

国名 ケニア	モンバサ経済特区開発マスタープランプロジェクト
-----------	-------------------------

I 案件概要

事業の背景	<p>モンバサ市は、東アフリカ地域最大の貿易港であるモンバサ港を有するケニア第二の都市であり、北部回廊でつながるケニア、ウガンダ、ルワンダなど内陸国経済圏の物流拠点となっている。ケニア政府は2008年に国家開発計画「ケニアビジョン2030」を策定し、年間経済成長率10%以上を維持し、2030年までに中所得国入りするという方針を掲げた。ビジョン2030の経済計画は20件の優先事業を指定しているが、その中に、モンバサ、キスム、ラムの国内3か所に経済特区を設立する事業が含まれ、特区のインフラ・用地整備により産業誘致の促進が期待されていた。ビジョン2030の実現に向けて、モンバサ経済特区開発のための実行可能なマスタープランを早急に策定することが求められていた。</p>								
事業の目的	<p>本事業は、モンバサ経済特区の開発に関するマスタープランを作成することにより、同開発事業における優先課題の実行を図り、もってモンバサ経済特区への企業進出に寄与することを目的としていた。</p>								
	<ol style="list-style-type: none"> 1. 提案計画の達成目標¹：モンバサ経済特区への企業進出 2. 提案計画の活用目標：マスタープランがケニア政府に承認され、優先課題が実行される。 								
実施内容	<ol style="list-style-type: none"> 1. 事業サイト：モンバサ経済特区 2. 主な活動： <ol style="list-style-type: none"> (1) モンバサ経済特区の開発ビジョン・コンセプトが策定される。 (2) モンバサ経済特区の誘致産業・機能が特定される。 (3) モンバサ経済特区のインフラ整備計画が策定される。 (4) モンバサ経済特区の運営管理体制が決定される。 3. 投入実績 <table border="0" style="width:100%"> <tr> <td style="width:50%">日本側</td> <td style="width:50%">相手国側</td> </tr> <tr> <td>(1) 調査団派遣：17人</td> <td>(1) カウンターパート配置：経済特区デリバリーユニット</td> </tr> <tr> <td>(2) 研修員受入：8人</td> <td>(2) 土地・建物・施設など：日本人専門家執務室、ワイヤレス・ネットワーク</td> </tr> </table> 			日本側	相手国側	(1) 調査団派遣：17人	(1) カウンターパート配置：経済特区デリバリーユニット	(2) 研修員受入：8人	(2) 土地・建物・施設など：日本人専門家執務室、ワイヤレス・ネットワーク
日本側	相手国側								
(1) 調査団派遣：17人	(1) カウンターパート配置：経済特区デリバリーユニット								
(2) 研修員受入：8人	(2) 土地・建物・施設など：日本人専門家執務室、ワイヤレス・ネットワーク								
協力期間	2014年1月～2015年9月 (延長:2015年4月～2015年9月)	協力金額	(事前評価時) 350百万円、(実績) 409百万円						
相手国実施機関	産業貿易協同組合省 (MOITC) (旧産業化省 (MOIED))								
日本側協力機関	日本工営株式会社、株式会社コーエイ総合研究所、玉野総合コンサルタント								

II 評価結果

【留意点】

- ・ 上記「実施内容」2.主な活動(4)の事前評価表等の日本語表記は「モンバサ経済特区の運営管理体制が整備される」であるが、討議議事録 (R/D: Record of Discussion) 等の英語表記は「To decide operation and maintenance of Mombasa SEZ」となっているため、本評価においては、英語表記に合わせ、主な活動(4)を「モンバサ経済特区の運営管理体制が決定される」とした。

1 妥当性

【事前評価時・事業完了時のケニア政府の開発政策との整合性】

本事業はビジョン2030にて取り上げられた案件であり、ケニア政府の開発政策と合致していた。事前評価時においては、モンバサ経済特区を含む経済特区設置を法制化し促進するための「経済特区政策」及び「経済特区法案」に関して、関係機関の承認を得るための準備が進められていた。事業完了時においては、「経済特区政策」は東アフリカ共同体委員会の承認待ちであり、「経済特区法案」はケニア国会で成立に向けて審議中であった。

【事前評価時・事業完了時のケニアにおける開発ニーズとの整合性】

本事業は事前評価時及び事業完了時のケニアの開発ニーズに合致していた。本事業サイトであるドンゴ・クンドゥ地区では、同地区を保有するケニア港湾公社がモンバサ港と自由貿易地域を統合した産業開発計画を1989年に策定した経緯もあり、ビジョン2030を踏まえた、経済特区設置の具体的な実行に向けた新たな計画策定が求められていた。

