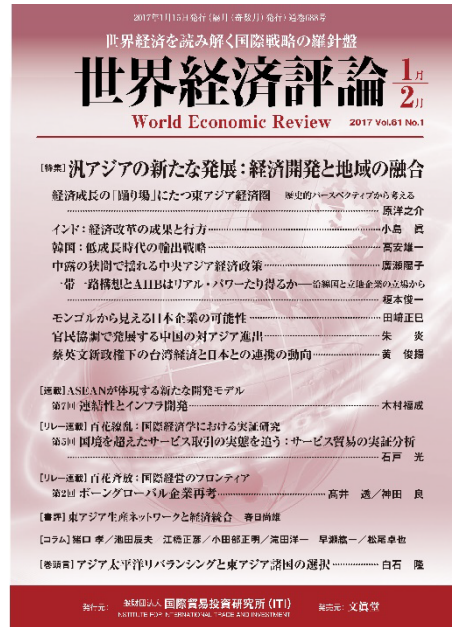


本論文は

世界経済評論 2017年 1/2月号

(2017年 1月発行)

掲載の記事です



世界経済評論 定期購読のご案内

年間購読料

1,320円×6冊=7,920円

6,600円

税込

17%

送料無料
OFF



定期購読
期間中

富士山マガジンサービス限定特典

※通巻682号以降

デジタル版バックナンバー 読み放題!!



世界経済評論 定期購読



☎0120-223-223

[24時間・年中無休]

お支払い方法

Webでお申込みの場合はクレジットカード・銀行振込・コンビニ払いからお選びいただけます。
お電話でお申込みの場合は銀行振込・コンビニ払いのみとなります。

Fujisan.co.jp

雑誌のオンライン書店

連結性とインフラ開発

木村 福成

慶應義塾大学経済学研究科委員長

東アジア・アセアン経済研究センター（ERIA）チーフエコノミスト

きむら ふくなり 1958年生まれ。東京大学法学部卒業、ウィスコンシン大学経済学部博士課程修了（Ph.D.）専攻：国際貿易論、開発経済学。最新著：『TPPの期待と課題：アジア太平洋の新通商秩序』（共編著、文眞堂、2016年）。

2010年にASEAN連結性マスタープランが打ち出した連結性という概念は、ASEANの共同体構築を側面から支え、グローバル・ヴァリュー・チェーンの有効活用を中心に据えた開発戦略を推し進めるものとして、大きな役割を果たしてきた。特に、ゆっくりとしたヴァリュー・チェーンへの接続（ティア3）、足の速い生産ネットワークへの参加（ティア2）のためのハード・ソフトのインフラ開発については、成果を上げてきた。今後は、産業集積の形成（ティア1a）やイノベーション・ハブの創出（ティア1b）に対するインフラ開発にも、一定の比重をかけていく必要がある。そこでは、インフラの質とインフラ・プロジェクトの質の両方が、問われていくことになる。

1 連結性概念

2010年、東南アジア諸国連合（ASEAN）はASEAN連結性マスタープラン（MPAC）（The ASEAN Secretariat（2010））を発表した。そこで打ち出された連結性（connectivity）という概念は、ASEAN経済統合の性格をはっきりと方向付けるものとなった。

MPACは3つの連結性を提示している。第1は物的（physical）連結性である。ハードのインフラがこれに当たる。道路、鉄道、港湾、空港など輸送インフラが中心となるが、電力送電網やガス・パイプライン、電気通信などの接

続もここに含め、また連結性を補完する経済特区等のその他経済インフラも一緒に議論されている。第2は、制度的（institutional）接続性である。ソフト・インフラと呼ばれるハード・インフラを補完する諸政策、たとえば貿易自由化・円滑化、通関の電子化・迅速化、相互承認・基準認証、サービス・投資の自由化、地域運輸協定、キャパシティ・ビルディングなどが、そこに含まれる。第3は、人と人（people-to-people）の接続性である。観光、教育、文化交流などがここに置かれている。東アジア・アセアン経済研究センター（ERIA）は、アジア開発銀行（ADB）や世界銀行とともにMPACのドラフト作成に関与しており、この連結性概念

