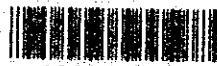


A
6
7
)
ARY

JICA LIBRARY



1029726[5]

國際協力事業團

受入 期	51. 9. 16	E 500
---------	-----------	-------

登録No.	4214	2.5 K
-------	------	----------

国際協力事業団	
受入 月日 '84. 8. 23	529
登録No. 13636	719
	SD

目 次

はじめに

I 総 論	1
I-1 調査の目的	1
I-2 調査団の構成	1
I-3 日 程	2
I-4 調査団の取組について	2
1. 在外公館との連携の強化	3
2. 専門家との連携の強化	3
3. 事業準備の充実	3
4. プロジェクトと上位計画との関係を明らかにすること	3
5. 協力実現の際の実施環境の把握	3
6. 相手国の協力受入れ意志決定メカニズム把握	4
II 各 論	
II-1 セネガル共和国	5
1-1 セネガルの概要	7
1-2 日 程	8
1-3 ファレメ関連鉄道・港湾調査プロジェクトについて	10
1-4 ファレメプロジェクトの現況	13
1-5 港湾・鉄道の現状	16
1-6 関係セクターの上位計画，既存・進行中・計画中の プロジェクトについて	17
1-7 情 報	17
1-8 結 論	18

I - 2	象牙海岸共和国	25
2 - 1	象牙海岸共和国の概要	27
2 - 2	日 程	27
2 - 3	関係セクターの上位計画, 既存・計画中のプロジェクトについて	29
2 - 4	情 報	30
2 - 5	結 論	31
I - 3	アフリカ開発銀行／開発基金	33
3 - 1	アフリカ開発銀行 (AfDB) / 開発基金 (ADF) の概要	33
3 - 2	日 程	33
3 - 3	情 報	34
3 - 4	結 論	35
3 - 5	合意議事録	37
I - 4	リベリア共和国	45
4 - 1	リベリア共和国の概要	47
4 - 2	日 程	48
4 - 3	関係セクターの上位計画, 即存・進行中・計画中の プロジェクトについて	49
4 - 4	情 報	51
4 - 5	結 論	52
III	資 料 編	
1.	会った人たち	53
2.	収集資料リスト	57

はじめに

わが国の技術協力事業の一つの柱である開発調査事業は、開発途上国の開発計画の策定に役立つこと、あるいは国際金融機関等からの融資の基礎資料となること等から、各国からの要請は年々増加の一途をたどってきており、その分野も多岐にわたってきている。

実施機関である国際協力事業団としては、限りある予算のなかで、より多くの国の開発に役立つプロジェクトの調査を効率的に実施することが、実施機関としての責務であることを常々痛感していた次第であるが、今般、本年度以降の開発調査実施計画を有効かつ適切なものとして策定することに資するため、西アフリカの国々、セネガル、象牙海岸及びリベリア並びにアフリカ開発銀行を対象に、個々の新規案件及び、既要請案件について、相手国政府からの意向聴取、要請の経緯、位置づけ、概要、資料及び関連情報の収集を内容とする開発調査プロジェクト選定調査を昭和50年10月12日から11月1日までの21日間にわたって実施した。

すでに、7月には東南アジア地域の調査を実施したが、今年度中に中米地域の国々を対象にプロジェクト選定確認調査を実施することとしている。今後は今回の調査で得た教訓を生かし、当事業団がこの種調査を実施する際の方法・内容等についてもさらに研究していきたいと考えている。

最後に、今回調査を実施した国は、これまで協力実績がほとんどない国ばかりであり、短期間に調査を終了し得たのは、ひとえに各国政府、関係諸機関、在外公館等関係各位のご協力のたまものと深く感謝する次第である。

昭和50年12月

国際協力事業団
社会開発協力部
部長 大野正夫

I 總論

I 総論

I-1 調査の目的

今回の調査は、50年度以降の開発調査事業の対象となるべき案件の選定及び確認を行なうことを目的としている。すなわち、既要請案件もしくは新規要請案件につき、相手国政府よりの意向、聴取及び関連資料の収集、現地踏査等を行ない、開発調査の対象となるべきプロジェクトについてその意義、内容、プロジェクトサイクル上の段階、プライオリティー等をできるだけ正確に把握し、開発調査事業計画の立案及び調査実施時期における迅速かつ適確な調査実施計画の作成に資しようとするものである。

調査の対象国は、セネガル象牙海岸とリベリアの三カ国で、このほか象牙海岸に本部を持つアフリカ開発銀行についても調査を行なった。

また調査団の編成は、主として鉄道、道路、通信等を担当する社会開発班、資源開発、中小企業等を担当する鉱工業班の二つからなり、セネガル、象牙海岸の二カ国について行動を共にした。リベリアは社会開発班のみ調査を行なった。

I-2 調査団の構成

団長 大野正夫（国際協力事業団社会開発協力部長）

<社会開発班>

向山晴凱（外務省経済協力局開発協力課）

飯村圭司（国際協力事業団社会開発協力部社会開発計画課）

鈴木治夫（国際協力事業団企画調査調整部調査調整課）

<鉱工業班>

佐瀬正敬（通商産業省通商政策局技術協力課）

竹内征司（国際協力事業団鉱工業計画調査部鉱工業計画課）

<オブザーバー>

島 宏 (海外運輸コンサルタント協会)

吉田忠功 (")

以上二名は象牙海岸、リベリアの二カ国に同行

高梨 寿 (海外コンサルティング企業協会)

以上一名はセネガル、象牙海岸の二カ国に同行

I-3 日 程

10月12日(日) 東京発、モスクワ経由ロンドン(ヒースロー空港)着。

(JAL)

10月13日(月) ロンドン(ガットウィック空港)発、セネガル国ダカール
着。(British-Caledonian)

10月13日～10月19日 ダカール滞在

10月19日(日) ダカール発、モンロビア(ロバーツフィールド空港)経由
象牙海岸国アビジャン着。(Air Afrique)

10月19日～10月24日 アビジャン滞在

10月24日(金) アビジャン発、モンロビア(ロバーツフィールド空港)着。
(Ghana Airways)

10月24日～10月30日 モンロビア滞在

10月30日(木) モンロビア発、パリ(シャルル・ドゴール空港)着。
(UTA)

10月31日(金) パリ(シャルル・ドゴール空港)発、アンカレッジ経由、
11月1日(土) 東京着。(JAL)

I-4 調査団の取組みについて

今回の調査は、過去の経済・技術協力実績がきわめてわずかな国々を対象とし、従来得られている情報も、たとえば東アフリカの国々と比べても、限られたものであった。調査の主たる対象となるべき既設諸条件も前述のとおり数少ないため、調査の基本方針として、これら既設諸条件についてはそれに関する現況調査

(fact finding) を重視し、一方では今後の調査協力の可能性を検討する (project finding) こととした。こうした方針に関連して、調査団は以下の各作業を重視し、実行に努めた。

1. 在外公館との連携の強化

既述したとおり、これまで、とりわけ開発調査の分野については実績もほとんどないことであり、開発調査の目的、技術協力の中での位置、実績、予算規模等についての資料等を大使館に持参することとし、円借款との関係等について補足的説明を行った。また現地調査終了後には調査報告を口頭ならびに文書で行い、今後の連絡等に支障のないように努めることとした。

2. 専門家との連携の強化

開発プロジェクトのサイクルにおける派遣専門家の役割については、昨今とくにその重要性が認識されるようになってきている。

現在、今回の調査対象国内に在勤中の専門家は、アフリカ開発銀行 (AfDB) 業務局の堀江 (照彦) 専門家のみであるが、今後の対 AfDB 協力の実現における役割が期待されることもあり、開発調査事業の詳細説明を行い、諸会合への参加を依頼することとした。

3. 事業準備の充実

農業協力および鉱工業部門開発調査の一環としてこれまで実施された3件のプロジェクト選定確認調査およびリベリア国水力発電計画調査の報告書等を基本資料とし、入手済資料を点検し、現地調査によって収集すべき文献・資料をあらかじめ選定した。

4. プロジェクトと上位計画との関係を明らかにすること。

UNDP や世界銀行等のカントリープログラムやセクタープラン等についても、各国の国家開発計画と同様に重視し、これらの現地事務所訪問を日程につけ加えることとした。

5. 協力実現の際の実施環境の把握

今後の調査団派遣に先立って確認しておくべき事項を整理し、宿舎等生活環境や、相手国政府による便宜供与等制度的環境を可能なかぎり把握するよう努めた。

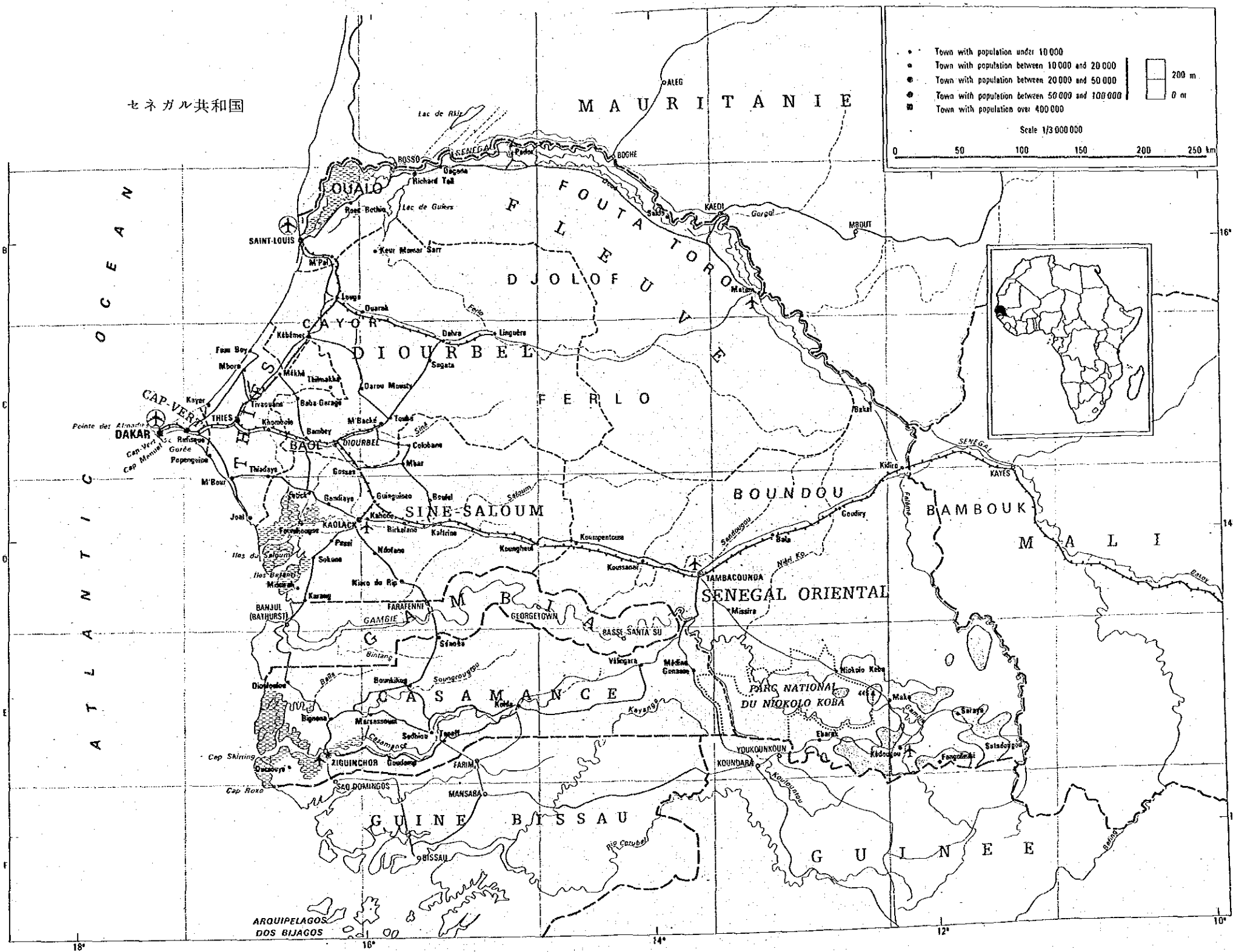
6. 相手国の協力受入れ意志決定メカニズムの把握

企画・協力の調整官庁と実施担当省庁および大統領府等の相互の関係を、国家開発計画作成のプロセス、協力要請プロジェクトの選定過程等をトレースし、また政府機構設置諸規程を参照することによって把握することとした。

