

添 付 資 料

1. 議事録集

2. 図表データ

アビジジャン～ラゴス回廊「人と財の自由な往来」を
阻害する行為の観測調査第5 四半期最終報告書第1編
(2008年11月)より

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: CEMAC (*Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale*)

整理番号: S-1

日付: 2009.2.16

記入者及び同行者: Boubakari 氏 (通訳)、杉谷 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

Mr. Jean Claude AWAMBA, Représentant Résident, CEMAC

Mr. Benoît B. BOUATO, Secrétaire Permanent, CPAC

Mr. Timothée MVOM, Comptable

Mr. Serge N. LIALE, Responsable TIC

■ 概要

当初、中部アフリカ経済通貨共同体 (CEMAC) とのミーティングを予定していたが、ヤウンデにある CEMAC 傘下の実務実施組織としては農薬関連事項を扱う Inter-State Pesticides Committee of Central Africa (*Comité Iner-Etats des Pesticides en Afrique Centrale* = CPAC) しかなく、CEMAC ヤウンデ支所代表の AWAMBA 氏 [第 4 回アフリカ会議 (TICAD) に参加] と CPAC 職員 4 名との面談となった。最初に AWAMBA 氏より「国境交通関連に関しては、バンギ (中央アフリカ) の CEMAC 本部にいる担当者にコンタクトを取ってほしい。今日の会合では CEMAC に関する一般情報しか提供できない」と釘を刺された。

当方からは本調査団の目的を説明し、先方のわかる範囲で CEMAC の国境交通関連に関する一般情報を聴取した。

会合後、AWAMBA 氏よりバンギの関係者 2 名の E メールアドレスを教えてもらい、当方より改めて伝語にて質問状を送付することになった。

■ 主たる聴取内容 (発言はすべて AWAMBA 氏)

- (1) CEMAC のメンバー 6 ヶ国内の人の移動の円滑化というのは CEMAC の重要なテーマのひとつ。現在、カメルーン、チャド、中央アフリカ、コンゴ共和国の 4 ヶ国はビザなしでの出入国が可能であるが、残るガボン、赤道ギニアはビザが必要。この 2 ヶ国は、天然ガスという資源をもつためカメルーンを除く 3 ヶ国と比較すると経済的に優位に立っており、

その 3 カ国から労働者が流入することを恐れて移動の自由化には反対の姿勢をとっていた。ただ、今年中にその 2 カ国もビザなしに同意予定とのこと。

- (2) 共通対外税率に基づく CEMAC 加盟国間の関税制度はすでに共通化している。ただし、問題点としては CEMAC としては廃止したい 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）がまだ存在している。
- (3) OSBP に関しては、CEMAC 内ですでに計画は進行中であることは聞いているが、おそらくまだどこに設置する等までの段階に入っていないと思う。他ドナーがどんな協力をしているかは把握していない。
- (4) 共通関税は、通関書類などもすでに CEMAC 内では共通化している。
- (5) ただし、今回 JICA が調査しようとしているムフン-エコックの国境は（CEMAC メンバーではない）ナイジェリアとの国境であるので CEMAC の関知するところではない。CEMAC 内の国境もまだまだ問題はがあるので、そちらの方も取り上げてほしい。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称:CEMAC (*Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale*)

整理番号: S-1A

日付: 2009.2.19

記入者及び同行者: Boubakari 氏 (通訳)、杉谷 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先) :

Ms. Jacqueline eyo Soua, Fasttrack, Headquarters in Bangui

■ 概要

CEMAC ヤウンデ支所代表の AWAMBA 氏より紹介された国境交通の担当官に、E-メールで質問状を送付したが、回答が来ないため、短時間ではあるが電話にてインタビューをした。

■ 主たる聴取内容

- (1) CEMAC では貿易の円滑化と人の移動の自由化を目標としている。
- (2) 直面している問題点としては、道路プロジェクトに対する資金の確保やプロジェクト・サイト付近の住民の移転問題等。
- (3) OSBP に関しては CEMAC 内で Promotion を開始しており、2009 年 5 月にアフリカ開発銀行 (AfDB) と欧州連合 (EU) の協調融資により、
 - 1) Douala – Kousseri – N'Djamena 間の道路 : Kousseri (カメルーン内) に OSBP
 - 2) Douala – Ngaoudéré – Moudou 間の道路 : Oularanbou (チャド内) に OSBP を開始する予定。
- (4) カメルーンー中央アフリカ間の道路+OSBP も計画中であるが、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。
- (5) TICAD IV において、日本からは 2008 年から 2012 年の間に CEMAC に対し、道路案件を中心に援助をしてもらえると理解している。
- (6) (CEMAC 内の貿易量等の資料の要求に対して) その権限をもっていないので、渡せない。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: 在カメルーン日本大使館

整理番号: S-2

日付: 2009.2.16

記入者及び同行者: 杉谷 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先) :

山本 啓司 特命全権大使

三好 舟 一等書記官

■ 概要

表敬を兼ね訪問。本調査のカメルーンにおける活動予定を説明。

■ 主たる聴取内容

- (1) 現在の西アフリカ域内の貿易量が少ない理由のひとつはインフラの脆弱さ。インフラが整備されれば状況が改善される可能性が高まる。域内で持続的な経済が回れば、産業も発達する。
- (2) 案件の内容は、相手が IT の導入等、高望みしてくる場合もあるが、実施機関が保守管理ができる範囲のものでなければならない。
- (3) OSBP は理想的ではあるが、両国間の調整等実施するまでに解決しなければならない問題も多いと予想される。
- (4) 汚職はアフリカでは難しい問題。完全になくすことは難しいし、強引な方法を取ると現場からの反発も予想される。もちろん、最終的には根絶しなければならないが、段階的に改善していくべきだろう。
- (5) (最終的に調査団が EU でミーティングを行うことに対して) EU はこの地域では大きな影響力をもっている。協力して案件を推進してほしい。
- (6) ナイジェリア南部の治安悪化が影響して、ドゥアラからエコックームフン間を歩いていく道路はナイジェリア東部への物資運搬のために貴重なルートだと聞いたことがある (→ このコメントのみ三好一等書記官)。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: JICA カメルーン支所

整理番号: S-3

日付: 2009. 2. 17

記入者及び同行者: 杉谷 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

山本 るみ子 駐在員

菊田 正義 企画調査員

■ 概要

カメルーンにおける HIV の現状及びその対策活動につき、JICA カメルーン支所の山本駐在員、菊田企画調査員に下記聴取した。

■ 主たる聴取内容

- (1) カメルーンのエイズ罹患率は、若年層 (15~24 歳) で 4% (うち男性 4.8%、女性 3.2%)、成人 (25 歳以上) で 5.5% (うち男性 4.1%、女性 6.8%)。
- (2) 国境に限らずトラックが停車する場所には売春婦が集まる傾向があり、カメルーンのエイズ罹患率増加の原因のひとつとなっている。
- (3) 日本政府のカメルーンに対する援助方針には HIV 対策を含めた保健分野が入っていない。この理由としてはすでに国連や NGO 等が同分野にかなりの資源を投入しているため、同じ分野への援助の重複を避けるためである。従って、JICA としてはこの分野に関する情報はあまり入手していない。
- (4) しかし、JICA は日本に派遣された研修生が中心となり、母子手帳の普及を同国で進めている。そのなかには、エイズ対策に関する知識の習得も含まれる。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: 国土行政・地方分権化省 (カメルーン)

整理番号: S-4

日付: 2009. 2. 17

記入者及び同行者: Boubakari 氏 (通訳)、杉谷 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

Mr. Foyet RICHARD, Assistant Manager, Department of border affairs

■ 概要

カメルーンにおける地方行政を管轄する国土行政・地方分権省の国境管理部に対して、国境の現状や問題点を聴取した。国境管理部は、各省が抱える国境問題を取りまとめ、首相府に報告したり、相手国と折衝にあたるような機能をもつ。

■ 主たる聴取内容

- (1) 国境の開発は近隣諸国とはさまざまな国境問題を抱えているカメルーンとしては国を挙げて取り組むべき問題だと思う。
- (2) カメルーンの国境は、植民地時代に旧宗主国が便宜上決めたケースがほとんどであり、現在、そのせいで国境の画定があいまいになっている所が多い。ナイジェリアとはバカシ半島の問題があったため、逆に国境が公式に決定されたが、そのような大きな国境紛争が起きなかったチャド、赤道ギニアや中央アフリカとはまだ正式に国境が画定していない。
- (3) 加えて、国境周辺の住民達に国境という意識がないことも問題である。簡単に国境を越えることができる地域などは、例えばカメルーン人の子どもがチャドの学校に通っているようなケースも見受けられる。住民に対して国境を守るように啓発活動を行いたい、予算と人材不足で具体的な行動は起こしていない。
- (4) OSBP のコンセプト自体は聞いたことがあるし、いいアイデアだと思う。しかし、先述のとおり、国境自体が画定していない場合が多いので、OSBP の位置をどうするかとなった時に、今まであいまいでやってきた国境問題が両国の新たな紛争の火種になってしまうかもしれない。
- (5) 現状としては、近隣諸国と会合などで OSBP を議題として取り上げたことはない。しか

し、話が具体化してきたら、法的な問題等解決しなければならないことは多い。簡単なことではない。

(6) たとえば国境の警備はカメルーンはジャンダンマリ（憲兵隊）が管轄しているが、ナイジェリアは警察が担当している。このレベル格差なども調整しなければならない。

(7) 以上、総合的に考えると **OSBP** は理想的ではあるが、実現までは長い時間がかかるだろう。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: 関係省庁ワークショップ@国土行政・地方分権化省

整理番号: S-5

日付: 2009. 2. 18

記入者及び同行者: Boubakari 氏 (通訳、一部記録)、杉谷 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先) :

1) 国土行政・地方分権化省

Mr. Takouo Dieudinné (Chair person), Mr. Abe Narcisse, Mr. Dooh Michel, Mr. Essoh Hervé, Mr. Biholong Léoncadie, Mr. Njie Thomas King

2) 商務省 Mrs. Beyalla Sophie

3) 法務省 Mr. Tanga Ntone

4) 運輸省 Mr. Tokodi Lassou

5) 外務省 Mr. Ondo Philippe

6) 公共事業省 Mr. Renée Okala (参加者 : 計 11 名)

■ 概要

カメルーンにおける地方行政を管轄する国土行政・地方分権化省が中心となり、OSBP に関連すると思われる各省庁に声をかけてもらいワークショップを開いた。基本的には、当方から OSBP に関するプレゼンテーションをして、その後、参加者から意見・質問を受ける形となった。

■ 主たる聴取内容(ほとんどは Chair person のコメント)

- (1) カメルーン政府として、OSBP は推進すべき政策のひとつとして同意する。
- (2) 一度、一番近いブルキナファソの既存 OSBP をここにいる参加メンバーで見学に行き、その利便性などを検証してみたい。
- (3) Ekok も大事な国境だが、特に北部のナイジェリアとの国境地帯の国境の方が貨物の取扱量は多いのでは (→未確認)。
- (4) 例えば、ナイジェリアとの関係を考えれば、3 番目のオプションである Juxtaposed Facilities が有望だろう。やはりカメルーンの近隣は政治的に不安定な国が多いので、何か

相手国でトラブルが発生することを考えると、その Location も含めて Single Facility というのは不安を感じる。

- (5) CEMAC が OSBP を推進しているというのは聞いたことがない（全員）。ただ、ガボン-中央アフリカの国境で、同様のシステムを採用した国境整備の計画が進行中だと聞いたことがある（Mrs. Sophie）
- (6) 早急に OSBP の採用に向けたアクションを取りたい。再度 20 日に集まり、手始めに OSBP に関連する国際法などを勉強したい。法務省、外務省の参加者は関連資料を持ってきてほしい。

■ 杉谷私見

- (1) このワークショップではこちらが一方向的に説明することに終始した。説明後、全員に「このような OSBP（または類似したもの）を知っているか？」と質問したところ、手を挙げたのは 1 名だけだった。それ以外の参加者は今日のプレゼンテーションで初めて知ったと答えた。
- (2) 参加者のやる気は熱いものがあり、上述のとおり今週の金曜日に再度、参加メンバーが集まり、次回は法務省及び外務省が中心となり、OSBP を想定した法整備についてのワークショップを開くことがその場で決定した。
- (3) ほとんどの参加者が OSBP 自体を知らないというレベルなので、こちらに対する情報提供はなかったが、こちらが入手したい情報のコンタクト先を紹介してもらおう機会ということでは意味のある会合となった。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: 関税総局

整理番号: S-6

日付: 2009. 2. 18

記入者及び同行者: Boubakari 氏 (通訳)、杉谷 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

Mr. Jonas TCHINDA, General Manager, Statistics Division

■ 概要

カメルーン関税総局において、税関ファシリティへの支援ニーズ、及び国境税関の管理状況を中心に聴取した。ただし、現在はヤウンデが総局となっているが、2年前まではドゥアラが総局であったためまだ機能が移転中とのこと。特に統計資料関連の部門はまだドゥアラにあり、今回の面談の目的のひとつであった各国境における貿易量等の資料は入手できなかった。

■ 主たる聴取内容

- (1) カメルーンの関税局では基本的には「物」の動きを管理し、「人」の動きは運輸省が管轄している。
- (2) 現在、職員数は総数で3,000名程度、国内に169カ所の事務所がある。
- (3) (どの国境が重要かという問いに対して→) まず、金額ベースでカメルーン全体の輸出入の95%はドゥアラ及びヤウンデ国際空港、そしてドゥアラ国際港での取り引きが占める。この3つ以外にも空港、港はあるので、陸上国境での取り引きが国全体の貿易に占める割合は少ないといえる。
- (4) 大きな理由としては、カメルーンを含めて近隣諸国の道路インフラ状況が悪いので一般にはトラックを輸送手段に使いたがらない傾向があるのと、近隣諸国の産業も発展しておらず、結局、欧米諸国や日本、中国との貿易が多くなる。
- (5) 雨期にはさらに交通量が減るので、一時的に閉鎖する国境もある。
- (6) エコックの例では、3年前には40トンのトラックが月30台(輸入)/10台(輸出)通過していたが、道路状況の悪化で今は同トラックは5台(輸入)/2台(輸出)程度しか通ら

なくなってしまった。同様に 3 年前にはエコックには 30 名の職員が配置されていたが、今は 10 名しかいない（→ただし、Mr. TCHINDA は現地には行ったことがないということなので、コメントの信憑性には疑問が残る）。

- (7) OSBP は CEMAC が推進しているのは知っている。ただし、カメルーン内ではまだ具体的な計画はない。
- (8) （今後期待する支援）カメルーン関税局はすべてが足りない。貨物の重量計量器はドゥアラ港にもなく、現状、申告された重量を信じるしかない。陸上国境に関しては、密輸や不法入国者などを取り締まるためのバイクや車がほしい（→関税局として計画している必要機材の購買リストを入手）。
- (9) 麻葉犬は所有していない。ただし、最近、ガボンや赤道ギニアからカメルーンを通過してチャドにドラッグ類が輸入されるルートがあるので、対応を迫られている。
- (10) （地方の国境は待ち時間が長いと聞くが→）まったくそんなことはない。書類さえ揃っていれば 10 分もかからない。
- (11) 関税局職員の人材育成は CEMAC が中心となりやっている。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: 公共事業省 (Ministere des Travaux Publics = Ministry of Public Works)

整理番号: S-7

日付: 2009. 2. 19

記入者及び同行者: Boubakari 氏 (通訳)、杉谷 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先) :

Mr. Patrice E. NGIEMA, Director,

Mr. Joseph N. NDOH, Manager of BAD/WB

■ 概要

2月18日、交通省にカメルーンにおける道路状況を聴取しに行ったところ、同省では道路は管轄していないということでこの公共事業省を紹介された。同省は道路やそれに関連する施設の建設及びメンテナンスを管轄する。AfDB-JICA 協調融資のエヌグーバメンダ道路プロジェクトのカメルーン側の担当省であり、OSBP を推進する上ではメインのカウンターパート (C/P) になる。

■ 主たる聴取内容

- (1) 上記プロジェクトの関係者ミーティングが ECOWAS (アブジャ) で行われ昨日帰国したばかり。コンサルタント選定の Minutes にサインをしてきたばかり。コンサルタントの関心表明は3月10日に締め切られる (→関連書類は入手)。
- (2) 上記プロジェクトの OSBP 施設はナイジェリア領のムフンに建設される予定だが、あくまで ECOWAS の財産となり、ECOWAS の管轄下に置かれる。カメルーンは ECOWAS ではないが、政府もナイジェリアではなく ECOWAS の管理下に置かれることで納得している。
- (3) カメルーンにとり最も重要な隣国はナイジェリア。上記プロジェクトによりナイジェリアからの物資がカメルーンだけではなくチャドや中央アフリカまで運ばれるので、他国からも期待されているプロジェクトだ。そういう意味からもおそらく、エヌグーバメンダ間の道路は西アフリカで最も重要な意味をもつだろう。
- (4) カメルーンの道路総延長は5万2,000km でそのうち5,000km が舗装道路。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。

(5) CEMAC は OSBP に力を入れており、現在、計画中のプロジェクトは、Kousseri (カメルーン→チャド)、Moundou (チャド→カメルーン)、Garoua Boular (カメルーン→中央アフリカ)。

(6) その他、計画中の道路プロジェクトとしては、

- ① Sangmelima→コンゴ：Phase-1 の 103km 分は AfDB の融資がもうすぐ承認されると思う。
それ以降の資金源は今、模索中。
- ② エボロバ→クリビ：公共事業省としても道路を改善することからクリビ港の開発にもつなげたい。
- ③ ヤウンデ→Nagara Ekobo

■ 杉谷私見

(1) 最後になって会うことができたが、カメルーン側の OSBP のキーとなる組織はこの公共事業省であると思われる。JICA がエヌグーバメンダ間の道路案件の協調融資の一端を担っていることもあり、資料の提供なども非常に協力的だった。

(2) これまで面会したカメルーン側省庁のなかで、この省のみが OSBP 関連の情報を持ち、その方向性を理解していた。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: アフリカ開発銀行 (AfDB)

整理番号: S-9

日付: 2009. 2. 23

記入者及び同行者: 吉田氏、庄子氏、森田氏 (通訳)、渡邊、杉谷 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

Mr. Moctar MBODJ, Principal of Transport Economist

Mr. TRAORE Bamory, Chief Transport Engineer

Ms. Masami FUJII, Private Sector Specialist

■ 概要

Mr. MBODJI と Mr. TRAORE は西アフリカの Transportation Project の担当。AfDB 案件の進捗状況や今後のプロジェクトや方向性、JICA との連携等を聴取。

