

令和 6 年度 ODA 評価

「平成 30 年度対ジブチ無償資金協力
(経済社会開発計画)」の評価
(第三者評価)

報告書

令和 7(2025)年 1 月

評価主任：専修大学経済学部教授 稲田十一

株式会社グローバル・グループ 21 ジャパン

はしがき

本報告書は、株式会社グローバル・グループ 21 ジャパンが、令和 6 年度に外務省から実施を委託された「平成 30 年度対ジブチ無償資金協力(経済社会開発計画)」の評価について、その結果を取りまとめたものです。

日本の政府開発援助(ODA)は、1954 年の開始以来、途上国の開発だけでなく、時代とともに変化する国際社会の課題を解決することに寄与しており、今日、国内的にも国際的にも、より質の高い、効果的かつ効率的な援助の実施が求められています。外務省は、ODA の管理・改善と国民への説明責任の確保という二つの目的から、主に政策レベルを中心とした ODA 評価を毎年実施しており、その透明性と客観性を図るとの観点から、外部に委託した第三者評価を実施しています。

本件評価調査は、日本の「平成 30 年度対ジブチ無償資金協力(経済社会開発計画)」を対象に、プロジェクトレベルの評価を行い、日本政府による今後の類似案件の立案、及び効果的・効率的な実施の参考とするための提言や教訓を得ること、さらに評価結果を広く公表することで、国民への説明責任を果たすことを目的として実施しました。

本件評価は、評価主任(専修大学経済学部稲田十一教授)、株式会社グローバル・グループ 21 ジャパンで構成される評価チームが実施しました。評価主任である稲田教授には、評価作業全体を総括・指導いただきました。また、国内調査及び現地調査の際には、外務省、独立行政法人国際協力機構(JICA)などの日本側関係者はもとより、現地政府機関や各ドナー、企業関係者からも多大なご協力をいただきました。ここに謝意を表します。

最後に本報告書に記載した見解は、本件評価チームによるものであり、日本政府の見解や立場を反映したものではないことを付記します。

令和 7 年 1 月

株式会社グローバル・グループ 21 ジャパン

「平成 30 年度対ジブチ無償資金協力(経済社会開発計画)」の評価〈概要〉

評価の実施体制

評価者(評価チーム)

- ・評価主任: 稲田十一 専修大学経済学部教授
- ・コンサルタント: (株)グローバル・グループ21ジャパン

評価実施期間: 2024 年 4 月～2025 年 1 月

現地調査国: ジブチ



国道一号線

評価の背景・対象・目的

本評価は、外務省が実施した「平成 30 年度対ジブチ無償資金協力(経済社会開発計画)」(供与額: 39 億円)を対象にプロジェクトレベルの評価を行い、評価結果から今後の ODA の立案や実施のための提言・教訓を導き出し、また、国民への説明責任を果たすことを主な目的として実施された。評価対象事業は、ジブチ・アディスアベバ間を結ぶ国際回廊上の大動脈である国道一号線のうち、特に損傷の進んでいる区間(約 20km)の改修を実施することにより、交通の円滑化及び安全の向上を図り、もって同国の持続可能な発展のための経済社会開発に寄与することを目的に実施された。

評価結果のまとめ

(1) 計画の妥当性

回廊道路を始めとする国内道路網の整備は、計画時から現在に至るまで、ジブチにとっての重点分野の一つである。国道一号線の改修は、ジブチにとって、極めて緊急性の高い最重要課題であった。日本は、ジブチを戦略的パートナーとし、本事業は、日本の対ジブチ国別援助方針の重要分野に位置付けられていた。本事業の改質アスファルトの採用等は、アフリカで「質の高いインフラ」整備を実施するという日本の方針と合致していた。その実施体制は、無償資金協力(経済社会開発計画)の標準的実施体制に沿っており適切であった。本事業は、日本の開発協力大綱の適正性確保の原則にのっとり計画された。本事業は、要請から 8 か月後に JICA 無償資金協力から外務省の無償資金協力(経済社会開発計画)に変更された。これは、少しでも早い事業実施を求めるジブチ側の強い要望に配慮した適切な対応であった。その後は、無償資金協力(経済社会開発計画)の標準的業務フローに沿って遂行された。以上により、本事業の計画の妥当性は高い。(評価結果: 高い)

(2) 結果の有効性

本事業はコロナ禍にもかかわらず 18 か月で完工した。施工品質への信頼は高く、日本工区の改質アスファルトはジブチ・アディス回廊のジブチ側全工区の統一品質基準となった。所期の貨物量に対応しており、事業の目的通り、交通の円滑化及び安全の向上に寄与している。本事業は、開発協力大綱の開発協力の適正性確保のための原則にのっとり、無償資金協力(経済社会開発計画)の標準的な業務実施フローに沿って適切に実施された。事業完成後に事業の一部に豪雨被害を受けたが、その際、大使館はジブチ側に対策を申し入れていた。以上により、本事業の結果の有効性は高い。(評価結果: 高い)

*(注)レーティング: 極めて高い／高い／一部課題がある／低い

評価結果に基づく提言・教訓

〈提言〉

(1) 本事業のフォローアップにおける JICA との協力・連携

本事業は、無償資金協力(経済社会開発計画)で道路改修を実施したが、事業の持続性のためにも、今後のフォローアップ(現場の状況の把握等)については、大使館は JICA とも協力しながら対応するべきである。本事業の効果が最大限発揮されるのは、南北全工区が完工したときである(2028 年予定)。少なくともそれまでは、ADR によるジブチ・アディス回廊全体の整備状況と本事業の状況の把握に努めるべきである。それに

より、具体的な支援の適否の検討や、ジブチ側への助言、提言を行うことが可能となる。よって、大使館と JICA は、既に他の案件で行っているような協力関係をいかし、必要に応じ本事業の現場を視察し、情報を共有していくことが望ましい。

(2) 事業効果の持続性確保のためのモニタリング(豪雨被害箇所への対策)

2022 年 8 月の豪雨により本事業のカルバート等に被害が生じており、ジブチ側で対策を検討中である。本事業の事業効果の持続性を確保するために、日本側は対策の実施状況を ADR に定期的に確認するなどにより、その進捗をモニタリングすることが重要である。今後の本事業の維持管理体制等についても引き続き注視していくことが求められる。

(3) 他ドナーとの密接な協議、連携の強化

本事業は、ジブチアディス回廊の一部を改修したものであり、同回廊は、世銀を含め複数のドナーの支援を受けている。本事業を端緒として、ジブチ側のジブチアディス回廊は、次々と資金調達のめどが立ち、2028 年には全工区が改修される見通しである。このような展開を踏まえ、通常は外務省案件と密接に関連していない世界銀行、アフリカ開発銀行などの開発金融機関や、サウジアラビアや中国などの新興ドナーとも情報を共有し、必要に応じて連携することが、本事業の効果が持続的に発現するために重要である。また、そうすることにより、現地のドナーコミュニティにおいて、本事業を始めとする日本の協力への認識が一層高まり、その外交効果を高めることにもつながると考えられる。

(4) 案件形成にあたっての広域的な視点の重要性

本事業がその一部を成すジブチアディス回廊は、今後、ジブチ、エチオピアに加え南スーダン等との物流促進にも寄与する可能性がある。このような東アフリカ地域の連結性強化は、ジブチの重要課題でもある。この点からも、ジブチにおいては、特に交通案件や水供給、電力案件など、エチオピアをはじめとする広域的な案件の設計や評価が欠かせない。交通、交易関連案件に限っても、One Stop Border Post(OSBP)などは隣国との連携が不可欠である。「アフリカの角イニシアティブ」など、他の広域案件の動向を見極め、その中での位置づけを考慮して、新規案件を検討することが必要である。

(5) より効果的な広報の推進

本事業の近隣住民は、日本の協力について理解していたが、これは同地域で活動する ADR 職員の貢献によるところが大きいと考えられる。他方、ADR は「質の高いインフラ」については承知していなかった。本事業は、完工式等の現地紙報道はあったものの、エチオピアとの国境という僻地にあるため、ジブチの一般国民の目に触れることはほとんどない。ジブチにとって極めて重要であり、かつ「質の高いインフラ」事業に位置付けられていたことに鑑みれば、もう少し積極的な広報がなされてもよかった。例えば、日本による ODA 事業の相手国への裨益効果などを、動画や YouTube などを使って、現地語でわかりやすくアピールする努力を強化するべきである。そのための予算の拡大も望まれる。なお、今後、外部評価者による評価業務の一環として、広報にもいかせる現地調査動画を制作させることも一案である。

<教訓>

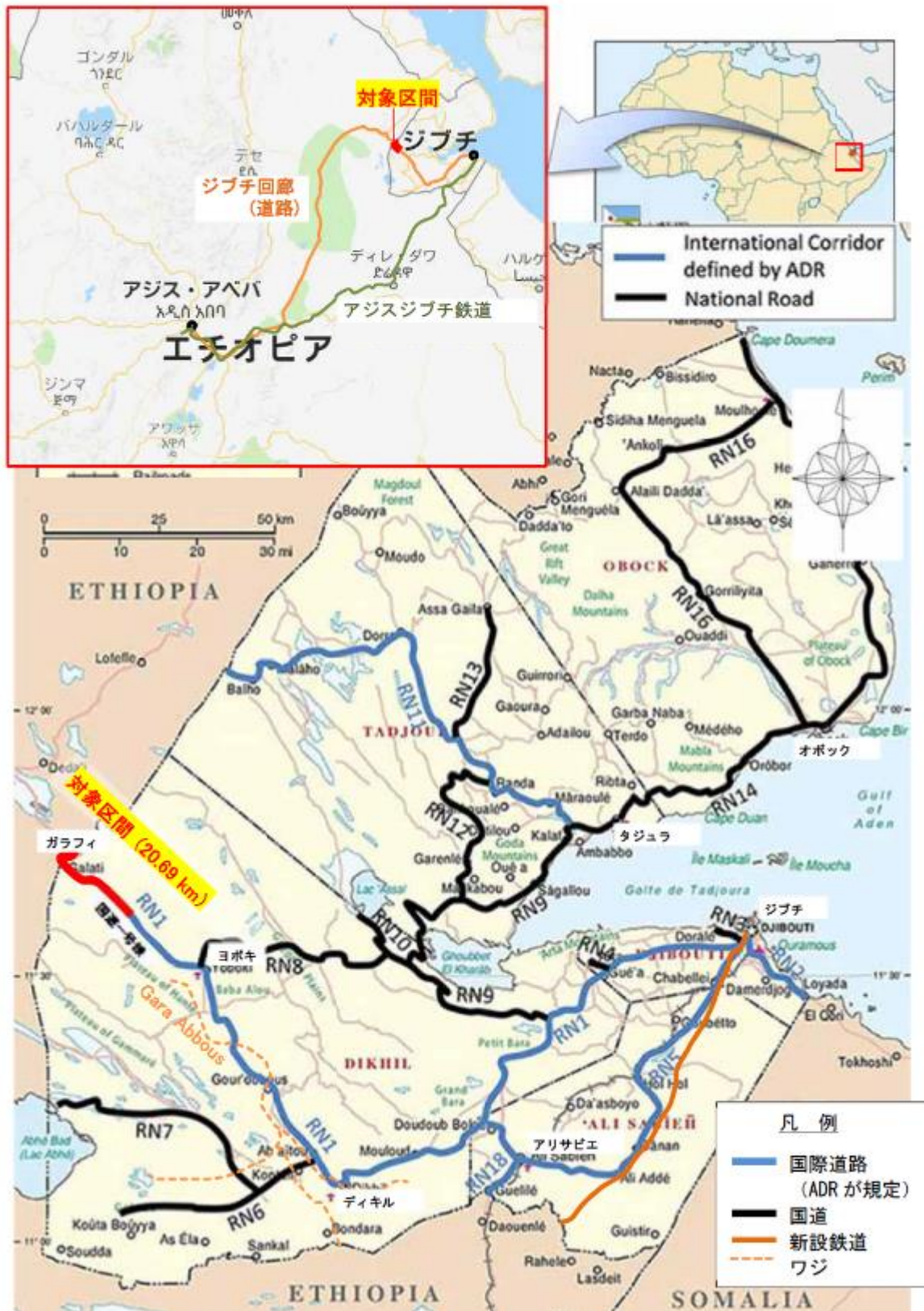
(1) 緊急性を要する場合の外務省と JICA の緊密な連携の重要性

本事業は、当初、JICA による無償資金協力を通じた道路改修案件として検討されたが、緊急性を要するとの事情で、外務省の経済社会開発計画で実施されたことは適切であった。EN に至るまでの手続きが短縮され、当初想定より約 4 か月早く完工したことにより、ジブチのみならずエチオピアに対しても、大きな外交的効果をもたらしたと考えられる。加えて、日本工区の品質基準(改質アスファルト)が、ジブチ側のジブチアディス回廊全体の品質基準として採用されることになった。これは、日本のインフラ支援の質の高さの認識を広めることに貢献したと言える。このように、緊急性を要する案件の場合、今般のような外務省と JICA の緊密な連携によって柔軟に対応することが、今後とも求められる。

