

Q3. 今後のアフリカの課題は？

A3.

近年、アフリカでは都市部の人口増加が急速に進んでいます。試算では、2040年には、アフリカの都市人口は現在の倍以上の20億人になるといわれています。そんなアフリカでは、人口の増加に対して都市のインフラ整備が追い付いていないため、住環境や治安の悪化、交通の混雑、スラムの発生などの都市問題が深刻化しているのです。

そこで、今年8月に開催されたTICAD VIで、日本はアフリカ5都市において、持続可能な都市開発に向けたマスタープランの策定を支援することを打ち出しました。その中で、交通問題に対する解決策と

して検討されているのが、東京の臨海エリアを走る「ゆりかもめ」に採用されている新交通システム「Automated Guideway Transit (AGT)」です。小回りが利き、カーブが多い道でもスムーズに走行できるこのシステムは、建物が密集するアフリカの都市にも適用できる可能性が高く、導入に向けた調査が始まっています。

国内の都市問題を克服し、アジアの都市問題の解決にも協力してきた経験の蓄積こそが、日本の強みです。今度は、その経験を生かして、アフリカの発展に貢献したいと考えています。

Q1. なぜアフリカの発展にマスタープランが必要な？

A1.

アフリカでは、道路、鉄道、港湾、電力、通信といった社会の基幹となるインフラが不足しています。そのため、物流の面などでさまざまなコストや時間がかかることが、アフリカの経済成長の足かせになっています。特に輸送コストにおいて、アフリカは世界で最も高い地域といわれています。整備が行き届いていない港湾では常に混雑が発生し、多大な時間を要します。

そこで重要になってくるのが、マスタープランで

す。マスタープランは、インフラ整備を進めていく上での基本となる設計図であり、対象となる地域全体を総合的に開発していく上で欠かせないものです。

日本はこれまで、インフラ整備の技術やノウハウを活用して、アジアを中心にマスタープランの策定や都市開発を支援してきた実績がありますが、近年、アフリカでもこうした支援のニーズが高まっています。

Message from Kazakhstan

大草原の未来都市

世界第9位、日本の7倍の面積を誇るカザフスタンのほぼ中央に位置する、首都アスタナ。近未来的な建物がそびえ立つこの街の首都としての歴史はまだ浅く、わずか19年です。

1997年、ヌルスルタン・ナザルバエフ大統領の決断によ

り、南東部の大都市アルマティから首都の座を譲り受けたアスタナの当時の人口は、30万人に不足していました。

地平線まで大草原が続くこの地に、どのような新しい首都を作るのか——。著名な建築家たちが参加し行なわれた国際コンペで採用されたのは、日本の建築家・黒川紀章氏のデザインでした。都市の有機的な発展や、自然との共生などをコンセプトとした黒川氏のデザイン案を下敷き、JICAの「アスタナ新首都総合開発計画調査」を通じてマスタープラン作りが行われました。

マスタープランでは老朽化した基礎インフラの整備の必要性が指摘され、これを受けて、円借款事業「アスタナ上下水道整備計画」が実施されました。また、同じく円借款によって実施された「アスタナ空港改修事業」では、利用客が急増する首都の空港を、国を代表する国際空港へと進化させました。

日本が作成したマスタープランののど通り、首都の整備が始まってから15年。アスタナの現在の人口は、当初の想定をはるかに上回る90万人近くに達しました。街では、来年6月に開催される国際博覧会の会場の建設も急ピッチで進んでいます。マスタープランで設定された都市開発目標である2030年に向けて、大草原の未来都市は、今日も成長を続けています。

(在カザフスタン日本国大使館 角掛万里子 三等書記官)



アスタナ中心部。緑と都市との共生という黒川氏のコンセプトが息づいている

Q2. 具体的にはどんな支援を行っているの？

A2.

2013年の第5回アフリカ開発会議(TICAD V)で、安倍晋三内閣総理大臣は、日本企業からの関心が高いアフリカの10の地域において、「戦略的マスタープラン」の策定を支援することを表明しました。対象地域では、回廊開発、都市開発、エネルギー開発の分野においてマスタープランを策定します。現在、9カ所で策定が進められ、一部は既に完成しています。

その一つが、ケニアを中心とした「北部回廊・モンバサ港開発」です。ケニア最大の港であるモンバサ港は、東アフリカと中央アフリカの玄関口であり、物流の重要な拠点です。日本は、ケニア、ウガンダ、ルワンダなどを陸路で結ぶ北部回廊と、その起点となるモンバサ港の開発に向けたマスタープランの策定を支援し、日本企業が建設を請け負った新しいコンテナターミ

ナルも完成しました。

一方、防災対策の面で日本の技術を活用しているのが、「ナカラ回廊開発」です。回廊の起点となるモザンビークのナカラ港は、重油、軽油、ガソリンなどの石油燃料の輸入拠点となっているため、火災のリスクを伴います。そこで、日本は燃料ターミナルの安全性を高める整備を支援するとともに、現地の港湾消防士に火災を鎮火する技術などを指導しました。

また、ケニア中部のオルカリア地熱地帯では、日本の政府開発援助(ODA)により建設を支援した地熱発電所が昨年1月から稼働し、現地の人たちで運用できるように、日本人専門家が指導しています。物を作ったら終わりではなく、人を育てることを重要視する点は、日本の支援の特徴といえます。

オルカリア地熱地帯の4、5号機地熱発電所(写真提供：JICA)



ナカラ回廊地域で消費する石油燃料の輸入拠点となっているナカラ港(写真提供：JICA)

POINT

- 1 アフリカの経済成長のためには、インフラ整備を進める設計図となるマスタープランが重要
- 2 日本は、アフリカ10カ所で広域インフラを整備する「戦略的マスタープラン」の策定を支援している
- 3 アフリカの都市問題を解決するための新たなマスタープラン作りが始まっている

テーマ
マスタープラン策定支援
～アフリカ編

外務省 国際協力局
国際開発協力第三課 首席事務官

市場 裕昭

Hiroaki ICHIBA

2002年外務省入省。在アメリカ合衆国日本国大使館や北米局北米第二課、アジア大洋州局地域政策課などを経て、昨年9月より現職。今年8月に行われたTICAD VIをはじめ、アフリカ・中東・欧州の開発協力に取り組む。



「ここが知りたい」。国際協力に関する政策を外務省の担当者が分かりやすく解説します！

