

## Ⅱ. ケニア共和国における調査

### 第1 ケニア共和国の概況

(基本データ)

面積：58.3万平方キロメートル（日本の約1.5倍）

人口：4,970万人（2017年：国連）

首都：ナイロビ

民族：キクユ族、ルヒヤ族、カレンジン族、ルオ族等

言語：スワヒリ語、英語

宗教：伝統宗教、キリスト教、イスラム教

政体：共和制

議会：二院制（上院68議席・下院350議席、任期5年）

GDP：749億米ドル（2017年：世銀）

一人当たりGNI：1,440米ドル（2017年：世銀）

経済成長率：4.9%（2017年：世銀）

物価上昇率：2.7%（2017年：世銀）

在留邦人数：728名（2017年10月現在）

#### 1. 内政

2007年12月の大統領選挙の結果、与党国家統一党（PNU：Party of National Unity）から出馬したキバキ大統領がオレンジ民主運動（ODM：Orange Democratic Movement）のオディンガ党首に競り勝ち、再選を果たしたが、選挙結果を巡る与野党の対立は1963年のケニア独立後も根強く残る国内部族間の対立を表面化させ、死者1,200人、国内避難民50万人を超える未曾有の大規模な混乱に発展した。

2008年2月、キバキ大統領とオディンガODM党首はアナン前国連事務総長らの仲介を受け、連立政権発足に関する合意に達し、同年4月には両党を中心に大連立政権が発足した。連立政権は選挙改革や部族問題などの長期的な課題に取り組むとともに、大統領権限の制限や土地所有権の見直し及びイスラム法廷の設置条項等を盛り込んだ憲法改正のための国民投票を2010年8月4日に実施し、開票の結果、約3分の2の賛成をもって採択された。

2013年3月4日に新憲法下で初めての総選挙（大統領選挙、議会議員選挙等）が概ね平和裏に実施され、ケニヤッタ大統領候補（当時副首相）が50.07%の得票率で対抗馬のオディンガ大統領候補（当時首相、得票率43.3%）を破り、4月9日に大統領に就任した。

2017年8月に総選挙が実施され、ケニヤッタ大統領が54.27%の得票率で再選されたことが発表されたが、最高裁はオディンガ候補の異議申立を受け、大統領選挙を無効と決定した。10月26日に再選挙が行われ、10月30日にケニヤッタ大統領の再選が発表された。

11月28日にナイロビにて大統領就任式が行われた。

ケニヤッタ大統領は、2007年の総選挙後の暴動（約1,200名が死亡）を扇動した疑いで2011年、国際刑事裁判所（ICC）により訴追されていたが、2014年12月に検察側は訴追を取り下げた。ケニヤッタ大統領は、「統一、経済、開放性」の三原則を掲げ、2007年選挙後暴動により分裂した国の統合や、2030年までの中所得国入りを目指す「ビジョン2030」の推進、地方への権限委譲や反汚職等の透明性確保の取組を進めている。

## 2. 外交

東アフリカにおける重要な安定勢力であり、周辺国から多数の難民を受け入れてきているほか、近年、エチオピア・エリトリア紛争、スーダン、南スーダン、ソマリアの内戦等域内の和平調停等に積極的に関与している。

近隣国との政治・経済的關係においては、ケニア、タンザニア、ウガンダ、ルワンダ、ブルンジで構成する東アフリカ共同体（EAC）を通じた域内協力を推進している。

## 3. 経済

東アフリカ最大のモンバサ港を擁し、東アフリカ諸国の玄関口として、地域経済の中心的役割を担う。今後も港湾都市モンバサからナイロビをつなぐ標準軌鉄道（SGR）建設事業や地熱発電所建設を始めとする電力事業など、各種の大型プロジェクトの進展が注目される。

2008年、ケニア政府は2030年には中所得国入りを目指す長期経済開発戦略「ビジョン2030」を公表した。この戦略を軸に、(1) 2030年までに毎年平均経済成長率10%以上の達成、(2) 公平な社会発展と清潔で安全な環境社会整備、(3) 民主的政治システムの持続を目指すとしている。

2017年末、ケニア政府は、今後5年間の重点経済政策として、(1) 製造業、(2) 食料及び栄養安全保障、(3) ユニバーサル・ヘルス・カバレッジ、(4) 手頃な価格の住宅供給の4つからなる「BIG4」を公表した。

比較的工業化が進んでいるものの、コーヒー、茶、園芸作物などの農産物生産を中心とする農業国であり、農業がGDPの約36%を占める（2016年、世銀）。2016年の実質GDP成長率は5.8%と、前年の5.6%を上回ったが、2017年は総選挙の混乱や政治的不安定性が経済に悪影響を与えた。