目 次

第1章 評価の実施方針	1
1 評価の背景・目的	1
2 評価の対象	1
3 評価の方法	1
(1) 評価の枠組み	1
(2) 文献調査	2
(3) 国内インタビュー調査	2
(4) 現地調査	2
(5) 分析、評価判断、提言・教訓の検討	3
4 実施体制	3
第2章 評価対象の概要	4
1 対象国の概要	4
2 外務省の無償資金協力(経済社会開発計画)	4
3 ジブチの道路セクター	5
(1) 概要	5
(2) ジブチ-アディス回廊の現状と見通し	6
4 対象案件の概要	9
第3章 評価結果	11
1 計画の妥当性	11
(1) 目的の関連性	12
(2) 計画された事業内容の整合性	13
(3) 計画された実施体制の適切性	15
(4) 計画プロセスの適切性	16
2 結果の有効性	18
(1) 事業の達成度と効率性	18
(2) 実施・モニタリング・フォローアップのプロセスの適切性	25
第4章 提言・教訓	27
1 提言	27
(1) 本事業のフォローアップにおける JICA との協力・連携	27
(2) 事業効果の持続性確保のためのモニタリング(豪雨被害箇所への対策)	27
(3) 他ドナーとの密接な協議、連携の強化	27
(4) 案件形成にあたっての広域的な視点の重要性	27
(5) より効果的な広報の推進	28
2 教訓	28
(1) 緊急性を要する場合の外務省と JICA の緊密な連携の重要性	28

プロジェクトサイト地図



出典: JICA「ジブチ国国道一号線改修計画準備調査」報告書(2018年12月)を評価チームにより一部更新

第1章 評価の実施方針

1 評価の背景・目的

政府開発援助（ODA）の評価は、ODA の活動を検証し、その結果として得られた提言や教訓を ODA 政策及び実施過程にフィードバックすることで、ODA の質の向上を図るとともに、国民への説明責任を果たすことを目的に実施される。外務省が実施する ODA 評価では、開発のみならず外交の視点からの評価をも重視し、ODA の供与が日本の外交・国益にとっていかなる意義があるのかという国民の関心に対して、分かりやすく説明することが不可欠である。

無償資金協力のうち、機動的に実施する必要がある案件、外交政策の遂行上の判断と密接に関連して実施する案件は外務省が実施している。外務省は ODA の PDCA サイクルを一層強化するため、平成 29 年度 ODA 評価から、10 億円以上の無償資金協力案件を対象として第三者評価を実施している。

本業務は、平成 30 年度「対ジブチ無償資金協力（経済社会開発計画）」を対象にプロジェクトレベルの評価を行い、今後の類似案件にも有用な提言・教訓を導き出すことを目的に実施した。

2 評価の対象

評価対象は「平成 30 年度対ジブチ無償資金協力（経済社会開発計画）」である。本事業では、同国の持続可能な発展のための経済社会開発に寄与することを目的に、ジブチ-アディスアベバ間を結ぶジブチ回廊上の要衝である国道一号線のうち、特に損傷の進んでいるエチオピアとの国境から約 20km の区間の改修を実施することにより、交通の円滑化及び安全の向上を図った。
（詳細は「第 2 章 4 対象案件の概要」を参照）。

3 評価の方法

本評価調査は令和 6 年 4 月から令和 7 年 1 月に実施した。

（1） 評価の枠組み

外務省からの提供資料及びインターネット経由での公開情報を整理し、本調査の「評価の枠組み」を作成した。

表 1-1 評価の枠組み（要約版）

評価基準	評価項目	検証項目
1 計画の 妥当性	1-1 目的の関連 性	1-1-1 ジブチの開発ニーズ及び開発政策との関連性
		1-1-2 日本政府の外交政策及び開発協力政策との関連性
	1-2 計画された 事業内容の整 合性	1-2-1 ジブチの道路修復計画及び道路修復に関する主要課題や ニーズとの整合性

評価基準	評価項目	検証項目
	1-3 計画された実施体制の適切性	1-2-2 開発協力大綱(2015)(特に重点政策及び「開発協力の適正性確保のための原則」、ジブチの当該分野に対する外交や開発協力のための計画や活動との整合性
		1-3-1 無償資金協力(経済社会開発計画)に関し日本政府が想定する標準的実施体制との整合性
	1-4 計画プロセスの適切性	1-3-2 ジブチ政府機関の道路修復分野に関する実施運営体制や能力などに照らした適切性
		1-4-1 開発協力大綱(2015)の「開発協力の適正性確保のための原則」、日本政府の標準的な業務フローに比した適切性
		1-4-2 各評価項目の関連性や整合性の確保により寄与した点又は考慮すべきだった点
2 結果の有効性	2-1 事業の達成度と効率性	2-1-1 資金供与の達成度(インプット)
		2-1-2 道路修復工事の内容、単価、仕上がりの適切性(アウトプット)
		2-1-3 修復道路の利用状況及び維持管理状況(アウトプット)
		2-1-4 道路修復を通じた開発効果:期待された定量的効果及び定性的効果の発現状況(アウトカム)
		2-1-5 道路修復を通じた外交上の効果(アウトカム)
	2-2 実施・モニタリング・フォローアップのプロセスの適切性	2-2-1 開発協力大綱(2015)の「開発協力の適正性確保のための原則」、日本政府の標準的な業務フローに比した適切性
		2-2-2 上記の効果や達成度合いの確保により寄与した点又はより確保するために考慮すべきだった点

(2) 文献調査

外務省からの提供資料、道路分野の対ジブチ経済協力関連文書、世界銀行(以下、世銀)の対ジブチ支援事業にかかる調書、ネット上に公開された記事及び写真、ジブチの物流等に係るジブチ及びエチオピア中央銀行の統計データ等、各種情報の収集と分析を行った。

(3) 国内インタビュー調査

評価対象案件の国内関係機関である、外務省、国際協力機構(JICA)、調達代理機関(日本国際協力システム:JICS)、在ジブチ日本大使館並びに本事業を実施した企業(八千代エンジニアリング及び大日本土木)に対し、質問票による情報収集及びオンラインインタビューを行った。

(4) 現地調査

現地調査は2024年11月2日から11月9日に行った。

本事業の実施機関であるインフラ設備省道路局(以下、ADR)の他、インフラ設備省(以下、MIE)、外務国際協力省(以下、MAECI)等のジブチ政府関係機関とのインタビューを行った。また、在ジブチ・エチオピア大使館、世銀(ジブチ事務所及びワシントン本部とのオンライン)、EU 代表部、JICA ジブチ事務所等、本事業及びジブチの道路セクター事業に関わる各機関へのインタビューを行った。

本事業により改修された区間(国境から約 20km)を含む国道一号線の道路状況を視察

し、ディキル市にある ADR 現場事務所において、本事業道路の維持管理状況や隣接するサウジ開発基金による道路改修状況等につきヒアリングを行った。加えて、ガラフィ国境において、税関担当者や地域住民からのヒアリングを行った。また、世銀、EU、アフリカ開発銀行（以下、アフリカ開銀）が支援する国際幹線道路（ジブチ市からゲリレ経由でエチオピアに入る道路。以下、「南ルート」）の道路状況等も視察した（p.8 図 2-2 参照）。

表 1-2 現地調査日程表

日付	活動（ヒアリング先等）
11 月 2 日（土）	成田発（アディスアベバ経由）
11 月 3 日（日）	ジブチ着 エチオピア大使館
11 月 4 日（月）	ジブチ道路局（ADR）、日本国大使館、JICA ジブチ事務所
11 月 5 日（火）	事業サイト視察（ジブチ市→ADR ディキル事務所→ガラフィ）
11 月 6 日（水）	南ルート視察（ディキル→ゲリレ→ジブチ市）、アリサビエ県庁、EU 代表部、世界銀行（オンライン）
11 月 7 日（木）	ADR、インフラ設備省（MIE）、外務国際協力省（MAECI）、日本国大使館 報告
11 月 8 日（金）	ジブチ発
11 月 9 日（土）	成田着（アディスアベバ経由）

（5） 分析、評価判断、提言・教訓の検討

評価調査の結果を踏まえ、「計画の妥当性」「結果の有効性」について 4 段階評価（極めて高い／高い／一部課題がある／低い）を行った。評価結果からのフィードバックとして評価対象の関係者向けの提言と、より広範な留意事項を含む教訓を検討した。

4 実施体制


本評価調査は以下のメンバーで構成された評価チームが実施した。

評価主任 稲田十一（専修大学経済学部教授）
 コンサルタント 福田幸正（株式会社グローバル・グループ 21 ジャパン）
 木田暁子（株式会社グローバル・グループ 21 ジャパン）

第2章 評価対象の概要

1 対象国の概要

ジブチ共和国は、東に紅海の入り口アデン湾、北にエリトリア、西にエチオピア、南にソマリアに囲まれた面積 23,200 平方キロメートル(四国の 1.3 倍)、人口約 115 万人のアフリカの中でも最も小さい国の一つである。ジブチは熱帯乾燥帯気候帯にあり、毎年 6－9 月には平均最高気温が 40 度前後となることから、「世界一暑い国」と言われている。天然資源に乏しく、国土のかなりの部分が岩石砂漠であり、耕作可能地は国土面積のわずか 0.04%(10 平方キロメートル未満)、年間平均降水量も 130 ミリメートルと少ないため、食料はほぼ全て輸入に依存している。このようにジブチの自然条件は厳しいが、西に国境を接する人口 1 億人のエチオピアの輸出入の約 90%がジブチを経由しており、外港を持たない同国にとっての玄関口としての役割を担っている。ジブチはまた世界有数の船舶の行き来の多い航路の近くに位置しており、我が国自衛隊等を含め、各国のソマリア沖海賊対策の拠点となっているなど、地政学上重要な国である。これらを反映してジブチ経済は、港湾収入、エチオピア向け輸送による収入、駐留外国軍からの役務・借料収入や外国援助に依存しており、GDP の約 80%は港湾セクターを中心とするサービス部門が占めている。2023 年、ジブチの GDP 成長率は 6.7%と大幅に回復したが、これは主にエチオピアの内戦の終結によるものであり、依然として、世界的な海上輸送の動向や近隣諸国の紛争の影響を受けやすいことには変わりはない。近年ジブチは、地域の貿易・商業ハブになるとの国家目標を掲げ、中国の支援を受け、港湾や鉄道等の大型インフラ事業に着手したが、これらにより 2017 年以降、対外債務が増加している。

