

## 第3章 OSBP 支援への提言

第2章において、関係国政府機関、地域経済共同体（RECs）〔西アフリカ諸国経済共同体（ECOWAS）、西アフリカ経済通貨同盟（UEMOWA）〕、国際ドナー〔欧州連合（EC）、アフリカ開発銀行（AfDB）〕ならびに踏査から得られた情報をもとに、西部アフリカにおける OSBP 化の現状を整理した。本章では、まず、OSBP 支援の背景にふれ、続いて必要となる支援内容を分野別にまとめる。また、支援対象とする国境や支援分野を選定する場合のコンセプトならびに、実施支援体制につき説明を行う。そして、最後に西部アフリカで JICA が支援の検討対象とすべき国境の提言を行うこととする。

### 3-1 OSBP 支援の背景

#### 3-1-1 インフラ支援

21世紀に入り貧困削減のための持続的な開発がアフリカ支援の上位目標に掲げられ、国際社会も経済開発促進のための広域インフラを支援の中心に掲げている。このことは、国際社会のアフリカ支援の軸が、教育、保健といった貧困層に直接働きかける社会開発系から、マクロ経済の開発促進を目的とする経済開発系へとシフトしたと捉えることができる。西部アフリカにおいても広域インフラ開発はトレンドとなっており、国際社会も RECs を通じた広域インフラ支援を積極的に実施している。

#### 3-1-2 回廊ベースのアプローチ（包括的支援）

広域インフラのなかでも日本をはじめとする国際社会が力を入れている運輸セクターでは、回廊をベースとした支援が展開されている。回廊支援の背景には、きわめて非効率でコストの高いアフリカの陸上輸送の現状がある。世界銀行（WB）の調査によれば、アフリカの道路を利用した貨物輸送費は、アジアや中南米などの地域に比べて3~5倍も高く、輸出競争力の低減ならびに国内物価の上昇を引き起こしている。これは、アフリカの回廊交通の特徴といえる長距離輸送ならびに越境交通に要因を求めることができる。回廊交通の改善には、従来の港、道路、橋、OSBP 施設、軸重計設置といったいわゆるインフラ建設に加え、地域協定ならびに国内規則の整備と適切な運用といったソフト面（ファシリテーション）の支援が必要と考えられている。そのため、本調査の本題である OSBP 支援はハードとソフトの両面を考慮することが重要であり、ハードインフラとソフトインフラの両輪を回すことにより越境交通の改善に大きく寄与することが期待されている。

また、ソフト面には交通安全、エイズ対策、税関システムの統一などが関係し、さらにはストロー効果<sup>29</sup>の低減のために農業開発などの地域産業の振興も視野に入れる必要がある。道路設計基準及び交通標識の統一、広域車両保険などは ECOWAS ハイウエー基準の検討、適用が域内で進んでいるが、他方、WB の報告によれば輸送業者のトラストのためにインフラが整備されても輸送コストは低減しないとの悲観的な報告もされており、競争性を高めるための国際道路ネットワークの構築、民間輸送業者の育成も求められている。

<sup>29</sup> インフラの整備により経済力の小さな地域が大きな地域に活力を奪われること

### 3-1-3 OSBP 事業の費用対効果

交通量が多い主要回廊の国境では、越境手続きを待つトラックが大量に滞留していることが多い。貨物トラックが越境（輸出入）手続きに要する時間は国境によって大きく異なるが、短いところで1日、長いところで5日～10日程度となっている。ほかにもさまざまな理由はあるが、輸送コストを引き上げている要因として国境での時間のロスが際立っている。一般に、運輸セクターの開発・整備には道路、港、橋梁などの「インフラ」と、交通規則、地域協定、通関手続きなどの「ファシリテーション」に分類される。アフリカ回廊貿易の非効率性は、越境手続きに代表されるように、ファシリテーションによるところが大きい（75%）といわれており OSBP 支援の計画・準備がアフリカ全土で行われている。アフリカで現在 OSBP がトレンドとなっている理由のひとつに事業の費用対効果の高さが挙げられる。OSBP 施設建設のコストは道路建設に比べ格段に低く、時間短縮の効果は格段に高い。例えば、移動距離の長いアフリカの回廊では道路建設に何百億円（0.5～1億円/km）が必要となるが、短縮できる時間はせいぜい数時間である。他方、OSBP の建設費は5～10億円/国境でありながら1日～数日の時間短縮が見込まれている<sup>30</sup>。

### 3-1-4 OSBP 支援体制（広域支援）

#### (1) ドナーの動向：広域支援実施体制の整備

現在アフリカのインフラ分野では、広域の「視点」及び「枠組み」での支援が主流となっており、主要ドナーも「RECs 事業の支援」という形で広域インフラの支援を実施している。WB、AfDB、EU、英国国際開発省（DFID）といった主要ドナーは広域支援実施のための体制を整備しており、従来の国別に配分されていた「人」と「予算」とは別に、広域担当の「人」（広域事務所）、ならびに広域事業費（「予算」）を設けている。<sup>31</sup> これにより、広域の視点からの案件発掘・形成が促進され、また、実施段階においては各国の予算事情に縛られることなく広域案件に焦点をあてた迅速な支援が可能となっている。逆の見方をすれば、効率的な広域支援の実施には組織内の体制整備が不可欠であるといえる。

#### (2) RECs 支援

上記のように、国際ドナーが広域案件の支援を行うパートナーとして期待しているのが RECs である。RECs は加盟国を代表する組織であり、地域案件の選定ならびに実施促進を担う位置づけにある。ただし、基本的に事業予算をもつ実施機関ではないことから、RECs が自ら直接事業を行うことはない。ただ、RECs は地域（加盟国）を代表できる貴重な組織であり、また、アフリカのオーナーシップを尊重する意味から RECs 公認（オフィシャル）事業として広域事業を行うことは非常に重要なポイントである。RECs の重要性と能力不足のギャップを埋めるため、DFID、ドイツ、AfDB などは RECs のキャパビルを積極的に行っている。

<sup>30</sup> 通常、道路建設の効果として、迅速性、定時性、利便（快適）性、安全性などの向上が求められるが、OSBP にも道路建設と同様の効果が期待できる。

<sup>31</sup> 国別予算より広域予算の方が大きい。

### 3-1-5 日本にとっての OSBP 支援

日本も他のドナー同様に、経済開発を促す広域インフラの支援を表明しており、回廊支援のアプローチを中心とした支援を行っている。特に、OSBP ならびにコミュニティ支援は昨年 の第4回アフリカ会議 (TICAD IV) で発表された横浜行動計画にも明記されている公約事業であり、国際社会からの期待も大きい。

### 3-2 OSBP 化の支援

支援対象国境ならびに支援分野に関する提言を行うにあたり、なじみのない OSBP 支援の概要を3つの項目 (①OSBP 化に必要な支援、②支援の対象とする国境の選定方法、③支援実施の枠組み) に分けて説明する。

#### 3-2-1 OSBP 化に必要な支援

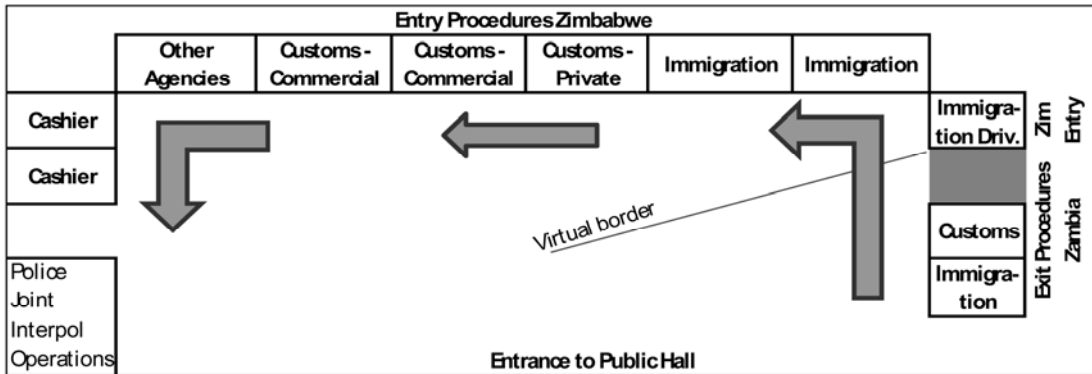
OSBP 支援は大きく分けると次の4つの分野に分類することができる。国境交通改善の基本となる「①施設整備 (ハード)」、OSBP 運営に必要な「②法整備」、OSBP を実際に運営する現場の職員や利用者を対象とした「③研修」、通関業務の効率化のための「④業務システム改善」(ICT を含む)。各分野の支援内容は以下のとおり。

表 3-1 OSBP 支援内容

OSBP の支援内容	
① 施設整備	<p><b>【整備の対象となる施設】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>従来の2ストップ (出入国時) を1ストップで行うための施設建設：通関や出入国の手続きや審査を行う窓口のある施設。</li> <li>※ 「1つの施設」で両方向の交通に対応するタイプと、「2つの施設」でそれぞれが1方向の交通のみに対応するタイプの2つに分類される。「1つの施設」の方が建設コストならびに運営コスト (維持管理を含む) が経済的とされている。</li> </ul> <div style="text-align: center;"> <p>国境型(タイプ1)      1国型(タイプ2)      2国型(タイプ3)</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場ならびに検査施設の建設 (重量計、スキャナーなどの機材を含む)。</li> <li>※ 多くのアフリカの国境施設は、①老朽化、②容量不足、③必要機能の不整備、などによる非効率性の問題を抱えており、施設整備は国境交通改善の第一歩。</li> <li>※ 特に駐車場の不足は著しい。よって、駐車場を増設し、現在国境付近の空き地や道路に滞留している貨物車輛を収容する。</li> <li>検査場：重量検査、スキャナー、ならびに積降検査 (デバン) を行う施設。</li> <li>※ 現在、荷物のデバンは道路の路肩か屋外の空き地で行われている国境が多い。雨天はデバンを行わない国境もある。</li> </ul>

【施設機能とレイアウトのイメージ】

- OSBP 施設は①出国手続き：税関、出国審査、②入国手続き：入国審査、税関といったフローで行われ、下図のようなレイアウトが考えられる。（矢印が利用者の動き）



【施設建設費用】

- 交通量により施設の規模やデザインが異なることから建設費用も一様ではない。
- 今回の調査中に現地で得た情報では、「1つの施設」（国境/1国型）が5～13億円程度、「2つの施設」（2国型）が1カ所3～7億円程度（×2＝）6～14億円程度。よって、1国境でのOSBP施設建設費用のレンジは約5～14億円と見積ることができる。
- ※ 5～14億円には、事務所、駐車場、検査場、重量計など基本的な施設は含まれているが、スキャナーは含まれない。

【支援スキーム】

- 無償資金協力（一般無償）ならびに有償資金協力での支援が適当。
- 国境施設の型にもよるが、2国型の場合、両国に対し無償もしくは有償資金協力を行う必要が出てくる。
- また、1カ所の施設建設費用が5～14億円程度であることから、1カ所のOSBP施設建設だけを対象とした事業は有償の対象として小さい。

②  
法整備

【国際協定】

- 西部アフリカでは、国境を共有する2国にRECs（ECOWASもしくはUEMOA）を加えた三者間での国際協定（「三者間協定」）を整備する必要がある。
- 具体的な支援は、①三者間協定案（ドラフト）の作成、②同案の署名までのプロセス支援、の2つに分別できる。
- ※ 協定では、新しい国境施設内での法域、警察権（逮捕権）、職員の身分ならびに権利と義務、などを明記する。
- ※ また、三者間協定を裏づける「国内法」（根拠法）が必要となる場合もある。
- ドラフト作成費用は150～300万円程度と思われる。その次の署名までの支援は、多くの関係者を招集する国内・国際会合を開催する必要があり、300～1,000万円くらいは必要になるとと思われる。

	<ul style="list-style-type: none"> <li>※ 西部アフリカでは OSBP を建設する土地は RECs に移譲され、RECs が実施主体となって OSBP 施設を建設する。また、施設の運営・維持管理も RECs の責任となる。</li> <li>※ 西部アフリカの法整備では、「三者間協定」の地域モデル（プロトタイプ）を作成している。現時点では国境別の支援の必要性がどこまであるか判断できない。</li> </ul> <p>【国内法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ UEMOA の情報では、現在、UEMOA が①「三者間協定」ドラフト作成、②OSBP 維持管理に関するコンセッション条件、ならびに③その他法整備の必要性に関する調査、を実施中。現時点では、西部アフリカで国内法の整備が必要か否かはわかっていない。</li> </ul> <p>【支援スキーム】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 在外プロ形等：金額は大きくなくスキームの選択肢はほかにもある。西部アフリカでの支援にあたってのポイントは、ある程度のスピード感のある対応。</li> </ul>
③ 研修	<p>【研修内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 研修内容は、①OSBP に関する基本的な情報、②法律（三者間協定ならびに国内法）、③OSBP オペレーションでの業務、などが中心。</li> <li>※ 研修の対象とするのは、①国境職員（税関、入管、警察、検疫関係等）、②民間〔手続き代行業者、利用者（運送業者）〕等。</li> <li>※ 研修は上記のように OSBP に特化したプログラムに、分野別（関税、入管、検疫）研修を加えることができる。OSBP の最大目的が通関時間の短縮であることから、税関職員の OSBP に特化しない分野でのキャパビルも有意義。</li> </ul> <p>【支援スキーム】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 在外プロ形：支援する国境の数により、事業規模が大きく変わってくる。個別アプローチで 1 ヶ所の国境を対象とする場合は在外プロ形での対応が可能。</li> <li>・ 技プロ：地域内すべての国境、同一回廊上の国境、もしくは選定した 1 ヶ国の国境を対象とする場合は、事業規模が大きくなることから、技プロとして専門家を派遣しての支援展開が適当。</li> <li>・ OSBP に特化しない一般的キャパビルの分野に関しては、日本の関税局からの専門家派遣を軸とする技プロが理想である。しかし、右専門性を要する人材でかつフランス語での業務遂行が可能となると、関税局だけでなく日本人の人材確保は至難。よって、ケニア歳入庁に派遣される専門家との連携を行い支援することが現実的。不足する人材は、外国人専門家をコンサルとして備上する、もしくは南々協力として第三国の税関職員を専門家として派遣することが考えられる。また、本邦研修による税関能力向上のプログラムを活用することも考えられる。</li> </ul>
④ 業務システムの改善	<p>【システム改善】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国境業務の効率性を高めるためには、①ICT 化、②書類・手続きの調和化＋簡素化、③システムのネットワーク化（国内、域内）、④業務システムの改善、などの支援がある。</li> </ul>

	<p>※ ①～④はそれぞれにリンクしており、包括的なアプローチが必要。</p> <p>※ ④はJICA 専門家としてケニア歳入庁に派遣されている水井専門家<sup>32</sup>がさまざまな提案を行っている。</p>
	<p>【支援スキーム】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 技プロ：ICT 化されていない国境や国が多く、コンピューター（システム）の使用の研修が必要な国境すらある。本分野では OSBP 化計画の有無にとらわれず、広く税関・入管等国境職員の業務の効率化の向上につながるコンテンツを盛り込んだプログラムを実施する。</li> </ul>

### 3-3 実施支援体制

#### 3-3-1 広域支援

OSBP は広域案件であり、回廊や地域の国境が OSBP 化されることによってより多くの効果を上げることができる。ただ、予算や準備の面から地域内の国境をすべて一斉に OSBP 化はできないため、地域にとっての効率性の観点から支援する国境の選定（順位づけ）を行うことが重要である。国境選定の基本コンセプトは、回廊ベース、国ベース、地域ベースの支援展開である。点（1 国境）から線（回廊上の国境）へ、線から面（地域全体）へと OSBP 化を展開することで、最大限に事業効果を享受することが期待される。よって、OSBP の支援実施にあたっては、事業の特徴をふまえた効率的な支援の実施を検討する必要がある。

