは、J O C V の方がマーケティングに関する助言を行っている。ラウトカのある西地区は、漁業のほか、ツーリズムの玄関でもあるのだが、漁師と観光業者の間で考え方にギャップがあり、マーケティングに関する助言は非常に役立つものである。同プロジェクトでは、研修

で日本に行き、漁協の在り方なども学んできており、帰国後に実践している。

また、ティラピアと淡水エビの生産量が落ちていることから、2009年にJICAの支援を受けて養殖に取り組むこととなったが、2016年のサイクロンで養殖池の一部が損壊したため、今、コミュニティの力で修繕に取り組んでいる。

違法な漁業のコントロールとモニタリングも重要な活動であり、規定や基準を遵守して漁業を行うように、コミュニティの認識を強化する活動もやっているほか、データ収集を行い、水揚げ量と市場流通量を比較し、違法なものがどれだけ入ってきているのかの確認も行っている。

ラウトカでは現在、水揚げに伴う利益の大半が仲介業者の手に渡り、漁協にほとんど戻ってこないことが大きな課題となっている。また、観光業界と漁協との連携に当たっては、魚を加工する場がオープンエアのため、衛生上の要求を守れないこと、獲った魚が漁港に水揚げされる前に横流しされ、水揚げ量が安定しないこと、などが課題として挙げられる。

<質疑応答>

(Q) 観光業との連携を一層進めていく上で、課題と必要な支援があれば伺いたい。

(A) 観光業では、マグロやタイなどの遠洋漁業で獲れる魚種に対するニーズが高いのだが、大半の漁民は長い航海に耐えられるボートを持っていないため、近海でしか漁ができない。近海での漁では珊瑚礁に対するダメージも懸念される。沖縄・石垣に研修に行った際に見たような、ちょっと長い期間航海できる漁船を支援いただけるとありがたい。また、衛生面や品質面でホテルの要求を満たすために必要な取組については、JOCVからの助言やSDG14の研修で教えてもらったが、それを実行するために必要な機材が足りないのもう少し小規模のものでも構わないので、あと3か所程度、清潔な水や製氷機、データ収集できる施設などを供与いただけたらと思っている。

(Q) そのほか、日本からの支援で改善点や要望があれば伺いたい。

(A) 製氷機などを供与していただいているが、ディーゼル発電機を使うものなので、CO₂のエミッションをゼロにする目標にあまり貢献できていない。新しく機材をいただく際には、ゼロエミッションの新技术が使われたものをお願いしたい。また、フィジーで養殖業の発展が遅れている原因の調査・研究や、フィジーで大量に獲れる海藻やナマコを健康食品や医薬品に活用する方法の研究なども支援いただけるとありがたい。

第4 意見交換の概要

1. フィジー閣僚・国会議員との意見交換

派遣団は、9月4日、スバにおいて、開会中のフィジー国会を訪れ、審議の様子を視察した後、フィリペ・トゥイサワウ（Hon. Filipe Tuisawau）公共事業・通信・運輸・気象サービス大臣、サキアシ・ンディトカ（Hon. Sakiasi Ditoka）地方・海洋資源開発・災害管理大臣、ヴァティミ・ラヤル（Hon. Vatimi Rayalu）農業・水路大臣、アリティア・ンバイニヴァル（Hon. Alitia Bainivalu）漁業・林業大臣及びレノラ・ンゲレンゲレタンブヤ（Hon. Lenora Qereqeretabua）国会副議長・外務副大臣とワーキングランチ形式で意見交換を行った。



（写真）フィジー閣僚・国会議員との意見交換

（公共事業・通信・運輸・気象サービス大臣）

フィジー側出席者を代表して派遣団を歓迎する。日本のこれまでのフィジーへの支援に感謝する。7月の太平洋・島サミットでは、予算の国会審議と日程が重複したが、議長・副議長等の力添えもあり、会期を短縮、ランブカ首相の出席を実現し、同サミットも成功裏に終わったことをうれしく思う。本日は今後日本に期待したい協力について各大臣から意見を述べたい。

公共事業・気象・運輸分野では、地方への

アクセス・接続性の改善が課題の中、前政権が廃止した公共事業部門の地方拠点であるデポの設置が閣議承認され、自然災害時等のインフラ再建や地方開発への寄与が期待されるが、デポには、そのために必要となる重機が不足しているので、信頼性の高い日本製の重機の供与を要請したい。また、離島の災害対応や開発のため、接続性を改善する観点から Ro-Ro 船のような大型船の供与もお願いしたい。

（農業・水路大臣）農業分野では、1960 から 70 年代に整備した灌漑設備が老朽化し、大雨時の洪水のほか、気候変動による高潮などによる塩害が発生していることから、この修復・整備について日本の支援をお願いしたい。また、技術者人材の海外流出が問題になっている水路分野の人材育成支援も重要であると認識している。

（国会副議長・外務副大臣）日本が草の根・人間の安全保障無償資金協力による学校整備などで草の根レベルまで支援してくれていることに感謝する。昨年、JOCV派遣40周年となり、記念イベントにも招待されたが、開発協力を通じた両国の長きにわたる人的交流を実感した。今後は、特に若い世代での人材交流の活発化に向けて、既存の日本への留学制度の拡充のほか、日本からも多くのフィジー来訪があることを望む。

（地方・海洋資源開発・災害管理大臣）気候変動という大きな課題に直面する太平洋島嶼国にとって防災・減災は極めて重要であり、日本には準天頂衛星「みちびき」による早

期災害警報システム構築のために協力いただき感謝したい。自らの経験も踏まえ、日本は今までも J I C A を通じて防災分野での支援を積極的に実施してくれていることに感謝しつつ、今後の支援として、津波・地震等の緊急事態発生時に、国民が保有する携帯に緊急事態速報を通知できるアプリケーションシステムの構築について協力をお願いしたい。

(漁業・林業大臣) J I C A や O F C F を通じた漁業分野での長年の支援に感謝する。同分野の課題としては、マーケットでのリーフフィッシュの価格を下げる要因になっているシガテラ毒の研究が挙げられる。漁業省では研究を行っているが、十分な設備がないため、研究に必要な設備と同毒解明のための技術協力について支援いただきたい。養殖分野ではティラピアやミルクフィッシュを中心に行われているが、種苗の生産技術が十分でなく、必要な種苗を供給できないので、種苗生残率向上や成長効率改善のための技術協力を、森林分野では、樹木の年輪から得られる情報や遺伝情報を利用した病気対策などの技術、設備支援をお願いしたい。

(派遣団) 各分野での要請は日本へ持ち帰り、外務省、財務省や関係省庁と協議したい。そのほかにも要望があれば道井大使に伝達いただきたい。また、現在 4 機体制の準天頂衛星「みちびき」は、今後 3 機追加される予定であり、更に正確な情報を提供できるようになる。このシステムは、防災・減災に限らず、漁業、林業、農業分野での活用も期待されており、そうした支援も検討していきたい。地域のハブでもある重要なフィジーが抱える様々な課題に対して、日本としても継続して協力していきたい。

第5 JICA海外協力隊員、在留邦人との意見交換

1. JICA海外協力隊員との意見交換

派遣団は、9月3日、スバにおいて、JICA海外協力隊員5名と懇談し、それぞれの活動概要等について聴取するとともに、フィジーにおけるリサイクル事業の現状と課題、女性の地位向上に向けた取組、社会における高齢者の役割、障害者支援の取組と課題、環境問題への啓発活動、協力隊を志した動機、現場で直面した困難等について意見交換を行った。



(写真) JICA海外協力隊員と共に

2. 在留邦人（国際機関等勤務者）との意見交換



(写真) 在留邦人（国際機関等勤務者）と共に

派遣団は、9月4日、スバにおいて、国際連合（UN）、国連児童基金（UNICEF）、世界保健機関（WHO）、（公財）海外漁業協力財団（OFCF）、エナジー・フィジー・リミテッドの現地事務所に勤務する邦人と懇談し、太平洋島嶼国における開発課題、主要ドナー国の援助動向、フィジーの水産業改善の取組、気候変動の影響と支援の意義、豪州等への人材流出問題等について意見交換を行った。

3. 在留邦人（日系企業関係者）との意見交換

派遣団は、9月7日、ナンディにおいて、現地で起業し、活動続ける日系企業関係者5名と懇談し、それぞれの事業内容や起業に至る背景等について聴取するとともに、フィジー観光の現状と日本人客減少の要因、カカオ価格高騰問題の背景、フィジーに語学留学するメリット、自動車整備工場の現状と支援の可能性、現地日本人会が行っている活動と他国の同種組織との交流等について意見交換を行った。



(写真) 在留邦人（日系企業関係者）と共に

Ⅲ. トンガ王国における調査

第1 トンガ王国の概況

(基本データ)

面積：720 平方キロメートル

人口：107,773 人（2023 年：世界銀行）

首都：ヌクアロファ

民族：ポリネシア系（若干ミクロネシア系が混合）

言語：トンガ語、英語（共に公用語）

宗教：キリスト教（プロテスタント、モルモン教等）

政治体制：立憲君主制

議会：一院制（26 名：貴族議員 9 名（貴族間の互選）、人民代表 17 名（小選挙区制））
（任期：4 年）

GDP：4.6 億米ドル（2021 年：世界銀行）

一人当たり GNI：5,000 米ドル（2022 年：世界銀行）

経済成長率：▲2.0%（2022 年：世界銀行）

在留邦人数：52 人（2023 年 10 月）

1. 内政

トンガは太平洋島嶼国地域で唯一の王国であるが、同国政府は 2006 年 11 月に発生した民主化要求に端を発する暴動を契機として憲法・選挙制度改革への取組を本格化し、2010 年に行政権の国王から内閣への移譲、首相及び閣僚（一部を除く。）の議員からの選出、人民代表議員数の増加等の制度改革が行われた。2014 年 11 月には、同国史上初めて平民のポヒヴァ氏が国会で首相に選出される。2017 年 8 月には、貴族議員である国会議長の枢密院を介した進言を踏まえ、国王が憲法上の権限で議会を解散し、同年 11 月に総選挙が実施されたがポヒヴァ首相派が圧勝、2018 年 1 月に首相に再任される。2019 年 9 月、民主化の先鋭であった同首相が急逝、トゥイオネトア財務相が国会で新首相に選出される。2021 年 11 月の総選挙を経て、12 月にはファカヴァメイリク氏が首相に選出されている。穏やかな民主化改革が行われたものの、国王の内政への影響力はなお大きい。

2. 外交

トンガは 1900 年に英国の保護領となるが、1970 年に外交権を完全に回復している。歴史的、地理的要因から、英連邦諸国、特に英国、豪州、ニュージーランドと緊密な関係を持っている。国連専門機関へ積極的に加盟するほか、南太平洋の地域協力を推進しており、2024 年 8 月末からは太平洋諸島フォーラム（P I F）の議長国を務める。1998 年 11 月に中国と外交関係を樹立したことに伴い台湾と断交している。中国との関係は、短期滞在者

向け査証相互免除協定の締結や、中国が新政府合同庁舎建設への支援を行うなど、近年、トンガ国内での存在感を急速に高めている。太平洋島嶼国で国防軍を有する3か国の一つであるが、非常に規模が小さく、治安維持に主眼が置かれている。一方で、米軍や英軍の後方支援としてイラクやアフガニスタンに軍を派遣している。

3. 経済

トンガの主要産業は農業、漁業、観光業であるが、財政状態は恒常的に海外援助及び出稼ぎ者からの海外送金に大きく依存している。海外送金は同国のGDPの44%（2023年6月、世界銀行）に相当するほか、対外債務がGNI比37%に達し、うち対中債務の割合が58%を占める状況になっている。同国ではサイクロン、津波等の自然災害が多発し、最近の2022年1月に発生したフンガトンガ・フンガハアパイ火山の噴火・津波災害では、同年6月に世界銀行が示した推計によれば、同災害は同国の人口の約85%に影響を与え、GDPの36.4%に当たる約1億8,200万米ドルの損害と損失を引き起こしたとされる。

4. 日本・トンガ関係

（1）政治関係

トンガは伝統的に親日的であり、国際場裡においては我が国の立場を支持するなど、我が国にとって重要なパートナーである。我が国の皇室と同国王室との間では、長年にわたり交流が続いている。経済・技術協力の増大により、両国関係は緊密化している。

（2）経済関係

トンガでは、そろばん全国大会や日本語スピーチコンテストが定期的に行われるなど、そろばんや日本語教育が盛んである。また、多数のトンガ出身のラグビー選手が日本国内で活躍している。同国に進出する日系企業は3社（2022年10月）である。

貿易額・主要貿易品目（2023年：財務省貿易統計）

輸出：13.7億円 自動車

輸入：0.3億円 魚介類（まぐろ類）

（3）二国間条約・取極

1972年 青年海外協力隊派遣取極

（出所）外務省資料等より作成

第2 我が国のODA実績

1. 対トンガ経済協力の意義

トンガを含む太平洋島嶼国は、国土が広大な地域に散らばり、国内市場が小さく、国際市場から地理的に遠いなど、開発上の困難を抱えている。加えて、同国は、天然資源に乏しく、人口が少ない上に、生活物資等の大半を輸入する一方で、必要な外貨収入を海外送金や援助に依存する経済である等、自立的な経済発展・社会開発の達成が難しい構造的な制約に直面している。

また、同国は気候変動や自然災害に対して脆弱性を抱えており、特にサイクロンや地震・津波などの自然災害のリスクが高く、有効な災害対策を通じた脆弱性の克服が同国の社会・経済発展には不可欠である。都市化による水資源への負の影響も顕在化しており、環境に配慮した社会インフラの整備が必要とされている。

そうした中、同国では2006年11月の反政府抗議デモを経て、2010年の憲法改正で民主的な政治制度に移行したが、今後とも、王政の下での穏やかな民主化を図るためには、調和のとれた持続的な経済成長が必要不可欠である。

同国は南太平洋唯一の王国であり、同国王室は我が国皇室と親密であるほか、そろばん、日本語、ラグビーなど文化・スポーツ交流も盛んである。これまで国際場裡において我が国の立場や国際機関の選挙で我が国候補を支持するなど親日的対応を維持し、良好な二国間関係を築いている。一方、近年は他ドナーの影響力拡大もあり、対外債務が増大する等、自立的な成長に対するリスクが増大する中、我が国としても、同国の自立的・持続的な発展の後押しと二国間関係強化のため、太平洋・島サミット(PALM)の枠組み等を通じ、今後も継続的な支援を行うことが重要である。

2. 基本方針

我が国の対トンガ国別開発協力方針においては、大目標として「自立的持続的経済成長の達成と環境に配慮した国民の生活水準の向上」を掲げ、同国の国家開発計画、PALMを始めとした我が国政府全体の対太平洋島嶼国政策の方向性等を踏まえ、同国の財政健全性を損なわない形で環境保全や気候変動に対する支援を始めとして、基礎的な社会サービスの向上やインフラ整備を含む持続的な経済成長基盤の強化に対して支援を行うとしている。

3. 重点分野

(1) 環境・気候変動

- 「仙台防災枠組2015-2030」及び太平洋諸島フォーラム(PIF)が策定した「太平洋における強靱な発展のための枠組み」を踏まえ、我が国の防災面での経験・技術・知見の活用を念頭に置いた支援を行う。
- 太陽光発電や風力発電の普及・活用を推進することにより、再生可能エネルギーの

導入を促進する「トンガ・エネルギー・ロードマップ 2010-2020」の実現への支援に加え、海洋プラスチックごみ対策にも資する廃棄物管理体制の構築に向けた支援や、住民の良質な水へのアクセスを確保するため、水資源の保全について支援を行う。

（２）脆弱性の克服

- 保健・医療施設へのアクセス向上や、非感染症疾患（NCDs）対策等、国民の健康意識向上に資する取組に対する支援を行う。
- 基礎教育及び職業訓練教育の質の向上及びアクセス向上のため、研修やJICA海外協力隊等を通じた支援を行う。
- 基幹産業である観光業、農林水産業等の産業振興の環境を整備するため、社会インフラの整備と維持管理、産業を担う人材育成について支援を行う。
- SDG14「持続可能な開発のために海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する」に留意しつつ、自由で開かれた持続可能な海洋に資する支援を行う。

4. 援助実績

我が国の対トンガ援助実績

（単位：億円）

年度	円借款	無償資金協力	技術協力
2018	—	29.14	2.34
2019	—	0.62	1.73
2020	—	3.02	0.89
2021	—	16.71	4.36
2022	—	15.10	4.01
累計	—	321.90	127.69

（注）無償資金協力は交換公文ベース、技術協力は予算年度の経費実績ベース。

（出所）外務省資料等より作成

第3 調査の概要

1. 全国早期警報システム導入及び防災通信能力強化計画（無償資金協力）

（1）事業の概要

トンガ王国は、国連大学による世界リスク報告書において、しばしば世界でも有数の災害リスクの高い国として報告されているように、毎年のようにサイクロンの脅威に晒されている。また、地震も恒常的に発生し、それに伴う津波発生リスクも高い環境にあるが、人口の大半が住み、首都のあるトンガタブ島や観光客の多いハアパイ島などは平坦な地形であり、津波や高潮が発生した際、指定避難場所への迅速な移動を可能とするため、速やかに警戒情報等を住民に伝達する必要がある。しかしながら、トンガ気象局からの情報伝達機器の不備、トンガ放送局（TBC）の設備の老朽化及び不十分な放送エリアによる離島エリアへの連絡体制の不備など、様々な問題を抱えていた。

そうした中で、本事業は無償資金協力により、トンガ放送局舎、中波送信機建屋、緊急無線システム、早期音響警報システム、中波ラジオ放送システム等の整備を行い、自然災害に係る警報情報や安全情報の迅速な伝達を図り、自然災害による被害の軽減に寄与するものである。

◎E／N限度額：32.94 億円（追加贈与 2.5 億円含む）

◎E／N締結：2018 年 5 月（2022 年 9 月完工）

なお、本事業のほかに、防災分野の関連する支援として、基礎調査「火山噴火及び津波被害に対する災害復興事業形成に係る情報収集・確認調査」（2022 年～2023 年）、技術協力「より良い復興ビジョンを実現するための行政能力強化プロジェクト」（2024 年～2028 年）、科学技術協力「南西太平洋島嶼国における広域火山災害リスク軽減プロジェクト」（2024 年～2029 年）が行われている。

（2）視察の概要

トンガ放送協会局長（CEO）のヴィオラ・ウラカイ氏（Ms. Viola Ulakai）を始め、関係者から説明を聴取した後、施設を視察した。

<説明概要>

トンガは地震や津波の被害が多く、この場所も海岸線から 300 メートルほどしか離れておらず、従来の建物は非常に古かったこともあり、津波で浸水することもあった。そうした中で、早期警報システムのプロジェクトが完成し、日本から新しい局舎や機器が供与されたことは、トンガの人々にとって非常に幸運なことであった。

2022 年の火山噴火及び津波の際、この TBC は唯一稼働していた放送局であった。この建物は既に完成はしていたが、引渡し前であった中で、住民たちから避難所としてこのビルを開錠してほしいとの要請があったため、政府に許可を求め、最終的に約 200 人を受け入れた。後にトンガ首相から、この判断について、正しいものであったと評価された。

TBCは元々、王室プロジェクトとして、1961年に音楽の作曲などが好きであった第三代国王によって開設されたもので、ミッションとしては、人々に情報を拡散し、また、余興を与えることであった。そうした中で、人々の危機、生命を救う災害情報の発信をするというミッションが後に加わった。



(写真) TBC局舎内での説明聴取・質疑

トンガは国土が非常に平坦であり、特に津波災害に脆弱である。離島も多い。そこで、この早期警報システムでは、サイレンを発し、警報を流すために、AMラジオを使った通信方法のほか、特に遠隔地にある離島に関してはFMに変換して送信する方法を採用している。全国には75基のサイレンサイトや500個の受信機が設けられており、その結果、従来90分程度かかっていた住民への警報の伝達が、9分ほどに短縮された。自然災害により海底の光ケーブルが破断するなどして、シ

ステムが働かない場合は、手動でサイレンを作動することができるように24時間監視している。

また、TBCの局舎の屋上は、地域住民が津波などから逃げる際の避難場所に指定されており、また、毎月最終金曜日には、訓練放送を流している。災害時は放送がサイレンと共に流されることになる。

日本の支援により新たな局舎等が整備され、多くの機能・機材が追加されたが、電力面に課題がある。トンガでは停電が何度も起こる状況であり、停電時はディーゼル発電機で稼働させるため、燃料が大量に必要となり、コストもかかっている。TBCの運営を持続可能としていくためには、太陽光発電システムを導入できればと思っており、支援をお願いしたい。

<質疑応答>

(Q) 最も遠隔にある離島との距離はどの程度あるのか伺いたい。

(A) 約660キロである。トンガの場合、インターネット環境が脆弱であるため、無線のほか、サイレンのようなアナログな手法により伝達するのが適している。

(Q) 新しい局舎に移った結果、どの程度コスト増になっているのか伺いたい。

(A) 移ったことは良かったと思っているが、エアコンなど様々な電気を使う機器が増えた結果、発電用の燃料費が増加し、コストとしては約3倍になった。

(Q) TBCとトンガ政府との関係や財政事情について伺いたい。

(A) TBCは1972年までは政府の放送局であったが、現在は公営企業として自立して事業を営んでいる。放送のエアタイムを売るなどしてスポンサーに支援いただいているが、トンガのマーケットは非常に小さく、何度もお願いするのでスポンサーが疲弊している。こうした窮状を政府に訴えたところ、公共のための安全情報の伝達を担っているTBC

の役割と厳しい財政事情を理解していただき、古くなった機材の供与などについてドナーと交渉してくれるようになった。公共サービスとして、放送から料金は取っていないため、厳しい状況が続いている。先ほど太陽光発電システムの供与をお願いしたのも、このような背景からである。

(Q) 外国ドナーからの支援は受けていないのか伺いたい。

(A) 中国のチャンネルを放送はしているが、これまでに支援を受けたことはない。

(Q) NHKは放送していないのか伺いたい。

(A) トンガでもNHKワールドJAPANとNHKワールド・プレミアムを視聴することは可能であるが、放送のための権利がなく、TBCから放送はしていない。過去に何度か権利を得て、番組を放送したことはある。

2. 国内輸送船用埠頭改善計画（無償資金協力）及び対トンガ経済社会開発計画（タグボート供与）（無償資金協力）

（1）事業の概要

トンガの首都にあるヌクアロファ港では、従来、大型船舶はクイーン・サロテ埠頭に接岸し、コンテナヤードで乗客の乗降が行われていたことから、国際・国内貨物の荷役作業の効率化や乗客旅客の安全性を確保することが求められていた。そこで、本事業では、無償資金協力により、同港ファウア埠頭に、防波堤、岸壁、乗降ランプ、航路及び泊地、荷役ヤード、旅客ターミナル等を含む大型国内輸送船用の埠頭を整備し、同国の旅客及び貨物輸送の活性化に寄与しようとするものである。

◎E／N限度額：33.20 億円

◎E／N締結：2015 年 6 月（2018 年 3 月完工）

また、同国は食料品、工業製品、燃料等の大半を輸入しており、その 98%が国際コンテナ船で海上輸送されている。そうした中で、同国は珊瑚礁の上に位置し、近海が浅瀬となっており、座礁等の危険回避を支援するタグボートが不可欠となっているが、1994 年に供与した現在のものは老朽化が進み、新たなタグボートの確保が喫緊の課題となっていた。そこで、同国の国際貿易の維持・拡大を図るとともに、太平洋地域との連結性を強化し、社会の安定化を通じた同国の経済社会開発に寄与するものとして、無償資金協力「経済社会開発計画」によりタグボートが供与された。なお、供与されたタグボートは山口県下関市の株式会社小門造船により造船されたもので、2024 年 7 月 23 日、国王出席の下、引渡式が行われた。

◎E／N供与額：10 億円

◎E／N締結：2022 年 9 月（2024 年 7 月引渡し）

なお、関連する海上輸送インフラ整備の支援として、島嶼国である同国では、島嶼間の人々の往来や地域振興に必要な物資の供給に連絡船が不可欠なところ、政府所有船が老朽化し、安全・安定した運航が困難となっていたことから、新規船舶及び荷役機材を供与する無償資金協力「離島間連絡船建造計画」（2008 年）も実施されている。

（２）視察の概要

ヌクアロファ港ファウア埠頭では、トンガ港湾公社ＣＥＯのアロ・マイレセニ氏（Mr. 'Alo Maileseni）から説明を聴取しながら施設及びタグボートを視察した。

＜説明概要＞

この旅客ターミナルビルはトゥポウ４世国内埠頭と呼ばれており、日本の支援により建設されたものである。この建物はしっかりしたものなので、政府のレセプションなどで使われることも多い。先週、マグニチュード６．９の地震があり、所々にクラックが発生した。

タグボートは７月、国王臨席の下で引渡式が行われ、国王によって「ファンガ・イ・リフカ」と名付けられた。トンガでは、この港の別の埠頭にクルーズ船がよく来訪するところ、サイズによっては、これまでのタグボートでは牽引できないものもあったのだが、この船は非常に力強いので、全長２９５メートルのものでも牽引できる。

