

THE OVERSEAS COASTAL AREA DEVELOPMENT INSTITUTE OF JAPAN

OCDI

2017
SPRING

Vol.8

平成28年度OCDI講演会

国際協力のこれまでの 歩みと今後の方向

独立行政法人国際協力機構理事 加藤 宏

OCDIの40年の歩みと今後の方向

一般財団法人国際臨海開発研究センター 理事長 富田 英治

OCDI

THE OVERSEAS COASTAL AREA
DEVELOPMENT INSTITUTE OF JAPAN
2017 SPRING

Vol.8

Index

P.3

巻頭言

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
会長 宗岡 正二

P.4

平成28年度OCDI講演会

P.4

主催者挨拶

一般財団法人国際臨海開発研究センター 理事長 富田 英治

P.5

来賓挨拶

国土交通省大臣官房技術参事官 津田 修一

P.6

国際協力のこれまでの歩みと今後の方向

独立行政法人国際協力機構理事 加藤 宏

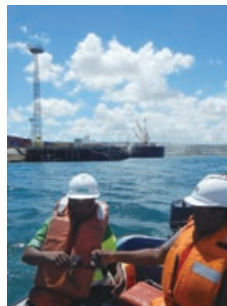
P.17

OCDIの40年の歩みと今後の方向

一般財団法人国際臨海開発研究センター 理事長 富田 英治

P.27

OCDI TOPICS



Cover Photo

モザンビークナカラ港
(撮影：甲元 正臣)



平成28年度OCDI講演会 (P.4)



加藤宏氏講演 (P.6)



OCDI TOPICS (P.27)



巻頭言

一般財団法人 国際臨海開発研究センター 会長

宗岡 正二

設立40周年を迎えたOCDE

OCDEは1976年7月に設立され、2012年4月に一般財団法人へ移行、そして2016年に40周年を迎えました。設立以来、我が国国民が有する優れた技術を活かして、世界の臨海開発、国際物流に関する調査研究、技術協力、国際交流を行って参りました。この間、多くの関係の皆様方のご理解とご支援を頂き、この場をお借りしまして改めて厚く御礼申し上げます。

さて、OCDEの使命、役割は設立以来一貫しておりますが、世界の臨海開発や技術協力を巡る課題やニーズは、40年の間に大きく変化しております。まず、対象地域としては、従来の東・東南アジアから、南アジア、アフリカ地域の比重が高まってきております。内容面では、臨海部開発の計画策定に加え、港湾の管理・運営の効率化や行政組織の強化に係るプロジェクトと、そうした課題にかかわる専門家の派遣・研修などの人材育成の重要性が高まってきております。また、港湾諸手続きの電子化や物流の効率化を切り口とした技術協力も新たなテーマとなってきた一方、コンテナ輸送の一層の進展や港湾運営民営化の進展等についても適切にフォローしていく必要があります。加えて、近年、日本政府は「質の高いインフラ輸出」を重要な政策として掲げ、ODAと連携した支援を強化しており、OCDEも、臨海部開発のノウハウを中心にハード・ソフトにわたる幅広いテーマを対象とした調査研究・技術協力について、多様な関係者との連携・協力のもと、迅速かつ高い品質を確保しながら実施していくことが一層求められております。

OCDEの強みは、国や地方自治体における港湾行政の経験者や、港湾・海運関係の民間企業出身者など、臨海部開発や技術協力の専門家集団として豊かな人的リソースを有していることです。また、設立以来40年の活動の中で、様々な分野の関係者との連携、協力の体制を構築してきたことも大きな財産となっております。今後とも、このような強みを背景に、内外の状況の変化に的確に対応して参る所存です。

設立40周年を機に、改めまして、関係の皆様方におかれましてはOCDEに対する倍旧のご理解とご支援を賜りますよう、心からお願い申し上げます。

平成28年度OCDI講演会

OCDIは、1976（昭和51）年に設立され、2016年で40周年を迎えた。今回はそれを記念して「国際協力のこれまでの歩みと今後の方向」と題して独立行政法人国際協力機構（JICA）加藤宏理事にご講演をいただいた。今後の国際協力を進める上でたいへん示唆に富んだ話であった。また、「OCDIの40年の歩みと今後の方向」と題してOCDI理事長 富田英治より報告を行った。 平成28年12月6日（火） 於：都道府県会館



主催者挨拶

一般財団法人国際臨海開発研究センター 理事長 富田 英治

皆さん、こんにちは。OCDIの富田でございます。本日は年末の大変お忙しい中、この講演会にお運びいただきまして、まことにありがとうございます。OCDIも今年で創立以来40年になります。大変長い間よくやってきたものだと思います。

併せて2012年4月に、国の公益法人改革の一環で、一般財団法人へ移行しておりますが、一般財団法人になってからそろそろ5年です。そういう意味で、いろいろな節目の時期にあると思います。そういうことで、毎年開催している講演会ですが、今年はいくつかの歩みを振り返りながら、これからどのように技術協力を進めていくのかということ、皆さんと一緒に考えていく会にしたいと考えてまして、企画させていただきました。

そして日ごろ大変お世話になっているJICAの加藤理事にご講演をお願いしたところ、快くお引き受けいただきま

した。まことにありがとうございます。皆さまとともに意義のある講演会としていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。（拍手）



ただいまご紹介いただきました国土交通省大臣官房技術参事官の津田でございます。まずは平成28年度のOCDI講演会の開催、まことにおめでとうございます。また本日お集りの皆様方におかれましては、常日ごろから港湾行政に多大なるご理解、ご支援を賜っておりますことに感謝申し上げます。

OCDIが、これまで世界各地における港湾分野に関する調査を実施し、技術支援、人材育成など、幅広い分野で活動されてきたことに対して敬意を表するところでございます。

また先ほど理事長から話がありましたとおり、OCDIが今年で40周年を迎えるということで、1976年に設立されて以降さまざまな調査をされてきたと思いますが、調べてみたら最初はインドネシアのバンジャルマシンの開発調査でした。それ以降、タイ東部開発、オマーン北部の港湾開発等、いろいろなところでやっておりますし、スエズ運河、パナマ運河でもいろいろな支援をしています。

そうやって見ていきますと、OCDIの残した足跡が、まさにいま地球の中で、場合によっては日本を超えるような港の開発拠点になっていることが特徴だと思います。言葉が変わかもしれませんが、これはOCDIが採算性を度外視して相手国のためになる提案をずっと続けてきた結果だと考えております。こういう技術力を持った組織が存在していることは、港湾の社会にとっても非常に大事だと思います。

現在、安倍政権の下ではインフラシステムの輸出戦略ということで、平成32年までに30兆円までインフラシステム



の輸出を増額させることを考えています。地球儀を俯瞰する外交という安倍政権の政策の下、港湾分野においてもアジア地域のみならずアフリカなど世界各地へ、川上から川下まで質の高いインフラシステムの輸出に向けて、官民一体となってこれまで取り組みを進めているところです。

そういう中でOCDIの持っている技術力、あるいはさまざまなネットワークがこれからも重要になってきます。40周年を超えて50周年、あるいはその先に向かって、引き続き技術力の研鑽を続けていただければと思っております。

最後になりますが、本日お集りの皆様方のますますのご発展を祈念申し上げ、またOCDIがますます活躍されることを期待しまして、私の挨拶とさせていただきます。本日はまことにありがとうございます。(拍手)



国際協力のこれまでの歩みと今後の方向

独立行政法人国際協力機構理事 加藤 宏



加藤 宏 ● 経歴

東京大学文学部卒業後、ハーバード大学ケネディ行政学院にて公共行政修士号を取得。1978年にJICA（国際協力事業団）に入団、外務省での勤務、JICA 鉱工業開発調査部、総務部、企画部、アジア1部、国内事業部などでの勤務を経て、2007年4月に国際協力総合研修所長に就任。その後JICA研究所副所長、同所長を歴任、2013年10月より理事。その他、神戸大学大学院国際協力研究科客員教授、国際開発学会理事などをつとめる。

60有余年のODAの歴史と日本

ご紹介いただきましてありがとうございます。JICAの加藤でございます。富田理事長、OCIDI40周年まことにおめでとうございます。これまでのJICA事業に対する支援に感謝申し上げたいと思います。今日はこのような機会を与えていただきまして、ありがとうございます。

レジュメに沿って国際協力全体を振り返るところから始めて、最後のほうは最近のインフラ輸出、特に港湾分野における協力がどのようになっていて、どういう課題があるのかということについて簡単にお話ししたいと思います。

本題に入る前に簡単に自己紹介させていただきますと、私は2013年に理事に就任しましたが、地域的にはアフリカを担当しております。港湾開発プロジェクトとしては、たとえばナカラ港、モンバサ港などが私の担当地域に入っています。セクターとしては社会基盤・平和構築部という、インフラを担当している部、及び農村開発部を担当させていただいています。

話の後半のトピックと若干関係するかもしれませんが、そのほか、国内事業部も担当しています。ここは主として研修員の受け入れをやっていた部ですが、最近はそれに加えて中小企業の海外展開、地方創生などにも業務内容を広げています。今日お話し上げるのはこういう者だとご理解いただければと思います。

1. 国際協力 (ODA) の60余年の歴史の振り返りと今後の展望

(1) 10年単位の振り返り

- ・50年代：戦後賠償（の代替）、産業の立て直し
- ・60年代：高度経済成長の後押し
- ・70年代：エネルギー危機、政治危機への対応
- ・80年代：対米摩擦、黒字還流
- ・90年代：トップドナーの時代
- ・00年代：自分探し？
- ・10年代（特に2012年末以降）：国際協力（ODA）の再定義

それでは本題に入ります。最初に国際協力全体を広く振り返ってみます。お手元のレジュメの1の(1)をご覧くださいと思います。皆さんご案内のとおり、ODA（国際協力）は1954年に始まったと公式に言われています。コロンボ・プランに加盟することによって日本の国際協力が始まり、一昨年、2014年で60年を迎えまして、そのときにJICAの研究所で60年を振り返るといふプロジェクトをやりました。私もそれにかかわって過去を振り返った経験があるので、それに基づいて、私が過去の60年プラスアルファの期間をどう見ているかということ、簡単にご紹介してみたいと思います。

私より先輩の方はよくご存じだと思いますが、50年代に

は戦後賠償、アジア諸国との関係の修復という意味合いを色濃く持って国際協力が始まりました。その後60年代に入ると、池田内閣の所得倍増計画に基づく経済成長を後押しする手段としてODAが積極的に使われました。70年代に入るとオイルショック、そして大豆ショックもあって、日本はエネルギーのサプライ、食糧の確保において脆弱であるということが政策担当者に意識されるようになりました。そしてエネルギーのセキュリティ、食糧のセキュリティを確保するためにも、ODAが使われるようになりました。このようなことをきっかけとして、それまでアジアに対する協力が中心だったのが、中東諸国などに広がったというのがこの時代すなわち70年代に起きた一つの変化だと思っています。

アジア中心だった国際協力がそれ以外の地域に展開するに至ったもう一つの理由は、エネルギー問題に加えて先ほどの大豆ショックですが、その帰結として実施されるに至った典型的なプロジェクトはブラジルで行われたセラード開発です。ここで大豆を開発する大きなプロジェクトが始まったわけです。ですから70年代は国際協力上の大きな転機だったと思います。

もう一つ、資料の70年代のところに「政治危機」と書いてあります。これも私より先輩の方々によくご記憶かもしれませんが、1974年に当時の田中角栄総理大臣がジャカルタとバンコクを訪問した際に、総理の訪問に抗議する暴動が起きました。今日では考えられないことですが、そのころ日本の企業があまりにも急激にこれら両国に進出していたために、いわゆるオーバープレゼンスに対する反感があったためといわれています。当時は戦争の傷跡も完全には癒えていなかったもので、日本に対する反感が非常に強かったのだと思います。

それを受けて77年に、当時の福田赳夫首相が福田ドクトリンを出して、日本は決して軍事大国にならない、ASEAN諸国と信頼に足るパートナーシップを構築する、ASEAN諸国の平和と安定に貢献するということを広く宣言しました。それに基づいて東南アジアに対する協力は、商売だけではない幅広い協力に変わっていきました。

