

第3回 アフリカ産業戦略勉強会
「アフリカでの開発回廊の取り組み：東南部アフリカの事例」
議事録

日時：2009年4月9日（木）18時半～20時半

場所：GRIPS 4階 4A会議室

参加者：公的機関、民間企業、コンサルタント、研究者等24名、事務局5名 計29名

冒頭、事務局より本勉強会の趣旨および今回のテーマについて説明し、三菱UFJリサーチ・コンサルティング(株)国際研究部の田中主席研究員と大西副主任研究員より、配布資料（別添～）に基づきプレゼンが行われた後、質疑応答を行った。なお、これらは旧JBICおよびJICAによる委託調査・プロジェクト研究の成果をもとにしており、事前に関係部署からのご了承を頂いた上での発表となっている。

1. プレゼンテーションの概要

(1) 「ナカラ回廊を含む南部アフリカ経済回廊開発の現況と課題」(田中主席研究員)

- ・アフリカの回廊開発については、これまで3つの調査（サブサハラ経済回廊・成長拠点の概観：2006年、モザンビーク・ベトナム産業開発にかかる南南協力支援調査：2008年、モザンビークのナカラ経済特区にかかる開発計画支援調査：2008年）に従事した。広域から入り、徐々に日本による支援対象を絞りこむプロセスに関わってきたといえる。
- ・サブサハラにおける回廊開発の現状については配布資料のスライド4、5を参照。開発回廊アプローチは南アフリカの産業開発省が中心になって進められ、現在は27の開発回廊が挙げられている。これは沿岸から内陸をつなぐという発想によるが、特に内戦などが終わり人・モノの移動の自由が確保されるようになったことや、内陸の資源開発などを背景として注目されるようになった。このような運輸回廊の他、パワープールという広域案件もある。例えば南部アフリカのパワープールは、電力輸出国である南ア・ザンビアと、輸入国である周辺地域と国境を超えたエネルギーの共有を目指している。27ある開発回廊に対するランキング付を行い（15項目で点数化、満点は45点）ベスト10を出したところ（配布資料スライド7）最高点は南ア・モザンビークのマプト回廊であった。しかし、既にMOZAL等アンカー企業もありインフラ支援へのニーズは低いため、円借款の対象案件から外れ、次に点数の高かったのはWalvis Bay（ナミビア、ボツワナ、南ア）次いでC2C（南ア、ボツワナ、ナミビア、モザンビーク）とナカラ回廊であった。ナカラ回廊の援助への背景にはいくつかの理由があるが、この回廊調査の結果とも整合的であるといえる。
- ・モザンビーク・ベトナム産業開発にかかる南南協力支援（2008年終了）は、ナカラ回廊に焦点をあて、ベトナムの東西回廊とダナン港周辺地域の開発経験の適用を検討するも

のであった。両国は南北の距離がほぼ一緒で、東側に沿岸、内陸に資源国、近隣に経済大国を擁するといった共通点もある。東西回廊はダナン（ベトナム）を起点として工業団地、石油精製所を作り内陸の流通拡大を目指すもので、旧 JBIC はモザンビークの人材をベトナムに招聘し、さらに東アジアの経験の活用可能性を検討するためのセミナーをモザンビークで開催した。日本からは 3 人がプレゼンを行い（法政大学の下村先生からはタイの東部臨海開発、JETRO アジ研(当時)の朽木先生からは産業化とクラスターアプローチ、本学の大野健一からは東アジアの経験の移転可能性）、ベトナム側からはダナン周辺地域の経済特区の紹介があった。セミナーの趣旨は、マプトのドナー（欧州）に対して日本の援助経験を紹介し、またモザンビーク政府に対してアジアの経験、そして欧州ドナーと日本のアプローチの違いについて説明することであった。南部アフリカ地域は MOZAL の他にも、石炭などのエネルギー分野に民間資本が参入しているため、開発回廊として発展しやすい要因がある。

