

ミレニアム開発目標 (MDGs)

国際社会が協力して解決しなければならない
人間開発と貧困撲滅のための課題

MDGsとは

2000年9月、189カ国が一堂に会する国家首脳会合、国連ミレニアム・サミットがニューヨークで開催され、21世紀の国際社会の目標となるミレニアム宣言が採択されました。宣言では、平和と安全、開発と貧困、環境、人権、弱者の保護などの課題を挙げ、国連の役割に明確な方向性が提示されています。この宣言と、1990年代に行われた主要な国際会議やサミットで採択された国際開発目標を統合し、共通の枠組みとしてまとめたものが「ミレニアム開発目標 (Millennium Development Goals: MDGs)」です。MDGsは、2015年までに達成すべき8つの目標を掲げています。

5年目の2005年9月には、宣言のフォローアップとして、170カ国以上の元首・首脳による国連特別首

脳会合(ミレニアム+5サミット)が開催され、MDGsを含む宣言全体のレビュー(評価)が行われました。その成果文書のなかで、国際社会は各国のオーナーシップとパートナーシップに基づいて開発目標を実現する強い決意を表明しています。

2010年9月に開催された「MDGs国連首脳会合」では、MDGsの進展は目標や地域ごとに差異があり、食料価格の高騰、経済危機、気候変動、紛争などの課題はあるものの、国際社会のいっそうの努力があれば2015年までにMDGsの達成は可能としています。このなかで日本政府は進捗が遅れている母子保健を含む保健と、基礎教育をはじめとした教育に関し、具体的なコミットメント(管コミットメント)を表明しました。

この首脳会合のフォローアップを行うため、JICAは日本政府、世界銀行、国連開発計画(UNDP)、国連児童基金(UNICEF)と「ミレニアム開発目標(MDGs)フォローアップ会合」を共催しました。残す5年間でMDGsの達成に有効な教訓や知見を参加者と共有し、国際社会に向けて発信しています。

8つのMDGs



極度の貧困と飢餓の撲滅



普遍的初等教育の達成



ジェンダーの平等の推進と女性の地位向上



乳幼児死亡率の削減



妊産婦の健康の改善



HIV/エイズ、マラリアおよびその他の疾病の蔓延防止



持続可能な環境の確保



開発のためのグローバル・パートナーシップの推進

ロゴ作成：NPO 法人「ほっとけない世界のまずしさ」

JICAのMDGsへの取り組み

JICAではこれまで、開発途上国の人材育成・能力開発、政策・制度の改善、インフラ開発などへの包括的な支援を通じて、貧困削減に貢献してきました。

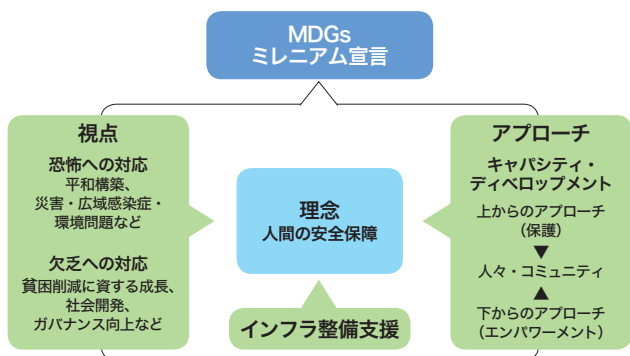
JICAは、以下の観点からMDGsの達成に向けて取り組んでいます。

「人間の安全保障」とMDGs

— JICAのMDGs達成に向けての考え方

JICAは、人々に着目し、人々が直面するさまざまな脅威の全体を視野に入れた「人間の安全保障」をMDGs達成のための重要な概念ととらえてきました。また、「人間の安全保障」を実現するためのひとつの重要なアプローチとして、開発途上国が自らの手で開発課題に

JICAのMDGsへの取り組み



MDGsはミレニアム宣言の開発アジェンダに関する具体的な目標です。JICAは次の2つの面(視点とアプローチ)をあわせもつ「人間の安全保障」の理念に基づいた協力を行うことにより、MDGsの達成とその成果の持続を目指しています。

