

第1章 プロジェクトの背景・経緯

第1章 プロジェクトの背景・経緯

1-1 当該セクターの現状と課題

1-1-1 現状と課題

ケニア国（以下「ケ」国という）では、陸上輸送の大部分（旅客では 96%、物資では 86.5%）を道路に依存しており、第 8 次国家開発計画（1997～2001）の中でも、効率的かつ組織付けられた道路網は、国家開発計画に定められた社会経済目標の達成に極めて重要であるとして、道路・橋梁は重点分野となっている。道路分野においては、各郡に「道路 2000」地方道路網修繕計画を策定しており、基礎的な運輸条件の提供、道路事業の実施とその波及効果による雇用の増加、道路事情の改善による投資・開発の促進、行政の効率性の確保を目標にしている。

しかし、1997 年 10 月に 20 世紀最大のエルニーニョ現象の影響によると推定される異常降雨があり、モンバサでは月平均を 10 倍も上回る降雨が観測された。特にインド洋沿岸地方で多くの中小橋が流出した。1998 年に入っても雨期は開けず、1 月中旬の豪雨により「ケ」国中部・西部においてさらに多くの中小橋が流失した。その後、流出箇所の一部は道路公共事業省によって応急処置されたが、多くの箇所は十分な処置がされないまま、道路交通上の障害となっている。

1) 道路の現状

「ケ」国の道路は区分道路（Classified Road）と未区分道路（Unclsdfied Road）に区分され、1999 年 7 月現在、総延長 151,000km の道路網をなす。全国道路網のうち、3,760km が国際幹線道路、2,800km の国内幹線道路を加え 63,300km が区分道路であり、総延長の約 42.2% である。舗装道路の延長は 1999 年までの 5 年間で僅かに 1.6% 増加しただけであり、それ以前の 5 年間の増加率 2.2% に比べても少ない値となっている。道路網は比較的発達しているが、舗装率は全体の約 14% と僅かである。