また、このタグボートは単に牽引を行うだけでなく、海水から真水を作る造水器が設置されているため、災害が起こったときなどには離島に行って水を供給することもできる。さらに、救難船として使用することができるほか、オイルフェンスなども備えている。船で火災が生じた際、海水を噴射する設備もあり、１００メートル離れた安全な場所から消火作業を行うことができる。

これほど力強いタグボートはこの地域には２隻しかなく、トンガ以外ではニュージーランドのオークランドにあるだけであり、大変誇らしく思っている。



（写真）タグボートの視察を終えて

＜質疑応答＞

（Ｑ）地震によりターミナルビルに生じたクラックについて、構造上の問題は生じなかったのか伺いたい。

（Ａ）クラックが表面だけにとどまっているのかも含め、どのように修理することができるのか、今、エンジニアの立場から確認しているところである。

（Ｑ）引渡しを受けたタグボートの操作方法などはどのように学んだのか伺いたい。

（Ａ）船が日本から来た際にエンジニアの方が同行しており、引渡し後、１０日間程度トレーニングを行ってくれた。彼らの帰国後はトンガ人のみで運用している。

（Ｑ）タグボートの費用はどの程度か伺いたい。

（Ａ）全体で１０億円程度かかっている。実際に造船のためにかかった分が８億円程度で、残りはパーツの供与などに充てられた。

3. ヴァイオラ病院改善整備計画（無償資金協力）及び新型コロナウイルス感染症流行下における遠隔技術を活用した集中治療能力強化プロジェクト（技術協力）

（１）事業の概要

1971年に開院したヴァイオラ病院は、トンガ国内で高度医療サービスを提供する唯一の病院であるほか、トンガタプ島の住民に対する初期救急医療サービスから重症患者の集中医療を含む高度医療を提供しており、同国の保健・医療サービスの中核を担う存在である。しかし、長年の月日の経過に伴い、施設・機材面で、手術室やベッドの不足、機器の故障、汚水処理槽の容量不足など、多岐にわたる問題が指摘されるようになったほか、糖尿病、高血圧、肥満といった生活習慣に起因する非感染性疾患の増加にも対応することが求められるようになった。また、同病院内には国内唯一の看護学校が設置されているが、施設規模の制限から看護師を必要数供給できておらず、慢性的な不足が生じ、医療事情の改善を妨げる一因となっていた。

そうした中、我が国は①無償資金協力の「ヴァイオラ病院改善整備計画」（2004年～2006年）により、手術室や放射線室などを含む中央診察棟、産科・外科病棟、浄化槽の建設と関連機器の調達を行ったほか、同じく②無償資金協力の「ヴァイオラ病院改善整備計画（第二次）」（2010年～2012年）により、外来棟の新設及び併設する看護学校の増設等の支援を行い、医療サービスの向上のほか、保健人材の育成機能の強化にも寄与してきた。

◎E／N限度額：①10.30億円、②19.98億円

◎E／N締結：①2004年8月（2006年2月完工）、②2010年5月（2012年3月完工）

さらに、新型コロナウイルス（Covid-19）の感染が世界的に拡大・長期化する中で、同国では医療従事者の対応能力が低く、患者の隔離が行える集中治療設備（ICU）も不足していることから、我が国は技術協力「新型コロナウイルス感染症流行下における遠隔技術を活用した集中治療能力強化プロジェクト」（2021年～2023年）を実施し、遠隔で医師-医師間等の研修や技術的助言を実施したほか、集中治療室の医療設備・資機材等の整備を行うことで、同病院における集中治療分野と保健システム強化に寄与した。

（２）視察の概要



（写真）視察終了後、ICU設備の前で

ヴァイオラ病院では、同病院長のアナ・アカウオラ氏（Dr. Ana ‘Akau’ ola）を始め、関係者の案内で施設を視察した。

なお、関連する日本の支援や施設の概要、質疑等については、保健大臣との意見交換に関する部分を参照のこと。

4. 風力発電システム整備計画（無償資金協力）

（１）事業の概要

トンガはエネルギー資源に乏しく、大半を輸入ディーゼル燃料に依存しているため、国際的な石油価格など外部要因の影響を受けやすく、エネルギー安全保障上の脆弱性を抱えている。また、輸送コストなどから電力料金は高く、国家財政や国民の負担は大きい状況にある。そこで、同国では、2020年までに電力供給の50%を再生可能エネルギーで賄う目標を立てるなど、同エネルギー導入促進に取り組んでいる。

こうした中で、本事業は、無償資金協力により、風力発電設備、系統安定化設備（蓄電設備）、送配電線網への系統接続設備等を整備し、再生可能エネルギーの導入促進及び電力供給源の多様化を図り、同国のエネルギーの安定供給及び環境・気候変動対策に寄与するものである。

◎E／N限度額：21.00億円

◎E／N締結：2017年5月（2019年9月完工）

なお、本事業では、風力発電設備として「可倒式」が採用されているが、これはサイクロンが多い同国の気象環境を踏まえ、沖縄電力の関連会社であるプログレッシブエナジー社が、同様に台風災害が多発する沖縄県で実用化している技術をJICAの民間技術普及促進事業「災害対応型沖縄可倒式風力発電システム普及促進事業」（2014年～2015年）を通じて同国政府に紹介し、有効性の理解促進を図った結果、実現したものである。

（２）視察の概要

風力発電所では、トンガ電力公社発電部長のムレイ・シーリン氏（Mr. Murray Sheerin）を始め、関係者から説明を聴取しながら施設を視察した。

<説明概要>

現在、3基の風力発電機が稼働しており、合計で755.1kW/hの発電を行っている。倒しである2基については、メンテナンス中であり、部品の到着を待っているところである。何種類かの部品が必要なのだが、部品は高価であり、なかなか予算を確保できず、メンテナンスに時間がかかることが多い。

風力発電は風の強弱に左右される特性があるが、日本には蓄電池も整備してもらったので、そこに電気を蓄えることにより、安定的な電力供給が可能になっている。トンガ政府は再生可能エネルギーを50%まで引き上げる計画を持っており、太陽光なども含め、様々な再生可能エネルギーを最適な形で活用するためには蓄電池設備が必要になる。



（写真）メンテナンス中の風車の前で

サイクロンが襲来した際には、この風車の特徴である倒す作業をしてダメージを避けることが可能である。ただ、2022年の噴火の時には、様々な場所に灰が積もり、タービンにも入ってしまい、クリーニングに非常に時間を要した。日本が強靱な風車を建ててくれたことに感謝したい。

風車には気象観測機器が設置されており、風向きに合わせて風車の向きを調整している。通常は光ファイバーを使って様々なデータを送ってモニターしているが、不具合が生じた際にはラジオのAM波を使って送信している。

<質疑応答>

(Q) この発電所でどれくらいの数の世帯の電力をカバーできるのか伺いたい。

(A) 今は1基が約250kW/h、3基で750kW/hほどを発電しているが、これがもう少し動き、1,000kW/hまで上がれば、1世帯は500W/hと言われているので、2000世帯程度はカバーできるのではないかと。

(Q) 海辺に設置されていることから、腐食が進むのではないかとと思うが、何年くらいもつのか伺いたい。

(A) 5年ほどで表面のペイントが剥げてくるので、さび止め用の塗料で塗り直すことになる。4番目の風車は最近、塗り直したばかりである。

(Q) トンガ側から増設計画や要望などは上がってきているのか伺いたい。

(A) 今のところはない。ただ、中国が近々、この近辺、5、6キロ先に3基を建設するという話は聞いている。このような可倒式ではなく、普通の固定式のようなものである。サイクロンの多いトンガでは可倒式に優位性があると思われる。

(Q) この風車はどのくらいの風に耐えられるのか伺いたい。

(A) 風車を倒す基準は、最大風速が秒速10m、時速にすると36kmになっている。倒すことにより強風で壊れないようにしている。倒すのには1時間ほどかかる。

第4 意見交換の概要

1. キリシティナ・トゥアイメイアピ財務省次官との意見交換

派遣団は、9月6日、ヌクアロファにおいて、キリシティナ・トゥアイメイアピ（Mrs. Kilisitina Tuameiapi）財務省次官と意見交換を行った。



（写真）財務省次官との意見交換

（次官）トンガを訪問いただき感謝する。こうした訪問は、それ自体が、トンガに対するODAにとって意義のあることだと思う。

今般、トンガは太平洋強靱化ファシリティ（PRF）というファンドのホスト国となった。両国間には長い交流の歴史がある中で、他のドナー国のように、日本にも資金拠出をお願いしたい。

本日は早期警報システムを視察いただいたようだが、トンガは先週開催したPIF総会の際にも地震や大雨に見舞われ、災害リスク

を改めて感じてもらうこととなった。日本にはトンガの社会経済の発展のため、引き続き経済社会開発計画などを通じた支援をいただければと思っている。

（派遣団）先ほどの視察で、PIF総会の際の地震により、日本の支援で建設した埠頭のターミナルビルにクラックが入っているのを確認した。被害は調査中とのことであったが、今後、できることはしっかりサポートしていきたい。

早期警報システムの構築は何より重要である。基地の騒音対策も含め、民生安定事業として防災行政無線の整備を進めてきた日本の経験からも、いろいろな方法があるのではないかと考えている。

PRFへの拠出については、稲垣大使にもフォローしていただきつつ、帰国後、外務省、財務省等と何ができるか考えていきたい。日本も戦後、世界銀行などの支援を受けてきた歴史があり、こうした拠出事業はこれからの発展に重要な問題だと思っている。

日本とトンガは共に太平洋にある国であり、台風や地震への対応など、共通の課題も多く、日本の知見や技術が少しでも役立てばと願っている。

（次官）この度、草の根・人間の安全保障無償資金協力により、コミュニティホールを造っていただく案件があるのだが、これは単なるコミュニティホールではなく、災害時には避難所として使うことも想定したものになっている。こうした発想は、日本がしばしば災害を経験し、共通認識を持っているからできるものだと思う。

また、トンガは水資源に乏しいため、特に離島などで、日本が草の根・人間の安全保障無償資金協力により給水分野の支援をしてくれることに感謝している。さらに、魚を獲ることしか収入を得る手段がない漁民に対して、日本だけが草の根によりボートを供与してくれていることにも感謝したい。

(派遣団) 日本にも多くの離島があり、問題意識を共有できると思う。今回の訪問で、災害に関する情報伝達のための放送・通信システムの重要性を改めて認識し、しっかり取り組んでいることも確認したが、加えて、災害対策としては、今、次官からお話のあった、生きるためのニーズ、生活再建なども含めて考えを共有していきたい。

2. シアレ・アカウオラ保健大臣との意見交換

派遣団は、9月6日、ヌクアロファにおいて、シアレ・アカウオラ (Hon. Dr. Siale 'Akau' ola) 保健大臣と意見交換を行った。意見交換の後、ヴァイオラ病院を視察した。

(大臣) 副大臣も務められたような高い地位にある議員の皆様が保健省を訪問いただいたことに感謝する。

トンガと日本との間の協力は、30年以上にわたり、様々な分野で行われており、これから視察されるヴァイオラ病院の研究施設などは非常に高いスタンダードのものを造っていただいた。

太平洋島嶼国では、建物を建ててもらってもメンテナンスが難しいため、我々はそこに力を入れている。

新型コロナウイルス感染症が拡大した際には、日本から医療コンテナを供与していただき非常に役に立っている。このコンテナにはICU機能が備えられているほか、あわせて、遠隔で医療を行うことができる機材も供与いただき、トンガにとって非常に重要な支援になった。

日本からの保健分野での支援は、こうした感染症対策のほか、非感染性疾患、いわゆる生活習慣病対策に関しても支援をいただいております、感謝したい。

日本からはこれまでに様々な支援をいただいております、それらをどのように維持し、活用し続けていくかが重要な課題であると認識しており、先ほどの遠隔医療の設備についても、活用方法について技術部門で検討しているところである。

(派遣団) 日本の皇室とトンガの王室との親密な関係や、ラグビーなどで人的交流もあり、日本人はトンガに親近感を持っている。今日、日本ラグビーは強くなったが、その基礎は30年以上前にトンガからやってきて、日本に帰化したロペティ・オト選手が築いたと思っている。

2019年から広がった新型コロナウイルスの脅威に対し、日本は5万回分のワクチン供与やラストワンマイル支援など、協力を進めてきたと認識している。入国制限が続く中、2022年には噴火・津波災害も起こり、大変な苦勞をされたものと推察する。

早期警報システムのような防災・通信分野はもとより、医療分野での協力は今以上に強く取り組んでいきたいと思っている。今後も課題がいろいろ生じてくるであろう中で、



(写真) 保健大臣との意見交換

日本には支援できることが多々あると思うので、本日大臣から伺った話や病院の視察も踏まえ、問題意識を稲垣大使とも共有しながら、帰国後、何ができるのか、関係省庁とも協議の上で、取り組んでいければと思っている。

3. ファカファヌア国会議長との意見交換

派遣団は、9月6日、ヌクアロファにおいて、国会議長のファカファヌア卿（Lord Fakafanua）と意見交換を行った後、同議長の案内でトンガ国会の議場を視察した。なお、トンガ国会の本来の施設は、2018年2月に同国を襲ったサイクロン「ジータ」により被災し、損壊したことから、再建されるまでの間、日本が1985年の無償資金協力で供与した文化施設（手工芸・文化資料保存普及センター）を改修の上、仮の議事堂として使用している。



（写真）国会議長との意見交換

（議長）トンガ国会を訪問いただいたことに感謝したい。私は2023年3月にバーレーンで開催された列国議会同盟（I P U）の会議でアジア太平洋地域の若手国会議員の代表に選ばれた。数日前、シドニーで開かれたダイアログにおいて、日本の若手の女性議員の方に会ったのだが、とても優れたパフォーマンスを示しており感銘を受けた。先のI P Uにおける役職に関する私の任期は2025年3月までであり、後任の選挙では日本の方を応援できればと思っている。

先月末、過去最多の出席者を得て、P I F総会を成功裏に終えることができたが、特に、国連事務総長の参加が実現したことは評価できる点と言えるだろう。P I F総会の際には参加者は地震をライブ体験することになったが、日本に供与してもらった早期警報システムが作動する規模ではなかった。このシステムのおかげで国民が津波に対する脆弱性から守られ、早い段階で避難できるようになった。

トンガの王室と日本の皇室は長く良い関係で交流しているほか、ラグビーでは多くのトンガ人が日本でプレーしている。また、トンガでは公立学校の教育に日本のそろばんが取り入れられており、日本に親近感を抱いている。そうした積み重ねが長年にわたり両国が良好な関係を保っている理由ではないかと考えている。

国内埠頭の建設、タグボートや連絡船の供与といった日本の支援にも感謝している。さらに、太陽光など再生可能エネルギーの分野でも支援をいただいているが、こうした支援は気候変動の中でのトンガの強靭性を高めてくれると思っている。

2022年の噴火は、最近の歴史の中では非常に大きなものであったが、人命の損失が3名にとどまったのは幸運であったと言える。国際社会からは様々な支援をいただいたが、参議院からの義援金も含め、日本からの支援に改めて感謝したい。

(派遣団) 議長の話伺い、トンガとの関係をより強化していかなければならないと決意を新たにした。早期警報システムの重要性や、国内輸送の強化などもそうだが、両国は島嶼国同士であり、経験や知見を積み重ねていければ、医療の分野も含め、いろいろな課題に対応した支援ができると思っている。財務省の次官からはPRFというファンドへの拠出の要請もあったが、それらの課題について、稲垣大使にもしっかりフォローしてもらい、外務省等での検討のほか、参議院としても何ができるか考えたい。

(議長) アジア開発銀行（ADB）から資金拠出を受けて、津波から避難するための橋を建設するプロジェクトが進められているが、コロナなどの影響から建設コストが高騰したため、資金不足の状況に陥っており、支援いただけないか。

(派遣団) ADBとの議論の際に機会があれば伝達したい。

(議長) トンガでは2018年に原因不明により海底ケーブルが損壊し、2022年にも火山の噴火で再度損壊してしまった。海底ケーブルは通信だけでなく、インターネットや銀行の送金などにも関わっており、脆弱性を抱えていると認識している。豪州とニュージーランドがババウ島に二本目のケーブル敷設を計画しているが、海底ケーブルという一つのテクノロジーだけでなく、人工衛星や成層圏に基地局を搭載した無人機を飛行させるHAPSのような技術も複合的に見ていかないといけないと思っている。こうした技術は、今、トンガで問題になっている違法ドラッグの流入など、国境警備にも資する。

また、トンガでは海上での安全確保に向けて、ライフジャケットの着用義務化のほか、船舶への通信機器の設置を進める法律を国会で可決したいのだが、非常にコストがかかるため躊躇している。機材の不足で人命が失われるような状況を懸念している。

(派遣団) TBCで早期警報システムの話聞いた際に、通信のフローの説明を受けたが、それと同時に、海底ケーブルの問題もセットで考えていかないと危機を救うことができないのが現状なのだと思う。日本に何ができるのか考えていきたい。

日本でも、今年の元日に発生した能登半島地震では、携帯の基地局のほとんどが損壊したため、通信が困難な状況が生じ、海上に移動局を設けて乗り切った。日本にとってもHAPSの活用は興味深い問題であり、島嶼国として共通の課題ではないかと思っている。今、多くの日本企業が共同開発などに取り組んでいる。

第5 トンガ人元日本留学生、JICA海外協力隊員との意見交換等

1. トンガ人元日本留学生との意見交換

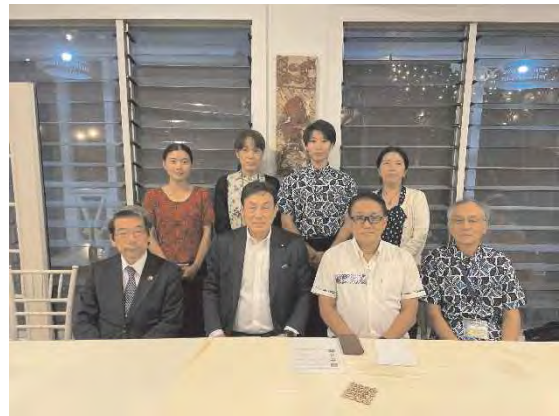


(写真) トンガ人元日本留学生と共に

派遣団は、9月6日、ヌクアロファにおいて、日本に留学経験があるトンガ人4名と懇談し、それぞれの日本留学時の活動や苦労等について聴取するとともに、留学生同窓会の活動と展望、両国間のラグビー交流の歴史と意義、トンガにおける医療事情と必要な支援、ラグビー選手であった現役時代に日本に帰化した事情等について意見交換を行った。

2. JICA海外協力隊員との意見交換

派遣団は、9月6日、ヌクアロファにおいて、JICA海外協力隊員4名と懇談し、それぞれの活動概要等について聴取するとともに、トンガにおける水産物養殖の現状と課題、協力隊の中での珠算隊員の特殊性、人や地域を育てる協力隊の重要性、トンガの食習慣と野菜食の現状、隊員の日々の食生活、協力隊を志した動機、現場で直面した困難等について意見交換を行った。



(写真) JICA海外協力隊員と共に

3. ハアタフ・ビーチ視察



(写真) 津波被害の現場にて

派遣団は、9月7日、カノクポルにおいて、去る2022年1月に発生した海底火山フンガトンガ・フンガハアパイの噴火に伴う地震・津波災害により被災したハアタフ・ビーチを視察した。

現地では、津波で基礎のみを残して損壊した観光施設の跡地を視察しつつ、同施設を運営していたオーナーから当時の状況や今後の再建に向けた思いなどを聴取した。

IV. 派遣議員団としての所見

ODA調査派遣第3班は、令和6年9月1日から9月9日までの9日間、フィジー共和国及びトンガ王国を訪問し、我が国がこれまで両国に対して行ってきた開発協力が両国の課題解決や発展、我が国との関係強化にどのように寄与し、また、今後の協力をより良いものとしていくためにどういった課題があるのかをODA案件の視察や関係者との意見交換を通して調査した。

参議院によるODA調査派遣は今回が18回目となるが、大洋州地域への派遣は過去3回（平成20年、27年、29年）、訪問国も同地域の援助対象国14か国のうち、6か国（フィジー諸島¹、ツバル、パラオ、ミクロネシア連邦、パプアニューギニア、ソロモン諸島）にとどまっている。既存の国際秩序が大きな挑戦に直面し、我が国の外交政策に照らしても、太平洋島嶼国の重要性が高まる中で、今回、同地域において中心的な存在であるフィジーを再訪するとともに、トンガを初めて訪問できたことは、大変有意義であった。

大洋州地域に広がる島嶼国の大半は、国土の狭小性や散在性、人口の少なさ、国内市場の小ささ、国際市場からの地理的遠隔性といった開発上、不利な面を有しており、開発協力は各国の存立と発展にとって極めて重要な役割を果たしている。今回の訪問国を見ても、人口規模は比較的大きいフィジーでも100万人弱、トンガは11万人弱であり、我が国で言えば政令指定都市や一般市のレベルである。また、国土の面では、フィジーが約330の島々で構成され、面積は四国と同程度の約18,270㎢、トンガも約170の島々から成り、面積は対馬とほぼ同じ約720㎢となっている。加えて、同地域は地理的にサイクロンの襲来などにより自然災害が多発するなど、国家として開発を進めることが容易ではないことが伺える。

このような開発課題の克服という本来の理由に加え、大洋州地域が国際秩序の在り方をめぐるせめぎ合いの最前線の一つとなっていることが、太平洋島嶼国への開発協力の重要性を高めていると言える。同地域のうち、特にメラネシア、ポリネシア両地域については、豪州やニュージーランドが歴史的に深いつながりを持ってきたが、近年は開発協力を通じて中国が影響力を強めてきており、今後の動向には注意を要する状況になっている。

令和5年6月に改正された開発協力大綱でも示されているように、近年の開発協力では、被援助国の開発課題への対応のみならず、法の支配に基づく自由で開かれた国際秩序や我が国の国益の実現への貢献などが重視され、そのために開発協力を戦略的、効果的に活用していくことが求められている。そういった意味で、太平洋島嶼国への開発協力は重要な試金石であると言え

¹ フィジー共和国は独立以来、国名を3回変更しており、前回の訪問時の国名は「フィジー諸島共和国」であった。

る。我が国としても、これまでに太平洋・島サミット（P A L M）を主催するなど、大洋州地域への開発協力で一定の存在感を示してきているが、ここで改めてその在り方を検討することが求められていると考える。

そこで、今後、我が国として求められる開発協力の在り方・方向性等について、今回視察した案件の成果や課題、訪問国で聴取した関係者の意見等を踏まえ、以下、派遣議員団としての所見をまとめる。

1. 共有する課題において比較優位を活用した支援の重要性

（1）防災・減災分野への支援

先にも述べたように、太平洋島嶼国は自然災害のリスクが高く、脆弱性を抱えている。2022 年 1 月のトンガにおける海底火山フンガトンガ・フンガハアパイの噴火及びそれに伴う地震・津波被害が記憶に新しいが、今回の調査では、津波で被災したハアタフ・ビーチを視察し、基礎部分のみが残る建物跡からも、その被害の大きさを見て取ることができた。

我が国は世界でも有数の自然災害多発国家であり、その経験に基づき、これまでも多様な防災・減災対策のノウハウを蓄積してきており、こうした点は、我が国がこの分野において開発協力を行う上での比較優位であると言える。これまでも我が国は、国連の「兵庫防災枠組 2005-2015」「仙台防災枠組 2015-2030」を主導し、「防災の主流化」を推進するなど、この分野をリードしてきているが、気候変動の影響の深刻化が懸念される中、こうした取組の重要性は一層増していると考えられる。

今回の調査では、トンガにおいて無償資金協力「全国早期警報システム導入及び防災通信能力強化計画」を視察したが、本システムの導入により、それまで 90 分程度を要していた全国への警報伝達が 9 分弱に短縮されたとのことであり、こうした警報の重要性に関する我が国の知見がいかされたものと評価できる。

また、フィジーでは、技術協力「防災の主流化促進プロジェクト」を視察し、J I C A 専門家が同国の災害リスク削減政策の策定や実施のモニタリングを支援している旨の説明を受けたが、機材の供与だけでなく、こうした技術協力との組合せは、日本の支援の強みであり、相手国からも高く評価されていることが改めて確認された。

フィジーで意見交換をした国際機関勤務の日本人職員からは、日本の強みをいかした援助の質で勝負した方がよいとの意見もあったが、開発協力大綱も言及する戦略的で効果的な協力を実現する上で、有益な視点であると思料する。

そうした意味で、去る 7 月の P A L M10 の際の二国間首脳会談でフィジー側と実証を経た導入に向けて合意した準天頂衛星システム「みちびき」を活用した災害危機管理通報サービスなどは、特筆すべきものである。導入が

実現した暁には、同システムの強みが十分に発揮され、効果的な活用が図られるように、国家災害管理局（NDMO）の担当者レベルへの研修などの技術協力も合わせて実施して行くことが望まれる。

（２）気候変動対策への支援

気候変動問題に対する国際社会の関心を高める契機となったものの一つに、海面上昇に伴う国家消滅というツバルの訴えがあった。太平洋島嶼国にとって気候変動への対応は共通の課題であり、フィジーでは既に沿岸地域のコミュニティについて集団移転の取組が始められているほか、トンガもツバル同様に国土が珊瑚礁で形成されたほぼ平坦な地形となっており、気候変動リスクに対して脆弱である。