は ERIA が提言したものである。

連結性概念は、ASEAN 経済共同体 (AEC) 2015 の「単一市場と生産基地」, 「競争力のある経済地域」, 「公平な経済発展」, 「グローバル経済への統合」という 4 つの柱に対し、1 つの独立した次元から働きかけるものとなっている。物的インフラ開発は、もともとは第 2 の柱の下で競争力強化の一分野と位置付けられていた。しかし、ハードの輸送インフラが整備されても、通関手続きの迅速化やその他貿易円滑化、輸送サービスの自由化などのソフトが伴わなければ、実際のヴァリュー・チェーンは向上しない。したがって、連結性概念を物的なもののみならず制度的なものに拡張し、第 1 の柱の経済統合を取り込んでいくこととした。また、連結性の改善が発展の遅れている国・地域の経済活動を活発化させ、地理的な開発格差の是正につながると考えるならば、第 3 の柱も視野に入ってくる。さらに、ASEAN 域外との連結性という意味では、第 4 の柱も含まれる。もう 1 段、人と人の連結性も含めて考えれば、AEC のみならず ASEAN 社会文化共同体 (ASCC) 構築等にも関係づけることになる。このように、連結性概念を ASEAN 共同体全体と並行して置き、有機的に関連させることによって、ASEAN 共同体構築は開発戦略としての性格を明確にするに至った。

MPAC に先立ち、ERIA は、ASEAN および東アジアのインフラ開発に関するアジア総合開発計画 (CADP) (ERIA (2010)) を策定し、2010 年の東アジアサミットに提出した。MPAC は、CADP の打ち出したフラグメンテーション理論や空間経済学の考え方を取り入れ、連結性の向上によって地理的な開発格差を是正するという発想を明確に打ち出している。さら

に、MPAC で例示されたハード・ソフトのプロジェクトも、CADP がリストアップした 695 のプロジェクトを参考としている。

連結性に関しては、手厚いフォローアップを行うべく、高級外務官僚が主導する ASEAN 連結性コーディネーション委員会 (ACCC) が組織された。外務省主導ということで現業官庁からはやや遠いが、政治的には中枢に近いグループによって、MPAC の進捗が継続的にフォローされている。また、毎年、研究者や民間人を交えた ASEAN 連結性シンポジウムを ERIA とともに開催している。

2 ティア構造とインフラ整備

ASEAN は、中国など近隣の東アジア諸国とともに、GVCs の有効利用を中心に据えた開発戦略を展開してきた。それをインフラ開発の視点から改めて概念整理したのが、ERIA によるアジア総合開発計画 (CADP) 2.0 (ERIA (2015)) である。

CADP2.0 が提示した GVCs 有効利用のティア構造については、この連載でもすでに取り上げた。そこでは、ゆっくりとした GVCs にぶら下がるティア 3、足の速い生産ネットワークに参加するティア 2、外と密接につながりつつ産業集積を形成するティア 1a、イノベーション・ハブを創出するティア 1b と、GVCs への関与の度合いによって段階分けがなされていた。ハード・ソフトの輸送インフラおよびそれを補完するその他経済インフラは、それぞれのティアを支えるために不可欠な要素である。

1 つの国でも複数のティアに属する経済活動を同時に有しているわけであるが、国全体の開

発戦略のボトルネックを解消するために特に注力して改善すべきティアというものは確かに存在する。各国の政治経済学の中では、中央と地方、都市と農村などの間でどのように優先度を設定してインフラ開発を進めるかという問題が常に存在する。特に民主主義国ともなると、選挙における地方票が重要となり、ティア3に比重を置きすぎたインフラ開発が計画されたりする。社会政策的配慮も一定程度必要だが、開発戦略上の最重要課題となっているティアに十分な財政的当てをすることも重要である。

MPACは、ティア3、ティア2への配慮は手厚いが、ティア1a、ティア1bへの対応はやや不十分であった。これは特に、ASEAN諸国間の協力を促すという意図で、国境をまたぐインフラ・プロジェクトに重点を置いたことにもよる。インフラ開発全体のバランスを考えれば、今後は、より高い発展段階へと踏み出していくためのものとして重要な都市圏開発、産

業集積形成に、もっと比重をかけていくべきである。各国のインフラ開発は、たとえそれが純粋な国内政策と見える場合にも、ASEAN全体としてのGVCsへの関与の深化につながっているとの発想が必要である。

