アフリカ大陸自由貿易圏（AfCFTA）の現状と運用に向けた課題

みずほ銀行 国際戦略情報部　高橋 宏史郎

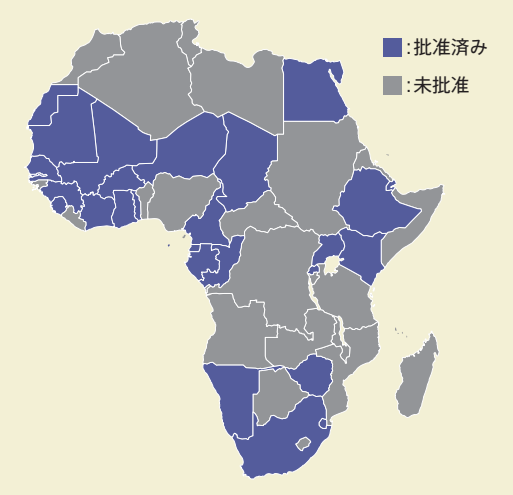
AfCFTAの発足

世界最大の自由貿易協定（FTA）となる、アフリカ大陸自由貿易圏（AfCFTA）の運用開始に注目が集まっている。AfCFTAはアフリカ連合（AU）のもとで準備が進んでおり、運用されれば対象はアフリカ全55ヵ国・地域、GDPは2兆5,000億ドル、人口規模は12億人となる。AfCFTAはアフリカ大陸での物品やサービス貿易の自由化およびヒトの移動の自由等を定めている。当初の予定では2020年7月1日から運用が開始される予定であったが、新型コロナウイルスの影響等により各種協議が延期されている。現状、運用開始は2021年以降と見る向きが多い。本稿では、AfCFTAの現状と運用に向けた課題について考察していく。

AUは、アフリカの長期開発ビジョンを定めた2013年の「アジェンダ2063」の中で、AfCFTAの設立を掲げた。その後議論を重ね、2018年3月にAfCFTA設立協定が大枠合意され、2019年5月に発効した。

AfCFTA設立協定は、アフリカ55ヵ国・地域中、エリトリアを除く54ヵ国・地域が署名しているが、批准済みについては29ヵ国・地域に留まっている（2020年7月時点）*1。AfCFTA発効にあたっては22ヵ国の国内批准が必要とされていたが、2019年4月にガンビアが批准して基準国数が充足された（2019年5月に発効）。

図表1. AfCFTA批准29ヵ国・地域（2020年7月時点）



（出所）AUより、みずほ銀行国際戦略情報部作成

図表2. AfCFTA設立の狙い

物品およびサービスのための単一の大陸市場を創設し、ビジネスパーソンや投資家の自由な移動を促進することにより、アフリカ関税同盟の設立に向けた道を開く
アフリカ地域経済共同体（RECs、西アフリカ諸国経済共同体〈ECOWAS〉・東アフリカ共同体〈EAC〉・南部アフリカ開発共同体〈SADC〉・東南部アフリカ市場共同体〈COMESA〉等）およびアフリカ全体における貿易自由化と円滑化のための制度や手段の調整と協力を通じ、アフリカ域内貿易を拡大する
加盟国間の課題を解決し、アフリカ地域統合プロセスを促進する
アフリカ大陸市場へのアクセス向上および資源の再配分により、産業および企業レベルでの競争力を高める

（出所）AUより、みずほ銀行国際戦略情報部作成

運用開始に向けた課題は山積

AfCFTAは包括的な枠組み合意であり、様々な議定書や付属文書が一体となって構成されている。交渉の目的や原則および制度、ならびに交渉を完了させるための作業計画については合意に達している。サービスについては、（1）物流・運輸、（2）金融サービス、（3）観光、（4）エネルギーサービス、（5）建設、（6）通信、（7）その他、という7つの優先分野に基づく要請・提供を通じた自由化を提案することに合意。一方で、物品貿易における関税譲許表や原産地規則、サービス貿易における約束表等の詳細項目については2019年から議論が具体化しておらず、実際の運用に際しては今後も詳細の大部分について交渉が必要である。

貿易自由化に関する基本方針として、AUは2019年2月にエチオピアのアディスアベバで開いた第32回通常総会で、各国に対し食料安全保障、国家安全保障、財政収入、生計、工業化の各基準に基づくセンシティブ品目（貿易総額の7％未満）および非対象品目（同3％未満）の指定を求めたうえで、物品貿易ではタリフラインベースで90％以上の関税撤廃を求めると定めた。また、センシティブ品目については原則10年間で関

