

IDCJ

REGIONAL TREND

ごあいさつ		1
お知らせ	二宮新会長ご就任のお知らせ	2
[ラオス]	ASEAN 経済統合が地域観光を活性化させる	3
[ナミビア]	ナミビア国「国際物流ハブ構築マスタープランプロジェクト」(第2年次)～ナミビアが国運を託す開発調査型技術協力プロジェクト	10
[世界各地]	世界の食市場とフードバリューチェーン構築支援に向けて	22
IDCJ Hot Line	マレーシアの大学への留学サポート	29
	「この湖にはどんな魚がすんでいるの？」 子供たちとともに地域の水環境を見直す活動： アンコールの「水」再生支援プロジェクト	30
2014 年度事業一覧		31

2015.3 No.14

目 次

ごあいさつ	(一財) 国際開発センター 理事長 竹内 正興……………	1
お知らせ	二宮新会長ご就任のお知らせ ……………	2
[ラオス]	ASEAN 経済統合が地域観光を活性化させる…………… (株) 国際開発センター 主任研究員 磯野 哲郎	3
[ナミビア]	ナミビア国「国際物流ハブ構築マスタープランプロジェクト」(第2年次) ～ナミビアが国運を託す開発調査型技術協力プロジェクト ……………	10
	(株) 国際開発センター 研究主幹 川原 恵樹	
[世界各地]	世界の食市場とフードバリューチェーン構築支援に向けて ……………	22
	(株) 国際開発センター 主任研究員 吉村 浩司 (株) 国際開発センター 研究員 石川 晃士	
IDCJ Hot Line	マレーシアの大学への留学サポート ……………	29
	「この湖にはどんな魚がすんでいるの?」子供たちとともに地域の水環境を 見直す活動: アンコールの「水」再生支援プロジェクト ……………	30
2014年度事業一覧	……………	31

ごあいさつ

一般財団法人国際開発センター

理事長 竹内 正興

皆様には、平素よりご支援・ご協力を賜り誠に有り難うございます。

財団法人国際開発センターは、1971年に日本政府、経済界の強いご支援により、国際開発・国際協力専門の日本初のシンクタンクとして設立されました。当時、日本国内においてはまだまだ海外情報の入手が容易でなく、我が国が実効性のある援助政策を策定するためには、途上国の社会経済の現状や先進諸国・国際機関の援助政策の動向などの情報を収集・分析する海外調査が不可欠なものとなっていました。当センターは、そのような国内のニーズに応え、設立以来45年にわたり、途上国の開発・国際協力の分野で調査研究、人材養成、国際交流ならびにコンサルティングサービスを行ってまいりました。その後、国際化の進展とともに、一般的な海外情報の収集は容易になりましたが、国際開発の課題は一層複雑化・高度化しており、当センターが果たすべき社会的役割の重要性は益々高まってきていると認識しております。

当センターは、公益法人改革の流れを先取りし、2010年4月に一般財団法人として生まれ変わりました。一般財団移行後の当センターの使命は、公益性と中立性を保ちつつ積極的な事業展開を図り、国際開発における課題解決に貢献していくことにあると考えます。そのためには、内外との交流を通じた、弛まぬ知見の蓄積、状況の分析、情報の発信が必要となります。

当センターでは、諸地域の課題や各分野における重要テーマを取り上げ、本誌（リージョナルトレンド）を情報発信の一つとして、2002年より毎年発刊を続けてまいりました。本誌が皆様との交流のきっかけとなり、また、今後の国際開発・国際協力の更なる展開に向けた問題提起につながるならば幸いです。是非、この機会に本誌をご一読くださいますようお願い申し上げます。

末筆ながら、皆様のご健康とご発展をお祈りいたします。

二宮新会長ご就任のお知らせ

当センターの会長職は、品川前会長の亡くなられた昨年8月29日以降、空席となっておりますが、本年（2014年）3月13日の理事会において、二宮雅也理事（損害保険ジャパン日本興亜株式会社 代表取締役社長）が会長に選定され、新会長に就任されました。

二宮会長には、理事会、評議員会等を通じ、当センターの運営にこれまでも増して、ご指導ご助言を賜ることとなります。何卒よろしくお願い申し上げます。

また、リージョナルトレンド本号の発行に際し、読者の皆様へ会長からご挨拶を頂戴しました。ここに掲載させていただきます。

.....

会長の二宮でございます。2013年3月にIDCJの理事に就任し、2014年3月の理事会決議を経て、故品川会長の後をお引き受けすることとなりました。

品川前会長が日本火災海上保険株式会社（現、損害保険ジャパン日本興亜株式会社）の社長をされていた当時、品川さんからは、経営者として、財界人としての物事の捉え方や考え方など、大変多くのことを学ばせていただきました。当時のこの関わりが、今日、IDCJと私が出会うきっかけになったものと考えており、深いご縁を感じています。

IDCJは1971年の設立以来、その44年間の歴史を通じ、国内外の情勢が激変する中でも着実に組織基盤を固め、成長軌道を描きつつあります。品川前会長のご遺志を受け継ぎ、IDCJの今後の更なる発展に向け、尽力して参りたいと考えております。

本誌をご覧の皆様には、何卒よろしくご支援を賜りますようお願い申し上げます。



会長 二宮 雅也

[ラオス] ASEAN 経済統合が地域観光を活性化させる

(株)国際開発センター 主任研究員
磯野 哲郎

東南アジア諸国連合（ASEAN）加盟10ヶ国は、2008年12月に発効した ASEAN 憲章にて2015年までに ASEAN 経済共同体（AEC）を設立するという目標を掲げ、そのための各種行動計画を採択した。中でも、域内格差の是正への取り組みは、地域統合に向けての最重要課題の1つである。

ラオスパイロットプロジェクト（LPP）は、JICA と ASEAN 事務局が各々の強みを生かして連携し、ASEAN の先行加盟 6 ヶ国と CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの 4 ヶ国）の開発格差是正に向けた効果的な協力体制の構築を目的とする技術協力プロジェクトである。ラオス政府側は、ASEAN 統合の窓口である外務省 ASEAN 局、国家開発計画を担当する投資計画省計画局が全体の実施機関とされた。

観光セクターは、AEC ブループリントにおいて域内経済活性化のために ASEAN 全体で取り組み強化を行う優先分野とされているのに加え、ラオスでは鉱業セクターに次ぐ外貨獲得源であることから、3つのパイロットコンポーネントの1つとして選ばれた。他には、環境

管理と安全な農業のコンポーネントがある。

ASEAN における観光協力は、ASEAN 観光戦略計画（2011-2015）と ASEAN 観光マーケティング戦略（2012-2015）の2つの基本戦略の下、いくつかの ASEAN 観光スタンダード、観光人材相互認証制度で作られており、年2回の国家観光局会議、同分科会合、ASEAN 観光フォーラムによって合意形成がされる。加盟国の観光資源、観光市場、観光戦略は必ずしも均一ではないものの、このようにして ASEAN としての舵取りが行われている。

LPP 観光振興コンポーネントでは、LPP の上位目標とプロジェクト目標の下、首都ビエンチャンを拠点とした全国レベルの観光マーケティングと、中部サワナケートを拠点とした中南部パイロット3県の地域観光振興という2つの次元での支援を行った。相互補完的で共に重要ではあるが、本稿では後者についての実施結果の概要を述べる。

地域観光振興の活動は、表2のアプローチに従い、ラオス中南部の社会経済に適した地域観光振興モデルの構

表1 ASEAN の主要観光指標

	観光客数（千人）	観光収入（USD 百万）	直接雇用（千人）
ブルネイ	213	N/A	5
インドネシア	8,044	8,325	3,043
マレーシア	25,033	20,250	881
フィリピン	3,831	4,061	1,227
シンガポール	14,500	19,023	147
タイ	22,354	33,826	2,563
ASEAN-6合計	73,975	85,485	7,866
カンボジア	3,584	2,463	735
ラオス	3,330	513	119
ミャンマー	1,059	534	339
ベトナム	6,848	6,830	1,899
CLMV 合計	14,821	10,340	3,092
ASEAN 全体	88,796	95,825	10,958

出典：観光客数及び観光収入：ASEAN 事務局、2012年
直接雇用：世界旅行ツーリズム協議会、2013年

表 2 パイロット県の観光開発の状況と LPP 関与の方向性

	サワナケート	カムアン	チャンパサク
2011年の状況	国際観光客にとっては、タイやベトナムからの入国ポイントであったり、ラオス縦断の旅の休憩地であったりと、中継点的な性格が強い。 隣接するタイ、ベトナムからの地域観光客にとっても、ラオスを挟んだベトナムやタイへの中継点的な性格はあるが、カジヤや仏塔巡りのように、タイ人に好まれる観光プロダクトが定着しつつある。	国際観光客に最も知られているのはコンロー洞窟だが、タケクから遠く不便なため、結びつきは弱い。Lonely Planet は、バイクで3日がかりの周遊ルート「ループ」を薦めている。 メコン川に橋を建設中だが、タイ人はフェリーでも多く訪れている。タケクから近く隠されていた仏像群が発見された Buddha Cave はタイ人に人気が高い。	世界遺産ワットプーを擁し、メコン川に浮かぶ島々のシーバンドン周辺は人気のリゾートとなっている。ポーラヴェン高原には多くの滝があり、国際観光客、タイ人に人気のリゾートもある。 一方で、バクセ周辺には観光サイトがないことから、市内や近郊での観光客の活動が限定的となっている。また、民間による観光開発とCBTの連携が弱い。
進行中の観光開発	ナイトマーケットとツーリストストリートの整備を含むサワナケート市内の歴史地区の観光開発が進行中である。 2010年にラムサル湿地に登録されたチャンボン郡の周遊観光ルートは最新のガイドブックでも紹介されるようになった。国際観光客、地域観光客のどちらにも好評である。	2011年11月の開通を目指し、タケクの町から約10 km 上流に第2友好橋が建設中である。タイ人のみならず国際観光客の増加が期待され、タケクの町はホテル、レストランの新設ラッシュである。	バクセ市内のホテルと上記の人気リゾートエリアには、観光投資が集まっている。ポーラヴェン高原では、自然景観を楽しむだけではなく、ソフトアドベンチャーの観光プロダクト開発が進行している。そこでは村人がガイドとして観光サービスに従事しており、地域に裨益する観光開発となっている。
LPP の関与の方向性	東西回廊における実践的な観光開発プロジェクトの定着化と自立発展性を支援する。 CBTの対象候補としては、脚光を浴びつつあるチャンボン郡の周遊観光ルートの強化と観光サービスの向上、サワナケート市内歴史地区の観光開発への協力の2つが優先と考える。	カムアン県は、NZAID 支援の観光プロジェクトの対象県でもある。同プロジェクトは、主に国際観光客を対象とし、自然観光資源を中心に支援している。本プロジェクトのCBTは、タケクの町を拠点とした周遊観光の強化を中心に据えることで補完的で効果的な協力ができると考える。	チャンパサクのリゾートの多くは、雇用の創出や食材の調達を除けば、地元への裨益効果が限定的である。 本プロジェクトのCBTは、バクセから北のメコン川沿いの両岸地区、ポーラヴェン高原での地域コミュニティに直接的に裨益する観光開発支援等が対象として考えられる。

出典：JICA プロジェクトチーム

策を目指した。

1. 地域住民の観光に関する理解と意識を育む
2. 観光マーケティングに関する知識と手法、スキルを向上させる
3. 観光客向けの情報整備を支援する
4. 地域住民のオーナーシップに基づく自律的な観光開発・運営（CBT）を支援する

加えて、官民連携、地域住民の参加、キャパシティディベロップメントは、共通する不可欠な要素であり、各アプローチの基盤として取り込んだ。

なお、LPP 開始時点で、対象となった中南部パイロット3県の観光開発の状況と LPP の関与の方向性は表2の通りであった。

1. 地域住民の観光に関する理解と意識を育む

まず、パイロット県の地域住民が観光についてどのような理解、意識を抱いているかを把握するため、2011年4～5月、各パイロット県の都市部、観光サイト、非観光サイトの住民（各県4地区の100人、計300人）に質問票による住民意識調査を実施した。

主な調査結果は以下の通りであった。

- ・観光は「経済効果をもたらす」と考えている者は約

90%に達したが、観光が「健全で教育的な活動」であると認識していた者は約60%に留まった。また観光とは「裕福な外国人のための活動」と考えている者も約30%いた。自らの体験なしには観光の本質を理解できない。身近な国内観光を推奨することが必要であろう。それにより、観光に対する理解度が向上し、ホスピタリティや観光サービスの質向上に結びつく。

- ・「国内外の観光客を歓迎する」という意識は、都市部、観光サイト、非観光サイトを問わず高い。しかし、「国内観光客は良いが外国人観光客は歓迎しない」と答えた者が少数ながらいた。
- ・95%が観光産業に対して好意的であり、約90%は自ら従事したいと考えている。観光はラオス国民のあこがれの職業ないしは産業だということがわかる。
- ・約75%が自分たちの村は「美しい」と考え、約14%は否定的であった。約80%の回答者はごみを投げ捨てたことはないと言明し、ほぼ全員が自分たちの村をきれいに保ちたいと答えた。

これらの調査結果に基づき、カウンターパートが様々な機会に地域住民に対する観光に関する啓発活動が行えるよう、観光啓発ハンドブック（ラオス語）を制作した。

表3 地域住民の観光に関する理解と意識を育む主な活動一覧

トレーニング名称	場 所	対 象 者
① 観光に関する意識調査	パイロット各県	都市部、観光サイト、非観光サイト
② 観光啓発ハンドブック	N/A	N/A
③ CBT 支援における啓発活動	パイロット各県	CBT サイト27ヶ所、民間セクター
④ CBT 支援における啓発活動	パイロット各県	CBT サイト19ヶ所、民間セクター
⑤ CBT 支援における啓発活動	パイロット各県	CBT サイト19ヶ所、民間セクター

2. 観光マーケティングに関する知識と手法、スキルを向上させる

観光活動の最前線は、観光客と様々なオペレーターとのインターアクションであるが、観光振興には様々なレベルの多様なステークホルダーが関わる。プロジェクトでは、主たるカウンターパートである行政官に加え、民間経営者にも、観光マーケティングの知識と手法を共有してもらうこと、また実際に地域観光のマーケティング活動を担当する行政官や観光案内所スタッフには、知識に留まらず、実践的なスキルを身につけてもらうことを意図し、多様な方法で繰り返しトレーニングや実践を行った。

2011年6月に行ったルアンパバンにおける地域観光マーケティング研修では、質問票により参加者の基礎知識を測ったが、主な分析結果は以下の通りであった。

- ・ CBT における観光マーケティングの理解については、20名中2名を除き、「良く理解できた」ないしは「ほぼ理解できた」と回答した。
- ・ 「新しい知見を得ることができたか」という質問に対しては、全員が肯定的であった。
- ・ しかし、「CBT における公的セクター、民間セクター、コミュニティ、ドナーの各々の役割」についての質問

には、参加者の半数しか回答できなかった。特に、役割上より重要な県観光局職員で回答できない者が多かった。

- ・ 残り半数の役割認識は満足できるレベルであったが、観光サイトの開発、運営、管理等の視点は目立つものの、マーケティングや宣伝の重要性に気付いた参加者は1名のみであった。CBT 失敗事例の多くは観光客誘致の失敗であり、この視点は重要である。

