

国際開発 ジャーナル

International Development Journal

国際協力の
最前線をレポートする
DECEMBER 2018
No.744

12

<https://www.idj.co.jp>

特集

質高インフラ時代の 「開発」を考える

岐路に立つマスタープラン支援

IDJ REPORT

外国人材の活用制限を大幅緩和

インフラ輸出の現状とマスタープラン支援

安倍政権が成長戦略の柱の1つとして掲げているいわゆる「質の高いインフラ」輸出は積極的なトップセールスの下、2016年までインフラ受注実績を伸ばしてきた。半面、これまでJICAが策定を支援してきた途上国の開発ビジョンを描くマスタープランとの整合性が問われている。ここでは、トップセールスによって獲得したもしくは獲得を目指すプロジェクトと最近実施されているマスタープラン支援について紹介していく。

エジプト／カイロ地下鉄四号線整備事業

大カイロ都市圏における交通渋滞の緩和を目指し地下鉄を建設する計画。JICAは2007年に「大カイロ都市圏持続型都市開発整備計画調査」においてマスタープランの策定を支援しており、同年エジプトの国土開発計画庁が作成した「カイロ・ビジョン2050」では本事業の緊急性の高さが指摘されている。第一期は同国で初めてSTEPが適用された円借款事業であり、すでに約327億円が供与されている。

インド／ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道整備計画

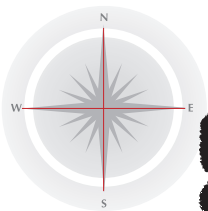
両都市間約500kmをおよそ2時間で結ぶインド初の高速鉄道計画で、2015年12月の日印首脳会談にて日本の新幹線システムの導入に関する協力覚書を締結した。また、高速鉄道の運営・維持管理に関連する人材育成のための研修施設の整備についてもタイド条件の円借款が供与されている。

ミャンマー／ヤンゴン環状鉄道改修事業

ヤンゴン中心部を走る環状鉄道の施設や車両の老朽化による列車走行速度の低下や遅延などを改善するため、信号システムの更新や新規車両の整備を実施。JICAが策定を支援した「ヤンゴン都市圏交通マスタープラン」の中でも優先案件となっている。2015年7月の首脳会談において安倍首相より円借款供与が表明され、約248億円が本事業へ供与されている。

マレーシア・シンガポール／クアラルンプール～シンガポール高速鉄道建設計画

クアラルンプールとシンガポール間約350kmをおよそ90分で結ぶ計画で、2016年7月に両国間で合意された。総事業費は約1兆6,000億円を見込んでおり、車両やシステムを提供・保有する資産会社への入札に向け、石井国土交通大臣が両国を訪問するなどトップセールスを精力的に展開してきた。しかし今年5月に政権が交代したマレーシアでは、マハティール首相が財政再建を理由に本計画見直しの意向を表明。9月、両国間で2020年5月までの計画延期について合意した。



羅針盤

主幹 荒木 光弥

タイ東部経済回廊計画の顛末 軒を貸して、母屋を乗っ取られる

驚きの日中インフラ協力

周知の日中首脳会談に続く民間対談では、中国の「一帯一路」戦略にも関わるインフラ建設に日本企業もケース・バイ・ケースで「質の高いインフラ建設」を掲げて参加する旨が話し合われた模様である。

アジアインフラ投資銀行(AIIB)が創設された時、日本は米国と共に「参画しない」と公言した。ところが、その舌の根も乾かないうちに民間の強い要望に押されたからと言って世界の注視する日中首脳会談の日程の中で、臆面もなく手打ち式を行うとは、いささか軽率ではないかという批判は免れないだろう。これは世界の信頼を失うことにもなりかねない事柄でもある。

聞くとところによると、外務省は外交ルートを通して誤解なきよう日本政府の真意を諸外国政府に伝えたとするが、これは外交的にも微妙な問題として受け止められているからであろう。

産経新聞が連載する“チャイナ・ウォッチ”では、「日中間で確認した第三国での経済協力は事実上、中国が提唱する一帯一路構想に沿ったものである。タイでのスマートシティ開発など52件の事業援助に関する日中企業間の覚書の締結が発表されたが、日本政府と日本企業はこれで中国主導の“一帯一路”に深く関わることとなった」と述べられている。

そこで、筆者は日本や中国側からではなく、タイ側に立って、中国がいかにタイのプラユット政権に食い込んでいるか、かつて日本がイースタン・シーボード(東部臨海開発協力)として手がけた地域における東部経済回廊(EEC)への中国の影響力はどうなっているかについて追跡してみた。

