

## 第2章 マラウイの社会経済情勢と運輸交通分野の概要

### 2-1 社会経済概況

#### (1) 人口

現在のマラウイの推計人口は約 1,290 万人<sup>1</sup> (2005 年)、年間人口増加率は 2.2% である。

最新のマラウイ全国人口センサス<sup>2</sup> (表 2-1) によれば、直近の 1998 年における人口分布は、北部地域に 123 万 4,000 人 (総人口の 12.4%)、中部地域に 406 万 6,000 人 (同 40.9%)、南部地域に 463 万 4,000 人 (同 46.6%) である。1966~1998 年の約 30 年間に人口は約 2.5 倍増えている。1998 年の人口密度は 105.4 人/km<sup>2</sup> (全国平均) であり、1966 年の 42.8 人/km<sup>2</sup> に比べ約 2.5 倍 (人口の伸びに比例) 増えている。

表 2-1 地域・ディストリクト別人口分布及び人口密度の推移

| Regions and Districts | Land Area (sq. km) | Population (thousands) |                |                |                | Density (persons per sq. km) |             |              |              |
|-----------------------|--------------------|------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------------------|-------------|--------------|--------------|
|                       |                    | 1966                   | 1977           | 1987           | 1998           | 1966                         | 1977        | 1987         | 1998         |
| <b>Malawi</b>         | <b>94,276</b>      | <b>4,039.6</b>         | <b>5,547.5</b> | <b>7,988.5</b> | <b>9,933.9</b> | <b>42.8</b>                  | <b>58.8</b> | <b>84.7</b>  | <b>105.4</b> |
| <b>North</b>          | <b>26,931</b>      | <b>497.491</b>         | <b>648.9</b>   | <b>911.8</b>   | <b>1,233.6</b> | <b>18.5</b>                  | <b>24.1</b> | <b>33.9</b>  | <b>45.8</b>  |
| Chitipa               | 4,288              | 59.5                   | 72.3           | 96.8           | 126.8          | 13.9                         | 16.9        | 22.6         | 29.6         |
| Karonga               | 3,355              | 77.7                   | 106.9          | 148.0          | 194.6          | 23.2                         | 31.9        | 44.1         | 58.0         |
| Nkhata Bay            | 4,089              | 83.9                   | 97.9           | 130.2          | 164.8          | 20.5                         | 24.0        | 31.8         | 40.0         |
| Pumphji               | 4,769              | 46.6                   | 62.5           | 94.9           | 128.4          | 9.8                          | 13.1        | 19.9         | 26.9         |
| Mzimba                | 10,430             | 229.7                  | 301.4          | 433.7          | 611.0          | 22.0                         | 28.9        | 41.6         | 58.6         |
| Likoma                | 18                 | -                      | 7.9            | 8.2            | 8.1            | -                            | 436.3       | 455.1        | 448.6        |
| <b>Central</b>        | <b>35,592</b>      | <b>1,475.0</b>         | <b>2,143.7</b> | <b>3,111.0</b> | <b>4,066.3</b> | <b>41.4</b>                  | <b>60.2</b> | <b>87.4</b>  | <b>114.2</b> |
| Kasungu               | 7,878              | 97.5                   | 194.4          | 323.5          | 480.7          | 12.4                         | 24.7        | 41.1         | 61.0         |
| Nkhotakota            | 4,259              | 62.9                   | 94.4           | 158.0          | 229.5          | 14.8                         | 22.2        | 37.1         | 53.9         |
| Ntchisi               | 1,655              | 66.8                   | 87.4           | 120.9          | 167.9          | 40.3                         | 52.8        | 73.0         | 101.4        |
| Dowa                  | 3,041              | 182.0                  | 247.6          | 322.4          | 411.4          | 59.8                         | 81.4        | 106.0        | 135.3        |
| Salima                | 2,196              | 86.6                   | 132.3          | 189.2          | 248.2          | 39.4                         | 60.2        | 86.1         | 113.0        |
| Lilongwe              | 6,159              | 498.5                  | 704.1          | 976.6          | 1,346.4        | 80.9                         | 114.3       | 158.6        | 218.6        |
| Mchinji               | 3,356              | 85.3                   | 158.8          | 249.8          | 324.9          | 25.4                         | 47.3        | 74.4         | 96.8         |
| Dedza                 | 3,624              | 230.7                  | 298.2          | 411.8          | 486.7          | 63.7                         | 82.3        | 113.6        | 134.3        |
| Ntcheu                | 3,424              | 164.7                  | 226.5          | 358.8          | 370.8          | 48.1                         | 66.1        | 104.8        | 108.3        |
| <b>South</b>          | <b>31,753</b>      | <b>2,067.1</b>         | <b>2,754.9</b> | <b>3,965.7</b> | <b>4,634.0</b> | <b>65.1</b>                  | <b>86.8</b> | <b>124.9</b> | <b>145.9</b> |
| Mangochi              | 6,273              | 232.7                  | 302.3          | 496.6          | 610.2          | 37.1                         | 48.2        | 79.2         | 97.3         |
| Machinga              | 3,771              | 226.5                  | 195.2          | 301.8          | 369.6          | -                            | 51.8        | 80.0         | 98.0         |
| Balaka                | 2,193              | -                      | 146.6          | 213.4          | 253.1          | -                            | 66.8        | 97.3         | 115.4        |
| Zomba                 | 2,580              | 282.4                  | 352.3          | 441.6          | 546.7          | 109.5                        | 136.6       | 171.2        | 211.9        |
| Chiradzulu            | 767                | 142.2                  | 176.2          | 210.9          | 236.1          | 185.4                        | 229.7       | 275.0        | 307.8        |
| Blantyre              | 2,012              | 279.3                  | 408.1          | 589.5          | 809.4          | 138.8                        | 202.8       | 293.0        | 402.3        |
| Mwanza                | 2,295              | -                      | 71.4           | 121.5          | 138.0          | -                            | 31.1        | 52.9         | 60.1         |
| Thyolo                | 1,715              | 245.8                  | 322.0          | 431.2          | 459.0          | 143.3                        | 187.8       | 251.4        | 267.6        |
| Mulanje               | 2,056              | 398.9                  | 307.8          | 419.9          | 428.3          | -                            | 149.7       | 204.2        | 208.3        |
| Phalombe              | 1,394              | -                      | 169.7          | 218.1          | 232.0          | -                            | 121.8       | 156.5        | 166.4        |
| Chikwawa              | 4,755              | 158.1                  | 194.4          | 316.7          | 356.7          | 33.3                         | 40.9        | 66.6         | 75.0         |
| Nsanje                | 1,942              | 101.2                  | 108.8          | 204.4          | 194.9          | 52.1                         | 56.0        | 105.2        | 100.4        |

出所：National Statistical Office, 1998 MALAWI POPULATION AND HOUSING CENSUS REPORT

<sup>1</sup> The World Bank, World Development Indicators 2006

<sup>2</sup> マラウイは 10 年ごとに全国人口センサスを実施している。直近で 1998 年実施。

## (2) 社会環境指標

UNDP の人間開発指数<sup>3</sup> (HDI) によると、マラウイの HDI 値は 0.400 で、177 カ国中 166 番目であり、最も貧しいとされている国のひとつである。参考までに隣国のザンビアは 165 番目 (HDI 値 0.407)、タンザニアは 162 番目 (同 0.430)、モザンビークは 168 番目 (同 0.390) である。マラウイは近隣諸国に比べ初・中・高等教育の総就学率が 64% と最も高く、教育への取り組みが認められる。マラウイの 1 人当たり GDP (PPP ベース) は 646 US ドルであり、近隣諸国のなかで最も低い。マラウイと近隣諸国の社会環境指標を表 2-2 に示す。

また、UNDP 資料によれば、マラウイの人間貧困指数<sup>4</sup> (HPI-1) は 43.0 であり、102 カ国中 83 番目である。安全な水が 1km 以内で得られない人口割合でみると、マラウイは 27% であり、改善の余地があるものの近隣諸国のなかで最も水アクセスが良好な状況である。マラウイの貧困ライン<sup>5</sup>以下の人口割合は 41.7% であり、モザンビーク (37.8%) に次いで低い。

表 2-2 マラウイと近隣諸国の社会環境指標

|                            |                      | マラウイ  | ザンビア  | タンザニア | モザンビーク |
|----------------------------|----------------------|-------|-------|-------|--------|
| 人間開発指数 (HDI)               | 2004                 | 0.400 | 0.407 | 0.430 | 0.390  |
| <177 国中の順位>                |                      | <166> | <165> | <162> | <168>  |
| 出生時平均余命 (歳)                | 2004                 | 39.8  | 37.7  | 45.9  | 41.6   |
| 15 歳以上の識字率 (%)             | 2004                 | 64.1  | 68.0  | 69.4  | na     |
| 初・中・高等教育の総就学率 (%)          | 2004                 | 64    | 54    | 48    | 49     |
| 1 人当たり GDP (PPPUS ドル)      | 2004                 | 646   | 943   | 674   | 1,237  |
| 人間貧困指数 (HPI-1)             |                      | 43.0  | 45.6  | 36.3  | 48.9   |
| <102 国中の順位>                |                      | <83>  | <87>  | <64>  | <94>   |
| 平均寿命満 40 年未満の人口割合 (%)      | 2000-05 <sup>6</sup> | 56.3  | 60.1  | 44.4  | 50.9   |
| 15 歳以上の非識字率 (%)            | 2004                 | 35.9  | 32.0  | 30.6  | na     |
| 安全な水が 1km 以内で得られない人口割合 (%) | 2004                 | 27    | 42    | 38    | 57     |
| 5 歳未満の低体重児の割合 (%)          | 1996<br>-2004        | 22    | 23    | 22    | 24     |
| 貧困ライン以下の人口割合 (%)           | 1990<br>-2004        | 41.7  | 75.8  | 57.8  | 37.8   |

出所： United Nations Development Programme, Human Development Report 2006

<sup>3</sup> 人間開発指数 (HDI, Human Development Index)：「長寿を全うできる健康的な生活」「教育」及び「人間らしい生活」という人間開発の 3 つの側面を簡略化した指数。具体的には、平均寿命、教育水準 (成人識字率及び就学率)、調整済み 1 人当たり国民所得を用いて算出される。

<sup>4</sup> 途上国の人間貧困指数 (HPI-1, Human Poverty Index for developing countries)：人が生活するうえでどの程度選択肢が限られているかにより、社会状況を指数化したもの。数字が大きいくほど貧困度が高い。「平均寿命満 40 年未満の人口割合」「15 歳以上人口の非識字率」「安全な水が 1km 以内で得られない人口割合」及び「5 歳未満の低体重児の割合」を用いて算出される。

<sup>5</sup> 1 人 1 日当たりの生活費 1US ドル。

<sup>6</sup> 当該国で収集できた、その期間のいずれかの年次のデータを示す。

### (3) 行政区分

マラウイには28のディストリクトがある(図2-1)。首都はLilongwe、主要都市はBlantyre、Mzuzu、Zombaである。Lilongwe、Blantyre、MzuzuにはおのおのCity Assemblyがあり、ZombaにはMunicipal Assemblyがある。さらにBalaka、Dedza、Karonga、Kasungu、Liwonde、Luchenza、Mangochi、SalimaにはおのおのTown Assemblyがある。

行政的には北部、中央部、南部の3地域で構成される。南部地域は人口密度も高く、インフラの整備も進み、商業、産業の中心地となっている。南部地域には国内最大商業都市のBlantyre並びに旧首都のZombaがある。中部地域も人口密度が高く、現首都のLilongweがある。北部地域は山が多く、肥沃な土地が少ない。また、北部地域の開発状況は3地域のなかで最も遅れている