観光マーケティングに関するトレーニングや実践では、ASEAN の先行加盟6ヶ国の経験と知見、人材を動員しつつ、これらの弱点を克服する支援を行った。

3. 観光客向けの情報整備を支援する

パイロット県観光局が管理すべき観光客向け情報は以下の2つに分類することができる。

1. 観光案内所またはインターネットを介して提供する情報
 - ・ 観光パンフレット
 - ・ 観光マップ
 - ・ 観光サイト案内、観光施設案内、観光サービス案内等

表4 観光マーケティングに関する主な活動一覧

トレーニング名称	場 所	参 加 者
① 地域観光マーケティング	ルアンパバン	観光省、県観光局、民間
② CBT 開発	パイロット3県全体	観光省、県観光局、CBT サイト指導者
③ 北部タイ CBT	北部タイ	県観光局、CBT サイト指導者
④ マレーシアホームステイ	中部マレーシア	観光省、県観光局
⑤ CBT ファムトリップ	パイロット各県	海外メディア、旅行会社、県観光局他
⑥ 中部タイ CBT	中部タイ	観光省、県観光局、郡観光オフィス

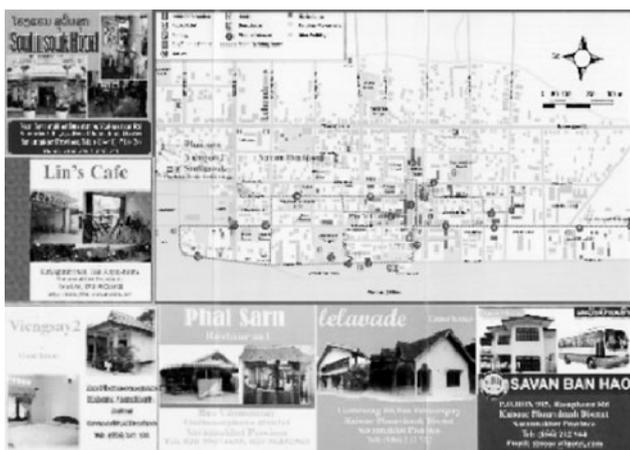


表5 観光客向けの情報整備に関する主な活動一覧

観光情報	場所	内容
① 観光サイト案内道路標識等	パイロット各県	各県とも約50枚
② プロモーションツール研修	パイロット3県全体	パンフレット制作、ビデオ編集
③ 観光パンフレット	パイロット各県	自ら印刷費用を確保する
④ 観光案内ファイル	各観光案内所	バス時刻表、サイト案内、宿泊・飲食等

2. 観光サイトの現地やアクセス途中で提供する情報

- ・観光サイトへの案内道路標識
- ・観光サイトの解説看板等

前者については、パイロット3県とも、これまでドナーがパンフレットを作成してきた。観光振興には貢献したが、プロジェクト終了後、何も知見が残らないことが問題であった。本プロジェクトでは、財源も含め、自立発展性に焦点をあてた技術支援を行うこととした。プロモーションツールの作成技術を教え、民間スポンサーから広告料を集め、パンフレットやマップを継続的に作っていく方法である（左の写真）。

後者については、観光客が自分たちへ向けられたものと一目でわかる視認性が重要である。パイロット3県が主体的に現地調査を行い、関連他局との調整を行う前提で、整備に係る費用をプロジェクトで負担した（右の写真）。

4. 地域住民のオーナーシップに基づく自立的な観光開発・運営を支援する

プロジェクトでは、啓発活動、トレーニングの成果、整備された観光情報の総合的な運用により、地域観光振興に関わるステークホルダーの協力と、地域住民のオーナーシップに基づく自立的な観光開発と運営を支援するモデルの構築を目指した。

1. CBT 開発の指針・フォーム・ツールの作成
2. ステークホルダーワークショップ、研修、コンサルテーション
3. CBT プランとプロポーザルの作成
4. CBT プランの実施

提出されたプロポーザルについて各県観光局と協議を行い、提案の妥当性、補足的な活動の要否、実施にあたっての留意点等の再確認を行った。その上で、各コミュニティを訪れ、県観光局により確認事項を伝え、直ちに着手された。

次ページの表に4年間にわたる CBT 支援活動の実施結果を示す。

表6 CBT支援の実施結果概要

2011年度

コミュニティ	支援した活動	米ドル	村からの投入	目的等
カムアン県				
1. Tham	1. 展望台への遊歩道 2. 展望テラス 3. 手工芸スタディツアー	960 1,100 250	人件費・管理 人件費・管理 参加者	アトラクションの追加 同上 収入機会の拡大
2. Nakhang Xang	1. ボート3艘 2. ライフジャケット	625 180	維持管理 維持管理	洞窟へのアクセス、遊覧 安全性の確保
サワナケート県（該当なし）				
チャンバサック県				
1. Don Kho	1. 観光客用トイレ修理 2. トイレへの給水 3. 基礎英会話研修 4. 料理研修	600 850 380 480	人件費・管理 人件費・管理 参加者 参加者	快適性の向上 同上 観光客との意思疎通 快適性の向上

2012年度

コミュニティ	支援した活動	米ドル	村からの投入	目的等
カムアン県				
1. Tham	1. 織機6セット調達 2. 織物・染色研修	700 4,750	維持管理 研修参加者	収入機会の拡大 同上
2. Phalem	1. トレッキングルート 2. トイレ改修 3. 村営ロッジ屋根修理	0 550 1,340	人件費 人件費 人件費	アトラクションの改善 快適性の向上 同上
3. Nakue	1. Kong Leng 湖のトイレ	1,060	人件費	快適性の向上
サワナケート県				
1. Xaiyahoum	1. 観光情報とマップ 2. ゴミ箱の設置 3. 公衆トイレ	340 1,425 760	調査・交渉 配布・設置 人件費	アトラクションの改善 快適性の向上 同上
2. Phon That	1. 道路標識 2. 境内の植樹 3. ゴミ箱の設置 4. 記念写真撮影研修	750 65 690 65	調査 植樹と管理 設置と管理 研修参加者	アクセス向上 快適性の向上 同上 収入機会の拡大
3. Dong Mouang	1. ビレッジガイド研修 2. サルの餌付け台 3. ゴミ箱の設置 4. サイトと森内の標識 5. 遊歩道の改修 6. トイレの改修	500 560 100 625 0 40	研修参加者 人件費 設置と管理 設置と管理 人件費 人件費	収入機会の拡大 観光資源の保全 快適性の向上 同上 同上 同上
チャンバサック県				
1. Don Khoh	1. 石彫用工具	930	管理	収入機会の拡大
2. Houapakhor	1. 寺院門前の駐車場整備 2. 道路標識 3. ビレッジガイド研修 4. トレッキングルート 5. 駐車場にトイレ設置	625 500 440 0 1,000	人件費 調査 研修参加者 人件費 人件費	アクセス向上 同上 収入機会の拡大 快適性の向上 同上
3. Nong Bueng	1. セヒンタン瀨にトイレ 2. 道路標識 3. ビレッジガイド研修 4. アクセス道路改修 5. セヒンタン瀨に東屋	1,040 1,000 440 0 900	人件費 該当なし 研修参加者 人件費 人件費	快適性の向上 アクセス向上 収入機会の拡大 アクセス向上 快適性の向上

2013年度

コミュニティ	支援した活動	米ドル	村からの投入	目的等
カムアン県				
1. Nakue	1. 人道橋 2. 民芸品マーケティング	2,560 125	人件費 生産者	回遊性の向上 収入機会の拡大
2. Don Done	1. CBT スタディツアー	425	参加者	観光に関する理解向上
3. Xieng Liab	1. CBT スタディツアー	425	参加者	観光に関する理解向上
4. Kong Lor	1. チューピング 2. チューピング標識 3. ロッカー 4. ホームステイ研修	625 500 625 690	調査・管理 製作 管理 研修参加者	アトラクションの追加 安全性の確保 貴重品の保管 食事の多様化
5. Tham	1. 人道橋	2,750	人件費	回遊性の向上
6. Phalem	1. CBT スタディツアー	425	参加者	観光に関する理解向上

サワナケート県				
1. Don Deng	1. 線香作り研修	150	研修参加者	収入機会の拡大
2. Dong Mouang	1. ルール掲示板 2. 森のマップ 3. 観光標識 4. サイト管理研修	1,240	製作 設置 設置 研修参加者	快適性の向上 同上 アクセス向上 快適性の向上
3. Tansoum	1. 道路標識 2. 説明看板 3. ビレッジガイド研修	775 310 650	該当なし 該当なし 研修参加者	アクセス向上 アトラクションの改善 収入機会の拡大
4. Phon That	1. 線香作り研修	150	研修参加者	収入機会の拡大
5. Phonsim	1. トレッキングルート 2. 森の東屋	0 1,025	人件費	快適性の向上 同上
6. That	1. 線香作り研修	150	研修参加者	収入機会の拡大

チャンパサック県

1. Nong Bueng	1. 木彫り研修	1,110	研修参加者	アトラクションの改善
2. Kiet Ngong	1. 1泊ツアー開発	1,190	人件費	アトラクションの改善
3. Don Kho	1. 織物スタディツアー	190	参加者	収入機会の拡大
4. Sapahi	1. 織物スタディツアー	190	参加者	収入機会の拡大
5. Houapakhor	1. CBT スタディツアー	440	参加者	観光に関する理解向上
6. Nong Sar	1. CBT スタディツアー 2. 道路標識	440 560	参加者 該当なし	観光に関する理解向上 アクセス向上

2014年度

コミュニティ	支援した活動	米ドル	村からの投入	目的等
カムアン県				
1. Tham	1. 展望台アクセス改善 2. ビレッジマップ設置 3. 織物グループ活性化	1,875 375 600	人件費 設置・管理 継続	アクセス向上 回遊性の向上 収入機会の拡大
2. Phalem	1. 観光管理組合の設立 2. ホームステイ研修 3. トライアルツアー	0 625 400	継続・運営 参加者 運営	村人の平等な参画 収入機会の拡大 同上
3. Kong Lor	1. ホームステイ改善	750	維持・管理	収入機会の拡大
サワナケート県				
1. Dong Mouang	1. 駐車場管理 2. 手工芸研修 3. トライアルツアー	120 625 400	整備・管理 研修参加者 運営	快適性の向上 収入機会の拡大 同上
2. Don Deng	1. 道路標識 2. 手工芸研修	750 625	該当なし 参加者	アクセス向上 収入機会の拡大
3. Tansoum	1. ツアー開発 2. ホームステイ研修 3. 寄付金箱 4. トライアルツアー	0 625 50 400	運営 参加者 維持・管理 運営	収入機会の拡大 同上 同上 同上
4. Phon That	1. みやげ物開発 2. 手工芸開発 3. レストラン研修	625 300 625	参加者 参加者 参加者	収入機会の拡大 同上 同上
チャンパサック県				
1. Don Khoh	1. 石彫り研修 (マンダレー)	2,400	研修参加者	収入機会の拡大
2. Saphai	1. 遊歩道と標識 2. トライアルツアー	440 200	人件費 運営	アクセス向上 収入機会の拡大
3. Don Kho	1. 遊歩道と標識 2. レンタル自転車 3. 横断道路に植樹 4. サファイ船着場に看板 5. トライアルツアー	870 440 150 870 200	人件費 維持・管理 維持・管理 設置・管理 運営	アクセス向上 快適性の向上 同上 アクセス向上 収入機会の拡大
4. Houapakhor	1. 線香作り研修	300	参加者	収入機会の拡大
5. Nong Sar	1. 線香作り研修	300	参加者	収入機会の拡大
6. Nong Bueng	1. プロモーション看板 2. アクセス道路改修 3. カヤック 4. トライアルツアー	1,000 1,380 1,080 400	設置・管理 人件費 維持・管理 運営	アクセス向上 同上 アトラクションの改善 収入機会の拡大

出典：JICA プロジェクトチーム

CBT 支援の実施結果概要



Tham 村の Elephant 洞窟はタケクの町から最も近い洞窟。



洞窟には白い象の伝説、内戦時代の歴史がある。



プロジェクトで作られた展望台からメコン川、タイの眺め。



Dong Mouang 村では、代々、サルの森を守ってきた。



森は広くはないものの、様々な種類の大木が残っている。



サイト管理に加え、ガイド研修やホームステイも支援した。



Don Kho 村は、メコン川に浮かぶ長さ 2 km、幅 500m の島。



自動車がないため、伝統的織物と生活が残っている。



プロジェクトでは、公衆トイレの修復、英会話教室を支援した。

出典：JICA プロジェクトチーム

以上の支援結果からは、ラオスの中南部における地域観光振興のモデルが浮かび上がってきた。2015年2月末には、ラオスの中南部10県が集まり、プロジェクトの成果を共有するワークショップを開催する予定である。

執筆者プロフィール



磯野 哲郎

(いその・てつお)

株式会社国際開発センター主任研究員。東京都立大学大学院修了後、株式会社日本設計、株式会社パデコ等を経て2004年7月より現職。観光開発、地域・都市計画、教育開発等を専門とする。

[ナミビア] ナミビア国「国際物流ハブ構築マスタープランプロジェクト」(第2年次) ～ナミビアが国運を託す開発調査型技術協力プロジェクト¹

(株)国際開発センター 研究主幹
川原 恵樹

1. はじめに～ナミビアが国家戦略と定めた 「物流立国構想」

私は現在、独立行政法人国際協力機構（JICA）からの業務実施委託事業による「ナミビア国国際物流ハブ構築マスタープランプロジェクト」という開発調査型技術協力プロジェクトに従事している。このマスタープラン調査プロジェクトは2014年2月20日に現地業務を開始し、2015年2月末に現地業務完了とドラフト・ファイナル・レポートの提出、3月末にファイナル・レポートの完成という実質1年の日程で進められている²。

本稿は2014年12月上旬に一時帰国中に執筆しているが、帰国前の11月末にナミビア政府側にこれまでの分析の結果とマスタープラン素案を取りまとめたインテリム・レポートを作成・提出し、協議も終えたところである。主要な分析作業は戦略的環境アセスメント（SEA）を除いてほぼ完了し、マスタープランの具体像が定まった段階にある（長期ビジョン、全体戦略、数値目標、開発フレーム、主要課題別の行動計画案）。これから2015年の2月末に向けての業務の中心は、インテリム・レポートの中で提案した行動計画案の中から重点プログラム・プロジェクトを絞り込み、その実施概要書を作成するこ

とにある。この概要書と、マスタープラン最終案（全体戦略と行動計画）を合わせたものがドラフト・ファイナル・レポートとなる。

本調査のナミビア側カウンターパート（CP）は、国家計画委員会（National Planning Commission、以下NPC）を筆頭とする5つの組織である（表1）。ナミビア側の予算措置やオフィス・機材の供与等を含めた調査プロジェクトへの支援を担っているのはNPCと公共事業交通省（Ministry of Works and Transport、以下MWT）であり、調査活動の全般について日々協働しているのはウォルビス・ベイ・コリドー・グループ（Walvis Bay Corridor Group、以下WBCG）である。調査の内容が幅広いため、この5組織に限らず、調査の進展とともに地方政府や民間業界団体等、多くの関係者が関わっている。