■ 主たる聴取内容

- (1) 基本的には AfDB は施設の建設や機材を実施している。さまざまなソフトコンポーネントを含めた Harmonization を JICA が担当することができないか。OSBP にこだわるのではなく人材育成、法整備等大きな Context でプロジェクトを捉える必要がある。
- (2) (エヌグ - バメンダ PJ の施設は ECOWAS と ECCAS の共同管理になるのか) 違う。ECOWAS が管理する。ECCAS は Steering Committee のなかに入っているが、管理はしない。
- (3) (エヌグ - バメンダ PJ でナイジェリア側に OSBP が決まった理由は?) 両国政府が 2008 年に会合を開き、OSBP が採用された場合にその施設は当事国が所有、管理するのではなく地域経済共同体 (RECs) が所有、管理するということが決定した。その後、技術的な Criteria ではカメルーン側に置いた方がよいという結論が出たが、その後の二国間協議においてナイジェリアに OSBP を置くことが決定した。この辺は Sensitive な Area である (→ここでこの問題を追及することはやめた)。ナイジェリアからは 8ha の土地の提供があった。
- (4) OSBP に関しては、総予算は 1,600 万 U.A. (=2,386 万米ドル) で、うち 1,300 万 U.A. (=1,936 万米ドル) がポスト建設資金、残りの 300 万 U.A. (=447 万米ドル) はその他、

技術協力、関係者の会合費用などを含む「調整プログラム調査」に充当される。

- (5) (カメルーン側からはこの国境の交通量は非常に少ないと聞いているが、EIRR が 28.8% というのはかなりの期待値が入っているか?) そんなに少なくはないと思う。交通量は時期的な影響もある。詳細なデータは F/S にあるのでのちほど見てほしい。ただ、この道路が整備できれば西アフリカの生産基地であるナイジェリアからは加工品がカメルーンに流れるし、将来的にはカメルーン経由中央アフリカやチャドにも行きわたる(この道路はラゴスーモンバサの大陸縦断ハイウェイの一部)。また、カメルーン側の国境はパーム油やキャッサバの産地であるので、道路状況の改善によりこれらの農産物がナイジェリアに輸出されるというねらいもある。また、このことは農業に従事する女性労働者の生活レベルの向上にもつながる。
- (6) (カメルーン関係省庁と面談した限りでは、あまり本プロジェクトに対する認識がなされていない。公共事業省に情報が集中していて他省がその情報を共有していないように見受けられる。従って、ハード面はすでに D/D のコンサルタント選定の段階であるのに、ソフト面がそれに追いついていない。どう思うか?) そういう傾向はある。ただ、Sterring Committee のなかではすでに諸問題は解決しており、要はそれを各国レベルにもって帰って周知徹底するのは各国からの参加者の責任だ。指摘されたとおりカメルーン、ナイジェリアは通関システムは同じだが(ASYCUDA)、所属する RECs も異なるし、実務レベルで調整しなければいけない事項は多いだろう。
- (7) (日本との連携の可能性は) そういう状況を鑑みると、研修等の人材育成のニーズはあると思う。この質問は実務レベルに近い ECOWAS で聞かれた方が明確な回答が得られると思う。
- (8) 今後、中央アフリカで予定されている道路案件としては以下のとおり。
- 1) Duala – Bangui - N'Djamena (Duala の税関支援は WB が協力予定)
 - 2) Brazzaville-Kinshasa
 - 3) Sangmelima-Congo (近々 Appraisal Mission を派遣予定)

■ 杉谷私見

- (1) やはりハード面とソフト面の進捗状況に格差はあり、各国レベルでのソフト面での支援には日本が協力できる余地があるように思う。
- (2) ただし、本プロジェクトに関しては、技術協力等のソフト支援が一応考慮されているので、特に日本が参入できる分野はないと思われる。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: 在ナイジェリア日本大使館

整理番号: S-10

日付: 2009. 2. 25

記入者及び同行者: 吉田氏、庄子氏、美馬ナイジェリア事務所所長、渡邊、杉谷（記録）

面接者（名前、ポジション、連絡先）：

植澤 利次 特命全権大使

渡辺 信人 一等書記官

■ 概要

日本大使館へ表敬訪問。

■ 主たる聴取内容

- (1) ECOWAS など RECs を通じた援助はよいと思う。EU なども広域案件に対する援助に積極的に取り組んでいる。
- (2) ナイジェリアは経済ではこの地域では一人勝ちしているので統合を嫌がっている。反面、矛盾しているが統合で儲かるのもナイジェリア。
- (3) ナイジェリアの人材はレベルが高い。特に財務省の対応などはすばらしいものがある（→他省はそうでもないらしい。普通のアフリカレベル）
- (4) 港などから続く回廊プロジェクトを推進していくことは、ナイジェリアにとって非常に重要。
- (5) EU はレポートなどがずさんな ECOWAS をよく思っていない。
- (6) 全体的に実績をつくっていくことが大事だろう。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称:ECOWAS

整理番号: S-11

日付: 2009. 2. 25

記入者及び同行者: 倉科団長、坂下専門家、吉田氏、庄子氏、渡邊、杉谷（記録）

面接者（名前、ポジション、連絡先）：

Mr. Gogoua

■ 概要

今回のエヌグーバメンダ間道路プロジェクトを総合的にアレンジする ECOWAS を訪問。

■ 主たる聴取内容

- (1) ECOWAS-UEMOA-7 プロジェクトに対して、6,380 万ユーロが EU グラントで供与される。ベナン-ナイジェリア、ベナン-トーゴ（OSBP パターン 1）、トーゴ-ドゥアラ、（1 つ聞き逃し）、ガーナ-BF、BF-マリ、BF-ベナン。
- (2) UEMOA とは Quartaly Meeting を行っている。
- (3) ECOWAS と西アフリカ経済通貨同盟（UEMOA）の Demarkation は?→いまひとつわからない説明。厳密な区分けはなさそう。
- (4) オペレーション・フレームワークの F/S をパデコがやっている?フレームワークの Signer は二国間ベース。
- (5) ECCAS と ECOWAS の関係は Soft Component に関して協議する関係。施設はあくまで ECOWAS が管理し、ECOWAS の財産として扱われる。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: ナイジェリア公共事業省 (Federal Ministry of Works and Housing)

整理番号: S-12

日付: 2009. 2. 26

記入者及び同行者: Mr. Kingslay(JICA Nigeria)、渡邊、杉谷 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先) :

Mr. Mr. Lawal A. Audi, Unit Manager, Road Sector Development Team

Mr. Ashoke D. Maliki, Civil Engineer 1, Road Secor Development Team

■ 概要

ナイジェリアで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する公共事業省との面談。ECOWAS 主催のプロジェクト会議ではナイジェリアの中心となっている。

■ 主たる聴取内容

- (1) FMWS は①Highway Planning Design、②Consitruction and Rehabilitation、③FERMA (Federal Road Mentenance Agency)、④RSDT (Road Section Development Team)からなる。
- (2) RSDT は主に国際機関及びドナーのプロジェクトを扱い、3名のエンジニアのほか、10名の職員を擁する。2009年度の予算はAfDB向けに5億2,000万N、世界銀行(WB)向けに11億2,000万Nのカウンターパート・ファンドからなる。
- (3) 2008年11月にローンのネゴのためにAfDBに行った。2009年3月25日に正式な契約(ローンアグリーメント?)にサインする予定。
- (4) (プロジェクトに関して) エヌグーバメンダ道路が選ばれた理由は、経済性や交通量の問題は関係していない。バカシ半島の問題からこじれた両国の関係を修復すべく Confidence-Buliding Project という位置づけである。交通量が増えれば交流が増え、よい関係が築かれるというシナリオ。
- (5) 日本が協調できる余地はまだまだある。ソフト・コンポーネントやスキャナーがほしい。
- (6) すでに ECOWAS は必要資材のリストをつくっているはずで、4月にドゥアラで開催される Joint Technical Committee でその辺りが話されるものと思う。
- (7) (カメルーンの公共事業省とはよく話すのか?) まったく話したことはない。前述の

JTC が初めての本格的な共同会議の場となる。先週の会合は顔合わせ。ほとんど Practical な話し合いは行われていない。

- (8) (コンサル入札が始まろうとしているのにそんなことでよいのか?) ECOWAS のアレンジが悪い。ECOWAS のキャパシティやリーダーシップには疑問を感じている。
- (9) 新規案件に対する情報はない(→この RSDT は自発的にプロジェクトを開発していくという機能はなさそう)。ただ、西部の Semeboda を関税局が主体となり OSBP をやろうとしているのではないか?
- (10) ナイジェリアの国境における最大の問題は「(税関職員の)汚職」だ。
- (11) 現在、道路の補修は 100% 政府資金が使われている。将来的にはガソリン税などから充当できるようなシステムになる。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: ムフン税関事務所 (Mfum Customs Station)

整理番号: S-13

日付: 2009. 3. 2

記入者及び同行者: Mr. Ashoke D. Maliki (Ministry of Housing Works)、杉谷 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

Mr. Iia JEDI, Superintendent Customs, Mfum Customs Station

(同氏は 2008 年 5 月に着任)

■ 概要

エヌグーバメンダ道路プロジェクトで OSBP が建設される予定のムフンの国境事務所を訪問。ムフンはクロスリバー州のなかで 3 つあるカメルーンとの国境事務所のひとつ。州都のカリバーから舗装道路を通り約 3 時間かかり、距離は約 230km。ナイジェリア人のなかでもここの知名度は低いようである。

■ 主たる聴取内容

(1) この国境は非常に使用頻度が低い。理由是对岸のカメルーンの道路が悪すぎて乾期でも車輛が通れない。乾期 (12 月~2 月) の平均的な国境 (ナイジェリア→カメルーン) の通過車輛数及び人数は、

- | | |
|----------------------|-----------|
| 1) 大型トレーラー (40T クラス) | : 4~5 台/月 |
| 2) その他の車両 | : 10 台/月 |
| 3) バイク | : 10 台/日 |
| 4) 人 | : 10 人/日 |

程度であり、雨期 (3 月~11 月) にはそれらの往来はほとんどなくなる。逆方向だと同数から少し少ないくらい。

(2) 積み荷はナイジェリアからはオレンジをはじめとした柑橘類果物がほとんど。カメルーンからは亜鉛がほとんど (→Mr. Jedi 曰くナイジェリア東部には亜鉛工場がないとのこと)。

(3) 通関時間に関しては、書類に間違いがなければ 15 分もかからない。ただし、カメルーンからナイジェリアに入る場合は一旦カメルーン側の関税事務所に車を置き、ドライバー

が徒歩でナイジェリアに入国し、カラバーにある関税総局指定銀行（5行の大手銀行）に関税を納める。その納税証明を持ってナイジェリア国境で検査を受ける。従って、全工程だと2日間を要する（→“わざわざカラバーまで行かなくてもそれまでにある例えばIkomの銀行ではだめなのか？”の問いに対して、「カラバーの銀行支店に関税局の口座があるので、そこで払わなければならない」との回答。この回答は同伴者もおかしいとのことだった）。逆にナイジェリアからカメルーンに入国する際は、国境事務所で関税を支払うことができる。このMfum国境事務所では現金は一切扱わない。

(4) 車輛の滞留がないので、ここでは売春問題も皆無である。

(5) 国境事務所は

- | | | |
|--------------------|--------|-----------------------|
| ① 関税局 | ④ 入管局 | ⑦ NAFDAC ¹ |
| ② 警察 | ⑤ 検疫局 | |
| ③ SSS ² | ⑥ 軍情報部 | |

からなる。軍情報部は通常国境には置かれませんが、ムフンはバカシ半島に近いこともあり特別に兵士が派遣されている。他の組織の情報は一切教えることはできない。

(6) 現在、関税局自体は11名の職員で24時間体制をとっている。VISAはこの事務所では発行していない。ただし、カメルーン、ナイジェリアはECOWASなのでVISAはいらない（→完全に誤解している）

(7) 国境とはいえ、カメルーンの子ども達がナイジェリアの学校に通っているくらいなので厳密に人の出入りを管理できていない。

(8) OSBPに関しては聞いているが、準備のようなものは何もしていない。カメルーン側の税関局ともコンタクトはしたことはない。現状は通関書類なども異なる。

(9) （事務所にに関してどのような協力が必要かの問いに対して）この事務所には見てのとおり何もない。水、電気、電話、シャワーなど川に降りて浴びているような状況。基本的には何でもほしいが、あえて挙げると、

- | | |
|-------------|----------|
| ① 車（パトロール用） | ④ 電気 |
| ② オフィス機器 | ⑤ 質のよい住居 |
| ③ PC | ⑥ スキャナー |

などがある。

(10) 国境警備は関税局も絡んでおり、大体毎日武装した3名が1グループになり、バイクなどで国境の密輸や密入国を取り締る。密輸でよく見つかるのは米。ドラッグ等はない。

(11) 保税倉庫などはないし、必要ない。駐車場はないが貨物検査等は事務所前の道路で目

¹ State Security Services

² National Agency for Food, Drug and Administration Control

視で行う。

- (12) 提出された通関書類等は月に一度カラバーの関税支局へ送付される。
- (13) (この国境の前に、Ikom から少し行った所に、関税局のチェックポイントがあったがあれは何か?) 国境事務所を避け、ブッシュを通過して国境を越えた密輸者をチェックするために置いている。
- (14) ムフンは人口 250 人程度の農村。OSBP ができてそこに農民達の店などが出店できれば、村の経済も潤うだろう (→少し誘導尋問)。

■ 杉谷私見

- (1) 予想はしていたが、現状ではほとんど活動していない国境事務所であった。事務所の環境は非常にひどい。老朽というより荒廃している感じがする。訪問時、関税職員 2 名は道路わきのスペースで寝ており、職員の士気も低そうである。
- (2) Mr. JEDI も嘆いていたが、オフィス機器も机、椅子、筆記用具、スタンプ以外見当たらない。現在の業務処理数ではあればこれで十分かもしれないが、今後道路が整備され通過する車輛や人が増えればどうするのか。また、そういう状況で現在職員は 11 名もいるので、ほとんど仕事をしていないものと思われる。OSBP になり設備が近代化した場合、職員の入れ替えもしくは抜本的な改革が必要であろう。
- (3) OSBP に関しては、やはり「聞いたことはある程度」で詳しくは知らされておらず、ナイジェリア政府が提供した場所 (8.3ha) はこちらが教えたくらいであった。特にそのための準備もしていない。同伴者が確認したところ、OSBP の場所は現在の国境事務所より 200mほどナイジェリア寄りになる。
- (4) カメルーン側とは今までコンタクトさえしたことはないとのことだが、特別な敵意や感情はなさそう。また、通関業務やルールの調整の必要は感じていたが、それを主導する立場にはないとのコメントだった。
- (5) Mr. JEDI が学校の例を出して、国境の人の管理のずさんさを指摘してしたが、現地踏査中も大人何名かが国境を越えたが、挨拶だけで通り抜ける場面を 2 度見た。
- (6) カメルーンとの紛争地帯に近い国境ということもあり、何事にも Sensitive になっている。写真なども Mr. JEDI が他機関を説得するまでは、「絶対に撮るな」と周辺にいる職員からきつく言われた。現地到着時、手違いで関税総局からの連絡がきていないということで「何も話せない」と面談を拒否され焦った。



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



Mfum関税局現場事務所外観。左の建物は入管局事務所



Mfum関税局現場事務所内部。ほとんどOA機器はない。



ナイジェリア - カメルーン国境間にかかるMfum橋



国境付近の露店。訪問時に営業していたのは1軒のみ。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: 英国国際開発省 [Department for International Development (DFID)]

整理番号: S-14

日付: 2009. 3. 3

記入者及び同行者: 杉谷 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先) :

Mr. Peter Paulsen, Regional Economic Advisor

(同氏は現ポジションに就いて2年半。英国籍ももつ豪州人)

■ 概要

前回の EU も含めた調査団との面談内容が OSBP に特化したものであったため、全体的な流れのなかでの時間的なフレームワーク、長期的な視点からの開発計画等を聴取した。ただし、その内容から同氏はマクロ経済の専門家と思われ、少しプラクティカルな話からはそれた感がある。

■ 主たる聴取内容

- (1) 基本的に、DFID は WB、EU、米国国債開発庁 (USAID) との 3 組織と共同でナイジェリアや西アフリカの経済開発に取り組んでいるので、DFID 単独の方向性などはない。我々は 4 組織で 1 グループと考えてもらって結構。共通の Strategy をもとに動いている。
- (2) 前日も申し上げたと思うが、OSBP は貿易円滑化のひとつの手段であるが、どれだけ効果が出るかは疑問。西アフリカでは 100km ごとに平均 3~7 ヶ所ブロックがあり、トラックは止まらなければならない。また、貨物の流れ全体からみれば港湾施設が脆弱なためそこでも滞留時間は発生するし、OSBP にしたからといって税関職員の能力が上がり職務が効率化するとは思えない。OSBP 自体は勿論導入すれば通関時間の削減にはなるが、それが港から仕向地までの全体的なスパンからみればどの程度影響を与えるのかは実績を分析してみないと分からない。
- (3) タイム・フレームに関しては、主導的立場にある WB か EU などに聞いてほしい。ただ、基本的な我々の共通 Strategy としては経済開発を木に例えれば (図示して) まず土台になる幹をしっかりとつくる。つまり、幹とはナイジェリアの経済インフラであり、法律である。

その幹からいろいろな産業が枝分かれして、一番先端（最終目標？）はヨーロッパへ販売できるレベルの製品をつくり輸出すること。

(4) タイムフレームという意味ではまず最初にナイジェリアの現状を **Binding constraints**（制約要因）で分析する。ナイジェリアでは経済の **Pillar** となるエネルギー、ファイナンス、ビジネス環境はそれほど問題にはならない。となると最後の **Pillar** の **Political Constraint**（政治要因？）がこの国の発展を妨げている（→それは誰しもがわかっていることだと思うが、ではどうすればよいのか？）。

(5) とりあえずは包括分析法（**Data Environment Analysis**）により有効フロンティア（**Efficient Frontier**）の線を描き、何が効率的なのか浮き彫りにしていく必要がある。

■ 杉谷私見

(1) 途中から話がマクロ経済的な話になってしまったが、**DFID** はリーダーシップを取って **OSBP** を含める **ECOWAS** の経済開発に関する提言を行っているようには見えなかった。

(2) 同氏は **OSBP** の効果に少し疑問をもっているようだった。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: JICA ガーナ事務所

整理番号: S-20

日付: 2009. 3. 9

記入者及び同行者: 吉田氏、庄子氏、杉谷（記録）

面接者（名前、ポジション、連絡先）:

Mr. Kunihiro YAMAUCHI, Resident Representative

Mr. Yukinari TANAKA, Assistant Resident Representative

Mr. Naoki YANASE, Assistant Resident Representative

Ms. Yuko ENOMOTO, Local Consultant、他 1 名

■ 概要

調査団からは本調査の目的及びパガ国境の状況を説明。JICA ガーナ事務所からは、同国の現状を鑑みた本調査への対応の可能性を聴取した。特にガーナは西アフリカでも最も交通量が多いとされるアビジャンーラゴス回廊の要衝であるため、ガーナ国境における通関の効率化は流通のキーとなり得る。

■ 主たる聴取内容

- (1) (ガーナ事務所：ガーナの経済の調子がよく、貨物量が増加しているのに国境での車輛の滞留に変化がないというのはどういうことか？ガーナ税関が業務の効率化に成功したのか？)

調査団：基本的にガーナからの輸出が多いので、検査や関税処理の手間が多い輸入よりは手間がかからない。逆にブルキナファソ側の滞留は増えている。

- (2) (ガーナ事務所：ソフト面の支援ということだが、実際の enforcement がなければ意味がない。過積載の問題を挙げれば、規則はあってもそれが確認できないという状態がガーナでも続いている。)

調査団：例えば、法整備と enforcement への支援は別々に実施する場合もある。違法な警察のチェックポイントに対する取締り等は当該政府などから働きかけてもらったりしている。

(3) (ガーナ事務所：ガーナは仏語圏に囲まれており、OSBP になり統合する際にはハンディになるような場合もあるのでは?)