ジブチ共和国	地理・社会	経済(2023 年)
	面積: 23,200 km ² 人口: 1,152,944 (2023 年、世銀) 首都: ジブチ 民族: ソマリア系イツサ族 (50%)、エチオピア系アファール族 (37%) 言語: アラビア語、フランス語 宗教: イスラム教 (94%)、キリスト教 (6%)	主要産業: 運輸 GDP: 41 億米ドル 一人当たり GDP: 3,554.8 米ドル GDP 成長率: 6.7% 失業率: 26.3% インフレ率: 1.5% 対外債務残高(2022 年、対 GNI 比): 88.5%

出典: 外務省ホームページ、世銀

2 外務省の無償資金協力(経済社会開発計画)

外務省が実施する無償資金協力は、機動的な実施を確保する必要があるものなど、外交政策の遂行上の判断と密接に関連して実施される。「経済社会開発計画」は、自国の貧困削減を含む経済社会開発に取り組む開発途上国に対し、その取組に必要な資機材等の

調達のための資金の贈与を行うもので、いわゆる外貨支援としての性格も有する。2015 年 3 月までは、「ノン・プロジェクト無償」(通称「ノンプロ無償」、1987 年度に開始)という名称で実施されていた。

実施に当たっては、調達代理機関が被援助国政府の代理人となって調達を行う。また、日本国政府側と被援助国政府側が緊密に協議する場として政府間協議会(コミッティー)が開催される。物品の内容や調達先は、被援助国政府の意向、当該物品の特性などに基づき個別に判断されるが、一般的には契約者を原則として日本企業とした上で、物品を日本製品に限定しない契約タイド・調達アンタイド方式が採られる。経済社会開発計画のうち、施工契約の場合の標準的業務フローは以下のとおりである(経済社会開発計画の標準的フローについては別冊参照)。

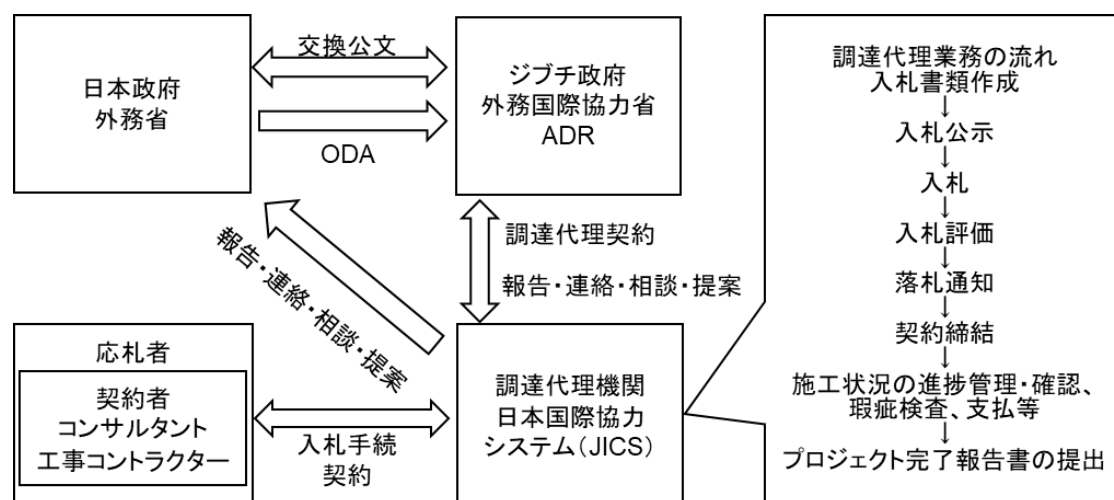


図 2-1 経済社会開発計画の標準的業務フロー(施工契約の場合)

出典: JICS ホームページを元に評価チーム作成

3 ジブチの道路セクター

(1) 概要

本事業の準備調査報告書(2018 年、JICA)によると、ジブチの道路総延長(約 1,806km)の内、舗装道路は全体の約 43%(約 778km)にとどまっていた。この内、国道の舗装率は 48%、市内道路の舗装率は 33%と低く、舗装率の向上と道路状況の改善に向けた道路整備・改修が重要課題とされた。本事業の対象路線である国道一号線は、ジブチ港からエチオピア国境のガラフィ(Galafi)までの 219km を繋ぐ最重要幹線道路であり、隣国エチオピアの輸入物資の 9 割以上が通過する大動脈である¹。

国道一号線は全区間舗装されているが、状況が良好な区間は 54%に過ぎず、ポットホ

¹ ガラフィ経由でジブチからエチオピアの首都アディスアベバに至る主要幹線の北ルート(約 870km)のほかには、南部の国境の町ゲリレ経由でアディスアベバに至る南ルート(約 747km)があるが、準備調査時点では、エチオピアの南ルート経由の輸入は全輸入の 5%弱であった。2021 年以降、世銀(IDA)がジブチとエチオピアに対して南ルート改修の支援を行っており、これが予定通り完成すると、2026 年には両国間の交通量の 4 割弱が南ルート経由になると予想されている(世銀審査調査書、2021)。なお、現地調査時点では、世銀が実施中の南ルート改修支援事業の完工時期は 2028 年と見込まれている。

ールや路肩の損傷、舗装の剥離等が著しく進行していた。特に、ガラフィ付近は通関業務のため渋滞が発生し、停車車両を避けて大型車両が舗装端部を通過するため、路肩の損傷が加速し、通行に時間を要するとともに、大型車両走行時の安全も確保されていなかった。また、劣悪な道路状況に加え、国境のガラフィを通過する車両数が 2013 年から 2017 年の 4 年間で倍増したことによって交通事故も多発した。かかる状況下、国際物流網の中心的役割を果たす国道一号線のボトルネック区間を改修することが、ジブチ政府にとって喫際の課題とされた。

(2) ジブチ-アディス回廊の現状と見通し

本事業は、ジブチ港からアディスアベバまでをつなぐ、ジブチ-アディス回廊の北ルートの一部をなす。ジブチ-アディス回廊は、ジブチ市から 70 km 程に位置するドウドウバララ (Doudou Balala) のインターセクションで分岐しており、ディキル (Dikhil) 経由ガラフィ (Galafi) 国境方面に向かう北ルートと、アリサビエ (Ali Sabieh) 経由ゲリレ (Guelileh) 国境方面に向かう南ルートがある。いずれもアディスアベバ郊外のモジョ (Mojo) ドライポート



国道一号線をエチオピアに向かう大型トラック

につながる幹線道路として機能し、エチオピア及び近隣国への物流を支えている。南ルート沿いには中国が支援した標準軌鉄道も 2017 年に敷設された。現在同鉄道の貨物取扱量は、エチオピアの全輸出入量 (2023 年: 1980 万トン) の 1 割程度であるが (2023 年: 209 万トン)²、着実に輸送実績を伸ばしている。

同回廊では、ドナー資金を活用した道路改修が進められている。同回廊の北ルートは、本事業に隣接するサウジ開発基金の工区が改修中であり、また、世銀は 2021 年から同回廊の南ルートの道路改修を支援している。図 2-2 は、ジブチとエチオピアの両国を繋ぐ回廊の工区別ドナー情報、完工予定年などを一覧にしたものである。

ADR によれば、すでにほぼ全てのジブチ側工区の資金調達が目途が立っており、JICA 事業であるパルマレ道路橋梁建設計画も含め、2028 年までにはジブチ側の全工区の道路改修が完了する見通しである。なお、エチオピア側では、北ルートでの道路改修事業は予定されていない模様である。

一方、南ルートの整備は主に世銀が支援しており、同ルートのジブチ側の工区は 2028 年までに完工が予定されている。エチオピア側の南ルートでは、2019 年に中国輸出入銀行の融資によりデウエレ (Deweile) - ディレダワ (Dire Dawa) 間 (224km) が完工している。それに隣接するディレダワ (Dire Dawa) - ミエソ (Mieso) 間 (142km) は世銀支援で実施中

² 鉄道貨物取扱量(トン): 2023 年(実績) 209 万トン、2024 年(計画) 248.2 万トン

鉄道旅客数: 2023 年(実績) 178 千人、2024 年(計画) 203.8 千人

出典: 2024 Revised Annual Plan, Ethio-Djibouti Railway Share Company, 22-03-2024

<https://edr.gov.et/wp-content/uploads/2024/04/EDR-2024-Revised-Annual-Plan-Stamped.pdf>

であり、2029 年の完工が予定されている。これにより、既存の山間ルート(214km)から約 70km の短縮となる。なお、エチオピアで南北ルートが交わるアワシュ(Awash)から首都アディスアベバ近郊のモジョ(Mojo)ドライポートに向かう区間(アワシュ(Awash)-アダマ(Adama)間 125km)の一部をアフリカ開発銀行が支援しており、2026 年の完工が予定されている。

以上の通り、ジブチ-アディス回廊は、本事業の実施を端緒にして、その後続々と各工区への他ドナーからの資金調達のめどが立ち、2028 年から 2029 年にかけて同回廊の南北ルートがシームレスに連結することになる見通しである。