OSBP の特徴として、

- ① 支援コンポーネント（分野）が分割できる
- ② 汎用性が高い支援コンポーネントが多い
- ③ 1 国境あたりの支援額が小さい（施設建設を除く）
- ④ 費用対効果が非常に高い
- ⑤ 地域単位の支援が効果的

等が挙げられる。また、西部アフリカでは UEMOA と ECOWAS を中心とした OSBP 事業がすでに実施されており、JICA が支援を行う場合も、両 RECs やドナーとよく連携をとり RECs 支援の枠組みで行う必要がある。

#### 3-3-2 JICA の支援

JICA が西部アフリカで OSBP 支援を展開するには、（1）支援国境の選定、（2）RECs を中心とした支援、（3）事業のスキームの選定、を行う必要がある。

##### （1）支援国境の選定

OSBP の目的は発送地から目的地までの区間における時間の短縮であり、全区間トータルで時間短縮がなされる必要がある。すなわち、単純に目的地までに 2 つ以上（複数）の国境がある場合は、そのいずれの国境でも OSBP 化を行えば、トータル区間の輸送時間はより短縮できる。また、技術的には OSBP 化には手続きの簡素化、情報のネットワーク化、書類の共通化など、いわゆる ICT 化やストリームライン化が含まれており、回廊上の国境

<sup>32</sup> 派遣は～2009 年 6 月。

すべてが OSBP 化されるとその効果は飛躍的に増大する。

よって、OSBP 化を回廊ベースで進めることはきわめて効果的かつ効率的な方針といえることができる。実際には OSBP 化は国境を共有する両国の合意が必要となることから、隣接国による調整作業が重要なプロセスとなる。地域の経済性、事業展開の効率性に各国の政治的な要因が加わって OSBP 化する国境が決められており、必ずしも同一回廊沿いの OSBP がパッケージとして優先されている訳ではない。

ドナーはそれぞれの方針に従い、RECs が取りまとめた OSBP 化リストのなかから支援対象国境を決めている。同じ回廊上でも国境によって交通量や滞留時間が異なっており、現時点では「線」（回廊）というよりは「点」（個別国境）でのアプローチも多いように思われる。JICA が支援対象国境を選定するにあたっては RECs がまとめている国境リストから選定することが前提となる、ただし、OSBP リストからランダムに選定地を決めるのではなく、地域モデル、回廊モデル、国モデルのコンセプトをふまえた上で選定を行うことが肝要といえる。

## (2) RECs を中心とした支援

西部アフリカでは ECOWAS、UEMOA が域内国境の OSBP 化にイニシアティブを発揮している。特に、UEMOA は独自の収入源をもち、自らの予算で OSBP 施設の建設や法整備の調査などを実施しており地域内の OSBP 化をリードしている。国境の選定段階では、加盟国とも直接協議する政治的なプロセスにも関与し、また、実施に向けた準備（資金調達）ではドナーとの調整役を務めている。UEMOA の OSBP への関与は、事業の発掘・形成から実施、さらには維持管理にまで及ぶ予定である。

このように RECs が OSBP をリードし、ドナーがパートナーとして RECs を支援するモデルができてきていることは西部アフリカの特徴といえる。現在、西部アフリカでの OSBP 化支援を行っている主なドナーは EU と AfDB であるが、両者とも実施に際しては RECs (UEMOA/ECOWAS) を支援する形をとっている。

具体的には、EU は約 6,400 万ユーロを OSBP 事業のために ECOWAS/UEMOA に対して無償で供与している。事業の準備ならびに実施管理に関しては、ナイジェリアにある西部アフリカ地域事務所が ECOWAS/UEMOA と連携して行っている。EU の資金は同地域の OSBP 化支援に関するすべての事業・調査に使用することができるため、施設建設、法整備、研修なども支援の対象となっている。

支援の対象とする国境はあらかじめ決定しているわけではなく、RECs の意向、国境の現状、EU の方針などに鑑み決定される。ここでポイントとなるのは、EU は RECs に対して直接資金供与を行っている点である。RECs に直接支援を行い、RECs を事業の実施機関（カウンターパート）とすることにより、EU は支援対象とする国境を有する国々と調整作業や手続き（協力協定の締結）などを行う必要がなくなり、労力と時間が大きく節約できている。

また、形式的には RECs の資金で事業が行われることになることから、RECs (アフリカ) のオーナーシップが名実共に達成される。これまで名ばかりであった RECs のオーナーシップが一步現実に近づいたといえる。

他方、AfDB は自らが行う地域回廊整備事業に関連する国境を中心に支援を行っている。

AfDB の支援も、EU 同様に UEMOA/ECOWAS への資金供与が中心となっている。このように、RECs への支援モデルが定着、機能している西部アフリカでは JICA の支援も同様のスタイルで行うことが望ましい。

RECs 支援を行うことは、アフリカ開発会議（TICAD）の理念の尊重（アフリカのオーナーシップとドナーのパートナーシップ）、ならびに、パリ宣言の順守（ドナー連携・効率的な支援）にもつながることでもあり、これまで同様の支援形態の経験が少ない JICA ではあるが、ぜひとも実施してもらいたい。

表 3-2 国境選定のコンセプトと支援の枠組み

コンセプト	対象国境	支援の枠組み
地域モデル	RECs 加盟国内のすべての国境	<ul style="list-style-type: none"> <li>RECs を事業のオーナーとして支援を展開する。</li> <li>RECs 事務局に地域レベルの OSBP 支援実施委員会を設置し、地域モデルの支援体制を整備する。</li> <li>RECs は、支援の対象となる国境を共有する 2 国と連携してナショナルレベルの委員会を設置する。</li> </ul>
回廊モデル	選定した回廊沿いの国境（域内）	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域モデル同様 RECs の公式事業として実施する。</li> <li>※ 回廊支援の枠組みが存在する場合はそれら組織との連携を図る。</li> <li>地域レベルの OSBP 委員会に回廊の担当者を指名する。</li> <li>関係国はそれぞれナショナルレベルの委員会を設置する。</li> </ul>
国モデル	選定した国の国内にある国境	<ul style="list-style-type: none"> <li>RECs の地域事業として、中心となる国の OSBP 化を進める。</li> <li>中心となる国と隣接する国との間でナショナルレベル委員会を設置する。</li> </ul>
個別	選定した個別国境	<ul style="list-style-type: none"> <li>RECs の OSBP 支援委員会のもとで、ナショナルレベルの委員会を設置する。</li> </ul>

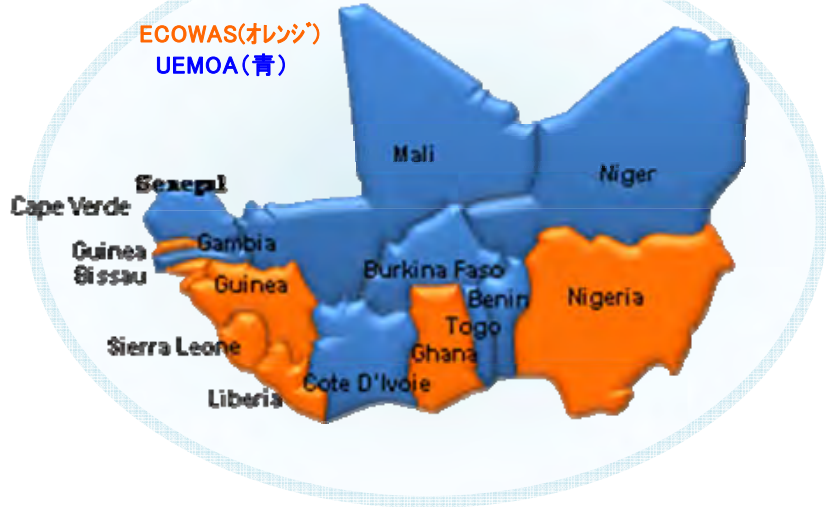
※RECs が実施主体となる事業として RECs 支援の形をとるが、実際にはドナーが実質的な支援を担うことになる。



【地域モデル】

■ ECOWAS(UEMOA)加盟国が支援対象となる。ただし、支援期間や予算の関係から1つのドナーが単独で行うことは想定していない。ポイントは支援の期間中もしくは予算の範囲内であればどの国境への支援も可能になる点にある。ただし、地域支援といっても、同時期に支援が必要となる国境の数はそれほど多くはない。

■ 地域モデルの最大の利点は、域内の全国境が対象であることから、地域モデルのなかで「回廊モデル」「国モデル」を戦略的に実施することができる。

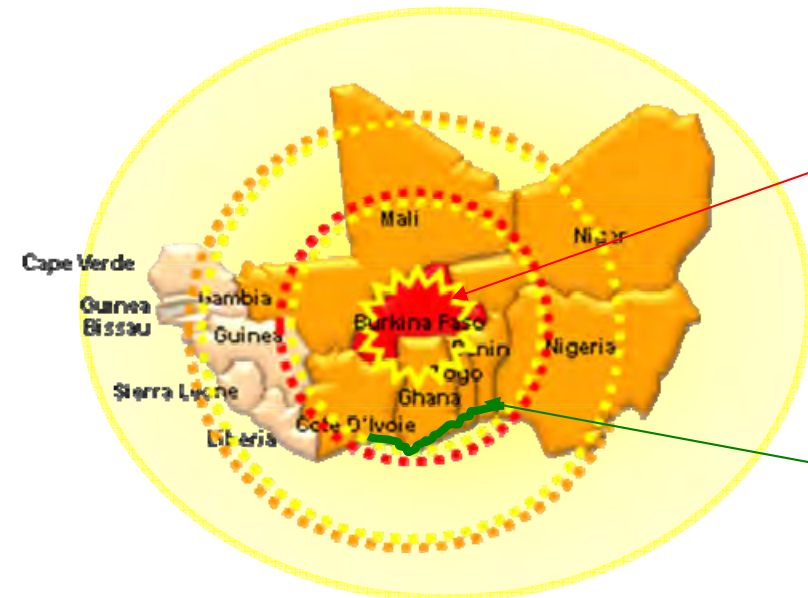


【国モデルの利点】

■ OSBPに不可欠な整備(三者間協定ならびに国内法の整備(※))が、中心国より周辺国へ同心円状に波及していくイメージ。国内法は初めての OSBP 実施に際し、1度立法化されれば相手国を問わず国内のどの国境に対しても有効である。つまり、1度立法化されれば2つ目以降の国境では立法手続きは不要となる。他方、三者間協定は隣国ごとに締結する必要がある。ただし、行政府の判断で締結できることからそれほど時間を要さない。また、2 国目以降はプロセスの迅速化が期待できる。

■ 「中心国」は国内法を制定し、「隣国 A」と三者間協定を結ぶ ⇒ 「隣国 B」と三者間協定を結ぶ(「隣国 A」と内容はほぼ同様であり、「中心国」の国内作業はかなり時間短縮が期待できる) ⇒ 「隣国 C」と三者間協定を結ぶ、という作業を隣国すべてで行う。「中心国」の国境の OSBP 化を優先的に進めることによって周辺国へ OSBP を波及させていくモデル。

※西部アフリカで国内法の整備を行うか否かはまだ決定していない由。



【国モデル】

ブルキナファソを中心に OSBP を展開する場合のイメージ図。回廊の集結点となっているワガドゥグのあるブルキナファソを中心にして、隣接国のガーナ、マリ、トーゴ、コートジボワール、ベナン、ニジェールとの国境の OSBP 化を展開する。

【回廊モデル】

Abidjan-Lagos 回廊上の OSBP を支援する場合、支援の対象となるのは5カ国(コートジボワール、ガーナ、トーゴ、ブルキナファソ、ナイジェリア)、4 国境。5 カ国と連携し、回廊全体の OSBP 化を支援する。

【回廊モデルの利点】

■ 運輸・交通セクターの高いコストを下げるためには、発送地から発送先までの区間での時間短縮が重要となる。また、OSBP 化に含まれる、手続き・書類の調和化、情報のネットワーク化などは目的地までの間のすべての国境で整備されることにより効果が最大化することから、回廊モデルは最も効率的なアプローチと考えられる。

図 3 - 1 地域、国、回廊モデルのイメージ

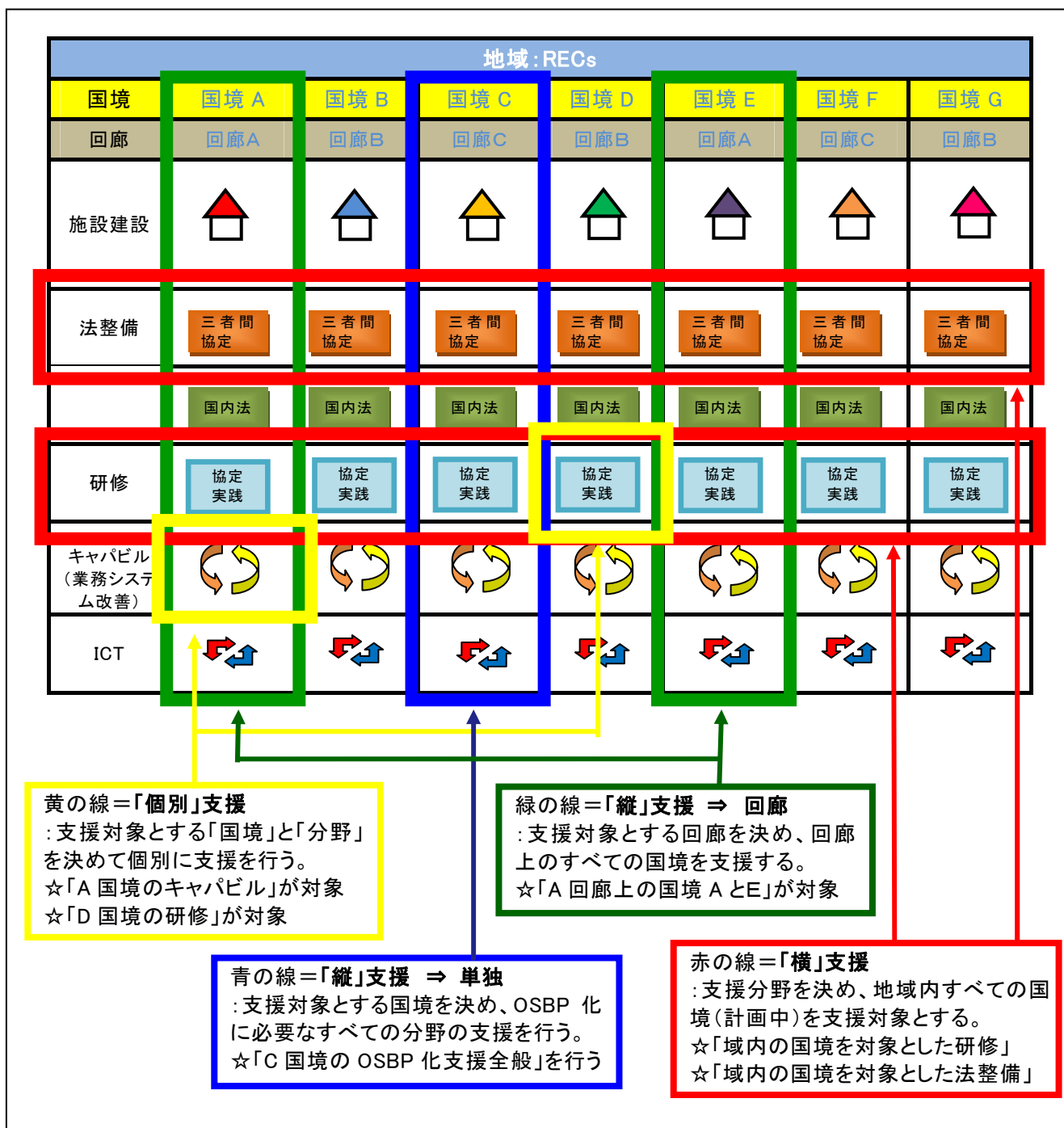


図 3-2 支援分野選定のイメージ  
(「横」「縦」「個別」支援)

