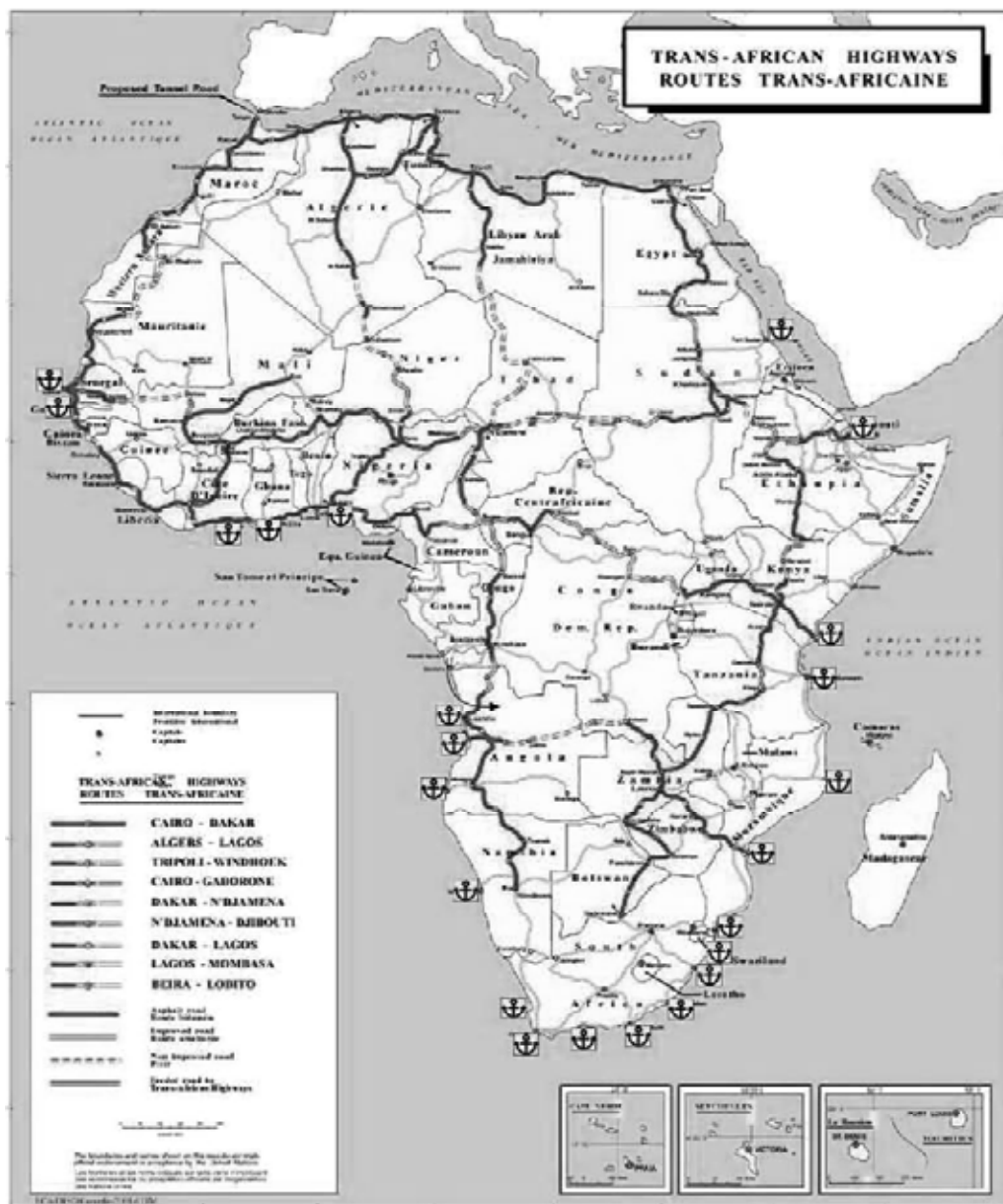


第2章 域内主要経済回廊の現況

2-1 西部アフリカ主要経済回廊の整備状況

サブサハラ・アフリカにおいて道路輸送は最も重要な輸送手段である。しかし道路舗装率は依然として低く、アフリカ連合（AU）をはじめとして、各地域経済協力体（RECs）あるいは各国政府にとっても大きな課題となっている。1970年代に形成されたアフリカ国際幹線道路（TAH）構想は9本の幹線道路で構成されているが（図2-1参照）、各国の道路整備も何らかの形で、この基本構想との連携がふまえられている。西部アフリカ地域のダカールやラゴスもTAHのなかでは拠点として扱われている。

以下、「2-1-1～5」は西部アフリカにおける主要経済回廊の整備状況である。

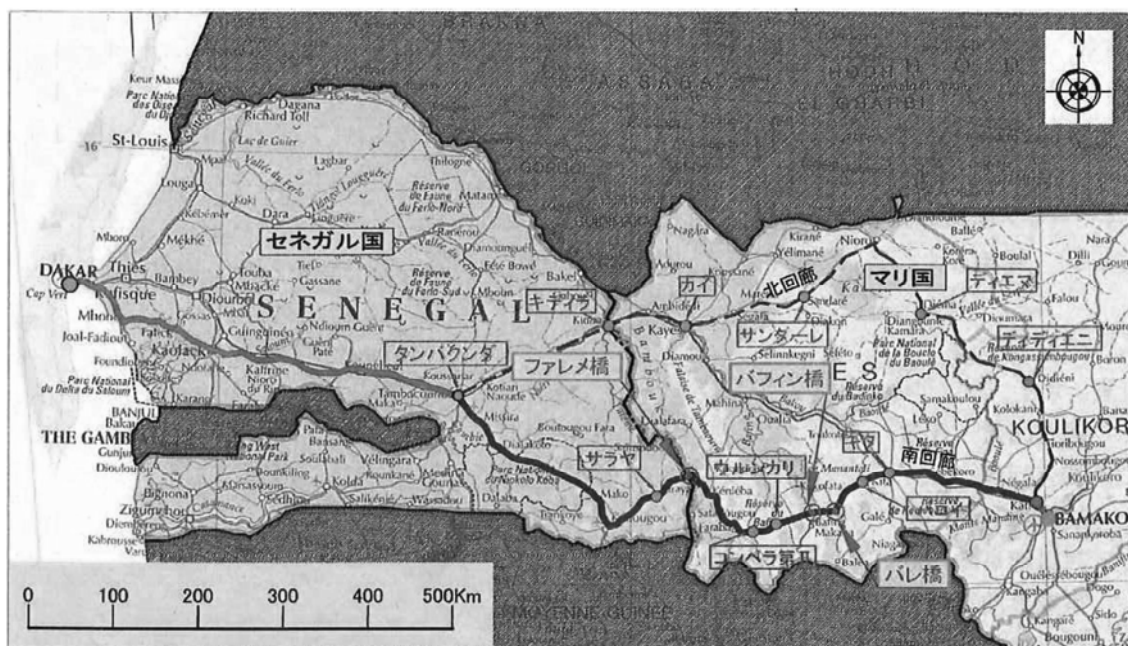


出典：「アフリカにおける運輸交通インフラ支援のあり方研究」2008年3月、JICA

図2-1 トランスアフリカハイウェイ構想図

2-1-1 ダカール（セネガル）－バマコ（マリ）間

ダカール－バマコ間を結ぶ幹線道路は、Tambacounda、Kidira（セネガル）を經由し、Diboli、Kayes（マリ）を経てバマコに至る北回廊がすでに存在する。しかし、マリにとってはダカールへの輸送路は生命線ともいえるものであり、現在、北回廊に加え、Mussala を經由する南回廊が開発中である。これによってダカール－バマコ間には南・北2つの回廊ができることになる。また両回廊がともに通るダカール・タンバクンダ間についても現在、道路整備が進められている。



出所：「マリ・セネガル国南回廊道路橋梁整備計画事業化調査報告書」2007年12月、JICA

凡例

— : 南回廊
 - - : 北回廊

図2-2 ダカール－バマコ間北回廊及び南回廊ルート図

(1) ダカール－タンバクンダ間の整備状況（北回廊）

同区間はセネガル国内での幹線道路としてだけでなく、マリ、ギニア、ギニアビサウ、ニジェールなどにつながる国際道路でもある。1日あたり東（マリ側）から西（ダカール方面）へのトラック、トレーラー類を含む車輛通行量は約1,000台程度とされる（北回廊経由が70%、南回廊経由が30%程度）。一方、ダカールからマリ方面へはその倍の通行量があると推測されている。同区間の補修工事は欧州連合（EU）資金により2008年5月より始まっており、Kaolac/Tambacoundaの全区間を3分割し、フランス系1社、ポルトガル系2社がそれぞれの区間を請け負って施行を行っている。工事は約20ヵ月が予定されているが、これまでのところ工程は遅れ気味である。また工事期間中、未舗装の側道の一部迂回することが求められており、大型貨物車にとっては、輸送貨物へのダメージや、輸送時間が長くなるなど、経済的損失についても懸念されている。