- ・ ナカラ回廊の経済特区にかかる開発計画支援調査（2008 年夏～秋）については、NEPAD 等の議論を踏まえ多くの先行調査があり、それらを活用しながら、3 週間の現地調査を含めた調査を行った。ナカラ回廊の起点となるナカラ港は東南部アフリカでもっとも水深の深い港であるが、内陸へのアクセスの問題もあり活用されていない。内陸にはナンブラ州やテテ州（石炭の産地）等、ポテンシャルを有する地域はあるものの回廊として機能していない。道路は EU により整備されている他、JICA がナンブラ - クワンバ間の道路建設の F/S を実施しており、整備状況は良いが交通量は少ないのが現状。鉄道は民営化され、港湾と同じ会社が運営している。鉄道は長距離輸送に有利とされるが、ナカラ - クアンバ間の鉄道は敷設されているものの（配布資料 のスライド 21）、老朽化が進んでいるため新規投資を待っている状況。唯一の水源であるナカラダムは壊れているため MCC による支援が予定されている。港のクレーンは 1 - 2 台のみだが、民営化されて比較的良好に活動している。輸入貨物が多い（輸出貨物が少ない）という問題があるが、これはアフリカの回廊開発における共通の課題である。経済特区は非常に広い地域が対象となり（配布資料 の 2 頁）、東側には港、空港、道路等のインフラが整備され工場や輸出農産品用の倉庫もある一方、西側には石油精製所の投資計画がある。なお、ナカラ地域の産業として、中東からの石油精製と内陸への輸出、バナナプランテーション、カシューナッツ加工、タンザニア企業による投資（Grain silo）が挙げられる。また近くのモザンビーク島には世界遺産があり、風光明媚な観光地である。
- ・ 当該地域の既存の開発計画として州レベル、港のマスタープラン（具体化されているのは一部のみ）、また中国人コンサルタントによる未承認の都市計画があるが、包括的な開発計画が存在しないことから、本調査においてマスタープラン策定に向けた提言を行うこととなった。具体的には、土地利用計画や産業開発、規制枠組み作り等 11 のテーマを取り上げている（提言内容は配布資料 スライド 25）。先行調査の提言と比較して段階的なアプローチを採用しているが（配布資料 スライド 23）、いきなり大規模な開発を目指

すよりも、当面は地場産業（カシューナッツの加工等）を発展させながら徐々にインフラ整備などに取り組むのが現実的と考えたためである。特に民間投資の流入が見込まれる地域における環境保全は優先課題の一つであろう。

(2)東部アフリカ経済回廊の現況と課題～「JICA アフリカ地域クロスボーダー交通対応インフラ可能性研究フェーズ3」の調査結果から～（大西副主任研究員）

- ・本調査は、東部アフリカの北部回廊（ケニアのモンバサーウガンダのマラバーカンパラ-DRC）と中央回廊（タンザニア）を主な対象とした。道路は多くのドナーが関与しているため、ほぼ5年で舗装道路の状況は良くなる見込みである一方、鉄道整備は課題である（配布資料 スライド32）。
- ・企業活動のボトルネックは、間接費用のうち特に輸送コストが高い点で、アフリカ諸国の中でも東部アフリカは非常に高い。トヨタ四駆1台のモンバサーカンパラ間の輸送コストを調べたところ、輸送手段はドライバーを傭上して計773ドルと、横浜港からモンバサ港までの輸送コスト1028ドルと大きく変わらないことが分かった（配布資料 スライド34）。農産品輸出を行うタンザニアの貿易商社も、港湾オペレーションに日数を要する点が障壁との回答があった。
- ・輸送所要時間（配布資料 スライド36）については、モンバサ港での待ち時間が非常に大きい。なお鉄道の国境通過に関しては、ワンストップ・ボーダーポストが稼働中のためさほど時間はかからない。また、片荷（帰路の積荷率が低いこと）の問題が非常に大きい。乙仲が提示する価格（配布資料 スライド37 赤字部分）も非常に高い。ケニアの輸送業界はカルテル状況にあり、輸送価格の弾力性の低さが課題。
- ・要するに、非効率な港湾オペレーション（陸路は問題があるため空路の活用を検討せざるを得ない場合もある）、信頼性の低い鉄道オペレーション、準幹線道路の整備といった問題がある（配布資料 スライド38、39）。またケニアでは電力不足も深刻である他、東アフリカ共同体の関税障壁の問題もある（例外品目が非常に多い）。したがって、企業競争力強化のためには、道路・鉄道・国境施設のオペレーションの改善や、片荷を有効利用するために各国の輸出振興策との連動を考える必要がある。外国資本が参入済みの花卉を除き、その他の園芸農産品の輸出拡大を企図しつつ、これらの担い手である小農、女性を対象とした支援も必要（市場へのアクセス性向上のための準道路整備など）。また、有機農産品のポテンシャルについても検討してみてもどうか。ケニアの切り花は欧州向けの片荷を解消したよい事例であり（空路）、陸路においても考えていく必要があるだろう（配布資料 スライド41、42）。

