

第3章

インフラストラクチャー整備と 南アフリカ企業

関 隆夫

はじめに

アフリカにおいても企業の役割が重視されるにつれ、経済基盤としてのインフラストラクチャー（以下、インフラ）の重要性が再認識されるようになっていく¹。インフラは企業にとって、商品を問わず、全ての産業に必要な「基盤」である。生産活動に直結する安定的な電力や水の供給はもちろん、港湾、鉄道、自動車輸送、また円滑な情報伝達を可能にする通信など、いずれのインフラも企業活動を支える大切な基盤である。

また、インフラは企業活動の生産基盤としてだけでなく、全ての人々にとっての生活基盤としても欠かせない。インフラが持つこうした公共財としての性格ゆえに、これまで、インフラ整備とその結果として提供されるサービスは政府直営の事業であることが多かった。しかし、1980年代以降、多くの開発途上国が政府財政赤字を削減する必要性に直面し、政府が提供するサービスの質も問われるようになった。インフラ部門でもいかに低価格・高品質なサービスをより多くのユーザーに提供できるかという課題が各国政府につきつけられた。いち早く南米諸国がインフラ部門を含む民営化に取り組み、その成果が明らか

¹ 企業にとってのインフラの重要性を改めて明らかにしたものとして、世銀による投資環境調査（Investment Climate Survey）がある（<http://rru.worldbank.org/EnterpriseSurveys/>）。またその調査を取りまとめたものとしてはBatra et al.[2003]がある。

になるにつれ、多くの国で民間企業の参加を伴うインフラ制度改革が行われるようになった。しかし、民営化によって貧困層の基本的サービスへのアクセスが失われたりするケースも生じたことから、民営化と規制のあり方が議論されるようになってきた²。

以来、現在まで各国は「どのようにサービスを提供すべきか」、「誰がサービスを提供すべきか」などを含めた、適切なインフラ部門の民営化のあり方を巡って、試行錯誤を繰り返している。今日では「官民パートナーシップ (Public Private Partnership: PPP)」と呼ばれる、より広い枠組みの中に含まれる民営化は、多くの場合、従来よりも良好な成果をあげている³。多くの国でインフラ・サービスの提供において民間企業と政府部門の協力が生まれている点は1980年代以降の逆行できない大きな流れである。本稿の考察対象であるアフリカでも90年代後半にはインフラ整備・サービス提供における民間企業との連携が深まっていった(表1)。

アフリカにも訪れたインフラ分野での官民協働という構造変化においては、そもそも各種インフラが未整備なままの国が多い中、企業側からみれば、インフラ整備そのものが新たなビジネス・チャンスとなっている。近年、南アフリカ共和国(以下、南ア)の企業はアフリカ域内への進出が著しいが、電力と鉄道を例にして、南ア企業がアフリカ域内でこれらインフラの整備・サービスの担い手となっているのかを明らかにするのが、本章の狙いである。本章では、南アも加わっている南部アフリカ開発共同体(Southern African Development Community: SADC)の加盟国⁴を対象とする。

南ア企業のアフリカ展開にいち早く着目した南アフリカ財団(South Africa Foundation、現Business Leadership South Africa)は「南アは他のアフリカ諸国の開発パートナーか、あるいは新たな占領者になるのか」という視点から南ア企業のアフリカでの活動について報告している(South Africa Foundation [2004])。

² Sader[2000]、世界銀行[2003]、イオアニス[2005]など。

³ Shirley and Walsh [2000]は各種の民営化事例から個別成果を取りまとめた。これによると、民営化がアウトカムの上昇に結びついたものが32件、明確な成果を確認できないものが15件、民営化前の方がよかったとするものが5件であった。

⁴ アンゴラ、ボツワナ、DRC、レソト、マダガスカル、マラウイ、モーリシャス、モザンビーク、ナミビア、南アフリカ共和国、スワジランド、タンザニア、ザンビア、ジンバブエの14カ国。

これによれば、2000年から4年間に於いて、アフリカ全域での南ア企業の活動は27%がインフラ部門で、このうち、10%が電力、5%が鉄道であった⁵(図1)。鉱業や石油・ガス関連産業などに比べるとシェアは低い、いずれも南ア企業の主要な投資分野といえよう。また投資先としては、投資件数で上位10カ国のうち、9位までがSADC加盟国である(図2)。SADC地域が南ア企業にとって主要な市場であることは、その地理的接近性からいっても理解できるが、事実、南ア企業にとってSADC地域はアフリカ域内で主要な投資先になっている。以下では電力および鉄道に関してSADC域内における南ア企業の進出動向を報告する。

第1節 電力

Eskom (Eskom) は南ア政府が100%出資する電力公社で、南ア国内の電力需要の約95%を供給する。国内の豊富な石炭埋蔵量を活かして安価な電力を提供でき、発電量では世界11位、売電量では同7位の規模を誇る世界有数の電力会社である (Eskom [2005])。その活動はEskom Act 40 of 1987 (2001年修正) によって規定され、海外への電力供給は13条によって可能である⁶。同社の国外での事業活動は、主に南アがアパルトヘイトを廃止して国際社会に復帰して以降に活発化しており、ウガンダ、マリ、ザンビア、ナイジェリアなどで発電事業に参画している。しかし、SADC加盟国の中ではEskomが直接に各国の電力供給事業に参画している事例は少ない(表2)。モザンビークのカボラバッサ・ダム⁷の取得に関心をもっているともいわれるが、SADC圏内におけるEskomのプレゼンスは、ザンビアの水力発電会社Lunsemfwa Hydro Power Companyへの

⁵ ただし、統計は全ての企業活動を網羅しているものではない。また近年アフリカ市場で最もダイナミックな動きのある分野として認識されている電気通信は、インフラ部門に数えられていないが5%を占めている。

⁶ 同法13条によると、近隣国への電力供給は、鉱業・エネルギー大臣と公共企業大臣の事前承認を得れば、いかなる政府にもバルク電力の供給が可能(1項a)で、相手側からの要求に応じて発電から配電事業までを行うことができる(1項b)。また財務大臣の同意が得られれば、海外活動での損失も補償される(3項)。

⁷ 同ダムはポルトガルが82%所有していたが、2005年11月に9億5,000万ドルで67%の権利をモザンビーク政府に譲渡することで合意した。その結果、モザンビークの持分は18%から85%に上昇している(長谷川[2005])。

51%の資本参加、モザンビークの首都マプトへ電力供給を行なうことが主目的であるモザンビーク送配電会社（Mozambique Transmission Company：MOTRACO）への33%の資本参加、アンゴラ、ボツワナ、コンゴ民主共和国（DRC）、ナミビア、南アの5カ国の電力供給機関が20%ずつ出資して2005年9月に設立したWestern Power Corridor Company（WESTCOR、本社ボツワナ）に留まっている。WESTCORは、後述する南部アフリカパワープール構想（Southern African Power Pool：SAPP）の一環として、DRCのコンゴ河とアンゴラのクワンザ川で水力発電所を建設して参加国に電力を供給するための企業体である。エスコム以外の南ア企業では、ネット・グループ・ソリューション（Net Group Solutions (Pty) Ltd）がタンザニア電力供給公社（Tanzania Electricity Supply Company：TANESCO）とマネージメント契約を締結している。

資本参加のほかエスコムは、SADC各国の電力供給事業者との売買契約に基づく電力輸出入を行っており、あわせて、域内全体でのより安定的な電力供給のために送電線の相互接続を主導している。ボツワナは国内電力需要の50%以上を南アから輸入しており、スワジランドに至っては80%ほどを南アに依存している。国内経済の混乱から電力供給に支障をきたしているジンバブエにとっても南アからの電力供給は欠かせない。こうした国々ではエスコムとの長期電力調達契約に基づき、電力供給を受けている。

エスコムが推進する多国間でのより大きな枠組みとしてSAPPがある⁸。SAPPはアフリカ大陸南部で参加国を送電網で接続して、域内での安定的な電力供給を図るとともに、将来的には西アフリカや北アフリカの地域電力網とも接続して余剰電力を欧州に輸出することを目指している。SAPPによって一部実現しつつある大陸内での電力網の接続はエスコムの将来構想として出現したもので、「アフリカ開発のための新パートナーシップ（New Partnership for Africa's Development：NEPAD）⁹」で予定される多くの電力関係プロジェクトの根幹を支えるアイデアである。SAPPはジンバブエに調整機能（Coordination Center）を有しており、SADC域内では島国のモーリシャスとマダガスカルを除く全ての

