

第 16 章 地域統合における経済協力の役割

山田 順一

はじめに

1995年に設立された世界貿易機関（WTO）では、開発途上国を中心とする加盟国の一部で WTO ルールの執行コストの負担が課題となり、これに対する技術援助や人材育成が必要とされた。2005年からは WTO において、途上国の貿易能力の向上を目的とする「貿易のための援助」（以下 Aid for Trade 「AfT」）が開始され、上記の技術支援に加えてインフラ整備などの経済支援も行われている。現在 WTO では、開発関連 이슈を含めた多角的貿易交渉（ドーハ・ラウンド）が開始されているが、交渉は難航を極めている。交渉の停滞理由は「貿易自由化による利益を十分に享受できていない」とする途上国の反発と言われている。WTO の意思決定は全会一致が原則であるが、今や加盟国の 5 分の 4 が途上国となっている。こうした途上国の不満に真摯に向き合わない限り、ドーハ・ラウンドは成功しないであろう。

TPP においても、参加国間の経済格差は歴然であり、物流インフラ、技術水準、人材の能力を含めた開発水準の相違を各参加国は認めている。そのため、TPP 第 21 章で「協力及び能力開発」を設け、参加国の中でも開発水準が低い途上国・地域への技術・経済協力を行うとされている。これまで日本が途上国と締結した経済連携協定（EPA）においても、協力や能力開発に関する章は設けられており、TPP においても日本は技術・経済協力を積極的な役割を果たしていくべき立場にいる。ただし、第 21 章では、具体的な協力・支援内容は個別の国間で柔軟に取り決めるとしており（21.2 条）、その規模や金額についても能力の範囲で提供するように努力する（21.5 条）として金額を明示していない。TPP が発効すれば、1 年以内に「協力・能力開発小委員会」が設置され、内容や規模についても具体的な討議が行われる（21.4 条）はずである。

トランプ大統領の誕生で米国を含めた TPP 発効は暗礁に乗り上げたが、それにもかかわらず地域統合の動きは続くと思われる。従って、わが国として地域統合を促進するための経済協力のあり方を研究する価値は変わっていないと考える。

本章ではまず、地域統合のための経済協力として 2 つの事例を紹介し分析する。1 つが WTO の「貿易のための援助」（第 1 節）であり、世銀などの国際機関と先進国側の取り組みである。2 つ目が「ASEAN の連結性支援」（第 2 節）で、ASEAN が掲げる連結性強化を日本政府が支援している。第 3 節では、中国の地域統合の動きとして「一帯一路」につい

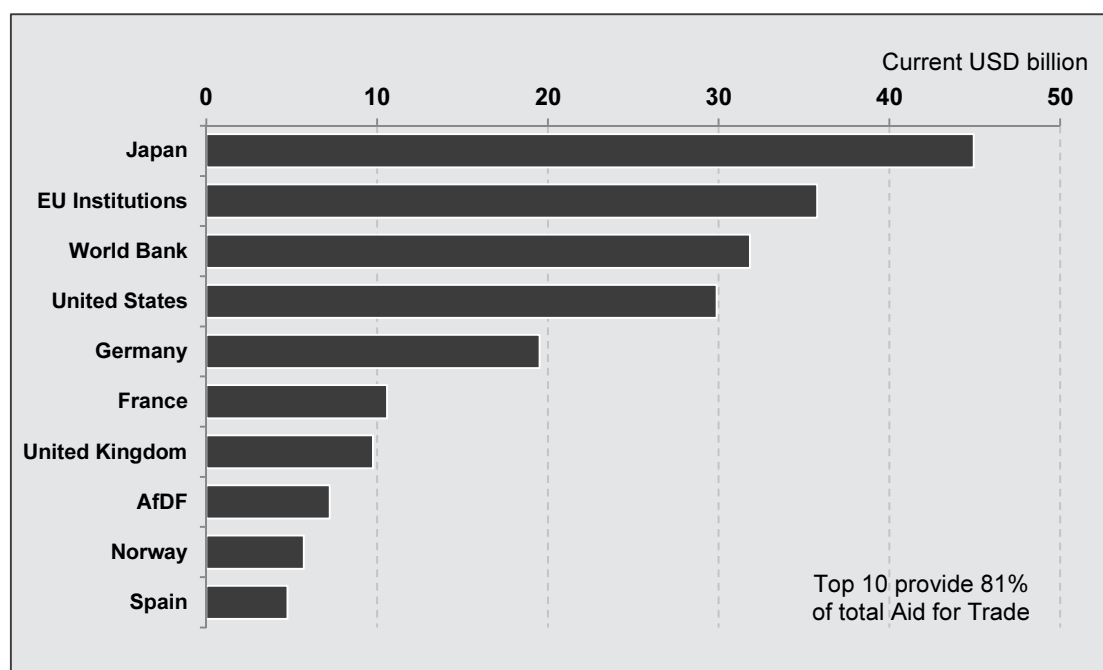
での分析と日本としての対応を検討する。第4節では、地域統合を促進するための日本の経済協力について提言したい。

