

# 第1章 調査対象地域・国の経済概況

## 1-1 調査対象地域の経済概況

### 1-1-1 ECOWAS/UEMOA の経済規模と交易

アフリカ大陸は53カ国からなっている。これらの国々は、欧州諸国の植民地政策により人為的に国境が設定された歴史が背景にあり、かつ、経済的に規模の小さな国の集まりであることから、地域の国々がひとつとなった地域経済共同体（RECs）を創設する動きが活発である。各RECsは、加盟国間での共通関税制度、共通通貨の導入の手順をふまえ、最終的には地域内での経済統合、共通市場の創設をめざしている。現在のアフリカの主要経済共同体の分布状況を図1-1に、さらに地域通貨共同体の分布を図1-2に示す。

アフリカにおける地域機構として最大のものは、アフリカ連合（African Union：AU）である。現在アフリカ53カ国中、モロッコ王国（以下、「モロッコ」と記す）を除く52カ国が加盟している。アフリカ53カ国のうち、北アフリカ5カ国を除く48カ国が、所謂サブサハラ・アフリカ地域と呼ばれ、世界の最貧国の多くが集まっている。サブサハラ・アフリカ地域での全GDPは、8,400億ドル（2007年）と世界全体の2%にも満たず、さらに、このうちの実に33%を南アフリカ共和国1カ国であげている。言い換えれば、南アフリカ共和国を除く残り47カ国の1人あたりGDPは752ドル（2007年）にすぎない。この結果、この地域の経済開発は世界的な課題ともなり、G8首脳会合でもたびたび取り上げられてきている。ただ近年は資源開発、あるいは資源価格の高騰などから、一部の紛争国を除き、比較的安定した経済成長を示す傾向にある。

ちなみに中・西部アフリカ（旧フランス領アフリカ諸国）では、経済共同体と共に通貨共同体が形成されている。経済共同体は、域内貿易促進をねらいとするが、一方で通貨同盟を創設し、経済規模の拡大した単一通貨を使用することにより、市場での通貨の信頼性、直接投資や援助を呼び込むねらいがある<sup>3</sup>。そのため旧フランス領アフリカ諸国で使われているCFAフランは、もともとフランス・フラン（1999年以降はユーロ）に固定された共通通貨として使われてきており、通貨同盟を形成しやすかったともいえる。しかし、ほかのアフリカ地域では、変動相場制を選択しているケースが多く、共通通貨を導入するにあたっての収斂基準の達成に問題を抱えている地域が多い。

<sup>3</sup> 「西アフリカの通貨統合 -是非と展望-」杉本喜美子 アフリカレポート No.45 2007 参照。

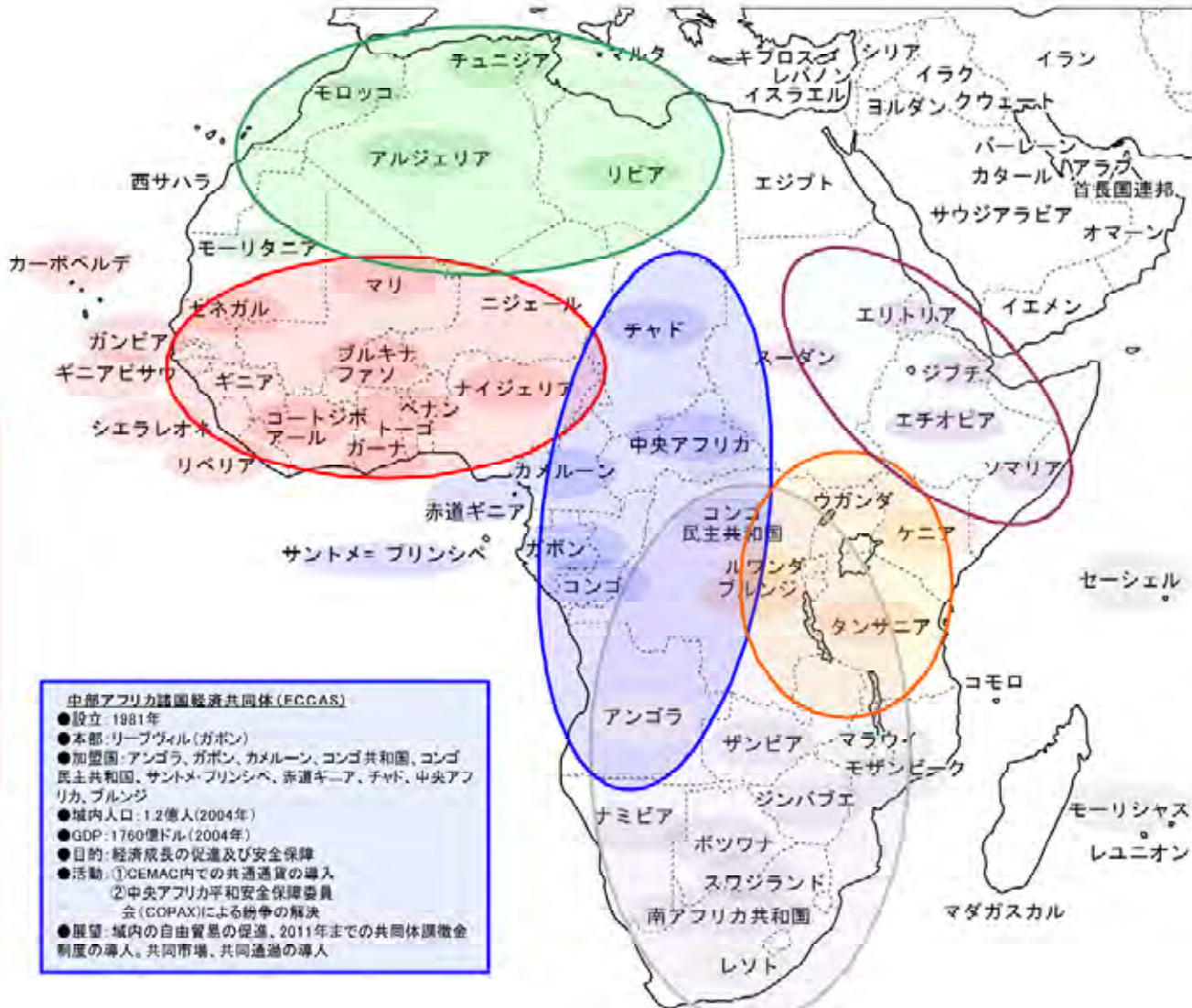
**アラブ・マグレブ連合 (UMA)**

- 設立: 1989年
- 本拠地: ラバト (モロッコ)
- 加盟国: アルジェリア、リビア、モーリタニア、モロッコ、チュニジア
- 域内人口: 0.8億人 (2004年)
- GDP: 4900億ドル (2004年)
- 目的: マグレブ5か国間の通商、進歩、諸権利の保護
- 展望: 加盟国間での自由貿易を促進



**西アフリカ諸国経済共同体 (ECOWAS)**

- 設立: 1975年
- 本拠地: アビジヤ (ナイジェリア)
- 加盟国: ナイジェリア、ガンビア、ガーナ、ギニア、リベリア、シエラレオネ、カーボベルデ、ブルキナファソ、マリ、セネガル、ニジェール、トーゴ、コートジボワール、ギニアビサウ
- 域内人口: 2.5億人 (2004年)
- GDP: 3425億ドル (2004年)
- 目的: 経済成長の促進及び安全保障
- 活動: ①自由貿易の推進  
②共同体裁判所、議会の設立  
③共通債券の発行  
④共同体課徴金の導入  
⑤UEMOA間での共通通貨の実施
- 展望: 域内インフラの整備、2009年までの共通通貨の導入



**中部アフリカ諸国経済共同体 (ECCAS)**

- 設立: 1981年
- 本拠地: リーフヴァル (ガボン)
- 加盟国: アンゴラ、ガボン、カメルーン、コンゴ共和国、コンゴ民主共和国、サントメ・プリンシペ、赤道ギニア、チャド、中央アフリカ、ブルンジ
- 域内人口: 1.2億人 (2004年)
- GDP: 1760億ドル (2004年)
- 目的: 経済成長の促進及び安全保障
- 活動: ①CEMAC内での共通通貨の導入  
②中央アフリカ平和安全保障委員会 (COPAX) による紛争の解決
- 展望: 域内の自由貿易の促進、2011年までの共同体課徴金制度の導入、共同市場、共通通貨の導入



**政府間開発機構 (IGAD)**

- 設立: 1996年
- 本拠地: ジブチ (ジブチ)
- 加盟国: ジブチ、エリトリア、エチオピア、ケニア、ソマリア、スーダン
- 域内人口: 1.9億人 (2004年)
- GDP: 2250億ドル (2004年)
- 目的: 紛争解決、早期対策、経済連携
- 活動: ソマリアにおける平和調停等
- 展望: 2010年までに単一通貨の導入



**東アフリカ共同体 (EAC)**

- 設立: 2001年
- 本拠地: アル・シャ (タンザニア)
- 加盟国: ケニア、タンザニア、ルワンダ、ウガンダ、ブルンジ
- 域内人口: 1.25億人 (2004年)
- GDP: 1040億ドル (2004年)
- 目的: 得実的な地域統合
- 活動: ①2007年、EUとの間でEPAを締結し、これにより農産物輸出時、及び工業製品輸入時の関税を撤廃した。  
②域内取引における関税の撤廃  
③共同体課徴金制度の実施
- 展望: 2010年までに共通通貨の導入



**アフリカ連合 (AU)**

- 設立: 2002年
- 本拠地: アディス・アベバ (エチオピア)
- 加盟国: エジプト、スーダン、リビア、チュニジア、アルジェリア、西サハラ、モーリタニア、セネガル、ガンビア、カーボベルデ、ギニアビサウ、ギニア、シエラレオネ、リベリア、コートジボワール、ガーナ、トーゴ、ベナン、マリ共和国、ブルキナファソ、ニジェール、ナイジェリア、チャド、中央アフリカ共和国、カメルーン、赤道ギニア、サントメ・プリンシペ、ガボン、コンゴ共和国、コンゴ民主共和国、ルワンダ、ブルンジ、エチオピア、エリトリア、ジブチ、ソマリア、ケニア、ウガンダ、タンザニア、アンゴラ、ナミビア、ボツワナ、マラウイ、ザンビア、ジンバブエ、モザンビーク、スワジランド、レソト、南アフリカ共和国、マダガスカル、コモロ、セーシェル、モーリシャス (アフリカに属する国のうちモロッコを除く52か国と1機構)
- 域内人口: 9.3億人 (2004年)
- GDP: 1兆2000億ドル (2004年) ●GDP成長率: 15% (2004年)
- 目的: 地域内の貿易の促進
- 活動: ①域内経済統合の促進  
②安全保障問題の協議
- 展望: 欧州連合 (EU) をモデルとした地域統合体を目指している。将来的には、アフリカ合衆国を創ることを視野に入れている。



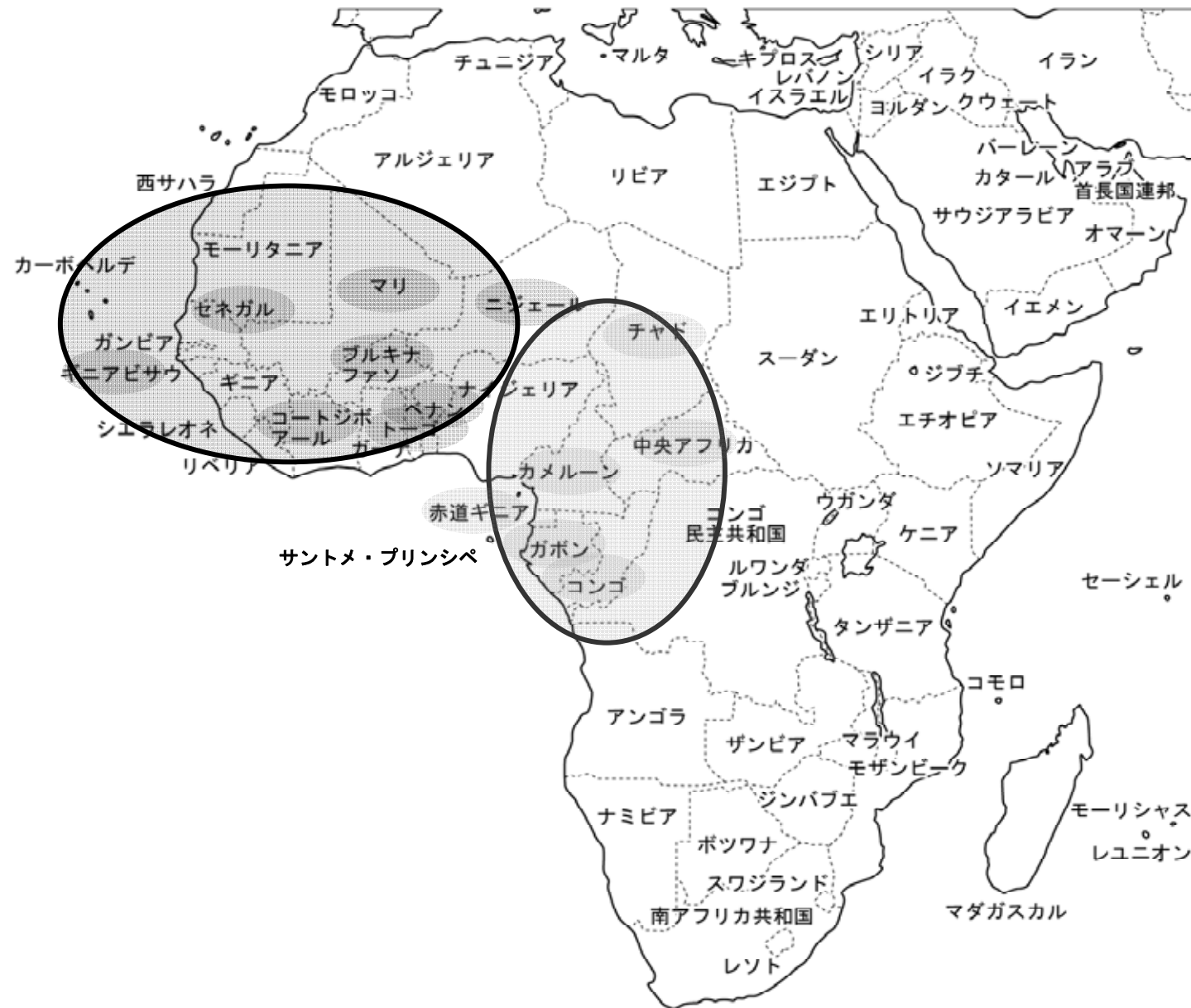
**南部アフリカ開発共同体 (SADC)**

- 設立: 1992年
- 事務局: ハバロネ (ボツワナ)
- 加盟国: ザンビア、タンザニア、ボツワナ、モザンビーク、アンゴラ、レソト、マラウイ、スワジランド、ジンバブエ、ナミビア、南アフリカ、モーリシャス、セイシェル、コンゴ民主共和国
- 域内人口: 2.34億人 (2004年)
- GDP: 7370億ドル (2004年)
- 目的: 経済成長の促進
- 活動: ①自由貿易の実施  
②安全保障問題の協議
- 展望: 2010年までの共同体課徴金制度の導入、15年までの共同市場、18年までの共通通貨の導入

**東・南アフリカ諸国共同体 (COMESA)**

- 設立: 1994年
- 本拠地: ルサカ (ザンビア)
- 加盟国: エジプト、スーダン、リビア、コンゴ民主共和国、ルワンダ、ブルンジ、エチオピア、エリトリア、ジブチ、ソマリア、ケニア、ウガンダ、アンゴラ、ザンビア、ジンバブエ、スワジランド、マダガスカル、コモロ、セーシェル、モーリシャス、マラウイ
- 域内人口: 4億人 (2004年)
- GDP: 7355億ドル (2004年)
- 目的: アフリカの一層高度な政治的・経済的統合の実現、及び紛争の予防解決への取組強化
- 活動: ①域内貿易の自由化  
②共同体課徴金の実施
- 展望: 2018年までに単一通貨の導入

図1-1 アフリカにおける主要経済地域共同体の分布



**西アフリカ経済通貨同盟 (UEMOA)**

- 成立: 1994年
- 本部: ワガドゥグ(ブルキナファソ)
- 加盟国: ベナン、ブルキナファソ、コートジボアール、ギニアビサウ、マリ、ニジェール、セネガル、トーゴ
- 通貨: 西部アフリカ・CFAフラン
- 活動: 域内貿易の自由化、共同体課徴金の実施

**西アフリカ経済通貨同盟 (UEMOA) 構成国概要**

(2006年)

	面積(1,000km)	人口(百万人)	GDP(PPP)(\$)	
			百万	1人あたり
ベナン	113	9	7,742	1,100
ブルキナファソ	274	14	14,330	1,206
コートジボアール	322	19	24,510	1,400
ギニアビサウ	36	2	1,164	900
マリ	1,240	12	10,530	900
ニジェール	1,267	14	9,062	800
セネガル	196	12	2,068	1,692
トーゴ	57	6	8,232	1,500

出典: World Development Indicators 2008

**中部アフリカ経済通貨共同体 (CEMAC)**

- 成立: 1981年
- 本部: バンギ(中央アフリカ)
- 加盟国: 中央アフリカ、チャド、ガボン、カメルーン、コンゴ共和国、赤道ギニア
- 通貨: 中部アフリカ・CFAフラン
- 活動: 域内貿易の自由化、共同体課徴金の実施

**中部アフリカ経済通貨共同体 (CEMAC)**

	面積(1,000km)	人口(百万人)	GDP(PPP)(\$)	
			百万	1人あたり
中央アフリカ	623	4	4,584	1,200
チャド	1,284	10	10,860	1,200
ガボン	268	1	7,301	5,500
カメルーン	475	39	27,590	1,800
コンゴ共和国	342	4	2,186	700
赤道ギニア	28	0.5	1,270	2,700

出典: World Development Indicators 2008

図1-2 アフリカにおける通貨共同体の分布

本調査で主たる対象とした地域は、西アフリカ諸国経済共同体（ECOWAS）<sup>4</sup>に属するセネガル、マリ、ベナン、ブルキナファソ、ナイジェリアである。さらにナイジェリアとカメルーン間にかかる経済回廊整備に日本政府はすでに支援を表明しており（カメルーン側の Bamenda－Enugu 間の道路整備）、その一環として国境施設整備についても検討をなすことが求められていることから、中部アフリカ諸国経済共同体（ECCAS）に属しているカメルーンについても調査対象に加えるものとした。

図1－1は各 RECs の分布とともに、共同体としての概要を一覧として示すものである。これらの比較からも明らかなように、ECOWAS の位置づけは、地域人口総数では、20 カ国が参加する東・南アフリカ市場共同体（COMESA）に次いで2番目に大きく、1人あたり GDP 額では、アラブ・マグレブ連合（UMA）、南部アフリカ開発共同体（SADC）、COMESA、ECCAS に次いで5番目となる。ただし、西アフリカ地域において大国とされるナイジェリアやガーナ共和国（以下、「ガーナ」と記す）が加盟していない、もうひとつの西アフリカ地域諸国の集まりである西アフリカ経済通貨同盟（UEMOA）<sup>5</sup>での経済規模を比較すると、人口総数で8,800万人、GDP 額で776億3,800万ドル、1人あたり GDP が882ドルとなり、その規模はアフリカ RECs のなかでも最小の共同体となる（図1－1及び表1－1参照）。すなわち、本調査で対象とする西アフリカ諸国は、ナイジェリアを除き、このように小規模経済国の集まりであるところに、その特長があるといえる。

表1－1 アフリカにおける主要地域経済共同体の概要

	面積 (1000km)	人口 (百万人)	GDP（\$）		参加国数
			百万	1人 あたり	
UMA	5,782	166	635,450	3,822	5
SADC	9,883	234	737,335	3,152	15
COMESA	12,874	406	735,599	1,811	20
ECCAS	6,667	121	175,928	1,451	11
ECOWAS	5,113	251	342,519	1,361	15
IGAD	5,224	188	225,049	1,197	7
ECA	1,818	125	104,239	1,065	5
（参考）UEMOA 西アフリカ経済 通貨同盟	3,505	88	77,638	882	8