①視点：欠乏に加えて、恐怖への対応も視野に入れる。

②アプローチ：上からと下からのアプローチにより、開発途上国自身の課題対処能力を高める内発的プロセスを支援する(キャパシティ・ディベロップメント)。

また、これらの取り組みを下から支えるのが、インフラ整備分野の協力です。

対処するための能力を向上する「キャパシティ・ディベロップメント」を重視しています。さらに、人々がその潜在能力を発揮し、人々の可能性を実現させるために必要な基盤としての役割をもつ「インフラ」の整備を支援しています。

さらに2015年の目標達成年に向けて、JICAは以下の取り組みを強化していきます。

アジアの経験を世界へ

——持続的な成長を通じた貧困削減

アジアでは、人材育成、制度構築、インフラ整備を一体的に進めたことにより民間セクターが成長し、それに伴い経済成長や雇用機会の拡大を実現してきました。経済成長は、途上国政府の財政基盤強化を通じて、教育、保健・医療分野などへの公共支出の拡大にも寄与しています。

日本は自身の近代化や戦後復興の経験、そしてアジ

アへの協力経験から、開発途上国の自主性こそが開発の推進力であることや、MDGsの達成を含む開発の成果の維持・発展には持続的な成長が必要不可欠であることを学んできました。JICAは、こうしたアジアにおける開発の成功経験と教訓を世界の多くの人々と共有していきます。

MDGsを取り巻くリスクにも対処

——地球規模課題への対応

気候変動、食料・エネルギー価格の高騰といった問題は、MDGs達成にとって大きなリスク要因であり、こうした地球規模のリスクにも対処していかなければなりません。また、MDGsの達成と平和の構築は相互に関連しているため、紛争を予防し、再発を防ぎ、平和を定着させるための努力も必要です。

JICAは、教育、保健、水といったMDGsに直接関係する分野に対する取り組みを強化するとともに、MDGsを取り巻くリスクにも対処していくことにより、MDGsの達成とその成果の持続性の確保を目指します。

パートナーシップの拡大に向けて

近年、新興国が積極的に国際協力を展開し、開発途上国間の南南協力が拡大するなど、開発協力の担い手は多様化し、NGOや民間財団、民間企業によるCSR(企業の社会的責任)活動なども活発化しています。MDGs達成のためには、これらの多様なアクター間の連携を強化することにより、開発協力の質を向上させることが重要です。また、ODAの増大や民間資金の動員を図るとともに、国際連帯税などの追加的な開発資金を新たに確保していく必要があります。

JICAは、南南・三角協力、NGOや民間企業などとの連携強化を通じて、開発協力の効果増大を目指します。



母子健康手帳を手にする子ども(フィリピン) [撮影：今村健志朗]



タンザニアでの稲苗取りの様子 [撮影：藤原和幸]

経済基盤開発

マクロな視点により、
都市や地域の問題に総合的に対応



※MDGsの8つの目標のうち、該当するものを表しています。

開発途上国では、経済基盤となる公共インフラとその管理・運営を支える基本的仕組みが未発達・未整備な場合が多く、国の発展を妨げる一因になっています。

急速に進展する都市化は経済活動の効率化をもたらすし、経済発展の原動力となる反面、住環境や交通、治安の悪化等のゆがみや、都市部と地方部の格差拡大などの問題も引き起こしかねません。また、実効ある都

市・地域開発を推進するには、個々の地域内の開発を考えるだけではすまず、他地域や国を越える経済圏との関係など、マクロな視点からの計画づくりが求められています。

JICAは、持続的な経済基盤の開発に向けて、適切な社会システムや制度の検討を含めた都市・地域開発計画を策定し、その計画に基づく運輸交通インフラや情報通信ネットワークの整備と、それらを維持管理・運営する組織の強化や人材の育成に協力しています。

都市・地域開発

課題の概要

世界の人口は2011年に約70億人に達すると推計されています。1900年には13%だった都市化率(総人口に占める都市居住人口の比率)が、2006年頃には50%を越すなど都市化が急速に進んでいます。この傾向は開発途上国において顕著で、2030年には世界の都市人口の80%が開発途上国に集中すると予測されています。

急速な都市化により経済発展がもたらされる一方で、住環境の悪化、交通渋滞と大気汚染、水質汚濁、都市ごみの増加、治安の悪化、スラムの発生など、都市固有の問題を引き起こしています。また、開発から取り残された地方部との格差も生じており、都市の周辺地域や地方部で経済の衰退、社会基盤の整備の遅れ、公共サービスの欠如などの問題も顕在化しています。