第1節 貿易のための援助

「貿易のための援助」は、2005年のWTO香港閣僚会議宣言において合意された。貿易能力向上を通して途上国の持続的発展を支援し、自由貿易制度の恩恵を相応に受けられるようにすることを目的とする。背景には途上国側の不満によって「ドーハ開発アジェンダ」が行き詰まりを見せていることがあったとされる¹。AfTには次のような分野への支援があると定義される²。1) 貿易政策と規制、2) 貿易関連インフラ、3) 生産能力の構築、4) 貿易関連調整、がそれだ。このうち1)は途上国側の貿易政策立案省庁などへの技術支援や税関職員などへの研修であり、人材育成が中心となる。AfTの政策ができる前のWTOでは、LDC(最貧国)向けの貿易関連技術支援を世銀などの国際機関と共同で実施しており、人材育成はAfTでもコアな支援スキームとなっている。そこに2000年代になり供給サイドの能力向上の必要性が強調され、2)「貿易関連インフラ」(道路・港湾といった物流のためのインフラ)と、3)「生産能力の構築」(工場の生産能力向上)、が加わった。4)は貿易政策支援のための財政支援や国際収支支援である。

図1はAfT政策発足以来の主要10援助国・機関の支援額を見たものである。日本がEU、世銀、米国を抑えてAfTのトップドナーになっている。日本の支援が多い理由は、日本は円借款などでアジアのインフラ整備などを行ってきており、「貿易関連インフラ」の支援が多いことがあげられる。2013年では日本のAfT支援の78%がインフラ建設となっている。因みに同年におけるインフラ建設の比率はEUで54%、米国で38%となっており、その比率は過去に比して増加傾向にあるが、日本には遠く及んでいない。

図 1 Aid for Trade: Top 10 providers (Total disbursements 2006–2013)



出典：WTO/OECD, Aid for Trade at Glance 2015, 89 ページ

WTO が AfT で成功例としているものをいくつか紹介しよう。まず、ラオスの貿易政策改善がある³。世銀は関税簡素化のための技術支援を同国で長年実施していたが、これをアジア開発銀行（ADB）からの国境管理のための支援に結びつけた。また米国から「米国アセアン連結事業」としてラオスの貿易政策改善を打ち出すことに成功した。こうした一連の援助機関の努力があり、2011年には第7次5か年計画の優先事項として、輸出入と関税の政策・手続きを省庁間で統一し簡素化する「改善策」が盛り込まれ実施された。その結果、ラオスの輸出額は、10.5億ドル（2009年）から27.7億ドル（2015年）に急拡大している。