こうした状況の中、我が国は相手国の要請も踏まえつつ、再生可能エネルギーの普及に向けた取組を支援しており、トンガではサイクロン常襲地域という特性を踏まえ、沖縄県で実績がある可倒式風車を活用した「風力発電システム整備計画」を視察した。この案件は、我が国の沖縄県が同じ台風常襲地域であるという点を踏まえ、共有する課題に対処するノウハウが活用されており、我が国の強みをいかした支援として評価したい。

なお、本プロジェクト実施地の近傍で中国の支援により通常型の風力発電施設の整備が進んでいるとされ、具体的な運用の中で優位性が示されることを期待したい。また、現地で先方技術者から、価格面などから部品調達が容易でなく、メンテナンスに時間がかかっている旨の説明もあり、今後の運用についてしっかりフォローアップしていく必要性も感じられた。

また、フィジーのラウトカ漁港で視察した無償資金協力「経済社会開発計画」により供与された製氷機や、先にも述べたトンガの「全国早期警報システム及び防災通信能力強化計画」の関連では、今後の支援に関し、ディーゼル発電機ではなく太陽光発電で稼働するものが要望された。背景として、エネルギーコストの削減という側面もあるにせよ、気候変動対策への支援に対して強い期待があることを認識した。

我が国では、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、GXの推進に取り組んでいるが、こうした流れの中で、我が国の製品や技術が開発協力に一層活用されることとなれば、国益と国際益への貢献という開発協力大綱にも沿うものであり、官民が連携し、積極的に取り組むべきと考える。

気候変動対策には、再生可能エネルギー導入等により温室効果ガスを削減する「緩和策」と、予測される影響に対処する「適応策」がある。CO₂等の排出が少ない太平洋島嶼国の場合、フィジーでの海面上昇に伴う住民の転居に見られるように、「適応策」への取組も重要であり、そうした面での支援もバランス良く実施していく必要がある。

（３）海洋利用に関連した支援

我が国と太平洋島嶼国は共に太平洋という海とともに生きてきた国家である。海は私たちに大きな恩恵と試練をもたらす存在であるが、我が国はそうした海の持つ可能性を最大限いかし、海洋国家として今日の発展を実現してきた。海洋利用に関する様々な知見や技術、経験を有することは我が国の強みであり、太平洋島嶼国が開発を進める上で、海洋をより効果的に活用していくことができるよう支援していくことが重要である。

海の恩恵としては、まず水産資源の活用が考えられ、今回調査を行ったフィジー、トンガでも水産業は重要な産業と位置付けられている。我が国は長きにわたり地域の中心的な高等教育機関である南太平洋大学の海洋学部（現在は学部再編で学科）に対して施設や機材の供与、専門家派遣などを通じて支援を行ってきた。現在、同大学と協力して進めている技術協力「太平洋島嶼国のSDG14『海の豊かさを守ろう』プロジェクト」は、南南協力による地域全体への成果の普及まで視野に入れた取組であり、持続可能な海洋利用という時宜にかなった効果的な支援として評価できるものである。

一方、同大学に勤務する日本人専門家からは、これまでに我が国が行ってきた水産分野での支援を評価しつつ、供与した施設等の老朽化が進む中で、近年では様々な国との間で気候変動対策と絡めた形での共同研究等の大型プロジェクトが増えており、これまでのプレゼンスを維持できるような支援の必要性が指摘されたことには留意したい。

また、海の利用という面では、海上輸送も重要であるが、その手段となる船舶に関しても我が国には優位性があり、開発協力への活用が求められる。今回、無償資金協力「経済社会開発計画」でトンガに供与されたタグボートを視察したが、同国は珊瑚礁に囲まれ、船舶が安全に入港する上でタグボートが不可欠であるところ、高い造船技術を持つ我が国がそうした支援をすることは、強みをいかした開発協力と言える。同国の関係者は、日本が供与した船について、近隣国で同等の牽引能力をもった船はニュージーランドに１隻あるのみで、加えて、同船は災害救援や船舶火災への対応などの能力も備えており、こうした船を持てるのは誇らしいとも語っており、日本の技術が大きなインパクトを与えたと確信することができた。

２．情報通信分野に関する開発協力の重要性

情報通信技術（ＩＣＴ）が今日の人々の生活を支えている現実を踏まえれば、開発協力においても、これまでに増して、ＩＣＴ分野への支援を重視していく必要があると考える。

2022年のトンガにおける海底火山の噴火の際、同国につながる海底ケーブルが損壊し、一定期間、国内外で情報伝達が困難になったことは記憶に新しく、今日の情報化社会における海底ケーブルの重要性を改めて認識させら

れることとなった。

我が国は、現在、豪州及び米国と連携し、ミクロネシア連邦、ナウル、キリバスの3か国におけるインターネット連結性の改善に向けて、東部ミクロネシア海底ケーブル事業に取り組んでいるほか、同志国と連携して Google が大洋州地域で行っている海底ケーブル事業への支援も検討するなど、前向きな取組を行っていることを評価したい。

高い技術を要する海底ケーブルの敷設を行える企業は限られ、3社で世界シェアの9割を占める状況であるが、その一角を日本企業が占めており、こうした優位性をいかし、戦略的に取り組むことが期待される。

また、「防災・減災分野への支援」のところで言及した、準天頂衛星システム「みちびき」についても、当該分野にとどまらず、農林水産業の分野などでの活用も期待されているところであり、開発協力でもこうした日本の強みをいかした支援を積極的に提案し、案件形成につなげていくことが望まれる。

情報通信ネットワークは、人々の暮らしを豊かにすると同時に、生命や財産を守るライフラインとなっている。そのため、サイバーセキュリティに関する支援を強化するほか、ネットワークの強靱化にも取り組む必要があり、ここで取り上げた海底ケーブルや人工衛星のほかにも、H A P S（High Altitude Platform Station）のような技術開発も含め、多様な手法を総合的に活用していく必要があり、そうした点に関して国内で培ったノウハウを開発協力にもいかしていくべきである。

3. 人間の安全保障にもつながるきめ細やかな草の根支援の重要性

国際秩序をめぐるせめぎ合いもあり、太平洋島嶼国に対しては、豪州や中国等を中心に、様々な大型の開発協力案件が提案されている中で、今回の調査では、相手国政府の要人等との意見交換において、我が国の草の根・人間の安全保障無償資金協力に対する評価の高さが感じられた。

幾つか例を挙げれば、フィジーの国会副議長・外務副大臣からは、当該スキームにより草の根レベルまでの学校整備を支援していることに謝意が述べられた。また、トンガの財務省次官からは、我が国がこのスキームで整備したコミュニティホールについて、災害時における避難所としての使用も念頭に置かれたもので、日本の経験がいかされたものであると高く評価されたほか、水関連の支援や漁民の生業を支えるボートの供与にも謝意が示された。

こうした人々の生きる力を高めていくことに資する、きめ細やかな支援は、まさに人間の安全保障を推進する上で重要なものであり、我が国らしさを発揮しやすい協力であると思われる。近年、中国による積極的な開発協力の取組が注目される中、ややもすると支援額での競争を意識しがちであるが、必要な額はしっかりと確保した上で、我が国らしい視点をいかした協力を追求していくことが長期的に見て効果的と思われる。

このような可能性を秘めた草の根・人間の安全保障無償資金協力であるが、会計検査院の令和4年度決算検査報告において、フィジーの案件に関し、今回視察した「ナヴァケゼ・ディストリクト小学校整備計画」ほか2件について、効果の発現に関して指摘を受けることとなったのは遺憾であった。問題が生じた背景や再発防止策について現地大使館から説明を受けたが、コロナ禍による移動制限等で現場確認が容易ではなかった等の事情があったにせよ、事務手続きの面で工夫の余地があったのではないかと思われる。この反省を踏まえ、各在外公館のグッド・プラクティスも共有しつつ、再発防止措置が有効に機能し、草の根・人間の安全保障無償資金協力が持つ、柔軟性と機動性という強みがいかされ、より良い協力となることを期待したい。

4. 無償資金協力等と技術協力とを効果的に連携させる重要性

今回調査を行ったフィジー、トンガの両国においては、ビジビリティの高い大型のインフラ整備のような案件はほぼ行われていない一方で、無償資金協力と技術協力との効果的な組合せが成功していると思われる案件が少なかった。

代表的な例として、ここではフィジー気象局への協力を挙げておきたい。同気象局は、我が国の無償資金協力により施設や観測機器等が整備され、それを契機として、世界気象機関（WMO）の熱帯低気圧プログラムに参画する「地域特別気象中枢」に認定され、その後も我が国が継続的な機器の支援に加え、技術協力による人材育成に協力してきた結果、今日では南西太平洋地域のサイクロン予報・警報及び気象人材育成・気象測器の校正拠点にまで成長している。専門家の指導や訪日研修によって学んだフィジーの人材が、周辺諸国の人材育成も行うなど、我が国のこれまでの協力が望ましい形で実を結んだものとして高く評価できると言えるだろう。

また、ラウトカ漁港では、技術協力「太平洋島嶼国のSGD14『海の豊かさを守ろう』プロジェクト」の関連で、JICA海外協力隊員がマーケティングの指導を行っているが、これに関して、関係者からは、ラウトカでは水産業とホテルなどの観光業との関係強化が課題になっているので有意義であると評価されていた。一方で、研修や助言によって行うべきことは理解したが、それを実行するのに必要な機材がないので支援してほしいとの要望も受けた。

なお、フィジーのNDMOでは、技術協力「防災の主流化促進プロジェクト」で派遣されている専門家について、同関係者から「生まれとしては日本人だが、心はフィジー人だと思っている」と評価されていた。日本のODA支援はこのような専門家やJICA海外協力隊員などの多数の人材に支えられており、その献身的な取組姿勢が我が国に対する印象を向上させていることが感じられた。

モノを供与する支援と、それをいかに効果的に使うかというノウハウを伝える技術支援とは車の両輪である。今回訪問した両国の多くの関係者から、この連携が他国にはない日本の支援の強みであると指摘されており、この無償資金協力等と技術協力との効果的な連携を今後も追求していくべきである。

また、人を介した協力は、我が国ないし日本人の考え方や姿勢など、生の姿を伝え、相互理解を促進することで、開発協力の外交的な効果を高めることにも寄与するものと言えるだろう。

5. JICA海外協力隊員が多面的に活躍できる環境整備・支援の重要性

先に言及した「草の根・人間の安全保障無償資金協力」が、草の根レベルの人々に対するモノによる支援であるのに対し、JICA海外協力隊は人による支援の役割を担っていると言える。こうしたきめ細やかな開発協力は我が国の強みであり、隊員を介して、我が国や日本人に対する理解促進も期待されることから、効果的な活用が求められる。

そうした中、協力隊については、参議院のODA調査派遣報告で、隊員の認識と派遣先での仕事に関するミスマッチの問題や、帰国後の再就職支援などに関して、度々指摘がなされてきたところである。今回、調査を行った両国で意見交換を行った隊員からこうした問題点が指摘されることはなかったが、高い志を持った隊員がモチベーションを維持しつつ、安心して職務にあたり、高い成果を上げることができるよう、JICAには引き続き十分なフォローアップを要請する。

世界で活躍する協力隊員は、グローバル人材としての素養を持つばかりでなく、資機材や資金が十分でない中で、職務を貫徹するには創意工夫が不可欠となることから、袋小路を突破するための柔軟な発想と打開力を備えた人材という側面も有している。こうした人材は、今日、我が国で最も必要とされているものであり、地域おこし協力隊のほか、企業のスタートアップや海外展開などでの活躍も期待できることから、そうしたニーズのマッチングについて、取組を強化すべきである。

少子化に加え、若者の内向き志向も指摘される中、質と量の両面で協力隊員の担い手を確保していくためには、こうした帰国後の活躍の場を確保するとともに、その成果をPRしていくことが重要であり、様々な媒体を活用した広報のより一層の充実が望まれる。

また、高齢社会において、シニア世代に活躍の場を確保することも我が国の重要な課題である。協力隊での活動には、新たな発見や成長を促すことが期待できることから、ある種のリスキリングとしての側面もある。関係府省などとも連携し、46歳以上を対象とする海外協力隊についても、更なる活用の可能性を検討してほしい。

6. 「自由で開かれたインド太平洋」の実現に資する開発協力の在り方

我が国は、自由と民主主義、法の支配を重視し、その下で「自由で開かれたインド太平洋」の実現を外交政策として推進している。開発協力大綱でもこうした価値観は重視されており、開発協力についても、そうした外交政策に沿った形で、戦略的に行われるべきことがうたわれている。

そうした中、国際社会では、こうした価値観に基づく国際秩序に挑戦するような動きを見せている国もあり、そうしたせめぎ合いの中で、太平洋島嶼国に対しては、様々な思惑の下で各国から支援が行われている。

太平洋島嶼国と一口に言っても、各国はこれまでに多様な歴史を歩んできている。例えば、今回訪問したフィジーは、独立以来、4回のクーデターを経験しており、直近の2006年のクーデターの際には、主要ドナーである豪州や旧宗主国の英国を始め、先進諸国から制裁として開発協力も停止されたことから、結果として、中国の影響力が高まったとの見方がある。

フィジーに限らず、多くの太平洋島嶼国にとって中国が重要な開発パートナーとなっている事実を直視する必要があるが、二者択一を強いていると島嶼国に思われるようなアプローチは必ずしも効果的ではないと思われる。

法の支配に基づく「自由で開かれたインド太平洋」を実現するには太平洋島嶼国の理解と協力を得ることが必要不可欠である。我が国はPALMの場などで粘り強く外交努力を続け、成果文書などからは理解が得られていることが確認できるものの、そこに至るまでには様々な思惑が絡み合い、慎重な交渉が行われたと聞いている。呉越同舟とならないように、引き続き、島嶼国側に寄り添った、丁寧な取組が求められると言えるだろう。

その際、海洋における法の支配を考える上で、国連海洋法条約は重要な役割を果たすものである。このツールを活用しつつ、太平洋島嶼国との間で共有する課題解決に取り組みつつ、「自由で開かれたインド太平洋」の意義について共通理解を深めていく取組が重要ではないかと思われる。

こうした点を踏まえれば、我が国は開発協力を通じて東南アジアなどで法制度整備支援を行い、大きな成果を上げてきているが、太平洋島嶼国における海洋法に関する人材育成を積極的に支援することなどが考えられる。

また、その関連で、気候変動に伴う海面上昇により、領海等を定める際の始点となる海洋法上の基線が変動し、海域の法的安定性が損なわれることへの対応として、太平洋島嶼国はPIFを通じて基線の固定化を訴えている。我が国も同様の立場をとることを表明しているが、我が国の国益にも留意しつつ、こうした島嶼国が関心をもつ海洋法上の問題について、緊密に連携して取り組んでいくことは、海洋における法の支配に基づく「自由で開かれたインド太平洋」への理解につながっていくものと考えられる。

7. 終わりに

以上、令和6年度ODA調査派遣第3班が行った調査を踏まえ、派遣団としての所見をとりまとめた。

派遣団がフィジーを訪れた際、首都スバの沖合には中国の遠望型衛星追跡艦と呼ばれる艦船が停泊しているのを目にし、大洋州地域が国際政治の最前線にあることを早々に実感することとなった。

また、他の地域と同様、中国の大型援助案件が散見され、影響力の大きさが見て取れた。他方、先方要人等との意見交換では、重要なインフラ整備などについて、我が国による支援への期待がしばしば示されたことは心強く感じられた。

こうした太平洋島嶼国の我が国に対する期待に応えつつ、我が国の国益や国際益の実現にも資する開発協力を行っていくためにも、これまで述べてきた所見がいかされることを期待したい。

参議院としても、そうした開発協力の実現に寄与していくことができるように、より積極的に大洋州地域に調査班を派遣することが望まれる。また、具体的な訪問候補国の選定に当たっては、国会独自の観点に留意した上で、外務省等と緊密に連携していくことも重要ではないかと考える。

今回の調査に当たり、フィジー及びトンガ両国における視察先の関係者、外務本省、在フィジー日本国大使館、在トンガ日本国大使館及びJICAの方々には多大な御協力を頂き、両国の課題や援助案件の内容等について理解を深めることができた。また、JICA海外協力隊、国際機関等の現地事務所に勤務され、また、現地に根ざして企業活動を行っている在留邦人、日本留学トンガ人等の方々からは、我が国の開発協力や人的交流等について、生の声を伺う機会を頂いた。在シドニー総領事館には乗り継ぎで支援を頂いた。

御協力を頂いた皆様方には、改めて心より感謝を申し上げたい。

第4章

セネガル共和国、 コートジボワール共和国班 報告

第4章 セネガル共和国、コートジボワール共和国班報告

I. 派遣団の構成・調査日程

第1 派遣団の構成

○期間

令和7年2月8日（土）～令和7年2月16日（日）[8泊9日　うち機中2泊]

○派遣団の構成

団長	参議院議員	山本順三（自民）
	同	竹詰仁（民主）
	同	仁比聡平（共産）

同行	厚生労働委員会調査室首席調査員	長谷明弘
	行政監視委員会調査室調査員	伴野誠人

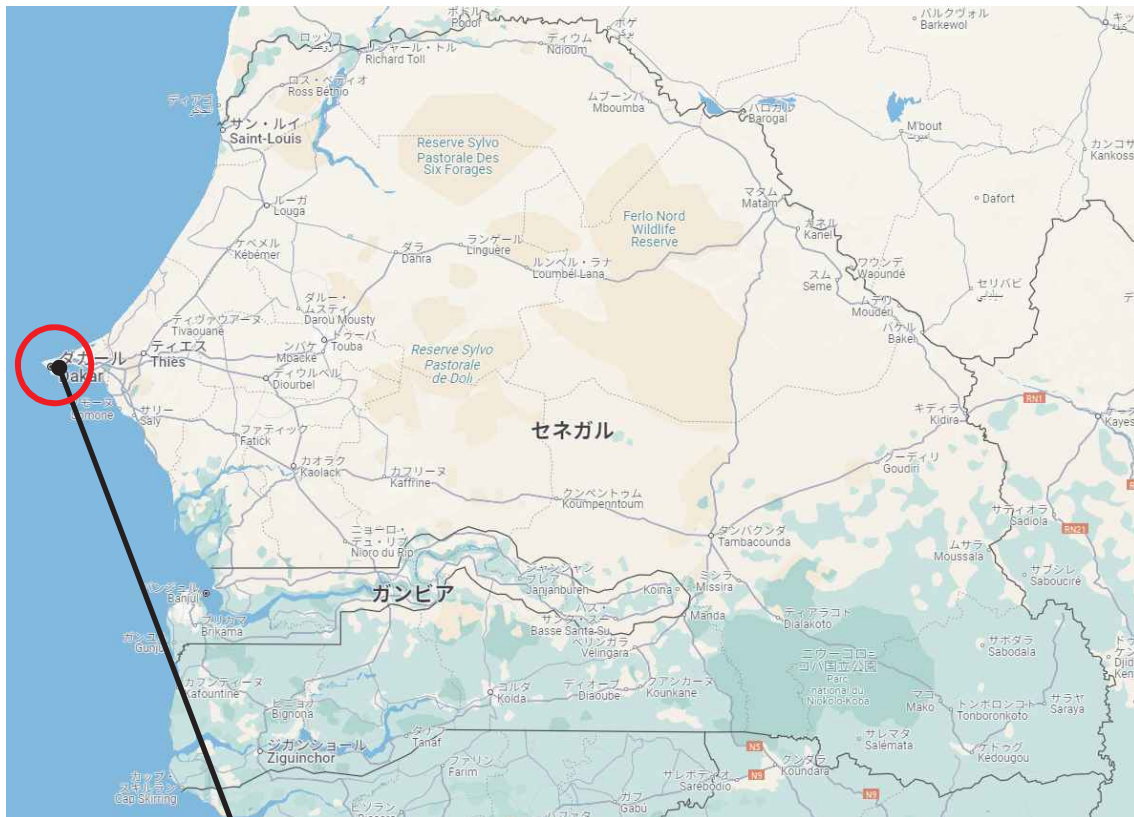
第2 調査日程

	午前	午後	宿泊
1日目 2月8日 (土)		【移動】 成田発→	機中
2日目 2月9日 (日)	【移動】 →ドバイ着 ドバイ発→	【移動】 →コナクリ着 コナクリ発→ダカール着 【説明聴取】 在セネガル日本国大使館	ダカール
3日目 2月10日 (月)	【案件視察等】 セネガル日本職業訓練センター (無、技) ダカール港第三埠頭改修計画 (無)	【案件視察等】 JICA海外協力隊員との意見交換 国立保健医療・社会開発学校母子保健 実習センター建設計画 (無) 国際機関邦人職員との意見交換	ダカール
4日目 2月11日 (火)	【案件視察等】 マメル海水淡水化事業 (円)	【案件視察等】 JICA専門家との意見交換 サレ職業訓練大臣との意見交換 ジュフ高等教育・研究・イノベーション 大臣との意見交換 日系企業関係者との意見交換	ダカール
5日目 2月12日 (水)	【案件視察等】 ンジャイ国民議会議長等との意見 交換	【移動】 ダカール発→アビジャン着	アビジャン
6日目 2月13日 (木)	【案件視察等】 大アビジャン圏母子保健サービス 改善のためのココディ大学病院整備 計画 (無) 日本・コートジボワール友好交差点 改善計画 (無) アビジャン港穀物バース建設計画 (円)	【説明聴取】 在コートジボワール日本国大使館 【案件視察等】 マブリ大臣・大統領府顧問との意見 交換 カバ経済・計画・開発大臣との意見 交換 クリバリ国民議会対外関係委員長等 との意見交換 日系企業関係者との意見交換	アビジャン
7日目 2月14日 (金)	【案件視察等】 アビジャン海洋科学技術学校機材 整備計画 (無) ヨプゴン・サンテ公立小学校校舎 増築計画 (草人)	【案件視察等】 国際機関邦人職員との意見交換 アビジャン三交差点建設事業 (円) フェリックス・ウフエ＝ボワニ大学 日本語教育・日本研究振興センター 整備計画 (草文) アビジャン三交差点建設事業関係者 との意見交換	アビジャン
8日目 2月15日 (土)	【移動】 アビジャン発→グラン・バッサム着 【案件視察等】 持続可能な社会的結束のための市 民保護強化計画 (UNDP連携) (無)	【移動】 グラン・バッサム発→アビジャン着 アビジャン発→アクラ着 アクラ発→	機中

9日目 2月16日 (日)	【移動】 →ドバイ着 ドバイ発→	【移動】 →羽田着	
---------------------	------------------------	--------------	--

(備考) (無)は無償資金協力、(技)は技術協力プロジェクト、(円)は円借款、(草人)は草の根・人間の安全保障無償資金協力、(草文)は草の根・文化無償資金協力を示す。

セネガル共和国 調査対象案件（位置図）



地図データ ©2025 google

【ダカール】

- ・セネガル日本職業訓練センター（無、技）
- ・ダカール港第三埠頭改修計画（無）
- ・JICA海外協力隊員との意見交換
- ・国立保健医療・社会開発学校母子保健実習センター建設計画（無）
- ・国際機関邦人職員との意見交換
- ・マメル海水淡水化事業（円）
- ・JICA専門家との意見交換
- ・サレ職業訓練大臣との意見交換
- ・ジュフ高等教育・研究・イノベーション大臣との意見交換
- ・日系企業関係者との意見交換
- ・ンジャイ国民議会議長等との意見交換

コートジボワール共和国 調査対象案件（位置図）



地図データ ©2025 google

Ⅱ. セネガル共和国における調査

第 1 セネガル共和国の概況

(基本データ)

面積：19 万 7,161 平方キロメートル

人口：1,776 万人（2023 年：世銀）

首都：ダカール

民族：ウォロフ、フル、セレール等

言語：フランス語（公用語）、ウォロフ語など各民族語

宗教：イスラム教、キリスト教、伝統的宗教

政治体制：共和制

議会：一院制／国民議会（165 議席、任期 5 年）

GDP：310.1 億米ドル（2023 年：世銀）

一人当たり GNI：1,660 米ドル（2023 年：世銀）

経済成長率：4.2%（2022 年：世銀）

在留邦人数：227 人（2024 年 10 月）

1. 内政

アフリカを代表する文学者でもあったサンゴール初代大統領は、親フランスの穏健左派として国家の建設を進め、1976 年に複数政党制を取り入れるなど、今日の民主的なセネガルの基礎を築いた。また、後のフランコフォニー国際機関（O I F）となるフランス語圏文化・技術協力機関（A C C T）を 1970 年に推進した。1981 年 1 月に就任したデュフ大統領は前政権の基本路線を踏襲する姿勢を見せつつも、政党数の制限撤廃、政治結社の自由など一連の民主化政策を推進した。しかしながら、与党に対する国民からの支持が徐々に低下したため、2000 年 3 月の大統領選挙においては、セネガル民主党（P D S）のウッド党首がデュフ大統領を破り、サンゴール大統領から約 40 年続いたセネガル社会党（P S S）（元セネガル進歩同盟（U P S））の長期政権に終止符が打たれた。2 期続いたウッド政権は国営企業の整理・民営化、大規模なインフラ整備、農業政策を推進しつつ、「アフリカ開発のための新パートナーシップ（N E P A D）」の打上げと推進に尽力した。