⁸ SAPPについては、日本貿易振興会[2002]ほか、SAPPウェブサイト（<http://www.sapp.co.zw/>）を参照のこと。

⁹ エスコムは社内にNEPADチームを設けてNEPADの思想に基づく電力関連プロジェクトに貢献しようとしている。

国が参加している（図3）。国際送電網の構築によってSAPP参加国は、貯蔵が効かない商品特性をもつ電力の余剰分を輸出できるようになり、外貨獲得が可能になるだけでなく、水不足などから生じる電力供給量の一時的低下を補填できるメリットがある。また南アは、電力輸出の手段としてだけでなく、今後増加が見込まれる国内電力需要への対応策の一部としてSAPPを位置づけている。余剰発電能力を抱えていたエスコムは1997年から2000年までに過剰設備の廃棄・売却処理を進め、34ヵ所（合計出力4,814MW）の発電所を休止・廃止した（国際協力事業団[2000: 94-95]）。しかし近年、経済が再び成長軌道に乗ったことで、2007年には国内の余剰発電能力がなくなると見込まれる。これがSAPPを推進する大きな牽引材料になっている。

南ア国内の電力需給の逼迫を見据えて、政府は公共投資の拡大を打ち出しており、エスコムも2005年1月に組織改編を行なった。これによって海外事業を担当してきた子会社エスコム・エンタープライズの事業のうち、海外での電源開発事業は親会社である持ち株会社エスコム・ホールディングスの一部門となり¹⁰、発電から送電、配電、売買まで一貫した電力供給体制が形成された。今後、エスコムは中核事業である電力部門に集中して、国際競争力の維持を図りつつ、国外での事業はより厳密に採算性を考慮しながら行っていく方針である（Eskom [2005; 51]）¹¹。既に参入した国での経営は引き続き維持するが、新規の電源開発としては、DRCのインガ（Inga）開発計画のほか、モザンビークのザンベジ・バレー（Zambezi Valley）などで水力発電を進めようとしている。また、多国間の枠組みではSAPPだけでなく、積極的に業界団体（Union of Producers, Transmitters and Distributors of Electric Power in Africa: UPDEA）に参加して、電力供給機関同士の連携を維持・強化していくことを表明している。

SADC諸国はいずれも、政府が直接に、あるいは公社を通じて間接的に電力供給を行ってきた。ボツワナ、レソト、マラウイ、タンザニアは電力部門を民営化する方向で検討を進めているが、マダガスカルは民営化政策を撤回している。発電・送電・配電の各部門に電力事業を分割したモザンビーク、ナミビア、ジンバブエの電力供給機関は、組織形態が変更されて企業の体裁になったが、政

¹⁰ 再編後も引き続きエスコム・エンタープライズは存続し、通信事業などの非電力部門で事業を実施しつつ保有資産の管理を行っている。

¹¹ 同時に非中核事業はエスコム・グループから切り離れた。

府所有のままであり民営化されてはいない。ザンビアでも発電から配電まで担うZESCOの民営化がかつて検討されていたが、現在では、発電から配電まで一括して担う形態を維持したまま採算性を高めていくという方針に転換した。民営化検討中の4カ国が民営化に踏み切れれば、エスコムが参入する可能性も考えられよう。

独立発電事業者（Independent Power Producer：IPP）の参入も可能になりつつある。しかし、ザンビアでは鉱山会社向けの電力供給のため、タンザニアでは国内送電網から外れた地域での電力供給のためなど、IPPスキームは、競争による効率性の向上よりむしろ、必要電力の供給手段として採用されている。IPP参入がSADC加盟国域内で促進されるには、各国の法的枠組みの整備もさることながら、市場規模が大きく、長期の売買契約が見込めるなどの市場環境が必要である。そのため、IPP事業者にとって短期的に参入可能性のある市場は南アが中心になるとみられ、域内他国でどの程度IPP参入が進むかは未知数である。SAPPの枠内でIPPの法的立場が定まれば、今後IPPによるSAPP短期電力取引市場（Short Term Energy Market：STEM）への電力供給も期待できる（Ford[2004]）。その場合は、発電所の建設や運営へのエスコムの参画も考えられる。

こうした状況を総合的にとらえると、当面、エスコムの海外展開はSAPPに代表される地域送電網の構築が中心でありつづけると考えられる。

第2節 鉄道

アフリカでは、植民地時代に一次産品を運び出す手段として鉄道建設が進んだ。南部アフリカも例外ではなく、主に内陸国の鉱物資源を港へ搬出する手段として鉄道建設が進み、アフリカ大陸ではもっとも整備された地域鉄道網を有している。南アが国際社会に復帰して域内経済交流が活発化すると、内陸国からの鉱物資源も南ア経由での輸出が増加した。また多くの南ア製品の輸出搬送ルートとしても活用され、南ア企業のアフリカ進出に際しては設備機材の輸送も行なわれた¹²。南アはアフリカ大陸の鉄道インフラ（機関車や車両、線路など）

¹² 岡田[2001]によると、ショップライト、チェッカーズなどの小売業、SAB（現SAB Miller、

の実に80% (Spoornet [2004; 7]) を有するアフリカの鉄道大国である。その中心を占めるのが運輸公社トランスネット (Transnet) の鉄道部門子会社、スプールネット (Spoornet) である。同社はスプールネット・インターナショナルを通じて、アフリカ18カ国で、コンセッション (鉄道運営権の譲渡) 契約への参加やマネージメント契約、機関車の販売とリース¹³などを行っている。

アフリカ各国でコンセッションを落札しているのはスプールネットだけではない (表3)。インドや中国の企業も南部アフリカでの鉄道運行に関与しており、近年では、アメリカ企業もコンセッション契約を獲得している。また、スプールネットも出資している南ア企業コマザール (Comazar) や、新リンポポ橋梁計画投資会社 (New Limpopo Project Investment (Pvt)Ltd. : NLPI) がアフリカ諸国の鉄道部門に参入している。南アで鉱山鉄道の運営や車両整備を行っているシェルタン (Sheltam Rail Company (Pty)Ltd) もアフリカ域内での活動を活発化させている。

スプールネットは、南アを起点とする縦の物流ルートの構築を目指している。「ダーバンからコンゴまで」(Singh [2002]) と形容されるように、南アからDRCまでを結ぶ鉄道網をネットワークとして機能させるべく、民間企業とコンソーシアムを組んでコンセッションを獲得している。コンソーシアムを形成するNLPIは、主にスプールネットとの鉄道民営化案件に参入するため設立された投資会社 (本社モーリシャス) である。NLPIの出資者には、南アとジンバブエをつなぐ鉄道と自動車用の課金制橋梁をBOTスキーム¹⁴で建設・所有する新リンポポ橋梁会社 (New Limpopo Bridge Projects Limited : NLB、本社ジンバブエ) のほか、南ア金融機関のネドバンク (Nedbank Limited) やサンラム (Sanlam Life Insurance Ltd.)、オールド・ミューチュアル (Old Mutual Life Assurance Company (SA) Limited.) が名を連ねる。NLBにもネドバンクやオールド・ミューチュアルが出資しており、マーチャント・ランド銀行 (Merchant Rand Bank) から出資

飲料) MTN (携帯電話会社) などの南アフリカ企業が各国に進出したのち、資財搬送に鉄道が使われている。

¹³ スワジランド、モザンビーク、ジンバブエ、タンザニア、DRCのほか、スーダン、コンゴ (共和国) カメルーンにリースしており、2004年の収入は1,100万ドル (Spoornet [2004; 55]) であった。

¹⁴ インフラ整備に民間企業の参加を促す手法。建設した後、一定期間所有・運営して建設コストと適正利益を得た後に、政府に返還する。

金調達していることから、実質的にはNLPIもNLBも南ア系企業とみなせる。このNLPIとのコンソーシアムが、ザンビアでは上下分離方式¹⁵で民営化された鉄道を運行している。またモザンビークでも南ア国境からマプート港までのレッサノ・ガルシア（Ressano Garcia）線のコンセッションを落札した。スプールネットは、NLBがジンバブエ国鉄と共同で所有するベイトブリッジ・ブルワヨ鉄道（Beitbridge Bulawayo Railway：BBR）の列車運行も任されている。こうした海外進出によってスプールネットは、南アからBBRによってジンバブエに入り、ザンビア鉄道システムを通じてDRC国境までをつないでいる。また、レッサノ・ガルシア線は、南アの工業地帯であるハウテン州から最も近い港であるマプート港をつなぐものだが、2005年11月にモザンビーク政府がスプールネットとのコンセッション契約解除を表明した(Railway Gazette International[2005])。

スプールネット以外で南部アフリカへの鉄道事業へ参入する企業では、まずインドの政府系企業RITES Ltd.¹⁶が挙げられる。RITESは鉄道を含むインフラ関連コンサルタントで、SADC加盟国の中ではモザンビーク中部のペイラ港からジンバブエ国境につながる路線でコンセッションを獲得（1億5,200万ドル、うち世銀が1億450万ドル拠出）している。アンゴラではモカメデス（Mocamedes）鉄道の復旧工事を請け負っている。2005年7月にはタンザニア鉄道のコンセッションも獲得した¹⁷。モザンビーク、タンザニアのほか、ボツワナにも事務所を持っている。もともとアフリカには東海岸を中心にインド系移民が多く、植民地時代にはケニアでインド人技術者・労働者が鉄道建設に携わっていた歴史的経緯がある。南アジアの鉄道王国であるインドの鉄道技術は高く、インド政府がアフリカ進出を促進している¹⁸ことから、引き続きアフリカでの鉄道案件には関心を示すと考えられる。

