

World Watching 302

ワールド・ウォッチング



川原 恵樹

株式会社国際開発センター
研究主幹



はじめに～格差に悩むナミビア～

ナミビア共和国は1990年に南アフリカ共和国（南ア）から独立した若い国である。アフリカ大陸南部の大西洋岸、南緯18～28度に位置する。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82万km²と日本の2.2倍だが、人口は302万人（2023年、ナミビア統計庁）と少なく、世界で最も人口密度が低い国の一つである。ナミビアの降雨量は年間400mmの乾燥地で、大西洋岸の海沿いは年間雨量100mm程度の砂漠（ナミブ砂漠）である。また同国は治安が良いことで知られている。

主な産業は、ダイヤモンド、ウランの採掘他、牛肉生産と水産物の輸出、豊かな自然や生物多様性を背景に主に欧州からの訪問客を対象とした観光業が底堅く外貨を稼いでいて、国民一人当たり所得は4,870ドル（2023年、世界銀行）と高中所得国レベルの経済水準にあり、実質経済成長率も4.2%（2023）を保っている。

その一方で、南ア時代からつづく鉱物資源に依存した経済・産業構造は雇用の創出力が低く、また南ア時代のアパルトヘイトで生じた社会経済的な格差が尾を引いていて、都市部は先進国並みの生活水準であるのに対して、取り残された地方部には多くの失業者（失業率19.4%、世界銀行）と低所得層が存在する。



物流立国構想の策定

ナミビアにとって産業構造の多角化によって雇用機会の創出を図ることが急務である中、2012年に国家目標として採択されたのが「物流立国構想」（Logistics Hub Initiative）である。同国の第4次国家開発五カ年

ナミビアの物流立国構想

〔前編〕建国25年日の挑戦



図1 ウォルビスベイ港、ルーデリッツ港と主要国際回廊位置図
出所：マスタープランデータを元に作成

計画（2012/13～2016/2017）から現行の第5次国家開発五カ年計画（2017/18～2024/25に延長）まで、一貫して「南部アフリカの国際物流ハブをめざすこと」が新産業振興の柱の一つとして掲げられてきた。

物流立国構想実現の行動指針となってきたのが「国際物流ハブマスタープラン」（2015年3月、以下MP）である。同MPは、日本に対する技術協力要請を受けて国際協力機構（JICA）によって実施された「国際物流ハブ構築マスタープラン・プロジェクト」（2013年9月～2015年1月）で筆者を含む日本人専門家チームによって作成され、物流立国構想実現のシナリオと課題解決のためのアクションが提案された。

このMPの根幹は「ナミビアルートへの国際貨物誘致」すなわち外需獲得にあった。南部アフリカの大西洋岸に位置するナミビアは、水深14m（2014年当時）の天然の良港であるウォルビスベイ港（当時すでにアンゴラ向けフィーダー船への積替拠点港として4,000TEUクラスによる中国・シンガポール方面からの定期航路があった）と、そこから周辺諸国へと通じる国際道路網を有していたが、港の取扱量に占める内陸国向け国際輸送の比重は7%程度であった（図1）。この未活用のポテンシャルを最大限に活かすシナリオとして、ターゲットをザンビアなどの内陸国向けトランジット貨物需要の獲得と想定し、アクションとしては、国際物流企業拠点の誘致、輸送網の強化、統合国境管理の強化を重点項目として提案した。

