

アフリカにおける  
運輸交通インフラ支援のあり方研究  
(プロジェクト研究)  
最終報告書

平成20年3月  
(2008年)

独立行政法人国際協力機構  
社会開発部

社会
CR (1)
08-036



アフリカにおける  
運輸交通インフラ支援のあり方研究  
(プロジェクト研究)  
最終報告書

平成20年3月  
(2008年)

独立行政法人国際協力機構  
社会開発部



## 序 文

近年、グローバル化あるいはリージョナリゼーションの進展が著しい世界経済からサブサハラ・アフリカ地域は取り残され、周縁化、孤立を深めつつあります。その理由の一つとして、運輸交通インフラ・ネットワークの不備、効率的な移動・輸送手段の未整備等により、運輸交通コストが高いことがあげられます。この高い運輸交通コストが生産活動、産業活動の高コスト化を招き、サブサハラ・アフリカ諸国の世界経済における低い競争力につながっています。

このような認識の下、社会開発部はアフリカの広域運輸交通インフラの整備及び関連するキャパシティ強化に対する支援のあり方、今後強化すべき取り組み及びその実施方法について提言を行うことを目的として、本プロジェクトを開始しました。本研究は、国内準備作業、現地調査、国内解析の3段階に分けて実施されました。国内準備作業は2005年9月初旬より下旬にかけて実施され、現地調査はその後、9月下旬より10月中旬の約3週間にわたり実施されました。現地調査完了後、国内解析を実施しました。また、2005年8月に外務省経済協力局開発協力第二課長を座長として、独立行政法人国際協力機構（JICA）、国際協力銀行（JBIC）、及び有識者から成るアフリカ開発のための新パートナーシップ（NEPAD）支援委員会が立ち上がり、同委員会において、NEPAD支援における広域運輸交通インフラ整備のあり方について、2006年4月まで5回にわたり検討を行いました。

本プロジェクト研究は、これらの検討を基に外務省の対アフリカ政府開発援助（ODA）供与方針、アフリカ開発銀行（AfDB）とJBICの対アフリカ支援方針、ならびにわが国のNEPAD支援の枠組みを踏まえ、JICAの対アフリカ運輸交通インフラ支援の戦略について検討するとともに、JICAのNEPAD優先プロジェクトの実施方針について取りまとめたものです。

本プロジェクト研究の成果が、アフリカの運輸交通インフラ支援における開発援助の改善、促進に寄与することを願うものです。終わりに、調査にご協力とご支援いただいた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成20年3月

独立行政法人国際協力機構

社会開発部長 岡崎 有二



# 目 次

序 文  
目 次  
略語集  
要 約

第1章 研究の背景、目的及び内容	1
1-1 研究背景	1
1-2 研究目的及び内容	2
1-3 実施手法・研究体制	2
1-4 研究スケジュール	3
1-5 本報告書の構成	4
第2章 アフリカの現状	5
2-1 アフリカの過去	5
2-2 社会・経済状況	5
2-3 過去の地域的な開発への取り組み	8
2-4 地域的な開発に向けての動向	8
2-4-1 NEPAD	8
2-4-2 地域経済共同体 (RECs)	10
2-5 アフリカにおける運輸交通の現状	17
2-5-1 道 路	18
2-5-2 鉄 道	22
2-5-3 港 湾	24
2-6 広域運輸交通インフラ (運輸交通回廊) の現状	26
第3章 対アフリカ支援をめぐる国際社会の動向	30
3-1 アフリカと国際社会の動向	30
3-2 世界銀行の支援	31
3-3 European Union の支援	34
3-4 NEPAD と地域経済統合 (RECs) の動き	35
3-5 アフリカ開発銀行 (AfDB) の支援	37
3-6 運輸交通分野に対する支援動向	40
3-6-1 道路整備に関する取り組み	40
3-6-2 インフラストラクチャー・コンソーシアムの設立	41
第4章 日本の対アフリカ支援	42
4-1 援助現況	42

4-1-1	日本の ODA 概況	42
4-1-2	日本の対アフリカ ODA 概況	43
4-2	外務省の協力	45
4-2-1	政府の ODA 政策	45
4-2-2	日本の対アフリカ開発支援政策	47
4-3	国際協力銀行（JBIC）の協力	48
4-3-1	対アフリカ援助の現況	48
4-3-2	対アフリカ支援方針/プログラム	49
4-3-3	重点分野	53
4-4	国際協力機構（JICA）の協力	54
4-4-1	2004 年度の支援状況	54
4-4-2	JICA の過去の実績	54
4-4-3	JICA の対アフリカ支援の方向性	55
4-5	広域運輸交通インフラの取り組み	56
第 5 章	対アフリカ運輸交通インフラ戦略	61
5-1	上位目標	62
5-2	戦略目標	62
5-2-1	沿岸部と内陸部をつなぐことを念頭に置いた、広域運輸交通インフラ/ ネットワークの整備	64
5-2-2	広域運輸交通インフラ整備を軸とした地域開発/回廊開発の促進	67
5-2-3	NEPAD の標榜する地域経済共同体を核としたサブサハラ・アフリカ諸国の 経済的統合の推進支援	68
5-2-4	建設・運営維持管理におけるキャパシティ・ディベロップメントの推進	69
5-3	サブサハラ・アフリカにおける広域運輸交通回廊	71
5-4	基本方針	85
5-4-1	投入の選択と集中	85
5-4-2	JICA 内の実施体制の強化	90
5-4-3	他ドナー及び資金協力との連携	92
5-5	戦略のアクションプラン	93
5-5-1	目標年次	93
5-5-2	アクションプラン	93
5-6	留意事項	96
付属資料		
1.	過去の対アフリカ日本援助	101
2.	One-Stop Border Post への対応	123
3.	プロジェクト案件候補概要	126



## 略 語 集

ACFA :	Accelerated Co-Financing scheme for Africa (JBIC と AfDB との協調融資)
AfDB :	African Development Bank (アフリカ開発銀行)
AU :	African Union (アフリカ連合)
CEMAC :	Central Africa Economic and Monetary Community (中部アフリカ経済通貨共同体)
CIAS :	Conference of Independent African States (アフリカ独立諸国会議)
COMESA :	Common Market for Eastern and Southern Africa (東南アフリカ共同市場)
DFID :	UK Department For International Development (英国国際開発省)
EAC :	East African Community (東アフリカ共同体)
ECOWAS :	Economic Community of West African States (西アフリカ諸国経済共同体)
EDF :	European Development Funds (欧州開発基金)
EPSA :	Enhanced Private Sector Assistance for Africa (アフリカの民間セクター開発のためのイニシアティブ)
FAPA :	Fund for African Private-Sector Assistance (信託基金)
HIPC :	Heavily-Indebted Poor Countries (重債務貧困国)
JBIC :	Japan Bank for International Cooperation (国際協力銀行)
JICA :	Japan International Cooperation Agency (独立行政法人国際協力機構)
MDGs :	Millennium Development Goals (ミレニアム開発目標)
NEPAD :	New Partnership for Africa's Development (アフリカ開発のための新パートナーシップ)
OAU :	Organization of African Unity (アフリカ統一機構)
ODA :	Official Development Assistance (政府開発援助)
PRSP :	Poverty Reduction Strategy Papers (貧困削減戦略ペーパー)
RECs :	Regional Economic Communities (地域経済共同体)
RMI :	Road Maintenance Initiative (道路管理イニシアティブ)
SACU :	Southern African Customs Union (南部アフリカ関税同盟)
SADC :	Southern African Development Community (南部アフリカ開発共同体)
SDI :	Spatial Development Initiative
SSATP :	Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (サブサハラ地域交通政策プログラム)
STAP :	Short-term Action Plan for Infrastructure (短期行動計画)
TAH :	Trans African Highway (アフリカ国際幹線道路)
TDB :	United Nations Trade and Development Board (貿易開発理事会)
TICAD :	Tokyo International Conference on African Development (アフリカ開発会議)
UEMOA :	West African Economic and Monetary Union (西アフリカ経済通貨同盟)
UNCTAD :	United Nations Conference on Trade and Development (国連貿易開発会議)
UNECA :	United Nations Economic Commission for Africa (国連アフリカ経済委員会)



# 要 約

## 1. 研究背景

アフリカ地域（本稿ではサブサハラ・アフリカを指す）の広域運輸交通インフラの整備は、アジアや南米等の地域に比べ大きく立ち遅れている。アフリカ地域には従来からアフリカ国際幹線道路（Trans African Highway : TAH）構想等、地域統合を図るインフラ整備の計画があったが、未だほとんど実現に至っていない。また、アフリカ地域では様々な地域経済共同体（Regional Economic Communities : RECs）が形成され、人流・物流の円滑化、域内貿易の推進を図っているが、これまで、南部アフリカ関税同盟（Southern African Customs Union : SACU）等を除き、目立った成果をあげていない。その結果、グローバルゼーションあるいはリージョナリゼーションの進展により、一体化、ブロック化が進行している世界経済において、サブサハラ諸国はその動きから取り残され、周縁化及び孤立を深めている。

そのような状況下、2005年4月に行われたアジア・アフリカ首脳会議において、わが国政府はアフリカ開発会議（TICAD）を通じてアフリカと国際社会の連帯による対アフリカ協力を進めていくこと、2008年にTICAD IVを開催すること、今後3年間でアフリカ向け政府開発援助（ODA）の贈与を中心に倍増していくことを表明した。また外務省のTICADプロセスを通じた対アフリカ支援の3つの柱の一つに“経済成長を通じた貧困削減”があり、具体的な重点分野として、アフリカ自身のイニシアティブによって策定されたアフリカ開発のための新パートナーシップ（New Partnership for Africa's Development : NEPAD）で定める優先インフラストラクチャー（以下、インフラ）・プロジェクトの支援をうたっている。このような背景より、独立行政法人国際協力機構（JICA）として対アフリカインフラ支援のあり方を検討することとした。

本書の構成は第1章にて本プロジェクト研究の背景、目的を説明した後、第2章にてアフリカの歴史、社会、経済、運輸交通の現状について概観する。第3章、第4章にて、第2章で説明されるアフリカの状況への世界銀行等の国際社会の支援状況、日本の支援状況についてそれぞれ記述している。最後に第5章で現在のアフリカの交通インフラの状況、国際社会、日本の援助動向を踏まえたうえで、今後のわが国の対アフリカ運輸交通インフラ戦略のあり方を提言している。

## 2. アフリカの現状

アフリカ諸国は1950年代から1970年代にかけて多くの国々が独立を果たしたが、東西冷戦の代理戦争、度重なる内戦・軍事クーデター、旱魃と飢饉、鉱物資源の国際価格の下落等により、政治・経済共に混迷の時代が続いた。その結果、現在アフリカ48カ国中、中所得国（765～9,385ドル）として分類される国は12カ国のみで、他の36カ国は低所得国に属し、アフリカ全体の平均収入は603ドル（2004）と低迷している。1990年代半ばより、アフリカ経済は回復基調に戻ったものの、2004年時点においてミレニアム開発目標（Millennium Development Goals : MDGs）で掲げる年間7%の経済成長を達成しているのは、ガンビア、シエラレオネ、赤道ギニア、エチオピア、チャド、モザンビーク、アンゴラの7カ国のみである。今後、ミレニアム開発目標である経済成長率7%/年をすべてのアフリカ諸国が達成するために地域統合を促進し、アフリカ各地域における相互の貿易、投資の活性化を図る必要がある。

歴史的にみると、植民地時代の交通インフラは、資源を宗主国（アフリカ外）に運ぶための輸送ル

ートとして設計されており、アフリカ内部でのヒト・モノの流れを重視したルート設計にはなっていない。現在、その影響により域内貿易は脆弱な交通インフラのために制約を受けており、今後、域内貿易を促進するために広域交通インフラの整備と通関制度の改善が望まれている。

現在、他の地域同様、アフリカにおいても地域統合を推進するため大小様々な地域経済共同体（RECs）が設立され、活動を行っている。そのなかで、中心的イニシアティブと考えられているものが NEPAD であり、NEPAD 等地域経済共同体を中心としたアフリカの地域統合の促進、そして域内の経済活動の活性化が期待されている。

サブサハラ・アフリカにおける道路輸送は最も重要な輸送手段であるが、アフリカ大陸そのものが物理的に大きいために、人口集中地と生産地が大きくかけ離れているため、各地の主要都市を道路ネットワークで連結することは、非常に大きな作業を伴う。このような状況の下、1970 年代にアフリカ大陸の統合協調を目処とした、TAH 構想が形成されたが、遅々として進んでいなかったところ、アフリカ連合（African Union：AU）の創設及び NEPAD の形成に呼応して TAH 構想が再度注目されつつある。

### 3. 対アフリカ支援をめぐる国際社会の動向

現在、世界銀行、欧州連合（EU）、NEPAD、アフリカ開発銀行（AfDB）等の主要援助機関はインフラ部門への支援の重要性を再認識し、経済成長を通じた貧困削減のためのインフラ整備、道路整備分野へ資金の投入を活発化させつつある。

特に目立った動きとしては、2001 年に「アフリカ開発のための新パートナーシップ（NEPAD）」が策定され、貧困撲滅、持続可能な成長と開発、世界政治経済への統合をめざすというアフリカ地域としての方向性が示されたことにある。NEPAD においてインフラ整備は地域統合、経済成長の観点から不可欠であると考えられており、2002 年 5 月、短期行動計画（Short-term Action Plan for Infrastructure：STAP）を発表し、広域的なインフラ整備を推進している。アフリカ開発銀行（AfDB）が NEPAD におけるインフラ開発推進の主導機関と位置づけられ、NEPAD 開発戦略の実現を支援している。

2005 年の英国グレンイーグルス G8 サミットにおけるアフリカ貧困に取り組む強い姿勢の確認を受け、インフラ・コンソーシアムの設立総会が開催され、NEPAD 短期行動計画の推進支援、プロジェクト形成過程での支援、今後の戦略策定計画への支援、人材能力向上・機構改革等の協力により、アフリカにおけるインフラ改善への取り組みを推進することとなった。

### 4. 日本の対アフリカ支援

日本政府の対アフリカ開発支援政策は、アフリカ開発会議（TICAD）プロセスを通じたアフリカへの継続的コミットメントと 3 つの柱に基づく重点的取り組みを基本としている。

日本政府はアフリカ諸国首脳と開発パートナーとの間のハイレベルな政策対話を促進することを目的として、国連、世界銀行と 1993 年に TICAD を初めて開催し、1998 年、2003 年と 5 年ごとに開催している。TICAD は、2 つの基本原則である、アフリカの「オーナーシップ（自助努力）」と国際社会の「パートナーシップ（協調）」に基づいて、アフリカの開発の推進に向けたイニシアティブの実施を促進する主要な国際的枠組みへと発展を遂げている。

もうひとつの対アフリカ開発支援政策である日本のアフリカ支援の 3 つの柱とは、「平和の定着」「経済成長を通じた貧困削減」及び「人間中心の開発」であり、この方針に基づき今後、日本はアフリカ

における ODA 事業の拡大、債務削減の実施、アジア・アフリカ協力の強化、貿易・投資の促進等を行っていくことを表明している。

## 5. 対アフリカ運輸交通インフラ戦略

本稿が提示する対アフリカ運輸交通インフラ戦略は、上位目標を TICAD III で提示されたアフリカ開発の重点分野及び優先課題でもある以下の 3 項目を掲げる。

- ①平和の定着（平和の定着、ガバナンス）
- ②人間中心の開発〔HIV/AIDS と感染症、水、人的資源開発、情報通信技術（ICT）〕
- ③経済成長を通じた貧困削減（農業開発、民間セクター開発、インフラ）

対アフリカ運輸交通インフラ支援戦略目標は、以下を目標とし、広域運輸交通回廊の整備支援、特に陸上交通に重点を置く。

- ①沿岸国と内陸国を結ぶ運輸交通事情の改善を念頭に置いた、広域運輸交通インフラ/ネットワークの整備
- ②広域運輸交通インフラ整備を軸とした地域開発/回廊開発の促進
- ③NEPAD の標榜する地域経済共同体を核としたサブサハラ・アフリカ諸国の経済的統合の推進支援
- ④建設・運営維持管理におけるキャパシティ・ディベロップメントの推進

本戦略は、以下の 3 つの基本方針に基づき策定、実施されることとし、目標年次を MDGs の目標年次でもある 2015 年と設定する。

- ①投入の選択と集中（援助重点国、優先的な広域運輸交通回廊、優先分野）
- ②JICA 内の実施体制の強化
- ③他ドナー及び資金協力との連携（他ドナーとの協調、民間セクターとの連携）



# 第1章 研究の背景、目的及び内容

## 1-1 研究背景

サブサハラ諸国は深い貧困の罫から抜け出せず、過去 20 数年においてマイナスの経済成長を経験した唯一の地域である (Sachs et al, 2004)。1990 年から 2001 年の間、1 日 1 米ドル以下で生活している人々の割合は、中南米や東アジア、東南アジア、南アジアといった発展途上地域では減少したのに対し、サブサハラ諸国では、1990 年は 44.6%であったが、2001 年は 46.4%に上昇した (世界銀行、2005)。

また、近年の急速なグローバル化あるいはリージョナリゼーションの進展により、一体化、ブロック化する世界経済のなかで、サブサハラ諸国は周縁化及び孤立化を深めている。運輸交通インフラストラクチャー (以下、インフラ) ・ネットワークの不備、効率的な移動・輸送手段の未整備、輸出入及び国境手続きの煩雑さやインフォーマルな道路封鎖等に起因する高い運輸交通コストは、生産活動、産業活動の高コスト化を招き、サブサハラ諸国の世界経済における低い競争力につながっている。48 カ国あるサブサハラ諸国のなかでも、内陸国の 15 カ国は特にこの弊害を受けており、輸出価格の 77%が輸送コストになるという報告もある (UNECA, 2004)。これらの要因が、サブサハラ諸国に向けられる海外からの投資を妨げると同時に、本来投資に向けることができるはずの国内貯蓄を減少させ、結果として、貿易、投資、国内総生産 (GDP) の世界経済における継続的な地位の低下を招いている。

アフリカ地域の広域運輸交通インフラの整備は、アジアや南米等の地域に比べ大きく立ち遅れており、従来からアフリカ国際幹線道路 (Trans African Highway : TAH) 構想等、地域統合を図るインフラ整備の計画があったが、計画の熟度が低く、一部を除き、未だほとんど実現に至っていない。また、アフリカ地域では様々な地域経済共同体 (Regional Economic Communities : RECs) が形成され、経済統合や関税の統一により人流・物流の円滑化、域内貿易の推進を図っているが、これまで、南部アフリカ関税同盟 (Southern African Customs Union : SACU) 等を除き、目立った成果をあげていない。

こうしたなか、2001 年にアフリカ諸国の元首がナイジェリアの首都アブジャに会し、アフリカ開発のための新パートナーシップ (New Partnership for Africa's Development : NEPAD) が宣言された。NEPAD は、持続可能な成長と開発を通じ貧困削減を推し進め、世界経済と政治に積極的に参加することを、アフリカ諸国が相互に、また対外的に約束したものである。NEPAD の行動計画のなかで、国境をまたがる広域運輸交通インフラの整備は優先分野に位置づけられており、経済成長と貧困削減に不可欠な要素として認識されている。

2005 年 4 月に行われたアジア・アフリカ首脳会議において、わが国政府はアフリカ開発会議 (TICAD) を通じてアフリカと国際社会の連帯による対アフリカ協力を進めていくこと、2008 年に TICAD IV を開催すること、今後 3 年間でアフリカ向け政府開発援助 (ODA) の贈与を中心に倍増していくことを表明した。外務省の TICAD プロセスを通じた対アフリカ支援の 3 つの柱の一つに“経済成長を通じた貧困削減”があり、具体的な重点分野として、アフリカ自身のイニシアティブによって策定された NEPAD で定める優先インフラ・プロジェクトの支援をうたっている。このような背景を踏まえ、JICA として対アフリカインフラ支援のあり方を検討する必要性が高まっている。

## 1-2 研究目的及び内容

本研究は、以上に述べた、昨今の対アフリカ開発援助を取り巻く国際的な動き及びわが国の政策を踏まえ、アフリカの開発課題の解消に向けた、広域運輸交通インフラの整備及び関連するキャパシティ強化に対する支援のあり方を検討したものであり、今後強化すべき取り組み及びその実施方法について提言を行うものである。

具体的には、地域の既存運輸交通インフラ・ネットワークの評価、運輸交通インフラ計画及び他ドナーの援助動向のレビューを行ったうえで、開発効果の大きい地域運輸交通インフラ・プロジェクトを発掘し、短期的なアクションプランを策定する。また、地域運輸交通インフラの整備を進めていくうえで必要となる基本的な考え方を整理し、戦略として取りまとめると同時に、今後の運輸交通インフラ案件の発掘・形成を行うための基礎情報を整備するものである。

なお、当研究の対象期間は 2010 年までの 5 年間とする。当調査研究の研究範囲は次のとおりである。

- ・ 関連情報及び資料の収集・解析
- ・ プロジェクト候補の予備選定（目標年：2010 年）
- ・ 関連援助機関との協議
- ・ 現地調査の実施
- ・ プロジェクトの評価及び優先順位づけ
- ・ アクションプランの策定
- ・ アフリカでの過去の経験に基づく教訓（日本の援助に限定せず）及び考慮すべき事項の要約
- ・ 地域運輸交通インフラに対する独立行政法人国際協力機構（JICA）の戦略策定

## 1-3 実施手法・研究体制

本研究では、初期の国内準備作業中、優先プロジェクト候補案件リストアップの段階で、調査団の作成した優先プロジェクト候補案件（案）について有識者からの意見聴取を行い、候補案件の選定作業及び現地調査実施上の留意点、検討すべき内容事項についての助言を受けた。その後、現地調査を実施し、現地調査結果及びその後の情報収集結果を基に戦略策定の研究を行った。

現地調査で訪れた機関は、次のとおりである。

世界銀行（World Bank）：	2005 年 9 月 28 日～30 日
ヨーロッパ委員会（European Commission）：	2005 年 10 月 3 日～4 日
インフラ・コンソーシアム会議：	2005 年 10 月 6 日
世界銀行代表団との協議： アフリカ開発銀行	2005 年 10 月 7 日
（African Development Bank）：	2005 年 10 月 10 日～11 日
NEPAD：	2005 年 10 月 13 日
ガーナ：	2005 年 10 月 13 日～14 日
ケニア：	2005 年 10 月 17 日～18 日
ザンビア：	2005 年 10 月 19 日～21 日



本研究の研究体制を下記に示す。

調査団	所 属
岡崎 有二	社会開発部部長
不破 雅実	社会開発部調査役
畝 伊智朗	社会開発部調査役
中村 明	社会開発部第三グループグループ長
菅野 祐一	社会開発部第三グループ運輸交通第二チーム長
室岡 直道	社会開発部第三グループ運輸交通第二チーム
根岸 精一	社会開発部第三グループ運輸交通第一チーム
堀田 桃子	社会開発部第三グループ運輸交通第二チーム
加藤 正明	アフリカ部次長
小林 丈通	アフリカ部
吉田 憲正	アフリカ部
川畑 安弘	個人コンサルタント
桑田 幸	(株) 国際開発アソシエイツ

#### 1-4 研究スケジュール

調査研究は、国内準備作業、現地調査、国内解析の3段階に分けて実施された。国内準備作業は2005年9月初旬より下旬にかけて実施され、現地調査はその後、9月下旬より10月中旬の約3週間にわたり実施された。現地調査完了後、国内解析を実施した。

また、2005年8月に外務省経済協力局開発協力第二課長を座長とし、JICA、国際協力銀行（JBIC）及び有識者から成るNEPAD支援委員会が立ち上がり、同委員会において、NEPAD支援、特に広域運輸交通インフラ整備のあり方について、2006年4月まで5回にわたって検討された。

本報告書は、これらの活動のなかで確認された外務省の対アフリカ ODA 供与方針、アフリカ開発銀行（AfDB）と JBIC の協調融資スキームである Accelerated Co-Financing scheme for Africa（ACFA）を活用した JBIC の対アフリカ支援方針、ならびにわが国の NEPAD 支援の枠組みを踏まえ、JICA の対アフリカ運輸交通インフラ支援の戦略について検討するとともに、同委員会で選定された JICA の NEPAD 優先プロジェクトの実施方針について取りまとめたものである。

表 1-1 研究スケジュール

	2005 年度			2006 年度			2007 年度				
	7-9	10-12	1-3	4-6	7-9	10-12	1-3	4-6	7-9	10-12	1-3
国内準備作業	■										
現地調査		■									
国内解析			■								
NEPAD支援委員会		■	■	■							
回廊情報収集					■	■	■				
回廊 GIS 地図作成								■	■	■	
報告書作成										■	■
報告書提出											▲

▲：最終成果品（本報告書及び回廊の GIS 地図(<http://transportgis.jica-net.com/>)含む)

## 1-5 本報告書の構成

本報告書の構成は、以下のとおりとなっている。

第1章では、本研究の背景、目的及び内容の概略について述べている。

第2章では、アフリカ開発全体についての大まかな経緯及び現況を把握することにより、過去の問題点、現在の問題点を洗い出し、今後のアフリカ開発の世界的な方向性を整理した。そして、現況のアフリカ開発の傾向を踏まえたうえで、本研究の対象である運輸交通インフラについて、それぞれのモード別にアフリカにおける現況を整理している。

第3章では、第2章で整理したアフリカ開発全体に対する世界的な潮流と運輸交通インフラの現況を基に、アフリカにおける運輸交通インフラ開発援助では出遅れているといわれることもある日本が、今後どのような部分で貢献ができるのかを探るために、現地調査及び関係者からのヒアリングの結果から、他ドナーや関係機関などの動向を整理している。

第4章では、現在までの日本の対アフリカ支援をレビューしている。日本全体としての援助方針だけではなく、援助にかかわるそれぞれの機関の支援動向や、日本としてアフリカの各地域をどのように支援してきたのかなどをレビューし、そのうえで今後のアフリカ支援に向け留意すべき点などをあげている。

第5章では、本プロジェクト研究のまとめとして、JICAの運輸交通分野におけるアフリカ支援の戦略の基本的方針を示した。このなかでは、今後JICAとして運輸交通インフラ分野でどのようなアフリカ支援をしていくのか、案件形成時の方針や、優先開発回廊について述べている。

## 第2章 アフリカの現状

### 2-1 アフリカの過去

アフリカの歴史を、18世紀にヨーロッパで産業革命が始まったころまで簡単に遡ってみたい。ヨーロッパ列強国はアフリカにおけるマーケットと資源（当時は主にヤシ油、カカオ、落花生等の種子植物油）を求めて、アフリカ沿岸部だけにとどまらず、内陸部まで押し寄せた。ヨーロッパ列強国は自国の利益を求めて勝手にアフリカに進出したが、列強国間の紛争を避けるため、1884年11月～1885年2月にアフリカにおける“ベルリン会議”を開催、同大陸における既得領土権と植民ルールの確立を図った。アフリカにおける勢力範囲がほぼ固まった段階で、最も広範囲な領土を獲得したのは、英国、フランスで、特に、英国は西、東、中部、南部アフリカを自国領土とした。一方、フランスは、セネガルを中心に西、中部アフリカに領土を確保した。

第2次世界大戦が終結し、国際連合が成立した後、1960年に“植民地独立付与宣言”が採択され、アフリカ各地域の非自治地域は独立へと向かう方向に動き出した。英国、フランス、ポルトガル、スペイン等の主要植民地は、1950年台から1970年代にかけて独立、特に1960年には一挙に17カ国が独立し、アフリカの年といわれた。旧ポルトガル植民地の独立は1975年で、その後、ジンバブエ（1980）、ナミビア（1990）、エリトリア（1993）と続いた。

米国・西欧と旧ソ連・東欧間の東西冷戦は新興独立諸国にも大きな影響を及ぼし、大国間の代理戦争及び内戦を引き起こした。旧ポルトガル領のアンゴラでは、独立戦争を含めた内戦は30年にも及び、2002年に内戦が終息した現在でも、内陸部に埋まる数多くの地雷や、破壊されたままの鉄道・道路インフラ等に代表されるように、その後遺症に悩まされ、未だに治安状況も不安定である。

アフリカ旧植民地の多くは独立後数年以内に、地元の派閥、部族による政治介入が始まり、革命、クーデターによる政権交代が頻発した。独立以来、軍事クーデター以外による平和裏の政権移譲は、主要国では現時点ではケニア、セネガルのみである。このような状況から、アフリカにおける民主化の確立は未だに達成されていない感がある。

また、1973年にはアフリカは、①サハラ周辺国の旱魃と飢饉、②第1次オイルショックによる経済不況、③主要資源である銅、レアメタル等の国際価格の下落による国家財政の不振等の三重苦を経験した。旱魃はその後も続き、砂漠化が進んだ。このような危機的状況を踏まえ、1986年には、国連で“アフリカの復興と開発のための行動計画（1986-1990）”が採択された。

また、南部アフリカにおいて特記しておくべき問題として、南アフリカの人種隔離4法（アパルトヘイト）、ローデシアにおける少数白人による黒人支配、南アフリカによるナミビアの不法占拠等が存在したことがあげられる。アパルトヘイトは1991年までに白人のデクラーク大統領により撤廃され、その後、ネルソン・マンデラ氏が黒人として初めての大統領に就任した。ローデシア問題は1980年にジンバブエの独立により、また、ナミビア問題は1991年、ナミビアの独立により、それぞれ解決をみた。

### 2-2 社会・経済状況

アフリカといっても、総体的にその現況・諸問題を論ずることは極めて困難である。地政学的にアフリカという場合、北アフリカの5カ国（エジプト、リビア、チュニジア、アルジェリア、モロッコ）を含めて、53カ国より成っている。しかしながら、昨今、“アフリカ”という諸問題を論ずる場合は、通常、北アフリカ5カ国を除外したサブサハラの48カ国を指しており、当報告書でも、

特に断らない限り、48カ国のサブサハラ・アフリカ諸国を指す。

アフリカは48カ国の小国より成っている。アフリカの総面積は、約2,400万km<sup>2</sup>で、中国(960万km<sup>2</sup>)の約2.5倍、日本の約64倍である。しかしながら、人口は約7億2,000万人で、中国(12億9,000万人)の約半分、日本の約5.5倍となっている。1億人以上の人口を有する国は、ナイジェリアのみで、約1億2,900万人、3,000万人以上の人口を有する国々は、エチオピア(7,000万人)、コンゴ民主共和国(5,600万人)、南アフリカ(4,600万人)、タンザニア(3,800万人)、スーダン(3,600万人)、ケニア(3,300万人)の6カ国であり、国平均人口は1,450万人と、人口規模の小さな国が集まっているといえる。

経済の面では、アフリカ48カ国のうち、middle income(765~9,385ドル)国として分類される国は、アンゴラ、ボツワナ、カーボヴェルテ、セーシェル、ジブチ、赤道ギニア、ガボン、モーリシャス、ナミビア、南アフリカ、スワジランドの11カ国のみで、他の36カ国はlow incomeに属し、アフリカ全体の平均収入は603ドル(2004年)であった。

アフリカの経済成長率をみると、2004年においては4.8%で、ほぼ全域でプラス成長を示した。にもかかわらず、1日1ドル以下で生活する人口は、3億1,400万以上にも及び、その数は、1981年当時の倍に増加している。アフリカの貧困は、全世界の最貧困国48カ国のうち、34カ国が位置していることから、非常に厳しい状況にある。このような状況から、ある意味ではアフリカが48カ国もの小国家に分割されている現況が、アフリカ経済の成長を阻害している原因の一つといえ、今後、繁栄を図るためには、より効果的な地域統合が不可欠と考えられている。

また、人的開発レベルの低さも問題で、最も低いとされる全世界32カ国のうち、24カ国がアフリカに存在する。HIV/AIDSの蔓延により、1人当たりの年間経済成長率が約1%近く引き下げられているともいわれ、アフリカ全体のHIV/AIDS患者数は2,500万人以上にも及び、ボツワナ、レソト、南アフリカでは2004年には人口増加率がマイナスとなった。また、マラリアによる死亡者数は2,800人/日にも及んでいる。その結果、平均寿命は46歳と、日本の82歳と比較して、極めて低い状況にある。

アフリカでは、過去10年間に15カ国が年平均5%の経済成長を示したが、経済発展のための貿易拡大のためには、アフリカの労働力の70%、輸出の40%を占める農業セクターの強化が不可欠である。2004年時点においてミレニアム開発目標(MDGs)で掲げる年間7%の経済成長を達成できているのは、ガンビア、シエラレオネ、赤道ギニア、エチオピア、チャド、モザンビーク、アンゴラの7カ国のみである。その他の国が7%の経済成長を達成するためには、今後、インフラ投資に約200億ドルの資金が必要とされ、ドナーによる、アフリカ向け援助の大幅な引き上げが必要とされている。

アフリカ各国経済状況を表2-1に示す。

表 2-1 アフリカ各国経済状況 (2004 年)

Country	Population total	Surface area (sq. km)	GNI Atlas method (current US\$)	GNI per capita Atlas method (current US\$)	GDP growth (annual %) 2003-2004
Angola	15,490,049	1,246,700	14,407,638,016	930	11.1
Benin	8,177,208	112,620	3,666,842,368	450	2.7
Botswana	1,769,050	581,730	7,713,921,024	4,360	4.9
Burkina Faso	12,821,686	274,000	4,435,567,616	350	3.9
Burundi	7,281,837	27,830	669,446,080	90	5.5
Cameroon	16,037,746	475,440	12,992,585,728	810	4.3
Cape Verde	495,171	4,030	851,677,056	1,720	5.5
Central African Republic	3,985,971	622,980	1,231,549,568	310	1.3
Chad	9,447,944	1,284,000	2,331,735,296	250	29.8
Comoros	587,944	2,230	327,567,264	560	1.9
Congo Dem. Rep.	55,852,888	2,344,860	6,388,965,888	110	6.3
Congo Rep.	3,882,947	342,000	2,948,586,752	760	3.6
Cote d'Ivoire	17,871,896	322,460	13,581,216,768	760	1.6
Equatorial Guinea	492,233	28,050			10
Eritrea	4,231,538	117,600	806,049,472	190	1.8
Ethiopia	69,960,840	1,104,300	7,643,545,600	110	13.1
Gabon	1,362,331	267,670	5,558,959,616	4,080	1.4
Gambia The	1,477,666	11,300	413,693,152	280	8.3
Ghana	21,664,440	238,540	8,272,392,192	380	5.8
Guinea	9,201,759	245,860	3,810,936,576	410	2.6
Guinea-Bissau	1,539,712	36,120	250,228,992	160	4.3
Kenya	33,467,328	580,370	16,062,743,552	480	4.3
Lesotho	1,797,972	30,350	1,318,631,296	730	2.3
Liberia	3,240,578	111,370	374,376,032	120	2.4
Madagascar	18,112,724	587,040	5,192,364,544	290	5.2
Malawi	12,608,271	118,480	2,035,985,536	160	6.7
Mali	13,124,015	1,240,190	4,334,956,032	330	2.2
Mauritania	2,980,357	1,025,520	1,573,384,192	530	6.9
Mauritius	1,234,232	2,040	5,723,510,784	4,640	4.2
Mayotte	172,000				
Mozambique	19,423,920	801,590	5,279,166,464	270	7.2
Namibia	2,009,251	824,290	4,786,876,928	2,380	6
Niger	13,498,802	1,267,000	2,836,014,080	210	0.9
Nigeria	128,708,936	923,770	55,325,708,288	430	6
Rwanda	8,882,365	26,340	1,879,055,872	210	4
Sao Tome and Principe	152,964	960	60,076,092	390	4.5
Senegal	11,385,913	196,720	7,186,278,912	630	6.2
Seychelles	83,643	460	684,831,424	8,190	-2
Sierra Leone	5,336,449	71,740	1,112,713,984	210	7.4
Somalia	7,964,414	637,660			
South Africa	45,509,236	1,219,090	165,326,290,944	3,630	3.7
Sub-Saharan Africa	725,820,096	24,264,760	436,472,381,440	601	4.8
Sudan	35,522,988	2,505,810	18,717,765,632	530	6
Swaziland	1,119,841	17,360	1,855,961,216	1,660	2.1
Tanzania	37,626,916	945,090	11,560,492,032	320	6.3
Togo	5,988,380	56,790	1,868,425,984	310	3
Uganda	27,820,556	241,040	6,886,881,280	250	5.7
Zambia	11,478,886	752,610	4,625,026,048	400	4.6
Zimbabwe	12,936,295	390,760	8,016,226,816	620	-4.2

出典：2005 World Development Indicators

## 2-3 過去の地域的な開発への取り組み

アフリカの地域的な開発への取り組みをめぐる最初の動きは、1958年にガーナの首都アクラで開催されたアフリカ独立諸国会議（Conference of Independent African States : CIAS）にまで遡る。このCIASの決議において、“アフリカ大陸は植民地制度の下で「恣意的に分割」され、各宗主国経済に「従属」「併合」させられているとの認識が示され、分断を克服するために、各国経済政策の調整、地域交通機関の建設、共同市場の創設の可能性検討等が提唱された。

CIASにみたアフリカ諸国の団結は長続きせず、代わって、緩やかな政治的行動の一致と西欧諸国との経済協力関係の推進をめざす、アフリカ統一機構（Organization of African Unity : OAU）が1963年に創設された。アフリカ経済が石油危機や世界経済の不況で苦しんでいるなか、OAUの最初の経済サミットが1980年にナイジェリアのラゴスで開催され、アフリカ総意の開発計画である“ラゴス行動計画”が採択される。このなかで、アフリカは依然として外部経済に搾取されつづけており、それが経済発展を妨げていること、一次産品に頼りすぎた経済構造が脆弱であること、急激な人口増加と弱い農業生産基盤が食糧・栄養不足を深刻化させていることが認識された。これを踏まえ、ラゴス行動計画は食糧自給率の改善、農民所得の向上、工業化の推進を唱え、とりわけ地域的な取り組みとアフリカ域内貿易を重視した。

1960年代に多くのアフリカの国々は独立し、安定した一次産品の価格に助けられ、着実な経済成長を遂げることに成功した。しかしながら、1970年代は一次産品の価格の下落と旱魃と洪水による農産物の生産性の低下、政治不安の影響で1970年代末ごろの多くのアフリカ諸国では、国際収支バランスが崩壊し、対外的な債務を独自で返済できなくなっていた。これに対し、1980年代に入り世界銀行は、借入国の政策改革を条件とし、返済条件の緩和と新規融資を認める構造調整融資を開始した。サブサハラ48カ国のうち39カ国が受け入れた構造調整は、アフリカ諸国に経済成長をもたらさなかったばかりでなく、所得の低下、債権問題の深刻化、緊縮財政による失業率の悪化や教育、医療水準の低下といった様々な悪影響を招いたと評価されている（平野、2002）<sup>1</sup>。

その後、国連アフリカ経済委員会（United Nations Economic Commission for Africa : UNECA）により作成され、1989年にOAUの経済閣僚会議で承認された、“経済社会の復興と改革に向けた構造調整計画に対するアフリカの代替案”が発表される。このなかで、アフリカの低い人口密度と小国による市場の分断及び地域的な運輸交通システムの未整備による地域市場の未発達といった構造的な問題が強く認識され、アフリカの地域経済統合を進展させるべきとの方向性が示されている。

このように、アフリカの地域化への流れは、アフリカ独立期から様々な模索のなか、消えることはなかった。しかしながら、日本の県レベルのような小国が集まっているアフリカにおいては、地域的な開発、地域統合への道は難しく、現在においても、大小様々な地域経済協力体が200以上も存在するといわれているが、機能を果たしているものは少ない。次項では、現在のアフリカにおける地域開発の方向性を示唆する主なイニシアティブ・組織等を整理する。

## 2-4 地域的な開発に向けての動向

### 2-4-1 NEPAD

現在において、アフリカ開発の中心的イニシアティブと考えられるものがNEPADである。

NEPADは、当初、南アフリカのムベキ大統領の提唱した、アフリカン・ルネッサンス（アフリカ

<sup>1</sup> 平野克己氏の図説アフリカ経済(2002)より参照

の再生)が、ブーテフリカ・アルジェリア大統領、オバサンジョ・ナイジェリア大統領とのミレニウム・アフリカ再生計画(MAP)に発展し、最終的には、セネガルのワド大統領がアフリカ全体の開発計画の必要性を唱えたオメガ計画と結合してできたもので、2001年のOAU首脳会合で採択されたものである<sup>2</sup>。なお、OAUは、2002年7月に南アフリカダーバンで開催された元首会議で、新たにアフリカ連合(AU)として創設することで合意され、改組されることとなる。

NEPADの目的は、“国際社会の援助に従属するのではなく、アフリカ自身の責任においてアフリカにおける貧困撲滅、持続可能な成長と開発、世界経済への統合をめざす”ことであり、“国際社会にはアフリカの自助努力(オーナーシップ)を補完する形での支援(パートナーシップ)を求めていく”ものである。具体的な開発戦略としては、“平和と安全保障、民主主義と政治・経済両面でのガバナンス、市場拡大と競争力強化に向けた地域協力の推進”を開発の前提条件と認識し、インフラ、人材育成、農業、環境、文化、科学技術等を優先分野としつつ、“開発の資源として債務削減やODA、民間投資誘致による資金の確保及び生産の多様化、輸出の促進等による市場アクセスの拡大”をめざすこととしている<sup>3</sup>。

NEPADと過去のアフリカ諸国による地域経済統合に向けた動きの大きな違いとして、1994年に国際社会に復帰した南アフリカの積極的な参加があげられる。従来アパルトヘイト政策により国際的に孤立していた南アフリカは、サブサハラ・アフリカの総生産の4割を占める大国である(平野、2002)。同国のアフリカ社会への復帰とNEPADへの積極的な参加は、他のアフリカ諸国に多大な影響をもつことは想像に難くない。

また、アフリカ自身のガバナンスの改善を重視し、“アフリカ各国が、政治、経済、民間企業活動(コーポレート)におけるガバナンスについて相互に評価し、経験を共有しあうためのメカニズム”である、アフリカン・ピア・レビュー・メカニズム(APRM)を取り入れていることが指摘できる。ピア・レビュー・メカニズムへの参加は任意であるため、NEPAD加盟国のすべてが参加しているわけではないが、このメカニズムを取り入れている当該国は、ガバナンスの改善に真剣に取り組んでいることを国際社会に対しアピールできるため、結果として投資を呼び込む効果があると期待されている。なお、現在までに24カ国が参加あるいは参加を表明している<sup>4</sup>。

さらに、NEPADのユニークな特徴として、前述のように、アフリカ自身のオーナーシップ、イニシアティブを発露とし、国際社会のパートナーシップを補完的な役割として明確に位置づけている点、ならびに地域的な取り組みを従来以上に重視し、その実施のために民間資金の活用にかを入れること等があげられる。

NEPADの実施体制はAUサミットを頂点とした6層構造になっている。AUサミットは、NEPADがアフリカ総意の開発イニシアティブであることを担保するNEPADの様々な方針に関する最終的な承認機関である。NEPAD実施委員会は、アフリカ北部、西部、中部、東部、南部の5つの地域から4カ国ずつ、合計20カ国の元首から構成され、NEPADの方針、プロジェクト等を決定し、AUサミットに報告する機能を有する。NEPAD実施委員会を支援するNEPAD運営委員会は、NEPADの創設国である5カ国(南アフリカ、ナイジェリア、アルジェリア、エジプト、セ

<sup>2</sup> 出典：片岡、2003 [http://www.jiia.or.jp/pdf/global\\_issues/h14\\_nepad/kataoka.pdf](http://www.jiia.or.jp/pdf/global_issues/h14_nepad/kataoka.pdf) : なお、ムベキ、オバサンジョ、ブーテフリカの3大統領は、オブザーバーとして2000年のG8九州・沖縄サミットに招待され、債務問題をはじめとして、アフリカへの新たな支援を要請した。この会合への出席がきっかけとなり、3大統領の間でアフリカ自身の自助努力による開発計画が話し合われ、後のNEPAD誕生につながったといわれており、これに果たした日本の役割は大きい。