2. ナミビアとはどのような国なのか

ナミビアは日本人にはあまり馴染みがなく、また他にはちょっと見当たらないような、とてもユニークな国である。また、そのユニークさを真正面から受け止めているがゆえに、本マスタープラン調査プロジェクトにおい

表1 ナミビア側 CP

省庁／組織名	役割
国家計画委員会（NPC）	国家開発計画の取りまとめ役。本調査プロジェクトでは調査実施全体の調整役としてステアリング・コミッティ（運営委員会）を主催し、NPCの副次官（Deputy Permanent Secretary）が同コミッティの議長を務める。
Walvis Bay Corridor Group（WBCG）	ナミビアの国際貿易港であるWalvis Bay港を起終点とする国際コリドーを使った国際物流振興を目指す官民協調組織。直接の調査実施のCP。
公共事業交通省（MWT）	交通インフラ整備と交通関連国有公社（道路整備公社、国有鉄道、港湾公社、空港公社、ナミビア航空）を担当。
貿易産業省（MTI）	国際貿易産業振興制度担当。
財務省（MOF）	税関局、国境施設・管理システム担当。

出所：筆者による

1 本稿の内容は筆者の見解であり独立行政法人国際協力機構ならびにナミビア共和国政府の見解を代表するものではない。
2 調査プロジェクト予算の区分でいうと、2014年2月～6月が第1年次、2014年8月～2015年3月が第2年次にあたる。

でも、マスタープラン作りのアプローチや、CPの調査実施過程への関わり方について、他に例を見ない特徴があるように思う。そこで、本題の「国際物流ハブ構築マスタープラン調査」の話をする前に、まずはナミビアとはどのような国なのかを紹介することから始めたい。

2.1 広大な乾燥地に少ない人口

ナミビアは1990年に南アフリカ共和国（以下「南ア」）から独立した若い国である。アフリカ大陸の大西洋岸、南緯18-28度に位置し、北はアンゴラ、東北はザンビア、東はボツワナ、南は南アに接している。国土は80万平方キロと日本の2.2倍もあるのに、人口は210万人（2012年）しかない。ぎっしりと人が暮らすアジア的な感覚からするとスカスカの低密度経済である。

自然条件から見た一番の特徴は、ナミビアは乾燥地であるということだ。降雨量は年間400mmぐらいしかなく、国土の大半は砂漠と高原である。国土に通年で水のある河川はなく、水が流れるのは雨期の間だけだ。大西洋岸の海沿いは年間雨量100mm程度の砂漠（ナミブ砂漠）か土漠である。南極海からの寒流が流れているため、水温は15度ぐらいと冷たく、海からの風は涼しくて爽やかだ。ただし砂漠側からの陸風が吹く早朝から午前中はちょっとした砂嵐になることもある。海岸線のほぼ真ん中の南緯23度付近に、港湾都市ウォルビスベイ、その北30kmにウラン鉱山開発の町スワコップムンドの二つの都市がある。両都市とも植民地時代に大西洋岸から進出するヨーロッパ人の拠点として作られた町である。海岸沿いには洒落た町並みが見られるが、陸側にはすぐ近くに大きな砂丘が迫り、砂漠の中にポツンポツンと孤立している。

国の東半分の内陸部は基本的に高原の台地である。首都ウイントフック（人口32万人、2012年）はウォルビスベイから350kmほど東に入った標高1500mぐらいの高原に位置する。町中は街路樹と植栽があって緑があるが、町の外縁部は灌木のみのサバンナである。真夏（11-1月）以外はあまり気温が上がることもなく最高気温が27-28度ぐらい、朝晩は10度前後まで冷える。冬（6-8月）はかなり寒くて最低気温は氷点下になるが、日中は直射日光が強く25度ぐらいまで上がる。高原部も全体的に降雨量400mm程度と少なく、基本的に耕作には向いていないところが大部分である。穀物や野菜の8割

は南アからの輸入品だ。その中で大規模牧場の放牧による肉牛畜産だけは競争力があり、重要な輸出品目の一つである。

2.2 穏健で融和的な政権運営

人口の9割以上は黒人で、その半数が同国北部出身のオシワンボ族だ。北部がもともと彼らの住んでいたところでもあり、また南アが人種隔離のために黒人居住地域として指定した場所でもある。このオシワンボ族が対南ア独立闘争の中心勢力となった。現在の政府与党、南西アフリカ人民機構（SWAPO）の最大支持基盤は、このオシワンボ族である。そう、忘れてはならないことの一つは、ナミビアは反南アを旗印にした独立戦争を経験した国ということである。

他方、黒人政権が樹立したからといって、ジンバブエのように白人から土地を取り上げたり追い出したりしたわけではない。かなり手厚い黒人優遇政策をとってはいるが、暴力をともなうような人種間の対立はなく、穏健で融和的な政権運営が続いている。他のサブサハラ・アフリカ諸国とは比較にならないぐらい治安も良い。ナミビアが世界にアピールできる特長の一つは、この穏健な政治と治安の良さである。

外交関係を見ると、ナミビアとの縁が薄い日本とは対照的にドイツとの関係は緊密である。ナミビアが第一次世界大戦前まではドイツの植民地であったことや、南アに併合された後も引き続きドイツ系の移民が数多く移住したことから、一貫してドイツとの関わりは深く、「人口一人当たりの経済援助額」で見るとナミビアはドイツの援助対象国のなかで最高額の援助を得ている。町並みもドイツ風石造建築の教会などが多く見られる。

2.3 二重構造に悩む中所得国

経済はというと、ダイヤモンド（南ア国境近くの海底から採取、南ア・デビヤス社とナミビア政府のJVであるナムデブ社）、ウラン（砂漠地帯から産出、英濠ロッシグ社、仏アレバ社等欧州資本）という地下資源に恵まれ、輸出用の牛肉（白人の経営による大規模牧場）と水産物（南アとナミビアの多数の合弁企業）等が底堅く外貨を稼いでいることから、国民一人当たり所得は5,700ドル（2013年）と立派な中進国レベルにある。しかし、実は経済はバツサリと二極化していて、経済を引っ張る

資源輸出部門や都市経済部門に従事する豊かな層と、そうでない貧しい層（アンゴラ国境の近くの北部に暮らす人口の4割）とが存在している。これは、南ア時代のアパルトヘイト政策と、その間に作られた経済の二重構造が現在でも尾を引いているからである。

なお、独立後も南アとの関係は深く、輸出入の8割は南アが占め、自国通貨ナミビア・ドルと南ア通貨のランドの交換レートは1対1で固定されている。ナミビアにある南ア資本は「資源を輸出する」企業と、ナミビアに南アから商品・農作物やサービスをどんどん送り込む企業（銀行、ホテル、レストラン、大手スーパー、百貨店等）の二種類に限定されている。製造業の投資は全くないといっても良い。つまり、南アから見たナミビアは「地下資源を採掘する場所」もしくは「消費・サービス市場」であって、生産拠点ではない。

2.4 課題は雇用創出と経済格差の縮小

ナミビア政府にとって最大の開発課題は、雇用創出と経済格差の縮小である。独立後の政権は、貧しい北部の多数派黒人層を支持基盤とするSWAPOが担っているので、「人種隔離」はすでに存在しない。また、資源輸出もおおむね好調で年率5-6%ほどの成長率を維持し、財政も安定している。しかしながら、経済格差は小さくなるどころか悪化の一途をたどっており、2012年の失業率は27%と推計されている。特に若年層の失業率は高く、深刻である。これまでの政治的安定は、資源輸出で稼いだお金を黒人低所得層に年金や恩給等で手厚く再分配したり、公務員雇用での黒人優遇政策を進めたりすること等で保たれてきたが、若年層の失業が深刻化するにつれて再分配政策の効き目もそろそろ限界に近づいている。

2.5 国際物流に対する期待

ナミビアの従来からの基幹産業であるダイヤモンドやウランといった資源輸出は雇用創出力が低く、その一方で、自国の小さな人口規模では市場としても生産拠点としても魅力に乏しく、製造業投資を呼び込むのは難しい。

1980-90年代の東南アジアは、日本が東南アジアに生産拠点を作り、それが東南アジアの工業化と成長を牽引した。日本人の多くはこのイメージを持つために、南アが日本と同じような役割をナミビアで果たすことを想

定する「南ア製造業投資誘致シナリオ」を思い描きがちである。だが、それは現実的ではない。南アの製造業（例えば日本やドイツをはじめとする外資系企業が進出している自動車産業）にはナミビアに製造拠点を作る理由は見当たらないからである。南アの経済構造はナミビアと同様に資源輸出に依存していて、製造業はまだ未成熟である。輸出産業として目立っている自動車産業も、実は大量の部品を輸入することで成り立つ「組み立て産業」であり、とても他の国に製造拠点を持つという段階にはない。ナミビアと同様に国内の失業問題は深刻で、雇用創出に躍起になっている南アにすれば、ナミビアに進出するどころか、むしろ、できることなら地域内の製造業を独り占めしたいというのが本音であろう。

このような「手詰まり感」のある状況の中で、ナミビアにおいて新たな基幹産業としての期待を集めているのが「国際物流」である。どうして物流なのかをごく簡単に言えば、「良い港と内陸国への道路網があること（南部アフリカの大西洋側では随一と言えるくらい状況が良い）」、「成長のパイが自国の小さな人口に縛られないこと（外需型産業）」、そして「初の南アに依存しない基幹産業になること」である。

3. ナミビアの国運を託された日本からの技術協力

ずいぶん前置きが長くなったが、ナミビアという国の様子と「国際物流」が注目されている背景がわかっていただけたことと思う。ここから本題の「国際物流ハブ構築マスタープラン調査」が持つユニークさを紹介したい。

調査内容の話に入る前に、まず皆さんに知っていただきたいことは、ナミビア側のCPの本マスタープラン調査実施に対する意気込みが尋常ではないことである。私はこれまで40カ国以上で開発政策作りに関わる仕事をし、その中で、自国の抱える課題に真摯に取り組む素晴らしいCPやローカルスタッフに巡り会うことができた。この得難い経験が私の財産であり、現在でも連絡をとりあう人々も少なくない。しかし、今回のナミビア側CPの意気込みというのは明らかに次元が違っている。それは、CPの姿勢や運営能力の良し悪しの比較という次元の話ではない。むしろ色々と細かい運営管理面では他の途上国と同様に問題のある場面も少なくない。では何が違うかということ、本調査では、ナミビアの「国としての決意」が明確に感じられるのである。

3.1 第四次国家開発計画に明記された「物流立国構想」と「物流マスタープラン作成」～ナミビア側 CP のオーナーシップの高さ

本調査では、調査実施におけるナミビア側 CP のオーナーシップ（当事者意識）がきわめて高い。これまで数多くのマスタープラン作りに携わってきたが、その経験の中でも、本調査のナミビア側 CP の当事者意識の高さはずば抜けている。彼らには「調査は日本からのチームにお任せ…」というような第三者的な姿勢は全く見られない。日本からの技術協力を得たこのチャンスを最大限に活かそうと懸命である。

この CP の当事者意識の高さは色々な場面で見られる。一例を挙げると、調査チームと CP は調査着手から早々に全国 6 カ所を順次巡り、合同でプレゼンテーションを実施したが、これは我々がナミビア入りをする前（正確には詳細計画策定調査の段階）から CP 側が早期に実施したいと希望して企画・準備していたものである。その後、随時行われた小規模な説明会も合わせると、9 カ月の間に 15 カ所で調査内容の説明と意見聴取を行った勘定になる。開発調査型プロジェクトとしては、これほど短期間に、しかも CP 主導で全国巡業型説明会が企画実施された例はあまりないように思う。

CP との協働の場は説明会だけではない。隣国ザンビアや南アでの調査も含めて、現地踏査やヒアリングには CP が同行し、調査団が注目するポイントやヒアリングの内容について常に共有している。さらに、それをどのような発想で計画へと反映していくのが良いか、踏査の道中も含めて密接に意見交換を続けてきた。何か疑問に思うところがあれば、随時プロジェクト・オフィスにやっけてきて相談する。したがって、節目ごとにレポートとして取りまとめられる段階では、すでに調査団と CP との共通認識が十分に深まっている。ステアリング・コミッティの協議の場で CP 側から「これは全然求めていたものとは違う…」と指摘されるようなチグハグなことは起こりえない。

では、このようにナミビア側 CP の当事者意識が高いのはなぜか。

理由は明快である。「物流立国」を目指すことがナミビアの公式の国家目標の一つとして「第四次国家開発計画 2013/14-2017/18」（National Development Plan 4、

以下「NDP4」）に掲げられているからである。さらに、「物流立国」を目指すための行動計画の一環として「国際物流ハブ・マスタープランを作るべし」というところまで明記されている。この内容がそっくりそのまま本マスタープラン調査プロジェクト実施についてのナミビアから日本への技術協力要請の中身となっている。つまり、ナミビア政府は「ナミビアは物流立国戦略でいく！」と NDP4 で宣言したうえで日本に技術協力を要請し、マスタープラン作成に着手したのである。したがって、本調査プロジェクトで策定するマスタープランの計画としての出来映えはもとより、速やかにそれを実行して所期の成果をあげられるかどうか NDP4 の「物流立国構想」の成否に直結していると理解されているのである。ナミビアは、日本からの技術協力案件である本マスタープラン調査プロジェクトとその実施に、文字通り国運を託しているのである。

3.2 要請の背景～ナミビアはなぜ日本に国運を託すことにしたのか？

では、なぜ国家開発戦略の要となる非常に重要なマスタープラン作りのパートナーとして日本を選んだのか？ そのきっかけは、本マスタープラン調査プロジェクトの 3 年前にナミビアを対象に JICA によって実施された情報収集・確認調査であった。

3.2.1 「ナミビア国経済開発支援にかかる基礎情報収集・確認調査（2011年度）」における国際物流振興に向けての提言

ナミビアが後に「日本ならきっと良い結果を出してくれる」と判断するようになるきっかけとなった出来事は、本調査からちょうど 3 年前にあたる 2011 年 2 月から 11 月にかけて JICA によって実施された「ナミビア国経済開発支援にかかる基礎情報収集・確認調査」である。NDP4 で打ち出された「物流立国構想」は、実はこの「基礎情報収集・確認調査」において提示されたアイデアが下敷きとなっている。同調査ではナミビア経済の特徴とポテンシャルの分析を実施し、NPC をはじめとする主要政策官庁や WBCG と数度にわたる入念な意見交換を行ったうえで調査結果を取りまとめ、最後にナミビア政府関係者に対する現地プレゼンテーションを行った。情報収集・確認調査チームは調査の結論として、ナミビア

から南部アフリカ内陸部への国際物流を将来の基幹産業として振興する可能性を提示し、それがNPCやWBCGによって高く評価されたのである。NPC関係者によると、この経験が「日本」の分析能力・構想力の高さを評価するきっかけになったという。