表1は、CADP2.0が提案したインフラ開発の指針をティア構造に沿ってまとめたものである。ここでは、連結性という概念だけでは中・長距離の輸送ばかりに注目が集まってしまうことを考慮し、もっと都市・都市圏開発に手厚い配慮をすべきとの考えから、連結性のためのインフラと並んで、イノベーションのためのインフラという概念を導入している。輸送インフラのみならずその他経済インフラを含むインフラ開発全体のバランスとしては、このように概念枠組みを整理し直した方がよい。CADP2.0では、CADPに引き続き、アジア経済研究所と共同で開発したGeographical Simulation Model (GSM)を用いたシミュレーション結果

表1 CADP2.0が提案する連結性・イノベーションのためのインフラ開発

	ティア3： 創造的ビジネスのための 地域開発	ティア2： 生産ネットワークへの参加	ティア1a, ティア1b： 産業集積の形成と イノベーション・ハブの 創造
連結性のため のインフラ ストラク チャー	さまざまな経済活動のための中 グレードの連結性 - 農業・食品加工業、鉱業、労働 集約的製造業、観光など	生産ネットワークに参加するた めの高グレードの連結性 - デュアル・モード（貨物・旅客） - 首都、国境付近、連結性グリ ッド - 国境効果の軽減 - 制度的連結性／貿易円滑化のた めのソフト・インフラ	産業集積間を結ぶ最高グレードの 連結性 - コンテナヤードを伴うフルス ケール港湾／通常キャリアと LCCのための空港 - マルチ・モーダル（貨物・旅客） - 取引費用軽減のための制度的連 結性
イノヴェー ションのた めインフ ラストラク チャー	歴史的・文化的・自然的遺産の発 見と開発 - プレミアム観光 - 文化研究	中規模産業集積のための都市・都 市圏開発 - 産業集積の臨界量達成のための 都市・都市圏開発計画 - 経済インフラ・サービス（経済 特区、電力、水供給など）	フルスケールの産業集積と都市ア メニティのための大都市圏開発 - 高速道路網、都市交通（都市旅 客鉄道、地下鉄、空港アクセス） - 大規模経済インフラ・サービス （工業団地、電力、エネルギー、 水など） - 高度人材の育成・誘引のための 都市アメニティ

出所：ERIA (2015).

を報告している。そこでは、生産ネットワークによってインフラ開発の経済的利益が伝播していくこと、また連結性の向上はほとんどのケースで地域間の相対的所得格差を若干ながら減少させることが、示されている。

3 MPAC2025

MPAC の後継である MPAC2025 (The ASEAN Secretariat (2016)) の執筆には残念ながら ERIA は参加できなかった。しかし、都市・都市圏開発とイノベーションをより強調するという意味では、MPAC2025 は CADP2.0 の基本的発想を取り入れてきている。このレポートは 2016 年 9 月にラオス・ヴィエンチャンで開催された第 28 回 ASEAN 首脳会議で採択された。

MPAC2025 は、ASEAN 共同体と並行して立つ 3 つの連結性概念、物的、制度的、人と人の連結性という枠組みを継承しつつ、次のような 5 つの戦略的分野を提示している。第 1 は「持続可能なインフラ」である。この部分は基本的には物的インフラ整備の部分を引き継いでいるが、官民連携 (PPP) を含むインフラ・ファイナンス、プロジェクトの効率的な遂行、スマート・シティ概念の導入などが、従前よりも強調されている。第 2 は「デジタル・イノベーション」である。ここでは、零細・中小企業 (MSMEs) の技術・ファイナンスへのアクセス、データ網構築、データ管理などが挙げられている。第 3 は「シームレスなロジスティックス」である。サプライ・チェーン全体のコスト削減、スピード、信頼性の向上のため、取引ルートやロジスティックスの検証・改善、

問題点の抽出を行うとしている。第 4 は「規制体制の改善 (regulatory excellence)」である。この部分には、以前からの制度的連結性で挙げられていた基準認証、相互認証、貿易に関する技術的障害 (TBT)、非関税措置の透明化・評価などが挙げられている。第 5 は「人の移動」である。ここでは、旅行の円滑化、職業訓練等を含む熟練労働の需給ギャップ縮小、域内留学生の増加などが書き込まれている。

以前の MPAC に比して概念整理が十分でない面もあるが、MPAC2025 の 5 つの戦略的分野には上記以外にもさまざまなものが盛り込めるであろう。今後の議論の進展に期待したい。