ASEAN諸国の一つひとつに人づくりセンターをつくるという話が、その後鈴木善幸首相のときにはじまりますが、70年代の後半から東南アジアに対してかなり手厚く、幅広く、いろいろな分野で協力していこうという方向に舵が切られて、JICA、当時のOECFなども、そういう政策に対応するかたちで対東南アジア支援を広げていきました。こういう時代が70年代だったと思います。

先進国との関係に強く影響された 80年代当時のODA

80年代に入ると、日本はオイルショックのダメージを乗り越えて経済成長を続け、非常に経済が好調でしたが、経済の成長は同時にアメリカとの貿易摩擦、経済摩擦を生むことになります。日本は防衛費も負担していないのに「ただ乗り」をしているという批判があって、当時の政策決定者はアメリカとの関係にずいぶん腐心したと思います。日本が軍事的な負担を負えないのであれば経済協力の面で頑張ってくれというプレッシャーがあったと言われています。

80年代に入る前にODAの倍増計画が始まります。具体的には77年だったと思います。そのころから米国との経済摩擦を中心としたフリクションが始まっていたわけですが、80年代に入ってもそれが続きます。

80年代にODA拡充中期計画が3回にわたって実施されて、その間にODAが急速に拡大していきませんが、日本政府は純粋に途上国の経済開発をやらんがために予算を増やしたかというのと、必ずしもそうではなくて、ほかにも理由があったと思います。それは先進国として国際社会に登場してきた日本が、特にアメリカとの関係において、国際的な責任を果たすためにODAの拡充が必要だったということです。この80年代の拡充計画を経て、ODAは右肩上がりに上がっていき、ついに89年に日本は世界最大のODA供与国になります。

ちなみに1978年だったと思いますが、日本は円借款の供与条件をかなりアンタイト化します。つまり「ひも付き援助でなくする」という意思決定をしたわけですが、それもアメリカを含む先進国の企業に対して、日本の円借款の資金によって賄われるプロジェクトに対する先進国のアクセスを広げるためであったということが、いろいろな本に書いてあります。

ですから日本のODAポリシーには、もちろん途上国に対する配慮が基本的な背景にあるとは思いますが、その時々先進国との関係に強く影響されていたという一面もあると思います。

トップドナーとしての 責任を果たした90年代

90年代に入ると日本は世界最大の援助供与国になります。このときに、トップドナーとしての責任を果たす必要があるということで、さまざまな取り組みがなされました。

一つは1992年に初めて制定されたODA大綱です。それまで明文化されたODAの政策ドキュメントはなかったので、日本のODAの考え方を整理したのですが、トップドナーであるからにはそういうドキュメントが必要だったということが背景にあると思います。

当時、特に中国は武器輸出や軍事費の増大について、いろいろ問題視されることがあったので、そういうことをする国に対しては日本のODAは協力しないとか、軍事費が急激に増えている国に対してはODAは使わないと宣言する必要があったことが、ODA大綱制定の背後にあります。

また湾岸戦争があって、クウェートにイラクが侵攻して、当時の海部内閣が非常に苦勞してお金を出しましたが、「too little, too late」と言われたというのは、皆さんもご記憶かと思います。このように日本の国際貢献の限界が明らかになった事件もあって、より積極的に海外に出ていく必要があるということで、PKO法の改正、カンボジア和平に対する積極的な貢献が進められたのも90年代です。

忘れてならないのは1993年に始まったTICAD（アフリカ開発会議）です。これは他国がアフリカに対する関心をやや失いかけていた時期に、日本がリーダーシップを取ってやった一つの例だと考えています。

また、これはあまり知られていない話ですが、2000年代に入ってMDG（Millennium Development Goal：ミレニアム開発目標）ができます。その準備のためのいろいろな議論は、実はパリにあるOECDで行われていました。日本は開発に関して「GDPの何パーセントという、投入に関する目標だけではなくて、アウトカムに関する目標もつくったほうがいい」と提案していましたが、その話が発展して、巡り巡って出てきたのが2000年代に入ってからのMDGだと言われています。これも当時世界最大の援助供与国だった日本が、国際社会に対して貢献した一例ではないかと思えます。90年代にはそういうことが行われていたわけです。

もう一つ言うると『東アジアの奇跡』（世界銀行）という本があります。日本は円借款が中心の協力であり、インフラ中心であるなど、OECDに集った西洋系の主要なドナーとは違うアプローチを取っていましたし、政府が国の発展に関与するという、どちらかという政府の介入を是とする開発モデルを志向してもしました。日本ではそれがうまくいったし、それに従っていたアジアも成長していきましたが、世銀や西洋の開発関係者がそのようなやり方を理解し、評価していたかという点、必ずしもそうではありませんでした。

そこで日本の考え方、アジアのアプローチをもう少し正確に評価してほしい、するべきであるということで、日本政府が頑張って、財務省や当時のOECDの皆さんが世銀とディベートしたということがあります。そういう話が背景にあって95年に『East Asian Miracle』という本になりました。トップドナーだったころの日本は開発のあり方、あるいは開発協力のあり方について国際的なディベートを喚起するというのもやってきたということがいえます。

その後日本ではバブルがはじけて、だんだん調子が悪くなってきましたが、それにもかかわらず援助はそんなに急には減らないで、90年代の終わりからだんだん右肩下がりになってきます。この時期は何を目標にODAをやるのかということが少し見失われていた時期ではないかと私は思います。そのころいろいろな改革も進みましたが、何のためにODAを使うのかということについては、必ずしも明確ではなかったと思います。振り返ってみると50年代は戦後からの復興、60年代は経済成長の後押し、70年代はエネルギーと食糧危機への対応、80年代は黒字還流と、政策の意図が非常に明確でしたが、2000年になるとODAの使道という意味での明確な合意が失われていったように思います。

ODAの60年の歴史をどう見るか

ところが2010年代、特に安倍総理が復帰されて以降、国際協力に新たな定義がされ、新たな使い方をされ始めていると思っています。そこでレジユメの項目(2)に行きます。

(2) 日本のODAの60年の歴史をどう見るか？

- ・外交の手段として：
- ・開発援助の手段として：

日本のODA全体をどう見るかという話です。人によっては、これを否定的に見る方もいます。確かに環境破壊を起こしたとか、住民移転において問題を起こしたとか、ところどころで問題はなかったとはいえないかもしれませんが。しかし私はどちらかという点で肯定的に見ています。私はJICAにいるので、どうしてもそういうバイアスがかかると思いますが。

なぜかという点で日本国のそれぞれの時々における外交的な問題、あるいは内政の問題も含めて、日本の政策課題に対応するように、ODAは形を変え、目的を変え、あるいは

パートナーを変えながら、うまく使い道を変えて適用されてきたということがいえるのではないかということです。これが1点目です。

2点目は上に見たように、ODA政策決定を巡る動機が必ずしも純粋に開発的なものでなかったとしても、結果として少なくともアジア諸国の経済発展に大きく貢献したのはおそらく疑いのないことだということです。どれだけアジアの発展に貢献したかを定量的に証明するのは非常に難しいのですが、「木の価値は実った実でわかる」と言います。アジアという経済がたわわに実る実をつくったのであれば、その実を实らせる木を育てた援助は立派だったということになります。

冒頭に申し上げたように、2014年にJICA研究所でODA振り返りのプロジェクトをやりましたが、そこに海外の方も呼びして、海外の方が日本のODAをどう見ているのかというお話も伺いました。その中にOECDのDAC（開発援助委員会）の議長を長く務められたリチャード・マニングさんという方がいます。彼は「日本がやったこと、日本の支援に基づいてアジアがやったことは、他の地域に対して非常に有益なレッスンを提供するものである」と総括されました。

今日では日本のODAを批判するとか、インフラ重視であるということをもって批判するという風潮はもはやなくなり、逆にこれまで円借款に対して批判的だった西洋諸国も、方針を変えはじめています。自ら開発金融を始めようとする動きさえあります。やはり、われわれのやってきたことは、国際社会からも評価されつつあるのではないかと思います。

さて、最初の部分が長くなってしまいましたが、次にこれからどうなるかという話です。レジユメの1の(3)をご覧くださいと思います。先ほど「2010年代以降、日本のODAはずいぶん様変わりした」と言いました。2000年代と比べると、国家戦略の中にODAが明確に位置付けられる

ようになりました。

2013年12月に国家安全保障戦略ができますが、その中にもODAがきちんと位置付けられていますし、それを踏まえて2015年2月にできた開発協力大綱の中では「途上国を元気にし、グローバルな課題に貢献することによって日本にもプラスになるような協力をやっていく」という趣旨のことが新たにうたわれました。国家戦略の中に組み込まれているときのODAは非常に強いし、ダイナミックに動いていくというのがこれまでの歴史的な教訓ですが、2013年以降、あらためてそういう時代に入っているのではないかというふうに、私はいまのODAを見ております。

開発協力大綱にはいろいろなことが書いてありますが、一番のポイントは日本の成長戦略とインフラ輸出です。これは今日の後半の話の主題です。それ以外にも地方創生、中小企業の海外展開支援など、国内市場がだんだん小さくなっていく中で日本経済が生き残っていくために国際協力を使えないだろうかという思想が、開発協力大綱には強くうたわれています。これからは、そういうところが強化されていこうと思います。

現実にJICAも、地方創生や中小企業海外展開支援という、10年前はほとんど考えつかなかったことをやり始めています。これはJETROさんとパートナーを組みながらやっています。

それから行き着くところは人材だということでも人材ネットワークの強化です。日本の人材が海外に出て行くことをためらう風潮があると言われていますが、日本の若者を育てる、グローバル人材を育てるというのは日本の大きな目標です。日本の人材を強化し、同時に世界の有能な人材との間でネットワークを組んでいくということについても、国際協力を使っていくと書かれています。

要はこれからどんどん発展していくであろう国や地域の活力を取り入れて日本も元気にしていくというのが、開発協力大綱でうたわれているキーポイント、主要な哲学ではないかと考えています。

成長戦略とインフラ

以下、成長戦略と強く関係するインフラ、そして港湾について若干お話しさせていただきたいと思います。このへんは皆さんよくご存じのことだと思うので、簡単にポイントだけお話ししていきたいと思います。資料1をご覧ください。これは今年の5月に伊勢志摩サミットで決められた

(3) 開発協力のこれから

・戦略の中に組み込み

国家安全保障戦略(2013年12月)

開発協力大綱(2015年2月)

・開発協力大綱に基づく方向性

成長戦略とインフラ輸出

地方創生と中小企業海外展開支援

国際的人材ネットワークの強化(科学技術振興含む)

- 効果的なガバナンス、信頼性のある運行、ライフサイクルコストからみた経済性及び安全性と自然災害、テロ、サイバー攻撃のリスクに対する強靱性の確保
- 現地コミュニティでの雇用創出、能力構築及び技術・ノウハウ移転の確保
- 社会・環境面での影響への配慮
- 国家及び地域レベルにおける、気候変動と環境の側面を含んだ経済・開発戦略と整合性の確保
- PPP等を通じた効果的な資金動員の促進

質の高いインフラ投資のためのG7伊勢志摩原則です。国際的なアジェンダとして質の高いインフラ投資を進めているということが、伊勢志摩サミットでうたわれました。

次に開発援助機関にいる者がインフラ投資をどう見ているかという話です。一つはわが国が成長していくためにインフラ輸出が必要だという日本の成長戦略の手段としてのインフラ輸出があると思います。そのような考え方が色濃く出ているのが資料2です。

資料2：インフラシステム輸出戦略

（経協インフラ戦略会議（2013年3月～）にて毎年改訂）

- 日本の「強みのある技術・ノウハウ」を最大限に活かして、世界の膨大なインフラ需要を積極的に取り込むことにより、我が国の力強い経済成長につなげていく。
- インフラシステム輸出による経済成長の実現
- インフラシステム輸出の波及効果
- 国際競争力を勝ち抜くための官民挙げた取組
- インフラ輸出、経済協力、資源確保の一体的推進