また、日本の国際協力機構（JICA）などが実施した東アフリカでのワンストップ・ボーダーポスト（OSBP）も成功例として取り上げられている⁴。通常出国側、入国側でそれぞれ輸出入の通関手続きを要するところを、OSBPでは1か所で済ますことによって国境を通過する際の物資の滞留時間を短縮し、物流の促進を図るものだ。この事業では、EAC (East African Community) 加盟国であるケニア・タンザニア・ウガンダの国境に5か所のOSBPを建設し、東アフリカの状況に適応したOSBPシステムが適切に機能するように、各国の歳入庁の税関業務能力を向上させる。その一つであるマラバOSBP（ケニア・ウガンダ国境）では、これまで1–2日かかっていた鉄道貨物の通関手続きが0.5–1時間で可能となり、時間とコストの大幅な削減につながっている。

マクロな成功事例としてはベトナムがあげられよう。外務省が 2012 年に実施した調査⁵において、ベトナムへの日本の Aft 支援は 6 億 1 千万ドルで全体の半分を占めている。特に経済インフラにおける日本の貢献は大きい。評価報告では、Aft の代表的な事例として 1) タンロン北地区整備、2) 日越人材協力センター、3) サイゴン東西ハイウェイ、4) ホーチミン市タンカンカトライ港税関機関能力強化、をあげている。1) ではタンロン工業団地が同国の輸出の 3.2%を占めていること、4) では X 線貨物検査機材を導入してコンテナを開けずに 15 分程度で検査ができ従来の 2 時間を大幅に短縮していることが報告されている。また、マクロ経済への貢献としても、同国の輸出額が 150 億ドル (2001 年) から 710 億ドル (2009 年) と 4.7 倍に増加したことなどからして Aft 支援は十分に成功したとしている⁶。

Aft の今後の課題として、WTO は 2 つをあげている⁷。まず中小企業の活動をグローバル化して貿易関連コストを低下させることだ。中小企業はどの国でも雇用と生産における根幹部分を支えている。しかし、その生産性は大企業よりも低く、貿易関連コストは大きい。特に途上国の中小企業はその傾向が顕著だ。中小企業のグローバル市場へのアクセスを ICT 技術を通じて改善し、貿易金融の利用を促せば、中小企業の生産性・効率性は上がる。そしてそのことが生産や市場の活性化に繋がる。

2 番目の課題は民間企業の活力や資金を貿易のための援助に振り向けることだ。先進国の工業連盟が途上国の工業規格を普及させたり、インフラ事業も PFI (民間資金活用) 方式を導入することで政府の投資を最小化できる。WTO は、良い事例として JICA が実施している PPP (公民連携) 事業の案件形成のための F/S (事業可能性調査) Feasibility Study を取り上げており、民間企業からの提案に基づき PPP 事業実施のための調査を委託する制度を紹介している。

第 2 節 ASEAN の連結性支援

ASEAN は 2015 年 12 月に ASEAN 経済共同体 (AEC) を発足させた。域内人口は 6 億 2 千万人、GDP は 2.5 兆ドルに達する巨大な経済圏が誕生⁸した。しかしながら、域内の物流の状況には改善の余地が大きい。例えば、ハノイとバンコクの間での輸送時間は船便で 2 週間、陸路であっても 1 週間を要するほど交通インフラが整っていない⁹ (2015 年には道路と橋の建設で 3 日間に短縮)。また、ベトナムのホーチミンからインドのチェンナイまでの輸送には 239 時間かかるが、そのうちの 139 時間は通関に要するほど膨大な通関業務が発生している¹⁰。

2016 年 9 月に ASEAN は共同体内の統合を進めるため、今後 10 年間で如何に域内の連

結性を高めるかの基本文書である「ASEAN 連結性マスタープラン (MPAC) 2025」を採択した。シームレスかつ完全に結び付き、統合された ASEAN を実現することを目的としたものだ。そのための手段として3つの連結性を推進するとしている。1) 交通・通信・電力などの物理的連結性、2) 貿易・投資・サービスなどの制度的連結性、3) 教育・文化・観光などの人的連結性、である。方策としてインフラ整備、IT の利用、物流手続きの円滑化、各国制度の調和、人の移動の自由化などを通じて、連結性を実現させるとしている¹¹。

