

日本とアフリカの経済関係について ～財貿易を中心に～

参事官（経済財政分析－総括担当）付政策調査員 廣井 智之 ※
参事官（経済財政分析－総括担当）付政策企画専門職 北口 隆雅 ※
参事官（経済財政分析－総括担当）付参事官補佐 武藤 裕雄 ※

【概要】

1. 我が国とアフリカ諸国との貿易関係をみると、我が国からの財輸出については、輸出全体の1%程度を占めるに過ぎないものの、輸出全体の伸びと同程度のペースで増加している。特に機械類及び輸送用機器のシェアが大きく、いわゆる「便宜置籍船」のための船舶輸出など特徴的なものもある。
2. 財輸入については、財別にみると、金属などを含む「原料別製品」の割合が高く、その中でも特に白金族の金属（プラチナ等）が占める割合が高い。また、国別にみると南アフリカ共和国の割合が高く、同国からの白金等の輸入がアフリカからの輸入総額の3分の1を占めるなど、集中度の高い構造になっていることがうかがえる。
3. 企業がアフリカに進出・投資する動機としては成長性が圧倒的に多いが、アフリカ諸国と経済関係を深めるうえで、貿易慣行や為替・金融システムの安定といった要素を課題とする声も多い。実際、日本からの輸出が多い国は相対的にガバナンスの質が高く、逆に経済規模の割に日本からの輸出が少ない国はガバナンスの質が低いとされる。経済ガバナンスやビジネス環境の改善を支援することで、日本とアフリカの経済関係は更に深まっていくものと考えられる。

※ 本稿の作成では、統括官の吉岡秀弥氏、審議官の茂呂賢吾氏、参事官の加藤卓生氏、参事官補佐の砂田隆雄氏から有益な助言及びコメントを頂いた（肩書は2025年10月現在）。記して感謝したい。ただし、あり得べき誤りは全て執筆者に属する。なお、本稿の内容や意見は執筆者個人のものであり、必ずしも内閣府の見解を示すものではない。

1. はじめに

アフリカは、「最後のフロンティア」とも言われ、若年人口の増加が続き、また豊富な天然資源の所在など、今後の経済成長が期待できる地域とされている。最近では、アフリカ連合（AU）が 2023 年に G20 の正式なメンバーとなるなど、国際社会での存在感は高まってきている。人口が増加する中で、国際連合の人口推計によれば 2050 年には世界人口の 4 人に 1 人²がアフリカ人となると推計されるなど、今後、アフリカの存在感はますます高まっていくと考えられる。

一方で、日本とアフリカの経済的結びつきは、少なくとも統計上は決して高いとは言えない。アフリカの GDP は、世界の GDP の 3 % 弱であるが、2024 年の輸出額は 1.3 兆円、輸入額は 1.4 兆円と³、貿易額に占める割合では輸出、輸入ともに 1 % 前後、対外直接投資残高では 1 % に満たない水準となっている。今後、アフリカとの経済的結びつきを強化していくためには、まず、現状がどのような関係であるかを把握することが必要不可欠である。

そこで本稿では、日本とアフリカの経済的結びつきを、主に財貿易の動向を中心に概観する。第 2 節では、日本からアフリカへの財輸出の動向を確認する。アフリカへの輸出が占めるシェアは非常に小さいが、いわゆる「便宜置籍船」のための船舶輸出等、特徴的なものもみられる。第 3 節では、アフリカから日本への財輸入の動向を確認する。輸入の多くが南アフリカ共和国からであり、一部資源への依存度が高いことが分かる。第 4 節では、日本からの投資や現地の日本企業の動向を確認するとともに、制度をはじめ、今後アフリカとの貿易・経済関係を深化させるうえで課題となり得る点をまとめる。

2. 日本からアフリカへの財輸出の動向

本節では、まず日本からアフリカへの輸出の動向を確認する。

（アフリカへの輸出は輸出全体の 1 % と小さいが、ここ数年の伸びは堅調）

まず、「貿易統計」を用いて、日本からアフリカへの財輸出の動向を確認する。日本からアフリカへの財輸出は、先述のとおり 2024 年で 1.3 兆円となっており、これは世界全体への輸出（107.1 兆円）の 1.2 % となっている（図 1）。アフリカが世界の GDP に占める割合が 2.7 %（2023 年）であることを考えると、この比率は決して高いとは言えない。アフリカは例えばアジア諸国と比べると地理的に遠く、重力モデルに基

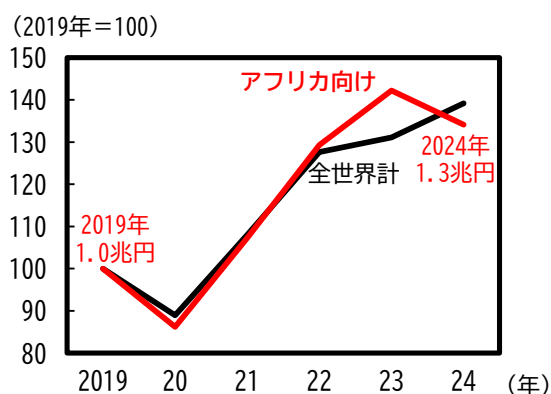
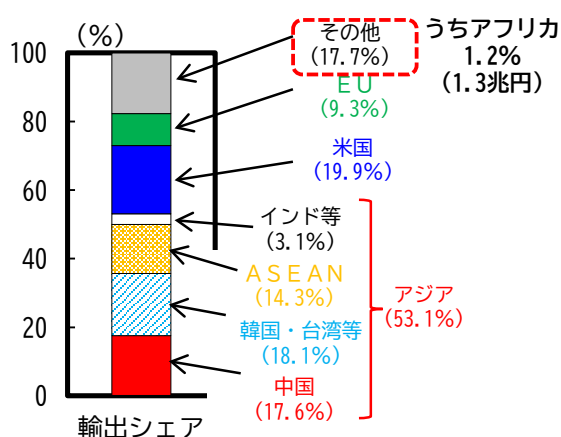
² 2024 年の国連人口推計によれば、2050 年の世界人口 96.6 億人のうち 24.7 億人がアフリカ人となると推計されている。

³ なお、対アフリカの貿易収支はこのところ基本的に貿易赤字であり、赤字幅に変動はあるが、2010 年以降の期間で黒字になったのは 2010 年、2016 年、2019 年の 3 年のみである。

づけば、経済規模と比較して貿易額が減少することが想定されるが、それに加えて、後述の制度的要因等も影響している可能性がある。ただし、ここ数年の輸出額の伸び自体は、そこまで弱いものではない。2019年以降のアフリカ向け輸出と、全世界向け輸出を比較すると、それぞれ伸び率は34.2%、39.2%となっており、全世界向け輸出とおおむね同程度の伸びを示してきたことが分かる（図2）。

（図1） 財輸出額の地域別シェア

（図2） 輸出額の推移



（備考）財務省「貿易統計」により作成。

（品目別にみると、機械類及び輸送用機器、乗用車や船舶の比率が高い）

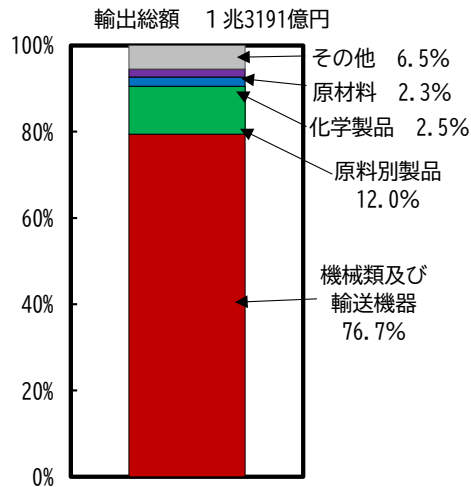
次に、アフリカ向け輸出の品目別の内訳を、概況品ベースで確認すると（図3①）、全体のおよそ4分の3が「機械類及び輸送用機器」となっている。全世界向けでは「機械類及び輸送用機器」の割合が60%程度であることを踏まえると、かなり高い割合であると言える。次いで多いのが「原料別製品」で約12%、以下、化学製品、原材料、と続くが、いずれも2%程度⁴とかなり低い割合となっている。

