

第5章 事業主体の現状と実施体制

5-1 組織

「セ」国での道路・橋梁の運営維持管理を監督する官庁は、インフラ設備運輸省(図 5.1、41 頁)にあるが、その実施を担当するのは AATR(道路建設庁：図 5.2、42 頁)である。

一方、「マ」国では、運輸設備省(図 5.3、43 頁)の DNR(国家道路局：図 5.4、44 頁)である。

AATR は 2000 年 8 月 3 日付けで発行されたデクレによって、「セ」国内の道路網管理を目的として創設・再編された独立法人である。デクレの内容(要約)は次のとおりである。

AATR 及び道路評議会の創設にかかる 2000 年 8 月 3 日付けデクレの要約

本法案は、道路セクターの改革、特に AATR 創設に関するデクレ第 2000-686 号を廃止し、これに替わるデクレの法案である。

AATR すなわち道路建設庁は、独立と責任という 2 つのキーワードをコンセプトとする独立法人である。国に対し責任と独立を持った柔軟な組織として創設され、道路網管理の合理化をその目的とする。

この組織は、実施機関(総局)と協議、監理及び検査を任務する組織(道路評議会)から構成される。

AATR は、等級道路網の建設、維持管理、及びリハビリを担当する組織であり、道路担当大臣の管轄下に置かれる。

道路網の品質及びパフォーマンスの改善のため、道路担当省各部局と協力し、また、これらの部局の業務を補完するものである。そのため、一般に道路網管理、道路工事監理を行うことをその使命とする。

AATR は、また、道路担当大臣の要求に応じて、道路行政の指針を提案し、道路セクターにおける公益を果たすために貢献する。たとえば、等級道路網における工事に関する

- 道路部局と協力した道路データベースの設置・管理
- 年間道路メンテ計画の策定
- 等級道路のライトウエイ管理
- 等級道路工事を行うコンサルタント及び業者の認可、等級付け
- 道路担当省道路部局と協力して、道路インフラ及び構造物のプロジェクトに対する資金協力要請書を作成すること
- 工事の枠内において環境保全に必要な措置を取ること
- 管轄当局の要求に答え、道路にかかわる問題に対して意見を具申すること

であり、他の施主と特別に協約を締結し、等級外道路の工事の監理を行うこともできる。

AATR は、次の二つの組織から構成される。

- 道路評議会
- 総局

— AATR 及び道路評議会の創設にかかる 2000 年 8 月 3 日付けデクレの要約 (つづき) —

道路評議会の使命は、AATR の活動についての協議、管理、検査を行うことであり、そのメンバーは以下の通りである。

- 共和国大統領府の代表
- 首相府の代表
- 道路担当省の代表
- 財務担当省の代表
- 環境及び衛生担当省の代表
- 道路乗客輸送組織・会社の代表
- 道路貨物輸送組織・会社の代表
- 消費者協会の代表
- 雇用者組織の代表
- 道路担当大臣が必要と判断する専門家

総局は、AATR の活動全体の実施を監視し、特に以下の使命を果たす。

- 活動計画を策定し、道路評議会及び道路担当省に提出してその認可を受ける。
- AATR の使命を果たすために必要となる、すべての性格の資金協力先のリサーチ
- 道路評議会の認可及び監督の下での、道路工事プログラム及び年次予算の実行
- 現行の契約締結法規に則っての、契約、協約の締結
- 予算の策定
- 活動報告書及び財務状況書の作成及び評議会への提出
- プログラム及びプロジェクトの進捗状況報告書の作成、及び担当省と評議会への提出

AATR の財源は、以下の通りである。

- 国家から AATR へ割り当てられる予算
- 道路工事に関して開発パートナーと政府との協定及び協約による、開発パートナーのドネーション
- AATR の提供する役務に対して受益者から支払われる対価
- 国家、地方自治体、あるいは国内外の機関による補助金

