

ケニア共和国
全国観光開発計画調査
事前調査報告書

平成6年3月

国際協力事業団

社調一
JR
94-021

ケニア共和国全国観光開発計画調査事前調査報告書

平成6年3月

407
75.9
SSF



JICA LIBRARY



1121029111

28061

序 文

日本国政府はケニア共和国政府の要請に基づき、同国の全国観光開発計画にかかる調査を実施することを決定し、国際協力事業団がこの調査を実施することといたしました。

当事業団は本格調査に先立ち、本件調査を円滑かつ効果的に進めるため、平成5年11月15日より11月30日までの16日間にわたり、小久保正保氏（運輸省運輸政策局国際業務第二課国際協力官）を団長とする事前調査団（S/W協議）を現地に派遣しました。

調査団は本件の背景を確認するとともにケニア共和国政府の意向を聴取し、かつ、現地踏査の結果を踏まえ、本格調査に関するS/W及びM/Mに署名しました。

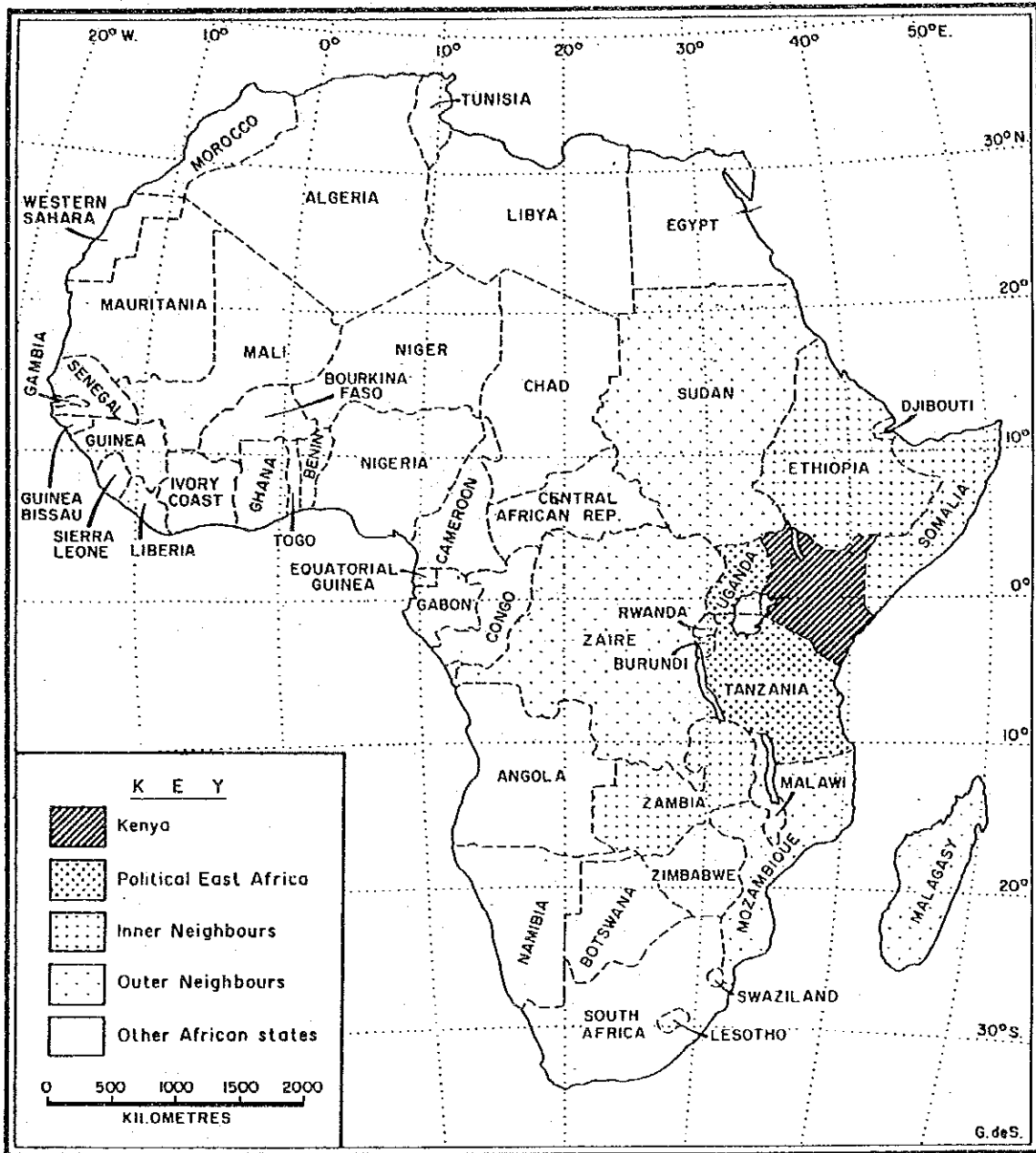
本報告書は、今回の調査をとりまとめるとともに、引き続き実施を予定している本格調査に資するためのものです。

終わりに、調査にご協力とご支援をいただいた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成6年3月

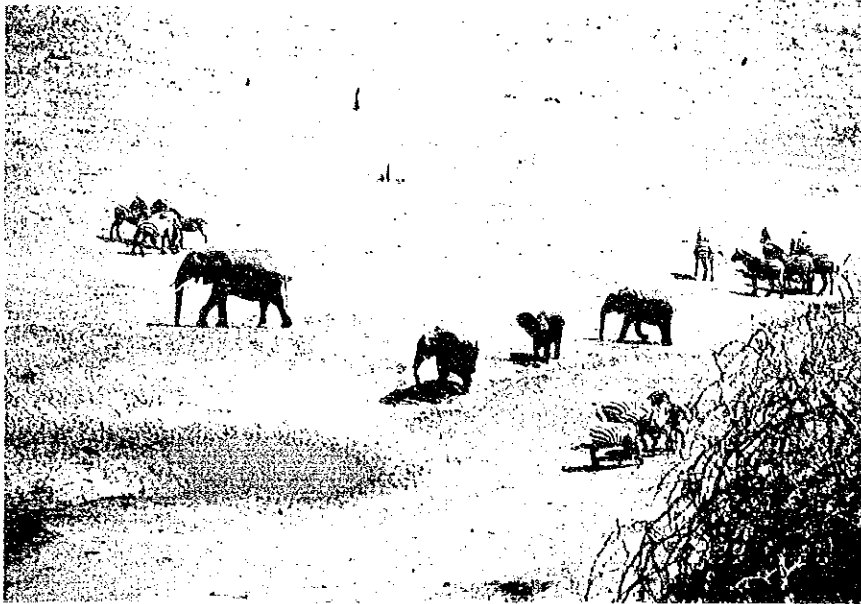
国際協力事業団
理事 佐藤 清

プロジェクト位置図



SOURCE : A Study in Physical and Human Geography page 2

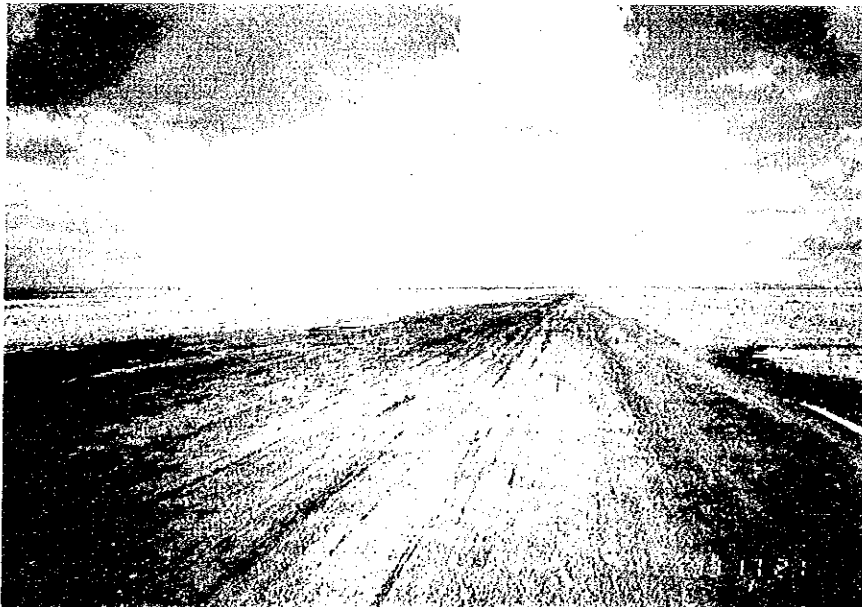
Fig. 1.1. Location of Kenya in Africa



西ツアボ国立公園の水飲み場に
集まる動物



国道109より分岐し、東ツアボ
国立公園内を通りアンボセリ
国立公園を結ぶ国道C103
少しの雨でも道路は冠水している。
当区間は、KWS優先整備区間第一
位である。



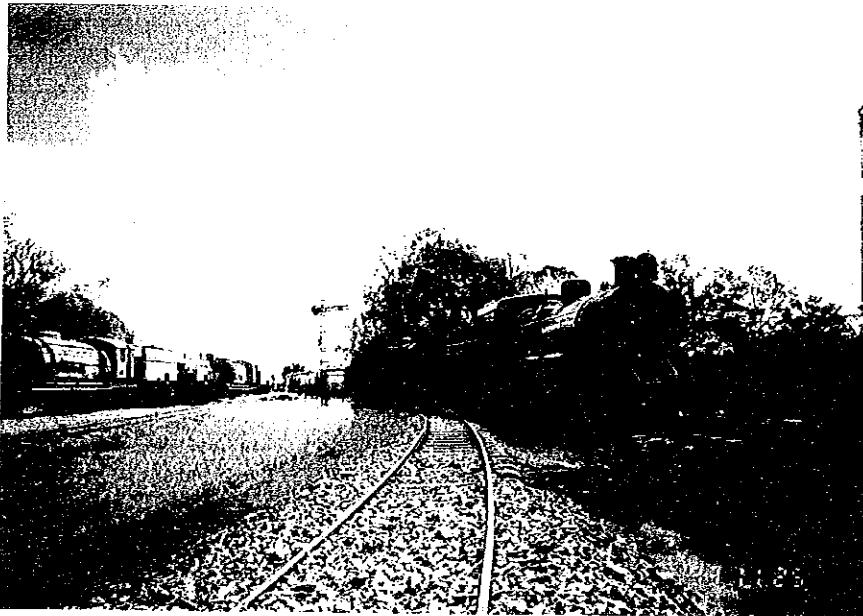
アンボセリ空港
DC3の発着が可能であるが
滑走路以外の施設はない



モンバサ駅



ナイロビ駅に停車中の客車



ナイロビ駅に隣接する鉄道博物館

1971

ナイロビ国立公園よりナイロビ市を望む



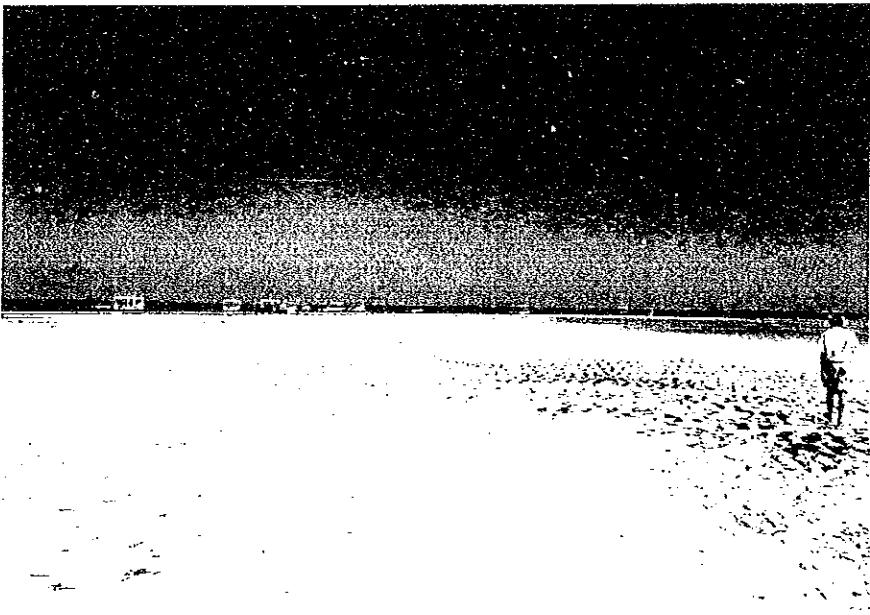
カレン・ブリクセン博物館

ウゴング・ヒルよりグレート・リフト・バレーを望む マサイ・マラへ向う
自動車の砂塵が見える

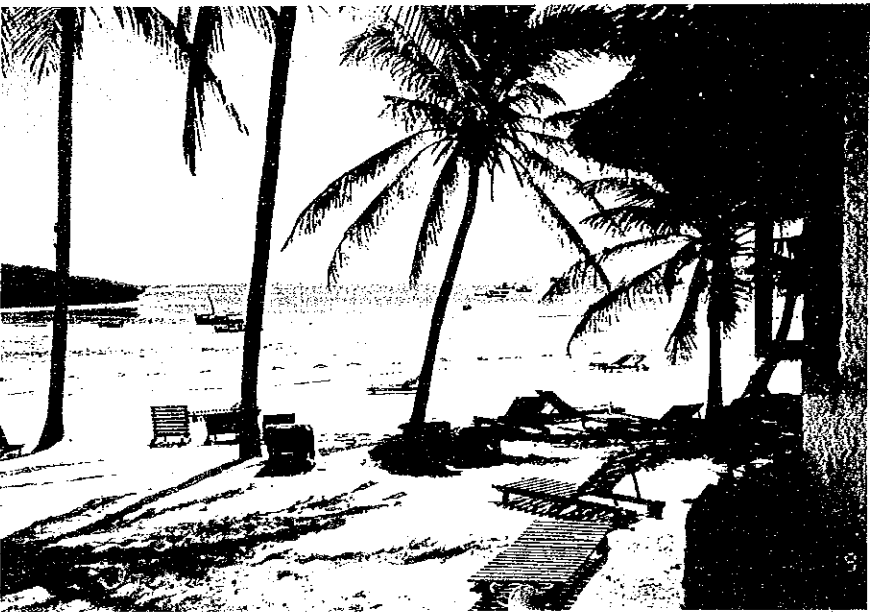




観光野生生物省
マリンディ出張所



マリンディ・海洋公園



マリンディ海岸



観光野生生物省次官表敬



Kenya Wildlife Service 総裁
Dr. Reaky 表敬



ドナー会議

目 次

序 文

位置図

写 真

第1章 事前調査の概要	1
1-1 調査要請の背景	1
1-2 調査の目的	1
1-3 調査団の構成	1
1-4 調査の日程	2
1-5 面会者リスト	4
1-6 事前調査概要	5
1-7 S/W協議の概要	7
第2章 ケニア共和国の概要	8
2-1 一般概況	8
2-2 政治・外交	10
2-3 経 済	10
2-4 開発計画	12
2-5 観 光	19
2-5-1 観光開発の概要	19
2-5-2 観光開発の現状と課題	20
2-5-3 観光行政	34
2-5-4 開発計画	36
2-5-5 開発援助の動向	36
2-6 観光インフラの現況	38
2-7 都市開発計画	58
2-8 援助動向	61
第3章 環境予備調査	65
3-1 自然環境	65

3-2	ケニアにおける環境問題	73
3-3	環境配慮実施の背景	82
3-4	環境に関する法制度	84
3-5	環境影響評価（E I A）の審査体制	90
3-6	現地踏査の状況	93
3-7	プロジェクト概要とプロジェクト立地環境	98
3-8	スクリーニング・スコーピングの結果	103
3-9	プロジェクト関連環境資料情報	108
3-10	環境配慮実施上の問題・留意点	116
3-11	マスタープラン調査に当たっての必要調査事項	117
3-12	ローカルコンサルタント・研究機関などの実施能力、 委託経費、類似調査の実績	119
3-13	提言と勧告	122
第4章	本格調査の概要と留意事項	123
4-1	調査の目的と基本方針	123
4-2	調査の内容	124
4-3	報告書	126
4-4	調査の実施体制	127
4-5	調査実施上の留意事項	128
付属資料		
1.	Terms of Reference	135
2.	Scope of Work	189
3.	Minutes of Meeting	197
4.	対処方針	203
5.	Questionnaire	215
6.	収集資料リスト	235
7.	TOR for Study on KWS Pricing Policy and Tourism Development	243
8.	Hotel Classification	249
9.	国立公園・動物保護区	257
10.	ケニア国内の重要な生物リスト	261

第 1 章 事前調査の概要

1-1 調査要請の背景

- ① ケニア国は観光資源として、多数の野生動物が棲息する自然公園やモンバサ周辺の海岸地域を有しており、1991年の観光客数は、約560,000人を数えるに至っている。これはケニア国全入国者数の80%を占めるなど、観光産業は同国にとって貴重な外貨獲得源となっており、また、同国の経済活動及び雇用の創出にとっても重要セクターとなっている。このような背景のもと、ケニア国政府は、農業・製造業などの主要セクターが低迷を続ける中、観光セクターを重要開発セクターとして第6次5か年開発計画（1989～93年）の中で位置付けている。
- ② しかしながら、同国においては、観光開発のほとんどが一部の限定された地域に集中している状態である。今後の課題としては、乱開発の防止、並びに環境保全との調和のとれた観光資源の開発及び、それらの地方への分散を促進することが必要とされている。
- ③ このような状況に鑑み、ケニア国政府は上記を考慮した全国及びゾーン別観光開発計画の策定が必要との認識に立ち、我が国に対し1990年12月、本件の要請をしたものである。

1-2 調査の目的

ケニア国全土を対象とした観光開発戦略を策定し、全国及びゾーン別観光開発計画（目標年次：2010年及び2000年）を策定する。今回は本調査にかかる先方政府の要請背景及び、要請内容の確認を行うとともに、現地踏査及び資料収集、確認、調査方針の協議、先方受入体制の確認等を行い、我が国協力の可能性の検討を踏まえ、実施調査のためのS/Wの協議・署名を行うことを目的とした事前調査（S/W協議）を実施するものである。

1-3 調査団の構成

小久保 正 保	総括／観光政策	運輸省運輸政策局国際業務第二課 国際協力官
野 町 隆 三	観光開発計画／ 観光資源評価	国際協力事業団国際協力総合研修所 国際協力専門員
中 村 義 宗	観光振興計画	運輸省運輸政策局観光部企画課 コンベンション振興指導官
上 垣 素 行	調査企画	国際協力事業団社会開発調査部 社会開発調査第一課
大 橋 邦 男	観光インフラ	三井共同建設コンサルタント（株） 海外事業部副技師長
新 村 安 雄	環境調査	三井共同建設コンサルタント（株） 海外事業部嘱託研究員

1-4 調査の日程

日順	月日 (曜)	調査日程 / 調査内容	備 考	宿泊地
1	11/15 (月)	(小久保団長、野町専門員を除く全調査団員) 東京 → ブリュッセル 11:55 (SN-208) 16:25	コペンハーゲンより参加の小久保団長とホテルにて合流	ブリュッセル
2	16 (火)	(野町専門員を除く全調査団員) ブリュッセル → 22:05 (SN-569)		機内泊
3	17 (水)	(野町専門員を除く全調査団員) → ナイロビ 08:00 日本大使館、JICA 事務所表敬 観光野生生物省、大蔵省、計画国家開発省表敬		ナイロビ
4	18 (木)	野生生物公社、UNDP表敬、観光野生生物省においてS/W(案)提出・説明・協議		〃
5	19 (金)	現地踏査・資料収集 (A 班) (Air) (Car) (Car) ナイロビ→キスム→クタレ→エルゴン山 (B 班) (Air) (Car) ナイロビ → マリンディ → モンバサ	ビクトリア湖周辺の現状把握 海岸地域の現状	キスム モンバサ
6	20 (土)	(野町専門員) 東京 → フランクフルト 14:35 (LH-711) 18:45 現地踏査・資料収集 (A 班) (Car) エルゴン山→クタレ→サイワ湿原→ナクル (B 班) (Car) モンバサ → ツアボ国立公園		フランクフルト ナクル ツアボ
7	21 (日)	(野町専門員) フランクフルト → 22:50 (LH-580) 現地踏査・資料収集 (A 班) (Car) ナクル公園 → マサイマラ (B 班) (Car) ツアボ国立公園→アンボセリ→ナイロビ		マサイマラ ナイロビ