経協インフラ戦略会議が2013年以来続けられています。日本の強みのある技術・ノウハウを生かして世界の膨大なインフラ需要を満たし、わが国の力強い経済成長につなげていくということで、わが国の経済成長を念頭に置いた視点です。JICAも日本の組織なので、日本の経済成長を支えるのは当然のことです。

それと同時に途上国の開発にとってもインフラは重要です。それを示したのが先ほど言及した開発協力大綱です。資料3に、一部を抜粋させていただきました。開発協力大綱ではいろいろなことを言っていますが、途上国の成長は単にGDPが上がるだけではだめだと言っています。

では何が必要かという、まず格差が増えてはいけな

重点政策（1）重点課題

ア「質の高い成長」とそれを通じた貧困撲滅

- 世界には、未だに多数の貧困層が存在しており、世界における貧困削減、とりわけ絶対的貧困の撲滅は、もっとも基本的な開発課題である。貧困問題を持続可能な形で解決するためには開発途上国の自立的発展に向けた、人づくり、**インフラ整備、法・制度構築、そしてこれらによる民間部門の成長等を通じた経済成長の実現が不可欠である。**ただし、一定の経済成長を遂げた国々の中にも、格差の拡大や持続可能性の問題、社会開発の遅れ、政治経済的不安定等の課題に直面する国々があることに鑑みれば、その成長は単なる量的な経済成長ではなく、成長の果実が社会全体に行き渡り、誰ひとり取り残されないという意味で「**包摂的**」であり、環境との調和への配慮や経済社会の持続的成長・地球温暖化対策の観点を含め世代を超えて「**持続可能**」であり、経済危機や自然災害を含む様々なショックへの耐性及び回復力に富んだ「**強靱性**」を兼ね備えた「質の高い成長」である必要がある。これらは、我が国が戦後の歩みの中で実現に努めてきた課題でもあり、我が国は自らの経験や知見、教訓及び技術を活かし、「質の高い成長」とそれを通じた貧困撲滅を実現すべく支援を行う。

ので「包摂的」であることが重要であるといわれています。それから環境問題との関係において「持続的」でなければなりません。そして災害、場合によっては感染症も含めてそれらのショックに対して「強靱」でなければなりません。こういうものがないと、たとえ1人あたりGDPが高くなってもだめだというのが日本の哲学であり、そのためにはインフラが必要であるといっているとも読めます。開発機関としてのJICAは、この三つの要素を備えた途上国の成長を支援するためのインフラが不可欠であると考えているわけです。

ついでに資料4です。先ほど日本の協力の特徴としてインフラ重視と申し上げましたが、かつてはそれが批判されたこともあります。日本の援助が商業利害に影響を受けた援助であるかのように誤解した人たちが、かつて日本のインフラ投資に対して批判的なことを言いましたが、いまやインフラの重要性は国際的に認知されるに至りました。

2000年に制定されたMDGの中には、インフラに対する明示的な言及はさほどありませんでした。

ところが2015年にできたSDGs (Sustainable Development Goals)においては、インフラの重要性がきわめて明確にうたわれています。世の中が変わってきたのです。証明はで

資料4：SDGs（持続可能な開発のための2030アジェンダ）

Goal 9

Build resilient infrastructure, promote inclusive and sustainable industrialization and foster innovation（レジリエント（強靱）なインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業化を推進するとともに、イノベーションの拡大を図る）

Target 9.1

Develop quality, reliable, sustainable and resilient infrastructure, including regional and trans border infrastructure, to support economic development and human well-being, with a focus on affordable and equitable access for all（質が高く、信頼性の高い、持続可能で、強靱なインフラを整備する）

きませんが、この背景には日本や中国という国々がきちんとインフラを整備して、それによって経済発展を遂げたという歴史的な事実があるのではないかと感じています。

このように、わが国の成長戦略としてのインフラ、途上国を支援する日本の開発哲学としてのインフラ整備、グローバルなアジェンダとしてのインフラ整備という三つの要素があります。JICAはこれからもインフラ整備に力を注いでいきたいと考えています。

レジュメ2の(3)をご覧ください。インフラを整備し、日本政府の戦略を支援する一員としてJICAはいろいろ頑張っていますが、具体的に何をやっているかをここにまとめてみました。

インフラは無償資金協力でやる場合もありますが、最も

(3) 質の高いインフラに向けてのJICAの取り組み

- ・ JICA支援量の拡大
- ・ 円借款：2015年度は過去最大の2兆745億円を承諾。
- ・ 海外投融資：2015年度は過去最大の1,864億円を承諾。
- ・ 円借款の改革と増額、工夫
- ・ STEP（タイド）円借款の案件形成強化

2015年度の本邦技術活用条件（STEP）での円借款の承諾（L/A調印）は、特に東南アジアや南アジアを中心に、従来水準より大幅に増加。

	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
日本企業受注額（億円）	1,304	720	1,865	1,390	2,362
（日本企業受注率） ^(注)	(33.1%)	(21.9%)	(39.5%)	(36.7%)	(49.3%)

(注) プログラムローンを除く外貨建調達部分に占める日本企業の受注率。

パワフルなツールは円借款です。その円借款の量は非常に増大しています。もう一つの動きとして、日本の技術が円借款のプロジェクトの中に生きるようにさまざまな努力をしているということがあります。この点については、資料5-1をご覧ください。JICAがどんなことをやってきたのか、ここにかいつまんでまとめています。まず上のグラフをご覧くださいと、円借款の額はそれまでは年間1兆円ぐらいの承諾額だったのが、2015年にはほぼ倍増しています。

その中に、運輸交通や電力を中心に1兆3609億円とあり

資料5-1：インフラ輸出促進に向けた取組（実績）(1)

- 円借款の承諾額/件数の推移（図1）2015年度の円借款の承諾額（L/A調印）は過去最大の2兆745億円。そのうちアジア地域のインフラ分野向けは、運輸交通や電力を中心に、1兆3609億円となり従来水準より倍増。
- 地域別の承諾割合（図2）2015年度の地域別の比率は、東南アジアが38%で1位、次いで南アジアが29%で2位。アジア地域で全体の70%。
- セクター別承諾割合（図3）セクター別では、「運輸」セクターが48%で1位、次いで「電力・ガス」が20%で2位。経済インフラ（運輸・電力・ガス・通信）で72%。

図1：円借款の承諾額/件数の推移

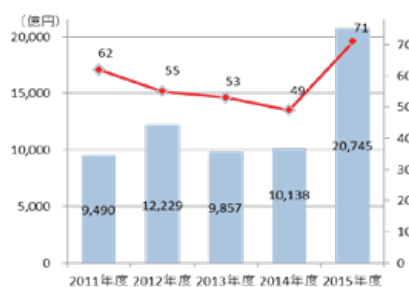


図2：地域別の承諾割合（円借款）

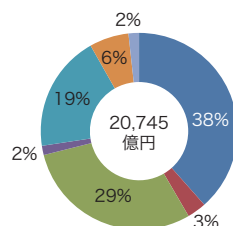
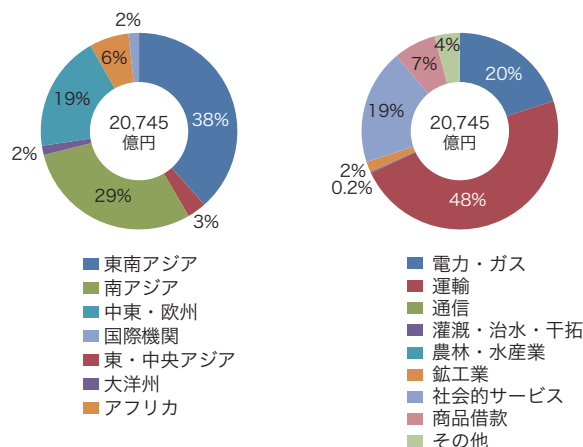


図3：セクター別承諾割合（円借款）



ますが、総額2兆余円のうちの約7割がインフラに使われています。その2兆円余の円借款は圧倒的にアジアに行っています。東南アジアが約4割、南アジアが約3割です。セクターで見ると運輸が一番多くて、続いて電力・ガスとなっています。これが額の話です。

資料「インフラ輸出促進に向けた取組(実績) (2)」をご覧ください。

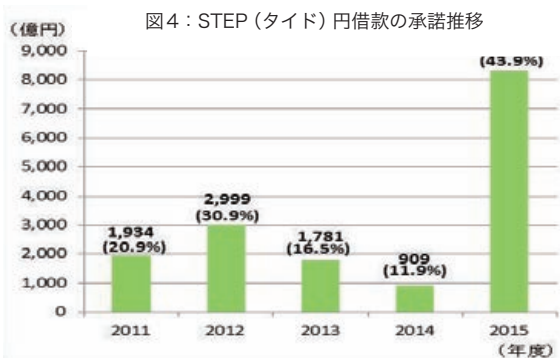
日本技術を使うという条件を課したSTEP円借款が最近増えているのは、日本企業が海外のプロジェクトに参加しやすくする努力の一例ですが、上方のグラフを見ると近年STEPは倍増を超えて5～6倍の水準に達しています。

資料「インフラ輸出促進に向けた取組(実績) (3)」の下のほうの、「日本企業の受注」という表をご覧ください。

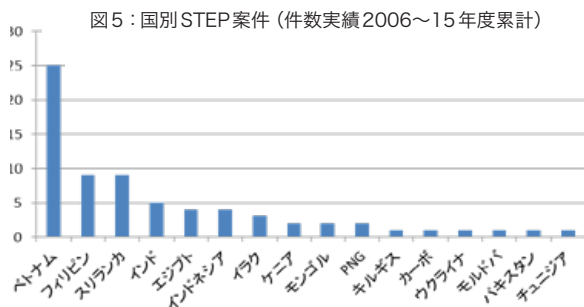
資料5-2：インフラ輸出促進に向けた取組(実績) (2)

●STEP(タイド)円借款の案件形成強化

2015年度の本邦技術活用条件(STEP)での円借款の承諾(L/A調印)は、特に東南アジアや南アジアを中心に、従来水準より大幅に増加。



・過去10年間に承諾した国別のSTEP案件の件数実績。
・ベトナムが25件と最大。フィリピン、スリランカがそれに次ぐ。

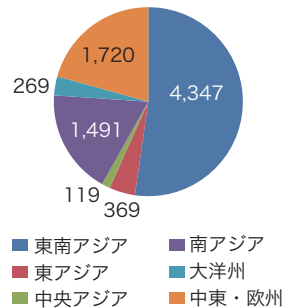


思います。円借款プロジェクトにおける日本企業の受注比率は、2015年度は相当向上しています。2011年度、2012年度に比べると相当比率が上がっていることが見ていただけると思います。こういうかたちで、私どもも日本のインフラ輸出に貢献しています。

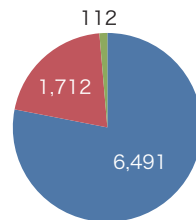
資料5-3：インフラ輸出促進に向けた取組(実績) (3)

●STEP(タイド)円借款の案件形成強化(2015年度実績)

図6：STEP案件の地域別・分野別の割合(2015年度)



・STEP案件は、アジア(東南・東・中央・南)が全体の約75%を占める。



・STEP案件は、セクター別では運輸が全体の約80%を占める。社会セクターが約20%を占める。

●日本企業の受注

円借款事業における日本企業の受注額推移(単位：億円)

	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
日本企業受注額(億円)	1,304	720	1,865	1,390	2,362
(日本企業受注率) ^(注)	(33.1%)	(21.9%)	(39.5%)	(36.7%)	(49.3%)

