

ナイジェリアの産業政策と参入の課題

2014年3月

独立行政法人日本貿易振興機構（ジェトロ）

ラゴス事務所

進出企業支援・知的財産部 進出企業支援課

本報告書の利用についての注意・免責事項

本報告書は、日本貿易振興機構（ジェトロ）ラゴス事務所がリテイン契約に基づき現地法律事務所 ADEPETUN CAXTON-MARTINS AGBOR & SEGUN（以下「ACAS」）に作成委託し、2014年3月に入手した情報に基づくものであり、その後の法律改正などによって変わる場合があります。掲載した情報・コメントは作成委託先の判断によるものですが、一般的な情報・解釈がこのとおりであることを保証するものではありません。また、本稿はあくまでも参考情報の提供を目的としており、法的助言を構成するものではなく、法的助言として依拠すべきものではありません。本稿にてご提供する情報に基づいて行為をされる場合には、必ず個別の事案に沿った具体的な法的助言を別途お求め下さい。

ジェトロおよびACASは、本報告書の記載内容に関して生じた直接的、間接的、派生的、特別の、付随的、あるいは懲罰的損害および利益の喪失については、それが契約、不法行為、無過失責任、あるいはその他の原因に基づき生じたか否かにかかわらず、一切の責任を負いません。これは、たとえジェトロおよびACAS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。

本報告書にかかる問い合わせ先：

独立行政法人日本貿易振興機構（ジェトロ）
進出企業支援・知的財産部 進出企業支援課
E-mail：OBA@jetro.go.jp

ジェトロ・ラゴス事務所
E-mail：NLA@jetro.go.jp

JETRO

目次

I. 石油・ガス セクターおよび海運セクター	1
1. 海運セクターが抱える課題.....	1
2. 石油・ガスセクターが抱える課題（ローカル・コンテンツ発展法）	2
3. 石油・ガスセクターが抱える課題（石油産業法案）	4
4. ナイジェリア税関（NCS = Nigerian Customs Service）の問題.....	9
II. 航空セクター	10
1. 航空セクターの概要.....	10
2. 航空セクターが抱える課題.....	12
3. 参入のインセンティブ	14
III. 農業セクター	17
1. 農業セクターの概要.....	17
2. 参入のインセンティブ	19
3. 農業セクターが抱える課題.....	22
IV. 自動車セクター	25
1. 自動車セクターの概要.....	25
2. 自動車セクターが抱える課題.....	27
3. 参入のインセンティブ	28
V. ナイジェリア製造業の現状と可能性	30
1. ナイジェリア製造業の概要.....	30
2. ナイジェリア製造業が抱える課題.....	32
3. 現在までの政府政策の成果.....	38

ナイジェリアの産業政策と参入の課題

I. 石油・ガス セクターおよび海運セクター

ナイジェリアの石油・ガスセクターおよび海運セクターで事業を営む外国企業が直面する課題のいくつかは、現地調達および国内生産能力開発を推進する特定の法規制の要件（ローカル・コンテンツ規制）に関連したものである。ナイジェリアに進出予定または既存の関係を継続する外国企業は、これらの規制が事業に与える影響を考慮すべきである。

1. 海運セクターが抱える課題

- 1.1. 沿岸貿易法（**The Coastal and Inland Shipping (Cabotage) Act**）は、2003年に制定され、ナイジェリア水域の沿岸貿易区域内の業務をナイジェリア船・企業に制限することを主な目的としている。ナイジェリア国内で製造・登録され、ナイジェリア国民・企業が100%所有し、ナイジェリア国民を乗務員とする船のみが同沿岸貿易区域内で貿易を行うことができ、適用除外を認められるのは、限られた場合である。
- 1.2. しかし、沿岸貿易法の施行当初から、ナイジェリア現地の積載量および能力が低いことから、建物・所有・人員要件の適用免除制度が10年ほど続いている。建物・所有・人員要件の適用免除は、1年の期間の単位で取得され1年ごとに更新される。
- 1.3. しかし、ナイジェリア国民による高まる批判、および現地の利害関係者がナイジェリアの積載量と能力は沿岸貿易法の施行以来大幅に拡大したと主張していることから、沿岸貿易法を運営する **Nigerian Maritime Administration and Safety Agency**（NIMASA）は、適用免除制度を徐々に縮小している。
- 1.4. 海運セクターで事業を行う外国企業の多くは、ナイジェリア企業との提携を余儀なくされ、ナイジェリア側が60%、外国企業側が40%の株式を所有する合弁会社を設立し、その合弁会社の船または資産をナイジェリアで登録する、もしくは100%ナイジェリア所有の企業が外国所有者から裸用船を調達する。裸用船手続きでは、NIMASAは、当該企業が100%ナイジェリア所有企業であるかど

うか、また、非ナイジェリア企業に有益な実質的株式保有があるかどうかについて確認する。

2. 石油・ガスセクターが抱える課題（ローカル・コンテンツ発展法）

2.1 ナイジェリア・ローカル・コンテンツ発展法

2010年4月にナイジェリア石油・ガス産業ローカル・コンテンツ発展法（**Local Content Act**）が制定された。同法は、「石油・ガス産業におけるナイジェリアの人的・物的資源およびサービスの意図的な活用を通じた、その体系的な能力開発により、ナイジェリア経済に追加・創造される複合価値の量」を増加させることを目的としている。

2.2 現時点において、ナイジェリア・ローカル・コンテンツ発展・監視委員会は、ローカル・コンテンツ発展法の遵守を確保する執行強化に集中的に取り組んでいる。投資家にとって課題となる同法の規定のいくつかを次に挙げる。

- すべての事業者、請負業者および下請け業者は、同法の規定に基づき、ナイジェリアに銀行口座を保有し、ナイジェリア事業から発生する収益合計の最低10%をその口座に保有しておかなければならない。
- 付保可能な石油・ガス事業、業務、契約に関連するすべてのリスクは、ナイジェリアで登録された保険ブローカーを通じて付保されなければならない。
- 同産業に属する企業は、ナイジェリア国内の弁護士のみ顧問弁護士として雇うことができる。
- 同産業に属する企業は、実行不可能な場合を除き、ナイジェリア国内の金融機関のみ顧問として雇うことができる。
- 1億ドルを超えるプロジェクトまたは契約の場合、委員会が定める一定割合を満たすナイジェリア人労働力の利用を義務付ける「労働条項」を盛り込まなくてはならない。

- 同法の規定に反するプロジェクトの実施は、当該契約額の 5%に相当する罰金を課される違法行為である。
- 事業者、請負業者その他の石油・ガス産業に従事する法人は、すべての組み立てや溶接業務をナイジェリアで行わなければならない。
- 受注した各契約額の1%は、ナイジェリア・ローカル・コンテンツ発展基金資金として源泉徴収される。
- 事業者は、ナイジェリアと外国請負業者との合弁会社、提携および技術ライセンス許諾の支援および成立を促進することで、着手したプロジェクトにおける実質的な技術移転を担保する施策を実行しなければならない。
- ナイジェリアの石油・ガス産業で事業を行うすべての事業者は、下位・中位の職位に相当する要員ポストには、ナイジェリア人を雇用しなければならない。
- ナイジェリア石油・ガス産業の事業者またはプロジェクト推進者は、その実施するすべてのプロジェクトにおける雇用・訓練対象として、最初にナイジェリア人を雇用することを検討することになっている。
- 委員会は、ローカル・コンテンツ発展法に基づき、すべての事業主に対して主要業務を行う地域に事務所を設置するよう要求する権限を付与されている。

2.3 現時点で最も大きな課題は、石油・ガス産業の上流部門で設置されたすべての設備の 50%を外国企業の現地子会社が所有することを証明するよう委員会が主張していること。委員会は、現地子会社の 51%をナイジェリアの個人または企業が所有することを求めている。委員会は、ナイジェリア国民・法人が現地子会社の株式を実質的に保有することに加えて、海外に所在する親会社の株式をも実質的に保有することを主張している。

2.4 多くの企業が、資産を所有する企業の最終的な利益を損なうことなく、異なるモデルを用いて上記の要件を満たそうと試みている。

3. 石油・ガスセクターが抱える課題（石油産業法案）

3.1 上記に概要を述べたとおり、委員会はローカル・コンテンツ発展法の推進に熱心に取り組んでいるが、その中には長期間を要すると見込まれる項目もあり、ナイジェリアで事業を行う外国企業の不安の種となっている。

3.2 ローカル・コンテンツ発展法に加え、ナイジェリア国民議会は**石油産業法案（PIB = The Petroleum Industry Bill）**の検討を引き続き行っている。PIB法案は、2012年にナイジェリア連邦政府により承認されているが、国民議会ではまだ可決されていない。石油産業法案の主な内容は次のとおり。

3.3 PIB法案が施行されると、ナイジェリアの石油・ガス産業を規制している現行の下記の法律が廃止されることになる。

- Associated Gas Re-injection Act CAP A25 Laws of the Federation of Nigeria, 2004
- Motor Spirits (Returns) Act, CAP M20 Laws of the Federation of Nigeria, 2004
- Petroleum Act CAP 10, Laws of the Federation of Nigeria, 2004;('Petroleum Act')
- Petroleum Products Pricing Regulatory Agency (Establishment) Act 2003;
- Petroleum Equalization Fund (Management Board, etc.) Act CAP 11 Laws of the Federation of Nigeria, 2004
- Petroleum (Special) Trust Fund Act, CAP 14 Laws of the Federation of Nigeria, 2004
- Petroleum Technology Development Fund Act CAP P15 Laws of the Federation of Nigeria, 2004;
- Deep Offshore and Inland Basin Production Sharing Act, CAP D3 Laws of the Federation of Nigeria, 2004; except for sections 16 subsection (1) and (2)
- Petroleum Profits Tax Act, CAP P13 Laws of the Federation of Nigeria, 2004.