税を撤廃するとしている(後発開発途上国については13年間)。ただ、新型コロナウイルスの感染拡大により協議の進展が難しくなり、物品貿易やサービス貿易における具体的な内容が定まるのは2021年以降になるとの見方が強い。

また、運用を見据えた自由貿易化交渉には課題が多い。アフリカにはそれぞれの地域の経済活動を深化させるべく、地域経済共同体(RECs)*2を設けており、運用の差はあるものの各地域経済の自由化や経済的統合プロセスを進めている。これらRECsの枠組みが残る中でのAfCFTA交渉は難航が予見されている。各国およびRECsがAfCFTAの枠組みにおける貿易自由化交渉を進めるにあたり、AfCFTAには各RECs等に関する具体的な議定書がない。そのため、それぞれが属するRECs間の関税取り決めの擦り合わせや、RECs間と二国間交渉の優劣等、複雑な関係の中で数多くの協議が求められ、調整に多大な時間を要するとみられている。

図表3. 第33回AU通常総会(2020年2月)終了時点のAfCFTA準備段階

フェーズ	項目	状況
第一段階	総則	完了
	物品貿易	作成中(関税譲許表、原産地規則)
	サービス貿易	作成中(約束表)
	紛争解決	完了
第二段階	投資	交渉中(2020年12月末を期限)
	知的財産権	
	競争政策	
第三段階	電子商取引	交渉に向けた準備中

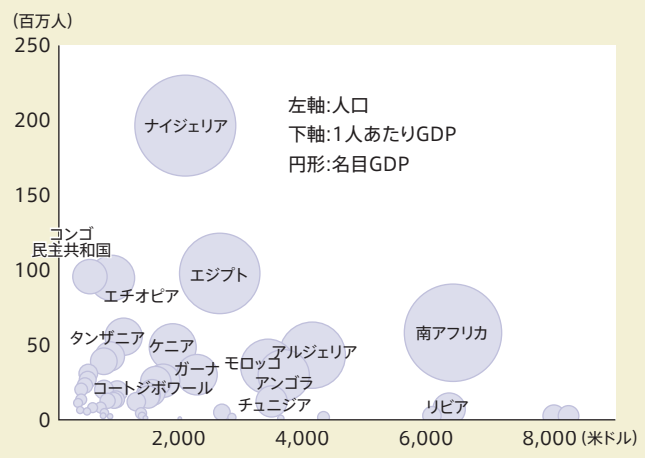
(出所)AUより、みずほ銀行国際戦略情報部作成

域内経済の活用によるアフリカ経済の活性化

協議進展には課題が多いものの、AfCFTAの運用によるアフリカ域内の生産と消費拡大に対する期待は大きい。アフリカの域内貿易量は約17%と、欧州(約63%)やアジア(約55%)と比べて低く、アフリカ企業がアフリカ自体を市場としてうまく活用できていない背景がある。

アフリカ域内の貿易は食料品と工業製品が中心である一方、他の地域への輸出は、総輸出額の約80%を一次産業が占める。産出した原料を域外に輸出し、生活に必要な最終加工品を域外から輸入するため、経済における域内依存度が低い。これは各地域の大国によっても輸入依存度に偏差があり、例えば南アフリカの総輸入に占めるアフリカ諸国からの輸入比率は約14%であるのに対し、約2億人とアフリカ最大の人口を誇るナイジェリアは約4%と低く、域内諸国がナイジェリア人口の恩恵を享受できていないことが分かる。

図表4. アフリカ各国の経済規模(2018年)



(出所)IMFより、みずほ銀行国際戦略情報部作成

AfCFTAは、2050年に世界人口の4分の1に達するとされるアフリカ市場の有効活用と、各国の産業育成や雇用促進による貧困削減につなげていく狙いだ。ただ、AU加盟国のうち、3分の2近い33ヵ国は後発開発途上国に分類されるため、そもそもの経済活動が乏しい国が多い。これらの国々の間では、自国の産業育成と域内経済自由化の両立に向けたハードルが高いことも指摘される。