4 インフラの質

以下では、CADP2.0 でも取り上げているインフラ開発の「質」の問題について、議論したい。

このところ、海外進出目覚ましい中国に対抗する意味もあり、いわゆるインフラ輸出を喚起する日本政府の動きが活発である。安倍首相等の外遊に伴ういわゆるトップセールスも、積極的に行われている。そんな中、「質の高いインフラ」を目指すべきとする日本政府のキャンペーンも大々的に展開された。

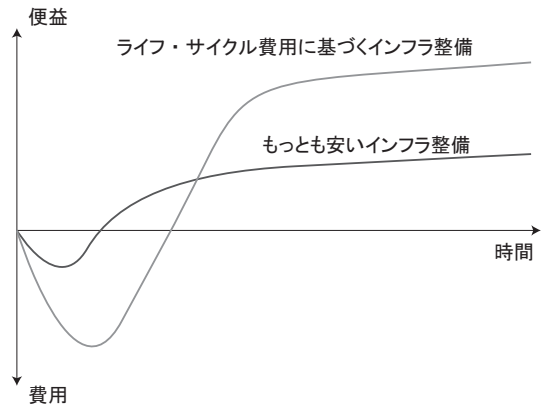
省庁横断的に作成された「「質の高いインフラ投資」事例集」(外務省他 (2016)) は、日本あるいは日本政府が何をもって「質」を判断しているかがわかり、興味深い。この事例集では、完成した「インフラ」の質と、それを計画、建設、運用する「インフラ・プロジェクト」の質とが一体のものとして議論されているが、本来は分けて整理すべきものであろう。前者、イ

インフラの質に関しては、日本としてはグレードの高いインフラに相対的な競争力を有しているのであろうから、できるだけ高度なものを目指すべきと主張するのは理にかなっている。しかし、実際にインフラ整備を行う新興国・発展途上国の立場からすれば、政府財政の逼迫もこれあり、なるべく安くインフラ整備を行いたいとの思惑もある。客観的な立場から政策指針を議論するのであれば、ティア構造に照らして適切なグレードのインフラを整備するというのが、正論であろう。

そこでは、長い時間軸にわたる「ライフ・サイクル」を考慮したインフラ整備が求められる。図1は、インフラ整備・運用におけるライフ・サイクルの考え方を図示したものである。たとえば、最低の費用で道路整備を行おうとしてとりあえず片側1車線の道路を建設するならば、当面の費用を節約できるとしても、将来生じてくる便益も小さくなる。増加する交通量をさばききれず、早々に拡張が必要となる可能性もある。それに対し、将来を見据え、当初は高くついても片側2車線の自動車専用道路を作っておけば、現在割引率で引き直した費用と便益のバランスを改善できるかも知れない。これがライフ・サイクルの考え方である。特に、土地収用の費用が大きく効いてくるようなインフラ整備の場合には、整備・拡張のタイミングを適切に設定することが求められる。

一方、インフラ・プロジェクトは長期にわたるものであり、将来にわたってさまざまな不確実性に直面せざるを得ない。まず、プロジェクト内でコントロールが可能な不確実性は、できるだけ軽減する努力が必要である。その上で、コントロール不能の不確実性にも対処していかねばならない。たとえば、将来の需要拡大がど

図1 ライフ・サイクル費用構造：例



出所：ERIA (2015)。

の程度のものかわからない都市鉄道建設の場合には、段階的にプロジェクトを進めながら情報を集め、不確実性を低下させていく必要がある。その意味では、先ほどのライフ・サイクルの議論とは逆に、オプション取引のように、最初は小さくプロジェクトを始め、一定程度不確実性が取り除かれた段階で規模を拡大するかどうか判断する、といった工夫もありうるだろう。

5 プロジェクトの質

「インフラ・プロジェクト」の質も大事な問題である。この質の問題は、いくつかの異なる次元にわたっている。

第1に、フィージビリティ・スタディから詳細設計、建設、運用、メンテナンスに至るインフラ・プロジェクト全体にわたる計画を詳細に作成し、それを大きな遅延なく施行していくことが、極めて重要である。出来上がったインフラを実際に利用するのは民間の人々である。たとえば、港湾が予定の期日に完成し運用が始まるかどうかは、民間企業の投資パターンに大きな影響を与え、翻ってはその港湾がもたらす

