

## C-2 ボーダーポスト

## クロスボーダー交通インフラ現地調査

### 1. 調査対象 BP

今回対象とした BP (Border Post, 国境管理所) は、主要国際 4 回廊 (Tazara 回廊、Nacala 回廊、Beira 回廊、Darban 回廊) に関連するものを抽出しており、各 BP では基本的に税関と出入国管理を訪問しインタビュー形式にて基本情報を収集した。

調査を実施した BP は計 14 カ所である。内訳は、マラウイの 7 カ所に加え、越境側のザンビアの 1 カ所、タンザニアの 2 カ所、モザンビークの 4 カ所である。ただし、Zobue BP (モザンビーク) 1 カ所についてはモザンビーク本庁からの直接許可がなければインタビュー及び写真撮影に応じることができないとの厳しい対応があり、JICA と協議のうえ、後日調査を実施。後日の調査では、先日と異なる BP 責任者ということもあり、問題なく調査を実施することができた。

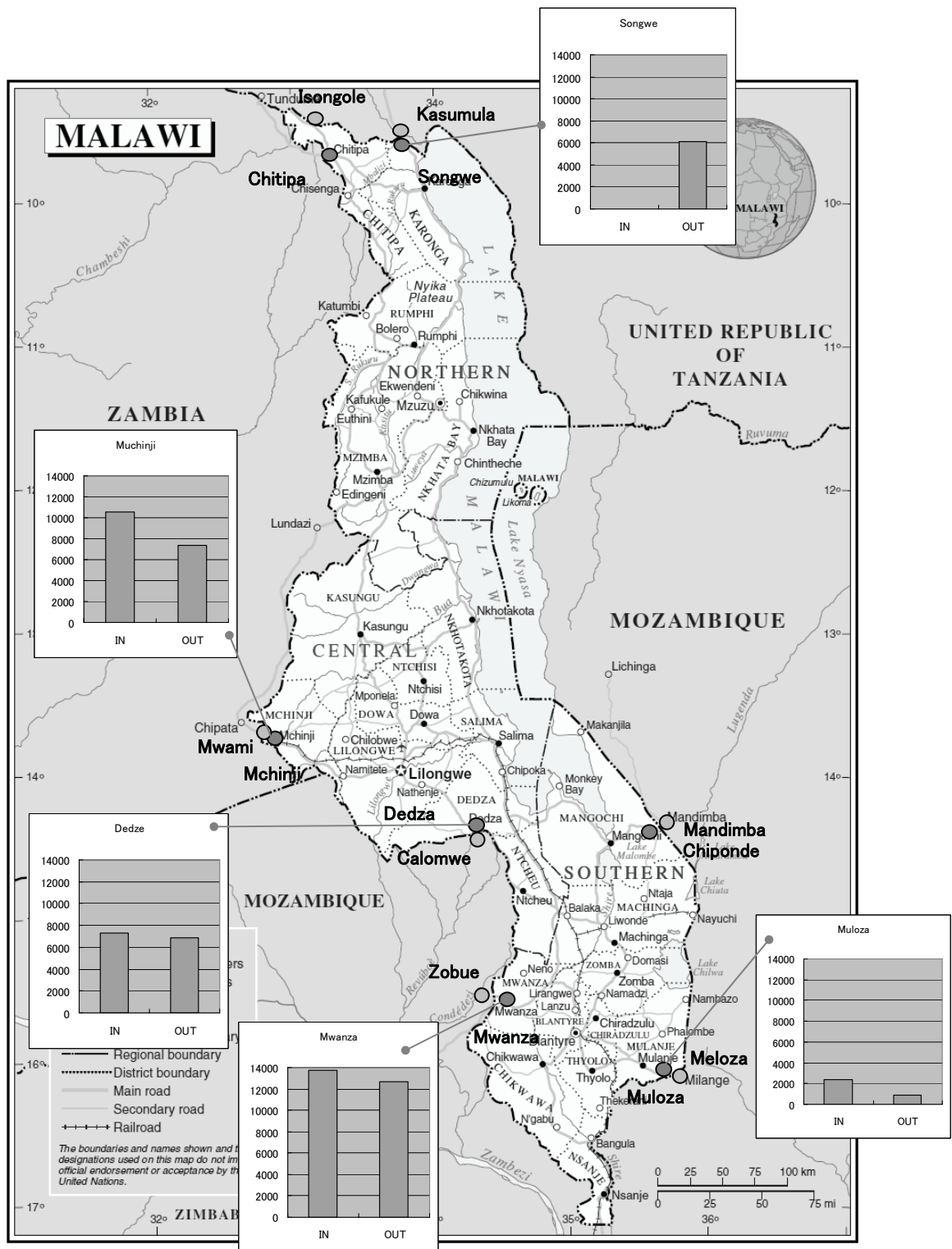
また、マラウイには 2 つのインランドデポが設置されていることが BP ヒアリングを通じ判明したことから、Lilongwe にあるインランドデポ (Lilongwe リージョナルオフィスに併設) を訪問し、追加的な情報収集を行った。

### 2. 調査実施日

図表 1: BP 調査実施日程

	マラウイ側 BP	越境側 BP		国道	関連回廊
2007年2月17日(土)	ムチンジ (Mchinji)	ムワニ (Mwami)	ザンビア	M12	Nacala 回廊
2007年2月22日(木)	ソング (Songwe)	カスムラ (Kasumula)	タンザニア	M1	Dar es Salaam 回廊
2007年2月23日(金)	チティパ (Chitipa)	イソングル (Isongole)	タンザニア	M9	(Dar es Salaam 回廊)
2007年2月27日(火)	デツア (Dedza)	カロンウェ (Calomwe)	モザンビーク	M1	Darban 回廊 (Nacala 回廊に接続)
2007年2月28日(水)	ムワンザ (Mwanza)	-	-	M6	Darban 回廊 (Tete 回廊)
2007年3月1日(木)	ムロザ (Muloza)	メロザ (Meloza)	モザンビーク	M2	Nacala 回廊 (代替ルート)
2007年3月2日(金)	チボンデ (Chiponde)	マンディンバ (Mandimba)	モザンビーク	M3	Nacala 回廊
2007年3月8日(木)	リロングウェ (Lilongwe)	-	-	M12	Nacala 回廊
2007年3月9日(金)	-	ゾブエ (Zobue)	モザンビーク	M6	Darban 回廊 (Tete 回廊)