出典：CIA World Fact Book 2005

ECOWAS 加盟国、及びカメルーンを加えた各国間（域内）の貿易状況を示したのが表1－2の各国ごとの輸出入統計表である。基本的にこれらの国にとって、最大の貿易相手先は欧州、

4 現在 ECOWAS は、セネガル、マリ、ベナン、ブルキナファソ、ナイジェリアのほか、ガンビア共和国、ガーナ、ギニア共和国、リベリア、シエラレオネ共和国、カーボヴェルデ共和国（以下、「ガンビア」「ギニア」「シエラレオネ」「カーボヴェルデ」と記す）、ニジェール、トーゴ、コートジボアール、ギニアビサウの15カ国からなる。

5 現在、UEMOA は、ベナン、ブルキナファソ、コートジボアール、ギニアビサウ、マリ、ニジェール、セネガル、トーゴの8カ国からなる。

米国、中華人民共和国（以下、「中国」と記す）などである。従ってこの表はあくまで域内での貿易関係を表しているに過ぎない。上段に記した当該国からの域内輸出先国、域内輸入国としてみる。全体としてみた場合、輸出では平均 15.6%、輸入では 16.7%が域内交易への依存度といえる。もちろんこれらは正規の通関手続きを経て行われている統計データからのものであり、これ以外のいわゆるインフォーマル取引の交易量は反映されていない。この地域ではインフォーマルな形での取引量も多いとされていることから、実際の地域内輸出入依存度はもっと高いことが想定される。この統計データにおいて、輸出入それぞれで 10%以上の比率を示す国を主要相手国とみなした場合、それぞれ次のような関係にあることが指摘できる（表 1-2、図 1-3 参照）<sup>6</sup>。

① 輸出の主要相手国：

・ブルキナファソからガーナへの輸出	60.9%
・カーボヴェルデからコートジボアールへの輸出	30.7%
・ガンビアからセネガルへの輸出	25.2%
・セネガルからマリへの輸出	22.8%
・トーゴからニジェールへの輸出	12.7%
・トーゴからベナンへの輸出	10.9%

② 輸入の主要相手国：

・シエラレオネにとってコートジボアールからの輸入	36.7%
・コートジボアールにとってナイジェリアからの輸入	24.1%
・カメルーンにとってナイジェリアからの輸入	23.3%
・マリにとってセネガルからの輸入	19.8%
・ブルキナファソにとってコートジボアールからの輸入	17.9%
・マリにとってコートジボアールからの輸入	12.7%

なお各 RECs 間の交易量を示すデータは入手できなかったが、基本的には、南アフリカ共和国から西部アフリカ諸国への工業製品の輸出は認められるものの、量的に大きいものではない。また南アフリカ共和国以外では、アフリカ各国の主要産品が競合するケースも多く、アフリカ内でのお互いの地域間交流が盛んな状況とはいえない。

<sup>6</sup> あくまで当該国での輸出入の比率を示すもので、絶対額（輸出入額）ではない。



表 1-2 地域内輸出入依存度 (国別)

Benin(2005)				
Country	Import (CIF)		Export (FOB)	
	Trade Value(US\$)	(%)	Trade Value(US\$)	(%)
Cameroon	10,042,335	1.1%	618,619	0.2%
Burkina Faso	259,485	0.0%	2,171,769	0.8%
Cape Verde	586	0.0%	0	0.0%
Côte d'Ivoire	62,428,224	6.9%	4,456,124	1.5%
Gambia	2,276	0.0%	9,059	0.0%
Ghana	64,358,802	7.2%	5,444,955	1.9%
Guinea Bissau	0	0.0%	7,525	0.0%
Liberia	2,643,331	0.3%	21,331	0.0%
Mali	7,989	0.0%	7,621,227	2.6%
Niger	371,406	0.0%	15,135,194	5.3%
Nigeria	26,779,755	3.0%	16,572,235	5.8%
Senegal	7,625,690	0.8%	421,774	0.1%
Sierra Leone	0	0.0%	21,331	0.0%
Togo	50,811,866	5.7%	9,936,998	3.4%
<b>Total</b>	<b>225,331,745</b>	<b>25.1%</b>	<b>62,438,141</b>	<b>21.7%</b>
<b>(Total Amount)</b>	<b>898,695,753</b>		<b>288,195,513</b>	

Cape Verde(2007)				
Country	Import (CIF)		Export (FOB)	
	Trade Value(US\$)	(%)	Trade Value(US\$)	(%)
Cameroon	0	0.0%	0	0.0%
Benin	0	0.0%	0	0.0%
Burkina Faso	0	0.0%	0	0.0%
Côte d'Ivoire	3,595,539	0.5%	35,186,652	30.7%
Gambia	0	0.0%	37,262	0.0%
Ghana	705,519	0.1%	0	0.0%
Guinea Bissau	2,574	0.0%	17,312	0.0%
Liberia	477,141	0.1%	0	0.0%
Mali	0	0.0%	0	0.0%
Niger	0	0.0%	0	0.0%
Nigeria	0	0.0%	0	0.0%
Senegal	3,305,154	0.4%	748,393	0.7%
Sierra Leone	0	0.0%	0	0.0%
Togo	0	0.0%	0	0.0%
<b>Total</b>	<b>8,085,927</b>	<b>1.1%</b>	<b>35,989,619</b>	<b>31.4%</b>
<b>(Total Amount)</b>	<b>736,992,202</b>		<b>114,798,206</b>	

Burkina Faso(2004)				
Country	Import (CIF)		Export (FOB)	
	Trade Value(US\$)	(%)	Trade Value(US\$)	(%)
Cameroon	765,943	0.1%	0	0.0%
Benin	3,006,231	0.2%	2,813,627	0.7%
Cape Verde	0	0.0%	0	0.0%
Côte d'Ivoire	225,766,650	17.9%	15,053,834	3.8%
Gambia	0	0.0%	0	0.0%
Ghana	54,607,648	4.3%	239,493,201	60.9%
Guinea Bissau	0	0.0%	0	0.0%
Liberia	0	0.0%	0	0.0%
Mali	604,321	0.0%	1,227,606	0.3%
Niger	982,681	0.1%	11,355,747	2.9%
Nigeria	19,285,922	1.5%	3,313,546	0.8%
Senegal	23,302,258	1.8%	835,722	0.2%
Sierra Leone	0	0.0%	0	0.0%
Togo	14,551,561	1.2%	248,004	0.1%
<b>Total</b>	<b>342,873,215</b>	<b>27.1%</b>	<b>274,441,287</b>	<b>69.7%</b>
<b>(Total Amount)</b>	<b>1,264,039,402</b>		<b>393,466,836</b>	

Côte d'Ivoire(2007)				
Country	Import (CIF)		Export (FOB)	
	Trade Value(US\$)	(%)	Trade Value(US\$)	(%)
Cameroon	7,945,202	0.1%	59,199,414	0.8%
Benin	12,641,651	0.2%	102,806,908	1.3%
Burkina Faso	522,176	0.0%	329,845,988	4.2%
Cape Verde	4,379	0.0%	20,484,796	0.3%
Gambia	4,287	0.0%	46,036,519	0.6%
Ghana	43,280,817	0.7%	160,528,960	2.0%
Guinea Bissau	1,089	0.0%	10,259,425	0.1%
Liberia	7,912,858	0.1%	55,766,534	0.7%
Mali	421,942	0.0%	288,472,301	3.7%
Niger	1,649,042	0.0%	46,830,379	0.6%
Nigeria	1,565,766,409	24.1%	625,767,415	8.0%
Senegal	41,520,547	0.6%	124,336,818	1.6%
Sierra Leone	2,900	0.0%	40,427,941	0.5%
Togo	6,144,946	0.1%	75,037,610	1.0%
<b>Total</b>	<b>1,687,818,245</b>	<b>26.0%</b>	<b>1,985,801,008</b>	<b>25.3%</b>
<b>(Total Amount)</b>	<b>6,504,114,935</b>		<b>7,842,563,860</b>	



Gambia(2007)				
Country	Import (CIF)		Export (FOB)	
	Trade Value(US\$)	(%)	Trade Value(US\$)	(%)
Cameroon	0	0.0%	2,262	0.0%
Benin	283	0.0%	0	0.0%
Burkina Faso	0	0.0%	9,349	0.1%
Cape Verde	0	0.0%	0	0.0%
Côte d'Ivoire	21,532,044	6.7%	0	0.0%
Ghana	496,087	0.2%	67,330	0.5%
Guinea Bissau	405,751	0.1%	7,728	0.1%
Liberia	31,106	0.0%	11,724	0.1%
Mali	5,171	0.0%	5,617	0.0%
Niger	0	0.0%	0	0.0%
Nigeria	2,715,478	0.8%	151	0.0%
Senegal	8,819,008	2.7%	3,150,376	25.2%
Sierra Leone	296,962	0.1%	38,113	0.3%
Togo	113,882	0.0%	415	0.0%
<b>Total</b>	<b>34,415,772</b>	<b>10.7%</b>	<b>3,293,065</b>	<b>26.3%</b>
<b>(Total Amount)</b>	<b>320,994,120</b>		<b>12,518,267</b>	

No Data Available

Guinea Bissau				
Country	Import (CIF)		Export (FOB)	
	Trade Value(US\$)	(%)	Trade Value(US\$)	(%)
Cameroon		0		0
Benin		0		0
Burkina Faso		0		0
Cape Verde		0		0
Côte d'Ivoire		0		0
Gambia		0		0
Ghana		0		0
Liberia		0		0
Mali		0		0
Niger		0		0
Nigeria		0		0
Senegal		0		0
Sierra Leone		0		0
Togo		0		0.0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Ghana(2007)				
Country	Import (CIF)		Export (FOB)	
	Trade Value(US\$)	(%)	Trade Value(US\$)	(%)
Cameroon	1,836,659	0.0%	1,475,032	0.0%
Benin	970,382	0.0%	4,529,100	0.1%
Burkina Faso	5,607,255	0.1%	163,055,491	3.9%
Cape Verde	15,739	0.0%	729,076	0.0%
Côte d'Ivoire	14,244,302	0.2%	26,024,823	0.6%
Gambia	357,042	0.0%	1,533,630	0.0%
Guinea Bissau	1,324,312	0.0%	33,884	0.0%
Liberia	510,984	0.0%	1,410,943	0.0%
Mali	75,600	0.0%	2,565,703	0.1%
Niger	168,749	0.0%	1,799,887	0.0%
Nigeria	16,469,553	0.2%	80,508,634	1.9%
Senegal	3,064,943	0.0%	178,474	0.0%
Sierra Leone	282,460	0.0%	39,025,968	0.9%
Togo	98,912,927	1.4%	6,862,699	0.2%
<b>Total</b>	<b>143,840,907</b>	<b>2.0%</b>	<b>329,733,344</b>	<b>7.9%</b>
<b>(Total Amount)</b>	<b>7,206,677,663</b>		<b>4,186,747,207</b>	

No Data Available

Liberia				
Country	Import (CIF)		Export (FOB)	
	Trade Value(US\$)	(%)	Trade Value(US\$)	(%)
Cameroon		0		0
Benin		0		0
Burkina Faso		0		0
Cape Verde		0		0
Côte d'Ivoire		0		0
Gambia		0		0
Ghana		0		0
Guinea Bissau		0		0
Mali		0		0
Niger		0		0
Nigeria		0		0
Senegal		0		0
Sierra Leone		0		0
Togo		0		0.0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



Mali(2007)					
Import (CIF)			Export (FOB)		
Country	Trade Value(US\$)	(%)	Country	Trade Value(US\$)	(%)
Cameroon	268,248	0.0%	Cameroon	1,308,057	0.1%
Benin	97,539,061	4.5%	Benin	1,459,594	0.1%
Burkina Faso	35,828,228	1.6%	Burkina Faso	10,917,701	0.8%
Cape Verde	0	0.0%	Cape Verde	0	0.0%
Côte d'Ivoire	277,047,223	12.7%	Côte d'Ivoire	35,977,560	2.5%
Gambia	249,126	0.0%	Gambia	0	0.0%
Ghana	65,295,984	3.0%	Ghana	3,175,562	0.2%
Guinea Bissau	19,738	0.0%	Guinea Bissau	0	0.0%
Liberia	0	0.0%	Liberia	272,634	0.0%
Niger	370,756	0.0%	Niger	1,687,174	0.1%
Nigeria	1,717,665	0.1%	Nigeria	1,884,688	0.1%
Senegal	432,168,944	19.8%	Senegal	61,112,369	4.2%
Sierra Leone	62,713	0.0%	Sierra Leone	137,940	0.0%
Togo	87,335,451	4.0%	Togo	1,810,413	0.1%
<b>Total</b>	<b>997,903,137</b>	<b>45.7%</b>	<b>Total</b>	<b>119,743,692</b>	<b>8.3%</b>
<b>(Total Amount</b>	<b>2,184,847,365</b>		<b>(Total Amount</b>	<b>1,440,624,781</b>	

Niger(2007)					
Import (CIF)			Export (FOB)		
Country	Trade Value(US\$)	(%)	Country	Trade Value(US\$)	(%)
Cameroon	9,070,951	0.9%	Cameroon	572	0.0%
Benin	22,964,940	2.4%	Benin	2,433,206	0.5%
Burkina Faso	9,475,533	1.0%	Burkina Faso	392,210	0.1%
Cape Verde	65	0.0%	Cape Verde	0	0.0%
Côte d'Ivoire	75,543,497	7.9%	Côte d'Ivoire	9,155,834	1.9%
Gambia	1,107	0.0%	Gambia	0	0.0%
Ghana	13,640,569	1.4%	Ghana	9,425,697	2.0%
Guinea Bissau	0	0.0%	Guinea Bissau	0	0.0%
Liberia	10,273	0.0%	Liberia	0	0.0%
Mali	954,814	0.1%	Mali	121,421	0.0%
Nigeria	45,381,195	4.7%	Nigeria	40,529,124	8.8%
Senegal	5,172,717	0.5%	Senegal	36,721	0.0%
Sierra Leone	1,954,123	0.2%	Sierra Leone	0	0.0%
Togo	36,730,479	3.8%	Togo	588,411	0.1%
<b>Total</b>	<b>220,900,263</b>	<b>23.1%</b>	<b>Total</b>	<b>62,683,196</b>	<b>13.3%</b>
<b>(Total Amount</b>	<b>957,818,075</b>		<b>(Total Amount</b>	<b>473,072,876</b>	

Nigeria(2006)					
Import (CIF)			Export (FOB)		
Country	Trade Value(US\$)	(%)	Country	Trade Value(US\$)	(%)
Cameroon	8,394,955	0.0%	Cameroon	1,068,709,140	1.8%
Benin	66,381,474	0.3%	Benin	457,457	0.0%
Burkina Faso	25,548	0.0%	Burkina Faso	0	0.0%
Cape Verde	2,957,197	0.0%	Cape Verde	0	0.0%
Côte d'Ivoire	34,502,808	0.2%	Côte d'Ivoire	2,141,775,143	3.6%
Gambia	17,406	0.0%	Gambia	100,945	0.0%
Ghana	54,471,314	0.2%	Ghana	1,563,126,580	2.6%
Guinea Bissau	1,032,617	0.0%	Guinea Bissau	0	0.0%
Liberia	7,257,316	0.0%	Liberia	479,973	0.0%
Mali	18,330,859	0.1%	Mali	2,506,304	0.0%
Niger	13,698,049	0.1%	Niger	4,709,954	0.0%
Senegal	2,286,228	0.0%	Senegal	88,339	0.0%
Sierra Leone	94,886	0.0%	Sierra Leone	220,664	0.0%
Togo	65,846,242	0.3%	Togo	4,663,622	0.0%
<b>Total</b>	<b>275,296,899</b>	<b>1.2%</b>	<b>Total</b>	<b>4,786,838,121</b>	<b>8.1%</b>
<b>(Total Amount</b>	<b>22,903,337,702</b>		<b>(Total Amount</b>	<b>59,215,233,338</b>	

Senegal(2007)					
Import (CIF)			Export (FOB)		
Country	Trade Value(US\$)	(%)	Country	Trade Value(US\$)	(%)
Cameroon	12,166,165	0.3%	Cameroon	31,867,878	2.2%
Benin	3,136,489	0.1%	Benin	17,635,048	1.2%
Burkina Faso	353,453	0.0%	Burkina Faso	22,459,977	1.6%
Cape Verde	0	0.0%	Cape Verde	1,854,621	0.1%
Côte d'Ivoire	111,428,292	2.6%	Côte d'Ivoire	41,201,676	2.9%
Gambia	227,254	0.0%	Gambia	74,847,731	5.2%
Ghana	15,449,561	0.4%	Ghana	6,690,639	0.5%
Guinea Bissau	39,486	0.0%	Guinea Bissau	39,323,638	2.8%
Liberia	8,611	0.0%	Liberia	5,023,860	0.4%
Mali	210,782	0.0%	Mali	325,550,009	22.8%
Niger	0	0.0%	Niger	5,942,683	0.4%
Nigeria	407,539,711	9.4%	Nigeria	11,782,800	0.8%
Sierra Leone	7,664,414	0.2%	Sierra Leone	7,095,756	0.5%
Togo	8,279,217	0.2%	Togo	20,085,561	1.4%
<b>Total</b>	<b>566,503,505</b>	<b>13.1%</b>	<b>Total</b>	<b>611,361,877</b>	<b>42.8%</b>
<b>(Total Amount</b>	<b>4,331,581,088</b>		<b>(Total Amount</b>	<b>1,427,226,050</b>	



Sierra Leone(2002)					
Import (CIF)			Export (FOB)		
Country	Trade Value(US\$)	(%)	Country	Trade Value(US\$)	(%)
Cameroon	14,505	0.0%	Cameroon	0	0.0%
Benin	0	0.0%	Benin	0	0.0%
Burkina Faso	0	0.0%	Burkina Faso	0	0.0%
Cape Verde	0	0.0%	Cape Verde	0	0.0%
Côte d'Ivoire	129,131,659	36.7%	Côte d'Ivoire	24,856	0.1%
Gambia	520,282	0.1%	Gambia	0	0.0%
Ghana	1,119,662	0.3%	Ghana	0	0.0%
Guinea Bissau	0	0.0%	Guinea Bissau	0	0.0%
Liberia	115,424	0.0%	Liberia	0	0.0%
Mali	0	0.0%	Mali	0	0.0%
Niger	0	0.0%	Niger	0	0.0%
Nigeria	2,580,473	0.7%	Nigeria	0	0.0%
Senegal	6,908,855	2.0%	Senegal	4,770	0.0%
Togo	7,480	0.0%	Togo	0	0.0%
<b>Total</b>	<b>140,398,340</b>	<b>39.9%</b>	<b>Total</b>	<b>29,626</b>	<b>0.1%</b>
<b>(Total Amount)</b>	<b>351,962,840</b>		<b>(Total Amount)</b>	<b>41,421,970</b>	

Togo (2007)					
Import (CIF)			Export (FOB)		
Country	Trade Value(US\$)	(%)	Country	Trade Value(US\$)	(%)
Cameroon	1,482,174	0.2%	Cameroon	140,933	0.1%
Benin	9,880,939	1.3%	Benin	30,482,118	10.9%
Burkina Faso	653,657	0.1%	Burkina Faso	27,270,231	9.7%
Cape Verde	0	0.0%	Cape Verde	0	0.0%
Côte d'Ivoire	20,593,287	2.6%	Côte d'Ivoire	9,257,395	3.3%
Gambia	0	0.0%	Gambia	88,374	0.0%
Ghana	38,408,378	3.6%	Ghana	16,375,858	5.8%
Guinea Bissau	8,002	0.0%	Guinea Bissau	33,148	0.0%
Liberia	1,467,827	0.2%	Liberia	3,738	0.0%
Mali	57,061	0.0%	Mali	19,930,993	7.1%
Niger	281,825	0.0%	Niger	35,591,413	12.7%
Nigeria	11,950,987	1.5%	Nigeria	714,959	0.3%
Senegal	6,403,929	0.8%	Senegal	5,377,494	1.9%
Sierra Leone	0	0.0%	Sierra Leone	0	0.0%
<b>Total</b>	<b>81,188,066</b>	<b>10.3%</b>	<b>Total</b>	<b>145,266,654</b>	<b>51.9%</b>
<b>(Total Amount)</b>	<b>787,098,462</b>		<b>(Total Amount)</b>	<b>280,027,794</b>	