JICA は英国の DFID (Department for International Development) と連携して南部アフリカのチルド (ザンビア・ジンバブエ国境) 支援を行っている。

以下は、チルド国境 OSBP 化支援体制の概略図である。

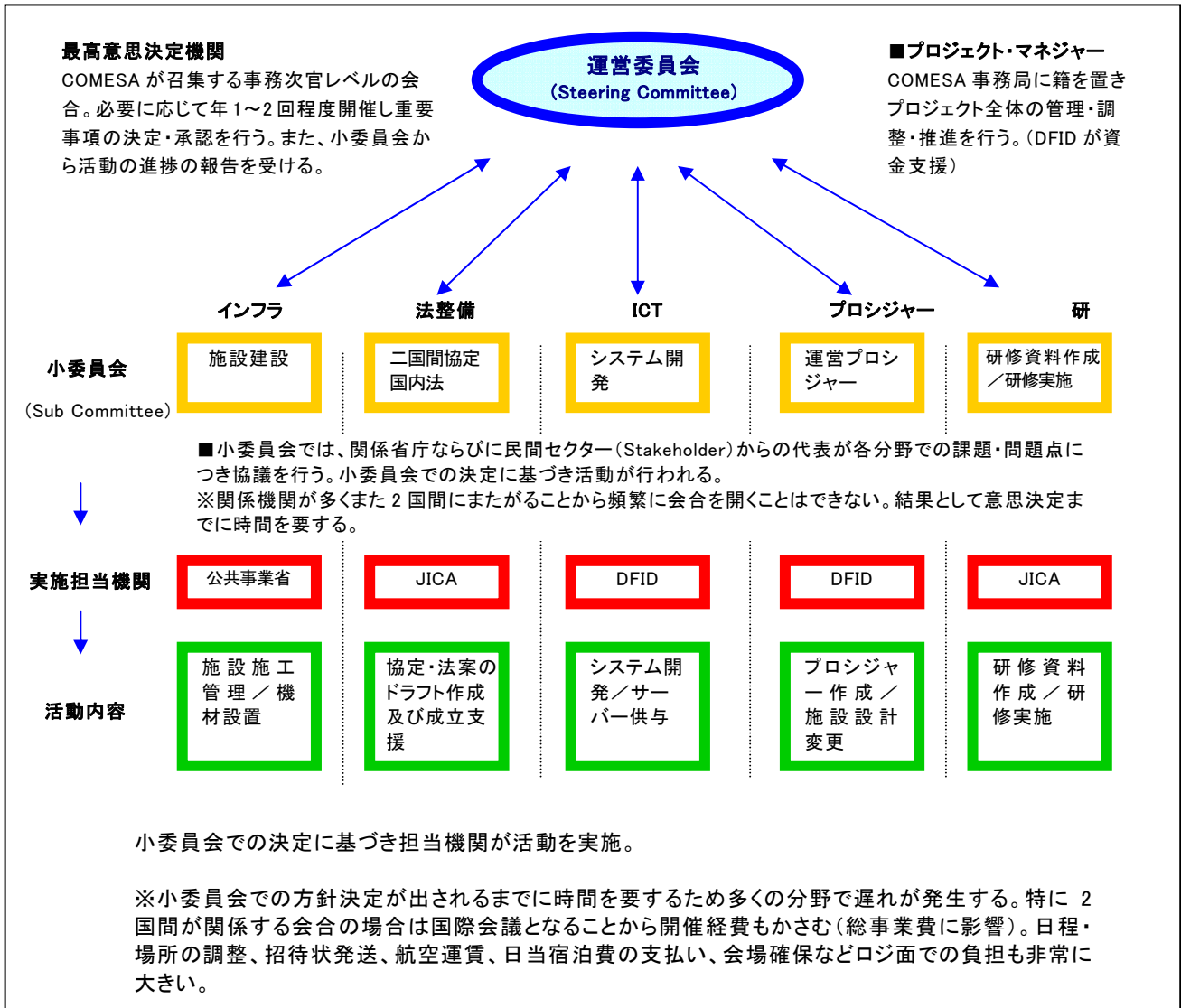


図 3 - 3 チルド国境 OSBP 化支援体制の概略図

表 3-3 チルンド OSBP 支援活動内容

分野	内容	主な活動	小委員会メンバー	ドナー
インフラ整備 (施設整備)	国境施設建設 (橋梁建設)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ザンビア国境施設建設：日本の見返り資金を施設建設に充当</li> <li>・ザンビア新施設の設計変更ならびに施工</li> <li>・OSBP 運用プロシジャーに沿った施設内道路の建設</li> </ul> <p>※新施設の設計が OSBP 仕様となっていなかったため一部設計の見直しが必要となった。</p> <p>※新チルンド橋は日本の無償資金協力にて建設</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共事業省(議長)</li> <li>・地方行政省</li> <li>・運輸通信商務省</li> <li>・財務省</li> <li>・歳入庁</li> <li>・内務省</li> <li>・手続き代行業協会</li> <li>・運輸業協会</li> </ul>	JICA
オペレーション プロシジャー	OSBP 運用設計：施設内の動線と手続き	<ul style="list-style-type: none"> <li>・OSBP オペレーションプロシジャーの作成</li> <li>・施設の調整：小規模な設計変更（変更に伴う建設）</li> </ul> <p>※ザンビア側の施設を OSBP として使用することから複雑なプロシジャーの設計が必要。また、プロシジャーに対応させるための施設の変更も必要となる。</p> <p>※プロシジャー作成は、①OSBP 化の効果を最大限に発揮する、②既存施設の設計変更を最小限に抑える（コスト抑制）の両立を念頭に行われる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・薬物取締り委員会</li> <li>・移民局</li> <li>・財務省</li> <li>・手続き代行業協会</li> <li>・運輸業協会</li> <li>・データ会社</li> <li>・環境・観光省</li> <li>・保健省</li> <li>・歳入庁</li> <li>・貿易省</li> <li>・農業省</li> <li>・公共事業省</li> </ul>	DFID
法整備	二国間協定 国内法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・二国間協定のドラフト作成ならびに調印までの支援</li> <li>・国内法のドラフト作成ならびに国会通過までの支援</li> </ul> <p>※ドラフト作成後の批准・立法化支援には、コンサルテーション、省庁間の調整、修正案作成、関係者会合の開催等が含まれる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法務省</li> <li>・運輸通信商務省</li> <li>・財務省</li> <li>・歳入庁</li> <li>・内務省：警察</li> <li>・薬物取締り委員会</li> <li>・移民局</li> <li>・貿易省</li> <li>・手続き代行業協会</li> <li>・運輸業協会</li> </ul>	JICA
ICT 整備	システム作成 メインサーバー 供与	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関税データシステムの開発：税関、出入国、検疫などの複数機関のデータの取り扱い可能なシステム</li> <li>・右システムを扱うサーバーの供与</li> </ul> <p>※シングルウインドウ化、域内でのネットワーク化、OSBP 対応などを含む。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移民局</li> <li>・外務省</li> <li>・貿易省</li> <li>・手続き代行業協会</li> <li>・輸送業協会</li> <li>・歳入庁</li> <li>・商工会議所</li> <li>・内務省</li> <li>・運輸通信商務省</li> </ul>	

研修実施	プログラム・マニュアル作成 研修実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・室内研修→二国間協定全般の説明：職員の身分、活動区域、警察権、法域等</li> <li>・実践研修→OSBPの運営の実践。新しくなる施設、オペレーション、検査場で行う。</li> <li>・室内研修のためのテキスト及び実践研修のためのマニュアルを作成する。テキストとマニュアルは OSBP 開業後も現場で使用されることを前提とする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法務省</li> <li>・運輸通信商務省</li> <li>・財務省</li> <li>・歳入庁</li> <li>・内務省：警察</li> <li>・薬物取締り委員会</li> <li>・移民局</li> <li>・貿易省</li> <li>・農業省</li> <li>・手続き代行業協会</li> <li>・運輸業協会</li> </ul>	JICA
周知活動 PR	OSBP 事業 OSBP 開業 PR 活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・OSBP 支援事業ならびに OSBP の概念を関係者に説明。OSBP 解説用のパンフレットを作成し関係者に配布。</li> <li>・OSBP の開業を利用者に周知。ラジオ、新聞、TV 等への働きかけならびに国境付近の道路に標識等。</li> <li>・開所式の開催</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運営委員会</li> </ul>	JICA
OSBP セミナー	知見共有セミナー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アフリカ (RECs、NEPAD) ならびにドナー (国際機関、ドナー国) 等を招きチルド OSBP の経験を共有する。</li> </ul>		JICA DFID

(3) 事業スキームの選定

上記のように REC 支援として同地域の OSBP 化事業に寄与することが最も効率的ではあるが、JICA スキームの制約から REC への直接支援ができない場合の対応とあわせて事業モデルを示す。

表 3-4 OSBP 施設建設事業モデル

OSBP 施設建設	
<p>RECs に OSBP 建設のための事業費を供与し、OSBP 特別税源とする。RECs は自ら実施機関として施設建設事業を行う。</p> <pre> graph TD     JICA[JICA] -- 資金支 --&gt; RECs[RECs]     JICA -- 事業管 --&gt; IC[実施委員]     IC --&gt; SM[施工管理]     IC --&gt; BC[建設業者]     SM --&gt; BC     RECs --&gt; BC     BC --- B1[国境A]     BC --- B2[国境B]     BC --- B3[国境C]     BC --- B4[国境D]     BC --- B5[国境E]     </pre>	
<p>RECs (マルチ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>RECs に対して JICA から資金供与を行い、RECs の資金として施設建設を行う。</li> <li>対象となる国境選定に関しては JICA の承認を必要とする（実際は JICA が決める）。</li> <li>RECs は実施機関として必要な調査や業者の選定などを行う（JICA の同意事項とする）。施設自体の構造は単純であり現地調達業者でも施工は十分に可能。ただし、建設の施工監理を行うコンサルは必要。</li> <li>無償資金の供与とし、金額は 20～30 億円程度（3～4 つの国境分の資金）。</li> <li>資金供与のスキーム：国際機関への拠出金、国際機関への信託基金の設置、国際機関への無償資金協力など。</li> </ul> <p>※留意事項：①無償資金協力の国際機関への供与の可否、②UEMOA、ECOWAS の国際機関としての格づけ、③国際機関への拠出金、信託基金に関する方針、につき JICA 内で整理し外務省に確認する必要がある。</p> <p>■利点：①支援対象となる国ごとに協定を結ぶ必要がない、②日本国内の長い手続きが不要となる（閣議決定等）、③事業の準備・実施にかかる間接費の減少、④従来の無償での実施（日本の企業との契約）より廉価、などがあり、準備・実施にかかる手続きの労力や時間が大幅に短縮でき、タイムリーな支援が実現できる。</p>
<p>個別対応 (バイ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国境施設を建設する国と協力協定を結ぶ（1 国もしくは 2 国）。</li> <li>無償資金協力の工程に従い国内手続きを進める（着工まで 2 年は必要）。</li> <li>上記の工程を支援対象国ごとに行う。</li> </ul> <p>■時間や作業が多く非効率的であるばかりか、支援の時機を逸する可能性がある。</p>

表 3-5 施設建設以外のソフトコンポーネント事業モデル

その他の分野（ソフトコンポーネント）	
<p>西部アフリカでは UEMOA/ECOWAS のイニシアティブのもと OSBP 化が進められており、OSBP 実施委員会も設置されている。今後域内の OSBP 化が進むにつれて実施委員会の役割が増し、全体を総括するプロジェクトマネジャー（PM）的な人員配置が必要となると予想される。</p> <div style="text-align: center; margin: 20px 0;"> <pre> graph TD     A[RECs が議長を務める OSBP 実施委員会] --&gt; B[OSBP 全体を総括する プロジェクトマネジャー]     B --&gt; C[地域・法整備 プロジェクト]     B --&gt; D[地域・業務効率化 プロジェクト]     B --&gt; E[地域・研修 プロジェクト]     B --&gt; F[施設建設]                     </pre> </div> <p>分野別「横」支援 域内の OSBP 化事業全般の 実施を管理・推進する。</p> <p>実施委員会のもとで OSBP 化事業全般の管理を行う PM の役割 ならびに権限は大きく、重要な ポジションといえる。</p>	
【現状】	<ul style="list-style-type: none"> <li>西部アフリカの OSBP を推進する RECs は、UEMOA と ECOWAS の 2 つあり、両者は互いに連携している。しかし、本部がワガドゥグとアブジャであることから、どちらに実施委員会を設置するか決める必要がある。今回の調査の結果より、UEMOA の方がより積極的に地域の OSBP 化をリードしていることから、「OSBP 実施委員会」をワガドゥグに設置することが望ましいと考える。</li> <li>現在西部アフリカで行われている OSBP 化事業の準備ならびに実施状況を見ると、「施設建設」の対象国境の選定は「個別」対応的なアプローチとなっている。他方、「法整備」に関しては域内で共通する地域モデルの作成に取り組んでおり、「地域」的なアプローチをとっている。「研修」や「業務効率化」に関しては、必要性は十分認識されており、日本からの支援に期待する声が強く聞かれた分野である。しかし、現時点では具体的な支援アプローチはまだ検討されていない状況。JICA にとっては、具体的な支援のあり方を UEMOA に提案し、連携して実施するにはよい状況といえる。</li> </ul>
【分野別支援の基本スタンス】	<ul style="list-style-type: none"> <li>「法整備」への支援： 現在実施中である調査の進捗状況ならびに今後の実施計画の詳細を把握した上で、JICA の支援につき検討する。ただ、基本的には UEMOA を中心として調査が進んでおり、今後 JICA の支援が必要となる可能性は小さいと思われる。</li> <li>「研修」への支援： 法整備（三者間協定、国内法）の内容、ならびに OSBP 化にともなう国境業務の変更などを国境職員が理解する必要があることから、OSBP 運用の前に「研修」を実施することはマスト。JICA としては地域全体を対象とする枠組みを UEMOA/ECOWAS と連携して立ち上げ、実施体制の整備及び実施をリードするポジションを確保する（プロジェクトマネジャーの派遣）。</li> <li>「業務効率化」への支援： 業務システムの効率化は国境職員（税関職員が中心）のキャパビリティ的な要素が多く含まれることから、「OSBP 化の研修」というより税関業務全般を対象とした効率化支援を地域単位で展開する。なお、右支援のための人材確保が課題となる。</li> </ul>