## 4. 日・ケニア関係

### (1) 政治関係

1963年12月 独立と同時に国家承認

1964年6月 在ケニア日本国大使館開設

1979年1月 在京ケニア大使館開設

## (2) 経済関係（対日貿易）

貿易額・主要貿易品目（2016年、財務省統計）

輸出 63.4 億円 （切り花、紅茶、コーヒー、魚切身、ナッツ類）

輸入 807.4 億円 （乗用自動車、貨物自動車、鉄鋼、機械）

## (3) 二国間条約・取極

1966年 青年海外協力隊派遣取極

1984年 同取極一部改正

2004年 技術協力協定

2017年 投資協定

（出所）外務省資料より作成

## 第2 我が国のODA実績

### 1. 概要

ケニアに対する経済協力は、1963年の研修員の本邦受入に始まる。その後、1964年の日本人専門家派遣、1966年の円借款開始、1974年の無償資金協力開始などを経て、累積の支援額ではサブサハラ・アフリカ地域において我が国ODAの最大の受益国となっている。

### 我が国の対ケニアODA実績

(単位：億円)

年 度	円借款	無償資金協力	技術協力
2012	276.91	43.35	36.19(34.36)
2013	—	4.51	36.14(33.90)
2014	321.16	36.30	48.66(47.02)
2015	496.90	13.66	50.22(50.04)
2016	—	18.95	44.07
累 計	3,803.19	1,272.60	1,242.78(1,222.19)

- (注) 1. 円借款及び無償資金協力は交換公文ベース、技術協力は予算年度の経費実績ベース。  
2. 2012～2015年度の技術協力は日本全体の技術協力の実績であり、2016年度は集計中のため、JICA実績のみ。( )内はJICAが実施している技術協力の実績及び累計。

### 2. 対ケニア開発協力の意義

ケニアは東アフリカ地域のゲートウェイとして地理的要衝を占め、地域経済を先導し、さらに地域の平和と安定にも貢献している。ケニアの経済・社会の安定を確保し、インフラ整備、人材育成などを支援することは日本企業を含めた民間主導型の持続的な経済成長につながり、東アフリカ地域内での成長モデルとなることが期待される。

一方で、ケニアは貧困層の増加、若年層の失業、自然災害の頻発といった課題、憲法改正に伴う地方分権化への課題を抱えている。これら課題への支援を含めた政治経済両面への我が国支援は持続的成長及び貧困削減の観点から意義が大きい。

### 3. 基本方針

持続的な経済社会の発展の促進:ケニアは「Vision 2030」という長期開発戦略に基づき、2030年までの中所得国入りを目指している。これを踏まえ我が国は、以下の分野に対して重点的に支援を展開していく。

### 4. 重点分野

#### (1) 経済インフラ整備

東アフリカ地域全体の発展を念頭に、国際回廊の形成、交通・エネルギー・都市インフラの適切な計画、整備、改良及び維持管理を支援する。エネルギーについては、特に、

地熱発電といった気候変動対策としても有効なインフラ整備に重点を置く。

## (2) 農業開発

食料安全保障の確保及び小規模農民の収入向上が必要であるため、コメなどの生産技術改善、灌漑施設などの整備や園芸作物などの市場ニーズ対応型農業の開発などを支援する。

## (3) 環境保全

給水及び水資源管理、森林保全・災害対策を支援する。また、都市人口の増大による都市環境悪化も懸念されているため、環境管理能力の向上を支援する。

## (4) 人材育成

貧困削減及び経済成長の基礎となる人材育成のため、初等・中等教育における理数科教育において、教員の質の向上などを重点的に支援する。さらに、ケニアの東アフリカ地域における位置付けを踏まえ、ケニアのアフリカ理数科・技術教育センターを拠点としてアフリカ全体の教員の能力向上を図る。

## (5) 保健・医療

地方における保健医療サービスへのアクセス向上を図る。重要疾病などケニアの喫緊の課題に対処しつつ、保健システムを強化し、基礎的な疾病予防対策の質的向上・提供範囲の拡大を支援する。特にケニアの保健政策への支援として「ユニバーサル・ヘルス・カバレッジ (UHC)」の推進に重点を置く。

### 【参考】主要ドナーの対ケニア経済協力実績

(支出総額ベース、単位：百万ドル)