2012 年 2 月及び 3 月の大統領選挙では、ウッド政権時代に首相を務めた共和国同盟（A P R）のサル候補が大統領に当選した。前回選挙に続いて平和裡・民主的な政権交代が実現し、国際社会から高い評価を得た。その後、サル大統領は 2019 年の大統領選挙でも再選された。12 年間の任期中、サル大統領は政治の透明化や地方分権化政策を打ち出し、社会格差是正及び地方経済活性化に取り組んだ。また、1980 年代からカザマンス地方の分離独立運動が活発化し、現在も不安定な状況が続いているが、サル大統領はカザマンス民主勢力運動（M F D C）の代表団との和平交渉に取り組んだほか、同地域の経済の活性化を推

進するなど、長年の課題解決に努めた。2024 年 3 月の大統領選挙では、有力野党出身のバシル・ジョマイ・ファイ候補が大統領に当選した。直前で選挙延期なども発生したものの、投票自体は大きな混乱なく平和裡に実施され、独立以来三度目の民主的な政権交替が実現し、国際社会からも高い評価を得た。また、2024 年 11 月の国民議会選挙では与党が過半数議席を獲得し、今後安定した政権運営が行われることが期待されている。

2. 外交

穏健な現実路線外交を基本としており、旧宗主国のフランスを始め、多くの欧米諸国と友好関係を築いている。併せて、イスラム諸国会議機構（O I C）の加盟国であり、イスラム圏との経済的パートナーシップの強化にも努めている。

また、独立以来一度も政情不安定・クーデターを経験していない地域の安定勢力として、アフリカ連合（AU）、西アフリカ諸国経済共同体（E C O W A S）にも積極的に関与しており、サル大統領は 2013 年から 2020 年 2 月まで「アフリカ開発のための新パートナーシップ（N E P A D）」の議長を務め、2022 年に AU 議長を務めた。そのほか、マリや中央アフリカにおける国連 P K O ミッションへの要員派遣やブルキナファソ、ギニアビサウなど近隣諸国情勢の仲介役としてアフリカの安定化に尽力している。さらに、2014 年 12 月には、カバ法相がアフリカ人として初の国際刑事裁判所（I C C）締約国会議議長に選出されたほか、2016 年から 2017 年には国連安保理非常任理事国を務め、国際社会の平和と安定に積極的に貢献している。

そのほか、中国との関係では、1996 年に中国にかわって台湾を承認したが、2005 年 10 月に中国との外交関係を回復した。なお、2011 年にイランとの外交を断絶したが、2013 年 2 月に国交回復を発表している。

3. 経済

セネガル経済は、主要産品である落花生産業の低迷などにより 1970 年代末から財政赤字、国際収支赤字、対外債務問題が恒常化し、停滞していたが、セネガル政府は、1994 年に C F A フラン切下げ、国営企業民営化、労働法改正、輸入価格自由化などの様々な構造改革を断行した。1995 年以降は、経済は成長基調に乗り、概ね 5 % 以上の経済成長率を遂げてきた。とりわけ G D P の 3 分の 2 を占める第三次産業において、商業分野や物流・通信分野が発展を遂げている。また、金、チタン、リン鉱石などの鉱物資源、さらにはモリタニア沖合の石油・天然ガス田の開発分野の成長も期待されている。一方で、貧富の差の拡大や青年層の失業問題などの課題も多い。

サル前政権は 2035 年までの新興国入りを目標に開発戦略を定めた「セネガル新興計画（P S E）」を策定し、2014 年から 2023 年までの 10 年間の開発戦略として「経済構造の変革、成長」、「人的資本、社会保障、持続的発展」及び「ガバナンス、制度、平和、安全」を 3 本柱に掲げて、経済成長の分野の多様化、民間セクター振興を図った。

2024 年 10 月、ファイ新政権は、2050 年までに経済的自立、社会的公正、環境の持続可能性、強固なガバナンスの実現を目指す「セネガル 2050」を発表した。具体的な目標とし

て、経済成長（年率 6.5%の維持）、貧困削減（貧困率 37%から 15%へ）、エネルギー自立（石油・ガス輸出と再生可能エネルギーの利用拡大）、食料安全保障（農業生産拡大と食料自給率の改善）を挙げている。

4. 日本・セネガル関係

（1）政治関係

1960 年 10 月 4 日、日本はセネガルを承認し、1962 年 1 月に在セネガル大使館を設置した。1975 年 9 月にはセネガルが在日大使館を開設している。2020 年に外交関係樹立 60 周年を迎えた両国関係は従来から良好で、要人往来も活発となっている。

（2）経済関係

対日貿易額・主要貿易品目（2023 年：財務省）

輸出：55.9 億円 金属鉱、魚介類等

輸入：93.8 億円 合成繊維、鉄鋼、機械類等

進出日本企業数：24 社（2024 年 10 月現在）

（3）二国間条約・取極

1976 年 11 月 貿易取極

1979 年 4 月 青年海外協力隊派遣取極

1991 年 10 月 漁業協定

2011 年 5 月 技術協力協定

（出所）外務省資料等より作成

第2 我が国のODA実績

1. 対セネガル経済協力の意義

治安及び政情が不安定な国もある西アフリカにおいて、セネガルでは1960年の独立以来、安定した民政が行われている。同国は、アフリカ連合（AU）及び西アフリカ諸国経済共同体（ECOWAS）に積極的に関与し、地域の紛争終結に向けた仲介役を引き受けるなど、域内の安定と発展のために重要な役割を果たしている。

セネガルへの支援は、西アフリカ地域全体の安定と発展にも貢献することが期待できる。また、同国は、西アフリカ諸国へのエントリーポイントの一つとして、流通を始めとする経済社会活動の地域拠点となっている。特に首都ダカールには、周辺諸国からの就労者や留学生が多く集まり、同国に進出する日本企業（24社、2024年10月時点）は、ダカールの立地と治安の安定性を生かし、西アフリカ地域全体を視野に入れた活動を行っている。したがって、我が国が同国の経済発展と社会の安定に貢献することは、周辺諸国も含めた域内の発展や法の支配・グッドガバナンスを促進し、さらには日本企業を含めた民間企業の進出促進にも資することから、その協力の意義は大きい。

新型コロナウイルス感染症の影響を受け、2014年以降平均6%を超えていたセネガルの実質GDP成長率は、2020年は下振れとなったが、その後堅調な経済成長を続けており、今後も持続的な経済成長への展望が期待されていることから、同国の経済成長を下支えするとともに、その恩恵を国内全土及び周辺諸国に裨益させるための支援を行うことで、質の高い成長及び持続可能な開発目標（SDGs）の双方に貢献する。

2. 基本方針

我が国の対セネガル国別開発協力方針においては、「西アフリカ地域の安定と発展を支える均衡の取れた経済開発と社会開発の支援」を掲げ、2035年に新興国入りすることを目指した「セネガル新興計画（PSE）」に基づき、年率6%を超える経済成長を維持するなど急速に経済開発が進みつつあるセネガルの持続的な発展を促すため、経済開発の推進と並行して格差是正や強靱性（レジリエンス）強化などのため社会開発に取り組み、経済面と社会面との均衡の取れた開発を促進し、質の高い成長及びSDGsへの貢献を目指した支援を行うとしている。

3. 重点分野

（1）産業開発の基盤整備

均衡の取れた持続的な経済成長を後押しするため、都市部のインフラ及び人材に焦点を当て、産業開発に要する基盤整備を支援する。

（ア）産業開発に資する質の高いインフラ基盤の整備

都市部のインフラ基盤整備とともに、都市機能の分散化の取組を支援する。加えて、西アフリカ域内の貿易や移動を促進するインフラ整備を推進する。

(イ) 産業人材の育成

産業人材育成と若年層による働きがいのある職業の獲得機会の向上に貢献する。また、産業人材育成と民間連携、起業支援等を組み合わせた産業開発への新たな貢献策を検討する。

(２) 格差是正、レジリエンス強化

社会生活の基礎を成す食料生産・供給及び教育・保健の社会サービスに焦点を当て、経済開発により生じ得る格差の是正に努め、貧困層や脆弱な状況にある人々のレジリエンスを強化する。

(ア) 安定的食料生産・供給能力の強化

コメのバリューチェーンを強化すべく、生産性向上、流通促進、営農改善、農業基盤整備を通じた支援を行う。農家の能力強化や持続的農業の推進等を支援する。また、気候変動の影響を受けやすい農村部のレジリエンス強化や慢性的な低栄養問題を抱える脆弱層への支援に取り組む。

持続可能な漁業振興のため、海洋資源の持続的な管理、バリューチェーンの強化に取り組む。

(イ) 社会サービス・社会保障の質及びアクセス向上

ユニバーサル・ヘルス・カバレッジ（UHC）の実現に向け、保健医療サービスの提供能力と医療保障制度の両面の強化に対して支援を行う。また、我が国がこれまで協力してきた母子保健分野、ガバナンス改善の支援を継続し、全国的な展開を図る。

基礎教育支援として、初等算数・中等理数科教育の質の向上に貢献する。教育へのアクセスの向上にも配慮し、質を伴う基礎教育の普遍化に貢献する。

4. 援助実績

我が国の対セネガル援助実績

(単位：億円)

年度	円借款	無償資金協力	技術協力
2018	—	14.94	21.69
2019	—	21.38	17.28
2020	71.69	7.98	13.14
2021	—	15.35	25.47
2022	200.00	18.87	19.09
累計	785.92	1,278.39	606.09

(注) 原則、円借款・無償資金協力は交換公文ベース、技術協力は予算年度の経費実績ベース。累計金額の円借款は原則、借款契約ベース。

(出所) 外務省資料等より作成

第3 調査の概要

1. セネガル日本職業訓練センター（CFPT-SJ）（無償資金協力/技術協力）

（1）事業の概要

セネガル日本職業訓練センター（以下「CFPT-SJ」という。）（無償資金協力/技術協力）は、1984年に日本の無償資金協力により首都ダカールに建設された職業訓練校であり、2024年に40周年を迎えた。日本は長年にわたり無償資金協力及び技術協力を通じてCFPT-SJへの協力を行っている。

CFPT-SJは管理職と労働者の橋渡し役となる中堅技術者の養成を目的としている。現在は、学生（在校生約

1,000名）及び在職者向けの研修に加え、セネガル及び周辺国の職業訓練指導員を対象とした研修も実施しており、仏語圏アフリカ地域における職業訓練分野の中核的な教育機関となっている。これまでの卒業生は7,000名以上である。

CFPT-SJは新産業に関連する技術者育成計画を有しているが、既存校ではキャパシティの問題で新規学科の立上げが困難であり、ジャムニャージョ新興都市に分校を建設する計画がある。ジャムニャージョ新興都市は、経済特区が設置され多様な産業の企業進出が見込まれ、新規学科の立上げに適当な地域であり、CFPT-SJは産業用機械のメンテナンス及び再生可能エネルギー分野の学科を新設し、新産業に対応する職業訓練実施能力の強化を図るとしている。



（写真）セネガル日本職業訓練センターの方々と

（2）視察の概要

CFPT-SJ校長のパダン（Mr. Mor PADANE）氏を始め、関係者から説明を聴取した後、施設や供与機材、実習の様子等を視察した。

<説明概要>

CFPT-SJは産業用機械のメンテナンスの分野に関する訓練を専門とするセネガルで初めての職業訓練校である。科学・産業技術分野における初期トレーニング、就職支援と卒業生への支援、在職者に対する継続研修、企業へのアドバイスなどの支援、職業訓練及び技術訓練体制への支援をミッションとしている。

1984年の開校から、日本の協力を得ながら、徐々に提供する訓練の内容を拡大してきている。開校時は中卒者向けコースから始めたが、徐々に高卒者向けコースを開設し、学部等を拡大してきており、現在は情報学部、機械学部、電気学部の3学部、11コースを設置している。なお、2018年に独立行政法人化している。

セネガルのみならず周辺国への貢献も果たしており、周辺国の学生の受入れにより、現在では学生の15%がセネガル以外の国の学生となっている。JICAとともに実施する第三国研修プログラムもあり、アフリカ諸国の指導員を集めた研修も行っている。第三国研修は、1999年から5フェーズにわたって実施しており、24年間で67のセミナーを21か国の指導員に対して行い、787名の指導員を育成している。また、マリ、コンゴ民主共和国、ベナン向けのプログラムも行っているほか、コートジボワール向けのプログラムについても現在調査を実施している。

2018年から、人材育成等に日本の5S（整理・整頓・清掃・清潔・躰）改善のアプローチを取り入れており、毎日少しずつ改善していくことをスローガンとしている。5S改善プロジェクトの成果として、ワークショップやオフィスなどが良い状況で保たれること、企業や他の職業訓練校等のショーケースとなること、センターの評判が良くなり魅力的となること、セネガルが他の国々のショーケースとなることなどが挙げられる。

また、大学等の高等教育機関に対する支援を行っているほか、民間企業や国際機関との連携プロジェクトも行っており、コメのもみ殻を利用したバイオ燃料の生産、ハエの駆除、国連世界食糧計画（WFP）との機器製作、空港・バス・鉄道における物流支援等を行っている。日系企業との関係では、インターンシッププログラムを実施している。



（写真）施設内視察の様子

CFPT-SJの今後の見通しとしては、ジャムニャージュ分校の建設に向けて調査を行っているほか、5S改善研修センターの設立、日本語の研修を通じた日系企業とのパートナーシップ構築、職業訓練と高等教育の両立を目指している。

<質疑応答>

（Q）JICAはCFPT-SJでの学生への指導に携わっているのか伺う。

（A）JICAはCFPT-SJの運営や人材育成に関する支援を行っているが、学生に対する直接の指導はセネガルの指導員等が行っている。

（Q）独立行政法人化したとのことだが、CFPT-SJの運営の財源について伺う。

（A）CFPT-SJの財源については、一部政府の補助も入っているが、学生からの授業料や民間企業との協力で生まれる資金で運営している。なお、学生には、政府の奨学金により無料で通っている者と授業料を自己負担している者が混在している。

（Q）CFPT-SJには望めば入学できる状況なのか、試験等による選考を実施しているのか伺う。

（A）CFPT-SJ入学の競争は激しく、例えば、ある短期研修の応募を行った際、120

名の募集に対して8,000名の応募があった。こうした状況もあり、分校の建設を進めている。なお、CFPT-SJで研修を受けた者の中には、自分の子供も入学させたいとの希望を持つ者もあり、需要は非常に大きくなっている。

(Q) CFPT-SJ卒業後の状況について伺う。また、日本への渡航を希望する学生はどの程度いるのか伺う。

(A) 就職率は80%程度であり、企業と連携しながら進めている。日本で就職をする学生も少数ながら存在している。今後、日本語習得の機会を作ることができれば、より日本へも行きやすくなるのではないかと考えている。

(Q) 精度の高い工作機械もあるようだが、企業からの受注の有無について伺う。

(A) 現地企業からの依頼を受け納品することもある。

2. ダカール港第三埠頭改修計画（無償資金協力）

（1）事業の概要

ダカール港第三埠頭改修計画（無償資金協力）は、老朽化した同埠頭において、総延長350メートルの岸壁の水深を10メートルから12メートルに増深を行うとともに、埠頭内のヤード・道路の舗装、倉庫の改修等を行う事業であり、事業期間は2017年3月から2023年11月までであった（完工済み）。

ダカール港は、後背内陸国のゲートウェイとしての役割を有し、年間貨物取扱量のうち、内陸国向けトランジット貨物が14%（2015年時点）を占めている。第



（写真）ダカール港第三埠頭にて

三埠頭は1939年及び1969年に建設されたものであり、既存岸壁の浅い水深や老朽化による陥没・沈下等が弊害となり、貨物取扱量の拡大や大型化した船舶への対応ができておらず、埠頭の改修・増深による取扱能力の向上が課題となっていた。本事業は、老朽化した同埠頭の岸壁の整備により荷役作業の能力向上と効率化を図り、セネガル及び隣国マリ（内陸国向けトランジット貨物の約98%（2015年時点））への安定した物流ルートの確保及び物流環境の改善に資するものである。さらに、港湾容量の拡大、荷役の効率向上や安全性・衛生状態の改善により、物流拠点としての発展が期待されている。

なお、本事業で採用された日本独自の技術が開発途上国の建設課題を解決した好例として、「令和4年度土木学会賞技術賞」を受賞している。

（2）視察の概要

ダカール港港湾公社総裁のボディアング（Mr. Waly Diouf BODIANG）氏を始め、関係者

から説明を聴取するとともに、現地を視察した。

＜説明概要＞

事業実施前は、雨期になると、第三埠頭上に水たまりができており、水たまりの総面積は同埠頭エプロン面積の 25%に達し、荷役の効率性の低下を招いていた。また、セネガルのみならず、隣国マリ向けの食料を取り扱っており、水たまりによる悪臭もある中で食料を取り扱う不衛生な状況であった。

第三埠頭では、セネガル・マリ間の協定により、マリ向けの貨物を優先的に取り扱うという取決めがなされており、マリの食料安全保障の観点からも意義のある事業である。



（写真）事業実施前の第三埠頭の様子（外務省資料）

本事業では、従来の工法では隣の第二埠頭との間隔が狭くなり、安全確保に課題が生じることから、詳細設計の段階で工法を変更している。日本でも施工例がなかったことから、検討委員会を立ち上げて、適用可能性等について調査を行った。採用した工法では、施工に大型の作業船が不要であり、施工中でも周辺での接岸、荷役が可能である等のメリットがあり、セネガル側からも好評であった。また、維持管理の負担が少なくなるよう、セネガル側の要望に応えながら対応している。

ダカール港では、第三埠頭以外の埠頭も老朽化が進んでおり、日本からの支援を願っている。

＜質疑応答＞

- （Q）ダカール港は日本政府以外の国からの無償の支援も受けているのか伺う。
- （A）ダカール港における外国政府からの無償の支援は日本のみである。
- （Q）ダカール港における浚渫の実施主体について伺う。
- （A）浚渫及び航路管理は、港湾公社の管轄である。実態として浚渫に関しては民間企業に委託する形で実施している。
- （Q）港湾労働者の外国籍の割合について伺う。
- （A）倉庫で働くマリ人のほか、ギニア、ガンビアからの労働者が働いている。
- （Q）ダカール港を地域のハブ港とする計画の有無について伺う。
- （A）将来的にダカール港単独でハブ港とする計画はない。セネガルとして、ダカール港から 50 キロメートルほど離れたンダヤン港に一部機能を移し、ハブ港として開発する計画がある。

3. 国立保健医療・社会開発学校（ENDSS）母子保健実習センター建設計画（無償資金協力）

（１）事業の概要

国立保健医療・社会開発学校（以下「ENDSS」という。）母子保健実習センター建設計画（無償資金協力）は、ENDSS内に母子保健実習センターを建設し、看護師・助産師の実習に必要な機材の調達を行うものである。

ENDSSは、看護師・助産師などの保健医療従事者を育成・研修するセネガル唯一の国立学校として1992年に設立された。ENDSSの看護・助産学生が臨床実習を行う病院の設備が限られ、実習の機会が制限されていることに加え、指導できる教員の数が少なく、ENDSSにおける助産技術習得が限定的となっていた。ENDSS内に母子保健実習センターを建設し、機材調達を行うことで、質の高い臨床実習と母子継続ケアの経験を積んだ看護師・助産師の育成に資することを目的としており、保健医療サービスの質の向上に寄与することが期待されている。

（２）視察の概要

ENDSS学校長のファイ（Dr. Daouda FAYE）氏を始め、関係者から説明を聴取した後、施設や供与機材、授業の様子等を視察した。

<説明概要>

ENDSSは在セネガル日本国大使館及びJICAと緊密な協力関係を築いてきた。日本はセネガルにおいて、いずれの分野でも非常に重要な位置を占めているが、特に保健分野、中でもENDSSの運営について非常に重要な役割を果たしている。日本とENDSSの協力は2000年代に開始され、日本から2回の無償資金協力を頂いた。それは、2004年までの多目的実習棟の建設（9.78億円）と、2023年に完工した母子保健実習センター



（写真）母子保健実習センター前にて

（8.86億円）である。この二つの協力がなければ、この学校は存在し得なかった。現在は維持管理や環境整備に取り組んでおり、24時間体制で機能するよう整備を進めている。

ENDSSは、国内の保健人材のみならず、第三国、特に仏語圏アフリカにおける人材育成にも寄与しており、留学生を受け入れている。過去に行った第三国研修では、仏語圏アフリカの教員がENDSSで学ぶなど、周辺国の保健人材の育成にとっても重要な学校となっている。

また、ダカールの隣のティエス州において、現在、日本の無償資金協力により、州病院

の専門外来棟の建設、機材調達を計画しているが、こうした地方の医療機関においても、ENDSSで育成された助産師や看護師が活躍していくことを目指しており、セネガル国内に保健サービスを公平に届けるための基盤となる人材育成を行っている。

<質疑応答>

(Q)24時間体制で機能するよう整備を進めているとのことだが、具体的にはどのような体制を目指しているのか伺う。

(A) 患者を24時間体制で受け付けることができる体制を築いていくことが必要と考えている。その上で、今後の体制として、設備のメンテナンスは基礎として行いつつ、人員体制を整える必要がある。セネガルは例年10月から12月にかけて分娩件数が最も多くなるため、それまでに関係省庁と協力しながら体制を整えていきたいと考えており、関係省庁からも前向きな回答を得ている。現在、産科、婦人科、小児科が設置されており、将来的には、母子に関わる幅広い疾患に対応できる体制を築いていきたい。



(写真) 新生児の人形を用いた実習室

(Q) 看護師は日本の社会において、介護、保健、福祉、公衆衛生、ジェンダー平等の観点での被害者支援などの分野で根幹となる職業であるが、セネガルにおける看護師の役割について伺う。

(A) 看護師はセネガルにおいても、ジェンダーに対する暴力への対応も含め重要な役割を担っていると考えている。母子保健実習センターで育成された看護師、助産師が、ダカールだけでなく、地方においても専門的な役割を担っていくものと考えている。

(Q) ENDSSでは、エコー機器が整備されているが、セネガルの医療機関において、エコーで胎児の状態を確認することは一般的なのか伺う。

(A) 全ての医療機関にエコー機器が備わっているわけではない。そのような対応が難しい地域もある。

(Q) 看護師になるためにどの程度実習を受ける必要があるのか伺う。

(A) 3年間の授業の中で、多くの実習の機会が用意されている。

(Q) ENDSSのように実習施設・機材が整っている学校が他にあるのか伺う。

(A) 公立、私立の看護学校等はあるが、ここまで実習用の機材がそろっている学校は多くなく、ENDSSは良い機材で学べる数少ない学校となっている。

(Q) 他国の教員がENDSSで学んだ際に良い点として挙げるのはどのような点か伺う。

(A) 様々な方から前向きな意見をもらっており、特に理論と実技の両面から学ぶことに対し、好意的な意見をもらっている。

(Q) セネガルにおける分娩の方法や日本との違いについて伺う。

(A) ENDS Sでは、日本の分娩方法も参考に、分娩台を使った出産だけでなく、妊産婦の希望がより尊重された形で出産できるケアが普及することを目標に活動を行う JICAの母子保健の技術協力プロジェクトの取組を導入した。妊産婦ごとに出産の形を選べるなど、妊産婦が分娩時により力を発揮できることを考慮した特徴的な取組を行っており、学生もその概念や取組をENDS Sで学べるようになっている。

4. マメル海水淡水化事業（円借款）

(1) 事業の概要

マメル海水淡水化事業（円借款）は、1日当たり生産水量 50,000 立方メートルの海水淡水化プラントの建設と配水管網の改善を行うものである。

ダカール首都圏では、人口増加に伴い、水の供給能力を強化するとともに、地下水や 250 キロメートル離れた湖を水源とする現在の脆弱な供給体制を刷新するため、水源の多様化が求められている。また、老朽化した配水管からの漏水が著しく、配水能力の強化も課題となっている。過去には配水管の破裂事故により、ダカール首都圏で約 3 週間にわたって水の供給が一部停止する事案も発生している。



(写真) 建設中の海水淡水化施設敷地内にて

セネガル国内初の海水淡水化プラントの稼働により、安定した水の供給体制が確保され、約 70 万人に給水することが可能となり、ダカール首都圏の人々の生活環境の改善や経済の持続的な発展にも寄与することが期待されている。

