

ナミビア共和国  
国際物流ハブ構築マスタープラン  
プロジェクト詳細計画策定調査報告書

平成25年12月  
(2013年)

独立行政法人国際協力機構  
南アフリカ共和国事務所

南ア事
JR
13-001



ナミビア共和国  
国際物流ハブ構築マスタープラン  
プロジェクト詳細計画策定調査報告書

平成25年12月  
(2013年)

独立行政法人国際協力機構  
南アフリカ共和国事務所



## 序 文

本プロジェクトの対象国であるナミビア共和国（以下、「ナミビア」と記す）では、2012年7月に策定された「第四次国家開発計画」において、国家成長戦略の優先分野のひとつとして、ナミビアを南部アフリカ地域と世界各地とを結ぶ物流立国とする構想が掲げられました。

ナミビアは、アンゴラ、ボツワナ、南アフリカ共和国と国境を接しており、南部アフリカの玄関口としてのウォルビス・ベイ港及びそれを起点とした周辺諸国へと通じる国際回廊を複数有しており、ナミビアのみならず、周辺諸国への物流を支えることが可能なほどの高いポテンシャルをもっているといえます。

しかしながら、現在南部アフリカ地域における物流は、南アフリカ共和国に位置するダーバン港などに集中しており、混雑などによって流通の遅延が生じるケースがあるにもかかわらず、より迅速かつ安全に南部アフリカとの物流を行い得るナミビアのウォルビス・ベイ港を活用した物流は依然として限定的となっています。

こうした背景の中、ナミビア政府からの要請に基づき、ナミビア国家計画委員会を実施機関とし、南部アフリカ諸国と共に経済成長する物流立国構想の実現のためのマスタープランを策定することを目的とした技術協力プロジェクトを独立行政法人国際協力機構（JICA）が実施することとなりました。

当機構は2013年10月に、本件の背景や現状を確認するとともに、計画策定に必要な情報・資料を収集・分析し、先方機関とプロジェクトの内容について協議しその結果を討議議事録（R/D）にて署名することを目的とした調査団を派遣しました。

本報告書は、同調査団の調査結果を取りまとめたもので、本プロジェクトの円滑な実施に寄与するとともに、その結果、両国の友好、親善に役立つことを願うものです。

調査団派遣にご協力頂いた日本・ナミビア両国の関係各位に対し、深甚なる謝意を表すとともに、今後のプロジェクトの実施にあたり、引き続きのご支援、ご協力をお願い申し上げます。

平成25年12月

独立行政法人国際協力機構

南アフリカ共和国事務所長 木野本 浩之



# 目 次

序 文

目 次

調査対象地域図

略語表

第1章 調査の概要	1
1-1 案件背景と経緯	1
1-2 調査の目的	1
1-3 調査団構成	1
1-4 調査日程	2
1-5 団長所感	2
第2章 ナミビア概況	3
2-1 地理・自然	3
2-2 人口	5
2-3 経済	6
2-3-1 マクロ経済	6
2-3-2 非常に小さく南アフリカ経済と一体化している国内市場	7
2-3-3 鉱物資源輸出依存のモノカルチャー経済	8
2-3-4 社会を二分する大きな経済格差	8
2-3-5 周辺国の経済成長による成長機会の出現と SADC 地域経済への貢献	10
2-4 行政組織	12
2-4-1 中央行政	12
2-4-2 地方行政	13
2-5 開発計画	13
2-5-1 Vision 2030	13
2-5-2 第四次国家開発計画 (NDP4)	14
2-6 回廊開発	15
2-6-1 回廊開発	15
2-6-2 官民連携による回廊開発振興～Walvis Bay Corridor Group	17
2-6-3 南部アフリカ地域の経済統合への貢献	17
2-6-4 SADC による地域運輸回廊整備構想	17
2-7 地域開発及び開発計画に係る組織	18
2-7-1 国家計画委員会 (NPC)	18
2-7-2 Local Economic Development Agency (LEDA)	19
2-8 他ドナーによる協力	20
2-8-1 他ドナーによる協力の概要	20
2-8-2 米国	21

2-8-3	ドイツ	21
2-9	地域開発のまとめ・課題	22
2-9-1	集積度の低い経済と格差構造	22
2-9-2	南部アフリカ地域の大西洋方面への国際回廊	22
2-9-3	物流立国構想実現に向けての動き	22
第3章	ナミビア経済及び開発政策について	24
3-1	ナミビアの経済構造及び産業の現状	24
3-1-1	GDP 成長率と各産業の成長率の推移	24
3-1-2	産業別シェアの推移	25
3-2	貿易量・取扱品目・輸送ルートに関する現状	25
3-3	経済連携・同盟等の状況	29
3-3-1	南アフリカとの経済関係	29
3-3-2	多国間関係	31
第4章	ナミビアの運輸・物流の現状について	33
4-1	ナミビアの運輸交通政策	33
4-1-1	道路	33
4-1-2	鉄道	33
4-1-3	海運・港湾	33
4-1-4	航空輸送・空港	34
4-1-5	物流チェーン	34
4-1-6	運輸部門全体としてみた整備開発シナリオの検討	34
4-2	ナミビア及び近隣国の運輸・物流に係る法制度と規制、国際規格・基準等	35
4-2-1	SADC 諸国の共通規格制度	35
4-2-2	SADC 貿易議定書～SADC 自由貿易地域に向けての動き	35
4-2-3	地域指標戦略開発計画 (RISDP)	36
4-3	ナミビアの物流に係る各ドナーの協力について	37
4-3-1	南部アフリカ開発銀行 (DBSA)	37
4-3-2	フィンランド	37
4-3-3	JICA の One Stop Border Post (OSBP) 支援	37
4-4	ナミビア国内貨物輸送のモード別輸送量、利用動向について	38
4-5	ナミビア物流産業及び物流企業の動向について	40
4-5-1	物流産業にかかわる企業協会	40
4-5-2	ナミビアの物流産業の動向	41
第5章	ナミビアの産業振興・投資促進制度	44
5-1	NDP3 までの産業振興・投資促進制度	44
5-1-1	産業振興・投資促進に係る組織	44
5-1-2	産業振興計画	44

5-1-3	法制度の整備	45
5-1-4	企業へのインセンティブ	46
5-2	産業振興・投資促進の活動実績	46
5-2-1	輸出加工区（EPZ）制度	46
5-2-2	外国直接投資（FDI）	48
5-3	NDP4に基づく制度改革の動き	50
5-3-1	投資法とEPZ制度の更新	51
5-3-2	NDCとODCの統合	51
5-3-3	官民協力による海外への投資	51
5-4	近隣国における投資促進に係る制度	51
5-4-1	産業開発特区（IDZ）	52
5-4-2	自動車産業開発プログラム（MIDP）	52
5-4-3	自動車投資スキーム（AIS）	52
5-4-4	繊維衣料産業開発プログラム（TCIDP）	52
5-4-5	製造業投資プログラム（MIP）	52
5-4-6	クリティカル・インフラストラクチャ・プログラム（CIP）	53
5-4-7	産業政策プロジェクト（税控除による奨励）	53
5-4-8	産業イノベーション支援プログラム（SPII）	53
第6章	環境社会配慮	54
6-1	環境関連法制度	54
6-1-1	Environmental Management Act (No. 7 of 2007)	54
6-1-2	SEAの制度	55
6-1-3	その他関連法制度	58
6-2	環境関連組織	59
6-2-1	環境・観光省（MET）	59
6-2-2	土地・再定住省（MLR）	60
6-2-3	その他の組織	61
6-3	環境社会配慮のベースライン情報	62
6-3-1	水資源	62
6-3-2	生態系	62
6-3-3	自然保護区など	63
6-3-4	世界遺産	64
6-3-5	土地の所有形態	64
6-4	国際物流ハブ構築マスタープランにおける環境社会配慮上の課題	64
6-4-1	一般的課題	64
6-4-2	予備的スコーピング	65
6-4-3	本格調査の環境カテゴリー	67
6-4-4	戦略的環境アセスメントの実施	68

第7章 本格調査への実施方針 .....	70
7-1 調査の目的 .....	70
7-2 調査の対象 .....	70
7-3 調査項目案 .....	70
7-4 調査工程と要員構成 .....	71

付属資料

1. ミニッツ (M/M) .....	75
2. 合意文書 (R/D) .....	80
3. 面会者一覧 .....	102
4. 議事録 .....	107
5. ローカルリソースリスト .....	158
6. 収集資料リスト .....	163

# 調査対象地域図



注：2013年8月にカバンゴ州は西カバンゴ州と東カバンゴ州に分割され、カプリビ州はザンベジ州に改称となった。しかし、西カバンゴ州と東カバンゴ州の境界を示す公式な地図は2013年11月現在作成されていないため、この図に示す西カバンゴ州と東カバンゴ州の境界は便宜的なものである。



## 略 語 表

ACC	Anti-Corruption Commission	—
AIS	Automotive Incentive Scheme	自動車投資スキーム
APDP	Automotive Production and Development Programme	自動車生産開発プログラム
AU	African Union	アフリカ連合
CIP	Critical Infrastructure Programme	クリティカル・インフラストラクチャ・プログラム
CMA	Common Monetary Area	共通通貨地域
COMESA	Common Market for Eastern and Southern Africa	東南部アフリカ市場共同体
C/P	Counterpart	カウンターパート
DAC	Development Assistance Committee	開発援助委員会
DBSA	Development Bank of Southern Africa	南部アフリカ開発銀行
DFID	Department for International Development	英国国際開発省
DTI	Department of Trade and Industry	南アフリカ貿易産業省
EAC	East African Community	東アフリカ共同体
EC	Electoral Commission	—
EFTA	European Free Trade Association	欧州自由貿易連合
EIA	Environmental Impact Assessment	環境影響評価
EIB	European Investment Bank	欧州投資銀行
EIP	Enterprise Investment Programme	企業投資プログラム
EMP	Environmental Management Plan	環境管理計画
EPA	Economic Partnership Agreement	経済連携協定
EPZ	Export Processing Zone	輸出加工区
ETSIP	Education and Training Sector Improvement Programme	—
EU	European Union	欧州共同体
FDI	Foreign Direct Investment	海外直接投資
FIG	Foreign Incentive Grant	外国投資補助金
F/S	Feasibility Study	フィージビリティ・スタディ
FTA	Free Trade Agreement	自由貿易協定
GDP	Gross Domestic Product	国内総生産
GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit	ドイツ国際協力公社

GNI	Gross National Income	国民総所得
HDI	Human Development Index	人間開発指数
ICT	Information and Communication Technology	情報通信技術
IDC	Industrial Development Corporation	産業開発公社
IDZ	Industrial Development Zone	産業開発特区
IMF	International Monetary Fund	国際通貨基金
JICA	Japan International Cooperation Agency	独立行政法人国際協力機構
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau	ドイツ復興金融公庫
LEDA	Local Economic Development Agency	—
LPI	Logistics Performance Index	—
MAWF	Ministry of Agriculture, Water and Forestry	農業・水・森林省
MCA	Millennium Challenge Account	—
MERCOSUR	Mercado Común del Sur	南米南部共同市場
MET	Ministry of Environment and Tourism	環境・観光省
MFA	Ministry of Foreign Affairs	—
MFMR	Ministry of Fisheries and Marine Resources	水産・海洋資源省
MGECW	Ministry of Gender Equality and Child Welfare	—
MHSS	Ministry of Health and Social Services	—
MICT	Ministry of Information and Communication Technology	—
MIDP	Motor Industry Development Programme	自動車産業開発プログラム
MIP	Manufacturing Investment Programme	製造業投資プログラム
MLR	Ministry of Lands and Resettlement	土地・再定住省
MLSW	Ministry of Labour and Social Welfare	—
M/M	Minutes of Meeting	ミニッツ（協議議事録）
MME	Ministry of Mines and Energy	—
MoD	Ministry of Defense	—
MoE	Ministry of Education	—
MoF	Ministry of Finance	財務省
MoJ	Ministry of Justice and Attorney General	—
MOU	Memorandum of Understanding	覚書
MoVA	Ministry of Veterans Affairs	—
MoWT	Ministry of Works and Transport	公共事業交通省
M/P	Master Plan	マスタープラン

MRLGHRD	Ministry of Regional and Local Government, Housing and Rural Development	地方行政・住宅・地域開発省
MRPA	Directorate of Macroeconomics, Research and Policy Analysis	—
MSS	Ministry of Safety and Security	—
MTI	Ministry of Trade and Industry	貿易産業省
MWT	Ministry of Works and Transport	公共事業交通省
MYNSSC	Ministry of Youth, National Services, Sports and Culture	—
NCCI	Namibia Chamber of Commerce and Industry	ナミビア商工会議所
NCIS	Central Intelligence Service	—
NDC	Namibia Development Corporation	—
NDP3	3rd National Development Plan (2007/08-2011/12)	第三次国家開発計画
NDP4	4th National Development Plan (2012/13-2016/17)	第四次国家開発計画
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
NGO	Non-Governmental Organization	非政府組織
NHIS	Namibia Household Income & Expenditure Survey	ナミビア家計所得支出調査
NIC	Namibia Investment Centre	—
NPC	National Planning Commission	国家計画委員会
NSA	Namibia Statistical Agency	ナミビア統計庁
OAG	Office of the Auditor-General	—
OAU	Organization of African Unity	アフリカ統一機構
ODA	Official Development Assistance	政府開発援助
ODC	Offshore Development Corporation	—
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development	経済協力開発機構
OoP	Office of the President	—
OPM	Office of the Prime Minister	—
OSBP	One Stop Border Post	—
PEG	Partnership for Economic Growth	—
PPP	Public Private Partnership	官民パートナーシップ
PRHR	Directorate of Poverty Reduction and Human Resources Division	—
RA	Road Administration	—

R/D	Record of Discussions	討議議事録
RIDMP	SADC Regional Infrastructure Development Master Plan	SADC 地域インフラ開発マスタープラン
RISDP	Regional Indicative Strategic Development Plan	地域指標戦略開発計画
RSA	Republic of South Africa	南アフリカ共和国
RSP	Directorate of Regional & Sectoral Planning Division	—
RTBG	Regional Transit Bond Guarantee scheme	—
RUC	Road User Charges	—
SACU	Southern African Customs Union	南部アフリカ関税同盟
SAD	Single Custom Administrative Document	税関申告共通フォーム
SADC	Southern African Development Community	南部アフリカ開発共同体
SADCC	Southern African Development Coordination Conference	南部アフリカ開発調整会議
SAIEA	Southern Africa Institute for Environmental Assessment	—
SEA	Strategic Environmental Assessment	戦略的環境アセスメント
SIPO	Strategic Indicative Plan for the Organ	—
SME	Small and Medium Enterprises	中小企業
SPII	Support Programme for Industrial Innovation	産業イノベーション支援プログラム
SWAPO	South-West Africa People's Organisation	南西アフリカ人民機構
TCIDP	Textile and Clothing Industry Development Programme	繊維衣料産業開発プログラム
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit	20 フィートコンテナ換算
TICAD	Tokyo International Conference on African Development	アフリカ開発会議
TIDCA	Trade, Investment and Development Cooperation Agreement	貿易、投資及び開発協力協定
TISA	Trade and Investment South Africa	南アフリカ貿易投資庁
TMSA	TradeMark Southern Africa	—
TOR	Terms of Reference	業務指示書
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development	国連貿易開発会議
USAID	US Agency for International Development	米国国際開発庁
WBCG	Walvis Bay Corridor Group	—
WBEPZMC	Walvis Bay EPZ Management Company	—

# 第1章 調査の概要

## 1-1 案件背景と経緯

ナミビア共和国（以下、「ナミビア」と記す）は、アンゴラ共和国、ザンビア共和国、ボツワナ共和国、南アフリカ共和国と国境を接し、南部アフリカの玄関口としてのウォルビス・ベイ港及び周辺諸国へと通じる国際回廊を有しており、世界各地域と南部アフリカを結ぶ物流ルートとして高いポテンシャルをもっている。2012年7月に策定された「第四次国家開発計画」(National Development Plan 4 : NDP4) においては、国家成長戦略の優先分野のひとつとして、ナミビアを南部アフリカ地域と世界各地域を結ぶ物流立国とする構想が掲げられ、その実現ステップとして「国際物流ハブ構築マスタープラン」を策定することがNDP4の活動のひとつとして明記された。

ナミビアが有する国際回廊であるトランス・クネネ回廊、トランス・カプリビ回廊、トランス・カラハリ回廊、トランス・オランジェ回廊は、ウォルビス・ベイ港を起点として周辺諸国へと通じており、ナミビアのみならず、周辺諸国の物流を支えている。ナミビアの物流立国構想の実現が周辺諸国の生活・経済活動に及ぼす影響は大きい。

他方、現在南部アフリカ地域における物流は南アフリカのダーバン港などに集中しており、混雑によって流通の遅延が生じるケースがあるものの、より迅速かつ安全に南部アフリカとの物流を行うことが期待されるナミビアのウォルビス・ベイ港を活用した物流は依然として限定的となっている。また、人口が約220万人と小さいナミビアは、国内需要の増加による経済成長を実現することが難しく、南部アフリカ諸国の経済成長を国内に取り込むことが不可欠である。

ナミビア国国家計画委員会(National Planning Commission : NPC) はこれらの状況を受け、ナミビアが世界各地域と南部アフリカとを結ぶ物流ハブ国となり、南部アフリカ諸国と共に経済成長する物流立国構想の実現を目的としたマスタープラン(M/P)を策定し、喫緊に整備が必要な事業の選定等に係る支援がわが国に要請された。これを受け、独立行政法人国際協力機構(JICA)は事前の調査を行う調査団を派遣することとした。

## 1-2 調査の目的

本調査は、ナミビア国政府からの協力要請の背景、内容を確認し、先方政府関係機関との協議を経て、協力計画を策定するとともに、討議議事録(R/D)を締結する。また、当該プロジェクトの事前評価を行うために必要な情報を収集、分析することを目的とする。

## 1-3 調査団構成

No	担当	団員氏名	所属	期間
1	団長	本間 徹	JICA 国際協力専門員 (民間セクター開発)	9/29-10/13
2	協力企画 ①	早山 恒成	JICA 南アフリカ共和国事務所 所員	9/30-10/4
3	協力企画 ②	飯山 聖基	JICA アフリカ部アフリカ第三課 職員	9/29-10/13

4	地域経済・ 開発政策	川原 恵樹	株式会社国際開発センター 研究主幹	9/29-10/13
5	物流産業振興・ 投資促進	榊原 洋司	株式会社国際開発センター 研究員	9/29-10/13
6	環境社会配慮	今瀬 直美	株式会社国際開発センター 主任研究員	9/29-10/13

#### 1-4 調査日程

2013年9月29日（日）から2013年10月13日（日）まで現地調査を実施。中央省庁が集まる首都のウィントフック、及び国際港（ウォルビス・ベイ港）のあるウォルビス・ベイで調査を行った。協議先については、付属資料3「面会者一覧」に示すとおりである。

#### 1-5 団長所感

「国際物流ハブ構築マスタープランプロジェクト」は、ナミビアの現行国家開発計画であるNDP4に、M/P策定自体が既に明記されているという、高い政策的妥当性を備えた案件で、2013年6月の第5回アフリカ開発会議（TICAD V）におけるポハンバ大統領と安倍首相との首脳会談の際に、首相から大統領に当支援の決定が伝えられた案件でもある。ナミビアの経済発展の突破口として期待の高い本協力について、今般の調査において、ミニッツ（M/M）とR/Dの両方に署名をすることができた。まずは、両国関係者のご協力に調査団として感謝申し上げたい。この場で、特に、次の点について、若干言及したい。

第一に、先方実施体制である。本案件の全体責任・調整を行うNPCのイニシアティブ、実務部隊のWalvis Bay Corridor Group（WBCG）、それを監督する公共事業交通省（Ministry of Works and Transport：MWT）の三者の働きがまずは重要であるが、他関係省庁・機関・地方自治体・民間セクターと大変多岐にわたる関係機関がステークホルダーとして名を連ね、それぞれ高い関心を示しているなか、早い段階から地方を含めステークホルダー会合を複数回実施して巻き込みを図るという先方の強い意向は妥当といえる。

第二に、実施対象範囲である。フィージビリティ・スタディ（F/S）及びPre F/Sを当案件には含めない点が争点であったが、先方の同意を得られた。当案件はM/P作成（戦略・実行計画、戦略案件リスト、実行計画）に特化したものであることを、各方面で強調した。

第三に、民間企業の関心である。ナミビアの企業、当地進出済み企業からの物流改善に関する高い関心に加え、先行して7月に実施した業務出張において実施した在南アフリカの日系企業へのヒアリングなどでは、ウォルビス・ベイ港を中心に経済性があることが前提での関心を得ており、当案件での戦略策定においても十分念頭に置く必要がある。

本協力を通じ、南部アフリカ開発共同体（Southern African Development Community：SADC）<sup>1</sup>地域全体の経済成長を物流ハブによって取り込む形で、ナミビアの経済発展に貢献する具体的方向性が見いだされるとともに、わが国企業のナミビア及びSADC地域での経済活動にも好影響をもたらすものとなることを期待する次第である。

<sup>1</sup> SADCには南部アフリカ15カ国が加盟している。

## 第2章 ナミビア概況

ナミビアの基礎情報は以下の表のとおりである。

表2-1 ナミビアの基礎情報

国名	ナミビア
正式国名	ナミビア共和国 Republic of Namibia
面積	約 82 万 Km <sup>2</sup> (日本の約 2.2 倍)
人口	約 210 万人 (2011 年 Namibia Population and Housing Census)
首都	ウイントフック Windhoek (30 万人)
元首	ヒフィケプニエ・ポハンバ大統領 H. E. Mr. Hifikepunye Pohamba
政体	共和制 (独立 1990 年)
民族構成	オバンボ族 50%、カバンゴ族 9%、ダマラ族 8%、ヘレロ族 8%、白人 6% など
宗教	キリスト教が約 90%、ほかには伝統宗教
その他	【経済】ダイヤモンド、ウランなど鉱物資源が豊富。気候は牧畜などに適し、世界有数の魚礁をもつ豊かな国。南アフリカとのつながりが強く、輸入の 8 割は南アフリカから。国民 1 人当たりの所得 (GNI) は 5,640 ドル (2012 年、世銀 Atlas Method)、失業率は 27.4% (Labour Force Survey 2012)。国内総生産 (GDP) の産業別シェア (2012 年)：農林水産業 12%、工業 48% (うち鉱業 12%)、サービス産業 40% 雇用の産業別シェア (2012 年)：農林水産業 27%、工業 14% (うち鉱業 2%)、サービス産業 59% 【物価】物価はほぼ日本並み。特に交通費等は南アフリカより高くつく。旅行者向けの公共交通機関がほとんど整備されておらず、全般的に費用が高い。

出典：特に標記のない経済指標はナミビア統計庁 (National Statistical Agency : NSA) 及び NPC 資料

### 2-1 地理・自然

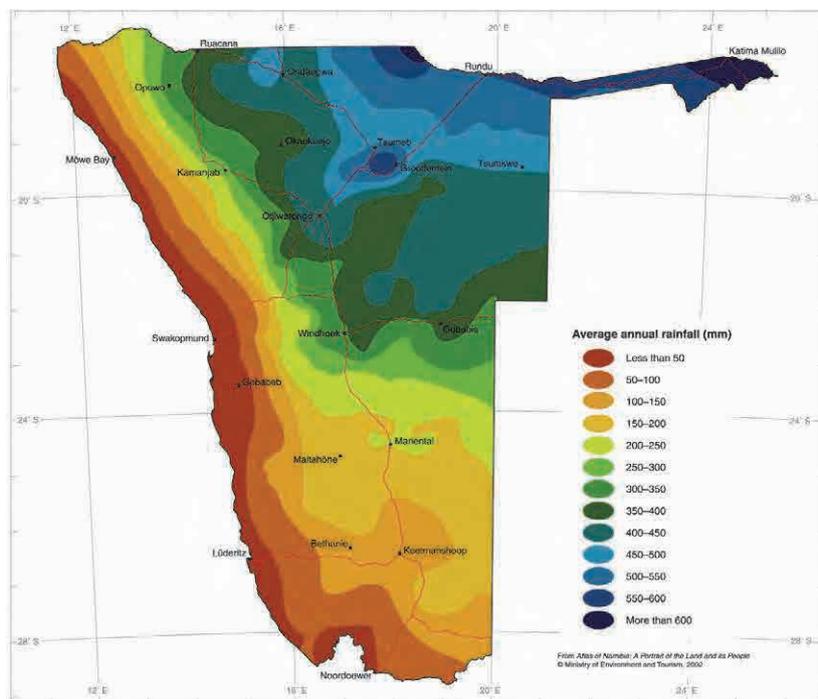
ナミビアはアフリカ大陸の南西部に位置し、大西洋に面した国である。日本の約 2 倍の面積をもち、国土の大半は砂漠と高原である。北部をアンゴラ、ザンビア両共和国と、東部をボツワナ共和国と、南部を南アフリカ共和国と接している。南緯 17 度から 29 度、東経 12 度から 29 度に位置し、国土は南北にやや細長い形をしている。

ナミビアの海岸線沿いには、世界で最も古いといわれるナミブ砂漠があり、天然の良港ウォルビス・ベイがある。内陸は高原となっていて、北部にはアフリカ最大の塩湖であるエトーシャ塩湖、北東部には長さ 450km のカプリビ回廊がある。南にはオレンジ川がある。最高地点はナミブ砂漠北部のブランドバーグ山 (標高 2,606m) である。白亜紀の大陸分裂に伴うマグマ噴出で出来た花崗岩の貫入山塊である。

同国は降雨量が少なく、乾燥地分類に従えば、国土の 22% が強乾燥地 (年降雨量 100mm 未満)、33% が乾燥地 (同 300mm 未満)、37% が半乾燥地 (同 500mm 未満) であり、大半が砂漠気候もしくはサバナ気候地帯である。特に大西洋岸のナミブ砂漠と内陸部のボツワナとの国境にあるカラハリ砂漠が有名である。また、大西洋沿岸部には、通称「Skelton Coast (骸骨海岸)」と呼ばれる不毛な土地が広がっている。アフリカ大陸の南西部海岸にはベンゲラ海流という南極からの寒流が流れている。この影響により、特に沿岸部は緯度のわりに冷涼で、しかも乾燥が著しい (南米の太平洋岸と同様の気候である)。

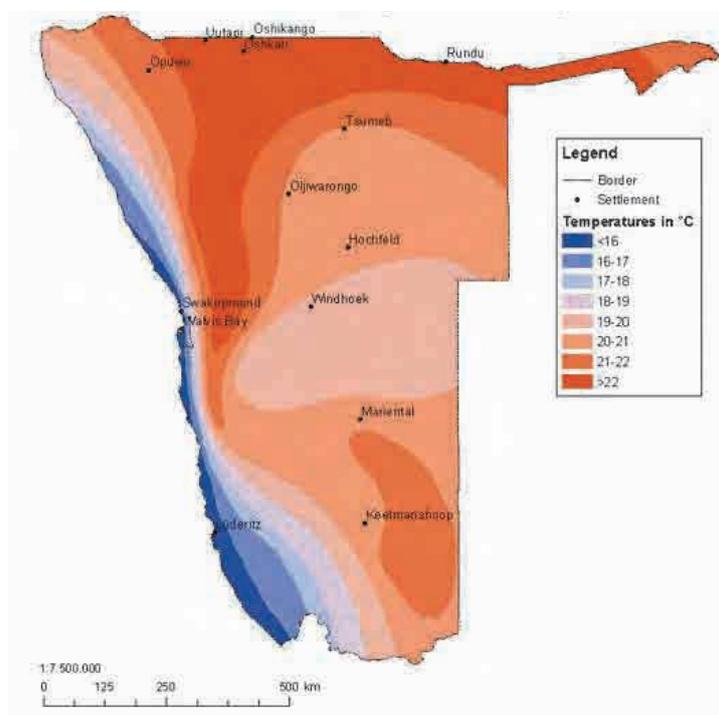
1 年のうち 300 日が晴天で、6~8 月の冬期は乾燥し、9~11 月が小雨期、2~4 月が大雨期である。12 月から 3 月には、ある程度まとまった雨が降ることもあるが、それ以外の季節は連日の晴天で降雨は期待できない (寒流の影響で沿岸部では朝に霧が発生することは多い)。このため、北

東部で比較的降雨と地下水脈に恵まれる一部の地域を除いては、大半の地域では牧畜を除く農業は困難で、野菜などはほとんどを輸入に頼っている。



出典：Integrated Water Resource Management Plan for Namibia

図 2 - 1 全国の降雨量



出典：Atlas of Namibia ([http://www.uni-koeln.de/sfb389/e/e1/download/atlas\\_namibia/index\\_e.htm](http://www.uni-koeln.de/sfb389/e/e1/download/atlas_namibia/index_e.htm))

図 2 - 2 年間平均気温

## 2-2 人口

ナミビアでは、10年に一度センサスが行われている。近年では1991年、2001年、2011年8月にセンサスが行われた。表2-2はセンサスから明らかになったRegion<sup>2</sup>別の人口の推移である。

表2-2 ナミビアの近年の人口の推移

州	人口(人)			人口増加率(%)			県別シェア(%)		
	1991 (Census)	2001 (Census)	2011 (Census)	91-01	01-06	1991-11	1991 (Census)	2001 (Census)	2011 (Census)
Caprivi	90,152	79,826	90,596	-1.2	2.6	0.0	6.4	4.4	4.3
Erongo	55,740	107,663	150,809	6.8	7.0	6.9	4.0	5.9	7.1
Hardap	66,495	68,249	79,507	0.3	3.1	1.2	4.7	3.7	3.8
Karas	61,162	69,329	77,421	1.3	2.2	1.6	4.3	3.8	3.7
Kavango	116,830	202,694	223,352	5.7	2.0	4.4	8.3	11.1	10.6
Khomas	167,071	250,262	342,141	4.1	6.5	4.9	11.8	13.7	16.2
Kunene	64,017	68,735	86,856	0.7	4.8	2.1	4.5	3.8	4.1
Ohangwena	179,634	228,384	245,446	2.4	1.5	2.1	12.7	12.5	11.6
Omaheke	52,735	68,039	71,233	2.6	0.9	2.0	3.7	3.7	3.4
Omusati	189,919	228,842	243,166	1.9	1.2	1.7	13.5	12.5	11.5
Oshana	134,884	161,916	176,674	1.8	1.8	1.8	9.6	8.8	8.4
Oshikoto	128,745	161,007	181,973	2.3	2.5	2.3	9.1	8.8	8.6
Otjozondjupa	102,536	135,384	143,903	2.8	1.2	2.3	7.3	7.4	6.8
Total	1,409,920	1,830,330	2,113,077	2.6	2.9	2.7	100.0	100.0	100.0

注：2013年8月にカバンゴ州が西カバンゴ州と東カバンゴ州に分割され、カプリビ州はザンベジ州と改称された。しかし本報告書では、統計が発表された際の行政単位に基づく情報を示すものとする。

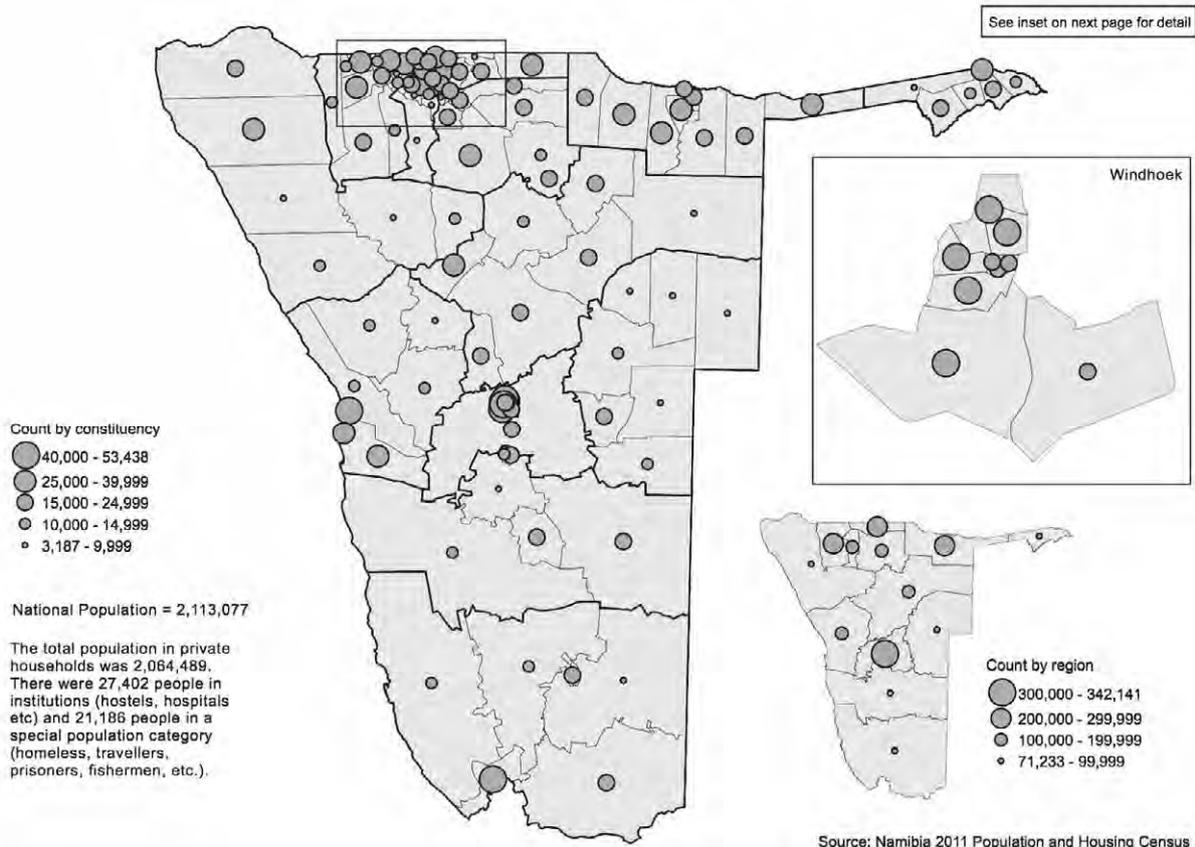
出典：Census 2001 報告書及び Census 2011 報告書、NSA

表2-2に示すとおり、1991年から2011年までのナミビア全体の年平均人口増加率は2.7%である。そして、首都ウイントフックを擁するホマス州は4.9%、ウォルビス・ベイを擁するエロンゴ州は6.9%と、高水準の人口増加が続いている<sup>3</sup>。また、2011年の州別人口シェアを見ると、ウォルビス・ベイが含まれるエロンゴ州は7.1%、ウイントフックが含まれるホマス州は16.2%を占めている。また、北部4州の人口は全体の40.1%を占めている。

図2-3は、地方行政単位(Region及びConstituency)別にプロットした人口分布である。人口の集積がみられるのは、①オンダングワ、オシャカティを中心とする北部、②首都ウイントフック周辺、③大西洋岸のスワコップムンドとウォルビス・ベイ、④北部の国境の町ルンドゥとカティマ・ムリロである。このうち特に北部は、規模の小さいConstituencyが多数分布している。

<sup>2</sup> ナミビアの最も範囲の広い地方行政単位。以下、州と記す。

<sup>3</sup> 1991年の時点ではウォルビス・ベイはナミビアの国土ではなく(南アフリカの飛地)、1994年にナミビアの国土に加わった。そのため、1991年から2001年の間にエロンゴ州の人口はほぼ倍増しており、高い人口増加率を記録した。その後も2001年から2011年の間にも年平均人口増加率3.4%と、国全体の平均(1.4%)、ホマス州(3.2%)を上回る人口成長が続いている。



出典：Census 2011 Atlas, Central Bureau of Statistics

図 2 - 3 全国の人口分布

ナミビア統計庁（NSA）は、2001 年のセンサスの結果を受けて 2031 年までの人口予測を作成している。予測は、Low Variant、Medium Variant、High Variant の 3 つのシナリオから成っている。表 2 - 3 にあるように、Low Variant では 2031 年の人口は 278 万人、Medium Variant では 303 万人、High Variant では 328 万人と見込まれている。2011 年に行われたセンサスによると、同年の人口は 211 万人であり、Low Variant を下回るレベルであった。2011 年のセンサスの結果をより詳細に分析する中で人口の推計も再び行われることになると思われる。

表 2 - 3 2031 年までの人口予測

Year	Low Variant	Medium Variant	High Variant
2001	1,830,290	1,820,290	1,830,290
2006	1,985,538	1,991,747	2,011,156
2011	2,154,409	2,184,091	2,232,739
2016	2,325,334	2,399,055	2,483,840
2021	2,489,043	2,621,389	2,754,039
2026	2,644,370	2,840,417	3,026,611
2031	2,782,678	3,031,463	3,283,739

出典：Population Projections, CBS, 2006

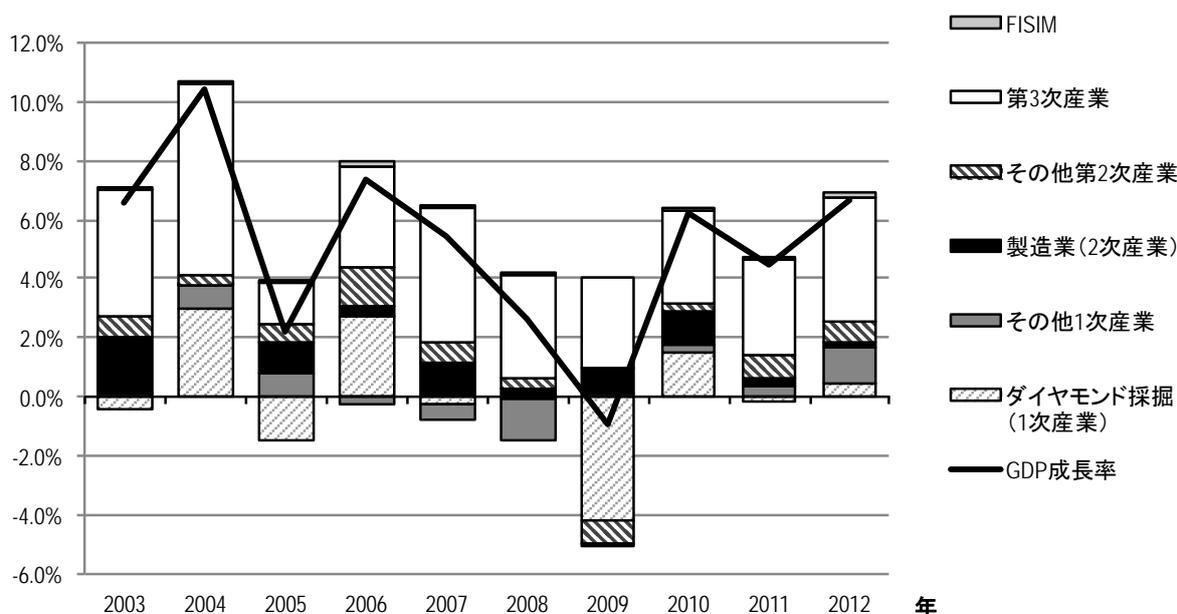
## 2 - 3 経済

### 2 - 3 - 1 マクロ経済

ナミビアは、国民 1 人当たりの所得（GNI）が 5,640 ドル（2012 年、世界銀行）であり、中

進国に位置づけられている。最近 10 年間の経済成長をみると、2003 年から 2007 年までの 5 年間は、平均 GDP 成長率は 6.8% を記録していた。特に 2004 年は 10.5%、2006 年は 7.3% と高成長を記録している。しかし、後半の 5 年間の経済成長率は 3.8% にとどまっている（図 2-4 参照）。リーマンショックの発生した 2008 年には 2.6% の低成長を記録し、2009 年にはマイナス成長となった。2010 年以降、経済状況は回復し、4% 台から 6% 台の経済成長を記録している。

成長率(%)



出典：Annual National Accounts 2002-2012, NSA

図 2-4 近年のナミビア経済の経済成長

2003 年から 2012 年の各経済セクター（一次、二次、三次産業）の GDP 成長への貢献をみると、2004 年に 10.5%、2006 年に 7.3% の高成長を記録した時期にはダイヤモンド採掘の貢献が大きかったが、同様に第三次産業の貢献も大きかったことが分かる。2008 年、2009 年の停滞期にはダイヤモンド採掘やその他の第一次産業（農業、水産業、ダイヤモンド以外の採掘）が大きなブレーキとなった。この時期にも第三次産業は一定の経済成長への貢献を維持していた。

### 2-3-2 非常に小さく南アフリカ経済と一体化している国内市場

ナミビア経済の第一の特徴は、国内市場が非常に小さいことである。国土面積は 80 万 km<sup>2</sup>（日本の 2.2 倍）と大きい、その国土の大半が水資源に乏しい砂漠／半乾燥地であり、国土の人口扶養力は小さく、現在の人口は約 200 万人強にすぎない。したがって、同国は自国でひとつの経済単位として成り立つだけの市場も人口も国内にはなく、その経済発展は他国との経済的なつながりに大きく依存する。とりわけ同国に隣接する南アフリカ（南側）、アンゴラ（北側）、ザンビアやボツワナ（東側の内陸国）などとの関係が成長の鍵となる。なかでも、南アフリカ経済との結び付きは強く、通貨同盟と関税同盟によって同国は南アフリカ経済と一体化し

ている<sup>4</sup>。

### 2-3-3 鉱物資源輸出依存のモノカルチャー経済

ナミビアの経済の第二の特徴は、鉱物資源採掘に大きく頼るモノカルチャー構造をもつことである。同国において国際競争力のある基幹産業はウラン、ダイヤモンドなどの鉱業に限られている。国内に製造業の集積はほとんどなく、工業製品はほぼすべてが輸入である<sup>5</sup>。

農林水産業は就業人口の約 27%を占めるが (The Namibia Labor Force Survey in 2012)、農林水産業の GDP に占める割合は 2011 年には 8.7%であり、その割合は一貫して減少傾向にある<sup>6</sup>。穀物の国内の自給率は低く、ほとんどの農産物・農業加工品については南アフリカからの輸入に依存している。輸出向け農林水産品は、南部の果樹、トロール漁業による水産物<sup>7</sup>、輸出用牧畜に限定される。

表 2-4 は近年の貿易収支と主要な輸出品の変化である。2008 年のリーマンショックによる世界的な不況の影響を受け、2009 年にはダイヤモンドの輸出量が前年の 9.1 億ドルから 7.7 億ドルに減少した。2010 年にはダイヤモンドの輸出は再び増加に転じ、2012 年になってリーマンショック前の水準を超えた。一方、その他鉱物の輸出は、2009 年を除けば 8 億ドルから 9 億ドルの水準にあり、ダイヤモンドと同レベルにあるが、このなかでもウランの生産・輸出が拡大傾向にある。

表 2-4 近年の貿易構造

(単位：百万ドル)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
輸出計	2,915.3	3,169.7	3,114.5	4,010.2	43,67.3	4,430.8
ダイヤモンド	909.8	770.6	540.2	827.2	882.1	988.8
その他鉱物	804.6	939.6	728.6	938.4	927.2	898.5
水産	445.1	367.0	339.9	408.9	421.4	401.7
輸入計	-3,087.3	-3,852.4	-4,339.6	-4,899.3	-5,604.9	-5,810.0
貿易収支	-172.0	-682.7	-1,125.1	-889.1	-1237.6	-1379.3

注：2011 年は推定値、2012 年は予測値

出典：2012 Article IV Consultation Report, IMF February 2013

2007 年から 2012 年までの輸出額の年平均増加率は 8.7%であったのに対し、輸入額の年平均増加率は 13.5%であった。貿易収支赤字は拡大の方向にあり、輸出のてこ入れが必要になりつつある。

### 2-3-4 社会を二分する大きな経済格差

第三の特徴は、国内の経済格差が非常に大きく、国民経済が二重構造になっていることである。ナミビア家計所得支出調査 (Namibia Household Income & Expenditure Survey : NHIS)

<sup>4</sup> ナミビアは、南アフリカ (南ア) との間に通貨同盟である共通通貨地域 (Common Monetary Area : CMA) を設けている。南アの通貨であるランドは、ナミビアドルと共に正式な通貨としてナミビア国内で流通しているが、ナミビアドルは南アでは直接使用できない。また、南アの経済的影響の強いナミビア、ボツワナ、レソト、スワジランドと南アは南部アフリカ関税同盟 (Southern African Customs Union : SACU) を形成している。

<sup>5</sup> ナミビアの工業製品のなかで、ビールは国際競争力のある数少ない品目のひとつである。ナミビア製ビールは、ドイツ植民地時代から引き継がれる品質の高さ (特に麦 100%で保存料を使用していないこと) で知られている) をセールスポイントとして輸出され、南ア市場においてもプレミアムビールとして人気が高い。

<sup>6</sup> 詳細は 3-1-2 参照。

<sup>7</sup> ナミビアには伝統的に小規模漁業者は存在せず、すべて大規模漁業者によって行われているのが特徴である。

2009/2010 によると、ナミビアにおけるジニ係数（所得分配の不平等さを示す指数）は 0.60（0.5971）であり、NHIS 2003/2004 の 0.6003、NHIS 1993/94 の 0.701 から徐々に低下している。

しかし、2010 年及びその周辺の世界各国のジニ係数と比較すると、南アフリカ（63.1、2009 年）、ホンジュラス（61.3、2008 年）に次ぐ高い水準（不平等な所得配分）にある。2004 年には、同国では所得上位 10%の人口が全所得の 54.8%を占める一方で、国民の 31.9%は 1 日当たり 1.25 ドル以下で生活するという極端な所得格差が生じていたという記録もあり<sup>8</sup>、この傾向に大きな変化はないものと考えられる。

このような所得配分の偏りは、近代的な市場経済が国全体の富をつくり出している一方で、伝統的な自給自足経済が混在しているという二重構造によるものである。上述のとおり、同国を中進国レベルに押し上げているのは国際市場とリンクした鉱業、畜産、漁業といった一次産品輸出である。しかしながら、このような輸出産業から高い収入を得る層は、都市部住民や輸出用水産・畜産業者などに限られている。他方、人口の都市化率はまだそれほど高くはなっておらず、国民の 70%は農村に居住している。そのほとんどが自給自足農業と牧畜に従事し、所得水準は非常に低い。また、自給自足農家は、アンゴラ国境に近い北部 4 州にその 8 割以上が集中している。

この北部 4 州は全人口のおよそ 4 割を占め、そこに暮らす部族の名前をとって「オバンボ・ランド」と呼ばれている。オバンボ族は同国の人口のおよそ半数を占める最大部族であり、現政権党の南西アフリカ人民機構（South-West Africa People's Organisation : SWAPO）の安定支持基盤でもある。したがって、北部 4 州の所得の低さ・失業率の高さへの対応は、政治的に常に高い優先順位を与えられてきた。ただし、北部人口のうち自給農業を主な収入源として暮らしている世帯は全体の半分程度であり、残る半分はその他の生業をもつ。

表 2-5 を見ると、エロンゴ州及びホマス州では主な収入が給与や賃金である家計が共に 76%程度を占めており、ナミビア全国の水準を大きく上回っている。一方、北部 4 州のうち 3 州（オハングウェナ、オムサティ、オシコトの各州）では自給自足農業の割合が半分近くである。また、1 人当たり消費額をみると、エロンゴ州、ホマス州はナミビアの全国平均のそれぞれ 1.6 倍、2.3 倍であるのに対して、北部 4 州の 1 人当たり消費額はオシャナ州を除けば全国平均の半分程度、もしくはそれ以下である。