Djibouti-Addis Corridor

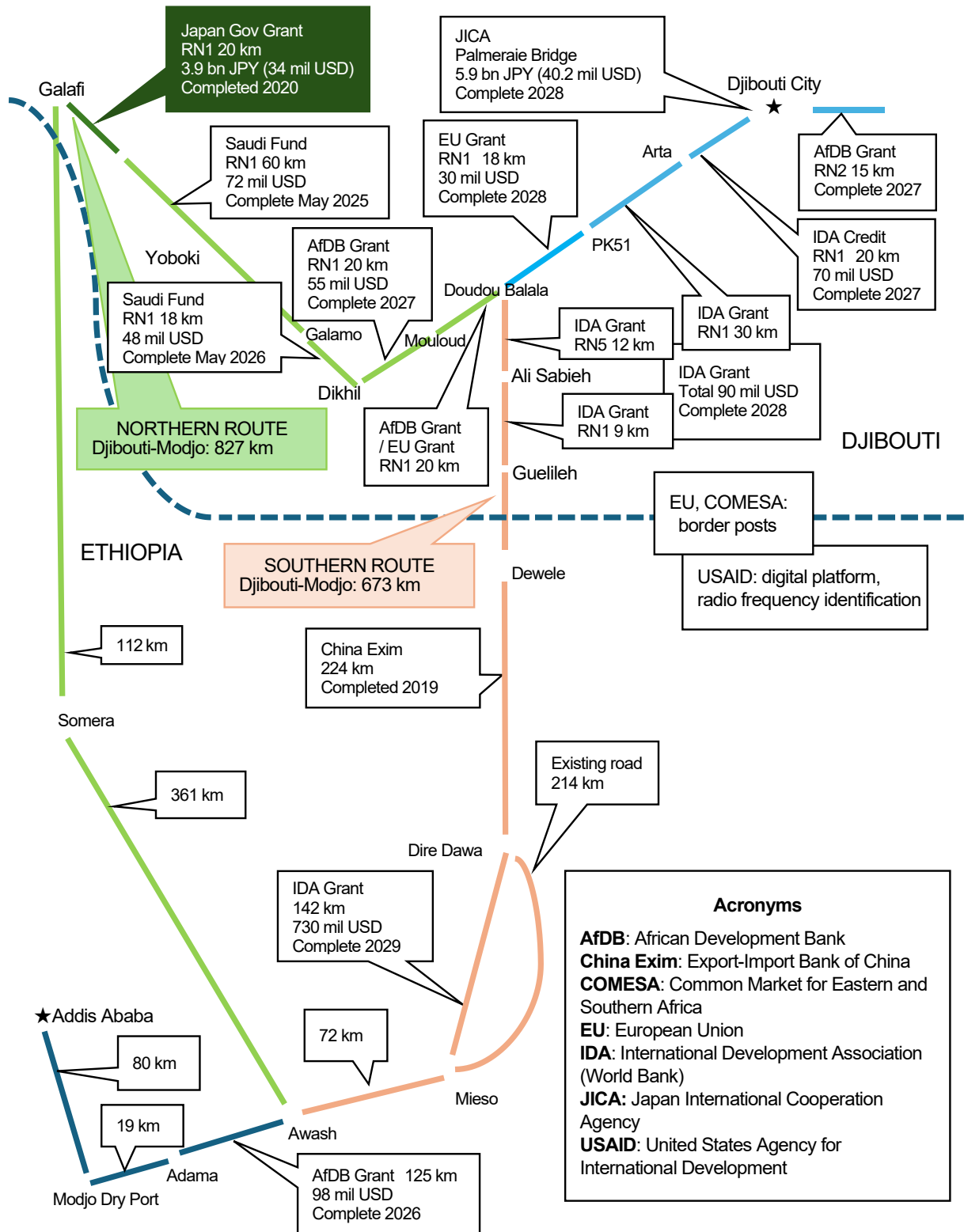


図 2-2 ジブチ-アディス回廊 エ区別ドナー情報

出典: 評価チーム作成

4 対象案件の概要

国・案件名	ジブチ共和国・平成 30 年度経済社会開発計画 (国道一号線改修計画)
分野／Sector	国道改修(21024 National road maintenance)
援助類型	経済社会開発計画
要請書受領日	2017 年 12 月 19 日
交換公文(E/N)署名日	2018 年 11 月 28 日
相手国コミッティメンバー	外務国際協力省(MAECI)二国間協力局
調達代理機関契約	機関名: JICS 契約開始: 2018 年 12 月 6 日 契約完了日: 2022 年 11 月 25 日
背景と必要性	<p>(1) 外交的意義</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ジブチは、「自由で開かれたインド太平洋」上の西の要点。同国に対する支援は、同国の経済的自立のみならず、東アフリカ地域の安定、さらに我が国関連船舶の安全な航行を含む海賊対策の観点からも意義が大きい。 ・ 2009 年に我が国がアデン湾・ソマリア沖で海賊対策行動を開始して以降、日ジブチ二国間関係は急速に緊密化、TICAD VI (2016 年 8 月於ケニヤ)の際には首脳会議が行われるなど、友好関係が強化されている。 ・ 我が国は、TICAD VI において「質の高いインフラ投資の推進のための G7 伊勢志摩原則」等をアフリカにおいて着実に実践する旨表明しており、本事業は我が国の方針に合致。 <p>(2) ジブチの道路セクターの課題と本事業の位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ジブチは「アフリカの角」地域における物流拠点。 ・ 同国の国道舗装率は低く、舗装率向上と道路状況改善に向けた道路整備・改修が同国政府の重要課題。 ・ 同国の国道一号線は首都ジブチからエチオピア国境を繋ぐ最重要幹線道路であり、エチオピアの輸入物資の 9 割以上が通過。 ・ 国境の通過車両数は急増しており、通関業務のための渋滞が発生し、停車車両を避けて大型車両が舗装端部を通過するため路肩の損傷を加速させ、交通に時間を要することに加え、大型車両の安全な走行が確保されていない。また、交通事故も多発しており、深刻な社会問題となっている。 ・ 本事業は、同国の国際物流網の中心的役割を果たす国道一号線のボトルネック区間を改修するもの。 <p>(3) 本事業の緊急性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特に傷みの激しい国境付近の緊急的な改修はジブチ、エチオピアの経済活動にとって死活的に重要。その中で、エチオピア自ら改修を行うとの圧力がジブチ政府に加えられ、また、サウジアラビアも南東部の隣接する区間の改修を予定している。このため、日本政府はジブチ政府から最大限の早期着工を求められていた。

	・ TICAD7(2019 年 8 月 於横浜)も控え、本事業の緊急性、ジブチの地政学的・外交的重要性に鑑み、早期に本事業を実施することは外交的観点から意義が大きい。																				
目的と事業内容																					
ジブチ回廊上の要衝である国道一号線のうち特に損傷の進んでいる区間(約 20km)の改修を実施することにより、交通の円滑化及び安全の向上を図り、もって同国の持続可能な発展のための経済社会基盤整備及び基礎インフラの脆弱性の克服に寄与することを目的とする。																					
	計画		実績																		
1) 供与金額 (インプット)	3,900 百万円		3,900 百万円																		
2) 資機材 (インプット)	計画 施設、機材等の内容: 国道一号線(ガラフィ-ヨボキ間のうちガラフィ側より約 20km)の改修 コンサルティング・サービス: 詳細設計、入札補助、施工監理		同左																		
3) 使用目的・成果 (アウトプット/アウトカム) (定性的/定量的指標及び成果)	交通の円滑化及び安全の向上 定量的効果 <table><tr><td>指標</td><td>基準値 (2018 年)</td><td>目標値 (2024 年)</td></tr><tr><td>道路状況</td><td>0%</td><td>100%</td></tr><tr><td>旅客数/日</td><td>50 人</td><td>90 人</td></tr><tr><td>貨物量/日</td><td>32,900 トン</td><td>49,000 トン</td></tr><tr><td>対象区間平均所要時間</td><td>約 1 時間</td><td>20 分</td></tr><tr><td>ワジ³氾濫時の通行止め頻度</td><td>10 回/年</td><td>0 回/年</td></tr></table> 定性的効果 ・ 国道一号線の物流輸送の円滑化、走行 ・ 性の改善、横転事故の減少などの交通安全対策 ・ 対象区間の物流の運搬の円滑化、緊急医療へのアクセス確保		指標	基準値 (2018 年)	目標値 (2024 年)	道路状況	0%	100%	旅客数/日	50 人	90 人	貨物量/日	32,900 トン	49,000 トン	対象区間平均所要時間	約 1 時間	20 分	ワジ ³ 氾濫時の通行止め頻度	10 回/年	0 回/年	本報告書 第 3 章 評価結果「2 結果の有効性」参照。
指標	基準値 (2018 年)	目標値 (2024 年)																			
道路状況	0%	100%																			
旅客数/日	50 人	90 人																			
貨物量/日	32,900 トン	49,000 トン																			
対象区間平均所要時間	約 1 時間	20 分																			
ワジ ³ 氾濫時の通行止め頻度	10 回/年	0 回/年																			
4) 期待される援助効果としての開発効果と外交上の意義/効果 (アウトカム)	・ 持続可能な発展のための経済社会基盤整備 ・ 基礎インフラの脆弱性の克服 ・ G7 伊勢志摩サミットの成果(「質の高いインフラ投資」)の実践(外交的意義) (指標は設定されていない)																				
外部条件又は留意事項	計画時: 特になし																				

³ ワジとは、乾燥地帯において、雨が降ったときにのみ流水のある川や谷。

第3章 評価結果

1 計画の妥当性

計画の妥当性 <高い>
目的の関連性 <高い> （案件の目的や期待された援助効果は、どのような点において、どの程度、ジブチ及び日本の政策と関連性があったか）
<p>本事業は、ジブチの最重要幹線道路の国道一号線のうち、最も損傷の激しいガラフィ国境からの約 20km の道路を改修することにより、交通の円滑化と安全の向上を図り、持続可能な発展のための経済社会基盤整備と同国の基礎インフラの脆弱性の克服に寄与することを目的としていた。計画時から現在に至るまで、回廊道路を始めとする国内道路網の整備はジブチの重点分野の一つである。日本は、ジブチを戦略的パートナーとして位置づけており、本事業は日本の対ジブチ国別援助方針で重点分野とされる「持続可能な発展のための経済社会基盤整備」に位置づけられていた。</p> <p>以上から、本事業の目的とジブチ及び日本の開発政策との関連性は高い。</p>
計画された事業内容の整合性 <高い> （計画された事業内容は、どのような点において、どの程度、ジブチ及び日本の施策と整合性があったか）
<p>ジブチ港は内陸国エチオピアの輸出入窓口となっており、ジブチにとって、ジブチーアデイス回廊の一部をなす国道一号線の改修は計画時、極めて緊急性の高い最重要課題であった。本事業は、国道一号線のうち、特に損傷の著しいエチオピア国境からの 20 kmの道路改修であり、ジブチの開発ニーズと極めて高い整合性があった。</p> <p>本事業では、改質アスファルトの採用、ボックスカルバートの設置、交通安全のためのガードレール等の設置により、経済性に配慮しつつも高水準の道路改修が計画された。これは、アフリカで「質の高いインフラ」整備を実施するという日本の方針に合致していた。</p> <p>本事業は、開発協力大綱(2015)の「開発協力の適正性確保のための原則」にのっとり計画された。</p> <p>以上により、本事業で計画された事業内容とジブチにおける道路分野の開発ニーズ、及び日本の援助方針との整合性は高い。</p>
計画された実施体制の適切性 <高い> （計画された実施機関/エンドユーザー・運営体制・業務フローは、どのような点において、ジブチ及び日本の関連制度・体制と整合性があったか）
<p>本事業の実施体制は、日本側もジブチ側も外務省の無償資金協力(経済社会開発計画)の標準実施体制に整合していた。</p> <p>実施機関の ADR は、JICA の無償資金協力の供与機材を活用した道路改修を実施しており、通常の維持管理が可能な技術レベルを有していた。加えて道路の維持管理に係る専門家派遣により更なる能力向上も期待されており、本事業の実施機関として適切であった。</p> <p>以上により、本事業の計画された実施体制の適切性は高い。</p>

計画プロセスの適切性 <高い>

(案件の計画プロセスは、計画の妥当性の確保のために、どの程度、どのような点において、適切であったか又は課題があったか)

本事業は、開発協力大綱(2015)の「開発協力の適正性確保のための原則」にのっとっていた。

本事業は、要請から8か月後にJICAによる無償資金協力から外務省による無償資金協力(経済社会開発計画)に変更された。これは、少しでも早い事業の実施を求めるジブチ側の強い要望に配慮した対応であり、適切であったと考えられる。その後は、外務省の無償資金協力(経済社会開発計画)の標準的な業務フローに沿って、適切に遂行された。

以上により、本事業の計画プロセスの適切性は高い。

(1) 目的の関連性

ア ジブチの開発政策と運輸・交通分野の位置づけ

ジブチは、国家成長のための長期開発計画「Vision Djibouti 2035」を2014年に策定した。同計画では、東アフリカとアジアを結ぶ主要な貿易経路にある同国の地の利を生かした経済成長の実現のため、グッドガバナンス、経済の多様化、人的資本の開発そして地域統合の推進が掲げられた。また同国家計画の実施戦略である「成長加速化と雇用促進戦略(2015-2019)」(Strategy of Accelerated Growth and Promotion of Employment:以下、SCAPE)では、長期目標に向けた4つの重点戦略軸の一つとして「民間セクター主導による競争力と多様性のある経済」が挙げられ、その中で、国際物流網の整備と国内輸送網の充実が、重要な戦略として位置づけられていた⁴。