右の写真は、同区間の一部である。完全にアスファルトが剥げ、土の道路となっている。亀裂や石なども多いため、走行には十分な注意が必要である。この状態がほぼ全区間（2009年3月現在 90%程度）続いており、工事中の区間は道沿いに迂回道が未舗装の状況で走っている。スピードをおとした走行しかできない。



貨物輸送においてこの区間の問題は、道路コンディションとともに、過積載車の通行が多いことである。内陸国であるマリへの輸送は、通常大型トラック、トレーラーでなされている。関係者によればこれらの60%~70%が所定積載重量以上の状態で走行している。現在これらを取り締まる法律は整備されているものの、取り締まるための機材（車両重量計）がなく、実際は野放し状態にある。

その結果、道路の傷みを助長し、一方では取り締まりにあたる憲兵隊へのわいろによる見逃しなど、悪癖を生じさせている。右写真はマリ方面へ向かう大型トラックである。それでも積載量としては標準的な方である。現在、UEMOAは、この過積載車の取り締まり強化を最優先課題として取り組んでいる。



(2) タンバクンダーキデラ間の整備状況（北回廊）

タンバクンダーキデラ間は、10年前に台湾の資金協力によって、建設されたものである。当時は砂の上にアスファルトを敷いた仕様としては、セネガル国内で最初の道路であった。しかしこの道路は、現在のような交通量、車輛重量に合うようには設計されておらず、ここ数年（特に2005年ごろから）一部の区間の傷みが激しくなっている。そのため2006年から年間10億CFAの予算で、セネガル道路公団（AATR）が補修工事を行っている。しかし一方で、先にあげた過積載車の十分な取り締りが行われないうえ、道路状況不良の問題は常に起こりうる問題であるとも指摘されている。



なお、北回廊のKidiraから先、すなわちバマコまでのマリ国内の北回廊は、国境のKidira橋がイタリア政府の支援によって1990年に完成し、バマコまでの道路が2002年より2007年にかけてEUの資金援助によりすでに完成している。

(3) タンバクンダームサラ間の整備状況（南回廊）

ムサラは南回廊でセネガル側の国境の地名である。南回廊が通過する地域は、従来から交通路が存在していた北回廊沿線に比べ、通行困難な山岳地域や橋梁未整備の河川があるため、これまで道路網が整備されてこなかった。さらに地域を流れる川沿いの村落では、増水期（ファレメ川：6月～12月、バフィン川：下流にダムがあるため通年、バレ川：7月～10月）の間、交通が途絶し、住民は渡し船により渡河しており、病人の輸送、学童の通学等の社会インフラへのアクセスにも支障をきたしてきたのが現状である。このためセネガル、マリの両国は、南回廊道路整備について国際ドナー機関に対して支援要請を行うとともに、南回廊上に位置する6橋梁については、日本政府に要請を成したものである。これに対し日本政府は、両国に対する無償資金協力として、南回廊道路上の、ファレメ橋（国境橋）、バフィン橋（マリ）、バレ橋（マリ）の3橋の設計から建設工事までを無償資金協力案件として支援するものとなった。

この後、ケデウグからファレメまでの道路整備は、アフリカ開発銀行（AfDB）資金（一部JBICの協調融資を含む）、セネガル政府予算によってなされることになり、すでに着手されているが、当初予定の2009年8月完工のスケジュールからは大幅に遅れている。さらに今回、セネガル公共事業省次官との協議において、タンバクンダーケデウグ間の道路についても、南回廊が開通した際には構造的に耐えられないことへの懸念が示され、その補修整備工事について、日本側への支援要請があった。すなわち、現在までの南回廊整備計画では、整備がこれまでなされていなかった区間での道路建設や橋梁工事が予定されているものの、既存の西部アフリカ及びカメルーンの日系企業についても補強工事を行う必要がある。

一方、国境のムサラからマリの首都バマコの手前にあるKatiまでの南回廊道路は、EU、

ドイツ復興金融公庫（KfW）、西アフリカ開発銀行（BOAD）などの資金により 2005 年より整備が行われ、2010 年末までには全線で工事が終了する予定である。

2-1-2 アビジャン（コートジボアール）－バマコ、ワガデグウ間

アビジャン港からブルキナファソ、マリへとつながる回廊であるが、コートジボアールの混乱から、計画自体が進んでおらず（新規道路整備費用は各国政府が国際ドナー機関などと直接交渉することとなっている）、その結果、道路整備も行われていない。UEMOA からの情報によれば、コートジボアール政府の準備がなされれば、優先的に整備が行われる回廊とされている。

2-1-3 ロメ（トーゴ）－ワガデグウ（ブルキナファソ）間

ブルキナファソ内の Ouagadougou から Koupela を経て Tenkodogo までは AfDB の資金によりアスファルト道路が完成している。Tenkodogo から国境の Cinkanse を通り、トーゴ国内の道路は、未整備、ないしは改修が必要な区間が多く、現在、資金ソースを探している段階である。

2-1-4 アビジャン（コートジボアール）－ラゴス（ナイジェリア）間

アビジャン・ラゴス回廊は、西アフリカ諸国経済共同体（ECOWAS）/西アフリカ経済通貨同盟（UEMOA）の道路輸送円滑化プロジェクトのひとつとして、西部アフリカのコートジボアール、ガーナ、トーゴ、ベナン及びナイジェリアの 5 カ国を対象とした回廊開発計画として、世界銀行（WB）の支援のもと進められている。当該 5 カ国とも港をもち、そのための輸送大型トラックが回廊を行き来している。また、回廊上に都市部が多く立地していることから、人と物の流れが激しい。ナイジェリア国境に近い Seme（ベナン）の料金所では 1 日あたり最大 2 万台の通行量があるといわれており、道路の拡幅、整備は緊急の課題となっている。アビジャン・ラゴス回廊の整備については、WB の支援により、次のような開発計画ができています。

(1) アビジャン・ラゴス回廊開発計画の総予算として 3 億 5,440 万ドルを拠出。各国別プロジェクト予算は次のとおりである。

Benin	5,700 万米ドル
RIC	6,930 万米ドル
Ghana	1 億 590 万米ドル
Nigeria	9,630 万米ドル
Togo	2,590 万米ドル

(2) アビジャン・ラゴス回廊開発計画のもと、各国が個別の計画をもつ。例えばベナンでは、アビジャン・ラゴス回廊開発計画は 3 つのコンポーネントから構成される。ベナンでのプロジェクト総予算は、5,700 万米ドルで、そのうち 600 万米ドルはカウンターポーションとしてベナン政府が拠出することになっている。

① 運輸交通の円滑化	600 万米ドル
② 道路インフラの整備	5,000 万米ドル
③ HIV 対策	100 万米ドル

(3) 3 コンポーネントのうち、運輸交通の円滑化プロジェクトはさらに次のようなプログラムから構成される。

① 法的枠組みの整備

- ・回廊にかかわる行政手続の改善 100 万米ドル
- ・技術員会の運営 30 万米ドル

② 税関の近代化

- ・ベナン税関近代化 150 万米ドル
- ・国境ポスト 2 ヶ所の OSBP 建設 166 万米ドル
- ・コトヌー港の窓口一本化 80 万米ドル

③ 交通安全の強化

ベナン政府では、2009 年 4 月に WB との協議の場をもち、2010 年からスタートしたいと考えている。おそらく他の 4 ヶ国も同様のスケジュールになるものと思われる。

(4) 道路インフラ整備は、調査費から建設、監査、環境インパクト評価までの費用がすべて見込まれている。現在、ベナン内の Hilla Condji から Ouidah を通って Godomey までの 94km 間の F/S が終了している。また、トーゴ・ナイジェリア間の道路補強に関する調査も終了している。詳細調査はフランスの Louis Berger 社によって第 1 期分は終了しているが、第 2 期分は予算が確保されていない。また、Godomey-Ouidah 間は、片道 2 車線での建設を想定しているが、財源が十分でなく、これまでのところ WB との折り合いがつかない（概算見積りでは 959 億 3,000CFA フラン（約 175 億円）であるのに対し、世銀予算は 210 億 CFA フラン（約 34 億円）となっている。