3.4 PIB 法案に含まれる主な法律・制度・環境・財政・規制改革は次のとおり。

i. ビチューメン (Bitumen) を石油の定義に追加

ビチューメンを PIB 法案の石油の定義に含める。原案のまま施行されれば、PIB 法案は、ビチューメン・シェールを石油の定義から明確に除外している現行の石油法 (Petroleum Act) とは反対路線を行くことになる。

ii. ナイジェリア石油・ガス産業透明性イニシアティブ (NEITI) の監視機能

PIB 法案の Section 4 では、同法案に基づき設立されたすべての機関および企業は NEITI 法 2004 年の規定が適用されると具体的に規定している。さらに、Section 190 (6) は、PIB 法案上の NEITI の機能を、入札案件・事業免許・賃借契約を監督し、入札案件が発行ガイドラインに従い処理されるよう担保し、透明性と説明責任を達成するものと定めている。

iii. 石油資源相の役割拡大

PIB 法案では、石油資源相は、石油政策の策定と監督、他国政府または関連機関との国際石油条約・契約の交渉と実行、同法案に基づき設立された各企業・機関の CEO 選定について大統領に助言するなど、新たな役割を担う。

また、石油開発免許、石油探査免許、石油発掘リースなどすべての上流部門における許可権限を同相に認めている。この定めにかかわらず、PIB 法案では、大統領もほかの免許およびリース権を許可する同等の権限が与えられている。

さらに、PIB 法案は、免許保有者、リース権保有者または請負人による権利の全部または一部の譲渡について、石油資源相の事前同意を要する事項を現行から拡大し、合併・買収・営業権・自社株式交換をも含むことになる。

iv. 「調査」プロセスの導入

PIB 法案は、石油資源相に必要な規則を定める権限を与えるにもかかわらず、石油資源相は、規則案についての事前調査を行うことが期待される。

石油資源相は、当該規則の策定にあたり調査の指摘事項を考慮するものとされるが、事情によっては、調査を行わずに規則を制定することができる。

ただし、調査を行うことなく制定された規則は、調査による確定を得ない限り、有効期間は 12 カ月である。

v. 次に掲げる組織の創設

- Petroleum Technical Bureau
- The Upstream Petroleum Inspectorate
- The Downstream Petroleum Regulatory Agency
- Petroleum Host Communities Fund
- Assets Management Corporation
- Nigerian Petroleum Assets Management Company Limited
- National Oil Company Plc
- National Gas Company Plc

vi. 次に掲げる組織の維持

- Petroleum Equalisation Fund
- Petroleum Technology Development Fund

vii. 免許およびリース

PIB 法案では、石油産業における免許およびリースの名称および期間を石油法に定めるものから変更している。

PIB 法案が可決すると、石油開発免許 (OEL) は Petroleum Exploration License (PEL) に、石油探査免許 (OPL) は Petroleum Prospecting License (PPL) に、石油発掘リース (OML) は Petroleum Mining Lease (PML) にそれぞれ改称される。

石油法においては、石油開発許可は 1 年間の期限で発行され、期限満了の 3 カ月前までに更新の申請書を提出することで、1 年ごとに更新することができる。一方で、PIB 法案では、PEL 許可は 3 年の期限を超えて得ることが出来ない。

また、PIB 法案では、陸上および浅海地域についての PPL 免許を、当初の探査期間 3 年および 2 年の更新期間から成る最大 5 年間認めている。深海地域および未開拓地域に関しては、当初の探査期間 5 年と 3 年の更新期

間から成る最大8年間認めている。石油法に規定される OPL 免許の期限は、更新期間を含めて最大 5 年間であり、PIB 法案にて変更される点である。

さらに、PIB 法における PML の最大リース期間は、石油法の 25 年に対し、20 年となっている。PML は、通常の場合、原油・天然ガス・ビチューメンが商業規模の量で発見された地域について許可される。

viii. 新しい税制度

- 上流石油事業に従事する企業に対するナイジェリア炭化水素税（NHT = Nigerian Hydrocarbon Tax）の課税

PIB 法案の Section 299 により、上流石油事業に従事する全企業の各会計年度の利益に炭化水素税を課税する制度が導入される。この新税は、石油収益税に代わるものとみられる。

さらに、PIB 法案の Section 327 (1) では、NHT の対象企業は、同税を自己申告し、申告後 21 日以内にその税額を支払うことを提案している。

- 上流石油事業に従事する企業に法人所得税（CIT = Companies Income Tax）の適用

PIB 法案では、上流石油事業に従事する企業による CIT の支払いが提案されている。上流・下流両方の石油部門に従事する企業は、その部門別に CIT を確定しなければならない。さらに、PIB 法案は、同規定を効果的なものにするために、CIT 法の一部を改正する。

- 配当に対する課税免除の拡大

PIB 法案では、企業が石油利益税を支払った対象の利益から支払う配当は追加課税を免除される。

ix. 新環境制度

- 環境品質管理計画の導入

PIB 法案は、PIB 施行から 1 年以内または免許・リース付与から 3 カ月以内に免許・リースを取得した石油上流部門に従事する全企業に環境管理計画書の提出を義務付ける制度を導入する。

- ガス燃焼課徴金制度の導入

PIB 法案は、石油資源相が規則で定める期限を過ぎて天然ガスを燃焼させるまたは放出させることを禁じている。ただし、始動運転、設備不具合、閉鎖、顧客のガス引き取り不能による燃焼の場合には、同相は、最大 100 日間まで免許保有者またはリース保有者に燃焼または放出を許可する権限を有する。

- x. 更新手数料の導入

PIB 法案の Section 185 (1) は、石油発掘リース (PML) の賃借人は、リース終了の少なくとも 12 カ月前までに書面でその更新を石油資源相に申請するものとし、同相は、すべての手数料、ロイヤルティおよび賃料が支払われた場合に更新を許可するものと定めている。

さらに、更新申請の条件は PML の更新を許可する時点における一般的な条件に基づいて検討され、賃借人は更新日のリースに明記される額の更新料を支払うものと PIB 法案は定めている。

4. ナイジェリア税関（NCS = Nigerian Customs Service）の問題

- 4.1 NCS は、石油・ガスセクターおよび海運業のすべての活動を総括している。通常の場合、NCS はナイジェリアで事業を行う初期段階の企業にとって政府との接点となる機関の一つである。NCS は、ナイジェリア向けのすべての輸入申請、関税の支払いおよび一時輸入許可の処理を行う。
- 4.2 投資家が直面する NCS に関する課題には、一時輸入許可の取得プロセスに係る詳細なガイドラインがないことから、税関係官による悪質な制度濫用が挙げられる。通常の場合、再輸出する限りにおいては、一次輸入許可は最大で 2 年半の期間が与えられ、それに係る正式な費用は発生しない。しかしながら、通関業者によっては、輸入許可に先立ち心付けとして NCS に対する支払いを要求する場合があると知られている。
- 4.3 さらに深刻な課題は、定められた規則に準じて、金銭やその他価値のある物の提供に応じようとしない場合には、過度な手続きの遅延に直面することである。

II. 航空セクター

ナイジェリアの主要航空機関は、Dr Samuel Ortom が大臣を務める連邦航空省であり、同省の下に次の政府機関が置かれている。

- The National Civil Aviation Authority
- The Nigerian Airspace Management Agency
- The Federal Airport Authority of Nigeria
- The Nigerian Meteorological Agencies
- The Nigeria College of Aviation Technology
- The Accident Investigation Bureau

航空セクターは、民間航空法 2006 年、国家航空政策 2013 年およびナイジェリア航空規則の規制を受ける。

1. 航空セクターの概要

ナイジェリアの航空交通量は増え続けている。国内に 16 の空港と 15 の航空会社があり¹、2013 年の国内乗客者数の合計は 420 万人であった²。Corporate Nigeria がまとめた 2010 年の産業ファクト・シートによると、2007 年には 840 万人、2008 年には 1,100 万人、2009 年には 1,250 万人の人々がナイジェリアの空港を通過し、増加を続けている。

現在では、航空セクターがナイジェリア GDP に占める割合は 0.4% (1,190 億ナイラ) であるが、連邦政府はこれを今後 20 年間で約 1 兆ドルまで増加させることを目標としており³、連邦航空省は、航空産業の GDP 貢献額が 2015 年には 5,000 億ナイラを超え、今後 10 年間にわたり年率 7% 成長する可能性を示すデータを公表している⁴。航空セクターのナイジェリア GDP 貢献額である 1,190 億ナイラの内訳は以下のとおり。

¹ 次のサイトに掲載される連邦航空省のデータ

<http://aviation.gov.ng/index.php/nigerian-airports-airlines>

² Oxford Economics 「Economic Benefits from Air Transport in Nigeria」 (2012)。

³ Iba, L 著 「GDP rebasing: FG decries low contribution of aviation sector」 2014 年 5 月 14 日に次のウェブサイトから入手 <http://sunnewsonline.com/new/?p=62225>

⁴ Awunor, A 著 「Business Opportunities in Nigerian Economy Aviation Industry- A Goldmine」 2012 年 5 月 14 日に次のサイから入手

- 航空セクターの生産高による直接貢献額 590 億ナイラ（航空会社、空港、地上サービス）
- 航空セクターのサプライチェーンによる間接貢献額 340 億ナイラ
- 航空セクターおよびそのサプライチェーンの従業員消費による貢献額 270 億ナイラ

さらに、観光産業による「間接的な」貢献額 780 億ナイラを含めると、貢献総額は、GDP の 0.6% に相当する 1,980 億ナイラとなる。

また、航空セクターは、ナイジェリア国内で 15 万 9,000 人を雇用していると試算される。その内訳は次のとおり。

- 航空セクターが直接支える雇用者数 4 万 4,000 人
- 航空セクターのサプライチェーンを通じて間接的に支える雇用者数 6 万 4,000 人
- 航空セクター従業員およびそのサプライチェーンの従業員消費による雇用者数 5 万 1,000 人⁵