II 各 論

II-1 セネガル共和国

セネガル共和国



Ⅱ - 1 セネガル共和国

1-1 セネガルの概要

セネガルは、アフリカ大陸が最も西に張り出した部分を占めている。セネガルは、フランスが西アフリカを植民地化する際の貿易商人や開拓者の根拠地として発展してきたが、1946年のフランス領西アフリカ連邦の形成によって、その根拠地となった。その後、1960年6月20日にスーダン（現在のマリ）とマリ連邦を結成したが、同年8月20日あらためて独立し、セネガル共和国となった。

セネガル共和国は、面積19万7,000平方キロとわが国の半分強。人口は412万人（1972年調査）。首都はダカール（Dakar）で、人口は60万人（1971年調査）である。気候は雨期（6～12月）と乾期（12～1月）にわかれ、雨期はむしろ暑い、乾期は比較的しのぎやすい。

言語は、公用語はフランス語、商業用語としてはウォロフ語（ウォロフ族はセネガルで最大の種族であり、総人口の3分の1以上を占める）が全国的に通用している。この国の宗教は、全人口の4分の3が回教徒で、残りは原始宗教と少数のカトリック教徒である。

セネガルは大統領制の共和国であり、一院制の国民議会をおいている。またセネガルの経済開発は1973年いらい、第4次経済社会開発4カ年計画（1973～1977年）を実施中であるが、本計画によって1,774億CAFフランを投資する予定であり、その額の76%を外国からの融資に依存する予定とのことである。セネガルの経済は農業に依存しており、とくに落花生は農業生産物の大宗をなし、また輸出品としても隣鉱石に次いで重要な役割を果たしている。

なお、セネガルは、西アフリカ通貨同盟加盟国であり、発券は西アフリカ諸国中央銀行が行なっている。通貨単位はCFAフランで、1CFAフランは0.02フランス・フランである。

（参考）

国家予算（1970 / 71年度） 歳入予算 140.4百万ドル

	歳出予算	140.4 百万ドル
国民総生産 (1969 年)		1,013 百万ドル
1 人当り国民所得 (1969 年)		118 ドル

またセネガル共和国は日本に対しガット (GATT) 35 条を援用している。

1-2 日 程

- 10月13日(月) プリティッシュ・カレドニアン機でロンドンからダカール(ダカール・ヨフ空港)着。大使公邸においてブリーフィングを受け、日程を検討する。
- 10月14日(火) 工業開発局を訪問しデンベラ官房長に表敬。セネガル東部鉱山会社(ミフェルソ社。後述)のドゥラフオッス支配人も同席。
 ファレメ鉱山開発プロジェクトとフランス、ドイツの出資等に関し兼松江商担当者より説明を受ける。
- 10月15日(水) ダカール東方約70 km のテイエス(Thies)にセネガル鉄道公社(本社)を訪問し、既存ネットワーク、鉄道利用状況、建設・保守基準等々についてバ施設部長事務取扱より説明を受け、修理工場を視察。
 ダカールに戻りダカール港(公社である)を訪問し、ギール港長から現況説明と新港についての意見を聴取する。
 石油輸入、精製、給油と隣鉱石輸出の臨海コムプレックスの調査、建設、管理を行うイラセンコ社(詳細後述)を訪問し、ファイル社長ほかからこれまでの経緯と今後の業務構想、スケジュールについて説明を受ける。
 この日鉱工業班ダカールに合流。
- 10月16日(木) 企画協力省を訪問し、ディオップ金融局次長および関係各省代表に対しわが国の調査協力について説明、セネガル側の要望を聴取する。社会開発関連セクターについて

は別途の訪問を予定していたこともあり、要望として留意すべきものはなかった。このあと訪問した2国では76年度からの国家計画策定中であり重点目標等の聴取も比較的楽であったのに比べ、セネガルでは第4次4カ年計画を実施中であり、上記次長から、とくに現行計画の目標等についての説明を得ることができなかった。

10月17日(金)

ダカール港を視察。

工業開発省を訪問し、アレキサンドレンヌ大臣からファレメ鉄鉱山プロジェクトについて詳細説明を受ける(後述)。なお本プロジェクト関連の鉄道等調査要請は、本大臣名にて出されている。

建設・運輸省を訪問し、ヌドゥワ運輸局長ほか(フランス人顧問を含む)に対し調査目的等を説明し同省組織等についてブリーフィングを受ける。

10月18日(土)

ブリマチュール(総理府に該当)のアモム氏を訪問し、開発プロジェクトの企画、調査の仕組み等について説明を受ける。ブリマチュールは局長レベル等の若干名を除いてフランス人のセクター別顧問によって組織されている。

UNDP を訪問。土曜日のため代表は不在であったため、代表代理のナーマン氏からカントリープログラムやUNDP の援助状況について簡単な説明を受けた。先進国等対セネガル援助側の意見交換・協議の場として、近々定期連絡会議を設けることにしている由。

調査結果等について報告をとりまとめ大使に提出。

1-3 ファレメ関連鉄道・港湾調査プロジェクトについて

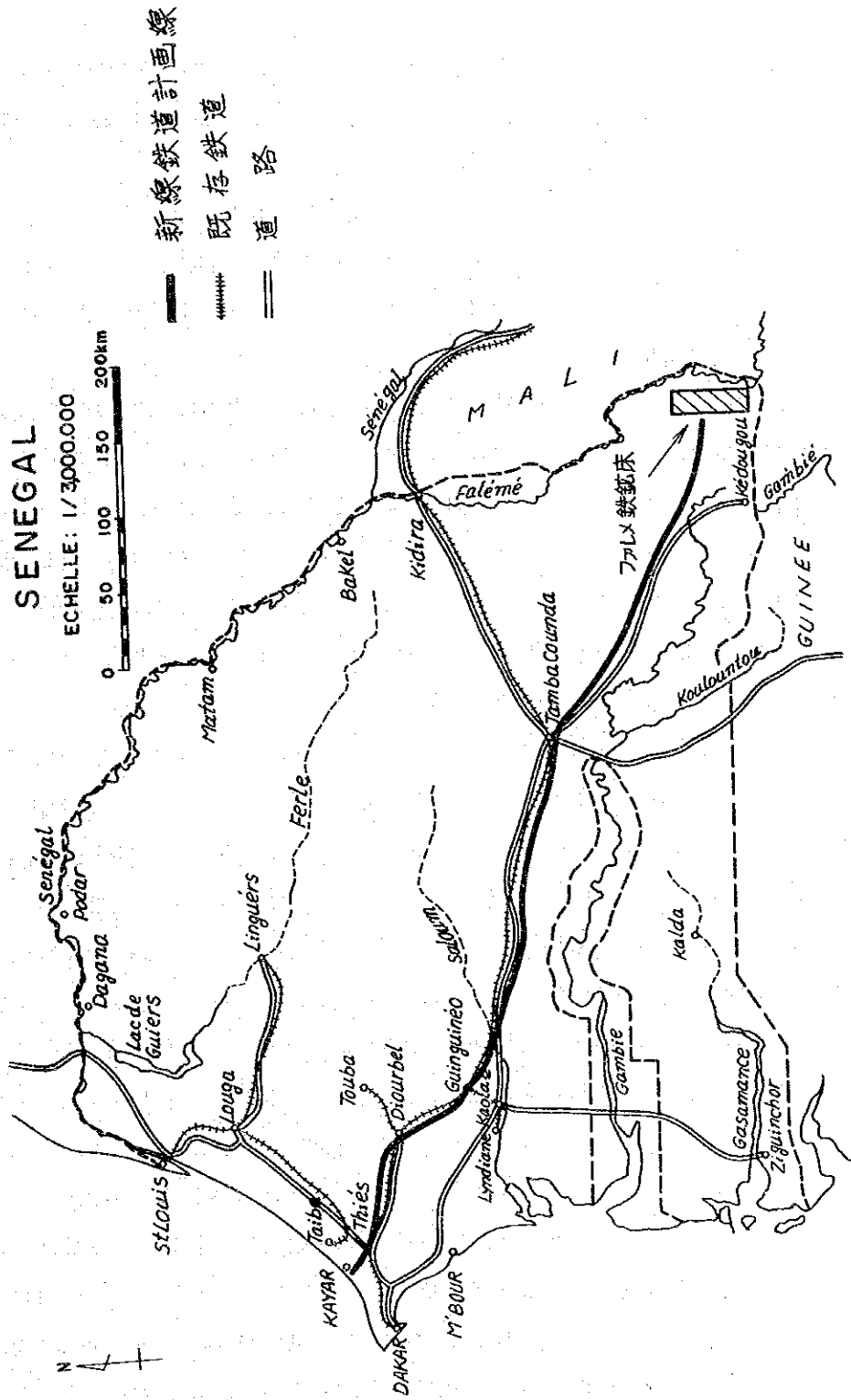
南アフリカ諸国開発調査プロジェクト選定確認調査団は、前記日程の通り10月13日にダカールに到着し、荒木大使以下日本大使館の協力のもとに、関係各機関と折衝し、事情聴取並びに資料の収集にあたった。その結果は、新規案件としては具体的にはなかったが、10月17日工業開発省を訪問した際、すでにわが国に対し協力の要請のあったファレメ（Faleme）鉄鉱山開発並びにマリ国の鉄鉱山開発に必要な鉄道新線建設につき、アレキサンドレンヌ工業開発大臣から正式に調査の要請があった。そこで、荒木大使ご同席のもとに行なわれた同大臣との会見の要旨を記すると次のとおりである。

セネガル政府は、ファレメ鉄鉱山開発計画をきわめて重要視しており、その開発には最大限の力を入れたいと考えている。（現在セネガルの主要鉄物資源は燐鉄石のみである（後述）この鉄山の開発には、鉄鉄石（ペレット）を搬出する鉄道並びに積み出し施設の整備が必要となるが、これの調査を日本政府に対し要請した。今回調査団がセネガルに来ると聞き、わが国が出したファレメ鉄鉱山開発計画に、日本政府が早速反応してくれたものと、感謝している。