(注) プログラムローンを除く外貨建調達部分に占める日本企業の受注率。

・2015年度の円借款における日本企業受注額は、従来水準より増加。
・STEP案件の増加に伴い、今後も日本企業の受注伸長の見込み。

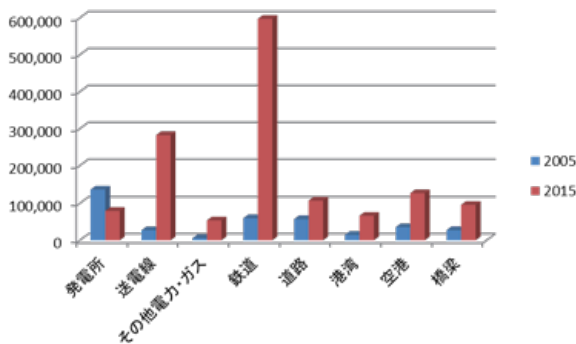
インフラ輸出と港湾

今日お集まりの特に港湾に関心のある方々にとって、やや「不都合な事実」があります。「インフラ輸出促進に向けた取組(実績) (4)」ですが、インフラ輸出の運輸の内訳で突出して大きいのが鉄道です。港湾分野は残念ながら元気の出るレベルには届いていないといわざるを得ません。

新幹線のように、他国の追随を許さないような日本特異の技術は別として比較的簡単な技術で良いものは、STEPを使うこともできません。ですから、なかなか思うようにできないという状況にあって、このへんがわれわれの課題だと思っております。

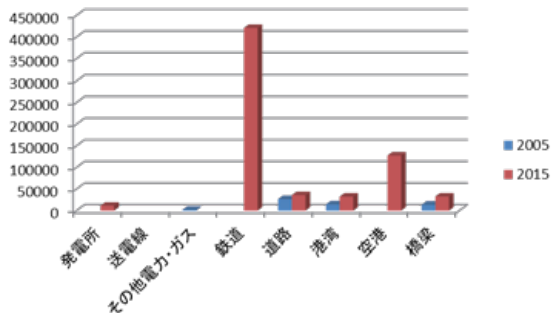
資料5-4：インフラ輸出促進に向けた取組(実績) (4)

図7：サブセクター別(エネルギー/運輸)円借款承諾金額年度比較



- ・2005年と2015年度の経済インフラ(エネルギー/運輸・交通)のサブセクター別円借款承諾額比較。
- ・全体金額の増加、送電線、鉄道案件の増加が顕著。

図8：サブセクター別(エネルギー/運輸)STEP案件金額年度比較



- ・2005年と2015年度のSTEP案件金額を比較すると、鉄道の大幅な伸びが顕著。

インフラ輸出についてJICAの最近の動きをご紹介しましたが、特に港湾分野の関係で、これからわれわれはどういうことに注力したら良いのかについて私見を述べさせていただきます。お手元の資料の2の(4)の「これから」というところをご覧ください。

(4) これから

●従来からのアプローチの継続と強化

●特に

- ・上流から
- ・人材から

技プロ/有償技協

研修プログラム

要人の招聘プログラム

留学生(付加価値をつけるプログラムを付け加えるなど)

●共通の課題

- ・日本のインフラ開発の利点の言語化
- ・日本の人材と海外の人材の交流の強化
- ・反省すべきプロジェクトからの学び
- ・インフラ運営への参画の強化

いままで申し上げたように、円借款を増やすとか、その中で日本企業が参加しやすいように工夫するということは、これからもやっていきたいと思いますが、最後のグラフで見ていただいたように、そのような手法がうまく行く分野とそうではない分野が存在します。港湾分野は新幹線のようなわけにはいかないとすれば、これからどうやって港湾分野における国際協力を振興していけるのかということをご一緒に考えてみたいと思います。

これから特にやるべき話としては「上流から」ということがあると思います。つまり個別プロジェクトで争うのではなくて、マスタープランをつくるとか、ICTを組み合わせるとか、防災に強いものをつくるとか、大都市に集中しがちな人口をいかに分散してバランスある国土の発展を目指すかというコンセプトから入っていくアプローチは、おそらく日本の得意技だと思います。一つはそういうところから、われわれの強みを生かしていくことがあると思います。

ちなみにOCDIさんは、これまであまたのマスタープランを手掛けておられて、港湾分野、国土開発の分野において大きな役割を果たされましたが、そのような歴史をふまえながらさらにバリューを発展させるためにはどうしたらいいかを考えていく必要があるというのが、この「上流から」と書いたことの意味です。



しかし、このような考えが重要であるとしても、必ずしもそううまくはいかないかもしれません。マスタープランをつくって計画をやっていけばいいに決まっているけれども、政治家は悠長なことを言っていられないので、民間セクターが来てやってくれるならそれでいいというかたちでマスタープランとは別個に、虫食いの的にプロジェクトが進んでしまうという現実があると思います。

ですからわれわれが、単に昔ながらのマスタープランでやりましょうと相手国政府にアプローチしても、相手国の政治家から「いや別の国に頼むからいい」という反応が来ることもあり得ましょう。このへんはもう少し考えていく必要があると思います。

そのときに相手国の政治家、高級官僚が日本をどう見るとかというところがポイントです。ふだんからのつきあいのないままに「一見さん」で入って行って相手の信頼を得られるわけではないので、日ごろから人脈をつくって信頼を得ていくことが必要だろうと思います。幸いに、われわれにはこれまで長い協力の歴史があって、あちこちの途上国に日本のことを理解し、日本の技術を信頼している人たちがいます。技術者ばかり、政治家ばかりだと思いますが、その人たちとのネットワークを再活性化してもう一度組み直していくことも必要ではないかと思っています。

いまでも技術協力のプロジェクトがありますし、最近では円借款に付随した技術協力も始まっています。研修コースは、広い意味での海運関係全体で毎年20コースぐらいあります。参加人数は200人ぐらいです。毎年200人来ているので、そういう人たちとの人脈をもう少し丁寧にやる必要があります。これはJICAの責任ですが、そういうことを考え

ています。

それからここには書きませんでした。国土交通省や関係団体から専門家として海外に行っていた方がいらっしやと思います。現在派遣中の方はバングラディッシュに3人、カンボジアに2人、ベトナムに10人、フィリピンに6人、インドネシアに9人、マレーシアに1人、インドに2人、エジプトに1人です。これの方々には相手の省庁に入って、政策アドバイスをしながら日本企業との関係を構築するなど、さまざまな仕事をしていますが、こういう重要なネットワークを活用する必要もあるかもしれません。

それから相手国の要人を、できるだけ早い段階で日本に呼んで、日本のポリシーや技術を知っていただくということも考えられると思います。

それから、これまでの多くのインフラのプロジェクトが途上国の方にわかっていただけているだろうかということです。“質の高いインフラ”というのが日本のキャッチフレーズですが、それが意味するところを相手国の技術者や政治家に腑に落ちるかたちでわかっていただく必要があるので、過去の経験の整理も必要だと思います。

日本の国内はインフラがかなり飽和しているというに近い状況であり、新規のインフラ開発がこれからどんどん増えていくという時代ではないと思います。むしろ維持管理のほうに入っていると思いますが、仮に維持管理をにしても、日本の人材の能力を高めて維持するためにも、ある程度新規の仕事をしていただく必要があります。そういう意味も含めて、日本の人材の育成も兼ねて海外に人を出すことが必要だと思っています。

最後に途上国のインフラ運営への参画の強化です。港湾に関しては非常に戦略的な意味合いがあって、たとえば港湾のターミナルのオペレーターの選定の話は非常にセンシティブな問題になると思います。

オペレーターは非常に重要で、ハコモノの建設と同様の、あるいはそれ以上の、重要性を持つと思います。ここは皆さんにお願いする話ではないかもしれませんが、できるだけターミナルの運営や港のマネジメントにかかわっていくことも重要だと思います。私どもも、港湾に対する技術協力でOCDIさんにもご協力いただいていると思いますが、そういうところも普段からやって、「総合力において日本は頼りになる国だ」ということを、普段から相手国の皆さんにわかっていただくことが重要ではないかと思っています。

私どもがどうしたらいまの状況を改善できるかについ

て、いろいろ皆様のご意見をいただきたいので、この後のブ
レーク、あるいは最後のちょっとした交流会等で皆さんの
ご意見をいただければと考えています。どうもご清聴あり
がとうございました。(拍手)

質疑応答

司会 ありがとうございます。それでは質問を少し受け付
けたいと思います。お願いします。

質問 1年前まではOCDIにいて、いろいろ国際協力をさせ
ていただきました。今日はこれまでの話と今後の課題とい
うことで、非常に貴重なお話を聞かせていただきまして、
まことにありがとうございます。

質問 は1点だけです。STEP案件がずいぶん伸びたとい
うのですが、いわゆるグラントエレメントとしてどういう
数字の動きになったのでしょうか。それからルール内と
は言え、DAC諸国でSTEP案件が伸びていることに対して
OECDではどういう反応があるのでしょうか。

加藤 まとめてお答えしたいので、いくつかご質問を頂戴
できればと思います。

質問 今日はご講演ありがとうございます。JOPCAは国際
港湾交流協会という任意団体ですが、特にJICAの研修
員の修了生(OB)との交流を盛んにしていこうという活動
をしております。

ただ研修員のOBの方は、向こうに帰ってからどんどん
ポストがかわって、コンタクトを取るのが難しいというこ
とがあります。JICAさんでもいろいろなことを考えている
と思いますが、これだけ情報が発達した時代なので、何か
いい手立てはないのでしょうか。せっかくJICAの研修

を受けて日本最良になった方々なので、これからの交流を
大事にしたいと思います。よろしくをお願いします。

質問 1点質問させていただきたいと思います。理事のお
話の最後のほうで人材育成の話がありました。ターミナル
の関係にも言及されていましたが、人材育成について、特
に向こうの人たちを日本に連れてきて人材育成をするとい
う側面で、日本企業の皆さんとの連携のためにうまく仕組
みや具体的なアプローチで何かお考えがあるのでしょうか。
あるいは、いまの動向はどうなっているのでしょうか。

先ほど理事のお話でケニアのモンバサ港という名前が出
て思い出しましたが、以前国交省にいて、ケニヤッタ大統
領がお見えになったときに意見交換させていただく機会が
ありました。そのときに「人材育成のことでいろいろお悩
みであれば何でも言ってくださいね」と言ったら、それまで
ぼーっとしていた大統領がキラッと目を輝かせて、「そう
だ」という感じで見ておられました。

先ほどの理事のお話のように、アフリカはじめ各国の要
人の皆さんは、自国の人材育成にすごく関心があると思
います。その意味で、日本企業との連携で人材育成をして
お帰しできれば、それが日本企業の進出にもつながると思
います。そういう趣旨での質問です。よろしくをお願いします。

加藤 たくさんのご質問ありがとうございます。最初のご
質問のグラントエレメントのところは、これまで持っている
常識的な知識でお答えするしかないのですが、グラントエ
レメントは贈与と借款の比率に関する指標だと思うので、
STEPだからといってグラントエレメントは低くならないの
ではないかと思います。

STEPについて他のOECD諸国がどう思っているかとい
うことは、あまり情報には接しておりません。表立って議
論になっているということは、少なくとも私の耳には入っ
てきておりません。

二つ目の、研修に参加された方との絆をどのように維持
あるいは発展させていくかということは、本当に真面目に
考えなくてはいけないと思います。一つはICTという手
段があるので、メールアドレスを提供するとか、フェイス
ブックで情報を共有するというのもあると思いますが、
それだけでは自ずと時間の経過とともに風化していくと
思います。

いま私どもが考えているのは、こいつはいいぞと思った
人は玉のように育てるとでも言う方向です。たとえば研修
員が20人来て、その中にキラリと光る人が3人、5人いたと
したら、その人に対して丁寧にフォローするということで



す。全員に対して均等にやるのはあまり効果的ではないと思います。

実際に研修を受けて、この人はいいということがわかったら、フォローアップの研修をすることもあるでしょうし、いまJICAではアクションプランをつくらせることが多いのですが、アクションプランを実施したいという話があったときにフォローアップの経費を出す—ということもあります。

あるいはこんなこともあります。研修員が日本でいろいろなことを学び、自分がいいと思ったことを本国で実行しようとしても、本国に帰って上司にオーソライズされないと何事も進まないわけです。そこで上司と部下と2人をまとめて研修に連れてくれば、帰ってから学んだことの実行がやりやすくなるということもあります。そういう工夫をすることだと思います。