日本はこれまで ASEAN の連結性に多大の ODA を供与して促進している。例えば、2016 年 9 月に開催された日・ASEAN 首脳会議で安倍総理から、日本はこれまで陸の東西・南部経済回廊、海洋の ASEAN 経済回廊、空の連結性を中心に、G7 伊勢志摩サミットで合意した原則を踏まえ、「質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ」の下、質と量の両面からインフラ整備を推進してきた¹²、と紹介している。

実際、日本政府は ODA である円借款、無償資金協力を使って、図 2 にあるようにベトナム・ホーチミンからバンコクに至る南部経済回廊の建設を進めてきたし、ベトナム中部のダナンからミャンマーのモーラミヤインまでの東西経済回廊についても建設を進めている。また、制度の連結性については、シンガポールとブルネイを除く ASEAN8 か国に税関アドバーザーを派遣し、通関システムの開発や税関行政近代化に向けた支援を実施している。人的連結性については、2001 年から ASEAN10 か国の工学系のトップ大学 26 大学と日本の工学系トップの 14 大学のネットワークを作り、教員に修士号/博士号を取得させている。また、学術ネットワーク強化の教員を日本から派遣する事業を実施している。この結果、ASEAN 側の教員 1,300 名が日本の協力大学で修士号・博士号を取得した。また、本邦教員との共同研究も 700 件が立ちあがり 1000 編の論文が執筆されている¹³。

図 2 ASEAN の物理的連結性への日本の貢献



出典：JICA 資料

第 3 節 中国の援助とどう向き合うか

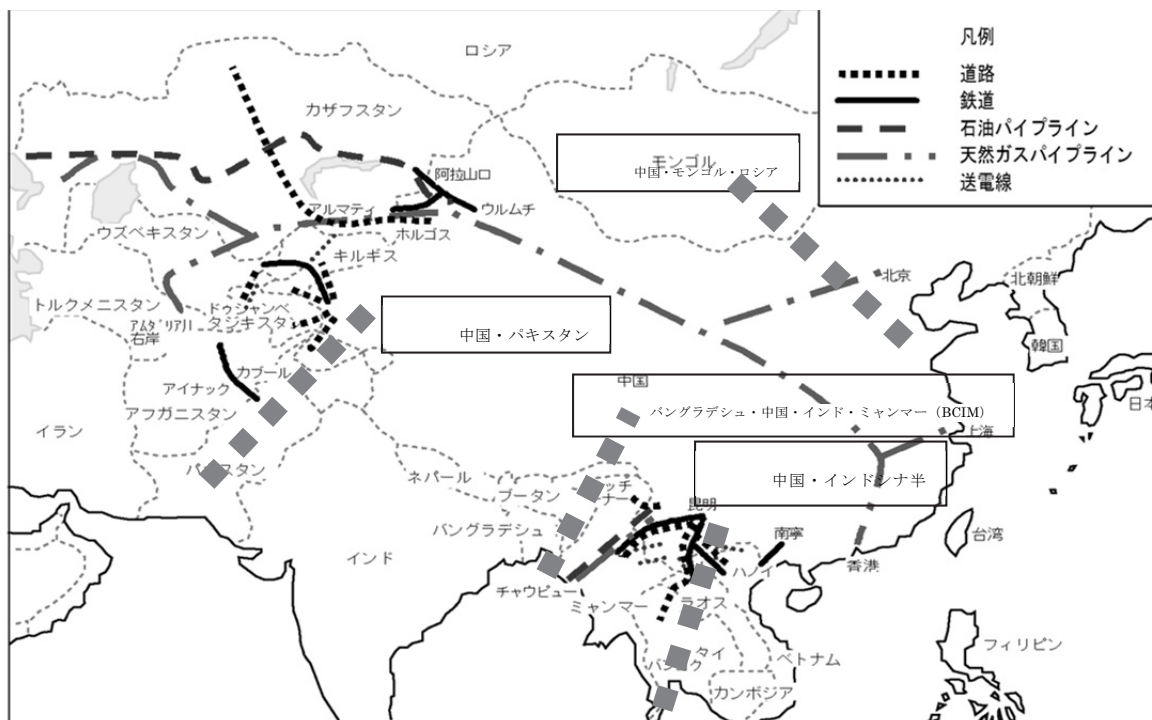
2013 年 9-10 月に習近平国家主席はカザフスタンとインドネシアを訪問し「シルクロード経済圏」と「21 世紀の海上シルクロード」からなる「一带一路」構想を発表した。東アジアと欧州を結ぶ広大な内陸地帯を対象に、交通・エネルギー・通信などのインフラを建設し、貿易・投資協力を円滑化することで一大経済圏を確立するものだ。そのための資金としてアジアインフラ投資銀行 (AIIB)、シルクロード基金、BRICS 銀行を活用している。「一带一路」構想は中国の通商、外交、安全保障、地政学的な関心と一致している。通商的には、中国国内で成長に陰りが見られる建設業や鉄鋼業の振興にも利用されうるし、中国主導の銀行・基金を利用することによって人民元の国際化にも寄与しよう。また、この地域の中では中国の自由化水準は必ずしも低くないことから、中国が主導権を握った形での漸進的な市場自由化のルール作りも可能となる。