出所：AfDB, Malawi Country Strategy Paper 2005-2009

図2-1 マラウイ行政地図

(4) 経済状況

マラウイは長年にわたり、外貨収入と農村部の生計は農業セクターに依存してきた。主要輸出品目はタバコ、茶、砂糖等である。Malawi Annual Economic Report 2006によれば、農業セクターの GDP は MK 554 億 6,700 万（総 GDP に占める割合は 35.6%）である（表 2-3）。

表 2-3 セクター別国内総生産（GDP）

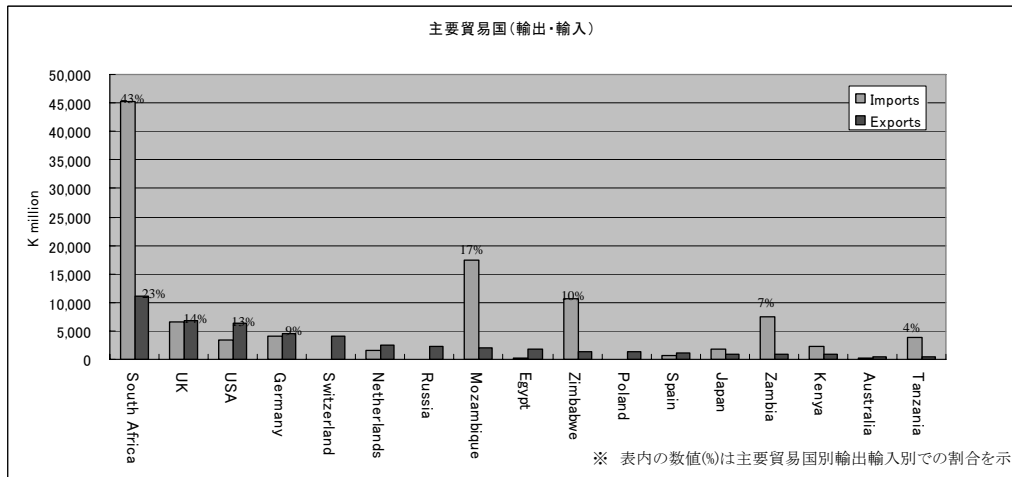
(MK million) GDP by Sector of Origin at 1994

|                                       | 2002             | 2003             | 2004             | 2005             | 2006             |
|---------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Agriculture                           | 5,025.9<br>39.0% | 5,323.0<br>39.8% | 5,469.2<br>38.9% | 4,962.8<br>34.6% | 5,546.7<br>35.6% |
| Mining and Quarrying                  | 123.7<br>1.0%    | 146.7<br>1.1%    | 216.5<br>1.5%    | 329.4<br>2.3%    | 361.1<br>2.3%    |
| Manufacturing                         | 1,453.5<br>11.3% | 1,500.0<br>11.2% | 1,603.0<br>11.4% | 1,717.9<br>12.0% | 1,818.1<br>11.7% |
| Electricity and Water                 | 185.9<br>1.4%    | 190.2<br>1.4%    | 204.4<br>1.5%    | 223.0<br>1.6%    | 239.4<br>1.5%    |
| Construction                          | 311.2<br>2.4%    | 352.6<br>2.6%    | 389.3<br>2.8%    | 438.1<br>3.1%    | 497.7<br>3.2%    |
| Ownership and Dwelling                | 195.0<br>1.5%    | 200.4<br>1.5%    | 205.9<br>1.5%    | 216.8<br>1.5%    | 226.0<br>1.5%    |
| Distribution                          | 2,826.0<br>21.9% | 2,804.7<br>21.0% | 2,991.4<br>21.3% | 3,375.8<br>23.5% | 3,633.5<br>23.3% |
| Transport and Communication           | 640.9<br>5.0%    | 694.4<br>5.2%    | 744.8<br>5.3%    | 814.9<br>5.7%    | 859.6<br>5.5%    |
| Financial and Professional Services   | 1,088.9<br>8.5%  | 1,155.4<br>8.6%  | 1,263.3<br>9.0%  | 1,365.9<br>9.5%  | 1,400.0<br>9.0%  |
| Private Social and Community Services | 287.1<br>2.2%    | 295.4<br>2.2%    | 303.7<br>2.2%    | 320.7<br>2.2%    | 329.7<br>2.1%    |
| Producers of Government Services      | 1,182.7<br>9.2%  | 1,202.9<br>9.0%  | 1,230.7<br>8.7%  | 1,250.2<br>8.7%  | 1,293.2<br>8.3%  |
| Unallocatable Financial Charge        | -438.0           | -480.2           | -556.5           | -656.9           | -633.4           |
| GDP at Factor Cost                    | 12,882.8         | 13,385.5         | 14,065.7         | 14,358.6         | 15,571.6         |

出所: Malawi Annual Economic Report 2006

(5) 貿易

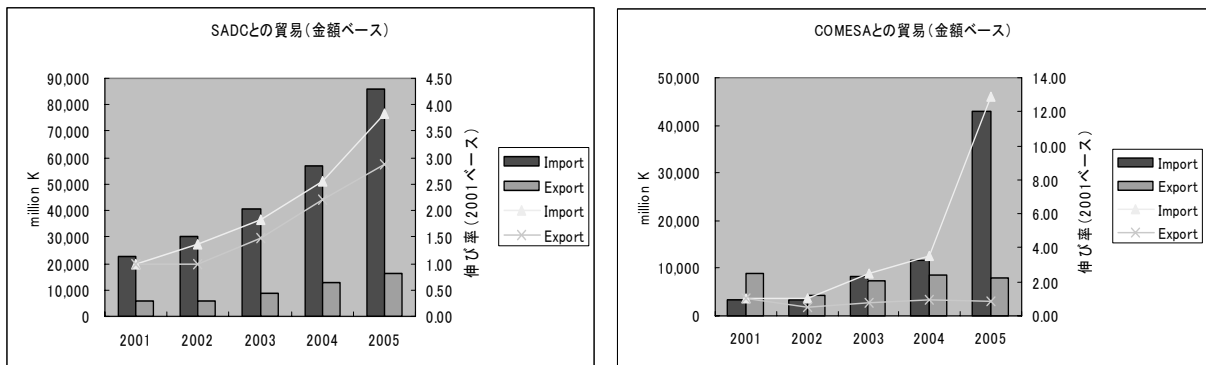
Malawi Annual Economic Report 2006によれば、マラウイの主要貿易国（金額ベース）は、輸出が南アフリカ、英国、米国、ドイツ、輸入が南アフリカ、モザンビーク、ジンバブエ、ザンビアである。輸出入とも南アフリカが最大の貿易国である。輸出は南アフリカ及び欧米諸国、輸入は南アフリカ及び周辺諸国との関係が強くなっている（図 2-2）。主要輸入品目は燃料、肥料等である。



出所: Malawi Annual Economic Report 2006

図 2-2 主要貿易国(輸出・輸入)

SADC 諸国及び東南部アフリカ共同市場 (COMESA) 諸国との貿易関係について、2005 年の金額ベースでみると、SADC 諸国が輸入 MK 857 億 1,200 万、輸出 MK 165 億 1,600 万、COMESA 諸国が輸入 MK 428 億 7,400 万、輸出 MK 78 億 8,300 万である (図 2-3)。輸入は総じて増加傾向にあるが、COMESA の輸出は横這い傾向にある。また、2005 年に COMESA 諸国からの輸入が急増した背景には天候不良による作物の不作があると思われる。参考として、マラウイと COMESA 諸国の経済指標を示す (表 2-4)。



出所: Malawi Annual Economic Report 2006

図 2-3 SADC 及び COMESA との貿易関係

表 2-4 COMESA 諸国の経済指標 (参考)

| Country          | Surface area (sq km) | Population, total (Millions) | Population growth (annual %) | GDP (current US\$ millions) | GDP Per Capita, US\$ | GDP growth (annual %) | Total Exports (US millions) | Total Imports (US millions) |
|------------------|----------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|                  | Constant             | 2004                         | 2004                         | 2004                        | 2004                 | 2004                  | 2004                        | 2004                        |
| Burundi          | 27,830               | 7.3                          | 1.88                         | 657.2                       | 89                   | 5.5                   | 81.0                        | 173.0                       |
| Comoros          | 2,230                | 0.6                          | 2.36                         | 366.5                       | 596                  | 1.91                  | 7.9                         | 63.0                        |
| Congo, Dem. Rep. | 2,344,860            | 54.6                         | 3.01                         | 6570.5                      | 120                  | 6.3                   | 1413                        | 1673                        |
| Djibouti         | 23,200               | 0.7                          | 1.41                         | 863.1                       | 927                  | 3                     | 41                          | 275                         |
| Egypt, Arab Rep. | 1,001,450            | 86.7                         | 1.73                         | 75147.6                     | 1093                 | 4.3                   | 7679.8                      | 11886.6                     |
| Eritrea          | 117,600              | 4.5                          | 1.99                         | 924.8                       | 207                  | 1.77                  | 35                          | 650                         |
| Ethiopia         | 1,104,300            | 70.0                         | 1.94                         | 8076.9                      | 115                  | 13.37                 | 333.1                       | 1384.7                      |
| Kenya            | 580,370              | 32.4                         | 1.65                         | 15800.3                     | 481                  | 2.1                   | 2015.5                      | 4411.3                      |
| Libya            | 1,759,540            | 6.7                          | 2.05                         | 29118.6                     | 5132                 | 4.5                   | 20644                       | 6650                        |
| Madagascar       | 587,040              | 17.3                         | 2.56                         | 4364.0                      | 252                  | 5.25                  | 1003.4                      | 1714.7                      |
| Malawi           | 116,480              | 11.2                         | 1.99                         | 1512.9                      | 162                  | 3.83                  | 693.6                       | 694.0                       |
| Mauritius        | 2,040                | 1.2                          | 0.98                         | 6056.1                      | 4907                 | -4.2                  | 1613.8                      | 2761.7                      |
| Rwanda           | 26,340               | 8.4                          | 2.8                          | 1845.0                      | 219                  | 5.66                  | 80.5                        | 165.3                       |
| Seychelles       | 450                  | 0.1                          | 1.26                         | 703.5                       | 8306                 | -2                    | 169.3                       | 409.0                       |
| Sudan            | 2,505,810            | 34.4                         | 2.38                         | 19559.0                     | 569                  | 6                     | 2034.5                      | 3743.6                      |
| Swaziland        | 17,360               | 1.1                          | 1.29                         | 2412.9                      | 2155                 | 2.12                  | 2697.5                      | 2270.2                      |
| Uganda           | 241,040              | 25.9                         | 2.5                          | 6833.3                      | 264                  | 5.73                  | 602.6                       | 1762.3                      |
| Zambia           | 752,610              | 10.5                         | 1.37                         | 5388.6                      | 511                  | 4.65                  | 1604.5                      | 2184.3                      |
| Zimbabwe         | 390,780              | 13.2                         | 0.37                         | 8304.5                      | 631                  | .                     | 1697.3                      | 1730.6                      |