<sup>3</sup> 出典：外務省、2002 NEPADの概要、[http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/hakusyo/02\\_hakusho/ODA2002/html/kakomi/kk01014.htm](http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/hakusyo/02_hakusho/ODA2002/html/kakomi/kk01014.htm)

<sup>4</sup> 出典：外務省、2005 APRMの概要 <http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/africa/aprm.html>

ネガル) の特別代表により構成され、NEPAD 実施方針の実施委員会への提案や、実施委員会の決定した方針の具体化を担う。さらに、各委員会を支える NEPAD 事務局、NEPAD 事務局に対し各地域から様々な提案、要請を行う RECs、そして各国政府となる。

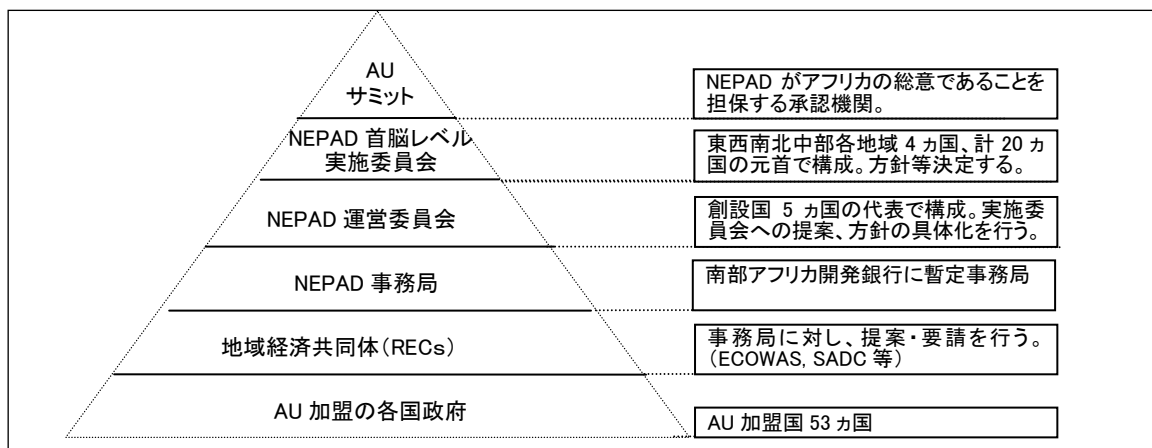


図 2 - 1 NEPAD の意思決定メカニズム

発足後 5 年を迎える NEPAD だが、国際社会の反応は現在までのところ好意的なものである。しかし、NEPAD 事務局及び RECs のキャパシティ不足、NEPAD プロジェクト実施のための資金不足といった問題を抱えている。主要ドナーの NEPAD への対応については第 3 章で説明する。

#### 2 - 4 - 2 地域経済共同体 (RECs)

前項の NEPAD のなかでも触れたように、NEPAD の意思決定メカニズムの下位に位置するが、実際に地域開発における提案・要請を各国政府から受け、地域的な取り組みとして選別し実施に向けた様々な調整を行う組織が地域経済共同体である。

先にも述べたように、アフリカでは北部、西部、中部、東部、南部といった地域ごとや産業ごとに、過去から現在までに様々な組織・イニシアティブが形成されてきた。表 2-2、表 2-3 及び図 2-2 に現在機能している主な地域経済共同体と実質 GDP の伸び、及び各 RECs の相関関係を示した。



表 2-2 アフリカにおける主な地域経済共同体の加盟国と目的（2001年時点）

共同体	加盟国	目的	現在の状況
アラブ マグレブ 連合 (Arab Maghreb Union: AMU)	アルジェリア、リビア、モリタニア、モロッコ、チュニジア	完全な経済統合	FTA の合意には至らなかったが、投資、決済、陸上交通についての協約については運用されることになった。
中部アフリカ経済通貨共同体 (Central Africa Economic and Monetary Community: CEMAC)	カメルーン、中央アフリカ、チャド、コンゴ共和国、赤道ギニア、ガボン	完全な経済統合	通貨・関税に関する同盟が結ばれ、独占禁止法・商法が統合された。マクロ経済政策の統一化の実施
東南アフリカ共同市場 (Common Market for Eastern and Southern Africa: COMESA)	アンゴラ、ブルンジ、コモロ、コンゴ民主共和国、ジブチ、エジプト、エトリア、エチオピア、ケニア、マダガスカル、マラウイ、モリシャス、ナミビア、ルワンダ、セーシェル、スーダン、スワジランド、ウガンダ、ザンビア、ジンバブエ	共同経済市場	2000年10月に加盟9カ国間で自由貿易圏の実現 2004年12月に関税同盟の実現予定 マクロ経済政策統一に向けての準備中
サヘル・サハラ諸国 コミュニティ (Community of Sahel-Sharan States: CEN-SAD)	ベナン、ブルキナファソ、南アフリカ、チャド、ジブチ、エジプト、エトリア、カンビア、リビア、マリ、モロッコ、ニジェール、ナイジェリア、セネガル、ソマリア、スーダン、トーゴ、チュニジア	自由貿易圏といくつかのセクター（分野）での統合化	自由貿易圏に関するフィージビリティスタディ (F/S) の開始
東アフリカ共同体 (East African Community: EAC)	ケニア、タンザニア、ウガンダ、ブルンジ、ルワンダ	完全な経済統合	自由貿易圏をめざし推進中 2004年~2006年の間に関税同盟実現予定
中部アフリカ諸国経済共同体 (Economic Community of Central African States: ECCAS)	アンゴラ、ブルンジ、中央アフリカ、チャド、コンゴ民主共和国、コンゴ共和国、赤道ギニア、ガボン、サントメ・プリンシペ、チュニジア	完全な経済統合	自由貿易圏実施に向けて FTA に関する調査を検討中
大湖諸国経済共同体 (Economic Community of Great Lake Countries: CEPGL)	ブルンジ、コンゴ民主共和国、ルワンダ	完全な経済統合	特惠貿易協定に署名済み
西アフリカ諸国経済共同体 (Economic Community of West African States: ECOWAS)	ベナン、ブルキナファソ、カーボヴェルデ、コートジボワール、カンビア、ガーナ、ギニア、ギニアビサウ、リベリア、マリ、ニジェール、ナイジェリア、セネガル、シエラレオネ、トーゴ	完全な経済統合	未加工品の免税 工業製品に関する関税障壁の完全な除去は未達成。 第2通貨圏の形成に向けて活動中 マクロ経済政策の統一化の実施
Indian Ocean Commission: IOC (和文名称なし)	コモロ、マダガスカル、モリシャス、レユニオン（フランス）、セーシェル	外交、環境、貿易での協力を通じた持続可能な開発	
政府間開発機構 (Inter-Governmental Authority on Development: IGAD)	ジブチ、エトリア、エチオピア、ケニア、ソマリア、スーダン、ウガンダ	完全な経済統合	主要優先分野での多角的プログラムの実施 (農業と環境、政治と人権、インフラプロジェクトを含む地域経済協力)
マノ川同盟 (Mano River Union: MRU)	ギニア、リベリア、シエラレオネ	セクター（分野）間の統合化	いくつかの分野でのプログラム化の実施
南部アフリカ関税同盟 (Southern African Customs Union: SACU)	ボツワナ、レソト、ナミビア、南アフリカ、スワジランド	関税同盟	関税同盟の合意と同時にボツワナ以外の4国間での通貨統合の合意済み
南部アフリカ開発共同体 (Southern African Development Community: SADC)	アンゴラ、ボツワナ、コンゴ民主共和国、レソト、マラウイ、モリシャス、モザンビーク、ナミビア、セーシェル、南アフリカ、スワジランド、タンザニア、ザンビア、ジンバブエ	完全な経済統合	2000年9月から自由貿易圏が実現
西アフリカ経済通貨同盟 (West African Economic and Monetary Union: UEMOA)	ベナン、ブルキナファソ、コートジボワール、ギニアビサウ、マリ、ニジェール、セネガル、トーゴ	完全な経済統合	関税同盟の実現 商法の統一化 マクロ経済政策の統一化

出典：UNECA 2004, Assessing Regional Integration of Africa

表 2-3 アフリカにおける主な地域経済共同体の実質 GDP の伸び 1980-2004 年

(年平均成長率：%)

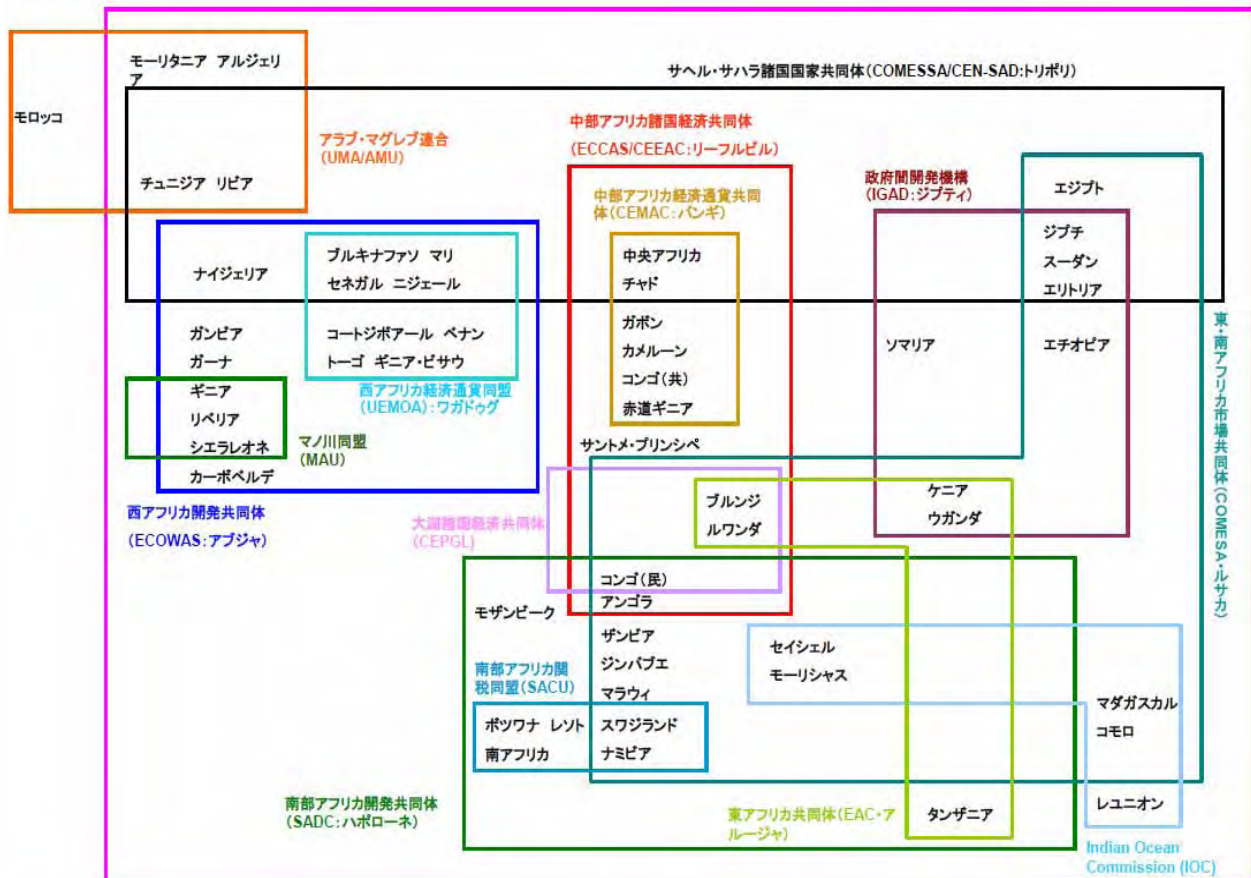
地域 / RECs	1980-1990	1990-2000	1990-1995	1995-2000	2000-2004
<b>アフリカ地域経済共同体</b>					
大湖諸国経済共同体：CEPGL (3)	1.8	-3.5	-8.1	-0.3	4.0
東南アフリカ共同市場:COMESA (20)	3.8	2.8	1.4	3.7	3.8
中部アフリカ諸国経済共同体：ECCAS (11)	2.2	0.7	-3.3	3.2	5.9
西アフリカ諸国経済共同体：ECOWAS (15)	2.4	3.3	2.4	3.9	4.2
マノ川同盟:MRU (3)	0.3	3.1	0.6	4.9	2.5
南部アフリカ開発共同体:SADC (14)	1.9	2.1	0.3	2.8	3.5
中部アフリカ経済通貨共同体：CEMAC (6)	1.9	2.1	-0.2	3.5	5.4
西アフリカ経済通貨同盟:UEMOA (8)	2.8	3.6	2.0	4.2	3.2
アラブ・マグレブ連合:UMA (5)	2.2	1.8	-0.1	3.2	4.2
<b>アフリカ</b>					
北部アフリカ <sup>a)</sup>	3.0	2.4	0.6	3.7	4.1
サブサハラ・アフリカ <sup>b)</sup>	2.1	2.5	1.2	3.2	4.0

出典：UNCTAD secretariat computations based on UN/DESA/Statistics Division's data.

注：( ) 内は、加盟国数、a) スーダンを除く、b) スーダンを含む

アフリカ連合 (AU：アディスアベバ)

※わが国未承認のサントメ・プリンシペ、西サハラを含む。モロッコは、84年の OAU(AUの前身)首脳会議への出席に抗議して脱退



出典：外務省 HP 資料に調査団が追加編集

図 2-2 アフリカ地域の経済共同体相関図

これらの地域経済協力の考えは、旧宗主国であるヨーロッパ、EUを見習うような域内貿易の促進による経済発展をめざす考えに起因するものであるが、現実的には、植民地時代に宗主国の考えに基づく域内産業開発構想の枠組みのなかで、既に交易のための宗主国の意向に沿ったインフラ開発が進められてきたという経緯があり、域内貿易が盛んに行われてきた地域を除き、一般的には、未だ域内貿易の比率が低く、対先進諸国との貿易の比率が高いという現実がある。

以下に、主な地域経済共同体について述べる。

#### (1) 東アフリカ地域

東部アフリカ地域においては、英国の植民地時代にウガンダとタンザニア内陸部の農産物を域外輸出し、それによって得た収入をケニアの工業化を進めるための工業製品の輸入資金として消費する域内貿易構造ができており、その時代からの地域的つながり、産業構造のつながりがいまだに受け継がれながら、EACや、COMESAが組織されてきた。

##### 1) 東アフリカ共同体 (EAC)

この地域は、英国が宗主国として支配を続けてきた地域である。その当時既に、この地域には、ウガンダとタンザニア内陸部の農産物を域外輸出し、それによって得た収入をケニアの工業化を進めるための工業製品の輸入資金として消費する域内貿易構造ができていた。その結果、ケニアはこの地域での工業の集積地としての地位を確立していった。そして、第2次世界大戦後にこの3カ国が独立した後も、この3カ国は地域統合機関などを設立して、域内経済共同体を続けていくことにしたが、簡単にはこの産業構造は変わらず、域内におけるケニアの工業集積地としての優位性が更なる投資を呼び込むこととなり、一方、タンザニア、ウガンダでの工業化はなかなか進まなかった。そのため、タンザニア、ウガンダからは、この域内貿易構造についての不満がたまることとなり、結局は1977年に最初のEAC（通称EAC I）は崩壊することとなった。

その後、再度1993年、東アフリカ共同体として再出発し、植民地時代から継承されてきた広域行政機能をもつため、他の地域経済共同体と比較し機能していると考えられるものの、やはり、ケニアを中心とした域内貿易構造はあまり変わっていないと考えられている。

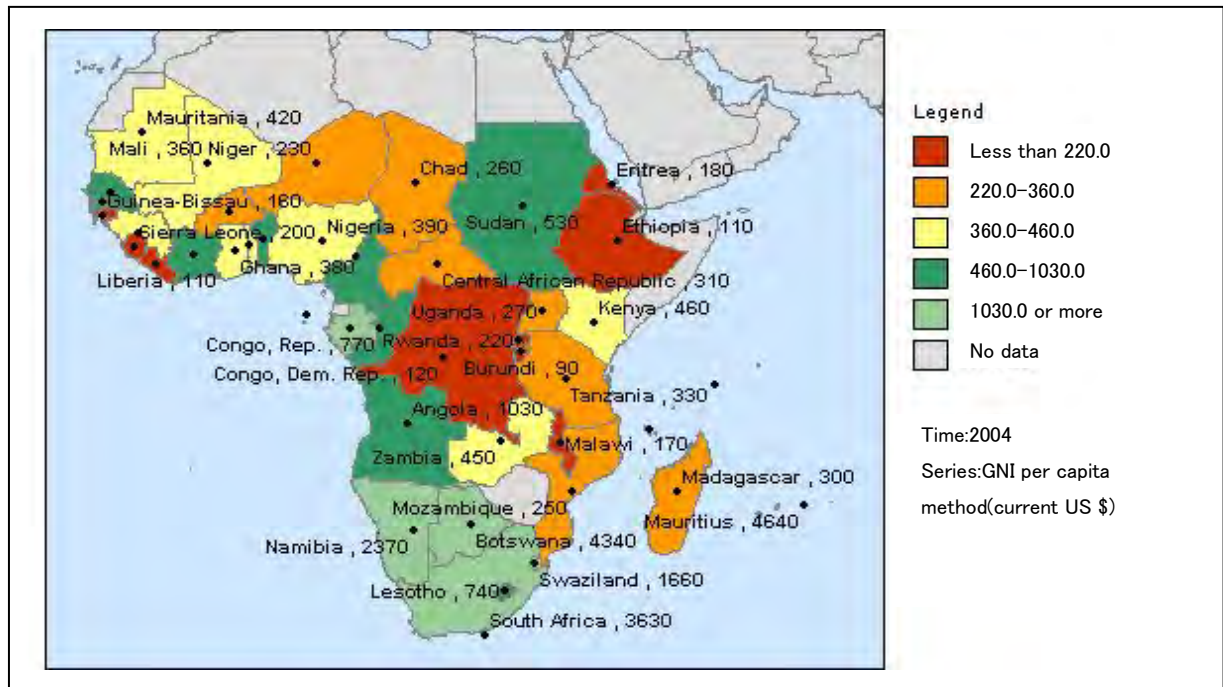
##### 2) 東南アフリカ共同市場 (COMESA)

前身の、1966年に仮協定が結ばれた東南部アフリカ特惠貿易地域 (PTA) が1994年に改組されてできた地域経済圏構想のための共同体である。しかしながら、EACと重なる国もあるため、議論がなかなか進まない時期もあった。しかし、前述のEAC Iの崩壊とともに、再度地域共同体構想が持ち上がることとなり、新PTA設立の方向で議論が進み、1981年に9カ国の参加でPTA条約が調印された。そのPTA発足から10年を経てCOMESAへの再編が決定され、域内貿易促進のみならず、共同市場創設をも目標に掲げることとなった。この時点では、EAC議論のなかで学ばれた教訓が生かされアフリカ経済共同体の構成要素になることを想定し、関税引き下げに向けての詳細なスケジュールも組まれたが、1993年までにはすべての域内生産品が特惠待遇となり、2000年までに自由貿易体制を確立し、関税同盟を達成、域内貿易自由化をするはずであったが、いまだに域内貿易比率も拡大しておらず、目標達成に向けての努力が必要となっている。しかしながら、1998年のエジプトの

加入により、COMESA の経済規模は飛躍的に拡大し、エジプトのリーダーシップの下、アフリカ南部の地域経済圏 SADC に匹敵する規模となったことは確かである。

(2) 南部アフリカ地域

南部アフリカでは、欧米列強ではないが、アフリカの巨大な経済大国である現在の南アフリカを中心とし、内陸での産業産品を南アフリカの港を通して輸出するという地域経済圏が南アフリカ独立前から成立しており、その構造を引き継ぐ形で、南アフリカ主導の地域経済圏開発が続いている。この南アフリカ中心の地域開発を継続しながら、民間参入をうまく利用できたこともあり、この地域は、他のサブサハラ・アフリカ地域と比較し、1人当たり Gross National Income (GNI) が高く、開発がうまく進んでいるといえる(図 2-3 参照)。また、後述する広域地域開発にも結びつくコリドー開発 (Spatial Development Initiatives) が他の地域よりも着実に進んでいる地域でもある。



出典：世界銀行ホームページ

図 2-3 南部アフリカ地域で比較的高い値を示す 1人当たり GNI (2004年、米ドル)

1) 南部アフリカ開発共同体 (SADC)

1980年に南部アフリカ諸国が、アパルトヘイトを実施していた南アフリカ旧政権の経済的支配から脱却することを目的に、南部アフリカ開発調整会議 (SADCC) として発足した。南アフリカの民主化に伴い、1992年、「南部アフリカ開発共同体 (SADC)」と名称を変え、94年に南アフリカも加盟国として迎えた。以後、経済統合・共同市場設立を標榜し、さらに紛争解決・予防のための活動も行っている。

域内の経済発展促進と貧困軽減、地域統合、平和と安全の維持・促進、相互依存の原理に基づく自立的発展、国家間の計画の調整と地域としての方針の決定、域内資源の保全と効果的活用、歴史的・社会的・文化的つながりの深化をめざしている。

南アフリカは、別途、EUとは自由貿易協定を締結（99年10月）しているほか、米国、メルコスール、インド洋諸国等とも自由貿易を推進するための交渉を行っており、南アフリカを中心とする SADC 諸国が自由貿易のハブとして発展する可能性が着目されている。<sup>5</sup>

現在、SADC は、その加盟国が 14 カ国となり、経済規模でいえば、アフリカ最大の地域経済共同体となっている。

## 2) 南部アフリカ関税同盟 (SACU)

SACU は、南アフリカ連邦発足前の 1889 年に発祥した歴史をもつ関税同盟である。現在は南アフリカ、レソト、スワジランド、ボツワナ、ナミビアの 5 カ国による域内無関税と域外共通関税を実施している完全な関税同盟であり、アフリカにおいて、最も完成度が高い地域共同体と考えられる。また、関税同盟としての要件を満たしているアフリカで唯一の組織といわれている。

歴史的にみても、南部アフリカ地域の経済は、アパルトヘイト政策の時代から、南アフリカを中心とした経済発展を強力に推し進めるための政策がとられ、そのため、運輸交通インフラもアフリカ地域のなかでも、緻密なネットワークが張り巡らされているものの、南アフリカの政策に見合う形で整備されてきた。その結果、現在でも、この地域の経済的結びつきは、南アフリカを中心としたものとなっている。

SACU では、南アフリカを中心とした衛星経済圏による圏内貿易によって支えられており、南アフリカの輸入は域外約 95% に対し、BLSN (Botswana、Lesotho、Swaziland、Namibia) 地域の輸入の 82% は南アフリカからとなっている。輸出に関しては、地勢上においても、南アフリカに取り囲まれているスワジランドとレソトの域内輸出割合が共に 65% と非常に高く、これは、もともと経済規模が非常に小さい両国経済が巨大な南アフリカの経済力に依存していることを表していると考えられる。

表 2-4 SACU の貿易状況 (1998 年)

(単位：百万米ドル)

	総額	域内輸出	%	域外輸出	%	総額	域内輸入	%	域外輸入	%
ボツワナ	2,057	370	18.0%	1,687	82.0%	2,383	1,811	76.0%	572	24.0%
レソト	193	126	65.3%	67	34.7%	866	854	98.6%	12	1.4%
ナミビア	1,278	332	26.0%	946	74.0%	1,451	1,175	81.0%	276	19.0%
スワジランド	966	628	65.0%	338	35.0%	1,083	910	84.0%	173	16.0%
<b>BLNS 合計</b>	<b>4,494</b>	<b>1,456</b>	<b>32.4%</b>	<b>3,038</b>	<b>67.6%</b>	<b>5,783</b>	<b>4,750</b>	<b>82.1%</b>	<b>1,033</b>	<b>17.9%</b>
南アフリカ	30,976	4,750	15.3%	26,226	84.7%	27,631	1,456	5.3%	26,175	94.7%

出典：図解アフリカ経済、日本評論社

## (3) 西部アフリカ地域

西部アフリカ地域については、主に植民地時代、フランス領であった地域であり、この地域の最大人口を誇るコートジボアールでさえ、人口 1,500 万人であり、小国が集まっている地域である。この地域の代表的な地域経済共同体である ECOWAS は、数々ある西アフリカ

<sup>5</sup> 外務省 HP (<http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/africa/sadc.html>) より抜粋。

地域の共同体のなかでも、モーリタニア以外の西アフリカすべての国、15カ国が加盟する最大の共同体であり、経済規模も2000年時点で814億ドルとなっている。もう一つの西部アフリカにおける主な地域共同体である UEMOA は、共通通貨の存在を前提とした域内貿易を重視しており、EU をめざした地域経済共同体であるということが出来る。両者の共通項としては、域内貿易比率がアフリカ域内貿易比率の8.7%を超え、域内貿易比率が比較的高いことであるが、これは、貿易規模が大きいコートジボアールとセネガルの貢献によるところが大きい。

#### 1) 西アフリカ諸国経済共同体 (ECOWAS)

ECOWAS の設立経緯は、1963 年の「西アフリカ産業協カラゴス会議」〔国連アフリカ経済委員会 (UNECA) 後援〕において、西アフリカ地域経済協力のための常設機関設立に向けた暫定機関設立の合意がなされたことに遡る。その後、1968 年に共同市場をめざした西アフリカ地域グループを結成したものの、この経済共同体設立構想は、ナイジェリア内戦等により進展が遅れた。そして、1975 年になり西アフリカ諸国経済共同体設立協定が正式合意され、現在に至っている。

ECOWAS の原加盟国は西アフリカの 15 カ国であり、西アフリカにおける最大の地域経済共同体となっており、域内経済統合を推進する準地域機関として、「持続的経済開発のための基盤整備」「地域内の関税障壁の撤廃」「域内・域外貿易の促進」を目的としている。また、1981 年には、「防衛相互援助に関する議定書」に調印し、地域の防衛・紛争解決機能等にも備えることとし、経済統合の基盤となる政治的安定の確保もめざしている。その後、1998 年には、「紛争予防・管理・解決・平和維持・安全保障メカニズム」規約を採択し、安全保障機能の本格的整備に着手している。

2000 年 11 月には、加盟国のガンビア、ガーナ、ギニア、リベリア、ナイジェリア、シエラレオネの 6 カ国の閣僚が西アフリカ中央銀行をガーナに設立することに合意し、首脳会議でもこれが批准された。しかしながら、①フランス語圏と英語圏との経済・社会・文化的格差の問題が顕著になってきていること、②ナイジェリアとコートジボアールとの間の主導権の取り合いが続いていることなどから、実際には共同市場の形成は順調に進展しているとはいいがたい。

#### 2) 西アフリカ経済通貨同盟 (UEMOA)

UEMOA は、西アフリカの CFA フラン通貨諸国が 1972 年に西アフリカ経済共同体として発足させ、その後 1994 年 1 月の CFA フラン切り下げと同時に UEMOA へと改組したものである。この同盟の目的は、CFA フランとユーロのリンク（固定）を軸に、商業・金融・関税・社会の法制度整備、経済・金融政策における協調により、域内の経済改革、貿易・投資、加盟国への技術支援を促進し、各加盟国の生活水準を向上させることである。なお、EU と UEMOA との間では、将来の関税撤廃をめざして徐々に関税を引き下げることが合意されている。

#### (4) 中部アフリカ地域 (中部アフリカ経済通貨共同体 : CEMAC)

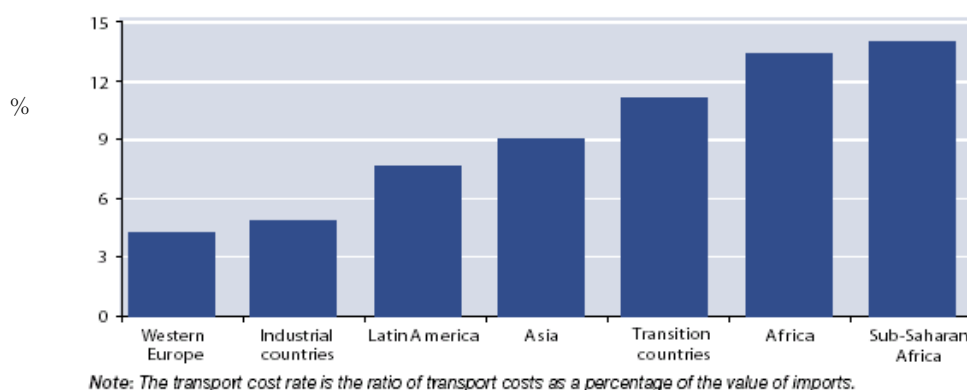
中部アフリカ地域においては、CEMAC が 1994 年に設立されたが、小国 6 カ国の集合体で

あり、経済規模は2000年において194億ドルと非常に小さい。共通通貨を前提とし、域内貿易を促進することにより、域内経済開発をめざしている。ただし、加盟国間における産業構造の差が大きいこともあり、域内貿易の発展はなかなか難しいと考えられている。

## 2-5 アフリカにおける運輸交通の現状

運輸交通インフラの役割は、単にヒト・モノの移動手段の役割だけでない。近年では、貧困削減やMDGsなどの開発目標を達成するためには、インフラが持続的な成長をもたらすうえでの重要な役割を担うことが再認識されてきている。内陸国が多いアフリカにおいては、主に植民地時代に資源や生産物を宗主国に運ぶための輸送ルートとして、港湾と資源産出地を結ぶ交通インフラが整備されてきたという経緯があり、それが今日のアフリカにおける交通インフラの骨格をなしており、その結果、アフリカ内部でのヒト・モノの流れがなごりにされてきた感がある。小国が多いアフリカでは、各国の市場規模が小さく、経済的に発展するためには、貿易促進が重要であるにもかかわらず、輸送にかかる時間及びコストが他地域と比較して非常に大きく、アフリカ各国の貿易促進の大きな障害となっている。

また、インフラの未整備以外にも、近隣紛争国を迂回するルートをとるためにコストが嵩むことや、内陸国が多く域外に物資を輸出するためには、空輸か他国の港を利用するしかないため通関手続きなどにかかるコスト及び時間が膨大であり、これらの内陸国が抱える問題もアフリカ諸国の輸送コストが嵩む原因となっている。



出典：Economic report on Africa 2004、世界銀行

図2-4 世界の地域別合計輸入額に占める貨物輸送費の割合（2000年）

本プロジェクトの対象である運輸交通インフラの改善は、最終的には単に運輸交通分野内だけではなく、様々な効果をもたらすと考えられる。例えば、AfDBによる「農村道路の貧困削減への影響：ケーススタディ」では、道路の整備に伴って、まず運輸業者や商人が活動を拡大し、続いてそれまで農業に従事していた人々が、運輸業や商業活動を始めたことが確認されている。

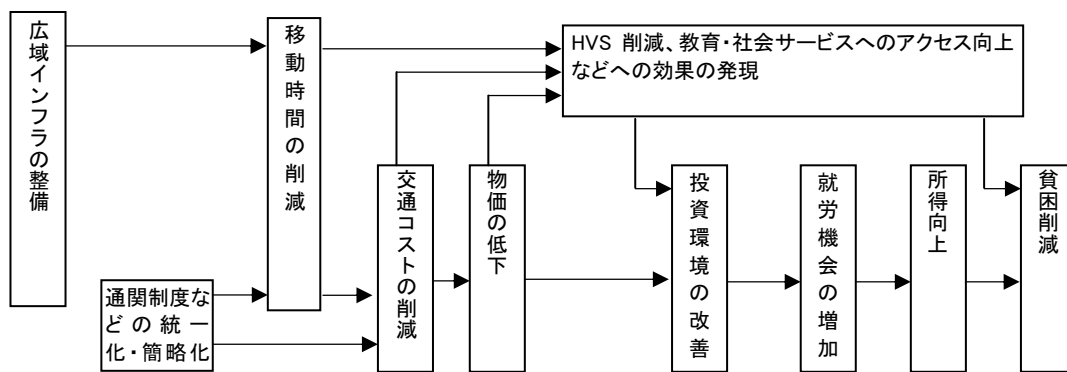


図 2-5 想定される広域インフラ開発効果の例

本調査の対象であるアフリカにおいては、広域交通インフラの整備の重要性が長く認識され続けてきている。これは、広域交通インフラの整備により、現在大きな問題として認識されている高い輸送費を下げ、それが全般的な物価を低下し、ヒト・モノの移動を促進し、その結果、民間や外国からの投資先としての魅力も高まり、就労機会も増加し、最終的には、貧困削減に対する効果も期待できると考えられるためである。しかしながら、高輸送コストの削減には、運輸交通インフラそのものの整備のみならず、同時に、高輸送コストの大きなもう一つの要因となっている通関制度の改善も行われることにより、より大きな効果が得られることになるのはいうまでもない。

本報告書では、道路/自動車、鉄道、空港/航空、港湾/水運・海運といった運輸交通サブセクターのうち、アフリカにおけるヒト・モノの移動を考えた場合に、裨益効果が高いと考えられる道路/自動車、鉄道、港湾/水運・海運に焦点を当て、次項では、各運輸交通サブセクターの現状を概観する。

### 2-5-1 道路

サブサハラ・アフリカにおいて道路輸送は最も重要な輸送手段である。その割合は旅客・貨物輸送の90%以上もあり、そのうえ、人口の70%が住む地方地域へ接続しているにもかかわらず、道路の舗装率はわずかに15%でしかない。

サブサハラの道路延長は約65万kmで、その整備状況は他の地域、諸国と比較して、対面積比でも、対人口比でもかなり劣っている。道路密度は、約2.7km/100km<sup>2</sup>で、他の開発地域、例えばラテンアメリカ(12km/100km<sup>2</sup>)、アジア(18km/100km<sup>2</sup>)と比較して、低い。また、その質も問題があり、サブサハラの道路の舗装率は2002年のデータで13.3%であり、日本の77.1%、米国の58.8%と比較して、かなり低い。

表 2-5 道路延長の比較

	面積 (000km <sup>2</sup> )	人口 (百万人)	道路延長 (000km)	道路延長 /000km <sup>2</sup> : km	道路延長 /百万人: km
サブサハラ	24,265	705	651	27	923
中国	9,598	1,288	1,765	184	1,370
日本	368	128	1,172	3,185	9,156
米国	9,629	291	6,378	662	21,917

出典：2005 World Development Indicators、人口は2003年、道路延長は2002年現在のデータ



この低水準の理由としては、単に開発水準が低いということだけではなく、アフリカ大陸そのものが、物理的に大きいため、人口集中地と生産地が大きくかけ離れているという事実があげられる。したがって、アフリカ各地の主要都市を道路ネットワークで連結することは、非常に困難な作業を伴う。しかし、道路整備が不十分といいつながら、鉄道網の未整備、維持管理の不良により、道路輸送がアフリカにおいて、最も重要な輸送手段である。

既存の道路ネットワークは前述のとおり、植民地時代、旧宗主国が自国の利益や資源の搬出や工業製品の輸出市場の開発を目的として建設したものが主であった。つまり、アフリカ諸国独立以前の交通・通信網は、生産地から外へ向けたネットワークであり、アフリカ諸国間の交流・輸送を目的としていなかった。したがって、独立後の各国の当初の目標は、この依存体制を廃棄し、新しいアフリカ諸国間のつながりを強めることであった。このような状況の下、1970年代にアフリカ大陸の統合協調を図るべく、政治的な見解として Trans African Highway (TAH) 構想が形成された。しかし、TAH 構想が形成された後も、地域的な取り組み以上に、各国において国内の開発課題が優先して取り上げられたため、TAH 構想の実現化は一部を除き遅々として進まず、困難を極めている。しかし、最近の African Union (AU) の創設、及び NEPAD の形成に呼応して、TAH 構想が再度注目されつつある。

このような状況の下、AfDB 及び UNECA は協同で、“Implementation Status of the Trans-African Highways and the Missing Links” の調査を実施し、その結果を 2003 年 8 月に発表した。

TAH システムは次の 9 幹線道路網で構成されており、図 2-6 にその構想図を示した。

• Highway 1 : Cairo-Dakar	8,640 km
• Highway 2 : Algiers-Lagos	4,500 km
• Highway 3 : Tripoli-Windhoek	9,610 km
• Highway 4 : Cairo-Baborone	8,860 km
• Highway 5 : Dakar-N'Djamena	4,500 km
• Highway 6 : N'Djamena-Djibouti	4,220 km
• Highway 7 : Dakar-Lagos	4,010 km
• Highway 8 : Lagos-Mombasa	6,260 km
• Highway 9 : Beira-Lobito	3,520 km
• Total length	54,120 km
• Overlapping	1,670 km
• Total net length	52,450 km

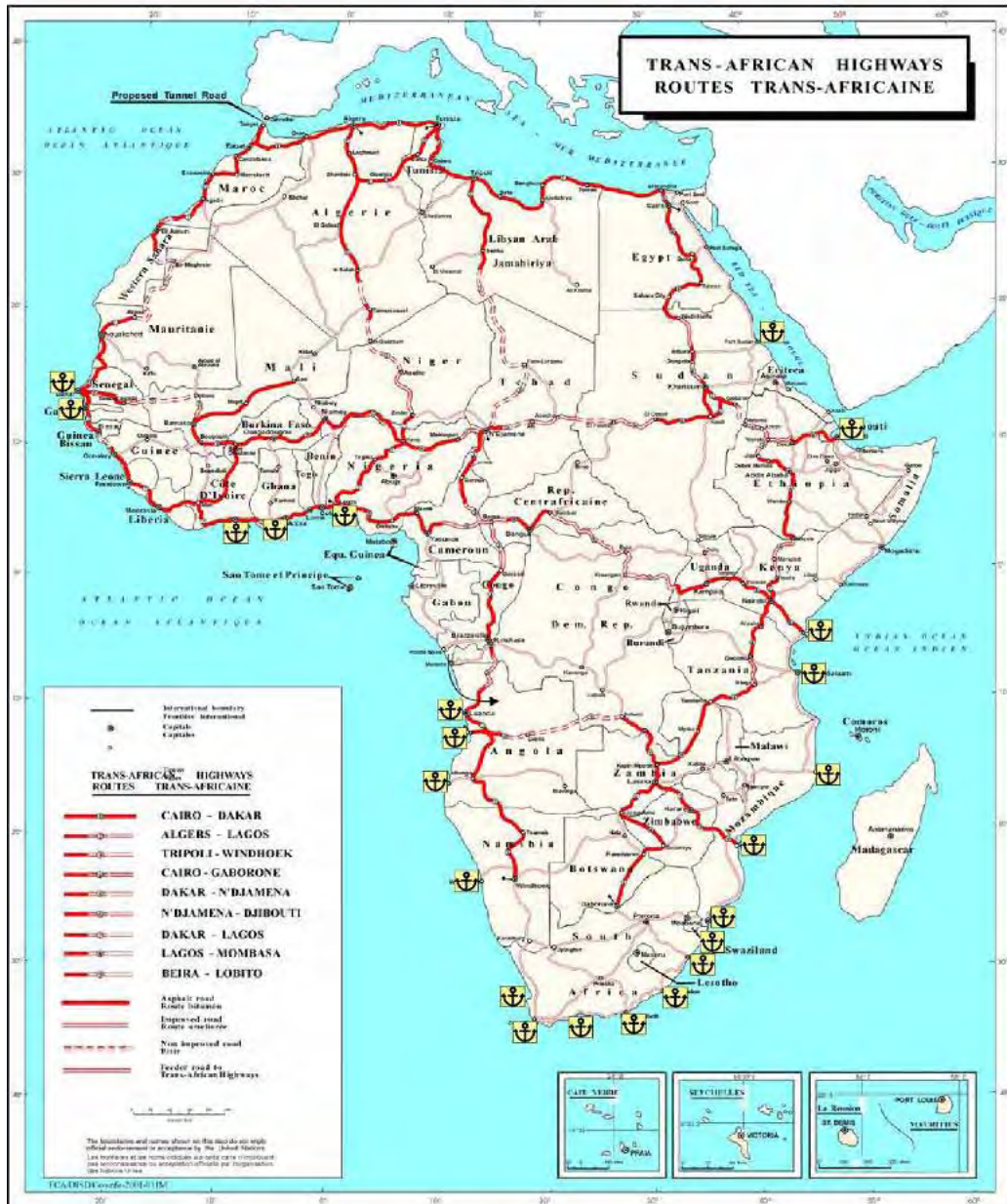


図 2-6 トランスアフリカンハイウェイ構想図

1970 年代に TAH 構想が発表された後、アフリカの道路セクターでも、多くの整備がなされてきた。しかしながら、TAH システム完成までの道のりはまだまだ遠く、まだ未接続区間 (missing links) が全体の 4 分の 1 を占めている。全線がつながり、道路ネットワークとして機能する必要があるが、国境を越えた交通・物流は一部を除き極めて少なく、経済成長のベースとなるアフリカ域内の貿易交流がまだ十分に行われている状況にない。その理由としては、そもそもの需要が少ないことのほかに、道路沿線で、数多くの規制、不正な課税、交通妨害等がみられ、道路通行の安全が保障されないため、陸路による越境を躊躇させる要因が多々あることもあげられる。

既存道路の維持管理もアフリカでは大きな問題である。1980 年代に、道路の劣化が大きな関心を喚起するようになり、1987 年にサブサハラ地域交通政策プログラム (Sub-Saharan Africa Transport Policy Program : SSATP) が立ち上げられた。同プログラムの数ある項目のなかで、道路維持管理

政策に取り組み、長期的に持続させようと試みるコンポーネントが最優先事項の一つと選択された。SSATP を実施に移す過程で、多くのコンポーネントもしくはイニシアティブが提唱され、そのなかの一つが道路管理イニシアティブ（Road Maintenance Initiative : RMI）である。RMI は当初、世界銀行による診断段階から始まり、既に数カ国ではイニシアティブの第 2 段階へと進み、発展をみせている。この過程で劣悪な維持管理政策・実施に関する諸問題を明確にし、改革の必要な分野を特定し、1990 年代に順次実行していった。RMI は 1997 年に数十カ国にまたがるパートナー間の作業をより明確にするために、Road Management Initiatives という名称に変更された。

RMI は当初から、環境、民間業者の育成、機材のプールシステム改革、道路安全を含む大きなプログラムに取り組んできたが、一番の問題は何といても道路維持管理作業のための財源不足であった。各国の財源不足による維持管理業務の不履行は、現在でもアフリカにおける維持管理の難しさを示している。財源不足のほかにも、問題点は多く、次の点があげられる。

① 熟練技術者の不足

給与水準の低さ、待遇面での貧弱さが原因とみられる。

② 不安定な道路維持管理資金の流れ

道路の維持管理費用は一般財源からの支出がほとんどで、維持管理を犠牲にして新規建設を行う場合もあり、補修のための費用が少ない。

③ 行政面での責任分担の欠如

道路に関する管理責任は多くの場合、複数の行政機関に分割されており、どの道路をどの行政機関が管理責任をもっているのか明確でない場合もある。

④ 非効率的な管理構造

交通部門の輸送量に占める道路部門のシェアは圧倒的に大きいですが、それに比較して、道路部門の扱いは低く、十分な注意が払われていない。

⑤ 貧弱な管理情報システム

世界銀行の調査によれば、基本的な道路のデータが完全な形で揃っているのは、アフリカでは 10%程度、30%の国では詳細なデータをもっていない。

⑥ 道路管理者の運営責任の欠如

道路管理者は一般的に道路の維持管理不足による劣化を気につけない傾向にある。一方、道路利用者も道路の劣化に無頓着である。これは、資金の投入だけでは解決できるものではない。

