

エチオピア政策対話
第31回出張報告

2019年3月11日
GRIPS 開発フォーラム

<日程> 2019年2月18~27日(実働日)

<メンバー>

GRIPS 開発フォーラム: 大野健一、長嶋朱美

JICA 研究所: 大野泉所長

JICA 本部: 産業開発・公共政策部から広瀬恵美企画役、本間徹国際協力専門員、上原実彩子特別嘱託

<現地での主な日本側同行者>

在エチオピア日本大使館: 松永大介大使、鼻野木由香一等書記官、枝村暢久書記官

JICA エチオピア事務所: 晋川眞所長、松山剛士次長、菊間祥人所員、天谷浩之企画調査員、Gebeyehu Tuji 民間セクター開発プログラムオフィサー

UNIDO エチオピア事務所: タデッセ・セグニ氏(日系企業投資支援)

GRIPS 現地コーディネータとして、PSI の Kidanemariam Berhe Hailu リードリサーチャー
共同研究者として、PSI の Mulu Gebreeyesus シニアリサーチフェロー

<ジブチでの日本側協力者>

在ジブチ日本大使館: 米谷光司大使、大谷壮矢二等書記官

JICA ジブチ支所: 外川徹支所長、大橋功二企画調査員、Daher Warsama プロジェクト調整担当

<概要>

アビイ政権が2018年4月に発足してから現在に至るまで、産業政策対話のチャンネルを含め、我が国はエチオピア新政権と四つに組んで議論や協力を推進できていない。その理由の一つは、まだ我が国の国家元首級による新政権へのアプローチがないからであろう。他の先進国や国際機関においては、トップがアビイ首相に会って新合意や新協力をとりつけたり実行に移したりしている。だがより普遍的な問題は、アビイ首相が連続的に省庁や諸機関の人事・組織を再編しつつあり、その過程が十分に終わっておらず、ゆえにエチオピア政府自身がまだ落ち着いていないからである。我々のカウンタパートにしても、首相府、商工省(工業省と貿易省を統合)、投資委員会(EIC)、政策研究インスティテュート(PSI、2つの政府系シンクタンクを統合)、業種別インスティテュートとリわけ金属インスティテュートでは、ほぼ根こそぎトップおよび高官の交代があり、組織自体も大幅に改変されている。ゆえにエチオピア各省庁では新たな大臣・国務大臣・所長・局長などによる仕事の速度が低下し、政府組織間の新関係も築けていない。それが波及して、エチオピアと仕事をしようとしている投資家、ドナー、国際機関などが、(既存案件の継続をこえた)新機軸や新関係を先方ときちんと開始しにくいということだと思われる。

我々の産業政策対話チームがアビイ首相に一度も会えていない理由としては、①首相が最重要である国内政治問題にまだまだ奔走していて忙しい、②前2者の首相と異なり、アビイ首相は経済問題の検討を担当省や専門チームにゆだねるスタイルであり、多数の国家委員会を自ら主宰したり外国投資家・エコノミストと直接対話しない、③首相個人として、経済に関する知識や関心がこれまでの首相に比べて相対的に低い、などが推察される。おそらく程度の差はあれ、これらすべて

てが影響していることが考えられる。

我々はアビイ首相との会合を引き続き強く望むが、その実現を待つ間にもすべきことは多くある。諸ルートから集まる新政府・新政策に関する情報がまだ十分でないので、本ミッションでは首相周辺のキーパーソンと思われる人々と新関係を構築するための直接間接の努力を行った。その初期成果は以下に述べるとおりであり、比較的希望を持ってそうである。

アビイ首相が忙しいからといって彼との政策対話をあきらめるのは戦略的ではない。むしろ先方がこちらとの会談を望むような状況をつくりこむことが大切である。そのためには、首相が経済政策において依存している複数の組織や人物を確認し、彼らと接触し、彼らの関心と信認を獲得し、彼らと常に会える関係を構築し、これを通じて間接的に首相の経済政策に影響を及ぼすことが肝要である。今回の訪問で得られた情報では、首相府の Mamo 氏をリーダーとするマクロチーム、財政省の Eyob 国務大臣および彼の部下数名、EIC の Abebe 新委員長および数名の副委員長などが重要である。このいずれのグループも、限られた面会時間ながら、大野健一が提起した日本の産業関与方針(生産性・マインドセット、自動車政策など)に強い関心をもってくれた。とりわけ、有能そうだがまだ若い Mamo 氏は、首相から重責を任せられ、具体的で使える政策インプットが欲しいという感じが見受けられた。彼からは大野健一と帰国前にもう一度会いたいとの提案があったが、これは実現しなかった。Eyob 国務大臣も、具体的で実践的なアイデアが欲しいと述べた。EIC では自動車政策の検討がすでに始まっているという。以上の会合を設定していただいた JICA とりわけ Gebeyehu 氏に感謝するとともに、これからも彼らと継続的かつできるだけ早い接触・面会ができるよう助力をお願いしたい。またいうまでもなく、これまで協力を重ねてきた、PSI のアーメド所長および Kidanemariam (キドウ) 氏も我々にとってのキーパーソンである¹。

他方で、我々がこれまで重視してきた商工省(前工業省)は大臣、国務大臣、局長、インスティテュート所長などが全部交代してしまい、現在の人たちは以前ほどカウンタパートとして適切ではなくなったように思われる。これは、産業協力を工業省強化を通じて行いたい我々にとっては残念な事態である。

このほか今回のミッションでは、具体的な政策インプットの一環として、かねてから準備してきた材料を用い、自動車セミナーを商工省にて、エチオピア生産性レポート暫定報告を「開発政策フォーラム」という新形式かつ PSI・GRIPS 共催で、それぞれ実施した。また投資誘致や産業振興にとってきわめて重要である電力や物流の課題についても、情報収集を開始した。物流については、今回追加調査したジブチの経済や政策にも大きくかかわってくる。将来これらのいずれかあるいは両方の問題を政策対話でとりあげるかどうかはまだ決めていないが、生産性・自動車などにつづく政策インプットとして検討する可能性はゼロではない。

1. 新政府の要人——情報収集と接触開始

以上の目的を念頭に、アビイ政権の産業戦略のキーパーソンと思われる人々と面会し、以下に記すような反応を得た。

¹ アーメド PSI 所長は EPRDF の党執行委員だったが最近この任を解任されたので、これまでほど影響力はないかもしれない。いっぽうキドウは TPLF の党幹部であり、将来政治的な力を発揮する可能性がある。実際彼には国務大臣級、インスティテュート所長級のジョブオファーがあるそうだが、彼自身は経済がわかる政策指導者になりたい、またオファーがあっても産業とかけ離れたポジションにはつきたくないと述べている。なおキドウは、Eyob 財政国務大臣と知己であり、これから彼との接触を強める意向である。