「一带一路」構想の下で、シルクロード基金は資本金 400 億ドルを用意し、2015 年にパキスタンの電力事業とミャンマーの LNG 事業の 2 件の融資をした。また、AIIB は資本金 1,000 億ドルでスタートし、2016 年 6 月に 4 件、9 月に 2 件と、これまで計 8.3 億ドルの融資を決定している。バングラデシュの配電、パキスタンの道路、水力発電、ミャンマーの発電など周辺国の電力・道路事業が中心となっている。いずれも図 3 にある中国と周辺国

の経済回廊の建設に資金が振り向けられていることが分かる。金立群総裁は 2017 年には 30-50 億ドル、2018 年に 100 億ドルの融資を許可する予定としている。

他方、BRICS 銀行は資本金 500 億ドルでスタートし、2016 年 7 月に出資国それぞれの新エネルギー事業に計 9.1 億ドルを融資することを決めたとされる¹⁴。

図3 中国の地域統合のためのインフラ支援



出典：JICA 作成資料

(1) 日本の支援は中国との差別化を目指せ

これに対し日本は、2015 年 5 月に「質の高いインフラ・パートナーシップ」を立ち上げ、今後 5 年間で 1,100 億ドルをアジア地域のインフラ建設に充てるとした。この金額は AIIB の出資金 1 千億ドルを意識したものとの見方もある。また「質の高い」という点で、中国の支援との差別化を図ろうとしていることは明白だ。質が高いとは、まず「インクルーシブ（包摂的）」なインフラ開発であること。これは地元の人々の雇用を生み出し、技術やスキルを現地に移転することだ。逆に言えば中国の支援では、労働者の多くを中国から連れてきて、技術移転はしないし、ひどい場合は設計図やマニュアルすら置いていかないという事例があるからだ。これに対し日本の支援、とりわけ ODA 事業においては、OECD ルールに則った調達が行われ、日本企業縛りはできないし、現地企業との共同事業体で建設が行われる事例が多い。自ずと現地への技術移転が必須となる。また、完成後の維持・管理

体制への技術支援も行い、日本での研修制度、日本人専門家の派遣など手厚いアフターサービスが充実している。

質の高さの 2 番目は「レジリエンス（強靱性）」だ。安全で災害に強いインフラであることが求められる。中国が支援したインフラでは、設計基準が甘く過積載で壊れた橋や災害で甚大な被害があった道路などが悪評価に繋がっている。日本の支援では、日本の防災技術の活用が推奨されている。特に東南アジアのように、地震、台風、洪水などに脆弱な国においては、日本の防災技術が活用可能だ。