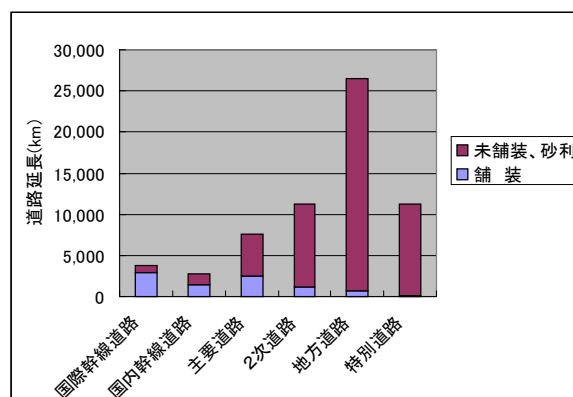


図 1-1-1 道路区分・舗装区分別延長 出典:MORPW資料

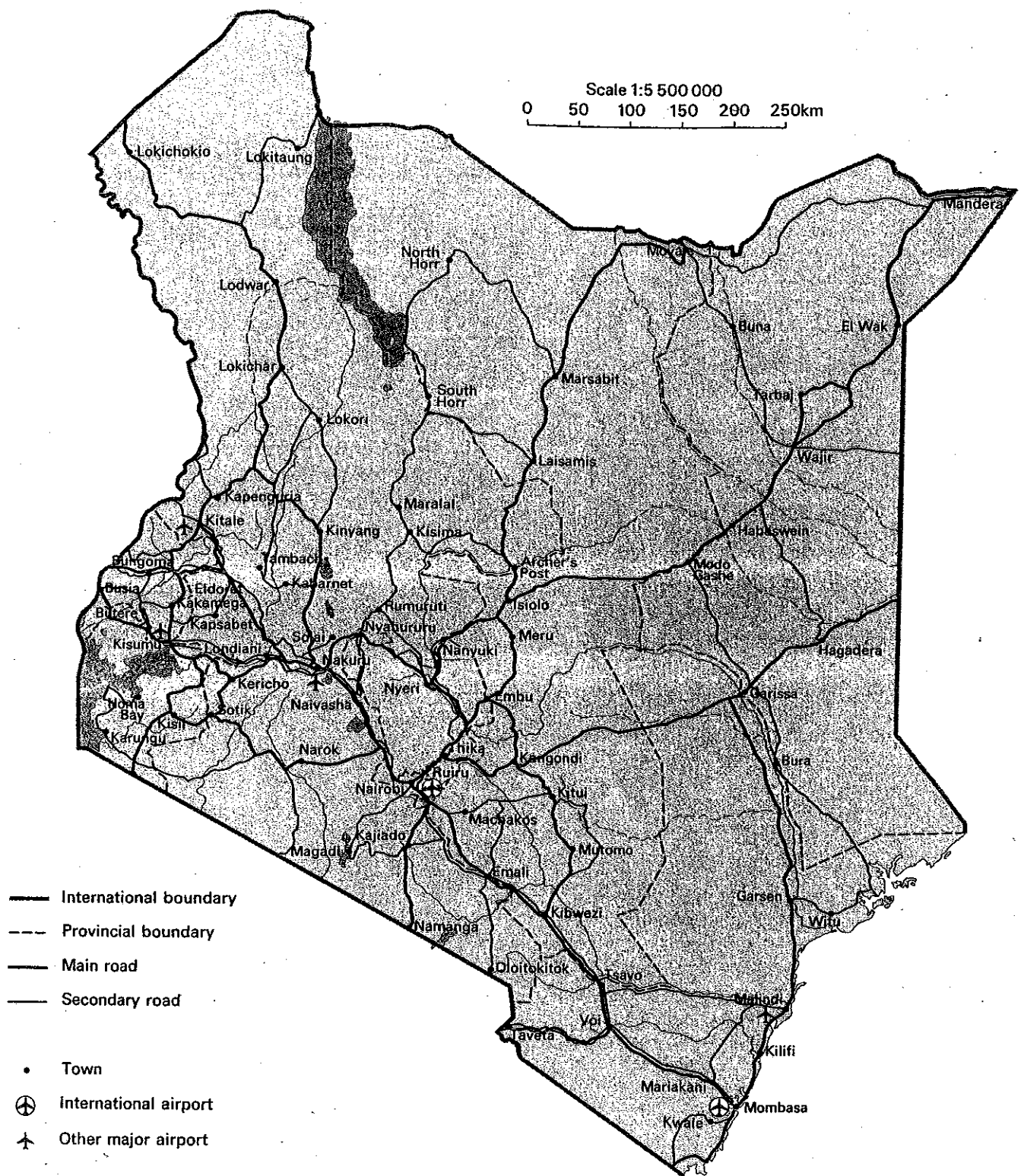


図 1-1-2 「ケ」国の主要道路網

表 1-1-1 道路区部別延長

単位: km

道路区分		1995年		1999年	
		舗 装	未舗装、砂利	舗 装	未舗装、砂利
A	国際幹線道路	2,700	1,000	2,890	870
B	国内幹線道路	1,400	1,300	1,430	1,370
C	主要道路	2,600	5,600	2,490	5,180
D	2次道路	1,200	10,100	1,170	10,050
E	地方道路	700	26,000	750	25,800
F	特別道路	200	10,900	210	11,090
合 計		8,800	54,900	8,940	54,360

出典: “ECONOMIC SURVEY 2000”, Central Bureau of Statistics MOFP

幹線道路の一部を除き、これらの道路は道路状態が悪く、特に道路排水施設の整備が立ち遅れているため、降雨時には路面の冠水が頻繁に発生している。

舗装道路の維持管理も悪く、路面の損傷が生じても適切な処理がなされず、放置されたままの状態が多く、都市間幹線国道や都市内では、いたる所にポットホール、亀裂、わだち掘れ等が見られ、中には路盤や路床まで露出し、安全な走行を脅かすばかりか事故の大きな要因となっている。

維持管理が損傷に追いついていない理由には予算不足もさることながら、1997年発生したエル・ニーニョ洪水による被害が大きいこともあげられる。道路公共事業省は当時実施した調査によると復旧のために約3,344百万Kshの復旧費用が算出された。道路の開発、維持管理に関する1999年までの全支出は表1-1-2に示すように、幹線道路の開発は3年間で3倍以上と急激な伸びを示している。

表 1-1-2 道路の開発、維持管理費用の推移

単位: 百万KSH

年 度	1997/98	1998/99	1999/2000
道路開発			
幹線道路	996	1,422	3,050
主要道路	1,156	752	730
2次道路	318	136	488
その他道路	400	376	1,640
合 計	2,870	2,686	5,908
定期管理(維持管理、補修)	4,682	5,074	6,302
総 合 計	7,552	7,760	12,210

出典: “ECONOMIC SURVEY 2000”, Central Bureau of Statistics MOFP

2) 橋梁現況

「ケ」国の橋梁はほとんどが建造後30年以上を経過し、道路と同様に適切な維持管理が十分になされていないため、老朽化が進んでいる。橋梁の中にはかなりの損傷を受け

崩壊の危険性が高まっているものもあるが、予算的・技術的制約により、実際に改修または架け替えられた橋梁は僅かである。また、洪水等により流失し仮橋で供用している橋梁も多い一方、落橋後、仮橋も架けられず、乾期のみ、水のない河川の浅瀬を渡っている状況も見られる。

「ケ」国の河川の多くが雨期の増水期に氾濫する小中規模模河川であるため、多くは橋長が数十メートル程度のものである。地方の道路の橋梁には、幅員が狭いものが多く、交通のボトルネックとなっている。

橋梁の建設や改修は道路局が実施し、5m～15mスパンの中小橋については道路公共事業省内の道路局の橋梁部により架け替えられた実績も多くあり、小規模橋梁については、予算はともかく技術的には「ケ」国で対応している。

しかし、径間長が20mを超えるような橋梁や橋長が数十メートル以上の橋梁は、依然、ベイリー橋による仮橋が主体であり、海外からの援助により補修または架け替えの予定を組んでいるのが実情である。また、予算・技術的な制約からベイリー橋さえも永久橋とみなし、架け替えている場合もある。既存の橋梁は、近年建造されたもの以外はいずれも建設時に現時点ならびに将来の交通需要と現在の荷重基準を満たす設計とはなっていないため、いずれも交通のボトルネックとなりつつあるのが現状である。