暦年	1位	2位	3位	4位	5位	うち日本	合計
2011	米国 714.53	ドイツ 168.60	日本 162.51	英国 142.90	フランス 113.94	162.51	1,692.16
2012	米国 821.10	ドイツ 357.13	日本 225.87	英国 180.58	フランス 115.46	225.87	2,031.22
2013	米国 896.96	日本 337.77	英国 256.86	フランス 192.43	ドイツ 113.46	337.77	2,162.66
2014	米国 810.63	英国 231.98	フランス 127.69	ドイツ 122.20	日本 112.06	112.06	1,740.85
2015	米国 714.05	英国 238.48	日本 223.55	フランス 102.62	ドイツ 70.67	223.55	1,645.74

(出典) OECD/DAC

(出所) 外務省資料より作成

### 第3 調査の概要

#### 1. ウゴング道路拡幅計画（無償資金協力）

##### （1）事業の概要

- 交換公文等署名日：2012年6月2日（第1次）、2017年7月4日（第2次）
- 供与限度額：15.66億円（第1次）、26.80億円（第2次）
- 実施機関：ケニア都市道路公社
- 場所：ナイロビ市
- 案件概要：ナイロビ市中心部と市西部を結ぶウゴング道路の拡幅、歩道設置等を行うことにより、交通渋滞の緩和及び移動の利便性・安全性確保を図るもの。

##### （2）事業の背景及び意義

ケニアの首都であるナイロビ市の人口は、1999年の214万人から2015年の423万人へと16年間で約2倍に増加している。また、ケニア全土の新規の車両登録台数は毎年20万台前後で推移していること等を背景として、市内の交通量が増大している。

しかしながら、市内交通網や公共交通の整備が追いつかず、交通渋滞が深刻化し、さらには渋滞時に対向車線の逆走や歩道乗り上げ通行などの危険行為がみられ、交通安全上の問題となっている。

ケニア政府は、2030年までに中所得国となることを目標とする国家開発計画「Vision 2030」（2008～2030）において、道路網の改善と拡張を目標として掲げ、Vision 2030の中期実施計画を示した「第2次中期計画2013-2017」では、運輸インフラ分野において取り組むべき優先課題として首都圏の交通混雑緩和を挙げている。

ウゴング道路は、ナイロビ市中心部と西部を結ぶ幹線道路の一つであり、近年の交通量増加等により朝夕のピーク時には通勤・通学の交通が集中する路線である。しかしながら、2車線（片側1車線）では既存交通量に対して容量が不足しており、平均走行速度が時速10km以下となる区間が発生するなど、市内でも渋滞が著しい路線の一つである。また、周辺には東アフリカ最大規模のキベラスラムが位置しており、貧困層の住民にも市中心部へのアクセス道路として利用されている。



事業実施前の道路（2車線で歩道がない）



工事完成後の道路（4車線化）

\*ただし、上下の写真は場所が異なる。

（写真出所）JICA

我が国は、「ウゴンゴ道路拡幅計画」（2012年 E/N 締結）により、市中心部とキリマニ交差点近傍を結ぶ約 2.6 km 区間を対象として、上下線分離式の 4 車線化を支援している。また、「第 2 次ウゴンゴ道路拡幅計画」は、ウゴンゴ道路が 2 方向へ分岐するダゴレットィ交差点近傍からキリマニ交差点近傍に至る約 3.4 km 区間を 2 車線から 4 車線に拡幅するものである。

本事業は、T I C A D VI ナイロビ宣言の「ピラー 1：経済の多角化・産業化を通じた経済構造改革の促進」の「質の高いインフラ」に該当するとともに、対ケニア国別援助方針（2012年 4 月）の重点分野「経済インフラ整備」のうち「ナイロビ都市圏交通網改善プログラム」に位置付けられ、市内渋滞の解消に貢献するものである。

（出所） J I C A 資料より作成

## 2. ナイロビ西部環状道路建設計画（無償資金協力）

### （1）事業の概要

- 交換公文等署名日：2010 年 11 月 16 日
- 供与限度額：25.07 億円
- 実施機関：ケニア都市道路公社
- 場所：ナイロビ市
- 案件概要：ケニアの首都ナイロビ市において、分断されている未接続道路を整備することにより、物流の中心地であるナイロビ都市圏の渋滞緩和を図るもの。

### （2）事業の背景及び意義

国内最大の都市であるナイロビ市においては、人口増加、交通の増加、環状道路の分断等による非効率な交通システムなどにより、渋滞が深刻化し、経済損失や大気汚染・騒音等の自動車公害を引き起こしている。