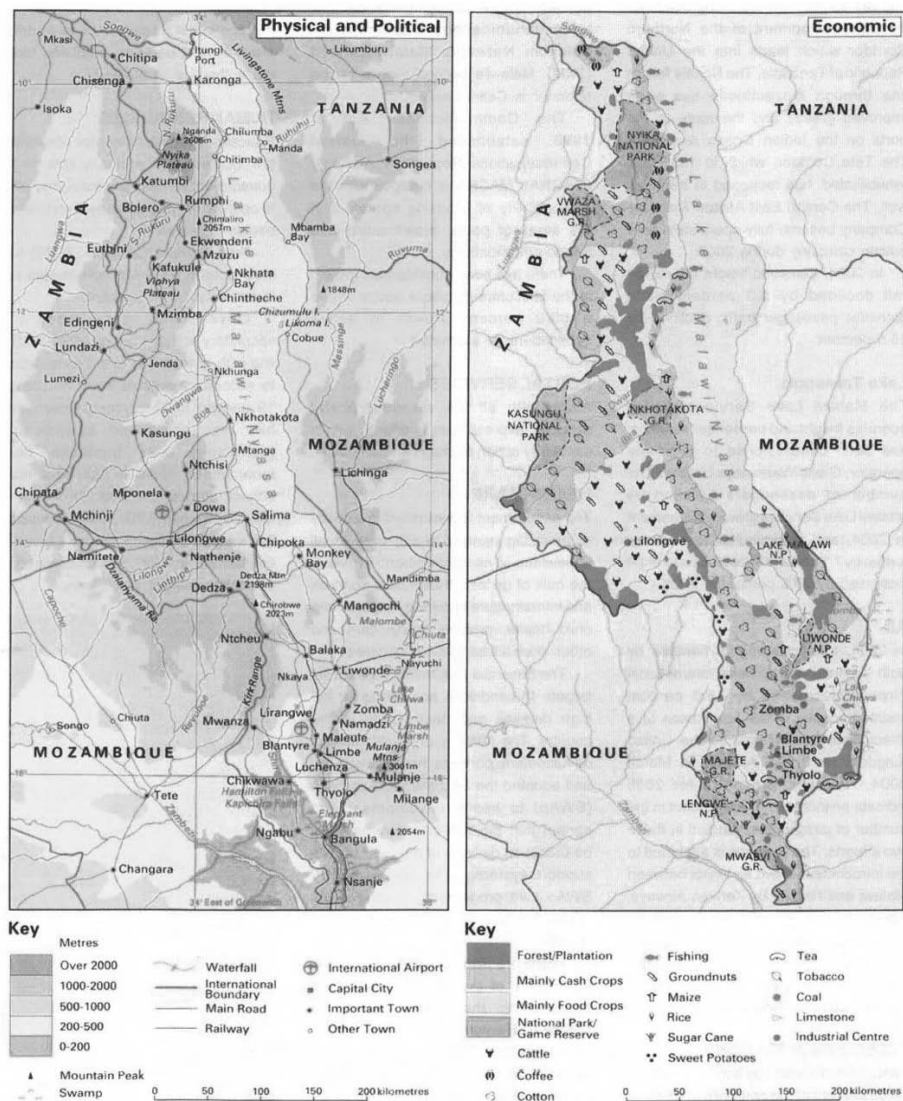
Source: World Development Indicators, World Bank and COMESA Merchandise Trade database  
Trade figures for Congo DR, Djibouti, Eritrea and Libya obtained from WTO database

出所: COMESA (Common Market for Eastern South Africa) HP

(6) 地形及び土地利用状況

マラウイは、東アフリカ大地溝帯に沿って南北約 837km と細長く伸び、東から南にかけてはモザンビーク、西にザンビア、北はタンザニアと国境を接する内陸国である。国土面積は、約 11.8 万 k m<sup>2</sup> で日本の約 3 分の 1 弱である。このうち約 20% をアフリカ第 3 の面積をもつマラウイ湖等の水域が占める。マラウイ湖から Shire 川が流れ出ており、モザンビークの Zambezi 川へとつながっている。標高は約 60m の低地部から 3,000m 級の山岳地帯まで起伏に富んでいる。図 2-4 に地形及び土地利用状況を示す。

ISRDP によれば、国土の 31% は天水農業に適しているが、32% は農業に適しているとはいえ、37% は農業に適さない。耕作に適した土地は既に利用されており、耕作地拡大のためには、より生産性の低い悪条件の土地に向かわざるを得ない状況となっている。



出所：The Official Trade, Industry and Investment Review 2006

図 2-4 地形及び土地利用状況

## 2-2 運輸交通分野に係る国家開発計画

### 2-2-1 MGDSにおける運輸セクターの位置づけ

#### (1) MGDSの概要

MGDS<sup>7</sup>は、今後5年間（2006年7月～2010年11月）のマラウイにおける包括的戦略を示し、長期国家開発計画 Vision 2020の目標を達成するための中期的な国家開発計画に位置づけられる。またMGDSは、政策立案者、民間セクター、市民社会、ドナー、協力パートナーにとって、同国の重要な社会経済開発に関するリファレンスとしての役割を担う。MGDSでは「6つの重点分野」と「5つの主要テーマ」で構成されており、おのおの長期目標を見据えた中期レベルでのアウトカムと主要な戦略について示している。「6つの重点分野」は、「5つの主要テーマ」のなかから、今後5年間のうちに経済的便益や富の創造が国民にとって直接的、すなわち緊急性が高い分野を選択している。

#### MGDSの6つの重点分野

- 1) Agriculture and Food Security
- 2) Irrigation and Water Development
- 3) Transport Infrastructure
- 4) Energy Generation and Supply
- 5) Integrated Rural development
- 6) Prevention and Management of Nutrition Disorders, HIV and AIDS

#### MGDSの5つの主要テーマ

- 1) Sustainable Economic Growth
- 2) Social Protection
- 3) Social Development
- 4) Infrastructure Development
- 5) Improving Governance

#### MGDSがめざすもの

- ▶ 安定した政治的及び経済的環境下に、継続可能なマクロ経済成長を遂げる。
- ▶ 貧困を撲滅する意味でも、GDPの年率成長率は最低でも6.0%を達成する。
- ▶ HIPC、MDDRIの債務削減の対象国としての条件を満たす。
- ▶ 民間セクターが投資を行い、積極的に社会経済発展に取り組む。
- ▶ 適切な環境整備を促進するための必須条件として、官民両セクターがインフラ関連の投資を実現し制度化する。
- ▶ あらゆるレベルの教育的ニーズに応じた十分な資源、能力を有し、医療パッケージのデリバリーを充実させ、HIV、AIDSの社会経済的影響の阻止及び軽減を実現する。
- ▶ 乏しい財源や資源等の無駄遣いを省き、よい統治を構築することにより、継続可能な経済成長・発展の実現に寄与する。
- ▶ 成長の結果生じるマイナス面を緩和することを目的として、効果的な社会保護プログラムを作成する。
- ▶ 当該期間の国家政策の実現を可能にするため、政治的意思、思考の改善がみられる。

<sup>7</sup> MGDSは、Millennium Development Goals (MDGs), Malawi Economic, Growth Strategy (MEGS), Malawi Poverty Reduction Strategy (MPRS) といった過去の中期的戦略の経験を踏まえ策定。

<sup>8</sup> 2000年 UNDP 資金により、国家経済企画庁が中心になって作成したものであり、民間企業や NGO なども作成ワーキンググループに参加している。また農業、鉱業、製造業、運輸、教育、経済、社会などあらゆる分野について2020年までの概念的な開発計画目標を示している。



## (2) 運輸交通セクターのフレームワーク

MGDS の 6 つの重点分野のひとつである運輸インフラ (Transport Infrastructure) では、道路交通 (Road Transport) と水運 (Water Transport) について示されている。運輸インフラにおける問題点は輸送コストが高いことであり、輸送コスト縮減に向け、同国に関連する主要回廊及び農村部における道路の移動性とアクセス性の改善を長期目標に掲げ、リードタイムの短縮、国内トラック輸送コスト縮減、越境及び通過貿易の低コスト化、市場のアクセス性向上、農村社会と市場のコネクティビティ改善等がアウトカムとして期待されている。また、MGDS の 5 つの主要テーマのひとつであるインフラ開発 (Infrastructure Development) では、空輸 (Air Transport) と鉄道輸送 (Rail Transport) について示されている。

## (3) 運輸交通セクターの戦略

MGDS における運輸交通セクター (道路輸送、水運、空輸、鉄道輸送) の主な戦略は以下のように整理される。また、表 2-5 には道路輸送と水運に関する「アウトカム- 戦略- アクション」の概要、表 2-6 には空輸と鉄道輸送に関する「アウトカム- 戦略- アクション」の概要を示す

### 1) 道路輸送

マラウイの現在の道路交通の必要性を満たすために、道路に関する主な戦略には主要な回廊において十分で安全、信頼がおけ、なおかつ高率性が高く経済的な交通サービスを確立することに焦点が当てられている。

- 道路ネットワーク整備： 2011 年までに道路の 71% を「良好」、18% を「妥当」、11% を「不良」をめざす。
- 地域基準に合致した全天候型道路のリハビリ及び改築 (アップグレード) により適切な道路ネットワークを整備する。
- 道路網の状態を標準まで引き上げるための積み残し (バックログ) を除去するべく定期的に道路維持管理を行う。
- 質の高い道路を整備するため民間セクターの能力強化を図る。
- 木橋をコンクリート橋に架け替える。
- 都市部と地方部の道路ネットワークを整備する。
- すべての未舗装道路を良好な状態に改善する。
- 道路交通サービスのモニタリングと運営において民間セクターを取り込む。
- 適切な道路利用料を設定する。
- マラウイの高速道路規約、道路標識、信号、軸重規定を地域内で調和させる。
- 民間の貨物運送会社の拡大により、国内及び国際貨物の輸送の流れに関する情報調整を改善する。
- 交通の円滑な流れを確保し、交通安全のための総合的アプローチを図るため、すべての主要な交通回廊に One Stop Border Post を創設する。
- 交通事故件数と重大事故の減少。
- 非動力・動力輸送手段の利用と所有の増加。

## 2) 水 運

水路交通が効果的に機能するには、水運セクターが鉄道、道路ネットワークと密接にリンクしていなければならない。例えば、シレ・ザンベジ水路が、最大限の利益を確保するためには、Nsanje から主要な商業都市（Blantyre, Lilongwe, Mzuzu 等）間の整備若しくは修復が必要となる。

- 国と地域の要求に合致した効率的かつ生産性のある海上輸送開発
- シレ川・ザンベシ川からインド洋へ航行するための浚渫、水路開発、バージや船の確保

## 3) 空 輸

空路輸送は観光客を誘致し、農産物加工製品の輸出を促進することを目的としている。そのためには、空港の宿泊施設の確保が必要となり、また適切な資材倉庫や旅行者向けに情報設備の提供を行うことが求められる。官民一体となって民間投資の促進を図る。主な戦略としては下記に示すとおりである。

- ツーリストの誘致や農産加工品の輸出に資する空港関連インフラ整備
- 官民パートナーシップによる民間投資の促進
- 競争力があり持続可能で効率的な空輸産業の促進
- 国際基準に合致し、安全性、効率性、信頼性のあるインフラ整備

## 4) 鉄道輸送

鉄道ネットワークは空港、産業用地、国境付近等との主要地間を連結する必要がある。

- 身障者を含むすべての利用者に対し、手頃な値段で鉄道利用を可能にするため、現存の鉄道インフラとサービス水準の経営効率と実用化を図る。
- 鉄道の安全、環境保全を促進する。

