



<より良い援助に向けて>

開発支援機関の一員としてのわずかな経験に基づき、援助活動のよりよい実施に際して最も重要で、かつ現在実現できていない点を述べたいと思います。

- **各事業の実施期間が十分であること**：短期の事業で、会合だけを開いて次の道筋を示せなかったり、立派な報告書を作成しても現実的な提案が何もなされていなかったりする事例を多く見受けられます。特に、事業期間が1年を切る事業は、外国人の専門家を短期で雇い、この国に関するごく限られた知識に基づいて事業企画書を書かせることになりがちです。たとえその書類が現状をよく把握していたとしても、通常、担当の現地職員は資金面や技術的対応力の点で十分ではなく、企画書に基づいて必要な活動を実現・実施することはできません。同時に、外国の専門チームは、提案後に何が起きているのかについて追跡する意思も機会もないのが通常です。企画書を提出してしまうと雇用契約が切れてしまうためです。この点私が感じるのは、事業はできるだけ統合された、包括的なものとして企画されるべきで、事業期間も最低3年間は確保されるべきということです。さらに、きちんとした結果を事業で出すためには、5年間必要かもしれません。事業の立ち上げにアフリカでは時間がかかり、最初の2年は事業の準備をするだけで過ぎてしまいかねません。
- **事業の企画と実施に際する一貫性が達成されること**：上記に加え、同一人物が団体が事業を起草し、設立し、実施あるいは実施の調整を行うことが重要と考えます。我々は、よく分厚い事業企画書を作成し、そこで事業活動を詳述するわけですが、それでも、その書類の読者は事業の内容についてそれぞれで若干異なる解釈をしがちです。そのため、事業計画を書いた担当が少なくとも事業実施本部に残らない限り、事業の一貫性と継続性が容易に失われることとなります。例えば、事業計画書の草稿を準備するためだけにルワンダを訪れた外国チームは、通常は、事業実施の段階でどんな困難に直面することになるかを十分予測することは出来ません。もし別の人物が事業実施の役割を担うとすると、その人物は、事業起草者の当初の意図を十分理解することのないまま事業実施の段階の全ての課題に直面することになります。
- **事業が自立を促すものであり、依存性を促進するものではないこと**：新規事業を通じて新規活動を始めることには何ら問題はありません。しかし多くの場合、「事業期間後に何が起るか」の予測を忘れがちです。こちらの政府機関の相手方さえ、その多くが、事業で実現された活動をどう持続させるかの問題は、今の事業終了後に「次の事業」が確立されることを願い、それで解決とすると考えています。これは悪循環であり、こういう心持ちは必ず変えていかないとはいけません。そうでなければ、途上国は援助資金を受け取り続けることは出来るかもしれませんが、真の開発に向けた離陸は期待できません。全ての新規事業が、しばしばその実現は難しいわけですが、事業支援終了後も機能する仕組みを構築すべく努力をすべきであり、その点が事業のメニューの一つに位置づけられるべきです。ルワンダ大統領はこの点を認識し、ルワンダは援助資金に頼らない「プランB」を見出す必要があると述べています。方向は正しいと思います。しかし、政府開発援助 (Official Development Assistance) の規模は2008年のルワンダのGDP (国内総生産) の21%を示しており、アフリカでも最も高い方の依存度であり、解決すべき課題は巨大です。

<Direction for better aid>

Based on my limited experiences as one development partner staff member, here are what I think the most important and most missing at present for better implementation of aid activities:

- **Duration of each project should be long enough**: I saw many cases of short term project periods resulting in just holding workshops without leading next steps, or writing beautiful reports that do not contain any realistic proposals. Specifically, the projects less than one year tend to recruit foreign experts for a short time and let them write project proposals based on very limited knowledge of the situation of this country. Even when the reports grasp the status quo well, usually no national officials in charge of the issue do not have enough financial and technical capacity to establish and conduct necessary activities based on the report proposal. At the same time, the foreign missions have no will and chances to follow up what are happening after their proposals because submission of the proposals is the end of their contract. In this point, my current belief is that each development project should be as consolidated and comprehensive as possible and the project duration should be minimum three years. Moreover, five years might be necessary to create real outputs and outcomes as the project development process in Africa tends to take long time and the first two years could be spent just for the project preparation.
- **Consistency of the project development and implementation must be achieved**: adding to the above, I think it is important to keep in mind that the same person or group should draft the project, realize it, and implement it or coordinate its implementation. We often produce thick project documents explaining the detailed contents of the project activities, but still, everyone who reads the document tends to interpret the project in a slightly different way. Therefore, without keeping the same staff, who drafted the project, at least at the project management unit, we can easily lose the consistency and continuity of the project. For example, the foreign mission visiting Rwanda just for preparing the project document draft usually cannot forecast well what kinds of challenges we face during the project implementation, and if someone else were to take the implementation role, the person would face all the difficulties at the implementation stage without thoroughly understanding the will of the original project designer.
- **The project should enhance self-sufficiency, not dependency**: starting new activities through new projects is fine. But in many cases, we tend to forget to foresee what will happen 'after the project'. Even many government counterparts here consider that the issue of sustainability of the realized activities can be solved by hoping the establishment of 'another project' after the current one. This is a vicious circle, and we definitely need to change the mindset. Otherwise, developing countries might be able to continue to receive aid funds but they cannot take off for the real development. All new projects must include one component to try to establish the system that can run even after the project support, although this task is usually not easy. The President in Rwanda recognizes this point and stated that Rwanda must seek 'Plan B' and not rely on aid funds. The direction is correct, I think. But the challenge is huge as Official Development Assistance shares 21% of 2008 GDP in Rwanda and this ratio is one of the highest in Africa.