アフリカ進出にきわめて積極的な中国企業は、鉄道分野でも躍進の可能性がある。ザンビアからタンザニアのダルエスサラーム港をつなぐタンザン鉄道は

¹⁵ 運営権譲渡には契約期間中に駅や線路の補修なども含めての一括契約が多い。しかし、上下分離方式では、鉄道資産（土地や線路、駅舎など）の整備・維持管理と列車運行が、それぞれ別会社に託される。ザンビアの場合は、鉄道資産はザンビア鉄道（Zambia Railways Ltd）が管理し、列車運行はザンビア鉄道システム（Railway Systems of Zambia）が担っている。

¹⁶ 詳細は同社ウェブサイト（<http://www.rites.com>）を参照。

¹⁷ タンザニア鉄道は、世界食糧計画（World Food Programme：WFP）の食糧援助も内陸（ブルンジやルワンダ、DRC）に運んでいる。

¹⁸ インド政府のアフリカ通商政策については関[2004]参照。

もともと中国が1970年代に建設したものだが、2004年には新たに無利子で1,000万ドルを融資して資機材調達を支援した。今後予定されていると言われるタンザン鉄道の民営化では、これまでの経緯からみても中国企業が取得する可能性が高い。このほか、アンゴラではベンゲラ (Benguela) 鉄道とルアンダ (Luanda) 鉄道の再建・復旧に取り組んでいる。中国はアンゴラの石油資源を見返りに20億ドルの信用供与を実施しており、両国の関係は鉄道部門でも強まっていくだろう。このほかナミビアでも、2005年11月の中国からのミッション来訪時に中国製機関車、列車購入のための3,100万ドルの融資に合意している (African Energy Intelligence[2005])。

アメリカ企業ではRailroad Development Corporationの参入が目立っている。同社主導のコンソーシアムがマラウイ (1999年) とモザンビーク (2005年) でコンセッション契約を獲得し、モザンビーク北部のナカラ (Nacala) 港からマラウイ国内へと接続する路線を全線運行している。アメリカの政府機関である海外民間投資会社 (Overseas Private Investment Corporation: OPIC) が改修費用を支援 (2,960万ドル) しており、2003年6月の政府間MOU調印式にはパウエル国務長官 (当時) も参加¹⁹するなど、アメリカの力の入れようがみえるプロジェクトである。

スプールネット以外の南ア企業としてはコマザールが草分け的存在である。1995年に設立されたコマザールのビジネスモデルは、アフリカ各国の鉄道民営化案件で営業権を獲得し、必要な資機材を導入して整備した上で、別途現地で設立する鉄道運行会社に運営を担わせて収益を得るというものである。南ア企業であるシェルタン (47%) とスプールネット (31.6%)、フランスのBollore (16.92%) が主な出資者である²⁰。1997年にカメルーン鉄道の営業権を獲得 (25年間) し、現地に運営会社としてカムレール (Camrail) を設立した。またコートジボワールとブルキナファソを結ぶシタレール (Sitarail) でも20年の営業権を得ている。SADC加盟国ではDRC (当時はザイール) やタンザニアへの参入実

¹⁹ 詳細は同社ウェブサイト (<http://www.opic.gov/>) を参照。

²⁰ このほか、経営陣が4.48%。アフリカ全土の鉄道民営化案件への参入を業務として設立されたため、当初の出資者には英連邦開発公社 (CDC Group plc : CDC) や南ア・インフラ基金 (South Africa Infrastructure Fund) が名を連ねていた。当初15~6%の出資者であったBolloreがCDCや南ア・インフラ基金の引き揚げ分を引き受け、2005年6月までは筆頭出資者 (63%) であった。

績がある（撤退済み）。最近では2004年7月にマダガスカルでマダレール（Madarail）の営業権を獲得（25年間）している。

またシェルタンが近年、積極的な活動を展開している。同社はポート・エリザベスに本社を置き、南ア国内では鉱山鉄道や製紙・パルプ工場内部の鉄道の運営を業務としており、アフリカ各国でも機関車の保守・整備・運営を展開してきた。2005年5月には海運業者グリンドロッド（Grindrod）が50%資本参加した²¹。これは、グリンドロッドが顧客に港湾から一貫した物流サービスを提供するために、鉄道事業に強みをもつシェルタンを傘下に収め、補完関係を構築してグループとしての競争力向上につなげる狙いによる。グリンドロッドの傘下に入ったシェルタンが早速真価を発揮したのは、翌6月のコマザールへの出資で、これによりBolloreに代わる最大出資者となった。それまでシェルタンはジンバブエやモザンビーク、ザンビア、マラウイ、スワジランド、タンザニア、ボツワナ、ナミビアなどSADC諸国で機関車リースや車両整備などを業務としてきたが、2005年10月にはついに、シェルタン（61%）傘下のリフトバレー鉄道（Rift Valley Railways）²²が、スプールネット・NLPIコンソーシアムやRITESという経験豊かな競合相手を抑えて、ケニア鉄道とウガンダ鉄道の一括運営権譲渡契約を獲得した。グリンドロッド傘下に入る前からシェルタンは入札に参加していたが、グリンドロッドとの新たな関係が最終段階で有利に働いた可能性もある。

表3からもわかるとおり、南部アフリカでは鉄道の民営化が進んでいる。今後もSADC内では、ボツワナやスワジランド、マダガスカル南部路線などの民営化が予定されている。アフリカでは、よほど大規模な鉱山（石炭やマンガンなどバルク貨物が見込めるもの）があり、かつ世銀などの融資がないと、新規に鉄道の敷設をしても利益をあげられないと考えられている。一方、既存の鉄道インフラは過去の内戦などの影響から休止路線も多い。運行している鉄道も全面的な改良が必要で、橋梁の架け替えや駅の整備、通信手段の確保や新たな貨車の導入などに多額の投資が必要である。大陸を横断するような新規路線の構

²¹ 詳細は同社ウェブサイト（http://www.grindrod.co.za/news_view.aspx?id=29）を参照。

²² 同社にはシェルタンの他に、コマザール(10%)、ケニアの石油会社Primefuels (Kenya) Limited(15%)、タンザニアの投資会社Mirambo Holdings Limited(10%)、南アの開発基金CDIO Institute for Africa Development Trust (4%)が参加している。

想²³もあるが、このような現状を考えると、まずは国際金融機関や二国間援助を利用した既存の鉄道の改修が進むであろう。民営化は、運営効率の改善や政府の歳入源獲得手段としてだけでなく、改修資金を引き付ける手段としても有効な選択肢である。

南ア国営公社であるスプールネットにとって、南アを中心とした鉄道ネットワークの形成と物流の増加は自社・自国の利益にかなう戦略である。スプールネットもエスコム同様、NEPAD構想に基づくアフリカ開発を旗印にしているが、南アとの接続を有しない路線や、現有ネットワークと補完性がなく競争関係にあるような路線には参入しないであろう。こうした路線については南ア民間企業や他国企業はスプールネットと競合しない。

また南ア国内の事情も考えなくてはならない。南アではこれまで道路網の整備が優先的に進められてきた一方で、鉄道については設備投資や人的資本投資を手控えてきたために、国内鉄道インフラが老朽化し、輸送効率が悪化してきた（Ministry of Transport [2005; 7-16]）。昨今の資源ブームのなか、鉱山企業を中心とする産業界は鉄道の未整備が輸出効率を減じているとして、スプールネットへの批判を強めている。政府も、2005年のムベキ大統領の施政方針演説や中期予算方針で産業競争力確保に向けたインフラ投資を表明しているが（岡田 [2005a][2005b][2005c]）、運輸部門の持ち株公社であるトランスネットも批判に應えるために、鉄道を含む中核事業に経営資源を集中させて信頼性の回復に努めようとしている。こうした事情もあり、トランスネットの経営幹部によれば国外のコンセッションへの新規参加は当面考えていない。今後は南ア経済とのつながりと南ア政府の資金投入量を考慮しながら戦略を立てていく方針である²⁴。

おわりに

南アが民主化を果たして以来、電力・鉄道両分野の国営公社はアフリカ全体

²³ 例えば、東南部アフリカ地域では、タンザニアからブルンジやルワンダをつなぎ、DRCに抜けるものや、ナミビアからボツワナ、アンゴラからザンビアをつなぎ、東海岸と西海岸をつなぐ構想がある。

