

エチオピア政策対話
第 33 回出張報告

2019 年 8 月 16 日
GRIPS 開発フォーラム

<日程> 2019 年 8 月 5 日～8 月 9 日(実働日)

<日本からのメンバー>

GRIPS 開発フォーラム: 大野健一、上江洲佐代子

JICA 研究所: 大野泉

JICA 本部: 産業開発・公共政策部より村上博信次長兼民間セクターグループ長、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の同行者>

在エチオピア日本大使館: 松永大介大使、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、若井将貴所員、天谷浩之企画調査員、Benti Gebeyehu 民間セクター開発プログラムオフィサー

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

<概要>

今回の主目的は、これまで進めてきた 2 つの活動のさらなる展開、すなわちエチオピア生産性レポートの第 2 回報告会の実施、および自動車政策(外資ノックダウン誘致)に関する追加情報の収集および具体的な提言の提供の 2 点であった。いずれにおいても一定の成果が得られたと考える。

エチオピア生産性レポートは、政府系シンクタンクである政策研究インスティテュート(PSI)と GRIPS 開発フォーラムが協力し、この 1～2 年作業をしてきたものである。その目的は、品質・生産性・競争力(QPC)政策のための基礎資料の提供、次期国家開発計画へのインプット、さらにはエチオピア側のデータ収集・分析や政策提言の能力構築支援である。すでにデータ作業や調査結果が出そろい、あとは表現の工夫、補足的内容の追加、最終的な文章・スタイルの校正を待つ段階となった。本年 2 月には内部者(PDC、PSI、日本側)を対象に中間報告を行ったが、今回は最終段階に入ったレポートを、内部者のほか他省庁、一部のドナーや研究者も招いて再び報告した。ファイナルという位置づけだったが、文章・スタイルのポリッシュが必要なためまだドラフト配布はしていない。いくつかの有益なフィードバックを得たほか、我々自身も、結果は政策担当者にとって非常に有益だが、さらなる表現・伝達の工夫や追加的説明が必要であると感じた。これからレポートを完成していくが、エチオピア政府へのインプットは形式が完全に整わなくとも可能なので、引き続き継続的に実施する。印刷に回せるファイナルドラフトは年末までに作業を終える予定である。

自動車政策については、エチオピア政府が包括的なインセンティブ改革の一部として自動車税制改革を進めており、また新たにエチオピア投資委員会(EIC)がハブとなり、4 組織(EIC、MOF、PMO、MOTI)が同国初の本格的な自動車政策策定を開始しつつあるという状況がある。これに対し我々は、自動車に比較優位をもつわが国の知見の提供、先方の政策学習の 1 つの具体的実践的テーマとしてのとりあげ、さらには日系自動車メーカーが組立参入するための条件整備の目的をもって、昨年来、東京・アジスアベバ・ナイロビで調査、セミナー、資料作成、政策協議等を重ね

てきた。エチオピアの場合は自動車政策といってもごく初期段階の SKD 誘致にすぎず、また自動車産業に関する担当者の知識・経験も乏しい。この状況のなか、そうした初期段階に適切な知的インプットを行い、エチオピアができるだけよい政策を打ち出し、また逆に将来の産業振興にとって禍根となるような施策を打ち出さないよう学んでいただくことが肝要と考える。自動車産業振興には高度かつ複雑な官民能力が要求されるが、ノックダウン誘致段階ではまだそれほどむずかしいものではない。エチオピアの自動車政策を取り巻く情報はこれまで曖昧な点が多かったが、今回のミッションでそれらがかなり(完全ではないが)明確になった。また自動車に関連して、日系商社や独 GIZ との追加会合も行った。

なお松永大使には、自動車政策対話の最高レベルのキーパーソンであるアベベ EIC 長官、イヨブ MOF 国務大臣、マモ PMO 顧問、タカ MOTI 国務大臣の 4 名全員を招いて公邸夕食会をホストしていただいた。これらの方々を 1 ヶ所に集めるのは至難の業であり、これが実現したことは、先方との信頼関係を深め、当方からのメッセージを同じ場で伝えるために非常に有意義であった。この人脈は、自動車に限らず、エチオピア政府とさまざまな経済問題を議論していく際に重要となるう。

このほか、エチオピアの政治経済状況、改革委員会の運営状況、IMF のマクロ景気認識、世銀が支援する諸改革の進捗状況などについてのヒアリングも行った。

1. エチオピア生産性レポート

2019 年 8 月 8 日午前、PSI と GRIPS 共同で、アジスアベバの Elilly International Hotel にてエチオピア生産性レポートの「最終報告会」を開催した。なお会場・招待状やプログラムを実際に準備したのは PSI である。参加者は PSI や日本側のほか、エチオピア国家計画開発委員会(PDC)、関係各省、ドナー、研究者などからなる 50 名強であった。PSI の判断で、今回もメディアは呼ばず。ヨハネス PSI 副所長、ゲタチョ PDC 副委員長、村上次長がオープニングスピーチをした。ゲタチョ副委員長は、最低賃金に関する国家委員会が最近設置されたことに触れ、生産性向上の伸びに応じて最低賃金を設定していく方針であること、また本件はエチオピア初の生産性レポートであり 10 年展望や次期 5 年計画へのインプットとなることへの期待が表明された。ヨハネス PSI 副所長も、外貨不足を含む構造的な課題解決のための示唆などにおいて、生産性レポートへの期待を述べた。メインプログラムでは PSI のキダネマリム(通称キドウ、データ分析)、ムル(企業調査)、GRIPS の大野健一(政策提言)が報告した。その後コーヒープレイクをはさんで質疑が行われた。

データ分析のハイライトは次の通り。エチオピアの労働生産性の伸びは過去 4.9%(経済全体、2000~16 年)ないし 4.6%(製造業、1996~2016 年)¹で必ずしも低くはないが、絶対水準が低位にとどまっており、これから一層の加速が望まれる。近年労働生産性上昇の主因が全要素生産性(TFP、真の効率)から資本深化(過剰投資)へとシフトしていることは懸念材料であり、投資政策の再考が必要である。エチオピアは最近まで 2 桁の高成長を達成したが、それにもかかわらず、東アジアで典型的に見られる農業から製造業、あるいは地方から都市への労働移動が検出されず、むしろサービス部門の拡大がみられる。すなわち、高成長が産業構造のトランスフォーメーション(いわゆる工業化)につながっていない。なお、サービスにはエチオピア航空・金融・ソフトウェアから零細店舗までさまざまな分野が含まれるが、そのうちのどの部分が拡大しているかについては