過去5年間に建設された「ケ」国の主要な橋梁を表 1-1-3に示す。

表 1-1-3 過去5年間の橋梁建設(架け替え)実績

橋梁名	ルート	橋梁形式	橋 長	備 考
サバキ橋	B8	PC橋	171.0m	我が国無償資金協力
ツィバ橋	D511	RC橋	88.4m	
ムイタシャノ橋	D511	RC橋	80.0m	
アティ橋	B7	ベイリー橋	100.0m	
アダムソン橋	テアボ N.P.道路	ベイリー橋	138.0m	
コンベ橋	ミゴリー キハンチャ道路	RC橋	80.0m	

出典:MORPW資料

3)エルニーニョによる被災状況

1997年～1998年のエルニーニョによる異常降雨が原因とされる、全国の道路及び橋梁の被災状況（金額ベース）を図 1-1-3～図 1-1-4 に示す。道路関連の被災はコースト州が圧倒的に大きい。一方、橋梁だけに限定するとリフトバレー州が最も大きく東部州がそれに続いている。

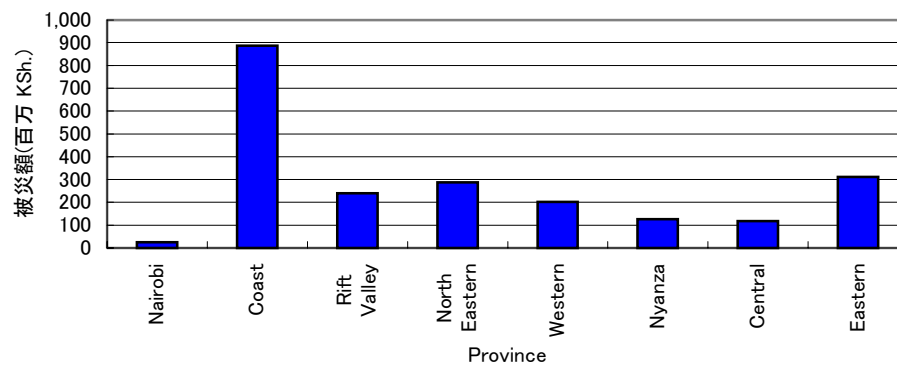


図 1-1-3 1997～1998 年のエルニーニョによる道路関連（橋梁含む）被災額

出典：MORPW 資料

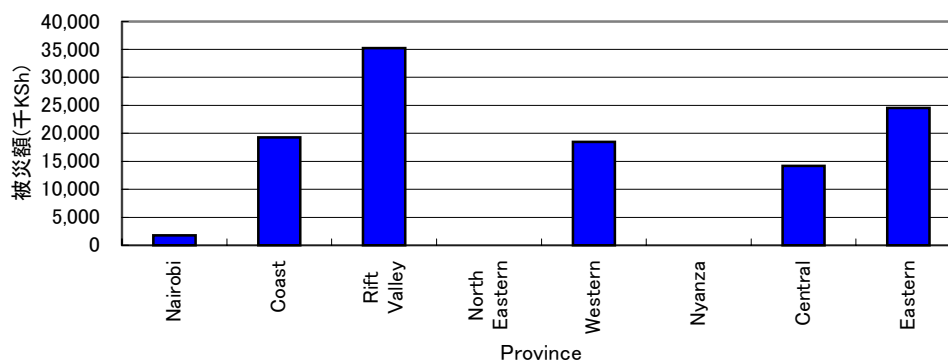


図 1-1-4 1997～1998 年エルニーニョによる橋梁被災額

出典：MORPW 資料

4) 道路・橋梁セクターの課題

「ケ」国の社会経済目標の達成には道路・橋梁セクター整備は重要であり、後述の道路の維持管理計画（Road Maintenance Initiative）の 2000 年 2 月のレビュー時においては、特に「十分な道路の現状評価と持続可能な維持管理」が重要であり国内一律にローカル資材と人材によって道路網が維持管理されるためには以下の事項がキーポイントとされている。

- 予算確保
- 適正な労働力調達
- 適切、経済的な維持管理システムの開発
- 民間活用
- トレーニングの充足

1-1-2 開発計画

1) 国家開発計画(第8次国家開発計画)

「ケ」国は、1963年独立後、国民の生活水準の改善に努力し、その教育水準の高さ及び地理的条件を生かし高度経済成長を遂げ、独立後の最初の10年は、毎年約2.6%割合で収入が増加した。しかし80年代より主力輸出産物のコーヒー、紅茶等の輸出価格の低迷から貿易赤字が拡大し、80年代では、収入の平均年間伸び率が0.4%にさらに90年から95年の平均年間伸び率マイナス0.3%となり、国家目標である経済・産業の成長も進まない等、経済困難が表面化してきた。独立以来、国家開発計画を第7次まで実施してきたが、このように経済成長は達成できず、過去の国家開発計画を見直し、1997年から2001年までの第8次国家開発計画を新たに策定した。この開発計画は農業依存を中心とした過去の開発計画から2020年までに新興工業国 (NIC) への移行を目指し、政策目標を貯蓄の増進、投資拡大、民間部門への投資環境整備に力点を置いたものであった。

最近の10～15年の間の不十分な道路維持により道路は悪化した。このため、全ての経済部門の生産力に大きな影響を与える、自動車による輸送コスト増加、物資輸送効率の低下が発生し、現在、経済開発に対して最も重大な障害の一つとなっている。