²⁴ 2005年4月のトランスネット幹部インタビューより。

と南アとの利益を両立させようとするNEPAD構想の具体化に向けて動いてきた。それが、電力においてはSAPPであり、鉄道においては南アを起点とした縦断ネットワークの形成である。エスコムとスプールネットは、このように極めて高い戦略性を持つ。

しかし、南アで国内インフラの不足が経済成長の足かせとなりかねない可能性がでてきている。エスコムは民主化後の経済停滞による電力需要の伸び悩みから余剰発電施設を休止したが、近年の急速な経済の復調によって、今後見込まれる電力需要の増加は、現在の電力供給能力では賄えないとみられている。一方、スプールネットでは自動車輸送へのモーダルシフトが過少投資と相まって、現在の資源ブームに追いつけないでいる。民主化から10年以上が経った今、エスコムやスプールネットには「国営」公社として果たすべき役割への期待が高まっている。

そうした中、巨大な国営公社が保有する関連子会社や、サポートサービスから活動領域を広げる企業が少しずつ南ア国内で層をなし、インフラ部門を営業域とする新たな企業群が形成される萌芽がある。本章で紹介したコマザールやシェルタンは今後も国外での活動を拡大していくだろう。電力分野でもSADC内でIPP導入が本格化すれば、エスコムや民間企業のビジネス・チャンスが生まれてくる。南ア国内では電力不足を未然に防ぐためIPPの参入がすでに認められた。今後もエスコムとスプールネットを中心としながら、民間企業の参入を呼び込みつつ、南アがアフリカのインフラ・サービスに大きな役割を果たしていくことになるだろう。

参考文献

イオアニス・ケシデスN.[2005]『インフラストラクチャーの改革：民営化と規制と競争の経済学』世界銀行 [編]・生島靖久訳、シュプリングー・フェアラー東京（原著Kessides, Ioannis N., *Reforming Infrastructure-Privatization, Regulation, and Competition*, World Bank Policy Research Paper, World Bank and Oxford University Press, 2004）。

岡田茂樹[2001]「アフリカ進出を図る南ア国営鉄道（南アフリカ共和国）」『通商弘報』2001年2月26日付、日本貿易振興機構。

- - [2005a] 「ムベキ大統領、産業競争力強化のための施策を表明(南アフリカ共和国)」(『通商弘報』2005年3月4日付、日本貿易振興機構)。
 - - [2005b] 「政府が大型予算案を国会に提出(南アフリカ共和国)」(『通商弘報』2005年03月08日付、日本貿易振興機構)。
 - - [2005c] 「中期予算方針、インフラ投資を大幅拡大(南アフリカ共和国)」(『通商弘報』2005年11月09日付、日本貿易振興機構)。
- 海外鉄道技術協力協会[2005] 『最新 世界の鉄道』ぎょうせい。
- 海外電力調査会[2005] 『海外諸国の電気事業(第2編)2005年版』
- 国際協力事業団[2000] 『南部アフリカ援助研究会報告書 第2巻<南アフリカ・本編>』。
- 世界銀行[2003] 『世界開発報告2002市場制度の構築』西川潤監訳、シュプリングー・フェアラク東京。
- 関隆夫[2004] 「高まるインドの存在感」(『ジェットロセンサー』2004年7月号、日本貿易振興機構)。
- 日本貿易振興会[2002] 「サブサハラにおける交通・電力インフラ開発計画」 pp.27-29。
- 長谷川元宏[2005] 「カボラバサ水力発電所の権利をモザンビークに譲渡(ポルトガル)」(『通商弘報』2005年11月9日付、日本貿易振興機構)。
- Africa Energy Intelligence [2005] “On the Beaten Path”, *Africa Energy Intelligence*, November 23, Indigo Publications.
- Batra, Geeta, Daniel Kaufmann, and Andrew H. W. Stone [2003] *Investment Climate around the World: Voice of the Firms from the World Business Environment Survey*, Washington, D.C: World Bank (IBRD).
- Eskom[2005] *Eskom Holdings Annual Report 2005*.
(<http://www.eskom.co.za/about/Annual%20Report%202005/index.html>)
- Ford [2004] “SAPP: the shape of things to come? ”, *Power Economics*, September 04, Wilmington Publishing Limited
- Ministry of Transport (Republic of South Africa) [2005] “National Freight Logistics Strategy” (<http://www.transport.gov.za/frames/freightlogistics-f.html>).
- Railway Gazette International [2005] “Spoornet loses Maputo concession” *Railway Gazette International*, December 2005, Reed Business Information Limited.

- Sader, Frank [2000] “*Attracting Foreign Direct Investment Into Infrastructure-Why Is It so Diffiult?*”, Foreign Investment Advisory Service Occasional Paper 12, International Finance Cooperation and the World Bank.
- Singh,Sareen [2002]“Spoornet, From Duban to Congo”, *Financial Mail*, September 9, Johannesburg: BDFM Publishers (Pty) Ltd.
- Shirley, Mary and Patrick Walsh [2000]“Public versus Private Ownership -The Current State of the Debate-”, Policy Research Working Paper 2420, World Bank.
- Spoornet [2004] *Spoornet Annual Division Report*.
(<http://www.spoornet.co.za/SpoornetWebContentSAP/html/about/annuals.htm>).
- South Africa Foundation [2004] “South Africa's Business Presence in Africa” occasional paper No3/2004.
- World Bank [2006] Private Participation in Infrastructure (PPI) Project Database (<http://ppi.worldbank.org/>).

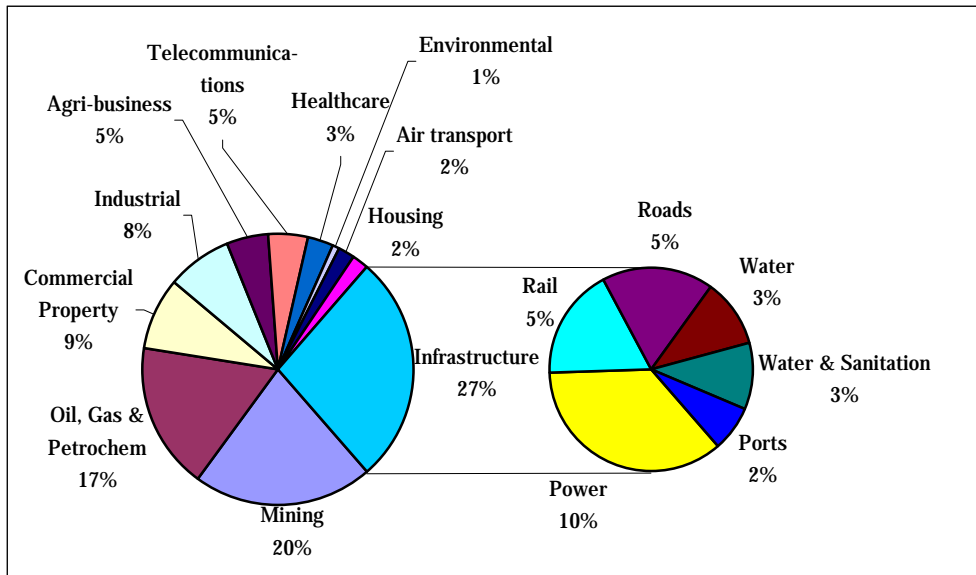
表1 開発途上国での民間参加のインフラ・プロジェクトへの地域別投資額
(1990～2004年)

(単位：100万ドル)

西暦	サブサハラ・		欧州・	中南米・	中東・	南アジア
	アフリカ	アジア大洋州	中央アジア	カリブ海諸国	北アフリカ	
1990	40	1,950	68	9,452	0	132
1991	1	3,358	277	9,798	0	640
1992	20	7,585	421	12,876	0	40
1993	31	10,608	1,210	15,662	2,927	1,099
1994	641	13,876	3,577	15,540	298	2,804
1995	752	18,398	7,761	16,857	120	3,512
1996	1,661	27,635	10,141	25,014	332	5,546
1997	4,300	34,609	13,890	45,941	5,099	5,788
1998	2,514	9,595	11,575	65,499	3,066	2,246
1999	4,623	13,127	9,226	35,304	2,952	4,354
2000	3,735	14,269	24,979	37,658	4,135	4,180
2001	5,394	10,930	12,322	32,768	4,420	3,853
2002	5,368	9,733	16,755	19,397	1,551	5,839
2003	5,340	12,966	12,163	15,423	6,195	3,233
2004	4,872	8,644	12,546	17,433	10,946	9,579
合計	39,291	197,283	136,910	374,623	42,041	52,844