完成したMPの提案につき、ナミビア政府は全面的に支持し、その実施にとりかかった。

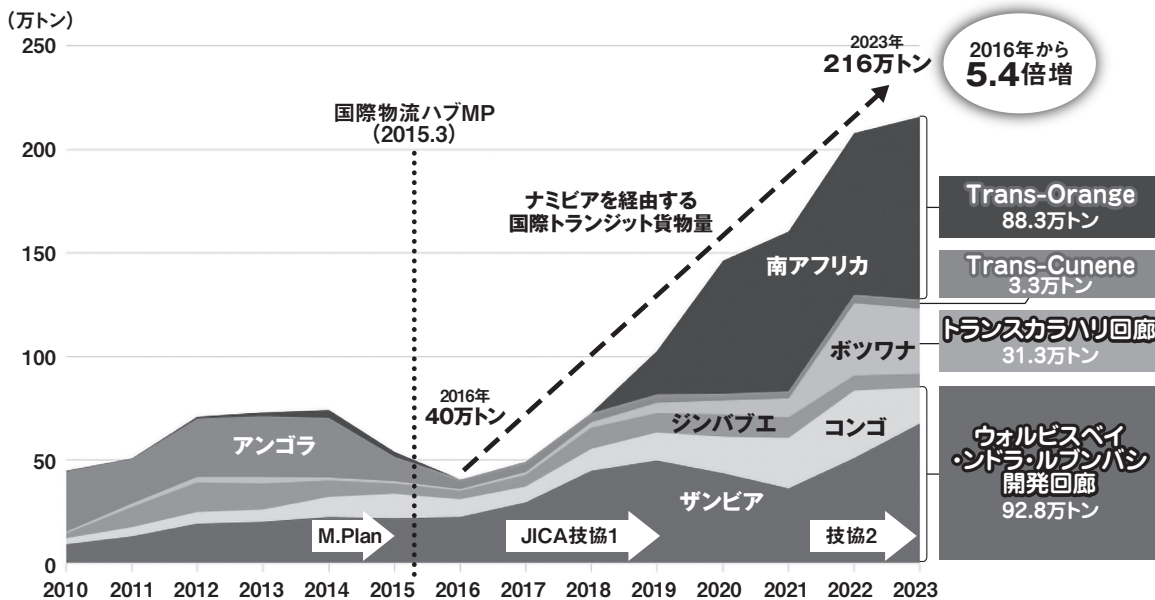


図2 ナミビアを経由するトランジット貨物量の推移 出所：Namport提供データを元に作成

まず日本に対して、MP実施への技術協力が要請された。JICAは再び日本人専門家チームを派遣し、2016年にサポートが開始された（2024年まで継続）。MP実施に対して日本が技術協力を継続したことは、ナミビア国内はもとより、周辺国、他の先進諸国に対しても、ナミビアの物流立国構想が「絵空事」ではなく、地に足のついた開発戦略であることを示す効果があった。一例を挙げれば、ナミビアに対する最大の開発援助国であるドイツは、対ナミビア援助案件の選択に際して日本人専門家チームからのアドバイスをを受け、MPで重点プロジェクトとして選定された沿岸部と内陸の首都圏を結ぶ幹線国道の改良に対する借款供与を決定している。

疑的な反応も見受けられたが、現地踏査と詳細なヒアリングにもとづく現場に即した課題の提示が関心と共通意識を高め、官民両方からの積極的な参加と数多くの提案がなされるようになった。また、国レベルで組織されたMP実施運営委員会（Steering Committee、関係政府機関の次官級で構成）があり、WGが直面する課題が、省庁間の見解の不一致などによって現場レベルでは対応できないような問題だった場合は、次官あるいは大臣レベルでの話し合いがなされた。WG活動が眼に見える成果を上げると、さらにWGに課題が持ち込まれるようになり、新たな成果をあげるという好循環が見られた。

World Watching 官民協働のワーキンググループの設置

次にナミビア政府は、MP実施の調整機関としてWalvis Bay Corridor Group（以下WBCG、物流振興を目的として2000年に半官半民の組織として創設された公共事業交通省主管の公益団体）を指名した。WBCGは日本人専門家チームと協働して、MPで提示された課題ごとにワーキンググループ（以下「WG」、①戦略的マーケティング、②物流ハブセンター／ランドサイド接続強化、③国境管理、④道路鉄道等）を設置した。各WGのメンバーは、MPで示された課題解決のためのアクションを担当する政府機関と民間から、現場の状況に詳しい人々が集められた。

2016年から本格的に始まったWG活動はMP実施の大きな原動力となった。縦割り行政が強いナミビアにとって官民共同の分野横断的なWGは初めての経験であり、動き出しに手間取る場面もあった。しかしながら、専門家チームの分析による検討課題の「選択と集中」が進むにつれて、アクションが具体化し、官民あがての課題解決に向けての動きが活発化した。

当初、民間企業の中にはWGの実効性について懐

World Watching 大きな成果を挙げたWGとMP実施

2015年のMP発表当時、ナミビアは国際物流拠点としては実績がない無名の新人であり、MPの上位目標の「2025年までにナミビアを南部アフリカ地域における国際物流ハブにする」について懐疑的な見方もあったが、結果としては2024年までに十分に大きな成果を挙げた。図2に示すように、ナミビアを経由する国際トランジット貨物量は、2016年に原油価格の大幅下落によって景気が後退したアンゴラ方面の需要が激減したのちに、新たにザンビアとコンゴ民主共和国（DRC）方面の需要を獲得したことによって大幅に増加し、2023年には216万トンに達している。これは2016年の値の5.4倍である。この成功は、ナミビア物流関係者の奮闘によって大小様々な課題をいくつも乗り越えてきた成果であるが、後編では特に決定的であった要因につき紹介する。なお、トランジット貨物の合計216万トン（2023年）のうち88万トンはナミビア南部にあるルーデリツ港から積み出される南アの北ケープ州産のマンガンであった。ウォルビスベイ港経由のトランジット貨物は128万トン（2023年）、2024年の速報値では160万トンである。