AATR の支出は主に以下の通りである。

- 道路工事に当てられる支出
- 経常支出
- 設備支出

他方、「マ」国のDNR(国家道路局)は、2000年12月16日に創設された。DNRからのその創設の経緯に関する説明は次のとおりである。

DNRの創設の経緯とその使命に関する説明

「マ」国における運輸インフラに関するすべての政策を担当しているのは**設備・運輸省**であり、その使命は以下の通りである。

- 道路の設計、建設、維持管理、及びその他の交通インフラに関する国家政策の立案
- 設計、建設に関する規則、及び規則適用に関する規制・コントロール
- 道路の建設工事及び維持管理工事の監督

インフラ分野における本省の上記使命を実施する機関は**国家道路局(DNR)**である。

国家道路局

道路局は、2000年12月16日法律第02-057号にて創設され、中央部局の業務が定められている。上記法律のもとに、道路及び構造物の分野における国家政策の要素を作成し、政策を実施する公的機関及び民間企業の活動につき調整し監督する使命を担っている。

上記の目的のために、以下の事項を担当する。

- 道路に関する政策立案に必要なすべての研究及び調査
- 道路工事及び調査の計画、実施、監督、及びその適用の監督
- 道路網の開発戦略、近代化及び維持管理の計画及び実施
- プログラム及び行動計画書の作成準備
- 国土整備計画の策定及び実施への参加
- 鉄道インフラ、空港及び架線プロジェクトの設計及び実施への参加
- 地方自治体に対する助言及び支援

国家道路局の組織

2003年2月13日付けデクレ(政令)第03-081/P-RM号にて道路局の組織及び機能が定められている。道路局の下に2つの部がつくられている。調査・計画部及び工事・監督・技術部である。

- 調査・計画部

予算的・経済的各シナリオに沿って開発及び維持管理に関わる長期的投資を予測し、そして戦略計画の枠内における道路システム全体を分析することを担っている。

調査・計画部の役割は、インフラ設備が交通需要に応えられるように、社会経済的發展における道路網の改善及び開発を策定することである。これにより、道路網全体の中長期的需要を予測し、道路のパフォーマンス、ひいては利用者の予測を行うことが可能となる。

調査・計画部は、また、予算の制約の中で、計画サイクルの中で決定され全体的予算において短中期的に実施すべき戦術的ともいうべき計画の実践において、(維持管理、改善、新規建設などの)投資を検討することを担当していることでもある。さらに、予算の制約を考慮しながら、計画全体を適正化するべく優先順序にしたがってプログラムの実施を分類することである。つまり、下記の本質的な業務とともに、道路システムのマクロ経済的管理の検討でもある。

- ・ 道路政策の策定
- ・ 道路システムの分析
- ・ 概略調査及び詳細調査
- ・ 短中長期的開発戦略の策定
- ・ 維持管理及び投資工事の計画化
- ・ 予算の評価

DNR の創設の経緯とその使命に関する説明 (つづき-1)

- 調査・計画部 (つづき)

調査・計画部の下に 2 つの部がある。

- ・ 調査部
- ・ 計画部

- 工事・監督・技術部

工事・監督・技術部は、本質的に道路プロジェクトの実施を担当している。そのため、工事・監督・技術部は道路建設基準の厳格なる遵守、及び研究活動を通してこれらの基準の改善を常に行っている。

工事・監督・技術部の主要な業務は、以下の通りである。

- ・ 道路建設工事に関わる監督
- ・ 道路プロジェクトの公示、管理、監督、評価
- ・ 道路技術の研究
- ・ 道路基準の策定
- ・ 法規の立案及び管理
- ・ 地方自治体に対する助言、支援

工事・監督・技術部の下に、2 つの部がある。

- ・ 工事部
- ・ 技術・研究部

上記 2 つの部のほかに、道路局には、道路データ課 (Service des Données Routières/SDR) がある。

- 道路データ課

道路遺産の管理は、以下の主要な要素を含む情報システムを決定権者が使用できるようにすることである^a。

道路データ課は、2002 年 12 月 16 日法律第 02-058 号によって創設され業務が規定されている。道路データ課の業務は、以下の通りである。

- ・ 道路データの収集及びアップデート
- ・ 道路データの分析及び開発
- ・ 道路網に関する技術書類の策定及びアップデート
- ・ 道路データに関する情報を使用者が使用できるようにすること。