<p>【プロジェクトの形態】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ UEMOA と E/N (G/A) を結び、UEMOA への直接支援として OSBP 事業を西部アフリカで展開する。</li> <li>※支援対象国の関係から、協定を結ぶ相手は便宜上 UEMOA ではなく ECOWAS (含 UEMOA) とすることを検討する (ECOWAS と協定を結んでも、加盟国であるブルキナファソを拠点として活動することには問題がないと思われる)。</li> <li>・ 「研修」単独、もしくは「研修」と「業務効率化」を組み合わせた形のプロジェクトを形成する。</li> <li>・ 事業のスキームは、「技プロ」もしくは「個別専門家派遣」とする。人員 (専門家) は UEMOA 事務局に派遣し、OSBP 実施委員会と連携するプロジェクトマネージャー (PM) とする。</li> <li>・ 派遣される専門家は、PM として OSBP 事業全般の管理を行う。PM は JICA が直接支援する事業 (研修関連) だけでなく、他ドナーや UEMOA が実施する施設建設や法整備調査など多くの事業の管理者となる。</li> <li>※本格的な実施段階になると、PM だけではすべての業務を取り扱うことは難しいことから、人員を補強する必要がある。「技プロ」であれば、業務調整型の専門家を派遣、「個別専門家派遣」であれば在外事業強化費で必要な人員を調達する。</li> <li>・ PM のポジションを JICA が取ることにより、OSBP 全般の事業を効率的かつ有効的に実施する。</li> <li>・ 専門家派遣 (ポジション取り) は早急に行うことが望ましいことから、まず、ブルキナファソ事務所づきの企画調査員を派遣し、UEMOA で右業務 (枠組み形成・実施準備) を行う対応をとることを検討する。</li> <li>・ 「研修」単独であれば、1 国境あたりに必要となる経費は 2,000 万～3,000 万円程度。「業務の効率化」 (キャパビル) は、支援対象、スコープにより経費は大きく異なる。「研修」と「効率化」を 1 つのプロジェクトとして行う場合も同様。</li> <li>・ 「研修」の事業は、UEMOA 事業支援の名のもと、JICA が実施機関として直接事業を行う。事業の実施対象国は UEMOA を含む ECOWAS 加盟国とする。</li> </ul>
--------------------	--

### 3-4 結論

JICA が西部アフリカで OSBP 支援を行う対象とする国境を選定し、本報告書の提案とする。JICA が東・南部アフリカで支援の経験があるのは、関税職員のキャパビルならびに法整備支援である。施設建設や ICT 関連の支援の実績はまだないが、施設の設計に関する支援は現在行っており、それに基づき円借款で施設建設が行われる予定である。これらの経験から JICA は ICT への支援を除いて OSBP 化に必要なすべての分野に対する支援が可能と考えられることから、提案では施設建設を柱にすべての分野を支援対象として検討した。

最後に、西部アフリカの主要回廊にある国境の多くはすでにドナーや RECs が支援を行っており、JICA が支援の対象とできる国境は限られていることが判明した。よって、支援対象を迅速に決定し、「支援表明」を関係者に行うことを提言に含めたい。



3-5 西部アフリカの OSBP 施設建設状況概要

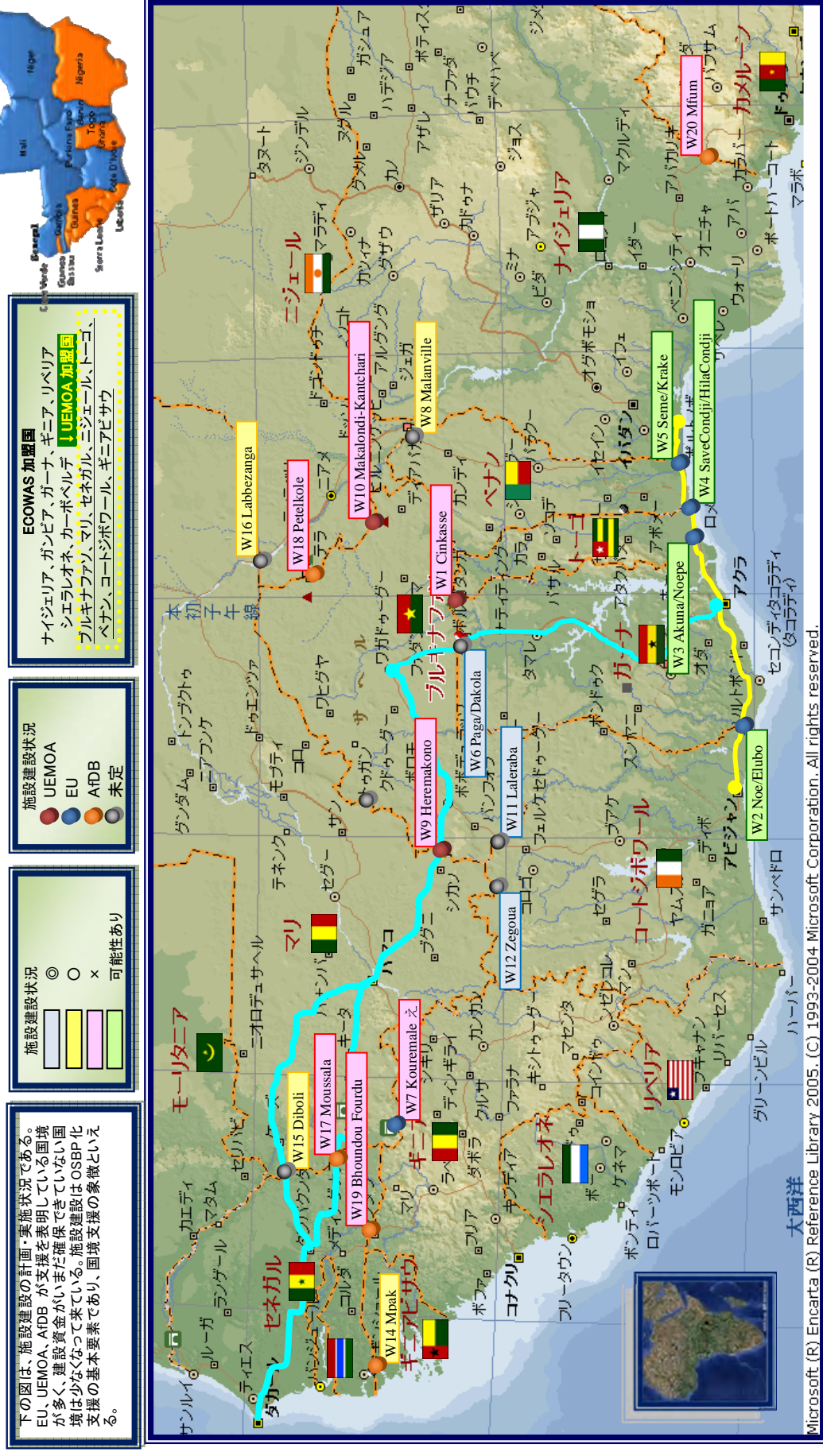


図 3-4 西部アフリカの OSBP 化実施状況 (UEMOA の OSBP 候補国境)

表 3-6 OSBP 化実施状況一覧表

国境	隣接国	回廊	RECs	施設の位置	施設建設	法整備	枠組支援	研修	コミュニティ開発
W1 Cinkasse	トーゴ ブルキナファソ	(ロメーニエメ/ワ ガ回廊)	UEMOA	②ブルキナファソ	UEMOA	EU	EU	EU	◎ (×協力隊派遣)
W1-1 Bittou	ブルキナファソ 国内通関所	(ロメーニエメ/ワ ガ回廊)	UEMOA	ブルキナファソ国内		-	-	-	◎ (△協力隊派遣)
W2 Noe / Elubo	コートジボワール ガーナ	アビジャン- ラゴス回廊	ECOWAS	③両国	EU	EU	EU	EU	○ (?協力隊派遣)
W3 Akuna / Noepe	ガーナ トーゴ	アビジャン- ラゴス回廊	ECOWAS	①国境上	EU	EU	EU	EU	? (?協力隊派遣)
W4 SaveKondji / HilaKondji	トーゴ ベナン	アビジャン- ラゴス回廊	ECOWAS	①国境上	EU	EU	EU	EU	? (?協力隊派遣)
W5 Seme / Krake	ベナン ナイジェリア	アビジャン- ラゴス回廊	ECOWAS	①国境上	EU	EU	EU	EU	◎ (×協力隊派遣)
W6 Paga / Dakola	ガーナ ブルキナファソ	アクラ-ワガー バマコ回廊	ECOWAS	②ガーナ					○ (○協力隊派遣)
W7 Kouremale	ギニア マリ		UEMOA	①国境上	EU	EU	EU	EU	? (?協力隊派遣)
W8 Malanville	ニジェール ベナン	(コトノー ニエメ回廊)	UEMOA	②ベナン		EU	EU	EU	? (△協力隊派遣)
W9 Heremakono	トーゴ ブルキナファソ	ダカール-バマ コワガ回廊	UEMOA	②マリ	UEMOA				? (?)
W10 Makalondi - Kantchari	ニジェール ブルキナファソ		UEMOA	①国境上	UEMOA				? (?)
W11 Laleraba / RCi	コートジボワール ブルキナファソ		UEMOA	②コートジボワール		-	-	-	? (?)
W12 Zegoua	コートジボワール マリ		UEMOA	②マリ		-	-	-	? (?)
W13 Koalou-Contentieux	ベナン ブルキナファソ		UEMOA	未定		-	-	-	
W14 Mpack	セネガル ギニアビサウ		UEMOA	②セネガル	(AfDB)	-	-	-	
W15 Diboli	マリ セネガル		UEMOA	②マリ		-	-	-	
W16 Labbezanga	マリ ニジェール		UEMOA	②マリ		-	-	-	
W17 Moussala (円借・無償関連)	セネガル マリ		UEMOA	②セネガル	AfDB				
W18 Petelkole (Dori-Tera)	ニジェール ブルキナファソ		UEMOA	②ニジェール	AfDF				
W19 Bhoundou Fourdu	セネガル ギニア		UEMOA	①国境上	AfDB				
W20 Mfum (円借関連案件)	ナイジェリア カメルーン		ECOWAS	②ナイジェリア	AfDB	AfDB (要検討)	AfDB (要検討)	AfDB (要検討)	

※色分けは施設建設を中心とした JICA による支援の可能性を示す ■ = ◎、■ = ○、■ = ×、■ = ☆



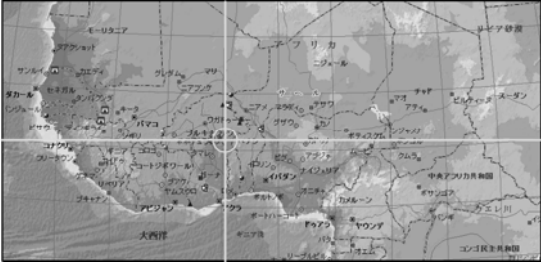
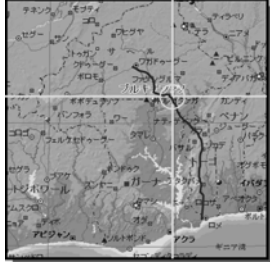
表 3-7 各国境における OSBP 支援現状・提言一覧

国境		回廊	現状・提言
W1	Cinkasse (トーゴ/ブルキナファソ)	(ロマーニエメ /ワガ回廊)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>西部アフリカ OSBP のパイロットとして事業が進捗しており注目度は高い。</li> <li>しかし、シンカセ国境では通関手続きを行っていないことからトラックの滞留は少ない。</li> <li>UEMOA の資金により建設はほぼ完成しているが、設計上の要因から機能性に問題がある。</li> <li>UEMOA が行っている法整備が遅れており OSBP 開業にはまだ時間が必要。</li> <li>国境をつなぐ道路ならびに橋梁の幅員不足から貨物車両が長蛇の列をなしている。</li> <li>当初は OSBP 化に伴い通関手続きをシンカセで行う計画であったが、設計上の問題から OSBP 化後も通関はシンカセ国境では行わない。</li> </ul> <p>【支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>インフラ支援： 国境道路ならびに橋梁の拡幅を行い、交通の円滑化を支援する(道路、橋梁の改修はいずれも小規模)。</li> <li>研修支援： 法整備を行っている UEMOA と連携して研修事業を行う。</li> <li>スキーム： インフラ支援は「無償資金協力」。研修は単独の場合は「在外プロ形」、地域支援型の場合は「技プロ」(おそらく時間的な制約から「在外プロ形」での支援が適当)。</li> <li>※西部アフリカ初の OSBP であり、また、アフリカ初の 1 国型 OSBP であることから、シンカセ支援に参加することは今後の西部アフリカ支援に役立つと考えられる。</li> </ul>
W1-1	Bittou (ブルキナファソ)	(ロマーニエメ /ワガ回廊)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>シンカセから 50 km 程度の距離にあるブルキナファソの地域税関。</li> <li>シンカセ国境では通関手続きを行っていないことから、ビトウー税関で通関手続きを行っている。よって、ビトウーに貨物車輛が大量に滞留している。</li> <li>シンカセが OSBP 化されてもビトウーで引き続き通関手続きが行われる予定である。よって、ビトウーの通関の改善を行わないことには問題の解決は図れない(シンカセの OSBP 化では越境時間の短縮はできない)。</li> </ul> <p>【提言】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通関手続の効率化支援： ①重量計ならびにスキヤナーの供与、②税関職員研修(キヤパビル)を行いビトウー税関の通関手続きの改善を支援する。</li> <li>スキーム： ①は無償(機材供与)。②は単独の場合は「在外プロ形」、地域型に含める場合は「技プロ」。</li> <li>※シンカセの OSBP 化が取りざたされているが、問題の解決にはビトウーでの通関の改善が不可欠。</li> </ul>
			<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>アビジャンーラゴス回廊(ALC)の交通量は非常に多く西部アフリカの物流の大動脈。</li> <li>EU が ALC 上の 4 国境の OSBP 化を支援する方針であるが、予算的な制約もあり支援対象を 3 国境に減らす可能性がある←要フォロー。</li> </ul> <p>【提言】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>EU と連携して、4 国境を対象とした OSBP 研修を行う。</li> <li>EU が支援建設対象を 4 から 3 国境にした場合は、EU が対象から外した国境に対して施設建設+法整備+研修の支援を行う。</li> <li>ALCO と連携して、HIV/AIDS、Road Safety、道の駅、などをコンポーネントとするコミュニティ支援を行う。</li> <li>※ALC 上の 4 国境での OSBP 化は大きな効果が期待でき、また日本のプレゼンスを強く示すことができることから、せひとも支援を実施したい回廊。</li> <li>※EU としても JICA と連携することで、①JICA の経験(チルンド)をシェアできる、②国境施設の建設コストを抑え、他の国境の支援に振り向けられることができる、③JICA との連携実績になる、などの利点があることから連携できる可能性は十分にある(アフリカ部が EC との情報交換を継続していくことが肝要)。</li> </ul>
W2	Noe / Elubo (コートジボワール/ ガーナ)	ALC	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政情の安定化とともにアビジャン港が活発化してきており、同国境の交通量も増加しているとの情報がある。</li> <li>現在 EU が支援を表明しており、「2 国型」OSBP が計画されている。</li> </ul> <p>【提言】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>EU と交渉し、コートジボワールもしくはガーナの国境施設の建設を譲り受け、施設建設ならびに研修支援を実施する。</li> <li>どちらか 1 カ国の施設建設は、2 国を対象とする施設建設より調整が安易である。EU 担当者と密に連携する。</li> </ul>
W3	Akuna / Noepe (ガーナ/トーゴ)	ALC	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「国境型」OSBP の建設を行うことが決まっている。現在準備調査が進められている。</li> </ul> <p>【提言】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>EU が支援対象から外した場合は積極的に支援の検討を行う。</li> <li>現場に関する十分な情報がないことから踏査を含む情報収集が必要。</li> <li>※JICA のガーナ事務所もしくはブルキナファソ事務所へ情報収集の依頼をするか、本部から担当者を派遣し現場視察を行う必要がある。</li> </ul>
W4	SaveKondji / HilaKondji (トーゴ/ベナン)	ALC	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「国境型」OSBP で調査が進められている。</li> </ul> <p>【提言】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Akuna/Noepe 同様情報収集を行う必要があるが、交通量が多く国境に滞留トラックがある状況は間違いないと思われる。</li> <li>よって、EU の方針だけでは積極的に支援を行う対象。その場合、施設建設、研修を支援の対象とする。</li> </ul>
W5	Seme / Krake (ベナン/ナイジェリア)	アビジャンー ラゴス回廊	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量が多く国境施設周辺にも貨物車両が滞留している。ベナン側だけで 100 台以上は滞留しているが、他の国境に比べ滞留時間は比較的短いと思われる。</li> <li>「国境型」の OSBP 施設の建設が EU によって計画されている。ただ、両国の施設が国境を境にして並んでいないが、法整備もなされておらず、オペレーションは従来の国境と同様で OSBP 化はされていない。</li> </ul> <p>【提言】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>支援対象として非常に有望な国境であることから、EU の支援方針に変更が生じた場合は、施設建設、法整備、研修のフルパッケージで支援を行う。</li> <li>支援対象候補として、施設建設および研修の支援の可能性につき検討し、日本の支援方針を整理しておく。</li> </ul>