なお彼らとの面会では、日本の産業協力の方針として次のような説明をした。すなわち、日本はGTP2にちりばめられている品質・生産性・競争力(QPC)の具体化に対して貢献がしたい。日本の協力はスピードとボリュームを必ずしも提供できないが、経済開発の質向上に対してサポートできる。これはエチオピアやアフリカのみならず、全世界に対しての日本の特徴である。日本はすでにカイゼンをはじめとして多くの産業協力をエチオピアで実施してきたが、現在新たに導入しつつある協力としては、生産性研究とそれに関する政策提案、FDI誘致に関連してのハード・ソフト支援、日系企業誘致を視野に入れた個別業種の課題検討、統合された企業支援体制の形成(HH、BDS、カイゼン第3フェーズなど)がある。

<アーメド PSI 所長>

同氏とは旧知の仲で毎回面会しているが、あらためて政府状況等をききとったところ以下の通り。アビイ首相の現在の最大関心事は国民融和と民主化であり、2020年の総選挙に向けた体制づくりに注力している。これには選挙管理委員会やCSO法の改正を含む。経済では輸出振興が重要課題であり、農業・製造業ともに重要である。首相はとりわけ農業生産性の向上を重視している。PSIの新組織体制(4研究部門、13センター)はいまだ政府承認待ちの状態である。なお別途キドゥの情報によると、PSIの4人の新たな研究部長は政治任命職であり、研究者たちは彼らの官僚的指導に対し、シンクタンクになじまないとして歓迎していない。

<マモ首相府上級アドバイザー>

Dr. Mamo Mihretu はハーバード・ケネディスクール卒の経済法専門家であり、長らく世銀に勤めたが、アビイ首相から新設の首相府マクロチームのリーダー(Senior Advisor)に任命された。彼が率いるチームは12名からなり、多くはPhDをもつ人材であり、政策と貿易問題を担当する。彼とはJICAを通じて面会を確保したが、先方のセキュリティ担当者の手違いで松永大使とJICAの車が登録されておらず、首相府に入れなかったので急きょヒルトンホテルのカフェに移り、やや落ち着いた感じの短い会合を行った。マモ氏は首相府内でチームメンバーを集めて我々と一緒に議論するつもりだったが、彼一人との対面となった。

マモ氏は、大野健一の本を読んだときりだした(Learning to Industrializeのことか)。政府の閣僚・官僚が大幅に代わっているので、政策の根幹は揺るがないが、詳細は担当者によってかわってしまう。産業政策対話のことは知っており、その継続は有益だが、我々のような新任者は過去のいきさつや議論を知らないので勉強せねばならないと述べた。日本の産業政策対話の重要なパートナーとしては、首相府の彼に加えて、Eyob Tekalign Tolina 財政国務大臣、Abebe Ababayehu 投資委員長、さらにFetelework 商工大臣をあげた。我々はこれに沿って面会をアレンジしたが、マモ氏も我々のアポトリを一部支援してくれたようである。

「A New Horizon of Hope」の1枚紙の表は同氏のチームで作成した。GTP2と整合的だが、一般人はGTP2を読むわけではないので、対外的なコミュニケーションを意識し、めざす成果と政府の説明責任をわかりやすく示すために作成した。GTP2を網羅しているわけではないが、修正可能なGTP2のハイライトと考えてくれればよい。

話は農業・製造業双方の重要性、当方のエチオピア生産性レポート、日系自動車誘致のインセンティブと進んだところで、時間切れとなった。彼から、我々のエチオピア滞在中に、勤務時間後に

チームを集めて大野と議論できないかとの提案があり、JICA が可能性をフォローしたが結局再会
はならなかった。彼のマクロチームとの関係構築は、きわめて重要である。

<アベベ投資委員長>

エチオピア投資委員会(EIC)ではアベベ委員長および副委員長 3 名(Teka 氏、Temesgen 氏、
Anteneh 氏)と面会した²。直前まで副委員長 1 名との面会という話だったが、上記マモ氏が要職全
員で会うようにしてくれた可能性がある。新政権の経済改革については、EIC はアーメド所長や
マモ氏らと同じ説明で、政策の大枠は変わらないとのこと。また国有企業の選択的民営化にも言
及した。ここでも、首相は農業に強い関心があるとのことであった[首相の農業関心が日本がアド
バイズできるような分野なのか、具体的に調べる必要がある]。さらに今は通常時とはいえず、
政治安定が国家の最大課題なので、首相は多くの人と会う時間が割けないと説明した。

EIC は新法(Proclamation)によって権限が拡大し、IPDC と Land Bank が EIC 所属となった。また
園芸分野の FDI も EIC 担当となった。EIC は首相直属の組織だが、仕事上は商工省やその傘下
の各インスティテュートとも連携している。

さらに、ボレレミ 2 工業団地の日系投資、労働生産性問題、自動車政策、工業団地のビジネスモ
デル・排水設備などにつき議論した。現在アンテナ副委員長は自動車戦略を起草中である(これ
は初耳であった)。それには現地調達率、SKD/CKD、税制、政府の公用車需要などの問題が含
まれる。中古車規制は間もなく導入されるとのこと。我々も自動車調査をし、商工省でセミナーを
しているので(以下参照)、EIC が自動車戦略を策定しているのなら連携できないかを打診した。ア
ベベ委員長は、自動車戦略策定は EIC が手掛けている業種別研究の最初のものであり、GIZ 支
援で現在課題をリストアップしている、2 週間後に(ドイツ人?) 専門家が来て作業を行うとのこと
であった。我々としては、その専門家による(中間)成果をみせていただき、5 月頃に再来して、それ
へのコメントを含めた自動車セミナーの改定版を EIC で行うことを考えたいと提案した。先方は、自
動車組立のインセンティブは重要であり、ドイツに加えて日本の知的支援を歓迎した³。エチオピア
生産性レポートも、間もなくドラフトができれば EIC とシェアすることとする。

<イヨブ財政国務大臣>

財政省の Dr. Eyob Takalign は、首相府のマクロチームと協力しながら経済改革を担当している。
彼の部下である Mezgebu Amha 財政政策局長(首相課題のうち工業団地・土地問題担当)、Mulay
Welde 税政策局長(同その他すべて担当)とともに面会した。

経済政策の策定と実施については、他組織からの情報と同様だった。アビイ首相はマクロ経済委
員会と投資協議会(EIC の上部決定組織)の議長はつとめているが、以前よりも各省庁に権限を

² 本ミッション後、EIC のタカ副委員長は商工省国務大臣に転出した。産業担当だが、ヨハネス国務大臣との分担
は現時点で未確認。これに伴い、EIC ではテメスゲン副委員長がタカ氏に代わって投資促進担当、新任ハナ副委
員長が工業団地担当となった。アンテナ副委員長は政策研究・企業担当でかわらず。

