

## 付 属 資 料

1. 過去の対アフリカ日本援助
2. One-Stop Border Post への対応
3. プロジェクト案件候補概要



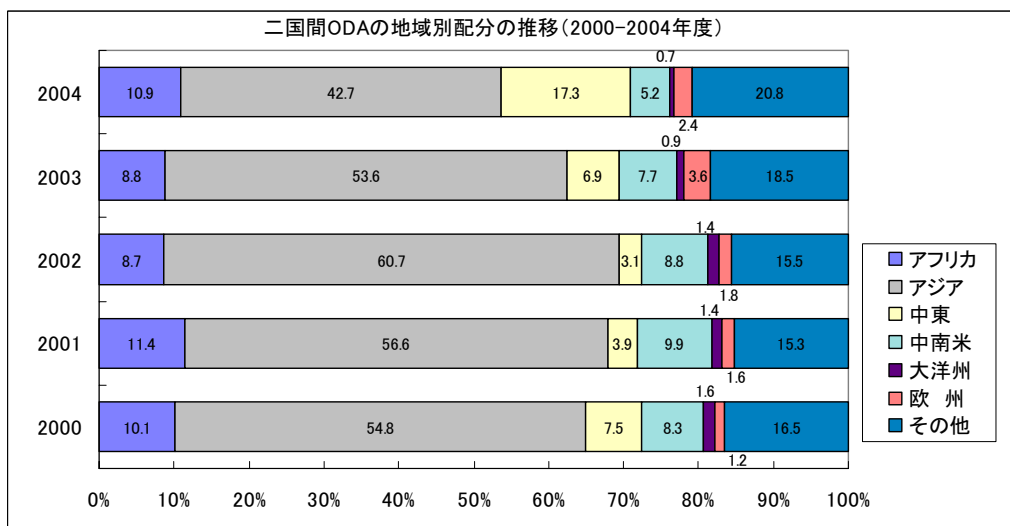
# 1. 過去の対アフリカ日本援助

## 1-1 対アフリカ支援概況

### 1-1-1 日本政府のサブサハラ・アフリカ地域への援助実績

#### (1) 対アフリカの日本 ODA 概況

アフリカに対する 2004 年の二国間 ODA は、約 6 億 4,697 万ドルであった。これは二国間 ODA 全体からみると 10.9%<sup>1</sup>を占めていることになる。地域別配分からみると、過去 10 年でこの割合はあまり変化がないが、金額ベースでは、前年比 22.1%増と大幅に増加している。また、2003 年 9 月に開催された TICAD III では、「人間中心の開発」、「経済成長を通じた貧困削減」、「平和の定着」を 3 本柱とする日本の対アフリカ支援方針を小泉総理大臣が表明し、HIV/AIDS 対策を含む保健医療、教育、水や食糧支援などの基礎生活分野で、今後 5 年間に 10 億ドルの無償資金協力を実施することを表明した。その他、対アフリカ支援においては「人間の安全保障」の視点や「南南協力」を重視した支援を進めることとしている。



出典：ODA 白書 2005

図 1 二国間 ODA の地域別割合の推移 (2000~2004 年度)

表 1 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: (1) 四捨五入の関係上、合計が一致しないことがある。

(2) 99年にカンボジアがASEANに加盟した結果、東南アジアの10カ国すべてがASEAN加盟国となった。ただし、東ティモールは除く。

(3) 東欧及び卒業国を含む。

出典：ODA 白書 2005

<sup>1</sup> ODA 白書 2005 年版

日本の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 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%<sup>2</sup>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や国連貿易開発会議（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 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で対応してきたことなどによるものである。

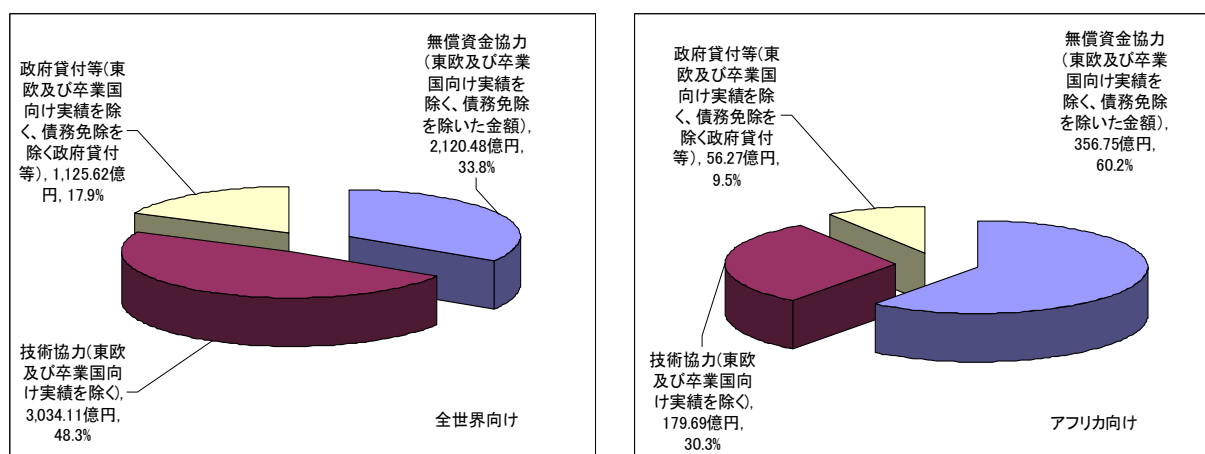


図 2 日本の全世界向け及びアフリカ向け援助形態別 ODA 実績（2004 年度、支出純額ベース）

表 2 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

<sup>2</sup> その他の内訳は、政府貸付が 17.9%、技術協力が 48.3%となっている。（出典：ODA 白書 2005）

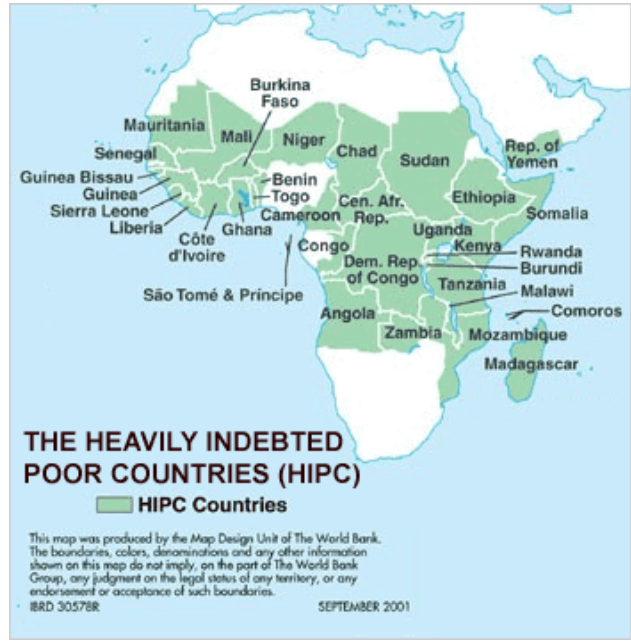


図3 アフリカにおける重債務貧困国（HIPC）

## 1-1-2 日本の東アフリカ地域での援助実績

ここでは東部アフリカ諸国に対する日本援助の動向について述べる。

### (1) 東部アフリカ地域概況



出典：INICA(Initiative for Central Africa) HP

図4 アフリカ東部地域の都市と人口規模

については、機能的にもコスト的にも鉄道輸送が比較優位を保つため、今後も引き続き鉄道輸送の重要性は変わらないと考えられる。例えば、中部アフリカに位置するコンゴ民主共和国とザンビアの国境地帯はコパーベルトと呼ばれる銅採掘地帯となっており、ここから産出された銅が鉄道によってモンバサ、ダルエスサラーム、南アフリカのダーバン等の港に運ばれ、各国へと輸出されている。

### (2) 東部アフリカ地域への日本の援助実績

日本の東部アフリカ地域への援助は、この地域の大動脈といえる東アフリカ道路網(EARNP)のコーリドー1周辺に集中しており、それ以外には、コーリドー1以外の5回廊

東部アフリカ地域の主な都市とその人口規模を左記の図に示した。人口が集中する都市は、主な道路及び鉄道路線上、また大規模港周辺に分布している。特にEACが計画実施している東アフリカ道路網(EARNP)のコーリドー1(トランスアフリカンハイウェイのLagos-Mombasa線と重なる路線)沿いは、都市がたつらなって位置している。このケニア・モンバサからウガンダ、ルワンダ、ブルンジへとつながるコーリドーは、道路、鉄道共に東部アフリカ内陸国への大動脈となっている。ただし、近年、鉄道については、維持管理が道路以上に適切に実施されてこなかったため、機能低下が著しい。また、道路セクターの自由化と産業構造と産業製造プロセスにおける鉄道輸送の位置づけの変化、道路輸送コストの低下、国境での複雑な慣習が嫌われ、鉄道輸送離れの傾向となっている。ただし、バルク輸送に頼ることがほとんどの資源関連の物流に

周辺が多くなっている。援助のスキーム別内訳としては、既述のアフリカの援助動向にもあるように、基礎生活分野に対する無償資金協力が圧倒的に多く、近年、円借款供与が行われたのは、2003年度に供与されたケニアに対する1案件「ソンドゥ・ミリウ水力発電計画（第二期）」に対する円借款（供与限度額105億5,400万円）にとどまっている。

タンザニアは、現在、日本の援助のなかでも、成長志向の開発モデル国<sup>3</sup>として優先度の高い国となっており、タンザニアのCountry Assistance Strategy（CAS）やPRSPに沿って援助を実施、特に農業セクターにおいては、他のドナーとの調整を行いつつ主導的に援助を実施している。基礎インフラ分野については、タンザニアのPRSPのなかで第4位の優先度がつけられているが、日本は舗装道路の20%、40%の送電線網、30%のダルエスサラーム市内電話網の整備を実施している。<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> 本文中の「表4-8 JICA アフリカ部の対アフリカ支援最重点国」参照のこと。

<sup>4</sup> The Role of Technical Assistance in Private Sector Development in Southern Africa Volume I, Draft Final Report, Sep 2005, JICA

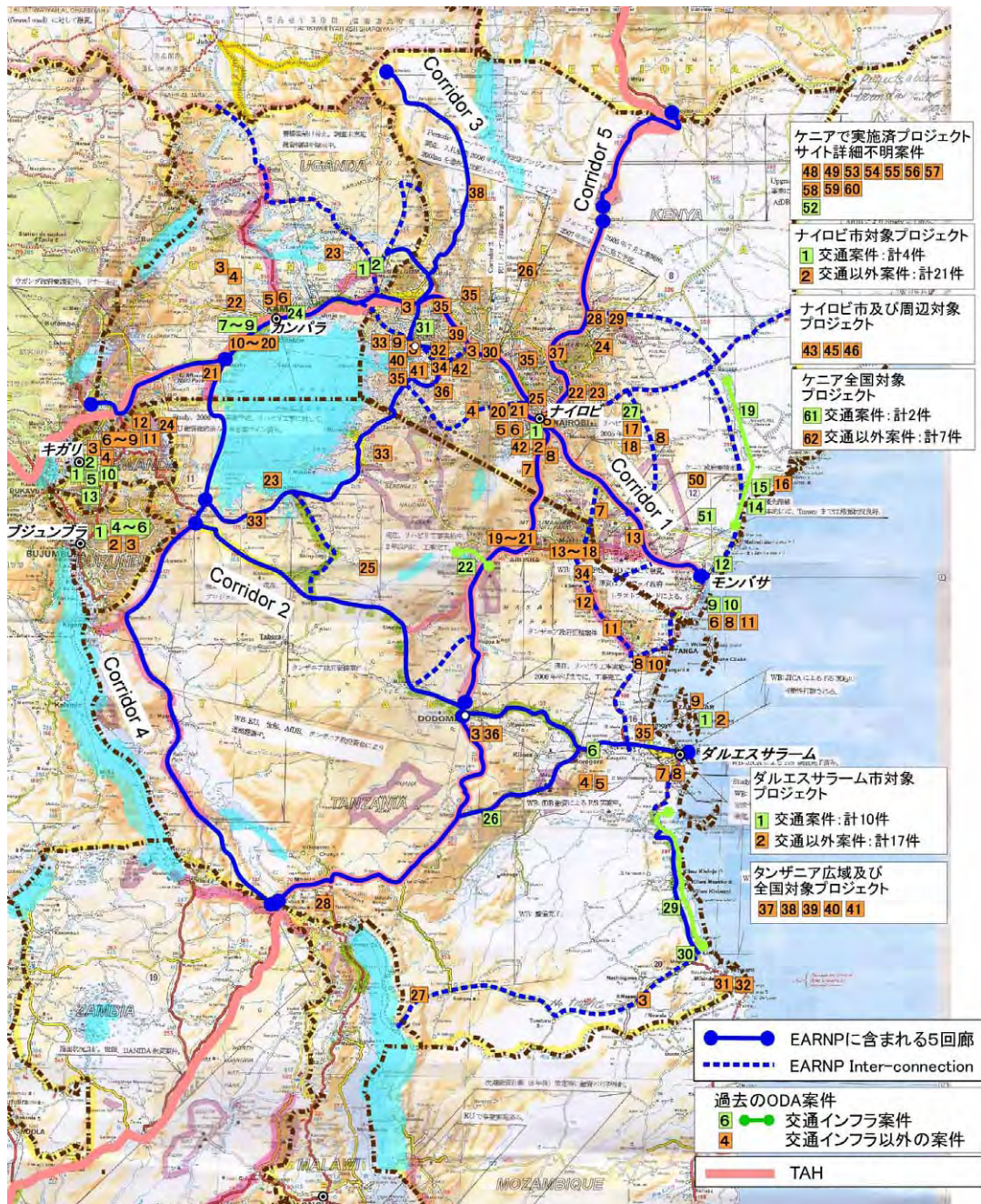


図5 東アフリカ諸国への日本からの援助実績  
(ケニア・タンザニア・ウガンダ・ルワンダ・ブルンジ) (1985~2004 年度実施分)