W6	Paga / Dakola (ガーナ/ブルキナファソ)	アクラーワガ ーバマコ回廊	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・パガは西部アフリカ OSBP のパイロットであり、また、アフリカ初の 1 国型 OSBP であり高い期待が寄せられている。</li> <li>・当初 EU が支援を行う 7 国境に含まれていたが、予算上の制約から EU が支援対象を 5 か所に縮小した際に EU の支援対象から外された。</li> <li>・シンカセの施設が期待外れの結果となった現在、パガへの期待はより大きなものになっている。</li> </ul> <p>※EU が支援対象から外した理由は、ALC の 4 国境とコレマリ国境を優先したためである。これは、EU が選択したというより、ECOWAS 側の優先づけを EU が承認した結果だといえる(コレマリは ECOWAS より政治的な背景を理由に実施を求められた模様)。</p> <p>【提言】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ EU の決定を千載一遇のチャンスととらえ、西部アフリカ OSBP 支援実施の最優先事項として支援実施を検討すべき。</li> <li>・ 施設は 1 国型であり、ガーナ国内に建設される。スキームの問題もあることから、事前に ECOWAS ならびにガーナ政府と協議・調整を行う必要がある。</li> </ul>
W7	Kouremale (ギニア/マリ)		<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ EU が ACL 以外で支援を行う唯一の国境。</li> <li>・ 支援の理由として、交通量は限定的であるが、政治的、歴史的背景がある由。</li> </ul> <p>【提言】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日本が地域を対象とした OSBP 研修を行う場合に限り支援を検討する。</li> <li>・ 単独でソフト面の支援を行う必要はない。</li> </ul>
W8	Malanville (ベナン/ニジェール)	(コトノー ニエメ回廊)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ EU が支援対象を 7 国境から 5 国境に絞った際に、Paga と Malanville が支援対象から外された国境。</li> </ul> <p>【提言】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ EU の支援対象であったことから、ECOWAS での優先順位は高いと考えられる。よって、支援候補国境として支援実施を検討する。</li> <li>・ 情報がほとんどないことから、UEMOA 及び関係国から早急に情報収集ならびに現場視察を行う必要がある。</li> </ul>
W9	Heremakono (マリ/ブルキナファソ)	ダカールーバ マコーワガ回 廊	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ UEMOA が独自の予算で施設を建設する。 ※限られた情報しかない。</li> </ul> <p>【提言】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「地域型」で研修支援を行う場合に支援を検討する。</li> </ul>
W10	Makalondi - Kantchari (ブルキナファソ/ ニジェール)		<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ UEMOA が自己資金で施設を建設する予定。 ※ほとんど情報がない。</li> </ul> <p>【提言】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「地域型」で研修支援を行う場合に支援を検討する。</li> </ul>
W11	Laleraba / RCI (コートジボワール/ ブルキナファソ)		<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 回復基調にあるコートジボワールのアビジャン港から、ブルキナファソ・マリの内陸国に延びる回廊上の国境。特に、内陸国であるブルキナファソ・マリにとってはアビジャン港からの輸入経路を確保する意味から非常に重要な国境。</li> <li>・ ※JICA ブルキナファソ事務所も両国境の重要性ならびに OSBP 化の必要性を認識。</li> </ul> <p>【提言】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JICA としても建設支援の対象候補として、しかるべき時期に両国境の現地調査を行い、支援の方針を検討する。</li> </ul>
W15	Diboli (セネガル/マリ)		<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ OSBP については、機能調査も実施されておらず、予定地のみがある。調査を行う予定も現時点ではない。</li> </ul>
W17	Moussala (円借・無償関連)		<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 円借款による回廊整備実施中。国境施設はまだ存在しておらず、国境橋はわが国の無償資金協力として建設予定。OSBP 施設建設は先方負担事項としているが、AfDB の無償資金協力にて建設予定。</li> </ul> <p>【提言】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施設建設完工スケジュールにあわせたソフト支援を検討。</li> </ul>
W20	Mfum (円借関連案件)		<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JICA と AfDB が EPSA 案件として実施する道路改修事業の対象区区内の国境。</li> <li>・ AfDB が OSBP 建設のための資金(無償)を ECOWAS に供与し、ECOWAS が恒営業として OSBP 施設の建設を行う(1 国型)。</li> <li>・ トランス・アフリカ・ハイウェイ上に位置するが、交通量は限定的。</li> <li>・ 現時点では国際回廊とはいえない状況ではあるが、道路改修事業による物流促進効果を高めるために OSBP 化が検討できるものと考えられる。</li> </ul> <p>【提言】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 円借案件であることから、AfDB と連携してソフト面の支援を行うことを検討する。</li> </ul>



3-6-1 W1 シンカセ (ブルキナファソ・トーゴ国境)

W1: Cinkasse (シンカセ)	
国	・  ブルキナファソ (シンカセ) ⇔  トーゴ (シンカセ)
国境施設	・ ブルキナファソ側の国境 (シンカセ) に OSBP 共同施設を建設 (1 国型)
RECs	・ UEMOA (リード) + ECOWAS (サブ)
回廊	・ トーゴのロメ港とブルキナファソのワガドゥグを結ぶ国際回廊
位置	 
現状	<p><b>【交通量】</b></p> <p>シンカセ国境にあるブルキナファソ税関事務所から得たデータでは、2008 年にトーゴからブルキナファソに向けて国境を通過した貨物車両は約 6 万 1,735 台であり、1 日の平均は 171 台程度となる (※参照)。また、国境税関職員によると、現在の交通量は 1 年前に比べ約 2/3 にまで減少しており、世界的な経済不況のあおりを被っているとのことであった。ちなみに、調査日前日 (3 月 6 日) のトーゴからの貨物車両は 132 台で、前月 (2 月) の合計は 6,631 台であった由。</p> <p><b>【滞留状況】</b></p> <p>現在シンカセ国境税関 (ブルキナファソ側) では 130 万 CFA (約 26 万円) 以下の輸入品に対する通関手続きが行える。しかし、実際には通関手続きは行っておらず、車輛の入国許可を行っているのみ。よって、貨物車両の滞留は生じていない。しかし、トーゴとブルキナファソの国境を結ぶ道路ならびに橋梁の幅員が狭いこともあり、両国国境施設の間を中心に貨物車両が長蛇の列をなしている。シンカセで入国した車輛はすべてビトゥー (シンカセから約 50km) にある地域税関所で通関手続きが行われる。</p> <p><b>【施設】</b></p> <p>現在使用している旧施設は手狭で、老朽化が進んでおり、典型的なアフリカの国境施設といえる。シンカセでは通関を行っていないことから、貨物車輛の滞留は少なく、また貨物車輛用の駐車場、検査場もない。現在、UEMOA の資金により OSBP 建設工事が進行中 (ほぼ完成の状態) である。ただ、建設工事が完工し、スキャナー、ウェイブリッジの設置が完了したにもかかわらず、法整備 (三者間合意: UEMOA、ブルキナファソ、トーゴ) の進捗が遅れていることから OSBP 開業の日程は未定の状態。UEMOA 関係者の話では、2009 年後半 (～年末まで) に三者間合意に署名することを念頭に置いているとのこと。よって、シンカセ OSBP の開業は早くも 2009 年後半、遅れを勘案すると 2010 年前半とみることができる。</p> <p>国境税関職員の理解では、OSBP 開業にあわせて同国境にて通関手続きを行うとのことであった。しかし、UEMOA 担当者によるとその計画はすでに変更されており、OSBP 化後も同国境では通関は行わずこれまで通りビトゥーで通関を行う由。また、計画変更の理由としては、OSBP の設計による制約を主な要因として挙げている。具体的には、①駐車場の広さが不十分、②貨物車輛検査施設の不</p>

	<p>足、③設計の不備（デザイン重視で機能が欠如）など。これは、OSBP のデザインを税関、入管、検疫等の手続きに関する知識のない建築家が OSBP のイメージだけを手掛かりに設計を行ったことが原因といえる。その結果、本来の国境施設に含まれる機能が十分に考慮されない設計となった。ただし、その責任は当然設計者だけにあるのではなく、むしろ設計案を関係者に図ることなく D/D、建設へと進めた UEMOA にあるように思われる。この件に関し UEMOA に聞いたところ、「よいレッスンとして今後の OSBP に生かす」との回答であった。今後の OSBP とはパガのことを指しており、パガでは 1 国型の地域モデルをつくるべく現在国境機関関係者とデザインの調整を行っているとのことであった。シンカセは西部アフリカ OSBP のパイロット事業であり、また、アフリカ初の 1 国型 OSBP 施設（タイプ 2）での OSBP であることから注目を集めているだけに「失敗例」とされていることは非常に残念なことである。</p> <p>【コミュニティ】</p> <p>露天商、行商などの姿はあるが貨物車輛の滞留が少ないことから、運転手相手の商売を行うグループの規模はそれほど大きくはないと思われる。また、すべての車輛がビトウで通関を行うことから、国境であるシンカセでは休憩をとらずに、50km 先のビトウで通関と休憩を行うパターンがあるように思われる。</p>						
ドナーによる支援状況	<p>【OSBP】</p> <p>①施設建設、②法整備、③研修のうち、①②を UEMOA が実施中。①は UEMOA の独自財源により実施され、②は UEMOA と EU が連携して支援を行っていると思われる（EU 情報では、シンカセへのソフト面の支援を行っている）。</p> <p>※国境職員への OSBP 実施に関する研修を行う必要があるが、現時点で計画・予算確保はなされていない由。ただ、EU は研修支援に向けられる資金を ECOWAS に入れていることから、EU が研修を実施する可能性が高い。</p> <table border="1" data-bbox="336 1227 1129 1272"> <tr> <td>施設建設</td> <td>UEMOA</td> <td>法整備</td> <td>EU・UEMOA</td> <td>研修</td> <td></td> </tr> </table>	施設建設	UEMOA	法整備	EU・UEMOA	研修	
施設建設	UEMOA	法整備	EU・UEMOA	研修			
提言							
JICA の支援	<p>施設建設に関しては、スキャナー、ウェイブリッジも設置されており JICA が支援を行う余地はない〔今後 OSBP プロシジャーにあわせた調整（敷地内道路、塀等）が必要なる可能性はある〕。ただ、シンカセは、西部アフリカのパイロットであり、かつアフリカ初の 1 国型 OSBP であることから特別な意味のある国境である。よって、日本としても何らかの支援を行うべきと考える。シンカセ支援を、西部アフリカの OSBP 支援において日本のプレゼンスを示す、また、1 国型 OSBP の経験を得るよい機会ととらえ、ぜひとも前向きに検討してほしい。支援内容としては、UEMOA と連携した①研修実施、ならびに、トーゴとブルキナファソの両国間に長い列をなす貨物車輛への対応として、②国境地帯の道路ならびに橋梁の改修を行うことが考えられる。</p> <p>【支援内容】 OSBP 研修、ならびにインフラ整備</p>						

## 現場視察記録

シンカセ(ブルキナファソ側)

既存の施設



税関事務所

出入国管理事務所(警察)

国境線付近



両国の国境施設を結ぶ道路・橋梁の幅員不足から貨物トラックの列ができています

新施設



一般車両・バス(Passenger)用ターミナルの全景



一般車両が出入国手続きのために通過する回廊部分


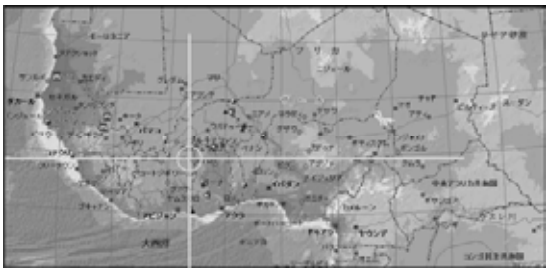
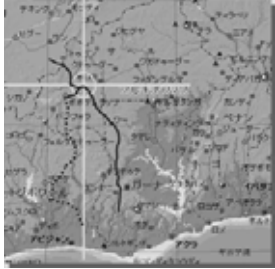
重量計とスキャナー

コミュニティ



国境付近の様子

3-6-2 W1-1 ビトゥー (ブルキナファソ)

W1-1: Bittou (ビトゥー)	
国	・  ブルキナファソ
国境施設	・ ブルキナファソの国境 (シンカセ) より 50km 地点にある通関施設
RECs	・ UEMOA
回廊	・ トーゴのロメ港とブルキナファソのワガドゥグを結ぶ国際回廊上
位置	 
現状	<p><b>【役割】</b>            ブルキナファソ最大の地域税関であり、主にシンカセ (ブルキナファソ・トーゴ国境) からの輸入貨物の通関を行っている。駐車スペース (敷地) はかなり広く、貨物車両 2,000 台を収容できる。ビトゥーで通関を行う車両の 80% がトーゴ、20% がガーナから入国している。トーゴやガーナが原産である輸出品は少なく、ロメ港 (トーゴ)、テマ港 (ガーナ) からブルキナファソへの輸出もしくは第三国への通過貨物 (トランジット) が多い。シンカセ国境の OSBP 化以降も通関手続きはシンカセでは行わず、ビトゥーで引き続き行われる (UEMOA 担当者)。</p> <p><b>【交通量】</b>            上記の通り、ビトゥーは域外からの輸入品を内陸国であるブルキナファソ、マリ、ニジェールへ輸送する重要な物流経路であり交通量も多い。ビトゥー税関職員から得た情報では、少ない日で 100~150 台/日、多い日で 200~300 台/日の貨物車両の通関を行っている。そのうち、ブルキナファソへの輸入は 30~40% で、トランジット貨物が 60~70%。トランジット貨物の行き先は、ニジェールが 70%、マリが 30% (+コートジボワールが若干)。</p> <p><b>【滞留状況】</b>            調査日 (3 月 7 日) の滞留車両は約 80 台程度。ちなみに、2007 年 11 月の踏査では 200 台以上の車両が滞留していた。この変化は、世界不況の影響による貿易量の減少によるところが大きいと思われる。税関職員によると、通関手続きに要する時間は半日程度とのことであるが、実際に通関申告 (デクレイション) を行ってから完了 (リリース) までの時間はもう少し長いと思われる。同税関には商工会議所が設置した重量計 (ウェイブリッジ) が 1 台設置されている。1 回の使用料は 7,160CFA で使用者負担となっている。同ウェイブリッジは機能が低く、また故障が多いことから検査に支障が出ている由。スキャナーは設置されていない。</p> <p>※UEMOA が行った調査から、シンカセで入国後ビトゥーへ移動する行程 (約 50km) の間に多くの貨物車両が行方不明になっていることが判明。これは、通関手続き前の関税を支払う前の保税品をブルキナファソ国内で販売することが目的とみられる。シンカセの OSBP 化後も通関に関しては同様の手続きが行われることから看過できない大きな問題であり、何らかの対応が必要。</p>