出所：世銀PPIデータベースから作成

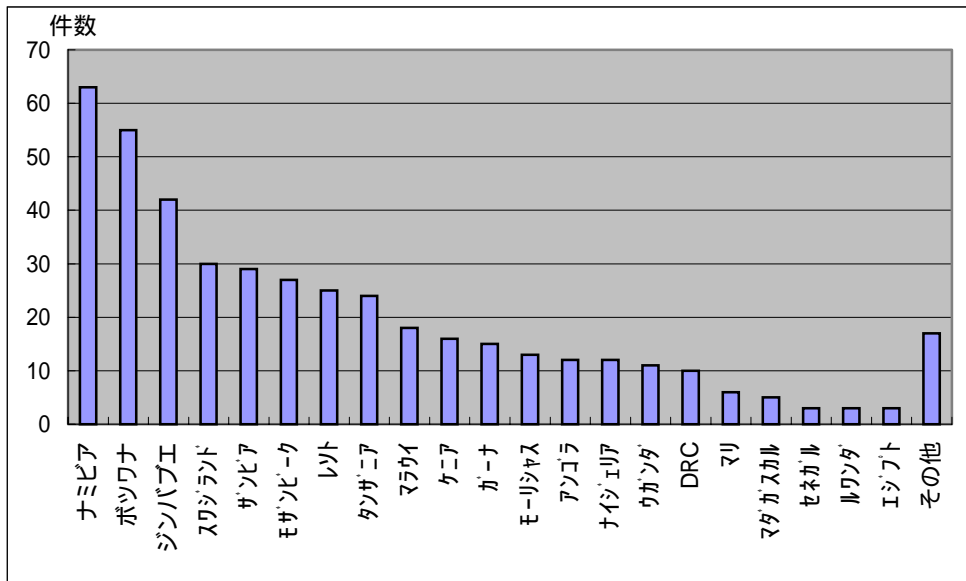
図1 南ア企業のアフリカでの分野別投資構成（2002-2003年）



注：合計は100%にならない。同様にインフラの各比率の合計も27%にならない。全てオリジナルに順ずる。

出所：South Africa Foundation[2004]から作成

図2 南ア企業によるアフリカ投資（2004年まで）



(出所) South Africa Foundation (2004) から作成

表2 SADC加盟国（南ア以外）の主な電力関連組織

国名	組織名（略称：日本語）[ホームページ]	発電	送電	配電	その他	所有（比率）	記述（民間企業や外国機関との関係を中心に）
アンゴラ	Empresa Nacional de Electricidade (ENE：アンゴラ電力公社) [http://www.ene.co.ao/default.htm]					政府（100%）	1998年9月設立。政府が「国内ダム再建プログラム」のもと、20年間で8億ドル相当の投資を実施中。Alrosa社（ロシア）が主導する（ダイヤモンド採掘コンソーシアム）への電力供給用に、ENEと提携した民間企業がCicapa川で水力発電所を建設中。2003年4月にはエネルギー・水大臣が民間企業の参入促進を表明している。
	Empresa de Distribuição de Electricidade de Luanda (EDEL：ルアンダ配電公社) [不明]					政府（100%）	ルアンダ市内の電力供給を担う。
ボツワナ	Botswana Power Corporation (BPC：ボツワナ電力公社) [http://www.bpc.bw/]					政府（100%）	1970年「電力公社法」により設立。需用電力は南ア（エスコム）から50%強を輸入。残りは20%前後をモザンビーク（カボラ・バッサ）とSAPP短期電力売買市場から調達、30%弱を国内発電。南ア・エスコムからの電力購入契約は2007年12月末に期限切れとなる。2012年までの契約期間延長を2005年末から話し合う予定。民営化も検討されているが、公共企業評価・民営化庁（Public Enterprises Evaluation and Privatisation Agency）は2005年10月に民営化の事前段階として再建・構造改革が必要と評価した。
	Western Power Corridor Company (WESTCOR：なし) [不明]					政府（アンゴラ、ボツワナ、DRC、南ア各20%）	2005年9月にENE、BPC、SNEL、NamPower、エスコムが出資して設立。ボツワナに本社機能を有する。SAPP構想の一部を体現するために設立された。DRC南部（インガミビア、南ア）：2008年建設開始予定、3,500MW）とアンゴラ北部（クワンザ川流域6,700MW）で水力発電所の建設を予定する。
	Societe Nationale d'Electricite (SNEL：なし) [不明]					政府（100%）	ブルンジ、ルワンダと共同でシネラック社（Societe Internatonale des Pays des Grandes Lacs：Sinelac）を設立し、ブルンジでルジジ（Ruzizi）水力発電所を所有してお

D R C						り、DRCが運用。南ア・エスコムとはインガ水力発電所と南アフリカ連系線間の送電線増強計画について契約を締結。既存のインガダム（ 、 ）改修はカナダ企業（MAGenergy）が参画。コンゴ（共和国）への輸出により、同国の需要電力の3分の1を供給している。
レ ソ ト	Lesotho Electricity Corporation (LEC : レソト電力公社) [http://www.lec.co.ls/]				政府（100%）	1969年「電力法No9」により設立。民営化準備中（2004年7月時点で最終入札者候補5社）でLEC株式の70%が売却される予定。南アからの輸入は渇水時を中心に10%強。
	Lesotho Highland Development Authority (LHDA : レソト高地開発機構) [http://www.lhdp.org.ls]				政府（レソト、南ア共同 : 比率不明）	1986年設立。南アへの水供給と国内向け水力発電開発を目的として設立。南アへの連結送電線はLECと共同管理。99年以降、南アへの電力輸出が可能となったのはLHDAの稼働が主要因。
マ ダ ガ ス カ ル	Jiro sy Rano Malagasy (JIRAMA : マラガシー電気水道供給会社) [http://www.jirama.mg/]				政府（100%）	1998年「新電気法」により株式会社化。新電気法の導入に伴い、民間資本参加が認められた。独立電力事業者（IPP）を含む発電から配電までに参入可能。遅延していたJIRAMAの民営化方針は撤回され、2005年3月ドイツLahmeyer Internationalとマネージメント契約。7月に30%、11月に35%の値上げ断行。2007年には更に10%値上げを予定する。水力電源開発を中長期的に進める。
マ ラ ウ イ	Electricity Supply Corporation of Malawi Limited (ESCOM : マラウイ電力供給会社) [http://www.escommw.com/]				政府（政府98%、マラウイ開発公社2%）	1998年にマラウイ電力供給委員会（廃止）法案が可決され設立。2004年電力法改定法案が国会承認され、IPP参入が認められるとともに、ESCOMは3部門（発電・送電・配電）へと分割民営化されることが決定された。2005年11月から民営化予備調査を開始予定。
モ リ シ ャ ス	Central Electricity Board (CEB : 中央電力局) [http://cebweb.intnet.mu/]				政府（100%）	1964年CEB法により設立。独立発電事業者（IPP）の参入可能。民間砂糖工場からでるバガス（さとうきびの絞りかす）を燃料としてIPPが発電。個別契約に基づき、電力供給を受ける。2005年1月に停電原因となった変圧器の爆発をTrans Africa Project（米 : Fluor Daniels50%とエスコム50%の合弁）が調査。

モザンビーク	<p>Electricidade de Mocambique (EDM：なし) [http://www.edm.co.mz/index.php]</p>				政府（100%）	<p>77年に国有公社として設立。95年に公営企業化。組織改変を実行し、発電・送電・配電・商業部門に分けると同時に、組織改変の中で地域電力網拡大と水力発電強化を打ち出す。EDMチェアマンが2005年11月に南ア駐在大使に就任。カボラ・バッサダムを含むザンベジ深谷の電源開発について、南ア企業の参加に先鞭をつける役目を担っていると見られている。</p>
	<p>Hidoeletrica de Cahora Bassa (HCB：カボラ・バッサ水力公社) [不明]</p>				政府（モザンビーク85%、ポルトガル15%）	<p>主に南ア（エスコム）を中心に、EDMとジンバブエ（ZESA）にも電力を供給する。1960年代にポルトガルと南アの共同プロジェクトとして建設が開始され、79年に発電を開始したが、内戦により第2ダム建設は頓挫した。98年から南アに電力輸出を開始したが、低価格（1MWh当たり約0.5セント）での供給契約から赤字続きだった（2007年までに約3.5倍の引き上げに合意済み）、2005年11月にポルトガルからの主権移譲が合意され、見返りにポルトガルの建設、エンジニアリング企業が同国のエネルギー開発計画で優先権を持つ旨、モザンビーク財務大臣が発言したとされる。</p>
	<p>Mozambique Transmission Company (MOTRACO：モザンビーク送配電会社) [http://www.motraco.co.mz]</p>				政府（南ア、モザンビーク、スワジランド各33.3%）	<p>各国政府主導で1998年に設立され、エスコム、EDM、SEBが参加。南ア国内からスワジランドを経由し、モザンビークの首都マプートまでの送電線の敷設・保守・運営を担う。モザール（アルミ製錬工場）への電力供給が事業収入の大部分だが、余剰電力をスワジランドとモザンビークへも供給する。JBICも資金供与。実作業はエスコムが提供している。</p>
ナミビア	<p>NamPower (Pty) Ltd (なし：ナムパワー) [http://www.nampower.com.na/2005/index.asp]</p>				政府（100%）	<p>1996年「ナムパワー設立法」により設立。グループで発電、送電、配電、国際取引を実施。アンゴラとはKunene川で水力発電所建設を共同で計画中。2007年起工を目指す。国内用電力は主に南ア（エスコム）から輸入。ザンビア（Zesco）、SAPPからも調達する一方、南ア、アンゴ</p>