本調査の対象となる運輸交通インフラ分野に関しても、上記の図にあるように、東アフリカ EARNP 5 回廊のコリドー 1 に関連する道路案件が多く、その他も EARNP 関連のものがほとんどである。また、近年では、運輸交通インフラ案件ではあるが、「タンザニア国タンザム幹線道路改修計画（キトンガ峡谷地区）」（無償資金協力）のように当該道路が改修されることにより、その道路自体はタンザニア国内であっても、近隣内陸国であるザンビア、マラウイ、コンゴ民主共和国等が、輸出入港であるダルエスサラム港とのアクセスが容易になり、それに伴って得られる経済活性化による裨益効果を見



据えた援助も実施しており、今後、国際的援助動向からみても、このような内陸国と大規模港湾を結ぶ幹線網開発に係る援助は継続されると予想される。

表3 東アフリカ諸国の国別・援助形態別内訳  
(ケニア・タンザニア・ウガンダ・ルワンダ・ブルンジ)

(支出純額ベース、単位：百万ドル)

形態	政府開発援助 (2004年)						合計
	贈与			政府貸付等			
国又は地域名	無償資金協力	技術協力	計	貸付実行額	回収額	計	
アフリカ全体	1,826.28	179.69	2,005.97	56.27	1415.26	-1,358.99	646.97
ケニア	14.36	26.63	40.99	36.18	6.28	29.90	70.89
タンザニア	139.67	18.21	157.88	0.00	105.36	-105.36	(52.52)
ウガンダ	64.25	5.37	69.63	0.00	57.79	-57.79	11.84
ルワンダ	0.10	0.76	0.86	0.00	0.00	0.00	0.86
ブルンジ	0.27	0.14	0.40	0.00	0.00	0.00	0.40

出典：ODA 白書 2005

表4 東部アフリカ諸国での JICA 事業実績

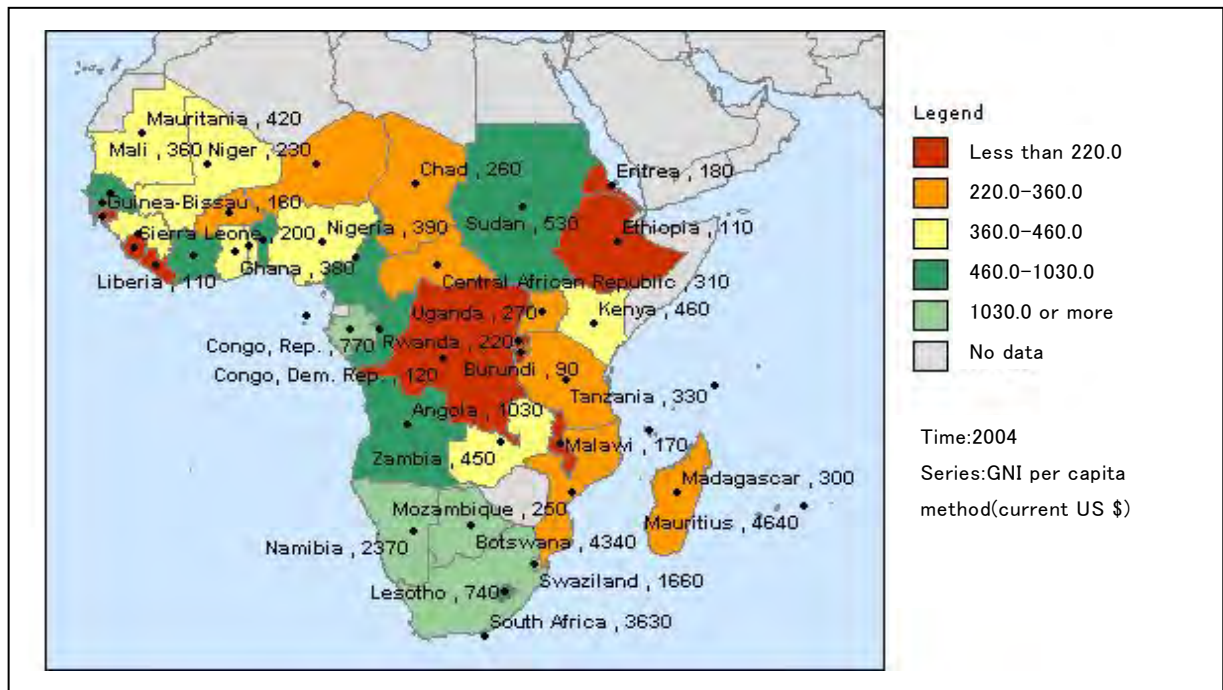
国	技術協力プロジェクト		開発調査	
	2004年	累計	2004年	累計
ケニア	4	31	1	55
タンザニア	2	17	3	48
ウガンダ	0	3	0	12
ルワンダ	0	0	0	0
ブルンジ	0	0	0	2

出典：国際協力機構年報 2005

1-1-3 日本の南部アフリカ地域での援助実績

(1) 南部アフリカ地域概況

本項で南部アフリカ地域としている地域には、アンゴラ、ナミビア、ザンビア、ボツワナの4カ国が存在しているが、これらの国々は、すべての国がSADC<sup>5</sup>に加盟している。下記の図6からもわかるように、サブサハラ・アフリカ地域のなかでは、経済的に発展を遂げている南アフリカが牽引する形で経済発展を進めており、サブサハラ・アフリカ地域においては、比較的所得が高い地域である。今後も南アフリカを中心として、この傾向は強まり、さらに大きな経済圏を形成していくと考えられる。



出典：世界銀行ホームページ

図6 サブサハラ・アフリカ地域の1人当たりGNI（2004年、米ドル）

ただし、アンゴラについては、独立以来27年にわたり内戦が続いていたが、2002年4月に停戦合意の署名がなされ、事実上、内戦は終結した。その後は、反政府勢力の武装解除・動員解除も進み、国民和解、国家再建のプロセスが進展しているものの、未だ、多くの地雷が各地に残っており「地雷再汚染国」の一つといわれている。

なお、この地域は、豊富な天然資源が埋蔵されており、各国の主要輸出品となっている。そのため、内陸部に多く存在する天然資源の採掘地から、港湾までのアクセス確保は、この地域における重要課題となっている。

<sup>5</sup> 南部アフリカ開発共同体。南部アフリカの14カ国：タンザニア、ザンビア、ボツワナ、モザンビーク、アンゴラ、ジンバブエ、レソト、スワジランド、マラウイ、ナミビア、南ア、モーリシャス、セイシェル、コンゴが加盟。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が目的。（外務省ホームページより）

表5 南部アフリカ地域4カ国の主な天然資源と主要輸出品

国名	主な天然資源	主要輸出品	主な港湾	備考
アンゴラ	ダイヤモンド、ベースメタル、金、鉄鉱石、石油	<b>Crude Oil, Refined Petroleum Products, LPG, Diamonds, Coffee</b>	ルアンダ港、ロビト港、ナミベ港。ルアンダは北アンゴラとコンゴ民主共和国、ロビトは中央アンゴラとザンビア及びコンゴ民主共和国カタンガ州、ナミベは南アンゴラとナミビアへの交通の拠点。ルアンダ港は270万t、ロビト港は約60万t、ナミベ港は約30万tの貨物取扱量。	MiningセクターはGDPの12%を占める。石油産出量はサブサハラ・アフリカではナイジェリアに次いで第2位。
ナミビア	ダイヤモンド、ウラン、スズ、亜鉛、砒素、カドミウム、アンチモン、黄鉄鉱、銀、金、半貴石	<b>Diamonds, Minerals, Fish, Livestock and its By-products</b>	ルーデリッツ港(30万t/年)とウォリスベイ港(250万t/年)が主要港。ルーデリッツは南部ナミビア向け、ウォリスベイは南部アフリカへの交通の窓口となる主要港。	政府収入の8-10%がMiningセクターからの収入。Miningセクター関連の輸出が総輸出の40%を占める。
ザンビア	銅、コバルト、ダイヤモンド、金、ウラン、ニッケル、鉛亜鉛、鉄鉱石、マンガン、エメラルド等	<b>Cobalt, Copper, Cotton, Cut Flowers, Electric Appliances, Hardwood, Mineral Products</b>	内陸国のため港湾なし。	世界第4位の産出を誇る銅の主な輸出先はアジア、中近東、ヨーロッパ。
ボツワナ	銅ニッケル、銅、ニッケル、石炭、ダイヤモンド、ソーダ灰	<b>Diamonds, Copper-Nickel, Beef, Soda Ash</b>	内陸国のため港湾なし。	

出典：SADC Secretariat

南部アフリカにおいては、SADC加盟国の開発上位計画である5つの南部アフリカ回廊計画（Southern African Development Corridors）及び9つのSDI（Spatial Development Initiatives：空間的開発構想）に沿って、開発が進められている。この南部アフリカ回廊計画及びSDIのうち、南部アフリカ4カ国に関連するものは以下の5つである。（図7参照）

- ・ Malange Corridor, Lobito Development Corridor, Namibe Corridor, Walvis Bay SDI, Coast2Coast Corridor



出典：Creating new Wealth in Southern Africa

図7 南部アフリカ地域における開発回廊と空間的開発構想（SDI）

他のアフリカ地域同様、この地域においても、内陸国の港湾へのアクセス確保をめざした開発が推し進められているが、交通網そのものだけでなく、先行して開発が進んでいるマプト開発回廊 SDI のように、民間資金の導入も視野に入れた交通インフラ開発のみならず、鉱工業、農業、観光開発なども含んだ幅広い開発の検討が Walvis Bay SDI において始まっている。また、この Walvis Bay SDI は、Coast2Coast 回廊計画が整備されることによりマプト開発回廊と接続することになり、アフリカ南部地域における東西の大動脈となる期待ももたれている。

## (2) 南部アフリカ地域への日本の援助実績

南部アフリカにおける、わが国の援助実績は、他のアフリカ地域同様、教育、電力、水資源などの基礎生活分野への無償資金協力による支援が多くなっている。なお、2002年に停戦合意したアンゴラについては、難民帰還支援及び首都ルアンダの復興に資する基礎インフラ分野、基礎生活分野についても支援を実施している。アンゴラの安定は周辺諸国の安定にも影響を与え、ODA 大綱の重点課題の一つである「平和の構築」の観点からも、このような援助を実施する意義は大きい。

表6 南部アフリカ諸国の国別・援助形態別内訳  
(アンゴラ・ザンビア・ナミビア・ボツワナ)

(支出純額ベース、単位：百万ドル)

国	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	
アンゴラ	24.03	1.43	25.47	—	—	—	25.47
ザンビア	7.51	14.28	21.79	—	7.54	-7.54	14.25
ナミビア	0.41	0.80	1.20	—	—	—	1.20
ボツワナ	0.92	1.88	2.79	—	4.17	-4.17	-1.38
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

