

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)

別冊

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

目次

第1章	評価手法に関する資料	1
1	評価の枠組み(詳細版)	1
2	経済社会開発計画の標準的業務フロー	4
3	レーティング基準	6
第2章	調査の概要	7
1	インタビュー・視察先等一覧	7
(1)	国内調査	7
(2)	現地調査	7
2	プロジェクトサイト等視察概要	7
(1)	プロジェクトサイト	7
(2)	関連事業サイト	7
3	視察時の写真	8
第3章	ジブチ関連資料	10
1	大型トラック交通量 計測・推計結果(参考値)	10
2	日本の対ジブチ開発協力方針	11
(1)	計画時の対ジブチ国別援助方針(2014年4月)	11
(2)	現在の対ジブチ開発協力方針(2019年9月)	13
3	日本・ジブチ関係概要	15
(1)	経済協力	15
(2)	対日貿易(2021年:財務省貿易統計)	15
(3)	政治的関係	15
(4)	要人往来・行事等	16
4	参考文献・資料一覧	17
第4章	補論	20
1	主要ドナーの対ジブチ ODA	20
2	ジブチ-エチオピア回廊の重要性	20
3	他ドナーの動向	21
(1)	世界銀行による南部回廊支援	21
(2)	サウジ開発基金による日本工区に隣接する道路工事	22
(3)	中国によるエチオピア-ジブチ鉄道支援の意義と課題	24
(4)	鉄道案件とジブチの公的債務の課題	25

略語一覧

ADR	Agence Djiboutienne des Routes	ジブチ道路局
AfDB	African Development Bank	アフリカ開発銀行
COMESA	Common Market for Eastern and Southern Africa	東南部アフリカ市場共同体
DPCR	Djibouti Ports Corridor Road SA	ジブチ港湾道路公社
EU	European Union	欧州連合
IDA	International Development Association (World Bank Group)	国際開発協会(世界銀行グループ)
JICA	Japan International Cooperation Agency	国際協力機構
JICS	Japan International Cooperation System	日本国際協カシステム
MAECI	Ministère des Affaires Étrangères et de la Coopération Internationale	外務国際協力省
MIE	Ministère des Infrastructures et de L'Équipement	インフラ設備省
SFD	Saudi Fund for Development	サウジ開発基金
USAID	United States Agency for International Development	米国国際開発庁
WB	World Bank	世界銀行

第1章 評価手法に関する資料

1 評価の枠組み(詳細版)

評価項目	検証項目	調査方法
評価基準1「計画の妥当性」(要請から交換公文締結まで、調達品目決定まで)		
1-1 目的の関連性: 当該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、当該国や地域及び日本の政策にとって関連性があったか。		
1-1-1 当該国の開発ニーズ及び開発政策との関連性	<ul style="list-style-type: none"> 事業目的は、ジブチの国家開発計画とどのように整合しているか。 	【文献調査】 ジブチ国家開発計画(Vision Djibouti 2035)、同実施戦略(2015-2019)、世銀審査調書 【インタビュー調査】 外務省担当課、JICA 担当課・現地事務所、ジブチインフラ設備省道路局(ADR)
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(日本政府が合意している国際的な開発目標も含む)	<ul style="list-style-type: none"> 事業目的は、日本の開発協力政策とどのように整合しているか。 事業目的は、日本の対ジブチ政策とどのように整合しているか。 事業目的は、日本の安全保障や通商政策とどのように整合しているか。 当該案件は、その形成時のジブチの社会経済情勢及び日本・ジブチ間の政策協議等を踏まえて、「経済社会開発計画」として妥当であったか、また、時宜を得た供与決定となったか。 	【文献調査】 開発協力大綱(2015)、対ジブチ国別援助方針(2014)、ジブチ国別データブック、外交青書、国家安全保障戦略、G7首脳会議及び TICAD VI関係文書 【インタビュー調査】 外務省担当課、在ジブチ日本国大使館、JICA(担当課・ジブチ事務所)、インフラ設備省道路局(ADR)
1-2 計画された事業内容の整合性: 計画された事業内容は、どのような点において、どの程度、当該国及び日本の施策と整合性があったか。		
1-2-1 当該国の当該分野に関する開発計画や活動との整合性	<ul style="list-style-type: none"> 事業内容は、ジブチの道路改修計画とどのように整合するか。 事業内容は、ジブチの道路改修に関する当時の主要課題・ニーズとどのように整合するか。 	【文献調査】 ジブチ中期経済計画(SCAPE: 2015-2019)、JICA 準備調査報告書(2018)、JICA 情報収集・確認調査(2018)、JICA 無償事後評価結果(2020)、世銀審査調書・FS 【インタビュー調査】 外務省担当課、在ジブチ日本国大使館、調達代理機関(JICS)、JICA 担当課・現地事務所、ADR、世銀現地事務所
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」)、当該国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	<ul style="list-style-type: none"> 当該案件は、開発協力大綱(2015)の「開発協力の適正性確保のための原則」に抵触していないか。 当該案件は、JICA 無償「道路維持管理機材整備計画」(2016-2019)とどう整合し、どのような相乗効果が期待されたか。 日本の工事技術のプロモーション、日系企業の海外展開支援について、どのような効果が期待されたか。 	【文献調査】 開発協力大綱、関連案件についてのJICA 報告書 【インタビュー調査】 外務省担当課、在ジブチ日本国大使館、JICA 担当課・現地事務所、JICS、本邦受注企業・コンサルタント

評価項目	検証項目	調査方法
1-3 計画された実施体制の適切性: 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、当該国及び日本の関連制度・体制と整合性があったか。		
1-3-1 当該案件類型に関し日本政府が想定する標準的実施体制・業務フローとの整合性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実際の実施体制・業務フローは、日本政府が想定する標準的実施体制・業務フローと整合性があるか。 	【文献調査】 要請書、交換公文、政府間協議会(コミッティー)議事録 【インタビュー調査】 外務省担当課、在ジブチ日本国大使館、JICS、ADR
1-3-2 当該国政府機関の当該分野／資機材に関する実施運営体制や能力などに照らした適切性	<ul style="list-style-type: none"> ・ ジブチ政府、ADR の実施運営体制と能力について、過去の ODA 評価あるいは事業経験に基づきどのような留意点があり、それがどのように計画に反映されたか。 	【文献調査】 JICA 無償事業事後評価結果(2020)、エチオピア第二次幹線道路事後評価票、政府間協議会(コミッティー)議事録、関連案件についての JICA 報告書 【インタビュー調査】 外務省担当課、在ジブチ日本国大使館、JICS、ADR
1-4 計画プロセスの適切性: 当該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。		
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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当該案件の実施体制・業務フローは、開発協力大綱(2015)の「開発協力の適正性確保のための原則」に抵触していないか。 ・ 当該案件の実施体制・業務フローは、日本政府の標準的な業務フローに比し適切か。標準的な実施体制・業務フローとの違いがある場合、その理由と結果は何か。 	【文献調査】 開発協力大綱、要請書、交換公文、政府間協議会(コミッティー)議事録 【インタビュー調査】 外務省担当課、在ジブチ日本国大使館、JICS、ADR
1-4-2 上記の評価設問の関連性や整合性の確保により寄与したと考えられる点又はより確保するために考慮すべきだった点はあるか、ある場合、どのような点か。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当該案件の計画プロセスから得られた教訓、反省点は何か。 	【インタビュー調査】 外務省担当課、在ジブチ日本国大使館、JICS、ADR
評価基準2「結果の有効性」(調達品目決定から評価調査時点まで)		
2-1 事業の達成度と効率性: 当該案件は、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(又は達成が期待されるか)。		
2-1-1 資金供与の達成度(インプット)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 資金供与の金額とタイミングは計画通りであったか。計画と異なる場合、その理由は何か。 	【文献調査】 政府間協議会(コミッティー)議事録、完了報告書 【インタビュー調査】 外務省担当課、在ジブチ日本国大使館、JICS、ADR