						ラ、ボツワナへの輸出実績もある。Kuduプロジェクト(海底ガス田利用の発電計画)が進行しており南ア向け輸出の拡大が期待される。
	Nampower Investments (なし:なし) [不明]			(国際事業など)	ナムパワー(100%)	ナムパワーの商業部門子会社。国際送電網の接続に関し、計画・実施を担当する。NamPower PropertiesとNamPower Internationalで構成される。NamPower Internationalはボツワナやアンゴラなどでの事業実績がある。
	Premier Electric (なし:プレミア・エレクトリック) [不明]				ナムパワー(100%)	1999年8月設立。ナムパワーの100%子会社。配電で主要な役割を担ってきたものの、政府方針で配電部門は地域ごとの配電会社設立が進められており、現在は地域配電会社の設立準備中のSouthern RED、Central REDが管轄する地域での配電に留まっている模様。
	Nored Electricity (Pty) Ltd (なし:北部地域配電会社) [不明]				ナムパワーほか4社(33%×3社、1%×1社)	Regional Council Electricity Company (Pty) Ltd(33%)、Local Authority Electricity Company (Pty) Ltd(33%)、NamPower(33%)、Nored基金(1%)が出資。地方政府の出資企業を中心。2001年4月ライセンス取得、2002年3月営業開始。地域ごとの配電会社の先がけ。Katima Mulilo地区では送電も担い、2003年1月から3年間の保守運営契約もナムパワーと締結。
	CENORED(Pty) Ltd (CENORED:中央北部地域配電会社) [不明]				ナムパワーと地方政府(比率不明)	2003年7月ライセンス取得、8月営業開始。ナミビア中央北部の配電を担う。
	正式名不明 (Erongo RED:エロンゴ地域配電会社) [不明]				ナムパワーと地方政府(比率不明)	2005年7月営業開始。エロンゴ地域での配電を担う。
スワジランド	Swaziland Electricity Board (SEB:スワジランド電力公社) [http://www.seb.co.sz/]				政府(100%)	1963年設立。南ア・エスコムからの輸入に依存。国内発電は20%あまり。国内で地方電化プロジェクト推進中。

						<p>1964年タンガニーカ電力供給公社とダルエスサラーム電力供給公社が合併・国有化され誕生。国境近辺への電力（100%：但供給にはザンビアとウガンダから電力を輸入。2003年にし、マネージは国際送電網への接続に合意しており、世銀が資金援助メントは南する。民間化に向けて進展中で、南アNetGroupSolutionと2006年12月までマネージメント契約を締結している。2年間で収益を94%上昇させている。</p>
タ ン ザ ニ ア	<p>Tanzania Electricity Supply Company (TANESCO：タンザニア電力供給公社) [http://www.tanesco.com/]</p>					<p>政府</p>
	<p>Independent Power Tanzania Limited (IPTL：なし) [不明]</p>					<p>民間（マレーシア70%、タンザニア30%）</p> <p>1992年の発電市場自由化に伴い、IPP第1号としてTANESCOに電力を供給。マレーシアMechmar Corporation (Malaysia) Bhdが70%、タンザニアVIP Engineering & Marketing Ltdが30%所有。Mechmarが売却意思を持っており、政府がTANESCOによる購入を検討すべく専門委員会を結成している。</p>
	<p>Songas limited (Songas：なし) [不明]</p>					<p>民間（米国とタンザニア：比率不明）</p> <p>2004年7月商業生産開始、20年契約でTANESCOに電力供給。米国Globeleqほか、タンザニア政府関係企業が所有。過半を所有するGlobeleqは英連邦開発公社(CDC group)の傘下。</p>
	<p>Zanzibar State Fuel & Power Corporation (ZSFPC：ザンジバル燃料電力公社) [不明]</p>					<p>政府（100%）</p> <p>TANESCOから海底ケーブルで電力需要に満たない分を購入する。2005年8月揚力発電のF/Sをイスラエル企業（SDA Limited）に委託。</p>
ザ ン ビ ア	<p>ZESCO LIMITED（ZESCO：なし） [http://www.zesco.co.zm/]</p>					<p>政府（100%）</p> <p>1988年に商業化されたZambian Electricity Supply Company Ltdが94年5月に改名。民間化検討中の2003年に世銀・IMFと政府全額出資の法人化で合意。Copperbelt Energy Corporationや南ア（エスコム）に電力を供給する。</p>
	<p>Copperbelt Energy Corporation PLC (なし：なし) [http://www.copperbeltenergy.com/index.html]</p>					<p>民間（米国35.8%、英国35.8%、ザンビア22%）</p> <p>1997年ザンビア銅探掘会社（ZCCM）の分割民間化時に同社電力部門を母体に設立。一部探掘地域で発電もするが、主にZESCOから電力を購入し、カッパーベルト地帯の企業に供給する。英国（National Grid Transco）と米国（Synergy Global Power）が各38.5%保有。ZCCM Investments Holdings Plc(20%)。Local Technical Team of</p>

						Power Division (LTPPD : 2%)。政府が外国企業からの買収を防止する目的で特別議決権を保持している。
	Lunsemfwa Hydro Power Company (なし : なし) [不明]				民間 (南ア51%、ザンビア49%)	南ア・エスコム (51%) 所有、49%は経営陣。ZCCMから発電所2カ所 (Mulungushi発電所、Lunsemfwa発電所) を取得して、2001年12月から営業。
ジン バ ブ エ	ZESA Holdings(Pvt)Ltd. (ZESA : なし) [なし]				(持ち株会社) 政府 (100%)	2001年電力法によりジンバブエ電力公社が改組。政府100%所有の会社組織。以下、4つの電力部門子会社のほか、PowerTelを保有。南ア (エスコム)、モザンビーク (カオラ・バッサ)、DRCから電力を輸入。
	Zimbabwe Power Company (ZPC : なし) [なし]				ZESA	旧ZESAに多額の債権を持つ南ア (エスコム) が発電所取得に関心を持っていると言われる。
	Zimbabwe Electricity Transmission Company (ZETCO : なし) [http://www.wezim.co.zw/zetco/index.html]				ZESA	SAPPを担当し、電力の国際調達を担う。
	Zimbabwe Electricity Distribution Company (ZEDC : なし) [なし]				ZESA	ZESAの配電部門。
	ZESA Enterprises (なし : なし) [なし]				(エンジニアリング) ZESA	ZESAのエンジニアリング部門。