このようなことから、詳細調査の結果次第では、計画内容の変更も予想されている。

2-1-5 エヌグ（ナイジェリア）－バメンダ（カメルーン）間

エヌグ（ナイジェリア）－バメンダ（カメルーン）道路プロジェクト（英文名は **Bamenda-Enugu Transport Facilitation Program**）は、ナイジェリアとカメルーン間の国際幹線道路を整備することにより、ECOWAS 及び ECCAS 領域内の経済の活性化、経済統合の推進及び沿岸地域の貧困削減に寄与するものである。ただし、カメルーン側の道路状況が悪いため、現状の交通量はきわめて小さい（詳細は「3-2」参照）。ナイジェリアの公共事業・住宅省によると、このエヌグ－バメンダ道路が採択された理由は、経済性や交通量の問題ではなく、近隣のバカシ半島の領土問題からこじれた両国の関係を修復すべく **Confidence-Building Project** という位置づけということである。交通量が増えれば両国の住民の交流が増え、よい関係が築かれるというシナリオを想定している。

カメルーン側としては、将来的な構想ではあるが、西アフリカ域内では最大の貿易パートナーであるナイジェリアに対する輸出入が活発化し、カメルーンだけではなくその先のチャドや中央アフリカにまで経済効果が波及するものと期待している。

いずれにせよ、将来的には、このエヌグ－バメンダ間の道路がラゴスからケニアのモンバサ港までつながるアフリカ大陸横断道路の一部として機能することを期待されている。

本プロジェクトは ECOWAS が契約者となり、AfDB、JICA 及び WB の協調融資による総額 2 億 579 万 UA (=3 億 3,678 万米ドル) の資金（一部無償援助も含む）を調達し実施されている。

プロジェクトの内容としては、機材の購入や、道路や OSBP 施設の建設だけではなく、技術協力等のソフト的な支援も含まれている。プロジェクトは下記の 4 つのコンポーネントからなる。

A) 回廊の道路建設及び改修

- A-1: Bamenda- (42km) -Batibo 間及び Bachuo Akabé- (21km) -Mamfé 間 (共にカメルーン) の道路改修
- A-2: Batibo- (20km) -Numba 間及び Mamfé- (62km) -Ekok 間 (共にカメルーン) の道路建設
Ogoja/Mbok 交差点の建設を含む Abakaliki-(86km)-Ogoja 間の道路建設及び Mfum-(23km) -Ikom 間の道路改修
- A-3: Munaya 橋 (100m) と Manyu 橋 (280m) の建設 (共にカメルーン側。2 レーンの予定)
- A-4: Abakaliki- (77km) -Enugu 間及び Ogoja- (52km) -Ikom 間の道路改修
- A-5: 環境インパクト調査
- A-6: HIV/AIDS、マラリア、交通安全等の啓発活動
- A-7: 施工管理

B) A) の補助的プロジェクト

- B-1: カメルーン側の支線道路の改修 (総延長 110km)
- B-2: 両国の社会経済インフラの新設及び改修
- B-3: 農作物の貯蔵施設
- B-4: 回廊沿いの地下水 (井戸) 水源及びドライバーの休憩所の建設
- B-5: 施工管理

C) 輸送及び通行の円滑化支援

- C-1: 輸送施設及び OSBP 法制化の問題点に対する調査
- C-2: OSBP に関する技術的調査
- C-3: OSBP の建設
- C-4: 回廊沿いに計量器の設置
- C-5: OSBP 建設に関する施工管理
- C-6: トレーニング/ワークショップ/現地調査/啓発活動

D) 関連組織・省庁に対するサポート及びプログラム・マネジメント

- D-1: 本プロジェクトの中心組織である ECOWAS/Directorate of Land Transport に対する技術支援
- D-2: カメルーン・公共事業省及びナイジェリア・公共事業・住宅省を中心とするステアリング・コミッティのプログラム・コーディネイト
- D-3: カメルーン・公共事業省及びナイジェリア・公共事業・住宅省に対する必要機材の支援
- D-4: プログラムのモニタリング及び評価作業

D-5: ECOWAS/Transport and Telecommunication Department 及び両国のプロジェクト実施ユニット (PIU) に対する必要機材の供与

D-6: 監査業務 (技術、財務及び会計分野)

また、進捗状況としては 2009 年 3 月に JICA ポーション (カメルーン国内の道路建設) のローン・アグリーメントが締結される予定である。そのほかの OSBP 建設を含む AfDB ポーション (WB 融資分を含む) に関しては 2009 年 3 月 25 日に同様にローン・アグリーメントが結ばれ、年内にはプロジェクトが開始される予定である。

2-2 各国の国境施設行政体制と整備計画

2-2-1 セネガル共和国

セネガル政府は、2015 年までに貧困を半減させることを目標に、2003~2005 年を対象とした「第一次貧困削減戦略文書 (PRSP)」を策定し、「経済成長をもたらす生産セクター振興と投資促進」「基礎的社会サービスの拡充」「社会的弱者の生活改善」を柱とした施策を実施している。その後 PRSP は改訂がなされ、現在は第二次貧困削減戦略文書 (PRSP) として、2006~2010 年を対象に開発計画が実施されている。第二次 PRSP は第一次 PRSP の方針を踏襲するものの、新たにプライオリティーを置く分野として交通とエネルギー関連インフラの整備を挙げている²⁶。具体的には、2001~2006 年の開発計画として策定された Transport Sector Program 2 (TSP-2) である。現在、TSP-3 が計画中之であるが、それは TSP-2 を踏襲している。

(1) 国内道路行政

セネガル公共事業省の道路行政をつかさどる部署は、陸上運輸局 (Direction du Transport Terrestre : DTT) 、と公共事業局 (Direction des Travaux Publics : DTP) である。セネガル政府は WB/IMF の指導により、1983 年から新規の政府職員の採用を抑えており、両局の職員数は年々減少している。現在、DTT は地方事務所含め 20 名、DTP は 15 名の技官を抱えている。従って、本来の道路開発計画業務も十分にできなくなっているのが現状である。その分政府は、各分野で独立行政法人をつくり対応している。例えば、セネガル道路公団 (AATR) はそのような機関のひとつである。AATR は、国がもつ道路基金から予算の一部を受け、政府方針に沿った道路建設を管理する立場にある。

(2) 道路建設、維持管理予算

国内道路整備に伴う資金調達は、新規道路については大半が外国政府やドナー機関からの無償、あるいは有償での借入れ資金である。資金調達においてはあらかじめ条件を設けず、すべての可能性 (有利な内容) を比較している。当然、有償資金の場合は、財務担当者にとっては借入れ条件が最大関心事となる。一方、道路の維持・管理費は、その 80% が政府予算から充てている。残りは WB や、AfDB からの支援である。セネガルには道路の維持管理に伴う基金 (Fund) が設けられている。

²⁶ 「With regard to the pillars of the strategy;

- Wealth creation and pro-poor growth: (i) all priority sectors previously identified in PRSP-I are maintained, but with the addition of the accelerated growth strategy (AGS) which will occupy a central place; (ii) new priorities on transport and energy infrastructure, together with multisector policies to boost growth, are given a more visible role」(Senegal PRSP II, September 2006).

(3) 道路公団（AATR）の役割

セネガルにおいて道路整備は、公共事業省の公共事業局（DTP）が道路インフラ整備計画の策定、同計画にかかる関係機関との調整を担当し、その計画内容の評価から建設、整備、維持管理部分を道路公団（AATR）が担当する。AATR の業務のなかには整備事業費の資金調達にかかる業務も含まれる。従って直接、国際金融機関やドナー機関との交渉も行う（実際は、DTP と連携している模様）。一方、陸上運輸局（DTT）は、主に道路使用上の行政にかかわっており、そのなかには運転手や運輸事業者への啓発・教育なども含まれている。

AATR は、道路の整備、維持管理業務が主たる役割であり、OSBP 整備や道路の付帯設備などの開発には直接あたっていない。道路建設から外れたところでは、学校のそばの防護壁の建設や、地域住民のための井戸掘りなどもやったことはある。しかし、ドライブインなどのドライバー用施設については、まったく手がけていない。幹線道路沿いにそれらの施設をつくるとしても、それは地方自治体の役割とされている。

(4) 国内 OSBP 技術委員会

基本的に OSBP の設置は UEMOA の主導のもとに行われている。各国に OSBP 技術委員会が設けられているが、これまでのところセネガル OSBP 技術委員会として積極的な活動はなされていない。今回、同委員会のメンバーでもあるセネガル税関総局を別途訪問したが、OSBP の具体的な計画についてはほとんど承知していなかった。セネガル OSBP 委員会の委員長は DTT 局長が務めているが、同委員長自身が UEMOA からの指示待ちであることを認めている。基本的な流れは、①UEMOA の計画方針に従って、候補地を各政府が見つけ提供する。②候補地の扱いについて関係国と UEMOA が合意する。③UEMOA が OSBP 施設を建設する（実際の建設は各国の AGETIP となる）、が基本的な流れである。しかしながら、OSBP の法的ステータスについては、いまだ確立されたものではなく、UEMOA 内で検討中とされている。