上記に加えて、観光産業では 13 万人が雇用されている。

さらに、航空セクターは、85 億ナイラ超の税金を支払っており、政府歳入に多額の貢献をしている（従業員の所得税、社会保障積立金および利益に課される法人税）。また、国内線およびナイジェリア発国際線のフライトに課される付加価値税として 170 億ナイラを納めている。さらに、航空セクターは、89 億ナイラをそのサプライチェーンを通じて納めていると見積もられる。航空産業がナイジェリア政府にとって有力な資金源であることは明白である。

これらの数字から、ナイジェリア航空セクターの見通しは明るいと思われるが、実情は全く異なる。1973 年以降、乗客旅客機の飛行機事故は 11 件あり、数百人もの人々が死亡している。ナイジェリアの航空会社および空港の水準は低く、乗客者の数に見合う能力を有しておらず、特に他国との比較⁶、現在のナイジェリア向け乗客数、および空

<http://theunion.com.ng/business-opportunities-in-nigerian-economyaviation-industry-a-goldmine/>

⁵ Nigeria's Country Report 20143、Oxford Economics (2012)。

⁶ ナイジェリアの航空業は、世界の上位 30 空港を通る旅客輸送が Airport Council International 2014 の年統計で 1 億人であることを考慮すると、まだ初期段階にある。

港改築に割り当てられた 5 億ドルの資金を考慮すると顕著である。しかし、最も大きな問題要素は、ナイジェリア経済および航空セクターの成長にかかわらず、飛行機を利用できる余裕のある人々は人口のわずか 10%と推定されていることである⁷。航空安全基準の面では、近年で画期的な成果を挙げているが⁸、数々の理由から航空セクターの非効率性が依然として目立つ。そのいくつかを次に記載する。

2. 航空セクターが抱える課題

a) 航空規制および国際手続きの非遵守

ナイジェリアの規制当局の多くは、民間航空法および民間航空規制の規定（国際民間航空機関（ICAO = International Act Civil Aviation Organization）の推奨する態勢に沿った内容）を遵守していない。少なくとも航空機事故の半分は航空機の整備不足またはパイロットの誤りに起因しており、悪天候による事故は少数である⁹。これにより、航空機事故が相次いだ 2005 年から 2008 年の期間に、旅客乗客数は 4%減少した。米連邦航空当局が最近実施した¹⁰ナイジェリア航空セクターの監査では、ナイジェリアパイロットの訓練について、いくつかの不備が指摘された¹¹。同セクターは、これら条約の非遵守により何十億も

⁷ 1 億 6,000 万人と推定されるナイジェリアの人口に占める割合は非常に低い。

⁸ 米国連邦航空当局は、2010 年にナイジェリア航空セクターに国際航空安全評価標準に準拠していることを示すカテゴリー 1 のレートを付与している。これは 2010 年 6 月に世界銀行がアフリカ向け 1 億 5,000 万ドルの 3 分の 1 に相当する補助金 5,000 万ドルをナイジェリア航空産業に付与したことにより可能となった。

⁹ E Edeaghe, O Esosa, H Idioidi 著 「*Comparative Analysis Of The Bellview And Sosoliso Air Crashes in Nigeria: Matters Arising*」 The Internet Journal of Rescue and Disaster Medicine 2005 Vol. 5 Number 2。2014 年 5 月 14 日次のウェブサイトより入手
<http://ispub.com/IJRDM/5/2/11572>

¹⁰ 2014 年 3 月 31 日～4 月 3 日

¹¹ 米国当局は、120 日間の期限を NCAA に対し設定。2014 年 5 月 14 日に次のウェブサイトより入手
<http://www.punchng.com/business/business-economy/cat-1-us-agency-gives-ncaa-120-day-deadline/>

の損失を被っており、また対内投資の減少により同セクターの成長は滞っている¹²。

b) 航空燃料費の上昇

航空燃料費の上昇も、ナイジェリア航空業者にとっての課題である。2000年では航空会社費用の15%であった燃料費は、2012年には40%にまで上昇した¹³。2010年に1リットル80ナイラだった費用は2013年には180～200ナイラに上昇している¹⁴（100%増）。航空燃料の輸入にかかる11%の追加費用を考慮すると、営業費用は極めて高くなる。これらの費用は航空券代として顧客に転嫁される。例えば、アブジャ行き片道航空券の標準価格は2001年の7,000ナイラから2014年には約3万ナイラに上昇している。

c) 過度な税金・課金

国際航空運送協会（IATA =International Air Transport Association）の最近の報告書によると¹⁵、ナイジェリアの航空セクターは世界で最も多くの課金を受けている。数々の荷揚げ料、駐車料、航行料があり、ナイジェリア航空セクター合計で85億ナイラを税金として支払っており、ナイジェリア政府にとっては非常に有益であるものの、航空産業には何ら利益をもたらしていない¹⁶。

¹² ナイジェリアは二国間協定の非遵守により何億も損失している。2014年5月14日次のウェブサイトより入手

<http://thenationonlineng.net/new/nigeria-loses-billions-due-non-compliance-bilateral-agreements/>

¹³ Onsanya, F., Onyewuchi, C., Adebisi S.著 「Flights or Plights」 CIUCI Consulting。2012年5月14日次のウェブサイトより入手

<http://www.ciuci.us/wp-content/uploads/2011/12/Flights-or-Plights.pdf>

¹⁴ 「Airlines decry price of Aviation Fuel」 Punch Nigeria。2012年5月14日に次のウェブサイトより入手

<http://www.punchng.com/business/transport/airlines-decry-price-of-aviation-fuel-multiple-charges-2/>

¹⁵ 高い営業費用はアフリカ航空会社の業績を圧迫していると IATA が言及。

¹⁶ 「Aviation Tax: Airline Operators Boycott Charges」 Daily Trust。

d) 人材不足・減少

航空産業は、財政上の数々の制限に加え、専門家人材の高齢化と育成に問題を抱えている。不十分な訓練設備により問題はさらに深刻化しており、航空産業は、外国人パイロットおよび外国人技師に対する依存度を増している。NCAA (Nigerian Civil Aviation Authority) によると、現在稼働中のパイロット 700 人のうち、ナイジェリア人は 200 人であり、ナイジェリア人パイロットの数は、海外により良い機会を求めて頭脳流出しており減少を続けている。外国人高度技術者への依存により、航空産業は年間で 5,000 億ナイラを超える金額をその給与に充当しているとされている¹⁷。

航空産業が衰退しているほかの要因には、高い航空機整備費用、航空機部品調達の高コスト、国際空港の複数目的地制度などが挙げられる。

3. 参入のインセンティブ

西・中央アフリカ航空輸送安全および危機管理プログラム (WCAATSSP = West and Central Africa Air Transport Safety and Security Program) ¹⁸のケーススタディ

WCAATSSP は、西・中央アフリカ (WCA = West and Central African Countries) 23 カ国を支援し、安全・危機管理水準を向上させることを目的とした世界銀行の地域プログラムである。

WCA のどの国も参加でき、世界銀行が設定する次の水準を満たせば 融資 (クレジット) を得ることができる。

- (i) 行政面および財政面で独立した国立民間航空局の設立
- (ii) 国立民間航空局の資金調達を目的として、航空危機管理税および安全税の両方またはどちらかを導入

¹⁷「ナイジェリアは、年間 5,000 億ナイラを外国人パイロットに費やしている」Punch Nigeria。

2012 年 5 月 13 日に次のウェブサイトより入手

<http://www.thisdaylive.com/articles/nigeria-loses-n500b-annually-to-expatriate-pilots/169608/>

¹⁸ 2014 年 3 月 28 日付世界銀行報告書番号 ICR3058。WCAATSSP プログラム第 2 段階における対ナイジェリア融資 (クレジット) 4,665 万ドルの実施・完了・結果報告。

- (iii) 航空安全・危機管理および空港警備について ICAO 基準の所定の遵守率を達成

ナイジェリア連邦政府は、ナイジェリア財務省を通じて 2006 年 11 月 3 日に WCAATSSP 参加を要請。国際開発協会（IDA = International Development Association）理事会は、ナイジェリアがプロジェクト要件を満たしているとして、要請を認めた。世界銀行による同プロジェクト枠での対ナイジェリア融資額は 4,665 万ドルと推定され¹⁹、世界銀行から連邦航空省下の四つの政府機関に次のとおり資金が配分された。

- (i) Federal Airport Authority of Nigeria (FAAN) - 1,370 万ドル
(ii) Nigerian Airspace Management Agency (NAMA) – 940 万ドル
(iii) Nigerian Civil Aviation Authority (NCAA) – 1,100 万ドル
(iv) Nigeria College of Aviation Technology (NCAT) – 1,000 万ドル
合計 -4,665 万ドル

プロジェクト終了時点で次の成果が確認された。

- ICAO 安全基準の遵守率は、期待値の 90%以上に対し 88%であった。
- ICAO 危機管理水準の遵守率は、期待値の 90%以上に対し、85%であった。
- 空港ごとの深刻な問題件数は、基準値の「10 を下回る」に対し、4 であった。
- 技術者の数は、予測の 90%に対し 88%であった。
- NCAA の予算は、計画金額の 4,700 万米ドルに対し 6,100 万米ドルであった。
- プロジェクト期間内に訓練を受けた認定セキュリティ検査官の割合は、予測基準値どおりの 90%であった。
- 危機管理に充当された NCAA 予算額は、予測の 140 万米ドルに対し、80 万米ドルであった。
- 3 年以上の経験を有す空港警備員の割合は、予測の 90%に対し 82%であった。
- 違法な物品の持ち込みにより止められた搭乗客の割合は、予測の 4%に対し 3%であった。

この世界銀行発表データは、どのセクターにおいても投資が重要であることを示唆している。プロジェクト完了までの期間は 2008 年～2011 年の予定であったが、最終的に 2013 年 5 月 31 日まで延長された。上記の成果から、航空輸送セクターにおける法