その後の国家開発計画「Djibouti ICI 2020-2024」においても、ジブチは、包摂(Inclusion)、連結性(Connectivity)、制度(Institution)を3つの軸として開発を進められている。国内外における連結性強化に向けた道路網の整備は、同計画の中で、引き続き重点分野として位置付けられている⁵。

以上から、本事業は、ジブチの開発政策に合致していた。

イ 日本の外交政策・開発協力政策

日本は、対ジブチ国別援助方針(2014年)において、ジブチを戦略的に重要なパートナーと位置づけていた。その理由として、同方針では、ジブチがアジア・アフリカおよび欧州をつなぐ海上交通の要衝に位置すること、2001年の和平達成以降の安定した国内情勢と日本を始めとする諸外国との良好な関係を維持していること、東アフリカ地域の物流拠点でもあるジブチ港は同地域の地域統合や安定的発展にとって重要であること、ソマリア沖・アデン湾の海賊対策等の活動拠点を、自衛隊を含む各国に提供する地域の重要な安定勢力で

⁴ その他、人的資本の開発、グッドガバナンスの推進、地方開発がある。

⁵ Djibouti ICI 2020-2024では、国際的物流ハブとしての成長戦略が掲げられ、道路の整備と維持管理の強化に加え、港湾、鉄道、航空等の他の輸送手段との相互連結性の推進や、通関制度などにおける非関税障壁の削減等が重視されている。

あることなどが挙げられていた⁶。さらに、このようなジブチに対し、ODAを通じて支援することは、同国の安定と発展を促進するとともに、東アフリカ地域や国際経済の安定的発展にも貢献することが期待され、意義が大きいとしていた。

これを踏まえた日本の対ジブチ国別援助の基本方針は、「地域安定化の基盤の強化と経済社会に寄与する支援」であり、重点分野として以下の3つが挙げられていた。

- (1) 持続可能な発展のための経済社会基盤整備
- (2) 経済社会開発を下支えする人材の育成
- (3) 地域の安定化努力強化

本事業は、上記の重点分野(1)に該当し、その中の産業インフラ整備プログラムに位置付けられていた。ジブチ港からエチオピアのアディスアベバをつなぐジブチ-アディス回廊の一部を整備することは、隣国エチオピアへの輸送を大幅に改善することになり、ジブチ港を中心としたジブチの経済社会発展に寄与するのみならず、将来的な東アフリカ地域の物流の発展にも貢献することが期待されていた。

以上から、本事業は、日本の対ジブチ外交政策及び国別援助方針に合致していた。

(2) 計画された事業内容の整合性

ア 当該分野の計画・開発ニーズと事業内容の整合性

本事業の内容は、国道一号線の中でも、特に損傷の著しいエチオピアとの国境のガラフィから約20kmの道路改修であり、それによる交通の円滑化と安全の向上を目的としていた。

国道一号線は、首都ジブチからエチオピア国境のガラフィまでをつなぐ全長219kmに及ぶ最重要幹線道路である。ジブチ港から隣国エチオピアの首都アディスアベバに至る国際回廊の一部を成し、2018年当時は、隣国エチオピアの輸入量の9割以上がガラフィを通過していた⁷。国道一号線は全区間が舗装されているが、近年の物流量の急増もあり⁸、ポットホールや、路肩の損傷、舗装の剥離などが著しく、道路状況が良好な区間は54%に過ぎなかった⁹。中でも、ガラフィ国境付近の道路は特に損傷が激しかった。通関業務に伴う渋滞の発生や、交通量増加に伴う事故の増加なども起きており、それらは深刻な社会問題となっていた。このような道路状況を背景に、隣国エチオピアからも、ジブチに対し、再三、道路の整備が求められていた。本事業の要請があった2017年当時、国道一号線の改修は、ジブチにとって、迅速な対応が必要とされる極めて重要な課題となっていた。

以上から、本事業は、ジブチの道路分野の開発ニーズと高い整合性があった。

⁶ 年間約2千隻の日本関係船舶が航行するソマリア沖・アデン湾航路の海賊対策のため、日本政府は2009年よりジブチを拠点として自衛隊を派遣している。

⁷ p.4-19、JICA(2018)「ジブチ回廊情報収集・確認調査ファイナルレポート」

⁸ 2013年から2017年の4年間に、ガラフィを通過する輸送量が倍増した。(p.1-8、JICA(2018)「ジブチ国国道一号線改修計画準備調査報告書」)

⁹ 外務省提供資料による。

イ 当該分野に対する外交や開発協力のための計画・活動と事業内容の整合性

日本は、TICAD VI の機会に、ナイロビ宣言の優先分野の 1 つである「経済の多角化・産業化」に関し、「質の高いインフラ投資の推進のための G7 伊勢志摩原則」をアフリカにおいて着実に実践し、経済活動の基盤となる質の高いインフラの整備を行うことを表明した¹⁰。

本事業では、酷暑期のジブチでの使用を考慮し、高温耐久性の高い改質アスファルトが採用された。維持管理の容易さと経済性を考慮し、橋梁に代えて 9 連のボックスカルバートが設置された。降雨時に冠水し通行不能を引き起こしていた既設道路の洗い越し構造を、全てカルバートに更新することで通年通行が可能となった。また、交通安全のためのガードレール等の付帯施設も設置された。本事業では、このように経済性に配慮しつつも高水準の国際幹線道路の整備が計画され、質の高いインフラ整備を実施するという上記方針に合致していた。

本事業の実施機関である ADR に対しては、表 3-1 のとおり、無償資金協力「道路管理機材整備計画」(JICA、2016 年 3 月 E/N 署名)において道路維持管理機材が供与されている。本事業と前後して、ジブチ政府から機材の維持管理に係る専門家の派遣(JICA)が要請されていた¹¹。また、平成 30 年度対ジブチ無償資金協力「経済社会開発計画」(2018 年 8 月 E/N 署名)により、事故車両撤去のためのレッカー車等の調達も予定されていた。

表 3-1 ADR への協力一覧

案件名	形態	供与額	実施期間
道路管理機材整備計画	JICA・無償資金協力	1,239 百万円	2016 年～2019 年
平成 30 年度対ジブチ無償資金協力「経済社会開発計画」	外務省・無償資金協力	250 百万円	2018 年
道路維持管理機材運用整備能力向上アドバイザー	JICA・技術協力(専門家派遣)		2019 年～2022 年

出典:外務省ホームページ、JICA ホームページ

これらの協力は、本事業で改修・整備される道路の維持管理や交通安全対策にも活用されることが期待されていた。よって、関連する道路分野の協力と本事業の事業内容との整合性は高い。

また、外務省によれば、ジブチ側との継続的な接触の中で、常に、軍事的用途の使用の禁止、不正腐敗防止、環境・社会配慮等を確認していた。よって本事業は、開発協力大綱(2015)の「開発協力の適正性確保のための原則」にのっとり計画された。

以上により、本事業の事業内容は、質の高いインフラ整備の実施という外交方針や関連する道路分野の協力と高い整合性を有していた。

¹⁰ 2016 年 8 月 27 日、安倍元首相基調演説 https://www.mofa.go.jp/mofaj/af/af2/page4_002268.html
TICAD VII における取組 <https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000183834.pdf>

¹¹ 道路維持管理機材運用整備能力向上アドバイザー (2019 年～2022 年)

(3) 計画された実施体制の適切性

ア 日本政府が想定する標準的な実施体制との整合性

本事業は、2018 年 11 月に交換公文(E/N)が署名され、同年 12 月には調達代理業務契約がジブチ政府と JICS との間で署名され、直後にコミッティーが開催された。コミッティーにはジブチ側からは、本事業の責任機関である MAECI が出席し、日本側からは在ジブチ日本大使館と JICS が出席した。その後の計画の詳細については、在ジブチ大使館や JICS とジブチ政府関係者との間で、適宜協議、合意されており、再度のコミッティー開催の必要は生じなかった。

以上から、本事業は、外務省の無償資金協力(経済社会開発計画)の標準的な実施体制に整合していた。

イ ジブチ側の実施体制・能力等との整合性

本事業のジブチ側の実施体制は、無償資金協力のジブチ政府側責任機関として MAECI、監督官庁として MIE、事業実施機関として ADR から構成されていた。なお、2018 年 10 月に回廊道路網の一元的な管理を港湾局傘下のジブチ港湾道路公社(DPCR S.A.)が担う旨の大統領令が発出されたが、本事業に関しては、2018 年 12 月のコミッティーで、実施機関を ADR とし、2019 年 2 月に改めてその旨が確認、合意された¹²。

ADR は、MIE 傘下の組織であり、ジブチの道路整備・改修に係る計画と実施を担っている。本事業計画時(2018 年)には、国道の料金を徴収し、それによる道路の維持管理も実施していた。日本との協力では、(2)イに記載の通り、無償資金協力「道路管理機材整備計画」(JICA、2016 年 3 月 E/N)のカウンターパート機関であり、同供与機材を用いてジブチ市内を中心とする道路改修を実施していた。よって、通常の道路維持管理が可能な技術レベルを有していた。本事業に先立ち、「平成 30 年度対ジブチ無償資金協力(経済社会開発計画)」(2018 年 8 月 E/N)によりクレーン車の供与も受けていた。加えて、本事業の計画時に、道路の維持管理に係る JICA 専門家の派遣が要請されていたことから、その維持管理能力が更に強化されることが期待された。以上から、ADR は、本事業の実施機関として必要な能力を有していた。

2024 年の評価調査時点でも、ADR はジブチ-アディス回廊に係る道路改修事業の実施監理を行っている。このように、事業実施能力の点で、ADR は本事業の実施機関として適切であったと考えられる。

以上から、本事業で計画された実施体制は日本側もジブチ側も適切であった。

¹² 2018 年 10 月 28 日付大統領令(2018-319/PRE/2018)によって、港湾からつながる回廊道路(7 国道)を DPCR 社所管、その他 12 国道を ADR 所管としたもの。これにより DPCR 社が回廊道路の料金徴収を行い、予算と維持管理計画、債務返済を担うこととなった。同社の維持管理計画に基づき、道路改修工事を ADR 又は民間企業に委託して実施する体制だったが、ADR によれば、同体制がうまく機能してこなかったため、2025 年にも DPCR の機能は ADR に再移管される見通しである。

(4) 計画プロセスの適切性

ア 開発協力大綱(2015)の「開発協力の適正性確保のための原則」に比した適切性

外務省によれば、日本の開発協力における軍事的用途の使用の禁止、不正腐敗防止、環境社会配慮等の原則については、ジブチ政府との継続的接触の中で確認しており、万一懸念が生じた際には速やかに対応する体制を有していた。また、本事業の安全配慮については、事業実施機関や事業実施者との情報収集・連絡協議体制の構築を行うこととなっていた。本事業の E/N には、軍事的用途の使用等の禁止及び不正腐敗の防止について、ジブチ政府側の義務として明記されていた。本事業の JICS 及び事業関係者とジブチ政府との契約書には、環境社会配慮及び腐敗防止、関係者の安全確保について、ジブチ側の責任として明記されていた。