Cameroon(2006)					
Import (CIF)			Export (FOB)		
Country	Trade Value(US\$)	(%)	Country	Trade Value(US\$)	(%)
Benin	7,862,454	0.2%	Benin	5,225,996	5.7%
Burkina Faso	0	0.0%	Burkina Faso	114,378	0.0%
Cape Verde	0	0.0%	Cape Verde	77,574	0.0%
Côte d'Ivoire	67,157,557	2.1%	Côte d'Ivoire	1,971,269	0.1%
Gambia	45,618	0.0%	Gambia	1,464,819	0.0%
Ghana	968,067	0.0%	Ghana	4,017,934	0.1%
Guinea Bissau	0	0.0%	Guinea Bissau	0	0.0%
Liberia	0	0.0%	Liberia	7,415,216	0.2%
Mali	13,154	0.0%	Mali	107,316	0.0%
Niger	0	0.0%	Niger	0	0.0%
Nigeria	735,421,890	23.3%	Nigeria	21,328,141	0.6%
Senegal	11,097,945	0.4%	Senegal	15,560,043	0.4%
Sierra Leone	843,061	0.0%	Sierra Leone	9,033,475	0.3%
Togo	289,336	0.0%	Togo	25,389,437	0.7%
<b>Total</b>	<b>823,699,082</b>	<b>26.1%</b>	<b>Total</b>	<b>91,705,598</b>	<b>8.1%</b>
<b>(Total Amount)</b>	<b>3,150,469,622</b>		<b>(Total Amount)</b>	<b>3,576,420,002</b>	

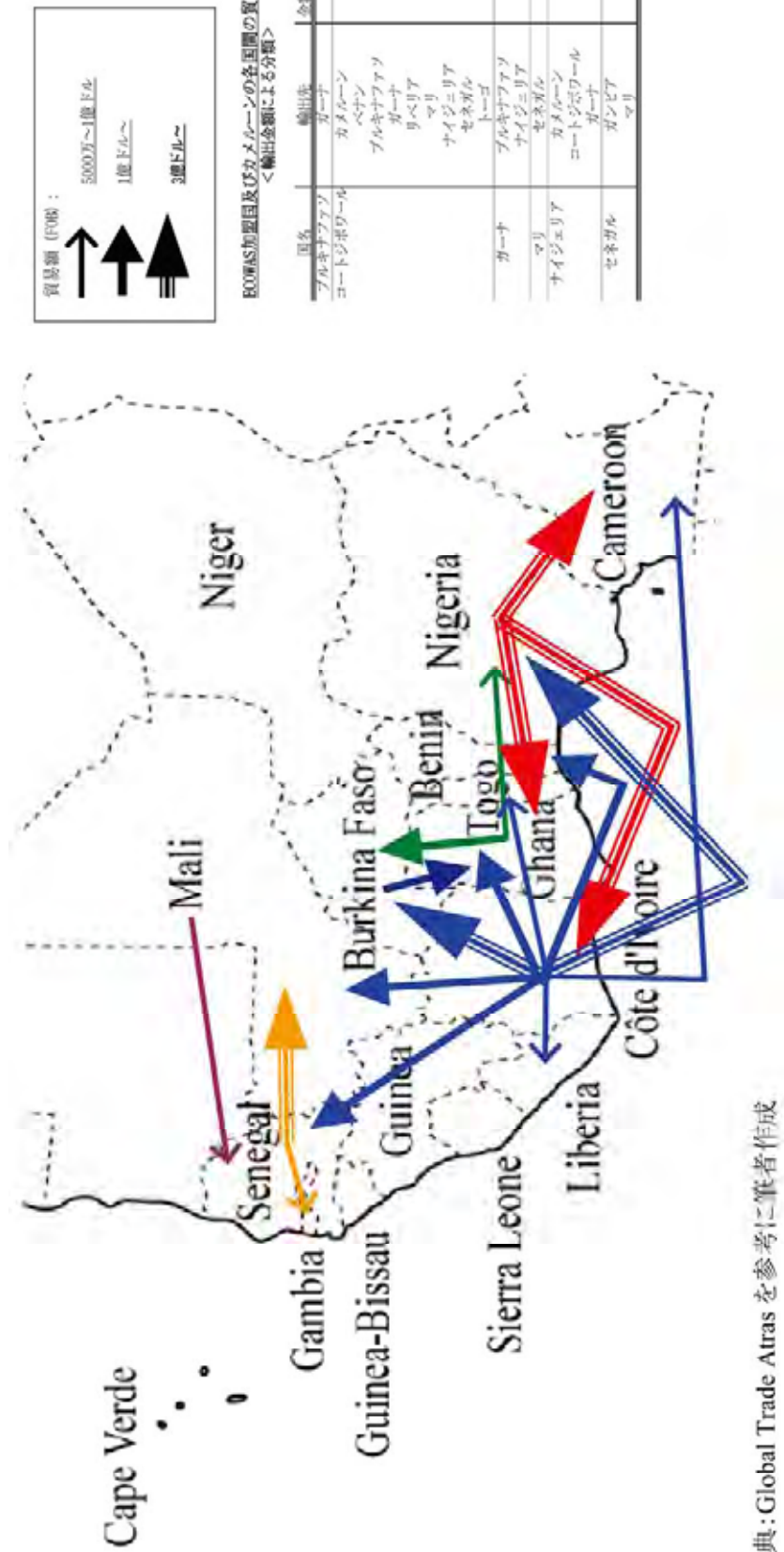


図1-3 ECOWAS加盟国及びカメルーンの各国間の貿易状況 (輸出金額ベース)

出典: Global Trade Atlas を参考に筆者作成



これらの地域内交易状況から、一概に相互依存度が高いということはないが、特定国との関係、例えば、マリとセネガルなどは、貿易額には差があるとしても、お互いが重要なパートナーとして位置づけられるといえよう。また、西部アフリカ地域における主要港ともいえるアブジャン港をもつコートジボアールの位置づけも、ここ 10 年間における政治的・社会的混乱はありながらも ECOWAS 内では重要な存在といえる。図 1-3 は貿易額ベースで 5,000 万ドル以上の交易関係を表しているが、ECOWAS 域内ではコートジボアール、ナイジェリア、及びセネガルから他の加盟国への輸出額が大きく、地域内での物流自体もこれに比例した動きがみられる。

本調査で対象とし、調査を行った国々の概況一覧を表 1-3 に示す。また、これらのなかで、国境施設の具体的な支援を行うにあたり、詳細調査を行ったセネガル、マリ、カメルーン、ナイジェリアの 4 カ国については、その産業構造、国内交通インフラの整備状況等につき「1-1-2」で解説を加える。

表 1-3 調査対象国経済概況一覧

	セネガル	マリ	ナイジェリア	ベナン	ブルキナファソ	カメルーン	コートジボアール	ガーナ	トーゴ
面積(km <sup>2</sup> )	19万6,722	124万	92万3,768	11万4,763	27万4,200	47万5,442	32万2,460	23万9,460	5万6,875
人口(万人)	1,220(07)	1,430(07)	1億4,100(06)	807(07)	1,400(07)	1,760(06)	1,733(04)	2,078(04)	555(04)
首都	ダカール	ハマコ	アブジャ	ポルトノボ	ワガドゥグー	ヤウンデ	ヤムスクロ	アクラ	ロメ
言語	フランス語	フランス語	英語	フランス語	フランス語	フランス語	フランス語	英語	フランス語
GDP(名目、米ドル)	112億1,400万(07)	68億4,100(07)	1,258億(06)	54億2,500万(07)	63億(06)	174億2,680万(06)	200億1,974万(07)	103億(05)	23億(05)
一人あたり(名目、米ドル)	875(07)	440(07)	1,678(06)	1,500(07)	460(06)	990(06)	1057.3(07)	495.6(05)	413.9(05)
実質経済成長率	5.1%(07)	4.3%(07)	6.0%(06)	4.5%(07)	5.6%(06)	4.1%(07)	1.5%(07)	6.2%(05)	4.1%(06)
主要産業	農業、魚業、鉱業、リン酸塩	原綿、金、畜産	織物、セメント、鉄、食品加工	原綿	農業(粟、玉蜀黍、タロイモ、綿)	農業、アルミニウム、石油、	カカオ、コーヒー、芋、石油	カカオ、貴金属、非鉄金属	綿花、カカオ、コーヒー、リン鉱石
総輸出入額(米ドル)	16億5,000万(07)	16億2,300万(07)	618億(07)	7億870万(07)	6億760万(07)	44億(07)	78億4,300万(07)	41億8,200万(07)	6億6,000万(06)
総輸入額(米ドル)	37億3,100万(07)	16億5,200万(07)	387億8,800万(07)	9億7,630万(07)	12億1,440万(07)	40億(07)	65億4,100万(07)	76億3,100万(07)	11億7,200万(06)
主要輸出品目	農産物	金、原綿、	石油、工業製品	原綿	綿花、動物製品、金	原油、木材、綿、ココア	カカオ、木材、ゴム	カカオ、金、木材	綿花、磷鉱石、カカオ
主要輸入品目	機器製品	資本財、石油製品、食品	自動車、電子機器、食品	食品	資本財、石油製品、食品	原油、米、車	原油、食料品、輸送機器	機械類、石油、食糧品	石油製品、食品
主要輸出国	フランス、英国	中国、タイ、バングラデシュ	米国、英国、ドイツ	中国、インドネシア	中国、シンガポール、タイ	スペイン、イタリア、フランス	フランス、オランダ、ナイジェリア	オランダ、英国、米国、スペイン	ブルキナファソ、ガーナ、ベナン
主要輸入国	マリ、フランス	セネガル、フランス	日本、フランス、英国	中国、フランス	フランス、コートジボワール	ナイジェリア、フランス	ナイジェリア、フランス、中国	ナイジェリア、中国、英国、ベルギー	中国、インド、フランス
地域経済共同体、地域経済通貨共同体	ECOWAS, UEMOA	ECOWAS, UEMOA	ECOWAS	ECOWAS, UEMOA	ECOWAS, UEMOA	ECOWAS, CEMAC	ECOWAS, UEMOA	ECOWAS,	ECOWAS, UEMOA

出典：ジエトロ貿易投資白書2008、外務省各国・地域情勢、Global Development Indicators

注記：

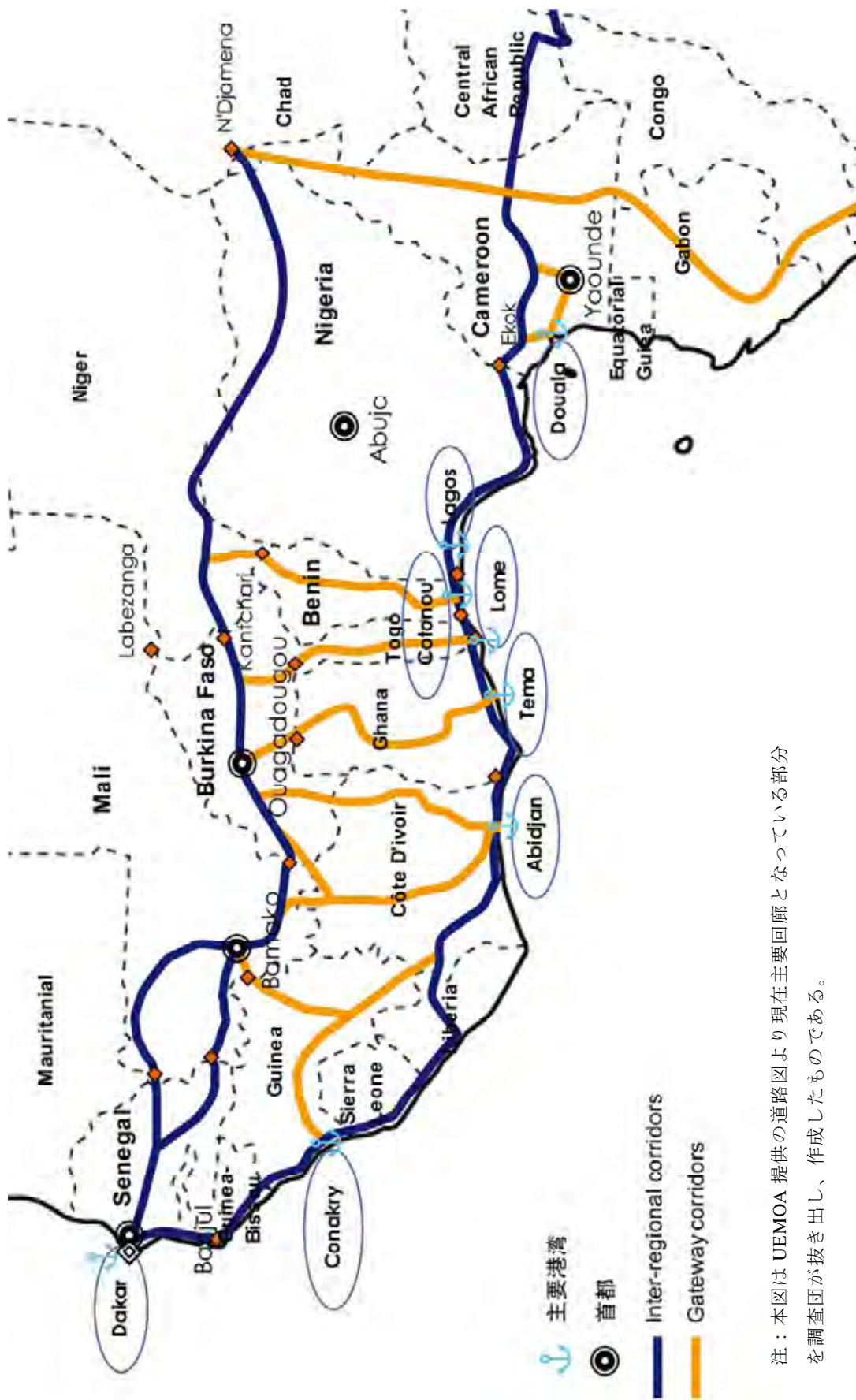
- 英：Economic Community of West African States (ECOWAS)、仏：Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) 加盟国 15カ国 本部アブジャ(ナイジェリア)
- 英：Economic Community of Central African States (ECCAS)、仏：Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC) 加盟国 10カ国 本部リール(ガボン)
- 英：West African Economic and Monetary Union (WAEMU)、仏：Union Économique et Monétaire Ouest-africaine (UEMOA) 加盟国 8カ国 本部ワガドゥグー(ブルキナファソ)
- 英：Economic and Monetary Community of Central Africa (EMCCA)、仏：Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) 加盟国 6カ国 本部バンギ(中央アフリカ)



### 1-1-2 西部アフリカにおける主要港湾と経済回廊

ECOWAS 域内における外洋港としては、Dakar（セネガル）、Conakry（ギニア）、Abidjan（コートジボアール）、Tema（ガーナ）、Lome（トーゴ）、Cotonou（ベナン）、及びラゴスの Apapa、Tinkan（ナイジェリア）などが挙げられる。西アフリカ地域の内陸国であるブルキナファソ、マリ、ニジェールもこれらの港を使用している。またカメルーンの Douala 港も中部アフリカのハブ港となりつつある。この結果、これらの港と内陸国の主要都市をつなぐ主要道が、いわゆる、経済回廊として整備されつつある。外洋港と内陸国を結ぶ回廊はゲートウェイ回廊（Gateway corridors）と呼ばれ、南北を横断する形で、ひとつの国境を越えるルートが多い。一方、ダカールからバマコ（マリ）、ワガデュグ（ブルキナファソ）を經由し、チャドへつながる回廊と、ダカールから西岸沿いにアビジャン（コートジボアール）、ラゴス（ナイジェリア）を經由しカメルーンに至る2つの東西回廊は複数の国境をまたぎ、西アフリカ地域における国際地域間回廊（Inter-regional corridors）と呼ばれる。特に後者のルートでは、アビジャンーラゴス間に5港が集中し、アフリカでも最も経済活動が盛んな回廊のひとつとされている（図1-4参照、なおECOWAS 圏内の道路整備計画については「1-3-1」で述べる）。

留意すべきは、これらのすべての道路がすでに整備されているわけではないという点である。欧州連合（EU）やアフリカ開発銀行（AfDB）の支援を受けながら、現在、改修工事も含め整備がなされている段階にある。また、鉄道網については、ダカールーバマコ、ワガデュグーアビジャン間など限られた区間のみでの運行であり、西部アフリカにおいて鉄道網と呼べるほどのネットワークはできていない。また、現在運行中の路線も老朽化が目立ち、地域内鉄道網をいかに再構築していくかも課題となっている。



注：本図は UEMOA 提供の道路図より現在主要回廊となっている部分を調査団が抜き出し、作成したものである。

図 1-4 西部アフリカ経済回廊と主要港湾



西部アフリカ各港の中でも、ダカール港とアビジャン港が内陸国にとっては重要な港となっている。1990年代までは、アビジャン港が西アフリカにおいて際立った存在であったが、その後コートジボアールの社会的混乱もあり、2005年ごろまではダカール港をはじめとする域内の港に貨物が分散される傾向にあった。しかし現在は回復し、ダカール港とともに地域の主要港としての役割を果たしている(注:ナイジェリアのアパパ港とティンカン港も取扱量は大きいですが、現在のところ、ほぼナイジェリア国内向けである。また両港は港湾コンテナターミナル混雑問題に端を発して、入港禁止措置などが断続的にとられており、本調査では対象から外している)。ダカール港とアビジャン港の現状は次のとおりである(表1-4参照)。

表1-4 ダカール港とアビジャン港の取り扱い貨物量比較(2007年)

	Dakar Port	Abidjan port
和名	ダカール港	アビジャン自治港
国名	セネガル	コートジボワール
取扱貨物量(1,000トン)	5,157	21,370
コンテナ取扱量 (TEU/フィートコンテナ換算値)	424,457	531,809
前年比増	13.00%	5.00%
コンテナ貨物量(1,000トン)	2,957	6,000
前年比増	11.63%	41.00%
寄港船舶数	2,406	2,748
前年比増	1.35%	0.30%

アビジャン自治港の2007年貨物取扱量は2,137万トンと、4年連続で過去最高を記録し、西部アフリカの玄関港として確固たる地位を築いている。輸出入とも原油・石油製品が最大品目となっており(全体取扱量の40%)、港湾として取扱量を大きなものに行っている最大要因である。全貨物取扱量のうち28%がコンテナ貨物であり、これについても西部アフリカでは最も多い。内陸国向けトランジット貨物は取扱量の6%を占め、ブルキナファソ向けが73万トン、マリ向けが55万トンとなっている。減少傾向にあった寄港船舶数も前年より増えており、コートジボアールの国内安定を示すものとなっている。この状況をふまえ、アビジャン自治港としては、今後コンテナ貨物の増加予想を前提に、本年中に新コンテナターミナルの建設に着手予定である。