⑦ 不適切な維持管理体制構造

道路管理者は従来どおりの維持管理にこだわる傾向にある。その結果、以下の点があげられる。

- ・ 関連設備の非効率な利用
- ・ 維持補修業務のインハウスでの実施
- ・ 労働集約的工法への関心の欠如

2-5-2 鉄道

アフリカ（北アフリカを含む）で鉄道を有している国は、マダカスカルを入れると 36 カ国に及ぶ。そのうち、サブサハラでは、約 30 カ国が鉄道を有し、その総延長は約 6 万 3,000 km である。その概要を表 2-6 に示す。

表 2-6 アフリカ諸国の鉄道事情要約

No.	国名	データ年	営業キロ数	年間旅客数	年間貨物輸送量	備考
1	エジプト	2001	5,024km	8 億 4,200 万人	1,250 万 t	最高速度（貨物）60-80km/h
2	スーダン	2002	4,578km	15 万人	128 万 t	最高速度（貨物）60km/h
3	エチオピア/ジブチ	2002	781km	70 万人	30 万 t	最高速度（貨物）50km/h
4	エリトリア	2002	117km	?	?	
5	リビア	2002	現在営業停止（廃止?）中			
6	チュニジア	1999-2000	2,152km	3,440 万人	1,280 万 t	最高速度（貨物）70km/h
7	アルジェリア	2000	3,974km	2,830 万人	780 万 t	最高速度（貨物）80-120km/h
8	モロッコ	2002	1,907km	1310 万人	1,220 万 t	最高速度（旅客）160km/h
9	モーリタニア	2001	717km	?	1,130 万 t	最高速度（貨物）50km/h
10	マリ	1996	729km	76 万人	57 万 t	
11	セネガル	2002 (貨物量:2000)	906km	600 万人	35 万 t (国際貨物のみ)	最高速度（貨物）70km/h
12	ギニア	2002	1,347km	20 万人	2,450 万 t	
13	リベリア	2002	490km	?	1,420 万 t	
14	コートジボワール	2000	660km	30 万人	87 万 6,000t	
15	ブルキナファソ	1995	622km	?	20 万 t	
16	ガーナ	2002	847km	200 万人	1,500 万 t	
17	トーゴ	2000	532km	-	16.7 万 t	最高速度 35km/h
18	ベナン	1999	558km	70 万人	174 万 t	
19	ナイジェリア	1995	3,557km	170 万人	11 万 t	最高速度 80km/h
20	カメルーン	2001	1,016km	116 万人	190 万 t	
21	カボネ	2002	814km	22 万 1,000 人	295 万 t	
22	コンゴ	2002	894km	-	71.3 万 t	最高速度（貨物）60km/h
23	コンゴ民主共和国	1991	5,033km	150 万人	150 万 t	最高速度 45-52km/h
24	ケニア	2000/2001	2,506km	560 万人	230 万 t	最高速度（貨物）64km/h
25	ウガンダ	2000	1,241km	?	80 万 t	
26	タンザニア	1997 及び 2000	4,581km	213 万人	183 万 t	
27	ザンビア	2000	2,157km	230 万人	233 万 t	
28	マラウイ	旅客数:1995-6 貨物量:2002	797km	34 万人	44 万 6,000t	
29	モザンビーク	旅客数:1996 貨物量:2002	3,114km	570 万人	420 万 t	
30	ジンバブエ	1998	3,033km	-	1,834 万 t	
31	アンゴラ	2002	2,771km	500 万人	360 万 t	
32	ナミビア	2002-2003	2,382km	15 万人	190 万 t	最高速度（貨物）60km/h
33	ボツワナ	1999	888km	36 万人	281 万 t	最高速度（貨物）100km/h
34	南アフリカ共和国	2002	21,571km	6 億 420 万人	1 億 8,310 万 t	最高速度（貨物）80km/h

注：太字は、サブサハラ・アフリカ以外の国

出典：世界の鉄道（海外鉄道技術協力協会）

アフリカ地域の鉄道はヨーロッパ列強のアフリカ進出とともに幕を開け、その目的はアフリカの当該国の利益や便利さのためだけでなく、植民地宗主国へのアフリカで産する原材料の港までの輸送が主目的だったとあって過言ではないだろう。その傾向は現在も変わらず、輸出原材料貨物としては、鉄鉱石、燐鉱石、銅、マンガン、コバルト、金等であり、輸入貨物品目は石油、ガソリン、灯油、石油製品、雑穀類、日常生活雑貨等である。

アフリカ諸国の多くは植民地旧宗主国から独立後、鉄道のメンテナンスを十分に行わず、国によっては内戦の結果、廃線同様に使用されなくなっている路線がある。また、近代の自動車による輸送の便利さから、道路に貨物、旅客を譲ってしまっている路線もある。

既出の表 2-6 に各国の鉄道事情を要約してあるが、一般的に地中海に面した北アフリカ諸国は鉄道を効率的に利用しようとしているようである。一方、サブサハラ各国は南アフリカを除いて、続く内戦による政情不安定、資金不足や機関車、客車の部品不足、マネジメントの不良等から効率よく稼動していないと判断される。また近年においては、自動車による小回りの効く運行によって鉄道は衰退傾向にあるが、環境、コスト面から鉄道による輸送も見直されてきている。

アフリカの鉄道のネットワーク化に対する阻害要因の一つに、各国あるいは各路線間で異なるゲージ幅があげられる。南部アフリカ地域を除き、西アフリカ、中部アフリカ、東アフリカ、それぞれの地域でゲージ幅が統一されていないため、異なる路線間での相互乗り入れが不可能な状態となっている。

鉄道の運営面ではコンセッションによる運営形態が積極的に模索されており、COMAZAR や Spoonet 等は積極的に活動を展開している。

以下に、鉄道が有効に使われているとされているアフリカ各国の例をあげる。

- マリ： 営業キロ数 729km で、この鉄道は首都バマコとセネガルのダカール港を結ぶ重要な路線である。同路線は外洋への貴重なルートとなっており、輸出貨物の 87%がこの鉄道で輸送されている。
- セネガル： 営業キロ数 906km。鉄道は貨物、旅客にとって重要な国際輸送路となっている。輸送貨物は肥料化学製品、骨材等であり、ダカール近郊の通勤、通学輸送に利用されている。
- ギニア： 営業キロ数 1,347km。ボーキサイトの輸出国で、鉄道はその輸送を主としている。貨物の 8 割がボーキサイトで、その他は鉄鉱石、ウラン、ダイヤモンド等の鉱物資源である。
- ガーナ： 旅客輸送はクマシからアクラへ毎日 1 往復。クマシからバルクの輸出港であるタコラディへは毎日 3 往復運行している。貨物輸送はボーキサイト、マンガンが鉱物輸送の 80%を占めている。車両のパーツ不足から、現在 Takoradi-Habour Junction と Angu-Tarkwa 間で使用されているに過ぎない。
- ナイジェリア： 比較的国全体に鉄道網が張り巡らされている。2002 年に 25 年にわたる鉄道再生・発展計画が認可され、カナダ、中国が支援している。
- ケニア： ケニア鉄道は政府から経営の自主性、運賃の決定権、非採算線区の政府補助を得ているが、自動車輸送との激しい競争にさらされている。
- タンザニア： TRC は貨物主体の鉄道。ケニア、ウガンダ、ブルンジと地域間輸送の役割を果たしている。TAZAR 鉄道は、旅客・貨物のバランスの取れた鉄道である。

南アフリカの安定によりダルエスサラーム港の取扱量が減り、鉄道貨物量も減少している。

ザンビア： 貨物輸送が主体。貨物は銅、亜鉛、コバルト等で、周辺国の港へ鉄道を使って輸出している。ザンビア鉄道はコンゴ民主共和国の銅の輸出のルートとなっている。

マラウイ： 鉄道は、内陸国であるので、鉱物資源、生活物資は隣国の鉄道と結ばれ、**Beira 港**、**Nacala 港**と結ばれている。主要貨物はセメント、穀物、石油製品肥料、タバコである。

モザンビーク： モザンビークの鉄道はアフリカ南部内陸の鉱物資源の搬出と輸入物資の輸送が主体である。したがって、隣接国マラウイ、ジンバブエ、南アフリカ等の路線と接続している。

ジンバブエ： ザンビア、コンゴ民主共和国の鉱物輸送の一部区間であり、重要な役割を担っている。

南アフリカ： 南アフリカの鉄道は世界の先進国のトップクラスにある。路線網もいきわたっている。今後もアフリカの鉄道界を牽引していくものと予想される。

### 2-5-3 港 湾

サブサハラ・アフリカの外港港湾数は約 30 港である。これらの港湾施設は、1960 年以前、多くの国が独立する以前、植民地宗主国がアフリカで産する原材料を母国に輸送する目的で建設されたものが大部分である。そのため、主要港湾と資源産出地などの輸出物の産出地を結ぶ道路・鉄道が戦略的に整備されてきた。しかしながら、現在では、港湾へつながる陸上交通インフラの維持管理がうまくできていないため、港湾及び港湾へのアクセス交通及びその周辺地域を一体的に開発する「回廊開発」をめざすところが多くなってきている。アフリカの主要港湾の貨物取扱量を表 2-7 に示す。また、アフリカの港湾における主要取扱貨物を表 2-8 に示した。

表 2-7 アフリカ主要港湾貨物取扱量

単位：'000 tons

Country	Port	2000	2001	2002	2003	2004
Angola	Luanda, Nambe Lobito				3,190	
Cote d'Ivoire	Abidjan/San Pedro	15,951	14,867	16,127	15,506	
Djibouti	Autinome de Djibouti	4,027	4,199	4,548	5,967	
Gambia	Banjul	The port handles 800 containers per month in normal conditions.				
Kenya	Mombasa	8,931	10,297	10,224	11,326	12,510
Ghana	Takoradi	3,056				
	Tema	6,183				
Mozambique	Beira	Beira is now able to handle some 7.5 million tons/year of cargo.				
	Nakala	Nakala port has a capacity of about 1 million tons pa. Nacala currently handles approximately 200 ships annually.				
	Maputo					
Namibia	Walvis Bay	2,224	2,229	2,419		
Nigeria		18,320	24,340	30,230		
Senegal	Autonome de Dakar			9,000		
South Africa	Richards Bay		90,850			
	Durban		31,790			
	East London		1,410			
	Port Elizabeth		4,230			
	Mossel Bay		30			
	Cape Town		7,820			
	Saldanha Bay		26,380			
Sudan	Port Sudan				192,9	
Tanzania	Dar es Salaam	2,860	4,193	4,514	5,346	

出典：Country Profile by EIU, South Africa Port Authority

表 2-8 アフリカ港湾における主な取扱貨物

輸出品目		主要産出国
石油	000t: 2002	アンゴラ (42,943)、カメルーン (5,218)、コンゴ共和国 (12,109)、カボンド (10,871)、ナイジェリア (93,558)、スーダン (9,107)
木材	000m <sup>3</sup> : 1996	カボンド (1,632)、ガーナ (1,018)、モザンビーク (158)、ナイジェリア (248)、南アフリカ (541)、スワジランド (270)
銅	000t: 1998	ボツワナ (20)、南アフリカ (68)、ザンビア (228)
鉄	000t: 1996	モーリタニア (7,000)、南アフリカ (12,545)
リン鉱石	000t: 1997	セネガル (598)、南アフリカ (1,300)、トーゴ (2,392)
カカオ	000t: 2003	カメルーン (151)、コートジボアール (1,158)、ガーナ (392)、ナイジェリア (241)
コーヒー	000t: 2003	カメルーン (53)、コンゴ共和国 (119)、エチオピア (136)、ケニア (63)、タンザニア (46)、ウガンダ (40)
綿	000t: 2003	ベニン (117)、ブルキナファソ (95)、カメルーン (92)、コンゴ共和国 (144)、マリ (229)、タンザニア (40)、トーゴ (49)、ジンバブエ (70)
茶	000t: 2003	ケニア (294)、マラウイ (38)、タンザニア (21)
砂糖	000t: 2003	コンゴ共和国 (44)、エチオピア (41)、ガーナ (275)、ケニア (39)、マラウイ (132)、モーリシャス (492)、南アフリカ (1,004)、スワジランド (180)、ザンビア (50)、ジンバブエ (90)

これらの輸出品目のうち、石油はパイプラインからタンカーへの積み出し・輸出、木材は鉄道からバルクのまま船積み、綿・茶は自動車輸送からコンテナで船積み輸出、と種々の輸送・船積み・輸出の形態がとられる。港湾施設の改良整備計画では、これらの輸送・船積み・輸出形態を分析したうえでの戦略策定づくりが肝要である。

## 2-6 広域運輸交通インフラ（運輸交通回廊）の現状

南部アフリカ地域において、海への出口を示す言葉として回廊（Corridor）という言葉がある。過去において、資源に恵まれた6つの内陸国を抱える同地域では、アパルトヘイト体制にあった南アフリカを通過しない海への出口の整備が重要な課題であった。そのため、特に1980年代においては、政府主導で“広域的な波及効果の高い鉄道・道路・パイプライン等の輸送ルート”の整備が進められ、モザンビークのベイラ回廊整備では世界銀行やドナー諸国が支援した経緯がある（佐野、水野、2000）<sup>6</sup>。

本報告書もこれにならい、鉄道、道路、港湾による、広域にまたがる運輸交通インフラルートを以降、運輸交通回廊（Transport Corridor）に統一して用いることとする。なお、最近では、後述するSADCによるSpatial Development Initiative（SDI）にみられるように、輸送ルートの整備という考え方から、周辺地域の開発を視野に入れた開発回廊（Development Corridor）の整備という考え方が主流となってきている。

サブサハラにある数々の運輸交通回廊は、それぞれ歴史的な背景をもち、地域的あるいは国内貿易のルートとして定着している（UNECA, African Action Plan 2003）。とりわけ、15カ国のサブサハラにおける内陸国にとっては、それら運輸交通回廊が輸出入のほとんどを取り扱う、極めて重要なルートとなる。そのため、運輸交通回廊の効率性、信頼性は、その回廊に恩恵を受ける国の国際競争力に直結し、逆に紛争などによる運輸交通回廊の封鎖は、食糧を輸入や援助に頼る国の人々にとっては死活問題になり得る。

表2-9 サブサハラにおける代表的な運輸交通回廊

No.	起点（港/国名） 終点（都市/国名）	通過国	現在の主要な交通モード
1	Dakar/Senegal N'Djamena/Chad	Senegal, Mali, Burkina Faso, Niger, Nigeria, Chad	Railway, Road
2	Nouâdhibou / Mauritania Lagos/Nigeria	Mauritania, Senegal, Guinea, Cote d'Ivoire, Ghana, Togo, Benin, Nigeria	Road
3	Dakar/Senegal Lagos/Nigeria	Senegal, Gambia, Guinea-Bissau, Sierra Leone, Liberia, Cote d'Ivoire, Ghana, Togo, Benin, Nigeria	Road
4	Conakry/Guinea Bamako/Mali	Guinea, Mali	Railway, Road
5	Abidjan/Cote d'Ivoire Bamako/Mali	Cote d'Ivoire, Burkina Faso, Mali	Railway, Road
6	Tema, Takoradi/Ghana Ouagadougou/Burkina Faso	Ghana, Burkina Faso	Railway, Road
7	Lome/Togo Ouagadougou/Burkina Faso	Togo, Burkina Faso	Railway, Road
8	Cotonou/Benin Niamey/Niger	Benin, Niger	Railway, Road

<sup>6</sup> 南部アフリカ地域経済圏の交通インフラ整備 [www.jbic.go.jp/japanese/research/report/review/pdf/2-3.pdf](http://www.jbic.go.jp/japanese/research/report/review/pdf/2-3.pdf)



No.	起点（港/国名） 終点（都市/国名）	通過国	現在の主要な交通モード
9	Lagos,PortHarcourt/ Nigeria, N'Djamena/Chad	Nigeria, Cameroon, Chad	Railway, Road
10	Douala/Cameroon N'Djamena/Chad	Cameroon, Chad	Railway, Road
11	Lagos/Nigeria Douala/Cameroon Kigali/Rwanda	Cameroon, Central Africa, DRC, Rwanda	Railway, Road, Water-carrier
12	Douala/Cameroon Windhoek/Namibia	Cameroon, Gabon, Congo, DRC, Angola Namibia	Road, Railway
13	Matadi, Boma/DRC Bangi/Central Africa	DRC, Central Africa	Railway, Water-carrier
14	Matadi, Boma/DRC Bujumbura/Burundi	DRC, Rwanda, Burundi	Road, Water-carrier, Railway
15	Matadi, Boma/DRC Lusaka/Zambia	DRC, Zambia	Road, Water-carrier, Railway
16	Luanda, Lobito/Angola Lusaka/Zambia	Angola, DRC, Zambia	Railway, Road
17	Walvis Bay/Namibia Lusaka/Zambia	Namibia, Zambia	Road
18	Walvis Bay/Namibia Pretoria/South Africa	Namibia, Botswana, South Africa	Road
19	Durban/South Africa Lusaka/Zambia	South Africa, Zimbabwe, Zambia	Road
20	Durban/South Africa Lusaka/Zambia	Botswana, Zambia	Railway, Road
21	Maputo/Mozambique Johannesburg/South Africa	Mozambique, South Africa	Railway, Road
22	Beira/Mozambique Lusaka/Zambia	Mozambique, Zimbabwe, Zambia	Railway, Road
23	Nacala/Mozambique Lusaka/Zambia	Zambia, Malawi, Zambia	Railway, Road
24	Mtwara, Dar-Es- Salaam/Tanzania /Malawi /Mozambique	Tanzania, Malawi, Mozambique	Road, Water-carrier
25	Dar-Es-Salaam/Tanzania Lusaka/Zambia	Tanzania, Zambia	Railway, Road
26	Dar-Es-Salaam/Tanzania Kigali/Rwanda Bujubua/Burundi	Tanzania, Rwanda, Burundi	Railway, Road, Water-carrier
27	Dar-Es-Salaam/Tanzania Addis Ababa/Ethiopia	Tanzania, Kenya, Ethiopia	Road
28	Mombasa/Kenya Bujumbura/Burundi	Kenya, Uganda, Rwanda, Burundi	Road, Railway
29	Nairobi/Kenya Juba/Sudan	Kenya, Sudan	Road
30	Mombasa/Kenya Kampala/Uganda Port Sudan/Sudan	Kenya, Sudan	Road Railway Water-carrier
31	Djibouti/ Djibouti Addis Ababa/Ethiopia	Djibouti, Ethiopia	Road, Railway
32	Port Sudan/Sudan Addis Ababa/Ethiopia	Sudan, Ethiopia	Road

出典：UNECA 2003 African Action Plan を基に JICA が作成

なお、地域ごとの運輸交通回廊の特徴として、以下があげられる。

地 域	運輸交通回廊の特徴
<p>西部アフリカ (セネガル、マリ、ブルキナファソ、ニジェール、ガンビア、ギニアビサウ、ギニア、シエラレオネ、リベリア、コートジボワール、ガーナ、トゴ、ベナン、ナイジェリア)</p>	<p>ECOWAS、UEMOA が積極的に域内貿易の活性化を促進する動きをみせており、世界銀行やアフリカ開発銀行及び EU 等が、東西方向に伸びる Trans African Highway No. 5、No.7 及びギニア湾にある主要港湾から内陸へ伸びる道路整備支援、関税の統一、国境手続きの簡素化といった支援を行っている。コートジボワールの治安悪化の影響により、マリ、ブルキナファソといった内陸国の物流はセネガルやガーナを経由するものが増大しているといわれている。ギニア湾沿岸を走る Trans African Highway No.7 は、シエラレオネ、リベリア、といった近年まで紛争のあった国を通過しているため、整備が進んでいない。</p>
<p>東部 (ケニア、ウガンダ、タンザニア、ルワンダ、ブルンジ、スーダン、エリトリア、エチオピア、ジブチ、ソマリア)</p>	<p>ウガンダ、ルワンダ、ブルンジ及びスーダン南部の物流の多くは、ケニアのモンバサから東西に抜ける北部回廊（Northern Corridor:道路）に依存している。そのため、北部回廊は、モンバサとナイロビの間で 4 万台超の交通量を誇る、東部アフリカにおける大動脈となっている。対照的に、南北方向の結びつきは弱い。増大する需要に北部回廊のキャパシティが十分対応できているとはいえず、国境通過の円滑化に向けた取り組みが East African Community (EAC) で行われており、世界銀行が中心となってこれを支援している。また、北部回廊を回避してタンザニアから鉄道を介したブルンジやルワンダに向かう回廊整備も断片的に進みつつある。エチオピアはジブチ港を介した物流が多いため、ケニアとの南北回廊は未整備である。ケニア-エチオピア/スーダン国境周辺は治安が悪く、陸路による交通は少ない。ウガンダ-スーダンも治安は悪いが、昨今の対スーダン復興支援の食糧・物資の多くがウガンダ経由で入っている。</p>
<p>南部 (南アフリカ、レソト、スワジランド、ザンビア、ジンバブエ、マラウイ、モザンビーク、ボツワナ、ナミビア、アンゴラ)</p>	<p>回廊は、南アフリカを頂点とする南北回廊と、内陸国と沿岸国を結ぶ東西回廊とから成る。近年は、南アフリカの圧倒的な経済的な吸引力及び牽引力に影響されて、南北の物流、とりわけ南アフリカから内陸国へ北上する輸入物資の流れが多く、運輸交通回廊整備が進んでいる。これとは対照的に、東西回廊は植民地時代に整備されたものが多く、アンゴラ、モザンビークを経て内陸国に抜けるものは内戦の影響により陳腐化しており、リハビリテーション（以下、リベリ）が必要な状況、あるいはリベリを経て使用されている状況である。南部アフリカは鉄道が一部を除き同一軌道で結ばれており、鉄道が比較的利用されている地域で、南アフリカ資本、民間会社によるコンセッション契約での運営が広く行われている。</p>
<p>中部 (カメルーン、チャド、中央アフリカ、赤道ギニア、ガボン、コンゴ共和国、コンゴ民主共和国)</p>	<p>紛争経験国を多く有し、経済的なまとまりが弱く、域内を結ぶ運輸交通回廊は、カメルーンがチャド、中央アフリカへのゲートウェイになっている以外は未発達である。コンゴ民主共和国のコンゴ川流域に広がる熱帯雨林地帯は地理的条件が厳しく、陸上交通に代わってキンシャサを基点とした内陸地域との水上交通が発達している。中部地域は広域インフラに関する情報が他地域と比較して乏しい。</p>

それぞれのアフリカの各地域間の交流は、現時点では極めて低水準にとどまっている。そのため、運輸交通インフラ整備も地域間をまたがるものは少なく、タンザム回廊（ダルエスサラームからルサカに向かう鉄道を主とする輸送ルート）等の一部を除き、ほとんど認められない。

その要因としては以下が考えられる。

- ・各国の主要貿易国は欧米が多く、第一次産品を主要生産物とするアフリカ諸国間での貿易・物流ニーズは、内陸国と沿岸国を結ぶ物流ニーズを除き、極めて少ない。
- ・地域を越えて沿岸国に出るルートは、タンザム回廊、チャド～ナイジェリア間等の一部を除き、距離的に不利であり不経済である。そのことを反映し、運輸交通インフラ及びサービスといったハード、ソフト共に未整備・未発達である。
- ・サハラ砂漠、コンゴ川の熱帯雨林地域といった厳しい自然条件、あるいは不安定な治安等が円滑な移動・交流の妨げになっている。

次章で紹介するように、主要ドナーも、現段階では地域内での結びつきの強化を支援することに注力している。

## 第3章 対アフリカ支援をめぐる国際社会の動向

### 3-1 アフリカと国際社会の動向

1950年代からアフリカにおいては、次々と独立する国が増加したものの、植民地時代の旧宗主国との関係が根強く残り、自力での経済発展に向けて軌道に乗る国はいまだに少ない。

1973年の三重苦の経験（①サハラ周辺国の旱魃と飢饉、②第1次オイルショックによる経済不況、③主要資源である銅、レアメタル等の国際価格の下落による国家財政の不振）や1979年に発生した第2次石油ショックを契機として、アフリカの多くの国は、国際収支危機、インフレ、財政赤字といった経済危機に直面した。

このような危機的なアフリカ諸国に対し、世界銀行では、従来の特定のプロジェクトを対象としたプロジェクトローンのほかに、経済構造の改革を支援する“構造調整貸付”という新しい融資形態を導入したが、成果をあげることができなかった。その後、1990年に世界銀行より出された“世界開発報告”には“貧困”という副題が付され、1990年代以降“貧困削減”が国際社会でアフリカ開発を考えるうえでのキーワードとなった。

アフリカでは、旱魃はその後も続いており、砂漠化も続いている。また、紛争が続く国や、紛争後の混乱が続いている国もあり、貧困削減に向けた努力に大きな力が必要である。このような危機的状況を踏まえ、1986年には、国連で“アフリカの復興と開発のための行動計画（1986-1990）”が採択された。

表3-1に第2次世界大戦後から現在までの主な出来事を示す。

表3-1 サブサハラ・アフリカをめぐる過去の主な出来事

	アフリカ関連の主な出来事	地域的開発に向けた流れ	国際社会の動向
1950年代	1950年代から70年代にかけて植民地であったアフリカ各国の独立が続く	アフリカ独立諸国会議（CIAS）（ガーナ、1958）	UNECAが国連経済社会理事会の下部機関である地域委員会の一つとして設立。（1958）
1960年代	植民地独立付与宣言（1960）	アフリカ統一機構（OAU）創設（1963）	
		AfDB設立（1964）	
1970年代	アフリカ各国が、旱魃及び飢饉、経済不況、鉱物資源の国際価格下落の三重苦を経験（1973）	ECOWAS設立協定正式合意（1975）	
	アフリカ各国で国際収支バランスが崩壊し、対外債務返済が自力で難しくなる。		
1980年代	国連による「アフリカの復興と開発のための行動計画」が採択（1986）	初のOAUサミットが開催され、「ラゴス行動計画」が採択（1980）	構造調整貸付を開始（世界銀行）。SSA諸国39カ国が受入れ。
		南部アフリカ開発調整会議（SADCC）発足（1980）	「経済社会の復興と改革に向けた構造調整計画に対するアフリカの代替案」（UNECA）が発表され、アフリカの地域経済統合を進展させるべきとの方向が示される。
1990年代	南アフリカのアパルトヘイトが撤廃（1991）	南アフリカも加盟し、SADC発足（1992）	日本が主導し国連と共催するアフリカ開発をテーマとする国際会議「アフリカ開発会議（TICAD）」開始。1993年以降5年ごとに開催
		COMESA設立、UEMOA発足、CEMAC調印（1994）	
		EAC調印（1999）	
2000年代	OAUがAUに改組されることで合意（2002）	NEPADがOAU首脳会合で採択（2001）	国連「ミレニアム宣言」が採択（2000）
		NEPADの重要な柱の一つである、アフリカにおける相互審査システム（APRM）に関する覚書が正式に採択（2003年3月）	グレンイーグルスサミットでアフリカ貧困に取り組む強い意志が確認（2005）

### 3-2 世界銀行の支援

1990年代の世界銀行グループのインフラ部門の業務も、従来の“物を作る”案件から、インフラ部門にかかわる政策・規制改革あるいは組織能力の向上を図る案件へと転換していった。その結果、インフラ部門への融資額も1993年の95億ドルから2002年の47億ドルへと半減した。一方、1990年代、1997年のアジア危機までは民間セクターのインフラ部門への投資額も増大した。同時期、インフラ整備も持続的成長、雇用創出を通じての貧困削減に有効と認識されてはいたが、大勢は社会セクターへの直接の融資が有効と考えられていた。

2002年ごろから、1990年代の過度の社会セクターへの傾斜から、国連主導のミレニアム開発目標の達成のためには、インフラ整備が重要であるということが見直されるようになった。また、1997年にピークに達した民間セクターのインフラへの投資（131億ドル）も2003年には50億ドルまで

激減してきている。このような背景の下、世界銀行は 2003 年 7 月にインフラへの投融資の増大を図るため、Infrastructure Action Plan を発表した。

世界全地域のなかで、アフリカは現在でも、開発の最も必要な地域である。過去 20 年間、アフリカにおける貧困層の人口は、1 億 5,000 万人から 3 億人へと増加し、その比率はアフリカ全土の 40% を占めている。さらに全人口の 3 分の 1 は内戦・紛争にさらされた国々に生活している。また、HIV/AIDS は現在でも、アフリカの人々や家畜を脅かしている。アフリカは全世界で唯一、MDGs のほとんどの目標に達していない地域である。

2005 年 7 月、イギリス・グレンイーグルスで開催された G8 サミットでは、先進国がアフリカ開発のために支援を強化することを再確認し、支援額を増額するとともに、債権放棄することに合意した。世界銀行は、サミットでの合意を受け、2005 年 9 月には、Africa Action Plan をまとめ、発表した。

世界銀行は、Africa Action Plan のなかで、次の 3 分野でアフリカ諸国を重点的に支援することを決定している。

#### <世界銀行の重点 3 分野>

- ・ガバナンスの強化及び人材能力の増強
- ・経済成長の加速
- ・貧困層及び女性が恩恵を享受できる成長

世界銀行の分析によると、貧困層を半減するために必要な 7% の経済成長を達成するためには、アフリカにおけるインフラに対する必要投資額は毎年 200 億ドルとしている。この投資額は、過去、毎年投資された額の 2 倍に達する。また、経済成長を促進するためには、アフリカ各国の経済規模が小さく、かつ多くの国が内陸国であることから、主要貿易街道沿いにインフラを整備、維持管理することは重要であり、地域全体の開発を目標とする計画手法をとる必要があるとしている。さらに、貧困層のマーケットへのアクセスを改善するためには、フィーダー道路を含む地方道の整備投資に年 20% 増しで予算配分をする必要性も述べている。

なお、インフラ整備の貧困削減への有効性は、次の事例で実証されている。（注：下記の記述は世界銀行内部資料“The World Bank’s Infrastructure Business – An Overview, May 19, 2005”より引用）

#### ① 貧困・MDGs への影響・効果

##### 教育への貢献・効果

- ・モロッコ地方部における全天候道路の建設は、女児の小学校への就学率を 28% から 68% へと引き上げた。
- ・アフリカでは、水道水を簡単に使えるようにすることにより、就学率を 2% から 16% へと引き上げた。

##### 公衆衛生・貧困への貢献・効果

- ・ケニアにおける燃料の木々からチャコールへの変換は、小児の呼吸疾患病への罹患率を 44% から 21% へと引き下げた。

#### ② 経済成長への影響・効果

##### 高い経済効果 (ERR)

- ・1960 年代より世界銀行の融資したインフラ・プロジェクトの ERR は平均 20% 強であったが、近年では 35% 程度まで上昇している。

##### インフラの経済成長に対する貢献

・もし、アフリカが 1980 年代から 1990 年代の東アジアにおけるインフラ部門の成長率を同程度、達成できていたら、その年成長率は 1.3%程度高くなっていたであろう。

近年では、途上国が貧困を削減し、成長を促進、MDGs で掲げる各目標を達成するためにも、インフラの整備が不可欠であることは、広く開発社会で認知されている。インフラは経済成長と密接に関連しており、開発の初期段階（インフラ整備が不十分で、基本的なネットワークさえ未構築な場合）では、インフラ投資がその国の成長に大きな影響を及ぼす。日本をはじめ、韓国、台湾等のアジアでは、開発初期段階では、インフラへの投資を優先し、今日の経済発展を遂げた。

このような認識の下、世界銀行は 2003 年 7 月には“Infrastructure Action Plan”を発表し、官民両セクターの協調関係を強化し、複数の資金源から資金調達を図り、インフラ整備を支援するベースを構築しようと計画している。世界銀行 2005 年会計年度では、“インフラ行動計画”を更に促進するために、地域別の経済・セクター調査、インフラ分析調査を数多く実施している。

2002 年、メキシコ・モントレレーで開催されたドナー会議で、アフリカへの援助額を大幅に増額することが決議された。2005 年 7 月、イギリス・グレンイーグルスで開催された G8 サミットでは、アフリカ発展のための行動計画を支援するために、G8 諸国は、アフリカへの支援を 2004 年の 250 億米ドルから 2010 年には 500 億米ドルまで、引き上げることで合意した。さらに、重債務貧困国（HIPC）のうち、コンプライション・ポイント（CP）到達国については第二世銀（IDA）、国際通貨基金（IMF）、AfDB に対する債務に関しては、その債務を 100%削減することで合意がなされた。世界銀行グループは、アフリカへの更なる支援への呼びかけに、国際的に協調して対応するために、中心的な役割を果たそうとしている。特に、2015 年までに達成すべき目標をできるだけ多くの面で達成すべく、アフリカ諸国支援のため、他の関連開発パートナーとその関係を深める努力をし、世界銀行はその決意を Africa Action Plan としてまとめ、2005 年 9 月に発表した。同行動計画では、IDA 14 実施期間中（2006-2008）、世界銀行グループがアフリカ地域で実施すべき行動優先分野、25 件の特定イニシアティブを明確にしている。

世界銀行の行動計画で特に、インフラに関連する行動としては、以下があげられる。

① 貿易促進の後押し

貿易の競争力、促進、多角化が長期的にみて経済成長、貧困削減を達成するのに肝要である。競争力の増強、地域間の連携を強化するためにも国境周辺の諸問題を明確にし、除去するための研究・実施をサポートする。

② インフラのギャップを縮める

交通セクターでは、道路ネットワークの再構築及び独立採算・運営実施体制確立のためのリフォームプログラムを重点とする。具体的には、サブサハラのアフリカ・プロジェクトへの融資を格段に増額する。さらに、アフリカインフラ・コンソーシアムの一環として、インフラに対して他のドナーからの支援を仰ぐべく協調体制を強化する。

③ 地域間連携（Regional Integration）への支援

アフリカ各国の規模（小国）及び多くの国が内陸国という事実は、幹線貿易回廊沿いのインフラ構築・維持管理に関して、特に地域的な観点からの取り組みが必要であることを意味する。NEPAD でも、地域連携をその開発目的の核の一つとして、採択している。世界銀行としても、他ドナーとともに、地域的に取り組むインフラを支援する予定である。

④ 貧困層のマーケットへのアクセス

道路、電化、通信への投資を通しての農業生産性の向上及び僻地貧困住民のその他の富裕社

会との接触、アクセスの改善は経済成長を図るうえで、未だに重要な要因である。世界銀行としてはフィーダー道路をはじめ、地方道路への投資額を年間 20%増額する。

世界銀行のアフリカインフラ支援に関しては、上記のテーマを中心に、今後取り組む方針である。MDGs で掲げる目標を達成するためには、国連ミレニアムタスクチームの分析では、さらに年間 700 億米ドルの追加支援が、また英国のアフリカ委員会の分析では 250 億～500 億米ドルが必要としている。しかしながら、最近の世界銀行の研究 (Estache 2005) では、援助が有効に使われる支援額は年間 170 億～220 億米ドルと予想されている。さらに厳しい予想では、ODA の必要額は年間 60 億～80 億米ドルという見方もある。実際の支援については、他の開発機関を含むドナーと協調体制を確立し、実施する計画である。

### 3-3 European Union の支援

2004 年に新規メンバー国 10 ヶ国を加えた European Union (EU) は 25 ヶ国の加盟国を有し、EU 全体の ODA 支出額は全世界 ODA 支援額の 55%、無償支援の 3 分の 2 を占め、その額は 343 億ユーロ (約 4 兆 8,000 億円) に達している。2004 年には人間の安全保障 (Human Security) 強化が EU 内でも焦点になってきたが、貧困の削減、究極的には絶滅が EU にとって支援の主目的となっている。

2000 年 9 月には UN ミレニアム宣言が国連で採択されたが、2004 年 4 月に開催された EU 総務委員会では、MDGs を達成することが EU の主目的であることが再確認された。EC Development Policy Statement 2000 によると、EC 開発戦略の主目的は貧困の削減・絶滅であり、そのためには、持続可能な経済、社会、環境開発への支援、発展途上国の世界経済への段階的な統合促進、及び不平等の解消が貧困削減達成の不可欠な要因であるとしている。

EC の開発援助は次の 6 分野に集中して行われているが、これらは貧困削減に対して有効で、また十分に貢献できる分野と考えられている。

- ・貿易と開発
- ・地域統合/協調
- ・マクロ経済政策への支援及び公共施設・サービスへのアクセスの改善
- ・運輸交通
- ・食料の確保及び持続可能な地方部開発
- ・機構能力の向上

6 分野のうち、運輸交通は第 9 次欧州開発基金 (European Development Funds : EDF) のなかで、32 の ACP 国<sup>7</sup> (27 ヶ国がアフリカ、5 ヶ国がカリビアン) 下でも最重要分野である。

EC の運輸交通セクターでの現支援は、経済成長の促進、貧困層の生活水準への直接的な支援を通じて MDGs 達成に貢献している。マクロ経済的には、地域間及び国内運輸交通インフラ及びサービスの改善は、運輸コストの低減につながり、域内経済のグローバル経済への統合を促進し、その結果、貿易の促進を支援することになる。地方部では特に、運輸コストの低減は農産物、日用品の低価格化をもたらし、農産物を市場により高い生産地出荷価格で輸送することを促進し、食料不足地域への食料輸送の改善につながる。その結果、運輸交通は MDG に貢献するとしている。

なお、EU の ODA 支出額の約 5 分の 1 の 69 億ユーロ (約 9,660 億円) のみ、EC を通じて支援が行われ、残りの 5 分の 4 は加盟国が独自に行ったものである。EC を通じて行われた ACP 向け支援

<sup>7</sup> ACP : EC の地域分類では、Africa、Caribbean、Pacific を 1 つの地域として分類している。



額 69 億 1,600 万ユーロ（コミットベース）をみると、その約 40%が南アフリカを含むアフリカ地域に振り向けられている（一部カリビアン地域への支援額を含む）。また実行ベースでは、約 41.5%がアフリカ地域に振り向けられた。セクター別の配分では、46%が社会インフラ及びサービスへ、経済インフラ及びサービスへの配分が 13%、マルチセクターへが 14%となっている。

運輸交通セクターに対する EC の支援は、そのほとんどが道路サブセクター向けであるが、MDGs を達成するうえでは、非常に大きな貢献をしていることは間違いない。そのため、運輸交通セクターへの支援がいかに貧困削減に対して有効かを証明するような研究も実施している。EC は特に、Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP) を資金援助することにより、アフリカのパートナー国における運輸交通セクター戦略と貧困削減戦略をより緊密に関係づけることを支援している。このイニシアティブはパートナー国とドナー国がその運輸交通セクター計画及び支出を単に経済成長にではなく、貧困削減及び貧困層を特定した成長に振り向けるようにしようとするものである。

EC は、今後も長年の経験と知見を有するインフラプログラムへかなりの支援を振り向けるとともに、貧困及び経済成長に取り組むアフリカ各国政府主導のイニシアティブ支援には資金援助を継続する予定である。

### 3-4 NEPAD と地域経済統合 (RECs) の動き

2002 年 5 月、NEPAD は短期行動計画 (Short-term Action Plan for Infrastructure : STAP) を発表した。同 STAP でインフラの重要性を強調しているのは、NEPAD の優先項目の一つが経済活動の規模の小ささの不利に打ち勝つためには、アフリカ大陸での地域統合 (Regional integration) 促進が不可欠としているからである。インフラ整備の遅れを改善することが、地域統合の促進のための重要な要因と考えられている。貿易活動を無視した開発促進は図れないであろうし、また、適正な、かつ信頼性の高いインフラなしでは、貿易活動は起こり得ない。

2002 年、STAP では、次の 4 分野でインフラ改善に取り組もうと計画している。

- ・ Facilitation (促進業務) : 52 件。投資・効率的事業実施のための良好な環境を整備するための政策・規制・組織体制の確立
- ・ Capacity building (能力向上) : 18 件。事業実施機関の人材育成促進
- ・ Investment (投資) : 36 件。物理的な案件への融資
- ・ Studies (調査) : 18 件。新規案件形成のための調査

STAP にリストアップされているプロジェクトの合計は 124 件である。STAP を成功裏に実施するために、NEPAD は次の役割を負っている。

- ・ 政策・機構改革を推進するために政略的に側面から支援する。
- ・ 地域プロジェクトを促進するために、その財源確保を支援する。
- ・ 各国、RECs、技術援助機関間の知見・知識の共有、ネットワークづくり、ベストプラクティスの紹介

124 件の STAP にリストアップされた案件は、アフリカで設立された RECs 下の次の 7 機関から、要請のあった案件である。

表 3-2 STAP にリストアップされている案件の内訳

RECs	Facilitation	Capacity Building	Investment	Study	Total
ECOWAS (Economic Community of West African States)	8	5	11	4	28
ECCAS (Economic Community of Central African States)	8	7	4	8	27
IGAD (Intergovernmental Authority on Development)	2	1	2	-	5
EAC (East African Community)	2	2	8	-	12
COMESA (Common Market for Eastern and Southern Africa)	12	1	1	1	15
SADC (Southern African Development Community)	17	2	5	2	26
UMA (Union of the Arab Maghreb)	3	-	5	3	11
Total	52	18	36	18	124

出典：African Development Bank, 2003, NEPAD Infrastructure Short-Term Action Plan (STAP) – Review of Implementation Progress and the Way Forward, AFDB, Tunis

STAP の実施進捗状況については、2003 年に続き、2004 年にレビューが行われた。その結果は以下のとおりである。

- NEPAD のブランドが十分に確立され、アフリカ内外でよく知られるようになり、また、すべての主要開発目標が NEPAD 枠組みのなかで、明確になってきている。
- リード機関及びファイナンシャーとしての AfDB の役割が十分に理解されるようになった。
- 一部の RECs では能力向上のための戦略及び行動計画が確立された。さらにお互いにレビューし合うようなメカニズムも構築された。
- インフラ開発を促進するための改革には、自由化を可能にするような地域的調和モデルの採用があげられる。
- 重要な投資プロジェクトへの融資の目処がついた：西アフリカパイプライン及び RASCOM フェーズ 1 (1 億 8,000 万米ドル) の 2 件。

しかしながら、政治的、組織上、あるいは資金調達面でまだまだ多くの問題のあることが明確になった。STAP の実施促進を図るためには、民間セクターの参画が不可欠であることも明らかとなった。

運輸交通セクターの進捗状況に関しては次のことがいえる。

- Corridor (回廊) ベースで計画する概念が、地域全体で、十分に受け入れられるようになった。既にいくつかのコリドープログラムが実施中である。
- One-Stop Border Post に関するパイロットスタディーを行うことにより、国境での審査回数を減らす画期的な手法が現在、現地で試験中である。
- 道路セクターでは、オーバーラップしている REC 間で緊密な協調体制が確立されたことが確認された。

しかしながら、運輸交通セクターでは、まだ次の分野での取り組みに努力する必要がある。

- クロスボーダー手順の簡略化及び文書の共通化

- ・ボーダーポストにおける通過処理時間の短縮
- ・不正なチェックポイントの消去
- ・道路インフラアセットマネジメント

当初、STAP より更に総括的な Medium- and Long-term Action Program (MLTAP) が 2003 年には発表される予定であったが、策定されなかった。現段階では 2007 年には完成する予定となっている。

### 3-5 アフリカ開発銀行 (AfDB) の支援

2001 年 11 月に開催されたアフリカ諸国政府元首会議 (African Heads of States and Governments) で New Partnership for Africa's Development (NEPAD) が設立され、同時に AfDB がインフラ開発推進のための主導機関と認定された。NEPAD の目的を達成するうえで、次の項目が優先項目と規定された。