3.2.2 第四次国家開発計画（NDP4）への「物流立国構想」の採用と日本への支援要請

2012年当時の様子を知るNPC関係者によれば、情報収集・確認調査の終了後もNPCを中心とするナミビア政府関係者の「物流立国構想」に対する関心はずっと維持されていたそうである。特に、当時から現在まで国家開発戦略策定の担当閣僚であるNPC長官を務めているTom K. Alweendo氏の関心は高く、2012年の4月頃には、物流マスタープラン作りへの日本からの協力の可能性につき、JICAナミビア支所あてに打診し始めていたという（ちなみにNPCはナミビア政府の国際協力事業受け入れの窓口機関でもあり、本マスタープラン調査プロジェクトの担当は「国際協力局」にあたる部署である）。

その一方で、2011-2012年前半はちょうどNPCが2013年9月-2018年8月までの5年間の国家開発戦略の指針を取りまとめるタイミングに当たり、その成果はNDP4として2012年7月に発表された。その一部として、情報収集・確認調査チームの提案した「国際物流振興」が全面的に取り入れられていた。NDP4の国家成長戦略の優先分野の一つとして、ナミビアを南部アフリカ（特に内陸諸国）と世界各地域を結ぶ物流ハブとし、国際物流を新たな基幹産業の一つとする「物流立国」構想が掲げられたのである。また、その実現ステップとしてNPCを責任機関として「国際物流ハブ構築マスタープラン」を策定することも活動の一つとして明記された。このNDP4の発表とほぼ同時期に、ナミビア政府から日本政府に対して本マスタープラン調査プロジェクトへの

正式な協力要請がなされたという。

ナミビアからの協力要請は翌2013年春に日本政府に採択され、2013年6月2日に日本で行われた日・ナミビア首脳会談³において、安倍総理からヒフィケプニエ・ポハンバ・ナミビア共和国大統領⁴に対して「南部アフリカ広域の成長をナミビアが取り込んでいけるよう、物流ハブ機能整備マスタープランの策定支援を決定した」旨が表明された。その後、2013年9-10月の詳細計画調査と両国間の調査内容に関する合意をへて、冒頭に紹介した通り、2014年2月から本マスタープラン調査が開始された。

3.3 各方面から期待される南部アフリカ開発共同体（SADC）地域全体への開発効果

本調査のもう一つの特徴は、マスタープランの長期目標とする「物流立国」の実現によるナミビア自身の経済成長と南部アフリカ開発共同体（Southern African Development Community、以下SADC）⁵地域全体の経済成長とが完全に表裏一体の関係にあることだ。

ここで簡単にナミビアの「立ち位置」を説明しておこう。物流産業が成長するのは物流サービスへの需要ベースがあればこそである。自国の人口がわずか210万人しかないとなると、ナミビア国内で発生する物流需要は非常に小さく、それだけでは物流を基幹産業に引き上げるだけの規模は確保されない。他の大国にみられるような回廊沿線への人口や都市集積があるわけでもなく、巨大な輸送量を必要とする石炭や鉄鉱石のようなバルク輸送需要も当面存在しない。したがって、「運輸回廊沿いの国内沿線地域開発の延長線上にSADC地域としての広域物流連携がある」という「内需から外需へ」というシナリオは成立しない。ナミビアの状況を前提とするなら同国の目指す道は「SADC内陸部と世界市場をつなぐ中継型国際物流という外需型産業の成長が先行し、そ

3 この両国首脳会談は、ヒフィケプニエ・ポハンバ・ナミビア共和国大統領が2013年6月に開催された第5回アフリカ開発会議（TICAD V: The Fifth Tokyo International Conference on African Development）に出席するために来日したのにあわせて開催された。

4 次期大統領選出のため2014年11月28日に大統領選挙が行われた。2005年から2期10年務める現職のポハンバ大統領は、憲法の規定で三選が禁止されていることから立候補せず、代わって、現与党、SWAPOからはポハンバ大統領の後継者とされるガインゴブ首相が立候補した。選挙の結果ガインゴブ首相が3/4以上の得票を集めて次期大統領に選出され、2015年3月には新政権が発足する。同時に行われた議会選挙もSWAPOの圧倒的な優勢となった。現政権の首相が次期大統領に就任することから、新政権においてもNDP4を軸とする開発政策はそのまま堅持される。

5 南部アフリカ開発共同体(SADC)は、1992年に地域共同市場の形成を目指して設立された地域機関。加盟国は、ザンビア、タンザニア、ボツワナ、モザンビーク、アンゴラ、レソト、マラウイ、スワジランド、ジンバブエ、ナミビア、南アフリカ、モーリシャス、セイシェル、コンゴ民主共和国。

れによってナミビア国内の開発を促す」という物流先行シナリオに絞られてくるのである⁶。

このように、ナミビアの国際物流振興は SADC 地域全体への貢献につながって初めて実現されるのであり、広域連携なくしてナミビアの物流立国構想は成り立たない。

3.3.1 ナミビアに期待される物流立国実現による SADC 地域経済成長と広域協力推進への貢献

ナミビア政府は SADC 地域全体の成長とナミビアの物流立国構想の実現が表裏一体であるという事実を率直に受け止めていて、本マスタープラン調査の進捗にともなって外交面でも活発な動きを見せ始めている。また、そのためには SADC 内陸諸国との協調・協力が不可欠である。NPC は SADC 内陸諸国の理解と協力を得るべく、まず在ナミビアの各国大使を招いて NDP4 で打ち出したナミビアを国際物流ハブとする構想(物流立国構想)についてのブリーフィングを行った。さらにナミビア関係組織の代表からなる政府訪問団を各国に派遣し、同構想実現への道筋を明らかにすべく進行中のマスタープラン調査の内容につき説明する一方で、各国からの意見を聴取している(2014年10月)。ナミビアは小国であるが故に、「物流立国構想」の推進によって「南部アフリカ広域の成長」に貢献すべく、SADC 域内協力推進において積極的な役割を果たそうとしている。

このようなナミビア政府による積極的な働きかけもあって、本マスタープラン調査の進捗や提案内容については、直接の当事者であるナミビア国内の関係者はもとより、同国に隣接する SADC 諸国、ドイツやフィンランドといった他ドナー諸国、アフリカ開発銀行等といった国際機関からも注目されている。後にも触れる通り、DHL、UTi、Savino Del Bene 等と言った国際的な物流産業大手を含む民間セクターも、ナミビアの国際貿易港であるウォルビスベイ港の持つ SADC 内陸部と大西洋を結ぶ新しいゲートウェイとしてのポテンシャルを注目している。調査の進捗によってマスタープランがその全貌を見せ始めたここに来て、「マスタープランの戦略や提案内容について話を聞きたい、自国の援助プログラムの一環としてマスタープランの実施段階に参画したい」

という声が多方面から寄せられているのは、こういった期待のあらわれといえる。

3.3.2 SADC 地域での多極分散型ゲートウェイ開発による「ポジティブサム・ゲーム」の実現

ここで一つ確認しておきたいことがある。それは、ナミビアが SADC 内陸地域の物流需要を新規に獲得することを目指すといっても、その構図は限られたパイを他の国際物流ゲートウェイと奪い合う「ゼロサム・ゲーム」ではなく、SADC の物流需要全体が大きく成長する中でのシェア獲得を狙う「ポジティブサム・ゲーム」であるという点である。

SADC 内陸部の経済成長潜在力はきわめて大きく、物流需要は急速に拡大しつつあり、それはさらに加速することが予想されている。現状でも既存の主要物流ルートは飽和状態に陥っていて、特に南アのダーバン港やタンザニアのダルエスサラーム港への集中による混雑と、南アからザンビア方面に向かうルート上の治安状況の悪さ等のために、貨物輸送の遅延と輸送費用の上昇等の問題が発生している。これらの問題は SADC 内陸部諸国にとってますます大きな負担となりつつある。SADC 全体の視点からは、現在のダーバン港やダルエスサラーム港に集中する構造から、将来的にはより多くのゲートウェイが共存する多極分散型ネットワークに向かうことが求められている。

このような新しいゲートウェイの登場が期待される状況の中で、ナミビア・ルートの良好なインフラ、輸送時間の短さ(特にヨーロッパ、アメリカ大陸方面)、治安の良さ等といった利点から、SADC 内陸部への輸送ルートの多様化と効率化を求める国際物流業者大手や欧米方面との取引の多い SADC 諸国の企業関係者の期待を集めている。ナミビアが大西洋に通じる新たな国際物流ゲートウェイの選択肢としてそのポテンシャルを発揮することは SADC 地域全体の発展にとって大きな意味を持つ。

6 マクロ経済的に見れば、国際物流産業は SADC 域内と世界に向けてのサービスの輸出に相当し、輸出産業と同じ外貨獲得産業としての役割を果たす。

4. ナミビアの目指す「物流立国」に求められる「戦略的マーケティング」

前節では、ナミビアが物流立国構想に国運を賭けていること、物流立国に賭ける背景には成長著しいSADC地域では新たな国際物流ゲートウェイの登場が期待される状況があること、その中でナミビアはポテンシャルの高さからその有力候補として注目されていること、について触れてきた。これだけ、追い風になりそうな条件が揃っていれば、周辺国にナミビアの良さを説いて回れば、すぐにも同国経由の物流が拡大しそうに見える。しかしながら、そう簡単にはいかないことも分かってきた。

4.1 インフラ容量の拡大=需要創出ではない

本調査の名称を見て「アフリカの物流案件か…、とすると、物流量の増加に追いつかない劣悪な運輸インフラの整備計画が目玉の案件だな…」と想像される方も多いと思う。運輸インフラは物流サービスの供給側を支える非常に重要な要素であり、本マスタープラン調査でも開発目標達成の必要条件⁷として丹念に調査検討⁸されている。検討結果として確認されたことは、ナミビアのインフラ整備状況はサブサハラ・アフリカ諸国の平均をかなり上回る水準にあり、現状ではインフラ容量の絶対的な不足によって幹線道路の渋滞や港湾の混雑等が深刻な問題となるような状況にはないということである。

物流立国の要となるウォルビスベイ港については、コンテナ扱い量が35万 TEU/年⁹にまで増加し、2013年時点でほぼ施設容量の限界に達しているが、アフリカ開発

銀行融資によるウォルビスベイ港の新コンテナターミナルの建設が2014年5月に着工され、2018年初頭の完成を目指して進んでいる。完成すればコンテナ扱い可能量は75万 TEU/年¹⁰へと大きく拡大する予定である。その後、既存ターミナルの改修が進めば、本マスタープランの計画目標年次である2025年までには最低でも85万 TEU ぐらいの規模に拡大する見込みである。この港湾開発による大幅な能力拡大は、そもそも、国内物流需要を想定したのではなく、SADC 地域全体への物流サービス提供を目指したものである。NDP4の中でこの新ターミナル建設は「物流立国構想」の実現の第一歩と位置づけられている。輸出版売戦略(本マスタープラン)に先立って輸出用商品の生産ライン(港湾)の大幅拡張を始めた状況にあるといっても良い。

現状でインフラ容量に余裕があることは、調査着手時点で既に予想されていたことでもある。もちろん、将来的にインフラに課題がないわけではなく、調査の結果、運輸ネットワーク上のボトルネックとなると予想される部分については重点的かつ短期的に整備する必要がある、行動計画の重点項目として整備計画が提案されている¹¹。しかしながら、インフラ整備だけでは「物流立国」の実現は不可能というのが本マスタープランの見解である。

4.2 新規顧客開拓の壁~ナミビアに欠ける「国際物流産業の集積力」

ナミビアが「物流立国」を実現するうえでの最大の課題は「マーケティング(新規顧客開拓)」である。ナミ

7 計画作りのロジックとしては、交通インフラ容量(とその拡大のための整備コスト)は、数値目標とする物流量を検討する際に、それが経済的に成り立つ範囲を検討するうえでの制約条件として扱った。

8 物流ルートの状況については、データやヒアリング情報だけでなく現地踏査を実施している。ナミビアのウォルビスベイ港から国境に向かう主要回廊の国内部分は、当然のことながら、すべて踏査したのに加えて、戦略的に最も重要なSADC内陸国に向かう“Walvis Bay-Ndola-Lubumbashi Development Corridor”(従来はトランス・カブリエ回廊と呼ばれていた)については、ナミビアのウォルビスベイ港からザンビア国境を越えザンビアを南北に縦断してコンゴ民主共和国との国境ポイントまでの内陸物流全経路を実際に陸路で移動し、インフラの整備状況や主な国境ポイントの混雑状況を把握している。この踏査の際には、南アからザンビアに向かうルート上にあるボツワナ~ザンビアの国境ポイントとジンバブウェ~ザンビアの国境ポイントについても合わせて踏査している。

9 TEU (twenty-foot equivalent unit, 20フィートコンテナ換算)とは、コンテナ船の積載能力やコンテナターミナルの貨物取扱数などを示すために使われる、貨物の容量のおおよそを表す単位。コンテナ船・トレーラー・貨物列車など異なる輸送形態の間で共通して積み込むことができる、サイズが標準化された金属製の箱であるISOコンテナのうち、20フィートコンテナの1個分を1TEUとする。同じような単位に、FEU (forty-foot equivalent unit, 40フィートコンテナ換算)があり、1FEU=2TEUとなる。

10 75万 TEU/年という規模は人口210万人のナミビアの国内向けコンテナの概ね3倍超程度にあたる。西アフリカの経済の中心地の一つであるコートジボワール(人口2,000万人、GDPはナミビアの約3倍)の事実上の首都であるアビジャンの国際港のコンテナ扱い容量が概ね80万 TEU/年(2020年までに200万 TEU/年に拡張する計画が進行中)。

11 本調査で目指すのは大規模インフラ開発プロジェクトの新規提案を前提としたマスタープランではない。むしろ、既存もしくは2014年時点で整備着手されることがすでに確実なインフラを最大限に活用することで物流産業が成長することを目指している。とりわけ、運輸インフラ整備については、既存の「ナミビア全国総合交通マスタープラン」にロングリストが提示されているので、物流ハブ・マスタープランでは、それらの整備プロジェクトの中から国際物流振興という観点から戦略的に特に重要なものを抽出し提示している。

ビアは SADC 内陸部への国際物流マーケット参入を目指す新参者であり、いかにして自国を国際物流拠点として売り込むかが最大の課題である。インフラ整備も重要な売り込み手段の一つではあるが、ことナミビアについては「インフラを作れば需要はついてくる」という発想は通用しない。では、何が必要なのか。ナミビアに必要なのは新規顧客ベース獲得の壁を突破するのに必要な「国際物流産業の集積力」である。

国際物流拠点の立地・物流ルートを選択は「コスト」、「スピード」、「信頼性・安定性」の総合的なバランスによって判断されている。とりわけサプライ・チェーンの要を握るような商品の保管・輸送については「信頼性・安定性」が最重要である。この「信頼性・安定性」は「実績」の積み重ねによって評価される。ここが、国際物流市場関係者から見たナミビアの立ち位置が、南ア（ダーバン港）やタンザニア（ダルエスサラーム港）といった内陸に向けての物流ルートとして長い歴史を持つ国々とは全く違う所以である。たとえ混雑や遅延があったとしても馴染みの深い港、道路網、それに長年取引のある名の通った大手物流業者ネットワークが使えるのであれば、「不都合も含めて想定可能な範囲が分かっている」という安心感がある。これが、ナミビアに欠けている「国際物流産業の集積力」である。この「実績と安心感」というハードルがある限り、大口顧客はそうやすやすとは新参者のところにやって来ない。少々スピードが早いという売り文句だけでは、関心を引くことはできても決定打にはならないのである。