以上から、本事業は、開発協力大綱(2015)の「開発協力の適正性確保のための原則」にのっとり適切であった¹³。

イ 日本政府の標準的業務フローとの対比による適切性

2017 年 12 月にジブチより本事業の要請が提出された。2018 年 3 月には JICA 無償資金協力による支援のために準備調査が開始された。しかし、同年 7 月、ジブチ側から、サウジ開発基金からの資金調達ができただけで、本事業のキャンセル若しくは工区変更を希望する打診があった。この背景には、ジブチ政府がエチオピア政府から国道一号線の早急な改修を累次にわたり求められていたことがあった。本事業の対象である国道一号線は、ジブチ港からエチオピアに向かう主要な輸送道路であり、その道路状況の悪化はエチオピアにとっても死活問題であった。準備調査時にも、エチオピア政府代表団がジブチ政府に働きかけるなどしており、主要な貿易相手である隣国エチオピアの強い要望に応じる必要をジブチ側は強く認識していたと考えられる。このように、少しでも早い着工と事業の完成を強く望むジブチ政府の意向を踏まえ、外務省は、慎重かつ迅速な検討とジブチ政府との協議を重ねた結果、2018 年 8 月末に、本事業を JICA による無償資金協力よりも迅速な対応が可能な外務省による無償資金協力(経済社会開発計画)で実施することをジブチ政府と合意した。

その後は、在ジブチ日本大使館での精査、外務省での検討を経て、2018 年 10 月には財務省との協議が行われた。その後の閣議決定を経て、2018 年 11 月に交換公文(E/N)が署名された。

2018 年 12 月に、調達代理機関である JICS とジブチ政府との間に調達代理契約が署名された。同月のコミッティーにおいて、ジブチ側の実施体制、事業予算の配分(表 3-2)、実施工程及び施工会社の選定方法(日本での競争入札)などについて合意された。本事業の緊急性に鑑み、また基本設計から工事完了までの技術的一貫性の確保のため、本事業

¹³ ①民主化の定着、法の支配及び基本的人権の保障に係る状況、②軍事的用途及び国際紛争助長への使用の回避、③軍事支出、大量破壊兵器・ミサイルの開発製造、武器の輸出入等の状況、④開発に伴う環境・気候変動への影響、⑤公正性の確保・社会的弱者への配慮、⑥女性の参画の促進、⑦不正腐敗の防止、⑧開発協力関係者の安全配慮
<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/000072774.pdf>

の基本設計を行った八千代エンジニアリングを、詳細設計、入札補助及び施工監理業務のために雇用することが合意された。併せて、ジブチ側負担事項として、土地の確保、速やかな通関、関税等の免税、輸入許可等についても合意された。

表 3-2 本事業の予算配分

No.	コンポーネント	予算（円）	割合
1	建設工事 - 迂回路：21.66km - 国道一号線改修：20.69km（ガラフィ国境から） - 渡河構造物：40 箇所	3,479,740,000	89.22%
2	コンサルティング・サービス （詳細設計、入札補助、施工監理）	371,280,000	9.52%
3	JICS 調達代理費	49,140,000	1.26%
合 計		3,900,000,000	100%

注 JICS 経費は調達品目により変動ありの上限額。合計は百万円未満切り捨て。

出典：外務省提供資料より評価チーム作成

以上のように、本事業は、ジブチ政府からの要請を受け、当初は JICA による無償資金協力の支援を念頭に置いて準備が進められたが、その後ジブチ政府との協議を踏まえ、外務省による無償資金協力（経済社会開発計画）によって対応することがより適当との判断に至った経緯がある。これは、少しでも早い事業の実施を求めるジブチ側の強い要望に配慮した対応であり、適切であったと考えられる。その後 3 か月で E/N が署名された。その業務フローは、外務省の無償資金協力（経済社会開発計画）の標準的な業務フローと整合する。

ウ 計画の妥当性の確保に寄与した要因、考慮すべきだった点

本事業を含むジブチの国道一号線は、ジブチやエチオピアの経済活動において死活的に重要であり、その道路改修はジブチにとって迅速な対応が必要な最優先課題となっていた。このため、緊急性を考慮して無償金協力（経済社会開発計画）による実施を決め、かつその後の業務フローも迅速に実施されたことは、先方の開発ニーズに即応するものとなった。

なお、本事業が当初想定されていた JICA による無償資金協力ではなく外務省による無償資金協力（経済社会開発計画）での対応となった要因の一つとして、ジブチ側が、サウジ開発基金からの支援のめどがついたことを踏まえ、日本側への要請をキャンセル、若しくは工区を変更し、少しでも早い着工・完工を強く望んだことが考えられる。サウジ開発基金は 2018 年に国道 1 号線改修のために 120 百万米ドルの借款契約（L/A）をジブチ政府と署名した模様であり、同 L/A 署名までの準備時期は、ジブチ側が本事業を日本側に正式要請（2017 年 12 月 19 日）した時期と重なると考えられる。もし日本側がジブチ側とサウジ開発基金との動静を把握していたのであれば、別途の対応が検討されたかもしれない。いずれにせよ、上述のとおり、本件選択肢は、少しでも早い事業の実施を求めるジブチ側の強い要望に配慮した適切な対応であったと考えられる。

2 結果の有効性

結果の有効性 <高い>
事業の達成度と効率性 <高い> (案件は、どのような点において、どの程度、計画された事業内容と目的を達成したか)
<p>本事業はコロナ禍の最中にもかかわらず、契約上の 20 か月より 2 か月短い 18 か月で供与金額満額を活用して完工した。施工品質については、現地調査時においても ADR の評価も依然高かった。なお、ADR は、本事業による日本工区の仕上がりの質を高く評価し、他の工区にも日本の工区の品質基準(改質アスファルト)を採用し、気候変動にも強靱な回廊道路とすべく、品質を統一することを決定した。本事業は所期の貨物量に対応している等、目的どおり交通の円滑化及び安全の向上を果たしている。</p> <p>以上より、本事業の達成度と効率性は高い。</p>
実施・モニタリング・フォローアップのプロセスの適切性 <高い> (案件の実施・モニタリング・フォローアップのプロセスは、結果の有効性の確保のために、どのような点において、適切であったか、または課題があったか)
<p>本事業の実施・モニタリング・フォローアップのプロセスは、開発協力大綱(2015)の「開発協力の適正性確保のための原則」にのっとり、また、日本政府の標準的な業務フローに沿って適切に実施された。事業 completion 後に事業の一部に豪雨被害を受けたが、大使館はジブチ側に対策を申し入れている。</p> <p>以上より、本事業の実施・モニタリング・フォローアップのプロセスの適切性は高い。</p>

(1) 事業の達成度と効率性

ア 資金供与の達成度(インプット)

本事業では、2019 年 2 月 8 日に日本政府からジブチ政府の口座に資金が振り込まれ、同年 2 月 28 日に調達代理口座への資金移動が行われた。資金の使途は表 3-3 に示すとおりであり、合計金額は 39 億円であった。

表 3-3 供与資金の使途

項目	契約年月日	金額(円)
調達代理業務〔(一般)日本国際協力システム(JICS)〕	2018 年 11 月 28 日	44,850,000
コンサルティング・サービス〔八千代エンジニアリング(株)〕	2018 年 12 月 21 日	371,278,000
工事コントラクター〔大日本土木(株)・戸田建設(株)共同企業体〕	2019 年 4 月 22 日	3,478,157,671
リインバースメント ¹⁴		5,711,829
銀行手数料		2,500
合計		3,900,000,000

出典: JICS

¹⁴ 経済社会開発計画では、残余金が供与額と利息の合計の 3%以下となった場合、その金額を相手国政府の支出(E/N 署名以降に相手国政府(主にエンドユーザー)が被援助国以外の国から調達した物又はサービスの費用)に充当することができる。これを「リインバースメント」という。本事業では、建設機械(エクスカベーター、モーターグレーダー、ホイールローダー)の購入金額に充当した。

イ 事業の達成度と効率性(アウトプット)

本事業のアウトプットは以下の通りである。

(ア) 建設工事

迂回路:21.66 km

国道一号線改修:20.69 km(ガラフィ国境から)

渡河構造物(カルバート等)

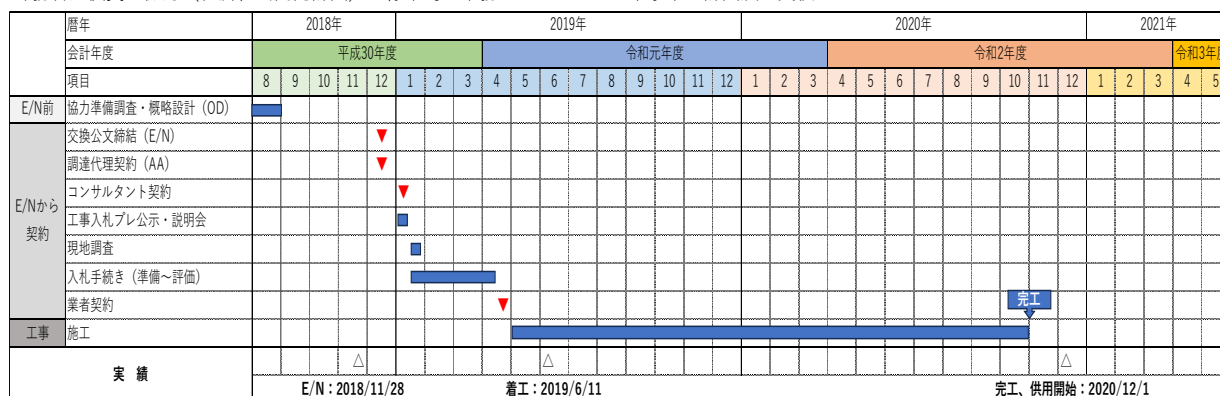
コンサルティング・サービス:詳細設計、入札補助、施工監理

(イ) 工期

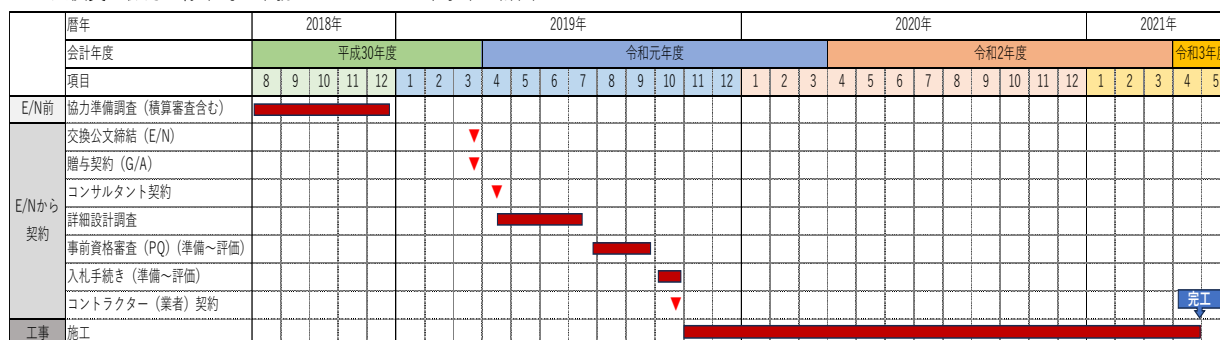
本事業が経済社会開発計画に移行した際に策定された工程案によると、E/N 署名は2018年12月、着工は2019年5月、完工は2020年11月が予定されていた(工期:18か月)。実際のE/N署名は2018年11月、着工は2019年6月11日、完工は2020年12月1日となり(工期:約17.5か月)、ほぼ当初の計画どおりとなった。一方、JICAが当初想定していたスケジュールでは、E/N署名は2019年3月、着工は2019年11月、完工は2021年4月(工期:18か月)であった。最終的に外務省による無償資金協力(経済社会開発計画)での実施が選択されたことにより、JICAによる無償資金協力に比べE/N署名までの期間が4か月間短縮できたことを主な理由として、完工時期も4か月間早まった。