一方、ダカール港はアビジャン港に比べ、コンテナ貨物量では約半分、貨物取扱量では4分の1にとどまるものの、アフリカ最西端の港としてセネガルだけでなく、マリ、ニジェール、ガンビア共和国(以下、「ガンビア」と記す)など向けの貨物も扱っている。ただこれらの国の貨物量自体が少ないことから、港としての取扱量もアビジャン港と比べれば小さいものとなっている。ダカール港も原油・石油製品の取り扱いが多いが、傾向としてコンテナ貨物の取り扱いを増やす方向であり、新コンテナターミナルの建設計画を策定中である。おそらく、西部アフリカにおいてアビジャン港とダカール港とラゴス港が主要港として位置づけられ、それをコナクリー、テマ、ロメ、コトヌーなどの各港が補完する図式はこれからも続くものと思われる。

### 1-1-3 西部アフリカにおける日系企業の動向

表1-5は、アフリカ地域における日系企業の進出状況を示したものである。数的には南アフリカ共和国への進出が突出しており、次いで、エネルギーや鉱物資源の豊富なアフリカ西部のナイジェリア、さらに北部のエジプト・アラブ共和国（以下、「エジプト」と記す）となっている。リベリア共和国（以下、「リベリア」と記す）は船舶の保有が主たる目的であり（世界最大の船舶置籍国）、実質的に現地法人が機能しているわけではない。一方、表1-6は今回の調査対象地域でもある西部アフリカ及びカメルーンへの日系企業進出を示したものである。先に指摘したとおり、ナイジェリアへの13社が最大であり、リベリアの特殊性を考えると、あとはガーナ、カメルーン、ニジェールに1~2社あるものの、ほぼゼロの状況である。特にナイジェリアを除いては日本人駐在者がほとんどいない。近年、アフリカへの投資促進が叫ばれているが、実態はまだまだ各国（特にサブサハラ諸国において）に浸透するまでには至っていないのが現状である。

表 1-5 アフリカの日系企業進出状況（2008年）

国名	現地法人数	日本からの進出企業
南アフリカ共和国	49	41
ナイジェリア	13	13
エジプト	9	11
リベリア	9	7
タンザニア	4	4
マダガスカル	4	4
モーリシャス	4	4
チュニジア	3	3
モロッコ	2	2
アルジェリア	2	2
ジンバブエ	2	2
ガーナ	2	2
アンゴラ	1	1
エチオピア	1	1
ケニア	1	1
マラウイ	1	1
ザンビア	1	1
スワジランド	1	1
カメルーン	1	1
ニジェール	1	1

引用元：＜国別編＞海外進出企業総覧 2008、東洋経済

注：現地法人数は、進出企業が複数の法人を設立している場合を含んでいる。



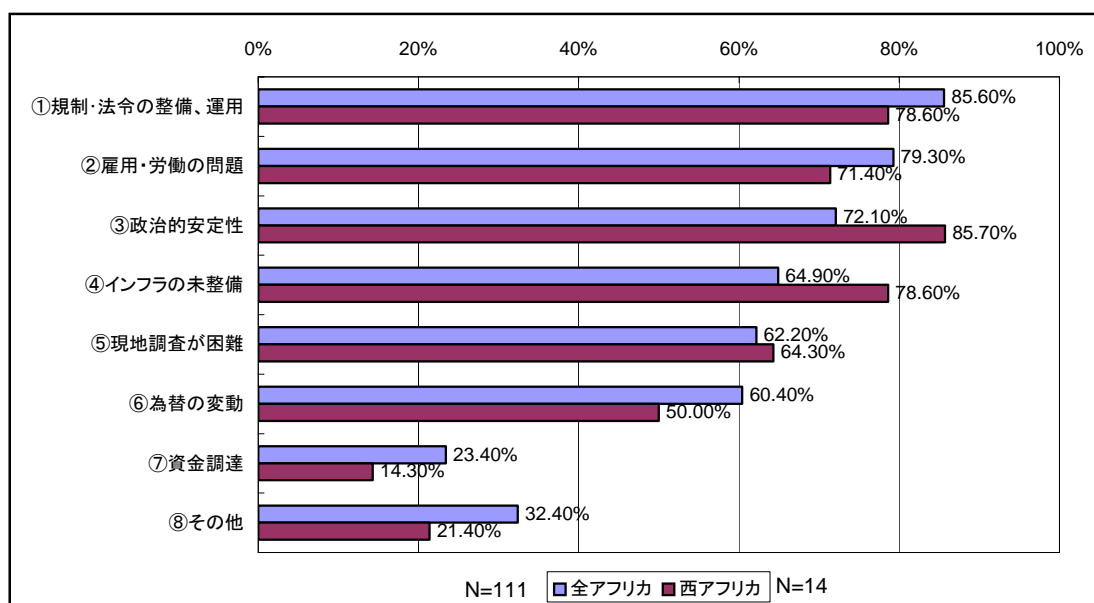
表 1-6 西部アフリカ及びカメルーンの日系企業進出状況

国名	現地法人数	日本からの 進出企業	企業名	創業	資本金	従業員数 (日本人)	事業内容	資本構成
カメルーン	1社	1社	Ilochu Cameroon SARL	1982	500万 CFAF	6(0)	情報収集・提供	伊藤忠商事 100%
ベナン	-	-						
カーボベルデ	-	-						
コートジボワール	-	-						
ガンビア	-	-						
ガーナ	2社	2社	MOL(Ghana)Ltd. Toyola Ghana Co., Ltd.	2005 1998	5万 US\$ 69億 C	35(-) 137(-)	海運事業の総代理店 ガーナにおけるトヨタ車輻及び部品の販売・サービ ス	商船三井 100% 丸紅 100%
ギニアビサウ	-	-						
リベリア	9社	7社	Arctic Ocean Inc. Clio Marine Inc. CM Pacific Maritime Corp. Gas Asia Shipping Inc. Lepta Shipping Co., Ltd. MODEC Liberia, Inc	1993 1986 1991 1989 1974 1985	5,000US\$ 7億円 2,888万 US\$ 2,000US\$ 1,000US\$ 5,000US\$	0 - - 0 0 0	船舶関連融資 海運業 海運業 LPG 専用船の保有、用船 海運業 浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積設備 (FPSO) のリ ース	住友商事 100% 三井物産 100% 三井物産 100% 三菱商事 50%、岩谷産業 50% 三井物産 100% 三井海洋開発 100%
			Perseus Ocean Corp. Royal Maritime Corp. T.S. Central Shipping Co., Ltd.	- 1989 1978	5,000US\$ 6,315万 US\$ 1万 US\$	0 0 2(2)	船舶の保有 船舶の保有、リース、売買、運航業 船舶買渡業	住友商事 100% 丸紅 100% 玉井商船 100%
マリ	-	-						
ニジェール	1社	1社	La Compagnie Miniere d'Akouta	1978	35億 CFAF	1133(0)	ウラン製紅の生産・販売	海外ウラン資源開発 25%
ナイジェリア	13社	13社	Chiyoda Nigeria Ltd. ITOCHU Nigeria Ltd. JGC Nigeria Ltd. JPN Drilling Company(Nigeria), Ltd. Marubeni Nigeria Ltd. Messei Nigeria Ltd. Mitsubishi Nigeria Ltd. Mitsui O.S.K. Lines(Nigeria) Ltd. Nishizawa(Nigeria) Ltd. Sajiz Global Trading Nigeria Ltd. Taisei (West Africa) Ltd. Toyola Nigeria Ltd. West African Seasoning Co., Ltd.	1983 1978 1991 2001 1970 - 1969 2005 1969 1989 1979 1996 1991	1,000万 N 1万 N 140万 N - 6,000N 250万 N 7,000N 2,500万 N 5,000N 200万円 80万 N 6.75億 N 2,333万 N	2(1) 5(1) 11(1) - 6(1) - - 12(-) 8(3) 11(-) 8(0) 100(-) -	プラント等の設計・建設 情報収集、マーケティング・サービス等 各種プラントの設計・調達・建設 油田の掘削・開発 商事 断熱工事業 貿易業 海運事業の総代理店 駐在活动、顧客との折衝等 貿易業 建設業 トヨタ車輻及び補修部品の輸入・販売 調味料の輸入・再包装販売	千代田化工建設 100% 伊藤忠商事 100% 日揮 100% 日本海洋掘削 99.9% 丸紅 100% 明星工業 100% 三菱商事 100% 商船三井 100% 西澤 50% 双日 100% 大成建設 40% 住友商事 100% 味の素 100%
セネガル	-	-						
シエラレオネ	-	-						
トーゴ	-	-						

引用元: <国別編> 海外進出企業総覧 2008、東洋経済

日本貿易振興機構（JETRO）は2008年3月に「在アフリカ進出日系企業実態調査」の結果を公表している。そのうち、経営上の問題点をみると、アフリカ全体としては、「規制・法令の整備、運用」を挙げた企業が8割以上で最も多く、以下、「雇用・労働の問題」「政治的安定性」と続いている。

一方、同じ質問で西部アフリカ地域<sup>7</sup>のみの回答をみると、「政治的安定性」が85.7%と最も高く、次いで「規制・法令の整備、運用」となっている。調査は2007年6月～9月に行われているが、2002年に勃発したコートジボアールの問題や、トーゴ、ナイジェリアなどの国内的社会不安なども影響しているものと思われる。なお、規制・法令の整備、運用とは、諸手続きの煩雑さ、窓口による制度施行レベルのばらつきなどを具体的には指している。



出典：「JETRO 在アフリカ進出日系企業実態調査」

図1-5 在アフリカ進出企業実態調査〈経営上の問題〉

<sup>7</sup> JETRO 調査ではカメルーンも西部地域に含まれている。

## 1-2 調査対象国の経済概況

### 1-2-1 セネガル共和国の経済概況

セネガルは、アフリカ大陸の最西端に位置し、1960年にフランス共和国（以下、「フランス」と記す）より独立している。人口が1,200万人、イスラム教徒が94%を占める国である。1443年にポルトガルの艦隊がセネガル河口に上陸して以来、欧州諸国の植民地として発展した歴史から、アフリカのなかでも民主化の進んだ国、文化的香りの高い国としてみられている。首都ダカールの港は、近隣諸国のなかでは、最も近代化され、近隣諸国の輸出入貨物も扱っている。西部アフリカ地域における主要港のひとつであったコートジボアールのアビジャン港が、ここ10年、同国の社会情勢不安から使用が避けられるようになった結果、地域におけるダカール港の重要性がより一層増してきている。

#### (1) 産業構造

現在、セネガルの産業構造は、第三次産業の比率が64%を超える高い比率を示しており、農業主体のサブ・サハラ諸国のなかでは際立った産業構造を示している<sup>8</sup>。これは主に、商業、通信、そして観光産業における活発な経済活動によるところが大きく、そのなかには本調査テーマともかかわりの深い運輸業も含まれる。表1-7にセネガルのセクター別GDPの推移を示す。

表1-7 セネガルのセクター別 GDP

(% share of GDP)

	2003	2004	2005	2006	2007
Primary sector	17.6	17.3	17.7	16.6	16.0
Secondary sector	19.8	20.1	20.0	19.2	19.4
Tertiary Sector	62.6	62.6	62.3	64.1	64.6

Source: Economist Intelligence Unit.

2007年GDPの16%を占める第一次産業のうち農業は、落花生、綿花、豆類の栽培が中心である。しかし農産品価格の低迷や気候変動による不作などにより、比率としては低下傾向にある。このため政府は、2009年に農業セクター改善のための新たな施策を打ち出し、農業用の輸入機械、種子、肥料などの関税や消費税の減税方針を打ち出している。一方、海に面したセネガルは漁業も重要な一次産業である。1980年代半ばから水産品及び水産加工品（缶詰など）はセネガル最大の輸出品目（総輸出額の19%を占める産品）となっており、全体に占める比率は下がってきているものの依然として主要産品であることには変わりはない。ただ近年の燃料費の高騰は、漁業や水産加工にもコスト上昇の影響を与え、産業としては厳しい状況に直面しているのも事実である。

鉱工業セクターにおいては、リン酸肥料及び関連化学製品が水産品に次ぐ輸出品目となっている。ただし、リン酸も年々生産量は減少してきており、政府は外資の参加を促すな

<sup>8</sup> サブサハラ・アフリカ地域の平均的なGDPに占める産業比率は、第一次産業が20%、鉱工業が35%、サービス産業が45%となっており、過去数十年大きな変化はない。



ど、てこ入れを図っている。また、鉱物資源についてはマリとの国境に近い東部セネガルにおいて金、銅、鉄鉱石などの資源開発が期待されている（日本が道路、橋建設への支援を表明している、いわゆる、セネガル・マリ南回廊沿いに位置する）。石油は輸入し精製した後、主に国内消費用に回されているが、近年は石油精製設備を増強し、近隣諸国への主要輸出品目にもなっている。工業分野では、食品加工（ピーナツ油、塩、水産加工など）が主要業種となっている。そのほか、綿糸、繊維産業、化学品、皮革産業などが主要工業分野として挙げられる。全体的にセネガルの工業をみた場合、国内市場の矮小性に加え、資本財は輸入に依存していること、エネルギーや輸送コストが割高であることなどから、産業としての競争力が高いとはいえない状況である。

## (2) 貿易構造

セネガルの貿易構造は、一貫して入超の状況にある。またその額は、近年の石油高騰、物価上昇により年々大きくなってきており、2007年（予想値）では輸出が15億9,000万米ドル、輸入が32億5,000万米ドルと、約倍以上の輸入超過が予想されている。

表1-8 セネガルの輸出入

	2003	2004	2005	2006	2007
Export (US\$ m)	1,257.0	1,509.4	1,535.8	1,510.0	1,587.4
Import (US\$ m)	2,065.5	2,495.8	2,807.0	3,007.0	3,253.1
Current-account balance (US\$ m)	-436.6	-513.2	-692.8	-862.3	-1034.1
CPI (av. %)	0.0	0.5	1.7	2.1	5.4

Source: Economist Intelligence Unit.

セネガルの輸出は、水産品、落花生油、リン酸肥料など一次産品依存の度合いが大きく、国際市況が上がらないことや、国内大手企業の経営危機問題などもあり、ここ数年ほとんど伸びがみられない。一方輸入は、原油に加え、食品、資本財など必需品が中心で、輸入価格も上昇傾向にあり、結果として輸出入額の差は拡大する傾向にある。また、輸入品の価格上昇は、国内物価にも影響し、2007年は前年度の倍以上のインフレ率を記録している。

表 1-9 セネガルの主要輸出入産品

(% share)

	2003	2004	2005	2006	2007
Main exports					
Fish & shellfish	22.4	20.6	19.9	19.0	18.8
Phosphate products	15.7	17.0	14.1	5.7	7.6
Groundnuts & oil	3.7	2.0	2.0	3.9	5.0
Petroleum products	15.0	14.4	14.7	23.8	18.0
Main imports					
Fuels	17.8	18.9	19.8	21.8	23.1
Food products	26.3	24.8	25.2	22.9	25.2
Capital goods	12.7	12.6	14.9	15.4	14.2

Source: Economist Intelligence Unit.

セネガルにとって最大の輸出国は隣国のマリである。これはフランスなど EU 諸国への輸出が最大を占める西部アフリカ諸国においては珍しいことである。しかしマリ向け貨物の大半は、セネガルで陸揚げされた保税貨物のトランジット、ないしは一部加工を加えた再輸出となっており、セネガル国内での製造品そのものではない。セネガル国内で調達され、マリ向けに出されるものとしては、セメント、塩、水産品などが主たる産品である。セネガルの輸出先としては、このほかフランス、イタリア共和国（以下、「イタリア」と記す）など EU 諸国が上位にくる。また、セネガルにとってインドは、これらの国に次ぐ重要な輸出市場となってきた。

一方、セネガルへの輸入は、全体の半分が EU 諸国からのものであり、さらにその半分がフランスからのものとなっている。また近年は、中国からの輸入が日用雑貨品だけでなく、工業製品全般に大きく伸びてきていることも特徴的なことである。

表 1-10 セネガルの主要貿易相手国

(% of total)

	2003	2004	2005	2006	2007
Exports fob to:					
Mali	9.2	13.1	16.9	19.2	18.2
France	11.9	10.0	9.5	8.3	9.1
Italy	8.3	7.2	5.5	4.9	6.0
India	12.7	14.3	13.1	5.8	5.5
Imports cif from:					
France	24.9	24.7	22.8	25.1	23.0
Netherlands	2.9	2.5	2.1	3.2	10.0
China	2.7	3.4	3.8	4.5	4.6
Thailand	6.7	6.1	4.3	4.8	4.2

Source: Economist Intelligence Unit.

## (3) 国内交通インフラと物流状況

## 1) 国内交通インフラの現状

セネガルの国内交通インフラは全体的にみて、決して整備された状況とはいえない。またこのことが比較的高い輸送コストを生み、国内の産業振興へも影響を与えているといえる。

道路網は西部アフリカ地域のなかでは比較的整備された国とされている。確かに首都のダカール周辺の幹線道路は、アラブ諸国からの支援により改修工事が進められ、道路状況としては大きな改善をみせている。しかし、国内道路総延長1万4,600kmのうち約30%が舗装されているが、保守・維持状況があまりよくない。ダカールから西へ延びる幹線道路（kaolack から Tambacounda 間 275km）は、現在、EUからの資金で、3区間に分け建設及び補修工事が行われている。この幹線道路は、Tambacounda からさらにマリ、ガンビア、ギニアビサウへと多方面へつながっている。しかし、これらも現在は未舗装道路である。

また、ダカール（セネガル）・バマコ（マリ）間の南回廊は、国境にかかるファレメ橋、及びマリ国内での橋建設が日本の支援で行われているが、セネガル国内の Tambacounda-Kedougou 間は道路構造がもろく、現状のままでは大型トラックの通行が困難になることが予想されている。従って、南回廊は橋に加えて回廊道路の補修も必要になっている。同じ意味において、北回廊の Tambacounda-Kidira 間（130km）は、約10年前に台湾政府の支援で建設されたアスファルト道路であるが、過積載車による影響で道路のあちらこちらでアスファルトがはがれたり隆起している状況で、一部は陥没している箇所もある。従って、北回廊の修復も必要とされている。





出典：EIU カントリーレポート

図1-6 セネガルの道路、鉄道路線図

鉄道網はダカールからディエス、タンバクンダ、そしてマリとの国境キディラまで延びており、またダカール・バマコ（マリ）間には週1本の国際旅客列車が運行されている（所要時間30時間とされるが、その速度は年々遅くなってきている）。約60年前に敷設された線路であり、高い温度（気候）や追加投資不足もあいまって、傷みは激しく、運転スピードや積載重量を落とさざるを得ない状況にある。しかしこの路線は、後述するようにマリの綿花を輸出する上でも重要な路線となっている。ちなみに同鉄道は、ダカール・バマコの北回廊道路にほぼ沿って走っている。

ダカール港はアフリカ大陸の最西端に位置する外洋港として、もともと地理的優位性をもつ港であった。西部アフリカ地域におけるもうひとつのハブ港であるアビジャン港（コートジボアール）が近年の政情不安から取扱貨物量を落としてきているのに対し、ダカール港は、マリ、ブルキナファソなどへの主要港としての位置づけを強めてきている。このため、ダカール港湾局は、さらなる拡張を予定している。具体的には、DP World（UAE）の投資によるコンテナターミナルの建設で、2011年までの完成が予定されていたが、現在の世界的不況により計画は進行していない。

航空路は、これまで機能していなかったが、数年前にエア・セネガル・インターナショナルがロイヤル・エア・モロッコの傘下となり、タンバクンダやジカンシヨールなどへ国内定期便を就航させている。

## 2) 物流状況

国内物流はダカール中心であるが、Dakar-Tambacounda 間(467km)の幹線道路が国内・外の物流の基幹道路となっている。繰り返すがタンバクンダが近隣諸国への結節点となり、道路輸送が行われている。そのなかでも中心となるのは、セネガル・マリ間の物流である。表1-11～表1-13はセネガル・マリ間のここ3年間の物量を示すデータである。まず金額的にも、量的にもセネガルからマリ向けへの輸送が圧倒的に多い。表1-13に示す分類は、関税率の違いによる品目分類であるが、これをみると食品や消費財など税率の比較的低い品目が圧倒的に多いことがわかる。また、機械や中間財などが一桁違うもののそれに次いで多い。マリからセネガルを経由して輸出される綿花が鉄道輸送中心であることを考えると、セネガルの幹線を通るトラック輸送の大部分は、セネガルからマリ向けへの便ともいえる。