第8次国家開発計画では、これらの状況を踏まえ、輸送インフラ整備における道路セクターに対しての政策は以下の通り策定されている。

- ―第7次開発計画に示されたように、現状の道路機能の維持管理を優先し、新規投資は経済活動のボトルネックとなっているものの解消に限定する。
- ―道路維持管理のための財源確保を優先(1994年に COMESA 共同宣言で採用・決定され施行された燃料税導入等の割当て)
- ―道路維持管理組織の運営体制、技術・政策策定機能の強化（公共事業住宅省から道路公共事業省へ機構改革、維持管理部門・トレーニング部門・維持管理情報部門の強化）
- ―労働集約的技術を用いることにより、道路部門の建設及び維持管理工事要員の雇用機会を確保（民間企業の活用）

2) 道路セクター計画 (Strategic Plan for The Roads Sector 1997)

過去の大型の道路セクター計画は道路建設、維持管理、交通安全を主体とした第1次(1979～1983年)と組織強化と建設関連事業の育成を中心とした第2次(1984～1989年)とに大別される。90年代に入り国家開発計画の目標を達成するためにも、農・工業製品の流通を円滑にし、経済に活力を与えるためにより効果的な道路網整備計画が必要とさ

れた。そのため第3次道路計画が提案 (Proposal for Funding of Kenya's Third Highway Sector Program)され 1992～2000 年に渡っての計画を策定し、①既存道路の維持管理・補修、②地域開発計画を促進するための道路建設、③農業振興地域住民の生活向上に役立つ生活道路の建設の3項目が最優先実行項目として掲げられた。

しかし、この計画はドラフト段階に留まり、いわゆる厳密な意味での第3次道路セクター計画というものは存在せず、90年代初頭には各年度計画(Annual Program)が実施されたのみであった。

年度計画のみでは効果的な前述の目標は達成されず、その反省から 1995 年に Policy and Project が策定され、1997 年に道路セクター計画 (Strategic Plan for The Roads Sector 1997) が策定された。この計画こそが「第3次道路セクター計画」(案)の代用をなし、第8次国家開発計画を達成するため、道路開発・維持管理計画の戦略指針となる全体計画である。

内容としては RMI や ROAD2000 を始めとする新道路開発・維持管理計画を包括した以外はほぼ、「第3次道路セクター計画」(案)の内容を継承した。なお、この計画は 2000 年 6 月までの計画となっていたが、目標の達成が十分されていないとの「ケ」国政府見解により、次期予算年度においても、一部見直し改訂後、引き続き再施行されている。

3) 道路・橋梁建設(維持管理)計画

(1) Road Maintenance Initiative (RMI)

「ケ」国では Road Maintenance Initiative を策定し、道路局が「ケ」国内の道路網を整備するときの指針というべきもので、1987 年より世銀の指導の下に開始した。RMI は「ケ」国のみならず、アフリカ諸国で広く採用されている。その基本的な方針は以下のとおりである。

- 持続可能な開発のための道路整備最優先
- 燃料税を徴収し、道路整備資金を確保
- 道路維持管理組織の運営体制、技術の強化
- 道路リハビリテーションを最優先
- 労働集約型整備の優先（雇用促進）
- 民間業者の活用・育成

(2) The Roads 2000 Maintenance Programme

本計画は前述 RMI を基に策定されたもので 1990 年 9 月より検討され、パイロットプロジェクトが各地で実施されてきた。1997 年より「ケ」国では、1991 年の世銀との共同開催による RMI セミナーの機会により具体化され、現在はフェーズ V に当たる。本計画の

目標は「道路補修に重点を置く」ことであり、RMI のもと「労働集約型の道路整備」に力を入れ、雇用拡大をねらっている。

本計画の主要目標を以下に示す

- 農村地域の農業・社会開発を達成するために、全天候型道路を確保
- 労働集約型道路整備事業による雇用機会の増大
- 民間企業による道路整備の促進
- 小規模ローカル建設会社の育成と活用の促進
- 道路行政の効率化

本道路維持計画に対し、各ドナーは援助対象を地域に分割して担当している。

表 1-1-4 The Roads 2000 Maintenance Programme におけるドナー出資計画

ドナー	援助対象地域	期間
SIDA (スウェーデン)	Central Province (Nyeri, Kirinyaga)	1997-2000
EC	Eastern Province (Machakos, Embu, Meru)	1998-2001
KFW (ドイツ)	Rift Valley Province (Nakuru, Nandi, Kericho)	2000-2005
DANIDA (デンマーク)	Coast Province (Taita, Kwale, Kilifi, Tana river, Lamu)	1999-2004
WB	Central Province (Muranga, Nyandarua) Rift Valley Province (Laikipia, Baringo, Samburu) Nyanza Province (Kisumu, Kisii, Souh Nyanza)	2001-2005
AfDB	Rift Valley Province (Uasin gishu, Elgeyo Marakwet, Trans Nzoia, West Pokot, Kajiado, Narok)	2001-2005
US AID	Central Province (Kiambu, Thika) Western Province (Siaya, Busia, Kakamega, Bungoma)	2000-2004

出典: ROAD2000 Maintenance Strategy (A Brief on the Strategy)