国際物流における新参者のナミビアが「物流立国」を実現するうえで最も重要なのは、激しい国際競争の中で頭角をあらわすだけの規模を持った国際物流産業の集積をできるだけ早く作り出すことにある。その最も効果的かつ即効性のある方法は、SADC 内陸部にビジネスネットワークと実績を持つ有力物流企業の国際物流拠点をナミビアに誘致することである。そのためには、強力かつ戦略的なマーケティングをやり通す必要がある。

効果的な売り込みには、当然のことながら物流ユーザー側の事情を具体的に掴む必要がある。何をするのが

効果的なのか。その手がかりを得るために、本マスタープラン調査では「誰が、何を、どういう荷姿で、どの国際ルートで運んでいるのか」、「ゲートウェイ港を選択する基準は何で、誰が決めているのか」、「ナミビア・ルートはどう評価されているのか」等といった SADC 内陸国の物流需要の特性について詳細に分析した¹²。内容面から見た本マスタープラン調査の特徴は、この詳細な需要面の分析にもとづく計画作りにあると考えている。

5. 国際物流ハブ構築に向けて

本稿の最後に、国際物流ハブ構築に向けてナミビアがなすべきことについてマスタープランがどのような方向でまとめられつつあるのか、2014年11月末にナミビア政府が承認したその基本的な方向と、実施段階に向けて取り組むべき課題について概略を紹介する。なお、本稿の執筆時点（2014年12月）では、まだインテリム・レポート（マスタープラン暫定案）が提示・承認された段階である。これから絞り込まれていく具体的な行動計画の詳細については、まだまだナミビア側 CP と検討すべき事柄が多く残されており、ここで紹介できる段階ではない。

5.1 物流立国実現に求められる6つの必須要素

本マスタープラン調査では、ナミビアが「国際物流ハブとして機能する」には表2に挙げる6つの要素をすべて揃えることが必須という結論に達した。

以上の必須要素の中でも、第一に挙げた「SADC 内陸地域への物流マーケットを確保する（新規顧客開拓の壁を突破する）」ことが、本マスタープラン全体を貫くテーマとなっている。そのためには、「国際物流企業が一目で分かる好立地」の提供、物流ネットワークにおけるボトルネック部分解消に焦点を絞った重点投資、中継貿易に関わる制度・システムの徹底した効率化等によって、国際物流企業を強力に引きつけ、同産業の集積を短期間で一気に高めることが求められる。この「需要側」に軸足を置いたアプローチが本マスタープラン調査の特徴の一つである。

12 本マスタープラン調査では、ザンビアでの第三国現地調査を合計3回行い、ザンビア企業（製造業と物流企業）を対象とするアンケート調査とヒアリング調査を実施した。さらに、南アのヨハネスブルグ、ダーバン、ケープタウンを訪問し、それらの都市で SADC 内陸部への物流ハブ機能を担っている主要国際物流企業、船会社、物流拠点運営会社等に対するヒアリング調査も実施した。

表2 ナミビアが国際物流ハブとなるための6つの必須要素と行動指針

	必須要素	行動指針
(1)	SADC 内陸地域への物流マーケットを確保すること。	・新規顧客開拓の壁を突破するために「国際物流産業集積」を一気に高めることを目指す。
(2)	国際物流企業にとって魅力的な国際業務拠点の立地環境を提供すること。	・一目で分かる好立地の提供～戦略的な格安のリース価格設定による物流拠点整備、良好なインフラ、明快なインセンティブ。
(3)	効率の良い国際輸送ネットワークを提供すること。	・鉄道のドル箱路線のリハビリ・アップグレード。 ・幹線道路網のボトルネック部分のアップグレード。 ・輸送ネットワーク上の地方都市開発計画。
(4)	効率の良い国境施設の提供とそれと一体的に計画・開発された国境の街作りを進めること。	・オンライン化された手続きシステム。 ・土地利用計画・規制による用地確保と土地投機の抑制。
(5)	物流ネットワーク全体を横断的に支える良質なインプットの提供。	・インフラ整備と運営のための財政制度～受益者負担制度の徹底、経済的投資と社会的投資の峻別。 ・人的資源の確保～外国人就労の規制緩和も含む。情報通信網の戦略的整備。
(6)	適切な環境社会配慮がなされていること。	・これからまとめられる SEA の結果をマスタープランの行動指針に反映させ、実施段階で実行する。

出所：調査進捗をもとに筆者がまとめたもの。

5.2 マスタープラン実施に向けて～セクター横断的な連携体制作り

先にも書いた通り、11月末にナミビアの首都ウィントフックのNPC会議室において開催されたステアリング・コミッティで、マスタープランの戦略と行動計画素案について提案内容を説明した。ここで、その詳細には触れられないが、CPとの協働の甲斐あって、同コミッティに出席したナミビアの官民の皆さんから高く評価していただいた。

説明後に質疑応答が行われたが、その中で特に注目を集めたのは、民間セクター代表であるナミビア物流業協会会長のコメントであった。その発言の内容は、「調査チームの提案はもっともな内容で言うことはない。我々民間はいつでもこの方向でビジネスを展開する準備があるが、問題はナミビア（政府）が必要なことを実行できるかどうかだ。ぜひとも実施体制を整えてほしい。」という自国政府に対する注文であった。

このコメントを受けてNPCは、「マスタープラン策定をきっかけとして醸成されてきた公的部門のセクター横断的な連携に向けてのモメンタムを実施に向けてさらに加速すること」と「実施のための各種の法的な枠組み（マスタープラン実施の体制作り）」を進めることを表明した。モメンタムの加速については、「マスタープランからテーマごとに内容を絞り込んだ

テーマ別行動計画説明会を来年1月から順次実施したい、については調査チームにはテーマ別プレゼンを準備してほしい」との要請を受けている。調査チームとしては願ってもないことであり、より具体的な内容に焦点を置いた発表資料を準備中である。また、WBCGは2014年12月5日に“Namibia Logistics Hub Forum”を立ち上げ、今後、官民の関係者を集めて月一回のペースで開催するという¹³。同Forumでは、国際的な学識経験者や物流企業関係者を招いてナミビアにおける物流ハブ構築に関わる重要なテーマについての講演とディスカッションが行われることになるが、そこでの議論を通じて参加者の国際的な知見と国際物流マーケットに向かうセンスを高め、さらに物流ハブ構築に向けての官民協働関係を深めるのが狙いである。

ナミビア政府は、これまでに物流ハブ構築マスタープランの提案内容のようなセクター横断的な目標と行動計画を掲げた国家レベルの開発戦略を実施した経験がない。NDP3までの国家計画は非常に総花的かつ縦割り型で、各担当組織が個別に狭い範囲の目標を立てて相互の調整もなく別個に取り組んできた。このようなやり方では効果がないという反省に則って作られたのがNDP4であり、国家戦略の優先順位を明確に絞り込んだ初めての国家開発計画となった。その一方で、その実施を担う中央政府／地方政府／国有企業・公社といった公的部門間

13 Forumの初回講演者は、PriceWaterHouseCoopersのDr. Andrew Shaw（アフリカの資源輸送と鉄道開発に詳しい）、Savino Del Bene（イタリア資本の大手国際物流フォワーダーでウォルビスベイ港からSADC内陸に向けての輸送を展開し始めている）のナミビア支所長Susan Wood氏であった。

の連携体制は未整備である。官民連携(PPP)についても、財務省がそのフレームワークを準備中の段階である。物流ハブ構築マスタープランの実施段階では、プラン作りで醸成されたモメンタムを失うことなく、このセクター横断的な体制作りを着実に進めることが課題となる。

5.3 今後の協力への期待

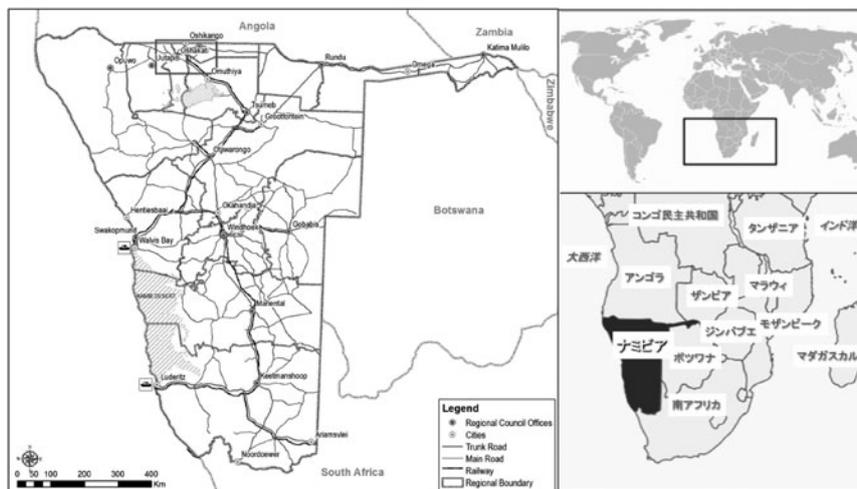
最後に、ナミビア政府はマスタープラン実施段階についても、引き続き日本からの技術的支援を得ることを要望しているとのことである。これまでの本マスタープラン調査プロジェクトの成果（調査チームによる分析結果

と提言内容）に加えて、その調査実施過程でオール・ナミビアによる取り組みに向かっただけのモメンタムが醸成されたことを高く評価してのことという¹⁴。本調査を担当させていただいている者として非常に嬉しく思う。もし、日本が本マスタープランの実施についてもナミビアのパートナーとしてともに進むことができるのであれば、それはナミビアの開発に貢献することにとどまらず、それと表裏一体である SADC 地域の成長に資する広域協力として周辺国・他のドナー諸国から評価されるのは間違いのないところであろう。

資料1 ナミビアの基礎情報

国名	ナミビア
正式国名	ナミビア共和国 Republic of Namibia
面積	約82万 Km ² (日本の約2.2倍)
人口	約210万人 (2011年 Namibia Population and Housing Census)
首都	ウィントフック Windhoek (30万人)
元首	ヒフィケプニエ・ポハンバ大統領 (H. E. Mr. Hifikepunye Pohamba)
政体	共和制 (独立1990年)
民族構成	オシワンボ族50%、カバンゴ族9%、ダマラ族8%、ヘレロ族8%、白人6%など
宗教	キリスト教が約90%、ほかには伝統宗教
その他	【経済】 ダイヤモンド、ウランなど鉱物資源が豊富。気候は牧畜などに適し、世界有数の魚礁を持つ豊かな国。南アとのつながりが強く、輸入の8割は南アから。国民ひとり当たりの所得 (GNI) はUS\$5,640 (2012年世銀 Atlas Method)、失業率は27.4% (Labour Force Survey 2012)。GDPの産業別シェア (2012)：農林水産業12%、工業48% (うち鉱業12%)、サービス産業40%。雇用の産業別シェア (2012)：農林水産業27%、工業14% (うち鉱業2%)、サービス産業59%。 【物価】 物価はほぼ日本なみ。特に交通費等は南アより高つく。旅行者向けの公共交通機関がほとんど整備されておらず、一般的に費用が高い。

出典：特に標記の無い経済指標はNSAおよびNPCの資料



資料2 ナミビア位置図

14 なお、2015年1月に在ナミビア日本大使館が開設される予定であり、着々とその準備が進められている。国際協力の窓口でもあるNPCは、今後の日本・ナミビアの協力関係の進展につき大いに期待しているとのことである。



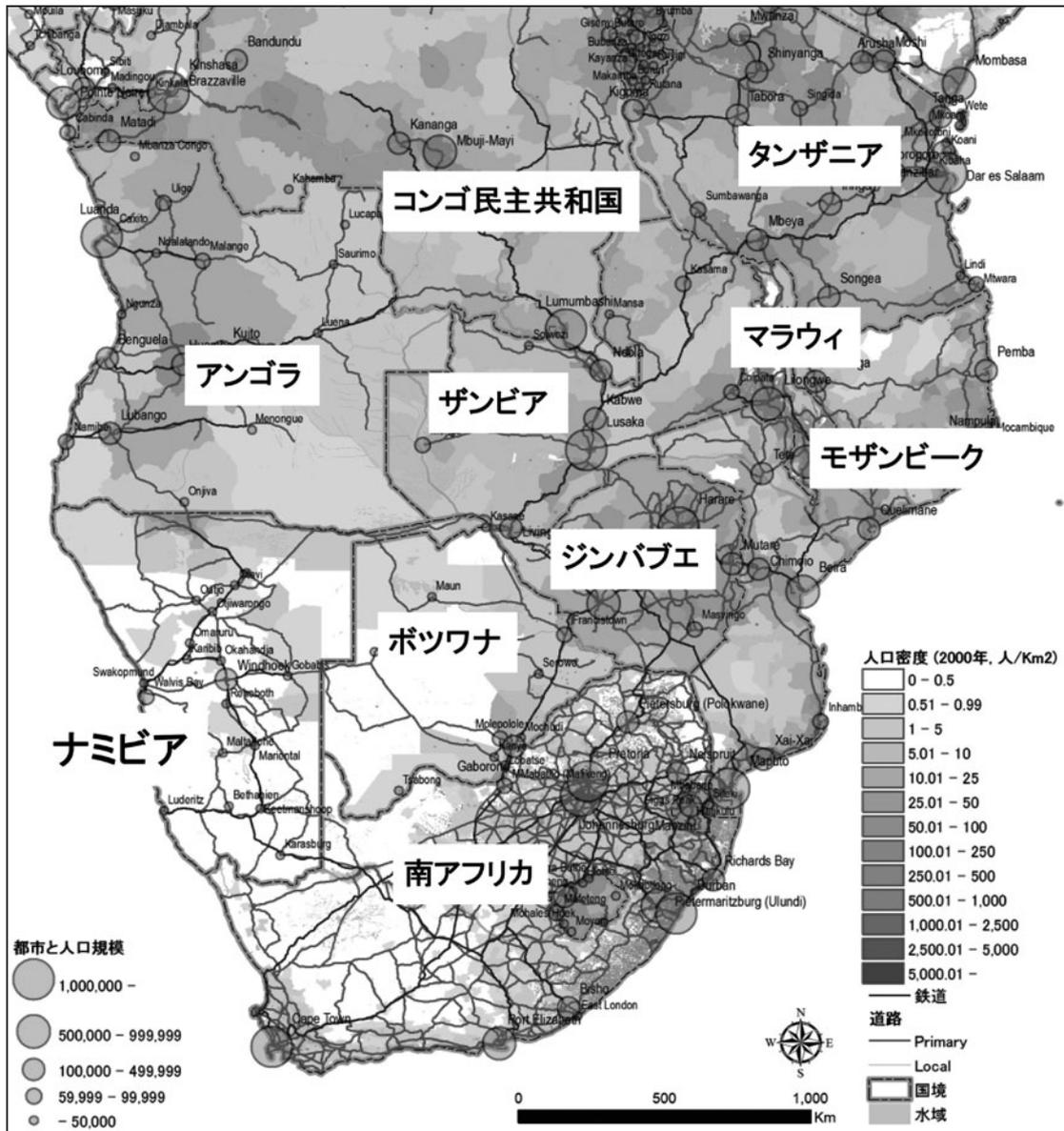
ナミビア～ザンビア国境のザンベジ河にかかる橋 (Katima Mulilo 橋)。2004 年に橋が完成してトランス・カプリビ回廊を經由するウォルビスベイからザンビア方面への到達日数が大幅に短縮された。