表 3-4 本事業の業務工程計画と実績及び JICA 無償資金協力で当初想定された工程計画

外務省無償資金協力(経済社会開発計画)の標準的な業務フローに基づく本事業の計画及び実績



JICA無償資金協力の標準的な業務フローに基づく本事業の計画



出典:外務省及び JICA 提供資料に基づき評価チーム作成

なお、コントラクターによると、工期が 18 か月に納まった主な理由として、下請け企業の協力が大きかったとのことであった¹⁵。具体的には、下請け企業からの提案で、ボックスカルバートの工事を当初計画よりも多くの場所で同時に行う、道路舗装工事では夜間に石材を運び込んでおき日中に工事を行うなどの積み重ねの結果、早期完工が実現した。

(ウ) 工事単価

本事業の 1km 当たりの事業費は、1.95 億円(39 億円÷20km)となる。隣接するサウジ開発基金の 1km 当たりの事業費は、1.8 億円(72 百万米ドル÷60km=1.2 百万米ドル[1 米ドル=150 円])となり、両案件の単価はほぼ同程度であり、適切な工事単価であった。

(エ) 施工品質

工事の仕上がりについては、瑕疵検査(完工一年後 2021 年 12 月 13 日実施)時点では改質アスファルトの使用が奏功し舗装状態は良好だったので、ADR の評価は高かった。また、現地調査時においても ADR の評価は依然高かった。なお、ADR は、本事業による日本工区の仕上がりの高い質に鑑み、他の工区にも日本の工区の品質基準(改質アスファルト)を採用し、気候変動にも強靱な回廊道路とすべく、品質を統一することを決定したとのことである。



日本工区の道路

本事業の工事はコロナの蔓延時期と重なったが、本事業の重要性に鑑み ADR は事業サイトを厳格に隔離し、工事の続行を図った。コロナ期間中、コンサルタントは帰国していたが、オンラインで ADR を支援した。コンサルタントチームのジブチ人スタッフや日本人コントラクターは現地に留まることを余儀なくされたが、そのことが奏功し、高い施工品質、工事の着実な遂行を担保した。ADR によると、本事業はコロナ禍にもかかわらず実施された同国で唯一の開発事業であり、日本大使館とも本事業の緊要性を共有し、緊密に連携を図ったとのことである。

ウ 道路の使用状況(アウトプット)

(ア) 道路の利用状況

道路は当初の目的どおり、円滑かつ安全な陸上輸送を可能とする道路インフラとして機能しており、主に大型トラックによるジブチ-エチオピア間の貨物輸送に利用されている。現在の大型トラックの交通量は上下とも千数百台/日と推定される。なお、場所と時間帯によっ

¹⁵ HAWK (イエメン企業): 土木、コンクリート工、COSMEZZ (イタリア企業): 舗装工

ては、大型トラックが数珠つなぎで走行している光景を見ることができる。

(イ) 道路の点検・整備・修復の状況

回廊道路の維持管理は、現段階では ADR が道路の検査を行い、DPCR が維持管理を行う体制になっている。本事業の完工後の 2022 年 8 月に発生した豪雨では、一部区間が水没したものの、通行止めとなった時間は数時間



日本工区の道路(ガードレールと標識)

程度であり、道路の通行に大きな支障はなかった。ただし、豪雨によって浸食した箇所の応急措置はなされたが、DPCR が担っていた国道の管理業務が ADR に再度移管される見通しであることから、今後の修復工事着手、完成までには一定の時間を要するものと予想される。

なお、ADR によると、2022 年 8 月の豪雨の経験を踏まえて、それ以降の道路建設においては、排水設計の降雨量を 100 年確率とするなどの豪雨対策を加味した仕様とすることとした。

2022 年 8 月の豪雨により、本事業対象区間のいくつかのカルバートの周辺で盛土崩落が生じた。これらへの盛土再構築及び法面保護の対策工が未実施の箇所があり、早急に対策工を施す必要がある。本事業コンサルタントは、豪雨直後にこの点を ADR に申し入れていた。ADR は、同カルバートを含めた全カルバートの対策工についての調査を実施し、対策案を策定済みであり、現在、MIE が同対策案を検討中である。

現地調査において、豪雨による応急措置を施したカルバート 1 箇所を視察したが、盛土崩落によりカルバートの上のガードレールがぐらついており、また道路アスファルトと地面の間の浸食はかなり進んでいると看取された。



対策工を実施したカルバート



対策工未実施のカルバート

その他、現地調査時の気づきの点として、本事業の工区間のガードレール(エチオピア方面行)が随所で破損していた。

エ 事業を通じた開発効果(アウトカム)

(ア) 定量的効果

本事業の計画時に設定された定量効果指標の達成度について分析した結果、表 3-5 の通り、目標値はおおむね達成される見込みである。

表 3-5 定量的効果指標

指標 ¹⁶	基準値(2018)	目標値(2024)	予測値(2024)
本事業対象区間の道路状況 (良好状態/道路延長(%)) ^{注1}	0%	100%	100%
貨物量/日	32,900トン ^{注2}	49,000トン	49,000トン以上
対象区間平均所要時間	約1時間	20分 ^{注3}	20分
ワジ氾濫時の通行止め頻度	10回/年 ^{注4}	0回/年	0回/年

注: 1 道路延長に対する良好状態にある道路区間の割合。

2 基準値は交通量調査結果に基づく。貨物量は大型車 1 台あたり 35 トンで算定した。

3 平均時速 60km で設定。

4 道路局への聞き取り調査結果より設定。

出典: 外務省提供資料、予測値(2024 年)は評価チーム

表 3-6 のとおり、JICA 準備調査では基準年(2018 年)の本事業工区の貨物量/日は 32,900 トン/日とされた(8.)。2018 年の実績(6.網掛け)は 25,064 トン/日であり、基準値は実績よりも約 30% 過大であった¹⁷。2023 年の実績は 46,382 トン/日となっており、2023 年の予測値 46,340 トン/日とほぼ同じとなっている。なお、2018/19 から 2022/23 までの年平均成長率は 9.71% なので、これを用いると、2024 年の本事業の工区の貨物量は 50,886 トンとなり、2024 年の目標値 49,000 トン/日を上回ることが見込まれる。

表 3-6 エチオピアの輸出入量

	単位	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23	2023 ^(注)	2024
1. 輸入	百万トン	9.4	11	12.4	11.3	14.2	18.4	
2. 輸出	百万トン	1.3	1.3	1.3	1	1.3	1.4	
3. 合計	百万トン	10.7	12.3	13.7	12.3	15.5	19.8	
4. 日量 (3.合計/365日)	トン/日	29,315	33,699	37,534	33,699	42,466	54,247	
5. 4.x95% ジブチ-アディス回廊	トン/日	27,849	32,014	35,657	32,014	40,343	51,535	
6. 5.x90% 北ルート: Galafi 経由	トン/日	25,064	28,813	32,091	28,813	36,309	46,382	
7. 5.x5% 南ルート: Guelileh 経由	トン/日	1,392	1,601	1,783	1,601	2,017	2,577	
8. JICA 準備調査 (2018 年)	トン/日	32,900 基準値	35,595	38,290	40,950	43,645	46,340	49,000 目標値

注: 2023 は暦年。その他はエチオピア会計年度(7 月～翌年 6 月)

出典: エチオピア中央銀行年報、JICA 準備調査報告書

¹⁶ JICA 協力準備調査では、指標として旅客数/日も挙げられていたが、基準値(2018 年)は 50 人、目標値(2014 年)90 人と少人数であり、また、同数値はトラック同乗者数の推計であったので、現地調査では割愛した。

¹⁷ JICA 協力準備調査での貨物量の推計は、数日間の大型車両の交通量の実査に基づくものであったが、エチオピアの輸出入統計にあたったものではなかった。

表 3-7 は、南北ルート別に評価チームが大型トラック交通量を計測したものである¹⁸。本事業の工区が含まれる北ルートの日あたり大型トラック交通量(台/方向・日)は、現地調査時点で約 1,400 台だった。JICA 準備調査時の 2024 年における予想大型トラック交通量は 1,401 台であり、ほぼ同じとなっている。

表 3-7 南北ルート別平均日大型トラック交通量
(2024 年 11 月 5 日、6 日)

	台/日
北ルート上り	約 1,500
北ルート下り	約 1,200
北ルート上下平均	約 1,400
南ルート上り	約 600
南ルート下り	約 500
南ルート上下平均	約 600

注:上りはジブチ港方向、下りはエチオピア国境方向。

出典:評価チーム

表 3-7 から言えることは、現在の北ルートの大型トラック交通量は約 1,400 台/方向・日、南ルートは約 600 台/方向・日、合計約 2,000 台/方向・日となる。また、南北全ルートに占める北ルートの割合は約 7 割、南ルートは約 3 割になる。計画時には北ルートは 90%を占め、南ルートは 5%とされていたが、現地調査の 2 週間前に、エチオピア政府は同政府系運輸会社に対して、北ルートの道路状況が悪化しているので、南ルートを利用するよう指示を出したとのことであり、それが影響したものと考えられる。この状況が一時的な現象に留まるか否かは、北ルートのサウジ開発基金の工区の進捗にかかっているものと考えられる。なお、世銀は、世銀が支援する南部ルートが完成すれば(当初 2026 年、現時点では 2028 年完成予定)、南ルートがジブチ-アディス回廊輸送の 4 割を占めると予測している。



未整備区間(国道一号線)の道路状況

本事業の完成により、その他の指標である道路状況、対象区間平均所要時間は達成された。また、ワジ氾濫時の通行止め頻度については、前述のとおり 2022 年 8 月に発生した豪雨では、一部区間が水没したものの、通行止めとなった時間は数時間程度であり、道路の通行に大きな支障はなかった。それ以降、現在に至るまで、ワジ氾濫による通行止めは発生していない。

¹⁸ 本事業サイト往復の際、車中から大型トラックの対向車数をカウントした。またディギルにおいて定点でカウントした。算出過程は別冊を参照。

（イ） 定性的効果

現地調査の際に、ガラフィの住民から聴取したところ、本事業によって次のようなメリットが挙げられた。

工事期間中：雇用創出、井戸（生活用水）の提供¹⁹

工事後：近隣のクリニックや学校へのアクセスの向上

一方、デメリットとして、道路完成により、高速で運転するトラックが増えたため、2022年に2名の住民（高齢者1名、少女1名）がトラックにはねられ交通事故死したことが挙げられた。その後事故は起こっていないが、村を通る際、トラックの速度を減速させる何らかの措置を施すよう、住民側は当局に陳情しているとのことだった。

また、2022年8月の豪雨の際、道路の嵩上げとカルバートのサイズが洪水に対応できず、浸水被害を被った村があった（死傷者は発生していない）。ADRは応急措置を施したものの、村民はいまだに雨のたびにまた浸水被害にあわないか不安に駆られているとのことだった。