最後は「サステナビリティ（持続性）」。これはユーザーや環境に負荷がかからない持続可能なインフラということだ。中国の支援には環境配慮の問題がついて回る場合が多い。十分な環境影響評価（EIA）や住民移転計画（RAP）を作らずに建設を開始し、環境破壊が行われたり、人権を無視した住民移転があったとの悪評に事欠かない。日本の公的機関である JICA、JBIC（国際協力銀行）、NEXI（日本貿易保険）などでは、環境などのセーフガードポリシーも世銀などの国際機関と同様の高い水準のものを有している。人権に対しても敏感で住民移転には細心の注意と配慮がなされる。

日本の支援は「質が高い」を前面に押し出し、中国の支援との差別化を図るべきだ。そして、現地の人材育成を行い、既に定着している日本の技術や企業への信頼をより強固にしていく支援を目指していくべきである。

（2）中国の支援の囲い込みを図れ

ADB の推計によれば、2010 年から 2020 年までにアジア域内のインフラ需要を賄うには、8 兆ドルを必要としている¹⁵。この投資を行うことで 2010 年以降アジア諸国の所得を 13 兆ドル上げることができるとしている。こうした膨大な需要を賄うためには、国際機関と先進国のみの支援では不足することは明白だ。中国の支援も含めて有効に利用されるべきである。例えば図 2 を見れば、日本の ASEAN 支援は東西の経済回廊建設に向けられている。今後のミャンマー開発もタイなど東への連結性に重点が置かれている。他方中国は、図 3 の通り自国との連結に注力しており、ASEAN で言えば南北の経済回廊建設を行っている。その傾向はパキスタン、中央アジア、モンゴルなどにも言えることだ。仮に日本と中国が協調しながら支援を行えば、東西と南北の軸が効率的に組み合わせさり、効率的な物流が実現可能となる。

そのためには、まず中国が如何なる援助を行っているかの情報公開が必要だ。その上で、中国の支援モダリティを世銀・ADB などの国際機関、そして日本などの先進国とアライン（調和）させることだ。例えば、パキスタンにおいては 2010 年ごろからの財政・金融危機

で IMF のプログラムの下で財政再建に努めている。その間、日本を始め先進国は大型事業への融資を控え、返済の猶予や財政支援をするなどの財政再建に協力をしている。しかしながら、そうした現状で中国が大規模な新規融資を行うことは問題だ。中国はフリーライダーとしてコストを払わずに好転したパキスタン経済に返済を負わせることになる。また、国際協調を無視した条件や規模で融資を行えば、パキスタンは再度の財政危機に陥り、これまでの先進国の努力が水泡に帰す可能性もある。こうしたことを防ぐためには、中国政府に融資の情報を提出させ、デッド・サステナビリティ分析などを一緒に行うことが必要だ。そして融資規模や条件について国際的に相談するように仕向けることが重要となる。また、輸出信用と援助を混同しない調達制度の構築や環境・人権といったセーフガードポリシーについても中国の実施機関に移転し、可能な限り OECD 諸国が行う援助と調和(ハーモナイゼーション)を取ることが重要になる。

JICA は 2008 年以降毎年一度の頻度で中国輸銀(優遇借款の担当)と定期協議会を開催している。その場で JICA の環境ガイドラインや調達ガイドラインの説明を行ったりしてきている。また、中国商務部対外援助司(無利子借款・無償援助などを担当)とは、2010 年からアジア開発フォーラムを開催して、国際的な援助枠組みに引き込んだ議論を継続している。こうした地道な努力を続けることで、中国に責任ある大国としての自覚を持たせ、情報公開と共に援助に際しての国際的なルールを遵守させるように仕向けることができると考える。