表2-5 道路輸送と水運に関する「アウトカム-戦略-アクション」の概要

| Outcome - Medium Term Expected Output   | Corresponds to the strategies to move to outcomes  | Key Actions   |
|---|--|---|
| <p>Direct measures of the medium term expected outcomes</p>   | <p>Lower level outputs and indicators to measure progress</p>  | <p>(includes policy change/statement and key activities derived from focus actions)</p>   |
| <p><b>3. TRANSPORT INFRASTRUCTURE</b><br/>                     1. Improved mobility and accessibility of the population to key road corridors within Malawi and out of Malawi and facilitate the continued development of the country's rural areas</p> | <p>i. <i>Road Network</i>: all unpaved roads from fair to good condition by the end of the five-year period:<br/>                     -- 71 % of the road network in good condition,<br/>                     -- 18 % in fair condition, 11 % in poor condition.</p> <p>-- Decreased number and severity of road accidents</p> <p>ii. Border posts</p> | <p>-- Strengthen capacity of autonomous Roads Authorities to maintain the road network<br/>                     -- Fuel levy in line maintenance threshold for 5 yrs<br/>                     -- Maintain urban road networks and reduce # of timber deck bridges to zero for rural roads<br/>                     -- Include environmental impact assessments (EIAs) in construction and rehabilitation of roads<br/>                     -- Develop an integrated approach to road safety number 1<br/>                     -- Review the road traffic act and its use for road safety issues<br/>                     -- undertake awareness campaign<br/>                     -- Strengthen the supervisory capacity for road safety on all existing roads and<br/>                     -- Coordinate the various enforcement players in the road safety area<br/>                     -- Create one stop border post on all major transport corridors<br/>                     -- Harmonize country's highway code, road signs, signals and axle-load regulations within the region;<br/>                     -- Involve private sector in the monitoring and operations of road transport services<br/>                     -- Implement appropriate road user charges;</p> |
| <p>2. Improved mobility and accessibility of <i>rural communities</i> to goods and services in the rural areas</p>  | <p>i. Improved all weather access to <i>rural areas</i>.<br/>                     ii. increased use and ownership of non-motorized and motorized means of transport</p>  | <p>-- Improve coordination of rural transport initiatives and local capacity to construct and maintain<br/>                     -- Assist DA's with planning tools, GIS systems to target rural roads<br/>                     -- Supervise rural transport to enforce appropriate standards for it construction and maintenance<br/>                     -- Foster ownership and use of motorized and non-motorized means of transport</p>   |
| <p>3. Inland shipping network is active in local and international shipping, trade and tourism in a safe manner while protecting the environment</p>  | <p>i. Efficient and productive maritime transport system that meets national and regional requirements</p> <p>ii: Improved marine safety and environmental protection</p> <p>iii: Increased participation by Malawi in international shipping "<i>White List</i>."</p>   | <p>-- Provide navigations and hydrographic charts<br/>                     -- Review concession agreements for inland shipping;<br/>                     -- Port facilities rehabilitated and maintained in line with modern shipping through commercialisation, privatisation and public private partnerships (PPP)<br/>                     -- Prevent, control or combat pollution and strengthen the marine search and rescue<br/>                     -- Establish international shipping line and negotiate with Mozambique on ports<br/>                     -- Strengthen the national maritime administration<br/>                     -- <i>Revisit</i>ate the National Shippers Council and maintain selective membership in international organisations</p>   |

出所: MGDS

表2-6 空輸と鉄道輸送に関する「アウトカム－戦略－アクション」の概要

| 4.1 SUB THEME 1. Air and Rail Transport<br>Outcome - Medium Term Expected   | Output<br>Corresponds to the strategies to move to<br>outcomes   | Key Actions  |
|---|--|--|
| <b>Direct measures of the medium term expected outcomes</b>   | <b>Lower level outputs and indicators to measure progress</b>  | <b>(includes policy change/statement and key activities derived from focus actions)</b>  |
| 1. Obtain smooth carriage of cargo in one transport chain   | i. Improved coordination of all modes of transport<br>ii. Updated Inland Waters Shipping Act and strengthened legal instruments.   | -- Initiate dialogue with neighbouring states to accede to the Multimodal Transport Convention;<br>-- Harmonize all legislation and document on transport and customs with SADC/COMESA<br>-- Publicise Multimodal Transport and INCOTERMS by mounting a series of seminars<br>-- Establish and maintain a national transport forum<br>-- Review and update all legislation on a regular basis  |
| 2. Attain and maintain a competitive, self sufficient and sustainable civil aviation environment that ensures safety in accordance with national and international standards and enables the provision of services in a reliable and efficient manner | i. Competitive, sustainable and efficient air transport industry with a view of stimulating economic growth<br>ii. Safe, efficient and reliable aviation infrastructure<br>iii. Improved infrastructure for security for passengers and cargo.         | -- Implement the Yamoussoukro Declaration 2000 on African Air Transport Policy and other conventions that may be deemed of benefit to Malawi;<br>-- Encourage technical and commercial joint ventures and marketing efforts in airline industry<br>-- Ensure local participation in equity and technical partnerships of airlines; and<br>-- Establish where feasible autonomous airport or Civil Aviation authorities.<br>-- Construct targeted landing strips for tourism related areas<br>-- Institute and monitor maintenance programmes for both aerodromes and aviation equipment; and<br>-- Promote participation of Private Sector in the maintenance/provision of safe aviation infrastructure<br>-- Strengthen safety and security measures at all airports;<br>-- Strengthen security enforcement provisions in the Aviation Act.<br>-- Ensure infrastructure and operations do not negatively impact the environment<br>-- Identify the bridge that need to be replaced on the rail line (private sector)<br>-- Provide reliable locomotives (Government and concessionaire)<br>-- Review the railways act |
| 3. Provide well-managed, viable and sustainable railway system that promotes accessibility and safe, affordable, reliable movement of goods and people including the disabled   | i. Improved operational efficiency and commercial viability of railway companies<br>ii. Improved levels of service to all users including people with disabilities at an affordable cost;<br>iii. Improved railway safety and environmental protection | -- Prevent adverse environmental effects of rail construction and ensuring that the infrastructure is environmentally friendly   |

出所:MGDS

(4) MGDS 予算計画

MGDS の予算計画は以下のとおり。表 2-7 には、重点分野別投資コスト、表 2-8 には、テーマ別 MGDS 総合投資コストを示す。

表 2-7 重点分野別投資コスト (上段 : コスト MK、下段 : 比率 %)

| KEY PRIORITY AREA  | 2006/07                          | 2007/08                          | 2008/09                          | 2009/10                          | 2010/11                          | TOTAL                            |
|--|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Agriculture and Food Security                                  | 3,067,093,976<br>18.48%          | 2,886,389,781<br>16.3%           | 1,692,355,865<br>9.5%            | 1,649,865,865<br>9.3%            | 1,604,965,865<br>10.4%           | 10,900,671,350<br>12.82%         |
| Irrigation and Water Development                               | 309,183,333<br>1.9%              | 1,147,900,000<br>6.5%            | 2,482,620,833<br>14.0%           | 2,669,279,167<br>15.0%           | 840,666,667<br>5.5%              | 7,449,650,000<br>8.7%            |
| Transport Infrastructure Development                           | 8,899,580,000<br>53.7%           | 9,135,580,000<br>51.5%           | 9,326,096,000<br>52.4%           | 9,317,582,600<br>52.4%           | 9,188,004,260<br>59.8%           | 45,866,842,860<br>53.7%          |
| Energy Generation and Supply                                   | 990,400,000<br>5.9%              | 873,525,000<br>4.9%              | 385,925,000<br>2.2%              | 345,925,000<br>1.9%              | 465,925,000<br>3.0%              | 3,061,700,000<br>3.6%            |
| Integrated Rural Development                                   | 1,412,750,000<br>8.5%            | 1,630,500,000<br>9.2%            | 2,041,625,000<br>11.5%           | 1,986,916,667<br>11.2%           | 1,521,083,333<br>9.9%            | 8,592,875,000<br>10.1%           |
| Prevention and Management of Nutrition Disorders, HIV and AIDS | 2,006,982,544<br>12.0%           | 2,053,817,559<br>11.6%           | 1,852,383,499<br>10.4%           | 1,824,925,059<br>10.3%           | 1,750,136,161<br>11.4%           | 9,488,244,820<br>11.1%           |
| <b>TOTAL ALL KEY PRIORITIES</b>                                | <b>16,685,989,852<br/>100.0%</b> | <b>17,727,712,339<br/>100.0%</b> | <b>17,781,006,196<br/>100.0%</b> | <b>17,794,494,356<br/>100.0%</b> | <b>15,370,781,285<br/>100.0%</b> | <b>85,359,984,029<br/>100.0%</b> |

出所:MGDS

表 2-8 テーマ別 MGDS 総合投資コスト (上段 : コスト MK、下段 : 比率 %)

| SUMMARY BY<br>THEME                        | 2006/07                     | 2007/08                     | 2008/09                     | 2009/10                     | 2010/11                     | TOTAL                        |
|--|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| THEME 1:<br>Sustainable Economic<br>Growth | 9,450,433,71<br>4<br>7.1%   | 9,595,351,38<br>1<br>7.5%   | 8,653,655,28<br>8<br>6.8%   | 8,005,670,94<br>5<br>6.4%   | 8,141,584,80<br>1<br>6.6%   | 43,846,696,1<br>29<br>6.9%   |
| THEME 2: Social<br>Protection              | 7,059,599,19<br>7<br>5.3%   | 6,962,769,89<br>7<br>5.4%   | 6,771,610,96<br>7<br>5.3%   | 6,683,636,57<br>0<br>5.4%   | 6,727,518,33<br>0<br>5.5%   | 34,205,134,9<br>61<br>5.4%   |
| THEME 3: Social<br>Development             | 31,941,690,3<br>71<br>24.1% | 32,709,271,0<br>32<br>25.5% | 31,499,909,0<br>74<br>24.8% | 31,279,140,9<br>31<br>25.1% | 31,866,712,3<br>49<br>25.9% | 159,296,723,<br>757<br>25.1% |
| THEME 4:<br>Infrastructure                 | 72,401,529,3<br>33<br>54.7% | 72,711,661,00<br>0<br>56.8% | 74,071,402,9<br>99<br>58.4% | 73,978,276,11<br>3<br>59.5% | 71,656,285,1<br>34<br>58.3% | 364,819,154,<br>579<br>57.5% |
| THEME 5: Good<br>Governance                | 11,575,885,37<br>4<br>8.7%  | 6,068,476,85<br>8<br>4.7%   | 5,878,635,79<br>4<br>4.6%   | 4,445,880,41<br>5<br>3.6%   | 4,562,382,94<br>9<br>3.7%   | 32,531,261,3<br>90<br>5.1%   |
| TOTAL ALL<br>THEMES                        | 132,429,137,<br>989<br>100% | 128,047,530,<br>168<br>100% | 126,875,214,<br>122<br>100% | 124,392,604,<br>974<br>100% | 122,954,483,<br>563<br>100% | 634,698,970,<br>816<br>100%  |

出所:MGDS

## 2-2-2 PSIPにおける運輸セクターの開発計画

### (1) PSIPの概要

Public Sector Investment Programme (PSIP) は、公共セクター投資のための今後5年間(2006年7月~2010年11月)のローリングプランとして優先度の高い公共事業/プログラムを包括的にリストにしており、MGDSの文脈に最も関連した優先投資事業を実行するために策定された。

#### PSIPがめざすもの

- 各種プログラム/プロジェクトがMGDSのマクロ経済戦略を反映するよう経済運営の向上を図る。
- 援助調整の向上とともに優先分野に対する外部ソースの重点化を図る。
- プロジェクトの準備、評価、実施、モニタリングが政府の優先事項やデザイン基準に合致するようなフレームワークを構築し、プロジェクトサイクルを確立する。
- 公共セクターの資本投資に関する過去のデータと将来計画レベルを確立する。
- ドナー交渉における政府の影響力を強化する。
- 複数年にわたる予算計画策定によりコミットメントと資源の均衡を図ることにより財政管理を促進する。
- 公共投資に関する課題についてマラウイ国民に情報提供を行う。

### (2) PSIPの予算配分

MGDSで示されている主要テーマに対し、PSIPではマラウイ関係省庁別プログラム別で総括した予算計画(5年間の総計)が示されている(表2-9)。これによれば、MoTPWがMK 16億 2,075万 6,000(全体の約3%)、NRAがMK 103億 5,373万(同18%)となっている。