評価項目	検証項目	調査方法
2-1-2 事業の達成度 (アウトプット)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事の内容は計画通りであったか。計画と異なる場合、その理由は何か。 ・ 工事の単価は計画通りであったか。類似工事の価格と比べて適切であったか。計画と異なる、あるいは類似工事の価格と異なる場合、その理由は何か。 ・ 工事の仕上がりはエンドユーザーのニーズに対して適切であったか。 	<p>【文献調査】 政府間協議会(コミッティー)議事録、完了報告書</p> <p>【インタビュー調査】 外務省開発協力局国別協力第三課、在ジブチ日本国大使館、JICS、ADR、本邦受注企業・コンサルタント</p>
2-1-3 道路の使用状況 (アウトプット)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 改修道路は誰により、何を目的に、どの程度利用されているか。 ・ 道路は必要に応じて適切な点検・整備・改修が実施されているか。 ・ 道路の適切な使用と点検・整備・改修を促進する、あるいは妨げる要因は何か。 	<p>【インタビュー調査】 ADR、税関、在ジブチエチオピア大使館</p> <p>【現場踏査】 対象道路区間、ADR 維持管理基地</p>
2-1-4 事業を通じた 開発効果(アウトカム)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定量的効果として、当該案件により、対象区間の交通量、貨物量、平均時速などほどの程度変化したか。 ・ 定性的効果として、当該案件は、交通事故の減少、医療や教育へのアクセスの向上などにどの程度結びついたか。 ・ 開発効果の発現を促進する、あるいは妨げる要因は何か。 	<p>【文献調査】 ジブチ中央銀行年報、エチオピア中央銀行年報</p> <p>【インタビュー調査】 在ジブチエチオピア大使館、ADR、税関、工事現場住民代表</p> <p>【現場踏査】 対象道路区間</p>
2-1-5 事業を通じた外 交上の効果(アウトカ ム)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当該案件は、ジブチ国民の日本に対する好感度や信頼向上に貢献したか。 ・ 当該案件により、ジブチ政府や ADR の日本の道路改修技術、日本機材、日本人の仕事の進め方への信頼が高まったか。 	<p>【インタビュー調査】 在ジブチ日本国大使館、JICA 事務所、インフラ設備省(MIE)、ADR、外務国際協力省(MAECI)、在ジブチエチオピア大使館、工事現場住民代表</p>
<p>2-3 実施・モニタリング・フォローアップのプロセスの適切性 当該案件の実施・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>		
2-3-1 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当該案件のモニタリング・フォローアップのフローは、開発協力大綱(2015)の「開発協力の適正性確保のための原則」に抵触していないか。 ・ 当該案件のモニタリング・フォローアップのフローは、日本政府の標準的な業務フローに比し適切か。 	<p>【文献調査】 開発協力大綱、政府間協議会(コミッティー)議事録、完了報告書</p> <p>【インタビュー調査】 外務省担当課、在ジブチ日本国大使館、JICS、JICA 現地事務所、ADR</p>
2-3-2 上記の評価設 問の効果や達成度合 いの確保により寄与 したと考えられる点又 はより確保するため に考慮すべきだった 点はあるか、ある場 合、どのような点か。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当該案件のモニタリング・フォローアップのフローに、標準的な実施体制・業務フローとの違いがある場合、その理由と結果は何か。そこから得られた教訓、反省点は何か。 	<p>【文献調査】 政府間協議会(コミッティー)議事録、完了報告書</p> <p>【インタビュー調査】 外務省担当課、在ジブチ日本国大使館、JICS、JICA 現地事務所、ADR</p>

2 経済社会開発計画の標準的業務フロー

	番号	主な内容【括弧内は主な文書名】	
計画	1	相手国政府の要請【要請書(application)】	
	2	在外公館での要請内容の精査(「経済社会開発計画」に適する案件か否かの調査を含む)、適すれば現地 ODA タスクフォースでの検討【大使館コメント票】	
	3	外務省による検討、協力案作成(ただし、詳細な協力準備調査や設計は行われない。)	
	4	財務当局との協議【財務実行協議資料】	
	5	案件実施に関する交換公文(E/N)(案)について閣議請議	
	6	閣議決定	
	7	E/N 締結 ^{*1} 【E/N(Exchange of Notes)と合意議事録 A/M(Agreed Minutes on Procedural Details)】	
詳細計画 ↓ 実施・モニタリング	8	相手国政府名義口座の開設(本邦銀行口座)、日本政府から供与資金の一括送金	
	9	調達代理業務契約(E/N 発効後 3 か月以内 ^{*2})	
	10	調達代理機関が参加する両国の政府間協議会/コミッティー(具体的な調達品目・仕様選定)【議事録】 ^{*3}	
	11	相手国口座から調達代理口座への支払	
	12-1	調達代理機関による調達事務(入札手続、調達資機材確定、業者との契約締結、進捗確認、検収/履行証明)、両国政府への四半期報告【四半期報告書】	必要に応じ、両国の政府間協議会/コミッティー(計画の軽微な変更、遅延問題の特定・解決策の検討等)【議事録】
	12-2	業者が相手国へ契約の履行、調達代理口座から業者への代金の支払 ^{*4}	
	13-1	状況に応じ、両国政府代表出席による調達資機材資機材の引渡し式	
	14	調達代理機関の完了報告書・完了届 ^{*5} (調達代理口座の残高無)【完了報告書】	
フォローアップ	<見返り資金積立義務有の場合>		
	13-2	相手国政府が見返り資金積立	
	13-3	調達代理機関による見返り資金積立の確認と報告 ^{*5}	
	(調達代理機関は、契約期間中の見返り資金積立確認までは業務範囲内、以下は業務範囲外)		
	15	相手国政府から日本大使館へ見返り資金の使途申請【申請書(application)】	
	16	日本大使館の検討、外務省本省の検討・承認【見返り資金使途協議書】	
	17	相手国政府による見返り資金事業の実施	
	18	相手国政府から日本政府へ見返り資金事業の完了報告【完了報告書】	
19	日本大使館による完了報告書の受領と外務省本省への提出		

(注)

*1: E/N 締結時は、「締結時は、「〇〇関連(分野)の機材」等の大まかな品目の合意がなされる。実際に供与される機材の仕様、メーカー等は、E/N 締結後に、政府間協議会での両国政府間の確認、調達代理機関による現地調査等を踏まえて確定の上、最終的には調達代理機関による入札を通じて決定される。

*2: E/N の雛形より。

*3: コミティー議事録は、在外公館から本省に共有がなされ、一定期間保管されている。

*4: 供与資金は、1 年以内で使用することと決められている(やむを得ない事情のある場合には、期限の延長を行うことも可能)。

*5: 見返り資金の積立義務を伴う案件については、調達代理機関は相手国政府から毎月の口座記録を受領し積立確認を行うが、E/N 締結後 5 年以内に見返り資金の積立が完了しない場合は、積立確認業務は在外公館が担うこととなり、調達代理機関の契約は完了できる。