	<p>【コミュニティ】</p> <p>滞留車輛が多いことから運転手をターゲットとした露天、行商人はかなり多い。税関付近のコミュニティ（住人）自体の人口も多いと思われる。</p>					
ドナーによる支援状況	<p>UEMOA の話では、現時点では UEMOA を含めどのドナーもビトゥー支援の実施や検討を行っていない由。</p>					
	<table border="1"> <tr> <td>施設建設</td> <td>UEMOA</td> <td>法整備</td> <td>EU・UEMOA</td> <td>研修</td> <td></td> </tr> </table>	施設建設	UEMOA	法整備	EU・UEMOA	研修
施設建設	UEMOA	法整備	EU・UEMOA	研修		
提言						
JICA の支援	<p>【ビトゥー税関機能の強化】</p> <p>① シンカセ国境では通関手続きは行っておらず、シンカセから入国した車両はビトゥー税関で通関を行っている。</p> <p>※ビトゥーで通関手続きを行っているのは、ロメ港からトーゴ国内を經由しシンカセからブルキナファソに入国する貨物車、ならびにテマ港からガーナ国内を通りブルキナファソに入る貨物車。</p> <p>② よって、通常国境で生じている貨物車輛の滞留は「シンカセ」ではなく、ビトゥー税関所で起きている。</p> <p>③ シンカセが OSBP 化された後も、施設機能の制約等からシンカセでは通関手続きを行わず引き続きビトゥーで行う方針。</p> <p>④ シンカセの OSBP 化だけでは越境交通（通関）の実質的な改善は行えず、ビトゥー税関の機能強化が不可欠。</p> <p>上記より、ビトゥー税関の機能強化を行い通関時間の短縮を行うことが回廊の交通促進に必要である。</p> <p>【支援内容】</p> <p>① 機材供与：ウェイブリッジならびにスキャナーの供与（無償資金協力）</p> <p>② 研修：税関職員ならびに手続き代行業者へのキャパビル研修（技プロ）</p> <p>③ トラッキングシステム強化：シンカセ⇒ビトゥー間の貨物車輛移動管理強化（技プロ）</p>					

## 現場視察記録

**ビトゥー**

滞留状況










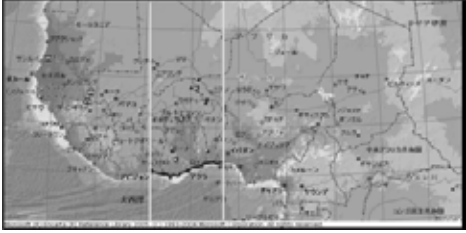
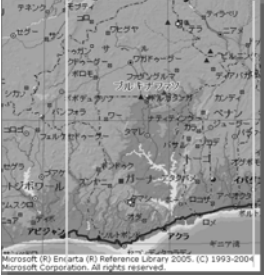
ビトゥー税関で通関手続きを待つ貨物車輛





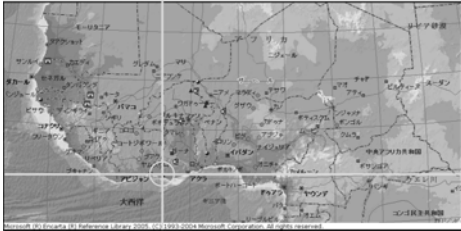
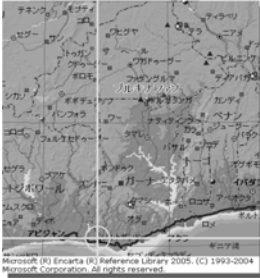



貿易車両
税関事務所
輸入車
重量計

3-6-3 W2~W5 アビジャンーラゴス回廊

W2~W5: Abidjan-Lagos Corridor (ALC)	
回廊	・ アビジャンーラゴス回廊：西アフリカの海岸線を結ぶ物流の大動脈
国	・  コートジボワール  ガーナ  トーゴ  ベナン  ナイジェリア
RECs	・ ECOWAS (リード) + UEMOA (サブ)
位置	 
現状	<p>アビジャンーラゴス回廊 (ALC) は文字どおりコートジボワールのアビジャン港とナイジェリアのラゴスを結ぶ西部アフリカ随一の交通量を誇る地域回廊である。西部アフリカ沿岸を東西に走る ACL には 5 カ国、5 都市、5 港湾、4 国境が含まれる (※1)。5 港からの輸入品は、各港から内陸国へと続く所謂「縦」の回廊を利用して輸入国の「国内」及び「内陸国」へと輸送される。それに対して ALC は「横」の回廊であり、国や港によって異なる輸入品ならびに各国の国内生産品を輸送する役目を果たしている。ALC 回廊は地域の重要な交易路であり、同回廊の貿易・交通の促進は地域経済に大きく貢献するものと思われる。よって、国境交通の改善の効果は大きく他回廊では得られないインパクトが期待できる。</p> <p>ALC を利用した「横」移動を整理すると、①輸送距離が短い、②外港をもつ都市が多い、③都市間の輸送需要が高い、④双方向の輸送需要がある、であり、これはアフリカの他の回廊ではみられない特徴である (※2)。特に交通量が多いアクラーラゴス間は全長 460 km しかなく、そこにアクラ、ロメ、コトヌ、ラゴスの 4 主要都市があり、都市間の平均距離は 115 km とかなり短い。これは国境がなければ 1 時間半程度で輸送 (移動) が可能な距離である。「横の回廊」である ALC の輸送は、機動性、迅速性、定時性に優れており、それが ACL の交通量をさらに押し上げている。他方、「縦の回廊」は他のアフリカの回廊と同様、輸入国ならびにその後背地である内陸国への長距離輸送を主な役割としている。</p> <p>(※1) 港：アビジャン港、テマ港 (ガーナ)、ロメ港 (トーゴ)、コトヌ港 (ベナン)、ラゴス港 (ナイジェリア)。          国境：Noe/Elubo (コートジボワール・ガーナ)、Akuna/Noepe (ガーナ・トーゴ)、SaveKondji/HilaKandji (トーゴ・ベナン)、Seme/Krake (ベナン・ナイジェリア)。域外から西部アフリカへの輸入の多くは上記 5 港にダカール (セネガル) を加えた 6 港の取り扱いが多い。</p> <p>(※2) ①⇒輸送時間が短いことから、トラック 1 台あたりの輸送回数を増やすことができる、③⇒輸送業界に競争が生まれる、④⇒双方向の需用は片荷を減らす、ことから ACL では輸送料金が比較的低いと予想される。</p>

ドナーによる支援状況	<p><b>【回廊整備】</b></p> <p>ACL 支援は「WB」＋「ECOWAS」を軸に他ドナーが連携して行われている。WB は道路整備（インフラ）ならびに HIV/AIDS 対策を柱とした支援を展開している。他方 EU は ACL 上の 4 国境を対象として OSBP 化にかかわる支援を実施している。</p> <p><b>【OSBP】</b></p> <p>EU は ACL 上の全 4 国境を対象として、施設建設、法整備、研修等の OSBP 実施に必要な支援を行う予定。現在は調査段階であり、早ければ 2009 年末にも施設建設の業者選定に入る予定（おそらく遅れると思料）。上記のとおり EU によってすべての支援が行われる計画であるが連携の余地はあると思われる。EC 本部で得た最新の情報では、EU は予算の制約から支援対象の国境数を同回廊上の 4 ヶ所から 3 ヶ所に削減する可能性がある。</p>					
	施設建設	ECOWAS	法整備	ECOWAS	研修	ECOWAS ←EU が資金供与
JICA の支援	<p>ACL 上に位置する、①ノエ・エルボ、②アクナ・ノエペ、③サベコンジ・ヒラコンジ、④セメ・クラケ、の 4 国境は非常に重要であり、支援対象として非常に魅力的である。ALC 支援はその必要性（需要）や注目度が高いこともあり、日本のプレゼンスを示す意味でも最適な国境といえる。しかし、同 4 国境はすでに EU が支援を行うことが決まっており普通に考えると日本の出番はない。よって、ALC の 4 国境に関しては、「どの国境で何ができるか」ではなく「どうやったら ACL 支援が行えるか」との観点から野心的な提言を行ってみたい。</p>					

W2~W5: Abidjan-Lagos Corridor (ALC)	
W2: Noe-Elubo (ノエーエルボ)	
国	<ul style="list-style-type: none"> <li>  コートジボワール (ノエ) ⇔  ガーナ (エルボ)                 </li> </ul>
国境施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>両国のそれぞれ国境施設を設置 (2 国型)</li> </ul>
RECs	<ul style="list-style-type: none"> <li>ECOWAS (リード) + UEMOA (サブ)</li> </ul>
回廊	<ul style="list-style-type: none"> <li>アビジャンーラゴス回廊：西部アフリカの海岸線を結ぶ物流の大動脈</li> </ul>
位置	 
現状	<p><b>【交通量】</b></p> <p>ベナンに拠点を置くアビジャンーラゴス回廊プロジェクト事務局 (ALCO) 及び支援するグローバルファンドによる四半期報告 (2008 年 9~11 月) における交通量調査によると、日平均全車両の交通量は 1,096 台、うち貨物車両交通量は 96 台である。アビジャン港はコートジボワールの政治的な安定もあり、近年着実に取扱量を伸ばしており、近い将来完全復活を遂げるとの見方もある。コートジボワールならびにアビジャン港の復活のインパクトは、マリ・ブルキナファソ・ニジェール等の内陸国に加え、ACL の沿岸国にも及ぶものと思われる。2006 年にガーナ側のエルボを視察した際には、内戦の影響からコートジボワール経済が停滞していた時期で、アビジャン港の取扱量も減少しており、同国境の交通量もかなり限定的であった (視察報告参照)。</p>
提言	
JICA の支援	<p>ノエ・エルボ国境の OSBP 施設は「2 国型」になる予定。ちなみに、ALC の他の 3 国境はすべて「国境型」である。2 国型になる理由のひとつは国境が川であることが考えられる。</p> <p><b>【施設建設】</b></p> <p>施設が 2 国型であることから、コートジボワールもしくはガーナのどちらか 1 ヶ所の施設建設を無償で行う。その場合、①日本国内 (JICA+外務省) の方針決定、②EU への連携要請と合意、が必要となる。EU としても、①日本との連携事業となる、②ノエ・エルボ支援の実績は残る (どちらか 1 ヶ国の施設支援)、③不足気味の ACL 国境支援予算の節約ができる、などの利点がある。ポイントとなるのは、日本側 (無償事業) の決定に要する時間+実施 (着工) までの時間をどこまで短縮できるかである。</p> <p><b>【法整備】</b></p> <p>ECOWAS を中心として三者間協定 (Trilateral Agreement) の地域モデルを作成</p>

する予定。この三者間協定作成プロセスでの支援は基本的に必要ないと思われる。

**【研修】**

ECOWAS (UEMOA) と連携し、域内の国境を対象とした研修プログラムを実施する。日本が支援の枠組みを作成し研修分野のリードとなり、他のドナーと連携することが求められる。

**【コミュニティ支援】**

ノエ、エルボともにローカル・コミュニティが国境施設沿いに広がっており、コミュニティ開発支援の可能性は高いと思われる。ただ、安全管理の点から協力隊の派遣ができないことから現時点での支援は難しい状況。

現場視察記録




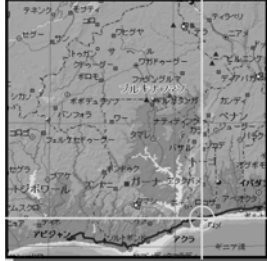
エルボ国境視察：2006年9月



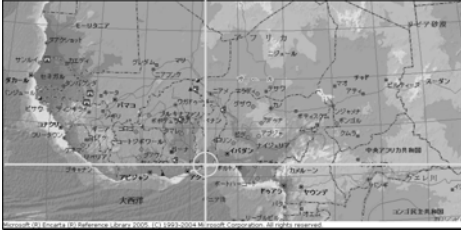
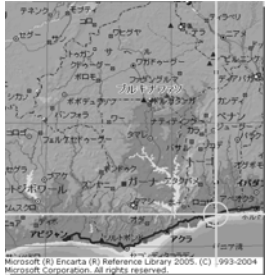
国境付近

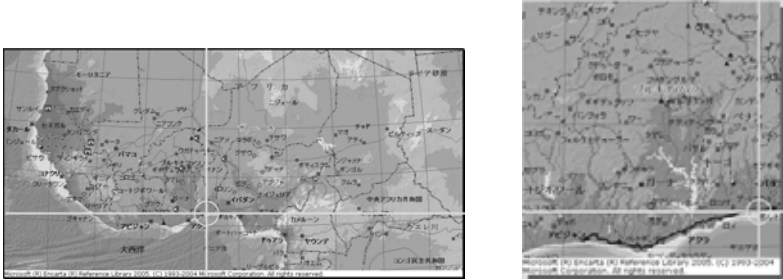

国境付近の道路では露天商が路肩に内側（道路の一部）までせり出しており、1車線分の道幅程度が走行可能となっている状況（双方向通行は無理）。道路舗装も劣化しており改修が必要と思われる。露天商、小規模個人商店、物売りが多くかなり雑然としているが、道路に駐車トラックはなかった。国境近くの間接地帯（No-man's land）から見る限りでは、象牙海岸の国境付近の道路状況はガーナ側よりかなり悪いように見受けられた。

国境施設概要

		ガーナ
税 関	業務時間	06:30-18:30（象牙は24時間体制の由）
	体 制	76名：3グループ制で1グループは20名程度 幹部は6名
	通関時間	出入国ともに30分程度
	システム	GCNetを導入中
	保税輸送	ボンドとエスコートを併用
交通量	貨 物	出国5～6台/日。入国5～6台/日
駐車施設	貨物車	15台程度収容・通関後2日間は無料
計量橋		故障中（長期間）
滞留状況	貨物車	5台程度
その他		全天候型の積荷検査施設完備。補完倉庫も充実 HIV感染予防啓発活動のための施設建設中。USAIDの支援により実施予定の由（要確認）

W2～W5: Abidjan-Lagos Corridor (ALC)	
W3: Akuna-Noepe (アクナーノエペ)	
国	・  ガーナ (アクナ) ⇔  トーゴ (ノエペ)
国境施設	・ 国境線上に施設を設置 (国境型)
RECs	・ ECOWAS (リード) + UEMOA (サブ)
回廊	・ アビジャンーラゴス回廊：西部アフリカの海岸線を結ぶ物流の大動脈
位置	 
現状	<p><b>【交通量】</b></p> <p>日平均全車両の交通量は、682 台と同回廊上の国境のなかでは最も少ない。このうち貨物車両における日平均交通量は 260 台。</p>
提言	
JICA の支援	<p>アクナ・ノエペ国境の OSBP 施設は「国境型」になる予定。ECOWAS がリードする ACL では「国境型」が基本型となっている。アクナ・ノエペ国境の視察は行っておらず運営形態はわからない。しかし、ACL 上のセメ・クラケ (ベナン・ナイジェリア) の国境は ECOWAS の支援により「国境型」の施設配置となっており、アクナ・ノエペでも「国境型」の配置となっている可能性がある。</p> <p><b>【施設建設】</b></p> <p>ACL の他国境同様に重要な国境であり、日本としては支援の可能性を探りたい。EU が ACL4 国境の事業費の積算見直しを行っており、その結果次第では支援対象国境を 1 つ減らす可能性がある。よって、日本としては EU が支援を取り止める場合に備え、施設建設を前提とした支援方針を整理しておく必要がある。</p> <p><b>【法整備】</b></p> <p>ECOWAS を中心として三者間協定 (Trilateral Agreement) の地域モデル (プロトタイプ) を作成する予定。この三者間協定作成プロセスでの支援は基本的に必要ないと思われる。</p> <p><b>【研修】</b></p> <p>ECOWAS (UEMOA) と連携し域内の国境を対象とした研修プログラムを実施する。日本が支援の枠組みを作成し研修分野のリードとなり、他のドナーと連携することが求められる。</p> <p><b>【コミュニティ支援】</b></p> <p>現場踏査を行っていないことから詳細は不明。ただ、ALC の交通量から判断すると、国境付近にはそれなりの規模のコミュニティが存在することが予想される。また、ALC 回廊上での「道の駅」の展開も積極的に探っていきたい。</p>