物流円滑化のためのインフラ整備と日本の取り組み

AfCFTAの運用に際しては、劣悪な物流インフラも非関税障壁の一因にあげられる。現地でビジネスを展開する日系企業に聞くところによれば、アフリカで陸送する場合、国によっては大型トラックが国境に向かって50km以上の列を成し、かつ税関通過に時間を要することも重なり、1つの国境通過に最低1週間は見た方が良いと言う。世界銀行が発表するDoing Business 2020のTrading across Bordersでは、アフリカ諸国の順位は押し並べて低く、国土を南アフリカに囲まれたエスワティニの35位が最も高いものの、南アフリカは145位、ナイジェリアは179位、ケニアは183位といずれも低位だ。一方、北アフリカのモロッコは日本

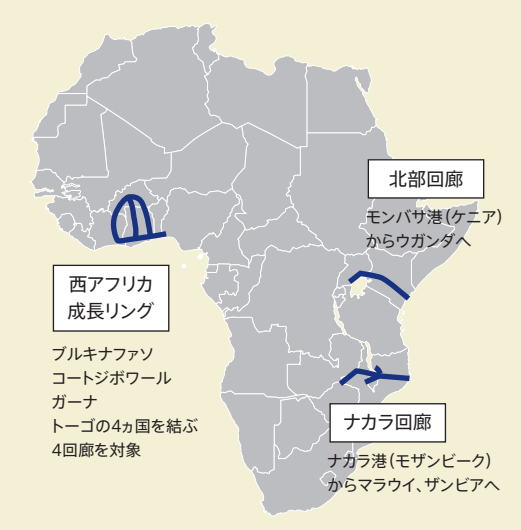
に次ぐ58位と、アフリカ域内では相対的に高い順位にある。これは、製造業誘致による輸出志向型の経済をいち早く形成し、若年層の失業率対策に手を打ってきたためである。広範な高速道路とスペイン国境に近い沿岸部に自動車産業等のフリーゾーンを整備し輸出拠点とすることで、欧州企業を中心に産業誘致を進めている。

物流インフラの改善には、もちろん内陸部から港湾に至る道路等のインフラも含まれる。アフリカ・インフラ開発プログラム（PIDA）によると、アフリカ諸国の道路アクセス率は34％に過ぎず、アフリカ以外の発展途上国（50％）を下回る。道路と港湾におけるアフリカの物流コストを低減し、アフリカ大陸全体の競争力を高める方針が求められる。とりわけ内陸国に関しては、道路整備により自国から沿岸国への農作物の輸出および沿岸国からの水やエネルギー輸入等の効率化によるコスト低減が図られ、経済活動の活性化が期待できる。また、港湾とその施設の効率性を改善することは、沿岸国、内陸国双方の貿易コストの削減に役立つ。

こうした中、日本政府および国際協力機構（JICA）はアフリカの経済的連結性強化に資するインフラ開発の取り組みに注力している。JICAは開発マスタープランの中で重点開発地域を定め、二国間援助の枠組みでアフリカの回廊開発を促進している。日本政府は2016年にケニアで開催した第6回アフリカ開発会議（TICAD VI）で、経済の多角化・産業化を経済支援政策の柱に据えた。2019年の第7回アフリカ開発会議（TICAD7）閉会時に発表された「横浜宣言2019」では、TICAD VIで示した経済支援政策をより加速させるため、官民一体での投資を拡大していくとの方向性を示した。この中で「質の高いインフラ」については、持続可能な経済・社会、開発効果の最大化に寄与するものとし、これによりアフリカの経済構造転換の促進およびビジネス環境の改善を図るとしている。また、日本が得意とする橋脚や港湾施設等のインフラ輸出推進に向け、日本企業にとっても戦略的に重要な地域である、北部回廊、ナカラ回廊、西アフリカ成長リングの三回廊を重点開発地域に定め、それぞれ2030～2040年までのマスタープランに基づき、各地域経済の連携性強化と開発に取り組んでいる。特に北部回廊については、モンバサ港の港湾施設の改良やキャパシティー改善*3、幹線道路の整備によるウガンダやルワンダといった内陸国へのアクセス向上が期待される。また、政府による枠組みの提供としては、国土交通省が中心となって設立されたアフリカ・インフラ協議会（JAIDA）があげられる。JAIDAは、主に日本の民間企業から要望があがった現地政府との間にインフラ協議会を立ち上げ、日本政府のサポートのもと、民間企業と現地政府関係者とのコネクション構築や、開発予定地域の見学プログラム等を提供している。人口増加に備えた基礎インフラ整備の協力を日本政府に求める声は根強く、今後は、特に2030年を目処に都市圏人口が1,000万人を突破すると推測される地域*4を重点に置くのではとみられている。