事業期間は 2016 年 11 月から 2026 年 10 月までとなっており、総事業費は 314.45 億円（借款額 274.63 億円）となっている。

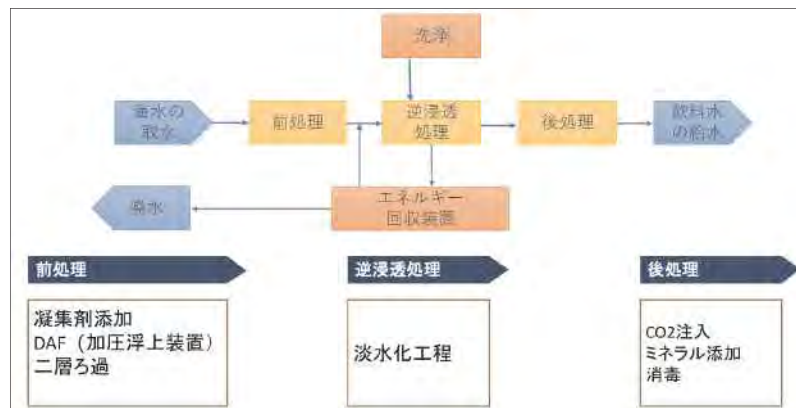
(2) 視察の概要

水道公社総裁のニアン（Mr. Abdoul NIANG）氏を始め、関係者から説明を聴取した後、建設中の海水淡水化施設を視察した。

<説明概要>

本施設は、岸から約 350 メートル離れた地点から海水を取水し、逆浸透処理により淡水化し、淡水化した水を貯水施設に送るものである。淡水化する際にできる濃縮塩水は、取水に影響を与えず、海洋にスムーズに拡散されるよう、岸から 500 メートル以上離れた場所に放出される設計である。施設整備に当たり、日本企業の技術も各所に使われている。ダカールでは、2014 年時点で、24 時間給水率が 68%という状況であり、現在も地域によって頻繁に断水が起こっており、丸 1 日間給水が停止した事例もあると聞いている。本事

業完工後は、24 時間給水率を 100%とすることを目標としている。



（図）海水淡水化施設の処理フロー（JICA資料）

本事業は水源の多様化という面で非常に重要である。現在は1日当たり生産水量50,000立方メートルの計画であるが、将来的には倍の100,000立方メートルまで拡張することを見込んで整備を進めている。また、配水管網の整備も本事業の一部であり、この配水管網には遠隔監視システムを導入し、デジタル化も計画している。

本事業への理解を得るための社会貢献活動も行っており、地元の漁業関係者に対して、ボートの船外機を提供したり、ヘルスセンターを設置したりといった活動も行っている。

本事業における重要な要素として、エネルギーの効率化と環境への配慮が挙げられる。淡水化プラントは大量のエネルギーを消費するため、効率化のためにエネルギー回収装置を導入している。また、濃縮塩水を海に放出することになるが、海洋の生態系に影響を与えないように設計している。

現在の進捗率は70%程度であり、2026年に完工することを目指している。一方、円借款であることから、直近の円安の影響により、十分な資金が供給できないという大きな問題が発生している。これまでもJICAとセネガル政府との間で議論をしてくれているが、こうした課題の解決に向けて支援を願いたい。この海水淡水化事業は西アフリカとして初めての事業であり、セネガルとして日本と協力してプロジェクトを成功させたいと考えている。

<質疑応答>

（Q）海水淡水化の過程において、日本の技術が使われているのか伺う。

（A）海水を淡水化するために大きな圧力を掛ける必要があり、そのための高圧ポンプに日本企業の技術が使用されている。そのほか、電気の遮断機、遠隔制御システムの計器等にも日本企業の技術が使用されている。



（写真）建設現場視察の様子

- (Q) 生産された水は飲料水として利用されるのか伺う。
- (A) 海水淡水化施設で生産した直後の水は、純水であり、飲料水として利用できるよう、ミネラルの添加等も行っており、WHOの基準を満たした水となっている。一方で、各家庭まで届けるための既存配管の汚れや維持管理上の問題から、日本人等が飲用するのは難しい場合があるかもしれない。
- (Q) 水道管の敷設は今回の事業では行われないのか伺う。
- (A) 基本的な事業内容は海水の淡水化部分であるが、一部水道管の敷設も事業に含まれている。
- (Q) 淡水化処理の過程で発生する汚泥の処理方法について伺う。
- (A) 発生する汚泥は海に放出できないため、陸地での埋立用に使用される。
- (Q) 本事業において苦労している点について伺う。
- (A) 技術的な面では、施設建設地付近に勾配があり、整地するのに苦労した。そのほか、やはり円安の影響が課題となっている。

第4 意見交換の概要

1. サレ職業訓練大臣との意見交換

派遣団は、2月11日、職業訓練省において、サレ職業訓練大臣と意見交換を行った。

(職業訓練大臣) 日本国民の代表である皆様をお迎えできて嬉しく思う。セネガルに対する開発協力への感謝の気持ちを日本国民に伝えたい。セネガル国民のすぐ近くにいてくれる日本国民にお礼を申し上げる。セネガルへの支援に際して、日本は最も効果があるところに支援してくれている。



(写真) サレ職業訓練大臣との意見交換

ここで職業というものの重要性を指摘したい。職業訓練への支援により両国の関係が深まっていることに感謝する。2024年にソンコ首相が主催して、セネガル日本職業訓練センターの40周年記念式典が行われ、非常に盛大な式典となった。40年間で複数の学科を合わせて7,000名が卒業した。その間、4件の無償資金協力を頂いた。これらの支援はセネガルの発展に資するものである。支援は過去から今日、未来に向けて強化されている。同センターの分校建設に対して支援をお願いしたい。分校建設にすぐに取り掛かることができるよう準備はできている。同センターは「T I C A D アフリカ人材育成センター」として強化していきたい。

人材育成分野に力を入れる必要性を感じている。日本は我々のモデルであり、憧れの国である。日本から、礼儀正しさや勤勉さを学んでいきたい。日本が第二次世界大戦の悲劇を乗り越え、発展していることを尊敬している。日本は天然資源がない国にもかかわらず、人材育成をして発展しており、我々のモデルになる。

2025年に日本で開催される第9回アフリカ開発会議(T I C A D 9)や大阪・関西万博におけるセネガルのナショナルデーにファイ大統領が行けるように働き掛けたい。

(派遣団) 皆さんの期待に応えるべく、ODAを始めとした支援策を講じていく必要がある。基本的な考え方として、アフリカ諸国と日本がウィンウィンの関係になれるよう支援を行っていく。日本が単にセネガルの資源を取っていくだけではなく、セネガルの人達に何ができるかを考えて支援を行っていく。日本は第二次世界大戦後、世界銀行から支援してもらい、復興できた歴史を踏まえ、今後も支援は日本の務めであると認識して、対応していきたい。セネガル日本職業訓練センターの分校建設については、T I C A D 9の中心議題として議論できればよい。我々も尽力したい。

(派遣団) セネガルでは子供の数が増えている。子供自身は、教育システムを考えることができないし、お金も持っていない。大人が考えてあげないといけない。国が借金してでも、国が子供に対して等しく教育の機会を与えるべきと考える。子供に教育を与えれば、いつか国の財産として戻ってくると思う。

(派遣団)セネガルの独立から約 60 年となる中で、セネガル日本職業訓練センターが 40 年の歴史を持っていることは大きな意味がある。同センターを視察した際、卒業生の中に同センターの指導員になった人がいると聞いて、嬉しく思った。また、セネガルの大学進学率は 10% 台と聞いており、これは日本の 1960 年代と同じ状況である。セネガルの若者・学生がもっと活躍できるような社会や政治になってもらいたい。一緒に力を合わせていきたい。



(写真) サレ職業訓練大臣との意見交換を終えて

(大臣) セネガル日本職業訓練センターの分校建設の手続きはセネガル政府内で終了している。2025 年 4 月から 5 月に入札を行う準備は全て整っている。改めて支援に感謝する。

2. ジュフ高等教育・研究・イノベーション大臣との意見交換

派遣団は、2 月 11 日、高等教育・研究・イノベーション省において、ジュフ高等教育・研究・イノベーション大臣と意見交換を行った（同席：ファイ国立保健医療・社会開発学校校長）。

(高等教育・研究・イノベーション大臣)
派遣団を迎えることができ嬉しく思う。日本はセネガルのイノベーションに貢献してくれると信じている。本日は国立保健医療・社会開発学校のファイ学校長も同席している。



(写真) ジュフ高等教育・研究・イノベーション大臣との意見交換

(国立保健医療・社会開発学校長) これまでの日本の無償資金協力の成果を派遣団に見ていただくことができた。国立保健医療・社会開発学校はセネガルの宝石のような存在である。同学校を活用して周辺国の人材育成を拡大したい。日本の援助でどれだけのものができたかを大臣にも知っていただき、大臣からも感謝の意を示してほしい。

(大臣) 日本とセネガルは友好国であり、何か気持ちに通じるところがある。日本では他国に援助することについて議論があるとのことだが、セネガルでも透明性の確保が求められており、しっかりと説明していきたい。国立保健医療・社会開発学校の視察により、資金が適切に使われていることを理解してもらえたと思う。帰国後に派遣団から国会に報告してもらいたい。

また、セネガルでの調査は 18 年ぶりとのことだが、もっと短い期間での訪問を願って

いる。日本側から第9回アフリカ開発会議（T I C A D 9）出席の要請があることは、ファイ大統領に伝えたい。大統領はセネガルと日本の関係をよく理解しており、日本のプレゼンスが高いことを実感している。併せて、日本の謙虚なところも評価している。大統領とともに日本を訪れて、日本の素晴らしさを学びたい。

重要な点が二つある。一つ目は奨学金である。かつてセネガルの留学生が多く日本に行っていた。私の友人にも、日本に留学した者がいて、現在は国連で局長クラスを務めている。これは正に日本での教育が生かされている例である。日本の教育の素晴らしさを理解しているので、留学生の受入れを充実させてほしい。

二つ目はイノベーションである。日本のイノベーション分野は素晴らしく、セネガルに必要な能力がある。日本の大学を通じたセネガルへの協力や大学間交流などが実現すれば、ポジティブな影響があるだろう。

（派遣団）セネガルの国際機関で働く日本人からも、セネガルは日本と似たところがあると聞いた。これから友好関係を築いていきたい。

（派遣団）日本のことわざで「百聞は一見に如かず」という言葉があるが、今回の訪問では、セネガルのこのような自然や気候の条件の下で、人々が頑張っていることを実感した。国立保健医療・社会開発学校を視察して感銘を受けたのは、授業を受けている学生の表情である。日本では、看護師・助産師が地域の人々の健康を守る砦になっている。若者達がセネガルでそういった役割を果たせるよう、我々も力を尽くしたい。



（写真）ジュフ高等教育・研究・イノベーション大臣との意見交換を終えて

（大臣）T I C A D 9、大阪・関西万博の際に日本で皆さんにお会いできれば嬉しい。大統領には出席を依頼する。

3. ンジャイ国民議会議長等との意見交換

派遣団は、2月12日、国民議会において、ンジャイ国民議会議長等と意見交換を行った（同席：国民議会議員6名（ファイ議員、シソホ議員、ニャン議員、チョフ議員、ティン議員、ジョンヌ議員））。

（国民議会議長）本日の訪問にお礼を申し上げる。1960年から続く両国の友好関係を賞賛したい。日本は我々にとって目標とする国の一つである。日本の開発協力の内容や地域への展開も我々のモデルとなっている。協力の内容も、マメル海水淡水化事業やダカール港といったインフラから、セネガル日本職業訓練センターでの人材育成といったソフト面まで幅広く、それらはセネガルの発展につながっている。日本が経済発展しているのは、人材育成がうまくいっているからである。セネガル日本職業訓練センターの拡張

計画は、多くの地域に裨益するものであり、是非とも支援をお願いする。人材交流として、日本から専門家や海外協力隊を派遣してもらっているが、併せて、留学生の受入れや大学間交流において協力強化を願う。日本から知識や技術を持ち帰りたい。末永い協力関係をお願いする。セネガルには 2050 年に向けた開発戦略がある。そこでは、特に産業人材育成を重視している。セネガル



(写真) ンジャイ国民議会議長等との意見交換

ル日本職業訓練センターを通じた人材育成が重要である。もっと日本の先進産業に来てもらいたい。例えば、自動車の製造拠点やテクノロジーの拠点を設けられないか。若者の就業機会の確保が重要になってくる。日本企業にはもっと投資をしてほしい。国立保健医療・社会開発学校に協力してもらっているが、途上国にとって保健分野は必要な分野であり、引き続き支援をお願いする。

日本とセネガルは補完的関係を築くことができるのではないかと。セネガルにはポテンシャルがある。例えば、農業など第一次産業の分野や若者が多いことが挙げられる。両国は一緒に発展できると思う。セネガルは国として、デジタル化を進め、投資環境を整えている。デジタル化は汚職対策にもなる。

我々議員レベルでも交流していきたい。大阪・関西万博において、セネガルのナショナルデーに参加することで両国の交流を深めたい。

(派遣団) 要望は日本に持ち帰って各省庁に対応させたい。ODAではインフラ整備だけでなく、ソフト面にも対応していく必要がある。それがウィンウィンの関係につながる。

(派遣団) 議長は、議長就任前に、インフラ・陸上・航空運輸大臣を務めていたとのことだが、重視してきた政策は何か。

(議長) 9 か月ほどインフラ・陸上・航空運輸大臣を務めた。国の発展につながるインフラ開発や、ダカール一極集中ではなく分権都市間のエコシステムを重視してきた。この 10 年、インフラは充実してきたが、どうしても首都圏が中心となっている。それを地方に展開する必要がある。特に鉄道である。鉄道整備は周辺国との接続強化につながる。また、鉱物資源があっても、まだ開発できていない地域を開発して、投資を増やしたい。高速道路での事故が多いのでそれを減らしたいし、環境負荷も下げたい。航空分野については、セネガルはアフリカの西の端にあるが安定していることを踏まえて、エア・セネガルを東京まで飛ばし、アクセスを良くしたいし、地方空港の整備もしたい。自動車については、かなり古い車が走っているので、これを更新したい。環境面でもメリットがある。日本に投資してもらいたい。派遣団の皆さんから日本企業に働き掛けてもらいたい。

(派遣団) 先ほど議会の図書館を見学し、独立以来の議会の歴史の重みを実感した。日本では国会や選挙において激しい議論が行われるが、セネガルでも同じだと思う。セネガル

ルでは若者のパワーを感じる。若者の気持ちに応えるため、何をすべきと考えるか。

(議長) セネガルの平均年齢は19歳であり、若者が人口の大半を占めている。若者の存在は重要である。日本はこの逆と聞いている。よって、補完的関係を築けるのではないか。若者の雇用問題は喫緊の問題である。その問題をどうポジティブに変換していくかが我々の課題である。若者問題にもつながるが、農業セクターを強化して貿易赤字を減らしたい。

先般、超党派の議員によってセネガル日本友好議連が設立された。議連のメンバーからも発言をお願いしたい。

(ファイ議員) 若者と教育について話をしたい。日本には学校建設を支援してもらっている。野外教室をゼロにする目標がある。私はヨフ市の副市長も務めているが、日本の支援を受けた建物の質は高い。また、ラリードライバーの篠塚建次郎氏が建設した「建次郎学校」もある。

(派遣団) セネガルには日本のJICA海外協力隊員がいて、今回、その隊員と懇談を行った。教育に携わる隊員からは、セネガルの人々に日本の教育の良いところや道徳心を伝え、頑張っているという話を聞いた。セネガル側からも隊員に対するアドバイスがもらえれば、有り難く思う。

(チョフ議員) 教育に続いて水の話をしたい。マメル海水淡水化事業は、円安の影響を受けて、プロジェクトへの影響が深刻である。日本の外務省に解決をお願いしたい。円安の影響以外にも、セネガルの財政状況に関するIMFの精査が終わるまでは追加の円借款が実施されない。それまではプロジェクトがストップする。大事なプロジェクトなので、日本で解決に向けて働き掛けてほしい。

(派遣団) 今回、マメル海水淡水化事業を視察し、水の重要性を認識した。我々も解決に向けて協力したい。IMFが精査している件はしっかりと解決される必要がある。日本もプラントの完成に向けて全力を尽くすが、IMFへの対応はセネガル側の問題である。早く解決できるよう願っている。

(ニャン議員) 若者の文化面での交流が非常に重要と考えている。セネガルと日本の間で文化交流は行われているのか。

(派遣団) まずは、両国の文化遺産を知ることから始めて、交流を深めたい。セネガルの文化が日本に伝わるようにしてほしい。日本には長い歴史と文化がある。日本は遠い国で、移動の時間は掛かるが、大阪・関西万博にも来てほしい。

(議長) 日本の支援に改めて感謝する。セネガルは水の問題を抱えている。私も農地を持っている。日本に協力を求めたい。また、日本はもっとアグレッシブになってセネガルに進出してきてほしい。日本と違い、中国、インド、トルコなどはアグレッシブに進出してきている。



(写真) ンジャイ国民議会議長等との意見交換を終えて

第5 JICA関係者、国際機関邦人職員、日系企業関係者との意見交換

1. JICA海外協力隊員との意見交換

派遣団は、2月10日、ダカールにおいて、JICA海外協力隊員10名と懇談し、それぞれの活動状況について聴取するとともに、セネガルにおける教育現場や職業訓練の現状と課題、畜産農家への繁殖技術や疾病予防等の技術力向上支援の実態、ダカールにおける障がい者支援プログラムの実施状況、現地での生活における苦労やJICAによるサポートの必要性等について意見交換を行った。



(写真) JICA海外協力隊員の方々と共に

2. 国際機関邦人職員との意見交換



(写真) 国際機関邦人職員の方々と共に

派遣団は、2月10日、ダカールにおいて、国連児童基金（UNICEF）、国連教育科学文化機関（UNESCO）、世界銀行、国際金融公社（IFC）の現地事務所に勤務する邦人職員6名と懇談し、それぞれの活動状況について聴取するとともに、セネガルの金融事情やインフォーマルセクターの市場規模、国際機関が民間セクターに投資する際の考え方、アフリカの小児死亡率の状況、国際機関職員として難民等を支援する際の悩み、日本と海外の医師資格の取扱いの違い等について意見交換を行った。

3. JICA専門家との意見交換

派遣団は、2月11日、ダカールにおいて、JICA専門家5名と懇談し、それぞれの活動状況について聴取するとともに、セネガルにおける教育の課題と日本の教育に対する評価、アフリカの農業の生産性を向上させる必要性、アフリカの漁業の発展可能性、セネガルの雇用情勢や医療・保健分野の課題等について意見交換を行った。



(写真) JICA専門家の方々と共に

4. 日系企業関係者との意見交換

派遣団は、2月11日、ダカールにおいて、日系企業関係者5名と懇談し、それぞれの活動状況について聴取するとともに、日本企業のセネガル進出の実情、セネガルの自動車販売や関連規制の状況、現地での飲食店経営の実態、日本企業による農業支援の必要性等について意見交換を行った。



（写真）日系企業関係者の方々と共に

Ⅲ. コートジボワール共和国における調査

第1 コートジボワール共和国の概況

(基本データ)

面積：32 万 2,436 平方キロメートル

人口：3,116 万人（2023 年：世銀）

首都：ヤムスクロ（実質的首都機能はアビジャン）

民族：60 以上の民族から構成

言語：フランス語（公用語）、各民族語

宗教：イスラム教、キリスト教、伝統宗教、その他の宗教、無宗教

政治体制：共和制

議会：二院制／上院（99 議席、任期 5 年）、国民議会（255 議席、任期 5 年）

GDP：788.8 億米ドル（2023 年：世銀）

一人当たり GNI：2,670 米ドル（2023 年：世銀）

経済成長率：6.2%（2023 年：世銀）

在留邦人数：164 人（2025 年 5 月）

1. 内政

1960 年の独立後、ウフェ・ボワニ初代大統領の下、30 年以上にわたる安定した政権運営と年平均 8% の経済成長を達成し、その発展は「象牙の奇跡」とされた。また、クーデターのない高い政治的安定性から、西アフリカ地域での指導的役割を担った。

しかし、1993 年のウフェ・ボワニ大統領逝去後、1990 年代後半から社会が不安定化した。1999 年のクーデター翌年にバグボ大統領が就任すると、2002 年に政府軍と反政府勢力との対立が発生し、反政府勢力がコートジボワールの北部・西部を支配下に置き、事実上、国が二分される状態となった。

2007 年 3 月、バグボ大統領とソロ「新勢力」事務局長の間で和平プロセス合意（ワガドゥグ合意）が成立し、ソロ事務局長が首相に就任した。同年 4 月に新内閣が発足し、国を二分する状態は解消された。

2010 年 10 月には 10 年ぶりとなる大統領選挙が実施され、第 2 回投票の結果、国際社会がウワタラ氏の当選を支持したものの、バグボ前大統領は権力移譲を拒否し、約 5 か月にわたる混乱後、2011 年 4 月、軍がバグボ氏を拘束し、事態は収束した。

2011 年 5 月に改めて就任したウワタラ大統領は、安全対策、復興及び国民和解を 3 本柱とする国家復興政策に取り組み、同年 12 月には、11 年ぶりとなる国民議会選挙が実施された。

2015 年 10 月に大統領選挙が実施され、国民和解と経済復興の実績を訴えたウワタラ大統領が約 84% の得票率で再選を果たした。ウワタラ政権は 2 期目の重点政策として、国民

和解の推進や、経済成長の恩恵の国民への均てん、貧困削減、若者の雇用促進及び女性の処遇改善等に取り組んだ。

2016 年 11 月、国民投票を経て、副大統領職の創設や上院の設置を定めた新憲法が公布された。

2020 年 8 月、クリバリ首相の急逝を受け、ウワタラ大統領は同年 10 月の大統領選挙への立候補を正式に表明した。同年 10 月、大統領選挙が実施され、翌 11 月、ウワタラ大統領が 3 選を果たした。2021 年 3 月には国民議会選挙が実施され、与党が過半数を維持し、同年 4 月、アシ内閣が成立した。

2022 年 4 月、2020 年 7 月以来空席だった副大統領のポストに、ティエモコ・メリエ・コネ氏（前西アフリカ諸国中央銀行総裁）が任命された。同月の内閣改造では、アシ首相ほか主要閣僚が再任された。

2023 年 9 月に州議会・市議会・上院議員選挙が実施され、与党 RHD P が議席数を増やした。2023 年 10 月、新たにマンベ首相が任命され、新内閣が発足した。

2. 外交

1960 年の独立以来、非同盟を掲げつつも、旧宗主国フランスを中心とする西側寄りの穏健かつ現実的な外交政策をとってきた。

2011 年 5 月に就任したウワタラ大統領は、国際社会への回帰を標榜し、2012 年には西アフリカ諸国経済共同体（E C O W A S）議長を務めたほか、フランスのみならず、欧米やアジア、中東諸国からの投資誘致を精力的に行っている。また、近年は国連中央アフリカ多面的統合安定化ミッション（M I N U S C A）への派遣等を通じ、地域における平和構築に貢献してきており、2018 年から 2019 年には国連安保理非常任理事国を務めた。

3. 経済

コートジボワールの基幹産業は農業であり、農業に従事する人口は全体の約 50% を占め、G D P の約 30%、輸出の大部分を占めている。また、1993 年より産油が開始され、近年、石油・石油製品は、コーヒーの輸出と並び主要貿易品目となっており、2023 年からは、バレーヌ石油・天然ガス田で生産を開始した。

ウワタラ政権は、国民の生活水準向上及び 2020 年までの新興国入りを目指し、2012 年に「2012－2015 年国家開発計画（P N D）」を策定した。国内インフラ整備等による復興計画に取り組み、2012 年以降、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた 2020 年を除き、毎年約 7～9% の高い経済成長を維持している。現在、2030 年までの上位中所得国移行を目指し、「国家開発計画（P N D）2021－2025」の下、更なる経済社会開発に取り組んでおり、貧困対策と若年層の雇用確保、民間投資の誘致、産業の多角化にも取り組んでいる。

4. 日本・コートジボワール関係

(1) 政治関係

我が国は、コートジボワールの独立（1960年8月7日）と同時に同国を承認した。以来、友好的な関係にあり、1964年に在コートジボワール大使館が開館し、1969年に在日大使館が開館している。同国の発言力等に鑑み、西アフリカにおける重要国の一つに位置付けている。また、同国要人は機会あるごとに、国家建設の模範として我が国を挙げる等、極めて親日的である。2014年1月、安倍総理大臣が日本国総理大臣として初めて同国を訪問し、ウワタラ大統領との首脳会談やE C O W A S首脳との懇談会を行った。2024年4月には上川外務大臣が同国を訪問し、ウワタラ大統領を表敬するとともに、アトム外相と会談した。

(2) 経済関係

対日貿易額・主要貿易品目（2023年：財務省）

輸出：20.51億円 ココア、カカオ豆、非鉄卑金属、天然ゴム等

輸入：114.51億円 自動車、一般機械、織物用繊維、ゴム製品等

進出日本企業数：21社（2024年4月現在）

(3) 二国間条約・取極

1970年5月 貿易取極

1989年12月 青年海外協力隊派遣取極

2021年3月 日・コートジボワール投資協定

（出所）外務省資料等より作成

第2 我が国のODA実績

1. 対コートジボワール経済協力の意義

コートジボワールは、人口4億人を擁する西アフリカ諸国経済共同体（ECOWAS）市場において、ナイジェリアに次ぎ、ガーナと第2位を争う経済規模を誇り、西アフリカ経済通貨同盟（UEMOA）のGDPの約4割を占め、地域経済を牽引している。一方、サヘル地域情勢が不安定化し、ギニア湾岸諸国の北部へも余波が拡大している。西アフリカ地域の安定のためにも、コートジボワール政府による持続的な社会経済開発と、その礎である平和と安定の努力を後押ししていくことが益々重要となっている。

そのため我が国は、産業振興、インフラ整備、治安維持能力や保健分野を含む行政・社会サービスの改善、包摂性向上等といった開発協力を通じて、日本企業の投資促進も追求しながら、コートジボワールの持続的な社会経済開発と、その礎である平和と安定の実現に必要な基盤構築を支援していくこととしている。

