

## 3-2 2月の進捗

### 3-2-1 2月の活動概要

ASDP 実施支援に関して、FAO Investment Center (FAO-IC) が再び来「タ」したことを受けて、調査団は各ドナー会合に参加、それぞれ会合の場において活発な発言を行った。またその他にも、ASDP 事務局との面談や M&E 会合への参加など積極的な活動を行った。なお、FAO-IC から提案された ASDP 実施のコーディネートを行う ASDP 事務局の体制は、「ASDP 事務局の下に、(1) 4つのタスク・フォース、(2) 複数のワーキング・グループ (3) 複数のフォーミュレーション・チームを設置する」といったようないくつもの層 (レイヤー) を有するものとなる予定。(しかしながら、それらの設置には未だ至っておらず、「この構造は複雑すぎる」と複数のドナーからコメントも提出されている。) また、ASDP 事務局の予算案 (2月から6月) については修正が加えられ、ASDP 事務局から今後別の機会において再度発表されることとなった。

DADP 作成支援として、第一にコースト州内の6県の県庁の訪問を継続して実施した。今月は先月訪問できなかった3県を訪問して、DADP ガイドラインの概略の説明や今後の作成スケジュールについて説明した。第二に、DADP センシタイゼーション・ワークショップにオブザーバーとして参加した。最後に、ワークショップ開催後のフォローアップとしてキバハ県において面談を実施した。

地方道路整備調査も継続して実施した。コースト州バガモヨ県、ムクランガ県を訪問、また TASAF (Tanzania Social Action Fund)、公共事業省 (MOW) およびドドマの地方行政庁 (PO-RALG) を訪問し、関連情報を収集した。これまでの情報を分析検討し、その結果を報告書としてまとめ、関係者を招いて本調査に係る報告会を開催した。

農業背景調査 (II) を開始した。今回の調査においては、以下の3つを主な目的として、ムトワラ州、タボラ州、ムワンザ州およびキリマンジャロ州で調査を行った。なお、各州においては、州行政官 (RAS) および農業アドバイザー (RAA) と協議した後、各県を訪問し、関係者と協議した。

\* DADP ガイドラインの説明および協議

\* DADP において各県がフォーカスすべき分野および行政体による具体的な支援策に関する協議

\* DADP の効果的・効率的実施のためにタンザニア政府がなすべき課題の整理

図表4 活動の経過一覧

Date	Day	Activity				
		ASDP-Related Meetings	DADP-Related Meetings	Road Consolidation Study	Agricultural Background Study II	RADAG-Related Meetings
1-Feb	Sat.			Visit to various roads around Dodoma		
2-Feb	Sun.					
3-Feb	Mon.		Meeting with DALDO and DSMS of Bagamoyo District			
4-Feb	Tue.	Informal Donor Meeting		Visit to Bagamoyo District		
5-Feb	Wed.	Meeting with ASDP Secretariat				
6-Feb	Thu.		Meeting with DC, DALDO, DEO and DSMS of Mkuranga District	Visit to Mkuranga District		
7-Feb	Fri.					
8-Feb	Sat.					Empia arrived in Dar es Salaam.
9-Feb	Sun.					Atsena joined the RADAG.
10-Feb	Mon.		Meeting with DC, Acting DED, DSMS and other District Officers of Mafia District	Meeting with TASAF		
11-Feb	Tue.	Soft Launching and Get Together Meeting		Meeting with MOW		
12-Feb	Wed.					
13-Feb	Thu.	M&E Meeting				
14-Feb	Fri.	Meeting with ASDP Secretariat		Meeting with PO-RALO	Visit to Mtwara Region	Meeting with JICA Yabuta arrived in Dar es Salaam.
15-Feb	Sat.			Meeting with PO-RALO		
16-Feb	Sun.					Sasaki left for Japan.
17-Feb	Mon.	FASWOC Task Force Meeting and FAO Investment Center Wrap-Up			Visit to Tabora Region	
18-Feb	Tue.					
19-Feb	Wed.	M&E Brainstorming Meeting		Seminar held in Dar es Salaam		
20-Feb	Thu.					Meeting with JICA
21-Feb	Fri.		DADP Sensitization Workshop in Morogoro			and left for Japan.
22-Feb	Sat.					
23-Feb	Sun.					Meeting with JICA
24-Feb	Mon.					
25-Feb	Tue.				Visit to Mwanza and Kilimanjaro Regions (until March 1)	Meeting with JICA
26-Feb	Wed.					Yabuta left for Japan.
27-Feb	Thu.		Meeting with DALDO of Kibaha District			
28-Feb	Fri.					

Saturdays, Sundays and Public Holidays

(出所：調査団作成)

### 3-2-2 2月の活動の注力点

調査団が2月に注力した業務は以下の点である。

- ASDP 実施支援のためのドナー会合等への出席
- DADP 作成支援に係るコースト州内各県の訪問
- DADP センシタイゼーション・ワークショップへのオブザーバーとしての参加
- 地方道路整備調査報告会の開催
- 農業背景調査 (II) として、DADP 作成支援に係るムトワラ州、タボラ州、ムワンザ州、キリマンジャロ州内各県の訪問

### 3-2-3 ASDP フェーズ2 立ち上げ支援

#### (1) 進捗

以下の各会合に参加し、議事録作成、コメントの作成等を実施した。

#### (1) 2月4日 インフォーマル・ドナー会合

会議のポイント：ASDP の昨年末までの進捗状況と今後の進め方について情報交換を行った。また、ASDP の M&E 部分の修正のためのペーパーが作成され、ドナーに配付された。そのペーパーを作成した FAO Investment Center の二人 (Guy Evers と Nick Chapman) が来タしたので、ペーパーに関して議論を行った。

### 1. 議題について

- ・ ASDP の昨年末までの進捗状況と今後の進め方については全員がいる時に議論したい。この会議には、オランダ、DFID が参加していないので次回話し合いたい。(EU)

### 2. ASDP 事務局 (Secretariat) について

- ・ ASDP 事務局 (Secretariat) が一番の 이슈である。事務局を任命された 2 名の正式なお披露目はまだない。(複数のドナーから同様のコメントあり)
- ・ FAO Investment Center (以後 FAO-IC と略す。) は今回 2.5 週間滞在中。今回の FAO-IC の滞在中に、ASDP 事務局の詳細な TOR を作成したいと思う。(FAO-IC Guy)

### 3. 4つのタスクフォースについて

- ・ AfDB と IFAD で、サブ・プログラムの中の Advisory Service と Extension を重点的に支援したいと思っている。4 つのタスクフォース (TF) の中で、Advisory と Extension を話し合う TF を支援したい (仕切りたい)。(FAO-IC Guy)
- ・ IFAD はこれを取る、別のドナーはこれを取る、また別のドナーはこれを取る、ということを進めることになっていたか? (Irish Aid) →これに対して、FAO-IC Guy がそうではなくて、中心になって詳細計画作成を支援するということだと説明した。

### 4. DADP 作成について

- ・ DADP の初年度の実施予算として Tsh. 11billion が政府予算として認められた。6 月末までに財務省に各県が DADP を提出する必要がある。そして財務省が審査する。一方、MAFS は、6 ゾーンでワークショップを開催したいとしているがそのための費用を十分に見積もっていない。(JICA)
- ・ タスクフォース NO.1 でまだ詳細計画を作っていないのに実施に移るということは先走りではないか。また、財務省ではなく、ASDP 事務局が審査すべきと思う。(EU)
- ・ タンザニア政府が、DADP ガイドラインを使って、政府の金を配分するということだ (ドナーの金をあてにしているわけではない)。また、DADP は徐々に実施するのであって、来年一気にやっってしまうわけではないからタスクフォース NO.1 の議論も続けて次第に統合していけばいい。また DADP の取り纏めも ASDP 事務局が担当するのは当然だ。(FAO-IC Guy)
- ・ 最初は、サンプル県で実施してノウハウを得て、そのあと全国に広げるといったことが、政治的な配慮もあり、全国一斉に作成を指示せざるを得なくなっただけだ。したがって先走っているわけではない。(JICA)
- ・ 明日 ASDP 事務局の人間と会って話し合う。その結果はまたドナー・ミーティングで報告する。(JICA)

### 5. 今回の FAO Investment Center のアサインメントについて

- ・ 大きく二つある。一つは計画作りのためのデータベース作成のための研修 (Data Base Excercise) を実施すること。もう一つは、ASDP 事務局の詳細な TOR を作成することである。また、ASDP の M&E 部分の修正のための Logframe の作成や Indicators

の作成も含まれる。そして14日（金）に帰る。（FAO-IC Nick）

## 6. その他

- ・どこで何をやったかを明らかにするために、125 県を縦軸に、プログラム名を横軸に書いたマトリックスを作るべきだ。（FAO-IC Guy）
- ・ASDP 事務局の2名に状況をよく理解させるための一泊二日の合宿は今後さらに検討することにした。FAO は宿泊に難色を示している。
- ・M&E 部分のペーパーを書いた FAO-IC の Nick は、PRSP モニタリング・グループのサーベイ&センサス部会とはまだ話をしたことがないとのことであった。JICA-RADAG から、同部会との会議を帰る前までに持つべきだと提案して、今後アレンジすることになった。

## 会合終了時における調査団の分析

- (1) タスクフォース NO.1（県レベルの投資をテーマとする）の議論が終わる前に、DADP の作成と予算配分を始めるとはけしからん、と EU が言い出しそうな感じであったが、FAO-IC の Guy と JICA 花谷企画調査員がうまく抑えた。今後も、タスクフォースの議論が終わるまでは DADP 実施を認めないという動きを阻止していかなければならない。
- (2) DADP に基づく県への予算配分の決定権限は、MOF や MAFS ではなく、事務局 (Secretariat) だという主張があった。全ての最終決定の権限を事務局に持たせて、そこに影響を及ぼそうというのが一部のドナーの戦略である。コースト州の各県が DADP を作成して出したところ、ASDP 事務局によって全てはねられたという事態を回避するため、JICA、JICA-RADAG としても ASDP 事務局と太いパイプを作っておく必要がある。明日（5日）の会議がよい機会となるだろう。
- (3) M&E 部分については、PRSP モニタリング部会との会合をセットアップすることが極めて有益と思われるので、RADAG で間を取り持ちたい。

## (2) 2月5日 ASDP事務局との会合

会議のポイント：まだタスクフォース会合で正式な紹介はなされていないが、すでに活動を開始しているとされる ASDP 事務局 (Secretariat) の2名 (Chacha Nyakimori, Philip S. Mbogela) と、JICA 花谷企画調査員と共に今後の仕事について協議を行なった。冒頭から、ASDP 事務局が必要と考える DADP 策定に向けたワークショップについて協議が行われた。しかしながら、協議後半、協議内容は主に DADP 策定ワークショップの費用およびその捻出方法に集中した。

## 1. DADP 策定ワークショップの開催について

(Nyakimori) タンザニアにおける6つのゾーン内それぞれの都市にファシリテーターを派遣し、ワークショップを1日開催することを計画している。なお、開催日は2月14日を検討している。開催を知らせるファクスなど準備は整っているが、その費用をどう捻出するかという問題が残されたままで、われわれのジレンマになっている。繰り返すが、このワークショップは絶対実施されなくてはならないものである。というのも、DADP では参加型手法を用いて開発計画を作成することが謳われているが、これまでに数多く様々な「参加型手法」に関するワークショップ等がタンザニアでは実施されてきており、DADP 策定実施にあたり混乱が予想されるからである。そうした「参加型手法」の統一化を図る上でも、ワークシ

ヨップは必要なのである。そしてその費用をどう捻出するかが問題なのである。この情報は MAFS Bitegeko 氏より既に連絡済みだと思うが。

- (花谷) 彼女から話は聞いている。気になるのは、ワークショップの開催が急とも思えることだ。そのワークショップの開催以降、どう進めていこうと考えているのか。6月末が県レベルでの DADP 策定の締め切りだと彼女から聞いているが。
- (Nyakimori) われわれの計画に沿って話をすると、県レベルでの DADP 策定の締め切りはそうではない。むしろそれよりも早まることになる。現在われわれは、以下のスケジュールを考えている。

- (1) 2月14日：DADP 策定ワークショップの開催
- (2) 3月31日：県レベルで策定された DADP の PO-RALG への提出
- (3) 4月第1週：ASDP 事務局による DADP の審査
- (4) 4月第3週：審査済み DADP の ICC への提出

こうしたスケジュールでないと、7月に議会で DADP が審議されることは難しくなり、その結果 DADP が県において実施されるのに間に合わなくなることが十分考えられる。それに、ASDP 事務局では、提出された DADP に含まれているプロジェクトやプログラムを審査しなくてはならない。この場限りの話だが、確かに4月末ならまだしも、個人的には3月末が県レベルにおける DADP の締め切りというのはかなり難しいと思う。新しく着任する新井団員が、陸路で Bagamoyo、Dodoma、Mbeya の3つの地方都市を訪問し、それぞれの地方都市における周辺農村道路の状態を調査する旨、調査団より伝えた。

## 2. DADP 策定ワークショップの内容について

(花谷) では、開催予定のワークショップの内容についてはどうか。

(Nyakimori) ワークショップでは、一連の ASDS、ASDP、DADP の基本的な説明を行う予定だが、当日は英語およびスワヒリ語両方で作成した DADP の簡易版を配付する考えだ。しかしながら、英語をスワヒリ語に翻訳するには本当に苦勞している。現在新たな英語の語彙は、スワヒリ語に翻訳されることなく、英語表記そのままスワヒリ語として表記される傾向があるからだ。

(花谷) 現在 RADAG では、DADP ガイドラインの完訳を行っているところだ。

(Nyakimori) それはすごい！DADP ガイドラインの完訳も必要だと思っていたところだ。是非欲しい。DADP 実施にあたって、その完訳版は非常に重要な役割を担うことは間違いない。

(佐々木) RADAG でも同じくスワヒリ語の翻訳について苦勞しているところだ。したがって、翻訳のドラフトが完成したら、翻訳できなかった英単語について ASDP 事務局とどう訳すかを定める打合せを持ちたいと思うがどうか。

(Nyakimori) そうしよう。そうしよう。

## 3. DADP 策定ワークショップの予算について

(花谷) 協議の初めに触れられた DADP 策定ワークショップの予算についてだが、まず一つのリソースと考えられるのは、ASDP 策定の際に設けられたバスケット・ファンドの残金だ。実額としてどのくらい残っているのか不明だが、このバスケット・ファンドの残金は、MAFS Bitegeko 氏の管理下にあるものだ。問題は、バスケット・ファンドにお金を入れたドナーからの了承を取り付けなくてはならないことだ。JICA がイヤー・マークして入れたものはもうすでに使い切ってしまうとい

るため、残されているものは EU、アイルランドおよびデンマーク大使館が入れたファンドだけだろう。つまり、そうしたドナーからの了承を取り付けるためには、FASWOG タスクフォース・ミーティングを開催しなくてはならないということだ。しかしながら、ドナーは現在休暇を取っている者もあり、ミーティングの開催について了承を取り付けるのにもタイミングとして良いとは言えない。

(Nyakimori) それは困った。他に何か良い方法があるのではないか。例えば、JICA が独自に資金を拠出するという方法だ。

(花谷) 考えられるもう一つのリソースは JICA が独自に資金を拠出するという方法だが、(ここで即座に、内容を確認しないにもかかわらず、Nyakimori 氏の口から、待ってましたと言わんばかりの「その提案の方が良い! (「It's better!」)」という言葉が飛び出した。) 制限がある。DADP 策定ワークショップの予算のうち、まず、書類作成経費、会議場借上および会議の際に発生する飲食費に関しては、JICA が資金を拠出するのはやぶさかではない。しかしながら、ファシリテーターの派遣に関連して発生する日当 (Per Diems) および旅費 (Travel Expenses) については持ち帰り、本部と話をしてみないことには結論は出せない。問題は、計上されている予算の大部分を占める参加者の日当および旅費である。この予算は JICA から拠出はできない。どのようにこの予算を捻出するかは他のドナーとまず話をしてみないことには分からない。そのために、最初に ASDP 策定の際に設けられたバスケット・ファンドの残金の話をしたのだ。また、それには、MAFS Bitegeko 氏がその使用に関してまず了承しなければならない。

(Nyakimori) 彼女は先日来ドドマにいないはずで、まだ現地にいるかもしれない。われわれも今週の金曜日 (7 日) にはドドマに行くので、その際に彼女と話ができれば良いのだが。

(花谷) われわれも検討するが、そちらでも検討を重ねて欲しい。

(Nyakimori) 了解した。

#### 4. 県レベルにおける DADP 策定実施について

(Nyakimori) 県レベルには District Facilitation Team もしくは District Consultation Team が存在するはずで、彼らが県レベルの DADP の策定に際して中心的な役割を担うことになるだろう。また、いくつかの県ではすでに、県独自の農業開発計画を立てている県もあると聞いている。

(花谷) ということは、県の中でも

- (1) すでに県における農業開発計画を策定しており、District Facilitation (Consultation) Team が存在している県がラッキーで、
- (2) 計画は策定していないものの、District Facilitation (Consultation) Team が存在している県はある程度の希望が見込まれ、
- (3) 計画もなく、District Facilitation (Consultation) Team も存在していない県はアン・ラッキー、

というように県が大きな 3 つのグループに分けられることになるということか。

(Nyakimori) そうだ。きちんと計画が立てられない県に予算を付けることはできない。県レベルで、今年計画が立てられない県は、翌年に計画をきちんと立てて予算を獲得してもらうということだ。

(花谷) 県が策定する計画の内容について何か制限を設けているのか。

(Nyakimori) いいや、何も設けていない。どんな計画 (any plan) でも構わない。また、

どんな開発投入 (intervention) を DADP ガイドラインから選んでもらっても構わない。その点は自由だ。県内で橋を架けるであるとか道路を整備するといった「開発 (development)」に限らず、ワークショップの開催や農民組織に対する研修といった計画でも良いと思っている。問題は、そういった計画が練られて提出されてきた際に、われわれがその内容をどう判断するかが難しい。ただ、一つ言えることは、実行可能な計画だけが生き残るということだ。

この後、双方において DADP 策定ワークショップの予算の検出方法を検討するということが再度確認され、協議は終了した。

#### 会合終了時における調査団の分析

- ・今回 ASDP 事務局側が提示してきた DADP 策定ワークショップの予定およびその後の予定に関してはかなり無理があるように思える。実質 1 カ月では、各県が実行可能な計画を含んだ DADP を策定するのは容易ではないだろう。
- ・今後も DADP 策定ワークショップの予定およびその後の予定に十分に注意を払うことが必要である。しかしながら、DADP 策定において時間の制約が生じようとも、少なくとも日本が支援するコースト州内の各県では完成させる。
- ・コースト州内の各県が、自身の県が置かれた状況をより良く認識し、かつ県の独自性を生かした DADP を策定できるような支援を行っていききたい。

#### (3) 2月11日 ASDP 事務局お披露目会合 (Soft Launching and Get Together Meeting)

会議のポイント：ドナーから長い間要望のあった ASDP 事務局の紹介を行なうセレモニーのはずが、紹介もそこそこに ASDP 運営の体制を議論する実質的な会合となった。結論は出ずに今後に持ち越された。

#### 1. ASDP 事務局のお披露目

- ・FAO-IC の Guy Evers から ASDP 事務局に就任することになった 2 名について紹介があった。以下の 2 名。
    - ・ Mr. Chacha Nyakimori : Program Coordinator を担当する。首相の個人的な農業アドバイザーを 5 年勤めた経験あり。
    - ・ Mr. Philip S. Mbogela : Program Analyst を担当する。経済協力の経験が 10 年ある。
  - ・ Nyakimori が挨拶。ASDP 事務局として考えている優先順位は次のとおりと説明。
    - (1) ASDP 事務局運営のための予算の作成とワークプランの作成
    - (2) 21 日に予定されているセンシタイゼーション・ワークショップの準備
    - (3) タスクフォースの TOR 作成
    - (4) National Steering Committee など各種会議のメンバーシップの決定
- 「また、今の ASPD のオフィスは狭いので、ASDP 事務局のために新たなオフィススペースが必要だ。それから ASDP 事務局が活動するためのファンドが必要だ。」

#### 2. 全国 6 箇所で開催するセンシタイゼーション・ワークショップの説明

(Nyakimori) 21 日に全国 6 箇所でワークショップを行ないたい。ASDS、ASDP につ

いて説明したあと、DADP の作成手順について説明する。

(Irish Aid Pronch Murray) ワークショップの配付資料は何か。

(Nyakimori) ASDS、ASDP、DADP ガイドライン (Simplified したバージョン)、クイックウインのリスト。

(FAO-IC Guy) 関連して2点指摘したい。(1) 来年度の予算で DADP の実施のための予算が認められた。(2) District レベルのデータベース作成が重要だと思っている。データベースができたあとは、各県がソフトウェアを持ってアップデートを行ない、いつでもアクセスできるようにしたい。

(Irish Aid Sizya Lugeye) ワークショップの目的は未だわからない。ただ ASDS や ASDP の文書のコピーを渡すだけでは効果がない。たった1日のワークショップで効果を発揮するハイライト版の文書を用意すべきだ。

(Nyakimori) ハイライト版を用意することを約束する。教育セクターなどでセクター・プログラム (SP) を運営した経験がある PO-RALG の支援が必要だ。

(PO-RALG Richard Musingi) 4月に新しい政府予算が用意される。教育セクターでの SP の経験はあるが、農業は状況が違うだろうから、もっと議論が必要だ。

(FAO-IC Guy) ASDP の実施は県を通じて行われるべきと思っていたが、政府予算で Tsh. 11billion(=US\$ 11million)が認められることになった。また、ASDP 事務局は DADP の Simplified したものをスワヒリ語に翻訳してワークショップでプレゼンしてもらおうと思っている。さらに、ASDP は NGO によって要約版の翻訳が進んでいる。

(FAO-IC Guy) ASDP 事務局にさらに必要なのは M&E Secretariat でコーディネーションとデータベースの作成とメンテが仕事となる。コンサルタントをリクルートしたいと思っている。

### 3. ASDP 事務局とタスクフォース体制の提案

#### 説明1：基本的な仕組みは4層構造

(FAO-IC Guy) ASDP 事務局の下に、(1)タスクフォース(4つ)、(2)Working Groups、(3) Formulation Teams を作る。さらに必要に応じて Support Studies もコントラクトアウトで実施する。さらにクロスカutting・イシューに関して議論するグループも設ける。そして ASDP 事務局が全体をコーディネートする。

(Danish Embassy Anne Marie Rosenlund) ASDP 事務局の下に小さなグループを設けるだけだったはずだ。この仕組みでワークするのか？

(EU Ria Ketting) それから ASDP 事務局はコーディネーションだけで、省庁が ASDP の実施に責任を持つということになっていたはずだしそうすべきだ。

(PO-RALG Musingi) これに関わっている政府職員はほぼフルタイムで働いているが。

(FAO-IC Guy) いや、ASDP はどこか特定の省庁に属するのではなく、All stateholders にシェアされているのだ。だから ASDP 事務局はプライベートセクターを含む Stakeholders 全体を調整する。

(JICA-RADAG 佐々木) ひとつ確認したいが、ドナーは、タスクフォース、ワーキンググループ、Formulation Team のそれぞれに代表者を参加させられるという理解でいいか。ドナーはエキスパートを抱えており、それぞれに参加させて議論に貢献したいと思っている。



(FAO-IC Guy)その理解でいい。

説明2：タスクフォース1の具体例～セクター・プログラムは個別プロジェクトに

(FAO-IC Guy) タスクフォース1に関する具体的な構造だが、タスクフォース、ワーキンググループ、フォーミュレーション・チームがあって、最終的には、世銀の P ADEP、ADB と FAO の Special Programme for Food Security、世銀の River basin Management and Small-Scale Irrigation などの事業が形成される。(調査団注：これらはすでに存在する既存の事業である。)

(Irish Aid Pronch) これらはプロジェクトだ。プロジェクトは、セクター・プログラムと矛盾するのではないか？

(FAO-IC Guy) 私たちは、One Big Basket を夢見るべきではない。ASDP 文書に、「ASDP はプロジェクトを含む様々なモダリティで実現されるべき」という一文があるのではないか。プロジェクトではあるが、コーディネーションを高めていくということだ。

(Irish Aid Pronch) ファイナンスの点を懸念する。ASDP に上げられた全ての事業にファイナンスが得られるか？どこも金を出さない事業がきつと出てくるのでは。

(FAO-IC Guy) バスケットでできないこともある。バスケットに資金を出せないのは、IFAD、AfDB があり、あと JICA とデンマークも出せない(よね?)。とにかく One Big Basket は不可能だ。One Big Basket という考えは昨年6月に捨てた(Abandon)と理解している。

(ここで、JICA 側参加者3人が小声で議論「我々はこの主張の賛成に回るべきかあるいは反対に回るべきか?」。また隣の Anne (Danish Embassy)とも小声で意見交換。)

(JICA-RADAG 佐々木) 今、日本は出せないという意見があったが、ノン・バスケットドナーはそれぞれ出せるように努力を続けている。日本も努力を続けている。「日本も出せないといけない」と要求され続ければ、大使館や JICA の現地事務所も日本国内の人々を説得しようと試み続ける。一方、もし「日本は出せない」と断定されると、我々もギブアップせざるを得ない。我々は努力を続けるので、日本に要求するのをやめるのは、やめてくれ。

(JICA-RADAG 林) こんなに沢山の層(レイヤー)を設けて本当に機能するのか甚だ疑問だ。これまでいくつかの県を訪問してきて感じていることだが、県政府職員は本当に DADP に希望を抱いている。ここで ASDP の進捗に滞るようなことが出てくれば、その中核を成す DADP に影響が出ることは必至である。そのようなことは許されないことである。それぞれの県で本当に DADP を必要としている人々がいることをわれわれは忘れてはいけないのではないか。

(FAO-IC Guy) それは確かにそうかも知れないが、この国ではこれまでに多種多様なプロジェクトがそれぞれ実施されてきて、誰もそうしたプロジェクトのコーディネーションを行うようなことはなかった。だからこそ、ここで提案されている4層構造を用いてきちんとそれらをコーディネートすべきなのだ。

(Irish Aid Lugeye) それでもやはり、この構造は複雑すぎないか。("Make it simple. Be simple.")

