

成長する アフリカ 経済MAP

出典:世界貿易機関(WTO)「International Trade Statistics 2009」、UN DATA (http://data.un.org/)、アメリカ地質調査所「2007 Minerals Yearbook」、外務省ホームページ (http://www.mofa.go.jp/mofaj/)ほか

Column1

日野 博之氏
(ケニア首相府経済アドバイザー)



“真”の成長へ 3つのカギ

マクロ的に見ると近年のアフリカ経済は好調。だが、一般国民の生活は改善されていないのが実情。つまり、格差だけが肥大化しているということだ。

アフリカが本当の意味で成長するためのカギは3つ。一つは、域内貿易の拡大。経済成長を担うのは国際貿易に限らない。すでにケニアでは輸出の4割が域内向けとなっている。2007年末の暴動とその翌年の金融危機から、ケニアが国家存亡の危機を免れた一因は、欧米への輸出の依存度がそれほど大きくなかったことだ。

もう一つは、気候変動対策。降雨のサイクルが変化したり、干ばつが続いたり、アフリカは水不足に陥り、産業が成り立たなくなっている。そうした変化に適応していくために、例えばケニアなら地熱開発というような比較優位性のある産業を各国で育成していくことが重要になる。

3つ目は、政治の安定。コンゴ民主共和国をはじめとした、豊富な資源を保有する国々が安定すれば、いろいろな可能性が開けるはずだ。

Column2

倉科 芳朗氏
(JICAケニア事務所次長)



国境手続き、 ワンストップ化の 必要性

「アフリカは物価が高い」とよくいわれるが、その一因が輸送コスト。道路や橋などのインフラの未整備(ハード面)に加え、国境越えの手続き(ソフト面)に2〜3日もの時間を要しているためだ。特にアフリカには小国が分立する上、15もの内陸国が存在し、貿易や産業振興の障害となっている。

こうした国の経済を活性化させるには、越境交通をスムーズにし、大きな都市や港などへのアクセス改善が重要。JICAでは、第4回アフリカ開発会議で表明された越境インフラに対する研究と支援を続けてきた。ソフト面の支援策としては「ワンストップ・ボーダーポスト(OSBP)」を推進。出入国に2回必要となる越境手続きが1度で済む国境施設を整備すると同時に、法制度整備、職員の育成、両国の税関システムの統一化を図っている。さらにハード面でも、主要な経済回廊(道路や橋など)の整備も行っている。その成果として、2009年12月にザンビア〜ジンバブエ国境のチルドで運用がスタートしたアフリカ初のOSBPが、各国から注目を集めている。(P14に関連記事)

Column3

藤井 昌美氏
(JICAよりアフリカ開発銀行に出向中)