2. 基本方針

我が国の対コートジボワール国別開発協力方針においては、「持続的な経済社会開発の促進及び平和と安定の強化」を掲げ、産業振興と雇用創出及びインフラ・回廊整備による持続的な社会経済開発が促されるとともに、北部地域を含む全域での行政・社会サービスの改善、包摂性向上等を通じて、コートジボワール及び西アフリカ地域全体の平和と安定が強化されるとしている。

3. 重点分野

（1）持続的な経済成長の推進

産業振興と雇用創出や、持続的な経済成長の基盤となるインフラ整備、地域全体への裨益を見据えた広域回廊整備への協力により、「国家開発計画（PND）2021－2025」の第1の柱である経済構造転換の推進を通じた持続的な経済成長を実現する。

（ア）産業振興と雇用創出

第一次産業では農業・漁業等、第二次産業では農・水産物加工など関連産業、第三次産業では流通・小売・金融を中心に産業振興を図る。特に農業・水産分野については、バリューチェーンの構築を通じた振興を目指す。また、雇用の多くを担う中小企業の育成や、産業高度化に必要となる人的資本開発を通じて、雇用を創出する。さらに、業界団体の育成、関連する産業規制、法規制の整備の協力を通じ、インフォーマルセクターの近代化を図るとともに、財務管理に関する支援についても検討する。

（イ）持続的なインフラ・回廊整備

都市計画、都市交通インフラ、都市環境課題に係る協力を通じて、持続的なインフラの整備を進展し、西アフリカ成長の環の一部をなすコートジボワールにおいて運輸交通・電力・貿易円滑化等の回廊整備により地域統合を促進する。

（２）平和で包摂的な社会の構築の拡大

包摂性の高い社会サービスが、北部地域を含む全国各地へ広く行き渡るとともに、治安維持や紛争解決に関わる警察・司法分野での制度整備や能力向上を通じた、住民の行政サービスへの信頼向上、平和で安定した社会の構築により、コートジボワール及び地域の平和と安定の強化を図る。

（ア）包摂的なガバナンスの強化

地域間の格差を縮小させるとともに、低所得層・脆弱層（女性・若年層等）にも裨益するよう、北部地域を含む全国において、住民と連携した地方行政による開発計画の策定・実施や、警察・司法分野における法執行機関の人材育成、地域警察の普及等を実施することにより、包摂的にガバナンスを強化する。

（イ）ユニバーサル・ヘルス・カバレッジ（UHC）及び母子保健の改善

中長期的な国民皆保険制度の拡充も見据えた、人材育成や施設整備を通じた保健サービスの質・量の改善などにより、UHC、特に母子保健の状況を改善する。

4. 援助実績

我が国の対コートジボワール援助実績

（単位：億円）

年度	円借款	無償資金協力	技術協力
2018	161.37	30.61	20.14
2019	—	7.84	6.75
2020	—	32.86	5.90
2021	—	44.72	12.71
2022	520.28	17.71	8.47
累計	912.34	713.77	235.83

（注）原則、円借款・無償資金協力は交換公文ベース、技術協力は予算年度の経費実績ベース。累計金額の円借款は原則、借款契約ベース。

（出所）外務省資料等より作成

第3 調査の概要

1. 大アビジャン圏母子保健サービス改善のためのココディ大学病院整備計画（無償資金協力）

（1）事業の概要

大アビジャン圏母子保健サービス改善のためのココディ大学病院整備計画（無償資金協力）は、ココディ大学病院の産科、新生児科等の拡張及び機材（超音波診断装置、X線撮影装置、分娩台等）の整備を行うものである。



（写真）ココディ大学病院母子保健棟前にて

コートジボワールの大アビジャン圏をカバーする三次医療施設の一つであるココディ大学病院は、1970年の設立後、1996年に

日本の無償資金協力で外来棟の建設、本館の改修が行われ、国の高度医療サービスの提供を担ってきた。しかし、大アビジャン圏の人口増加に加え、対象圏の一次及び二次医療施設の機能不足により、患者が直接トップリファラルであるココディ大学病院に集中する中、母子保健部門施設の著しい老朽化や医療機材の不足等により、本来高度医療を必要とする妊産婦及び新生児への対応に支障を来している状況にあった。

本事業は、こうした状況の改善に寄与するべく、三次医療施設であるココディ大学病院に母子保健棟を整備することで、同病院の母子保健サービスの強化及び大アビジャン圏における母子保健リファラル体制の改善を図ることを目的としており、母子保健棟は2023年7月に開所している。

本事業により、大アビジャン圏の母子保健サービスの改善を通じたコートジボワールの安全で安定した社会の回復に寄与するとともに、同病院がコートジボワールにおける母子保健サービスの拠点として、全国の医療施設の指導的役割を果たすことが期待されている。

（2）視察の概要

ココディ大学病院母子保健棟病棟長のボニ（Prof. BONI Serge）氏を始め、関係者から説明を聴取しつつ、母子保健棟内を視察した。

<説明概要>

母子保健棟は2023年7月に開所し、これまで約1万人の母子の様々な病気に関する外来を受け付けてきた。母子保健棟内の血液検査分析は、24時間稼働しており、緊急の治療が必要かどうかなどについて、すぐに検査をして結果を出すことができる体制を整えている。また、産婦人科では、緊急で輸血が必要となることも多いため、様々な血液型に対応

した血液バンクを整備している。

集中治療室等の整備により、緊急的な治療や低出生体重児への処置など、幅広く対応できる最高峰の施設となっており、アビジャンだけでなく、全国から患者が搬送される。こうした体制整備により、これまで亡くなっていたような患者も救えるようになり、地域に非常に良いインパクトを与えている。



(写真) 母子保健棟内視察の様子

コートジボワールの妊産婦死亡率が高くなっている要因として、産後の出血が挙げられているが、母子保健棟では、産後の処置を十分に行うことができる設備や、帝王切開に対応できる設備を整えており、年間で3,000件の出産の処置を行っている。また、今回の事業により、分娩室や手術室等が拡充され、環境が大幅に改善されている。

小児外科病棟についても、従来は大人向けの病棟であったが、現在は子供や新生児等への難しい対応も可能となるよう整備されている。1年間で400件ほどの手術を行っており、多くの患者を受け入れている。

引き続きコートジボワールの人々の保健に関する協力を願いたい。

<質疑応答>

(Q) 本病院で取り扱っている出産のうち、帝王切開の割合はどの程度か伺う。

(A) 帝王切開の割合は60%となっている。本病院は三次医療施設であり、他の医療機関から処置の難しい妊婦が搬送されることから、帝王切開の割合が非常に高くなっている。通常の産科よりもかなり難しい出産を扱うことが多い。

(Q) このように高度な医療を提供できる病院は他にあるのか、また、コートジボワール政府はそうした整備を進めているのか伺う。

(A) 本病院ほど設備が整っている所は多くない。大学病院を最重要施設としたピラミッド構造の体制整備をいくつか進めているが、予算や機材が限られており、日本などから支援を受けているところである。

(Q) 他国からの支援の状況について伺う。

(A) WHOやフランス開発庁、米国国際開発庁などが協力を行っている。

(Q) コートジボワールの乳児死亡率等の状況について伺う。

(A) ここ5年程度で半減するなど、かなり改善してきているが、いまだサブサハラ地域の平均と同程度であり、コートジボワールの発展のレベル等を勘案するともっと低くてもよいはずである。これはコートジボワールの大きな問題である。こうした状況も踏まえ、保健分野に関し協力を要請しているところである。

2. 日本・コートジボワール友好交差点改善計画（無償資金協力）

（1）事業の概要

日本・コートジボワール友好交差点改善計画（無償資金協力）は、大アビジャン圏中心部と郊外とを往来する交通のボトルネックとなっている交差点の立体交差化を行うものであり、2024年8月に開通している。



（写真）完成した立体交差の前にて

コートジボワールの経済の中心である大アビジャン圏は、同国のみならず地域全体の運輸交通の要衝であり、幹線道路・鉄道・港湾・空港を通じてブルキナファソやマリなどの内陸諸国に向けた国際回廊の起点としての役割も担っている。日本・コートジボワール友好交差点は大アビジャン圏中心部とアビジャン港及び空港とを連結する交通の要衝に位置し、同交差点の渋滞は、円滑な人の移動や物流の大きな阻害要因となっていた。本事業により、大アビジャン圏において、中心部と郊外とを往来する交通の円滑化を図り、もって同国の経済成長の加速化に寄与することが期待されている。なお、同交差点は、2014年に同国を訪問した安倍総理大臣が建設を約束した経緯から、同国政府により「日コ友好／安倍晋三交差点」と命名され、日本と同国の親善の象徴的な存在とされている。

（2）視察の概要

在コートジボワール日本大使館の職員から説明を聴取しつつ、現地を視察した。

＜説明概要＞

本事業は、日本とコートジボワールの協力の象徴的な存在であり、2024年8月には、副大統領や首相等、多数の閣僚の参加の下、盛大な開通式が行われた。

高架橋の高さは25メートルあり、アビジャンで最も高い高架橋である。日量10万台の交通量とされる本交差点の渋滞は解消された。他方、本交差点を含むフェリックス・ウフェ＝ボワニ（旧ヴァレリー・ジスカル・デスタン）大通り全体で見ると、他の交差点で高架橋の工事が行われているため、渋滞は続いている。かかる工事が完了すれば、沿線全体での交通が改善される見通しである。

3. アビジャン港穀物バース建設計画（円借款）

（1）事業の概要

アビジャン港穀物バース建設計画（円借款）は、アビジャン港において新規に穀物バースを整備するものであり、岸壁の増設、浚渫、小型船（タグボート等）係留施設の建設、

ハーバーマスター監視塔の建設等を行っている。

アビジャン港は仏語圏西アフリカ地域最大の取扱規模を誇り、同港を起点とする国際回廊や鉄道を介してサヘル地域内陸国（マリ、ブルキナファソなど）へのゲートウェイ機能を果たしている。

他方、1980年代以降、アビジャン港への新規投資が行われず、特に穀物用バースにおける取扱量の増加見込みに対して既存インフラの更新が不十分となっている。本事業は、同港に新規穀物バースを整備し、コメ、砂糖、塩など、約230万トンの穀物等を取り扱うことにより、コートジボワール及びサヘル地域内陸国の増大する穀物需要に対応しようとするものである。



（写真）アビジャン港穀物バースにて

アビジャン港における穀物貨物取扱量の増加によるコートジボワール及びサヘル地域内陸国における穀物の物流増加、経済発展への寄与、食料安全保障の強化を目指している。

（２）視察の概要

アビジャン自治港総裁のヒエン（Mr. HIEN Sié）氏を始め、関係者から説明を聴取した後、現地を視察した。

<説明概要>

アビジャン港への投資は、コートジボワールだけでなく、周辺地域にとってもインパクトが大きい。同港は、港のないマリ、ブルキナファソ、ニジェールといった内陸国に対して海外からの物資を届ける重要な役割を担っている。西アフリカでは、セネガル、トーゴ、ベナン等にも港があり、そうした港とは競合関係にあるが、アビジャン港が最も多くの貨物を取り扱っている。今回の穀物バースの整備により、水深が9メートルから14メートルとなり、5万トンの大型船の受入れが可能となっている。また、同バースには全長200メートルの船舶が2隻停泊可能である。現在、舗装等の整備を実施中であるが、既に船を受け入れ、利用されている。一方で、港に出入りする船舶の渋滞が課題となっている。

<質疑応答>

（Q）アビジャン港にはより水深が深いターミナルがあるのか伺う。

（A）コンテナターミナルは水深16メートルで整備されている。

4. アビジャン海洋科学技術学校（ARSTM）機材整備計画（無償資金協力）

（１）事業の概要

アビジャン海洋科学技術学校（以下「ARSTM」という。）機材整備計画（無償資金協力）は、ARSTMの研修実施に要する機材供与を行うものであり、航海科関係機材、操

船シミュレーター、電気・電子関係実習教材、救命講習機材、防火・消火機材、船舶衛生機材、機械加工訓練機材、救難艇、救命いかだ、救命胴衣、車両などを供与している。

コートジボワールを始めとするギニア湾岸諸国の貿易は、海上輸送による貿易が大半を占めており、安全かつ円滑な海上輸送は当該諸国にとって重要である。一方で、ギニア湾海上では、海賊行為、違法漁船、人身売買など国境を越えた犯罪が発生している。1975年にギニア湾の海上輸送促進のため関係国が加盟する中西部アフリカ海洋機構（MOWCA）が創設され、各国の統計の集計・分析、地域間での商船・港湾会社及び政府機関の協力強化、各国の規制の調和、各国の海洋関係政策の協調等を目的として地域的な取組を行っている。日本は、海上保安人材の育成のための中核拠点として指定されているARSTMに対し、1987年の開校時から2023年まで累計約31億円の機材を供与し、ARSTMの機能強化を支援している。これにより、コートジボワールのみならずギニア湾岸15か国の教育機関として、仏語圏アフリカ諸国の海洋人材の育成環境が整備され、安全で安定した社会の回復及び地域の牽引役として経済社会開発の促進に寄与することが期待されている。これまでの卒業生は1万名以上となっている。



（写真）ARSTM校舎前にて

（２）視察の概要

ARSTM総長のクリバリ（Mr. Karim COULIBALY）氏を始め、関係者から説明を聴取した後、施設や供与機材、実習の様子を視察した。

＜説明概要＞

ARSTMは、ギニア湾岸諸国における海洋科学技術学校として、15か国から学生を受け入れている。ARSTMでは海洋に関する様々な分野（海上輸送、航海術、ロジスティクス、港湾、漁業、コンピューターネットワーク・遠隔通信、海洋保安、オフショア等）について教育を行っている。

日本からは、練習船を含む教育機材の80%の供与を受けており、1987年の開校以後、ARSTMで教育・職業訓練を受けるギニア湾岸諸国の人々に有効に活用されてきた。

2015年12月から教育機材の更新を目的として、新たな協力が日・コートジボワール間で実施され、6.5億円の資金供与が行われており、数次にわたる機材の納入の後、2023年5月に正式な引渡式が開催された。

ARSTMでは、2021年から現在までに、2,360名（うち女性は19%）が初期教育を受け、社会人になった後の継続的な職業訓練として、10,297名の研修生を受け入れてきた。

将来的には、世界の海洋問題について、中心的な機関となることを目指しており、「勝ち取るために育成する」を学校の標語としている。

＜質疑応答＞

（Ｑ）若者のみならず、大人も広く裨益することが重要と考えているが、教員も他国から来ているのか伺う。

（Ａ）過去には何名か他国出身の教員もいたが、現在はほぼコートジボワール出身の教員である。他国出身の教員のなり手を探していないわけではないが、教員は航海術等を扱う非常に難しい職業であり、そのような人材の確保は容易ではないのが実情である。また、若者だけでなく、社会人に対する職業訓練も行っており、そういった者がＡＲＳＴＭで習った内容を他国で教えるといったことはある。



（写真）操船シミュレーター視察の様子

（Ｑ）学生の卒業後の進路について伺う。

（Ａ）海上の仕事としては、国際的な海上輸送会社が挙げられ、陸上での海洋に関する仕事としては、船を修理する工場等が挙げられる。

（Ｑ）導入されている操船シミュレーターは新しいのか、また、生徒達にとってどのような教育的なメリットがあるのか伺う。

（Ａ）2018 年頃に供与されたものである。授業で、理論的な航海術について学んだ上で、シミュレーターにより実践的な学びができる。天候など様々な状況がシミュレーションでき、状況に応じた船の操作を学ぶことができるようになっている。

5. ヨブゴン・サンテ公立小学校校舎増築計画（草の根・人間の安全保障無償資金協力）

（1）事業の概要

ヨブゴン・サンテ公立小学校校舎増築計画（草の根・人間の安全保障無償資金協力）は、生徒及び教員の教育・学習環境改善のため、コンクリート造りの教室6部屋及び事務室・倉庫の建設、器材（生徒や教員用の机・椅子、黒板、書棚）の整備を行うものであり、2021年2月から9月にかけて整備された。



（写真）ヨブゴン・サンテ公立小学校にて

ヨブゴン・サンテ地区は、コートジボワール国内で最も人口が集中する地域の一つであり、住民は露店での商売等の不安定な日稼ぎで生計を立てている。1998年開校のヨブゴン・サンテ公立小学校では、地域の人口増加に伴い、生徒数が312名（2006年）から678名（2016年）に増加した。より多くの新入生を受け入れるための教室が不足したため、2016年度草の根・人間の安全保障無償資金協力により6教室、校長室、倉庫、トイレ4室を増築した。しかし、2019年には生徒数が935

名にまで増え、多くの教室で生徒数が70名を超えるなど、再び教室不足が深刻化するとともに、教員の事務作業や相談・打合せ、教材保管等を行う事務室や倉庫のスペースも逼迫していた。

本事業により、教室不足のため入学を断念してきた生徒が新たに教育の機会を得られたほか、同校に通学する生徒及び教員の教育・学習環境が改善したとされている。

（２）視察の概要

ヨプゴン・サンテ公立小学校運営委員会委員長のダバ（Mr. DABA James）氏を始め、関係者から説明を聴取した後、施設内を視察するとともに、生徒を含む学校関係者との交流を行った。



（写真）教室での生徒との交流の様子

＜説明概要＞

本校には現在1,200名の生徒が通っており、1クラス当たりの生徒数は66～67名となっている。日本からは二度の増築等の協力を受けており、この協力による新たな教室の整備がなければ、非常に大きな問題を抱えていたと想定され、このような協力関係が継続することを望んでいる。

6. アビジャン三交差点建設事業（円借款）

（１）事業の概要

アビジャン三交差点建設事業（円借款）は、大アビジャン圏を横断するゲルマン・コフィ・ガドゥ通り上に位置する3か所の交差点を立体交差化するものである。

大アビジャン圏全体で交通量が急激に増加し、市内随所で道路インフラの老朽化や未整備に起因した渋滞が慢性的に発生している。このため、コートジボワール政府の「国家開発計画（2016年～2020年）」では、持続的な都市開発のための交通整備及び質



（写真）立体交差の建設現場にて

の高いインフラ整備が重点課題の一つに位置付けられている。また、同政府は「大アビジャン圏都市整備計画」のうち、中心部とアビジャン市民の居住地であるリビエラ地区とを結ぶ道路として混雑の激しいゲルマン・コフィ・ガドゥ通り上の交差点の改良について、特に緊急に進めるべき事業に位置付けている。本事業は同通り上の交差点のうち、3か所（警察学校前、リビエラ3、パルメリー）の立体交差化（高架橋建設）を行うものである。

本事業により見込まれる成果として、ゲルマン・コフィ・ガドゥ通り走行時の快適性の

向上、沿道環境の改善、交通の安全性の向上、大アビジャン圏内の経済活性化への寄与が挙げられている。また、本事業は大アビジャン圏の交通機能の改善、ひいては経済成長の加速化に資するとともに、JICAが策定を支援した「大アビジャン圏都市整備計画」をアフリカ開発銀行との協調融資によって実現するものであり、「西アフリカ成長リング回廊」の起点である大アビジャン圏において本事業を実施することは地域開発にも資するとされている。

（２）視察の概要

清水建設アビジャン三交差点改良工事建設所長の内田氏を始め、関係者から説明を聴取しつつ、現地（パルメリー交差点）を視察した。

＜説明概要＞

アビジャンには、コートジボワールの人口の２割となる 600 万人が居住しており、５％以上の経済成長が続いていることから、深刻な交通渋滞が発生している。本事業の目的は、アビジャンの東西のメイン通りであるゲルマン・コフィ・ガドゥ通りの３か所を立体交差とすることにより、渋滞を緩和することである。本事業により、現在片側３車線の交差点部分において、高架橋の上が３車線、側道が２車線となり、両方向合わせて 10 車線となる。コートジボワール側の都合もあり、一部の交差点において着工の遅れが生じているが、遅れが最小限となるよう努力している。

＜質疑応答＞

（Ｑ）工期が遅れている原因について伺う。

（Ａ）道路脇に大きな水道管が埋まっており、コートジボワール側でその移設に時間を要したことによるものである。

（Ｑ）完成後の渋滞の解消見込みについて伺う。

（Ａ）コートジボワールでは経済成長により、車を購入する国民が増え、車の台数が増加している。本事業により、アビジャン

市内で発生している全ての渋滞を解消できるわけではないが、本事業は、市内で最も大きなボトルネックの一つであるゲルマン・コフィ・ガドゥ通りの３か所の交差点を立体化し、大幅に車線を増やすことを目的としている。事業完成後は、ボトルネックが完全に詰まり、より深刻な渋滞を引き起こすことを防ぐことができる。また、本事業で整備される立体交差点の上を通るバス高速輸送システム（ＢＲＴ：Bus Rapid Transit）の整備も進む予定であり、こうした取組により車の利用者が減れば、本事業と併せ、より渋滞の解消に寄与するだろう。

（Ｑ）着工の遅れによる契約金額等への影響について伺う。



（写真）建設現場での説明聴取の様子

(A) 契約交渉までの期間が伸びたため、契約金額自体に影響はない。工期がコートジボワール側の責任で遅れたのであれば、それに伴う費用はコートジボワール側が負担することになる。仮に工期の遅れにより、プロジェクトコストが増加し、また、円安の影響が大きくなることで、追加で資金が必要となり、追加借款の要望があった場合には、借款について検討する可能性はある。

7. フェリックス・ウフェ＝ボワニ大学日本語教育・日本研究振興センター整備計画（草の根・文化無償資金協力）

(1) 事業の概要

フェリックス・ウフェ＝ボワニ大学日本語教育・日本研究振興センター整備計画（草の根・文化無償資金協力）は、同大学の校内に日本語教育・日本研究振興センターとして「ジャパン・コーナー」を開設するとともに、約 80 平方メートルの同コーナーに日本語学習及び日本研究の普及の環境を整備するものである。



(写真) ジャパン・コーナー関係者及び学生と共に

近年、コートジボワールでは、学生や研究者などを中心に日本語教育及び日本文化に対する関心やニーズが高まっており、仏語圏西アフリカで最初に日本語能力試験（JLPT）が実施されるなど、同地域における日本語教育及び日本研究の普及の中心となっている。このような状況を受けて、日本語学習用機材や関連視聴覚機材、日本研究の普及のための書籍などを整備することが求められていた。ジャパン・コーナーの開設は、コートジボワールのみならず、仏語圏西アフリカにおいて、日本語教育及び日本文化の普及、日本研究の基盤構築、対日理解、知日家の育成を促すことを目的としている。

ジャパン・コーナーは 2023 年 6 月に開設され、同年 9 月から日本語講座が開始されている。日本語弁論大会、日本紹介イベント及び日本研究を介した各種知的交流には、これまで約 400 名が参加し、対日理解の促進が期待されている。

(2) 視察の概要

ジャパン・コーナー施設内において、フェリックス・ウフェ＝ボワニ大学学長のバロ（Full Professor BALLO Zié）氏を始め、関係者から説明を聴取した後、学生との交流や意見交換を行った。

<説明概要>

フェリックス・ウフェ＝ボワニ大学は、コートジボワールの中で最も古く、大きく、ランクの高い大学であり、学生数も 5 万名を超え、幅広い学部を開設している。

ジャパン・コーナーは 2023 年 6 月に開設されたが、実際には、2015 年の国際的な日本

研究セミナーが始まりと言える。同セミナーに集まった人達から日本に関する研究センターの創設の話があり、セミナー開催の度に相談をしてきた。2022年に日本大使館に申請を行い、大学が供与した場所にジャパン・コーナーを整備することになり、2023年1月に開所式を行った。

開設以来、3か月を一つのセッションとして、これまで3回のセッションを実施しており、セッション当たり12～15名程度の学生が参加し、日本語や日本文化を学んでいる。2回目以降のセッションからは、一度学んだ学生がいるため、クラスを分けてセッションを行っている。セッションは週に3日あり、2日間は日本語の時間、もう1日は日本文化の時間に当てられ、日本文化の時間では日本映画や漫画なども用いて日本について学んでいる。

学生の要望により、折り紙と漫画を組み合わせた教室を行ったほか、映画鑑賞と合わせて餅つきやお茶を飲むといった活動も行っている。また、スピーチコンテストや日本語能力試験も日本大使館と協力して実施している。

図書館の機能も果たしており、開設時にはJICAから図書が寄贈され、2025年は日本財団から200冊が寄贈される予定である。学生達が日本に関する知識を増やし、日本研究を進めてくれるよう考えながら進めている。幅広い分野の図書があり、本大学の学生だけでなく、本大学以外からも利用できるよう検討している。

研究活動も行っており、2024年の日本研究セミナーでは、日本の研究者にも参加してもらい、日本の人材開発に関するセミナーを行った。日本の大学との学術協力や日本の民間企業との協力も行っており、南アフリカの研究者と共同で日本研究のプラットフォームを立ち上げる話もある。今後も様々なパートナーとの協力を進めていきたい。

アビジャンにおける日本研究の環境を整備するために、日本の研究者とも交流を進めていきたいと考えている。

<質疑応答>

(Q) 日本語を学んでいる学生は他の専門分野を学んでいるのか伺う。

(A) 本大学に日本語学科があるわけではないので、他の専門の学科でも学んでいる。ジャパン・コーナーのセッションでは外部の社会人も参加している。日本で勉強やビジネスをしたい、コートジボワールの日本企業で働きたいなど、様々な理由があると思われるが、それぞれ情熱を持って取り組んでいる。