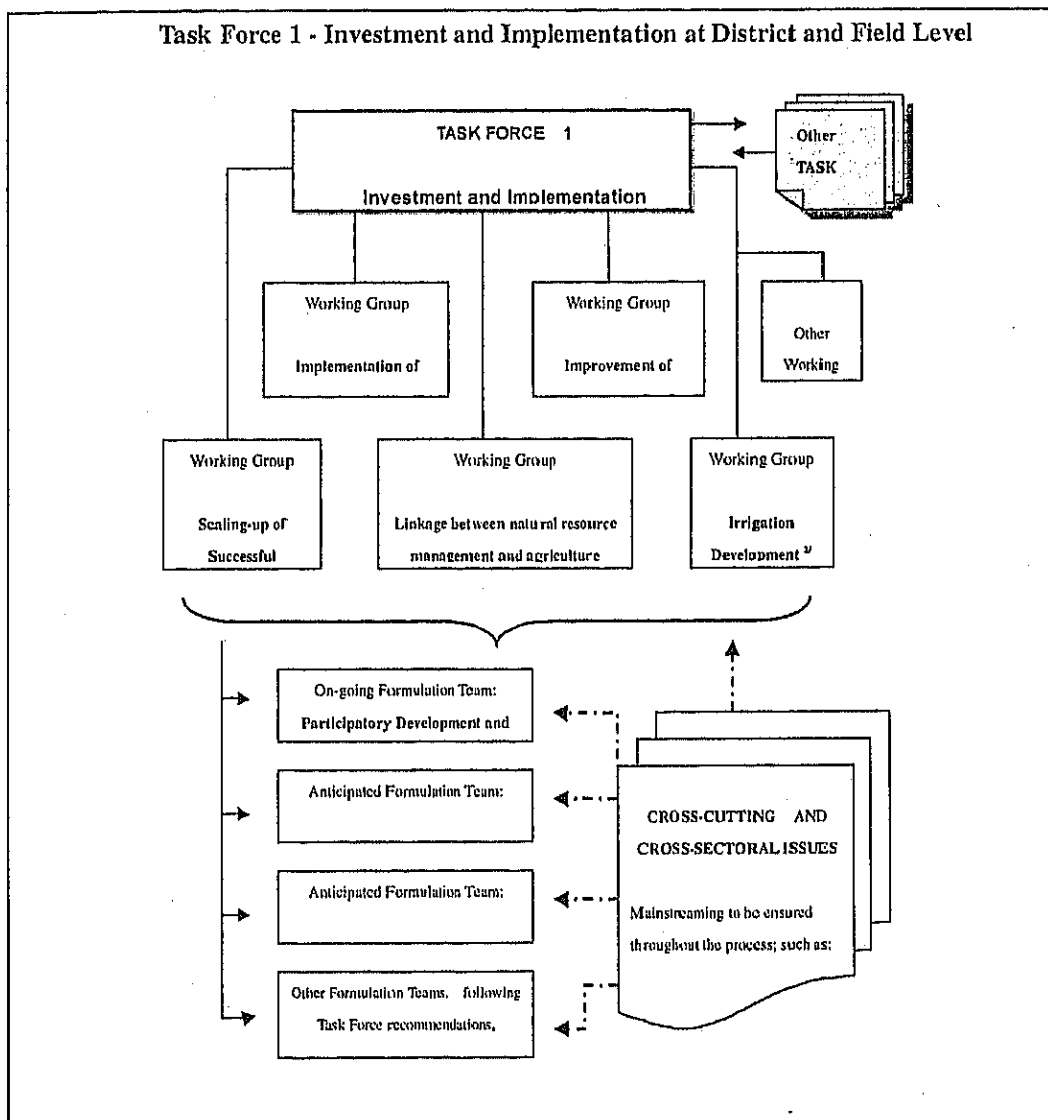
(FAO-IC Guy) ワーキンググループは「バッファー」である。もし4つのタスクフォースそれぞれの下にワーキンググループがひとつとか二つしかなかったら、それに支配されてしまうからよくない。ワーキンググループでは主要な問題(Major Issues)について議論する。今までは、問題の議論が十分にされずに実施に移し

ていたのがいけなかったのだ。なお、ワーキンググループには活動のための・TORと予算が必要だ。

(FAO-IC Guy) タスクフォースの下にいきなり Formulation Team が来たらそれは大きな問題だ。そうなったら vertical approach であり、ASDP はサブ・プログラムに分解されてしまう。この分解を避けるため、タスクフォースを通じてコーディネートされ、ワーキンググループがその間でバッファの役割を果たすのだ。

(FAO-IC Guy) さらにこの構造の上に、FASWOG や ICC がありチェック機能を果たす。それぞれのバランスが重要なのだ。

(調査団注：この段階で、ほとんどの参加者は理解不可能という雰囲気となった。なお、下記に提示されたタスクフォース1の例を記す。)



(JICA-RADAG 佐々木) ところで、この図の中のプロジェクトで、Lead Develop Partners として世銀、AfDB、FAO などの具体名が書かれているが削除してくれ。こう書いてあるとこのドナーが独占するようになって、日本側は非常にあせる。緊急

に日本も独立したプロジェクトを打ち出さねばならないという雰囲気になる。もしこれらの具体名を残すつもりなら JICA の名前も加えてくれ(笑)。なお、Example という表示もどこかに書いてくれ。

(FAO-IC Guy) 日本は灌漑マスタープランを一人でやったのではないか。でもわかった。具体的なドナー名は削ることにする。

(MAFS S. E. Kaduma) 人材を心配する。タンザニア政府はこれ全てに対応するだけの人数は出せない。

(Irish Aid Lugeye) 農業セクターは違うといつも言われるが、タンザニアの保健セクターや教育セクターではどうやったのかを参考とすべきだ。

(FAO-IC Guy) 何か誤解があるようだ。今まで農業のセクター・プログラムが Familialization されるまでも 2 年以上もかかったのではないか(調査団注: したがって詳細計画のフェーズも時間がかかるだろう、の意。) また主要な問題はやはり組上に上げられるべきだ。ただし、ワーキンググループは常設ではなく問題が発見されたらいつでも開けるし閉じれる。さらにこの図からボックスをいくつか削ることにしたい。

(Irish Aid Pronch) この文書はクリアではない。意思決定は、引き続き FASWOG で議論しよう。

(Irish Aid Lugeye) 最後に指摘するが、文書の最初のページの右下に FAO Investment Center と入っているが削除してくれ。ASDP はステークホルダーに共有されているもので、FAO に所有されているものではないからだ。

(FAO-IC Guy) あなたはひとつ理解する必要がある。昨年 6 月からの ASDP 見直しプロセスの費用は、世銀が 75%、FAO が 25% 負担してきたという事実である。

これに対して、デンマークだってワークショップ費用を負担してきたし、JICA もローカルコンサルタントの費用を負担してきた、という不満が Anne (Danish Embassy) から出たりしたが、最後の MAFS 次官が今後議論していこうとまとめて会議終了 (18:30)。

#### 会合終了時における調査団の分析

- ・ 農業セクタープログラム(ASDP)がプロジェクトに分解されるような流れにあるが、日本はこれに対して賛成に回るべきかあるいは反対に回るべきか? なお、プロジェクトに分解しようという方向の提案の根拠は、JICA、JICA-RADAG が主張して半ば強引に入れてもらった ASDP 中の一文である(「ASDP はプロジェクトを含む様々なモダリティで実現されるべき」)。
- ・ 4 層構造は複雑すぎるという意見が暗黙の一致があり、Guy (FAO-IC) が来週帰国した後に、Guy を出し抜いて、FASWOG でシンプルにした構造が提案されて承認されることになる(会議終了後、Lugeye (Irish Aid) が内々に「ASDP 事務局以下が、こんな構造ではとても機能するとは思えない。再度 FASWOG タスク・フォースでの再検討が必要だ」と JICA、JICA-RADAG に提案してきた。)
- ・ FAO Investment Center は、FAO、IFAD、AfDB の意向を強く受けていることが明らかとなった。またさらにその背後に存在しているのが世銀である。最後の見直しプロセスの費用負担に関するコメントはするべきではなかっただろう。

(4) 2月13日 M&E Routine Data グループ、FAO Investment Center Nick Chapman、  
JICA-RADAG の意見交換会合

会議のポイント：ASDP のモニタリングに関する FAO Investment Center (FAO-IC)、PRSP M&E グループ、JICA-RADAG、農業食糧保障省の事実上の調整会議となった。これまで ASDP 側と PRSP M&E グループ側の両者の調整がなされていなかった。本会議に参加することを通じて、JICA-RADAG から ASDP の M&E 活動と PRSP の M&E 部会の活動の調整を図るための調整案を提示した。

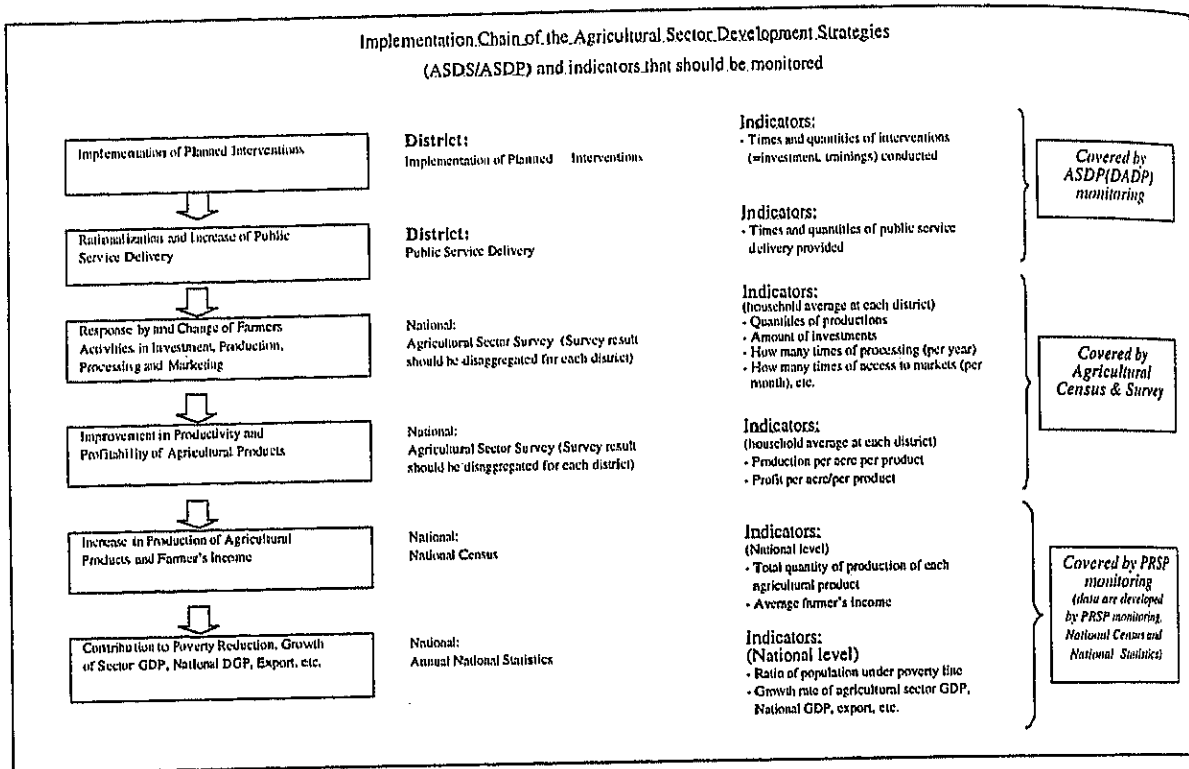
冒頭、FAO Investment Center (FAO-IC) Nick Chapman から ASDP の M&E 部分の活動について説明が行われ、また彼が作成した M&E 見直しに関する文書についても説明を行った。これに対して、UNDP David Howlett が、PRSP モニタリング部会 Routine Data Group の活動について説明した。

(JICA-RADAG 佐々木) 今まで、ASDP 側と PRSP M&E 側で協議することはほぼ皆無であった。PRSP 側は招待するが、ASDP 側 (MAFS 担当者など) が参加しないという状態であった。今日、会議を持てたことはうれしい。ぜひ継続的に会議を行なって欲しいし、MAFS も PRSP M&E 部会の会議に継続的に出席すべきと思う。

(FAO-IC Nick) ASDP 事務局が M&E 担当者としてコンサルタントを一人雇うことを提案しており、それが実現すればコーディネーションも進むと思う。

(JICA-RADAG 佐々木) ASDP では DADP を作ることになっている。今日、DADP ガイドラインを持参したので一部ずつ差し上げたい。この中では、県は、県政府の行政の介入の回数や量についてのデータをつけることになっている。それ以上の Profitability や Productivity は、今年実施される農業センサスで測定される部分と思う。そしてそれ以上の全国農業生産高、GDP への貢献度合、全国貧困率などは、毎年の政府統計などが担当すべき部分である。この三分担でモニタリングするのがいいと思う。その提案をまとめた紙を持ってきたので参照してほしい (下記参照)。なお、これは今日の会議だけではなく、FAO-IC が作成した文書への基本的なコメントでもあるが。

(FAO-IC Nick) この考え方は私も賛成で、私 (FAO-IC) と JICA は同じラインに載っている。また会議をしたい。



#### 会合終了時における調査団の分析

- ・ 短い会議であったが実のある会議であった。今まで ASDP 側と PRSP M&E グループ側の両者の調整がなされていなかったわけであるが、本日、JICA-RADAG から調整案を提示することができた。この調整案を軸に役割分担が進んでいくことを期待するし、RADAG としてもその結論に持っていきたい。

#### (4) 2月14日 ASDP 事務局との会合

会議のポイント：RADAG 作成による DADP ガイドラインのスワヒリ語による完訳版を ASDP 事務局 (Secretariat) に持参した後、Chacha Nyakimori 氏と今後の進捗について簡単な協議を持った。

#### 1. ドナー間調整について

(Nyakimori) 最近、ドナー間の調整が大変だということを実感しているところだ。

(RADAG 林) 気持ちは理解するが、会議の場において、「ASDP 事務局の運営費はどうするか」「DADP 作成ワークショップ開催に必要な資金が足りない」など財政的な話題だけを取り上げるのはあまりよろしくないのではないか。財政的な問題を取り上げることは自体悪いとは思わないが、ドナーに対しては、何を目標と考えているのか、そしてそれを実現するためにどんな活動をしようと思っているのか、そしてその結果としてこの規模の資金が必要なのだときちんと説明をしないと、ドナーも ASDP 事務局に対して誤解を抱き、最終的にドナーからの協力や資金など取り付けられるものも取り付けられなくなる。気を付けたほうが良い。

(Nyakimori) 了解した。気をつける。

## 2. ASDP フェーズ 2 におけるドナーの関わり方について

(Nyakimori) 実は ASDP 事務局を恒常的に支援するテクニカル・アドバイザーが欲しいと思っているところだ。というのも、実際に ASDP フェーズ 2 を ASDP 事務局の 2 名だけで運営および管理していくのは難しいからだ。そのテクニカル・アドバイザーをドナーに依頼するのか、それともマーケットから調達するのかはまだ定かではないが。

(RADAG 林) いずれにせよ、まず、正式な会議等の場でドナーに対して ASDP 事務局の考えを正式に発表して欲しい。そして、それを受けて ASDP 事務局とドナーとの間でその提案に対して調整が行われるわけだ。これまでもそうしたプロセスを経てきたわけであるし、今後ともそうしたプロセスを遵守する必要がある。

(Nyakimori) 今後立ち上げられる 4 つのそれぞれのタスク・フォースにもドナー 2 機関からの参加を要請しようと考えているところだ。それらドナーは、タスク・フォースにおけるテクニカル・アドバイザーの役割を担ってもらおうと考えているところだ。

(RADAG 林) 繰り返すが、正式な会議等の場でドナーに対して ASDP Secretariat の考えを公表して欲しい。

(Nyakimori) 了解した。ASDP 事務局としてもその内容を更に協議した上で対処する。

## 3. DADP の作成について

(RADAG 林) 特に今年の DADP 作成は、時間の制約からも、参加型手法を用いて作成するのは非常に難しい。そのため、県における DADP 作成は、県政府が主導して計画を作成するのが望ましいと考える。そこで、より良い DADP 作成のためにも県政府内においてよく協議を行うのはもちろんのこと、郡 (Ward) や村 (Village) に住み込んでいる普及員 (Extension Officer) および実際の村人からもできるだけ多くの情報収集をすることになるだろう。なぜなら、この普及員および村人からの情報収集が「参加型手法」を補うものになると考えるからである。

(Nyakimori) なるほど。時間の制約がある今年でも、そうした方法ならば DADP 作成は可能かも知れない。

(RADAG 林) DADP ガイドラインでは、県政府が県農産物の「プロダクション・ポテンシャル」と「マーケット・ポテンシャル」とを検討し、それがクロスするところを重点と決めて、県政府が農業セクターに関する戦略を策定するということが明示されている。もし単に県内農産物の生産量を上げることを目指した場合、他の県も同様に生産を上げれば価格が下がって全員の所得が下がる可能性があり、それだけでは十分ではなく、どんな農産物をどうやってどこに売するのか、そのために県政府は何ができるのかがこれからの重要な問題になるだろう。そしてまた、DADP を通じて、県政府が自ら「計画－実施－結果」プロセスを確認する機会を得ることも、県政府にとって重要なことだと考える。

(Nyakimori) なるほど。なるほど。その「どんな農産物をどうやってどこに売のか」というアイデアは非常に良いと思う (「This idea fascinates me!」)。ちょうどタスク・フォース以下に構成されることになっているワーキング・グループも現在その内容を検討しているところでもあるし、タスク・フォース 1 以下のワーキング・グループの中には是非「Commercialization」と名付けたグループを新たに作ろう。実は、先日の会議 (今月 11 日に開催された「Soft Launching/Get-

Together of the ASDP Secretariat」のことを指す。)において提示したドラフト (「Phase-Two Formulation Establishment of Priority Task Forces Presentation Charts」)の中に含まれるタスク・フォース 1 以下のワーキング・グループの例は、農産物の「生産」および「増産」という観点から考えられたものばかりであり、その「流通」という観点から検討されたものは存在していない。自分もちょうど何か足りないのではと考えていたところだ。是非「流通」という観点をワーキング・グループの中に入れ込もう。

(RADAG 林) 短い時間ではあったが、内容のある良い協議ができたように思う。感謝する。

#### 会合終了時における調査団の分析

- ・ 協議冒頭、Nyakimori 氏が愚痴を述べ始めることから、ASDP Secretariat が現在「ドナー調整」の難しさおよび複雑さに直面していることが十分観察できた。よって、今回のような時間的に短いながらも「ガス抜き」の要素を併せ持った協議は、非常に意味があったと考える。今後とも時間の許すかぎり彼らを訪問し、ASDP フェーズ 2 の実施が遅滞なく行われるよう支援を行っていききたい。
- ・ 今後、仮に ASDP フェーズ 2 の実施に遅滞が生じようとも、日本が支援するコースト州内の各県がそれぞれの DADP の作成作業を着々と進め、県の現実に即しつつもその独自性が表れるような DADP を完成できるよう支援を行っていききたい。

#### (5) 2月17日 FASWOG タスク・フォース会合および FAO Investment Center ラップ・アップ会合

会議のポイント：会議冒頭、ASDP 事務局から今月 21 日開催予定の DADP ワークショップおよび ASDP 事務局の活動に係る予算について説明が開始されたが、ASDP バスケット・ファンドからの支出問題とも関係があることから、まず ASDP フェーズ 2 における ASDP 事務局支援について FAO Investment Center (FAO-IC) から報告 (ラップ・アップ) が行われることに会議議事に変更された (EU からの提案による)。そのため、FAO Investment Center からの報告終了後、ドナー、MAFS Janet Bitegeko、ASDP 事務局だけで予算についての協議が行われた。その結果として、ASDP 事務局が協議内容を踏まえて、DADP ワークショップ開催費用については若干の予算内容の修正を行うことを条件に協議参加者は合意し、一方 ASDP 事務局に係る予算については予算内容を修正および変更し、後日改めて予算についての会合を持つことで合意した。

#### 1. 2月21日に開催予定である DADP ワークショップに係る予算について

(ASDP 事務局 Chacha Nyakimori) 今月 21 日に DADP 作成のためのワークショップを開催することを検討している。ワークショップは 6 つのゾーンで開催され、その参加者は 716 人程度になる予定である。その開催に係る予算の合計は 78,377,820 タンザニア・シリングである。私は皆さんからのワークショップ開催に係る支援をお願いしにやって来たのである ("I only come to request your assistance and support of the workshop."). なお、既にタンザニア政府から 19,000,000 タンザニア・シリング (後に 17,000,000 タンザニア・シリングに訂正) の支援および JICA からは 8,049,000 タンザニア・シリングの支援が確約されており、支援いただきたい金額の合計は 51,328,820 タンザニア・シリングである。

(アイルランド大使館 Sizya Lugeye) DADP ワークショップの予算はもとよりワー

クショップの中味が気になるのだが。

(ASDP 事務局 Nyakimori) DADP ワークショップの主な内容は、

- (1) ASDS および ASDP の背景説明
- (2) DADP 計画方法 (コミュニティからの「参加型」による)
- (3) DADP 作成のために必要な情報
- (4) トレーニング
- (5) Quick Wins

であり、参加者に理解を深めてもらうこと (sensitization) を目的に考えている。また、DADP ワークショップでは「実行可能な DADP のために何が計画の中に含まれていなければならないか」が協議されることになっている。そのためにも、現在 DADP ガイドラインのスワヒリ語版および英語版を作成中である。

(JICA タンザニア事務所 松下) DADP ワークショップでは一体どんな書類を配付する予定なのか。

(ASDP 事務局 Nyakimori) DADP ワークショップでは、

- (1) ASDS 文書
- (2) ASDP 文書
- (3) DADP ガイドライン (簡約英語版)
- (4) DADP ガイドライン (簡約スワヒリ語版)
- (5) タンザニア開発ビジョン 2025

を配付する予定である。(なお、この発言の後、DADP ワークショップでの配付予定文書および詳細なプログラムについて電子メールを通じてドナーに配付するよう提案があり、ASDP 事務局はこれを確約した。)

(EU Ria Ketting) 実際の問題として、いくつかの県では DADP 作成のためのキャパシティーが存在しない。そのため、今後の DADP 作成プロセスをモニターし、かつ支援するようなメカニズムが重要だと思うのだが。例えば、DADP ワークショップのフォローアップ・ワークショップといったような何らかの追加措置が必要でないか。

(PO-RALG Richard Musingi) われわれもそのことについては憂慮しており、今月 21 日の DADP ワークショップの後、3 月中旬にフォローアップ・ワークショップを現在計画している。

(JICA-RADAG 林) 一体誰を対象にどのようなフォローアップ・ワークショップを計画しているのか。

(PO-RALG Musingi) 招待予定者は今月 21 日の州レベルの人間を考えている。だが、フォローアップ・ワークショップの詳細についてはまだ現在検討中だ。

## 2. ASDP 事務局の活動に係る予算 (2月-6月) について

(EU Ria) ところで、ASDP 事務局の活動に係る予算についてはどうなっているのか。

(ASDP 事務局 Nyakimori) 今年の 2 月から 6 月までの活動費用として 212,593 アメリカ・ドルを計上している。しかしながら、この資金に関する援助については、まだどこから支援を受けられるのか決まっていない。

(EU Ria) その支出根拠となるべきワーキング・プランはどうなっているのか。

(アイルランド大使館 Lugeye) 配付された文書の中の一体どれがワーキング・プランなのか説明して欲しい。



(FAO-IC Guy Evers) このワーキング・プランは ASDP 事務局の手によるものであるが、彼らも時間に制約がある中で作成したのだ。しかしながら、これがワーキング・プランではないことには同意する。(調査団注：何とか ASDP 事務局を援護しようとするが、目の前に批判の通りの非常に漠然としたワーキング・プランが提示されているため、援護しきれず。)

(アイルランド大使館 Lugeye) 昨年末の FASWOG タスク・フォースで「ASDP 事務局からまずワーキング・プランが提示されること」がはっきりと言及されなかっただろうか。

(EU Ria) そのワーキング・プランが支出根拠となることが決定されていたはずだ。しかしながら、ASDP 事務局の活動に係る予算については、ASDP バスケット・ファンドからの支出問題と密接な関係がある。そこで、まずは ASDP フェーズ 2 における ASDP 事務局支援について FAO Investment Center からラップ・アップ報告を行ってもらい、その後、ドナーおよび ASDP 事務局で、DADP ワークショップ開催に係る予算とも併せて、予算に係る協議を持ちたいと思うがどうか。ASDP 事務局側も資金を必要としているのは事実であるし、議事進行の観点からもそうするのが良いと思う。(調査団注：この一言が「決め手」となり、議事は FAO Investment Center からのラップ・アップ報告へと移ることになった。)

### 3. ASDP フェーズ 2 における ASDP 事務局支援について

(FAO-IC Guy) 昨年 11 月に合意が得られたタスク・フォースの設置にはまだ至っていないものの、第一に ASDP 事務局が設置され、その要員 2 名が指名されたこと、第二に DADP ガイドラインが昨年 12 月に完成したこと、第三にタンザニア全土における DADP ワークショップの開催のための予算が用意されたことは大きな進展であるといえる。また、タスク・フォースおよびワーキング・グループの内容および予算については、ASDP 事務局により現在鋭意検討および作成中であることを付言する。

(アイルランド大使館 Lugeye) 設立されることになっているタスク・フォースおよびワーキング・グループなどを承認するのは一体誰なのか。その最終意思決定者は誰なのかははっきりしない。