便益の大きさにも関わってくる。何ヶ月、何年というプロジェクトの遅延は、借入金の利子がかさむことにもつながる。

プロジェクトの遅延をもたらす1つの典型的な要因は、土地収用の遅れである。中国、あるいは道路建設の場合のタイのように、土地収用が比較的スムーズに進められる国はむしろ例外的である。多くの国、特に民主主義が浸透している国では、土地収用は極めて重大な問題となりうる。公正で透明、かつ効率的な土地収用のシステムを構築するのは容易なことではないが、これはプロジェクトを施行する国の政府が責任感をもって取り組まねば改善できない問題である。

また、特に発展途上国のプロジェクトでは、インフラが運用され始めてからのメンテナンスについて、十分な財政的手当てが行われず、インフラが劣化してしまうことも、しばしば見受けられる。メンテナンス費用を政府一般財源から安定的に供給できないのであれば、たとえば少額であっても高速道路使用料を徴収して、少なくとも維持・補修の費用だけはまかなうようにするのも、1つのありうる選択である。

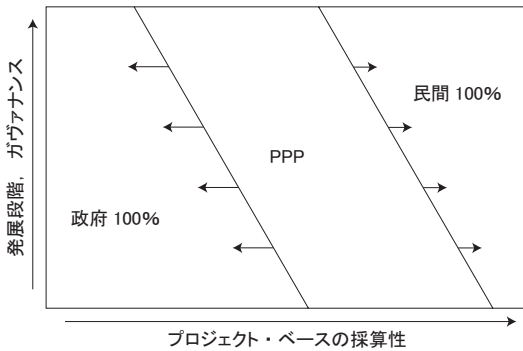
第2に、プロジェクトがもたらす正・負の経済的・社会的効果や外部性への対処も重要である。インフラ・プロジェクトが環境や地域社会、災害対策などにもたらしうる影響については、しっかりとしたアセスメントを行い、またその結果をオープンにして、地方政府、地域住民、環境 NGO などさまざまなステークホルダーの理解を得ることが求められる。また逆に、プロジェクトの施行に伴って技術移転や人的資源開発の促進などの正の効果・外部性が生み出される可能性があるならば、それらを積極的にプロジェクトに組み込んでいくべきである。

第3は、大きな問題、いかにしてインフラ・プロジェクトをファイナンスするかである。多くの経済インフラは、正の外部性あるいは公共財という形で、経済的便益を生み出す。それこそがインフラ整備の目的と言ってもよいが、一方で、プロジェクトの施行主体に対しては費用に比して過小なリターンしか戻ってこないという問題がしばしば生ずる。言い換えれば、全てのインフラ整備を民間にまかせてしまうと、インフラ供給は過小になってしまう。それがゆえに、多くの経済インフラの供給は、かつては当然政府部門が担うべきものと考えられてきた。

その後、1980年代から英米を中心にさまざまな公共事業の民営化が始まった。民間でやることは民間でとのかけ声の下、発電、電気通信、鉄道などさまざまな公共事業の民営化が進んだ。これにより、多くの分野のインフラ・サービス供給の効率性が高まった。一方、民間に任せるだけでは、経済効果は大きくてもプロジェクトとしての採算性の低いインフラ供給が遅れてしまうこともわかってきた。そこで登場したのが官民連携（PPP）である。

ここでは PPP を、インフラ事業において政府部門と民間部門が事業遂行あるいはファイナンスにつき協働するケース一般を指すものと広義に定義しておく。図2は、PPPによるインフラ供給の重要性を図示したものである。プロジェクト・ベースの採算性の高いものは、民間100%でやればよい。採算性の極端に低いものは、今まで通り政府100%しかない。問題はそれらの中間に当たるものである。この部分は、政府と民間が、事業遂行、リスク分担、ファイナンスにおいてうまく仕事を切り分け、協働することができれば、政府100%でやるよりも効率的にインフラが供給されうる。その期待がか

図2 官民連携（PPP）プロジェクトの余地



出所：ERIA (2010).