(出典)外務省 ODA 評価ハンドブック(令和 6 年 1 月)(p.33 表 9 調達代理方式の案件(「経済社会開発計画」)の標準的業務フロー)

(参考)

外務省 形態別の概要・取組 無償資金協力

<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/seisaku/keitai/musho/index.html>

外務省 「無償資金協力(調達代理方式)に係る調達手続実施要領」(令和 6 年 12 月)

<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/100770300.pdf>

会計検査院 平成30年度決算検査報告 無償資金協力(経済社会開発計画)に関する意見

<https://report.jbaudit.go.jp/org/h30/2018-h30-0129-0.htm>

3 レーティング基準

評価基準	レーティング
計画の妥当性	<p>極めて高い(highly satisfactory) 少なくとも一つの評価設問にて、一般的に想定される内容を上回る「良い事例」として将来の案件形成の参考になると判断された根拠があり、その他の評価設問でも十分な妥当性(関連性、整合性、適切性)の根拠が示された。</p> <p>高い(satisfactory) 全ての評価設問で十分に妥当性を満たす根拠が示された。</p> <p>一部課題がある(partially satisfactory) 一部の評価設問にて、十分な妥当性を示す根拠が確認できず(又は妥当性がない／低いことを示す根拠があり)、「改善すべき課題の例」として将来の案件形成の教訓になると判断された。</p> <p>低い(unsatisfactory) 評価設問の多くの点に関し、十分な妥当性を示す根拠が確認できなかった(又は妥当性がない／低いことを示す根拠があった)。</p>
結果の有効性	<p>極めて高い(highly satisfactory) 少なくとも一つの評価設問にて、計画や想定(一般的な期待)を上回る効果を示す「良い事例」として将来の案件形成の参考になると判断された根拠があり、その他の評価設問でも十分な効果(計画概ね達成された、達成見込みであること)の根拠が示された。</p> <p>高い(satisfactory) 全ての評価設問で十分な効果を示す根拠が示された。</p> <p>一部課題がある(partially satisfactory) 一部の評価設問にて、十分な効果を示す根拠が確認できず(又は効果が低いことを示す根拠があり)、「改善すべき課題の例」として将来の案件形成の教訓になると判断された。</p> <p>低い(unsatisfactory) 評価設問の多くの点に関し、十分な効果を示す根拠が確認できなかった(又は効果が低いことを示す根拠があった)、あるいは問題が生じていると判断された。</p>

出典:外務省(2024)ODA 評価ハンドブック

第2章 調査の概要

1 インタビュー・視察先等一覧

(1) 国内調査

実施日	実施方法	機関名
2024年6月27日	オンライン	八千代エンジニアリング株式会社
2024年7月12日	質問票	独立行政法人国際協力機構(JICA)
2024年7月12、19日	質問票	外務省国際協力局国別開発協力第3課
2024年7月29日	オンライン	一般財団法人日本国際協力システム(JICS)
2024年8月19日	オンライン	大日本土木株式会社
2024年10月16日	オンライン	在ジブチ日本国大使館

(2) 現地調査

実施日	実施方法	機関名
2024年11月3日	対面	在ジブチエチオピア大使館
2024年11月4日	対面	ジブチ道路局(ADR)、在ジブチ日本国大使館、JICA ジブチ事務所
2024年11月5日	対面	ADR 現場事務所、サイト視察
2024年11月6日	対面・ オンライン	サイト視察、アリサビエ県庁、EU 代表部、 世銀(ジブチ事務所+ワシントン本部)(オンライン)
2024年11月7日	対面	ADR、インフラ設備省、外務国際協力省、在ジブチ日 本国大使館

2 プロジェクトサイト等視察概要

(1) プロジェクトサイト

ジブチ-アディス回廊の北ルート(国道一号線)のうち、ガラフィ-ヨボキ区間(約 40km)のガラフィ側から約 20km の道路。

日時:2024年11月5日

実施方法:実施機関(ADR)本部及びディキル事務所の職員、ガラフィ国境税関関係者、地域住民等からのヒアリング、整備道路の状況確認。

(2) 関連事業サイト

世銀支援のジブチ-アディス回廊の南ルート(国道一号線から分岐し、アリサビエを經由して南部の国境の町ゲリレに向かう道路)

日時:2024年11月6日

実施方法:ADR ディキル事務所の職員、アリサビエ県副知事、トラック運転手からのヒアリング、整備道路の状況確認

3 視察時の写真



① ジブチ市→ディキル方面
(世銀拡幅工事中区間)



② ジブチ市→ディキル方面
(インターセクション前)



③ ジブチ市→インターセクション付近



④ ジブチ市→ディキル方面インターセクション後



⑤ ジブチ市→ディキル方面



⑥ ディキル→ヨボキ区間



⑦ ディキル→ヨボキ区間



⑧ ディキル→ヨボキ区間



⑨ サウジ工区迂回路（手前舗装したて）



⑩ サウジ工区（アスファルト舗装中）



⑪ サウジ工区（拡大カルバート）



⑫ 日本工区



⑬ 日本工区



⑭ 日本工区（2022洪水被災地）



⑮ 日本工区（2022洪水被災地）



⑯ ガラフィ国境ゲート

第3章 ジブチ関連資料

1 大型トラック交通量 計測・推計結果(参考値)

	計測日時	a.分	b.台数	c.台/分 (b./a.)	d.補正 (c./2)	e.台/日 d.x1,440 分
南北ルート合流上り						
1. Arta から Djibouti City	2024/11/5 6:45-7:05	20	92	4.6	2.3	3,312
北ルート上り						
2. Dikhil から Djibouti City(R1/R9)	2024/11/5 7:05-8:00	55	115	2.09	1.05	1,512
北ルート下り						
3. Dikhil から Yoboki	2024/11/5 17:15-21:30	255	245	0.96	0.48	691
4. Dikhil から Galafi	2024/11/6 6:20-7:20	60	93	1.55	--	2,232
5. R1/R9 から Dikhil	2024/11/6 8:00-9:00	60	50	0.83	0.42	605
北ルート下りの 1 日当り平均台数 (3+4+5)/3						1,176
南ルート上り						
6. Ali Sabieh から R1/R9	2024/11/6	11	9	0.82	0.41	590
7. Guelileh から Ali Sabieh	2024/11/6	25	18	0.72	0.36	518
南ルート上りの 1 日当り平均台数 (6+7)/2						554
南ルート下り						
8. Ali Sabieh から Guelileh	2024/11/6	36	27	0.75	0.38	547
南北ルート合流下り						
9. Djibouti City から R1/R9	2024/11/6 0:20-1:01	41	108	2.6	1.3	1,897

注: ・「上り」:ジブチ方面行、「下り」:エチオピア方面行

- ・4.以外は走行中の車中から対向車線の大型トラック数をカウントした。4.は定点でカウントした。
- ・「d.補正」:4.以外は走行中の車中からのカウント数を、双方同速度での走行を仮定し、実際の計測時間を 2 倍にして一分当たりの走行台数を推計した。
- ・「e.台/日」:補正值から、1 日の交通量が一定であると仮定し、1 日当りの台数を推計した。
- ・グレー網掛け数値は、本文表 3-7 の概数の元の数値。

2 日本の対ジブチ開発協力方針

(1) 計画時の対ジブチ国別援助方針(2014年4月)