(写真) 学生との交流の様子

8. 持続可能な社会的結束のための市民保護強化計画（UNDP連携）（無償資金協力）

（１）事業の概要

持続可能な社会的結束のための市民保護強化計画（UNDP連携）（無償資金協力）は、コートジボワールに40か所設置されている市民保護センター（以下「CPC」という。）のうち、5か所（ダブー、グラン・バッサム、フェルケセドゥグー、ドロポ、テングレラ）のCPCの整備や、救急車の供与を行うとともに、市民保護対応能力強化（文民消防士への研修、市民保護局（ONPC）本部機能強化など）や広報啓発活動を実施している。

コートジボワールでは、2011年の国内紛争終了後に、武装解除・動員解除・社会復帰（DDR）プロセスにより平和構築を推進している。旧反政府軍の戦闘員（旧戦闘員）の社会復帰の取組として、国内5州に設置された国家消防隊とは別に、ONPC内にCPCを設立し、2013年、旧戦闘員を防災活動等に従事する文民消防士として再雇用した。CPCは2022年の30センターから、2025年1月時点で40センターに拡大し、



（写真）CPCグラン・バッサム前にて

現在多くの文民消防士が活動しているが、CPCの施設整備や機材配備が不足している。

本事業では、難民流入の多いコートジボワール北部国境沿いの3都市と気候変動の影響を受けている沿岸南部2都市のCPCに対し、能力向上支援及び機材供与、施設の整備等を行うことにより、防災対策能力の強化と市民保護対応能力の不足に起因する社会連帯の崩壊リスクの低減を図り、もって同国の安全で安定した社会の回復に寄与することを目指す。

（２）視察の概要

ONPC総裁のアマンコ（Mr. AMANKOU Kassi Gabin）氏を始め、関係者から説明を聴取した後、供与機材等の視察を行った。

<説明概要>

グラン・バッサムはアビジャンの南東に位置し、人口は13万7,000人である。主な経済活動は、漁業、民芸品等の手工業、観光と農業となっている。主なリスクは、水難事故、洪水、家屋の崩壊、土砂崩れ、交通事故、火災である。

CPCグラン・バッサムは2015年2月に設置され、現在は一時的に市街地に位置しているが、新庁舎を高速道路沿いに建設中である。ミッションは、人々の救助活動の実施、事故・火災・災害からの財産と環境の保護、市民保護に関する研修の実施等の啓発活動である。

スタッフは53名（うち女性が12名）であり、専門資格を持った者として、ライフガード、消防隊長、救助ユニット長、消防隊指令、消防士の上級訓練修了者、ロードレスキュー、ロードレスキュー指導員が配置されている。機材については、救急車、消防車、スタ

ップ支援連絡車、水上救助船、ドローン、はしごのほか、応急処置機材、捜索・救助機材、消火機材、情報通信機材、オフィス家具・寝具が備えられている。

C P C グラン・バッサムの活動は、事故、災害の被害者や、緊急の処置が必要な人々に緊急処置を提供し、避難させることである。また、洪水、溺死、火災、交通安全等のリスクに対する人々の責任感や強靱性を強化させるための啓発活動を実施している。2024 年は、1,005 回出動し、1,188 名を救助したが、52 名が亡くなっている。

当初、C P C グラン・バッサムでは、数台の車両しかなく、活動は都市部に限られていた。本事業の機材供与により、様々な地形において隊員の移動等が可能となり、活動の範囲が広がり、救助活動を行う隊員の能力が高められている。

C P C の設置により、救急隊と住民の距離が縮まり、消防隊の対応時間が短縮されるなど、地元住民の安心を生み出している。日本の支援により、隊員の労働条件も著しく改善しており、新庁舎の建設と合わせて、ますます発展していく予定である。



(写真) 供与された救急車

<質疑応答>

(Q) 本事業による最も大きな改善点について伺う。

(A) 車両の供与により、これまではアクセスが難しかった地方にまで出動できるようになったことである。日本による機材供与によって活動が広がっている。

第4 意見交換の概要

1. マブリ大臣・大統領府顧問との意見交換

派遣団は、2月13日、マブリ大臣・大統領府顧問の自宅において、同顧問と意見交換を行った。

(大臣・大統領府顧問) 私達の友人である日本の重要な派遣団を迎えることができ嬉しく思う。私はJICAの医療プログラムで日本の北九州を訪問したことがある。また、2か月間は熊本の病院にいた。日本滞在中は、家族とともに鉄道や飛行機を利用して、日本の様々な場所を訪れた。日本とは、アフリカ開発会議(TICAD)を始め、多くの接点がある。これまで、大統領



(写真) マブリ大臣・大統領府顧問との意見交換

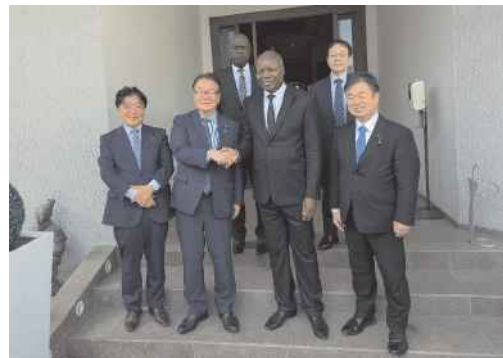
がイニシアティブを取ったものを含め、日本と協力してきた。日本はコートジボワールに対して、民間投資を含めて多くの投資をしてくれている。併せて、ユネスコなどの国際機関を通じて、支援してくれていることも認識している。本日、派遣団は3か所の視察を行ったと聞いているが、特に保健分野において、日本は必要不可欠な支援を行ってくれている。日本の財政が逼迫しているとのことだが、今後も必要な支援をお願いする。

日本側からウワタラ大統領に対し、2025年に日本で開催される第9回アフリカ開発会議(TICAD9)への出席が要請されているが、大統領がTICAD9に出席しない理由はないと考える。併せて大阪・関西万博にも行ければよい。私はコートジボワール西部の地域の首長を務めているので、日本の西の地域を訪問したい。また、私は森林に関するイベントを開催しており、そこで日本を紹介したい。

(派遣団) 自宅に招いていただきお礼を申し上げる。私にとってコートジボワール訪問は初めてだが、お互いを理解することが大事であると思っている。日本に帰国したら、コートジボワールのことを周囲に報告したいし、東京にあるコートジボワール大使館との交流も行いたい。

(派遣団) 私と、本日同席している在コートジボワール日本大使はいずれも九州出身であり、大臣・大統領府顧問は九州で研修を受けたとのことである。この場に九州に縁があって、かつ同年代の者が3人もそろっていることを嬉しく思う。

日本においても、地方での生活は



(写真) マブリ大臣・大統領府顧問との意見交換を終えて

苦しく大変である。その中で、お金のあるなしにかかわらず、子供達に教育や医療を提供していくことが重要であると考え。コートジボワールにおいて、ここ 10 年間の安定した状況の中で得られた経済成長の効果が、大臣・大統領府顧問の地元を含めて、全土に行き渡るよう、我々も考えていく必要がある。

2. カバ経済・計画・開発大臣との意見交換

派遣団は、2月13日、経済・計画・開発省において、カバ経済・計画・開発大臣と意見交換を行った。

(経済・計画・開発大臣) 派遣団にお越しいただき、お礼を申し上げます。コートジボワールは 2011 年の内戦終了後、大統領の指導の下で発展を目指してきた。成功の鍵は他国と良い関係を築くことである。この観点からアフリカ開発会議 (T I C A D) は重要な機会であり、私も 2 回、日本を訪問した。



(写真) カバ経済・計画・開発大臣との意見交換

派遣団は本日、ココディ大学病院やアビジャン港などを視察したと聞いているが、インフラ整備の案件に関心があるのではないと思う。インフラ整備の案件はアビジャン以外の場所にもあり、今回、派遣団が全てを視察することは難しいと思うが、日本との協力はこれからも強化・継続していきたい。ここ数年の傾向として、日本企業が投資に関心を持っている。コートジボワールは技術的にも発展しており、投資環境は開かれていると思う。企業の投資にも協力願う。

本日の訪問に改めてお礼を申し上げます。日本側からウワタラ大統領に対して、第 9 回アフリカ開発会議 (T I C A D 9) や大阪・関西万博への出席が要請されているが、この要請は承った。我々も日本訪問を楽しみにしている。T I C A D 9 や万博の期間に訪問できるよう、政府内で調整したい。

(派遣団) 日本とアフリカとの関係について、従来のインフラ整備だけでなく、ソフト面や投資も充実させる必要があると考えている。

(派遣団) 大臣が過去にインフォーマルセクター監督省で勤務した経験を持っていることに興味がある。日本でも、インフォーマルセクターの人が増えており、所得が低く、社会保障も受けられない人が多い傾向にある。大臣が次期の国家開発計画を策定する際には、インフォーマルセクターの問題を解決できるような計画としていただきたい。

(派遣団) 私は日本の経済発展の基となった港町の出身だが、本日、アビジャン港を視察して、コートジボワールの発展を実感した。ここ 10 年間の発展を、地方の教育や医療の充実につなげていくことが重要と考える。大臣の出身は地方のブナ市と聞いているが、コートジボワール全土で見れば、教育・医療・雇用へのアクセスが難しい女性・子供も多いと思われる。次期の国家開発計画が実り多いものとなるよう、我々も力を合わせて

いきたい。

(大臣) コートジボワールでは、労働全体の 85%がインフォーマルセクターであり、GDP の 46%がインフォーマルセクターから受け取ったお金である。コートジボワールでは、農業が GDP の多くを占めているが、これは家族経営であるので、インフォーマルセクターにカウントされている。政府としては、インフォーマルセクターがうまくフォーマルセクターに取り込まれるよう検討しているところである。併せて、ユニバーサル・ヘルス・カバレッジ (UHC) に関しても取り組んでいるところである。インフォーマルセクターをフォーマルセクターに取り込むことによって、GDP を上げるとともに、最新の技術を広めていくことができる。

コートジボワールの北部は非常に貧しい地域であり、特にブルキナファソとの国境地帯は非常に悪い状況で、治安も悪くなっている。ブルキナファソから難民が来て人口が増えている。この難民受入施設の一つが私の地元のブナ市にある。女性・子供は、教育、健康、水の問題に直面している。この脆弱な状況に対して、日本からの支援を願う。

現在、2026 年からの次期国家開発計画を策定しているところである。同計画は他の支援国とも一緒に作っている。最後に、派遣団のコートジボワールへの再訪を願っている。



(写真) カバ経済・計画・開発大臣との意見交換を終えて

3. クリバリ国民議会対外関係委員長等との意見交換

派遣団は、2月13日、国民議会において、クリバリ国民議会対外関係委員長等と意見交換を行った（同席：国民議会議員4名（ベニエ議員、ケグバン議員、ゴバ議員、クボン議員））。

(国民議会対外関係委員長) 議長に代わって派遣団の国民議会訪問を歓迎する。議長は現在、米国のニューヨークにいて、この場に参加できない。2、3か月前まではマブリ大臣・大統領府顧問が日・コートジボワール友好議連会長であったが、同顧問は大統領府に行ってしまったので、今は私が会長を務めている。



(写真) クリバリ国民議会対外関係委員長等との意見交換

日本との外交関係は 1960 年から始まっている。これまでのコートジボワールに対する支援に感謝する。日本はコートジボ

ワールの様々な分野、例えば、交通、インフラ、電気、農業、漁業などにおいて、支援してくれていると承知している。日本・コートジボワール友好交差点やココディ大学病院などにおいて、我々への友情を示すようなプロジェクトを実施してくれている。今後、政府だけでなく、議員同士の交流も続けていきたい。改めて日本の開発協力に感謝する。

(派遣団) 私は参議院の比例代表選出議員であり、比例代表の選挙区は日本全国となっていて、全国で選挙活動を行う。コートジボワールでも全国区はあるのか。また、友好議連に入ろうと思った理由は何か。

(委員長) コートジボワールでは全国区はない。また、友好議連のメンバーはマブリ前会長が選んだ。その議員が日本を訪問したことがある、または、日本について勉強した、といった理由で選んでいる。

(ベニエ議員) 私は1985年と1987年の二度、日本に滞在したことがあり、JICAのプログラムで品質管理の資格を取得した。その際、京都では、文化、教育、規律に大変感心した。また、広島のマツダにも行った。

(ケグバン議員) 私はまだ日本を訪問したことはないが、本を読んで、日本がどのような国か学んだ。日本は第二次世界大戦中に原爆投下があったが、その後、経済成長を果たし、世界の中で高いレベルになったことに感心している。その本の中では、日本人がブラジルに移民して、日本の文化を持っていったことが書かれていた。日本とコートジボワールが相互に文化交流できればよいと思う。

(クポン議員) 私は2012年から2016年まで、開発協力関係の職に就いていた。日本は民間投資で成功した例であり、コートジボワールに対する民間投資に期待している。

(ゴバ議員) 私は友好議連のメンバーではないが、この意見交換の話を聞きつけて、駆けつけた。日本大使館の支援を受けたい案件がある。

(派遣団) このように議員同士で話ができて嬉しく思う。大統領や大臣ではなく、議員同士の交流は非常に大事である。私の地元は鉄鋼・石炭産業で有名な都市である。今回、アビジャンの様子を見て、ここ10年間の発展を実感した。この発展をどのように国全体に広げていくか、特に女性・子供の教育や医療につなげていくかが大きな課題であると考え。各議員が自分の地元にはこれが必要だと声を上げていくことが重要である。これからも議員同士、一緒に頑張りたい。

(委員長) 派遣団から指摘があったとおり、議員自身は予算を持っているわけではないが、地元で必要なものに予算を付けていく、特に教育や医療について、アビジャンだけでなく、内陸や地方にも広げていく必要がある。コートジボワールの発展のため、日本の技術を共有してほしい。併せて「国家開発



(写真) クリバリ国民議会対外関係委員長等との意見交換を終えて

計画（PND）2021－2025」では、投資の60％が民間投資という目標になっており、日本からの民間投資を呼び込んでもらいたい。日本のODAはアフリカとともに歩んでおり、これからも継続してほしい。また、日本はアフリカ向けODAのリーダーとして役割を果たしてもらいたい。最後に、我々議員同士でも交流を続けていきたい。

（派遣団）本日頂いた意見は日本に持ち帰って、国会でも議論したい。日本の財政状況は悪く、資金をいくらでも提供できないことは理解願う。カバ経済・計画・開発大臣にも要請したが、コートジボワールとしての将来の国家開発計画の内容を見せてもらった上で、日本として、どう支援できるか、総合的、長期的に検討する必要がある。

第5 日系企業関係者、国際機関邦人職員等との意見交換

1. 日系企業関係者との意見交換

派遣団は、2月13日、アビジャンにおいて、日系企業関係者5名と懇談し、それぞれの活動状況について聴取するとともに、円安による現地の事業への影響、教育格差を是正する必要性、アビジャンの発展を地方の発展につなげる必要性、インフォーマルセクターへアプローチすることの重要性、日本企業のアフリカへの投資に対する考え方、フランス統治時代の影響、カカオ生産や輸出の実情、気候変動の影響、現地の物価や消費の動向、日本車・中国車の販売状況等について意見交換を行った。



(写真) 日系企業関係者の方々と共に

2. 国際機関邦人職員との意見交換

派遣団は、2月14日、アビジャンにおいて、国際労働機関（ILO）、国際移住機関（IOM）、アフリカ開発銀行（AfDB）の現地事務所に勤務する邦人職員7名と懇談し、それぞれの活動状況について聴取するとともに、アフリカ開発銀行が各国政府に対して行っている各種業務内容とその課題、同銀行の投資先である民間セクターにおける近年の事業内容、児童労働のないサプライチェーン構築に向けた取組、児童労働問題への対応としての教育と学校給食提供の重要性、コートジボワール北部における流入難民とその家畜により発生している水問題への対応等について意見交換を行った。



(写真) 国際機関邦人職員の方々と共に

3. アビジャン三交差点建設事業関係者との意見交換

派遣団は、2月14日、アビジャンにおいて、アビジャン三交差点建設事業関係者8名と懇談し、それぞれの活動状況について聴取するとともに、日本企業がコートジボワールで業務を行う上での苦労、他国のインフラ整備事業との違い、建設工事に対するメディア等の反応、日本の技術交流としてのODAによるインフラ整備事業の重要性、日本の職人の活躍の状況、コートジボワールで感じた魅力等について意見交換を行った。



(写真) アビジャン三交差点建設事業関係者の方々と共に

IV. 派遣議員団としての所見

ODA調査派遣第4班は、令和7年2月8日から2月16日までの9日間、セネガル共和国及びコートジボワール共和国を訪問し、調査を行った。セネガルにおける調査は、平成18年7月以来、18年ぶり2回目となり、コートジボワールにおける調査は、平成30年1月以来、7年ぶり2回目となる。

セネガル及びコートジボワールはいずれも、西アフリカ地域に位置し、大西洋に面した国であり、両国は1960年にフランスから独立し、公用語はフランス語、通貨はCFAフラン（セーファーフラン。なお、CFAフランはユーロと固定レート）といった共通点を有している。

セネガルは、1960年の独立から今日に至るまで、安定した民政が行われており、アフリカ連合（AU）や西アフリカ諸国経済共同体（ECOWAS）に積極的に関与するなど、域内の安定と発展のために重要な役割を果たしている。また、西アフリカ諸国へのエントリーポイントとして、流通を始めとする経済社会活動の地域拠点となっている。このような状況等を踏まえ、日本の対セネガル国別開発協力方針における基本方針は「西アフリカ地域の安定と発展を支える均衡の取れた経済開発と社会開発の支援」とされている。そして、同協力方針の重点分野として、①産業開発の基盤整備（ア 産業開発に資する質の高いインフラ基盤の整備、イ 産業人材の育成）、②格差是正、レジリエンス強化（ア 安定的食料生産・供給能力の強化、イ 社会サービス・社会保障の質及びアクセス向上）が掲げられている。

一方、コートジボワールは、1960年の独立から30年以上にわたって安定した政権運営と年平均8%の経済成長を達成し、「象牙の奇跡」と呼ばれたものの、1993年のウフェ・ボワニ初代大統領の死去後、1990年代後半から社会が不安定化し、1998年にクーデターが発生し、2002年には政府軍と反政府勢力が対立して事実上、国が二分される状態となった。その後、2007年に国が二分する状態は解消し、2011年に就任した現ウワタラ大統領の下、復興や国民和解に取り組んできた。現在は、人口4億人のECOWAS市場において、ナイジェリアに次いで、ガーナと第2位を争う経済規模となっており、地域経済を牽引している。このような状況等を踏まえ、日本の対コートジボワール国別開発協力方針における基本方針は「持続的な経済社会開発の促進及び平和と安定の強化」とされている。そして、同協力方針の重点分野として、①持続的な経済成長の推進（ア 産業振興と雇用創出、イ 持続的なインフラ・回廊整備）、②平和で包摂的な社会の構築の拡大（ア 包摂的なガバナンスの強化、イ ユニバーサル・ヘルス・カバレッジ（UHC）及び母子保健の改善）が掲げられている。

今回の調査に当たっては、ODAの財源には国民の税金が含まれているこ

とや、現下の経済情勢・財政状況の中で他国を支援することに対する批判的な意見もあることを踏まえ、現地において、日本の支援が有効に活用されているかといった視点から視察等を行ってきた。併せて、各視察先の関係者や意見交換を行った政府・議会の要人に対して、上記の状況を伝え、改めて認識を持ってもらえるよう努めた。

こうした観点から、セネガル及びコートジボワールにおける視察、意見交換等を通じて得られた派遣議員団の所見は以下のとおりである。

1. セネガルに対するODA

(1) 産業人材の育成

産業人材の育成に関する案件として、「セネガル日本職業訓練センター」を視察した。

1984年に設立された同センターは、40年にわたって日本が支援を続けており、日・セネガル間の協力の代表例と言われている。現在、情報、機械、電気の3学部で約1,000名の学生が学んでいるほか、周辺国の指導員の研修も行われている。これまでの卒業生数は7,000名以上であり、卒業生の中には、同センターの指導員になった者もいるとのことである。

視察では、産業用保冷設備の溶接や自動車整備などの実習の様子も見学したが、どの学生も真剣な表情で実習に取り組んでいた。

このような技術者の養成には、大きなニーズと可能性があると考えられ、それが同国の自立的、持続的な発展にもつながっていくものと思われる。同センターは、日本の長年にわたる支援が実を結んでいる例として評価したい。

また、同センターでは、新産業に関連する新規学科を立ち上げるため、現在とは別の場所に分校を建設する計画があり、同国の職業訓練大臣や国民議会議長から、これに対する支援の要請があった。産業人材の育成の重要性に鑑み、政府・JICAにおいて、調整が進められることを期待する。

(2) 港湾のインフラ整備

港湾のインフラ整備に関する案件として、「ダカール港第三埠頭改修計画」を視察した。

同計画は、老朽化した埠頭を改修し、水深を10メートルから12メートルに深くすることで、取扱能力を向上させ、セネガルや隣接する内陸国であるマリへの安定した物流ルートを確保するものであり、2023年に完成している。

視察では、この地域の物流拠点となっているダカール港の重要性や、セネガルのみならず内陸国にも裨益をもたらす同計画の意義を認識した。

（３）母子保健改善

母子保健改善に関する案件として、「国立保健医療・社会開発学校母子保健実習センター建設計画」を視察した。

同学校は、1992年に設立された看護師・助産師などを育成・研修する学校であり、周辺国の教員の養成も担っている。同学校では、看護・助産学生が臨床実習を行う病院の設備に限られ、実習の機会が制限されていたことから、同計画において、母子保健実習センターを建設し、2023年に完成している。

視察では、分娩室や新生児室などの実習施設や様々な機材が整備されていることを確認するとともに、学生が真剣なまなざしで授業を受けている様子も見ることができ、保健医療分野における人材育成に対する支援の重要性を実感した。

（４）海水淡水化施設整備

海水淡水化施設整備に関する案件として、「マメル海水淡水化事業」を視察した。

同事業は、ダカールの人口増加に伴う水需要に対応するため、海水淡水化施設を建設するものであり、2026年の完成を目標としている。同事業は円借款による事業であるが、視察の際、円安の影響を受けて必要な資金が確保できないとの説明があり、更なる支援の要請があった。併せて、同国の国民議会議員からは、セネガルの財政状況に関するIMFの評価が終わるまでは追加の円借款が実施されず、事業が停止してしまうとの説明もあった。この問題については、セネガル政府において適切な対応がとられ、事業が円滑に進むよう、支援国の日本としても注視していく必要があると考える。

２．コートジボワールに対するODA

（１）母子保健改善

母子保健改善に関する案件として、「大アビジャン圏母子保健サービス改善のためのココディ大学病院整備計画」を視察した。

同大学病院は1970年に設立されたが、母子保健部門の施設の老朽化や医療機材の不足を受け、同計画において、母子保健棟を整備し、2023年に開所している。

視察の際、開所からの外来患者数は約1万人、年間の分娩数は3,000件となっており、新生児集中治療室にはコートジボワール全土から低出生体重児などが運ばれてくるとの説明があった。アビジャン地域のみならず全国の母親と子供の命を守る非常に重要な施設であると評価する。

（２）道路のインフラ整備

道路のインフラ整備に関する案件として、「日本・コートジボワール友好交差点改善計画」及び「アビジャン三交差点建設事業」の二つの案件を視察した。

いずれも混雑の激しい交差点の立体交差化を行うものであり、友好交差点は 2024 年に完成し、三交差点は 2026 年の完成を目指して現在施工中のものである。しかし、アビジャンでは交通量が増大しており、友好交差点において実際に渋滞が発生しているのを目の当たりにし、三交差点についても、完成時に渋滞が画期的に解消できるかは見通せないとの印象を受けた。立体交差化の効果が十分に現れないのであれば、日本のODAへの評価にも関わる。今後のフォローアップが必要と考える。

（３）港湾のインフラ整備

港湾のインフラ整備に関する案件として、「アビジャン港穀物バース建設計画」を視察した。

同計画は、新規に穀物バースを整備し、コートジボワールとサヘル地域内陸国（マリ、ブルキナファソなど）の穀物需要に対応するものであり、既にバース部分は完成している。

視察では、輸入されたコメを大型船からトラックに積み替えている様子を見ることができ、有効に活用されていることを確認した。

（４）海洋人材の育成

海洋人材の育成に関する案件として、「アビジャン海洋科学技術学校機材整備計画」を視察した。

同学校は 1987 年に開校し、周辺国の学生も受け入れている。

視察では、操船、エンジン、通信などのシミュレーターが整備され、学生がそれらを利用している様子も見学した。それら機材の一つ一つに日の丸が貼られていたことが印象的であった。操船シミュレーターについては、高波や雨天など状況を変化させることができ、実践的に学ぶことができるため、学生に好評であるとの説明があった。

同学校においては、各機材が日本の支援によるものであることの周知が行われつつ、人材育成の充実が図られているものと考ええる。

（５）教育分野

教育に関する案件として、教室等の建設や教室備品の整備を図る「ヨブゴン・サンテ公立小学校校舎増築計画」、日本語教育・日本研究の振興を図る「フェリックス・ウフエ＝ボワニ大学日本語教育・日本研究振興センター整備計画」（通称「ジャパン・コーナー」）をそれぞれ視察した。