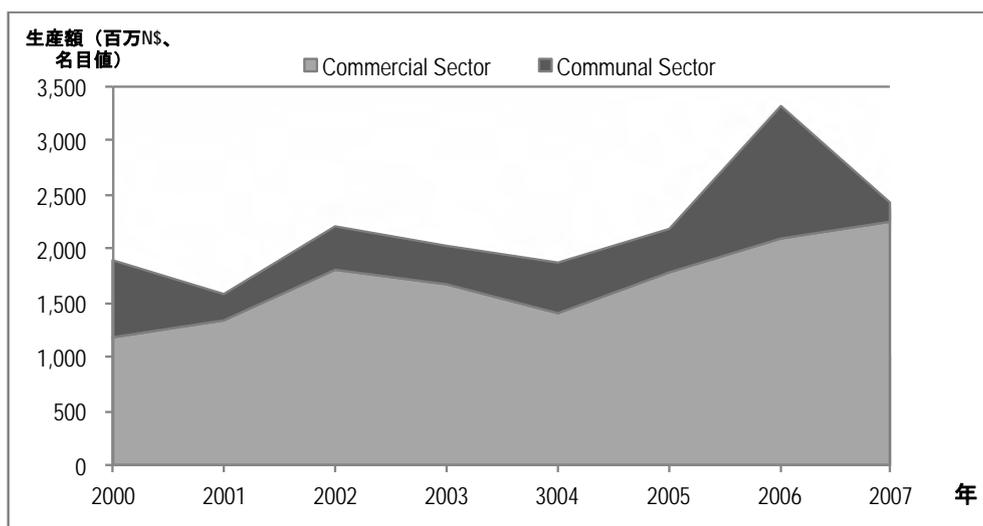
表 2-5 州別収入源と 1 人当たり消費額

国・主要な州	収入源（家計数に占める比率、%）					1 人当たり消費額（N\$）
	給与／賃金	自営業	商業農業	自給自足農業	その他	
ナミビア	49.2	8.8	0.6	23.1	18.3	13,813
エロンゴ	75.9	11.3	0.1	1.4	11.3	22,702
ホマス	76.2	13.9	0.4	0.3	9.2	31,173
オハングウェナ	19.6	6.5	0.0	48.6	25.3	7,295
オムサティ	19.5	5.1	0.0	59.6	15.8	8,881
オシャナ	42.8	4.4	0.0	23.5	29.3	12,938
オシコト	27.9	12.7	0.2	41.3	17.9	6,693

出典：Household Income & Expenditure Survey 2009/10

<sup>8</sup> World Development Indicators Database より。

図 2-5 は 2000 年から 2007 年までの農業生産額の変化である。Communal Sector は、北部 4 州（オハングウェナ、オムサティ、オシコト、オシャナ）に東カバンゴ州、西カバンゴ州、ザンベジ州<sup>9</sup>を加えた地域で、小規模農家が自給自足生産を行っている地域である。一方、Commercial Sector は、その他の地域で、大規模な農業・畜産が行われており、家畜は南アフリカなどに輸出されている。Commercial Sector の生産額は安定的に増加傾向にあるが、Communal Sector の生産は変動が激しい。人口で 60.4%（2006 年 Inter-Censal Demographic Survey 2006）を占める Communal Sector での農業生産額は、全国の農業生産額の 3 分の 2 以下である。



出典：Agriculture Statistics Bulletin (2000-2007), Ministry of Agriculture, Water and Forestry

図 2-5 農業生産額の変化

7 州のうち、東カバンゴ州、西カバンゴ州、ザンベジ州は河川が流れており、天水を利用したメイズ栽培が行われている。しかし、北部 4 州はこの 2 つの州よりも農業用水や土壌の条件が悪く、ミレット、ソルガムなどが生産されている。

### 2-3-5 周辺国の経済成長による成長機会の出現と SADC 地域経済への貢献

近年のアフリカ経済の好調さを反映して、ナミビア経済には新たな成長のチャンスが到来しつつある。

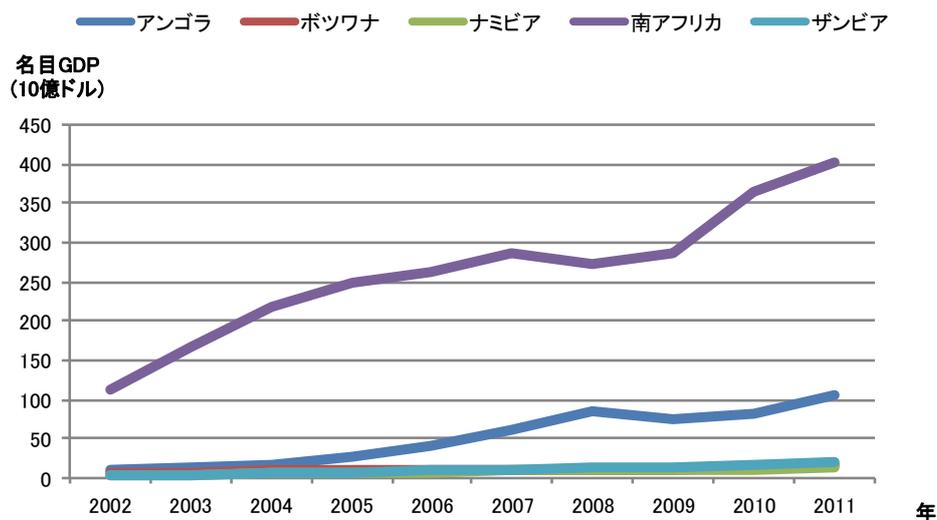
第一のチャンスは、南アフリカやアンゴラといった隣接する国々の経済成長が加速していることである。ナミビアの位置する南部アフリカ地域は、サブサハラアフリカのなかでは所得レベルが高く、2001 年から 2008 年には年平均 5% を超える成長を続けていた。とりわけ、南アフリカとアンゴラは人口・経済規模が大きく、今後とも南部アフリカ地域経済の牽引役となることが期待されている。自国の市場規模が小さいナミビア経済にとって、周辺国の市場規模の拡大は成長の大きなチャンスである。

<sup>9</sup> 2013 年 8 月にカバンゴ州が西カバンゴ州と東カバンゴ州に分割された。また、カプリビ州はザンベジ州と改称された。

表 2-6 ナミビアと隣接国の経済規模（2011 年）

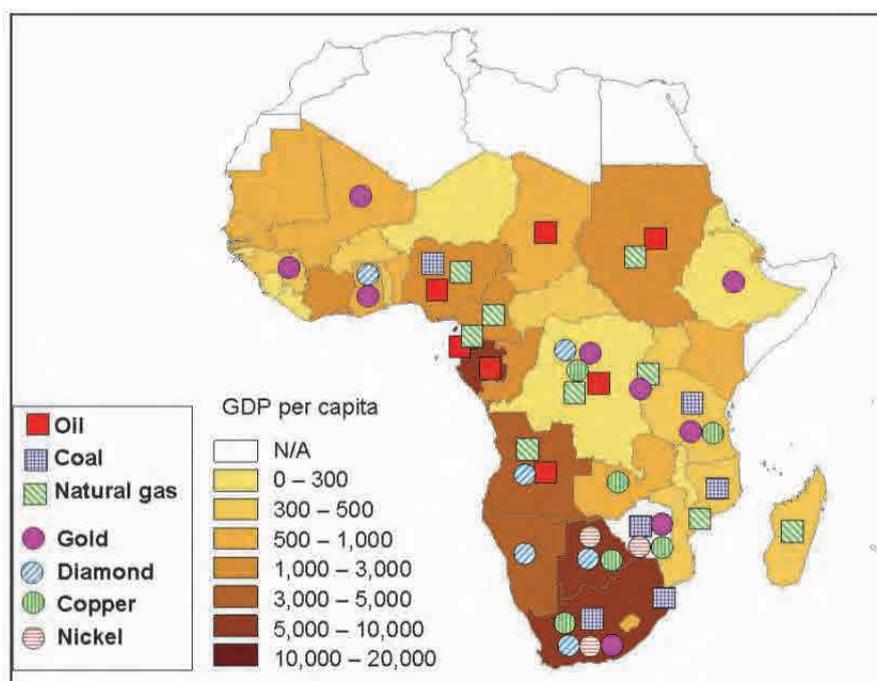
国名	人口（100 万人）	GDP（名目値 10 億 USD）	1 人当たり GDP （名目値 USD）	2001-11 年の年平均成長率 （実質）
南アフリカ	50.46	402.2	7,971	3.6
アンゴラ	19.63	104.1	5,305	11.7
ザンビア	13.64	19.2	1,409	5.8
ボツワナ	2.03	15.3	7,551	4.5
ナミビア	2.14	12.8	5,984	5.0

出典：IMF Economic Outlook Database October 2013



出典：IMF Economic Outlook Database October 2013

図 2-6 南部アフリカ諸国の GDP の推移（2002-2011 年）



出典：「クロスボーダー交通インフラ対応可能性研究フェーズ3 報告書」（JICA、2009年3月）

図 2-7 サブサハラ各国の 1 人当たり GDP と主要産出資源（2006 年）

## 2-4 行政組織

### 2-4-1 中央行政

ナミビアの中央政府行政組織は以下の行政府、省庁によって構成されている。

#### (1) 中央行政府 (Central Executive Branch)

- Office of the President (OoP) : この大統領府の下に国家計画委員会 (NPC) があり、国家開発計画を担当している。NPC Secretariat の長官 (Director General) は大臣と同格。
- Office of the Prime Minister (OPM)
- Office of the Auditor-General (OAG)
- Office of the Ombudsman

#### (2) 中央省 (Ministry)

- Ministry of Agriculture, Water and Forestry (MAWF)
- Ministry of Defence (MoD)
- Ministry of Environment and Tourism (MET)
- Ministry of Education (MoE)
- Ministry of Finance (MoF)
- Ministry of Fisheries and Marine Resources (MFMR)
- Ministry of Foreign Affairs (MFA)
- Ministry of Gender Equality and Child Welfare (MGECW)
- Ministry of Health and Social Services (MHSS)
- Ministry of Home Affairs and Immigration (MHAI)
- Ministry of Information and Communication Technology (MICT)
- Ministry of Justice and Attorney General (MoJ)
- Ministry of Labour and Social Welfare (MLSW)
- Ministry of Mines and Energy (MME)
- Ministry of Regional and Local Government, Housing and Rural Development (MRLGHRD)
- Ministry of Safety and Security (MSS)
- Ministry of Trade and Industry (MTI)
- Ministry of Veterans Affairs (MoVA)
- Ministry of Works and Transport (MoWT)
- Ministry of Youth, National Services, Sport and Culture (MYNSSC)

#### (3) 中央政府庁 (Agency)

- Anti-Corruption Commission (ACC)
- Electoral Commission (EC)
- Central Intelligence Service (NCIS)
- National Planning Commission (NPC)
- National Statistical Agency (NSA)

## 2-4-2 地方行政

ナミビアは14の州に分かれていて、13の州政府（Regional Council）がある。2013年8月にカバンゴ州は西カバンゴ州と東カバンゴ州の2つの州に分割されたが、2013年10月現在では両州で1つの州政府のままである。全国は121小選挙区（各州7～11選挙区）に分かれており、州議会議員が選出される。各州の議員から得票数上位の2名が州代表となってNational Council（第二院）議員を兼務する。なお、National Assembly（第一院）は別途全国から78議席（うち6議席は大統領任命）が選出される<sup>10</sup>。

また、都市部については別途Municipality Council（Part1 主要都市、Part2 その他都市）、Town Council、Village Councilがある。これらの地方Councilは州の下部組織ではなく、それぞれに独立した地方行政である。

地方行政は、各地方の開発計画づくり、電気水道等の公共サービス、地方インフラの整備、教育サービス、保健サービスなどを幅広く供給する役割を担うことになっているが、運営面では地方政府の能力不足のため、実質的には中央政府や公社への依存度が高い。とりわけ、電力と水道については、それぞれNamPower（電力公社）、NamWater（水道公社）がインフラの整備と供給を実質的に担当している。地方行政が担当するのは利用料金の徴収で、料金収入を一定比率で公社と分配している。電気料金と水道料金は、地方財政収入源のおよそ6割を占める。

## 2-5 開発計画

### 2-5-1 Vision 2030

ナミビア国政府は国の長期的な開発の方向を示すため、2000年に長期国家開発計画（Vision 2030）を策定した。このVision 2030では2030年までに先進国と同レベルの国となることをめざしており、以下の表に記したように9つの分野のビジョンを示している。

表2-7 Vision 2030の掲げる国家ビジョン9項目の概要

国家ビジョン	内容
2030年の全体目標	ナミビアの生活の質を先進国と同レベルまで引き上げる。
1. 良いガバナンス	憲法にのっとった民主的な国家を維持する。
2. パートナーシップ	男女の区別なく、すべての人々が平等な立場で共に働くことができる環境づくりがパートナーシップの基本である。そのうえで、政府、民間企業、NGO、コミュニティ、国際機関等、すべてが相互に協力する。
3. 能力向上	社会的経済的改革に必要な、制度づくり、教育、保健分野ための人的資源への投資を進める。
4. 比較優位の活用	比較優位を最大限に活用するために、天然資源の適切かつ効率的な利用を促す。
5. 持続的な発展	持続的な発展を実現するためにコミュニティの実際のニーズに応える開発を促すと同時にコミュニティ自身の開発への貢献を増大させる。
6. 経済成長	経済の成長と多様化によって先進国となり、持続的な発展を実現する。

<sup>10</sup> <http://www.gov.na/regional-government>

7. 国家主権と人間性の保全	国家主権を守り、人種、性別、宗教の違いなどにかかわらず、すべての国民が働く機会をもつ。
8. 環境	ナミビアのクリーンな環境を保全する。
9. 平和と安全保障	ナミビアは平和な国家であり国内・地域の平和が発展のために不可欠な条件という立場を堅持する。

出典：Namibia Vision 2030, Policy Framework for Long-Term National Development (2004)

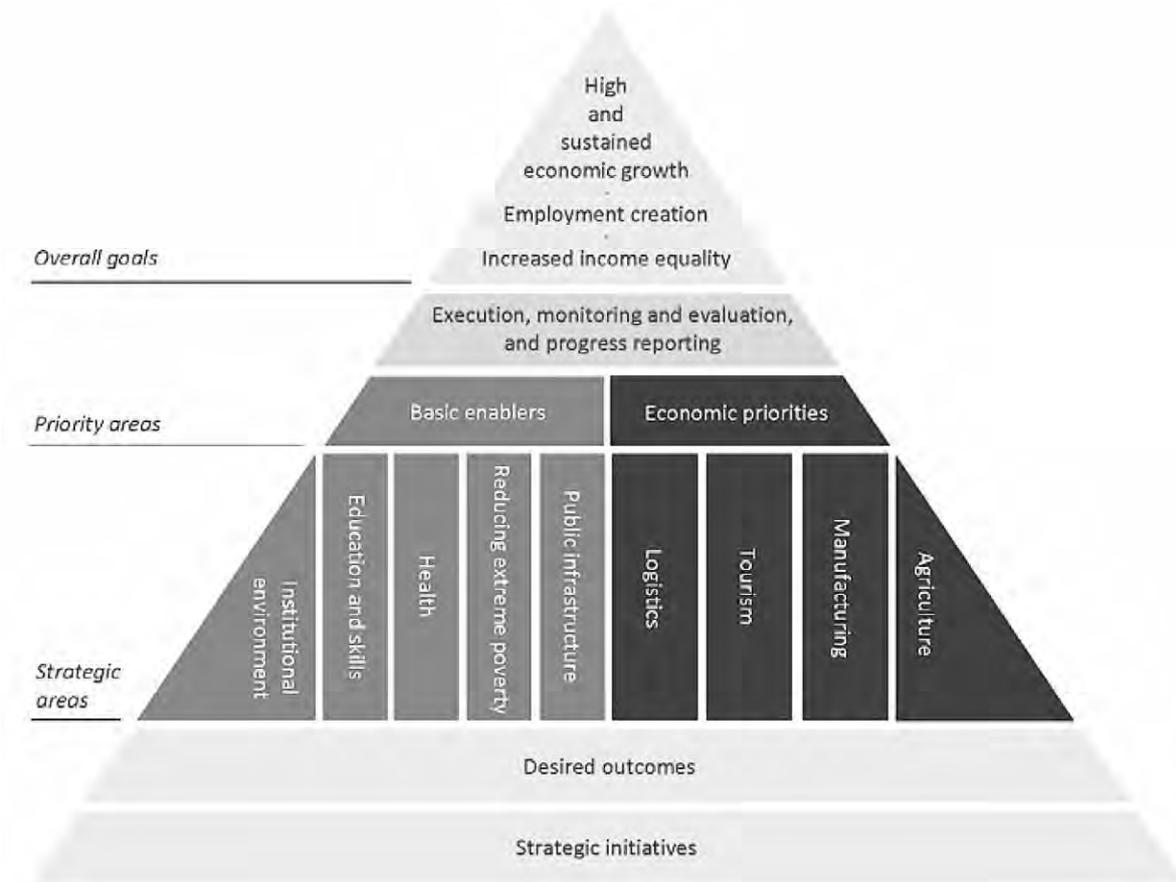
#### 2-5-2 第四次国家開発計画（NDP4）

ナミビア国政府は、Vision 2030 で示した長期的な開発ビジョンを実現するために、そのマイルストーンとなる5カ年計画を策定している。現行の5カ年計画は2012年7月に発表されたNDP4（2012/13～2016/17年度計画）である。NDP4では、その序章においてNDP3までの開発動向を振り返り、独立後に維持された人口増加率を上回る着実な経済成長により2009年には「上位中所得国」となったことを評価する一方で、長年にわたって改善しない人間開発指標（Human Development Index：HDI）、徐々に増大する失業者、なかなか進まない格差是正、といった重大な課題が残されたままであり、これらの課題を解決するためには、今まで以上に高い水準の経済成長と、所得格差の是正政策の実行が必要であると述べている。

NDP4は、過去のNDP1～3では当初期待された開発成果が十分に上がらなかったと総括し、その原因として以下の点を挙げている。

- ・ 開発計画の多くが、適切な実施を伴わず計画倒れになっていること
- ・ 計画の実行についての説明責任の所在が明確でなかったこと
- ・ 計画にメリハリがなく、数多くの事業に薄く広く資源を分散させてきたこと
- ・ 開発計画に「実施～モニタリング～評価」プロセスが欠けていたこと

これらの反省に基づき、NDP4では重点分野と具体的な達成目標を絞り込み、かつ、それぞれの目標の実施順序についても優先順位を付けている。図2-8がNDP4の上位目標（Overall Goals）、社会的重点分野（Basic enablers）、経済開発重点分野（Economic priorities）の構成をまとめたものである。



出典：Namibia's Fourth National Development Plan: NDP4（2012年7月）

図 2-8 NDP4 の構成

NDP4 における経済開発重点分野は 4 つで、物流、観光、製造業、農業である。ここで注目されるのは、その筆頭に「物流産業」が取り上げられ、その戦略として「物流立国構想」の実現が掲げられていることである。その手段のひとつとして「国際物流ハブ構築マスタープラン」は、NDP4 の中で実行すべき事業のひとつとして明記されている。本詳細計画調査が対象とした「国際物流ハブ構築マスタープラン」は、まさにこの NDP4 の国家的な重点戦略に対する技術協力要請に応えるものである。

## 2-6 回廊開発

### 2-6-1 回廊開発

ナミビアが地域物流ハブ国として発展する可能性をもってると期待される背景には、大西洋に面したウォルビス・ベイに良港をもち、その港が比較的整備水準の高い道路インフラによって内陸国と連結され、回廊としての開発ポテンシャルが高いことがある。またインフラ面だけでなく、汚職や治安に関するリスクの低さもナミビアの特徴である。



## 2-6-2 官民連携による回廊開発振興～Walvis Bay Corridor Group

このようなポテンシャルを最大限に活用して、ナミビアが南部アフリカ地域の物流ハブの一翼を担うことをめざす方策として、運輸/物流企業と関係省庁関係者が参加する Walvis Bay Corridor Group (WBCG) が 2000 年<sup>12</sup>に組織され、官民連携によって物流/貿易に係る意見交換、情報共有、調整を進め、回廊を活用した貿易の振興を図っている。また、WBCG は政府からザンビアやボツワナとの協力関係を強化するための二国間協議や MOU の締結等についての業務も委託されており、積極的な活動を展開している。

先に述べたとおり、NDP4 において物流のポテンシャルは高く評価され、それをナミビアの国家開発戦略の柱とすることが明確に位置づけられたことを受けて、その推進役としての WBCG の機能強化も更に進みつつある<sup>13</sup>。本詳細計画調査が対象とする「国際物流ハブ構築マスタープラン」は、物流立国に向けての具体的な開発シナリオを設定すると同時に、WBCG をその実施カウンターパート (C/P) とすることで、その能力強化が期待される。

## 2-6-3 南部アフリカ地域の経済統合への貢献

以上のように、ナミビアにとって南部アフリカ地域の物流ハブとなることは、その経済成長を促すうえで大きな可能性がある一方、その利益はナミビア一国に止まらず、南部アフリカ地域経済全体にも及ぶものである。南部アフリカでは、上記 4 回廊以外にも経済回廊構想による国境を越えた広域的な地域開発が進められており、内陸国の資源開発を促しつつ沿岸国港湾へのアクセスを確保し、また国境での通関の簡素化など制度面の改善も図られようとしている。

さらに、南部アフリカ地域では SADC のような地域経済共同体単位で域内の自由貿易の促進、関税の引き下げ、将来的には共通通貨構想もあり、他の地域の共同体同士の自由貿易地域も創設されようとしている。アフリカ大陸の西岸に位置するナミビアが SADC の西側で効率的なゲートウェイとして機能するようになることは、まさにこの SADC 地域経済統合の動きを促進するものである (SADC については別途 3-3 で扱う)。

とりわけナミビアは、他のアフリカ諸国に比較して政治的に安定し、かつ、大規模窃盗団や汚職などのリスクが低いことで知られており、SADC 内陸国にとって安全なゲートウェイとなる。このようなリスクの低いゲートウェイを、東岸と並立する選択肢として西岸に得ることの政治経済的な意味は大きい。

## 2-6-4 SADC による地域運輸回廊整備構想

SADC は地域全体の開発を推進する枠組みとして、SADC 地域インフラ開発マスタープラン (Regional Infrastructure Development Master Plan : RIDMP 2012)<sup>14</sup>を策定し、広域インフラ整備構想を展開している。RIDMP は、エネルギー、観光、運輸、情報通信技術 (ICT)、気象、水資源の 6 分野をカバーし、SADC 地域の持続的な成長と統合に向けて必要とされるインフラについて 2027 年を目標年次とした整備計画がまとめられている。

<sup>12</sup> 2000 年はウォルビス・ベイ港の水深を 12.8m に掘り下げる工事が完成した年。これを境に Maritime Carrier Shipping (MACS) と MAERSK の 2 つの船会社によるヨーロッパ直行の大型コンテナ船定期航路が開設され、同港は、従来のケープ港 (南アフリカ) をハブとするフィーダー港という位置づけから、ハブ機能の一翼を担う港へと役割が変わり始めた。

<sup>13</sup> WBCG はその組織強化に伴い 2013 年に新たなオフィスに移転した。また、「物流ハブ」担当マネージャー職を新たに設けて「国際物流ハブ構築マスタープラン調査プロジェクト」の C/P 担当となることが予定されている。

<sup>14</sup> RIDMP は、SADC 事務局が、英国国際開発省 (DFID) による “TradeMark Southern Africa (TMSA)” を通じた資金協力と欧州共同体 (EU)、南部アフリカ開発銀行 (DBSA) との連係によって作成したものである。

表 2 - 8 RIDMP における SADC 地域運輸回廊

Member States	Corridors
Angola	1. Lobito (Benguela); 2. Namibe; 3. Trans-Cunene; 4. Malange; 5. Bas Congo
Botswana	1. Trans-Kalahari (TKC); 2. North-South (NSC)
DRC	1. North-South (NSC); 2. Malange; 3. Walvis Bay - Ndola - Lubumbashi (Trans-Caprivi); 4. Dar-es-Salaam; 5. Central; 6. Bas Congo; 7. Lobito (Benguela)
Lesotho	1. Maseru - Durban
Malawi	1. Nacala; 2. Beira; 3. Mtwara; 4. Dar-es-Salaam; 5. North-South (NSC)
Mozambique	1. Maputo; 2. Beira; 3. Nacala; 4. Mtwara; 5. North-South (NSC); 6. Limpopo
Namibia	1. Trans-Kalahari (TKC); 2. Trans-Orange; 3. Trans-Cunene; 4. Walvis Bay - Ndola - Lubumbashi (Trans-Caprivi); 5. Namibe
South Africa	1. North-South (NSC); 2. Maputo; 3. Trans-Kalahari (TKC); 4. Trans-Orange; 5. Maseru - Durban; 6. Manzini - Durban
Swaziland	1. Maputo; 2. Manzini - Durban
Tanzania	1. Dar-es-Salaam; 2. Mtwara; 3. Central
Zambia	1. North-South (NSC); 2. Dar-es-Salaam; 3. Mtwara; 4. Beira; 5. Walvis Bay - Ndola - Lubumbashi (Trans-Caprivi); 6. Lobito (Benguela)
Zimbabwe	1. Beira; 2. Maputo; 3. North-South (NSC); 4. Limpopo

出典：SADC RIDMP- Executive Summary, 2012

その中で SADC 地域運輸回廊（SADC Regional Transport Corridors）として表 2 - 8 に示す回廊が挙げられている。

表 2 - 8 にもあるとおり、ナミビア国内を通る 5 つの回廊は RIDMP の地域運輸回廊開発構想の一環をなしている。とりわけ、トランス・カラハリ回廊（ウォルビス・ベイ～ハボロネ～ヨハネスブルグ）とトランス・カプリビ回廊（ウォルビス・ベイ～ンドラ～ルブンバシ）の 2 つの回廊は、大西洋と内陸国を結ぶ新たな幹線ルートのひとつとして注目される。

今後の課題は、RIDMP の事業実施のための政府開発援助資金及び民間資金の調達である。現在のところ、一部の事業についてドイツ政府が資金協力の意思表示をしているものの、大部分の事業についてははまだこれから具体化に向けて準備する段階にある<sup>15</sup>。

## 2 - 7 地域開発及び開発計画に係る組織

### 2 - 7 - 1 国家計画委員会（NPC）

大統領府に設置された NPC とその常設事務局（NPC Secretariat）<sup>16</sup>が、国家開発計画の優先順位の設定、開発の方向性の決定、開発計画実施の総合的な調整を担当している。NPC の主な役割は以下のとおりである。

- ・ 国家目標と優先順位に沿った開発計画の方向性の決定、戦略のデザイン、開発政策や計画策定に必要とされるサーベイや調査の実施
- ・ マクロ経済政策の分析、国家計画・セクター計画の取りまとめ、雇用創出戦略、予算、プロジェクト評価
- ・ 地域経済開発に係る計画、戦略デザイン、政府内の調整
- ・ 社会経済調査の体制づくりと実施
- ・ 国際協力リソース（NGO を含む）の受入れ窓口・政府内の調整
- ・ 統計や資料の整備（2012 年 12 月に統計局は NPC の外局として独立）

<sup>15</sup> “A Grand Plan For Southern Africa's Infrastructure Development, But Who Will Pay For It?”, International Business Times WEB edition, Aug 30, 2013 (<http://www.ibtimes.com/grand-plan-southern-africas-infrastructure-development-who-will-pay-it-1401873>)

<sup>16</sup> NPC Secretariat は事実上の「国家計画庁」である。通常は Secretariat を略して、単に“NPC”と呼ばれることが多い。

NPC Secretariat の部局は以下のとおりである。

- Development Cooperation（国際協力局）
  - － Directorate of Bilateral Cooperation（二国間協力）
  - － Directorate of Multilateral Cooperation（国際機関協力）
- Development Planning（開発計画局）
  - － Directorate of Macroeconomics, Research and Policy Analysis（MRPA）
  - － Directorate of Regional & Sectoral Planning Division（RSP）
  - － Directorate of Poverty Reduction and Human Resources Division（PRHR）
- Information Systems Centre（情報システム局）
- General Services（総務局）
- Namibia Statistics Agency（ナミビア統計庁、2012年12月に旧中央統計局がNPCの外局として組織的には独立したが、予算はNPC予算に含まれる）

## 2-7-2 Local Economic Development Agency（LEDA）

NPCによる地域開発は全国レベルの視点に立ったものであるのに対して、Regional Council、Municipality、Townといった地方政府がそれぞれに作成することになっている Strategic Plan は、地方レベルの視点に立った地域開発計画となることが期待されている。しかしながら、現状では地方の計画策定能力は一部の大都市を除いて不十分であり、効果的な経済開発が計画実施されているとは言い難い。

このような状況を受けて、地方政府の経済開発推進とそのための能力強化を支援するために、地方政府・住宅・地方開発省（Ministry of Regional and Local Government, Housing and Rural Development：MRLGHRD）に設置されたのが Local Economic Development Agency（LEDA）である（将来的には外局として独立させる計画がある）<sup>17</sup>。概要は以下のとおりである。

- LEDA は、ドイツ国際開発公社（GIZ）が2007年から行っている「Partnership for Economic Growth（PEG）」プログラムの中で設立が提案された機関（その設立の必要性などを記した LED White Paper を受領）である。
- LEDA の人員は現在3名。5名に増員予定。
- LEDA の主な役割は、Local Authorities の人材育成や Region（全部で14）、Municipality（全部で3）、Town（全部で53）などの Strategic Plan の作成とその実行プラン作成の支援である。現在、Strategic Plan は5つの Region について作成済み。
- Strategic Plan で形成されたプロジェクトは、その時点では Finance が決まっているわけではない。将来的には、ナミビア国政府が予算を付ける仕組みをつくらなければならない。今のところ、パイロット的に優良プロジェクト（経済性の高いもの）に対して GIZ 予算から小規模グラントを付けている。
- 個々の市町村ごとの開発計画づくりと同時に「経済クラスター（地方経済圏）」としての開発戦略づくり（例えばウォルビス・ベイとスワコップムンドの「沿岸クラスター」、内陸の「メイズ・トライアングル」など）が重要。その土台づくりのために、複数の地方政府による Forum を開催している。

<sup>17</sup> LEDA 設置の背景の詳細は“White Paper on Local Economic Development, 2009”参照。

- ・人口の集中する北部のオシャカティに地方支部を設置し、Town の共通課題の洗い出しや相互協力を促進するための Forum of Towns を開いている。
- ・また、村落部で自然に集積が高まって出来たエリアを Small Town として成長させることも支援している。
- ・各自治体には LEDA の C/P として LED Officer が任命されていて、すべての地方政府とのネットワークがつけられている。

「国際物流ハブ構築マスタープラン」によって進展することになる物流産業の成長は、物流回廊と物流拠点等の立地する地域経済に大きなインパクトをもたらすことが予想される。LEDA からは、「物流回廊の発展はこれまでナミビアが経験したことのない新しいタイプの成長エンジンになるはず。回廊が通る地方がこのチャンスを取り入れる戦略をつくる力をもつことが重要。また、クラスター形成の軸になる可能性もある」とのコメントがあった。

LEDA が構築しつつある地方政府のプランナーと中央政府との支援ネットワークは、「国際物流ハブ構築マスタープラン」調査に活用する一方で、地方プランナーの能力強化のための事例として活用される可能性があると考えられる。

## 2-8 他ドナーによる協力

### 2-8-1 他ドナーによる協力の概要

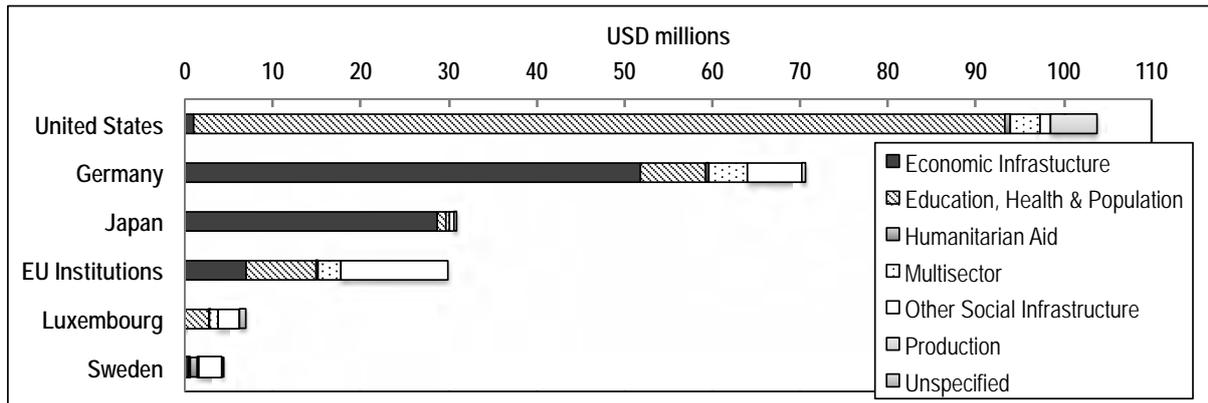
ナミビアに対する主要ドナーからの援助額と分野別内訳は表 2-9 及び図 2-10 に示すとおりである。

表 2-9 ナミビアへの分野別 ODA 供与額 (2011 年、ディスバースメント・ベース)

(単位：百万ドル)

Sector	Economic Infrastructure	Education, Health & Population	Humanitarian Aid	Multisector	Other Social Infrastructure	Production	Programme Assistance	Unspecified	Total
United States	1.0	92.3	0.6	3.4	1.2	5.3			103.8
Germany	51.8	7.5	0.3	4.4	6.2	0.4			70.5
Japan	28.6	1.0		0.4	0.6	0.3			30.8
EU Institutions	7.0	7.9	0.2	2.6	12.2				29.9
Luxembourg	0.0	2.7	0.1	1.0	2.4			0.7	7.0
Sweden	0.3	0.3	0.8	0.2	2.6	0.2			4.4
Others	0.7	4.8	0.5	2.6	6.4	0.0	0.0	1.2	16.2
Total	89.3	116.6	2.5	14.6	31.6	6.1	0.0	1.9	262.6

出典：OECD/DAC データベース



出典：OECD/DAC データベース

図 2-10 主要ドナーによる分野別 ODA 供与額 (2011 年、支出ベース)

2011 年で最も供与額が多いのは米国で、教育保健分野に集中している。米国に次ぐのは旧宗主国ドイツである。2011 年の実績では、経済インフラ分野への協力が最も大きく、幹線国道改良事業等への有償資金協力が大きな比重を占めている。2011 年の日本の協力額は第 3 位で、金額としては経済インフラ部門が大きい。これはルンドゥ〜エルンドゥ間道路改善計画への円借款 (2006 年交換公文締結、総額 101 億円) の事業進捗に伴うディスバースメントを反映したものである。EU は幅広く多くの分野に関与していたが、ナミビアが上位中所得国になったことを受けて 2014 年からは大幅に縮小する見込みである。

### 2-8-2 米国

米国の援助の大半は Millennium Challenge Account (MCA)<sup>18</sup>を通じた無償資金供与と“U.S. President’s Emergency Plan for AIDS Relief”による HIV/AIDS 対策プロジェクト<sup>19</sup>で、通常国際開発庁 (USAID) 経由も行われているが援助額はあまり大きくない。

MCA は教育、農業、観光のコンポーネントから成り、それぞれサブプロジェクトを有している。予算は 304.5 百万米ドルで、5 年間の協定が 2008 年 7 月に締結された。最も活動の大きいのは教育分野で、政策・制度やソフト面に基づいた協力は世銀や USAID が教育セクタープログラム支援<sup>20</sup>で行っているため、MCA ではインフラ寄り支援を行っている (校舎のアップグレードや教科書の配布など、Initial Grant として N\$40 billion が準備された)。職業訓練では Namibia Training Authority と協力している。民間企業も巻き込んだ職業訓練費用の負担制度を構築している。観光分野では、観光の計画と実施の分権化、Community Involvement、National Park 周辺のコミュニティのインセンティブ付けや観光活動への協力 (ロッジのような箱モノをつくることはしていない) などを行っている。

### 2-8-3 ドイツ

ドイツは歴史的にナミビアとの関係が深く、ドイツ系ナミビア人の数は 3 万人にのぼり、現在でもドイツ語は商業言語として大きな地位を占めている。このような背景から、2004 年に米

<sup>18</sup> MCA Namibia, <http://www.mcanamibia.org>

<sup>19</sup> Namibia Partnership Framework, <http://www.pepfar.gov/countries/frameworks/namibia/index.htm>

<sup>20</sup> Education and Training Sector Improvement Programme (ETSIP)、Vision 2030 に基づいた 2020 年までの教育セクタープログラム。このプログラムに基づいて世銀や USAID が政策支援を行っている。 <http://www.etsip.na/>

国に逆転されるまで、ドイツはナミビアに対するトップドナーであった。

2011年の実績では経済インフラ分野への協力が最も大きい。これは、ドイツの有償資金協力実施機関である復興金融公庫（KfW）による幹線国道改良事業（ウォルビス・ベイ～ウイントフック間拡幅事業など）への資金協力が大きな比重を占めているからである。

またドイツは、その技術協力実施機関であるドイツ国際協力公社（GIZ）<sup>21</sup>による長期の専門家派遣が多いのが特徴で、主要官庁を訪問すると必ず GIZ 派遣のアドバイザーに出会うという印象がある。特に産業政策（Partnership for Economic Growth Program による産業戦略づくり）、地方分権（先に触れた LEDA の創設と地方による Strategic Plan づくりの支援）、交通インフラの分野〔公共事業交通省（MoWT）への政策アドバイザー派遣〕においては、GIZ 派遣の専門家／技術協力プロジェクトが政策づくりに深く関与している。

## 2-9 地域開発のまとめ・課題

### 2-9-1 集積度の低い経済と格差構造

ナミビアの社会経済を空間的にみた場合、以下のような特徴がある。

- ・人口密度が低く経済拠点は広い国土に点在・分散している。
- ・既存の二大経済拠点は港湾都市ウォルビス・ベイと首都ウイントフック。この2カ所以外には目立った産業集積はみられない。
- ・所得格差問題は依然として大きく低所得層は北中部アンゴラ国境方面に集中している。
- ・雇用を求めて二大都市へと人口流入が続いているが十分な雇用吸収力がない。
- ・乾燥地の多いナミビアでは水資源の有無が開発拠点立地の判断条件として重要。特に沿岸部は砂漠地帯なので、あまり多くの人口や産業集積は維持できない。

### 2-9-2 南部アフリカ地域の大西洋方面への国際回廊

他方、ナミビアが南部アフリカ地域の物流ゲートウェイとして発展するポテンシャルが注目を集めている。

- ・ナミビアは、アンゴラ、ザンビア、ボツワナ、南アフリカと国境を接し、南部アフリカの大西洋側の玄関口としてのウォルビス・ベイ港及び周辺諸国へと通じる4つの国際回廊（トランス・クネネ回廊、トランス・カプリビ回廊、トランス・カラハリ回廊、トランス・オレンジ回廊）を有している。
- ・港の通関手続き等の透明性の高さ、国際回廊をなす幹線道路網の整備状態の良さ、法秩序の維持と安定した治安状況などから、世界と南部アフリカを結ぶ迅速かつ安全な物流ルートとして高いポテンシャルをもつ。
- ・しかし、現在のところ、南部アフリカ地域の物流は南アフリカのダーバン港などに集中しており、ウォルビス・ベイ港を活用した内陸部への物流は限定的で、そのポテンシャルは十分に生かされていない。

### 2-9-3 物流立国構想実現に向けての動き

- ・このような背景から、2012年に策定された「第四次国家開発計画」（NDP4）では、国家成長

<sup>21</sup> ドイツ国際協力公社（GIZ）は2011年1月、ドイツ技術協力公社（GTZ）を軸に、DED（専門家派遣の実施機関）と研修実施機関（InWEnt）を統合して誕生した。

戦略の優先分野のひとつとして、ナミビアを南部アフリカと世界各地域を結ぶ物流立国とする構想が掲げられ、その実現ステップとして「国際物流ハブ構築マスタープラン」を策定することが活動のひとつとして明記された。

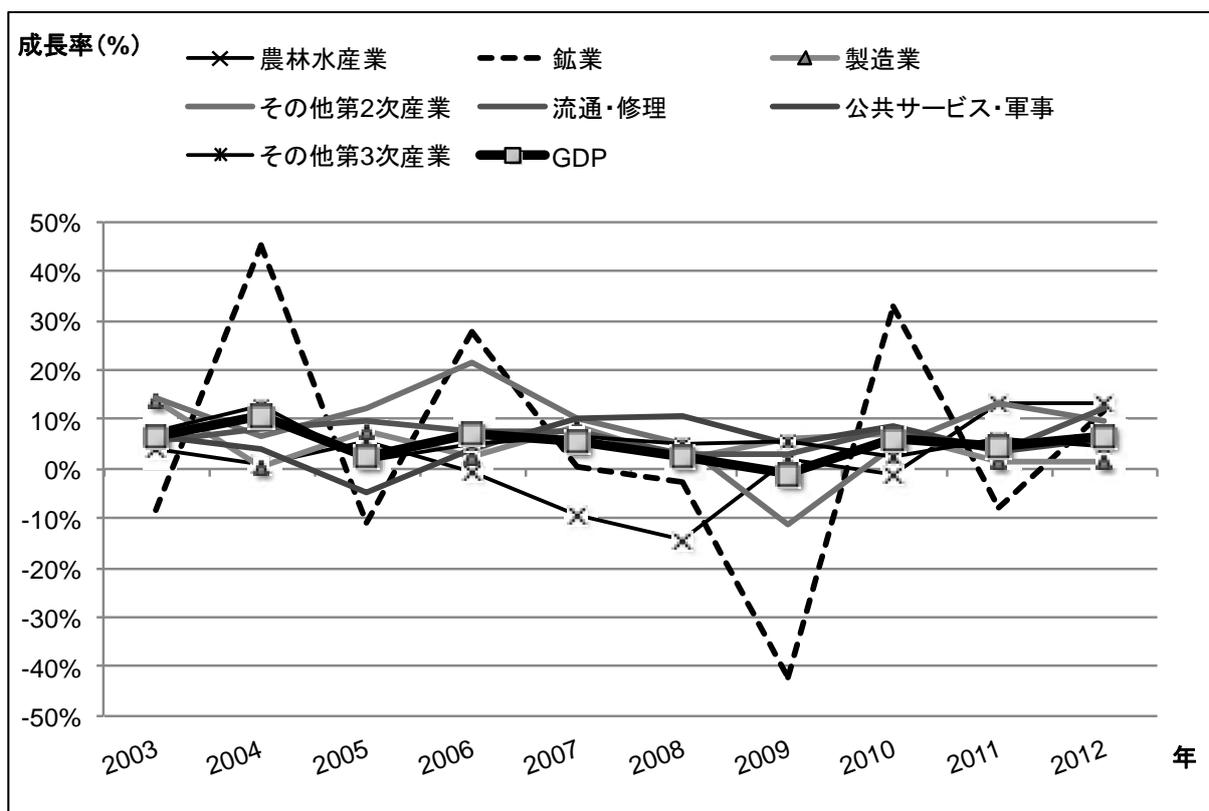
- ナミビア国内を通る国際回廊は SADC の広域交通インフラ整備構想にも含まれている。したがって、ナミビアの物流立国構想の実現は、周辺内陸諸国における資源の輸出と生活物資の輸入の円滑化によって南部アフリカ全体の生活改善と経済成長に貢献する。
- その一方で、物流の拡大による波及効果としてナミビア国内における流通加工産業などの新たな物流関連産業の成長と雇用の創出を呼び込み、長年の課題である二重構造からの脱却につながることを期待される。
- 物流立国実現には課題も多い。今後ますます大きくなると予想される南部アフリカ地域の国際物流需要をナミビア・ルートへと呼び込むためには、ソフトとハードの両面において物流ネットワークのボトルネック解消を徹底する一方で、ナミビアの比較優位を最大限に発揮させる物流産業振興戦略を打ち出し、官民一致してそれを実行することが求められる。

### 第3章 ナミビア経済及び開発政策について

#### 3-1 ナミビアの経済構造及び産業の現状

##### 3-1-1 GDP 成長率と各産業の成長率の推移

図3-1は、2003年から2012年のGDPと主要産業の成長率の推移である。2007年までのGDP成長率は2002年(2.2%)を除くと5%以上の堅調な経済成長であった。特に2004年には10.5%を記録した。リーマンショック後の2008年(2.6%)、2009年(マイナス0.9%)は低成長であったが、その後は2010年(6.2%)、2011年(4.4%)、2012年(6.6%)と5%前後の経済成長に回帰している。



出典：National Accounts 2003-2012, 2013, NSA

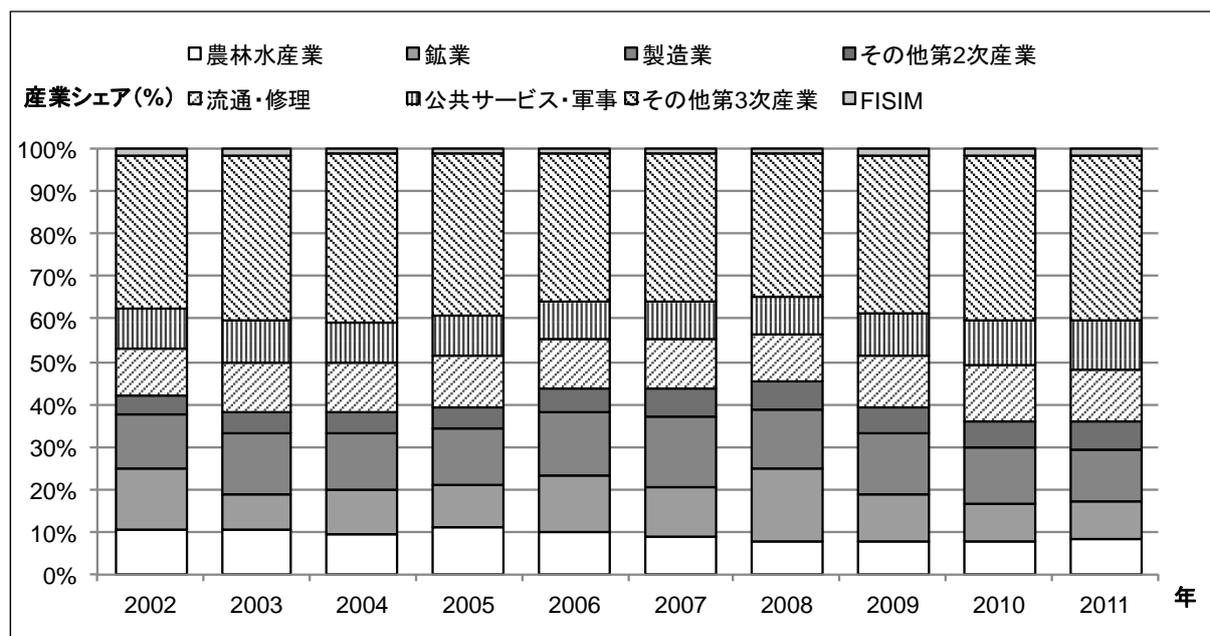
図3-1 GDPと主要産業の成長率の推移

各主要産業の成長率の推移を見ると、鉱業（Mining and quarrying）の変動が激しい。基本的に鉱工業は1年ごとに高成長、停滞を記録している。2004年、2006年、2010年には20%台から40%台の高い成長率を記録した高成長期である。逆に、2003年、2005年、2007年は停滞期であった。しかし、リーマンショック以降の欧州経済停滞に伴うダイヤモンド需要の落ち込みによって2009年はマイナス45%の生産水準の下落を記録した<sup>22</sup>。2010年には32.7%という大幅な成長を記録し、その後は1年ごとの高成長、停滞に回帰している。その他の主要産業の成長率をみると、製造業を除く第二次産業や第三次産業の成長率は安定している。

<sup>22</sup> “Guide to the Namibian Economy 2010”によると、ナミビアのダイヤモンド生産は1990年代には年間130万～140万カラットであったが、2000年代後半には200万カラット以上の生産を記録した。しかし、2008年のリーマンショックによる世界的な経済の原則の影響を受け、2009年の生産は90万カラット程度に落ち込んだ。

### 3-1-2 産業別シェアの推移

図3-2にナミビアの産業のGDPに占めるシェアの推移を示す(名目GDPベース)。ナミビア経済に大きな影響を与えている鉱業のシェアは、2000年から2009年の平均では2003年には14.8%であったが、徐々に低下しており、2012年には9.1%まで低下した。同様に農業も同期間で10.9%から8.7%に低下した。製造業は13%から17%程度の水準を維持しており、その他の項目(その他、第二次産業、流通・修理、公共サービス・軍事、その他第三次産業)がシェアを伸ばしつつある。