調査団：言葉の問題は基本的には大きな問題ではない。OSBP といってもすぐに 2 カ国のシステムが統合されるわけではなく、単に職場を共にするという初期段階から究極的にはシステム統合まで、状況にあわせてさまざまなパターンが考えられる。ただ、パガで聴取した話では、ガーナ税関は積極的に仏語研修を局内のトレーニングコースで実施している。

(4) 現在、すでに実施しているガーナにおける公務員研修の一環として、税関職員のキャパシティ・ビルディングの話が挙げられている。具体的な要請はガーナ側からはきていないが、日本大使館より比較的高いレベルにあるガーナ税関局を最終的には南々協力の拠点とすべく、まず第一段階として Ho にあるトレーニング・センターの改修や必要機材の購入（無償資金協力が有望）、そして第二段階では専門家の派遣（財務省の協力を得られれば有難い）、最終段階としてシエラレオネやリベリアなどの英語圏から研修生を受け入れる、という長期的な構想。WCO と協調した研修なども将来的には考えられる。

(5) コートジボアールの政情回復とともにアビジャン港の取扱量が増えている。コートジボアールの政情不安によりガーナ西部の Takoradi 港に拠点を移していた船会社が一斉にアビジャンへ戻ったことから 2008 年の Takoradi の総貨物取扱量は半減した。その後、コートジボアール側の回復状況が予想よりは遅れているため再び Takoradi に戻ってきた業者もあり、同港の取扱量は再び増加しつつある。

(6) (Community 開発に関して) 青年協力隊の配置は北部を重視している (60%—学校・教育関連、20%—村落開発、20%—保健・HIV)。パガには配置していないが、近隣の Bongo や Navrongo には配置されている。ただし、HIV 関連の隊員は中部 Tamale 以南に配置されている。最近、Tamale で暴動があったが、北部国境付近の治安は問題がない。ただし、東側コートジボアールの国境付近は立ち入り禁止区域になっている場所が多い。Tamale に Field Office がある。

(7) パガへの協力隊派遣の話は 2、3 年前にあったが、当時はまだ環境が整っていないので頓挫した。Senior 隊員の可能性もあるが、応募者がいるか微妙なところなので、確実なことはいえない。まず、協力隊の前に基礎調査をして、ニーズを探る必要がある。

(8) アビジャン - ラゴス回廊のガーナ領内では、道の駅支援などの候補地はどこでも可能性はあると思うが、アクラ - エルミナ間などは距離が短いので、途中で休憩するドライバーは少ないのでは? 現在、ガソリンスタンドが道の駅的な存在になっている。

(9) ガーナ全体のインフラ開発としては Takoradi、Accra、Kumashi などを結ぶ港湾、鉄道、道路などが想定され、円借款を見据えた案件形成をしているが、再開の見通しは立っていない。

ない。石油収入として外貨が入ってくれば状況が好転するものと期待される（→2007年にガーナ西部のギニア湾に海底油田が発見され、2010年より採掘予定）。無償は8号線の改修プロジェクトが毎年20億、計80億ついている。

(10) 広域プロジェクトといっても結局は日本の場合は **Bilateral** になってしまうので、実際にどういう援助方法になるのか、前例がないようなことなので進め方としては慎重にせざるを得ない。E/N上はどうするのか？過去に中南米で類似案件があったと思う。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称:EU

整理番号: S-22

日付: 2009. 3. 13

記入者及び同行者: 吉田氏、庄子氏、森田氏（通訳）、渡邊氏、杉谷（記録）

面接者（名前、ポジション、連絡先）：

Mr. Thierry BARBE, Head of Sector West Africa

Mr. Jean-Louis LACUBE, Chef d Unité, Infrastructure

Ms. Ilse COUGÉ, International Aid / Cooperation Officer, Geographical coordination and supervision for ACPs

Mr. Plácido HERNÁNDEZ AGUILAR, Responsable de la gestion de la qualité – Secteur des transports

■ 概要

現在、OSBP 関連において西アフリカで最大のドナーであり、最も活動的な EU においてその方向性や日本との協力の可能性を聴取した。

■ 主たる聴取内容

- (1) EU は Regional Level でのアプローチをしており、OSBP は Transportation の Framework 中のひとつであり、Border Post 以外にも過積載、道路の維持管理、輸送の出発点である港湾設備の問題等取り上げるべきものはいくらかでもある。Global Picture という広い視野から取り組まなければならない。(T)
- (2) EU 主催で 4 月にブルキナファソでガーナやマリの関係者も招待し輸送やプライベートセクター等の地球的問題に関するセミナーを実施する。(T)
- (3) EU の目的は Regional Integration であり、Transportation はその手段のひとつである。輸送コスト・時間の短縮は企業の競争力の強化にもつながる。7 ヶ所予定していた OSBP の建設はその後のコストの見直しで 5 ヶ所に減った。その 5 ヶ所とは、ナイジェリア→ベニン→トーゴ→ガーナ→コートジボアールの各国境及びギニア・マリの国境である。現在、コンサルタントが Design Study を行っており、5 月には終了。夏には入札にかけられ、

2010 年 10 月には建設が終了する予定。ただし、建設の背後にさまざまな準備（法整備等）がある。（L）

- (4) ECOWAS や UEMOA 等のプロジェクトは情報共有化すべき。過積載のチェックなどは国境で必要不可欠なこと。西アフリカの場合は 30km も No Man's Land があつたりして国境が画定していないところが多い。
- (5) Togo の橋が崩壊したので、コートジボアール発の貨物がベニン経由になっている。全体的なネットワークという視野で物事を考えなければならない。
- (6) Delegation の派遣は Abuja には political なブルキナファソには技術的な専門性をもったメンバーが含まれている。
- (7) （これから日本が支援するにはどこのポストが有望か）Diboli や Paga かどうか。Paga からは EU は撤退した。詳細は Abuja で会ったエマニエル氏に連絡してほしい。
- (8) EU の啓発活動は施設の建設期間のみで不十分(→日本に関与して欲しい?)。
- (9) EU には Regional Fund という資金があり、国境の Common Management に使用される。担当は Mr. . . . 。しかし、現状としては、何の活動も計画もない。
- (10) ECOWAS のキャパシティは低い。UEMOA は ECOWAS よりはまし。
- (11) [Koleali (マリ・ギニア国境) を選んだ理由は] 基本的には Steering Committee にて決定された。1980 年代マリは比較的豊かな国だったので、地域の integration をきっかけにマリ経済を復活させる思いもあったが、最終的には 2 カ国のネゴにより政治的に決定された。特に EU 側に国境を選択するための Criteria のようなものはない。当該国の National Policy に従う。
- (12) 世界税関機構 (WCO) とは Drug Traffic で若干コンタクトがあるが、税関職員のトレーニング等で話し合いの場がもたれたことはない。WCO がブリュッセルにあることも知らなかった。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称：社会基盤・陸上輸送・航空省（Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et Transports Aériens (MITTTA)

整理番号: W-1

日付: 2009. 2.9

記入者及び同行者: 増田氏、Ndome 氏（以上 JICA セネガル事務所）、森田氏（通訳）、渡邊（記録）

面接者（名前、ポジション、連絡先）:

Mr. Bassirou GUISSSE, Permanent Secretary, MITTTA

Mr. Nalong FATY, in Charge of Road Infrastructure, UEMOA、他

セネガル道路公団（AATR）、セネガル商工会議所など、セネガル側出席者は 20 名

■ 概要

セネガル MITTTA 次官は、UEMOA 道路インフラ担当者、及び JICA 本ミッションのセネガル訪問にあわせ、合同協議の場を設定した。協議は MITTTA 次官が議長を務め、約 2 時間にわたって行われた。冒頭、UEMOA の FATY 氏、JICA セネガル事務所の増田氏より、おのこの今回のミッションにつき説明があり、議長より JICA からは南回廊の整備において協力を得ている旨、追加説明がなされた。ただし、本会議自体は、おそらく本来の目的であったと思われる、UEMOA が推進している「車輛の積載重量検査体制の整備」につき協議が進められた。

JICA ミッションとしては、セネガルにおいて OSBP 整備に関連するであろう関係者に、一度に今回の調査主旨を伝えられた点、またその後の調査を行うにあたって関係先へのアポイントメントがこの場で確保された点において有益であったといえる。また、UEMOA 及びセネガル側の道路整備における緊急の問題性についても、関係者から感触を得ることができた。

以下、JICA ミッションとのやり取りというよりも、出席者の発言をメモした議事録である。

（注：セネガルで 1 週間調査を行った結果、上記テーマがセネガルにとって重要な交通インフラ開発課題であることが認識された。以下の発言にもあるように、道路の傷みはあちこちで見られ、上記テーマの改善は OSBP の促進を図る上でも、前提条件ともいえるものである。）

UEMOA 加盟各国において、車輛（主に貨物トラック）の過重積載は、道路へのダメージ、

交通事故、あるいは通関 Post における検査などの問題から改善すべき緊急のテーマとされている。そのため UEMOA は、2005 年に車輛重量検査制度につき改善実施方針を決定し、2 年間の準備期間において 2007 年 12 月までに各国が成果を出すことを目標とした。しかし、2006 年の UEMOA による中間評価段階では、すべての加盟各国で、なんら対応措置（規制に沿った行動）がなされておらず、さらに 2008 年 5 月時点での調査でも進んでいないことが判明した。そのため UEMOA は、早急に 20 トン計量橋の設置、域内 48 ヶ所の国境 Post での計量橋、車輛長さ測定機器の設置、特に、ダカール港、ロメ港、コトヌー港、アビジャン港の 4 港については早急な対応を再要請している。またそのために各国の公共施設建設管理機関である AGETIP との連携を強める方針も伝えている。UEMOA としては特に沿岸諸国での設置を急がせる方針である。

本日の協議では、セネガル国内での車輛計量橋設置につき具体的な協議がなされた。

■ 主たる聴取内容(主たる発言内容)

(1) UEMOA の見解 (Mr. Faty 氏の発言)

セネガルのみならず、各国で設置が進まない要因は、機材や職員訓練のための予算が不足していることである。また、事の重要性が関係者間で十分に理解されていないのではないかと。港湾当局はルール適用に消極的である。従来、UEMOA は各国あたり最低 6 ヶ所の設置を奨励し、そのうち 1 台を提供する方針であった。しかしこのやり方を改め、パイロットプロジェクトとして各国に 1 ヶ所のフル装備ステーションを建設することとした。その手始めに先にあげた 4 港での設置を進める方針である。そのための場所の確保の条件として、

- ① 港の周辺とする（半径 30～40km でも可）
- ② 幹線道路沿い
- ③ 十分な広さをもつこと（3ha 以上）
- ④ 平らな場所であること

この条件で、2009 年 12 月までに設置する。アビジャン、ロメではすでにめどがついている。また現在、AGETIP への委託方式について検討の最終段階にある。繰り返すがこれは非常に急がれるべきテーマである。

(2) 道路公団 (AATR) 局長の指摘点

国内トラック輸送の半分（50%）は重量オーバーで走っているとみている。そのために生じる道路の傷みは、セネガルの場合、年間に 300 億～400 億 CFA の経済的ロスになるも

のとみられる。これは、セネガルにとっても大きな問題で、港で計量橋を設置する計画を早急に進めるべきである。

OSBP については、2005 年からの回廊開発計画のなかに入っている。候補先としては、

- ① セネガル・マリ国境（ディボリ、ムサラ）
- ② ギニアビサウとの国境（R4 上の）ギニアビサウは国内幹線道路の整備が遅れている。
- ③ ガンビアとの国境
- ④ モーリタニアとの国境（橋の建設が必要）
- ⑤ ダカールーコナクリ間

(3) 商工会議所副会頭の指摘点

セネガル商工会議所規則の第 41 条に、貨物重量の計測は商工会議所が発行する証明書が唯一のものである旨、記載されている。商工会議所としては港に 2 億 CFA 投資して電子計測設備を設ける考えである。陸上国境ではなく港に設置することは重要である。商工会議所は港近くに 50ha の土地を保有しており、ロードステーションを建設することが可能である。また維持管理についても関心をもっており、AGETIP や港湾当局と協力しあい、やっていくことが重要と考えている。

(4) 港湾当局からの指摘点

港湾当局として施設に要する土地の提供は可能である。公道に出る前の場所に設置することが原則と考える。建設において AGETIP とも協力する用意がある。管理運営面において十分なノウハウはないが、港の OSBP はあり得るのか。港の管理でも支援をお願いしたい。

(5) その他、UEMOA 側担当者とのやりとり

（セネガル側）重量超過に関する運送業者の意識が十分ではないと考えられる。

（UEMOA 側）違反には 2 万～6 万 CFA/トンの罰則金が決まっている。問題は取り締まるための体制ができていないことである。具体的に、証拠として示すデータが必要である。

（セネガル側企業代表）港だけでなく、ほかの場所にも設置する必要がある。自分の会社では、出荷時に重量は計測するようにしている。

（UEMOA 側）年間一定量以上を出荷する企業は、計量橋を設置する義務がある。別に輸出入の問題ではなく、国内での問題である。過重積載をさせない意識をつくること

が重要である。車軸ごとに検査できればよいが、その装置がない。

(議長、次官) 本日午後、時間のある人達は、商工会議所の土地を視察に行き、具体的な可能性を検討したい。

以上、商工会議所の港近くの土地活用を第 1 案として午後視察し、さらに検討を進めることが本日協議の結論となった。

以上

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: 在セネガル日本大使館

整理番号: W-2

日付: 2009. 2.9

記入者及び同行者: 増田氏 (JICA セネガル事務所)、森田氏(通訳)、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

池崎 保 参事官、
船津 経協班長

■ 概要

表敬を兼ね訪問、OSBP にかかるセネガル政府の意向等につき聴取。池崎参事官は、セネガル国境問題につき、これまでの事前情報とは異なる幾つかのポイントを示された。

■ 主たる聴取内容

セネガル側が考えている国境の問題は、麻薬取引の防止と、アル・カイダの影響を防止することである。国境手続きにおける効率化を図り、経済発展に貢献することもニーズとしてあるかもしれないが、むしろ大きな問題は先の 2 点にある。麻薬はガンビア、ギニアビサウ、モーリタニアなど、いまやこの地域が欧州への輸出基地化している。セネガル国内でもコカインを製造している地域がある。この問題につき、WCO の御厨事務局長がセネガルに来られた際にも、セネガル側は協力を要請し、麻薬犬などの訓練につき、どのような協力が可能か検討されることになっている。麻薬犬の訓練は日本でも協力できる分野と考える。

国境施設において IT 化導入は、この国の場合、砂埃の面からとても無理ではないか。

マリは、国境税関職員の不正が政治問題化している。セネガル側国境では腐敗の問題は少ないが、あるとすれば港である。基本的にこの地域(西アフリカ)は、もともと部族はあっても国境という意識が少ない地域である。税関職員の訓練もそのような観点から検討する必要がある。

自分としては、地域の経済促進のためというより、麻薬対策を第一として国境のテーマに取り組む方が、この国にとってはよいのではないかと考える。

(船津経協班長より) 先日、セネガル政府より北回廊の OSBP とガンビア国境の OSBP に

つき支援要請があった。それに対し日本側の考えは特段示していない。

以上

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: JICA セネガル事務所

整理番号: W-3

日付: 2009. 2.9

記入者及び同行者: 渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

上野 修平 事務所員(保険・医療担当)

■ 概要

JICA 青年海外協力隊事務局、及び NPO 法人「都市計画・建築関連の OV の会」によるセネガルでの HIV 対策活動につき、JICA セネガル事務所の上野所員に下記聴取した。

■ 主たる聴取内容

セネガルのエイズ罹患率は、全国で 0.7% と他国に比べ低い。ただし、売春婦やゲイの人達の間では 20% と高いことは事実であり、対策を講じるために、JICA は、2005 年～2007 年にかけて、全国 8 ヶ所に VCT センターを設置した。そのうちの 3 ヶ所が南北の回廊が通る Tambacounda 州に設置されている。そのうちの 1 ヶ所は、南回廊が通る国境付近の Saraya に置かれている。

VCT センターは病院ではなく、エイズ患者の発見や、予防普及活動が主たる役割である地域予防センターである。具体的には、妊産婦のケアのほか、地域清掃や保健啓発活動など、地域社会に見合った活動を行っている。VCT センターでエイズが判明した患者も多くいる。センターでエイズが判明した場合は、地域の病院へ送られる。一方、セネガル政府は各地に保健センターを設置しており、Tambacounda に 7 ヶ所設置、そのうちのひとつが北回廊の Kidira にある。その意味で、セネガル側の南と北の回廊双方の国境の町にエイズ対策のセンターは置かれていることになる。

ただし、VTC センターへの支援はまもなく終わる予定になっており、今後の活動継続における資金の確保が課題となっている。

以上

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: セネガル道路公団 (AATR: Agence Autonome des Travaux Routiers)

