◆特集／アフリカ・インフラ協議会

「質の高いインフラ整備」をアフリカのレガシーに

国土交通副大臣　末松　信介

今回の協議会設立については、昨年のTICAD Ⅵにて締結された「質の高いインフラ投資の推進のためのリーダーズステイトメント」がその背景にある。アフリカ各国が天然資源に偏らず、多角的な産業振興を図り自律的な経済成長を目指すには、技術移転や人材育成も含め、現地の開発ニーズに応じたインフラ整備が不可欠だ。官民が一体となってアフリカ投資を活性化させるべく、協議会の陣頭に立つ末松国交副大臣に設立の意義を聞いた。

アジアを越えるインフラ需要

――昨年、アフリカ・インフラ協議会が新たに設置されましたが、これはどのような経緯で設置に至ったのでしょうか。

末松　昨年8月27～28日にかけてケニアのナイロビで、TICAD Ⅵ（第6回アフリカ開発会議）が開催されたとき、同時にわが国のインフラ関連企業76社を同行して、「日・アフリカ官民インフラ会議」を開催しました。この会議において、私自身がアフリカ各国のインフラ担当閣僚と署名し、締結した「質の高いインフラ投資の推進のためのリーダーズステイトメント」などを踏まえ、9月27日にアフリカ・インフラ協議会を立ち上げました。

――アフリカにおいてインフラ整備のための協議会が求められる背景というと。

末松　近年、アフリカは高い経済成長率を記録しており、一方でその成長に見合った各種インフラの整備が喫緊の課題となっています。国際機関の推計によれば、アフリカ全体で現在、年間約100兆円のインフラ需要があるとのことですが、これはアジアのインフラ需要に匹敵する、あるいはそれ以上の需要です。

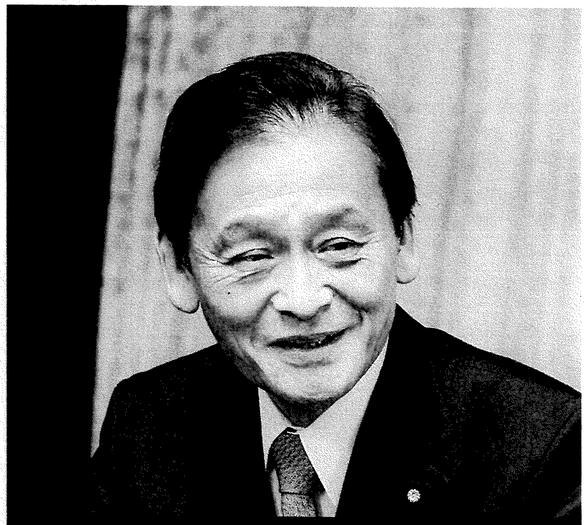
しかし、こうした膨大なインフラ需要を前にしながら、日本の取り組みは決して十分とは言えません。海外建設協会が取りまとめた2015年度の会員企業の海外受注実績を見ると、世界全体での受注が1兆6825億円であるのに対して、アフリカでの受注は97億円にとどまっています。つまり、アフリカからの受注は全受注総額の1％にも達していないのです。また2014年度と比較してみてもわずか21億円増加したに過ぎません。逆に言えば今後、アフリカからのインフラ受注は飛躍的な伸びが期待されるところです。

こうした状況下で明るい兆候は、現在アフリカ・インフラ協議会には、日本を代表するインフラ関連企業・団体などから計133もの会員登録をいただいていることです。TICAD Ⅵを機に、日本企業の関心がアフリカに向いていることを強く実感しています。