4) その他の計画

「ケ」国政府は、現在第8次国家開発計画の下で、諸々の改革に取り組んでいる。ここでは、失業（300万人）と貧困（1,100万人）問題を克服し、「国民の生活水準の向上及び持続的な開発のための急速な工業化」を主題として、農業と輸出競争力を有する軽工業の振興策を重点とし、2020年に新興工業国（NIC）入りすることを目標としている。

また、「ケ」国政府は、現在、次のような開発計画を策定中である。

a) 全国貧困根絶計画（NPEP：National Poverty Eradication Plan）

開発援助委員会（DAC：Development Assistance Committee）新開発戦略で掲げら

れた各種貧困根絶目標を 2015 年までに達成するための計画。

b) 貧困削減戦略書 (PRSP: Poverty Reduction Strategy Paper)

現在暫定的な PRSP 策定が進行中である。

c) 中期支出枠組み書 (MTEF: Medium Term Expenditure Framework)

政策の優先課題分野に援助国・機関からの資源を含めた予算配分を行うことにより、政策の効率的な実施及び公的支出の質の向上を目指す。

MTEF の予算枠組みは、各省庁からの申請を基に大蔵・計画省で最終的に予算の枠組みを決定される。本プロジェクトは、我が国政府からの無償資金協力で直接的に実施されるため、MTEF の予算には組み入れられない。また、本プロジェクトに関する「ケ」国側の土地収用、アティ橋左岸側取付道路の延伸等の支出は、道路・公共事業省の B7 号線の道路整備・維持管理費として計上され燃料税枠予算から支出されるため、MTEF の対象とはならない。

1-1-3 社会経済状況

1) 人口及び社会

10 年毎に行われている国勢調査が 1999 年に実施された。これによると全国の人口は 28,679 千人であり、1989~99 年の平均年間人口増加率は 2.9%でその前の 10 年間の平均 3.4%よりも減少した。世銀は 1993~2000 年の増加率を 2.5%と予測している。一家族当たりの子供の数は 1989 年の 6.7 人から 1993 年の 5.4 人に減少し、エイズの蔓延等もかなり影響しているとみられる。

1999 年の国勢調査による各 Province の人口密度を表 1-1-5 に示す。これによると、「ケ」国全体で人口密度が大変偏っており、高地であり気候が温暖で、適度な降雨量を有する首都のナイロビ周辺(Nairobi、Central 州)と西部(Nyanza 州、Western 州)の人口密度が高いことが分かる。都市人口の比率は 1989 年の 17%から 2001 年には 23%に達すると予想される。また、地方においては人口密度の偏在が大きく、農耕適地では 280 人/km²以上の州があるのに対して、不適地で 8 人/km²にも満たない州もある。今回対象とする Eastern 州の人口密度は少ない。このような地域的な条件を考慮した 2010 年までの将来の人口予想を表 1-1-6 に示す。

表 1-1-5 1989 年国勢調査による Province の人口密度

Province	Land Area (km ²)	Population in 1999(千人)	Density (per km ²)
Eastern	154,354	4,643	30
Coast	84,113	2,491	30
North East	126,186	961	8
Central	13,236	3,705	280
Nairobi	693	2,137	3,084
Rift Valley	182,413	6,991	38
Nyanza	12,507	4,397	352
Western	8,285	3,354	405
Kenya Total	581,787	28,679	49

(出典: Economic Survey 2000)

表 1-1-6 各 Province における将来人口予想 単位: 千人

Province	1999	2000	2005	2010
Eastern	4,643	5,080	5,612	6,126
Coast	2,491	2,433	2,675	2,908
North Eastern	961	389	396	393
Central	3,705	4,067	4,440	4,794
Nairobi	2,137	2,456	3,117	3,855
Rift Valley	6,991	7,276	8,286	9,291
Nyanza	4,397	4,571	4,987	5,384
Western	3,354	3,434	3,797	4,146
Kenya Total	28,679	31,706	35,315	38,907

(出典: JICA Road Network Development M/P Study in Kenya ,1995

1999 年は国勢調査に基づく実際の人口を示す)

2) 経済・産業

「ケ」国の経済は独立移行の 10 年間は GDP 成長率 8%を達成し、紅茶、コーヒー等の農業部門の成長と輸入代替政策による工業化により順調な発展を遂げた。しかしながら、それ以降 80 年にかけては 73 年、79 年の 2 度のオイル・ショックによる石油輸入支払負担の増大、77 年のコーヒーブームに便乗した積極財政政策による財政支出の圧迫、過度の国内産業保護による国内産業の競争力低下などの問題が噴出し、80 年代の構造調整期を迎えた。

80 年代に入って、「ケ」国の経済は 82 年から 84 年までの GDP がマイナス成長となったほか、貿易・財政赤字の拡大、インフレの高進も顕著で、国際支出の赤字増大から深刻な外貨不足に直面し、対外債務返済が困難な状況に至った。このような事態を打開するため、「ケ」国政府は世銀と IMF に援助を要請し、構造調整計画が開始された。

80 年代後半には構造調整計画の効果もあり、平均 5%の成長達成をした「ケ」国経済は 91 年、92 年の干ばつの影響を大きく受け 91 年 2.1%、92 年 0.5%、93 年 0.2%と超低成長を続け、ようやく 94 年に 3.0%までに回復した。93 年には「ケ」国は再び本格的な構造調