³ 独フォルクスワーゲン社(VW)は、2019 年 1 月末の独大統領のエチオピア訪問時に南ア VW の担当者も来訪し
て、EIC と自動車協力に関する MOU を結んだとの記事が出たので日本側も情報を集めた。VW のホームページに
は組立、部品生産、ライドシェア、トレーニングの 4 柱でとりくむとある。ただしいつまでという記述はない。現地情
報によると、どちらかというこの MOU は EIC の要望で締結したらしく、VW 側はそれほど急いで何かをする意向で
はない。実際、トヨタと比べてエチオピアでのプレゼンスがはるかに小さな VW が、大きな投資や協力ができるとは
当面思われない。

付与している。首相は我々に権限を委譲して、首相個人の指導ではなく、制度として経済政策を動かす仕組みをつくろうとしている。自分と首相府のマモ氏がその責任者であり、マモ氏が事務局をしている。税制と産業改革が指定されたテーマであり、我々はスピードをあげて取り組んでいる。

首相は過去のインセンティブ政策をレビューし、成功失敗を見定めることに強い意欲を示している。エチオピアに産業構造転換は起こっていない。トヨタとはいかないが、競争力のあるチャンピオン企業が創生されなければならない。なぜ成績の悪い業種があるのか。サンセット条項(衰退産業への支援を打ち切る)が必要か。インセンティブ体系をオーバーホールすべきか。こうしたことを週2回、うちのチームで議論している。我々に必要なのは具体的提案だ。[自動車セミナー用のスライドとメモを手交したところ]日本の自動車投資は歓迎であり、自動車のインセンティブについても我々がリード機関である。日本と一緒に検討する準備があるとのことだった。

工業団地政策も重要で、Mezgebu 局長のもと、これから2か月内に改定することになっている。当方からは、JICA が、エチオピアの既存の工業団地モデルとは異なる、収益をきちんとあげられる事業モデルを IPDC に提案中であると述べた。これを IPDC より上の、財政省・首相府チームを含む政策キーパーソンにわかりやすくかつインパクトのある形で早急に提示する必要がある。

国有企業の選択的民有化については、国有資産保有機関は長年存在しており、決して新しい方針ではないが、アビイ政権になって新しいアプローチが打ち出された。[当方から、外貨を早く得ることを考えているのかもしれないが、国有資産売却は時間のかかるむずかしい作業であり、きちんとリストラして価値をあげてから売らないと叩き売りになるといったところ、]エチオピア航空は当分民営化する予定はない。他にも準備しないで急いで売却するつもりはない。

実践的助言である限り、日本の知的支援を歓迎する。工業団地の持続可能な運営については Mezgebu 局長、生産性向上やチャンピオン企業、(自動車を含む)産業振興のためのインセンティブについては Mulay 局長をカウンタパートとして指名することだった。先方の政策形成は急速に動いているので、それに影響を及ぼすためには、かなりのスピード感をもって日本としての分析と提案を打ち込んでいくことが肝要であろう。

<商工省>

Fetelework 商工大臣とは、前回に続いて2回めの面談であった。しかし政治方面から来た彼女の考え方は古く、アビイ首相の新機軸についてはいけないようである。たとえば彼女は、我々は開発主義国家であり政府が民間を指導するといった。また前回に引き続き、品質基準制度構築への日本の支援を要請したが、業種を問わず一般的な品質基準をサポートできる制度が欲しいとのこと、我々は何のことか理解できなかった。業種を指定せずに品質基準を実現するための人材、機材、組織を構築できるだろうか。

新商工省では、工業分野の国務大臣はヨハネス国務大臣だけであり、すべての製造業業種を担当する。彼とミッションは自動車産業セミナー前に数分面会したが、彼は開会の辞を述べたらすぐ退席した。彼ひとりでは仕事が広範囲すぎて、多忙かつ力不足の感が否めない(ただし脚注2を参照)。

以前の工業省にはタデッセ・ハイレ国務大臣とアーメド・ヌル局長という比較的頼れるカウンタパ

ートがいたが、この二人が退職した今、商工省が産業政策対話のパートナーとしてふさわしいかは再検討すべき課題である。ただしヌル局長の後任のフィケルテ局長は以前よりしっかりしてきており、準キーパーソンになれるかもしれない。ウォルケネ所長が退職した金属インスティテュート(MIDI)については、新所長が任命されたのちにワーキングレベルのパートナーとしての価値をみきわめる必要がある。

2. 世銀からの情報

世銀は融資とグラントからなる 12 億ドルの Development Policy Financing (DPF) をエチオピアに提供し、アビイ首相との新関係を構築できているように見える⁴。これを担当した Nataliya Mylenko プログラムリーダーと面会した。彼女の要点は以下の通り。

世銀エチオピアはカントリーディレクターのもと、経済政策(自分)、社会政策、インフラ・農業・環境の 3 名のリーダーにわかれている。世銀にとってエチオピアは総額 120 億ドルのコミットメントをしている IDA 最大供与国である。上記 DPF は、10 年以上前に世銀が一般財政支援 (general budget support) を供与して以来の再開であり、大型案件としてはそのほかに Production Safety Net の 13 億ドルなどがある⁵。かつて世銀や欧州ドナーは、2005 年選挙をめぐる騒擾のあと、中央政府のガバナンスに対する不信から一般財政支援を停止していたが、民主化を推進するアビイ政権になったので積極姿勢に転じた。2018 年 6 月に首相は経済改革パッケージを表明、その後 7 月にワシントン DC を訪問した際、希望支援金額の増額に成功した。本年 1 月のダボス会議でアビイ首相は仏マクロン大統領や独メルケル首相と会見し、世銀に続き仏からも一般財政支援の約束をとりつけた。ドイツは、アフリカ協カインシアティブ (Compact with Africa) の一環で改革パートナー国を対象とする支援を検討中である(エチオピアに加え、ガーナ、モロッコ、ルワンダなど)。昔ならともかく、今の途上国で一般財政支援の積極拡大は珍しいことである。

アビイ首相以外に誰と話せばよいかはむずかしい。政府が常に変動している。世銀理事会でエチオピア DPF 案件を審査しているときにも内閣改造があった。産業担当の省庁が再編され、貿易省と工業省が統合されて政治出身の女性大臣が就任した。財政省もだいぶかわった。首相は友人知人をたくさん採用している。財政省ではシデ大臣の下のイヨブ国務大臣が実際には政策を牛耳るのかもしれない。首相府にはマモ氏のマクロチームのほか、古株のギルマ氏もいる。経済政策の議論には、イヨブ国務大臣や彼の下で世銀との事務局を務める国際機関金融協力局長などがいいのではないかと[パイの日本にとっては同局長は担当外か]。