資料3 Katima Mulilo 橋



資料4 南部アフリカの主な回廊と港湾

出典：TradeMark Southern Africa (<http://www.trademarksa.org/>)



資料5 南部アフリカの人口密度と都市集積

執筆者プロフィール



川原 恵樹

(かわはら・しげき)

株式会社国際開発センター研究主幹。
 1983年、慶応義塾大学法学部卒業、
 1985年、ニューヨーク州立大学公共政策大学院にて公共政策修士取得 (MA in Public Affairs and Policy)。
 1986年～現在、国際開発センターにて公共経済・地域経済分析を専門とするエコノミストとして、途上国を対象とした数多くの地域開発計画プロジェクトや技術協力プロジェクトに携わる。
 2007年より現職。
 2014年2月～2015年3月はナミビアでJICAによる「ナミビア国国際物流ハブ構築マスタープランプロジェクト」にチームリーダーとして従事。

【世界各地】世界の食市場とフードバリューチェーン構築支援に向けて

(株)国際開発センター

主任研究員 吉村 浩司

研究員 石川 晃士

はじめに

近年、日本の食市場の成長は停滞しつつあるが、世界の食市場は、アジア地域を中心に拡大を続けている。国内の有力な食品メーカーは、日本市場の他にアジア市場を中心として、国外に成長の舞台を見出すようになってきた。

このような状況下、日本の食産業が海外の食市場を取り込んで成長し、その成長を途上国の経済発展に結びつけるために、農林水産省は「農林水産物・食品の国別・品目別輸出戦略（平成25年8月）」やODA施策としての「開発イニシアティブ（平成17年）」など日本の食産業の海外展開と連携して途上国でのバリューチェーン構築支援を行う施策を打ち出してきた。そして、2014年6月には、民間投資と経済協力の連携による日本の食産業の海外展開と途上国などの経済成長を目指したグローバル・フードバリューチェーン（GFVC）戦略を策定した¹。

そこで本稿では、弊社が「平成26年度フードバリューチェーン構築²支援のための農林水産・食品産業の海外進出状況調査³」の実施を通じ、農林水産省のグローバル・フードバリューチェーン戦略の策定支援に関わった経緯を踏まえ、日本の食関連企業の海外展開の動向を概観し、食関連企業の海外展開支援と世界の食市場におけるフードバリューチェーン構築支援のあり方を考察する。

1. 世界と日本の食市場

発展途上国での高・中間所得層の増大：食市場は人口が増加し経済成長をしている地域で拡大している。日本の食市場は、戦後、経済成長と人口ボーナスの恩恵を受けて拡大を続けたが、バブル景気の崩壊に伴う経済の鈍化と人口増加率の減少により、その成長は停滞しつつある。他方、世界の食市場は特に人口増加率が高く、かつ、経済発展が目覚ましいアジア地域を中心に拡大を続けている。今後、停滞気味の日本市場に対して、発展途上国においては市場規模が拡大すると見込まれており、世界の食市場の規模は2009年の340兆円から2020年には680兆円に倍増することが予測されている⁴。中でも、アジア地域、更にはアフリカ地域では富裕層や中間所得層の増加による食市場の拡大が見込まれている（図1）。

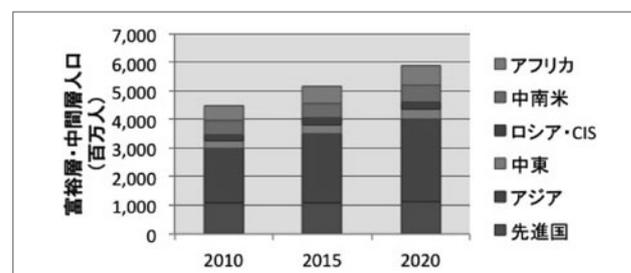


図1 世界における富裕層と中間所得層の拡大

出所：経済産業省、平成25年版通商白書

発展途上国の食市場の成熟：経済が発展するにつれ食市場の規模だけでなくその形態も変化してくる。食市場は、その発展段階に応じて伝統的市場から近代的市場に発展し成熟する。発展段階が低い地域では、農家が生産

1 グローバル・フードバリューチェーン戦略～産学官連携による“Made WITH Japan”の推進～、平成26年6月6日、http://www.maff.go.jp/j/press/kokusai/kokkyo/140606_2.html

2 バリューチェーンという用語は、マイケル・ポーターのバリューチェーンの概念がよく知られているが、フードバリューチェーンの構築とは、農林水産物の生産から製造・加工、流通、消費に至る各段階の付加価値を高めながらつなぎあわせることにより、食を基軸とする付加価値の連鎖をつくることである。これにより、フードバリューチェーン全体でより大きな付加価値を生み出し、構成する生産者、製造業者、流通業者、消費者により大きな付加価値をもたらすようにしていくことである（農林水産省）。

3 同調査では、先進国を除く地域に進出する1,500企業情報を整理し、合計20の地域別優良事例の調査を実施した。

4 AT カーニー社推定。

したものが伝統的な市場で加工度の低いまま取引され、それを消費者が購入し家庭で調理し食事をとる。この段階では地域の農産物市場があるだけで、食市場の発達に限られている。経済発展が進むにつれ、高所得層や中間所得層が増加し、食市場への需要も変化してくる。単に食の原料を購入するだけでなく、付加価値の高い食材や、手軽に料理を作れる加工度合いの高い食材に対する需要が大きくなり、市場の形態はスーパーマーケットのような消費者向けの近代的な小売市場に変化し、外食市場も発達してくる（図2）。

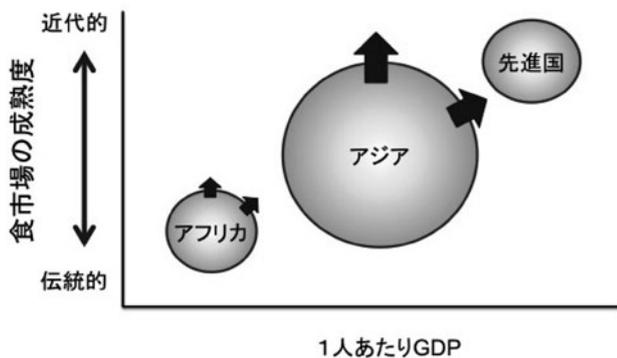


図2 食市場の成熟度

このように食市場が成熟すると、付加価値の高い食品や加工食品に対する需要が増大し、それに伴い食市場規模が拡大し、日系食品産業にとっては食市場への参入チャンスが広がる。また、日系企業の参入は、途上国の

食産業と食市場の近代化を推進することとなり、途上国側にとってもチャンスとなってくる一方で、高品質な食品に付加価値を付けて市場につなげるためのバリューチェーンの構築が課題となってくる。

2. 日本企業の海外展開のトレンド

日本の食産業は、日本の食市場の拡大に沿って成長してきた。食産業は、食という嗜好の地域性を伴う商品を扱うため中心となるのは国内市場であり、比較的中小の企業が多い産業であった。このような食産業も、グローバル化の進む日本の社会経済の変化に伴って、海外展開を進めてきた。食産業の海外展開のトレンドは大きく分けて次の3つのパターンとなっている（図3）。

1985年まで：日本市場向け原料調達型：この時期は日本の経済成長が続いた時期であり、人口も増加し続けた。海外展開は、日本の食市場を満たすための原料調達が主なものであった。ただ例外的に、戦前から海外市場に展開している味の素株式会社のような企業も存在した。

1985年のプラザ合意以降バブル期まで：日本市場向け現地製造型：1985年のプラザ合意に基づく円高誘導に伴い、海外と比較し日本国内での生産コストは著しく増加した。食産業の主な市場は国内であったため、海外を主な市場の一つとしている電子産業や自動車産業ほど顕著ではないが、製造コストの安い東南アジアを中心に原料調達や製造拠点として海外進出し、日本向けに逆輸入

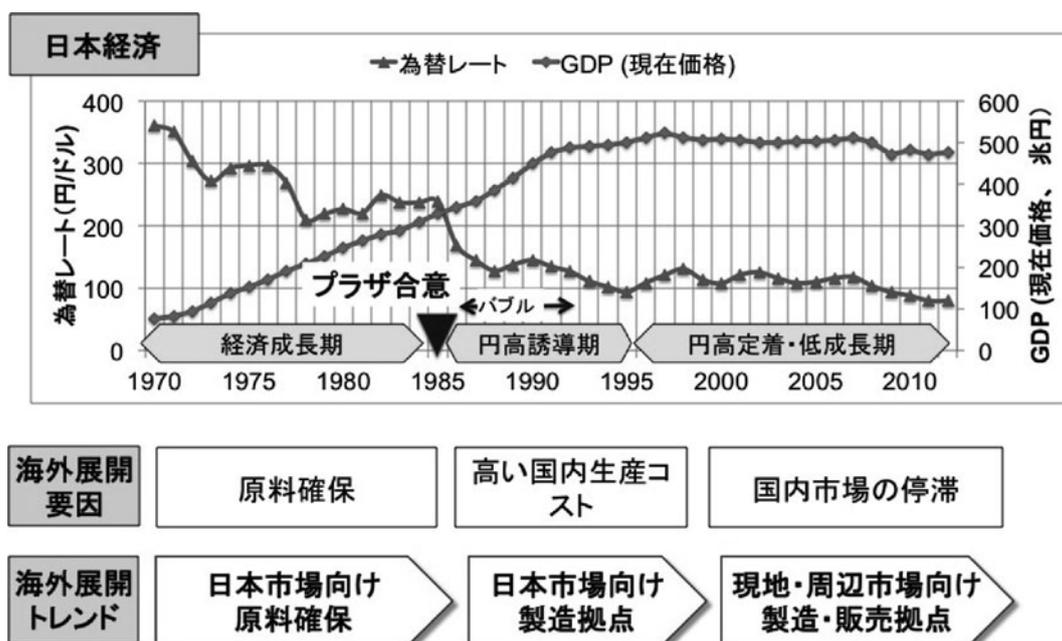


図3 日本の経済と食産業の海外展開トレンド

するという海外展開を行った。中国の市場経済導入後は、中国への展開も顕著になった。

1990年代以降の長期にわたる景気停滞：現地および第三国市場向け製造・販売拠点型：バブル崩壊後の長期にわたる景気低迷、かつ少子高齢化社会の到来による人口増加率の低下により日本の食市場が停滞する中、成長するアジア市場向けに生産、製造、販売する海外展開となりつつある。アジアでの中間層の増加による食市場の拡大、日本食ブームや日本食のユネスコ世界無形文化遺産への登録などもあり、アジア市場に向け、製造業のみでなく卸売や小売業、外食産業などの展開も行われている。他方、日本市場向けの逆輸入型のパターンも続いており、日本市場のような食に対する安全・安心や品質に対する意識の高い市場への対応も進んでいる。

3. 海外事業展開の地域別トレンド

表1は2014年時点における、北米と西ヨーロッパを除く海外に進出している食に関連する本邦企業数を示したものである。本邦企業の進出地域はアセアン並びに中国への進出が圧倒的に多い。

表1 食関連の海外進出企業数

	農林水産	製造業	卸売	小売	飲食・外食	倉庫・物流	総計	比率
アセアン	41	165	114	16	20	256	612	40.8%
中国他	32	172	104	11	96	163	578	38.5%
南西アジア	7	13	12	0	2	13	47	3.1%
中東・北アフリカ	4	1	14	0	1	9	29	1.9%
露・中央アジア	3	1	1	0	1	9	15	1.0%
サブサハラ・アフリカ	6	3	6	0	1	4	20	1.3%
中南米	24	25	47	0	1	12	109	7.3%
大洋州	38	25	16	0	1	10	90	6.0%
合計	155	405	314	27	123	476	1,500	100.0%

出所：平成26年度フードバリューチェーン構築支援のための農林水産・食品産業の海外進出状況調査報告書、平成26年9月

日本は2015年1月時点で、アセアン全体との協定を含め、14の国や地域と経済連携協定（EPA）を締結し、環太平洋パートナーシップ協定（TPP）への参加協議を進めている。そのような中で、我が国の農林水産・食品関連企業のグローバル展開の地域別トレンドは、表2のようにまとめることができる。

表2 日系食品企業の各地域のトレンド

地域	日系食品企業の動向
アセアン	人・物・サービスの市場統合と連結性強化に対応した展開
中国	都市部を中心とした高付加価値食品に対応した展開
南西アジア	先端技術導入による高付加価値食品に対応した展開
中東	先端技術導入、高付加価値・ハラール食品に対応した展開
中南米	健康・高品質食品及び水産物に対応した展開
アフリカ	農業生産の増大、市場志向型農業に対応した展開

出所：平成26年度フードバリューチェーン構築支援のための農林水産・食品産業の海外進出状況調査報告書、平成26年9月

(アセアン)

アセアンは、約6億人の人口を抱え、かつ日本に近接した大市場であり、経済成長の潜在性も高いことから日系企業の海外進出意欲は高い。2015年末のアセアン共同体構築に向け、人・モノ・サービスの市場統合と連結性強化に向けた取り組みが急速に進められている。

日系食品企業の進出トレンドとしては、以前から日本向けに海外での原料調達や製品製造の事業展開を行っていた企業が、日本市場の縮小が懸念され始めたことをきっかけに、現地市場をターゲットとした事業展開に方針転換し、更にこれまで輸出で対応してきた国に製造拠点を設け市場拡大を図ることになったような事例が多いことがあげられる。

また、メコン地域では、南部・東西・南北の経済回廊など、幹線道路網を中心とする物流ネットワークの構築が進み、バンコク、チェンマイ、ヤンゴン、ネピドー、プノンペン、ホーチミンなどの一大消費地が繋がるようになった。これにより、日系企業による物流ネットワークと連携した生産地、食品加工団地、コールドチェーンなどの整備によるフードバリューチェーンの構築が始まっている。

(中国)

中国は、13億を超える人口を有する巨大市場である。中でも北京や上海などの主要大都市に日系企業の多くが進出している。健康・安全・安心に対する消費者ニーズの高まりに対し、高速道路網の整備、低温倉庫、低温物流センターの整備によるコールドチェーンを利用した都市部をターゲットとする高付加価値食品の展開が、日系企業の大きなトレンドとしてあげられる。

日系企業の中国への進出事例は年々増加しており、2014年時点では578社の食品関連企業の進出が見られる。業種の内訳は、2009年までは食料品製造業が70%強を占めていた。その後、小売、飲食・外食、食料品卸売など、他業種の進出が増加したことに伴い、その割合は減少してきた。この背景には、日系企業側が食品関連の製造拠点を中国のみならずアセアンなどにも多角化しようとしていること、更に中国経済の成長により製造業だけでなく飲食・外食、食料品卸売など中国国内の消費者をターゲットとする業種が新たな市場獲得の為に参入してきたことがある。

(南西アジア)