日順	月日 (曜)	調査日程 / 調査内容	備 考	宿泊地
8	11/22 (月)	(野町専門員) → ナイロビ 08:55 ----- (A 班) マサイマラ→ナイロビ S/W 協議 (B 班) 観光野生生物省協議打合せ、コンファレンス・センター及びウタリ・カレッジ関係者へのヒアリング ナイロビ市内: ナイロビ国立博物館、ボーマス・オブ・ケニア、ジラフ・センター、カレンブリクセン博物館、ゴング・ヒル、ケニア鉄道博物館視察	野町専門員とホテルにて合流	ナイロビ
9	23 (火)	ドナー会議 S/W、M/M 協議		"
10	24 (水)	S/W、M/M 署名 Kenya Railway ヒアリング		"
11	25 (木)	日本大使館、JICA 事務所報告		
12	26 (金)	(A 班) (Car) ナイロビ → ケニア山 (B 班) (Car) ナイロビ → アバーディア国立公園 ----- (小久保団長のみ) ナイロビ → ロンドン (SN-571)		マウントケニア・サファリロッジ ----- アンボセリ
13	27 (土)	(A 班) (Car) ケニア山 → ナイロビ (B 班) (Car) アバーディア国立公園 → ナクル・ナイバシャ湖 → ナイロビ ----- (小久保団長のみ) ロンドン → (JL-401)		ナイロビ ----- (機内泊)
14	28 (日)	ナイロビ → (チューリッヒ) 12:15 (SR-293) 18:10 ----- (小久保団長のみ) → 成田		(チューリッヒ) -----
15	29 (月)	(チューリッヒ) → 16:25 (JL412)		(機内泊)
16	30 (火)	→ 成田 14:35		

1-5 面会者リスト

(1) 日本側

1) 在ケニア日本大使館

堀江公使参事官

阪井一等書記官

小糸一等書記官

2) JICA ケニア事務所

長島所長

青木次長

柏原所員

柴田所員

杉田所員

(2) ケニア側

1) Ministry of Tourism and Wildlife (MOTW)

A.M.H. Sharawe Permanent Secretary

Eng.S.N. Otongo Deputy Secretary

M.M.Mbui Deputy Director

Z.E. Gichohi Deputy Chief Economist

L.O. Aketch Senior Economist

E.L. Mamwalo Economist

D.J. Onyango Economist

K. Ndune Provincial Tourist Officer - Coast

2) Ministry of Finance (MOF)

J.L. Lavuna Under Secretary, Desk Officer - Japan

Chere Barua Deputy Secretary, Deputy Director - ERD

Rhodah Njugura Assistant Secretary, Japan Desk - ERD

3) Ministry of Planning and National Development (MOPND)

W.A. Onono Deputy Secretary

E.N. Njeru Chief Economist

4) Kenya Wildlife Service (KWS)

Dr.R. Reaky Director

J.M. Kioko Deputy Director Wildlife Service

R. Bensted - Smith Policy and Planning Advisor

Nigel Carpenter Commercial Manager

C.W. Mwai Personnel Assistant for Director

P.M. Kagiri Financial Controller

- | | |
|-------------|---------------------------------------------|
| C.K. Kamau | Chief Engineer Road |
| P. Mwiti | Leagal Officer |
| N.Carpenter | Commercial Manager |
| A.N. Ngugi | Personnel Assistant DDWS |
| K. Saigawa | Education and Veterinary Planner (JICAの専門家) |
- 5) Kenya Utalii College
- | | |
|----------|----------------------|
| F.M. Ndi | Financial Controller |
|----------|----------------------|
- 6) Kenyatta Internaional Conference Center
- | | |
|-------------|--------------------|
| James Kaime | Director, K.I.C.C. |
|-------------|--------------------|
- 7) Kenya Railways
- | | |
|-------------|----------------------------|
| Z.N. Murage | Corporate Planning Manager |
|-------------|----------------------------|
- (3) 援助機関
- | | |
|-------------------|--------------------------------------|
| Prof. A.B. Thomas | Deputy Resident Representative, UNDP |
| Lucy Wanjira | Program Officer, UNDP |

1-6 事前調査概要

(1) 関係機関表敬

- 1) 日本大使館 (11/17 am10:00~) 及びJICA事務所 (11/17 am11:00~) に対し事前調査団より本件調査の調査内容を説明し、質疑応答、意見交換を行った。その結果については下記のとおり。
 - ① 本格調査時のケニア側協議機関に関してはケニア側関係各省及び関係民間機関でステアリングコミティーを構成することが望ましい。
 - ② 本件調査に関しては、世界銀行をはじめケニア側関係機関及び各国ドナー機関とのコンセンサスを十分に得ることが必要である。
 - ③ 本格調査の実施に際してはできるだけ現地コンサルタントの活用を図ることが望ましい。
 - ④ 本格調査団の選定 (特に調査団長) に当たっては当分野の経験 (特に東アフリカ) が十分に必要であると考えることより、選定に際しては同条件を十分に配慮すべきである。
- 2) ケニア国大蔵省、国家計画省、観光野生生物省、ケニアワイルドサービス (KWS)、UNDP に対し表敬を兼ね、事前調査団より調査のSCOPE OF WORK を説明し意見交換を行った。主たる事項は以下のとおり。
 - ① 大蔵省

先方より調査期間19か月は長いのではないかとのコメントに対し、本調査は対象をケニア国全土としたマスタープラン作成であることから19か月は決して長くない旨を説明した

(ケニア側からのTORは調査期間は19か月となっている)。

国立公園、リザーブ内及びアクセス道路整備が今後の最優先事業である。

ケニア国は多くの観光ポテンシャルを有するが、例えばMt.エルゴン周辺のポテンシャルが大きいと思われる。

② 国家計画省

事前調査団より新3か年国家開発計画の策定状況を質問したところ、1993年の12月末に完成する予定である旨、説明があった。

③ 観光野生生物省

先方より本調査はケニア国内において、トッププライオリティーである旨、強調された。

④ KWS

自然保護、環境保護のための乱開発の防止を調査の基本理念とすべきとの説明があった。ナショナルパークが現在抱えている問題として、

- 1) 公園内の水不足
- 2) 公園内の環境汚染
- 3) 公園内のエネルギー（電力等）の不足

等が挙げられる旨、説明があった。

先方より公園内及びアクセス道路等、インフラ整備の必要性が強調された。

⑤ UNDP

現在のオンゴーイング・プロジェクトとしては、

- 1) コンファレンスツアリズム
- 2) 観光野生生物省のトレーニング

であるが、資金手当ての問題等により、進捗していない状態である。

本件調査実施に際し、ケニア国関係各省の協力を得ることが重要である。

(2) ドナー会議

- 1) ドナー会議ではUNDP、WB、EC等の各ドナーから直接本件プロジェクトに関するコメントを得られることを期待していたが、本会議の出席はケニア国側大蔵省及び観光野生生物省のみであったため、各ドナー側からの意見聴取ができなかった（本会議後の事前調整はケニア側で行う）。
- 2) 本会議では環境保護、インフラ整備の必要性につきコメントがあった。

1-7 S/W協議の概要

11/18 (14:00~)、11/23 (14:00~) に事前調査団と観光野生生物省で S/W 協議並びに M/M 協議を行った。協議の進行に際しては当方より先方に対して事前に送付済みの S/W (案) に基づき、その内容につきパラグラフごとに協議を実施し、合意にかかる調整を行った。主たる協議事項及び合意事項は以下のとおり。

- (1) ケニア側よりカウンターパート研修の内容につき説明を求められ、当方より説明したところ、同研修についての要請があったため、本要請を JICA 本部に伝達する旨、M/M に記した。
- (2) ケニア側より免責事項についての記載に疑義が出されたが、本条項は我が国が被援助国に対し援助するうえでの基本的かつ前提となる規定であり、削除及び変更は不可能である旨、説明した。
- (3) ケニア側より本格調査実施に必要な作業スペース、及び車両の提供については不可能であり、日本側で調達してほしい、との要請があり、その旨、JICA 本部に伝達する旨、M/M に記した。
- (4) ケニア側より DF/R 説明時にステアリングコミティー及び関連ドナーを対象にワークショップを開催してほしいとの要請を受け、その旨を JICA 本部に伝達する旨、M/M に記した。
- (5) 事前調査団より本格調査時に日本側調査団の協議機関となるステアリングコミティーの構成につき問うたところ、次のとおり構成メンバーにつき回答を得た。
 - ① Ministry of Tourism and Wildlife
 - ② Ministry of Planning and National Development
 - ③ Ministry of Finance
 - ④ Ministry of Local Government
 - ⑤ Ministry of Environment and Natural Resources
 - ⑥ Ministry of Transport and Communications
 - ⑦ Ministry of Public Works and Housing
 - ⑧ Ministry of Relamation, Regional and Water Development
 - ⑨ Ministry of Energy
 - ⑩ Kenya Wildlife Service, Kenya Tourist Development Corporation, Kenya Utalii College
 - ⑪ Private Organization in the Tourism Industry
- (6) S/W の署名については大蔵省も追加すべきであるとのケニア側の要請があり、これを受け入れることとした。

第2章 ケニア共和国の概要

2-1 一般概況

(1) 自然

ケニア共和国は面積が58万km²で日本の約1.6倍。南東部はインド洋に面し、沿岸地域は熱帯性気候であり、年平均気温が約26℃。北東部はソマリア、エチオピアに面し半砂漠地帯、南はタンザニアに面しサバンナ地帯、西はウガンダに面し半降雨林地帯。国の大部分の中央部から南西部は海拔1,700mの高原サバンナ地帯で赤道下にもかかわらず平均気温約20℃という温暖な良い気候に恵まれている。アフリカ第二の高峰ケニア山(5,199m)を中央に南西部は世界最大の大地溝帯“グレートリフトバレー”が走っている。季節は大別すると大雨期(3月～5月)、小雨期(11月ごろ)と、それ以外の乾期とに分かれている。雨期といっても日本の梅雨のように長い間雨が降るのではなく、1日に何回かのスコールがあるといったものである。(図2-1-1参照)

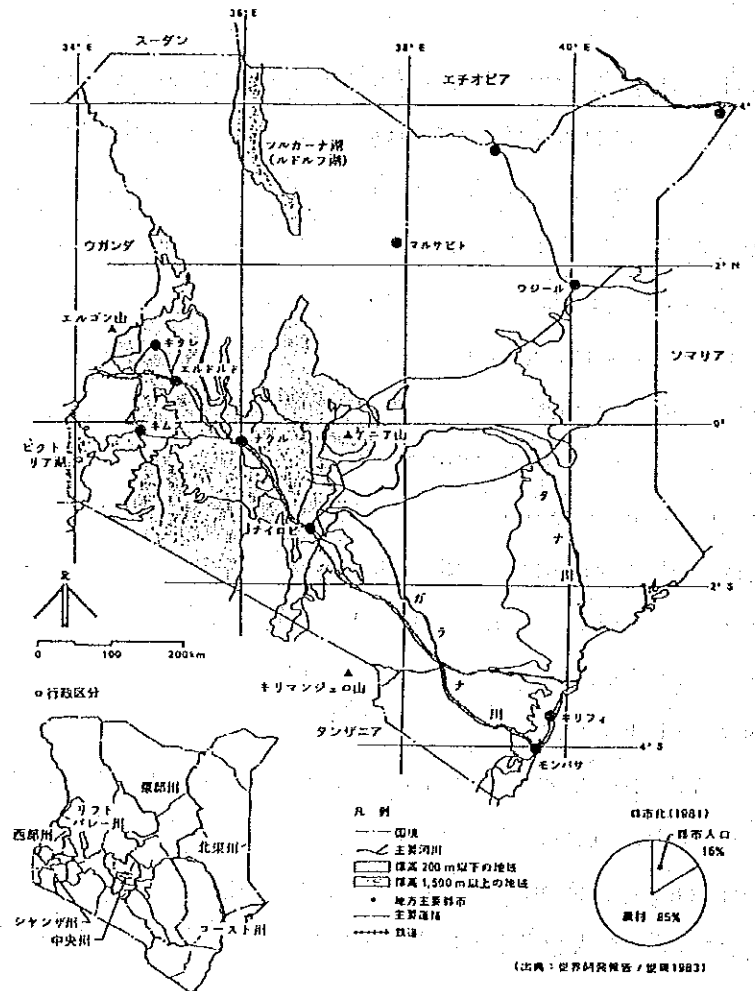
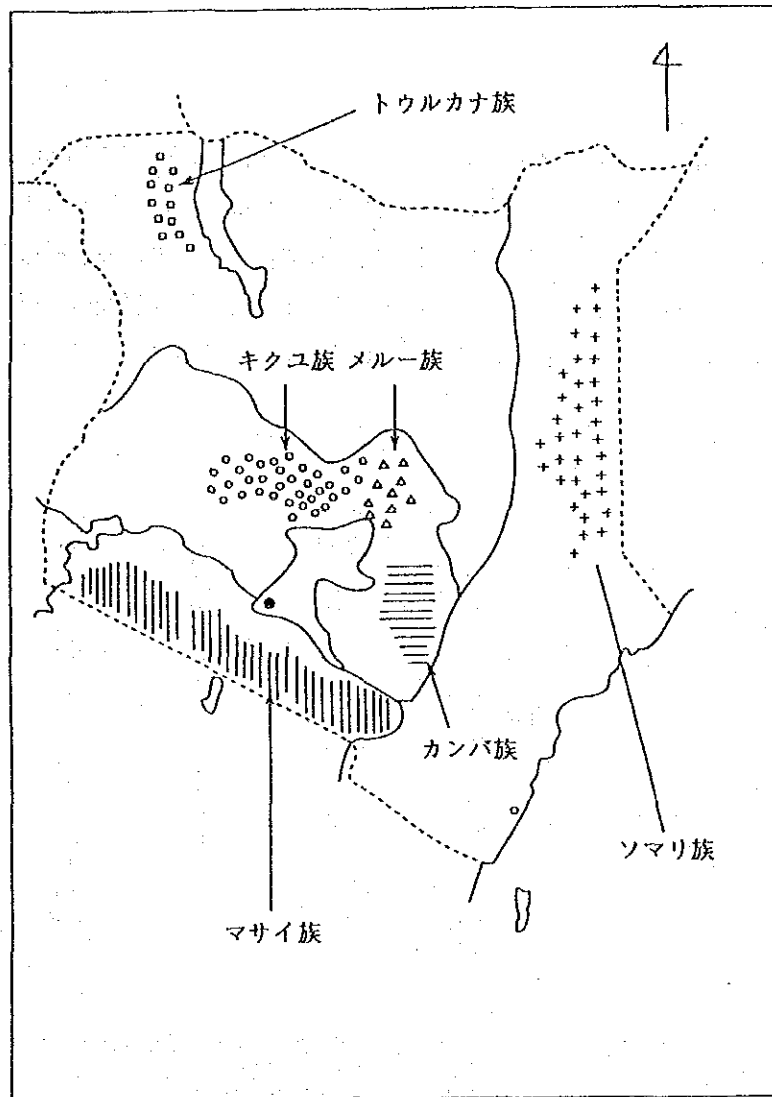


図2-1-1 ケニア国の概要

(2) 社会

政体は大統領内閣制。人口2,500万人。その大部分はアフリカ人だが、その中で外来系の住民は約20万人とされていて、アジア系（インド人）が70%で残りがヨーロッパ人とアラブ人とされている。住民の主流を占めるアフリカ人は4種族（バンツー系・ハミティック系・ナイロティック系・ナイロハミティック系）52部族に分かれている。主な部族はキクユ族、カンバ族、トゥルカナ族、メルー族、マサイ族、ソマリ族等である。（図2-1-2参照）



出典 STUDIES IN EAST AFRICAN GEOGRAPHY AND DEVELOPMENT 1971

図2-1-2 民族

2-2 政治・外交

1989年からの第6次国家開発5か年計画を実施中であり、輸出促進、農村振興、民活等の構造改革を積極的に推進している。また、90年1月の「外相変死事件」をきっかけとした民主化要求の強まる中で、複数政党制、民主化への対応が迫られている。

外交は基本的には親西欧、非同盟中立、OAU重視の政策を堅持している。イスラエル、南アフリカとの国交回復を行ったほか、東欧、中近東、アジア諸国との関係強化も図っている。他方、民主化、人権問題と関連して、欧米、特に北欧諸国との関係が悪化しており、ノルウェーとは90年11月、外交関係を断絶し、今日に至っている。また、デンマークも91年10月、ケニア高官の援助をめぐる汚職事件を機に新規援助凍結を発表している。

2-3 経済

(1) 一般動向

1963年の独立以来、自由主義経済運営のもとで比較的着実な経済発展を成し遂げてきたが、オイルショック直後から景気の後退がみられ、世銀、IMF指導の構造調整策の実施後も際立った成果はみられず、経済成長率にも鈍化の兆が出てきている。貿易収支、財政収支の赤字も年ごとに拡大傾向にあり、金融、財政面での外国からの支援が引き続き求められている。また、昨年は約30%近い物価上昇が記録される等、市民生活に不安な影を落としている。表2-3-1に主要経済指標を示す。

表2-3-1 主要経済指標

Economic Indicators	1988	1989	1990	1991	1992
GDP at factor cost KSh m	6,481	7,451	8,540	9,793	11,605 ^b
Real GDP growth %	5.1	5.0	4.3	2.3	0.4 ^b
Consumer price inflation %	12.3	13.3	15.8	19.6	27.5
Population m	20.8	21.5	22.2	22.9	23.6
Exports fob \$ m	1,073	991	1,086	1,128	1,081 ^b
Imports cif \$ m	1,989	2,177	2,221	1,924	1,834 ^b
Current account \$ m	-460	-580	-520	-215 ^b	-98 ^b
Reserves excl gold \$ m	264	285	205	117	53
Total external debt disbursed \$ bn	5.76	5.78	7.00	7.01	...
External debt-service ratio %	38.7	36.4	34.6	...	...
Manufacturing output index 1976=100	211.3	223.8	235.6	244.6	247.5 ^b
Marketed tea production '000 tons	164.0	180.6	197.0	203.6	188.1 ^b
Coffee production ^c '000 tons	116.9	103.9	86.4	85.3 ^b	70.0 ^d
Tourist departures '000	523	548	598	560	547 ^b
Exchange rate (av) KSh:£	17.75	20.57	22.92	27.51	32.22

July 19, 1993 KSh78.03:£1

Origins of gross domestic product 1992 ^b	% of total	Components of gross domestic product 1992 ^b	% of total
Agriculture, forestry & fishing	25.6	Private consumption	68.9
Manufacturing	11.3	Government consumption	15.7
Trade, restaurants & hotels	12.2	Gross fixed capital formation	15.8
Transport, storage & communications	7.8	Change in stocks	0.3
Government services	14.9	Exports of goods & services	25.8
Other, net	28.2	Imports of goods & services	-26.5
GDP at factor cost	100.0	GDP at market prices	100.0

SOURCE EIC Country Report 3rd Quarter 1993

(2) 国家財政

ア) 財政政策

政府財政支出を抑え、民間主導経済への移行を目的として、構造調整政策を実施中である。特に公共部門の縮小、民営化、受益者負担 (Cost - Sharing) 制度導入による保健・医療、教育分野での改革により財政赤字の削減に取り組んでいるが、輸入の急増などにより貿易赤字の拡大もみられる。

イ) 政府財政

政府は財政赤字の縮小を唱え、歳出の縮小政策を採っているが、急速に改善される見通しはない。政府としては、今後、世銀、IMF等の国際機関と協調のうえ、構造調整資金の借入れによる生産基盤の整備、生産構造の改革による経済活性化を財政再建の基本政策としている。また、近年、観光業のめざましい発展により、観光収入は農産物輸出による外貨獲得高を超える伸びをみせ期待されていたが、湾岸戦争後減少傾向にあり、1992年には1991年実績の2%減になった。

この間、降雨量の不足と周辺諸国からの難民による食糧輸入が増加した。反面、セメント・石油製品の輸出が増加した。1991年に設立された輸出加工区に財政赤字改善の一方策として大きな期待が寄せられている。表2-3-2に1990/1991年度国家予算を示す。運輸通信部門の総額は約153百万ケニアポンドで、全体の3.9%を占めている。

表2-3-2 1990/1991年度 国家予算

歳入項目	90/91年度 (百万ケニアポンド)	比率 (%)
1 税 収 入	2,097.92	85.3
2 企業収入等	360.66	14.7
歳入合計	2,458.58	100.0

歳出項目	90/91年度 (百万ケニアポンド)	比率 (%)
1 国 防	300.20	7.6
2 農 林 水 産	264.16	6.7
3 鉱工業、建設業	95.15	2.4
4 エネルギー	38.96	1.0
5 運輸、通信	153.82	3.9
6 教 育	702.51	17.8
7 保 健	187.08	4.7
8 社会保障、住宅	122.32	3.1
9 債務返済	1,324.60	33.6
10 そ の 他	757.83	19.2
歳出合計	3,946.63	100.0