現在、マリやガンビア、あるいはギニアビサウなどとの国境における OSBP 設置が UEMOA では計画俎上に載せられているが、セネガル OSBP 技術委員会から、これらにかかわる具体的な情報は得られなかった。このことからしても、受身の姿勢であることがうかがえる。

2-2-2 マリ共和国

(1) 国内道路行政

マリでは装備・運輸省の国家道路局（Direction National des Routes, Ministre de l'Equiment et des Transports : DNR）が国内の道路行政を担当している。セネガルと異なり、政府が計画づくりから、予算取り、実際の施工や補修の管理まで一貫して行っている〔注：道路の補修、維持管理については、近年は新しく設立されたマリ自動車道路公団（Autorire Routiere - Mali）に徐々に移されている〕。DNR は、実際に施工・補修の管理まで携わっていることから、職員数は地方事務所も含め 500 名弱が働いている。

一方、道路行政（セネガルの DTT にあたる）は装備・運輸省の交通・内陸航路局（Direction National des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux）が担当している。同部は、エンジニ

アとしての職員数は 4～5 名、政府予算の縮小化により職員数も削減される傾向にある。(正規職員数としては 20 名程度が在籍)。同局は国内道路行政業務のほか、ダカール、アビジャン、コナクリなど 6 港の保税倉庫の管理を行っており、そのための職員も派遣している。また、近年実施した施策のなかでは旧式トラックの更新プログラムがある。マリの大規模輸送トラックは、従来、平均が 17 年と中古車が多かった。そのため 2004 年に 1 年間限定で大規模車の輸入関税を免除する措置をとり、タンクローリー車を含み 1,005 台の新車が輸入されている。

(2) マリ国境の OSBP 開発状況

マリにとって OSBP は、運輸政策のなかの 1 テーマとして捉えられている。マリの運輸政策の基本は、内陸国として、利用可能な港とのアクセスを確保することである。そのために道路を計画し、経済回廊としての開発を進めている。その開発の一環として OSBP 設置も位置づけられている。交通・内陸航路局は、セネガル OSBP 技術委員会の事務局でもある。マリ側に OSBP を建設する場合、これまでの経緯から同局がその施工管理機関となることが決まっている。このような背景からか、マリ政府の OSBP 設置に対する対応は、セネガルのそれより積極的な姿勢が感じられる。UEMOA/ECOWAS 主導により、幾つかの OSBP 建設がマリ国境でも計画されているが、今回、交通・内陸航路局から得た現時点での進捗状況は次のとおりである。

1) セネガル国境

① Diboli

サイトは決定しているが、詳細計画 (D/D) はなく、まずは、資金源を探している状況である。国境から 5km マリ側に入った地点が予定されており、国境までの距離、あるいは候補地に電力や水がないことが問題視されている。

② Moussala

道路整備とともに計画にあるが、道路整備が始まったばかりであり、OSBP については、道路整備が終わった次の課題として進められるものである。

2) ブルキナファソ国境

① Koremali

サイトが確定し、6.4ha の土地 (国境線をまたいで両国が半分ずつ提供) に詳細設計もできている。EU の無償資金で 50 億 CFA (9 億 1,000 万円) が建設費用。Gopa 社が F/S を行い、報告書も提出されている。AfDB 支援によるマリ側国道の整備もすでに行われている。マリ国境が関係する OSBP としては、最も具体化が進んでいる場所である。

② Dioulafondo

検討はされているが、まだ国境までの道が通じておらず、現在、道路建設に着手したところである。

③ Heremakone

AfDB の有償資金により計画がなされている。マリ AGETIP と UEMOA が契約を締

結。予算額などは不明。

3) コートジボアール国境

① Zegowa

Zegowa はマリ側にあるが、サイトも決まっていない。ただし、コートジボアールも国境で OSBP を設置するとした場合、この場所とすることには同意済み。

4) ニジェール国境

① Labezanga

マリ側としてサイトは絞り込み済み。しかし、ニジェールとの合意はない。UEMOA が計画を予定している場所でもある。

5) モーリタニア国境

モーリタニアは UEMOA メンバーではない。3 ヶ所程度 OSBP の候補地は想定されるが、相手国の出方次第。

通関や出入国管理業務の共通化については、例えば、ECOWAS の TRIE フォームを使用することなど UEMOA 加盟国間での大枠合意はできている。問題は関係する 2 国間でそれぞれが何をやるか（制度改訂、調整など）の合意が必要となるが、これは、実際に OSBP が具体化されれば、必然的に合意され、スタートすると考えている。マリも具体的に建設が始まれば、国内手続きを始めることになる。

マリの OSBP 技術委員会は各国の委員会と比べても最も活動的である。テーマごとに場合によっては週に 2 回集まることもある。ただし、諮問機関であるが故に、政府としての決定は同委員会では行わない。例えば、関税関係については財務大臣、道路については公共事業大臣が決定するなど、各所轄大臣が決定者となる。

(3) OSBP への期待

先述したようにマリにとって複数の経済回廊の確保は国家の至上命題である。しかし、現在の回廊、例えばダカール・バマコ間では、国境を越える前に、いくつものチェックポイントが設けられ、また通行手数料など実費が伴う場合もある。時間的にも経済的にも損失となっている。これらの経済的ロスについては UEMOA がデータを集め、問題が確認されたため、チェックポイントを少なくする手段を講じることが UEMOA の方針として決定された。基本的には、港（出発地）→国境→最終到着地、の 3 ヶ所でのチェックを理想としている。内陸国マリにとっては、このような効率化、簡素化が図れることは経済的にも大きな意義がある。このためマリ政府は積極的に対応している。

2-2-3 ナイジェリア連邦共和国

ナイジェリアにおけるすべての国家開発計画は 1996 年 11 月に発表された“Vision 2010”が基盤となっている。この Vision 2010 は、豊かな石油資源とアフリカ最大の人口を擁するナイジェリアが、その利点を生かせずに経済的に疲弊している状態から脱却すべく策定された開発計

画の指針である。特に石油依存体質脱却のための農業生産性向上、全国民に裨益するインフラ整備並びに生活水準向上を重点課題として掲げている。交通・運輸の改善は、インフラストラクチャーの 카테고리において電力、通信、上水道と共に最重要分野として取り上げられている。特に交通・運輸分野については道路の老朽化等が原因で運送料が高騰してしまい、それがナイジェリア国内の物価上昇を助長しているとの指摘もあり、交通・運輸に対する同国政府の姿勢がうかがえる。

(1) 国内道路行政

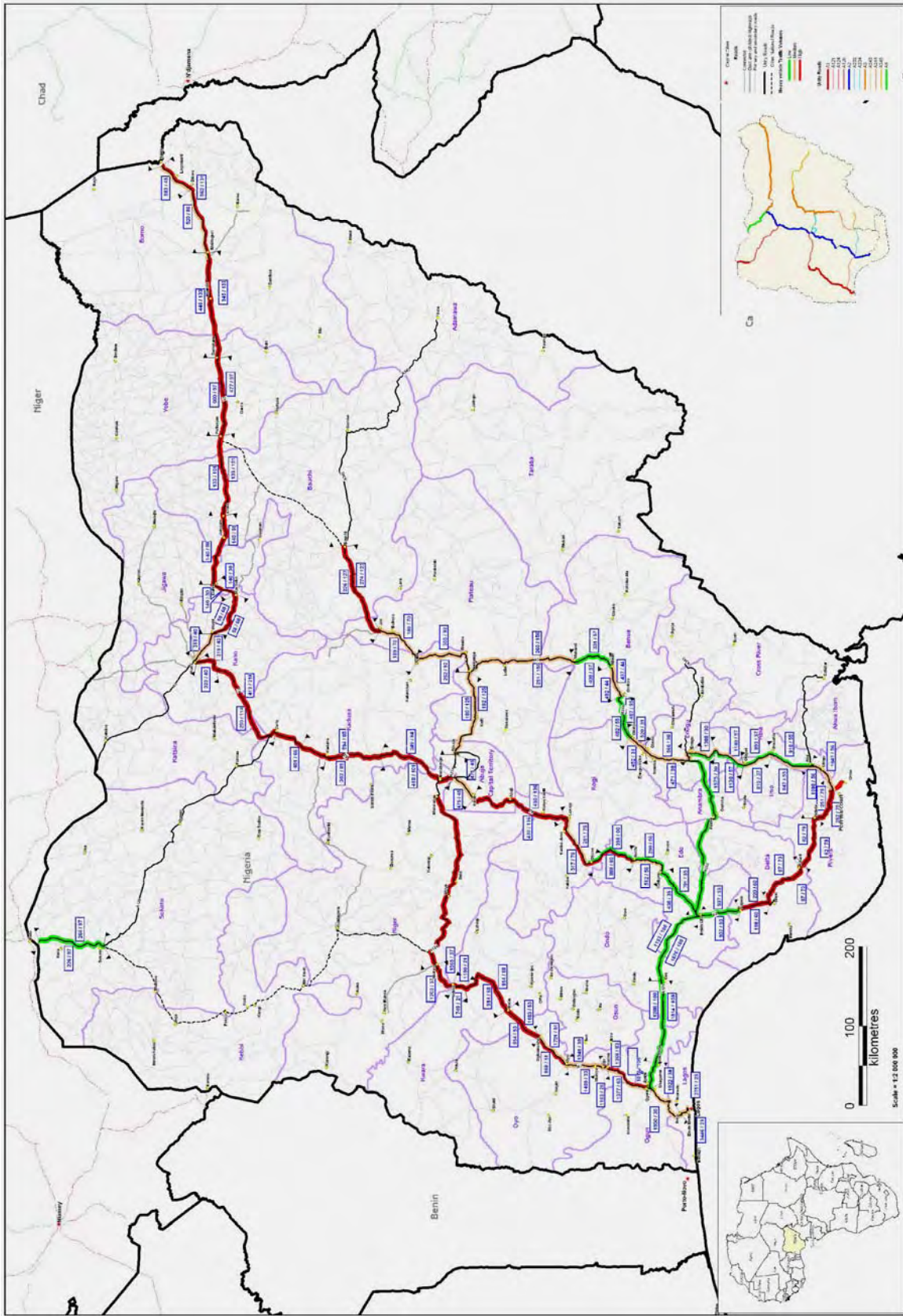
ナイジェリアでは公共事業・住宅省 (Federation Ministry of Works and Housing) が道路やその周辺施設の設計、建設及びメンテナンスを管轄している。公共事業・住宅省は次の 4 つの下部組織から構成される。