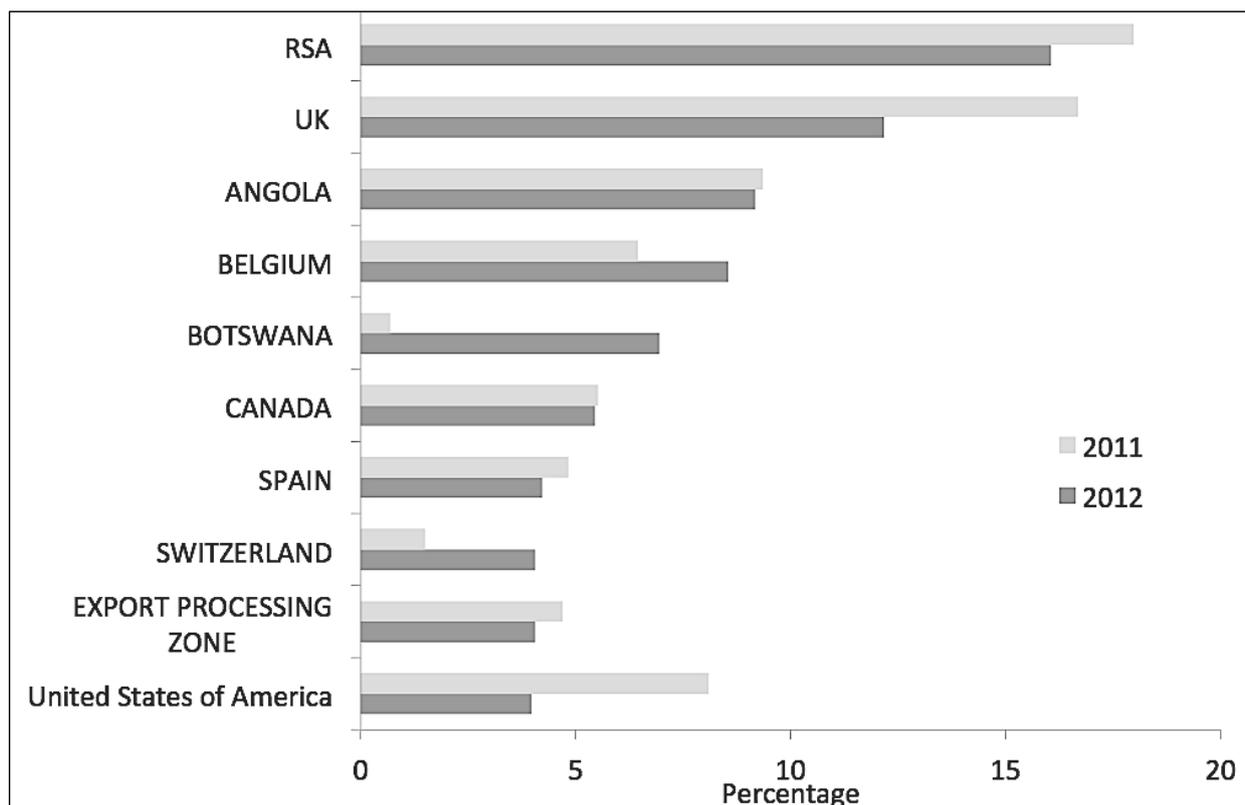


出典：National Accounts 2003-2012, 2013, NSA

図3-2 GDPに占める産業構成の推移

### 3-2 貿易量・取扱品目・輸送ルートに関する現状

図3-3は2011年及び2012年の主要輸出先の変化である。一番の輸出先は南アフリカで、輸出額全体の17~18%を占めている。二番目の輸出先は英国で、15%程度のシェアを占めていた。その他に輸出額が大きいのは、隣国のアンゴラ、ボツワナ、欧州のベルギー、スペイン、米国、カナダであった。



注：ナミビアにおける Export Processing Zone (EPZ；輸出加工区) は、製品を輸出することを条件として原料や中間材の輸入について免税処置を受けることができる個々の保税指定工場であり、特定の区画を指定したものではない。EPZ の指定を受けたナミビア企業に対するナミビア国内企業からの製品の供給は統計上輸出扱いとなる。EPZ 制度の詳細は 5-2-1 参照。

出典：Annual Trade Statistics Bullain 2012, NSA 2013

図 3-3 ナミビアの主要輸出先

表 3-1 は、2011 年及び 2012 年における主要輸入元の変化を示したものである。

表 3-1 ナミビアの主要輸入元

Partner	2012		2011	
	Value (N\$ M)	%	Value (N\$ M)	%
RSA	41,571	69.9	36,491	76.0
Switzerland	3,513	5.9	1,992	4.1
China	2,372	4.0	1,456	3.0
Export Processing Zone	1,473	2.5	1,124	2.3
UK	1,434	2.4	1,628	3.4
Germany	1,189	2.0	1,034	2.2
Zambia	947	1.6	92	0.2
Botswana	931	1.6	235	0.5
Netherlands	667	1.1	99	0.2
Singapore	449	0.8	30	0.1
Other countries	4,958	8.3	3,844	8.0
<b>Total</b>	<b>59,505</b>	<b>100.0</b>	<b>48,025</b>	<b>100.0</b>

脚注：EPZ（保税指定工場）の指定を受けたナミビア企業からのナミビア国内への製品の供給は統計上輸入扱いとなる。

出典：Annual Trade Statistics Bullain 2012, NSA 2013

表3-2は、2002年以降の品目別輸出割合の推移を示したものである。主要な輸出品は製造業品と鉱物で過去10年間全輸出品の90パーセント以上を占めた。

表3-2 品目別輸出割合の推移

(単位：%)

Product group	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Live animals, animal products and crops, etc.	6.0	5.5	5.3	5.8	5.0	4.1	4.4	3.6	5.1	5.1	3.4
Live animals	4.8	4.3	3.6	4.1	3.4	2.5	1.8	2.0	3.1	3.5	2.0
Animal products	0.3	0.3	0.4	0.3	0.3	0.3	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3
Crops, vegetables, fruits, forestry products	0.9	0.9	1.3	1.4	1.3	1.4	2.4	1.3	1.8	1.3	1.2
Fish and other fishing products	1.9	1.2	1.1	1.2	1.0	1.6	0.7	0.8	0.5	1.0	0.7
Ores and minerals	52.1	36.3	45.2	41.5	46.1	42.1	45.5	36.7	39.5	41.5	42.5
Metal ores incl. uranium ore	12.7	8.4	9.1	9.5	12.6	20.0	22.9	19.3	20.0	19.3	16.9
Other minerals	0.8	0.7	0.8	0.8	1.1	0.9	0.9	0.7	0.8	0.8	1.2
Diamonds	38.6	27.2	35.3	31.2	32.4	21.2	21.7	16.8	18.6	21.4	24.4
Electricity	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.2	0.2
Manufactured products	40.0	56.9	48.4	51.5	47.8	52.1	49.4	58.8	54.7	52.3	53.2
Meat, meat preparations	2.5	4.9	4.9	6.2	4.6	4.1	4.2	5.0	4.8	4.6	4.0
Prepared and preserved fish	23.2	28.1	23.2	22.2	17.7	16.0	13.8	15.9	13.0	15.5	16.3
Other food products	1.0	1.2	1.0	0.8	0.5	0.4	0.5	0.7	0.6	0.7	0.6
Beverages	6.0	10.3	4.0	4.1	3.5	3.5	3.6	5.0	4.6	5.2	5.0
Copper	1.9	1.4	1.5	1.3	1.5	1.3	2.6	3.4	0.7	1.4	1.1
Zinc refined	0.0	1.9	5.0	8.2	12.0	13.5	6.7	6.0	8.8	3.7	5.9
Manufactured products n.e.c	5.3	9.1	8.7	8.7	8.0	13.3	18.0	22.8	22.2	21.2	20.3
Total exports of goods, fob	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

出典：National Accounts 2002-2012, NSA, 2013

表3-3は2002年以降の品目別輸入割合の推移である。輸出品に比べると輸入品の方が幅広いが、主要な輸入品は輸送機械（自動車）、ゴム・プラスチック、一般機械・機器などの製造業品であった。

表3-3 品目別輸入割合の推移

(単位：%)

Product group	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Agriculture and forestry products	4.3	3.5	3.1	2.5	2.7	2.6	2.6	2.4	2.3	2.2	1.8
Fish and other fishing products	0.7	0.7	0.8	0.9	0.7	0.9	0.8	0.9	1.0	0.7	0.4
Ores and minerals	2.8	1.7	0.6	0.8	0.6	1.2	1.1	0.9	1.3	0.9	0.7
Meat and meat products	1.2	1.5	1.6	1.5	1.5	1.3	1.7	1.6	1.6	1.5	1.1
Other food products	6.6	7.9	8.8	8.3	7.9	8.2	6.5	6.9	7.4	7.0	5.5
Beverages	1.5	2.6	3.7	3.8	2.9	2.0	2.1	2.1	2.2	2.8	2.6
Tobacco products	0.2	0.5	1.0	1.0	0.9	0.7	0.9	1.0	1.0	0.9	0.9
Textiles, clothing, leather prod, footwear	7.1	7.7	6.2	6.4	6.0	5.9	5.1	6.3	5.8	6.0	5.0
Wood and wood products	0.7	0.9	1.0	1.2	1.1	0.9	0.9	0.9	1.0	1.0	0.9
Paper prod, printed matter, recorded media	3.9	3.4	3.7	3.7	4.1	3.3	1.9	2.6	2.7	2.5	2.3
Refined petroleum products	10.7	9.4	3.0	1.8	2.8	9.7	13.2	7.0	9.0	9.6	14.6
Chemical products, rubber & plastics prod	11.4	12.2	14.8	14.1	13.5	12.2	14.7	12.8	13.8	15.3	12.7
Other non-metallic mineral products	2.9	3.5	2.8	3.4	2.9	3.0	3.1	3.4	3.0	2.0	1.7
Basic metals	2.5	2.4	3.1	2.6	2.7	2.1	2.5	3.7	3.6	2.7	4.1
Fabricated metal prod ex mach & equipm	5.9	4.4	4.8	4.8	5.4	6.1	5.7	5.5	5.3	5.2	5.0
Machinery and equipment n.e.c.	11.7	9.6	10.3	9.5	10.9	9.3	11.1	11.2	10.8	11.1	9.6

Office, accounting & computing machinery	1.9	2.3	2.1	2.1	2.1	1.8	1.6	1.5	1.4	1.5	1.2
Electrical machinery and apparatus	3.7	4.4	3.3	3.5	3.4	2.8	2.9	4.6	3.4	3.5	2.9
Radio, television, communication equipm	2.3	3.2	3.4	2.8	4.2	2.8	2.4	3.2	2.4	2.2	2.2
Medical, etc. instruments, watches, clocks	1.4	1.6	1.8	1.4	1.4	1.8	1.2	2.1	1.9	1.9	1.8
Transport equipment	13.6	13.0	16.0	19.3	17.8	17.3	13.8	15.2	14.6	15.1	18.2
Other products n.e.c	2.8	3.0	3.1	3.1	3.0	2.8	2.6	3.0	2.7	2.2	2.2
Electricity	0.2	0.5	0.8	1.5	1.6	1.3	1.5	1.4	1.8	2.1	2.6
Imports of goods at current prices, fob	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

出典：National Accounts 2002–2012, NSA, 2013

表 3-4 は、2011 年及び 2012 年の税関事務所ごとの輸出量である。全輸出の 35%程度はウォルビス・ベイから輸出されている。これは、ウランをはじめとする鉱物、水産物などである。また、15%前後がエロス空港から輸出されているが、これは英国やベルギーへのダイヤモンドの輸出である。その他の陸上の国境ポイントからの輸出は、全体の 10%以下である。

表 3-4 税関事務所ごとの輸出量

Office	2012		2011	
	Value (NAD M)	%	Value (NAD M)	%
Walvis Bay	15,388	36.5	12,861	34.9
Eros Airport	7,536	17.9	5,121	13.9
Oshikango	3,540	8.4	3,116	8.5
Chief Hosea Kutako Intl Airport	3,128	7.4	3,077	8.4
Trans Kalahari	2,799	6.6	2,289	6.2
Luderitz	2,776	6.6	2,916	7.9
Ariamsvlei	2,003	4.8	2,024	5.5
Noordoewer	1,880	4.5	1,636	4.4
Wenela	939	2.2	597	1.6
Windhoek Regional Warehouse Office	779	1.8	-	-
Other office	1,401	3.3	3,202	8.7
<b>Total</b>	<b>42,169</b>	<b>100.0</b>	<b>36,838</b>	<b>100.0</b>

出典：Annual Trade Statistical Bulletin, NSA, 2013

表 3-5 は、2011 年及び 2012 年の税関事務所ごとの輸入量である。輸入は輸出に比べれば国境ポイントは多様であるが、それでもウォルビス・ベイの割合が全体の 20%から 25%程度を占めている。次に多いのが首都ウィントフックから真東にゴバビスを經由しヨハネスブルグに至るトランス・カラハリ回廊経由である。3 番目は南東部の国境 Ariamsvlei を經由してヨハネスブルグ、または南ア南部の港湾（ダーバン、ポートエリザベス、イーストロンドン）に至るトランス・オレンジ回廊経由である。4 番目は南部の国境 Noordoewer を經由し、ケープタウンに至るルートである。ナミビアの北部及び東北部を經由する輸入量は極めて少ない。

表 3-5 税関事務所ごとの輸入量

Office	2012		2011	
	Value (NAD M)	%	Value (NAD M)	%
Walvis Bay	14,672	24.7	9,136	19.0
Trans Kalahari	12,592	21.2	13,066	27.2
Ariamsvlei	11,187	18.8	9,361	19.5
Noordoewer	5,984	10.1	5,799	12.1
Tsumeb	2,927	4.9	1,723	3.6
Luderitz	2,543	4.3	767	1.6
F. P. du Toit	2,072	3.5	1,845	3.8
Eros Airport	1,781	3.0	1,641	3.4
Chief Hosea Kutako Intl Airport	1,672	2.8	1,366	2.8
Windhoek Regional Excise Office	900	1.5	278	0.6
Other office	3,175	5.3	3,043	6.3
<b>Total</b>	<b>59,505</b>	<b>100.0</b>	<b>48,025</b>	<b>100.0</b>

注：FP du Toit はナミビア最大の物流企業で、主に南アフリカとの輸送をトランス・カラハリ回廊またはトランス・オレンジ回廊経由で行っている。

出典：Annual Trade Statistical Bulletin, NSA, 2013

### 3-3 経済連携・同盟等の状況

#### 3-3-1 南アフリカとの経済関係

ナミビアは 1990 年までは南アフリカ（南ア）の統治下にあったこともあり、現在でも南アの影響が強い。例えば、ナミビアは、南アとの間に通貨同盟である共通通貨地域（CMA）を設けている。南アの通貨であるランドは、ナミビアドルと共に正式な通貨としてナミビア国内で流通しているが、ナミビアドルは南アでは直接使用できない。このような南アとの強い経済関係は、海外直接投資だけでなく、貿易についてもみることができる。

#### (1) 南アフリカの輸出構造

表 3-6 に示すように、南アの主要な輸出品（価格ベース）は宝石類、鉱物、鉄鋼製品、輸送機器（自動車）、機械・電気機器類となっている。特に上位 3 位までで全輸出額の 63% を占めており、資源の輸出が主であるといえる。これらの資源輸出は主に航空機（付加価値の高い宝石類）と専用港から船で輸出されている。

表 3-6 南アフリカの主要輸出品（2010 年）

部（HS コード）		金額（百万ランド）
14	天然または養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を貼った金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに貨幣	152,426
5	鉱物性生産品	126,565
15	卑金属及びその製品	92,143
17	車両、航空機、船舶及び輸送機器関連品	50,492
16	機械類及び電気機器並びにこれらの部品並びに録音機、音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用または再生用の機器並びにこれらの部品及び付属品	47,711
合計		590,054

出典：South African Revenue Service ウェブサイト (<http://www.sars.gov.za/home.asp?pid=57927>)

また、宝石類、鉱石、鉱物性製品に次いで輸出の多い自動車産業も、多くは港湾に位置している。南アの国内の自動車市場規模（販売台数）は50万～60万台（世界金融危機以前の水準）である。国内生産台数もほぼ同レベルであるが、生産の約半数は輸出される一方で、南ア国内で生産されていない車種を輸出台数と同じぐらいの量を輸入している。さらに、南ア国内の裾野産業が未成熟なため、大量の自動車部品を輸入している。この結果、海岸に位置することが有利となり、ほとんどの自動車企業はダーバン、ポートエリザベスなどに立地しているため、わざわざウォルビス・ベイまで陸送してから船積みするという考えはない。

これらを踏まえると、南ア国内で生産された鉱物資源や自動車などをナミビアまで陸送し、ウォルビス・ベイから輸出しようとする企業は、プレトリアに位置する自動車企業、ハウテン州やオレンジ川周辺など内陸部で生産されているものなど、対象はかなり限られると思われる。

他方、南アフリカ資本の流通・小売業による物流については、ケープタウンを起点に北上し、ナミビアの国道 B1 を通り、ウイントフック、オシカンゴを経由してアンゴラまで運ばれるルートが形成されている。このような流通の動きは大規模流通企業（Shoprite などの大手スーパーチェーン）が自らのサプライチェーンをコントロールして規模の経済をつくり出した結果であり、とりわけ南ア産の生鮮食料品については、ウォルビス・ベイ経由に変えるということは困難である。

## （2）南アフリカ企業によるウォルビス・ベイ利用やナミビアへの投資ニーズ

南ア企業によるウォルビス・ベイを利用した輸送やナミビアへの大規模投資のポテンシャルプロジェクトとして、ボツワナからの石炭輸送の例がある。

南アの国営企業、産業開発公社（Industrial Development Corporation : IDC）と石炭メジャーから成るコンソーシアムは、南ア・ボツワナ国境で採掘する計画（年間 5,000 万トン）の石炭の輸送方法を検討している。輸出港としてリチャーズ・ベイ（南ア）、マプト（モザンビーク）、ウォルビス・ベイの 3 つを検討したところ、リチャーズ・ベイへの輸送は南アの国営鉄道オペレーター Transnet が難色を示し、マプトはモザンビーク側との交渉が不調に終わり、ウォルビス・ベイへの輸送を検討している（ウォルビス・ベイまでの鉄道敷設に係る予算は 70 億ドル、東欧方面への輸出を計画している）。

この石炭輸送プロジェクトの例は、資源開発という点からみれば、ナミビアに投資をして事業活動を行いたい、ナミビアを輸送拠点として活用したいというニーズは確実に存在するということを示している。このような動きはナミビアの経済発展を推進するものであり、今後も進めて行くべきである。

一方で、上述のようなプロジェクトは鉱物資源輸出に依存する従来型のナミビアの経済発展のパターンに沿ったものであり、同様のプロジェクトを推進するだけでは、ナミビア国政府が大きな問題と認識している雇用や格差の問題を解決することはできないことに留意する必要がある。

## （3）ナミビア側からの南ア企業誘致活動

ナミビア側の投資誘致活動の主体となっているのは、貿易産業省（Ministry of Trade and

Industry : MTI)の一部局である NIC (Namibia Investment Centre) である。NIC は、主要国の大使館 (南ア、米国、ドイツ、フランス、インド) に職員を派遣している。しかしながら、南ア企業に対する投資誘致活動は、産業政策、投資受入れの優先分野が絞りきれていないこともあり、あまり積極的には行われていない。

一方、ウォルビス・ベイからつながる回廊整備や投資促進の役割をもつ、半官半民組織 Walvis Bay Corridor Group (WBCG) は、南ア大手物流企業と提携し、南ア企業からの貨物を取り込もうと活動している。しかし、南ア企業からの取り込むことができる貨物は、当面はスピードを要求されるものに限定されると考えている。その理由は、南アからの輸出品の多くは南アの港湾と既に強く結び付いている (規模の経済が働いており、コスト面で太刀打ちできない) こと、もうひとつは南アの人々に「ナミビアはインフラやビジネスなど、さまざまな面で遅れている」という思い込みがあることである。

それでも、WBCG はタイム・クリティカル貨物 (例えば自動車部品) の輸送のポテンシャルはありと考へ、誘致活動を行っている。欧州とヨハネスブルグを結ぶ場合、欧州からウォルビス・ベイまでは 18 日、ウォルビス・ベイからヨハネスブルグまでは 2 日かかる (合計 20 日)。一方、欧州からダーバン、ヨハネスブルグは 27 日必要である。この 7 日間のメリットが生かせる付加価値の高いものの輸送の可能性があると考えている。

### 3-3-2 多国間関係

ナミビアが所属する主な多国間組織は、南部アフリカ関税同盟 (SACU)、南部アフリカ開発共同体 (SADC)、アフリカ連合 (AU) を挙げることができる。それぞれの組織とナミビアの関係は以下のとおりである。

#### (1) SACU

SACU は 1910 年に設立された世界で最も古い関税同盟で、南アとともに南アが強い経済的影響をもっているボツワナ、レソト、スワジランドがメンバーであった。1990 年の独立に伴い、ナミビアも SACU に加盟している。SACU の事務局は、ウィントフックに置かれている。加盟国内で生産された物品は、例外物品を除き、域内での持ち込み、移動には関税がかからない。SACU からの関税収入の配分金はナミビアの財政収入のなかでも重要な役割を占めている。

SACU は二国間及び多国間の経済連携の強化にも努めている、2006 年 6 月には欧州自由貿易連合 (European Free Trade Association : EFTA) と経済連携協定 (Economic Partnership Agreement : EPA) を締結し 2008 年 5 月に発効している。また、2008 年 7 月には、SACU は米国との間に「貿易、投資及び開発協力協定」(Trade, Investment and Development Cooperation Agreement : TIDCA) を締結した。さらに、EU、MERCOSUR (南米南部共同市場)、インド、中国などと自由貿易協定 (FTA) の交渉を行っている。しかし、最近では、FTA/EPA の交渉は進展していない。特に EU との FTA では、EU への輸出を増加させたい南アと、FTA の締結により関税収入がなくなることを恐れる他国の利害が対立している。

SACU が EU と FTA の交渉を進めている背景には、EU がアフリカ各国と締結しているコトヌ協定の通商特惠部分を置き換える意図もある。ナミビアは欧州への食肉の輸出枠をもっているが、これも影響を受けることになると考えられる。

## (2) SADC

SADC は、もともとはアパルトヘイト体制下の南ア旧政権の経済的支配から脱却することを目的にして 1980 年 4 月に設立された南部アフリカ開発調整会議 (Southern African Development Coordination Conference : SADCC) が母体である。SADCC はアパルトヘイト撤廃後の 1992 年に「南部アフリカ開発共同体 (SADC)」に名称を変え、アパルトヘイトを撤廃した南アも 1994 年に加盟した。その後、経済の統合や共同市場の創設をめざしており、さらに紛争解決・予防のための活動も行っている。加盟国は、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、コンゴ民主共和国、マダガスカル (国内情勢により資格停止中)、セーシエルの 15 カ国である。ナミビアは独立直後の 1990 年に加盟した。

SADC は地域指標戦略開発計画 (Regional Indicative Strategic Development Plan : RISDP) と Strategic Indicative Plan for the Organ (SIPO) を策定しており、これが地域経済統合のフレームワークとなっている。SADC では地域内の開発金融機関をつくろうという動き (SADC Development Finance Resource Center) や、既に触れた、SADC 地域インフラ開発マスタープラン (RIDMP 2012) によって交通、電力分野の国境をまたぐインフラの整備の促進、水資源開発のイニシアティブをとろうという動きがある。メンバー国国境での One Stop Border Post 設置や経済回廊の整備にも積極的である。このように、各国の経済関係の強化とともに SADC の役割も大きくなる兆しがある。南部アフリカでは圧倒的な経済的な優位性をもっている南アが、周辺国に経済的な脅威を与えないように SADC の枠組みを利用しようという動きもみられる。

また、関税同盟を SADC レベルに拡大する構想があるが、レソト、マラウイ、ジンバブエなどが反対している。できる範囲で SACU の枠組みを徐々に拡大していくという構想もある。

## (3) アフリカ連合 (AU) 及びアフリカ開発のための新パートナーシップ (NEPAD)

AU は、アフリカ 54 カ国・地域が加盟する世界最大の地域機関で、2002 年 7 月に「アフリカ統一機構」(Organization of African Unity : OAU) (1963 年 5 月設立) から発展改組されて発足した。AU は、アフリカの一層高度な政治的・経済的統合の実現と紛争の予防・解決に向けた取組強化を目的としており、アフリカの地域統合・協力の中核として急速に機能・役割を拡大している。特に平和・安全保障分野で活動を強化。国連改革、各種選挙等で統一の立場を形成している。

2010 年 1 月、NEPAD を統合し、開発分野においてもその役割を増大させている。NEPAD の事務局である NEPAD Planning and Coordinating Agency は、国境をまたぐ空間計画やインフラ整備計画について影響力をもち始めている。

## 第4章 ナミビアの運輸・物流の現状について

### 4-1 ナミビアの運輸交通政策

ナミビアの運輸交通部門の開発政策は、基本的に Namibia Integrated Transport Master Plan<sup>23</sup>（以下、「全国交通 M/P」と記す）の 2020 年を目標年次とした提言にしたがって進められることになると考えられる。全国交通 MP ではモード別に以下のような提言がなされている。

#### 4-1-1 道路

道路交通については、以下の提言がなされている。

- ・メンテナンス計画の遅れが解消するまでは、既存道路のリハビリが最優先課題。
- ・現状の Road User Charges (RUC) System ではメンテ・リハビリ資金は不十分。値上げを検討すべきである。
- ・公共事業交通省 (MoWT) と Road Administration (RA) の技術的な能力不足は深刻。道路の建設／維持管理について技術的な専門性や実務経験をもつ人材を重点的に確保すべきである。

#### 4-1-2 鉄道

鉄道については、以下の提言がなされている。

- ・既存鉄道インフラのリハビリが緊急かつ最優先課題。新規鉱山開発に伴う資源輸送などの特別な状況が発生しない限り新線建設は見送る。
- ・基幹路線のリハビリには総額で 7.5 億ユーロの資金と最短でも 5~8 年の時間がかかる。これを実現するためには、プロジェクト実施能力の緊急かつ大幅な向上が求められる。
- ・鉄道インフラのリハビリ／改善に対する投資は公的資金が必要。世界的な経験に照らしてみてもインフラ部分について民間投資に期待するのは非現実的。
- ・他方、資源開発に伴う新線（専用路線）の建設については、その大半が民間投資によって賄われるべきである。
- ・鉄道運行については、民間へのコンセッション方式への切り替えを検討すべき。現在の鉄道運行会社である TransNamib は運営管理能力が低く、抜本的な改革を早急に進める必要がある。

#### 4-1-3 海運・港湾

海運・港湾については、以下の提言がなされている。

- ・コンテナターミナル整備は既存のウォルビス・ベイ港に集中して拡張する。分散投資すると効率が下がる。同港のバルク貨物が資源開発等によって増大する場合は、ウォルビス・ベイ市街地の北に整備される予定の新港が引き受ける。
- ・その他の港湾は、それぞれの地域における資源開発等が開始され、その積み出し用のバルク港として需要が見込める場合に開発する。例えば、北部で検討されている鉄鉱山が開発された場合は鉄鉱石の積み出し、南部は亜鉛、マンガンや鉄鉱石（南アフリカのケープ北部）な

<sup>23</sup> European Investment Bank, Technical Assistance for the Namibia Integrated Transport Master Plan - TA2010050 NA ITF - Draft Integrated Transport Master Plan Vol. 1, Main report, April 2013.

どが開発された場合にその積み出し拠点として整備される可能性がある。

- ・港湾整備は官民パートナーシップ（PPP）方式が望ましい。

#### 4-1-4 航空輸送・空港

航空輸送・空港については、以下の提言がなされている。

- ・想定される需要増に対応して首都圏の2つの空港整備を着実に進める。
- ・航空輸送・空港分野の法改訂を進める（現在は1962年の航空法）。
- ・地方空港インフラの緊急リハビリの実施。
- ・Air Namibia（国営航空会社）の赤字経営体質の抜本的な改善が必要。民営化を視野に入れた具体策の検討が求められる。

#### 4-1-5 物流チェーン

物流チェーン整備については、以下の提言がなされている。

- ・税関申告共通フォーム（Single Custom Administrative Document：SAD）の制度整備と普及。
- ・保税輸送を効率化するためのRegional Transit Bond Guarantee scheme（RTBG）の制度整備と普及（南アフリカでパイロット実施）。
- ・国際的な手続きの共通化に貢献する電子データネットワークの構築。
- ・One Stop Boarder Postの全国展開（ボツワナ～ナミビア国境でパイロット実施）。

#### 4-1-6 運輸部門全体としてみた整備開発シナリオの検討

運輸部門全体の開発シナリオについては、「鉄道のリハビリをせず道路の改善のみを行う（シナリオ1～3）」、「鉄道のリハビリと道路の改善の両方を行う（シナリオ4～8）」、「シナリオ4～8にボツワナからの石炭輸送用鉄道の新設を加える（シナリオ9～13）」の、合計13通りの開発シナリオについて、その経済的な効果（運輸コストの削減）、海運・港湾並びに航空輸送・空港へのインパクト、物流ハブ構想実現への貢献度という観点から検討されている。結論として、以下の提言がなされている。

- ・基幹道路の改善と鉄道のリハビリの両方を進めると運輸部門全体の効率が改善する。鉄道のリハビリは道路の負荷を減らしてメンテ費用を抑える一方で、港湾と空港の運用効率を改善する効果がある。ただし、現在の鉄道運行会社であるTransNamibの抜本的な改革がなされて運行/経営効率が改善されることが前提条件である。
- ・整備はPPP方式が望ましい。
- ・道路改善のみで鉄道のリハビリを行わない場合、運輸部門全体の効率は悪化する。現状を放置して鉄道の劣化が進むと2020年までに鉄道の運行は停止し道路への負荷が更に高まり、道路の維持コストが上昇する一方で、港湾と空港の効率は悪化する。その結果、運輸ネットワーク全体のコストが高止まりする。
- ・なお、鉄道の新線建設はボツワナからの石炭輸送線（100パーセント鉱山会社の資金で建設する）の可能性以外は検討の対象となっていない。また、石炭輸送鉄道が運輸部門全体の効率に与える効果は限定的。

## 4-2 ナミビア及び近隣国の運輸・物流に係る法制度と規制、国際規格・基準等

### 4-2-1 SADC 諸国の共通規格制度

ナミビアを含む SADC 諸国のうち、アンゴラとモザンビークを除き大陸にあるほとんどの国々は旧英国領であった。ナミビアはドイツ領であったが、第一次世界大戦後は英国領となった。そのため、旧英国領同士では制度的な共通点が多い。例えば、旧英国領はすべて左側通行の右ハンドルという共通点がある。また、鉄道の軌道幅については旧ポルトガル領であったアンゴラやモザンビークも含めて南ア鉄道網と共通のケープ・ゲージを採用している。その他、ナミビアにおける技術的な道路規格や法制度についても、歴史的にみて南アとの強い結び付きを反映して、南アと共通の枠組みを踏襲している。とりわけ共通の関税制度をもつ SACU 諸国（ナミビア、ボツワナ、レソト、スワジランド、南ア）については、モノの動きや車両の行き来に関する制約は非常に少ない。

### 4-2-2 SADC 貿易議定書～SADC 自由貿易地域に向けての動き

その一方で、SACU 加盟国同士以外の貿易については、依然としてさまざまな障壁が存在するという指摘がある。そのような障壁を取り除き、SADC を自由貿易地域（SADC-FTA）にしようという動きは 1996 年から始まった。この SADC-FTA 設立に向けての動きの法的基礎をなすのが SADC 貿易議定書（SADC Protocol on Trade）である。

同議定書は 1996 年に署名、2000 年に発効した。2008 年までに域内自由貿易地域の設立のほか、目標として、財・サービスに関する域内貿易の一層の自由化、生産の効率化、国内・国家間・外国からの投資環境改善、同地域の経済的発展、多様化及び産業化の拡大を掲げている。これらの目標を達成するための具体的戦略は以下のとおりである。

- ・ 関税の段階的撤廃
- ・ 共通原産地規則の採用
- ・ 通関規則及び通関手続きの調和
- ・ 国際的に容認された基準、品質、認証、度量法の実現
- ・ 衛生手続き及び植物衛生手続きの調和
- ・ 非関税障壁の撤廃
- ・ サービスにおける取引自由化

以上のように大幅な自由化をめざす SADC-FTA は、既に 2008 年にスタートしている。

他方で、意図されたとおりに自由化が確実に進んでいくのかどうかについては、懐疑的な見方が根強くある。議定書には、自由化緩和条項（第 3 条 a 項）や幼稚産業保護条項（第 21 条）において、各国の申請によって例外的な保護措置の延長を認める規定がある。既に、いくつかの品目については各国から保護延長が申請され、SADC で承認されている。問題とされているのは、延長を認める条件が不明確で統一された解釈が確立されておらず、政治的な権益保護によるアドホックな保護延長が今後も増えるのではないかという懸念である。

また、南部アフリカ地域では運輸市場への参入は他のアフリカ地域に比較して障壁が少ないといわれているが<sup>24</sup>、沿岸国から内陸国への効率的な物流ルートを確立するうえで重要な SADC

<sup>24</sup> GIZ, Working Paper, “Transport and Logistics Facilitation as an Effective Means of Promoting Trade and Regional Integration within the SADC”, p14.

地域レベルで保税輸送を保証する枠組みはまだ試行段階にとどまっています、広がりを見せていない<sup>25</sup>。

#### 4-2-3 地域指標戦略開発計画 (RISDP)

RISDP は、SADC の域内統合プロセスの加速と統合の深化を目的として、長期経済政策及び社会政策に関する包括的プログラムを、15 年計画で 5 年ごとの段階に分けて導入することを提示している<sup>26</sup>。

RISDP では優先的介入領域 (Priority Intervention Areas) が示されており、そのうち運輸・物流にかかわるテーマとしては、「貿易／経済の自由化と開発」と「地域統合と貧困削減のためのインフラ支援」が提示されている。

「貿易／経済の自由化と開発」及び「地域統合と貧困削減のためのインフラ支援」について示されている介入の戦略と目標は下記のとおりである。

##### (1) 貿易／経済の自由化と開発

###### <戦略>

- ・ FTA 実現のための貿易議定書実施
- ・ SADC 関税同盟設立交渉開始 (2005 年)
- ・ 通貨同盟設立準備
- ・ 関税同盟設立後直ちに SADC 共通市場設立交渉開始
- ・ 政策、法規制枠組みの調和
- ・ 安定化志向のマクロ経済政策形成及び実行
- ・ 産業及び鉱業開発戦略の実施 など

###### <目標>

- ・ FTA : 2008 年
- ・ SADC 関税同盟交渉の完了 : 2010 年
- ・ SADC 共通市場交渉の完了 : 2015 年
- ・ 全経済セクターにおける付加価値を強化した産業構造及び貿易の多様化 : 2015 年まで
- ・ ただし下記指標を考慮に入れる
  - －多様化 (非伝統的輸出の増加) 及び年間平均 5%以上の輸出増加率維持
  - －2008 年までの域内貿易の 35%以上増加
  - －製造業の対 GDP 比を 2015 年までに 25%に増加 など

##### (2) 地域統合と貧困削減のためのインフラ支援～輸送インフラ

###### <戦略>

- ・ 効率化と操業コストの削減
- ・ 農村地域における適切なレベルのアクセシビリティとモビリティの確保
- ・ 当該インフラ供給及び維持のための持続的な資金源の開発

<sup>25</sup> COMESA/SADC, "EVALUATION OF THE COMESA/SADC TRANSIT MANAGEMENT SYSTEMS", September 2011.

<sup>26</sup> 2001 年 3 月のウィントフック特別首脳会議の決定に基づいて作成された。

- ・当該インフラ・サービス提供における官民協力の促進
- ・競争力強化及び効率化のための輸送サービス市場自由化
- ・政策・ルール及び規制の調和化促進

<目標>

- ・地域輸送サービス市場の自由化：2008年まで
- ・輸送ルール・標準及び政策の調和化：2008年まで
- ・インフラ維持コストの回収（2008年まで）及びすべてのインフラ投資コストの回収：2013年まで
- ・人・モノ及びサービスのクロスボーダーな移動に係る阻害要因の除去：2015年まで

RISDPは議定書（protocol）とは異なり、拘束力はない。あくまで、SADCが掲げる目標を達成するために実現すべき必要条件の提示、達成すべき数値や時期を努力目標として示しているにすぎない。したがって、その実効性は各メンバー諸国の取り組みにかかっている。

ナミビアが日本の技術協力によって取り組もうとしている「国際物流ハブ構築マスタープラン」策定は、RISDPの掲げる「地域輸送サービス市場の自由化」や「輸送ルール・標準及び政策の調和化」などの目標を実現することに大きく寄与するものであり、SADC-FTAの実効性を高める取り組みの一環と位置づけることができる。

#### 4-3 ナミビアの物流に係る各ドナーの協力について

ナミビアの物流に係る最近の各ドナーの動きには、以下のものがある。

##### 4-3-1 南部アフリカ開発銀行（DBSA）

DBSAが展開している広域プログラムであるRSDIPの一環として、Walvis Bay Corridor Group（WBCG）が進めているナミビアのSpatial Development Initiative Programmeに対して以下の調査実施（2013年1月開始）に関する協力の合意を行った。

- ・Diagnostic and Scoping Study on the Trans-Cunene Corridor, Trans-Kalahari Corridor and the Trans-Capriivi Corridor (a.k.a. Walvis Bay-Ndola-Lubumbashi Development Corridor)

##### 4-3-2 フィンランド

フィンランド大使館は、WBCGに対して以下の資金協力と技術協力を実施した。

- ・「ウォルビス・ベイを起点とする回廊の経済便益調査」とフィンランドの事例視察（2010年）
- ・「物流サービス従事者に対するキャパシティビルディング」（2011年）

##### 4-3-3 JICAのOne Stop Border Post（OSBP）支援

南部アフリカ地域の広域インフラ開発に関連するわが国の技術協力事業として、ナミビアとボツワナの国境ポイントを先行事例として、トランス・カラハリ回廊上にあるManuno Border PostでOSBPのパイロット事業が行われてきた。進捗状況は以下のとおりである（2013年10月時点）。

- ・OSBPについてはボツワナ側が国内法を既に制定済みで先行している。ナミビア側も既に法

案は出来ているが、法務局でのチェック段階がなかなか進まず、遅れている。次回の国会には議案となることを期待している。二国間協定はほぼ合意済み。

- ・OSBPのデザインとしては、手続きマニュアルと運用計画についてはボツワナにいるJICA専門家が作成している。ナミビア側も法案が通過して大臣から指示が出たらすぐに取り掛かれるように準備中である。

本格調査で策定される「国際物流ハブ構築マスタープラン」では、この取り組みを更に発展充実させ、本格的に全国展開するための方策が含まれることになると考えられる。

#### 4-4 ナミビア国内貨物輸送のモード別輸送量、利用動向について

表4-1はNamPort（港湾公社）における近年の取扱貨物量の推移である。2006/07年度から2011/12年度の間には貨物取扱量は年率9.2%、コンテナ取扱量は17.9%で増加している。貨物取扱量の増加は、特に積み替え貨物の増加が大きいことが分かる（24.8%）。

ウォルビス・ベイ港の毎年の船舶数は、NamPortが管理する港湾（ウォルビス・ベイ港及びルーデリッツ港）の50～60%程度である。しかし、貨物取扱量及びコンテナ取扱量は90%以上の水準であり、積み替えはすべてウォルビス・ベイ港で扱われている。

表4-1 NamPortの取扱貨物量

年度	2006/07	2007/08	2008/09	2009/2010	2010/11	2011/12	年平均増加率 (2006/07-11/12)
<b>全港湾の貨物取扱量 (トン)</b>	4,190,914	4,690,341	5,383,881	5,248,981	5,530,767	6,522,205	9.2%
Cargo landed	2,360,644	2,830,478	3,120,887	2,778,265	3,075,836	3,348,481	7.2%
Cargo shipped	1,322,935	1,420,833	1,438,950	1,447,240	1,583,045	1,638,183	4.4%
積み替え	507,335	439,030	824,044	1,023,476	871,886	1,535,541	24.8%
<b>全港湾のコンテナ取扱量 (TEU)</b>	148,234	183,605	265,663	256,319	223,688	337,134	17.9%
Cargo landed	28,163	42,062	55,458	51,409	53,526	67,514	19.1%
Cargo shipped	28,101	36,518	56,040	48,792	43,439	52,034	13.1%
積み替え	91,970	105,025	154,165	156,118	126,723	217,586	18.8%
<b>船舶数</b>	2,384	2,509	2,716	2,559	2,606	2,565	1.5%
<b>ウォルビス・ベイ港の貨物 取扱量(トン)</b>	3,963,130	4,392,736	5,038,052	4,901,171	5,190,417	6,210,285	9.4%
Cargo landed	2,298,927	2,702,419	2,994,258	2,638,184	2,946,311	3,218,846	7.0%
Cargo shipped	1,156,899	1,251,316	1,219,750	1,239,511	1,372,240	1,455,898	4.7%
積み替え	507,304	439,001	824,044	1,023,476	871,866	1,535,541	24.8%
<b>ウォルビス・ベイ港のコンテ ナ取扱量(TEU)</b>	144,993	170,586	250,262	247,743	220,177	334,410	18.2%
Cargo landed	26,295	35,669	47,550	46,746	51,721	66,190	20.3%
Cargo shipped	26,728	29,892	48,547	44,879	41,733	50,634	13.6%
積み替え	91,970	105,025	154,165	156,118	126,723	217,586	18.8%
<b>船舶数</b>	1,216	1,251	1,601	1,641	1,585	1,625	6.0%

出典：NamPort Annual Report 2012, NamPort

2011/12年度のウォルビス・ベイ港のコンテナ取扱量は33万TEUであり、現行のコンテナ取扱能力の年間35万TEUに近づいている。このような状況の下、NamPortは新たなコンテナターミナル（年間コンテナ取扱能力80万TEU）の整備に着手する予定である。これから3年間にわたって整備を行い、2017年から運用を行う計画である。

また、その先の更なる港湾機能の拡張のため、NamPortは現在のウォルビス・ベイ港の北方10km

の地点にバルク貨物、自動車、旅客を扱うと同時に、重工業地区、倉庫、船舶の修理、マリーナなど多角的な機能をもった港湾の整備を構想している。

表 4-2 は TransNamib の扱う鉄道及びトラックの貨物輸送量の変化である。鉄道、トラックともに減少傾向にあるが、特に鉄道輸送の減少が大きい。これは路線の更新投資が十分に行われておらず、特にクランツバーグーツメブ間（ウォルビス・ベイのおよそ 125km 東のクランツバーグで首都ウイントフックに向かう幹線から分岐して北東部内陸につながる路線）の軌道の状態が悪く、貨物輸送の信頼性が低いためであると思われる。

表 4-2 TransNamib の取扱貨物量

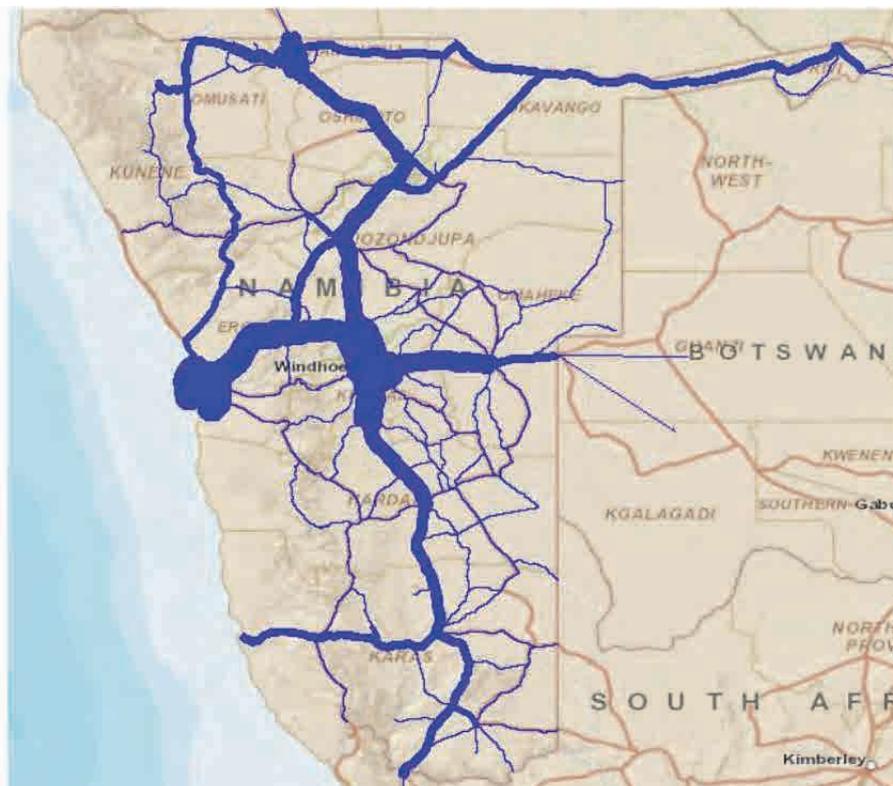
(単位：1,000 トン)

	2010	2011	2012	2013 (前半)
鉄道輸送	2,018,965	1,997,148	1,875,151	853,147
トラック輸送	566,964	509,372	503,153	228,031

出典：GROSS DOMESTIC PRODUCT SECOND QUARTER 2013, NSA, 2013

図 4-1 と図 4-2 は欧州インフラ開発基金の支援による全国交通マスタープランにおいて推計された 2011 年の自動車、鉄道の貨物輸送の状態である。

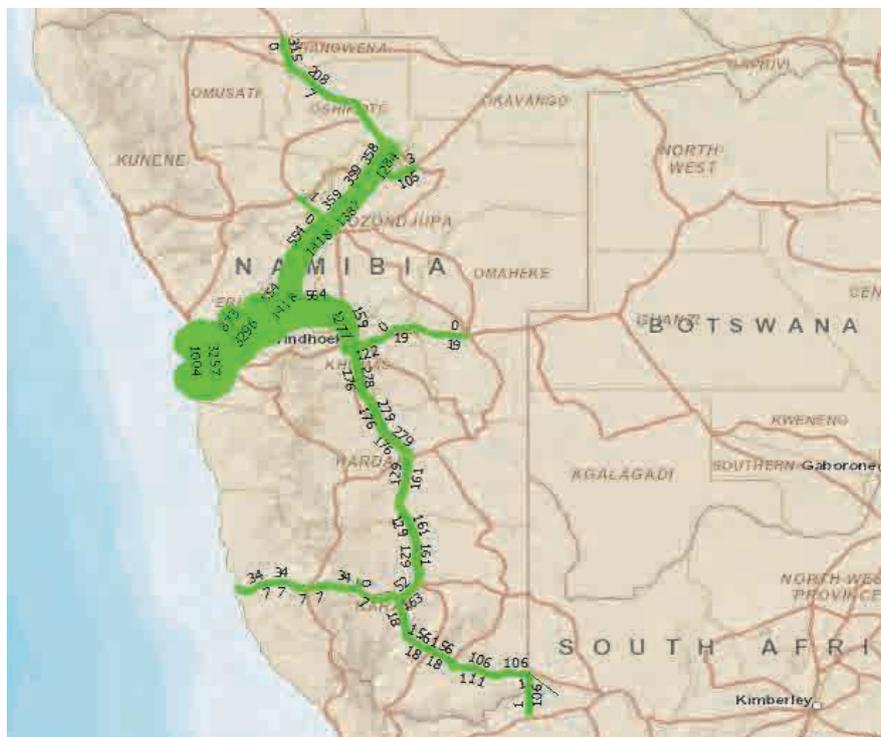
2011 年には自動車の 1 日当たりの貨物輸送トンキロは、約 2,000 万トンキロ（5 万 3,000 トンの貨物を平均 380km 輸送）と推計されている。その道路路線ごとの輸送量を見ると、首都ウイントフックを中心に、スワコップムンドとウォルビス・ベイ（西方）、ゴバビス（東方ボツワナ方面）、オシカンゴ（北方アンゴラ方面）、キートマンシュープ（南方）までの輸送密度が高くなっている。



出典：Namibia Integrated Transport Master Plan Socio-economic drivers of the transport demand (national), European Investment Bank and Ministry of Works and Transport, November 2012

図 4-1 路線ごとの自動車貨物輸送（2011 年）

一方、鉄道の1日当たりの貨物輸送は、約5,200トンで、自動車輸送（5万3,000トン）の9%を占めるにすぎない。図4-2を見ると輸送密度が高いのは、スワコップムンド及びウォルビス・ベイからウィントフックまでの路線及びスワコップムンド及びウォルビス・ベイからツメブを結ぶ路線であった。



出典：Namibia Integrated Transport Master Plan Socio-economic drivers of the transport demand (national), European Investment Bank and Ministry of Works and Transport, November 2012

図4-2 路線ごとの鉄道貨物輸送（2011年）

#### 4-5 ナミビア物流産業及び物流企業の動向について

##### 4-5-1 物流産業にかかわる企業協会

物流産業にかかわる企業協会として、ナミビアには以下の3つの協会が存在する。これら3つの協会はWalvis Bay Corridor Group (WBCG)の会員になっており、協会の会員企業の提言・要望などが直接WBCGに伝わるようになっている。