出典：ODA 白書 2005

この南部アフリカ地域における交通運輸セクターにおける協力については、近年では、ボツワナ・ザンビア両国国境における「ザンベジ河カズングラ橋建設計画調査」やアンゴラにおいて2005年から実施中の「港湾緊急復興計画調査」など、当該地域の経済的発展に寄与する可能性が大きい案件、大きな波及効果が期待される案件についての調査が実施されている。また、ザンビアにおいては、日本は積極的に基礎インフラ分野への援助を実施しており、特に橋梁を含む道路インフラ分野への援助を多く実施してきた。最近では、ザンビアの首都であるルサカ市において、第2次ルサカ市道路網整備計画（第2期）（2001～2004年）が実施されている。この案件は、道路案件ではあるが、貧しい市民が生活する未計画居住区（コンパウンド）と市内幹線道路を結ぶアクセス道路を中心とした道路改修により、人口密度の高い未計画居住区的生活環境の改善を目的とし、未計画居住区へのアクセス道路舗装、排水施設及び路肩等を整備するもので、本案件の実施により、雨期の通行不能期間が解消し、バスルートが改善され、社会サービスへのアクセス向上、排水路整備によるマラリアなどの伝染病の発生抑制に寄与することもあり、周辺地域への様々な裨益効果が期待される。<sup>6</sup>

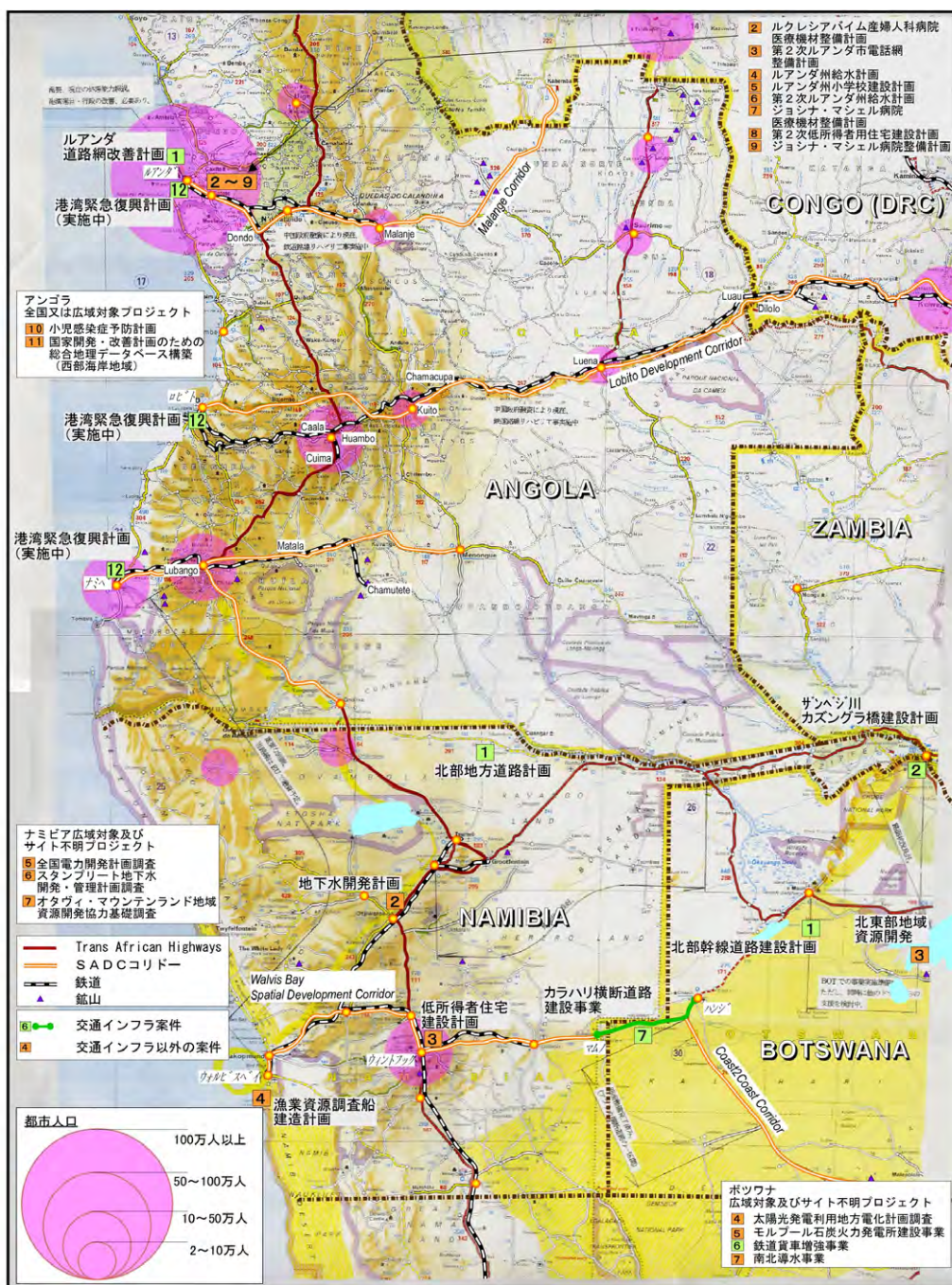
表7 南部アフリカ諸国の JICA 事業実績  
(アンゴラ・ザンビア・ナミビア・ボツワナ)

地 域	国	技術協力プロジェクト	技術協力プロジェクト	開発調査	開発調査	無償資金協力
		2004年	累 計	2004年	累 計	2004年
南部 アフリカ	アンゴラ	0	0	0	3	2
	ザンビア	1	12	0	22	4
	ナミビア	0	0	0	4	0
	ボツワナ	0	0	0	1	0
東アフリカ	ケニア	4	31	1	55	3
	タンザニア	2	17	3	48	3
	ウガンダ	0	3	0	12	1

注：累計案件数は1952～2004年度分。無償資金協力は、実施促進分件数。技プロ及びび開調は新規案件件数。

出典：国際協力機構年報 2005

<sup>6</sup> The Role of Technical Assistance in Private Sector Development in Southern Africa Volume I, Draft Final Report, Sep 2005, JICA



アフリカ南部地域(アンゴラ、ナミビア、ボツワナ)  
ODA実施案件配置図

図8 南部アフリカ諸国への日本からの援助実績(アンゴラ、ナミビア、ボツワナ)

#### 1-1-4 日本の西部アフリカ地域での援助実績

##### (1) 西部アフリカ地域概況

この項における西部アフリカ地域は、西アフリカ諸国経済共同体（ECOWAS）加盟国<sup>7</sup>を対象として、内容をまとめた。図 10 に西部アフリカ地域の主な都市とその人口規模を示した。西部アフリカ地域のほとんどの国々は西アフリカ諸国経済共同体に所属しており、人口が集中する都市は沿岸部及び Trans Saharian Highway（セネガル－マリ－ブルキナファソ－ニジェール－ナイジェリアの西部アフリカ地域の内陸部を横断する幹線道路）沿いならびに、沿岸部大都市と Trans Saharian Highway を結ぶ準幹線道路沿いに多く分布していることがわかる（図 9 参照）。ただし、内陸国と沿岸国・港湾を結ぶインフラの不足が、以前から叫ばれているが、未だにこのインフラ整備の速度が遅く、これにより、交通インフラが整備されている地域への経済の集中と輸送コストの高騰が内陸国の経済発展に多大な影響をもたらしている。また、沿岸部と内陸国間のインフラ不足だけではなく、UNCTAD の調査によれば、ナイジェリアのラゴスからガーナのアクラ港までのコンテナ道路輸送コストは、同じコンテナをヨーロッパの港湾からラゴスまで輸送するコストの約 3 倍に相当しており、この高コストは、交通インフラの問題と同様に、貿易障壁（越境手続きの煩雑さ、遅延）などにも起因すると報告<sup>8</sup>している。地域全体的にみても各国のインフラの整備の遅れが、輸送コストの高騰を招き、そのコストをまかなうために、それぞれの国が関税を高く設定し、自国への輸入品購入にあてるというアフリカの内陸国が陥りがちな、負の連鎖が開発・貧困からの脱却をめざす国々にとって大きな阻害要因になっており、貿易・関税に係る法制度の改善も他のアフリカ地域と同様に必要である。

##### (2) 西部アフリカ地域への日本の援助実績

2004 年度の日本からの ECOWAS 諸国への援助実績を表 8 に金額ベースで実績が多い順に示した。表内の太字の国々は HIPC 国であるが、ECOWAS 諸国もナイジェリア、カーボヴェルデを除き、HIPC に属する国々であり、その結果、日本の援助も自動的に贈与による支援がほとんどとなっている。

<sup>7</sup> 原加盟国は西アフリカ 15 カ国。現在の加盟国 15 カ国（ベナン、ブルキナファソ、カーボヴェルデ、コートジボアール、ガンビア、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）。（注）カーボヴェルデが新規加盟（1977 年）。モーリタニアが通貨統合等に反対して脱退（2000 年 12 月）。

<sup>8</sup> ECOWAS/ UEMOA Regional Road Transport and Transit Facilitation Programme, UNCTAD-World Bank Trade Facilitation Seminar, May 13, 2004

表8 日本の対西部アフリカ諸国向け国別・援助形態別内訳 2004年度（暦年ベース）

（支出純額ベース、単位：百万ドル）

サブサハラ アフリカ地 域での援助 額順位	国又は 地域名	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	
1	ガーナ	989.27	14.32	1,003.60	17.09	905.27	-888.18	115.42
		(20.93)	(14.32)	(35.25)	(17.09)	(0.99)	(16.11)	(51.36)
4	セネガル	125.64	15.92	141.57	—	91.14	-91.14	50.42
		(34.94)	(15.92)	(50.87)	—	(0.93)	(-0.93)	(49.94)
13	ギニア	23.09	2.08	25.17	—	8.67	-8.67	16.50
		(12.95)	(2.08)	(15.04)	—	—	—	(15.04)
15	ニジェール	30.90	5.54	36.44	0.62	22.98	-22.36	14.08
		(7.46)	(5.54)	(13.00)	(0.62)	—	(0.62)	(13.61)
16	マ リ	84.29	1.78	86.07	—	72.38	-72.38	13.69
		(11.82)	(1.78)	(13.59)	—	—	—	(13.59)
18	ベナン	45.21	0.74	45.95	—	34.80	-34.80	11.15
		(10.34)	(0.74)	(11.08)	—	—	—	(11.08)
20	ナイジェリア	5.91	2.76	8.67	—	—	—	8.67
21	ブルキナファ ソ	3.32	5.17	8.49	—	—	—	8.49
24	カーボヴェル デ	3.65	0.29	3.94	—	—	—	3.94
27	ガンビア	0.32	2.34	2.66	—	—	—	2.66
28	コートジボア ール	0.47	1.43	1.90	—	—	—	1.90
35	トーゴ	2.13	0.33	2.47	—	1.69	-1.69	0.77
		(0.17)	(0.33)	(0.50)	—	—	—	(0.50)
40	シエラレオネ	0.13	0.06	0.19	—	—	—	0.19
43	ギニアビサウ	—	0.01	0.01	—	—	—	0.01
45	リベリア	—	—	—	—	—	—	—
	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：（1）四捨五入の関係上、合計が一致しないことがある。

（2）（）内の値は債務免除を含まない金額。

（3）太字はHIPC国（サブサハラアフリカ地域内32カ国）

出典：ODA白書2005

また、この地域では内戦等に伴う紛争が続いている国や、ポスト紛争国と呼ばれている国内情勢が不安定な国々が存在しており、日本政府が経済援助〔世界銀行（以下、世銀）などを通じた食糧援助を除く〕を見合わせている場合がある（図9参照）。

リベリア : 1997年内戦終結まで二国間援助が不可能であり、世銀などを通じた食糧援助などを実施してきたが、二国間援助再開への検討が予想されている。

ギニアビサウ : 1998年6月発生の内乱に伴う戦闘の長期化により、緊急援助を除き援助を一時中断。2000年9月には、治安状況の回復に鑑み、経済協力を再開するとの方針を決定したが、2003年9月のクーデターにより再度中断中。