2003 年 2 月 13 日デクレ第 03-082 号によって、道路データ課の組織及び方式が規定されている。このデクレの下で、道路データ課には 2 つの係が設けられている。

- ・ 道路データバンク係
- ・ 道路データ開発係

道路データバンク係は、以下の事柄を担当する。

- ・ 道路データの収集及びアップデート
- ・ 道路データに関する情報を生産し、使用者の使用に供すること。

道路データ開発係は、以下の事柄を担当する。

- ・ 道路データの分析及び活用
- ・ 道路網に関する技術書類の作成及びアップデート
- ・ 道路維持管理プログラムの作成

^a インフラの緒元、基準・規格、ウィークポイントの特定、財務情報、工事プログラム、工事のパフォーマンス、所有車両の仕様及び使用状況

— DNR の創設の経緯とその使命に関する説明 (つづき-2) —

国家道路局の地方支部

国家道路局の下に、州及び地方レベルにおいて（9 箇所の）州道路局 (Directions Régionales des Routes) 及び 22 箇所の道路支所 (Subdivisions des Routes) があり、それぞれ州及び地域レベルにおいて業務を行っている。2003 年 3 月 11 日アレテ (省令) 第 03-0436 MET-SG 号によって、州道路局 (DRR) 及び道路支所 (SR) の組織及び業務が定められている。

道路についての管理及び資金に関わるその他の組織

緊急道路工事室 (Cellule des Travaux Routiers d'Urgence/CETRU) は、2003 年 7 月 21 日法律第 029 号によって創設された。主要な業務は以下に示す緊急道路整備に必要な整備工事の実施である。

- 悪天候や災害によって損傷した道路や構造物の補修
- 民間企業では維持管理をすることができないすべての地域における道路の維持管理作業の実施

緊急道路工事室は、設備・運輸省次官の管轄下に置かれ、2004 年から業務を開始する。

道路当局 (Autorité Routière) は自主管理組織で、通常維持管理のファイナンスを担当する。2000 年 8 月 4 日法律第 00-051 号によって創設された。