- Namibia Logistics Association
- Walvis Bay Port Users' Association
- Container Line Operator Forum

Namibia Logistics Associationは、2009年に設立された。正会員は貨物輸送サービス（トラック輸送、貨物輸送、海上輸送、航空輸送）、フォワーダー、クーリエサービス、通関ブローカーなど51社、準会員は物流サービスを利用する鉱山開発、製造業、流通業の15社である。

Walvis Bay Port Users' Associationはウォルビス・ベイ港を利用する業種の企業と団体の28組織で構成されている。1995年に設立された協会で、港湾ユーザーとしての共通の課題を取りまとめて、NamPortと話し合うのが役割である。具体的には、港湾の利用料金や港湾の運営・運

用上の課題についての交渉を行っている。船会社も会員であるが、コンテナ船を運行する船会社はコンテナの取扱いに関する共通課題があるので、Container Line Operator Forum を別途形成している。

#### 4-5-2 ナミビアの物流産業の動向

##### (1) ナミビア物流産業の優位点

ナミビア経済は1990年の独立までは完全に南アフリカ（南ア）と同一であり、その後も南アとの関係がとて強い。物流企業もその傾向は変わらず、多くの物流企業は南ア企業と提携関係や資本関係を有している。例えば、フォワーダー、カスタムブローカー、船会社の代理店、港湾の荷役、倉庫などさまざまな事業を手がけるマニカグループは、30%は南アの金融グループからの出資となっている。

南ア企業との関係が深いこともあって、陸上輸送の近代化も進んでいる。ウォルビス・ベイから荷揚げされたコンテナはそのままコンテナで輸送されており、バルク貨物も旧型の幌付きのトラックで輸送されることはほとんどない。ナミビア最大の輸送企業 FP du Toit の場合、トラック・トレーラー輸送は周辺8カ国を対象に年間1,300万kmの輸送を行っており、その他ナミビア国内を対象にした航空宅配便事業や宅配便事業を展開している。

ナミビア物流産業の強みは、「早さ」と「信頼性」である。表4-3、表4-4はそれぞれウォルビス・ベイ港から周辺主要都市への距離と時間、ボーダーポイントと通関時間、開庁時間である。ザンビア、ジンバブエ、ボツワナなど内陸国への到達時間の短さがウォルビス・ベイ港の強みである。例えば、南アのダーバン港からザンビアのルサカまで貨物を輸送するには2週間程度かかるが、ウォルビス・ベイ港からは4~5日で運ぶことができる。

また、ナミビアでは、周辺のサブサハラアフリカでよく語られるような、輸送している貨物の一部がなくなったり壊されたりということはない。これは民間企業へのヒアリングでは共通して語られるナミビアのメリットである。

表4-3 ウォルビス・ベイから周辺国主要都市への距離と時間

経路（回廊）	国	都市	距離 (km)	時間 (日)
Trans-Caprivi	DRC	Lubumbashi	2,690	4-5
	ナミビア	Grootfontein	598	1
		Katima Mulilo	1,354	2
	ザンビア	Livingstone	1,565	3
		Lusaka	2,050	4-5
		Ndola	2,395	4-5
	ジンバブエ	Harare	2,515	4
Bulawayo				
Trans-Cunene	アンゴラ	Lubango	1,551	4
		Luanda	2,300	7
	ナミビア	Tsumeb	575	1
		Windhoek	384	1
		Oshikango	908	2
Trans-Kalahari	ボツワナ	Francistown	1,781	3
		Gaborone	1,366	2
	ナミビア	Gobabis	605	2
		Windhoek	384	1
	南アフリカ	Johannesburg	1,900	2

Trans-Oranje	ナミビア	Keetmanshop	862	1
	南アフリカ	Upington	1,678	2-3

出典：A Guide to Walvis Bay Corridors, Walvis Bay Corridor Group, 2011

表 4-4 ボーダーポイントと通関に要する時間

経路（回廊）	国	ボーダーポイント	通関時間	開庁時間
Trans-Caprivi	Namibia	Walvis Bay Katima Mulilo	3 days	08:00-17:00
	Zambia	Sesheke	2.5 hours	06:00-18:00
		Kasumbalesa	3-4 days	08:00-17:00
Trans-Cunene	Namibia	Oshikango	-	08:00-18:00
	Angola	Santa Clara	-	08:00-18:00
Trans-Kalahari	Namibia	Buitepos	30 minutes	07:00-24:00
	Botswana	Mamuro Pioneer's Gate		07:00-24:00
	South Africa	Skipadshek	-	07:00-24:00
Trans-Orange	Namibia	Ariamsvlei Noordoewer	-	24 hours
	South Africa	Nakop Vioolsdrift	-	06:00-22:00

出典：A Guide to Walvis Bay Corridors, Walvis Bay Corridor Group, 2011

## (2) Logistics Performance Index (LPI)

しかし、上述のようなナミビアにおける物流の「強み」は必ずしも広く評価されているわけではない。また、ナミビアの物流の「弱み」も存在するのは事実である。その結果、Logistics Performance Index (LPI) におけるナミビアの評価は必ずしも高いわけではない。LPI は、世界銀行によってまとめられている世界各国の物流に関する評価指標であり、2012年に最新版が発表されている。表 4-5 はナミビアと周辺国の LPI であるが、ナミビアは世界では 89 位、南部アフリカでは中間のレベルに位置している。2010 年の 143 位から順位は大幅に改善しているが、南アとの差はまだ大きい。

表 4-6 は、ナミビアと南アの物流指標（輸出・輸入のサプライチェーンの長さ、時間、コスト）の比較である。この表から分かるのはナミビアからの輸出は南アとのサプライチェーンの長さ比べてコストが高いということである。一方で輸入に関しては南アとは十分なコスト競争力を有している。これは、ナミビアからの輸出品のボリュームが少ないために輸送コストが割高になっているのを反映していると考えられる。

表 4-5 ナミビアと周辺国の LPI

LPI ランク (2012)	LPI ランク (2010)	国	LPI	税関	インフラ	国際輸送	物流の信頼性	貨物の補足性	時間の適格性
23	28	南ア	3.67	3.35	3.79	3.50	3.56	3.83	4.03
68	134	ボツワナ	2.84	2.82	2.82	2.53	2.74	2.73	3.43
89	152	ナミビア	2.65	2.73	2.72	2.49	2.65	2.85	2.52
138	142	アンゴラ	2.28	2.33	2.48	2.26	2.00	2.00	2.59
143	85	DRC	2.21	2.1	1.96	2.23	2.17	2.35	2.38

出典：世界銀行 LPI ウェブサイト (<http://lpiurvey.worldbank.org>)

表 4-6 ナミビアとサブサハラアフリカの物流指標の比較

	Namibia	South Africa
<b>Export time and cost / Port or airport supply chain</b>		
Distance (kilometers)	131km	364km
Lead time (days)	2 days	2 days
Cost (US\$)	794US\$	1861US\$
<b>Export time and cost / Land supply chain</b>		
Distance (kilometers)	150km	553km
Lead time (days)	2 days	3 days
Cost (US\$)	707US\$	1442US\$
<b>Import time and cost / Port or airport supply chain</b>		
Distance (kilometers)	300km	320km
Lead time (days)	3 days	3 days
Cost (US\$)	1145US\$	2000US\$
<b>Import time and cost / Land supply chain</b>		
Distance (kilometers)	300km	474km
Lead time (days)	2 days	4 days
Cost (US\$)	866US\$	1732US\$

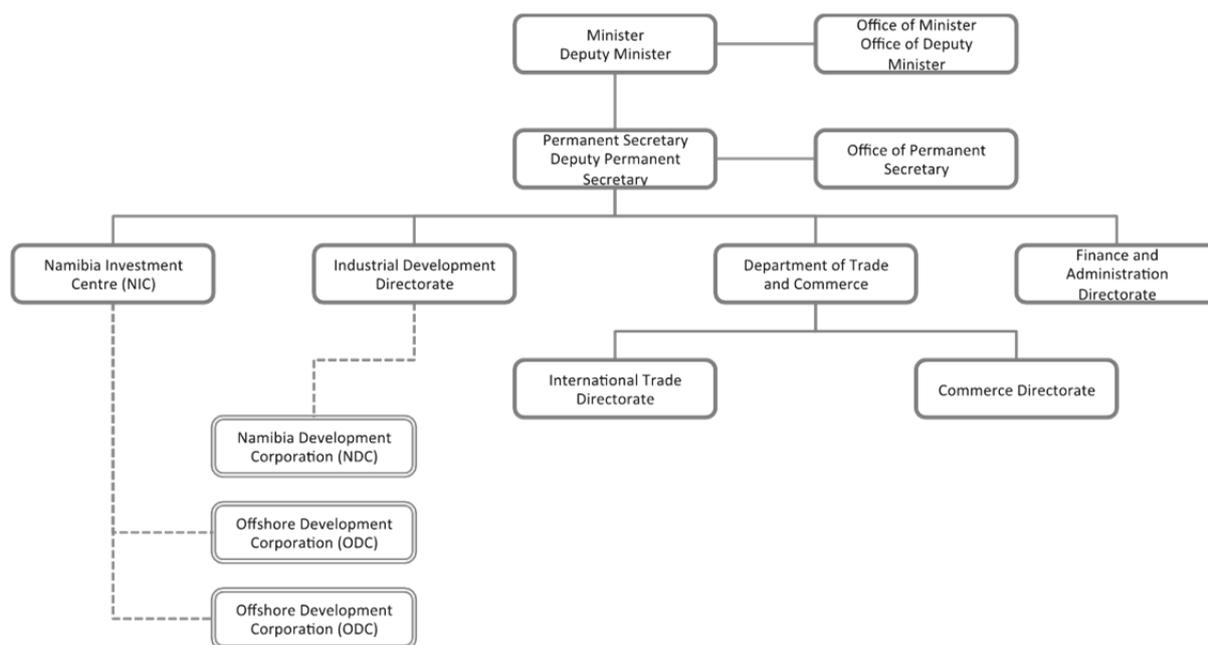
出典：世界銀行 LPI ウェブサイト (<http://lpiurvey.worldbank.org>)

## 第5章 ナミビアの産業振興・投資促進制度

### 5-1 NDP3 までの産業振興・投資促進制度

#### 5-1-1 産業振興・投資促進に関する組織

ナミビア国政府において産業振興や投資促進を担当するのは貿易産業省（MTI）である。MTIは図5-1に示す部局から成っており、産業振興、投資促進、国際貿易、企業の登録、消費者保護、経済活動のための標準化などの部署から成っている。このうち、産業振興政策を担当するのは Industrial Development Directorate であり、投資政策や投資促進活動を実行するのは Namibia Investment Centre（NIC）である。



出典：MTI からの聞き取りを基に調査団作成

図5-1 MTIの組織

また、MTIが形成した産業振興、外国企業投資、輸出の振興の実行を担う組織が法律に基づいて設立されている。

- Namibia Development Corporation (NDC)
- Offshore Development Corporation (ODC)
- Walvis Bay EPZ Management Company (Pty) Limited

これらの組織は完全な国営企業（NDC）、または資本のほとんどをナミビア国政府がもつ企業（ODC、Walvis Bay EPZ Management Company）であり、MTIの Industrial Development Directorate や NIC と密接に協力して事業を行っている。各組織の具体的な活動については次節以降で述べる。

#### 5-1-2 産業振興計画

ナミビアでは独立直後の1992年に最初の産業振興計画が策定された。その内容に関する情報

は収集できなかったが、実際には実行されず、既に時代遅れなものになってしまっていると評価されている<sup>27</sup>。

2007年には新たな産業振興計画である Private Sector Development Plan が MTI によってドラフトされたが、最終化されなかった。その後、ドイツ国際協力公社 (GIZ) の Partnership for Economic Growth Program (PEG) の中で、「Namibia's Industrial Policy」が 2012 年に策定された<sup>28</sup>。

「Namibia's Industrial Policy」は 16 ページの文書で、Vision 2030 を達成するための産業振興政策の原則をまとめたものとしており、NDP4 の期間内の産業振興政策の実施や政策フレームワークについて示した「Industrial Policy Implementation and Strategic Framework」は今後準備されるとしている。

「Namibia's Industrial Policy」は Vision 2030 に従いつつ、2030 年までのナミビア経済の産業化の目標を以下のように設定している。

- ・製造業とサービスセクターの GDP への貢献を 80% 以上にする。
- ・輸出全体の 70% 以上を加工品の輸出にする。
- ・港湾、鉄道、通信などの経済インフラを近代化する。
- ・知識労働者 (knowledge worker) を蓄積するとともに、中小企業 (Small and Medium Enterprises : SME) の GDP に対する貢献を 30% 以上にする。

これらの目標を達成するために必要となる原則、政府やステークホルダーの役割、主要な開発課題 (SME の振興、労働者のスキルアップ、研究開発、ファイナンス、地域統合、関連省庁との協力や評価システム構築) について記されている。

「Namibia's Industrial Policy」はナミビアの国土や社会経済の特徴 (広大な国土、200 万人程度の小さな国内市場) を分析しており、開放的な経済政策の必要性、競争政策の必要性など、これまでナミビアではあまり考えられてこなかったことも検討されている。一方で、これまで行ってきた政策の延長とも思える部分もあり (例えば、2030 年までの開発目標の現実制)、NDP4 においてこれまでの 5 カ年計画と違って政策の優先順位づけが明確に行われたことを踏まえて見直しが必要になる部分もあると考えられる。

### 5-1-3 法制度の整備

ナミビアでは 1990 年の独立後、会社法、労働法、海外直接投資法などの法律が整備され、輸出加工区 (EPZ) などの制度も整えられた。会社法は 2004 年に制定、2007 年に一部改正されている。労働法は 2007 年に制定されている。ナミビアでは、白人層の所得が既に高いレベルにあり、その雇用システムも先進国に準じた賃金労働契約が広く採用されている。これを反映して、労働法も先進国に準じたものとなっており、一般的な途上国に比べると労働法による労働者の権利の保護が充実している。また、年金など社会保険のための企業の負担も決められており、企業の遵法意識も高い。そのため、企業側からみれば、アジアなどの一般的な途上国に比べると労働者のコストは高くなる。

また、ナミビアでは外国人労働者の就業が制限されている。これはできる限りナミビア人 (特に黒人層) の就業機会を増やそうとするものであるが、実際には特に黒人層が多く居住する北

<sup>27</sup> “Industrial Policy for lower and lower-middle income countries: Namibia Case Study, Christina Rosendahl”による。

<sup>28</sup> <http://www.mti.gov.na/downloads/namibian%20industrial%20policy.pdf>

部の基礎教育のレベルが中部、南部に比べて劣っているために黒人層を代わりに雇用しようとするインセンティブは働かず、特にマネジメントを行う層や技術者が不足する事態になっている。

#### 5-1-4 企業へのインセンティブ

表5-1は、ナミビア国政府によって用意された製造業に従事する企業、製造業品の輸出業者、EPZの指定を受けた企業へのインセンティブをまとめたものである。このインセンティブは国内企業であっても海外直接投資（Foreign Direct Investment：FDI）によって設立された企業でも等しく受けることができ、FDI企業に対するインセンティブとしても宣伝されている。このインセンティブを受けるためにはMTIや財務省に申請を出し、認められる必要がある。

なお、ナミビア国内で製造された製品の輸出を行う企業以外の物流企業に対するインセンティブは用意されていない。

表5-1 企業へのインセンティブ

インセンティブ	登録された製造業企業	製造業品の輸出者	EPZの指定を受けた企業
適応企業と登録方法	製造業に従事する企業 MTIに申請を出し、MoFに認められること	- ナミビアで製造しているかどうかにかかわらず製造業品を輸出している企業 - MoFに申請を出し、認められること	- 製造業、組立、パッケージング、荷さばきなどを行い、SACUの域外に輸出する企業 - ODCかWBEPZMCを通じて申請を出す
法人税	最初の10年間は18%となり、その後は通常の35%の法人税となる	製造業品の輸出による収入の80%控除	免除
付加価値税	機械や機器の購入・輸入の付加価値税は免除	通常のルールが適応される	免除
印紙税・譲渡税	通常のルールが適応される	通常のルールが適応される	免除
会社設立時の費用	税率及びその他の条件の交渉可	適応されない	適応されない
建物の特別償却	工場の減価償却を1年目には20%まで認め、その後は8%を10年継続する	適応されない	適応されない
交通費控除	総費用のうち、道路や鉄道の費用として25%を控除	適応されない	適応されない
貿易促進控除	25%の課税所得を控除	適応されない	適応されない
トレーニングのためのインセンティブ	25%から75%の間で課税所得を控除	適応されない	
産業調査	費用の50%まで補助	適応されない	適応されない
資金援助	輸出促進活動のコストの50%まで認める	適応されない	適応されない

出典：MTI

## 5-2 産業振興・投資促進の活動実績

### 5-2-1 輸出加工区（EPZ）制度

ナミビアにおいて外国企業の誘致活動を行っているのは、Namibia Investment Centre（NIC）と Offshore Development Corporation（ODC）及び Walvis Bay EPZ Management Company

(WBEPZMC) である。

NIC は海外における投資誘致活動<sup>29</sup>、投資プロジェクト資料 (Investment Projects and Opportunities) の作成や投資に関心をもつ企業へのアドバイスなどを行い、ODC は 3 カ所 (オシカンゴ、カティマ・ムリロ、カトウィウイ<sup>30</sup>) の工業団地、WBEPZMC はウォルビス・ベイへの FDI 企業の誘致を行っている。企業誘致の広報活動はこの三者が行っているが、現在ではあまり活発には行われていない。また、この三者の役割分担については重複する部分もあり、MTI 内部ではこの 3 つの機関を整理しようという動きがある。

ナミビアでは EPZ は一定のエリアではなく、個々の企業に対して資格が与えられる現代的なシステムとなっている。EPZ 制度は 1995 年に定められた EPZ 法に基づいて 1997 年に始まっており、現在では 19 社が EPZ に指定されている。表 5-2 を見ると、EPZ 指定を受けている企業の多くはダイヤモンドの研磨や金属の精錬を行う企業である。2007 年には、これらに加えて、7 社のこれから設立される予定の FDI 企業に対して EPZ の資格が与えられている。

表 5-2 2009 年現在 EPZ 指定を受けている企業

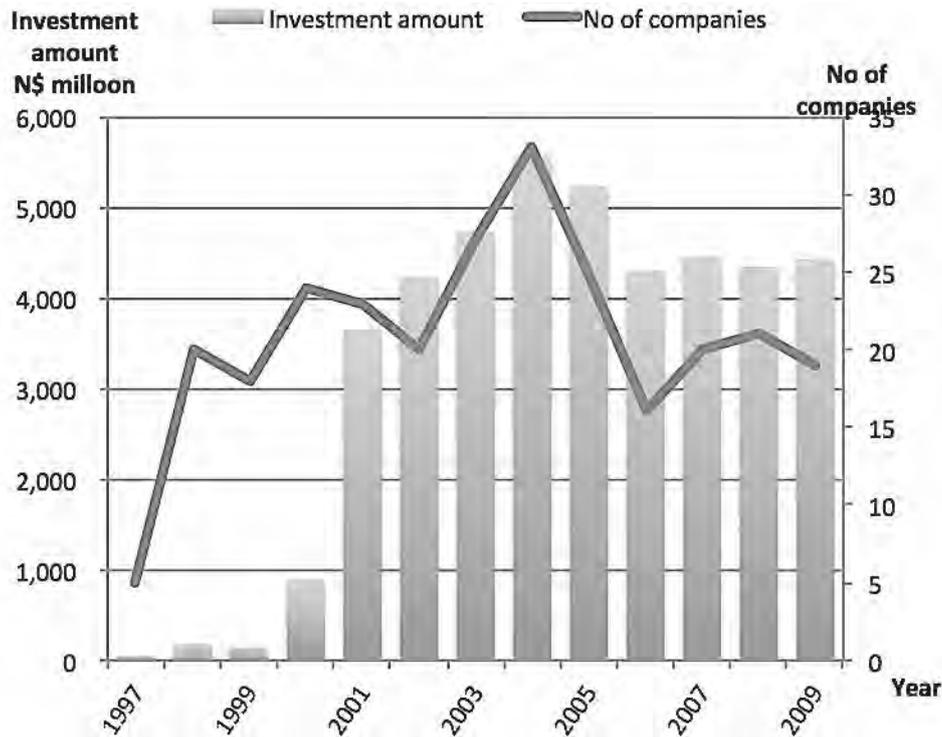
種類	企業数	投資額 (百万 N\$)	雇用数	輸出額 (百万 N\$)	国内の財・サー ビスの購入 (百万 N\$)
一般製造業	4	51	136	33	13
鉱物 (ダイヤモンド研磨、 精錬など)	14	4,379	1,596	3,644	3,125
組立業	1	3	31	74	15
合計	19	4483	1732	3751	3153

出典：Offshore Development Corporation (ODC)

図 5-2 にあるように、1995 年に EPZ 法が制定された後に積極的に企業の誘致活動が行われたことがうかがわれる。2004 年には 33 社が EPZ 指定を受け、その雇用者の合計は 5,558 人であったが、その後、現在の水準 (1,732 人) にまで下がってしまった。

<sup>29</sup> ドイツ、インド、パリ、プレトリア、ワシントンの大使館に NIC の職員が派遣されており、トレードフェアへの参加、TV などメディアへの広告 (広告費は高いので頻度は限られる) などの投資誘致活動を行っている。

<sup>30</sup> カトウィウイは西カバンゴ州で、アンゴラの国境の町 Cuangar の対岸に位置する。工業団地は、2011 年 4 月現在、建設中であった。



出典：ODC

図 5 - 2 EPZ 適用企業数とその投資額の推移

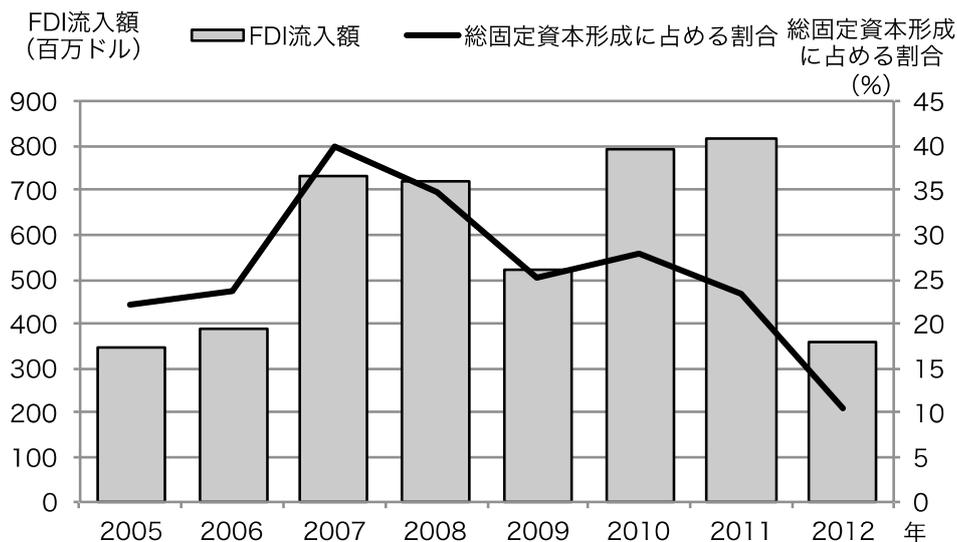
### 5 - 2 - 2 外国直接投資 (FDI)

外国投資法は 1990 年に成立し、1993 年に改訂されている。運用上は業種、国内企業の参入、送金の制限などはなく、外国投資に対して非常に開放的な政策を取っている。外国投資を行う際にも必ずしも NIC (Namibia Investment Centre) に投資申請を届けなければいけないわけではない。しかし、施行細則等が十分に準備されておらず、外国投資の手続きなどに明らかでない部分があるのが課題である。

投資手続きの活動を行うのは NIC である。NIC は、Investment Promotion、Projects and Incentives Management、Investor Services の 3 つの Division から成り、ナミビアでビジネスを行うためのライセンスや外国人労働者の労働許可等の手続きの支援を行っている。

図 5 - 3 は国連貿易開発会議 (UNCTAD) によってまとめられた 2005 年から 2012 年のナミビアへの海外直接投資 (FDI) の流入と、FDI の総固定資本形成に占める割合である。2005 年の FDI 流入額は 3 億 5,000 万米ドルであったが、翌年微増し、2007 年には一挙に 7 億 3,800 万米ドルまで増加した。この年には総固定資本形成の 40% が FDI によるものであった。世界金融危機の発生した 2008 年も 7 億 2,000 万米ドルと高いレベルを維持したが、2009 年には 5 億 1,600 万米ドルに低下した。しかし、世界金融危機によるリセッションからの回復も早く、2010 年には FDI の流入は回復し、同年及び翌年は 8 億米ドル程度の水準を記録した。

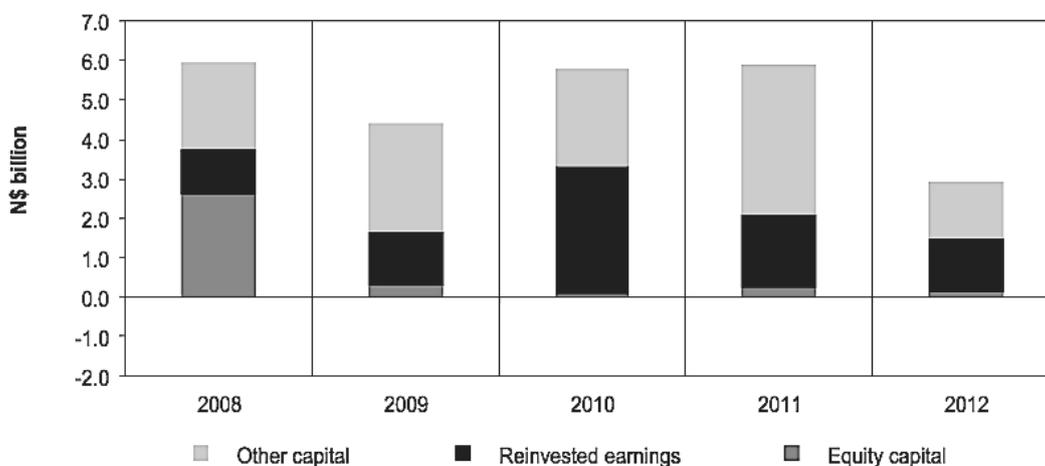
ところが、2012 年になって FDI 流入額は 3 億 5,000 万米ドルに大きく低下し、総固定資本形成に占める割合も 10% 程度まで減少している。



出典：World Investment Report 2013, UNCTAD

図5-3 FDIの推移とFDIの総固定資本形成に占める割合

図5-4はナミビア中央銀行がまとめた2008年から2012年までのFDIの推移である。投資額そのものは図5-3と同じ傾向をみることができる。2008年にみられたEquity Capitalは、2009年以降はほとんどみられず、ナミビアで獲得した収益の再投資と運転資金の投入が行われていることが分かる。



出典：Annual Report 2009, Bank of Namibia, 2010

図5-4 ナミビアのFDIの推移（中央銀行）

ナミビアではFDIを行う企業がNICに申請・登録などを行う必要はない<sup>31</sup>。したがって、NICのFDIに関する統計は必ずしもすべてを網羅するものではないが、投資国、投資先などの傾向を把握することはできる。

表5-3は2007年から2012年までのFDIを集計したものである（申請ベース<sup>32</sup>）。件数が少ないが金額の大きいロシア、イスラエルの投資は、鉱物資源開発や大規模な商業農業開発であ

<sup>31</sup> しかし、5-1-4に示したインセンティブを受けるためには、NICへの登録が必要である。

<sup>32</sup> 一方、図5-3、図5-4は国際収支統計に基づく実行ベースである。

る。件数、金額とも大きいのが中国とドイツだが、ドイツはナミビア北部オホロンゴのセメント工場、中国はルンドゥの商業センター開発が大規模な案件で、あとは小規模な投資が多い。件数の多いのは南アフリカで、流通・観光分野の投資が主である。

実際に実行された大規模なプロジェクトは、上記オホロンゴのセメント工場（15億ナミビアドル）、ウイントフックのヒルトンホテル（10億ナミビアドル）で、そのほかは農業、流通、観光などへの数十万から数百万ナミビアドルの投資がほとんどである。一方、カナダ企業によるツメブの銅精錬工場の買収とその後の投資や、フランス企業によるウラン鉱山への投資などの鉱山開発事業の一部はこのリストには入っていない。これまでに行われてきた投資分野は、鉱物などの開発や、金融、小売りなどナミビアをマーケットとして捉えたもので、製造業に対するあまり投資は行われていない。

表 5-3 NIC への投資申請 2007 から 2012 年の集計

	件数	金額 (ナミビアドル)
合計	390	8,945,515,327
投資国		
ロシア	4	2,016,100,000
中国	82	1,986,105,232
ドイツ	42	1,577,550,110
イスラエル	4	1,301,700,000
南アフリカ	137	559,810,811
ポルトガル	3	232,750,000
カナダ	3	193,200,000
英国	18	78,859,000
バングラデシュ	2	60,000,000
ポーランド	2	48,300,000
投資先の市・町		
Oranjemund (Karas)	1	2,000,000,000
Otavi	3	1,698,000,000
Katima Mulilo	8	1,214,880,000
Rundu	5	1,018,686,000
Windhoek	152	1,006,584,351
Oshikango	38	482,445,684
Karibib	7	410,500,000
Walvis Bay and Swakopmund	47	276,951,557
Naute Dam (Hardap Region)	1	84,000,000
Grootfontein	4	73,500,000

出典：NIC

投資先を本調査の対象地域で集計すると、件数ベースでは全体の40%がウイントフックへの投資である。ウォルビス・ベイ及びスワコップムンドが12%となっている。ウイントフックより上位のオランジェムンド（南部カラス州）、オタビ、カティマ・ムリロは石油・ガス開発や大規模農業開発のための投資であり、ルンドゥは中国の商業センター開発のために投資額が大きくなっている。

### 5-3 NDP4に基づく制度改革の動き

NDP4 ではこれまでの5カ年計画と大きく異なって政策のプライオリティづけを明確に行っている。経済分野に関しては Economic Priorities として4つの柱(Agriculture、Manufacturing、Tourism、

Logistics) を挙げており、産業振興・投資促進政策もこの政策目標の明確化に合わせた改革が行われる兆しがある。

#### 5-3-1 投資法と EPZ 制度の更新

現在、貿易産業省 (MTI) では投資法と EPZ 制度の変更を検討している。投資法は法律の中で明確でない部分 (例えば言葉の定義の明確化) や投資家の保護につながる変更を検討している。EPZ 制度は、一時期は 40 社ほどあった登録企業が 20 社程度まで減少してしまったことを踏まえ、EPZ の対象産業を増やすかどうか (現在は製造業のみ) を検討する予定である。投資法も EPZ 制度も、2013 年中には改正案を準備する予定である。

#### 5-3-2 NDC と ODC の統合

Namibia Development Corporation (NDC) (中小企業振興などのため、各地にインキュベーション・センターなどを整備) と Offshore Development Corporation (ODC) を合併し、Namibia Industrial Development Agency とすることが計画されている。南アフリカの Industrial Development Corporation のような組織とすることをめざしている。

ODC とほぼ同じ活動をウォルビス・ベイで行っている Walvis Bay EPZ Management Company は統合の対象ではない。

#### 5-3-3 官民協力による海外への投資

これはコンゴ民主共和国 (コンゴ民) 政府及びアンゴラ政府との合意の下、コンゴ民のルブンバシ及びアンゴラの Point Norte に土地を確保してナミビアの輸出拠点として活用することを計画している。ナミビアの企業を誘致して現地での雇用の確保やナミビアの生産物の輸出を図るものである。対象産業は、農産物 (肉類、水産物、食塩) を考えている<sup>33</sup>。

現在のところ、コンゴ民との話し合いが進んでおり、ルブンバシに 33ha の土地を確保しており、今後、輸出拠点としての施設やインフラ整備を行う (上述の Namibia Industrial Development Agency が事業主体となる)。ルブンバシの位置するカタンガ州の人口は 1,600 万人で、この市場規模を対象に経済活動をするだけでもナミビア企業にとっては大きな魅力である。

2013 年 9 月には MTI の副大臣がコンゴ民を訪問したが、そのミッションにはナミビア商工会議所 (Namibia Chamber of Commerce and Industry : NCCI) の CEO も同行し、現地の民間セクターとの協力関係を深化させる合意を行った。両国の官民の連携の下でコンゴ民の資源のウォルビス・ベイ港からの輸出、ナミビアの農産物のコンゴ民への輸出が計画されている。

### 5-4 近隣国における投資促進に係る制度

ここでは、ナミビアと経済的に極めて密接なつながりがあり、アフリカ南部で最も経済発展の進んだ隣国、南アフリカの投資促進策を紹介する。南アフリカの投資促進のキーワードは「工業化による輸出拡大」と「戦略的な奨励対象分野への内外投資の誘導」である。投資促進の担当は、南アフリカ貿易産業省の一部局である南アフリカ貿易投資庁 (Trade and Investment South Africa : TISA)<sup>34</sup>である。

<sup>33</sup> [http://www.mti.gov.na/office\\_deput\\_minister.html](http://www.mti.gov.na/office_deput_minister.html)

<sup>34</sup> TISA, [http://www.thedti.gov.za/about\\_dti/tisa.jsp](http://www.thedti.gov.za/about_dti/tisa.jsp)

- ・奨励対象業種：自動車、観光、輸出製造業、化学、情報通信、鉱業及び鉱物関連産業、繊維及び衣料、農産品加工
- ・各種優遇措置：南アでは外資のみを対象とする優遇措置として製造業の新規設備機器の輸送に対する外国投資補助金（Foreign Investment Grant）があるほか、分野別などで各種優遇措置を設けており、外資も国内企業と同様に条件に合致した優遇措置を利用できる。

#### 5-4-1 産業開発特区（IDZ）

産業開発特区（Industrial Development Zone：IDZ）は国際空港または港湾に接続した工業団地で、装置及び資産に対する関税や付加価値税、輸入税の適用が免除される保税区域が設けられている。現在イースト・ロンドン（East London IDZ）、クハ（Coega IDZ）、リチャーズ・ベイ（Richards Bay IDZ）、O・R・タンボ国際空港（O.R. Tambo International Airport IDZ）の4カ所の産業開発特区が設定されている。

#### 5-4-2 自動車産業開発プログラム（Motor Industry Development Programme：MIDP）

南アで生産を行う自動車製造業者に対して、国内で組み立てた自動車の輸出額に応じ、一定の比率で自動車・同部品の輸入関税を免税する優遇措置。2013年1月からはMIDPに代わり自動車生産開発プログラム（Automotive Production and Development Programme：APDP）が導入されている。APDPでは南ア国内で年間5万台以上の乗用車を生産する自動車メーカーを対象に、輸入部品の関税を相殺するクレジットが政府から発給される。クレジットは、生産した乗用車の合計金額や、国内での付加価値分（現地調達）の割合に応じて発給される。

#### 5-4-3 自動車投資スキーム（Automotive Incentive Scheme：AIS）

南アで生産を行う自動車・同部品製造業者の国内投資に対して、投資額の20%に相当する助成金（課税対象）を支給。南アフリカ貿易産業省（Department of Trade and Industry：DTI）が戦略的と認める投資案件については、さらに追加で5%または10%の助成金が支給される。助成金は3年間均等割りで支払われる。

#### 5-4-4 繊維衣料産業開発プログラム（Textile and Clothing Industry Development Programme：TCIDP）

繊維及び衣料品の輸出業者に対して、その輸出額に応じて原材料の輸入が免税となるリベートクレジットが発給される。

#### 5-4-5 製造業投資プログラム（Manufacturing Investment Programme：MIP）

南アフリカ貿易産業省（DTI）が実施する企業投資プログラム（Enterprise Investment Programme：EIP）のひとつ。プログラムの有効期間は、2008年から2014年までの6年間。MIPは小・中・大規模製造プロジェクトの支援を目的とし、対象は国内企業及び外国企業で、対象となる設備投資コストの最大30%までの補助金が支給される。また、MIPには外資を対象として機械類及び設備機器の輸送コストを補償する外国投資補助金（Foreign Incentive Grant：FIG）からの追加支援がある。追加の補助金は、輸入機械類及び設備機器の価値の15%、または、実際の輸送コスト（最高1,000万ランド）のどちらか少ない方を選択する。

#### 5-4-6 クリティカル・インフラストラクチャ・プログラム（Critical Infrastructure Programme : CIP）

CIP は重要なインフラ開発に対して、投資コストの 10～30%を補填する現金支給による補助金である。そのインフラがなければ投資が発生しないと考えられる場合や、投資の減少、質の低下、投資の遅れが発生すると考えられるプロジェクトが対象になる。CIP は投資そのものを支援するものではなく、このため予定されるインフラ開発のコストを投資主体が確保できることが条件となる。CIP の補助金は民間部門及び公共部門の企業、並びに官民パートナーシップ（PPP）事業に支給される。適格インフラは、輸送、電気、水、衛生、公衆衛生及び通信などの基礎的サービスで、一般の人々や開発者以外の投資家が広く受益できること、所在地が開発者の私有地内でないこと、特定の投資プロジェクト単独で必要なインフラでないことが条件になる。

#### 5-4-7 産業政策プロジェクト（税控除による奨励）

所得税法のセクション 12 (i) 項（Section 12i of the Income Tax Act）は、資本投資と人材育成を支援することを目的に、税控除による奨励策を規定する。適格企業は課税所得から納税義務の負担を減らすことができる。

#### 5-4-8 産業イノベーション支援プログラム（Support Programme for Industrial Innovation : SPII）

SPII は、革新的な製品や生産プロセスの開発につながるプロジェクトを支援して、技術開発を推進する。新製品や生産プロセスにおけるアイデアを商品化するまでにはいくつかの準備段階があるが、SPII は開発段階に重点を置く。小規模企業から大企業まで幅広い層を対象とし、製造業、サービス業またはソフトウェア開発における開発活動を支援する。当初、エレクトロニクス及びソフトウェア部門が中心だったが、その後、範囲が広げられ、化学、製薬、食品、自動車及び自動車部品も対象となった。産業開発公社（IDC）が DTI に代わって SPII を管理運営している。

## 第6章 環境社会配慮

### 6-1 環境関連法制度

ナミビアにおける環境アセスメントは、これまで Environmental Assessment Policy for Sustainable Development an Environmental Conservation (1995年)に基づいて行われてきたが、以下に述べるとおり、より包括的な環境管理を規定する法律が2007年に制定された。

#### 6-1-1 Environmental Management Act (No. 7 of 2007)

Environmental Management Act (環境管理法)は、2007年に制定され、2012年2月6日に発効した。同法は、人間の行為(開発行為を含む)が環境に影響を与えないように、あるいは影響をできる限り軽減することにより、環境及び自然資源の持続的な利用と管理を行うことを目的としている<sup>35</sup>。その骨子は表6-1に示すとおりである。

表6-1 環境管理法

項目	内容
第1条 用語定義と法の目的(第1~2項)	用語の定義、法の目的。
第2条 環境管理の基本理念(第3項)	資源の持続的可能な利用、コミュニティの参画による環境管理、情報開示、環境アセスメントの実施と持続可能な開発の促進、自然・文化遺産の保護、廃棄物や公害の防止、環境破壊の防止などを基本理念とする。
第3条 所轄官庁の権限と機能(第4~5項)	環境管理・保全のための政策、戦略、基準の策定、廃棄物処理場の場所の承認・決定等に責任をもつ。
第4条 持続可能な開発諮問委員会(第6~15項)	持続可能な開発諮問委員会(Sustainable Development Advisory Council)の役割、メンバー構成と任期、欠員とその補充、会合、運営、報告書等について。
第5条 環境コミッショナーと環境オフィサー(第16~22項)	環境コミッショナー(Environmental Commissioner)の任命とその役割、環境オフィサーの任命とその役割と権限について。
第6条 環境計画(第23~26項)	環境計画の目的、策定義務、認可手続き、順守義務について。
第7条 環境アセスメント(第27~31項)	環境許認可が必要な活動、環境許認可の所轄機関について。
第8条 環境アセスメント手続き(第32~43項)	環境許認可申請、環境アセスメントの必要性の有無に応じた申請手順、審査と決定、環境許認可の期間、許認可条件の変更、許認可の譲渡の禁止、許認可の停止などについて。
第9条 環境アセスメントの特別規定(第44~48項)	他の政府機関や外部関係者との協議、外部専門家の任命、情報へのアクセス権、国際協定の国内への適応のための法律の制定などについて。
第10条 総則(第49~58項)	環境コミッショナーの権限移譲、不服申し立て、違反、罰金、本法にかかる施行細則の制定、本法の施行について。

出典：Government Notice No.232, Government Gazette of the Republic of Namibia, 27 December 2007 を基に詳細計画調査団が作成

この環境管理法の下、いくつかの規則やガイドラインが作成されているが、その施行状況は表6-2に示すとおりである。この表から分かるように、戦略的環境アセスメント(Strategic Environmental Assessment: SEA)に係る規則・ガイドライン等はまだドラフト段階であり、施行までには至っていない。

<sup>35</sup> PDFにて入手済み。

表 6-2 環境管理法に係る施行細則等

名称	官報掲載日	2013年10月現在の状況	詳細計画調査での入手状況
Environmental Impact Assessment Regulations	2012年2月6日	発効	PDFにて入手済
List of activities that may not be undertaken without environmental clearance certificate	2012年2月6日	発効	PDFにて入手済
Regulations for Strategic Environmental Assessment (SEA) and Environmental Impact Assessment (EIA)	2008年4月（ドラフトとの記載あり）	最終化されていない	PDFにて入手済
Procedure and Guidelines for Strategic Environmental Assessment (SEA) and Environmental Management Plan (EMP)	2008年4月	最終化されていない	PDFにて入手済
Draft Procedure and Guidelines for Environmental Impact Assessment (EIA) and Environmental Management Plan (EMP)	2008年4月	最終化されていない	PDFにて入手済

出典：環境・観光省での聞き取りから詳細計画調査団作成

### 6-1-2 SEAの制度

6-4で述べるように、本格調査にはSEAを適用することになる。よって、本項ではナミビアにおけるSEAの制度概要について、表6-2にも挙げた以下の参考資料を基に記述する。

- Regulations for Strategic Environmental Assessment (SEA) and Environmental Impact Assessment (EIA)
- Procedure and Guidelines for Strategic Environmental Assessment (SEA) and Environmental Management Plan (EMP)

環境・観光省（Ministry of Environment and Tourism：MET）でのヒアリングによると、上に挙げた2つのSEAに関連する参考資料（SEA施行細則のドラフト）は今後更に改訂される可能性が高いとのことである。また、これまでのナミビアにおけるSEAが、この手順に従って行われたことはない。したがって、ここで述べる情報はあくまで現時点での参考にすぎず、本格調査において最新の状況に注意を払う必要がある。

#### （1）SEAの適用対象

政策/計画/プログラム（Policy, Plan, and Programme）の策定及び変更にあたってはSEAを、プロジェクト（Project）の立案にあたっては環境影響評価（Environmental Impact Assessment：EIA）を行う。SEA及びEIAの実施が義務づけられる政策/計画/プログラム及びプロジェクトは、以下に該当するものである。

- 建設及び建設に関連する活動：発電、送電、有害物質のための施設、公道、鉄道、港湾、空港、水産養殖関連施設、通信網、用水路、ダム、貯水池、観光施設、下水処理場、産業関連施設、廃棄物処理場、製油所、（水、石油、ガスなどの大量供給目的の）パイプラインなどを含む。
- 土地利用計画及び土地開発に関連する活動。ゾーニングや土地利用の変更を含む。
- 鉱業、揚水、林業（伐採、植林、造林）などの資源採取・操作及び保全に関連する活動、及び生物の遺伝子組み換えに関連する活動。
- その他の活動。

## (2) SEA の実施手順

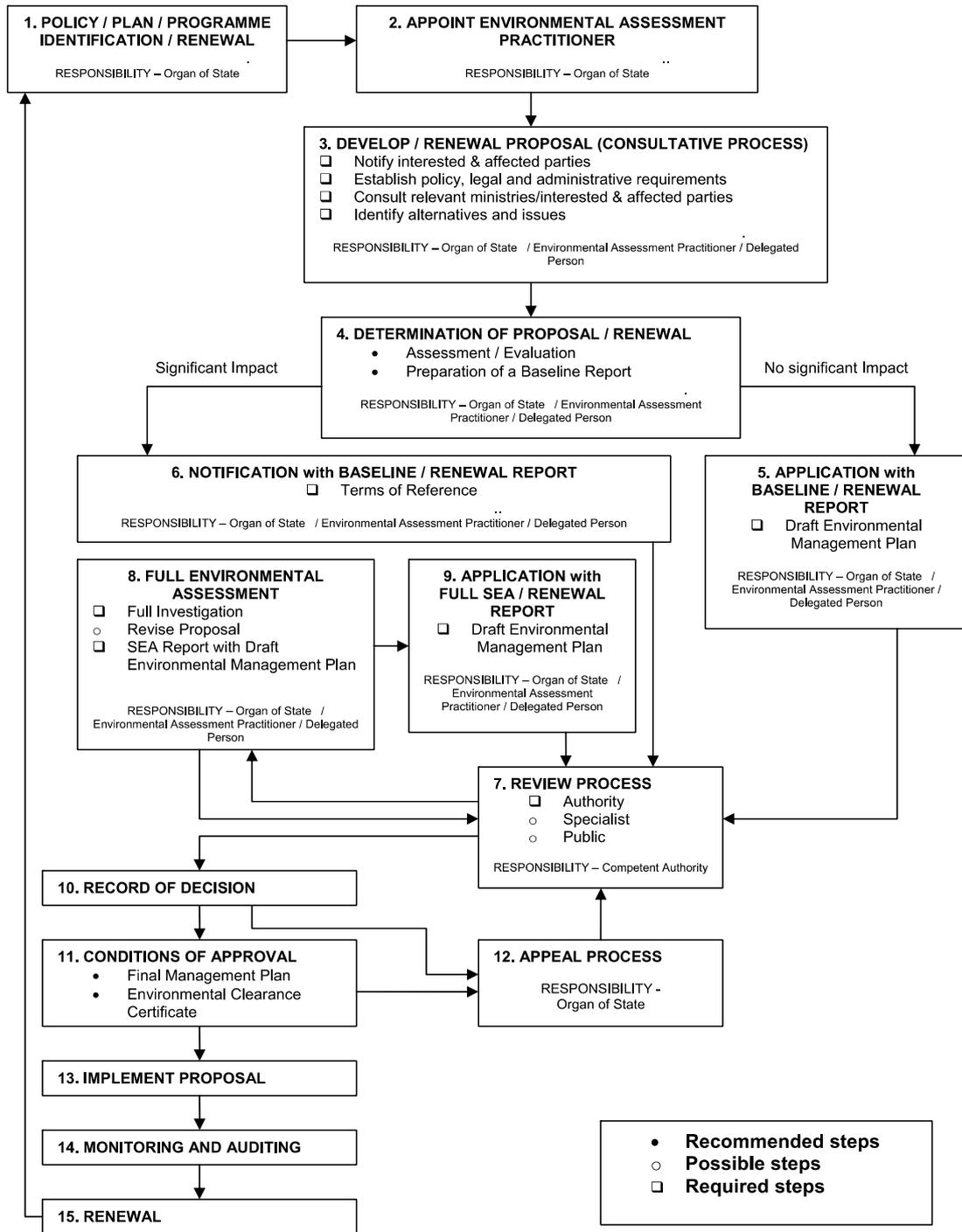
SEA 実施手順の大まかな流れは以下のとおりである。

1. 該当する政策/計画/プログラムの策定主体である政府機関 (Organ of state : 「実施者」) は Environmental Assessment Practitioner (EAP) を任命する。
2. EAP はベースライン情報を収集し、政策/計画/プログラムが環境に重大な影響を与えるか否かを判断する。
3. 「実施者」は
  - a) 重大な影響はないと判断された場合、環境管理計画案を含むベースライン報告書を作成する。
  - b) 重大な影響があると判断された場合、本格的な SEA の業務指示書 (TOR) を含むベースライン報告書を作成する。
4. 「実施者」は
  - a) 重大な影響がない場合、以下のものを整えて、環境許認可を管轄する政府機関 (Competent authority) <sup>36</sup>に環境許認可の申請 (Application) を行う。
    - －申請フォーム
    - －手数料
    - －ベースライン報告書 (環境管理計画案を含む)
  - b) 重大な影響がある場合、以下のものを整えて、Competent authority に通知 (Notification) をする。
    - －通知フォーム (SEA 実施の意思表示)
    - －手数料
    - －ベースライン報告書 (SEA の TOR を含む)
5. 環境・観光省 (MET) は、申請あるいは通知の受領より 30 日以内に申請書類あるいは通知書類を精査し、「実施者」に申請あるいは通知の受諾可否を知らせる。
6. (重大な影響がある場合) 通知の受諾を受け、「実施者」は SEA を行う。
7. (重大な影響がある場合) SEA を行った後、「実施者」は以下のものを整えて Competent authority に環境許認可の申請 (Application) を行う。
  - －申請フォーム
  - －手数料
  - －SEA 報告書及び環境管理計画案
8. MET は、申請を受け取ってから 30 日以内に「実施者」にその受諾可否を知らせる。