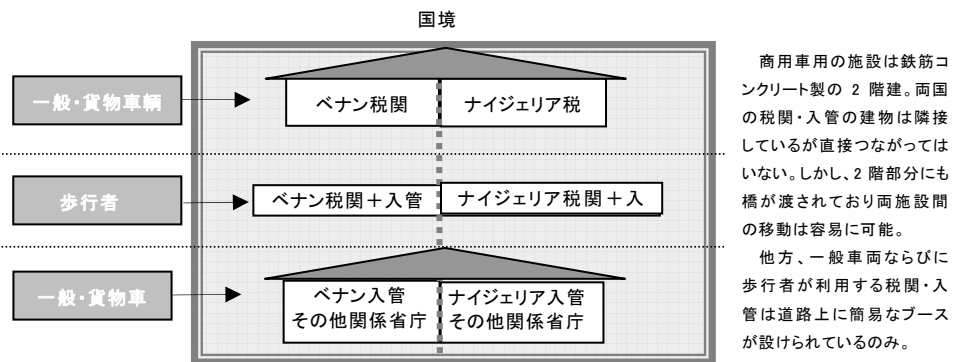
W2~W5: Abidjan-Lagos Corridor (ALC)	
W4: Savekondji-Hilakondji (サベコンジ-ヒラコンジ)	
国	・  トーゴ (サベコンジ) ⇄  ベナン (ヒラコンジ)
国境施設	・ 国境線上に施設を設置 (国境型)
RECs	・ ECOWAS (リード) + UEMOA (サブ)
回廊	・ アビジャン-ラゴス回廊：西部アフリカの海岸線を結ぶ物流の大動脈
位置	 
現状	<p><b>【交通量】</b></p> <p>日平均全車両の交通量は、2,068 台と同回廊上の国境のなかでは最も多い。このうち貨物車両における日平均交通量は 290 台。</p>
提言	
JICA の支援	<p>サベコンジ・ヒラコンジ国境の OSBP 施設は「国境型」になる予定。他の ALC 上の国境同様 ECOWAS のリード、EU の資金による OSBP 化支援が行われている。本国境の視察は行っておらず現場の状況に関する情報はないが、側聞する限りでは交通量が多いことは確かだと考えられる。今後なるべく早い時期に、ALC 回廊ならびに国境の踏査を行う必要がある。</p> <p><b>【施設建設】</b></p> <p>EU の資金で建設されることになっている。ただ、OSBP 建設費用の上昇などから EU の計画にも資金的な制約が出始めている。よって、今後本国境の施設整備に関しても、日本が支援できる可能性は残されている。日本としては ALC 回廊上の 4 国境の優先順位ならびに支援の可能性につき検討しておくべき。</p> <p><b>【法整備】</b></p> <p>ECOWAS (EU) が法整備も行うことから日本が支援する必要はないと思われる。</p> <p><b>【研修】</b></p> <p>ECOWAS (UEMOA) と連携し、域内の国境を対象とした研修プログラムを実施する。その場合、日本が支援の枠組みを作成し研修分野のリードとなり、他のドナーとの連携・調整役を務めるべき。</p> <p><b>【コミュニティ支援】</b></p> <p>現場踏査を行っていないことから詳細は不明。ただ、ALC の交通量から判断するに国境付近にはそれなりの規模のコミュニティが存在すると予想できる。また、ALC 回廊上での「道の駅」の展開も可能性がある。</p>

W2～W5: Abidjan-Lagos Corridor (ALC)	
W5: Seme-Krake (セメークラケ)	
国	・ ベナン (クラケ) ⇔ ナイジェリア (セメ)
国境施設	・ 国境線上に施設を設置 (国境型)
RECs	・ ECOWAS (リード) + UEMOA (サブ)
回廊	・ アビジャンーラゴス回廊：西部アフリカの海岸線を結ぶ物流の大動脈
位置	
現状	<p><b>【交通量】</b></p> <p>日平均全通行車両は 1,704 台であり、うち貨物輸送トラックは 95 台にすぎないが、同国境はアビジャンーラゴス回廊上の 4 国境のうち最も旅客公共輸送車両が多く、また同国境の全通過車両の 26% を占めている。</p> <p><b>【滞留状況】</b></p> <p>ベナン側の国境であるクラケの貨物車輛の滞留は 100～150 台程度。国境施設の駐車場 (未舗装) や付近の空き地に多くのトラックが駐車していた。滞留時間 (国境での待ち時間) は定かではないが、通関手続きに要する時間は滞留車両の数に比べて短く、ALCO 四半期報告によると、貨物車両 1 台の越境通過平均時間はクラケで 89 分であり、年間の四半期調査の推移から 39% の時間短縮となっている。ただし、越境時間とは税関の手続き開始から検査終了までの時間である。</p>  <p style="text-align: center;"><b>国境施設裏駐車貨物</b></p> <p><b>【国境施設】</b></p> <p>ベナン税関職員によると、重量計 (ウェイブリッジ) が設置されており機能しているとのことであったが、踏査当日 (3 月 2 日) は故障している様子で使用されていなかった。ベナン側にスキャナーはなかったが、ナイジェリア側にあるとのことであった。</p> <p>セメ・クラケ国境で注目すべきは、現在使用されている施設配置が OSBP となっていることである。現在アフリカで計画・実施が進んでいる OSBP のスタイル</p>



は、①国境型、②1国型、③2国型、の3タイプに分類できるが、セメ・クラケ国境は①国境型といえる。通常の国境型は国境上に1つの共通施設を作成するが、セメ・クラケは施設が税関と入管（+その他省庁）の2つに分かれており、「国境分離型」と位置づけることができる。関係者によると、現在の国境施設は少なくとも20年以上前にECOWASの支援で建設された由。おそらく、当時の施設設計のコンセプトは、両国の国境施設を近づけ手続きのための移動をなくすことによる効率化（時間短縮）であったと思われる。このアプローチは北米などの先進国で例がある。利点は、両国国境職員は基本的に自国内のみで業務を遂行することから、オペレーションのための法整備や取り決めを行わなくて済むことといえる。

※クラケの越境時間が交通量の割に短い理由のひとつが「国境型」の施設配置にあるとの印象を受けた。しかし、手続き・プロシジャー等の運用面での整備が行われていないことから国境施設は混沌としており、さらなる効率化が求められる。



**【コミュニティ】**

通関手続きが行われる場所であり滞留車輛が多いことから、運転手をターゲットとした露天、行商人はかなり多い。税関付近のコミュニティ（住人）自体の人口も多いと思われる。

**提言**

JICA の支援

**【施設建設】**

セメ・クラケ国境の OSBP 施設は EU の資金で建設される予定であり、「国境型」が計画されている。ただ、OSBP 建設費用の上昇などから EU の計画にも資金的な制約が出始めている。よって、今後本国境の施設整備に関しても、日本に支援の機会が訪れる可能性はある。その場合に備え、日本としては ALC 回廊上の 4 国境の優先順位ならびに支援方針につき検討しておくべき。※必要に応じて EC と連絡をとる。

**【法整備】**

EU が法整備支援も行う予定。法整備の支援はその性質上、成立支援のプロセスが複雑化し時間を要する可能性があることから、日本は積極的に支援を行う必要がないと思われる。

**【研修】**

ECOWAS (UEMOA) と連携し、域内の国境を対象とした研修プログラムを実施することができる。日本が支援の枠組みを作成し研修分野のリードとなり、他のドナーとの連携の調整役を務めるべき。

**【コミュニティ支援】**

国境施設付近にはかなり多くの商店がある。そのほかにも規模の小さい露天商、行商人が活動している。また、商用車・一般車の運転手や地元民などを加えた国境利用者全体の人口はかなりの規模になる。こうした状況から、国境付近には大きいコミュニティが存在すると予想できる。よって、国境付近のコミュニティに関するベースライン調査を行った上で今後の支援方針を検討することを提言したい。また、交通量が多く回廊周辺に多くの露天商が立ち並んでいるコトヌとクラケ国境 (ALC 回廊上) では、「道の駅」の展開を検討するための調査を行いたい。

## 現場視察記録

### クラケ（ベナン）

#### 一般車両



国境施設は多くの人と車両であふれている。徒歩もしくは荷車はほとんど通関手続きを行わず両国間を移動している様子。



徒歩・一般車用の入管・税関ブースとみなし国境線（青破線） 実際の国境線（黄破線）は両国の商用車用施設の間地点にある。

#### 商用車両



輸出入手続き中の自動車



税関事務所前にとめられた車



商用トラックの滞留状況



国境施設の裏手にある空き地に滞留するトラック



重量計（故障中）

セメ・クラケ国境の既存施設の配置は OSBP(国境型)になっている。しかし、運用面での OSBP 化が行われていないことから業務は効率的ではなく、国境は混沌としている。



商用車用の税関事務所と国境線



税関事務所



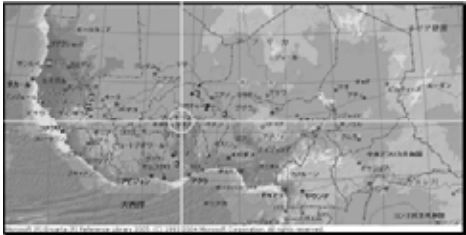
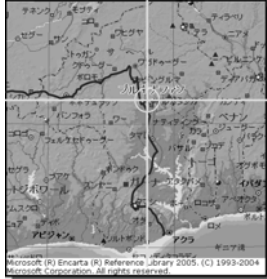


税関事務所の看板

#### コミュニティ



国境付近で商売をする人々は非常に多く、それに国境利用者をあわせた国境人口はかなりの規模になる。  
※国境施設の敷地に隣接して伝統的なスタイルの建物が多く存在している。

W6: Paga (パガ)	
国	<ul style="list-style-type: none"> <li>・  ガーナ (パガ) ⇔  ブルキナファソ (ダコラ)</li> </ul>
国境施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ガーナ側の国境地 (パガ) に OSBP 共同施設を建設予定</li> <li>・ 国境施設が建設されるガーナが UEMOA 加盟国でないことから、両国が加盟する ECOWAS がリードする。</li> </ul>
RECs	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ECOWAS (リード) + UEMOA (サブ)</li> </ul>
回廊	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ AfDB、WB ほかに多くのドナーが連携して道路改修支援を実施している「テマールワゴドゥグーバマコ回廊」上のガーナ・ブルキナファソ国境</li> </ul>
位置	 
現状	<p><b>【交通量】</b></p> <p>2002年9月に勃発した内戦からコートジボワールの政情が不安定となり、地域の主要港であったアビジャンを回避する動きが海運で始まる。その結果、隣国であるガーナのテマ港にアビジャン港の貨物の一部がシフトし「テマールワゴドゥグーバマコ回廊」の交通量がにわかに増加した。その影響から、2005～2007年のパガにおける貨物車両の交通量は150台/日程度にまで達した。しかし、昨年末からの世界的な経済不況ならびに、近年のコートジボワールの政情安定化に伴うアビジャン港の復興から、2009年3月(現地調査)時点の交通量は70台/日程度にまで低下している。減少分のうち、60%が経済不況による貿易量、40%がアビジャン港へのシフトバックと考えられる。</p> <p>ガーナより本国境を通過しブルキナファソに入る貨物の大半はガーナのアクラ港で輸入されたもので、最終目的地(消費地)はブルキナファソ(50%)、マリ(45%)、ニジェール、コートジボワールである。ダコラ(ブルキナファソ)からパガ(ガーナ側)への交通量は少なく、空荷の車両が多い。</p> <p><b>【滞留状況】</b></p> <p>パガ(ガーナ)側での車両滞留は20台程度と限定的であるが、ダコラ(ブルキナファソ)側は70～80台程度ある。これは、ガーナが輸出国でありブルキナファソが輸入国であることから起こる手続き・審査時間の違いによるところが大きい。また、テマ港からの貨物に保税貨物が多いこともガーナ側の手続き時間が短い要因となっている。ちなみに、現在80台程度に減少しているダコラの滞留車両は、2006年時点では200台程度であった。世界の経済が回復基調になると再び滞留車が増加する可能性は高い。</p>

**【施設】**

建設用地はガーナ政府より ECOWAS に対し 99 年の期限つきで譲渡される。現在、施設の設計に関し、国境関係者（税関、入管、検閲、警察等）と最終調整を行っている段階。実際に建設が実施されるまでには少なくとも半年程度は要する見込み。工期が約 2 年弱であることから OSBP 化が始まるのは早くても 3 年後の 2012 年初めになると思われる。

※ 施設の建設は、国境の業務や機能に関する知識をもたない設計者が行くと機能性に欠けるものができることが多く、東・南部アフリカでも問題となったケースがある。西部アフリカの OSBP のパイロットであるシンカセ国境（トーゴ・ブルキナファソ）の施設もその一例とされており、機能性を問題視する指摘がなされている。UEMOA 関係者の話では、シンカセの経験（失敗）を生かしパガでは地域のよいモデルとなる OSBP 施設の建設をめざしている由。

**【コミュニティ】**

出国手続き・審査の時間が短くトラックの滞留が少ないパガ（ガーナ）では飲食を中心とする露天商の数も限定的である。他方、100～200 台のトラックが滞留しているダコラ（ブルキナファソ）では国境施設から延びる道路の両側に多くの露天商が並んでいる。滞留貨物車両、ならびに露天商の数から判断する限りブルキナファソ側により多くの需要があるように思われる。ただし、OSBP 施設はパガに建設されることから、OSBP 完成後は露天商の位置を含めたコミュニティの場所や形成要因に変化が起こることが予想される。いずれにせよ、国境の交通量、滞留車両数、露天商の数などから新施設（OSBP）を念頭においたコミュニティ支援を展開できる可能性は高いと思われる。

※ 現在ダコラにある駐車場は OSBP 化後使用されなくなることから、コミュニティ支援の駐車施設として再利用することが可能。

ドナーによる支援状況

**【道路】**

Accra—Kumasi—Tamale—Bolgatanga—Paga は AfDB、WB、EU、中華人民共和国（以下、「中国」と記す）などドナーの連携支援による改修が行われている（アクラからパガまでの所要時間は約 10 時間程度）。本回廊は、ワガドゥグからバマコへと伸びており、ダカール—バマコ回廊と接続し西部アフリカ北部の東西物流の主要幹線となっている。さらにワガドゥグから東方にも回廊は続いており、ニジェール、ナイジェリアへとつながり西部アフリカを横断している。

**【OSBP】**

①施設建設、②法整備、③実施支援、④研修、などのすべてを ECOWAS が UEMOA と連携して行う。プロジェクト経費は EU から ECOWAS に供与される無償資金（6 億 3,800 万ユーロ）からまかなわれ、パガ側に OSBP 施設の建設を行う予定であった。しかし、3 月に EC 本部で得た最新の情報では、EU は OSBP 建設支援の対象からパガを外したことが判明。

施設建設		法整備	UEMOA	研修	
------	--	-----	-------	----	--

提言

【ハード面】

EU が施設建設を行い、ウェイブリッジやスキャナーなどの機材の設置も同計画に含まれていた。しかし、3月に EC で得た最新の情報では、EU はパガを支援対象から外したことが判明。現在 OSBP 建設の資金供与者（ドナー）は未定と思われる。