- ・平和、保障、民主主義、政治ガバナンス (Peace, Security, Democracy and Political Governance)
- ・経済、コーポレートガバナンス (Economic and Corporate Governance)
- ・地域協力及び統合 (Regional Cooperation and Integration)
- ・ICT、エネルギー、運輸、上下水道を含むインフラ (Infrastructure, including ICT, Energy, Transport, Water and Sanitation)
- ・人材開発：教育、保健 (Human Development : Education and Health)
- ・農業、環境 (Agriculture and Environment)
- ・市場へのアクセス及び輸出多角化 (Market Access and Export Diversification)

NEPAD で規定されているインフラ開発を推進するために、まず短期行動計画 (STAP) を策定した。STAP 策定作業は 2001 年 11 月～2002 年 6 月に地域経済共同体 (RECs)、アフリカ連合 (AU) 及び他の開発パートナーとの協議のうえ、完成された。

STAP には 2002 年～2007 年に実施予定の 120 の優先プロジェクト/プログラムが含まれており、その総事業費は 81 億 2,500 万米ドルと見積もられている。その事業のうち、約半分は民間セクターからの投資でまかなえると想定している。優先プロジェクト/プログラム数は当初、120 案件とされたが、その後、見直しが数回行われ、124 件あるいは 144 件という数字が報告されている。

また、アフリカ開発銀行は、独自に 2002 年の理事会で AfDB の 2003-2007 戦略計画を承認しており、地域メンバー国内の生産性向上及び貧困削減を AfDB 業務実施上、両輪の主目標としている。African Development Fund – 第 10 期 (ADF- X:2005-2007 年) 期間中の ADF 対象国 (48 カ国のうち、40 カ国が対象) に対する優先支援分野は ADF-IX:2002-2004 年と同様に、次の分野を対象としている。

- ・農業及び地方開発
- ・社会セクター (教育及び保健)
- ・運輸交通
- ・地方部上下水道
- ・民間セクター開発
- ・健全なガバナンス
- ・地域経済協力及び統合
- ・環境及び持続可能な開発
- ・被援助機関の能力向上

2004 会計年度（2004 年 1 月 1 日～12 月 31 日）の AfDB の融資承認額は総額 43 億 2,800 万米ドルで、うち、通常の貸付・融資額（Loans, Grants）は 26 億 9,100 万米ドル、Heavily-Indebted Poor Countries（HIPC）債務削減のための融資 15 億 6,700 万米ドルを含む他の融資額が 16 億 3,600 万米ドルとなっている。通常の貸付・融資額（Loans, Grants）をセクター別に分類すると、28.8%の運輸交通セクター、26.0%のマルチ・セクター、15.8%の農業及び地方開発が主要な融資分野であり、インフラへの融資が多いのが、特に注目される。

HIPC 債務削減イニシアティブは 1996 年に世界銀行及び国際通貨基金（IMF）により提案され、1999 年以降、本格化し、その対象国 40 カ国のうち、32 カ国がアフリカに存在する。HIPC イニシアティブを要請する国は、以下の 2 つの条件を満たさなくてはならない。

- ・ DP（デシジョン・ポイント）までに、「貧困削減戦略ペーパー（PRSP）」を採択していること
- ・ CP（コンプライアンス・ポイント）までに、同戦略を最低 1 年間実施していること

DP では、IMF 及び世界銀行の PRSP を採用し、3 年間実施した支援要請国に対して債務持続可能性分析が行われる。これによって持続可能な債務のターゲットレベル（debt-to-exports ratio の NPV が 150 以下が基準）が算出され、これを IMF・世界銀行理事会が承認、同時にドナー国も CP までに十分な支援を提供する旨、約束する。このうえで CP に到達した国に対しては、二国間及び多国間債権者による債務が最高 90%まで削減される。CP に到達したということは、マクロ経済の安定、複数政党制導入と公正な選挙による民主主義の浸透・定着、政策決定過程の透明性等の各点で顕著な成果が得られたと IMF・世界銀行を中心とするドナー側が判断した、すなわち、広義の“グッド・ガバナンス”が良好なレベルに達したとドナー側に評価された、という意味をもつことになる。

2004 年 12 月 31 日現在の HIPC 債務削減実施状況を表 3-3 に示す（注：アフリカ開発銀行年次報告書 2004、37 頁より転載）。CP に達している国はセネガル、タンザニア、ウガンダ等を含めて 12 カ国で、これらの国は、AfDB、世界銀行、IMF 等を含めて、他の債権者も債務削減に応じ得る国である。これら 12 カ国の債務削減に必要な額は NPV ベースで 11 億 1,100 万ドルである。また、DP には達しているが、まだ CP に達していない中間期間（Interim Period）国はルワンダ、ザンビア等を含めて 11 カ国あり、これら 11 カ国の債務削減に必要な額は NPV ベースで 15 億 3,200 万ドルである。これら 11 カ国については AfDB、世界銀行、IMF 等の主要国際機関が債務削減の検討を始める国々である。ソマリア、スーダンを含む残り 9 カ国は DP にも達していない国である。

NEPAD 案件は必ずしも 100%、AfDB の融資案件ではないが、同銀行内に NEPAD 支援ユニットが組織されており、NEPAD 案件実施に際して、同銀行の参画に関する調整業務を行っている。同行は、2002～2005 年の期間中に同行が実施した案件についての活動報告書を、最近発表した。Short-Term Action Plan（STAP）では 2002～2007 年に実施すべき 120 件のプロジェクト/プログラム（総事業費約 81 億 2,500 万米ドル）をリストアップしているが、2002～2004 年の期間中、下記の実績をあげた。

- ・ 1 件の民間セクタープロジェクトを含めた、12 件の工事建設プロジェクト
- ・ 8 件の調査研究（この 20 件で AfDB の融資額は 5 億 2,000 万米ドル）
- ・ 1 件の能力向上プロジェクト

それらの案件のうち、数件については、約 16 億米ドルの協調融資を取り付けた。

特に成功例としては、Mozambique-South Africa Gas Pipeline Project があげられる。同プロジェクトは 2002 年 8 月に理事会承認を受け、既に完成済みである。もうひとつの例としては、Morocco - Strengthening of Electric Power Grid Interconnections Project があげられるが、同プロジェクトは 2002

年 11 月に承認、現時点でのローン支払額は 43.7%に達している。世界銀行はじめ、他の開発機関も STAP への融資、準備を進めているが、世界銀行は 2003 年に、STAP に対して 5 億 7,000 万米ドルを融資、エクティ、ギャランティの形で支援している。過去 3 年間の AfDB 及び他の開発機関からの STAP に対する支援額は、総額 21 億 2,800 万米ドルに達しているが、それは、STAP 実施に必要な総資金の 26.2%に相当する。

表 3 - 3 HIPC 債務削減実施状況

Country	Approval Dates		Total Debt Relief Committed		Last Date of Debt Relief	Total Debt Relief Delivered		As % of Total Debt Delivered		40 Percent ceiling limit date
	Dec. Point	Compl. Point	Cost NPV Terms	Cost nom. Terms		NPV Nom. Terms	Nom. Terms (%)	NVP Terms (%)	Nom. Terms (%)	
<b>COMPLETION POINT CASES</b>										
Benin	Jul-00	Mar-03	37.6	46.5	Apr-09	19.5	21.7	52.0	46.7	Irrevocable
Burkina Faso	Jun-00	Apr-02	86.7	125.7	Oct-20	28.8	31.6	33.2	25.2	Irrevocable
Ethiopia	Nov-01	Apr-04	339.5	461.4	Sep-21	84.5	90.8	24.9	19.7	Irrevocable
Ghana	Feb-02	Jul-04	130.9	160.2	Jan-13	55.1	58.7	42.1	36.6	Irrevocable
Madagascar	Dec-00	Oct-04	60.1	80.4	Mar-13	23.6	25.2	39.4	31.3	Irrevocable
Mali	Sep-00	Mar-03	69.7	86.4	Jul-10	31.8	34.8	45.6	40.3	Irrevocable
Mauritania	Feb-00	Jun-02	72.8	90.7	Apr-11	36.9	40.6	50.7	44.8	Irrevocable
Mozambique	Apr-00	Sep-01	22.3	29.3	Sep-10	9.9	11.2	44.6	38.2	Irrevocable
Niger	Dec-00	Apr-04	50.0	86.3	Dec-24	7.5	8.2	15.0	9.5	Irrevocable
Senegal*	Jun-00	Apr-04	56.8	65.4	May-06	35.3	39.0	62.2	59.6	Irrevocable
Tanzania	Apr-00	Nov-01	124.9	190.7	Jul-17	36.6	41.0	29.3	21.5	Irrevocable
Uganda	Feb-00	May-00	59.3	78.6	Mar-12	24.8	27.8	41.8	35.4	Irrevocable
<b>Subtotal</b>			<b>1110.6</b>	<b>1501.6</b>		<b>394.3</b>	<b>430.6</b>			
<b>INTERIM PERIOD CASES **</b>										
Cameroon 1	Oct-00	2005-Q4	78.6	90.1	Mar-06	31.4	33.3	40.0	37	Sep-03
Chad 1	May-01	2005-Q4	36.9	49.4	Apr-12	9.8	10.6	26.5	21.5	Apr-04
DRC 2	Jul-03	2006-Q4	905.1	1804.9	Sep-24	85.8	87.6	9.5	4.9	Jul-07
Gambia 1	Dec-00	2006-Q2	15.8	19.6	Jan-09	6.3	6.8	40.0	34.6	Jul-03
Guinea 1	Dec-00	2005-Q3	75.3	89.1	Apr-07	30.1	26.2	40.0	29.4	Oct-03
Guinea Bissau 2	Dec-00	2005-Q4	50.8	85.0	Jan-24	14.0	15.2	27.5	17.9	Dec-05
Malawi 1	Dec-00	2005-Q4	70.9	98.2	Jan-14	20.5	22.0	28.9	22.4	Dec-03
Rwanda 1	Dec-00	2005-Q2	75.0	141.1	Jul-25	18.0	20.1	24.0	14.2	Dec-04
Sao Tome & Pr.	Dec-00	2006-Q1	34.2	78.9	Oct-38	5.0	5.5	14.5	6.9	Dec-04
Sierra Leone 1	Mar-02	2006-Q4	42.8	98.6	Jan-36	7.2	6.6	16.8	6.7	Jan-05
Zambia 1	Nov-00	2005-Q2	146.1	177.6	Jul-14	58.4	61.2	40.0	34.4	Dec-03
<b>Subtotal</b>			<b>1531.5</b>	<b>2732.5</b>		<b>286.5</b>	<b>295.1</b>			
<b>PRE-DECISION POINT RMCs</b>										
Burundi 2	2005-Q	Floating	73.3	206.8						
Central Afri. Rep.	TBD	Floating	37.1	45.2						
Comoros 3	TBD	Floating	18.8	25.2						
Congo Republic 2	2005-Q	Floating	126.7	151.6						
Cote d'Ivoire 2	TBD	Floating	300.0	360.2						
Liberia 2	TBD	Floating	123.1	145.4						
Somalia 2	TBD	Floating	53.1	63.0						
Sudan 2	TBD	Floating	159.5	210.5						
Togo 3	TBD	Floating	13.5	20.4						
<b>Subtotal</b>			<b>905.1</b>	<b>1228.3</b>						

Senegal reached its completion point in April 2004 and will be refunded for debt relief from April to December 2004

\*\* Dates for completion points are tentative

1. These countries have had delays in reaching their completion points, as a result they are expected to pay fully their debt service obligations falling due
2. Post conflict regional member countries or in crisis
3. Others
4. Refers to the constraint of 40 percent ceiling and/or the mandatory three-year program of economic reforms

Source: African Development Bank Annual Report 2004

### 3-6 運輸交通分野に対する支援動向

1950年代以前はその多くが植民地であったアフリカ諸国では、旧宗主国により、主として第一次産品の生産と産出のために道路・鉄道網の整備が進められていた。その後アフリカ諸国の多くが独立を果たすようになると、その一方で、各地で深刻化した紛争や内戦により、運輸交通インフラの劣化・荒廃が進んだ。

1970年代初頭には、各国首都間及び生産地と消費地を舗装道路で結ぶこと、アフリカの社会的・経済的な統合を図ることを主要な目的とする、最初の地域運輸交通インフラ構想といえる Trans African Highway (TAH) が提唱された。しかし、道路は地域ではなく国家の問題であるとする各国政府から支持を得られず、TAH 構想は頓挫してしまうことになる。

代わって 1980年代後半から道路インフラ分野における地域的な取り組みとして登場したのが、Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP) 及び Road Management Initiative (RMI) である。これらのイニシアティブは、世界銀行と UNECA の主導によりアフリカ諸国に導入され、道路政策の重点を、財源確保、実施体制の改革・民営化、維持管理にシフトさせることになった。タンザニアでは RMI の導入により、道路行政の改革に着手した 2000年に 50%だった粗悪な道路の割合が、2004年には 23%以下にまで減少する等、一定の成果をあげている。しかし、ほとんどの国において道路維持管理のキャパシティは依然として限られており、維持管理への新たな負荷を意味する新規のインフラ整備は敬遠される傾向にあった。

こうした背景のなか、2001年にアフリカの問題をアフリカ諸国自らが解決するためのイニシアティブである「アフリカ開発のための新パートナーシップ (NEPAD)」が策定された。NEPAD は、貧困撲滅、持続可能な成長と開発、世界の政治経済への統合をめざす、アフリカ地域としての誓約である。また、インフラ不足は経済成長及び貧困削減の足枷になるとの認識の下、インフラ短期行動計画 (Short-term Action Plan : STAP) に従ってインフラ整備を進めていくこととしており、広域的なインフラ整備を推進している。この計画では、アフリカ域内の地域経済共同体と連携して道路整備計画を検討するなど、地域統合促進の一手段としてインフラ整備を定義づけている。この NEPAD の描いた青写真に対して、国際開発金融機関である AfDB が支援を行っている。

NEPAD の実現には、国及び地域ニーズを集約する各国政府と RECs、さらにインフラ・プロジェクトの主たる資金窓口となる AfDB がそれぞれの役割を果たし、NEPAD の実施主体として機能することが必要である。また各ドナーには、NEPAD を通じインフラ整備を支援することで、真にアフリカの利益につながる開発を加速していくことが望まれている。<sup>8</sup>

#### 3-6-1 道路整備に関する取り組み

サブサハラ地域交通政策プログラム (Sub-Saharan Africa Transport Policy Program : 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、現在 17カ国が参加している。SSATP は道路マネジメント・イニシアティブ (RMI) 、地方での移動・交通プログラム (RTTP) 、都市のモビリティ (UM) 、貿易と交通 (T&T) 、鉄道改革 (RR) の 5つの要素から構成される。SSATP にはサブサハラ・アフリカ各国、UNECA、世界銀行、EC、EU 数カ国、各国ドナーや民間セクター関係者、市民社会の協調の下で課題に取り組んでいる。

<sup>8</sup> 出典：国建協情報 No.756 「対アフリカ・インフラ援助について」

道路維持管理については、SSATP の一つである RMI (Road Maintenance Initiative) が、健全な道路管理のための制度改革や政策立案、公共道路サービスへの融資などを目的として、1989 年より活動を展開している。世界銀行が中心となり、現在 9 つのドナー機関が融資をしており、RMI の年間予算は約 100 万米ドルに達する。

RMI では道路利用者への課金や経営方法の改革をすることで、道路管理の商業化を提案している。道路は政府の管轄であるため、道路オーナーシップのあり方、安定した資金調達、責任機関の明確化、企業的経営方法の導入、の 4 点を改革することで、持続的かつ商業的な道路管理をめざしている。また政策改革のための能力開発、情報提供、ツールの開発なども実施している。

現在は、アフリカ全体開発計画と地域開発計画、経済性と人間の安全保障の優先度、地域統合と自由貿易などの関係に鑑み、どのように道路インフラを整備すべきかについて、複数ドナーによる協調の下で議論が進められている。

### 3-6-2 インフラストラクチャー・コンソーシアムの設立

2005 年 7 月に英国グレンイーグルスで行われた G8 サミットで、アフリカ貧困に取り組む強い意志が確認された。これを受け、2005 年 10 月 5 日、ロンドンでインフラ・コンソーシアム (Infrastructure Consortium for Africa) の設立総会が開催された。総会には、AfDB、AU、COMESA、Development Bank of Southern Africa、ECOWAS、EAC、EC、European Investment Bank、NEPAD、SADC、World Bank 及び各国政府代表が参加し、英国を代表し DFID が会議を司会した。コンソーシアムの設立は、経済成長及び開発支援を目的に、アフリカにおける緊急を要するインフラ改善への取り組みを推進するために、ドナーと被支援国との戦略的パートナーを構築しようとする国際社会の努力の結果である。今後は、AfDB 内にコンソーシアム事務局を設置し、NEPAD 短期行動計画 (NEPAD Short Term Action Plan) の推進支援、プロジェクト形成過程での支援、中・長期行動計画を含む今後の戦略策定計画への支援、人材能力向上・機構改革への支援等で協力する予定である。次回の総会は 2006 年 6 月、アジスアベバでの開催が予定されており、その後の活動進捗状況について協議されることになっている。

## 第4章 日本の対アフリカ支援

### 4-1 援助現況

#### 4-1-1 日本のODA概況

2004年（暦年）の日本のODA実績は、ODA白書2005年度版によると、二国間のODAが約59億1,719万ドル、国際機関を通じたODAが約29億8,836万ドルで、合計約89億555万ドルであった。二国間ODAがODA総額の約3分の2を占め、日本のODAが二国間ODA中心で進められていることがわかる。一方、ODA実績の約3分の1は国際機関を通じたODAであり、中立性を求められる案件、あるいは援助機関としてその専門性が有効に使われるような案件に対して充てられた。

二国間ODAを形態別にみると、贈与のうち、無償資金協力が約43億2,387万ドル、技術協力が約28億676万ドル、政府貸付等がマイナス12億1,344万ドルとなっている。政府貸付等がマイナスとなるのは、統計上、開発途上国に対する円借款（貸付実行額）から、開発途上国からの返済（回収額）及び重債務貧困国などに対する債務免除の元本を差し引いた額を実績値として集計しているためである。



表 4-1 2004 年の日本の ODA 実績（支出純額ベース）

援助実績	ドル・ベース (百万ドル)		円ベース (億円)		構成比 (%)
	実績	前年比 (%)	実績	前年比 (%)	ODA 計
援助形態					
無償資金協力	4,325.94	154.6	4,676.34	137.5	48.1
（債務免除を除く無償資金協力）	1,963.66	15.6	2,122.72	7.8	
無償資金協力（東欧及び卒業国向け実績を除く）	4,323.87	155.0	4,674.10	137.8	48.6
（債務免除を除く無償資金協力）	1,961.59	15.7	2,120.48	7.9	
技術協力	2,909.18	2.2	3,144.82	-4.6	32.3
技術協力（東欧及び卒業国向け実績を除く）	2,806.76	2.2	3,034.11	-4.7	31.5
贈与計	7,235.11	59.2	7,821.16	48.5	80.4
贈与計（東欧及び卒業国向け実績を除く）	7,130.63	60.5	7,708.21	49.7	80.1
政府貸付等	-1,281.02	-187.2	-1,384.78	-181.3	-14.2
（債務免除を除く政府貸付等）	973.71	-33.74	1,052.58	-38.20	
（貸付実行額）	6,108.92	0.64	6,603.74	-6.13	
（回収額）	7,389.93	60.64	7,988.52	49.83	
（債務免除を除く回収額）	5,135.21	11.63	5,551.16	4.11	
政府貸付等（東欧及び卒業国向け実績を除く）	-1,213.44	-164.2	-1,311.73	-159.8	-13.6
（債務免除を除く政府貸付等）	1,041.28	-44.94	1,125.62	-48.64	
（貸付実行額）	6,039.91	1.0	6,529.15	-5.8	
（回収額）	7,253.36	77.3	7,840.88	65.4	
（債務免除を除く回収額）	4,998.63	22.2	5,403.52	14.0	
二国間 ODA 計	5,954.10	-1.0	6,436.38	-7.7	66.1
二国間 ODA 計（東欧及び卒業国向け実績を除く）	5,917.19	-6.6	6,396.48	-12.9	66.4
国際機関向け拠出・出資等	3,048.21	16.1	3,295.11	8.3	33.9
国際機関向け拠出・出資等（EBRD 向け拠出金を除く）	2,988.36	17.4	3,230.42	9.5	33.6
ODA 計	9,002.31	4.2	9,731.49	-2.8	100.0
ODA 計（東欧、卒業国及び EBRD 向け実績を除く）	8,905.55	0.3	9,626.90	-6.5	100.0
名目 GNI 速報値（10 億ドル、10 億円）	4,759.02	9.0	514,450.20	1.7	
対 GNI 比 (%)	0.19		0.19		
対 GNI 比 (%) : (東欧、卒業国及び EBRD 向け実績を除く)	0.19		0.19		

注：（1）卒業国で実績を有するのは 13 ヶ国・地域（ブルネイ、クウェート、カタール、シンガポール、アラブ首長国連邦、イスラエル、香港、キプロス、韓国、マカオ、リビア、マルタ、スロベニア）。

（2）2004 年 DAC 指定レート：1 ドル=108.1 円。

（3）四捨五入の関係上、各形態の計が一致しないことがある。

（4）H14 年 12 月の債務救済方式の見直しに基づき、従来の債務救済無償に代えて、H15 年度より JBIC による円借款の債務免除を実施している。

出典：ODA 白書 2005

#### 4-1-2 日本の対アフリカ ODA 概況

本調査の対象であるアフリカ地域<sup>9</sup>に対する日本の 2004 年における二国間 ODA は、約 6 億 4,697 万ドルで、二国間 ODA 全体に占める割合は 10.9%であった。スキーム別実績をみると、無償資金協力支援額は約 18 億 2,628 万ドル、技術協力支援額は約 1 億 7,969 万ドル、政府貸付等はマイナス 13 億 5,899 万ドルとなっている。政府貸付等がマイナスとなるのは、既述のとおりであり、従来、債務救済無償供与によって円借款債務救済を実施していたものを、債務問題のより早い解決、債務国負担の軽減、ODA の透明性及び効率性の観点から、2003 年度より、旧来の債務救済無償対象国に対し、円借款債権の放棄という形で債務救済を実施することにしたためである。

<sup>9</sup> ODA 白書における統計上のアフリカの定義には、サブサハラ・アフリカ以外にエジプト、モロッコなどのアフリカ大陸北部も含まれている。

日本の方針としては、この債権放棄が債務国の貧困削減を含む社会経済開発に資するよう国際社会と協調し、PRSPの下でモニタリングを行うこととしている。

表4-2 日本の対アフリカ二国間 ODA の形態別実績 (2004 年度)

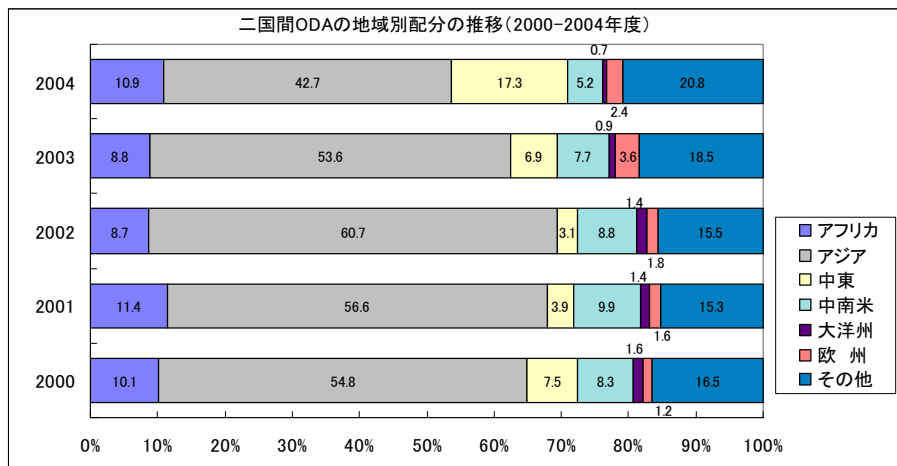
(単位：百万米ドル)

	贈与			政府貸付等			合計
	無償資金協力	技術協力	計	貸付実行額	回収額	計	
アフリカ地域 合計	1,826.28	179.69	2,005.97	56.27	1,415.26	-1,358.99	646.97
	(356.75)	(179.68)	(536.43)	(56.27)	(23.98)	(32.29)	(568.72)

注：() 内の値は債務免除を含まない金額。

出典：ODA 白書 2005

図 4-1 に示したように、地域別配分からみると、過去 5 年間でアフリカ地域に対する配分割合には、あまり変化がないが、金額ベースでは、表 4-3 で示したように、2001 年以降減少傾向にあった対アフリカ向け援助が、2004 年では、前年比 22.1% 増と大幅に増加している。これは、2003 年 9 月に開催された TICAD III において、小泉首相が基礎生活分野で、5 年間に 10 億ドルの無償資金協力を実施する旨を発表したことが要因であるが、今後も国際社会のアフリカ援助への強い関心もあり、この傾向は継続されると考えられる。



出典：ODA 白書 2005

図 4-1 二国間 ODA の地域別割合の推移 (2000~2004 年度)

表 4-3 二国間 ODA の地域別配分 (金額ベース) の推移 (2000~2004 年度)

(百万ドル)

	2000	2001	2002	2003	2004
アフリカ	968.98	851.33	583.75	529.98	646.97
アジア	5,283.82	4,220.48	4,085.56	3,226.09	2,544.56
中近東	727.46	287.19	208.81	416.48	1,030.87
中南米	799.56	738.21	592.41	463.87	309.30
大洋州	151.06	101.50	93.47	52.14	42.15
欧州	117.57	116.10	119.55	215.47	140.69
分類不能	1,591.64	1,137.22	1,042.37	1,109.61	1,239.56
合計	9,640.10	7,452.04	6,725.91	6,013.65	5,954.10

注：四捨五入の関係上、合計が一致しないことがある。

東欧及び卒業国を含む。

出典：ODA 白書 2005

日本の対アフリカ向け二国間 ODA の特徴は無償資金協力の比重が高いことであり、図 4-2 に示したように 2004 年支出純額では、約 60%が無償資金協力である。日本の二国間 ODA 全体に占める無償資金協力の割合が 33.8%であることと比較すると、対アフリカ協力における無償資金協力の割合の多さがわかる。これとは反対に、円借款に関しては、対アフリカ援助における割合は約 9.5%にとどまっており、わが国二国間 ODA 全体では約 18%の割合であることを考えると、債務免除を除いて考えた場合、アフリカ向け円借款が少ないことがわかる。これは、累積債務問題のなかで未だ世界の重債務貧困国（HIPC）42 カ国中、34 カ国がアフリカに集中しており、債務負担能力の問題から円借款供与可能国が減少したこと、国連貿易開発会議（United Nations Conference on Trade and Development：UNCTAD）の貿易開発理事会（United Nations Trade and Development Board：TDB）決議を受けた対後発開発途上国（LDC）援助の原則無償化という基本的方針により、アフリカ諸国を含む LDC に対して、積極的に無償資金協力に対応してきたことなどによるものである。

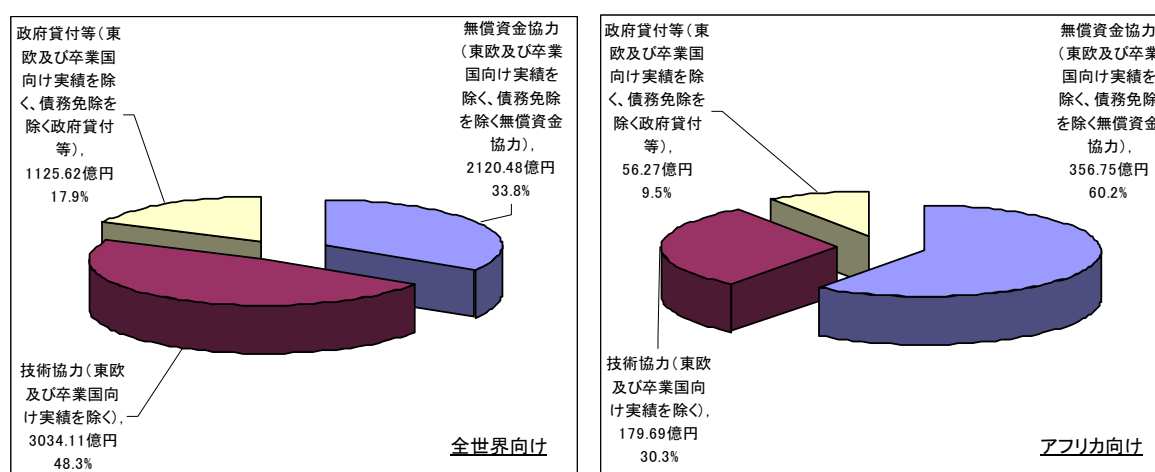


図 4-2 日本の全世界及びアフリカ向け援助形態別 ODA 実績 (2004 年度、支出純額ベース)

## 4-2 外務省の協力

### 4-2-1 政府の ODA 政策

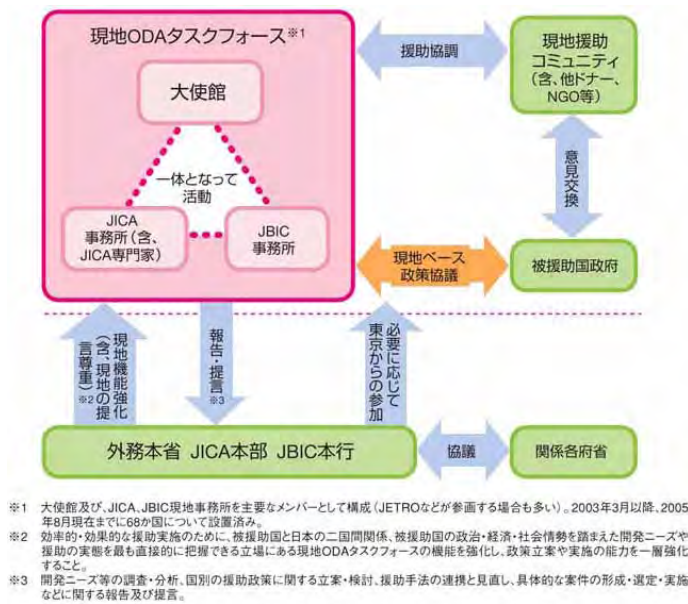
日本の ODA 政策は、「ODA 大綱」を最上位政策としており、その下で 3~5 年を目安に見直しされ、基本的な援助指針を示す「ODA 中期政策」、さらに、国別の援助指針となる「国別援助計画」、分野ごとの援助指針となる「分野別イニシアティブ」が策定され、これらにより日本の ODA のフレームワークを形成している。

表 4-4 日本の ODA の政策的枠組み

ODA 大綱	政府の開発援助の理念や原則等を明確にするために策定。 <ODA 大綱の基本方針> ① 開発途上国の自助努力支援、②「人間の安全保障」の視点、③ 公平性の確保、④ 我が国の経験と知見の活用、⑤ 国際社会における協調と連携	2003 年 8 月改定
ODA 中期政策	3~5 年の期間を念頭におき、ODA 大綱の中でより具体的に内容を示す事項を中心として、わが国 ODA の基本的考え方、具体的取組み、ODA 大綱にのっとった ODA の戦略的実施について記述している。 <ODA 新中期政策の概要> 以下の課題に対する日本の考え方、アプローチ方法を示している。①「人間の安全保障」の視点、②重点課題としての「貧困削減」、③「持続的成長」、④「地球規模の問題への取組み」、⑤「平和の構築」及び、⑥「効率的・効果的な援助の実施に向けた方策について」	新中期政策が 2005 年 2 月に公表。
国別援助計画	今後 5 年間程度を目途としたわが国の援助計画・政策を示す。ODA 大綱、ODA 中期政策の下に位置付けられ、具体的な案件策定の指針となることを目指す。	2004 年度末までに 19 カ国策定済み。アフリカ地域では、エチオピアで新規策定中、ガーナで改定作業中。
分野別 イニシアティブ		2004 年度末までに 9 分野で策定済み。運輸交通分野は未策定。

出典：ODA 白書 2005

2005 年 2 月に公表された、新 ODA 中期政策では、「効率的・効果的な援助の実施に向けた方策について「現地機能の強化」に重点を置き、現地日本大使館、JBIC、JICA、現地事務所などから構成される ODA タスクフォースが中心となり、いっそう積極的なオールジャパン体制の下で援助を進めるとし、現地機能の強化は相手国のニーズを的確に判断したうえでの一貫性のある援助を実施するために重要であるとしている。現在のところ、すべての国でタスクフォースが設置されているわけではないが、タスクフォースを中心として支援を実施する体制が出来上がりつつある。



出典：ODA 白書 2005

図 4-3 現地 ODA タスクフォース体制図

なお、サブサハラ・アフリカ地域において、既に ODA タスクフォースが設置されている国は、以下の 15 カ国である（2006 年 1 月時点）。

- |        |           |         |         |
|--------|-----------|---------|---------|
| ・ウガンダ  | ・ケニア      | ・セネガル   | ・南アフリカ  |
| ・エチオピア | ・コートジボアール | ・タンザニア  | ・モザンビーク |
| ・エリトリア | ・ザンビア     | ・ナイジェリア | ・ルワンダ   |
| ・ガーナ   | ・ジンバブエ    | ・マダガスカル |         |

#### 4-2-2 日本の対アフリカ開発支援政策

2005 年 4 月、日本政府は、対アフリカ開発支援政策を発表した。それによると、アフリカ開発会議（TICAD）プロセスを通じたアフリカへの継続的コミットメント と 3 つの柱に基づく重点的取り組みを表明している。

##### (1) アフリカ開発会議（TICAD）プロセスを通じたアフリカへの継続的コミットメント

日本は、1993 年に TICAD プロセスを開始して以降、アフリカ開発問題に取り組み、2000 年に九州・沖縄サミットにおいてアフリカ問題を G8 の議題とすることを提案した。2003 年 9 月には、TICAD III を開催し、アフリカ諸国のオーナーシップの体现である NEPAD へ国際社会の支援を結集することとしている。TICAD プロセス、G8 アフリカ行動計画の具体化として「平和の定着」「経済成長を通じた貧困削減」及び「人間中心の開発」をアフリカ支援の 3 つの柱として支援を実施してきている。

##### (2) 3 つの柱に基づく重点的取り組み

- ①平和の定着：開発の基盤づくりのため、紛争地域の和平推進、継続的な復興支援のための包括的な取り組みを推進。
- ②経済成長を通じた貧困削減：
  - ・アジアの開発経験を踏まえた対アフリカ貿易・投資の促進
  - ・農業・農村開発支援
- ③人間中心の開発：アフリカの持続的発展のための人的基盤づくり

さらに、2005 年 7 月、英国グレンイーグルスで行われた G8 サミットで小泉首相は次のようなアフリカ支援に対するメッセージを発表している。

- ・日本は、今後も引き続き TICAD での経験を最大限に活用してアフリカ開発に関する議論を主導していく。
- ・今後 5 年間の ODA 事業量を 100 億ドル積み増すことをめざす。アフリカ向け ODA を今後 3 年間で倍増する。アフリカ諸国に対し、全債権国中、最大級の債務削減を実施する。
- ・アフリカの人々の健康を守るための支援を拡充し、今後 5 年間で、総額 50 億ドルを目処とする「保健と開発」に関するイニシアティブを実施する（アフリカは主要な裨益者）。世界エイズ・結核・マラリア対策基金への拠出を増額し、当面 5 億ドルの拠出を行う。
- ・アフリカでの「平和の定着」に向け、人間の安全保障を重視しつつ、支援を拡充する。
- ・アフリカでの「緑の革命」の実現と農村の暮らしの向上を支援する。

- ・アフリカ諸国の貿易・投資の促進のため、包括的な支援を実施する。
- ・アジアの経験をアフリカ開発に生かすため、アジア・アフリカ協力を強化する。

以上のことから、わが国の対アフリカ支援は、今後、更に重要度を増すと考えられ、金額・規模を大きくするだけでなく、いかにわが国 ODA を効率的に利用して、効果的な支援をしていくのか、そのアプローチ方法も含めてのアフリカ支援が重要になってくると思われる。

#### 4-3 国際協力銀行（JBIC）の協力

##### 4-3-1 対アフリカ援助の現況

1970~80年代の JBIC のアフリカ向け支援プログラムは、他のドナー同様、プロジェクト支援・世界銀行との構造調整融資等プログラム借款を中心に実施されてきた。その後、2000年代に入り国連ミレニアム開発目標（MDGs）が掲げられ、国際的な援助の潮流が同目標達成支援のためのより踏み込んだ構造問題解決のためのプログラム（財政）支援、拡大 HIPC イニシアティブによる債務削減、（社会セクターに特化した）無償支援等が主流となると、日本政府の支援もこれに歩調を合わせて、無償・技術協力が中心となり、CP（HIPC における Completion Point）到達国に対する円借款債権放棄の方針を決定した。そのため、新規円借款については HIPC 非適用国を対象に限定的に供与されることとなった。

近年における JBIC の対サブサハラ・アフリカ新規融資実績は、極めて低い水準で推移しており、表 4-5 に示したように 2004 年度は国際金融業務<sup>10</sup>で 2 件、4 億円、海外経済協力業務では 0 件と、同行全体の融資残高の 1% に以下にとどまっている。

表 4-5 国別・地域別出融資 承諾状況

（単位：億円）

		国際金融業務				海外経済協力業務（円借款）			
		2003 年度		2004 年度		2003 年度		2004 年度	
		件数	承諾額	件数	承諾額	件数	承諾額	件数	承諾額
サブサハラ アフリカ 地域	ケニア	-	-	-	-	1	106	-	-
	ニジェール	2	7	2	4	-	-	-	-
	南アフリカ	4	312	-	-	-	-	-	-
	小計	6	319	2	4	1	106	0	0

注：ケニアの案件 - ソンドゥ・ミリウ水力発電事業  
出典：JBIC 年次報告書 2005

この低水準の原因は、アフリカ諸国の債務返済能力の問題で、その結果、融資可能国が少なくなっている。そのため、近年、債務返済以外で円借款が実施されたのは、上述のケニアに対する 1 案件（ソンドゥ・ミリウ水力発電事業（Ⅱ）、供与限度額 105 億 5,400 万円）だけであり、2000~2004 年度の JBIC のサブサハラ・アフリカにおける出融資状況を表 4-6 に示したとおり、途上国の債務返済能力を助けるための債務救済措置が、大多数を占める状況である。

<sup>10</sup> JBIC の主幹業務は「国際金融等業務」及び「海外経済協力業務」より構成され、このうち「国際金融業務」は日本の貿易・投資活動促進や国際金融秩序の安定を目的とした投融資・保証を担当、「海外経済協力業務」は政府開発援助（ODA）の円借款を担当する。今回のアフリカ支援策は、主に「海外経済協力業務」を手がける開発第四部を中心に推進されている。

表 4-6 近年におけるサブサハラ・アフリカ地域への有償資金協力実績（2000～2004 年度）

交換公文 締結年度	国名	案件名	金額 (億円)	交換公文 締結年度	国名	案件名	金額 (億円)
H11	ガーナ	経済改革支援計画	59.91	H16	セネガル	債務救済措置	約 98.04
H12	スワジランド	北部幹線道路建設計画	4,412	H16	ガーナ	債務救済措置	約 1,046
H13	カメルーン	債務救済措置	27.8	H16	ザンビア	債務救済措置	約 707.76
H13	ケニア	債務救済措置	80.74	H16	ギニア	債務救済措置	約 81.75
H13	ザンビア	債務救済措置	約 64.52	H16	コンゴ民主共和国	債務救済措置	820.6
H13	ニジェール	債務救済措置	3.43	H16	トーゴ	債務救済措置	約 17.9
H15	ウガンダ	債務救済措置	62.47	H16	ニジェール	債務救済措置	約 25.33
H15	ケニア	ソンドゥ・ミリウ水力 発電計画（第 2 期）	105.54	H16	ブルンジ	債務救済措置	16.53
H15	コートジボアール	債務救済措置	約 40.4	H16	ブルンジ	債務救済措置	12.37
H15	タンザニア	債務救済措置	約 121.08	H16	ボツワナ	債務救済措置	約 36.73
H15	ナイジェリア	債務救済措置	約 552.47	H16	マラウイ	債務救済措置	約 282.25
H15	ベナン	債務救済措置	約 37.69	H16	マダガスカル	債務救済措置	約 17.85
H15	マリ	債務救済措置	78.34	H16	ルワンダ	債務救済措置	2.74
H15	モーリタニア	債務救済措置	約 79.56	H16	ルワンダ	債務救済措置	2.81
H16	シエラレオネ	債務救済措置	約 7.59	H17	マダガスカル	債務救済措置	約 174.90
H16	シエラレオネ	債務救済措置	約 59.71				

出典：外務省 ODA ホームページ（2005 年 12 月現在）

今後についても、JBIC は、サブサハラ・アフリカ諸国の多くが、極度の貧困、重債務、経済規模の小ささ、投資環境の未整備等の問題だけでなく、ガバナンス等の構造課題や多くの国内紛争問題を抱えているため、円借款は、経済状態が比較的良好な南部アフリカ地域を中心に、債務返済能力とガバナンスが良好な国に対し重点的に行うとしている。<sup>11</sup>

しかしながら、JBIC では、通常円借款に加え、後述するアフリカ開発銀行との共同支援融資イニシアティブであるアフリカの民間セクター開発のためのイニシアティブ（Enhanced Private Sector Assistance for Africa：EPSA）やその他技術支援を組み合わせ、より戦略的、効果的支援をサブサハラ・アフリカ地域に対して実施する方向を打ち出している。その第 1 弾として、2006 年 3 月に、セネガル政府との間で、「バマコ-ダカール間南回廊道路改良・交通促進事業（EPSA for Africa）」を対象として、9 億 6,000 万円を限度とする円借款貸付契約を調印した（EPSA については、セクション 4-3-2（2）に詳細を記述）。

#### 4-3-2 対アフリカ支援方針/プログラム

##### (1) 基本方針

JBIC の今後のアフリカ支援については、2005 年 8 月の「国際協力銀行の海外経済協力業務によるアフリカ支援<sup>12</sup>」に記されており、その基本方針は以下のとおり要約される。

- ①MDG 達成・貧困削減・人間の安全保障への貢献：MDG 達成に貢献すると同時に、経済成長を通じた貧困削減（貿易投資促進やインフラ整備、農業開発支援）、平和構築、紛争解決の課題に NEPAD 支援も念頭に置いて取り組む。

<sup>11</sup> 出典：海外経済協力業務実施方針（平成 17～19 年度対象版）、JBIC ホームページ

<sup>12</sup> 第 15 回 NGO-JBIC 定期協議会による配布資料（[http://www.jbic.go.jp/japanese/ngo\\_jbic/gijiroku/pdf\\_15/siryou01.pdf](http://www.jbic.go.jp/japanese/ngo_jbic/gijiroku/pdf_15/siryou01.pdf)）を参照。

②債務持続可能性及びガバナンス能力への配慮：サブサハラ諸国のマクロ経済運営及び良好な政策・制度環境整備に向けた実施意思・能力強化に取り組む。

③調和化と連携の推進：途上国政府の貧困削減政策（PRS）と整合性のとれた援助を、NEPAD 等他の地域機関、他ドナーと連携・調和しつつ進める。また、JICA（現地 ODA タスクフォースを含む）、さらに JETRO、民間企業、NGO、地方公共団体、大学等との連携を深め、オールジャパンの取り組みをめざす。

また、具体的な案件選択においては「選択と集中」を基本原則とし、地域全体の経済発展に資する広域（インフラ）、NEPAD インフラ・プロジェクトとの連携を重点事項として掲げている。