整理番号: W-4

日付: 2009. 2.9

記入者及び同行者: Ndome 氏 (JICA セネガル事務所)、森田氏(通訳)、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

Mr. Lomine Cisse 局長

Mr. Karamoko TRAORE Chef Division

■ 概要

セネガルの道路整備状況、計画等について聴取した。AATR 側の 2 名とも午前中の公共事業省・UEMOA 合同協議に出席しており、今回の JICA 調査ミッションの目的についても承知済みであった。AATR は政府系機関であるが、独立法人化されており、Agency とつくものの日本語訳を道路公団とする。

■ 主たる聴取内容

(1) AATR の役割

セネガルにおいて道路行政にかかる政府機関は、公共事業省の公共事業局 (Direction des Travaux Publics : DTP)、陸上運輸局 (Direction du Transport Terrestre : DTT)、及び AATR である。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 AATR が担当する。すなわち計画と実施の役割分担ができています。また 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)。また、DTT は、主に道路使用上の行政にかかるもので、運転手や運輸事業者への啓蒙・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。本日午前中に行われた UEMOA との協議などには参加するが、あくまで道路建設・管理機関としてである。また直接的な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なるのではないかと説明があった。

(2) 道路建設、維持管理予算

道路整備の伴う資金調達は、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%が政府予算を充てている。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）がある。

（後日、国内の道路総延長、舗装率など 2002 年現在のデータを入手した。これについてはまだ分析しておらず、後日、報告書で述べる。）

(3) 主要経済回廊について

現在、マリとの回廊は、北回廊があって、さらに南回廊を整備しているが、南回廊はバマコまでの距離が北回りに比べ 200km 程度短くなること（実際は 240km 短縮）、また、セネガル国内の南回廊地域で金鉱山や鉄鉱石など鉱物資源の開発も進んでおり、これらのことを考えると将来的には南回廊の方が経済回廊として重要になると思われる。鉱山については鉄道建設も計画されているが、話はまったく進んでいない。セネガル・マリ間の物流において、不正物資の通関問題はほとんどない。マリにとってセネガルへの道は、コートジボアールの政情不安後、きわめて重要である。従って、両国間での法律の調整や積載量の検査方法の取り決めなどが国境 Post にかかる問題である。

一方、モーリタニアやガンビアとの国境では、違法物資の通過や不正などが頻繁にあり、問題である。麻薬流通の問題もガンビアとブルキナファソにはさまれたセネガル国内で大きい。セネガル国境における麻薬取締りの問題は大きい。

(4) OSBP 支援について（国境の問題点など）

国境施設の整備については、UEMOA 主導のもと、行うことになっている。現在は、AfDB が資金を提供し、UEMOA が AGETIP に国境施設の施工を委託して行われると聞いている。AGETIP は主に公共施設の建屋などの施工であり、道路そのものを行っているのではない。

以上

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称:財務省関税総局

整理番号: W-5

日付: 2009. 2.10

記入者及び同行者: 増田氏、Ndome 氏 (以上 JICA セネガル事務所)、森田氏(通訳)、渡邊
(記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先) :

Mr. Arnandfeau NAHGA 総局長

ほか、幹部職員 5 名の出席

■ 概要

セネガル関税総局において、税関ファシリティへの支援ニーズ、及び国境税関の管理状況を中心に聴取した。最初の約 50 分間は関税総局長が出席し、特に関税総局として日本からの支援を期待する分野について話があった。同総局長は 2008 年 5 月の第 4 回アフリカ会議 (TICAD IV) にも参加し、また、WCO 御厨事務総長との面談をふまえた上での発言として述べられた。

なお、セネガル税関総局の概要は、職員数 1,717 名、拠点となる Inspection Regional (ダカール港、空港含む) が 6 カ所、Bureau が 11 カ所、Post19 カ所からなる。今回訪問予定の Kidira は Bureau となっている。

■ 主たる聴取内容

(1) 税関総局としての日本からの支援期待分野

セネガルとして、横浜宣言での趣旨を理解し、日本とのパートナーシップを強めることは重要と考えている。自分として、セネガル税関の改善にかかる日本からの支援として、次の分野での協力を期待する。

1) 国際基準に則した税関体制の構築

国境 Post における強化としては、ガンビアとの国境、ギニアビサウとの渡し舟による通関問題、貨物量、交通量とも大きいマリとの国境などが重要拠点と考えている。

2) 貨物検査装置（X線検査機など）の導入

特に、国民の健康にかかる品目への検査を重視したい。麻薬などの不正通関の問題もある。また、検査によって適正な関税額の適用も課題である。これらについては機材のみならず、取り扱いのなどの研修も必要である。

3) 不正通関の取り締まり強化への支援

これは西アフリカ全体の問題でもある。セネガルは麻薬の中間取引の場となっている。麻薬犬の訓練支援については、御厨氏とも協議したが、西アフリカ地域における麻薬犬の訓練センターとして施設を置くことも考えられる。また、これに伴い、捜査が行える人の訓練も必要である。

4) 税関大学（教育施設）の再構築

セネガルでは幹部と一般職員を分けた教育訓練施設（プログラム）をもっている。しかし、建物も教育内容も時代にあったものとはなっていない面がある。税関能力向上のためにも教育分野での協力もお願いしたい。

(2) (次の発言者)

総局長が述べられた項目は、優先順序がつけがたい。しかし、さらに車輛や、スキャナーなども必要としている。

ダカール港から内陸輸送の貨物については、電子化されたモニタリングシステムの導入を行い、紛失事故などをなくす必要がある。

(3) (職員教育責任者の発言)

全体として、税関職員の社会的位置づけを明確にする必要がある。

現在、税関職員の研修は幹部候補生（年間約 10 名）と、一般職員（40～50 名）、さらには補助職員の教育も行っている。しかし、教室は 4 つしかなく、寄宿施設もない。また検査ラボなどもない。教育時間も少ない。できれば、寄宿生活での訓練施設をもちたいと考えている。

(4) (他の発言者)

- ① 麻薬犬の訓練では、憲兵隊の施設が想定される。
- ② OSBP については、現在作成段階にある 2009 年～2011 年の戦略計画に盛り込まれることになる。
- ③ TIF 合意に基づいて、鉄道での通関についても、マリ側とは定期協議会がもたれている。
なお、マリへの貨物は、すべてではないが国境までエスコートがつくことになっている。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: セネガル OSBP ファシリテーション委員会

整理番号: W-6

日付: 2009. 2.10

記入者及び同行者: Ndome 氏 (JICA セネガル事務所)、森田氏(通訳)、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

Mr. Papa Souieye FAYE, Chef, Direction du Transport Terrestre (DTT)

Mr. Yava DIATTA, Direction des Travaux Publics (DTP)

■ 概要

UEMOA 主導で行われている OSBP 設置に対応するため、加盟各国に設置されている技術合同委員会 (正式名称かは不明) のセネガルにおける委員会代表と面談した。委員長は公共事業省陸上運輸局の Mr. Papa Souieye FAYE が務めている。

■ 主たる聴取内容

(1) Direction du Transport Terrestre (DTT)、Direction des Travaux Publics (DTP) の状況

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いる。そのため、職員数は年々減少しており、現在、セネガル公共事業省陸上運輸局 (DTT) は 20 名、セネガル公共事業省公共事業局 (DTP) は 15 名の技官しかいない (地方事務所含め)。従って、本来の計画業務も十分にできなくなっている。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。セネガル道路公団 (Agence Autonome des Travaux Routiers : 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とっており、待遇面でも政府職員に比べよい条件となっている。この傾向はこれからも続く予定である (注: 今日話を聞いていると、道路整備の実質的な面は、今や政府から AATR に移っているような印象を受けた)。

(2) OSBP 設置について

- ① OSBP は UEMOA が主導して行っている。各国に OSBP 委員会が設けられているが、セネガルも含め、積極的な活動はなされていない。基本的な流れは、①UEMOA の計画

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はなく、UEMOA が検討中であると聞いている。

② 各国に OSBP の技術委員会が設置されている。しかし、セネガルも含めその委員会の活動は、ほとんどなされていない。各回廊ごとに関係国が協議会をもつことも決まっているが、こちらも UEMOA の方針が決まらず、活動していない。OSBP は完全に UEMOA の計画であり、その決定を待っている状況にある。

③ 北回廊は、EU 資金により Diboli に OSBP を設置することが決まっている。マリは UEMOA に土地を提供し、条件として計量橋が Diboli 税関に設置されている。セネガル側は提供できる土地がなかった。Diboli の計量橋は 6 月から使用予定である。しかし、これ以外に具体的に OSBP を Diboli で立ち上げる計画は進んでいないはずである。

南回廊では、2011 年に Moussala に設置計画はある。セネガル税関もこの件は承知しているはずである（注:税関総局との会議では、こちらからの質問に、Moussala でそのような話はないという事であった。）計画では、マリからの輸入品として家畜も多いことから、家畜が歩いて入国できるスペースなども計画されている。

④ 鉄道は輸送能力が不足しており、減少傾向にある。セネガル国内の通関システムについていえば、電子モニタリングシステムの導入や、不正通関品の取り締まり監視委員会の設置など、動きはある。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: セネガル道路公団 Tambacounda 事務所

整理番号: W-7

日付: 2009. 2.11

記入者及び同行者: 森田氏 (通訳)、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

Mr. Lamine NDIAYE 所長 (Chef d'Antenne Regionale de l'AATR)

■ 概要

セネガル道路公団 (Agence Autonome des Travaux Routiers : AATR) Tambacounda 事務所を訪問。ダカールーバマコ間の幹線道路結節点となる地点であることから、地域の道路インフラ整備計画につき、状況を聴取した。なお、当日はダカールーバマコ間の主要道路となる Kaolack から Tambacounda (南北どちらの回廊もここを通る) まで車で移動したが、きわめて道路状況は悪かった。通行車両はトラック (マリナンバーも多い) が主体であり、路線バスも本数は少ないが走っている。全体的に交通量が多いとはいえない。しかし主道は穴ぼこだらけで、我々が乗った四駆車はほとんど並行して灌木のなかを走る迂回路を通った。アスファルトがはげ、土埃がすごいため、昼間でも視界不良で走りにくい。従って、スピードは余り出ていない。これらについても対応策を聞いた。

なお、AATR Tambacounda 支所は、秘書と運転手を入れ総勢 5 名、棟続きの隣の部屋に公共事業局の地方事務所がある。

■ 主たる聴取内容

(1) Kaolac/Tambacounda 間の道路補修について

1) 同区間はマリへの主要道路となっており、1 日あたりマリからダカールへのトラック、トレーラー類は約 1,000 台程度が通っている (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である (所長の感触として)。同区間の補修工事は EU 資金により 2008 年 5 月より始まっている。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いる。しかし工事は予定通り進んでいない。フランス系企業はセネガルで長い経験を

もっているが、ポルトガル系は経験がない。そのため準備に戸惑っている。本改修工事の技術仕様書は、AATR が作成したが、そもそも EU 基準が適用され、EU 企業が落札しやすい仕様となっている。入札業務自体は EU 管理のもと、AATR が行っているが、3 分割された 1 区間が長いと、欧州系の大企業でなければ落札できない。これは EU 資金で EU 企業による工事である。この工事の進捗管理を AATR が請け負っている。

2) 現在、区間のごく一部であるが Tambacounda/Koussanar 間はすでに工事が終了している。しかしほかの区間は、まだ工事が始まったばかりである。ただすべての契約業務は終了しており、20 ヶ月後にはおおむね完成できると所長はみている。

3) もうひとつ現在の問題は、主道路工事に伴うバイパス道路が十分に整備されていない点である。単なる灌木のなかを走る土の道路であるため、工事受注企業には契約で定期的な散水を義務づけている。しかし、それがほとんどなされていない。従って、土埃のなかでの走行となる。

4) (渡邊感想)

さらに本道路区間のダカールにつながる Kaolack/Fatick 間は、実際にこの区間を走ったが、1 年前に完成したとは思えないほど、あちこちに穴ができています。状況がよい区間もあるためスピードを出すと、よけいに危ない感じであった。

以上のようなことから、ダカール・タンバクンダ間の幹線道路事情は悪く、少なくとも向こう 1 年半から 2 年間は現在の状況が続くものと思われる。また完成しても、過重積載車両の問題から、常に補修工事を必要とする状況が続くことも予想される（いたちごっこ）。

(2) マリ国境と OSBP の設置

1) 現在マリとの幹線道路は、北回廊である。Tambacounda/Kidira 間は、10 年前に台湾の資金協力によって、台湾企業がつくったものである。当時は国内で砂の上にアスファルトを敷いた初めての仕様となる道路であった。しかしこの道路は、現在のような交通量、車両重量に合うようには重量設計されていなかった。そのためここ数年（特に 2005 年ごろから）一部の区間の傷みが激しく、2006 年から年間 10 億 CFA の予算で補修工事を行っている。

2) セネガル・マリ間のトラック輸送で最大の問題は、積載重量のオーバーである。特にセネガルからマリに向かうトラックは、運転手が Fatick、Kaolack 周辺で大量の塩を購入し、マリへ持ち運ぶことである。そのため 20 トンから 60 トンのトラックに、さらに 5 トンから 20 トンの重量が加えられて走っている。運転手のサイドビジネスで、税関では袖の下を出して通過している。また、マリ国内にはトラックのシャーシを強化する改

造も行われていると聞いている。先の Tambacounda/Kidira 間の補修工事は 80%がセネガルからマリ方向への車線である。このことから重量超過トラックの問題が明らかである。計量橋の設置は、特に急ぐべきである。国境のみならず、要所要所、例えば Tambacounda にも必要である。

3) OSBP は、UEMOA が国境強化の方針で主導して行っているもので、どのような内容になるのかセネガル側は知らない（おそらく、彼は知らないということであろう）。日本からセネガル国境の OSBP 支援について行くとすれば、すでに南回廊での橋の建設支援をしていること、南回廊が開通すればバマコまで 240km 短縮でき、交通量の増加が見込まれること（ただし、北回廊もマリの Kayes が主要都市のひとつであり、交通量が大きく減ることはないとみている）などから、南の国境で支援するほうがよいのではないかとの意見であった。

（自分は道路屋で、国境施設についてはあまり関与していないとの対応であった。ダカールの公共事業省や AATR でも同様の反応であり、おそらく、OSBP については UEMOA が計画し、実施しているとの認識が強いためと思われる。いわゆる受身の姿勢で、セネガルとしてどうしたい、日本に何を期待するという意欲は感じられない。）

(3) タンバクンダの開発

タンバクンダはセネガル中央にガンビアが位置することもあり、ギニアビセウ、ギニアコナクリ、マリ、モーリタニアからセネガルを結ぶ結節点となっている。この交通の要衝という利点を生かして、将来さまざまな開発計画が考えられるが、本日面談した AATR 所長からは、まったくそれについての意見はなかった。ただし、現在すでに多くのガソリンスタンドや修理工場、あるいは宿泊・飲食関係のビジネスがタンバクンダで派生しており、将来的に物流面で基地として開発できるかどうかは街発展のカギになるものと思われる。

以上



Kaolack-Tambacounda 間の Kaffrine 付近。現在、全区間の80%がこの状況にある。



Kaffrine 付近



マリ方面への貨物車は、ほとんどが過積載の状況にあり、道路への影響も大きい。



Koumpentoum 付近。チェックポイントもあり、車輦はここで停車する。



Kaolack-Tambacounda 間でマリ向けの塩を売っている。



Kaolack-Tambacounda 間のガソリンスタンド。長距離トラックの休憩所でもある。



Kaolack-Tambacounda 間で休憩する長距離車



Tambacounda-Kidira 間。台湾政府の支援で 10 年前に完成。全体の 7 割は良好。



道路右側、すなわちマリ方面への傷みが激しい（マリ方面へが過積載車が多い）。



道路右側が隆起している。



道脇には破損タイヤなどが放置されている。



AATR Tambacounda 事務所

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: Kidira 税関事務所

整理番号: W-8

日付: 2009. 2.13

記入者及び同行者: 森田氏 (通訳)、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

Mr. Amagou Abuulaye SECK 所長 (Chef de Bureau)

■ 概要

セネガル・マリ間の北回廊、セネガル側国境の町 Kidira の税関事務所を 2 月 12、13 日の 2 日間訪問し、現在の業務等につき、下記聴取した。訪問については税関総局(ダカール)から事前連絡がなされており、丁寧な扱いを受けた。なお、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 分である。荷物を積載したトラックの場合、Dakar から Kidira まで 3~4 日かけているとの事である。

この町の対岸がマリ側の 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置かれている。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。Kidira 側税関と入国審査所は少し離れた場所に置かれ、税関内は、往来者の荷物申告所、商業貨物の申告所、自動車の無税扱い持込申告所 (数日間のセネガル国内旅行用) に分かれている。この全体の建物自体は、合計でも 60m² 程度であり、広くない。はっきりとはしないが 15 年前ぐらいに建てられたとの事。貨物や車輛の検査装置類は一切置かれていない。今度貨物のトラッキングシステムが導入予定であり、そうなれば、現在の宿直室をその機材導入、業務処理のために空ける予定との事。建屋の一番端には、男女別にトイレもある。さらにすぐそばに小規模の食堂が何軒もあり、幾つかは日用品なども売っている。税関の建物の軒の下に、1 人の税関職員が座って向かいにある幹線道路の車輛や人の往来をチェックしているようにも見えた (単に、税関に来る人達への案内だけなのかもしれない)。税関の前は幅 20m 程度の駐車スペースしかないが、建物の周囲は広い空きスペースがあり、混雑している様子は見られない。ただしすべて整地されただけで、舗装などは一切されていない (そのためいたるところ埃っぽい)。

数百メートル先の Kidira の町には食堂、修理屋、あるいは地元住民のための商店などが軒を並べている。Fax、Copy などの看板も見られることから代書屋らしき事務所もある。ただ国境の町として、物流業やサービス業、あるいは何か特別な産業があるような雰囲気はなく、町の中心部でも活気がみられない。街中は依然として馬車が移動手段である。昼間、子どもや女性の物もらいもみられることから、コミュニティとしての再開発は必要と感じられた。