こうした問題は、さまざまな要素が複雑かつ相互に影響しあっており、個別に解決しようとしても限界があります。そのため、都市あるいは地域を面としてとらえ、中長期的な視点で総合的にアプローチする必要があります。

JICAの取り組み

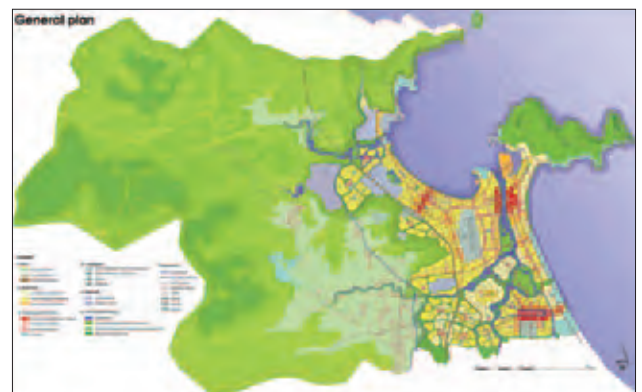
JICAは、開発途上国の都市・地域開発の取り組みにおいて、都市開発マスタープランづくりや地域総合開発計画の策定に関する調査および技術協力を通じて、

経済成長や生活環境水準の向上に貢献しています。

マスタープランや開発計画の策定では、以下の5つの視点がベースとなっています。

- ①都市部や地域における各種の問題に対する総合的かつ包括的なアプローチ
- ②都市・地域開発を促進していくための行政機関、地域社会組織、コミュニティなど地域全体のキャパシティ・ディベロップメントの重視
- ③国情にあった地方行政制度の整備
- ④地域住民の視点も入れたバランスある地域発展と地域間格差の是正
- ⑤都市開発による負のインパクトを抑制したバランスある開発

JICAはこれらに基づき、都市や地域の抱える問題や課題の分析、中・長期的なビジョンづくり、開発方針やセクター別開発計画の策定、これらを実現するためのアクションプランの提案などを行います。このマ



ベトナム「ダナン市都市開発マスタープラン調査」で提案された将来都市構造図の一部。この調査では、工業・観光・商業・居住のバランスの取れた総合的な開発戦略・計画が策定された



教室が足りず、屋外で授業を受けるウガンダ北部の国内避難民の子どもたち。JICAは、20年続いた紛争状態から復興へ移行しつつあるウガンダ北部のアムル県で、国内避難民の帰還・定住を促進するために必要なコミュニティ開発モデルの策定に協力している

スタープランに基づく複数のプロジェクトが相互に連携することで、開発効果の最大化を図っています。

包括性、内発性を重視

JICAはこれまで都市・地域開発に関する多くの協力を行ってきました。都市・地域開発においては、将来、途上国の人々が自らの手で計画を実現していくために、包括性と内発性を重視した協力が重要です。

特に、都市・地域開発計画の実施の担い手である、相手国機関に属する個々人の能力向上が必要です。また、人材を育成する組織の仕組みと、組織が効果的・効率的に運営されるために必要となる社会や制度の仕組みが十分に機能するよう見直されなくてはなりません。個人、組織、社会・制度という複数のレベルにおいて、開発途上国の人々が自らの力で包括的に課題を発見・対処していく内発的プロセスに協力することが求められます。JICAは、開発途上国における都市・地域開発計画の策定、実施の各段階を通じ、一貫して包括性と内発性を重視する協力を行っています。

マクロな視点をもった地域開発

地域のニーズの多様化が進むなか、個別の問題解決型のアプローチではなく、都市や地域といった一定の面的範囲でとらえ、総合的な対応を要する問題が増えています。経済成長に取り残された農村地域の開発を支援するという対応ではなく、より広域的・複眼的に

地域をとらえ、国を超えるマクロな視点、また、気候変動等、地球規模課題にも配慮した取り組みが必要となっています。

運輸交通

課題の概要

開発途上国では道路、鉄道、港湾、空港などの運輸交通インフラの整備が遅れているために経済発展が進まず、貧困の一因ともなっています。持続的な発展と成長のためには、人や物の移動手段である運輸交通インフラの整備が不可欠です。