いま研修コースのために日本に来る人が年に12,000人くらいいるので、その中から粒選りの人を選び出すことが必要だと思います。12,000人というある程度手厚い、広く網をかけるような協力が一つあって、その中で真珠のような人たちがいたら、それをきちんと積み上げていく。それが、これから取るべき方法だと思います。

そう言いながらJICAのこの領域における歩みは、非常に遅いと思うので、ここは反省して頑張りたいと思います。ぜひ、いろいろなご意見をいただきたいと思います。

最後にご質問いただいた、ターミナルのことも含めて日本人だけに限らず、向こうの人をこちらに連れてきて育成すれば、それが日本企業との関係にもつながるのではないかというご指摘はそのとおりだと思います。そのような問題意識で最近始められた一つの試みがABE (African business education) イニシアチブです。日本のマスターコースに2年間入っていただいて、同時に企業にインターンに行ってもらって、日本の企業風土や仕事に関する考え方などを学んだうえで日本との橋渡しになっていただくというものです。こういうものも、これからやっていきたいと思います。

第2のご質問にも関係しますが、ABEイニシアチブに限らず、日本には留学生が相当たくさん来ています。JICAベースもそうですし、国費留学生もそうですが、単に大学の通常の修士コースで学位を取るだけで、日本との絆がそ



んなに強くならないまま帰っていく人も多いのです。日本語はあまり知らないとか、日本人と付き合いがあまりないという留学生に私はしばしば会いますが、これは非常にもったいないことです。

いまJICAが北岡理事長の肝いりで始めようとしているのは、留学生に特別なプログラムを提供することです。たとえば日本のインフラ開発の歴史といった科目の教育は、通常の大学のアカデミックなコースではあまりやっていないと思いますが、日本の港湾開発の歴史や、港湾を起点にした国土開発の歴史の中には、途上国の人が聞くと「こんなことがあったのか」「自国にも役立ちそうだ」などと感じるであろうものが多々あります。

皆様のご協力をいただきながらそういうものをつくって、たとえば夏休み期間に留学生が参加できる集中コースをやってみたいと思っています。そして、そのときに単に特別コースに参加していただくだけではなくて、地域の企業関係者に会ってもらったり、実地の港湾開発の現場を見てもらったり、いろいろな付加価値をつけることもできていると思っています。

国費留学を含む巨大な日本の海外人材育成プログラムの中に、ちょっとした付加価値をつけることによって、もっと日本のことを深く理解して、日本に期待を寄せる人材が増えていくと思うので、そういうことをこれからやっていきたいと思っています。ぜひ、いろいろなかたちでご協力をいただければと思います。(拍手)

OCDIの40年の歩みと今後の方向

一般財団法人国際臨海開発研究センター 理事長 富田 英治

「70カ国250港」からさらに増加

今回は、少し大仰な題をつけさせていただきましたが、OCDI設立40年の節目ということで、こういうかたちでお話しさせていただきたいと思っております。「OCDIのこれまでの歩みが、日本の港湾分野のODAの歩みそのものだ」と、大それたことを言うつもりはありませんが、ある意味でいろいろな時代の流れを映し出した鏡だと思うので、こういったことを振り返りながら、今後の技術協力のあり方を考える皆さまの参考になればという思いで、お話しさせていただきます。

OCDIの業務の一番大きな柱は、海外の港湾開発に関する調査の実施です。いつもOCDIの説明をするときに、40年間、仕事を実施した港を世界地図にプロットしたものをお示しますが、世界全体にわたって相当の蓄積になっています(図1上)。これは諸先輩方の血と汗と涙の結晶であると思っ

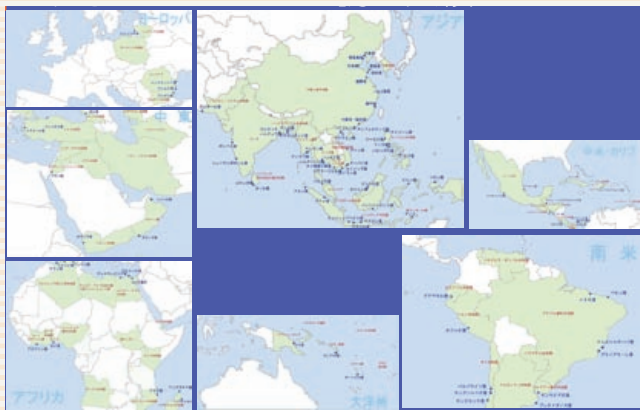


図1：これまでのOCDIの調査実績



ています。「70カ国250港」。実はもっと増えているので、そろそろ変えなければいけないと思っているところです。

これがどう変わってきたのかということで、先ほどのものを国別に点で表したものです(図1下)。緑が80年代、水色が90年代というように年代別に分けてお示ししています。アフリカは未実施の部分がありますが、東南アジアと中南米の海のある国はほとんど技術協力を実施してきています。

もちろん年代によって、それぞれ特徴があります。たとえば80年代はインドネシア、タイ、中国、メキシコ等です。これらの国では、かなり早い段階から技術協力を積極的に展開しています。

1990年代になると、これに加えて中南米、中東も実績が増えてきています。2000年代は濃い青丸ですが、たとえば東欧や中央アジアの国々で技術協力が展開されています。2010年代は黄色の丸です。もちろん東南アジアが多いのですが、アフリカ地域の案件が非常に増えています。あとは大洋州地域も、最近かなり案件が増えてきています。こんな変遷があるという状況です。

OCDI設立時代

過去を振り返るという意味を含めて、OCDIの設立時代の状況を説明させていただきたいと思えます。先ほど加藤理事から60年のODAの歴史についての振り返りをさせていただきましたが、OCDIが設立されたのが1976年で、その2

年前にJICAさんが国際協力事業団というかたちで設立されています。

この時代は特に開発途上国において、臨海部開発の要請が非常に高まってきました。つまり貿易振興で経済的自立を果たしたい、そのために必要なインフラの整備が急務だという機運があって、その需要が非常に高まってきたのです。

実はそれまで特に港湾の場合は、国の技術者を派遣して技術協力をするというやり方をしていましたが、こういうニーズがどんどん高まって、本格的な対応の仕組みを考えなければいけなくなって、ついでには官民協力で進めていく仕組みが必要だということで、OCDIが設立されたわけです。初代理事長は竹内良夫さんですが、竹内さんの大変強いイニシアチブの下に設立されたという事情があります。

設立以降、これまでの流れを見てみます。図2に示しているように、時代ごとに旬のトピックが変わってきていますが、勝手にこのようなネーミングをつけて、この流れを説明させていただきたいと思います。

OCDI設立後は大水深バルク埠頭の建設が非常に盛んな時代でした。1980年前後までこうだったのかなと、勝手にネーミングしていますが、この背景としては、開発途上国で資源の大量輸送への対応が非常に求められるようになってきたことがあります。実施案件は、たとえばアルゼンチンのプンタメダノス港の深水港開発というプロジェクトです。それから参事官のご挨拶にあったOCDIの第1号案件であるインドネシアのバンジャルマシン、あるいはドマイ港という代表的なプロジェクトがありました。

アルゼンチンは首都もそうですし、いろいろな主要資源や人口がラプラタ川の河口付近に集中しています。非常に遠浅で大水深の港を築くのは難しかったのですが、当時そこに何とか大水深の港をつくらうという機運がありまし

た。そして日本も要請を受けて技術協力に出掛けていきました。

日本は計画づくりから全体の協力をするつもりで行きましたが、「全体はアルゼンチンで仕切ります。いくつかの技術的課題について日本が協力してほしい」という枠組みだったそうです。

その結果、最終的にはプンタメダノス港の深水港開発の話は下火になってしまいましたが、実は昨年アルゼンチンに行ったら、同じことを一生懸命検討していました。プンタメダノスではなくてプンタインディオという別の場所ですが、そこで深水港開発をどうすればいいかということを一生涯やっていたので、あのとき日本に任せておいてくれれば状況は大きく変わっていたかもしれないと思った次第です。

バンジャルマシン港は大変有名なプロジェクトですが、当時提案した計画がしっかり実現されて十分に活用されているという状況です。

この時代のもう一つの大きなトピックスは中国への港湾開発の技術協力で、これは非常に力を入れて実施していました。特に秦皇島、連雲、青島、石臼の四つの港は、穀物、石炭といったバルク貨物を大量に扱うための港湾開発に中国政府も力を入れていて、協力を進めていました。それと並行して厦門、大鵬(塩田)、天津、大連という、そうそうたる大港湾でコンテナターミナル等々の計画づくりの協力を進めてきました。

一例をお示しします。図3は秦皇島の計画とその後の姿です。実は2回にわたって計画づくりをして、それぞれこういうかたちで実現しています。その後さらなる開発が進められて地形はだいぶ変わっていますが、これは円借款に結びついて進められて、エネルギー基地港としての埠頭整備がこのように実現しています。

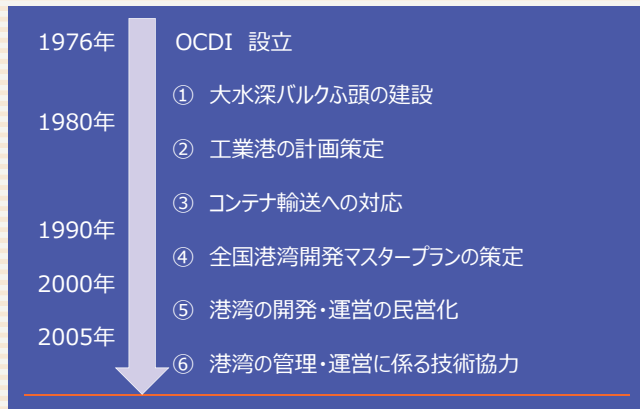


図2：港湾開発調査の実施と変遷

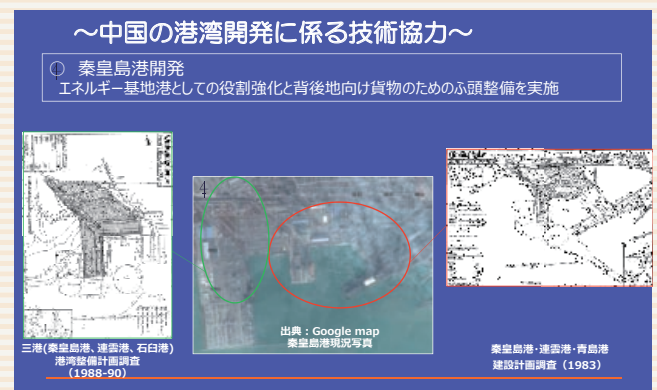


図3：中国の港湾開発に係る技術協力（秦皇島港開発）

もう一つ事例をお示しします。図4は大連です。コンテナターミナルですが、こういった計画を提案し、コンテナターミナルが整備されて、現在も活躍しています。図5は先ほどの拡大図です。

図6は塩田港コンテナターミナルですが、OCDIが提案した計画がこのように実現して、現在も活発に利用されています。このように当時の港湾分野における協力は、中国の沿海部の発展に大変大きく寄与したと思っています。

工業港計画策定時代

次の時代を工業港の計画策定の時代と名づけています。1980年前後からしばらくの間、工業港の開発が一つの大きなトピックスになっていました。この時代の代表的なプロジェクトはメキシコのトクспан工業港、ブラジルのプライアモーレ港、有名なタイの東部臨海部開発というプロジェクトです。

これらの国々は、いまや先進国の仲間入りをしつつありますが、当時は資源を輸出して外貨を稼ぐという経済から、輸入代替産業育成への転換の時期にありました。そのときに日本が得意とする工業港をモデルとした計画策定を提案し、技術協力を進めることができました。

特にトクспан工業港の場合は、港湾開発の計画を提案するだけではなくて、全国の工業開発をどう進めていくのか、あるいは港湾の管理制度、実施体制をどうするのかということで全体的な提案をさせていただき、専門家も派遣して手厚い協力をした事例の一つです。当時の計画が、このようにしっかりと実現されています。