¹ われわれの経済全体の分析は中央統計庁(CSA)の既存データを用いたが、製造業については CSA のセンサスデータを加工・修復・接続し、パネルデータとしての使用に耐えるデータベースに再構成した。このため両者の分析は、使用するデータや年限が異なっている。

データ不足もあり解明できていない。ただしハイテクサービスより雑多なローテク部門の成長が大きいのではないかと想像される。また賃金対生産性の関係では、製造業賃金の伸びは労働生産性の伸びより長期的に高かった(10.3%に対して4.6%、1996～2016)。すなわち、為替変動も勘案せねばならないが、エチオピア人労働者の国際競争力は徐々に落ちている。最低賃金の導入が決定されたいま、その水準を決定する責任者は過去のこうした事実を十分認識したうえで作業をすべきであろう。

企業サーベイについては、ハワサ、ボレレミ、メケレにおいてFDIを中心とするアパレル企業18社の詳細調査から次の結果が得られた²。エチオピア人労働者は企業の期待より教育水準が高く、技能学習も速いが、工場労働者としての心構え、目的意識、勤労意欲といった技能以外の基礎部分が弱い。ただし地域によって状況は異なり、転職率・欠勤率・時間概念の欠如などは遠方から都市への出稼ぎが中心のボレレミ工業団地で甚だしく、田舎で自宅通勤が多いメケレではそれほどでもない。ハワサ工業団地はその中間である。賃金はたしかに低く、たとえば縫製は月平均863ブル(\$30)、諸手当を入れても1,372ブル(\$47)であり、労働者はこれに強い不満を持つが、経営側には他国に比べエチオピア人の労働生産性が低いとの不満がある。労働者を動機づけ、生産性を高めるには給与・手当といった金銭的インセンティブのほか、住居・寮、生活環境、労働環境、衛生、職場の雰囲気や人間関係、企業目的の共有などの非金銭的要素も重要である。このなかではとくに住居・寮の問題が未解決である。経営については、外資は本国のやり方を持ち込み、国際競争圧力を常に意識し、労働者に強い態度で臨むのに対し、エチオピア人経営者はよりのんびりしており融和的である。労働者意識改革のためにはマインドセット問題解決のための世界のプラクティスを比較学習すると同時に、ラインワーカーから上がってくるエチオピア人中間管理職を外資と現地の文化をつなぐインターフェースとして活用することが有効である。実際彼らをそういう目的で積極登用し成果をあげている外資企業も複数見受けられる。

政策提言は、以下の通り。政策の枠組としては、①生産性向上のための上位政策協議会、および下位実施機関を設置し、首相の強力なコミットメントを通じて活性化すべき、②生産性の公式データを毎年発表し分析する機関を設置ないし強化すべき³、③少数の生産性目標を掲げるべき(経済全体・製造業・農業の労働生産性の伸び、TFPの貢献度、具体的工程(縫製など)の国際ベンチマークなど)を提起した。政策の中身としては、④投資を政府中心から民間へシフトするとともに、必要なインフラ整備を進めることと過剰投資を避けることのバランスの追求、⑤トランスフォーメーション(農業から製造業への労働シフト)を促進するための積極的施策や障害の除去、⑥賃金上昇を労働生産性にリンクさせ、後者を高める諸政策を導入するとともに、成長成果を労働者に正當に分配する社会的合意が必要、⑦カイゼンのレベルと範囲を広げて第2の国民生産性運動を展開する、⑧中小企業支援システムを適切なステップを踏んで構築していく、⑨製品そのものの品質・生産性・競争力に加え労働・環境に関する倫理基準を満たすこと、⑩労働者の意識改革のために、金銭的・非金銭的インセンティブや経営戦略についての国際比較研究を行うことが提起された。なおこれらの提言は方向性にとどまっており、具体的な行動計画はレポートとは別途行う追加作業と考えている。方向性にとどめたのは、そういう意味で意図的なものである。

² 対象企業数が少ないというコメントもあったが、我々の目的は限られた予算と時間のもとで、全企業を調査し表面的平均的な数字を得ることではなく、労働者の意識欠如の理由を探るために、原因を分類し、質問を工夫したうえで詳細な聞き取りを行うことだったため、こうした批判は当たらないと考える。

³ ゲタチョ PDC 副委員長は、生産性データの収集・分析・公表については中央統計庁(CSA)に指示済みであると述べたが、その実効性をモニターする必要がある。我々の認識では、CSAの分析能力はきわめて限られている。

フロアから出た意見はさまざまだったが、トランスフォーメーションの欠如に関連し、とりわけ農業からサービスへの労働移動につき、その是非を含めいくつかの興味深い議論があった。なおブレイクタイムには、インダストリ4.0時代にエチオピアが労働集約的な縫製をめざしてよいものかとの質問もあった。これは、いま世界中ではやりの質問でもある。

2. レポート完成への段取り

共同執筆者であるキドウ氏やムル氏とは、報告会前後に PSI にて 2 度打合せをした。当初予定では今回の報告会でファーストドラフトを配布する予定だったが、文章・スタイルの完成度が不高くないので見合わせた。ただし完成に向けての進捗は必ずしも遅れているわけではない。残された作業予定は以下の通りである。

8 月 (ミッション翌週)	キドウ氏、ムル氏が序章改定、過去の生産性ツールの短いレビューの追加、企業調査部分の一部書き直しを行う。
9 月末頃まで	大野健一が全体をチェック、内容・スタイルを校正、Executive Summary を執筆。この結果を PSI 側でチェックして問題がなければ、レターをつけて PDC、PMO、EIC、他経済省庁などにソフトないしハードで配布を開始。
秋	GRIPS のネイティブチェックおよび GRIPS 開発フォーラムによる最終編集をかけて最終稿にする。これにどのくらいの時間がかかるかは未定。本ミッション後、GRIPS の担当者と相談。
遅くとも 12 月まで	最終稿を出版に回す。印刷の形式、場所、業者、費用などについては検討していく。
出版後	レポートのソフトコピーを PSI および GRIPS 開発フォーラムのウェブサイトを通じて提供するほか、ハードコピーをステークホルダーに配布。必要に応じて追加的な政策対話、メディア広報、イベント開催も検討する。

ゲタチヨ副委員長が述べたとおり、本レポートは、公的機関 (PSI) による、エチオピアの生産性データとその分析を提供する初の文書となる。これを次期経済計画 (10 年展望、5 年計画) のインプットとするほか、将来的にはこの作業がいずれかの公的機関の定期刊行物となり、毎年ないし隔年に生産性データをアップデートし政府、研究者、国民に広報することが望ましい。各版には、定例のデータ分析に加え、「マインドセット問題」「部門間労働移動」などの個別テーマを適宜掘り下げて分析することができれば、さらに望ましいであろう。

