

ケニア・インフラマップ (輸送及びエネルギー分野)

2015年3月

ジェトロ・ナイロビ事務所

【本報告書に関する問い合わせ先】

ジェトロ・ナイロビ事務所

住所：International House, 4th Floor, Mama Ngina Street, Nairobi, KENYA

TEL：+254-20-2226741

環境・インフラ課

住所：〒107-6006 東京都港区赤坂1-12-32 アーク森ビル6階

TEL：03-3582-5542

【免責条項】

当該資料作成には、できる限り正確を期すよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。本情報の採否はお客様の判断で行って頂きますようお願い申し上げます。独立行政法人日本貿易振興機構（ジェトロ）は、本報告書の記載内容に関して生じた直接的、間接的、あるいは懲罰的損害および利益の喪失については、一切の責任を負いません。これは、たとえ、ジェトロがかかる損害の可能性を知らされていても同様とします。

概 況

1.1 調査の目的

日本貿易振興機構（JETRO）ナイロビ事務所は、ケニアに進出したい日系企業に、現在継続中及び今後計画されているインフラプロジェクトの情報を提供して参入を促進するため、輸送及びエネルギー分野のインフラプロジェクトに関する調査を開始した。プロジェクトや関連面の調査で収集した情報を以下に示す。

調査対象：現在継続中及び計画されているプロジェクト

調査項目：

- 1) 各プロジェクトに関する情報
- 2) インフラプロジェクトに関連する現地企業
- 3) 各企業の情報
- 4) 調達と入札に関する情報

1.2 現状と投資計画

国民虹の連合（NARC：National Alliance of Rainbow Coalition）が政権を取った2002年のケニアの経済成長率は0.6%だった。このような低い成長率と、約3%にもなる人口増加率を考えると、一人当たりの国民所得の成長率は事実上マイナスである。これは、いかなる政府でも受け入れ難い状況と考えるだろう。

ケニア人の生活を改善するという善意と希望の波に乗って政権を獲得した新政府は、前政権から引き継いだ経済の動向を不健康な問題と考え、真っ先に状況を改善する戦略を策定した。2003年から2007年の「福祉と雇用創出のための景気回復」（Economic Recovery for Wealth and Employment Creation）政策の成功により、マイナスだった一人当たりの国民所得がプラスに転じたうえ、GDP成長率が、2002年の0.6%から2007年には7%になり、ケニア経済の回復を確かなものにした。

経済回復後、ケニア政府は「経済」、「社会」、「政治」の3本の柱に基づく、Vision 2030という長期経済計画を策定した。Vision 2030は期間が2008年から2030年までで、2030年末までにケニアを、全ての国民が質の高い生活を楽しめる中所得国にするということが主な目標である。Vision 2030は中期計画（MTP：Medium Term Plans）により実施される。現在のMTPは第2期MTPであり、期間は2013年から2017年までである。第1期MTPは2008年から2012年までであった。

Vision 2030の実施により、以下のような各種の財源から資金を引き出すことが予想される。

- ✓ 国内で創出した資金
- ✓ 海外からの送金
- ✓ 海外からの直接投資の増加
- ✓ 資産の流入
- ✓ 開発提携国の協力

最近の国内総生産（GDP）の見直しにより、一人当たりの GDP に関しては、ケニアは一躍低所得国になった。

インフラ分野の未来像は、「Vision 2030 により、コスト効率が良く、世界に通用するインフラ設備と公共サービスを提供する」ことである。以下に採用された戦略の一部を紹介する。

- 制度的枠組みの強化と、プロジェクト終了までの期間の短縮
- 特定インフラプロジェクトにおける国内資源（材料やサービス）使用促進（輸入資源の最小化）
- 安全かつ効率的な総合輸送網の開発と維持管理
- 最重要プロジェクトに関連したインフラ計画開発の支援
- これまで無視されてきた分野の需要を刺激するインフラプロジェクトの実施による、接続性の強化と輸送等のインフラコストの削減
- 港湾施設の近代化と拡張
- 公共セクターの介入により戦略的な支援を受けるインフラ設備への、民間セクターの参加促進

輸送及びエネルギー分野は経済と社会の 2 本の柱を強化する主な手段と認識されており、それぞれ大きなインフラプロジェクトがある。輸送分野の目標は接続性を強化し、僻地までつながることである。そのため、政府は最近、5 年計画の 1 万キロ道路開発事業を実現するための官民パートナーシップ（PPP）を開始した。同時に、近代的な鉄道による、主要都市の交通システムの改善と近代化にも取り組んでおり、特にナイロビ首都圏の近代化は大きな目標である。輸送問題を緩和するため、輸出入のための国際市場へのアクセスにケニア港湾を利用する近隣の内陸国との協力で、鉄道と道路の大規模な改修が計画されている。