そこで、最大の比率を占める「機械類及び輸送用機器」の内訳をみると（図3②）、全体の3割弱が乗用車、25%程度が船舶となるなど、輸送機器が8割を占めている。残りは15%が一般機械、7%が電気機器となっている。後述するように、日本はアフリカから多くの鉱物資源を輸入しているが、「建設用・鉱山用機械」が占めるシェアは4%にとどまっている。

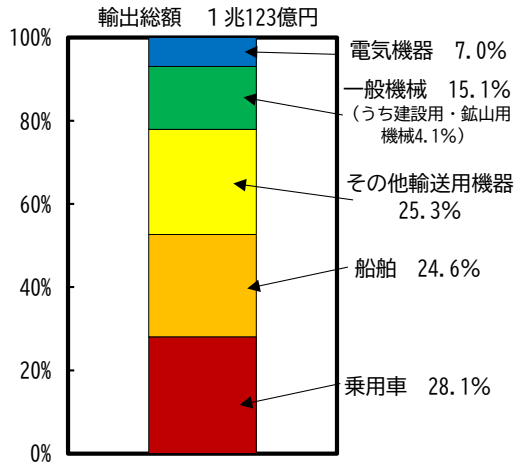
⁴ なお、「その他」の6.5%には「特殊取扱品」の4.4%が含まれている。

(図3) 品目別の輸出比率(概況品ベース・2024年)

① 全概況品の内訳



② 機械類及び輸送用機器の内訳

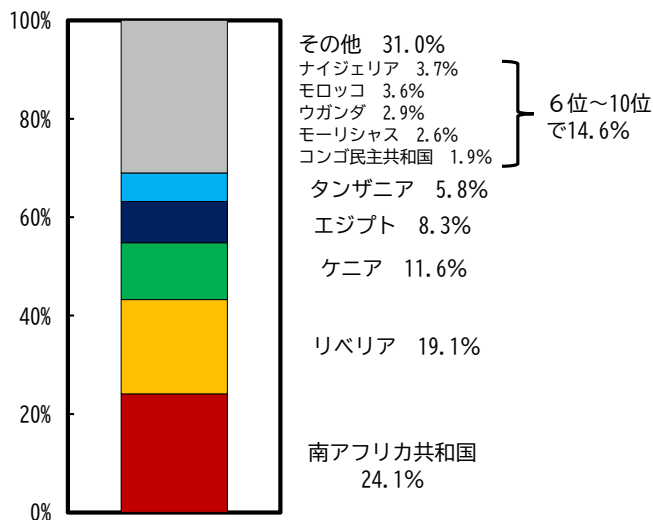


(備考) 財務省「貿易統計」により作成。

(国別にみると、南アフリカ共和国、リベリア、ケニア等が上位)

次に、国別に輸出額をみると、輸出額の上位は順に、南アフリカ共和国、リベリア、ケニア、エジプト、タンザニアとなっており、この上位5か国で約7割となっている⁵。更に、上位10か国まで広げると8割を超えている(図4)。

(図4) アフリカ向け輸出の相手国別シェア(2024年)



(備考) 財務省「貿易統計」により作成。

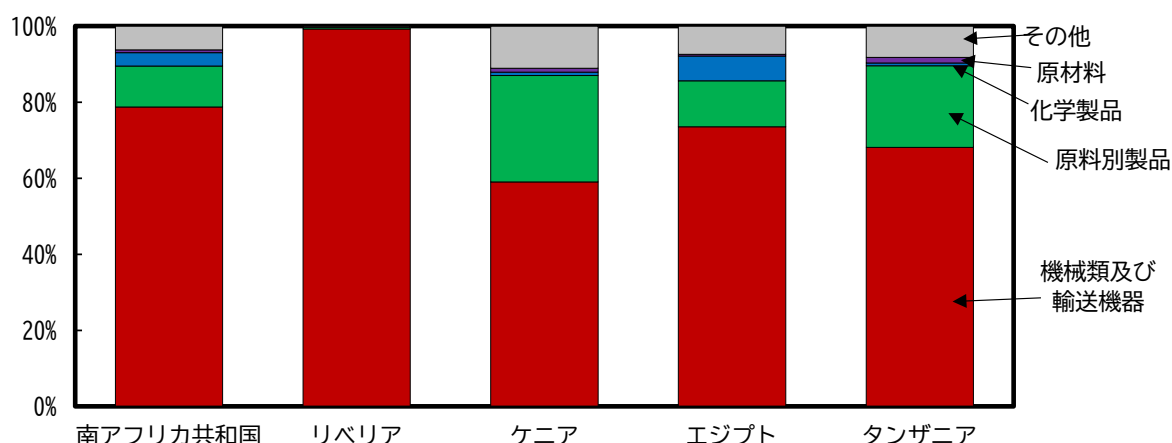
上位5か国について概況品ごとのシェアを比較すると(図5①)、どの国も「機械類

⁵ 23年だと順位が入れ替わり、リベリアが1位となり、上位5か国が占める割合が若干上昇するものの、大きな傾向に変化はない。

及び輸送用機器」が最も多いことに変わりはないが、シェアについてはやや国ごとに違いがみられる。例えば、リベリアは輸出の 99.3%が「機械類及び輸送用機器」であるが、ケニアでは 59.1%となり、代わって「原料別製品」が 28%を占めている。南アフリカ共和国とエジプトは平均程度となっている。

そこで、「機械類及び輸送用機器」の内訳を国ごとにみると（図 5 ②）、国ごとにより特色が分かれている。まず、特徴的なのはリベリアであり、「機械類及び輸送用機器」の 96%が船舶となっている。これは、いわゆる「便宜置籍船」と呼ばれる慣習が関係していると思われる。便宜置籍船とは、運航費用を下げるために世界各国の船会社が便宜的に特定の国に船籍を置くことである⁶。この船籍別にみると、リベリアは世界第 2 位（2020 年）となっており、税負担が軽い、船員に関する規制が緩い等の理由で、リベリア船籍が選ばれていると考えられる。実際、2024 年の日本の船舶輸出先上位となる国のうち、1 位のパナマ、3 位のリベリア、4 位のマーシャル諸島は、いずれも便宜置籍船の多い国として知られている⁷（図 6）。