### 3. 対象とするボーダーポストの位置と越境交通量



図表2: 対象とするボーダーポストの位置と越境交通量

※グラフはマラウイ BP における 2006 年交通量 (IN & OUT) (MRA 資料を参考) を示す

4. ボーダーポストの概要一覧

品目	マラウイ/ザンビア			マラウイ/タンザニア			マラウイ/モザンビーク						備考
	マラウイ	ザンビア		マラウイ	タンザニア		マラウイ	モザンビーク	マラウイ	モザンビーク	マラウイ	モザンビーク	
ボーダーポスト(BP)	ムチンギ Mchinji	ムワニ Mwanzi	ムアムラ Musumala	チンガ Chinga	イソゴレ Isongole	カロンウェ Calomwe	ムワンザ Mwanza	ゾブエ Zobue	ムロザ Muloza	メロザ Meloza	チボネ Chibonde	マンチンバ Mandimba	
国境線	陸	陸	ソング川	ソング川	ソング川	陸	陸	陸	モザ川	モザ川	陸	陸	
立地	国境直近	国境直近	国境直近	チティヤ街	インゴル町	国境直近	国境5km	国境1km	国境直近	国境直近	国境1km	国境500m	
両BPの離れ	約200m	約500m	約30km	約30km	約30km	約400m	約86km	約800m	約800m	約800m	約1.5km	約1.5km	
道路	M12	M1	M9	(T301)	M6	M1	M6	M2	M2	M3	M3	M3	
関連回廊	ナカラ回廊	ダルエスザラム回廊	ダルエスザラム回廊	(タルエスザラム回廊)	ダーバン回廊 (ナカラ回廊接続)	ダーバン回廊 (ナカラ回廊)	ダーバン回廊 (ナカラ回廊)	ナカラ回廊 (代替ルート)	ナカラ回廊 (代替ルート)	ナカラ回廊	ナカラ回廊	ナカラ回廊	
人員	11人	7人	12人	4人	4人	8人	15人	8人	5人	5人	5人	5人	na
業務時間	7:30-17:30	8:00-17:00	8:00-18:00	6:00-18:00	6:00-18:00	6:00-18:00	6:00-19:00	6:00-7:00	6:00-18:00	6:00-18:00	6:00-18:00	6:00-18:00	na
人員	19人	9人	22人	7人	(移転)	16人	48人	12人	10人	14人	6人	6人	6人
業務時間	7:30-17:30	8:00-17:00	6:00-18:00	6:00-18:00	(移転)	6:00-10:00	6:00-22:00	6:00-7:00	6:00-18:00	6:00-18:00	7:00-18:00	6:00-18:00	6:00-18:00
通関所要時間(1台当り)	30-40分	30-40分	max 2-3日	na	na	0.5-1.0時間	min: 30分 max: 2日	10-20分	20分	30-40分	20分	20分	20分
車量検査(輸重計設置)	○ (新設)	×	○ (新設)	×	×	×	○ (新設)	×	○ (新設)	×	×	×	×
ボーダーバス発給	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
ピザ発給	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
医療	×	×	×	×	×	×	○ (トナー)	×	×	×	×	×	×
駐車場	×	×	○	○	○	×	○	×	×	×	○	○	○
保管庫	○	○	○	×	×	×	○	×	○	○	○	○	○
ハンコン設置	出入国: ○ 税関: ○	出入国: × 税関: ○	出入国: × 税関: ○	出入国: × 税関: ×	出入国: × 税関: ×	出入国: × 税関: ×	出入国: × 税関: ○	出入国: × 税関: ○	出入国: × 税関: ×	出入国: × 税関: ×	出入国: × 税関: ×	出入国: na 税関: x	na
ASYCUDAシステム導入	×	×	○	×	×	×	○	×	×	×	×	×	×
建屋(管理所)	EU 新設(2005)	×	EU 新設(2005)	×	×	EU 修繕(2002)	EU 新設(1997)	EU 新設(2005)	EU 新設(2007)	EU 新設(2007)	EU 新設(2007)	EU 新設(2004)	EU 新設(2004)
ウェイブリッジ	EU 新設(2006)	×	EU 新設(2006)	×	×	×	EU 新設(2006)	×	EU 新設(2006)	×	×	×	×
実績: 車両数(2006年)	台	na	in: na out: 6,156	na	na	in: 7,322 out: 6,882	in: 27,806 out: 25,126	in: 2,518 out: 1,755	in: 2,518 out: 1,755	na	na	in: 1,673 out: 1,755	in: 1,673 out: 1,755
実績: 車両数(2007年1月)	台	na	in: na out: 187	na	na	in: 711 out: 552	in: 4,620 out: 4,353	in: 2,166 out: 1,876	in: 81 out: 107	in: 103 out: 118	in: 143 out: 73	in: 70 out: 148	in: 70 out: 148
参考: 2007年1月-1日平均	台	na	in: na out: 21	na	na	in: 21 out: 19	in: 39 out: 36	in: 78 out: 70	in: 7 out: 3	na	na	in: 19,675 out: 12,676	in: 19,675 out: 12,676
(年) 実績: 旅客数(2006年)	人	in: 42,091 out: 37,208	in: 61,304 out: 52,408	na	na	in: 32,654 out: 37,808	in: 135,319 out: 124,494	in: 3,783 out: 3,833	na	na	in: 1,775 out: 1,317	na	na
(年) 実績: 旅客数(2007年1月)	人	in: 2,323 out: 2,926	in: 3,955 out: 3,455	in: 1,772 out: 1,687	in: 61 out: 61	in: 2,870 out: 3,768	in: 11,340 out: 15,068	na	in: 978 out: 545	in: 106 out: 75	in: 1,775 out: 1,317	na	na