世銀の DPF 支援は「改革」とセットであるから、世銀の改革マトリックスを政府は実行せねばならない。首相府のマクロチームでは、首相、財政省、中銀、首相府のギルマ氏・マモ氏などがいっしょになって電力、通信、ロジスティックなどの改革を進めている。今は財政省が強力になり、他省の上にとって改革アジェンダを進めている。

⁴ Ethiopia Growth and Competitiveness Programmatic Development Policy Financing で IDA グラント 6 億ドル、融資 6 億ドルの計 12 億ドルを提供。これらは 2018 年 10 月に世銀理事会で承認された。

⁵ Ethiopia Enhancing Shared Prosperity through Equitable Services Project (7 億ドル) と Rural Productivity Safety Net Project (6 億ドル) を 2017 年 9 月に世銀理事会で承認。なお、過去 10 年以上にわたり世銀や欧州ドナーは対エチオピア一般財政支援を停止していたが、その間、本案件を含め、地方政府を通じての基礎サービスを提供する財政支援は継続されていた。これらの他に産業振興関連では、難民を含む雇用促進や工業団地を支援する Economic Opportunities Program (2 億ドル) があり、ボレレミ 2 やキリント工業団地を支援する Competitiveness and Job Creation Program の追加融資 (1.75 億ドル) が昨年 6 月に理事会承認されている。

首相は政治改革の時間を確保するために、自分に直接レポートする組織を減らした。そうすると、これまで首相が直接指令していた組織や人の影響力が相対的に下がることになる。EIB/EIC については以前ほど強力ではないかもしれないが、その代わり細かいことを上からいわれないので自由に政策をやれるようになったのではないか。以前 EIC は首相・アルケベ・フィツムの 3 者ラインで動いていたが、今は別のダイナミクスで動いている。

巨大国有企業の民営化は、首相にとっては彼らの弱体化を図る政治闘争が本当の目的かもしれない。権力の割拠、非効率、債務累積などへの対処と思われる。あるいは再編して国有のままチャンピオン企業をつくらうとしているのだろうか(エチオピア航空、電力公社、物流など)。

工業団地政策に今のところ大きな変化は見られない。工業団地を支援している世銀としては、インド製の高価な排水処理施設、(キリントは製薬専用といった)業種に特化した工業団地などはおかしいし、輸出と輸入代替を分ける必要もないと考える⁶。中国系工業団地も含め、エチオピアの工業団地ではさまざまな問題が噴出している。

3. 自動車セミナー

我々は日系企業とエチオピア政府の意思疎通を図るためのイベントや研究を企画しつつある。その一環として、昨年 8 月にはアパレルセミナーを開催したが、今回は 2 月 20 日午前商工省会議室にて、日系自動車組立の誘致にはいかなる政策改定が必要かについてのクローズドセミナーを実施した。我々の目的は、自動車産業を皮切りとして、エチオピアのインセンティブ体系を具体的現実的な方向にかえていくためのインプットを開始することである。今回ミッションの先方の反応をみながら、将来エチオピア政府のよりハイレベルのしかるべき筋に同様のインプットをしていくことが重要である。

ヨハネス国務大臣による冒頭挨拶があり、彼はすぐ退席。その後は MIDI の Dereje 所長代理が議長を務めた。大野健一がプレゼンし、世界の自動車産業の概要、日系自動車メーカーの特徴、日系から見たエチオピアの課題 4 点(外貨不足、インセンティブの不備、中古車規制の不在、内需の小ささ)、ケニアおよびアジア諸国との政策比較、自動車生産国数ヶ国の政策の紹介をしたあと、エチオピアへの政策勧告を提示し、意見交換を行った。政策担当者へのブリーフィングとしては、かなり具体的な数字と分析が提示できた⁷と考える。参加者は両国の官民関係者あわせて 25 名程度だったが、マコネン EKI 所長以外は、商工省をはじめ政策担当の人間がほとんどいなかった。EIC からは若手が一名派遣されたのみ。

いっぽう招待した日系自動車関連の少数の現地企業は活発に議論してくれた。具体的には、税体系の不備、データ問題、データや企業ニーズを把握するために業界団体を強化する必要性、技術支援の必要性などが提起された。またセミナー後もこれらの企業からはオフレコで追加情報が得られた。日系企業そのものの参加はなかった。

⁶ これらの点は、2 年前にハワッサ工業団地を見学した際に大野健一が書いたメモ(K. Ohno, "Hawassa Industrial Park: Impression from a Japanese Perspective," February 17, 2017)のポイントとも一致するので、後日このメモをナタリヤ氏に送付しておいた。

⁷ セミナーの参考資料は、企業名を伏せたプレゼンスライド、および政策担当者限りの企業名入りの自動車メモ(K. Ohno, "Note on the Assembly of Japanese Automobiles and Construction Equipment in Ethiopia (Confidential), revised November 27, 2018)。後者は民間参加者には配布していない。

当初目的に照らせば、商工省は参加も理解も不十分という結果になったが、別途この前後に実施した情報収集によれば(第 1 節)、自動車インセンティブについては首相府のマクロチーム、財政省のイヨブ国務大臣のチーム、EIC のアンテナ副委員長のいずれもが強い関心を示しており、実際に政策改定にもとりかかっている。次のステップとしては、これら 3 者に対して今回と同じような政策インプットをできるだけ早急に実施することが望ましい。その際には現在の材料に加え、彼らの作業やドイツ支援に対するコメントを付加することも考えられる。次回訪問までにアレンジしたい。

4. エチオピア生産性レポート

PSI・GRIPS 共催の第 1 回 Development Policy Forum が、エチオピア生産性レポートの中間報告をテーマとして、2 月 22 日午前にアジスアベバの Capital Hotel で実施された。

昨年来 GRIPS 開発フォーラム(GDF)は、政府系シンクタンクの PSRC(現在は EDRI と統合され PSI となった)と連携してエチオピア生産性レポートの作成を進めてきた。先方の中心研究者は、大野健一の元学生で PSI のリードリサーチャーを務めるキダネマリム(キドウ)氏である。元 EDRI のリサーチフェローで同じく PSI に属するムル氏もこれに参画している。本研究の目的は、①日本による品質・生産性・競争力(QPC)の実践的支援を具体化する第一歩とすること、②生産性のデータと分析を提示し、エチオピアにおける政策議論の基礎情報とすること、③マインドセット問題に切り込むこと、④PSI の政策分析・提言能力をハンズオンで強化することにある。

レポート前半部分(理論・データ・国際比較)のファーストドラフトができ、企業サーベイの初期結果もでたので、このタイミングで中間報告をすることとした。我々は、レポートがほぼ完成してから発表会をするのではなく、まだ中身が固まっていない初めの段階から多くの関係者と議論を重ねる場をつくりたい。今回はその第 1 回としての位置づけであった。あと数回、完成度を高めながら実施することになろう。