ケニアの国家開発計画「Vision 2030」は、高い生活水準、国際的な競争力及び経済的繁栄を 2030 年までに達成することを国家目標としている。同計画では、「経済」、「社会」、「政治」を 3 本柱とし、「経済成長率 10%の維持」、「衛生的かつ安全な環境で人々が住め、平等で、公正、結束力のある社会」、「法に従い、全てのケニア国民の人権と自由を守る政治の上に成り立つ民主政治のシステム」の実現を掲げている。インフラ開発はその 3 つの柱を支える基盤の一つとして位置付けられており、道路分野に関しては、道路整備、維持管理能力の向上、都市部の渋滞対策、過積載車両の増加への対策等を含む交通インフラ全般の整備に取り組むこととしている。

2004 年度から 2006 年度に実施した開発調査「ナイロビ都市交通網整備計画調査」で



事業完成の銘板

（写真出所） J I C A

は、ナイロビ都市圏の交通網の分析が行われ、最も緊急度の高い区間のうち、「ナイロビ西部環状道路整備計画」及び先述の「ウゴンゴ道路拡幅計画」については、無償資金協力の候補案件として調査が進められた。

(出所) JICA資料より作成

### 3. オルカリア地熱発電開発計画 (円借款)

#### (1) 事業の概要

##### 【オルカリア I 4、5号機地熱発電計画】

- 交換公文等署名日：2010年3月30日
- 供与限度額：295.16億円
- 実施機関：ケニア発電公社
- 場所：ナクル郡オルカリア地熱地帯
- 案件概要：出力140MWの地熱発電所を建設することにより、ケニアにおける電力供給の増加及び安定化を図り、もって投資環境の改善等を通じた同国の経済発展に寄与するもの。

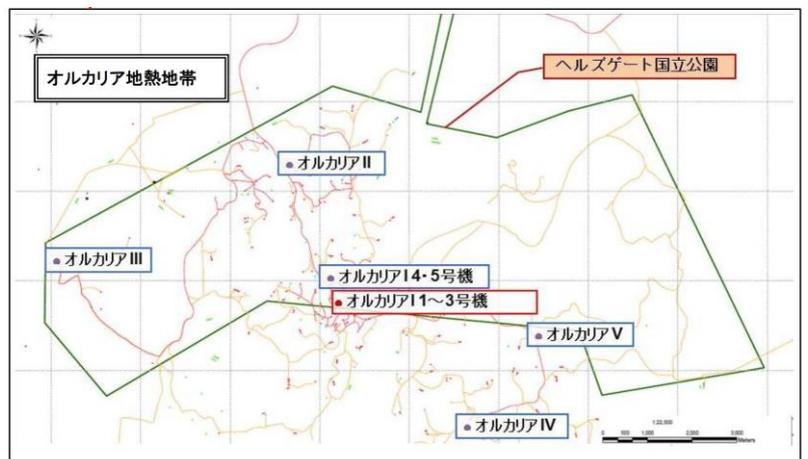


オルカリア地熱発電所

(写真出所) ケニア発電公社

##### 【オルカリア V 地熱発電開発計画】

- 交換公文等署名日：2016年3月9日
- 供与限度額：456.9億円
- 実施機関：ケニア発電公社
- 場所：ナクル郡オルカリア地熱地帯
- 案件概要：出力140MWの地熱発電所を建設することにより、ケニアにおける電力供給の増加及び安定化を図り、もって投資環境の改善等を通じた同国の経済発展に寄与するもの。



オルカリア地熱発電所 位置図

(出所) 外務省資料

##### 【オルカリア I 1、2及び3号機地熱発電所改修計画】

- 交換公文等署名日：2018年3月16日
- 供与限度額：100.77億円
- 実施機関：ケニア発電公社
- 場所：ナクル郡オルカリア地熱地帯

○案件概要：既存のオルカリア I（1、2及び3号機）地熱発電所を改修することにより、ケニアにおける電力供給の増加及び安定化を図り、もって投資環境の改善等を通じた同国の経済発展に寄与するもの。

## （2）事業の背景及び意義

ケニアの電力供給は、発電設備容量 2,195 MW のうち、水力発電が約 37% (821 MW)、火力発電約 33% (729 MW)、地熱発電約 27% (598 MW)、その他（地熱以外の再生可能エネルギー）約 3% (72 MW) となっている（2015 年）。また、オルカリア地熱発電地帯における発電量は、ケニア全体の地熱発電設備容量の約 90% (540 MW) を占め、発電事業者別の電源構成は、ケニア発電会社が約 80% (430 MW)、独立発電事業者が約 20% (110 MW) である（2015 年）。2015 年のピーク電力需要は 1,512 MW であるが、水力発電に発電設備容量の約 37% を依存しているため、電力供給は近年頻発している干ばつなどの影響を受けやすい不安定な状況にある。また、火力発電のための燃料輸入は、ケニアの経常赤字の要因の一つとなっている。