出所: 調査団作成

## 5. 両国 BP の制度、施設整備状況の確認

### 5-1 BP の制度・運用等

BP における組織、制度、手続き、運用の観点から以下に整理する。

組織	通関	<ul style="list-style-type: none"> <li>マラウイの BP は、財務省管轄の国税庁 (MRA: Malawi Revenue Authority) の下部組織税務局 (CED: Customs &amp; Excise Division) が担当。</li> <li>モザンビークの BP は、National Directorate of Custom (NDC) の管轄下にある。モザンビークでは昨年まで関税と税金は別組織であったが、今年から両組織を一元管理する上位部門が新設 (Authority of Duty &amp; Excise) された。</li> </ul>
	交通管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>National Road Authority (NRA) が大型トラック (3 軸以上車両) の重量・寸法検査 (検査結果によりペナルティ料金徴収) 及び通行料徴収を実施予定 (ウェイブリッジは今年操業の予定である)。BP 通過交通に関する調査は実施していない。</li> </ul>
制度	法律	<ul style="list-style-type: none"> <li>マラウイ、ザンビア、タンザニアは英国の法律に基づいており、書類は英語表記。</li> <li>モザンビークはオランダ/ポルトガルの法律に基づいており、書類はポルトガル語表記。</li> </ul>
	通関システム	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係国の通関にかかわるシステムは 1998 年に批准された SADC Protocol on Transport, Communication and Meteorogy の枠組みをベースにした、統一化に向けた潮流がある。現在のところ、関税率、税金等は各国の基準に準拠しているが、2 国間あるいは多国間協定により定められている部分が多い。</li> <li>COMESA 域内における物流は、2 国間ベースで duty free に関する協定を結んでいる。</li> <li>SADC Regional Customs Transit Bond Guarantee の運用が開始される予定。</li> <li>マラウイでは、関税の徴収を BP でも行っている。例えば、Songwe、Mwanza の 2BP では ASYCUDA<sup>1</sup> システム (EU 支援により導入) を運用している。しかし、モザンビークの場合、調査した 4BP のいずれも関税の徴収業務は行っておらず (少額は取り扱っているようであり、例えば Mandimba では積荷 50US ドル以下は BP で関税徴収)、書類審査のみである。Zobue (モザンビーク) では輸出入貨物の関税徴収、検査は Beira などの保税地区で行うようである。</li> </ul>
	出入国	<ul style="list-style-type: none"> <li>マラウイではナショナル ID 制度を採用していない。周辺国はナショナル ID 制度を採用している。</li> <li>ボーダーパス発給料: マラウイ (無料)、ザンビア (2,000ZK)、タンザニア (無料)、モザンビーク (無料)</li> </ul>

<sup>1</sup> ASYCUDA: Automated System for Custom Data の略。ASYCUDA ソフトウェアは UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) により開発。国際貿易にかかわるマニフェスト、通関申告、会計手続き、輸送及び仮手続きといった通関業務をコンピューター支援する。

<p><b>手続き</b></p>	<p><b>出入国</b></p>	<p>マラウイにおける旅客越境手続きは下記フローのとおりであり、所要時間は通常数分(10 以内)である。</p> <div style="text-align: center;"> <pre> graph TD     A[1) 書類審査] --&gt; B[2) 入国スタンプ]     B --&gt; C[3) 書類の返却]           </pre> </div>
<p><b>出入国に必要な書類</b></p>		<p>マラウイの旅客が越境する際には、次の書類のうちいずれかが必要。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>有効パスポート(90 日間以内の滞在が可能、また SADC 加盟国はビザ不要)</li> <li>ボーダーパス(7 日間以内の滞在が可能)</li> <li>越境に関する協定により資格を有した者を示す書類</li> </ul> <p>マラウイの車両が越境する際には、次の書類が必要。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車両登録書類</li> <li>越境許可申請書類</li> <li>賠償責任保険加入書類</li> </ul>
<p><b>通関</b></p>		<p>マラウイにおける通関手続きの1例を以下フローに示す。</p> <div style="text-align: center;"> <pre> graph TD     A[1) 申告書類準備、申告のための登録] --&gt; B[2) 書類審査]     B --&gt; C[3) コンピューターシステムに申告データを記録]     C --&gt; D[4) 税・料金の支払い]     D --&gt; E[5) 通関検査、積荷の引渡し]           </pre> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>Songwe、Mwanza: 1)～5)の通関業務体制がある。</li> <li>Songwe、Mwanza 以外の BP: 上図 3)のコンピューターシステムは導入されていない。基本的に上図 1), 2), 5)を実施しているのが実態。Mchinji では小型トラック(少量の積荷)に関しては、5)まで対応可能。</li> <li>国内に 2 ヶ所インランドデポがあり、Songwe、Mwanza、Mchinji からの保税貨物が搬入されるケースがある。</li> </ul>
<p><b>通関に必要な書類</b></p>		<p>各国ともおおむね統一化が図られている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旅客車両: 1) 車両登録書類、2) 越境許可申請書類、3) 賠償責任保険加入書類、4) パスポート、5) 仮輸入認可書(同事務所にて記入する)</li> <li>業務車両: 1) 車両登録書類、2) 越境許可申請書類、3) 賠償責任保険加入書類、4) パスポート、5) 積荷に関する書類、6) インボイス、7) マニフェスト</li> </ul>

運用	業務体制	マラウイの BP は原則 24 時間体制の方針であるが、隣国側の業務時間を考慮したうえで業務時間を設定している。Songwe/Kasumula (タンザニア国境) との間で外交レベルでの 24 時間体制が協議された経緯あり。
	ASYCUDA システム導入	EU 支援により、Songwe、Mwanza においてシステム導入済み。ただし、オペレーター育成とシステム維持管理が不十分であるため環境改善が望まれている。システムを更新するための自国予算は確保されていない。
	データ管理	コンピューターが設置されているのは Mchinji、Songwe、Mwanza のみ。他 BP における報告書・記録書類等はマニュアル運用。各 BP にコンピューターを導入するための自国予算は確保されていない。