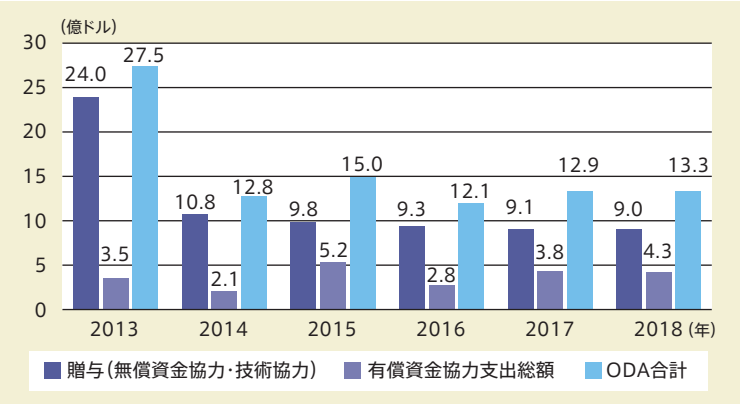
また、従来の二国間援助に加え、多国間援助の枠組みで国際開発機関を通じた支援も存在感を増している。TICAD7ではJICAとアフリカ開発銀行（AfDB）が共同で、「アフリカの民間セクター開発のための共同イニシアティ

図表5. アフリカの重点開発地域



（出所）JICA資料より、みずほ銀行国際戦略情報部作成

図表6. サブサハラ地域に対する日本の二国間援助実績



（出所）外務省資料より、みずほ銀行国際戦略情報部作成

ブ」の第4フェーズ（EPSA4）を発表し、2020～2022年の3年間で各々17.5億ドル、合計35億ドルの資金援助を行うと発表した[*5]。近年は、二国間援助金額が2013年をピークに頭打ちとなる中、EPSAはフェーズを追うごとに金額が増加している[*6]。つまりアフリカにおける今後のインフラ開発の資金源は、現地開発機関がイニシアティブを握る多国間援助へとシフトしていくものと思われる。日本の「官」主導から、「民」発の開発協力体制へと重心が移る中で、現地開発機関とのパートナーシップのもと、AfCFTAの実効性向上に貢献しうる開発が進むことを期待したい。

＊1 ブルキナファソ、カメルーン、チャド、ジブチ、エジプト、赤道ギニア、エチオピア、ガボン、ガンビア、ガーナ、ギニア、コートジボワール、ケニア、マリ、モーリタニア、モーリシャス、ナミビア、ニジェール、コンゴ（共）、ルワンダ、サントメ・プリンシペ、セネガル、シエラレオネ、南アフリカ、エスワティニ、トーゴ、ウガンダ、西サハラ、ジンバブエ

＊2 南アフリカ含む南部アフリカ開発共同体（SADC）や、ケニアを含む東アフリカ共同体（EAC）、ナイジェリアを含む西アフリカ諸国経済共同体（ECOWAS）等

＊3 モンバサ港は東アフリカ最大級の貿易港。また東アフリカ地域の経済成長は著しく、これに比例して2025年にはモンバサ港の取扱量が大阪、神戸港並み（260万TEU超）となる見込み

＊4 アビジャン（コートジボワール）、アブジャ（ナイジェリア）、ラゴス（ナイジェリア）、キンシャサ（コンゴ民）、ダル・エス・サラーム（タンザニア）、ルアンダ（アンゴラ）等

＊5 EPSA4はファンド組成後初の案件として、2020年6月にガーナのカカオ産業を統括する政府系機関Ghana Cocoa Boardに対する総額6億ドルのシンジケートローンを発表した。ガーナは世界第2位のカカオ豆算出国であり、本件によりカカオ豆の品質と生産性の向上、加工や輸送等の現地関連産業への支援を行うとしている

＊6 EPSA1（2005～2011年）は日本単独で10億ドル、EPSA2（2012～2016年）は同じく20億ドル、EPSA3（2017～2019年）はAfDBと共同で30億ドルの資金協力を掲げた