■ 主たる聴取内容

(1) Kidira 税関事務所の概要と業務状況

① Kidira 税関事務所は、セネガル国内で重要拠点のひとつであり、職員数は 20 名、道路と鉄道の両方の通関をみている。この職員数について所長は、インタビューのなかで、この倍の 40 名はほしいと述べている。税関として一応 24 時間オープンを建前としているが、マリ側の税関事務所が午後 8 時に閉まるため、現在はそれにあわせている、当番で宿泊担当者は置いている。（注：マリ側の Diboli 税関では、一応 24 時間制であるが、1 日分の業務は夕方迄には処理できるため、実際は午後 8 時前には終わっているとの説明であった。セネガルからマリへの入国貨物は、セネガル側税関から毎日 2 回送られてくる Kidira 税関での通関証明がなければならない（ダカール港で保税扱いの場合、カルネを使って通関手続きを行っている。Doboli 税関では、日中 2 回に分けて送られてくる書類に沿って業務を行うと 24 時間やる必要はないとの見解であり、確かに 1 日あたりの通関量をみると、そうなのかという気もする）。

② セネガル・マリ間はもともと鉄道輸送が主力であったため、税関事務所は Kidira 駅のすぐそばにあり、国境の橋のそばにある税関事務所(窓口)とは場所が離れている（出入国管理を行う国境警察署も同様の理由から駅のそばに置かれている）。現在、鉄道は貨物を中心に毎日上下あわせて 2~3 本、旅客列車は週に 1 本が走っており（ダカールーバマコ間）、この駅で通関検査と出入国検査が行われている。一方、道路での通関業務は、貨物トラック、トレーラー、乗用車、バスをあわせ毎日平均 100 台程度が税関検査を受けている。出国貨物の検査はほぼ形式的なものであり、セネガルへの入国貨物への検査が関税を徴収する目的から厳格に行われている（バス乗客の所有物税関検査は別にあり）。

2 日間現地を訪問し、昼間数時間の視察であったが、午前中はマリへの出国待ちの大型トラック、トレーラーが 10 台から 20 台程度並んでいるが、午後は並んでいる車輛は 2 日間ともまったく見られなかった。国境付近、あるいは Kidira の町の入口に止まっている大型トラックは数台見かけるが、いずれも通関書類の作成、あるいは休憩のためと

思われる（代書屋は町のなかに少し入ったところにある）。

- ③ **Kidira** 税関は業務においてパソコンは使用していない。業務用に与えられているパソコンはラップトップ型 1 台のみが所長室に置かれ、税関窓口でノート型パソコンをもっている職員もいるが個人の所有物であるとの事。電子化は遅れており、貨物も人も出入りについてはすべて台帳に記入する方式をとっている。また、ダカールとの連絡も電話のほか無線を使っている。列車によるコンテナ貨物も、トラックでの貨物も毎年 1 月 1 日からの通し番号で記入されており、この合計数（月間と年間）がおそらくダカールに統計として出されているものと思われる。また、マリ向け貨物については鉄道、道路を問わず、ダカール港で船卸された貨物には、ダカール港にいるマリ税関職員によって貨物検査が行われ、セネガル税関へ報告して保税措置が取られる。さらにセネガル税関側で貨物内陸輸送へのエスコート職員がアサインされ、国境 Post でエスコートしたセネガル税関職員が台帳への記入手続きを行い、申告書に裏書して通関させるしくみである。最終的にはバマコ（ないしは途中の **Kayes**）の荷卸しする通関 Post で関税支払いが行われる（セネガルでの保税貨物対象）。**Kidira** 税関では、カルネのトラッキングシステム導入が検討されており、2009 年 6 月ごろには設置が行われる見通しであるとのこと。
- ④ **Kidira** 税関でマリ側へ運ばれる貨物の約 80%（金額ベースではさらに大きくなる）が保税扱い貨物(再輸出)である。このため、国境 **Kidira** でのセネガル税関の検査は形式的なものであり、特別な検査がないため短時間で手続きが済んでいる。なお、現物を確認することはできなかったが、業務マニュアルは、**Kidira** 税関事務所と国境の窓口の 2 ヶ所に配備しているとのことである。
- ⑤ 一方、セネガル国内で調達しマリへ輸送される産品(輸出品目)としては、セメント、塩、水産品が主要なものである。セネガル国内で調達され、マリへ輸出されるものについては、国境税関で検査を受ける。機材を用いたチェックはなくすべて目視確認である。この国内調達物資の申告が不備で、国境での書類作成となっている。ちなみに、ダカールから **Kidira** まで (620km) は、通常 3~4 日かけて来ており、さらに **Kidira** から **Bamako** へは 1 日~1.5 日かけているとのことである。
- ⑥ 一方、マリからセネガルへの輸出貨物についても、目視と書類でのチェックを行い、その場で税関が税額を確定し、輸入者が即支払うシステムとなっている。税関で支払いが確認されない限り貨物（旅客者の課税対象荷物も含む）は渡されないシステムとなっており、この支払い確認を得るためにトラックが国境付近に滞留することもある。関税額は **UEMOA** で共通化されており、課税に問題が生じるようなことはない。問題は、書類上になく荷物の扱いである。これらについても税額を定め、支払いを強制している（これはマリからセネガルへは少なく、セネガルからマリへのケースが多い。長距離ド

ライバーの個人的持ち込み品。マリ国内での転売を目的に多量に運ぶケースもある）。

(2) Kidira・Diboli 国境における通関量

- ① 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 x 70 台 x365 日=63 万 8,750 トン）がセネガルからマリへ通関している。道路輸送の方が大きい。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、所長の感覚的にはこれより少ないようである（マリ側の Diboli 税関には重量秤があるがまだ使用されていない。このため正確な通過量は不明である）。
- ② ちなみに、Kidira から Tambaconda は約 150km の距離があり、Kidira からの帰途 2 時間 20 分かけて、Kidira（マリ）方面へ向かう車の台数をチェックしてみたところ、次のような結果であった。13 日は大型のタンクトレーラーが多く、石油製品などの輸送など特別であったのかもしれない。時間帯的に同日中にマリ側の Diboli 税関まで通過できるかは微妙な時間帯であり、場合によっては朝まで待つのもかもしれない。石油製品など同種類の貨物は運送が数台に分かれても 1 本のカルネで処理される。

| | 2 月 12 日 (15:00～17:20) | 2 月 13 日 (16:40～18:55) |
|---------------|---------------------------|---------------------------|
| マリ方向への走行中トラック | 12 台 | 41 台 |
| マリ方向への停車中トラック | 6 台 | 7 台 |
| 乗用車、ピックアップ | 15 台 | 9 台 |
| バス（マイクロバスが中心） | 2 台 | 3 台 |

- ③ マリからセネガルへの輸出品は、綿花、金（これらはダカールから再輸出される）、コーヒー、トウモロコシ、落花生、野菜、家畜などである。
- ④ このほか、申告納税制度は電子システム自体がないことから採用しておらず、事後調査も Post での支払い厳守のため実施していない（ダカールでは申告納税制度を採用しているかもしれないとの話はあった）。所長の説明によれば、職員は税関業務については十分教育されており、税関業務そのものについての研修プログラムは必要ないとのこと。ただし、新たな検査機材や電子化によるシステム運営のための技術的な点についてはそのつど研修が必要との認識である。ただし 2 日目に話したときには、国内のことしか知らないため、職員への研修は必要との話があった。

(3) マリ国境における OSBP の設置

以前、ECOWAS の計画で Diboli に OSBP をつくるという話は聞いている。しかし、その後まったく進んでいないのではないかと。OSBP 構想自体はいいが、Diboli は電気がなく予定地としては不適である。Kidira の方がむしろインフラは整っている。また警察権について両国間で調整するのは難しいかもしれない。計画がどうなっているかは、UEMOA で確認してほしい。

■ 渡邊感想

- (1) Kidira 税関事務所の職員数が適正であるか否かは、今回の調査だけでは判断できないが、少なくとも 2 日間現場の様子を見る限り、たとえ 24 時間オープンしても今の倍の人数が必要とは思えない。特にマリ向け貨物の大半は保税扱いであり、国境では形式的手続きを行っているにすぎない。ただ入国貨物については、検査設備が不備なことから、本来行うべき貨物や重量検査がなされていないことも一方で問題である、
- (2) 業務における電子化の必要性は、所長も認識しているが、そのための基盤整備がなされていない。現在の建屋では、電子精密機器を置けるような環境になく、空調付きの部屋があわせて必要との指摘があった。また、セネガル全体の通関システムが電子化されていないとの印象を受けた。ダカールの港や空港では電子化されているとのことである。このあたりの国境は、暑いときには 45 度を超え、砂嵐もある。また、電力や通信設備も十分ではない。確かに電子機器には悪条件の場ではある。
- (3) 税関業務をマリ側と共通化させることに抵抗はしておらず、また定期的にマリ側税関との協議も行っているとのことから、意識として税関部分の OSBP は十分に可能な余地がある。しかし、一方で現実問題として、手続き方法、申告フォームが異なっているのは事実であり、特に、セネガル側の電子化が遅れていることが、共通化を阻む最大の要因と考えられる。
- (4) この地域のみならず、セネガル国境には、移動税関というものがあり、移動しながら業務を行っている。具体的な業務量がどの程度になるのかは不明であるが、OSBP 設置後、移動税関の位置づけをどうするかについても検討を要する。
- (5) マリからバスでセネガルに入国した人達は、税関と入国管理でチェックを受けるが、バスから降りた際、タバコなどを購入する人がいる。マリは内陸国であることから物価が高く、ここの Post に道の駅というより免税店を置くことも地域活性化につながるのではないかと。塩や食品などは Dakar への道中に多くの店が出ており、そちらで購入できる。

以上



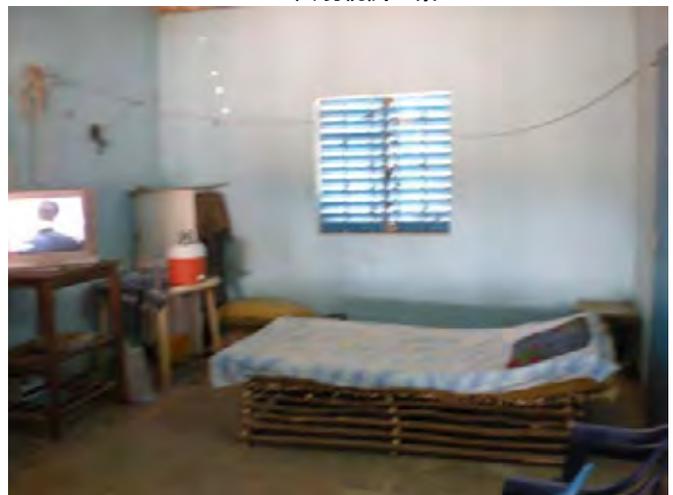
Kidira国境税関入口



Kidira国境税関全景



Kidira税関勤務風景。中央が所長。パソコンは業務には使われていない。



宿直室。今度、GPSの装置が設置予定。



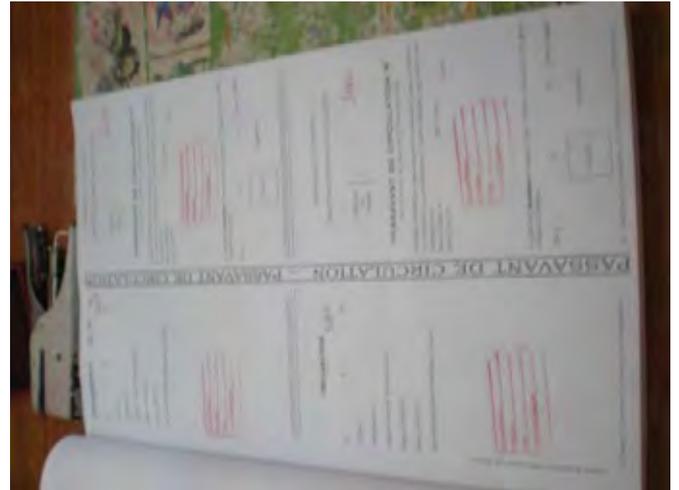
国境付近の書類作成代行業者



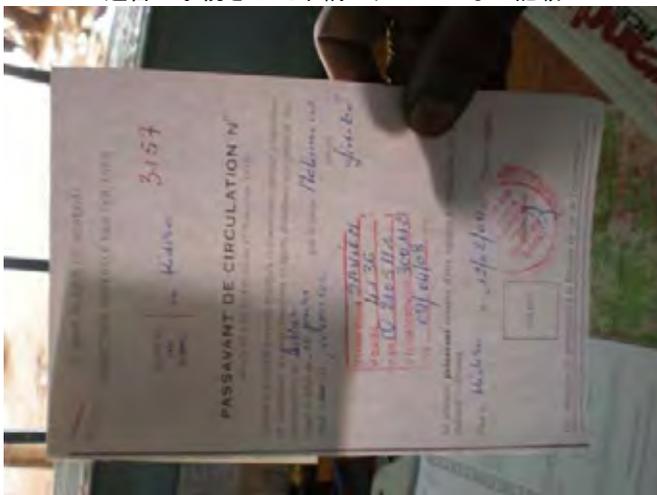
税関前の様子



連番で手続きした車輛のナンバーなど記載



書類はすべて手書きで処理。



セネガル国内での旅行用車持込書類



訪問2日目、午前10時半頃の様子



午前10時半頃はトラックが20台程度並んでいた



マリの長距離トラック運転者

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: Kidira 国境警察署

整理番号: W-9

日付: 2009. 2.13

記入者及び同行者: 森田氏 (通訳)、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

Mr. Amadou Bocar NIANE (Chef de Secteur Frontalier de Kidira)

■ 概要

セネガル側国境の町 Kidira で入管審査を行っている Kidira 国境警察署を訪問した。マリとの国境だけでなく、モーリタニアとの一部国境についても管轄している。職員数はわずかに 9 名で、国境事務所 2 名、警察署 2 名の 24 時間体制 (3 シフト) で勤務しているため、休みがほとんど取れないことが最大の問題としている。確かに税関が 20 名で実質的には 24 時間ではないのに対し、9 名で 24 時間体制を維持することは大変厳しいものと思われる。

この国境を通るすべての出入国者は、警察事務所で手続きを取る必要がある。国境の橋のそばに駐在事務所があるが、手続きはすべて警察署で行う、すなわち、通関手続きを行う場所とは異なることになる。Kidira 国境警察署は、鉄道駅の近く、すなわち Kidira 税関事務所の近くにある。以前は、税関もこの町のなかにある税関事務所で手続きをしていた。道路輸送が主力となって税関は橋のそばに窓口を置いている。

■ 主たる聴取内容

(1) Kidira・Diboli 国境における通関量と入管業務状況

① 出入国者数は日によって異なるが、2月12日(1日)の記録では、

| | | |
|---------|---------|------|
| セネガル→マリ | 一般旅客 | 194名 |
| マリ→セネガル | 一般旅客 | 200名 |
| セネガル→マリ | トラック運転手 | 80名 |
| マリ→セネガル | トラック運転手 | 73名 |

となっている。このほか、週1便の国際列車が100~130名程度、週2便のエクスプレバスが出国100名、入国400名程度となっている。

- ② セネガルの入管では、すべての出入国者名、国籍、番号などを台帳に記入している。しかし、マリ入管ではそれはやっていない。身分証明書を確認するだけである。1995年からの記録台帳が保管されている。ブラックリストとの照合や台帳記入などすべて手作業である。この入管ではビザは発給しない。一方、マリ入管は国境でもビザを発給している。マリからの入国者でビザが必要な人は、バマコで取得する必要がある。ここは、24時間オープンしているため、審査に長時間待たされることはない。
- ③ 入管窓口が税関事務所と異なる場所にあること、税関が24時間開いていないことで、入管審査は終わっても、一夜を明かさなければならないこともある。税関は24時間開け、便宜を図るべきである。とにかく職員数が少ないことが問題である（橋の事務所の方は、何度も前を通ったが、勤務しているのかどうか分からないほど閑散としていた）。

(2) OSBP 設置について

ECOWAS でのプロジェクトがあることは知っている（注：人によって ECOWAS と言ったり UEMOA と言ったりしている。いずれにせよ地域経済共同体が主導しているという認識である）。しかし、プロジェクトとしては、まったく進んでいないのではないか。自分の立場からいえば、マリ側警察と一緒にやることは難しい。現在の業務のやり方が異なる。入国者の管理だけを双方がそれぞれの国で行うということであれば、可能かもしれない。いずれにせよ上(中央)で決めることである。国境警察は過重積載車の取り締りなどはやらない。そのことが問題となっているが、現在は、書類上問題なければ、具体的に重さをチェックする手段がなく、取り締まれないのが現状である。

以上

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: Diboli 税関事務所

整理番号: W-10

日付: 2009. 2.13

記入者及び同行者: 森田氏 (通訳)、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

Mr.Befongo Jean SYLLA 所長 (Chef de Bureau, Inspecteur des Douanes)

■ 概要

セネガル・マリ間の北回廊、マリ側国境の町 Diboli の税関事務所を訪問し、現在の業務等につき、下記聴取した。税関事務所は、国境の橋から 2km 程度入った幹線沿いにある (出入国の警察はさらに奥にあり、このため国境(橋)での監視は一切ない。セネガル側は橋の近くに税関窓口を置いているが、国境自体の出入り監視はない)。UEMOA による OSBP の予定地はさらに 5km 程度内陸に入ったところであり、SYLLA 所長自身、少し国境から離れすぎとの懸念を示していた。セネガルの Kidira 税関とは異なり、窓口も事務室も同じ場所にある。従って建物自体はセネガル側より大きい。Kidira 税関事務所と Diboli 税関事務所の間は車移動で約 5 分程度である。

Kidira の町は、貨物・人の越境にかかわるサービス産業のほかは何もない。この町は、水と電力インフラがなく、産業自体も育ち難い環境にある。

■ 主たる聴取内容

(1) Diboli 税関事務所の概要と業務状況

- ① Diboli 税関事務所は、職員数 32 名 (移動税関職員含む)、道路と鉄道の両方の通関をみている。税関として一応 24 時間オープンを建前としているが、夕方にはその日の通関検査が終了するため、午後 8 時前には閉めている。毎日平均 80 台~100 台の貨物トラックを検査している (注・2009 年 1 月 1 日より 2 月 12 日までの 43 日間にセネガル側からのトラック数は、延べ 3,179 台ということから、1 日平均 74 台ということになる。このなかには、マリを通過しブルキナファソなど第三国へ向かうトラックも含まれる)。