この鉄山開発計画は目標年次を1980年において、諸準備を進めている。BRGM（フランス鉄山地質調査所）、KRUPP（ドイツ鉄鋼会社）の調査によると鉄鉄石の埋蔵量は12億トン、品位50～58%で、アフリカ地域でも有数の品位と埋蔵量を有している。鉄山から港までの運搬手段は、鉄道（約700km）によることに決定しているが、鉄山開発に必要な鉄鉄山、電力、運搬手段に関する諸調査を次のように進めている。

鉄鉄山の開発。鉄鉄山開発に必要な調査を行なうため、1975年2月MIFERSO（東部セネガル鉄鉄山会社＝取締役会の議長は工業開発大臣）が設立された。この会社にはセネガル政府が3,000万CFAフラン、BRGM、KRUPP、兼松江商が各々2,500万CFAフラン出資している。将来セネガル政府は出資率を51%まで上げたいと思っている。鉄山開発のためには完全なフェーズビリティ調査が必要であり、この調査は1975年から77年まで継続実施される由。）これには10億CAFフランの資金が必要であると見積られているが、これの資金

新線鐵道建設設計圖



については、すでにフランス、西ドイツからの借款取付けに成功しており、この資金をMIFERSOに投入し、調査を実施していくとともに、将来はセネガルの出資金に変換したいと考えている。

鉄鉱石は品位67%程度のペレットにし、年間1,000万トンの輸出をしたいと考えており、フィージビリティ調査においては1980年代における鉄鉱石市場を予測し、分析されており、目標年次の1980年までに鉱山、電力、運搬手段の、すべての調査を完了する必要がある。

電力の開発、鉄鉱石をペレットとし、輸出するためにはほう大な電力を必要とする。現在、セネガル河流域開発計画の一環として、マリのマナンタリーダムが開発が進められているが、ここで開発される電力はセネガル、マリ、モーリタニアの三カ国で使用されることとなっているため、ファレメ鉱山が必要とする電力、年間8億kwhには十分でなく、ガンビア河流域の電力開発を検討している。このダムサイトについてはUNDPが調査をしており、その結果2カ所の有望サイトが判明している。このダムサイトに15,000kwh及び65,000kwhの2カ所の水力発電所を建設に必要なフィージビリティ調査につき西ドイツ政府と交渉した結果、同国政府がこの調査に必要な技術及び資金をファイナンスすることになった。

運搬手段。ファレメ鉱山から年間1,000万トンのペレットを搬出するためには、積み出し港カィヤール(Kayar)までの約700kmに及ぶ鉄道の建設が必要である。この調査については、すでに日本政府に要請した。ファレメ鉱山関連のインフラの開発は、セネガル政府自身が行なうものであり、それだけに日本政府の協力に期待している。新線鉄道の運営は、現在の国有鉄道から切り離し、民間と合併の新しい会社を設立し、これに担当せしめることが決定されている。また新線鉄道は、ファレメ鉱山のペレットだけでなく、マリの鉄鉱石も運搬したいと考えており、調査が実施される場合、セネガル側技術者と一緒にマリの鉱石運搬についても、あわせて調査する必要がある。

積み出し港は、カィヤール新港とすることが決定されている。この新港は燐鉱石、鉄鉱石、精油所関連の原油等を取り扱うため建設計画が進められているもの

であり、このプロジェクトの調査はアメリカのコンサルタント、SOROS が実施中であるが、鉄道の調査をする場合この報告書の見通しが必要となろう。

1-4 ファレメプロジェクトの現況

次に、アレキサンドレス大臣の説明を補足する意味からファレメ鉄山開発プロジェクトの現況について記すと、次のとおりである。

<鉄 山>

1950年代、セネガルがまだ独立していない時代に、フランス政府、BRGM はファレメ地区の鉄・非鉄金属資源開発について調査を開始し、その結果ほう大な鉄鉱石の埋蔵量とその高品位が注目されるにいたった。更に1973年7月から1年間、セネガル政府の依頼によりBRGMとKRUPP が共同で、東部セネガル・ファレメ地区の鉄鉱床についてのプレフィージビリティ調査を行なった結果、その開発の可能性が有望視されるにいたった。

この報告書は(Etude préalable BRGM-KRUPP sur les Gisements de Fer de la Falé me, 1974)は300ページにのぼるもので、報告書においては地質鉄床調査の結果として、同鉄床がセネガル東部Kedougou 県に位置し、鉄床の巾15 km、長さ南北60 km にわたるもので、その予想鉄量9,800万トン、品位Fe 46~48%とし、より正確な鉄量を確認するため、ボーリングの実施が勧告されている。更に選鉄及びペレット試験についても詳細に分析、検討されている。また輸送手段についても、陸上輸送、舟航、鉄道(既存線、新線鉄道の比較)につき調査し、スタンダードゲージの新線鉄道建設が最もフィージブルとの結論を出している。

この鉄鉱床を精査し、開発計画を促進するため、1975年2月にMIFERSO (Mines de Fer du Senegal Oriental)が資本金1億5百万CFA フランで設立され、その株式はセネガル政府3,000万CFA フラン、BRGM、正確に言えばSEREM(フランス政府鉄山地質調査局)、KRUPP、兼松江商各2,500万CFA フランで構成され、現在、MIFERSOはこの資金をもとに本格的なフィージビリティ調査(ボーリングを含む)を開始しており、この調査は鉄山技術では世

界的に定評のある BRGM と KRUPP が共同で進めている。その調査スケジュールは、

第一次調査 1975年2月～76年7月

第二次調査 1976年8月～77年12月

となっている。セネガル政府は、上記調査の精度を更に高めるため、フランスおよび西ドイツ政府から10億CFAフランにのぼる借款に成功しており、この資金によって鉱山の開発の目標年次を1980年におき、ベレットを年間1,000万トン生産しようというファレメ鉱山開発プロジェクト実現への精査が本格的に進められることになっている。

<電 力>

他方、このファレメプロジェクトが開発の目標としているベレット年間1,000万トンを生産するためには、8億kwhの電力を必要とするが、セネガル政府はこの電力の供給源を水力発電に求める計画であり、このため前記のとおりマリのマンタリーダム及びガンビア河流域開発を、西ドイツ政府の技術、資金協力のもとに進めている。

<鉄 道>

前記のとおり1973年7月から74年6月まで実施されたファレメ鉱山開発のためのプレフィージビリティ調査において、各種輸送手段の代替案の比較を含め、鉄道建設についても調査が行なわれた。即ち、ファレメ鉱山から大西洋岸の積み出し港までは約700kmあり、鉱石を運び出すためには、何らかの運搬手段を検討する必要がある。その場合、考えられる運搬手段としては①陸上輸送（山元から港まで750km、トラック輸送）、②セネガル河輸送（鉄道＋舟航）、③ガンビア河輸送（鉄道＋舟航）、④粉鉱のパイプライン輸送、⑤鉄道輸送（既存鉄道の利用、鉄道新線建設）等につき比較検討し、その結果スタンダードゲージによる新設鉄道が最もフィージブルとの結論を出している。

この報告書にもとずき、セネガル政府は鉱石の運搬は新線鉄道によることに決定した。現在、セネガル政府はこの計画を推進するため、すでにわが国に対し鉱石運搬用鉄道及び港湾施設建設のフィージビリティ調査を要請越してきており、

他方、フランスのコンサルタント、ソフライユ（SOFRERAIL＝ガボン鉄道建設の調査を担当した。）は、セネガル政府の依頼によって調査を行なっているが、この調査は①本格的なフィージビリティ調査をするのにどのくらいの費用と期間を必要とするか、②どのような調査をすればよいか等、いわば本格的調査する場合の Terms of Reference を作成するものである。この調査は1975年末までに現地調査を終了し、76年2月に報告書がセネガル政府に提出されることになっている。

この調査報告書は、日本がインフラ関係の調査をする場合、ぜひとも入手する必要がある。

<港 湾>

鉍石の積み出し港については、前期報告書ではダカール港が最適とされていたが、その後、NIOC（イラン政府系石油会社）とSOSERAP（セネガル政府100%出資の石油会社）が各々50%出資して、1975年4月に設立したIRASENCO（Iran Senegal Company for Petroleum and Mining）は、ダカール港の北方50kmに位置するカイヤール（Kayor）の、更に北50km、ムボロ（Mboro）の南6kmの附近に、臨海工業地帯を造成することになったのにもない、積み出し港もカイヤール新港とすることに決まった。IRASENCOは、目下この地域の開発計画に関する調査を実施中である。

すなわち、SOSERAPが、石油、鉍物積み出し港の調査（Feasibility Study of a Petroleum and Mineral Port at Republic of Senegal Aug. 1975. SOSERAP）を行ない、さらにこの計画全体の経済、財務分析をARTHUR do LITTLEが担当した（Evaluation of the Kayor Refinery and Phosphate Rock Project Report to SOSERAP）。その結果、臨海工業地帯の造成は有望とみなされるにいたり、セネガル政府は石油製品、燐鉍石と並んで鉄鉍石の積み出し港もカイヤール新港とすることに決定した。

1-5 港湾・鉄道の現状

セネガルで最も水深の深い港は、ダカール港で、水深10メートルを有し、この港が海上輸送の95%を占めている。このほか、ジガンショール(Ziguinchor)、カオラク(Kaolack)及びサンルイ(St. Louis)の三港がある。文献によればこれら港は荷役設備も未整備で、鉱石船の接岸に必要な吃水もない。

ダカール港の貨物取扱量は、1971年の実績によると入港255万トン(うち、55万トンは炭化水素)、出港186万トン(うち132万トンは磷酸塩)である。

商業関係船舶の入出港隻数は年間2,100隻にのぼっている。ダカール港を鉄鉱石の積み出し港としてみた場合、現在の段階においては25,000 D/Wトン、ないし最大30,000 D/Wトン級の鉱石船の接岸が可能であるが、スケールメリットをねらった150,000トン級の鉱石専用船の接岸は、不可能である。このためダカール港管理局の話によると、鉱石専用埠頭を600メートル程度沖合に突き出すとともに、水深2メートルの所を埋め立てて、ヤードを作り、また150,000トンオアキャリアの接岸に必要な水深17メートルを得るため相当大規模な浚せつをする計画を有しているとのことである。

次に鉄道の現況をみると、鉄道の延長は1,034キロメートルで、操車用の線路を加えても1,186キロメートルにとどまっている。その主要路線は、

- a. ダカール・サンルイ線。本線は193キロ、サンルイ寄りのルーガ(Louga)から、東方のランゲール(Linguers)に至る128キロの支線がある。
- b. テイエス・キディラ線。ダカールに近いティエス(Thiès)からマリとの国境の、セネガル川沿岸のキディラ(Kidira)に至り、マリの鉄道と連結されている。このマリの首都バマコとダカールを結ぶ本線はダカール・ニジェール鉄道と呼ばれ、総延長1,286キロの国際鉄道である。

既存鉄道の軌道はメートルゲージであり、ダカール・ティエス間は複線化されているが、他は単線である。取扱貨物の主要なものは、タイバ(Taiba)隣鉱石年間140万トン、落花生同12万トン、棉同3万トンなどがあり、ダカール・キディラ線においてはマリに対する輸送が年間30万トンほどある。