品質・生産性・競争力 (QPC) の重要性は、過去の我々の産業政策対話を反映して、現行 5 年計画 (GTP2) で全面的に謳われたところだが、生産性データや目標、具体的な施策等は GTP2 では示されず、今後の課題となっていた。作業中の生産性レポートは QPC の実践を進めるための第一歩であり、そのための基礎情報の提供と我々は位置づけている。これをエチオピア政府の政策決定者に適宜インプットしていくことが必要である。

3. 次期 5 年計画、10 年展望計画の作成工程

国家計画開発委員会 (PDC) は、10 年展望計画 (10-year Perspective Plan) と次期 5 年計画の策定に着手している。ゲタチヨ PDC 副委員長および PDC 傘下の政策研究インスティテュート (PSI) のアーメド所長それぞれから、策定プロセスの予定をヒアリングした。

ゲタチョ副委員長によれば、両計画は PDC が中心となり、参加型で各省庁の実務レベルを巻き込んで策定する。またドナーの参加も促す方針である。PDC 内に Strategy Committee と Technical Committee が設置されており、前者はマクロ経済枠組・指標を担当し(スタッフは PDC、PSI、CSA)、後者は関係省庁によるセクター別計画の策定を支援する(同 PDC、PSI)。PDC 内にはセクター別の部署(農業、工業、保健など)があり、Technical Committee に参加するほか、関係省庁とのコンタクトポイントとなっている。韓 KDI が 6 テーマのバックグラウンド調査を支援してくれた⁴。策定スケジュールは、12 月～来年 1 月までに各省庁のドラフトをまとめた統合版を PDC が作成し、その後、関係機関とのコンサルテーションを経て、2020 年 5 月までに 10 年展望計画を閣議提出する予定である。その後、同計画の前半期間を詳述した 5 年計画を完成し、2020 年 9 月までに議会承認を得る予定である。なお 5 年計画の名称を「GTP」から変える可能性はある。来年 5 月に総選挙が予定されているが、どんな政権になってもエチオピアの開発方向に大きな変更はおそらくなく、ゆえに 10 年展望・5 年計画のエッセンスは変わらないはずである。

別途、ミッションは初日にアーメド PSI 所長を訪問し、次期開発文書について以下の情報を得た。10 年展望・5 年計画の策定は、準備段階からライン省庁やドナーを巻き込むという点で新しい方法で行われている。本年 3～4 月に PDC がアビイ首相に策定方針を説明した際(PSI、財務省幹部、首相府アドバイザーも同席)、GTP1・2 ではライン省庁の参加が不十分だったとの認識のもと、首相からは、まず省庁レベルで分野別計画を起草し、そのプロセスにドナーの参加を促すよう指示があった⁵。PSI は PDC の Technical Committee に参加しており、起草過程で各省庁への助言や必要な調査研究の支援を行う。調査研究は各省庁の予算で実施する場合と PSI の予算を使う場合がある。スケジュールに関しては、今年 11 月頃までに各省庁がセクター別計画を起草するはずだが遅れており、PDC が統合ドラフトを示せるのは来年 3～4 月ではないか[これはゲタチョ副委員長の説明より後ろ倒しである]。アーメド所長も、我々の作成している生産性レポートが 10 年展望・5 年計画に対する PSI から PDC への重要なインプットとなることへの期待を表明した。

なお PSI の組織体制についてのアーメド所長の談は以下の通り。4 研究部門(+管理部門)編成の組織提案は政府に了承されたが、財政難のため、研究員の給与体系を特別枠で優遇するという要望は認められなかった。PSI としては、外部資金の動員により追加予算を確保し、研究員にインセンティブを供与できるよう工夫したいとのことだった。

このミッションを通じて、実際のところ、各省庁における 10 年展望・5 年計画の作業はまだ着手以前の段階にある印象をうけた。たとえばタカ商工国務大臣は、商工省内の作業についての我々の質問をうけ、やや困った顔で同席スタッフに尋ねたうえ、この件はフィレヒウオット計画モニタリング評価局長が担当のはずである、商工省の専門家 2 名が PDC の Technical Committee と共同作業していると述べたが、本人は詳細を把握していない様子だった。また、ドナーを対象とする PDC

⁴ マクロ経済、農業、工業開発、人的資源、エネルギー、運輸セクターの 6 分野で、韓国人研究者により 2017 年 9～10 月にレポートが作成されている。他にも韓国は SDGs ニーズアセスメントやベースラインレポートの作成に協力している(2018 年 11～12 月)。

⁵ ただし、過去の 5 年計画でも各省庁の計画部局がまずセクター別 5 年計画を作成して上にあげたので、実質的に何が新しいのか不明である。ゲタチョ PDC 副委員長も同様の意見だった。ドナー参加については、日本は産業政策対話を通じて GDP1・2 起草の早い段階から首相や工業省と幅広く協議する機会をもった。とくに GTP2 では、ハイレマリアム首相は TICAD V 時に GRIPS を横浜のホテルに直接呼んで計画策定への協力を要請し、それに応じて我々は軽工業目標、QPC、カイゼン、生産性等につき多くの議論と資料提供を行った。現在進行中の生産性共同研究にも、同様の意図がこめられている。ゆえに日本にとってやり方に大きな変化はないが、他の多くのドナーは最終ドラフト段階でのみ情報共有をうけていたので、彼らにとっては新機軸といえるかもしれない。

のコンサルテーション会合は、案内が出されたものの二度延期され、まだ開催されていない。

4. 自動車政策の現況

前々回ミッションから自動車政策に関して意見交換を重ねてきたエチオピア政府のキーパーソンとは全員、場合によっては複数回会うことができた。具体的には、投資委員会(EIC)のアベベ委員長、テメスゲン副委員長、アンテネ副委員長、ブルック顧問、エドマ顧問など。財政省(MOF)のイヨブ国務大臣、ムライ税務局長および関税改革の担当スタッフ。商工省(MOTI)のタカ国務大臣およびデレジェ MIDI 所長。および首相府(PMO)マクロ経済委員会のマモ顧問である。これらの会合の結果、新たな動きやよくわからなかった部分の説明などが得られた。それらをまとめると、以下のようになる。