なお、ADRによると、この日本工区での教訓をいかし、他の工区では豪雨を想定した排水設計を採用している。日本工区に隣接するサウジ開発基金の工区は、そのためのカルバートの拡大等の設計変更を行ったため、当初より8か月工期が延長された²⁰。

オ 事業を通じた外交上の効果（アウトカム）

ジブチ政府の強い要請に応じて早期に事業を実施、完工できたことによる外交上の効果は高いものがあつたと考えられる。本事業では、MIE 大臣等ジブチ側要人と在ジブチ日本国大使が出席し、着工式（2019年9月）及び引き渡し式（2020年12月）がそれぞれ開催された。その様子は現地紙にも報じられており、その時点では広くジブチの人々に周知されたと考えられる。

現地調査時に訪問した全てのジブチ政府関係者から、本事業に対する謝辞が呈された。評価チームは、ADRに対して、本事業を通じて、日本人や日本に対する印象に何ら変化はあつたかを質問した。ADRからは、もともと日本人に対しては好感を抱いており、日本の工事の質の高さに対する評価は定着しているので、特に本事業を通して対日感情に変化が生じることはなかった、との返答を得た。なお、ADRは、我が国が「質の高いインフラ」の重要性を提唱していることは、全く承知していなかった。

本事業の現場においてインタビューに応じたガラフィ国境の税関職員（地元出身）からは、突然の質問にもかかわらず、本事業の効果として、工事に伴う雇用の創出、コントラクターによる井戸水の提供、医療施設や学校へのアクセスの改善など、具体的で率直な意見を得ることが出来たのみならず、日本の協力に対する丁寧な謝辞に接した。このような土壌に囲まれた僻地に暮らす人々に対して、日本の協力についての正しい理解が定着すること

¹⁹ コントラクターは、本事業実施中に、工事に掘削した井戸から、地域住民に対して生活用水を供給した。同井戸は事業完了後ADRに移譲された。

²⁰ ADRによれば、サウジ開発基金工区は、2017年L/A締結、2019年概略設計完了、2022年5月施工業者との契約（当初28か月＋設計変更による追加8か月）、2025年5月完工予定である。

に貢献したのは、同工区を日常的に管轄する ADR 現地事務所の職員であった。ADR 職員のような現地に根差した人々のなかで、本工事を通して日本人との協働体験を持ち、日本に対する好感を持つに至った人物を大切にすることも重要である。

(2) 実施・モニタリング・フォローアップのプロセスの適切性

ア 開発協力大綱(2015)の「開発協力の適正性確保のための原則」に比した適切性

本事業は実施中、実施後も開発協力大綱(2015)の「開発協力の適正性確保のための原則」にのっとり適切に実施された。外務省によると、軍事的用途の使用禁止、環境・社会配慮、不正腐敗防止に関しては、案件遂行に当たるジブチ政府との継続的な接触の中で確認し、懸念が生じた場合、速やかに対応する体制を整備していた。

イ 日本政府の標準的な業務フローとの対比による適切性

E/N 署名後、次のとおり日本政府の標準的な業務フローに従って、本事業は適切に実施された。

2018 年 11 月: E/N 署名
2018 年 12 月: 調達代理契約署名
2018 年 12 月: 調達代理機関が参加する両国の政府間協議会
2018 年 12 月: コンサルタント契約署名
2019 年 2 月: 入札公示
2019 年 4 月: 入札説明会、入札評価、契約
2019 年 6 月: 着工指示書発出(工期 2021 年 2 月)
2019 年 3 月～2022 年 11 月: 業者への代金支払い
2020 年 12 月: 引渡し式
2021 年 12 月: 瑕疵検査
2022 年 2 月: 瑕疵補修完了
2022 年 11 月: 未使用残の活用(リインバースメント)
2022 年 12 月: 調達代理機関の完了届

通常の資機材供与等を想定した経済社会開発計画でのフォローアップとは、見返り資金の積立義務がある案件において、見返り資金事業完了までの確認を行うことを指す²¹。本事業は道路改修事業であり見返り資金は発生しないため、その意味でのフォローアップの必要はなかった。他方で、本事業は国際回廊の一部を改修するものであるため、事業効果の持続的発現を確保するために、その後の道路状況の把握を事業のフォローアップとして

²¹ 詳細は別冊の業務フロー表を参照。

行うことは重要である。2020 年 12 月の引渡し式の後、大使館職員が現地に赴いたのは、2021 年 12 月の瑕疵検査時である。また、2022 年と 2023 年には、豪雨被害の調査のためにコンサルタントが現地に赴き、その報告を踏まえて大使館からジブチ側に対して本事業の豪雨対策を申し入れている。しかし、その後は、大使館も含め邦人関係者は現地を視察していない。

ウ 結果の有効性の確保に寄与した要因、考慮すべきだった点

上記イのとおり、2018 年 11 月の E/N 署名から 2019 年 6 月の着工まで約 6 か月となった。これは本事業が経済社会開発計画に移行した際に想定した 4.5 か月より若干伸びたがおおむね計画どおりであった（当初計画：E/N 2018 年 12 月、着工 2019 年 5 月）。なお、JICA 準備調査では、E/N 署名は 2019 年 3 月、着工は 2019 年 11 月を想定していた（約 9 か月）。ジブチ側からの本事業の早期実施という強い要請を受けて、外務省、JICS、ジブチ政府は一丸となって取り組んだことが窺える。

2019 年 4 月に JICS は入札説明会を実施し、建設会社 12 社が参加した。これは入札の透明性を更に高めるものであり、適切なコントラクターが選定される環境を提供した。同時にそれは本事業が「質の高いインフラ投資」としての要件を付加することになったと言える。

一方で、2022 年 8 月の豪雨被害の修復工事は前述の通り進んでおらず、浸食の拡大が懸念される。当該修復工事はジブチ側の責任においてなされるものではあるが、本事業道路の効果が持続するために、フォローアップとして日本側関係者がジブチ側に対して道路の状況について関心を示し続けることも重要である。なお、他の日本の協力案件については、これまで大使館と JICA はそれぞれの国内出張の機会に相互の案件を視察し、情報共有を行っているとのことであった。

第4章 提言・教訓

1 提言

(1) 本事業のフォローアップにおける JICA との協力・連携

本事業は、無償資金協力(経済社会開発計画)で道路改修を実施したが、事業の持続性のためにも、今後のフォローアップ(現場の状況の把握等)については、大使館は JICA とも協力しながら対応すべきである。本事業の効果が最大限発揮されるのは、南北全工区が完工したときである(2028 年予定)。少なくともそれまでは、ADR によるジブチ-アディス回廊全体の整備状況と本事業の状況の把握に努めるべきである。それにより、具体的な支援の適否の検討や、ジブチ側への助言、提言を行うことが可能となる。よって、大使館と JICA は、既に他の案件で行っているような協力関係をいかし、必要に応じ本事業の現場を視察し、情報を共有していくことが望ましい。

(2) 事業効果の持続性確保のためのモニタリング(豪雨被害箇所への対策)

2022 年 8 月の豪雨により本事業のカルバート等に被害が生じており、ジブチ側で対策を検討中である。本事業の事業効果の持続性を確保するために、日本側は対策の実施状況を ADR に定期的に確認したり、必要に応じて現場視察により現状を把握するとともに、ジブチ政府との面談の機会に本件の現状を尋ねるなどして、日本側が本事業に関心を持ち続けていることを示しつつ、対策の早期実施を促すことが重要である。なお、DPCR が担っていた国道の管理業務が ADR に再度移管されるため、今後の本事業の維持管理体制等についても引き続き注視していくことが求められる。

(3) 他ドナーとの密接な協議、連携の強化

本事業は、ジブチ-アディス回廊の一部を改修したものであり、同回廊は、世銀を含め複数のドナーの支援を受けている。本事業を端緒として、ジブチ側のジブチ-アディス回廊は、次々と資金調達のめどが立ち、2028 年には全工区が改修される見通しである。このような展開を踏まえ、通常は外務省案件と密接に関連していない世銀、アフリカ開発銀行などの開発金融機関や、サウジアラビアや中国などの新興ドナーとも情報を共有し、必要に応じて連携することが、本事業の効果が持続的に発現するために重要である。また、そうすることにより、現地のドナーコミュニティにおいて、本事業を始めとする日本の協力への認識が一層高まり、その外交効果を高めることにもつながると考えられる。

(4) 案件形成にあたっての広域的な視点の重要性

本事業がその一部を成すジブチ-アディス回廊は、今後、ジブチ、エチオピアに加え南スーダン等との物流促進にも寄与する可能性がある。このような東アフリカ地域の連結性強化は、ジブチの重要課題でもある。この点からも、ジブチにおいては、特に交通案件や水供給、電力案件など、エチオピアをはじめとする広域的な案件の設計や評価が欠かせない。

交通、交易関連案件に限っても、One Stop Border Post(OSBP)などは隣国との連携が不可欠である²²。「アフリカの角イニシアティブ」など²³、他の広域案件の動向を見極め、その中での位置づけを考慮して、新規案件を検討することが必要である。

(5) より効果的な広報の推進

本事業の近隣住民は、日本の協力について理解していたが、これは同地域で活動する ADR 職員の貢献によるところが大きいと考えられる。他方、ADR は「質の高いインフラ」については承知していなかった。本事業は、完工式等の現地紙報道はあったものの、エチオピアとの国境という僻地にあるため、ジブチの一般国民の目に触れることはほとんどない。ジブチにとって極めて重要であり、かつ「質の高いインフラ」事業に位置付けられていたことに鑑みれば、もう少し積極的な広報がなされてもよかった。例えば、日本による ODA 事業の相手国への裨益効果などを、動画や YouTube などを使って、現地語でわかりやすくアピールする努力を強化するべきである。そのための予算の拡大も望まれる。なお、今後、外部評価者による評価業務の一環として、広報にもいかせる現地調査動画を制作させることも一案である。

2 教訓

(1) 緊急性を要する場合の外務省と JICA の緊密な連携の重要性

本事業は、当初、JICA による無償資金協力を通じた道路改修案件として検討されたが、緊急性を要するとの事情で、外務省の経済社会開発計画で実施されたことは適切であった²⁴。E/N に至るまでの手続きが短縮され、当初想定より約 4 か月早く完工したことにより、ジブチのみならずエチオピアに対しても、大きな外交的効果をもたらしたと考えられる。加えて、日本工区の品質基準(改質アスファルト)が、ジブチ側のジブチ-アディス回廊全体の品質基準として採用されることになった。これは、日本のインフラ支援の質の高さの認識を広めることに貢献したと言える。このように、緊急性を要する案件の場合、今般のような外務省と JICA の緊密な連携によって柔軟に対応することが、今後とも求められる。

(了)

²² 国境を越境する際に両国それぞれで行われていた通関や出入国の手続を、両国の国境施設を一つに統合、あるいは入国する国の施設で通関と出入国手続を一か所で行えるようにすることで、人やモノの効率的な移動を可能にする取組。

²³ 世銀、アフリカ開発銀行、EU などが支援する、ジブチ、エチオピア、エリトリア、ケニア、ソマリア、スーダン、南スーダンが加盟する地域協定。<https://www.hoainitiative.org/member-states/>

2019 年 10 月に域内財務大臣間で合意された「アフリカの角イニシアティブ」対象事業を参照 (pp.55-60)。
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/850181641925218427/pdf/Djibouti-Regional-Economic-Corridor-Project.pdf>

²⁴ JICA によれば、現在では、外交上の配慮がある場合は、JICA による無償資金協力事業においても、E/N 締結までの手続を通常より迅速に行うことが可能とのことである。