表 2 - 9 PSIP 5 力年予算計画総括表

| Ministry/Department                | Programme Name   | MDGS Thematic Area          | Cost (MK000) |         |           |
|------------------------------------|--|-----------------------------|--------------|---------|-----------|
|                                    |  |                             | Part I       | Part II | Total     |
| Information and Tourism            | Tourism Infrastructure Services                                  | Sustainable Economic Growth | -            | 20,000  | 20,000    |
|                                    | Information and Media Development                                | Good Governance             | -            | 10,000  | 10,000    |
|                                    | Improvement of TVM   | Good Governance             | -            | 20,000  | 20,000    |
|                                    | MBC Improvement  | Good Governance             | -            | 20,000  | 20,000    |
|                                    | E-Government   | Good Governance             | -            | 10,000  | 10,000    |
|                                    | ICT  | Good Governance             | -            | -       | -         |
|                                    | Wildlife Sector Development                                      | Sustainable Economic Growth | -            | 20,000  | 20,000    |
| Industry, Science and Technology   | Science, Technology and Innovation                               | Sustainable Economic Growth | -            | -       | -         |
|                                    | Industry, Science and Technology Policy and Strategy Development | Sustainable Economic Growth | -            | 50,000  | 50,000    |
|                                    | Industrial Production  | Sustainable Economic Growth | -            | -       | -         |
| Home Affairs and Internal Security | Prison Infrastructure Development                                | Good Governance             | -            | 10,000  | 10,000    |
|                                    | Prisoner Rehabilitation  | Good Governance             | -            | -       | -         |
|                                    | Police Infrastructure  | Good Governance             | -            | 100,000 | 100,000   |
|                                    | National Registration  | Good Governance             | -            | 20,000  | 20,000    |
|                                    | Immigration Infrastructure Development                           | Good Governance             | -            | 10,000  | 10,000    |
|                                    | Police Capacity Building   | Good Governance             | 19,850       | 10,000  | 29,850    |
|                                    | Massaj   | Good Governance             | 127,138      | -       | 127,138   |
| Economic Planning and Development  | Infrastructure Development                                       | Infrastructure              | 892,000      | 15,000  | 907,000   |
|                                    | Capacity Building  | Sustainable Economic Growth | 462,461      | 3,000   | 465,461   |
| MASAF                              | Community Managed  | Infrastructure              | 133,000      | 30,000  | 163,000   |
|                                    | Social Support   | Safety Nets                 | 850,200      | 30,000  | 880,200   |
|                                    | Public Works   | Safety Nets                 | 240,000      | 40,000  | 280,000   |
| Agriculture and Food Security      | Crop Production  | Sustainable Economic Growth | 1,800,508    | 155,000 | 1,955,508 |
|                                    | Livestock production   | Sustainable Economic Growth | 150,197      | 285,500 | 415,697   |
|                                    | Technical Services   | Sustainable Economic Growth | 671,896      | 979,500 | 1,651,396 |
|                                    | Managerial Services  | Sustainable Economic Growth | 103,036      | -       | 103,036   |
| Irrigation and Water Development   | Irrigation Infrastructure Development                            | Sustainable Economic Growth | 1,085,038    | 168,084 | 1,253,122 |
|                                    | National Water Development                                       | Infrastructure              | 683,130      | 231,916 | 915,046   |
| Education                          | Infrastructure Development                                       | Social Development          | -            | 250,000 | 250,000   |
|                                    | Capacity Building  | Social Development          | 5,233,463    | 25,000  | 5,258,463 |
| Health                             | Infrastructure Development                                       | Social Development          | 2,713,866    | 119,000 | 2,832,866 |
|                                    | Capacity Building  | Social Development          | 750,000      | 18,000  | 768,000   |
| Labour and Vocational Training     | Essential basic Medical Equipment                                | Social Development          | 40,939       | -       | 40,939    |
|                                    | Disease Control and Management                                   | Social Development          | 498,573      | -       | 498,573   |
|                                    | Capacity Building  | Sustainable Economic Growth | 15,880       | 35,000  | 50,880    |
|                                    | Human Resources Development                                      | Sustainable Economic Growth | -            | 15,000  | 15,000    |
| OPC                                | Improved governance  | Good Governance             | 1,291,044    | 50,000  | 1,341,044 |
|                                    | Nutrition, HIV/AIDS  | Social Development          | 450,000      | -       | 450,000   |
| Justice and Constitutional Affairs | Access to Justice  | Good Governance             | 931,539      | 150,000 | 1,081,539 |
|                                    | Capacity Building  | Good Governance             | -            | -       | -         |
| Transport and Public Works         | Transport and Traffic Services                                   | Infrastructure              | 1,170,758    | 238,000 | 1,408,758 |
|                                    | Infrastructure Dev. Maint. & Rehab.                              | Infrastructure              | -            | 212,000 | 212,000   |

| Ministry/Department                           | Programme Name                           | MDGS Thematic Area          | Cost (MK000)      |                  |                   |
|---|--|-----------------------------|-------------------|------------------|-------------------|
|   |  |                             | Part I            | Part II          | Total             |
| National Roads Authority (NRA)                | Periodic Road Maintenance                | Infrastructure              | 677,045           | -                | 677,045           |
|   | Road Rehabilitation                      | Infrastructure              | 1,752,777         | 70,000           | 1,822,777         |
|   | Road Upgrading and Construction          | Infrastructure              | 7,023,908         | 830,000          | 7,853,908         |
| Youth, Sports and Culture                     | All Programmes                           | Social Development          | 238,001           | 150,000          | 388,001           |
| Mines, Natural Resources & Environment        | Fisheries Development                    | Sustainable Economic Growth | 471,275           | -                | 471,275           |
|   | Forestry Development                     | Sustainable Economic Growth | 150,000           | 30,000           | 180,000           |
|   | Mining Development                       | Sustainable Economic Growth | -                 | 91,000           | 91,000            |
|   | Energy Development                       | Infrastructure              | 265,500           | 79,000           | 344,500           |
|   | Environmental promotion                  | Sustainable Economic Growth | -                 | -                | -                 |
| Foreign Affairs and International Cooperation | All Programmes                           | Good Governance             | 62,921            | 100,000          | 162,921           |
| Lands, Housing and Physical Surveys           | National Land Reform                     | Sustainable Economic Growth | 1,949,155         | 25,000           | 1,974,155         |
|   | Songwe River Basin                       | Sustainable Economic Growth | -                 | 20,000           | 20,000            |
|   | National Housing Development             | Governance                  | 25,000            | 70,000           | 95,000            |
|   | National Boundary Demarcation            | Governance                  | -                 | 40,000           | 40,000            |
| Trade and Private Sector Development          | Trade and Export Development             | Sustainable Economic Growth | 363,538           | 12,000           | 375,538           |
|   | Private Sector Development               | Sustainable Economic Growth | 38,000            | 5,000            | 43,000            |
| Defence                                       | Infrastructure Development               | Good Governance             | -                 | 182,000          | 182,000           |
|   | Infrastructure Maintenance               | Good Governance             | -                 | 95,000           | 95,000            |
|   | Agricultural Production                  | Sustainable Economic Growth | -                 | 8,000            | 8,000             |
|   | Capacity Building                        | Good Governance             | -                 | 65,000           | 65,000            |
| UNIMA   | Capacity Building for Tertiary Education | Social Development          | 902,939           | 150,000          | 1,052,939         |
| Mizuzu University                             | Infrastructure Development               | Social development          | -                 | 50,000           | 50,000            |
| Ministry of Finance                           | Capacity Building                        | Governance                  | 438,054           | 50,000           | 488,054           |
| Ombudsman                                     | Capacity Building                        | Governance                  | 1,000             | -                | 1,000             |
| Malawi Human Rights Commission (MHRC)         | Capacity Building                        | Governance                  | 4,520             | -                | 4,520             |
| Anti-Corruption Bureau (ACB)                  | Capacity Building                        | Governance                  | 500,000           | -                | 500,000           |
| Parliament                                    | Infrastructure Development               | Governance                  | 230,000           | 475,000          | 705,000           |
|   | Capacity Building                        | Governance                  | 300,000           | -                | 300,000           |
| Malawi Electoral Commission (MEC)             | Capacity Building                        | Governance                  | 300,000           | -                | 300,000           |
| Copyright Society of Malawi (COSOMA)          | Capacity Building                        | Governance                  | 35,589            | -                | 35,589            |
| National Audit                                | Capacity Building                        | Governance                  | 87,239            | -                | 87,239            |
| Accountant General                            | Capacity Building                        | Good Governance             | -                 | 158,000          | 158,000           |
| Directorate of Public Procurement             | Capacity Building                        | Governance                  | 63,954            | -                | 63,954            |
| Malawi Investment Promotion Agency (MIPA)     | Capacity Building                        | Sustainable Economic Growth | -                 | 50,000           | 50,000            |
| Privatization Commission                      | Capacity Building                        | Governance                  | 952,209           | -                | 952,209           |
| Gender, Childrens and Community Services      | Community Development                    | Social Development          | 644,693           | 10,000           | 654,693           |
|   | Gender                                   | Social Development          | 56,459            | -                | 56,459            |
| Local Government and Rural Development        | Rural Growth Development                 | Sustainable Economic Growth | 1,459,919         | 272,000          | 1,731,919         |
|   | Decentralization                         | Governance                  | 405,000           | 3,000            | 408,000           |
| National Statistical Office (NSO)             | Statistical Services                     | Sustainable Economic Growth | 207,991           | 50,000           | 257,991           |
|   | Administration and Support Services      | Governance                  | 13,290            | -                | 13,290            |
| National AIDS Commission (NAC)                | National Response to HIV and AIDS        | Social Development          | 9,788,451         | 40,000           | 9,828,451         |
| <b>GRAND TOTAL</b>                            |  |                             | <b>49,720,741</b> | <b>6,510,000</b> | <b>56,230,741</b> |

出所: PSIP



2-2-3 ドナーによるマラウイ運輸交通分野援助動向/開発計画

(1) 2006年7月会計年度ドナー支援額

マラウイの2006年7月会計年度におけるプロジェクトベース（有償・無償）のドナー支援額はMK 162億6,200万であり、そのプロジェクト総数は115（18の政府関係機関が関与）である。同会計年度におけるマラウイ政府関係機関のプロジェクト総支出額はMK 522億4,600万あることから、ドナー支援額は総支出額に対し約31%を占める。（表2-10）

MoTPWの2006年7月会計年度におけるプロジェクト総支出額はMK 19億9,900万、うちドナー支援額はMK 2億2,800万である。また、国家道路公社NRAのプロジェクト総支出額はMK 89億7,600万、うちドナー支援額はMK 9億2,700万である。2006年7月会計年度におけるMoTPWとNRAのドナー支援プロジェクトの内訳を表2-11に示す。

表2-10 2006年7月会計年度ドナー支援額（プロジェクトベース）

(1000MK)

| <i>Corresponding Ministry</i>                      | <i>Expected Extra-Budgetary Expenditure 2006/07</i> | <i>Expected Total Project Expenditure 2006/07</i> | <i>Extra-Budgetary Expenditure as a Percentage of the Total</i> |
|--|---|---|---|
| Agriculture and Food Security                      | 736,873   | 5,962,510   | 12%   |
| Director of Public Procurement                     | 200,760   | 264,714   | 76%   |
| Economic Planning and Development                  | 224,879   | 1,591,340   | 14%   |
| Education  | 2,350,137   | 7,683,600   | 31%   |
| Elections  | 238,151   | 538,151   | 44%   |
| Finance  | 1,446,397   | 1,882,451   | 77%   |
| Gender   | 160,084,819   | 861,236,819                                       | 19%   |
| Health   | 4,714,384   | 9,436,383   | 50%   |
| Irrigation and Water Development                   | 237,721   | 2,005,889   | 12%   |
| Justice and Constitutional Affairs                 | 874,117   | 1,805,656   | 48%   |
| Local Government and Rural Development             | 315,544   | 2,202,771   | 14%   |
| Mines, Natural Resources and Environmental Affairs | 770,904   | 1,735,330   | 44%   |
| National Statistics Office                         | 5,086   | 226,367   | 2%  |
| Office of President and Cabinet                    | 2,407,424   | 4,114,991   | 59%   |
| National Roads Authority                           | 926,805   | 8,975,535   | 10%   |
| Trade and Private Sector Development               | 375,362   | 776,900   | 48%   |
| Transport and Public Works                         | 227,813   | 1,998,569   | 11%   |
| Youth, Sports and Culture                          | 38,385  | 183,456   | 21%   |
| <b>Total</b>                                       | <b>16,262,350</b>                                   | <b>52,245,850</b>                                 | <b>31%</b>  |