【事前評価時における日本の援助方針との整合性】

本事業は事前評価時における日本の対ケニア援助方針と合致していた。日本の「対ケニア共和国別援助方針」（2012年4月）が定めた重点分野のひとつは経済インフラ整備であり、同重点分野のもとに設置された「広域インフラ改善プログラム」は、国際回廊整備、通関手続きの円滑化、経済特区開発等を通して、ケニア及び東アフリカ諸国の貿易の活性化を目指すものであった。

【評価判断】

以上より、本事業の妥当性は高い。

2 有効性・インパクト

【事業完了時における目標の達成状況】

事業完了時までに、本事業の目標は達成された。本事業によって策定されたマスタープランにおいて、モンバサ経済特区の

¹ 提案計画（事業成果）の活用の結果として中長期的に達成が期待される目標であり、原則として事後評価における評価の対象としない。

開発ビジョン・コンセプトが策定され（成果1）、誘致産業・機能が特定され（成果2）、インフラ整備計画が策定され（成果3）、運営管理体制が決定された（成果4）。

【事後評価時における提案計画活用状況】

事後評価時においては、モンバサ経済特区は未だ開設には至っていないものの、提案計画を踏まえた事業化及び関連制度整備が主に日本の支援を受けて進行中である。本事業により策定されたマスタープランは、2015年7月に産業貿易協同組合省の承認を受け、その後、2016年8月の日本・ケニア首脳会談にて、モンバサ経済特区を日本・ケニア両国で協力して開発することが合意された。これを踏まえて、事後評価時において、JICAは「モンバサ経済特区開発事業準備調査」（2016年～2019年（予定））により経済特区の基礎インフラ（港湾、アクセス道路、電力供給等）に関するフィージビリティ調査を実施中である。加えて、産業貿易共同組合省へのJICA専門家（モンバサ経済特区開発促進アドバイザー）を2019年より派遣予定であり、ケニアにおけるSEZ関連法整備等の支援を進める国際金融公社（IFC）とも協力しつつ、モンバサ経済特区の早期実現を目指した取り組みが総合的に進められている。このように、事後評価時点において、マスタープランで提案されたほぼ全ての計画について検討が着手済である。

【事後評価時における提案計画活用による目標達成状況】

事後評価時において、上記の通りマスタープランにより提案された計画をベースに、日本・ケニア両国政府の合意の下、事業化に向けた取り組みが進行中である。しかし、モンバサ経済特区が未だ開設に至っておらず、企業進出は始まっていないため、提案計画実行による目標達成はなされていない。なお、本項目は前頁脚注の通り、評価の対象としない。

【事後評価時に確認されたその他のインパクト】

経済特区事業の建設工事が未だ開始されていないため、事後評価時点において、住民移転及び用地取得、その他の負の影響は発生していない。なお、マスタープランの戦略的環境アセスメントは、ケニア国の環境管理調整法（1999）、戦略的環境アセスメントガイドライン（2012）及びJICA環境社会配慮ガイドライン（2010）に沿って実施された。

【評価判断】

以上より、有効性・インパクトは高い。

提案計画活用状況、提案計画活用による目標達成状況

目標	指標	実績
提案計画活用状況	策定されたマスタープランがケニア政府に承認される。	（事後評価時）達成 本事業によって策定されたマスタープランは2015年7月に産業貿易共同組合省の承認を受けた。
	策定されたマスタープラン及び提案された優先課題の実行数。	（事後評価時）一部達成 マスタープランが提案した計画をベースとして日本・ケニア両国政府による経済特区開発に向けた取り組みが合意された。現在、JICA支援によるフィージビリティ調査が進行中であり、日本人専門家の派遣も予定されている等、プラン及び課題の実行数は特定できないが、モンバサ経済特区の早期開設に向けた包括的な取り組みが進められている。
提案計画活用による達成目標（評価対象外）	モンバサ経済特区に進出した企業数。	（事後評価時）未達成 モンバサ経済特区が未だ開設に至っていないため、特区内での企業の操業は始まっていない。

出所：産業貿易共同組合省

3 効率性

本事業の協力金額・協力期間は、需要予測調査が長期化したために、ともに計画を上回った（計画比は各117%、140%）。なお、アウトプットは計画通りに産出された。以上より、効率性は中程度である。

4 持続性

【政策制度面】

「経済特区法案」はケニア国会の承認を受け、経済特区法2015年第16号として成立した。一方、本事業完了時に東アフリカ共同体委員会の承認待ちであった「経済特区政策」は、事後評価時点において、関係諸国との協議過程にある。