運輸交通インフラの整備に対する需要は世界的に高く、老朽化した施設の維持管理や改修、更新のニーズも急増しています。運輸交通インフラの整備には多大な資金が必要であり、財源確保は大きな課題です。限られた公的資金で必要なすべてのインフラを整備することは困難なため、民間資金の導入などさまざまな財源を確保し、需要に応える運輸交通サービスを無駄なく持続的に提供していくことが求められています。

さらに、公共交通機関の導入や交通手段の転換を通じた渋滞解消や物流効率化によるCO₂削減、大気汚染物質の抑制等、相手国の環境社会配慮に対する取り組



タイの首都バンコクでは、円借款の供与により、隣接するノンタブリ県とを結ぶ大量輸送鉄道パープルラインの建設が進んでいる

みを支援していくことも必要です。

■ JICAの取り組み

JICAの協力は、人や物を迅速、円滑、安全に移動させることにより、経済社会活動を活性化させ、人々の所得向上や生活環境の改善に貢献することを目指しています。

開発途上国で運輸交通インフラの整備を行う場合、単に道路や橋を整備するだけでは十分ではありません。効率的な運輸交通システムの計画策定が必要なほか、運輸交通インフラを適切に維持管理・運営する人材の育成、組織の強化、ならびに組織を支える社会・制度の仕組みも構築しなければなりません。JICAは、利用者や周辺住民など受益者に焦点を当て、“何のために、誰のために”を考え、住民参加による協力の実施やNGOとの連携なども積極的に進めています。

また、運輸交通分野の協力においては、物流・人流

の国際化や国境をまたぐ地域経済圏の発展を促進するための「国際交通」、人々の移動の可能性を公平に確保し国土の調和ある発展に対応する「全国交通」、都市の持続的な発展と生活水準の向上に対応する「都市交通」、開発から取り残されてしまいがちな地方の生活水準を向上させるための「地方交通」など、複眼的な視野が必要です。このように、「すべての人々が恩恵を受ける、ダイナミックな開発」(Inclusive and Dynamic Development)を、JICAは目指しています。

クロスボーダー交通インフラ

運輸交通インフラは、海洋に面する国と内陸国を結ぶ場合など、国境を越え複数国における整備(クロスボーダー交通インフラ)に対する協力が求められることがあります。

JICAは、クロスボーダー交通を「国境を越える広がりをもった地域の経済市場統合を進展させる交通」ととらえています。このクロスボーダー交通インフラで



無償資金協力により改修整備されたアンゴラのナミベ港



本邦研修で来日したベトナムの空港関係者。成田空港の設備管理について、現場で講義を受ける

ベトナム初の都市鉄道の導入を総合的に支援

JICAは、ハノイとホーチミン両市における都市鉄道の導入を支援しています。円借款、技術協力、民間連携協力を組み合わせ、計画・策定段階からインフラ整備、運営維持管理、沿線開発の支援までをカバーする総合的な都市鉄道開発の取り組みが注目されています。

ベトナムの二大都市、ハノイ・ホーチミンでは、近年の急速な経済成長と都市化に伴うバイクや自動車の交通量の増加により、交通渋滞が深刻化しており、経済社会活動への悪影響が懸念されています。また、自動車交通を一因とする大気汚染問題も深刻です。

日本の経験・技術を活用して

こうした状況の下、JICAは、ホーチミン市とハノイ市において、都市交通計画を含む都市開発マスタープランの策定を支援しました。この両計画でともに提言されたのが、公共交通機関へのシフトに向けた都市鉄道(大量高速輸送システム)の導入です。

これを受けて、JICAはホーチミン市では、最も優先度が高いとされている1号線(市中心部のベンタイン～東部スオイティエン間の約19.7km)の建設に対し円借款を供与しました。ハノイ市においては、マスタープランで提言された都市鉄道のうち1号線(ザーラム～ザップバット間の約11km、ゴックホイ駅周辺区間の約4km)と2号線(ナムタンロン～チャンフンダオ間の約12km)の建設を円借款により支援しています。

都市鉄道分野では日本企業が優れた技術を有しているため、これらの円借款事業には「本邦技術活用条件(STEP)」が適用され、信号・通信システムや車輛の多くの部分について、日本製品が納入される見込みです。また、日本の鉄道事業者は、鉄道のみならず沿線の不動産開発等の街づくりも含むユニークなビジネスモデルをもっており、その日本の経験がハノイ・ホーチミンの都市鉄道開発にも生かされることが期待されています。