2. 質疑応答

(1) ナカラ回廊・経済特区やベトナム・モザンビーク南南協力について

- ・経済特区マスタープランの提言について、スライド25では11の項目を取り上げている

が、予算・時間的な制約のなかで全てを実施することは不可能であり、優先付けが必要ではないか。

(田中氏) 最終報告書では各項目について 3 頁ほど説明。具体的な工程や費用は算出していないが、項目 1 - 3 は空間設計、7 - 9 は経済産業活動、4 - 5 はソフトインフラ、10 - 11 は組織開発というようにチームに分け、それぞれが M/P を策定していく体制を提言している。その際、全体を調整する仕組みがモザンビーク、日本側双方で必要になる。実際に投資が入ってきているので 1 - 3 (環境保全をベースとした土地利用計画の策定) が喫緊の課題と考える。

- ・ どのような産業を育成するのかが分からないと、インフラや人材育成も計画が立てられないのではないか。

(田中氏) 民間企業の動向に注目し、投資計画のある企業のニーズを優先して検討した。当該地域には石油精製プロジェクトが予定されており、こういった民間のニーズを軸に計画を策定していくことも可能だろう。

- ・ 有望な開発回廊 (ベスト 10) 候補の中で、ナカラ回廊に絞り込んだ決め手 (比較優位) は何か。また、必ずしも輸出を意識する必要はないのではないか。港湾や輸出振興にかかる高コストをふまえると、内陸部の農業活性化、市場へのアクセスの強化、地域経済の活性化を目指す方がより効率的ではないか (例えば、近隣諸国の食生活は類似しており国境を越えた市場が存在)。

(田中氏) 内陸の産業発展も必要であるが、今回の調査はナカラ経済特区に焦点が絞られていた。

- ・ 開発回廊の考えは東アジアにもあるが、アフリカで違うのは、回廊を整備しても内陸部の需要が限定的で物流規模が小さいこと。ハノイの場合は人口 3 百万がいて、企業の投資もあるが、アフリカの回廊は投資が来るのかどうか不明。したがって、最初は港湾整備・活性化に焦点をあて、回廊開発は別に考えた方がよいのではないか。ただし資源関連のメガプロジェクト (インドの石炭など) の可能性がある場合は、そのためのインフラ整備という考え方はありうるかもしれない。

(田中氏) 港と鉄道が整備されると、それなりのインパクトが出てくるのではないか。鉄道会社については、これまでパートナーだった米国企業が投資をしなかったので 2008 年 8 月にパートナーが変わった。今後は内陸の未整備の鉄道に対する資金調達が喫緊の課題。

- ・ モザンビーク・ベトナムの南南協力について、モザンビークはベトナムから何を学んだのか？

(田中氏) 先進国以外でも回廊開発が進んでいること、欧州ドナーとは異なる日本の援助アプローチを知るといった初歩的な学びであった。モザンビークではダナン周辺の経済特区のように 100% 政府の資金で作ることは難しいので、どこまで参考になるかはわからないが、東アジアの経験という大きな枠組みを持って、モザンビーク側に刺激を

与えることができればよいのではないか。

- ・ ナカラ回廊は内陸国支援につながる案件（国際回廊）として始まった経緯があるが、アジアと異なり域内分業ができないので、マラウイなどにどの程度の被益効果があるかを考える必要がある。