- ① EIC 内にエチオピア初の自動車政策策定のためにスタディチームが編成された。前 UNCTAD 職員で退職後ロンドン在住(これからはアジス在住)の Dr. Taffere Tesfachew 氏をリーダーとし⁶、外部のリソースパーソンも動員して、まもなく作業を開始する。テメスゲン副委員長によると「あと数か月内に」、タカ商工国務大臣によると「1 ヶ月もあれば」、作業を終えるだろうとのことだが、おそらくそれよりはかかるであろう[現在のエチオピア政府の知識・経験で政策をあわてて作っても非現実的なものになる、実際は来年にずれこむのではないか]。前回までは独 GIZ 専門家の調査と提言を待つとしていたが、EIC がインハウスで政策を作成することにしたということは、独のインプットも我々のインプットも、EIC の作業にアラインしなければならないということである。
- ② 将来的には、実務レベルの政策作業を評価検討し承認するための上位政策決定機関、すなわち国家協議会が設置される予定である。
- ③ 以上の動きとは別に、MOF 税務局は 5 年ごとの関税見直しにあわせて、自動車(Chapter 87)を含むいくつかの関税分野を改定し 7 月にすでに公表済みである(新関税表へのコメントは以下参照)。SKD、CKD の関税区分が新たに設定され、この施行に必要な SKD、CKD の技術的定義を 3 か月以内に作るよう、商工省傘下の金属インスティテュート(デレジェ MIDI 所長)に指示が出ている。なお今回の自動車関税改定は過渡的なものであり、新自動車政策ができればそれに合わせてまた改定される可能性がある。
- ④ 中古車規制に関しては、車齢制限はまだ準備できていない。ただし、新関税表では以前は新車と同率だった関税をほぼ 35%に統一したほか(他の乗用車関税は CKD が 5%、SKD が 10%、CBU が 30%となった)、これまで新車より中古車を優遇していた車齢に基づく税割引を廃止した。車齢制限の導入は、上記自動車政策の策定過程において取り上げられるのであろう。

また外国関連では、独 VW 社が 2 年程前からエチオピアに関心をもっており、今年初めの独大統領のエチオピア訪問を機に EIC と VW の間で MOU を結んだ⁷。その後もアジスと南アを結ぶ TV 会議等を通じてエチオピア政府と VW は議論を重ねている。またこの 7 月には南アを拠点とするアフリカ自動車協会(African Association of Automotive Manufacturers)による、日独を含む CEO たちのエチオピア訪問があった(他国も訪問)。その際、エチオピア自動車の現況、税制や中古車を

⁶ 大野健一とテスファチョ氏は、昨夏のアルケベ大臣との共同出版計画「How Nations Learn」を通じて面識がある。同氏はエチオピア航空に関する章をアルケベ氏と共同執筆したほか、アジスでの打合せ会議で多くの発言や貢献をした。大野はすでに自動車に関してテスファチョ氏とメール交換を始めている。同氏は 8 月 11 日に英国から帰国するので、我々とはちょうど入れ違いになる。彼はエチオピアで、英ブレア・インスティテュート(Tony Blair Institute for Global Change)の資金支援をえて活動する模様である。<https://institute.global/governance/ethiopia>

⁷ VW と EIC の MOU のポイントは組立、部品製造、モビリティ(カーシェア等)、技術訓練の 4 つの協力。ただし実施期限は示していない。また GIZ の談(以下参照)では、この MOU は VW の意向というよりは独政府の圧力(大統領訪問のおみやげ?)で結ばされたようである。

めぐる課題、「自動車クラスター」[正確な意味はいまだ不明]の創設などにつき話し合われたという。GIZ は VW の意向を受けて自動車専門家をエチオピアに派遣し基礎調査や政策提言を来年にかけて行う予定だが、遅れ気味でまだ始まっていない。他方、最近の動きのなかで、VW 自身がビジネスの観点からエチオピアの現況を把握するために、別途自社調査団を派遣することになった。最初 VW はエチオピアでの部品製造を考えていたらしいが、現在は通常のノックダウン組立から始める企画となった模様である。

GRIPS は、今回のミッションに合わせて「自動車政策提言パート 2」のスライドを準備した⁸。ただし実際のプレゼンには行わず、個別機関との会合で配布・説明した。その要点は以下のとおり。第 1 に、自動車産業発展には長い時間がかかり、エチオピアはその最初のステップ(SKD 誘致)に着手したところである。この段階で重要なことは、少数の良質なアセンブラを誘致し⁹、彼らに成功してもらい、全体の生産台数を増やすことである。現在の政策目的はこれに集中すべき。第 2 に、何度かのヒアリングの結果、日本メーカーのエチオピア参入にとっての課題は、外貨不足、インセンティブ不備、中古車対策、内需の小ささの 4 点である。このうち外貨不足が最も深刻である。第 3 に、ケニア、ナイジェリア、南ア、エジプトの具体例を示し、エチオピアにとって望ましい税体系や中古車制限を数字をあげて具体的に示唆した(さらに本間専門員はミャンマーの事例を紹介した)。税体系はシンプルかつ全体的に高すぎず、下流に行くにしたがい高まるものが適切である。第 4 に、自動車政策文書のあるべき章構成を提言し、そのなかの需要予測についてはベトナムや南アの例を示した。なおローカリゼーション(部品現地化)については、生産台数が年 10~30 万台に達した段階で切実となる将来的な目標であるから、現在のエチオピアにとって核心ではない。第 5 に、もし自動車組立誘致がエチオピアにとって重要ならば、外貨の優先的配分を考えるべきこと。

MOF が発表した自動車新税に対しては、GRIPS は以下のコメントをした。第 1 に、CKD、SKD、CBU、中古車を新たに区別し、順に高い関税率としたことは評価できる。第 2 に、ただしトラックの SKD と CBU の関税率差は以前と同じ 5%にとどまる。これでは小さすぎ、50%の差をつけているケニアなどと比べ、トラック国内組立のインセンティブにはならない。第 3 に、乗用車については、排気量が増えるにつれ物品税を 0%、30%、60%、100%と急激に高めており(これも以前と同じ)、乗用車の高価格と需要抑圧をもたらしていること。また Surtax は廃止すべきこと。第 4 に、他国に比べエチオピアの自動車税制は複雑すぎ、車種、排気量、税種などで細かく分けているが、そのように煩雑な区別を行う政策目的がみえないこと¹⁰。