出典 国際協力事業団「国別援助実施指針」1992年度版

注：a) 歳出合計3,996.63を3,946.63に修正

b) %表示を修正

ウ) 金融政策

金融政策では、通貨供給量の調節、金利政策の改善、通貨・資本市場の整備を骨子とし、特にインフレ抑制のため通貨供給量はGDPの成長率に見合った伸び率としていたが、実際、1992年には35%になった。中央銀行は、流動性比率、信用抑制、公定歩合、市場操作を通じて供給量、国内信用量をコントロールする計画である。

(3) 国際収支

主要輸出作物であるコーヒー、紅茶の国際市場の悪化、原油価格の上昇、輸出指向構造調整策による原材料輸入の増加等により、国際収支は赤字基調にある。援助国からの資金援助等公的資金の流入増加により、かろうじて収支の均衡を保っている。

ア) 経常収支

1986年以降、輸出の伸びが落ち込んだが、これは農産物のコーヒーと紅茶の国際価格の低迷が原因である。一方、石油燃料、産業機械等の輸入が86年以降増加し、輸入超過の傾向は近年ますます強くなっている。特に1990年以降、それまで自給できていた食糧の輸入が増加している。この結果、貿易収支の赤字は92年には433百万ケニアポンドに達するまでになっている。

イ) 対外債務残高

アメリカ、イギリス、旧西ドイツ等による債務帳消し (Write-off) により1989年に一時減少した債務支払いも、90年には再び上昇している。累積債務は92年において1988年の倍以上の8,304百万ケニアポンドに達している。その50%以上が二国間債務である。

2-4 開発計画

(1) 現在までの開発計画

表2-4-1 現在までの開発計画

計画名	期間	概要		
		基本目標	GDP実質成長率	
			目標	実績
第1次開発計画	1966~1990年	高成長の達成	6.3%	6.3%
第2次開発計画	1970~1975年	高成長の達成	6.7%	6.5%
第3次開発計画	1975~1979年	所得配分の公平	7.4%	4.7%
第4次開発計画	1979~1983年	国民の貧困の軽減	6.3%	5.0%
第5次開発計画	1983~1988年	都市と農村の均衡のとれた発展	4.9%	4.2%
長期的構造調整 検討計画	1986~2000年	① 雇用の確立 ② 食糧自給の達成 ③ 人間の基本的欲求の充足 ④ 都市と農村の格差解消	5.6%	
第6次開発計画	1989~1993年	(現 行)		

政府は独立以来、表2-4-1に示す開発計画を策定しているが、1次～5次開発計画で策定された目標はオイルショック、農作物国際価格の低迷、天候不順、人口増加、雇用問題等の諸要因のため計画の変更を余儀なくされ、また、設定されたGDPも達成されていない。

(2) 現行の開発計画

第6次5か年計画(1989～93年)を実施中。一方、現在Ministry of Planning and National Developmentが1994年1月より実施される次期3か年計画を各省より提出された草案に基づき策定中である。第6次5か年計画の概要は下記のとおり。表2-4-2に主要セクター別GDP成長目標を示す。

ア) 目標

- ① 資源の有効利用
- ② 工業化の促進
- ③ 人口の抑制
- ④ 外貨獲得
- ⑤ 地域格差の是正
- ⑥ 雇用の創出

イ) 課題

- ① 構造改善の推進
- ② 地方分権化
- ③ 均衡のとれた総合的アプローチ

表2-4-2 主要セクター別GDP成長目標

	1984/88実績(%)	1989/93実績(%)
経 済 全 体	4.2	5.4
農 業	2.5	4.5
製 造 業	5.2	6.4
建 設	1.1	4.5
サービス業(観光)	7.2	7.0
運輸・通信	3.4	5.7
政府サービス	5.0	5.0
人口成長率	3.8	3.7
一人当たりのGDP	0.4	1.6

出典 Development Plan (1989～1993)

(3) 開発重点課題の概況

開発重点課題の概況を表2-4-3に示す。

表2-4-3 開発重点課題の概況

重点分野	主要政策	開発推進上の問題点
(1) 産業生産の拡大	① 食糧自給の確保 ② 乾燥・半乾燥地開発 ③ 生産意欲向上－生産者価格引上げ	① 生産資材の輸入依存 ② 干ばつに影響受けやすい ③ 林業・水産・牧畜の振興必要 ④ 消費者物価の上昇
(2) 工業化の促進	① 生産中間財の生産 ② 外国企業に対する投資環境の整備 ③ 地方農村での中小企業開発 ④ 輸入代替から輸出振興	① 過渡的輸入急増にて外貨不足 ② 人口の都市集中 ③ 人的資源の不足 ④ 資本の慢性的不足 ⑤ 輸出振興政策の不備
(3) 財政赤字削減	① 民間部門の活性化による税収増 ② 政府直轄部門の民営化 ③ 公共サービス分野における受益者負担制度の拡大	① 経営資源の不足 ② 汚職の恒常化 ③ 貧困層への負担増 ④ 公共投資計画の不備
(4) 人的資源開発	① 高等教育の充実 ② 職業訓練校の拡充 ③ 中等教育における理数科教育の充実	① 教育者の量・質の不足 ② 教育予算の増大 ③ 初等、中等教育の軽視
(5) 社会開発	① 地方農村開発 ② 運輸部門の整備 ③ 水道・電気分野の整備 ④ 住宅供給の促進 ⑤ 医療施設の整備	① 実行計画の不備 ② 開発資金の不足 ③ 権限の中央集中 ④ 人的資源の不足
(6) 雇用の促進	① インフォーマルセクターの重視 ② 地方工業の振興	① 初等技能訓練施設の不足 ② 地方への定住策の欠如

(4) 社会インフラ整備、地域開発

地方と都市との間の経済開発が進められ、かつ、均衡を保つことを目標とする。第6次計画期間中に始められる地方商業生産中枢計画は農産物市場と販路、農業投入資材とその他の品の購入、各種サービスを提供するための経済活動の重要な核となる。地方と中核都市双方の発展は、運輸、通信システム、給水設備、エネルギーシステム、データシステムなどの整備が中心となる。

第6次5か年計画書によれば、88年には全人口2,270万人のうち1,870万人(82.4%)が地方に住み、400万人(17.6%)が172の中核都市に居住している。これまでの増加傾向が続けば都市人口は93年には560万人に達し、地方人口は2,160万人になる。都市人口の割合は93年には20.6%に上昇する。政府は定住計画として、一つは都市化の割合を増加させ、次に大都市より小都市の人口増加を図る。それには現在年6.5%を超える大都市の人口増加率を調整し、一方、人口が2,000~2万人の小規模の町の増加率が年7.5%以上になるよう努める。

この目標を達成するための奨励策は「地方商業生産中枢計画」と「地方と都市との均衡策」で実施される。特に農作物のための有効な市場の提供と肥料、種、農具や農業機械といった農業への投入資材を入手しやすくすることや、必要な修理と貯蔵施設の整備を通して達成される。この計画を実行するに当たり政府は、地方開発のための「地方フォーカス計画」を推進し、地方政府と地域開発委員会といった地方組織を通して実施する。

政府は、地方商業生産中枢計画として指定された都市と周辺の小規模な町を一体として開発するため、計画国家開発省の中に地域開発基金（DDF）を設置した。これは、必要な施設を設置するために国内外の両財源を集中する促進剤で、地方開発基金（RDF）からの資金により補充される。

地方商業生産中枢計画は、88/89年度の8センターから 92/93年度には70センターを目標としている。この費用は4,800万ポンドで、各センターに最低80ポンドを分配、これらの資金は後背地と、それに結びついた施設（連結道路、給水と下水設備、市場設備、電話、郵便、電気、倉庫）とサービスの発展を効果的に刺激するように使われる。

乾燥・半乾燥地（ASAL）の急速な人口増加に伴い、社会基盤施設とサービスの必要性が生ずると予想されるため、各地域における労働力集約企業と公営建設事業の振興を最優先する。地方商業生産中枢計画により、生産物加工業、サービス業、家畜市場施設、建築業、鉱業そして観光事業といった分野における雇用が可能となる。資金はASAL II部門計画基金による。同基金は地域の生産基盤施設と必要品を手当てするために設置される。また、高い発展可能性のある地域と乾燥・半乾燥地との地域間補完計画の促進も考慮される。

(5) 長期計画（目標年次 2000年）

長期計画についても、次期3か年計画に引続きMOPANDにより策定が予定されている。現行の長期計画の概要は下記のとおり。（Sessional Paper No.1 of 1986 on Economic Management For Renewed Growth）

1. 構成

2000年までに長期の国家目標すなわち、

- ① 雇用の拡大
- ② BHNの充足
- ③ 食糧自給
- ④ 都市／農村格差解消

を達成するために、

- ① 家族計画の実施
- ② 混合経済体制の活用
- ③ 財政合理化と公共投資の重点配分

- ④ 金融市場の弾力化
- ⑤ 農村への資源配分
- ⑥ 地方行政組織の強化
- ⑦ インフォーマル部門、小規模工業の育成
- ⑧ 輸出作物の増産
- ⑨ 穀物、ミルク、肉など、食用作物の増産
- ⑩ 輸入の自由化
- ⑪ 競争促進政策の導入

等の戦略を掲げている。

2. 目標と戦略

(1) マクロ経済目標

2000年には、人口が84年の1,950万人から3,500万人に増大するため、持続的な経済成長により雇用確保を図る。このため必要な1984年～2000年の平均実質GDP成長率を5.6%としている。主要マクロ経済目標は表2-4-4のとおりである。

① 人口増加率

ケニアでは、婦人は平均8人の子供を出産する。家族計画の実施により、これを2000年に5.6人に減らすことにより人口増加率を3.7%に引き下げ、2000年の人口を3,500万人に抑える。

表2-4-4 長期計画でのマクロ経済目標

	1988/2000年・平均伸び率
人 口	3.7
GDP (実質)	5.6
農 業	5.0
製 造 業	7.2
商 業・貿易	5.4
政 府 支 出	5.0
GDP (1人当り)	1.8
農 業 生 産	5.0
とうもろこし	4.7
小 麦	4.0
ミ ル ク	5.2
肉	5.1
輸 出 額	5.3
コ ー ヒ ー	7.2
紅 茶	4.6

出所：長期計画

② 経済成長率

ケニアの潜在成長力は6%であるとの認識で、今後、農業部門への重点的資源配分による5%の成長と世銀の工業部門の構造調整融資による工業部門の活性化により7.5%の成長が期待できることから、期間中平均5.6%の成長達成を見込んでいる。

(2) 分野別目標と戦略

① 財政金融政策

- イ) 財政は、インフレ抑制のため赤字幅をGDPの2.5%にまで縮小する
- ロ) 財政支出抑制により貯蓄率の引き上げを図る
- ハ) 民間投資を刺激するため、政府は民間資金市場への依存を減らす
- ニ) 国債依存度の低減
- ホ) 農業、都市/農村格差解消などの政策目標に重点的に資金を配分する
- ヘ) 「財政合理化」により、投資効果が直ちに現れるようにする
- ト) 多少の増税

② 都市/農村格差解消

2000年には、都市の人口が1984年の3百万人(総人口の15%)から9~10百万人(総人口の26~29%)に増大する。

このため、

- イ) 都市への過度の人口集中防止
- ロ) 農業の拡大による2級都市の振興
- ハ) 農業と他産業の有機的結合
- ニ) 農村への経済成長効果の均霑

などを目標に、

- イ) 農村商工センターへの重点的資源配分
- ロ) 地方政府の強化
- ハ) 小規模製造業や商業の振興による雇用増大

などを行う。

具体的には、

- イ) モンバサ/ナイロビ/ウガンダ回廊の改良
- ロ) 小都市や商工業に高圧線から電力を供給するためのトランス購入
- ハ) 上水道建設拡大
- ニ) 水再生設備の建設
- ホ) 民間企業と共同での住宅建設

などを行う。

③ 農業と食糧自給

2000年には、農業が、

- イ) 35百万人への食糧供給
- ロ) 年率5%の所得増大
- ハ) 年率3%の雇用吸収
- ニ) 輸出所得の2.5倍増大
- ホ) 農閑期所得の3.5～5%拡大

を達成することが必要である。

このため、

- イ) 品種改良、投入肥料増大、病虫害駆除などによる生産性向上
- ロ) 価格政策、販売努力による生産増大
- ハ) とうもろこし等、穀物の品種改良
- ニ) 紅茶、コーヒー、野菜、酪農製品などの生産による所得増大

などにより、品種別に表2-4-5の生産量を達成する。

表2-4-5 2000年の農業生産目標

単位：千トン

	1984年	2000年
コ　　ー　　ヒ　　ー	114.7	354.1
(アラビカ種)	(114.7)	(215.3)
(ロブスタ種)	(0.0)	(103.9)
紅　　　　　茶	116.6	262.0
とうもろこし	2,100	4,400
小　　　　　麦	214	400
ミ　　　　　ルク	1,600	3,600
牛　　　　　肉	190	420

出所：長期計画より作成

④ 工業と貿易

- イ) 工業は、年率5.6%で拡大する輸入をまかなう外貨を獲得するため、年率6%で拡大する
- ロ) 工業貿易部門は、年率4%以上で雇用を創出しなければならない
- ハ) ケニア人主導による製造業の育成
- ニ) 缶詰工場が果物、野菜の輸出拡大に貢献するように、工業により、農業発展を支

える

これら目標を達成するために、

- イ) 輸出拡大と輸入代替に資する為替レート管理
- ロ) 輸入税制と許可制の見直しによる原材料価格の国際水準への引き下げ
- ハ) 輸出所得補償、保税地域での生産拡大、輸出手続き簡素化など、輸出インセンティブの付与
- ニ) 労働集約型投資促進のための資金ガイドライン設定
- ホ) インフレ率を上回る利子率の設定による資本の有効利用
- ヘ) マーケット活性化のための制限的商慣行見直し
- ト) 価格規制緩和
- リ) 外資優遇の見直し

などを行う。

2-5 観光

2-5-1 観光開発の概要

ケニアは世界的に野生の王国として知られており、その豊かな大自然を活かした観光産業は、同国最大の外貨獲得源となっている。ケニアの観光資源は、大きく二つに大別できる。その一つは、主に内陸部の国立公園内でのサファリと呼ばれる野生生物の観察であり、もう一つは海岸部に点在するビーチリゾートである。

観光業は、ケニアの外貨獲得の最大部門である。通常、観光客の約8割が欧米からで、さらに、その約4割が12月から3月にかけての時期に避寒に訪れている。こうしたケニア観光業の構造的傾向は、90年8月の湾岸紛争勃発、91年1月の戦争突入の影響から、90年12月以降旅行者のキャンセルが相次ぎ、ナイロビやモンバサの高級ホテルは、どこも客室利用率が軒並み30%前後落ち込んだ。しかし1年を通じてみると、90年の観光外貨収入は97億8,880万シリングで、前年比21%増を記録した。また、ケニアへの入国者数は、1991年に80万人を突破したものの、1992年には70万人に減少した。そのうち観光客は約59万8,000人で、総入国者数の84%を占めた。

しかし、ケニアにおいて過去2、3年の間に続けて発生したサファリパーク内での外国人観光客の殺傷事件と、これに対する欧米の批判キャンペーン、エイズ及びマラリアの汚染地域とみなされていること、さらに、90年のオウコ外相殺害事件と一連の民主化弾圧により、この順調な伸びも止まったようである。しかし、今後の見通しとしては、こうした曲折を経ながらも、第一級の観光資源をもつケニアは更に多くの観光客が見込めるとというのが、当地関係者の一致した見方である。

また、観光産業は外貨獲得面以外でも、雇用と消費において経済発展の重要な一翼を担っている。雇用全体に占める割合が1.9%で、85年以来、年6%ずつ増加している。賃金水準も85年から88年までの統計で、全体の上昇率が11.4%であったのに対し、観光部門では20%と高い伸び率を示している。

ケニアには、国際資本系のHilton、Inter - Continental、海外と提携関係をもつBlock、Sarova、Serena、Alliance、政府系のAfrican and Hotelsなどの四つ星クラス以上のホテルが存在する。全体のホテル数は88年時点で159に達した。年間の客室供給数は、85年が329万2,000室、88年が388万1,000室と、年率平均約6%の割合で増加している。上記一流ホテルの年間客室利用率は、85年から88年までの統計をみると、ナイロビが66~69%、コースト地方で67~71%の間ではほぼ一定しているようである。

最近、供給過剰の心配をよそに、ホテルへの新規投資が相次いでいる。主なところでは、ナイロビ地区のWindsor Golf Country Club（投資額1,100万ドル、客室数130、91年完成）、Safari Park Hotel（ゴルフ場、ショッピングモール建設）、Norfork Hotel（60客室拡張）、ナイロビ空港でのホテル建設、Sheraton Hotel（93年完成予定）、海岸地帯ではモンバサ市内のホテル建設（投資額1,200万ドル、客室数160、ケニア観光開発公社とフランス企業が出資）などがあげられる。

政府は、こうしたホテル投資の促進を制度面から支えるため、91年1月から法人税を40%に引き下げたほか、新規投資への優遇措置として最初の2年間法人税の減免措置（ホテルの場合、ナイロビ、モンバサ市内のホテルで経常利益の35%控除、市外のホテルで85%控除）を講じた。しかし一方では、利益の外国送金に時間がかかること（約2年間）、外資系企業に対する金融の制限が行われていること（ケニア人による資本参加割合により、現地金融機関からの借り入れ限度額が決められている）など、今後、解決すべき課題も残っている。

このほか、観光産業はケニアの雇用創出に大きく貢献し、また、特に見るべき産業のない乾燥・半乾燥地等における経済開発、雇用に大きく寄与し、地域格差の是正という面からも重要であると言われている。

2-5-2 観光開発の現状と課題

(1) 観光開発の動向

1) 観光客の動向

ケニアを訪れる訪問者数は、1960年から70年代初めにかけて急速に伸び、1963年の11万人から1972年には43万人と年率16.5%で増加した。しかし、その後1980年代初期にかけて低迷し、1984年まで1972年の実績を超えることはなかった。その後、訪問者数は再び増加に転じ、1990年には約70万人に達したものの、1992年には59万人に減少した。

ケニア訪問者に占める観光客の割合は、1989年まで8割前後で大きな変動はなかったが、1990年に急激に伸び9割を超えた。平均滞在日数は1969年の8.5日から1982年の16.2日まで着実な増加傾向にあったが、その後は頭打ちとなり、1992年には13.4日であった。

全世界、及び全アフリカ地域との比較で見ると、全世界に対するケニアの観光客シェアは1971年の0.24%から1981年には0.13%まで低下した後、持ち直し、1989年には0.18%である。一方、全アフリカに対するシェアは1967年に12.6%を記録した後、低下傾向にあり、1989年には4.75%であった。

観光客を出身国別にみると、初期の段階においては、北米と英国がその主な出身国であり、1968～72年の平均では両国で全体の約4割を占めていた。しかし、その後、両国からの観光客の割合は低下し、その一方でドイツ（旧西独）の増加が著しく、1968～72年には平均で7.5%であったのが、1973～82年には15.1%まで増加した。近年ドイツからの観光客数は若干停滞傾向がみられるものの、1992年の同国からの訪問者は約12万人で最大のシェアを維持している。我が国（日本）からの訪問者数は増加傾向にあるものの、まだ1万人程度で、全体の1.5%を占めるにすぎない。

2) 宿泊施設

1960年代及び1970年代の観光客の増加に伴い宿泊施設の拡張が進み、1966～1972年の間にベッド数は年率13%で増加した。しかし、その後、その速度はダウンし、1983～89年に至っては年率1%以下の伸びとなり、幾つかのホテルは閉鎖された。

1992年度で、総ベッド数は約11,500千台、そのうち約半数が海岸地帯にあり、残りの半分がナイロビ及び動物公園ほかにある。

ホテルの占有率は、1983年に48.6%を記録して以来、緩やかな上昇傾向にあったが、1991年に59.1%を記録したものの、1992年には48.2%に減少した。（表2-5-1参照）