(FAO-IC Guy) 「最終意思決定者」は国家運営委員会 (NSC) だ。またその構成は、政府各機関、民間セクター、NGO、農民、複数の開発パートナーから成る。

(FAO-IC Nick Chapman) モニタリングおよび評価の部分については、「Aide Memoire」を一読してもらって、是非コメントして欲しい。また、明後日 (19 日) にモニタリングおよび評価に関するブレイン・ストーミング会合を農業食糧保障省にて開催するので、関心のある人は是非集まって欲しい。現在、モニタリングおよび評価の方法について議論はしておらず、むしろ指標の策定について議論しているところである。

(FAO-IC Guy) ASDP 事務局の活動を十分に行うためにもモニタリングおよび評価のスペシャリスト (コンサルタント) をマーケットから調達する予定である。

(EU Ria) 現在準備されているモニタリングおよび評価に関するワーキング・ペーパーの中味はどうなっているのか。

(FAO-IC Nick) (ここで「Agriculture Sector Development Programme (ASDP) Project Proposal for the Conduct of an ASDP Sensitisation Exercise and Finalisation of a Sector Support Database Final Draft 16 February 2003」が

配付された。) (資料集資料 9) この文書において提案しているのは、州および県政府職員における ASDP センシタイゼーション・ワークショップの開催と県レベルにおいて農業セクター支援を行っているプロジェクトに関するデータベースの構築である。

(EU Ria) ASDP センシタイゼーション・ワークショップの開催と県レベルにおけるデータベースの構築とは一体どういう繋がりなのか。

(FAO-IC Guy) 昨年 12 月に行った協議をよく思い出して欲しい。その際の協議との首尾一貫性 (consistency) の観点から話をしているのだ。それに両方を一度に行うことから費用対効果も高いと考えている。それに、データベースは非常に重要で、構築されなければならないものであることは自明のことだろう。

(アイルランド大使館 Lugeye) 「Aide Memoire」における今後の課題として挙げられている事項の中で、ASDP 事務局に対する人員 (コンサルタント) 配置に関して一言コメントしたい。(強い口調で) ASDP 事務局に対する追加人員配置は、「その必要が認められた時に、短期間に限り、その配置を認める」となっていることを忘れないで欲しい。

(ASDP 事務局 Nyakimori) (小声でぶつぶつと) そうは言ってもわれわれには決定的に人員が不足しているのだ。それに一体どの位の期間のことを「短期間」と言うのか。

(EU Ria) (ちゃんと聞いていて) 「短期間」とは 6 カ月から 9 カ月程の期間を指すと考えている。一方で、われわれは何らかのテクニカル・アシスタンスが ASDP 事務局に必要なことは認めなければならない。

(FAO-IC Guy) どうか ASDP 事務局を支援して欲しい ("Please help the secretariat.")。

(アイルランド大使館 Lugeye および EU Ria) 必要ならば、われわれはそのテクニカル・アシスタンスに対し支援する用意がある。

(EU Ria) 「Aide Memoire」の中に触れられていることではあるが、FAO 技術援助プログラム (プロジェクト) とは一体何なのか説明して欲しい。

(FAO-IC Guy) その点についてはまだ検討中であるので、詳しいことはまだ言えない。しかしながら、その予算規模は最大で 300,000 アメリカ・ドルとなる見込みだ。

(EU Ria) FAO Investment Center は今回の 2 月ミッションでその役目を終えることなく、今後も何らかの形で支援を行っていくことは必要なのではないか。

(FAO-IC Guy) まだはっきりしたことは分からないが、4 月にまたタンザニアを訪れることになると考えている。また、IFAD も何らかの形で支援を行うことになるだろう。

#### 4. ラップ・アップ会合後の予算に係る協議について

FAO Investment Center からのラップ・アップ報告後、ドナー、ASDP 事務局、MAFS Bitegeko だけで予算についての協議が引き続き行われた。まず DADP ワークショップの開催予算について協議が行われた。その場では、アイルランド大使館 Lugeye から DSA (Daily Subsistence Allowance) と昼食費の 2 重支出が指摘され修正するよう発言があり、ASDP 事務局はこれを承諾した。また、協議参加者はこの箇所の修正を条件に、基本的に DADP

ワークショップの開催予算については合意した。(後日、ASDP 事務局より DADP ワークショップの開催予算の修正版を JICA タンザニア事務所が受け、各ドナーからの合意を取り付けた。)

一方、ASDP 事務局に係る予算については、当日配布された「予算関係書類一式」に含まれる「Notes on the Agricultural Sector Development Programme Budget Proposal for the Period of Feb. - June 2003」に挙げられている ASDP 事務局に係る予算の積算項目一つ一つをドナーと ASDP 事務局の間で確認していく方式が採られた。その協議の間では、現在農業食糧保障省内にある ASPSP の事務所を使用している ASDP 事務局がコンピューターやコピー機などの資機材の老朽化を訴え、新しい資機材を購入したい意向を伝えると、ドナーはメンテナンスをしっかりと行うことでそうした問題は解決できると応じるなど厳しいやりとりが行われた一方で、ASDP 事務局の事務所拡張の提案に対して「あの事務所は確かに狭い」とドナーが協力の姿勢を見せるという場面も見られた。最終的に、ASDP 事務局が協議内容を踏まえて予算に係る積算内容を変更し、より精緻な積算内容を作成した上で、後日改めて予算についての会合を持つことで協議参加者は合意し、協議は終了した。

#### 会合終了時における調査団の分析

- ・ ASDP 事務局はまだドナー側からの信頼を勝ち得ていない。その大きな理由の一つとして、自身の資金不足を訴えるばかりで、「本来やるべきこと」の内容を充実させていないことが挙げられる。その顕著な例として「漠然としたワーキング・プランの提示」が挙げられるだろう。
- ・ 今回の会合では EU の非常に協力的な姿勢が目立った。その理由は定かではないが、EU からの協力がなければ、会合の進捗に大きな支障が生じたであろうことは想像に難くない。

#### (6) 2月19日 モニタリングおよび評価 (M&E) に関するブレイン・ストーミング会合

会議のポイント：会議冒頭、FAO Investment Center (FAO-IC) Nick Chapman よりワーキング・ペーパーの内容を基に、まず 3 つのグループに会合参加者を分け、協議を行うことが伝えられた。また、その協議の結果をグループ毎に発表する方式を採りたい旨も併せて報告がなされた。しかしながら、Nick Chapman 作成によるワーキング・ペーパー (「Working Paper on Monitoring and Evaluation First Draft for Discussion」) についてのブレイン・ストーミング会合を行う予定であったにもかかわらず、ほとんどの参加者が核となる「ワーキング・ペーパーの内容について議論を行う」という情報を事前に入手していなかった (その情報共有が行われていなかった) ため、参加者のワーキング・ペーパーに対する理解が中途半端な状態のまま、各グループで議論が行われ、その議論の結果が発表される格好となった。

#### 1. Chapman 作成によるワーキング・ペーパーの内容について

(FAO-IC Nick) ASDP におけるモニタリングおよび評価 (以下、M&E と略す。) が抱える問題として、第一に現在タンザニアでは政府、ドナー、NGO 等によって様々なプロジェクトが行われており、それぞれが独自の M&E を行っている。それらをどうやって統合していくかという問題がまず挙げられる。第二に、タンザニア農業関係省および PO-RALG における M&E 能力の低下が挙げられる。これは、分権化による M&E を行う人員の減少および政府組織の再構成が進行中であることと関係がある。総じて、効率的な M&E の実施体制を構築する必要がある。

また、実際にこれまでいくつかの県を訪問して、様々なプロジェクトを見てきた

が、資金面から見てもキャパシティの面から見ても極めて多様なプロジェクトが行われていた。また、多くの NGO にも、実際 M&E を行っているコンサルタントにも面談してきた。そこから言えることは、ドナーやタンザニア政府だけでなく様々な関係者が関与することになる ASDP について、またその M&E について知っている者がほとんどいないということだ。そのため、2004 年から開始される DADP も考慮に入れつつ、ASDP (DADP) について広く関係者に認知される必要があるように感じている。

以上の観点から、効率的な M&E の実施体制の構築および ASDP (DADP) のセンシタイゼーションを検討する必要がある。前者に関しては、様々なプロジェクトが行われている現状から、まずは県レベルにおける状況把握 (=データベース) が最も必要だと考える。そのためには、アンケートによる調査方法がまず考えられるが、効率的な実施を可能にするためにも PDA といった電子携帯端末機器の活用を検討しているところだ。一方、NGO の情報収集および発信能力も活用できるだろう。

国民の多くが農業に従事するこの国において、ASDP (DADP) が貧困モニタリング・マスター・プラン (PMMP) に対していかに貢献できるかが課題なのである。そのためにも、指標の設定、データ収集、統計処理などの手法の開発が必要である。また、統計によって得られたデータを毎年積み重ねていくこと、ASDP (DADP) 実施における短期・中期での進捗状況把握も重要であることを付言したい。

(UNDP David Howlett) 確かに村レベルでも様々な M&E が行われているのは事実だ。それらをいかに統合し、データベース化していくのかは実にチャレンジングな課題だ。そのためにも、国、州、県、村など各レベルで必要とするデータを絞る必要があるのではないか。

(タンザニア政府関係者 1) 各政府省庁においても同じこと (「様々な M&E が行われている事実」) が言える。

(タンザニア政府関係者 2) M&E をいかに計画に結びつけていくのが問題だ。それに M&E を実際に実施するにしても、県レベルではそのための人材が不足している。

(FAO-IC Nick) 今年の 7 月から本格的な活動を開始したい。まずは指標の選定を行わなくてはならないだろう。今後の活動の予定についてはワーキング・ペーパー内に記載している。よく読み込んで欲しい。また、4 月には再び FAO Investment Center から派遣され、タンザニアを訪れることになると思う。

ここで、グループ協議に移ることになった。なお、参加者はそれぞれ関心のあるグループに参加した。Nick Chapman から提案されたグループは以下の 3 つである。(調査団注：なお、WP とは Working Paper のことを指す。)

- (a) Review and modification of the proposed M&E Lessons and Principles (Chs. 4 & 5 of WP)
- (b) ASDP objectives: thinking around the intervention logic and choosing sector indicators in the context of the ASDS and PRSP (Appendices 3 & 4 of WP)
- (c) M&E roles and responsibilities (review of Table 2 in the WP)

## 2. 各グループの発表について

(a) グループ (WPにおいて提案されている M&E セッションおよび原則について)

グループからは、全体として概ね内容については合意を得られたものの、更に洗練される必要があると指摘された。

なお、グループから挙げられたその他の事項については以下のとおり。

- ・ 農業に関する指標の作成は急務であること
- ・ M&E の概念がよく理解されていないこと、その概念について統一化を図る必要があること
- ・ これまでも M&E は行われてきていること、ただし、個々に実施されてきたため十分な活用がなされてこなかったこと
- ・ トップ・ダウンの意志決定過程がいまだに根強く残っているため、M&E の機能についてよりよく理解される必要があること

(b) グループ (ASDP の目的：開発投入の論理および分野および指標の選定を PRSP と ASDS の文脈から考える)

指標策定のための優先分野として挙げられた項目については以下のとおり。

- ・ 農業セクターにおける開発管理能力
- ・ 農業開発プロセスの持続発展性
- ・ 農業分野における投資レベルおよびその分配
- ・ サービス・デリバリーの度合
- ・ 農産物毎の生産量の変化
- ・ 農産物の旬を選ばない農産物生産の度合
- ・ マーケティングの状況
  - ・ マーケットへのアクセス度合（農村道路整備など）
  - ・ 品質管理
  - ・ 値段の恒常性
  - ・ 組織的な変化
  - ・ 加工業から工業への移行
  - ・ 複合農産物生産（プロダクト・ミックス）
- ・ 税制の変化およびその効果
- ・ 農業セクターにおける民間企業の関与
- ・ 農業開発によって得られた富の分配

検討されるべき指標策定基準については以下のとおり。

- ・ 短期、中期、長期により区別されていること
- ・ 異なるレベルにより区分されているデータであること
  - ・ 行政区分（州、県など）
  - ・ 社会科学的区分（収入レベル、ジェンダー、都市および地方など）
- ・ コミュニティ・レベルから国レベルに至るまでの連鎖性を持ち得ていること

ここですでに当初の会合終了時刻を過ぎていたことに加え、調査団メンバーである新井の「道路整備調査」報告会も同日予定されていたこともあり、調査団は止むを得ず (c) グループ (M&E の役割および責任) の発表を待たずに、会合を途中退出することを決定した。

### 会合終了時における調査団の分析

- ・タンザニアにおける「情報共有」の難しさを目の当たりにした会合であった。それは、参加者が「ワーキング・ペーパーの内容について議論を行う」という会合の「核」とも言える情報を事前に入手していなかった（その情報共有が行われていなかった）こと、この会合後に Chapman と話した際に彼の口から出た愚痴（「本来会合に招待している PO-RALG を含むタンザニア農業関係省の M&E に関して決定権を持つ者が会合に出てきていない。これではあまり意味がない。なぜだ。」）にもよく象徴されている。
- ・会合を通じて、会合参加者の間においても「何のための M & E なのか」認識がばらばらであるという印象を受けた。その一方で、ファシリテーターである Chapman の説明は、電子携帯端末機器や統計処理といったテクニカルな面に偏っていて、参加者とあまり噛みあっていなかったようである。
- ・会合を通じて、電子携帯端末機器や統計処理といったテクニカルな面への偏向が見られるなど「中央」における M & E のためのデータの収集という意識が散見される一方で、参加者の一部には「地方」の組織・人のための M & E を明確に志向する者もあった。この背景にはこれまでの「『地方』はデータづくりに協力（参加）させられるだけで、データは全部『中央』に吸い上げられ、『地方』に還元されないという施策」に対する批判が明確に表れているものと思慮する。（しかしながら、援助資金の使途をモニターしたいというドナー側の問題意識からすれば、「中央」集権的なモニタリングこそが必要不可欠であると考えられる。）

### 3-2-4 DADP 作成支援

#### (1) 進捗

調査団は以下の訪問や面談を通じて、コースト州 6 県における DADP 作成支援を行なった。先月のコースト州内 3 県の訪問に続き、今月前半に残りの 3 県を訪問した。また、21 日に開催された DADP センシタイゼーション・ワークショップにオブザーバーとして参加した。加えて、27 日にはワークショップ開催後のフォローアップとしてキバハ県において面談を実施した。

#### (1) バガモヨ県での会合

面談日 : 2月3日(月)
面談場所 : バガモヨ県庁
面談相手 : バガモヨ県 District Agriculture and Livestock Officer Joackim S. A. Materu 他 2 名
面談者 : JICA-RADAG 佐々木、林
面談内容 : DADP ガイドラインの説明

バガモヨ県庁を訪問し、まずバガモヨ県 District Agriculture and Livestock Officer (DALDO) Joackim S. A. Materu 氏、Subject Matter Specialist (DSMS) Poli S. Maohamed 氏 (Cash Crops) および Mafunguo Evarest 氏 (Livestock) に対して DADP ガイドラインの説明を行った。
---

#### 1. バガモヨ県 DALDO、DSMS に対して、調査団から以下の説明を行なった。

- ASDP が昨年末に完成し、タンザニア政府およびドナーのから承認された。今年から実施に移る。その実施において最も重要な位置を占めるのが DADP である。
- 1 月 29 日に MAFS の PS から DADP を各県で作成せよとの指示が、コースト州宛にファクスで送られてきている（コースト州農業アドバイザーを務める A. H. Mwenkalley 氏からの情報）。
- 各県が作成して提出した DADP の出来に基づいて財務省（MOF）が予算配分先の県と額を決定する見込みである。なお、各省による予算要求の結果をまとめたガイドライン「Guidelines for the Preparation of Mid Term Plan and Budget Framework 2003/04 - 05/06」では、初年度（2004 年度）の DADP 実施のために、1,100 万米ドル（110 億タンザニア・シリング）が計上されている。つまり、1 県あたりおよそ 1 億タンザニア・シリングを受けとることになると思われる。しかしながら、全部の県（114 県）で DADP が作成および提出されるとは思われないので、DADP を実際に提出し、MAFS および MOF から認可を受けることのできた県だけがより多く DADP 予算を受け取ることになると思われている。
- 各ドナーがこれまで支援してきた州や県で DADP 作成を支援するはずであり、日本としてはプロジェクトを実施したことからも、コースト州の各県を支援することになると予想している。また、県レベルにおける DADP 策定の締め切りは 6 月末であるので、これからコースト州の各県を回って緊密に協議していく。
- DADP 作成における各県の DADP 計画プロセスはそれぞれ異なるものになるだろうが、各県が県独自の「強み (Strength)」「弱み (Weakness)」「機会 (Opportunity)」、「脅威 (Threat)」を検討し、その戦略を策定するのには変わりはない。また、県はその戦略を明文化した「キャッチ・フレーズ」を策定する。

2. 上記の説明に対し、バガモヨ県 DALDO らと調査団との間で行われた主な議論は以下のとおり。

(バガモヨ県 DALDO のコメント) 援助があってもドナーが去ったあとには続かない場合が多かった。今回、DADP で県は一体何をするのか。

(調査団の説明) DADP ガイドラインには、県が DADP を通じて実施する開発投入 (Intervention) の例が掲載されている。しかしながら、県が県独自の実状を把握した上で、例に挙げられていないが必要だと思われる開発投入を策定しても構わない。

(バガモヨ県 DALDO のコメント) 県農業の特産物としてはココナッツ、スイカ、パイナップルがまず挙げられる。これらの農産物はアルーシャに出荷される。なお、パイナップルに関してはナイロビに輸出されている。次に挙げられるのはミルクである。県を産地とするミルクはダルエスサラームに出荷されている。また、県が抱える農産物に関する最大の問題として、その「加工施設」および「保存施設」が存在しないことが指摘できる。また同様に、「輸送」および「マーケティング」に関する問題も多い。カシューナッツなどの農産物はそうした問題に直面している好例であって、農民が利益を上げられずにいる状態である。

(バガモヨ県 DSMS のコメント) DADP のお金を、肥料などの農業投入のための補助金として配付することは可能か。またマイクロファイナンスの原資とすることは可能か。

(調査団の説明) 補助金は無理だろう。市場メカニズムに逆行することは、MOF を説得できずにはねられるだろう。一方で、農民に対するマイクロ・ファイナンスの

シードマネーを提案することは入れられるかも知れない。もちろん、そうしたプロジェクトが県農業セクターにとって必要だとする論理的根拠を明示する必要があり、そうでなければ DADP の審査を行うであろう MAFS や MOF を説得できない。

(バガモヨ県 DSMS のコメント) 県全体の農業に関する問題として、現在の県の農業生産だけでは県内の食糧需要を満たすことすら難しいことが挙げられる。

(バガモヨ県 DALDO のコメント) そうだ。現在県の農業セクターでは、「食糧保障」と「貧困削減」をターゲットとして挙げている。また、農業と畜産との融和を考える必要がある。現在県では、マサイ族などの遊牧を営む人間とそうでない人間、つまり農業を営む人間との間で土地に関する争いが起こっている。当然ながら、「土地」は農業にとっても畜産にとっても重要である。従って、融和策として、県としてもそうした遊牧民の定住化を促進する方策を考え始めたところである。

(バガモヨ県 DSMS のコメント) 実際、コースト州において最も畜牛を所有しているのはバガモヨ県である。バガモヨ県では 60,000 頭の畜牛を所有している。一方、州内 2 位のキバハ県は 20,000 頭以下であることから、その差は歴然たるものがある。しかしながら、バガモヨ県が所有するその畜牛のうち 80% を遊牧民が所有している畜牛であることは問題視している。そうした遊牧民の定住化プログラムを DADP に含めることは可能なのか。

(調査団の説明) 一度にすべての遊牧民を定住化させる提案は賢明な提案とは言えない。小規模なパイロット・プロジェクトとして提案するのはどうか。そして、その成功の度合により拡大していくという説明の方が MOF を説得できるだろう。繰り返すが、そうしたプロジェクトが県農業セクターにとって必要だとする論理的根拠を明示する必要がある。

### 3. 上記の議論に関し、調査団がバガモヨ県 DALDO および DSMS から得た補足情報は以下のとおり。

- (1) ダルエスサラームからバガモヨ県までの道路整備は約 3 年前から着工されたばかりであり、観光業もこれからといった状態である。
- (2) 現地のホテルは地元で野菜や果物を購入する傾向がある。しかしながら、地元の農産物の質がホテル側の要求を満たすものではないことが多い。そのため、ホテル側はダルエスサラームまで出かけて行って入手するか、もしくは国外から輸入するといった手段を取っている。
- (3) 小型バス (Daladala) を利用する場合、ダルエスサラームまでの片道料金は 1,000 タンザニア・シリングである。また、その所要時間は 90 分である。
- (4) 直接バガモヨとアルーシャをつなぐバスは存在しない。そのため、バスを利用するとなると、バガモヨからは一度ダルエスサラームまで出ないとアルーシャへ行くことはできない。
- (5) アルーシャからはバガモヨのパイナップルを目当てに買付け業者が多く訪れる。彼らは 5 トンもしくは 7 トン・トラックで買付けにやって来る。なお、バガモヨの最大のパイナップルの産地は県内のムサタ (Msata) とバガモヨを結ぶ道路沿いの地域である。
- (6) ダルエスサラームからは、パイナップル、マンゴー、ココナッツ、バナナを目当てに買付け業者が訪れる。
- (7) バガモヨ県政府の農業部には現在 14 人の DSMS が存在している。DSMS は、大



きく 2 つの分野に分けることができる。一つは作物分野であり、もう一つは畜産分野である（分野内の専門は以下のとおり）。

DALDO

DEO

DSMS

(Livestock)

- \*Livestock
- \*Livestock Production
- \*Range Management
- \*Zoo Sanitary
- \*Hides and Skins

(Crops)

- \*Cash Crops
- \*Food Crops
- \*Irrigation
- \*Horticulture
- \*Land Use Planning
- \*Plant Protection
- \*Nutrition
- \*Agro-Mechanization
- \*Statistics
- (\*Cashew : 過去に存在)
- (\*Coconut : 過去に存在)

#### 会合終了時における調査団の分析

- ・ 会議開始直後より、援助があってもドナーが去った後には続かないことが多かったなど、まるでこれまでの援助プロジェクトに対するトラウマがあるかのような発言があった。一般に援助に関して懐疑的であるという印象を調査団は持った。したがって、今後も可能なかぎり県政府農業部を来訪し、DADP に対する理解を深めてもらうとともに、その作成支援を行っていく所存である。
- ・ 今回の協議を通じて、「遊牧民の定住化」が農業分野における問題として指摘されたのは興味深い。ただし、解決には妙案はないのではないか。
- ・ 前回のキバハ県への訪問および今回のバガモヨ県への訪問を通じて、県の役人は、市場としてダルエスサラームだけでなくアルーシャも認識している場合があることがわかった。アルーシャまではかなりの距離があるが、その距離を克服して複数の市場を持てるような提案が含まれた DADP 作成支援を行なっていきたい。

#### (2) ムクランガ県での会合

面談日 : 2月6日(木)  
 面談場所: ムクランガ県庁  
 面談相手: ムクランガ県 District Commissioner Khanifa M. Karamagi 他5名  
 面談者 : JICA-RADAG 佐々木、林  
 面談内容: DADP ガイドラインの説明

ムクランガ県庁を訪問し、まずムクランガ県 District Extension Officer (DEO) Mboya 氏および Subject Matter Specialist (DSMS) Ndesaiya 氏 (Crop Production)、Barbaydu 氏 (Horticulture)、Sange 氏 (Food and Nutrition) に、その後 District Agriculture and Livestock Officer (DALDO) Moshy 氏、District Commissioner (DC) Karamagi 氏 それぞれに対して DADP ガイドラインの説明を行った。

1. ムクランガ県 DALDO、DC、DEO、DSMS に対して、調査団から以下の説明を行なった。

(説明内容は下記の新たな 2 項目を除き、バガモヨ県での説明と同一です。)

- ASDP 事務局 (Secretariat) により DADP 作成ワークショップの開催が検討されている。その開催予定日は 2 月 14 日である。
- ASDP 事務局によると、県レベルにおける DADP の作成締め切りは 3 月 31 日となる予定 (7 月に議会で DADP が審議されることを考慮) である。

2. 上記の説明に対し、ムクランガ県 DALDO および DC と調査団との間で行われた主な議論は以下のとおり。

(ムクランガ県 DALDO のコメント) DADP ガイドラインは、昨年 12 月にアルーシャで開催された畜産関係の会議で目にした。DADP ガイドラインでは参加型手法を用いて開発計画を作成することが謳われているが、そのためには膨大な時間と費用を要する。時間の制約もさることながら、特にその費用をどう捻出するのか、大いに疑問だ。

(調査団の説明) 特に今年度の DADP 作成に関しては、時間の制約からも、参加型手法を用いて作成するのは非常に難しいと思われる。よって、県における DADP 作成は、県政府が主導して計画を作成するのが望ましいと考える。そこで、より良い DADP 作成のためにも DEO や DSMS と協議を持つのはもちろんのこと、郡 (Ward) や村 (Village) に住み込んでいる普及員 (Extension Officer) および実際の村人からもできるだけ多くの情報収集をして欲しい。なぜなら、この普及員および村人からの情報収集が「参加型手法」を補うものになると考えるからである。