一連の会合から明らかとなったことは、これは前回は指摘したことだが、自動車政策を共同で作っている各組織の意思疎通やコーディネーションが十分でない点である。すなわち、自動車税制を改定しつつある MOF や MOTI と、VW や他の外資メーカーと交渉している EIC が必ずしも情報を密接に共有していない。また MOF が打ち出した新自動車関税の内容や意図、あるいは中古車規制に向けての準備も十分議論されているとはいえない。7 月のアフリカ自動車協会の訪問にして

⁸ 最初の GRIPS スライドは 2019 年 2 月の商工省での自動車セミナー、同 5 月の EIC および PMO でのプレゼンに用いられた。今回の内容はそれを拡張かつ具体化するものである。

⁹ ここで良質とは、グローバルメーカーであるほか、エチオピアで長期活動する意向をもって参入し、時間をかけて産業人材やローカルサプライヤの育成、技術移転、それらを通じた国内付加価値の創出をめざす企業をさす。

¹⁰ 大型乗用車への重課理由をきいたところ、外貨不足でガソリン節約のため小型車を優遇したいとの回答だった。だが燃料を節約したいならば渋滞解消、公共交通機関の普及、中古車排除、低燃費車優遇などに尽力すべきである。そもそも各国が選定する優遇車種は、外貨不足などその時々々の危機対応ではなく、内外の状況や競争を踏まえ、一国としていかなる車両を育てていくかの長期戦略に基づくべきであり、これは新自動車政策にて明確化されるべき事項である(タイはピックアップとエコカー、ベトナムは SUV、ウズベキスタンは標準セダンを選んだ)。また Surtax は過去のエリトリア戦争の戦費調達のために導入されたと聞けが、それならば今は廃止すべきであろう。

も、EIC におけるスタディグループ発足にしても、MIDI は呼ばれも情報共有もされなかったという。MIDI は蚊帳の外におかれながら、関税率改定に伴う技術的作業をタイトなスケジュールで MOF から命じられているのである。新たに EIC に設置されたスタディチームが、各省庁を十分巻き込んだ形で作業していくことがきわめて肝要である。

これも先回指摘したことだが、以前の首相二人とは異なり、アビイ首相は経済政策の検討を自身のイニシアティブによる直接管理ではなく複数省庁へと下に権限委任している。このやり方が、横断的調整に慣れていない省庁間のコミュニケーション不足をもたらしているものと思われる。実のところ、自動車政策に携わるキーパーソンたちは、首相府の改革委員会で毎週顔を合わせているのだが、そこでは自動車以外の多くのテーマが議論され、また政策決定はしても実施レベルの議論はしないので(以下参照)、こういう事態になるのであろう。

当方からは、①自動車政策策定は省庁間で統一された形で進めるべきこと、②そのためには(ハイレベルではなく)事務方ないし技術チーム間で頻繁に会合をもつべきこと(EIC のテストファチャオ・スタディチームが情報ハブとなるべきであろう)、③早い段階で日系メーカーにも意見聴取をしてほしいこと、の 3 点をお願いした。これは 4 組織の重鎮がそろった大使公邸夕食でもお願いし、いくつかの個別会合でも指摘した。彼らが当面シェアすべき情報としては、EIC のスタディチームの作業状況、新関税体系と SKD・CKD 定義、日独からのインプットや協力の交渉状況などであろう。

5. 自動車に関する個別会合

ここでは、自動車に関する各省庁・組織との会合の要点を記す(前節および相互間の重複は許されたい)。

EIC では、アベベ委員長は首相に急きよ呼ばれ不在だったが、テメスゲン副委員長(本件担当)、アンテネ副委員長(元自動車担当)、ブルック顧問、エドム顧問、ベスレヘム・ダラム・ダスデレス各氏が出席した。彼らによると、EIC は SKD・CKD の誘致のために、本格的な自動車政策を初めて策定することとなった。エチオピアの現状が外資組立企業の要求からほど遠いことは認識している。そこでテストファチャオ氏を長として EIC の中にスタディチームをつくった。ブルック顧問のほか、外部の若手人材もそのメンバーである。ドナー任せではなくインハウスで自動車政策をつくることにしたから、日独は別のチャンネルではなく、この仕組みをサポートする形で協力してほしい。VW 社のほか、Moenco 社(トヨタディーラー)とも話している。運輸省とも連携しなければならない。政策が起草されたら、ハイレベルでそれを検討し承認する協議会ができるはずである。新たな自動車関税が発表されたが、これは環境配慮をもとに現行枠組のなかで調整した暫定的なものであり、自動車政策完成の暁には、さらに改定されるべきものである。中古車関税は 35%としたが、車齢制限はまだ準備できていない。(当方から複数国の情報や政策提言を提供したところ、)自動車政策作業のために、日本とよりフォーマルな形で連携できないだろうかとの要請があった(当方は、すでに EIC とは密接に協力しているつもりだと述べた)。テストファチャオ氏をすでにご存じならば、彼とも連携願いたい。数カ月で文書は完成できると考える(これに対し我々は早急な政策形成には懐疑的であると述べた)。

MOTI のタカ国務大臣は、2 週間前のアフリカ自動車協会 CEO のエチオピア訪問について説明した。タカ氏のほかアベベ氏やイヨブ氏も参加し、エチオピアの現況、協力可能性、課題としての税制や中古車規制が話し合われた。VW は自社チームを派遣して「エチオピア自動車クラスター」の可能性を検討することになった。クラスターとは地理的概念ではなく工業団地のようなものである

(タカ氏からは前回もこの発言があったが、我々にはよく理解できない)。そこへの特別優遇などがありうる。VWは初めディレダワ工業団地でシート関係の布帛や皮革の輸出を考えたが、今はSKDからCKDへの組立を考えている。VWは自動車ローンの利用可能性が望ましいともいった[エチオピアではすぐには無理であろう]。自動車の新関税体系がすでに発表された。また中古車に対する30%を上限とする税割引は撤廃された。物品税が大型乗用車で高いのは燃費考慮のためである。車齢制限はまだできていない。GTP3や10年戦略に向けての商工省の作業状況は、私はよく知らない。自動車のほか、軽工業目標はもちろん重要であり、また鉄鋼や石化の大型プロジェクトも重要である。