なお「実施者」は、該当する政策/計画/プログラムとそれに関連する SEA 等の環境アセスメントの内容について、ステークホルダーに情報を開示すると同時に、ステークホルダーの意見を聴取する機会を設けなければならない。

図 6-1 は SEA の実施手順を図で表したものである (上述した手順の番号と、図中の番号は一致していない)。

<sup>36</sup> 通常は環境・観光省 (MET)。特に定められた場合、別の機関が行うこともある。



出典：Government Notice No.1, Government Gazette of the Republic of Namibia, April 2008

図 6 - 1 SEA 実施手順

6-1-3 その他関連法制度

その他環境社会配慮に関連する主な法律と、その施行状況は表6-3のとおりである。

表6-3 環境社会配慮関連法制度（その他）

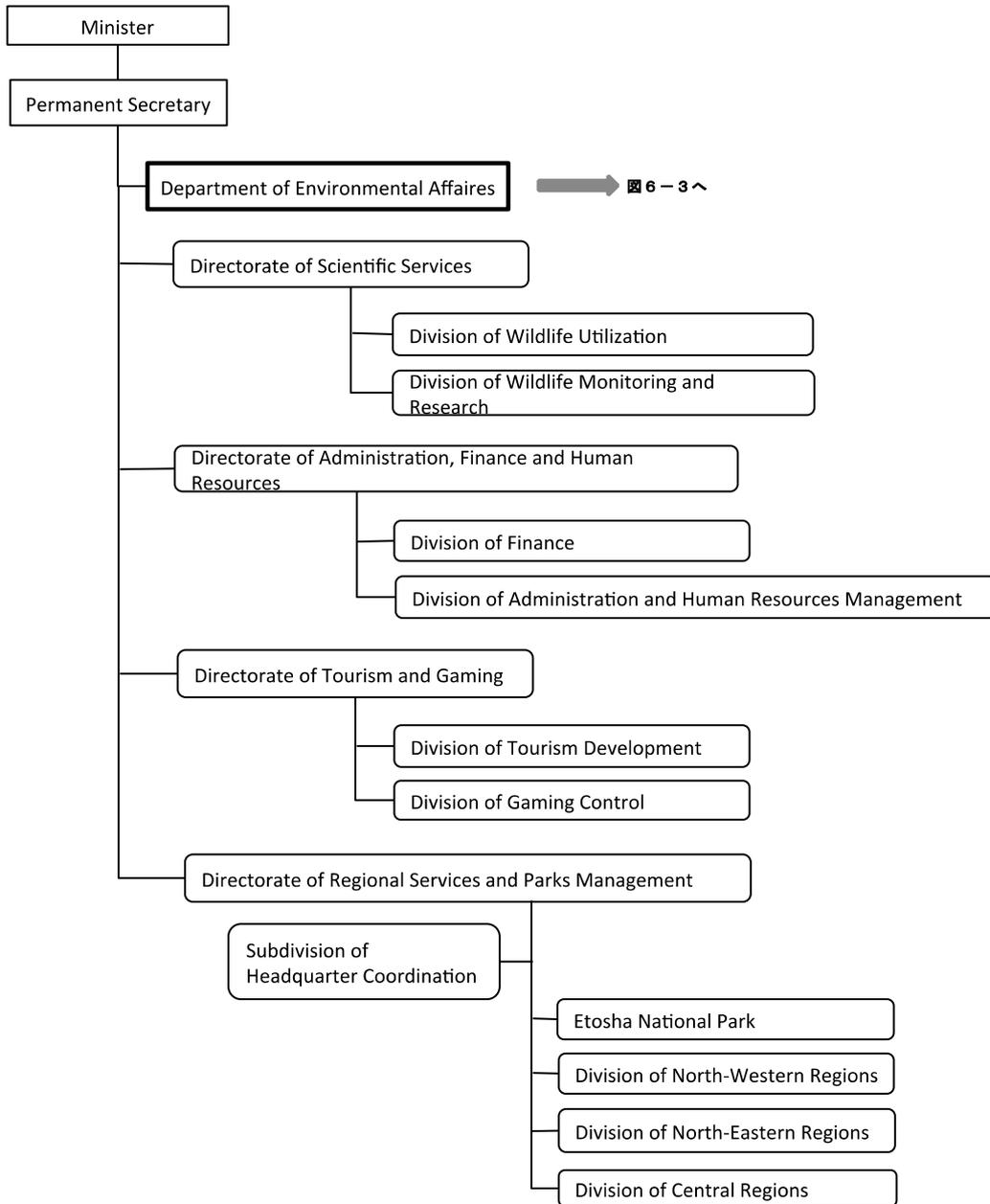
名称	担当官庁	概要	2013年10月現在の状況（詳細計画調査での入手状況）
The Protected Areas and Wildlife Management Bill	環境・観光省	生態系及び生物多様性の維持・保全の推進、人間と野生生物の共存などについて規定。	現行の Nature Conservation Ordinance (No. 4 of 1975) と Nature Conservation Amendment Act (No. 5 of 1996)（いずれも PDF にて入手済）に代わる法律として準備中。まだ法案の段階。（法案は未入手）
Pollution Control and Waste Management Bill	環境・観光省	公害防止、汚染物質の排出規制等について規定。	まだ法案の段階。（PDF にてドラフト入手）
Access to Biological Resources and Associated Traditional Knowledge Bill	環境・観光省	生物多様性の保護と、生物資源の利用に係る伝統的な技術・知識の保全について規定。	まだ法案の段階と思われる。（未入手）
Water Resource Management Act (No. 24 of 2004)	農業・水・森林省	表流水、地下水、海水等の水資源の質と量の保全・管理について規定。	Water Act (No. 54 of 1956) に代わる法律として 2004 年に議会の承認を得、官報掲載もされたが未発効と思われる。（PDF にて入手済）
Forest Act (No. 12 of 2001)	農業・水・森林省	森林及び林産物の持続的利用と管理について規定。	発効。（PDF にて入手済） Forest Amendment Act (No. 13 of 2005) も参照のこと。（PDF にて入手済）
Soil Conservation Act (No. 76 of 1969)	農業・水・森林省	土壌の浸食の防止について規定。	発効。（PDF にて入手済）
Marine Resource Act (No. 27 of 2000)	水産・海洋資源省	海洋生態系の保全、持続可能な海洋資源の利用を規定。	発効。（未入手）
Land Bill	土地・再定住省	ナミビアにおける私有地及び共有地に係る権利について総合的に規定。	Agricultural (Commercial) Land Reform Act (No. 6 of 1995) と Communal Land Reform Act (No. 5 of 2002)（いずれも PDF にて入手済）に代わる、総合的な土地法として準備中。まだ法案の段階。（法案は未入手）
Flexible Land Tenure Act (No. 4 of 2012)	土地・再定住省	都市の不法住民の土地権を規定。	2012年に発効。（入手済）

出典：詳細計画策定調査団作成

## 6-2 環境関連組織

### 6-2-1 環境・観光省 (MET)

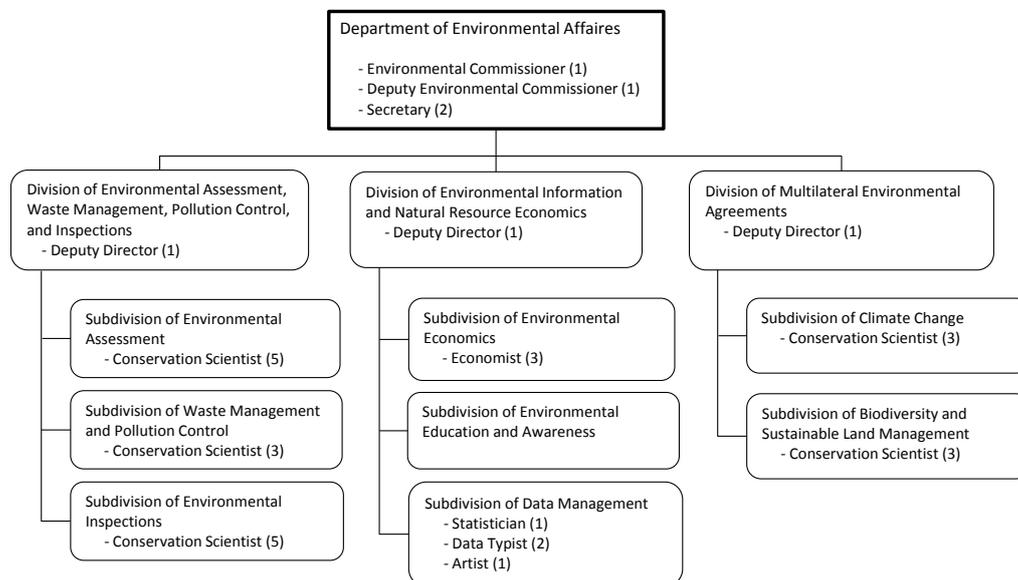
ナミビアの環境行政を担っているのは MET である。同省の組織構成を図 6-2 に示す。



出典：MET 資料を基に詳細設計調査団が作成

図 6-2 MET 組織図

同省の中で、戦略的環境アセスメント（SEA）及び環境影響評価（EIA）を所管するのは環境部（Department of Environmental Affairs）である。組織構成は図 6 - 3 に示すとおりである。環境コミッショナーは、SEA 及び EIA 手続きを総括する最高責任者である。

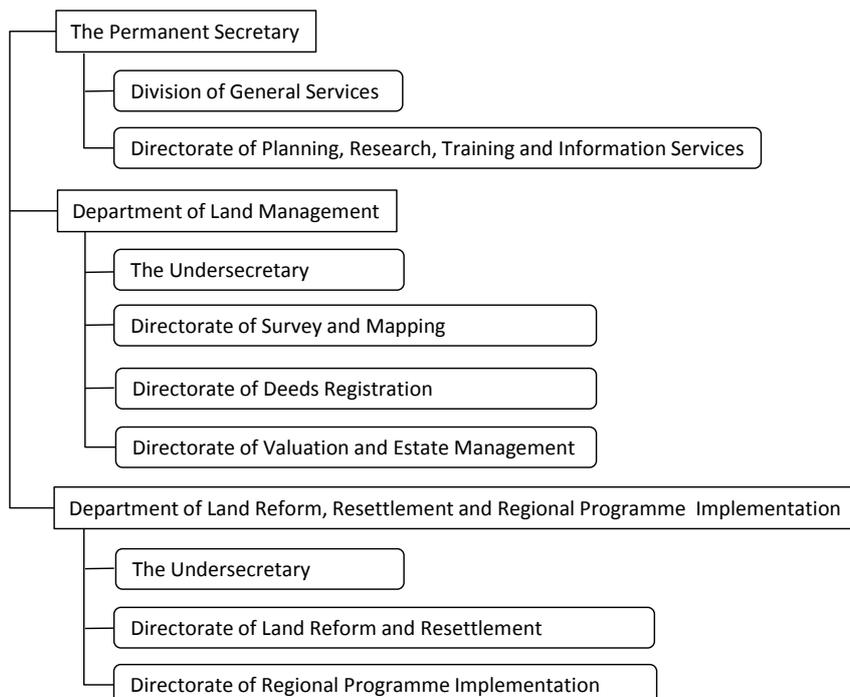


注：部署名の下に、職員の職種及び（ ）内にその人数を示す。  
出典：MET 資料を基に詳細設計調査団が作成

図 6 - 3 環境部 組織図

### 6 - 2 - 2 土地・再定住省（Ministry of Land and Resettlement : MLR）

MLR は、ナミビアにおける土地の管理を管轄する。組織構成は図 6 - 4 のとおりである。



出典：MLR のウェブサイト (<http://www.mlz.gov.na/>) の情報と聞き取りを基に詳細計画調査団が作成

図 6 - 4 MLR 組織図

本格調査で考慮すべき土地利用計画、用地取得・住民移転といった課題に対応する部署は、土地改革・再定住・地域プログラム実施部 (Department of Land Reform, Resettlement and Regional Programme Implementation) である。

土地所有者同士の土地売買・権利譲渡は禁じられており、必ず監督官庁の許可が必要となる。私有地あるいは共有地 (6-3-5を参照) で用地取得・住民移転を伴う開発事業を行う場合、MLR との協議及び許可が必要となる。なお、外国人が土地を購入することは禁じられている。

また、土地管理部 (Department of Land Management) の調査・地図作成局 (Directorate of Survey and Mapping) は計画策定に必要な地図情報を政府・民間団体、及び市民に対し提供する部局である。

### 6-2-3 その他の組織

上記以外に、関連があると考えられる組織は以下のとおりである。

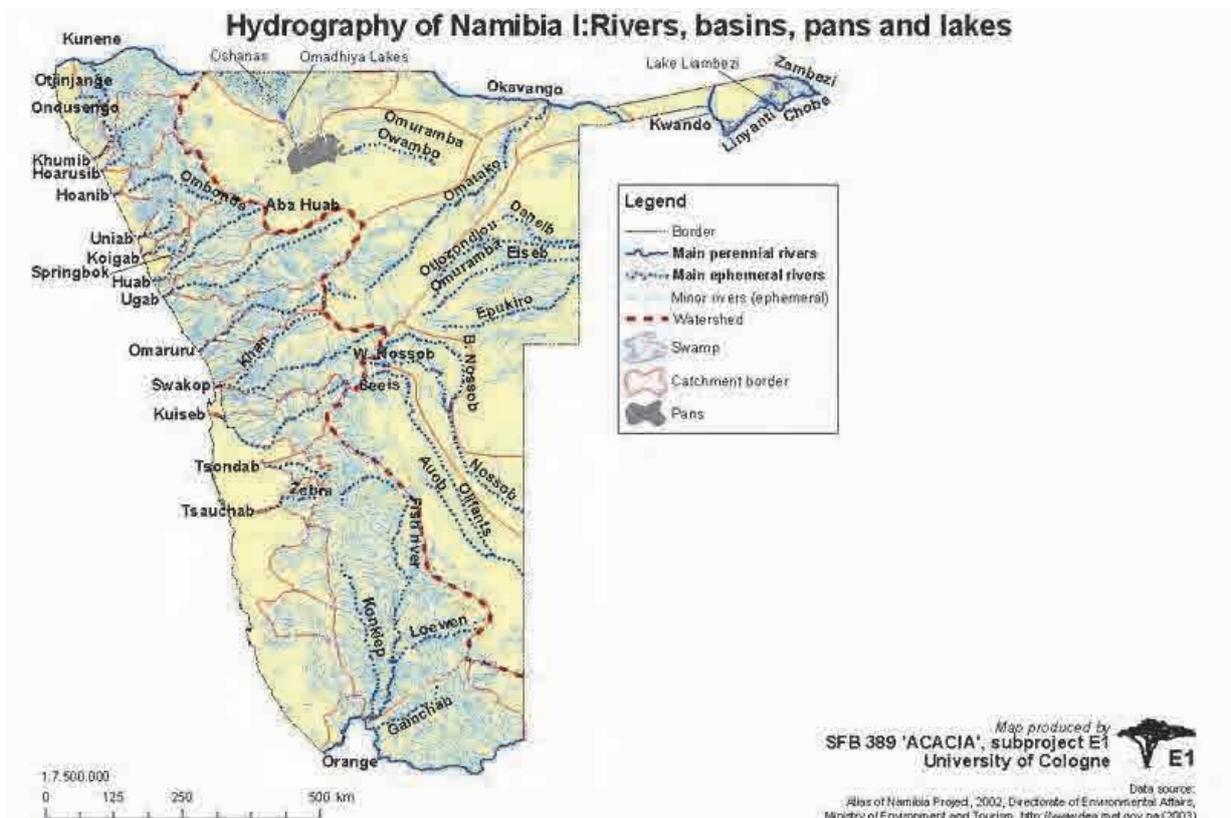
- ・市 (City) あるいは町 (Town) 域内で用地取得・住民移転を伴う開発事業を行う場合は、当該市もしくは町の Local Authority と、地方行政・住宅・地域開発省 (MRLGHRD) との協議及び承認が必要である。
- ・農業・水・森林省 (Ministry of Agriculture, Water and Forestry : MAWF) は、水資源、森林、及び土壌の保全と管理を所管している。水資源は水資源管理局 (Directorate of Water Resource Management)、森林は森林局 (Directorate of Forestry)、土壌は普及・エンジニアリングサービス局 (Directorate of Extension and Engineering Services) がそれぞれ担当している。
- ・水産・海洋資源省 (Ministry of Fisheries and Marine Resources : MFMR) は、海洋資源の保護と管理を所管している。

### 6-3 環境社会配慮のベースライン情報

本格調査は、ナミビア国全体を対象としている。ナミビアの自然・社会経済状況については第2章及び第3章で詳しく述べられているので、本項ではそれ以外で留意すべき情報のみを記述する。

#### 6-3-1 水資源

ナミビアの河川のうち、常時流水のある河川は国境に近接あるいは国境の一部をなすオレンジ川、クネネ川、オカバンゴ川、ザンベジ川、クワンド川のみである。それ以外の河川は、雨期の後2~3カ月の間だけ流れる季節的な川である（図6-5）。



出典：Digital Atlas of Namibia ([http://www.uni-koeln.de/sfb389/e/e1/download/atlas\\_namibia/main\\_namibia\\_atlas.html](http://www.uni-koeln.de/sfb389/e/e1/download/atlas_namibia/main_namibia_atlas.html))

図6-5 水資源分布

ナミビアの地下水資源量（可能揚水量）は3億 $m^3$ /年といわれている。この量はナミビア国内の総水資源量の約45%を占めており、現在、全人口の80%以上の人々が飲料水を地下水に頼っている。また一部の例外（沖積層）を除き地下水位は深く、地下100~200mであることから湧水はほとんど認められない。

#### 6-3-2 生態系

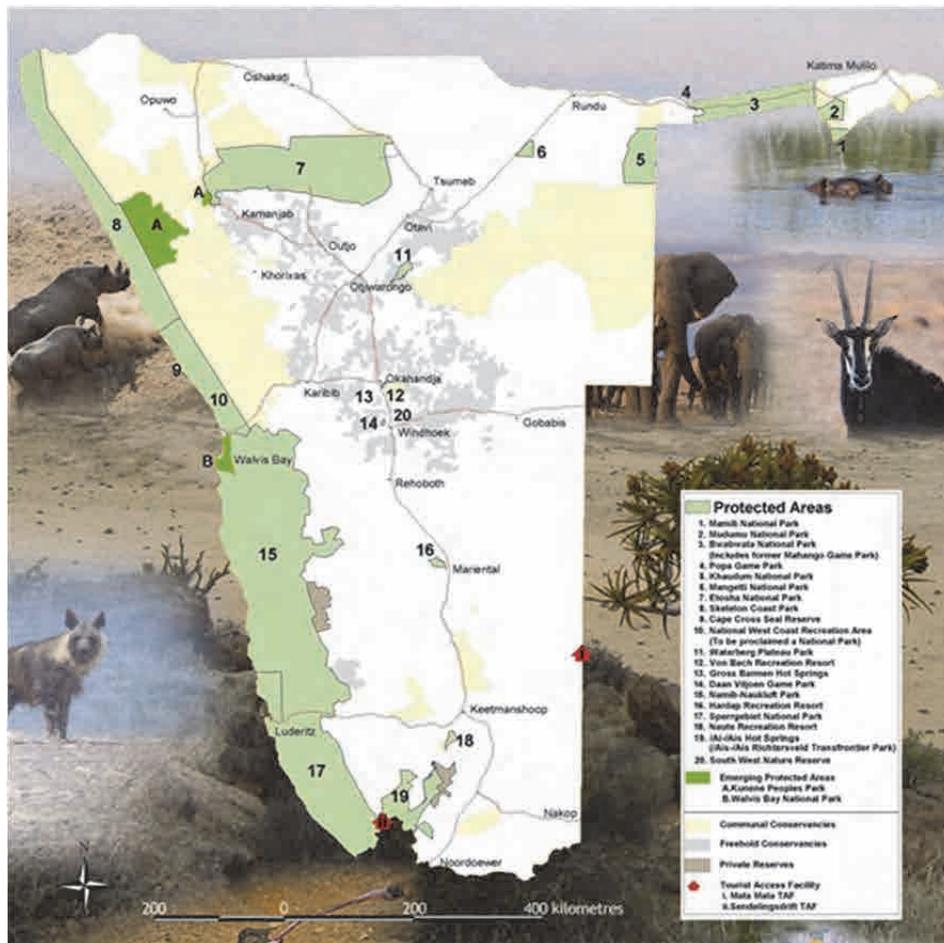
ナミビアは、非常に生物多様性豊かな国である。種の豊富さという観点からは、ナミブ砂漠が最も低く、年間を通して水が流れる河川があり湿潤な東北部が最も高いといえるが、ナミブ砂漠に生息する種はその固有性が際立っていることが特徴的である。また、南西部の乾燥地帯も哺乳類、鳥類、両生類の固有種のホットスポットである。カラハリ砂漠には緑に覆われてい

る地帯も一部あり、例えばカルー多肉植物地域（Succulent Karoo）は 5,000 種以上の植物の生息地である。

大西洋に面した沿岸地域は、さまざまな鳥の渡りルート及び繁殖地であると同時に、ベンゲラ海流という栄養に富んだ南極からの寒流の影響により、魚をはじめとした多くの海洋生物が育まれる場所となっている。

### 6-3-3 自然保護区など

ナミビアは、自然資源の保護を憲法に明記している数少ない国のひとつである。2011 年 6 月現在、ナミビアでは 21 の保護区（Protected Area）が指定されており、その面積は国土の 17% を占める。保護区内で観光事業を行うには、ナミビア国政府から免許を取得する必要がある。また政府は、地元コミュニティが管理組織（Conservancy）を設立し、民間企業と共同で観光事業を行うことを通じて共有地（Communal Land）の野生動物等の自然環境を持続的に保護・管理することを許可している。2013 年 3 月現在、64 の管理組織が登録されている（図 6-6）。



出典：MET

図 6-6 保護区の位置

また、表 6-4 に示すとおり、4カ所がラムサール条約湿地に登録されている。

表 6-4 ラムサール条約登録地

名称	登録日	面積 (ha)
Etosha Pan, Lake Oponono & Cuvelai drainage	1995/8/23	600,000
Orange River Mouth		500
Sandwich Harbour		16,500
Walvis Bay		12,600

出典：「ナミビア共和国経済開発にかかる基礎情報収集・確認調査報告書」Appendix 1 (JICA、2011年)

#### 6-3-4 世界遺産

ナミビアでは、以下の2カ所がユネスコの世界遺産に登録されている。

- ・トゥウェイフルフォンテイン (Twyfelfontein)：クネネ州に位置する、岩石線画群より成る遺跡。2007年に文化遺産に登録された。
- ・ナミブ砂漠 (Namib Sand Sea)：2013年に自然遺産に登録された。

#### 6-3-5 土地の所有形態

ナミビアの土地は、共有地 (Communal land) と私有地 (Private (Commercial) land) に大別される。共有地は全国土の41%を占め、120万人 (全国民の約60%) が生活している。慣習的には、伝統的村落リーダー (チーフ、ヘッドマンと呼ばれる) が共有地の用途を決める権限をもち、集落メンバーの住居地や耕作地をリーダーが割り当てる。また、共有地にある自然資源を採取するときにもリーダーの許可が必要とされる。土地・再定住省 (MLR) へのヒアリングによると、現在、共有地の所有形態には、99年間の賃借権 (用途は自由) と伝統的村落組織 (Traditional Authority) に与えられる慣習的土地権の2種類がある。政府は慣習的土地権の登記を促進するプログラムを実施しているとのことである。

一方、私有地は全国土の59%を占めており、わずか約4,000戸の商業農家 (多くが白人系) が約6,000の大規模農場を所有している。商業農家は、およそ36,000人の農場労働者を雇用しており、その家族と合わせ20万人の生活を支えている。政府は、土地所有の偏りを解消するために、Agricultural (Commercial) Land Reform Act に基づき私有地を買い上げ、農民に与えて定住させる土地改革を行っている。計画では、2010年までに約600戸以上の商業農家の農地約500万haが政府によって買い上げられ、約2,500名の黒人農家に分け与えられることになっている。

### 6-4 国際物流ハブ構築マスタープランにおける環境社会配慮上の課題

#### 6-4-1 一般的課題

ナミビアにおける環境社会配慮上の一般的な課題は、主に以下のとおりである。国際物流ハブ構築マスタープランの策定及び事業提案に際しても、これらに留意する必要がある。

##### ① 土地劣化と土壌侵食

過放牧と作物栽培のための開墾が土地劣化の主な原因と考えられている。農村地域における貧困が、住民を食糧確保のための過放牧と開墾に向かわせている。土地劣化の最も憂慮すべき影響は、森林破壊、土壌侵食、灌木林の拡大、土壌の塩類化である。

## ② 森林破壊

農村住民のほとんどが、家屋の建築材、料理や照明及び暖房のための薪、葉などさまざまな生活目的で森林資源の利用に依存している。農地の拡大、インフラ開発のための開墾、合法的な伐採、無免許の彫刻用材木の切り出しなども、森林破壊の原因である。森林破壊は、人間の活動のための資源の損失だけでなく、砂漠化や土地劣化を招く。

## ③ 生物多様性の損失

上述したようなさまざまな人間の活動は、森林などの多様な生物の生息地を危険にさらし、ひいては生物多様性の損失を招く。

## ④ 水資源の脆弱性

ナミビアにおける水資源の脆弱性は、主に低降雨率、降雨量の極端な変動と地域間格差に起因する。また、表流水へのアクセスが非常に限られているため、人口の80%が飲料水を地下水に依存している。近年の経済発展、人口増加及び都市化は、水資源の確保への大きな脅威となっている。

## ⑤ 廃棄物と公害

経済発展と人口の増加が、廃棄物や公害の増加をもたらすことが懸念されている。近年の食品産業、食肉加工、鉱業などの発展、モータリゼーションの進行による二酸化炭素排出量の増大、家庭ごみの増加などは、すべて公害の源となり得る。

## ⑥ 貧困と不平等

ナミビアは、世界で最も所得分配が不平等な国のひとつである。食料やエネルギーを一次生産に依存する傾向が高い貧困層は、環境劣化の最大の犠牲者となることは容易に想像がつく。また、貧困層は教育レベルが低いため、経済発展によって創出された現金収入の機会から疎外されることも多い。

## ⑦ HIV/AIDS の蔓延

HIV/AIDS の蔓延は、ナミビアの人々の生活の質を損なっている。成人の13.3%がHIV/AIDSに感染しているといわれており、2012年現在、約220,000人がHIV/AIDS感染者、年間約5,000人がHIV/AIDSが原因で死亡しており、その結果76,000人が孤児となっている。

### 6-4-2 予備的スコーピング

本格調査はマスタープラン(M/P)策定を目的としている。M/P策定過程で候補事業のロングリストと優先事業のアウトラインの提案は行うものの、優先事業のサイト選定、設計、仕様決定などは本格調査の中では行わない。よって、現時点でスコーピングの対象となる事業は特定されていない。

したがって、ここで行う予備的スコーピングは、あくまでも本格調査で行う環境社会配慮のための参考として一般的な状況を述べるだけのものにとどめる。不明な点は本格調査にて確認する。また、現時点では自然・社会環境に及ぼす影響の度合いも定かではないため、レーティングによる評価も行わない(表6-5)。

自然・社会環境に対する深刻な負の影響が生じる可能性がM/P策定及び事業提案の段階で明らかになった場合は、本格調査の中でその防止あるいは緩和策を講じる必要がある。

表 6-5 予備的スコーピング

影響項目	配慮事項
<b>環境汚染</b>	
1. 大気汚染	<ul style="list-style-type: none"> <li>- インフラや施設の整備事業が行われる場合、工事中に工事車両及び機械からの排気ガス、工事に伴う粉塵などが問題となる可能性がある。</li> <li>- 物流の増加により交通量が増えれば、走行車両からの排気ガスによる負の影響が生じる。</li> </ul>
2. 水質汚染	<ul style="list-style-type: none"> <li>- インフラや施設の整備事業が行われる場合、工事中に土砂、オイル等の流出による水質汚濁が考えられる。</li> <li>- 施設の種類・性質によっては、操業に伴う廃水が水質を汚染する可能性がある。</li> <li>- M/Pの実施による物流産業の発展は、新たな雇用の創出と人口流入をもたらすと考えられる。その場合、人口の集積は下水の汚染を引き起こす可能性がある。</li> </ul>
3. 土壌汚染	<ul style="list-style-type: none"> <li>- インフラや施設の整備事業が行われる場合、工事中に土壌汚染を引き起こす可能性がある。</li> <li>- 有害物を生成あるいは利用する施設や産業が計画される可能性は低く、よって土壌汚染の可能性も低い。</li> </ul>
4. 廃棄物	<ul style="list-style-type: none"> <li>- インフラや施設の整備事業が行われる場合、工事に伴う土砂や廃材が問題となる可能性がある。</li> <li>- 施設の種類・性質によっては、操業に伴い産業廃棄物が発生する可能性がある。</li> <li>- M/Pの実施による物流産業の発展は、新たな雇用の創出と人口流入をもたらすと考えられる。その場合、人口の集積は生活ごみの増加を引き起こす。</li> </ul>
5. 騒音・振動	<ul style="list-style-type: none"> <li>- インフラや施設の整備事業が行われる場合、工事中に工事車両・機械からの騒音・振動が問題となる可能性がある。</li> <li>- 施設の種類・性質によっては、操業に伴い騒音や振動が発生する可能性がある。</li> <li>- 物流量の増加により交通量が増えれば、騒音・振動による負の影響が生じる可能性がある。</li> </ul>
6. 地盤沈下	不明
7. 悪臭	施設の整備事業が行われる場合、施設の種類・性質によっては、操業に伴い悪臭が発生する可能性がある。
8. 底質	港湾施設の整備事業の場合、大量の排水・排土が海の底質の環境悪化を引き起こす可能性がある。
9. 事故・災害	<ul style="list-style-type: none"> <li>- インフラや施設の整備事業が行われる場合、工事中に事故が発生する可能性がある。</li> <li>- 物流量の増加により交通量が増えれば、交通事故のリスクも大きくなる。</li> </ul>
<b>自然環境</b>	
10. 地形・地質	インフラや施設の整備事業が行われる場合、悪影響が起こる可能性がある。
11. 土壌侵食	インフラや施設の整備事業が行われる場合、悪影響が起こる可能性がある。
12. 地下水	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 施設の種類・性質によっては、揚水可能量の減少、地下水位の低下、水質汚染、地盤沈下を招く可能性がある。</li> <li>- M/Pの実施による物流産業の発展は、新たな雇用の創出と人口流入をもたらすと考えられる。その場合、人口の集積により地下水消費量は増加すると考えられる。</li> </ul>
13. 水文・水理	不明
14. 沿岸域	港湾施設の整備に伴う海岸の変形、海への排水が、沿岸底質や海洋生態系に悪影響を与える可能性がある。
15. 保護区	ナミビア国内には多くの保護区がある。事業計画の際に、それら保護区やその周辺を避ける必要がある。

16. 生物・生態系	事業計画の際に、生態学的に貴重な生物の生息地（絶滅危惧種の生息地など）を避ける必要がある。
17. 気象	気象に悪影響を及ぼすような性質をもった事業あるいは大規模な事業が計画される可能性は低い。
18. 景観	事業の立地にあたり、十分配慮する必要がある。
19. 地球温暖化	物流量の増加により交通量が増えれば、二酸化炭素の排出量も増加すると考えられる。
<b>社会環境</b>	
20. 非自発的住民移転	人口密集地は非常に限られているため、そのような地域を避けた事業計画を行う必要がある。
21. 地域経済（雇用、生計手段等）	M/Pの実施による物流産業の発展により、新たな雇用機会の創出、地域経済の活性化、ひいては住民の生計向上といったプラスの効果が期待されるが、機会の不平等、所得格差といった負の影響にも注意を払う必要がある。
22. 土地利用、地域資源利用	不明
23. 社会組織・インフラ、地域の意思決定機構	不明
24. 既存の社会インフラ・サービス	M/Pの実施による物流産業の発展は、新たな雇用の創出と人口流入をもたらすと考えられる。その場合、水・電気の供給、ごみ処理、教育・保健医療施設といった既存の社会インフラやサービスが、増加する住民のニーズを満たせなくなる可能性がある。
25. 貧困層、先住民族、少数民族	不明
26. 被害と便益の偏在	不明
27. 文化的遺産	事業計画の際に、文化・歴史にまつわる遺跡等がある場所を避ける必要がある。
28. 地域内の利害対立	不明
29. 水利用、水利権、共有権	不明
30. 危険、HIV/AIDS等の感染症	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 普段より厳しい労働・生活環境にさらされている運輸関係の労働者（トラック運転手、港湾労働者など）が、より健康を脅かされる可能性、特に HIV/AIDS等の性感染症にかかるリスクが高まることが考えられる。</li> <li>- 物流拠点は、人の流入出・交流が盛んに行われるために感染症の多発地帯となる可能性が高い。</li> </ul>
31. ジェンダー	不明
32. 子どもの権利	不明

注：影響項目は、「JICA 環境社会配慮ガイドライン」の「別紙4 スクリーニング様式」の項目9、及び「環境チェックリスト」を基に作成。

出典：詳細計画策定調査団

#### 6-4-3 本格調査の環境カテゴリー

本プロジェクトは、国際物流ハブ構築マスタープランの策定を目的としており、具体的な事業のロングリスト化、及び、そのうち優先プロジェクトに係る概要の提案（フィージビリティ・スタディは行わない）については、本プロジェクト実施の過程で行われることとなる。

また、JICA 環境社会配慮ガイドライン（2010年4月公布）に基づくと、以下の理由により、本プロジェクトは環境や社会に重大な影響を及ぼす可能性はないと判断される。

- ・現時点では事業が特定されていないため、本プロジェクトが大規模な非自発的住民移転、地下水揚水・埋立・土地造成・開墾あるいは森林伐採といった影響を及ぼしやすい特性をもつか否か、また、影響を受けやすい地域（保護対象地域、貴重種の生息、砂漠化の著しい地域、歴史・文化的価値のある地域、先住民の生活区域など）を含むか否かは不明である。
- ・しかし、具体的な事業は本プロジェクト実施の過程で提案されることから、プロジェクト実施中にSEAを行うことによって、上記特性や地域をあらかじめ避けることは可能である。

以上の理由から、本プロジェクトに係る環境や社会への望ましくない影響は重大ではないと判断し、環境カテゴリーを「B」に分類する。

#### 6-4-4 戦略的環境アセスメントの実施

JICA 環境社会配慮ガイドラインは、マスタープラン調査には戦略的環境アセスメント (SEA) を適用するとしている。また、6-1 で述べたように、ナミビアで 2008 年に作成された “Regulations for Strategic Environmental Assessment (SEA) and Environmental Impact Assessment (EIA)” 及び “Procedure and Guidelines for Strategic Environmental Assessment (SEA) and Environmental Management Plan (EMP)” (いずれもドラフト) では、政策/計画/プログラム (Policy, Plan, or Programme) の策定及び変更においては SEA の実施とそれに基づいた環境許認可が必要と規定されている。これら手順及び規則はまだ最終化しておらず発効していないが、近い将来の施行を念頭に、かつ JICA 環境社会配慮ガイドラインに準じ、本格調査にて SEA を実施するのが適当であると考ええる。

##### (1) 本格調査での戦略的環境アセスメントの TOR (案)

SEA の考え方に基づいた本格調査における環境社会配慮実施の TOR (案) は、以下のとおりである。

- ・ベースラインとなる環境社会の状況（土地利用、自然環境、先住民族の生活区域及び経済社会状況等）の確認
- ・環境社会配慮の観点による、本プロジェクトの目的、計画の内容（開発予測、対策のリスト、ルートや将来の開発区域の地図等）に係る検討
- ・諸制約の中で目的を達成するための代替案の検討
- ・国際レベル、国家レベル、地域レベルごとの環境社会配慮制度・組織に係る情報収集・分析
  - －環境社会配慮（環境影響評価、住民移転、住民参加、情報公開等）に関連する法令や基準等
  - －「JICA 環境ガイドライン」との乖離
  - －関係機関の概要
- ・スコーピング（政策/計画/プログラム等の意思決定にあたり極めて重要な環境社会項目とその評価方法を明らかにすること）の実施
- ・国際物流ハブ構築マスタープランによって引き起こされる自然及び社会環境への正・負の影響に係る予測・分析
- ・影響の評価及び代替案（ゼロオプションを含む）の比較検討（Policy, Plan, Program レベル）
- ・負の影響を最小化し、正の影響を最大化するための方策に係る検討
- ・国際物流ハブ構築マスタープランを実施する際のモニタリング方法及びモニタリング体制の検討
- ・ステークホルダー協議の開催支援（実施目的、参加者、協議内容等）
- ・SEA 報告書案の作成

SEA 報告書案は、ナミビア国内の規定に基づき、ナミビア側が最終化及び環境許認可の取得手続きを行う。

(2) ナミビアにおける SEA の現状と現地再委託調査の可能性

環境・観光省 (MET) 及びローカルコンサルタントへの聞き取りによると、ナミビアにおいて SEA の考え方はまだ十分浸透しておらず、政策/計画/プログラムの策定主体である政府機関 (「実施者」) の担当者でも SEA への認識がない場合があるとのことである。また、これまで SEA が実施された政策/計画/プログラムはすべてドナーが関与したものであり、SEA の対象となると思われる政策/計画/プログラムのすべてに SEA が実施されているとは限らない。

2013 年 10 月時点で SEA が実施されている政策/計画/プログラムは 9 件ある。そのすべてにおいて、SEA は「実施者」からの委託でローカルコンサルタントが行っているとのことである。MET が作成した環境系コンサルタントのショートリストは本報告書の付属資料 5 の 1 のとおりであるが、これは単にこれまでにナミビアで環境アセスメント関連の仕事を請け負ったことのあるコンサルタントのリストであり、MET のいかなる評価も反映していない。また、これらコンサルタントのほとんどは環境影響評価 (EIA) の請負業者であり、MET の環境部担当者によるとこれまでに SEA の実施実績のあるのは SAIEA (Southern Africa Institute for Environmental Assessment)、Polytechnic of Namibia の Department of Land Management (リスト記載なし)、及びボツワナに拠点を置くコンサルタント (リスト記載なし、企業名不明) の 3 組織とのことである。

詳細計画策定調査にて入手した SEA の事例に係る情報は表 6-6 のとおりである。

表 6-6 既存の SEA レポート

タイトル	詳細計画調査でのレポート入手状況
Millennium Challenge Account Namibia Compact: Volume 1: Phase II Strategic Environmental Assessment (2008)	入手済 (PDF ファイル)
Strategic Environmental Assessment for Combating Bush Encroachment for Namibia's Development (CBEND) (2009)	入手済 (PDF ファイル)
Strategic Environmental Assessment of the Karas Integrated Regional Land Use Plan (2011)	入手済 (PDF ファイル)
Strategic Environmental Assessment of the Central Namib Uranium Rush (2011)	以下 URL よりダウンロード可能 <a href="http://www.saiea.com/uranium/index.html">http://www.saiea.com/uranium/index.html</a>
Strategic Environmental Assessment (SEA) for Namibian Coast Conservation & Management Project (NACOMA) (2009-2010)	以下 URL よりダウンロード可能。数種あり。 <a href="http://www.nacoma.org.na/FindOutMore/ReportsPublications.htm">http://www.nacoma.org.na/FindOutMore/ReportsPublications.htm</a>
Namibia's Forth National Development Plan (NDP4)	ヒアリングにて SEA を実施したとの情報を得たのみ。

出典：詳細計画調査団

MET からは、本格調査における SEA の実施は、日本人専門家やナミビア側 C/P だけで行うのではなく、ナミビア固有の自然・社会環境に精通したローカルコンサルタントを活用することを強く勧められた。

詳細計画策定調査の結論としても、本格調査の限られた期間と投入量、及びナミビア全土という広域を扱う点にかんがみ、SEA は現地再委託調査を有効活用して行うのが妥当であると考えられる。

## 第7章 本格調査への実施方針

### 7-1 調査の目的

ナミビア国の第四次国家開発計画（NDP4）の優先事業として掲げられた、国際物流ハブ構築マスタープランを策定し、プロジェクト案のロングリストと、その中の優先プロジェクト案について概要を示す。

### 7-2 調査の対象

#### (1) 対象分野

産業開発・地域開発（国際物流ハブ機能の確立を核とした国家開発戦略づくり）

#### (2) 対象規模

ナミビア国内の国際物流ネットワーク全体（物流制度・組織整備とインフラ活用計画）

### 7-3 調査項目案

#### (1) フェーズ1：調査対象地域の現状調査

- 1) ナミビア及び南部アフリカの地域経済の現状調査及び分析
- 2) ナミビア及び南部アフリカにおける産業活動及びバリューチェーンの現状調査及び分析
- 3) ナミビア及び南部アフリカにおける物流ネットワーク（制度・インフラ）の現状調査及び分析
- 4) 「全国交通マスタープラン」の結果のレビュー及び分析
- 5) 環境社会配慮事項〔戦略的環境アセスメント（SEA）関連を含む〕に関する現状調査及び分析

#### (2) フェーズ2：国際物流ハブ構築マスタープランの策定

- 1) 2025年を目標年次とした開発ビジョンの設定
- 2) 物流需要想定とナミビアのSADC地域における国際物流ハブ国としての位置づけのシナリオ設定
- 3) 主要課題及び競争優位要因の抽出
- 4) 物流立国という観点からの既存計画及び事業の再評価
- 5) 総合的な国際物流ハブ戦略の策定
- 6) 制度整備計画の提案
- 7) 案件ロングリストと優先案件のアウトラインの提案（目標年次2020年及び2025年）
- 8) 「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」に従ったSEAの実施

## 7-4 調査工程と要員構成

### (1) 調査工程案

年	2014年												2015年		
	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
フェーズ	← フェーズ1						← フェーズ2 →								
年次	← 1年次						← 2年次 →								
現地調査	■						■								
国内作業	<input type="checkbox"/>													<input type="checkbox"/>	
報告書	△ ICR					△ PR					△ ITR			△ DFR	△ FR

### (2) 要員構成の分野案

1. 総括／SADC 経済・物流立国戦略
2. 経済産業分析・バリューチェーン／官民関係
3. 物流計画 1（物流政策／物流ビジネスモデル／貿易促進）
4. 物流計画 2（需要予測／交通量解析）
5. 物流施設
6. 空間計画／物流拠点計画
7. 国際物流諸制度／業務調整
8. 環境社会配慮
9. GIS
10. 運輸交通計画（鉄道、港湾、道路、空港）



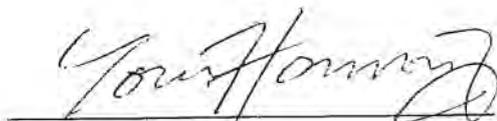
## 付 属 資 料

1. ミニッツ (M/M)
2. 合意文書 (R/D)
3. 面会者一覧
4. 議事録
5. ローカルリソースリスト
6. 収集資料リスト

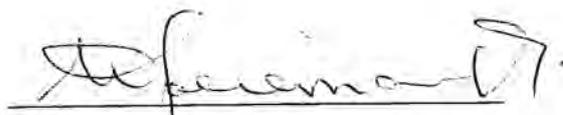


**MINUTES OF MEETINGS**  
**ON**  
**JAPANESE TECHNICAL COOPERATION**  
**FOR**  
**THE PROJECT ON MASTER PLAN FOR DEVELOPMENT OF AN**  
**INTERNATIONAL LOGISTICS HUB FOR SADC COUNTRIES**  
**IN**  
**THE REPUBLIC OF NAMIBIA**  
**AGREED UPON BETWEEN**  
**NATIONAL PLANNING COMMISSION**  
**AND**  
**JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY**

Windhoek, 4 October 2013



Mr. Toru Homma  
Leader  
Detailed Planning Survey Team  
Japan International Cooperation Agency  
Japan



Mr. Willem Goeiemann  
Chief : National Development Advice  
National Planning Commission  
The Republic of Namibia

In response to the official request of the Government of the Republic of Namibia (hereinafter referred to as "GRN") , Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA") dispatched the Detailed Planning Survey Team (hereinafter referred to as "the Team"), headed by Mr. Toru Homma, to Namibia from 30 September 2013 for the purpose of working out the details of the Project on Master Plan for Development of an International Logistics Hub for SADC Countries in the Republic of Namibia (hereinafter referred to as "the Project").

During its stay in Namibia, the Team held a series of discussions with the officials of National Planning Commission (hereinafter referred to as "NPC") and other related organizations with respect to the design of the Project.

The main items that were discussed and agreed by both parties are as follows.

1. Framework of the Project

- (1) The draft Record of Discussions (hereinafter referred to as "R/D") which stipulates the framework of the Project including background, title, expected goals, outputs, study items, inputs, implementation structure, project sites, beneficiaries, duration, reports, environmental and social considerations and undertakings is confirmed by both sides as appropriate. The agreed draft R/D is shown in Attachment 2.
- (2) The GRN provided the attached document "TERMS OF REFERENCE FOR A LOGISTICS MASTERPLAN FOR NAMIBIA" as a reference document. Both parties resolved that the "Phase 3: Feasibility Study" in the reference document would not be carried out as part of the Project, due to time and financial constraints. The GRN would request the Government of Japan for further cooperation to carry out the Phase 3 in the future.

2. Environmental and Social Considerations

Terms of reference of the mission member in charge of Environmental and Social Considerations shall be agreed in written form between JICA and NPC within one (1) month after signing of R/D.

Attachment 1: List of Participants

Attachment 2: Draft Record of Discussions

Attachment 3: Terms of Reference for a Logistics Masterplan for Namibia



## List of Participants

### [Namibian Side]

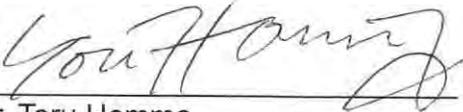
1. National Planning Commission
  - Mr. Willem Goeiemann, Chief : National Development Advice
  - Mr. Ned Sibeya, Deputy Chief : National Development Advice
  - Ms. Habani Munyungano, Chief National Development Advisor
  - Mr. Tobias Sisamu, National Development Advisor
  - Mr. Frans Mupurua, National Development Advisor
2. Ministry of Works And Transport
  - Mr. Phillip Amunyela, Under Secretary, Department of Transport
  - Mr. Champion Dziva, Chief Engineer, Directorate of Transportation Infrastructure, Department of Transport
3. Ministry of Trade And Industry
  - Mr. Wilbard Nashandi, Deputy Director: Projects & Incentives, Namibia Investment Centre (NIC)
  - Ms. Angela Dau-Pretorius, Deputy Director: Investor Services, NIC
  - Ms. Loini Nd Frans, Principal Economist: Projects & Incentives, NIC
  - Mr. Luaba Janio, Chief Investment Promotion Officer, NIC
  - Mr. Mukela Mabakeng, Principal Economist, Industrial Economic Analysis & Planning, Directorate Industrial Development
  - Ms. Ilona N. Nkandi-Asino, Principal Economist, Industrial Policy, Planning & Development, Directorate Industrial Development
  - Mr. Wiekus Steenkamp, Policy Analyst, Directorate International Trade, Department of Trade and Commerce
  - Mr. Koos Van Staden, Senior Manager: Industrial & Entrepreneurship Development, Namibia Development Corporation
4. Walvis Bay Corridor Group
  - Mr. Johnny Smith, Chief Executive Officer
  - Mr. Gilbert Boois, Project Manager: Spatial Development Initiatives
  - Mr. Clive Smith, Project Manager: Logistics Hub

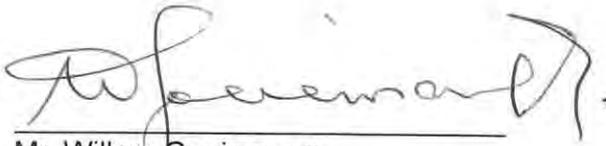
[Japanese Side]

1. JICA Detailed Planning Survey Team
  - Mr. Toru Homma, Team Leader
  - Mr. Tsunenari Soyama, Cooperation Planning
  - Mr. Masaki Iiyama, Cooperation Planning
  - Mr. Shigeki Kawahara, Regional Economy and Development Policy
  - Mr. Yoji Sakakibara, Logistics Industry Development and Investment Promotion
  - Ms. Naomi Imase, Environmental and Social Considerations
2. JICA Namibia Office
  - Mr. Shunsuke Nakamura, Resident Representative
  - Mr. Festus Unengu, Programme Officer

**RECORD OF DISCUSSIONS**  
**ON**  
**THE PROJECT ON MASTER PLAN FOR DEVELOPMENT OF AN**  
**INTERNATIONAL LOGISTICS HUB FOR SADC COUNTRIES**  
**IN**  
**THE REPUBLIC OF NAMIBIA**  
**AGREED UPON BETWEEN**  
**NATIONAL PLANNING COMMISSION**  
**AND**  
**JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY**

Windhoek, 10 October 2013

  
Mr. Toru Homma  
Leader  
Detailed Planning Survey Team  
Japan International Cooperation Agency  
Japan

  
Mr. Willem Goeiemann  
Chief : National Development Advice  
National Planning Commission  
The Republic of Namibia

Based on the minutes of meetings on the Detailed Planning Survey on the Project on Master Plan for Development of an International Logistics Hub for SADC Countries in the Republic of Namibia (hereinafter referred to as “the Project”) signed on 4 October, 2013 between National Planning Commission (hereinafter referred to as “NPC”) and the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as “JICA”), JICA held a series of discussions with NPC and relevant organizations to develop a detailed plan of the Project.