¹⁹ 支払い後、255 万ドルが未配布である。

定業務活動が強化されたことは明らかである。このプロジェクトは、NCAA による遵守強化およびナイジェリア主要国際空港による ICAO 安全・危機管理基準の遵守強化に貢献した。

ナイジェリア航空産業の成長を促進するほかのプログラムとしては、3,000 億ナイラ規模の救済基金（PAIF）があるが、まだ本格的に実施されていない。また、1,000 億ナイラが拠出されると見込まれる Aerotropolis（空港都市）も本格始動はこれからである。民間主導のプログラムであり、政府は FAAN を通じて 20%出資し、価値連鎖をナイジェリアの農業・医療・製造業・文化・観光セクターに拡大する。その他の取り組みには、ナイジェリアの航空訓練セクターを活性化させるための合併（M&A）、規制免除、人材能力開発の資金調達などが挙げられる。

III. 農業セクター

1. 農業セクターの概要

農業はどの国においても不可欠だけでなく、食糧農業機関（FAO= Food and Agricultural Organization）によると、世界 25 億人を雇用し、各国 GDP の約 30% を占める最大セクターである。ナイジェリアの農業セクターは 2013 年第 3 四半期には GDP の 41.84% を占め、人口の 70% を雇用している²⁰。

1960 年代成長期は、農業はナイジェリア GDP の 60% を占めており、当時は、ナイジェリアはゴム、ココア、パーム油、カシューナッツ、綿、ピーナッツの最大輸出国であった。ナイジェリアは世界の 18% のココア（現在は 8% に減少）を供給し、西アフリカで 65% のトマト（現在はトマトペーストの最大輸入国）を供給する農業大国であった。

ところが現在では、小麦、コメ、砂糖、魚の年間輸入額合計は、1.3 兆ナイラに達する。ナイジェリアは、世界最大の米国産小麦の輸入国であり、年間 40 億ドルの小麦を輸入し、また年間 20 億ドルのコメを輸入する世界第 2 のコメ輸入国となった。ナイジェリアは 2.3 兆ナイラを食物輸入に費やしており、食物の自給自足国から純輸入国となってしまう²¹。USDA Foreign Agricultural Service によると、2012 年の農業輸入額は 76.5 億ドル。主な輸入相手国は米国と欧州である。ナイジェリアの農業の衰退は明らかである。

ナイジェリアの主な農産品は次のとおり。農産品の主な輸出相手国は、米国、カナダ、フランスおよびドイツである。

- 穀物 – アワ、モロコシ、トウモロコシ、コメ、 アズキモロコシ
- イモ類 – ヤマイモ、キャッサバ
- 油脂植物 – パーム油、ピーナッツ
- 換金作物 – ココア、ゴム
- その他 – オクラ、ココア、ウシ、魚、木材

農業セクターは、1966 年に設立され、現在は Akinwunmi Adesina が大臣を務めるナイジェリアの連邦農業・農村開発省が監督している。同省は、ナイジェリア全体の農業研究、農業・天然資源、森林、獣医学研究にかかるすべての事項を所管する。

²⁰ 連邦統計局の 2013 年第 3 四半期数値。

²¹<http://www.forbes.com/sites/skollworldforum/2013/08/08/agriculture-is-the-future-of-nigeria/2/>

ナイジェリア農業セクターにおける関連機関は次のとおり。

- Nigerian Agricultural Cooperative and Rural Development Bank (NACRDB)
- Agricultural and Rural Management Training Institute (ARMTI)
- Nigerian Agricultural Insurance Corporation (NAIC)
- National Agency for Food and Drug Administration and Control (NAFDAC)
- Nigeria Customs Service (NCS)

ナイジェリア内戦（1967年～1970年）以前は、ナイジェリアは食物の自給自足国であった。1973年以降、内戦の影響および石油好況時代の到来により輸入が大きく拡大した。ナイジェリアの農業セクターの歴史は次の4段階に分類できる。

- 1960～1966 : 植民地時代、独立後
- 1970～1985 : 独立後
- 1986～1993 : 構造調整期
- 1994～現在 : 構造調整後

連邦統計局によると、1960年から現在までの農業セクターのナイジェリア GDP 貢献度は次のとおり。

年	% (割合)
□ 1960	60
□ 1970	48.8
□ 1980	22.2
□ 1990	29.7
□ 2000	40.6
□ 2010	42
□ 2013	40

現在、農業セクターはナイジェリア労働人口の70%を雇用しており、8,400万ヘクターを超える農作可能地帯のわずか33%を耕作し、また、2,300億立方メートルの水を使用してナイジェリアで消費する食物の80%を生産している²²。

Dr Adesina 大臣の指導の下、2015年までに農業セクターで350万人の雇用を創造し、食糧生産を2,000万トン増加させる計画があり、計画は今のところ、2011年に導入された**農業改革計画 (ATA = Agricultural Transformation Agenda)** などの政府のイニシアティブにより成果を出している。この計画は、合計3億ドルもの融資(クレジット)を行う世界銀行承認の二つの IDA プログラム、**Nigeria Agriculture Sector Development Policy Operation** および **Third National Fadama Development Project (Fadama III)** により、構成されている。

- 2015年までに2,000万トンの国内食糧供給量の増加
- 農業・食品産業関連で350万人の雇用創出

2. 参入のインセンティブ

2.1 ナイジェリア農業向け融資リスク分担インセンティブ制度

(NIRSAL= Nigerian Incentive Based Risk Sharing System for Agricultural Lending)

5,000万ドルのシードマネーを政府が供給して、金融機関に対して信用リスクを保証し、農業セクターに対する貸し出しリスクを軽減する取り組み。加えて NIRSAL は農産物の買い手と売り手の仲介など農業ビジネスに対するアドバイスも提供。こうした取り組みの結果、銀行の農業セクターへの貸出率は2010年の1%から2014年には4%に増加し、目標の10%に向けて上昇している。

2.2 販売会社 (Marketing Corporation) の設立

構造調整計画が実施された1980年代に、代替制度を導入することなくマーケティング・ボードが撤廃されたことで、農家は不安定な状況に置かれ市場アクセスが大幅に制限された。政府は商品ごとの販売会社を民間主導で設立する計画で、販売会社は

²² タンザニアで2013年5月13日に開催された Annual Congress of the Southern African Confederation of Agricultural Unions での Dr. Adesina による基調講演。

バリューチェーンの構成員によって所有され、政府支援を得つつも、民間セクター主導で運営される青写真を描いている。

2.3 成長強化支援 (Growth Enhancement Support Scheme)

農家に携帯電話等で直接に肥料価格などの情報を提供し、中間業者の汚職行為を排除することを主な目的として導入された政策²³。

2.4 主食穀物加工区 (Staple Crops Processing Zones)

民間セクターからの投資を活用して、食糧生産高の高い地域に加工工場を設置し付加価値を向上させることを目的とする。この計画は、様々な農作物や畜産に特化した国内 14 カ所の地域で実施されている。

2.5 農業貸付保証制度基金 (The Agricultural Credit Guarantee Scheme Fund)

CBN が運営する 1977 年政令番号 20 で設定された基金であり、銀行が農家に提供する貸付枠について、担保権実行後の債務不履行額の最大 75%を保証する。これは次に挙げる制度を通じて実施される。

- **自助グループ連携銀行取引 (Self-Help Group Linkage Banking) :**
5~15 農家から成る農協貯蓄制度。
- **信託基金モデル(Trust Fund Model) :** 自助グループ連携銀行取引による貯蓄を補強する石油企業の信託基金。
- **金利払い戻し(Interest Draw Back) :** 期限までにローンが返済された場合に借入金利を下げる金利管理制度。

2.6 農業貸付支援制度 (ACSS = Agricultural Credit Support Scheme)

²³ この制度より削除された費用は、連邦農業・農村開発省によると 250 億ナイラ。

CBN と連邦政府が協働し 500 億ナイラの基金を通じて農家に融資する。国レベル、州レベルの両方で運営され、8%の金利で農家に融資を行う。

2.7 農商業貸付制度 (CACS = Commercial Agriculture Credit Scheme)

2009 年に CBN と Federal Ministry of Agriculture and Water Resources が協力して導入した制度。農業バリューチェーンに資金供給することを目的とした 2,000 億ナイラ規模の債券・貸付制度であり、金利は 9%。

2.8 税優遇措置

法人所得税法の Section 11(2)(a) では、「1977 年 1 月 1 日以前の農業取引・事業向け銀行貸し付けにかかる金利に対する税金を、支払猶予期間が 18 カ月以上で金利が貸し付け時の基準貸出金利を上回らないことを条件に、免除するものとする」と定めている。

Nigerian Investment Promotion Commission (NIPC) は、次の優遇策を実施している。

- (a) 農業関連事業に従事する企業は資本控除について制限を受けない。つまり全額 (100%) が認められる。
- (b) 利益が小さいまたはない企業が支払う最低課税額は、農業関連事業には適用されない。
- (c) 農業関連工場および設備には、最大 50%の資本控除が適用される
- (d) 農作物の加工は政府が優遇するパイオニア産業として認定され、よって 5 年の期間または農作物を加工するプロジェクトにおいて 100%税金が控除される。
- (e) 農業および農業関連機械：すべての農業・農業関連産業の機械設備は無税。
- (f) CBN が管理する農業貸付保証制度基金 (ACGSF)：商業銀行による農業生産・加工にかかる貸付金を最大 75%保証。
- (g) 金利払い戻しプログラム基金: ACGSF に基づきキャッサバ生産・加工目的で銀行から借り入れた資金につき、当該借入人が返済期限までに借入金を返済することを条件に、借入金利の 60% を払い戻す。

ナイジェリア連邦産業貿易投資省は、次の優遇策を実施している。

- i. 農業機械は非課税対象。
- ii. 農業加工産業のパイオニア産業指定による優遇制度（3年間は無税）。
- iii. 農業セクターの生産業者には、輸出優遇制度も一部適用される。
- iv. 国内生産を奨励するために、一部の食品の輸入が禁止されている。
冷凍食品、ジュースなどが対象。