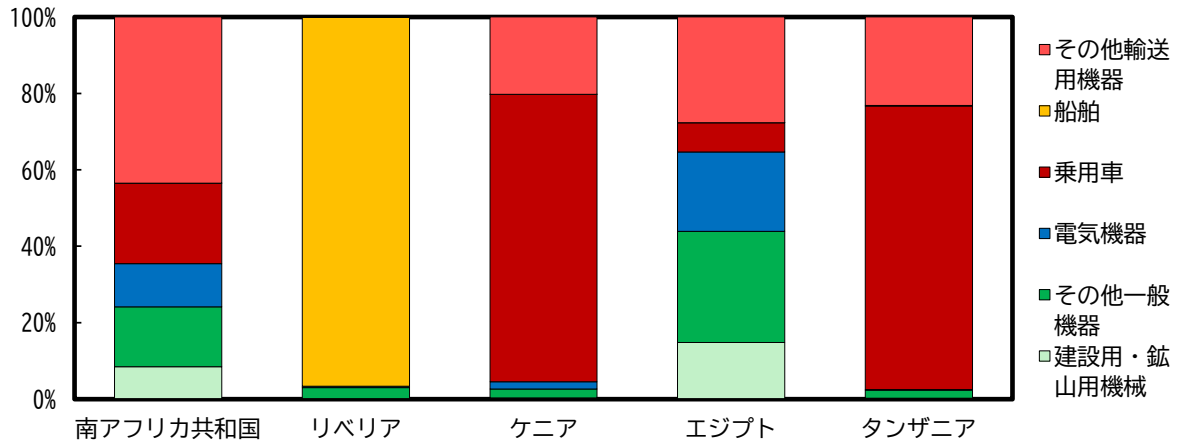
（図 5）①輸出先上位 5 か国への輸出内訳（概況品別・2024 年）



⁶ この場合、あくまで「船籍を登録する」だけであるため、実際にリベリアに船が輸送されているわけではなく、船は日本の港に泊めたまま所有権のみをリベリアの企業に移転し、そこで登記を行うといった処理が行われているようである。なお、「貿易統計」は通関ベースであるが、財が物理的に移動していなくても、所有権の移転があれば通関処理が行われ、貿易統計に計上されているものと考えられる。

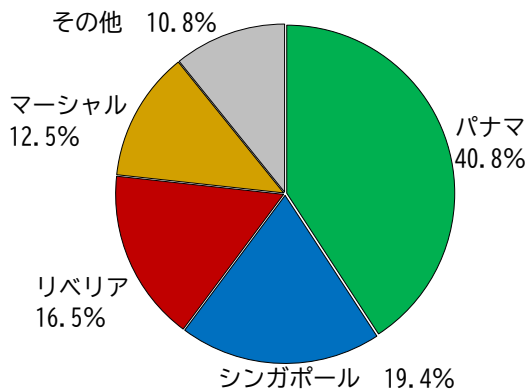
⁷ 日本船主協会の資料によると、世界の船舶登録のうち 40%超（トンベース）がパナマ、リベリア、マーシャル諸島であるとされ（2023 年）、これらの国を「世界三大便宜置籍船国」と表現することもある。

② 輸出先上位 5 か国への輸出内訳（機械類及び輸送用機器）



（備考）財務省「貿易統計」により作成。

（図 6）日本からの船舶の輸出先（2024 年）

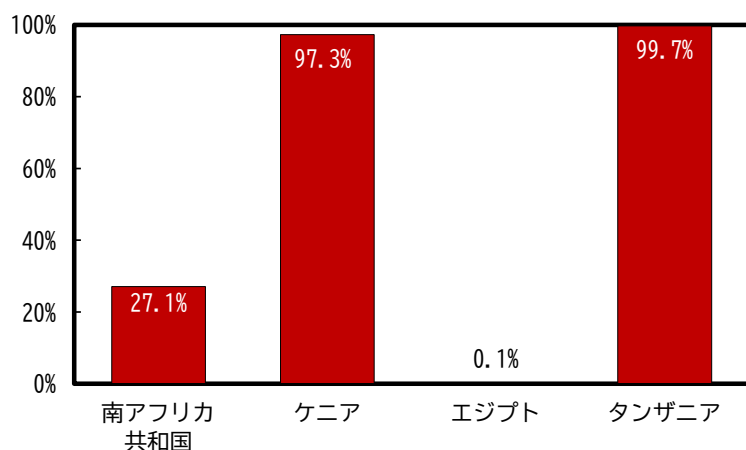


（備考）財務省「貿易統計」により作成。

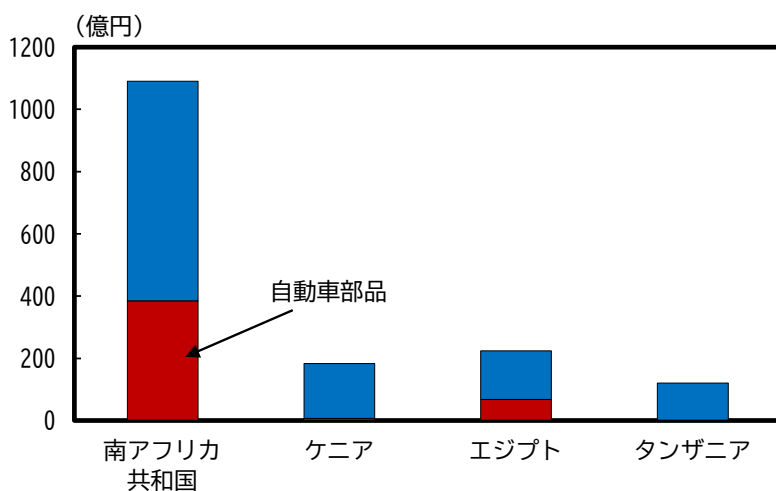
図 5 ②に戻ると、ケニアとタンザニアは、乗用車（完成車）の割合が 7 割を超えている。ただし、この乗用車は新車ではなく中古車であり、乗用車の輸出額に占める中古車の割合は両国ともに 95%以上である（図 7 ①）。実際、一人当たり GDP でみるとケニアは 2,100 ドル程度、タンザニアは 1,200 ドル程度（いずれも 2023 年）となっており、エジプト（同 3,700 ドル程度）、南アフリカ共和国（同 6,100 ドル程度）と比べると低い水準であることから、相対的に質が低くても安価な中古車が選好されているものと考えられる⁸。一方、エジプトと南アフリカ共和国は乗用車の比率が低く、「その他輸送用機器」の比率が高いが、うち一定程度が自動車部品となっている（図 7 ②）。南アフリカ共和国、エジプトともに日本の自動車メーカーの工場が進出しており、現地の工場を組み立てるための部品が輸出されていると考えられる。

⁸ ここでは割愛しているが、経済規模の大きい（後述）アルジェリア（一人当たり GDP も 5,400 ドル程度）等でも乗用車輸出に占める中古車の割合は極めて小さい。

(図 7) ①乗用車輸出に占める中古車の割合 (2024 年)



② 「その他輸送用機器」と自動車部品

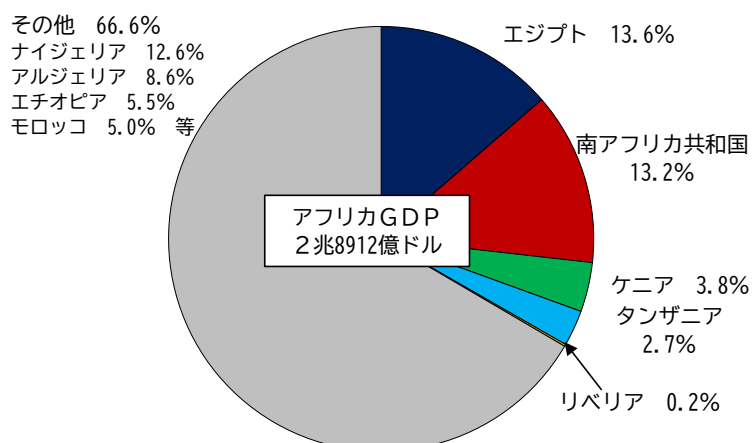


(備考) 財務省「貿易統計」により作成。

(地理的要因もあり、経済規模と輸出金額は必ずしも比例しない)

