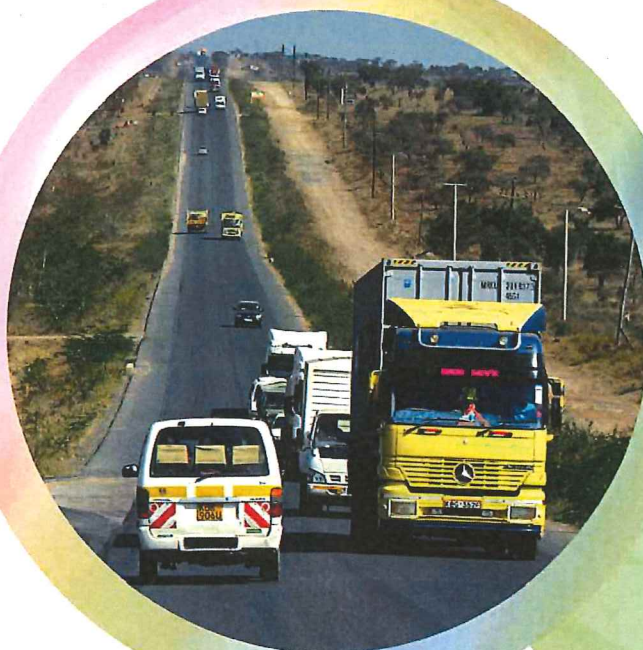


—— ジャパンブランド ——

地域の力を引き出し経済成長を促進する  
地域総合開発支援

## 回廊開発



多くの開発途上国では大都市が経済成長の牽引力となっています。

しかし都市部に開発が偏重し経済活動と人口が集中する一方で、地方やアクセス条件の悪い内陸部では  
インフラ整備が進まず産業開発が停滞し都市との地域間格差が拡大しています。

JICAの回廊開発アプローチは国・地域の経済活動の中心となる重要幹線（回廊）を軸に据え

地域の産業ポテンシャルを見出しインフラ整備を通じて

地域全体の活性化を図ることで投資促進と市場拡大の好循環をつくり

持続的で強靱な成長力を生み出す戦略的な地域開発です。



日本発、また国際協力の現場で培われた、ユニークなノウハウ・経験・技術が、多くの開発途上国の現場で役立っています。  
これらの問題解決に有効な手法や事業モデルを国際協力における「ジャパンブランド」として世界に向けて発信し、活用を促進しています。



## 経済活動と人口の都市偏重が地域間格差拡大と成長力の低下をもたらす

経済成長著しい開発途上国の多くでは、交易拠点としてアクセス良好で経済活動と人口が集中する大都市が成長の牽引力となっています。開発の進む都市部が人口や投資の吸引力を高める一方で、地方やアクセス条件の悪い内陸部では物流・電力等の基幹インフラ整備が進まず、産業ポテンシャルの有効活用が妨げられて開発が停滞しています。

大都市に経済活動と人口が極端に偏重すると、地方には経済成長が波

及せず都市部との地域間格差が拡大し、都市では過密化や無秩序な拡大が経済非効率性を引き起こし成長力を低下させてしまいます。

開発途上国が持続的で強靱な経済成長力を備えるためには、地域の産業ポテンシャルを広く活用し、地域全体に開発効果を行き渡らせ、国力を底上げする地域総合開発が求められます。

## 地域全体を活性化させ持続的で強靱な成長力を生むJICAの回廊開発アプローチ

地域開発では第一に社会経済活動を支える道路や港湾などの運輸インフラが重要ですが、立派な運輸インフラを整備しても、開発途上国では輸入と輸出のアンバランスから物流が一方に偏りがちなために輸送コストは下がらず、経済規模の限られた地域では市場としての魅力にも欠けるため投資を呼び込めません。そこで回廊がつなぐ地域を一つの経済圏と捉え、沿線地域の産業ポテンシャルを広く見出し、経済合理性にかなった成長シナリオを描いて開発を進めることが有効です。JICAは、①

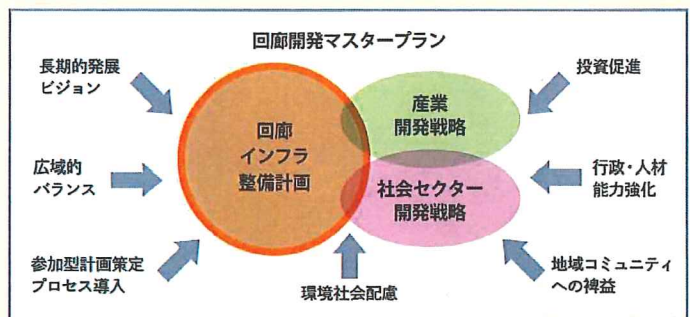
計画策定段階では回廊開発マスタープランの策定を通じ産業ポテンシャルの特定と長期的視点から成長シナリオを描きます。さらに、②事業実施段階では計画に沿ったインフラ施設整備、通関などの制度改善、貿易・投資促進、産業人材育成まで、ハード・ソフト両面から支援します。上位計画策定から事業実施までシームレスに支援するJICAの回廊開発アプローチは、インフラ整備を通じて地域全体の活性化を図り、投資促進と市場拡大の好循環をつくり出すための総合的なアプローチです。