整を開始し、経済自由化、公社・公団・公営企業の改革、財政赤字削減、金融引き締め等に本腰を入れた取り組みがみられた。

最近の経済は 1997 年に記録した GDP 成長率 4.6%に比較して、1998 年は 2.4%、1999 年は 1.4%と更に悪化しており、むしろ大変厳しい状態であった。この低成長は主要なセクターの経済活動の悪化が主原因である。この中には、前年 4.4%が 1997 年 1.0%の成長率に止まった農業、3.7%から 1.9%に落ちた製造業、収入が 11.6%減少した観光業の影響が大きい。さらに建築、建設業の低迷、輸出の減少、投資の低減、ドナー支援の減少などが大きな課題である。

1994-1998 における現在価格による GDP の推移を表 1-1-7 にしめす。産業構造別では農業・林業・漁業・鉱業が 26%を占め産業の重要な地位となっている、22%の商業・レストラン・ホテル、14%の公共サービス、12%の金融・保険・不動産、11%の製造業と続く。1994年から1998年の産業構造の変化としては農業等の一次産業が低下して商業等の三次産業が肩代わりしている。

将来の GDP 拡大、貿易収支の赤字解消、雇用の促進を図るためには、何と云っても製造業の生産拡大を推進することが重要な課題となる。

表 1-1-7 GDP 実績 (1994-1998): 現在価格 KSh million

	項目	1994	1995	1996	1997	1998
1	農業・林業・漁業・鉱業	5,668 (31)	6,166	6,652	7,373	7,887 (26)
2	製造業	1,808 (10)	1,946	2,282	2,592	3,237 (11)
3	建設業	848 (5)	917	1,001	1,063	1,250 (4)
4	電気・水	224 (1)	255	288	314	347 (1)
5	商業・レストラン・ホテル	2,401 (13)	3,238	4,145	5,490	6,572 (22)
6	輸送・通信	1,263 (7)	1,516	1,774	2,091	2,217 (7)
7	金融・保険・不動産他	2,016 (11)	2,338	2,786	3,437	3,713 (12)
8	住居所有他民間サービス	1,652 (9)	1,842	2,125	2,452	2,728 (9)
9	公共サービス他	2,223 (12)	2,698	2,844	3,510	4,113 (14)
10	GDP	16,903 (100)	19,688	22,375	26,665	30,085 (100)

KSh million : 20 百万シリング

(出典: Statistical Abstract 1999)

3) 社会・経済指標

「ケ」国における 1995 年から 1999 年までの主要な社会・経済指標を表 1-1-8 に、同じく主要な指標における 1982 年との対比を表 1-1-9 に示す。

「ケ」国における主要な輸出品は紅茶とコーヒーであり、その後に石油精製品と果物類、化学品と続く。一次産業の加工品が大半を占める農業主導型の輸出構造である。1994～1998 年の変化としては紅茶と石油製品が増え、コーヒーと化学品が減っている。輸出対象国としてはウガンダ、タンザニア、エジプト、ルワンダ等のアフリカ周辺国が半分近くを占め、次にはイギリス、ドイツ、オランダ、フランス、イタリアその他の欧州各国が約 30%、アジアが約 20%となっている。傾向としてはアフリカ周辺国が増え、イギリ

スも 1998 年にはもち直して増加している一方、ドイツ、ルワンダが減少している。

主要な輸入品は乗用車、航空機を含む機械、電気品が 30%以上を占め、次に原油類、化学品、鉄鋼などの加工品と続く。1994～1998 年の変化としては機械、電気品が大幅に増えている。輸入対象国としては日用品、工作機械、肥料等を主体としたイギリス、石油供給国であるサウジアラビア、機械、乗用車を主体とした日本などである。

表 1-1-8 主要な社会・経済指標 (1995-1999)

	項目	単位	1995	1996	1997	1998	1999
1	人口	百万人	25.2	26.3	27.1	27.9	28.2
2	GDP 成長率	%	4.8	4.6	2.4	1.8	1.4
3	GDP	K £ mn	23,264	26,437	31,168	34,606	37,654
4	貿易収支	K £ mn	-2,891	-2,514	-3,511	-3,830	-3,645
5	Money Supply	K £ mn	11,554	13,599	14,703	15,187	15,606
6	対外債務	K £ mn	12,437	13,606	16,370	17,540	18,568
7	Coffee 生産量	千 ton	96	103	68	51	64
8	Tea 生産量	千 ton	245	257	221	294	249
9	Maize 生産量	千 ton	401	296	205	218	224
10	Wheat 生産量	千 ton	126	130	124	177	53
11	Sugar-cane 生産量	千 ton	3,826	3,870	4,278	4,661	4,416
12	製造業生産高	K £ mn	23,074	28,820	33,762	35,150	37,125
13	建設業生産高	K £ mn	1,591	1,611	1,657	1,890	2,161
14	Cement 消費量	千 ton	1,065	1,162	1,137	1,072	1,014
15	石油消費量	千 ton	2,067	2,231	2,175	2,199	2,312
16	電力消費量	mn kwh	3,289	3,478	3,625	3,714	3,787
17	観光業収入	K £ mn	1,250	1,280	1,132	875	1,068
18	新車輦登録	台	22,224	28,664	29,893	31,718	32,435
19	鉄道輸送量	mn ton-Km	1,456	1,219	1,068	1,111	1,492
20	航空機利用者	千人	2,675	2,691	2,835	2,873	2,987
21	給料雇用者数	千人	1,557	1,619	1,647	1,665	1,674
22	GDP Per capita	K £	780	850	991	1,066	1,120