現地から見た 開発ニーズ

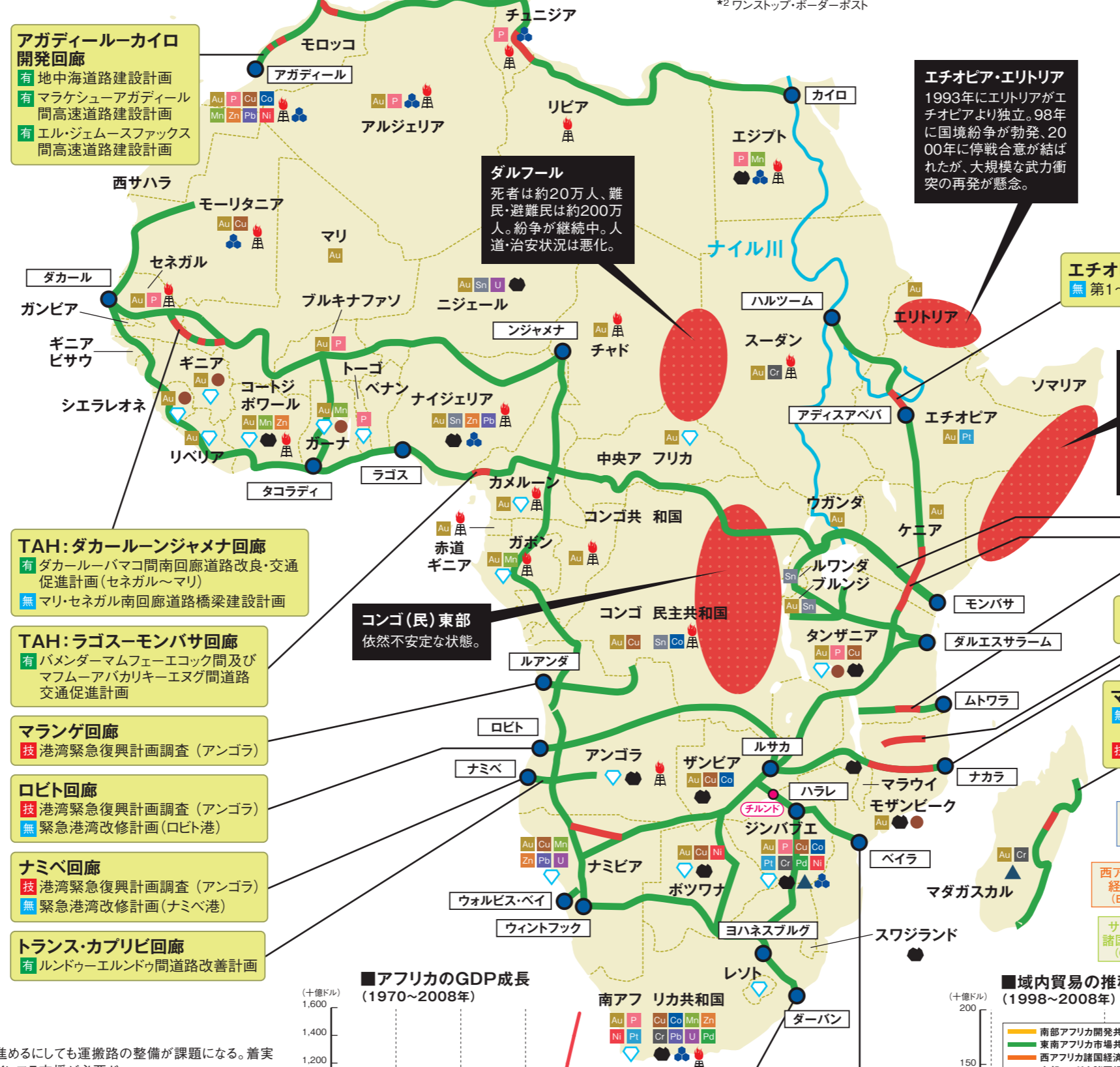
アフリカが直面するチャレンジは大きい。その中でもアフリカ開発銀行(AfDB)では、インフラ、民間セクター開発、ガバナンス強化に力を入れ、私が担当する「アフリカの民間セクター開発のための共同イニシアチブ(EPSA)」も、まさにこの重点分野を支援している。

インフラは経済発展の基礎。しかし、電力普及率で色分けした地図を見ると、北アフリカ地域と南部以外はほぼ真っ暗。陸続きのアフリカにとって重要な道路も維持管理が不十分で、民間資金で資源開発

[アフリカに眠る資源]

Au 金 P リン Cu 銅 Sn スズ Co コバルト Mn マンガン Zn 亜鉛 Pt プラチナ Cr クロム Pb 鉛 U ウラン Pd パラジウム Ni ニッケル
石油 石炭 ダイヤモンド ポークサイト 黒鉛 鉄鉱石

● 情勢が不安定な地域



アガディール-カイロ 開発回廊
有 地中海道路建設計画
有 マラケシュ-アガディール間高速道路建設計画
有 エル・ジェームスファックス間高速道路建設計画

ダルフル
死者は約20万人、難民・避難民は約200万人。紛争が継続中。人道・治安状況は悪化。

エチオピア・エリトリア
1993年にエリトリアがエチオピアより独立。98年に国境紛争が勃発、2000年に停戦合意が結ばれたが、大規模な武力衝突の再発が懸念。

エチオピア-スーダン回廊 (TAH:カイロ-ハボロネ回廊)
無 第1〜3次幹線道路改修計画 (エチオピア)

ソマリア
1991年以来、無政府状態。AUソマリア平和維持部隊の展開が遅れており、同部隊の増強の必要性を議論。

北部回廊 (TAH:ラゴス-モンバサ回廊)
有 モンバサ港開発計画

TAH*:カイロ-ハボロネ回廊
有 アル-シャーナマンガー-アティ川道路改良計画
技 ナマンガOSBP*2

ムトワラ回廊
無 マサシーマンガッカ間道路整備計画 (タンザニア)

ナカラ回廊
無 バラカー-サラマ間国道5号線橋梁架け替え計画 (マラウイ)
技 ナンプラークアンバ間道路改善計画 (モザンビーク)
技 クアンバーマンディンバ間道路事業準備調査 (モザンビーク)