小学校では、学校関係者のみならず、休校期間にもかかわらず参集してくださった大勢の生徒や地元関係者からも歓迎を受け、日本の支援に対する感謝の意が示された。また、ジャパン・コーナーでは、日本語を学んでいる学生との交流も行った。このような学生が将来、日本とコートジボワールの交流の架け橋になってくれることを期待したい。

（６）防災・市民保護分野

アビジャンの南東に位置するグラン・バッサムにおいて、消防機材の供与や施設の整備を通して防災対策能力及び市民保護対応能力の強化を図る「持続可能な社会的結束のための市民保護強化計画」を視察した。

同計画の実施により、市民保護センターの対応能力の向上や救助活動の時間短縮といった効果が見られたとの説明があった。

３．両国共通の課題

（１）人材育成の重要性

アフリカの人口は増加しており、2050年には、世界の人口の約4分の1を占めると言われている。また、セネガルの国民議会議長からは、同国の平均年齢は19歳であり、若者が人口の大半を占めていることを知らされた。実際に、今回訪問したセネガル、コートジボワールの両国とも街に若者があふれ、そのパワーを感じた。

若者には働きがいのある職業に就いてもらうことが重要であり、そのことが社会の安定や経済発展につながってくると考える。こうした意味で、両国における人材育成は極めて重要であり、これに対する支援は必要不可欠なものである。

併せて、人材育成に対する支援に当たっては、施設を整備して終わりではなく、社会経済情勢の変化や技術の進展に応じて、指導者の育成や機材の更新などを継続して行っていくべきと考える。

（２）周辺国にも裨益する支援拡大の必要性

今回視察したセネガルの「セネガル日本職業訓練センター」や「国立保健医療・社会開発学校」、コートジボワールの「アビジャン海洋科学技術学校」においては、周辺国からの学生の受入れや、周辺国の指導員・教員に対する研修を行っている。

このような取組は、直接的な支援対象国のみならず、周辺国にも裨益が及ぶことから、有意義な取組であり、このような形での支援を更に拡大していくべきと考える。

（３）都市部から地方への展開の必要性

セネガル、コートジボワールの両国において、首都を始めとする都市部と地方との間の格差はまだまだ大きく、これを解消していく取組が求められている。

意見交換の中では、特に、女性・子供の教育、医療、雇用、水などへのアクセスについて、都市部と地方との間で大きな格差があることが課題として挙げられていた。引き続き、都市部での支援の取組を地方にも展開していく必要があると考える。

（４）ＪＩＣＡ海外協力隊の活動の重要性

ＪＩＣＡ海外協力隊は「草の根の外交官」として、様々な分野で重要な役割を担っており、セネガルでは44名が活躍している。今回、そのうち10名と意見交換を行い、現地での苦労話などを伺った。

一方で、コートジボワールでは、2000年代の内戦等の影響もあり、現在、協力隊の派遣が行われていない。安全の確保が前提ではあるが、早期の派遣再開が望まれる。

（５）ＴＩＣＡＤ９や大阪・関西万博を契機とした関係強化

令和7年8月には、横浜において「第9回アフリカ開発会議」（ＴＩＣＡＤ９）が開催される。今回訪問したセネガルやコートジボワールを始め、アフリカ各国の開発やその支援の在り方についての議論の深化が期待される。また、セネガルとコートジボワールは、同年4月から10月に開催される「大阪・関西万博」に参加している。ＴＩＣＡＤ９や万博を機に、ハイレベルの相互訪問や、民間企業による投資が一層促進されることが望まれる。

４．終わりに

以上が、ＯＤＡ調査派遣第4班の調査によって得られた所見である。

最後に、今回の調査に当たっては、外務省本省、在外公館、ＪＩＣＡ、セネガル、コートジボワール両国の国民議会及び政府を始め、視察先の関係者、意見交換を行った関係者の方々に多大なる御協力を頂いた。改めて心より感謝を申し上げたい。

付録

参考資料

◇参議院政府開発援助（ODA）調査派遣の実績

第 1 回（平成16年度）

	第 1 班 (中国地域)	第 2 班 (東南アジア地域)	第 3 班 (南米地域)
期間	平成16年 8 月17日(火)～8 月25日(水) (9 日間)	平成16年 8 月17日(火)～8 月26日(木) (10日間)	平成16年 8 月17日(火)～8 月27日(金) (11日間)
訪問国	中華人民共和国 フィリピン共和国	タイ王国 インドネシア共和国	メキシコ合衆国 ブラジル連邦共和国
派遣団の構成	団長 鴻 池 祥 肇 (自民) 松 山 政 司 (自民) 三 浦 一 水 (自民) 木 俣 佳 丈 (民主) 和 田 ひろ子 (民主) 大 門 実紀史 (共産)	団長 岩 井 國 臣 (自民) 愛 知 治 郎 (自民) 段 本 幸 男 (自民) 松 下 新 平 (民主) 山 本 孝 史 (民主) 遠 山 清 彦 (公明) 又 市 征 治 (社民)	団長 保 坂 三 蔵 (自民) 松 村 龍 二 (自民) 後 藤 博 子 (自民) 広 野 ただし (民主) 木 庭 健太郎 (公明) 小 林 美恵子 (共産)

第 2 回（平成17年度）

	第 1 班 (アフリカ・中東地域)	第 2 班 (中国・東南アジア地域)	第 3 班 (南西アジア地域)
期間	平成17年 11月20日(日)～11月29日(火) (10日間)	平成17年 11月30日(水)～12月 8 日(木) (9 日間)	平成17年 12月 4 日(日)～12月12日(月) (9 日間)
訪問国	エジプト・アラブ共和国 タンザニア連合共和国	ベトナム社会主義共和国 カンボジア王国	インド
派遣団の構成	団長 伊 達 忠 一 (自民) 西 銘 順志郎 (自民) 藤 井 基 之 (自民) 尾 立 源 幸 (民主) 藤 末 健 三 (民主) 浮 島 とも子 (公明)	団長 小 泉 顕 雄 (自民) 椎 名 一 保 (自民) 関 口 昌 一 (自民) 加 藤 敏 幸 (民主) 津 田 弥太郎 (民主) 西 田 実 仁 (公明) 渕 上 貞 雄 (社民)	団長 山 下 英 利 (自民) 田 村 耕太郎 (自民) 福 島 啓史郎 (自民) 大久保 勉 (民主) 富 岡 由紀夫 (民主) 大 門 実紀史 (共産)

第3回（平成18年度）

	第1班 (北東アジア地域)	第2班 (東南アジア地域)	第3班 (中央アジア地域)	第4班 (アフリカ地域)
期間	平成18年 8月6日(日)～8月11日(金) (6日間)	平成18年 8月17日(木)～8月25日(金) (9日間)	平成18年 8月16日(水)～8月25日(金) (10日間)	平成18年 7月18日(火)～7月28日(金) (11日間)
訪問国	モンゴル国 中華人民共和国	タイ王国 インドネシア共和国 シンガポール共和国	ウズベキスタン共和国 カザフスタン共和国	ケニア共和国 セネガル共和国
派遣団の構成	団長 小 泉 昭 男 (自民) 田 村 耕太郎 (自民) 中 川 雅 治 (自民) 足 立 信 也 (民主) 那谷屋 正義 (民主) 鰐 淵 洋 子 (公明)	団長 鶴 保 庸 介 (自民) 柏 村 武 昭 (自民) 白 眞 勲 (民主) 前 川 清 成 (民主) 大 門 実紀史 (共産)	団長 阿 部 正 俊 (自民) 岸 信 夫 (自民) 津 田 弥太郎 (民主) 松 井 孝 治 (民主) 谷 合 正 明 (公明) 近 藤 正 道 (社民)	団長 田 村 公 平 (自民) 山 内 俊 夫 (自民) 松 下 新 平 (民主)

第4回（平成19年度）

	第1班 (東南アジア地域)	第2班 (南西アジア地域)	第3班 (中東地域)	第4班 (アフリカ及び欧州地域)
期間	平成19年 12月2日(日)～12月6日(木) (5日間)	平成20年 2月4日(月)～2月13日(水) (10日間)	平成20年 2月12日(火)～2月20日(水) (9日間)	平成20年 2月2日(土)～2月14日(木) (13日間)
訪問国	ベトナム社会主義共和国	インド ネパール	トルコ共和国 ヨルダン・ハシェミット王国	カメルーン共和国 エチオピア連邦民主共和国 南アフリカ共和国 英国
派遣団の構成	団長 藤 末 健 三 (民主) 牧 山 ひろえ (民主) 長谷川 大 紋 (自民) 山 内 俊 夫 (自民) 谷 合 正 明 (公明)	団長 富 岡 由紀夫 (民主) 長 浜 博 行 (民主) 石 井 みどり (自民) 弘 友 和 夫 (公明)	団長 加 藤 敏 幸 (民主) 米 長 晴 信 (民主) 鶴 保 庸 介 (自民) 仁 比 聡 平 (共産)	団長 大 塚 耕 平 (民主) 内 藤 正 光 (民主) 西 田 昌 司 (自民)

第5回（平成20年度）

	第1班 (アジア地域)	第2班 (大洋州地域)	第3班 (欧州地域)	第4班 (アフリカ及び欧州地域)
期間	平成20年 8月19日(火)～8月27日(水) (9日間)	平成20年 8月23日(土)～8月30日(土) (8日間)	平成20年 8月17日(日)～8月25日(月) (9日間)	平成20年 8月14日(木)～8月25日(月) (12日間)
訪問国	ラオス人民民主共和国 タイ王国 カンボジア王国	フィジー諸島共和国 ツバル	ドイツ連邦共和国 スウェーデン王国	英国 ウガンダ共和国 スーダン共和国 フランス共和国
派遣団の構成	団長 中 村 哲 治 (民主) 轟 木 利 治 (民主) 広 田 一 (民主) 中 川 雅 治 (自民)	団長 溝 手 顕 正 (自民) 亀 井 亜紀子 (民主) 藤 田 幸 久 (民主) 水 戸 将 史 (民主) 森 まさこ (自民)	団長 櫻 井 充 (民主) 白 眞 勲 (民主) 谷 川 秀 善 (自民) 魚 住 裕一郎 (公明)	団長 武 内 則 男 (民主) 椎 名 一 保 (自民)

第6回（平成21年度）

	第1班 (東アジア地域)	第2班 (米州地域)	第3班 (アフリカ及び欧州地域)	第4班 (中南米地域)
期間	平成21年 10月11日(日)～10月19日(月) (9日間)	平成21年 10月8日(木)～10月16日(金) (9日間)	平成21年 10月11日(日)～10月23日(金) (13日間)	平成21年 10月10日(土)～10月23日(金) (14日間)
訪問国	フィリピン共和国 シンガポール共和国 インドネシア共和国	アメリカ合衆国 カナダ	フランス共和国 ケニア共和国 ウガンダ共和国 南アフリカ共和国	ブラジル連邦共和国 パナマ共和国 ペルー共和国
派遣団の構成	団長 若 林 正 俊 (自民) 松 浦 大 悟 (民主) 石 井 準 一 (自民)	団長 藤 末 健 三 (民主) 泉 信 也 (自民) 草 川 昭 三 (公明)	団長 木 俣 佳 丈 (民主) 姫 井 由美子 (民主) 山 本 順 三 (自民)	団長 藤 原 良 信 (民主) 椎 名 一 保 (自民) 井 上 哲 士 (共産)

第7回（平成22年度）

	第1班 (アフリカ地域)	第2班 (米州地域)	第3班 (欧州地域)	第4班 (東南アジア地域)
期間	平成22年 12月6日(月)～12月18日(土) (13日間)	平成22年 12月4日(土)～12月15日(水) (12日間)	平成22年 12月5日(日)～12月10日(金) (6日間)	平成22年 12月7日(火)～12月15日(水) (9日間)
訪問国	ガーナ共和国 ルワンダ共和国 チュニジア共和国	アメリカ合衆国 ドミニカ共和国 エルサルバドル共和国	オーストリア共和国 セルビア共和国 ボスニア・ヘルツェゴビナ	ベトナム社会主義共和国 ラオス人民民主共和国 カンボジア王国
派遣団の構成	団長 柳 澤 光 美 (民主) 米 長 晴 信 (民主) 佐 藤 正 久 (自民)	団長 松 山 政 司 (自民) 姫 井 由美子 (民主) 水 戸 将 史 (民主) 関 口 昌 一 (自民)	団長 大久保 勉 (民主) 小 西 洋 之 (民主) 北 川 イッセイ (自民)	団長 大久保 潔 重 (民主) 西 田 昌 司 (自民) 小 熊 慎 司 (みん) 紙 智 子 (共産)

第8回（平成23年度）

	第1班 (アフリカ・欧州地域)	第2班 (中央アジア・中東地域)	第3班 (東アジア地域)	第4班 (東南アジア地域)
期間	平成24年 1月28日(土)～2月6日(月) (10日間)	平成24年 2月1日(水)～2月9日(木) (9日間)	平成24年 2月5日(日)～2月11日(土) (7日間)	平成24年 1月7日(土)～1月15日(日) (9日間)
訪問国	モザンビーク共和国 南アフリカ共和国 ザンビア共和国	トルコ共和国 ヨルダン・ハシェミット王国 パレスチナ自治区	モンゴル国 中華人民共和国	ミャンマー連邦共和国 ラオス人民民主共和国 タイ王国
派遣団の構成	団長 友 近 聡 朗 (民主) 吉 川 沙 織 (民主) 水 落 敏 栄 (自民)	団長 水 戸 将 史 (民主) 大 野 元 裕 (民主) 中 原 八 一 (自民) 山 本 香 苗 (公明)	団長 赤 石 清 美 (自民) 徳 永 エ リ (民主) 西 村 まさみ (民主) 大 家 敏 志 (自民)	団長 中 村 博 彦 (自民) 石 橋 通 宏 (民主) 二之湯 智 (自民) 松 田 公 太 (みん) 山 下 芳 生 (共産)

第9回（平成24年度）

	第1班 (アフリカ地域)	第3班 (東南アジア・大洋州地域)	第4班 (南西アジア地域)
期間	平成25年 3月8日(金)～3月14日(木) (7日間)	平成25年 3月8日(金)～3月13日(水) (6日間)	平成25年 3月7日(木)～3月13日(水) (7日間)
訪問国	タンザニア連合共和国 モザンビーク共和国	ベトナム社会主義共和国	インド
派遣団の構成	団長 津田 弥太郎 (民主) 石橋 通宏 (民主) 山本 順三 (自民)	団長 二之湯 智 (自民) 安井 美沙子 (民主) 大江 康弘 (自民)	団長 北川 イッセイ (自民) 柳 澤 光美 (民主) 石川 博崇 (公明) 寺田 典城 (みん) 大門 実紀史 (共産)

第10回（平成25年度）

	第1班 (東アフリカ地域)	第2班 (西アフリカ・欧州地域)	第3班 (南西アジア・東南アジア地域)	第4班 (東南アジア地域)
期間	平成25年 9月5日(木)～9月15日(日) (11日間)	平成25年 9月7日(土)～9月17日(火) (11日間)	平成25年 9月18日(水)～9月28日(土) (11日間)	平成25年 9月9日(月)～9月19日(木) (11日間)
訪問国	エチオピア連邦民主共和国 ウガンダ共和国 ケニア共和国	ガーナ共和国 ブルキナファソ フランス共和国	ブータン王国 ミャンマー連邦共和国 スリランカ民主社会主義共和国	東ティモール民主共和国 インドネシア共和国 フィリピン共和国
派遣団の構成	団長 水落 敏栄 (自民) 岩井 茂樹 (自民) 大久保 勉 (民主)	団長 藤井 基之 (自民) 中西 祐介 (自民) 大野 元裕 (民主)	団長 山谷 えり子 (自民) 宇都 隆史 (自民) 斎藤 嘉隆 (民主) 竹谷 とし子 (公明) 真山 勇一 (みん)	団長 藤川 政人 (自民) 西村 まさみ (民主) 田村 智子 (共産) 室井 邦彦 (維新)

第11回（平成26年度）

	第1班 (アフリカ・中東地域)	第2班 (中米地域)	第3班 (南アジア・東南アジア地域)	第4班 (中央アジア・東アジア地域)
期間	平成26年 7月31日(木)～8月10日(日) (11日間)	平成26年 8月23日(土)～9月1日(月) (10日間)	平成26年 8月19日(火)～8月29日(金) (11日間)	平成26年 7月29日(火)～8月7日(木) (10日間)
訪問国	ヨルダン・ハシェミット王国 イラク共和国 モロッコ王国 英国	ドミニカ共和国 パナマ共和国 ニカラグア共和国 コスタリカ共和国	フィリピン共和国 ベトナム社会主義共和国 モルディブ共和国 カンボジア王国	タジキスタン共和国 キルギス共和国 大韓民国
派遣団の構成	団長 松 山 政 司 (自民) 大 沼 みずほ (自民) 大 野 元 裕 (民主)	団長 中 西 祐 介 (自民) 高 橋 克 法 (自民) 石 橋 通 宏 (民主)	団長 榛 葉 賀津也 (民主) 猪 口 邦 子 (自民) 島 村 大 (自民) 平 木 大 作 (公明) 儀 間 光 男 (維結)	団長 佐 藤 正 久 (自民) 江 島 潔 (自民) 礪 崎 哲 史 (民主) 山 田 太 郎 (みん) 小 池 晃 (共産)

第12回（平成27年度）

	第1班 (南アジア・東南アジア地域)	第2班 (アフリカ地域)	第3班 (南米地域)	第4班 (大洋州地域)
期間	平成27年 11月29日(日)～12月8日(火) (10日間)	平成27年 12月6日(日)～12月17日(木) (12日間)	平成27年 10月21日(水)～10月30日(金) (10日間)	平成27年 12月13日(日)～12月21日(月) (9日間)
訪問国	インド マレーシア ベトナム社会主義共和国	ジブチ共和国 エチオピア連邦民主共和国 マダガスカル共和国	アルゼンチン共和国 パラグアイ共和国	パラオ共和国 ミクロネシア連邦
派遣団の構成	団長 高 橋 克 法 (自民) 井 原 巧 (自民) 安 井 美沙子 (民主) 矢 倉 克 夫 (公明)	団長 大 野 泰 正 (自民) 石 田 昌 宏 (自民) 小 川 敏 夫 (民主)	団長 松 山 政 司 (自民) 鶴 保 庸 介 (自民) 西 村 まさみ (民主)	団長 赤 石 清 美 (自民) 石 井 正 弘 (自民) 長 浜 博 行 (民主) 辰 巳 孝太郎 (共産)

第13回（平成28年度）

	第1班 (アフリカ地域)	第2班 (南米地域)	第3班 (東南アジア地域)	第4班 (中央アジア・中東地域)
期間	平成29年 1月10日(火)～1月20日(金) (11日間)	平成29年 2月20日(月)～3月2日(木) (11日間)	平成29年 2月16日(木)～2月24日(金) (9日間)	平成29年 1月15日(日)～1月21日(土) (7日間)
訪問国	アンゴラ共和国 南アフリカ共和国 マラウイ共和国 モーリシャス共和国	ブラジル連邦共和国 チリ共和国	カンボジア王国 シンガポール共和国 ミャンマー連邦共和国	ウズベキスタン共和国
派遣団の構成	団長 佐藤正久(自民) 堀井巖(自民) 杉尾秀哉(民進)	団長 松下新平(自民) 中西祐介(自民) 磯崎哲史(民進)	団長 岩井茂樹(自民) 三宅伸吾(自民) 古賀之士(民進) 竹谷とし子(公明) 山添拓(共産)	団長 山下雄平(自民) 大沼みずほ(自民) 宮沢由佳(民進) 石井苗子(維新)

第14回（平成29年度）

	第1班 (中央アジア・東アジア地域)	第2班 (大洋州地域)	第3班 (アフリカ地域)	第4班 (中米地域)
期間	平成29年 9月11日(月)～9月19日(火) (9日間)	平成29年 9月2日(土)～9月10日(日) (9日間)	平成30年 1月8日(月)～1月18日(木) (11日間)	平成29年 12月10日(日)～12月18日(月) (9日間)
訪問国	カザフスタン共和国 モンゴル国	パプアニューギニア独立国 ソロモン諸島	ナイジェリア連邦共和国 コートジボワール共和国 ベナン共和国 フランス共和国	キューバ共和国 ジャマイカ
派遣団の構成	団長 岩井茂樹(自民) 赤池誠章(自民) 三宅伸吾(自民) 大島九州男(民進) 宮崎勝(公明)	団長 藤川政人(自民) 馬場成志(自民) 田名部匡代(民進) 里見隆治(公明) 倉林明子(共産)	団長 江島潔(自民) 堂故茂(自民) 蓮舫(民進)	団長 豊田俊郎(自民) 井原巧(自民) 石井苗子(維新)

第15回（平成30年度）

	第1班 (東南アジア地域)	第2班 (南アジア・東南アジア地域)	第3班 (アフリカ地域)	第4班 (中東地域)
期間	平成31年 1月6日(日)～1月12日(土) (7日間)	平成30年 12月15日(土)～12月22日(土) (8日間)	平成30年 9月22日(土)～9月29日(土) (8日間)	平成30年 9月21日(金)～10月1日(月) (11日間)
訪問国	ベトナム社会主義共和国 ラオス人民民主共和国	インド ネパール連邦民主共和国	ケニア共和国 ルワンダ共和国	ヨルダン・ハシエミット王国 パレスチナ自治区 エジプト・アラブ共和国
派遣団の構成	団長 岩井茂樹(自民) 大野泰正(自民) 秋野公造(公明) 斎藤嘉隆(立憲) 矢田わか子(民主)	団長 宇都隆史(自民) 小川克巳(自民) 三浦信祐(公明) 白眞勲(立憲) 浜口誠(民主)	団長 三宅伸吾(自民) 朝日健太郎(自民) 岩渕友(共産)	団長 中西祐介(自民) 元榮太郎(自民)

第16回（令和元年度）

	第1班 (東南アジア地域)	第2班 (南アジア・東南アジア地域)	第3班 (アフリカ地域)	第4班 (南米地域)
期間	令和2年 1月9日(木)～1月15日(水) (7日間)	令和2年 1月5日(日)～1月11日(土) (7日間)	令和2年 1月10日(金)～1月18日(土) (9日間)	令和2年 1月7日(火)～1月16日(木) (10日間)
訪問国	フィリピン共和国 インドネシア共和国	ブータン王国 タイ王国	タンザニア連合共和国 ウガンダ共和国 エチオピア連邦民主共和国	アルゼンチン共和国 ペルー共和国
派遣団の構成	団長 岩井茂樹(自民) こやり隆史(自民) 古賀之士(※) 若松謙維(公明) ※立憲・国民・新緑風会・社民	団長 有村治子(自民) 中西哲(自民) 木戸口英司(※) 宮沢由佳(※) 山本博司(公明) ※立憲・国民・新緑風会・社民	団長 宇都隆史(自民) 太田房江(自民) 鈴木宗男(維新)	団長 堀井巖(自民) 松山政司(自民) 岩渕友(共産)

第17回（令和5年度）

	第1班 (南西アジア地域)	第2班 (東アジア・南西アジア地域)	第3班 (アフリカ地域)	第4班 (中南米地域)
期間	令和5年 8月29日(火)～9月7日(木) (10日間)	令和5年 7月30日(日)～8月5日(土) (7日間)	令和5年 9月2日(土)～9月10日(日) (9日間)	令和5年 8月22日(火)～9月1日(金) (11日間)
訪問国	スリランカ民主社会主義共和国 バングラデシュ人民共和国	カンボジア王国 ラオス人民民主共和国	ザンビア共和国 南アフリカ共和国	ブラジル連邦共和国 パラグアイ共和国
派遣団の構成	団長 中西祐介 (自民) 今井絵理子 (自民) 小沢雅仁 (立憲) 三浦信祐 (公明)	団長 高橋はるみ (自民) 松山政司 (自民) 森屋隆 (立憲) 宮崎勝 (公明)	団長 舞立昇治 (自民) 青山繁晴 (自民)	団長 江島潔 (自民) 大塚耕平 (民主) 倉林明子 (共産)

第18回（令和6年度）

	第1班 (東アジア地域)	第2班 (南西アジア地域)	第3班 (大洋州地域)	第4班 (アフリカ地域)
期間	令和6年 8月26日(月)～9月4日(水) (10日間)	令和6年 8月27日(火)～9月2日(月) (7日間)	令和6年 9月1日(日)～9月9日(月) (9日間)	令和7年 2月8日(土)～2月16日(日) (9日間)
訪問国	ベトナム社会主義共和国 マレーシア タイ王国	インド共和国	フィジー共和国 トンガ王国	セネガル共和国 コートジボワール共和国
派遣団の構成	団長 中西祐介 (自民) 石垣のりこ (立憲) 窪田哲也 (公明)	団長 青木一彦 (自民) 青山繁晴 (自民) 石川大我 (立憲) 若松謙維 (公明)	団長 藤川政人 (自民) 江島潔 (自民)	団長 山本順三 (自民) 竹詰仁 (民主) 仁比聡平 (共産)