(ムクランガ県 DALDO のコメント) そうした方法ならば可能かも知れない。DADP 作成に関しては、DEO および DSMS とよく相談しながら進める。

(調査団の説明) 是非そうして欲しい。DADP ガイドラインでは、県政府が県農産物の「プロダクション・ポテンシャル」と「マーケット・ポテンシャル」とを検討し、戦略を策定するということが明示されている。もちろん、その際にはその戦略を明文化した「キャッチ・フレーズ」も重要になる。そして、県がその戦略を基に DADP を通じて実施する開発投入 (Intervention) の例も DADP ガイドラインには掲載されている。参考にして欲しい。しかしながら、開発投入の例には挙げられていない県独自のサブ・プログラムも、県が県独自の実状を把握した上で必要だと思えば提案しても構わないことが明記されている。そうした開発投入を策定する際に重要なのは、DADP において提案されるプロジェクトが、キャッチ・フレーズに集約された県農業セクターの開発目標の実現にとって必要だと DADP の審査を行うであろう PO-RALG や MOF に理解させるということだ。そして、もう一点重要なのは何としても初年度の DADP 予算を獲得することだ。なぜならば、初年度は競争率が低いだろうが、次年度以降どんどん競争が激しくなっていくことが予想されるからだ。また、予算を確保することによって、県政府が自ら「計画-実施-結果」プロセスを確認する機会を得ることになり、その「結果」を次年度の DADP の「計画」に生かすことも可能になるからである。

(ムクランガ県 DALDO のコメント) 了解した。調査団にも相談を持ちかけることもあるかも知れないが、こちらとしても最善を尽くす。

(ムクランガ県 DC のコメント) 先日コースト州庁での会議以来、DADP 作成に関し

ては当方としても考えがある。

(調査団の説明)すでに DALDO とも DADP 作成に関して協議したが、何か良い考えがあれば、DS からも是非 DALDO に対して提案して欲しい。

(ムクランガ県 DC のコメント) 了解した。さて、ムクランガ県の特産物としては、カシューナッツ、ココナッツ、カンキツなどが挙げられるが。

(調査団の説明) 承知している。しかしながら、それらの特産品はコースト州の他の県でも指摘されることである。つまり、それだけでは他の県との差異化を図ることは難しい。そのためにも、県はまず、DADP 作成プロセスにおいて県農産物の「プロダクション・ポテンシャル」と「マーケット・ポテンシャル」とを検討し、もう一步踏み込んだ分析を行うことが必要となるだろう。県はその分析を踏まえた上で、戦略を策定するわけだ。その上で、例えばカシューナッツを県の戦略農産物とするということであれば構わないが。

(ムクランガ県 DC のコメント) カシューナッツを県の戦略農産物とするとどんな開発投入が考えられるのか。

(調査団の説明) まず、県政府は県内における農業振興を目的にどのような組織および制度に関する支援、つまり環境整備支援が行えるか自ら問うべきだと思う。例えば、生カシューナッツ買付業者は県政府に登録後、自由に県内で買付が行えるわけだが、そうした現行の制度を一度止めて、村レベルもしくは郡レベルで業者を集めてオークションを開催するような制度を導入する開発投入を検討してはどうか。すくなくともその場において買付業者間に競争意識が生まれ、農民からの生カシューナッツ買付価格の上昇が見込めるのではないか。その際には、現在の県政府の人材資源管理の見直しも検討課題として挙げられることになるだろう。また、仮に現行の制度を存続させるとしても、県政府の人材に焦点を当てたトレーニングや農民を対象とした講習会などを検討しても良いのではないか。その他にも生カシューナッツの販売時期の差異化を目的とした貯蔵庫の建設、現在の生カシューナッツ販売(買付)所までの農村道路の整備、カシューナッツに関する情報収集(他県との情報交換会、農民および県政府職員他県へのスタディー・ツアー、県政府職員によるムトワラにあるナリエンデレ・カシュー・リサーチ・プロジェクトの訪問など)およびその収集した情報の公開などが開発投入の一例として挙げられる。繰り返すが、DADP における開発投入が、県農業セクターにとって必要だとする論理的根拠を明示する必要があることを忘れないで欲しい。そうでなければ DADP の審査を行うであろう PO-RALG や MOF を説得できず、はねられる結果に終わることは明白だ。

(ムクランガ県 DC のコメント) 了解した。今後 DALDO とも DADP 作成に関してよく協議したいと考えている。また、今回の訪問でこうした議論ができたことを嬉しく思う。

3. 上記の議論に関し、調査団がバガモヨ県 DALDO および DSMS から得た補足情報は以下のとおり。

- (1) 小型バス(Daladala)を利用する場合、ダルエスサラームまでの片道料金は500タンザニア・シリングである。また、その所要時間は30分である。
- (2) ムクランガ県政府の農業部には現在6人のDSMSが存在している。その構成については以下のとおり。

DALDO

DEO

DSMS

- \*Crop Inspection
- \*Crop Production
- \*Food and Nutrition
- \*Horticulture
- \*Information
- \*Livestock

#### 会合終了時における調査団の分析

- ・ 昨年の10月から11月にかけてカシューナッツの流通調査を実施したことにより、県政府側との信頼関係は構築できたように思う。今後この信頼関係を「てこ」に県の現実に即しつつもその独自性が表れるようなDADPの作成支援を行っていきたい。
- ・ 議論こそ行われなかったものの、DEO および DSMS に DADP ガイドラインの説明の中で、県農産物の「プロダクション・ポテンシャル」と「マーケット・ポテンシャル」に言及した際に、彼らが真剣に考え始めた姿は印象に残った。このように県政府側が自ら考え、検討および協議を重ねながら DADP を作成するというプロセスが非常に重要であると考えます。
- ・ 今回は DC の DADP 作成に関与しようとする積極的な姿勢が目立った面談であった。これまで実施してきたその他の県における面談ではありえなかったことである。今後、DALDO から県政府農業部が中心となり、そうした前向きな姿勢を取り入れつつ、DADP を作成できるよう支援を行っていく所存である。

#### (3) マフィア県での会合

面談日 : 2月10日(月)  
面談場所 : マフィア県庁  
面談相手 : マフィア県 District Commissioner Alli M. Libaba 他 10 名  
面談者 : JICA-RADAG 佐々木、林  
面談内容 : DADP ガイドラインの説明

マフィア県庁を訪問し、District Commissioner (DC) Libaba 氏に表敬訪問を行った後、District Administration and Personnel Officer (DAPO) である Mugoni 氏、District Engineer (DE) Mkuya 氏、District Fisheries Officer (DFO) Mokoki 氏、Acting District Cooperative Officer (DCO) Titus 氏、Subject Matter Specialist (DSMS) Mtani 氏 (Fisheries)、Jimbika 氏 (Livestock)、Harumi 氏 (Food Crops)、Nyemba 氏 (Agro-Mechanization)、Mdaku 氏 (Cash Crops)、Msello HRB 氏 (Food Production and Nutrition) に対して DADP ガイドラインの説明を行った。

なお、District Agriculture and Livestock Officer および District Extension Officer はキバハ県で行われている会議に参加中で不在、また District Executive Director はダルエスサラームに出張中とのことであった。

#### 1. マフィア県 Acting DCO、DAPO、DC、DE、DFO、DSMS に対して、調査団から以下の説明を行なった。

(説明内容は、ムクランガ県での説明と同一です。)

2. 上記の説明に対し、マフィア県 Acting DCO、DAPO、DC、DE、DFO、DSMS と調査団との間で行われた主な議論は以下のとおり。

(マフィア県 DAPO のコメント) 個人的にはマフィア島産の海藻の生産に期待を抱いている。

(調査団の説明) 単にマフィア県の DADP において「海藻の生産」に注力するだけでなくあってもはねられる結果に終わるだけである。県はまず、DADP 作成プロセスにおいて県農産物の「プロダクション・ポテンシャル」と「マーケット・ポテンシャル」とを検討し、戦略を策定する。その上で、「海藻」を県の戦略農産物とするということであれば構わないが。しかしながら、「海藻」といった海産物がマフィア県においては農業セクターにおける生産の一部として捉えられるべきであることを DADP において論理的に説明した上で、プロジェクトを提案することは効果があることであろう。実際、農業セクター・プログラムなのに、家畜生産が対象に含まれており、海産物がそれに含まれてはならないという道理はない。ただし、いずれにせよ、審査を行なう PO-RALG と MOF を論理的に納得させることが必要だ。また、農業と漁業を組み合わせたサブ・プログラムであれば、なおさら認められる可能性は高いと思う。その際に重要なのは、DADP において提案されるプロジェクトが、キャッチ・フレーズに集約された県農業セクターの開発目標の実現にとって必要だと DADP の審査を行うであろう PO-RALG や MOF に理解させるということだ。

(マフィア県 DAPO のコメント) 了解した。

(調査団の質問) ところで、マフィア県の主要農産物とは何なのか。

(マフィア県 DAPO のコメント) まず、換金作物としてココナッツおよびカシューナッツが挙げられる。食料作物としては米、メイズ、キャッサバ、バナナといったところだろう。換金作物の市場はダルエスサラームである。カシューナッツに関しては比較的小規模な業者が買付にやって来る。ココナッツに関してはイギリス系の会社である Stanley & Sons と Tumaini という会社がココナッツのプランテーション栽培を行っており、ココナッツ・オイルを生産し、ダルエスサラームに出荷している。しかしながら、市場価格の低迷もあって、現在どちらも商業活動は芳しくないようだ。

(調査団の質問) 県庁までの道沿いに手を上げて車に同乗を求める人々を多く見たが、県内に小型バス (Daladala) などといった県民の車輻による移動手段はあるのか、また公共の車輻による移動手段はあるのか。

(マフィア県 DAPO のコメント) 県庁所在地である Kilindoni と島北部とを結ぶ道路には小型バスが走っている。しかしながら、島中部から南部にかけてはそうした車輻による移動手段は存在しない。それらの地域における人々の移動手段は、既に触れられたように車に同乗するか、モーター・バイク、自転車、徒歩である。また、民間企業が所有していて要請に応じて運行するピック・アップが存在する。

(調査団の説明) 県が県独自の戦略を基に DADP を通じて実施する開発投入 (Intervention) の例として、「定期バスの営業許可」を、民間の車両保有者に認めるという施策が考えられる。民間の車両保有者は、外国人旅行者からの電話に応じてその都度、料金を取って運行しているらしいが、それなら料金を取って定期運行することを認めたら、やろうという人もいるのではないか。実際、我々がホテルからここまで来る間に、載せてほしいので手を上げる村人が 30 人以上いた。しかし我々の車は止まらなかった。したがって、いつ止まってくれるかわからない善意の車を待つよりも、低料金の定期バスを利用した方がいいと考えるか

もしれない。その営業許可という施策を実施する際には県内の道路整備と絡めて提案してみてもどうか。そうした投入を通じて県内における農産物流通も加速するのではないかと。そして、県内から県外への農産物の出荷が加速する契機にもなるのではないかと。ただし、そうした開発投入が、県農業セクターにとって必要とする「論理的」根拠を明示する必要があることは忘れないで欲しい。なぜなら、それを欠いてはDADPの審査を行うであろうPO-RALGやMOFを説得できずに、はねられる結果に終わることは明白だからだ。また、先に述べた例にこだわることなく、DADPガイドラインには開発投入の例が多数掲載されているので、参考にして欲しい。しかしながら、開発投入の例には挙げられていない県独自のサブ・プログラムも、県が県独自の実状を把握した上で必要だと思えば提案しても構わないことが明記されていることを付言しておく。

(マフィア県 DAPO のコメント) 了解した。

(マフィア県 DSMS のコメント) 県内では山羊、鶏、牛が飼育されているが、精肉業についてはどう考えるか。意見を聞きたい。

(調査団の説明) 精肉業は、コースト州の他の県でも指摘されたことである。つまり、それだけでは他の県との差異化を図ることは難しい。そのためにも、繰り返すが、県はまず DADP 作成プロセスにおいて県農産物の「プロダクション・ポテンシャル」と「マーケット・ポテンシャル」とを検討し、戦略を策定することが必要だろう。そうした一連の分析を踏まえた上で、精肉の出荷など精肉業を県の戦略業種とするということであれば構わないが。

(マフィア県 DSMS のコメント) 了解した。

(調査団の説明) マフィア県の財政における歳入の大部分は主に観光収入によるものではないのか。仮にそうだとするならば、農業と絡めて、観光業および農業共に成長できるような開発投入を考案したら良いと思う。先に挙げた道路整備なども新たにこうした問題視角(「アグロ・ツーリズム」)から捉えることもできるだろう。また、観光という視点から農業を捉え直すと、やはり島を取り巻く海の環境を考慮に入れることも重要だろう。なぜならば、水質が悪くなれば、観光客は島を訪れることはなくなるからだ。そのため「水質の維持」という点においても環境に負荷の少ない伝統的な洗剤を島内においてココナッツから生産し、使用するなど開発投入の一つとして検討の余地は多いと思う。幸い、WWF も海洋公園の維持管理のため島内において活動しており、マフィア島における環境の維持という観点からも、DADP の「計画-実施-結果」プロセスにおいて WWF と協力関係を結ぶことは十分可能なのではないかと。

(マフィア県 DSMS のコメント) 県内では料理等に使用する木炭にするため、年々森林伐採が増加する傾向にある。アグロ・フォレストリーについてはどう考えるか。意見を聞きたい。

(調査団の説明) アグロ・フォレストリーについても、開発投入の一つとして検討の余地は多いと思う。例えば、木炭製造と連携した植林プロジェクトや改良かまど開発および普及プロジェクトなどが考えられるのではないかと。

(マフィア県 DSMS のコメント) 了解した。検討してみる。

(調査団の説明) 繰り返すが、県が DADP を通じて実施する開発投入を策定する際に重要なのは、DADP において提案されるプロジェクトが、キャッチ・フレーズに

集約された県農業セクターの開発目標の実現にとって必要だと DADP の審査を行うであろう PO-RALG や MOF に理解させるということだ。そして、もう一点重要なのは何としても初年度の DADP 予算を獲得することだ。なぜならば、初年度は競争率が低いだろうが、次年度以降どんどん競争が激しくなっていくことが予想されるからだ。また、予算を確保することによって、県政府が自ら「計画-実施-結果」プロセスを確認する機会を得ることになり、その「結果」を次年度の DADP の「計画」に生かすことも可能になるからである。

(マフィア県 DAPO のコメント) 了解した。県政府としても検討を重ねる。今回の調査団の訪問に感謝する。

### 3. 上記の議論に関し、調査団がマフィア県から得た補足情報は以下のとおり。

- (1) 飛行機 (小型および中型) を利用する場合、ダルエスサラームまでの所要時間は 40 分である。
- (2) 船 (大型) を利用する場合、ダルエスサラームまでの所要時間は 8 時間である。
- (3) マフィア県は島周辺で獲得した魚類をダルエスサラームに出荷する。
- (4) マフィア島周辺はロプスターの産地である。仲買人がそれを買付け、ダルエスサラームへと出荷する。ダルエスサラームにて再度念入りに梱包を施し、香港へと輸出する。なお、マフィア県におけるロプスターの軒先価格は 1 キロあたり 12,000 タンザニア・シリング (約 12 米ドル) であるのに対し、ダルエスサラームから香港への輸出価格は 1 キロあたり 50 米ドルである。一箱あたりの重量は、およそ 20 キロから 25 キロになる。なお、これまでの県からの最大出荷箱数は 30 箱である。
- (5) マフィア県政府の農業部には現在 8 人の DSMS が存在している。

DALDO

DEO

DSMS

- \*Agro-Mechanization
- \*Cash Crops
- \*Crop Production
- \*Fisheries
- \*Food Crops
- \*Food Production and Nutrition
- \*Land-Use Planning
- \*Livestock

### 会合終了時における調査団の分析

- ・ コースト州 6 県の中で一番多く県政府職員が集まり、DADP ガイドラインの説明を行うことができたのは、マフィア県であった。DADP ガイドラインの説明の中で、県農産物の「プロダクション・ポテンシャル」と「マーケット・ポテンシャル」に言及した際に、彼らが真剣に考え始めたのが観察できた。今後、県政府側が自ら考え、検討および協議を重ねながら DADP を作成するという県におけるプロセスを支援していく所存である。年の 10 月から 11 月にかけてカシューナッツの流通調査を

実施したことにより、県政府側との信頼関係は構築できたように思う。今後この信頼関係を「てこ」に県の現実に即しつつもその独自性が表れるような DADP の作成支援を行っていきたい。

- ・ マフィア県は、「四方を海に囲まれている」というその特異な立地条件を基に、県の現実に即しつつもその独自性が表れるような DADP の作成が十分可能であるように思う。DADP 作成予算の獲得のためにも、県南部に海洋公園を持ち、県内で WWF が活動しているという現状を十分に活用できるマフィア県ならではの DADP が作成されることが肝要であると考ええる。

#### (4) DADP センシタイゼーション・ワークショップ

開催日 : 2月21日(金)

開催場所 : タネスコ・トレーニング・センター (モロゴロ)

招待者 : ダルエスサラーム州、コースト州、モロゴロ州の Regional Administrative Secretary (RAS)、District Executive Director (DED)、District Agriculture and Livestock Development Officer (DALDO)、District Cooperative Officer (DCO)、District Community Development Officer (DCDO)、District Planning Officer (DPLO) (しかしながら、県によっては District Extension Officer (DEO)、District Subject Matter Specialist (DSMS)らも参加させていた。)

ファシリテーター :

MAFS Director of Community Development Eng. Leoni G. Msimbe

MAFS In-Charge Sector Plans and Budget Emmanuel Achayo

MWLD Director of Policy and Planning D. A. Rwezaula

オブザーバー :

アイルランド大使館 Sizya Lugeye (ただし自身の所属は明かさず)

JICA-RADAG 藪田、林、Togolai Dillwa (通訳)

ワークショップ冒頭より、ファシリテーターから ASDS および ASDP の内容の説明が行われ、引き続き DADP の説明が行われた。その後、州毎のグループに分かれ、当日配布された質問事項 ("Group Discussion Leading Questions" 下記参照) についての議論が行われた。その議論の後、各グループから質問事項に対する回答が発表された。なお、ワークショップにおける議事の進行は全てスワヒリ語で行われた。

#### "Group Discussion Leading Questions"

1. The Agricultural Sector (Crops, Livestock, Cooperatives) has persistently been receiving limited funding compared to other sectors at national, and sub-regional levels. ASDS/ASDP intends to reverse this situation. At national level we have started to observe some successes (ref. Year 2003/4 resource allocation). Do you think we can achieve similar a success at sub-regional levels (COUNCILS' OWN FUNDS). If not what approaches should be incorporated in the process?
2. What *Quick Wins* do you think should be considered for incorporation in your DADPs, are there proposals speciFAO-IC for your Zone/Districts?
3. Quality control of the DADP - what should be done. Any suggestions relevant to your Zone?

#### 1. タンザニアの農業セクターが現在抱える弱み (Weakness) について、ファシリテータ



一から以下の説明を行なった。

ASDS、ASDP、DADP の一連の内容説明が行われた後、ファシリテーターがタンザニアの農業セクターが現在抱える弱み (Weakness) について言及した。その内容は以下のとおり。なお、ファシリテーターはこうした弱みを DADP によって解決すべきであるとも言及したことを付言する。

- ・タンザニアにおける農産物生産のほとんどを零細農家が担っていること(そのため、何らかの形で彼らがファシリテートされることが重要である。)
- ・環境破壊が近年深刻化してきていること(その例として、モロゴロにおける森林破壊などが挙げられる。)
- ・農業活動におけるテクノロジーが未発達であること
- ・天水農業が主流であること
- ・農業セクターに対する投資が低いこと
- ・農産物のマーケティング・システムが未熟であること
- ・インフラストラクチャーが不十分であること

2. ファシリテーターからの ASDS、ASDP、DADP の内容説明に対する質疑応答等は以下のとおり。

(参加者のコメント) ASDP におけるクロスカッティング・イシューには HIV/AIDS が含まれている。この問題については、農業と関連性が低いため、ASDP からではなくその他の資金を探してきて充てるべきだ。ASDP からは 100% 「農業」に関連した内容に資金を充てるべきだ。

(参加者の質問) DADP に関する報告は誰が責任を負うのか。

(ファシリテーターの回答) District Executive Director (DED) がその責任を負う。DED は、DADP に関する報告を PO-RALG に対して行うだけでなく、DADP の実施についても責任を負う。

(参加者のコメント) これまでの農業セクターにおける政府からの予算配分には偏向があったように感じている。例えば、アルーシャには多く充てられていて、コーストには少ないといったようにだ。今回の DADP に関する予算配分は均一に行って欲しい。

(ファシリテーターの回答) 政府としてもそうする考えである。

(参加者の質問) DADP における計画策定における優先順位付けだが、どのように行うのか。多くのニーズがコミュニティから挙げられてくるに違いないが。

(ファシリテーターの回答) 「参加型」手法を用いて優先順位付けを行って欲しい。

(参加者の質問) DDP (県開発計画) には DADP に該当する部分が存在しない。DADP に関する資金はどうなっているのか。どこにその資金源があるのか。

(ファシリテーターの回答) 財務省がすでに 110 億タンザニア・シリング分の予算を用意している。この予算を均等に県に分配すると、1 県あたり 1 億タンザニア・シリングの予算を獲得できることになる。しかしながら、実行可能な計画を提出してきた県がその予算を獲得できるということを忘れてはいけない。

(参加者の質問) O&OD とは一体何か。見たことがないが。

(ファシリテーターの回答) (回答せず)

(参加者のコメント) 「参加型」手法を用いて DADP 作成を行うことは理解した。しかし、われわれに与えられた時間はあまりに短いのではないか。

(ファシリテーターの回答) 現在コミュニティにおいて存在している計画を最大限活用して欲しい。そしてそれを DADP に合わせて修正していけば良い。

(参加者の質問) 「参加型」手法を用いて DADP 作成するにあたり、その「参加」の仕組みはどうなっているのか。つまり、必要となるファシリテーターの日当や交通費をどのように支払えば良いのか、参加する農民の移動に係る手配などどうすれば良いのか。

(ファシリテーターの回答) 県政府がその責任を負うことになる。むしろ県政府職員が村々に出向いていくのが良いだろう。

### 3. 各州グループの質問事項に対する回答については以下のとおり。

州毎のグループに分かれ、当日配布された質問事項 (前述した "Group Discussion Leading Questions") についての議論が行われた。その後、各グループから質問事項に対する回答の発表が行われた。その発表については以下のとおり。

#### モロゴロ州

質問 1 : (近年農業セクターにおける予算の増加が観察されるが、県政府農業セクター予算においてもそのような変化が見込めるか？また望めない場合の取るべきアプローチは？という質問に対して) 回答は NO。その理由として、第一に県政府における農業セクターに対する資金の不足が、また第二に、県政府業務における農業セクターに対する優先順位の低さが挙げられる。そこで、取るべきアプローチとして以下の 5 点を挙げる。

- (1) コミュニティの参加を促進させる
- (2) 国立公園等を県内に有するという観点から、観光省から資金協力を仰ぐ
- (3) 政府から県に対する資金協力を仰ぐ
- (4) モロゴロ州で活動しているドナーおよびその他関係者からの資金協力を仰ぐ
- (5) 少なくとも県政府の歳入のうち 15% を農業セクターに割り当てる

質問 2 : クイック・ウインズの県内適用可能性は以下のとおり。

- (1) キロサにおける灌漑施設の改善
- (2) 普及 (extension) および調査 (research) に焦点を当てた農産物生産 (例：種子の多様性)
- (3) マーケティングおよびプロセッシングの導入：農産物の最終価値 (end value) の向上 (例：モロゴロ州における果物類)
- (4) 機械化農業の導入：資機材の近代化
- (5) 道路を初めとするインフラストラクチャーの改善
- (6) ディップ (家畜の病害虫予防のための薬液槽)・システムの修繕
- (7) 地域組織 (Community-Based Organization) である SACCOS (Saving and Credit Cooperative Strategy) プロジェクトの導入：農民の資金アクセスのため

- (8) 土地利用計画の作成：特にマサイ族と農耕民との間における土地問題の解決に向けた方策の実施

質問3：DADPのクオリティ・コントロールのための提案事項は以下のとおり。

- (1) 「参加型」手法の導入：コミュニティを初めとする全ての関係者を全てのプロセスに関与させる
- (2) 「参加型」手法による意思決定プロセスの導入：コミュニティを初めとする全ての関係者を全てのプロセスに関与させる
- (3) 県政府およびコミュニティ住民のトレーニングを行う
- (4) 道路や HIV/AIDS など全てのセクターの関与、協力、監督：会計システムの統一化を図るなど

### コースト州

質問1：(近年農業セクターにおける予算の増加が観察されるが、県政府農業セクター予算においてもそのような変化が見込めるか？また望めない場合の取るべきアプローチは？という質問に対して) 回答は NO。(その理由および取るべきアプローチについての報告はなし。)

質問2：クイック・ウインズの県内適用可能性は以下のとおり。

- (1) 小規模農産物プロセッシングの導入：農産物の最終価値 (end value) の向上 (例：オレンジ、マンゴー)
- (2) デイップ (家畜の病害虫予防のための薬液槽)・システムの修繕
- (3) 養殖を目的とした養魚池の導入
- (4) 家畜の品種改良の促進
- (5) 家畜による耕作の導入
- (6) 小規模灌漑およびウォーター・ハーベスティングの導入
- (7) SACCOS プロジェクトの導入：農民の資金アクセスのため
- (8) 農業セクターに対する投資の促進

質問3：DADPのクオリティ・コントロールのための提案事項は以下のとおり。

- (1) 「参加型」手法による村レベルから始まる意思決定プロセスを導入する：適切な (実行可能な) 行動計画、計画策定時における適切な行動指標の設定、県政府職員およびコミュニティにもよる評価

### ダルエスサラーム州

質問1：(近年農業セクターにおける予算の増加が観察されるが、県政府農業セクター予算においてもそのような変化が見込めるか？また望めない場合の取るべきアプローチは？という質問に対して) 回答は NO。(その理由の報告はなし。) 取るべきアプローチとして以下の2点を挙げる。

- (1) 政府内に農業セクターに対する確固たる資金を持つ
- (2) 各省が県に対して資金協力をを行う

質問2：クイック・ウインズの県内適用可能性は以下のとおり。

- (1) 園芸作物の改善 (例：マンゴー)
- (2) マーケティングの導入：農民の効率的な農産物の販売 (マーケティング・リサーチの必要性)