2004 年の予算は、78 億 FCFA である。

セネガル共和国 インフラ・運輸・設備省 組織表

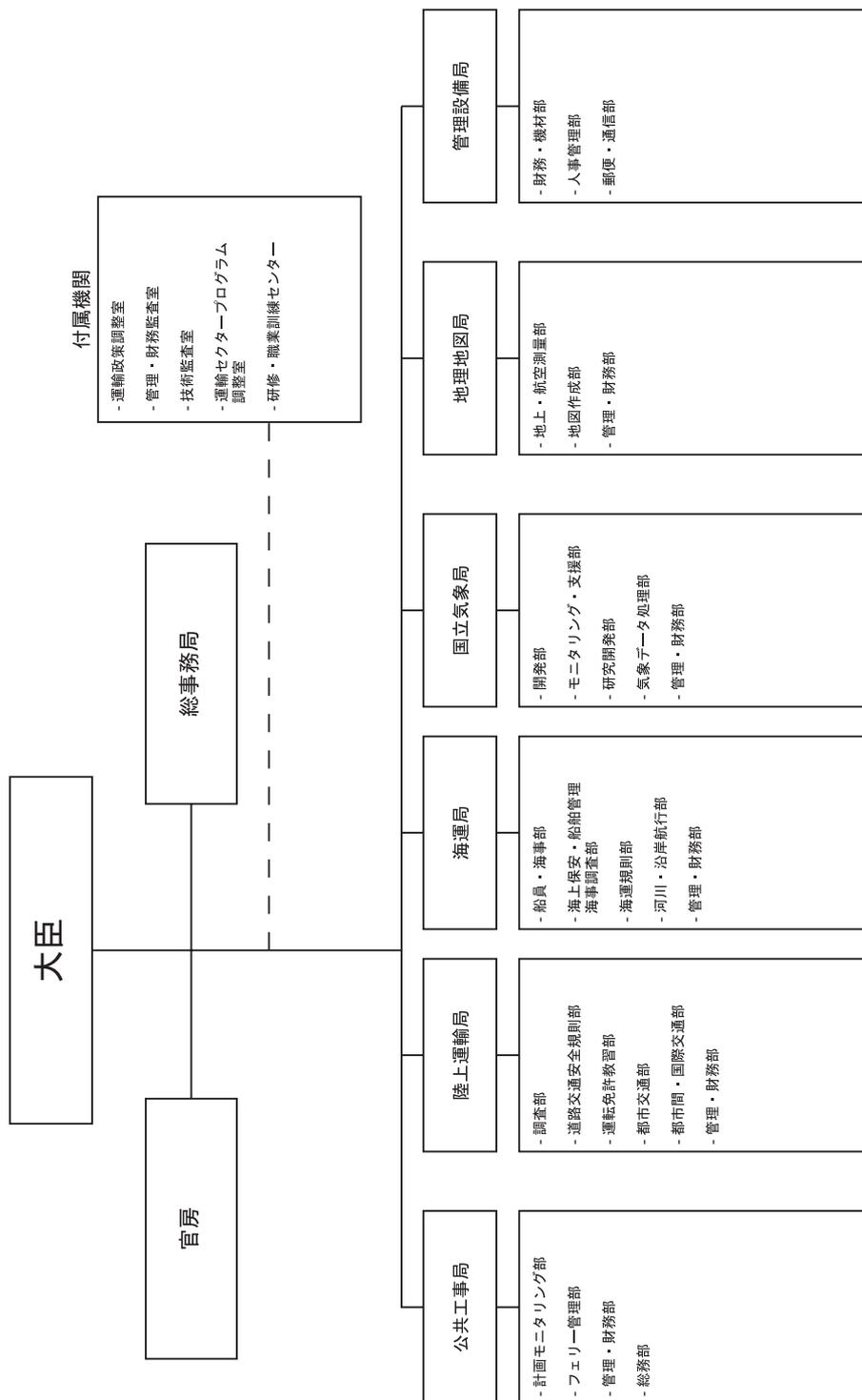


図 5.1 「セ」国インフラ設備運輸省組織表

道路建設機構(AATR) 組織表

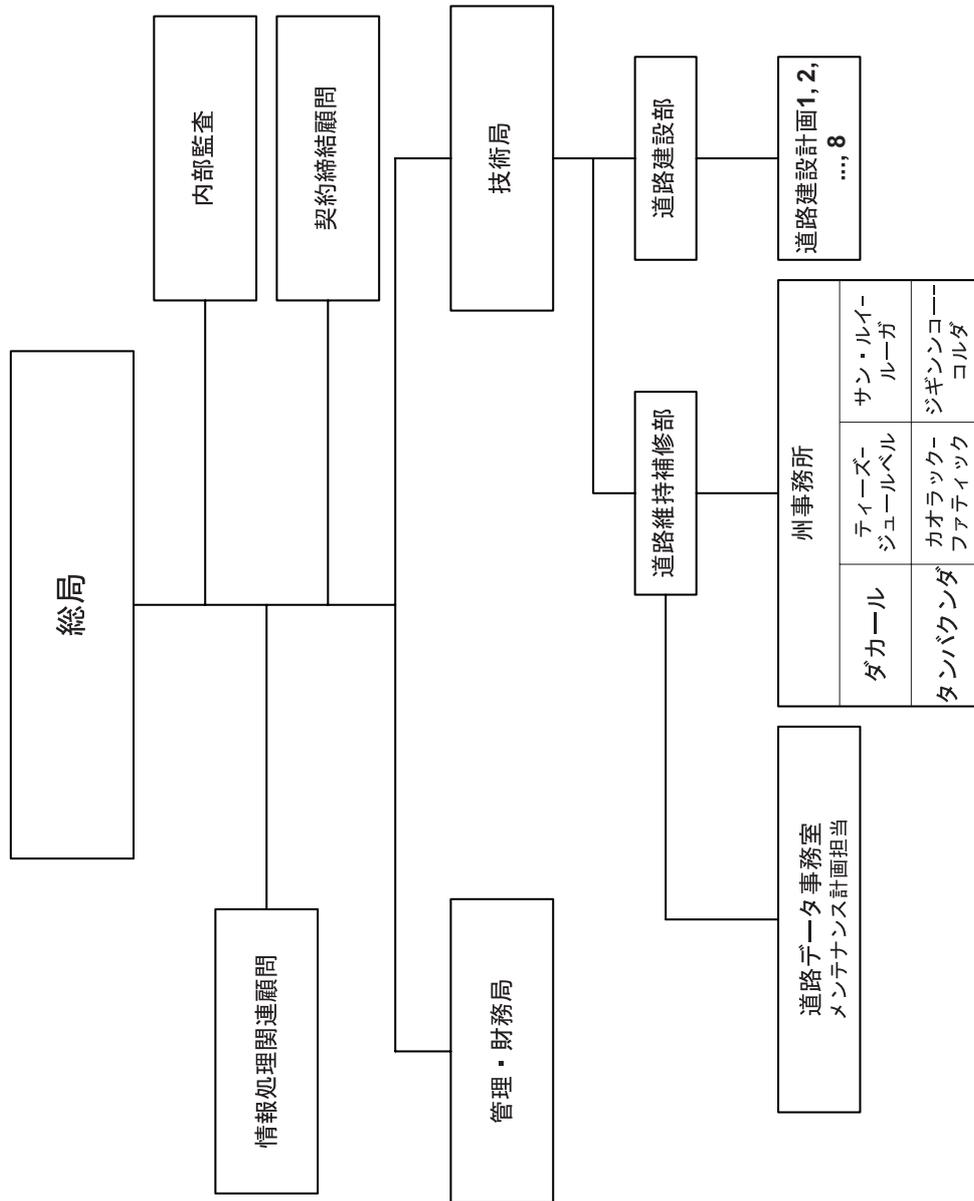


図 5.2 「セ」国 AATR(道路建設庁) 組織表

国家道路局 (DNR) 組織表

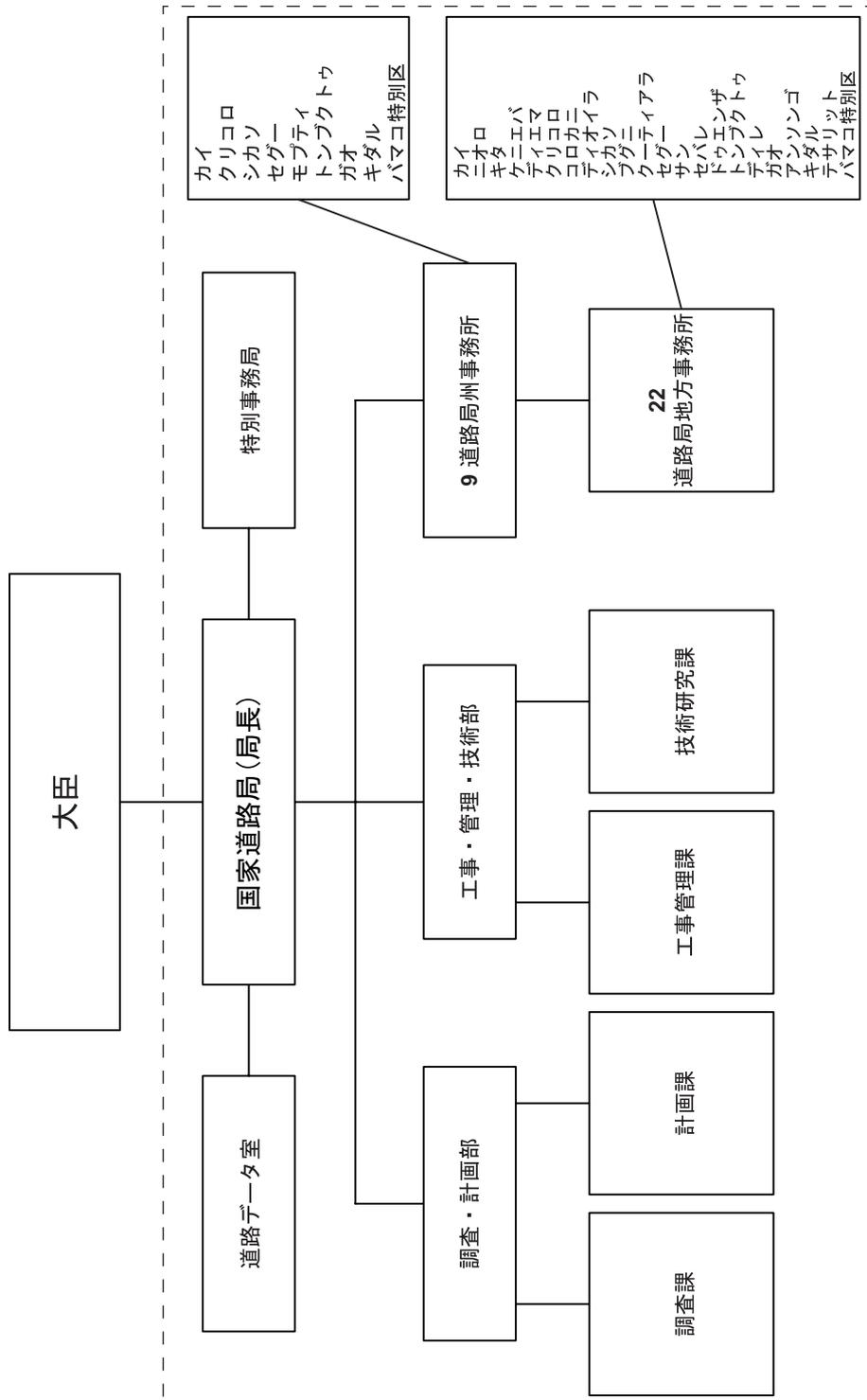


図 5.4 「マ」 国 DNR(国家道路局) 組織表

5-2 予算

「マ」国における道路整備に関わる支出について、大きく分類すると、