（田中氏）調査では内陸国との接点も見出そうとした。肥料、セメントなどマラウイ市場に対象にしうる工場があるが、これらの輸送手段は鉄道である。したがって、地域のポテンシャルと当面何をするかは分けて考え、短期的には壮大な経済特区建設というストーリーよりも国内の産業振興を念頭において提言を行った。将来的には経済特区にマラウイ製品の加工品を持ってくることは考えられるが、現在は不可能。そのため段階的なアプローチを考えた。（これに対し出席者より補足）アフリカで回廊の話が出始めたのは、2003年頃。2002年、西アフリカの象牙海岸でクーデターが起こり、象牙海岸を主要積出港としていた綿花生産国（ブルキナファソ等の内陸国）が輸出できず綿花がダメになった経緯がある。このためセネガルとマリのルート整備が優先課題となり、国境をつなぐインフラや開発回廊の必要性が高まった。今回は、内陸国の需要があまり見えてこなかったが、如何か。

（大西氏）マラウイは紅茶、砂糖、タバコが主要輸出産品であり、同国の輸出振興を考えると、地理的に近接しているナカラ港からの輸出が望ましい（現在はベイラ港、南アのダーバン港を活用しているが、河口港であるベイラ港は定期的な浚渫が必要。またダーバン港はマラウイから遠い）。今後の調査では、マラウイのポテンシャルについても考えていく必要はある。

- ・ 短期・中期・長期というアプローチは現実的。経済計算だけでなく、安全保障上の権利として、内陸国に対して沿岸国へのアクセスを確保する権利を保障すべきという考え方もありえる。したがって、現時点での需要ばかりを問題にしなくてもよいのではないか。

（田中氏）モザンビーク政府は、北部の開発の遅れた地域の開発にも強い関心をもっており、この意味からナカラ回廊開発を重視している。したがって、地場産業振興から始めるという順序は間違っていないのではないか。

(2) 東部アフリカ地域クロスボーダー交通調査について

- ・ ケニアとウガンダにおいて、コメ、トウモロコシ生産農家を対象とした調査を実施している。ケニアのメイズ収量は2.5トン（肥料を使用）、ウガンダは1.5トン（肥料なし）であるのに、ウガンダの価格はケニアの2倍である。今日のプレゼンを聞いて、価格差は運輸コストの高さに起因するものと納得した。輸送が効率的になれば、もっと大きなインパクトがあるはずであり、港や道路インフラ整備は不可欠。
- ・ タンザニアの道路整備は複数の援助機関が実施中とのことだったが、これは国単位の調整である。他方、広域案件についてはハード・ソフト両面で関係国間の調整が必要であり、簡単でないと思われる。アジアでは日本がADBと共同で主導してきたが、アフリ

カではどのようなオプションがあるか。

(大西氏) 東アフリカでは国境間の Transit Transport Authority がすでに設立されている。キャパシティは弱いかもしれないが、そのような既存の機関の能力強化も考えられるのではないかと。地域調整機関を通じたアプローチも今後のテーマの一つであろう。(出席者よりコメントとして) ドナー主導ではなく、現地主導でやるべきではないか。マプト回廊の背景には、ポルトガルによるダム開発による廉価な電力供給が MOZAL 等のアンカー企業を呼び込む形となったことが挙げられる。しかし道路については、地域コミュニティ等に根付く必要があり、ドナー主導では進まない部分もあるのではないかと。

- ・ 広域支援について、以前は AU、NEPAD などが取組んでいたが、今は地域経済共同体 (REC) を受け皿とするのが主流。東アフリカ共同体は結束力もあり、DfID は 3 mil £ を入れている他、ドイツもキャピタル基金を作っている。DfID はプラットフォーム作りが得意で、財政支援を通じて東アフリカ共同体を強化していく方針。西部の ECOWAS でも同じような取組がある。主要ドナーの取組を見ると、国別に加えて地域別の予算・プログラムを持ち、地域統合も一つのコンセプトとなっている。日本は地域別予算がなく、地域経済共同体への支援もできないので広域支援の体制が弱い。(上記に対するコメントとして) かつて東アフリカ共同体で勤務したが、調整能力は結局のところ大統領に帰するもの。地域統合は高度に政治的なプロセスなので、単に地域経済共同体を支援するのみでは機能しない。それをよく考慮する必要があるだろう。

次回の勉強会は 5 月中旬頃、ピコーズ・インスティテュートの石渡文子氏より、ケニア国産業の発展・障害要因を政治的、民族的背景を含めて説明して頂く予定である。

(了)