出所: Summary of Extra-Budgetary Support to Malawi (Jun 2006)

表 2-11 2006 年 7 月 MoTPW と NRA のドナー支援額

(MK)

| 運輸公共事業省 MoTPW  |         |               |           |                    |
|--|---------|---------------|-----------|--------------------|
| プロジェクト   | ドナ<br>ー | 事業費           | 事業期間      | 2006/07 支援<br>額    |
| Institutional Support to<br>Transport Public Bodies                | EU      | 1,319,380,380 | 未定        | 227,813,012        |
| <b>合計</b>  |         | 1,319,380,380 |           | <b>227,813,012</b> |
| 国家道路公社 NRA   |         |               |           |                    |
| プロジェクト   | ドナ<br>ー | 事業費           | 事業期間      | 2006/07 支援<br>額    |
| Malawi Backlog Road<br>Rehabilitation and Maintenance<br>Rrogramme | EU      | 6,684,860,592 | 2005-2012 | 864,809,860        |
| Road Management Support<br>Programme                               | EU      | 527,752,152   | 1997-2006 | 14,772,838         |
| Road Transport<br>Project-Ceiling Increase                         | EU      | 879,586,920   | 2004-2006 | 47,222,559         |
| <b>合計</b>  |         | 8,092,199,664 |           | <b>926,805,257</b> |

出所: Summary of Extra-Budgetary Support to Malawi (Jun 2006)

## (2) EU の支援動向

EU は第 9 次欧州開発基金 EDF (European Development Fund) (2002~2007 年) において約 3 億ユーロ (約 MK 480 億) の資金を同国に割り当てている。さらに EU 予算から年間およそ 3,000 万ユーロの資金投下を行っている。同国に対する EU の支援重点分野は以下のとおりである。

- 農業、食料安全保障、天然資源管理
- 運輸インフラ
- 公的財務管理、教育、保健、ジェンダー
- グッドガバナンス
- 経済政策開発、制度構築
- 民間セクター、貿易

EU の運輸インフラに関する支援は道路セクターに集中しており、1995 年以降 EDF は総額 2 億ユーロ以上を同セクターに支援している。特に、EU は SADC 域内の国際取引リンクと地域間取引として不可欠な優先度の高い幹線道路のメンテナンス・改築・リハビリ・橋梁、農村アクセス及び制度改革に対し集中的に支援している。1997 年に始まった同国政府による道路セクターの政策・制度改革では、EU 並びに世界銀行、KfW、NDF (Nordic Development Fund) が道路補修イニシアティブ (Road Maintenance Initiative : RMI) の資金協力を行った。なお、最近の主な EU 支援 (運輸インフラセクター) の概要を表 2-12 に示す。

表 2-12 最近の主な EU 支援（運輸インフラセクター）

| Project Name   | Amount        | Project duration    | Status  | Implementing Agency   | Principle Objective  | Work/Activities  |
|--|---------------|---------------------|---------|---|--|--|
| Road Management Support Programme (RMSP)                   | 17.4 mil EURO | Jan 1998 - Dec 2006 | Done    | a. National Roads Authority (NRA)<br>b. National Constriction Council | a. Establishing sound management and operational system  | a. NRA Institutional Development and Reform<br>b. Private Sector Support<br>c. Axle load control & road safety<br>d. Backlog road maintenance/rehabilitation   |
| Rehabilitation/Construction of M1-Golomoti-Monkey Bay Road | 26 mil EURO   | Feb 2000 - Dec 2006 | Done    | NRA   | a. Bituminized link between the M1 and the Mangochi-Monkey Bay Road<br>b. Reduced vehicle operating cost<br>c. Improved tourist access to the lakeshore area | a. Section1 30km from Masasa (M1) down the Rift Valley escarpment to Golomoti (M5)<br>b. 58km from Golomoti to the junction with the Monkey Bay to Mangochi road (M10)   |
| Lakeshore Road Infrastructure Programme (LSIP)             | 17 mil EURO   | Jul 2001 - Dec 2006 | Ongoing | NRA   | a. Reopen the Northern Transport Corridor to Tanzania<br>b. Provide access to the southern lake shore area (M5 route)  | a. Works on the replacement of 5 bridges on the main M1 and M5 roads at Dwambazi, liwaladzi, Kasangadzi, Iisasadzi and Kalwe<br>b. Rehabilitation of Mangochi - Monkey bay road and work supervision<br>c. Capacity development of the NRA                                       |
| Malawi Backlog Road Maintenance Programme (MABARM)         | 38 mil EURO   | Sep 2005 - Dec 2010 | Ongoing | a. NRA<br>b. Min. of Transport and Public Works (MoTPW)               | a. Tackling the backlog of periodic road maintenance and rehabilitation not covered by the Road Fund   | a. Improving 661km of road<br>b. High priority urban roads from the three main centers (Lilongwe, Mzuzu and Blantyre)<br>c. Capacity building of NRA and MoTPW<br>b. HIV-AIDS component (awareness campaigns and assistance to HIV support groups)<br>e. Road safety improvement |
| Income Generating Public Works Programme (IGPWP) - phase 1 | 15.5 mil EURO | Jul 2005 - Dec 2011 | Ongoing | # Min. of Local Government and Rural Development                      | a. Improving the live hoods of targeted rural area and peri-urban communities  | a. Dry season gardening<br>b. Developing sustainable fuel wood and timber supplies<br>c. Upgrading and maintenance of feeder roads<br>d. Awareness-raising on HIV/AIDS issues and promoting the role and participation of women and youth  |

出所: 30 years of development cooperation を参考に調査団作成

## 2-2-4 南部アフリカ地域における経済回廊開発構想

### (1) マラウイにおける回廊開発計画

マラウイは内陸国であることから、他国の港湾とのリンク整備・強化は輸出入のうえで重要課題となっている。そのため、マラウイにかかわる主要国際回廊は、Dar es Salaam 港（タンザニア）、Nacala 港（モザンビーク）、Beira 港（モザンビーク）、Darban 港（南アフリカ）といったインド洋に面する港湾に向いている。回廊の呼称やルートについては、SADC, SSATP, Regional SDI, COMESA 等で若干異なる部分があるが、南部アフリカ全体の経済開発を単なる交通回廊から経済回廊という枠組みでとらえている点においては総じて共通している。同国 MoTPW におけるヒアリングをベースに各回廊を整理したもの、表 2-13、図 2-5 に示す。

表 2-13 マラウイに関連する開発回廊

| 港湾            | モード               | 関連回廊                       |   | 関連国                                   |
|---------------|-------------------|----------------------------|---|---------------------------------------|
| Dar es Salaam | 道路                | Dar es Salaam              | ① | タンザニア、ザンビア、マラウイ                       |
|               | 鉄道                | Tazara                     | ② |                                       |
| Nacala        | 道路                | Nacala                     | ③ | モザンビーク、マラウイ、ザンビア                      |
|               | 鉄道                | Nacala                     | ④ |                                       |
| Beira         | 道路                | Beira<br>(Darban, Tete)    | ⑤ | モザンビーク、ジンバブエ、マラウイ                     |
|               | 鉄道                | Sena                       | ⑥ |                                       |
| Darban        | 道路                | Darban<br>(Tete, Southern) | ⑦ | 南アフリカ、ボツワナ、ジンバブエ、ザンビア、コンゴ、マラウイ、モザンビーク |
| (Mtwara)      | 道路及び水運<br>(マラウイ湖) | Mtwara                     | ⑧ | タンザニア、モザンビーク、マラウイ、ザンビア                |

※ 表内番号(①～⑧)は図2-5に対応

出所:調査団作成

マラウイにおける回廊輸送状況を概観すると、Darban 回廊は、Nacala 回廊や Beira 回廊の3倍以上の輸送距離があるにもかかわらず国際貨物の約56%を取り扱う大動脈となっている。Darban 回廊以外の国際貨物取扱シェアは、Nacala 回廊が約19%、Beira 回廊が約20%、Dar es Salaam 回廊及び Tazara 回廊による道路鉄道複合回廊が約5%、Mtwara 回廊が1%未満である。同国の国際貨物の約90%以上は道路に依存している状況である<sup>9</sup>。また、Nacala 回廊や Beira 回廊の輸送シェアが低い主な理由は、関連道路の整備が進んでいないため、効率的な輸送が可能となる道路ネットワークが構築されていないことに起因する。道路ネットワーク未整備(ミッシングリンクの存在やアクセス未整備)に加え、国境通過システムの非効率、他輸送モードとの接続不備などは、輸送コストを押し上げる要因にもなっている。

マラウイの国際貨物にかかわる輸送コストは、輸出品価値の約56%<sup>10</sup>にも及び、極めて高いものとなっている。主要輸送ルートである Durban 港から Blantyre までの長距離(約2,340km)をトラック輸送に依存していることが原因のひとつにあげられる。同国の輸送コストはアフリカ内陸国の平均(輸出品価値の約14%)や世界の途上国平均(同8.6%)と比べても高い。マラウイのほかに輸送コストが高い国として、チャド(52%)、ルワンダ(48%)がある<sup>11</sup>。

一方、鉄道輸送は、モザンビークとの紛争を機に長年にわたり適切な維持修繕管理が全く実施されなかったため、輸送の非効率や運行不可といった状況にある。例えば、Nacala 回廊のマラウイ国境付近(モザンビーク側77km 区間<sup>12</sup>)では、運行速度12km/h 程度を余儀な

<sup>9</sup> 参考として、国内貨物の道路輸送シェアは70%以上。

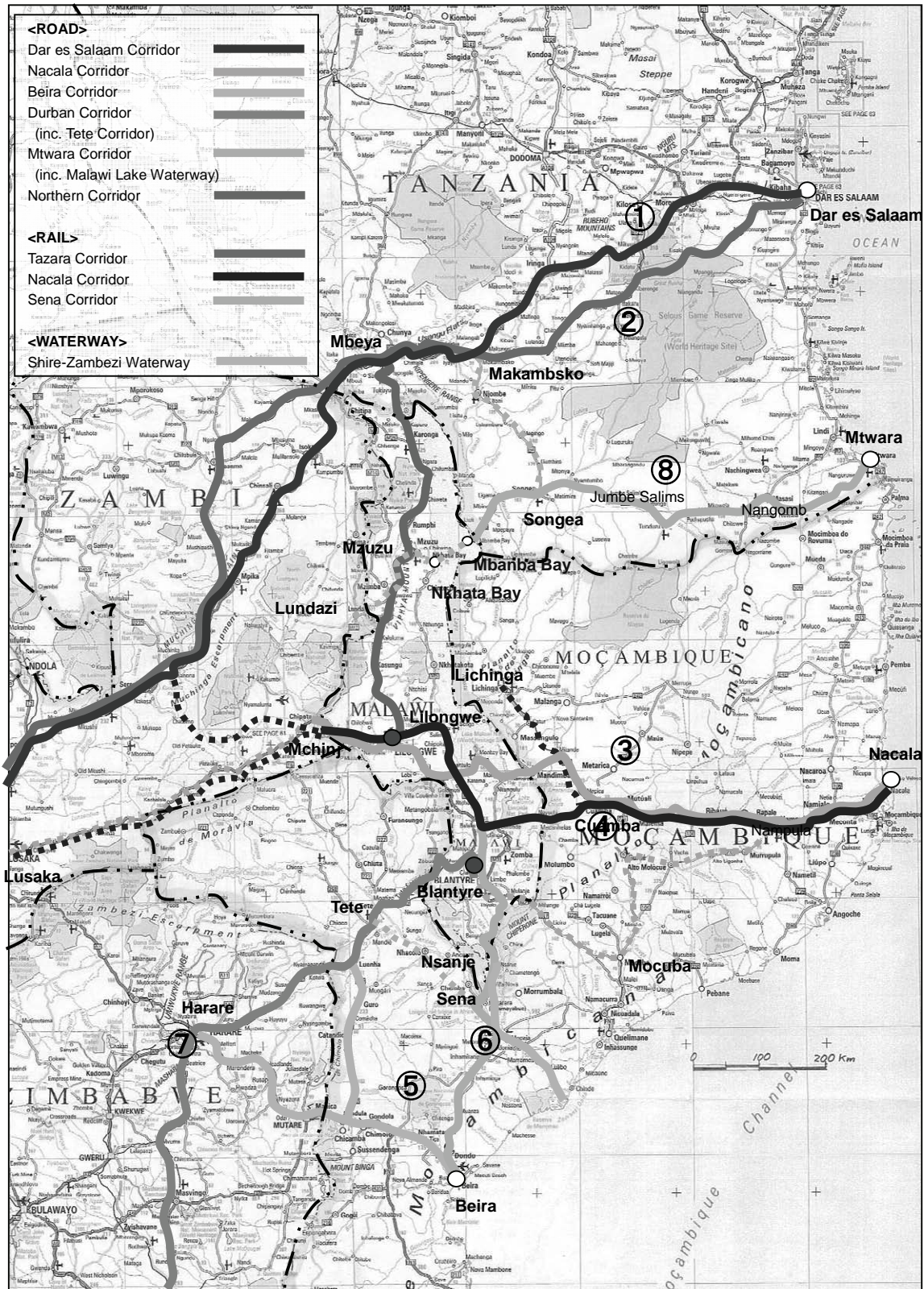
<sup>10</sup> Road Sector Programme, MoTPW を参考。