表1-11 マリからセネガルへの輸入動向

Year	Value (CFAfr)	Ton
2006	17,001,728	124,817
2007	102,688,564	161,347
2008	271,244,450	349,553

出典：セネガル税関総局

表1-12 セネガルからマリへの輸出・再輸出動向

Year	Value (CFAfr)	Ton
2006	145,996,991,570	894,179,531
2007	164,534,514,958	937,362,346
2008	218,103,086,873	1,120,276,905

出典：セネガル税関総局

表 1-13 セネガルからマリへのトランジットカーゴ

Year 2006	Value (CFAfr)	Ton
S110	182,114,296,754	301,000,955
S111	9,973,444	21,466
S210	1,034,179,362	2,899,032
S220	5,364,662	10,800
Total for 2006	183,163,814,222	303,932,253
Year 2007		
S110	214,377,651,908	323,109,342
S111	9,500,001	1,293
S210	1,062,137,150	2,893,925
S220	5,972,826	38,992
Total for 2007	215,455,261,885	326,043,552
Year 2008		
S110	183,945,253,411	286,119,410
S111	8,613,722	6,755
S210	958,198,059	1,692,787
S220	21,278,719	70,000
S401	9,238,104	2,646
Total for 2008	184,942,582,015	287,891,598

注：S100 台が一般貨物、S200 台が石油類である。

出典：セネガル税関総局

#### 1-2-2 マリ共和国の経済概況

マリは、国土面積が日本の約 3.3 倍にあたる 124 万 km<sup>2</sup>あり、西部アフリカのほぼ中心に位置する、人口 1,270 万人の国である。西をモーリタニア・イスラム共和国、北をアルジェリア民主人民共和国（以下、「モーリタニア」「アルジェリア」と記す）、東をニジェール、南をブルキナファソ、コートジボアール、南西をギニア、西をセネガルに囲まれた文字どおりの内陸国である。国土の北側 3 分の 1 はサハラ砂漠の一部であり、残りの中南部も中心を流れるニジェール川沿岸だけが農耕地となっている以外は乾燥地帯である。フランスの植民地であったため、フランス語を公用語とし、通貨も他の UEMOA 諸国と同じ CFA フランである。国土が広く、さらには砂漠地帯などもあるため国境警備、あるいは密輸の取り締りには大きな課題を抱えている。また、生活用品を含め輸出入は隣国の港を使用せざるを得ない環境にある。金と綿花が輸出の大部分を占めるが、このほかリン鉱石やウランなど鉱物資源が豊富で、ウランは日本が独占契約を結んでいる。

##### (1) 産業構造

マリの産業構造は、第一次産業が約 35%、第三次産業が約 38%と、セネガルとは対比的であり、サブサハラ諸国平均と比べても第一次産業の比率が高い国といえる。内陸国マ

リにとって第一次産業の大半は農業であり、次いで家畜や綿花などとなっている。第二次産業は鉱業での金、リン鉱石、ウランなどの産出に負うところが大きい。マリは西部アフリカにおける綿花の最大生産国であるが（アフリカではエジプトに次いで2番目）、2003年以降、天候不順や綿花価格低下によって綿花輸出から得られる収入が年々低下している。また、金の生産量はアフリカで南アフリカ共和国、ガーナに次いで3番目に多く、金の鉱山にかかわる複数のプロジェクトが現在外資によって進められている。

表 1-14 マリのセクター別 GDP

(% share of GDP)

	2001	2002	2003	2004	2005
Primary sector	35.0	29.9	35.3	34.2	34.8
Secondary sector	25.6	37.7	33.0	26.0	27.2
Tertiary Sector	39.4	32.3	31.7	39.8	38.1

Source: Economist Intelligence Unit.

工業分野も一次産品との関連が深く、綿糸が最大の工業となっている。また繊維製品は、2003年12月の米国による AGOA 法（African Growth and Opportunity Act）により、一時期は一定の伸びをみせたものの、最近の綿花栽培自体の不良から、期待どおりの伸びとはなっていない。基本的に農業・鉱業を中心とした産業構造のため、天候や一次産品の国際価格の影響を受け、経済基盤は脆弱といえる。

## (2) 貿易構造

マリの貿易構造は、まず輸出構造の多様性のなさにその特徴が現れている。国内工業がさまざまな要因から育っていない。そのため輸出産品として金と綿花で輸出の大半を占める状況が長年続いている（この2品目で全体の85%~90%を占めている）。一方輸入は、資本財と食品については特に輸入依存度が高く、これらには内陸輸送コストもかかることから、国内の物価自体が高めとなっている（パン、ガソリンなど生活基礎物資は政府補助金が適用されている）。マリは IMF のマクロ経済運営への指導もあり、政策的に輸入を抑えていることもあるが、それでも近年は、やや入超の傾向が続いている。

表 1-15 マリの輸出入

	2002	2003	2004	2005	2006
Export (CFAfr. bn)	610	539	516	581	808
Import (CFAfr. bn)	497	574	577	657	728
Current-account balance (CFAfr. bn)	113	-35	-62	-76	80
CPI (av. %)	1.5	2.3	2.4	2.1	10.9

Source: Economist Intelligence Unit.

表 1-16 にマリの主要輸出入品目を示しているが、これらの輸送はおおむね、金が空路



で輸出、綿花が鉄道で輸出され、燃料類の約半分、そして機械や食品、日用品などが道路輸送での輸入となっている。空路はバマコからのパリ直行便が使用される。また、鉄道輸送はダカールとの間、陸上輸送は主にダカールとアビジャンルートの双方を使って行われている。

表 1-16 マリの主要輸出品

(CFAfr.bn)

	2002	2003	2004	2005	2006
Main exports					
Gold	403	316	271	356	580
Cotton	138	143	185	140	142
Main imports					
Capital equipment	158	200	158	156	166
Food products	84	108	98	131	127
Petroleum products	87	130	152	196	243

Source: Economist Intelligence Unit.

2006年でみた場合の輸出仕向け先は、中国が35.3%と全体の3分の1以上を占めている。また、タイ王国（以下、「タイ」と記す）（第3位）や、バングラデシュ人民共和国（以下、「バングラデシュ」と記す）（第4位）が上位を占めているのも、主要輸出品が綿花であることによるものである。一方、輸入は、EUからが26.3%とトップであり、次いでセネガル（12.1%）、コートジボワール（10.4%）と続いている。

### (3) 国内交通インフラと物流状況

#### 1) 国内交通インフラの現状

マリ国内の道路総延長は9万kmとされているが、そのうち舗装されているのは3,750kmにすぎない。幹線道路としては、バマコからセネガル（ダカール）、及び象牙海岸（アビジャン）への道路のほか、国内西部のMopti、Gaoへつながる道路が主要なものである。道路建設はWBやAfDBからの資金支援を受けてなされ、国道の補修（アスファルト化含む）については、マリ道路補修基金を設け、その基金からの拠出をもとに補修工事がなされている。ちなみにこの道路補修基金は、政府交付金のほか、ガソリン税の一部、車軸重量税、指定道路の通行料金などの徴収によってまかなわれている。



出典：EIU カントリーレポート

図 1-7 マリの道路、鉄道路線図

マリの鉄道網は、バマコから西北の Kayes を通り隣国セネガルにつながるルートが唯一のものである。この鉄道は、セネガルのダカール（港）まで 1,284km にわたってつながっている。セネガルから経由されてくる輸入品だけでなく、マリの主要産品である綿花が鉄道コンテナに積まれ（バマコでトラックから貨車へ積み替え）、ダカール港へ運ばれている。一方、ダカールからマリへ鉄道輸送によって運ばれる貨物の半分は化石燃料、石油製品類である。マリからもうひとつの輸出ルートである象牙海岸のアビジャンへは鉄道が全線でつながっておらず、現在は陸路のみでの輸送となっている。ダカール・バマコ間の鉄道を運行する鉄道路線はその重要性が改めて見直されているものの、改修には莫大な費用が予想されている。

マリは、首都のバマコと **Mopti** に飛行機が就航しているが、**Mopti** は現在のところフランスからのチャーター便のみの飛行となっている。バマコもパリへの定期便はあるものの、中心はアフリカ近隣諸国への便である。

## 2) 物流状況

マリは内陸国として物流網の確立には特段の注意を払っている。その柱のひとつが、複数の外洋港との接続ルートの確立である。また、国内1ヵ所に物流拠点を置くことは、さまざまな障害も伴うため、国内数箇所に分散してインランドデポの設置を行い、円滑な物流体制の確立をめざしている。表1-17は近隣諸国からマリの中のどの都市へ貨物が運ばれているかを示すデータである（ただし、これには燃料類は含まれていない）。首都バマコへの流入が多いことは当然としても、そのほか複数の地方都市へも運ばれていることがわかる。また左側の国名を港の名前に置き換えた場合、ダカール（セネガル）からが45%、アビジャン港（コートジボアール）からが36%となっており、両国からの合計で80%を超えている（注：石油類を入れた場合、ダカール港からが51%、アビジャン港からが31%となる）。

表1-17 輸入貨物のマリ国内仕向地

	Bamako	Kayes	Kkoro	Sinkasso	Segou	Mopti	Thouctou	Gao	Kidal	Total
Senegal	458,813	313,328	1,875	139,203	1,844	932				915,995
Mauritania	2,408	1,184					946			4,538
Gambie										0
Togo	41,286		9,300	13,183	1,121	7,544		84		72,518
Ghana	120,579		22,024	17,140	16,923	2,450				179,116
RCI	378,025	190	61,554	145,261	83,562	58,246		3,176		730,014
B Faso	6,778		658	17,571	1,944	1,830				28,781
Nigeria	11,803		1,830	1,430	837					15,900
Benin						80				80
Guinee	71,627			1,465						73,092
Others						280				280
Total	1,091,319	314,702	97,241	335,253	106,231	71,362	946	3,260		2,020,314

Source: RAPPORTS DRTF-EMA 2007, Mali

逆にトラック輸送によるマリからの貨物がどの港に向かっているかを示すのが表1-18である。この表からは、コートジボアールのアビジャン港への輸送が最も多い。これは、マリの輸出の大半を占める綿花と金が、それぞれ（綿花は）鉄道でダカール、（金は）空路でバマコより直接輸出されるためである（一部綿花はトラック輸送でアビジャン港にも運ばれている）。



表 1-18 マリ国内からの仕向地

	Senegal	Mauritania	Gambie	RCI	B Faso	Togo	Ghana	Nigeria	Niger	Othgers	Total
Bamako				4,663		7,151	7,506			3,656	57,059
Kayes	34,083	3,761									37,844
Kkoro											0
Sinkasse	10,789			86,221	2,784	33,418	7,498			6,406	147,116
Segou	215			425		1,523	1,290			110	3,563
Mopti											0
Tombouctou		514									514
Gao											0
Kidal											0
Total	45,087	4,275	0	91,309	2,784	42,092	16,294	0	0	10,172	212,013

Source: RAPPORTS DRTF-EMA 2007

## 1-2-3 ナイジェリア連邦共和国の経済概況

ナイジェリアは、アフリカ西部に位置し、北にニジェール、北東にチャド湖をはさみチャド、東にカメルーン、西にベナンと国境を接し、南がギニア湾に面する。国土面積が 92 万 km<sup>2</sup> あり、人口 1 億 3,505 万人（2007 年推計）とアフリカ諸国のなかで最も人口の多い国である。国土の多くは低地もしくは低い丘陵地に覆われ、ニジェール川、ベヌエ川など多数の河川が流れている。

国土の多くが肥沃な土壌で農業適地であり、元々食糧の大半を自給し、ヤシ油、落花生、ココア、ゴムなどを輸出する農業国であったが、1970 年代以降の原油への依存は、ナイジェリア経済にさまざまなひずみを生んだ。農村から都市への大量の人口流入で農業は停滞し、前述の輸出作物の生産はカカオ以外大きく衰退した。ナイジェリアはブラックアフリカのなかで初めて OPEC に加盟した国であり、一時期は石油部門が輸出収入の 98%、政府歳入の 83% を占めた時期もあったが、1980 年代になると原油価格の下落により輸出収入が急減し、ナイジェリアは重債務国に転落した。さらに政治の腐敗、公務員の汚職、マクロ経済のマネジメントの失敗等により経済は低迷を続けている。

現在も、石油に依存する体質は変わっておらず、石油セクターが GDP の 20%、外国為替収入の 95%、そして政府歳入の 65% を占めている。ナイジェリア政府によると、石油収入の 80% は政府に入り、16% がオペレーション・コスト、4% が投資家にいくということであるが、WB は汚職の結果、石油収入の 80% は 1% 程度の人口にのみその利益が行き渡り、ほとんどの国民は石油収入の恩恵を受けていないと指摘している。現在でもアフリカ最大、OPEC 内でも指折りの産油国ではあるが、貧困の改善、インフラの整備は進んでいない。

## (1) 産業構造

ナイジェリアの産業構造は、第一次産業が約 32.6%、第二次産業が約 39.3% とやはり石油セクターの影響が大きく、第一次産業の比率が比較的高いアフリカ諸国からすると第二次産業の比率は大きい。先述のとおりナイジェリアは食糧の輸出国であったが、現在は食

料品の一部や家畜を輸入するほど農業は衰退している。それでも GDP 上 32.6%を占めているが、実際は、同国の人口の3分の2が農業セクターに属するため、農業従事者1人あたりの GDP は少ない。ココアは今でも主要輸出品のなかのひとつであるが、年間生産量は18万トンで、25年前の30万トンから大きくその生産量を落としている。また、ナイジェリアは以前、養鶏業も盛んであったが、最盛期には4,000万羽あった出荷量が、現在は1,800万羽に減少している。

現在、代表的な農作物としては、北部でモロコシ、キビ、南部でヤム、トウモロコシ、米、また全域でキャッサバ、豆類、トマト、ココア、落花生が生産されている。また、北部で牛、各地で家禽類、ヤギ、羊が飼育されている。ただし、ナイジェリアは1950年代までは小農保護のため、大規模なプランテーションが奨励されなかった歴史があり、現在でも農家のほとんどは家族労働による小農であるため、生産性はよくない。

表1-19 ナイジェリアのセクター別 GDP

	(% share of GDP)			
	1987	1997	2006	2007
Secondary sector	-	-	41.9	39.3
Primary sector	-	-	32.0	32.6
Tertiary Sector	-	-	26.1	28.1

Source: World Bank

前項で述べたように、ナイジェリアは世界有数の産油国で2004年の年間産油量は8億1,849バレルであった。ナイジェリア産原油は硫黄分が少なく良質のため、大気汚染防止に効果的であることから米国や欧州諸国での需要が高い。天然ガスの年間生産量は192億18万m<sup>3</sup>(2003年推計)。ジョス高原からスズとコロンバイト、エヌグ近辺からは石炭がとれる。このほか、量は少ないが、石灰石、鉄鉱石、鉛、亜鉛なども産出する。

サービスセクターは銀行を中心に近年成長率を上げている。しかし、プライベート・セクターに関しては、同国内でビジネスをやる場合のコストやリスクの高さ、防犯対策、公務員の汚職等、障壁が多いため伸び悩んでいる。現在、都市人口の70%は銀行に口座をもっている。

## (2) 貿易構造

ナイジェリアの2007年の輸出額は表1-20にあるように640億4,700万ドルである。そのうち原油は565億7,700万ドルで輸出全体(金額比)の88%を占めている。その原油が大きく影響して、アフリカ諸国のなかでは珍しく出超の状態が継続している。しかし、残りの12%の大半はココアとゴムであり、石油以外でナイジェリアが輸出できる数少ない産品である。一方、輸入は多様化しており、機械、化学薬品、輸送機材、加工品、食料品、家畜などが挙げられる。

表 1-20 ナイジェリアの輸出入

	1987	1997	2006	2007
Export (US\$ Million)	7,532	15,539	59,113	64,047
Import (US\$ Million)	6,392	10,246	30,911	38,944
Current-account balance (US\$ Million)	1,140	5,293	28,202	25,103

Source: World Bank

主要輸出相手国は米国（47.4%）、ブラジル連邦共和国（10.7%）、スペイン（7.1%）、主要輸入相手国は中国（9.4%）、米国（8.4%）、英国（7.8%）、オランダ王国（5.9%）、フランス（5.4%）、ドイツ連邦共和国（4.8%）、イタリア共和国（4%）（以下、「ブラジル」「オランダ」「ドイツ」「イタリア」と記す）と、貿易パートナーのほとんどは欧米や中国となっており、近隣アフリカ諸国との取引はナイジェリア側からするとそれほど大きなものではない。

### (3) 国内交通インフラと物流状況

#### 1) 国内交通インフラの現状

ナイジェリアの交通インフラの脆弱さは経済発展を阻害する要因のひとつとされている。

地方との交通網は、1980年代以前は、かつての宗主国である英国が敷設した鉄道網が機能していたが、インフラの維持に手が回らず荒廃し、多くは自動車やトラック輸送に転換されている。こうした傾向は、ラゴスを始めとした都市の渋滞に拍車をかけることから、政府は鉄道の近代化プロジェクトに着手しており、中国からの借款や大韓民国企業への油田権益の供与などにより資金を融通し、中国企業との協力で、ラゴス州レッキー半島にレッキー自由貿易区を設置、現在建設を行っている。2006年からは、ラゴスやポートハーコートから各都市への鉄道網の再整備に乗り出している。

しかし、その主要国際港であるラゴス、ポートハーコート、そしてカラバーの港湾施設は整備されておらず各港における貨物の滞留時間は長く、港湾使用料は世界一高いといわれている。また、2005年より従来の船積前検査（PSI）に替えて揚げ地検査（又は仕向け地検査）を導入した。これにより従来は船積地でのPSIを経て発行されていた検査報告書がナイジェリアでの検査を経て発行されることになり、さらなる輸送の遅延の原因となっている。

ナイジェリアの道路の総延長は8万5000kmで、そのうち、約1万5,000kmが舗装されている。残りの道路の舗装化や、既設舗装道路の維持管理などは国際ドナーが資金援助している案件を除いては政府予算から出ている。しかし、それだけでは計画を実行するにはまったく不足しているということで、ガソリン税等の導入が政府内で検討されている。

ナイジェリアには主要国際空港が4つ（ラゴス、カノ、ポートハーコート、アブジャ）ある。国営であったナイジェリア航空はその放漫経営と汚職により2002年に破たんした。その後、同政府は英国のヴァージン・アトランティック航空と合弁で新しい航空会社、ヴァージン・ナイジェリア航空を設立することで合意した。翌年より、ロンドン・

ヒースロー空港へ就航を開始。現在は国内 8 空港、海外 8 空港へ就航している。同社への出資比率はナイジェリア政府（51%）、ヴァージン・アトランティック航空（49%）である。また、最近はヴァージン・アトランティック航空以外にも Arik Air など新興の民間航空会社が複数設立されており、同国航空セクター間の競争も激化している。



出典：EIU カントリーレポート

図 1-8 ナイジェリアの道路、鉄道路線図

#### 1-2-4 カメルーン共和国の経済概況

カメルーンは ECOWAS と南部アフリカ開発共同体 (SADC) という 2 つの経済共同体に挟まれた位置にあるが、いずれにも加盟していない。これは 1 人あたりの国内総生産が一時期は 1,800 ドルを超えていたこともあり、他国と共同して地域経済に依存しなくても自立できたことによる<sup>9</sup>。

カメルーンは、1960 年の独立以降 20 年間はアフリカでも最も高い経済成長率を誇っていた。しかし、1980 年代中頃に原油、コーヒー、ココアなどの国際市場価格の下落の余波を受け経済危機に陥った。1 人あたりの GDP は 1986 年から 1994 年の間に 60% 減少した。この回復のために、1990 年代には IMF 及び WB の構造調整計画を受け入れ、経済自由化、マクロ経済政策の転換、行政改革などの構造改革に取り組んできた。また 2003 年からは貧困削減戦略文書 (Poverty