第 4 節 今後の日本の経済協力の方向

最後に地域統合を加速化するための日本の経済協力のあり方について提言をしたい。

(1) 政策・制度支援を重視せよ

日本はこれまでインフラ建設に注力してきた。その背景には日本企業の輸出促進や現地の日系企業の活動を支援する意味合いがあったものと考えられる。しかしながら、インフラも良い政策や制度があって初めて有効に使用される。また、新たなインフラ建設も民間企業の参入を促す制度によって、最小の投資で建設可能となる。これまでも日本は、ASEAN 諸国の制度改革を支援する協力を実施してきており、その中には民法、民訴法、会社法、倒産法などの法整備支援や知的財産権保護や環境などのセンシティブで難しい分野まで含まれていた。今後は、そうした政策支援を重視することにより、インフラの建設促進、有効利用、維持管理体制の構築を図り、東南アジアの高い水準での経済統合を促進していくべきであろう。

日本はすでに ODA でそうした支援に一部乗り出している。例えば、TPP 加盟 12 か国中一人あたりの所得が最も低いベトナムに対して、2012 年から 3 度にわたり「経済運営・競争力強化借款」(円借款) を供与している。毎年、ベトナム側と政策について合意し、実現できた時に借款を供与するやり方だ。例えば、ビジネス環境の改善の分野では、JICA が日本商工会議所などの意見を聞きながら、1 年目は「事業開始のために必要な事業登録の電子化」に合意し、2012 年に実現。2 年目は「付加価値税率の一元化と非課税項目の明確化」に合意し、2013 年 6 月には上記内容の付加価値税の改正が実施された。そして 3 年目には、「外国人投資家の株式保有比率の引き上げ」に合意し、2015 年 6 月に 49% を上限とした規定を撤廃した¹⁶。

こうした支援は一昔前は内政干渉として二国間援助機関では行っていなかったが、最近では世界銀行や ADB などの国際機関と共同で実施し、中身は JICA 専門家を派遣して技術指導をしながら政策に関与していくやり方が取られている。

(2) PPP 事業の推進を図れ

東南アジアの地域統合は、進出した日本企業のサプライチェーンの構築によりこれまで進捗してきた。日本の ODA では連結性を高めるためのインフラ整備や制度構築を行ってきた。インフラ整備ではその膨大な需要は自国予算や ODA などでは賄い切れない規模となっている。また制度構築には民間企業の活動を円滑にするノウハウも必要となる。そこで必要となってくるのは民間資金であり、民間企業のノウハウである。東南アジアの PPP 事業は日本企業から高い関心を集めている。今後の日本の支援は日本企業などの民間資金導入の触媒機能を果たすことが求められる。そのための支援の一つが PPP 制度の構築である。JICA では現在、フィリピンとインドネシアを対象に PPP 制度構築のための技術指導を行っている。例えばインドネシアでは PPP 方式によりインフラ開発の関係官庁のネットワークを作り、情報を一元化する。次に中長期投資計画にある事業について PPP 事業としての優先度を付ける。そしてセクター毎に具体的な事業の入札書類を作り、PPP 事業のモデル化を図る。そして最後に PPP インフラ推進の専門組織を立ち上げるというものだ¹⁷。

また、具体的な PPP 事業のリスクを ODA の仕組みで補完することも重要な手段となる。JICA では、民間企業の提案に基づき PPP 事業形成のための F/S 調査を年間 10 件 (2014 年度) ほど実施している。また、日本企業が事業権を獲得するために途上国政府が行う周辺事業に円借款や無償資金協力を充当する「事業権獲得を目的とした ODA」も開始した。事業開始後は、公共料金の価格を抑えるために請負民間企業に補助金を出すヴァイアビリ