（写真）ケニア発電会社から説明を受ける

今後の電力需要の増大に対応し、ケニアの電力供給の安定化を促進するためには、新規電源開発が喫緊の課題であるが、東アフリカの大地溝帯（グレートリフトバレー）が位置するケニアでは、大規模な地熱ポテンシャルが確認されており、天候に左右されない安定的なエネルギー源として地熱開発の優先度が高まっている。

ケニアの電力開発の長期計画である「最小費用電源開発計画」（2013 年）によると、経済成長と年 2.64% の人口増加により、ケニアのピーク電力需要は 2015 年の 1,512 MW から、15 年後には 7,254~12,423 MW へと大幅に増加すると予測されている。安定したベースロード電源の増強が必要な状況のもと、ケニア政府は豊富な地熱資源に着目し、地熱発電による発電設備容量を 2030 年までに 5,530 MW にまで増加させることを目指している。

さらに、2014 年には、実行中や確実に実行可能とされる発電所建設プロジェクトの積み上げを基にした「中期計画（2014-2018）」及び「電力セクター 10 か年開発計画（2014-2024）」を策定した。地熱発電は自国の再生可能エネルギーを活用したベースロード電源であり、いずれの計画においても最優先事業の一つとして位置付けられている。

本事業は、ケニアの課題・開発政策、我が国の援助方針に合致し、同国の逼迫する電力需要に対応するほか、再生可能エネルギーの利用により、同規模の火力発電所を稼働させた場合に比して大気汚染物質及び CO<sub>2</sub> の排出を抑制することが期待される。

（出所） J I C A 資料より作成

### (3) ケニア発電公社における説明の概要

ケニア政府は、2030年までに5,538MWの発電能力を獲得するとの目標を持っている。これにより、同年までに家庭用電気料金を47%、工業用を37%それぞれ引き下げることを目指している。一方、ケニアにおける2017年に必要とされる発電容量は3,003MWであるが、実際の能力は2,370MWであり、約600MWの需要に対応できていない状況にある。

ケニア発電公社は、今年で設立から64年目となり、これまで約300の地熱の井戸を採掘し、発電所を5か所建設した。公社は電力市場において80パーセントのシェアを占めている。公社の組織としては、株式の70%を政府が保有している。株式は2006年からナイロビ証券市場で取引されている。職員は2,400人であり、総資産は36.7億米ドル、売上高は約3.6億米ドルとなる。

公社の発電能力は2017年で1,630MWであり、このうち50.1%が水力、32.6%が地熱となっている。この地熱のシェアを2024年には49%とすることが目標である。グリーンエネルギーである地熱発電の割合を増やすことにより、カーボンオフセット市場においてクレジットを獲得することが可能であり、公社の収入にとってもプラスとなる。



(写真) 発電所の制御室を視察

## 4. モンバサ港開発計画（円借款）

### (1) 事業の概要

○交換公文等署名日：2007年11月20日（フェーズ1）

2015年1月16日（フェーズ2）

○供与限度額：267.11億円（フェーズ1）、321.16億円（フェーズ2）

○実施機関：ケニア港湾公社

○場所：モンバサ郡

○案件概要：東アフリカ地域の物流拠点であるケニアのモンバサ港において、同港のコンテナターミナルの建設及び荷役機械の整備等を行うことにより、取扱貨物の需要増加への対応及び港湾運営の効率化を図り、もって同国及び近隣諸国を含めた地域全体の貿易促進及び経済社会発展に寄与するもの。

### (2) 事業の背景及び意義

モンバサ港は、ケニア唯一の国際貿易港湾であり、東アフリカ地域で最も規模が大きく、同国の輸出入の拠点としてだけでなく、周辺内陸国（ウガンダ、ルワンダ、南ス

ーダンなど)の港湾機能も担っている。同港での取扱コンテナ貨物量は2002年の30万TEUから2012年には90万TEUと約3倍に増加している。今後も需要は伸び続け、2020年には180万TEU超となることが見込まれている。