Both parties agreed to the details of the Project and the main points discussed as described in the Appendix 1 and the Appendix 2 respectively.

Both parties also agreed that NPC, the counterpart to JICA, will be responsible for the Project in cooperation with JICA, coordinate with other relevant organizations and ensure that the self-reliant operation of the Project is sustained during and after the implementation period in order to contribute toward social and economic development of the Republic of Namibia (hereinafter referred to as “Namibia”).

The Project will be implemented within the framework of the Note Verbales exchanged on 13 June, 2013 between the Government of Japan (hereinafter referred to as “GOJ”) and the Government of the Republic of Namibia (hereinafter referred to as “GRN”).

The effectiveness of the record of discussions is subject to an internal procedure of JICA.

Appendix 1: Project Description  
Appendix 2: Main Points Discussed

## PROJECT DESCRIPTION

### I. BACKGROUND

Namibia borders with Angola, Botswana, South Africa, and Zambia, and has good access to these countries and other countries through good ports and trunk roads, and huge potential to be an international logistics hub for Southern African Development Community (SADC) countries.

One of the Desired Outcomes stipulated in the Fourth National Development Plan (NDP4), which is a roadmap of Namibia up to 2016/17, is to lead Namibia to be a regional leader in logistics and distribution. In order to realize this, NDP4 included preparation of a "National Logistics Master Plan" that provides a detailed future image of Namibia as an international logistics and distribution centre and identifies key policy measures and actions to be taken to promote and invite logistics industries in Namibia.

The GRN, embarking upon this new challenge of development, requested the GOJ to provide technical cooperation for development planning on "The Project on Master Plan for Development of an International Logistics Hub for SADC Countries in the Republic of Namibia".

### II. OUTLINE OF THE PROJECT

#### 1. Title of the Project

The Project on Master Plan for Development of an International Logistics Hub for SADC Countries in the Republic of Namibia

#### 2. Expected Goals which will be attained after the Project Completion

##### (1) Goal of the Proposed Plan (Objective of the Project)

The Government of Namibia uses the International Logistics Hub Master Plan as a part of the "Logistics Nation" Strategy.

##### (2) Goal which will be attained by utilizing the Proposed Plan (Overall Goal)

(a) Accelerated economic growth by development of Namibia as a "Logistics Nation", which will contribute to making SADC as a region more competitive in global market

(b) Accelerated growth of other sectors in Namibian economy spearheaded by logistics industry,

(c) Increased employment and improved income equality in Namibia

#### 3. Outputs

International Logistics Hub Master Plan:

(a) Development strategies and implementation plans which aims to formulate a "Logistics Nation" for Namibia with a target year of 2025

(b) A long list of strategic projects, and profiles for the selected priority projects

(c) A set of action plans including resource allocation and capacity building

- (d) Involvement of local stakeholders in making process of International Logistics Hub Master Plan as a set of common framework to realize “Logistics Nation”
- (e) Dissemination of International Logistics Hub Master Plan as a set of common framework to promote “Logistics Nation”, to the international donors and investors

#### 4. Study Items

Phase 1: Review of current situation of the study area

- Review of economic situations of Namibia and SADC countries
- Review of industrial activities and value chain in Namibia and SADC countries
- Review of international logistics network in Namibia and SADC countries
- Review of the results of “National, Regional and International Integrated Transport Master Plan”
- Review of the factors regarding Environmental and Social Considerations including Strategic Environmental Assessment (hereinafter referred to as “SEA”).

Phase 2: Formulation of the International Logistics Hub Master Plan

- Preparation of a development vision with target year of 2025
- Forecast of logistics demand and scenario setting of Namibian position as an international logistics hub in SADC
- Identification of major issues and critical success factors
- Assessment of the existing plans and projects
- Formulation of comprehensive international logistics hub strategies
- Formulation of institutional development plan
- Formulation of a long list and outlines of candidate development projects with target years of 2020 and 2025
- Conducting Strategic Environmental Assessment in accordance with JICA Guidelines for Environmental and Social Considerations (April 2010)

#### 5. Input

(1) Input by JICA

(a) Dispatch of Mission

Mission covering the following areas will be dispatched.

- Regional Economy / Logistics Nation Strategy (Team Leader)
- Industrial Development/ Investment Promotion/ Project Evaluation
- Logistics Policy / Trade Facilitation
- Logistics Business Model
- Logistics Demand Forecast / Transport Analysis
- Urban Development
- Logistics Facility
- Public Private Partnership / Project Administrator
- Railway Planning
- Port Planning
- Road Planning



- Airport Planning
  - Environmental and Social Considerations
  - GIS
- (b) Counterpart training in Japan and/or third countries

Input other than indicated above will be determined through mutual consultations between JICA and NPC during the implementation of the Project, as necessary.

(2) Input by NPC

NPC will take necessary measures to provide at its own expense:

- (a) Services of Namibian counterpart personnel and administrative personnel as referred to in II-6;
- (b) Suitable office space with necessary equipment to accommodate both the Japanese mission and Namibian counterpart personnel and administrative personnel;
- (c) Supply or replacement of machinery, equipment, instruments, vehicles, tools, spare parts and any other materials necessary for the implementation of the Project other than the equipment provided by JICA;
- (d) Information as well as support in obtaining medical service;
- (e) Credentials or identification cards;
- (f) Available data (including maps and photographs) and information related to the Project;
- (g) Running expenses necessary for the implementation of the Project; and
- (h) Necessary facilities to members of the JICA missions for the remittance as well as utilization of the funds introduced into Namibia from Japan in connection with the implementation of the Project

6. Implementation Structure

The Project organization chart is given in the Annex1. The roles and assignments of relevant organizations are as follows:

(1) NPC

(a) Initiator

NPC will be responsible for overall coordination of the Project.

(2) Ministry of Works and Transport

(a) Supervisor of Implementer

Ministry of Works and Transport will be responsible for supervision of implementation of the Project

(3) Walvis Bay Corridor Group

(a) Implementer

Walvis Bay Corridor Group (WBCG) will be responsible for daily operations and implementation of the Project.

(4) JICA Mission

The JICA mission will give necessary technical guidance, advice and recommendations to NPC on any matters pertaining to the implementation of the Project.

(5) Steering Committee

Steering Committee (hereinafter referred to as "S/C") will be established in order to facilitate inter-organizational coordination. Detailed functions and composition of S/C are shown in the Annex 2.

(6) Stakeholders Meeting

Stakeholders Meeting (hereinafter referred to as "SHM") will be organized in relevant areas to involve stakeholders and facilitate their inputs. Detailed functions and composition of SHM are shown in the Annex 3.

7. Project Site(s) and Beneficiaries

The Project will cover whole area of the country.

The beneficiary of the project will be the whole nationals of Namibia

8. Duration

The Project will be implemented for approximately 14 months as shown in Annex 4. The schedule is provisional and subject to change when both parties agree upon the necessity that may arise in the course of implementation of the Project

9. Reports

JICA will prepare and submit 50 copies of the following reports to the NPC in English.

- (1) Inception Report at the commencement of the first work period in Namibia
- (2) Progress Report at the time about 5 months after the commencement of the first work period in Namibia
- (3) Interim Report at the time of 9 months after the commencement of the first work period in Namibia
- (4) Draft Final Report at the end of the last work period in Namibia
- (5) Final Report within one (1) month after the receipt of the comments on the Draft Final Report

10. Environmental and Social Considerations

NPC agreed to abide by 'JICA Guidelines for Environmental and Social Considerations' in order to ensure that appropriate considerations will be made for the environmental and social impacts of the Project.

(Terms of Reference of the mission member in charge of environmental and social considerations shall be agreed in written form between JICA and NPC with one (1) month after signing of the R/D)

### **III. UNDERTAKINGS OF THE GRN**

1. The GRN will take necessary measures to:

- (1) ensure that the technologies and knowledge acquired by the Namibian nationals as a result of Japanese technical cooperation contributes to the economic and social development of Namibia, and that the knowledge and experience acquired by the personnel of Namibia from technical training as well as the equipment provided by JICA will be utilized effectively in the implementation of the Project; and
- (2) grant privileges, exemptions and benefits to members of the JICA missions referred to in II-5 (1) above and their families, which are no less favorable

than those granted to experts and members of the missions and their families of third countries or international organizations performing similar missions in Namibia.

2. The GRN will take necessary measures to:
  - (1) provide security-related information as well as measures to ensure the safety of members of the JICA missions;
  - (2) permit members of the JICA missions to enter, leave and sojourn in the GRN for the duration of their assignments therein and exempt them from foreign registration requirements and consular fees.
3. Other privileges, exemptions and benefits will be provided in accordance with the Note Verbales exchanged on 13 June, 2013 between the GOJ and the GRN.

#### **IV. EVALUATION**

JICA will conduct the following evaluations and surveys to mainly verify sustainability and impact of the Project and draw lessons. The NPC is required to provide necessary support for them.

1. Ex-post evaluation three (3) years after the project completion, in principle
2. Follow-up surveys on necessity basis

#### **V. PROMOTION OF PUBLIC SUPPORT**

For the purpose of promoting support for the Project, NPC will take appropriate measures to make the Project widely known to the people of Namibia.

#### **VI. MUTUAL CONSULTATION**

JICA and NPC will consult each other whenever any major issues arise in the course of Project implementation.

#### **VII. AMENDMENTS**

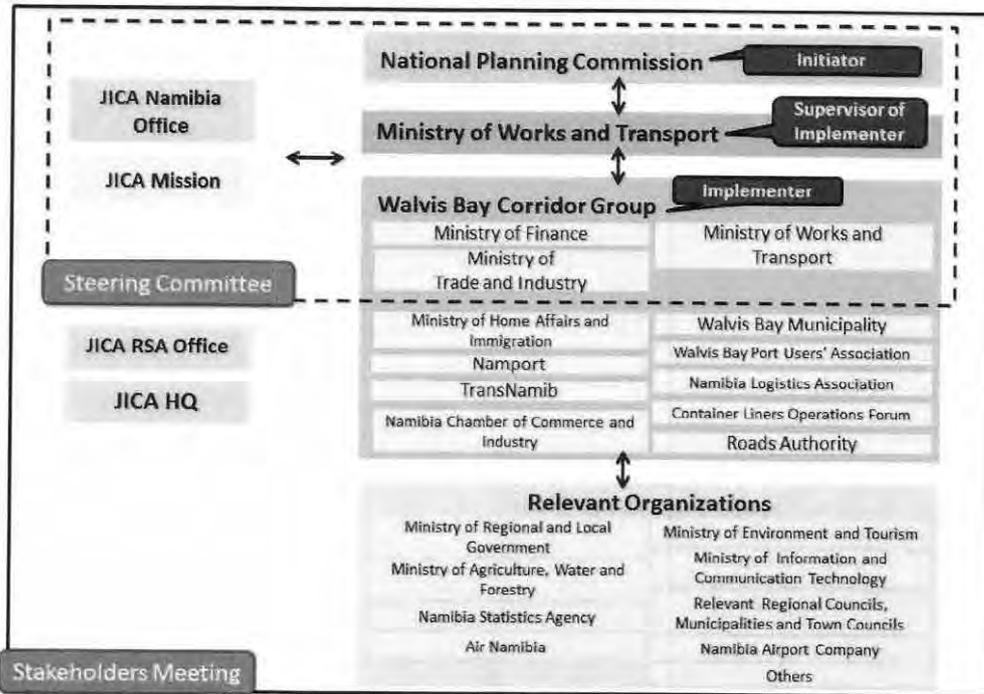
The record of discussions may be amended by the minutes of meetings between JICA and NPC.

The minutes of meetings will be signed by authorized persons of each side who may be different from the signers of the record of discussions.

- Annex 1 Project Organization Chart
- Annex 2 Functions and Composition of Steering Committee
- Annex 3 Functions and Composition of Stakeholders Meeting
- Annex 4 Project Schedule

Project Organization Chart

**Implementation Structure**



*U*

*[Handwritten Signature]*

## Functions and Composition of Steering Committee

## 1. Function

The Steering Committee shall fulfill the following functions and hold meetings when the JICA mission submits reports and/or whenever necessity arises;

- (1) To monitor and supervise the entire Project;
- (2) To discuss and approve the reports;
- (3) To coordinate among authorities concerned;
- (4) To review and exchange views on major issues arising from SHM or in connection with the Project;
- (5) To support the JICA mission by providing necessary arrangement; and
- (6) To coordinate the Project and the Stakeholders Meeting.

## 2. Composition

## (1) Namibian side

Chairperson: National Planning Commission

Vice Chairperson: Ministry of Works and Transport

Members: Representative from;

- a. National Planning Commission
- b. Ministry of Works and Transport
- c. Ministry of Finance
- d. Ministry of Trade and Industry
- e. Walvis Bay Corridor Group

## (2) Japanese side

a. Resident Representative, JICA Namibia Office

b. Team Leader, JICA Mission

c. Officials of Embassy of Japan as observer

Other observers may attend the Committee meetings upon the agreement between the Chair and JICA.

## Functions and Composition of Stakeholders Meeting

### 1. Function

The Stakeholders Meeting shall fulfill the following functions and hold meetings whenever the need arises;

- (1) To facilitate understandings among stakeholders of the process and the outputs of the Project;
- (2) To collect comments from stakeholders on the reports;
- (3) To support coordination among stakeholders; and
- (4) To review and exchange views on major issues arising from or in connection with the Project

### 2. Composition

#### (1) Namibian side

Chairperson: National Planning Commission

Vice Chairperson: Ministry of Works and Transport

Members: Representative from;

- a. National Planning Commission
- b. Ministry of Works and Transport
- c. Walvis Bay Corridor Group
- d. Ministry of Finance
- e. Ministry of Trade and Industry
- f. Ministry of Home Affairs and Immigration
- g. Ministry of Regional and Local Government
- h. Ministry of Environment and Tourism
- i. Ministry of Information and Communication Technology
- j. Ministry of Agriculture, Water and Forestry
- k. Relevant Regional Councils
- l. Relevant Municipalities and Town Councils
- m. Namibia Statistics Agency
- n. Namibian Ports Authority
- o. Roads Authority
- p. Trans Namib Holdings Ltd
- q. Namibia Chamber of Commerce and Industry
- r. Namibia Logistics Association
- s. Container Liners Operations Forum
- t. Walvis Bay Port Users' Association
- u. Air Namibia
- v. Namibia Airport Company

#### (2) Japanese side

- a. Resident Representative, JICA Namibia Office
- b. Team Leader, JICA Mission

### 3. Meeting Arrangement

The Stakeholders Meetings are organized by NPC supported by WBCG. The Meetings will be held in several key locations such as Windhoek, Coast, North and South.

Other organizations may attend the Committee meetings upon the agreement between the Chair and JICA.



Handwritten mark

### Tentative Project Schedule

Annex 4

The Project will be carried out for approximately 14 months as shown below.

Cumulative Month	1st	2nd	3rd	4th	5 th	6 th	7 th	8 th	9 th	10 th	11 th	12 th	13 th	14 th
Project														
Reports	△ IC/R				△ PR/R				△ IT/R				△ DF/R	△ F/R

IC/R: Inception Report  
 PR/R: Progress Report  
 IT/R: Interim Report  
 DF/R: Draft Final Report  
 F/R: Final Report

Handwritten signature

**MAIN POINTS DISCUSSED**

1. Environmental and Social Considerations

- (1) Terms of reference of the mission member in charge of Environmental and Social Considerations shall be agreed in written form between JICA and NPC within one (1) month after signing of R/D.
- (2) In case that GRN needs to submit SEA report after the Project, in accordance with the domestic laws and regulations, the Project shall provide GRN with related information and data acquired in the Project for the SEA report during the project implementation.

2. Disclosure of the report

JICA and NPC agreed that the Final Report shall be open to the general public.

3. Format of the reports

JICA and NPC agreed that JICA will prepare and submit reports referred in II.9 both in paper and electronic format.

4. Framework of the Project

The GRN provided the attached document "TERMS OF REFERENCE FOR A LOGISTICS MASTERPLAN FOR NAMIBIA" as a reference document. Both parties resolved that the "Phase 3: Feasibility Study" in the reference document would not be carried out as part of the Project, due to time and financial constraints. The GRN would request the Government of Japan for further cooperation to carry out the Phase 3 in the future.

Annex: Terms of Reference for a Logistics Masterplan for Namibia

## TERMS OF REFERENCE FOR A LOGISTICS MASTERPLAN FOR NAMIBIA

### 1. BACKGROUND

Namibia is strategically located on the west coast of Southern Africa and ideally placed to serve the SADC region and specifically the landlocked countries as a logistics hub as indicated in the National Development Plan IV. Namibia has for years been developing into an increasingly important transit country for goods from or going to landlocked countries in southern and central Africa. The economic growth of the SADC countries such as Angola, Botswana, Zimbabwe, Democratic Republic of the Congo and Zambia has resulted in an increase of handling of transit goods via Namibia. Freight across the main borders of Namibia has increased from 2,255,751 tonnes in 2007 to 3,786,571 tonnes in 2011 that is an increase of 59.6%.

The increasing freight volumes have both increased the strains on existing transport infrastructure as well as identified a need for more proactive logistics and transport planning to accommodate future growth. The national development strategies emphasize the challenge of balancing the maintenance of existing logistics and transportation infrastructure, the expansion of the infrastructure network to uncovered places in rural areas and the improvement of transport linkages to neighbouring countries. Vision 2030, the National Poverty Reduction Action Plan and the National Development Plan IV (NDP IV) for the period 2012/2013-2016/2017 are relevant strategy papers in which the Namibian government presents its long-term development goals and the strategy for their realisation. In these development strategies, Namibia attributes considerable significance to the logistics and transport sector, with regard to poverty reduction and economic development as well as within the framework of regional integration in the SADC region.

A recent study by the Japanese International Cooperation Agency (JICA) identified a number of challenges and constraints for economic development in Namibia. These include:

- Weak employment generation by existing industry;
- Small population size and low performance of Labour force;
- Dependent economic relationship with South Africa; and
- Need for the clearer development strategy and development scenario.

This same study also identified a number of opportunities for economic development, including:

- Good location and access to inland neighbouring countries; and
- Rapid economic development in the surrounding countries.

Given these constraints and opportunities, one of the most viable Sectors to be a main stay of economic development in Namibia is Logistics.

A 3-phased approach table to the development of Namibia as a "Logistics Nation" is attached as annex 1.

In the **first phase**, namely the phase of "Transport Corridor", the focus is on taking a sizable share in the regional market of international transportation, and expansion and upgrading of infrastructure that are needed to accommodate that large quantity of flow of goods.

In the **second phase**, namely "Economic Corridor", the focus will be put on evolving Namibia as one of the regional distribution centres by developing the functions of supply and distribution depot for the region.

In the **second phase**, namely “Economic Corridor”, the focus will be put on evolving Namibia as one of the regional distribution centres by developing the functions of supply and distribution depot for the region.

A National, Regional & International Integrated Transport Master Plan for Namibia has been commissioned with the assistance of the EU – Africa Infrastructure Trust Fund and the European Investment Bank in February 2012. This Transport Master Plan focus on the projection of transport needs and opportunities for a period of 30 years and looks at the full integration of the various modes of transport and the development of an optimized system. It presents a long-term development path to establish an integrated multimodal transport system and to identify various transport development projects to remove bottlenecks in the present system in order to expand the capacity of all modes of transport to their full potentials.

Under the 3-phased approach proposed in the JICA report, the next step in the development of Namibia as a “Logistics Nation” is the establishment of “Economic Corridors”. Given an integrated transport system and substantial increases in the volume of international cargo, “Economic Corridors” are ready to evolve from “simple paths of cargo” to a “network of supply and distribution depots” for the region. This, in turn, requires a “National Logistics Master Plan” that provides a detailed future image of Namibia as an international logistics & distribution centre and identifies key policy measures and actions to be taken to promote and invite logistics industries in Namibia. The “Logistics Master Plan” should define a framework of a future image of international logistics network, future population distribution in accordance with expected growth in the logistics/ distribution industry, spatial distribution of economic growth, and generation of jobs.

## 2. OBJECTIVE OF THE STUDY

### Overall objective

The overall objective of the Logistics Master Plan is to identify the location of strategic logistics hubs, develop a plan for the logistics hubs and distribution parks, identify and scope the location and capacity of the requisite infrastructure, identify required trade facilitation policies, procedures and projects, and identify policy measures to be taken for promotion of logistics industries and inviting international logistics companies. In addition, key issues pertaining to technology (particularly information and communications technologies), training and skills, market access and facilitation, financing and climate change and environmental protection should also be identified. This master plan is expected to be a common platform for the public sector, private sector, and local government to share visions, priorities, and framework of planning and implementation.

In order to improve logistics infrastructure in a sustainable manner and to strengthen the country’s institutional capacities, the study outcome will be broadly divided into two parts, namely physical plan and non-physical plan including regulatory, institutional and organized reform & restricting plan, business development plan as well as a financing plan. In the course of the project, it is expected that the Consultant shall provide on-the-job training to the counterpart members.

### Purpose

The primary objective of this study is to establish a development framework and strategies to make Namibia one of the regional logistics and distribution centre in SADC region. In order to achieve such a strategic objective, four sub-objectives are prepared as follows:

- To investigate the current domestic situation, international experiences, and the trend of logistics business in terms of transport network, commodity demand, supply chain structure, related software and hardware systems, especially focusing on goods movement within SADC member countries.
- To make comparative analysis on logistics infrastructure and facilities in terms of system, supply-chain management, cost, route, handling processes, legal and regulatory settings, and logistics business and economic sector development in Namibia, and domestic market projection to compete with the other distribution centres in SADC, most likely the ones in South Africa.
- To recommend necessary policy measures, incentive as well as changes in legal and regulatory framework to facilitate the international logistics business in Namibia, and invite logistics companies including international ones to Namibia at large, and more specifically, to the inland logistics park.
- To conduct prefeasibility studies for proposed inland logistics hubs and distribution parks and One Stop Border Posts (OSBP).

The results of this Logistics Master Plan study are expected to provide essential inputs towards concrete actions to be taken by public and private sectors for development of the logistics hub and related business in Namibia.

### 3. SCOPE OF THE WORK

#### 3.1 Objectives

The Namibian Government together with the services of the Japanese team of experts are required to undertake a study for the Logistics Master Plan for Namibia. The study will include formulation of short term (3-5 years) and long – term (5-20 years) transport sector development plans.

The specific objectives of this study are:

- To prepare a comprehensive logistics policy and system development plan for Namibia with the target year of 2030 that will be a shared vision and common implementation platform for the public and private sectors and in line with Vision 2030,
- To identify a set of strategic policy measures to facilitate growth of the logistics business in Namibia, and,
- To identify location of an inland logistics park development,
- To prepare the feasibility studies for the priority inland logistics hubs and distribution parks and associated system development, whilst taking due cognisance of the socio – economic impact of these developments
- To prepare the feasibility studies for “One Stop Border Posts” at identified borders.
- To improve capability of MWT, WBCG, MTI and MOF staff related to the field of logistics business development, including other relevant sectors and institutions, to ensure institutional knowledge transfer
- Integration of ICT as an important sector to facilitate and accelerate the growth in the transport and logistics sector

#### 3.2 Geographical area to be covered

Namibia and its neighbouring countries, where relevant.

#### Specific activities

The Study shall be conducted in a phased manner, being divided into three phases as follows;

- Phase 1: formulation of study approach and data collection/analysis

- Phase 2: Formulation of logistics and distribution sector development policy and plan
- Phase 3: feasibility study of priority inland logistics infrastructure and logistics facilities (e.g. inland logistics parks and OSBP).

After the third phase then there shall be the development of an action plan for implementation of various sub-sector activities as well as a well-defined monitoring process of the Logistics Master Plan.

### **Phase 1: Formulation of study approach and data collection/analysis**

#### Task 1: Alignment of the Logistics Master Plan to the National, Regional & International Integrated Transport Master Plan for Namibia

The consultants shall ensure that the Logistics Master Plan is aligned to the National, Regional & International Integrated Transport Master Plan for Namibia.

#### Task 2: Review of Current Situation of Logistics

In order to assess the existing demand and supply condition of logistics, the consultant shall carefully review necessary information and identify critical issues in the following fields:

- Potential of domestic and international road, port, air and rail-based logistics business in Namibia and related service using the inland logistics park or similar facilities;
- Physical and non-physical incentives for private sector to invest in the logistics business in Namibia and SADC;
- Set an analytical and planning framework (population, volume and geographical distribution of economic activities and employment, and etc.);

#### Task 3: Analysis on prevailing business models of international logistics in SADC

The consultant shall identify prevailing business models of the logistics through investigation of the current business practice in SADC. The task should identify major types of road-based cargo commodity, supply chain structure, then the strength and weakness of each type of logistics business. At the same time, good incentive policies applied to such road, port, air and rail-based cargo logistics business by the public sector shall be identified.

#### Task 4: Analysis of Commodity Flow Service in Namibia

The consultants shall analyse potential commodities of the future logistics business in Namibia. Production, consumption, import and export patterns of such commodities should be carefully analysed. As the output of this task, the consultant is required to propose potential goods for further analysis in this study.

#### Task 5: Analysis of Competitiveness of inland logistics park

The consultant shall assess the competitiveness of the inland logistics parks in Namibia in terms of their geographic location, coverage of freight service, hinterland development, proximity to commodity production and consumption places, and various services provided at the inland logistics park. The analysis on the services shall address transport offer in term of infrastructure, cargo handling services, information and technology, time and costs, and inter- and multi-modal transport capabilities.

#### Task 6: Potential Industries and Business Models

For the selected goods identified in Task 3, more detailed existing supply chain conditions shall be analysed via interviews with relevant transport and logistics stakeholders/details data of their movements in Namibia. The existing logistics business model in Namibia, which is identified in terms of supply chain management structure, shall be compared with the international exercises in order to find their

weakness and/or critical bottlenecks. As the one analytical framework, the supply chain information shall include types of cargo and types of commodity, volume and value, type and method of packing, transportation mode, route, expenses and time, as well as the structure of logistics process. As the output of this task, weakness and critical bottlenecks shall be identified in terms of mainly regulatory and institutional framework. Similarly, critical constraints in logistics infrastructure, i.e. cargo handling system, information and communication technology, security keeping technology, faster and lower transportation means shall also be identified.

### **Phase 2: Formulation of logistics and distribution sector development policy and plan**

#### *Task 7: Development Strategy*

Based on the analysis in Task 5, the consultant shall formulate a Master plan for National Logistics development in Namibia. This should include both physical and non-physical measures to encourage logistics development in Namibia. It should also recommend measures and incentives, and the necessary changes in legal and regulatory frameworks in order to facilitate logistics and encourage domestic logistics companies.

The recommendation shall include but not limited to the following areas:

- Overall logistics development policy and strategy
- Legal and regulatory scheme, including taxation, company licensing, etc.;
- Organizational development (recommend necessary organizations to facilitate domestic logistics company in the international logistics business in SADC)
- Human resource development (capacity building);
- Environmental assessment;
- Inland logistics park development; and
- Infrastructure, facility and information and communication technology.

#### *Task 8: Conceptual Action Plan*

The consultant shall recommend a conceptual plan for implementation of the development strategy and incentives recommended in Task 6. The action plan should be realistic and applicable.

### **Phase 3: Feasibility study on priority inland logistics infrastructure and logistics facilities**

For the priority inland logistics infrastructure and logistics facilities identified, feasibility studies shall be conducted as follows:

#### *Task 9: Feasibility Study on Inland Logistics Park*

The feasibility study shall include, but not limited to the following:

- Marketing Analysis and Demand Forecast;
- Preliminary design of the inland logistics park;
- Land acquisition plan if necessary;
- Preliminary construction schedule and methodology;
- Preliminary cost estimation;
- Initial Environment Evaluation;
- Environment Impact Assessment based on the relevant law of Namibia
- Financial viability analysis;
- Financing plan, and

- Recommendations and implementation plan.

*Task 10: Feasibility Study on "One Stop Border Post"*

The feasibility study shall include, but not limited to the following:

- Demand Forecast;
- Preliminary design of the OSBP;
- Land acquisition plan if necessary;
- Preliminary construction schedule and methodology;
- Preliminary cost estimation;
- Initial Environment Evaluation;
- Environment Impact Assessment based on the relevant law of Namibia
- Financial viability analysis;
- Financing plan, and
- Recommendations and implementation plan.

*Task 11: Formulation of Action Plan*

The major output of Task 10 is to establish an executable investment program in terms of fund mobilization and necessary institutional and organization arrangement in order to implement the identified land logistics centre projects, taking into account:

- Absorptive capabilities of the central local governments;
- Availability of local fund;
- Availability of international assistance and private sector's funds; and
- Revenue from users.

A capacity building program for government staff shall also be prepared in Task 10.

#### 4. COST IMPLICATIONS

The Government of Japan through the Japan International Cooperation Agency (JICA) will fund the study leading to the "Master Plan for the Development of an International Logistics Hub for SADC countries in the Republic of Namibia" under the umbrella of the fifth Tokyo International Conference for African Development (TICAD V). The Government of the Republic of Namibia, through the Ministry of Works and Transport, will make its contribution in kind by providing office space and facilities, counterpart staff, and support services.

#### 5. ADMINISTRATION

##### 5.1 Responsible body

The National Planning Commission will act, as Contracting Authority and Promoter while the executing agency responsible for this study will be the Walvis Bay Corridor Group (WBCG) under the supervision of the Ministry of Works and Transport (MWT).

##### 5.2 Current state of affairs in the relevant sector

A number of studies and master plans are available for the different transport sub-sectors or are currently being revised. Amongst them are:

- the Medium to Long Term Roads Master Plan, on-going, available by mid-2011;

- the Regional Roads Master Plans, 2008 and 2010;
- the pre-feasibility study for the Trans Kalahari Railway Line, 2010;
- the feasibility study for the new container terminal in Walvis Bay, 2010;
- the economic market study for the new container terminal in Walvis Bay, on-going, available by mid-2011;
- the feasibility study for the Cape Fria to Katima Mulilo Northern Railway Extension;
- the Japanese International Cooperation Agency (JICA): Data Collection Survey on the Namibia – Japan High Level Forum on Economic Development in the Republic of Namibia;
- The National, Regional & International Integrated Transport Master Plan for Namibia;
- The Port Master Plan;
- Air Transport Plan; and

### 5.3 Time frame

The intended commencement date of the study on the logistics master plan is February 2014 and should be completed by April 2015. The study implementation schedule is shown below.

Phase 1:	Formulation of study approach and data collection /analysis
Phase 2:	Formulation of logistics sector development policy and plan
Phase 3:	Feasibility on priority inland logistics park project and associated facilities and One Stop Border Posts

### 5.4 Reporting

The Japanese experts are required to submit progress reports on the implementation of the study to the National Planning Commission, with a copy to the Ministry of Works and Transport and the Walvis Bay Corridor Group. Such reports will be reviewed by the Inter – Ministerial Technical Committee before endorsement by the accounting officers and political principals.

Report	Submission Date
Inception Report	February 2014
Monthly Progress Reports	Monthly, starting one month after the Inception Report
Interim Progress Reports	At the conclusion of each Phase
Draft Final Report	March 2015
Final Report	April 2015

## 6. REQUIREMENTS

### 6.1 Personnel

A team of internationally reputable experts, funded by JICA, with sufficient experiences in physical distribution system and logistics business planning studies in partnership with GRN should conduct the Study.

### 6.2 Key experts

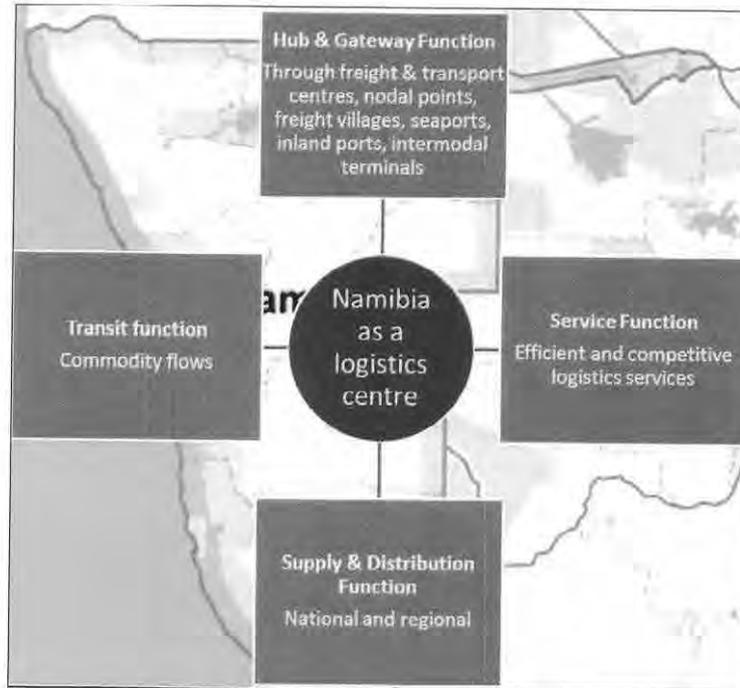
The key experts should cover the following fields of expertise, whereby one expert can cover more than one field of expertise:

- Team Leader (Regional Economy/ Logistics Planning Specialist)
- Transport Specialist
- Logistics Policy Specialist

- Logistics Business Specialist
- Logistics Infrastructure Specialist
- Regional Economy and Industry Development Specialist
- Logistics Park Specialist
- International Trade Facilitation Specialist
- Socio-economic Specialist
- Environment Specialist

Financial Specialist Experience in Southern Africa is preferable in all fields of expertise. Good written and spoken English is required of all experts.

**ANNEX 1**



A 3-phased approach to the development of Namibia as a “Logistics Nation” is proposed as follows:

<p>Phase 1 (by 2015) Establish advantage of “Transport Corridor”</p>	<p>Increase Volume and Speed to maximize advantage</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Port of Walvis Bay becomes a regional hub port (5000TEU to 8000TEU)</li> <li>- Increase transportation capacity to inland (strengthen resource based bulk cargo)</li> <li>- Better trade facilitation (set up OSBP at all borders)</li> </ul> <p>Preparation for Phase 2 (Strategic Master Plans for Logistics and Regional Urban Centres)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- National Logistics Master Plan.</li> <li>- Master plan on development of regional urban centres.</li> <li>- Linkage to the SADC Regional Infrastructure Master Plan</li> <li>- Start global promotion to attract logistics/ distribution companies.</li> </ul>
<p>Phase 2 (by 2020) Evolution to “Economic Corridor”</p>	<p>Implementation of Development of Strategic Hubs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Development of logistics hubs based upon “National Logistics Master Plan”, further promotion of trade facilitation (Single Window &amp; Port Community System).</li> </ul>

*Handwritten mark*

*Handwritten signature*

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Development of regional urban centres based upon “Master plan on development of regional urban centres” (Land Use Plan, Urban Infrastructure).</li> <li>- Further global promotion to attract logistics/ distribution companies.</li> </ul>
Phase 3 (by 2025) Towards the realization of Logistics Hub	<p>Diversification of Industries</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Attract diverse industries due to excellent position as an international logistics hub.</li> <li>- Optimise growth of transit as well as transshipment traffic via the Port of Walvis Bay.</li> </ul>

*Ch*

*WJ*

### 3. 面会者一覧

面会者一覧（ナミビア政府機関、ナミビア企業巨魁・民間企業、日本側関係者）

<b>Name</b>	<b>Position</b>
ナミビア政府機関	
<b>National Planning Commission</b>	
Mr. Willem Goeiemann	Chief: National Development Advice
Mr. Ned Sibeya	Deputy Chief : National Development Advice
Ms. Habani Muyungano	Chief National Development Advisor
Mr. Tobias Sisamu	National Development Advisor
Mr. Frans Mupurua	National Development Advisor
<b>Ministry of Works and Transport</b>	
Mr. Phillip Amunyera	Under Secretary, Department of Transport
Mr. Champion Dziva	Chief Engineer
Ministry of Finance	
Mr. Bevan S. Simataa	Commissioner, Namibia Customs & Excise
<b>Ministry of Trade and Industry</b>	
Mr. Wilbard Nashandi	Deputy Director: Projects & Incentives, Namibia Investment Centre
Ms. A. Dau-Pretorius	Deputy Director: Investor Services, Namibia Investment Centre
Ms. Helena Ngalandji - Hakweenda	Investment Promotion Executive: Projects & Incentives Namibia Investment Centre
Ms. Loini Na Frans	Project Economist: Projects & Incentives, Namibia Investment Centre
Ms. Luaba Janio	Chief Investment Promotion Officer, Namibia

<b>Name</b>	<b>Position</b>
	Investment Centre
Mr. Mukela Mabakeng	Principal Economist: Industrial Policy, Planning & Development, Directorate Industrial Development
Ms. Ilona N. Nkandi- Asino	Principal Economist: Industrial Economic Analysis & Planning, Directorate Industrial Development
Mr. Wiekus Steenkamp	Policy Analyst, Directorate International Trade, Department of Trade and Commerce
Mr. Koos van Staden	Senior Manager: Industrial & Entrepreneurship Development, Namibia Development Corporation
Mr. Lukas Kahevita	Industrial Development Officer, Namibia Development Corporation

#### **Walvis Bay Corridor Group**

Mr. Johny Smith	Chief Executive Officer
Mr. Gilbert Boois	Project Manager: Spatial Development Initiatives
Mr. Clive Smith	Project Manager: Logistics Hub

#### **Ministry of Home Affairs and Immigration**

Mr. Joseph Kashea	Deputy Permanent Secretary
Ms. Elizabeth N. Negumbo	Chief of Immigration
Likius N. Valombola	Acting Director of Administration

#### **Ministry of Environment and Tourism**

Ms. Lely Saima Angula	Chief Development Planner, Department of Environmental Affairs
Dr. Hein Van Gils	Advisor of Department of Environmental Affairs (GIZ)

Name	Position
<b>Ministry of Agriculture, Water and Forestry</b>	
Mr. Joseph S. Iita	Permanent Secretary
Mrs. Sophia Kasheeta	Director, Directorate of Extension and Engineering Services
Mr. Mesag Mulunga	Acting Director, Directorate of Planning and Marketing
Mr. Kintinu Sageus	Agricultural Economist, Division of Agricultural Planning, Directorate of Planning
Mr. John Karis Poroto	Engineer, Division of Agricultural Engineering
<b>Ministry of Land and Resettlement</b>	
Mr. Eric Luine Ndala	Director, Directorate of Planning Research, Training and Information Services
Mr. Alfred Sikopo	Director, Directorate of Regional Programme and Implementation
Ms. Maria Kasita	Deputy Director, Directorate of Land Reform and Resettlement
<b>Namibia Statistical Agency</b>	
Dr. John Steytler	Statistician-General
Mr. Osia Kaakuha	Director: Operations
Ms. Nadamona C. Kali	Director: Economic Data
Ms. Maria Muremi	Executive Assistant
<b>Local Economic Development Agency</b>	

<b>Name</b>	<b>Position</b>
Ms. Lahja-Magano Hipondoka	Deputy Director
Ms. Foibe K Amodhila	Senior Development Planner
Mr. Harald Richter	Senior Advisor of LED (GIZ)
Dr. Wolfgang Teichmann	Development Advisor of LED (GIZ)
Ms. Katrin Leugermann	Junior Advisor of LED (GIZ)
Ms. Julia Antonia Krafke	Junior Advisor of LED (GIZ)
Ms. Wilmary Nantes	Interim GIZ Officer

#### **Namibian Port Authority**

Mr. Elzevir Gelderbloem	Port Engineer
Mr. Jan Serfontein	Project Co-ordinator
Mr. Immanuel Hango	Engineer: Infrastructure Maintenance

ナミビア企業協会・民間企業

#### **Namibia Chamber of Commerce and Industry**

Mr. Tarah N. Shaanika	Chief Executive Officer
-----------------------	-------------------------

#### **Wolvis Bay Port Users' Association**

Mr. Nico Oberholzer	Chairperson
Ms. Pilar Veiga	Director (In Charge of Port Affairs)

#### **Mistui OSK Lines**

Mr. Gideon Kok	Line Manager
----------------	--------------

#### **Woker Freight Services**

Name	Position
Mr. Kristen Beeker	Sales: Mining
<b>South African Institute of Environmental Assessment</b>	
Dr. Peter Tarr	Executive Director
Mr. John Pallett	Principal Scientist
日本側関係機関	
<b>在南アフリカ日本大使館</b>	
吉澤 裕	特命全権大使
山田 朋秀	一等書記官 経済担当（国別：ナミビア 分野：水産・海洋）
横谷 薫	一等書記官 政務担当
JICA 南ア事務所	
木野本浩之	所長
関 智宏	次長
浦野 義人	企画調査員

#### 4. 議事録

##### 議事録

日時： 2013年10月1日（火曜日） 9:00~10:10			
件名： National Planning Commission（以下、NPC）との協議			
	所属	役職	氏名
先方	NPC	Deputy Chief National Development Advisor	Mr. Ned SIBEYA
		National Development Advisor	Ms. Habani MUNYUNGANO
		National Development Advisor	Mr. Tobias SISAMU
当方	ナミビア支所 調査団	支所長	中村 俊介
		団長	本間 徹
		協力企画	早山 恒成
		協力企画	飯山 聖基
		地域経済・開発政策	川原 恵樹
		物流産業振興・投資促進	榊原 洋司
		環境社会配慮	今瀬 直美
場所： NPC 会議室			
概要： 調査スケジュールについて共有し、M/M・R/D案に係る協議を行った。			

#### 1. 調査スケジュールに関して

当方から説明の後、先方から以下発言あり。

（先方）

- ・ 10月3日（木）9時から予定されている、関係省庁・機関に対するM/M及びR/D案の最終確認については、主な省庁・機関であるNPC、Ministry of Works and Transport（以下、MWT）、Ministry of Finance（以下、MOF）、Ministry of Trade and Industry（以下、MTI）、Walvis Bay Corridor Group（以下、WBCG）による参加を想定し、NPCが会のセッティングを行う。

#### 2. M/M及びR/Dに関して

当方からM/M及びR/Dの内容及び合意プロセスについて説明し、了解を得た。

（当方）

- ・ 9/18のStakeholders Meetingで議論されたTOR及びコメントを反映している。
- ・ 当案件では、Feasibility Studyは実施せず、優先案件のLong Listの作成及び最優先案件のプロジェクト・アウトラインの作成までを行う予定である。
- ・ 本体調査団の執務スペースを提供いただきたい。ナミビア側カウンターパートと密にコミュニケーションができる環境（大部屋等）を希望する。
- ・ 当案件の開始時期については2014年の2月を想定している。
- ・ 当協議後に気づいた点があれば、調査団まで連絡をお願いする。
- ・ Ministry of Environment and Tourism（以下、MET）との協議アポイントが取れていないところ、支援をいただきたい。

(先方)

- ・ Feasibility Study の扱いについて承知。
- ・ 執務スペースについて了解した。現在、関係省庁・機関と協議をしており、M WT 内にスペースを確保できないか調整を進めている。
- ・ 案件の開始時期について承知。
- ・ MET は、当案件の関係機関となり得るので、アポイント取得のため支援をする。
- ・ R/D の「II 6. Implementaton Structure」に関して
  - 「Initiator」や「Implementer」といった用語は NPC や WBCG といった組織を指しており、個人や役職を表すものではない。
  - 「Project Director」は NPC 次官が適当と考えるが、改めて内部で検討をする。
  - Steering Committee (S/C) のメンバーには、MOF 及び MTI を加える必要がある。
  - また、Stakeholders Meeting には、ナミビアの主要 3 回廊（トランス・クネネ、トランス・カプリビ、トランス・カラハリ）に関する Regional Council や Municipality、Town Council からの参加が必要である。ナミビアには 14 の Region があるが、具体的にどの Region の Council を指すかについて、追って回答をする。
- ・ M/M 及び R/D の署名者は NPC の次官となる予定であるが、10 月 4 日（金）の M/M 署名については、次官の予定が未確定なため、副次官が対応することもありうる。
- ・

以 上

(なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない)

議事録

日時： 2013年10月1日（火曜日） 11:00~12:30			
件名： Walvis Bay Corridor Groupとの協議			
	所属	役職	氏名
先方	WBCG	Chief Executive Officer	Mr. Johny SMITH
		Project Manager: Spatial Development Initiatives	Mr. Gilbert BOOIS
		Project Manager: Logistics Hub	Mr. Clive SMITH
当方	調査団	団長	本間 徹
		協力企画	早山 恒成
		協力企画	飯山 聖基
		地域経済・開発政策	川原 恵樹
		物流産業振興・投資促進	榊原 洋司
		環境社会配慮	今瀬 直美
場所：WBCG 会議室			
概要：調査スケジュールについて共有し、M/M・R/D 案に係る協議を行った。			

1. 調査スケジュールに関して

当方から説明の後、先方から以下発言あり。

(先方)

- ・ ウォルビス・ベイ港における船荷・運送・積み出し等の業務を担う企業組合である Walvis Bay Port Users' Association への訪問を追加したら良いものと思料。

2. M/M 及び R/D に関して

当方から M/M 及び R/D の内容及び合意プロセスについて説明し、了解を得た。

(当方)

- ・ 9/18 の Stakeholders Meeting で議論された TOR 及びコメントを反映している。
- ・ 当案件では、Feasibility Study は実施せず、優先案件の Long List の作成及びその中から更に絞り込まれた最優先案件のプロジェクト・アウトラインの作成までを行う予定。
- ・ 本体調査団の執務スペースが必要である。NPC が WBCG を含む関係機関と調整して確保されることになるが、ナミビア側カウンターパートと密にコミュニケーションができる環境（大部屋等）を希望している。調査団の人数規模としては、一時期に最大 10 名ほどとなる見込み。
- ・ 当協議後に気づいた点があれば、調査団まで連絡をお願いする。

(先方)

- ・ Feasibility Study の扱いについて承知。当案件では、“Critical Success Factors” を特定することが極めて重要と考えており、候補案件の優先順位づけを意識して行って頂きたい。

- ・ 執務スペースについて、Namport（港湾公社）や TransNamib（鉄道公社）といった機関と繋がりのある M of W&T 内に確保できないか調整を進めているが、引き続き NPC と本件検討を行いたい。
- ・ レポートは、電子データによる提出についても含めていただきたい。
- ・ R/D の「II 3. Outputs (d)」に関して、マスタープランの作成過程に主要エリア（地方）の関係者を初期から巻き込んでいくという点を強調した書きぶりに改めていただきたい。
- ・ R/D の「II 6. Implementatoin Structure (6) Stakeholders Meeting」に関して、少なくとも主要となる 4 エリア（首都：Windhoek、Coast エリア：Walvis Bay、North エリア：Tsumeb・Ondangwa・Katima Mulilo 等、South エリア：Keetmanshoop・Luderitz・Karasburg 等）でそれぞれ開催する必要があると考えている。
- ・ また、Stakeholders Meeting（以下、SHM）開催のアレンジは我々で実施する。
- ・ 当案件では、Phase1 として調査対象エリアの情報収集及び分析、Phase2 としてマスタープランの作成が行われると理解。SHM は、案件の実施期間 14 か月の中で、マスタープランの根幹となる議論が行われる Phase1 過程で開催すべきである。そのため、案件開始から Phase1 完了までの期間を約 5 か月とし、その間に主要 4 エリアで SHM を開催することを提案する。
- ・ Phase1 の作業が円滑に進むように、WBCG としてもナミビア内で事前に情報の整理を行う予定。
- ・ 開始時期が来年 2 月という前提で来年度活動計画に当プロジェクトに関する活動を盛り込んでいく。