- ① Highway Planning Design Department (自己資金による国道の設計を担当)
- ② Construction and Rehabilitation Department (実際の施設建設や改修を実施)
- ③ FERMA (Federal Road Maintenance Agency) (道路公団に相当)
- ④ RSDT (Road Section Development Team)

このうち、④の RSDT は特に本調査とも関連する国際機関の資金による道路プロジェクトに関する設計を管轄し、3名のエンジニアを含む計 10名の職員を擁する。ECOWAS 主催のプロジェクト会議ではナイジェリア側の中心となっている。RSDT の職員の給与を含む活動予算はナイジェリア政府が各プロジェクトに拠出するカウンターパート・ファンドに含まれ、2009年度は AfDB 案件向けに 5億 2,000万 NGN (=350万米ドル)、WB 案件向けに 11億 2,000万 NGN (=750万米ドル) が計上されている。

また、道路インフラ整備については国際ドナー及び外国政府機関との直接的な折衝の窓口となる。ちなみに、前述のエヌグーバメンダ道路プロジェクトに関しては、2008年 11月に行われたローンのネゴのため RSDT から担当者がチュニスの AfDB 本部を訪問した。正式なローン・アグリーメントに関しては、2009年 3月 25日に調印される予定になっている。Mfum に OSBP が建設されることになるので、カメルーン側の C/P と一刻も早く協議をもちたい意向はあるが、ECOWAS のアレンジが悪く、いまだに挨拶程度のことしかできていない。従って、2009年 4月にカメルーンのドゥアラで開催される Joint Technical Committee がカメルーン側との最初の技術的な会合の場になる。

また、公共事業・住宅省では、図 2-3 のように大型トラックの交通量が多い道路を重点的に新規プロジェクトで取り上げていく予定である。それによるとラゴスからアブジャ、カノ、Maiduguri を経由して、Boro Baga の国境よりカメルーン、チャドにつながる道路が有望となっている。ただし、OSBP に関しては、同省では採用の決定権がなく上層部からの指示待ちとなる。また、道路の補修費用は現状では 100% 政府資金が使われているが、将来的にはガソリン税などから充当できるような徴収システムになる予定である。



出所：公共事業・住宅省
 図2-3 ナイジェリア国内主要国道の大型トラック通過頻度分析図（赤 - 高、オレンジ - 普通、黄緑 - 低）

(2) ナイジェリア国境の OSBP 開発状況

ECOWAS 主導により、2つの OSBP 建設がナイジェリア国境でも計画されている。現時点での進捗状況は次のとおりである。

1) ベナン国境

① Krake

ベナン側の Krake に OSBP のサイトは決定している。ラゴスからは約 90km の距離にあり、アビジャンーラゴス回廊の要衝である。OSBP 建設に関しては、EU が資金を供与する予定である。

2) カメルーン国境

① Mufm

ナイジェリア側にサイトが確定し、同国が ECOWAS 側に提供した 8.3ha の土地にナイジェリアの公共事業・住宅省により基本設計もできている。AfDB と JICA 及び WB との協調融資によるエヌグーバメンダ道路プロジェクトの要衝になる国境であり、まもなくローン・アグリーメントが締結され、コンサルタントの選定が開始される予定である。OSBP の建設費用は AfDB の無償資金（300 万米ドル）が充当され、詳細の内容は決まっていないがソフト・コンポーネント部分もこのなかに含まれている。ナイジェリア国境が関係する OSBP としては、最も具体化が進んでいる場所である。

② Boro Baga

公共事業・住宅省の OSBP 建設の希望はあるが、現状ではまったく検討されていない。

3) ニジェール国境

ナイジェリア側からすると、ニジェールとは貿易量もそれほど多くないため、現状では特に国境の OSBP 化の話は出ていない。ただし、ナイジェリア関税局は、ニジェール国境の Jibiya を開発したい意向があった。

これらに加えてナイジェリア関税局の方から、ニジェール、カメルーン、チャドの国境に近い Baki/Ganbaru も今後の重要国境として挙げていた。

(3) OSBP への期待

西部アフリカ屈指の経済大国ナイジェリアにとっては、表 1-2 が示すように現状では近隣諸国との貿易量は多くない。また、内陸国でもないため OSBP に対する関心はそれほど高いものではない。また、ECOWAS の本部がアブジャにありながら、ナイジェリア側の関係省庁にも OSBP 情報が伝わっていないケースが多々見受けられる。

現場レベルである国境事務所などでは OSBP 導入に対して、業務の効率化が期待できるなど、好意的な意見をもつ職員が多かった。しかし、ナイジェリアの場合は、OSBP による滞留時間の削減ができて、輸送全体の視野からみれば、ラゴス港での長い滞留時間、

100km ごとに 3~7 ヲ所はある²⁷ 警察・税関のチェック・ポイント（違法チェックポイントも含む）、国境事務所職員の汚職など、国境ポストの改善以外にも輸送時間の短縮化を妨げる要因がある。特に汚職に関してはナイジェリア政府としても、その撲滅を“VISION 2010”のなかでも主要テーマのひとつに挙げているが、まだまだ改善の余地はある。

2-2-4 カメルーン共和国

カメルーン政府にとって最大の開発テーマは貧困削減であり、政府は 2003 年に「貧困削減戦略文書（PRSP）」を策定し、貧困削減と経済成長を促進させるための開発政策を推し進めている。カメルーン政府は、経済の多様化、民間セクターの活性化、あるいは人的資源の確保・強化を図ることを PRSP のなかでうたっている。また、そのような状況下で、同政府としても輸送、特に道路状況の改善や舗装化は経済の円滑化の基盤となるため、高いプライオリティーを置いている。

(1) 国内道路行政

カメルーンでは国土行政・地方分権省（Ministère de l'Administration territoriale et de la Décentralisation）が行政面で国境を管理し、公共事業省（Ministère des Travaux Publics）が道路の計画の策定、実施、そして維持管理を行っている。また、公共事業省はエヌグーバメンダ道路プロジェクトにおいてはカメルーン側の代表として、ECOWAS が開催する Joint technical Committee 等に参加している。

同省によると、カメルーン国内の道路総延長は 5 万 2,000km でそのうち 5,000km しか舗装化が進んでいない。道路の維持管理費はガソリン税からくる Road Fund でまかなっているが、過積載のトラックが原因で舗装道路のダメージが激しく、同 Fund のみでは道路補修予算のほとんどをまかなえないので実際は国際機関等の援助を待つしかない状態である。