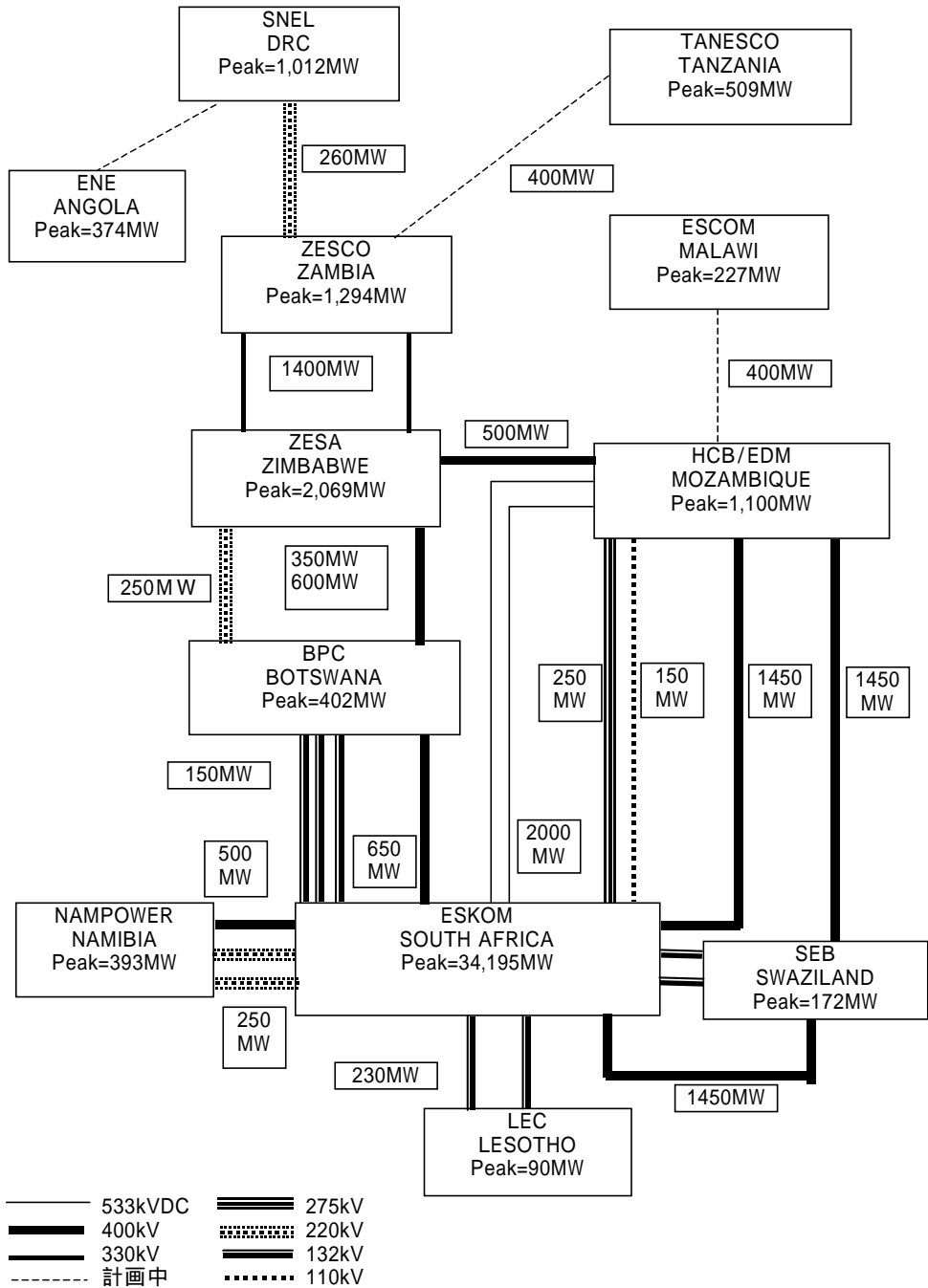
注1 : 組織名の略称や日本語訳において「なし」は設定が馴染まないもの。ホームページにおいて「なし」は明らかにないことが判明しているもの。

注2 : 設立年は現在の形態になった年が中心で、もともとの組織の設立年とは異なる場合がある。

注3 : 南アのほか域内で独立発電事業者 (IPP) の参入が可能と認められるのは、タンザニア、ザンビア、マラウイ、モーリシャス、マダガスカル。

出所 : 海外電力調査[2005]、各社ホームページ、各種報道から作成。

図3 SAPPの接続状況



(出所) SAPPホームページ (<http://www.sapp.co.zw/viewinfo.cfm?id=74&linkid=12&siteid=1>)

表3 SADC加盟国（南ア以外）の主な鉄道関連組織

国名	組織名（略称：日本語）[ホームページ]	官民区分	概要	外国企業とのかかわり
アンゴラ	Direcao Nacional dos Caminhos de Ferro （なし：国家鉄道局 = アンゴラ鉄道） [不明]	国営	国土を東西に走る路線が個別（ベンゲラ鉄道、ルアンダ鉄道、モカメデス（ナミベ）鉄道）に存在。内戦終結後の復興作業を進めながら、最大のベンゲラ鉄道を中心にまとめていく途上にある。鉄道会社の民営化も視野に入れながら近代化を図っている。2004年末にはアフリカ鉄道連合総会でベンゲラ、ルアンダ、ナミベの各路線を11年かけて総工費約4,000億円で復旧する旨が発表された。	2005年4月にモカメデス線（Caminhos De Ferro De Mocamedes）の復旧工事にインド政府が融資（4,000万ドル）。RITES（インド）が18ヵ月かけて、プロジェクト・マネージメントと技術支援を実施し、ディーゼル機関車や貨車、その他必要資機材を供給する。
	Companhia Do Caminhos De Ferro De Benguela （なし：ベンゲラ鉄道会社） [不明]	国営	1899年からの「Companhia do Caminho de Ferro de Benguela SARL」（ポルトガル）によるコンセッション契約終了に伴い、2001年10月に設立。ベンゲラ鉄道はロビト港、ベンゲラ港から、ザンビアのコッパーベルト地帯を結んでいたが、現在はザンビアまでは運行されていない。	ルアンダ鉄道（Caminho De Ferro Da Luanda）とともに、再建・復旧は中国が支援する。98年にはスプールネットがイタリアの建設会社「Tore de Vale」とともに、ベンゲラ鉄道の復旧に関してアンゴラ政府と合意した経緯あり。当時「Tore de Vale」はベンゲラ鉄道のリハビリを請け負っていた。
ボツワナ	Botswana Railways （なし：ボツワナ鉄道） [http://www.botsid.com/botsrail]	国営	ボツワナ鉄道法が成立した翌年の1987年に、それまで国内線の運営を担っていたジンバブエ国鉄から鉄道インフラ・権利全てを買収（1月）して設立（10月）。2004年に国会で可決したボツワナ鉄道（修正）法案により、一層の自立的経営が可能になっており、目下、赤字削減のために経営再建中。	不明

D R C	Societe Nationale des Chemins de fer du Congo (SNCC : DRC国鉄) [http://www.ic-lubum.cd/.../sncc/texte/sncc/home.htm]	国営	<p>本社はルブンバシ。前身は1991年に地域別の3つの鉄道運営組織の持ち株会社となったのザイール国鉄(SNCZ)。鉄道網はコンゴ河やその支流に分断され発達したために地域ごとに別れている。東南部の路線はザンビアとアンゴラにも接続を有し、主要な鉱物資源の輸送ルートになっている。2004年6月にはルブンバシからKinduへ1,600kmの運行が再開した。これはUSAIDの支援(130万ドル贈与)によるリハビリ計画の完了にともなうもの。</p>	95年にはザイール(当時)南ア・コマザール主導のコンソーシアム(Sizarai 1)に運営権が与えられたが、97年のモブツ政権崩壊時に再国有化して、現在にいたる。1999年にはザンビア鉄道との間でインフラ近代化協定を締結。
	Office National des Transports (ONATRA : オナトラ) [不明]	国営	<p>国営輸送公社。キンシャサとマタディ(Matadi)間の鉄道施設をSNCCからリースして、首都地域への輸入貨物輸送を中心に運営。</p>	不明
レ ソ ト	鉄道なし	-	-	-
マ ダ ガ ス カ ル	Societe d'Etat Reseau National des Chemins de Fer Malagasy (RNCFM : マダガスカル国鉄) [http://www.fce-madagascar.com/]	国営 ()	<p>1982年に組織され、北部路線では車両を除く線路、橋を含む建造物を資産として持つ。南部路線では運営も担う。南部路線の民営化は2005年秋に条件面で折り合いがつかず、コンセッション契約を撤回したため、民営化は遅延する。2~3年の暫定的な運営をどこかの企業に任せる考えが浮上しており、北部路線の運営権を持つMadarailが念頭にある模様。約300kmの路線で企業にとっての魅力は薄い。</p>	サイクロン被害からの修復工事にスイス連邦鉄道が支援。南部路線のコンセッションは仏企業(Chemins de Fer Départementaux と Transports du Sud-Ouest による合併)が落札したが、政府が撤回(左参照)
	Madarail (なし : マダレール) [http://www.comazar.com/madarail.htm]	民間	<p>2003年7月から25年間のコンセッション契約を得て約650kmの北部路線を運行。2006年末までにアンタナリブにコンテナ・ターミナルを建設予定。</p>	欧州投資銀行(EIB)、世銀などがリハビリ資金を支援。コマザール(南ア)がモーリシャス経由で51%保有(他にマダガスカル政府25%など)