## 5-2 施設整備状況

BP における施設、インフラ、物流、コミュニティの観点から以下に整理する。

BP 施設	管理事務所	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mchinji、Mwanza、Muloza、Chiponde は EU 支援により新築されている。ただし、Dedza は 2002 年に補修のみ実施経緯あるが、施設の老朽化が進んでいる。</li> <li>• Mchinji については、新設工事のタイミングで約 12km 国境側へ移動。現在両国 BP 間距離は数百 m と近い。</li> <li>• Chiponde については、旧管理所の直近に新設。現在、両国 BP 間距離は約 1.5km。</li> </ul>
	駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Songwe、Chitipa、Mwanza、Chiponde は駐車場を設置している。Mwanza のみコンクリート舗装されているが、ほかは未舗装。</li> <li>• Chiponde は比較的広い駐車スペースを確保しているが、現在利用する頻度が極めて低いため、地域住民が市場スペースとして不法に利用している。</li> </ul>
	保管庫	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 保管庫をもっているのは、Mwanza、Muloza、Chiponde。実際に倉庫として機能しているのは Mwanza のみ。</li> <li>• Mchinji、Songwe の保管庫は事務所建屋内にある。</li> </ul>
	車両(車重・寸法)管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NRA 責任で実施されている。車重・寸法の規制管理は SADC 基準と整合が図られている。</li> <li>• Mchinji、Songwe、Mwanza、Muloza では、事務所及びウェイブリッジの新設が EU 支援により実施された。現在オペレーションの準備中。軸重計は長さ 22m と 4m の 2 タイプある。Mchinji、Mwanza では 22m タイプを採用している。</li> <li>• Dedza については現在新規設置が検討されているが、ファイナンスがついていない。</li> <li>• ウェイブリッジは全国に 5 か所設置されている。上記 4BP 以外のウェイブリッジは Balaka 付近の国道 M1 沿い(M1、M5、M8 の交差点付近)にある。また、NRA は移動式軸重計を 2 台所有している。</li> </ul>

	<b>セキュリティ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• セキュリティについてはすべての BP で問題が指摘された。</li> <li>• BP 施設にかかわるセキュリティと越境管理体制(特にパトロール体制)が問題となっている。</li> <li>• Songwe (Songwe 川が国境)、あるいは、Mwanza (国境間距離が 6km) の場合、越境ルートが限定されているため、パトロール体制より BP 施設に対するセキュリティ確保が問題となっている (両 BP とも越境交通量が多いことも要因の1つ)。</li> <li>• Mwanza (M12 沿い)、あるいは、Dedza (M1 アクセス道路沿い) の場合、BP 施設に対するセキュリティ体制は図られていない。</li> <li>• Muloza は管理所建設に合わせ周囲にフェンスを設置しているが、越境管理体制(特にパトロール体制)が必要とされている。</li> </ul>
	<b>電算・通信設備</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chitipa、Dedza、Muloza、Chiponde ではコンピューター(パソコン)が設置されていないので、書類作成、データ管理はマニュアルで行っている。</li> <li>• 通信設備(無線)があるのは Mwanza のみ。</li> <li>• インターネット接続はすべての BP で不可。</li> </ul>
<b>インフラ</b>	<b>両国 BP 間道路</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mwanza/Zobue は山岳地域に立地し、両 BP 間は約 6km の 2 車線道路で連絡している。登り勾配区間では重車両の速度低下が著しい(15km/h 以下)。Mwanza の入国側では、比較的大きな BP 内駐車場が満車状態に近く、沿道に 10 数台のトラックが入国のため縦列駐車している状況であった。</li> <li>• Songwe/Kasumula は、2 車線舗装道路の橋梁で連絡。</li> <li>• Chitipa/Isongole の国境地点は、1 車線未舗装道路のベイリー橋が架かっている。</li> <li>• Muloza/Meloza は、2 車線舗装道路の橋梁で連絡。</li> <li>• Chiponde/Mandimba は、1 車線未舗装道路で連絡。</li> </ul>
	<b>BP アクセス道路</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dedza は M1 から約 400m のアクセス道路(S 道路)で接続されている。アスファルト舗装はされていない。</li> </ul>
	<b>電力</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 総じて電力不足であり、Mchinji、Muloza では訪問中停電であった。また、Songwe では地区の電源供給が不安定であるため、ソーラーパワーを導入しているが、天候に左右されるため電力の安定供給に問題を抱えている。</li> </ul>
	<b>水供給</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 総じて水不足である。特に Songwe、Dedza、Mwanza など交通量が多い BP で顕著のようである。自然条件を勘案すれば、Songwe は Songwe 川からの取水が可能と考えられるが、Dedza、Mwanza では地下水からの水供給システム開発が思慮される。</li> </ul>
<b>物流</b>	<b>BP 制度との関連</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• マラウイでは、関税の徴収を BP でも行っている。例えば、Songwe、Mwanza の 2BP では ASYCUDA システム(EU 支援により導入)を運用している。一方、モザンビークでは、関税徴収業務を実施しておらず、書類審査業務に限定している。</li> <li>• マラウイには Lilongwe と Blantyre の 2カ所にインランドデポがある。例えば Lilongwe・インランドデポ(ID)を利用する場合、ID で申告書類を作成→デポ周辺(近くても 10 数kmの距離)の保税倉庫へ貨物</li> </ul>



		<p>搬入→保税倉庫にて検品→(問題がある場合は ID にて再申告)→ID で関税を支払う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 荷主の事情に応じ、BP あるいは ID のいずれかで関税を支払うことが可能のようである。</li> <li>• ID には、Songwe、Dedza、Mchinji から積荷トラックが来るようである。</li> </ul>
コミュニティ	交通との関連	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mchinji: 交通量は比較的多いが、トラックの滞留時間が短い。BP を核としたコミュニティ経済は形成されていない。一方、当該地区レベルにおいて、マラウイ住民がザンビア(Chipita)へ生活物資を買い求める旅客流動が大きい。</li> <li>• Songwe: マラウイとタンザニアとの間に BP を核とした比較的大きなコミュニティ経済が形成されている。双方向の流動が確認された。また、トラック滞留長が長いことから BP 周辺に小規模な商業施設・宿泊施設が立地している模様。</li> <li>• Chitipa: BP を核としたコミュニティ経済は存在しない。</li> <li>• Dedza: トラック滞留時間は短い、交通量が比較的多い。ドライバーをターゲットとした商売が存在する。</li> <li>• Mwanza: 交通量が多く、滞留時間も長い。BP を核としたコミュニティ経済が存在する。特に午前中が賑わっている。</li> <li>• Muloza: BP を核としたコミュニティ経済は存在しない。</li> <li>• Chiponde: BP を核としたコミュニティ経済は存在しない。しかし、BP がコミュニティの中に立地するため、BP 駐車場は不法に商業施設が立地している。</li> </ul>