表2-5-1

INTERNATIONAL VISITOR ARRIVALS BY COUNTRY OF RESIDENCE

	1989	1990	1991	1992
A.C. Africa	169660	216720	216050	186200
Tanzania	76520	73300	92064	79208
Uganda	40630	42300	57502	49473
Zambia	5280	6850	7620	6500
Others	47230	94570	58864	51019
Total America	99680	103501	68762	59938
Canada	15130	19847	14576	13177
Mexico	140	172	49	32
U.S.A.	83220	82559	53491	46219
Brazil	240	163	176	117
Other America	950	760	470	393
Total Asia	40610	51535	55859	47416
Japan	10800	14935	12590	10862
India	16040	16560	17266	16914
Israel	5040	5670	5938	5201
Other Asia	8730	14370	20065	14439
Total Europe	419070	436400	456173	398580
Denmark	33080	20651	6897	6444
Finland	1940	3693	2866	2467
Ireland	640	664	2093	1758
Norway	1320	1081	1555	1305
Sweden	15980	18970	22432	22738
U.K.	112590	100920	138346	117458
Greece	750	1026	1330	1042
Italy	45930	47690	41605	35105
Portugal	260	340	636	420
Spain	3580	6841	9636	7186
Austria	15620	20415	15016	14041
Belgium	2820	2964	5284	4560
France	29130	35620	38858	33555
Germany	112920	121911	123985	109973
Netherlands	3630	11433	15378	12628
Switzerland	37220	32170	28987	26883
Other Europe	1660	10011	1269	1017
Australia	3080	3420	4230	3220
New Zealand	1830	2360	2823	2653
Other World	570	464	703	533
GRAND TOTAL	734700	814400	804600	698540

3) 観光収入

外貨獲得源としてみると、1964~86年の間の数年を除き、観光産業はコーヒーに次いで第二の外貨獲得源であった。1987年に観光産業はコーヒーを抜き、以降、ケニア最大の外貨獲得源となっている。1992年には総外貨獲得額の約4割を占めた。

また、観光収入のGNPに占める割合は、1973年の2.8%から増加し1989年には5.3%を記録した(表2-5-2参照)

表2-5-2 MAJOR FOREIGN EXCHANGE EARNERS IN KENYA

	K£ Mn.			
	1989	1990	1991	1992
COFFEE	203.8	221.0	218.4	206.3
% Change	-	8.4	-1.8	-0.1
(% Total Exports)	20.4	19.9	14.2	12.1
TEA	271.9	314.5	381.6	474.9
% Change	-	15.7	21.3	24.4
(% Total Exports)	27.2	25.5	24.9	27.8
PETROLEUM PRODUCTS	102.0	140.2	255.0	236.0
% Change	-	37.5	81.9	-7.5
(% Total Exports)	10.2	11.4	16.6	13.8
HORTICULTURE	112.1	159.9	184.3	209.2
% Change	-	42.6	15.3	13.5
(% Total Exports)	11.2	13.0	12.0	12.2
TOURISM	432.0	533.0	594.0	713.1
% Change	-	23.4	11.4	20.0
(% Total Exports)	43.2	43.3	38.7	41.7
TOTAL EXPORTS	999.3	1,232.4	1,533.8	1,708.1
% Change	-	23.3	24.5	11.4

Source: Economic Survey for various years

4) 雇用の創出

観光産業はケニアの雇用創出にも大きな役割を果たしている。観光産業は労働集約的な産業であり、ホテルやレストラン、旅行会社等における直接的雇用創出のみならず、間接的には、農業、製造業、運輸交通及び他の様々なサービスセクターの雇用増加にも寄与している。さらに、インフラの建設及びその維持・管理面での雇用創出にも寄与している。

ケニアには観光産業のみの雇用統計はないが、たとえば1989年の商業・ホテル・レストラン部門の雇用者数は約11万人（民間10万1千人と公企業9千人）であり、そのうちレストラン等の飲食店が約8千人、ホテル等の宿泊施設の従業員が約2万7千人であった（Statistics Abstract 1990）。またケニア野生生物公社(KWS)のPolicy Framework & Development Programmeによれば、観光産業の直接雇用は11万人、その60%が宿泊施設、20%が旅行会社とされている。

5) 海外及び国内投資

観光産業に対する海外直接投資は、主にケニアの大規模ホテルに対してなされている。投資元は様々であるが、特に英国やドイツ（旧西ドイツ）といった、歴史的に東アフリカとの関係が深い国からの投資が多い。最近の推定では、海岸地域の主要ホテルの約78%、ナイロビのホテルの67%、国立公園のロッジの66%に外国資本が含まれており、また、海岸地域、ナイロビ、国立公園のホテルのそれぞれ16%、17%、11%は完全に外国資本による所有であるとみられている。

ケニア政府は、観光産業に対する外国投資を歓迎する一方で、海外資本との合併等によるケニア国内資本のこの分野への参入を支援している。ケニア観光開発公社(KTDC)はホテル等の観光に関するセクターへの国内投資を促進するために、ローンの供与等を実施しているが、現在のところ、その進展は思わしくない。ホテルの収容力が年率9%で伸びた1970年代にレストラン、ホテルに対する国内投資は大きく落ち込み、1980年代に入っても国内投資は低下し続けた。全国の国内投資に占めるホテル・レストラン部門の割合は1976年の7.5%から89年には2.1%まで減少した。

6) 観光資源

① ケニアにおける野生生物保護の歴史

a. 植民地時代の状況

この地域における人間と野生動物の相互関係は極めて古く、野生生物製品の貿易は紀元110年以前からあったことが記録されている。

ギリシアの船が、交易品を積んで紅海を南下し東部アフリカの海岸に辿りつき、帰りにはシナモンなどの香料や亀の甲や象牙などの動物製品を持ち帰った。とりわけ象牙は珍重され、象牙の交易こそ、東部アフリカと外の世界を結びつける原動力の一つ

であり、さらに、それは、象牙を海岸部まで運ぶためのポーターを必要としたところから、奴隷貿易を生み出した。奴隷貿易による受難の歴史をもつ人々は、なぜアフリカ人が野生生物の取引に否定的な態度を取りがちであるかの理由の一つに、このことを挙げる。

このような時代は、広大な土地に対して現在と比べれば全く僅かの人口しか存在せず、ほとんどが自然のままの状態、狩猟や火入れが人間と野生動物、そして、彼らの棲息地の間のバランスを維持する要因として存在するのみで、野生生物保護が意識されることは全くなかった。

自然、とりわけ野生生物の保護が意識されるようになったのは急速に開拓が進んだ植民地時代であり、そして、それは当然のことながら専ら白人支配者側の関心事であった。

1898年には狩猟用動物保護区の設定と狩猟の規制を目的とした東アフリカ保護領条例が制定された。

1903年に、イギリスで帝国動物保護協会（ケニア野生生物協会（Kenya Wildlife Society）の前身：1955年設立）が設立され、1905年には、この協会の代表団が植民地の総督、アルフレッド・リトルトン（Alfred Lyttelton）と会見し、東部アフリカにおける野生生物の状況悪化について関心を引き出すことに成功した。

1906年には、野生生物の管理を支援するため、「狩猟取締官（Game Rangers）」制度がスタートした。彼らの役割は、主として、野生生物の領域内に作られた白人の入植地が原因となって減少しつつあったクドゥー、サイ、セーブルアンテロープ、バッファロー、エランド等の狩猟獣を絶滅させないように保護することであった。続いて1907年には野生生物と狩猟について全国的に管理するための野生動物局（Game Department）が設立された。しかしながら、これらの努力にもかかわらず、1920年代、30年代を通じてケニアにおいては野生動物の殺戮は絶えることがなかった。

二度の世界大戦は、捕虜及び軍隊に安価の蛋白を供給するため大量の野生動物の捕殺を生み出した。第二次世界大戦後、ケニアでは農業の爆発的拡大が生じ、かろうじて残された野生動物の棲息地の幾つかも、これにより大幅に減少したり、完全に消滅したものもあった。

1930年に大英帝国動物保護協会は、植民地総督の許可を得て、R.W.G.ハンクストン少佐を野生動物の状況の調査及び野生生物保護の将来について勧告するためにケニアに派遣した。同年、一つの国際会議が開催され、国立公園及びその他の保護区が設立される場合の原則が定められた。大英帝国議会によると、この条約の批准は1935年に行われ、自動的にケニアは、この原則に拘束されることになった。

1945年1月、植民地議会は植民地における国立公園政策を定めた「国立公園条例」を採択し、これに基づいて植民地社会の民間人から構成される管理団体（ケニア国立公園管理理事会）が、植民地政府からは独立した形で国立公園を管理するために設立され、この後1946年12月にはケニア最初の国立公園（ナイロビ）が設立された。引き続き理事会は、ツァボ（1948年）やケニア山（1949年）等の国立公園を設立するとともに、カウンティ・カウンシルに対して保護区の設置を指導した。

国立公園と動物保護区の問題は自然を現地住民から守ることであり、急速に増大する現地人人口とともに、その強い植民地主義の雰囲気に対するアフリカ人の反応は、植民地を現地人の政府に返還するという可能性が高くなるにつれて、自然保護家たちの間に危惧の念をつのらせた。

これに対する解決の道は、白人植民地人から現地人指導者に責任意識を転換することと考えられ、IUCN（国際自然保護連合）は1960年にアフリカ特別プロジェクトを発足させた。その最初の主たる成果は、1961年9月に開催された近代アフリカ諸国における自然資源の保全に関するシンポジウムであった。一般にアルーシャ会議という名で知られるこの会議は、自然保護が観光旅行事業という形で経済的ポテンシャルをもつことをアフリカの指導者たちに認識させるという目的をもっていた。

会議のハイライトは当時のタンガニーカの首相、ジュリアス・K.ニエレレによって署名されたアルーシャ声明であった。そこには、アフリカ人は野生の動物と野生の土地を経済的理由と同様な理由によっても保護することが言明されていた。

1963年9月18日、当時のケニア首相、ジョモ・ケニヤッタは、新しく独立した国が野生生物と原始自然を保護することを宣誓する榮譽に浴することを支援するように「世界中の国々及び自然を愛する人々」を招いた。

こうして国立公園及び保護区——アフリカの抱負と要求とは無関係に植民地人の手によって着手され実行に移された——は、二つの独立国の指導者によって正当化された。

その主たる理由は国立公園のもつ経済的ポテンシャルであったが、加うるに、新たなアフリカの国々においてアフリカの遺産を守ることは、祖国への誇りを生み出すことでもあった。こうして自然はアフリカ中の国民が誇るべきものへと変化していった。

b. 独立以後

ケニアが独立した1963年当時には、合計10の国立公園と動物保護区が存在していた。現在では、告示手続き中のものも含めて55の公園と保護区がある。1970年代半ばまで国立公園は管理理事会（Board of Trustees）の指揮下にある国立公園公社（National Park Service）によって管理され、野生生物に関する事項については、

政府機関である野生動物局 (Game Department) が所管していた。

ケニア政府は野生生物管理政策の見直しを行った結果、1976年、野生生物保護及び管理法を制定し、国立公園を中央政府の管理下に置くこととし、国立公園公社と野生動物局の権限を一つの組織、すなわち野生生物保護管理局 (Wildlife Conservation and Management Department) に統合するとともに観光野生生物省 (Ministry of Tourism and Wildlife) を設立した。国立公園の保護と管理の権限は、同局長に委ねられており、地域及び個々の国立公園のウォーデンはその指揮下に置かれた。

1977年には、政府は密猟を規制するために、野生動物の全面的禁猟を実施した。

しかしながら、法制度上の厳格さとは裏腹に組織、実施面では悪しき官僚主義がはびこり、年を追うごとに腐敗、混乱が進み、サイやゾウの密猟は野放し状態となり、絶滅が危惧される状態にまで至った。このような状態にもかかわらず、ケニアにおける観光は着実に発展し、1987年には外貨獲得高はコーヒー、紅茶を抜いて第1位となった。

このような状況を背景に、政府は国立公園、保護区の管理を改善し野生動物を保護し、さらに、観光の一層の発展を図るため、1989年に野生生物公社 (Kenya Wildlife Service : KWS) と名づけられた野生生物保護及び管理の仕事を担当するパラステータルな機関の設立を表明し、1990年1月発足した。そして新しい、装備のよく整った、より効率的な密猟防止部隊 (Anti Poaching Unit) が組織され活動を開始し、大きな効果をあげつつある。

KWSは独立した機関として、1989年中に観光野生生物省の官僚機構を通じて幾つかの重大な決定を行うことが可能であるほか、独自の事業のため、大蔵省を通すことなく、政府の保証の元に国外から資金を借り入れることが認められている。このことはKWSに、各種の計画を立案し実施する際により広い自律性と柔軟性を与えている。現実にも、現在世界銀行及びドナー各国からの資金及び技術援助を受けている。

② 国立公園

国立公園・動物保護区の総面積は約 44,562km²でケニア国土の7.65%を占める (図2-5-1参照)。その内訳は、21の国立公園と四つの海洋公園のほか、23の動物保護区、五つの海洋保護区とローカル・サンクチュアリが一つある。1990年の国立公園・保護区への入場者数は約150万人 (動物孤児院を含む) で着実に増加しつつある。入場者数の多い国立公園は、アンボセリがトップで17万人、次いでナイロビが16万人、次にマサイマラとナクルが14万人となっている。国立公園、保護区の宿泊施設の総宿泊者数は1992年で55万人・泊となっている。(表2-5-3参照)

表2-5-3 NUMBER OF VISITORS TO NATIONAL PARKS AND GAME RESERVES, 1988-1992

Table 13.9

	1988	1989	1990	1991	1992*
Nairobi	125.5	155.2	152.8	168.8	156.4
Animal Orphanage ..	84.8	43.3	213.8	217.6	173.2
Amboseli	137.7	140.4	237.2	189.2	168.3
Tsavo (West)	85.4	96.8	78.6	119.3	103.1
Tsavo (East)	87.3	101.1	127.7	135.9	125.5
Aberdare	59.9	57.5	66.6	56.3	63.6
Buffalo Springs.. ..	64.0	70.4			
Lake Nakuru	138.6	167.4	174.2	174.4	139.8
Masai Mara	118.8	196.2	180.5	143.3	138.1
Malindi Marine	39.2	40.7	35.6	33.0	44.2
Lake Bogoria	32.8	46.2	53.8	53.0	39.4
Meru	23.7	17.4	11.1	9.1	7.1
Shimba Hills	16.7	21.5	60.0	38.2	31.9
Mount Kenya	18.0	13.3	18.7	14.6	15.5
Samburu	3.6	4.0			
Kisite/Mpunguti.. ..	17.9	18.2	27.1	33.1	28.0
Mombasa Marine		16.5	29.1	54.6	57.8
Walamu Marine	16.9	17.3	20.5	22.0	27.0
Hell's Gate	14.5	18.2	31.1	41.3	34.2
Other**	10.5	13.4	13.8	14.8	14.0
TOTAL	1,095.8	1,255.0	1,532.2	1,518.5	1,367.1

* Provisional.

** Other includes Mount Elgon, Ol-Donyo Sabuk, Marsabit, Saiwa Swamp, Sibiloi, Ruma National Park, Mwea National Reserve, Central Island National Park and Nasolot National Reserve.

③ ビーチリゾート

ケニア南東部の約 500km にわたる海岸線にはビーチリゾートが点在している。イタリア人、ドイツ人等欧州人の観光客を中心とするヨーロッパからの観光客の主要目的地であり、この地域でケニア国内のホテル総宿泊可能量の約5割を占める。また、ベッド占有率も63%と他地域に比べて高い(平均55%、1989年)。ケニアのビーチリゾートで特徴的なのは、前記のような動物公園が近接しており、同時に両方を楽しむことがあげられる。また、海岸部の中心都市であるモンバサにはヨーロッパからの直行便及びチャーター便が就航しており、この地域の観光振興に大きく寄与している。(表2-5-4参照)

表2-5-4 HOTEL BED - NIGHTS OCCUPIED BY ZONE, 1988 - 1992

Table 13.6

Zone	1988	1989	1990	1991	1992*
Coastal-Beach	2,404.2	2,521.3	3,200.3	3,881.7	3,482.5
- Other	300.3	290.4	304.3	269.7	181.8
Coast Hinterland	142.4	150.6	175.2	104.9	142.7
Nairobi-High Class	577.5	605.1	649.9	544.0	588.1
-Other	843.3	831.8	780.2	733.1	385.6
Central	391.4	430.2	423.5	407.7	307.7
Masailand	260.2	270.6	291.4	273.2	272.4
Nyanza Basin	111.5	112.0	123.1	100.7	91.8
Western	78.0	79.6	81.3	85.3	85.0
Northern	8.0	8.9	10.0	30.3	7.4
TOTAL-OCCUPIED	5,134.5	5,316.5	6,039.2	6,518.5	5,525.8
TOTAL-AVAILABLE	8,704.3	9,630.0	10,494.7	11,036.7	11,484.5

* Provisional.

④ その他

上記以外の観光スポットとしては、ナイロビ近郊では、国立博物館、スネークパーク及びケニア版の明治村とも言えるボーマス・オブ・ケニア等がある。また、ケニヤッタ国際会議場は、同国のコンファレンス・ツーリズムの拠点として重要である。(表2-5-5参照)

表2-5-5 VISITORS TO MUSEUMS, SNAKE PARK AND SITES, 1988-1992

Table 13.10

	'000				
	1988	1989	1990	1991	1992*
National Museum: (Main Gate)	217.2	224.3	234.5	213.9	237.6
National Museum: (Snake Park)	167.0	210.1	220.6	176.3	209.6
Fort Jesus	109.6	206.1	226.6	107.0	107.4
Kisumu Museum	38.1	38.8	28.6	35.1	29.5
Kitale Museum	35.1	15.9	21.9	30.2	15.2
Gedi	47.0	35.6	71.1	41.5	58.5
Meny Museum	25.5	12.4	20.4	29.5	19.6
Lamu	13.3	13.0	11.4	13.3	10.3
Jumba la Mtwala	14.8	14.2	9.4	14.0	7.8
Ologessaile	2.5	3.4	..	..	..
Kalandusi	4.3	5.0	..	3.1	1.2
Hyrax Hills	2.7	2.8	..	..	..
Karen Blixen	51.0	40.6	53.3	45.0	35.2
Kilifi Mwarani .. .. .	..	..	1.1	..	1.1
TOTAL	808.1	831.0	906.9	709.7	813.0

* Provisional.