- (3) 農産物プロセッシングおよび貯蔵の導入：農産物の最終価値（end value）の向上（例：果物）
- (4) SACCOS プロジェクトの導入：農民の資金アクセスのため
- (5) 家畜の品種改良の促進
- (6) 農作物の病害虫に関する調査：データを基にした地域別「開発投入」の優先順位付け

質問 3：DADP のクオリティ・コントロールのための提案事項は以下のとおり。

- (1) 「参加型」手法の導入：コミュニティを初めとする全ての関係者を全てのプロセスに関与させる
- (2) 県政府およびコミュニティ住民のトレーニングを行う
- (3) 会計およびマネジメントに関するトレーニングを導入する

#### 4. DADP 作成・実施に関する質疑応答等については以下のとおり。

(参加者の質問) 農産物のマーケティングが最大の問題であるように思うが、農業関係省ではこの問題を解決する手だてを何か考えているのか。

(ファシリテーターの回答) (回答せず)

(参加者のコメント) 県庁予算の農業セクターに対する配分をもっと増やすというような農業セクターに対する貢献が、県庁には求められている。そして、そのフォローアップも忘れてはならない重要な要素だ。

(参加者のコメント) 草の根レベルからの参加および意思決定プロセスが大切だ。

(参加者のコメント) 確かに農産物生産および販売も重要なことは認めるが、マーケティングおよびプロセッシングの検討も重要だ。農産物の最終価値の向上を目指すのなら、なおさらのことだ。

(参加者のコメント：MAFS 関係者) 農産物の多様化を目指すのではなく、その「特化 (specialization)」こそが重要で、そこにもっと努力を重ねるべきだ。そして、「特化」とは自分が置かれている状況をよく観察するということでもある。また、このことは予算の配分についても同じことが言える。つまり、その「特化」分野にもっと予算の配分を行うということだ。

(参加者のコメント：ダルエスサラーム州 RAS) 重要だと思われる点を三つ挙げたい。第一に、予算は配分すればそれで終わりではなく、そのフォローアップおよびモニタリングが重要であること。第二に、DADP において計画されるプロジェクトは予算以外にもマン・パワー、キャパシティ、知識 (knowledge) を十分考慮したものであること。最後に、それらプロジェクトが実行可能なものであること。そのためには、キャパシティ、知識、自然環境を考慮に入れなくてはならないこと。

(参加者のコメント：アイルランド大使館 Sizya Lugeye) 「Quick Wins」とは今現在タンザニアの農業セクターが直面している問題を反映して、短期間かつ少量の予算で解決できるよう検討され、設定されているものだ。例として、農産物のプロセッシングや貯蔵の問題などが挙げられる。十分に検討して「Quick Wins」を県が

抱える問題の解決の糸口として欲しい。

#### 会合終了時における調査団の分析

- ・ DADP センシタイゼーション・ワークショップ（以下、ワークショップと略す。）前日の晩にコースト州のキサラウエ県およびマフィア県の District Commissioner から「コースト州の各県はワークショップの開催について何ら連絡を受けていない」との報告を受けた。その際、調査団よりワークショップ開催場所および時間について連絡したが、ワークショップ当日はマフィア県を除くコースト州の5県の DALDO を初めとする県庁関係者が、当日早朝に連絡を受けたにもかかわらず、ワークショップ会場に集まった。こうした彼らの迅速な行動に県農業セクターの改善に向けた強い意志の存在と DADP に対する真剣さを観察することができる。
- ・ ワークショップ当日にキバハ県 DALDO に確認したところ、コースト州庁所在地でもあるキバハ県だけはワークショップの開催場所および時間について数日前に確認済みであったことが判明した。つまり、コースト州内におけるコミュニケーション不足および情報の非共有化が、前項に記した連絡不徹底の問題の根源であると考えられる。そのため、今後コースト州およびコースト州内各県に対し、州内および県内（携帯）電話連絡網の整備などを提案していきたい。
- ・ これまでコースト州内各県の訪問を通じても確認してきたことだが、ワークショップの参加を通じてその他の県においても農業セクターに独自の予算が付くということが、県政府の DADP 作成に対するインセンティブになっていることを改めて確認できた。
- ・ ワークショップにおいて説明された DADP 作成方法は、主に O&OD を用いて作成するといった内容であり、当初の DADP ガイドラインで謳われていた「県政府が県の内部および外部環境を検討し戦略を策定する」といった内容の部分が抜け落ちている。ASDP 事務局に対し、どのような経緯でこうした変更が行われたのか説明を求める必要があるように思う。
- ・ 5 年間のプログラムである ASDP の核を担う DADP であるが、ワークショップにおいてそうした継続性および連続性についての説明が不十分であり、まるで DADP が 5 年間続く単年投資型のプロジェクトのような印象を持った。前項で触れた県政府による戦略策定の部分が欠落していることと併せて考慮すると、「DADP は 5 年間続く単年投資型のプロジェクト」として県政府側に理解されてしまう危険性が高いと思慮する。
- ・ ワークショップにおいて DADP 作成のために使用するとされた O&OD であるが、少なくとも農業セクターの分析を行うには、O&OD による分析だけでは不十分であると考えられる。例えば、「Opportunity：未加工(殻付き)カシューの生産量が多い→Obstacle：未加工(殻付き)カシュー加工施設が存在しない→Intervention：カシュー加工施設の設置」といった県の内部分析に偏った浅薄な分析しか O&OD では行われられないのではないかと思慮する。つまり、O&OD では他県も同様にカシューの加工を行った場合、殻なしカシューの供給が過剰となり、市場において安く買いたたかれる危険性（「脅威」）など外部分析はほとんど考慮されないのである。県の「外部」に存在する「市場」のメカニズムの観点も欠落しているため、その結果として「生産量は増えたが儲からない」状況が現出するのは自明である。
- ・ 会議の後半、どれだけ参加者の意識の中に定着したかは定かではないが、MAFS 関係者からの発言の中で「農産物の特化の重要性」および「特化のための自己状況の観察」について言及がなされたことは評価できる。というのも、ここに当初の DADP ガイドラインに含まれていた「県政府による県内部・外部分析に基づく戦略の策定」

の片鱗を垣間見ることができるからである。

(5) キバハ県での会合

面談日 : 2月27日(木)  
面談場所 : キバハ県庁  
面談相手 : キバハ県 District Agriculture and Livestock Officer Johnson Maliyawatu  
面談者 : JICA-RADAG 林  
面談内容 : DADP センシタイゼーション・ワークショップ後のフォローアップ

21日にモロゴロで開催された DADP センシタイゼーション・ワークショップ後にキバハ県庁を再度来訪し、キバハ県 District Agriculture and Livestock Officer (DALDO) Johnson Maliyawatu 氏に対し DADP センシタイゼーション・ワークショップ後のフォローアップとして面談を実施した。

1. DADP センシタイゼーション・ワークショップ後のフォローアップ面談におけるキバハ県 DALDO との主な議論は以下のとおり。

(調査団のコメント) まず、DADP センシタイゼーション・ワークショップ(以下、ワークショップと略す。)前日の晩にコースト州のキサラウエ県およびマフィア県の District Commissioner から「コースト州の各県はワークショップの開催について何ら連絡を受けていない」との報告を受けた問題を考えたい。というのも、個人的にタンザニアでは「コミュニケーション」および「情報共有」が非常に重要な要素だと考えているからだ。現実として、コースト州からはマフィア県県政府職員だれ一人としてワークショップに参加できない事態に陥ってしまった。ところが、ワークショップ開催場所および時間についてキバハ県だけはワークショップの開催数日前に確認済みであったと先日伺った。そこで、コースト州内における(携帯)電話連絡網の整備などを提案したいがどうか。確かにコースト州はマフィア県という島を抱えているので難しいかも知れないが。

(キバハ県 DALDO のコメント) なるほど、良い考えだと思う。確かに州内の「コミュニケーション不足」および「情報非共有化」は問題だ。是非今の提案を参考にして早急に電話連絡網を整備したい。

(調査団のコメント) そこで重要なのは、携帯電話内のリストがその電話連絡網を代用するとは考えるのではなく、きちんと電話連絡網を書類として顕在化させ、誰が誰に連絡を行うのかははっきりと示すということが重要なのだ。例えば、書面に「キバハ→ムクランガ→キサラウエ→バガモヨ→ルフィジ→マフィア→キバハ」といったように記すということだ。特に最後の「マフィア→キバハ」の部分が重要だ。そのアクションがなければ、コースト州内の各県に情報が共有化されたかどうか不明なままになってしまう。また、同様に、県内(県政府内)における「コミュニケーション」および「情報共有」も重要なことは言うまでもない。

(キバハ県 DALDO のコメント) なるほど。

(調査団の質問) ところで、先日のワークショップにはキバハ県からは誰が参加していたのか。

(キバハ県 DALDO の回答) キバハ県からは District Executive Director (DED)、District Agriculture and Livestock Development Officer (DALDO)、District Cooperative Officer (DCO)、District Community Development Officer

(DCDO)、District Planning Officer (DPLO)ら招待対象となっている県政府職員が参加した。

(調査団の質問) 次に、キバハ県における DADP 作成についてだが、もう取りかかっているのか。

(キバハ県 DALDO) もちろんだ。まだまとまったものを提示することはできないが、コースト州内では、明日 (28 日) に州内各県の農業部の全体会議が行われ、DADP 作成について話し合われることになっている。また、キバハ県政府としては、3 月の第 1 週目には私と DPLO が二つの郡 ("ward") を訪ね、情報を収集する予定だ。

(調査団の質問) これまでにキバハ県では O&OD を使用し、何らかの計画を策定したことがあるのか。

(キバハ県 DALDO の回答) 今年の 1 月中旬に一度 UNICEF によって O&OD による計画策定が実施されたはずだ。

(調査団のコメント) ワークショップにおいて DADP 作成のために使用するとされた O&OD であるが、O&OD について一点コメントしたい。個人的には、少なくとも農業セクターの分析を行うには、O&OD による分析だけでは不十分であると考えている。例えば、「Opportunity : 未加工(殻付き)カシューの生産量が多い → Obstacle : 未加工(殻付き)カシュー加工施設が存在しない → Intervention : カシュー加工施設の設置」といった県の内部分析に偏った浅薄な分析しか O&OD では行われない。つまり、O&OD では他県も同様にカシューの加工を行った場合、殻なしカシューの供給が過剰となり、市場において安く買いたたかれる危険性(「脅威」)など外部分析がほとんど考慮されていないのである。県の「外部」に存在する「市場」のメカニズムの観点を欠落させたまま計画を策定するのは非常に危険度が高いと考える。その結果として「生産量は増えたが儲からない」状況が現出するのは明らかなのではないか。幸運なことに、まだ解決すべき問題は存在するものの、キバハ県はすでにアルーシャという潜在的な市場の存在を確認している。是非キバハ県の外部環境も考慮に入れて、より良い DADP を策定して欲しい。

(キバハ県 DALDO のコメント) (考えながら) 確かにそうだ。

(調査団のコメント) また、DADP は 5 年間のプログラムである ASDP の核を担うことを忘れないで欲しい。ワークショップでは、そうした DADP の継続性および連続性についての説明が不十分であり、まるで DADP が単年投資型のプロジェクトのような印象を持ったからだ。県政府は「5 年間続く県農業セクターの開発計画のストーリー」を是非検討して欲しい。そして、その「ストーリー」の一部を 2004 年実施の DADP として示して欲しい。そうでなければ、「DADP は単なる 5 年間続く単年投資型のプロジェクト」になってしまう。

(キバハ県 DALDO のコメント) (考えながら) 全くそうだ。実はあのワークショップの説明だけではよく分からなかったのだ。今日わざわざ訪ねてくれたことを感謝する。これですっきりした ("Now, I have a clear picture.")。

#### 会合終了時における調査団の分析

- ・ DALDO 本人とは、これまでの複数回にわたる面談を通じて、確固たる友好・信頼関係を構築できたように思う。そのため、今回の面談においても更に一歩踏み込んだ DADP 作成支援が可能となったと考える。

- ・ 帰り際、突然 DALDO から「ワークショップの席上でコースト州の Regional Administrative Secretary (RAS)が、キャパシティー・ビルディングに対する DADP 予算（最高 20%まで）から州レベルが監督（"supervision"）料を取得することができる。」と発言していたのを聞いたかと尋ねられた。調査団からは「そのようなことは全く聞き及んでいない。」と返答したが、今後そうした県レベルにおける DADP 作成に係るインセンティブを阻害するような動きに対しては断固とした措置を取らねばならないと思慮する。また、州レベルにおける DADP に対するより一層の理解のためにも、その内容をよく吟味する必要があるものの、現在 PO-RALG が 3 月中旬に州レベルを対象に行うとしている「フォローアップ・ワークショップ」は有効であると考えます。

### 3-2-5 地方道路整備調査

#### (1) 進捗

ASDP の中で早急に活動を支援する分野（"Quick Wins"）の一つとして、また PRSC 進捗条件（PAF）の一つとして指定されている「地方・農村道路の整備体制の構築」を支援するために先月 24 日から今月 22 日まで調査を行った。本調査は、タンザニアの現在の地方・農村道路整備の現状を広く把握し、今後の農村開発の効果的促進に必要な主要課題を抽出し、さらに、今後の具体的活動内容を可能な限り展望することを目的とする。今月は先月に引き続き、地方・農村道路の整備の現状を把握するために、コースト州バガモヨ県、ムクランガ県を訪問、また TASAF (Tanzania Social Action Fund)、公共事業省 (MOW) およびドドマの PO-RALG を訪問し、関連情報を収集した。以上の情報を分析検討し、その結果を英文で「地方・農村道路整備予備調査報告書（案）」（資料集レポート 1）としてまとめ、19 日に関係者を招いて本調査に係る報告を行った。

#### (1) バガモヨ県での会合

<p>面談日 : 2月4日(火)          面談相手 : バガモヨ県 Civil Technician Mr. Kalesi          面談者 : JICA-RADAG 新井          面談内容 : バガモヨ県における道路事業の説明および道路状況調査</p>
---

#### 1. 主要な聞き取り内容について

昨年、県政府のある一人の不正行為のために Road Fund から予算がもらえなかった。一方、TASAF (Tanzania Social Action Fund) プロジェクトを実施しており、93million タンザニア・シリングの予算を得た。しかし、施工者のスキルが悪く今年再度やり直すことになっている。県政府におけるエンジニアリング事務所にはエンジニア 1 名、テクニシャン 1 名だけがいるのみである。また、担当地域が広いため、道路の維持管理はほとんど不可能な状態にある。また Black Cotton Soil という難しい土壌の地域が多く、これがさらにその維持管理を難しくしている。基本的に道路舗装作業はグレーダーによる平坦化のみである。これらのプロジェクトの優先順位付けは県政府が行うことになっている。

#### 2. 県内道路の現状について (RADAG の観測)

視察した地方 (県) 道 (District Road)、農道 (Feeder Road) は、バガモヨ市の南方 20km ほどの地域に位置する。県道は年 2 回ほどのグレーディングを行っている。凸凹多し。砂地で通行困難でもある。農道は幅 3m ほど。除草はするが、道路表面の整備はもう 6 年も何も



やっていないとのこと。道路状況検査には年 2 回ほどまわってくる。農道における対向車は全くなし。

(2) ムクランガ県での会合

面談日 : 2月6日(木)
面談相手 : ムクランガ県 District Engineer Mr. Hunguka
面談者 : JICA-RADAG 新井
面談内容 : ムクランガ県における道路事業の説明および道路状況調査

1. 主要な聞き取り内容について

県内道路の維持管理は、基本的に主要 3 路線に対し毎年順番に公平に行っている。これは郡間における公平性を維持するためでもあるが、県政府からそれが要請されるのである。道路表面の修理には必ずコンパクション（付き固め）をしている。しかし、道路が湿地帯を通過する箇所があり、その対策が難しい。道路の現状視察のためにエンジニアは月 3 回、テクニシャンは月 15 日出かけることになっている。道路施工業者の監督は、抜き打ちの視察などにより実施している。LBT は知っているが、まだ実施していない。農民にとっては有効な方法だと思う。

2. 県内道路の現状について (RADAG の観測)

これまで見てきた県に比べて比較的よく整備されている。土壌のせいか（白地で礫混じりの部分が多い）、あるいは管理業務が適切なのか、この時点では不明ではあるが。地方（県）道（District Road）は途中まで良い状況であったが、湿地帯で中断されていた。来年は地方（県）道をさらに奥地に延長する予定とのこと。農道（Feeder Road）も砂地ではあるが、比較的締まっており凹凸も少ない。コンパクション（付き固め）していることが良い効果があるようである。

(3) TASAF（タンザニア社会活動基金）との会合

面談日 : 2月10日(月)
面談相手 : TASAF (Tanzania Social Action Fund) Director of Public Works Program L.M. Saalema
面談者 : JICA-RADAG 新井
面談内容 : TASAF 事業の説明

1. 主要な聞き取り内容について

本事業は世銀のフル支援であるが、目的は基本的にはタンザニアの体制改革が貧困層に与える悪影響を緩和するためのセーフティー・ネットである。プロジェクトを村民主導で選択してもらい、その実施も、技術的支援などあるが、基本的には村民が責任をもって実施するという形態をとっている。選ばれた事業の多くは「道路整備事業」である。しかし本計画の目的から、その農民への影響は短期間のもので、事業の間は雇用と現金収入が望めるが事業終了後はまた何も無い状態へと戻ってしまう。また技術的に不十分で、やり直しとなることも多い。

(4) 公共事業省 (MOW) との会合

面談日 : 2月11日(火)  
面談相手 : 公共事業省 (MOW) Appropriate Technology Unit Kyombo  
面談者 : JICA-RADAG 新井  
面談内容 : MOWにおける事業の説明

#### 1. 主要な聞き取り内容について

LBT (Labor-Based Technology) を推進しているが、このアプローチは農民の所得拡大・意欲向上に有効だと思う。自分自身の経験からも、この手法の結果、道路工事に参加した人がさらにアシスタントを雇ったり、自転車を購入したりと、その波及効果を確認している。問題は、その技術的レベルの維持と普及である。しかしながら、問題は認めつつも、農村道路の整備にはLBTという手法は極めて有効だと思う。

#### (5) 地方行政庁 (PO-RALG) との会合

面談日 : 2月14日(金)および15日(土)  
面談相手 : 地方行政庁 (PO-RALG) Director for Engineering Mr. Evans  
面談者 : JICA-RADAG 新井  
面談内容 : PO-RALGにおける事業の説明

#### 1. 主要な聞き取り内容について

PO-RALG では農村道路整備として VTTP (Village Travel and Transport Project) を推進中である。これは世銀が1995年より開始したプロジェクトだが、その後他のドナーも多く参加し、現在はむしろ数カ国のドナーが中心となり、それぞれの地域で活動を実施している。この方法は、LBTとは異なり、「農民に賃金を支払うのではなく、農民の自己責任意識を高める」一方で、「農民がある地点まで整備すれば、それ以降の市場までの地方道路は県が責任もって整備する」という約束を行い、農民の側のインセンティブを高めている。道路基金 (Road Fund) の県への分配は、確かにある配分式でまず計算されているが、実際の配分はPO-RALGと道路基金局 (Road Fund Board) とで毎年協議している。それらの協議によって、各県の実態が配分に反映されるので有効である。地方・農村道路の整備計画は、現在MOWと共同で準備している10年計画以外にはない。

#### (6) 地方・農村道路整備予備調査報告会

開催日 : 2月19日(水)  
開催場所 : 地方行政庁 (PO-RALG) ダルエスサラーム事務所  
報告者 : JICA-RADAG 新井  
参加者 : PO-RALG Richard Musingi, MOW Mr. Kyombo, MAFS S. E. Kadoma, Road Fund Board Mr. Massawe, TASAF Mr. Salema, UNDP Jonas Giersing, JICAタンザニア事務所 花谷および小林, JICA-RADAG 藪田および林

これまでのインタビュー及び現地調査の結果を踏まえて作成した英文報告書「地方・農村道路整備予備調査報告書(案)」("Preliminary Study for District/Feeder Road Improvement in ASDP of the United Republic of Tanzania (Draft)") に従い、報告を行った。

3-2-6 農業背景調査 II

(1) 進捗

調査団は以下の3つを主な目的として、ムトワラ州、タボラ州、ムワンザ州およびキリマンジャロ州で調査を行った。

- (1) DADP ガイドラインの説明および協議
- (2) DADP において各県がフォーカスすべき分野および行政体による具体的な支援策に関する協議
- (3) DADP の効果的・効率的実施のためにタンザニア政府がなすべき課題の整理

各州においては、州行政官 (RAS) および農業アドバイザー (RAA) と協議した後、県 (ディストリクト) を訪問し、関係者と協議した。なお、今月における詳細な調査行程については図表5のとおり。(調査団注: 宿泊地の DSM とは Dar es Salaam の意。)

図表5 調査の行程一覧

日	曜日	行程	宿泊地
9	日	資料整理	DSM
10	月	団内打合せ、フィールド調査準備	DSM
11	火	JICA事務所へ報告・協議、フィールド調査準備	DSM
12	水	(タンザニア祝日) フィールド調査準備	DSM
13	木	Mtwaraへ移動、州行政官・農業担当官、Mtwara県、Mtwara市と協議	Mtwara
14	金	「農業普及ビジョン2010」ワークショップ参加	Mtwara
15	土	Masasi県、Newala県、Tandahimba県と協議、州行政官へ報告、南部ゾーン農業研究所訪問、Dar es Salaamへ移動	DSM
16	日	Taboraへ移動、州行政官・農業アドバイザー、Tabora県と協議	Tabora
17	月	Igunga県、Nzega県と協議	Tabora
18	火	Urambo県と協議、西部ゾーン農業研究所訪問	Tabora
19	水	Uyui県と協議、Dar es Salaamへ移動	DSM
20	木	JICA事務所へ報告・協議	DSM
21	金	フィールド調査準備	DSM
22	土	団内打合せ	DSM
23	日	JICA事務所と協議	DSM
24	月	Mwanzaへ移動、州行政官・農業担当官、Missungwi県と協議	Mwanza
25	火	Magu県、Kwinba県と協議	Mwanza
26	水	Mwanza市と協議、Kilimanjaroへ移動	Moshi
27	木	州行政官・農業担当官、Moshi県(市およびルーラル県)と協議 Hai県、Rombo県と協議	Moshi
28	金	Mwanga県、Same県と協議	Moshi

(出所: 調査団)

### 3-3 3月の進捗

#### 3-3-1 3月の活動概要 (3月1日から7日まで)

調査団は3月7日までに全団員が本邦に向け出国し、第5次現地調査を終了した。

調査団は、暫定 DADP のレビュー、タンザニア政府関係者への報告および協議などについて、短期間ながらも、精力的に実施した。具体的には、先月 21 日に開催された DADP センシタイゼーション・ワークショップを受けて作成されたムクランガ県の暫定 DADP のレビュー、調査団がオブザーバーとして参加した DADP センシタイゼーション・ワークショップ (於：モロゴロ) の開催状況および先月より実施していた農業背景調査 (II) にかかる報告をタンザニア政府側関係者 (PO-RALG および ASDP 事務局) に対して行った。

図表 6 活動の経過一覧

Date	Day	Activity			
		ASDP-Related Meetings	DADP-Related Meetings	Agricultural Background Study II	RADAG-Related Meetings
1-Mar	Sat.			Visit to Mwanza and Kilimanjaro Regions (from February 24)	
2-Mar	Sun.		Meeting with DALDO and DEO of Mkranga District		
3-Mar	Mon.				
4-Mar	Tue.	Meeting with PO-RALG			
5-Mar	Wed.				Meeting with JICA
6-Mar	Thu.	Meeting with ASDP Secretariat			
7-Mar	Fri.				Enoto and Hayashi left for Japan.
8-Mar	Sat.				
9-Mar	Sun.				
10-Mar	Mon.				
11-Mar	Tue.				
12-Mar	Wed.				
13-Mar	Thu.				
14-Mar	Fri.				
15-Mar	Sat.				
16-Mar	Sun.				
17-Mar	Mon.				
18-Mar	Tue.				
19-Mar	Wed.				
20-Mar	Thu.				
21-Mar	Fri.				
22-Mar	Sat.				
23-Mar	Sun.				
24-Mar	Mon.				
25-Mar	Tue.				
26-Mar	Wed.				
27-Mar	Thu.				
28-Mar	Fri.				
29-Mar	Sat.				
30-Mar	Sun.				
31-Mar	Mon.				