<sup>11</sup> Prioritized Road Corridor Transport Project, ICA Senior Level Meeting, Jan 2007 を参考。

<sup>12</sup> Nacala 回廊の復興に向け、鉄道整備(77km 間)に関するマラウイ、モザンビーク、ザンビアの3カ国による大統領レベルでの合意が2003年に済んでいる。

くされている。また、Sena 回廊の Chimoro 以南の区間では洪水による路線寸断のため運行できない状況である。このような鉄道のインフラ整備や運行状況は、物流業者や荷主にとって、輸送コストは高いが輸送の信頼性が確保できるトラック輸送を選択することを助長している。





出典：調査団作成（図内番号は表2-13に対応）

図2-5 マラウイに関する開発回廊

## (2) 主要回廊の概要

### 1) Tazara 回廊

Tazara 回廊は、Dar es Salaam 回廊としても知られており、鉄道と道路からなる。鉄道の全長は 1,860km、このうち 970km はタンザニア、890km はザンビアを通過している。同回廊は、アフリカ南部と東・中央アフリカ及びアフリカ大湖地域を結ぶ戦略的な軸を形成している。回廊ルートへの交通は増加しており、主要な貨物は、砂糖、セメント、燃料、機械類である。なお、SADC ではマラウイ幹線道路 M1 (Northern Corridor<sup>13</sup>) を Dar es Salaam 回廊に含めている。

同回廊を利用すれば、産銅地帯から Dar es Salaam 港へ出るには鉄道で最短距離となることから、タンザニアとザンビアは長年にわたり、回廊整備に向けて協力体制を推進しており、Tazara 鉄道線を二国間共同で保有し、回廊利用促進のため関税は低く設定している。

また、同回廊はタンザニア南部とザンビア北部の最も肥沃な地帯を横断していることから、当該地域及びその近郊では、農業、観光、鉱業 (Ligana 製鉄所)、林業、漁業等の面から発展の可能性が高く、特に観光や農業(食品加工を含む)の開発に重点を置いている。

### 2) Nacara 回廊

Nacala 回廊は、内陸国マラウイとモザンビークのナカラ港 (マラウイから最も近い港) とを結ぶ経済回廊 (Economic Corridor) として、二国間の経済規模の拡大を図り、インフラ整備、生産物の市場化、天然資源開発を推し進めてきた。また、南アフリカ地域開発戦略 (SDI) では、同回廊はザンビア東部を含む 3 カ国におけるシームレスな輸送・通信及びエネルギーシステムの開発を通じて、輸送コストの低減と投資促進を図るものとしている。

投資実現に向け、回廊の柱となる交通インフラ整備が求められており、マラウイとモザンビーク北部における鉄道システムについては、外資による民営化が済み、状態の悪い箇所への復興工事が既に開始されている。さらに、マラウイ、モザンビーク、ザンビアの関係 3 カ国の積極的な介入による地域レベルでの整備促進の取り組みが行われている。

Nacala 回廊周辺地域では、従来の伝統作物のみならず、輸出価値の高い作物 (サトウキビ、綿、柑橘類、ヒマワリ、タバコ等) の栽培促進による輸出拡大を図っている。またこれらの地域においては、観光、鉱業、産業発展の可能性も高く、回廊が多くの人々を貧困から救う役割を果たすことが期待されている。

### 3) Beira 回廊

Beira 回廊の開発イニシアティブは、ベイラ港の後背地であるマラウイ、モザンビーク、ザンビア、ジンバブエを結合させる地域経済開発にある。なお、Beira 回廊と Nacala 回廊の間に位置しているザンビア川流域は天然資源が豊富な地域であることから、SADC では Zambezi Development Corridor を含めた地域総合開発を考慮している。

開発の主要目的は内陸地域を結合するインフラの再構築と改良 (グレードアップ) である。関連インフラ事業は、Sena 回廊 (Sena Railway Line)、Beira 港の改良、電力供給、ガスと液体燃料のパイプライン、Harare-Beira 有料道路、Harare-Beira 鉄道の改良 (2004 年コンセッション)、Shire-Zambezi 川の開発。その他の主要関連事業は、Moatize 炭鉱の再

<sup>13</sup> 図 2-5 参照。

開、火力発電所開発、Dondo と Chimoro の農業開発、ジンバブエ東部高地観光開発、ザンベシ流域観光開発、回廊沿いの工業団地開発。

#### 4) Darban 回廊

Darban 回廊、別名 North-South 回廊は、南アフリカとその北部の国々とを結ぶ南東アフリカで最も利用されている地域間輸送路である。ボツワナ、コンゴ、マラウイ、モザンビーク、南アフリカ、ザンビア、ジンバブエと多数の国々にまたがっており、他の回廊（Trans-Kalahari<sup>14</sup>、Beira、Lobito<sup>15</sup>、Dar es Salaam、Nacala 等）にも連結している。南東アフリカ諸国にとって、南アフリカが最大の貿易相手国であり、南部アフリカで最大取扱量を誇る Darban 港が内陸国への重要な輸送交通の役割を担っている。そのため、陸送距離が長いにもかかわらず、多くの輸出入業者は Darban を経由して物資の輸送を行っている。

同回廊は戦略的な道路ルートを形成している一方、鉄道ルートも同様に国境を越えた貨物輸送に多く利用されている。例えば、BOT により 1999 年に開通した Beitbridge-Bulawayo 鉄道（ジンバブエ/南アフリカ国境の Beitbridge とジンバブエ Bulawayo 市をつなぐルート）により陸送時間は大幅に短縮し、鉄道利用が促進された。

#### 5) Mtwara 回廊

Mtwara 回廊は、マラウイ、モザンビーク、タンザニア、ザンビアに関連しており、これら 4 カ国の比較的貧しい地域の経済レベル引き上げを目的としている。同回廊の戦略的目的は、タンザニア南部地域（Mtwara、Lindi、Ruvuma、Iringa、Mbeya 等）をモザンビーク、マラウイ、ザンビアとつなぎ、かつマラウイと Mtwara 港のアクセス経路を形成することである。

関連する運輸プロジェクトでは、Mtwara 港、Mbamba Bay 港、Manda 港の拡張及び改修、Mtwara 空港、関連道路及び鉄道の拡張及び改修、Rovuma 川の Unity 橋（約 600m）がある。運輸プロジェクト以外では、Mchuchuma 石炭火力発電及び配電システム、Mtwara-Mbamba Bay 石油パイプライン、Songo Songo ガス開発等がある。

Mtwara 回廊一体は、歴史的に開発が遅れ投資が少なかったが、農業、鉱業、観光業、林業、漁業等の多様な経済活動の基盤があり、急成長の可能性を秘めている地域である<sup>16</sup>。特に、タンザニアの天然ガスの埋蔵、水深の深い港、マラウイの水力発電開発の可能性<sup>17</sup>が利点としてあげられる。また、ムトワラ回廊には 2 つの世界遺産（Selous Game Reserve と Kilwa Kivinje）がある。

### (3) ドナーの支援状況

MoTPW ヒアリングによれば、周辺国における回廊整備に関するドナー支援状況は以下のとおり。

<sup>14</sup> 図 2-6 参照。

<sup>15</sup> 図 2-7 参照。

<sup>16</sup> ムトワラ回廊リガング鉄鉱石・ムチュチュマ石炭開発プロジェクトに関するインフラ開発に係る F/S 調査、2006 年、経済産業省、を参考。

<sup>17</sup> Malawi SDNP (Sustainable Development Networking Programme)、UNDP project によれば、水力発電の開発可能性は Shire 川（概算で 600MW のキャパシティ）に集中している。また、小水力発電の開発可能性は、Songwe 川、South Rukuru 川、Dwangwa 川、Bua 川において合計約 300~400MW があるとしている。



1) Nacala 回廊

道路については、Nacala 港から Nampula (モザンビーク) までは供用中。Nampula からマラウイ国境まではドナーなし。鉄道については、Nacala 港から Cuamba (モザンビーク) までは供用中。Cuamba からマラウイ国境までの 77km は要改修区間 (ドナーなし)。参考として、以下に Nacala 回廊関連プロジェクトのドナー支援状況 (世界銀行資料) を示す (表 2-14)。

表 2-14 ナカラ回廊のドナー支援状況

| CORRIDOR<br>(and Corridor States)                 | FINANCIER <sup>1</sup>   | PROJECT (NATURE AND STATUS)   | BUDGET AND NATURE OF FINANCING (LOAN GRANT)                     |
|---|--|---|---|
| Nacala - Blantyre Corridor<br>(Mozambique-Malawi) | * EU   | Corridor-specific Project: Feasibility Study for Rehabilitation of Portion of the Nacala Line and Prefeasibility for Upgrading of Nacala Port.  |   |
|   | * World Bank   | Corridor-specific Project: Corridor investment strategy for Malawi Government. Closing 06/2003  |   |
|   | * World Bank   | Mozambique Development Corridor Support Network   | US\$ ?  |
|   | * World Bank   | Malawi Road Maintenance and Rehabilitation project which includes institutional framework development capacity building, establishment of the National Construction Industry Council and sustainable periodic maintenance. Ongoing up to 2006 | US\$ 39.5 million. Loan   |
|   | * World Bank   | Malawi Regional Trade Facilitation Project. Ongoing to 2011   | US\$ 45 million. Loan   |
|   | * World Bank   | Malawi Road Safety Project. Ongoing   | US\$ 40 million. Loan   |
|   | * World Bank   | Mozambican Ports and Railways Restructuring Project. Ongoing up to 2005   | US\$ 100 million. Loan  |
|   | * World Bank/ USAID/ EU  | Mozambique Roads Reform Project. Implementation of a decentralised roads funding and management system and routine and periodic maintenance. Ongoing up to 2003   | US\$ 215 million  |
|   | * World Bank   | Mozambique Economic Management and Private Sector Adjustment Credit Project. Ongoing to 2004  | US\$ 120 million. 25% for transport. Structural adjustment loan |
|   | * World Bank   | Mozambique HIV/ Aids Programme. Ongoing to 2008   | US\$ 84 million. Adaptable loan                                 |
|   | * World Bank   | Mozambique Roads and Coastal Shipping Project. Closing on 30/6/2003   | US\$ 350 million. 92% for transportation. Loan                  |
|   | * World Bank   | Mozambique Roads and Bridges Rehabilitation. Ongoing to 2005  | US\$ 164 million. Adaptable loan                                |
| * SDI   | Support programme to develop efficient seamless transport telecommunications and energy systems and fostering economic growth. |   |   |