* ケニヤッタ国際会議場 (The Kenyatta International Conference Center)

1973年に完成したケニヤッタ国際会議場は、28階建の円形のビルと円錐形の大会議場からなり、ナイロビのランドマーク的存在である。この大会議場は、4,000人が収容可能であり、700人に対する同時通訳施設等、様々な施設を有している。本会議場の建設目的の一つは、会議旅行者の増加を図ることによる、観光客の季節変動を緩和することであった。ケニア政府は、これまでも様々な国際会議を実施してきたが、会議数、会議日数、参加者数とも年ごとに大きなバラツキがあり、特にここ数年は低迷している。同会議場の占有率は、1980年には74.6%であったのが、1992年には36.3%まで低下している。(表2-5-6参照)

表2-5-6 CONFERENCES HELD AT KENYATTA INTERNATIONAL CONFERENCE CENTER, 1988-1992

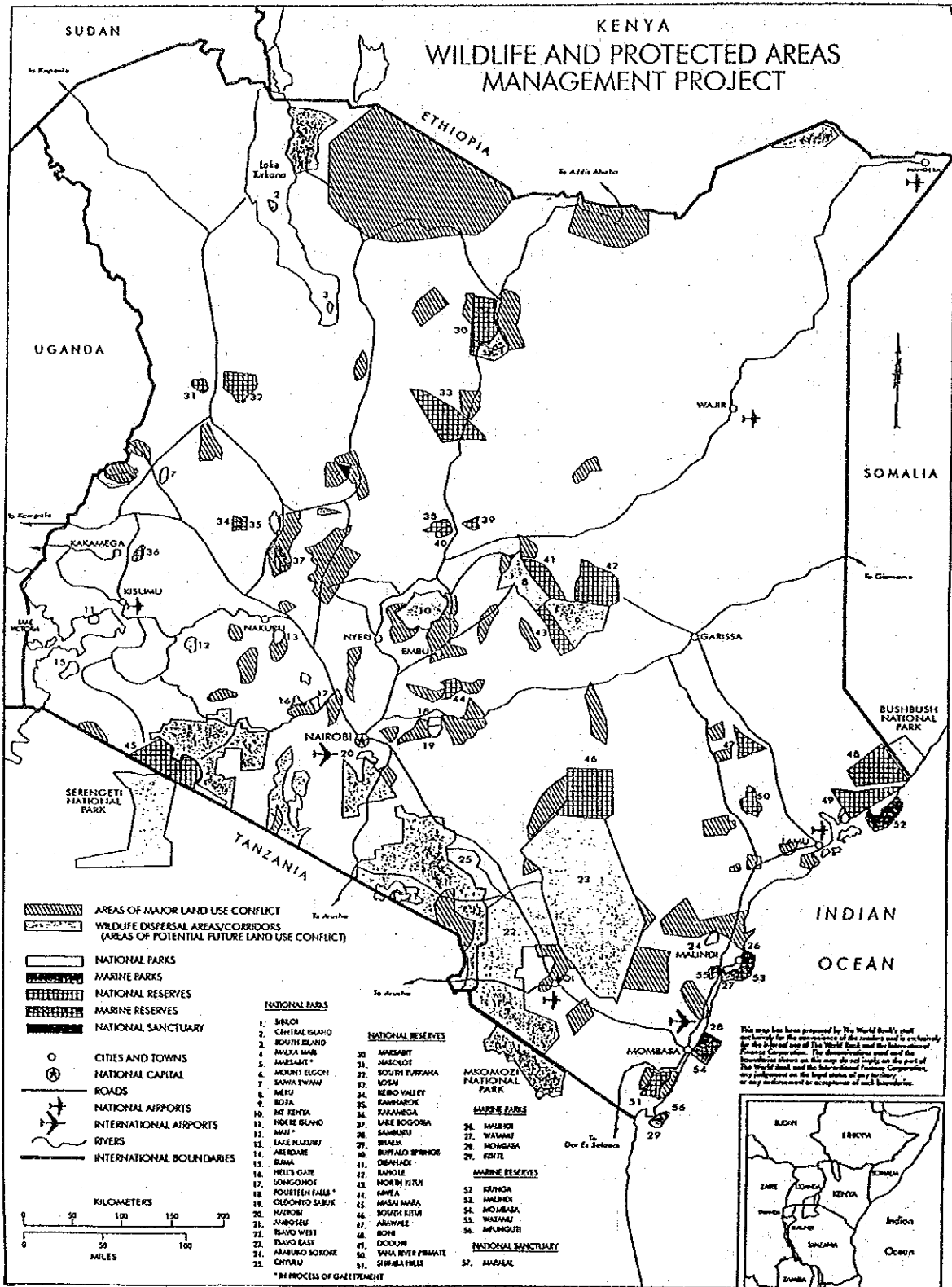
Table 13.11

	1988	1989	1990	1991	1992*
Number of conferences	19	32	36	14	8
Number of conferences days	180	111	128	149	23
Attendance (Number of Delegates)	3,915	5,510	6,160	9,750	11,250
Percentage of occupancy	49.2	30.4	35.1	40.8	6.3

* Provisional

** International conferences/delegates only.

图2-5-1 国立公園、動物保護区位置図



SOURCE : IBRD, Wildlife and Protected areas Management Project

(2) 観光産業を取り巻く諸要因・課題

1) 経済情勢と観光客の動向

ケニアの観光客の大部分が先進国からの訪問者であり、その動向は世界の経済動向や燃料費が大きな割合を占める航空運賃に大きく左右される。たとえば、二度にわたる石油危機の際には、ケニアの観光客は大きく減少した。その一方、景気が拡大基調にあるときは観光産業の伸びも著しく、1963～72年あるいは1983年以降、先進国の景気の上昇に伴い観光客も増加した。外貨の交換レートの変動も観光客の動向に影響を与える。たとえば、1980年代のケニアの通貨の交換率の低下は、外貨のケニアにおける価値を高め、第二次石油ショックに起因する航空運賃の上昇があったものの、より多くの観光客をケニアに引き寄せる一因となったと考えられる。

2) 施設・地理的要因

1963年から1972年までの間で、全世界の旅行者数は2倍になったが、アフリカを訪問する旅行者の数は3倍に増え、ケニアについては、なんと4倍に増加した。これは、航空運賃の低下、及びパッケージツアーの導入によりアフリカ旅行が手軽になったこと等によるものであると考えられるが、特にケニアについては、観光産業を支えるインフラストラクチャーの整備がアフリカの他国に比べて大きく進んでいたことが、より多くの観光客を同国に引き寄せた要因であったと考えられる。

現在でも、ケニアのインフラは近隣諸国に比べて発達しており、それがケニアの観光産業の優位性を保たせている。したがって、このようなインフラの維持・管理はケニアの観光産業の将来を左右する重要な課題である。しかし、そのための維持・管理体制は必ずしも十分とは言えず、たとえば近年ナイロビ、モンバサ等の大都市で深刻な水不足が起り、観光産業に悪影響を与えているという指摘もある。

交通の便からも、ナイロビはヨーロッパ各国からの直行便等により、東アフリカで最も地の利の良い都市である。モンバサ空港もヨーロッパからの直行便及びチャーター便を受け入れており、海岸部の観光産業の振興に大きく貢献している。

3) 政治・社会的要因

1973年から1982年の間は、世界的にみれば旅行者数が増加していたが、ケニアにおいては減少傾向にあった。ケニアの政治的安定は観光産業振興の重要な要素であったが、1972年の隣国ウガンダの内戦、ケニアとタンザニア関係の緊張と77年の国境閉鎖、エチオピア、ソマリアの騒乱等周辺地域の混乱が続き、先進国からの観光客がアフリカをひとまとめにして考えることも災いし、ケニアの観光産業にとって不利な環境が重なった。また、ケニア内部における政治的混乱、たとえば、82年の空軍のクーデター未遂もマイナスに作用した。

近年では、湾岸戦争や1990年以降の治安の乱れにより、観光客数が減少している。さらに、エイズ問題とマラリアの汚染地区になっている点もマイナスの要因の一つになっている。(図2-5-2参照)

4) 環境・社会・文化面への悪影響

観光産業の振興、特に野生生物のサファリの急激な増加は環境面で悪影響をもたらすことが指摘されている。サファリを基盤とする観光産業は、幾つかの限られた数の有名国立公園及び動物保護区(マサイマラ、アンボセリ、ナイロビ、ナクル等)に大きく依存している。この一部の公園への観光客の集中は、ホテル及びロッジからの排水・廃棄物の増加、公園内を縦横無尽に疾駆するサファリカーの増加等が公園内の環境を悪化させ、野生生物の棲息環境に大きな影響を与えている。

また、観光産業の拡大は、生活レベルや生活スタイルの大きく異なる外国からの観光旅行者と地域住民の接触により、当該国、当該地域の社会、文化に大きな影響を与える危険性がある。たとえば、伝統的生産システムの破壊、地域文化の陳腐化、ドラッグの乱用、軽犯罪、売春の増加といった、地域住民の生活環境への悪影響が考えられる。

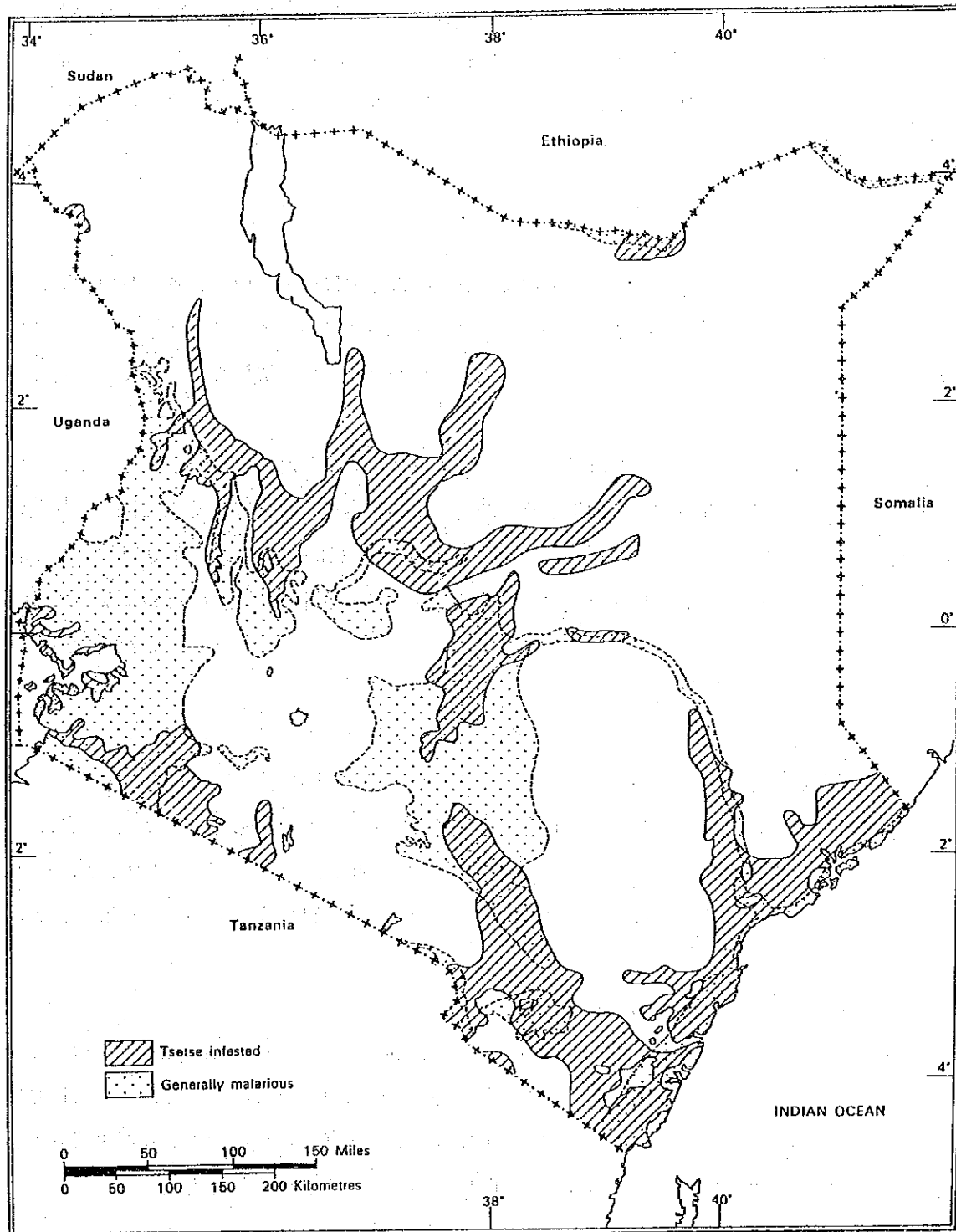
第6次国家開発計画においても、政府の取り組むべき課題として、観光開発に伴うマイナスのインパクトへの取組みが謳われている。これには、社会的・文化的悪影響、無責任なごみの投棄、騒音等による公園や保護区の環境悪化、野生生物の生活環境の全般的悪化への取組みが含まれている。

5) 観光産業のケニア経済への貢献

観光産業がケニア第一の外貨獲得源であり、その約20%が税金等により政府収入となっている一方で、観光産業は本当にケニアの経済発展に貢献しているのか、その利益の大部分が国外に流れており、国内にはあまり残らないのではないかと、という問題提起がある。たとえば、観光産業の基盤として重要なホテル、レストランの什器備品及び自動車等の輸送機械、あるいは食料品等の輸入のために多額の外貨が費やされているのではないかと、という疑問である。これに明確に答える調査はなされていないが、KWSの5か年計画にも引用されている1979年のEconomic Intelligence Unitの調査によれば、観光産業での外貨獲得額のうちケニア国内にとどまるのは、総額の約80%であるという。また、他の調査によれば、その比率は野生生物のサファリのほうがビーチリゾートにおける観光より高いと報告されている。しかし、一方で上記の割合は高すぎて実勢を反映していない、という指摘もある。

さらに、より重要なのはホテルやツアーオペレーターに直接投資している多国籍企業の存在である。維持・管理サービス経費、フランチャイズ費用の支払い外国人従業員への給与の支払い等による多国籍企業への利益の移動が指摘されている。これらの巨大観光関連

図2-5-2 ケニア国マラリア影響地域図



SOURCE : A Study in Physical and Human Geography page 95

Fig. 6.2. Tsetse-Malaria Distribution

企業、たとえばツアーオペレーター、航空会社、ホテルチェーンの統合・連結が進むと、資材・サービスの購買はそのグループ内で行われることが多くなる。その結果、たとえば国際ホテルチェーンが関与している場合、各種の資材・サービスはその親会社から購入するケースが増加し、海外への外貨の流出が増えることになる。ケニアのある調査では、ホテル経営における外貨支出の割合は、その経営が国際ホテルチェーンに委託されている場合、約50%増加すると報告されている。

2-5-3 観光行政

ケニアにおける観光産業を振興するためには、ケニア政府の役割も重要である。独立以来、ケニア政府は継続して観光産業の振興を支援してきた。独立の僅か2年後の1965年に、ケニア政府は観光産業及び宿泊・交通施設への投資を促進するためにケニア観光開発公社 (KTDC) を設立した。

また、観光産業の発展とともに、政府は、環境保護と野生生物管理に積極的に関与するようになった。国立公園では野生生物を保護し、そこを訪れる観光客の入場料等でその公園、保護区の維持・管理を図る。最初の国立公園は1964年にナイロビ郊外に設定され、1980年代までに計42の国立公園が開設された。1989年には、全ての国立公園・保護区の管理のためにケニア野生生物公社 (KWS: Kenya Wildlife Services) が設立された。同公社は、密猟対策及び観光客の安全確保も担当する。

(1) 観光野生動物省 (Ministry of Tourism and Wildlife)

観光振興及び野生生物保護・管理を担当している。観光野生生物省の組織は図2-5-3のとおりである。同省は海外に7か所、国内に2か所の観光案内所を設けているとともに、同省の監督下にある機関としてはケニヤッタ国際会議場、野生生物公社、ケニア観光開発公社、ウタリ・カレッジ、料飲税管理団体 (料飲消費額の2%を人材育成資金のために課税) 等がある。

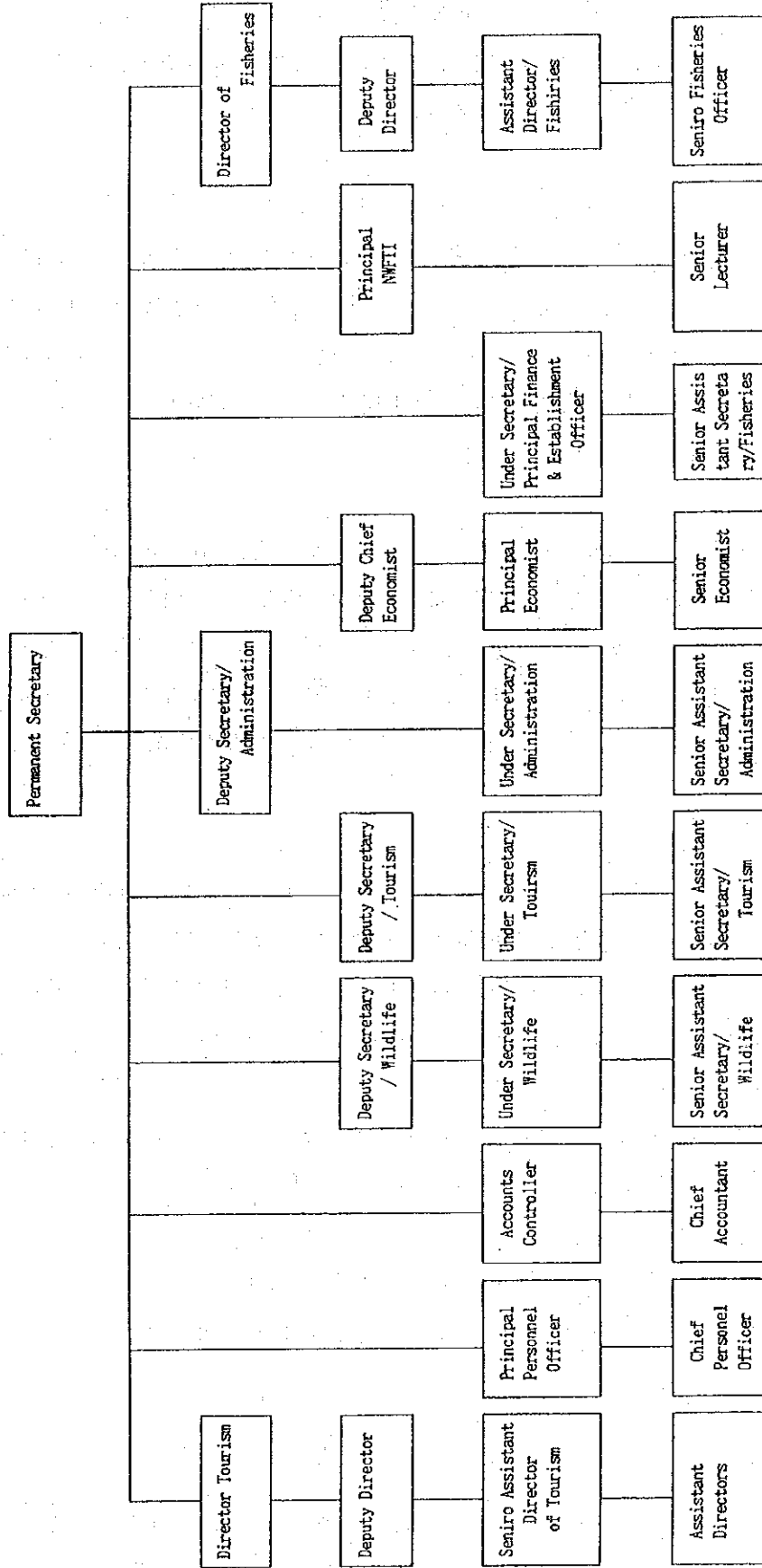
(2) ケニア観光開発公社 (KTDC)

ケニア観光開発公社 (KTDC: Kenya Tourist Development Corporation) は、観光産業開発に対する民間セクターの努力を支援する目的で1965年に設立された。同公社ではローンの貸与あるいは出資により民間企業の関連施設の改善、拡張に対する支援を行っている。1989/90年度にはK £ 364,800を承認し、K £ 279,284を支出した。

(3) ケニア野生生物公社 (KWS)

ケニア野生生物公社は、1990年1月に準政府機関として、野生生物保護管理局 (WCMD: The Wildlife Conservation and Management Department) の業務を引き継ぐ形で成立した。KWSの設立目的は、

図 2 - 5 - 3 観光野生生物省組織図



NOTE: This chart excludes the following State Corporations | Parastatals, established under various acts of Parliament, to which the Ministry of Tourism and Wildlife is the parent Ministry.