また今回は、産業政策対話で我々と EDRI がこれまで定期的に共同開催してきた「ハイレベルフォーラム」(HLF)にかえて、「開発政策フォーラム(Development Policy Forum)」(DPF、世銀の DPF と同じ略になるけれども)の枠組をつくって PSI 主導で実施してもらい、先方の企画・運営能力を見る意味もあった。すなわち、政策シンクタンクとしての PSI の能力構築とオーナーシップ強化である。DPF は PSI が主催する定型フォーラムとなるべきであり、我々以外にも開放して、さまざまな政策担当者・研究者・ドナーが具体的現実的に政策を検討していく場にしてもらいたい。これは我々の期待だが、実際にそうなるかを見ていきたい。

本 DPF では、まずキドウにより、生産性に関する理論、エチオピアのデータ問題、エチオピアの生産性分析と国際比較、賃金と労働生産性の関係などが報告された。次にムルにより、ボレレミ、ハワッサ、メケレで実施した企業・労働者調査の初期分析結果が報告された。いずれも未完成であるが、有益な議論につながる興味深い情報が提供されたと考える。PSI のこの 2 名のリサーチャーの政策研究能力は今のところ満足すべきものと評価できる。本研究は形式的には PSI 主導で行われているが、大野健一とは常に議論を重ねており、また我々はメケレでの企業調査にも同行した。また PSI のフォーラム運営能力については、アーメド所長が遅刻、部屋が狭すぎ、ランチが混みすぎなどの課題はあったが、サブスタンスについてはまず合格といえよう。

もう一つ見たかったのは、参加者からのコメントの量と質である。この種の中間報告をする場合、

目的やスコープをよく理解した有益なコメントが出ることもあるが、逆に、研究の目的・予算・時間制約を無視してあまりにも広範囲かつ過大な追加作業を要求する人、主題と関係のない自分の関心を述べる人も多い。それが政策形成のキーパーソンである場合にはさらに始末が悪い。我々はコメントの質も評価していくので、出されたコメントをすべて採用するわけではない。

第1回 DPF には計画開発委員会のフィツム・アセファ委員長(彼女はキドウ執筆の開会の辞を読みあげた)、ゲタチュ同副委員長、アーメド PSI 所長、松永大使などの関係者の参加を得て小さな部屋が満杯となった。今回の討論でとりわけ有意義に感じられたのは、①松永大使をはじめ複数の参加者から提起された賃金と労働生産性の関係についての疑問、すなわち賃上げをめざす労働者とコスト上昇を懸念する企業の対立をどう理解するか(この問題は生産性上昇を介してより明快に整理しなおせるはず)、②業種別生産性結果のばらつきと解釈の困難(これも資本労働比率などに言及してよりうまく説明できるはず)、③ムルが報告した労働者の規律問題とそれについての議論などであった。いっぽう、データ不備をいちいちあげつらうことは、この種のデータの不完全性が各国共通にみられる事実にかんがみ、あまり生産的なコメントとはいえないであろう。我々はかなりの時間と予算を費やし、過去 20 年強の製造業センサスをクリーンアップして分析に耐えるパネルデータを作成したが、この作業を評価しないわけにはいかないだろう。最低賃金の是非についての議論もあったが、これはセンシティブな政治問題なので、本レポートの中心課題から関心を逸脱させないために深入りしないことが賢明である。一般に、政策形成にあまり関心のない純粋研究者のコメントは、あまり有意義なものとならない傾向がある。全体としては、中間ドラフト段階におけるよいフィードバックが得られたように思う。

セミナー後に内輪の反省会をし、キドウ・ムル両名および大野健一の次の作業を決定した。5 月頃までに全体をドラフト化し、夏に第2回の報告会をめざすこととした。全体を通じたドラフトができれば、DPF 開催のタイミングに関わらず、関係者に広く配布してコメントを得ることができるようになる。今回のミッションで発見した新たなハイレベル関係者(首相府、財政省、EIC など)への情報提供とコメント要請が重要である。

なお並行して進行しているベトナム生産性レポートや、名古屋大学山田肖子教授の SKY Project (現地協力者 Fekadu Nigussie)とは、これまでと同様、情報交換を継続していく必要がある。

5. 金属インスティテュート

MIDI ではウォルケネ所長が最近辞任し、デレジェ副所長が代理を務めている。デレジェ氏とは自動車セミナー直後に追加会合を行って、以下を話し合った。

金属機械分野のハンドホールディングについて、日本側から進捗を説明した。

デレジェ副所長は、自動車産業政策の必要性についての認識を共有するが、他方で多様なステークホルダー間の利害調整、およびハイレベルのコミットメントが必要であることを強調した。利害調整のために、MIDI 傘下にはすでに 5 つの業界団体が存在する。Basic Metal & Engineering Association は古い団体だが、今年になって自動車分野の業界団体が新たに設立された。彼は、自動車政策について CKD/SKD の定義、業界団体の強化、税インセンティブなどを検討中であるというので、我々は彼に、これらの検討課題を要約する比較的短いメモの作成を依頼した。これが財政省や EIC が進めているインセンティブ改革と同じものか、違うとすればどういう関係なのか、我々には判然としない。現地情報を待ちたい。

自動車政策においては、エチオピアがベンチマークとしてタイの経験を学ぶことが有用かもしれない⁸。タイ工業省裾野産業開発局(BSID/MOI)のパヌワット局長の招へい、タイ自動車マスタープランの勉強(現行のものより第2次マスタープラン 2007~2011のほうがよいかもしれない)などが考えられよう。

ただしエチオピア政府全体のなかで、MIDIが自動車政策に関しどれほどの権限と影響力をもつのか、ウォルケネ所長の後任となる新所長と関係が築けるかなどを考慮する必要がある。我々は自動車政策に関して MIDI→ヨハネス国務大臣→フェトルウォルク大臣→政府中枢へのインプットラインを考えていたが、現状に照らすとこれは現実的でないかもしれない。

6. エチオピアその他

ミッション初日、JICA 事務所にて、JICA の諸産業案件の担当者やコンサルに参集いただき、それぞれの進捗状況の共有をした。すなわち BDS/HH 支援(江口氏)、カイゼンフェーズ3(藤田氏)、輸出振興/チャンピオン商品(永井氏)、投資促進/EIC・IPDC 支援(柴山氏)である⁹。産業人材育成センターの建設についてもアップデートがあった。日本のエチオピア産業支援の整合性・包括性を確保するために、担当者間の情報交換の機会はこれからも設けていただきたい。