Saturdays, Sundays and Public Holidays

(出所：調査団)

#### 3-3-2 3月の活動の注力点 (3月1日から7日まで)

調査団が3月に注力した業務は以下の点である。

- モロゴロに於ける DADP センシタイゼーション・ワークショップ開催状況のタンザニア政府関係者への報告
- 先月より実施していた農業背景調査 (II) のタンザニア政府関係者への報告
- コースト州ムクラング県作成の暫定 DADP のレビュー

### 3-3-3 ASDP フェーズ2 立ち上げ支援

#### (1) 進捗

以下の各会合に参加し、協議を実施した。

#### (1) 3月4日 PO-RALG ムシンギ局長との会合

##### 会議のポイント：

・2月21日に開催された DADP センシタイゼーション・ワークショップにおいて、「どのような理由から、DADP ガイドライン本編と内容が異なる『簡約版 DADP ガイドライン（現地ではミニ・ガイドラインと呼称）』が使用されたのか」について確認した。この点についてムシンギ局長は、「そういった内容の『簡約版 DADP ガイドライン』を使用した理由は、タンザニア政府資金を急ぎ獲得するためだけのものだった」と説明し、「今後は『詳細版（DADP ガイドライン本編の意）』を使用する予定である」と言及、調査団の理解を求めた。

・現在の PO-RALG と ASDP 事務局との業務上の調整はどのように行われているかについて確認した。ムシンギ局長は、「DADP のコーディネーターは PO-RALG である」と断言し、ワーキング・プランの作成等で業務が繁忙化している ASDP 事務局から DADP の管理機能がすでに PO-RALG に移管されていることを示唆した。

##### ・その他のポイント

・3月中旬に州行政局職員を集めて開催を検討している「DADP フォローアップ・ワークショップ」、および4月以降に開催を予定している州および県政府職員を対象とした「ASDP センシタイゼーション・ワークショップ」<sup>2</sup>においては DADP ガイドライン本編を配付する予定である、とムシンギ局長より発言があった。

・今年度、各県が作成する DADP の記入フォーマットは MTEF (Medium Term Expenditure Framework) フォーマットを使用する、とムシンギ局長より発言があった。(モロゴロの DADP センシタイゼーション・ワークショップの席上そのような発言があったとしてムクラング県政府職員から独自に入手した情報を基に質問した。なお、「簡約版 DADP ガイドライン」には記入フォーマットが提示されていない。)

・ICC (省庁間調整委員会) 以下に新たに「テクニカル・コミッティー」および「事務局」が設置され、タスク・フォース1の管理を行うとの発言がムシンギ局長よりあった。なお、

<sup>2</sup>2月17日に開催された FASWOG タスクフォースにおいて FAO-IC が発言した内容と同一で、県レベルにおいて農業セクター支援を行っているプロジェクトに関するデータベースの構築と併せて実施しようとしているワークショップのことを指す。

「テクニカル・コミッティー」の構成員は ASLMs (農業セクター主要 3 省) および PO-RALG の局長に複数名の専門家を加えたものとなる予定。ちなみにムシング局長はその議長を務めることがすでに決定している。一方「事務局」に関しては、まだ事務局長も選出されていない状態であり、その構成員についても未定である。そのため、暫定的に ASDP 事務局がその業務を担っているとの発言があった。

・(農業背景調査 [II] チームがムトワラ州、タボラ州、ムワンザ州、キリマンジャロ州において調査を実施した際に、これまですでに O&OD を用いて計画策定を行ったといわれる「パイロット 17 県」の存在について確認した。) ムシング局長からの回答については次のとおり。

「『パイロット 17 県』というのは不正確である。時期は正確に覚えていないものの、昨年より前 (2001 年?) にキゴマ県とモロゴロ・アーバン県でパイロット的にテストした。その後、2002 年 6~7 月にハイ県 (キリマンジャロ州) で O&OD のトレーニングを行った。さらに 2002 年 11 月に、ムクランガ県 (コースト州)、キサラウエ県 (同)、キバハ県 (同)、バガモヨ県 (同)、シンギダ県、マニョニ県 (シンギダ州) などの 5~6 県 (キバハかバガモヨだったか記憶が定かでない) でもトレーニングを行った。今年は、その他の県全てでトレーニングを行う予定である。」

・(「O&OD では十分な外部環境の分析ができないのではないか?」との調査団の質問に対して) ムシング局長は次のように回答している。

「O&OD は PRA と同じツールを使うホーリスティックアプローチである。O&OD は村レベルから州レベルまで共通に使われ、州が外部環境を分析するので問題はない。また、O&OD は SWOT 分析に取って代わるものではない。並行して使っても問題はない。」

#### 会合終了時における調査団の分析

- ・調査団としても、「なぜ DADP センシタイゼーション・ワークショップにおいて、DADP ガイドライン本編と内容が異なる『簡約版 DADP ガイドライン』が使用されたのか」については大きな謎であった。今回この謎については回答があたえられたものの、今後 DADP ガイドライン本編が配付されることを十分考慮しても、各県政府にとっては混乱の元、ただの迷惑でしかない。「DADP のコーディネーターである PO-RALG」には、今後 DADP ガイドライン本編が配付されることになる各ワークショップでの十分な説明と配慮が必要となることは明らかである。
- ・これまでも調査団が指摘しているように、O&OD では市場原理を考慮に入れた農業セクターの十分な分析は難しい。それを認識しているのか、いないのか不明ながらも、PO-RALG 認定の公式「参加型計画策定手法」である O&OD を全く否定するわけにもいかないムシング局長の苦しい立場が伺える。

#### (2) 3 月 6 日 ASDP 事務局ニヤキモリ氏 (プログラム・コーディネーター) との会合

##### 会議のポイント:

・2 月 21 日に全国で開催された DADP センシタイゼーション・ワークショップに参加できなかったマフィア県 (コースト州) およびタンガ州に対しては別途「DADP センシタイゼーション・ワークショップ」を行うとの発言がニヤキモリ氏からあった。なお、その開催日は 3 月 11 日を予定しており、ファシリテーターが直接現地に赴き、ワークショップを行うとのこと。

##### ・その他のポイント

- ・(モロゴロの DADP センシタイゼーション・ワークショップで、ダルエスサラーム州の

RAS が、州がモニタリングなどに DADP 資金の一部を使うというようなことを述べていたという情報を入手していた調査団は、その真偽についてニャキモリ氏に確認した。)ニャキモリ氏からの回答は以下のとおり。

「そんなことは許されてはいない。ご存じのとおり、ASDP 予算の 75%は DADP に充てられる。残りの 25%が中央政府に充てられるのだ。州行政局は中央政府の一部であり、州行政局が DADP のモニタリング等に使う資金は中央政府に割り当てられる予算から支出される。したがって、DADP に配分される予算によって州行政局を支援する必要はない。そもそも各 LGA と中央政府とを直接結ぶのは困難だ。それ故に、州行政局がある。(DADP 予算獲得のためには) 全てのプロジェクトが、州の審議委員会 (Consultative Committee) を通じて中央政府に提出されなければならない。州農業アドバイザー (RAA) が提出された全ての案件を掌握することになるのも、それが理由だ。」

・(農業背景調査 [II] チームがムトワラ州、タポラ州、ムワンザ州、キリマンジャロ州において調査を実施した際に、各ゾーンで開催された DADP センシタイゼーション・ワークショップにおいて各県の DADP 予算のシーリングが言及されなかったケースがあったと報告を受けたことについて確認した。)ニャキモリ氏からの回答については次のとおり。

「県ごとの予算にシーリングがないことは問題ではない。問題はむしろ、それぞれの活動についてシーリングがないことで、(世銀が支援している) PADEP でやっているように、プロジェクトのタイプによって上限を設けておく必要がある。そうでないと、1つの村に 6,000 万 (タンザニア・) シリングがついたりしかねない。今回、シーリングを設けないことを決めたのは、ASLMs (農業セクター主要 3 省) の次官 (複数) たちである。均等に配分すれば、約 1 億シリングだが、「賢い県」は 5 億シリング位取ってしまうかもしれない。」

・(『簡約版 DADP ガイドライン』ではなぜ M&E についての説明がなされていないのか?)との調査団の質問に対して)ニャキモリ氏は次のように回答している。

「次のワークショップではちゃんと説明する。」

・(「DADP の選定基準はどのようになっているのか」との調査団の質問に対して)ニャキモリ氏は次のように回答している。

「参加型か、バイアブルか、プロフィットアブルか、技術的にフィージブルか、生産性はどうか、農民に利益をもたらすか、持続的か、農民によって持続可能かなどの観点が必要なのは確かであるが、それ以外にも本質的な問題および組織的な問題がある。」

#### 会合終了時における調査団の分析

- ・調査団としても、ニャキモリ氏が「そもそも各 LGA と中央政府とを直接結ぶのは困難だ。それ故に、州行政局がある。」と述べ始めることから、PO-RALG が現在 3 月中旬に州を対象とした「DADP フォローアップ・ワークショップ」の開催を予定していることの論理的根拠を伺い知ることができた。
- ・DADP の選定基準について確認した際にニャキモリ氏が最後に「それ以外にも本質的な問題および組織的な問題がある」と言及したのは、今回 DADP が複数のパイロット県で作成されるのではなく、タンザニア本土全県で作成されるようになったことと同様、DADP の選定においても、その背後で「政治的配慮」が働くことを明確に暗示している。

### 3—3—4 DADP 作成支援

#### (1) 進捗

以下の会合に参加し、協議を実施した。

(1) 3月2日 ムクランガ県農業・牧畜開発担当官 (DALDO) および普及担当官 (DEO) との会合

会議のポイント: ムクランガ県(コースト州)の県農業・牧畜開発担当官 (DALDO: District Agriculture and Livestock Officer) Moshy 氏および県普及担当官 (DEO: District Extension Officer) Mboya 氏がまだ作成途中ではあるものの、DADP を持参し、その内容についてコメントを求めてきた。調査団は、両名と共にその内容についてレビューを行った。(ムクランガ県作成による DADP については下記を参照のこと。)

・その他のポイント (調査団からのレビュー)

・「2005 年度」とだけ限定しているのが気になる。「一体それでその後どうなるのだ」と疑問が湧く。実際、DADP は単年度の計画ではないこと、3 年のローリング・プランであること、また ASDP は 5 年間にわたる実施期間を持ち合わせていることからせめて 3 年、可能であれば 5 年の県における農業開発計画のイメージを描き、その「ストーリー」を DADP に入れ込むべきと考える。

・DADP の品質管理の問題からも、県における戦略 (strategy) にはあまり多くを入れ込むべきではないと考える。この DADP において提示されている戦略は 2 つであり、その点は評価できる。

・やはり、「O&OD」の影響なのか DADP における問題視角がどうも県の内部環境に偏向しているように感じられる。そこで、例えば南部諸州における殻付きカシューの生産量が県に与える影響 (「Threat」の一つとして) やダルエスサラームという市場以外の他の市場の可能性を探ること、キバハ県における民営化されたカシュー加工工場の運行状況を確認すること (「Opportunity」の特定のための一つの手段として) など県の外部環境も併せて分析してみるべき。

・情報リソースへのアクセスが気にかかる。その点に不具合を感じるのであれば、DADP における一つのコンポーネントとしてスタディー・ツアーを計画し、ムトワラにあるナリエンデレ・カシュー・リサーチ・プロジェクト (アグリカルチャー・リサーチ・インスティテュート内) を訪問してみてもどうかと薦めた。(ところが、DEO いわく、その支所にあたる機関であるカシュー・ディベロップメント・センターが県に存在しているということであった。そのため改めて、そのセンターに所属する人材を DADP において提案するファーマーズ・フィールド・スクールにおける講師等として招くことなど DADP 実施における協力関係を構築するよう強く薦めた。)

#### 会合終了時における調査団の分析

・昨年 10 月から 11 月にかけて実施したカシューナッツの流通調査を通じ、県政府を頻りに訪問し、県政府職員と協議を行ったことにより、県政府側との信頼関係は構築できたように思う。それが調査団の本邦帰国直前の日曜日にわざわざムクランガ県よりダルエスサラームに出てきて行った今回のレビューに表れているように感じる。また、同時に彼らが DADP に対して強烈なインセンティブを感じているのが伝わってくる。「コーストの人間は怠け者だ」というイメージを払拭するに値する、小さいながらも「事件」であったことには間違いない。今後も、構築された信頼関係を「てこ」に県の現実に即しつつ、よりその独自性が表れるような DADP の作成支援を行っていきたい。

・「県にカシュー・ディベロップメント・センターが存在している」という DEO の発言は



十分考慮するに値する。というのも、「これまでそのような機関の存在を県内において知りながら、その機関とはどのような関係であったのか」という疑問が次に湧くためである。つまり、「存在は知りながらもコミュニケーションはしてこなかった」という結論に帰するのではないかと思慮する。今後、県政府が DADP の実施を通じ、農民の利益の向上を目指す際に、農産物生産の先にある「コミュニケーション先（マーケット）の特定」および「コミュニケーション先（マーケット）とどのようにコミュニケーションするか」という問題をどのようにして乗り越えるかが県政府にとって大きな検討課題となることを予想する。

## ムクランガ県 DADP（ドラフト）

### 1. Situation Analysis

- (1) コースト州における殻付きカシューナッツの生産の約 80% をムクランガ県が占めている。（なお、2001/2002 年のシーズンにおいてはコースト州全体の殻付きカシューナッツの生産量は 12,000 トンであるが、そのうち 9,300 トン（78%）をムクランガ県が生産している。一方、コースト州内の残りの 5 県全体の生産量は 2,700 トンであった。）
- (2) 1997 年の調査によると、ムクランガ県には三百万本のカシューが存在している。しかしながら、そのうちの 3 分の 1 しか「適度に (moderate)」管理されていない。
- (3) コースト州において使用されるサルファー（硫黄、カシューへの防虫剤および殺菌剤）は年間 500 トンである（2002 年実績）。そのうちの 80%、つまり 420 トンがムクランガ県において使用されている。
- (4) ムクランガ県が有する自動噴霧器 (Motorized Blower、これによりサルファーを噴霧する) の全台数は 250 である。この台数はコースト州において最大である。（ただし、コースト州全体の自動噴霧器台数は明らかにされず。）

### 2. Obstacles

- (1) ムクランガ県におけるカシューのうち 3 分の 2 が全く管理されていない状態 ("They are in the bush.")。
- (2) 多くのカシューは古く、良い品質を産出する品種の有無が不明確
- (3) カシューにおける病気および害虫の発生
- (4) カシュー農民の財政力不足によるインプット（農薬等）購買力の低さ
- (5) カシュー農民の資金アクセス源の欠如
- (6) 不適切な技術ノウハウ
- (7) 不適切な普及サービス・システム（ムクランガ県全村のうち 80% に普及員がいない）
- (8) 殻付きカシューナッツの市場価格の変動性
- (9) 普及員の移動手段的欠如

### 3. Objective

耕種慣習の改善 (improved agronomic practices) を通じ、カシューを所有する農民の殻付きカシューナッツの生産量を現在のカシュー一本あたり平均 5 キロから少なくとも平均 10 キロに増加させることを 2005 年までに可能たらしめること。

#### 4. Strategies

- (1) ファーマーズ・フィールド・スクール (FFS) の設置 (キロサで入手した参加型手法のうちの一つ)
  - ・ 1 スクールあたり 25 人の農民を養成
  - ・ トレーニング・エリアは 1 ヘクタール、約 70 本のカシューが植えられている地域
  - ・ 耕種慣習の改善について学ぶ
  - ・ 農民同士の情報交換および情報共有も目的の一つ
  - ・ 県分野専門家 (DSMS) および村レベルの普及員がトレーニングを実施
- (2) ファーマーズ・フィールド・スクール (FFS) の対象地域はキシジュ (Kisiju) 行政区 (調査団注: 行政区とは複数の郡から成る) に設置する。
  - ・ その第一の理由は、ムクランガ県における殻付きカシューナッツ生産の 80% はキシジュ行政区からに拠ること
  - ・ その第二の理由は、ムクランガ県におけるカシューに対するインプット (農薬等) の 80% はキシジュ行政区により使用されていること
  - ・ キシジュ行政区には 3 郡が属しており、1 郡あたり 8 つの FFS を設立することから、2004 年度において FFS により養成される農民数は 600 名にのぼることとなる (8 FFS X 3 郡 X 25 名 [農民] = 600 名 [農民])

### 3-4 ASDP フェーズ2 立ち上げ支援および DADP 作成支援における関係者の投入実績

本フェーズ3 (その2) の関係者による特記すべき新たな投入は次のとおり。

ASDP フェーズ2 立ち上げ支援：

- ・ ASDP 事務局への人材の投入
- ・ ASDP フェーズ2 立ち上げ支援へのコンサルタント (FAO-IC) への投入

DADP 作成支援：

- ・ DADP センシタイゼーション・ワークショップへの人材 (ファシリテーター) の投入

図表7 関係者の投入実績要約

Contribution	MAFS	Japan	Other Donors
Financial	Costs on the FASWOG Taskforce (February 17)	JICA: A part of the DADP Sensitization Workshop fees	WB: Fee for hiring of consultants of the FAO Investment Center to support to implement the ASDP Phase II
Logistical	<u>FASWOG Taskforce:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・Provision of meeting spaces</li> <li>・Preparation of documents for meetings</li> <li>・Circulating information/documents regarding the ASDP/DADP on necessary basis</li> </ul>	<u>Secretariat for FASWOG Taskforce:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・Setting up of meetings</li> <li>・Circulation of invitations of meetings</li> <li>・Preparation of minutes</li> <li>・Circulation of information relating to the ASDP/DADP among donors</li> </ul>	<u>Informal Donor Meeting</u> FAO: Provision of a meeting space (February 2) and organizing Soft Launching and Get Together Meeting (February 11)
Manpower	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Chairing on FASWOG Taskforce (PS)</li> <li>・Attendance at meetings (at least one personnel from Dept. of Policy and Planning dealing with administrative and sometimes substantial matters)</li> <li>・Setting up of the ASDP Secretariat</li> <li>・Provision of the facilitators for the DADP Sensitization Workshop</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Attendance at meetings regularly one from JICA, one from RADAG, and sometimes one from the Japanese Embassy</li> <li>・Provision of technical advise on consultants working on the DADP</li> <li>・Provision of comments on the ASDP and DADP</li> <li>・Compiling comments on the ASDP/DADP from donors</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Attendance at meetings regularly one or two from each donor</li> <li>・Provision of comments on the ASDP and DADP</li> </ul>

(出所：調査団)

## 4. 第4年次における業務概要（案）

### 4-1. 来年度調査の活動基本方針

来年度に調査団が求められる活動支援業務は DADP 支援と ASDP 事務局支援業務の二つであると思われる。すなわち「地方」における DADP の策定・実施を支援しつつ、引き続き「中央」において ASDP の策定・実施を支援する。

→「地方」での支援を通じて得られた結果や教訓を「中央」にフィードバックするといったような「中央」と「地方」との連携が、今後 ASDP を効率的かつ効果的に実施する上で重要な位置を占めるとと思われる。

具体的には、来年度の活動は以下の2種4本柱とすることが想定される。

#### 来年度の活動の2種4本柱

##### 1. DADP 支援関連業務

- (1) DADP 策定・実施・モニタリング支援 → コースト州の県（2県程度）への集中と全国展開の2段階の支援。
- (2) 県内道路整備支援調査 → コースト州の県（2県）での整備の仕組の提案とモデル・ケースとしての全国への紹介（地方開発キャパビルの先行例として）。

##### 2. ASDP 事務局支援・調整業務

- (3) ASDP 事務局支援・調整 → 事務局支援を軸にドナー間調整も行なう。
- (4) 4つのタスク・フォース支援 → それぞれに投入するローカル・コンサルタントを通じて、調査団の農業専門家が技術支援及び議論の管理を行なう。

以下、それぞれの支援業務について簡単に説明する。

### 4-2. DADP 支援（DADP の作成・実施・モニタリング支援、県内道路整備支援調査）

- (1) DADP 策定・実施・モニタリング支援 → コースト州の県（2県程度）への集中と全国展開の2段階の支援。

DADP の策定と実施の支援活動については、コースト州のいくつかの県（2県程度）を選定して深く集中的に支援活動を実施するとともに、全国規模では州都を訪問してのコンサルティング業務や広報活動を通じて幅広く支援するという二段階支援を想定している。

集中的な支援活動に関する基本的な考え方は以下のとおりである。

伝統的な（農学的な）アプローチは、なるべく避ける。過去の他国の経験を見ると農業は生産督励によってでなく、市場が牽引する力によって活性化してきた面が強い。したがって、農民だけでなく流通業者、地方都市など非農業部門の人々をインボルブした DADP づくりが必要。



市場が牽引する力を活用するという観点から、対象とする県はダルエスサラームという大消費地にある程度近く、市場経済が進んでいるところを選ぶべき。したがってコースト州の各県が引き続き注目される。



選定された県について、地元の事情に精通したローカルコンサルタントをフルに活用しながら、以下のような支援を行なう。

- 域内の村（ないし Wards）を対象にくまなく ASDP、DADP 作成ガイドラインを説明
- 各村の問題点、ニーズの集約（関連データ収集も含む）の支援
- 各村の来年度 DADP プロジェクトの形成、ディストリクトとしてのとりまとめ／優先順序づけの支援
- 形成プロジェクト実施のモニタリングの支援
- 来年度以降の3年計画の作成（各村／ディストリクト全体）の支援

上記のような具体的かつかなり直接的な支援を行なうとした場合、対象とする県は1-2県程度が適当ではないかと予想している。

そして、このような活動をしつつ更年度に実施が見込まれるコースト州を対象とした技プロに実質的につなげていくことを目標とする。

なお、計画の策定や実施そのものは県や村が主体となって作ることとなる。調査団の役

割は、上記のとおり、その策定や実施活動プロセスの指導・監理などの支援活動となる  
と見込まれる。

(2) 県内道路整備支援調査 → コースト州の県（2 県）での県内道路整備整備の仕組の提案  
とモデル・ケースとしての全国への紹介（地方開発キャパビルの先行例として）。

前年度に実施した DADP ガイドラインの説明行脚を通じて、地方道路の整備が多くの県  
で農業開発のネックになっていることが判明し、県レベルでの対応策を提案する報告書  
を作成した。提案内容は以下のとおりである。

- 県内道路（地方・農村道路）整備のための農民労働力の参加を得るために必要  
なインセンティブの仕組み作りが必要（Labor-based Technology (LBT)の  
導入の仕組み）
- 県が自ら県内道路を整備するためのファイナンスの仕組みの構築が必要
- 現在、地方道路に関するデータ・ベースがあるが、技術的な情報に偏っており  
使いづらい。したがってこれを簡素化して、県政府が道路整備の優先づけが  
できるようなものに改良するとともに、優先づけのガイドラインの整備が必  
要。

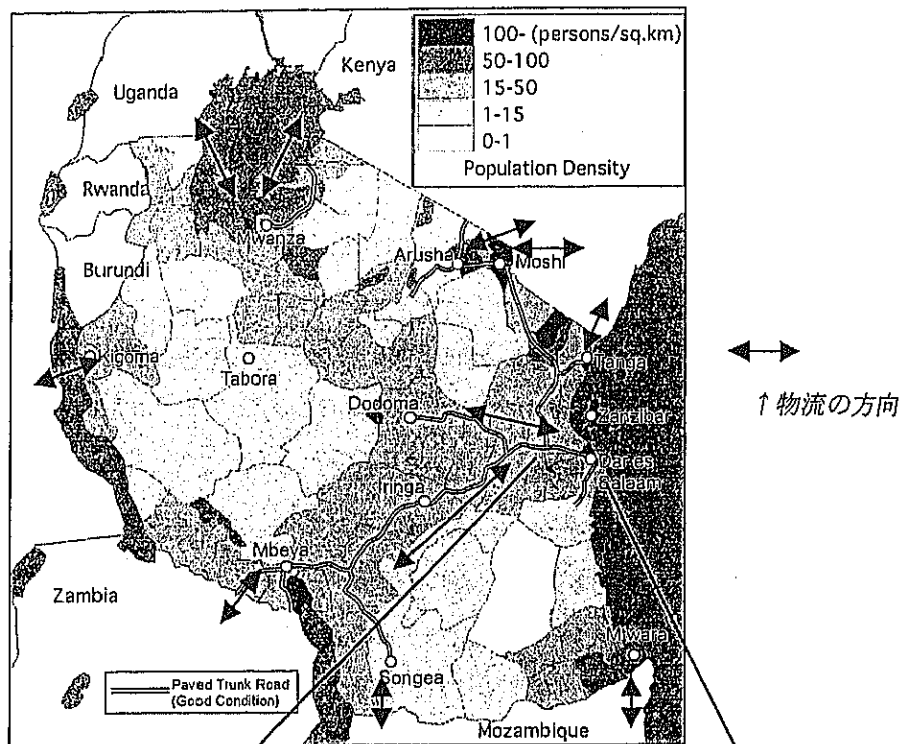
その他、中央レベル(PO-RALG)および県レベルの能力強化のための各種提言を  
行った。



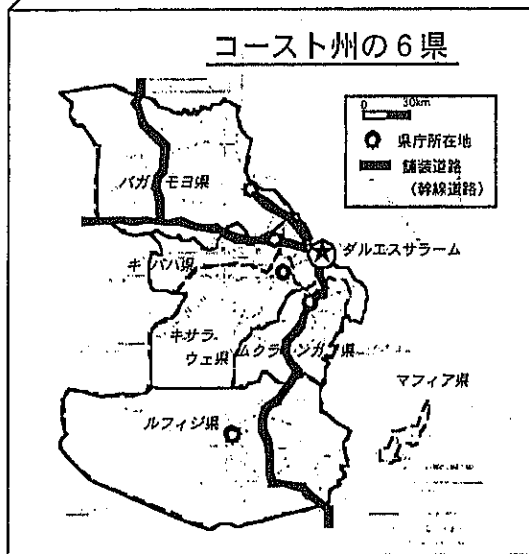
この分析結果と提言を踏まえて、今年度は、コースト州の対象県（2 県程度、今  
後選定）に関して、当該県政府と協議の上、県レベルでの整備の仕組みやファイ  
ナンスの仕方を実際に提案し、実施につなげることを目指す。そして当該 2 県で  
の提案結果を、県レベルの道路整備のモデル・ケースとして可能な限り広く全国  
に紹介することを目指す。

ちなみに、以下がこれまでの調査の結果明らかになっているタンザニア全国およびコースト州の道路ネットワークである。

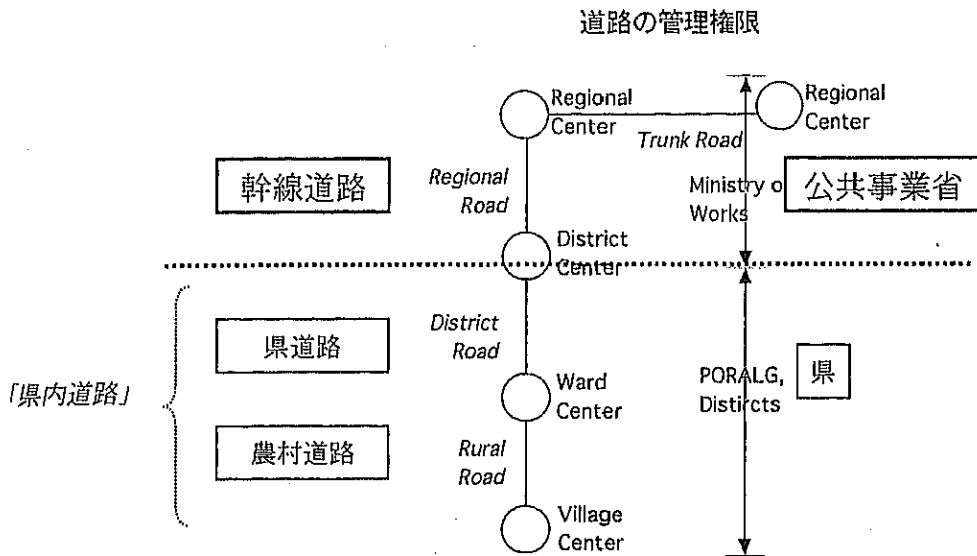
幹線道路ネットワークと人口の集積状況



幹線道路ネットワークあるいは県庁所在地までの県内道路（県道路と農村道路）が未整備。



また、以下が法律で定められている道路の管理権限である。



上記の調査方針と、道路ネットワークの現状、及び管理権限を踏まえて、来年度の当該道路整備支援調査では以下の結果を出すことを目指す。

県内道路に関し、県が自ら整備できるような実用的な仕組みを提案する。それは、  
 (1) 県の自律的なファイナンスの仕組みと (2) 農民労働力の調達に基礎を置く技術 (Labor-based Technology) の両者を有機的に組み合わせた新しい仕組みの提案となるはずである。