- ② 税関の周囲に大型トラックのための整備された駐車スペースがなく、道路上に列をなして通関手続きを待っている（実際は、税関事務所の周辺には広大な平地があるが、地盤が軟らかく、舗装されていないため雨期には駐車トラックが沈んで動けなくなる。従って、乾期を含め常時、アスファルト舗装となっている幹線道路の両端に駐車している。そのため通行車輛のスペースが1台分しかない状況となっている。同日は、午後1時前と3時ごろの2回に分けて訪問したが、いずれの時間にも両端に約15～20台程度が駐車していた。おそらく午前中にセネガル側で並び、午後はマリ側で並ぶというパターンと思われる）。マリからセネガルへも同じ程度のトラックが向かっているが、訪問時間帯にはほとんど見かけなかった。なお、マリからセネガルへ出国する貨物車の検査はセネガル側の入国検査に任せ、ここでは形式的にしか行っていないとのことである。先に訪問したセネガル側 **Kidira** 税関事務所の話とあわせると、**Kidira・Diboli** の通関検査は、お互い入国貨物の検査を主たる業務としており、その意味ではこのポストの形態は、両国の合同施設ではないものの、**OSBP** の第3型 (**Type 3**) に近い機能がすでにとられているともいえる。
- ③ マリへの入国貨物の8割を超える保税扱いの貨物（クラス **S** と **R** として分類）は、セネガル側税関から毎日2回送られてくる **Kidira** 税関での通関証明（税関申告書にサイン・捺印がなされたもの）がマリ側手続きの手始めとなる。保税扱いのため、税関申告書は税関から税関へ渡されることとなり、運転手は持参しないとの説明であった。**Diboli** 税関では、毎日2回に分けて送られてくるセネガル側でチェックした税関申告書をもとに、**ECOWAS** 仕様の申告書を新たに作成（これは通常、代書屋が行うが、ここでは、パソコンをもっていない代書屋が多いため、税関事務所内に共有で使用できるパソコンが1台置いてある）。さらに同書類に基づき貨物内容をチェックし、関税額を確定する。関税の納付は、最終的に荷卸がされる **Bamako**、ないしは **Kayes** の通関ポストで行われる（**Bamako**、**Kayes** の通関ポストがドライ・ポートと呼べる施設があるのかどうかは不明。**バマコ**には倉庫はあるとのこと）。なお、**Diboli** 税関では関税を納付する必要はないが、すべての貨物車を対象に、商工会議所手数料（正式タイトル不明）としてインボイス上の商品価格の、0.25%相当額を徴収している。主たる物流業者は、ここに事務所を置いたり、あるいは銀行口座があり、そこから通常は支払われる。また **Diboli** で関税を納付する場合、1回あたり300万CFA（約55万円）が受け取る上限金額とされている。関税納付が **Bamako** ないしは **Kayes** で行われる場合は、最終地まで税関のエスコートがつく。通常、**S**、**R** クラスの貨物の場合、**Diboli** 税関ですべての手続きが終了するのにかかる時間は3時間程度である。従って、夕方までにはほぼその日に入国してきたトラックが発出するとの説明であった。

一方、セネガル国内で調達され、入国する貨物（クラス E で分類）は、Diboli 税関で定められた関税額を、すぐに払うことが求められる。この対象者ですぐに支払えず、バマコなどからの送金待ちの場合は、荷物共々、ここの税関で支払いが確認されるまで留められることになる。訪問した日、午後 4 時 40 分ごろ Diboli 税関を出たが、この支払い待ち、あるいは貨物に嫌疑がかかっているトラック数台が、税関のすぐ前のスペースに駐車させられていた。おそらくこれ以外で、夜通し駐車しているトラックは、手続きに遅れたか（翌日窓口が開くのを待つ）、日程の調整で留まっているものと思われる。税関の話では、台数はそれほどないとのこと。なお、運転手が運び屋としてセネガル国内で調達し、持ち込んだ荷物もここでチェックされているとのことであるが、厳格に課税措置がなされているかは不明である。

- ④ Diboli 税関は、国内税関のオンラインでつながれた端末が 10 台程度置かれている。一番の目的は、貨物や車輛ナンバーをデータとして打ち込み、どの通関 Post でもチェックできるように使われている。データ入力の打ち込みのために 3 台のパソコンが配備されていた。また、関税や商工会議所手数料の徴収室でも同様の端末が 2 台配備されていた。情報システムとしては、セネガル側よりはるかに進んでいる。マリ税関ではスキャナー方式と呼んでいた（スキャナー Post は、国内で Kayes、Bamako、Sikasso とあと 1 ヲ所の計 4 ヲ所にある。なお、マリ国内の税関 IT 化は外国からの援助でなされているとのことである。
- ⑤ この税関事務所敷地内には、100 トンまで重量可能な重量秤が設置されている。しかし、自動的に電子表示されるシステムが不具合でまだ使用されていない。使用までにはおそらく 2 ヲ月はかかるとのことであった。なお、ほかの Post でも重量秤は設置されている。セネガル側で、過重積載車輛の通行が問題になっている点を尋ねたところ、その問題があるのは承知しているが、マリは内陸国として港まで遠く、1 回の往復でできるだけ多くの物資を運ぶことが求められている。セネガル側でいう過載積はマリの考えからすれば、必ずしも過重とはいえない、との認識を示した。このほか、麻薬対策のための麻薬犬は移動部隊にも配置されていない。
- ⑥ 申告納税制度、事後調査などは実施していない。税関職員に対する定期研修プログラムはない。新たな制度や機材の取り扱い説明のために勉強会が開催される程度である。特に移動部隊を中心とした研修プログラムが必要と考えている。Kidira の税関とは毎日書類のやり取りもあり、緊密に連絡を取り合っている。

(2) セネガル国境における OSBP の設置

Diboli に OSBP をつくるという話はあるが、その後、話はまったく進んでいない。現在

どのような状況にあるのか自分たちではわからない。OSBP 設置場所として国境から 5km 離れた地点が挙げられたが、いくらなんでも国境から遠く、場所としては問題と考えている。いずれにせよ中央で決めることであり、自分たちが関与する話ではない。セネガル税関と一緒に仕事することは、現在もそうしており問題ない。ただし、セネガル側は電子システムを導入していない。また出入国まで一緒にするのは無理ではないか。

■ 渡邊感想

- (1) セネガル側と比較し、業務における電子化が進んでいる。また、ECOWAS の共通フォーム使用や、重量秤の設置、あるいはスキャナーシステムの構築などの点でも進んでいるといえる。これらについて OSBP 設置前にセネガル側でも合わせることでスムーズな OSBP 運営につながるものと思われる。
- (2) Diboli 税関事務所の問題を尋ねたところ、次の 3 点が緊急に改善を要する問題との指摘である。
 - ① トラック用パーキングスペースの確保（舗装整備された）
 - ② 水不足、電力不足の解消（水は給水システムがなく、毎日近くの井戸に汲みに行く必要がある。また電力は自家発電でかろうじて 2 部屋のみ空調施設を入れているが、暑いときには 45°C~50°C になり、業務上問題である。）
 - ③ 車輛の不足（活動に必要な十分な車輛が配備されていない）ここは移動税関もあり、もっと車輛が必要である。
- (3) OSBP 設置に対する当事者意識はまったくもちあわせていない。すべて UEMOA、あるいは中央政府のこととして、何かが計画されているが知らない、知らされていないとの立場である。ただし、予定地とされる場所の不便性は地元の税関として、よく認識しており、もし予定地に OSBP 施設をつくるとすれば、電力、水、通信を含む基礎的インフラでの整備がまず必要となってくるとの印象を得た。
- (4) Diboli 周辺のコミュニティ開発については、十分な情報を得ることはできなかったが、少なくとも電力・水の基礎インフラがないという点において、大きな制約があると考えられる。また、運転手は何日間も国境付近で滞在するケースはなく、エイズ問題もほとんどないと思われる。

以上



セネガル側からマリ側へ。橋の脇の標識



マリ、Diboli税関事務所全景



税関の前の道路。通関申告のトラックが駐車中。税関前には入ってこない。



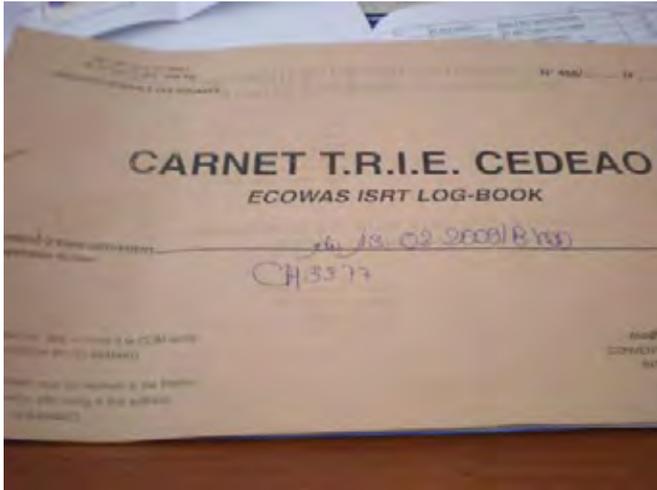
税関横の敷地は中古車が通関待ち



新設された車輛重量計。まだ使われていない。



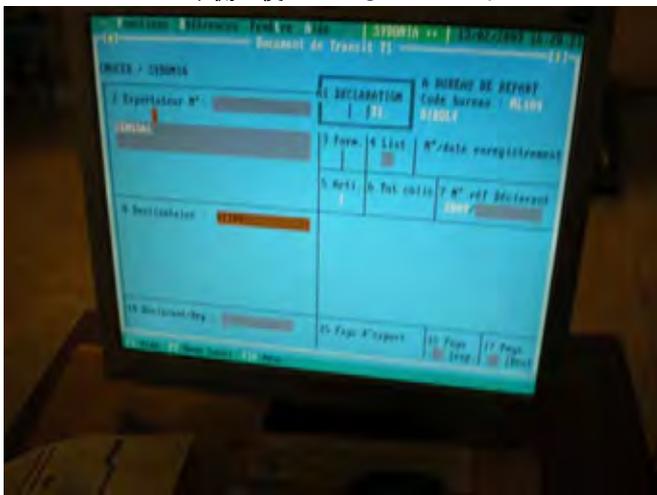
午後2時ごろの税関道路前の様子。道両側に大型トラックが駐車している。



マリ側が使っているTRIEカルネ



セネガル側のフォームより転記



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。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称:財務省関税総局 (2)

整理番号: W-11

日付: 2009. 2.16

記入者及び同行者: Ndome 氏 (JICA セネガル事務所)、森田氏(通訳)、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

Mr.Moustapha DIME 業務局局长

■ 概要

国境税関での聴取事項をふまえ、制度、手続き面での不明点、及び確認を行うために、セネガル関税総局業務局(Directeur des Operations Douanireres)の DIME 局長を訪問し、以下の内容を聴取した。先に作成している kidira 国境税関での面談記録内容に一部誤解が含まれていることがわかった。例えば次の点である。

- (1) 保税貨物であってもダカールーキデラ間で、輸送トラック自体は、さまざまなチェックのために途中停車させられている。税関当局も、Kaolack 付近と Tambacounda の 2 カ所で通貨検査を行っている。そのほかに憲兵隊による車両検査などがあり、より円滑な運送を確保するためにも税関エスコートがついている。
- (2) セネガル税関としての税関申告書は、1 種類のみで、カルネは商工会議所が出しているものである。また、ダカール港税関で入力されたデータは、オンラインでバマコ (マリ) 税関にも送られている。しかし、Kidira 税関などセネガル側にはオンラインシステムができていないため (地方は電子化されていない)、オンラインで情報を得ることはできない。
- (3) ダカール港では、登録輸入業者には信用枠を与え、その範囲内であれば、関税額が自動的に引き落とされるシステムがある。ダカール港では 95%程度がこの方式である。これについては他の Post にも順次展開中。すなわち、セネガルからマリへのトランジット貨物、ないしは再輸出品については、それぞれ、ダカールないしはバマコの税関に登録された業者がおり、そこで自動的に関税額が納付されていることになる。国境での納付のケースは少ない。

■ 主たる聴取内容

(1) セネガル税関総局の地方組織体制

ダカールにある税関総局本部のもとに、地域組織は地域統括本部（**Inspection Regionale**）が置かれ、そのなかでさらに小地域ごとに税関が置かれている。

- ・ **Inspection Regionale** 地域統括本部。地域全体の税関業務を監督する。ダカール港を含め 6 ヶ所
- ・ **Bureau** 実質的に通関窓口として機能。管轄地域の **Subdivision** 以下の税関業務を監督する 21 ヶ所
- ・ **Subdivision** 地域において補完的役割を果たす税関。13 ヶ所
- ・ **Brigade** 及び **Poste** 移動税関を含み、主に不正通関物資の監視にあたる

現在、セネガル税関は国内で輸送される貨物のトラッキングシステムを導入していないが、2009年3月頃からダカール港でチップを貨物にはり、**GPS**で追跡するシステム〔スイス連邦（以下、「スイス」と記す）のコタクナー社による〕を導入予定である（現在ある、貨物のトラッキングは商工会議所によるカルネ方式のものである。これについて税関側は、やり方が古くシステム化されていないと、指摘している）。

(2) Kidira/Diboli 国境における通関システム

- ① ダカール港に貨物が荷揚げされた時点で、セネガル税関の申告書が業者によって作成される。
- ② ダカール港に駐在するマリ税関に申告書のハードコピーを渡すと同時に、オンラインでバマコのマリ税関局へ申告データが送られる。
- ③ ダカール港から貨物トラックにより搬送されるが、**Kidira** までの途中、カフリン付近とタンバ付近で一部の貨物は検査し、通過証明を渡す。またダカール港よりすべてではないが税関職員のエスコートがつく。
- ④ **Kidira** 税関で貨物、書類の検査を行い、通関後、書類をマリ側の **Diboli** へ渡す。
- ⑤ **Diboli** 税関では、**Kidira** 税関から渡されたセネガルでの申告書類をもとに、新たに **TRIE** シートに転記し、貨物確認の上、通関させる。トランジット貨物、再輸出品については、**Diboli** で関税は徴収せず、**Kayes** か **Bmako** で徴収する。

(3) マリとの税関申告フォームの統一について

現在、セネガル側とマリ側でそれぞれ税関申告書のフォームが異なる。記入項目はほぼ

同じであるが形式が違う。これについて共通化を図るようにマリ側とは協議中であるが、いつ頃、共通フォームが使えるようになるかは、なんともいえない。お互い、時代は異なるものの、ECOWAS のフォームをベースとしており、共通点は多い。しかしさまざまな条件をそろえる必要がある。（注：少なくとも局長の態度から憶測する限り、セネガル側がマリ側に合わせることは難しいと感じられる雰囲気であった。）

(4) マリとガンビアの違い

ガンビアには、一応港はあるが、マリにはない。マリにとってダカール港は、象牙海岸の政情不安もあり、きわめて重要なものである。物量は、圧倒的にマリとの間が多い。ガンビアからトランジットでダカール港より出す貨物は少ない。むしろ、いったんセネガルに輸入し、再輸出するものが多い。

(5) 麻薬の摘発量

局長とのヒヤリング中に、Tambacounda Bureau より麻薬（カナビと言う大麻？）の押収報告が Fax でなされた。麻薬は、2007 年に大麻 4,694 kg、コカイン 24 kg、2008 年に大麻 3,700 kg、コカイン 30 kg が押収されている。押収された大麻の 6 割がマリからのものである。またそれ以外にも、タンバには集まってくる。

以上

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: ダカール商工会議所 (Chambre de Commerce d'Industrie et d'Agriculture de Dalar: CCIAD)

整理番号: W-12

日付: 2009. 2.16

記入者及び同行者: Ndome 氏 (JICA セネガル事務所)、森田氏(通訳)、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

Mr. Ibrahima DIAGNE, Vice President

Mr. Aly MBOUP, Decretary General

■ 概要

民間企業の OSBP に関する意見聴取のためダカール商工会議所 (CCIAD) を訪問した。CCIAD は、フランス方式の運営形態をとる商工会議所であり (法律により公的機関として活動。企業規模、分野に限らず、国内で法人登記した企業が自動的に会員となるシステム)、現在は約 5,000 社が法人会員となっている。ビジネスの中心街に立派なビルをもっており、以前は、港の輸出入手続き管理など、現在よりはさらに公的機関としての色彩が強かった。現在は、輸出入手続きについては関与していないが、ダカール港からマリなど内陸国向けトランジット貨物について、CCIAD がカルネを発行し、国内幹線道路沿いの拠点でチェックするシステムを運営している。ECOWAS の TRIE を尊重する立場から導入したもので、このシステムの利用は運送業者にとって義務ではないが、国内での輸送に安全性をもたせる意味から広く利用されている。費用は CIF 価格の 0.2% であり、一部は CCIAD に入るが、基本的には国庫歳入となる。(注: これに類する GPS 利用の貨物トラッキングシステムをセネガル税関総局が今年から導入を予定している。)

Mr. Diagne は、大理石ビジネスをやっており、工業代表として 6 名いる副会頭の 1 人である。副会頭として、トーゴ・ベニン国境の OSBP を視察した経験があるとのことである (どこのことを指しているのかは不明だが、トーゴ・ブルキナファソの Cinkanse を指しているのはいか?)。

■ 主たる聴取内容

(1) 現行の通関システムにおける問題点

1) マリとの間の物流を考えた場合、セネガル国内でのチェックポイントが多すぎる。

セネガルでは税関当局による検査だけでなく、憲兵隊や森林局、その他のチェックポイントが幹線沿いにある。ダカールからキデラ間では、おそらくトラックの場合、10回程度（副会頭は20回と言っていた）さまざまなチェックを受けるのではないかと。場所によっては地方自治体から通行料を取られる地域もある。大型車は、車体に社名や製品の広告を出しており、支払う側は、一種の看板代とみなしている（という商工会議所の理解）。このチェックポイントの多さはどうにかしてほしい。ゲートが1ヵ所で済めばそれにこしたことはない。（注：その一方で商工会議所もカルネ方式による貨物の通過確認を数箇所で行っている。）

2) 過重載などによる道路への負荷が大きく、道路状況が悪い。

特にマリのトラックは、マリ政府が大型車輛の改善を黙認し、仕様上の許容範囲を超えた荷物を積んでいる。現在は国内では、書類さえ揃っていれば、実際に重量を測る手段がないため、罰則はあっても適用できない。その結果、道路や交通に悪影響を与えている。（注：CCIADは、重量橋設置のために、今回の調査初日に行った公共事業省、UEMOAとの合同会議にてダカール港から34 km離れた土地の提供を提案している。第一義的には、国内での過重積載を減らすということであるが、同時に新たな管理手数料の確保を見込んでいるものと思われる。）