ガンビア : 1994年7月のクーデター発生に伴い、同年9月以降取り続けてきた援助方針である「緊急的かつ人道的性格を有する援助を除き、原則として新規援助の停止」の見直しを97年3月に決定した。

コートジボアール : 2002年9月の国内情勢悪化以降は、原則として援助停止。現在は、ノン・プロジェクト無償資金協力の見返り資金を利用し、国際機関経由の食糧援助やDDR（武装解除・動員解除・元兵士の社会復帰に対する支援等）を実施。

その他、トーゴ、シエラレオネについても、内戦による情勢不安や、援助受入態勢が未だ整備されていないことなどにより、国際機関を通じた食糧援助などの支援以外は、実質的には行われていない状況にある。日本が運輸交通インフラ支援をこの地域で考える場合は、図9に示した経済援助を現在実施していない国々が、この地域の運輸交通システムを考えた場合に重要なポイントとなる沿岸部に位置しており、それに伴いヒトとモノの移動がどのように影響を受けているのか等、これら紛争地域、ポスト紛争地域、周辺地域の状況を十分に考慮した支援をする必要がある。

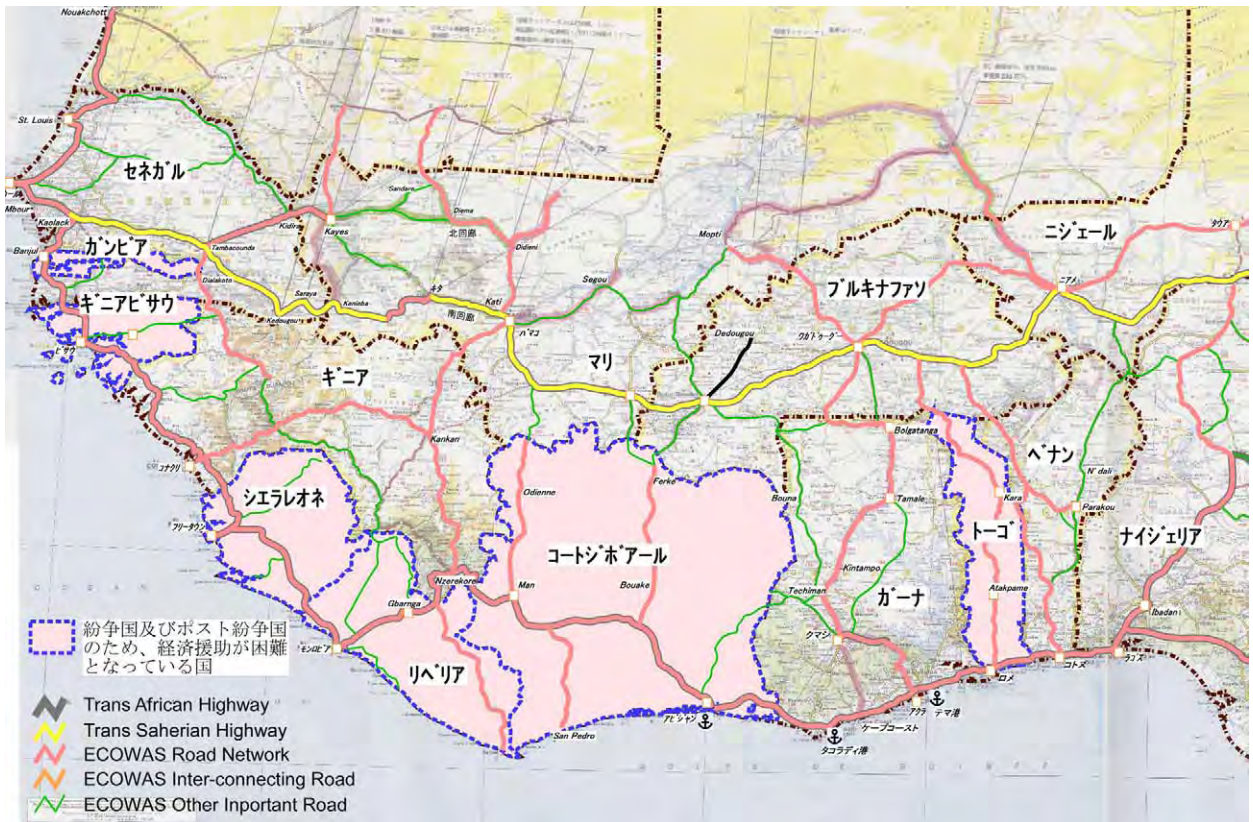


図9 西部アフリカ地域にある紛争国及びポスト紛争国（2006年1月現在）

表9 西部アフリカ諸国での2000～2004年度のJICA事業実績件数の推移(ECOWAS加盟国)

	無償資金協力					技術協力プロジェクト						開発調査					
	'00	'01	'02	'03	'04	'00	'01	'02	'03	'04	累計	'00	'01	'02	'03	'04	累計
ガーナ	1	2	3	3	2	0	0	4	2	3	13	2	0	1	0	1	13
セネガル	7	6	5	6	4	0	1	4	0	0	5	1	2	3	2	0	15
ギニア	4	4	3	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	4
ニジェール	2	2	1	2	4	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	1	17
マリ	4	2	1	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	16
ベナン	2	3	1	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
ナイジェリア	2	2	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	7
ブルキナファソ	3	2	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	6
カーボヴェルデ	1	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
ガンビア	1	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
コートジボアール	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	8
トーゴ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
シエラレオネ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
ギニアビサウ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
リベリア	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4

注：累計案件数は1952～2004年度分。無償資金協力は、該当年実施促進分件数。技プロ及び開調は新規案件件数。

出典：国際協力機構年報2001～2005

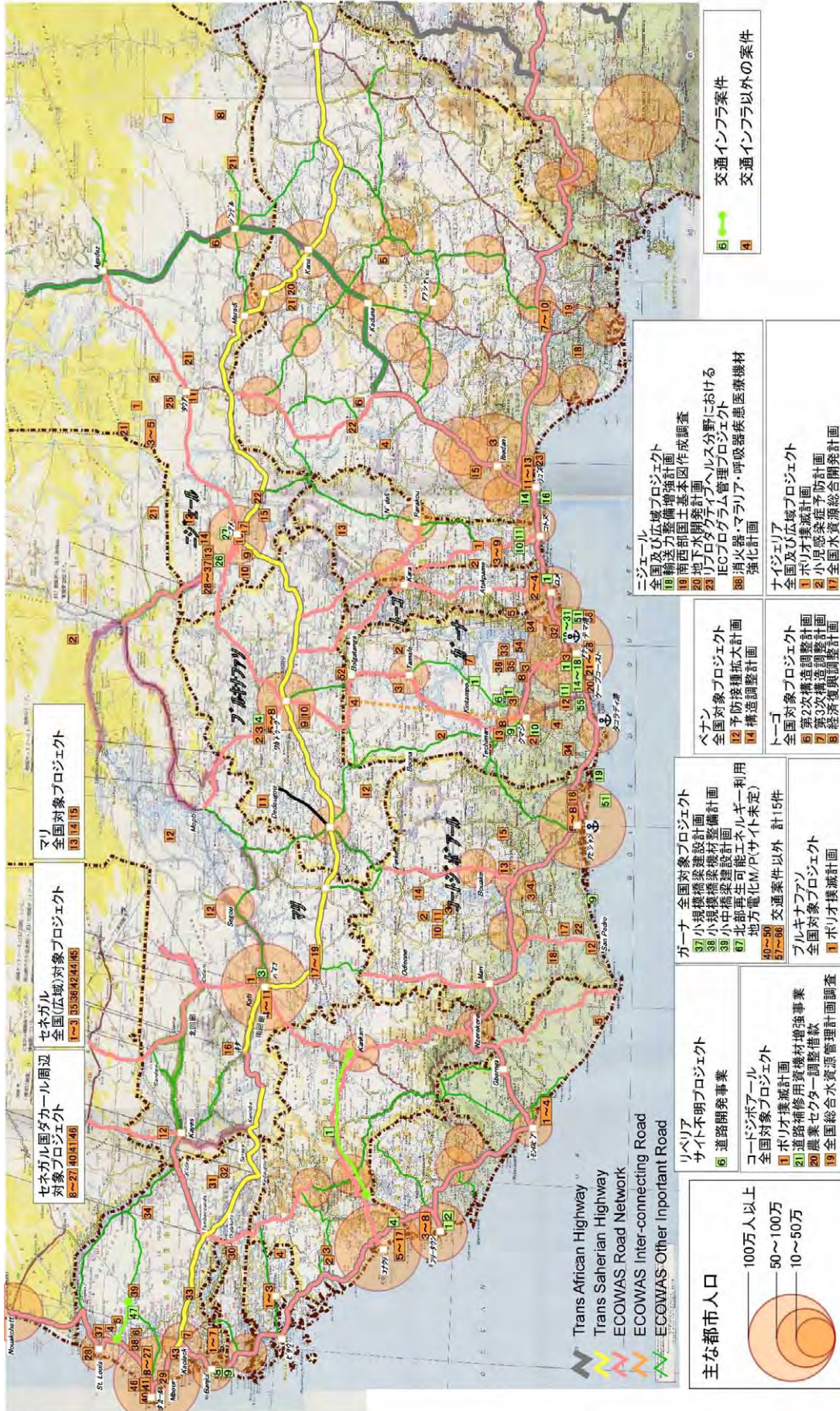


図 10 西部アフリカ諸国への日本からの援助実績

#### 1-1-5 日本の中部アフリカ地域での援助実績

この項における中部アフリカ地域は、カメルーン、中央アフリカ、コンゴ、ガボン、赤道ギニア、チャドという中部アフリカ経済通貨共同体（CEMAC）加盟国<sup>9</sup>、及びチャド、スーダンを対象として、日本のこれまでの援助動向をまとめた。

##### (1) 中部アフリカ地域概況

図 11 は、OECD 傘下である INICA 作成による中部アフリカ地域とその周辺国における人口 10 万人以上の都市の人口規模とこの地域の主要産業となっている鉱業資源の分布図である。この地域の主要産業である鉱業の集積地に人口が集中していることから各国経済が資源に依存していることが想像できる。また、この地域の中央に流れるコンゴ川と数多いその支流は、この地域の水源となっているだけでなく、交通の大動脈にもなっており、特に鉱物資源の産出地であるコンゴ川上流のキサングニ（Kisangani）から河口に近いキンシャサ（Kinshasa）間においては、あらゆる種類の河川船舶が航行可能となっており、貧弱な交通インフラが問題であるこの地域における重要な交通手段となっている。

<sup>9</sup> CEMAC : Communauté économique et monétaire de l’Afrique centrale の略称であり、事務局は中央アフリカの首都バンギに設置。圏内人口は 2,955 万人（1998 年）



図 11 中部アフリカ地域概況図

表 10 中部アフリカ地域の経済規模

	GDP (current US\$)	GDP 成長率 (annual %)	GNI per capita, Atlas method (current US\$)	GNI, Atlas method (current US\$)	人口	国土面積 (sq. km)
スーダン	27,699,433,472	8.0	640	23,277,723,648	36,232,944	2,505,810
カメルーン	16,985,381,888	3.0	1,010	16,485,500,928	16,321,863	475,440
中央アフリカ	1,369,182,592	2.0	350	1,399,932,032	4,037,747	622,980
チャド	5,468,700,672	6.0	400	3,874,410,752	9,748,931	1,284,000
コンゴ民主共和国	6,973,684,224	7.0	120	6,893,023,232	57,548,744	2,344,860
コンゴ共和国	5,090,735,616	9.0	950	3,793,205,248	3,998,904	342,000
赤道ギニア	3,230,527,744	-	-	-	503,519	28,050
ガボン	8,055,464,960	2	5,010	6,929,808,384	1,383,841	267,670
サブサハラ・ アフリカ合計	615,215,988,736	5.0	745	552,201,748,480	741,364,032	24,264,760