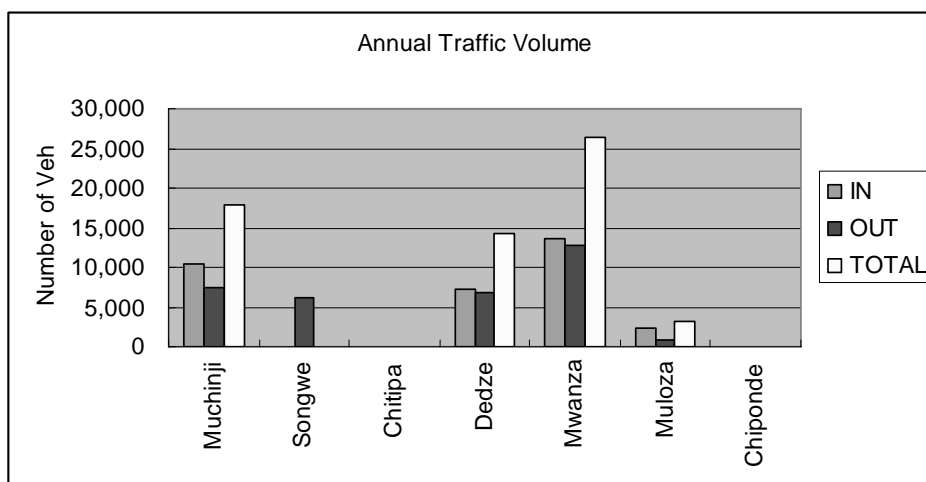
## 6. BP における交通状況

### 6-1 BP 通過交通量

各 BP にて 2006 年出入交通量及び直近の 2007 年 1 月出入交通量についてヒアリング調査を行った。記録の整理・管理を適切に行っている BP は少なく、かつ BP ごとに集計方法が異なっている状況である。隣国側と比べるとマラウイの BP の記録に関する整理・集計・保管能力は劣っているように思われる。

MRA から入手した交通データ(全車種)によれば、各 BP における 2006 年出入交通量は、Mwanza が出入合計で 2 万 6,416 台、Mchinji が 1 万 7,875 台、Dedza が 1 万 4,204 台の順に大きい。1 日あたりに換算すると、それぞれおおむね 74 台、50 台、40 台となる。

図表3:BP 通過交通量



	Muchinji	Songwe	Chitipa	Dedze	Mwanza	Muloza	Chiponde
IN	10,514	na	Na	7,322	13,716	2,408	na
OUT	7,361	6,156	Na	6,882	12,700	864	na
TOTAL	17,875	na	Na	14,204	26,416	3,272	na

出所: MRA ヒアリング結果

## 6-2 出入国・税関の所要時間

BPにおける出入国審査は総じて5～10分程度で済む。出入国審査ののち、申告貨物の必要がある場合、貨物トラックは通関審査手続きを踏む。税関での所要時間は各BPにより大きな違いがある。例えば、Songweでは最大2～3日、Mwanzaでは最大2日を要すケースがある。そのほかのBPではおおむね1時間以内となっている(BPヒアリング調査より)。比較的交通量が多いMchinjiでの車両滞留時間が短いのは、COMESA域内の無関税協定(2国間ベース)によるところが大きい。

Songwe、Mwanzaの2BPは関税を徴収する機能をもっているが、他BPは基本的に申告書類の審査のみを行っている(Mchinjiでは積荷が少量の場合に関税徴収を行うことがある)。この違いにより所要時間が大幅に異なっている側面がある。所要時間がかかる理由として、①すべての積荷を目視によって検査している、②そのため、雑貨類や機械類の検査はコードを合わせるために多大な時間を要する、③検査官の能力不足・人員不足、等がヒアリングにより確認された。貨物のなかに家電などの高額商品を隠して輸送する事例も多いらしい。したがって、検査官のキャパシティ・ディベロップメント・人員増強、コンテナ貨物検査用スキャナーの導入の必要性が確認された。

Songwe、Mwanza以外のBPにおける輸入貨物は、国内のインランドデポ(LilongweとBlantyreの2カ所)で通関する物流システムとなっている。ただし、Songwe、Mwanzaを通過する輸入貨物についても、荷主の事情に応じ、インランドデポを利用するケースがある。例えば、Lilongwe・インランドデポにおける2006年1月実績の輸入貨物トラック数は514台であり、その内訳は、Dedza経由(255台)、Songwe経由(245台)、Mchinji経由(14台)となっている。

図表4: 出入国・税関の所要時間

マラウイ BP	出入国	税関	越境側 BP	出入国	税関
Mchinji	2-3分	30-40分	Mwami (ザンビア)	na	na
Songwe	10分	通常数時間 Max: 2-3日	Kasumula (タンザニア)	-	-
Chitipa	na	na	Isongole (タンザニア)	na	na
Dedza	10分	0.5-1.0時間	Calomwe (モザンビーク)	na	0.5-1.0時間
Mwanza	5分	Min: 30分 Max: 2日	Zobue (モザンビーク)	10分	10分
Muloza	5分	20分	Meloza (モザンビーク)	na	na
Chiponde	5分	20分	Mandimba (モザンビーク)	5分	na
(Lilongwe)	-	Min: 2-3時間 Max: 7時間から1日	-	-	-