電力問題の重要性については、投資促進チームの上松氏から最近とくに指摘があったこともあり、JICA エチオピア事務所で電力セクター担当の斉藤氏からお話を伺った。エチオピアは水力発電のポテンシャル大だが、送配電とりわけ都市配電設備の劣化が著しく、過負荷でトリップして停電が頻繁に起こっている。またアビイ政権下で世銀支援の条件として民営化が急に議論されるようになったが、他国の経験からして、電力部門の拙速な民営化には注意が必要である。また世銀に関連して、極端に安い電力料金を引き上げて補助金を減らす動きが始まっている。これも、妥当な値上げならよいが、産業や投資誘致へのインパクトを考えずにむやみに上げるのはよくなかろう。グランドルネサンスダムについては、この3年ほどは「6割完成」でとまっている。ダム本体より関連設備の遅れか。それとも実際は進んでいるがエジプトに配慮しての「6割」だろうか。エジプトとの対立は、完成後のダムの貯水をあまり速くやると下流の水量が減ることに起因する。エチオピアは6~7年、エジプトは15~20年の貯水を主張している。ただしある程度たまれば発電は開始できるだろう。発電が始まれば、ケニアやタンザニアへの送電線は建設されつつあるので輸出できる¹⁰。だが最大の予定顧客はエジプトであり、上記の対立が解決しなければ前に進めない。電力のデータは毎年アップデートされているが、電力政策文書は2014年以来改定されていない。その文書も表面的で、上記にあげたような本質的問題を検討しているとはいえない。

外貨・電力のほか、エチオピアの事業環境の大きな問題として物流がある。生産性や自動車が片付けば、ロジスティックスを将来政策対話で取り上げる可能性があるかもしれない(以下のジブチ調査も参照)。今回我々は、エチオピア・ジブチ鉄道の旅客列車にアジスアベバの Furi-Lebu 駅

⁸ 2016年4月、南アフリカにおいて、現地の日本大使館・JICAの依頼で大野健一が自動車産業を調査した際、すでに現代文化研究所(トヨタ系)の日本人首席研究員による「南アフリカの自動車産業政策提言(案)」が作成されていた。その内容は、南アの現状分析、国際比較(タイ、インド、メキシコ、ブラジルなど)、南ア政策の課題、タイの事例研究、政策提言からなる。

⁹ 江口チーフアドバイザーからは、JICAの民間セクター支援に関わる各事業の進捗をまとめた情報共有かわら版「視界良好」(2019年Vol.1、2月18日発行)を提供いただいた。

¹⁰ 世銀は国内中核都市への配電やケニアへの送電を支援しており、アフリカ開発銀行はジブチへの送電線、地方電化などを支援している。いずれもハード設備の支援である。

(始発)からアダマ駅まで試乗した(1時間半ほど、「ハードシート」だが実際にはやわらかい、外国人は136ブル/人)。旅客列車はいまのところ1編成しかなく、朝から夜にかけて12時間強で片道を走り、ゆえに2日に1本のダイヤである。客車は新しく、各車両に中国風に訓練された女性アテンダントがおり、しかもゆっくりと進むので揺れがなく快適であった(時速50~60キロ程度、カーブと起伏が多いせい、それとも家畜との衝突を避けるためか)。列車はアジスからアダマまではがらすきであり、採算を確保できるようにはみえなかった(ただしアダマからはかなりの人が乗りこんだ)。なお駅に行かないと切符が買えない、案内標識がなく駅までの道順がわからない、駅のトイレが詰まってあふれているなど、21世紀らしからぬ状況も見られた。

7. ジブチ

ジブチ調査の目的は、①ジブチそのものの政策研究(政府能力、産業人材の質、産業戦略の有無と妥当性など)、②物流を中心とするエチオピアとの二国間関係の把握、③日本の知的協力可能性についての情報収集、の3点であった。

はじめに日本大使館のアレンジで、外務省外交インスティテュートにて大野健一が「産業政策の質」に関するセミナーを実施した。米谷大使のほか、モウッサ同インスティテュート所長、モハメッド・アリ外務国際協力省次官、アブドゥラザック経済財政省次官の出席を得た。さらにジブチ港湾フリーゾーン公社(DPFZA)、ジブチ投資振興庁(NIPA)、商工会議所等から40名ほどの出席があり、活発な質疑応答が行われた。我々にとってジブチでの政策議論は初めてでありどんな反応が来るかわからなかったが、各省庁の方々にはかなりの関心をもっていただいたように思う。本セミナーの成功は、その後イリアス経済財政大臣、オスマン中銀総裁をはじめとして、滞在中多くの面談をとりつけるきっかけになった。米谷大使がおっしゃられたように、ジブチでは安全保障やロジスティックスの議論は多いが、開発政策の方法論についての議論は初めてだったのかもしれない。

<政策能力と競争力>

ジブチの産業政策能力については、我々は、日本での事前研究に加えて3日間の実地調査を行っただけであり、第一印象にすぎないが、以下のようにいえると思われる。

- ①コストおよび賃金が非常に高い。他方で産業人材の質がよくないので国際競争力がなく、政府がめざしている製造業や高付加価値サービスの振興はかなりむずかしそうである(ホテルやレンタカー会社のスタッフの質にもかなり問題がみられた)。
- ②ロジスティックスについては明らかな地理的優位性があるが、政策面や施設面で気になる点も多い。それらを認識し、克服し、現状に満足せず世界最高水準の品質・コスト・速度(QCD)の物流サービスをめざすのがジブチ本来の生きる道であろう。そのためには、漠然とした改善ではなく、シンガポール、香港、ハンブルグといったモデル港を選んでベンチマークし、明確な目標と実施期限を決め、外国支援も動員し、リソースを傾注すべきであろう。
- ③エチオピアとの物流では、二国間対話が活発な割には深刻な問題が山積しており、これらを実務レベルで着実に解決していくメカニズムが必要である(この問題は将来エチオピア側から産業政策対話でとりあげることができるかもしれない)。
- ④政策のつくり方を見る限り、まだまだプリミティブである。たとえば、「工業戦略はまだないが数ヵ月でつくるので助けてほしい」といった要請(以下参照)、上位の「ビジョン2035」と下位の個別案件はあるが、それらをつなぐ中層の政策構造が(文書は形式上あっても)明確あるいは実践的ではないなどがあげられる。

エチオピアとの物流についてさらに述べれば、多くの二国間協議やワークショップが行われているにもかかわらず、現場レベルの具体的課題について両国間の情報共有や理解が十分でなく、往々にして非難応酬に陥るようである。ここには第三者仲介による実践的解決の余地があるように思われた。コンテナ専用ターミナルでは港湾責任者が、初対面にもかかわらず、我々が到着するなりガントリクレーンの下で強い日差しをあびながら、個別問題を必死に説明してくれた。ジブチは物理的な港湾運営には自信があるようだが、政策面が弱いように思われる。たとえば、実効性のある二国間協議メカニズムの欠如、グローバルな物流ハブとなるための方法論、営利事業としての港湾経営モデルの構築やマーケティング、既存施設の経営実績があがる前から多数の巨大案件を矢継ぎ早に打ち出すリスク、とりわけ中国等からのオファーがあると詳細の詰めを飛ばして建設に走るなどの問題があるように見受けられた。