- 1) Kenya Wildlife Service
- 2) Kenya Tourist Development Corporation
- 3) Kenya Utalii College
- 4) The Catering Levy Trustee
- 5) Boas of Kenya

- ① 現在と将来の世代のために、また、世界の資産としてケニアの自然を保護し、
 - ② ケニアの経済発展と地域住民の利益のために野生生物資源の持続的活用を図り、
 - ③ 人々とその財産を野生生物から保護すること、
- である。

同年11月に、ケニア野生生物公社は今後5か年の基本政策をまとめた“A Policy Framework and Development Program”を発表した（本プログラムはWB、欧米、日本の資金援助によって完成）。今後は本プログラムに沿って野生動物保護計画が実施される。本プログラムは、国立公園・保護区の健全な運営政策をまとめたもので、貴重な外貨獲得源としての観光振興策も盛り込まれている。同機関へ我が国より専門家1名が派遣されており、動物保護及び環境について協力が行われている。

(4) ウタリカレッジ

ウタリ・カレッジは、ホテル、旅行会社、レストラン等の観光分野における人材養成機関であり、スイス政府の資金、技術援助を得て設立されたものである。現在、八つのコースで約600人の学生が学んでいる。このほか、同カレッジは再教育コースの実施や観光セミナー等のセミナーの開催を行っている。本年6月より、我が国から日本語講師として青年海外協力隊員1名が派遣されているほか、日本料理についても協力隊員の派遣が予定されている。

2-5-4 開発計画（第6次開発計画）

第6次開発計画（1989～1993）において、ケニア政府は、観光客の増加と同時に外貨獲得高及び雇用を最大化するよう努め、野生生物保護、地域社会への悪影響回避にも配慮することを謳っている。また本計画期間中にケニア政府のとする対策として、次の五つを挙げている。

- ① 国内観光協会を通じて国内観光振興に努める。
- ② 海外における観光のマーケティングを強化する。
- ③ ツアー業務の管理強化によって適正水準の利益を実現するとともに、観光のマイナス影響を最小限に抑え、公園、保護区及び海岸における環境保全に努める。
- ④ 観光産業の所有権及び管理をケニア人化する。
- ⑤ インフラ施設、特に運輸・通信施設の拡充・整備を実施する。

なお、次期3か年計画は、目下作成中で、1993年12月に完成の予定である。

2-5-5 開発援助の動向

(1) 日本の協力

我が国は、これまで、この分野では直接的にはあまり多くの援助を実施してきてはいない。観光分野の研修員をこれまで10名（93年末累計）受け入れたほか、専門家、青年海外協力

隊として、野生動物保護の分野で若干名派遣したにすぎない。しかし、間接的にはあるが、たとえば有償資金協力によるモンバサ空港の整備や都市への水供給などのインフラ部門での協力により、観光産業にも大きく貢献する援助を実施してきている。

(2) 他の援助機関の協力

UNDP（国際自然保護連合）のレポート（Development Cooperation, 1989）によれば、観光分野の援助は同国が受け取っている総開発援助額に比較すると極めて少なく、幾つかのドナーが少数の援助を行っているにすぎない。たとえば、SDC（Swiss Development Cooperation Agency）によるウタリ・カレッジへの協力やUNDPによるホテル・観光産業振興計画の予備調査（Preparatory Assistance）等である。

そのほかでは、過去に世界銀行が「野生生物と観光産業プロジェクト（76 - 85）（Wildlife and Tourism Project）」を実施した。本プロジェクトは、ケニアの国立公園の観光客受入れ能力の増加と環境の保全を目的とし1976年に借款契約（L/A）を締結、以降1985年の12月までに計16.8百万ドルを供与した。これは総プロジェクト費用345.6百万ケニアシリング/32.2百万ドルの約52%に当たる。本プロジェクトの概要は下記のとおり。

対象地域：アンボセリ、マサイマラ、サンプル/バッファローズプリング国立公園ほか

主要プロジェクト：

- ① 観光客の受入れ能力拡大と地域開発のための施設整備
例えば、道路建設ユニットの設置、野生生物観察道路の建設、公園スタッフのための車両供与、入場ゲート建設、公園管理事務所及び住民施設（薬局、小学校、公民館等）の建設。
- ② 公園の柵の建設
- ③ 野生生物及び水産訓練機関の設置
- ④ 野生生物計画ユニットの設置
- ⑤ 野生生物と観光開発にかかる政策及びフィージビリティ調査
- ⑥ 密猟対策支援（3か所の密猟対策室の設置、車両等の供与）

さらに、KWSは世銀の援助により“KWS Pricing Policy and Tourism Development Study”を計画中である。

[参考文献]

- (1) IMF, "The Contribution of Tourism to the Kenyan Economy", Kenya – Recent Economic Developments, 1991
- (2) Republic of Kenya, Economic Survey 1992
- (3) Republic of Kenya, Statistical Abstract 1991
- (4) Kenya Wildlife Service, A Policy Framework and Development Programme 1991 – 96
- (5) Republic of Kenya, National Development Plan for the Period 1989 to 1993
- (6) S.E.Migot -- adholla, Katama G.C.Mikangi, Joseph Mbindyo, Study of Tourism in Kenya with Emphasis on the Attitudes of Residents of the Kenya Coast, Institute for Development Studies University of Nairobi, 1982
- (7) UNDP, Development Cooperation for the Republic of Kenya, 1989
- (8) World Bank, Project Completion Report "Kenya : Wildlife and Tourism Project" 1989
- (9) World Bank, Staff Appraisal Report "Protected Areas and Wildlife Service Project"

2-6 観光インフラの現況

2-6-1 交通の概況

道路、鉄道、港湾、空港そしてパイプラインからなるケニアの交通施設は、同国の経済社会活動を支えるインフラとして重要な役割を果たしている。また、歴史的に東アフリカ地域の中心として発展してきた経緯があり、道路、鉄道はアフリカを横断してウガンダ、ザイールに至る国際輸送幹線の一部をなし、また、モンバサ港やナイロビ空港は東アフリカと世界を結ぶ拠点として、国際的にも重要な役割を果たしている。

2-6-2 道路

(1) 現 状

ケニアの道路は、1900年初頭モンバサからウガンダへ向かう「ウガンダ鉄道」の建設に伴う資材運搬用道路として建設されたのが始まりである。その後、この東西幹線道路を中心に全国的に道路ネットワークが整備され、国内輸送、国際輸送の両面で重要な役割を果たしている。現在、陸上輸送に占める道路のシェアは大きく、鉄道の輸送力の増強に限界があることから、将来、道路輸送のシェアは一層大きくなるものと考えられる。(図2-6-1参照)

ケニアの道路ネットワークは Classified Road が約63,100kmと Unclassified Road

約88,500kmの合計151,600kmからなる。このうちClassified Roadは公共事業省道路局が管理し、Unclassified RoadはCountry Councilsが動物保護区内道路を含む6,000kmと、KWSが国立公園内3,000kmの道路を管理している。Classified RoadはA～Fの6種類がある。A-International Trunk Roadは7路線あり、このうちTrans-African Highway Projectに関するものとして、Mombasa-Lagos Trans-African Highway (A109、A104)及びCairo-Gaborona Trans-East African Highway (A2、A104)がある。これらは、国内の主要都市と周辺国を結び、国内的にバランスの取れたネットワークを構成するとともに、周辺国にとっても重要な路線である。B-National Trunk Roadは10路線あり、このうち東部海岸のB8及び北東部のエチオピアに通じるB9はInternational Trunk Roadに準じた路線機能をもっている。

他の8路線は地域間幹線として中西部の人口集中地域をカバーしている。C-Primary RoadはTrunk Roadを補完し、地域の社会・経済活動を支える基盤施設である。

ケニアの道路整備は、独立以来主要路線の整備に重点が置かれてきたが、近年は、これに加え、メンテナンス、地方道路の整備、都市部の混雑緩和、交通安全も重視されるようになった。主要道路整備の主体は舗装と車線増である。舗装延長は独立当時1,790kmであったが、現在では約8,600kmに達し、過去5年間の平均伸び率は3.6%である。しかし、舗装率は、International Trunk 73%、National Trunk 51%、Primary Road 31%、Classified Road全体で14%あり、主要道路についても、まだ舗装すべき道路が多く残されている。また、モンバサからナイロビを経て西へ伸びる東西幹線道路では、すでに交通量が当初の2車線道路の交通容量を超え、4車線化工事を実施している区間があるが、今後も交通量の増加に対応して拡幅が必要である。

メンテナンスは、道路にとって、とりわけ重要である。メンテナンス作業が遅れると劣化が急速に進行し、復旧費用が急激に増大する。したがって、適切な時期に適切なメンテナンスを行うことが安全かつスムーズな交通に寄与するばかりでなく、道路建設に要した多額の投資の有効活用にもつながる。しかし、ケニアでは交通量の増加、過剰積載に加え、予算不足によるメンテナンス不足が劣化を速めている。この財政難の隘路を打開するため、政府は1984年Public Roads Toll Fundを新設し、現在年間約326百万Ksh.の収入をメンテナンスに充てているが、必要額の3分の1でしかない。しかし、このような財源手当ても大半が人件費に要し資機材の購入や実作業への充当が少ないことが指摘されている。また、Highway Maintenance Management System (HMMS)とEquipment Cost Accounting System (ECAS)を開始し、メンテナンスシステムの見直し、目標設定とモニタリング、財政手続きの確立等によりメンテナンスの向上に努めている。さらに、組織的にも、道路局内のメンテナンス部門の強化を図りつつある。

一方、ケニアでは地方道路の整備が大幅に遅れている。歴史的に幹線道路が優先されてきたためである。このため、政府としても、地方産業を振興し国全体のバランスのとれた発展に寄与するため、近年地方道路の整備を重視するようになった。外国の援助も増加しつつあり、特にRural Access Roads Programme、Minor Roads Programme、Gravelling、Bridging and Culverting Programme 等、労働集約型作業を中心とした西欧諸国による援助が特徴的である。このため1992年は地方道路のための予算規模が前年の倍になった。

都市部の交通混雑は、特にナイロビ、モンバサ及びキスムで著しい。車両の増加に加え無謀運転が多いが、狭小な幅員、駐車場の不足等基本的な構造上の欠陥が多い。また大型トラック等重車両による通過交通の増加も事態を悪化させている原因の一つである。ケニア政府は、不足する道路財源として道路利用者からのガソリン税の導入を検討している。さらに、125百万ドルの規模の第三次世銀道路計画のためのStrategic Planの策定が1994年5月を目途に開始される。

交通安全も新しい課題である。ケニアには約38万台の車両があり、年平均約2万台増加している。これに伴い道路の交通事故も継続的に増加しており、1980~1989年の間に6,112件から19,106件に増加している。交通事故を減少させるため、政府は、当面車両の登録と車検制度の充実を図ることとしている。

道路関係予算の特徴の一つは、外国の援助が多いことで、全体で約46%が外国の援助である(Major Roads 84%、その他道路 55%)。しかし、メンテナンスやリハビリを含むMicellaneousでは、外国の援助は僅か33%である。

(2) 第6次5か年計画(1989~1993年)

- a) 既存道路のメンテナンスとグレードアップに重点を置く(道路の新設は基本的に行わず、開発に支障がある場合のみ実施する)。すなわち、次表のとおり道路総延長は変えず、瀝青舗装、砂利舗装を、それぞれ毎年、200km、2,500km延長することとしている。

5か年計画における道路改良(グレードアップ)計画 (km)

	87/88	88/89	89/90	90/91	91/92	92/93
Bitumen	6,800	7,000	7,200	7,400	7,600	7,800
Gravel	26,400	28,900	31,400	33,900	36,400	38,900
Earth	117,400	114,700	112,000	109,300	106,600	103,900
Total	150,600	150,600	150,600	150,600	150,600	150,600

- b) 地方道路(地方中核への接近道路、支線道路)の整備及び大都市(ナイロビ、モンバサ、キスム)の混雑緩和も優先的に実施する。大都市の混雑緩和策としては、フライオーバー、バイパス等の建設のほか、市中心部へ流入する交通の規制、時差労働時間制等を検討する。

c) Lagos Plan of Action and the Final Act of Lagos of the OAU及びUN Transprot and Communications Decade Programme に基づく国際的責任を果たすため、次の事業を実施する。

- Iciolo ~ Moyale 区間の舗装規格の向上 (アフリカ横断ハイウェイ)
- Lodwar ~ Lokichogio 区間の完成 (ケニア～スーダン道路)
- Thika ~ Garissa ~ Liboi 道路の完成 (ケニア～ソマリア)

(3) 開発援助

a) 日本の援助

開発調査： モンバサ・バンギ間連絡道路 (1971)

キリフィ橋建設計画 (1982～1984)

全国総合交通計画 (1982～1984)

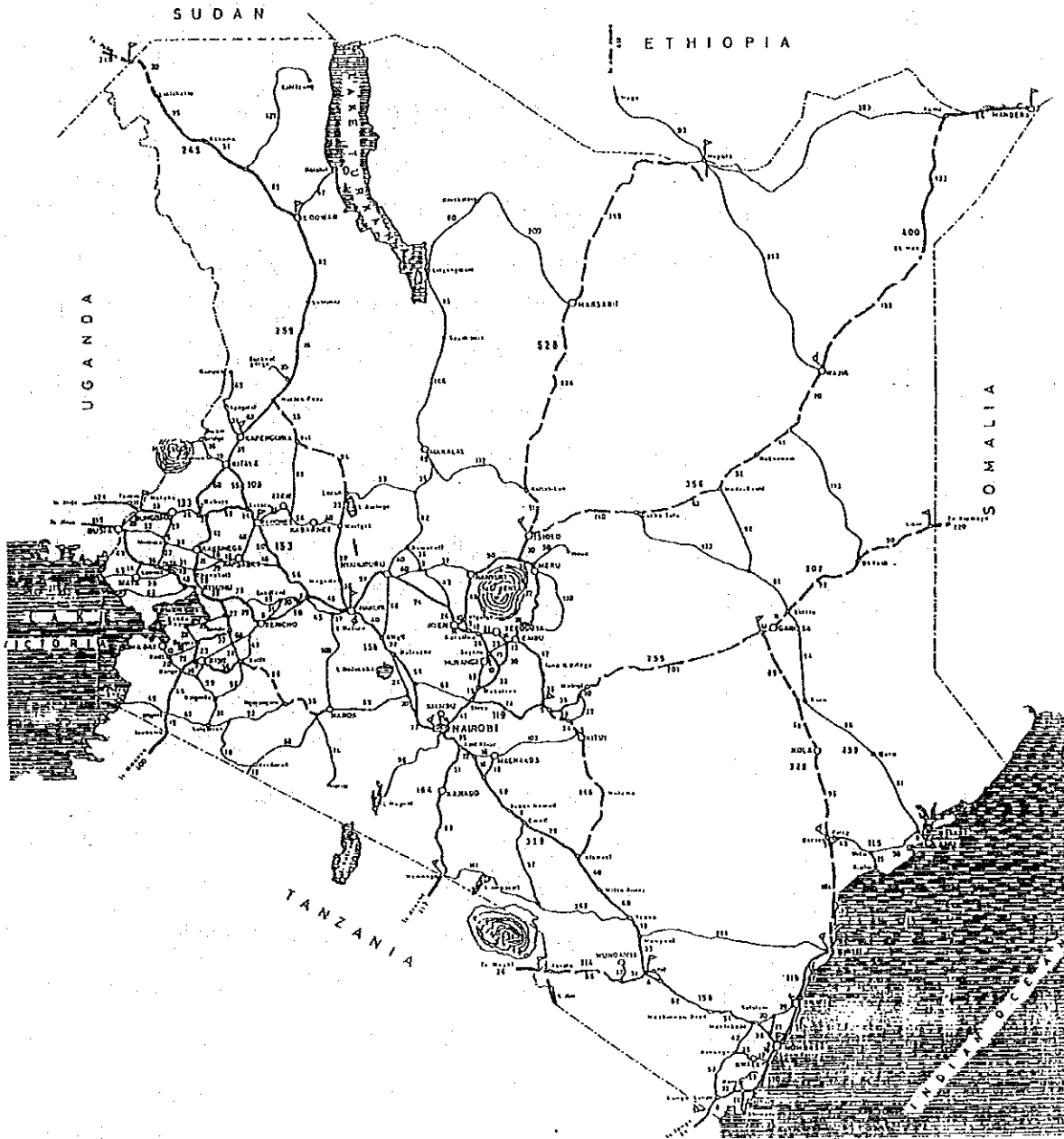
ナイロビバイパス建設計画 (F/S 1985～1988、D/D 1990～1991)

有償資金協力：	L/A 年月	貸付完了	金額 (百万円)
新ニヤリ橋建設事業	1975. 12.	1980. 12.	4,900
新ムトワバ橋建設事業	1977. 7.	1982. 7.	750
地方道路建設事業	1978. 8.	1981. 2.	3,361
タナ河流域道路整備事業	1982. 4.	1987. 4.	6,100
キリフィ橋建設事業	1986. 1.	1991. 10.	7,840
タナ河流域道路整備事業Ⅱ	1990. 3.	実施中	6,523

b) 国際機関・外国の援助 (ケニア政府資料による 1990/91 年度予算見積) (K £)

AIDF	Thika-Makutano	3,225,000
	Narok-Mau Narok	20,000
	Ruaruruti-Maralal	10,000
	Mumias-Busia	15,000
BADEA	Thika-Garissa	1,280,000
BDF/EEC	Kabete-Limuru	8,205,000
	Kiganjo-Nanyuki	1,750,000
	Eldoret-Turbo	4,100,000
	Ishiole-Moyale(Consultancy)	500,000
	Webuye-Malaba	6,000,000
	Emali-Kibauni-Loitokitok	400,000
	Kericho-Kisii-Isebania	750,000
IDA	Road Transport Equipment(HSL II)	114,000
	Machakos-Turn off-Ulu(A109)	1,546,000
	Narok-Sotik-Amala(B3)	2,050,000
	Consultancy, Technical Assistance (Highway Sector)	270,000
	Purchase of Bitumen and Stones	750,000
	Regraveling Programme (Headquarters, Kericho District)	2,370,000
CIDA	Minor Roads Programme (Headquarters, Accountable Advances, 3 Districts)	2,471,500
	Rural Access Roads Programme (Nyandarua, Baringo Districts)	385,000
DAHIDA	Minor Roads Programme (Headquarters, 6 Districts)	2,450,945
FINLAND	Road Safety Programme	336,000
FRG	Amala River-Narok	70,000
	Timboroa-Eldoret	5,354,890
	New Garsen Causeway(C112)	3,200,000
	Tourists Roads(Phase IV)	700,000
	GBC Equipment	1,600,000
	Graveling, Bridges and Culverting Minor Roads (9 Districts)	1,910,000
NETHERLANDS	Minor Roads Programme (Headquarters, 4 Districts)	2,504,000
NORAD	Rural Access Roads Maintenance	117,258
	Roads Sector Support Programme	100,000
SAUDI	Kalanga Corner-Laga Hamaris(A3)	3,900,000
SIDA	Minor Roads Programme (Headquarters, 5 Districts)	3,716,876
SWITZERLAND	Construction of Labour Intensive Training School	1,100,000
	Land Repairs to Road C17	130,000
	Minor Roads Programme (Headquarters) (Laikipia District)	490,000
		356,000
UK	Bomet-Lilein	200,000
	Molo-Olenguruone-Kaprokos	3,600,000
	Thuci-Nkubu	59,000
USAID	Agricultural Produce Roads	1,000,000

图2-6-1 主要道路网图



2-6-3 鉄 道

(1) 現 状

a) 施設現況：

ケニアの鉄道は、1896年に「ウガンダ鉄道」としてモンバサから建設に着工、1901年延長、928kmが完成し、キスムまで達したのが最初である。その後90年を経て鉄道総延長は2,755kmに達し、そのうち2,085kmがケニア鉄道公社により運営されている。近年は、経営の合理化を図るため、専ら既存施設の効率的運用に努め、路線の新規建設はほとんど行っていない。また、機関車(199)貨車(5,791)・客車(243、一等車47両)等の車両は逐次更新されているが、保有台数総量には大きな変動はない。なお、機関車は全てディーゼル化されている。ケニア鉄道網図を図2-6-2に示す。信号は腕木式で、閉鎖方式はタブレット式のため、各駅で停車またはスピードダウンをする。したがって、列車運行速度及び路線容量に影響を与えている。ゲージは1mである。

b) 輸送現況：

ケニアの鉄道輸送は、貨物輸送が主体である。貨物輸送収入が全収入の9割以上を占め、輸送量は1992年前年比マイナスとなった。一方、旅客輸送量は1988年をピークに減少している。これは料金アップと道路との競合によるものであろう。なお、収益は料金改定もあり、貨物、旅客とも順調に増加している(表2-6-1参照)。貨物輸送はモンバサ～ナイロビ間の上り勾配に多く、旅客輸送はナイロビ～キスム間に多い。旅客列車の最高速度は72km/hであるが、Monbasa、Tsavo 付近とUpland、Longonot 近辺では急カーブと勾配が連続している。このため、ナイロビ～モンバサ間530kmを急行旅客列車で約11時間のところ、乗用車では6時間の旅行時間となっている。この間の旅客列車は現在1日1往復である。同区間は一部ツァボ国立公園の中を走っており、野生動物と出会うことが多い。ケニアRailway へのインタビューによれば、観光目的のために一等客車最大23両編成の1個旅客列車をチャーターすることは可能である。貨物輸送の主要品目は、セメント、石油類、穀物(メイズ、小麦等)、コンテナ、砂糖、コーヒー、ソーダ灰、肥料である。このうち、近年特に伸びが著しいのは、セメント及びコンテナで、これらは今後も大幅な増加が期待されている。コーヒーはケニアンコーヒーの大半とウガンダコーヒーの約50%を鉄道が輸送しているが、コーヒー価格の低迷を反映して輸送量は、あまり伸びていない。

c) 経 営：

ケニアの鉄道輸送は、1978年に施行されたケニア鉄道公社法によりケニア鉄道公社により行われている。かつては、政府の方針として食料等の基幹輸入物資を採算を除外視して輸送することが一つの使命であった。しかし現在は、政府の方針は大きく変わり、公社が

料金を徴収し独立採算性で運営されることになった。しかし、機械、部品、燃料を外国からの輸入に依存しなければならないこと、したがって、借款の返済もインフレーションで膨張し大きな負担となっていること、国全体としての配慮から採算に乗らない部門も残されており、また、やむをえず採算割れの料金を設定しなければならない場合もあること、等から厳しい財政運営を強いられている。

現在、経営の合理化に向けて様々な努力がなされている。すなわち、

- ① 路線の新設は控え、既設路線の充実に努める、
- ② 外国からのローンは十分利潤があげられるプロジェクトに限定し、グラントの導入に努める、
- ③ 修理工場* を充実し部品の製造、修理を自ら行い、外貨の節約と現有機器の延命を図る（これは国内での雇用の創出につながるのみならず、同様な問題を抱えているPTA諸国への輸出の期待もある）、
- ④ 合理化の一環として実施している人員の削減はおおむね順調に進んでいるが、一層推進する、

等である。

* ケニア鉄道公社のワークショップでは機関車、車両等の修理を行っているが、ある程度の部品の製造もでき、また、民間企業の注文にも応じている。この地域では最も優れたものと言われている。