<道路反射鏡>

今年7月中旬の自動車事故の後、私たちは治療のために日本の帰りました。その際、初めて路上の「道路反射鏡」の存在に気がきました。山岳国として、日本の道路には多くのカーブがありますが、この簡単な鏡が危険な正面衝突を避けるためによく機能しているわけです。私たちは、「千の丘の国」と呼ばれているルワンダで、この鏡を導入し、避けられる交通事故から多くの命を救うことが可能ではないかと考えています。現在、そのような鏡は、主要道路でも一切導入されていません。

そのため、個人的に任務を設定し、日本の「道路反射鏡協会」から関係情報を収集し、アイデアをMININFRA（インフラ省）の道路安全担当官に持ち込みました。彼に対し、ここの道路建設はほとんど援助でなされているから、危険な場所での道路反射鏡の設置について標準化・基準化さえすればいいことを説明しました。一つの鏡の設置費用は400米ドル程度であり、巨大な道路建設予算に比べれば、この追加費用は誤差の範囲でしょう。

彼と彼の上司は即座に案に同意し、関係仕様書を作成してくれないかと依頼してきました。できるだけ早期に取組を始め、具体案を提出するつもりです。

<軽油の品質>

軽油（ディーゼル）の硫黄含有量について、一度とても面白い話を聞きました。含有量は国ごとに異なるようです。具体的には、

ー ルワンダとブルンジの硫黄含有量：3,000から4,000ppm

ー ウガンダの含有量：4,000から5,000ppm

ー ケニアの含有量：6,000から7,000ppm

ー タンザニアの含有量：500ppm

ー 東アフリカ共同体（上記全てを含むグループ）の硫黄含有量の目標値：500ppm

ー ヨーロッパの現在の軽油の品質基準：硫黄分-50ppm以下

これは、ルワンダの軽油がヨーロッパのものより60から80倍も汚染されていることを意味します。有害な黒煙を格段に多く排出しているに違いありません。

それぞれの国で硫黄含有量が異なるのは、それぞれの国で違う場所から軽油を輸入しているためです。産油国の一部はとても品質の悪い軽油を輸出しているようです。また、ケニアについては、石油備蓄タンクの質の悪さが硫黄含有量を高くしている一因です。

自動車大気汚染からルワンダの人々を守るためには、より厳格な軽油の品質基準を導入することを検討しないといけないと思います。



近隣にゴマ(コンゴ民主共和国)を見る
See Goma (DRC) right next



<Curve mirror on the road>

After the car accident in mid-July this year, we went back to Japan for medical treatment. Then, we first noticed the existence of 'curve mirrors' on streets. As a mountainous country, the road in Japan has a lot of dangerous curves, but this simple mirror is functioning well to avoid dangerous direct collisions. We think that Rwanda, 'country of a thousand hills', can apply this mirror and save many lives from unnecessary car accidents. Right now, there are no such mirrors installed even at major roads.

Therefore, as a personal mission, I collected relating info from the official curve mirror association in Japan and brought the idea to the road safety official at MININFRA (Ministry of Infrastructure). I explained to him that as most of road construction is done by aid funds here, all we need to do is standardize the curve mirror installation at dangerous places. One mirror costs only around US\$400, so compared to the huge road construction budget, this addition must be the allowable margin of error.

He and his boss agreed with the idea immediately and asked me to prepare the terms of reference. I am going to work on it and submit the concrete proposal as soon as possible.

<Quality of diesel oil>

I was once told very interesting information about the sulfur content of diesel oil. It seems to differ depending on each country. More specifically,

- Sulfur contents in Rwanda and Burundi: 3,000 – 4,000ppm

- That in Uganda: 4,000 – 5,000ppm

- That in Kenya: 6,000 – 7,000ppm

- That in Tanzania: 500ppm

- Coming target of the sulfur content in the East African Community (i.e. a group of the whole above countries): 500ppm

- Present diesel quality standard in Europe: Sulfur – less than 50ppm

This means that Rwandan diesel is 60-80 times more polluted than that in Europe. And this must be producing a lot more unhealthy black smoke.

The reason why different countries have different sulfur contents seem to be because each country import diesel from different sources. Some oil rich countries seem to be exporting oil of real bad quality. Also, in case of Kenya, bad quality of oil reserve tanks there would be one of the reasons of high sulfur level.

In order to protect people in Rwanda from car air pollution, we must think about introducing more stringent diesel quality standards here.



非常にまれな1994年の戦争の遺物(小型戦車)
Very rare remnant of 1994 war (small tank)