また、今後、円借款の対象となる地域・国の選定については、わが国との関係、政治的安定、政策強度等を考慮し、以下の選定基準が設けられた。

債務持続性及びガバナンス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・非 HIPC 適用国:15 カ国</li> <li>・CP 到達国:14 カ国（2005 年 6 月現在）</li> <li>・円借款供与実績のある国:31 カ国（うち JBIC 債務延滞国:11 カ国）（2005 年 6 月現在）</li> <li>・CPIA 2.9 以上の国（IDA 対象国の場合）:21 カ国（2004 年 6 月現在）</li> </ul>
オールジャパンの支援体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現地 ODA タスクフォースのある国:15 カ国</li> <li>・JICA 事務所のある国:16 カ国 （以上、2005 年 5 月末現在）</li> </ul>
平和構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ポストコンフリクト支援対象国:7 カ国</li> </ul>

出典：サブサハラ・アフリカ戦略ペーパー、JBIC

この結果、今後の JBIC のサブサハラ・アフリカ支援における重点地域は主にアフリカ南部・東部とされ、具体的には、①南アフリカ、ナミビア、ボツワナ、ケニア等に対する新規円借款、②タンザニア、ウガンダ、セネガル、モザンビーク、ガーナ、アンゴラ等へのアフリカ開発銀行と連携した円借款供与、③その他将来の有望国に対する T/A が掲げられた。その後、EPSA プログラムにより同プログラムによって供与される円借款の対象国は大幅に拡大されたが、以上の選定基準も今後の案件選定において、引き続き考慮されていくものと考えられる。

## (2) Enhanced Private Sector Assistance for Africa (EPSA)<sup>13</sup>

2005 年 7 月にアフリカ開発銀行との共同支援融資イニシアティブ、EPSA for Africa がわが国のアフリカ支援の一つとして決定、発表された（5 年間で最大 12 億ドル）。EPSA の目的は、アフリカの民間セクター開発への包括的支援であり、投資環境整備、金融セクター強化、経済・社会インフラ整備、中小零細企業支援、貿易・直接投資促進を主要 5 分野としている。この共同イニシアティブは以下の 2 つのスキームから構成される。

<sup>13</sup> JBIC の EPSA には、サブサハラ・アフリカのみでなく、北アフリカ諸国（リビア、チュニジア、アルジェリア、モロッコ、エジプト）が含まれる。



- ① 信託基金（Fund for African Private-Sector Assistance : FAPA）設立・技術支援・無償援助  
アフリカ開発銀行グループ内に、中小零細企業育成、金融機関の能力向上、公共部門のガバナンス強化のための技術支援等を実施する基金を設置し、日本は5年間で約2割相当の貢献をする予定（資金規模は2億ドルが目標）。その一環として、基金立ち上げ時に2,000万ドルを拠出するとしている。なお、対象国は、アフリカ開発銀行のメンバー加盟国すべてとなっている。
- ② 民間セクター育成・投資基盤整備等支援のための融資の拡充（Accelerated Co-Financing scheme for Africa : ACFA）融資

アフリカ開発銀行グループとJBICとの協調融資促進スキームであり、アフリカ開発銀行の知見を生かして資金供給の迅速化・効率化を図り、民間セクター開発を支援する。日本からは融資拡充の財源として、JBICを通じて、5年間で10億ドルを上限として円借款を供与する。

対象プロジェクトは民間セクター育成にかかわるもので、政府保証のあるものとなっており<sup>14</sup>、また、地域経済コミュニティの枠組みのなかで、複数の政府がスポンサーとなる政策やプログラムを支援するものである。アフリカ開発銀行はJBICに対して有償にて、プロジェクト発掘・準備・審査・モニタリング・監理・終了時評価のサービスを提供し、JBICはこれらの案件のなかからその融資基準を満たすものを選択、貸し出しを提供する。案件についてはNEPAD支援案件も考慮されるが、NEPAD案件のみとは限定していない。なお、JBIC融資の金額、割合についてはプロジェクトごとに決定する。

対象国は、アフリカ開発銀行分類によるAfDB融資対象国のうちRed国<sup>15</sup>を除いた15カ国、及びアフリカ開発基金（AfDF）対象国よりRed国を除いた19カ国である。このうち、ジンバブエとナイジェリアはAfDB及びAfDF両方の対象のため、対象国数は2005年7月時点で32カ国となり、2006年度以降は毎年見直される。この対象国のなかには通常ではJBICの円借款対象国とならない国が多数含まれるが、EPSAについては例外的措置を認めている。

<sup>14</sup>ただし、中小零細企業への融資や、半官半民機関、市町村、公社に対しては、政府保証なしでも融資を行う。特に、産業や商業育成に必要なインフラの建設に供給する。

<sup>15</sup>アフリカ開発基金、融資適格審査システム(PBA : Performance-based allocation, non-linear PBA function adopted by AfDB, AsDB, and Caribbean Development Bank(CDB))による分類。

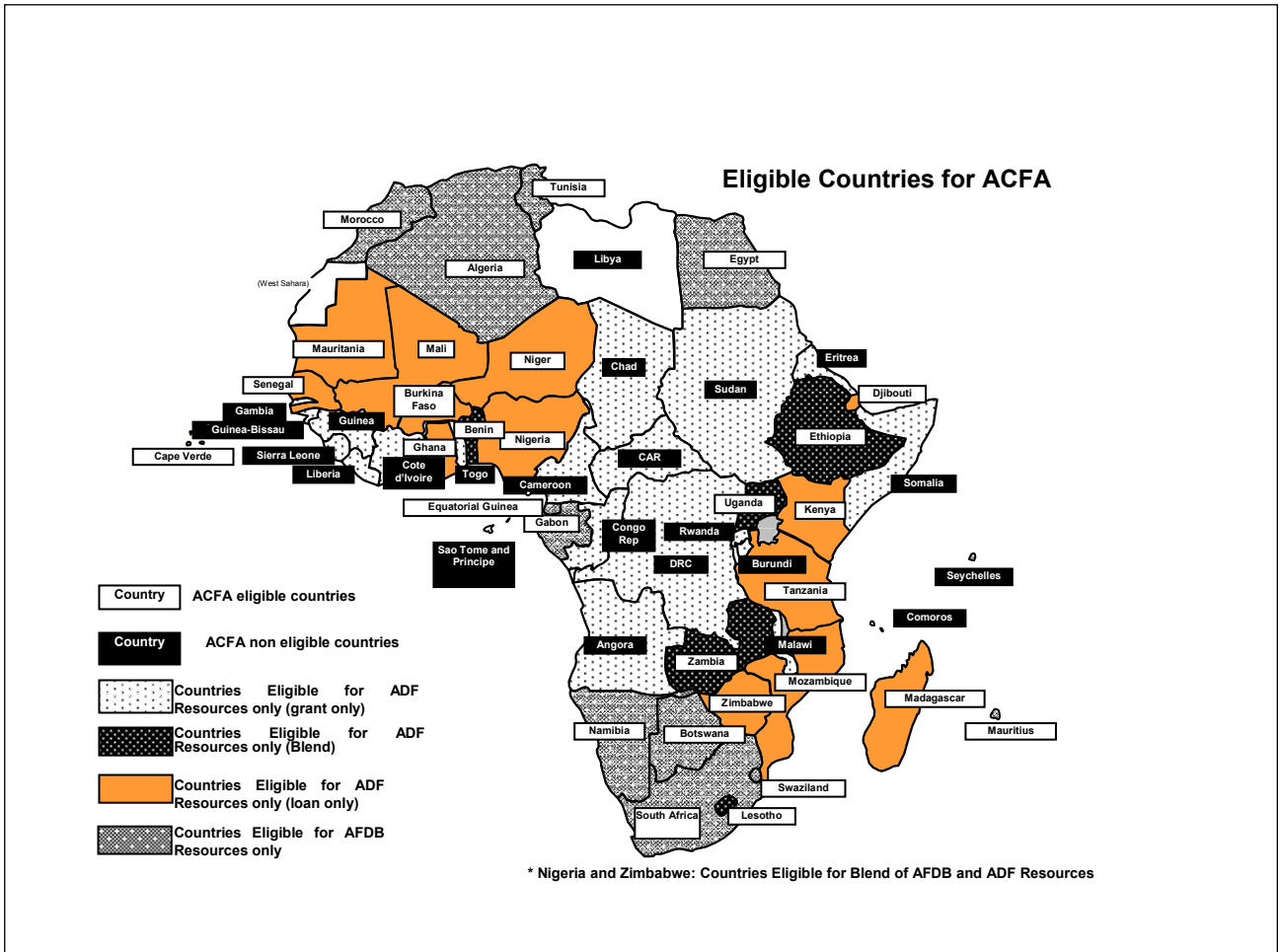


図 4 - 4 ACFA 融資可能国

**BOX：「アフリカの民間セクター開発のための共同イニシアティブ：EPSA for Africa」におけるアフリカ開発銀行との協調融資第1号案件を実施～**

国際協力銀行は、2006年3月セネガル共和国政府との間で、「バマコ-ダカール間南回廊道路改良・交通促進事業(EPSA for Africa)」を対象として、9億6,000万円を限度とする円借款貸付契約を調印した。本事業は、日本政府により「アフリカの民間セクター開発のための共同イニシアティブ(以下「EPSA for Africa」)」のもとで実施するアフリカ開発銀行との協調融資促進スキームによる第一号案件である。

本事業は、同国の首都ダカールと、隣接するマリ共和国の首都バマコ間を結ぶ国際幹線道路の建設を通じ輸送能力を増強し、併せて接続する農道等を整備することにより沿線地域住民の基礎的な社会サービスへのアクセス改善を図るものである。本事業の沿線地域は、農業開発のポテンシャルはあるものの、農地と市場をつなぐ道路が未整備であるため、同地域の経済活動の活性化及び住民の生活水準向上のボトルネックとなっている。本事業による輸送能力の向上を通じて、当該地域の貧困削減に寄与することが期待される。

同国を含む西アフリカ地域では、西アフリカ経済通貨同盟や西アフリカ諸国経済共同体を形成する等地域の経済統合を推進しており、特に国境を越えるインフラ整備の必要性が高まっている。マリは内陸国であるため海上輸送を他国に依存しているが、最大の輸出入拠点であったアビジャン港への陸上輸送ルートがコートジボアールの内戦により使用困難となり、物流はセネガルにシフトしている。こうした状況の下、本事業は幹線道路の開通を通じ農産物や鉱物資源等を、消費地であり輸出拠点でもあるダカールへ輸送するルートを確認することにより、セネガルのみならず周辺地域への経済発展にも貢献すると考えられる。こうした意義のもと本事業は、「アフリカ開発のための新パートナーシップ(NEPAD)」が推進する、アフリカ地域統合のための広域インフラ整備の重点事業としても位置づけられている。

日本政府は、従来、他国に先駆けてアフリカ支援に取り組んでおり、2005年7月にはグレンイーグルス・サミットにおいて、アフリカ支援策として「EPSA for Africa」を発表し、アフリカ支援への積極的な取組みを表明している。JBICでは、同イニシアティブの下、HIPCイニシアティブによる債務救済が完了した国等を対象として、アフリカ開発銀行と連携し民間セクター支援を目的とした協調融資促進スキームを策定している。JBICは、サブサハラ・アフリカ向け支援として、今後も国境を越えた広い地域に裨益するインフラの整備並びに民間セクター及び農業セクター開発等を中心に今後も支援を行っていく方針である。(JBIC HPより)

4-3-3 重点分野

サブサハラ・アフリカ戦略ペーパーによるJBICの今後のアフリカ支援の重点分野は、以下のとおり示されている。

経済成長への寄与・地域開発への裨益	<ul style="list-style-type: none"><li>・地域開発に資する経済インフラ整備</li><li>・民間セクター開発（中小企業支援等を含む）</li><li>・農業セクター開発（地方農業関連インフラ、マイクロクレジット等）</li><li>・財政支援</li></ul>
債務返済能力、ガバナンスの強化	<ul style="list-style-type: none"><li>・行財政管理能力の向上に資する T/A</li></ul>
紛争解決・平和構築への貢献	<ul style="list-style-type: none"><li>・ポストコンフリクト国への支援</li></ul>

また、重点国としては、基本的には CP 到達国とし、そのなかでも AfDB の Traffic Light Ranking の Green 国を優先するとしている。国としては、タンザニア、モザンビーク、ザンビア等

アフリカ南部・東部を重視し、その他地域ではセネガル、またアンゴラについては現在 Red 国となっておりグラントのみの対象国であるが、Yellow へ格上げされれば円借款供与可能としている。

その他、先述のとおり、EPSA におけるプロジェクトの選定では、まずアフリカ開発銀行の融資先リストより融資可能国を選定し、選ばれた融資可能国の案件リストより可能性の高いものを絞り込んでいく方法をとっている。また、EPSA 以外では、南部アフリカ開発銀行を通じた 2 ステップローンによる円借款案件も検討中である。しかし、アフリカ開発銀行及び NEPAD の案件開発、F/S 能力には限界があり、今後はより世界銀行との協調を強化していく方向を模索している。

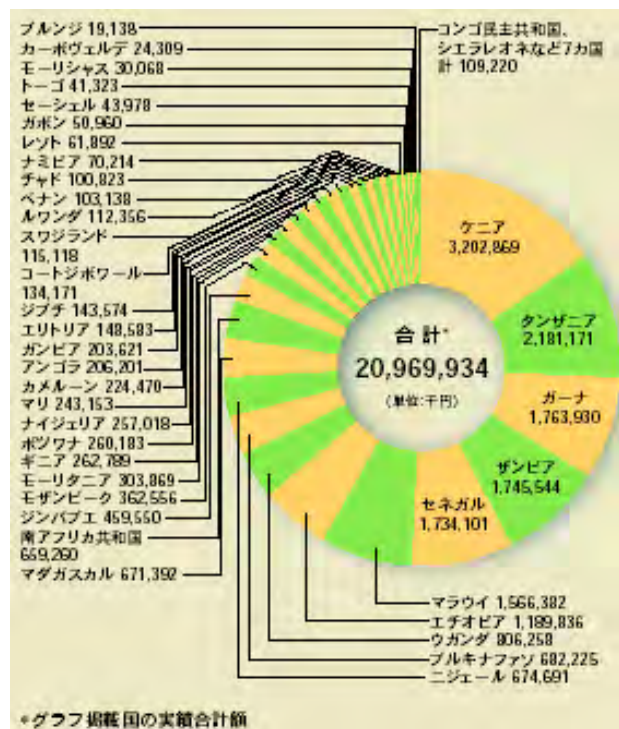
#### 4-4 国際協力機構（JICA）の協力

##### 4-4-1 2004 年度の支援状況

JICA は、日本が実施した技術協力業務（約 28 億 2,830 万ドル）のうち、約 46%に相当する 13 億 5,402 万ドル分を担当した。2004 年度に JICA が実施した技術協力実績を地域別にみると、アジア 37.6%、北米・中南米 17.8%、アフリカ 14.1%、中東 8.7%、大洋州 3.0%の順となっている。2004 年度にアフリカ地域で使われた技術協力費 209 億 6,993 億円の配分を国別に見てみると、ケニア約 32 億円、タンザニア約 21 億 8,000 万円、ガーナ約 17 億 6,000 万円、ザンビア 17 億 4,000 万円、セネガル約 17 億 3,000 万円、マラウイ 15 億 6,000 万円、エチオピア 11 億 8,000 万円等が大きな配分国となっている。JICA の実施する技術協力には、研修員受入れ、専門家派遣、機材供与、開発調査、協力隊派遣等の様々な形態が存在するが、F/S 調査等を行う開発調査に対しては、約 30 カ国、約 4 億 9,000 万円が支出された。2004 年度実績では、対アフリカの開発調査に対して 13 件、約 2 億 5,000 万円が支出され、本プロジェクト研究の対象である運輸交通・社会基盤セクターの実績は約 10 億 4,000 万円であった。<sup>16</sup>

##### 4-4-2 JICA の過去の実績

表 4-7 に JICA のアフリカ援助の過去の傾向を示す指標として、アフリカにおける被援助国上位 10 カ国を示した。この表からもわかるように、上位 10 カ国でアフリカ援助総額のほぼ 4 分の 3 を占めており、ケニア、タンザニア、ウガンダなどの東部アフリカ地域への援助が集中していることがわかる。被援助国上位 10 カ国には、アフリカ地域の JICA 在外事務所が存在していることも



出典: JICA 年報 2005

図 4-5 JICA の対アフリカ支援国別内訳 (2004 年度)

<sup>16</sup> 出典: JICA 年報 2005

多く（エチオピア、ガーナ、ケニア、ザンビア、ジンバブエ、セネガル、コートジボアール、タンザニア、ナイジェリア、マラウイ、マダガスカル、南アフリカ、モザンビークの13カ国に在外事務所あり）、効率的な援助が実施されやすい環境が援助の規模に影響していると考えられる。

表4-7 JICAの対アフリカ援助国別経費実績 上位10カ国

	2004年				2000年				1995年			
	国名	経費実績 (百万)	%	累積 (%)	国名	経費実績 (百万)	%	累積 (%)	国名	経費実績 (百万)	%	累積 (%)
1	ケニア	3,202.9	15.11	15.11	ケニア	3,180.7	13.17	13.17	ケニア	3,688.6	18.03	18.03
2	タンザニア	2,181.2	10.29	25.39	タンザニア	2,858.8	11.83	25.00	タンザニア	2,779.1	13.58	31.61
3	ガーナ	1,763.9	8.32	33.71	ガーナ	2,398.2	9.93	34.93	ザンビア	2,236.6	10.93	42.54
4	ザンビア	1,745.5	8.23	41.94	ザンビア	1,500.8	6.21	41.14	ガーナ	1,592.5	7.78	50.32
5	セネガル	1,734.1	8.18	50.12	マラウイ	1,453.3	6.02	47.16	エチオピア	1,280.7	6.26	56.58
6	マラウイ	1,566.4	7.39	57.51	セネガル	1,440.5	5.96	53.12	マラウイ	1,230.9	6.02	62.59
7	エチオピア	1,189.8	5.61	63.12	ジンバブエ	1,064.4	4.41	57.52	ジンバブエ	990.9	4.84	67.44
8	ウガンダ	806.3	3.80	66.92	ニジェール	954.0	3.95	61.47	ニジェール	762.6	3.73	71.16
9	ブルキナファソ	682.2	3.22	70.14	モザンビーク	885.6	3.67	65.14	セネガル	730.0	3.57	74.73
10	ニジェール	674.7	3.18	73.32	マダガスカル	858.6	3.55	68.69	ウガンダ	683.7	3.34	78.07
	対アフリカ援助 実績合計	21,203.1			対アフリカ援助 実績合計	24,158.0			対アフリカ援助 実績合計	20,462.9		

出典：JICA年報2005

#### 4-4-3 JICAの対アフリカ支援の方向性

JICAも政府の対アフリカ援助方針及び国際社会の共通目標であるミレニアム開発目標(MDGs)等を基に、アフリカ開発援助の究極目的を「貧困削減」と明確にし、以下の方針を掲げてアフリカ支援に取り込んでいる。

- ①ミレニアム開発目標への貢献（貧困削減、社会開発指標の改善に寄与する協力）
- ②「人間の安全保障」の視点を取り入れた事業の展開（脆弱層とコミュニティーへの支援の強化）
- ③ポスト紛争国における復興支援のタイムリーな実施
- ④TICAD IIIのフォロー（人間中心の開発、経済成長を通じた貧困削減、平和の定着）とNEPADとの連携
- ⑤貧困削減戦略ペーパー（PRSP）などを通じたアフリカ各国の政策プロセスへの支援と援助協調への取り組み強化

また、実施にあたっては、地域拠点を核としたアフリカ域内協力やアジアにおける開発経験を生かした南南協力を推進するとしている。

そのなかでも、TICADプロセスに基づき、JICAでは「平和の定着」「人間中心の開発」「経済成長を通じた貧困削減」の3本柱を中心とした支援を実施しており、その各柱のなかでさらに重点事項、重点国を決め戦略的に援助協力を実施していき、今後もこの方向性をもって対アフリカ支援を継続していくこととしている。

表 4-8 JICA アフリカ部の対アフリカ支援最重点国

		重点国	最重点国
1	平和の定着重点国	ルワンダ、アンゴラ、シエラレオネ、ブルンジ、リベリア、コンゴ民主共和国、ウガンダ、スーダン、エチオピア、エリトリア、チャド、ガーナ、ブルキナファソ、マリ、ギニア	スーダン、コンゴ民主共和国、アンゴラ
2	成長志向の開発重点国		タンザニア、ガーナ、ザンビア、マダガスカル
3	人間中心の開発重点国		エチオピア
4	周辺国/地域支援の拠点国		ケニア、セネガル、南アフリカ

出所：JICA アフリカ部

特に今回のアフリカのインフラプロジェクト戦略策定については、上記わが国の援助政策の下、一貫性があり、より効率的、効果的 ODA を目的とし、

- ・援助計画策定の初期段階から国際開発社会及び援助機関との協調、連携を図る。
- ・わが国の援助体制の下、有償・無償の資金協力及び技術協力のそれぞれの特性を生かし、ソフト、ハード両面からの援助をバランスよく実施すべく、わが国の関連機関との連携を強化する。
- ・インフラ・プロジェクト単独での事業を計画するのではなく、インフラを核に、その有効性を高めるために、当該プロジェクトを面的にも、機能的にもサポートするような他セクターのプロジェクト・プログラムを同時並行的に計画する。
- ・NEPAD プロジェクト推進の根本原則である、地域をまたがる、あるいは他の交通機関との連携を強めるプロジェクトを優先採択する。

を基本とし、戦略策定を行っている。

#### 4-5 広域運輸交通インフラの取り組み

ここでは、JICA 設立の 1973 年以降に実施された対サブサハラ・アフリカの運輸交通分野の開発調査、無償資金協力、技術協力プロジェクト及び 1961 年の旧 OECF 設立以降の円借款について取り上げる。なお、ここでいう広域案件とは、複数国にまたがる運輸交通回廊上にある案件、主として、表 2-9 の主要な運輸交通回廊上の道路、港湾、鉄道、水運等に関するものを想定する。ただし、維持管理活動については、広域案件として扱わない。

##### (1) 開発調査

運輸交通分野の開発調査は、過去に 29 件行われており、南部アフリカにおける案件数が 15 件、次いで東部アフリカ（8 件）、西部アフリカ（6 件）である。

分野としては橋梁を含む道路関連が最多の 15 件で、水運を含む港湾が 5 件、鉄道が 4 件で続いている。広域案件は全部で 20 件あり、そのうち南部アフリカでは 13 件（内訳は、道路関連：5 件、鉄道：3 件、水運を含む港湾及び空港がそれぞれ 2 件、他 1 件である。ただしボツワナとナミビア国境のカズングラ橋建設計画については、それぞれの国で個別案件としてカウントしている）、西部アフリカでは 6 件（内訳は、道路関連：2 件、鉄道：1 件、海運を含む港湾が 2 件、他 1 件）が該当する。ただし、西部アフリカの広域案件は 1970 年代に行われたものが 5 件を占め、最近では 2000 年のガーナにおける港湾開発計画調査の 1 件であり、80-90 年代は実施されていない。東部アフリカにおける広域案件は 1 件で、ケニア全土を対象

とする道路開発計画のみである。

これらのことから、これまで南部アフリカで広域案件の発掘が盛んであったこと、東部アフリカで運輸交通分野の開発調査は各国国内の課題解決（地方道路あるいは都市内道路分野）に集中してきたこと、西部アフリカに至っては、ここ最近、運輸交通分野の開発調査自体がほとんど実施されていないことが理解できる。なお、ケニアでは全国を対象とした幹線道路維持管理システム整備計画の調査が実施されており、同計画の活用によりその効果は広域に及ぶものと思われるが、一義的にはケニアの道路実施機関が裨益対象となることから、広域案件ではないものとして区分した。

## (2) 円借款

運輸交通分野の円借款は、過去に 39 件、そのうち広域案件は 25 件実施されており、開発調査の実績よりも多い。地域別では、西部アフリカに最多の 17 件が実施されており、そのうち 11 件が広域案件で、そのうち 9 件が道路分野、残り 2 件が水運を含む港湾分野である。運輸交通分野において 13 件の実績を有する東部アフリカでは、8 件の広域案件のうち、道路は最多の 5 件、国際空港案件が 3 件と続き、そのほとんどが 1970～80 年代に実施されている。南部アフリカでは、全実績数が 9 件で、他地域と異なり開発調査の実績よりも少ない。広域案件は 6 件あり、その内訳は道路が 4 件、空港が 2 件である。

現在までのサブサハラ・アフリカでは、運輸交通分野に関しては、開発調査より多くの円借款が実施されてきた。このことは、サブサハラ・アフリカにおける当該分野の円借款が開発調査に頼った案件形成を行っていないことを示している。また、1970～80 年代の実績が大半を占めていることも特徴である。この要因として、世界銀行及び IMF による構造調整プログラムの影響と、円借款の対象分野がエネルギーや灌漑といった他分野に広がっていったことが考えられる（OECD, 1999）。なお、インフラ以外の道路分野では、カメルーン、ジンバブエ、コートジボアールにおいては、道路補修・整備資機材の増強事業により道路整備・維持管理能力向上に対する支援を行っている。また、ボツワナ、南アフリカでは国鉄、鉄道公社を対象に、貨物や鉄道車両の増強支援が行われている。

## (3) 無償資金協力

無償資金協力は、わが国の対サブサハラ・アフリカ運輸交通支援において最も活用されてきた手段であり、実績は 100 件を数える。なかでも、道路分野の案件は維持管理機材供与等を含め、85 件にのぼる。その内訳は、東部アフリカが 38 件と最も多く、次いで南部アフリカの 33 件、西部アフリカの 14 件となる。西部アフリカの実績の少なさは、他地域と比較してベーシックヒューマンニーズを中心とする他分野が優先されており、そもそも運輸交通分野の案件が少ないことが背景にある。開発調査や円借款とは異なり、無償資金協力は広域案件の割合が少なく、全体で 18 件にとどまる。広域案件の内訳は、東部アフリカ 9 件、南部アフリカ 8 件、西部アフリカ 1 件であり、モザンビークの港湾浚渫線建造を除くすべてが橋梁を含む道路分野案件である。道路分野の広域案件は、主要運輸交通回廊上の一部区間の整備、橋梁の場合は南部アフリカのザンビアとジンバブエ間のチルド橋、ザンビアのカフェ橋、マラウイのマンゴチ橋に代表されるように、運輸交通回廊上のボトルネック解消を行うものがほとんどである。チルド橋はアフリカ唯一の国境をまたぐ無償資金協力であり、昨今は

One-Stop Border Post の必要性が指摘されている。

円借款と同様に、道路維持管理に係る道路補修・整備資機材の増強事業、あるいは建設機械修理工場の建設等が各国で行われており、その内訳は、東部アフリカにおいて 10 件、南部アフリカで 6 件、西部アフリカで 2 件、合計で 18 件と、全体 100 件のなかで 2 割弱を占める。ただし、それらのほとんどが 1980～90 年代に実施されていて、2000 年以降には認められない。このことは、世界銀行によりサブサハラ・アフリカ 18 カ国の国々において進められている道路維持管理の民営化政策（Road Management Initiative）の影響により、直営方式の道路整備・維持管理が減少してきていることと関係があると思われる。

表 4-9 の「交通・輸送・その他」の区分では、バス等公共輸送機材の供与案件が多く、東部アフリカの大湖地域（ウガンダ、ルワンダ、ブルンジ、ソマリア）、西部アフリカ（マリ、トーゴ、ナイジェリア、ニジェール）で散見される。しかし、ルワンダを除きすべて 1980～90 年代に実施されたものであり、こちらも公共輸送については民営化を推進する世界銀行の政策の影響を受けているものと思われる。

#### (4) 技術協力プロジェクト

運輸交通分野における技術協力プロジェクトの実績は少なく、5 件にとどまっており、全案件が 2001 年以降に実施されている。そのうち 4 件が東部アフリカにおける道路維持管理関連で、残りの 1 件がガーナにおける幹線道路改修のための能力強化である（ただし、ガーナの案件については 2005 年に計画されたが、2006 年の現在においても実施に至っていない）。東アフリカにおける具体的な取り組みは、ケニアでは直営の維持管理能力強化、タンザニアでは民間委託による道路維持管理の発注能力強化、地方道を Labour-based method により実施するための人材育成機関の能力・機能強化、エチオピアでは道路建設機械訓練センターを活用した建機オペレーター及びメカニックならびに施工管理技術者の育成となっており、民間セクターの強化を主眼とするあるいは含む案件が 3 件を占める。ケニアの例は、道路維持管理システムを検討するための開発調査の後に、技術協力プロジェクトが続いて実施されているが、極めてまれなケースである。

以上のことから、技術協力プロジェクトは道路維持管理のなかでも民間セクターに主眼を置いて実施される傾向にあり、すべて 2001 年以降に着手された新しい協力形態であるといえる。この流れは、1980～90 年代に建設機械関連の資機材を供与し、直営の実施体制の強化を図ってきた協力と方向性が異なっている。この背景として、世界銀行の民営化推進政策や他ドナーが世界銀行に協調した支援を行っている影響が大きく作用しているものと思われる。このようななかで、タンザニアで実施中のプロジェクトにおける 2 件のプロジェクトは、RMI による民営化あるいは民活により道路維持管理を進める流れに沿ったわが国として前例のない試みであり、今後の評価が待たれる。

#### (5) 全体の評価

開発調査から有償資金協力への連携はコンゴ民主共和国のマタディ橋建設事業（1974 年）、リベリアの道路開発事業（1979 年）を除き、ほとんど認められない（コンゴ民主共和国のマタディ橋は JICA 前身の旧 OTCA により 1972 年に開発調査が実施されている）。

開発調査の調査結果を踏まえた無償資金協力は、ザンビアのチルンド橋、カフェ橋、マラ



ウイのマンゴチ橋、アンゴラの港湾の広域運輸交通案件や、ケニアのナイロビ、ウガンダのカンパラ、タンザニアのダルエスサラーム、モザンビークのマプト等における都市内道路案件で数多く実施されている。

これらの広域運輸交通回廊関連の資金協力に共通していえることは、回廊のごく一部を対象とした開発調査を行い、その結果に基づき局所的な改善を実施していることである。広域に裨益効果のある運輸交通インフラ整備支援は、実施されているものの個別に取り上げられており、意識的に運輸交通回廊を整備するものになってはいなかった。これには以下を含む要因が考えられる。

- ・広域運輸交通回廊の整備に対する需要が低い。そのため、国内の開発課題と比べ被援助国における優先度が低く、要望調査や要請書があがってこない。PRSPにおいても明確な位置づけがなされていない（PRSPにおける広域運輸交通インフラに関する記載の有無を調査した結果については付属資料3参照）。
- ・広域運輸交通回廊の整備支援がわが国の開発の優先課題に位置づけられていなかった。そのため、わが国から積極的に案件形成を行っていくといったアクションがとられることは少なかった。
- ・広域運輸交通回廊整備のマスタープランが不在である。回廊の全体をレビューし、回廊整備を着実に進めていく投入計画を策定するといったアプローチはとられていない。そのため、個別の運輸交通に係る調査や資金協力において、広域への開発効果は認識されているが、それぞれが断片的に実施されてきている。
- ・二国間援助を基本とするわが国のODAにとって、広域、複数国にまたがる運輸交通回廊の案件形成及びその実施は、複数国にまたがる必要な調整、合意形成等の苦勞が多く、実務上のハードルが高い。

技術協力プロジェクトに関しては、基本的には国内の維持管理能力強化に主眼が置かれており、複数国への直接的な効果、貢献は限られている。また、単純な比較はできないが、道路インフラ案件あるいは建設機械の供与にみられるような物理的な整備と比べ、人材育成や制度構築といったソフト支援は圧倒的に投入実績が少ない。わが国が資金協力により整備した道路が、完成後10年程度で穴が開くなどの状況に陥ることが多々あるサブサハラ・アフリカ諸国共通にみられるキャパシティを考慮すると、運営維持管理のための人材育成や制度構築分野は、今後拡充していくことが望ましい。

また、サブサハラ・アフリカにおける道路の維持管理の方向性は民営化、民活が大勢であるが、交通需要の少ないサブサハラ・アフリカにおいては、市場原理の働かない広大なエリアが存在するため、民営化、民活による道路維持管理が万能薬ということではないことに留意する必要がある。直営方式とコントラクトアウトベースのそれぞれの比較優位を検討し、各国、あるいは地方の固有の状況にあった、適切なシステムの導入を図ることが望まれる。

また、現在、他ドナーが道路をはじめとする運輸交通回廊の整備に積極的に乗り出す姿勢をみせていることから、本件は緊急性の高い課題であるといえる。

以上の反省、教訓を踏まえ、これからのわが国の対アフリカ運輸交通支援戦略は、

①広域運輸交通回廊の整備が今まで進んでこなかった要因の解消

②低水準な運営維持管理能力の向上

を活動の柱として作成されるべきである。

表 4-9 わが国のサブサハラ・アフリカに対する運輸交通分野への協力実績区分

地域	スキーム	広域(複数国への影響がある、あるいは幹線交通回廊にかかわる)案件										その他							合計
		道路(橋梁含む)		鉄道	港湾(水運含む)	空港	交通・輸送・その他	小計	道路(橋梁含む)		鉄道	港湾(水運含む)	空港	交通・輸送・その他	小計				
		インフラ	維持管理						インフラ	維持管理									
東部アフリカ	開発調査	1	0	0	0	0	0	1	4	1	0	1	0	0	1	7	8		
	円借款	5	0	0	0	3	0	8	2	0	0	1	0	2	5	13			
	無償	9	0	0	0	0	0	9	19	10	0	2	0	8	39	48			
	技プロ	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	4	4			
	小計	15	0	0	0	3	0	18	25	15	0	4	0	11	55	73			
南部アフリカ	開発調査	5	0	3	2	2	1	13	2	0	0	0	0	0	2	15			
	円借款	4	0	0	0	2	0	6	0	1	2	0	0	0	3	9			
	無償	7	0	0	1	0	0	8	20	6	0	0	0	0	26	34			
	技プロ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	小計	16	0	3	3	4	1	27	22	7	2	0	0	0	31	58			
西部アフリカ	開発調査	2	0	1	2	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0	6			
	円借款	9	0	0	2	0	0	11	0	2	1	0	0	3	17				
	無償	1	0	0	0	0	0	1	11	2	0	0	0	4	18				
	技プロ	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1			
	小計	12	0	1	4	0	1	18	12	4	1	0	0	7	24	42			
合計	開発調査	8	0	4	4	2	2	20	6	1	0	1	0	1	9	29			
	円借款	18	0	0	2	5	0	25	2	3	3	1	0	5	39				
	無償	17	0	0	1	0	0	18	50	18	0	2	0	12	100				
	技プロ	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	5	5			
	小計	43	0	4	7	7	2	63	59	26	3	4	0	18	110	173			

## 第5章 対アフリカ運輸交通インフラ戦略

近年、アフリカの経済開発を促進するうえで、地域経済統合を促進する動きが加速している。特に、2002年にカナダのカナナキスサミットで NEPAD がアフリカ諸国によるアフリカ開発のイニシアティブとして歓迎されて以降、アフリカ開発を進めていくうえで地域の経済統合を進め、域内の貿易の活性化及び地域競争力の強化を図ることは不可欠との認識が広まった。UNECA、世界銀行、アフリカ開発銀行等のドナーが、地域経済統合に貢献することを目的とする様々なプログラムを発表している。

わが国は、「対アフリカ政府開発援助は TICAD プロセスに基づくこと」「アフリカ諸国のオーナーシップにより策定されたアフリカの開発計画である NEPAD に対し国際社会の支援を結集すること」としている。2003年に開催された TICAD III では、平和の定着（平和の定着、ガバナンス）、人間中心の開発（HIV/AIDS と感染症、水、人的資源開発、ICT）、経済成長を通じた貧困削減（農業開発、民間セクター開発、インフラ）を重点分野とした。なかでもインフラは経済開発を進めるうえで重要な基盤となること、アフリカ諸国の小規模な経済の持続的な発展には地域協力の促進が不可欠であり、インフラは広域にインパクトのある地域案件を積極的に行っていくべきであることが確認されている。

また、2005年のグレンイーグルスサミットにおいて、わが国は、以降5年間の ODA 事業量について100億ドル積み増すこと、以降3年間でアフリカ向け ODA を倍増すること、アフリカ開発銀行と連携し、「アフリカの民間セクター開発のためのイニシアティブ（Enhanced Private Sector Assistance for Africa : EPSA）」に対し、以降5年間で10億ドル以上供与することを表明した。EPSA 設立以降、わが国は運輸交通セクターを中心に大型インフラ案件の発掘及び融資を行っており、これまで、セネガル～マリ間の道路整備、モザンビークのリシंगा～モンテペエズ間道路改善、タンザニア国アルーシャ・ナマンガアティ川間道路改善事業でアフリカ開発銀行と JBIC の協調融資を実現させている。

JICA は近年、EPSA をはじめその他の資金協力につなげることを視野に入れた大型運輸交通インフラ案件及び地域交流の促進に資する案件を積極的に形成及び計画してきている。アンゴラ国港湾緊急復興計画（2004年）、セネガル国・マリ国南回廊道路橋梁整備計画（2004年）、モザンビーク国ナンプラ-クアンバ間道路改善計画（2006年）、タンザニア国マサシ-マンガッカ間道路向上計画（2006年）等は、そういった取り組みの一環である。しかし、今までは個別断片的に運輸交通インフラ案件が計画・実施されてきており、広域にまたがる運輸交通回廊〔Corridor：広域的な波及効果の高い鉄道・道路・パイプライン等の輸送ルート（JBIC, 2000）〕を一体的に整備し、広範囲に効率的な効果発現を狙うといった視点が欠けていた。また、運輸交通インフラの維持管理に必要な不可欠となる法制度・実施体制・人材育成といったソフト面での能力強化については実績が少なく、個々のインフラ案件のなかの投入の一部等にとどまっている。今後、運輸交通インフラが拡張していくなかで、維持管理は大きな課題となってくることが予想される。

本戦略は、以上の問題認識に基づき、対アフリカの運輸交通戦略として、体系的に広域運輸交通回廊の整備及び適切な運営維持管理に必要なキャパシティ・ディベロップメントの支援をパッケージ化した広域運輸交通回廊整備プログラムを策定することを提案する。

なお、広域にまたがる運輸交通回廊は、一般的に、港湾、道路あるいは鉄道等の陸運、水運といったマルチモーダルの移動手段、港湾や国境における出入国管理、税関、検疫といった管理手段で

構成されている。また、それら移動手段、管理手段に関するあらゆる法規制が存在する。運輸交通回廊の整備にあたっては、個別断片的に構成要素を取り上げていくのではなく、回廊全体を一体的に、共通の枠組み/計画のなかで改善することが重要である。

### 5-1 上位目標

TICAD III で、アフリカ開発の重点分野及び優先課題として、以下が提示されている。

- ①平和の定着（平和の定着、ガバナンス）
- ②人間中心の開発（HIV/AIDS と感染症、水、人的資源開発、ICT）
- ③経済成長を通じた貧困削減（農業開発、民間セクター開発、インフラ）

本戦略の上位目標は、戦略の実施及び次に示す戦略目標の達成により、経済成長を通じた貧困削減に貢献することとする。

### 5-2 戦略目標

対アフリカ運輸交通インフラ支援は、以下を目標とし、広域運輸交通回廊の整備支援、特に陸上交通に重点を置く。

- ①沿岸国と内陸国を結ぶ運輸交通事情の改善を念頭に置いた、広域運輸交通インフラ/ネットワークの整備
- ②広域運輸交通インフラ整備を軸とした地域開発/回廊開発の促進
- ③NEPAD の標榜する地域経済共同体を核としたサブサハラ・アフリカ諸国の経済的統合の推進支援
- ④建設・運営維持管理におけるキャパシティ・ディベロップメントの推進

UNECA の African Action Plan(2003) では、現在のサブサハラにおける運輸交通回廊が直面している課題として、①回廊間のリンクの欠如、②ミッシングリンクの存在、③ICT の限定的な利用、④不適切な手続き（越境の出入国、検閲、税関等）、⑤関連法制度の強制力及び相互の調整の欠如、⑥Roadblock の存在、⑦高い交通/輸送コストと保険料、⑧多発する交通事故、⑨プロジェクトコストの高さ、⑩HIV/AIDS、⑪環境配慮の欠如、⑫民間セクター参入及び広域地域インフラ・プロジェクトへの投資環境の未整備、⑬貧困削減や経済開発プログラムへの運輸交通分野の統合の欠如、⑭汚職、⑮政治的コミットメントの欠如、⑯地域経済共同体による運輸交通回廊を管理モニターする能力の欠如、⑰維持管理の欠如によるインフラの状態の悪さ、必要となる機材の不備、⑱維持管理に必要なコストの高さ、⑲非効率的な港湾及び鉄道に係るサービスと運営をあげている。

これらの課題と本戦略目標の関係を整理すると、表 5-1 のようになる。UNECA の African Action Plan に記載されているものがすべてではなく、個々の運輸交通回廊ごとに特有の課題があることが予想されるが、African Action Plan はサブサハラの運輸交通回廊が共通に抱えている代表的な課題を示していると考えられる。本戦略を実施することで、こうした課題の解消に貢献し、NEPAD の標榜するサブサハラ地域内の協力及び経済的な関係の強化に貢献することが期待される。

表 5 - 1 運輸交通回廊に係る課題と本戦略目標との関係

本戦略目標との関係	UNECA の指摘する運輸交通回廊が直面している課題
1. 内陸部の運輸交通事情の改善を念頭に置いた、広域運輸交通インフラ/ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 回廊間のリンクの欠如</li> <li>② ミッシングリンクの存在</li> <li>③ ICT の限定的な利用</li> <li>④ 不適切な手続き（越境の出入国、検閲、税関等）</li> <li>⑤ 関連法制度の強制力及び相互の調整の欠如</li> <li>⑥ Roadblock の存在</li> <li>⑦ 高い交通/輸送コストと保険料</li> <li>⑧ 多発する交通事故</li> <li>⑨ プロジェクト融資に必要なコストの高さ</li> </ul>
2. 広域運輸交通インフラ整備を軸とした地域開発/回廊開発の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑩ HIV/AIDS</li> <li>⑪ 環境配慮の欠如</li> <li>⑫ 民間セクター参入及び広域地域インフラ・プロジェクトへの投資環境の未整備</li> <li>⑬ 貧困削減や経済開発プログラムへの運輸交通分野の統合の欠如</li> </ul>
3. NEPAD の標榜する地域経済共同体を核としたサブサハラ・アフリカ諸国の経済的統合の推進支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑭ 汚職</li> <li>⑮ 政治的コミットメントの欠如</li> <li>⑯ 地域経済共同体による運輸交通回廊を管理モニターする能力の欠如</li> </ul>
4. 建設・運営維持管理におけるキャパシティ・デベロップメントの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑰ 維持管理の欠如によるインフラの状態の悪さ、必要となる機材の不備</li> <li>⑱ 維持管理に必要なコストの高さ</li> <li>⑲ 非効率的な港湾及び鉄道に係るサービスと運営</li> </ul>