南西アジアの最大市場であるインドは、約12.5億人の人口を抱え高い経済成長を続ける中国に次ぐ巨大市場である。しかし、依然として都市部と農村部の発展段階には大きな差があり、農村部を中心に灌漑、道路、電力などのインフラが十分に整備されていないことから、他のアジア諸国と比較しても日系企業の進出はまだ多くはない。特に、食品製造業にとって必要不可欠な冷凍・冷蔵設備の不足により野菜・果実などの大量の食品ロスが発生する点は、企業進出の大きな阻害要因となっている。しかし、味の素株式会社や日清食品株式会社、株式会社ヤクルトなど、他の新興国市場でも存在感を示している大企業は、インドに対しても先行してBOP市場をターゲットにした展開、あるいは先進技術導入による高付加価値食品に関する事業の展開を進めている。また、限定的ではあるものの、海外進出に関する豊富なノウハウを併せ持つ総合商社や物流関連企業などが、将来的な食市場ポテンシャルを見込み先んじて進出する動きも見られる。

(中東)

中東地域は、約3億人の人口を抱え、多くの富裕層とハラール食品の需要者を特徴とする有望な食市場である。しかし、多くの乾燥地や砂漠を抱えているため、農業生産では貴重な水資源の有効活用が重要な課題となっている。

中東における現地法人は、2013年時点で食料品製造業がエジプトに、食料品卸売がアラブ首長国連邦に1社ずつのみである。食関連企業では、他に総合卸売の15社、倉庫・物流関連の7社が、中東に進出している。総合卸

売はアラブ首長国連邦とイランに、倉庫・物流関連はイランとリビアに日系企業の進出の集中が見られる。また、中東の近郊国であるトルコでは、農林水産（カゴメ株式会社）、食料品卸売（味の素株式会社）が進出しており、同地域における日本の加工技術を導入した高付加価値食品の開発が進められている。

(中南米)

中南米地域は、約6億人の人口を抱え安定的で高い成長力を有する食市場である。大きな所得格差という問題を依然抱えてはいるが、一定の購買力を有する中間層が増加しており、健康への関心から日本食の需要が高まりつつある。

2013年時の中南米の国別日系現地法人数の内訳によると、ブラジルが最も多く、次にチリ、メキシコが続く。ブラジルにおいては、2009年と比較して農林水産が4社から10社、食料品製造業が6社から12社へと増加しており、全体としての企業数も17社から29社に増加し、今後経済成長が見込まれるBRICs諸国の一国として、日系企業の注目を集めている。チリにおいては進出企業11社のうち8社が農林水産業であり、そのほとんどが漁業、水産関係である。これらの漁業・水産業の進出にあわせ、卸売業においても水産物の買付や輸出を行う企業が多い。

(アフリカ)

アフリカ地域は、近年、年5%程度の経済成長を遂げ、2050年には現在の2倍の約20億人へと人口増加が見込まれるなど、有望な食市場となりつつある。しかし、不安定な政治、所得格差、深刻な飢餓・貧困、基礎的なインフラの未整備などの課題を抱えている。特に食品業界に必須である冷凍・冷蔵設備の不足による生鮮食品のロス発生の問題は深刻である。そのため、日系企業の進出は、ナイジェリア、南アフリカなどのわずか数か国のみで、他の地域と比べると極めて少ない。

現時点ではアフリカへの進出企業数は、非常に限定的な状況にあるが、我が国は、第5回アフリカ開発会議(TICAD V)の横浜行動計画に基づき、官民連携による貿易・投資を通じてアフリカの持続的な成長に資するため、「農業従事者を成長の主人公に」を目標に、サブサハラ・アフリカでのコメ生産の増大(CARD)、自給

自足農業から市場志向型農業への転換（SHEP アプローチ）に向けた取り組みに対する支援を行っており、それに合わせて、今後日系企業の進出は少しずつ増加していくものと考えられる。

4. 食関連企業の事業展開形態

進出の背景と理由：民間企業の海外事業展開の背景と目的は各企業により様々であるが、日本市場が縮小傾向にある中で、自社の生き残りをかけて市場開拓を目指す必要性から海外進出に至る企業が最も多い⁵。その他の進出理由としては、国内の顧客の海外進出をきっかけとしてビジネスを継続する上で一緒に進出する事例、以前より海外進出を検討しており日本政府の資金面の支援プログラムが活用できたために進出に至った事例も見られる。

進出の形態：日本企業による直接投資の形態は独資企業、合弁企業がある。独資企業は日系企業が進出国の法律に基づき全額出資して進出国内に設立する会社であり、この形態は経営上の意思決定の自由度が高く、相手企業への知的財産の流失リスクがない反面、法人設立から会社運営まで独自に行う必要があり、雇用・人材育成・販路開拓・政府機関との折衝、関係構築など、現地人材、業務面での負担が大きいと言われている。一方で、合弁企業は、日系企業が進出国の企業あるいは経済団体と共同で進出国に設立する会社である。出資比率に対する法制度は各国で異なるが、出資者はそれぞれの株式出資比率に応じて権限、損益責任を持つ。

統計上、日本企業の海外展開においては、独資での進出形態は増えつつあるものの、農林水産・食品企業については依然として合弁企業が圧倒的に多い。この合弁形態を取る企業の多くは、その理由として現地での経験が乏しいことを挙げている。特に農林水産・食品分野では、進出先の申請手続き、食品法制度への対応、現地での交渉、原料調達、流通ルートの確保、生産者・加工業者・流通業者・輸出入業者・小売店・外食店・広告産業、政府・地方自治体などの機関との良好な関係の構築など、現地ならではの各種対応が必要とされることから、現地パートナーを選定することでこれらの複雑な対応が容易にで

きるメリットは非常に大きい。また、東アジアなどでは特に合弁企業設立の場合には日系商社が合弁に関わることも珍しくない。日系商社との連携は、現地での事業経験やノウハウの情報提供、調達面などで容易になることがその理由として挙げられている。

一方、現地資本との合弁でないと拠点の設立ができないなど、進出国の外資規制に対応するために、独資展開が可能な資金力があってもあえて合弁を組むという事例もある。タイ、インドネシア、中国への進出の多くがそれにあたる。

但し、世界的には上記のような合弁進出が多い一方で、アフリカにおいては、経済規模や社会経済基盤、現地企業の信用が不十分であることから、現時点では日系企業の進出の多くは独資での進出となっている。

5. 日本政府の企業進出支援

日本政府は世界の食市場が急速に拡大する中で、食文化・食産業のグローバル展開を重要政策に掲げ、2014年に成長戦略の重要な柱の一つとして、グローバル・フードバリューチェーン戦略を取りまとめ「日本再興戦略」改定2014⁶を策定した。その戦略では、産官学が連携し、有望市場であるアジアなどの新興国を中心に、経済協力を戦略的に活用しつつ、我が国食産業の海外展開などによるコールドチェーン構築や流通販売網整備などの輸出環境整備、並びにマーケットイン型の輸出体制構築の推進を挙げている。

その具体的な支援枠組みとして、日本政府は、中小企業をはじめとする日本企業の技術や製品を途上国の開発に活用することにより、途上国開発と日本経済の活性化を両立させる方針⁷を掲げており、日本企業の途上国開発への参画を促すため、資金面での様々なプログラムを拡充させている。

その日本国政府の主な支援メニューは、① ODA による途上国支援と中小企業などの海外展開のマッチングのための事業（ニーズ調査、案件化調査、普及・実証事業）、②無償資金協力、③技術協力、④民間連携ボランティア、⑤中小企業連携促進基礎調査、⑥民間技術普及促進事業、

5 平成26年度フードバリューチェーン構築支援のための農林水産・食品産業の海外進出状況調査

6 平成26年6月24日閣議決定

7 外務省国際協力局「ODAを活用した中小企業などの海外展開支援」参照

⑦協力準備調査（BOP ビジネス連携促進）、⑧草の根技術協力事業、⑨途上国の現地情報、グローバル人材情報の提供、⑩海外投融資（主に大企業）、⑪協力準備調査（PPP インフラ事業）（主に大企業）、⑫事業権無償（主に大企業）などがあり、農林水産・食品関連の企業にも同支援メニューを活用した進出例も数多く見られる。

例えば、精米器の専門メーカーである株式会社タイワ精機は、外務省の①「海外展開支援事業案件化調査」、及び JICA の⑤「中小企業連携促進基礎調査」を事業展開の足掛かりとした上で、現在、日本の精米技術の導入による高付加価値化、食の回廊構築に繋げる取り組みをカンボジア国にて行っている。また鶏卵の販売や加工卵の製造などを行う鶏卵業界最大手であるイセ食品株式会社は、業界トップの卵生産技術、食品衛生管理ノウハウを活かし、JICA の⑦「BOP ビジネス連携促進調査」を活用して、インドネシアにて事業展開準備を行った。飲料・食品・調味料の大手総合メーカーであるカゴメ株式会社は、トルコ国において JBIC の⑩海外投融資（海外展開支援融資ファシリティ）を利用して、現地種苗企業の株式追加取得を行い、事業拡大を進めている。

多くの企業が海外進出にあたり試行錯誤をしつつ対応している中で、上述の日本政府の支援の活用は日本の食産業の基盤である高度な農業生産・食品製造、日本型食品流通システムそのものを世界市場に展開する上で非常に有効な手段となっている。

6. 途上国のバリューチェーン構築と食関連産業の発展に向けて

以上に見てきたように、食に関連する日本の企業は、アセアンや中国などを中心に海外進出を展開している。分野的には、以前の食品製造中心から、農林水産物の生産、卸売や小売り、外食、流通などバリューチェーン全体へと多様化してきている。

今後、急速に拡大する世界の食市場を取り込み、我が国の食産業の海外展開を図るためには、我が国の食品関連企業の「強み」を活かし、農業生産から加工・製造、流通、消費に至るフードバリューチェーンの構築を進めていくことがカギとなる。

他方、途上国に対する支援ニーズは、貧困削減から民間セクターの資金や技術を活用した経済成長へと変化してきた。農林水産分野においても、経済協力による従来の生産体制の整備中心から、民間投資と経済協力の連携による生産から加工、流通、販売に至る付加価値の高いバリューチェーンの構築支援に変わりつつある。発展途上国のフードバリューチェーンを構築することによって、発展途上国の農村所得向上や食関連産業の発展による経済成長、並びに日本の食関連企業の発展の双方を促す Win - Win 関係は益々重要となってきている。すなわち、バリューチェーン構築に携わる企業の海外展開を支援し、これと連携した経済協力で、バリューチェーン構築に向けたビジネス環境整備やサポートサービスの整備を行うものである⁸。この枠組みを下図に示す。

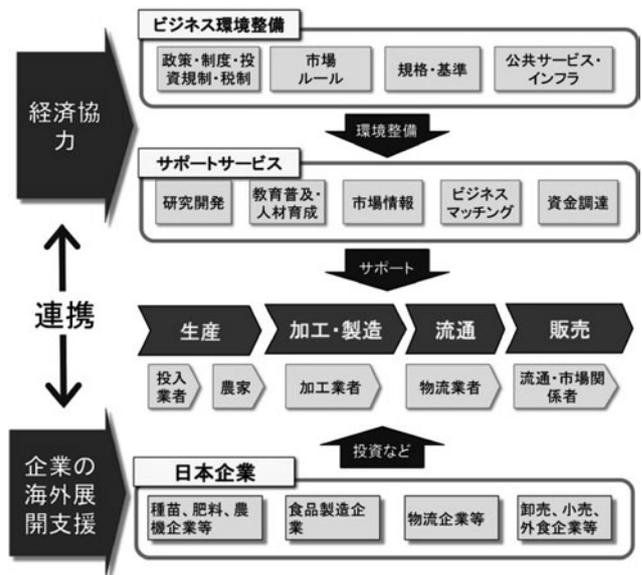


図4 バリューチェーン構築支援の枠組み：経済協力と民間投資の連携

このような枠組みの下で、バリューチェーン構築支援は食市場の成熟度により異なってくる。アセアンのような地域ではある程度近代的市場が発達してきており、日本企業の進出も盛んである。このような地域では、拡大する高所得層や中間層の需要に対応した高品質製品の提供、そのための品質管理や物流の質の確保など、様々な面で大幅な改善の余地がある。今後、高品質な生産物を生産する技術、生産物を運ぶためのコールドチェーン、

8 吉村浩司、グローバリゼーションの下でのアフリカの高収益農業、国際農林業協力 Vol.32, No. 2, 2009.

販売網などの日本の食産業の強み、更には日本食ブームという機会を活かし、高品質なものを市場に繋げるバリューチェーンを構築すれば、食産業全体としても大きな発展が見込まれる。

他方、アフリカのように伝統的市場が主で近代的市場の導入段階の国では、まだ企業の進出は限定的であり、バリューチェーンの構築に多くのボトルネックを抱えている。しかし、将来的にはアフリカも20億人の市場になると見込まれている。今後、経済協力を通じたビジネス環境及びサポートサービスの整備や生産支援に加えて、バリューチェーン構築に向けた支援を行うことで、企業の海外進出の障害を減らし進出を促すことができる。これにより、途上国のバリューチェーン構築のボトルネックが解消され、食産業としての発展が可能になる。

例えば、筆者が終了時評価に携わったケニア共和国小規模園芸農民組織強化計画（SHEP）では、生産者を伝統的市場につなげ⁹、生産面でのボトムアップが行われた。ケニアのような伝統的市場が主な国でも、近代的小売業が進出し、近代的市場が導入されつつあり企業進出の可能性は高まりつつある。このような地域では民間投資も取り込み、バリューチェーン構築支援と官民連携（PPP）を組み合わせた支援が有効となってくる¹⁰。更に、インフラやビジネス環境整備などの支援を組み合わせることで途上国及び日本の食産業の大きな発展に繋がる。

今後、日本のグローバル・フードバリューチェーン戦略展開の中で、我が国の産学官の補完的な関係が益々効率的に機能し、食料安全保障が確立された上で、日本の食産業主導による国境を越えた食文化・食産業の発展が期待される。

参考文献

- 1 海外貨物検査株式会社（OMIC）、ODA と農産物貿易に関する政策一貫性に関する基礎調査報告書、－野菜及び果実類－、2008年3月
- 2 海外貨物検査株式会社（OMIC）、ODA と農産物貿易に関する政策一貫性に関する基礎調査報告書－香辛料及び植物性油脂－、2009年3月

- 3 株式会社国際開発センター（IDCJ）、平成26年度フードバリューチェーン構築支援のための農林水産・食品産業の海外進出状況調査報告書、2014年9月
- 4 グローバル・フードバリューチェーン戦略検討会、グローバル・フードバリューチェーン戦略～産学官連携による“Made WITH Japan”の推進～、平成26年6月6日
- 5 国際協力機構（JICA）、ケニア共和国小規模園芸農民組織強化計画（SHEP）終了時評価報告書、2009年7月、<http://libopac.jica.go.jp/images/report/12111290.pdf>
- 6 財団法人国際開発センター（IDCJ）、ODA と農産物貿易に関する政策一貫性に関する基礎調査報告書－バラおよびチャ－、2007年3月
- 7 吉村浩司、グローバリゼーションの下でのアフリカの高収益農業、国際農林業協力 Vol.32, No.2, 2009