また機関車の現保有数はディーゼル機関車33台で、その内訳は2,100 HP

4台, 1,200 HP 6台, 1,000 HP 10台, 750 HP 8台, 650 HP 3台, 450 HP 2台となっている。これらはすべてフランスの ARSTHOM 製である。貨物車は 931 両, その他作業車は 120 両となっている。

鉄道の現況は以上のとおりであり, 前記 BRGM/KRUPP の行なった調査においても, 既存鉄道については傾斜勾配が急であること(最大 8%), 道床に粘土の割合が多いこと, 軌道が狭いこと, 保線状況劣悪のため脱線事故が多発していること, などから重量物の大量輸送は不可能であると結論されている。

また, 既存鉄道の改良については, マリとの鉄道輸送を増強するため, ダカール・キディラ間の完全修復計画がある。この計画は世界銀行の協力のもとに進められており, その第一段階としてダカール・Malem Niani 間について, 25 kg から 36 kg へのレールの取換え, LS タイプのコンクリート枕木の取替, 砂利の取替, レベリングなど改良工事中で, 1977 年に工事を終了する予定である。また別の計画としては, マリと共同で世銀に対し, 老朽ディーゼル機関車と貨客車の更新・機動車の増強に必要な資金の融資を申請中である。

1-6 関係セクターの上位計画, 既存・進行中・計画中のプロジェクトについて

現行の第 4 次 4 カ年計画については資料が乏しく, 重点セクターは農業, 工業, 観光とされているが, 運輸通信部門については必ずしもセクター別目標が明らかでない。第 3 次 4 カ年計画の実績から考えて, 運輸通信関係投資(第 3 次計画では総計 2 億 534 万 CFA フラン)のほぼ半分が道路にまわるものと考えられる。港湾, 空輸, 通信等に関する上位計画や既存プロジェクトについての情報は得られていない。

1-7 情報

(在外公館との連携について)

セネガルに対する技術協力の実施は, 既述のとおりきわめてわずかであり, またプロジェクト・ファインディングチームも旧 OTCA によって派遣された(47

年度鉱工業部門、48年度農業部門)のものであったので、事業国調査協力の概要および調査の目的を仏文により作成し、また実施状況表等諸資料を持参して参考に供した。

(協力実現の際の実施環境について)

後述の象牙海岸国の首都アビジャンとは比較できないまでも、ダカール市もとりわけ中心部は現代的都市の様相を呈しており、観光客も多い。西アフリカに共通していることといわれるが、物価は安くはない。英語はほとんど通じない。

(意志決定のメカニズムについて)

企画省の役割がはっきりしないが、プロジェクトは専門省庁によって立案され、プリマチュールの審査を経て財務当局に送られる由である。既述したとおりプリマチュールは事実上フランス人顧問団であると考えてよく、これまでの援助の大半をフランスが供与してきている現状を考えると、日本がセクター援助等を独自に進めることはきわめてむづかしいのではないかと思われる。48年度の農業分野のプロジェクトファイディングチームは、セネガル川デルタのSAEDプロジェクト(15万ヘクタールの農地造成・入植・稲作プロジェクト。フランス援助。)に対する機材等供与の可能性を打診されたというが、こうしたマッチングベースの協力が、セネガル河流域開発機構(OMVS。メコン・プロジェクトの西アフリカ版ともいわれる。)への協力も含めて、考慮されてよいのではなからうか。

1-8 結 論

今回の調査において、セネガル政府から要請のあった具体的条件はファレメ鉄鉱山開発に必要な鉄道新線建設計画フィージビリティ調査であった。このプロジェクトについては、前記のとおり、今回われわれが調査を行なった1976年10月の段階で、セネガル政府は、

- a. 鉄鉱山の開発目標年次を1980年におく。生産量はベレットで年間1,000万トンとする。
- b. 搬出の方法は鉄道によることとし、その鉄道はスタンダードゲージの新線を

建設する。またその経営組織は現在のセネガル国有鉄道ではなく、別の組織とする。

c. 搬出港はカイヤール新港とする。

ことが決定されている。

またこのプロジェクト実現のため、種々の調査が継続的に進められている。すなわち、鉄鉱山のフィージビリティ調査については、技術的には世界的に定評のあるBRGM/KRUPPが共同で実施中であり（資金はMIFERSOの資本金並びに精査に要する経費は独仏両国政府の借款）、鉱山開発に必要な電力開発については西ドイツのグランドベースによる技術協力によって調査が進められている。残りの鉄鉱石搬出のための鉄道建設については、本格的調査のためのT/R作りがソフライユの手で進行中であり、また本格的調査については日本政府に、すでに要請が出されている。セネガル政府としては、このプロジェクトを実現させるため、セネガル、日本、西ドイツ、フランスの四カ国の出資によってMIFERSOを設立するとともに、前記出資国の政府にも国ベースによる技術協力を求めることでプロジェクトの実現を図りたい考えである。

この鉄道新線の建設について注目されることは、アレキサンドレンヌ工業開発相との会見の時も述べられているように、ファレメ鉄鉱山の開発だけでなく、マリの鉄鉱山開発にも役立たせようとしていることである。セネガル、マリ、ギニア、リベリア、象牙海岸をつら抜く山岳地帯には有望な鉄鉱床があることが古くから知られており、そのうち鉱山開発についてはリベリアと象牙海岸が一步先んじているが、マリの鉱山もまたこれら鉱山と同様有望だといわれているからである。（23頁にアフリカの鉄鉱山開発プロジェクトのリストを掲げておく）

それに、マリ共和国は内陸国であり、国内産業開発を進めるにあたって大西洋への出口の確保は絶対に必要なものである。その場合道路輸送によるものと、河川舟航によるものと、マリの首都バマコ（Bamako）からキディラを經由して大西洋岸に抜ける鉄道と三つの方法があるが、前者はコストが高くつき、また舟航によるものは雨期・乾期の河川流量の変化が大きく、大量輸送には不向きとの結論が出されている。したがって、鉄道輸送に期待せざるを得ない状況にある。現

在兩國間を走っている鉄道はダカール・ニジェール鉄道と呼ばれ、旅客急行列車とダカール・バマコを結ぶ直通貨物列車が走っている。歴史的にみれば1960年の独立直前にセネガル、マリ両国の指導者の対立によって、3年近くも、この鉄道が閉鎖され、マリは長い道路輸送を経由して象牙海岸、あるいはギニアの鉄道に依存し、そのため大きな経済負担を招いた。他方セネガルも線路や機関車、貨客車等の維持が困難となり、大きな損失をこうむった。このため1963年に両国間で鉄道協定が締結され、それ以来共存策がとられてきている。

しかしながら、前記のごとく両国間の鉄道輸送は年間30万トンにとどまっており、世銀借款によって既存線の改良が進められてはいるものの、輸送力の飛躍的増強は望めない状況にある。

こうした状況を考えると、ファレメ鉄道プロジェクトは、単にファレメの鉱山開発だけでなく、マリの鉄鉱山、ひいてはマリの社会経済開発にも大きく貢献することになる。このことはこの鉄道プロジェクトの費用便益比を一層高めることになる。

さらに考慮すべきことは、西アフリカ地域に対する技術協力がほとんどなされていないことである。セネガルについていえば専門家派遣は4名（昭和37年から50年12月までの実績）、研修員受入れは11名（同）にとどまっている。フランス語という言語的なハンディキャップがあるにせよ、この実績は他の地域の国に比べ低いといえる。今後はこのような国に対し援助の増加が望まれるところである。

セネガルは日本に対しガット（GATT）35条を援用し続けている数少ない国の一つである。これには歴史的、あるいは政治的な諸問題があるにせよ、セネガルが発展途上国であることを考えたとき、われわれが考えられることは、この国の対日認識が低いことによるのではないかということである。両国間の人の往来も少なく、また文化的交流も少ない国、セネガルに対しては、まず技術協力によって秀れた日本の技術、文化水準を紹介し、これによってわが国に対する認識を深めさせることが、35条援助を撤回させることにつながって行く一つの有力な方法であると考えられる。

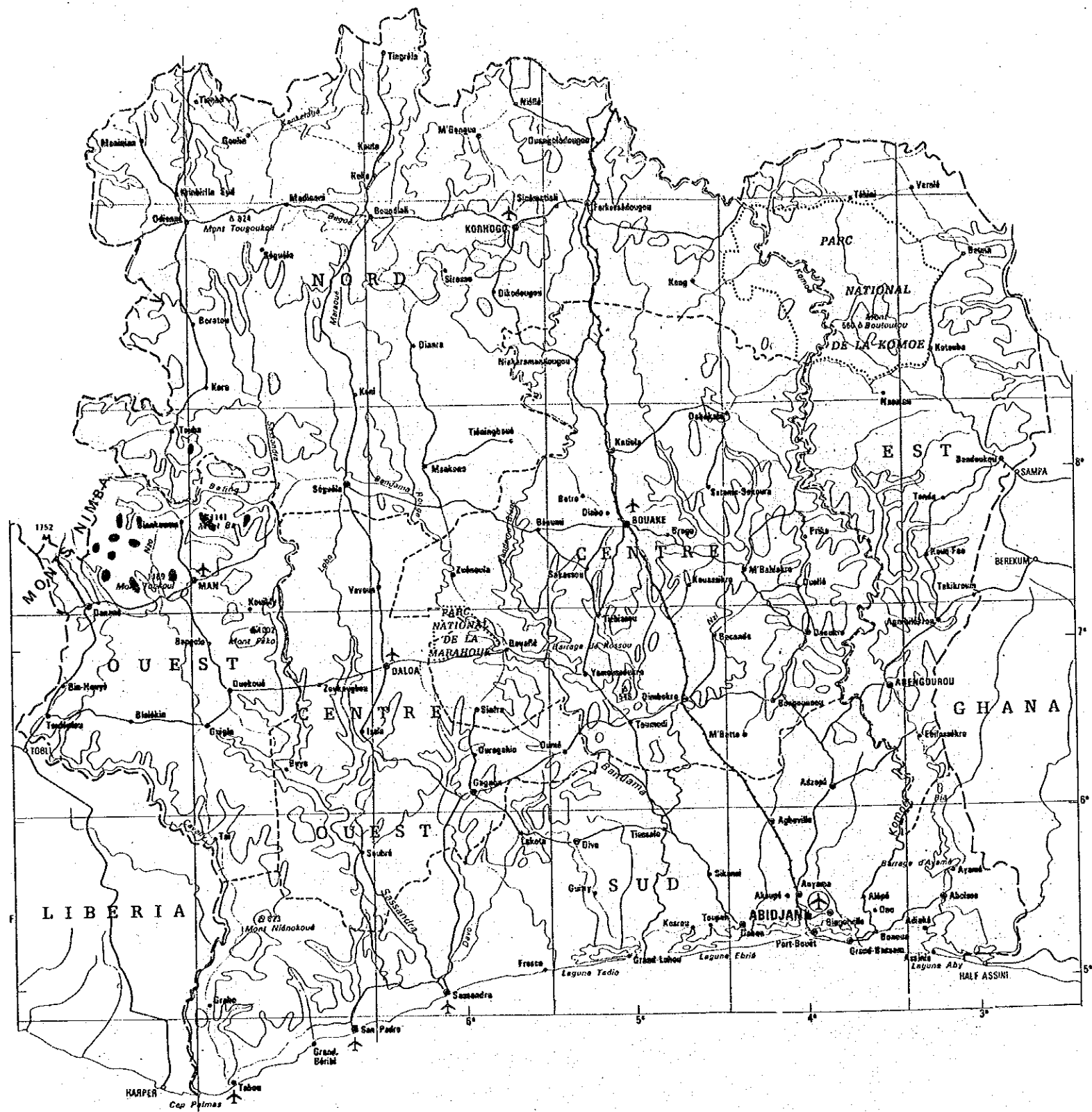
このような意味からして、ファレメ鉄道プロジェクトは、きわめて重要な役割を果し得るものと思われる。このプロジェクトの実施にあたっては延べ700 kmにのぼる長大な新線建設であること。自然環境条件が苛酷であること、
等きびしい条件もある。しかしながら、このプロジェクトはセネガルのナショナルプロジェクトであり、鉄道建設の効果はセネガルだけでなく、マリの開発にも貢献すること、更に鉄道技術はわが国が世界に誇るものであることを考えると、この技術協力プロジェクトは、ぜひとも実現させたい案件である。