- 新規建設
- 道路補修
- 定期メンテナンス
- 日常メンテナンス

の4つである。

最近5ヵ年の年度別道路整備にかかる支出を表5.1に示す。

表 5.1 「マ」国の年度別道路整備支出

(百万 FCFA)

支出項目	1998	1999	2000	2001	2002
新規建設	4,176	15,264	5,668	-	-
舗装道路	3,384	-	301	-	-
土工道路	262	-	4,195	-	-
未舗装道路	530	-	1,172	-	-
道路補修	6,983	12,105	46,166	23,551	44,988
舗装道路	4,676	-	33,200	20,891	41,942
土工道路	2,307	-	12,966	2,660	3,046
未舗装道路	0	-	0	0	0
定期メンテナンス	5,663	4,352	8,196	5,762	7,042
舗装道路	4,352	-	4,700	3,469	4,256
土工道路	903	-	620	575	525
未舗装道路	408	-	2,876	1,718	2,261
日常メンテナンス	4,867	4,867	5,000	3,575	5,880
舗装道路	-	-	-	-	-
土工道路	-	-	-	-	-
未舗装道路	-	-	-	-	-
合計	21,689	36,588	65,030	32,888	57,910
国庫資金	6,198	6,515	6,496	5,747	11,098
海外資金	15,491	30,073	58,534	27,141	46,812