対ジブチ共和国 国別援助方針

2014年4月

1 援助の意義

ジブチは、アジア、アフリカ及び欧州をつなぐ海上交通路の要衝に位置し、不安定な「アフリカの角」地域において、2001年の和平達成以降、国内情勢は安定しており、外交的にも我が国を含め諸外国と良好な関係を築いている。また、ジブチ港は、エチオピア、南スーダンなど近隣内陸国への東アフリカ各国の物流拠点の1つとなっており、経済統合・連携を進める東アフリカが引き続き堅調な経済成長を遂げる上で重要な機能を担っている。

さらに、同国は、ソマリアなど地域の和平プロセスにも積極的に貢献しているほか、世界貿易の大動脈であるソマリア沖・アデン湾の海賊対策等のため、各国に活動拠点を提供するなど地域の重要な安定勢力となっている。特に、我が国は、年間約2千隻の日本関係船舶が航行するジブチ沖航路の海賊対策のため、2009年よりジブチを拠点として自衛隊を派遣しており、ジブチは貿易立国である我が国にとって戦略的に重要なパートナーである。

一方で、ジブチの国土は狭小であり、自然環境も厳しく、港湾・物流等のサービス業以外に経済を牽引する産業はなく、経済社会基盤は脆弱である。また、首都ジブチ市は急速な都市化に伴い、経済社会インフラ、教育、医療等の社会サービスが不足している。また、若年層を中心に失業率も高い水準にあり、持続可能な発展の妨げとなっている。

以上の状況を踏まえ、東アフリカの物流の拠点であるとともに海賊対策を始めとする国際的課題に積極的に取り組むジブチに対し、我が国がODAを通じて支援することは、同国が抱える様々な国内的課題の解決を後押しし、その安定と発展を促進するとともに、東アフリカ地域や我が国を含む国際経済の安定的発展にも貢献することが期待されることから、意義が大きい。

2 援助の基本方針(大目標):地域安定化の基盤の強化と経済社会に寄与する支援

「アフリカの角」地域の安定に貢献しているジブチの安定と持続可能な発展を後押しするために、都市化の進むジブチ市を始めとする社会基盤の強化及び発展を下支えする人材育成を支援する。

3 重点分野(中目標)

(1) 持続可能な発展のための経済社会基盤整備

急激な人口流入が進んだジブチ市では、環境の悪化や電力エネルギー等のインフラの不足、脆弱な防災体制といった都市化に伴う問題への対処が急務となっている。また、港湾・サービス業は今後もジブチの主要産業であり続ける見込みであり、その発展はジブチの経済成長の鍵ともなる。このため、ジブチの持続可能な発展に向け、都市部における電力や港湾等都市機能の拡充をはじめとした産業インフラ整備や生活環境整備の強化を支援する。

(2) 経済社会開発を下支えする人材の育成

教育の質の向上や保健指標の改善等を目的とした、基礎的社会サービスの向上に繋がる人材育成を行う。また、ジブチの失業率は 54%と高く、特に若年層の失業率に関しては 70% (いずれも 2007 年ジブチ政府発表による統計データ)と極めて高いことから、ジブチの雇用創出を支援するとともに、雇用に繋がる人材育成を行う。

(3) 地域の安定化努力強化

ソマリア等周辺国の不安定に起因する海賊や難民・移民、密輸・密漁等の問題に対処するため、ジブチ政府の海上保安等能力強化を行う。また、関係する国際機関とも協力しつつ、難民・移民対策等の各種支援を行う。

(了)

別紙： 事業展開計画案

(2) 現在の対ジブチ開発協力方針(2019年9月)¹

対ジブチ共和国国別開発協力方針

2019年9月

1. 当該国・地域への開発協力のねらい

ジブチは、アジア・中東・アフリカ及び欧州を繋ぐ海上交通路に位置し、我が国が掲げる「自由で開かれたインド太平洋」を実現する上で重要なパートナーである。ジブチ港はエチオピア、南スーダンなど近隣内陸国の外港機能を担っており、ジブチは東アフリカにおける物流拠点となることを目指している。

さらに、ジブチは、不安定なアフリカの角地域において、2001年の和平達成以降国内情勢が安定していることから、米軍や仏軍をはじめとする各国軍を受け入れており、国際安全保障上の拠点として重要な役割を果たしている。ジブチ沖のアデン湾では年間約1800隻の日本関係船舶等が航行²しており、我が国も2009年からジブチを拠点として自衛隊を派遣し、ソマリア沖・アデン湾の海賊対処活動に貢献している。

その他、ジブチは、アフリカ連合(AU)、アラブ連盟及びIGAD(本部:ジブチ)の加盟国であり、さらにアフリカ連合ソマリア平和維持部隊(AMISOM)への派兵等を通じてソマリアをはじめとする地域の和平プロセスに積極的に関与しており、地域の平和と安定のためにも重要な役割を担っている。

ジブチはこれまで地理的優位性に着目した港湾・物流等のサービス業の発展に注力しているが、その国土は狭小であり、自然環境も厳しく、競争力ある経済社会の確立及びその持続可能な成長、産業の多角化が課題となっている。地域の物流拠点を目指すジブチにとっては、周辺国との連結性向上、電力エネルギー等の経済社会インフラ強化、都市部と地方部の格差解消、若年層を中心に高止まりしている失業率の改善等が急務となっている。

これに対しジブチ政府は、「ジブチビジョン2035」という長期国家戦略をもとに、国民所得、失業率をはじめとする各種社会指標の大幅な改善を目標に各分野で取組を推進しており、各国等の支援・投資を得つつ、大規模なインフラ整備を進めている。

以上の状況を踏まえ、国際場裡における我が国の重要なパートナーであるジブチの経済社会開発分野における自助努力を支援することは、ジブチ国内の様々な課題解決を後押しするとともに、同国の国家基盤の強化を通じて東アフリカ地域の安定化及び地域経済の活性化、さらに、自由で開かれたインド太平洋の実現に貢献するものであり、支援の意義は大きい。

2. 我が国のODAの基本方針(大目標): 地域安定化に資する持続可能な経済社会開発への支援

東アフリカにおける安全保障及び物流の拠点としての役割を担っていくジブチの長期ビジョンの実現を後押しするため、経済社会基盤の強化を支援するとともに、経済成長を下支えする人材の育成を支援する。

¹ 外務省サイト参照。 <https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/000072402.pdf>

² 出典:2018年海賊対処レポート(内閣官房)

3. 重点分野(中目標):

(1)持続可能な経済成長に資する経済社会基盤強化

首都ジブチ市を中心とした近年の港湾・物流等の主要産業の発展により、環境への影響の懸念、電力エネルギー等のインフラ需要の急速な高まり、都市部と地方部の開発格差といった国内課題への対処が急務となっている。これらの課題を解決し、ジブチの社会的・経済的安定を確実なものとするために、産業インフラ整備や国民の基礎生活環境の改善を支援する。

(2)経済成長を下支えする人材の育成

基礎教育環境の整備等を通じて教育の質を向上させ、ジブチの持続的成長に寄与する人材育成を支援する。また、国内失業率の高止まり³という現状に鑑み、ジブチの産業多角化及び雇用機会増加に繋がる人材育成を支援する。

(3)地域の安定化努力支援

ソマリア等の周辺国の不安定な情勢に起因する海上犯罪(海賊, 不法入国, 密輸・密漁等)等の問題に対処するため、ジブチ政府の海上保安能力強化等の支援を実施する。また、アフリカの角地域における安定国として積極的な難民・移民受け入れ政策を展開するジブチ政府の努力を後押しするため、関連する国際機関及びNGO等と協力しつつ、難民・移民に付随する各種課題への対応に対する支援を行う。