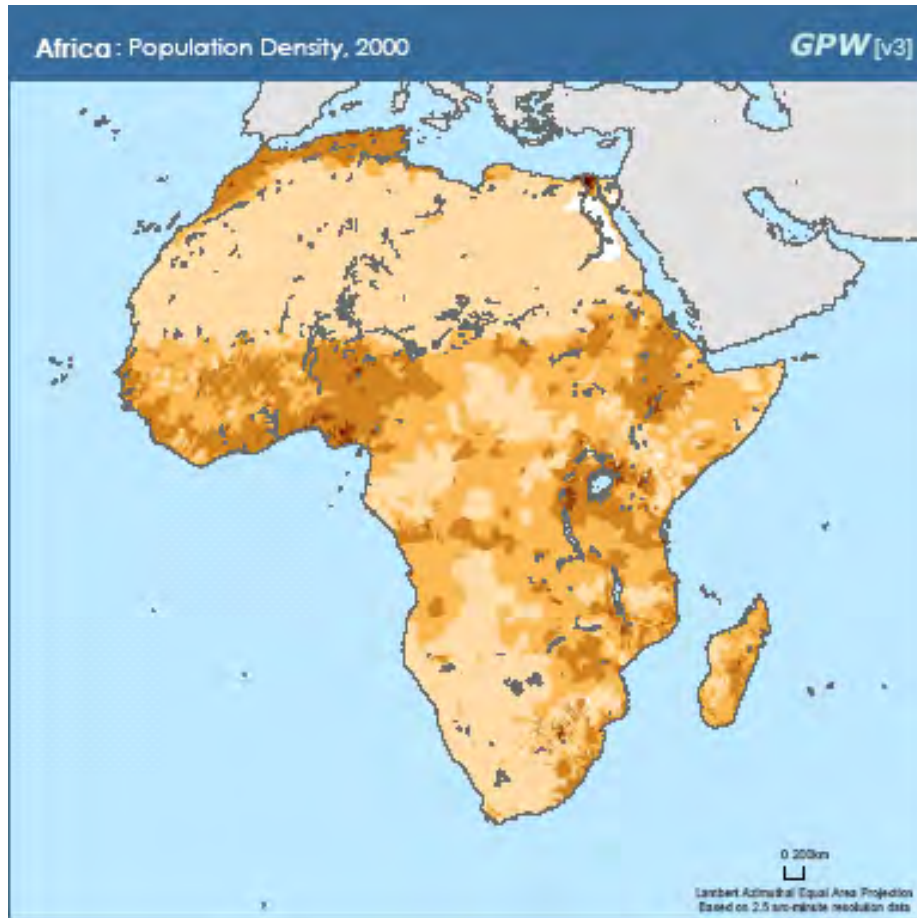
出典：UNECA Action Plan, 2003

### 5-2-1 沿岸部と内陸部をつなぐことを念頭に置いた、広域運輸交通インフラ/ネットワークの整備

サブサハラ・アフリカには、全世界で 44 ある内陸国（ヨルダン川西岸を含む）のうち、15 が存在する。それらサブサハラの内陸国では、輸送コストが輸入総額の 20%に達し、世界平均の 6%に比べて著しく高く、アフリカ平均の 13%も大きく上回る。このことが、外国からの直接投資を含む経済活動にネガティブな影響を与え競争力の低下を招くとともに、生活物資の物価高に直結し、一般市民の生活の圧迫につながっている。同様のことは、沿岸国の内陸部にも認められると考えられる。そのため、港と内陸部及び内陸国を結ぶ運輸交通インフラ及び関連施設ならびにサービスの改善は重要な開発課題であり、アフリカ大陸内陸部の開発促進及び人々の生活事情の改善に貢献するものである。また、こうした運輸交通ルートが複数整備され、ネットワークとして機能するようになれば、内陸部から海への複数ルートの確保により競争原理が導入され輸送コストの一層の減が期待できること、災害や紛争時に代替ルートを利用することで被害を軽減できること、地域の交流を活性化することで紛争予防や平和構築にも寄与し得ること等の効果が考えられる。

なお、サブサハラ・アフリカの多くの国々では、植民地時代に旧宗主国により内陸資源を宗主国へ効率よく運ぶ手段として内陸から港へ向かう鉄道、道路そして港湾が整備された。そのため、本戦略が内陸国の運輸交通事情を改善するための運輸交通インフラ/ネットワーク整備の支援を目的とすることは、サブサハラ諸国の先進国への従属を強化するもので、域内交流の促進効果は内陸国と沿岸国に限られるといった指摘が可能である。しかし、図 5-1 の地図から明らかなように、サブサハラ・アフリカでは、西部の一部を除き、人口は内陸部により集中している。したがって、内陸国/内陸部の運輸交通事情の改善は、効率的に、生活物資の価格減等を通じてより多くの人々に開発のメリットを提供する可能性がある。また、沿岸国にとって、内陸国が裨益する広域運輸交通回廊上のインフラの改善は、自国内の政策上、必ずしも優先順位が高くないケースが存在する。このことから明らかなように、広域運輸交通回廊の実現には複数国間の認識の共有や政策の調整が不可欠となるため、地域経済共同体及びドナーが能動的に支援を行っていくことが望まれる。

以上の認識から、内陸国/内陸部の運輸交通事情の改善を念頭に置いた広域運輸交通インフラ/ネットワークの整備を本戦略の中心的な柱とする。



Source: <http://sedac.ciesin.org/gpw/continent.jsp?region=Africa#>

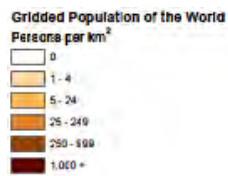


図5-1 アフリカの人口密度分布

表5-2 40ft コンテナ1つ当たりの道路輸送コスト

Estimated unit road transport cost for container (maximum 28 tons in 40')			
Description	Distance (km.)	Total cost (\$)	Cost (\$ per km.)
<b>Corridors within sub-Saharan Africa</b>			
Djibouti-Dire Dawa - Addis Ababa	844	n.a.	n.a.
Mombasa - Kampala	1 440	3 250	2.26
Dar-es-Salaam - Kigali	1 650	4 980	3.02
Dar-es-Salaam - Bujumbura	1 750	5 180	2.96
Dar-es-Salaam - Lusaka	2 000	4 230	2.11
Dar-es-Salaam - Harare (via Lusaka)	2 490	4 013	1.61
Dar-es-Salaam - Blantyre (via Lilongwe)	2 030	3 573	1.76
Nacala - Lusaka (via Lilongwe)	1 774	2 735	1.54
Beira - Lubumbashi (via Harare, Lusaka)	1 581	2 554	1.61
Walvis Bay - Harare (via Maun)	2 409	3 585	1.49
Douala - Bangui	1 600	7 900	4.94
Douala - D'Jamena	1 900	8 000	4.21
Cotonou - Niamey	1 056	2 200	2.08
Lomé - Niamey	1 234	3 160	2.56
Lomé - Ouagadougou	1 000	2 550	2.55
Abidjan - Bamako	1 230	2 192	1.78
Dakar - Bamako	1 200	3 400	2.83
<b>Other corridors</b>			
Maputo - Johannesburg	561	775	1.38
Durban - Lusaka (via Plumtree)	2 524	3 873	1.53
Walvis Bay - Johannesburg	1 885	2 593	1.38

*Source:* UNCTAD secretariat on the basis of SATN Comparative Transit Transport Cost Analysis, September 2001 - USAID; MSC presentation in Geneva, February 2003; *Marchés Tropicaux*, 18 April 2003, page 792.

表5-3 輸入総額に占める輸送コスト

Estimates of total freight costs on imports of African countries (excluding South Africa) for 2001 (millions of dollars)			
Year	Country group	Estimate of freight cost of imports	Value of imports (c.i.f.) Freight costs as percentage of import value
2001	World total	364 008	5 960 595 6.11
	Developed market-economy countries	221 248	4 320 511 5.12
	Developing countries - total	142 760	1 640 084 8.70
	of which:		
	Africa	13 806	109 125 12.65
	of which:		
	Northern Africa	5 512	49 183 11.21
	Southern Africa	1 346	8 197 16.42
	Western Africa	5 057	36 394 13.90
	Eastern Africa	1 389	11 244 12.35
	Indian Ocean*	502	4 107* 12.23
Sub-Saharan Africa	8 294	59 942 13.84	
African landlocked countries	1 900	9 180 20.69	

*Source:* UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by IMF.

\* No data for Reunion.



### 5-2-2 広域運輸交通インフラ整備を軸とした地域開発/回廊開発の促進

インフラ整備の効果の最大化及び負の影響の最小化を図るうえで、運輸交通インフラの整備を軸とした地域開発を進める視点がサブサハラの開発及び貧困削減を進めていくうえで必要となってくる。また、インフラ案件が地域住民を含むステークホルダーから広く理解を得るためには、インフラ整備によって通過交通のみ裨益するのではなく、地域住民が開発の恩恵を受けることが望まれる。例えば、住民の道路へのアクセスを改善するためにフィーダー道路を整備し、道路周辺の住民の幹線道路へのアクセスを改善すること、Roadside Station（道の駅）等の設置により地元生産物の消費拡大の機会を提供すること、公共交通サービスや自転車を供与し住民の行動範囲の拡大に資すること等は、有効な方法であると考えられる。このことから、今後の運輸交通インフラ案件は、交通回廊から開発回廊の整備へと発展させていくことが望ましい。JICAにおいてもプロジェクト形成の段階でこのような一体化した案件形成について検討するとともに、他のセクター（例えば、農村開発、保健教育、人材育成等）と同域内で連携し、相乗効果を最大限引き出すような工夫が望まれる。なお、2006年9月～2007年10月にかけてモザンビークで進行中の「ナンプラクアンバ間道路改善計画（F/S）」調査では、道の駅の整備、道路のリハビリ事業の実施、自転車の販売、交通安全対策の実施をパイロットプロジェクトとして実施中であり、その評価が待たれる。

アジアでは、製造業の生産分業と中間財の貿易が域内の貿易増及び経済発展に寄与した。アジアでみられたように、運輸交通事情の改善の結果、その他の条件、例えば質の高い労働力が整えば、中間財あるいは最終財を生産する企業が運輸交通回廊上に立地し、同回廊上に下請け企業が進出することで生産の階層システム/産業集積が発生する可能性もあり得ない話ではない。少ない人口が広大な土地に分散するサブサハラ・アフリカにおいては、運輸交通インフラの整備を軸とした地域開発/回廊開発により、教育、医療、農業等の改善を進めることが、限られた資源の効率的な活用を図るうえでも有効であると思われる。南部アフリカにおける開発回廊整備の成功事例といわれるマプト開発回廊整備では、南アフリカ政府が開発に積極的に初期インフラ投資を負担したことに加えて、Bankable Package（後述参照）を形成して内外の投資家に情報提供し、発展イメージを共有でき、投資誘致に成功したとされている（佐野、水野、2000）。

また、地域開発プログラムでは、運輸交通インフラ事業の実施により想定される負の影響（交通事故、盗難等の増大や HIV/AIDS 感染）が軽減されることが求められる。例えば幹線道路整備プロジェクトが国内の富裕層、通過交通、外国企業等のみに利益をもたらし、プロジェクト周辺地域では、自然環境の破壊、交通事故の増加、農産物及び家畜の盗難の増大、治安の悪化といった負の影響をもたらし、住民がプロジェクトからの恩恵を受けられないというケースもあり得る。地域住民に対してプロジェクトの悪影響が限りなく小さくなるよう、交通安全やエイズ蔓延防止といった投入を内部化して案件形成を行うことが望まれる。

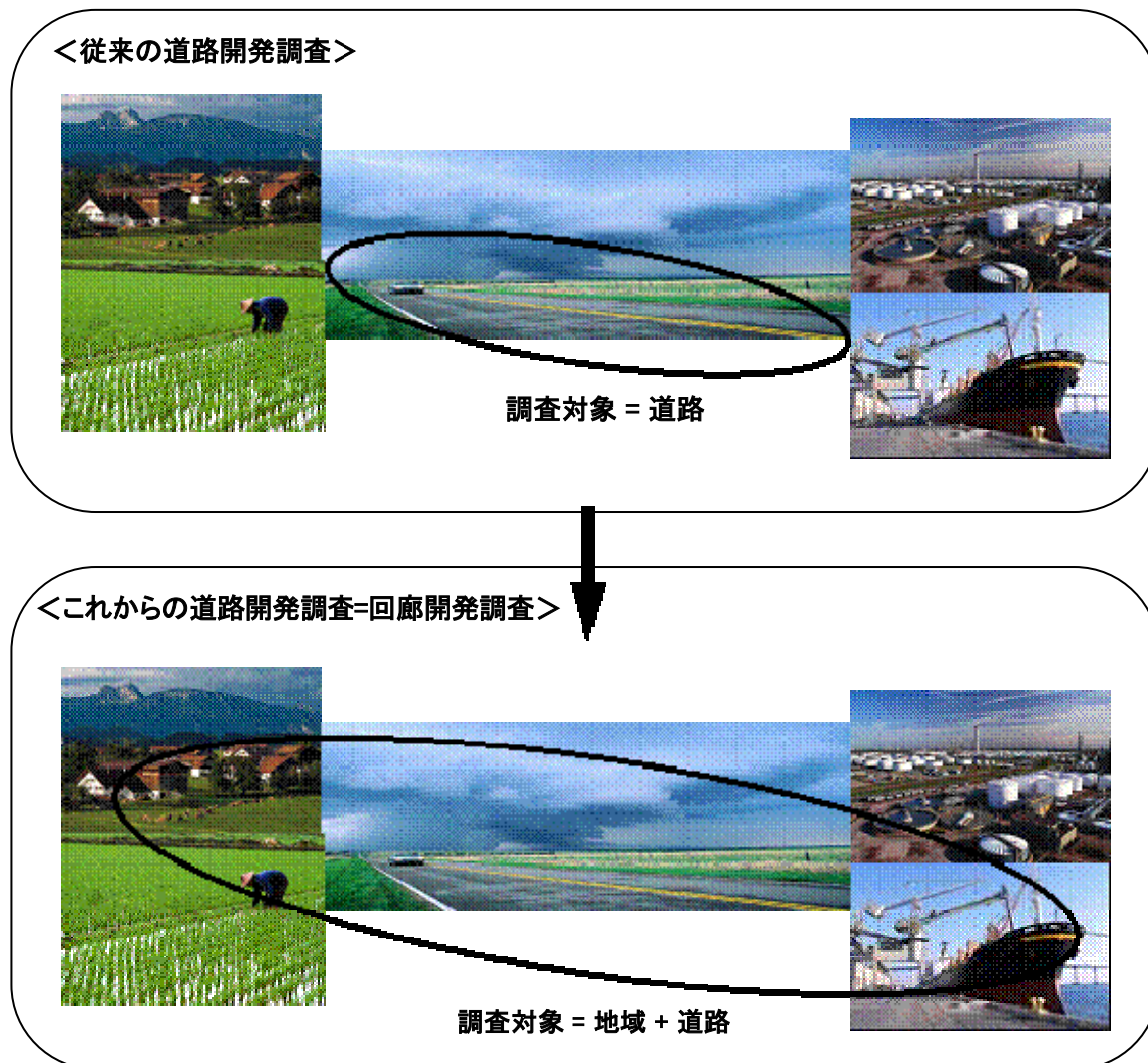


図5-2 道路開発調査と回廊調査の違い

5-2-3 NEPADの標榜する地域経済共同体を核としたサブサハラ・アフリカ諸国の経済的統合の推進支援

東部アフリカにおいてはケニア及びタンザニアを中心に、南部アフリカにおいては南アフリカを中心に、西部アフリカにおいてはセネガル、ガーナ、ナイジェリア等を中心に、域内協力経済の統合が進められている。地域経済共同体（RECs）はその動きを推進する役割を担うことが期待されており、NEPADは、RECsを通じたアフリカ域内の経済的な結びつきを強めることを標榜している。わが国の対アフリカ援助の枠組みであるTICADプロセスは、アフリカ自身のイニシアティブであるNEPADの支援を明確にうたっていることから、本戦略は、地域経済の統合、特に域内貿易の増大を視野に入れて、国境交通を含む運輸交通事情の改善に貢献することが求められる。

#### 5-2-4 建設・運営維持管理におけるキャパシティ・ディベロップメントの推進

1980年代以前のサブサハラ・アフリカにおいて、運輸交通インフラ・サービスはほとんど公共セクターによって所有及び運営管理されていたが、非効率な運営とコストリカバリー意識の低さ等から、政府の財源を圧迫することとなった。特に道路分野に関しては、整備された道路が適切に維持管理されないため、ドナーが同分野への支援に消極的になることがあった。こうした状況を受け、世界銀行は非効率な運輸交通インフラ・サービスを、規制緩和、市場原理の導入、民間セクターの参入等により改革することを目的として、90年代から、Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP) 及びその1コンポーネントである Road Management Initiative (RMI) を推進してきた。特に RMI においては、新規の道路建設よりも既設道路の改良あるいは維持管理に重点を置き、道路建設及び維持管理に係る財源の創設及び実施機関の創設を柱とする道路セクターリフォームを推進した。現在、サブサハラにおいて24カ国が道路特定財源 (Road Fund)、12カ国が独立した道路分野の実施機関である Road Agency を設立し、RMI を導入している (Africa Transport, 2004)。JICA は2005年から、タンザニアにおいて RMI により設立された Tanzania Road Agency (TANROADS) に対し、調達能力の向上を目的とするプロジェクトを実施中であり、RMI の枠組みのなかでの道路維持管理能力の強化に一定の成果をあげている。こうした運輸交通インフラの建設及びサービスの運営維持管理におけるキャパシティ・ディベロップメント支援は、インフラ整備と不可分であり一体に進めていくことが重要である。なお、RMI は現在、Road Management and Financing (RMF) に改められ、財源確保・強化を重視するようになっている。

道路の損傷のほとんどは普通自動車ではなく大型トラックによるものといわれているが、サブサハラにおける大型トラックの多くが過積載をしている。過積載の取り締まりは、荷主、運送業者の経営に短期的にはネガティブな影響があるが、放置すれば道路に対するダメージだけでなく、エンジンやサスペンションの負荷を大きくするため車両の寿命を縮める、タイヤやブレーキの磨耗が激しく修理費用がかさむ、制動力の低下による転覆、転落あるいは衝突事故につながる、といった事態を招くことが指摘されている。そのため、地域経済共同体及び各国により、荷主及び運送業者両方に効果的な規制とペナルティを導入あるいは既存取り締まりの強化をすることが求められる。

表5-4 RMI加盟国とRMI取り組み状況

Countries	Transport Policy <sup>(1)</sup>		Long term road investment program		Road Fund						Allocation of RMF resources		Road Agency <sup>(2)</sup>			Road Network Condition <sup>(3)</sup>					
	Cabinet-adopted?	Adoption Date	Adopted?	Period Covered	Established?	Creation Date	Has a Board?	Board with Private majority?	% Share of Road Fund resources from user charges	% Share of road user charges from Fuel Levy	% Coverage of routine maintenance needs from all e needs <sup>(3)</sup>	Fuel Levy Gas Diesel of the tax	Direct channelling of Road user charges?	Main network	Rural network	Urban network	Established?	Since When?	Has a board?	Private Majority?	% in good / fair
Angola	yes	1999	yes	1997-2001 (5)	yes	-	no	-	90	yes	no	no	70%	20%	10%	yes	1990	-	-	30%	70%
Benin	yes	1993	yes	2000-2005 (6)	no	(4)	yes	-	-	-	no	no	-	-	-	no	-	-	-	75%	25%
Burkina Faso	yes	2000	yes	2003-2006	yes	2001	yes	no	80	no	no	yes	-	-	-	no	-	-	-	57%	43%
Burundi	yes	2001	yes	2003-2005	yes	1998	yes	no	95	no	no	yes	2	2	-	no	-	-	-	5%	95%
Cameroun	yes	1996	yes	2003-2007	yes	1999	yes	no	90	no	no	no	4	8	13%	yes	-	-	-	60%	40%
Cape Verde	yes	2003	yes	2003-2007	yes	1999	yes	no	100	no	no	no	10%	10%	10%	yes	2003	yes	no	58%	42%
CAR	yes	1990	yes	1990-2005	yes	2000	yes	no	80	no	no	yes	9	9	10%	no	-	-	-	75%	25%
Chad	yes	1999	yes	2000-2009	yes	2000	yes	no	70	no	no	yes	0%	0%	10%	no	-	-	-	30%	70%
Cote d'Ivoire	yes	1998	yes	1998-2005	yes	2001	yes	no	100	no	no	yes	7	2	10%	yes	2001	yes	no	60%	40%
Ethiopia	yes	1998	yes	1997-2007	yes	1997	yes	no	40	100	no	yes	1.50	1.03	10%	yes	1987	yes	no	62%	38%
Gabon	yes	1998	yes	2002-2012	yes	1997	yes	yes	46	no	no	no	-	-	-	no	-	-	-	65%	35%
Ghana	yes	2000	yes	2002-2007	yes	1997	yes	yes	100	80	no	yes	4	4	25%	yes	1974	-	-	66%	34%
Guinea	yes	2001	yes	1998-2007	yes	2000	yes	yes	100	no	no	yes	2.6	2.6	7%	no	-	-	-	86%	14%
Guinea	yes	2001	yes	1998-2007	yes	2000	yes	yes	100	yes	yes	yes	7	7	40%	no	-	-	-	57%	43%
Kenya	yes	1997	no	-	yes	2000	yes	no	60	yes	no	yes	7	7	40%	no	(7)	-	-	96%	4%
Lesotho	no (4)	-	yes	2003-2007	yes	1996	yes	no	100	no	no	no	5	5	20%	no	-	-	-	30%	70%
Madagascar	yes	2000	yes	2003-2008	yes	1997	yes	no	50	100	no	yes	5	5	15%	yes	-	-	-	30%	70%
Malawi	yes	2002	no	-	yes	1997	yes	no	80	50	no	yes	5	5	20%	yes	1987	yes	yes	63%	37%
Mali	yes	1993	no	-	yes	2000	yes	yes	19	75	no	yes	0.6	0.6	20%	yes	2005 (8)	yes	yes	44%	56%
Mozambique	yes	2002	yes	2001-2010	yes	1999	yes	no	>95	90	yes	no	8	8	10%	yes	2001	yes	no	70%	30%
Niger	yes	2003	no	-	yes	1999	yes	yes	20	no	no	no	6	6	10%	no	-	-	-	57%	43%
Nigeria	no	-	no	-	no	-	no	no	-	no	no	no	-	-	-	no	-	-	-	-	-
Rwanda	no	(4)	no	-	yes	2000	yes	no	100	no	no	yes	3	3	0%	no	-	-	-	-	-
Senegal	yes	1999	no	(4)	no	-	-	no	80	yes	yes	yes	8	8	12%	yes	2004 (8)	yes	yes	81%	19%
Tanzania	yes	2002	yes	2002-2011	yes	1998	yes	no	90	90	no	yes	9	9	20%	yes	2002	yes	no	50%	50%
Togo	yes	1996	yes	1997-2011	yes	1997	yes	yes	80	60	no	yes	7	7	20%	no	-	-	-	-	-
Uganda	yes	2001	yes	2002-2011	no	-	yes	yes	80	100	no	no	6	6	10%	yes	1998	no	no	81%	19%
Zambia	yes	2002	yes	1997-2007	yes	1994	yes	yes	85	35	no	no	8	8	12%	yes	2004 (8)	yes	yes	80%	20%
Zimbabwe	yes	1997	no	-	yes	2001	yes	yes	100	yes	yes	yes	2.5	2.5	16%	no	-	-	-	-	-

(1) This may be for roads alone or as part of a broader transport policy document

(2) Denotes an Road Agency

(3) Denotes Public road network as a whole, unless otherwise stated

(4) In preparation

(5) The long term road investment program is being updated with the sector strategy

(6) Being updated to 2008

(7) The Main network maintenance is done by the M of Public Works and Transport by an annual Treasury Budget contrib

(8) The legislation for the Agency has been passed, but the Agency has not yet been set up

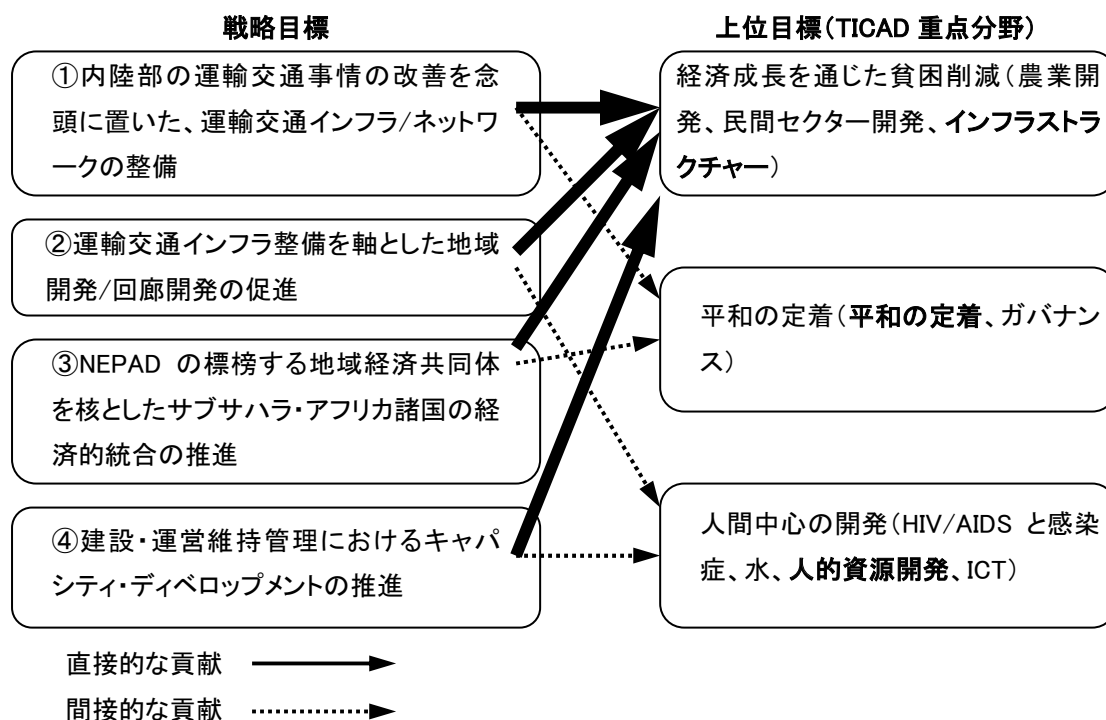


図 5-3 戦略目標と TICAD 重点分野の関係図

### 5-3 サブサハラ・アフリカにおける広域運輸交通回廊

現在のサブサハラ・アフリカにおける広域に及ぶ運輸交通回廊と認識されるルートは、過去の植民地時代に旧宗主国が鉱物資源を港へ効率的に運ぶために整備された港湾、道路、鉄道で構成されたものや、アパルトヘイト時代に SADC 諸国が南アフリカを避ける形で海への出口を確保するために整備された交通回廊等が基になっている。それらは、植民地時代、アパルトヘイト以降も利用され続け、現在に至っても主要な運輸交通ルートとしての役割を果たしている。しかし、場所によってはミッシングリンクと呼ばれる道路の未舗装区間、橋梁の未整備箇所等が存在しており、移動のボトルネックになっている。

広域運輸交通回廊がどのルートを目指すかについての明確な定義は存在せず、視点によってまちまちである。主要なものでは、国連及びアフリカ開発銀行の Trans African Highway (図 5-4、2003 年)、同じくアフリカ開発銀行による幹線道路整備プログラム(図 5-5、2006 年)、世界銀行の Sub-Saharan Africa Transport Policy Program の関係する運輸交通回廊(図 5-6、2006 年)、SADC の Spatial Development Initiative (SDI。図 5-7)、ECOWAS の ECOWAS Highway 構想(図 5-8 は ECOWAS における主要な交通インフラ、2005 年)等が存在する。これらは上述したように、それぞれに歴史的背景や政治的な思惑があって設定されていると考えられる。また、アパルトヘイトの終焉、地域経済統合への関心の高まり、紛争の終結といった時代の流れとともに、回廊のルートそのものも時代の要請にあう形で変化している。それは、世界銀行及びアフリカ開発銀行の Trans African Highway とその後の幹線道路整備プログラムの図を比較すると、少なからず幹線ルートに対する認識の変化が認められることから読み取れる。本戦略では、これら他ドナー及び地域経済共同体ならびに UNECA の African Action Plan (2003 年) に示された “Main corridors in Africa” を基に、広域運輸交通回廊を表 5-5 のとおり設定する。





図5-4 Trans African Highway (2003)



図5-5 AfDB の幹線道路整備プログラム(2006)



図5-6 世界銀行の運輸交通回廊 (2006)



図5-7 SADC の Spatial Development Initiative

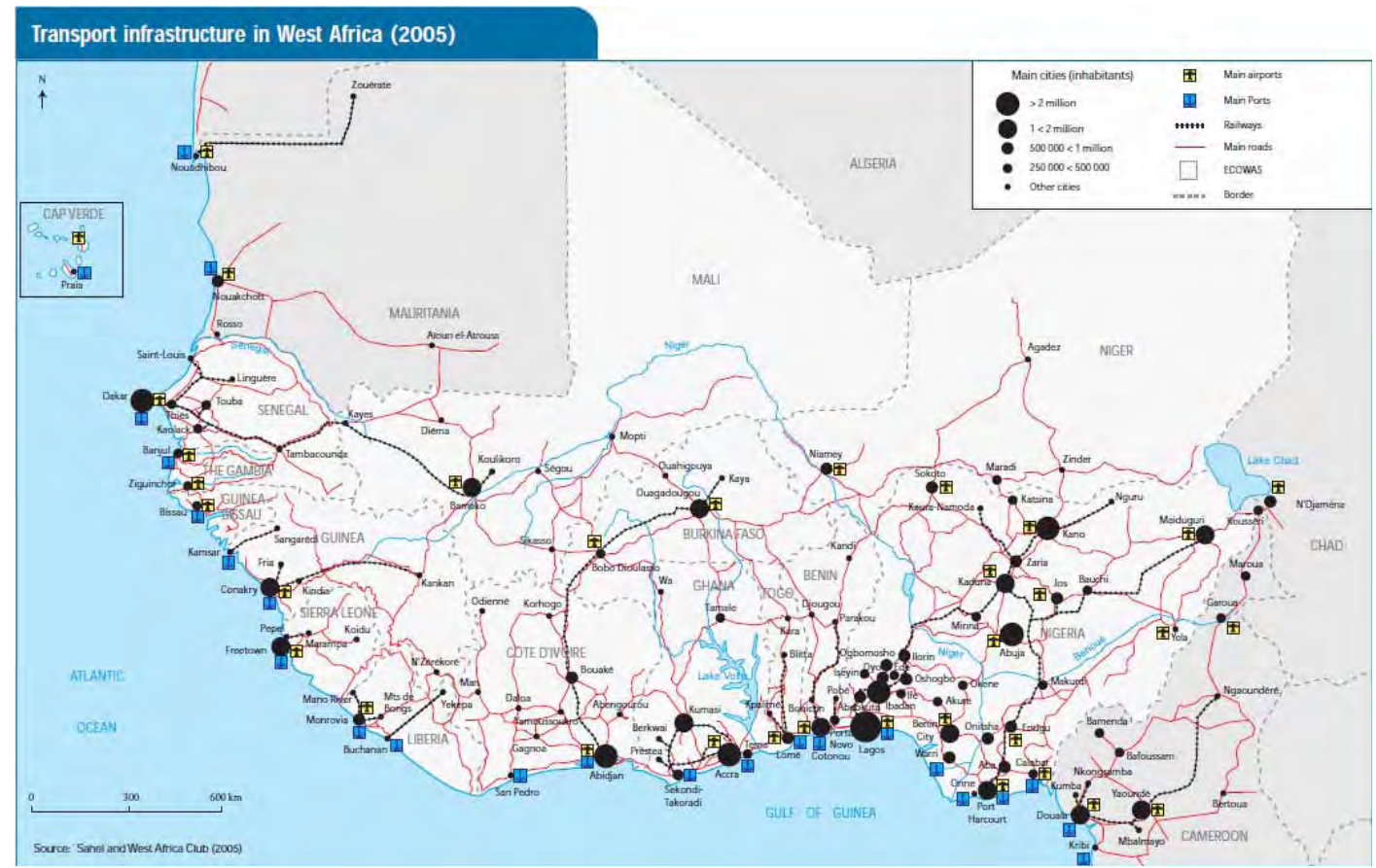


図5-8 ECOWAS 域の Transport Infrastructure





表5-5 サブサハラにおける主要な広域運輸交通回廊

No.	起点(港/国名) 終点(都市/国名)	通過国	現在の主要な交通モード	現況
W1	Dakar/Senegal N'Djamena/Chad	Senegal Mali Burkina Faso Niger Nigeria Chad	Railway, Road	セネガル間では道路と鉄道が並走しているが、ゲージ幅 1,000mm の鉄道の輸送量が卓越する。道路はセネガル Tambacounda からマリ Kita あるいは Bamako の間、南回廊と EU の支援により整備がほぼ完了した北回廊の 2 つが存在する。南回廊はミッシングリンクが多く、現在 EPSA による道路整備と無償による橋梁整備を実施中であり、その他の区間はイスラム開発銀行、アフリカ開発基金(AfDF)、西アフリカ開発銀行(BOAD)、KfW の融資、両国政府により整備が進みつつある。UEMOA(西アフリカ経済通貨同盟)が積極的に本回廊整備を推進している。南回廊での具体的なミッシングリンクは、①Saraya-Falémé:45km-セネガル、②Falémé-Kéniéba-Kita: 300km-マリ、③Kita-Bamako:180km-マリである。Bamako からはブルキナファソの Bobo-Dioulasso、Ouagadougou、ニジェールの Niamey、ナイジェリアの Kano、チャドの N'Djamena に至る。マリ国内、Ouagadougou からニジェール国境、ニジェール Bimi Nkonni からナイジェリア国内全区間及びカメルーン国内が fair あるいは poor な道路状況である。マリ-ブルキナファソ国境のマリ側 Sikasso-Koloko 間 50km、Fotokol-Mltam:85km-カメルーンがこの区間のミッシングリンクとなっている。この運輸交通回廊は TAH の Dakar-N'Djamena ルートと同じである。 参考：マリ・セネガル南回廊道路橋梁整備計画基本設計調査報告書(JICA, 2007) 2006-2010 Regional Economic Program (UEMOA, 2006, <a href="http://www.uemoa.int/PER/REP_Summary%20report.pdf">http://www.uemoa.int/PER/REP_Summary%20report.pdf</a> ) Achievement of ECOWAS (ECOWAS, 1999, <a href="http://www.sec.ecowas.int/sitecedeo/english/achievements-2.htm">http://www.sec.ecowas.int/sitecedeo/english/achievements-2.htm</a> ) ハマコ-ダカール間南回廊道路改良・交通促進事業(EPSA for Africa) 事前評価表(JBIC, 2006, <a href="http://www.jbic.go.jp/japanese/oec/before/2005/pdf/senegal.pdf">http://www.jbic.go.jp/japanese/oec/before/2005/pdf/senegal.pdf</a> )
W2-1	Nouâdhibou / Mauritania Lagos/Nigeria	Mauritania Senegal Guinea Cote d'Ivoire Ghana Togo Benin Nigeria	Road	モーリタニア Nouâdhibou、Nouakchott、Rosso、セネガル St.Louis、Dakar、Kaolack、Tambacounda、ギニア Mamou、Nzerekore、コートジボワール Duekoué、Daloa、Abidjan、ガーナ Accra を経てナイジェリアの Lagos に至る。モーリタニア Nouâdhibou からセネガル Dakar までは TAH の Cairo-Dakar ルートと重なっている。その後 Kaolack にて沿岸ルートである TAH と分岐し Duekoué にて TAH に合流する。モーリタニア北部、モーリタニアとセネガル国境及びセネガル南部及びギニア国内でミッシングリンクが存在する。モーリタニア北部沿岸部には広大な国立公園があり、529km にわたりミッシングリンクである。ガンビア、ギニアビサウ、シエラレオネ、リベリアを通過する沿岸ルートも存在するが、紛争により政情不安定な地域を通過している。各国の首都近郊を除き、多くの区間がミッシングリンクとなっている。内陸ルートでのミッシングリンクは Danané(コートジボワール)-Lola(ギニア)間、Labe(ギニア)-Koundá(ギニア)-Boundou(セネガル)-Medinagounas(セネガル)である。  沿岸ルートでの主要なミッシングリンクは、①Damane (Liberia border): 26 km - コートジボワール、② Bloloquin-Toulepleu-(Liberia border): 64 km-コートジボワール、③Ganta-Tappita-Douanes Tobli-Blay (Côte d'Ivoire border): 15 km-リベリア、④Bandajuma-Zimmi-Mru Bridge (Liberia border) : 97 km-シエラレオネ、⑤Freetown-Pamelap (Guinea border): 126 km-シエラレオネ、Boke(ギニア) - Quebo(ギニアビサウ) : 206 km、⑥Akatsi/Dzodze (Togo border): 31 km-トーゴ、⑦Noepe-Hilla Conджи (Benin border) : 80 km-トーゴとなっている。 参考：Regional Atlas of Transport and Telecommunications in the ECOWAS Zone (OECD, 2005, <a href="http://www.oecd.org/document/4/0,2340,en_2649_34427_35184324_1_1_1_1,00.html">http://www.oecd.org/document/4/0,2340,en_2649_34427_35184324_1_1_1_1,00.html</a> ) Achievement of ECOWAS (ECOWAS, <a href="http://www.sec.ecowas.int/sitecedeo/english/achievements-2.htm">http://www.sec.ecowas.int/sitecedeo/english/achievements-2.htm</a> )
W2-2	Dakar/Senegal Lagos/Nigeria	Senegal Gambia Guinea-Bissau Sierra Leone Liberia Cote d'Ivoire Ghana Togo Benin Nigeria	Road	西アフリカ 11 カ国の沿岸部を各国の首都を通る、ダカールからラゴスまでの道路である。全長 4,010km であり、現在約 3,260km が舗装されている。セネガルの Dakar、Kaolack、Karang、ガンビアの Banjul、セネガルの Séléti、Mpack、ギニアビサウの Safim、Quebo、ギニアの Boké、Conakry、Pamelap、シエラレオネの Port Loko、Freetown、Mru Bridge、リベリアの Klay、Monrovia、Ganta、Blay、コートジボワールの Blolékin、Daloa、Abidjan、Elubo、ガーナの Axim Accra、Denu、トーゴの Lomé、Hilakondji、ベニンの Contonou、Seme、ナイジェリアの Badagry、Lagos を通るルートである。ミッシングリンクはこの路線の西部各国に多く存在する。具体的には Karang-Barra :25km-ガンビア、Quebo-Border :81km-ギニアビサウ、Boder-Boké :125km-ギニア、PK36-Pamelap :84km-ギニア、Pamelap-Porto Loko :70km-シエラレオネ、Bandajuma-Mru Bridge :82km-シエラレオネ、Mru Bridge-Klay :69km-リベリア、Ganta-Blay :151km-リベリア、Blay-Blolékin :60km- コートジボワールである。このルートは TAH の Dakar-Lagos ルートである。 参考：Review of the Implementation Status of the Trans-African Highways and the Missing Links (AfDB & UNECA, 2003, <a href="http://www.afdb.org/pls/portal/docs/PAGE/ADB_ADMIN_PG/DOCUMENTS/NEPAD_INFORMATION/TAH_FINAL_VOL2.PDF">http://www.afdb.org/pls/portal/docs/PAGE/ADB_ADMIN_PG/DOCUMENTS/NEPAD_INFORMATION/TAH_FINAL_VOL2.PDF</a> )
W3	Conakry/Guinea Bamako/Mali	Guinea Mali	Railway, Road	道路はギニアの首都であり港である Conakry から Mamou、Dabola、Kouroussa、Siguiri を通りマリに入り Bamako へと至るルートである。ギニア国内は Conakry から KanKan まではゲージ幅 1,000mm の鉄道があるが、もっぱら沿岸に近い Fria 及び Kindia のボーキサイトの輸送に使われている。マリとギニア間での交通・貿易量は少ないが、ECOWAS によればギニア国内の道路はおおむね good の評価である。ギニアの Kouroussa からマリの Bamako の間に未舗装区間が存在する。 参考：Regional Atlas of Transport and Telecommunications in the ECOWAS Zone (OECD, <a href="http://www.oecd.org/document/4/0,2340,en_2649_34427_35184324_1_1_1_1,00.html">http://www.oecd.org/document/4/0,2340,en_2649_34427_35184324_1_1_1_1,00.html</a> )
W4	Abidjan/Cote d'Ivoire Bamako/Mali	Cote d'Ivoire Burkina Faso Mali	Railway, Road	Abidjan から Ouagadougou 間はブルキナファソのマングソを輸送するために建設されたゲージ幅 1,000mm の鉄道と道路が並走しており、コートジボワールが政情不安に陥る 2002 年までは大動脈であった。道路はコートジボワール Duangolodougou でマリへの路線があり W1 に合流する。ECOWAS によれば、同路線のマリ国内は fair の評価である。2003 年以降、マリにとって Abidjan の役割は低下し、Dakar 及び Tema 港、ブルキナファソは Lome 及び Tema 港の利用が増大している。 参考：Regional Atlas of Transport and Telecommunications in the ECOWAS Zone (OECD, 2005, <a href="http://www.oecd.org/document/4/0,2340,en_2649_34427_35184324_1_1_1_1,00.html">http://www.oecd.org/document/4/0,2340,en_2649_34427_35184324_1_1_1_1,00.html</a> )
W5	Tema, Takoradi/Ghana Ouagadougou/ Burkina Faso	Ghana Burkina Faso	Railway, Road	JICA は 2002 年に Tema 港及び Takoradi 港に係る F/S を実施したが、2002 年のコートジボワールの政情不安により、Abidjan を経ていた物資が流入してきており、重要性が増している。ガーナの Tema 及び Takoradi 港から内陸へは Kumasi 付近までマングソやボーキサイトを搬出するために建設された鉄道と道路が並走している。Takoradi から Kumasi までの道路は他区間と比較して状態が悪く、わが国の無償資金協力による改修の要請があがっている。Kumasi から Tamale を経てブルキナファソに至る道路は Kumasi-Kintambo 間、Temale-Paga 間が JBIC の融資により 1990 年に整備された。本回廊を対象に世界銀行の回廊プロジェクト、UEMOA の One-Stop Border Post プロジェクトが進捗中である。 参考：クマシ-ガ道路修復事業事後評価(JBIC, 2001, <a href="http://www.jbic.go.jp/japanese/oec/post/2001/pdf/project_80_all.pdf">www.jbic.go.jp/japanese/oec/post/2001/pdf/project_80_all.pdf</a> ) ガーナ国港湾開発計画調査(JICA, 2002) 湾岸現状調査(NEPAD インフラ支援)報告書(JICA, 2006) Abidjan-Lagos Transport and Transit Facilitation Project (ALTTFP) (World Bank, 2007, <a href="http://web.worldbank.org/external/projects/main?pagePK=64283627&amp;piPK=73230&amp;theSitePK=40941&amp;menuPK=228424&amp;Projectid=P096407">http://web.worldbank.org/external/projects/main?pagePK=64283627&amp;piPK=73230&amp;theSitePK=40941&amp;menuPK=228424&amp;Projectid=P096407</a> ), Project Information Document (World Bank, 2007, <a href="http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDS/IB/2007/02/12/000104615_20070213094405/Rendered/PDF/PID1Concept0Stage1012207.pdf">http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDS/IB/2007/02/12/000104615_20070213094405/Rendered/PDF/PID1Concept0Stage1012207.pdf</a> )