かるのが PPP である。ただし、さまざまな不確実性にも耐える事業設計、不測の事態への迅速かつ公正な対応、健全な競争の確保といった条件を揃えるためには、政府・官僚機構の効率性・安定性や、金融部門を含む経済社会の成熟が求められる。発展段階が高いほど、またガバナンス能力が高いほど、PPP は導入しやすい。

新興国・発展途上国においても、PPP は一時、多くのインフラ供給問題を即座に解決できるものであるかのようにもてはやされた。しかし、実際にやろうとすると難しい。単に政府支出を軽減するためといった動機で PPP を導入しようとしても、大方はうまくいかない。特に、新興国・発展途上国における PPP プロジェクトの設計・施行に当たっては、外国政府・援助機関、コンサルタント、金融機関、事業遂行者などの参画も多くの場合不可欠であり、プロジェクトの構造はさらに複雑になる。結局のところ、現地政府が積極的にプロジェクトを設計し、一定のリスクを負って民間経済主体のための「市場」を創出していくことが必要である。

ASEAN のインフラ開発における PPP 導入は、ごくゆっくりとしたペースではあるが、着実に前に進んでいる。国によってかなりのばら

つきはあるが、PPP 施行のための制度作りが終わり、手本となる先事例を積み上げていく段階に入りつつある¹⁾。

しかし、PPP だけでインフラ需要を満たせないことは明らかで、引き続き政府支出によるインフラ整備が必要不可欠である。少なくとも GDP の 5～8% 程度のインフラ投資が必要であるが、多くの ASEAN 諸国はこの水準を満たしていない。税収の増加、政府保有資産の取り扱い、支出の効率性向上など、政府の歳入・歳出構造の包括的な見直しを行い、政府のフィスカル・スペースを拡張することが、喫緊の課題である。

6 求められる国際ルール

この 10～15 年、インフラ事業に参画するプレーヤーが急速に多様化している。以前は、OECD（経済協力開発機構）開発援助委員会（DAC）に属する先進国と国際開発機関による政府開発援助（ODA）と各国独自の開発予算をベースにしたインフラ建設が中心であったが、さまざまな形で民間企業・金融機関が参入してきた。一方で、中国をはじめとする DAC に属さない新興国による援助あるいは投資も大きくなった。新興国のソブリン・ウェルス・ファンドや国有企業による海外投資・進出も、盛んに行われるようになってきた。

これまでは、ごくゆるい規律ではあるが、DAC の ODA に関するルールや OECD による各種ガイドラインなどが一定の国際ルールの役割を果たしてきた。しかし、OECD あるいは DAC に属さない国は、これらの政策規律に縛られるいわれはない。インフラ開発に関して

は、援助・投資する側の国家戦略という側面もあり、ルールなき競争の世界となってしまう感もある。外国から入ってくるリソースを利用する側の新興国・発展途上国としては、さまざまなプレーヤーが参画してくることに反対する理由はない。しかし、自国の民間企業や金融機関もいずれは重要なステークホルダーとなっていくとすれば、一定の国際ルールの必要性を認識する場面もやってくるだろう。

今後、新たな国際ルール作りが話題に上ってくるとすれば、そこではマクロとマイクロの政策規律が問題となってくる。マクロ政策規律としてはまず、援助あるいは投資について、十分な情報開示を義務づけることが考えられる。現在の状況では、たとえば中国による援助や一路その他のイニシアティブにより、どのような条件で資金供与・融資が行われているのかについて、情報がほとんど開示されていない。このようなことでは、他の二国間ドナーあるいは国際機関が別のプロジェクトを持ちかける際にも、その国はどのような財政上の維持可能性を有しているのかさえ、よくわからない。これは、早急に解決すべき問題である。

マイクロの政策規律としては、インフラ事業等に内外の政府機関が何らかの形で関与している場合に、どのようにステークホルダー間の競争条件の平準化を行うかが問題となる。ある事業主体がどこかの政府から補助金を得ていてそれがゆえに他の事業主体よりも競争上有利となってしまうとすれば、事業主体間の公平性が失われるのみならず、経済全体としても非効率を生み出してしまうことになる。

この問題については、環太平洋パートナーシップ協定（TPP）の中で取り決められた政府調達と国有企業等に関する国際ルールが参考に

なる。インフラ・プロジェクトを含む政府調達に関する無差別原則については、世界貿易機関（WTO）ではプリー協定（WTO 加盟国の一部のみが参加）としての政府調達協定（GPA）が存在するが、ほとんどの新興国・発展途上国にはいっさいの政策規律がかかっていない。TPP は、GPA の枠組みを引き継ぎ、外国業者の入札参加を含む無差別原則を課すことを意図している。これにより、新興国・発展途上国としては、インフラ・プロジェクトにおける業者選定の場面などで自国企業優先政策を改めねばならなくなるが、一方でそれは、しばしば見られる非効率かつ非公正な官民癒着を除去するきっかけともなりうる。