4. 留意事項

本邦企業のジブチ進出や投資の促進を視野に入れつつ、効果的な開発協力を実施することに留意する。

(了)

別紙: 事業展開計画⁴

³ 2017年のジブチの国内失業率:47%(出典:世界銀行)

⁴ 外務省サイト参照。<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/100460345.pdf>

3 日本・ジブチ関係概要⁵

(1) 経済協力

有償資金協力	なし
無償資金協力	362.77 億円 (2020 年度までの累計、交換公文ベース)
技術協力実績	72.81 億円 (2020 年度までの累計、JICA 経費実績ベース)

主要援助国：(2017～2021 年暦年、OECD 支出総額ベース、単位：百万ドル)

年	1	2	3	4	5	合計
2017	フランス 44.11	日本 16.92	米国 11.62	カナダ 1.44	スウェーデン 0.93	76.21
2018	フランス 47.88	米国 9.62	日本 9.38	スウェーデン 1.37	カナダ 1.24	70.63
2019	日本 44.33	フランス 43.21	米国 24.88	カナダ 1.18	イタリア 0.92	117.18
2020	フランス 41.42	米国 21.32	イタリア 16.49	日本 13.92	英国 1.47	97.76
2021	米国 21.77	フランス 12.04	日本 11.82	デンマーク 1.15	スウェーデン 0.88	49.83

(出典：外務省 ODA 国別データブック 2023)

(2) 対日貿易(2021 年：財務省貿易統計)

ジブチから日本への輸出	ジブチの日本からの輸入
0.14 億円	73.36 億円
魚介類	自動車、鉄鋼、一般機械

(3) 政治的關係

- 1977 年 6 月 ジブチを国家承認
- 1978 年 8 月 外交關係樹立(カミル首相来日時)
- 1989 年 4 月 在京ジブチ大使館開設
- 2009 年 3 月 ソマリア沖・アデン湾の海賊対処のため護衛艦 2 隻を派遣(2016 年 12 月から 1 隻に変更)、同年 6 月からは P-3C 哨戒機による活動も開始。
- 2012 年 1 月 在ジブチ日本国大使館開設
- 2011 年 6 月 自衛隊航空隊の拠点をジブチに設置。

⁵ 外務省ジブチ基礎データ及び ODA 国別データ集(2023)より抜粋。<https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/djibouti/index.html>
https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/press/shiryo/page2w_000005.html

2020年1月 中東地域における日本関係船舶の安全確保に関する政府の取組として、P-3C 哨戒機は情報収集任務を開始。

(4) 要人往来・行事等

2013年 6月 ゲレ大統領、ユスフ外務・国際協力相訪日(TICAD V)
2013年 11月 ディレイタ前首相訪日(閣僚級招聘、旭日大綬章授与)
2013年 8月 安倍晋三内閣総理大臣ジブチ訪問
2014年 5月 小野寺防衛大臣ジブチ訪問
2015年 1月 中谷防衛大臣ジブチ訪問
2016年 8月 稲田防衛大臣ジブチ訪問
2018年 8月 ユスフ外務・国際協力相訪日(公式訪問)
2018年 10月 アリ・ハッサン外務・国際協力省次官訪日(TICAD VI 閣僚会合)
2019年 8月 ゲレ大統領、ユスフ外務・国際協力相訪日(TICAD7)
2019年 10月 アブドゥルカデル首相訪日(即位の礼)
2019年 12月 河野防衛大臣ジブチ訪問

4 参考文献・資料一覧

【本文・別冊】

1. 外務省(2014)「対ジブチ共和国 国別援助方針」
2. 外務省(2019)「対ジブチ共和国 国別開発協力方針」
<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/000072402.pdf>
3. 外務省(2023)「政府開発援助(ODA)国別データ集(ジブチ)」
<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/100730081.pdf#page=252>
4. 外務省(2024)「ODA 評価ガイドライン・同ハンドブック」
(ガイドライン)<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/100205689.pdf>
(ハンドブック)<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/100205690.pdf>
5. JICA(2018)「ジブチ回廊情報収集確認調査ファイナルレポート」
https://openjicareport.jica.go.jp/340/340/340_404_12302634.html
6. JICA(2018)「ジブチ国国道一号線改修計画準備調査報告書」
https://openjicareport.jica.go.jp/614/614/614_404_12324687.html
7. JICA(2021)「ジブチ国道路管理機材整備計画」外部事後評価結果票
https://www2.jica.go.jp/ja/evaluation/pdf/2020_1560860_4_f.pdf
8. JICA(2022)「ジブチ国ジブチ市物流強化による情報収集・確認調査最終報告書」
https://openjicareport.jica.go.jp/700/700/700_404_12367603.html
9. JICA(2023)「ジブチ国パルマレ橋梁建設計画準備調査 準備調査報告書(先行公開版)」
https://openjicareport.jica.go.jp/615/615/615_404_12382503.html
10. JICA(2022)「道路維持管理機材運用整備能力向上アドバイザー業務完了報告書」
https://openjicareport.jica.go.jp/614/614/614_404_12342218.html
11. ジブチ国家計画「Vision Djibouti 2035」 <https://economie.gouv.dj/vision-2035-english/>
12. ジブチ国家戦略「Strategy of Accelerated Growth and Promotion of Employment: SCAPE 2015-2019」
https://planipolis.iiep.unesco.org/sites/default/files/ressources/djibouti_scape_anglais.pdf
13. ジブチ国家計画「National Development Plan 2020-2024 Djibouti ICI」
<https://economie.gouv.dj/wp-content/uploads/National-Development-Plan-English-version.pdf>
14. IDA (2021). PROJECT APPRAISAL DOCUMENT ON A PROPOSED CREDIT IN THE AMOUNT OF SDR 49.5 MILLION (US\$ 70.0 MILLION EQUIVALENT) TO THE REPUBLIC OF DJIBOUTI FOR A HORN OF AFRICA INITIATIVE: DJIBOUTI REGIONAL ECONOMIC CORRIDOR.
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/850181641925218427/pdf/Djibouti-Regional-Economic-Corridor-Project.pdf>

15. IDA (2024).PROJECT PAPER ON A PROPOSED ADDITIONAL GRANT IN THE AMOUNT OF SDR 67.8 MILLION (US\$90 MILLION EQUIVALENT) TO THE Republic of Djibouti FOR THE Horn of Africa Initiative: Djibouti Regional Economic Corridor Project Additional Financing.
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099082724174033971/pdf/BOSIB1a9c4108d0631bb0f1d302d895ccac.pdf>
16. IDA (2023). PROJECT APPRAISAL DOCUMENT ON A PROPOSED GRANT IN THE AMOUNT OF SDR 550 MILLION (US\$730 MILLION EQUIVALENT) TO THE FEDERAL DEMOCRATIC REPUBLIC OF ETHIOPIA FOR A HORN OF AFRICA INITIATIVE: REGIONAL ECONOMIC CORRIDOR PROJECT June 27, 2023.
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099062823183520233/pdf/BOSIB09ed00ad704d09d1d08298287de38c.pdf>
17. World Bank (2021). Pre-feasibility study for the Road Corridor Project Djibouti – Addis Ababa.
https://www.ppiaf.org/sites/default/files/documents/2023-07/Consolidated_package_of_reports_-_Steer_-_Djibouti_.pdf
18. Ethio-Djibouti Railway Share Company (2024). Submission of Revised 2024 Plan.
<https://edr.gov.et/wp-content/uploads/2024/04/EDR-2024-Revised-Annual-Plan-Stamped.pdf>
19. National Bank of Ethiopia, Annual Reports
<https://nbe.gov.et/publications-statistics/statistics/annual-report/>
20. Banque Centrale de Djibouti, rapports annuels
<https://banque-centrale.dj/rapports-annuel-de-la-banque/>
21. IMF: Djibouti <https://www.imf.org/en/Countries/DJI>
22. The World Bank in Djibouti <https://www.worldbank.org/en/country/djibouti/overview>
23. African Development Bank: Djibouti
<https://www.afdb.org/en/countries/east-africa/djibouti>
24. The European Union and Djibouti
https://www.eeas.europa.eu/djibouti/european-union-and-djibouti_en?s=93
25. Saudi Fund for Development: Djibouti
<https://www.sfd.gov.sa/ar/search/node?keys=Djibouti>
26. CIA The World Factbook: Djibouti
<https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/djibouti/>
27. JETRO ビジネス単信
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2024/02/373a5aec3acfdca4.html>
28. 在ジブチ日本大使館 月例報告
https://www.dj.emb-japan.go.jp/itpr_ja/00_000210.html