### 〈JICAの回廊開発アプローチ〉

#### ① 計画策定段階 地域社会経済のインクルーシブな成長シナリオを描く回廊開発マスタープラン

JICAの技術協力を通じて策定する回廊開発マスタープランは、地域社会の基盤である運輸、エネルギー、通信、物流・貿易等を含む回廊インフラ整備計画と、経済活動を構成する農・鉱・商・工業等の産業開発戦略を結び付ける地域総合開発計画です。計画づくりは20~30年先の地域社会経済の姿を見据えた長期的視点と、国家や地方を超えた広域的視野から行うことも特徴です。さらに住民参加型の計画策定プロセスの導入、保健・公衆衛生・教育などの社会セクター開発戦略、環境社会配慮の検討も含まれます。

過度の都市偏重を緩和し、広い地域に経済成長を行き渡らせることで均衡ある国土開発と貧困削減を実現させる成長シナリオを描きます。



#### ② 事業実施段階 描いた成長シナリオの実現を多様な支援ツールを駆使して包括的に支援

回廊開発マスタープラン策定後の事業実施段階では、JICAは有償資金協力、無償資金協力、技術協力、民間連携事業といった多様なスキームを効果的に組み合わせ、成長シナリオの実現を支援します。開発途上国が必要とする資

金や技術を戦略的に投入し、ダイナミックかつきめ細かく経済成長の基盤をつくと共に貿易・投資を促進し、地域の発展につなげます。

回廊インフラ整備計画		産業開発	社会セクター開発
施設整備／ハードインフラ	制度構築・技術移転／ソフトインフラ		
<p><b>有償資金協力</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 港湾、道路・橋梁、鉄道などの整備 (無償・有償)</li> <li>● 電力開発・送変電整備 (無償・有償)</li> </ul> <p><b>無償資金協力</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ワンストップ・ボーダーポスト (OSBP) 施設整備 (無償・有償)</li> <li>● 経済特区 (SEZ) 整備 (無償・有償)</li> </ul> <p><b>技術協力</b></p> <p>開発途上国の中長期的な自律的成長を支えるため、JICAは経済成長の基盤強化に重点を置きつつ、運輸、電力・エネルギー・通信など施設整備を支援しています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 越境手続円滑化制度構築 (技術協力)</li> <li>● インフラ運営管理のための能力強化 (技術協力)</li> <li>● 民間投資促進のための資金協力 (有償)</li> </ul> <p>JICAは、物流・貿易を円滑にするOSBPへの支援などを通じて、貿易・投資を促進するとともに、民間企業向けの有償資金協力を活用することで、民間セクターの投資を促進し、成長の原動力の強化を図ります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉱業</li> <li>● 農業</li> <li>● 観光</li> <li>● 技術教育</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 保健</li> <li>● 公衆衛生</li> <li>● 教育</li> <li>● 給水</li> </ul>



## 回廊開発アプローチによる地域総合開発計画づくりが進む～アフリカの経済回廊～

アフリカは豊富な天然資源などを背景に目覚ましい経済成長が進んでいますが、公共投資に頼ったインフラ整備では急成長に追いつかないため民間セクターによる開発投資の需要が高まっています。しかしアフリカは世界の中で比べてまだまだ開発レベルが低く、インフラ不足や小さな市場規模が民間投資の障壁となっているのが現状です。

そこで日本政府は第5回アフリカ開発会議（TICAD V / 2013年）において、投資促進、産業振興への日本企業の参加・関与を官民協働で拡大し、アフリカの成長を日本の成長につなげるべく、インフラ整備のための戦

略的マスタープラン（M/P）を10ヶ所で策定することを打ち出しました。

国境を跨ぐ広い地域で資源、産業、インフラを戦略的につなげてゆき、急激な人口増加と都市集中を考慮し、20～30年と比較的長いスパンで地域総合開発計画を策定します。回廊開発M/Pの策定を通じて域内の物理的、制度的な人・モノの移動の障壁を下げることで地域の一体性を高め、市場の拡大と投資魅力を向上させることにより地域開発を広げ、加速させることを狙いとしています。