※ 建設資金に関しては UEMOA に要確認。

【ソフト面】

法整備は現在 UEMOA が実施中。研修支援は EU が行う予定であったが、施設建設支援の対象から外したことにより、EU は研修支援も行わない可能性が高い。

【JICA の支援】

パガ国境は、①テマーワガドゥグーバマコ回廊は地域を代表する国際回廊上にある、②UEMOA、ECOWAS が西部アフリカ OSBP のパイロットと位置づけている、ことから重要な国境であり、アフリカ全域からの注目度も高い。パガは、西部アフリカ OSBP において日本のプレゼンスを効果的に示すことのできる国境といえる。よって、OSBP 施設建設ならびに研修の支援を行うことを強く提案したい。

※ 西部アフリカには 2 本の主要回廊（ALC、テマーワガーバマコ）があるが、2 本の回廊上で貨物車輛の滞溜が著しい主要国境については EU が支援を表明していた。今回の EU の決定は日本にとって主要国境の支援を行う大きなチャンスといえる。

## 現場視察記録

### 【ダコラ】

1年前に比べ滞留車両の数は大幅に減少。当時は200台以上のトラックが滞留していたが、視察当日は80台程度。しかし、将来的には世界経済の回復に伴う交通量の増加が予想される。



出入国管理事務所(左)と税関事務所(中)ならびに窓口(右)。両施設ともに老朽化が進んでいる。また、ICT化も遅れていることから手続きに時間を要している模様。



現在、ダコラ側に多くの商売人がみられる。よって、コミュニティの規模もそれなりに大きいと予想される。国境周辺で働く人々は一様に低所得者と思われ、労働環境の改善が必要。コミュニティ開発は環境改善のひとつの方法。OSBP施設はバガに建設されることからダコラの施設は不要になる。跡地の有効利用としてコミュニティ開発を進めるには好条件といえる。

### 【バガ】



←トラック滞留は10~20台程度で問題となっていない。



税関事務所



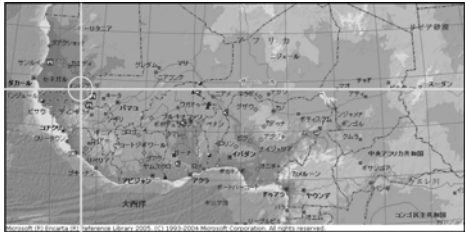
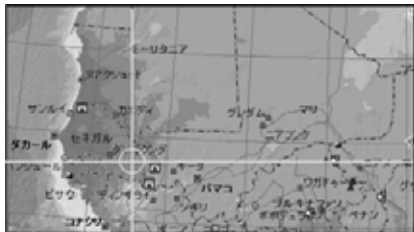
出入国管理事務所

ガーナは輸出国である性格上、本来出国手続きに時間を要さない。そのうえ、ガーナ税関は2006年に独自の関税システムの開発(GC Net)、ならびに衛星を使用したトラックシステム( GPS)などを行いICT化が進んでいる。※それまで使用していたASYCUDA++の使用を止めている。



OSBP施設建設予定地: 現在まだ若干名が暮らしている。

コミュニティはダコラに比べて小さい。

W15:Diboli (ディボリ)	
国	・ セネガル ⇄ マリ
RECs	・ UEMOA
回廊	・ セネガルのダカール港とマリのバマコを結ぶ国際回廊（ダカール・バマコ北回廊）
位置	 
現状	<p><b>【交通量】</b></p> <p>セネガルからマリへの貨物のうち、この通関 Post を通る物量は、鉄道による貨物輸送が 2008 年 1 年間で 4,266 コンテナ×40 トン=17 万 640 トンであり、道路輸送は、20 トン～60 トントラックが 1 日平均 70 台（平均 25 トン×70 台×365 日=63 万 8,750 トン）がセネガルからマリへ通関している。鉄道より道路輸送の方がはるかに多い（約 4 倍）。ただ道路輸送の場合は積載重量が十分に Kidira 税関では把握されておらず、税関所長によれば感覚的にはこれより少ないようである。一方、マリ側からセネガル側へのトラック台数は、1 日平均 40～50 台である。</p> <p><b>【滞留状況】</b></p> <p>セネガル側の Kidira 税関では午前中こそ 10 台～20 台の通関待ちの車列ができるが、午前中で渋滞はほぼ解消する。一方、マリ側の Diboli 税関では、この逆で、昼間の時間帯に 40 台程度の通関待ち車列が税関前の道両脇に発生する。税関事務所によれば、基本的には、その日のうちに通関を終え、出発しているが、運転手によっては 1 泊過ごす者もいる。従って、本国境では日中の時間帯を除き、滞留自体は発生していない。</p> <p><b>【施設】</b></p> <p>OSBP については、機能調査も実施されておらず、予定地のみがある。調査を行う予定も現時点ではない。</p> <p><b>【コミュニティ】</b></p> <p>国境をはさんで両側とも人口数百人の村がある。強いていえば、Kidira の方が大きい。Diboli は電気、水道がなく、自家発電と水の汲み置きで生活している。産業としては、牧畜、レンガづくりなどがみられる程度である。国境での車の滞留も少ないことから、国境地域そのものを対象としたコミュニティ開発は、必要性はあるものの、波及効果としては限定的にとどまることが予想される。むしろ、両国とも国境からさらに内国に入った一定規模の都市でのコミュニティ支援が効果が高いといえる。</p>



ドナーによる支援状況

**【OSBP】**

ダカールーバマコ間の北回廊は、EU、AfDB、台湾、イタリア政府などの支援を受けて道路、橋の建設が進められている。OSBP については、財源のめどは立っていない。

## 現場視察記録

Dakarから南北回廊の結節点であるTambacoundaまで四輪駆動車での移動時間だけで9時間、さらにTambacoundaからKidiraまで2時間20分の道のりである(途中1泊)。荷物を積載したトラックの場合、DakarからKidiraまで途中の休憩時間も含め3~4日間かけている。Kidiraの対岸がマリ側のDiboliであり、UEMOAによってOSBPの開設が計画されているところである。国境は川が流れ、橋が架かっており、その中間点に国境の標識がおかれている。国境とはいえ、のんびりした雰囲気、人の往来も徒歩、自転車、バイクなどで自由になされている。

### 【キディラ】(セネガル)

#### 税関



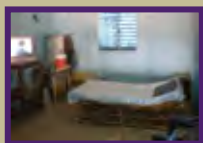
税関事務所全景



税関入口



税関職員:業務風景

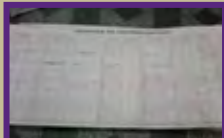


税関事務所宿直室(今後 GIS 装置が設置予定)

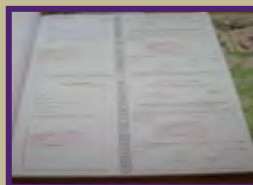
#### 越境



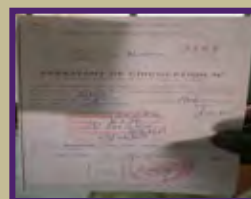
国境付近の書類作成業者



連番で手続きした  
車両ナンバーなどの記載



書類はすべて手書きで  
処理



セネガルへの旅行用車  
持込書類

#### 滞留車両



午前 10 時 30 分の様子



午前 10 時 30 分 20 台程度滞留



滞留車両の  
マリ人トラックドライバー

### 【ディボリ】(マリ)

#### 税関



Diboli 税関事務所全景



税関前の道路。通関申告のトラックが駐車中。  
税関前には入ってこない。



税関横の敷地  
通関待ちの中古車。



新設された車両重量計。  
まだ使われていない



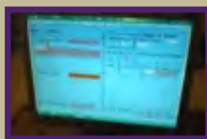
午後 2 時ごろの税関道路前の様子。  
道両側に大型トラックが駐車している。



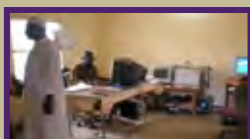
セネガル側のフォーム  
より転記



マリ側が使っている  
TRIE カルネ



マリ側はパソコンで  
書類作成。



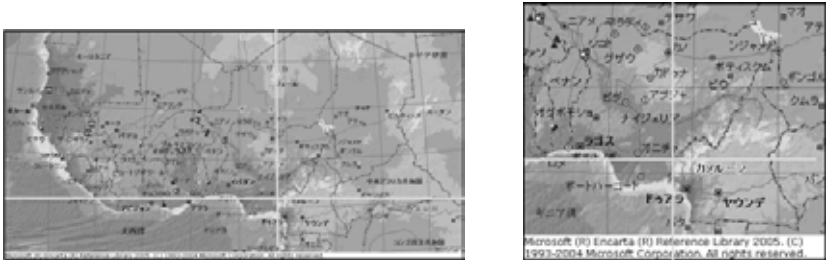
書類作成室



関税徴収室  
(300 万 CFA 以下が対象)



嫌疑の疑いがあるトラックは、  
税関前の広場へ移動される。

W20: Mfum (ムフン)	
国	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ナイジェリア ⇄ ■ カメルーン</li> </ul>
RECs	<ul style="list-style-type: none"> <li>ECOWAS (リード) + ECCAS (サブ)</li> </ul>
回廊	<ul style="list-style-type: none"> <li>ムフン国境を通る道はナイジェリア南東部とカメルーン南西部を結ぶ回廊で、JICA と AfDB が EPSA で連携して道路整備を行う予定。</li> <li>同区間はトランスアフリカンハイウェイ (TAH) の一部ではあるが、広域というよりむしろ二国間貿易の促進が期待されている。</li> </ul>
位置	
現状	<p><b>【交通量】</b></p> <p>現在は道路の整備状況がよくないことから貨物車の交通量は非常に限定的、特に雨期は道路の泥濘がひどくほとんど貨物車両は通らない。関係者から入手した情報では、月間の貨物車両の通行台数が 5~7 台程度しかない。しかも、国境が開いているのは年間 3 ヶ月で、残りの 9 ヶ月は閉鎖されている由。</p> <p>※ 一部関係者の話では、交通量は少ないが、両国の友好関係を深めるためのインフラ整備 (「友好道路」) の意味合いが強い由。</p> <p><b>【施設】</b></p> <p>手続き、情報管理の電子化、ならびに通信情報システムがなく、国内の関税システムの近代化 (効率化) の支障となる。</p>
ドナーによる支援状況	<p><b>【道路】</b></p> <p>JICA と AfDB が連携して道路建設を行う (JICA=カメルーン、AfDB=ナイジェリア)。</p> <p><b>【OSBP】</b></p> <p>①施設建設、②法整備、③実施支援、④研修、など OSBP 化に必要なすべての支援を AfDB の無償資金で実施する (実施機関は ECOWAS)。</p> <p>■ AfDB 資金による OSBP 化支援のコンポーネント:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>予算規模: 1,600 万米ドル、うち施設整備 (インフラ) 1,300 万米ドル、ソフトコンポーネント 300 万米ドル。</li> <li>OSBP 施設整備 (建設)</li> <li>両国関係者に対する OSBP の説明 (啓蒙)</li> <li>ICT、手続きの調和・簡素化、プロシジャー</li> <li>法整備支援</li> <li>実施準備のための枠組みならびに活動支援</li> <li>関係者 (国境職員、利用者) に対する OSBP オペレーション実施のための研修</li> </ul>

提言

【ハード面】

①AfDB が全面的に支援を実施する方針であることに加え、②水道、電気などの基礎インフラすら整っていないきわめて小規模な国境、③1年（12ヵ月）のうち9ヵ月は交通量がなく国境として機能していない（閉鎖）、という状況に鑑みると JICA が物理的な支援を行う必要性は必ずしも高くはない。

【ソフト面】

①JICA が EPSA で国境道路の整備を行う予定であり、将来的には交通量の増加が見込まれる、また、②国境交通の円滑化は事業効果確保の面からも重要、であることから OSBP 運営のためのソフト面の支援は検討できると考える。

※ 西部アフリカ地域の OSBP 支援対象としての優先順位は高くはないが、円借款案件であり、AfDB が OSBP 施設の建設を負担することを考慮すると、ソフト面での支援は検討に値すると考える。

【JICA の支援内容】

JICA が行うことができる支援は次のとおり：

- ① 法整備支援：三者間協定（二国間合意）ドラフト作成。ECOWAS と連携して法整備を行い地域内の他の OSBP にも適用できるものとする。
- ② OSBP 研修：研修の内容は、三者間協定、OSBP プロシジャー・システムに関するものとし、ムブン国境関係者（国境職員+手続き代行業者）を対象として同国境に特化した研修を行う（個別プログラム）。もしくは、地域の OSBP を対象とした「地域研修プログラム」を立ち上げ、ムブンを対象に含める（地域プログラム）。
- ③ セミナー：チルンドの経験を共有するセミナーの開催ならびに現地視察ツアーの実施。

【実施方法】（スキーム）

- ① 法整備支援は、スピード感をもって対応する必要があることから、「在外プロ形」「SAF」などによる実施が適当。三者間協定のドラフト作成自体の費用は 300 万円以下と思われる。ただ、その後協定が三者間で調印されるまでのフォローを行うと 1,000 万円程度の費用が発生することが予想される。
- ② OSBP 研修では、研修のためのテキスト（三者間協定に基づく）、マニュアル（法域内プロシジャー）の作成、研修の実施（レクチャー、施設）を行う。参加者 1 人あたりの研修期間は 5～7 日程度である。ただ、国境の現職職員が対象であることから、2～3 シフト交代性で研修を行う必要がある。よって、全体の研修期間は 2～3 週間程度が想定される。

## 現場視察記録

Mufmはナイジェリアの南東部、カメルーンと国境を接するクロスリバー州内に3つある国境事務所のひとつである。同州都であるCalabarからは約230kmの距離であるが、Mufmまでの道路はほぼ舗装化されている。経由地のIkom (Mufmからは23kmの地点) 付近では多少、道路表面に凸凹が目立つが、トレーラーの通行などには全く問題のない程度である。

MufmにはECOWASによりエヌグーバメンダ間の道路プロジェクトの一環としてOSBPの開設が予定されており、すでにナイジェリア政府は8.3haの土地をECOWASへ提供している。OSBPは国境に接する現在の事務所より、200mほどナイジェリア側に入ったところに建設される予定である。

### 国境まで



Ikom-Mfum 間 (23km) の道路。  
舗装されていて状態はよい。



Mfum 国境事務所のゲート付近

### 税関・入国管理

#### [越境車両状況]

乾期(12月～2月)の平均的な国境(ナイジェリアからカメルーン)の大型トレーラー(40トンクラス)通貨台数が4～5台/月のみで、逆方向は同数またはそれ以下。

雨期(3月～11月)にはカメルーン側の道路がほとんど走行不可能になるため、車輛の往来はほとんどなくなり閉鎖される。従って、この Mufm 税関事務所の業務量はきわめて少ないといわざるを得ない。職員の職務に対する士気も低い。



Mfum 関税局現場事務所外観。  
左の建物は入管局事務所。

#### [税関]

Mufm 税関事務所は職員数が11名で国境事務所のなかでは最も人数が多く、基本的には24時間体制をとっている。Mufm 自体が電化されておらず、税関事務所の建物自体は老朽化が進み、オフィス機器などもほとんどないため職場環境としては非常に劣悪なものがある。また、同事務所には固定電話も敷かれていないため、職員の個人所有である携帯電話が本局等外部との唯一のコミュニケーション・ツールとなっている。通関時に回収した通関書類等は月に1回 Calabar の地域事務局に郵送される。



Mfum 関税局現場事務所内部。  
ほとんど OA 機器はない。

### 国境橋



ナイジェリア-カメルーン国境間にかかる Mufm 橋

### コミュニティ



国境付近の露店。訪問時に営業していたのは1軒のみ。

Mfum には電気もなく、水道施設もなく、国境事務所に勤める職員達も隣接する官舎に住むが、川に水を汲みに行くという生活レベルである。コミュニティ開発のニーズはあらゆる面で可能性がある。