<sup>9</sup> 2007 年の 1 人あたり GNI は 1,050 米ドルであり、WB の分類基準によると中央アフリカ地域ではコンゴ共和国と同様、低所得国 (Lower middle income economy) に位置づけられている



Reduction Strategy Papers : PRSP) を策定し、重債務貧困国 (Heavily-Indebted Poor Countries : HIPC) の完了時点 (Completion Point) 到達を実現した。現在は貧困削減成長ファシリティを実施し、引き続き社会・経済改革に取り組んでいる。こうしたこともあり、最近 10 年間の GDP 成長率は平均 4.2% であり、経済は安定的成長を取り戻してきている。ただし、ここ 5 年間の成長率は、原油生産量の減少や国内経済の停滞もあってやや低下傾向がみられ、2005 年の成長率はこの 10 年間では最低の 2.3% であった。

(1) 産業構造

カメルーンの産業構造は GDP 産業部門別構成 (2007 年) からみると、第一次産業 19.5%、第二次産業 30.7%、第三次産業 49.8% と第三次産業の占める割合が大きいのが特徴といえる。

表 1-21 カメルーンのセクター別 GDP

	(% share of GDP)			
	1987	1997	2006	2007
Primary sector	24.8	24.7	19.9	19.5
Secondary sector	30.1	30.6	31.4	30.7
Tertiary Sector	45.1	44.7	48.7	49.8

Source: World Bank

GDP のセクター別構成比では商業・飲食業・ホテル業 (24%) が最大であり、その次に農業 (15%)、石油産業及び鉱業を除く製造業 (12%)、石油産業及び鉱業 (12%)、その他サービス業 (11%)、農産加工業 (7%) と続いている<sup>10</sup>。

石油産業及び鉱業の大部分は石油産業である。また、第一次産業のなかでは農業、農産物加工業の占める割合に比べると、換金作物を栽培する輸出型農業の割合は 1.6% と小さい。一方、過去 8 年間 (2000 年～2007 年) のセクター別 GDP 額 (金額ベース) の推移をみると、全体的には石油産業及び鉱業以外のほとんどのセクターで生産高は順調な増加傾向を示している。増加率の高い順では、交通・倉庫・通信業 191%、商業・飲食業・ホテル業 152%、畜産・漁業 134%、農業 132%、その他サービス業 132% となっており、第三次産業の伸びが相対的に顕著である。

一方、第一次産業では農業や畜産・漁業、林業の生産高は約 1.3 倍と増加しているが、そのなかにあつてプランテーション・輸出型農業の増加率は 7% 程度にとどまっている。第二次産業をみると、鉱業は GDP 比ではその割合はほとんど変化していないものの、金額ベースでは 8 年前の 7 割程度に減ってきている。その他製造業、農産加工業の生産高は 10～15% と着実な増加がみられるものの、第三次産業と比較するとその増加率は低い。

このように、石油産業以外の産業のうち、経済の牽引役と期待されている輸出型農業や農産加工業、その他製造業などの成長の低さが大きな課題である。

<sup>10</sup> Annual Statistics 2007 (国家統計局) より

## (2) 貿易構造

カメルーンの貿易は、石油資源と農林産物などの、国際市場の変動に影響を受けやすい第一次産品に大きく依存した輸出と、原油・燃料油・潤滑油、機械製品、電気製品及び化学製品などの加工製品、穀物の輸入で特徴づけられ、この構造はここ数年大きく変化していない。

最近の5年間では全体の輸出額は18%増加している。輸出のなかで最も大きい割合を占めてきたのは原油であり、その依存構造は現在も変わっていない。ただし、原油の輸出量は徐々に増加しているものの、総輸出額のなかに占める原油輸出の割合では40%程度と最近5年間でほとんど変化していない。また、主な輸出用の農業生産物は北部の綿花、南西部のコーヒーとカカオである。農業就業人口は1990年時点の74%から2000年時点の42%まで減少し、第一次産品の加工を中心とする工業やサービス部門が成長している。石油以外の鉱業資源には恵まれておらず、わずかな量の石炭、金、スズがみられるだけである。対日貿易ではコーヒーの輸出が際立つ。次いで木材と綿花である。

表1-22 カメルーンの輸出入

	1987	1997	2006	2007
Export (US\$ Million)	1,729	1,816	3,696	4,049
Import (US\$ Million)	1,853	1,347	2,910	3,012
Current-account balance (US\$ Million)	-124	469	786	1,037

Source: World Bank

一方、最近5年間のカメルーンの総輸入額は、年率12%の伸びを示している。同総輸入額は2003年に1兆2,515億FCFAと一時落ち込んだものの再び増加し、2005年には1兆5,244億FCFAとなった。輸入品目別では、原油・燃料油・潤滑油が最も大きい割合を占めてきており(約30%、2005年、以下同じ)、機械製品(7%)、自動車・バイク製品(7%)、電器・電子製品(5%)、無機化学製品(3%)、プラスチック製品(3%)、鋳鉄・鉄鋼・スチール製品などの加工製品や穀物(7%)と続いている。輸入ではトラック、乗用車、次いで機械である<sup>11</sup>。日本からの輸入も乗用車及び機械がほとんどを占めている。

地域別にみると、EUが歴史的にも最大の輸出先パートナーである。2005年のデータではEUの占める割合がさらに増加し、全体輸出額の約70%となっており、次いでアフリカ(14%)、アジア(6%)、北米(4%)が主な輸出先となっている。国別にみると、主な輸出相手国は、スペイン(24%)、イタリア(16%)、フランス(12%)、オランダ(7%)、英国(5%)などのEU諸国であり、EU諸国以外の上位国では米国(4%)、中国(2%)、トーゴ(2%)、南アフリカ共和国(2%)の順になっている。対アフリカ地域輸出では、従来CEMAC諸国への輸出が全アフリカ向けの約40~60%を占めていたが、2005年には西アフリカ諸国への輸出額が46%と増加し、最も多くなっている<sup>12</sup>。

一方、輸入先は、EUが全輸入額の39%、アフリカ34%、アジア16%が上位3地域とな

<sup>11</sup> Annual Statistics 2007 (国家統計局) より

<sup>12</sup> Annual Statistics 2007 (国家統計局) より

っている。アフリカ地域からの輸入では、従来から近隣の西アフリカ諸国との交易が盛んであり、2005年では同地域からの輸入が全アフリカ地域からの輸入額の85%を占めている。これに対し南東アフリカ、北アフリカからの輸入は限定的なものにとどまっている。国別では、上位からナイジェリア(26%)、フランス(18%)、中国(5%)、米国(5%)、ドイツ(4%)、日本(3%)となっている。なお、ナイジェリアからの輸入はほとんどが原油である<sup>13</sup>。

### (3) 国内交通インフラと物流状況

カメルーン国内の道路総延長距離は5万2,000kmであるが、舗装率は約10%で、未舗装道路では雨期にはしばしば通行不能となる。道路状況のほかにも、違法のチェックポイントや強盗団などの存在が同国の輸送の非効率化の要因のひとつとなっている。

また、カメルーンには全長974km(2004年)に及ぶ鉄道網が敷かれている。西はKumba、東はBélaboそして北はNgaoundéréまで続き、全部で5つの路線がある。なお、鉄道を運営しているCamrailはフランス系投資会社の子会社であり、カメルーン政府と20年のコンセッション契約を交わしている。

最大の港はドゥアラで、船舶による運輸の大部分はこの港を経由して行われる。ただし、港湾施設は脆弱で、貨物の滞留が長いので不満に思っているユーザーも多い。北部ベヌエ川沿いのガルワ港は、年間2~3ヵ月機能し、ナイジェリアとの間で交易を行う。

首都のヤウンデにも国際空港があるが、ドゥアラ国際空港の方が取り扱い貨物量や、利用者も多い。カメルーン航空が航空輸送を担っている。

カメルーン関税総局によると、カメルーン国内で扱われる輸出入貨物の95%(金額比)は、ドゥアラ、ヤウンデの国際空港、ドゥアラの国際港で処理される。

---

<sup>13</sup> Annual Statistics 2007 (国家統計局) より



出典：EIU カントリーレポート

図 1-9 カメルーンの道路、鉄道路線図



### 1-3 地域経済共同体の概況と役割

現在、アフリカ地域は53カ国から構成されている。このなかで中・西部アフリカ地域は、植民地政策などにより人為的に国境が設定された国も多いことから、国土面積、人口、経済規模などにおいて小国の集りとなっている。そのためこれらの国々は地域間協力への取り組みを長年の課題とし、地域経済共同体（RECs）の位置づけが大きなものとなってきている。これらのRECsは加盟国間での経済統合への動きを強めているだけではなく、近年は国際ドナー機関の支援の受け皿としての活動も活発化してきている。本調査では、西部地域と中部地域でそれぞれ組織されている経済通貨同盟と経済共同体につき調査を行った。以下、各機関の概要と、地域内におけるインフラ整備への取り組みの現状について述べる。

#### 1-3-1 西アフリカ諸国経済共同体（ECOWAS）

##### (1) 組織概要

西アフリカ諸国経済共同体（英：Economic Community of West African States, 仏：Communaute Économique des États de l'Afrique de l'Ouest）は1975年のラゴス条約に基づき設立された経済共同体である。関税障壁の撤廃や貿易振興などを通じた経済協力、独立の保障などを通じて、加盟国の経済・生活水準向上や政治的安定を図ることを目的としている。加盟国は現在15カ国、本調査対象国ではカメルーンを除くすべての国がECOWASに加盟している（注：カメルーンはECCASに所属）。また、加盟国間の経済統合推進のみならず、紛争解決などを目的に一定の統合軍事力を保有し、地域内の安定を図っている。

##### ECOWAS 設立目的

- ・持続的経済開発のための基盤整備
- ・地域内関税障壁の撤廃
- ・域内・域外貿易の促進等

（以上は、1975年の創立当初に設定された目的）

- ・防衛・紛争解決機能を備え、経済統合の基盤となる政治的安定の確保をめざす（1981年追加項目）

域内統一通貨統合をめざしているが、マクロ経済状況と政治的不安定を理由に、まず2005年にCFAフラン圏以外の諸国により第二通貨圏を立ち上げる方針を出した。ただしこの場合、既存のUEMOA域内におけるCFAフランと競合する形となり、ECOWAS域内統一通貨をどのように達成するか課題となっている。なお、カメルーンが属する中部アフリカ経済通貨共同体（CEMAC）でもCFAフランを共通通貨としているが、UEMOAとCEMACは独自に指定された中央銀行が通貨を発行しており、互換性はない。

人の移動についてはECOWAS圏内では、加盟国の国籍をもつ者であればビザ無しで自由に往来できることになっている（身分証明書の提示）。また、ベナンとセネガルでは共通旅券をすでにスタートさせている。逆にECOWAS加盟国の国民が他の共同体地域へ移動する場合は、大半のケースでビザの取得が求められる。例えば、今回、ナイジェリアとカメルーンを取り上げているが、現在は両国民が相手側に移動する場合、ビザの取得が必要となる。一方、反対側のナイジェリアとベナン間では、英語圏と仏語圏でありながら、同じECOWAS内ということでそれぞれの国民にビザは免除されている。

2002年5月、ECOWASは西部アフリカにおけるアフリカ開発のための新パートナーシ

ップ (NEPAD) の実施機関としてのマンデートを付与されたため、AfDB との協力のもと、域内インフラ整備短期行動計画 (STAP)、及び事務局キャパシティ・ビルディング短期行動計画を作成し、一部は国際ドナー機関の支援のもと、実施に移している。域内インフラ整備短期行動計画 (STAP) は、2002 年～2007 年の地域統合とインフラ整備の促進を図る計画であるが、このなかで道路輸送ファシリテーションのひとつとして OSBP 設置も視野に入れた調査を実施している。また、OSBP については、コートジボアールとブルキナファソの国境 Le Leraba、及びトーゴとブルキナファソの国境 Cinkanse の 2 ヲ所でパイロットプロジェクトを行う計画を打ち出し、Cinkanse については施設の建設工事がほぼ最終段階にある (ただし、Le Leraba については着手されていない)。

## (2) OSBP への取り組み

現在、ECOWAS では Regional Transportation Facility 開発の一環として EU より 6,380 万ユーロの無償資金を受け、OSBP の設置計画を進めている。ただし、EU からの無償資金は、ECOWAS との間で合意文書が交わされているが、OSBP 設置支援への取り組み自体は UEMOA (及び当事国) と連携しながら行われることになっている。また、この資金用途としては、税関設備、車輛重量計などの設置費用も含まれている。

これまでに第 1 号案件としてトーゴ・ブルキナファソ国境にある Cinkanse において、国境施設の建設が進められている。Cinkanse OSBP (ブルキナファソ・トーゴ) 建設においては、UEMOA が調査・建設費用を全額負担し、ほぼ OSBP の工事が終了しているが、法制度の整備については Cinkanse OSBP もまだ検討段階にある。法制度の調整は、大枠は ECOWAS 加盟国間で合意された内容を遵守することが求められているが、最終的には、当該二国間と ECOWAS での合意が基本であり、ECOWAS が加盟国に対し強制するものではないとされている。

これに引き続き ECOWAS は、次の 7 ポストでの実施を現在具体的に検討中である<sup>14</sup>。今回 ECOWAS 本部で聞いたところによると、これら 7 件は、詳細設計 (D/D) をなすためのコンサル選定過程にあるとのことである。従って、具体的な施設建設などはさらに来年以降になる見込みである。図 1-10 に 7 ヲ所の計画地を含め、ECOWAS で確認されている OSBP 予定地の分布図を示す。

OSBP 設置場所〈国境〉	当事国
・ Paga (Ghana 側)	Ghana-Burukina Faso <sup>15</sup>
・ KoreMali (Guinea/Mali 国境線上)	Guinea-Mali
・ Malanville (Benin 側)	Benin-Niger <sup>16</sup>
・ Elubo (Ghana 側)	Ivory Coast-Ghana
・ Aflao 〈Ghana/Togo 国境線上〉	Ghana-Togo
・ Sanvee Kondji (Togo 側)	Togo-Benin

<sup>14</sup> アフリカからの帰途、EC 援助局に確認したところ、当初予定の 7 ポスト支援から、現在は、5 ポスト支援へと変更されている。その理由は、財政的なものとされている。

<sup>15</sup> EU が資金面の問題から施設建設に関しては候補地から取り下げている国境

<sup>16</sup> EU が資金面の問題から施設建設に関しては候補地から取り下げている国境

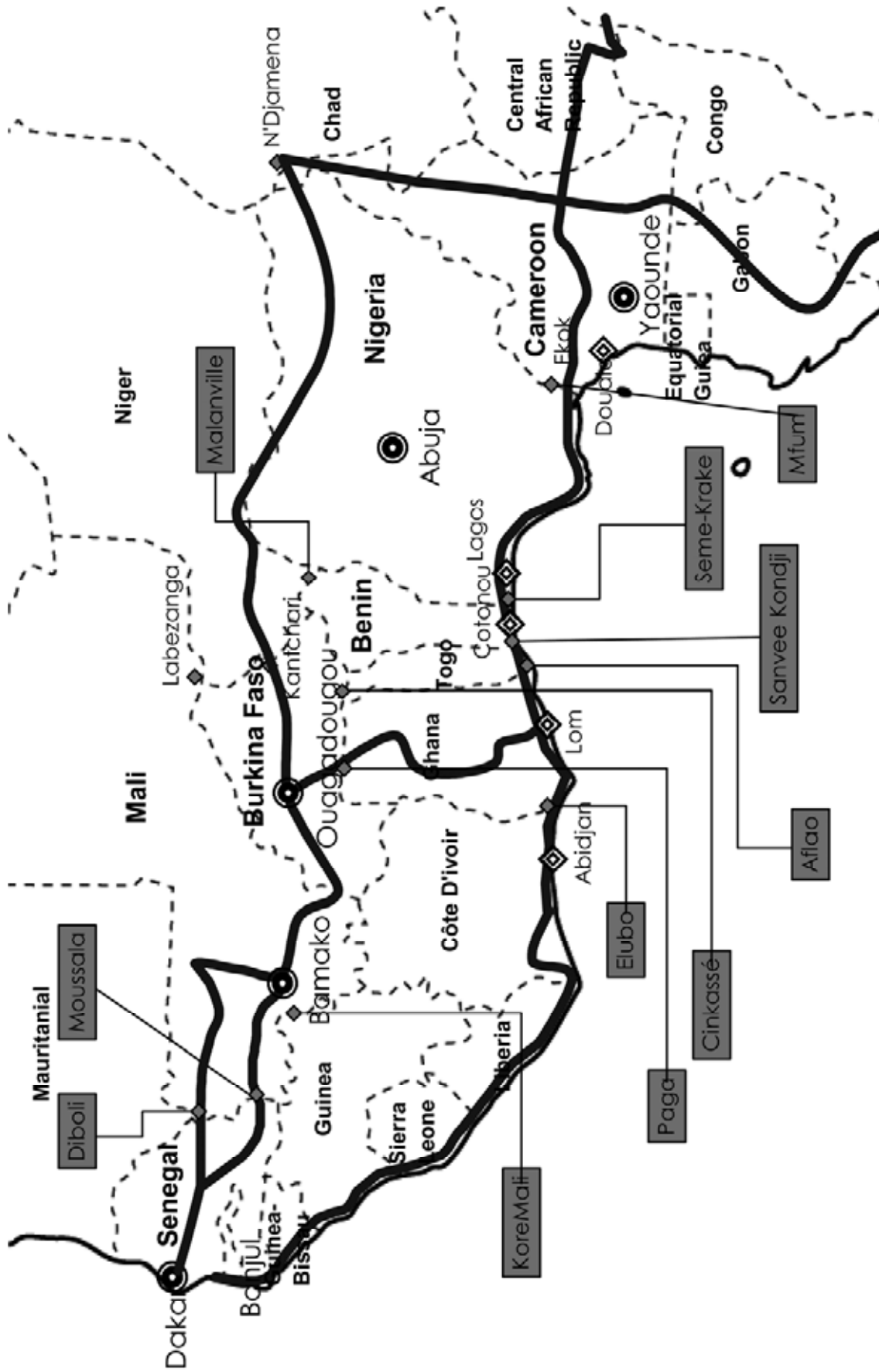


図1-10 西部アフリカ主要経済回廊と OSBP 所在地

ECOWAS と UEMOA は OSBP 設置において共同で作業にあたっているが、その役割分担において特別なルールがあるわけではない。UEMOA 域内の OSBP 設置については、UEMOA が主管機関となり、UEMOA 以外で ECOWAS 管内の場合は、ECOWAS が担当するという住みわけができています。2009 年 3 月 2 日にロメでコーディネーションコミッティが開催されており、同会議は四半期ごとに開かれ、両機関が計画を確認している。

OSBP 設置の選定は、基本的にメンバー国からの提案によるものであるが、国境の交通量なども参考としている。巻頭図からも明らかなように、ECOWAS には内陸国が 3 カ国(マリ、ブルキナファソ、ニジェール) あるが、港のある国からこれらの国へつながる回廊上の国境、あるいは、アビジャンからラゴスへつながる海岸線の回廊沿い国境に、その多くが計画されている。ただ一方で、政治的な判断により設置が決まった場所もある。マリ・ギニア国境の KoreMali や、ナイジェリア・カメルーン国境の Mufum などは、どちらかといえばその類に入る。もちろん、OSBP の設置により人の往来や交易を将来的には活発化させるねらいがあることは同様である。

ECOWAS は、OSBP 予定地についても当時国二国間での話し合いを尊重しているが、国境地点が川などにより隔てられ、地理的に中間地点に設置することが難しいケースが多く、その場合は、どちらかの国に設置することになる。基本は、国境をはさんで 5ha の土地を提供させ、国境線上に設置することである。国境をはさんだ設置が不可能な場合は、どちらかの国境付近に 10ha を提供させ、両国の機能をひとつの施設に入れることになる。