430億ドルのEEC開発

プラユット首相は2017年7月、「タイランド4.0」構想を発表した。その中心的プロジェクトが、東部のチャチュンサオ、チョンブリー、ラヨーンの3県にまたがる

EEC開発構想である。

その構想は、港湾、空港、高速鉄道、高速道路の建設・補修をはじめ、ロボット産業や航空産業など、11業種の次世代ターゲット産業への投資を目指すもので、投資規模は430億ドル(1兆5,000億バーツ)に及んでいる。

2018年2月、EEC政策委員会が承認した168件、総額9,890億バーツに及ぶインフラ投資計画を財源別にみると、政府予算30%、官民パートナーシップによる民間投資60%、国営企業10%である。ただ、政府予算(公的借入れ)には、言うまでもなく、中国の主導するAIIBや中国金融機関からの借入れも含まれている。

タイ研究の第一人者である学習院大学の末廣昭教授によると、東部タイは2015年12月末に発足したASEAN経済共同体(AEC)のハブと位置付けられ、ミャンマーからタイ、カンボジア、ベトナムなど大陸部東南アジアを横断する経済回廊のハブとされている。さらに東部タイは西のミャンマー、

インフラ輸出時代に問われるJICAの役割

「質高インフラ」の功罪

2018年は国際協力業界が「インフラ輸出」の色合いを一層強める年となった。国際協力機構(JICA)の予算逼迫問題によって停滞した技術協力とは対照的に、インフラ分野で巨額の円借款プロジェクトを本格化させているからだ。

総事業費1兆8,000億円と言われるインドの高速鉄道プロジェクトは、2016年からJICAの有償勘定技術支援による詳細設計調査が進み、今年9月に円借款貸付契約が締結された。フィリピン・マニラの南北通勤線と地下鉄事業なども詳細設計を実施中だ。

背景には、言うまでもなく安倍政権が2013年に掲げた「質の高いインフラ」の輸出政策がある。2020年に約30兆円の受注を目標に、日本企業が持つインフラ技術の海外展開を進めている。首相や閣僚によるトップセールスと官邸主導の実施体制が大きな特徴だ。

この政府主導のインフラ輸出は中国の台頭によって価格競争が激しさを増す世界市場の中で大型の海外事業を確保できるようになるなど成果を挙げる一方、JICAがこの政策の実施部分を担うことについてはかねてから懸念の声もあがっていた。

JICAはこれまで途上国開発を担う機関として、相手国政府の中

長期の開発計画(マスタープラン)の策定支援を通じ、現地の開発課題を探った上で必要なプロジェクトを検討するという手順を踏んできた。その視点に照らせば、もっぱら日本のインフラを売り込むために作られたプロジェクトを政府の指示に従って実施することで開発現場の真のニーズが抜け落ちる危険性があるからだ。

もっとも、JICAはこれまでも日本国内に裨益するための施策やマスタープランの手順を踏まない円借款プロジェクトも手掛けてきた。だが、そうした場合も相手国の開発に貢献するという目的が前提にある。今回の政府主導のインフラ輸出戦略の中でJICAが開発機関としての役割をどう果たしていくのか問われている。

インフラ輸出を正当化?

政府は日本企業の海外展開に貢献すると見られる案件を関係省庁や各実施機関から集約しているが、その中身を見るとJICAが過去にマスタープランで提案した事業が含まれていることが分かる。

例えば、フィリピンの南北通勤線やインドネシアの都市高速鉄道、ハノイ都市鉄道などの都市鉄道プロジェクトがこれに当てはまる。こうしたケースは、マスタープラン

が適切な調査に基づいて作成されているという前提に立つ限りでは、むしろ政府のインフラ輸出政策によってODAの開発プロセスの実現が促されたとも言えるだろう。

他方、政府が進めるプロジェクトの中には必ずしもマスタープランを踏まないものもある。この場合、JICAは個別プロジェクトのフィージビリティ・スタディー(F/S)から参画して政府の案件獲得を支援する形となる。関係者は「個別のインフラプロジェクトを正当化するために調査が行われることもある。これはマスタープランのための開発調査とは趣旨が異なるものだ」と話す。

インド新幹線の例を見ると、JICAは日印政府間の合意を受けて2013年にインド側と共同でF/Sを実施している。これは、インド政府が作成したマスタープラン「インド鉄道ビジョン2020」や他機関が実施したプレF/Sなどを踏まえて行われた一方、



高速鉄道のムンバイ駅建設予定地付近。写真左側の地下に駅ができる(=川原氏提供)