(2) 第6次5か年計画（1989～1993年）

- a) ケニア鉄道公社の経営基盤強化（補助金廃止と経済運賃の設定）
- b) 輸出加工区との連結
- c) モンバサ——ナイロビ——ナクル——キスム——ブテレ線、ナイロビ——ティカ——ナンユキ線の充実（乗客輸送の道路への圧力緩和のため）
- d) 大都市及び周辺（ナイロビ、モンバサ）での通勤列車、軽便鉄道システム導入
なお、政府の5か年計画とは別に、ケニア鉄道公社独自の5か年計画Corporate Plan（1991/92 - 1995/96）がある。

(3) 開発援助

- a) 日本の援助

開発調査：全国総合交通計画（1982～1984）

- b) 国際機関・外国の援助（ケニア政府資料（2）による1990/91年度予算見積）

IDA	Second Railway Project	9,000,000	K £
FRG	KRC Service Engineers	250,000	K £
DANIDA	Lake Transport	787,500	K £

図2-6-2 ケニア鉄道網図

KENYA RAILWAYS

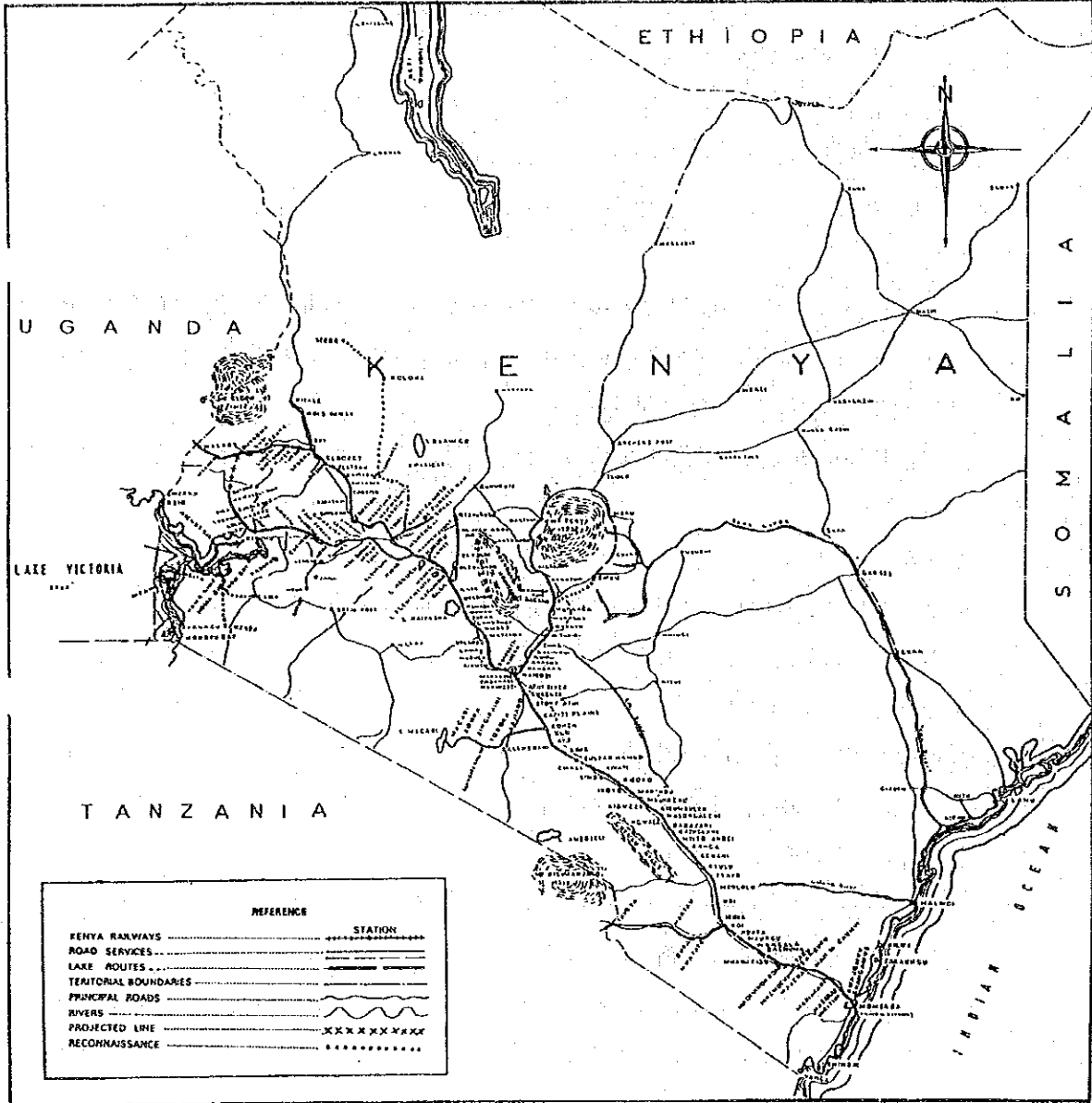


表2-6-1 Railway Traffic 1988 - 1992

	Unit	1988	1989	1990	1991	1992*
Freight:						
Tonnes	'000	3,255	3,317	3,581	3,286	2,821
Tonne-km	million	1,755	1,910	1,808	1,065	1,627
Revenue**	KEmillion	55.69	66.94	81.78	92.11	102.46
Revenue per tonne-Km ..	cts	63	70	90	99	126
Passenger:						
Journeys	'000	4,037	3,347	3,109	2,635	2,563
Passenger-Km	million	828	732	699	658	557
Revenue	KEmillion	6.99	8.09	10.30	11.73	12.57
Revenue per passenger-Km.	cts	17	22	29	36	45

* Provisional.

** Revised to calendar year from 1986 and includes "other coaching".

2-6-4 港 湾

(1) 現 状

モンバサ港の歴史は1896年、「ウガンダ鉄道」建設資材陸揚げのため、最初のJetty（栈橋）が建設されたことに始まる。その後約100年、東アフリカ最大の港湾として発展してきた。港湾取扱量も1930年代60~80万トン、1960年代約3百万トンであったが、現在では7.9百万トンに増加してきた。また、モンバサ港は、ケニアのみならず周辺内陸諸国にとっても重要な貿易港である（なお、ケニアには、モンバサ港以外にインド洋に面してラム、キリフィ、シモニの3港があるが、取扱量は少ない）。

図2-6-3に示すように、オリエント・ラインは800人乗りの客船マルコ・ポーロ号によるクルーズを開始し、同船はモンバサ港に1993年11月16日寄港した。

主要施設は次のようになっている。

Berths, Wharves, Jetties etc.

- 16 Deep water berths (-11m) : 13 for general cargo, 3 for container
(バースの全長は3,044mで、最大300mの船舶まで停泊可能)
- 2 Bulk oil jetties : 1 for crude oil, 1 for refined oil products
- 3 Dry bulk wharves : for bulk cement, coal, flourspar
- 1 Cased oil jetty
- 2 Lighterage quay
- 1 Explosives handling jetty

Sheds, Storage areas etc.

- 13 Main quay transit sheds (108,058m²)
- 7 Back of port sheds (44,936m²)
- 6 Lighterage area transit sheds (16,250m²)
- 1 Passenger and baggage Hall (1,222m²)
- 1 Cold store (8 chambers 1,247m²)
- 1 Custom warehouse (4,002m²)
- Open storage areas (114,117m²)

モンバサ港における近年の貨物取扱量の推移は、輸出入共に増えている。輸入と輸出の比率は約7:3で輸入が多い。

輸入の内訳は、原油が多く（輸入量の50~60%を占める）、次いで肥料、鉄、塩、石炭、小麦が多い。

輸出の内訳は、セメント、コーヒー、ソーダ灰、紅茶、サイザルが多い。なお、乗降客数は徐々に増加しつつあるものの、まだ少なく、1989年で12,364人であった。

モンバサ港の管理運営は、1978年、East African Harbours Corporationの解体に伴い誕生した Kenya Port Authority (KPA) によって行われている。KPA は、ケニアでは財政黒字を出している数少ない公社の一つで、従業員数も多く、10,908人を擁している(1990 年末)。

(2) 第6次5か年計画 (1989~1993年)

- a) 予算合理化計画 (Budget Rationalization Programme) を考慮し、すでに着手済みのプロジェクトの完成に重点を置く。
- b) 輸出加工区の建設 (KPA 所有地内)。
- c) Mombasa Container Freight Station 建設予定地の決定。
- d) 港湾業務の改善 (人材教育、施設の維持・管理、迅速な事務処理等)。

(3) 開発援助

a) 日本の援助

開発調査：全国総合交通計画 (1982~1984年)

b) 外国・国際機関の援助 (ケニア政府資料 (2) による1990/91年度予算見積)

英 国 (Grant)	Rehabilitation of Cranes	10,776,250 K £
フランス (Loan)	Ship to Shore Gantry Cranes	1,500,000 K £



LUXURY CRUISE LINER LAUNCHED

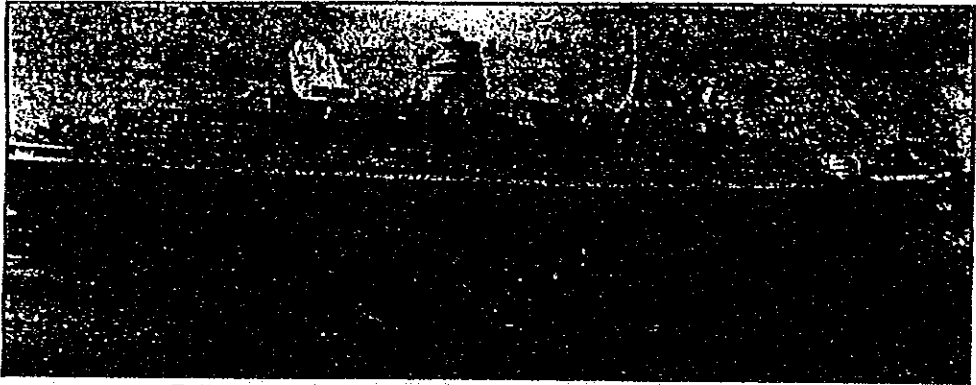
A NEW British company founded last year, the Orient Lines, launches its 800 passenger capacity luxury liner, *Marco Polo*, at Kenya's port of Mombasa today.

The liner which will be in Mombasa for five days will also undergo a christening ceremony, and has a total of 35 countries on six continents in her first voyage calling on ports in the Far East, South Pacific, Indian Ocean and Antarctica.

According to the Cruise Ship Facilitation Committee's pre-arrival sub-committee meeting held in Mombasa, the \$60 million rebuilt ship is to arrive with 140 technicians who are putting on the final touches. After the inaugural voyage, the liner would make a three-time annual call at Mombasa, next year.

The committee, chaired by Mr Edwin Yinda, who is also the chairman of the Kenya Ship Agency Association, said the liner has already confirmed 622 passengers half of whom are currently on a country tour of Kenya. Also on board are 350 crew members. The ship will also call in Seychelles and South Africa, after Mombasa.

Owned by entrepreneur Gerry Herrod, the former chairman of



The *Marco Polo* as she makes her majestic entry into the Port of Mombasa at sunrise on November 16, 1993.

Ocean Cruise Lines, Pearl Cruises and Travellers International — Europe's largest tour operator for Americans, *Marco Polo* has on board two restaurants, four lounges, a casino, health club, juice bar, library, beauty centre, swimming pool and three out-door piazzas.

The liner which will be arriving in Mombasa has been lined in elegant parade of entertainers both on quay and board. High level personalities including local dignitaries are expected at the ceremony.

Meanwhile, the cruise vessel.

Marco Polo arrived in Mombasa on November 16. The vessel was previously known as *Aleksandr Pushkin*. It has now completed a USD 60 million refit in Europe and where after its official naming ceremony today, it will begin its inaugural cruise to the Seychelles

and South Africa. This will be followed by cruises to Antarctica. The culinary delights are organised by Wolfgang Puck, America's most celebrated chef. The vessel can accommodate 850 passengers and 350 crew. According to Mr Herrod.

"Orient Lines' focus is on giving passengers an in-depth exposure to the destinations visited, while providing the traditional comforts of a luxury liner at an affordable price." The length of the ship is 176.28 metres and the GRT is 20502.

CGM COMPAGNIE GENERALE MARITIME SUD

SOUTHBOUND												
	LEH	DUN	FLX	ANR	HAM	URO	MRS	JIB	RUN	MRU	TMM	MBA
SUZANNE DELMAS 354	21-10	25-10	22-10	23-10	25-10	27-10	03-11	13-11	20-11		29-11	25-
RENEE DELMAS 401	13-11	14-11	17-11	20-11	21-11	19-11	27-11	07-12	15-12	18-12	20-12	24-12
NATHALIE DELMAS 403	16-12	17-12	19-12	18-12	19-12	21-12	29-12	07-01	14-01	15-01	18-01	22-01

NORTHBOUND												
	MBA	JIB	LEG	MRS	LEH	DUN	FLX	ANR	HAM	URO	MRS	JIB
KWANGTUNG 351	SAILED	16-11	25-11	26-11	03-12	04-12	05-12	06-12	08-12	10-12	16-12	26-12
SUZANNE DELMAS 354	25-11	07-12	15-12	16-12	22-12	26-12	28-12	29-12	31-12	02-01	09-01	19-01
RENEE DELMAS 401	23-12	28-12	06-01	07-01	13-01	16-01	17-01	18-01	20-01	22-01	28-01	07-02

INDIAN OCEAN FEEDER											CONNECTING VESSEL	
	DAR	MJN	NOS	DIE	TMM	MRU	RUN	IDZA	MUT	DAR		
HIBISCUS 5357	SAILED	12-11	13-11	15-11	19-11	23-11	21-11	27-11	28-11	30-11	RENDEL 401	
EIFFEL 3404	DIRECT	TO AND FROM EUROPE				24-12	13-12	21-12	17-12		28-12	DIRECT EUROPE
HIBISCUS 5410		07-01	07-01	08-01	10-01	12-01	13-01	17-01	18-01	22-01	SUZDEL 405	

KENYA SHIPPING AGENCY LTD.

MOMBASA TEL 220501-6, 315747 TLX 21013, 21035 FAX 314494 NAIROBI TEL 223238, 217299 TLX 22665
 DJIBOUTI; LEGHORN, MARSEILLE, LE HAVRE, DUNKERQUE, FELIXTOWE, ANTWERP, HAMBURG, ROUEN, USA, CANADA & WORLDWIDE

2-6-5 空 港

(1) 現 状

主要な空港としてナイロビ空港、モンバサ空港がある。

ナイロビ空港 (Jomo Kenyatta International Airport : JKIA) は、アフリカ大陸の大部分と西欧を結ぶ拠点となっている。また、ナイロビは、航空機の維持・修理のためのPTA共同センターとして指定されている。

一方、モンバサ空港 (Moi International Airport : MIA) は、年間を通じて主としてヨーロッパからのチャーター便が数多く就航しており、これが同空港の特性となっている。これは、モンバサ、キリフィ、マリンディ、ラム等の東海岸の観光地、及びツァボ、アンボセリ等の国立公園への団体観光客による利用である。

表2-6-2にナイロビ空港及びモンバサ空港の利用数及び取扱貨物量を示す。独立以来30年間で乗客は7倍、貨物は10倍に増加している。最近2年間については、航空機の発着回数はあまり変わらないが、乗降客数は減少している。一方、貨物量は年によって増減はあるが、全体として増加している。

表2-6-3に1988年における乗降客及び貨物の地域別内訳を示す。ヨーロッパ (英国及びヨーロッパ大陸) が圧倒的に多く、乗降客で約50%、貨物で60~70%を占める。次いでアフリカ南部が多い。

園芸作物の輸出志向、観光による外貨収入等、航空輸送はケニアの発展にとってますます重要になってきている。図2-6-4にケニア航空の路線図を示す。ケニアのチャーター航空会社クイーンズラインは現在、ナイロビ~バンコク間の路線について研究を進めており、全日空との乗り継ぎによる日本への直結を計画している。

(2) 第6次5か年計画 (1989~1993年)

- a) 空港サービス、民間航空情報システム、気象情報サービスの改善
- b) ケニア航空：人材の確保、業務の改善による競争力の強化

PTA 航空会社との飛行運航計画の調整による輸送量の拡大

- c) 航空機修理・維持技術の向上 (ナイロビ空港がPTA共同修理センターとして指定されたため)
- d) 園芸作物等の輸送に適した機種を導入

(3) 開発援助

- a) 日本の援助

開発調査：全国総合交通計画 (1982~1984年)

有償資金協力：	L/A 年月	貸付完了	金額 (百万円)
モンバサ空港拡張事業	1973. 5.	1976. 12.	4,086
モンバサ空港整備事業	1990. 3.	実施中	9,010

図 2-6-4 ケニア航空路線図

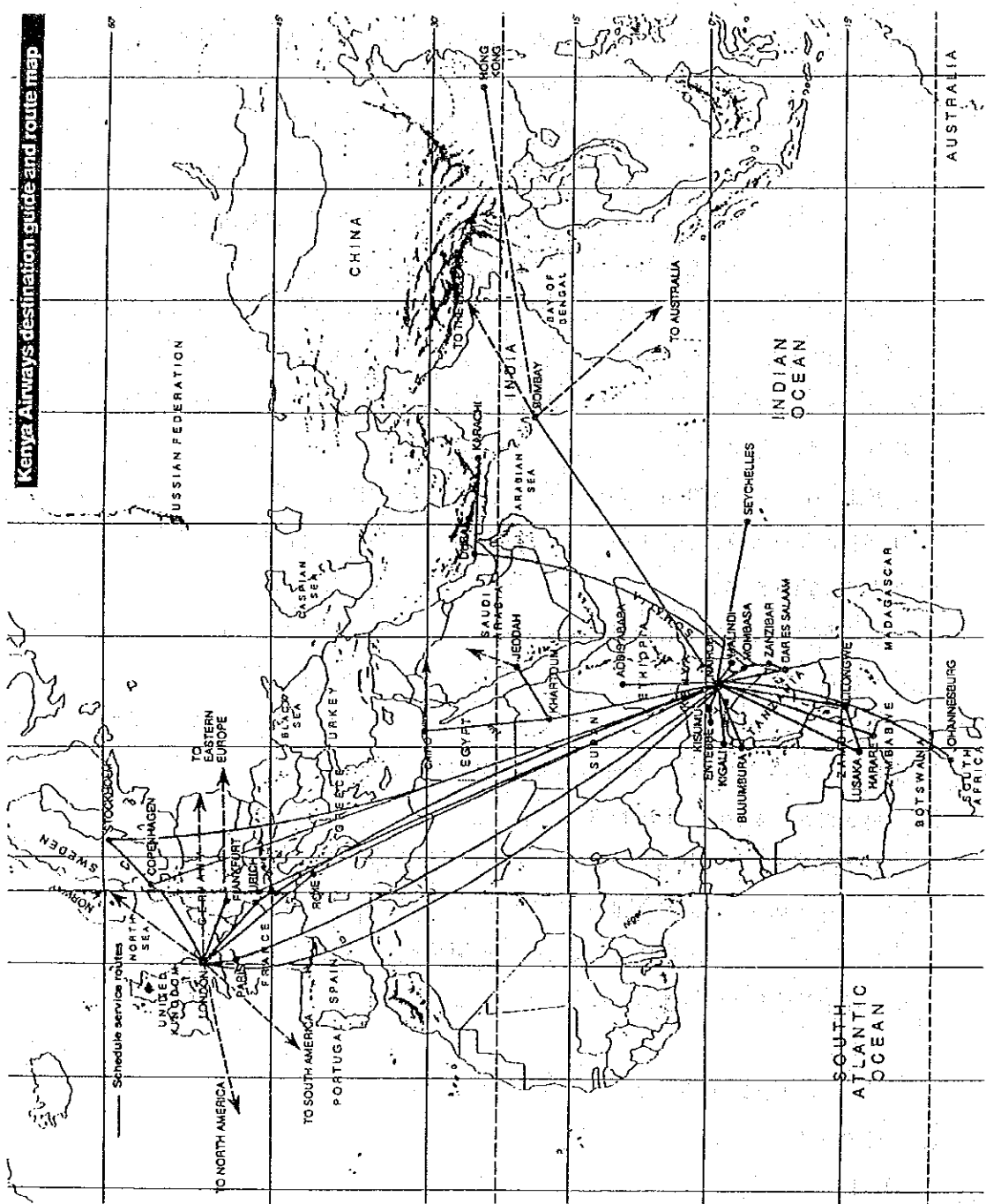


表2-6-2 ナイロビ及びモンバサ空港の利用状況

	1963	1970	1985	1986	1987	1988	1989*
Nairobi							
Movements(Number)			20,420	20,315	20,665	20,744	20,730
Passengers('000)**			1,605	1,794	1,875	1,974	2,074
Freight(Metric Tons)			43,400	48,545	49,619	56,125	52,863
Mombasa							
Movements(Number)			14,228	12,971	13,189	12,530	12,479
Passengers('000)**			443	495	521	587	898
Freight(Metric Tons)			16,940	10,012	9,525	8,272	15,193
Total							
Movements			34,648	33,286	33,854	33,274	33,209
Passengers	421	1,027	2,048	2,289	2,396	2,561	2,972
Freight	6,800	16,800	60,340	58,557	59,144	64,397	68,056