次項の図 2-4 に公共事業省が作成したカメルーン国内における道路状況の説明地図を掲載する。

²⁷ DFID の調査結果より

赤-国道
 緑 - 県道
 黄 - 群道
 ※実線は舗装道路、点線は未舗装

LEGENDE	
00 00 00	Limites de territoire administratif
	Parcs
	Risques
	Lacs
	Zones interdites au développement
	Reserves naturelles
00 00 00	Limites des provinces
	Agglomérations
	Routes nationales
	Routes provinciales
	Routes communales
	Routes d'exploitation
00 00 00	Limites de provinces
	Capitales des provinces
	Capitales des communes



出所：カメルーン公共事業省

図 2-4 カメルーン道路状況地図

公共事業省では計画中の道路のなかでも特にカメルーン経済の中心である南部に重点を置いており、下記の道路プロジェクトの資金源を探している。

① Sangmelima→コンゴ

Phase-1 の 103km 分は AfDB の融資がつく可能性が高いということであるが、それ以降の資金源は今、模索中。

② Ebolowa→Kribi

このルートは規模的にはカメルーン第二の Kribi 港の開発のためにも、まずその主要輸送道路を改善したいという公共事業省のねらいがある。

③ ヤウンデ→Nagara Ekobo

この道路プロジェクトは将来的には中央アフリカの首都バンギにつながる国際道路につながる。

(2) カメルーン国境の OSBP 開発状況

カメルーンにおいては、実際に OSBP の設置が ECOWAS 主導に決定している Mufm を除いては、中部アフリカ経済通貨共同体 (CEMAC) が下記の OSBP 建設を計画している。

1) チャド国境

① Kousseri

Douala - Kousseri - N'Djamena とカメルーンを南北縦断してチャドの首都 N'Djamena に到達するルートにおける最後の国境として、カメルーン側の Kousseri に OSBP を建設予定。

② Oularanbou

Douala - Ngaoundéré - Moudou とカメルーン中央部の Ngaoundéré で東方向に折れる国道を整備し、チャドの西部の都市 Moudou に続くルートの途中で、チャド側の Oularanbou に OSBP を建設する予定。

いずれの OSBP も AfDB と EU の協調融資により実施される予定である。CEMAC によると 2009 年 5 月にローン・アグリーメントが交わされる予定である。

2) 中央アフリカ国境

① Garoua Boular

Douala-Bertoua-中央アフリカに続くルートの開発が検討されている。ただし、CEMAC によると、現状では土地収用や住民の移転の問題もありまだ詳細が決定していない。カメルーン側の Garoua Boular に OSBP を設置する計画はあくまでカメルーンの公共事業省の希望である。

ナイジェリア国境の Mufm に関しては、上記「2-2-3 (2)」を参照。

(3) OSBP への期待

カメルーンにとり、西部アフリカにおける最大の貿易パートナーはナイジェリアである。従って、カメルーンとしては、他の近隣諸国よりは優先してナイジェリアとの国境に OSBP を設置し、より輸出入を円滑化したい意向はある。調査団滞在中に関連省庁の代表者を集

めて開かれた OSBP ワークショップでも、ナイジェリア国境に関しては Mufm 以外にも交通量の多い北部の国境に OSBP を置くべきとの声も聞かれた。しかし、現状では、カメルーンを含む中央アフリカ域内では OSBP はナイジェリアが加盟していない CEMAC が主導して計画を策定しており、当然 OSBP のロケーションとしては CEMAC 加盟国との国境が選ばれ、カメルーン側の希望どおりに事が進んでいないのが現状である。

また、OSBP に対する不安としては、国土行政・地方分権省によると、カメルーンと国境を接する国のなかで、過去に領土紛争があったナイジェリアとは逆に国境が画定しているが、他の隣接する国との国境は植民地時代の旧宗主国が便宜上引いたもので、明確に国境が画定していない所が多いとのことである。同省の幹部は OSBP をどちらの国に置くかという前に、その土地がどちらの国のものかという問題が発生する可能性を指摘している。

2-3 主要ドナーの経済回廊支援の現状

2-3-1 アフリカ開発銀行 (AfDB)

AfDB はアフリカにおける社会・経済開発を目的に 1964 年に設立された地域開発銀行であり、その組織は African Development Bank (AfDB)、African Development Fund (ADF) 及び Nigeria Trust Fund (NTF) により構成される。AfDB の機能は以下のとおり。

- ① 開発途上加盟国に対する資金の貸付け
- ② 開発プロジェクト・開発プログラムの準備・執行のための技術支援及び助言業務等

AfDB が比較的所得の高い開発途上加盟国に純商業ベースで貸付けを行っているのに対し、ADF はそうした条件では借入れが困難な低所得国に対してより緩和された条件で融資を行っている。借入れ国との協議の上、プロジェクト・プログラムを策定し、理事会において審査・決定がなされる。決定後の案件実施のしくみは、借入れ国が案件を実施し、AfDB はモニタリングを行っている。

AfDB 援助資金の供与先としては、地域別にみると、表 2-1 が示すように本調査の対象地域である西部アフリカは、過去 40 年間で全体のローン及び無償援助を合算した供与額の 23.8% を占めている。国の数が多いということもあるが、これはアフリカのなかでは比較的経済規模の大きな国が集まる北部アフリカに次ぐものであり、AfDB 内での西アフリカ地域に対する優先度の高さがうかがえる。

表 2 - 1 AfDB の地域別案件数（金額比 1967～2007 年）

(Unit : UA millions)

Subregion/Country	2003	2004	2005	2006	2007	1967-2007	Percentage
West Africa							
Benin	51.7	21.2	59.5	15.0	-	504.8	
Burkina Faso	79.0	39.6	56.8	15.0	20.0	615.2	
Cape Verde	0.3	3.5	-	4.1	4.8	175.2	
Cote d'Ivoire	-	-	-	-	20.0	1,163.5	
Gambia	0.4	5.0	5.5	8.0	1.4	230.0	
Ghana	81.4	12.8	86.0	66.0	75.9	1,096.5	
Guinea	-	-	22.7	3.5	-	566.7	
Guinea-Bissau	7.20	-	1.40	6.10	-	185.2	
Liberia	0.3	-	-	3.0	15.2	172.2	
Mali	28.1	33.9	49.9	15.0	25.0	674.5	
Niger	43.2	3.0	40.7	16.0	3.0	361.4	
Nigeria	35.0	1.7	108.3	111.9	86.3	2,504.5	
Sao Tome & Principe	-	-	-	4.0	-	103.6	
Senegal	65.3	9.6	83.2	-	-	669.5	
Sierra Leone	30.5	3.6	39.7	2.0	-	281.2	
Togo	14.6	-	-	2.2	-	187.4	
West Africa Approvals	437.0	133.9	553.7	271.8	251.6	9,491.4	23.8%
Central Africa							
Cameroon	46.5	12.1	25.6	124.8	-	900.7	
Central Africa Approvals	97.2	153	165.9	160.3	429.5	4,149.5	10.4%
East Africa Approvals	249.2	398.2	187	528.7	576.3	6,731.0	16.9%
North Africa Approvals	398.3	516.5	642.1	668.9	591.9	12,908.1	32.4%
Southern Africa Approvals	295.5	312.2	108.5	260.4	539.6	6,538.3	16.4%
Total Approvals	1,477.2	1,513.8	1,657.2	1,890.1	2,388.9	39,818	100.0%

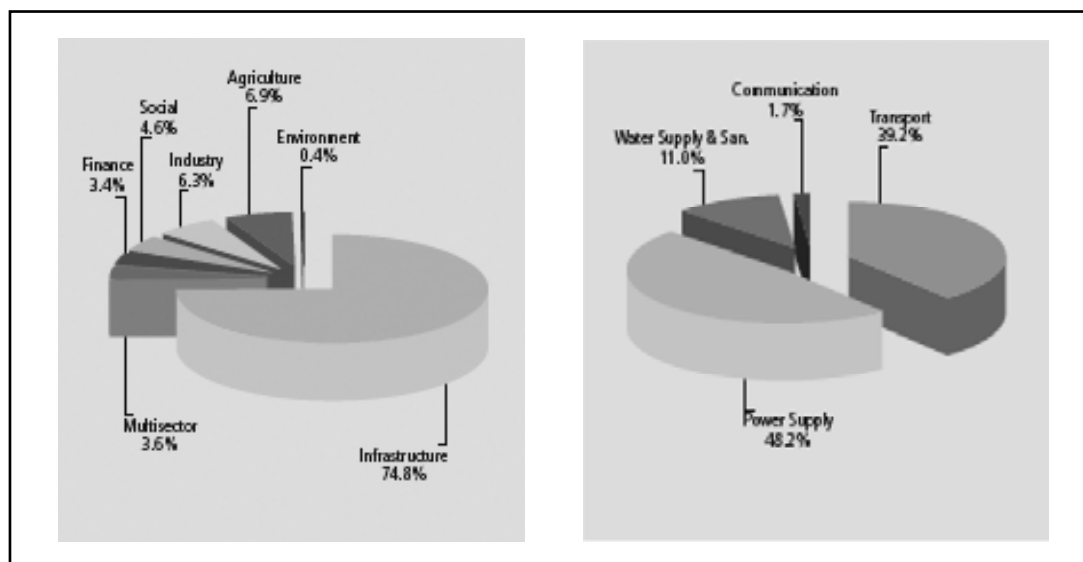
次項の表 2 - 2 及び図 2 - 5 が示すように、AfDB ではローン及び無償援助の総額の 74%（2007 年）をインフラ整備（輸送関連分野を含む）に投入している。ここ数年にわたり、年々その割合は増加しており、AfDB がこの分野に対していかに尽力しているかがわかる。