ヒアリング調査に基づく

## 7. 運輸交通動向について

### 7-1 幹線道路整備状況との関連

#### (1) Mwanza と Dedza:

- Mwanza はマラウイにおける Darban 回廊のゲートウェイとなっているが、近年、モザンビーク側の道路整備が完了したため(図表5の①)、Dedza を利用する越境交通が増加傾向にある(MoTPW ヒアリング及び現地調査ヒアリングによる)。

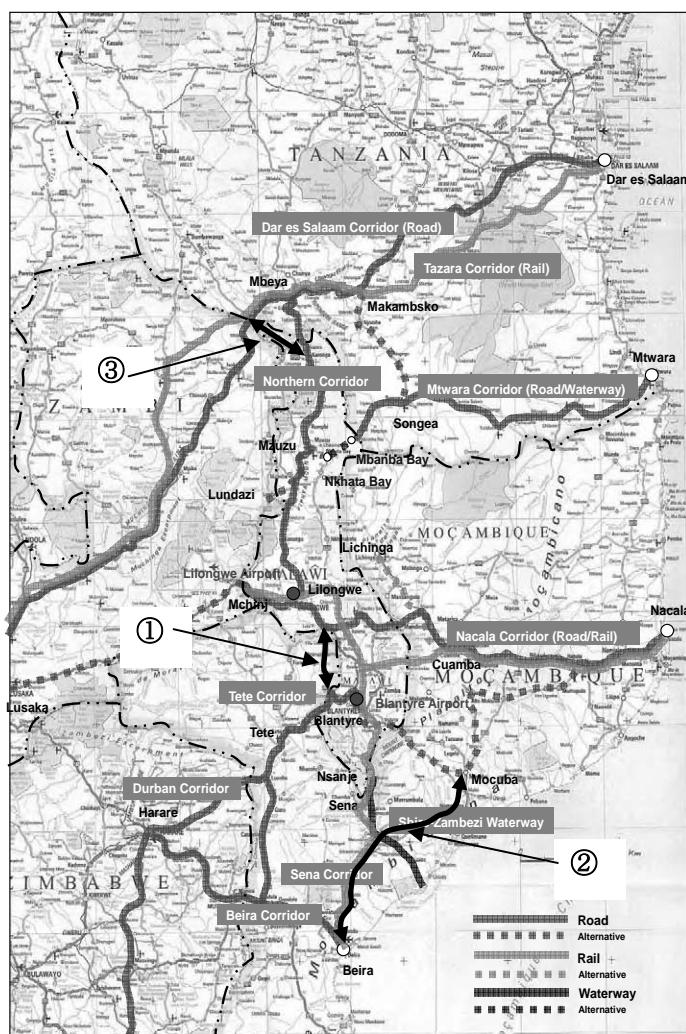
#### (2) Mwanza:

- モザンビークでは昨年ザンベジ川を渡る船を 2 隻導入したことから、Beira 回廊の交通はザンベシ横断ルート(図表5の②)に転換する傾向がある(現地調査ヒアリングによる)。

#### (3) Songwe と Chitipa:

- Songwe ～ Chitipa を連絡する M26 の道路整備が一部着手されおり(2010 年完成予定、図表5の③)、Tazara 回廊の交通流動に変化をもたらす可能性がある。

•



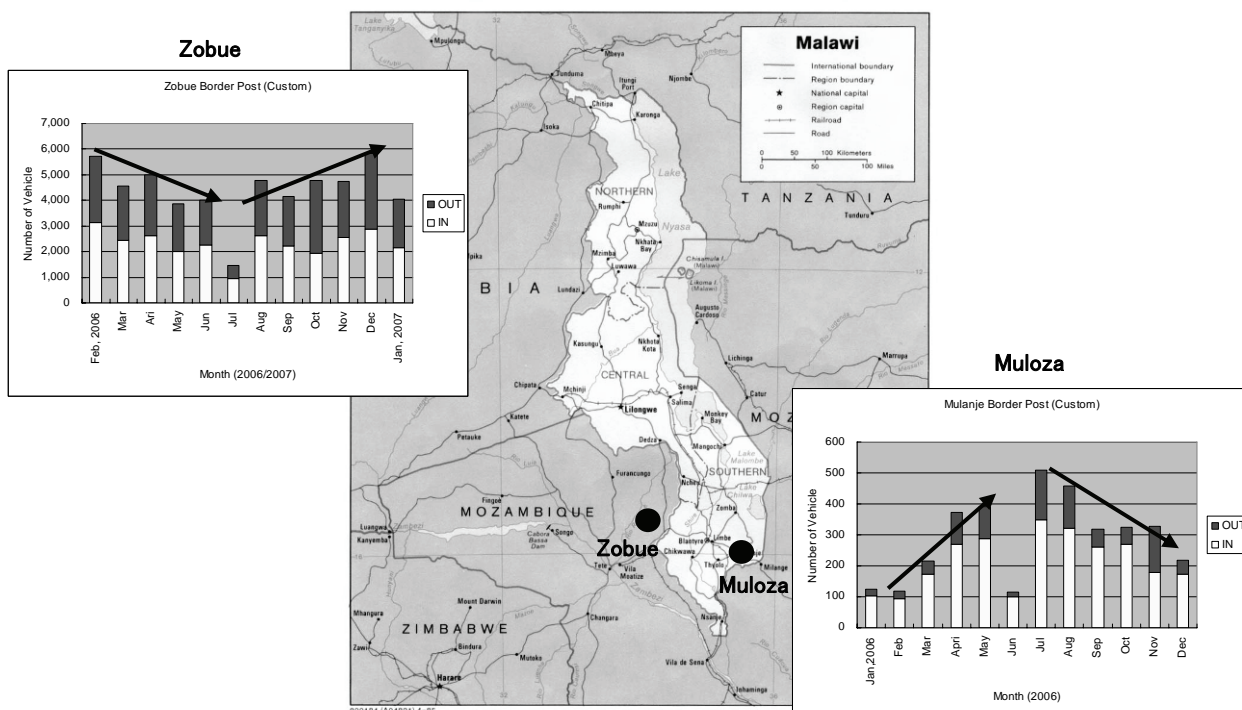
図表5: 回廊計画に関連する道路整備状況

出所: 調査団作成

## 7-2 交通の季節変動

Muloza (マラウイ) 及び Zobue (モザンビーク) において月別年間交通量をヒアリングした結果、Muloza の交通ピークは 7 月で、12~3 月の間は交通量が減少する傾向にある。Muloza ではモザンビークからタバコや農産物の輸入ルートになっているため収穫時期に交通が増えているものと思われる。輸出入シェアを比べた場合、輸入シェアが圧倒的に大きいのは、生タバコをモザンビークから輸入し、Lilongwe 等の工場で製品化された後、Darban 回廊を経由して海外へ輸出することに起因している(ヒアリングより)。