出典：WDI 2005

表 11 中部アフリカ地域の主な輸出品

	主要産業	主要輸出品目	主要輸入品目	備考
スーダン	農業	原油、農産物（綿花、ゴマ、家畜）	工業製品、機械	労働人口の 60% が農業に従事している。
カメルーン	農業（コーヒー、ココア、綿花）、林業（木材）、鉱工業（石油）	原油、木材、ココア、綿花	鉱物・原料、消費財、資機材等	2006 年 4 月に PRSP の CP 到達。経済状態も近年良好である。
中央アフリカ	農業（綿花、コーヒー、タバコ）、林業（木材）、鉱工業（ダイヤモンド、金、食品加工、木材加工）	木材、ダイヤモンド、綿花、コーヒー	資本金、燃料	内陸国のため、輸送コスト高で不利なうえ、政情不安も影響し経済状態は低迷。
チャド	農業（綿花）、牧畜業、原油	石油、綿花、畜産物	石油関連、非石油関連	原油はカメルーンのクリビ港までパイプラインで運び、輸出している。
コンゴ民主共和国	鉱工業、銅、コバルト、工業用ダイヤモンド、石油、農業（パーム油、綿花、コーヒー）	ダイヤモンド、原油、コバルト、銅	消費財、資本財、原材料	輸出の 6 割が銅・コバルトである。
コンゴ共和国	農業、林業、鉱業（石油）	石油、木材、砂糖	石油関連品、資本財	近年は石油高騰もあり堅調な経済成長がみられる。
赤道ギニア	石油、天然ガス、林業	石油、天然ガス、木材	石油製品、資本財	1992 年の石油生産開始以降、石油ブームとなっている。
ガボン	鉱業（原油、マンガン）、農林業（木材、カカオ）	原油、木材、マンガン鉱等	機械・機器、食料品、農産物、自動車等	SSA の中で第 4 位の産油国であり、GNI も高い水準である。

出典：外務省各国・地域情勢 HP

また、この地域も他のアフリカ諸国と同様に、紛争を多く抱えており、それに伴い、数多くの難民が生まれている。原因としては、宗教問題、民族問題など様々であるが、個々の国がもともと経済規模が小さいため、小さな紛争の影響も各国経済に与える影響は大きい。また、長年にわたる内戦が続いてきた国にとっては、内戦終了後の帰還民対応など迅速性が求められる支援が期待されているが、日本もこの分野において 2004 年度には、この地域のチャド、スーダンやコンゴ民主共和国において復興開発やガバナンスなどの支援を積極的に行っている。

## (2) 中部アフリカ地域への日本の援助実績

以下に 2004 年度の中部アフリカ地域に対する日本の援助実績を示した。表に示されたように、この地域においても他のアフリカ地域同様、有償資金協力の経験は少なく、2004 年度も実施されていない。また、もともと、この地域への日本の支援実績は少なく、政治的に不安定な国々も多いことから、この傾向がしばらくの間継続されると考えられ、今後も JICA が中心となって、無償資金協力による支援が中心となると考えられる。

表 12 日本の対中部アフリカ諸国向け国別・援助形態別内訳 2004 年度（暦年ベース）

（支出純額ベース、単位：百万ドル）

国又は地域名	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	
スーダン	0.87	0.67	1.55	-	-	-	1.55
カメルーン	13.93	2.92	16.86	-	-	-	16.86
中央アフリカ	-	0.10	0.10	-	-	-	0.10
チャド	0.05	0.62	0.66	-	-	-	0.66
コンゴ民主共和国	48.06	0.41	48.47	-	-	-	48.47
コンゴ共和国	0.06	0.25	0.31	-	-	-	0.31
赤道ギニア	-	0.01	0.01	-	-	-	0.01
ガボン	1.82	0.97	2.79	-	0.10	-0.10	2.69
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：四捨五入の関係上、合計が一致しないことがある。

（）内の値は債務免除を含まない金額。

太字は HIPC 国

出典：ODA 白書 2005

表 13 西部アフリカ諸国における 2000~2004 年度 JICA 事業実績件数の推移

	無償資金協力					技術協力プロジェクト						開発調査					
	'00	'01	'02	'03	'04	'00	'01	'02	'03	'04	累計	'00	'01	'02	'03	'04	累計
スーダン	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
カメルーン	-	1	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
中央アフリカ	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
チャド	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
コンゴ民主共和国	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
コンゴ共和国	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
赤道ギニア	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ガボン	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

注：累計案件数は 1952~2004 年度分。無償資金協力は、該当年実施促進分件数。技プロ及び開調は新規案件件数。

出典：JICA 年報 2001~2005



図 12 中部アフリカ地域における案件実績 (2006年1月現在)



## 2. One-Stop Border Post への対応

One-Stop Border Post とは、通関手続きの円滑化を促進することにより、貿易の促進をめざす通関施設のことである。アフリカの貿易促進の障害として、輸送コストが高いことが指摘されている。これは、交通インフラ不足によることも大きいですが、そのほかに煩雑で時間のかかる通関手続きが輸送コストに大きく影響しているといわれている。

表 1 主な国境通過ポイントにおける通過時間（2000 年）

Corridor	Border Post	Countries	Estimated border delay (hours)
Beira	Machipanda	Mozambique and Zimbabwe	24
	Zobue	Mozambique and Malawi	24
	Mutare	Mozambique and Zimbabwe	26
Maputo	Ressano Garcia	South Africa and Mozambique	6
	Namaacha	Swaziland and Mozambique	4
North - South	Beitbridge	South Africa and Zimbabwe	36
	Chirundu	Zimbabwe and Zambia	24
	Victoria Falls	Zimbabwe and Zambia	36
	Martins Drift	South Africa and Botswana	6
Trans-Caprivi	Kazungula	Botswana and Zambia	24
Trans-karahari	Buitepos	Namibia and Botswana	6
	Pioneer Gate	Botswana and South Africa	4
Tanzam	Nakonde	Zambia and Tanzania	17

出典：Economic Report on Africa 2004

世銀のタスクチームリーダーの情報によると、One-Stop Border Post は南アフリカ・ヨハネスブルグ～モザンビーク・マプト間を結ぶ有料道路(Concession)の Lebombo border postをはじめ、数箇所が既に設置されている。なお、同 border post は有料道路運営者及び政府の資金で建設された。しかしながら、世銀融資による border post 建設は現時点では、存在しない。また、西アフリカ地域において、世銀融資ではないが、現在 Burkina Faso-Togo 国境沿い Cinkanse で border post を建設中である（2004 年 3 月時点）。

現時点では、西アフリカ地域、東アフリカ地域においても、One-Stop Border Post（世銀資料では Joint border post と称している）の設置はごく、初期の段階といえる。建設工事自体は、計画コンセプトが明確になれば、工事費用そのものは、大した金額でもなく（通過交通量、設置箇所の地形にもよるが、大体 300 万～800 万米ドルと見積もられる）、容易に建設は可能である。設置（建設及び運用）に際しては、まず、機構組織上のフレームワークの構築が必要となる。すなわち、監督責任行政者がその施設（border post）に課せられた義務責任を正しく履行する方法を定める必要がある。

西アフリカ地域においては、2004 年 7 月に ECOWAS 及び UEMOA が協同で道路及び Joint border post に関する法的位置づけの調査を実施した。現在、Joint border post の運用に関する調査が実施中であり、この調査の結果で、Joint border post の技術的仕様・設計が明らかとなる。また、AfDB 及び世銀はガーナ国境の Paga 及びマリ国境の Hermankono の Joint border post に対

して融資することに合意している。UEMOA は別に、Burkina Faso – Togo 国境沿い Cinkanse の border post に対して融資している。

世銀は現在、West Africa Road Transport and Transit Facilitation Project (Ghana-Burkina Faso-Mali Corridor) を準備中であるが、同プロジェクトには Corridor efficiency improvement component として次の 3 ルートが含まれる。

<u>フェーズ</u>	<u>ルート</u>
<u>1</u>	<u>Accra, Ghana – Ouagadougou, Burkina – Bougouni, Mali</u>
<u>2</u>	<u>Abidjan, Cote d'Ivoire – Lagos, Nigeria</u>
<u>3</u>	<u>Porto Cotonou, Benin – Niamey, Niger – Ouagadougou, Burkina</u>

プロジェクトに関しては AfDB が融資を行い、世銀はその他の人的・知的支援を行うことになっている。フェーズ 2 で実施予定の Abidjan, Cote d'Ivoire – Lagos, Nigeria ルートについては、2006 年半ばに Field mission を計画しており、他のドナーとの共同作業が可能ならば、ぜひ、そうしたいと考えている。Joint border post 機構組織上のフレームワークの構築については、既に世銀の PHRD ファンドを確保しており、コンサルタントに調査を発注する予定である。参考として、その調査の Terms of Reference の提供を受けた。

同様に、ケニア、タンザニア、ウガンダ、ルワンダの 4 カ国を対象に、East Africa Trade and Transport Facilitation Project を準備中であり、2005 年 12 月中旬に理事会での承認を得るべく作業中である。同 4 カ国を対象に、既に USAID 及びケニア交通省からの資金援助でフィージビリティ・スタディは完了し、合計 9 カ所の border post を全面改良することが推奨されている。この 9 カ所中、ケニアウガンダ国境 Malaba Border post が最も優先順位の高い箇所、同箇所での運用結果を見たと、同域内の他の border post にその経験・ノウハウを転用・活用する予定である。他の 8 カ所の Border post のうち、世銀融資分は Kenya-Uganda 国境の Busia (551 万米ドル)、Kenya-Tanzania 国境の Lunga Lunga-Hororo (440 万米ドル)、Isebania-Sirai (360 万米ドル)、Taveta (400 万米ドル) の 3 カ所、Uganda-Rwanda 国境の Gatuna-Katuna (656 万米ドル) の 5 カ所、Kenya-Tanzania 国境の Namanga は AfDB の融資予定、また Tanzania-Rwanda 国境の Rusumo Falls は DFID もしくは AfDB の融資予定、Uganda-Tanzania 国境の Mutukula については融資機関は未定である。世銀融資プロジェクトでは、情報通信技術 (ICT)、通関手順変更のための技術援助 (TA)、交通管理施設の改良、及び一部土木建築工事に対しての融資が行われる。

Malaba border post は東アフリカで最も通過交通量の多い地点である。しかしながら大規模な施設を有しているにもかかわらず、施設は老朽化し、その結果、通過時間の遅延、交通管理の不手際、通過橋での過積載、混雑、あるいは駐機場での大混雑等、多くの問題を抱えている。Malaba は東アフリカ北回廊沿い地域交通ネットワーク上、最悪のボトルネックとなっている。Malaba に関しては、世銀は USAID と協調援助しており、USAID がビジネスプラン及びフェーズ 1 工事に対して融資を行った。当該プロジェクトでは、そのフェーズ 2 及び 3 の工事分に対して融資予定であるが、工事には、次の項目が含まれる。

**Kenya** サイドの 510 万米ドル：

諸関係機関の建物（220 万米ドル）

**Malaba** 駅構内周辺の改良及び柵設置、**Malaba** 川架橋橋梁建設（250 万米ドル）

歩行者、軽交通を収容するための建物、アクセス道路、歩道等の改修工事（40 万米ドル）


**Uganda** サイドは、**Malaba** 川架橋橋梁建設工費分担分、アクセス道路改修、重量計量施設の改修に対しての 357 万米ドルである。

以上、アフリカにおける **One-Stop Border Post** の例について、記述してきたが、世銀では、東ヨーロッパの国々で同種のプロジェクトを実施しており、これらの経験事例も今後、**One-Stop Border Post** を計画・策定するうえでは、よい参考となろう。