AFRICAN IRON ORE PROJECTS

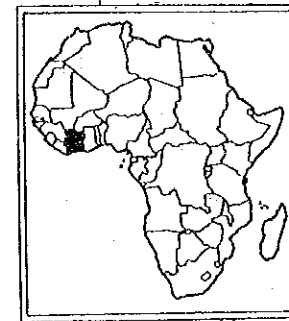
Name of mine	country	Type of development	Scale of development (mio tons/year)	Kinds of product	Ore reserve (billion tons)	Grade of ore	Japanese participation	Railway
Sishen	S. Africa	Expansion	+ 15	Hematite & Semi steel	4.2	FE 66 - 68 %	x	853 km
Gamagala	S. Africa	Extension & new development	+ 4	Hematite & Ferr-Manganese	0.3	various	x	1.050 km
Kassinga	Angola	Extension	5	Magnetite (Pellet)	-1	FE 40 %	x	622 km
Kassara	Angola	new development	1.8	Magnetite (Pellet)	0.1	FE 33 - 35 %	o	227 km
Mekambo	Gabon	new development	10	Hematite	0.86	FE 62 %	o	561 km
Klahoyo	Ivory Coast	new development	12	Magnetite (Pellet)	1	FE 35 - 40 %	o	350 - 500 km
Putu	Liberia	new development	8	Magnetite (Pellet)	+ 0.35	FE 39.5 %	o	150 km
Wologishi	Liberia	new development	10	Magnetite (Pellet)	0.35	FE 34 - 37 %	o	150 km
Nimba	Guinea	new development	15	Hematite	1	FE 67 %	o	294 km
Simandou	Guinea	new development	25	Hematite	+ 2	+FE 65 %	?	886 km
Miferma	Mauritania	Extension	10	Magnetite (Pellet)	1	FE 35 - 40 %	?	650 km
Faleme	Senegal	new development	10	Magnetite (Pellet)	+ 1	FE 47 %	o	700 - 750 km

+ : over
- : less

II-2 象牙海岸共和国



象牙海岸共和国



II-2 象牙海岸共和国

2-1 象牙海岸共和国の概要

象牙海岸共和国(コートジボワール)は前出のセネガルの南東に位置し、ギニア湾に面している。人口542万人、首都はアビジャン(人口約60万人)(人口はいずれも「アメリカ年鑑」による)。コーヒーの産地として知られ(アフリカ第1、世界第3位)、ブラックアフリカ諸国中最大の荷扱量のアビジャン港を有している。1960年まではフランスの植民地であった。現在の共和国元首のウフェ・ボワニ大統領は象牙海岸民主党(PDCI)の指導者で、独立以来その地位にある(調査中滞在中その第6回党大会があり、同大統領は次回選挙への出馬を公表した)。旧仏領アフリカの中でも最も親仏色の強い国として知られている。第一次産業(上記のコーヒーのほか、カカオ、バナナ、木材等)のほか食料、繊維・織物工業等の第二次産業の伸びもめざましく、その経済成長は「象牙の奇蹟」という評価を与えられている。道路網の整備状況もよく、RAN(Régie de Chemin de fer Abidjan - Niger。アビジャン・ニジェール鉄道公社)と通称される鉄道も改良が進められ、新線建設も企画されている。現行の5カ年計画は1975年までで、現在1976年からの新5カ年計画の作成が進んでいる。現行計画では工業部門の成長、農業の多様化・近代化等のほか、とくに首都アビジャンへの顕著な労働力流入(年平均10%以上といわれる)に対応するための住宅・都市開発が重点政策となっている。(1971~75計画の総計画投資額は5,000億CFAフラン。)こうした計画・調整部局におけるフランス人アドバイザーの役割は、セネガルと比べても、ずい分大きいと考えられる。

2-2 日 程

10月19日(日) エール・アフリック機でアビジャン着。宿舎のホテル・イボアールで海外運輸コンサルタンツ協会派遣(運輸省委託費による)のプロジェクトファインディングチーム2名と合流。夕刻

大使館の森，北沢両書記官からブリーフィングを受け，日程の打合わせを行う。

10月20日(月) 大使館において，鉦工業班との日程の調整の後，象牙海岸国のわが国への協力への期待等について説明を受ける。漁業分野で昨年まで専門家派遣を行っていたが，プロジェクトの協力は昭和46年度の木材工業関連調査以後なく，直接借款の実績もない。

午後計画省を訪問し，現在進行中および計画中の公共プロジェクトについて，セクター別・案件別に説明を受ける。とりあげられたセクターは農業，工業，輸送・通信，エネルギー開発，鉦業，労働・社会問題であった。

10月22日(水) 公共事業省のシランシー官房長を訪問。公共事業省の組織(官房のほかは，総務局，道路輸送局，航空局，公共事業上級学校の各局と，前述の RAN をはじめ港湾，空輸，トラック輸送の公社がある)，道路プロジェクトの現況(後述)とプロジェクトの選定手続等について説明を受けた。

労働・社会問題省のティアム官房長(女性)を訪問，今回の調査の目的を説明した。同官房長より①労働統計に関する研修，②教材等機材供与，③労働災害に関する助言が望まれる旨の発言があった。政府部内の了解が得られれば，大使館と協議するよう示唆した。

UNDPを訪問し，公共事業部門でのプラン作りへの援助について説明を受けた。現在世銀を幹事機関として「道路輸送計画」を作成中の由。このほか UNDP は UNESCO を実施機関として教育テレビへの援助を行っている由。

2-3 関係セクターの上位計画、既存・進行中・計画中のプロジェクトについて

既述したとおり、現在1976年～80年の5カ年計画を策定しているところであり、そのセクター別重点目標等については開催中であったPDC I党大会の議事録（「フラテルニテ・マタン」紙上に連日報道された）に依る以外にないと思われる。同紙で何回か繰り返されている基調の一つは、地域間格差是正のための総合地域開発重視であったが、20日の計画省における説明ではこうした開発手段については触れられていない。1977年から82年のUNDPカントリー・プログラムに盛り込まれるべき「道路輸送計画」のための調査が世銀によって行われつつあることは先に述べたとおりである。道路建設についての目標は、その要点が公共事業省訪問によって得られている。以下にインフラストラクチャー各部門の状況を概観する。

- (1) 道路。公共事業省の説明によると、1976年から3カ年間の計画道路延長約1,000km、投資計画額は300億CFAフランの由（現5カ年計画上の道路部門計画省の説明による主要道路プロジェクトはつぎのとおり）。
- i アビジャンーマン（Man。鉄鉱山）ーオデイエネ（Odienne）間新線計画。
 - ii アビジャンーガーナ国境（沿岸）新線計画（資金はガーナ政府、世銀、アフリカ開発銀行の予定）
 - iii サンベドローリベリア国境（沿岸）新線計画。
 - iv アビジャンーマリ国境間改良計画。
 - v （ガーナ国境沿いに南北を結ぶ）Agnibilé krou - Bondoukou 間改良計画。
- 以上のプロジェクトはすべて調査段階を終了している。

(2) 鉄道

- i アビジャンーディンボクロ（Dimbokro）間の軌道改良計画。
- ii デインボクローブアケ（Bouake）間プラットフォーム改良計画。
- iii ブアケータリフェ（Tarife）間改良計画。
- iv デイーセル機関車等車輛増強計画。

以上のプロジェクトは調査を終了している。

V サンベドロ・マン間新線（350～400km）計画。鉄鉱石搬出を主目的とする。

調査実施中。建設は象牙海岸国が行うが、資金協力が望まれている。

(3) 港湾等。

I アビジャン港についてはコンテナ岸壁の増設。

II もう一つの国際港サンベドロについては2バース増設の計画がある。

III 中古船舶の購入計画。

(4) 空港。

I アビジャン空港拡張計画

II 新国際空港建設計画（サンベドロほか）

III 地方空港整備計画

(5) 電気通信

I 首都電話網拡充計画。

II 国際通信増強計画。アビジャン・ダカール（セネガル）間海底ケーブル計画を含む。

2-4 情 報

（在外公館。専門家との連携について）

これまでの協力実績がほとんどなく、象牙海岸国の期待も資金供与についてほとんどであったため、調査実施状況を説明するにとどまった。

（協力実現の際の実施環境について）

アビジャンは、旧仏領西アフリカの総督府がおかれていた。セネガルのダカールに比べても、きわめて都市化が進んでおり、官庁・商業地区、高級住宅・大学地区、新興住宅地区、工業地区のゾーニング、市をとりまくラグーン（潟湖）をまたぐ橋梁をはじめ道路の整備も進み、みごとな現代都市の様相を呈している。前述した急激な人口流入もあり住宅問題はきわめて深刻であり、また輸入代替産業の成長にかかわらず物価は高い。ギネア湾岸地域は古くから高温多湿の地として知られており、在留ヨーロッパ人のみならず政府要人も夏期には3～4カ月のヨーロッパへの避暑を行っている。

(意志決定のメカニズムについて)

計画省における会議の各セクター担当者は、すべてフランス人アドバイザーであり、計画・実務レベルでの彼らの力はセネガルに比べてもなお強大であると思われる。

(その他)

ユニチカの進出企業が操業中である。

2-5 結 論

当面開発調査の分野で協力が要請されることは想定しがたく、協力をオファーし得るセクターも考えられない。

II-3 アフリカ開発銀行／開発基金

Ⅱ - 3 アフリカ開発銀行／開発基金

3-1 アフリカ開発銀行 (AfDB)／開発基金 (ADF) の概要

アフリカ開発銀行は、アフリカの国家からの拠出によって、1964年創立された。所在地は象牙海岸国アビジョン市で、融資業務は1966年に開始されている。資本金は3億7,000万U.A.である。国際連合の地域経済委員会が開行を推進したことも含めて、アジア開発銀行と相似した地域開発銀行であるが、わが国との関係は従来ほとんどなかったといえる。一方のアフリカ開発基金は総裁以下の事務局役・職員と事務所を共有しているが、世界銀行や先進国の出資により、AfDBより低利の借款供与を目的として1973年設立され、わが国はカナダとともにその筆頭出資国(1,500万U.A.。現在特別増資への対応を検討中)となっている。