* Provisional

** Includes transit passengers

表2-6-3 ナイロビ、モンバサ空港における国別の乗客数、貨物量 (1988年)

	Passengers(Number)		Cargo(Tonnes)	
	Arrivals	Departures	Arrivals	Departures
United Kingdom	101,147	99,441	2,970	11,350
Continental Europe	227,768	251,802	8,001	30,779
Middle East(incl. Egypt)	32,425	32,537	771	1,442
Arabian Peninsula, India, Pakistan	62,384	60,349	1,117	2,728
Africa North of Equator(excl. Egypt)	73,572	47,625	728	6,210
Africa South of Equator	120,115	126,634	3,494	6,158
Others	54,672	46,398	15	187
Total	672,083	691,786	17,095	58,852

[参考文献]

- (1) Statistical Abstract 1990
- (2) Development Estimates for 1991/92
- (3) Economic Survey 1991
- (4) Annual Bulletin of Port Statistics 1989

b 国際機関・外国の援助

世界銀行	ナイロビ空港 1972～1978年	29,000,000 US \$
(以下ケニア政府資料 (2) による 1990/91 年度予算見積)		
フランス (Loan)	Rehabilitation of Radars	6,423,000 K £
UNDP (Grant)	Civil Aviation Training Programme	378,920 K £
フランス (Loan)	JKIA Telecommunications and Navigational Equipment	2,100,000 K £

2-6-6 電気通信

(1) 現状と課題

ケニアの通信事業は、郵便を含めて運輸通信省の監督下であり、1977年に設立されたケニア郵便電気通信公社 (Kenya Posts and Telecommunications Corporation : KPTC) によって独占的に運営されている。設立以来、1987年までの10年間に1億8千万ケニアポンドを使い電話交換能力の拡大を図ってきた。1989年現在、直接回線数は16万8千回線、電話機台数は35万7千台、また、公衆電話の数も約4千台となり、過去5年間それぞれ年平均9.7%、7.6%、24.0%の伸びを示している。また、電話の自動化率も進み、1989年現在92.3%に達している。しかし、電話の普及率はまだ低く、電話設置台数は100人当たり1.3台にしかすぎない。近年、電話の需要も増えており、1989年の新規電話加入申請は14,049件あるが、それを上回る75,284件が加入待機中となっている。このため、遠隔地にあるロッジとの連絡には無線が多く用いられている。

(2) 開発計画

1979年から、ケニア郵便電気通信公社は3次にわたって5か年計画を実施しており、1984年～1989年の第2次の開発計画期間においては、電話サービスの質の向上とともに、サービス地域の拡大、特に地方における電話の普及、電話の自動化が積極的に図られた。これは、地方でのインフラの整備を通して地方における経済活動を振興しようとする政府の開発政策に沿うものであり、地方拠点9か所に自動交換機を設置し、期間中に41の地方局のうち32の地方局で電話の自動化が達成され、電話回線の拡張や公衆電話の設置などが行われた。ケニア政府の第6次国家開発計画の中の電話施設拡充計画は、直通回線の容量を1986年の129,400回線から1993年には295,300回線、公衆電話の数も2,700台から7,200台へと拡充する目標となっている。1989年から始まったケニア郵便電気通信公社 (KPTC) の第3次5か年計画においても、電話の自動化が継続され、第2次計画中に達成できなかった9の地方局の自動化を図るとともに、地方において自動回線が新たに4万回線設置される計画になっている。また、長距離ダイヤル加入システム (STD) の地方への普及が更に推進される。KPTC

は1988年から電話交換受信設備の製造事業を開始し、国内需要を満たすとともに、周辺諸国への輸出を図っている。

KPTCは1990年に第3次長期計画を拡大修正し、1990～2005年にわたる新長期計画を策定した。この計画では、2000年までに電話回線数を150万回線まで拡張し、100人当たりの電話回線数を5とすることを目指している。また、電話設備の全自動化、デジタル化を達成し、設備の国内自給率を85%にまで高めようとしている。KPTCでは、この間の所要資金として1,570億ケニアシリングの見積りを出している。

2-6-7 エネルギー

(1) エネルギー需給の現状と将来の見通し

ケニアにおけるエネルギー需給は逼迫している。人口の増加及び経済、社会の発展に伴い需要が伸びているのに対し、エネルギー資源に乏しいからである。

エネルギー需要に関しては、たとえば第6次5か年計画では年平均4.4%で増加し、1988年の29.78TOEから1993年には37.58TOEに達するものと推定している。

一方、エネルギー供給は、薪炭（薪及び木炭）、石油及び電力が主たる供給源で、それぞれ全エネルギー消費量の約70%、26%、3%を供給している。しかし、薪炭は、すでに森林の過剰伐採により森林資源の枯渇化を招いており、石油は全面的に輸入に頼らざるをえず、電力は積極的に開発が進められているが、まだ不足している状況にある。

このような厳しいエネルギー需給の実態を踏まえ、政府は、第6次5か年計画の中で総合的なエネルギー政策目標を次のように定めている。

- ・ 国家開発計画の実施に伴い生じる需要を効率的かつ安価なコストで満たすこと。
- ・ あらゆる種類のエネルギーの保存。
- ・ 国産燃料、特に石油に関する調査の促進。
- ・ 水力及び地熱発電の積極的な開発を今後も継続すること。
- ・ 木材生産の増大と薪炭の熱効率の向上。
- ・ 代替家庭燃料の奨励。
- ・ 代替エネルギー源を導入し、エネルギー源の多様化を図り、輸入エネルギーへの依存度を小さくすること。

(2) 電力

電力消費は、独立当時（1963年）486GWHであったが、1974年には925GWH、1987年には2,330GWHと着実に増加してきた。この間の年平均増加率は6.6%であった。さらに、今後年平均6.7%で増加し、2000年には5,394GWHに達するものと予測されている。

一方発電設備は、独立当時は僅か102.2MWであり、国内での発電量に近い量の電力をウ

ガンダから輸入していた。当時、電力供給は都市部に限られていたので、大多数の人々が住む地方部は電気のない生活であった。その後、水力を中心に電力開発が進められ、また、地熱発電も1981年から開始され、1990年現在電力設備能力は722.6GWに達した。なお、ウガンダからの電力輸入は（1955年以降50年契約）、国内での発電量が増加したので、現在では全体に占める比率は小さい。

国内での電力量は需要に対し不足しているが、幸い、高い開発ポテンシャルが残されている。すなわち、水力は1,422MK (Tana 583、Lake Basin 355、Rift Valley 245、Ewaso Nyiro 155、Athi River 84)、地熱はRift ValleyのOlkaria、Eburu、Lake Bogoria地区でそれぞれ1,200MW、1,000MW、1,000MWと推定されている。したがって、資金調達の問題はあるが、政府としても今後、水力、地熱発電を中心とする電力開発を積極的に推進することとしている。

なお、地方部への電力供給については、1974年以来、Rural Electrification Programme (REP) が進行中である。これは、地方の生活水準の向上、木材燃料使用の減少、さらに、地方の商工業の発展を目指すもので、多くのドナー (SIDA、Canada、Finland、ODA、Denmark) が協力している。

なお、代替エネルギーの事例として、Marsabit Town では200KWの風力発電がディーゼル発電を補完し稼働している。

2-6-8 水資源開発

(1) 水資源の概要

ケニアにおける年間降水量は567mmで、日本の約3分の1である。また、地域的に偏在し、比較的まとまった降雨があるのは西部のビクトリア湖周辺、中部高地及び東部沿岸に限定される。他の地域は降雨が非常に少なく、国土の約5分の4が乾燥・半乾燥地である（国土面積582,646km²、うち乾燥・半乾燥地473,000km²）。さらに、雨期と乾期があり、年間を通じて流量のある河川は少ない。このように、ケニアは、降雨量が少ないうえに水利用の面でも不利な条件があり、水資源には、あまり恵まれない国である。

水源としては、河川水（直接取水、ダム）、地下水（井戸、地下ダム）、雨水（屋上集水）等がある。河川水の利用が圧倒的に多く、今後の開発も、河川におけるダム建設が中心となる。賦存量全体に比べればまだ河川水の利用は少なく、コストの問題はあるが、開発の余地は多く残されている。地下水は、これまでに9,769本の深井戸または浅井戸が掘られ、多方面に利用されているが、量的には、まだ開発ポテンシャルは高いと言われる。地下ダムや屋上集水は地方部、特に乾燥地の小規模な利用に役立つ。

(2) 水資源開発のニーズ

ケニアでは上水、工業、灌漑、発電、畜産、野生生物、漁業等のセクターで多くの水利用が行われているが、このうち特に上水については、今後人口の増加、社会・経済の発展とともに、次のように大きな需要の発生が予想される。

ケニアにおける給水人口比率は、1963年には7%、1978年には15%、1988年には35%と着実に増加している。さらに、「2000年までに全ての人に安全な水を」のスローガンのもとに、現在世界各国で水供給プロジェクトが積極的に推進されているが、ケニアにおいても、これを実現するため、第6次5か年計画において給水人口の比率を都市部では75%から95%、農村部では26%から50%、全国平均で35.20%から60.74%まで上げることを目標としている。

急激な人口の増加、及び単位使用水量も次第に増加することを考慮すると、この目標を達成するためには、大量の水資源開発が必要である。また、観光開発にとっても水の供給問題が大きい。

(3) 開発課題

水資源開発には多くの投資と長期間を要する。しかも、開発適地は次第に少なくなり、開発コストが高くなる。したがって、水資源開発は、需要に遅滞なく対応し得るよう、長期的観点から計画的に取り組まなければならない。また、ケニアでは水資源は決して豊富ではない。しかも、地域的、時期的に偏在している。したがって、各需要地、各セクターごとにばらばらに計画を立てるのではなく、全国的な総合計画を立て、有限で貴重な水資源を有効に利用する必要がある。

水資源開発を推進するうえで最大の隘路は、建設及び維持・管理のための資金不足である。この問題を解決するためには、妥当な受益者負担が不可欠であり、政府も、そのような制度の確立と、配水先でのメーターの設置等具体策を検討している。地方のコミュニティーレベルの施設では、建設、維持・管理の段階で極力住民参加を促すことにより、公的資金の節約のみならず、より良好な維持・管理が期待できよう。

水資源開発は、多少とも自然環境への影響が避けられないので、慎重な事前調査と十分な対策が必要である。施設建設サイトのみならず、上下流域の流況や水質に及ぼす直接的な、また、都市上水や灌漑用水として使用後排水される時、末端水域に及ぼす間接的影響等、環境への影響は広範囲、多岐にわたる。ナクル市への上水供給と閉鎖水域であるナクル湖の汚染の問題は最近の教訓である。水資源計画については、JICAによるケニア国全国水資源開発計画調査報告書 1992年を詳しくレビューする必要がある。

2-7 都市開発計画

ケニアでは、人口 2,000 人以上の集落が都市 (urban centre) と定義される。1963年の独立以降、それまで規制されていた農村から都市への移住にはずみがついて、都市人口は急増を続けている (表2-7-1 参照)。さらに、行政区域の拡大によって、大都市だけでなく、人口2万~10万規模の都市数が増加した。1970年代の平均人口増加率は、3大都市については、ナイロビ、モンバサで7%前後、キスムで5%前後なのに対して、その他の中小都市全体をみると約10%である。これに伴い、3大都市が全都市人口に占める割合は、1962年の70%から79年には57%に減少したが、これらの大都市と中小都市との差は、まだ歴然としている。

都市網は、植民地期に導入された行政・輸送体系を骨組みとしている。インド洋からビクトリア湖に至るモンバサ—ナイロビ—キスムの交通幹線は内陸封鎖国への国際交通軸のみならず、沿線の肥沃な農地と、マラリアの影響が少なく、白人が入植した中央高原 (ホワイトハイランズ)、そして、周辺の換金作物生産地帯を貫いており、独立後も交通の主軸となっている。都市も、この地域に建設されてきたが、これは伝統的な定期市網や隊商町とほぼ無関係である。

ケニアは、こうした都市網の修正を目指す開発計画を策定してきた、アフリカでは珍しい国と言える。独立直後の第1次開発計画 (1964~70年) は都市開発に独自の章節を割かず、ナイロビ、モンバサ中心の経済成長を優先した。第2次計画 (1970~74年) でも、この2大都市の開発に制約は設けられなかったが、初めて全国水準での都市開発が展望された。劣悪な居住環境が大都市で無秩序に広がるのを抑えながら、小都市網を農村部への供給点として開発し、都市化を分散させる必要が認められたのである。以後、これを基調として、幾つかの都市開発構想が展開されていくことになる。

まず第2次 (1970~74年) から第4次 (1979~83年) までの開発計画には成長拠点 (growth centres) ないし主要都市 (principal towns。行政上は municipality に対応) を指定して公共投資を優先させ、これらをサービス・工業都市として開発する政策がみられる。だが、これら多くは旧ホワイトハイランズ内の上位都市であり、分散化の意図は限定的と言える。一步踏み込んで、都市の役割が地域開発と結びつけられて、より広範かつ特殊に定められていくのは、第4次開発計画以降のことである。

第4次開発計画は、都市開発の点で三つの特徴をもつ。第一に、農業潜在性が高く人口が多い反面、都市化が進まず基盤が未整備な、ケニア西部の開発が重視された。このため、キスムを筆頭に西部都市の開発が優先された。キスムはナイロビとの競争を避けながら農業関連工業の開発を行い得る地点でもある。第二に、土壌流出や砂漠化の問題を抱え、貧困層が多い乾燥・半乾燥地 (arid and semi-arid lands: ASAL) の開発が重点課題とされた。その一環として、ASALの遊牧民を先進地域の貨幣経済と結ぶための「玄関町」 (gateway towns) が指定された (図2-7-1 参照)。第三に、ナイロビ、モンバサに代わるべき二つの工業成長拠点が選ばれた。

以上の3政策は、「県主導の農村開発」(district focus for rural development)を唱えた第5次開発計画(1984~88年)にも引き継がれており、さらに、玄関町の「後方支援都市」(backstopping municipalities)が選ばれた。

現行の第6次開発計画(1989~93年)は、輸入代替工業化から輸出指向への構造転換などを掲げる中で、「農村交易生産拠点」(rural trade and production centres)の開発を目指している。これは、都市化を加速し、かつ、それを中小都市に分散しながら、そこにおいて農業関連の小規模及びジュア・カリ事業を振興することによって雇用問題を解決するという形で、中小都市と小規模事業の関連づけを前面に出している。計画は県以下の水準で進行するため、地域社会や非政府組織の参加を奨励し、期間中に70の拠点都市で基盤整備がなされる予定である。また、本計画でもASAL開発は引き続き重視されている。

各都市の全国計画における位置付けは以上のとおりである。中小都市での小規模事業重視の姿勢も、萌芽的だが示されるようになってきた。そこで展開する小規模事業の性格や、その開発との関連についての、より詳細な議論は、開発の地方分権化や、この部門の自立性を重んじる立場のためか、開発計画においては、なされるに至っていない。

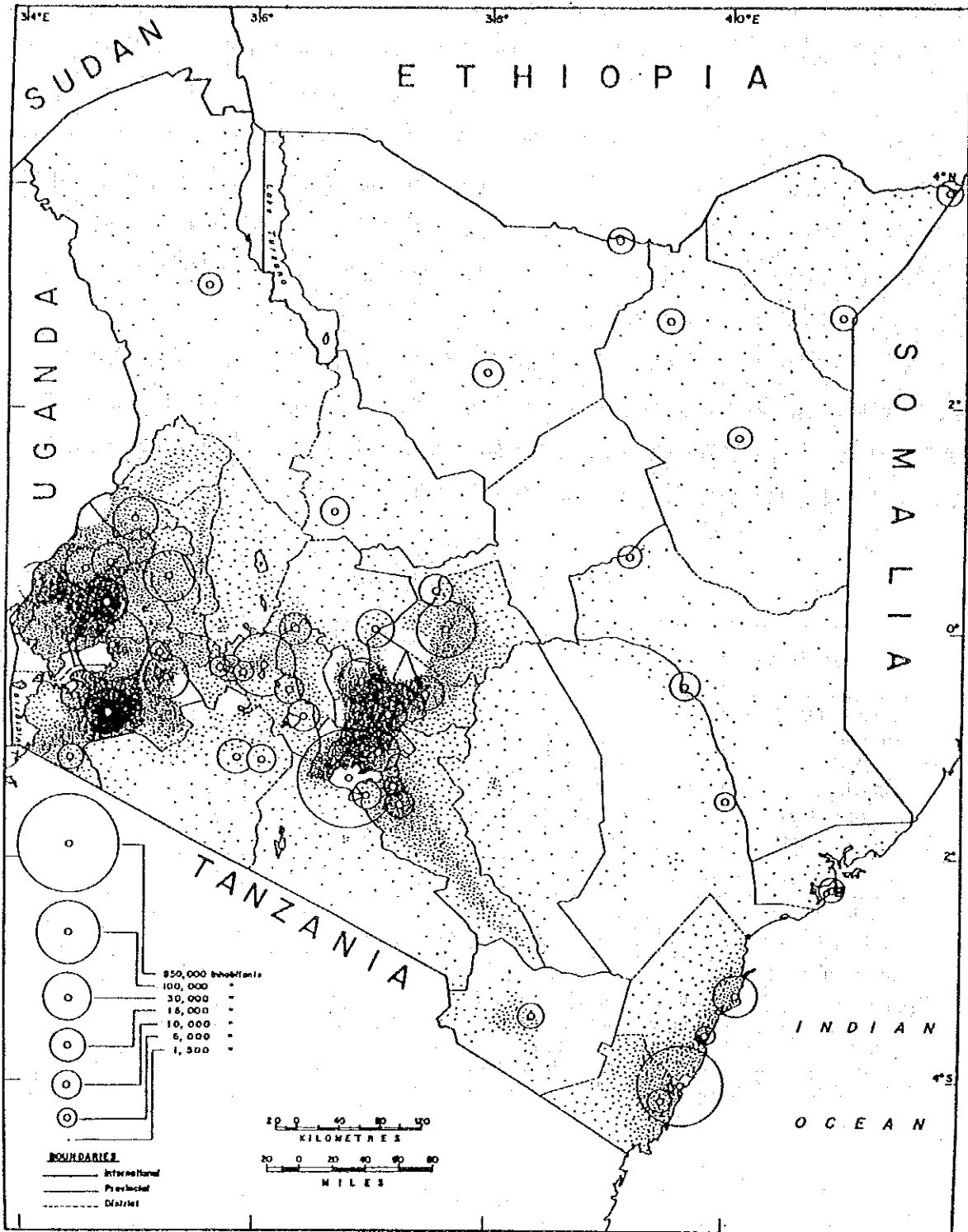
表2-7-1 都市人口規模

都市規模(人)	都市数(総都市人口に占める割合：%)			
	1962	1969	1979	1988 ¹⁾
ナイロビ(首都)	1(45.9)	1(47.2)	1(35.7)	1(34.3)
100,000~	1(24.0)	1(22.9)	2(21.3)	3(20.6)
20,000~99,999	2(8.3)	2(7.4)	13(24.5)	21(22.1)
10,000~19,999	3(5.9)	7(8.4)	11(6.5)	24(8.8)
5,000~ 9,999	11(9.3)	11(6.6)	22(6.7)	44(7.9)
2,000~ 4,999	16(6.6)	25(7.6)	42(5.3)	79(6.3)
合計	34	47	91	172
総都市人口(人)	747,651	1,079,908	2,315,696	3,958,500
都市人口比(%) ¹⁾	7.8	9.9	17.0	17.6
年平均増加率(%)		5.4	7.9	6.1

(出所) Republic of Kenya, Central Bureau of Statistics, 1979 Population Census Report Volume 3: Urban Population, ナイロビ, 1988年, 2~4ページ, 第1, 3表, および Republic of Kenya, Development Plan 1989-1993, ナイロビ, 1989年(?), 74~76ページ, 第5.1, 5.2表, かつこの比率(四捨五入の結果, 合計が100にならない場合がある)と年平均増加率は筆者が算出。

(注) 1)推定, 2)年平均増加率は総都市人口について求めた。

図2-7-1 ケニア国地方人口及び都市人口分布図



SOURCE : A Study in Physical and Human Geography page 177

Fig. 13.2b Kenya's Population : Urban and Rural Dot Map and Proportional Circles