――では、協議会の主たる役割はどのようなことでしょうか。

末松　アフリカにおける質の高いインフラ投資を、官民一体となって推進するためのさまざまな活動を展開していきます。まず協議会の会長には、清水建設代表取締役会長の宮本洋一氏になっていただきました。個社の企業ではどうしても限界があるであろう各種取り組みについて、会員企業と国交省、外務省、日本大使館やJICA（国際協力機構）、JETRO（日本貿易振興機構）など、官民が一体となることで、アフリカへの質の高いインフラ整備、技術移転や人材育成に大きく貢献できると思います。そして協議会の活動を通じ、これからも継続的に、わが国の質の高いインフラを支える技術や経験などについて、アフリカ各国に対し積極的に情報を発信するとともに、相手国との官民双方の関係構築、交流の促進等が図られていくのではないでしょうか。

リーダーズステイトメント署名式


すえまつ　しんすけ

昭和30年12月17日生まれ、兵庫県出身。関西学院大学法学部卒業。54年全日本空輸株式会社入社、58年兵庫県議会議員当選（以後、当選6回）、平成16年参議院議員当選（以後、当選3回）、20年財務大臣政務官、23年自由民主党副幹事長、26年自由民主党幹事長代理、28年8月より国土交通副大臣兼内閣府副大臣兼復興副大臣（第3次安倍第2次改造内閣）。

「質の高いインフラ投資」による雇用の創出が必要

――先ほど、アフリカの高い経済成長率についてお話がありましたが、アフリカ経済のポテンシャルについてはどのように捉えておりますか。

末松　経済成長は今後も継続し、2060年にはアフリカ1人あたりのGDPは現在の約3倍にのぼると予測されています。この経済成長の起爆力となっているのが人口増加です。大陸全土で現在10億人余りの人口が、2050年には20億人を突破すると言われています。さらに着目すべきは年齢別の人口構成比で、28歳以下の若年世代が占める割合が多くのアフリカ諸国において7～8割になると予測されており、若い人材が非常に豊富だと言えるでしょう。

こうした人口増を背景として安定した経済発展を実現するには、雇用機会の拡大も重要な要素の一つです。サブサハラアフリカでは、2035年まで、年間約1800万人の雇用を新たに創出する必要があります。逆に労働者の多くが就業できる環境が無く、人口増によって失業

「質の高いインフラ整備」をアフリカのレガシーに

国土交通副大臣　末松　信介

者が増えるようなことになれば、それはいずれ社会の不安定要素となり、深刻な結果を招くおそれも懸念されます。

――雇用の創出のためにもインフラの整備が求められるわけですね。

末松　ただインフラを整備するだけでは需要を満たしているとは言えません。「日本の質の高いインフラ投資」は、整備だけでなく、アフリカ各国の現地企業、現地就業者を積極的に雇用し、日本の優れた技術やノウハウをアフリカの人々に継承し、将来のアフリカを担う人材育成を前提としています。アフリカの人々の自助努力によって、自律的で安定した経済成長を続けるため、単なるインフラの投資・整備を越えた、「質の高いインフラ投資」が不可欠なのです。

――豊富な天然資源がアフリカの成長を下支えしていると聞きました。

末松　確かに、天然資源の存在がアフリカ経済の礎となっているのは間違いありませんが、2008年の国際的な資源価格の下落により、それまでの経済成長の勢いが弱まりました。加えて、資金不足に拠るインフラの未整備も経済成長を妨げる要因になっています（アフリカ経済成長率は、05年5・8％、09年3・1％、15年3・5％＝総務省統計局、IMF）。こうした資源に偏った発展が、そもそも経済の不安定要素であると言わざるを得ません。

そのため、アフリカの多くの国において、産業分野の多角化が今後の発展課題になっています。そうした多角化支援の一例として、日本は、アフリカの農業発展のために農作物の栽培技術の支援なども行っておりますが、収穫した作物の輸送コストが高いことが課題となっており、この点においても日本の交通・物流インフラシステムなどについて、技術支援が求められています。このように、どの産業分野を発展させようとも、質の高いインフラ整備は不可欠なのです。

――複数の国をまたいで道路を通すなど、物流の道を整備する構想がいくつかあるそうですが。

末松　アフリカ三大重点地域の整備として「ナカラ回廊開発」、「東アフリカ北部回廊開発」、「西アフリカ成長リング広域開発」といった構想があり、これらの取り組みが産業多角化に資するもの考えています。政府は現在、一丸となってこれらの構想の推進を積極的に支援しているところです。