主要方針は食品の自給自足、および余剰分を原材料として輸出することである。優先対象には次の分野が含まれる。

- i) すべての直接生産農作物。特に、ピーナッツ、綿、ココア、パーム油、魚の生産および森林業のリハビリ。
- ii) 農業製品加工と貯蔵設備への投資。
- iii) 農業投入供給品の加工と流通への投資。
- iv) 整地および土地準備サービスの提供を含む、農業機械（ブルドーザー、トラクターなど）の採用・利用などによる農業の機械化。
- v) 研究および研究活動資金援助などの農業支援活動。
- vi) 特に灌漑および河川流域の洪水制御インフラ整備を目的とした水資源開発。
- vii) 土石ダム開発および水穴（wash bores）や掘り抜き井戸の建設。
農家加工処理（脱穀など）および消費または貯蔵のための農産物第二次加工における適切な小規模機械技術の開発・製作。

3. 農業セクターが抱える課題

農業セクターにおける発展の阻害要因は次のとおり。

a) 石油への過度の依存

長年の間、ナイジェリアの豊富な原油資源が重視され、独立前および独立初期には経済の牽引役であった農業セクターが軽視されるようになった。

1964年～1965年には農業はナイジェリア GDP の 55% を占め、労働力の 70%

を雇用し²⁴、一方で石油の GDP 貢献率は 0.30%²⁵ であった。石油産業の最盛期には、石油は輸出収益の 98%、連邦政府歳入の 83%、GDP の 14%、そして外貨収入の 95%を占めるようになった。

b) 販売活動上の問題

販売活動とは、農産物を農家から消費者に届けることを指しているが、残念ながら、輸送産業は農産物の輸送に対応する十分な能力を有していない。例えば、ナイジェリアの道路の大部分は悲惨な状態である。

c) 貯蔵および加工

適切な貯蔵と加工設備が整備されておらず、深刻な状態である。そのためナイジェリアでは莫大な量の食品が腐ってしまう。生鮮食品においては、収穫後の貯蔵段階における損失がおよそ 40%であり、穀物などの非生鮮食品では 15% である²⁶。

d) 技術・インフラ不足

ナイジェリアの農業セクターは、教育、輸送、公益事業、通信などのほかのセクターが不十分なことにより大きな影響を受けている。政府による放置、メンテナンス意識の低い文化、および資金不足により、問題は根強く残る。これらのセクターが農業に与える影響は、作物の植え付けに必要な大量の水供給、食糧生産供給地域から需要地域を繋ぐ整備された交通ネットワーク、および市場アクセスの重要性からみて明らかである。また、害虫・病気などが多く、原始的な技術に過度に依存している。適切な農業設備が整備されておらず、農業が大規模に機械化されていないなど、インフラ設備の整備状況に問題があることは明らかである。

²⁴ Sekumade, A. 著 「The effect of petroleum dependency on agricultural trade in Nigeria: An error correlation modeling (ECM) approach」 Scientific Research and Essay Vol.4 (11), pp 1385-1391、2009年11月。

²⁵

<http://www.slideshare.net/bolawafadoju/discovery-of-crude-oil-in-nigeria-a-blessing-or-a-curse>

²⁶ Challenges and Prospects of Agriculture in Nigeria: The Way Forward

e) 政府プログラムにおける継続性の欠如

歴代政権が導入するプログラム、制度および取り組みが多く存在し、政権が変わるたびに、古い政策は適切な実施により結果を出す前に放棄されてしまう。

f) 気候変動

2013年に、世界銀行は、不安定な降水量および気温上昇により作物の生産高は30%低下すると予測している。また、多くの地域で土の肥沃度が低下し、非効率な耕作方法がさらなる障害となる。

g) 汚職および基金の横領

すべての経済セクターがこの問題に直面しているが、政府は依然として対処の過程にある。

h) 治安

すべてのセクターに影響を及ぼす課題である。ナイジェリア北部はここ数週間に危険地域とされ、Borno州のChibokで起こった女学生誘拐事件など、治安に対する懸念が増大している²⁷。

i) 輸送

道路状況の悪さ：下記の連邦統計局/CADPによる表は、商品の販売に要する輸送コストの平均を示す。

(通貨：ナイラ)

州	コメ	パーム油	ココア	果樹	メイズ
全国平均	117,920.00	78,363.63	67,530.93	323,811.33	95,641.00
クロスリバー	283,512.64	350,100.50	94,576.67	0	12,000.00
エヌグ	28,785.00	36,687.66	6,686.67	13,056.67	33,800.00
カドゥナ	90,533.33	0	0	1,600,000.00	27,500.00

²⁷ www.saharareporters.com を参照。

カノ	83,869.05	0	0	6,000.00	404,905.00
ラゴス	102,900.00	0	0	0	0

連邦統計局/CADP の 2010 年基準調査データ

現在の農業大臣は、こうした様々な課題にも正面から取り組む意欲をみせており、肥料産業を改革し、食糧輸入を 2.3 兆ナイラから 9,060 億ナイラに削減し、コメの自給自足に向けて道を開くなど、成果を出している。

IV. 自動車セクター

1. 自動車セクターの概要

自動車産業は、自動車の設計・開発・製造・マーケティング・販売に携わる幅広い企業と組織から構成される。世界経済にとって、自動車産業は重要な産業であるが、ナイジェリアでは軽視されてきた。過去には 1960 年代に、ナイジェリア政府は自動車産業の育成を試みており、複数の企業がナイジェリア国内に組み立て工場を建設した²⁸。

しかしながら、ナイジェリア国家自動車委員会（NAC = Nigerian National Automotive Council）の統計によると、石油への過度の依存により、1960 年代には 10 万 8,000 台だった生産能力は、極めて低いレベルに落ち込んだ。現在では国内の自動車産業は衰退し、ナイジェリアは年間 10 万台の新車および 30 万台の中古車を輸入しており、その金額は 5,500 億ナイラに相当すると推計される。

ナイジェリア向け自動車輸入（単位：100 万ドル）

年	2007	2008	2009	2010	2011	2012
商用車	427	930	847	1466	731	1125
乗用車	1096	2344	1746	2705	2024	2326
合計	1523	3274	2593	4171	2755	3451

（出所：UNCTAD）

ナイジェリア製造業協会 2010 年年次報告書においても、自動車産業の衰退が示されている。同報告書によると、製造業の 2010 年 GDP 貢献率はわずか 4.1%であり、2009

²⁸ この期間に UAC、Leventis および Bewac などの民間企業がナイジェリアに最初の自動車組立工場を設立したが、1970 年代には政府がプジョー、フォルクスワーゲンおよびフォードと合弁事業を設立した。

年の4.21%と比較しても減少している。減少は、設備稼働率にもみられる。平均製造稼働率は、2009年の47%から、2010年には45%に減少している。生産高も2009年上期の1,838億ナイラから2010年上期には1,657億ナイラに減少。投資収益も2009年上期の1兆ナイラから2010年上期には3,600億ナイラに激減している。雇用統計も2009年上期の998,086人から2010年上期には996,395人に減少した。予期しない企業在庫は2009年上期の51.5億ナイラから2010年上期には114億ナイラに増加した。現在も稼働している唯一の自動車工場の年間生産レベルは、次のとおりである。

プロジェクト・ナイジェリアの年間生産量 (2000年～2013年)²⁹

年	年間生産量	台/日
2000	31,200	100
2001	28,080	95
2002	24,960	90
2003	24,960	80
2004	23,400	75
2005	21,840	70
2006	21,840	70
2007	18,720	60
2008	12,480	40
2009	12,480	40
2010	6,864	22
2011	0	0
2012	0	0
2013	0	0

しかし、最近になり地域のコングロマリット・グループ Innoson が中国、ドイツ、日本メーカーの現地組立部品を使用してアナンブラ州の組立工場でナイジェリア車を生産する計画に着手している。³⁰

²⁹ Chamberlain, O 著「History of Automobile Past and Present Challenges Facing Automobile Production in Nigeria」*IOSR Journal of Research & Methods in Education* Vol. 2 Issue 4 (2013) pp 11～16。2014年5月15日に次のウェブサイトより入手
<http://www.iosrjournals.org/iosr-jrme/papers/Vol-2%20Issue-4/C0241116.pdf?id=1739>

³⁰ 「Nigeria's Expanding Auto Market」 Oxford Business Group。2014年5月14日に次のウェブサイトより入手

主な規制当局は、Olusegun Aganga が大臣を務める産業貿易投資省である。その他の主要機関は、Manufacturing Association of Nigeria (MAN)、Nigerian Automotive Manufacturers Association (NAMA) および National Automotive Council (NAC) である。新たな 2013 年国家自動車政策では、政府は自動車セクターにおける雇用創出を目指すとしている。同セクターがフル稼働できれば、7 万人の熟練・半熟練の雇用に加え、組立工場に供給する関連中小企業に 21 万人の雇用を創出する可能性がある。

2. 自動車セクターが抱える課題

ナイジェリアの自動車産業は明らかに後れをとっており、その衰退の理由もある程度明白である。その理由を次に記載する。

a) 設備稼働率の崩壊

数少ないナイジェリアの工場は、フル稼働されていない。市場の縮小、高い生産コスト、産業の成長不振、新規完成車・中古自動車の管理・検査不足などがその理由である。ナイジェリアで現在も稼働している乗用車メーカー 2 社合計で 23 万 2,000 台の生産能力を有するが、稼働率はわずか 30%にとどまっている。

b) 政策実行力の弱さ

ナイジェリアの自動車産業の育成・整備は、政策に基づいて実行されており、1994 年に連邦政府は、国内で入手不可能な場合を除いて、すべての政府レベルおよび政府機関に自動車の国内調達を求める法律を導入した (Decree No.28 of 1994)。この法律の目的は国内産業の支援・保護であったが、政府は外国産自動車の最大級の輸入者である。

