

## 第 71 回 国際経済協力セミナー

### アフリカの発展とインフラ分野における我が国の貢献

講演者：岩間敏之氏

国際協力機構社会開発・平和構築部 技術審議役 兼 国際科学技術協力室長

文責：永井哲平

草案作成：石井泉



今回は国際協力機構(JICA)の岩間敏之氏にお越しいただき、アフリカのインフラとそれに対する我が国の貢献についてお話を伺った。同氏は東京工業大学大学院総合理工学研究科を修了されたのち、1987年に国際協力事業団(現 JICA)に入団された。建設省関東地方建設局企画部、世界銀行アフリカ局、外務省国際協力局等を経て、現職の国際協力機構社会基盤・平和構築部技術審査役兼国際科学技術協力室長に着任された。

### 1. JICA の組織概要

JICA とは Japan International Cooperation Agency の略称である。日本の政府開発援助(ODA)を一元的に行う実施機関であり、発展途上国の経済及び社会の開発または復興、経済の安定に協力することによって、国際協力の促進、加えて自国及び国際経済社会の発展に貢献することを目的としている。「すべての人々が恩恵を受けるダイナミックな開発」というビジョンを掲げ、最適な手段を使用して地域別・国別さらには課題別にアプローチしている。JICA には 4 つの「使命」を 4 つの「戦略」で達成しようという目標がある。4 つの「使命」とは 1.グローバル化に伴う課題への対応、2.公正な成長

と貧困の削減、3.ガバナンスの改善、4.人間の安全保障の実現である。これらを包括的、連続的な支援、開発パートナーシップの推進、研究機能と対外発信の強化という戦略で達成しようとしている。JICA が取り組む、世界が抱える問題は多岐にわたっており、教育やガバナンス、保健医療や都市開発、加えて気候変動に対する対策まで JICA は担っているのである。具体的な事業内容は「人を通じた国際協力」をその基本とし、無償資金協力・有償資金協力や技術協力、研修員の受け入れ、機材の供与等を行っている。さらには民間企業との連携や発展途上国の市民の方々が参加できる支援も行っている。JICA はボランティアの派遣を行っているイメージが強いが必ずしもそうではないのである。

## 2. これまでのアフリカ

1960年代のアフリカの一人あたりの平均 GDP は 700 ドル程度であり、当時 170 ドル程度であったアジアよりも高かった。しかしその後 1980 年代からの構造調整政策で世界銀行が非効率な国有企業の民営化や規制緩和を求めるようになったためにインフラ投資が難しくなったこと、また、構造調整融資は経済成長にはつながらず、債務だけがアフリカにのしかかったことなどから 1960 年の段階には GDP が低かったアジアの成長と反対にアフリカは厳しい状況に立たされた。

1993 年から開催されている TICAD(アフリカ開発会議)は今年で 5 回目になる。TICADV は民間の貿易投資を促進し、インフラ・人材育成等においてアフリカの成長を後押しすること、日本らしい支援を通じ人間の安全保障を推進することが基本方針として掲げられており、今後 5 年間で最大約 3.2 兆円の官民の取り組みでアフリカの成長を支援する方針である。

## 3. アフリカのインフラ不足

アフリカの大きな問題点としてインフラの不足があげられる。この問題はアフリカ内部だけでなく、アフリカ外部にとってもボトルネックになっている。JETRO の調査によると、日本企業の「経営におけるアフリカ側の問題点」として、インフラ不足を 4 位に挙げている。セクター別にみると、電力などのエネルギー、通信、運輸が 50%を超えており、深刻な問題であると見受けられる。この現状を改善するために現在、PIDA(Program of Infrastructure Development of Africa)という長期的インフラ開発戦略と PAP(Priority Action Plan)という 2020 年までの中長期作業計画の 2 つ計画が実行されている。まずは PAP に注目したい。PAP の実現には 2020 年までに累計 680 億ドル(年間 75 億ドル)の投資が必要とされている。この投資で電力網、運輸・交通網、通信網の構築、水・衛生の改善を行うが、特に電力には年間 40 億、運輸・交通には 25 億ドルと大きく振り分けている。地域配分で見ると、内陸部、東海岸、南部に多く投資する予定である。しかし、680 億ドルの投資は到底不可能で、実現するかは定かではない。PIDA の進められ方は、各地域の経済共同体(RECs)が NEPAD(The 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)に進捗を報告し、NEPAD がアフリカ開発銀行の ICA(Infrastructure Consortium for Africa)という部門に現状分析を伝え、それにより各国、各金融機関から投資が行われる