以 上

（なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない）

議事録

日時： 2013年10月2日（水曜日） 16:10~17:10			
件名： Local Economic Development Agency（以下LEDA）、Ministry of Regional and Local Government, Housing and Rural Development（以下MRLGHRD）			
	所属	役職	氏名
先方	LEDA	Deputy Director	Ms. Lahja-Magano Hipondoka
	LEDA	Senior Development Planner	Ms. Foibe K Amodhila
	GIZ	Senior Advisor of LED	Mr. Harald Richter
	GIZ	Development Advisor of LED	Dr. Wolfgang Teichmann
	GIZ	Junior Advisor of LED	Ms. Katrin Leugermann
	GIZ	Junior Advisor of LED	Ms. Julia Antonia Krafke
	GIZ	Interim GIZ Officer	Ms. Wilmary Nantes
当方	調査団	団長	本間 徹
		協力企画	早山 恒成
		協力企画	飯山 聖基
		地域経済・開発政策	川原 恵樹
		物流産業振興・投資促進	榊原 洋司
		環境社会配慮	今瀬 直美
場所：LEDA 会議室			
概要：国際物流ハブMP実施計画を説明しLEDAの本件への協調の可能性について協議			

1. LEDAの概要

- ・ LEDAは、GIZが2007年から行っている「Partnership for Economic Growth（以下PEG）」プログラムの中で設立を提案した機関（その設立の必要性などを記したLED White Paperを受領）。
- ・ LEDAの人員は現在3名だが、あと2名が空席でリクルート中である。
- ・ LEDAは、当初はMRLGHRDの一部局だが、将来的には外局として独立し、地方自治を促進する機関になることを目指している。LEDAの主な役割は、Local Authoritiesの人材育成やRegion（全部で14）、Municipality（全部で3）Town（全部で53）などのStrategic Planの作成とその実行プラン作成の支援である。
- ・ また、村落部で自然に集積が高まって出来たエリアをSmall Townとして成長させることも支援している。
- ・ 現在のところ、Strategic Planは5つのRegionについて作成している。
- ・ 人口の集中する北部のOshakatiに地方支部を設置し、Townの共通課題の洗い出しや相互協力を促進するためのForum of Townsを開いている。
- ・ 各自治体にはLEDAのカウンターパートとしてLED Officerが任命されていて、全ての地方政府とのネットワークが作られている。
- ・ Strategic Planで形成されたプロジェクトは、その時点ではFinanceが決まっているわけではない。将来的には、ナミビア政府が予算をつける仕組みをつくらな

ればならない。今のところ、パイロット的に優良プロジェクト（経済性の高いもの）に対して小規模グラントをつけている。

- ・ 個々の市町村ごとの開発計画づくりと同時に「経済クラスター（地方経済圏）」としての開発戦略づくり（例えば Walvis Bay と Swakopmund の「沿岸クラスター」、内陸の「メイズ・トライアングル」等）が重要。その土台作りのために、複数の地方政府による Forum を開催している。
- ・ MTI 及び NCCI と密接に連携して活動することが多い。
- ・ PEG は 2014 年 6 月まで活動の予定。そのフォローアップも行われる予定ではあるものの、詳細は未定。

## 2. 国際物流ハブ MP との協調の可能性

当方から、物流 MP の概要を説明し、LEDA との協力の可能性について意見を求めたところ、以下のようなアイデアが挙げられた。

- ・ 物流 MP の柱の一つである「物流回廊」の発展はこれまでナミビアが経験したことのない新しいタイプの成長エンジンになるはず。回廊が通る地方がこのチャンスを取り入れる戦略を作る力を持つことが重要。また、クラスター形成の軸になる可能性もある。
- ・ 物流 MP の Stakeholders Meeting (SHM) は、地方がこのチャンスを理解し活用する上で非常に重要。この SHM を実施運営する上で、LEDA の地方政府とのネットワークや地方別 Forum 開催の経験が活用できるように思う。
- ・ 今後とも情報交換をしてほしい（WBCG の新オフィスは偶然にも LEDA の筋向かいと近い）。

以 上

（なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない）

議事録

日時： 2013年10月2日（水曜日） 14:40~15:40			
件名： Ministry of Trade and Industry (MTI)との協議			
	所属	役職	氏名
先方	MTI	<u>Namibia Investment Centre</u> Deputy Director: Projects & Incentives Deputy Director: Investor Services Project Economist: Projects & Incentives Chief Investment Promotion Officer <u>Directorate Industrial Development</u> Principal Economist: Industrial Policy, Planning & Development Principal Economist: Industrial Economic Analysis & Planning <u>Directorate International Trade, Department of Trade and Commerce</u> Policy Analyst <u>Namibia Development Corporation</u> Senior Manager: Industrial & Entrepreneurship Development	Mr. Wilbard Nashandi Ms. A. Dau-Pretorius Ms. Loini Na Frans Ms. Luaba Janio Mr. Mukela Mabakeng Ms. Ilona N. Nkandi-Asino Mr. Wiekus Steenkamp Mr. Koos van Staden
当方	調査団	団長 協力企画 協力企画 地域経済・開発政策 物流産業振興・投資促進 環境社会配慮	本間 徹 早山 恒成 飯山 聖基 川原 恵樹 榊原 洋司 今瀬 直美
場所： MTI 6階 Board Room			
概要： 調査スケジュールについて共有し、M/M・R/D案に係る協議を行った。			

1. 調査スケジュールについて

- ・ MTIからの情報収集は当初予定どおり8日の14時から行う。今日のように関連部署が一同に面してインタビューをするか調査チームがそれぞれの部署のオフィスを訪問してインタビューするかはMTI側の都合に合わせる。

2. M/M及びDraft R/Dの協議

当方からM/M及びR/Dの内容及び合意プロセスについて説明し、了解を得た。

(先方)

- ・ Ministry of Information and Communication Technology (以下、MICT) も Stakeholders Meeting (SHM) メンバーに加えることが適当と思料。
- ・ SHM 及び Steering Committee (S/C) の開催頻度は如何。
- ・ 本格調査団員と MTI 職員の協業は、MIT 職員の能力強化になり、産業振興や投資促進等の MIT の抱える課題解決にもつながるので積極的に取り組みたい。
- ・ SHM では、Stakeholders の意見を広く収集する努力をして頂きたい。

(当方)

- ・ MICT の SHM メンバーへの追加について、10月3日に予定されている NPC との協議の中で検討したい。
- ・ SHM 及び S/C の開催頻度は、レポート (IC/R、P/R、IT/R、DF/R) の提出時に行う予定である。実際の調査時には、関連機関との情報共有・連携を日常的に行っていくきたい。
- ・ Stakeholders の意見収集の努力については、WBCG から同様の提案を受けている。本格調査の開始時点は広域的な視点から広く意見を集め、調査が進むに従い、特定のエリアやサブセクターに焦点を絞った形でより深い意見を聞くなどの工夫を行いたい。

以 上

(なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない)

議事録

日時： 2013年10月2日（水曜日） 10:00~11:00			
件名： Walvis Bay Corridor Group（以下 WBCG）からの情報収集			
	所属	役職	氏名
先方	WBCG	Project Manager: Spatial Development Initiatives	Mr. Gilbert BOOIS
		Project Manager: Logistics Hub	Mr. Clive SMITH
当方	調査団	地域経済・開発政策 物流産業振興・投資促進	川原 恵樹 榊原 洋司
場所：WBCG Mr. Gilbert BOOIS の執務室			
概要：WBCG の最近の活動について			

1. WBCG が強化を目指している経済回廊

- ・ WBCG が強化を目指して Spatial Development Initiative, trade facilitation などの活動を行っているのは、Walvis Bay - Ndola - Lubumbashi Development Corridor（ナミビアの国内だけを対象にした名称では Trans-Caprivi Corridor であるが、ザンビア及びコンゴ民主共和国も含めた名称は上記が正しい）と Trans-Kalahari Corridor である。
- ・ Walvis Bay - Ndola - Lubumbashi Development Corridor の開発のための協力については、ナミビア、ザンビア、コンゴ民主共和国の間で 2010 年 3 月に MOU が締結されており、その中で WBCG が大臣、Permanent Secretary などから形成される重層的な委員会の 3 カ国共通の事務局として機能している。
- ・ Trans-Kalahari Corridor の開発については、2003 年 11 月にナミビア、ボツワナ、南アフリカの間で MOU が締結されている。その MOU のもとで Trans-Kalahari Corridor Secretariat が設置され、ナミビア政府の財務省、公共事業交通省の出身者が Executive Director を努めている（現在の ED は公共事業交通省出身の Oscar Muyatwa であるが、近く交代の予定）。
- ・ WBCG は上記 2 つの回廊の経済開発戦略の調査を 2011 年に実施している。その報告書を当 JICA 詳細計画策定調査団に提供する予定。
- ・ 一方、Trans-Cunene 回廊の開発も WBCG の活動の一部であるが、アンゴラとの関係作りが難しく、あまり進んでいない。

2. 貿易円滑化のための取り組み

- ・ 貿易円滑化は、SADC の枠組を活用する可能性、2 国間で合意して進める可能性の両方があるが、SADC の枠組では最も対応の遅い国に合わせなければいけないので、現在のところは 2 国間の合意に基づく取り組みを進めている。
- ・ 貿易円滑化のための取り組みが最も進んでいるのは Trans-Kalahari Corridor である（JICA が貿易円滑化のための技術協力を実施）。One Stop Border Post（ナミビ

ア側に税関、ボツワナ側に入国管理を置いてそれぞれ両国の役人が同時に手続き)の設置を進めているが、ボツワナ側の法制度の変更の進捗に比べてナミビア側の変更が遅れている(人材の不足が大きな理由)。

- ・ ナミビア-ボツワナ間の貿易円滑化は Joint Permanent Commission が設置され、外務省が各省庁のリーダーとなり、財務省、貿易産業省、内務入国管理省などが参加している。このような 2 国間の貿易円滑化の体制を、ナミビア-ザンビア、ナミビア-アンゴラにも進めていきたい。

### 3. その他

- ・ NDP4 に掲げた物流立国化に向けての課題は、人材のキャパシティ不足、インフラの未整備、Logistics Service Provider (物流産業) の育成が十分でないことと認識している。特に、物流産業については、外国資本の物流企業の誘致や PPP の推進が必要であると考えている。
- ・ PPP については、最近政府内で PPP legislation が定められ、財務省内に PPP Unit が整備された。
- ・ ナミビアや南アで物流分野の仕事を行うコンサルタントの情報については、Trans-Kalahari Corridor 及び Trans-Caprivi Corridor の 2 回廊の経済開発戦略の調査を行ったコンサルタントの情報を後ほど提供する。また、2 回廊の経済開発戦略の調査報告書などの資料は、今週中には提供したい。
- ・ 本格調査の事務所スペースは、WBCG の近くにある Namport オフィスも候補の一つ。まだ非公式に検討中。

以 上

(なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない)

議事録

日時： 2013年10月2日（水曜日） 11:00~12:00			
件名： Ministry of Lands and Resettlementでのヒアリング			
	所属	役職	氏名
先方	Ministry of Lands and Resettlement	Director, Directorate of Planning Research, Training and Information Services (PRTIS)	Mr. Eric Luine Ndala
		Director, Directorate of Regional Programme and Implementation	Mr. Alfred Sikopo
		Deputy Director, Directorate of Land Reform and Resettlement	Ms. Maria Kasita
当方	調査団	団長 協力企画 協力企画 地域経済・開発政策 物流産業振興・投資促進 環境社会配慮	本間 徹 早山 恒成 飯山 聖基 川原 恵樹 榊原 洋司 今瀬 直美
場所： Meeting room, Ministry of Lands and Resettlement			
概要： 本調査団の目的の説明、土地・再定住省の役割について情報収集、土地利用・権利に関する政策・法規の確認			

1. 土地・再定住省の組織構成

- ・ 土地管理局 (Department of Land Management) と土地改革・再定住・地域プログラム実施局 (Department of Land Reform, Resettlement and Regional Programme Implementation)、および事務次官室直下の計画・調査・研修・情報サービス部 (Directorate of Planning, Research, Training & Information Services) より構成される。
- ・ 土地管理局は調査・地図作成部 (Directorate of Survey & Mapping)、登記部 (Directorate of Deeds Registration)、(Valuation & Estate Management)、不動産評価・管理部 (Directorate of Valuation & Estate Management) から成る。
- ・ 土地改革・再定住・地域プログラム実施局は、土地改革・再定住部 (Directorate of Land Reform & Resettlement) と地域プログラム実施部 (Directorate of Regional Programme Implementation) から成る。
- ・ (本件 MP 調査で考慮すべき) 土地利用計画、用地取得・住民移転といった課題に関連する部署は土地改革・再定住・地域プログラム実施局だが、環境面を取り扱

う部署はない。

## 2. 土地所有形態

- ・ ナミビアの土地は私有地 (Private (Commercial) land) と共有地 (Communal land) に大別される。前者は登記されているが、後者の登記手続きはまだ進行中の状態。
- ・ 土地分配の不平等を解消するために、政府は Agricultural (Commercial) Land Reform Act に基づき私有地を買い上げ、農民に与えて定住させる土地改革を行っている。
- ・ 共有地の所有形態には、99 年間の賃借権 (用途は自由) と伝統的村落組織に与えられる慣習的土地権の 2 種類がある。現在、慣習的土地権の登記を促進するプログラムを実施中。
- ・ 私有地と共有地は Ministry of Lands and Resettlement の管轄だが、都市部の土地は Ministry of Regional & Local Government の管轄になる。土地所有者同士の土地売買・権利譲渡は禁じられており、必ず監督官庁の許可が必要となる。
- ・ 外国人が土地を購入することは禁じられている。

## 3. Integrated Land Use Planning

- ・ カラス州、ハダップ州で策定済み。現在、カバンゴ州で策定中。次はザンベジ州 (カプリビ州から改称) で策定する予定。

## 4. 関連政策・法規の策定および実施状況

- ・ The Land Act はまだ審議中。
- ・ National Land Tenure Policy はドラフト段階。
- ・ 現在、National Land Use Policy を策定中。
- ・ 都市部における不法居住者に対する土地権を規定した Flexible Land Tenure Act が 2012 年に制定・施行されている。(→資料提供を依頼)
- ・ 調査団から以下の資料の提供を依頼。
  - The National Land Policy
  - National Land Use Planning Policy

## 5. 地理情報

- ・ 土地・再定住省で管理している GIS のデータについては、以下の人物に連絡を取ってヒアリングをしてもらいたい。
  - Surveyor General Mr. Okafor 081 223 311

## 6. その他

- ・ メイズ・トライアングルのエリアは私有地であるので、仮に物流施設を整備するの

であれば、Commercial Farmer から土地を買い上げることになる。

- ・ GIZ が土地省内に事務所を構え、土地改革支援プロジェクトを実施中。土地登記、共有地の小規模農家支援等を実施。
- ・ 最近、13 Regions が 14 Regions になったのは、Kavango Region が East と West に分離されたことによる。なお、前者は Caprivi Region の一部を編入。

以 上

(なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない)

議事録

日時： 2013年10月3日（木曜日） 15:20~17:30			
件名： NPC 及び WBCG との協議			
	所属	役職	氏名
先方	NPC	Chief: National Development Advice	Mr. Willem Goeiemann
		Deputy Chief: National Development Advice	Mr. Ned Sibeya
		Chief National Development Advisor	Ms. Habani Munyungano
	WBCG	National Development Advisor	Mr. Tobias Sisamu
		National Development Advisor	Mr. Frans Mupurua
		Project Manager: Spatial Development Initiatives	Mr. Gilbert Boois
		Project Manager: Logistics Hub	Mr. Clive Smith
当方	調査団	団長 協力企画 協力企画 地域経済・開発政策 物流産業振興・投資促進 環境社会配慮	本間 徹 早山 恒成 飯山 聖基 川原 恵樹 榊原 洋司 今瀬 直美
場所： NPC Commissioner Boardroom			
概要： M/M 及び Draft R/D に係る協議			

1. M/M について

(先方)

- ・ ナミビア側が独自に検討した調査の「TOR」を M/M の附属文書として添付するとともに、(当案件のコンポーネントに含まれていない「TOR」のフェーズ3 (F/S 調査) が含まれているため、そのまま添付するのは不適切である旨、当方から指摘したところ) フェーズ3については当案件の対象外である旨記載したうえで、参考資料として構わないので添付してほしい。また、ナミビア政府は日本政府に将来的にフェーズ3相当部分の要請を行う旨を追記してほしい。

(当方)

- ・ (当協議にてナミビア側から提出された調査の「TOR」最新版の内容を確認したところ、) 9月18日の Stakeholders Meeting にて提示されたものからの変更が確認される。(フェーズ1の調査項目が1項目追加 (Alignment of the Logistics Master Plan to the National, Regional & International Integrated Transport Master Plan for Namibia) されている点、Phase 3がPre-F/SからF/Sと改められている点など)
- ・ ナミビア側が作成した「TOR」を参考資料として M/M に添付し、また、上記記載事項への修正可否について検討する。

## 2. R/Dについて

(先方)

- ・ NPCの役割(2ページ)に関して、NPCは、Implementationではなく、案件のOverall Coordinationに責任を持つ機関である点を踏まえて記載ぶりを修正いただきたい。
- ・ 「II 6. Implementaton Structure」の(1)～(3)(5ページ)に関して、案件に係る責任主体は個人ではなく組織(NPC、MWT、WBCG)となるので、記載ぶり修正いただきたい。
- ・ 「The effectiveness of the record of discussion is subject to the approval of JICA」(2ページ)に関して、「JICA」と並列して「NPC」の名称も追記いただきたい。

(当方)

- ・ 修正について要望があった事項について検討を行いたい。
- ・ MTIとの協議の中で、Ministry of Information and Communication TechnologyをStakeholderに加えることについて提案があったことを報告する。(先方もこの提案に同意し、同省をStakeholderに加えることが決まった)

以 上

(なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない)

議事録

日時： 2013年10月4日（金曜日） 15:30～16:40			
件名： Ministry of Agriculture, Water and Forestry (MAWF) での情報収集			
	所属	役職	氏名
先方	MAWF	Permanent Secretary	Mr. Joseph S. Iita
		Director, Directorate of Extension and Engineering Services	Mrs. Sophia Kasheeta
		Acting Director, Directorate of Planning and Marketing	Mr. Mesag Mulunga
		Agricultural Economist, Division of Agricultural Planning, Directorate of Planning	Mr. Kintinu Sageus
		Engineer, Division of Agricultural Engineering	Mr. John Karis Poroto
当方	調査団	団長	本間 徹
		協力企画	飯山 聖基
		地域経済・開発政策	川原 恵樹
		物流産業振興・投資促進	榊原 洋司
		環境社会配慮	今瀬 直美
場所： MAFW 会議室			
概要： 本調査団の目的および本格調査の概要説明と質疑応答、環境関連情報の収集への協力依頼			

1. 本調査団の目的と本格調査の概要について説明

本間団長より説明。特に、以下の点について言及した。

(当方)

- ・ これまで、MAWF には本件について十分な情報が届いていなかったかと思料するが、NPC により、MAWF を当案件の Stakeholders の構成員とすることが提案された。今後は NPC より当案件の情報及び会議参加の案内がされるはずであり、ご協力願いたい。

(先方)

- ・ 承知した。本件には大変関心がある。

## 2. 上記 1. に関する質疑応答

(先方)

- ・ 物流に係る政策実施機能を担っている Walvis Bay Corridor Group が行うプロジェクトとの違いは何か。
- ・ また、案件名称に「SADC」とあるが、これは SADC を対象とした案件であるのか。
- ・ MP 後にプロジェクトを実施するための Finance についてはどう考えているのか。
- ・ MAWF でも、Horticulture Development Programme の中で「Fresh Produce Business Hub」の整備を進めている。既に Rundu と Ongwediva に創設し、Windhoek にも創設予定である。農産物加工は、MAWF と Ministry of Trade and Industry の両方が関与する事項だが、農産物加工のポテンシャル、園芸作物や肉の流通について、長期的な視点から最善の改善策を提案してほしい。
- ・ 海外との農産物の輸出入に加え、国内の農産物流通の改善についても検討いただきたい。

(当方)

- ・ WBCG は回廊のみを扱っていると理解しているが、当案件では回廊を含め、産業振興や投資促進策等についても検討を行う。
- ・ 当案件はナミビアを対象としたプロジェクトである。ナミビアが SADC 諸国の物流ハブ国として重要な役割を果たすことを目指すという意味で、案件名称に「for SADC Countries」と記載されている。
- ・ MP 後の Finance について、当案件の中で検討を行う予定。PPP (Public-Private Partnership) 等が考えられる。
- ・ 要望につき承知。それらの事項も当案件の検討事項に含まれると思料。また、北部地域に物流施設が整備される際には労働力の移動や流通加工産業による水資源需要の増加が考えられるが、そのような水資源の確保に係る検討も行う予定。

## 3. 環境関連情報の収集への協力依頼

当方から先方に質問票を示し、情報収集への協力を依頼。Mrs. Sophia (Director of DEES) が関連部局に連絡し、回答を用意するとの由。

以 上

(なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない)

議事録

日時： 2013年10月4日（金曜日） 11:00～12:30			
件名： Ministry of Environment and Tourism (MET)での情報収集			
	所属	役職	氏名
先方	MET	Chief Development Planner, Department of Environmental Affairs	Ms. Lely Saima Angula
		Environmental Assessment, Department of Environmental Affairs (DEA)	Dr. Hein Van Gils
当方	調査団	団長	本間 徹
		協力企画	早山 恒成
		協力企画	飯山 聖基
		地域経済・開発政策	川原 恵樹
		物流産業振興・投資促進	榊原 洋司
		環境社会配慮	今瀬 直美
場所： MET 会議室			
概要：本調査団の目的の説明、戦略的環境アセスメント(SEA)の適用について、関連政策・法規の確認、情報収集への協力依頼			

1. 本調査団の目的と本格調査の概要及び当案件における SEA の扱いについて

(当方)

- ・ 本間団長より説明。当案件における SEA の扱い方針案（SEAに必要なベースライン情報の収集・分析を行い、ナミビア側に提供する。国内法に従った SEA の手続き自体はナミビア側が実施。）について、先方に意見を求めた。

(先方)

- ・ 当案件に係る SEA 実施に責任をもつ” Organ of State” は、通常実施官庁（Line Ministry）であり、今回の場合、NPC よりも Ministry of Works and Transport のほうが適切と思われる。国内法上の手続きは、ナミビア側に任せるのが良い。ただし、費用は確保できるのか確認されたい。
- ・ SEA は早い段階で着手するべきと思料。これまでに 9 件の SEA の実施例があるが、終了までに 2 年要したものもあり。
- ・ SEA の許認可権を持つ” Competent Authority” は原則としては環境省だが、権限が他の機関に委譲される場合もある。
- ・ Environmental Assessment Practitioner<sup>1</sup>は、” Organ of State” が任命する。DEA との連絡協議が可能であれば、本省内の者でも外部専門家でも特段の問題はない。

<sup>1</sup> SEA の実施管理を行う環境アセスメント専門家

また、DEA はその人選には関与しない。

- ・ ベースライン情報の収集には、ナミビアの現状に精通したローカルコンサルタントを活用することを薦める。環境省にもコンサルタントのショートリストがある。提供は可能だが、これらのコンサルタントを環境省が推薦しているという意味ではないので留意されたい。なお、ローカルといえども一般的に国際コンサルタント価格であり高い。

## 2. 関連政策・法規の策定および実施状況について

(先方)

- ・ 2008 年に SEA のガイドラインが発行されたが、ドラフト段階のまま最終化されていない。法的には、2012 年に発効した施行細則 (regulations) を最新のものとして参照されたい。しかし、同施行細則で規定されているのは EIA についてのみであり、SEA については規定されていない。今後 2 年以内の制定を目標としている。
- ・ これまでに実施された SEA は、上記 SEA のガイドライン (2008 年、ドラフト) に準じて行われている訳ではなく、実施方法はケースに依ると言わざるを得ない。
- ・ Pollution Control and Waste Management Act はまだ成立しておらず、Bill の段階である。
- ・ 様々な環境基準を取り決めているのは Namibian Standards Institution なので、そちらの情報を参照されたい。

## 3. 情報収集への協力依頼

当方より、先方へ送った質問項目は本面談でおおよそカバーされたが、来週に再度追加情報の収集及び協議のために面談したい旨申し入れ、先方から了承された。

## 4. その他

(当方)

- ・ (先方より) DEA の組織図を入手。環境・観光省全体の組織図について依頼。

(先方)

- ・ 植物に関しては、Namibian Botanical Research Institute の情報も参照されたい。
- ・ 自然環境に関する GIS を整備している機関の一つは National Botanical Research Institute of Namibia である。

以 上

(なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない)

議事録

日時： 2013年10月4日（金曜日） 14:20～15:20			
件名： NPC及びWBCGとの協議・M/M署名			
	所属	役職	氏名
先方	NPC	Chief: National Development Advice	Mr. Willem Goeiemann
		Deputy Chief: National Development Advice	Mr. Ned Sibeya
	WBCG	Chief National Development Advisor	Ms. Habani Munyungano
		National Development Advisor	Mr. Frans Mupurua
		Project Manager: Logistics Hub	Mr. Gilbert Boois
当方	調査団	団長	本間 徹
		協力企画	飯山 聖基
		地域経済・開発政策	川原 恵樹
		物流産業振興・投資促進	榊原 洋司
		環境社会配慮	今瀬 直美
	ナミビア支所	支所長	中村 俊介
		Programme Officer	Mr. Festus Unengu
場所： NPC Commissioner Boardroom			
概要： M/M及びDraft R/Dに係る協議、M/Mの署名			

1. M/Mについて

- ・ 当方からM/Mの記述の変更点について説明。昨日の協議をもとに、第3者が見ても分かりやすいように記述を変更したことを説明。先方から了承を得る。
- ・ 当方からナミビア側作成の「TOR」の記述が印刷物で受け取ったものと電子ファイルで受け取ったものと異なることを指摘。先方から最終的な「TOR」を改めて受け取ることを確認した。

2. R/Dについて

(当方)

- ・ Draft R/Dの記述の変更点について説明。特に、前日指摘のあった記述に関し、若干修正を加えた記述である「The effectiveness of the record of discussion is subject to internal procedure of JICA」(p.2)は、当案件の早期実施のために、R/D締結後に必要となるJICA内手続きについて言及したものであることを説明。
- ・ StakeholderにNamibia Statistical Agency (NSA)が参加希望している旨伝え、NSAを加えることを提案（先方も同意し、Stakeholderに加えることが決まった）。

(先方)

- ・ 上記JICAの内部手続き後にR/D文書の内容がJICA側の意思のみで変更されないことを確認。（当方から、R/D署名後の変更は「VII. AMENDMENTS」に従うことを説明し、）先方は上記記述を承諾。

- ・ Ministry of Agriculture, Water and Forestry を Stakeholder に加えることを提案。(当方も受け入れ、Stakeholder に加えることが決まった)

### 3. M/M の署名

- ・ Mr. Williem Goeiemann (Chief: National Development Advice, NPC (以前の Deputy Permanent Secretary 相当の地位))、本間 JICA 詳細計画策定調査団団長により M/M の署名が行われた。

以 上

(なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない)

議事録

日時： 2013年10月4日（金曜日） 9:00~10:15			
件名： Namibia Statistical Agency (NSA) へのインタビュー			
	所属	役職	氏名
先方	NSA	Statistician-General	Dr. John Steytler
		Director: Operations	Mr. Osia Kaakuha
		Director: Economic Data	Ms. Nadamona C. Kali
		Executive Assistant	Ms. Maria Muremi
当方	調査団	地域経済・開発政策 物流産業振興・投資促進	川原 恵樹 榊原 洋司
場所： NSA オフィス (Post Street FGI House) 会議室			
概要： 詳細計画調査の概要及び本格調査で必要となるデータについて説明し、NDP4に掲げられた物流立国構想について意見交換を行った。			

1. 詳細計画調査で必要となるデータ提供の依頼

(当方)

- ・ NSA の Web サイト上で入手できるデータについては一通り確認している。その上で以下のデータの提供をお願いしたい。  
長期の輸出入統計、税関オフィスごとの通関統計、NamPort や TransNamib の貨物統計、海外直接投資統計

(先方)

- ・ 上データを提供する（長期の輸出入統計（品目別）、税関オフィスごとの通関統計については調査団入手済み）。また、NSA サイトの「Data Portal」から、ブレイクダウンされたデータが入手可能であるので確認してほしい。
- ・ 海外直接投資のデータは、中央銀行にアクセスするのが良いものと思料（NIC のデータは信頼性が低い）するところ、担当者を紹介する。（※NSA のヘッド Dr. John Staytler は中央銀行出身で、中央銀行との関係も良好である）。
- ・ 最近公表されている統計報告書として、Census 2011 の各種報告書、Labor Force Survey 2012、Namibia Household Income and Expenditure Survey 2009/10 について紹介。

2. 本格調査開始後に必要となるデータ提供への協力

(当方)

- ・ 本格調査開始後には、NSA が実施した Census 2011 の統計情報と、他の省庁から収集した自然環境、インフラなどの情報を合わせた GIS を作成し、物流開発戦略の作成や環境社会配慮の検討などに活用したいと考えている。

(先方)

- ・ Namibia 2011 Census Atlas で作成した GIS データを提供することが可能である。また、本格調査の GIS 専門家には、ぜひ NSA のオフィスで NSA の GIS 担当者と協業

する体制を作っていただきたい。そのためのオフィススペースも準備する。

### 3. NDP4 に掲げられている物流立国構想について

(先方)

- ・ 物流マスタープランの作成は NDP4 にも掲げられており、統計情報を提供するだけでなくその策定に関わりたいと考えている。Stakeholder に NSA を加えることを希望する。
- ・ また、物流マスタープランはハードウェアよりも人材育成や Capacity Development が重要であると考えている。NPC は長期の人材育成政策も策定しているので、それも参考にするとよいものと思料。

(当方)

- ・ NSA を Stakeholder に加えることについて団内で検討し、NPC との協議で提案をしたい。

### 4. その他

(先方)

- ・ Census 2011 で収集した資料のうち、人口 (Demography) に関する事項は国レベル、地方レベル (Region 及び Constituency) での分析が終わり、報告書を公表している。一方、教育、所得、インフラへのアクセスなどの項目については、国レベルの分析は終わっているが、地方レベルの分析はまだ行っている状況である。
- ・ GIS 作業のサポートが可能なナミビア企業の情報について、追ってお知らせする。

以 上

(なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない)

議事録

日時： 2013年10月7日（月曜日） 14:00~14:30			
件名： Mitsui O.S.K. Lineからの情報収集			
	所属	役職	氏名
先方	MOL	Line Manager	Mr. Gideon Kok
当方	調査団	団長 協力企画 地域経済・開発政策 物流産業振興・投資促進 環境社会配慮	本間 徹 飯山 聖基 川原 恵樹 榊原 洋司 今瀬 直美
場所： MOL オフィス（Walvis Bay 市内、Nam Port Office はす向かい）			
概要： 最近のナミビア及び周辺国でのビジネス状況			

1. MOLの事業に関して

（当方）

- ・ 本間団長より、物流ハブマスタープランプロジェクトと今回の詳細計画策定調査の目的について説明。本格調査に対する情報収集面などでの協力を要請。

（先方）

- ・ 当オフィスは実際にはMOLのエージェントで、3年前からエージェント契約を結んでいる（MOLとエージェント契約を結んでいるのはManica社）。3年前から貨物取扱量は6倍に増加した。
- ・ アジアからナミビア及び内陸国に向かう貨物は自動車（2013年7月に実施した面談では、うち52%がザンビア向けとの情報あり）、中国からの鉱業用化学薬品（苛性ソーダ等）、インドからの食糧や家具（アンゴラ国境近くのOshikangoに輸送される）。
- ・ ナミビア及び内陸国からアジアに向かうのは、鉱物（銅、マンガン、鉄鉱石）、魚類など。
- ・ Walvis Bayはアジアとアフリカ、南米を結ぶ航路のフィーダー路線である（Durban-Cape-WB-Luanda-Lobito-WB-Ngqura-Durban、WB-Durbanは最短5日）。

2. Inland Logistics Hubに対する考え

（先方）

- ・ 物流ハブ基地は北部に成り立ち得ると思料するものの、そのためには、鉄道の改善、国境手続きのシステムの改善などの取り組みが必要であると考えます。

3. 本格調査への協力

（当方から本格調査の協力を求めたところ）

- ・ ヒアリングで民間企業からの視点を提示するなど、調査に協力したい。

以上

(なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない)

議事録

日時： 2013年10月7日（月曜日） 9:00~10:30			
件名： NamPort との協議			
	所属	役職	氏名
先方	NamPort	Port Engineer	Mr. Elzevir Gelderbloem
		Project Co-ordinator	Mr. Jan Serfontein
		Engineer: Infrastructure Maintenance	Mr. Immanuel Hango
当方	調査団	団長	本間 徹
		協力企画	飯山 聖基
		地域経済・開発政策	川原 恵樹
		物流産業振興・投資促進	榊原 洋司
		環境社会配慮	今瀬 直美
場所： NamPort 内会議室（Walvis Bay 市内）			
概要： NamPort の港湾拡張計画について（会議後 12:00 まで先方案内で港湾施設視察）			

1. NamPort の港湾拡張計画

（当方）

- ・ 本間団長より、当案件概要と今回の詳細計画策定調査の目的について説明。本格調査に対する NamPort の協力を要請。

（先方）

- ・ NamPort は将来の港湾拡張に向けた 2 大プロジェクトを有している。一つは Walvis Bay 港でのコンテナターミナルの拡張、もう一つは Walvis Bay 港の北方約 10km 地点での新たな港の整備（Walvis Bay SADC Gateway Port）である。  
（NamPort の 2 大プロジェクトに関するプレゼン資料と動画により説明。以下はプレゼン資料を見ながらの先方の説明。）
- ・ コンテナターミナルの拡張は、2 週間後にファイナンス、建設の契約署名を行う予定。3 年間の建設期間を経て 2016 年には完成し、2017 年には運用を開始する予定である。面積は 40ha（埋め立て）で、年間 80 万 TEU のコンテナを扱う能力を持つ（現行のコンテナ取扱能力は、年間 35 万 TEU）。
- ・ 新コンテナターミナル完成後は、既存コンテナターミナル（第 1～第 3 バース）はバルク貨物を扱うことになる。2012/2013 年度のコンテナの取り扱い量は 34 万 TEU で、取り扱い能力の限界に近づいている。
- ・ 新コンテナターミナルは、2010 年の JICA の調査後、状況の変化により何度か内容の変更が加えられているが、基本的な考え方は変わっていない。
- ・ Walvis Bay SADC Gateway Port はボツワナからの石炭の輸送、NDP4 に掲げられた物流立国構想、ナミビアの石油産業（Kudu などでの調査採掘）、鉱物の輸出（石炭、マンガン、工業塩、鉄鉱石など）の動きにあわせて構想されたものである。既存 Walvis Bay 港の北方 10km の地点に 1,330ha の土地を確保する（Walvis Bay Municipality と土地確保の協議を行う）。既存の Walvis Bay の面積は 105ha（うち

コンテナターミナル面積は 40ha) で、大幅な面積の拡張となる。

- ・ 新港のフェーズ 1 は 2 つの突堤を整備するもので、2014 年から工事を開始するものである。これは石油の積み降ろしを行うもので、とりあえずは既存の Walvis Bay 港にある石油貯蔵施設までパイプラインを繋ぐことになる(将来的には新港に石油貯蔵施設を整備)。資金は鉱物エネルギー省の資金を使う。
- ・ 本日、この突堤整備にかかる EIA のパブリックヒアリングを行う予定である(15 時と 17 時半の 2 回開催)。新港の EIA は JICA や世銀のガイドラインに従って行っている。
- ・ 将来的には 10,000m の岸壁を整備し(現在は 1,500m の岸壁、掘り込みも行う)、バルク貨物、自動車、旅客、コンテナ(将来必要になれば)を扱うほか、重工業地区、倉庫、船舶の修理、マリーナなど多角的な機能を持った港湾とする計画である。

(以下、当方からの質問に関する回答)

- ・ 新港は SADC という名称を付けているが、開発対象は Walvis Bay 地域であるため、SADC 諸国との話し合いは行っていない。
- ・ 新港のプロジェクトは国家プロジェクトであり、2014 年に各省庁の関係者を招待したワークショップを行う予定である。これをきっかけに計画実現のための省庁間の調整を行うことにしている。
- ・ 新港のフェーズ 2 以降の資金の手当についてはまだ検討されていない。民間資金の活用も含めて今後議論を行っていく計画である。
- ・ 新港のフェーズ 1 の EIA はウインドフックの Geo Pollution Technology 社が実施。EIA を行うかどうかについては省庁間によって考え方が異なるが、NamPort は過去に JICA や世銀の協力を受けていたこともあり、これらの機関のガイドラインに準じた環境アセスメントが必要と考えている。
- ・ Walvis Bay 周辺の自然環境は、一時期よりも改善している。例えば、一時期は減少してしまったクジラが再び増えており、姿を見かけることができる。このような野生生物への影響を最大限に止めることも EIA の目的の一つである。

## 2. 既存の Walvis Bay のオペレーションについて

(当方からの質問に対し、先方から以下の回答を得た)

- ・ (2013 年 9 月に行われた物流ハブマスタープランプロジェクトの Stakeholders Meeting (NPC が主催) への出席及び本格調査開始後の Stakeholders Meeting への参加の意思について) 9 月の Stakeholders Meeting には CEO が参加していたと思料。今後の Stakeholders Meeting の参加は、実施計画を受け取ってから考えていきたい。
- ・ (既存 Walvis Bay 港にあるザンビア、ボツワナ、ジンバブエの活用できる港湾施設 “Dry Port” について) ザンビアは政府が民間企業 (Africa Union Cargo Pty Ltd) にサブリースしてコンテナ貨物の取り扱いを始めている。ボツワナは、これから活用するべく、用地内での工事が開始されている。ジンバブエは Dry Port の活用はされていない。(ヒアリング後、港湾内の視察を行い、それぞれの活用状況を確認)。
- ・ Dry Port の土地は、ナミビア政府から各国政府に 25 年間の使用权を貸与したもの。

ザンビアやボツワナは、各国政府から民間企業にサブリースした形となっている。Dry Port は「保税地区」となっている。

- ・ 港湾の深さは、コンテナバース（第1～第3バース）は14.4mで、5,000TEUのコンテナ船までが接岸することができる（2010年以前は第1、第2バースが14m）。第4バース以降の深さは10.6mである。新設コンテナターミナルやSADC新港は16.5mの深さである。

### 3. Inland Logistics Hub や PPP に対する意見

（当方からの質問に対し、先方から以下の回答を得た）

- ・ （Walvis Bay における人口増加、その社会環境やインフラ整備に与える影響について）NamPort は港湾整備・運営者としての計画作りを行っている。その中で Walvis Bay 周辺での港湾施設・その他関連施設の整備計画を作成し、現在は7万4,000人の人口が2030年には18万人まで増加すると推計している。
- ・ NPC や JICA の本格調査が考える Inland Logistics Hub は成り立つとは考える。しかしそのためには内陸までの効率的な輸送ができるかどうかが重要である。特に鉄道のリハビリや運行の改善が必要であるが、そのためには民間の導入が必要であると考えます。
- ・ （港湾運営事業への民間活力の導入について）新港では民間へのコンセッションなどを考えているが、既存の Walvis Bay 港の運営への民間の参入は、ナミビアでは PPP の枠組が整備されていないために今のところ考えていない（現在のところ、自動車輸入業者に土地を貸す程度のことしか行われていない）。

### 4. 資料の供与

NamPort から以下の資料を得た。

- ・ 2大プロジェクトのプレゼンテーション資料及び動画
- ・ コンテナターミナル拡張計画のEIAレポート
- ・ SADC Gateway Port Pre-feasibility レポート
- ・ SADC Gateway Port Jetty 整備計画書
- ・ 2013年料金表及び2012年Annual Report
- ・ National Transport Master Plan Interim Report (Feb. 2013)

以 上

（なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない）

議事録

日時： 2013年10月7日（月曜日） 16:10~17:45			
件名： WBPUAからの情報収集			
	所属	役職	氏名
先方	Walvis Bay Port Users Association (WBPUA)	Chairperson In Charge of Port Affairs	Mr. Nico Oberholzer Ms. Pilar Veiga
当方	調査団	団長 協力企画 地域経済・開発政策 物流産業振興・投資促進 環境社会配慮	本間 徹 飯山 聖基 川原 恵樹 榊原 洋司 今瀬 直美
場所： Pelican Bay Hotel の会議室（Walvis Bay 市内）			
概要： WBPUA の概要と本件への期待について			

1. 本調査団の目的と本格調査（以後、マスタープラン(MP)プロジェクト）の概要について本間団長より概要を説明。また WBPUA は Stakeholders Meeting に参加することになる予定と伝えた。先方より、NPC が推進する本件は、NDP4 で物流が国家的な優先分野となったことを受けたものであり、非常に期待している。情報の提供も含めて全面的に協力するとの発言があった。
2. Walvis Bay Port Users Association (WBPUA) の概要
  - ・ Walvis Bay Port の利用に関わる様々な業種の企業と団体の 28 組織がメンバー。うち 6 者が運営委員会メンバー。WBPUA は WBCG の会員。
  - ・ 船会社はメンバーだが、コンテナ船を運行する船会社は特別な共通課題があるので Container Line Operator Forum というグループを別途作っている。
  - ・ 1995 年にスタートした。港のユーザーとしてのコモン・ゴールを取りまとめて、NamPort と話し合うのが役割。
  - ・ そろそろ新しい役割を再定義する時期にあると考えている。特に、外部からの港湾ビジネスへのコミュニケーション・チャンネルとして活用して欲しい。例えば、ビジネスパートナー候補の紹介等。
  - ・ 主な活動は次の二つ。(1) 利用料金の交渉（年に一度の料金改訂時期）、(2) 運営・運用上の課題についての交渉（月例ミーティングの開催を提案中）。
  - ・ Walvis Bay は小さな街なのでコミュニティの関係が密。NamPort との関係も良好で幹部と連絡をとるのも容易。また、課題についての議論もオープンになされている。
3. 現在の物流の課題
  - ・ 物流業界全体でリソース（トラック、人）が不足している。新規の大規模プロジェクトが 3 つ同時に動き出していることが大きい（ウラン鉱山、金鉱、アシッド・プラント）。

- ・ こういった需要増のプレッシャーに応える為には、物流ラインの全体がより効率的にならなければならない。例えば以下のような事柄。
  - ・ 物流に関わる行政手続きの簡素化・合理化。細かな手続き上の無駄が、全体の効率を下げている（例えば関税書類の収入印紙廃止等）。
  - ・ 港湾利用料金が他の港湾に較べて高い。
  - ・ 港湾運営のスキルアップが必要。アフリカの基準では優れているが、世界基準から見ると改善の余地は大きい。
  - ・ オペレーティング・アワーが短い（交代要員の無い休憩時間で操業が停止する）。
  - ・ 税関は検査員の数が足りない。行政では「失敗」を恐れて「決断と責任」が曖昧になっている。これが効率を下げる原因の一つ。
  - ・ 道路では、軸重制限等について国際的な基準の統一が無い。手続きのやり直しで時間が無駄になる。このような点の改善についてマスタープランに期待する。
  - ・ 鉄道は早急にリハビリする必要がある。現在、鉄道は港からの荷物の輸送の5%を占めるのみ。50%になっても良いと考える。輸送コストを下げることで、トラックの不足や道路への負担の軽減、交通安全等

#### 4. 物流ハブマスタープランに期待すること

- ・ 物流コストを下げるために必要な“Vertical integration of authorities and service providers”を実現する方法が提案されることに大きな期待を持っている。全体として効率を上げることが最重要課題。例えば、以下のような事柄に期待。
- ・ SADC(SACU)スタンダードの実現（軸重や関税手続き）。
- ・ 内陸部のドライ・ポートの具体化（20年来アイデアとしては存在してきたが、一向に実現せず欲求不満が高い）。
- ・ 戦略的に重要なマーケット（積み荷の内容）の絞り込み（例えばタイムクリティカルなものは何か等）。どのような製造業とのつながるのが良いか等。
- ・ 中長期に見たクリティカル・マスの確保はどうするのか（ナミビアの物流は規模が小さい）。港の拡張を最大限に活かす方策等。
- ・ これまで手薄であった東側（アジア方面）のマーケットの取り込み戦略。
- ・ ニッチマーケット（既存の水産輸出等）との共存。

以 上

（なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない）

議事録

日時： 2013年10月7日（月曜日） 12:00~12:30			
件名： Woker Freight Servicesからの情報収集			
	所属	役職	氏名
先方	Woker Freight Services	Sales: Mining	Mr. Kristen Beeker
当方	調査団	団長 協力企画 地域経済・開発政策 物流産業振興・投資促進 環境社会配慮	本間 徹 飯山 聖基 川原 恵樹 榊原 洋司 今瀬 直美
場所： WFS オフィス（Walvis Bay 市内、Nam Port Office はす向かい）			
概要： 最近のナミビア及び周辺国でのビジネス状況に関して			

1. WFS の事業

（当方）

- ・ 本間団長より、物流ハブマスタープランプロジェクトと今回の詳細計画策定調査の目的について説明。本格調査に対する情報収集面などでの協力を要請。

（先方）

ナミビアの物流産業の現状に関して、先方から以下の通り説明あり。

- ・ 内陸国の自動車の輸送（再輸出）は英国からの自動車が主流である。数年前までは日本製中古車が多かったが、数年の間に変化した。理由は自分は承知していない。
- ・ 自動車の他、ナミビアに輸入し、内陸国に輸送するものとしては鉱山開発用の化学薬品（フッ素、石灰、苛性ソーダなど）がある。また、ナミビア国内の流通として主なものは南アフリカからの一般雑貨がある（一般雑貨の80%は南アフリカから）。
- ・ ナミビアから輸出しているものは、鉱物（亜鉛）、ビール、食肉（主にブラジル）、海産物（欧州）など。
- ・ 今後、物流需要が見込めるものはセメント（Oholongo Cement）、新たな鉱物（ウランなど、中国企業による開発も始まっている）、ボツワナからの石炭、中国からの日用品、ドイツからのビール原料（ホップ、大麦）、Tsumebの銅の製錬（ブルガリアからの銅鉱石を製錬し、粗銅をドイツに輸出、硫黄をウラン鉱石採掘に利用、精錬工場は丁度9月に運用を開始したところ）。
- ・ 一方、天然ガス、南部の風力発電、海水淡水化などのプロジェクトの開始が遅れており、活発な経済活動の制約となっている（最新情報では天然ガス採掘は2017年に開始の予定）。
- ・ Walvis Bay 港の優位性は、南アの港湾（Durban など）が混雑していて内陸アフリカの輸送に時間がかかること、銀行保証や税関手続きが他のアフリカ諸国より容易なこと、荷物の輸送の信頼性が高い（途中でなくなったりしない）ことなどが挙げられる。

- ・ (自動車部品のストック拠点としての可能性について聞いたところ、) 可能性はあると考えるが、ザンビアなどの内陸アフリカの自動車市場の規模等に鑑み、初期投資を行うことができるか否かが課題と思料。
- ・ Woker Freight Service 社はナミビアの物流企業 Manica グループの傘下の企業。WFS 社は税関ブローカー及びフォワーダー企業、その他は船会社の代理店、倉庫、貨物取り扱い、空港貨物取り扱い、石油・ガスのロジスティックサービスなどの企業である。

## 2. Inland Logistics Hub に対する考え

(先方)

- ・ 物流ハブ基地は北部に成り立ち得ると思料するものの、そのためには、鉄道の改善、国境手続きのシステムの改善などの取り組みが必要であると考え。

## 3. 本格調査への協力

(当方から本格調査の協力を求めたところ)