関連するほかの理由には、ナイジェリア国民および政府によるナイジェリア製自動車に対する支持の低さ、自動車部品の調達がコスト高で困難なこと、不十分で推進力に欠ける事業環境、乏しい資本、国内の供給業者からの調達品の性能の低さ、時代遅れの技術などが挙げられる。

政府は過去には自動車の輸入禁止³¹、2%の自動車輸入賦課金³²、ならびに NAC による Peugeot Automobile Nigeria、Dunlop および Innoson Vehicle Manufacturing に

http://www.oxfordbusinessgroup.com/economic_updates/nigeria%E2%80%99s-expanding-auto-market

³¹ 現在は宙に浮いた状態である。

対する 4,600 万ドルの貸し出し実施などの保護政策により国内産業の保護を試みたがうまくいかなかった。

政府は、能力開発や労働者訓練に投資すべく、ラゴス、アナンブラおよびカノ州³³に自動車クラスターを創設するブラジル政府とのパートナーシップを 2013 年 8 月に発表した。

自動車産業の可能性は 1 億 6,000 万人の人口に対し乗用車が 800 万台の現状、つまり 1,000 人当たり乗用車 16 台の割合に最も顕著に表れている。これは南アフリカの 1,000 人当たり乗用車 159 台と比べても少なく、その可能性と未開発な現状を浮き彫りにしている。

3. 参入のインセンティブ

政府による自動車産業の主な優遇策は次のとおりである。

1) ナイジェリア産業改革計画 (NIRP = Nigerian Industrial Revolution Plan)

ナイジェリア連邦産業貿易投資省が策定した 5 年計画であり、ナイジェリア経済およびその歳入を様々な産業に多角化し、製造業の貢献度を現在の 4%から 2015 年に 6%、2017 年には 10%を超えるレベルに引き上げることを目標とする。なお、包括的な自動車産業計画の導入を前提として、複数の自動車メーカーは対ナイジェリア投資に関心を示している。

2) 品質基準の導入

ナイジェリア国内で製造業を行う企業は、品質の良い製品のみ製造し ISO 品質認証も取得するよう政府から推奨されている。NAC は、Standards Organization of Nigeria (SON) と協同し過去 2 年間で 106 の安全基準を策定した。また、NAC は、自動車産業研究基金を利用して、製品検査を行う自動車部品テストセンターの建設を計画中で、自動車検査や基準認証システムの見直しについて各州の自動車管理局とも

³² 当初は産業を支援する目的の課税であったが、官僚の汚職や国境の隙間により実際は全く異なるものとなった。例えば、入手可能な 1999 年～2009 年の記録によれば、500 万台を超える自動車が輸入された一方で徴収された関税 200 万台分のみであった。

³³ 前掲書 p. 10

調整している。最終的に、国際 OEM（相手先ブランドによる生産）供給メーカーを対象に、品質評価基準を導入する計画である。³⁴

3) 技能開発

政府は、OEM 企業に低中程度の熟練技術が必要なポストにナイジェリア人を採用するよう奨励し、今後 4～6 年間をかけて、高度熟練ポストにもナイジェリア人が雇用されるよう技能開発に取り組む。産業訓練基金（Industrial Training Fund）は、ブラジルの企業 SENAI と協力してナイジェリア人による自動車整備サービスおよび交換部品の製造を支援する自動車研修センターの創設に取り組んでいる。また、NAC は Nigerian Universities Commission やその他の関係者と協力して自動車エンジニアリングのカリキュラムを導入する大学学位プログラムの創設を検討³⁵。さらに、National Board for Technical Education（NBTE）、連邦労働省およびその他の関係者と協力し新たな自動車機械学のカリキュラムを策定した。このカリキュラムは政府が最近承認した国家職業認定（NVQ = National Vocational Qualifications）制度の一部である。

4) 主な財政政策³⁶

- a) すべてのタイヤ工場を政府の優遇するパイオニア産業に指定³⁷。
- b) 現在タイヤ生産のための機械・設備の輸入は非課税。
- c) 国内組立工場は、完全現地組み立て（CKD = Completely Knocked Down parts）部品を非課税で輸入することができ、一部現地組立（SKD = Semi Knocked Down parts）部品には 5%の輸入税が課される。

³⁴ 国家自動車委員会（NAC）。2014 年 5 月 16 日に次のウェブサイトより取得
http://www.nac.org.ng/programmes_specialized_auto.php

³⁵ Abubakar Tafewa Balewa と Elizade University はカリキュラムに学位を提供する計画を既に立てている。

³⁶ 財務省発行の指令として公布された「Fiscal Policy Measures for the Automotive Industry」

³⁷ 一定の条件を満たす産業に免税期間が設けられ、また経済的に不利益のある地域に拠点を置く産業に 7 年間の免税期間を設けた。

V. ナイジェリア製造業の現状と可能性

1. ナイジェリア製造業の概要

持続的経済成長と発展は、国が持つ豊富な天然資源や人的資源によってではなく、技術革新や企業の発展、生産能力の拡大によってもたらされる。中国は、豊富な人的資源を活用して製造業を開発し、21世紀における世界の経済大国となった。製造業は、企業の経済構造を、低成長で付加価値の低い活動から、より生産的で利益率の高い、高成長な活動に転換させる媒体となる。

ナイジェリアもこのような成長転換の例外ではない。ナイジェリアは1970年代には西アフリカ地域の製造業の中心地であり、1970年～1985年では、製造業が同国の輸出全体の7%を占めていた。しかしながら、1980年代初めにナイジェリアが石油生産大国になると、その値は4%に減少した³⁸。急激な落ち込みをみせた産業は、製造業に限られない。ナイジェリアは農業でも世界の主要な生産・輸出国であったが、1956年に最初の油田が発見されると状況は一変した³⁹。石油の発見によりナイジェリア経済のほかの産業が著しく低迷したのである。

現在は、ナイジェリアは日量235万バレルの原油を生産し、原油輸出は政府歳入の80%および輸出収入の95%を占める⁴⁰。ナイジェリアの2013年予算では、この日産235万バレルに基づき1バレル当たり79ドルで計算すると、石油輸出による歳入合計は800億ドルに達する。政府は今まで石油セクターに注力してきたが、より付加価値のある石油化学製品のバリューチェーンが開発されていないため、大規模な雇用の受け皿となっておらず、ほかのセクターに与える利益はごく限られている⁴¹。また、石油セクターは、技術のスピルオーバー効果(Spill-over 漏出効果)を一切考慮していない。

³⁸ Englama, A.; Duke, O.; Ogunleye, T. and Isma'il, F. (2010) Oil Prices and Exchange Rate Volatility in Nigeria: An Empirical Investigation. *Central Bank of Nigeria Economic and Financial Review*. Vol. 48/3 September, pp. 31-48

³⁹ Ibid

⁴⁰ Bloomberg 「Nigeria says revenue gap may reach as much as \$12 billion」2014年5月20日に次のウェブサイトから入手
<http://www.bloomberg.com/news/2013-10-31/nigeria-finance-ministry-says-revenue-gap-may-reach-12-billion.html>

⁴¹ O. Ogbu 著 (2012年) 「Toward Inclusive Growth in Nigeria」*The Brookings Institution's Global Economy and Development Policy Paper* No. 2012-03, June, pp. 1-7。2014年5月21日に次のウェブサイトより入手

石油は依然としてナイジェリア経済で主要な役割を担うが、認識は変わりつつあり、オランダ病⁴² および 資源の呪い⁴³の再発の兆しはみられない。政府のあらゆるレベルで(特に連邦政府)、以前は収益源であったが軽視され続けてきた経済セクター(航空、農業、通信、小売業など)を復活・再生させる試みが行われており、これらのセクターに対する規制、法律および財政の枠組みにも変化が表れている。政策の方向転換の効果は、連邦統計局が発表した 2012 年の各セクターの実質 GDP 成長に対する寄与率に表れている。

セクター	GDP %寄与率
農業	40
石油・天然ガス	15
製造業	5
通信・郵便	8
小売業	20

出典: 連邦統計局「Sectoral Contributions to Real GDP growth, 2012 in percentage」

上記の表から、石油は依然としてナイジェリア経済にとって重要であるものの、製造業を含むほかのセクターも開拓されていることがわかる。連邦統計局のデータによると、製造業は 2013 年第 1 四半期に 8.41%成長し、2012 年第 4 四半期の 7%を上回った。ナイジェリアの大手投資銀行・金融アドバイザー・グループ、FBN Capital の購買担当者景況感指数(PMI = Purchasing Managers Index)では直近の 2013 年 4 月で 59.6 ポイントとなり、50 ポイントを上回る値を維持した⁴⁴。データは、ナイジェリアの製造業の堅実な成長を明確に示している。現在、製造業の GDP 貢献度は 10%であり、公式

http://www.brookings.edu/~media/research/files/papers/2012/6/growth%20nigeria%20ogbu/06_growth_nigeria.pdf

⁴² 英 The Economist in 誌が 1977 年に使用した造語であり、経済が大量の石油埋蔵資源の発見など、急激な外貨流入により経済がマイナスの影響を受ける現象を表現している。

⁴³ 豊かさの矛盾であり、天然資源が豊かな地域や国々は天然資源の少ない国々に比べて経済成長が低く開発の成果が劣る傾向にあることを指している。

⁴⁴ FBN Capital Investment。PMI は、50 ポイントが平均値であり、50 ポイントを上回ると景気拡大、50 ポイントを下回ると景気縮小を示唆する。

セクターの12%の雇用を占めている⁴⁵。製造業はナイジェリア経済にとって極めて重要なセクターであり、大きな成長の可能性を秘めている。

本項では、製造業の課題を探るが、原因は多面的で多次元にわたる。難題としては、電力供給の不足、発電機に必要なディーゼルの価格が高いこと、高い税率、外国製品の国内への密輸、構造的調整プログラムによる貿易自由化、グローバル化、厳しい営業環境、金利および為替レートの高さ、政府の支援の脆弱さ、および非効果的な政策が挙げられる。