### 3. プロジェクト案件候補概要

#### プロジェクト概要

1. プロジェクト/案件名	Port Development Program in the Republic of Angola
2. 回廊名	Toripoli (N'Djamena) -Windhoek 回廊、Lobito-Beira 回廊
3. 国名/プロジェクトサイト	アンゴラ/Luanda, Lobito, Namibe, Cambida, Soyo
4. 社会経済指標	(1) GNI,GNI/Capita (2004) 144 億ドル、930 ドル (2) 人口 (2004) 1,550 万人 (3) 面積 124 万 7,000km <sup>2</sup> (4) 輸出、輸入成長率 (対 GDP、2005) 統計なし 出典：世銀 World Development Indicators (2006)
5. 地域経済共同体 (RECs)	SADC
6. 分野	道路 橋梁 国境施設 <b>港湾</b> 鉄道 都市交通 バス
7. プロジェクト優先順位	<b>短期</b> 中期 長期
8. プロジェクト目的、背景	アンゴラ経済復興時の需要に効果的に対応することを目的として、内戦の影響により劣悪な状況にある港湾を近代化し、取り扱い能力の向上を図ることを目的とする。 背景として、JICA は 2006 年に「アンゴラ国港湾緊急復興計画調査」を実施。その開発調査では、ルアンダ港、ロビト港、ナミベ港、カビンダ港の短期港湾復興計画を策定した。日本国政府は 08 年 1 月、一般プロジェクト無償資金協力の実施を決定。ロビト港とナミベ港の港湾施設のうち、使用頻度が高くかつ損傷の大きい部分の改修及び整備を行う。 日本国政府は円借款の対象国にアンゴラを加える方針で、08 年 5 月に横浜市で開催するアフリカ開発会議 (TICAD) で表明する予定となっている。今後、円借款を視野にいた、一層の協力が期待される。
9. アウトプット/アウトカム	1) 緊急港湾復興計画の実施による港湾施設の改善 2) 港湾管理運営に関するキャパシティ・ディベロップメント 3) 今後、増大が予想される物流への需要に対応 4) 港湾施設の改善、管理運営の効率化による、手続きの迅速化、コストの低減
10. プロジェクト概要	ロビト港 ・北埠頭及び南埠頭の全域約 15ha、岸壁延長 1,112m の整備 ・クレーン等の重機 5 基の追加 ・冷凍コンテナ用プラグ及び電源の設置 ・給水・給油施設の補修 ナミベ港 ・No.1-3 埠頭全域約 11ha、岸壁延長 680m の整備 ・クレーン等の重機 5 基の追加 ・冷凍コンテナ用プラグ及び電源の設置 ・給水・給油施設の補修、ヤード照明の設置、倉庫の撤去、未稼働キークレーンの撤去 以上の項目より 08 年度に日本国政府が無償資金協力にて実施する部分を除いたものが、今後整備すべきものとしてあげられる。
11. 他分野との関連 有/無	未確認

12. 前提条件	<p>政策的要因：  行政的要因：ルアンダ港民営化承認の遅れ  経済的要因：国土復興計画の実施の遅れ  社会的要因：国土復興計画の実施の遅れ  ルアンダ港の運営に係るコンセッションプロセスの遅れ</p>
13. 実施機関	交通省港湾局
14. JBIC/無償/技協との関連	08年にロビト港、ナミベ港を対象とした無償資金協力実施
15. 関連するドナーの動き	<p>NEPAD 策定のインフラ整備 Short-term Action Plan の港湾分野にロビト港が指定されている。NEPAD はまたロビト港を基点とするベンガラ鉄道をアフリカ中部、南部への唯一の国際コリドーとして重視している。ナミベ港を基点とするモサメデス鉄道の整備に、中国、インドが援助を行っている。</p>
16. PRSP との関連	<p>インテリム貧困削減戦略ペーパー (I-PRSP) において本調査の対象4港湾が主要港湾であると位置づけられている。それら港湾は紛争時に直接的な被害はなかったものの、能力は低く、機能保持のための投資のみならず、港湾サービスのコンセッションなどによる民間資本の活用が必要とされている。また、基礎インフラ・リハビリ・再建設プログラムでは民生安定化と経済復興における運輸交通インフラの役割が重要視されている。</p>
17. その他考慮事項	
18. 環境配慮事項	未確認
19. 地図	 <p>The map shows the geographical context of the four ports. Kabinza is located in the northern part of Angola. Luanda is the capital and a major port on the Atlantic coast. Lobito is a port further south on the Atlantic coast. Namibe is a port on the southern coast of Angola. The map also shows neighboring countries: Congo to the north and west, Zambia to the east, and Namibia to the south. Various provinces of Angola are labeled, such as Kwanza Norte, Kwanza Sul, Benguela, and Namibe.</p>

## プロジェクト概要

1. プロジェクト/案件名	Kenya – Sudan Corridor Development (Duplicate with EARNP Corridor 3)
2. 回廊名	Kenya-Sudan Corridor
3. 国名/プロジェクトサイト	ケニア、スーダン/Nakuru (Kenya)、Juba (Sudan)
4. 社会経済指標	<p>ケニア</p> <p>(1) GNI, GNI/Capita (2004) 161 億ドル、 480 ドル</p> <p>(2) 人口 3,350 万人 (2004)</p> <p>(3) 面積 58 万 km<sup>2</sup></p> <p>(4) 輸出、輸入成長率 (対 GDP、2005) 22.2% (輸出)、40.6% (輸入)</p> <p>スーダン</p> <p>(1) GNI, GNI/Capita (2004) 187 億ドル、530 ドル</p> <p>(2) 人口 (2004) 3,550 万人</p> <p>(3) 面積 250 万 6,000km<sup>2</sup></p> <p>(4) 輸出、輸入成長率 (対 GDP、2005) 統計なし</p> <p>出典：世銀 World Development Indicators (2006)</p>
5. 地域経済共同体 (RECs)	IGAD
6. 分野	<u>道路</u> 橋梁 国境施設 港湾 鉄道 都市交通 バス
7. プロジェクト優先順位	<u>短期</u> 中期 長期
8. プロジェクト目的	スーダン南部の東エクアトリア地域 (州都、Juba) は、道路整備が遅れており、首都のハルツームからは空路が唯一の交通手段である。また、スーダン唯一の国際港湾であるブルスーダン (Bur Sudan) から遠く離れており、地理的にも経済的にも僻地となっている。東エクアトリア地域の経済開発を行うためには、比較的道路網が整備されているケニアとの接続が理想であり、さらにケニアのモンバサ港との接続を目的とした、Juba – Kapoeta – lokichokio – Nakuru の道路整備が計画された。
9. アウトプット/アウトカム	未確認
10. プロジェクト概要	Juba (Sudan) と Nakuru (Kenya) を結ぶ 1,141km の道路整備。 道路延長 (1,141km) : Juba – Kapoeta (265km) , Kapota – Lokichokio (100km) , Lokichokio – Kitale (552km) , Kitale – Nakuru (224km) なお、EARNP で計画されている Corridor 3 (Biharamulo – Lokichokio) に重複する区間が含まれる。
11. 他分野との関連 有/無	未確認
12. 前提条件	未確認
13. 実施機関	未確認
14. JBIC/無償/技協との関連	未確認
15. 関連するドナーの動き	未確認
16. PRSP との関連	未確認
17. その他考慮事項	かつて、AfDB では、ケニアの Mombasa 港とスーダン南部の都市 Juba を結ぶ鉄道網整備計画が策定された経緯があるが、現在は整備資金が莫大になるために削除されている。 参考資料：AN INVESTMENT GUIDE TO THE EAST AFRICAN COMMUNITY, UNITED NATIONS, July 2005

18. 環境配慮事項	未確認
19. 地図	<p>The map displays a red route starting at Juba in the north, moving east to Kapoeta, then south to Lokichokio, further south to Kitale, and finally south to Nakuru. The route passes through or near several national parks and reserves, including Bahar el Jebel, Nimule, Kidepo Nat. Park, and Mt. Elgon Nat. Park. Major cities shown include Juba, Kapoeta, Lokichokio, Kitale, Nakuru, Kampala, Jinja, and Kisumu. The map also shows the Nile River system and various geographical features like Lake Kyoga and the Peleche Range.</p>

## プロジェクト概要

1. プロジェクト/案件名	Takoradi Port Development (Tema Port) (NEPAD-STAP 案件)
2. 回廊名	Takoradi Corridor
3. 社会経済指標	(1) GNI, GNI/Capita (2004) 83 億ドル、 380 ドル (2) 人口 (2004) 2,170 万人 (3) 面積 23 万 9,000km <sup>2</sup> (4) 輸出、輸入成長率 (対 GDP、2005) 4.0% (輸出)、7.3% (輸入) 出典：世銀 World Development Indicators (2006)
4. 国名/プロジェクトサイト	ガーナ
5. 地域経済共同体 (RECs)	ECOWAS
6. 分野	道路 橋梁 国境施設 <span style="border: 1px solid black;">港湾</span> 鉄道 都市交通 バス
7. プロジェクト優先順位	短期 中期 長期
8. プロジェクト目的・背景	<p>それぞれ以下の項目を目的とする。</p> <p>テマ港：一般貨物取扱機能強化 タコラディ港：資源輸出入、西部地域消費物資輸入、トランジット貨物等一般貨物輸入機能整備・強化、マンガンの取扱機能強化</p> <p>テマ、タコラディ両港の取扱貨物量は 1990 年代より着実に増加し、2005 年の取扱貨物量は、2000 年の 1.5 倍の 1,389 万 t と需要が増大している。顕著な傾向として、トランジット貨物の増大があり、1997 年に 1 万 t に満たなかったものが 2005 年には 112 万 t と急増している。内陸国であるブルキナファソ、マリ、ニジェール等に向けた砂糖、米、小麦粉、自動車、肥料、鋼材等がトランジット貨物としてガーナの港湾を経由している。2002 年以前はすべてがテマ港で取り扱われていたが、2003 年以降、物流需要増からタコラディ港での取り扱いもみられるようになり、2005 年には約 20% がタコラディ港を経由している。両港を基点とし幹線道路、鉄道、内陸港が一体となった国際貿易回廊の形成とガーナ国産業の振興を支援誘導する輸出入拠点の形成は、ガーナの国家基本政策であるガーナ国貧困低減戦略の目標を実現する大きな牽引力となるとともに、西アフリカ地域の内陸国の経済の発展、生活の安定に寄与すると期待されている。</p>
9. アウトプット/アウトカム	<p>テマ港：</p> <p>在来埠頭及び港湾用地の効率的利用による港湾内の混雑解消 コンセッションの円滑な導入による効率的なコンテナターミナル運営 トランジット貨物の円滑な輸送確保</p> <p>タコラディ港：</p> <p>コンテナターミナル整備、一般貨物埠頭整備、バルク貨物埠頭整備及びオイル埠頭整備</p>
10. プロジェクト概要	<p>タコラディ港 (西部ガーナの輸出港)、テマ港 (ガーナ全体の主要輸出港) は大水深岸壁の不足や様々な施設、機械の老朽化のため、増大する貨物量を効率よく取り扱うことが困難。</p> <p>&lt;テマ港&gt; 10・11・12 バースの増深・改良による新多目的埠頭整備</p> <p>&lt;タコラディ港&gt; コンテナターミナル、多目的埠頭、マンガンバース、ボーキサイトバース、航路泊地の整備</p>



11. 他分野との関連 <input checked="" type="checkbox"/> 有/無	<p>ヤモランサ・アニアンクワ間（176km）の道路補修について日本政府に無償資金協力の要請を行っている。</p> <p>テマ〜ワゴドグーバマコーダカール回廊上に位置するガーナ、ブルキナファソ国境のバガでワンストップボーダーポストが検討されている。</p> <p>クマシから 27km、アクラ・テマから 280km に位置するボアンクラに内陸コンテナデポ（ICD）を整備する計画がある。</p> <p>テマ港〜クマシ、タコラディ港〜クマシ区間にコンテナ貨物輸送用の鉄道計画あり。貨物輸送のためのフィーダー道路開発も必要。</p> <p>材料の輸入、製品や作物の輸出のために必要な施設を提供することにより工業開発と農業開発支援も必要。</p>
12. 前提条件	
13. 実施機関	ガーナ港湾公社
14. JBIC/無償/技協との関連	<p>わが国の資金援助による事業実施をするかどうか判断が分かれる（現在、無償資金協力でアクラ〜ケープスコート間道路改修を実施中。新規インフラを無償資金協力で実施することは困難）。</p> <p>港湾 F/S の更新を実施するのであれば、北への道路調査、民間、隣国へのヒアリング実施も一案。</p> <p>フィーダー道路、地方道路・橋梁の事前調査実施も一案。</p>
15. 関連するドナーの動き	<p>USTDA（U.S. Trade and Development Agency）がテマ、タコラディ両港のマスタープランに関心をもち、2007 年に独自に新たなマスタープラン策定調査を行っている。</p>
16. PRSP との関連	未確認
17. その他考慮事項	<p>コートジボアール政変の影響による物流交通事情の変化を見極めるため、F/S の更新を含めた地域道路調査の実施が必要ではないか。</p> <p>JICA で 2002 年に開発調査実施済み: The Development Study of Ghana Sea Ports in the Republic of Ghana</p>
18. 環境配慮事項	
19. 地図	