MOFではムライ税務局長および彼のスタッフから新自動車関税の説明があった¹¹。7月の関税改定は、世界関税機構(WCO)による5年ごとの改定作業に伴うもので、全部を変えたわけではない。各省庁からこの5年以内に変更通知があったものを集めたが、自動車ではCKD、SKD、CBUの区別を導入した。これを施行するために3か月以内にこれらの定義を定めるようEICやMOTIに通知した。背後には環境配慮と組立誘致の政策意図がある。新自動車政策ができればまた改定することになろう。(当方から、MIDIの作業状況からみて3か月で適切なCKD・SKDの定義を決めるのはむずかしいのではないかといったところ、)もう通知を出してしまったので、3か月でできるところまでトライしてもらおうしかない。投資家にとって重要な定義を安易に変えるべきではない、本格的な自動車政策ができてから税体系を定めるべきとの皆さんのご意見だが、それはそうだが、関係省庁でCKD・SKDの作業状況を毎週モニターするつもりであるとのことだった。当方からは、①新自動車関税の施行(あるいは再改定)は自動車政策完成後に遅らせるべき、これは行政的にそれほどむずかしいことではないだろう、②この件ではEIC、MOTI/MIDIと密接に相談し、また③日系メーカーの意見もきいてほしいと要望した。先方は、主要な組立企業とは事前に意見聴取したいとのことだった。

MOTI傘下のデレジェMIDI新所長との会見は次の通り(前回彼は所長代理だったが正式に任命された)。彼によると、MOFのムライ局長とは何度も協議をしている。関税表改定に伴い、3か月以内に(10月1日までに)CKD・SKDの定義・評価基準をつくれといわれている。MIDIではチームを作ってこの作業に当たっている。同様の作業をテレビについて数か月前にやった。まだドラフトはない。ウェブで情報収集をしている。すでにエチオピアで車を組み立てているJili、Lifan、Peugeot、Mesfinなど10社程度から意見をきく予定だ。まだ組立をしていないはず、VW、トヨタなどは外国にいたので、彼らからもききたいが来てくれなければメールでやるしかない。Moenco(トヨタディーラー)とは話しているが、Kaki(いすゞパートナー)とはまだである。アフリカ自動車協会がエチオピアを訪問したという話は私は聞いていない。タカ国務大臣は最近まで不在だったので数週間話していない。VW社は2年ほど前に会ったがそれ以降は会っていない。

独GIZの自動車・繊維担当のUlrich氏との会見は以下の通り。GIZコンサルタントがエチオピアの調査をする予定だが遅れている。当初依頼した有名なコンサルタントが、エチオピアは自動車産業を語る水準に達していないとして辞退したから。今の予定では、8月末か9月中旬に2名来て10日程度作業することになっている。VW社は初めシート用布帛をつくって輸出する可能性を探ったが、不可能と悟った(エチオピア航空の下請け会社がシートカバーくらいは作れるが、現在あるのはそれだけである)。VWは独政府の圧力でEICとのMOUを結ばされた形だ。GIZ専門家とは

¹¹ ムライ局長はPSIのキドゥ氏と同窓生で知己であるという。キドゥには、彼とよく話して我々の考えを伝えてくれるよう頼んでおいた。また彼の下で関税作業をしたDesta Lambebo氏は、2013年6~7月に我々が企画したマレーシアミッション(シサイ工業国務大臣が団長、フィツム投資長官をはじめエチオピア政府から11名参加)に財務省から唯一参加した人である。

別に、VW(本社と南ア)は自社スタッフを派遣して、ビジネスの観点からエチオピアの可能性を検討することになった。その結果、必要があればGIZが支援するかもしれない。独ではVWのほか小さな電気自動車メーカーもエチオピアに関心があるようだ。GIZとVWの調査は別々であり、いずれもEICにインプットすることになろう。一般にGIZは企業の課題解決への支援をしており、国籍は問わない。エチオピアではPVH、DBL、H&Mの訓練等を支援している。またGIZのLab for Tomorrow スキーム¹²では、複数企業の課題解決のために数日のワークショップをホストし、コンサルタント渡航費を負担している(企業は自前で参加)。VWをはじめ日系企業にも関心があれば、自動車に関するそうした企画をアジスで考えられるかもしれない。アフリカ自動車協会が来たようで、VWのほかトヨタやニッサンもいたようだが、我々は会っていない。

6. マモ首相府上級アドバイザーとの会談

大使公邸夕食会とは別に、PMO 上級アドバイザー兼マクロ経済チームリーダーのMamo Mihretu氏と首相府にて面会した。先方は彼一人で、何でも聞いてくださいということなので、アビイ政権の経済政策決定メカニズムについて質問した。

経済政策の最高機関は首相が主宰する四半期ごとの「マクロ経済委員会」である。メンバーはマモ氏のほかPDC、EIC、MOF(イヨブ国務大臣)、中銀、PMOの複数顧問、歳入省などである。ただし改革が活発なので3ヵ月に一度ではとても足らず、ゆえに首相を除く全メンバーからなる「改革委員会」が頻繁に開催されている。最初は15日ごとだったが、現在は7日ごと。もっと頻繁になるかもしれない。今日も開催された。本日のテーマは先月のインフレ上昇の原因と対策、輸出インセンティブの整理(MOF提案)、経済諮問協議会の創設について(マモ氏提案)の3つだった。来週のテーマは新投資法のレビュー、国有企業に関する議論、貿易交渉戦略であり、最後のトピックはやはりマモ氏の提案による[つまり、参加者は自分や組織の関心にに基づきアジェンダ提案をするようである]。

このやり方は、自分の組織だけではなく他省庁の課題や見解を知ることができる点、提起されたアイデアを速やかに正統化・正式化するプロセスである点がすぐれている。討議するだけでなく決定もなされる。たとえばMOFのイヨブ氏が提案した通信分野の独占打破は、民営化か新規参入かが議論されたが、改革委員会の決定として新規参入ということになった。改革委員会の決定は法的拘束力をもつものではないが、政策方向性に関して省庁間のコンセンサスがすでに得られているので、閣議決定にせよ、各省権限の決定にせよ、法的拘束力をもつ決定にスムーズに進める。たとえば、先週のインフレ加速は小麦不足に起因するという分析に基づき、某国から小麦を緊急輸入すべしという決定がすでになされた¹³。

首相は各イシューについて毎週ではないが、重要なマイルストーンについて適宜ブリーフィングを受けている。3ヵ月に一度というわけではない。以上のほか、首相が主宰するアドホックな委員会が2つある。1つは以前からある世銀のDoing Business ランキングをあげる委員会(事務局はMOTI)であり、もう1つは最近設置された雇用創出委員会(州代表を含む、事務局はEIC)である。これらの委員会は首相の特別関心事項を反映するものである。

¹² これはGIZの民間連携スキームの1つで、途上国の特定開発課題の解決に関心をもつ企業を複数募り、専門のファシリテータのもと、現地ワークショップを開催して解決策に関する意見交換をする。

