

フィリピン社会の貧困削減と日本のODAを検証する — 日比両国NGOの効果的な参加について考える

2010年度 第1回 2010年7月20日(火)

講師: Ms. Jazminda Lumang (ジャズミンダ・ルマンガ)

Executive Secretary, IBON Foundation, Inc.

【学習目標】

- 日本の政府開発援助（ODA）について理解を深める。
- フィリピンの民衆や市民からみた日本のODA、特に貧困削減への効果について学ぶとともに、日比両国のNGOに何ができるかを考える。

日本政府によるODA事業の課題

1956年、日本政府はフィリピン政府と賠償協定を締結し、専門家による技術支援を始め、1969年より第一次無償資金協力を開始している。1969～2008年の対フィリピン日本ODAの総額は11,962.77百万ドル(119億ドル)で、特に道路、電力、水道などのインフラ整備を支援してきた。国道の13%は日本のODA支援で建設されるなど成果もみられるが、課題が残る事業も多い。例えば、サマル島とレイテ島を結ぶ「サン・ファニーコ橋」(マルコス政権時代に日本のODAの援助で建設された。完成1973年)、「日比友好道路・ナギリアン道路」(完成1997年)の利用は少ない。インフラ事業は、資金力のないフィリピンにとって有難いものだが、一方で、「誰が何のために造ったのか？」という疑問が残る。

スービック、クラーク、タルラックを結ぶ約90キロメートルの有料高速道路の整備を行う「中部ルソン高速道路建設事業」(調印は2001年9月、借款契約額590.37億円)では、当初、25,000台車/日の交通量と、2005年から2015年で年間12.5%の利用増加率が想定された。

しかしこの想定率は、同道路の既存隣接道路の利用増加率

(1996～2002年)の2倍以上に当たる。商業施設などができて初めて増加するもので、通常の年利用増加率は2～3%であり、この想定率が実現するのは15年から20年先と考えられる。国際協力銀行(JBIC)からの資金を得るため、日本のコンサルタントが予想交通量を多く見積ったとみられている。

この道路は現在2車線だが、4車線にするための計画がすでに提出されている。また将来、フィリピン政府はこの道路の管理運営を民間に委ねる予定であり、人々は高い利用料金を払わなければならないかもしれない。公共の利益のために使われるはずが、誰の利益のためにODAが使われたのか、疑問である。

フィリピン大学経済学部公共経済の教授であるベンジャミン・ジョクノ氏は「(ODAは)税金を増加させ、経済に歪んだ影響を与えている」と言い、日本のODA事業の10件中少なくとも7件は、期待された利益や結果を得ることができていない。ODA事業では、使われない“白い巨象”建設(巨大建設)や、日本のコンサルタントを使うという癒着等の課題がみられる。

講師紹介

ODAにおけるNGOの役割

ODAにおけるNGOの役割の重要性は、年々増している。NGOの主な役割の一つは「開発の主体的な実施者」であること。NGOは政府の相談役として、ODAの悪影響を軽減する働きをするべきだが、実際は事業実施の下請け役で、政府寄りのNGOも多い。

二つ目の役割は、「ODA案件の監視、評価」をすること。住民組織の要求を支持し、調査や効果研究などに裏付けられた事実確認と国際連帯活動による援助支出国と地方自治体へのロビー活動などを行う。

「セブ南部埋立事業」と「セブ南部海岸道路建設事業」では、

将来への展望 - 講師からのメッセージ

NGOをもっと上手く活用すれば、ODAは効果的になる。そのためにはNGO間で価値観を共有し、連帯を強め、よりよいキャンペーンを展開し、政府に効果的に働きかける必要がある。事

住民の強制立ち退きなどの悪影響が見られたが、日本とフィリピンのNGOが協力してロビー活動を行い、JBICや国際協力機構(JICA)が調査を行うに至った。これは日比のNGOが協力することで効果的な活動ができた例である。



Ms. Jazminda Lumang
(ジャズミンダ・ルマンガ)
Executive Secretary,
IBON Foundation, Inc.

業実施においては社会的説明責任を求められるため、NGOが能力を向上させる必要がある。NGOはまず自信をつけることが大事。そして、忍耐強く働いていかなければならない。