資料：マリ国設備運輸省道路局（DNR）

「マ」国では通常、道路の建設及び改修のための資金のほとんど国外からの援助等により調達しており、一部「マ」の特別投資予算 (BSI) による場合もあるが、一般に以下の諸機関からの支援によるケースが多い。

- ・世界銀行 (IDA)
- ・西アフリカ開発銀行 (BOAD)
- ・イスラム開発銀行 (IsDB)
- ・フランス開発庁 (AFD)
- ・その他
- ・アフリカ開発銀行 (AfDB)
- ・欧州開発基金 (FED)
- ・OPEC 国際開発基金
- ・KfW(ドイツ)

一方、日常メンテナンスの資金は、特別投資予算 (BSI) を含む、国家道路局 (DNR) の予算による。DNR の予算は、表 12.3(122 頁) に示すよう、

- 国家投資予算
- 特別会計

によってまかなわれるほか、

- 燃料税
- 車両税
- 有料道路 (ゲート)¹

などを財源としている。

表 5.1 に示されるように、1998～2001 年までの道路整備にかかる国庫資金は、6,000(百万 FCFA) 前後で推移していたが、2002 年度では、11,098(百万 FCFA) と増えている。これが、一時的なものであるか判断は難しいが、「マ」国の方針としては、今後メンテナンス (日常メンテナンス・定期メンテナンス) にかかる費用は、「マ」国内の財源でまかないたいという目標を掲げている。

表 5.2 は 2003 年以降の DNR が計画する予算措置計画である。この表における見通し予算というのは、DNR のもつ国家予算のほか、先に示した燃料税・車両税・有料道路などによる予定収入を指す。2003、2004 年は必要経費に対し、見通し予算が下回るが、国家特別投資予算などによって不足が補填される予定である。

DNR の算定では、燃料税、車両税及び有料道路による収入が順調に増加し、2005 年には、DNR の一般予算によって、メンテナンスにかかる費用をまかなえるとしている。

表 5.2 「マ」国の年度別道路メンテナンス予算措置

年度	単位	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
メンテナンス対象道路延長	(km)	9,000	8,713	6,890	7,517	9,000	9,000	9,000	9,000	9,000
必要経費	(百万FCFA)	9,702	9,786	7,479	8,171	9,538	9,919	10,316	10,729	11,158
見通し予算	(百万FCFA)	5,880	7,800	7,800	8,200	9,100	10,000	10,900	11,800	12,700

資料：「マ」国国家道路局 (DNR) 2004年2月

¹ただし、2005 年以降

5-3 人員

「セ」国で道路維持管理を行う機関 AATR は、2004 年 3 月の時点で 82 名の職員数を数える。一方、「マ」国側の DNR からの回答は表 5.3 であり、総数 182 名であった。

表 5.3 DNR 職員数

局長室, 特別事務局		8
道路データ室		13
調査計画部		10
工事・管理・技術部		27
9道路局州事務所	バマコ特別区	13
	カイ州	17
	クリコロ州	16
	シカソ州	19
	セグー州	21
	モブティ州	10
	トンボクトウ州	6
	ガオ州	11
	キダル州	11
合 計		182

資料：国家道路局(DNR) 2004年3月

5-4 技術水準と事業実施能力

「マ」国においては、道路の大規模補修工事などは、DNR 本庁から施工監理をおこなうコンサルタント及び建設業者への発注となるが、日常的な管理業務及びポットホールのような小さな補修作業は、DNR の各州事務所 (DPR) 及びその下部組織である地方事務所 (SD) が行う。

本件の対象とするルートを管理する州事務所はカイ州事務所であり、直接日常点検、補修を実施するのキタ地方事務所、ケニエバ地方事務所である。

南回廊におけるこれら 2 つの地方事務所の現状では、建設用の機材は持っているものの、それらは非常に古く、使用できないものも多い。現実的には日常の補修・点検などの実行能力はかなり低く、橋梁の維持管理に関するノウハウ及び経験も非常に少ない。