Zobue の交通ピークは 12 月で、5~9 月の間は交通量が減少する傾向にある。また、出入国台数の割合は毎月バランスしている(積荷に関係なく、入国した車両は同じルートを利用する)。この傾向は越境側のマラウイ Mwanza でも同じことがいえる。Mwanza でのヒアリングによれば輸入:輸出:トランジットの割合は、おおむね 85%:10%:5%で、主要な輸入品目は燃料、肥料であった。



ヒアリング調査に基づく

図表6:BP 交通の月別交通量

## 7-3 各 BP の物流量

BP における輸出入の総物流量(2002 年、重量ベース)は、Mwanza (72 万 8,800t)、Songwe (13 万 2,300t)、Mchinji (9 万 8,500t)となっている。Mwanza の物流量は、Nacala 回廊(鉄道)のナユチ (27 万 9,700t)に比べると約 2.6 倍多くなっている。

図表7:BPにおける物流量(2002)

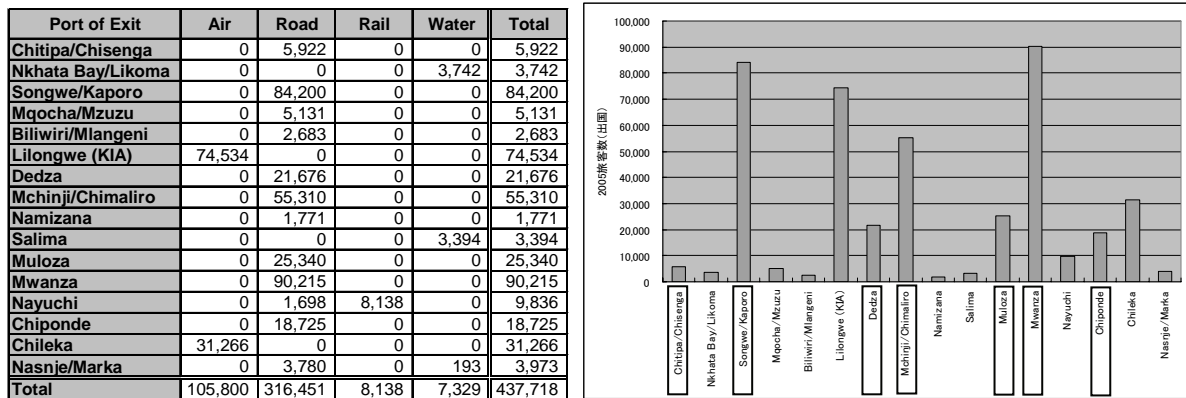
Border Post	Exports		Imports		Total	
	Volume (000 Tons)	Share (%)	Volume (000 Tons)	Share (%)	Volume (000 Tons)	Share (%)
Mchinji	19.0	5.27	79.5	9.05	98.5	7.95
Mwanza	168.2	46.67	560.6	63.78	728.8	58.81
Nayuchi	93.7	26.00	186.0	21.16	279.7	22.57
Songwe	79.5	22.06	52.8	6.01	132.3	10.68
<b>Total</b>	<b>360.4</b>	<b>100.00</b>	<b>878.9</b>	<b>100.00</b>	<b>1,239.3</b>	<b>100.00</b>

出所: Malawi Transport Cost Study, Sep 2004

#### 7-4 旅客動向について

今回対象のBPについて2006年間出国者数でみると、Mwanza(9万215人)、Songwe(8万4,200人)、Mchinji(6万6,310人)、Muloza(2万5,340人)、Dedza(2万1,676人)、Chiponde(1万8,725人)、Chitipa(5,922人)の順になっている。

図表8:BPにおけるモード別旅客出国者数(2006年)



## 8. マラウイにおけるボーダーポスト整備方針

### 8-1 MRA

#### BP 運営体制

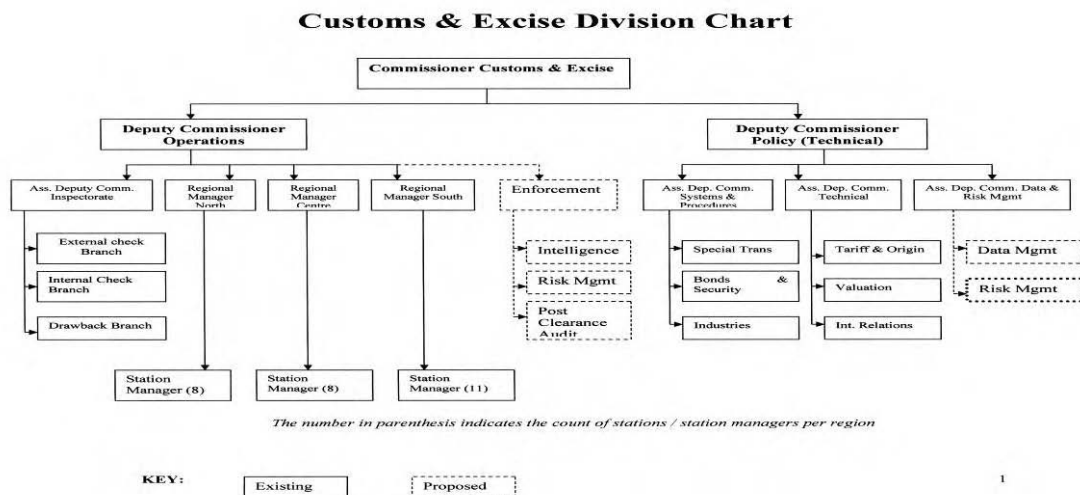
BPの管理事務所責任はMRA、不動産管理責任はMinistry of Lands, Housing and Survey (MoLHS)となる。BP事務所には税関のほか出入国管理(Ministry of Home Affairs and Internal Security 管轄)、保健(Ministry of Health)、警察(Police)、等が入居する場合があるが、事務所の建設・運営維持管理や光熱費負担はMRAとなる。