29. 大塚海男(2023)、「スモール・バット・スマートな国ジブチ」、霞関会。

<https://www.kasumigasekikai.or.jp/%E3%80%8C%E3%82%B9%E3%83%A2%E3%83%BC%E3%83%AB%E3%83%BB%E3%83%90%E3%83%83%E3%83%88%E3%83%BB%E3%82%B9%E3%83%9E%E3%83%BC%E3%83%88%E3%81%AA%E5%9B%BD%E3%80%8D%E3%82%B8%E3%83%96%E3%83%81/>

【外務省提供】

国道一号線整備計画要請書(2017年)

大使館コメント票(2018年10月)

財務実行協議資料(2018年10月)

交換公文(E/N)(2018年11月)

政府間協議会(コミッティー)議事録(2018年12月)

調達方針協議議事録(2019年2月)

入札評価結果議事録(2019年4月)

瑕疵検査概要報告書(2021年12月)

業務完了報告書(2022年12月)

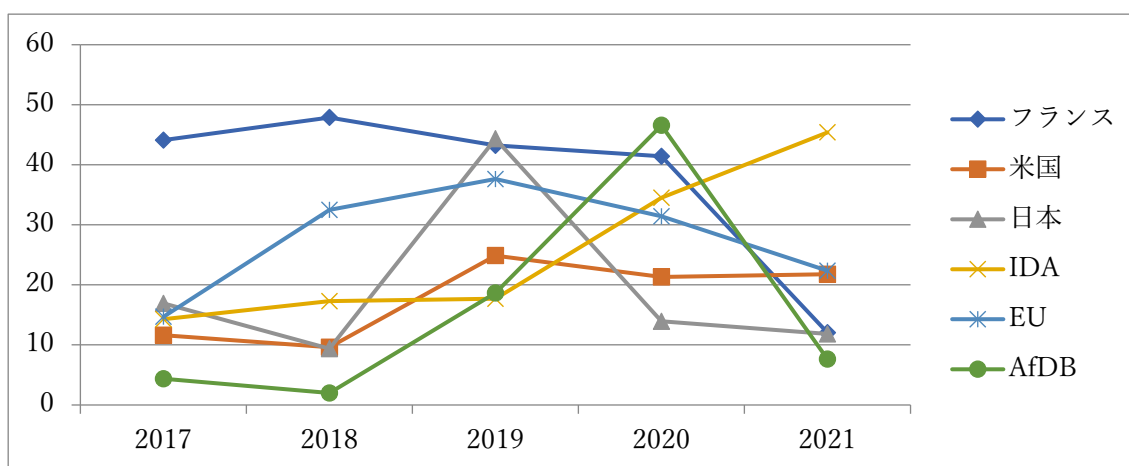
1 主要ドナーの対ジブチ ODA

ジブチは、アフリカ、ヨーロッパ、中東、アジアを結ぶ重要な地政学的な場所にあり、軍事のおよび経済的戦略的な重要性を有する。「アフリカの角」は、世界の船舶の約 30%が通過する重要な貿易ルートに位置しており、内陸国エチオピアの隣国であるジブチの港は、エチオピアの貿易の導管であり、この地域の物品の積み替えのプラットフォームである。

そのため、旧宗主国のフランスのみならず、米国、EU、世界銀行、アフリカ開発銀行(AfDB)など欧米の主要ドナーは対ジブチ支援を重視しており、日本も同様である。以下の図 1 はジブチに対する主要ドナーの ODA 額(支出純額)の推移(2017-2021 年)を示したものである。日本は二国間ドナーとしてはフランス、EU などに次ぐ大きな支援を行っている。また、評価報告書(本文)に記載したように、世界銀行(IDA)、EU、AfDB は、ジブチの道路の改善事業にも深く関わっている。

本案件は事業費 39 億円(約 37 百万ドル)、E/N 締結日は 2018 年 11 月、着工は 2019 年 6 月、完工は 2020 年 12 月、完工式典は 2020 年 12 月に行われている。図 1 に示される、日本の 2019 年の ODA 供与額 44.33 百万ドルのうち、本案件は、上記の時期の日本の対ジブチ ODA 支援の大きな比率を占めていたことがわかる。

図 1 ジブチに対する主要ドナーの ODA 額(支出純額ベース、単位:百万ドル)



(出所)外務省「政府開発援助(ODA)国別データ集」等より作成。

2 ジブチ-エチオピア回廊の重要性

ジブチ-エチオピア間の道路回廊はエチオピアへの輸送の大部分を担っているため、この地域にとって質の高い道路は不可欠である。しかし、インフラの欠陥、道路の安全性の低さ、適切なメンテナンスの欠如が、ジブチとアディスアベバ間の輸送効率に悪影響を及ぼし、ジブチでの

アクセスに重大な影響を及ぼしている。回廊沿いの道路インフラはさまざまな状況にあり、一部は劣悪な状態にある。

現在、2つの道路回廊が利用されており、ジブチ-アディス間の回廊は、全長900kmでそのうち214kmがジブチ国内にあるガラフィ国境を通る「北部回廊」と、そして全長750kmでジブチ国内104kmの「南部回廊」である。ジブチ-アディス間の回廊の交通は主に商用車で、大型トラックなどが交通量の88%を占めている。世銀報告書によれば、2021年の年間総往復交通量は3,600台/日である。現在、ジブチからアディスへの北回廊での移動時間は3日であるのに対し、南回廊での移動時間は2.5日である⁶。

エチオピア政府とジブチ政府は、ジブチ-アディス回廊の効率性を高めるために協力している。両政府は、電子シングルウィンドウなどを通じて物品通関の遅延を削減し、ジブチ港での不要な手続きやその他の関税・非関税障壁を排除することで通過の障害を緩和し、国境検問所、その他の停留所・検問所での遅延を削減する取り組みが行われている⁷。

3 他ドナーの動向

ジブチでは主要ドナーによる援助協調体制は作られていない。ジブチ政府側がそれを好まないことにもよる。しかし、これは、支援側(ドナー)にとっては不便である。

国際開発金融機関(世銀、アフリカ開発銀行など)は対ジブチ支援の主要ドナーであり、日本政府(外務省)としても、これら機関と日頃から関係を強め、情報共有・意見交換をし、必要に応じて連携することは重要である。また、サウジアラビアや中国といった新興ドナーとはほとんど接点がないが、これらは近年ジブチにおいても大きな存在になっており、これら新興ドナーとの情報共有・意見交換は重要である。