### (3) ECOWAS 内の通関の流れ

#### 1) 通関の流れ

セネガルからマリ向けへの保税貨物輸送を例として取り上げ、その通関の流れを説明する(注:警察による出入国審査も国境では行われるが、ここでは通関手続きのみ説明)。基本的に ECOWAS 域内における内陸国向け保税貨物の通関は、ほぼ同様の手続きをふんで行われている。図 1-11 は、ダカール港からマリのバマコを最終地として設定した場合の流れを示しており、具体的には次のような流れとなる。

- ① ダカール港で荷揚げされた貨物は、マリ向け専用の保税地域(あるいは保税倉庫)へ搬入され、通関業者がセネガル税関への輸入申告を行う。
- ② 輸入申告はセネガルで適用されている Simba 2005 (税関手続申請システム)によって作成され、他の書類(船荷証券、インボイスなど)とともにセネガル側の税関へ提出される。
- ③ (セネガル側)ダカール港税関は貨物の目視検査、書類審査のみで国内貨物輸送を承認、マリへの輸送計画をもとに、エスコートサービスの必要性を判断する。
- ④ 搬入計画に基づきトラックの配車、エスコートの配置計画が立てられ、ダカール港を出発する。
- ⑤ セネガル国内の輸送過程において、税関当局は数箇所(2~3カ所)で貨物通過のチェックを行う。あわせて、憲兵隊や、その他政府機関による検問が数箇所で行われる。

- ⑥ **Kidira** 国境税関にて、エスコートした税関職員が手続きを行い、国境税関職員により貨物の目視検査（封印シールの確認）後、マリ側への出国を許可する（セネガル税関当局のエスコートはここまで）。
- ⑦ マリ側の **Diboli** 国境税関事務所にて、セネガル側の **Kidira** 国境税関より送られてきた輸入申告フォームをもとに、マリ側通関業者がマリで使われている **TRIE** カルネフォームで新たに作成し、マリ側での輸入申告を行う〔注：ECOWAS では、国連貿易開発会議（UNXTAD）が維持している税関手続申請システム＝ASYCUDA を域内での税関手続申請システムとする方針を出している。しかし、一部の加盟国はASYCUDA の導入を承認していない〕<sup>17</sup>。
- ⑧ **Diboli** 国境税関では、輸入申告書類とともに貨物を目視検査し、問題がない場合は承認する。嫌疑がある場合は、貨物の中身を調べる。
- ⑨ マリ国内では、車両重量検査を受け（国境税関では現在準備中）、エスコートが必要と判断される場合は、マリ側税関職員が通関地まで同行する。
- ⑩ バマコ付近の **Kita** トラックターミナルにてマリへの最終的な通関手続きを行い、関税、内国消費税などの納付確認後、輸入が許可される。
- ⑪ 貨物は国内輸入者、ないしは消費地へ配送される。

以上、ダカール港での申告後は保税貨物扱いとしてマリの目的地まで運ばれるが、貨物の X 線検査や車両重量の測定などは機材がないことから、マリ国内での一部を除き行われていない。また、途中での度重なる検問チェック、エスコート税関員の同乗、輸入申告フォームの 2 回作成などが特徴的な点といえる。

---

<sup>17</sup> ASYCUDA はもともと ECOWAS 事務局からの要請により UNCTAD が貿易統計ソフトとして開発したものである。その後税関情報処理システムとして税関手続申請に使われるソフトとして改良された。現在は、ASYCUDA++(アスカダ・プラス・プラス)が最新のバージョンで、クライアント/サーバー方式でのプログラムとなっている。現在のところ ECOWAS 内では、カーボベルディ、ガンビア、リベリア、セネガル、シエラレオネの 5 ヶ国が採用していない。また、ASYCUDA 採用国でも、Asycuda++、V2、World など異なるバージョンを使用している。



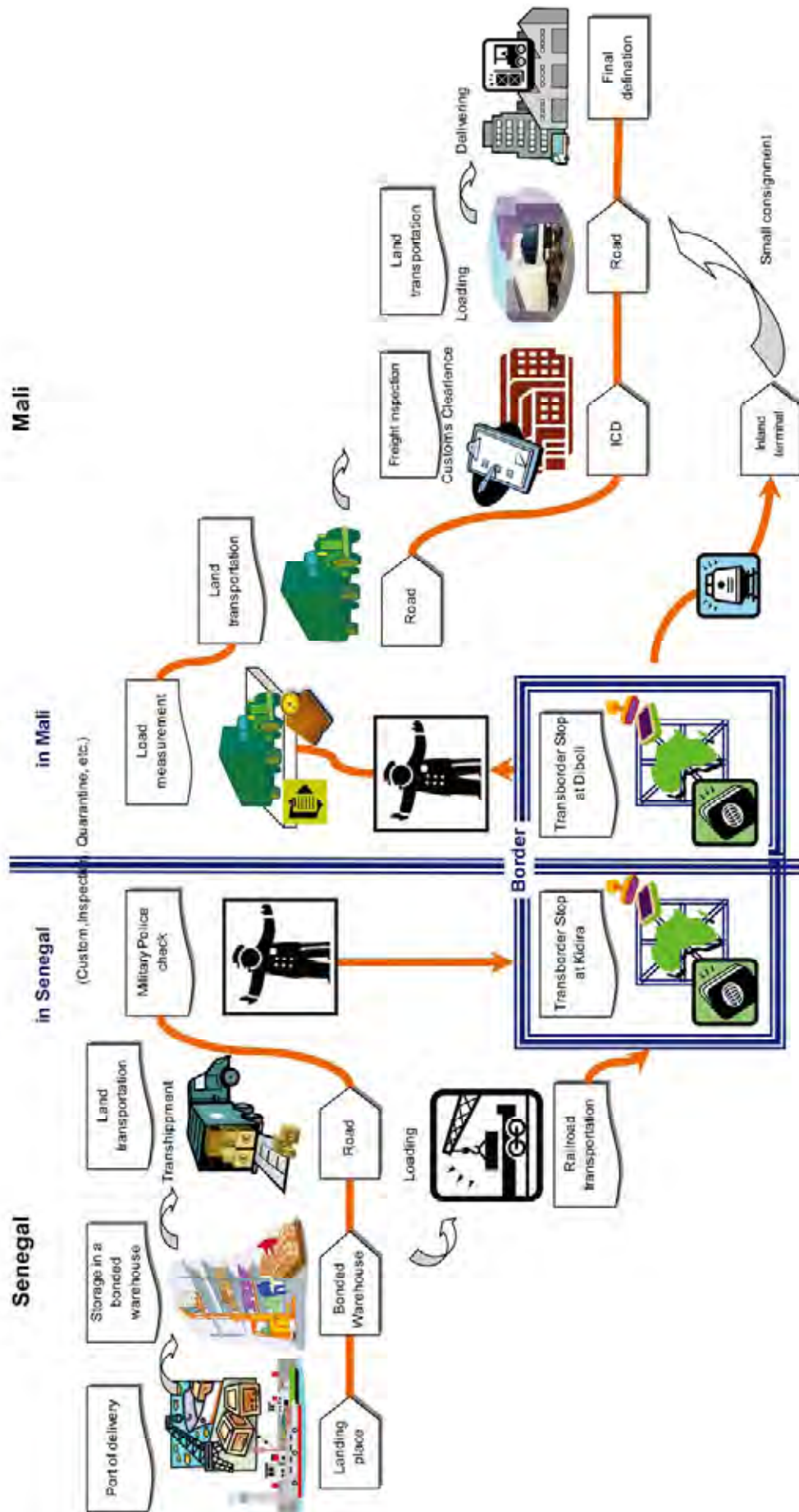


図 1-11 セネガル・マリ間の通関の流れ

この現行通関システムに対し、OSBP 設置後は、図 1-12 のように 2 カ国共同での貨物検査や重量検査が行われる予定である。ただし、ECOWAS 内での OSBP にかかわる協定では、「貨物は、ECOWAS 標準の TRIE カルネによる申告とするが、加盟国による補足書類の義務化を妨げない」となっており、必ずしも様式が統一化されているわけではない。従って、OSBP が設置されたとしても、屋外での貨物検査等を除き、2 国の税関窓口でそれぞれの通関手続きをとることになる。

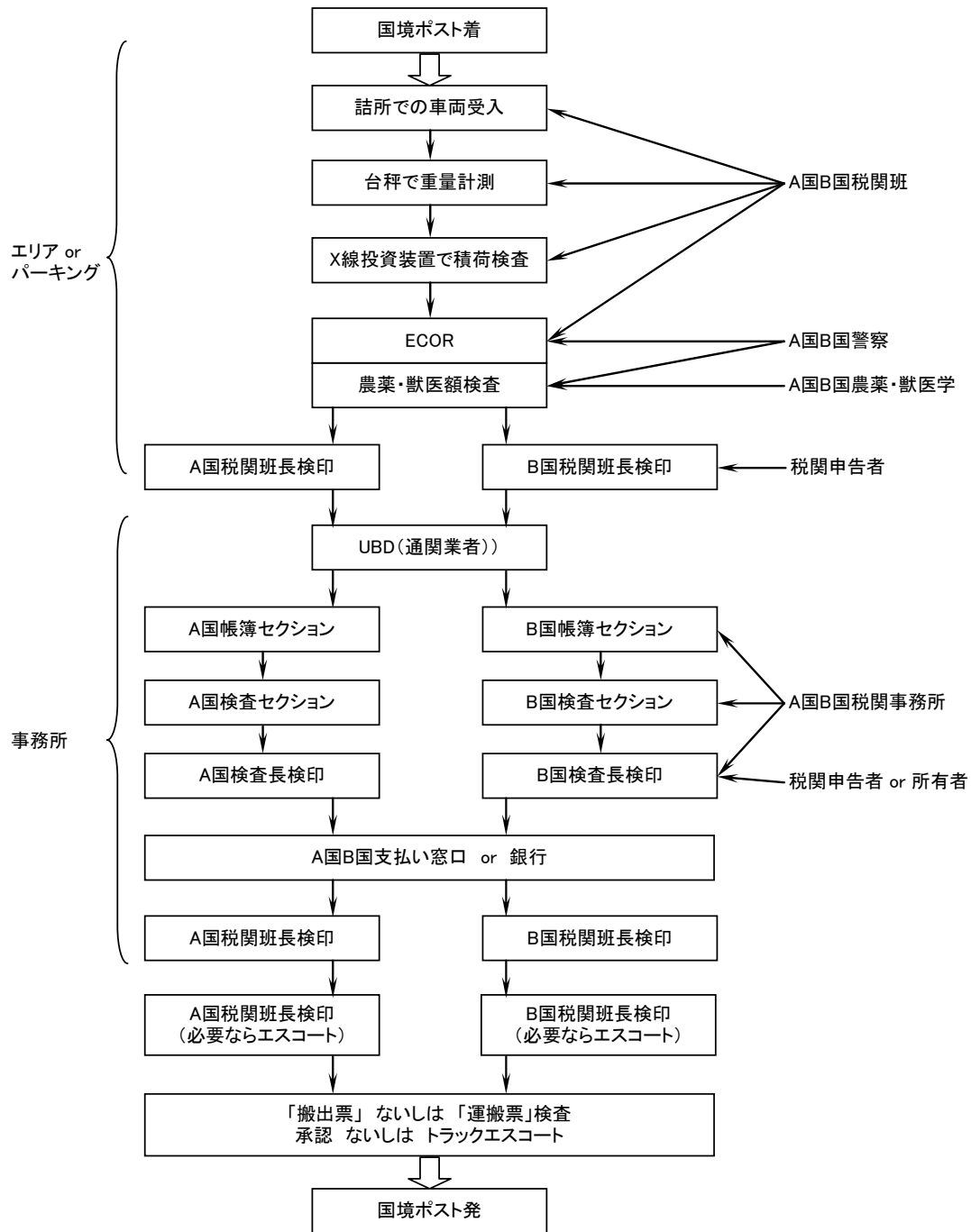
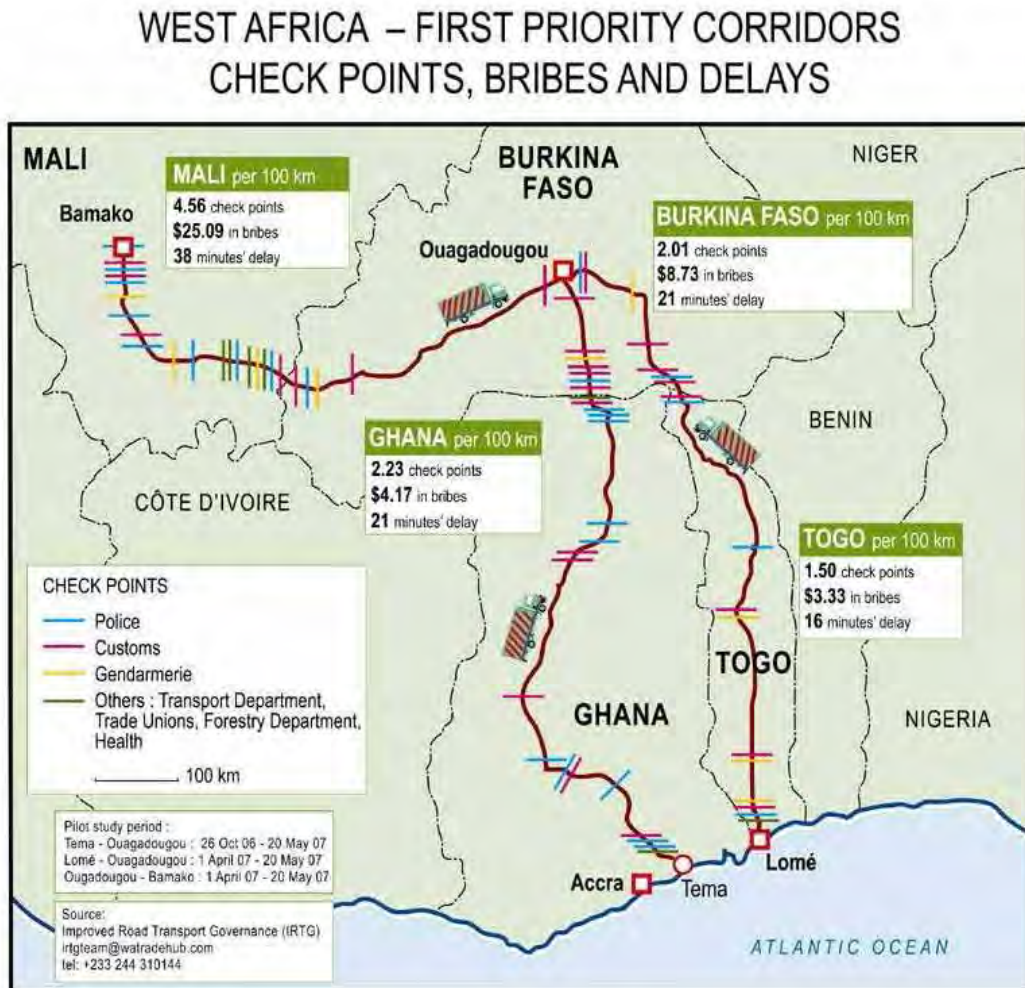


図 1-12 OSBP 貨物トラック手続きフローチャート

## 2) 途中検問チェック

西部アフリカにおいて輸送途中における検問チェックは、輸送貨物の内容にかかわらず、どの国においても認められる。しかしそのチェック内容や検問箇所数は、それぞれ各国において異なっている。今回、セネガルの商工会議所で得た情報では、ダカール・キデラ間（セネガル国内）に限定しても 15 から 20 回程度のチェックのための停車が求められるとのことである。ECOWAS/UEMOA では USAID の支援により 2007 年 5 月から 10 月にかけて、ガーナのテマ港からブルキナファソのワガデュグ間、ワガデュグからバマコ間、さらにロメ港からワガデュグ間の 3 区間におけるチェック回数や、求められたわいの額などを調査している。それによれば、それぞれ 3 区間は約 1,000km 前後の区間であるが、15 回から 25 回の途中検問を受けていることが明らかとなっている。図 1 - 13 はその場所とチェックした相手を示すものである。



出所：West African Road Transport and Transit Facilitation Strategy

図 1 - 13 西部アフリカ主要経済回廊における途中検問数の例

### 1-3-2 西アフリカ経済通貨同盟 (UEMOA)

#### (1) 組織と活動概要

西アフリカ経済通貨同盟（仏：Union Economique et Monetaire Ouest-Africaine, 英：Economic Community of West African States）は、西部アフリカ 8 カ国<sup>18</sup>による経済通貨同盟として 1994 年 10 月に発足した経済機構である。共通通貨として CFA フランを使用し、将来的には共同市場の創設と経済同盟をめざしている<sup>19</sup>。旧フランス領であった西部アフリカの諸国が集まったもので、フランス語とともにフランスとの結びつきが強い。なお UEMOA は加盟国に共通の通貨を供給する中央銀行（BCEAO）と、西アフリカ開発銀行（BOAD）を傘下においている。

具体的な法的活動内容としては、規制（regulation）、決議（decision）、指示（direction）、及び勧告（recommendation）を基本としている。通貨や関税の規制、管理とともに、域内のインフラ整備において積極的な役割を果たしている。

#### (2) UEMOA の関税体系

UEMOA 地域の関税同盟により、域外からの輸入に对外共通関税が導入され、輸入税率は 0%、5%、10%、20% の 4 段階に一本化されている。品目分類は HS 分類、関税の種類は従価税、課税基準は CIF 価格となっている。特別措置として、UEMOA 地域諸国間における相互の関税流通措置がある。関税以外の諸税としては、統計税（RSTA）、共同体連帯税（PCS）、また特定の産品に対し逡減保護税（TDP）、一次輸入税（TCI）などを賦課。このほか ECOWAS 共同体税（TEC<sup>20</sup>）を課税している。さらにこれらに加え、付加価値税が加算される。付加価値税は加盟国ごとに異なる。

なお、UEMOA の主たる歳入は、加盟国での関税からの徴収（共同体連帯税）で、CIF 価格の 1% が充てられている（ECOWAS については拠出金と加盟国の関税 CIF 価格の 0.5% とを併用）。

#### (3) OSBP への取り組み

##### 1) パイロットプロジェクト

UEMOA は 2001 年 11 月に経済回廊における 11 カ所の OSBP の設置決定をした。その後、ECOWAS 圏内にも対象を拡大し、現在に至っている。パイロットプロジェクトとして Cinkanse（Burkina Faso-Togo）間と、Lalerab（Burkina Faso-Cote d'Ivoire）の 2 カ所が選ばれ、UEMOA の全額費用負担によって調査、施工が開始されたが、Lalerab についてはコートジボワールの政情不安から、実施が中断されている。

法的枠組みについては、すでに原案ができており、2009 年後半に予定されている UEMOA 首脳会合で合意を図りたいと考えている。その内容は、OSBP の運営方法・形態についてであり、合意ができれば、それを次からの OSBP にも適用する考えである。概案は次のとおり。

<sup>18</sup> セネガル、マリ、ブルキナファソ、ベナン、コートジボワール、トーゴ、ニジェール、ギニアビサウ

<sup>19</sup> 経済統合は、一般的に①自由貿易協定、②関税同盟、③共同市場、④経済同盟、⑤完全なる経済統合の段階を踏む。

<sup>20</sup> ECOWAS 共同体税は、加盟国からの拠出金に多額の滞納が生じていることから設けられた課徴金である。

- ① 施設が建設されたサイトは土地所有権が UEMOA に長期譲渡される（99 年間）。従って、その場所は、一種の治外法権的な場所となる。
- ② 施設の運営は BOT 方式により民間への委託を考えている。ただし、通関や出入国管理については、関係二国間の合意により、それぞれの専門職員が派遣され、業務を実施する。いわば外国にある大使館のような存在である（注：施設の運営とは、建物、敷地の管理を指し、行政業務はこれまでの機関が行う）。
- ③ Cinkanse については、どのような機関への委託がよいかすでに検討が始められている（半官半民組織など）。
- ④ 問題は、さまざまなサービスの責任がどこにあるのか、あるいは民間委託する場合、民間側の責任、UEMOA の責任など、南部アフリカや EU の経験も参考にして、その責任範囲を明確にしておく必要がある。
- ⑤ できれば、2009 年中に Cinkanse OSBP の運営開始を始めたいと思っている（BOT 方式による主たる財源については説明なし）。