ホーチミン市1号線は2012年に工事を開始、2017年の開業を目指しています。ハノイ市の1号線は2017年、2号線は2016年の開業を目指しています。

維持管理や周辺開発も支援

都市鉄道の運営・維持管理の経験はベトナム側にないため、対応できる人材の育成とともに、運営・維持管理を実施する新会社の立ち上げが必要です。JICAは、2011年から、ホーチミン市における都市鉄道運営会社の設立を支援する技術協力プロジェクトを開始したほか、ハノイ市においても同様の協力を検討中です。

都市鉄道の導入にあたっては、技術基準の制定や標準的な仕様の整備も新たに



ホーチミン市中心部から郊外に向かい、サイゴン川の高架橋を渡る橋のイメージ図

必要となるため、JICAは開発調査(2008～2009年)により都市鉄道の技術標準策定を支援しました。

また、バイク通勤に慣れた市民に新たに鉄道を利用してもらうためには、鉄道施設の整備に加えて、通勤・通学に必要な駐車場・駐輪場やバスターミナルの整備など、乗客の利便性を高めるための駅周辺の整備が不可欠です。JICAは、ハノイ市において、1号線、2号線の主要駅の駅前開発や沿線開発の促進を支援しているほか、ホーチミン市では、他路線も乗り入れるターミナル駅となるベンタイン駅において、地下街開発を含む総合的な駅開発を提案するべく、民間企業とも連携した調査を実施中です。

JICAは今後も日本の鉄道事業における技術と経験を最大限生かしながら、都市鉄道の導入を通じたハノイ・ホーチミンの新たな街づくりを支援していきます。



道路交通量の増加は著しく、交通渋滞問題は深刻化している。ホーチミン市では、自動車の平均走行速度が2002年の時速23.8kmから、2020年には時速13.3kmに悪化すると予想されている

は、当事国の国内インフラや税関・出入国管理事務所等の国境施設だけでなく、人流・物流を地域全体に広げるネットワークとしての地域開発、国境通過手続きの簡素化による越境交通の促進に資する制度構築や人材育成といったソフト面での整備など総合的な対応が求められます。

クロスボーダー交通の促進によって、当事国・地域の経済が活性化されることを目指しており、クロスボーダー交通インフラの整備では多国間協力の観点から計画・実施することも必要です。他方、クロスボーダー交通の便益が経済力の大きな地域に偏ることや、犯罪やHIV/エイズなど疾病の拡大につながるなど、クロスボーダー交通による負のインパクトの可能性も考慮し、その対策も検討しつつ協力を進めています。



大洋州地域における情報通信技術の中核施設として、フィジーの南太平洋大学内に無償資金協力によって整備された衛星ハブアンテナと「Japan-Pacific ICTセンター」。現在、新ICT学士号コース設立、衛星通信ネットワーク強化などの技術協プロジェクトを実施している

ICTセンター実習室での授業風景



情報通信(IT)

課題の概要

先進国では情報通信技術(IT)が著しい発展を遂げています。ITは、中央省庁の業務のコンピューター化(電子政府)、インターネットを利用した教育(e-ラーニング)、電子商取引(e-コマース)など、行政、社会、経済のさまざまな分野で活用されています。ITは、国の経済社会構造を効率化し、生産性の向上、生活の質的向上など、あらゆる活動の改善を下支えできる潜在的な能力をもっています。

多くの開発途上国ではITの普及が遅れており、先進国とのIT格差(デジタル・デバインド)が生まれ、それが両者の経済格差をますます拡大していくという構図が発生しています。

JICAの取り組み

JICAは、デジタル・デバインドの是正はあらゆる協力の有効化・効率化のために必要と考えており、開発途上国におけるIT利用を促進することによりデジタル・デバインド問題の解消に貢献しています。

日本政府は、2000年7月に開催されたG8九州・沖縄サミットにおいて、遠隔学習の導入など開発援助

におけるIT利用の促進により、デジタル・デバインドの解消へ貢献するとともにODAの効率化を図るべく、30カ所のIT拠点の設置を表明するなど、アジアを中心とした開発途上国に対するデジタル・デバインドの是正に向けた協力を推進しています[→P.72 事例を参照ください]。