ティ・ギャップ・ファンド（VGF）のための円借款や、途上国政府の出資を円借款で肩代わりするエクイティ・バック・ファイナンス（EBF）円借款も用意している。

こうした PPP 事業の制度を利用して、日本企業がミャンマーに建設したティラワ経済特別区（SEZ）の例を見てみよう。首都ヤンゴンの南東 20 キロのティラワ地区に 2400 ヘクタールの工業団地を建設する事業で、日本の 3 商社（三菱商事、丸紅、住友商事）などが開発を手掛けた。工業団地内の造成やインフラ（建屋、水道、電気）などは民間資金で賄うが、JICA も出資して日本政府の事業というフラッグを立て、ミャンマー政府との交渉を円滑にした。また、工業団地までの電力、上水道、道路、港湾はミャンマー政府が JICA からの円借款により建設を行っている。また、特徴的なのは、民間企業では負いきれないリスクを JICA がカバーしたことだ。例えば住民移転については、81 世帯の移転が発生したが、当初移転しない住民を逮捕するというミャンマー政府との調整を行い、JICA 専門家 6 名を 1 年間派遣して円満な移転を行うなどした¹⁸。また、SEZ 法、通関制度、建築、環境等の専門家を送り、同工業団地では、通常 1 年間かかる投資認可を約 2 週間で終えるように指導した。また、同団地内での汚職撲滅宣言をミャンマー政府に出させ掲示することによって、進出企業に安心感を与えている。同団地は 2016 年 12 月現在日本企業など 79 社が進出を決定し、空前の人気となっているが、実はこうした地道な努力が大きいとの評価を得ている¹⁹。

PPP 事業の実例が積み上がり、手法が標準化していけば、インフラ整備が活性化していくこととなる。それは、物流などの貿易コストの削減に寄与し、効率的で競争力のあるサプライチェーンが真の意味でこの地域に築かれることとなるであろう。サプライチェーンの構築に貢献した日本と日本企業が、PPP 事業の活性化にも貢献できればさらに地域統合の動きが加速化していくものと思われる。

—注—

¹ 外務省、平成 23 年度外務省 ODA 評価、2012 年 2 月、p.18

² WTO/OECD、Aid for Trade at a glance 2015、p.450 など

³ WTO/OECD、Aid for Trade at a glance 2015、p.122

⁴ 同、p.48

⁵ 外務省/みずほ情報総研、平成 23 年度外務省 ODA 評価、2012 年 2 月

⁶ 同、p.119

⁷ WTO/OECD、Aid for Trade at a glance 2015、p.191-234

⁸ 日経新聞 2015 年 12 月 30 日 http://www.nikkei.com/article/DGXLASGM28H56_Q5A231C1NN1000/

⁹ JICA、JICA の ASEAN 地域協力、2012 年 11 月

¹⁰ JICA、ASEAN、日本経済団体連合会共催「ASEAN 連結性の強化と日・ASEAN の互惠関係の深化」2011 年 9 月

- ¹¹ ASEAN、Master Plan on ASEAN Connectivity 2025, 2016 年 9 月、p.11
<http://asean.org/storage/2016/09/Master-Plan-on-ASEAN-Connectivity-20251.pdf>
- ¹² 外務省発表、http://www.mofa.go.jp/mofaj/a_o/rp/page3_001801.html
- ¹³ JICA、ASEAN 工学系高等教育ネットワーク (AUN/SEED-NET)、2016 年 12 月
- ¹⁴ <http://www.asahi.com/articles/ASJ7N4F53J7NUHBI01Q.html>
- ¹⁵ ADB、Infrastructure for a Seamless Asia、2008 年 8 月
- ¹⁶ JICA、事前評価表「第 3 次経済運営・競争力強化借款」、2016 年 12 月
- ¹⁷ JICA、インドネシア PPP ネットワーク機能強化プロジェクト、2015 年 8 月
- ¹⁸ 山田順一、「新興国のインフラを切り拓く」、日刊建設工業新聞社、2015 年 11 月
- ¹⁹ 2016 年 10 月、梁井崇史 MJTD 社社長へのインタビュー