## 2) UEMOA 域内 OSBP 設置の進捗状況

西部アフリカ地域で現在予定されている OSBP は、担当が UEMOA、ECOWAS に分かれているが、UEMOA 域内であれば、UEMOA が、域外であれば ECOWAS が担当する原則となっている。ただし実際は、両者の協議において決められており、例えば、Paga は担当が UEMOA であるが、場所は UEMOA メンバー国でないガーナにあり、予定地は ECOWAS に譲渡される予定である。設置場所を決めるにあたって、それぞれ滞留時間調査などがあるのではなく、当事二国間で決めた所をリストアップしている。今回 UEMOA 側より示された、OSBP 設置予定図が図 1-14 である。



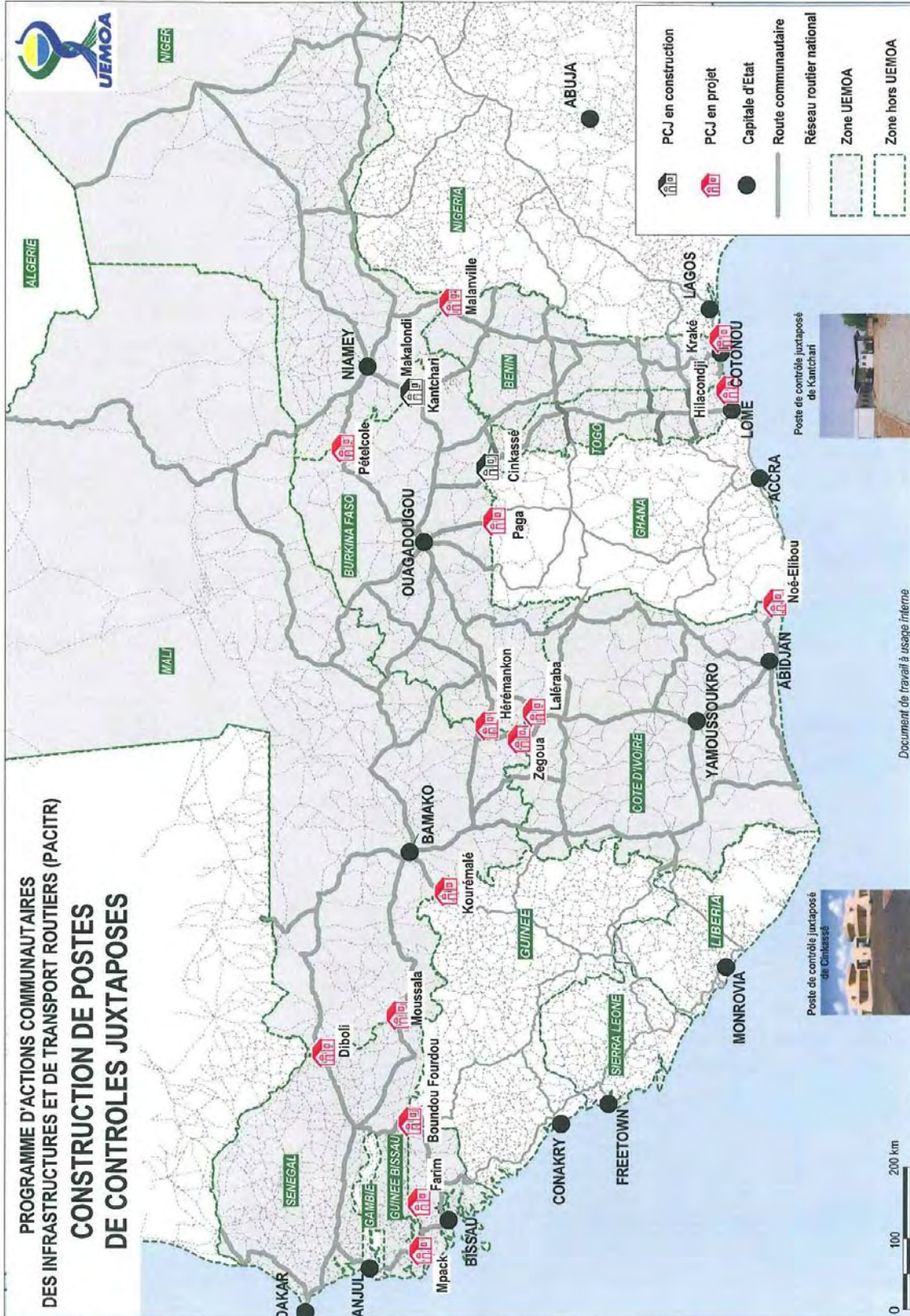


图 1 - 14 UEMOA の OSBP 予定地図

各 OSBP 設置計画の進捗状況は、UEMOA 側説明によれば次のとおりである。

- ① Cinkanse は BOT 協議中
- ② Heremakono は BOT 協議中。施工業者選考過程にある。
- ③ Malanville はベナン側に予定されているが、本年中の調査開始を希望している。
- ④ Makalondi-Kantchari は、ニジェールとブルキナファソ間で当該地域の国境が画定していないため進まず。今後どうなるかはわからない。
- ⑤ Laleraba、Zenoua、Koalou、Mpack、Diboli 及び Labezanga は予算が決まっておらず、具体的な動きはない。
- ⑥ Hilacondji は両国の国境をまたぐタイプで検討されており、EU 資金で調査を開始予定。
- ⑦ Paga は、調査のためのコンサルタントを選定する準備に入る。
- ⑧ Moussala、Petelkole については AfDB の資金が予定されている。まもなく調査を開始する予定である。
- ⑨ Bhoundou Fourdu と Kouremake は、いずれも両国国境をまたぐタイプの OSBP が検討されている。
- ⑩ このほか、ECOWAS 担当分として、欧州開発基金からの無償資金を原資に、Noe Eloubo、Akanou-Noepe、Semi-Krake が予定されている。

一般的に、OSBP の建設を始めるには、詳細設計調査にコンサル選びから始めて 5～6 ヶ月間、さらにその結果を基に建設施工業者選びに 3 ヶ月間、実際の工事期間は 15 ヶ月程度である。本来この前に財源確保があるが、AfDB の資金提供が決まり、スピードアップが期待されている。また、ECOWAS/UEMOA では、各国において OSBP を協議するための Transport Facilitation National Committee 設置を推奨している。各行政部門を代表する 6 名で構成されているが、先述したように国によって活動状況には温度差がみられる。

UEMOA では、域内の道路整備についても加盟国及び国際ドナー機関との連携を図りながら、全体の調整を行っているが、基本的に新規国道の建設予算については、各国政府が直接ドナー機関と交渉し、資金を手当てすることとなっている。UEMOA 域内での道路整備計画について、図 1-15 に一覧図を示す。



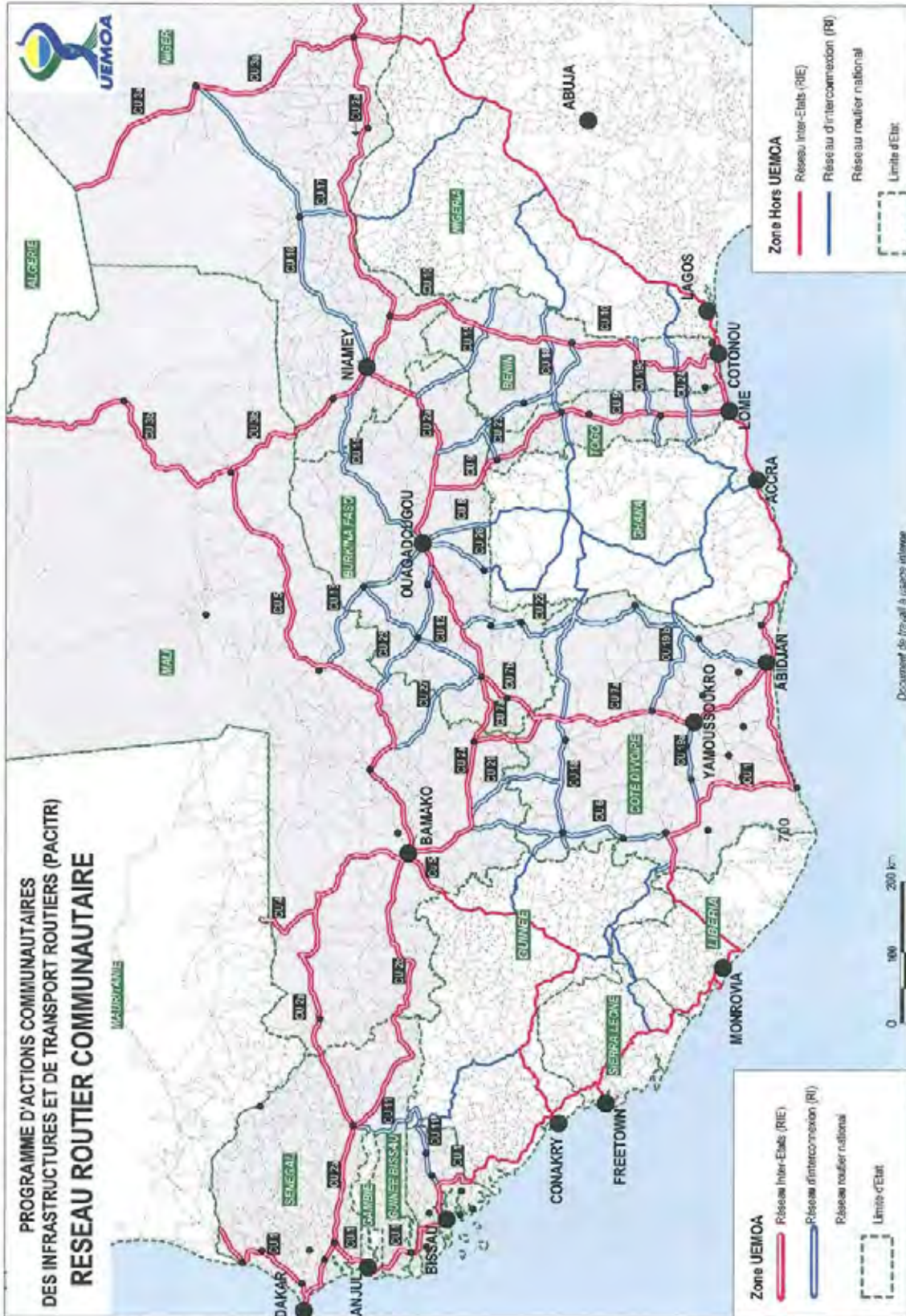


图 1 - 15 UEMOA 道路整備図

### 1-3-3 中部アフリカ経済通貨共同体 (CEMAC)

中部アフリカ経済通貨共同体 (仏: *Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale*, 英: Economic and Monetary Community of Central Africa) は中央アフリカ 6 カ国<sup>21</sup>による経済通貨共同体として 1999 年に発足した。共通通貨 CFA フランを使用し、UEMOA と同じく将来的には共同市場の創設と経済同盟をめざしている。現在、本部は中央アフリカの首都バンギに置かれているが、その傘下の主要機関は下記のとおり各国に置かれている。

表 1-23 CEMAC 組織表

Country	Institution/Organisation (略称 - 仏語名/英語名)
中央アフリカ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Siège de la CEMAC / Head Quater of CEMAC</i></li> <li>- (EIED)<i>Ecole Inter Etats des Douanes / Customs Training School Center</i></li> <li>- (CR-CEMAC) <i>Carte Rose-Automobile / Automobile Pink Card</i></li> </ul>
カメルーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (BEAC) <i>Banque des Etats de l'Afrique Centrale / Head quater of the Central Bank of Central African Republics</i></li> <li>- (CSMTAC) <i>Centre Sous-régional de maintenance de Télécommunications / Sub-Regional Center of Telecommunications maintenance</i></li> <li>- (ISSEA) <i>Institut Sous-régionale de la Statistique et d'Economie Appliquée / Sub-Regional Institution of Statistics and Economy</i></li> <li>- (OCEAC) <i>Organisation pour la lutte Contre les endémies en Afrique Centrale / Organization for the fight Against Endemic Diseases in Central Africa</i></li> <li>- (CPAC) <i>Comité Inter-Etats des Pesticides en Afrique Centrale / Committee of States of Pesticides in Central Africa</i></li> </ul>
チャド	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (CEBEVIRHA) <i>Communauté Economique de Viandes et de Ressources Halieutiques / Economic Community of Meats and Halieutics Resources</i></li> <li>- (PRASAC) <i>Pôle régionale de Recherche Appliquée au Développement des Savanes d'Afrique Centrale / Regional Center of Research on the Development of the Savannas in Central Africa</i></li> </ul>
コンゴ共和国	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (BDEAC) <i>Banque de Développement des Etats de l'Afrique Centrale / Development Bank of Central African Republic</i></li> </ul>
ガボン	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (ESTAC) <i>Ecole Supérieur de Télécommunication de l'Afrique Centrale / Superior school of Telecommunication of Central Africa</i></li> <li>- (PRFRFAC) <i>Pôle Régional de Formation des Régies Financières d'Afrique Centrale / Regional pole of Training of the Financial Control rooms over Central Africa</i></li> </ul>

出所：CEMAC

<sup>21</sup> カメルーン、中央アフリカ、チャド、コンゴ共和国、ギニア、ガボン

CEMAC における財政及び関税の制度改革はその前身ともいえる中部アフリカ関税経済同盟 (Union Douanière des États Afriques Centrales : UDEAC) より引き継いだ次の 3 項目に高い優先度が置かれている。<sup>22</sup>

① 財政収入の正常化

財政収入を正常化し密輸入防止のため、

- ・ 手続きの簡素化
- ・ 税の種類減少
- ・ 税率の引き下げ
- ・ 以前実施された特別免除の廃止
- ・ 付加価値税に売上高税を上乗せする。
- ・ 密輸の取締りの強化

② 諸企業間の競争力の強化

- ・ 今まで独占市場を形成する原因となっていた政府または公的機関が特別に一部企業にのみ認可を与えるような形態をリフォームし、一般の民間企業との差別を撤廃することにより企業間の競争を導入し、経済の活性化を図る。
- ・ 輸出産業の開発
- ・ 国内農産品と競合する外国品の輸入抑制

③ 地域統合の促進

- ・ 共通対外税率 (Tarif Extérieur Commun : TEC) に基づく加盟国間の関税制度の調整
- ・ 一般特惠税率 (Tarif Préférentiel Généralisé : TPG) の採用

CEMAC 設立後は、UDEAC における単一税制に替わり、域内において販売された製品に対し、TPG が制定され、税率は当該製品の TEC の 20% と定められた。また、TEC に基づく加盟国間の関税制度はすでに共通化している。CEMAC 側が指摘している問題点としては **Compensation Fund** (例：カメルーンで購入した輸入車をチャドに持っていく場合、カメルーン、チャドと 2 回関税を払う必要がある) がまだ適用されている国があるということである。ちなみに通関書類等も CEMAC 域内ではすでに共通化されている。

また、CEMAC は物の動きと同時に人の動きの円滑化をめざしており、共同体域内の入国ビザの廃止をめざしている。現在、加盟国内では石油や天然ガスの輸出で経済力のある赤道ギニアとガボンのみが隣国からの不法就労者が増えることを懸念しビザを廃止していないが、CEMAC によると 2009 年末までには両国もビザ廃止に同意する予定とのことである。

OSBP に関しては CEMAC も輸出入促進のためにも必要なツールのひとつと考えており、現在、カメルーンを中心に 3 ヶ所<sup>23</sup> 予定している。なお、CEMAC は本調査で現地踏査したナイジェリア・カメルーン国境 (ムフン) の OSBP に関しては一切関知していない。

<sup>22</sup> 外務省調査月報 2002/No.2 より一部抜粋

<sup>23</sup> Kusseuri(カメルーン・チャド間)、Oularanbou(カメルーン・チャド)、Garoua Boulai(カメルーン・中央アフリカ)。OSBP の設置箇所は下線部の国土に予定。ただし、Garoua Boulai は土地収用や住民移転の問題があり難航しているとのこと。



#### 1-3-4 中部アフリカ諸国経済共同体 (ECCAS)

中部アフリカ諸国経済共同体 (仏: *Communauté Économique des États d'Afrique Centrale*, 英: *Economic Community of Central African States*) は、中央アフリカにおける地域経済協力の推進をつかさどる 11 カ国の加盟国からなる経済共同体である。現在、本部はガボンの首都リーブルビルに置かれている。

設立は 1983 年であるが、その後、資金難<sup>24</sup>や加盟国のなかでコンゴ民主共和国、ルワンダ、アンゴラ共和国 (以下、「アンゴラ」と記す)<sup>25</sup>などで内戦が勃発したこともあり、ECCAS の活動は低下した。ようやく各国の政情が落ち着いた 1998 年に共同体サミットがリーブルビルで開かれ、ECCAS を再生することが満場一致で決定した。

ECCAS の究極的な目的は中央アフリカ共同市場を形成することである。1999 年にマラボで開催された会議ではその目的達成のために重視すべき下記 4 つの分野が確認された。

- ① 平和、安全保障、そして地域安定に対するキャパシティの向上
- ② 物理的、経済的そして金融的統合へのプロセス
- ③ 社会統合へのプロセス
- ④ ECCAS 内の資金調達メカニズムの構築

また、ECCAS の条約や補足協約は下記のとおりである。

#### (条約)

- ・ Treaty Establishing the Economic Community of Central African States
- ・ Mutual Assistance Pact Between Member States of ECCAS

#### (補足協約)

- ・ Protocol Establishing the Network of Parliamentarians of ECCAS (REPAC)
- ・ Protocol Relating to the Establishment of a Mutual Security Pact in Central Africa (COPAX)
- ・ Protocol on the Rules of Origin for products to be traded between member states of the ECCAS
- ・ Protocol on Non-Tariff Trade Barriers
- ・ Protocol on the Re-export of goods within the ECCAS
- ・ Protocol on Transit and Transit facilities
- ・ Protocol on Customs cooperation within the ECCAS
- ・ Protocol on the Fund for Compensation for Loss of Revenue
- ・ Protocol on Freedom of movement and Rights of Establishment of nationals of member states within the ECCAS
- ・ Protocol on the Clearing House for the ECCAS
- ・ Protocol on Cooperation in Agricultural development between member states of the ECCAS
- ・ Protocol on Cooperation in Industrial development between member states of the ECCAS
- ・ Protocol on Cooperation in Transport and Communications between member states of the ECCAS
- ・ Protocol on Cooperation in Science and Technology between member states of the ECCAS
- ・ Protocol on Energy cooperation between member states of the ECCAS
- ・ Protocol on Cooperation in Natural resources between member states of the ECCAS

<sup>24</sup> 加盟国の拠出金の不払いが原因。

<sup>25</sup> アンゴラは 1998 年に ECCAS に正式加盟。それ以前は、オブザーバーとして参加していた。

- Protocol on Cooperation in the development of Human resources, Education, Training and Culture between member states of the ECCAS
- Protocol on Cooperation in Tourism between member states of the ECCAS
- Protocol on the Simplification and Harmonization of Trade documents and Procedures within the ECCAS
- Protocol on the Situation of Landlocked, Semi-Landlocked, Island, Part-Island and/or Least Advanced Countries

ECCAS の OSBP に対する取り組みとしては、エヌグ - バメンダ間の道路プロジェクトでは、カメルーンが ECOWAS に加盟していないため、ECOWAS のカウンターパート (C/P) として、ステアリング・コミッティに参画している。