というようになっている。このように NEPAD が全体を管理し、ICA がサポートする形になっている。開発支援国・金融機関の規模としては、中国が突出して 1 位、次に世界銀行、アメリカの順になっている。中国の支援が莫大な理由として、以前台湾が自身を国家として承認してもらうため、支援を行い、味方を増やそうとしていたことに対抗したということがあげられる。

#### 4.投資関連

現在、2020 年までに PAP (Priority Action Plan) を実現するという目標が掲げられている。PAP の内容として、セクター配分と地域配分が定められている。セクター配分としては、電力に 40.3 ドル、運輸交通に 25.4 ドル、水に 1.7 ドル、ICT に 0.5 ドルであり、地域配分はアフリカ東部に 23.3 ドル、中部に 21.5 ドル、南部に 12.6 ドル、西部に 6.2 ドル、北部に 1.3 ドルという配分である。これらの計画を実現するためには累計 680 億ドル(年間 75 億ドル)の投資が必要であり、実現は非常に難しい状況である。また、アフリカ支援の構造としては、NEPAD が RECs(アフリカ地域経済共同体)の報告を受けて PIDA の達成状況をアフリカ連合へ報告し、さらに PIDA の進捗のモニタリング結果を ICA に報告するという全体管理を行っており、それを ICA 側がサポートするという形になっている。ICA 側、すなわちドナー側には、主に AfDB(アフリカ開発銀行)などのマルチラテラルな金融機関が関わっている。

アフリカのインフラ開発支援を行うドナー各国の支援金額を見てみると、中国が世界銀行などの各機関を凌いでトップに位置していることが分かる。それに続くアメリカの支援額もかなり大きい。中国が圧倒的トップであることには変わりはない。このことから、中国はアフリカ・インフラ開発支援において巨大な存在であることが分かる。一方日本の支援額は他国と比べても少ない方ではないが、同じアジアに位置する中国と比べるとその存在感は劣っている。また、他に支援額の大きいドナーは、他にフランスや EC、IDB などがある。

#### 5. 道路国境施設港湾

アフリカにおいて最重要かつ最も不十分とされているインフラが内陸の道路交通、国境付近や国内の幹線道路の輸送制度、そして港湾施設の整備である。

まず 1 に道路交通である。アフリカ諸国において、都市部、おもに都市内には広く整備された幹線道路が少なからず存在している。しかし一歩郊外へ出ると道幅は狭く、老朽化した道路が広がっている。さらにそこを通過する運搬トラックも過積載かつ大型なものも多く、さらにそれらがすれ違うため路肩から重さに耐えることができないコンクリートが崩れていき、道路設備は不足していく一方である。道路輸送の制度も大きな問題を抱えている。西アフリカや国境を中心に幹線道路を含め、各道路には民間企業団体や警察、税務署、軍を含む多数の「関所」が張り巡らされている。それらの関所に多くの運搬車が止められ、通過する際に書類の提出、賄賂などが要求され、それに対応しつつ長時間我慢するしかないのが現状だ。これはガバナンスが弱い国に多く発生していて、ガバナンスの弱さが一般団体の自己の誇示を促進させているとされる。

国際港は PPP が建設、運営している。つまり海外の組織が運営していることにより諸

外国へと利益が流れているのが現状である。また多くの国際港を建設したことによりもとの漁港が衰退している問題もある。さらに貨物が港湾を離れる際にも道路設備の整備等の問題により大きな渋滞が発生し結果的に投資が活きないのである。

## 6. アフリカ諸国の輸出入にかかるコスト

JICA の調べによると 2008 年から 2012 年にかけての調査で、アフリカ諸国での輸入にかかる日数や費用が、特に内陸国では増加しているところも見られた。原因としては、道路の維持管理ができず、物流コストが上がったことがあげられる。

また、港湾での沖待ち日数は、ロサンゼルス、ヨーロッパ、香港・シンガポールなどでは 5 日未満なのと比較して、ムンバサ、ダルエスサラームなどでは 20 日を越えている。これにより、船が荷揚げを待つ期間が長くなり、結果として船賃が高くなり、未だに交易においてのアフリカの競争力が弱いままである原因となっている。さらに、輸出入に必要とされる書類は、ブルキナファソは 11 種の通関書類が必要なのに対して日本は 4 種、フランスはわずか 2 種である。このようにアフリカ諸国では、独立した際の負の遺産が未だに残っており、このような通関書類の非効率な制度こそ、構造調整しなければならない。