ビジネス環境の整備が政府の役割

――ポテンシャルが高いにも関わらず、これまで日本企業の進出がやや滞っていた理由は主にどのような点が考えられるでしょうか。

末松　やはり地理的に遠いことに加えて、アフリカにおけるビジネス環境の未整備があります。すなわち、免税制度など税制が不明瞭であること、電力など基礎インフラが不足していること、不安定な政治による内政上のリスク、犯罪発生率が高いなど治安面のリスク、エボラ出血熱をはじめとする感染症など保健衛生上のリスク等々、これらの諸要因により、アフリカへの関心はあっても第一歩を踏み出せない企業は少なくないと思います。であるからこそ、日本企業が安心して進出できるビジネス環境の整備をアフリカ諸国に対して支援することも、日本政府の重要な役割と認識しています。

――では、日本企業が今後、アフリカで活躍していくためにはどのような取り組みが必要でしょうか。

末松　欧米や中国企業等との競合はより激しさを増しています。外務省やジェトロの調査によりますと、アフリカへの進出企業数は日本が687社であるのに対し中国は2000社を超え、直接投資残高は日本が約100億ドルのところ中国は約320億ドルと、後れを取っているのが現状です。

したがって、日本企業が今後、アフリカで活躍していくためのキーワードとなるのが、まさしく冒頭でも申し上げた「質の高いインフラ投資」です。つまり、現地の開発ニーズに応じて、ライフサイクルコストが安く、信頼性の高い運用、安全性、強靭性、持続可能性を備えたインフラを整備し、さらに、インフラ投資が当該国の国民に対する雇用創出、技術移転、能力強化を促すものである、という原則に則った投資のことです。

――「質の高いインフラ投資」の具体例などは。

末松　コンゴのマタディ橋やケニアのモンバサ港などが好例で、これらのプロジェクトにおいてわが国は、現地の人材育成や技術移転を行うことで、アフリカのエンジニア自らが永続的にインフラの運営とメンテナンスをすることができるようなインフラ投資を、これまで支援してきました。現地の方々による独自の維持管理が可能となることで、維持管理の段階まで含めたライフサイクルコストが低減されるという効果が見込まれます。

――その場合、日本だけで取り組むのではなく、第三国と連携して事業展開する可能性も考えられるでしょうか。

末松　はい、進出国の商習慣などを熟知しつつ、資金や人材の調達の方法や、安全管理を含めた事業のリスク管理を行うことが欠かせません。従って現地に精通した第三国の事業者とパートナーを組み、事業展開を行うことも有効策の一つです。このため国交省ではTICAD Ⅵの際の「官民インフラ会議」の中で、日本企業に対して、現地でパートナーとなり得るトルコやフランスなどの第三国企業とのマッチング機会を提供しました。直近の1月13日には「日本・トルコ建設産業会議」を開催するなど、今後も継続して、日本企業と第三国企業との協働を支援していきます。

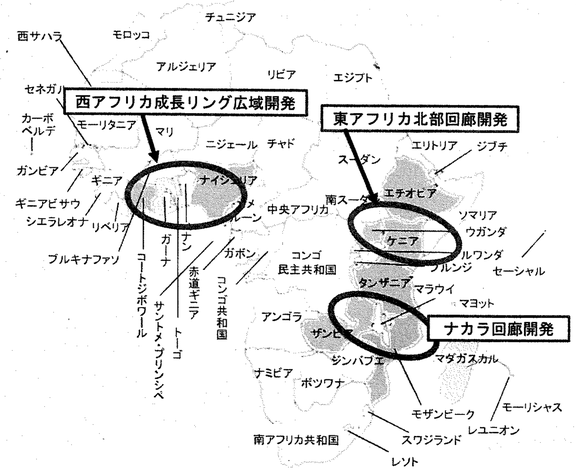
――アフリカからも、日本企業に対して期待しているのでしょうか。

末松　インフラ分野における日本のアフリカでのプレゼンスの向上は、われわれ日本人のみが期待することではありませ

アフリカにおける三大重点地域と官民インフラ会議

国土交通省

アフリカ経済の成長と日本企業進出の視点から、特に成長可能性の高い3地域（①東アフリカ北部回廊開発，②ナカラ回廊開発，③西アフリカ成長リング広域開発）を重点地域とし、官民インフラ会議を順次開催。