エネルギー分野の目標は、適切な商業用及び家庭用エネルギーを提供することで、設備容量を 2012 年の 1,664.1MW から、2017 年までに 5,000MW 増やし、最低でも 6,700MW にするとしている。増加分は主に国有の電力設備と、官民パートナーシップ（PPP）に参加した独立系発電事業者（IPP）による地熱 1,646MW、天然ガス 1,050MW、風力 630MW 及び石炭 1,920MW から得る。近隣諸国の発電システムとの接続も強化し、容量に余裕があるシステムからの電気の輸入を可能にする。

1.3 制度的枠組み

上記の目標を達成するため、また Vision 2030 の成果を得て策定された計画に基づいて、政府は国内の主なインフラプロジェクト、特に輸送及びエネルギー分野のインフラプロジェクトのもとになる戦略と要綱を構築した。ケニアでは、インフラ開発担当の大臣は政策と方向性の決定はするが、実際のプロジェクト実施は担当の機関に任せるのが普通である、と認識することが重要である。

エネルギー分野では大規模な改革を実施した結果、発電、地熱開発、送電、地方の電化を担当する、独立した組織が作られた。ケニア発電公社（Kengen: Kenya Electricity Generation Company）は火力、水力、風力、地熱発電などのエネルギー源による発電を担当する。2008 年に地熱開発会社（GDC: Geothermal Development Company）ができるまで、ケニア発電公社が地熱を含め、全ての発電を管理していた。GDC 設立後もオルカリア（Olkaria）及びエブル（Eburru）地熱地帯の開発がケニア発電公社の管理下にある。ここで作られた電気は送電線から他の国有企業、ケニア送電公社（Ketraco: Kenya Electricity Transmission Company）経由で変電所に送られ、そこか

ら第3の国有企業、ケニア送配電会社（KPLC：Kenya Power and Lighting Company）により消費者（工業、商業、一般家庭）に送られる。国有企業である地方電化庁（REA：Rural Electrification Authority）が地方の電化の促進を担当する。国家計画で目指す産業化を進めるためには、従来の水力発電に頼ることは難しく、信頼できる国産エネルギーである地熱源はもっとも望ましい手段と認識されている。

輸送分野については、港湾の開発及び維持管理は、モンバサ（Mombasa）に本部を置くケニア港湾局（KPA：Kenya Ports Authority）の担当である。空港と飛行場はケニア空港局（KAA：Kenya Airports Authority）が開発及び維持管理を行う。フェリーサービスの開発と、リコニ（Likoni）海峡とムトンギ（Mutongwe）のフェリーの運営は、ケニア・フェリーサービス（KFS：Kenya Ferry Services）が担当する。

現在輸入している石油製品の輸送は、ケニアをはじめ、ウガンダ、ルワンダ、ブルンジ、コンゴなどの内陸国にとって極めて重要である。石油製品の輸送はケニア・パイプライン公社（KPC：Kenya Pipeline Company）が行う。輸送に関し、鉄道サービスはケニア及び東アフリカ地域の開発とは切り離せないものだった。高速都市運輸などの鉄道はケニア鉄道公社（Kenya Railways Corporation）が監督する。運輸に関するその他の重要な公社に、ケニア民間航空局（KCAA：Kenya Civil Aviation Authority）と運輸安全局（NTSA：National Transport Safety Authority）がある。

輸送分野の主な改革は道路開発維持部門で行われた。以前この部門は道路公共事業省（Ministry of Roads and Public Works）の監督下にあった。道路については、ケニア道路委員会（Kenya Roads Board）が設立され、ケニア高速道路公社（KENHA：Kenya National Highways Authority）、ケニア都市道路公社（KURA：Kenya Urban Roads Authority）、ケニア地方道路公社（KERRA：Kenya Rural Roads Authority）などの省庁による道路開発と維持管理を管理する。プロジェクトを実施する当局及び国有企業は、通常、プロジェクトの建設工事を民間企業に委託する。インフラプロジェクトでは珍しくないが、地方に委託する業者がない場合、外国企業の入札または国内業者との提携が歓迎される。

1.4 情報源

本調査に含まれる情報は公的機関から入手したものである。コンサルタントがインフラ施設開発を担当の省庁、即ちエネルギー石油省（Ministry of Energy and Petroleum）と運輸インフラ省（Ministry of Transport and Infrastructure）に連絡を取った。担当職員からは、実施機関の関連計画、管理評価報告等重要な文書の入手などで協力を得た。エネルギー石油省でも同様の方法を採用した。

インフラ開発関連企業の情報は企業一覧に示した。企業の選択は、政府に登録した企業のうち上位2つのカテゴリーに含まれる企業一覧に基づく。

コンサルタントはVision 2030などの開発青写真及び選択した分野のインフラ開発の方向性を示す情報を含む文書等を検討した。ケニアの公的調達を管理する法律及び手続も情報を検討した文書に含まれる。