マ ラ ウ イ	Central East African Railways(CEAR:中央東アフリカ鉄道)[http://www.rrdc.com/]	民間	1996年に政府が民営化計画を作成、翌97年の民営化調査を経て、99年5月に中央東アフリカ鉄道(CEAR)が20年間の運営権を獲得した(同年12月営業開始)。ザンビアからモザンビークの港(ベイヤ港とナカラ港)まで接続。2005年1月にはモザンビーク北部鉄道とナカラ港の運営権も取得。内陸からの一貫経営による効率的運営が期待されている。	CEAR は Railroad Development Corporation(米国)のほか、CFM(モザンビーク)、Edlow Resources Limited(バミューダ)、MANICA(モザンビーク:フォワード)などで構成。2003年にはマラウイ(Mchinji)からザンビア(Chipata)までの延長に向けたF/S調査を落札しており、USTDAからは約21万ドルの資金援助を受けた。
モ ー リ シ ヤ ス	鉄道なし	-	-	-
モ ザ ン ビ ー ク	Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Mocambique, E.P. (CFM:モザンビーク港湾・鉄道公社) [http://www.cfmnet.co.mz]	国営	国営モザンビーク鉄道が90年に港湾組織と合併して設立。国内路線は港湾を起点に内陸に向かうため地域ごとに分断されている。91年に民間セクターの鉄道運営参加が認められて以来、路線ごとに民営化していく方針。CFMは運営権が譲渡されていない路線を直接運営する。	各路線はインド企業(Machipanda線、セナ線)、米国企業(ナカラ回廊)、スプールネット(レッサノ・ガルシア線、2005年11月解除)によるコンソーシアムに運営権を譲渡した。
	Companhia Dos Caminhos De Ferro Da Biera (CCFB:ベイヤ鉄道会社) [不明]	民間	ベイヤ港からジンバブエ国境(Machipanda)につながる路線。25年の運営権譲渡に伴い設立。ベイヤ港から北上、西部テテ州のMoatize炭鉱を結ぶセナ(Sena)線(20年以上休線)は、CFMが復旧に取り組んでいたが、ベイヤ鉄道会社に引き継がれる予定。復旧工事は2009年初頭が目処とされ、2005年6月には世銀が1億3,000万ドルを融資している。	インド企業 RITES(26%)と Ircon International(25%)が率いるコンソーシアム(CFMは49%)。RITESはモザンビークで20年以上、技術支援とコンサルの実績あり。総額1億5,200万ドルの必要投資額のうち、1億450万ドルは世銀の融資を見込む。

	Ressano Garcia Railway Company (レッサノ・ガルシア鉄道会社) [不明]	民間	2002年12月のマプトから南ア国境まで88kmの運営権譲渡(15年間)に伴い設立。6,800万ドルの支払いと1,000万ドルのリハビリ投資が契約条件。運輸大臣は2005年11月にコンソーシアムが運営を引き継ぐこともなく、投資もしなかったことを理由に契約撤回を表明。これによりCFMが再び同路線の責任を持つ。	スプールネット(26%)と新リンポボ橋梁計画投資会社(New Limpopo Bridge Projects Investments: モーリシャス: 25%)、CFM(49%)がレッサノ・ガルシア鉄道ホールディングス(モーリシャス)を通じて保有。沿線の地雷除去や両社の資金負担を巡り、計画が遅れていた。
	Nacala Corridor Development Co (なし: ナカラ回廊開発会社 = Corredor de Desenvolvimento do Norte: 北部開発回廊会社) [http://www.rrdc.com/]	民間	2005年1月10日から15年間の運営権獲得。ナカラ港からマラウイ国境のNayuci まで611 kmの路線を運行する。CuambaからLichingaまでの250kmの支線でも通常営業を約束したものの、6月から10月までの間で3本の列車が運行されたに過ぎない点が政府は不満。これに対応すべく新たに4台の機関車を2005年9月からリース。	マラウイで鉄道を運行するCEARと同じ企業からなるコンソーシアム。米国海外民間投資会社(Overseas Private Investment Corporation: OPIC)のほか、南ア銀行Nedcorから資金調達。支線運行用の機関車は南アSheltamからリース。
ナミビア	NamRail (なし: ナムレール) [http://www.transnamib.com.na/]	国営	運輸公社Transnamibの組織改革で誕生した持ち株会社Transnamib Holdings (Pvt) Ltdの鉄道部門子会社として98年に設立。貨物輸送が主体でコンテナのほか、液体燃料、鉱産物、建材、農産物などの貨物輸送が業務の主体で独立採算制を採用している。アンゴラへの接続を目指すTsumeb - Ondangwa 路線を建設中。	Tsumeb - Ondangwa 線の建設費用は総額8億4,500万ナミビアドル。「Arab Bank for Economic Development in Africa」と「Kuwait Fund for Arab Economic Development」が支援。建設はTransNamib(25%)と南アLennings Rail Services(75%)による合弁企業が請け負う。線路はイタリアから調達。中国からは2005年11月に3,000万ドルの融資を受け、機関車や貨車を調達している。
スワジランド	Swaziland Railway (なし: スワジランド鉄道) [不明]	国営 ()	「1964年スワジランド鉄道法」により国営公社として設立。鉄鉱石、砂糖、石炭のほか、食糧支援物資などが貨物の中心。政府の民営化方針により、2005年に国会が「2002年スワジランド鉄道法」の修正を承認。運営権譲渡が有力。	保有する機関車17両はスプールネットからのリース。

タンザニア	Tanzania Railway Corporation (TRC : タンザニア鉄道) [http://www.trctz.com/]	国営 ()	ケニアとウガンダの鉄道とともに形成していた東アフリカ鉄道が1977年に分割されて誕生。3,200kmの路線距離をもち、主に貨物輸送に利用される。政府は99年に民営化を決定しており、2005年7月に運営権獲得企業が決定した。2006年初頭には政府最終承認がなされる見込み。	インドのRITESが率いるコンソーシアムが一括方式による運営権(25年間)の獲得が決定している。2005年6月にはPanache Tanzania Ltd(フォワード)がTRCとの間で貨車の運行契約を締結。南ア「Quick Fab」に500万ドルで貨車100両を発注。
	Tanzania-Zambia Railway Authority (TAZARA : タンザン鉄道) [http://www.tazara.co.tz/]	国営 ()	1967年に開通。タンザニアとザンビア両国政府による共同管理。TRCと線路幅は異なるが、ザンビア鉄道や中央アフリカ諸国とは同じ線路幅。南アのアパルト時代には南ア近隣諸国がダルエスサラーム港を利用したためよく利用された。昨今、中国のアフリカへの関心の高まりに伴い、輸入は安価な家電などの中国製品、輸出は鉱物資源が運搬され、輸送量は好調といわれる。民営化計画もあり、世銀が調査資金拠出(2003年)。	中国が建設に5億ドル拠出。2004年新たに設備向上に無利子で1,000万ドルを融資。資機材(スベアパーツ、レール、機関車、通信設備、クレーン、スタッフ訓練など)の購入を支援している。
ザンビア	Zambia Railways Ltd (なし : ザンビア鉄道) [不明]	国営	国内を縦断してDRCとジンバブエを結ぶ路線が主要幹線。旧ザンビア鉄道(Zambia Railways Ltd.)は1984年から自律的に運営されてきたが、2000年3月に政府が民営化を進め、2003年にインフラ保有機構となった。	運営権の入札時にはマラウイのCEARに資本参加しているEdlow Resourcesも参加した。同社はザンビアの鉱産物をマラウイ経由でナカラ港から搬出する目論みだった。
	Railway Systems of Zambia (なし : ザンビア鉄道システム) [なし]	民間	上下分離方式による民営化によって、鉄道運営を担う会社として2003年に設立(12月から運行開始)。20年間(最高で30年間に延長)の貨物列車運営権と7年間のリビングストーンとキトウェ(Kitwe)間の旅客輸送運営権を獲得している。	南ア・スプールネット(20%)と新リンボボ橋梁計画投資会社(モーリシャス)、ザンビア鉄道からなるコンソーシアム。
	Tanzania-Zambia Railway Authority (TAZARA : タンザン鉄道) [http://www.tazara.co.tz/]	国営 ()	タンザニアに同じ。	タンザニアに同じ。

ジン バ ブ エ	National Railways Of Zimbabwe (NRZ : ジンバブエ国鉄) [http://www.planet.nu/sunshinecity/nrz/railinfo.html]	国営	2005年8月に鉄道インフラは政府所有となり、NRZはオペレーターとなった。12月には経営目標への達成度が低いとして、運輸大臣が国鉄経営陣を交代させた。	南アからリースした貨車が返還できず、返還遅延料が発生している。
	Beitbridge Bulawayo Railway (Pvt) Ltd (BBR : ペイトブリッジ・ブルワヨ鉄道) [http://www.bbr.co.zw/about.htm]	民間	99年5月に開通。B.O.T. (Build-Operate-Transfer)スキームにより建設から16ヵ月で完成。ブルワヨからペイトブリッジ(南ア国境)間の350kmを結ぶ。97年にジンバブエ国鉄との間で8,500万ドルの契約を締結。国内経済の落ち込みにも関わらず、輸送量は好調を維持している模様。2004年からジンバブエ政府からブルワヨからピクトリア・フォールズへの路線までのアクセス権を獲得した。	新リンポポ橋梁計画会社(ジンバブエ)と、Nedcor Investment Bank, Sanlam, Old Mutual, Gensc Asset Managementが合わせて85%所有。ジンバブエ国鉄の持ち分は15%。運行はスプールネット。建設工事は南ア建設会社マリー&ロバーツ(Murray & Roberts Holdings Ltd)が請け負った。

注1 : 官民区分の欄で国営()は民営化進展中のもの。

注2 : 設立年は現在の形態になった年が中心で、もともとの組織の設立年とは異なる場合がある。

出所 : 海外鉄道技術協力協会[2005]、各社ホームページ、各種報道から作成。