それからタイのイースタンシーボードの開発です。皆さんご存じのように、当時シャム湾の天然ガスを活用して工業開発をしていこうという大きな流れがありました。それから人口にしろ、インフラにしろ、バンコクに一極集中していたので、それを地方に展開していこうというタイ政府の二つの大きな国策の下で、このような計画が検討されました。

先ほどの加藤理事のお話にもあったと思いますが、一時期、世界銀行が大規模なインフラ投資に少し消極的な時代がありました。いまもそうかもしれませんが、それもあってタイ政府が考えていた大規模な工業港開発に対して、当時の世界銀行が「そんなに無理をしないほうがいい」という提言をかなり強くしていたと伺っています。

一方日本は、大水深港湾の整備と大型工業団地の組み合わせで日本の成功事例があるので、その経験を踏まえて、レムチャバン総合港あるいはマプタプット工業港の開発を提案しました。そして最終的にタイ政府は日本の提案を採用して、このプロジェクトが実施されたという経緯があります。1985年にプラザ合意があって、その後円高に乗って日本の企業が現地はかなり進出していくという状況も重なり、プロジェクトが非常にうまく回った事例だと思っています。



図4：中国の港湾開発に係る技術協力（大連港開発）



図5：中国の港湾開発に係る技術協力（大連港開発拡大図）

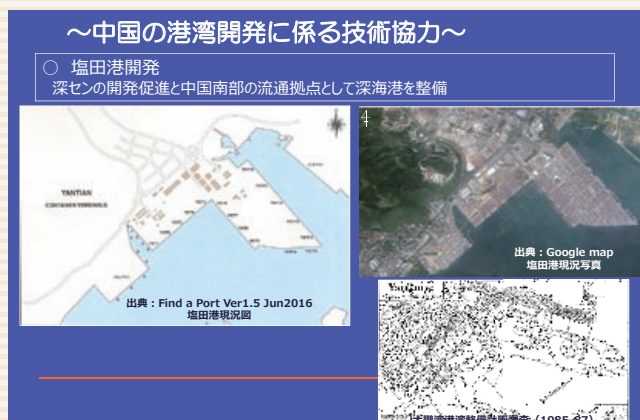


図6：中国の港湾開発に係る技術協力（塩田港開発）

～タイ東部臨海開発計画に係る技術協力～

○ マプタブット工業港開発

- ・ 工業港と工業団地を整備する計画。
- ・ 工業港の位置、施設レイアウトは、ほぼ提案どおり。



図7：タイ東部臨海開発計画に係る技術協力（マプタブット工業港開発）

～タイ東部臨海開発計画に係る技術協力～

○ レムチャバン港開発

- ・ 港湾・都市・工業団地を整備する計画。
- ・ 埋立形状及び工業団地のレイアウトは、ほぼ提案どおり。



図8：タイ東部臨海開発計画に係る技術協力（レムチャバン港開発）

図7はマプタブット工業港です。左はOCDIが提案した内容、右が現況ですが、見比べていただくと、提言したものがほとんどそのまま実現されていることがわかります。

図8はレムチャバン港です。マプタブット港同様、大水深港湾と背後の工業団地、それと併せて臨港都市の整備も行う計画が提案されました。若干地形は変わっていますが、コンセプトはもの見事に実現しています。

レムチャバンのプロジェクトによってインフラ整備が進められましたが、皆さまよくご存じのように、いまでも日本の自動車産業がここに多数立地して活動していますし、このターミナルに日本の港運企業が進出して、運営にも携わっているという状況です。

フィージビリティが重視される コンテナ時代

次は1980年代です。これはコンテナ輸送への対応がメイントピックスになった時代です。もちろんいまでもコンテナ

ターミナルはメインのテーマではありますが、このころから盛んになってきて、いろいろなところでコンテナターミナル整備の計画を行いました。

コンテナターミナルの計画の場合は、フィージビリティの確認が非常に重要視されます。需要予測、経済・財務分析、港湾運営の中身についても、この時代にいろいろな研究がされて、調査内容も高度化してきたと思います。運営の方法についても、いろいろなかたちで技術指導や技術協力がされた時代です。

少し事例を見てみたいと思います。コンテナの一番代表的な協力事例としていつも出てくるのがスリランカのコロンボ港です。コロンボ港は1980年、1989年の2回、開発計画調査を行って計画を策定しています。

1980年に調査を行った当時は、コロンボではコンテナもそんなに扱っていなかったはずですが、「これからコンテナバースが必要になる。さらに地政学的な条件から国際的なコンテナの積み替え輸送(トランシップ)が非常に有望だ」という提言をして、ジャヤコンテナターミナルの整備を提言したのが1980年の調査です。

その後コンテナターミナルの整備が実現しましたが、当初の予想をはるかに上回る貨物量になって、10年後に計画の見直しを行い、3番目と4番目のコンテナターミナルの整備を提言し、これも実現して現在に至っています。

コロンボ港については、その後もいろいろ大きな展開がありました。さらに貨物が急増して、1996年に新コロンボ港開発計画調査という3回目の計画調査を行いました。今度は思い切って防波堤の外側にコンテナターミナルを展開しようという提案です。これはかなり費用もかかるので、思い切った提案だったと思います。

ただ残念ながら、その後はこの計画がADB (Asian

～コロンボ港の運営に係る技術協力～

- 急増する貨物に対応し、運営改善に協力
- 1996年 新コロンボ港開発計画調査

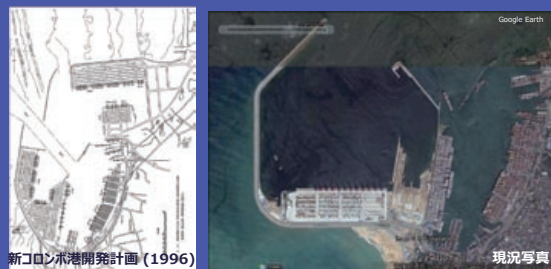


図9：コロンボ港の運営に係る技術協力

Development Bank)の主導によってさらに見直されて、いまはこういうかたちで防波堤の外側の外港整備が進められています(図9)。外郭はADBの協力によって、そしてこのターミナルは中国企業が運営しているという状況になっています。そういう意味では、少し地形は変わってきていますが、ますますトランシップ・コンテナが増えるという提言、さらに外港に展開しなければいけないという提言が取り込まれて、いまのコロンボ港をかたちづくっていると思います。

1990年代からは全国港湾開発マスタープランの策定が各地で展開される時代になりました。この背景としては、港湾のインフラが絶対的に不足していて、何とか足りない分の整備を追いつかせなければいけないということで各国が一生懸命取り組んで、国によっては港湾のインフラ整備が一巡したということがあると思います。

次の段階として、投資をいかに重点化していくか、あるいは運営をいかに効率化していくかという必要性が生じてきたこともあって、国全体の投資を合理的に進めていくために全国ベースの港湾のマスタープランが必要だという流れになってきたと思われまます。プロジェクトのタイトルはそれぞれですが、インドネシア、イランなど、いろいろな国々で全国の港湾整備計画のマスタープランづくりが盛んに行われるようになった時代です。

その事例をいくつかご紹介したいと思います。たとえばフィリピンです(図10)。港の数が多い国なので、港の整備需要は限りなくあります。その中で、どうやって最も効率良く港を整備し、海の上の交通体系をつくっていくかということは非常に切実な課題です。そういうことで港湾の技術協力としても、フィリピンは非常に重要な相手国で、OCIDIも1980年代からフィリピンの各地域で港湾開発計画

を策定して協力してきました。

2004年には全国港湾戦略的開発マスタープラン調査という、それまでにはない珍しいタイプの技術協力をしています。フィリピン全土の港をそれぞれ分類し、たとえば国際輸送のための港湾ネットワークはこうだ、またRORO船が非常に多いので、国内輸送のための港湾のネットワークはこうだというマスタープランをつくって提言して、もちろんかなりのプロジェクトがいろいろなかたちで実現しています。

このときは、ただ計画をつくるだけではなくて、これを実現に結びつけるのが大事だということで、調査の実施と併せて短期専門家を継続的に派遣してフォローアップをするという取り組みを盛んに実施しています。こういうかたちで、計画をつくった後のフォローアップもかなり力を入れて実施してきました。

港湾の開発・運営民営化時代と技術協力

次に港湾の開発・運営の民営化に係る技術協力が盛んに行われる時代がやってきて、2000年ごろからこういう案件が非常に増えてきました。この背景は、世界的にコンテナリゼーションが進展して、コンテナターミナルの開発がメインテーマになってきたことです。

コンテナターミナルは収益性がいいので、民間企業の投資も期待できる分野です。一方で国のほうはインフラ整備資金がない。こういう背景の中で、特に世銀やアジ銀が主導して、もっと民営化を進めたらいいではないかという流れになってきた時代です。たとえば港湾も、下物は公共で整備して上物は民間企業にコンセッションすることを前提にした技術協力、資金協力も展開されるようになってきました。

いくつか例を挙げると、エルサルバドル、インドネシア、オマーンで港湾計画の策定をしましたが、それまでフィージビリティスタディでやっていた方法だけで計算するという話ではなくて、どういう条件を設定すれば借りるほうも貸すほうもうまくプロジェクトを回していけるかというように、特に財務的な面でかなり丁寧な検討が必要になってきました。

一つの事例はサララ港の開発です。これは非常に有名なプロジェクトですが、サララについてはオマーン政府が、ドバイ港が非常に栄えているので自分のところもやりたいということで、いまはなくなってしまったシーランドと協

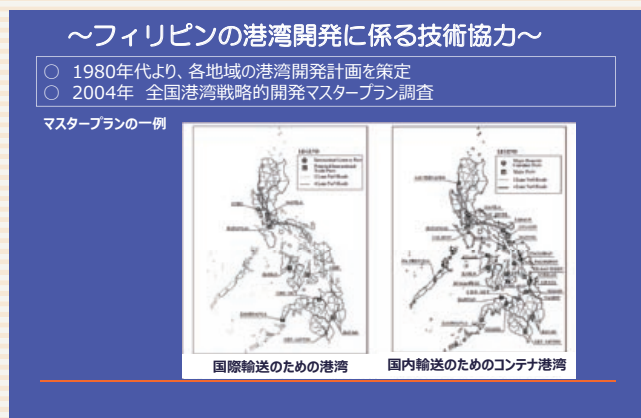


図10：フィリピンの港湾開発に係る技術協力

～サララ港の開発に係る技術協力～

- サララ港開発プロジェクト
 - ・ オマーン政府とシーランド社が協力して発足。
 - ・ ドバイ港の盛況を参考に、近代的なコンテナ港湾を構想。
- 2000年 サララ港ならびに周辺開発計画調査
 - ・ 貨物量の急増に対応し、JICA（OCDI）が実施。
 - ・ これを踏まえ、-18.0m岸壁2バース（総延長900m）を整備。
 - ・ コンテナターミナルの整備・運営等に係る官民の分担の検討等を実施。



図11：サララ港の開発に係る技術協力

力してコンテナ港湾をつくろうと計画したものです(図11)。

2000年時点で、すでに水深16mで4バースのかなり立派な港ができていましたが、プロジェクトの立地が非常に良かったこともあって、その後も貨物がどんどん増えて、もう賄いきれないということでJICAに技術協力の依頼が来て、OCDIで計画を策定させていただきました。

これは将来まだまだ伸びる可能性があるということで、OCDIは水深18mの岸壁2バース（総延長900m）の計画を提案しました。2000年という、日本でも16mの岸壁なんてない時代ですから、その当時18mの岸壁を提案するというのは大変な決断だったと思いますが、いまやそれが実現され、活用されているということで、ある意味で先をしっかりと読んだ提案ができたと思っています。

このときは施設整備の提案だけではなくて、もともと大手のメガオペレーターがコンセッションで運営することを前提にいろいろな議論がされていたので、官民でどう運営を分担するか、料金はどう設定するのかということ、かなり詳細に検討して提案しています。