同時に TPP は、国有企業等が国内外で財・サービスを購入または販売する際に、商業的考慮に従い行動すること、他の締約国の企業に対して無差別待遇を与えること、国有企業に対し非商業的な援助を行って他の締約国の利益に悪影響を与えてはならないこと、国有企業等に関する情報を提供することなどを、定めている。多くの例外や適用除外が定められているため、規定の実効性には疑問符もつく。しかし、ここで提示された国際ルールは、インフラ・プロジェクトをめぐる政策規律のベースともなっていく可能性がある。

もちろん、この問題については、先進国も完全にクリーンであるわけではない。経済活動に対する政府の関与については、各国の競争政策においても扱いはまちまちであり、政策規律の整理が必要である。あわせて、援助等をめぐる譲許性（concessionality）についても、改めて規律を構築し直すことが求められるであろう。

【注】

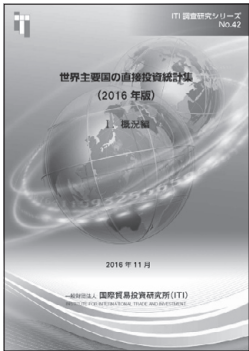
1) ASEAN 諸国におけるインフラ開発と PPP 導入の現状

については Zen and Regan (2014a) 参照。また ERIA は、PPP 導入のためのガイドライン (Zen and Regan (2014b)) も作成している。

[参考文献]

The ASEAN Secretariat. (2010) *Master Plan on ASEAN Connectivity*. Jakarta: ASEAN Secretariat.
 The ASEAN Secretariat. (2016) *Master Plan on ASEAN Connectivity 2025*. Jakarta: Association of Southeast Asian Nations (ASEAN).
 Economic Research Institute for ASEAN and East Asia (ERIA). (2010) *The Comprehensive Asia Development Plan*. Jakarta: ERIA.

Economic Research Institute for ASEAN and East Asia (ERIA). (2015) *The Comprehensive Asia Development Plan 2.0 (CADP 2.0): Infrastructure for Connectivity and Innovation*. Jakarta: ERIA.
 外務省・財務省・経済産業省・国土交通省・総務省・JICA (編集・外務省国際協力局) (2016) 「質の高いインフラ投資」事例集」 (<http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/000083884.pdf>).
 Zen, Fauziah and Regan, Michael, eds. (2014a) *Financing ASEAN Connectivity*. Jakarta: ERIA.
 Zen, Fauziah and Regan, Michael, eds. (2014b) *ASEAN Public Private Partnership Guidelines*. Jakarta: ERIA.



発行：2016年11月
 A4版 / 254ページ
 価格：25,000円 (CD-ROM版)
 印刷イメージのPDF版とEXCEL形式のデータ編で構成。

※お問合せ、ご購入をご希望の方は下記までご連絡ください。

発行：
**一般財団法人
 国際貿易投資研究所 (ITI)**
 〒104-0045
 東京都中央区築地1丁目4番5号
 第37興和ビル3階
 TEL：03 (5148) 2601
 FAX：03 (5148) 2677
 E-Mail：jimukyoku@iti.or.jp
 URL：http://www.iti.or.jp/

世界主要国の 直接投資統計集 (2016年版)

I. 概況編 — 調査研究シリーズ No. 42 —

日本で唯一の直接投資統計の年鑑。

- ・ 1997年以来毎年発行し21回目。
- ・ 日本企業の進出が多い国・地域だけでなく、世界の201カ国・地域の対内および対外直接投資額、直接投資残高、直接投資収益等を収録し、国際比較ができる。
- ・ 直接投資の分析に必要な不可欠な各種指標 (対GDP比)、知的財産使用料等の直接投資関連データの国際比較データを収録。
- ・ 原則として過去10年間のデータを収録。
- ・ 国際比較と中・長期の時系列変化の分析に便利。
- ・ 見本 <http://www.iti.or.jp/report/42.pdf> をご参照ください。

・ 姉妹統計年鑑の「世界主要国の直接投資統計集 II. 国別編」を併用してお使いになると便利です。