3) Kidira-Diboli 税関についていえば、24時間開いていないことによる不便。

税関が24時間オープンしていない。到着が遅れた場合、一夜を国境で過ごすことになる。現代のシステムとしては合っていない。

4) ダカール港も含めきちんとした駐車スペースが確保されていない。

これについては、商工会議所も対応を考えている。ダカール港から町を通らずに済む場所に、保税倉庫や大型車の駐車スペースを考えている。

(2) CCIAD として OSBP への期待点

1) マリ向け貨物は増える傾向にある。そのため北回廊に加え、南回廊が建設中である。

利便性を考えて税関を含むチェックポイントを1ヵ所にすることはよい考えであり、商工会議所としても推進に賛成である。検査装置などはぜひ可動式も含め支援を検討してほしい。

2) OSBP として建物や施設を整えるだけでなく、つくった後のメンテナンスにも配慮し

てほしい。施設は維持管理が重要である。

3) 国境での簡便化は必要であるが、国境に至るまでの箇所、不正物資(麻薬)や車輛重量をチェックすることは、セネガルにとって今重要である。

今回の面談では、次のアポイントとの関係上、十分に話しを聞くことができなかったが、企業側として、国境での簡便化だけでなく、道中の不便を解消すること、安全な陸上交通確保のための過載車の取り締まり（重量計の設置）、不正通関防止のための検査装置の設置などを強く求めていることがわかった。

以上

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: 在マリ日本大使館

整理番号: W-13

日付: 2009. 2.17

記入者及び同行者: 森田氏(通訳)、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先) :

中川 幸子 大使

山内 専門調査員

■ 概要

表敬を兼ね、マリ共和国の在日本大使館を訪問、中川大使より、下記聴取した。

■ 主たる聴取内容

- (1) マリにとって国境の問題は、交易促進よりも、むしろ安全保障、不正防止の方に力点を置くべきではないか。マリは、密輸の通過点となっている。歴史的に交易民族であり、また、西アフリカ地域では人の往来が比較的自由という背景もあり、改善すべき点は多くあるにしても交易は比較的スムーズである。むしろ、犯罪者やテロ組織の人間の往来、武器や麻薬の取引横行などがすぐに改善すべきテーマとしてある。すなわち国境問題では、税関業務の改善に力点を置くより、出入国管理や不正通関に注目すべきである。特にマリにおいてはそのことがいえる。
- (2) また、税関職員についていえば、賄賂の横行は昔から指摘されている問題である。一言でいえば非効率性であり、職員のモラル欠如の問題でもある。自分の引越し荷物がダカールの港からここに到着するまで 3~4 ヶ月かかった。他の国ではありえないことである。日本が税関職員の訓練を考えているのであれば、2 ヶ国研修でマリを対象とし、できるだけ多くの人を訓練するプログラムとしてほしい。日本に少人数呼んでやる研修は、帰国後波及効果がなく意味がない（他人に教えず、場合によっては転職する）。
- (3) 支援の対象を交通インフラ整備にまで広げた場合、西アフリカでは EU や他のドナーが先行し、残りは条件が悪いところしか残っていない。また、OSBP を支援するとした場合、経済回廊開発との有機的な開発が必要である。その意味で、セネガル・マリ間の南回廊で

の OSBP 支援はあってもよいのではないか。自分としては道路もさりながら、鉄道網開発が可能性あると考えている。

- (4) マリは、コートジボアールの政情不安によるアビジャンへの経済回廊の不通から、大きな教訓を得た。それは、ひとつの経済回廊に頼ってはいない危険ということである。現在は、ダカールへの道が主力になっているが、ガーナや、ギニア、あるいはコートジボアールへのルートも生かすことを考えている。また、一番のねらいはニジェール沿いにナイジェリアへのルートを確立することである。それによって課題であるマリ東部の開発が進むと考えられている。
- (5) マリは、おしなべて物価が高い。輸送コストがかかるためである。その意味で、少しでも輸送コスト削減につながるような支援のあり方も考えられるべきではないか。
- (6) OSBP は UEMOA 主導で動いているとのことであるが、日本が支援するとした場合、二国間となるのか、UEMOA をその対象とするのか。OSBP の用地、管理権を UEMOA に提供し、そこでの支援を考えるとすれば、相手は UEMOA となるが、その場合の援助の進め方はどうなるのか。フランスや米国との連携も考えておくべきではないか。
- (7) 自分（中川大使）として言いたいことは、まずは、マリ側のキャパシティビルディングにつながるよう、二国間での研修・指導をきちんとやってほしい。UEMOA などの共同体組織は職位が上にいくほど権力もあり、対応が難しい。いずれにせよ今回、マリが支援対象国候補のひとつのなっていることは、歓迎するし、具体的な支援案件を形成してほしい。
- (8) JICA はマリに事務所がなく、調査業務でアポ取りをするにしても障害があると思う。そのようなときには、ぜひ大使館を使ってほしい。

以上

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: マリ公共事業・交通省 (Ministre de l' Equipement et des Transports)

整理番号: W-14

日付: 2009. 2.18

記入者及び同行者: 森田氏(通訳)、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先) :

Mr. Kader Joure, Directeur National Adjoint, Direction Nationale des Transports Terrestres,
Maritimes et Fluviaux (DNTTMF)

Mr. Malick Kasse, Ingenieur, DNTTMF

■ 概要

マリにおいて UEMOA との OSBP 協議窓口で、マリ OSBP Facilitation 委員会の事務局となる公共事業・交通省の交通・内陸航路局副局長を訪問し、マリ側としての OSBP に関する対応を確認した。なお、マリ OSBP Facilitation 委員会の委員長は、同局局長が務める (UEMOA では、Facilitation 委員会の上位レベルに、担当大臣レベルの委員会、さらに最高レベルで首脳委員会がおかれている)。また、本日の面談には、Facilitation 委員会の実質的な調整業務を行っている Mr. Kasse も同席し、関連資料の提供を受けた。以下、この 2 名からの主要聴取内容である。

■ 主たる聴取内容

(1) 交通・内陸航路局の組織、規模

1) 職員数は確認したが不明。エンジニアの数は 4~5 名。政府予算の縮小化により、職員数も削減されている (正規職員数としては 20 名程度か?)。また、同局はダカール、アビジャン、コナクリーなど 6 港の保税倉庫の管理を行っている (注: マリ税関総局では、職員を派遣しているのはダカールとアビジャンのみであり、上記 6 港との関係は不明)。これらの保税倉庫は、輸入貨物が 20 日間、輸出貨物が 30 日間は無料で利用できるが、それ以降は有料となる。無料期間内に内陸輸送の手続きができそうであるが、実際は、トラックの手配などが間に合わず、有料期間まで保管している。マリの大型輸送トラックは、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

- 大型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 台の新車が入った。しかしそれでも大型車輛は不足しており、配車が間に合わないケースが出ている。
- 2) 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図る。その一環として **OSBP** があり、同局がその主幹局となる理由である。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。また公共インフラ整備については、**UEMOA** のみならず、国際ドナー機関、外国政府との直接的な折衝窓口となる。セネガル・マリ国境の南回廊にかかわる橋建設では片平エンジニアとも接触があり、バマコのニジェール川第 3 橋建設にかかわるための中国人コンサルタントもこの局に駐在している。
- 3) 現在、貨物の 51%はダカール港からのもので、アビジャンが 31%、その他諸々となっている。アビジャンは、ピーク時には 80%程度のときもあった。港としては、アビジャンの方が情報化が進んでおり、使いやすい。セネガルは道路が悪い。トーゴ、ガーナも山があり、輸送に障害がある。

(2) マリ国境の **OSBP** 開発状況

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。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、詳細計画はなく、まずは、資金源を探している状況である。候補地に電力や水がないことは承知しているが、どこまでインフラ整備するかは詳細計画がないためわからない。

- ② **Moussala** **UEMOA** が計画中という話は聞いているが、具体的な情報はない。マリ側としては、もし計画が具体化されることになれば、マリの **AGETIP** が起用されることを希望する。

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。（注：**OSBP** の建物・施設については、**UEMOA** で想定した雛形がある。Gopa 社が行った F/S 入手。）AfDB 支援によるマリ側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、まだそこ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。

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、相手国次第。

このほか、各国境で候補地として話題に上る場所は、幾つかあるが、計画は UEMOA などなされる。

(3) OSBP 建設手順とマリのかかわり方

1) OSBP 設置については、UEMOA の計画と同時に、対象国関係者で検討がなされる（〇〇回廊合同技術委員会の設置）。それを受け、各国の Facilitation 委員会が国内での調整を行う。サイトを決め、予算については UEMOA が基本計画を策定する。これまで UEMOA が計画を予定した場所で道路整備自体がなされていない場合は、早急にマリ側国内の道路整備を図っている。ただし予算は、外部頼りである。

2) 通関や出入国管理業務の共通化については、UEMOA 加盟国間での大枠合意はできている。例えば、ECOWAS の TRIE フォームを使用することなどである。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だろう。

(4) マリ OSBP Facilitation 委員会の活動状況

Facilitation 委員会は、UEMOA/ECOWAS との合意で設置されている委員会で、OSBP にかかわるさまざまな技術的調整を検討する諮問機関である。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。また、他地域の事例を視察に行くなど、各国の委員会と比べても最も活動的である。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、おのおのの所轄大臣が決定者となる。ただし、Facilitation 委員会には予算がついていないため、現地視察などを関係者で行うことは難しい。

(5) 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、例えばダカールーバマコ間では、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 ヲ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には経済的にも大きな意義がある。このためマリは積極的に対応している。

■ 渡邊所感

- (1) 内陸国として置かれた立場から、OSBP についてはセネガルに比べ、積極的、意欲的な感じを受けた。しかし、具体化が進んでいる感じではない。また、マリ国境施設計画であっても、マリ側担当者が詳細を知らないこと、驚きであった。
- (2) OSBP の施設については UEMOA で雛形（プロトタイプ）があるとのこと。日本が OSBP の一部を支援するというのであれば、UEMOA 雛形について分析する必要がある。
- (3) OSBP 設置を前提とした、通関や入管管理のやり方について、UEMOA/ECOWAS の大枠合意があるため関係 2 国間の調整、共通化はスタートしてからも大丈夫とする見方が本当にそうなのか、懸念されるところである。
- (4) マリにとっては、安全確保のために近隣国の港へのルートを確実なものにしようとする意図がみれるが、そのなかでもダカールとアビジャンが、中期的にみても主力であることには間違いない。

以上

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: マリ税関総局 (Direction Generale des Douanes)

整理番号: W-15

日付: 2009. 2.18

記入者及び同行者: Mr. Matick KASSE (公共事業省)、森田氏 (通訳)、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先) :

Mr. Amadou TOGOLA, Director General

Mr. Moumouni DEMBEBE, Directeur General Adjoint,

他幹部 4 名出席、うち法務一般を担当する Mr.Keita は日本での税関研修経験者。

■ 概要

マリ税関総局は、職員数 1,800 名、5 局及び統計と情報開発の支援部門をもつ。マリは国土が広大であり、砂漠地帯も多いことから固定税関 Post のほか、移動税関、及び緊急査察隊が多く設置されている。また、ダカール港 (セネガル) と、アビジャン港 (コートジボアール) にはマリ税関事務所が置かれ、保税貨物についての検査を行っている (両港とも、マリ向け貨物については専用の荷揚げヤードが設けられている)。今後税関総局としては、コナクリーや、ロメなどにも派遣を予定している。

マリの国家歳入において関税収入は 30~40% を占めており、関税の徴収はきわめて重要な任務であることが、ヒヤリングのなかで繰り返し強調された。なお、同日は、TOGOLA 総局長とも最後に面談し、日本政府からの支援と同時に、日本関税当局との関係強化を期待する旨、発言があった。同局長は 2008 年 5 月に来日している。

■ 主たる聴取内容

(1) マリ税関総局として業務改善への取り組み

1) マリ税関総局では、1995 年から業務改革プログラムを実施している。その一番の柱は、情報の電子化である。すべての国内の税関事務所はオンラインで結ばれている。すべての職員にパソコン配備されているわけではないが、各事務所の規模に応じ数台ずつが設置されている。ただし、国外となるダカールやアビジャンのマリ税関事務所とはつながっていない。現在、申告書類の 95% は電子化されている。

2) 二番目が設備の近代化で、積載貨物のスキャナー装置が 4 ヶ所に配備されている。重量計も他国に先駆けて設置している。しかしこれについては、必要量からすればまだまだ不足している。麻薬は配備されていないが、フランスのケースを研究した結果、麻薬の保持には訓練や、飼うための費用が多額となる。そのため現在は導入する考えはない。むしろ麻薬や武器など不正貨物の取り締りには、諜報活動を強化する方が効果が高い。

3) 税関申告ソフトとして国連貿易開発会議 (UNCTAD) のシドニアの導入

マリでは、WCO の勧めで税関管理システムを導入し、UNCTAD 作成によるシドニアを採用している。2009 年 1 月からはシドニア 1.18E バージョンを使っている (注: よくわからないが、申告フォームの作成ソフト、及びその管理システムのことを指している)。民間業者のアクセスができるようになっている。

4) 職員能力向上のための研修プログラム実施

毎年、15 名から 20 名をフランスとモロッコへ研修に送っている。フランスは 3 ヶ月間。モロッコは 9 ヶ月間である。また国内においても特定テーマについて 1 週間程度の研修を行っている。これには 60 名程度が参加する。このほか、WCO の e ラーニングを取り入れようと考えている。税関総局の 2008~2010 年計画においても取り上げており、上記の電子化とも含め、職員の訓練は重要と考えている。

(2) OSBP 設置に関しての意見

1) 内陸国マリにとって、OSBP は有益であると考え。特に検査効率が改善されれば。

ただ国境ポストをよくするだけではだめである。鉄道貨物は、ダカール港からそのまま来るが、トラックは途中で何度もチェックされる。これはセネガル側の情報化が遅れていることや、さまざまな内部事情があることはわかるが、ネットワーク化を進めるようマリとしても申し出ている。

2) セネガル国境の Diboli では、関税額が 300 万以下までは納付できることになっているが、それ以上は kayes や Bamako で納付する。税関の位置づけとしては、kayes や Bamako の方が重要である。貨物のトラックシステムについては、WB の支援を得て、マリ、ガーナ、ブルキナファソなどで計画がある。しかしセネガルは入っていない。

3) OSBP 化のための業務のルール統一化や税関コードなどは、すでに UEMOA のなかではできており、後は各国間の調整である。副総局長として OSBP 設置において備えるべき点を整理すると次のようにいえる。

- ・ 電子化促進による業務の迅速化
- ・ 貨物検査のためのスキャナー設置

- ・ 物流効率促進のための全体的なネットワーク構築

(3) 日本からマリ税関への支援期待

- ・ 南回廊整備については、今後も日本からの支援をお願いしたい。
- ・ 職員の研修についてもお願いしたいが、1回で出せる職員数は最大5名程度である。年間に何回か分けて送ることは可能である。
- ・ EUは2005年から5億ユーロ、フランスも5億ユーロを回廊開発支援に出している。光ファイバーの敷設や、トヨタ車の提供により砂漠地方の巡回も強化したい。
- ・ 国民の健康確保からの観点からの物資検査に関するノウハウも教えてほしい。

以上

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: マリ・Koremali 国境税関、入管、その他

整理番号: W-16

日付: 2009. 2.19

記入者及び同行者: Mr. Matick KASSE (公共事業省)、森田氏 (通訳)、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

Mr. Ibrahim CONDE, Chef de Bureau, Koremali Customs Office

他、警察、憲兵隊など

■ 概要

マリとギニア国境にある Koremali は、EU 資金による OSBP 設置第 1 号案件である、現在は、詳細計画がたてられ、実施検討段階であり、まだ建設が始まっているわけではない。現在は従来の形態どおり税関や出入国管理事務所が国境をまたいで設置されている。国境は、約 50 m ほどの緩衝地域が設けられている。地域の人の往来は盛んであるが、車輛、特に貨物車輛などはあまり多くない。マリ側の Bamako から Koremali までは 2 ヶ月前に AfDB の資金により道路が完成したばかりであり、きわめて快適である。また、ギニア側も Koremali から途中の町まではアスファルトの道が通っているが、港であるコナクリーまでは道路事情はよくないとのこと。国境周辺地帯は、金もわずかに取れるそうであるが、大理石などの鉱物資源がある。今回は、マリ側の国境のみ視察した。

■ 主たる聴取内容

(1) 入国管理

1) まず、マリ側の道路の完成に合わせ、通行料金徴収所が設けられている。そのためここには通行を制限するバーが設けられている。同時に同じ場所に、憲兵隊が車輛の通行をチェックしている。憲兵隊が駐在している事務所には同時に道路局、地方自治体などの現地職員もいる。マリ側から来た場合、料金を払い憲兵隊のチェックが終われば、ギニア方面への出国者はそのままギニア側の検問に進むことになる。一方、ギニア側から来た場合、まず税関事務所に立ち寄ることになる。ここで旅行者に対しては形式的な尋問、貨物輸送や荷物が多い車については、税関申告が求められる (税関については後

述)。入国管理は、税関からさらに数百メートル先に警察事務所があり、そこですべての入国者は入国申告書（A4 1枚のフォーム）に記入し、提出し、審査を受ける。ビザが必要な人でない場合は、ここで1万5,000CFAを払い、一時的に入国してバマコでビザを受け取るしくみになっている。なお、ECOWAS加盟国間ではメンバー国の人は身分証明書だけで通過できる。この入管事務所は、地元警察の分署となっており、1～2週間交代で派遣されている。1日あたりの通行人数は出入りあわせて500～600人、24時間交代で勤務している（バスタクシーが10台、トラックが10台以下）。訪問時は4名が勤務していた。入国申告書は一覧リストとしてバマコの本部に送られるが、昼間は電気がないため夜間（18時から翌朝6時）の仕事となる。ここで気をつけている点は、子どもの人身売買である。そのため、入国者については申告書の義務づけをしている。

2) 警察側に OSBP の設置構想がある点について聞いたところ、ほとんど知らない様子であった。2 国の職員が出る場合、どのような指揮系統になるのか、また、UEMOA が入るにしても、各国境地域の管理統括は、軍の地区長が行っており、その点どうなるのかなどについて質問が逆にあった。

(2) 税関

1) 国境緩衝地帯のすぐそばに事務所があり、さらに道をまたいで職員の官舎がある。事務所は、入管事務所同様、昼間は電気が来ていない。電気が使えるのは自家発電により夕方6時より翌朝6時までである。この税関事務所は、職員数が28名、8名1組による3シフト制を敷いている。国境線約70kmを担当しており、1日2回のパトロールを行っている。