(出典: Economic Survey 2000)

表 1-1-9 主要経済指標の 1982 年対比と年間変化率(1995～1999)

	1995	1996	1997	1998	1999	1995-1999 間の 年間変化率(%)
輸出量	175	200	174	173	186	1.5
輸入量	168	167	177	179	162	-0.9
貿易価格	95	93	102	100	86	-2.5
消費財価格	474	517	575	613	635	7.6
実質賃金	120	113	108	112	111	-1.9
農業貿易価格	88	88	107	107	105	4.5

(出典: Economic Survey 2000)

1-2 無償資金協力要請の背景・経緯及び概要

「ケ」国は、1963 年独立後、国民の生活水準の改善に努力し、その教育水準の高さ及び地理的条件を生かし高度経済成長を遂げた。しかし、80 年代より主力輸出産物のコーヒー、紅茶等の輸出価格の低迷から貿易赤字が拡大し、国家目標である経済・産業の成長も進まない等、経済困難が表面化してきた。独立以来、国家開発計画を第 7 次まで実施してきたが、経済成長は達成できず、過去の国家開発計画を見直し、1997 年から 2001 年までの第 8 次国家開発計画を新たに策定した。

「ケ」国では、陸上輸送の大部分（旅客では 96%、物資では 86.5%）を道路に依存しており、国内の道路は区分道路と未区分道路に分けられ、総延長は、1999 年現在、総延長 151,000km の道路網である。このうち 3,760km が国際幹線道路、2,800km が国内幹線道路であり、主要道路を加えた 6,330km が区分道路であり、道路網は比較的発達しているが、舗装率は全体の約 14%にすぎない。区分道路の一部を除き、道路排水施設の整備の遅れや、道路維持管理も適切になされていないため、舗装道路であっても多くの道路は路面状況が悪く、円滑な交通流を確保できず、また、交通事故発生 of の大きな原因となっている。

第 8 次国家開発計画の中でも、効率的かつ組織付けられた道路網の整備は、国家開発計画に定められた社会経済目標の達成に極めて重要であるとして、道路網修繕計画を策定し実行してきた。道路分野においては、各郡に「道路 2000」地方道路網の修繕計画を策定しており、基礎的な運輸条件の提供、道路事業の実施とその波及効果による雇用の増加、道路事情の改善による投資・開発の促進、行政の効率化の確保を目標にしている。

このような状況の中、1997 年のエルニーニョ現象の影響によると推定される異常降雨により、インド洋沿岸地方で多くの中小橋が流失し、1998 年 1 月中旬には、「ケ」国中部、西部において多くの中小橋が流出し、道路網整備の新たな障害が発生した。この被害に対しては、「ケ」国の自助努力では財政的・技術的に対応する事が困難となり、1998 年に「ケ」国は、洪水により流出等の被害を受けた橋梁のうち、東部州にあるアティ橋、イクサ橋及びコースト州にあるマレレ橋、エシュエシュ橋、ムワチェ橋の計 5 橋の復旧に関して我が国に対し無償資金協力を要請した。

東部州の 2 橋、アティ橋とイクサ橋は国内幹線道路である B 級国道 B7 号線上に位置し、コースト州の 3 橋のうち、マレレ橋とエシュエシュ橋は主要道路である C 級道路上に、また、ムワチェ橋は 2 次道路である D 級道路上に位置する。このうちアティ橋とマレレ橋は、国外からの援助を受けながら道路公共事業省によってベイリー橋による仮設橋梁の設置等の応急処置が進められ、一時的に交通路は確保されたが、多くの箇所は十分な処置がされないまま取り残され、道路交通の傷害となっている。

本計画では、要請のあった 5 橋のうち、先方の優先度が高く、また裨益効果もより高いアティ橋とイクサ橋の 2 橋を対象とし、これら橋梁の改善について、我が国の無償資金協力として実施するため、その位置付け、効果、技術的・経済的妥当性を検証し、最適な事業内容・規模について決定した。

1-3 我国の援助動向

1) 概 要

99年度までの我が国の「ケ」国に対する援助累計実績は、以下に示す金額である。有償資金協力はアフリカ域内第1位、無償資金協力は同第4位、技術協力は同第1位と積極的に協力を行っている。

我が国は、ケニアにおける開発の現状と課題、開発計画等に関する調査・研究及び94年1月に派遣した対ケニア経済協力総合調査団及びその後の政策協議等におけるケニア側との政策対話、並びにケニアに対する「国別援助計画」等を踏まえ、次の分野を重点分野として援助を実施している。

- －人材育成
- －農業開発
- －経済インフラ整備
- －保健・医療
- －環境保全

また、ODA大綱を踏まえ、汚職問題への取り組みや治安の確保及びIMF・WBの進める構造整備政策や貧困削減戦略ペーパー策定等の経済構造改革に対するケニア側の一層の努力を促しながら、援助を実施していく方針である。