表 2 - 2 AfDB の分野別承認案件数と金額（2007 年）

Sector	Loans			Grants			Loans and Grants		
	Number	Amount	%	Number	Amount	%	Number	Amount	%
Agriculture and Rural Development	8	177.14	7.8	5	1.62	0.5	13	178.76	6.9
Social	5	50.50	2.2	6	69.22	22.5	11	119.72	4.6
Education	2	21.57	0.9	1	7.00	2.3	3	28.57	1.1
Health	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Other	3	28.93	1.3	5	62.22	20.3	8	91.15	3.5
Infrastructure	25	1,741.59	76.5	10	189.74	61.8	35	1,931.33	74.8
Water Supply and Sanitation	5	131.99	5.8	3	79.50	25.9	8	211.49	8.2
Power Supply	10	885.65	38.9	3	44.34	14.4	13	929.99	36.0
Communication	1	32.99	1.5	-	-	-	1	32.99	1.3
Transportation	9	690.96	30.4	4	65.90	21.5	13	756.86	29.3
Finance	1	87.80	3.9	-	-	-	1	87.80	3.4
Multisector	4	45.73	2.0	5	46.50	15.1	9	92.23	3.6
Industry, mining and quarrying	2	162.65	7.1	-	-	-	2	162.65	6.3
Urban Development	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Environment	1	9.79	0.4	-	-	-	1	9.79	0.4
Total Loans and Grants	46	2,275.20	100.0	26	307.08	100.0	72	2,582.28	100.0
Other Approvals	28	515.36	n.a.	-	-	-	28	515.36	n.a.
HIPC Debt Relief	3	153.17	n.a.	-	-	-	3	153.17	n.a.
Equity Participation	2	131.00	n.a.	-	-	-	2	131.00	n.a.
Guarantees	6	185.36	n.a.	-	-	-	6	185.36	n.a.
Special Funds*	17	45.83	n.a.	-	-	-	17	45.83	n.a.
TOTAL APPROVALS	74	2,790.56	n.a.	26	307.08	n.a.	100	3,097.64	n.a.

出所：AfDB Annual Report 2007

また、このインフラ部門のなかでも、本調査と関係する輸送関連分野は全体の 29.3%、また図 2-5 にあるようにインフラ部門のなかでも 39.2% を占める。同分野にはいくつかの経済回廊支援プロジェクトが含まれており、AfDB が積極的に進めている地域統合インフラ・プロジェクトの中核にあたる。供与金額から推察しても、同行が最も注力している分野のひとつといえる。



出所：AfDB Annual Report 2007

図 2-5 AfDB のインフラ分野におけるプロジェクト投資の割合

AfDB の経済回廊支援は、回廊道路整備、回廊道路の付帯設備、国境施設及びこれらのプロジェクト管理の 4 つのコンポーネントからなる。西部アフリカにおける OSBP 支援としては UEMOA を通じての支援が基本となっており、UEMOA が計画している 16 カ所の OSBP のうち、下記の 5 つの OSBP の建設資金を支援する予定である。

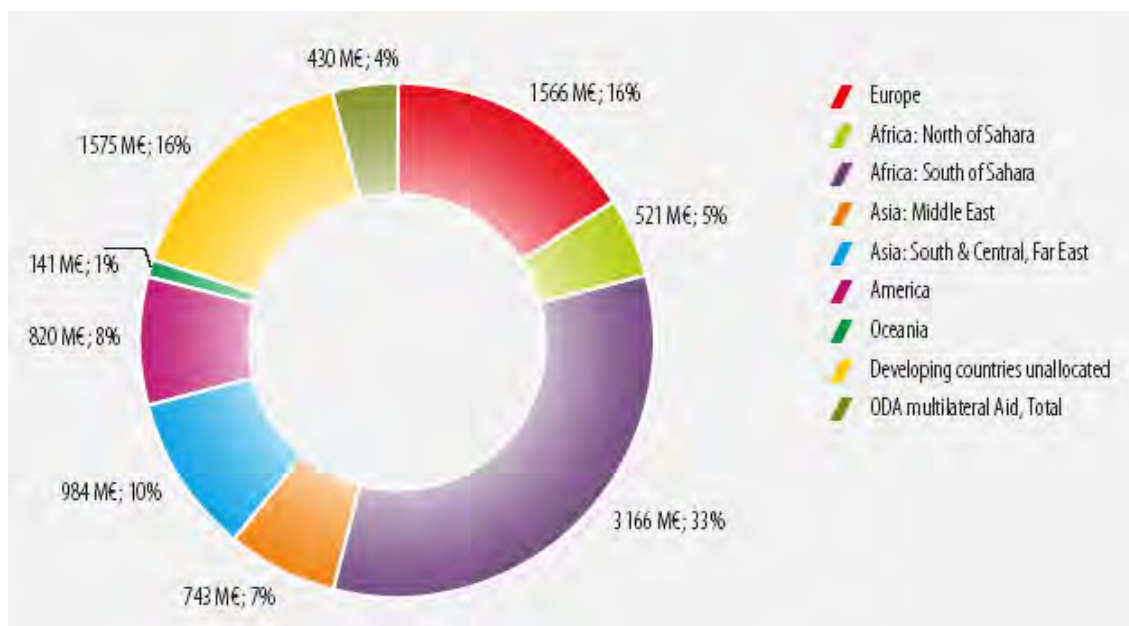
- ① Moussala / セネガル = ダカールーバマコ回廊 (セネガル・マリ間)
- ② Paga / ガーナ = テマーワガドゥグーバマコ回廊 (ガーナ・ブルキナファソ間)
- ③ Heremakono / マリ = テマーワガドゥグーバマコ回廊 (ブルキナファソ・マリ間)
- ④ Tera / ニジェール = ドリーティラ回廊 (ブルキナファソ・ニジェール間)
- ⑤ Mpack / セネガル = コナクリーダカール回廊 (マリ・ギニアビサウ間)

なお、AfDB のポーションとしては、OSBP 建設に関する部分のみが対象となっており、そのほかの道路整備等は WB や EU が実施する予定である。

日本に対しては、回廊整備のほか、OSBP 設置に伴うソフト・コンポーネントへの支援を期待している。具体的には、データ通信システム、トラッキングのための機材とシステム、職員訓練、OSBP 設置の前提となるルールの共通化、そのほか法整備にかかわる支援等が挙げられている。ただし、AfDB 側の担当者からはソフト・コンポーネントに対する支援の詳細に関しては実務をつかさどる ECOWAS と協議してほしい旨を伝えられた。また、道路や橋梁等のハード面にも支援できるのであれば、AfDB や WB の予定している資金をソフト分野に充当したいとの希望もあった。

2-3-2 欧州連合 (EU)

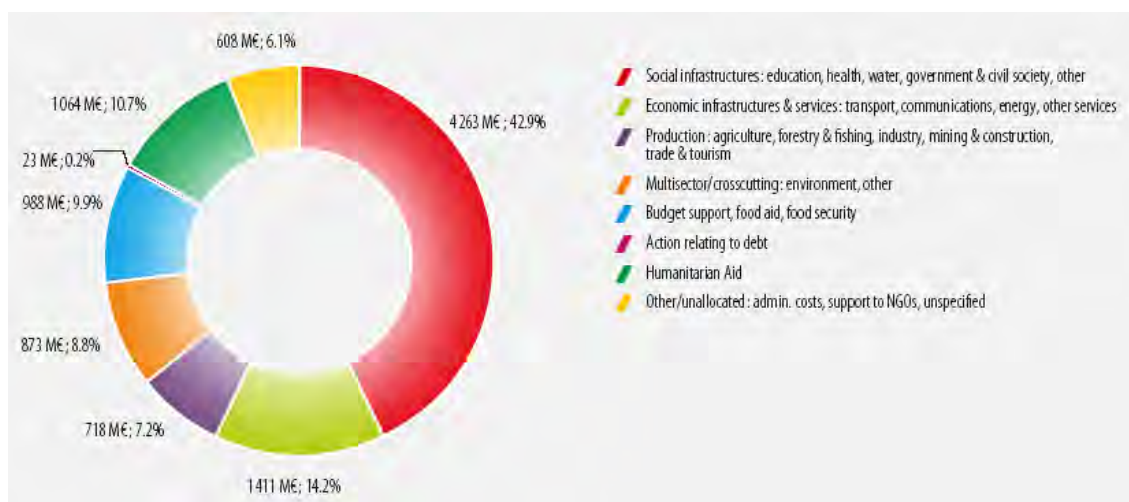
欧州連合 (EU) はアフリカ諸国においては、グローバル化や気候変動、エネルギー、平和、安全保障といった 21 世紀の課題に対し包括的に取り組んでいる。EU のアフリカへのコミットメントは年々増加しており、ガバナンスや貿易、人の移動、雇用などに関する 8 つのパートナーシップからなる共通戦略をもとにプロジェクトが形成される。EU は 2007 年度、図 2-6 に示すように (サブサハラ) アフリカに対し、32 億ユーロの ODA 資金を投入しており、これは世界全体に対する供与総額の 33%にあたる。