ケニアの国家開発計画「Vision 2030」では、インフラ開発の重要性が強調されており、中でもモンバサ港の開発は国家最優先事業の一つとなっている。また、ケニア港湾公社が策定した港湾マスタープランにおいても、当該コンテナターミナルの整備が最重要課題とされている。同港のコンテナ貨物の急増に対応するため、我が国は「モンバサ港開発計画」(以下、本節では「フェーズ1事業」という。)に対する円借款(2007年11月L/A調印)を供与し、2016年には新コンテナターミナルが完工した。しかし、2018年には新コンテナターミナルを含めた同港の取扱能力(約130万TEU)に、既存バースの運用等による増分を加えても、伸び続ける需要への対応は限界に近づき、物流が停滞するおそれがある。

このためモンバサ港のコンテナターミナルの更なる整備を行い、コンテナ取扱能力の強化を図ることが急務であり、フェーズ1事業に続き、更に新コンテナターミナルを増設する「モンバサ港開発計画」(フェーズ2事業)を実施することとされた。

対ケニア国別援助方針(2012年4月)の重点分野において、「経済インフラ整備」が定められているほか、我が国はTICAD Vにおいて五大回廊支援を打ち出しており、モンバサ港はその一つである北部回廊の玄関口に位置する。

なお、フェーズ1事業及びフェーズ2事業ともに、本邦技術活用条件(STEP)を適用している(軟弱地盤における埋立工事)。



(写真) モンバサ港のコンテナターミナル



(写真) モンバサ港開発事業の銘板

(出所) JICA資料より作成

### (3) ケニア港湾公社における説明及び質疑の概要

(公社) モンバサ港開発計画のフェーズ1は終了し、フェーズ2のためのフィージビリティ調査を行っているところである。フェーズ1では、用地取得や漁民等の関係者との協議など難しい問題もあったが、全体としてはうまくいった。フェーズ2は、フェーズ1よりもうまくいくのではないかと考えている。フェーズ2が終わればフェーズ3に進んでいきたい。フェーズ1の完成によりコンテナ貨物の取扱量が増え、今ではモンバサ港とナイロビ間の鉄道(SGR)による輸送も可能となっている。

また、モンバサ港と経済特区(SEZ)をアクセスする道路の開発についても、JICAの調査が進んでおり、住民移転計画が整えば実施する。

(派遣団) 今後のモンバサ港のコンテナ取扱量などの具体的な数値目標、また、ケニアの貨物とケニア以外の国の取扱量はどうなっているのか。

(公社) 現在の取扱量は約130万TEUだが、2022年までに約150万TEU、2027年までに約180万TEUという見通しになっている。ケニア以外の国の取扱量ではウガンダが最も大きい。そのほかは、南スーダン、ルワンダなどとなっている。

(派遣団) 東アフリカ地域の国際貿易港として冠たる地位を占めるために最も大切なことは何か。また、モンバサ港の競争相手はどこか。

(公社) 港湾の競争力を保つため、効率的な運営、取扱量を増やすこと、内陸国への道路などのインフラを整備することが重要だ。モンバサ港はアフリカの港湾では第4位であり、1位がダーバン(南アフリカ)、2位がケープタウン(南アフリカ)、3位がダルエスサラーム(タンザニア)となっている。

(派遣団) 日本によるプロジェクトの長所は何か。

(公社) 日本のプロジェクトの特徴は、効率性ととともにプロセスを重視しショートカットがないことが挙げられる。

(派遣団) モンバサ港の整備について、中国の方が早くできるとは考えなかったのか。

また、スリランカの港湾整備に関して中国が過剰な貸付を行った結果、港湾の運営権を99年間実質的に譲渡することとなったが、これについてどう考えるか。

(公社) ケニアと中国とはモンバサ港までの鉄道(SGR)や北部のラム港の整備などで関係を持っている。開発には多様性が重要であり一つの国に頼ることはしたくないが、日本の支援にはとても感謝している。

スリランカの問題を聞いたときは非常にショックだった。ザンビアでも同様なことがあったと聞いているが、ケニアはそのような方向に行くべきではないと考える。

(派遣団) モンバサ港の拡張の成果は地元はどう還元されているのか。漁民や地域住民にはどのように対応しているのか。

(公社) 恩恵としては、地元であるモンバサ地域の人を雇用するようにし、建設の資材も地元のものを使うようにしているほか、労働者向けの食堂もある。また、マングローブの植樹も行っている。

漁業補償について漁民との訴訟は起こっておらず、漁業組合とのコンセンサスにより決められている。漁民にはフェーズ1の時に漁船・漁具の提供をするなどの補償を

した。ここでの漁業は禁止されているが、代替地において漁業を継続している。

(派遣団) 若い技術者たちにとって、モンバサ港での経験はどのように活かされるのか。

(公社) 日本のプロジェクトから若い技術者が学ぶことは多く、技術移転の恩恵がある。フェーズ1で得た知識は他の港湾の整備でも活かせる。また、JICAと一緒に仕事をしたことは、技術者の経歴としても有利となる。