エチオピアとの物流が必ずしも円滑でないことは、大量の長距離トラックやコンテナがジブチに滞留している事実にあらわれている。ある政策担当者は、ジブチの港湾やフリーゾーンは本来の目的ではなく、それらの置き場として占有されていると嘆いていた。

<イリアス経済財政大臣>

ジブチ経済のキーパーソンである、民間出身のイリアス経済財政大臣との面談は在京ジブチ大使館から推奨されていたが、これが実現した。当方からジブチの印象(上記)やエチオピアでの活動を説明したところ、強い関心を示していただき、30分の面談予定が2時間になった。大臣からは、ジブチ経済の問題解決法を模索しているという話があり、政策知見を要請したいとのことだった。当方からはエチオピアでの政策対話を紹介し、政策立案にはシンガポールや台湾といった優秀な国の事例をシステムティックに学ぶこと、国内関係者とだけ議論するのではなく、有能な外部リソースを動員して学習や評価を行っていくことが重要と述べた。

イリアス大臣は、自分が本職に就いてから他閣僚たちと議論を重ねてきたが、わが政府の考えは too ambitious であり、実施体制も弱い。政策やビジョンの策定では彼自身がリーダーシップを発揮したが、同時にかかなりの苦勞をしてきたと述べた。当方の第一印象に同意を示し、ジブチ政府は政策立案能力が弱く、プリミティブであることは理解している、とくにマインドセットが問題だとのことだった。(ジブチテレコムを含む)主要セクターにおける適材が不足しており、キャパビルが重要課題である。政府は人材育成に力を入れてきており、フランス式 TVET を採用している。また、ジブチ人は trainable だと強調し、日本のカイゼン支援にも関心があると述べた。

政策立案に関しては、台湾やシンガポールは新政策形成に 2~3 年を費やすとのことだが、ジブチは小国なので 2~3 ヶ月程度で政策はつくれる、長い時間を費やす必要ないとの言及があった。それに対して当方は、政策立案の適正速度は国のサイズだけで決まらないこと、役人がドラフトするだけなら数週間もあれば十分だが、政策は実施されなければ意味がなく、そのためには調査研究、関係者との対話、民間の理解と協力、政府内の合意など多くの準備と手続きの積み重ねが必要なこと、ゆえに工業戦略を実施したことの無い国が数カ月で文書を起草しても実効性がないことを主張した。

大臣は、年 1 万人(最終的には 10 万人)の雇用創出をめざしている、エチオピアのような大国ならともかく、ジブチで雇用を 1 万人増やすことは非常にむずかしい。政府としては、雇用創出につながるのならどんな業種でも構わない。ただし、エチオピアと共に成長していけば、サービス部門が拡大するものと予想しているとのことだった。

ジブチのコストが高いことはそのとおりであり、生産費のバランスをとることが課題。投資家にとって電気や水のコストが問題なのは承知している。ただし政府として力を入れているフリーゾーンでは、これらのコストは優遇水準で提供される。またコンテナ輸送では、ジブチからエチオピアへの陸送費より日本からジブチの海運の方が安価であるのが現状である。

イリアス大臣は、この4月に物流・貿易・ICTに関する閣僚リトリートを企画しており、各国から著名人を招くので(COMESA 事務総長、IFC 総裁、グランミンバンクのユヌス氏等)、大野健一教授にも出席してほしいとの要請を受けたが、スケジュール的にむずかしいことを伝えておいた。

<フリーゾーン>

ジブチの港湾関連施設・組織は Port of Djibouti S.A.(PDSA)なる会社によって一括所有・管理されている。PDSA の所有比率はジブチ政府が 76.5%、中国 China Merchant 社が 23.5%で、ジブチ側の管轄庁は Djibouti Ports & Free Zones Authority (DPFZA)である。

最近できた主な物流施設としては、2005年のオイルターミナル、2009年から稼働しているコンテナ専用ターミナル、2017年オープンのだラレ多目的港がある。さらに2018年には、中国の支援による Djibouti International Free Zone が開設された。これは最終的に約4,800ヘクタールの規模を予定しており、現在のフェーズ1では240ヘクタールの一部に立派な建屋が建設されている。ただしあまり稼働している様子はなかった。DPFZAの説明によると、多様なサイズの建屋を準備し、物流・製造業・サービスなどセクターを問わず投資を受け入れる方針とのこと。他にも2004年にできた Djibouti Port Free Zone があるが、我々が車で一周した限り、コンテナ・トラック・鋼材等が建屋内あるいは戸外に置かれているだけであり、Free Zone の免税措置を利用した生産活動はないようだった。

在ジブチ日本大使館のアレンジによる、これらの主要港湾やフリーゾーンの見学および管理組織との面談は有意義であった。またJICジブチ支所のサポートによる、タジュラ港行きフェリーの試乗とアサール湖訪問も、地方状況を把握するうえで大変有益であった。在ジブチ日本大使館、JICAジブチ支所、在京ジブチ大使館、現地外務省の本調査へのご協力に深謝したい。

8. 次のステップ

エチオピアとの産業政策対話で現在最も重要なことは、今回発見した新政府の経済政策担当組織である首相府のマクロチーム、財政省の改革チーム、EICの幹部たちの3者との関係を早急に深め、めまぐるしく進行するエチオピアの新政策形成にこちらもスピード感をもって関与することである。そのためにすぐに使える我々の手持ちテーマとしては、①生産性とマインドセットの研究・提言、②インセンティブ体系改定のための自動車政策提言、③持続可能で利益を生む工業団地の運営モデルの3つがある。これらは現在作業中で必ずしもファイナルでなくても、政策対話の具体的な材料として提供できるはずである。

今回のJICA・GRIPS合同ミッションは8月上旬を希望する(TICAD VIIとの関係など、日程は要確認)。その前、おそらく5月頃にGDFの大野健一による小ミッションの可能性もある。これらの機会に政策インプットを試みることはもちろんだが、エチオピア側のスピード要求を考慮すると5月や8月を待っては遅いので、すでにいまから継続的に、現地での各重要組織への働きかけ、メー

ルベースのコンタクト、参考資料の送付、先方関心の聞き取りとそれへのレスポンスなど、できることを動かしていく必要がある。つながりかけた新関係を切らさないこと、先方の日本に対する関心を途切れさせないことが肝要である。同時に、今回ミッションではよくわからなかった諸点を担当者から聴取し、政府内の動きをより正確に把握していくことも重要である。