## 7. アフリカへの広域協力支援の意義

アフリカへの支援においては、国別のみの解決を目指すのではなく、複数国にまたがる広い範囲での解決を目指すことが必要であり、効率的である。なぜなら、アフリカの国々のうち、面積・人口ともに内陸国が大きな割合を占めており、小規模な国が多数であるからだ。内陸国は海に面した国と協力をしなければ貿易を活発化させることは難しい。さらに、アフリカ諸国は、アブジャ条約で 2028 年までに通貨統合の達成を目指すなど、域内経済統合を進めている。実際、域内貿易は大きな伸びを見せている。しかし輸出日数やコストが高いのが現状である。このような障壁を乗り越えてアフリカを支援する時に大切なことが、広域重点戦略だ。この戦略は、複数の国にまたがる、地域の連結性を重視し、経済開発を地域の単位で進める。具体的には、物流促進のための道路などのインフラ整備、人材育成やエネルギー開発を地域単位で行うことが挙げられる。また、アフリカでは農業従事者が多いため、より多くの種類の産業を発展させ、より安定した生活を確保することが大切である。そのために、地域単位で投資関連法制度の調和、地域株式市場の創設を行うことが求められる。これは、域内経済統合が進展するアフリカに日本企業が将来進出する際の重要な環境構築ともなる。まとめると、内陸国が多い、域内経済統合が進展しているといったアフリカの特徴から、経済開発や法整備支援は、国境を越えた広い地域に対し行うことが重要である。

## 8. マスタープラン

以上のようなインフラ整備は、日本企業の強みを生かしてアフリカの発展に貢献できる分野である。そこで、JICA により都市計画や交通網・インフラ整備のための戦略的マスタープランがアフリカの 10 ヶ所において策定され、日本がプラン作成段階から積極的に関与している。マスタープランは日本企業の関心が高い地域・分野を中心に 10

年程度の計画実施が見据えられた。日本企業の受注可能性とともに、電力の安定供給や円滑な貿易、渋滞の解消など、日本企業のビジネス環境整備のためのインフラ整備という観点から円借款の案件形成が図られている。回廊開発マスタープランの内容としては、1.国境・港の開発により、アフリカを資源供給地や国際市場とつなぎ、貿易・物流を円滑化する、2.地域共同体主導による広域経済圏の形成、3.隣国との相互依存強化による平和の実現が挙げられる。このプランにより、国際競争力の向上を図り、日本企業進出を後押しする。これはアフリカの発展という利益だけでなく、日本にとっての利益にもなる。

## 9. インフラ整備と地域振興

これまでも挙げたように、アフリカではインフラ整備が十分に進められていないことが物流の機能不全を招いている。例えばブルキナファソでは、より大きな市場に進出していても通用し得る高い品質をもつ商品が生産されている。しかし、インフラが未発達のために市場へと流通させることができず、近場の道端で取引が行われているという現状がある。またトーゴ中部には日本の ODA によって橋が建設される予定の地がある。しかし、そもそも橋がなかったため周囲は未開の地である。インフラ整備をするにあたっては、道路や橋の建設にあたってその周辺地域にどのように恩恵を与えるか、そのために何をするかということを考えることも必要になってくる。

### 質疑応答

- Q. 中国からアフリカに対する莫大な支援の裏には中国のどのような意図があるのか。
- A. 台湾にとって代わり、世界をけん引してアフリカを援助する国になることで影響力を示し、同時に台湾を除外したい。また、資源外交を行い、鉄道を敷設する代わりに鉱山採掘権を得るなどして、大国の仲間入りをするという野望がある。
- Q. アフリカのインフラ整備などをする日本側のメリットは何か。
- A. 中南米やアジアはすでに開拓されてしまったが、アフリカは未開拓の巨大で有力な市場。現地で良質な原材料を安く手に入れることができ、ワクチン開発の野生種なども発見できるかもしれない点。
- Q. 支援金ではなく技術指導の形で最も貢献している国はどこか。
- A. 運輸セクターでは日本がトップ。欧米諸国は壊れたらまた作ればよいという発想だが、日本はメンテナンスをする人材も育成したため、最初から最後まで指導する体制が現地の人々に受け入れられたようだ。

講演では、アフリカ諸国を取り巻く状況が丁寧に説明された。被援助国の現状を踏まえることは的確な援助への第一歩ではであり、今回の講演で、学生たちは JICA の活動についてより深い理解を得られたと思われる。