もう少し時代が下って2005年ぐらいになると、港湾の管理・運営に係る技術協力が非常に増えてきます。2003年に新ODA大綱が策定されて、施設整備もさることながら、「グッドガバナンスに基づく自助努力を支援しなければいけない。そのためには法制度の構築、あるいは経済基盤の整備に協力しなければいけない」という考え方が打ち出されたわけですが、そういう流れの中で、港湾行政に関するキャパシティビルディングの協力が数多く実施されるようになってきました。

たとえば非常に長く継続的にやっているスエズ運河のプロジェクトは、管理・運営をどう高度化していくかということに完全に焦点を当てて実施してきた協力です。

ちょっと毛色が違うものとしては保安に関する技術協力で、これも当時非常に重点的に実施しました。これは言わずもがなですが、9・11の同時多発テロを受けて、世界の港湾で保安対策をしっかりとやらなければいけないということになって、港湾保安の対策強化のための協力プロジェクトをいろいろな国で実施しました。いまもOCDIでは研修事業等々で、引き続き保安対策に対する技術協力を実施しています。

外交ツールや国益促進という最近の状況

こういうことで大きな流れについて説明してきましたが、最近の状況について、いくつかのテーマに分けてお話しさせていただきたいと思います。1番目は外交政策と一層連携したODAです。

先ほどの加藤理事のお話にあったように、ODAのあり方がいろいろ見直されて、一つは外交のツール、国益促進のために実施するという考え方が、かなり明確に打ち出されてきている状況にあると思います。そういう流れの中で2008年には、新JICAさんが発足されたという大きな動きがありました。

もう一つの流れとしては、かなり個別の話になりますが、いろいろな調査の実施のスキームと言うのでしょうか。新JICAができたことに伴って、協力準備調査が新しくできて、それが多数実施されるようになってきました。これは日本の協力を実施につなげていくための準備段階として調査をやるということです。基本的には従来行ってきたフィージビリティスタディと同じですが、より短時間で、機動的に、実施も意識した調査を行います。

協力準備調査として行っているプロジェクトはたくさんあります。これまでマダガスカル、モザンビーク、インドネシアなど、いろいろな国で実施しています。これは実施を強く意識した調査で、計画を策定する段階から、どういう事業のスキームで、このプロジェクトをどう実現するのかということ、かなり具体的に検討しなければいけません。ですから実施段階のいろいろな知識もないと対応できない時代になってきたと思っています。

もう一つ、新しいスキームとしてJICAさんの情報収集・確認調査が創設されています。かつては先方政府の要請を受けて、それに応えるかたちでフィージビリティスタディ調査をやるのが主でしたが、さらに上流の案件の発掘の段階からODAで実施するということだと私は理解してお

ります。行政の手続きはすごく時間がかかってしまうので、JICAさんのご判断で「これが必要だ」となれば、案件発掘の調査ができるという仕組みです。

これまで港湾関係もいろいろな調査が実施されていますが、何々港何とか開発調査というタイトルではなくて、もう少し包括的な調査になっています。港湾セクター単独ではなくて交通セクター全体をどうするかとか、あるいは地域全体をどうするかという大きなくりの中で、その案件形成を実施していくというスキームができています。

OCDIは基本的には港湾の専門店で、こういうものをOCDI単独で実施するのは難しいので、他のコンサルタントと、別のセクターの会社と協力して調査を実施するケースが最近非常に多くなってきています。

交通セクター全体と言いましたが、特に最近JICAさんが非常に力を入れておられると思っているのが物流の改善を切り口としたプロジェクト形成です。港湾とか道路というインフラ整備もさることながら、物を流していくシステムそのものをもっと強化していくための協力ができないかという切り口での調査も非常に増えてきています。

たとえば物流ロジスティクスに係る情報収集・確認調査を最近やりましたが、関税制度はどうか、物流の障害になっているものは何があるのか、それをクリアするため

にはどうすればいいのかという観点も含めた総合的な計画づくりが、最近は多く見られるようになってきています。

もう一つの流れとして、加藤理事のお話にもあった人材育成・キャパシティビルディングの重要性がますます高くなってきています。そのための技術協力プロジェクトを、OCDIはかなり力を入れて実施しており、非常に多くの国で進めさせていただいています。

また最近では情報化も、非常にニーズが高くなってきています。いま実施している案件で申し上げますと港湾のEDIに関する調査です。JICAさんの案件でも、ASEAN全体を対象にした情報収集調査をやりましたし、個別の国でミャンマー、インドネシアで、それぞれEDIシステムを港に導入するための基礎調査を実施しております。

これは国土交通省でも非常に力を入れて、こういったものを実施している関係で、国土交通省のプロジェクトとしても、これまで事業を展開させていただいています。

主要国の最近の状況

次に主要国の最近の状況について、少し説明させていただければと思います。インドネシアについては1970年から、重点的な協力対象国ということで、これまでずっと協力を展開してきました。近年は、いま話題になっているジャカルタ大都市圏、首都圏東部新港開発事業準備調査についても、JICAプロジェクトでOCDIも一部参加させていただいているという状況です。

1980年代ぐらいまでは、個別の港の開発計画策定をずっとやってきましたが、その後はフェリー網の整備計画や、いま申し上げたジャカルタ大都市圏というかたちで展開してきています。

それからベトナムです。これも1990年代に主要な港についての計画の策定を実施しています。2000年代になると総合開発戦略の策定、あるいは管理・運営の改善に重点が移ってきます。現在はリエンチュウの計画調査を行っておりますが、これまでかなりいろいろな調査を実施し、協力させていただいています。

それからカンボジアです。カンボジアは長い間内戦が続いて、国家再建を強力に進めなければならず、そのときに港湾の開発・整備が非常に重要であるということで、長年にわたり重点的な協力をしてきた国の一つです。カンボジアについてはシハヌークビルという非常に大きな港があって、その整備計画に関する協力を継続的に続けています。

技術協力プロジェクトの本格実施

- 2010年前後から、行政・管理・運営システムづくり、民営化に係る支援について、技術協力プロジェクトを中心に実施
- ASEAN・アフリカが主な対象

主な実施プロジェクト

- ・ カンボジア国 港湾政策・行政システム構築プロジェクト
シハヌークビル港競争力強化、CT経営・技術向上
- ・ 南スーダン国 南部スーダン内水輸送運営管理能力強化プロジェクト
- ・ ベトナム国 カイムフ・チーバイ国際港湾開発プロジェクト（OS選定支援）
港湾管理制度改革プロジェクト
スエズ運河戦略強化プロジェクト
ナカラ港運営改善プロジェクト
- ・ エジプト国 運輸省港湾政策及び行政能力強化プロジェクト
- ・ モザンビーク国 ポートビラ港ラベタン国際多目的ふ頭整備事業実施支援
- ・ パプアニューギニア国 モンバサ港国際港湾開発事業オペレーター選定支援業務
- ・ ハマツウ国 ドンゴクンドの港開発計画策定支援プロジェクト
- ・ ケニア国 チェナナイ港運営管理改善事業に係る技術支援
- ・ インド国

港湾の情報化に係る技術協力

- 2010年頃から、港湾EDIをASEANに展開する案件を実施
- 港湾の管理・運営の改善を背景とした取組み

主な実施案件

[JICA] ASEAN ミャンマー国 インドネシア国	港湾EDIに係る情報収集・確認調査 港湾EDI整備計画準備調査 港湾近代化のための電子情報処理システム整備計画 港湾EDI強化戦略計画策定プロジェクト詳細計画策定調査
--------------------------------------	--

【国土交通省】

2013年 2012年 2011年 2010年 2009年	ASEAN地域における港湾物流円滑化に向けた 港湾関連手続きの簡素化・電子化促進調査 ASEAN地域人の我が国の港湾EDI展開方策検討調査 我が国の港湾EDIの海外展開検討業務 海外への我が国の港湾EDIの導入検討業務 我が国の輸出入・港湾関連手続きシステムの 海外諸国への導入方策検討業務
---	---

図12：近年の港湾分野における技術協力

・ 王国政府は、OCDIのプロジェクトメンバーに「カンボジア王国友好勲章」授与



図13：カンボジア国における技術協力

それだけではなく、先ほど来申し上げた港湾関係の実施機関のキャパシティビルディングに対する協力も進めており、かなり継続的に調査あるいは協力を進めてきているという状況にあります。

特にカンボジアはOCDIの貢献が非常に評価されていて、プロジェクトメンバーにカンボジア王国友好勲章が授与されました。こういううれしい出来事もございました(図13)。

次に近年大変重要な協力相手国になっているミャンマーです(図14)。ミャンマーはご存じのように長い間軍政下で経済制裁がされて、技術協力、資金協力というODAが入れない時代が長く続きましたが、実はOCDIは軍事政権になってからも、独自の事業としてかなり継続的に協力を進めておりました。

スー・チャー氏が軟禁されて協力できないという状況になる前ではありましたが、OCDIの自主事業として何度かミャンマーに出向いてセミナーを開催するという協力を引き続きしてきて、セミナーで提案した内容をミャンマーにおける港の整備のマスタープランのように向こうで受け取っていただいて、大変重宝してもらったということがありました。

その後経済制裁が解除されましたが、そういう状況を踏

まえて、近年は大変な勢いで港湾に関する技術協力を進めています。特に再開の契機になったのが2010年に始めたヤンゴン港・内陸水運施設改修調査です。これはサイクロンナルギスで大変な被害を受けて、その復旧を進めなければならないということから始まったものですが、この協力と並行して経済制裁の解除が行われ、ティラワ港の計画等々にステージが移っていきました。

それから重要国としてはエジプトです(図15)。特にスエズ運河に対する協力は非常に長い歴史を持っており、1979年からこのようなかたちで継続的に協力を進めています。主としてスエズ運河庁に対する協力が多いのですが、拡張計画のための調査、航行安全計画のための調査、あとは経営改善に関する計画調査です。経営改善に関する協力も継続的に続けてきています。

スエズ運河庁の中にエコノミックユニットという組織があります。いわゆる企画部門で、運河の通行料の決定もしている大変重要な組織ですが、OCDIはエコノミックユニットに対して、これまで専門家の派遣、研修、調査の実施など、いろいろなかたちで継続的に協力させていただいており、現在も非常に密接な関係にございます。

あとはスエズ運河庁相手ではありませんが、1985年からスエズ湾臨海港を総合的に開発しようというかなり大規模な計画調査も行っています。すべてではないのですが、このうちのいくつかはプロジェクトとして実現しています。

協力の相手方としては個別の国だけではなく、ASEAN地域を横断的にとらえた協力も、2009年から現在に至るまで継続的に行ってきています。テーマは海運インフラの整備、RORO船のネットワークなどですが、最近ではEDIの整備をASEAN全体で展開していこうというプロジェクトも実施されています。2015年にASEAN経済共同体が公式に発足しましたが、こういった取り組みが、この流れのながしきの後押しになったのではないかと考えてい

～ミャンマー国における技術協力～

- ・ ティラワ地区コンテナターミナル整備等を通し、民主化後の持続的発展に貢献
- ・ 港湾EDIの導入に関する調査を実施
- ・ 現在、「全国物流に係る情報収集・確認調査」(JICA)に参画

主な実施プロジェクト

2010-15	ヤンゴン港・内陸水運施設改修調査
2012	ヤンゴン港・ティラワ港の港湾能力改善計画形成調査
2012-14	ヤンゴン港ティラワ地区港湾拡張事業準備調査
2013	ティラワ地区港及び物流基地に係る運営効率化事業準備調査
2014-15	港湾EDI整備計画準備調査
2015-17	港湾近代化のための電子情報処理システム整備計画

図14：ミャンマー国における技術協力

～エジプト国に対する技術協力～

- ・ 1980年前後から運河拡張や臨海部開発に係る調査を実施
- ・ 2000年代からは運河の経営改善計画や戦略強化に係るプロジェクトを実施
- ・ 今年度は、プロジェクトのフォローアップとも言える国別個別研修を実施