以下ではジブチ-エチオピアの交通運輸状況改善のための支援をおこなっている、世界銀行、サウジ開発基金、および中国の主要事業について整理しておくことにしたい。

(1) 世界銀行による南部回廊支援

南ルートの整備は主に世銀が支援している。このプロジェクトの目的は、エチオピアのジブチ-アディス道路回廊沿いの地域の連結性を改善し、物流の効率を高めることである。主な成果指標は、①アディスアベバとジブチを結ぶ南ルートの回廊沿いの移動時間の割合の短縮、②デウエレ国境検問所でのトラックの処理と通関時間の短縮、である⁸。

ジブチ市に近い国道1号線の20kmは、世銀(IDA)の融資70百万ドルで、アルタ(Artá)からの30km、およびドウドウバララ(Doudou Balala)からアリサビエ(Ali Sabieh)までの12km、

⁶ 世銀審査調書(IDA Project Appraisal Document on a Proposed Credit in the Amount of SDR 49.5 Million (US\$ 70.0 Million Equivalent) to the Republic of Djibouti for a Horn of Africa Initiative: Djibouti Regional Economic Corridor, November 23, 2021 Report No: PAD4404)p.16

⁷ 世銀審査調書(IDA Project Appraisal Document on a Proposed Grant in the Amount of SDR 550 Million (US\$730 Million Equivalent) to the Federal Democratic Republic of Ethiopia for a Horn of Africa Initiative: Regional Economic Corridor Project June 27, 2023 Report No: PAD4425)p.10

⁸ 世銀審査調書(IDA Project Appraisal Document on a Proposed Grant in the Amount of SDR 550 Million (US\$730 Million Equivalent) to the Federal Democratic Republic of Ethiopia for a Horn of Africa Initiative: Regional Economic Corridor Project June 27, 2023 Report No: PAD4425)p.13

およびそこからエチオピア国境のゲリレ(Guelilleh)までの 19.9km の国道 3 号線は、合計 90 百万ドルのグラント(無償資金)での支援が進められることになっており、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(Dewele)-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、既存の山岳ルート(214km)から約 70km の短縮となる。

アディスアベバとアダマを結ぶ 6 車線、全長 80km の有料高速道路は、エチオピア初の高速道路プロジェクトで、2015 年に開通した。ディレダワからデウエレまでの 224km の終点区間は、2 車線の有料道路にアップグレードされ、2019 年に開通した。世銀は、ジブチ-アディス回廊の南ルートを支援しており、世銀プロジェクトの焦点であるミエソ-ディレダワ区間を除いてすでに完成していることになる。

世銀報告書によれば、エチオピア側のミエソ-エレレ-ディレダワ間の既存道路は、非常に劣悪な道路であり、交通量も非常に少ない。ミエソ-デンガゴ-ディレダワ道路は、ミエソからディレダワへの代替道路であり、2026 年に高速道路が開通すると、距離の節約(33%)が大きいいため、1 日あたり 1,755 台(交通量の約半数)が高速道路に転用されると予想されている。また、2026 年にアディスアベバとジブチ間の南部回廊が改良されると、アディスアベバとジブチ間の北部回廊と南部回廊の距離が短縮される(11%)ため、アワッシュ-ミル-ジブチ道路からの交通のうち 1 日あたり 4,343 台(交通量の 60%)が高速道路に転用されると予想している⁹。



エチオピア国境の Guelilleh 手前の渋滞



エチオピア-ジブチ鉄道と国道 3 号の交差地

(2) サウジ開発基金による日本工区に隣接する道路工事

日本の工区の南に隣接する道路 60 km の改修は、サウジアラビアの融資によって進められている。融資契約の金額は 72 百万米ドルである。

サウジアラビアのサウジ開発基金(Saudi Fund for Development: SFD)は 1974 年に二国間援助機関として設置された¹⁰。湾岸ドナー諸国が援助を本格化させたのは、1973 年からの石油戦略が開発途上国の財政・経済・国際収支を悪化させたという国際的批判が背景としてあっ

⁹ 同上、p.65。

¹⁰ Walz, Julie and Vijaya Ramachandran (2011), Brave New World: A Literature Review of Emerging Donors and the Changing Nature of Foreign Assistance. Center for Global Development Working Paper. No. 273. Washington, DC, p.3-4.

た。湾岸諸国の政府は、開発途上国の赤字問題とイスラエルに対決的なアラブ諸国への批判を緩和することを期待し、二国間援助・多国間援助を本格化させたとされる¹¹。

サウジアラビアを含む湾岸ドナーは、主にイスラム諸国へのアンタイド援助を長年展開してきた。サウジアラビアの援助実施機関であるサウジ開発基金は、湾岸ドナーの中では第二の規模とされ、2つの形態で援助を行っている。一つはサウジアラビア財務省が管轄するもので、宗教的連帯等の政治的動機に基づきアラブ諸国に供与されてきた。もう一つは、サウジ開発基金が管轄し、経済開発目的のアンタイド融資である。借款は社会インフラ 64.89%、エネルギー 22.04%、運輸・通信 10.77%とされる¹²。

現地調査の際のヒアリングでは、施設・運輸省(現インフラ設備省)とサウジアラビアの間で2018年の前半には、サウジの融資の交渉が進んでおり、エチオピア国境のガラフィ(Galafi)から60kmをサウジが担当するという、その後の日本工区も含めた区間の道路修復の融資契約の話があったとされるが、その後、国境に近い20kmは日本が担当、サウジはその南の60kmを担当するという方向に変わったとの説明が、ADRからあった¹³。こうした経緯が、2018年7月17日の施設・運輸大臣による日本事業のキャンセル要請につながった可能性がある。サウジアラビアと事前に情報共有・意見交換などの機会があれば、事業実施に至る混乱は避けられたのではないだろうか。

なお、サウジ工区の工事のコントラクターは中国企業である。具体的には、中国土木(China Civil Engineering Construction Company: CCECC)、中国鉄建(China Railway Construction Company: CRCC)のコンソーシアムである。当初の工期は、2022年5月から2024年9月までの28カ月であったが、2箇所の連結カルバートの建設を追加する設計変更のために工期延長があり、工期は8カ月伸び、完成は2025年5月とのことである。視察時には日没後も工事を進めており、工事を急いで実施していることが見受けられた。



サウジ工区の中国企業による舗装工事



設計変更で追加された連結カルバート

¹¹ Bessma Momani and Crystal A. Ennis (2012), Between caution and controversy: lessons from the Gulf Arab states as (re-)emerging donors, *Cambridge Review of International Affairs*, Volume 25, Number 4, December 2012, p.608.

¹² 同上、p.619.