【体制面】

本事業（マスタープラン作成）は産業貿易協同組合省をケニア側カウンターパートとして実施されたが、事業化に向けて現在進行中のフィージビリティ調査においては、関連インフラのうち、港湾・道路関連が運輸インフラ省、電力供給関連がエネルギー省の主管となり、産業貿易共同組合省は主に経済特区に関する制度面を主管している。運輸インフラ省及びエネルギー省の傘下において、実際に事業化を担当する実施機関（港湾庁、高速道路庁、送電公社）に関しては、過去の円借款事業の実施状況から見て、その実施体制に大きな問題はない。

経済特区設置に向けた体制整備に関しては、経済特区法2015年第16号の成立を受けて、2017年に経済特区庁が産業貿易共同組合省傘下に設置されたが、事後評価時点において、同庁職員は産業貿易協同組合省を兼務する最高経営責任者のもとに4名配置されているのみである。

【技術面】

経済特区庁職員のマーケティング、財務、会計に関する知識・技能は、マスタープランが提案する事業効果を実現するための経済特区運営制度を整備していく上で、必ずしも十分とは言えない。これに対応するため、事後評価時点において、IFCが経済特区制度整備に関する技術協力を実施中である。また、JICAも2019年より日本人専門家を派遣予定であり、産業貿易共同組合省及び経済特区庁の技術力強化に向けた協力が進行中である。

関連インフラを主管する運輸インフラ省及びエネルギー省、及び傘下の実施機関は、過去に円借款事業実施の経験を有しており、その技術力に大きな問題はない。

【財務面】

産業貿易協同組合省担当者への事後評価時点でのインタビューによると、2018年／2019年会計年度の経済特区庁の計画予算は9百万ケニア・シリングで、同庁の運営に十分とは言えない。そのため、同庁は財務省に対して特別予算による追加資金を申請している。運輸インフラ省及びエネルギー省傘下の実施機関は、円借款を含む大型インフラ案件をケニア国内で複数実施

可能な予算措置が講じられていることに加え、建設工事及び事業運営の財務管理も着実に進んでおり、財務状況に大きな問題はない。

【評価判断】

以上より、政策制度面、体制面及び財務面に一部問題があり、本事業によって発現した効果の持続性は中程度である。

5 総合評価

本事業では、マスタープランが提出され、事業完了時まで目標は達成された。マスタープランは産業貿易協同組合省の承認を受け、日本・ケニア両国政府の合意のもと、モンバサ経済特区開設への取り組みが進行中であり、マスタープランは事業の方向性に関する共通認識の形成に貢献している。持続性については、政策制度面での更なる調整、及び管理調整機関としての経済特区庁の財務面を含む体制整備が必要であるが、事業化を主管する実施担当機関の持続性は高い。効率性は、協力金額、協力期間ともに計画を上回った。以上より、総合的に判断すると、本事業の評価は高い。

III 提言・教訓

実施機関への提言：

- ・ 産業貿易協同組合省には、経済特区に関する制度整備を着実に実施するため、IFC や JICA の支援も踏まえ、関係省庁間の調整を積極的に行っていくことを提言する。また、東アフリカ共同体における経済特区制度の取扱についても、同様に必要な調整を積極的に行っていくことを提言する。
- ・ また、産業貿易協同組合省には、経済特区庁に必要な予算及び人員が配分されるよう、財務省及び人事局と必要な調整を積極的に行うことを提言する。

JICA への教訓：

- ・ マスタープランの提言を受けて、日本・ケニア両国政府の合意に基づき、モンバサ経済特区開設に向けた検討が着実に進んでいるが、その背景として、マスタープランがケニア国政府の重要課題に沿った計画であることが挙げられる。また、モンバサ地域では、同時期に港湾開発マスタープランを策定中であり、両計画の整合性を取ったマスタープランが策定されたことも、マスタープランを現実的で実行可能なものにした要因と考えられる。このように、大規模地域開発事業の場合、様々な計画や事業が関連するため、マスタープラン作成に当たっては、関連する計画や事業の内容、進捗状況、進捗の見通しなどを包括的に検討し、それらとの整合性を有する計画にすることが肝要である。
- ・ モンバサ経済特区のような地域開発事業の場合、単一の主管官庁や実施機関が全ての事業実施を担うことは現実的でなく、関係機関間の調整が不可欠である。そのため、計画を円滑に実施に移していくために、マスタープランレベルの計画段階から関係諸機関の関与を確保し、事業実施期間中もその関与を維持するよう努めることを提言する。