また、ココファタからキタにかけての土工道路のメンテナンスは、地方事務所が実施しているのではなく、その道路を最も使用している綿花生産共同企業体の CMDT である。CMDT は毎年定期的にラテライトなどで轍を埋めている。ローラーなどの道路のメンテナンス用機材も保有している。

DNR はカイ州における地方事務所の現状に鑑み、今後北・南回廊完成後のメンテナンスのための予算措置及び地方事務所の強化を図る計画を立てている一方、組織の強化・技術力及び実行力の向上に関する我が国の支援を希望している。

5-5 問題点・課題

「マ」国では、舗装道路延長が伸びるとともに、EUなどの援助国及び援助国からのコンサルタント主導の下、「マ」国内の舗装等建設技術力が向上しているものの、全体的な工業力は、まだまだ低いレベルである。これは、橋梁製作・建設技術力にもおいても言えることであり、現在のところ、「マ」国独自に大型橋梁を建設する能力があるとはいえ、この点が、今回、「マ」国及び「セ」国が、我が国に橋梁建設プロジェクトを要請してきたもうひとつの背景にもなっている。また、橋梁を製作・建設する技術が低いということは、その橋梁を維持管理する技術力にも低いということにも直結する。

他方、人材という観点から見ると、「マ」国からは常時300万人程度が、近隣諸国、ヨーロッパ、カナダなどへ就学、就労しており、建設業界にかかわる割合も低くない。しかも、海外で就労する「マ」国人に対する評価は低くなく、技術力を学ぶ姿勢、ポテンシャルを持っているものと考えられている。

さらに、「マ」国政府は、我が国の無償資金協力を通じて、我が国のコンサルタント及びコントラクターの下請けとして働くことによって、「マ」国内のコンサルタント、コントラクターが成長することを強く期待している。

一方、「マ」国政府、DNRについても、大型橋梁に対する知識や維持管理に関する知識は満足されておらず、「マ」国政府もこの点を認め、組織の強化・技術力強化及び実行力の向上に関する我が国の支援を希望している。

したがって、我が国からの支援は、ハード面だけでなく上記分野の技術指導を含むソフト面をセットすることが妥当である。

5-6 国境管理体制

イタリアの無償資金援助にて建設されたカイ〜キディラ間のファレメ川にかかる国境橋を調査した。

両国とも、橋梁近傍ではないがチェックポイントを設け、国境警察が国境管理にあたっている。両国間の入出国管理は両国民に対して至って簡便であり、免許証などの身分証明書の提示のみによる。輸送に関しては、関税検査などの措置がとられている。

UEMOA 諸国間では、それぞれの国民の入出国に関しては、身分証明書のチェックのみとし、パスポートコントロールを必要としない。さらに今後、関税検査を撤廃する方向で関係諸国で協議が進められている。

写真 5.1 北回廊国境に架かる橋



イタリアの無償資金援助により整備された国境橋

写真 5.2 同左の路面状況



重量車が多いせいか、舗装の傷みが目立つ

写真 5.3 検査を待つトラック群



ガソリン等を運ぶタンクローリー

写真 5.4 国境管理事務所



国境管理は国境警察が行う

BID F/S 報告書の中には、ファレメ川橋建設にともなった国境に関する管理施設の配置計画などは盛り込まれていない。

この件に関し「セ」国 AATR は、「F/S が道路計画を主眼としたものであったためであり、現在準備しているサラヤ〜ファレメ道路整備事業用の入札図書にも含まれていない。」と説明した上で、「国境管理に関する施設は、「セ」国及び「マ」国が準備する予定であり、今後その詳細を決めていく予定である。」と説明された。

一方、国境橋を建設するにあたり、ミニッツに記載のとおり、「セ」国「マ」国は互いにプロトコルを結ぶ必要のあることを理解しており、基本調査設計時には、このプロトコルとあわせ、国境管理のための具体的な施設計画等を提示する必要がある。