¹³ ADRでのヒアリング(2024年11月7日)。

(3) 中国によるエチオピア-ジブチ鉄道支援の意義と課題

ジブチにとって日本は「開発パートナー」、中国は「ビジネスパートナー」であるとの指摘は言い得て妙である。ジブチにおける中国の経済的な存在は極めて大きい。ただし、中国は中国国営企業をはじめとする民間投資や中国輸出入銀行などのバイヤーズ・クレジットや融資など、巨額の経済協力を行っているが、OECD/DAC に加盟していない事もあって、その金額は明らかではない。しかし、近年、米国の William and Mary Global Research Institute の Aid Data など、中国事業の詳細についてかなりの情報が提供されるようになってきている。これらの情報から、ジブチでの中国案件、とりわけ交通インフラや連結性にかかわる中国の事業について、整理しておこう。

交通分野における中国の最大の案件は、エチオピア-ジブチ鉄道である。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。この鉄道は中国企業によって建設された初の海外鉄道で、国際規格(軌間 1,435mm、電圧 25kV の電化)に準拠し、中国の設備(車両は CSR 株洲)を使用した。

この工事の設計・建設・保守・運営(DBMO)を担ったのは、上記のサウジ開発基金の道路工事を請け負っている企業と全く同じ、中国鉄建(CRCC)と中国土木(CCECC)である。実際、現地調査でサウジ工区について面談した中国人技術者は、以前、このエチオピア-ジブチ鉄道の建設にもたずさわったと言っていた¹⁴。

現時点では、鉄道による貨物輸送は 1 日 1 便に留まっており、これがなぜもっと活用されないかについては、世銀の審査調書によれば、以下のように説明されている¹⁵。

「ジブチとエチオピアの運輸部門への投資がますます増加していることを反映するもう 1 つのプロジェクトは、2018 年に開通した新しい地域鉄道線である。756km の標準軌、単線、電化・信号付き鉄道線は、アディスアベバとジブチ港を結んでいる。現在、技術、運用、政策上の課題により、この路線の乗車率はわずか 20% で、潜在能力をはるかに下回っており、貿易のわずか 15% を占めるに過ぎない。ジブチ港は、港湾ターミナルのラストマイル鉄道接続を改善するためにいくつかのアップグレードを開始したが、この路線の貨物列車の運行は定期的に停止されている。これは、車両の不足、安全性の問題、電力不足によるものである。」

また、Aid Data によれば、以下のような説明がなされている¹⁶。

「エチオピアではダムの水位が変動するため、エネルギー供給が常に安定しているわけではない。エネルギー供給が安定しないため、建設完了後も鉄道の運行開始が遅れた。過電圧の問題も、2018 年初頭に鉄道が営業運転を開始した後、度重なるサービス中断につながった。これは、(エチオピアが近隣諸国に電力を輸出しているために)送電網にサージが発生し、鉄道の送電線にヒューズを切るような過電圧がかかるという技術的な問題である。また、鉄道線路が何度か浸水し、運行が止まったり遅れたりしている。」

¹⁴ 中国土木の担当者へのヒアリング(2024 年 11 月 5 日、Yoboki にて)。

¹⁵ 世銀審査調書(IDA Project Appraisal Document on a Proposed Credit in The Amount of SDR 49.5 Million (US\$ 70.0 Million Equivalent) to The Republic of Djibouti for a Horn of Africa Initiative: Djibouti Regional Economic Corridor, November 23, 2021 Report No: PAD4404)p.15

¹⁶ China.AidData.org, Project ID: 70086, China Exim bank provides \$1.2 billion buyer's credit loan for the Addis Ababa-Djibouti Railway Project (Loan Details Maturity 15 years, Interest rate 3.421%, Grace period 6 years, Grant element (OECD Grant-Equiv) 35.72)

「ラストワンマイルの問題(ジブチの港やエチオピアの工業団地と直接つながっていないこと)により、鉄道がビジネス目的の輸送手段として適していないため、鉄道がこのような触媒的役割を果たしているようには見えない。」

このプロジェクトは、輸送量の予測が下回ったことや、為替レートの変動(プロジェクトの債務は米ドル建てで発行されたが、建設・運営コストと収益はエチオピア・ブル(ETB)建てであるため)に伴う財務上の問題に直面している。そのため、この鉄道が商業的に成立する道筋を見いだせるかどうかは疑問をもたれている。



ジブチ市内の鉄道終着駅の貨物列車



ジブチ郊外のエチオピア-ジブチ鉄道

(4) 鉄道案件とジブチの公的債務の課題

2013年5月15日、中国輸出入銀行とエチオピア政府は、アディスアババ-ジブチ鉄道プロジェクトのための24億9,076万ドルのバイヤーズ・クレジット・ローン(BCL)契約に調印した。BCLの借入条件は、満期15年、据置期間6年、金利はLIBORプラス3%のマージンであった¹⁷。

2018年1月1日には、鉄道の営業運転開始を記念する式典が開催され、その2日後の2018年1月3日、鉄道のエチオピア区間の双方向旅客列車が運行を開始した。

2018年9月4日、エチオピア政府と中国輸出入銀行は、20年の満期延長と4年の猶予期間延長を通じてプロジェクト債務を再構築することに合意した。再編契約の条件に基づき、融資の満期はさらに20年延長され(15年から35年へ)、融資の猶予期間はさらに4年延長されたと報告されている(6年から10年へ)¹⁸。

ジブチ政府もまた、2017年12月31日、アディスアババ-ジブチ鉄道プロジェクトのアリサビエ~ナガド区間100kmのために、中国輸出入銀行との4億9,179万ドルのバイヤーズ・クレジット融資契約の再編を要請した。ジブチ当局は、猶予期間を5年から10年に延長し、融資の満期を15年から25年に延長し、金利を3.409%から2.509%に引き下げる覚書を2019年に締結した。最終的な融資再編合意書は2020年9月2日に署名。再編合意は2021年2月に

¹⁷ China.AidData.org, Project ID: 61941, China Exim Bank restructures \$220 million buyer's credit loan tranche for Addis Ababa-Djibouti Railway Rolling Stock Supply Project via maturity and grace period extensions.

¹⁸ 同上。

ジブチの法律として批准された¹⁹。債務支払猶予イニシアティブ(DSSI)の一環として、中国輸出入銀行が複数の融資契約に基づき2020年と2021年に返済期限を迎える元利金の支払いを停止することに合意した事が背景にある。

また、2022年11月29日、サウスチャイナ・モーニングポスト紙は、ジブチ政府が中国輸出入銀行に対する債務返済を停止したと報じた。その後、2023年にジブチの経済・財務・産業省は報告書を発表し、2022年12月31日時点でジブチ政府の中国に対する延滞金総額は241億400万ジブチ・フラン(DJF)(1億3,529万ドル)に上ると公表した²⁰。

国際通貨基金(IMF)によると、ジブチ政府の対外債務残高(中国、ベルギー、スペイン、イラン、イタリア、サウジアラビア、アラブ首長国連邦に対する延滞金を含む)は、2020年3月時点で1億700万ドルに達している。その2ヵ月後の2020年5月、世界銀行とIMFによる債務持続可能性分析(DSA)は、ジブチが債務苦境に陥るリスクが高いと結論づけた。そして2022年3月、世界銀行は報告書(「ジブチ経済モニター2021年冬」)を発表し、「債務面では、DSSIに連動する繰延債務の支払い、2022年のジブチとエチオピアを結ぶ水パイプライン・プロジェクト融資と2025年のアディスアベバ-ジブチ鉄道プロジェクトの2つの(中国輸出入銀行)融資の満期により、流動性の緊張が生じる可能性が高い」と指摘している²¹。

ジブチ支援は外交的な観点できわめて重要ではあるが、上記のようなジブチの債務状況の動向と行方を慎重に見極めながら、対応していく必要がある。

¹⁹ China.AidData.org, Project ID: 46183, China Exim bank provides \$491.7 million buyer's credit loan for 100 km Ali Sabieh to Nagad Section of Addis Ababa-Djibouti Railway Project

²⁰ 同上。

²¹ DJIBOUTI June 2024, Article IV Consultation—Press Release; Staff Report; and Statement by The Executive Director for Djibouti, *IMF Country Report*, No. 24/148 p.12