¹³ PSIのキドウ氏によれば、2019年6月時点のインフレ率は16%(前年同月比)と上昇をみせ、輸出やFDI流入も減少するなど、一般的に経済状況は悪化している。治安悪化による物流停滞が経済停滞をもたらしている可能性が高いとのことだった。

(1年以上たつのにアビイ首相の経済哲学や長期経済戦略が見えてこないという当方の問いに対し、)首相の経済政策は眼前の課題に対して実践的解決を与えるというやり方であり、路線としてはこれまでのものを踏襲している。たとえば、現在の喫緊の課題は外貨不足、債務の維持可能性、企業への融資提供、雇用創出である。さらにいえばマクロ経済安定、財政管理、公共投資、インフレ抑制、国有企業改革、電力・運輸・通信の改革、重要業種(農業、製造業、観光、ICT、鉱業など)の振興も課題である。

これに対して大野は、やはりそれは当面の危機管理(もぐら叩き)の集合であり、全体としての戦略は見えない。それは、たとえばメレス首相が強い信念をもって押し進めた農業振興、カイゼン、商売から製造業へのシフトなどとは別次元のものである。メレス首相の長期開発ビジョンは2003年の産業戦略文書に克明に書かれているが、アビイ首相はエチオピア経済を将来どんな姿にしたいのかがよくわからない。現在のやり方の長所は、経済省庁間の壁を超えてトップレベルの意思疎通が活発なことである。逆に弱点は、長期ビジョンの欠如、および上位政策を決定してもそれを現場で実行しモニターしていく行動計画と実施メカニズムがないことである[政策には小麦の緊急輸入など紙一枚で完結するものもあるが、たいていは予算・スタッフ・調査研究・意見聴取・行動計画・評価修正などが不可欠で、とくに産業政策はそうである]。経済政策は、当面の危機管理と長期ビジョンに基づくアクションの両方が必要であると述べた。

マモ氏は大野の評価に原則同意したうえで、公式見解ではなく自分の個人的見解と断ったうえで、エチオピア経済運営の長期方針としては、政府中心から民間中心へのシフト、量的成長から輸出・雇用に創出する質的成長への転換、公共事業ではなく「サプライ主導」(意味不明、民間投資とか生産性向上のことか)の成長が重要と考えると述べた。

大野は、当面の危機管理のなかでもエチオピアにとっての最大課題は外資不足のはずだが、これに対処するための長期・中期・短期のシステマティックな対策体系はあるのかと尋ねたところ、生産性上昇、観光振興、海外送金の取り込み、公共事業の抑制、国内で供給可能な財の生産(小麦、食用油など)、為替政策などをあげた。ただし秩序だった対策体系とは思えなかった。

マモ氏が日本に個人的に期待するものとして、直接投資、技術支援(官民ともに)、旅行者・滞在者の増加、円借款の提供をあげた。とりわけ、大胆な諸改革は打ち出されたが成果がまだ出ていない現状において、つなぎのための各国・各国際機関からの低金利融資の提供が強く望まれている。TICAD7においてもエチオピア政府の期待はそこにあるだろう。本日このあと、首相とのTICAD7対応会議が催されるとのことだった。

7. IMF

IMF エチオピア事務所にて、勤務歴8年になるエコノミストのZenegnaw氏と面談した。ここは長らくナショナルスタッフ(彼)だけの一人事務所だったが、ようやく本年3月にJules Leichter氏(米国人)が首席駐在員として赴任し、専門スタッフは2名となった。エチオピアは2008年以降IMFプログラムを実施しておらず、ゆえに四条協議がIMFとの対話の中心とのこと(直近は昨秋に実施)。主なポイントは以下のとおり。

エチオピアは多くの困難を抱えているにもかかわらず、昨年度(2018年7月～2019年6月)のGDP成長率は7.4%を維持した模様である(IMF推計)。しかし首相は9.2%の数字に言及しており、

この差をめぐって IMF と協議中である。IMF 推計でもけっこう高いが、政府のは高すぎて非現実的である。9～10 月頃に正式な数字が公表される予定。成長の原動力はサービスと建設である。エチオピア政府の経済改革の方向は正しく、適切に実行されれば今後も年率 7～8%の成長率が期待できよう。外貨不足は構造的問題である。2017 年 10 月に平価切下げをしたが、輸出拡大につながらず、かえって国内インフレを招いた。為替切下げはほとんどそのまま国内物価にはねかえってしまい、価格面での国際競争力につながらない(学術的には、これを為替レートの高いパスルーという)。成長の原動力は政府から民間に移る必要があり、ビジネス環境改善や民間の競争力強化が重要。ハワサ工業団地は 10 億ドルの輸出を見込んだが達成できていない¹⁴。

海外送金流入は 50 億ドル程度と FDI や輸出を上回る規模だが、首相が設置した Diaspora Trust Fund(使途はコミュニティ開発支援)への寄付は期待ほどは増えていない。IMF としては、為替切り下げには反対だが、伸縮的な為替制度が望ましいと考えている。これによりパラレルマーケット(闇レート)がなくなることを期待している。[エチオピアにとってきわめて深刻な外貨不足に対し、各国に財政金融為替政策をアドバイスする IMF の見解はこの程度なのかと我々はやや不安に思った。マモ氏との会談と同様、内外担当者によってこの問題に対する真剣かつ包括的な対処策が練られている印象は受けなかった。]

エチオピア政府から IMF に対し支援要請はきていない。政府は独自にマクロ経済ファイナンスプログラムを策定中で、IMF スタッフの Melesse Tashu 氏が IMF を休職し、首相府と中央銀行で勤務しながら政府にアドバイスしている(DFID の資金支援)。2017 年 10 月以降、政府は新規事業のための非譲許的融資の受入れを中止している。中国とは債務リスクに合意したが、今後詳細を詰める必要がある。加えて UAE、サウジアラビアから各 10 億ドル、世銀から DPF12 億ドル(後述)を確保するなど、政府は資金調達に努力しているが、債務持続可能性のレーティング向上には至っていない。IMF は歳入省に対し徴税機能の強化、財務省に対し税政策や固定資産税についてのアドバイスなど、さまざまな税関連の技術協力を実施中である。今後は金融市場の発展についても長期専門家を送って助言する予定である。

8. 世界銀行

世銀はアビイ政権が 2018 年 6 月に表明した経済改革を支援するために、数次からなる Growth and Competitiveness Development Policy Financing (DPF)の供与を 2018 年 10 月に理事会で決定した。世銀エチオピア事務所にて、Nataliya Mylenko プログラムリーダーのもとで本件を担当している Senidu Fanuel 氏から以下のアップデートをうけた。