開催国（6カ国）

- TICADサイドイベント（12カ国参加、2016年8月）
- エチオピア（2015年7月）
- ケニア（2015年7月）
- モザンビーク（2016年1月）
- タンザニア（2016年1月）
- コートジボワール（2016年5月）
- ナイジェリア（2016年5月）

開催予定国（2カ国）

- ウガンダ（2017年1月）
- ザンビア（2017年1月）

「質の高いインフラ整備」をアフリカのレガシーに

国土交通副大臣　末松　信介

ん。私はＴＩＣＡＤでナイロビに赴いたとき、交通渋滞軽減に向けたウゴング道路拡張事業の工事現場を視察したのですが、現地技術者が日本の優れた技術を身につけようとしている姿を見て、現地の方々の日本および日本企業に対する期待を肌身で感じてきました。

アフリカの社会、人々に対して日本人が貢献できる大きな分野の一つがインフラだと実感しております。

そういう意味でも、今回の「アフリカ・インフラ協議会」は、インフラの開発を通じてアフリカと日本のパートナーシップを深化させる素晴らしいプラットフォームだと思います。

企業・団体の皆さまと、関係する政府機関や省庁が一体となることで、アフリカにおける「質の高いインフラ投資」の推進と、日本企業の進出に向けた取り組みを一層強化できると考えています。ぜひ、企業の皆さまに本協議会を最大限、活用していただきたいですね。

期待される、三つのプロジェクト

――近年、特に注目すべき現地の動向などはいかがでしょうか。

末松　先のＴＩＣＡＤⅥでは、安倍総理から、わが国の強みである質の高さを生かした人材育成をはじめ、官民総額３００億ドル規模の質の高いインフラ整備や強靱な保健システム促進、平和と安定の基盤作り等のアフリカの未来への投資を行う旨を発表しており、今後、インフラ開発がさらに活発化していくことを期待しています。同時に発表した日本の支援策である総合広域開発という観点では、日本企業の関心の高い東アフリカ北部回廊開発、ナカラ回廊開発、西アフリカ成長リング広域開発を重点的に整備していく方針が示されました。

――各プロジェクトの概要についてお願いできましたら。

末松　まず、ケニアからウガンダ等の内陸国につながる東アフリカ北部回廊開発は、内陸部への物流の生命線となるもので、東アフリカ地域の玄関口であるケニア・モンバサの都市・港湾機能の強化、内陸の道路整備等を通じて、諸外国からの輸入品の効率的な運搬や、域内の農産品が産出する農業地帯とのアクセス向上を目指しています。モンバサでは港をはじめ、これまでも日本の開発協力が進んでいましたが、今回のＴＩＣＡＤの機会に、モンバサ経済特区（ＳＥＺ）の開発を日本とケニアが協働して取り組んでいくという協力覚書が結ばれました。今後、周辺のインフラが整備され、開発されたＳＥＺに日本企業が積極的に参加されることを期待し注目しています。

例えば、モンバサ港拡張開発（フェーズⅠ）は日本のゼネコンの施工により２０１６年２月に完成しており、今後入札準備手続きが開始されるフェーズⅡについても、日本企業の関心が高いと聞いております。一方、道路も、北部に位置する回廊とモンバサ港を、南部にあるＳＥＺへ繋ぐ道路整備が進み、また湾口部では、リコニ橋という長大な橋の計画も調査中で、これが実現すればシンボリックで技術的にも優れた橋梁形式となると想定されます。さらに北部回廊の内陸側では、交通混雑の緩和を目的としたケニア・ナイロビ市の高架橋事業、ウガンダ・カンパラのフライオーバーなど多くのプロジェクトが構想または進展中です。