我が国のODA実績 有償資金協力 1,736.25億円(1999年度までE/Nベース)
無償資金協力 743.67億円(1999年度までE/Nベース)
技術協力実績 652.03億円(1999年度までJICA経費実績ベース)

2) 道路セクターに関わる援助

道路整備計画のうち、無償や円借款による道路維持事業は過去多数実施されている。橋梁の建設は架け替えが実施され、補修を目的とした橋梁リハビリが現在実行中である。また、各調査を通じて技術移転も行われており、道路、橋梁に関する維持管理や自主運営を主目的とし、今後も継続することが、望まれる。

表 1-3-1 近年の我が国による道路セクター関連援助

援助内容	プロジェクト名	供与額 (E/N ベース: 億円)	実施年
無償資金協力	農業道路補修計画(機材援助)	6.00	昭和 59 年度
〃	農業道路補修計画(機材援助)	5.96	昭和 63 年度
〃	道路橋梁機材補修計画(機材援助)	5.47	平成 5 年度
〃	サバキ橋掛け替え計画	18.40	平成 6 年度
〃	新ニアリ橋、新ムトワパ橋改良計画	5.70	平成 12 年度
有償資金協力	タナ河流域道路整備計画	61.00	昭和 57 年度
〃	キリフィ橋建設計画	78.50	昭和 61 年度
〃	タナ河流域道路整備計画(2)	65.23	平成 2 年度

1-4 他ドナーの援助動向

1) 概 要

「ケ」国向け援助はドナー側の「援助疲れ」を反映して減少傾向を示している。DAC 諸国による二国間政府開発援助は 1997 年支払い純額ベースで総額 301 百万ドルが供与され、1998 年では総額 275.3 百万ドルに減少している。

1998 年実績による主要援助国割合は、総額 275.3 百万ドルのうち英国が 54.1 百万ドル(19.7%)で最も多く、次いで、日本 52.6 百万ドル (19.1%)、ドイツ 39.0 百万ドル(14.2%)、米国 29.8 百万ドル(10.8%)、オランダ 29.2 百万ドル(10.6%)等である。「ケ」国に二国間援助を行っている国は、DAC 諸国中 19 ヶ国及びサウジアラビア、クェート等の中東諸国であり、世銀、アフリカ開発銀行 (ADB)、UNHCR など約 15 の国際機関が有償・無償の援助を行っている。援助調整については、1980 年より CG 会議 (Consultative Group for Kenya) の他、現地での援助機関会議が月 1 回開催されている。その他セクター別でも多数会議がもたれている。

2) 道路セクターに関わる援助

他の援助機関として 1979 年に始まる第一次道路セクター計画より世界銀行グループを中心として援助が開始された。またフランス、ドイツ等の二国間援助やアフリカ開発銀行、アラブ銀行 (BADEA) 等の融資も実施されてきた。1997 年度の異常気象 (エル・ニーニョ) により「ケ」国内の道路・橋梁は大打撃を受け、「ケ」国被害総額は 3,344 百万 ksh と見積もられる。1999 年時点までの主要ドナー国からの援助状況を以下に示す。

表 1-4-1 他機関の援助状況 (新規・継続案件)

援助機関	プロジェクト名	実施予算累計額(Ksh)
A D B	ナクル-マウナロク間道路改修 (現在中断中)	848,959,000
A D B	ジワ-キタレ間道路修復	1,575,434,000
A D B	ロディ・コパニ-カルング間道路改修	1,090,000,000
A D B	ブシア-ムミアス間道路改修(92%完成、中断中)	1,167,644,000
サジ 基金	カンガコナー - ランガ ハリス間道路改修	1,167,644,000
クェート/OPEC	カツマニーウォーテ間道路改修	869,761,000
中 国	ガンボギーセレン間道路改修	314,083,000
I D A	ムティト・アンデイ〜ボイ間道路改修	1,536,314,000
I D A	ボイ〜バチュマ間道路改修	868,433,000
BADEA/OPEC	ウォテ-マキンドゥ道路改修	1,388,625,000
西独復興金融公庫	ナロク〜アマラリバー間道路改修他	1,666,102,000

出典: MORPW 資料

表 1-4-2 他機関の援助（完了案件）

援助機関	プロジェクト名	実施額（ksh）
A D B	ティカ-マクタノ間道路改修	556,502,750
U. K	モロ-オレングヌロア間道路改修	448,644,000
E U	エルドレット-ウブイエ間道路改修	115,303,000
E U	ウブイエ-マラバ間道路改修	44,584,000
E U	ウエストランド-ジャムス・ギチュウ間道路改修	99,953,000
E U	カベテ-リムル間道路改修	400,036,000
E U	ケリチョ-ソティク間道路改修	316,067,000
E U	ムクユ-イセバニア間道路改修	490,344,000
U. K	ボメット-リテイン間道路改修	220,000,000
イタリア	リロニ-マイマフィウ間道路改修	252,574,000
サジ 基金	カンガコーナ - ランガハリス間道路改修	520,588,000
西独 KFW	テインボロア-エルドレット間道路改修	411,882,000
西独 KFW	タナデルタ横断道路改修	224,643,000

出典：MORPW 資料