(写真) ケニア港湾公社にて

## 5. モンバサ港周辺道路開発計画 (円借款)

### (1) 事業の概要

- 交換公文等署名日：2012年5月22日、2017年7月4日 (追加借款)
- 供与限度額：276.91億円、124.66億円 (追加借款)
- 実施機関：ケニア高速道路公社
- 場所：モンバサ郡
- 案件概要：東アフリカ地域の物流拠点であるケニアのモンバサ港周辺において、新コンテナターミナルから東アフリカ北部回廊に接続する道路及び経済特区 (SEZ) が開発される予定のモンバサ南部地域へのバイパス道路を建設することにより、モンバサ港を中心とする物流の円滑化を図り、もってケニアのみならず近隣諸国を含む東アフリカ地域全体の経済社会発展に寄与するもの。

### (2) 事業の背景及び意義

東アフリカ最大の国際貿易港湾であるモンバサ港は、ケニアのみならず、東アフリカ共同体の物流輸送ルート (東アフリカ北部回廊) の拠点として貨物取扱量が近年急増しているが、港湾設備や港湾周辺の運輸インフラが未整備であることから、円滑な物流が阻害されており、ひいてはケニア及び東アフリカの内陸国の経済成長が阻害されている。

モンバサ郡では、先述の「モンバサ港開発計画」により2016年2月に新コンテナターミナルが完成し、またモンバサ南部地域 (ドンゴ・クンドゥ) において経済特区 (SEZ: Special Economic Zone) の整備計画があるため、更なる交通量の増加が見込まれており、港湾周辺の道路整備を通じた物流の円滑化が喫緊の課題となっている。

ケニア政府は、国家開発計画「Vision 2030」において、インフラ開発を最重要課題と位置付け、また、道路セクターの開発計画「道路セクター投資プログラム 2010-2014」では、モンバサ港周辺の道路整備を優先事業の一つと位置付けている。

本事業は、このような背景を踏まえて、2012年6月にL/Aが調印され、三つのパッケージに分かれた道路及び橋梁の整備を行うものである。

なお、当初の審査時からの急激な為替変動による円安と、対象事業地域でのドンゴ・クンドゥSEZ整備計画の加速化・具体化等による交通需要の高まりを受けた設計変更等により追加資金が必要とされ、2015年2月にケニア政府より日本政府に対し、追加借款の要請が行われた。

(出所) JICA資料より作成



(写真) モンバサ港周辺道路開発計画の現場を視察

## 第4 ケニア政府要人等との意見交換の概要

### 1. ケニア運輸インフラ住宅・都市開発省との意見交換

派遣団は、9月25日、ナイロビにおいて、「ケニア運輸インフラ住宅・都市開発省」(以下「インフラ省」という。)のオブレ首席行政長官を始めとした同省幹部との意見交換を行った。その概要は以下のとおりである。

(派遣団) ケニアにおいて日本のODAがどのように役立っているのか。また、改善するためにはどのような課題があるのかを伺いたい。

(インフラ省) ケニアと日本の関係は深く、独立した1960年代以来、日本から協力を受けており、ケニア経済及び国民生活に貢献している。最近では、モンバサ港の開発やモンバサ周辺の道路、橋梁の建設によって交通アクセスが改善した。道路の整備は、渋滞の緩和だけでなく観光の増加や雇用創出の効果もある。

(派遣団) 近年は中国からの支援も拡大しているが、ケニアとしては日本と中国のODAについて、それぞれどのような期待をしているのか。また、中国に対するスリランカの債務不履行を理由とした港湾の実質譲渡問題をどのように受け止めているのか。

(インフラ省) ケニアと日本は長い関係があり引き続き重要である。日本には能力開発の分野での協力を期待している。インフラ分野ではモンバサ港のほか、ナイロビのウゴング道路の拡幅も短期間で完成するなど、日本のプロジェクトは効率性が良い。日本の支援の特徴は集中してボトルネックを解消してくれることであり、費用の低下、流通の向上等による競争力の向上が図られている。

日本はケニアインフラ省のマスタープランの策定にも真摯に協力してくれたほか、キャパシティ・ビルディングに貢献している。また、日本の海上保安庁の協力により、ケニアに海賊対策等のための沿岸警備隊ができた。沿岸警備隊のトレーニングにはシミュレータなど多くの機材が必要であり、日本の協力が不可欠だ。中国と日本の支援には異なる特徴があり比べることはできないが、日本は効率的に援助しているので中国を恐れる必要はない。