――では、ナカラ回廊開発については。

末松　モザンビークから内陸国のマラウイ、ザンビアにつながる回廊の開発で、世界有数の品質を誇る内陸部の石炭、沖合の豊富な天然ガス等の資源地帯、および穀物や果物等の農産品を産出する農業地帯の連結を目的に、玄関口のナカラ港の機能強化、内陸部の道路整備等を目指しています。現在、昨年４月に発覚したモザンビーク政府による非開示債務の存在等の課題がありますが、資源開発に投資している日本企業もあるなど、開発ポテンシャルはやはり大きく、今後の動向を注視していきたいと思います。私がＴＩＣＡＤⅥでお会いしたモザンビーク・メスキータ運輸通信大臣からも日本への大きな期待が示されたところです。特に玄関口となるナカラ港の開発は、これまで既存港の改修を日本企業が実施しており、拡張工事についても、現在、日本企業が契約交渉中であるとのこと、当該事業で求められている水質汚濁対策等について、日本の技術が役立てられるのは何よりです。

――最後の、西アフリカ成長リング広域開発についてもお願いします。

末松　アフリカの西に目を向けると、ブルキナファソ、コートジボワール、ガーナ、トーゴの４カ国においては、隣国間での連結性が弱く、これまで各国間での貿易は乏しいものでした。同開発では、域内の物流活性化を目的に主要都市を結ぶ幹線道路を整備し、長期的には、域内市場で競争力を持つ産業を育て経済発展を促進させることを目指しています。現在、ＪＩＣＡが回廊開発のマスタープランを策定中で、今後道路をはじめとしたさまざまな必要なインフラ整備事業が見出されると思われます。また、域内のコートジボワールのアビジャンについては、一昨年10月の日仏首脳会談にて、持続可能な都市開発に関する日仏協力のパイロット都市として合意されており、アフリカ開発における第三国との連携の好事例となることが期待されます。

ウゴング道路拡幅工事現場（中央・末松副大臣）

官民インフラ会議にも着目を

――ではこれからアフリカ進出に向けて、産業界に対し副大臣からメッセージなどを。

末松　まずは、国交省が主催する官民インフラ会議に着目してもらいたいと思います。これまでケニア、エチオピア、タンザニア、モザンビーク、コートジボワール、ナイジェリアにおいて開催実績があり、また本年１月９日にはウガンダ、12日にはザンビアにて官民インフラ会議を開催します。同会議をきっかけとして「質の高い」インフラの必要性をより一層認識してもらうため、インフラ関係政府機関のハイレベルな方たちを招聘して、実際に「質の高いインフラ」を体験する取り組みも展開しています。また同会議で構築された良好な関係を維持するために、定期的な対話をアフリカで継続して行うことも検討中です。

他のアフリカ各国との間でも、「質の高いインフラ投資」の認識を共有するため、また日本企業の優れた技術や経験などを紹介するため、これからも同会議を継続・拡大していきたいと考えています。

――情報発信に関してはいかがでしょうか。

末松　協議会の設立意義の一つが情報発信なので、各企業と一緒に日本の「質の高いインフラ」を支える技術や経験などを、アフリカ各国に積極的に発信していきたいですね。こうした活動を通じて、相手国と官民双方の関係を構築し、交流の促進を図りたいと思います。

――今後の活動が期待されますね。

末松　「質の高いインフラ整備」は、アフリカの未来の豊かさのための財産であり、日本がアフリカの次の世代に誇れる遺産（レガシー）になると思います。これからもアフリカ・インフラ協議会の参加企業・団体、そして関係者の皆さまとともに、アフリカおよびわが国の持続的な経済成長に貢献していきたいと思いますので、ご支援をいただければ何よりです。

――本日は、ありがとうございました。