マダガスカル SDI
無 首都圏南部地区接続道路建設計画
技 トアマシナ港拡張計画調査

コンゴ(民) 東部
依然不安定な状態。

TAH:ダカール-ンジャメナ回廊
有 ダカール-バマコ間南回廊道路改良・交通促進計画 (セネガル〜マリ)
無 マリ-セネガル南回廊道路橋梁建設計画

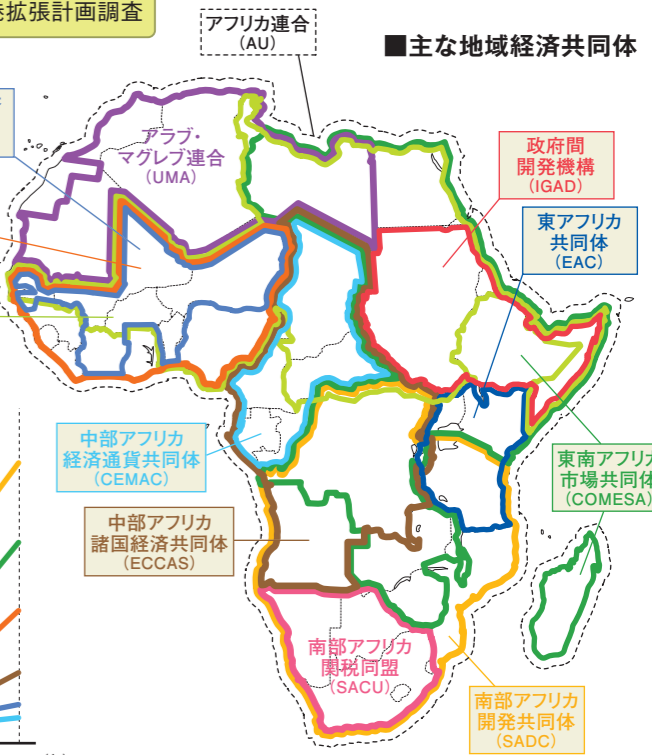
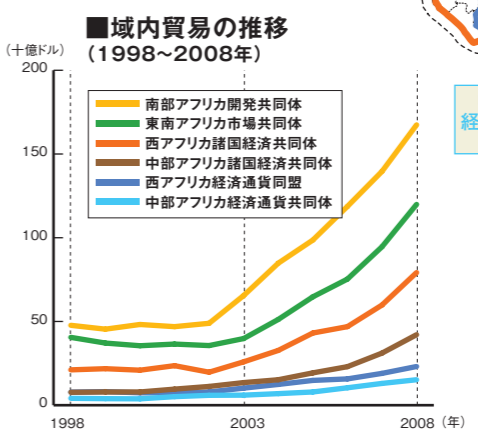
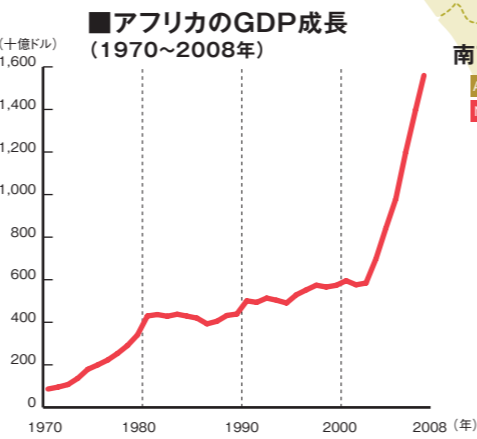
TAH:ラゴス-モンバサ回廊
有 バメンダー-マムフェ-エコック間及びマム-アバカリ-エヌグ間道路交通促進計画

マランゲ回廊
技 港湾緊急復興計画調査 (アンゴラ)

ロビト回廊
技 港湾緊急復興計画調査 (アンゴラ)
無 緊急港湾改修計画 (ロビト港)

ナミベ回廊
技 港湾緊急復興計画調査 (アンゴラ)
無 緊急港湾改修計画 (ナミベ港)

トランス・カプリビ回廊
有 ルンドゥー-エルンドゥ間道路改善計画



を進めるにしても運輸路の整備が課題になる。着実なインフラ支援が必要だ。民間セクター開発はアフリカの成長のエンジンとなる。地場企業の活性化とともに、投資促進が優先課題だ。AfDBは、インフラ整備、貿易促進、中小企業の競争力強化などを目的とした出融資に加え、同セクターに資金を呼び込むための先導的役割を担っている。しかし、政治不安が長引く国が多く、投資適格先は限られる。日本企業の進出もいまだ活発とは言えない。魅力ある投資環境を整備することが大切だ。