貿易の重力モデルでは、経済規模が大きい場合、その国との貿易規模が大きくなると考えられる。そこで、上述した輸出額上位の国と、アフリカ諸国のGDP規模で上位に位置する国を比較すると、必ずしも、GDP規模が上位の国に対する輸出が多いわけではないことが分かる(図8)。例えば、エジプト、南アフリカ共和国は、経済規模でそれぞれ1位、2位のところ、輸出額ではそれぞれ4位、1位となっている。一方、輸出額で3位、5位となっていたケニア、タンザニアは、それぞれGDPでは8位、11位と、決して低くはないものの、そこまで高い順位とは言えない。逆に、経済規模で3位のナイジェリアは輸出額で6位、4位のアルジェリアは輸出額で11位等となっており、こちらは経済規模の割に輸出額が少ない例である。なお、輸出額で2位のリベリアは、GDPでは43位となっているが、先述のとおりリベリアは便宜置籍船のための船舶輸出が輸出の大半を占めており、経済規模とは直接関係がない。

(図 8) アフリカ諸国の GDP (2023 年)

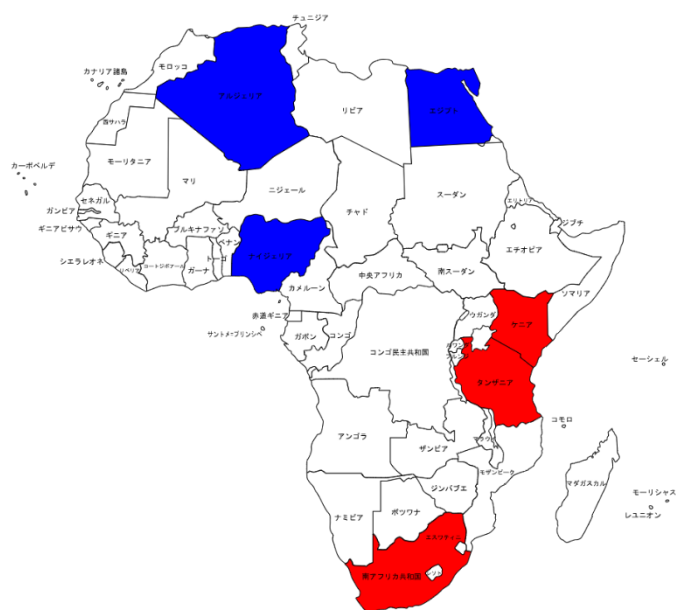


(備考) IMF” World Economic Outlook Database 2025 April” により作成。合計値はエリトリアを除くアフリカ 53 か国の合計。一部の国では 2023 年も推計値となっている点に留意。

それでは、「経済規模の割に輸出が多い(少ない)国」にはどのような特徴があるか。一つは、地理的要因である。貿易の重力モデルでは、経済規模に加えて、2 国間の距離（の積）に反比例して貿易額が決まるとされている。言い換えれば、遠い国との貿易は少なくなる。加えて、実際の貿易に際しては、物理的な（直線）距離だけでなく、地理的なアクセスのしやすさも重視されるであろう。そこで、「経済規模の割に輸出額の多い国」「経済規模の割に輸出額の少ない国」を白地図で、それぞれ赤、青で図示すると、赤の国（南アフリカ共和国、ケニア、タンザニア）はいずれもインド洋に面した国であるのに対し、青の国（エジプト、ナイジェリア、アルジェリア）は、スエズ運河または喜望峰を経由する必要がある、船がアクセスしづらい国と考えられる（図 9）。

なお、地理的要因以外に、様々な制度要因が貿易にも影響を与えている可能性については、第 4 節で確認する。

(図 9) 経済規模と輸出規模



(備考) 筆者作成。

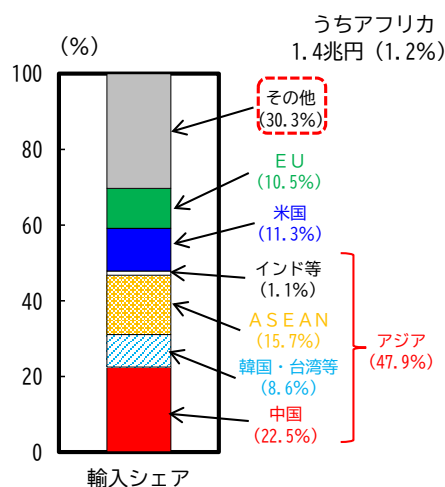
3. アフリカからの財輸入の動向

本節では、日本がアフリカからどのような財を輸入しているかを確認する。

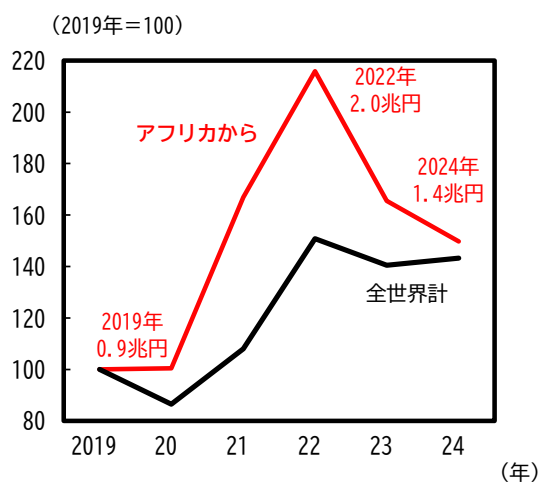
(アフリカからの財輸入は、輸出と同様に輸入全体の 1% 台。プラチナの割合が高い)

まず、日本の財輸入に占めるアフリカからの輸入の割合をみると、2024 年には約 1.4 兆円と、輸入全体の 1.2% 程度となっており、輸出と同様にアフリカが占める割合は高くないことが分かる (図 10)。また、輸出同様に、ここ数年の伸びをみると、全世界からの輸入と同程度以上の伸びが続いている (図 11)。特に、2022 年に輸入が急増している点が特徴的である (後述)。

(図 10) 地域別財輸入額



(図 11) 財輸入額の推移

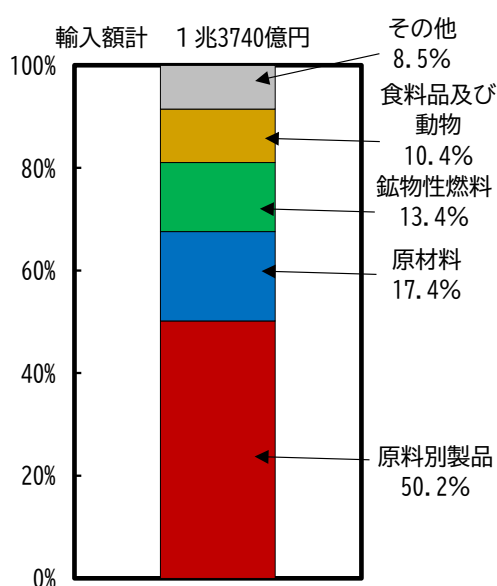


(備考) 財務省「貿易統計」により作成。

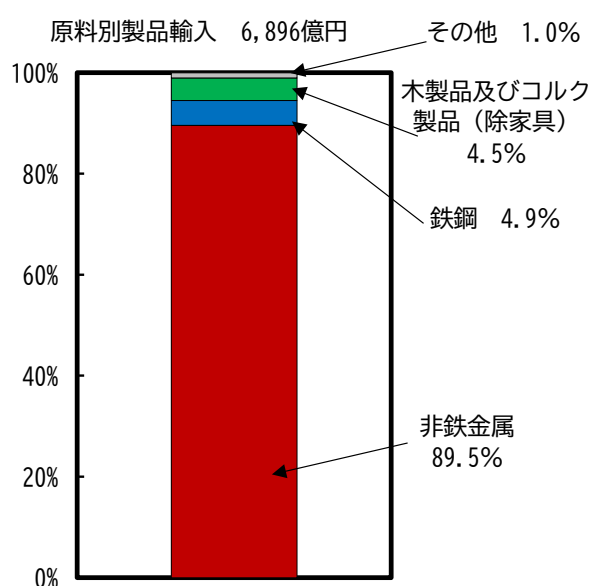
次に、どのような財を輸入しているかを確認すると、アフリカからの輸入のうち半分程度は、金属や木製品等の「原料別製品」となっている (図 12①)。原料別製品の内訳をみると、「非鉄金属」が9割近くを占めている (図 12②)。そこで、最後に「非鉄金属」の内訳をみると、銀・白金が8割以上を占めており、残りはアルミニウム、ニッケルなどである (図 12③)。後述するが、このほぼ全額がアフリカ共和国からの白金族の金属（プラチナ等。以下「白金等」という。）の輸入となっている。