出所: Transport and Trade Facilitation: East and Southern Africa, Jul 2003, WB

## 2) Beira 回廊

Beira 港から Sena (モザンビーク) を経由し、Tete (モザンビーク) 方面の鉄道ルートは世界銀行が支援。Sena からマラウイへ向かう鉄道ルート (Sena 鉄道) は要改修区間であるがドナーなし。

## 3) Mtwara 回廊

Mtwara 港から Nangomba (タンザニア) の道路はクウェートが支援。Nangomba から Jumbe Salims (タンザニア) の道路はアフリカ開発銀行 (AfDB) が支援。Jumbe Salims からマラウイ国境まではドナーなし。

## (4) サブサハラアフリカの開発回廊計画構想 (参考)

### 1) SADC における開発回廊計画

SADC の道路ネットワークは 93 万 2,207km<sup>18</sup> (幹線道路 50 万 1,022km、農道 431.185km)、うち舗装道路 12 万 6,681km (幹線道路の舗装率は 83%)、未舗装道路 80 万 5,526km である。SADC は、1996 年 8 月、SADC 運輸通信気象議定書 (SADC Protocol on Transport, Communication and Meteorology) において、回廊の整備には高い優先度を与え、回廊沿いにインフラ開発を統合していくべきとしている。SADC による主な開発回廊計画は以下のとおりである。<sup>19</sup> そのうち、マラウイに関連する主な開発回廊は、Beira and Zambezi Development Corridors, Mtwara Development Corridor, Nacala Development Corridor, North-South Corridor, Tazara Development Corridor である。

- 1) Beira and Zambezi Development Corridors
- 2) Limpopo Development Corridor
- 3) Lobito Development Corridor
- 4) Maputo Development Corridor
- 5) Mtwara Development Corridor
- 6) Nacala Development Corridor
- 7) North-South Corridor
- 8) Swaziland/South Africa Tourism and Biodiversity Corridor
- 9) Tazara Development Corridor
- 10) Malvis Bay Corridor

### 2) SSATP (サブサハラ地域交通政策プログラム) における開発回廊計画

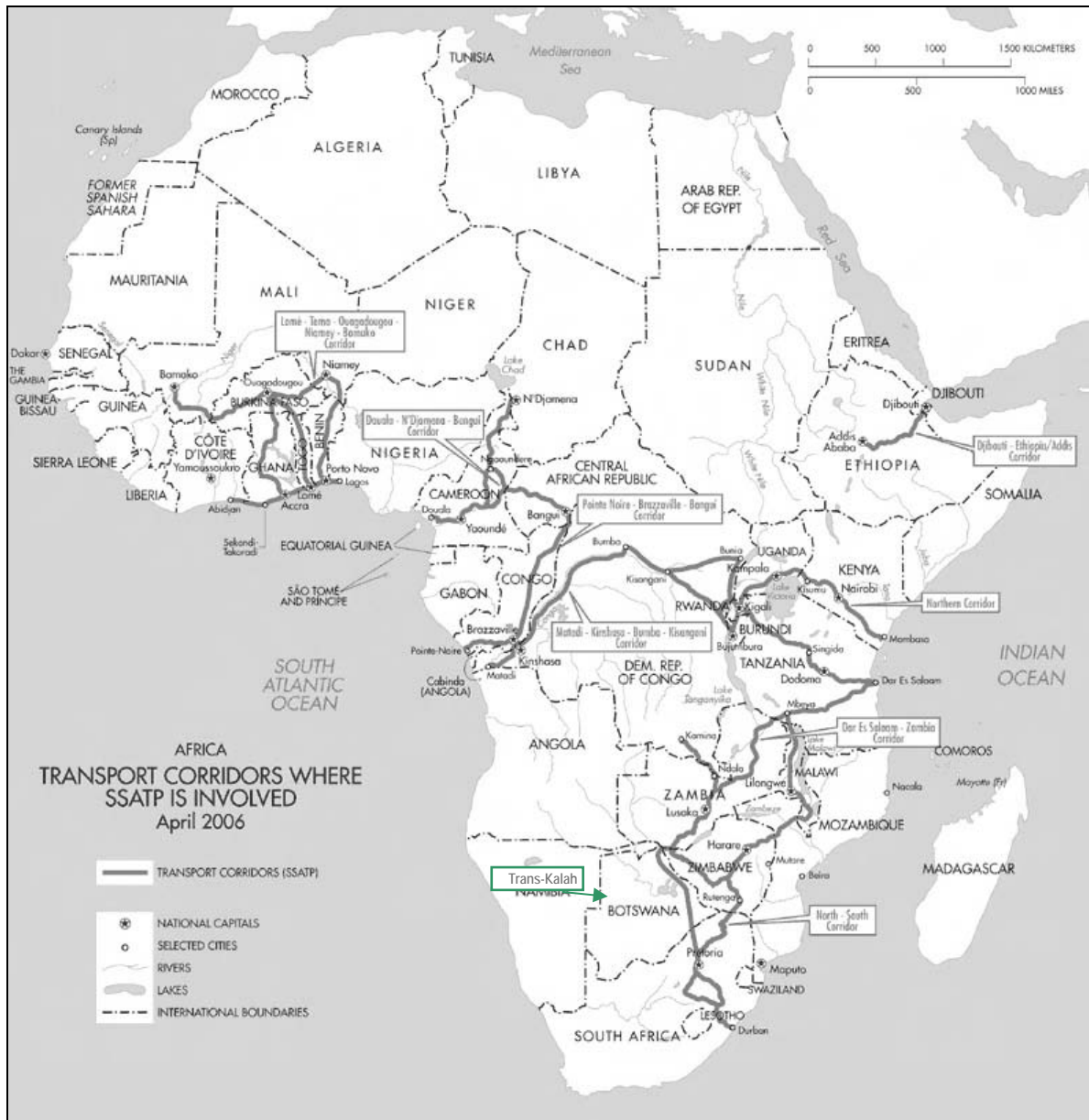
SSATP は、サハラ以南アフリカ地域の交通セクターの政策開発と実施を目的とする国際的パートナーシップである。このプログラムは 1987 年に世界銀行と国連アフリカ経済委員会によって開始された。SSATP では運輸セクター戦略と貧困削減戦略の関係性<sup>20</sup>を重

<sup>18</sup> 2001 年値。幹線道路 (Main) には、Trunk, Regional, Main, Primary, Secondary を含む。

<sup>19</sup> SADC 公式 HP 引用。

<sup>20</sup> SSATP Long-Term Development Plan (2004-2007) の最も重要なテーマのひとつは、Poverty Reduction/Transport Strategy Review (PRTSR) プロセスである。PRTSR プロセスは、運輸セクター戦略が貧困削減とプロブア成長を完全に支持することめざし、貧困削減に対する運輸セクターの寄与の最適化への取り組みである。マラウイの SSATP Poverty Reduction – Transport Strategy Review, Nov 2005 によれば、運輸セクターの分野横断的課題 (道路安全、ジェンダー、雇用創出、環境管理、HIV/AIDS 等) 対応などが提言されている。

視したうえで、サブサハラアフリカの地域統合の加速と改善は緊急性が高いとし、共通の  
 手続き・制度のある統合された市場の確立、並びに世界経済に効果的にアクセスできるよ  
 うな市場の競争力・多様性の確保が重要としている。当該地域の輸送コストを引き下げる  
 必要性の認識の下、SSATP では、図 2-6 に示す開発回廊計画に関与している。そのう  
 ち、マラウイに関連する主な開発回廊は、North-South Corridor 及び Dar es Salaam Corridor  
 である。

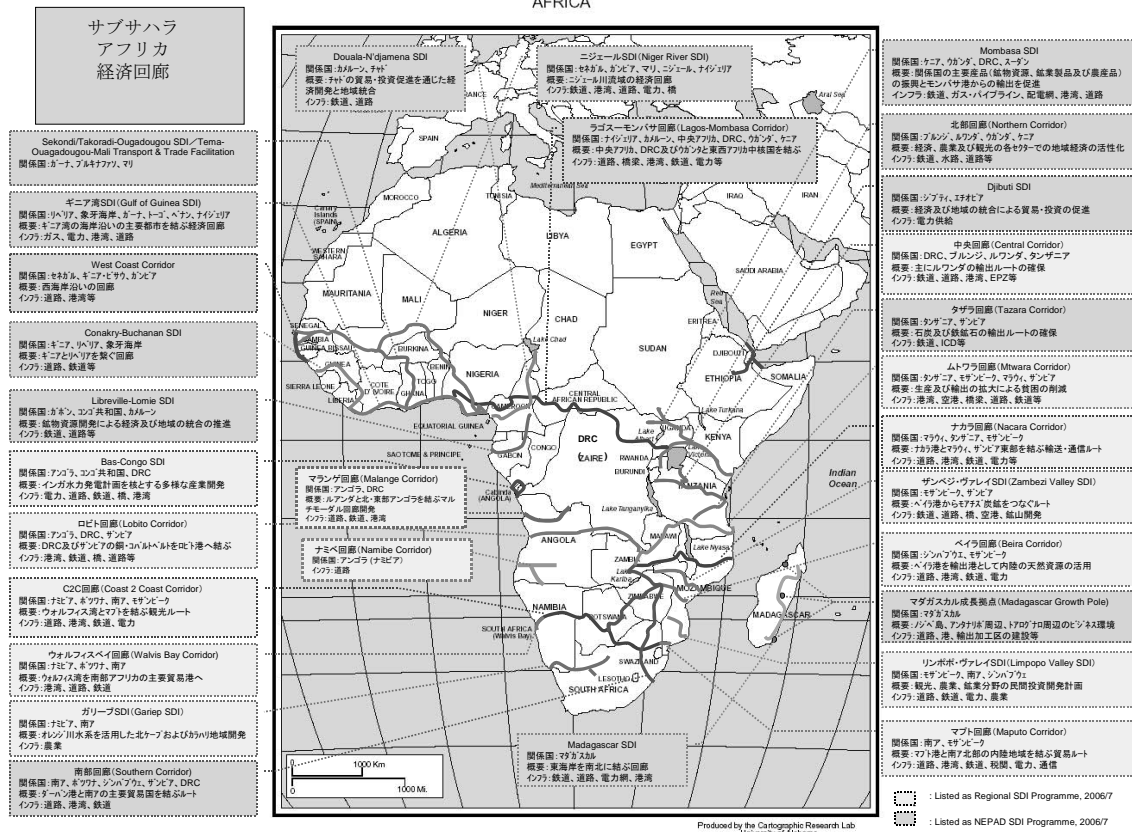


出典：SSATP 公式 HP

図 2-6 SSATP の開発回廊計画

### 3) Regional SDI Programme & NEPAD SDI Programme における開発回廊計画

Regional SDI Programme & NEPAD SDI Programme では、以下の開発回廊計画が示されている（図2-7）。



出所:JBIC 資料

図2-7 Regional SDI/NEPAD SDI の開発回廊計画

### 4) COMESA における開発回廊計画

COMESA の道路ネットワーク（14 幹線道路）は約 56 万 1,000km、うち舗装道路が 6 万 4,000km。主な交通回廊（Transport Corridor）は以下のとおりであり、その主な目的は、東南部アフリカと港湾との連結である。下記のうちマラウイに関連する主な開発回廊は、Nacala - Blantyre - Lusaka である。

- 1) Mombasa - Nairobi - Kampala - Kigali - Bujumbura
- 2) Dar es Salaam - Kigoma - Bujumbura - Kigali
- 3) Nacala - Blantyre - Lusaka
- 4) Maputo - Bulawayo - Lusaka
- 5) Maputo - Lubumbashi - Lusaka
- 6) Beira - Harare - Lusaka