AfDB/ADFの借款供与の資金源としてはつぎの3種がある。

1. AfDB資金(6%+1%コミッション。期間15~20年、据置3~5年。上限1件当り500万U.A.)
2. ADF資金(0%+0.75%コミッション。期間25~50年。据置10年)
3. ナイジェリア・トラスト・ファンド(1と2の中間の条件。約4%)

1974年報によるとセクター別融資実績はつぎのとおり。

1. AfDB合計73.45百万U.A.。Public Utility(通信、水道、送配電等)43%、運輸26%、工業および金融機関むけ17%、農業14%。
2. ADF合計42百万U.A.。農業57.2%、運輸29.5%。

注 U.A.(Unit of Account。計算単位)には2種類あり、AfDBにおけるU.A.は1.20現行米ドル、ADFのそれは1.11111ドルに相当する。

3-2 日 程

10月20日(月) 大使館においてブリーフィングを受けた後、オバヤン副総裁を表敬訪問。

10月21日(火) 業務局エルヘル次長ほかからAfDB/ADFの概要、借款

供与の手順およびセクター別の方針について説明を受けた。当日の AfDB / ADF 側の用意した議題はつぎのとおり。

1. AfDB / ADF の業務
2. 工業セクターに対する取組み方針
3. 他の援助機関との関係
4. 日本との協力

10月23日(木) 21日の会議において意見交換を行った。今後の AfDB ADF パイプラインプロジェクト(実施にあたっての借款供与予定案件)への、プリパレーション段階におけるわが国技術協力(開発調査)の実施可能性について、調査団と大使館で協議作成したメモ(Understandingというタイトルで用意した)を提示し、AfDB / ADF 側作成の21日の会議記録とつきあわせ、意見交換を行った。いったん両者案を持ち帰り検討の後、AfDB / ADF 側は調査団メモの内容を組み込んだ記録を作成し、これによる日本政府内部のクリアーを要望した。これにあわせ、新しいパイプライン・プロジェクトが提示された。

3-3 情 報

(在外公館、専門家との連携について)

前述のとおり ADF に対するわが国の出資は、その額において最大であるが、これまでわが国企業による調査、設計、建設等の受注実績もまったくない状態であった。一方、パイプライン・プロジェクトに対する無償ベースの調査協力も、AfDB / ADF の従来方式、すなわち援助国からの拠出をブールしてその資金でまかなうか、個別案件への援助国の資金供与を振込口座から引き出す方式に拘る限り、わが国経済協力の方式から考えて早急に対応し得ない事情があった。大使館や堀江専門家に対しては、これまでの開発調査実施状況を説明するとともにこうした事態を改善しバイラテラルの調査協力方式を、ほとんどそのままパイプ

ライン・プロジェクトについて導入する場合の問題点等についての検討を依頼した。

(上位計画との関係について)

バイライン・プロジェクト・リストから、わが国に対する要請案件として提示されたものは、(昭和50年)2月25日時点で5件、今回訪問終了時点(10月23日)で4件の計9件となっている。これらのプロジェクトの各国における国家開発計画等の上位計画との関係はほとんどわかっていない。

(意志決定のメカニズムについて)

各加盟国からの要請(プロジェクト実施にかかるプロジェクト・ローンと、調査にかかるスタディー・ローンの2種類がある)は常時受け付けられているが、他方AfDB/ADFもアイデンティフィケーションのためのチームを派遣し、優良プロジェクトの選定を行い、場合によってはバイラテラル・ベースで開始された協力にAfDB/ADFが「乗って」行く場合もある由であった。こうした案件は地域別貸付担当部が、セクター別になっているプロジェクト部と協議の上、上層部にフォームによって意見具申し、理事会(日本からは理事1名が加わっている)によって決定される。

(その他)

AfDB/ADFは8月以来、事務局への専門家派遣をわが国に要請している。

最近、地域総合開発に対する要請もでてきており、すでにシエラ・レオネほかで調査が行われている由。

工業セクターについては、現状ではまだ実績として多くないが、できるだけ要請国の金融機関に運営を委任した形で貸付を行うようにしているとのことであった。

3-4 結 論

すでに述べたとおり、調査団としては出発前の外務省との打合せ結果にもとずき、バイラテラルの調査協力をAfDB/ADFバイライン・プロジェクトについて適用する方針で会議に臨んだところ、若干の事務的手続の修正が可能であれ

は、AfDB/ADFとしても異存はない旨の回答が得られた。すなわち、

- (1) 要請はAfDB/ADFのみならず、原要請国の正式書面が整うことが必要であること。
- (2) AfDB/ADFは、当該調査案件のT/R(タームズオブレファランス)作成、送付等を措置すること。
- (3) S/W(スコープオヴワーク)の決定は、日本、要請国およびAfDB/ADBによって行うこと。
- (4) ドラフト報告書(場合によっては最終報告書)の検討にAfDB/ADFも参加すること。

調査団は上記も含めたエルヘル氏署名の会議記録に対し、国内関係省庁との協議を終えた後、書面による正式回答を行うこととした。

なお今回分をあわせた9件の調査対象案件についても検討を進めることとした。

AfDBとJICAとの間で合意をみた開発調査に関する技術協力の議事録は別紙のとおりであり、AfDBに対する協力は、今後この方式によることとなった。

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY (JICA)

P. O. BOX 216 MITSUI BLDG
2-1, NISHI-SHINJUKU, SHINJUKU-KU TOKYO
160 JAPAN

February 25, 1976

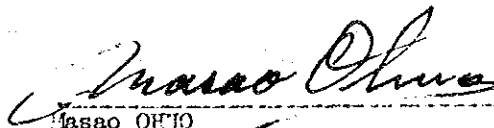
Mr. M. EL-HELW
Deputy Director of Operations
African Development Bank
Abidjan
COTE D'IVOIRE

Dear Mr. EL-Helw,

Concerning JICA-ADB cooperation, it is a great pleasure for us to inform you that ministries and departments concerned have approved in principle the procedures of implementing JICA-ADB technical cooperation for survey project(s) in accordance with our discussions as recorded in the Bank's Minutes dated 22 October 1975.

Taking this opportunity, we would like to express our sincere appreciation for your kind assistance extended to the mission during our short stay there and for your future collaboration.

Yours sincerely,



Masao OHTO
Director,
Social Development Cooperation
Department, JICA

BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT
AFRICAN DEVELOPMENT BANK

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE
AFDEV ABIDJAN
TELEPHONE 22 56 60/69
TELEX 717
498



B. P. N° 1387 ABIDJAN
CÔTE D'IVOIRE

RÉFÉRENCE
DATE October 23, 1975

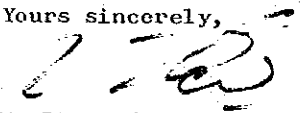
Mr. MASAO OHNO
Director,
Social Development Cooperation Dept.
J I C A
Tokyo
Japan.

Dear Mr. Ohno,

It is my pleasure to address to you via this letter minutes of the meetings which ADB management and staff members had with you and the Delegation from JICA.

I take this opportunity to assure you of our full cooperation.

Yours sincerely,


M. EL-HELW
Deputy Director of Operations

AFRICAN DEVELOPMENT BANK

MINUTES OF THE MEETING HELD ON 20 and 21 OCTOBER 1975
IN THE OPERATIONS DEPARTMENT WITH
THE JAPANESE DELEGATION

OPERATIONS DEPARTMENT

22 OCTOBER 1975

INTRODUCTION

1. A delegation of the Japanese International Corporation Agency headed by Mr. OHNO MASAO held discussions with the Bank on 20 and 21 October 1975. The meeting of 20/10/75 was chaired by Vice-President OBAYAN at the headquarters of the Bank, and that of 21/10/75 was chaired by Mr. EL-HELW, Deputy Director of the Operations Department. The list of participants is given in the Annex.

2. The purpose of the meeting was to prepare a formula for co-operation on the basis of laws in force in Japan and the Bank's requirements.

Discussions held on 20/10/75

3. After thanking the Japanese delegation for its visit to the Bank, V.P. OBAYAN made a statement on the Bank on the one hand and on the African Development Fund on the other hand. He invited the delegation to take advantage of its visit to the Bank's headquarters to ask all possible questions likely to provide fuller information to the JICA. The delegation asked questions on the possibility of Japanese firms participating in tenders invited by the Bank group.

The Vice-President explained the procedure for the international competitive bidding and stated that Japanese firms may very well tender for ADB projects which are open to all member and non-member countries. The Japanese firms may also tender for ADF financed projects which are open to member countries and State participants of which Japan is a member.

Discussions held on 21/10/75

4. The following items were discussed :

- Operational activities of the Bank and Fund
- The Bank's industrialization policy
- Bank's relations with bilateral and multilateral development agencies
- Joint ADB/JAPAN Co-operation programme
- Studies
- Other matters.

5. Documents on the organization and activities of the Bank and Fund were submitted to the Japanese delegation. A short statement was made on the Bank's activities, especially on the financing programme from 1976, namely, projects to be financed by the ADB/ADF group totalling about 200 million Units of Account. Information was given on the resources of the ADB/ADF group.

Bank's Industrialization Policy

6. The Bank finances specific industrial projects. But its intervention in the industrial sector of member countries was particularly through Lines of Credit granted to viable local financial institutions.

Possible ADB-JICA Co-operation

7. It was explained that the Bank has entered into a large number of co-operation programmes with some industrialized countries and the UN specialized agencies and the World Bank. Provision of experts, conduct of studies and specific missions for project identification, preparation and appraisal are sometimes carried out as part of these co-operation programmes. These co-operation programmes enabled the Bank on the one hand to conduct many studies in member countries on grant basis and on the other hand increase the Bank's capacity to lend additional loans to its member countries.

8. The question of a pattern of co-operation between the Bank and the JICA was discussed at length. It was explained that in view of laws in force in Japan, JICA cannot provide direct financial assistance to the Bank. The following procedure was therefore agreed upon :

- i) Execution of the necessary development survey by the Government of Japan will be made at the request of both the ADB and the government(s) of the recipient country(ies) in line with the normal practice of Japan's technical cooperation programme.
- ii) In requesting the technical cooperation of the Government of Japan, the ADB will provide the Government of Japan with available information of the proposed survey project including, when available, the draft Terms of Reference.
- iii) The government(s) of the recipient country(ies) will, in accordance with the ADB's instructions, make the official request of the technical cooperation for development survey to the Government of Japan through the diplomatic channel.
- iv) The Government of Japan will, in case when the request is accepted, organize a team of experts and execute field and desk studies of the proposed survey project at the cost and with the responsibility of the Government of Japan. In executing the survey, the Terms of Reference and the Scope of Work for the proposed survey project will be determined by the three parties; the Government of Japan, the ADB and the government(s) of the recipient country(ies).