#### MRA 組織

BPの運営方針は、MRAの税務局(Customs & Excise Division: CED)が担当している。CEDの職員数は330名、本部はBlantyreにあり、その組織は実施部局と政策部局から構成されている。実施部局は、北部地域(支部はMzuzu)、中部地域(同Lilongwe)、南部地域(同Blantyre)にそれぞれ支部を構え、各BPの管理・運営にあたっている。

MRA 面談において今後の BP 整備方針・プログラムを策定する方針はもっていないが、OSBP(One Stop Border Post)には高い関心をもってることが確認された。

CED 組織では、情報管理、リスク管理、データ管理、通関業務監査を強化するため、新しい部署を設置することを検討している。



図表9: CED の組織図

### MRA 予算

CED の 2005/2006 会計年度(2005 年 7 月～2006 年 6 月)の総予算は MK 5 億 7,600 万である。そのうち給与等が MK 3 億 6,500 万(総予算の 63%)、その他 MK 2 億 1,100 万(同 37%)である。総予算のうち通関業務にかかわる手数料が占める割合は約 39%(MK 2 億 2,600 万)となっている。また、その他 MK 2 億 1,100 万には設備投資予算(MK 4,700 万)が含まれているが、事務用品、電算機器が主体であり、建屋、職員寮、車両の予算は確保されていない。

### 8-2 MoTPW

MoTPW との面談において、MGDP で述べられている OSBP の関心は高いが、具体的な整備方針・プログラムはないことが確認された。

## 9. ドナーの支援動向・状況

EU 及び WB との面談において、今後 BP に対する支援は考えられていないことが確認された。また、MGDP で述べられている OSBP に対する支援についても同様に今後の支援対象に含まれていない。

EU は過去に BP 管理所の建設支援、ASYCUDA システム導入支援を下表のとおり行ってきた。また、過積載車両通行の規制を強化する目的で軸重計の設置及び事務所建設に対する支援も行ってきた経緯がある。

MRA 面談において、フランスが Mchinji に対する OSBP に関心をもってることが確認された。具体的な内容は明らかでない。

	マラウイ BP	ドナー支援状況	越境側 BP		ドナー支援状況
1	Mchinji	管理所:新設(EU, 2005) 軸重計:新設(EU, 2006)	Mwami	(ザンビア)	No
2	Songwe	管理所:no 軸重計:新設(EU, 2006) ASYCUDA 導入(EU)	Kasumula	(タンザニア)	管理所:新設(EU, 2005) 軸重計:no
3	Chitipa	no	Isongole	(タンザニア)	No
4	Dedza	管理所:修繕(EU, 2002) 軸重計:no	Calomwe	(モザンビーク)	管理所:修繕(EU, 2002) 軸重計:no
5	Mwanza	管理所:新設(EU, 1997) 軸重計:新設(EU, 2006) ASYCUDA 導入(EU)	Zobue	(モザンビーク)	管理所:新設(2005) 軸重計:no
6	Muloza	管理所:新設(EU, 2007) 軸重計:新設(EU, 2006)	Meloza	(モザンビーク)	No
7	Chiponde	管理所:新設(EU, 2007) 軸重計:no	Mandimba	(モザンビーク)	管理所:新設(EU, 2004) 軸重計:no

NOTE: 表内年は建設及び修繕の完了を示す

## 10. BP 整備に関する課題

今回の現地調査から同国における BP 管理事務所の改築(建設)は、Songwe、Dedza を除き、EU 支援により完了し、また Songwe、Mwanza では EU 支援により ASYCUDA システムが導入され運用されていることが確認された。これらハード・ソフト両面からの BP 整備に関する EU 支援プログラムは完了時期を迎えていることが MRA 面談において確認された。同様に、EU 及び世界銀行の面談においても今後 BP(OSBP を含め)に対する支援は検討されていないことが確認された。

一方、MGDS の重要課題として輸送コスト低減に向けた運輸インフラ開発があげられており、そのコンポーネントとして国際交通のボトルネックとなっている BP における越境交通の効率化(OSBP の創設)が求められている。実際、Songwe や Mwanza では一部の輸入トラックが 2 日程度滞留する事態が発生し、国際回廊の重大な交通ボトルネックとなっている。しかし、MoTPW、MRA では OSBP に対する具体的な整備方針・プログラムを打ち出していないのが現状である。

今後の国境通過の効率化に向けて、BP の業務効率化と両国 BP の機能統合があげられるが、将来の物流事情や道路整備事情、SADC や COMESA による地域統合イニシアティブへの協力、越境に関連するすべての関係機関の調整(MoTPW 計画局のリーダーシップ)、ドナー動向並びにドナー支援によって建設された既存施設の有効活用について考慮されるべきである。

参考: OSBP 創設に関するポテンシャルの順位(ヒアリングより)

<MoTPW 計画局> 1) Mwanza, 2) Mchinji, 3) Songwe, 4) Dedza

<MRA> 1) Dedza, 2) Mwanza, 3) Songwe, 4) Mchinji

## 11. BP 案件形成の視点(案)

支援の方向性は、国際化・地域化を強化しつつ、輸出入の円滑化・迅速化を図ることにより、輸送時間の短縮・輸送コスト削減をめざすことであると思われる。今後の案件形成を考える場合、以下に留意する必要があると思料される。

- 道路国境でのワンストップサービス制度構築支援



- OSBP 試験運用に対する支援
- DedzaBP の改築・リハビリ
- MwanzaBP / ソブエ BP の OSBP 仕様に向けたハード・ソフト支援
- コミュニティ開発に資する既存 BP 施設のリハビリ
- 税関職員の人材育成
- ASYCUDA システムのオペレーション技術向上
- 積荷検査器材の導入