## プロジェクト概要

1. プロジェクト/案件名	Kazungula Bridge
2. 回廊名	Cairo-Gaborone 回廊
3. 社会経済指標	<p>ボツワナ</p> <p>(1) GNI, GNI/Capita (2004) 77億ドル、4,360ドル</p> <p>(2) 人口 180万人 (2004)</p> <p>(3) 面積 58万2,000km<sup>2</sup></p> <p>(4) 輸出、輸入成長率 (対GDP、2005) 19.5% (輸出)、12.0% (輸入)</p> <p>ザンビア</p> <p>(1) GNI, GNI/Capita (2004) 46億ドル、400ドル</p> <p>(2) 人口 (2004) 1,150万人</p> <p>(3) 面積 75万3,000km<sup>2</sup></p> <p>(4) 輸出、輸入成長率 (対GDP、2005) 16.3% (輸出)、18.1% (輸入)</p> <p>出典：世銀 World Development Indicators (2006)</p>
4. 国名/プロジェクトサイト	ボツワナ、ザンビア
5. 地域経済共同体 (RECs)	SADC
6. 分野	道路 <input checked="" type="checkbox"/> 橋梁 国境施設 港湾 鉄道 都市交通 バス
7. プロジェクト優先順位	短期 中期 長期
8. プロジェクト目的・背景	<p>ボツワナ、ザンビア国境を流れるザンベジ川を渡るカズングラ橋の建設を目的とする。</p> <p>現在、SADC 圏内南北回廊において輸送車がザンベジ川を渡河する手段は、カズングラフェリー以外では、チルンド橋またはビクトリア・フォール橋となっている。後者の2ルートは山岳地帯を通行することから、多くの車両がカズングラフェリーを利用する傾向がある。渡河容量の限界から交通のボトルネックとなっており、この2国間の橋梁建設及び国境施設の改善による道路ネットワークの確立は、SADC 全体の経済発展のための重要な前提となり、SADC 域内交通体系の改善に多大な効果をもたらす。</p>
9. アウトプット/アウトカム	<p>ボツワナ、ザンビア、ナミビア、ジンバブエ各国の社会・経済・政治的な連携の強化</p> <p>SADC 諸国経済格差の是正と均衡的発展</p> <p>南アフリカ経済圏の拡張と国別機能分担 (産業的特化の促進)</p> <p>産業間依存性の強化</p>
10. プロジェクト概要	<p>カズングラは、ザンビア-南アフリカ-モザンビークの各港とナミビア、アンゴラを結ぶ交通回廊上に存在する。</p> <p>カズングラ橋：橋梁及び道路延長 (L=3,700m)、全橋梁部 (L=465m)</p> <p>国境施設：ザンビア側：15.8ha、ボツワナ側：17.1ha、ジンバブエ側：12.4ha</p>
11. 他分野との関連 <input checked="" type="checkbox"/> 有/無	<p>通関施設、制度の改善 (One-Stop Border Post とも関連性あり)</p> <p>観光開発</p>
12. 前提条件	
13. 実施機関	ボツワナ共和国公共事業省、交通通信省、ザンビア共和国公共事業供給省
14. JBIC/無償/技協との関連	一時、日本が支援を検討していたが、ジンバブエ政府が異議を唱えたために、日本は検討を撤回した。

15. 関連するドナーの動き	AfDB 本部との協議で追加的に日本による支援を要請された案件 2007年 AfDB が 5,560 万ドルの融資をアフリカ開発基金より行うことを決定した。
16. PRSP との関連	未確認
17. その他考慮事項	JICA で 2001 年に F/S 実施済み: The Feasibility Study on The Proposed Kazungula Bridge over the Zambezi River Between the Republic of Botswana and The Republic of Zambia
18. 環境配慮事項	JICA で 2001 年実施の F/S によれば、自然保護区や野生生物の保護、住民移転や新規用地収用の最小化、工事中の環境配慮、騒音や振動、排気ガスの対策が必要とされている。
19. 地図	<p>The map displays the region of Southern Africa, focusing on the Zambezi River basin. It shows the borders of Zambia, Botswana, Mozambique, Zimbabwe, and South Africa. Key cities such as Harare (Zimbabwe), Gaborone (Botswana), and Lusaka (Zambia) are marked. The proposed bridge location is indicated by a box labeled '架橋計画地点' (Bridge project site) on the Zambezi River. The map also shows national parks like Kafue National Park in Zambia and Victoria National Park in Zimbabwe. A legend at the bottom explains the symbols used: a yellow circle for the capital, a red circle for major cities, a dashed line for borders, a thick orange line for main roads, a black line for railways, and a green shaded area for national parks. An inset map in the bottom left corner shows the location of the project area within the African continent.</p>


## プロジェクト概要

1. プロジェクト/案件名	Mali/Senegal South Corridor Bridge Construction
2. 回廊名	Dakar-N'Djamena 回廊
3. 経済社会指標	マリ (1) GNI, GNI/Capita (2004) 43億ドル、330ドル (2) 人口 (2004) 1,310万人 (3) 面積 124万km <sup>2</sup> (4) 輸出、輸入成長率 (対GDP、2005) 統計なし セネガル (1) GNI, GNI/Capita (2004) 72億ドル、630ドル (2) 人口 (2004) 1,100万人 (3) 面積 19万7,000km <sup>2</sup> (4) 輸出、輸入成長率 (対GDP、2005) 5.8% (輸出)、5.2% (輸入) 出典：世銀 World Development Indicators (2006)
4. 国名/プロジェクトサイト	マリ/セネガル国境
5. 地域経済共同体 (RECs)	ECOWAS
6. 分野	道路 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">橋梁</span> 国境施設 港湾 鉄道 都市交通 バス
7. プロジェクト優先順位	<span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">短期</span> 中期 長期
8. プロジェクト目的・背景	南回廊に位置しているファレメ橋、バフィン橋、バレ橋を整備し、南回廊沿道地域の通年の円滑な交通を実現させるとともに、ダカール～バマコ間の国際幹線道路網を強化する。  JBICがEPSA for Africaの協調融資促進スキームを使い「バマコ～ダカール間南回廊道路改良・交通促進事業」を実施している。具体的には、南回廊のセネガル側ケドゥグ～ファレメ間(112km)のうち、81.3kmの道路整備を2006～2009年の予定で現在行っている。また、無償資金協力として南回廊上にあるファレメ橋、バフィン橋、バレ橋の3橋を整備する予定となっており、平成20年1月にマリ政府と日本政府との間で「マリーセネガル南回廊道路橋梁計画(詳細計画)」中、バレ橋建設に関する書簡の交換が行われた。
9. アウトプット/アウトカム	各橋梁の架橋位置での年間車両通行途絶期間がなくなり、通年交通が確保される。 トラック、バス等の大型車両でも通行可能になり、旅客、物資の輸送が可能になる。 河川横断の時間が約20分(丸木舟)から約3分(徒歩)に短縮される。
10. プロジェクト概要	ファレメ橋(L=274.3m、既存橋あり、取付道路延長=30.7m)：セネガル/マリ国境、バレ橋(L=110.15m、取付道路延長=29.7m)、バフィン橋(L=237.8m、取付道路延長=287.2m)：マリ国内
11. 他分野との関連 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">有</span> /無	農業ポテンシャルの高いマリ国カイ州南部地域の農業開発(綿花等) カイ州南部ファレメ川近傍における鉱業資源開発(金、ボーキサイト、マグネシウム等) カイ州南部の農村貧困削減 雨期に孤立するカイ州南部農村地域への行政サービス向上

12. 前提条件	橋梁に接続する道路建設が実施されること、以下の区間の道路整備が進むこと サラヤ～ファレメ 51km、カティ～キタ 162km、キタ～バレ 73km、バレ～バフィン 30km
13. 実施機関	セネガル道路建設庁 マリ設備運輸省国家道路局
14. JBIC/無償/技協との関連	AfDB との協調融資である EPSA にてセネガルのケドゥグ～ファレメ間 (112km) のうち 81.3km の道路整備を行っている。2009 年 4 月完成予定。
15. 関連するドナーの動き	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イスラム開発銀行 (IBID) がキタ～セココト 39km の道路工事を公示 (08/12/05)、10/18 に入札実施予定 (05/9 外務公電)</li> <li>・2005 年 12 月、AfDB 理事会で Finance に関する意思決定の予定</li> <li>・セネガル側サラヤ～ファレメ 51km が BID により 03/04 公示予定であったが、資金不足により中止し AfDB (20km) との協調に変更調整中</li> <li>・キタ～バフィン 103km に BID が 282 億円出資決定 (02/05)</li> <li>・ECOWAS が 45 億円の拠出決定。マリ政府も 99 億円を負担する閣議決定</li> <li>・キタ～バフラベ道路整備のコンサルタント公示 (04/05)</li> <li>・マリ政府から、橋梁整備が道路建設プレッジを進めるための前提条件として強い要請が再三あがっている。</li> </ul>
16. PRSP との関連	未確認
17. その他考慮事項	無償資金協力マリ・セネガル国橋梁整備予備調査 (05/04)、AfDB/JBIC アプレイザル (09/05)
18. 環境配慮事項	
19. 地図	 <p>プロジェクト位置図</p>

## プロジェクト概要

1. プロジェクト/案件名	Mozambique Nacara Development Corridor (Nampula-Cuamba)
2. 回廊名	Nacala Corridor
3. 経済社会指標	モザンビーク (1) GNI, GNI/Capita (2004) 53億ドル、270ドル (2) 人口 (2004) 1,940万人 (3) 面積 80万2,000km <sup>2</sup> (4) 輸出、輸入成長率 (対GDP、2005) 統計なし 出典：世銀 World Development Indicators (2006)
4. 国名/プロジェクトサイト	モザンビーク北部ナンブラ州、ニアッサ州
5. 地域経済共同体 (RECs)	SADC
6. 分野	<u>道路</u> 橋梁 国境施設 港湾 鉄道 都市交通 バス
7. プロジェクト優先順位	<u>短期</u> 中期 長期
8. プロジェクト目的・背景	JICAが2007年にF/Sを実施。ナカラ港からナンブラ州、ニアッサ州を経てマラウイ、ザンビアに至るナカラ回廊は、将来性があり、収益性のある北部の農業地帯を横断し重要な主要都市を結ぶ幹線道路である。現在は、雨期に車両の通行ができなくなることが頻繁に発生し、物流に大きな影響を与えている。JICAのF/Sを受け、アフリカ開発銀行とJBICとの協調融資であるEPSA案件として有望視されている。
9. アウトプット/アウトカム	クアンバ～ナンブラ間の道路整備を実施することにより、農業地帯である北部地域からの農産物の輸送が改善される。
10. プロジェクト概要	ニアッサ州クアンバ～ナンブラ州マレマ：112km ナンプラ州マレマ～同州リバウエ：103km ナンプラ州リバウエ～同州ラパレ：116km ナンプラ州ラパレ～同州ナンブラ：17km 合計348kmの道路整備  交通量 (1999年)：21～104台/日 沿線周辺人口：約70万人
11. 他分野との関連 <input checked="" type="checkbox"/> 有/無	モザンビークナンブラ州における農業開発 (カシューナッツ、綿花) マラウイにおける： ・農業開発 (砂糖・タバコ・綿花等)、Shire River valley・Salima/Balaka areas・Bwanje valleyの灌漑、Soya Bean Oil抽出、Mulanjeにおける野菜・果実加工場、Kasinthura (Shire River) のティラピア生産等 ・鉱物資源開発 (Mulanjeのボーキサイト/肥料工場建設、Bwanje valleyの石灰開発)
12. 前提条件	
13. 実施機関	旧モザンビーク公共事業住宅省国家道路局、現道路公社 (1999-)
14. <input checked="" type="checkbox"/> JBIC/ <input checked="" type="checkbox"/> 無償/技協との関連	・1996/99年の無償資金協力「I/II 幹線道路橋再建計画」によりメクブリ、チチ、ムティバ/ナテテ、ニオセ、ムルッソ、ナムティンブアの7橋が建設された ・F/S後は円借款あるいはJBIC/AfDBの協調融資が期待される