中国の支援が拡大してきたのは、ケニアがIMFなどの国際機関から資金を調達できなかった空白期があったことも背景にある。また、中国はビジネス的なアプローチが特徴的であり、ケニア企業のキャパシティがない分野に入ってきている。中国は欧州と比べても



(写真) ケニア「インフラ省」における意見交換

競争力があると考える。中国の最大のプロジェクトはナイロビ・モンバサ間の鉄道（S GR）であり、ケニアの発展に貢献するものである。ただし、スリランカやザンビアのようなことにならないよう全体的なバランスをとっていきたい。

## 2. ABEイニシアティブ修了生との意見交換

### (1) ABEイニシアティブの概要

2013年6月の第5回アフリカ開発会議（TICAD V）において、我が国は、官民一体となってアフリカにおける強固で持続可能な経済成長を支援する政策を示した。安倍総理はスピーチの中で「アフリカの若者のための産業人材育成イニシアティブ（African Business Education Initiative for Youth. 以下「ABEイニシアティブ」という。）により、5年間で1,000人のアフリカの若者に対し、日本の大学や大学院での教育に加え、日本企業でのインターンシップの機会を提供することを表明した。

さらに、2016年に開催されたTICAD VIにおいて、我が国は、ABEイニシアティブを3年間継続することを表明している。

JICAにおいては、ABEイニシアティブの主要な取り組みとして、「修士課程およびインターンシップ」プログラムを実施している。このプログラムでは、アフリカ諸国にて産業開発を担う優秀な若手人材を外国人留学生（研修員）として日本へ受け入れ、本邦大学における、原則として英語による修士課程教育と、企業への見学及びインターンシップ実習を行う。プログラムを通じて、アフリカにおける産業開発に資する日本とアフリカの間をつなぐ人脈が形成され、日本企業がアフリカにおいて経済活動を進める際の水先案内人として活躍することが期待されている。

（出所）JICA資料より作成

### (2) ABEイニシアティブの受入れ実績

研修員1人当たりの来日期間は、最大3年とし、研究生（科目等履修生）として半年間、修士課程正規生として2年間（1年間コースの受け入れもあり）、修了後の企業でのインターンシップ期間として最長半年間滞在することが想定されている。ABEイニシアティブの受入れ実績は以下のとおりとなっている。

2014年度	第1バッチ	156人	（来日済み。以下同じ）
2015年度	第2バッチ	317人	
2016年度	第3バッチ	348人	
2017年度	第4バッチ	279人	
2018年度	第5バッチ	118人	

### (3) 修了生との意見交換

ケニアはABEイニシアティブの最大の研修員受入国となっているところ、視察団は、9月25日、ナイロビにおいてABEイニシアティブを修了した4人のアフリカの若者との懇談の機会を得た。団長から、多くの国の中から日本を選んでいただいたこと、日

本の大学院で学ばれた後もケニアの発展のために尽力されていることに敬意と謝意が述べられた後、ABEイニシアティブに参加した経緯、プログラムの特徴、参加して得られた成果、修了後の事業・活動等の状況等について意見交換を行った。

修了生からは、大学院における指導言語が英語なので参加しやすかったこと、「トビタテ！留学 JAPAN 日本代表プログラム」によるケニア大学の日本人留学生とイベントを開いたこと、修了後にABEイニシアティブ修了生のネットワークをアフリカに広げていることなどの経験を伺った。



(写真) ABEイニシアティブ修了生との意見交換

## 第5 ODA関係邦人事業者、青年海外協力隊との意見交換

派遣団は、9月24日、モンバサにおいて、ODA関係邦人事業者（株式会社日本港湾コンサルタント、東洋建設株式会社、片平エンジニアリング・インターナショナル）の現地責任者の方々と懇談を行い、モンバサ港の特徴と施工上の課題、開発計画の進捗状況、本邦技術の活用、現地における雇用の状況、中国の存在感が増す中における我が国ODAの在り方等について意見交換を行った。

また、派遣団は、同日、ナイロビにおいて、青年海外協力隊の隊員の方々と懇談を行い、各隊員の活動状況（コミュニティ開発、青少年活動、環境教育、マーケティング、林業・森林保全、体育）の紹介を受けた後、協力隊への参加に至った経緯、ケニアでの活動における課題、現地における健康管理、活動終了後の展望等について意見交換を行った。なお、株式会社モルテン様の御厚意により、派遣団より体育分野の隊員に対してバレーボールの寄贈を行った。



(写真) ケニアにおける青年海外協力隊の方々