連邦政府は、様々な政策やプログラムに着手して製造業を振興しようとしているが、国内製品より好まれる輸入品との競争の観点から持続可能かどうか。ナイジェリア国民のナイジェリア製品に対する態度は大きな問題の一つであり、心理的変化が必要とされている。「Made in Aba」と広く呼ばれるナイジェリア製品に対する態度を変化させる徹底した教育が必要である。これらの問題は何十年にもわたって製造業が軽視されてきた結果の積み重ねであり、ナイジェリア人に浸透している。

また、製造業を回復・成長基調に戻すには、劣化したインフラの再建が急務であり、手の届く価格で製品・サービスを国民に提供する必要がある。これに続いて、生産・サービスの生産高を増やすことが必要である。

2. ナイジェリア製造業が抱える課題

a) 不十分なエネルギー供給（電力・水）

ナイジェリアはインフラに乏しく、効率的で効果的な水・電力の供給が得られない。製造業の起業家および企業の多くは自社の製造現場に水供給のための掘り抜き井戸、および石油およびディーゼルを燃料とする発電機または電池式のインバーターを設置している。2009年に、ナイジェリアは6,000 MWの電力を発電する目標を設定したが、需要推定値は25,000 MWであった。需要と供給の差は、次のページのグラフに正確に表れている。

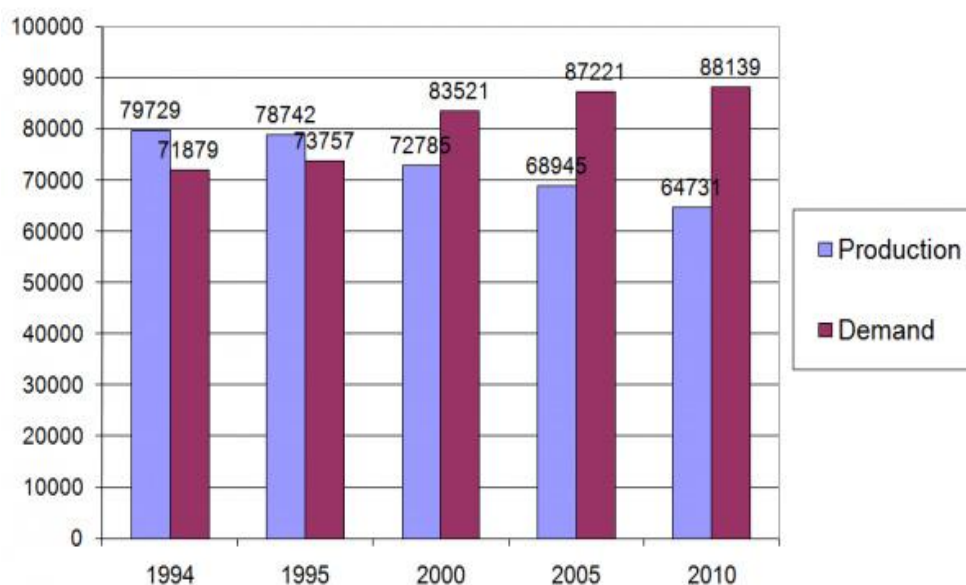
発電機やインバーターで供給される代替電力は信頼性があるが費用が極めて高い。通信企業MTNは2013年に月額で6億6,000万ナイラをディーゼルに費やしており⁴⁶、石油や電池式インバーターも同様にコスト高である。製造業全体

⁴⁵ This day, Revamping Nigeria's Manufacturing Sector. 2014年5月21日次のウェブサイトより入手

<http://www.thisdaylive.com/articles/revamping-nigeria-8217-s-manufacturing-sector/166597/>

⁴⁶ Daily Trust 「MTN spends N660 million on diesel monthly in Nigeria」 2014年5月21日に次のウェブサイトより入手

では、そのエネルギー需要の 72%を発電しているが⁴⁷、これらの発電機やインバーターの運転費用は製造された製品やサービスの費用を押し上げる。製造コストは、製品価格のかたちで消費者に転嫁され、より安価な中国などの他国からの輸入品との競争を困難にしている。工業製品の輸入は一貫して国内製品の売り上げを上回り、1980 年以降、工業製品は輸入品の中で最も大きい割合を占めるカテゴリーである。



出典 : Power Nigeria 2014

b) 高い税金:

製造業には、高い税金が課されており、複式課税はナイジェリアで事業を営む障害となっている。企業は場合によっては 100 個もの異なる公租公課、賦課金および手数料を課され、時には同じ税が三つの政府レベル（連邦、州および

<http://www.balancingact-africa.com/news/en/issue-no-383/money/mtn-spends-n660-million>

⁴⁷ Corporate Nigeria 「The Business, Trade and Investment Guide 2010/2011」 2014 年 5 月 21 日に次のウェブサイトより入手

www.corporate-nigeria.com/assets/pdf/2010/cn-2010-industry.pdf

地方政府) によって課される⁴⁸。営業税、割増料その他の賦課金は企業の営業費用および取引費用を押し上げる。しかし、最も有害なのは、これらの税金が任意に課税徴収されることである。これは投資家や起業家の不安を駆りたて、さらに事業にかかる費用を押し上げる。この費用も製品価格として消費者に転嫁される。企業間の競争は消費財の価格を下げ効率性を上げるが、州が異なる企業間の競争は異なる税率によって抑制されている。

c) 密輸:

様々な紙面で、密輸によりナイジェリア経済に生じる悩ましい諸問題が報じられている。2013年7月の *Punch* の記事は、ナイジェリアでは密輸により酒類業は2,800億ナイラ⁴⁹、繊維業では3億2,500万ドル⁵⁰、タバコ産業では年間2億ナイラおよびコメ産業では17億ナイラの損失を被っており、一方で税関では狡猾な手法により4億ドルの輸入税の損失を被っている⁵¹。これらの数値は氷山の一角であり、実際の損失額ははるかに大きい。統計が不十分なこと、およびナイジェリア政府が国境を監視できていないことから、密輸が経済の全セクターに与える真の損失額を算出することは極めて困難である。

d) 高金利および為替レート:

高金利と為替レートも懸念事項である。ナイジェリア製造業者には18%~30%の銀行間金利が適用される。マイクロファイナンス銀行の貸出金利はこれ

⁴⁸ N. Pitigala and M. Hoppe 著 「Africa Trade Policy Notes: The Impact of Multiple-Taxation on Competitiveness in Nigeria」 *World Bank Africa Trade Policy Note* No.16。2014年5月21日に次のウェブサイトより入手 <http://go.worldbank.org/31OR5M27K0>

⁴⁹ *Punch Nigeria* 「Smuggling Threatens N280 billion liquor manufacturing industry」2014年に5月21日に次のウェブサイトより入手 <http://www.punchng.com/business/industry/smuggling-threatens-n280bn-liquor-manufacturing-industry/>

⁵⁰ *Proshare Nigeria* 「Textile: Nigeria loses \$325 million to smuggling annually」2014年5月21日に次のウェブサイトより入手 <http://www.proshareng.com/news/9218.html>

⁵¹ *Daily Independent* 「Manufacturers, Stakeholders call for holistic approach to curb smuggling」2014年5月21日に次のウェブサイトより入手 <http://dailyindependentnig.com/2014/01/manufacturers-stakeholders-call-for-holistic-approach-to-curb-smuggling/>

に比べ低い、貸出金額の面で制限を受ける。The Bank of Industry は、6%～10%の金利で大手企業に貸し出しを行うが、製造業者によると、この資金調達の適用を受けるには極めて厄介な手続きが伴う。ナイジェリア商工会議所（NACCIMA = Nigerian Association of Chambers of Commerce）の Chairman、Mohammed Badru Abubakar 氏は、「17%～28%で推移している現行の金利はナイジェリアのような成長段階の経済国にとって望ましい経済成長の実現を困難にする要因であり、本国で 1 ケタ台の融資を受けナイジェリア経済に投資する外国企業に比べ競争力に欠けるためナイジェリア国内の起業家が起業しようとする動機づけが難しい」と述べている。この点で、世界銀行のデータによると、タイの金利は 6.9%、南アフリカは 9%、オーストリアは 0.5%、イランは 9%である⁵²。

e) 貿易の自由化とグローバル化:

1980年代の世界の石油市場の崩壊は製造業に必要な輸入を目的としたナイジェリアの州の資金調達能力を弱めた。州レベルの石油収益は1979年の10万億ナイラから、1982年には5万1,610億ナイラに減り、一方で製造業の原材料および資本財の輸入需要は57億ナイラを軽く上回り国全体では130億ナイラであった⁵³。収益源不足により、産業の構造的不均衡が明らかになった。

シェフ・シャガリの安定化政策（1979年～1983年）では、消費財と食品輸入を削減することで、輸入額の削減に注力した。外貨収入の減少は製造業の輸入需要に影響を及ぼした。物不足が深刻化する中、外貨規制のために導入された輸入許可制度が、政権政党およびその支援者により広く濫用された。

ブハリ政権（1984年～ 1985年）は国内製造業を活性化させるべく輸入許可制度を正当化しようとしたが、製造業者の莫大な外貨需要および石油価格のさらなる下落により⁵⁴、製造業の危機的状況はさらに悪化を続けた。同政権は、製造業者にさらに下位の製造業者から原材料を現地調達させることで、工業集積の問題を解決しようとした。さらに、外貨収入の制限を緩和する取り組みの一環として、政府は数々の見返り貿易協定をイタリア、オーストリア、ブラジ

⁵² 世界銀行貸出金利（2009年～ 2013年） 2014年5月21日に次のウェブサイトより入手
<http://data.worldbank.org/indicator/FR.INR.LEND>

⁵³ J. Dibua 著「Modernization and the Crisis of Development in Africa (2006): The Nigerian Experience. Ashagate Publishing Ltd」