(図 12) 輸入品目の割合 (2024 年)

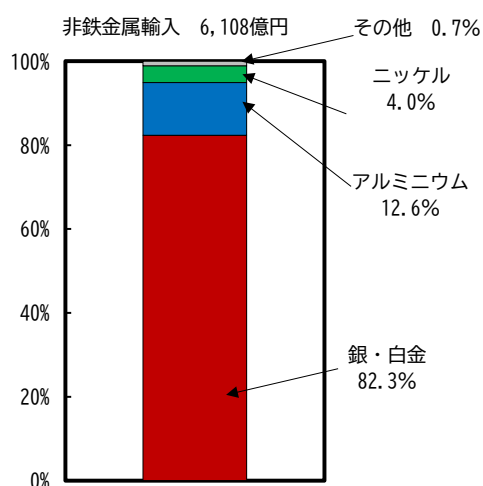
① 概況品ごとの割合



②原料別製品の内訳



③非鉄金属の内訳

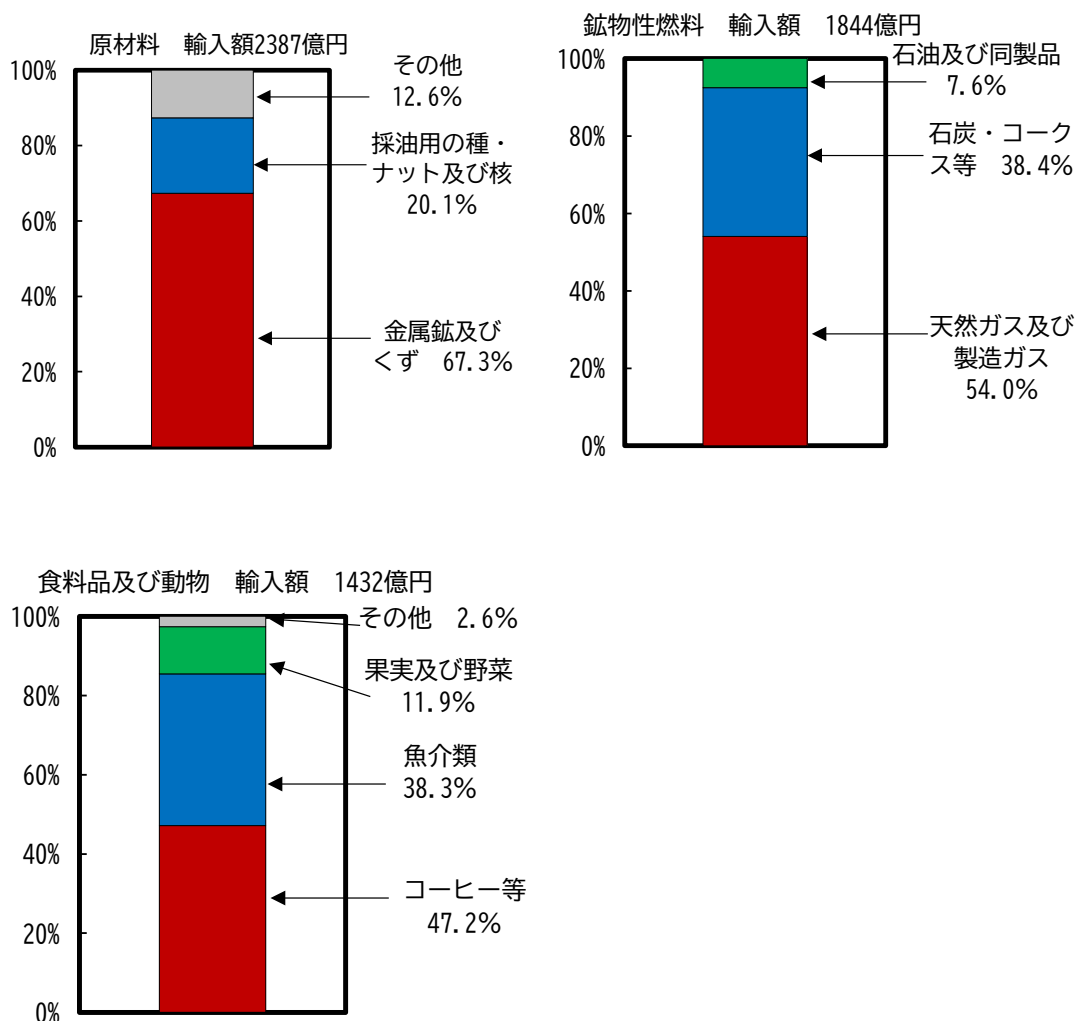


(備考) 財務省「貿易統計」により作成。

(他の品目で多いのは鉄鉱石、天然ガス、コーヒーなどの一次産品)

他の品目についても確認しよう。まず、「原材料」の内訳をみると(図13①)、「金属鉱及びくず」が3分の2程度を占めていることが分かる。これは例えば鉄鉱石等が含まれるもので、実際、さらに内訳をみると、半分弱が南アフリカ共和国からの鉄鉱石輸入となっている。また、非鉄金属鉱石ではマンガンが多く、南アフリカ共和国に加え、ガボンからも輸入している。次に、「鉱物性燃料」の内訳をみると(図13②)、天然ガスが半分程度を占めている。天然ガスは、ナイジェリアや赤道ギニアなど、ギニア湾周辺の西アフリカ諸国からの輸入が多い。次いで多い石炭は、ほとんどが南アフリカ共和国からの輸入である。最後に、「食料品及び動物」をみると(図13③)、半分弱がコーヒーやココア等であり、残りの大半は魚介類である。コーヒーはエチオピア、ココアはガーナからの輸入が多くなっている。また、魚介類は、まぐろと甲殻類(エビ・カニ)の輸入が多くなっている。

(図 13) 輸入品目の内訳 (①原材料、②鉱物性燃料、③食料品及び動物・2024 年)



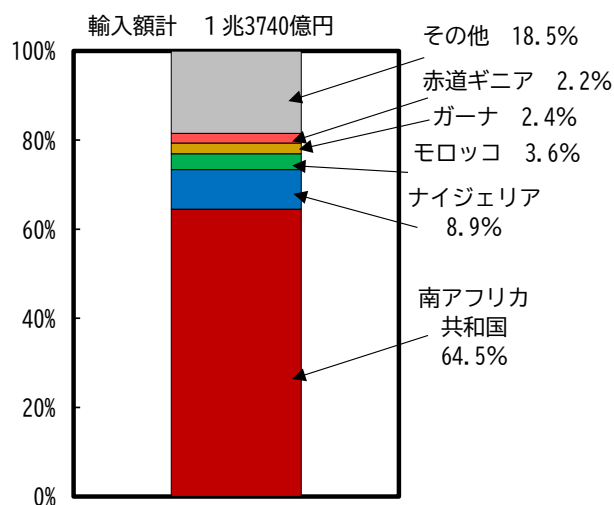
(備考) 財務省「貿易統計」により作成。

(輸入先としては南アフリカ共和国が圧倒的に多い)