15. 関連するドナーの動き	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Development Bank of South Africa (DBSA) 出資で鉄道リハビリ事業</li> <li>• CFM 北部鉄道 (ナカラ港～マラウイ国境の Entre Lagos 914km、軌間 1,067mm) とナカラ港はコンセッション契約によるナカラ回廊開発企業連合 (SDCN: 米国ピッツバーグに本社のある Railroad Development Corp が代表) が運営</li> <li>• ナカラ～クアンバ 538km の軌道改良 (1999 年、カナダ、フランス、ポルトガルによる)</li> <li>• マラウイの鉄道ネットワークは Central East African Railways (CEAR) がコンセッション運営</li> </ul>
16. PRSP との関連	未確認
17. その他考慮事項	<p>1996/99 年の無償資金協力「I/II 幹線道路橋再建計画」          Spatial Development Initiatives by DBSA (2003)          マラウイ国際貨物の SADC 港湾総輸出/輸入量のうち約 60%がナカラ港で取り扱われており、増加傾向にある [391/182 (千 t) in 1995, 879/361 (千 t) in 2002]</p>
18. 環境配慮事項	
19. 地図	

## プロジェクト概要

1. プロジェクト/案件名	The Project for Upgrading Masasi-Mangaka Road
2. 回廊名	ムトワラ開発回廊
3. 経済社会指標	タンザニア (1) GNI, GNI/Capita (2004) 111.5 億ドル、320 ドル (2) 人口 (2004) 3,946 万人 (3) 面積 94 万 7,300km <sup>2</sup> (4) 輸出、輸入成長率 (対 GDP、2005) 12% (輸出)、7% (輸入) 出典：世銀 World Development Indicators (2006)
4. 国名/プロジェクトサイト	タンザニア/Masasi、Mangaka
5. 地域経済共同体 (RECs)	EAC
6. 分野	<input checked="" type="checkbox"/> 道路 橋梁 国境施設 港湾 鉄道 都市交通 バス
7. プロジェクト優先順位	<input checked="" type="checkbox"/> 短期 中期 長期
8. プロジェクト目的・背景	マサシ～マンガッカ間道路はタンザニア国「10 カ年道路セクター開発計画」の中でムトワラ開発回廊の一部としての役割を担う重要幹線道路として位置づけられている。また、本対象道路から南下し、隣国モザンビークに接続するルートでは、二国間国境部にユニティー橋建設が開始されるなど、ムトワラ開発回廊に関連した整備の進展に伴い、同回廊の一区間を占める本プロジェクトは、国際ルートとしての機能発現も期待されている。本プロジェクトの対象地域である「タ」国南部は農業生産、鉱物資源、観光資源に恵まれており、道路が整備されることにより市場へのアクセスが改善されることが期待されている。
9. アウトプット/アウトカム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通過時間の短縮、平坦性の向上により輸送コストが低減される。</li> <li>・円滑な走行性の確保や、通行止めの回避といった道路の信頼性の向上により、地域の開発、地域格差の是正、市場圏の拡大、医療・教育施設への接続性の改善に寄与する。</li> <li>・道路状況の改善により、地域間物流の輸送量の増大に寄与する。</li> </ul>
10. プロジェクト概要	マサシ～マンガッカ間：55.1km の道路整備
11. 他分野との関連 <input checked="" type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線に存在する鉱物資源や観光資源</li> <li>・マーケットへのアクセス改善による農業開発の促進</li> <li>・対象地域住民の公共サービスへの安全なアクセスの確保</li> <li>・南部地域の生活改善</li> </ul>
12. 前提条件	
13. 実施機関	インフラ開発省 (MoID)、タンザニア道路公社 (TANROADS)
14. <input checked="" type="checkbox"/> JBIC <input type="checkbox"/> 無償/技協との関連	2007 年度より無償資金協力実施中
15. 関連するドナーの動き	クウェート基金の支援により、ムトワラ～バンバベイ (817km) 道路の F/S は実施済み (2004/04)。タンザニア政府は現在マサシ～トウンドウル間 (190km) の無償資金協力を日本政府に要請を行っている。
16. PRSP との関連	
17. その他考慮事項	
18. 環境配慮事項	対象道路の道路敷き用地 (ROW: Right of Way) 内家屋の移転



19. 地図



国名	回廊名	プロジェクト名	概要
ケニア	Lagos-Mombasa	ナイロビ外郭環状道路	渋滞の多い、Uhuru Highway 等のナイロビ市の主要道路を民間を活用しつつ改善することにより、Northern Corridor の交通を円滑なものにすることを目的としている。ナイロビ市の6区間77kmと、バイパス道路25kmの改善、道路拡張を計画。
タンザニア	Mtwara	マンガッカ〜トウンドンウル間道路改良	クウェート基金の支援によりムトロワラ〜バンババイ間(817km)道路のF/S実施済み(2004年4月)。その一部である、マサシ〜トウンドンウル間(190km)についてタンザニア政府は日本政府に無償資金協力の要請を行った。マサシ〜マンガッカ間(54km)を対象として無償資金協力を07年より実施している。残りのマンガッカ〜トウンドンウル間(136km)に関しては現在、支援を検討している援助機関はなく、今後の支援が期待されている。
モザンビーク	Nacala	ナカラ港改修	モザンビークにおける独立戦争、内戦により、それまで輸送ルートとして使われていた、ナカラルートは1984年に閉鎖された。このため内陸国であるマラウイとザンビアは南アフリカのダーバン港を利用するようになり、港までの輸送手段も鉄道から道路へ転換した。しかし、ダーバン港の取扱可能性が飽和状態に近づいていること、港までの輸送距離、コストが高いことから、ナカラ港の活用が期待されている。
ナミビア	Trans Caprivi Highway	ルンドウ・エルンドウ間道路改善	ナミビア北部アンゴラ国境沿いのカバンゴルルンドウ〜オハンダウエナ州エルンドウ間、約370kmの既存の道路にアスファルト舗装を施し、貧困地域となっている両州住民の生活水準の向上及び、ナミビア国内と周辺諸国とを結ぶ最短の貿易回廊の交通の円滑化を図り、もってSADC諸国の交易促進及びナミビア全体の貧困削減に寄与するのが目的である。 円借款が2006年〜2010年の予定で開始されており、本案件は昨年4月にインドネシアで開催されたアジア・アフリカ首脳会議において小泉総理大臣が表明したアフリカ支援の一環として実施されるものと位置づけられている。
ナミビア		ウォルビスベイ港開発	The Namibia Ports Authority (NamPort) はSADC加盟内陸国からの貨物輸送の増加に対応すべく現在、Walvis Bay 港の拡張、深化を行う計画である。具体的には、対応可能貨物量を年間20万トンから50万トンまで増強する。1-3バースを拡張し、対応可能貨物量を年間50万トンまで増強する計画である。また現在12.8mの水深を15mまで掘り下げ、大型貨物船にも対応できるようにする予定である。その他、2万5,000m <sup>3</sup> の冷蔵施設付きの漁業用埠頭、観光用にウォーターフロントの建設も今後の視野に入れている。予算は10億ナミビアドル。2012年に完成予定である。

国名	回廊名	プロジェクト名	概要
ザンビア、ボツワナ、ジンバブエ		カズングラ橋建設事業	<p>現在、SADC 圏内南北回廊において輸送車がザンベジ川を渡河する手段は、カズングラフェリー以外では、チルンド橋またはビクトリア・フォール橋となっている。後者の2ルートは山岳地帯を通行することから、多くの車両がカズングラフェリーを利用する傾向がある。渡河容量の限界から交通のボトルネックとなっており、この2国間の橋梁建設及び国境施設の改善による道路ネットワークの確立は、SADC 全体の経済発展のための重要な前提となり、SADC 域内交通体系の改善に多大な効果が期待できると見込まれる。JICA で2001年にF/S実施済み。一時、日本が支援を検討していたが、ジンバブエ政府が国境問題を理由に異議を唱えたために、日本は検討を撤回した。想定プロジェクトの概要は以下のようである。</p> <p>カズングラ橋：橋梁及び道路延長 (L=3,700m)、全橋梁部 (L=465m)</p> <p>国境施設：ザンビア側：15.8ha、ボツワナ側：17.1ha、ジンバブエ側：12.4ha</p>
セネガル、マリ	Dakar-N'Djamena	バマコ・ダカール間南回廊道路改良・交通促進事業	<p>南回廊に位置しているファレメ橋、バフィン橋、バレ橋を整備し、南回廊沿道地域の通年の円滑な交通を実現させるとともに、ダカール〜バマコ間の国際幹線道路網を強化する。</p> <p>JBIC が EPSA for Africa の協調融資促進スキームを使い「バマコ・ダカール間南回廊道路改良・交通促進事業」を実施している。具体的には、南回廊のセネガル側ケドゥグ〜ファレメ間 (112km) のうち、81.3km の道路整備を 2006〜2009 年の予定で現在行っている。また、無償資金協力として南回廊上にあるファレメ橋、バフィン橋、バレ橋の3橋を整備する予定となっており、平成20年1月にマリ政府と日本政府との間で「マリ〜セネガル南回廊道路橋梁計画 (詳細計画)」中、バレ橋建設に関しての書簡の交換が行われた。</p>
セネガル、モーリタニア	Cairo-Dakar	ロッソ橋	<p>2001年にセネガル、モーリタニア両国政府が、両国国境を流れるセネガル川に現在のファレメリーによる渡河に代わり、橋を新しく建設することに合意した。モーリタニアの Trarza 地域とセネガルのロッソ地域に住む住民約100万人のみならず、貿易、農業、観光の振興を促すとして期待されている。</p> <p>現在の計画では、全体の長さが800mの橋と、国境の両側に両国の税関、駐車場、休憩所、倉庫を建設する予定となっている。NEPAD イニシアティブにより、2007年4月からF/Sを行っている。</p>

国名	回廊名	プロジェクト名	概要
カメルーン、ナイジェリア	Lagos-Mombasa	バメンダーエヌグ間 交通促進事業	Comerooon/Nigeria: Transport Facilitation Program on the Bamenda-Mamfe-Ekkok = Mfum-Ogoja Junction-Abakaliki-Enugu Corridor として世銀により計画されている。このプロジェクトの目的は CEMAC と ECOWAS の加盟国の貿易と協力関係を強化することにある。具体的な内容は、ナイジェリアの Enugu～Abakaliki～Ogoja Junction～Ikrom Mfum、カメルーンの Ekok～Mamfe～Batibo 間の道路改修改善と、Enugu～Bamenda 間の交通サービスの改善である。フェーズ1とフェーズ2に分かれており、フェーズ1では Ogoja Junction～Abakaliki 間の道路建設、Mfum～Ogoja Junction 間の道路改修、交通サービスの改善、周辺住民の生活環境改善が含まれ、フェーズ2はカメルーンの Munaya 川とカメルーン-ナイジェリア国境の Cross 川にかかる橋の建設と Batibo～Numba 間の道路建設、Abakaliki～Enugu 間の二車線拡張事業が含まれている。
カメルーン、チャド	Tripoli-Windhoek Lagos-Mombasa	ドゥアラーンジャメ ナ間道路	CEMAC Transport and Transit Facilitation Project として世銀により計画されている。主に3つの施策によって成り立っている。道路、鉄道インフラの改善、交通促進への投資、税関、交通セクター機関のキャパシティ・デイバロップメントノ3つである。この事業により、内陸国への安全なアクセスの確保、地域統合の促進、CEMAC 諸国内の貿易の促進をめざしている。
ガーナ		国道8号線道路改修	アンウイアインクワラタヤモランサ間(国道8号線、176km)の道路改修を行う。JICAにて2007年に予備調査を行い、現在、緊急性の観点から、損傷度合いが著しいアシン・プラソ(アシン・プラソ橋を含む)からアンウイアインクワラタより南に約16km地点までの約60km区間の優先度が高いということで、基本計画調査を2008年3月～2009年1月の予定で実施している。
マリ	Dakar-N'Djamena	ダカール-ンジャメ ナ回廊調査	
コートジボアール、 ガーナ、トーゴ、ベ ナン、ナイジェリア	Dakar-Lagos	アビジャーン-ラゴス 交通トランジット・フ アシリテーション	現在、西アフリカ諸国の物流コストは、キロ当たりで西ヨーロッパの3倍の費用を要する。この高い物流コストは、スムーズなモノとヒトの移動を妨げており、その結果、経済競争力も低下させている。世銀によって支援されるこのプロジェクトは主に2つのコンポーネントから成り立っている。税関の近代化、回廊上の税関運営の標準化等の貿易の振興策と、道路改善事業、ラゴス港と連邦高速道路間のアクセスの改善、道路交通上の安全管理等を含む道路交通改善事業の2つの事業である。現在、プロジェクトは審査中である。

国名	回廊名	プロジェクト名	概要
ナミビア、ザンビア		カテイマ・ムリオ OSBP	