No.	起点(港/国名) 終点(都市/国名)	通過国	現在の主要な交通モード	現況
W6	Lome/Togo Ouagadougou/ Burkina Faso	Togo Burkina Faso	Railway, Road	Lome 港はブルキナファソにとって主要な海の出入り口であり、その役割は 2002 年以降の Abidjan の地位の低下に反比例して大きくなっている。また、同様の理由でマリ第三の貿易港としても機能している。トーゴ国内には鉄道が内陸に向かって整備されているが、道路が主要な交通モードである。ルートは Lomé から北上し、Sokodé、Kara、Niamtougou を通り、Koupéla から西進し Ouagadougou へと至る。ブルキナファソまでの道路はおおむね良好な状態で海への最短ルートを提供している。 参考：Regional Atlas of Transport and Telecommunications in the ECOWAS Zone (OECD, 2005, <a href="http://www.oecd.org/document/4/0,2340,en_2649_34427_35184324_1_1_1_1,00.html">http://www.oecd.org/document/4/0,2340,en_2649_34427_35184324_1_1_1_1,00.html</a> )
W7	Cotonou/Benin Niamey/Niger	Benin Niger	Railway, Road	ナイジェリア港はニジェール及びナイジェリア西部の海への出入り口として重要な役割を担っている。ベナン国内の Parakou まではゲージ幅 1,000mm の鉄道が健在だが、路線が周辺の鉄道とネットワーク化されていないため広がりがない。道路でのルートは Cotonou から北進し Parakou、Kandi を通り、Malaville からニジェールに入る。その後 Dosso から西へ進み Niamey へと至る。ベナン国内の道路はおおむね良好でニジェールの Niamey まで舗装されている。ブルキナファソに至る道路は Djougou 付近の山地で状態が悪い。 参考：Regional Atlas of Transport and Telecommunications in the ECOWAS Zone (OECD, 2005, <a href="http://www.oecd.org/document/4/0,2340,en_2649_34427_35184324_1_1_1_1,00.html">http://www.oecd.org/document/4/0,2340,en_2649_34427_35184324_1_1_1_1,00.html</a> )
C1	Lagos, Port Harcourt/Nigeria N'Djamena/Chad	Nigeria Cameroon Chad	Railway, Road	Lagos 及び Port Harcourt 港共にゲージ幅 1,067mm の鉄道の起点になっており、輸送量は多くないもののナイジェリア内陸部の Kaura、Kano、Nguru の各都市から道路でニジェール東部、Maiduguri から道路でチャドの N'Djamena へアクセスを提供している。それぞれの港は共に取扱量は大きい、内陸国のトランプ港としての役割は大きくない。ナイジェリア東部地域の道路の状態は悪く、Port Harcourt からカメルーンに抜ける道はミッシングリンクになっている。Lagos、Port Harcourt 共に首都 Abidjan、Abuja を経由して内陸の Kano までは道路が整備されている。この道路ルートの中で Lagos-Ibadan-Ilorin-Kaduna-Kano が TAH に指定されている。 参考：Regional Atlas of Transport and Telecommunications in the ECOWAS Zone (OECD, 2005, <a href="http://www.oecd.org/document/4/0,2340,en_2649_34427_35184324_1_1_1_1,00.html">http://www.oecd.org/document/4/0,2340,en_2649_34427_35184324_1_1_1_1,00.html</a> )
C2	Douala/Cameroon N'Djamena/Chad	Cameroon Chad	Railway, Road	Douala から首都 Yaounde を経由して内陸の Ngaoundere まではゲージ幅 1,000mm の鉄道が整備されており、年間 100 万 t を超える物資を輸送している。また、Ngaoundere からチャドの首都 N'Djamena までは道路が整備されており、チャドにとっては極めて重要な海上に抜けるルートとなっている。道路での Douala から Ngaoundere へのルートは Douala-Yaoundé-Bertoua-Garoua Boulai-Meidougou-Ngaoundere がある。Bertoua から先が TAH であり、チャドの N'Djamena まで至っている。Ngaoundere から Garoua を通りチャドの首都 N'Djamena に至るルートでは度重なるカメルーンの警備当局による通行妨害が問題となっている。EU により中央アフリカ及びカメルーンの幹線道路網整備が積極的に行われており、Yaounde-Ayos、Ngaoundere - Touboro - Moundou、Bertoua - Garoua Boulai、Ngaoundere - Garoua Boulai といった区間の改修工事が実施済みあるいは実施中である。 参考：Regional Atlas of Transport and Telecommunications in the ECOWAS Zone (OECD, 2005, <a href="http://www.oecd.org/document/4/0,2340,en_2649_34427_35184324_1_1_1_1,00.html">http://www.oecd.org/document/4/0,2340,en_2649_34427_35184324_1_1_1_1,00.html</a> ) EU cooperation with Cameroon, Infrastructure Sector (EU, 2007, <a href="http://www.delcmr.ec.europa.eu/webeu/en/eu_and_cm_r/infras_trans.htm">http://www.delcmr.ec.europa.eu/webeu/en/eu_and_cm_r/infras_trans.htm</a> ) Transport-Trade Facilitation (CEMAC) Project (World Bank, 2007, <a href="http://www-wds.worldbank.org/external/default/main?pagePK=64193027&amp;piPK=64187937&amp;theSitePK=523679&amp;menuPK=64187510&amp;searchMenuPK=64187283&amp;siteName=WDS&amp;entityID=000104615_20070226143755">http://www-wds.worldbank.org/external/default/main?pagePK=64193027&amp;piPK=64187937&amp;theSitePK=523679&amp;menuPK=64187510&amp;searchMenuPK=64187283&amp;siteName=WDS&amp;entityID=000104615_20070226143755</a> )
C3	Lagos/Nigeria Douala/Cameroon Kigali/Rwanda	Cameroon Central Africa DRC Rwanda	Railway, Road, Water- carrier	ナイジェリアの Lagos から Shagamu、Benin Ctiy、Onitsha、Abakaliki を通り、カメルーンに入る。カメルーン国内では Ekok、Mamfe、Bamenda、Bafoussam、Foumban、Tibati、Meidouougou を通り、Garoua Boulai から中央アフリカに入る。カメルーンの Douala からは C2 上の路線 Douala- Ngaoundere の Betare Oya 付近から東に分岐し、Garoua Boulai から中央アフリカに入る。ここまでのミッシングリンクは Ekok-Mamfe-Bamenda: 85km-カメルーン、Foumban-Tibati: 326km-カメルーン。中央アフリカ、DRC、ルワンダは主として道路で構成される。中央アフリカ、DRC で多くのミッシングリンクが存在する (Garoua Boulai -Bouar-Baoro:215km-中央アフリカ、Sibut-Bambari-Bangassou:550km-中央アフリカ、Bangassou-Bondo-Dulia-Buta-Kisangani:725km-DRC)。中央アフリカの Bangi から DRC の Kisangani、ルワンダの Bukavu 及び Kigali に至るルート候補は複数存在し、交通モードも多様である。Bangi と Kisangani 間は、①主に中央アフリカ国内を道路で通過するもの、②主に DRC 国内を道路で通過するもの、③②で Lisala からコンゴ川を経るものが考えられる。また、Kisangani と Kigali 間は、(a) Kisangani からゲージ幅 1,000mm の鉄道で Ubundu まで行き、コンゴ川で Kindu に上り道路で Kigali 入りするもの、(b) Kisangani から道路で Ubundu を経由して Kigali に至るもの、(c) Kisangani から東進し Komanda を経て Kigali に至るものが考えられる。留意点として、①については情報不足、②は道路の状態は非常に悪く、世界銀行及び DFID が改修を予定している。③のコンゴ川の水運は問題ないと思われる。(a) は Kindu から道路の状態が悪く、世界銀行が改修を予定している。(b) は EU と KfW が、(c) は KfW と世界銀行が改修予定である。共に Kisangani 付近は雨期の通行が困難で、(b) の Rwanda 国境近く、(c) の Irumu 付近は大変状態が悪い。ルワンダ国内は EU の支援等により道路状態は良好である。 TAH との重複部分はナイジェリア Lagos からのルート Lagos-Kisangani である。 参考：DRC Road Rehabilitation Program (UNJLC, 2005, <a href="http://www.unjlc.org/23003/DRC/maps/catalogue/unjlcgeographicmap.2005-11-23.4150821690">http://www.unjlc.org/23003/DRC/maps/catalogue/unjlcgeographicmap.2005-11-23.4150821690</a> ) DRC Snapshot Roads in DRC (UNJLC, 2006, <a href="http://www.unjlc.org/23003/DRC/land/roads/snapshot_roads/2006-07-25.0204384674/view">http://www.unjlc.org/23003/DRC/land/roads/snapshot_roads/2006-07-25.0204384674/view</a> ) Transport-Trade Facilitation (CEMAC) Project (World Bank, 2007, <a href="http://www-wds.worldbank.org/external/default/main?pagePK=64193027&amp;piPK=64187937&amp;theSitePK=523679&amp;menuPK=64187510&amp;searchMenuPK=64187283&amp;siteName=WDS&amp;entityID=000104615_20070226143755">http://www-wds.worldbank.org/external/default/main?pagePK=64193027&amp;piPK=64187937&amp;theSitePK=523679&amp;menuPK=64187510&amp;searchMenuPK=64187283&amp;siteName=WDS&amp;entityID=000104615_20070226143755</a> )
C4	Douala/Cameroon Windhoek/Namibia	Cameroon Gabon Congo DRC Angola Namibia	Road, Railway	カメルーンの Douala 港を起点として首都 Yaounde から南下してガボンに入り、Ndjole を経由し Bifoun で首都 Libreville への鉄道と道路にそれぞれ接続しコンゴに入る。コンゴでは Dolisie、Ponte-Noire 港を経てアンゴラの飛地 Cabinda、DRC の Boma、Matadi を経由し Kinshasa に入った後に南進しアンゴラに入る。アンゴラの Uige、Luanda 港を経て、内陸で Huambo に至るか沿岸ルートで Lobito 港を経由し Lubango に至り Namibe 港への道路と鉄道に接続し、Oshikango でナミビアに入り、首都 Windhoek に達するルートである。Douala-Yaounde は鉄道で、以降は DRC における Matadi-Kinshasa 間の鉄道と道路の並走区間を除き道路となる。ガボンの東北部、ガボン Lambarene からコンゴ Ponte Noire 近郊 (Figamou-Congo/Gabon border:240km, Congo/Gabon border-Dolisie:223km)、DRC のコンゴ寄り一部と Kintanu からアンゴラ Negage 間がミッシングリンクであるが、情報が極めて限られている。世界銀行がアンゴラ国内において Priority Phase Multisector Rehabilitation and Reconstruction Program (PPMRRP) により交通インフラの復旧を実施しており、Uige-Luanda 港-Lobito 港のルートが対象となる。アフリカ開発銀行(2003)によれば、ナミビア国内の道路は整備されておりミッシングリンクはない。 TAH との重複部分は①Yaounde(カメルーン)から Bifoun(ガボン)を通り Dolisie(コンゴ)まで(ただし、このルートは Toripoli- Windhoek ルート中の Bertoua-Kinshasa 案への代替案)、②Huambo(アンゴラ)-Lugango(アンゴラ)-Oshikango(ナミビア)-Windhoek(ナミビア)である。 参考：アンゴラ国港湾緊急復興計画 (2006) Review of the Implementation Status of the Trans-African Highways and the Missing Links (AfDB & UNECA, 2003, <a href="http://www.afdb.org/pls/portal/docs/PAGE/ADB_ADMIN_PG/DOCUMENTS/NEPAD_INFORMATION/TAH_FINAL_VOL2.PDF">http://www.afdb.org/pls/portal/docs/PAGE/ADB_ADMIN_PG/DOCUMENTS/NEPAD_INFORMATION/TAH_FINAL_VOL2.PDF</a> ) Transport-Trade Facilitation (CEMAC) Project (World Bank, 2007, <a href="http://www-wds.worldbank.org/external/default/main?pagePK=64193027&amp;piPK=64187937&amp;theSitePK=523679&amp;menuPK=64187510&amp;searchMenuPK=64187283&amp;siteName=WDS&amp;entityID=000104615_20070226143755">http://www-wds.worldbank.org/external/default/main?pagePK=64193027&amp;piPK=64187937&amp;theSitePK=523679&amp;menuPK=64187510&amp;searchMenuPK=64187283&amp;siteName=WDS&amp;entityID=000104615_20070226143755</a> )



No.	起点(港/国名) 終点(都市/国名)	通過国	現在の主要な交通モード	現況
C5	Matadi, Boma/DRC Bangui/Central Africa	DRC Central Africa	Railway, Water- carrier	DRC の Boma 港/Matadi 港から鉄道あるいは道路により Kinshasa に入り、Kinshasa からコンゴ川の水運を利用して Bangui に至るルートである。Matadi 港は DRC で最大の港であるが、長期間にわたる維持管理の欠如により施設の状態は悪い。Matadi から Kinshasa の道路の状態は良好であるが、中央アフリカの Bangui までの陸路はコンゴ川の両岸共に存在しない。本ルートの Kinshasa-Bangui 間の情報は極めて少ない。 TAH との重複部分は Matadi-Kinshasa が Toripoli-Windhoek ルートの一部となっている。 参考：Ports Description (UNJLC, 2005, <a href="http://www.unjlc.org/23003/DRC/rivers/unjlcarticle.2005-10-19.2425940277/view">http://www.unjlc.org/23003/DRC/rivers/unjlcarticle.2005-10-19.2425940277/view</a> )
C6	Matadi, Boma/DRC Bujumbura/Burundi	DRC Rwanda Burundi	Road, Water- carrier, Railway	Boma 港/Matadi 港から Kinshasa までは C5 をたどる。Kinshasa から Rwanda あるいは Burundi まではマサ交通モードから成る複数ルートが存在する。主要なものでは①Kinshasa-Kisangani をコンゴ川の水運により上り、Kisangani 以降は C3 の(a)、(b)、(c)いずれかによりルンダに入るもの、②Kinshasa からコンゴ川支流のサバ川の水運で上り Ilebo からゲージ幅 1,067mm の鉄道で Kamina を経由し Kalema からタンガニカ湖の水運でブルンジ Bujumbura に至り陸路でルンダの Kigali に入るもの、③Kinshasa から道路で東進し Kananga、ルンダの Bukabu を経て Kigali に入るものがある。③の道路は Kinshasa 近郊から東は状態が悪く、Kananga 西の区間では UNJLC によれば Impracticable と評価されている。Kananga 及び Mbujimayi 周辺は雨期の通行が困難で、以東ルンダ国境まで極めて状態の悪い区間が続く。同道路は Kananga 西の区間を除き、世界銀行による改修が予定されている。 TAH との重複部分は Matadi-Kinshasa が Toripoli-Windhoek ルートの一部となっている。 参考：DRC Road Rehabilitation Program (UNJLC, 2005, <a href="http://www.unjlc.org/23003/DRC/maps/catalogue/unjlcgeographicmap.2005-11-23.4150821690">http://www.unjlc.org/23003/DRC/maps/catalogue/unjlcgeographicmap.2005-11-23.4150821690</a> ) DRC Snapshot Roads in DRC (UNJLC, 2006, <a href="http://www.unjlc.org/23003/DRC/land/roads/snapshot_roads/2006-07-25.0204384674/view">http://www.unjlc.org/23003/DRC/land/roads/snapshot_roads/2006-07-25.0204384674/view</a> )
C7	Matadi, Boma/DRC Lusaka/Zambia	DRC Zambia	Road, Water- carrier, Railway	C6 の②の鉄道ルートで Kamina から継続して Lubumbashi を経てザンビアに抜けるもの、③の道路ルートで Mbujimayi から南に分岐し鉄道と並走し Lubumbashi を経てザンビアに抜けるものがある。道路に関しては、Ditu 付近から Nguba 間はミッシングリンクで UNJLC によれば雨期の通行は危険で、以降は Lubumbashi 一部区間を除き Good あるいは Practicable である。Nguba-Likasi(120km)は状態が悪く、Nguba-Lubumbashi 間は世界銀行による改修が予定されている。 TAH との重複部分は、Matadi-Kinshasa が Toripoli-Windhoek ルートの一部となっている。 Nguba-Likasi-Lubumbashi-Kasumbalesa(DRC)、Kasumbalesa-Lusaka(ザンビア)が TAH の Beira-Lobito ルートに重複している。ザンビアの Kapiri Mposhi-Lusaka 間は TAH の Cairo-Gaborone ルートとも重複している。 参考：DRC Road Rehabilitation Program (UNJLC, 2005, <a href="http://www.unjlc.org/23003/DRC/maps/catalogue/unjlcgeographicmap.2005-11-23.4150821690">http://www.unjlc.org/23003/DRC/maps/catalogue/unjlcgeographicmap.2005-11-23.4150821690</a> ) DRC Snapshot Roads in DRC (UNJLC, 2006, <a href="http://www.unjlc.org/23003/DRC/land/roads/snapshot_roads/2006-07-25.0204384674/view">http://www.unjlc.org/23003/DRC/land/roads/snapshot_roads/2006-07-25.0204384674/view</a> ) Review of the Implementation Status of the Trans-African Highways and the Missing Links (AfDB & UNECA, 2003, <a href="http://www.afdb.org/pls/portal/docs/PAGE/ADB_ADMIN_PG/DOCUMENTS/NEPAD_INFORMATION/TAH_FINAL_VOL2.PDF">http://www.afdb.org/pls/portal/docs/PAGE/ADB_ADMIN_PG/DOCUMENTS/NEPAD_INFORMATION/TAH_FINAL_VOL2.PDF</a> )
S1	Luanda, Lobito/Angola Lusaka/Zambia	Angola DRC Zambia	Railway, Road	通称 Lobito 回廊と呼ばれるルートであり、Lobito-Cachiungo-Kuito-Luena-Dilolo で DRC に入り、Kolwezi-Nguba-Likasi-Lubumbashi を経由しザンビア Lusaka に至る。首都の Luanda 港は民営化のプロセスにあるがコンセンサスとの契約交渉が長引き、容量不足の港湾の改善に着手できていない。Lobito 港は国土の中央に位置し、DRC、ザンビアに向かうゲージ幅 1,067mm の Benguela 鉄道の起点であり、高い潜在性を有している。Benguela 鉄道及び Luanda 鉄道ならびに Namibe 鉄道の復旧を中国の支援を得て進めている。わが国は 2006 年に実施した開発調査結果に基づき、Lobito、Namibe 両港の改善を無償資金協力により実施する予定である。アンゴラ国内の道路は世界銀行が Priority Phase Multisector Rehabilitation and Reconstruction Program (PPMRP)により復旧工事を実施しており、本ルートでは Luanda 港-Lobito 港-Leuna-Saurimo-Luanda 港のループが対象となる。コンゴ国内に入ると国境の Dilolo から鉄道がザンビアまで抜けている。併走する道路 Dilolo-Likashi : 613km-DRC はミッシングリンクである。またアンゴラの Kuito-Luena-Dilolo:738km もミッシングリンクである。 この回廊は TAH の Beira-Lobito ルートの Lusaka(ザンビア)-Lobito(アンゴラ)に Lobito-Luanda(アンゴラ)を加えたものである。 参考：アンゴラ港湾緊急復興計画 (JICA, 2006) Review of the Implementation Status of the Trans-African Highways and the Missing Links (AfDB & UNECA, 2003, <a href="http://www.afdb.org/pls/portal/docs/PAGE/ADB_ADMIN_PG/DOCUMENTS/NEPAD_INFORMATION/TAH_FINAL_VOL2.PDF">http://www.afdb.org/pls/portal/docs/PAGE/ADB_ADMIN_PG/DOCUMENTS/NEPAD_INFORMATION/TAH_FINAL_VOL2.PDF</a> )
S2	Walvis Bay/Namibia Lusaka/Zambia	Namibia Zambia	Road	通称 Trans Caprivi Corridor と呼ばれ、ナミビアの Walvis Bay 港を起点とし、ナミビア国内はゲージ幅 1,065mm の鉄道で Tsumeb まで行き、道路で Grootfontein 経由でザンビア国境の Katima Mulilo に達するルートと、道路で Karibib、Oyjiwaronga、Grootfontein に至るものがある。ザンビアに入るには 2004 年に完成した Katima Mulilo Bridge でザンベジ川を渡るルートと、Ngoma から一度ボツワナに入り Kazungula でフェリーにより渡河するか、ジンバブエの Victoria Falls を経由して Livingstone に達するルートがある。ナミビア、ザンビア共にミッシングリンクはない。 参考：The Walvis Bay Corridor - a case study for transport transit facilitation (Walvis Bay Corridor Group, 2004, <a href="http://r0.unctad.org/tl/ppt-2004-11-24/wbcg%20F%20Gschwender.pdf">http://r0.unctad.org/tl/ppt-2004-11-24/wbcg%20F%20Gschwender.pdf</a> )
S3	Walvis Bay/Namibia Pretoria/South Africa	Namibia Botswana South Africa	Road	ナミビアの Walvis Bay 港を起点とし、OKahajdja、Windhoek、Gobabis、Buitepos 経由でボツワナに入り、Mamuno、Kalkfontein、X Kang、Sekoma、Lobatse、南アフリカの Pretoria に達するルートである。このうちナミビアの Walvis Bay-Gobabis 間はゲージ幅 1,065mm の鉄道と道路が並走しミッシングリンクはない。ボツワナ国内の Mamuno-Sekoma 間は 1995-98 年にかけて JBIC も参加したカマリ横断道路建設事業により舗装され、ミッシングリンクがなくなった。現在は、ナミビア-ボツワナ-南アフリカ国境の通過の簡素化が課題となっている。 参考：カマリ横断道路建設事業事後評価(JBIC, 2001, <a href="http://www.jbic.go.jp/japanese/oec/post/2001/pdf/project_79_all.pdf">www.jbic.go.jp/japanese/oec/post/2001/pdf/project_79_all.pdf</a> )
S4	Durban/South Africa Lusaka/Zambia	South Africa Zimbabwe Zambia	Road	南アフリカの Durban 港を起点とし、Johannesburg、ジンバブエの Harare、ザンビアの Lusaka を経て DRC の Lubumbashi に達し、C7 に接続するルートである。南アフリカとジンバブエの間はゲージ幅 1,067mm の鉄道もあるが、道路の利用率が高い。アフリカ開発銀行(2003)によればジンバブエ国内の道路は、Harare-Chirundu(376km)の一部 27km が poor で、ザンビアの Chirundu-Lusaka(136km)は fair である。他の区間について情報は少ない。Chirundu 橋は日本の無償資金協力により 2004 年に整備されたもので、国境交通事情の改善に大きな役割を果たした。現在 Chirundu の国境ポストにおいて One-Stop Border Post 化に向けた取り組みが行われている。 Harare(ジンバブエ)-Lusaka(ザンビア)間は TAH(Beira-Lobito)と重なっている。 参考：Review of the Implementation Status of the Trans-African Highways and the Missing Links (AfDB & UNECA, 2003, <a href="http://www.afdb.org/pls/portal/docs/PAGE/ADB_ADMIN_PG/DOCUMENTS/NEPAD_INFORMATION/TAH_FINAL_VOL2.PDF">http://www.afdb.org/pls/portal/docs/PAGE/ADB_ADMIN_PG/DOCUMENTS/NEPAD_INFORMATION/TAH_FINAL_VOL2.PDF</a> ) チルド橋建設計画基本設計調査報告書(JICA, 2002)
S5	Durban/South Africa Lusaka/Zambia	Botswana Zambia	Railway, Road	S4 で Pretoria から S3 を経てボツワナに入り、Lobatse、Gaborone、Francistown、Kazungula を経てザンビアに達する。ジンバブエをバイパスし南部アフリカ内陸国と南アフリカの Durban を結ぶルートである。JICA はザンベジ川カズンガラ橋建設計画の F/S を 2000 年に実施したが、橋梁建設には至っていない。 ボツワナの Lobatse-Gaborone-Francistown は TAH(Cairo-Gaborone)と重複している。 参考：ザンベジ川カズンガラ橋建設計画(JICA, 2001)



No.	起点(港/国名) 終点(都市/国名)	通過国	現在の主要な交通モード	現況
S6	Maputo/Mozambique Johannesburg/South Africa	Mozambique South Africa	Railway, Road	ザンビエ湖の首都 Maputo と南アフリカの首都 Pretoria 及び Johannesburg を結ぶルートで、通称 Maputo Corridor と呼ばれる。SADC の SDI で最も古く、1996 年に Maputo Development Corridor として構想され、Maputo 港、Maputo-Johannesburg 間の高速道路及び鉄道が PPP スキームにより改善された。ミッシングリンクは存在しないが、ザンビエ湖と南アフリカ国境の Ressano Garcia 国境ポストで大型トラックの渋滞が深刻である。 参考：Maputo Corridor (Maputo Port Development Company, 2007, <a href="http://www.portmaputo.com/corridor/">http://www.portmaputo.com/corridor/</a> )
S7	Beira/Mozambique Lusaka/Zambia	Mozambique Zimbabwe Zambia	Railway, Road	ザンビエ湖の Beira 港を起点とし、ジンバブエの Harare、ザンビアの Lusaka に至るルートである。Beira-Harare-ジンバブエの Zawi 間は鉄道が整備されている。道路は鉄道と並行してザンビアの Lusaka に達しており、ミッシングリンクは存在しない。 道路は全ルートにわたり TAH(Beira-Lobito)と重なっている。
S8	Nacala/Mozambique Lusaka/Zambia	Mozambique Malawi Zambia	Railway, Road	通称 Nacala Corridor と呼ばれるルートである。Nacala 港及び同港を起点とし Nampula、Cuamba を経てマウイとザンビアの国境である Mchinji まで達する鉄道は、コンセッション契約により民間オペレーターにより運営管理されている。しかし、容量拡大のための再投資等は計画されていない。道路に関しては、EU が Nacala から Nampula 間の改修を 2002 年に実施しており、2007 年現在、JICA が Nampula-Cuamba 間を対象に F/S を実施している。調査後は EPSA による JBIC とアフリカ開発銀行の協調融資、Cuamba-マウイ国境間を MCC の資金協力により道路改修が行われる予定である。マウイ国内の道路事情はわが国の無償資金協力によるマンゴチ橋建設等により比較的良好である。ザンビア国内の道路は舗装されているが状態は良くない。モザンビーク-マウイ国境はアフリカ開発銀行から OSBP 化が期待されている。JICA の F/S では地域開発プログラムの策定を並行して行っており、開発回廊振興の取り組みに着手している。 参考：ザンビエ湖国境間道路改善計画プロジェクト形成調査報告書(JICA, 2006)
S9	Mtwara, Dar Es Salaam/Tanzania /Malawi /Mozambique	Tanzania Malawi Mozambique	Road, Water-carrier	通称 Mtwara 回廊と呼ばれるルートで、Mtwara、Masasi、Tunduru、Songea、Mbamba Bay を通過し、マウイ湖の水運でマウイあるいはザンビエ湖に至る。Mtwara 港を利用しないで Mingoyo から北に分岐し Mingoyo を経て Dar Es Salaam 港を経由する貨物もある。Dar Es Salaam-Mingoyo 間のミッシングリンクは現在改修中の区間 Mingoyo-Kilwa(190km)、Ndundu - Somanga(60km) であるが、2010 年には全線整備される予定である。Mtwara 回廊本線に関しては、2004 年にクウェート基金による F/S が実施され、その後わが国に Masasi-Tunduru 間改修の無償資金協力が要請された。予備調査(2005)による検討の結果、Masasi-Mangaka 区間(54km)が無償資金協力の検討対象となり、2007 年に基本設計調査を実施している。Mingoyo - Masasi(117km) は EU/Italia、Songea-Peramiho(20km)については UK の協力により舗装済みであるが、その他は未舗装である。わが国は幹線道路橋改修計画(1996-98)により Mtwara-Mingoyo 間の道路上の 4 橋を改修している。 参考：タンザニア国マシントウングラ間道路改善計画支援プロジェクト形成調査報告書(JICA, 2005) タンザニア国マシマンガッカ間道路整備計画基本設計調査報告書(JICA, 2007)
E1	Dar-Es-Salaam/ Tanzania Lusaka/Zambia	Tanzania Zambia	Railway, Road	タンザニア最大の都市 Dar Es Salaam から、タンザニア西部に位置する一大農耕地帯である Iringa 州、Mbeya 州を通りザンビアの首都 Lusaka に至るルートで、ゲージ幅 1 万 1,067mm のメータ鉄道と幹線道路が並走している。メータ鉄道は南アフリカのアルトヘイト放棄以降貨物輸送が減っており、コンセッションによる民営化が検討されている。2001 年の無償資金協力報告書によれば、1987 年に世界銀行により Sixth Highway Rehabilitation Project が策定され、その一部である Tanzam Highway Rehabilitation Project が、デンマーク、ノルウェー、世界銀行、アフリカ開発銀行等の無償及び有償援助による復旧・改良工事が実施されてきた。具体的には、Dar Es Salaam (Ubungo) - Mlandizi (DANIDA の Grant : 1997-2001)、Mlandizi - Chalinze (AfDB の Loan : 1990-1995)、Chalinze - Melela (DANIDA の Grant : 2001-2004)、Melela - Mikumi (IDA の Credit+NORAD の Grant : 1988-1991)、Mikumi - Msimba (AfDB の Loan : 1991-1994)、Igawa - Igurusi (IDA の Credit+NORAD の Grant : 1991-1993)、Igurusi - Songwe (IDA の Credit+NORAD の Grant : 1998-1994)、Songwe - Tunduma (NORAD の Grant : 2001-2003)となっている。アフリカ開発銀行(2003)によれば、Iringa-Igawa(210km)、Mbeya-Tunduma(109km)、ザンビア国内の Kapiri-Kabwe(68km)間の道路状態が悪い。 Iringa(タンザニア)から Lusaka(ザンビア)までは TAH(Cairo-Gaborone)と重複している。 参考：タンザニア幹線道路改修計画基本設計調査報告書(JICA, 2001) Review of the Implementation Status of the Trans-African Highways and the Missing Links (AfDB & UNECA, 2003, <a href="http://www.afdb.org/pls/portal/docs/PAGE/ADB_ADMIN_PG/DOCUMENTS/NEPAD_INFORMATION/TAH_FINAL_VOL2.PDF">http://www.afdb.org/pls/portal/docs/PAGE/ADB_ADMIN_PG/DOCUMENTS/NEPAD_INFORMATION/TAH_FINAL_VOL2.PDF</a> )
E2	Dar-Es-Salaam/ Tanzania Kigali/Rwanda Bujubua/Burundi	Tanzania Rwanda Burundi	Railway, Road, Water-carrier	通称 Central Corridor と呼ばれ、Dar Es Salaam を起点とし、ゲージ幅 1,000mm の Tanzania Railways Corporation(TRC)による鉄道でタンガニカ湖畔の Kigoma に抜け、水運あるいは道路でブルンジの Bujumbura に入り陸路でルンダに至るルートと、道路で Morogoro、Dodoma、Manyoni、Singida、Nzega、Sangilwa、Lusahunga、Rusumo Falls を経てルンダ及びブルンジに至るルートがある。TRC は 1993 年以来 Dar Es Salaam-Kigoma 間でブルンジ向けの専用貨物列車を走らせ、税関処理の迅速化も進めている。Central Development Corridor は世界銀行による East Africa Trade and Transport Facilitation Project、Central Transport Corridor の対象になっており、Singida-Shelui Road (110km)の改修、TRC の民営化支援等が実施される予定である。ルンダ、ブルンジにとって Central Corridor は海への最短アクセスと最小の国境通過回数を提供するが、Dodoma から Lusahunga 間の道路の状態が悪いため Northern Corridor に比べ利用が進んでいない。 参考：世界の鉄道(JARTS, 2005) East Africa Trade and Transport Facilitation Project (World Bank, 2006, <a href="http://web.worldbank.org/external/projects/main?pagePK=64283627&amp;piPK=73230&amp;theSitePK=40941&amp;menuPK=228424&amp;Projectid=P079734">http://web.worldbank.org/external/projects/main?pagePK=64283627&amp;piPK=73230&amp;theSitePK=40941&amp;menuPK=228424&amp;Projectid=P079734</a> ), Project Appraisal Document (World Bank, 2005, <a href="http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2006/01/05/000090341_20060105104746/Rendered/PDF/34178.pdf">http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2006/01/05/000090341_20060105104746/Rendered/PDF/34178.pdf</a> ) Central Transport Corridor Project (World Bank, 2004, <a href="http://web.worldbank.org/external/projects/main?pagePK=64283627&amp;piPK=73230&amp;theSitePK=40941&amp;menuPK=228424&amp;Projectid=P078387">http://web.worldbank.org/external/projects/main?pagePK=64283627&amp;piPK=73230&amp;theSitePK=40941&amp;menuPK=228424&amp;Projectid=P078387</a> ), Project Appraisal Document (World Bank, 2004, <a href="http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2004/04/12/000012009_20040412141254/Rendered/PDF/28409.pdf">http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2004/04/12/000012009_20040412141254/Rendered/PDF/28409.pdf</a> )
E3	Dar-Es-Salaam/ Tanzania Addis Ababa/Ethiopia	Tanzania Kenya Ethiopia	Road	Dar Es Salaam あるいは Tanga から Segera、Moshi、Arusha を経て Namanga の国境でケニアに入り、Nairobi、Nanyuki、Isilo、Marsabit を経て Moyale でエチオピアに入り、Addis Ababa に至るルートである。Moyale-Addis Ababa:687km のうち 200km は舗装状態が悪いが、補修計画は今のところない。Moyale-Marsabit-Isiolo:519km-ケニアはミッシングリンクとなっている。 Arusha(タンザニア)-Namanga(ケニア)-Nairobi(ケニア)-Moyale(エチオピア)-Addis Ababa(エチオピア)は TAH(Cairo-Gaborone)と重複している。 参考：East Africa Trade and Transport Facilitation Project (World Bank, 2006, <a href="http://web.worldbank.org/external/projects/main?pagePK=64283627&amp;piPK=73230&amp;theSitePK=40941&amp;menuPK=228424&amp;Projectid=P079734">http://web.worldbank.org/external/projects/main?pagePK=64283627&amp;piPK=73230&amp;theSitePK=40941&amp;menuPK=228424&amp;Projectid=P079734</a> ), Project Appraisal Document (World Bank, 2005, <a href="http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2006/01/05/000090341_20060105104746/Rendered/PDF/34178.pdf">http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2006/01/05/000090341_20060105104746/Rendered/PDF/34178.pdf</a> ) Central Transport Corridor Project (World Bank, 2004, <a href="http://web.worldbank.org/external/projects/main?pagePK=64283627&amp;piPK=73230&amp;theSitePK=40941&amp;menuPK=228424&amp;Projectid=P078387">http://web.worldbank.org/external/projects/main?pagePK=64283627&amp;piPK=73230&amp;theSitePK=40941&amp;menuPK=228424&amp;Projectid=P078387</a> ), Project Appraisal Document (World Bank, 2004, <a href="http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2004/04/12/000012009_20040412141254/Rendered/PDF/28409.pdf">http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2004/04/12/000012009_20040412141254/Rendered/PDF/28409.pdf</a> )





No.	起点(港/国名) 終点(都市/国名)	通過国	現在の主要な交通モード	現況
E4	Mombasa/Kenya Bujumbura/Burundi	Kenya Uganda Rwanda Burundi	Road, Railway	通称 Northern Corridor と呼ばれ、鉄道と道路により構成される。道路はケニア Mombasa を起点として Voi、Sultan Hamud、Machakos、Nairobi、Nakuru、Eldoret を通り、ウガンダ Tororo に入り、Jinja、Kampala、Masaka、Mbarara、Ntugamo、Kabale、ルワンダ Gotuna、Kigali、Butare、ブルンジ Kyanza、Bujumbura を終点とする回廊である。鉄道もケニア Mombasa を起点としてケニア国内は道路と平行している。ウガンダへも道路と同様に Tororo から入り、Jinja を経由し、終点首都の Kampala へと至る。ケニア鉄道は貨物輸送(セメント、砂糖、コーヒーを輸送)での役割は大きい、旅客輸送の役割はそれほど高くない。ウガンダ鉄道は現在貨物輸送のみで旅客輸送は行ってはいない。 Mombasa(ケニア)-Mbarara(ウガンダ)は TAH(Lagos-Mombasa) と重複している。 参考：East Africa Trade and Transport Facilitation Project (World Bank, 2006, <a href="http://web.worldbank.org/external/projects/main?pagePK=64283627&amp;piPK=73230&amp;theSitePK=40941&amp;menuPK=228424&amp;Projectid=P079734">http://web.worldbank.org/external/projects/main?pagePK=64283627&amp;piPK=73230&amp;theSitePK=40941&amp;menuPK=228424&amp;Projectid=P079734</a> ), Project Appraisal Document (World Bank, 2005, <a href="http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2006/01/05/000090341_20060105104746/Rendered/PDF/34178.pdf">http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2006/01/05/000090341_20060105104746/Rendered/PDF/34178.pdf</a> ) <a href="http://web.worldbank.org/external/projects/main?pagePK=64283627&amp;piPK=73230&amp;theSitePK=40941&amp;menuPK=228424&amp;Projectid=P082615">http://web.worldbank.org/external/projects/main?pagePK=64283627&amp;piPK=73230&amp;theSitePK=40941&amp;menuPK=228424&amp;Projectid=P082615</a>
E5	Nairobi/Kenya Juba/Sudan	Kenya Sudan	Road	Nairobi から Lokichokio、スーダン国境、Kapoeta、Torit を経由し Juba に至る道路ルートである。ケニア国内の Nairobi から Lokichokio 間は比較的良好である。雨期の豪雨によりガメージを受けやすく、定期的な補修が必要である。Lokichokio から Juba までは状態が悪く、WFP がスーダン側の地雷除去、道路改修等を行っている。WFP による地雷除去が完了しない限り Lokichokio からスーダン南部へのアクセスは不可能である。しかしながら、この回廊はスーダン南部にとっては重要である。 Nairobi-Eldoret(ケニア)のみ TAH(Lagos-Mombasa) と重複している。 参考：North-South Sudan Road Routes (UNJLC, 2007, <a href="http://www.unjlc.org/sudan/infrastructure/roads/northsouthroutereportss/2007-04-16.9366882790/view">http://www.unjlc.org/sudan/infrastructure/roads/northsouthroutereportss/2007-04-16.9366882790/view</a> ) South Sudan Roads Assessment Status (UNJLC, 2007, <a href="http://www.unjlc.org/sudan/maps/catalogue/unjlc_sdn_706_A0/view">http://www.unjlc.org/sudan/maps/catalogue/unjlc_sdn_706_A0/view</a> ) Assessment Status South Sudan 070208 (UNJLC, 2007, <a href="http://www.unjlc.org/sudan/maps/catalogue/assessmentstatus">http://www.unjlc.org/sudan/maps/catalogue/assessmentstatus</a> ) South Sudan Infrastructure Rehabilitation Priorities (UNJLC, 2007, <a href="http://www.unjlc.org/sudan/maps/catalogue/unjlc_sdn_704_A0">http://www.unjlc.org/sudan/maps/catalogue/unjlc_sdn_704_A0</a> ) Transport Corridors (UNJLC, 2007, <a href="http://www.unjlc.org/sudan/transport/land/transport_corridors#h3_14">http://www.unjlc.org/sudan/transport/land/transport_corridors#h3_14</a> ) Kakuma-Lokichokio Road Project Performance Audit Report (AfDB, 1997, <a href="http://www.afdb.org/pls/portal/url/ITEM/1C4E00D01A2D147CE040C00A0C3D0E29">www.afdb.org/pls/portal/url/ITEM/1C4E00D01A2D147CE040C00A0C3D0E29</a> )
E6	Kampala/Uganda Juba/Sudan	Kenya Sudan	Road	現在の南スーダン地域にとって主要な海への陸路で、ウガンダの Kampala 経由で Northern Corridor を通過し Mombasa に出るルートである。南スーダンに対して支援する WFP や他援助機関の多くが本ルートに依存した輸送体制をとっているが、大部分が未舗装で雨期の道路状況は大変悪い。Kampala からは Gulu まで良好な道路だが、Gulu から先は未舗装区間で西ルート(Gulu、Arua、Kaya、スーダン国境、Yei、Juba)と東ルート(Gulu、Nimule、スーダン国境、Juba)があり、東ルートは距離は短いが雨期はほとんど通過が不可能なため、現在は主に西ルートが利用されている。 参考：North-South Sudan Road Routes (UNJLC, 2007, <a href="http://www.unjlc.org/sudan/infrastructure/roads/northsouthroutereportss/2007-04-16.9366882790/view">http://www.unjlc.org/sudan/infrastructure/roads/northsouthroutereportss/2007-04-16.9366882790/view</a> ) South Sudan Roads Assessment Status (UNJLC, 2007, <a href="http://www.unjlc.org/sudan/maps/catalogue/unjlc_sdn_706_A0/view">http://www.unjlc.org/sudan/maps/catalogue/unjlc_sdn_706_A0/view</a> ) Assessment Status South Sudan 070208 (UNJLC, 2007, <a href="http://www.unjlc.org/sudan/maps/catalogue/assessmentstatus">http://www.unjlc.org/sudan/maps/catalogue/assessmentstatus</a> ) South Sudan Infrastructure Rehabilitation Priorities (UNJLC, 2007, <a href="http://www.unjlc.org/sudan/maps/catalogue/unjlc_sdn_704_A0">http://www.unjlc.org/sudan/maps/catalogue/unjlc_sdn_704_A0</a> ) Transport Corridors (UNJLC, 2007, <a href="http://www.unjlc.org/sudan/transport/land/transport_corridors#h3_14">http://www.unjlc.org/sudan/transport/land/transport_corridors#h3_14</a> )
E7	Djibouti/ Djibouti Addis Ababa/Ethiopia	Djibouti Ethiopia	Road, Railway	ジブチの首都 Djibouti とエチオピアの首都 Addis Ababa を結ぶ幹線で、鉄道(781km)、道路(Galafi 経由で 910km、鉄道と併走する Dewenle 経由で 840km)が結んでおり、Dewenle 経由のエチオピア国内の一部を除き状態は良好である。しかし、鉄道の利用率は道路に比べて低く、5%程度にとどまる。エチオピアにとって Djibouti 港は 1998 年のエトリア独立以降重要性が増し、現在はエチオピアにとってほとんど唯一の貿易港となっている。 Galafi-Dikhil:100km-ジブチがミッシングリンクとなっている。 ジブチの Djibouti-Galafi は TAH(N'Djamena-Djibouti) と重複している。 参考：Djibouti Port (UNJLC, 2006, <a href="http://www.unjlc.org/23003/horn_africa/djibouti/sea/copy_of_index_html/view">http://www.unjlc.org/23003/horn_africa/djibouti/sea/copy_of_index_html/view</a> ) Eastern Africa Corridors (World Bank, 2005, <a href="http://www.worldbank.org/transport/learning/presentations/Ports/hartmann2_WB%20Transport%20Forum%202005%20Eastern%20Africa%20Corridors.ppt">http://www.worldbank.org/transport/learning/presentations/Ports/hartmann2_WB%20Transport%20Forum%202005%20Eastern%20Africa%20Corridors.ppt</a> ) ジブチ港湾施設整備計画 (外務省, <a href="http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/hyouka/report/djibouti1.html">http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/hyouka/report/djibouti1.html</a> )
E8	Port Sudan/Sudan Addis Ababa/Ethiopia	Sudan Ethiopia	Road	エチオピアの Addis Ababa から国道 5 号線でスーダンに向かう幹線道路で Goha Tsiyon、Dejen を通り、Injibara で南と北の 2 ルートに別れる。北ルートは Bahir Dar、Azezo、Metema を経てスーダンに入り、Gedaref で Port Sudan と Khartoum を結ぶ道路と鉄道(現在は運行をしていない)に接続する。南ルートは Injibara から西進し、Guba を経て Bambudi を越えてスーダンに入り、Ed Damazin で Khartoum への鉄道と道路に接続する。ミッシングリンクはエチオピアの Injibara からスーダンの Gedaref(北ルート) [Azèzo-Galabat:185km-エチオピア、Galabat -Doka:80km-スーダン] と Ed Damazin(南ルート)に存在する。JICA はエチオピア国内で幹線道路改修計画を実施してきており、Addis Ababa と Goha Tsiyon 間(182.5km)が既に改修済みで、現在、Goha Tsiyon と Dejen 間の青ナイル川の Abai 橋梁架橋を含む改修を行っている。 Addis Ababa-Dejen-Azèzo(エチオピア)-Galabat-Gedaref(スーダン)は TAH(Cairo-Gaborone) と、同区間中の Werota(エチオピア)-Gedaref(スーダン)は TAH(N'Djamena-Djibouti) と重なる。 参考：エチオピア事務所事業概要(JICA, <a href="http://www.jica.go.jp/ethiopia/activities/infra.html">http://www.jica.go.jp/ethiopia/activities/infra.html</a> ) Transport Corridors (UNJLC, 2007, <a href="http://www.unjlc.org/sudan/transport/land/transport_corridors#h3_14">http://www.unjlc.org/sudan/transport/land/transport_corridors#h3_14</a> ) (エチオピア国第 1 次～第 4 次幹線道路改修計画基本設計調査報告書)