出所：EU Annual Report 2007

図 2-6 EU の各地域への ODA 資金援助の配分

また、分野別にみると、輸送関連を含む経済インフラというカテゴリーには 14 億ユーロ (全体の 14.2%) もの資金が投入されており、高いプライオリティーを置いていることがうかがえる。



出所：EU Annual Report 2007

図 2-7 EU の分野別 ODA 資金援助の配分

前述の8つのパートナーシップのひとつであるEU-アフリカ/インフラストラクチャーにおけるパートナーシップ（The EU-Africa Partnership on Infrastructure）では、輸送、エネルギー、水道、そしてICTと4つの柱からなる。輸送に関しては、そのなかでも第1項目に取り上げられており、特に陸上輸送はアフリカの各都市間における全輸送量の約90%を占めており、その都市間の道路のコネクションや輸送サービスの改善は、地域経済のために必須とされている。EUはそのパートナーシップの目標としては、既存の輸送システムの有効な活用及び維持管理を強化し、コストの低減やインフラの質の改善を図るとともに、最終的にはアフリカ全域をネットワーク化することを掲げている。具体的には、

- ① 道路状況の改善、（不要な）チェックポイントの廃止、国境事務所における諸手続きの迅速化により、国境より所定の地域輸送センターまでの所要輸送時間そしてコストが削減できる。そして、このことは近隣諸国とのマーケット及び貿易拡大につながる
- ② 道路状況や輸送サービスの改善は、アフリカ諸国における農業の発展に貢献する。市場へのアクセスが容易になることで貧困層にある農民により多くの利益をもたらし、農作物の増産、より付加価値の高い農作物への転換等につながる。
- ③ 道路状況や輸送サービスの改善は、病院などへのアクセスが容易になり、疾病などによる損失を減少させる。また、特に地方コミュニティにおいて、各戸あたりの生産性が向上し、平均寿命が延びる。

などの利点を挙げている。

西部アフリカに関しては、特に地域統合を念頭に置き、交通インフラとともに民間セクターの競争力の強化を図るなど、ネットワーク全体からみた広い視点で開発案件に取り組んでいる。OSBP 支援に関しては、EU はすでに 6,030 万ユーロの無償資金を ECOWAS 及び UEMOA 経由で供与することが決定している。

プロジェクトの詳細に関しては、コンサルタントが Design Study を実施しており、その結果によって方向性が決定される。従って、現時点では正式に決定していないが、当初7カ所を建設する予定だったが、コンサルタントによる再見積りの結果、5カ所に削減する予定である。支援する5カ所はギニア・マリ国境の Koremali、アビジャンーラゴス回廊の4カ所（Noe/Elubo、Akuna/Noepe、Savecondji/Hilacondji、Seme/Karaké）であり、ガーナーブルキナファソ間の Paga、ニジェールーベナン間の Malanville を支援対象から外した。2010年10月には5カ所の OSBP の建設が終了するスケジュールではあるが、それに付随する法整備等のソフト・コンポーネントが今後の課題となっている。この OSBP 設置の候補地については、特に EU 側に選択基準がある訳ではなく、基本的には ECOWAS/UEMOA 等の関係者との協議によるものである。

日本との協調により支援を進めることに関してはまったく同意しており、いかなる協力でも歓迎するとのことであった。西部アフリカにおいては今後の実務に関する問い合わせは現地にて活動している European Aid Regional Officer²⁸ と連絡を取ってほしいとのことである。

²⁸ 技術面を担当する Officer はワガドゥグ（ブルキナファソ）、財政面を担当する Officer はアブジャ（ナイジェリア）に常駐している。

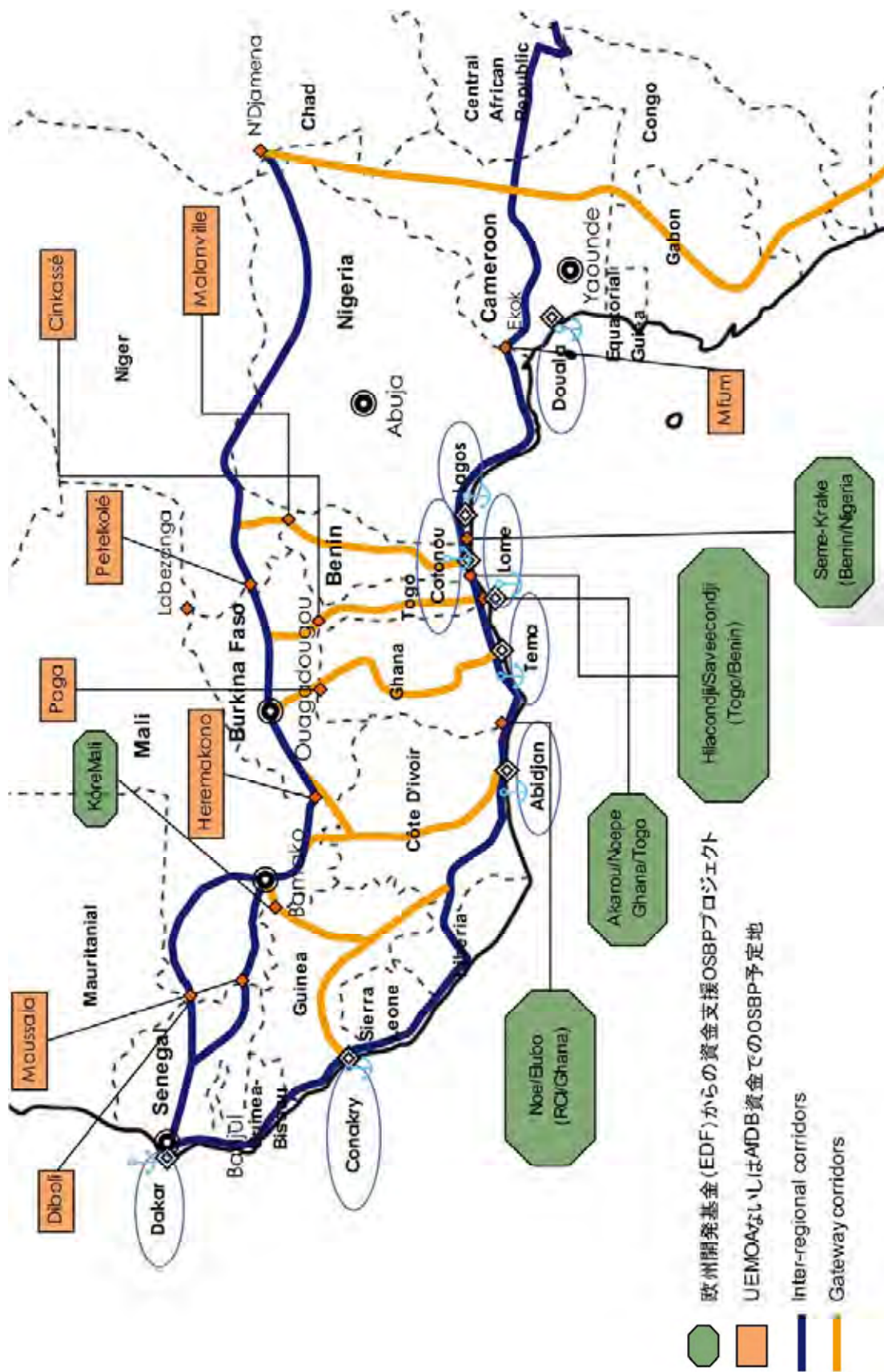


図 2-8 西部アフリカ OSBP 設置予定図 (ECOWAS/UEMOA)