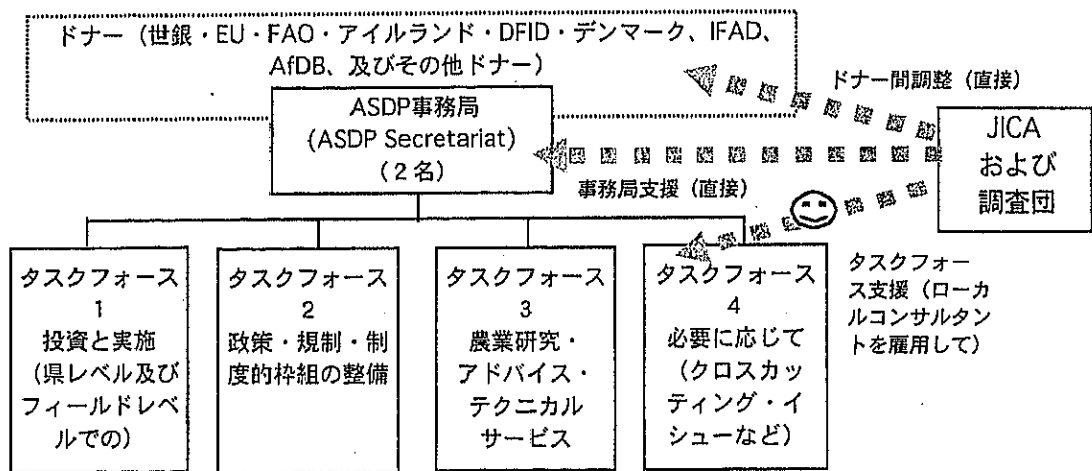


### 4-3. ASDP 事務局支援・調整業務

(1) ASDP 事務局支援・調整 →事務局支援を軸にドナー間調整も行なう。

一方、中央レベルでは ASDP 事務局（当初タンザニア政府関係者 2 名）が創設され、今後は、この事務局が関係者および後述の 4 つのタスクフォースの関係をコーディネートしていく見込みである。すでにワークショップ開催支援などを通じて、JICA 及び調査団は ASDP 事務局と緊密な関係にあるが、ASDP のスムーズな実施のためには、調査団として来年度も ASDP 事務局へのアドバイザー業務や実際の業務の実施支援を行なうことが必要である。また、世銀・EU・FAO・アイルランド・DFID・デンマーク及びその他ドナー間の意見調整は今後とも JICA に依存することが見込まれる状況であり、ドナー間調整も実施する必要がある。

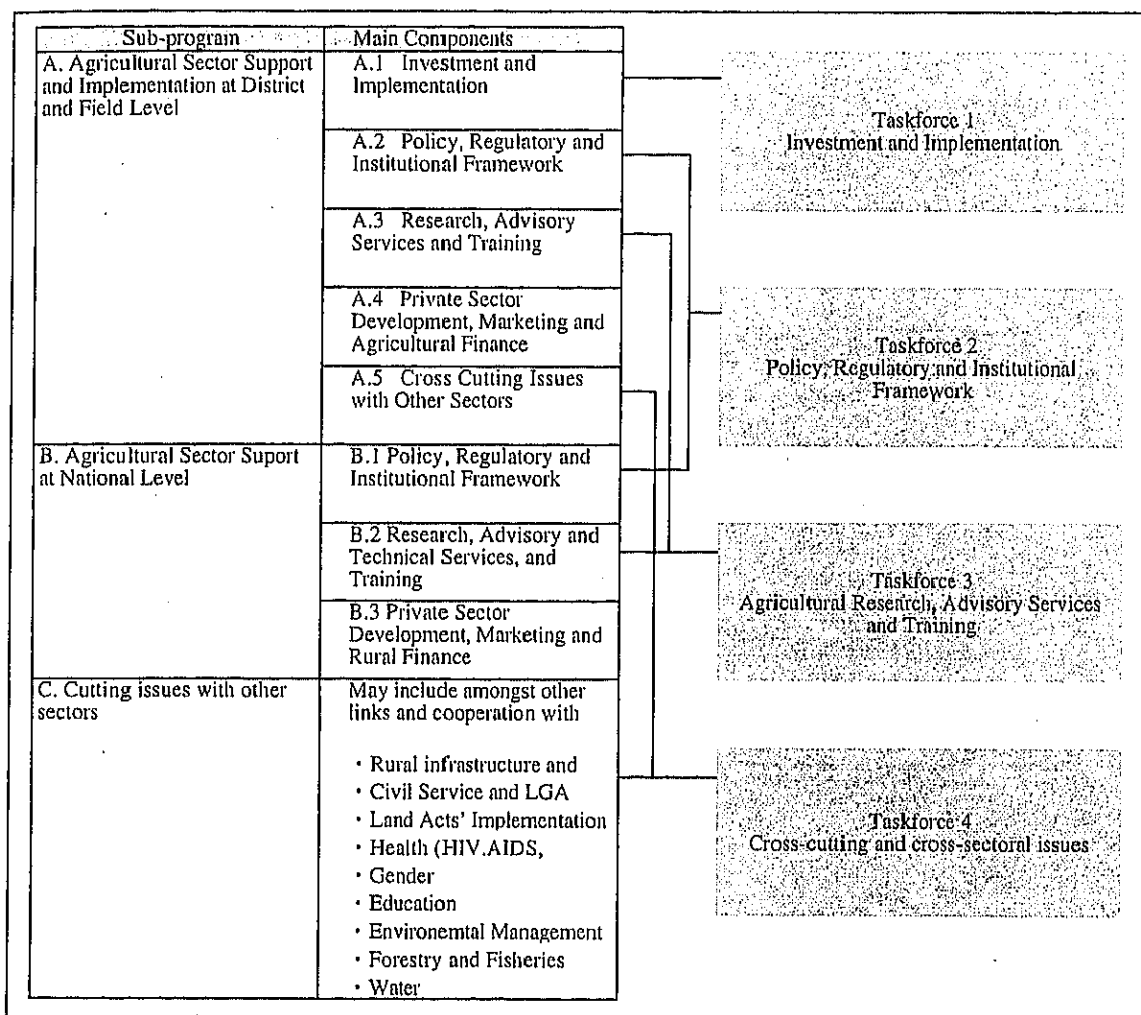
ASDP 事務局、4 タスクフォースと、調査団支援の構図



(2) 4 つのタスク・フォース支援 →それぞれに投入するローカル・コンサルタントを通じて、調査団の農業専門家が技術支援及び議論の管理を行なう。

さらに、ASDP 事務局のもとに創設される 4 つのタスク・フォース\*1 への支援も重要である。ただし、タスク・フォースの立ち上げ時期、開催回数や頻度、議論の進め方も今後の議論にかかっている状況なので、基本的には調査団がローカル・コンサルタントを雇用して 4 つそれぞれのタスク・フォースに投入しつつ、調査団の農業専門家がアドバイザーとして監督及び知的貢献を行なう形で進めるのが適当と考えられる。

#### 4 タスクフォースの担当分野の詳細



\*1. . . . . 4つのタスク・フォースとは以下のとおり。

TF 1 : 投資と実施 (県レベル及びフィールドレベルでの) (全体予算の 75%を投入)

TF 2 : 政策・規制・制度的枠組の整備

TF 3 : 農業研究・アドバイス・テクニカルサービス

TF 4 : 必要に応じて (クロスカutting・イシューなど)

なお、TF 4 の具体的なテーマとして、農業流通・マーケティング (ASDP 事務局より)、農村における HIV/AIDS (一部ドナーより) などがあがっている。

#### 4-4. 本件調査の最終成果のあり方：

##### 2 箇所でのセミナー開催と「援助調整実施指針」作成

来年度は本件調査の最終年となる。調査団としては、タンザニアの農業セクターのセクター・プログラムへの支援業務だけに留まらず、広くセクターワイド・アプローチに関わった経験とアフリカ援助の課題を、日本国内関係者およびアフリカの JICA 事務所担当者へフィードバックすることが重要と認識しており、以下の2点の提案を行ないたいと考えている。

##### (1) セミナー開催 (2 箇所)

- ・日本での開催・・・国内関係者向けと広報目的 (100~200 人規模を想定)
- ・現地での開催・・・アフリカ各国の JICA 事務所担当者を招待するセミナーなど。開催地はダルエスサラームでの開催を想定。

##### (2) 報告書 援助協調実施指針 (テキスト的なもの)

- ・・・他の国及び他のセクターでも参照できる報告書を想定。派遣前研修などでも使用できることを想定。

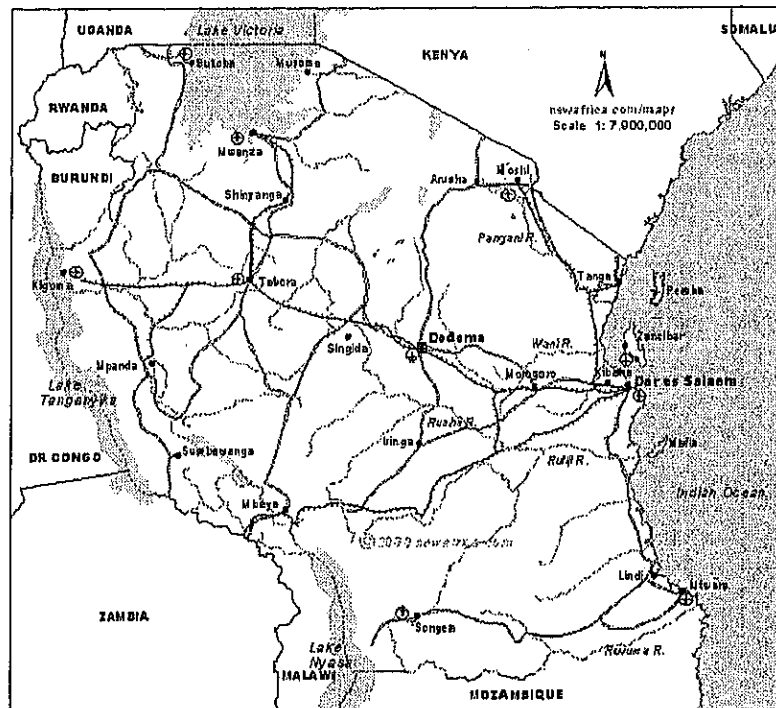
## 別冊資料一覧

- 調査団作成レポート1. 道路整備支援調査 (Preliminary Study for District/Feeder Roads Improvement) P.1
- 調査団作成レポート2. 農業背景調査II (フィールド・スタディ) (Back-to-Office Report:Field Study on District Agricultural Development Plans (DADPs) in Districts of Mtwara, Tabora, Mwanza, and Kilimanjaro Regions) P.23
- 別添資料1. THE MINUTES OF THE FASWOG TASK FORCE MEETING HELD ON 23<sup>RD</sup> DECEMBER 2002 P.32
- 別添資料2. GUIDELINES FOR THE PREPARATION OF MEDIUM TERM PLAN AND BUDGET FRAMEWORK FOR 2003/04 - 2005/06 (TSh.11 billion Block Grant for DADP is indicated) P.37
- 別添資料3. Comment on the Draft Budget Guidelines and MTEF 2003/04-2005/06 P.39
- 別添資料4. CRITERIA USED BY TREASURY TO ALLOCATE GOVERNMENT GRANTS SERVICED DELIVERY (RECURRENT EXPENDITURE) 2002/2003 P.44
- 別添資料5. GUIDELINES FOR THE PREPARATION OF PLANS AND BUDGETS OF LOCAL GOVERNMENT AUTHORITIES FOR THE YEAR 2003 AND ESTIMATES OF GOVERNMENT GRANTS FOR THE YEAR 2003/04 P.45
- 別添資料6. タンザニア国農業開発プログラム(ASDP)関連「県農業開発計画 (DADP) 策定ガイドライン」の概要 P.46

- 別添資料 7. TANZANIA: Agricultural Sector Development Programme (ASDP) Fourth Backstopping Mission - Aide Mémoire (16 February 2003) *DRAFT FOR DISCUSSION* P.49
- 別添資料 8. AGRICULTURAL SECTOR DEVELOPMENT PROGRAMME PHASE-TWO FORMULATION ESTABLISHMENT AND OPERATION OF TASK FORCES (*DRAFT FOR DISCUSSION - 16 February 2003*) P.61
- 別添資料 9. AGRICULTURAL SECTOR DEVELOPMENT PROGRAMME (ASDP) Project Proposal for the Conduct of an ASDP Sensitization Exercise and Finalization of a Sector Support Database Final Draft 16 February 2003 P.80
- 別添資料 10. United Republic of Tanzania Agricultural Sector Development Programme (ASDP) Working Paper on Monitoring and Evaluation FIRST DRAFT FOR DISCUSSION P.89
- 別添資料 11. UNITED REPUBLIC OF TANZANIA GUIDELINES FOR DISTRICT AGRICULTURAL DEVELOPMENT PLANS (DADP) January 2003 P.148
- 別添資料 12. JAMUHURI YA MUUNGANO WA TANZANIA MWONGOZO WA KUANDAA MIPANGO YA WILAYA YA SEKTA YA KILIMO Januari 2003 P.162
- 別添資料 13. 予算関係書類一式 (Summary: Budget Requirement for Proposed DADPs Workshops, Proposed Budget Requirement for DADPs Workshop, ASDP Secretariat Budget Estimates for February - June 2003, Summary Budget Estimate February - June 2003, Feb -June Summary Budget Estimates and Sources of Finance, Notes on the Agricultural Sector Development Programme Budget Proposal for the Period of Feb. - June 2003) P.178

Japan International Cooperation Agency (JICA)  
Rural and Agricultural Development Advisory Group (RADAG)

Preliminary Study  
for  
District/Feeder Roads Improvement  
in  
Agricultural Sector Development Programme (ASDP)  
of  
The United Republic of Tanzania



(DRAFT)

February 2003

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY  
Rural and Agriculture Development Advisory Group of JICA Tanzania Office  
(RADAG)

**Preliminary Study for  
District/Feeder Road Improvement in  
Agricultural Sector Development Program**

February 2003

Fuminori Arai, Ph.D

---

**Contents**

1. Background and objectives of the study .....	1
2. Importance of district and feeder road improvement .....	1
3. Current state of district and feeder roads .....	2
3.1 Road sector in general .....	2
3.2 Current state of district and feeder roads .....	3
4. Current activities for district and feeder road improvement .....	6
4.1 Policies, programs and projects .....	6
4.2 Finance for road maintenance .....	9
5. Preliminary findings: Issues and challenges .....	13
5.1 Issues at the local authority level .....	13
5.2 Issues at the central government level .....	14
6. Preliminary recommendations for district and feeder road improvement strategy within the ASDP scope .....	16

## 1. Background and objectives of the study

Agriculture is Tanzania's backbone. Its steady and continuing development is indispensable not only for the country's economic growth but also for people's welfare. To achieve this goal, the Tanzania government has launched the preparation of the ASDP (Agriculture Sector Development Program), and recently completed the framework and process document for the program. In this program, district and feeder road<sup>1</sup> improvement<sup>2</sup> has been identified as one of the key cross sector issues. Recognizing the particular importance of the issue among others, the Japan International Cooperation Agency (JICA) has decided to conduct a preliminary study to understand current state of the activities of district and feeder road improvement and to sort out major issues so as to facilitate the next steps to be taken. In this study a focus is put primarily on the district and feeder roads as categorized in Tanzania<sup>3</sup>. The objectives of present study are summarized bellow.

- (1) To observe current state of district and feeder road improvement activities,
- (2) To understand current state of policies, programs and projects relevant to district and feeder road improvement
- (3) To identify major issues
- (4) To present preliminary recommendations to facilitate the works to be undertaken for the improvement of district and feeder roads within the scope of agriculture sector development program.

## 2. Importance of district and feeder road improvement

Importance of district and feeder road improvement has been repeatedly recognized in various policy papers. For example, the PRS Paper has reported that out of 62 groups formed at the Zonal Workshops 44 groups stated their desire for all-weather roads and building local capacity for road repair and maintenance<sup>4</sup>. In one of the major study reports of Tanzania agriculture<sup>5</sup>, it

---

<sup>1</sup> In this study, the categorization of roads is based on the Tanzania's classification, namely trunk, regional, district, feeder, and urban roads. Also for simplicity, the term "district and feeder roads" in general includes the urban road unless otherwise indicated.

<sup>2</sup> In this study, the term "improvement" means maintenance and rehabilitation. Such activities as construction of new roads will be represented by "development".

<sup>3</sup> In the following text, the term "rural road" is also used for convenience. But the term is meant to include district, feeder, and urban roads. For comparison, it should be noted that the "rural roads" mentioned in the PRSP include not only the district and feeder roads but also regional road.

<sup>4</sup> *Poverty reduction Paper (PRSP)*, The United Republic of Tanzania, October 2000

<sup>5</sup> *Agriculture in Tanzania Since 1986 Follower of Leader of Growth?*, Government of the United Republic Tanzania, The World Bank and International Food Policy Research Institute, June 2000



has been suggested that 60 % of the marketing costs of maize from Morogoro to Dar es Salaam can be attributed to transportation costs. While the estimate of the transport costs is consistent with those of unpaved highway in western African countries in the 1980s it is remarkable in that Morogoro is only 200 km away from Dar es Salaam, the major consumers' center. In a more recent study<sup>6</sup>, the importance of improving district and feeder roads is further emphasized not only as a key element for market expansion but also as a most effective factor in reducing poverty. However, while all these studies and reports point to the importance of road improvement, a concrete strategy or policy aiming at actual and practical actions has scarcely been presented. This has been more so for the district and feeder roads, as attention of road improvement has long been given to the trunk and regional roads in this country.

It should be time now to take a step further to look into the issue and attempt to construct a practical and sustainable scheme to address the issue. This step is not only necessary but also consistent with the directions identified by the ASDP. Moreover, preparation of proposals to strengthen institutional arrangements for district road maintenance and rehabilitation is also a requirement of the Performance Assessment Framework (PAF) for PRBS/PRSC.

### **3. Current state of district and feeder roads**

#### **3.1 Road sector in general**

In Tanzania, it has generally been reported that a total length of roads in Tanzania is 85,000 km, out of which only 5 % is paved. Table 3-1 on next page summarizes the length of classified roads and their relative shares within the group of row, column, or whole of the table. It should be noted, however, that these figures are still tentative as TANROADS reports that the total length of trunk and regional roads is 28,510 km (as against the length of 35,000 km in the table above). The fact is that in Tanzania no comprehensive inventory has been established for the entire road network. Therefore, one should read the figures of the table with due caution. Figures are even more unreliable for the length of the district and feeder roads.

---

<sup>6</sup> Tanzania at the Turn of the Century, From Reform to Sustained Growth and Poverty Reduction, Government of the United Republic of Tanzania and The World Bank, April 2001

Table 3-1 Road Network Length (km and %)

	Paved	% in raw	% in column	% in whole	Unpaved	% in raw	% in column	% in whole	Total	% in raw	% in column	% in whole
Trunk	3,830	37.0	86.0	4.5	6,470	63.0	8.0	7.6	10,300	100	12.1	12.1
Regional	100	0.4	2.2	0.2	24,600	99.6	30.5	28.9	24,700	100	29.1	29.1
District	30	0.15	0.60	0.01	19,970	99.85	24.8	23.49	20,000	100	23.5	23.5
Feeder	0	0.0	0.0	0.0	27,550	100.0	34.2	32.4	27,550	100	32.4	32.4
Urban	470	19.0	11.0	0.6	1,980	81.0	2.5	2.3	2,450	100	2.9	2.9
Total	4,430	5.0	100.0	5.0	80,570	95.0	100.0	95.0	85,000	100	100	100

Source: Study to Review Road User Charges and Rates for Sustainable Road Financing, TISCO and Africon (Aug, 2001)

The condition of the road is also problematic as shown below:

Table 3-2 Road Condition (km and %)

	good	% in raw	% in whole	fair	% in raw	% in whole	poor	% in raw	% in whole	Total	% in raw	% in whole
Trunk	3,300	32.9	4.2	3,900	38.8	5.0	2,845	28.3	3.6	10,045	100	12.8
Paved	2,400	61.5	3.1	1,100	28.2	1.4	404	10.3	0.5	3,904	100	5.0
Unpaved	900	14.7	1.1	2,800	45.6	3.6	2,441	39.7	3.1	6,141	100	7.8
Regional	3,725	20.2	4.7	7,475	40.5	9.5	7,265	39.3	9.3	18,465	100	23.5
Paved	25	10.2	0.03	175	71.4	0.2	45	18.4	0.1	245	100	0.3
Unpaved	3,700	20.3	4.7	7,300	40.1	9.3	7,220	39.6	9.2	18,220	100	23.2
District/Feeder/Urban	3,995	8.0	5.1	9,755	19.5	12.4	36,250	72.5	46.2	50,000	100	63.7
Paved	40	8.0	0.1	98	19.6	0.1	362	72.4	0.5	500	100	0.6
Unpaved	3,955	8.0	5.0	9,657	19.5	12.3	35,888	72.5	45.7	49,500	100	63.0
Total	11,020	14.0	14.0	21,130	26.9	26.9	46,360	59.0	59.0	78,510	100	100

Note: The total length of the trunk and regional roads is different from the one shown in the previous table, because the data of this table is from TANROADS

Source: *Tanzania niokeru douro sekuta- nougoki* (Present state of Tanzania Road Sector; in Japanese), Kobayashi, Tomoki (Dec. 2002)

As shown in the table, more than 90 % of the district/feeder/urban roads are in fair/poor condition. Because the data for that group of roads are only rough estimates, it is more likely that actual conditions would be worse than those shown by these statistics.

### 3.2 Current state of district and feeder roads

In order to observe actual conditions of the district and feeder roads, the author visited four areas: Dodoma municipal, Mpwapwa district, Bagamoyo district, and Mkranga district. Conditions of the district and feeder roads in these districts are in general poor. They are briefly described below.

District roads: The width of a district road is typically 4 to 6 m with one pair of wheel tracks. Bus transport services are usually available several times a day. In addition, 20 to 30 vehicles a day will be counted along the roads. Majority of transport are bicycles and people's walk. Often with deep ruts and dents (sometimes more than 150 mm) the roads do not retain the required cross sectional shape. Also most of the district roads are not equipped with side drains. According to district engineers, the authority carries out grading at least once a year. However, it seems that their grading is to simply cut surface of the road and make it flat. Without proper reshaping and compaction, such maintenance work does not provide lasting passability of roads. Where laterite dominates in the soil materials, surface of the road is covered by weathered laterite which consists of very fine particles and is difficult to maintain in shape. The pulverization of the soil is caused by dry climate and repeating wheel passing over the road surface. In such areas, without mixing with gravel materials and proper compaction, roads will turn easily to a muddy trail in the rainy season.

Feeder roads: Feeder roads are often 3 to 5 m in width. With little traffic, the road is typically covered by grass except for a pair of wheel tracks. In some sections of feeder roads, even such tracks vanish in grass. As feeder roads are often originated from villagers' path, they are meandering in and between villages. Obviously such roads have neither the required cross sectional shape nor the side drains. Because of a small volume of traffic, however, road surface is relatively flat and stable. Feeder roads do not suffer from deep cuts, ruts, dents, or holes unlike district roads.

Implementation of roadwork and its management by district governments: Although the condition of district and feeder roads is on average poor, there seems fairly a large variety in the actual conditions. Among the districts that the author visited, Mkranga district has relatively better road condition than the other three districts. The reason is not clear at this moment, but it may be because of difference in soil characteristics, funding or management. Regarding

roadwork management, the four districts employ similar procedures. They all use private contractors to perform the works. District engineers prepare tender document and announce projects. Tendering is open and any contractor from within as well as outside the district can participate. An engineer or a special evaluation committee set up under the council carry out tender evaluation. And final approval and award of the contract are made by the council. In a year each district carries out 6 to 10 projects with the budget of approximately 100 to 200 million TS. Major works of their projects are grading of roads and construction of water-related structures such as culverts and drifts. Every district is in short of necessary equipment. They do not have enough transport vehicles for their regular inspection and timely supervision for the works in field (one district did not have even a motorcycle, making them dependent upon cars of other sections).

All of the district engineers and technicians are aware of the Labor Based Technology (LBT), but no one has yet tried it systematically. The reasons are, according to them, they are not trained and do not have enough capacity; supervision is not guaranteed because of insufficient staffing and transport; or they wait for a block fund from the central government to try the LBT.