### ● 日本が支援を進めるアフリカの主な経済回廊

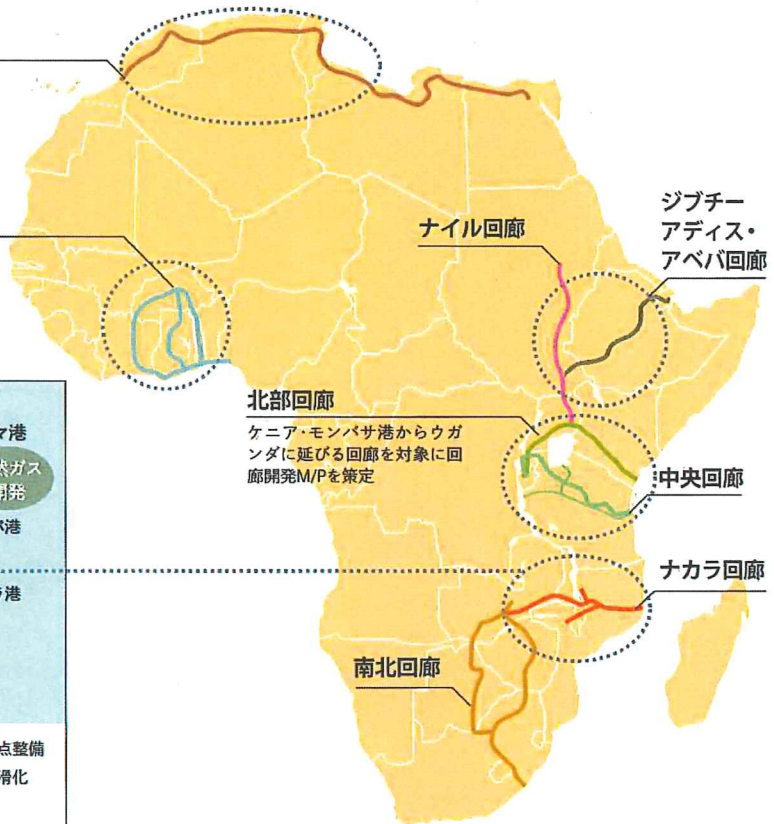
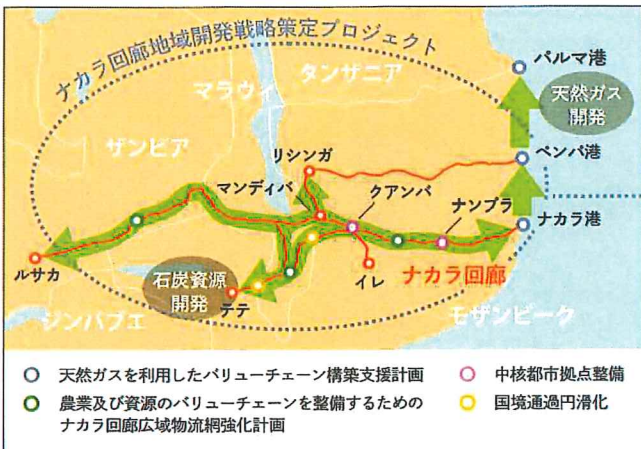
#### マグレブ横断道路

モロッコ、チュニジア、アルジェリアを横断する回廊を対象にインフラ整備と投資促進を狙いとした調査を実施

#### 西アフリカ成長リング

ブルキナファソ、コートジボワール、ガーナ、トーゴの4か国を結ぶ4回廊を対象とした回廊開発M/Pを策定

#### ● ナカラ回廊



## 石炭・天然ガスの資源開発効果を地域に広く波及させるナカラ回廊開発M/P

モザンビークのナカラ港から内陸のマラウイ、ザンビアに延びるナカラ回廊沿線には、石炭、天然ガスなどのエネルギー資源、農業に適した広大な土地といった開発ポテンシャルを有していますが、回廊インフラの未整備と地域全体の開発計画がないために開発が進んでいませんでした。

そこでJICAはモザンビーク政府と共に、2030年を目標年次とした回廊開発M/Pを策定しました。資源開発に伴う民間・公共投資による鉄道、港湾、幹線道路の整備と電力・通信網の拡大からなる回廊インフラ整備と、拠点都市の環境改善や工業団地の拡充といった都市インフラ、教育・保健施設などの社会セクター開発が含まれます。