社会・経済開発につながるIT政策

JICAは、開発途上国のIT化の遅れに対し、5つのメニューを提供しています。

- ①IT政策策定能力向上：電気通信に関する国家戦略、関連産業育成などIT政策の策定を支援するアドバイザーを派遣しています。
- ②通信基盤整備：基幹通信網や地方の通信基盤整備のための将来計画の作成や、維持管理体制強化への支援などを実施しています。
- ③IT利用による援助効果・効率の向上：政府行政部門へのITの導入や教育、医療、商業等あらゆる分野の協力でITを活用することにより、事業の効果・効率の向上につなげています。
- ④IT人材の育成：ITを広く普及させるために、技術者、政策担当者などの能力向上を目標とした人材育成プロジェクトを実施しています。IT分野の支援のなかで大きな比重を占めるものです。
- ⑤放送：電波障害や干渉に強く、安定的な受信を可能とする地上デジタル日本方式の普及等の協力を行っています。

港湾物流の促進を通じ新たな国づくりに貢献

海に面していない南スーダンにとって、ナイル川の水運はきわめて重要です。JICAは、ジュバ港の棧橋などを無償資金協力で整備する計画にあわせ、港湾管理能力の強化を図る技術協力プロジェクトを開始しました。2011年7月に独立を果たした南スーダンの新たな国づくりに物流の促進を通じて貢献するため、ハードとソフトの両面から協力を進めていきます。



ジュバ河川港拡充計画完成予想図

復興を支える生命線

20年にわたる内戦を終結させた2005年の南北包括和平合意を経て、スーダン南部では南部スーダン自治政府が設立され、復興が進められてきました。

戦後復興の進展のためには国内外の円滑な物流が必要ですが、南北スーダンを結ぶ幹線道路は未舗装であり、輸送能力に限界があります。紅海から北部側の拠点港を経由し、ジュバ港までを結ぶナイル川の内陸水運が、ケニア・ウガンダルートととも



現在はバルク(バラ積み)貨物が主だが、コンテナ化により、荷役作業の効率と安全は格段に向上する

える生命線となっています。

JICAはこれまで内陸水運の拠点であるジュバ河川港の整備を一貫して支援してきました。和平合意直後から、緊急開発調査を通じて、内戦中に破壊された同港の施設改修に着手。35mの棧橋を迅速に整備したほか、フォローアップ協力で荷役資機材の供与や港湾管理の研修も実施してきました。

ハード・ソフトの両面から

和平合意から6年間の移行期間を経て、

2011年7月に南スーダン共和国は独立しました。JICAは独立に伴う経済活性化による物流需要の増加を見据え、ジュバ港を拠点に物流をいっそう促進するため、新たに無償資金協力で技術協力を組み合わせた協力を着手しています。

無償資金協力の協力準備調査はすでに終わ

り、2013年度完工の予定で、棧橋の拡張(約200m)や倉庫などの整備、大型クレーン等の機材の調達が計画されています。これまで人力による荷役が中心でしたが、機械化荷役の本格導入により、取扱貨物量の増加、荷役の効率性および安全性の向上、構内衛生状況の改善が実現される見込みです。

また、2011年3月から4年間の予定で実施している技術協力では、ジュバ港における港湾管理組織の役割や組織体制、予算管理制度を確立するとともに、施設の維持管理能力の向上、安全で効率的な荷役・港湾運営、港湾統計の作成を通じて、ジュバ港の港湾管理能力の強化を図ります。また、懸案である地域格差の是正に向け、他の主要商業港6港の職員に対しても研修を行い、ジュバ港で蓄積された知識と経験を各港間で共有することを目指します。

港湾施設の整備と港湾人材の育成を並行して実施することで、整備された施設や機材を利用した技術実習、育成された人材による施設の維持管理など、効果的な協力が可能になります。

南北を結ぶインフラ

この協力により円滑な物流体制が構築されれば、より安い運賃で多くの物資を広範な地域へ届けることが可能となります。商品の価格の低下や、多様な商品の流通などの経済効果が見込まれます。また、本協力は南スーダンの開発にとどまらず、南北スーダン間の物流促進を通じた南北融和にも貢献するものとして期待されています。

カウンターパートの声

運輸道路省河川交通局長

Eng. Mauriee Rehanさん

今回の技術協力プロジェクトは南スーダンの河川港の管理能力向上、ひいては港湾貨物取扱量の拡大に裨益するものであり、南スーダンにとって絶好の機会です。日本の港湾技術の習得に専念したいですし、さらには技術だけでなく、規律などの文化を含め伝承してほしいと思います。