- ・ ヒアリングで民間企業からの視点を提示するなど、調査に協力したい。

以 上

(なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない)

議事録

日時： 2013年10月8日（火曜日） 14:00~15:15			
件名： MTI との協議			
	所属	役職	氏名
先方	MTI	<u>Namibia Investment Centre</u>	
		Deputy Director: Projects & Incentives	Mr. Wilbard Nashandi
		Chief Investment Promotion Officer	Ms. Luaba Janio
		Investment Promotion Executive: Projects & Incentives	Ms. Helena Ngalandji - Hakweenda
		Project Economist: Projects & Incentives	Ms. Loini Na Frans
		<u>Namibia Development Corporation</u>	
		Industrial Development Officer	Mr. Lukas Kahevita
当方	調査団	物流産業振興・投資促進	榊原 洋司
場所：MTI オフィス会議室			
概要：NDP4 策定後の投資・産業・貿易政策の変化について			

NDP4 策定後の投資・産業・貿易政策の新たな取り組みについて聴取したところ、以下の返答を得た。

1. NDP4 策定後の投資政策の変化

(先方)

- ・ 投資法と EPZ 制度の変更の検討を行っている。投資法は言葉の定義の明確化や投資家により分かりやすい変更を行うことを考えている。EPZ 制度は、一時期は 40 社ほどあった登録企業が 20 社程度まで減少してしまったことを踏まえ、EPZ の対象産業を増やすかどうか（現在は製造業のみ）など考えたい。両者とも今年中には改正案を準備したいと考えている。

(当方)

- ・ インセンティブを付与する産業に、NDP4 で優先産業と位置付けられた（製造業に加え）農業、観光、物流などを加えていくという理解で良いか。また、JICA のプロジェクト開始後にこのような法制度の改定について検討することは可能か。

(先方)

- ・ 具体的には指摘の通りである。また、これらの法や制度の改正が予定よりも遅れた場合、JICA プロジェクトのチームと議論することが可能と考えている。

2. NDP4 策定後の産業政策の変化

(先方)

- ・ MTI の政策を実行する主体であった National Development Corporation (以下、NDC) (中小企業振興などのため、各地にインキュベーション・センターなどを整備) と Offshore Development Corporation (以下、ODC) (輸出促進のため国境に工業団地

を整備)を合併し、Namibia Industrial Development Agency とする計画である。南アフリカの Industrial Development Corporation のような組織とすることを目標している。

- ・ 基本的な仕事の内容(民間企業の経済活動のためのインフラ整備)は変わらないが、新たな取り組みとしてコンゴ民での事業を挙げることができる。これはコンゴ民政府との合意の下、Lubumbashi に土地を確保して経済活動のためのインフラ整備を行うもので、ナミビアの企業を誘致して現地での雇用の確保やナミビアの生産物の輸出を図るものである。対象産業としては、今のところ農産物(肉類、水産物、食塩)を考えている。
- ・ (当方から上記計画の資料の供与を求めたところ) NDC 内で許可が取れば情報を提供する。

(当方)

- ・ NCCI がコンゴ民との協力を深めるというプレスリリースを出しているが、この動きと関連しているのか？

(先方)

- ・ 詳しい点は不明であるが、そのように思料。
- ・ Lubumbashi のあるカタンガ州の人口は 1600 万人で、この市場規模を対象に経済活動をするだけでもナミビア企業にとっては大きな魅力である。
- ・ ODC とほぼ同じ活動を Walvis Bay で行っている Walvis Bay EPZ Management Company は統合の対象ではない。
- ・ 全般的な産業政策については、GIZ のチーム (Partnership for Economic Growth Program) が 2012 年に Industrial Policy を策定した。しかし、まだ実行はされていない(報告書を入手)。

### 3. NDP4 策定後の貿易政策の変化

(先方)

- ・ 輸出入にかかる貿易手続きは情報収集確認調査が行われた 2011 年当時と変わっていない。基本的に紙ベースのやり取りであり、手続きの場所は Windhoek のみである。
- ・ Single Window 構築の議論が SADC 内で行われているが、各国の事情が大きく異なるため、議論が前に進んでいない。その結果、MTI 内で貿易手続きの電子化などの話も進まない。
- ・ JICA が技プロを行ったナミビア・ボツワナ国境での OSBP プロジェクトでも貿易手続きの効率化は進んでいなかった。

(当方)

- ・ WBCG や財務省は SADC の枠組ではスピードが遅くなるので SACU や 2 国間の枠組から始め、それを SADC 全体に広げることを考えているようだが、MTI もそのような考え方で貿易手続きの電子化・効率化を考えていけば良いのではないかと考える。本格調査の中でそのような議論をできれば良いと考える。

#### 4. 資料の供与

MTI から以下の資料を入手した。

- ・ Namibia International Investment Forum 資料（CD-ROM、投資に関する法制度・政策、プロモーション映像など）
- ・ FDI 統計（承認ベース）
- ・ Namibian Industrial Policy（GIZ 作成の産業政策レポート）

以 上

（なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない）

議事録

日時： 2013年10月8日（火曜日） 16:00~17:00			
件名： South African Institute of Environmental Assessment (SAIEA)でのヒアリング			
	所属	役職	氏名
先方	SAIEA	Executive Director	Dr. Peter Tarr
		Principal Scientist	Mr. John Pallett
当方	調査団	環境社会配慮	今瀬 直美
場所： SAIEA office			
概要： 本調査団の目的の説明、ナミビアにおける SEA 実施の現状			

1. ナミビアにおける SEA 実施の現状

(先方)

- ・ SEA が実施されている案件には全てドナーの支援がついており、SEA もドナーの資金によって行われているものと思料。ナミビア政府側実施官庁の予算で行われた例はない。また、実施官庁自らが内部人材によって SEA を行った例もない。
- ・ 実施官庁は、SEA を独自予算で実施するための資金的余裕がない。また、実施のための予算を確保する場合でも、予算請求等を考慮すると実施までに1年もしくはそれ以上かかる。
- ・ SEA は、政策・プログラム・計画策定過程において同時並行で実施する方が、事後に行うよりも効率的である。
- ・ ナミビアには現在 SEA に関する正式な規定はない。我々は IAIA(International Association for Impact Assessment)のメンバーにもなっており、国際基準に従って SEA を実施している。

(当方)

- ・ ナミビアの SEA ガイドライン（ドラフト）には、2段階の認定手続きがあると記されているが、実際に行われているのか。

(先方)

- ・ 2段階の認定手続きは行われていない。そのような方式は、合理的ではないと思料。
- ・ 現実に基づいて言えば、Environmental Assessment Practitioner とは、SEA 実施を委託されたコンサルタント、のことを指す。

以上

(なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない)

議事録

日時： 2013年10月9日（水曜日） 10:00～11:20			
件名： Ministry of Environment and Tourism (MET)でのヒアリング			
	所属	役職	氏名
先方	MET	Chief Development Planner, Department of Environmental Affairs	Ms. Lely Saima Angula
		Environmental Assessment, Department of Environmental Affairs (DEA)	Dr. Hein Van Gils
当方	調査団	地域経済・開発政策 環境社会配慮	川原 恵樹 今瀬 直美
場所： Meeting room, Ministry of Environment and Tourism			
概要： 資料の入手、環境社会配慮全般、SEAについての追加情報等。			

先方2名と、それぞれ個別に面談を行った。

[Ms. Saima との面談]

1. 資料の入手

- ・ 環境・観光省 (MET) 全体の組織図
- ・ 環境系コンサルタントのショートリスト
  - リストに載っているコンサルタントのうち、SEAの実施実績があるのは SAIEA (10月8日付議事録参照) のみ。それ以外は全て EIA の実施実績のあるコンサルタントである。
  - リストにはないが、Polytechnic of Namibia とボツワナに拠点を置くコンサルタントがナミビアで SEA を実施した実績を持つ (前者は実施中)。
  - Polytechnic は、Dept. of Land Management, School of Natural Resources and Tourism のチームである。リーダーは Dr. Mutjinde Katjiua。SEA 対象案件は Protected Landscape Conservation Areas Initiative (NAM-PLACE)、発注者は MET。

2. 社会環境配慮について

(当方)

- ・ ナミビアでプロジェクトを実施するにあたり、特に配慮すべき事項を伺いたい。
- ・ 住民移転に伴う補償等は環境配慮の一部分と思料するが、MET の関与は如何。

(先方)

- ・ 自然環境面では水資源 (質量両面)、廃棄物管理、干ばつ、気候変動、種の多様性

の保護（特に鳥類）。社会環境面ではプロジェクトに伴う住民移転、健康・福祉、HIV/AIDs などである。

- ・ 住民移転は土地・再定住省の管轄なので、MET は関与していない。

### 3. 地方出先機関・地方自治体の役割

- ・ MET の地方出先機関は Directorate of Regional Services and Parks Management の1 部署 (Division) という位置づけ。中央地域、東北地域、北西地域に1 つずつ、Etosha 国立公園に1 つ、計4 つ存在している。
- ・ Municipality には Environmental Division があり、主に環境のモニタリング及び検査 (inspection) を行っている。

### 4. SEA における「Environmental Assessment Practitioner」について確認

- ・ 実際には、SEA の対象となる政策・プログラムおよび計画 (Policy, Programme, and Plan) を策定に責任をもつ実施官庁 (Line Ministry) に SEA を行える内部人材はいない。通常、公示・入札を行って業者や NGO に業務委託している。よって、現実的には、「Environmental Assessment Practitioner」は SEA 業務を請け負った専門家チームのリーダー、となる。

[Dr. Hein との面談]

Ms. Saima いわく、環境・観光省内で SEA を専門に扱っており最も詳しい人物は Dr. Hein であるとの由。

### 1. SEA レポートの実例

(当方)

- ・ これまでに実施された SEA のレポートの事例を、電子データで送付してもらう様、当方から依頼。

(先方)

- ・ The Namibian Coast Conservation and Management project (NACOMA) の SEA が好例。ウェブページからダウンロードが可能。<http://www.nacoma.org.na/index.htm> より、Reports & Publications のページを参照)
- ・ NDP4 策定に係る SEA (NPC と協働で MEP が initiator として実施) は最終報告書のドラフト段階。入手は NPC を通じて行ってほしい。

### 2. ナミビアの土地利用計画

(先方)

- ・ 土地利用のゾーニングは Town にしかない。Town の外には様々な種類の土地 (national, commercial, communal, mining area, etc.) があるが、それらを含めた regional level の空間計画は、共通の土地法がないために策定できない状態である。

### 3. SEA の現状について

(当方)

- ・ MWT が策定中の全国交通マスタープランでは SEA は行われていないと思料するが、この認識は正しいか。
- ・ 規定がなくとも SEA が行われている事例もある様だが、根幹となる Environmental Management Act とその施行細則は法的根拠とはならないのか。

(先方)

- ・ 全国交通マスタープランの SEA は行っていないものと思料。現状では、SEA を義務付ける規定がないことが原因。
- ・ Environmental Management Act は確かに環境管理全般について規定しているが、SEA についての具体的な記述は施行細則も存在していない。SEA の施行細則もガイドラインもドラフト段階のため有効ではない。したがって、SEA を行うか否かは実施官庁次第である。現場での SEA の実施に法整備が追い付いていないというのが現状。

以 上

(なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない)

議事録

日時： 2013年10月9日（月曜日） 14:45~15:15			
件名： Ministry of Home Affairs and Immigrationとの協議			
	所属	役職	氏名
先方	MHAI	Deputy Permanent Secretary Chief of Immigration  Acting Director of Administration	Mr. Joseph Kashea Ms. Elizabeth N. Negumbo Likius N. Valombola
当方	調査団	団長 協力企画 地域経済・開発政策 物流産業振興・投資促進 環境社会配慮	本間 徹 飯山 聖基 川原 恵樹 榊原 洋司 今瀬 直美
場所： MHAI Board Room			
概要： 物流ハブマスタープランプロジェクトの紹介と協力の依頼			

1. 物流ハブマスタープランプロジェクトの紹介と協力の依頼

(当方)

- ・ 本間団長より、当案件概要と今回の詳細計画策定調査の目的について説明。プロジェクトに対するMHAIの協力（Stakeholder Meetingへの参加など）を要請。

(先方)

- ・ この物流マスタープランは今やっているOSBPが発展したものと考えれば良いのか？

(当方)

- ・ 物流マスタープランとOSBPは並行して進められるもの。もちろん、OSBPは物流コストを下げ物の流れを活発にするうえで重要なものなので、マスタープランの中で検討される戦略的に重要な案件の一つになる可能性が高い。

(先方)

- ・ プロジェクトが開始された際には協力をしたい。

2. OSBPの取り組み、出入国統計

(当方)

- ・ OSBPの整備にはどのように取り組んでいるか？

(先方)

- ・ OSBPの整備は関税局が中心となって取り組んでいる（JICAのOSBPプロジェクトについても中心は関税局）。本日は、OSBPの直接の担当者が出席できなかったが、本格調査が始まった際には入国管理局のOSBP担当者が参加することになると思料。
- ・ （会議のアジェンダを見て）出入国統計の供与を要請しているが、どのような情報が必要か？当省でデータを提供するが、環境・観光省にも関連データがある。

(当方)

- ・ 国別の出入国とその目的（休暇、商用、親類・友人の訪問など）の情報をいただきたい。データはメールで送っていただきたい。

以 上

(なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない)

議事録

日時： 2013年10月9日（水曜日） 9：00～9：30			
件名： NCCI へのプロジェクトの協力の依頼及び情報収集			
	所属	役職	氏名
先方	NCCI	Chief Executive Officer	Mr. Tarah N. Shaanika
当方	調査団	物流産業振興・投資促進	榊原 洋司
場所：NCCI オフィス（Jenner Street, Windhoek）			
概要：NCCI へのプロジェクトの協力の依頼及び情報収集			

1. プロジェクトへの協力の依頼

（当方）

- ・ 物流ハブマスタープランプロジェクトと今回の詳細計画策定調査の目的と意義について説明。北部地域での雇用創出や物流とそれに関連する流通加工などの産業の育成など。その上で、本格調査に対する情報収集や Stakeholders Meeting への参加による意見表明などの協力を要請。

（先方）

- ・ 内陸の物流ハブの形成は NDP4 にも掲げられており、重要なプロジェクトと思料。プロジェクトに可能な限り協力をしたい。

2. コンゴ民主共和国（DRC）との貿易・経済面の協力の強化

（当方）

- ・ 9月末に CEO が DRC を訪問し、貿易・経済面での協力を強化する合意を政治家及び商工会議所と交わしたというニュースリリースや新聞記事を拝見した。一方で、昨日 MTI の関係者にヒアリングを行ったところ、National Development Corporation が DRC の Lubumbashi に土地を確保しビジネスインフラを整備する予定と聞いている。この話は関連があるのか。

（先方）

- ・ その通りである。両国の官民が協力して貿易・経済の活動を協力して行おうとしている。ナミビア側は Industrial Base を拡大したいと考えている。一方で DRC 側は食糧などの輸入の拡大（ナミビアの肉、水産物、食塩、ザンビアのメイズ）を拡大し、雇用を創出したいと考えている。NDC や NCCI の動きはそれに応えるものである。
- ・ Walvis Bay は南部アフリカの地域港となりつつある。今後、内陸国（ザンビア、ボツワナ、コンゴ民）の鉱物資源を輸出し、食料や一般雑貨を輸入するボリュームを拡大させる必要があると考えているが、上記の動きはこのような貨物量の拡大にも貢献すると考える。
- ・ 今のところ内陸アフリカに輸出する食料・一般雑貨として考えられるのは食肉、水産物、食塩、Green Scheme で推進する農産物であると考え。

（当方）

- ・ 内陸アフリカへの輸出は、ナミビアでの生産物以外にナミビアがトランジット輸送するモノも考えられる。また、トランジット輸送の途中で荷姿を変える、パッケージし直す、ストックするなどの流通加工が発生することも考えられ、雇用の発生が期待できる。来年 2 月からのプロジェクトではこのような検討をしつつ、Stakeholder と意見交換したいと考えている。

### 3. NCCI の活動、その他

(先方)

- ・ NCCI には産業ごとの分科会のような組織はない。解決すべき課題ごとに委員会（貿易、税金、起業支援、経済コスト削減、人材育成）があり、各委員会で議論されたことを理事会にかけ、政府（MTI、MOF、NPC、Mining、MAWF など、ほとんどは MTI 対象）に要望を行っている。
- ・ 産業政策や経済の法制度の変更の際には政府から NCCI に意見を聞く機会が設けられている。今のところ、投資法や EPZ 制度の変更の話は来ていない。
- ・ （Okahandja や Karibib 郊外の新たな小規模住宅について聞いたところ、）居住者は DRC などの外国人ではなく、北部のナミビア人である。現在のような開発が続けると、Windhoek 周辺や Walvis Bay への人口移動が進むことになる。このような人口移動圧力を緩和するためにも北部地域での雇用創出が重要であると考える。

以 上

(なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない)

議事録

日時： 2013年10月10日（木曜日） 10:15~11:10			
件名： NPCとの協議・R/D署名			
	所属	役職	氏名
先方	NPC	Chief: National Development Advice Deputy Chief: National Development Advice	Mr. Willem Goeiemann Mr. Ned Sibeya
当方	調査団  ナミビア支所	団長 協力企画 地域経済・開発政策 物流産業振興・投資促進 環境社会配慮 支所長	本間 徹 飯山 聖基 川原 恵樹 榊原 洋司 今瀬 直美 中村 俊介
場所： NPC meeting room			
概要： R/Dに係る協議・署名			

1. R/Dについて

- ・ 当方からR/D案の変更点について説明（戦略的環境アセスメントに関する記述の明確化などのための変更）。合わせて、添付するナミビア側作成の「TOR」のバージョンについて確認。
- ・ 先方は変更点について合意。当初は午後にR/Dの署名を予定していたが、先方からここで署名したいという要望があったため、NPCのMr. Willem Goeiemannと本間団長がR/Dに署名を行った。

2. プロジェクト実施時の体制について

（当方）

- ・ プロジェクト実施時には、南アフリカ、ザンビア、DRCなど周辺国での調査を行うことになる。プロジェクトを効率的に行うためにマルチビザの取得が望ましく、その取得のためにNPCに協力してもらいたい。

（先方）

- ・ 関連するレターの発出など、マルチビザ取得のための協力を行う。
- ・ NPCは協議に参加した5名をカウンターパートとして既に指名しており、他主要省・機関にも、担当指名依頼レターを発出予定である。
- ・ オフィス・スペースについてNPC, MoWT, WBCGでどのようにするか協議し、適切な場所を確保するよう手配する。

以上

（なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない）

議事録

日時： 2013年10月11日（金曜日） 16:00~16:40			
件名： JICA南アフリカ共和国事務所への調査報告			
	所属	役職	氏名
先方	JICA南ア事務所	所長	木野本浩之
		次長	関 智宏
		企画調査員	浦野 義人
当方	調査団	団長	本間 徹
		協力企画	早山 恒成
		協力企画	飯山 聖基
		地域経済・開発政策	川原 恵樹
		物流産業振興・投資促進	榊原 洋司
		環境社会配慮	今瀬 直美
場所： JICA南ア事務所 会議室			
概要： 詳細計画策定調査の結果報告			

1. M/M、R/Dの協議・署名について

(当方)

- ・ 本間団長からナミビアでのM/M、R/Dの協議及び署名の経緯について説明。特に以下の3点について詳細に説明した。
  - ・ 事前評価表と環境社会配慮分野のTORはJICA内部での手続き完了後、先方に通知する必要がある。南ア事務所に先方とのやり取りをお願いしたい。なお、環境社会配慮分野のTOR案は既に先方に提示しており、内諾を得ている。
  - ・ 先方は、本格調査に引き続き日本にF/Sの実施を支援してもらいたいという意向が強い。そのため、早期にナミビア側から日本大使館に要請が上がる（またはレターが発出される）可能性があるが、その際には必要なやり取りなどをお願いしたい。
  - ・ 本格調査は、日系企業に対する裨益も考慮される必要がある。今回は日系企業に対するヒアリングなどは行わなかったが、7月のミッションのヒアリング記録によると、日系企業がウォルビス・ベイ港に関心があることが伺える。ダーバン港に対するウォルビス・ベイ港の優位性を特に経済性の観点から示すなど、在南ア日系企業にアピールすることも必要であると考えます。

(先方)

- ・ F/Sの実施に対する支援など、ナミビア政府(NPC)からJICAへのコンタクトは、JICAナミビア支所をJICA側の窓口としてもらうのが良い。
- ・ Stakeholders Meetingに地方政府を加えることになった経緯について伺いたい。Stakeholders Meetingのメンバーが増えると意見の集約が難しいと思料。
- ・ また、Stakeholders Meetingの開催は調査前半にのみ行う予定か確認したい。

(当方)

- ・ Stakeholders Meeting に地方政府を加えることについて、調査結果をアナウンスすることのみではなく、物流立国構想に対する様々な声を吸い上げ、それを計画策定に反映させるために、主要地方でも会合を実施すると共に、経済回廊の沿線の地方政府（Region、Municipality、Town Council を想定しているが、厳密には定義されていない）を含む様々な機関がステークホルダーに追加された。
- ・ Stakeholders Meeting は、本格調査のフェーズ 1 のできるだけ早い時期に行うことについて NPC や WBCG と協議した。フェーズ 2 以降のステークホルダー会議については具体的な開催時期について協議を行っていないが、必要に応じて開催されることとなっている。

## 2. 本格調査の実施体制について

（先方）

- ・ 本格調査は、「物流立国構想」を構成する支援の一部と理解してよいか？

（当方）

- ・ 「物流立国構想」を実現するための計画として全国交通マスタープラン、物流ハブマスタープラン、地方拠点都市開発マスタープランがあり、本格プロジェクトは物流ハブマスタープランの作成を支援するものである。
- ・ 全国交通マスタープランでは、交通インフラの現状や現在の交通需要に基づいて将来の交通インフラの改善に対する提案を行っている。しかしその優先順位ははっきりしておらず、NPC や WBCG などは SADC メンバー国の経済成長、それに伴う物流需要の発生による戦略的な交通インフラや物流施設の整備の順位付けを行いたいと考えている。

（先方）

- ・ 本格プロジェクトは南アフリカ事務所所管であるが、産業開発・公共政策部と経済基盤開発部はどのように関わっていけばよいと考えるか？

（当方）

- ・ これまで JICA が実施してきた物流調査は、貨物の動きだけを切り出したような形で、専ら経済基盤開発部が中心となって行ってきた。しかし、自国や周辺国の経済発展の伴う貨物の動き（及び輸出入など）や、そのような貨物の動きを扱うことによる新たな産業の振興など、産業開発・公共政策部の関わる部分が重要と思料。本格調査でも両課題部の関わりが必要である。工業団地・SEZ 案件においては、産業開発・公共政策部が中心となる場合が多いものの、経済基盤部の関わりが必要であり、同様のものとする。

（先方）

- ・ 本格プロジェクトではナミビアだけではなく、南アフリカ（例えばダーバン港の実態の調査）、ボツワナ、ザンビア、アンゴラなど周辺国の調査を行うことが必要になると思われる。そのような点にも留意してもらいたい。

（当方）

- ・ 本格プロジェクトではナミビアから周辺国に調査出張を行うことも想定されるため、マルチビザの取得に対する支援を NPC や日本大使館に要請した。JICA 南ア事

務所についても必要な支援が発生する場合は支援をお願いしたい。

- ・ 内陸の SADC 諸国に対する物流は、現在のところは大部分が南アから行われているが、地域全体の経済成長の中でナミビアから輸送することが有利であるという状況が生じるモノ（例えば、ダーバン港の混雑をさけるタイム・クリティカルなもの、安く貯蔵することが有効なモノなど）が発生すると考えられる。そのようなモノを探し出すために南ア及びナミビア周辺国での調査は重要であると考えられる。

(先方)

- ・ 本件は、ナミビア政府の国家開発計画（NDP4）に掲げられた案件でもあり、ナミビア政府の関心も高い。まずは本格プロジェクトが十分な成果を挙げられるようにしたい。

以 上

(なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない)

議事録

日時： 2013年10月11日（金曜日） 15:10~15:50			
件名： 在南アフリカ共和国日本大使館への調査報告			
	所属	役職	氏名
先方	在南アフリカ 日本大使館	特命全権大使	吉澤 裕
		一等書記官 経済担当（国別：ナミビア 分野：水産・海洋）	山田 朋秀
		一等書記官 政務担当	横谷 薫
当方	調査団	団長	本間 徹
		協力企画	早山 恒成
		協力企画	飯山 聖基
		地域経済・開発政策	川原 恵樹
		物流産業振興・投資促進	榊原 洋司
		環境社会配慮	今瀬 直美
場所： 在南アフリカ共和国日本大使館 大使執務室			
概要： 本調査団調査結果の報告と意見交換			

本間団長から調査報告を行った後、意見交換を行ったところ、内容以下の通り。

1. 調査内容に関して

（先方）

- ・ 当案件にはどのような分野のコンサルタントが参画する予定であるか。
- ・ また、最終報告書の提出時期を伺いたい。
- ・ 詳細計画策定調査団に参団したコンサルタント（IDCJ）の概要について伺いたい。
- ・ ウォルビス・ベイにも行かれたとのことだが、その状況如何。
- ・ 物流インフラとしては鉄道と道路のどちらが中心となるのか。

（当方）

- ・ 経済開発、インフラ計画、環境社会配慮など、分野は多岐に渡ることが想定されている。
- ・ 最終報告書の提出は2015年3月を予定している。
- ・ 川原団員より、IDCJの設立経緯、主管官庁（当時）、事業分野、現在の組織形態等について説明。
- ・ ウォルビス・ベイまではウィンドフックから陸路で行った。カリビブから南下していく辺りから、ウランをはじめとした様々な鉱山があり、現在開発がなされている。また、大理石やケイ素系の石も採掘されているとの由。

- ・ NamPortが、ウォルビス・ベイ港の北部約10km地点に、新港(Walvis Bay SADC Gateway Port) を建設する構想を有している。
- ・ 当面の物流は道路が中心となると考えられるが、物流量が増加すれば内陸に Inland port を設置し、ウォルビス・ベイ港との間を鉄道で繋ぐことで、シームレスな大動脈をつくるのが可能。現在は鉄道の状態が非常に悪く、将来的にリハビリが必要な状況である。

## 2. 有償案件の形成可能性に関して

### (先方)

- ・ ナミビアは中進国で無償の対象とならない。今後は、技術協力に加えて、円借款を実施したいと考えている。ルンドゥー-エルンドゥー間道路改善事業は無事引き渡しまで日本によって行われたが、ウォルビス・ベイ港拡張計画については JICA が F/S まで実施したものの、入札方式が急きょ変更し事業を実施できなかった経緯についても、留意する必要がある。
- ・ ナミビアは小さい国で何かとやりにくい面もあると思うが、政府機関が比較的良好な機能をしている。日本に対する期待も大きく、日本大使館を将来的に設置する構想もある。当案件の実施による円借款案件の形成により、2 国間の関係を更に深めていきたい。
- ・ 鉄道や道路のプロジェクトは円借款として形成してもなかなか日本の受注は難しい。その Inland port の規模について如何。

### (当方)

- ・ Inland port の規模については、物流倉庫としての機能と商品の仕分けを行う機能を併せ持つ複合施設をイメージしている。上物は世界的物流企業を誘致するなど民間に担わせるのが妥当と考えるが、現在の集積地から離れたところに整備することになれば、そこまでの取り付け道路や(鉄道の)引き込み線など、様々なインフラが必要になってくる。それら基礎/周辺インフラのパッケージは円借款案件となる可能性がある。

以 上

(なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない)

議事録

日時： 2013年10月8日（火曜日） 15:00~15:40			
件名： Ministry of Finance, Namibia Customs & Excise			
	所属	役職	氏名
先方	Ministry of Finance, Namibia Customs & Excise	Commissioner	Mr. Bevan S. Simataa
当方	調査団	団長 地域経済・開発政策	本間 徹 川原 恵樹
場所： Mr Simataa 執務室			
概要： 本調査団の目的の説明、関連政策・法規の確認、情報収集への協力依頼			

1. 本調査団の目的と本格調査（以後、マスタープラン(MP)プロジェクト）の概要および MOF がナミビア側のコアグループ（ステアリング・コミッティ最低5回）と Stakeholder Meeting に含まれる件について説明。

- ・ 最終的に財務省のどの部局が MP プロジェクトのステアリング・コミッティに入ることになるかは NPC からの正式な要請に応じて MOF の PS が判断する。NPC がアウトラインを示す際に、どの部局が加わると良いのかアドバイスすると良い。
- ・ いずれにせよ、Customs 抜きに Logistics は考えられないので、自分の部局が含まれることになると思う。情報の提供等も含めて、本格調査に積極的に協力したい。
- ・ 税関は貨物の Seamless Movement をサポートすると同時にセキュリティの確保（違法な物品が規制対象となっている国々から運ばれていないかどうかのチェック）を担当している。

2. 関連政策について

（当方）

- ・ 2年前の情報収集確認調査で以下の5つのプログラム(a. Single Window Program、b. One Stop Border Post の整備、c. セキュリティの向上（スキャナーの整備）、d. 各国の通関データの相互利用（Data interchange）、e. 通関士などの資格の導入）を進めているという話を聞いたが、その後の進捗状況は？

（先方）

- ・ それらの5つに加えて6番目のプログラムを進めている。それは” Collaborative Leadership”（より一般的には” Coordinated Border Management”）の推進である（WCO のプログラム）。具体的には、異なる省庁のトップが合意して、相互に国境業務を代行する。たとえば、税関職員が入国管理や検疫、輸出入許可書発行を兼務代行する等。これはまだ構想段階で、ナミビアに適した他国のモデルを探しているところ（ベンチマークとしては、日本、フィンランド、豪州等）。

- ・ Single window は ASYCUDA システムを” ASYCUDA++” から” ASYCUDA World” にバージョンアップすることで、インターネット経由のオンラインで通関手続きが出来るように計画が進んでいる。11 月にはパイロット（テスト）運用を開始する予定。また Risk-based Management の導入も検討中。
- ・ OSBP についてはボツワナ側が国内法を既に制定済みで先行している。ナミビア側も既に法案は出来ているが、法務局でのチェック段階がなかなか進まず、遅れている。次回の国会には議案となることを期待している。二国間協定はほぼ合意済み。
- ・ OSBP のデザインは、手続きマニュアルと運用計画についてはボツワナにいる JICA 専門家が作成している。ナミビア側も法案が通過して大臣から指示が出たらすぐにとりかかれるように準備中。
- ・ 先行しているのはボツワナとの国境だが、アンゴラ、ザンビアも興味を表明している。次の対象は、より高い関心を示しているザンビアになる可能性が高い。ただし、ボツワナのケースが実際に動き出して、ある程度経験をつんだ後に着手した方が良く考えている。

(当方)

税関局ではないかもしれないが、MOF は PPP についても担当するときいているが。

(先方)

PPP については法律（PPP Law）は MTI が担当し、実施は MOF が担当することになっている。もうすぐ、MOF の中に PPP Unit が作られる。最近、PPP のフレームワークについてのプレゼン（Public Finance Management Workshop）があったので資料をメールで送る。

以 上

(なお、当議事録は先方の確認を取ったものではない)

## 5. ローカルリソースリスト

### 1. 環境分野の調査を実施可能なコンサルタント

企業名	Enviro Dynamics cc
コンタクト・パーソン	Ms. Stephanie van Zyl
電話	+264 61 223 336
ファックス	+264 61 307 437
メール	info@envirod.com; stephanie@envirod.com
Web サイト	<a href="http://www.envirod.com">http://www.envirod.com</a>
企業名	Enviro Solutions
コンタクト・パーソン	Mr. Alan Jenneker
電話	+264 64 404 438
ファックス	+264 64 407 247
メール	enviros1@mweb.com.na
Web サイト	<a href="http://www.swk.namib.com/env/">http://www.swk.namib.com/env/</a>
企業名	Synergistics
コンタクト・パーソン	Kerry Fairley / Mari Els
電話	+27 11 807 8225; +27 82 871 2959; +27 82 415 0289
ファックス	+27 11 870 8226
メール	synergy@synergistics.co.za
Web サイト	-
企業名	Colin Christiana & Associates cc
コンタクト・パーソン	Colin Christian
電話	+264 61 302 296
ファックス	+264 61 302 297
メール	colinchr@iway.na
Web サイト	-
企業名	Geo pollution technologies
コンタクト・パーソン	Pierre Botha
電話	+264 61 257 411; +264 81 1222 0082
ファックス	+264 61 257 411
メール	pierre@thenamib.com
Web サイト	<a href="http://www.gptglobal.com/">http://www.gptglobal.com/</a>
企業名	Interconsult Namibia (PTY) Ltd
コンタクト・パーソン	Mr. A. Simmonds
電話	+264 61 220 400; +264 61 233 978
ファックス	+264 61 230 934
メール	intercom@namib.com
Web サイト	-
企業名	SIAPAC (socio-economic studies)
コンタクト・パーソン	Dr. D. Conwie
電話	+264 61 220 531
ファックス	+264 61 235 859
メール	siapac@iwwn.com.na
Web サイト	-
企業名	SRK Consulting
コンタクト・パーソン	Mr. J. Soboil
電話	+27 21 421 7182

ファックス	+27 21 425 4648
メール	capetown@srk.co.za
Web サイト	-
企業名	University of Namibia Multi Disciplinary Research Centre
コンタクト・パーソン	Mr. Ben N. Hochobeb
電話	+264 61 2063 2860
ファックス	+264 61 2063 0500; +264 61 2063 6480
メール	bnhochobeb@unam.na
Web サイト	-
企業名	Windhoek Consulting Engineers
コンタクト・パーソン	Mr. C. Muir
電話	+264 61 237 728
ファックス	+264 61 238 880
メール	wce@iwwn.com.na
Web サイト	-
企業名	A Speiser Environmental consultant
コンタクト・パーソン	Mrs. Alex Speiser
電話	+264 61 244 742
ファックス	+264 61 244 742
メール	amspeiser@yahoo.com
Web サイト	-
企業名	Risk-Based Solutions cc
コンタクト・パーソン	Dr. Sindila Mwiya
電話	+264 61 258 113; +264 61 249 015; +264 81 277 2546
ファックス	+264 61 256 830
メール	smwiya@iway.na; sivi@lycos.com
Web サイト	-
企業名	Southern Africa Institute for Environmental Assessment (SAIEA)
コンタクト・パーソン	Dr. Peter Tarr
電話	+264 61 220 579
ファックス	+264 61 259 183
メール	peter.tarr@saiea.com
Web サイト	<a href="http://www.saiea.com">http://www.saiea.com</a>
企業名	Outrun Investments cc T/A Knowledge Centre for Africa (KCA)
コンタクト・パーソン	Mr. Tonderai Mukutiri
電話	+264 61 400 864
ファックス	-
メール	outruninvest@hotmail.com
Web サイト	-
企業名	LM Environmental Consulting
コンタクト・パーソン	Dr. Lima Maartens
電話	+264 61 255 750; +264 81 245 8790
ファックス	-
メール	lima@iway.na
Web サイト	-
企業名	TSE Agricultural and Environmental Consulting
コンタクト・パーソン	Theo Shiimi
電話	+264 81 274 7924
ファックス	-
メール	tshiimi@webmail.co.za
Web サイト	-

企業名	Versacon Earth Wise Consulting
コンタクト・パーソン	Nico E. Willemse
電話	+264 61 306 329; +264 81 128 9272
ファックス	+264 61 088 617 879
メール	versacon@iway.na; nicow@versa-con.com
Web サイト	-
企業名	Aurecon
コンタクト・パーソン	Mr. Floris Marx (Namibia); Michel Mangnall (South Africa)
電話	+264 61 297 7000; +27 21 481 2501; +27 21 481 2480; +27 82 874 9531
ファックス	+27 21 424 5588
メール	floris.marx@af.aurecogroup.com; Michael.mangnall@.af.aurecogroup.com
Web サイト	-
企業名	Matrix Consulting Services
コンタクト・パーソン	Chris Ailonga
電話	+264 81 124 5840
ファックス	+264 61 088 622 430
メール	chris@matrixconsultingcc.com
Web サイト	-
企業名	Urban Green cc
コンタクト・パーソン	Brand van Zyl
電話	+264 811 295 759
ファックス	+264 61 300 820
メール	urbangreen@iwayna
Web サイト	-
企業名	Scarab Environmental & Geological Consulting
コンタクト・パーソン	Riana Scholtz
電話	+264 85 328 6255
ファックス	-
メール	riana@scarab.com.na
Web サイト	-
企業名	GCS Namibia
コンタクト・パーソン	Mr. Simon Chartei
電話	+264 61 223 960; +264 81 141 5414
ファックス	+264 61 252 159
メール	simon@gcs-na.biz
Web サイト	-
企業名	Consulting Service Africa
コンタクト・パーソン	Chris Ailonga
電話	+264 61 237 427; +264 811 245 840
ファックス	-
メール	chris@csa-nam.com
Web サイト	-
企業名	Green Earth Environmental Consultants
コンタクト・パーソン	Charlie du Toit
電話	+264 81 127 3145
ファックス	+264 61 248 608
メール	agrisol@mweb.com.na
Web サイト	-
企業名	Chadubala Consulting
コンタクト・パーソン	Theo Shiimi
電話	+264 81 777 8822
ファックス	-

メール	tshiimi@webmail.com.za
Web サイト	-
企業名	Centre for Geo- Science Research
コンタクト・パーソン	Mulife Siyambango
電話	+264 61 307 157
ファックス	+264 61 307 156
メール	cegeornam@gmail.com
Web サイト	
企業名	Centre for Environment & Natural Resources cc
コンタクト・パーソン	Dr. Sam Mafwila
電話	+264 61 272 275
ファックス	-
メール	cenrcc@gmail.com
Web サイト	-

## 2. GIS のデータ入力・編集の可能な企業

企業名	Namibia Geographical Information Technologies
コンタクト・パーソン	Mr. Lisho Christoh Mundia
電話	+264 61 263 160; +264 81 127 8670
ファックス	+264 61 263 169
メール	info@ngit.cc.na
Web サイト	<a href="http://www.ngit.cc.na/">http://www.ngit.cc.na/</a>
企業名	Geo Business Solutions
コンタクト・パーソン	-
電話	+264 61 226 929
ファックス	+264 61 229 623
メール	javr@iafrica.com.na
Web サイト	<a href="http://www.geosol.iway.na/">http://www.geosol.iway.na/</a>
企業名	Geocarta
コンタクト・パーソン	-
電話	+264 61 247 848
ファックス	+264 61 247 420
メール	geocarta@iway.na
Web サイト	<a href="http://www.geocarta.eu/">http://www.geocarta.eu/</a>

## 3. ナミビア及び周辺国の社会経済分野の情報収集の支援が可能なコンサルタント

企業名	Institute for Public Policy Research
コンタクト・パーソン	Mr. Graham Hopwood
電話	+264 61 240 514
ファックス	+264 61 240 516
メール	director@ippr.org.na
Web サイト	<a href="http://www.ippr.org.na/">http://www.ippr.org.na/</a>
企業名	PDNA Mott-MacDonald
コンタクト・パーソン	Dr. Paulo Fernandes
電話	+27 11 566 8309 / 8310; +27 82 655 5170

ファックス  
メール  
Web サイト

-  
Paulo.Fernandes@mottmac.com  
<http://www.pdna.co.za/>

## 6. 収集資料リスト

番号	資料の名称	版型	ページ数	フォーマット	収集先名称又は発行機関
E00	<b>環境社会配慮関連</b>				
E01	Environmental Management Act (No. 7 of 2007)	A4	32	PDF	Ministry of Environment and Tourism
E02	Environmental Impact Assessment Regulations	A4	29	PDF	Ministry of Environment and Tourism
E03	List of activities that may not be undertaken without environmental clearance certificate				
E04	Regulations for Strategic Environmental Assessment (SEA) and Environmental Impact Assessment (EIA)	A4	44	PDF	Ministry of Environment and Tourism
E05	Procedure and Guidelines for Strategic Environmental Assessment (SEA) and Environmental Management Plan (EMP)	A4	56	PDF	Ministry of Environment and Tourism
E06	Draft Procedure and Guidelines for Environmental Impact Assessment (EIA) and Environmental Management Plan (EMP)	A4	67	PDF	Ministry of Environment and Tourism
E07	Nature Conservation Ordinance (No. 4 of 1975)	A4	80	PDF	Ministry of Environment and Tourism
E08	Nature Conservation Amendment Act (No. 5 of 1996)	A4	10	PDF	Ministry of Environment and Tourism
E09	Pollution Control and Waste Management Bill	A4	69	PDF	Ministry of Environment and Tourism
E10	Water Resource Management Act (No. 24 of 2004)	A4	67	PDF	Ministry of Agriculture, Water and Forestry
E11	Water Act (No. 54 of 1956)	A4	43	PDF	Ministry of Agriculture, Water and Forestry
E12	Forest Act (No. 12 of 2001)	A4	32	PDF	Ministry of Agriculture, Water and Forestry
E13	Forest Amendment Act (No. 13 of 2005)	A4	3	PDF	Ministry of Agriculture, Water and Forestry
E14	Soil Conservation Act (No. 76 of 1969)	A4	15	PDF	Ministry of Agriculture, Water and Forestry
E15	Agricultural (Commercial) Land Reform Act (No. 6 of 1995)	A4	104	PDF	Ministry of Lands and Resettlement
E16	Communal Land Reform Act (No. 5 of 2002)	A4	35	PDF	Ministry of Lands and Resettlement
E17	Flexible Land Tenure Act (No. 4 of 2012)	A4	19	PDF	Ministry of Lands and Resettlement
E18	Possible Namibia/SADC Consultants to conduct Environmental Assessment / Environmental Audits / Environmental Management Plans	A4	5	PDF	Ministry of Environment and Tourism
E19	Millennium Challenge Account Namibia Compact: Volume 1: Phase II Strategic Environmental Assessment (2008)	A4	81	PDF	Ministry of Environment and Tourism
E20	Strategic Environmental Assessment for Combating Bush Encroachment for Namibia's Development (CBEND) (2009)	A4	108	PDF	Ministry of Environment and Tourism
E21	Strategic Environmental Assessment of the Karas Integrated Regional Land Use Plan (2011)	A4	118	PDF	Ministry of Environment and Tourism
M00	<b>MTI関連</b>				
M01	Namibia's Industrial Policy	A3	13	PDF	Ministry of Trade and Industry

番号	資料の名称	版型	ページ数	フォーマット	収集先名称又は発行機関
M02	A Business and Investment Guide for Namibia	A4	220	PDF	Pricewaterhouse Coopers
M03	Cost of Doing Business in Namibia	A4	38	PDF	Ministry of Trade and Industry
M04	How to register a business in Namibia	A4	16	PDF	Ministry of Trade and Industry
M05	Foreign Investment Act	A3	10	PDF	Ministry of Trade and Industry
M06	Special Incentives for Manufacturers and Exporters	A4	8	PDF	Ministry of Trade and Industry
M07	FDI into Namibia	-	-	Excel	Ministry of Trade and Industry
M08	NIC Facilitated Investments	-	-	Excel	Ministry of Trade and Industry
M09	Namibia Trade Directory 2013	A4	252	PDF	Namibia Trade Directory (Pty) Ltd
N00	NPC関連				
N01	National Development Plan 4 Execuve Summary	A4	24	PDF	National Planning Comission
N02	National Development Plan 4	A4	152	PDF	National Planning Comission
N03	National Human Resources Plan 2010-2025	A4	106	PDF	National Planning Comission
N04	Annual Economic Development Report 2012	A4	43	PDF	National Planning Comission
NP00	NamPort関連				
NP01	Annual Report 2012	A4	104	PDF	NamPort
NP02	Namport Profile	A4	20	PDF	NamPort
NP03	Walvis Bay and its role as a logistics hub for the SADC region Mega Projects	A4	33	PDF	NamPort
NP04	The Walvis Bay Sadc Gateway Port Development Consolidated Report On Pre-Feasibility Studies	A4	309	PDF	NamPort
NP05	Background Information Document for the New Port of Walvis Bay Merine Petroleum Product Import/export Terminal and Pipeline	A4	10	PDF	NamPort
NP06	Drawing on Tanker Berth at SADC Gateway Port	A3	1	PDF	NamPort
S00	NSA関連の統計				
S01	Annual National Accounts 2002-2012	A4	45	PDF	Namibia Statistics Agency
S02	Gross Domestic Product Second Quarter 2013	A4	31	PDF	Namibia Statistics Agency
S03	Annual Trade Statistics Bulletin 2012	A4	22	PDF	Namibia Statistics Agency
S04	Cargo Graphs	-	-	Excel	Namibia Statistics Agency
S05	Namibia Trade Statistics 2004-2012	-	-	Excel	Namibia Statistics Agency
S06	Namibia Trade Statistics by Country 2004-2012	-	-	Excel	Namibia Statistics Agency
S07	Trade by Custom Office	-	-	Excel	Namibia Statistics Agency
S08	Namibia Household Income & Expenditure Survey (NHIES) 2009/2010	A4	229	PDF	Namibia Statistics Agency

番号	資料の名称	版型	ページ数	フォーマット	収集先名称又は発行機関
S09	The Namibia Labor Force Survey 2012 Report	A4	44	PDF	Namibia Statistics Agency
T00	Transport Master Plan				
T01	Inception Report	A4	90	PDF	Ministry of Works and Transport; European Investment bank
T02	Draft Integrated Transport Master Plan Vol. 1 Main Report	A4	125	PDF	Ministry of Works and Transport; European Investment bank
T03	Draft Integrated Transport Master Plan Vol.5 Funding options for transport investment	A4	75	PDF	Ministry of Works and Transport; European Investment bank
T04	Draft Integrated Transport Master Plan Vol.6 Transport Network Modelling	A4	90	PDF	Ministry of Works and Transport; European Investment bank
T05	Interim Report Vol.2 Diagnosis	A4	215	PDF	Ministry of Works and Transport; European Investment bank
T06	Interim Report Vol.3 Socio-economic drivers of the transport demand (national)	A4	63	PDF	Ministry of Works and Transport; European Investment bank
T07	Interim Report Vol.4 Socio-economic drivers of the transport demand (regional)	A4	67	PDF	Ministry of Works and Transport; European Investment bank
T08	Interim Report Vol.7 Project Screening	A4	23	PDF	Ministry of Works and Transport; European Investment bank
W00	Walvis Bay Corridor Group				
W01	A Guide to the Walvis Bay Corridors	A4	72	PDF	Walvis Bay Corridor Group
W02	An Economic Benefit Study of The Walvis Bay Trans - Caprivi and Trans - Cunene Corridors Final Report	A4	165	PDF	Walvis Bay Corridor Group
W03	An Economic Development Strategy for the Trans-Kalahari Corridor	A4	122	PDF	Walvis Bay Corridor Group
W04	Agreement among the Governments of the Democratic Republic of Congo, the Republic of Namibia and the Republic of Zambia on the Establishment of the Walvis Bay-Ndola-Lubumbashi Development Corridor	A4	22	Word	Walvis Bay Corridor Group
W05	Funding Proposal for Spatial Development Initiatives along the Walvis Bay - Ndola - Lubumbashi Development Corridor through the Walvis Bay Corridor Group	A4	10	Word	Walvis Bay Corridor Group
W06	Main Shipping Lines and Routes to and from Port of Walvis Bay	A4	5	PDF	Walvis Bay Corridor Group
O00	その他				
O01	Annual Report 2012	A4	240	PDF	Bank of Namibia
O02	2012 Article Iv Consultation Namibia Imf Country Report No. 13/43	A4	64	PDF	International Monetary Fund
O03	Local Economic Development Agency	A4	1	PDF	Local Economic Development Agency
O04	Regional and Local Economic Development LED White Paper	A4	36	PDF	Ministry of Regional and Local Government, Housing and Rural Development
O05	MOL Rotation & Transit 2012	A4	5	PDF	Mitsui OSK Lines

番号	資料の名称	版型	ページ数	フォーマット	収集先名称又は発行機関
006	SADC Regional Infrastructure Development Master Plan Transport Sector Plan	A4	289	PDF	Southern African Development Community
007	Transport and Logistics Facilitation as An Effective Means of Promoting Trade and Regional Integration Within the SADC Working Paper	A4	32	PDF	The Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
008	World Investment Report 2013 Country fact sheet: Namibia	A4	2	PDF	United Nations Conference on Trade And Development