Regarding the prioritization of maintenance works (they seldom undertake development works because of the lack of fund), no district among the four has formally documented criteria for prioritization. District engineers basically follow a rough idea of criteria which they have probably formed over time according to their experiences. According to their explanation, they take into account not only the size of population along a particular road but also economic activities and potentials as well as connection to other roads. But as projects are subject to the district council decision making, what often happens in those districts is that, instead of engineering or economical rationale, equity consideration among wards and villages prevails. Consequently, as it happens in one district, roadwork is carried out in a regular sequence among major three roads year by year even though every one-year work covers only a small section of the road. Although no district has formal criteria, a couple of districts have a 5 to 10 year project plan. These plans describe only the sections of roads to be worked on in a particular year. Another thing that we revealed at the site was the selection and prioritization of road works is in general carried out by the engineer section alone. They do not communicate with other sections, like agricultural section, of the district government. According to some engineers, they regard the current process sufficient because they think that they understand the

development policy of the district, and share the same information and perspective of the policy with other sections. Also, according to them, common issues among sections are taken care of in the discussion of the council.

#### **4. Current Activities for district and feeder road improvement**

##### **4.1 Policies, programs and projects**

Policies: The Ministry of Works (MOW) primarily leads policy formulation for the road sector. The ministry has already prepared a 10-year road development plan for trunk and regional roads. While this 10-year plan is in general regarded as a basis for Tanzania's road development, a specific policy has yet to be established for district and feeder roads. Recently, however, the MOW in collaboration with the President's Office of Regional Administration and Local Government (PORALG) took an initiative to prepare a long-term plan for improvement of district and feeder roads. Currently a draft of the Terms of Reference is subject to discussion among relevant parties.

Programs: On the other hand, a number of programs have been undertaken in Tanzania with major or partial focus on promoting the improvement of the road sector. The first major program of such was the IRPs (Integrated Road Program) 1 and 2 which were supported by the World Bank and several other donors. The program was carried out from 1993 to 1998. It aimed at strengthening and consolidating the overall transport sector of the country, including the road sector. The IRP was an ambitious program and, while some components were concluded with success, the road sector in general ended in short of the achievement. It was originally envisaged that 50 % of regional roads were to be upgraded to good condition by 2000, but in practice only 20% was achieved<sup>7</sup>. To follow up the program, and also to cope with the damages caused by El Nino on the road network, a new program named URRP (Urgent Road Rehabilitation Program) was launched for the period of 5 years (2000/01 to 2004/05). In this program it was envisaged that, within the 5 year period, 9,768 km of regional road would be rehabilitated. However, this program was also hampered by the lack of funds and

---

<sup>7</sup> PRS Initiative under HIPC Road sector progress report, (July 2001)

currently included into the 10 year road development plan. The road sector also received funding from the HIPC debt relief initiative. With an estimated cost of US\$ 140.5 mil. or 124.34 bil. TS equivalent, a new road improvement has been started for the period of 3 years (2000/01 – 2002/03). In this program, in each year, 500 km of paved and 9,840 km of unpaved roads in poor or fair condition will be improved to good condition. However, this program also suffers from managerial delay and seems behind the plan.

Apart from the nation-wide road programs, there are other programs in rural areas with specific goals. While these programs were started with different goals and principles, each has accumulated valuable experiences about improvement of rural roads. The missing is the coordination and sharing of the experiences.

Village Travel and Transport Projects (VTTP): One of such programs is VTTP originally initiated by the World Bank. The responsible government organization for the program is PORALG and now several other donors are participating in support of the program. The focus of this program is on the enhancement of positive participation of village people. Substantial effort has been given to promote the awareness of the villagers about their ownership of a project. While villagers are expected to contribute in kind to the project instead of being paid wages, incentives are given in that if villagers complete the section of a road up to a connecting point to a district road, then the district government guarantees the villagers that it will rehabilitate and maintain that district road. Although difficulty lies at the first stage of motivating relevant people it is a great advantage of this approach that once they realize their capacity and responsibility the impact of the project lasts for a long time. The positive effect will be expected not only for road maintenance but also for other public activities. Currently, in addition to the World Bank, bilateral donors such as SDC, NORAD, DANIDA, are supporting the individual projects over 7 districts.

Tanzania Social Action Fund (TASAF): Another similar approach is seen in the activities of TASAF. This program is entirely supported by the World Bank. The primary objective of this program is to provide a safety net to the poor during the period of social and institutional restructuring of Tanzania. In the program, village people are

requested to select a project out of three potential projects presented by the operational unit of the program. Significant majority (70 %) of the requested villages selected rural road improvement projects<sup>8</sup>. Once a project is approved and fund is disbursed, the execution of the project is subject to villagers' own management with the assistance of expert sent by the operational unit. The road project is carried out by the labor-based technology and villagers working for the project will be paid wages. While the wage payment is a strong incentive to local people, the program is primarily of temporary nature because the central focus of the project is to mitigate the transit struggle of the poor during the institutional change, and the road improvement is only a means for that purpose. Consequently the project does not secure sustainable impact upon the local people. The projects also suffer from low quality of works because it encouraged villagers to hire local officers for technical expert rather than engineers of private sectors. Confronted with these problems, the program management is now considering for sustainability purposes the provision of extra training for those who participated in the road works so that they will be re-employed by the district government for road maintenance. Also the management is contemplating to include private sectors in supervision and technical advising.

Labor-based Technology (LBT): Though LBT is not a program directly aiming at rural road improvement, it is a useful and probably a promising approach to be applied in rural road improvement program. The MOW is now promoting LBT for various kinds of civil works undertaken in rural areas. Maintenance and rehabilitation of rural roads have been recognized as one of the most suitable works for the technology. According to the scheme of LBT, a roadwork will be carried out by village people under the supervision of competent technical staff. Training needs to be provided for both the technical staff and village people. Without proper technical skills, LBT does not produce durable road structure. For a regular maintenance, villagers may be contracted as a lengthman for keeping up a section of a road, typically 2 km or so for a specified period of time. While this scheme requires substantial effort to extend training program to raise the skill of district engineering staff and local people, it has strong incentive for local people by offering cash income as well as long-term employment.

---

<sup>8</sup> *TASAF Experience on Poverty Alleviation through road maintenance, In the Proceedings of Year 2002 ARC, Kinasha, E.*

With these cash earnings, it has been reported that local people are quick in taking further actions for their life improvement such as buying a bicycle, employing assistants (someone who helps him in the work), or beginning a small business with the capital saved in the road works.

One example of the practical application of LBT is the rehabilitation and maintenance project of district and feeder roads in Mwanza region supported by UNDP/UNCDF. In this program, while LBT is employed and participation of local people is facilitated, private contractors are also encouraged to take part in. Training is extended to the district engineers as well as the private contractors. Awarded a project, a contractor carry out the project by employing local people as workers. The project record shows that approximately 30 % of total costs of a project are spent on wages to local workers. Although the project started in 1995, the progress has been relatively slow, particularly in the first several years. This was mainly due to the setting-up of the system and preparation of training schemes. But the progress rate has increased greatly in recent years, and last year alone it achieved more than 100 km of road rehabilitation. Recognizing the opportunities of cash earnings, villagers have been showing positive responses to the extension of the program.

Management system for rural road maintenance: In the Mwanza program described above, there is another important development relevant to the rural road improvement of this country. That is the development of a computer system for rural road management named DROMAS. While TANROADS has developed its own management system, i.e. the Road Mentor and HDM4 system, for trunk and regional roads, DROMAS has independently been developed for rural roads management based on the experience in Uganda. At present the system is expected to complete in a couple of months and be supplied to the 12 selected districts for its trial use in actual management. After this pilot stage, it is expected that the system will be introduced to other districts over the country.

#### 4.2 Finance for road maintenance

Primary source of funds for road maintenance work in Tanzania is the road fund. In the



effort of structural reform of the road sector, the Tanzanian government passed the roads toll (amendment) No.2 act in 1998, which stipulated the establishment of the road fund and the road fund board (RFB). The act requires RFB to use 90 % of their resources for maintenance. There is an implicit agreement among parties in Tanzania that domestic resources are primarily for maintenance and rehabilitation, while development and capital works are carried out by external sources. From the 2000/01 fiscal year, the RFB took over the management of the funds from the Ministry of Finance. The collection of road fund in the last 10 years and its allocation is shown in table 4-1. As shown in the table, the total amount of funds is steadily increasing. However, the available resources are still far short of the requirements even for the regular maintenance of Tanzanian roads. One of the past studies estimated the requirements for maintenance as 109 billion TS<sup>9</sup> (US\$ 123.36 million).

Table 4-1 Road fund collection and allocation to MOW and PORALG (million TS)

Year	Total Collection	Actual Disbursement	Difference b/w C and D	Allocation to MOW	Allocation to PORALG	% PORALG (agst Total collection)
1991/92	3,742	3,080	662	2,464	616	16
1992/93	6,841	6,671	170	5,337	1,334	20
1993/94	14,272	10,832	3,440	8,515	2,317	17
1994/95	21,198	20,062	1,136	16,265	3,797	18
1995/96	28,307	20,000	8,307	16,000	4,000	14
1996/97	25,399	19,448	5,951	15,998	3,450	14
1997/98	33,745	17,600	16,145	15,000	2,600	8
1998/99	38,365	42,598	-4,233	29,819	12,779	33
1999/00	39,392	36,107	3,285	25,639	10,468	27
2000/01	47,252	40,031	7,221	29,184	10,847	23

Note: The difference between the collected and the disbursed is not explained except for the year 2000/01 in which year the difference was disbursed in the next year.

Source: *Briefing on the Status of the Road Fund Board*, the Road Fund Board (April, 2002)

Given the importance and urgency of the road improvement of the country, RFB is currently proposing new instruments and expansion of current revenue source to increase the

<sup>9</sup> TISCO and Africon (2001). In the study estimation was made based on the World Bank RUC Model (1999), with assumptions that 1) backlog maintenance was excluded, 2) only routine and periodic maintenance were considered, 3) all development and capital works were excluded, 4) administration costs were included.

revenue. As shown in Table 4-2, the revenue to the road fund is only a part of the road user charges currently imposed.

The new proposal includes following schemes:

- Increase in current instruments: 20% increase in the fuel levy and annual 3% increase thereafter, annual 3% increase of the overloading fees and transit charges.
- Diversion of currently collected charges: 50% of commercial and goods vehicle license fees to be diverted to the RF with its annual increase of 10% thereafter, and the transit fees and foreign vehicle permits also to be diverted to the RF.
- Introduction of new instruments: Light vehicle and motorcycle license fees (Taxis=18000TS/yr, Cars=13000TS/yr, Motor cycle=4500TS/yr), allocation of part (20%) of the excise duties to the RF, and introduction of a tourism infrastructure accessibility fee (US\$ 5.00).

Table 4-2 Summary of revenue collected from road users

Item	2000/01 (BiLTS)	2000/01 (BiLTS)	% of items in collection
	Total Revenue received by the RF (12mon.)	Total Revenue collected from road users (12mon.)	
Fuel levy (road toll)	43.84	44.08	25.65
Transit charge	1.16	1.20	0.70
Commercial vehicle licence fees*		1.01	0.59
Overloading fees	1.67	1.82	1.06
Excise duty on petro and diesel*		65.80	38.30
VAT and import duty on petro and diesel*		53.10	30.90
Vehicle registration fees		1.85	1.08
Transitfees/ foreign vehicle permit fees		0.77	0.45
parking fees		0.14	0.08
Plying fees		0.04	0.02
Public transport operator licences		0.07	0.04
Taxes on vehicle and spare part sales		1.94	1.13
<b>Total (for 12 months)</b>	<b>46.67</b>	<b>171.82</b>	<b>100.00</b>

Note: \* Estimated, \*\* Exterporated for 12 months.

NO comprehensive figures were available for revenue from traffic fines.

Source: *Study to Review Road User Charges and Rates for Sustainable Road Financing*, TISCO and Africon (Aug, 2001)

With these new schemes in the revenue side, the RFB is also emphasizes a strategy in

expenditure side in which major focus of the road work should be on the maintenance of trunk, regional, and the essential district roads (which they estimate about 1300 km). The remaining part of the road is left with the responsibility of local authorities and communities<sup>10</sup>.

Regarding the allocation of funds among relevant parties, since 2000/01 fiscal year, the criteria are set to be as follows.

RF (100 after RFB's adm. costs)

-> MOW [Development] (7%)

-> Maintenance (93) -> TANROADS (63%)

-> PORALG (30%) -> District (29% after PORALG's adm. costs)

In terms of the allocation among district councils, however, the RFB is now proposing a set of new criteria. The current criteria are based more on the equity consideration than efficiency. For example, 85 % of the funds are allocated evenly among the districts, while only 3.5 % is distributed in proportion to the population or road network length. Under the new criteria, the funds are allocated according to the following rules<sup>11</sup>.

- 60 % of the fund is distributed in proportion to the road network length of a district
- 3.5 % is equally to every district for administration expenditure
- 7.5 % is by the ratio of road network length for supervision expenses
- 1 % is equally to mountainous districts
- 0.5 % is equally to the districts which is 200 km or more far from the regional center
- 7.5 % is by the ratio of economic potential measured by total tonnage of products
- 7.5 % is according to the status of councils (i.e. urban councils are favored)

Despite the formula for the distribution among districts, however, there are negotiations and agreements every year between RFB and PORALG regarding actual allocation of the fund. The actual conditions of the road (good/fair/poor) and execution of the fund in individual district are reported to PORALG from every council. PORALG then attempts in the discussion with RFB to incorporate these information into actual

---

<sup>10</sup> *Briefing on the Status of the Road Fund Board*, the Road Fund Board (April 2002)

<sup>11</sup> K and Associates Professional Services Ltd. [KAPSEL] (Jan. 2001)

allocation of the fund. On RFB side, however, there is some feeling of incompleteness in that, while RFB knew that a number of districts receive block funds or grants from either the central government or donors, these external resources are not revealed to PORALG or RFB and thus the allocation of the fund may be biased towards supporting unfairly the districts with external funds.

## 5. Preliminary findings: Issues and challenges

### 5.1 Issues at the local authority level

The issues are two fold: in the execution of road works and in the managerial works.

In the engineering and field work: Apart from the shortage of budget for maintenance and rehabilitation work, the engineering section of the district government is constrained by the lack of (a) staff, (b) skill, and (c) transportation. All of the engineering sections visited in this study are staffed with only one engineer and two or three technicians. Although their primary responsibility is only for road maintenance, the current manpower is insufficient even for timely and proper inspection of existing roads. This is especially true in the case of rural road maintenance because the covering area is broad and the total length of road network sometimes reaches 2000 km. Many engineers and technicians are fully aware of the LBT and often wish to apply to their works. But no district visited in this study has ever tried it yet because engineers are either themselves not yet trained or difficult to find out technical individuals (contractors or supervisors) who are well experienced in LBT. Regarding transportation, one of the districts visited in this study has no transportation, even a motorcycle. This prevents them from performing supervision of road works and regular inspection of the existing roads.

In the managerial work: The engineering section does not consult with other sections of the local government, like agricultural section, in planning and prioritizing the road maintenance or rehabilitation works. Though the engineering section seems to be implicitly coordinating with others according to their explanation, the communication should be more explicit and frequent. Another shortcoming of their managerial aspects is data arrangement and processing. Owing to the recent strict requirements from the central government in utilization of the road fund, many district engineering sections prepare quarterly report of expenditure of the fund. Unfortunately though these collected data are still not properly integrated and made ready for other or future use. Currently these data are mostly financial data. However, for the proper planning of the maintenance and improvement of road network system, it is also important to collect economical and social data as well as to prepare adequate map covering the entire area of a district. All these data are essential to prioritize many competing needs under a limited budget.

## 5.2 Issues at the central government level

Little recognize of the significance of rural roads: Historically the road development in Tanzania has been evolved around the major roads, i.e. trunk and regional roads. This has been justified by the reason that major roads connecting economic center of the country are the vital infrastructure for the balanced economic development of the country. This is true and will be so for the future. However, if we consider the fact that the major source of the development of this country is in the agricultural sector and the fact that country's population and economic activities are fairly spread over the territory and no single economic center dominates in the country, significance of rural roads in promoting country's economic growth would be easily recognized. If improvement of rural roads is carried out in such a way that provides the local people with income and employment opportunities, the rural road projects have a direct impact on both economic activities and poverty reduction in rural areas.

Lack of a long-term plan: At the central government level, an urgent challenge is to prepare a practical and sustainable plan for district and feeder road improvement. The plan should focus on maintenance and rehabilitation rather than development, and be prepared through close coordination and cooperation among relevant parties. Also in order for the plan to be effective and durable, it is fundamental to take into account of the impact on agricultural development as well as incentive measures inducing positive and lasting response from farmers.

Lack of coordination among relevant parties: As mentioned above, coordination among relevant parties, ministries, donors, private sectors, etc. is indispensable not only in the process of the preparation of the long-term plan but also in the implementation stage of the plan. At present there are a number of donor-supported activities for rural road improvement. Although some of the activities do not directly aim at road improvement, the experiences accumulated in the practical workings of rural road improvement should be shared among interested parties. It is therefore the role of the central government to provide opportunities for the parties to share and extract useful information so as to enable us to prepare an effective plan for rural road improvement.

Little consideration to the agricultural sector: The reason why agriculture sector is important in preparation and implementation of the plan is that the major areas, beneficiaries and impacts

of the plan are of all related to agricultural activities. Because rural roads exist in agricultural areas the function and efficacy of the road improvement works should primarily be evaluated in terms of the impact upon agricultural development.

Lack of incentives to villagers: With respect to the implementation of the rural road improvement plan, another key issue is the sustainability of the plan. Given the constraint in the available financial resources for the foreseeable future, the sustainability issue of the plan after all comes down to the issue of raising motivation of participants, particularly farmers and villagers who will benefit most and probably bear the burden most too. Therefore, the central government, when preparing the long-term plan, must pay due attention to the way that motivates rural participants. Considering the limited budget and the vast areas to be covered, improvement of rural roads is almost impossible without support and positive participation of local people. On the other hand, if the road improvement projects can motivate local people, it would have a great impact upon their productive activities as well as improving their living standard. In this regard, therefore, the incentive aspect should be emphasized and a study for a proper scheme of incentive promotion should be included in the current T/R for the proposed 10 year plan for rural road improvement.

Insufficient technical resources: In the current programs of rural road maintenance, one of the major issues is the shortage of qualified or experienced technical staff who can support farmers participating in the road improvement works. The government should, therefore, increase the allocation of resources for necessary training programs and model projects. However, it should also be noted that in the rural areas there is a mass of un- or under-employed people looking for opportunities for earnings. Therefore an attempt should be made to find out a scheme to combine these two issues together. The scheme should be such that it produces a positive spiral in which rural people are involved in technical works, finding opportunities of earnings, and this in turn expands the base of technical resources necessary for building infrastructure in the rural areas. In this regard, one would consider keeping the skill level required to carry out some basic works low. This may be justified if one considers one of the key points of rural road improvement is to activate the improvement work over a broad area of the country. Such measures also facilitates participation of the locals and provides greater opportunities for their employment and cash earnings. The quality of the work should of course be met to certain standard, but give opportunities first to inspired people and then screen

their competency after their effort. It is therefore important for the central government not only to expand financial resources for the technical training but also to elaborate an effective scheme that increases the opportunity to local people and induce their positive response to the projects.

Insufficient data collection and their arrangement: Another important issue is the data collection and arrangement. Currently two kinds of data are absent with respect to rural roads: one is data for road inventory and the other is for constructing prioritization criteria. The latter is necessary in rather short time, while the former may be prepared over a long period. At present neither the district government nor PORALG is equipped with objective and standardized criteria to select and prioritize rural road projects. When implementing rural road improvement projects such criteria are indispensable to deal with a number of projects in an efficient and fair manner. To this end, a computer-supported management system is of great help. In this regard the development of DROMAS is notable and should be exploit to its full extent. However, it seems that current development of DROMAS is inclined to rather on the technical needs than outputs or impact that a roadwork will bring about. Because the selection and prioritization of rural road improvement projects will be affected more by the economical and social outcomes than by technical conditions, it would be important to expand the kinds of data to be included in the system.

#### **6. Preliminary recommendations for district and feeder road improvement strategy within the ASDP scope**

(1) [District Government] Positive action of the agriculture section upon the engineering section in preparing a rural road improvement plan consistent with the agricultural development plan: Currently the ASDP is in the implementation stage, and the DADP (District Agriculture Development Plan) guidelines are being distributed to every district of the country. Each district is expected to prepare its own DADP based on their district's situation analysis. In this analysis, every information vital to agricultural development is to be collected and integrated into a single development plan. It would be important to notify the agriculture section of the district government that they should take a positive action at this stage to communicate with the engineering section and when appropriate even to induce the latter to prepare work plan consistent with the agricultural development plan.



(2) [PORALG] To prepare a set of guidelines/criteria to prioritize rural road projects vital to agricultural development: While the final prioritization of rural road works would be carried out by the engineering section of the district government, it is crucial for the agricultural section to provide the engineering section with a proper set of criteria based on the needs of agricultural development. Without this information, effective rural road improvement would not be achieved. This sort of criteria is also necessary for PORALG because, when the district governments will present their DADPs which may include rural road projects, PORALG must have such criteria to assess the validity and effectiveness of such plans. Such criteria should also be incorporated into the rural road management system. With this kind of information included, the management system would be improved to a significant extent in coping with the actual conditions in rural areas.

(3) [PORALG] Streamlining of rural road improvement projects with the agricultural development plan: Being the central government authority responsible for both rural roads and agricultural development, PORALG needs to synthesize a strategy effective both for rural road improvement and agricultural development. To date, the plan for rural road improvement has been contemplated as an extension of the plan for trunk and regional roads. However, the significance and difficulties lying on a different area, the plan for rural road improvement should be prepared based on principles relevant to local agricultural development and local people's welfare enhancement rather than technical and macroeconomic consideration.

(4) [PORALG] To prepare in cooperation with MOW a 10 year rural road improvement plan: As a basic strategy it is urgently needed to prepare a long-term plan for rural road improvement projects. Currently a draft of T/R is under discussion among concerned parties. In this preparation process, PORALG has an important role to input the aspects of the agricultural development and the involvement of local governments and people into the envisioned 10 year plan. These two aspects are indispensable for making the plan practical and sustainable. Therefore, it is expected that PORALG be taking a major action in this regard.

(5) [PORALG] Strengthening the coordination and data management capacity: As the ASDP will be implemented in the more decentralized set-up of the governmental institution, the coordination and data management capacity of PORALG should urgently be improved. Not

only for DADP activities but also for rural road improvement, an increasing amount of resources will be channeled to the district governments through PORALG. Without proper ability to monitor and evaluate the flow of resources, not to mention the technical faculty required for evaluating various projects undertaken by the district governments, the due function of PORALG cannot be secured. Therefore it would be necessary for PORALG to prepare a plan for strengthening its own management capacity.

(6) [PORALG] To provide a forum among parties relevant to rural road improvement activities:

Given the fact that the information relevant to rural road improvement is not shared well among parties, it is PORALG's role to initiate and provide a forum where relevant parties exchange opinions and information about rural road issues. What to be exchanged in such forum is not only technical but also financial and other general information, and parties are government organizations as well as donors. Through the exchange of information, it is more likely that the rural road improvement gets momentum and find out more effective and efficient way of implementation.

## **Bibliography**

1. *Tanzania The Performance Assessment Framework for PRBS/PRSC*, November 26, 2002
2. *Poverty Reduction Strategy Initiatives under HIPC, Road Sector Progress Report 2001/02*, The United Republic of Tanzania, July, 2001
3. *Briefing on the Status of the Road Fund*, The Road Fund Board, April 2002
4. Annual Report Financial Year 2000/2001, Roads Fund Board,
5. *Concept for a Local Resource Based Approach to Road Works, Abstract of Concept Paper*, TANROADS, August 2002
6. *Criteria for Allocating Road Funds to Districts and Design of an Appropriate Disbursement and Monitoring System, Final Report (excerpt)*, K & Associates Professional Services Ltd. (KAPSEL), Road Fund Board, January 2001
7. *Review Criteria for Allocating Funds to Local Authorities (excerpt)*, KAPSEL, Road Fund Board, 2001
8. *Guidelines for District Agricultural Development Plans (DADP), Draft*, United Republic of Tanzania, December 23, 2002
9. *Taking Labor Based Technology to Scale, The Proposed way Forward*, Ministry of Works, Appropriate Technology Unit, May 2002
10. *Tanzania niokeru douro sekuta- nougoki* (Present State of Tanzania Road Sector in Japanese), Kobayashi, Tomoki, December 2002
11. *Agricultural Sector Development Programme Framework and Process Document*, United Republic of Tanzania, November 2002
12. *Project Appraisal Document on a Proposed Credit in the Amount of SDR 45.5 million (US\$ 60 million equivalent) to the Government of the United Republic of Tanzania for a Social Action Fund Project*, Report No. 20196-TA, The World Bank, July 26 2000
13. *Public Works Program Implementation Handbook*, TASAF Management Unit, August 20 2000.
14. *Local Resource Based Approach, Concept Document for a Local Resource Based Approach to Road Works*, TANROADS, September 2002
15. *Rehabilitation & Maintenance of District and Feeder Roads in Mwanza Region, Annual Progress Report 2002 and Annual Workplan 2003*, UNDP/UNCDF, January 2003
16. *Tanzanian Road Maintenance Management System Development of Road Mentor, Road Mentor 4 User Manual*, TANROADS
17. *Village Travel and Transport Project, Morogoro Rural District, Annual Work Plan for the Period July 2001 – June 2002*, Project Support Unit in Morogoro, July 2001
18. *Year 2002 Annual Roads Convention, Proceedings; "Theme: Maintenance of Road Infrastructure for*

*Development*", Tanzania Road Association, November 2002

19. *Agriculture in Tanzania Since 1986, Follower or Leader of Growth?*, Government of the United Republic of Tanzania, The World Bank, and International Food Policy Research Institute, June 2000
20. *Tender for the Improvement of: Gulwe – Seluka Road (62 km)*, Mpwapwa District Council, The District Executive Director, July 2001
21. *Options for Managing and Financing Rural Transport Infrastructure*, World Bank Technical Paper No. 411, Calvo, Christina Malmberg
22. *Medium Term Expenditure Framework (MTEF) 2000/01 – 2002/03*, Ministry of Works, May 2000