出典：UNECA 2003 African Action Plan、アフリカ幹線道路網図 (アフリカ開発銀行、2006) を基に JICA が作成

[http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2004/05/27/000012009\\_20040527140737/Rendered/PDF/28826.pdf](http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2004/05/27/000012009_20040527140737/Rendered/PDF/28826.pdf)

Review of the Implementation Status of the Trans African Highways and the Missing Links (AfDB & UNECA, 2003, [http://www.afdb.org/pls/portal/docs/PAGE/ADB\\_ADMIN\\_PG/DOCUMENTS/NEPAD\\_INFORMATION/TAH\\_FINAL\\_VOL2.PDF](http://www.afdb.org/pls/portal/docs/PAGE/ADB_ADMIN_PG/DOCUMENTS/NEPAD_INFORMATION/TAH_FINAL_VOL2.PDF))



## 5-4 基本方針

本戦略は、以下の基本方針に基づき策定、実施されることとする。

- ①投入の選択と集中
- ②JICA 内の実施体制の強化
- ③他ドナー及び資金協力との連携

### 5-4-1 投入の選択と集中

TICAD IV を控え、政策増により NEPAD 支援の予算が確保されているが、運輸交通に限った使途ではないことから、基本的には現在の予算及び予算の見通しのなかで対応することが求められる。そのため、効率的な案件形成や実施はいうに及ばず、投入の選択と集中を図ることが必要である。

#### (1) 援助重点国

外務省によれば、サブサハラ諸国で以下の 10 カ国を援助重点国として選定している。

ケニア、タンザニア、ガーナ、マダガスカル、ザンビア、セネガル：成長志向

スーダン、コンゴ民主共和国、アンゴラ：平和の定着

エチオピア：社会開発

本戦略は、外務省の方針を考慮しつつ、以下の基準を付与して優先国を選定する。

- ・JBIC の融資適格国（円借款単独、EPSA）であること

円借款あるいは EPSA の対象となり得る国は、大きな資金の投入が可能であり、広範囲に及ぶ開発効果、インパクトが期待できる。

- ・JICA の事務所（駐在員事務所、フィールドオフィスを含む）が存在すること

広域運輸交通インフラの案件形成には、複数国間の様々な調整が必要となることが予想されることから、JICA 事務所がある国が望ましい。

以上のいずれかの条件が 2 つ以上該当する国を目安として本戦略の重点国として選定する。

わが国の援助重点国 10 カ国のうち、平和の定着の支援対象国であるスーダン、コンゴ民主共和国は、現段階では復興の段階にあり、JICA が活動できる地域も制限されており、資金協力の見通しも立っていないこと、これらの国内での運輸交通回廊の整備支援は早々に着手することは困難なことに留意が必要であるが、これらの国に至る他援助重点国における運輸交通回廊の整備は、スーダン、コンゴ民主共和国の平和の定着及び復興に貢献することが期待できることから優先的に考慮することが望ましい。

島国であるマダガスカルは広域運輸交通案件としては成り立たないが、有償資金協力の可能性を検討できるため、積極的に対応する。ナミビア、ボツワナ、ウガンダは、援助重点国として位置づけられていないが、JICA 事務所を有し EPSA の適格国であることを考慮する。

その他の援助重点国である、ケニア、タンザニア、ガーナ、ザンビア、セネガル、エチオピアは、優先的に新規案件形成を考慮する。なお、モザンビークは、わが国の援助重点国として位置づけられてはいないが、ナカラ回廊開発計画が既に進行中であり、実施中であるフィージビリティスタディの後 JBIC-AfDB の協調融資（EPSA）及び JBIC-世界銀行の協調融資の対象として検討されているため、同様の位置づけとする。

カメルーンについては、モザンビークと同様に、わが国の援助重点国として位置づけられ

てはないが、2006年にJICA駐在員事務所を開設したこと、将来的には有償資金協力の可能性があり得ること、内陸国かつ紛争国であるチャド及び中央アフリカに港への最短ルートを提供すること、同ルートの物流コストはサブサハラ・アフリカでも有数であることから、高い優先性を有すると判断する。以上の結果を表5-6に示す。

表5-6 運輸交通戦略の優先国

	外務省			JICA事務所 (○)駐在員 △調整員	JBIC		内陸国	緊急性 優先度
	最重要国	位置づけ	大使館		円借款 単独	EPSA		
ケニア	○	成長志向	○	○	○	○		A
タンザニア	○	成長志向	○	○		○		A
ガーナ	○	成長志向	○	○		△		A
マダガスカル	○	成長志向	○	○		△		A
ザンビア	○	成長志向	○	○		△	○	A
セネガル	○	成長志向	○	○		○		A
スーダン	○	平和の定着	○	(○)				B
コンゴ民主共和国	○	平和の定着	○	(○)				B
アンゴラ	○	平和の定着	○	×		△		A
エチオピア	○	社会開発	○	○			○	A
ナミビア			南ア兼轄	(△)	○	○		A
ボツワナ			南ア兼轄	(○)		○	○	A
ウガンダ			○	○		△	○	A
モザンビーク			○	○		○		A
カメルーン			○	(○)		△		A

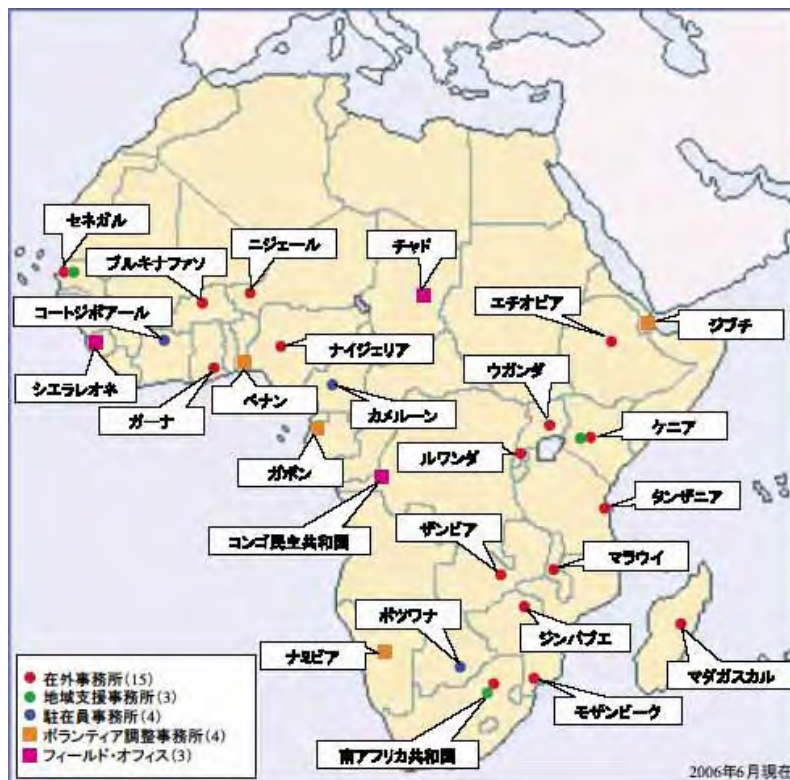


図5-9 サブサハラ・アフリカにおけるJICA事務所（2006年6月現在）

## (2) 優先的な広域運輸交通回廊

前述の(1)で選定した優先国を通過あるいは目的地とする主要な運輸交通ルートのうち、以下を優先的な運輸交通回廊として選定する〔カッコ内の都市は、起点となる**港湾都市（港湾都市は下線付き）**、主要な経由都市、終点となる都市〕。各回廊の具体的なアクションプラン（目標年次：2015年）については、本戦略の5-5に示す。

### <東部アフリカ地域>

- 1) ケニア (モンバサ)－ウガンダ(カンパラ)－ルワンダ(キガリ)－ブルンジ(ブジュンブラ)：北部回廊(Northern Corridor)
- 2) ジブチ(ジブチ)－エチオピア(アジスアベバ)－ケニア(ナイロビ)
- 3) ケニア(モンバサ/ナイロビ)－スーダン(ジュバ/ハルツーム)
- 4) タンザニア(ダルエスサラーム/ドドマ)－ケニア(ナイロビ)
- 5) タンザニア(ダルエスサラーム/ルサフンガ)－ルワンダ(キガリ)－ブルンジ(ブジュンブラ)：中部回廊(Central Corridor)
- 6) タンザニア(ダルエスサラーム/ルサフンガ)－ウガンダ(カンパラ)
- 7) タンザニア(ダルエスサラーム)－ザンビア(ルサカ)：タザラ回廊(Tazara Corridor)
- 8) タンザニア(ムトワラ/ムバンバベイ)－マラウイ(シカハタベイ)

### <南部アフリカ地域>

- 9) モザンビーク(マプト)－マラウイ(リロングエ)－ザンビア(ルサカ)：ナカラ回廊(Nacala Corridor)
- 10) ナミビア(ウオルビスベイ)－ザンビア(ルサカ)
- 11) アンゴラ(ロビト)－コンゴ民主共和国(ルビンバシ)－ザンビア(ルサカ)：ロビト回廊(Lobito Corridor)
- 12) 南アフリカ(ダーバン/プレトリア)－ジンバブエ(ハラレ)－ザンビア(ルサカ)
- 13) 南アフリカ(ダーバン/プレトリア)－ボツワナ(ハボローネ)－ザンビア(ルサカ)

### <中西部アフリカ地域>

- 14) ガーナ(アクラ/テマ/タコラディ)－ブルキナファソ(ワガドグ)
- 15) セネガル(ダカール)－マリ(バマコ)
- 16) カメルーン(ドゥアラ/ヤウンデ)－チャド(ンジャメナ)
- 17) カメルーン(ドゥアラ/ヤウンデ)－中央アフリカ(バンギ)－コンゴ民主共和国(キサンガニ)－ルワンダ(キガリ)
- 18) コンゴ民主共和国(マタディ/キンシャサ/カナンガ)－ルワンダ(キガリ)

### (3) 優先分野

広域にまたがる運輸交通回廊における移動の円滑化を推進する取り組みは、一般的に、港湾、道路あるいは鉄道等の陸運、水運といったマルチモーダルの移動手段、港湾や国境における出入国管理、税関、検疫といった管理手段で構成される。それらの移動手段、管理手段に関するあらゆる法規制が存在する。運輸交通回廊の整備にあたっては、個々の国ごとに個別断片的に構成要素を取り上げていくのではなく、回廊が通過する地域全体を一体的に、共通の枠組み/計画のなかで改善することが重要である。

#### 1) 道路

自動車による輸送は、道路を使ったヒト・モノの移動のシェアが大半を占めるサブサハラにおいては、最も重要な交通モードであることから、道路整備は、運輸交通のなかで最重要分野として位置づける。

前述した優先的な運輸交通回廊上の道路の未舗装区間（ミッシングリンク）の整備及び悪路の改良は、本戦略で中心的な活動となる。事業の具体化に際しては、未舗装区間の全区間を舗装することがフィージブルでない場合でも、通年通行を確保するうえでクリティカルとなる橋梁の整備や地盤の悪い区間の改良等を優先的に行うことで、通年通行を可能にするといった柔軟な対応、有償資金協力、無償資金協力それぞれの強みを生かした効果的な選択及び活用が望まれる。

道路の運営維持管理能力が概して脆弱なサブサハラ諸国において、開発効果の持続性を確保するうえで、維持管理能力向上のための支援は極めて重要である。世界銀行の Road Management Initiative (RMI) 導入以降、サブサハラの多くの国で、道路整備においては民間を活用する流れにある。RMI の枠組みは、おおむね以下のとおり 요약 できる。

- ①従来道路分野の政策・実施機関であった政府官庁（例：公共事業省、運輸交通省等）を、政策官庁とする
- ②受益者負担の原則により、燃料税を部分的に道路整備のための特定財源とする
- ③道路財源を適正に管理するための第三者による委員会を設置する
- ④道路財源により道路整備を行う実施機関（エージェンシー）を設立する
- ⑤コントラクト・アウトにより、原則的に民間業者が道路の整備・維持管理を行う

RMI の導入国は表 5-4 のとおりであるが、上述②にあたる Road Fund の創設や④の Road Agency 設立といった動きは 1997 年以降に本格化したことが理解できる。このことから RMI の有効性を現在の道路の状況から評価することは時期尚早であり、本来であれば JICA が RMI を本格的に推進する立場をとるべきか否かについて最終的な判断を下せる段階ではない。しかし、既に 24 カ国ものサブサハラ諸国が RMI (Road Fund) を導入しており、今後もその数は増加することが予想されることから、JICA としては裨益国の状況にあった形での RMI の適切な導入を支援し、その効果について適切に評価すること、ラーニングプロセスによって得られたグッドプラクティス及び教訓を蓄積し、他国における当該分野支援の際にその経験を生かすことが求められる。

当該分野に対する過去の協力としては、建設機械センターの無償資金協力及びその後の技術協力プロジェクトといった形態が多いが、それらは概して直営による道路維持管理に適した支援であったといえる。民営化の進む道路維持管理分野に対する JICA の協力実績

は少ないが、現在タンザニアで実施中の“道路メンテナンス管理能力支援”プロジェクトにみられるような、政策官庁、実施機関の発注能力の向上及び民間セクター参入の環境整備の支援は、今後の協力のひとつのあり方を提示している。同プロジェクトの経験から、RMI はあくまでも枠組みであって、例えば調達手続きの簡略化や契約のパッケージ化（大型化）といった、RMI の枠組み内で工夫すべきことが山積している。これらの課題が放置されれば、RMI は新たな課題を提示するにとどまり、必ずしも維持管理能力の向上及び道路の改善につながるとは限らない。また、概して適切な道路維持管理に必要な予算に満たないタンザニアの Road Fund に対し、JBIC の有償資金協力を投入することも可能性として検討されつつある。

以上の認識を踏まえ、RMI の定着化支援をサブサハラ・アフリカにおける道路維持管理分野に対する JICA の技術協力の柱として位置づけることが妥当と判断する。

## 2) 鉄 道

アフリカの鉄道は、そのほとんどが植民地時代に列強宗主国が資源を効率的に運び出すために整備したものである。そのため、それぞれの鉄道の互換性等が考慮されずに建設されたため、南部を除き、サブサハラの鉄道はゲージ幅がまちまちであり、相互に乗り入れることができず、主として資源と港湾を結ぶ断片的な運行を行っている状態であった。独立以降、適切に維持管理がされてこなかったこと、自動車輸送が主要な交通モードになったことで、その役割は年々小さなものになっている。

しかしながら、ここにきて鉄道分野に対する支援が復活しつつある。その代表的な担い手は世界銀行であるが、ケニア国鉄のリストラクチャリング等を行っており、その後民間企業のコンセッション契約による運営導入のための環境整備を目的とした支援が主体である。リストラクチャリングには、解雇予定者に対する退職金あるいは年金支給や再訓練といったコンポーネントが含まれる。また、タンザニアの Tanzania Railway Company (TRC) に対するインド民間会社、モザンビーク北部鉄道に対するアメリカ民間会社のコンセッション契約等にみられるように、民間による投資も活発に行われてきている。

鉄道分野に対する JICA の支援は、技術協力プロジェクトでリストラクチャリングの際に必要な解雇者の再教育/訓練等を行うことが考えられるが、インフラ等ハードの支援については採算性、実施体制の脆弱さ、民営化への移行の可能性の高さ等、様々なリスクが存在するため、慎重に検討することが望まれる。

## 3) 港 湾

世界銀行や EU 等、主要ドナーのほとんどが港湾整備に対する支援を行っていないが、アフリカにおいても、MEARSK SEALAND や Amsterdam Port Corporation といった大手民間企業による自社航路船舶専用岸壁の整備、コンセッションによる岸壁、港湾の運営が行われるようになってきている。

JICA は、優先的な運輸交通回廊の出入り口となる港湾のマスタープラン作成やフィージビリティスタディを実施し、民間資金の活用や円借款による港湾整備の支援につなげていくことが望ましい。民間企業による港湾のコンセッション契約は、途上国政府のキャパシティ不足により民間企業に有利に締結されがちであることが指摘されている。JICA の港湾

整備を目的とした各種調査に、途上国側の港湾運営管理だけでなく、必要に応じ民間企業とのコンセッション契約に至る交渉能力に係るキャパシティ・ディベロップメントを取り入れることも検討することが肝要である。

なお、水運については、コンゴ川やニジェール川等の大河で利用されているが、わが国の途上国支援の実績が少なく比較優位がある分野ではないため、本戦略では取り上げないこととする。

#### 4) 出入国管理、税関、検疫及び関連法制度

EAC、COMESA、UEMOA、世界銀行、EU 等が積極的に当該分野における活動を行っている。わが国は陸で隣国に接していないため、他ドナー等に対する比較優位が少ないと思われるが、少しずつではあるが、税関の人材育成や国境手続きの円滑化等に関する意識を国境の現場で高めるためのワークショップの開催等により、NEPAD 事務局に派遣されているアドバイザー、EAC に派遣されている企画調査員を中心に参入しているのが実態である。

当該分野に対しては、今後どのように取り組んでいくべきかについては本戦略では詳細に取り上げず、JICA 内で主管である経済開発部との検討課題として整理する。なお、アジア等における当該分野の事例については、プロジェクト研究「クロスボーダー交通インフラ対応可能性研究（2006、JICA）」及び「クロスボーダー交通インフラ対応可能性研究フェーズ2（2007、JICA）」が詳しいので参照されたい。

#### 5-4-2 JICA 内の実施体制の強化

JICA 内の実施体制の確立は、継続的な戦略の実施に不可欠である。二国間協力の枠組みのなかで、複数国にまたがる国際運輸交通回廊の整備を促進していくことは、様々な困難が伴うことが容易に想定される。各国、各国事務所において、それぞれ置かれている事情、優先分野及びプロジェクトが異なってくるので、それを調整し、運輸交通回廊の一体的な整備に向けて各事務所の意向を調整する機能を本部が備えるべきである。また、このなかで、地域支援事務所の果たすべき役割も検討課題である。

基本的には、既に機能しつつある NEPAD 支援体制〔Infrastructure Consortium for Africa (ICA) 専門家、NEPAD 専門家、JICA 米国事務所〕を活用しつつ、JICA 本部、地域支援事務所の役割を検討していくことが望まれる。実施体制のイメージを図 5-10 に示す。アフリカ部が本戦略の司令塔であり、社会開発部、無償資金協力部、経済開発部が実施を推進する役目を担う。なお、現段階では以下の機能については、JICA 本部が主導的に果たしていくべきであると考えられる。

##### (1) 国際回廊の情報収集及び結果の共有

- ・現在の各回廊の状況を把握するためのインベントリー調査
- ・結果の共有、発信

##### (2) 運輸交通回廊開発プログラムの形成

- ・プロジェクト形成調査、専門家、企画調査員による、運輸交通回廊開発プログラムの形成
- ・各国事務所との調整
- ・実施に向けた追加的な予算措置

##### (3) 個別プロジェクトの計画及び実施



- (4) 他ドナーとの協調、円借款との連携に向けた調整、環境整備
- (5) 出入国管理、税関、検疫及び関連法制度等を含む、新規分野に対する支援のあり方の研究

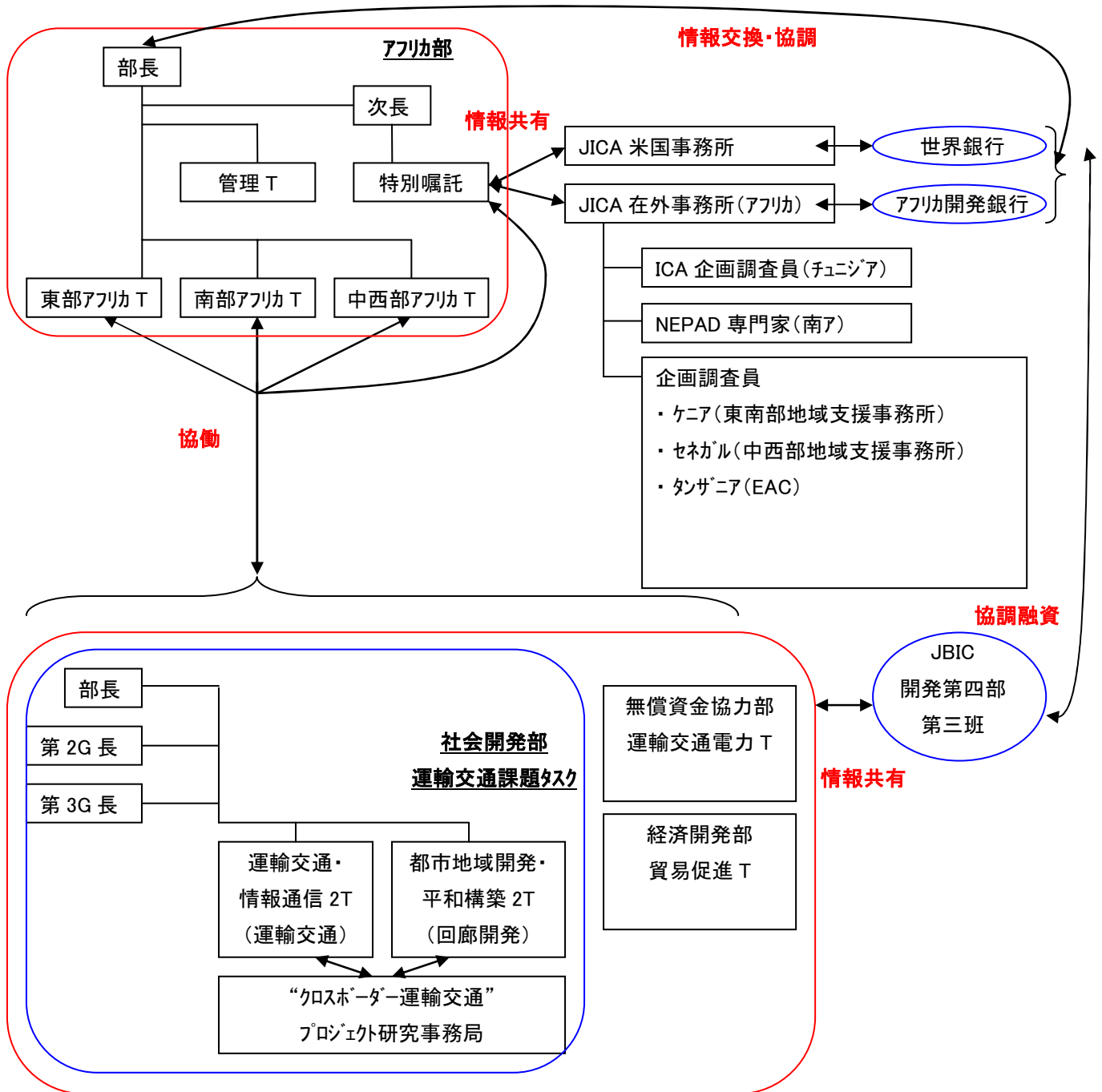


図5-10 広域運輸交通回廊整備支援の実施体制

### 5-4-3 他ドナー及び資金協力との連携

運輸交通回廊の案件形成、開発計画策定及び実施のプロセスは、開発調査終了後、調査の成果が活用されるためには、資金協力との連携が不可欠である。主要な資金源としては、①無償資金協力、②円借款、③世界銀行、④アフリカ開発銀行、⑤被援助国資金の活用（Road Fund 等）、⑥Public Private Partnersip（PPP）があげられる。プログラムアプローチにおいては、JICA あるいは日本の投入にかかわらず、他ドナーと共通のプログラムに役割分担をもって協調することも、広大な開発回廊の整備を効率的に行っていくうえで重要である。

#### (1) 他ドナーとの協調

インフラ・コンソーシアムの設立目的にも掲げられているように、アフリカ支援、特に広域にまたがる運輸交通インフラの整備、ならびにその開発効果に面的な広がり確保するための支援を行っていくうえでは、各ドナーがお互いに調整なしで単独で独自に支援を実施することはあまりにも非効率であり、効果的ではない。したがって、回廊のインベントリー及び援助戦略/計画に関する情報の共有、あるいはグッドプラクティスの公開等を含めて、国際社会における協調/連携体制の強化が必要となる。

EPSA は JBIC と AfDB の協調融資スキームであるが、現時点では、案件の発掘は AfDB に大きく依存している。また、案件採択に際しては、JBIC の理事会のみならず、AfDB の理事会で承認されなければならない。そのため、早い段階から AfDB を巻き込み、“やる気”になってもらうことが必要である。これらのことから、前述した NEPAD 実施体制（AfDB への専門家、NEPAD 事務局派遣の NEPAD アドバイザー、世界銀行の窓口である JICA 米国事務所）の機能発揮が不可欠となる。

#### (2) 民間セクターとの連携

資金及び効率的な運営維持管理能力の限られている途上国政府にとって、運輸交通インフラ整備に対する民間資金の活用と、運輸交通インフラ・サービス運営管理に対する民間のノウハウの導入は重要な課題である。よって、民間参入のよりよい環境整備、民間部門の能力強化は重要な視点である。しかしながら、概して交通需要の少ないアフリカにおいては民間セクターを運輸交通インフラ整備に誘致することは極めて困難であることが予想される。

運輸交通インフラへの政府投資により、民間投資の呼び水とすることは、民間との連携のひとつのあり方である。アンゴラにおいて現在無償資金協力を前提としたロビト港、ナミベ港の整備が進んでいるが、こうしたわが国の動きがひとつのきっかけとなって、ロビトに進出を検討している日本企業もあるという。

また、前述のマプト開発回廊の成功要因は、南アフリカ政府が積極的にインフラ整備を行ったため、結果として民間会社が沿道に投資を行った。マプト回廊の一部は有料道路化されており、維持管理も含め、道路の運営管理は民間業者が行っているが、交通量は少ないという。しかしながら、道路整備と、沿道への工場立地等に投資する銀行等の存在により、有料道路が成り立っているという。プログラムアプローチで述べたこういった **Bankable Package** は、民間セクターの活用の有効な手段である。

これらの事例が示すように、援助する側の役割として、前広に運輸交通回廊の整備計画を示し、それを中長期的なビジョンと実行計画の下、確実に実施していくことが、官民による

開発の相乗効果、開発インパクトの広範囲への波及につながっていく。

## 5-5 戦略のアクションプラン

### 5-5-1 目標年次

対アフリカ支援に係る国際的な大きな節目として、Millennium Development Goals (MDGs) の目標達成年次である 2015 年があげられる。そのため、MDGs の達成状況を評価し、結果を踏まえ、国際的に援助の見直しが行われることが想定されるため、本戦略の目標年次も 2015 年として設定する。

また、わが国の対アフリカ支援は TICAD プロセスに基づくものであり、第 4 回会合が 2008 年 5 月に開催予定である。本戦略は、第 4 回会合及び次の会合である 2013 年までの運輸交通インフラ分野の行動指針へのインプットとして期待される。このことから、TICAD プロセスの節目において、実施状況のモニタリング及び必要な見直しを行うことが妥当であると判断される。さらに、EPSA は 2005 年から 5 年間で 10 億ドルを上限とする融資を行うことを標榜していることから、2010 年も本戦略を見直す節目になることが予想される。

以上のことから、本戦略の実施状況を評価し、見直しを行うタイミングを以下のとおり設定する。

- ・ EPSA による 2005 年から 5 年間で 10 億ドルを上限とする融資の期限である 2010 年
- ・ TICAD IV が対象とする 2008 年～2013 年
- ・ MDGs の達成目標年次である 2015 年

### 5-5-2 アクションプラン

#### (1) 国際回廊の情報収集及び結果の共有

優先回廊に限らずに、主要な国際回廊の現在の状況（整備状況、各ドナーの取り組み、整備実施状況及び計画）を幅広く把握するためのインベントリー調査を行う。作業は 2007 年 5 月から着手し、2008 年 3 月の完成をめざす。また、可能であれば、Infrastructure Consortium for Africa の東京会合（2008 年 3 月開催予定）で NEPAD 事務局及び他ドナーとの共有、発信を行う。なお、インベントリー調査結果についてはマトリックスで整理するとともに、インターネット上で GIS 地図による公開を念頭に置いて作業を進めており、次のリンクで閲覧が可能となる。

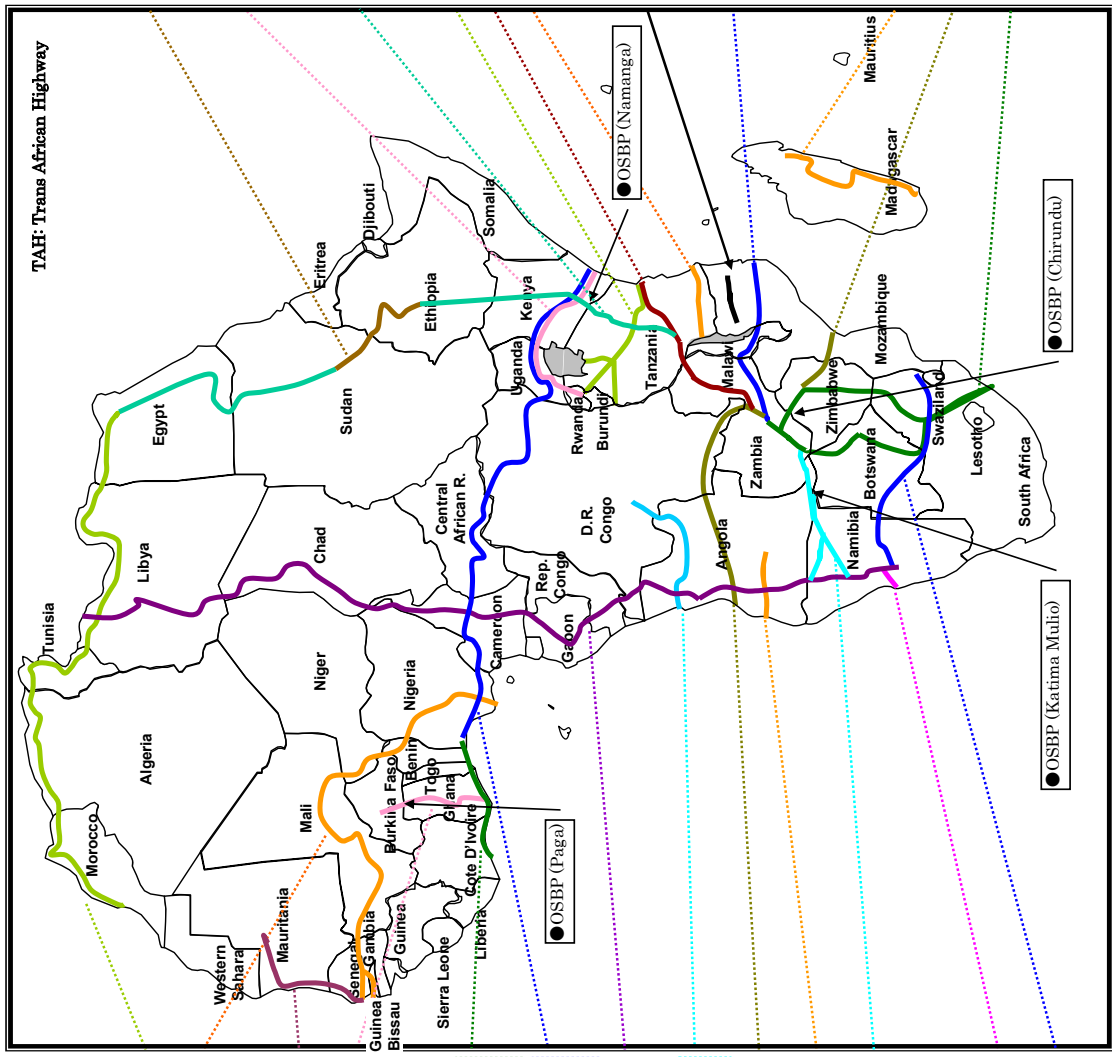
<http://transportgis.jica-net.com/Website/JICA/viewer.htm>

#### (2) 運輸交通回廊開発プログラムの形成

上記(1)の作業を行い、関係機関との調整を図ったうえで、前述の優先回廊上のボトルネックとなる区間を特定し、対象回廊のポテンシャル等を検討したうえで、回廊の整備及び改良ならびに周辺地域の開発を念頭に置いた、プロジェクト形成調査、NEPAD 専門家、企画調査員等による現地調査等を活用し、運輸交通回廊開発プログラムを形成する。対象となる回廊と想定されるスケジュールについては、外務省、JBIC、JICA での協議を踏まえ、表 5-7 主要回廊に対するアクションプランのとおりとする。詳細については、今後引き続き検討していく必要がある。検討の過程で、各国事務所との調整、実施に向けた追加的な予算措置、他ドナーとの協調、円借款との連携に向けた調整、環境整備を講じる必要がある。

●: 技術協力  
 ☆: 無償資金協力案件  
 ★: 有償資金協力案件  
 ( ): 検討中又は今後検討  
 候補  
 ○: 検討中又は今後検討  
 候補  
 (注) 実施中もしくは検討中の  
 案件のみ記載

- #1 アガデーラール-カイロ開発回廊  
 ☆ 地中海道路整備事業
- #2 ニジェール開発回廊  
 ☆ ダカール-ハバコ間南回廊道路改良・交通  
 促進事業 (セネガル〜マリ)  
 ☆ マリ、セネガル国南回廊道路橋梁整備計画  
 (★) ロソン橋  
 (★) セネガル-モーリタニア回廊
- #4 タゴライ開発回廊  
 (★) ヤラモサ・アヌイア間クワンタ道路改修計  
 画(ガーナ)  
 ● リガOSBP
- #5 ラゴス-アビジアン回廊  
 (★) アビジアン-ラゴス交通トランジット・フ  
 シリテーション
- #6 TAH: ラゴス-モンバサ回廊  
 (★) ハンガマ-エヌグ間交通促進計画(カメ  
 ルーン)
- #7 TAH: トリポリ-ヴァントフック回廊  
 (★) ウイントフック-アルアンダ回廊計画
- #8 マランガ回廊  
 ● 港湾緊急復興計画調査(アンゴラ)
- #9 ロビト回廊  
 (★) 緊急港湾改修計画(ロビト港)
- #10 ナミベ回廊  
 (★) 緊急港湾改修計画(ナミベ港)
- #11 トランスカプリビ回廊  
 ● カティマ・ムリオ OSBP  
 ● ルンドワー-エルムドゥ間道路改善事業(リン  
 ドゥワからトリポリ-ヴァントフック回廊(TAH)を  
 結ぶハイパス)
- #12 ウオルビスベ回廊  
 (★) ウオルビスベ回廊開業事業
- #13 トランスカラハリ回廊



- #14 エチオピア-スーダン回廊  
 (TAH) カイロ-ハバロネ回廊  
 ☆ 第1〜3次間幹線道路改修計画(エ  
 チオピア)
- #15 北部回廊  
 (TAH) ラゴス-モンバサ回廊  
 (★) モンバサ港コンテナターミナル拡  
 張事業  
 (●, ★) ジンジャ・ナイル橋(ウガンダ)
- #16 TAH: カイロ-ハバロネ回廊  
 ☆ アルンジャー-ナマンガー-アティ川道  
 路改良事業  
 ● ナマンガOSBP
- #17 中央回廊
- #18 タザラ回廊
- #19 ムトワラ回廊  
 ☆ マサン-マンガツカ間道路改良事業  
 (タンザニア)  
 (★) マンガツカ-カントウケル間道路改  
 良事業
- #20 ナカラ回廊  
 ☆ モンテアエス-リンジンガ間道路事業  
 (モンテアエス-ベンバ間道路によりベ  
 ンバ港に通じている)
- #21 マダガスカルSDI  
 (●, ★) トアマシナ港開業事業
- #22 ベイラ回廊  
 ☆ ベイラ港浚渫能力増進計画
- #23 North-South Corridor  
 ● OSBP at Chirundu  
 (★) Kazungula Bridge

2007年11月20日時点

図5-11 主要な経済回廊と日本の支援概要

表5-7 主要回廊に対するアクションプラン

Corridors	On going	Candidate Projects-Possible Coordination	Schedule
Agadir-Cairo Corridor	Mediterranean Road Construction (L) Road Improvement and Transport Program on the Southbound Bamako-Dakar Corridor (L) Construction of Bridges on the Mali/Senegal South Corridor (G)		Construction work is expected to be completed in 2008.
Niger-Development Corridor			Construction work is expected to be completed in 2010.
Senegal Mauritania Corridor		Construction of Rosso Bridge (L) - Senegal -WB; Transport Sector Project in Mauritania	Construction work (bridge) is expected to be commenced in 2009.
Takoradi Development Corridor	Anwiankwanta-Yamoransa Road Rehabilitation Project (Ghana) (G) Support for Rural Bridge and Road Networking - Ghana (T/A)		Construction work is expected to be completed in 2010. Technical assistance is expected to be commenced 2008.
TAH: Lagos-Mombassa Corridor		Ekok-Mamfe Road Project - Cameroon (L) Mombasa Ports Development Project - Kenya (L) Upgrading of Fort Portal - Lamia Road Uganda(L) Jinja Nile Bridge- Uganda (L, T/A)	Construction work is expected to be commenced in 2009. Construction work is expected to be commenced in late 2010. Construction work is expected to be commenced in 2009. Construction work is expected to be commenced after 2011.
Ethiopia-Soudan Corridor	Specialized Road Maintenance Management Unit in Kenya (T/A) Rehabilitation of Trunk Road (I-III) - Ethiopia (G)		Technical assistance will be completed in 2008. Construction work will be completed in 2010.
Cairo-Gaborone Corridor	Anusha-Namanga-Athi River Road Development Project (L) OSBP at Namanga - Kenya (TA)		Construction work will be completed in 2010. Technical assistance will be completed in 2009.
Central Corridor	Capacity Building in Road Project Management-Tanzania (T/A) Road Maintenance Advisor - Rwanda (T/A)		Technical assistance will be completed in 2008. Technical assistance will be complete in 2008.
Mtwara Corridor	Masasi-Mangaka Road Rehabilitation Project - Tanzania (G)		Construction work will be completed in 2009.
Nacala Corridor	Reconstruction of Main Road 5 Bridges between Balaka and Salima (G) Study of Upgrading of Nampula-Cuamba Road - Mozambique(TA)	Mangaka-Tunduru Road Project - Tanzania (L)	Construction work is expected to be commenced in 2011. Construction work will be completed in 2007. Study will be completed in 2008.
Beira Corridor	Reinforcement of Dredging Capabilities for Beira Port - Mozambique (G)	Nampula-Cuamba Road - Mozambique (L)	Construction work is expected to be commenced in 2009.
North-South Corridor	Study on Urban Planning of Lusaka - Zambia (T/A)	Kazungula Bridge (L)	Construction work is expected to be commenced after 2009.
Lobito Corridor	OSBP at Chirundu - Zambia (TA) Urgent Rehabilitation Project of Port Facilities at the Port of Lobito - Angola (G)	Lusaka By-path Project - Zambia (G)	Study will be completed in 2009. Formulation of project is expected to be commenced after the completion of Study on Urban Planning of Lusaka. Technical assistance will be completed in 2008.
Namibe Corridor	Urgent Rehabilitation Project of Port Facilities at the Port of Namibe - Angola (G)		Construction work will be completed in 2009.
Madagascar SDI		Toahmashina Prort Project - Madagascar (T/A, L)	Construction work is expected to be commenced after 2009.
<b>Needs Assessment of Economic Corridors</b>			
<b>Corridors</b>			
TAH: Lagos-Mombassa Corridor	Abidjan-Lagos Transport and Transit Project (G) - WB; AL TTFP WB: Transport Sector Development in Rwanda WB: National Roads Management Reform Project in Uganda		<b>Schedule</b> Construction work is expected to be commenced after 2010. Construction work is expected to be commenced after 2010. Construction work is expected to be commenced after 2010.
Central Corridor			
Northern Corridor			
Mtwara Corridor			
Nacala Corridor			
Lobito Corridor			
TAH: Tripoli- Windhoek Corridor			
North-South Corridor			
+ Other Corridors			

## 5-6 留意事項

### (1) PRSP との整合性

NEPAD 事務局やドナーが地域統合を図るための運輸交通回廊の整備を優先づけると宣言しても、それが各国政府の開発政策で裏打ちされていなければ、実現性は乏しい。実施の主体は各国であり、わが国及び他ドナーの援助戦略（例えば、アフリカ開発銀行の Country Assistance Strategy）は、被援助国との対話により策定されるからである。過去の Trans African Highway 構想は、各国で政策上優先的に扱われなかったため、実効性が乏しかったとされている。PRSP との整合性は広域運輸交通インフラを整備するうえで、最初に確認されるべき項目である。また、広域運輸交通インフラが PRSP に優先づけられている国から着手し、そうでない国に対しては PRSP の作成・定期的な見直し過程から優先づけるよう働きかける等の試みが必要となる。

### (2) 関係者の特定・調整・準備

運輸交通回廊の整備には、複数の国の政府及び様々なステークホルダーが関係するため、案件の立案段階では、関係者をもれなく洗い出す必要がある。特に、国境管理制度及び施設については、少なくとも入国、税関、検疫を所掌する省庁ならびに実施機関が含まれ、それが複数国となると、調整は難航することが予想される。案件の形成・実施がスムーズにいくようにするために、当該国で回廊整備推進委員会を設立し、窓口の共通化を図り、整備を推進していくうえで直面する様々な課題に対処するために定期的な会合を開くこと等が必要となり、JICA はその側面支援をすることが求められる。

### (3) 財政支援への対応

従来、運輸交通インフラ分野では比較的プロジェクト型協力が黙認されてきたが、国によっては無視できない大きな課題である。時間の制約上、財政支援に関しては本戦略で検討していない。今後の検討課題である。

### (4) 中国の動向

アフリカ大陸に対する中国の進出はめざましく、インフラ整備についても、官民あげて、大規模な道路及び鉄道のリハビリや新設プロジェクトを行っており、日に日に存在感を高めており無視できない存在である。また、中国企業によるドナーの借款プロジェクトへの応札等も活発に行われており、安い人件費に支えられ、価格競争で比較優位を有している。現段階では、中国との目に見えた連携事例は限られている（アンゴラにおけるわが国無償資金協力による港湾のリハビリと中国の鉄道への借款等）ものの、中国との連携も視野に入れていく段階に近づいていると思われる。今後の課題として提示する。

### (5) 新領域の研究

出入国管理、税関、検疫及び関連法制度等を含む、新規分野に対する支援は、JICA は経験が少なく、得意とするところではない。しかし、タンザニアでは、わが国の財務省の協力を得て税関職員を対象にした One-Stop Border Post (OSBP) 導入のための人材育成を技術協力プロジェクトで行っている。同プロジェクトの実施は、JICA にとって画期的な初めての取り組みである。今後、同プロジェクトの効果を評価するとともに、実施内容、方法等についてフィードバ

ックを得て、望ましい支援のあり方を検討することが望まれる。

(6) 維持管理の能力強化

リハビリや新設された施設が、適切に維持管理されないため、耐用年数よりも早く改修が必要となるようでは、新しいインフラへの支援はやめようといった機運を高めてしまうことになりかねない。運輸交通インフラ整備と維持管理能力の強化は一体的にとらえ、運輸交通回廊開発プログラムの形成を行っていく必要がある。