エチオピア生産性レポートについては、今回の中間報告会で出た意見を選択的に検討・採択し、全体ドラフトを春に完成させ、それを各組織やキーパーソンに配布するとともに、PSI の DPF を再び活用して、8 月に第 2 回レポート報告を行うこととしたい。これは、現在よりも完成品に近いものとなる。さらにもう 1 回開催するとすれば、完成品(きれいな印刷冊子)のお披露目会になろうか。

自動車インセンティブ政策については、EIC がドイツ専門家と実施している作業をフォローすること、VW や独商務官が日本と自動車政策改定への関心を共有できるか否かを慎重に確認すること、首相府・財政省・EIC・工商省(MIDI)が進めている(自動車)インセンティブ改定作業が同一のものなのか違うのか、首相の指示は何か、どういう内容の作業で何をめざしてどういう指揮系統で動いているのかを調べるのが重要である。これらの情報を得たうえで、5 月頃の小ミッションでは、改定版自動車セミナーのようなものをこれらの組織(やドイツ関係者)を対象に再び実施することを検討したい。

工業団地のビジネスモデル提示については、テディ氏・上松氏を含む支援チームが EIC や IPDC に提起しつつある内容を、首相とその周辺のキーパーソンにもわかりやすい簡潔な形でまとめなおし、それを彼らに文書送付ないしプレゼンをすることが有益である。どういう事業モデルでいかに利益を持続的に確保するかが最も重要なポイントであり、ほかには業種指定でない雑居型工業団地のすすめ、排水処理設備の考え方などを含みうる。官僚的文書でない、魅力的な政策提言として書き上げることが大事である。また世銀も工業団地運営に強い関心をもつことから、JICA チームはナタリヤ氏をはじめとする世銀との情報交換を継続することが肝要であろう。

エチオピアの事業環境を根本的に好転させるには、手続きの速さを評価する世銀のビジネスランキングを高めるだけでは不十分であり、外貨、電力、物流の大幅向上が不可欠である。いま我々の政策対話にはこれら 3 課題全部に取り組むリソース・時間はないが、既存案件や進行案件の進捗状況をみながら、こうした課題をある時点で政策的に議論する可能性は残しておきたい。まずは、今回のジブチ訪問でエチオピア・ジブチ間の物流に関する諸問題についての初期情報を得たので、これをとりかかりとしてさらなる情報収集と関連組織との関係構築を続けていく(キドウがこれに関心をもっている)。ある時点で(自動車セミナーのような形式で)物流に関する二国間問題を具体的かつ実践的に提示するセミナーを行うかもしれない。電力問題についても今回は基礎情報を得ただけだが、これについても一定の関心をもってフォローしていきたい。なお、これらのイシューをとりあげる際には、JETRO との連携・協力が重要である。

以上

日程・面談先

- 2月17日(日) アジスアベバ着。
- 2月18日(月) 午前、アーメド政策研究インスティテュート(PSI)所長と面談。PSI研究者のキダネマリム氏およびムル氏と生産性レポート作成に関する打合せ。午後、電力状況について、JICA エチオピア事務所インフラ担当の齊藤所員と面談。引き続き、政策対話関係者とキックオフミーティング。民間セクター開発事業の関係者と情報交換会。BDS プロジェクトの江口総括・不破専門家、輸出振興チームの永井総括(FASID)、輸出振興チームの柴山業務調整員(日本工営)、KAIZENプロジェクトの藤田副総括が出席。
- 2月19日(火) 午前、首相府のマモ・シニアアドバイザーと面談。午後、在エチオピア日本大使館にて松永大使および枝村書記官と面談。
- 2月20日(水) 午前、商工省(MOTI)の産業担当ヨハネス国務大臣と個別面談。その後、MOTI・GRIPS・UNIDO 共催による自動車セミナーを実施。ヨハネス国務大臣は冒頭挨拶後に退席、その後はデレジャMIDI副所長が議長。商工省関係者、民間からはMOENCO, KAKI 伊藤忠アジス事務所など、30名程度参加。
- 2月21日(木) 午前、投資委員会(EIC)のアベベ長官、タカ副長官、アンテネ副長官、テメスゲン副長官と面談。世銀事務所でナタリアプログラムリーダーと面談。午後、財務省イヨブ国務大臣、メズゲブ財務政策局長、ムライ税政策局長と面談。
- 2月22日(金) 午前、Development Policy Forum(DPF)をPSI・GRIPS共催でキャピタルホテルで実施。計画開発委員会のフィツム・アセファ委員長、アーメド PSI 所長、松永大使から冒頭挨拶。商工省、投資委員会、工業団地公社、LIDI, EKI などの参加、日本関係者も含み約40名出席。午後、JETRO アジス事務所の関所長と面談。JICA 関係者とラップアップ会合。商工省のフェテレワーク大臣と面談。
- 2月23日(土) 中国が建設したアジスアベバ-ジブチ鉄道を、アダマまで試乗。
- 2月24日(日) ジブチ着。夕刻、在ジブチ日本大使公邸にて、米谷大使、JICA ジブチ支所の外川支所長、大橋企画調整員と夕食を兼ねたブリーフミーティング。
- 2月25日(月) 午前、ジブチ外交インスティテュートにて、産業政策の国際比較に関する講義。モウッサ所長および外務・国際協力省アブドゥラザック次官が冒頭挨拶。出席者は40名程。ジブチ港公社のサード社長、ハッサンビジネス開発マネージャー、ドジャマ戦略部長同席。午後、経済財政省で産業戦略に関する面談。経済財政省のアボウラカ産業局長およびアブロワマン産業開発マネージャー、貿易省のアブアラ観光・クラフト局長、ジブチ港湾フリーゾーン公社からアワブチーフマネージャー、アーメッド海上開発担当、アババカ海上開発担当、ジブチ投資促進庁オスマン・アブディ局長が出席。
- 2月26日(火) 日本政府が供与したジブチ港-タジュラ港フェリーに試乗。タジュラ市内と新港視察。アッサル湖訪問。ジブチ・エチオピア幹線道路経由でジブチ市帰着。
- 2月27日(水) 午前、イリアス経済財政大臣と面談。イブラヒム大臣補佐、モウミン通信担当参事同席。ジブチ投資促進庁オスマン・マハディ長官と面談。同庁のワンストップショップ訪問。ジブチ中央銀行アーメッド・アスマン総裁と面談、マークバンキング管理部長、アブラマン安全管理マネージャー同席。午後、コンテナ専用ターミナル、同鉄道ターミナル、ジブチ国際フリーゾーン視察。ジブチ港湾フリーゾーン公社のアーメッド・アルフマーケティング部長と面談。
- 2月28日(木) ジブチ発。翌日、成田着。
(なお、大野泉は2月23日までエチオピアに滞在、ジブチには同行せず。)