現在、同M/Pに基づく道路や電力などの回廊インフラ整備支援が始まっています。

### 回廊開発アプローチのルーツ 「太平洋ベルト地帯構想」

1960年日本政府は、国民生活水準の顕著な向上と完全雇用を目指した「所得倍増計画」を発表し、工業立地政策として「太平洋ベルト地帯構想」を打ち出しました。同構想は、京浜、中京、阪神、北九州に過度に集中していた工業の分散と拠点都市の育成を目指し、天然資源の有効利用と資本、労働、技術など諸資源の適切な地域配分を通じて地域間の均衡ある発展を図るものでした。日本政府は産業活動のためのインフラ整備として東名・名神高速道路や東海道新幹線に代表される国家プロジェクトを優先的に進め、産業活動を過密地域からより発展性のある地域へ分散させることを狙いました。その結果、輸出型の工業を伸ばすことに成功し、日本の高度経済成長をもたらしました。



# 回廊開発を軸にした包括的支援を通じ地域の経済成長に貢献～メコン地域～

JICAはASEAN諸国を早くから地域共同体として捉え、①連結性の強化（東西・南部経済回廊構想実現への貢献、税関分野への支援）、②経済成長のための貿易・投資促進（電力網整備、投資促進、知財分野への支援）、さらに地域間の交流が行われることによる負のインパクトへの対応として③人間の安全保障・環境の持続性の確保（防災、感染症対策等）を柱

に国際協力に取り組んできました。

メコン地域では回廊開発を軸に様々な角度から、ハード・ソフトの両面で包括的に支援してきた結果、タイ、ベトナム、カンボジア、ラオスの1人当たりGDPが2000年から2013年にかけて2～4倍程度の成長を遂げることに貢献しています。

## ● メコン地域における主な回廊インフラ整備支援

### 施設整備／ハードインフラ

東西経済回廊

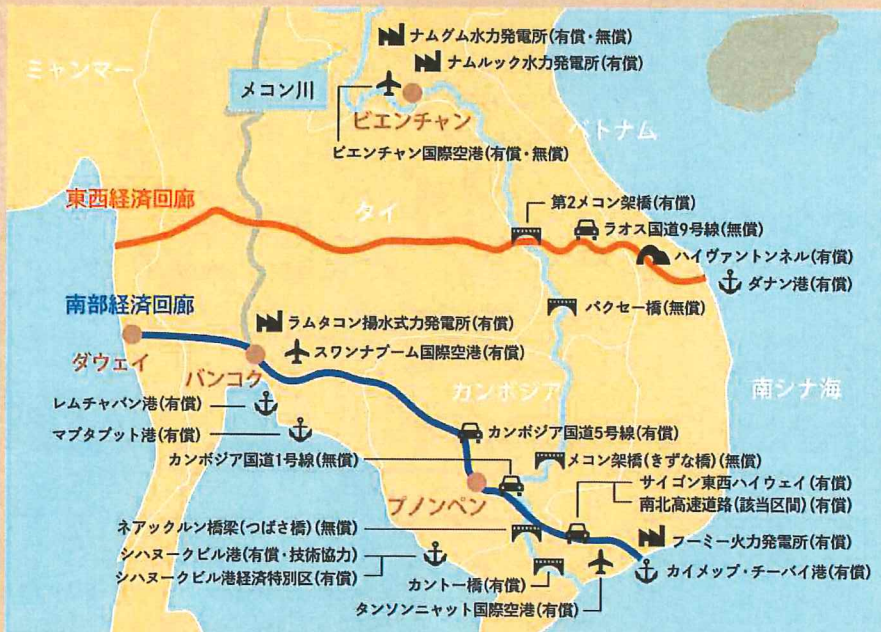
#### ● 第2メコン橋 (有償資金協力)



#### ● 国道9号線 (無償資金協力)



#### ● ハイヴァントネル (有償資金協力)



南部経済回廊

#### ● レムチャバン港 (有償資金協力)



#### ● ネアックルン橋(つばさ橋) (無償資金協力)



#### ● カイメップ・チーバイ港 (有償資金協力)



### 制度構築・技術移転／ソフトインフラ

#### ● 税関支援(技術協力)

ホーチミン - チェンナイ間の輸送時間239時間のうち、通関に要する時間は半分以上の127時間も占めるなど、通関手続の遅さが企業の活動上の大きな阻害要因となっていました。そこで、タイ、ベトナム、カンボジア、ラオスにおいて、税関業務能力向上に係る支援を実施しました。



#### ● 投資促進支援(技術協力)

企業による積極的な投資につながるよう、「投資政策策定」、「投資促進機関能力強化」等について、投資促進アドバイザーの派遣を通じ支援しました。



#### ● インフラ運営管理のための能力強化(技術協力)

整備した道路・橋梁や電力施設等のインフラを適切に維持管理・補修するため、定期点検、補修技術、資産台帳作成等の技術移転を支援しました。

● 各国空港を利用する旅客のうち、JICAの支援により整備された空港を利用する人の割合\*



● 各国港湾の貨物取扱量のうち、JICA支援で建設された施設での取扱量の割合\*



※出典：JICA「JICAのASEAN地域協力」