- v) The survey report prepared by the Japanese survey team will finally be submitted both to the ADB and the government(s) of the recipient country(ies). During the course of both the field and desk studies, in principle, the interim and/or progress report(s), if any, of the survey will be submitted for further arrangements on it.
- vi) In executing the survey, the Japanese survey team will be provided with due facilities by both the ADB and the government(s) of the recipient country(ies).
- vii) The details of the paragraphs (v) and (vi) above will be described in the Scope of Work through the consultations of the above-mentioned three parties.

10. It has been requested that JICA be provided, as and when possible, with the terms of reference for the proposed studies. If there are no terms of reference, they will be prepared ^{by} JICA ~~submitting~~ and forwarded to the Bank for comments. It was generally understood that the Bank would propose for the next Fiscal-Year 1976 a list of studies comprising one study by economic sector. This additional request by the Bank is given as an Annex.

11. Other matters

The question of registering Japanese consultants was raised and a working group was held with the Bank's Industrial section.

12. A lunch was offered to the Japanese delegation on 22 October 1975. This lunch was presided over by Vice-President NEGRE.

PARTICIPANTS A LA REUNION

Délégation Japonaise :

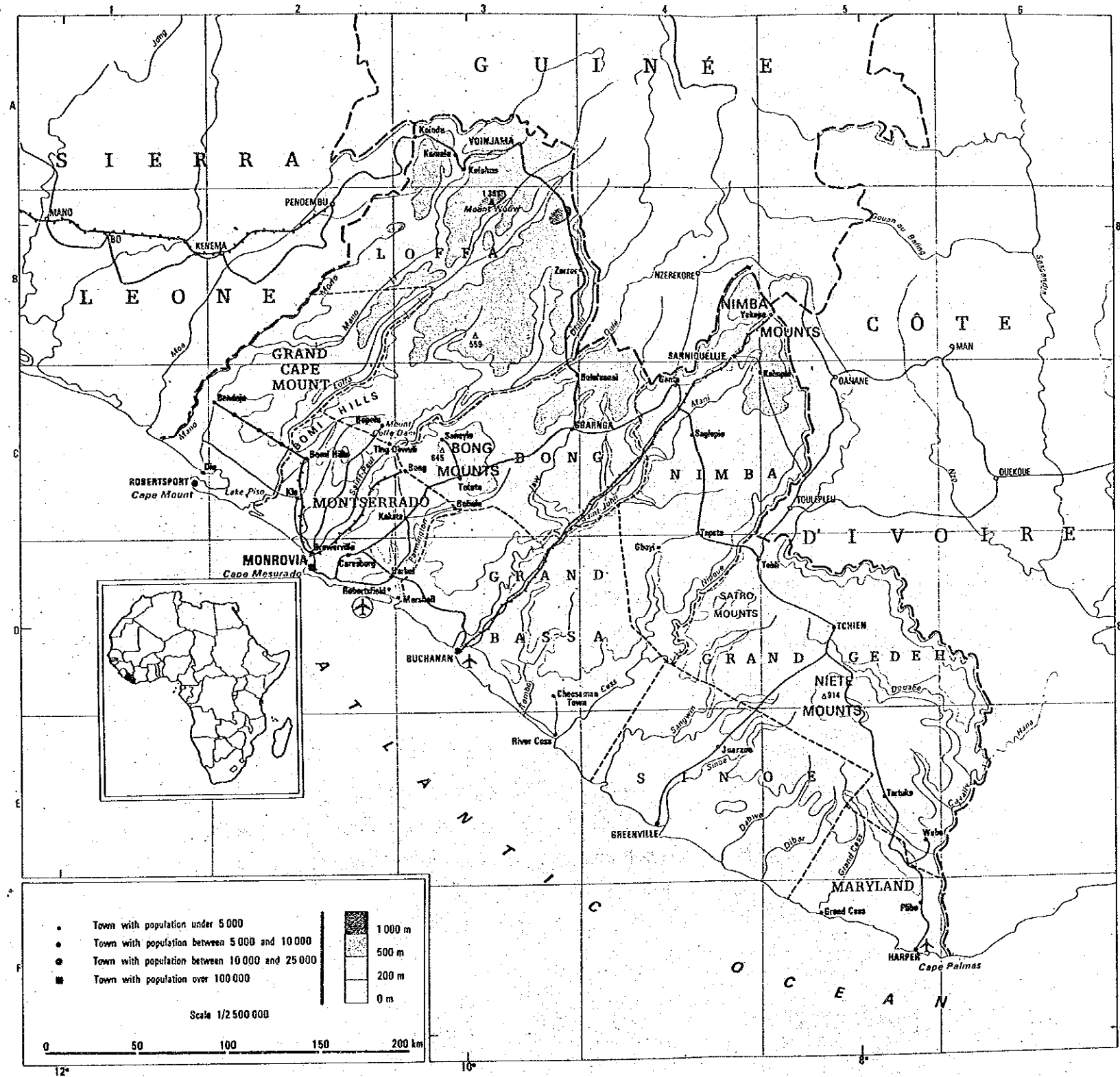
- MM. :
1. Shoji Mori, Premier Secrétaire, Ambassade du Japon
 2. Ohno, Masao, Chef de délégation
Directeur du département pour le développement social(JICA)
 3. Muko-Yama, Haruyoshi, Officier chargé des études de développement, Ministère des Affaires étrangères
 4. II Mura, Keiji, Officier chargé de la coordination et du contrôle (JICA)
 5. Suzuki, Haruo, Officier de coordination, chargé des études de développement intégré (JICA)
 6. Sase, Directeur de la coopération technique, Ministère du Commerce international et de l'Industrie
 7. Takenchi, Directeur de la division industrie et Mines(JICA)
 8. H. Takanashi, Consultant, Engineering Consulting Firms Association (ECFA)
 9. T. Yoshida, Consultant, Japan Transport Consultants Association (JTCA)
 10. H. Shima, Consultant J.T.C.A.

Délégation de la BAD

- 1- MM. : O.E. OBAYAN, Vice-Président
- M. EL HELW , Directeur-Adjoint des Opérations
 - G. DOSSOU, Sous-Directeur, Chef de la Division Projets (Département des Opérations)
 - N. GOUED, Sous-Directeur, Département des Finances
NNochiri, Chef Section Industrie (Opérations)
 - Y. KANDE, Coordinateur de l'aide (Opérations)
 - V. Praat, Relations Publiques
 - T. Horie, Economiste des transports (Opérations)

II-4 リベリア共和国

リベリア共和国



Ⅱ - 4 リベリア共和国

4-1 リベリア共和国の概要

リベリア共和国は前出の象牙海岸共和国の西部と国境を接しており、人口162万人（「アフリカ年鑑」による）、首都はモンロビア（13万人）である。1847年7月、アメリカ合衆国の黒人解放奴隷によって建国され、以来アフリカでも最も古い独立国として知られている。公用語は英語、通貨は米ドルをそのまま使っている。合衆国とは相互防衛条約を結んでいるほか、貿易、援助両面で依在するところが大きい。（「リトル・アメリカ」と呼ばれることもある由）。政治、経済の支配層は、4～5万人のアメリコ・ライベリアンと呼ばれる前記解放奴隷の子孫で、1971年来国家元首の地位にあるトルバート大統領もアメリコ・ライベリアンである。外国資本に対する門戸解放主義をとっており、空港や鉄道、道路等も外国資本のリベリアにおける事業との関連で建設されたものが目立っている。ファイアストーン社のゴム園（世界最大のゴム・プランテーション。現国際空港のロバーツフィールド空港は同社の所有であった）はその代表的なもので、同社が払い利権料が国家収入の40%を占めるといふ。天然ゴムと並ぶ資源は鉄鉱石で、LAMCO（ブキャナン港までの鉄道も経営）ほか数社がその輸送施設を含めて経営している。

1976 - 80「4カ年計画」を作成中であったが、その中では鉄鉱石とゴムに依存した経済構造をかえていくこと、とりわけ農業（農工業を含む）とその支持インフラストラクチャーの開発を主導目標としている由であった。この方法として村落地域開発（資源をパッケージとして投入する）を重視しているとのことであった。

国土は熱帯にあり雨季（5月 - 11月）と乾季が交替する。海岸部はとくに多雨である。

4-2 日 程

10月24日(金) ガーナ航空にてロバーツフィールド空港着。モンロビア市街まで一時間弱(約27マイル)の地点である。土、日が休日であるため、担当の企画経済省社会開発計画官より関係報告書等を27日(月)の打合せ事前準備資料として受取る(約10種)。

大使館において片山大使、仲村参事官からブリーフィングを受ける。

10月25日(土) 大使館において仲村参事官から、とくにリベリアに対する各国援助の状況、リベリアの援助組織等について詳細な説明を受ける。

上述の報告書等資料を分担して読み、要約作成にかかる。

10月26日(日) 要約作成を続ける。一方リベリア側の暫定日程案では「社会開発」をきわめて広く解釈していることがはっきりしたため、その定義を含めた今回の調査取組み方針を説明する資料作成にかかる。

10月27日(月) 企画経済省訪問。リーヴス次官から4カ年計画ドラフトの重点目標についての説明が行われた。日程の再検討。

教育大臣のホフ博士に表敬訪問。

4カ年計画中の教育部門については、

(1)職業訓練学校および、(2)村落部教育施設の設置、(3)教員訓練と(4)教材(教科書)の国産化(小学校だけで輸入教科書が30万ドルにのぼる由)、が重点目標である旨の説明があった。

外務省クーパー次官補に表敬訪問。同氏は来春の訪日が予定されている。

保健・社会福祉省訪問。村落開発プログラムにおける水道は公共事業省が担当する由。

UNDP を訪問。

10月28日(火) 企画経済省において、調査団の関心のあるセクターについての重点目標およびプロジェクト・レベルの説明を受ける。道路については新設、整備等約1億5,000万ドル、港湾はグリーンビル、モンロビアおよびハーバー3港の修復・拡充に900万ドル、通信についてはパン・アフリカン・ネットワークを重視しており170万ドルがそれぞれ割当てられている由であった(計画総額5億200万ドル)。

商工業運輸省訪問。モリス次官から運輸事情一般について説明を受けた。7空港について整備が必要である由。

10月29日(水) 公共事業省訪問。ジョーンズ次官補から、道路網計画および現在調査が終了し資金援助を求めているプロジェクトについて説明を受けた。道路プロジェクトはローンにより行われることが多い由であった。

4-3 関係セクターの上位計画、既存・進行中・計画中の

プロジェクトについて

国家開発計画のアウトラインはほぼ上述のようであるが、関係セクターについて以下に述べる。便宜上、道路、港湾、空港、電気通信と地域開発に分けて記述することとする。

(1) 道路。最重点分野として、年々その配分子算額が増加している。UNDPの報告によると、1974年の開発援助総額9,770万ドルの1/3が運輸・通信のセクターに投入されているというが、その大部分が道路にむけられていると思われる。空・陸・海を含む輸送のネットワークプランはなく、5カ年計画(ドラフト)上もプロジェクト名で記載されている。モンロビア市内を中心とする。道路輸送計画が、(バス輸送について)メルセデス社およびフランスのSAV IEM社によって、また(道路改良について)イタリーの調査が行われている。なお1974年までの「道路開発・維持5カ年計画」に対し、第二期ハイウエー