⁵⁴ ピーク時の1979年の1バレルあたり 40～45ドルから1985年には28～29ドルに下落した。

ルおよびソ連と締結した⁵⁵。ナイジェリアの石油を同国産業が使用する消費財や原材料と物々交換する計画であった。いくつかの企業が見返り貿易の許可証を取得したが、イタリアおよびオーストリア政府と条件交渉が続く中、ブハリ政権はクーデターにより打倒された。

ババンギダ政権は（1985年～1993年）は、多角化された製造業拠点と、より均衡のとれた農業のバリューチェーンを作り上げようと試みた。製造業は、原材料についてまず国内での調達を重視すべきで、同時に製品の販路は国外に活路を見出し、外貨収入をもたらすことのできるよう競争力を持つべきとの考えであった。⁵⁶。輸出促進の動きは原材料の国内調達奨励の動きとの間で矛盾が生じた。原材料を輸出するだけの者と、製造業目的で原材料の輸入を望む者との間で衝突が生じ、製造業者のコストを大幅に押し上げた。ココアが最もよい例である。ココア好況の絶頂期の1988年～1989年に、ココアを輸出して資本を本国送還しようとする投機目的の購入者と生産をココアに頼る国内事業者との間で衝突が生じた。原材料の高騰に、既にナイジェリア経済に存在していた強いインフレ圧力およびインフレを抑えようとする政府の信用収縮政策が重なり、資金繰りに苦しむ製造業者は銀行から融資を受けられなくなり、さらに苦しい状況に陥った。構造調整プログラムは、製造業に広範囲で大きな悪影響を与えており、上記は実際に起こった事象のスナップショットに過ぎず、同プログラムが与えた影響は計りしれない。

f) 営業環境：

国家統計局のデータによると、ナイジェリアの製造業の2013年GDP貢献率は4%であり、依然としてオーストリア（19%）、タイ（34%）、イラン（13%）

⁵⁵ L. Diamond 著「Nigeria Update（1985年～1986年）Foreign Affairs」。2014年5月23日に次のウェブサイトより入手

<http://www.foreignaffairs.com/articles/40532/larry-diamond/nigeria-update>

⁵⁶ A.Olukoshi 著（1996年）「Economic Crisis, Structural Adjustment and the Coping Strategies of Manufacturers in Kano」国連社会開発研究所。2014年5月23日に次のウェブサイトより入手

[http://www.unrisd.org/80256B3C005BCCF9/\(httpPublications\)/307D3402769F396280256B67005B6C56?OpenDocument](http://www.unrisd.org/80256B3C005BCCF9/(httpPublications)/307D3402769F396280256B67005B6C56?OpenDocument)

および南アフリカ（12%）に後れを取っている⁵⁷。これらの国々の営業環境および事業の行いやすさを検討すると、その理由が説明できる。世界銀行の「2014 Doing Business」（ビジネス環境の状況）報告書⁵⁸は、ナイジェリアにおける事業の行いやすさは他国と比べて大幅に劣っていることがわかる。

- オーストリア：

経済協議会（Economic Chamber）からスタートアップ企業が新会社である確認書を得るのに要する期間は1日。追加費用は生じない。また、定款また設立宣言書を公証するのに要する期間は4日であり、手数料は1,500ユーロ。もう1日あれば、手数料無しで最低資本金を銀行に預けることができる。

- 南アフリカ：

登記は企業知的所有権委員会（CIPC = Companies and Intellectual Property Commission）にて行い、費用は175南アフリカ・ランド。5～7営業日で手続きが完了する。製造業者は1日～2日間の間に銀行口座を開設することが期待され、手数料はかからない。一方で、12日以内に法人所得税、VAT、および従業員源泉徴収税（従業員標準所得税（SITE = Standard Income Tax on Employees）または源泉徴収課税（PAYE = Pay-as-you-earn-tax）の登録を南アフリカ歳入庁（SARS = South African Revenue Service）で行わなければならない。費用はかからない。

- タイ：

企業は、まず企業名をインターネット上で検索・確保する必要がある。これには1日を要し費用はかからない。次に、払込資本を銀行に預け（手数料なし）、400タイ・パーツで社印を取得する。所要日数は約4日間。そして基本定款（Memorandum of Association）の承認を得て自社を法人として登録する申請を行い（最終登録）750タイ・パーツを支払い、就業規則を提出する。手続き全体に要する期間は約22日間。

⁵⁷ Thisday 著「Revamping Nigeria's Manufacturing Sector」 2014年5月21日に次のウェブサイトより入手

<http://www.thisdaylive.com/articles/revamping-nigeria-8217-s-manufacturing-sector/166597/>

⁵⁸ 国際金融公社（2014年）「Doing Business: Economy Rankings」 2014年5月21日に次のウェブサイトより入手。 <http://www.doingbusiness.org/rankings>

- ナイジェリア :

会社登記の手続きはより複雑である。法人法規委員会（CAC = Corporate Affairs Commission）での通常の会社名検索には約 2 週間を要し、3,500 ナイラ～4,500 ナイラを支払う。製造業者は首都アブジャに所在する CAC の本部で登録を行う必要があり、約 2 週間を要し、登録費用は 2 万 2,000 ナイラ～3 万 2,000 ナイラである。

3. 現在までの政府政策の成果

ナイジェリアでは、これまで製造業の衰退を食い止め、成長に転換させようと試み、製造業の復活のための政策を先導した政権もあった。このうち、いくつかの試みを次に検証する。最初に、製造業の発展に重要な役割を果たす機関・組織を検討する。製造業の主な規制当局は、ナイジェリア連邦産業貿易投資省、Manufacturing Association of Nigeria および Bank of Industry である。

3.1 ナイジェリア連邦産業貿易投資省

非石油・ガス製品の生産および輸出の増加に重点を置いて貿易・投資を促進することで経済を多角化する拠点となる主要規制当局として創設された。同省の目的は富と雇用の創造、貧困の削減を主導し、自立と輸出に向けた国内経済の成長を刺激できるようサービス提供を強化し、グローバル化を十分に利用してグローバル市場への統合を実現すること⁵⁹。その使命は投資を誘致し、工業化を促進し、投資と輸出を拡大し、企業開発を促すための政策・プログラムを策定することである。同省は 2011 年に就任した Olusegun Aganga 氏が大臣を務める。

そのために、同相は、農業、石油・ガス、固形鉱物、電力、鉄鋼・アルミニウム、および通信など様々な産業への投資を促進し、具体的な投資分野は同省のホームページに掲載されている。これに続き、同省は税優遇策により投資を促進しており、パイオニア産業（連邦政府が指定するパイオニア産業に該当する企業の中で、経済的に不利な地域に所在する企業に 5 年～7 年に適用される課税控除）、

⁵⁹ Federal Ministry of Information. 2014 年 5 月 23 日に次のウェブサイトより入手
<http://www.fmti.gov.ng/about-fmti.html>

研究開発に適用される課税控除、国内原材料の利用による税制優遇措置⁶⁰ および労働集約型の製造方法に適用される税制優遇措置⁶¹などがある。

3.2 Bank of Industry

2001年10月に「健全な経営と銀行業の規律に基づく力強い競争力のあるナイジェリア産業部門の出現を促進する、先駆的な自立的開発金融機関」として再編された。同銀行は中小企業および多角化・拡大・近代化しようとする既存企業の支援を目指す。同銀行が資金提供する産業は、農産業、繊維・皮、高分子産業、固形鉱物、鑄造産業および情報通信サービスなど。資金提供する分野の選定基準の一部を次に挙げる。

- その産業が工業生産高に貢献する能力を有しているかどうか
- 原材料を主に国内で調達しているかどうか
- その企業が雇用を創出する高い能力を有しているかどうか
- 国内・地域のほかの経済分野と行き来する連関を作り出すプロジェクト

次に生じる問いは、産業銀行がそのプロジェクト実行に成功しているかどうかである。同行は2012年に53.4%の収益増を計上し、ナイジェリア産業に対する融資ポートフォリオは8,700億ナイラだった。同行の第53回年次総会で公開された数値である。ほかの特記すべき成果には、同行とゼネラルエレクトリックによる810億ナイラの中小企業向けインフラ整備支援の資金供給が挙げられる。さらに企業支援のために、同行は、Power and Aviation Fund、African Development Bank Line of Credit、CBN Intervention Fund、およびCement Fundなど多数の基金を設定した。

3.3 The Manufacturing Association of Nigeria

製造業において最も重要な組織の一つである。ナイジェリアの国レベルの産業協会で、民間・公的部門の約2,000社から構成されている。同協会は1971年に

⁶⁰ 次の産業において、設定される国内原材料の最低利用率を達成した産業に30%の税優遇措置を5年間適用：農業は80%、農業関連は70%、エンジニアリングは65%、化学は60%、そして石油化学は70%。

⁶¹ 15%の税優遇措置を5年間適用。雇用が多ければ多いほど多額の税優遇措置が認められた。

設立され、ナイジェリア製造業を代表機関として知られている。同協会は、公共政策擁護、経済研究・分析、情報伝達、ナイジェリア製品の販売促進、および協会の多様な利益の調整を通じて、産業の発展・成長および社会全体の繁栄を可能にする環境の促進を目指す。

政府の主要機関を通じた製造業政策は明らかに効果を出している。ナイジェリア製造業協会の傘下組織 **Organized Private Sector** は、連邦政府の投資を奨励する政策を賞賛している。セメント産業の成功は、政府の経済政策が以前は輸入していた商品の国内生産化につながった代表例である。セメントの生産量の 2002 年の 200 万トン超から 2013 年の 2,000 万トンへの増加には、**Cement Fund** が大きな役割を果たし、わずか 10 年間の間にナイジェリアをセメントの純輸出国にした⁶²。

⁶² This day 2005 年 5 月 24 日に次のウェブサイトより入手

<http://www.thisdaylive.com/articles/manufacturers-commend-fg-over-investment-friendly-policies/169902/>