次に、輸入先を国別に確認すると、2024 年の輸入額 1 兆 3,740 億円のうち、約 3 分の 2 にあたる 8,861 億円は南アフリカ共和国からの輸入となっている (図 14)。次点はナイジェリアで 10% 弱であり、この 2 か国で 7 割以上のシェアを占めている。以下、2024 年はモロッコ、ガーナ、赤道ギニアと続く⁹ (金額は、いずれも 500 億円以下となっている)。

⁹ なお、3 位以下は年によって異なっており、例えば 2019 年では 3 位以下はアルジェリア (24 年 12 位)、モロッコ (同 3 位)、モーリタニア (同 8 位) と続く。上位 10 か国くらいの顔ぶれにそこまで大きな変化はないものの、輸入額の規模が小さいことから、何らかの大口案件等の有無で順位が大きく入れ替わるものと考えられる。

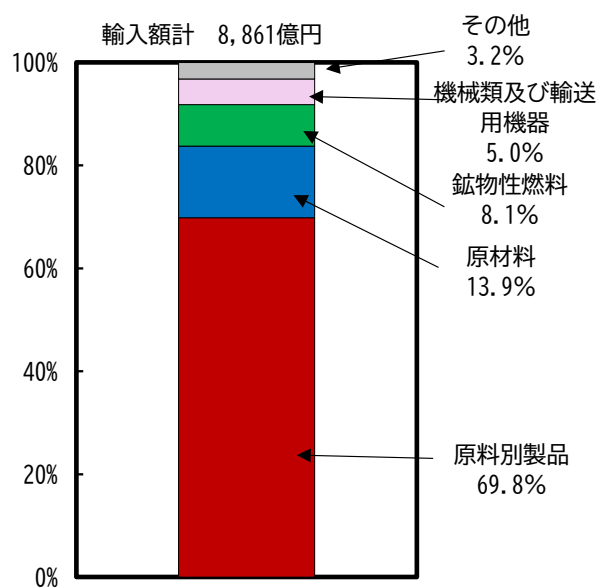
(図 14) 輸入先の比率（国別・2024 年）



（備考）財務省「貿易統計」により作成。

アフリカ最大の輸入相手国である南アフリカ共和国からの輸入を品目別に確認すると（図 15）、「原料別製品」が7割弱の6,000 億円超となっている。先述のとおり、南アフリカからの白金等の輸入が5,000 億円を超えており、これが「原料別製品」の輸入の大半を占めていることが分かる。アフリカからの輸入全体が1.4 兆円程度であったから、輸入額の実に3分の1が、南アフリカ共和国からの白金等の輸入となる。

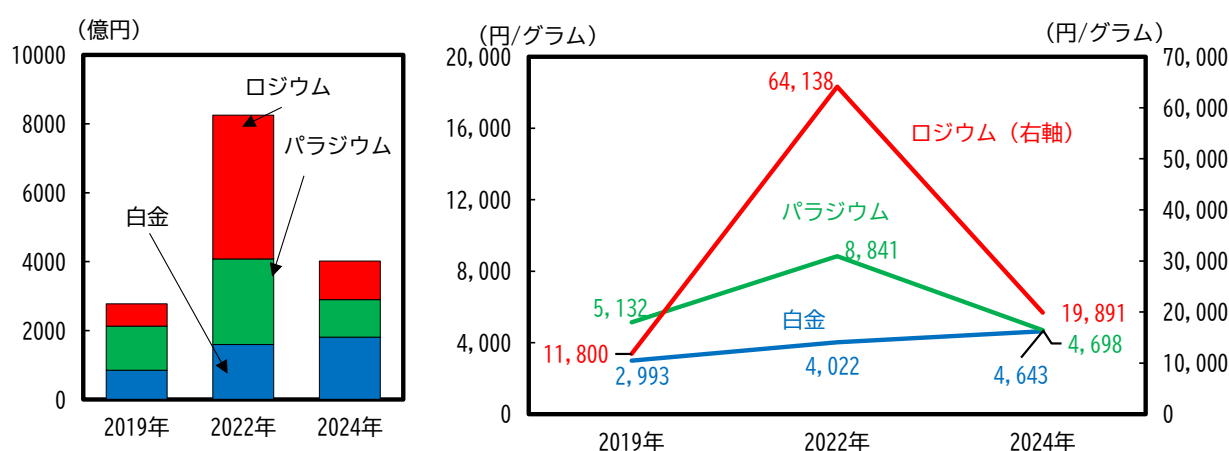
(図 15) 南アフリカ共和国からの輸入品目（2024 年）



（備考）財務省「貿易統計」により作成。

実際、南アフリカ共和国からの白金等の輸入次第で、アフリカ全体からの輸入額が急増することもある。先述のとおり、2022年のアフリカからの輸入額は2.0兆円程度と、2024年よりも0.6兆円程度多かったが、このうち、0.4兆円程度は、南アフリカ共和国からの白金等の輸入増によるものである（図16①）。ただし、内訳をみると、いわゆる「白金」以外の、レアメタルの一種であるパラジウムとロジウムの輸入額が急増している。また、輸入額の急増は数量ではなく、単価要因が大きくなっている。実際、パラジウムとロジウムの価格は、2022年は2024年の2～3倍となっている（図16②）。

（図16①）南アフリカ共和国からの白金等の輸入額（図16②）白金等の輸入単価



（備考）財務省「貿易統計」により作成。

このように、アフリカからの輸入は、南アフリカ共和国からの比率が極めて大きく、また、レアメタル等の一部資源に偏っていることから、資源価格などの外的環境によって影響を受けやすい状況にある。逆に言えば、他のアフリカ諸国からの輸入については、拡大していく余地があるとも言える。

4. 日本企業の進出と更なる経済的結びつきに向けた課題

最後に、日本からアフリカへの直接投資の動向や、アフリカに進出している日本企業の特徴をまとめたうえで、制度面の観点から、日本とアフリカの経済的結びつきを深めるうえでの課題を整理する。

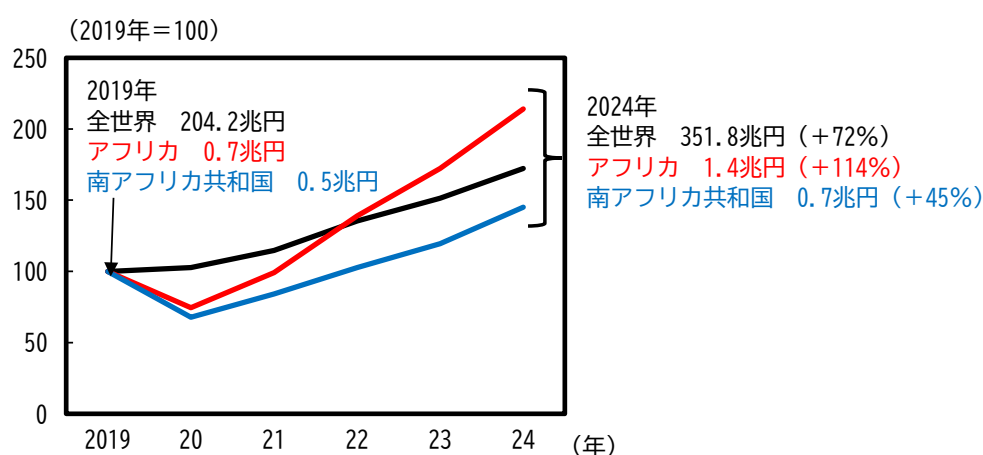
（アフリカへの投資は増加傾向にはあるが、比率としては低い）

まず、日本からアフリカへの直接投資動向を確認すると（図17①）、日本からアフリカへの直接投資額は、2024年末で1.4兆円、うち南アフリカ共和国が0.7兆円となっ