世銀は IFC とともに、7 分野で TA を提供し、エチオピア政府の改革を支援している(通信、エネルギー、運輸、鉄道、公営企業改革・民営化、投資法・商法など)。鍵となるアクションは公営企業改革および民営化に関する法改正である。このうち公営企業改革の法改正は、既存の公営企業のガバナンスや財務・債務管理の抜本的見直しを要求するので、政治的にきわめてセンシティブである。民営化については、現行の民営化法(1984 年制定)は古すぎて重要な公営企業が対象外

¹⁴ 南部諸民族州のシダマ郡の独立(州への格上げ)をめざす動きが、同地域に立地するハワサ工業団地に影響を及ぼしている。同団地はエチオピアのフラッグシップ工業団地であり、多くのドナーが支援してきたのが、そのつまづきは深刻な問題となりうる。7 月 18 日の大規模なデモのあと、ハワサ工業団地の入居企業は操業と休業を繰り返したようで、今は操業再開したとの情報もあるが、我々は正確な事実を把握していない。11 月にシダマ郡の独立を問う国民投票が実施されるとの情報がある。この問題をめぐり、アビイ首相を含む政府首脳部はかなりの危機感を抱いているように思われる。

であるといった問題があり、民営化実施に先立って改正が必要である。世銀の主なカウンターパートは財務省チームで、加えて首相府のマモ氏チームとも協議している。

世銀は 2018～21 年にわたる DPF(第 1 次～第 3 次)を予定している。第 1 次 DPF(12 億ドル)は 2 つのトランシュを全額ディスバース済み。現在第 2 次を実施中である。第 1 次は政府の改革への意思表示に対して供与したので、世銀はそれほど厳しい政策条件を課さなかった。第 2 次では本格的な改革アクションが求められる。第 2 次の第 1 回トランシュはディスバース済みである。第 2 回トランシュは、当初のポリシーマトリックスに示された Indicative Trigger にもとづき、エチオピア政府が本年 9 月頃までに具体的で意味のあるアクションを実行すればディスバースされる。

第 2 次 DPF の改革アクションをめぐるエチオピア政府との対話は始まったばかりで、容易に進むとは思っていない。世銀はエチオピア政府がコミットした改革を支援しているわけだが、改革は政治的コストを伴うため、政治経済情勢が複雑化するなかで政府が目標に対し妥協する可能性はあろう。第 2 次 DFP の第 2 回ディスバース以降は英 (DFID)、独 (KfW)、仏 (Afd) も協調融資をすることになっているが、全体および各ドナーの供与額はまだ決まっていない。

9. その他

恒例の JICA 産業支援の各チーム間の情報交換として、今回は江口チーフアドバイザーから BDS 事業の進捗についてブリーフィングをうけた(「視界良好」vo.3 も配布された)。連邦中小製造業振興庁 (FeSMMIPA)、連邦雇用創出・食料安全保障庁 (FeUJCFSA)、およびアジスアベバ市と連携し、現地サービスプロバイダとともにパイロット事業をアジスアベバ市で展開している。本年 3 月の訪日研修はエチオピア側 4 組織が同時に学ぶ機会となり、関係者のコミットメントや意思疎通に改善がみられた。金属機械部門のハンドホールディング (HH) も通じて実施されており、B&C アルミニウム社では EKI によるカイゼンの In-Company Training (ICT、6 ヶ月) が終了、現在は BDS による原材料・サプライチェーン・マーケティング・品質の管理につき助言が始まっている。MARU と NA エンジニアリングへのカイゼン ICT は始まっていない。日本の投資家や米国大使館と連携した起業家支援についても説明をうけた。チュニジアで 6 月に開催されたカイゼン年次会合では、エチオピアから TVET 副長官による工業普及サービス、FeSMMIPA 長官による BDSP ネットワークの紹介があった。このほか、産業支援の輸出振興コンポーネントでは、靴、バッグ、皮革なめし工場など 10 社に対し HH 支援を行っている。パリ展示会出展やブランド管理への支援を含め、HH らしい協力が着実に進んでいる印象をうけた。

JETRO 事務所では、関所長より TICAD イベントの準備状況、日系企業の最近の関心や動向、IPDC やハワサ工業団地、アダマ工業団地の状況などの説明があった。全体的に、エチオピアへの投資環境についてはやや暗いニュースの方が多い。また横浜での TICAD のサイドイベントは、これは前回もそうだったが、JICA 主催のものを含め乱立傾向にあるように思われる。

日程・面談先

- 8月4日(日) アジスアベバ着。
- 8月5日(月) 午前、PSI(旧 EDRI ビル)にてアーメド所長と面談。その後キドウ氏と打ち合わせ。午後、JICAにてBDS 江口総括等と情報交換。
- 8月6日(火) 午前、商工省にてタカ国務大臣と自動車政策につき協議。午後、エチオピア投資委員会(EIC)にてテメスゲン副委員長、アンテネ副委員長、ブルック顧問、エドマ顧問等と自動車政策につき協議。
- 8月7日(水) 午前、IMFの現地エコノミスト Zenegnaw 氏と情報交換。午後、世銀の Senidu 氏と情報交換。金属インスティテュート(MIDI)にてデレジェ所長と自動車政策につき協議。
- 8月8日(木) 午前、PSIとGRIPS共催の第2回「エチオピア生産性レポート」セミナーをアジスアベバの Elilly International Hotelにて開催。その間、ゲタチヨPDC副委員長より次期5カ年計画・10カ年展望の策定プロセスにつき聴取。午後、伊藤忠の岸アジスアベバ事務所長と情報交換。財政省税務局ムライ局長、DESTAチームリーダーと自動車関税改定につき協議。夜、大使公邸にて松永大使の主催で首相府マモ首相上級顧問、イヨブ財政国務大臣、タカ商工国務大臣、アベベEIC委員長との夕食会。
- 8月9日(金) 午前、PSIにてキドウ氏、ムル氏とエチオピア生産性レポート完成に向けての作業ステップの打合せ。GIZ(Aster Plazaビル)にて雇用創出特別イニシアティブおよび繊維・自動車担当のUlrich氏と情報交換。午後、首相府にてマモ首相上級顧問と意見交換。JETROエチオピア事務所にて、関所長と情報交換。夕方、JICAとラップアップ会合。
- 8月10日(土) 夜、アジスアベバからインチョン経由で翌日帰国。