執筆者プロフィール



吉村 浩司

（よしむら・ひろし）

株式会社国際開発センター主任研究員。東京大学卒、ペンシルバニア州立大学大学院（農業経済学）修士。1993年の国際開発センター入職以来、農業政策調査、地域総合開発計画調査、経済開発調査、技術協力プロジェクトにおいて主に農業分野、環境分野、地域開発分野、行政能力向上分野など数多くのプロジェクトを実施。農業・農村開発分野では、ケニア、タンザニア、マラウイ、タイ、ラオス、インドネシアなどの調査に従事。



石川 晃士

（いしかわ・こうじ）

株式会社国際開発センター研究員。農村開発グループ所属。名古屋大学大学院国際開発研究科博士課程修了（国際開発学）博士。2010年に国際開発センターに入職後、主に東南アジア、アフリカの途上国の農産物のバリューチェーン関係の案件に従事。

9 「売るために作る」ことを導入し、かつ、このためのキャパシティ・ディベロップメントにより動機付けを行い、持続性も確保した。国際協力機構（JICA）、ケニア共和国小規模園芸農民組織強化計画（SHEP）終了時評価報告書、2009年7月
10 バリューチェーン構築と官民連携の組み合わせは、ドイツやオランダで行われてきた。IDCJ（2007）、OMIC（2009）参照。

マレーシアの大学への留学サポート

従来、留学と言えばアメリカ、イギリス、カナダ、オーストラリアなどが一般的でしたが、これらの国への留学は学費の上昇や生活費の高騰により、ますます難しくなっています。その傍ら、アジア諸国による留学生の受け入れが目立つようになってきました。マレーシアはそんなアジアの一国であり、留学生の受け入れに国を挙げて取り組んでいます。2010年の留学生受け入れ者数は57,824人で世界第14位です（UNESCO、Global Education Digest）。アジアの中では日本、中国、韓国に次ぐ第4位で、シンガポールへの留学者数を1万人ほど上回っています。

国際開発センターでは、将来、世界を舞台に活躍することを目指している日本の若い方々に、マレーシアの大学への留学を選択肢の一つとして提案しています。マレーシアの大学の魅力はたくさんあります。マレーシアはマレー系、中国系、インド系などの住民が共存する多民族国家です。この世界の縮図のようなところで数年間生活することで、ビジネスや海外での活動に不可欠な国際人としての素養を身に付けることができます。マレーシアの私立大学では授業は英語で行われており、英語をマスターすることができます。授業はタフで多くの課題が課せられ、学生は積極的に発言することが求められるため、学期中はアルバイトをする余裕はありません。3年間で卒業することができ、かつ、学費は大学にもよりますが一般に日本の私立大学よりも安く、例えばビジネス関連の学部は年間80万円程度です。マレーシアは親国で治安も良く、インターネット環境も充実しているため、安心して学生生活を送ることができるでしょう。また、2年生あるいは3年生から米英豪などの大学に転入するプログラムを有する大学もあります。その場合、転入先の大学とマレーシアの大学の両大学の学位を得ることができます。

国際開発センターは、マレーシアの8つの私立大学と提携を結んでいます。私たちの提供するサポートでは、

まず留学希望者の目指す進路などを伺い、それに適した大学や学部をご紹介します。留学希望先が決まった方には願書作成をお手伝いし、出願を代行します。合格の場合には、渡航に向けた大学との調整、留学準備のお手伝いなどをいたします。加えて、マレーシアの大学を事前に訪問したいという方のために、キャンパス訪問のアレンジも行っています。また、日本の高校、大学の長期休暇に合わせて、3週間から1ヵ月間の英語研修も提供しています。これはマレーシアの大学に付属する英語学校にて、世界各国からの留学生とともに授業や生活を共にしながら英語を学ぶもので、大変人気があります。マレーシア政府観光局と連携して、マレーシア留学フェアも毎年開催しています。

マレーシアの大学の職員によると、昨今、日本からの問い合わせが急増しているとのこと。私たちに寄せられる問い合わせも増えており、私たちを通じた留学生数も累計で50名を超えました。マレーシアの大学を日本で紹介していくことで、欧米一辺倒であった留学先に新しい選択肢を提供し、日本社会に少しでも貢献できればよいと考えています。マレーシアの大学への留学にご関心のある方は、是非一度以下のサイトを訪れてみて下さい。

〈HP〉

<http://www.idcj.or.jp/studymalaysia/index.html>

〈Facebook〉

<https://www.facebook.com/MalaysiaRyugaku>

「この湖にはどんな魚がすんでいるの？」子供たちとともに地域の水環境を見直す活動：アンコールの「水」再生支援プロジェクト

国際開発センター 研究員

板倉 一平

カンボジアからうれしいニュースが届いた。当センターが校庭緑化などを支援しているバイヨン中学校で、第1回「水環境と水辺の生物に関する授業」が始まったらしい。授業のトピックは、人体に占める水の割合、食物連鎖、空気中の酸素の割合。なつかしい、自分が中学生だったころを思い出す。現地からの便りによれば、子供たちは大層熱心に聞き入り、授業も大いに盛り上がったという。

カンボジア王国が抱える世界遺産、アンコール遺跡群。ここでは、アンコール・ワット、アンコール・トムなどの遺跡が有名だ。しかしその周辺地域では、近年の急激な観光化及びそれに伴う生活環境の変化や人口増加により、水の汚染が深刻な問題となっている。特に200種類以上の淡水魚が生息するトンレサップ湖は、「命の湖」とも呼ばれ、カンボジアの人々の生活を支えてきたが、近年、増加するゴミや化学物質により湖の水質が悪化している。さらに商業目的の魚の乱獲により、地元住民の重要なたんぱく源である魚の収穫が激減している。多くの魚種がIUCN（国際自然保護連合）の定める絶滅危惧種となり、早急な対応が必要とされている。

かかる状況を踏まえ、当センターは、現地 NGO (JST)¹ と協力して、アンコールの「水」再生支援プロジェクトを立ち上げた。具体的には、アンコールクラウ村バイヨ

ン中学校において、水環境保護クラブを設立する。クラブに所属する子供たちは、水環境と水辺の生物に関する授業を受け、その後、①アンコールクラウ村の水辺調査、②養殖、③トンレサップ湖でのゴミ拾い等の保全活動を実施する。その過程を通じて、水環境図鑑を作製し、保護者や地域の小学生、その他関係者とその知見を共有することで、豊かなアンコールの水環境の再生を目指す。

本プロジェクトは、三井物産環境基金から助成を受けて、2014年11月から2017年9月までの約3年間実施される。11月22日、シェムリアップ淡水魚研究所、佐藤智之氏の協力を得て、ついに、1回目の授業が開催された。佐藤氏による授業はクイズ形式で行われた。子供たちの興味を最大限に引き出すうまいやり方だ。授業の内容になつかしさを覚え、そういえば昔、近所の池に釣りに行くのが大好きだったことも思い出す。「どんな魚がいるのだろうか。池の主などいるのだろうか。」

授業を受けた子供たちは、おそらくまだ、水の汚染やその他の環境問題について深い知識や関心を持っているわけではない。しかし、身近な環境に対する好奇心・冒険心は種となり、やがて地球規模の課題を考える「大きな木」へと育つ。「トンレサップ湖にはどんな魚がすんでいるの？」子供たちの興味が今、芽生え始めた。



シェムリアップ淡水魚研究所佐藤氏による授業



熱心に聞く子供たち

1 JST: Joint Support Team for Angkor Preservation and Community Development (アンコール遺跡の保全と周辺地域の持続的発展のための人材養成支援機構) (<http://www.jst-cambodia.net> 参照)。

◆◆一般財団法人 国際開発センター2014年度事業一覧◆◆

【社会貢献推進事業】

- ◆「アンコールの森」再生支援プロジェクト現地 NGO「アンコール遺跡の保存と周辺地域の持続的発展のための人材養成支援機構（Joint Support Team for Angkor Preservation Community Development: JST）」と協同
 - 「カンボジア国『みんなで中学校を作ろう』プロジェクト（中学校緑化支援）」として国土緑化推進機構より助成
 - 「アンコールの水環境」再生プロジェクトとして三井物産環境基金より助成
- ◆国際開発セミナー「中国のアフリカ展開」

【自主研究事業】

- ◆アジアのコンサルティング企業に関する調査

【国際交流事業】

- ◆マレーシア留学フェアの開催

◆◆株式会社 国際開発センター2014年度事業一覧◆◆

【調査事業】

国際協力機構

- ◆アフリカ地域基礎教育セクター情報収集・確認調査（一般競争入札（総合評価落札方式））
- ◆インドネシア国帰国研修生支援に係る情報収集・確認調査（一般競争入札（総合評価落札方式））
- ◆インドネシア国業績評価に基づく予算編成能力向上プロジェクトフェーズ2（第1年次）
- ◆インドネシア国農産物物流システム改善に係る PPP プロジェクト詳細計画策定調査（園芸作物／評価分析）
- ◆インドネシア国平成25年度第1回民間提案型普及・実証事業「食品加工における常温保存が可能なレトルト食品製造技術の普及事業」
- ◆エチオピア国理数科教育アセスメント能力強化プロジェクト（第1年次）
- ◆開発調査・技術協力プロジェクト等実施済案件現状調査並びに経済産業省委託費実施済案件裨益調査
- ◆カンボジア国プノンペン市都市交通計画プロジェクト（開発調査型技術協力）（第1年次）
- ◆ケニア国ナイロビ市都市開発マスタープラン策定プロジェクト
- ◆スーダン国カッサラ州基本行政サービス向上による復興支援プロジェクト（第3年次）
- ◆スリランカ国産業人材育成情報収集・確認調査
- ◆全世界2014年度案件別事後評価：パッケージ I-10（バブアニューギニア、ソロモン、中国）
- ◆全世界基礎研究「人材育成支援無償（JDS）の成果に関する要因分析」
- ◆タジキスタン国甘草生産事業準備調査（BOP ビジネス連携）
- ◆タンザニア国アグロインダストリー振興・産業人材育成に係る情報収集・確認調査
- ◆タンザニア国 ASDP 事業実施監視能力強化計画プロジェクトフェーズ2（第3年次）
- ◆タンザニア国 ASDP 事業実施監視能力強化計画プロジェクトフェーズ2（第4年次）
- ◆タンザニア国ダルエスサラーム都市交通改善能力向上プロジェクトフェーズ2（第1期）
- ◆タンザニア国よりよい県農業開発計画作りと事業実施体制作り支援プロ

プロジェクトフェーズ2（第2年次）

- ◆タンザニア国よりよい県農業開発計画作りと事業実施体制作り支援プロジェクトフェーズ2（第3年次）
- ◆中華人民共和国環境にやさしい社会構築プロジェクト詳細計画策定調査（評価分析）
- ◆中華人民共和国都市廃棄物循環利用推進プロジェクト終了時評価調査（評価分析）
- ◆中華人民共和国2014年度案件別事後評価：パッケージ II-1（中国）
- ◆ナミビア国国際物流ハブ構築マスタープランプロジェクト（第1年次）
- ◆ナミビア国国際物流ハブ構築マスタープランプロジェクト（第2年次）
- ◆2014年度及び2015年度案件別事後評価：内部評価支援業務
- ◆2014年度課題別研修等事後評価調査・現況調査（一般競争入札（総合評価落札方式））
- ◆ネパール国小学校運営改善支援プロジェクトフェーズ2（第1年次）
- ◆ネパール国小学校運営改善支援プロジェクトフェーズ2（第2年次）
- ◆ネパール国モニタリング評価システム強化プロジェクトフェーズ2（第3年次）
- ◆バングラデシュ国地方行政強化事業準備調査
- ◆ラオス国ビエンチャン・ロジスティクスパーク（VLP）事業準備調査（PPP インフラ事業）
- ◆東ティモール国産業振興に係る情報収集・確認調査
- ◆ブータン国地方行政支援プロジェクトフェーズ3終了時評価調査及び後継プロジェクト詳細計画策定調査（評価分析（詳細計画策定））
- ◆平成25年度案件別事後評価：内部評価支援
- ◆マラウイ国農業政策モニタリング評価（第1年次）
- ◆ミャンマー国基礎教育改善アドバイザー運営指導調査（教育政策分析）
- ◆ミャンマー国教育政策アドバイザー業務
- ◆ミャンマー国初等教育カリキュラム改訂プロジェクト（第1年次）
- ◆ミャンマー国全国運輸交通プログラム形成準備調査
- ◆ミャンマー国地域観光開発のためのパイロットモデル構築プロジェクト詳細計画策定調査
- ◆ミャンマー国2014年度案件別事後評価：パッケージ III-6（ミャンマー）
- ◆メキシコ国日系民間企業との連携による社会経済開発推進のための情報収集・確認調査

- ◆ミャンマー国メコン国際幹線道路連結強化事業準備調査(ファスト・トラック制度適用案件)
- ◆モンゴル国年金分野に係る情報収集・確認調査(一般競争入札(総合評価落札方式))
- ◆ラオス国 JICA-ASEAN 連携ラオスパイロットプロジェクト(観光振興コンポーネント)(第4年次)
- ◆ラオス国道路維持管理能力強化プロジェクトフェーズ
- ◆ラオス国道路維持管理能力強化プロジェクトフェーズ2

外務省

- ◆平成26年度 ODA 評価「過去の ODA 評価案件(2003~2013年度)のレビュー」調査業務
- ◆平成26年度 ODA 評価「相対的に所得水準の高い国に対する無償資金協力の評価」調査業務
- ◆平成26年度 ODA 評価「メコン地域の ODA 案件に関わる日本の取組の評価」調査業務

環境省

- ◆平成26年度環境保全と都市化に係る協力メカニズム形成等調査委託業務

農林水産省

- ◆平成26年度フードバリューチェーン構築支援のための農林水産・食品企業の海外進出状況調査委託業務

アジア開発銀行 (ADB)

- ◆Updating and Improving the Social Protection Index (JPN)
- ◆TA8492 Road Maintenance Project (LAO)

ワールド・ビジョン・ジャパン

- ◆ユネスコ協会/ワールド・ビジョン・ジャパン就学支援奨学金事業に関する事業評価

【その他】

- ◆独立行政法人 大学評価・学位授与機構 牟田博光(主席研究員) 大学機関別認証評価委員会専門委員委嘱
- ◆独立行政法人 大学評価・学位授与機構 牟田博光(主席研究員) パネラー委嘱
- ◆みずほ情報総研株式会社 牟田博光(主席研究員) 内閣府委託事業「青年国際交流事業の効果測定・評価に関する調査研究業務」の「青年国際交流事業の効果測定に関する委員会」委員委嘱



～途上国の現場から～

マラウイ

マラウイ人の食事にメイズは欠かせません。日本のとうもろこしより甘さが控えめで、実に張りがあります。そのまま焼いたり、茹でたり、粉を水で練ってマッシュポテト状にしたりして食べます。天水農業に頼るマラウイでは、雨季になると、あたり一面にメイズがすくすくと育ち、さながら緑の絨毯のようになります。

2014年、マラウイの一人当たり GNI は 270 ドルと世界最貧国となりました。しかし、差し迫った悲惨さが感じられないのは、国民の多くが自給自足で育てているメイズが、国民の食生活をそっと支えているからかもしれません。

一般財団法人 国際開発センター (IDCJ)

〒108-0075 東京都港区港南1-6-41 品川クリスタルスクエア12階

TEL: 03-6718-5931 URL: <http://www.idcj.or.jp/>