ている。全体に占める割合は0.4%程度（対世界計は351.8兆円：2024年末）となり、アフリカが世界のGDPに占める割合（3%弱）からすると、かなり低い水準であると言える。一方、小さいながらもシェア自体は拡大傾向を見せており、2019年から比較すると、直接投資残高の対世界合計が+72%だったのに対し、アフリカ向けは+114%と、より高い伸びを見せている。この中で、南アフリカ共和国向けは+45%となっており、南アフリカ共和国以外の国への投資¹⁰が牽引したことが分かる。

次に、アフリカ向け投資でどのような業種に投資されているかを確認すると（図17②）、製造業が全体の36%、非製造業が64%となっており、製造業・非製造業の比率自体は、世界全体への投資における比率と大きくは変わらない。一方、対アフリカ投資では、製造業の投資額のうち3分の2程度を輸送用機械が占めている点が特徴的である。先述のとおり、南アフリカ共和国やエジプト等では日系自動車メーカーの工場があり、部品の輸出も行っていることと整合的である¹¹。また、非製造業では、鉱業（全体の16%、非製造業の26%）の比率が高いことが特徴的である。輸入のパートでみたとおり、アフリカからは多くの鉱物資源を輸入しており、日本からの投資も向かっているものと考えられる。

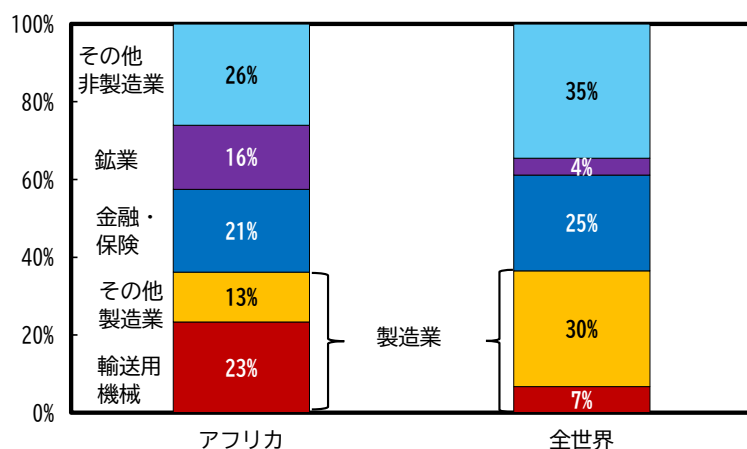
（図17①）対外直接投資の動き



¹⁰ 「本邦対外資産負債残高」では、アフリカ関連の数値は「アフリカ合計」と「南アフリカ共和国」の系列のみとなっており、南アフリカ共和国以外のどこの国向けの投資が増加したのかを確認することができない。

¹¹ なお、対アフリカの輸送用機械産業の投資のうち9割以上が南アフリカ共和国向けとなっている。直接投資でない形で工場を建設している可能性もある。

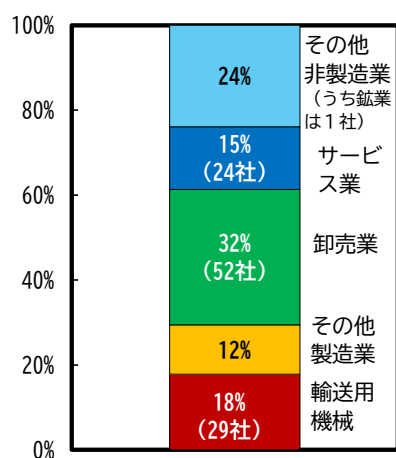
(図 17②) 業種別の直接投資の動向 (2024 年)



(備考) 財務省「本邦対外資産債務残高」により作成。

ここまでは直接投資の動向をみてきたが、次に現地の日系企業の状況を確認する(図 18)。経済産業省「海外事業基本活動調査」によると、アフリカに進出している日系企業は 2023 年度で 163 社となっており、全世界(24,058 社)の 1%以下にとどまっている。業種別にみると、製造業が 48 社、非製造業が 115 社となっており、全世界平均と比べるとやや非製造業に偏った構造になっている。製造業 48 社のうち、29 社が輸送用機械となっており、前述の直接投資の動向と整合的である。一方、非製造業のうち最多は商社が含まれる卸売業の 52 社であり、次点がサービス業の 24 社となっている。直接投資で上位に位置していた鉱業は 1 社のみとなっている。鉱業については、日系企業が進出するのではなく、現地企業が行うプロジェクト等に投資しつつ、商社などの卸売企業が現地に進出し、取引を行っている姿がうかがえる。

(図 18) 日系企業のアフリカ進出の状況 (2023 年)



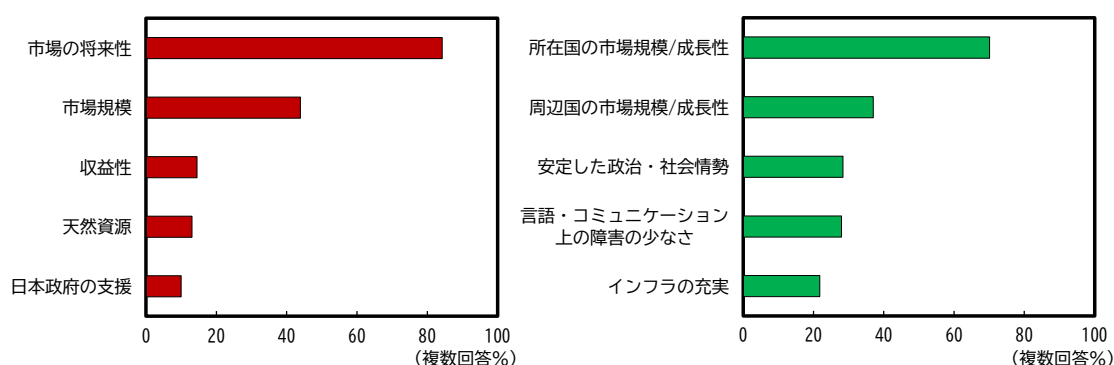
(備考) 経済産業省「海外事業基本活動調査」により作成。

(将来性を理由にアフリカに投資、拠点を構えるが、制度面での課題も多い)

企業はどのような目的・理由でアフリカに投資したり、拠点を構えたりしているのだろうか。この点について、ジェトロが毎年行っている「海外進出日系企業実態調査・アフリカ編」を用いて確認する。まず、「アフリカに拠点を構えている理由」を確認すると、「市場の将来性」と答えた企業が 84.2%と圧倒的に多く、次いで「市場規模」「収益性」「天然資源」等となっている(図 19①)。次に、投資環境面での魅力について、所在国別に確認すると、「所在国の市場規模/成長性」が 7 割を超え、「周辺国の市場規模/成長性」が 37%と続く。次いで、「安定した政治・社会情勢」「言語・コミュニケーション上の障害の少なさ」「インフラの充実」等となっている(図 19②)。国によって多少傾向が異なり、例えばモロッコやガーナに進出した企業では「安定した政治・社会情勢」や「インフラの充実」といった回答が多くなるものの、アフリカ全体では、圧倒的に成長性や市場規模を重視して経済的結びつきを強めていることがうかがえる。