プロジェクトとして、UNDP、世界銀行、AID、西独およびリベリア政府のジョイントにより1,400万ドルが1974年度に投入されている。海外援助が求められている道路プロジェクトの主要なものを列記すると次のとおりである。

- i Gbarnga - Kolahun間道路。152マイル。1級ラテライト道路から1級舗装道路に格上げのための改良。実施設計を含め約4,256万ドル。
- ii Tubman 橋 - Bomi Hill 間道路。40マイル。AfDB援助によるF/S終了。実施設計は1975年中に終了予定。西部の幹線である。
- iii Kakata - Totokwele ハイウェイ。80マイル。F/Sはドイツ援助で終了。
- iv Bong Country 内のフィーダー道路120マイル。
- v Tartuke - Karloke間道路。現在の道路は木材搬出用で63マイル。線形改良により約40マイルの道路とする。F/S終了。
- vi Paynesville - Totota および Paynesville - Robertsfield 間道路。100マイル。F/S終了。

(2) 港湾。上述のとおりグリーンビル、モンロビアとハーバー港が計画対象になっている。現状ではこれらにブキャナン（リベリア第2の都市、7,000人）を加えた4港が海の玄関として機能している。モンロビア港については1969年世界銀行が浚渫等経費360万ドルを融資している。これらのうちF/S段階からの援助が求められているのはハーバー港（象牙海岸国との国境に近い）で、将来の木材、砂糖等の工業開発計画に見合う拡充が期待されている。

(3) 空港。空輸ネットワークに関するマスタープランはない。ロバーツフィールド空港（モンロビア国際空港とも）の整備等については、パンアメリカン航空会社とその全体計画を作成し、1970年にはターミナルビル、滑走延長等についてUSAIDのローン（約400万ドル）が供与された。モンロビア市から4マイルの近距離にあるSpriggs Payne（スプリッグス・ピン）空港（滑走路延長1,800m）は、照明施設、無線施設皆無であるが、整備をすることによって近距離航空各社へのメリットが大きくなると思われる。

(4) 電気通信。円借款の対象となったマイクロウェーブ網の建設準備が進んでい

る（借款契約未締結。600万ドル）。パン・アフリカン・ネットワーク計画に沿った実施を重視しており、新5カ年計画にはリベリア・シェラレオネ間、同一象牙海岸国間のネットワークが盛り込まれている由。

4-4 情 報

（在外公館との連携について）

社会開発分野での調査は今回がはじめてであったため、リベリア政府側での対応が予想とずい分異っていることもあり、英文による調査方針に関する資料を作成したことはすでに述べた。これによってわが国の技術協力の概要を、日本大使館、ときに大使ご自身に同行していただいて訪問した諸官庁で説明したが、資本協力とリンクした形で行われている世銀、AfDB、UNDP、USAIDや西独との相違、一方多人数によるUS平和部隊や台湾の農工隊（100名以上が稲作等の指導を行っている）の協力との相違については容易には理解されなかったのではないと思われる。鉄道や港湾については既述したとおり、外国企業がこれまで建設し運営してきているという事情も、政府ベースのインフラストラクチャー部門の調査協力への理解を妨げたのかも知れない。

（協力実現の際の実施環境について）

英語（米語）が通ずるといふメリットはあるものの、すでにみてきた2カ国と比べて首都の人口は最も小さく、近代化も遅れている。またわが国の協力が、国際機関や他の先進国のそれと単純に比較されることもじゅうぶん考えられる。

（意志決定のメカニズムについて）

すでに見てきたとおり、上位計画としては5カ年計画（1976年から）があるのみであり、その内容についても各担当省に負うところが大きいと思われる。旧宗主国といった関係を有する先進国がなく、当面は資源確保の思惑をもった国々の二国間援助と、世銀、UNDP等マルチの機関による主としてセンター援助が展開されると思われる。

（その他）

各センター別の計画における位置づけと、その内容に不明瞭なところがあり、

また既要請案件の一つであった「地域総合開発」は、すでにプロジェクトとしては消えていることであるが、その内容を断片的情報でつなぎあわせると、道路、水道、学校、農業（基盤整備が営農指導が等不明）といったコンポーネント・プロジェクトを特定地域に同時に実施していくことを意味しているらしい。

4-5 結 論

当面開発調査の分野では、資源確保とのリンクでもないかぎり、しかも資本協力と切離した形で、協力要請が行われることはむしろかしいと思われる。

III 資 料 編

Ⅲ 資料編

Ⅲ-1 会った人たち

セネガル

Mr. Alexandrenne	Ministre, Ministère du Développement Industriel
Mr. Ba	Service du Matériel et de la Traction, Régie des Chemins de Fer du Sénégal, Thiès
Mr. Mamadou Mansour Gueye	Directeur, Le Port Autonome de Dakar
Mr. Mbagnick Fall	Secretary-General, IRASENCO 16 Avenue Borgnis Desbordes, Dakar
Mr. Demba Diop	Directeur Adjoint, Directeur du Financement du Plan, Ministère du Plan et de la Coopération
Mr. N'doye	Directeur Transports
Mr. Franck Hamom	Primature
Mr. Ake Nerman	Deputy Resident Representative of UNDP
象牙海岸	
Mr. Kra	Directeur, Direction des Plans Pluriannuels, Ministère du Plan
Mrs. Thiam	Directrice de Cabinet, Ministère du Travail et des Affaires Sociales
Mr. Siransy	Directeur des Travaux Publics, Ministère des Travaux Publics et des Transports
Mr. George Makovsky	Deputy Resident Representative of UNDP
アフリカ開発銀行	
Mr. Louis-Pascal Negre	Vice-President, Banque Africaine de Développement
Mr. Edwin Olorunfemi Obayan	Vice-President, African Development Bank
Mr. M. El-Helw	Deputy Directeur of Operations, African Development Bank

リベリア

(Ministry of Planning and Economic Affairs)

Mr. Samuel D. Greene	Deputy Minister
Mr. Z. Moulai Reeves	Assistant Minister for Sectoral Planning
Mrs. Victoria Wreh	Director, Social Planning Division
Mr. James Sunbo	Industrial Planner and Senior Planning Officer
Mr. Ree F. Grigsby	Planning Officer, Social Planning Division
Miss Sarah Sherman	Senior Planning Officer, Social Planning Division
Dr. N. Engler	Industrial Advisor, UNIDO

(Ministry of Education)

Mr. Advertus A. Hoff	Minister
Mr. Joseph Morris	Deputy Minister for Instruction
Mrs. Berth Baker Azango	Assistant Minister for Planning and Research
Mr. Joseph D. Kofa	Special Assistant to the Minister

(Ministry of Foreign Affairs)

Mr. C. Ansumanah Cooper	Assistant Minister for African/Asian Affairs
-------------------------	----------------------------------------------

(Ministry of Health and Social Welfare)

Mr. William H. Hoff	Deputy Minister
Miss Christiana Harmond	Director, Rehabilitation Division, Social Welfare Bureau
Miss Joyce Mends-Cole	Assistant Director, Rehabilitation Division, Social Welfare Bureau
Mrs. Irene B. Reid	Supervisor, Community Welfare Division, Social Welfare Bureau

リベリア

(Ministry of Planning and Economic Affairs)

Mr. Emmanuel Gardiner	Deputy Minister
Mr. Z. Moulai Reeves	Assistant Minister for Sectoral Planning
Mrs. Victoria Wreh	Director, Social Planning Division

(Ministry of Commerce, Industry and Transportation)

Mr. Richard M. Morris	Deputy Minister for Commerce and Industry
Mr. Nathaniel Marsh	Deputy Minister for Administration and Transportation
Mr. John Sherman	Assistant Minister for Commerce
Mr. Lafayette Johnson	Assistant Minister for Industry
Mr. Clyde Campbell	Assistant Minister for Transportation
Mr. J. Wilson Lardner	Director of Civil Aviation Division

(Ministry of Public Works)

Mr. William D. Jones

Technical Assistant Minister

Mr. Emmanuel Siebu

Chief Engineer

Mrs. Maire K. Simmons

Secretary

III-2 収集資料リスト

セネガル

気 象

番号	資 料 名 称	備 考
1	RESEAU PLUVIOMETRIQUE	雨量観測所一覧表(2種)
2	RESUME CLIMATOLOGIQUE MENSUEL (気象概要)	'73.1~12 '74.1~12
3	(気温, 雨量/各地)	11種

地 図

番号	資 料 名 称	備 考
1	SENEGAL	完成図面一覧図
2	CARTE DU SENEGAL	1/200,000 路線予定地区分(9葉)
3	CARTE DES GITES MINERAUX	セネガル地質全図 (金属鉱業事業団(MUT) 所有済)

地質・鉱山資料

番号	資 料 名 称	備 考
1	CARTE GEOLOGIQUE DU SENEGAL	1/500,000 1962 (地 質)
2		
3		

鉄 道

番号	資 料 名 称	備 考
0	LA REGIE DES CHEMINS DE FER DU SENEGAL	セネガル鉄道・組織
1	COMPTE RENDU DE GESTION	取扱輸送量
2-1	BULLETIN MENSUEL 1947.7 1975.4	月間運送量
3	PLAN DE NUMEROTATION DU MATERIEL REMORQUE	客貨車一覧表
4	FASCICULE DES WAGON CITERNES	タンク車示様
5	ARMEMENT DE LA VOIE	既設路線の概要を記入 ・勾配 ・最小・最大曲線半径 etc
6	BALLASTAGE DES VOIES NEUVES	バラスト厚, 形状
7	GABARITS	建築限界
8	REGIE DES CHEMINS DE FER DU SENEGAL	コピー・鉄道路線図

港 湾

番号	資 料 名 称	備 考
1	LE PORT AUTONOME DE DAKAR (RENSEIGNEMENTS GENERAUX) <small>ダカール港</small>	概要・説明書
2	"	
3	LE PORT DE DAKAR 1971 <small>ダカール港</small>	
4	PORT AUTONOME DE DAKAR STATISTIQUES COMPAREES	統 計
5	CARTE <small>地 図</small>	ECHILLE 1/5,000
6	MOLE ET TERRE PLEINS <small>岸壁・地図</small> A CONTENEURS ET POSTE ROULIER	1/5,000
7	CAYAR I (カヤールI)	
8	CAYAR II (カヤールII)	

各省関係

番号	資料名称	備考
1	MINISTELE DU PLAN ET DE LA COOPERATION TOME 1	社会・経済第4次計画
2	MINISTERE DU PLAN ET DE LA COOPERATION TOME 2	"
3	LACS DE RETUNUE DES BARRAGES DE SAMBANGALOU ET KETRETI SUR LA GAMBIE	ガンビア川ダム図面
4	LE SENEGAL AUJOURD'HUI	

リベリア

1. Demographic Annual of the Population Growth Survey 1970
2. Annual Report of the Ministry of Education 1974
3. Ministry of Planning & Econ. Affairs Economic Survey of Liberia 1974
4. Annual Report of the Ministry of Planning Economic Affairs 1974
5. Annual Report of the Ministry of Health & Social Welfare 1974
6. Report on the Social Situation in Liberia
7. Annual Report of the J. F. K. Medical Center 1974

8. Employment and Unemployment in Monrovia
1974
9. Priority Socio-Economic Development Projects
10. *Highlights on Liberia and its Educational System*