主な実施プロジェクト

1979-80	スエズ運河第二期拡張計画調査
1983-85	スエズ運河航行安全計画調査
1985-86	スエズ湾臨海部開発計画調査
2000-01	スエズ運河経営改善計画調査
2009-11	全国総合運輸計画調査
2012-15	スエズ運河戦略強化プロジェクト

図15：エジプト国に対する技術協力

～アフリカ地域における技術協力～

- ・ 内陸とを結ぶ回廊の拠点となる港湾の計画策定・運営改善支援を実施
- ・ 南スーダンにおいて、内戦後の国造りの礎となる港湾管理能力強化を支援

主な実施プロジェクト

2007-08	マダガスカル国トアマシナ港拡張計画準備調査
2010-11	モザンビーク国ナカラ港開発計画準備調査
2011-15	南スーダン国内水輸送運営管理強化プロジェクト
2011	モザンビーク国ナカラ港運営改善計画基礎情報・確認調査
2012-17	モザンビーク国ナカラ港運営改善支援
2013-16	ケニア国モンバサ港コンテナターミナルオペレーター選定支援業務
2014-15	ケニア国モンバサ・ドングンドの港開発計画策定支援プロジェクト
2014-15	マダガスカル国トアマシナ港拡張事業実施支援
2015-16	コートジボワール国アビジャン自治港穀物バース改善事業協力準備調査

図16：アフリカ地域における技術協力

る次第です。

それから加藤理事のご専門の一つであるアフリカ地域に対する技術協力です(図16)。これは比較的近年ではありますが、非常に比重が増えてきています。特にアフリカの場合は海に面していない内陸国がたくさんあるので、海に面している国の港は、自分の国だけではなくて内陸国に対してもゲートウェイとしての役割を果たさなければならず、港湾整備のみならず、その背後の連結も含めた計画づくりをしなければなりません。

そういう意味でたとえばモンバサも、いま実施しているコートジボワールのアビジャンもそうですが、背後に回廊を有している港に重点的に協力していくという流れになっていると思います。モザンビークのナカラもそうです。まさに内陸へのゲートウェイとして、いま役割を果たしている港です。

この中でちょっと毛色が違っているのは、南スーダンの国内水輸送運営管理強化プロジェクトです。昨年も専務の小山から報告させていただきましたが、まさに新しい国づくりをしようとしている南スーダンの行政能力向上を目指した技術プロジェクトで、ほかのプロジェクトとは少し位置付けが違います。

マダガスカルのトアマシナは二度にわたって計画調査を実施しましたが、計画をつくった後、国内でいろいろな問題が生じてプロジェクトが実施できなくなってしまいました。ようやく国内も落ち着いて、再度計画の見直しをし、円借款事業としていま進められようとしている状況です。

大きな柱としての研修事業

次に研修事業です。これはOCDIのもう一つの非常に大きな事業の柱になっています。いまOCDIでは、毎年四

つの定期的な研修コースを実施しております。これまでOCDIが受け入れてきた研修員は何千人というオーダーになるとは思います。先ほどの加藤理事のお話にもあったように、世界のいろいろなところにOCDIで研修を受けた研修員がおられます。そういう方々とのネットワークの再構築も、これからの非常に大事な課題だと思っています。それ以外に個別の研修ということで、個別の国のいろいろなテーマでの研修も行っています。

研修の取り組みについても簡単に説明させていただきたいと思います。ボリューム的に一番大きいのは港湾開発・計画研修です(図17)。これは歴史的にも一番古いもので、昔はもっと長かったのですが、いまは約2か月半、日本の港湾開発のノウハウを習得します。主として技術的な側面での研修が多いのですが、計画、設計、環境というテーマで研修をしています。

加藤理事のお話にもあったように、研修では最後に研修員が自らアクションプランをつくって、自分は国に帰ったらこういうことを実施するという計画を出してもらいます。それをもち帰って、自分の国で上司と相談して修正したものを実行していただくというのが、いまの研修の流れです。

最近はアフリカからの研修員が非常に多くなっています。東南アジアはもともと多いのですが、太平洋諸国からの参加者もかなり増えてきているという状況です。

もう一つのメインの研修は港湾戦略運営研修で、これも長年OCDIが取り組んでいるものです。先ほどの開発研修に比べると少し期間が短くて、1か月から1か月半ぐらいの研修になっています。テクニカルな話もさることながら、日本の港湾運営のノウハウを習得していくという流れになっているものです。

～港湾開発・計画研修（港湾技術者のための）～


【概要】

- ・ 長年にわたり、OCDIにて取り組んでいるもの
- ・ 約2か月半の研修により、日本の港湾開発ノウハウを習得する
(施設設計、耐震設計、環境影響評価、海岸防災等)
- ・ 自国の港湾開発への適用を具体的に考察する（アクションプランを作成）


【最近の主な参加地域】

- ・ アフリカ、東南アジア、太平洋諸国

歓迎レセプション



防舷材工場見学



アクションプラン発表




図17：研修事業への取組

実はこの研修についてはJICAさんに大変ご配慮いただいて、今年度から従来のスキームと少し変えて、研修員を日本に呼ぶだけではなくて、全員ではないものの、戻った後にこちらから出かけていって、その後ちゃんと実施しているかどうかのフォローアップも一緒にやっています。

あとは日本国内の研修だけではなくて、第三国にも皆で一緒に行って、日本のODAが役立っていることをしっかり見てもらうということにも取り込んでいます。今年度はタイのレムチャバンに行くことを計画しています。

それから港湾物流効率化研修と名づけているアフリカ地域に特化した研修です。先ほど申し上げたように、アフリカ地域の物流の流れは少し特殊な面があるので、港湾開発とその背後の物流全体をどう効率化するかという観点で、アフリカ各国から来ていただいて研修をするという取り組みをしています。

港湾保安セミナーも毎年実施しています。港湾の保安の問題も世界的に非常に重要な課題になっています。これは保安のための計画づくりだけではなくて、実際にこんなことがあったらどう対応するのかというデモンストレーションなど体験型のメニューも含めた少し毛色が変わった研修になっています。非常にニーズが高いので、今年からはASEANという限定を外して世界各国から研修員を受け入れるかたちに変更することにしています。

先ほども申し上げましたが、それ以外に国別の課題別の研修も適宜実施させていただいています。これはかなりの数になります。

これまで主としてJICA関係の調査あるいは研修事業について説明させていただきましたが、それと併せて国土交通省関係の業務も毎年多数実施させていただいています。まず世界の港湾の最新動向の調査を継続的に実施しています。それから今後の案件形成のための調査も併せて行うなど、いろいろバリエーションに富んだ業務を実施させていただいています。

OCDIのこれから

これまでOCDIの歩みについてご報告させていただきましたが、これからどうするのかということです。これはまだOCDIの中でも、必ずしも煮詰まった議論になっているものではありませんが、これから目指していきたいものについて4つの側面からお話しさせていただければと思います。

1つは国際的な位置付け・能力の向上です。要は世界のどこに出ても恥ずかしくないコンサルタント能力を身につけるということです。技術的にOCDIは、いまでも世界最先端のレベルにあると思っておりますが、国や援助機関によっては常識が違う面等々もあると思うので、できるだけ世界に積極的に出て行って、いろいろな体験をして、知見を重ねて、われわれの本丸であるODA関係の業務の高度化にもそれを生かしていこうということです。ウィングを広げるといふか、いろいろな機会をとらえて業務を展開していきたいと思っています。少し抽象的な言い方で申し訳ありません。

もう1つは、OCDIは港湾の専門店、その点ではどこにも負けないと思っておりますが、もう少し広い視野・観点で案件をつくり、調査を実施していくのが大変重要なことだと思っておりますので、広い観点での調査研究事業に、これまで以上に積極的に取り組んでいきたいと思っております。そのためには当然国内の他のコンサルタントとの緊密な協力・連携も進めていかなければならないと思っております。

3番目に、先ほどの開発協力大綱の新しい考え方、あるいはインフラシステム輸出戦略が打ち出されていますが、こういった外交政策、国土交通政策にしっかりと貢献できる存在でありたいと思っております。また、大きな流れとしては最近各自治体あるいは港湾管理者も海外との技術協力を進めているので、そういうところとの連携も、これから大いに図っていきたくと考えています。

4番目にインフラ輸出の流れの一環として、もちろん建設業界はそうですが、港運業界など港湾に関係するいろいろな業界が、いま国際展開を進めていこうということで動いています。そういう日本企業が海外に進出する際に、もし必要であれば、それに役立つ業務、応援する業務にも、これからしっかりと取り組んでいきたいと考えております。

たとえば日本の企業が海外のターミナルを買収するというケースもあると思いますが、その技術的なレベル、あるいはどれぐらいの投資がアディショナルに必要なのかということをお悩みのケースも多々あるようです。そういうときに、いろいろなかたちで支援できるような知見を養っていきたくと考えています。そのためにも関係の方面と、これからもしっかりとネットワークをつくっていかねばならないと考えている次第です。

いろいろ申し述べましたが、これからもOCDIのご支援をよろしくお願ひしたいと思います。ご清聴ありがとうございました。(拍手)

書籍「南スーダン河川港技プロの軌跡」発刊

本書は、タイトルは堅いですが、難しい技術書ではなく、むしろ人づくり、国土づくりの書です。我が国の港湾技術者が、世界で最も新しい国南スーダンの独立前の2011年3月から現地入りし、厳しい業務環境・生活環境の中で、創意工夫を加えながら、先方関係者とともに関川港の管理運営能力向上に係る技術移転に奮闘努力する様子を紹介しています。

本書は、OCDIが国際協力機構(JICA)からの委託により、2011年3月～2015年6月の間に実施した「南スーダン国内水輸送運営管理能力強化プロジェクト(河川港技プロ)」の活動をベースに以下の4編で構成しています。

第I編では、前OCDI理事長(現トリニダード・トバゴ特命全権大使)が、南スーダン河川港技プロをOCDIとして実施することを決断し、OCDI専門家を送り出した立場でその思いを綴っています。河川港技プロは、40年を有するOCDIの歴史にとっても様々な意味でエポックメイキングなプロジェクトでありました。

第II編は、河川港技プロの内容を紹介している編です。

南スーダンという国の紹介に始まり、内水輸送や河川港の重要性を整理するとともに、河川港技プロの特徴や外部条件の変化に対応して、技術移転活動の工夫や専門家としての心構えなどに力点を置いて記述しています。また、200枚以上の写真を利用して現地状況の理解に役立つ工夫を行っています。

第III編は、「時々この地で思うこと」と題して、OCDI専門家が南スーダンや河川港技プロに対する熱き思いを吐露しています。

前半の「南スーダンあれこれ」は、河川港技プロ総括(小山現OCDI専務理事)が4年に亘る技プロ期間の時々々の思いや気づきの点などについて、謂わば「定点観測」と言える備忘録を紹介したものです。

後半の「南スーダン手記」は、専門家による手記を整理しています。それぞれの専門家が、現地活動を通じて「記録として残しておきたいこと」、「人に伝えたいこと」、「技術移転で工夫を凝らしたこと」などの視点で記述しています。

第IV編は、2015年12月9日(木)に「平和構築と技術協力—南スーダンを例として—」をテーマとして開催したOCDI講演会の講演録、「開発援助を通じた平和構築支援を巡る課題」(JICA 社会基盤・平和構築部平和構築・復興支援室長の花谷厚氏(前南スーダン事務所長)及び「技術協力プロジェクト—南スーダン国内水輸送運営管理能力強化プロジェクト—」(小山)を掲載したものです。

本書は、軽く読んで頂きたい読み物です。そして、我が国港湾技術者の国際協力への貢献が単に物づくりに留まることなく、人材育成や国土復興、ひいては平和構築と幅広い分野に及んでいることへの理解を深めて頂くことと幸いです。

さらに、今また困難な状況に陥っている南スーダンへの思いを寄せて頂くことを期待いたします。

ご関心のある方は、tokyo@ocdi.or.jp (担当：齊藤)までご連絡ください。



A5版、212頁、
一部カラー刷り、
定価1,500円(税込)



南スーダンとその周辺国