(図 19①) アフリカに拠点を構えている理由 (左図)

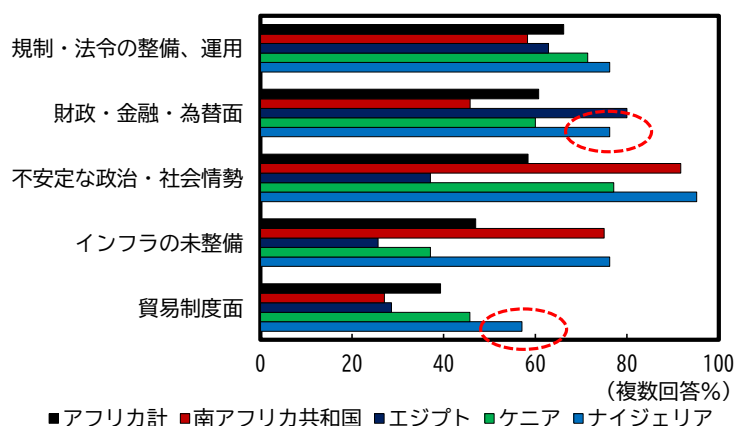
(図 19②) 所在国の投資環境面での魅力 (2024 年) (右図)



(備考) ジェトロ「海外進出日系企業実態調査・アフリカ編 (2024 年)」により作成。

一方、所在国の課題については、6 割以上が「規制・法令の整備、運用」や「財政・金融・為替面」と答えている(図 20)。第 2 節でみたように、経済規模ほどに日本からの輸出額が増えない国としてナイジェリアが挙げられたが、同国は、課題として「財政・金融・為替面」を挙げる企業が 4 分の 3 を超えているのに加え、6 割弱が「貿易制度面」を課題に挙げる等、貿易における障害が他のアフリカ諸国と比べて大きい(と考えられている)ことが分かる。

(図 20) 所在国の課題（アフリカ平均・主要国・2024 年）

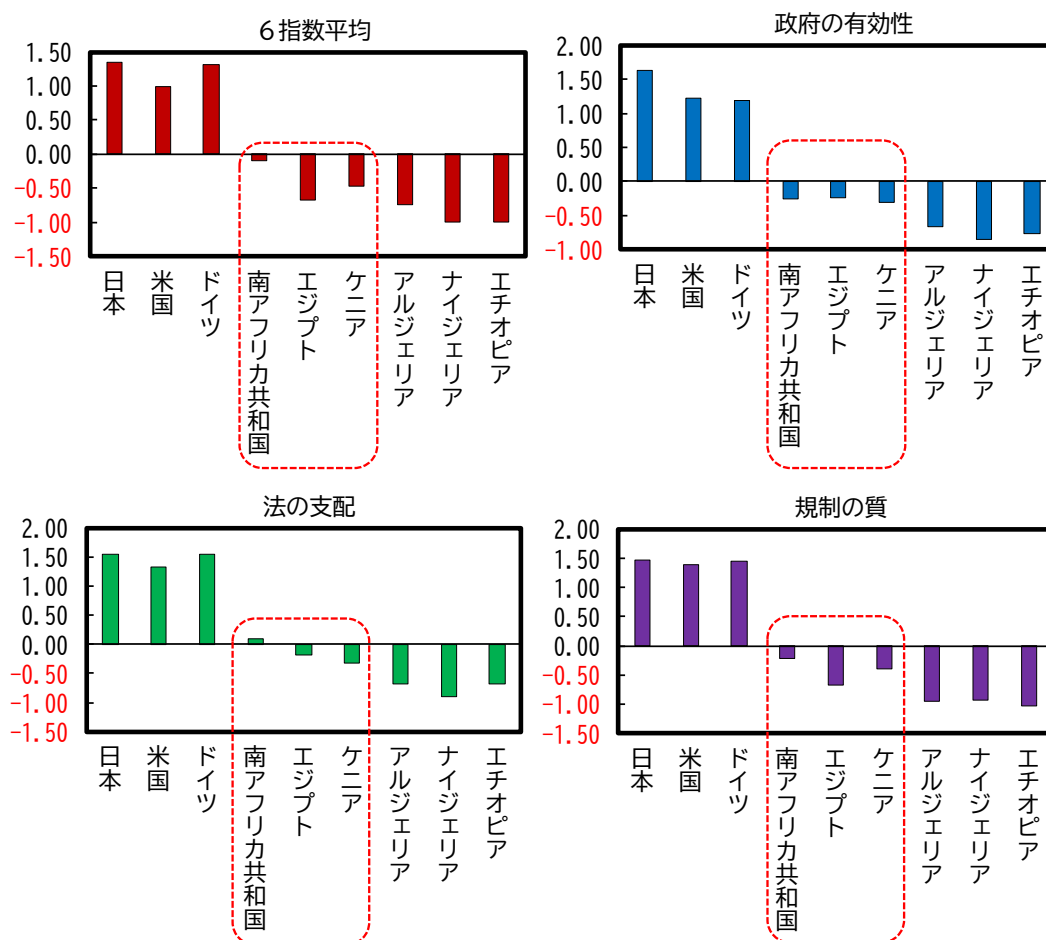


(備考) ジェトロ「海外進出日系企業実態調査・アフリカ編（2024 年）」により作成。

最後に、アフリカの制度面での状況について、世界銀行が作成・公表している「世界ガバナンス指標（World Governance Indicators）」をもとに概観しよう。「世界ガバナンス指標」は、汚職の抑制、政府の有効性、政治的安定と暴力の不在、法の支配、規制の質、国民の声と説明責任、の6つの分野について、ガバナンスの質を定量的に評価したものである。

図 21 は、この「世界ガバナンス指標」について、先進国（日本、米国、ドイツ）、アフリカのうち日本からの輸出が多い国（南アフリカ共和国、エジプト、ケニア）、経済規模の割に日本からの輸出が少ない国（アルジェリア、ナイジェリア、エチオピア）を比較したものである。ここでは、6 指数の平均に加え、貿易に関係が深いと思われる「政府の有効性」「法の支配」「規制の質」の3つを取り上げている。いずれの指数でも、日本をはじめとする先進国が高いが、注目すべきは、アフリカ内での比較である。日本からの輸出が多い国は、経済規模の割に日本からの輸出が少ない国に比べて、ガバナンス指数のスコアが高い、すなわち、制度の質が高いことが分かる。先述のとおり、日本企業がアフリカでビジネスを行う上でこうした制度の質は重要な考慮点となっており、日本企業がこうした制度の質を考慮して、進出先等を決定している傾向が客観的な指標からもうかがえる。

(図 21) 世界ガバナンス指標の比較 (2023 年)



(備考) 世界銀行「World Governance Indicators」により作成。

(経済ガバナンスやビジネス環境の改善の支援で経済的結びつきを深められる)

以上みてきたことをまとめると、日本とアフリカの経済関係は、アフリカの経済規模の割に小さく、特に輸入は一部の一次産品、一部の国に大きく偏っていることが分かる。企業は、アフリカ諸国の将来の成長性への期待や市場規模等を魅力に感じて進出をしているものの、貿易制度等のガバナンス上の課題が企業の進出の障害となっている。2025 年 8 月に開かれた第 9 回アフリカ開発会議 (T I C A D 9) で採択された「横浜宣言」では、「経済ガバナンスとビジネス環境においてアフリカ諸国を支援」することが重要であると強調されている。こうした協力が実を結べば、アフリカ諸国との経済関係は質、量ともに更に深化していくことが期待される。