2) 国境線が長く密輸の取り締りに最大の注意を払っている。貨物や密輸品を検査する機材はまったくない。バマコーコナクリー間の幹線輸送を行うトラック数は1日あたり6台程度と少ない。トラックでの密輸は少ない。その代わり抜け道を利用した密輸が多い。例えば、国境付近までバイクを運び、そこから個人の請負人にバマコまでバイクを運転させる。自転車やバイクでのタバコの密輸。当日見せられた押収品のなかには、銃弾、バイアグラ、発がん性の歯磨き粉、麻薬などがあつた。

3) 貨物の手続きは、他の地方税関同様である。ただしギニアビサウはUEMOA加盟国ではないため、ここで新しくマリ側の荷税関申告書類を作成することになる。保税貨物は封印された番号に不正のあとがなければ、そのまま通す。300万以下の税額はここで支払うことになる。書類の処理方法も他と同じであるが、電気がないため、すべて午後6時以降にバマコへ送られている。業務マニュアルは各班に配備されている。

4) 最も税関として困っているのは、通信手段がないことである。単にバマコだけでなく、

例えば、国境の移動部隊が密輸人を見つけたり捕まえても、連絡手段がない。あるいは現場で挟み撃ちで捕まえようとしても連絡手段がない。携帯電話は設備がない。電話も中継所に電気が常時きていない。パトロール隊に何かあっても、帰るのを待つしかない。非常に原始的な業務方法である。

- 5) 麻薬犬はえさ代が高くつきここには不向き。むしろバイクや通信設備がほしい。
- 6) 電気、水、通信装置、あるいは移送のための車輛が不足しているほか、密輸押収品の保管場所がない。現在、現場の所長室や隣の部屋に置いているが、物があふれ、麻薬は部屋を締め切るわけにはいかないなので、開けておくと、今度は土埃が入ってくる。
- 7) OSBP についてはよく知らない。ここは国境地点のポスト管理というよりも国境線の通関管理、不正なものの越境管理が主要な業務である。それについてどのような対応がなされるのか、考えを知りたい。（確かにここの国境は貨物の通関管理というよりも不正取引の取り締りの方が重要であると感じられる。）

国境からの帰路、なぜ koremali が EU 資金による最初の OSBP 候補地となったのか、同行した Mr.KASSE に聞いたところ次のような説明があった。

最初は、ブルキナファソ・ニジェール間であったが、道路整備もまだで、経済的にも合理性がないことがわかった。代替案として UEMOA 加盟国でないギニアが koremali を提案し、ギニアを UEMOA に加盟させたいために、その話に乗った。ここに本当に OSBP ができるとすればギニア側に利点は多い。

以上



マリ側の入管、警察、州政府、憲兵隊、ほか、公共事業省などが入っている。



入管事務所の向かい側は旅行者向け露天が10軒ほどある。



警察前に止まっている車。トラックは少ない。



マリ・ギニア国境の緩衝地帯(約50m)



マリ側税関事務所敷地内で検査を待つ乗用車



密輸押収品が所狭しと置いてある。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: マリ内陸コンテナヤード（鉄道）

整理番号: W-17

日付: 2009. 2.19

記入者及び同行者: Mr. Matick NASSE（公共事業省）、森田氏（通訳）、渡邊（記録）

面接者（名前、ポジション、連絡先）:

Mr.Seydou KONATE, Chef de Bureau、Bamako-Fer

■ 概要

マリは内陸国として、国内に幾つかのインランドポートを設けている。取り扱う産業品目、及び鉄道とトラック輸送の違いによって、何箇所かに分かれるが、基本的には、税関、荷物の積み降ろし、保管倉庫、民間通関業者などが主たる構成要素となっている。また、これらのポートで処理される貨物は、基本的に保税貨物である。そのうち Bamako のなかにある鉄道のコンテナヤードを視察した。トラック輸送のインランドポートは、Bamako より 15km 離れた Kati にある。

■ 主たる聴取内容

(1) 鉄道コンテナヤードの業務概要

1) バマコ鉄道コンテナヤードは、鉄道会社 Transline 社（マリ・セネガルの合弁会社）の敷地のなかにある。全体の広さは不明であるが、税関スペースのほか、民間の船会社、倉庫会社などが土地の提供を受けて貨物の保管や通関業務を行っている。現在、ここに運ばれてくる貨物は、すべてダカール港(セネガル)で荷揚げされた輸入品である。また、マリの主要輸出品である綿花もここに集められ、ダカール港から輸出されている（このほかに国内ではファラディという積み出し地があり、トラックコンテナでアビジャン港より輸出している）。鉄道コンテナヤード税関は、職員数が 88 名、事務所建物も大きい（荷物取扱量からすれば職員数が多すぎるように思われるが、鉄道輸送が主力であった時の規模がそのまま残っているものと思われる）。

2) 鉄道貨物は、ほぼすべてコンテナ、ないしは化学品タンクで運ばれてくる。ダカール港で手続きを行ったのち、国境で形式的な検査を行い、ここで関税が納められ、さら

に国内物流に回される。ここには、通常の倉庫はあるが、温度管理したような倉庫はない。重量計は、ここで船積みの手続きを行う各社の管理敷地内にあり、輸出綿花はここで計量されている。鉄道輸送は、鉄道貨車の経営問題から、設備の更新がなされておらず、今以上に輸送能力があげられない（線路への負荷が今以上かけられない）。外洋港への接続という点では、ダカール港のほかにアビジャンやコナクリーがあるが、いずれの国（コートジボアール、ギニア）でも鉄道路線は一部の区間でしかなく、バマコまでつながっていない。WB の調査で鉄道網を整備する話が以前あった。なお、マリのもうひとつの輸出品である金は、航空貨物で運ばれる。鉄道会社 transline は 140 億 CFA(25 億円)の負債を抱えている。

(2) OSBP 設置についての意見

ここは鉄道輸送のため、現在、JICA で支援が検討されている OSBP 支援構想は、直接的には関係ないのかもしれない。しかし、OSBP が何回もある検査チェックや手続きを 1 回で済ませるという考えであれば、非常に有益である。しかしその手段は、国境で窓口を 1 つにするのではなく、拠点の情報ネットワーク化の方が効果は高い。ダカール、バマコ間のトラック輸送の現状を例にとれば、

- ① ダカール港でセネガルの税関申告書作成（鉄道の場合はこれで終わり）
- ② エスコートつきで途中チェックを受けながら国境税関へ
- ③ マリ側税関で税関申告書の作り直し
- ④ バマコ（ないし Kayes）で関税を納め、荷物引取り。

1 貨物に 2 回も同じ内容の書類をつくることは無駄であり、エスコート付きでの輸送は非近代的である。エスコート付きはマリ側でもやっているが、コストが高くなるだけである。また 2 回の税関申告書作成は、ひとえにセネガル側の国内問題である（国際化がなされていない）。

マリをはじめ多くの西アフリカ諸国は税関申告書類様式のシドニア++をすでに適用している（UNCTAD の ASYCUDA のことを指している？）。セネガルだけが導入していない。なぜかはわからない。マリは、税関業務の電子化が進んでいるが、セネガルは遅れている。

以上



マリ鉄道コンテナヤード入口。鉄道会社のTransRail社の敷地内にある。



コンテナヤード敷地内に鉄道税関が置かれている。鉄道の比重が大きかった時代の遺産。



綿花などは、ここのターミナルで鉄道貨車に積み替えられる。



鉄道コンテナターミナル敷地内

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: マリ自動車道路公団 Autorite Routiere Mali (ARM)

整理番号: W-18

日付: 2009. 2.20

記入者及び同行者: 森田氏(通訳)、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先) :

Dr.Mory Kante, Directeur General

■ 概要

マリの道路補修基金を管理する機関である。Kante 総裁は元道路局長である。現在、基金規模は、2007 年が 139 億 CFA、2008 年が 145 億 CFA、そして 2009 年予想が 157 億 CFA となっている。その約 60%は政府からの交付金であり、それ以外の部分の収入を手当している。政府交付金は今後削減される方針がすでに出されている。同基金は、マリ国内の国道の補修目的に使われ、その補修計画は道路局のほうでなされる。独自手当の部分の部分は次の 3 本柱からなる。

- ① ガソリン税 (現在は 3 フラン/l、これを本年は 15 フランに上げる予定)
- ② 車輛重量税 (重量計は、Diboli、Kati のほか 2 カ所、計 4 カ所にある)
- ③ 通行料金 (幹線道路での通行料金で、車輛のタイプにより料金が異なる。セダンは 500 フラン)

■ 主たる聴取内容

マリ国内を走っている車輛の (貨物トラックだけではない) の 80%が過重積載車である。このため道路が傷みやすい。そのため重量や幹線道路走行車からの負担が大きくなっている。ARM では、重量計の設置、計測も行っている。重量計は EU の支援を受けて設置されたもので、基礎工事を入れて大体 1 カ所あたり 7 億~8 億 CFA かかっている (フランスの ITEM 社)。現在は、重量税を請求しても払わないケースもあるが、2010 年 1 月からは法律で、払わない場合は強制的に荷物を降ろさせることになっている。

ブルキナファソやギニアでも幹線道路での通行税徴収システムはある。マリでは基本的に幹線道路で 150km おきに料金所を設置する予定である。従って、これは OSBP の施設とは異なる。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: マリ商工会議所 (Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali)

整理番号: W-19

日付: 2009. 2.20

記入者及び同行者: 森田氏 (通訳)、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

Mr.Daba TRAORE, Secreyaire General

Mr. Sanou Sari PRESDEUT

■ 概要

OSBP に関する企業側の意見を確認するため、マリ商工会議所を訪問した。会員数 (企業数) は不明であるが、役員数が 294 名、事務局の専任職員が 70 名ということから、大組織ではある。最初は、会議所のなかで教員訓練担当の Mr. PREDEUT 氏より説明がなされた。

■ 主たる聴取内容

(1) 物資輸送、通関業務での問題点 (特にセネガル北回廊の場合)

1) まず、セネガル港での手続きの煩雑性が問題点として挙げられる。税関申告書類自体は、セネガルの様式であるが、港へのトラックの進入制限や、貨物を降ろす場所など、そのつど変わる。セネガル港では時間外の超過料金制度もある。また国境で、書類の書き直しが現在はある。これも無駄である。

2) 一番の問題は、セネガル国内での輸送途上における検査の多さである。しかもチェックする場所も日によって違う。ダカールーキデラ間で 34 カ所のチェックポイントがある (注: この数が本当かどうかは確認できないが、一方のセネガル商工会議所では、10 回~20 回程度と話していた。さすがに 34 回は多すぎると思われる)。チェックポイントで 2,500CFA 程度払う場合もある。これが警察や憲兵隊の場合もある。とにかく時間とコストの無駄が多く生じている。

3) エスコートシステムは、すでに形骸化している。TRIE Fund というものがあり、輸送途上に貨物がダメージを受けた場合の補償が受けられるシステムがある。これがあれば、無事に運ぶためのエスコート役はいらない。現在、1 回のエスコート (通常 2 台に 1 名

がつく)に7万5,000CFAを払っている。最近は台数を多くし、エスコートを1名とするやり方もとられている。とにかくエスコートシステムは近代的システムとはいえない。無駄であり廃止を求めたい。ダカール港からマリまでの輸送にかかるトンあたりの余分費用は2万CFA程度になるとの調査もある。

(2) OSBP 支援についてのコメント

- 1) 国境のポストを効率よく運営しても、回廊の途中のチェックを少なくすることの方が重要である。UEMOA のルールを受け入れていないのはセネガル側であり、セネガルルートを使わざるを得ない国はみんな、手続きや途中検査で困っている。トランジット権は、国際的に認められた権利であり、セネガル側は遵守してほしい。
- 2) 支援のあり方として、US Aid はマリ国内の NGO を使って活動しているが、その NGO が機能していない。相手を選んで支援を行うべきである。一過性で、持続性を確保するしくみができていないように見える。また、実施までにセミナーや会合ばかり行い、具体的な進捗がないケースも問題である。商工会議所の機能をもっと使うことも検討してほしい。教育訓練なども商工会議所で可能である。運転免許証を取得するための教習所ではなく、運転手のモラルや運転技術などを向上させるための教育施設があってもよいと思う。またこの国では、トラックの運転手(あるいはタクシー運転手などの社会的地位づけが低い。実際、教育経験が少なく、トラックの運転手をやっている人も多いが、もっと運転手のためのモラル向上などを図る機関があってもよい。
- 3) リアルタイムでの情報がやり取りされる支援を期待する。アビジャンとバマコ間は光回線で結ばれ、情報のやりとりはきわめてよくなっている(実際は、アビジャンからゼゴアまで光回線が引かれ、バマコまでは今後なされる予定とのこと)。OSBP も1拠点としてネットワークに加える。これにスキャナーシステムを導入すれば、かなり改善が図られる。
- 4) 単に OSBP の問題としてみるのではなく、全体の情報ネットワーク改善をどうするかが問題である。国をまたがるルールづくりでは、国対国で解決を図るより、UEMOA などに入ってもらう方がよいと思う。

以上

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: 在マリ日本大使館

整理番号: W-20

日付: 2009. 2.20

記入者及び同行者: 森田氏（通訳）、渡邊（記録）

面接者（名前、ポジション、連絡先）:

中川 幸子 大使

山内 専門調査員

■ 概要

マリ共和国在日本大使館の中川大使に今回の調査報告を行い、下記のような指摘コメントがあった。

渡邊からの報告骨子は以下のとおり。

- ① 道路局局長の調整により有意義な調査を行うことができた（道路局長、及び商工会議所からのメッセージ伝達）。
- ② 国境ポストの改善のみならず、港や終着点を含む全体ネットワークのなかでの改善の視点がより重要であることがわかった。
- ③ 全体ネットワーク見直し、再構築において OSBP 推進は、その契機となり得るが、いずれにせよ UEMOA など地域経済共同体との連携が必要である。
- ④ OSBP は現在想定されている施設内容のほかに、電力と水の供給について整備を検討する必要がある（具体的には太陽光発電と井戸水の確保が検討される）。
- ⑤ 鉄道は、民営化された鉄道会社の経営問題、及び設備の老朽化が問題であり、かつ近隣諸国も同様の問題を抱えることから、鉄道のネットワーク化は難しい。ただし、バルキーカーゴが多量に発生する地域については検討の余地あり。
- ⑥ 帰国後、報告書を作成。結果、及び今後の進め方については、JICA セネガル事務所を通じてなされるものと思われる。

■ 主たる聴取内容

中川大使からのコメント；

- (1) 国境のポストにのみ着目するのではなく、物流の全体ネットワーク改善から取り組むべきとの考えには、まったく同感である。マリにとって重要なのはセネガルだけではない。コートジボアールや他国のルート、あるいは国内のパマコに通じる回廊でも改善が必要である。これらを広範囲、多角的に捉え改善策を施すべきである。このことを調査報告書では強調してほしい。
- (2) UEMOA/ECOWAS との連携は必要かもしれないが、これらの共同体機構がはたして実施機関として機能するかはわからない。組織的に未成熟な部分が見える。むしろフランス、米国などと共同で行うことが勧められる。
- (3) ただ OSBP だけに目を向けるのではなく、さまざまプログラムの組み合わせで、日本の顔が見えるものとしてほしい。OSBP 支援だけではお金を捨てるようなものだ。中国をはじめとするマリへの ODA は、各機関とも積極的であり、大使館としても危機感をもっている。この点を JICA としても理解してほしい。
- (4) 日本は無償案件の大型化を図るべきである。そうすれば日本企業も出やすいと考える。太陽光エネルギー開発では、日本民間企業との連携を生かすことも考えられる。

以上

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: アフリカ開発銀行 (AfDB)

整理番号: W-21

日付: 2009. 2.23

記入者及び同行者: 吉田氏、庄子氏 (以上 JICA 本部)、根岸氏 (JICA チェニア)、杉谷、森田氏(通訳)、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先) :

Mr. TRAORE Bamory, Chief Transport Engineer、他 1 名 (西アフリカ担当者)

Ms. Masami FUJII, Private Sector Specialist

■ 概要

アフリカ開発銀行 (AfDB) にて、同行の経済回廊開発、及び OSBP 設置支援について聴取した。下記は、そのうちの西アフリカ地域での聴取内容である。

■ 主たる聴取内容

(1) セネガルーマリ南回廊における OSBP 支援について

1) AfDB としてセネガルーマリ南回廊支援は、ほか同様、国境 Post だけではなく、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 コンポーネントからなる。南回廊での OSBP 設置場所は、セネガル側の Moussala が予定されている。詳細設計 (D/D) を行うコンサルタントの入札手続を UEMOA が昨年行ったが、コンサルのショートリスト作成を 40 日としたため、AfDB 規則 (45 日間) に合わず、再度やり直しとなっている。また、建設は D/D なしには始められないことになっており、現在は、コンサルの選定待ちの状況である。AfDB の無償資金を使って行われるため、同行の入札手続を守る必要があるが、実施コンサルタントの選定自体は、UEMOA と関係 2 国間の同意によりなされる (注: AfDB は対 UEMOA には無償資金しか出せない。理由については説明なし)。

2) UEMOA による回廊 OSBP 設置は、ブルキナファソ・トーゴ間の Cinkanse が第 1 号案件である。しかし、Cinkanse OSBP は建設を急ぎすぎ、その後に問題となった。その結果、同じような建設の進め方はやめる方針が UEMOA 内で出された (注: 2008.10.20 付

のセネガル事務所増田さんの報告では、現地業者による施工状態に不備があった、とある。なお、Cinkanse OSBP は、全額 UEMOA 資金によって建設されている。UEMOA は独自の予算をもつが、そのうちの 17%程度が経済統合基金（仮称）という名目で、地域の輸入品の 0.5%（CIF 価格の？）を徴収したものである。また、EU やフランスからの無償支援もあり、2009 年の UEMOA の予算は、1,045 億 8,000 万 FCFA となっている。このうち 6 割近くがインフラ整備に回されている。

(2) 西アフリカ地域での OSBP 支援について

UEMOA は 16 箇所での Post 建設計画がある。そのうち、AfDB はこれまでに 4 回廊で計 5 箇所の OSBP 建設の支援方針を打ち出している。具体的には次の回廊である。

1) ダカールーバマコ回廊（セネガルーマリ南回廊のこと）

国境 OSBP は、Moussala で AfDB 無償資金は 700 万 UA（1UA = US\$1.49192 = FCFA763.606）。

2) テマ（ガーナ）ーワガデウグ（ブルキナファソ）ーバマコ（マリ）回廊

ガーナ・ブルキナファソ間の国境 OSBP は Paga。EU が無償資金を提供、ECOWAS が管理する。ブルキナファソ・マリ間の国境 OSBP は Heremakono、UEMOA が自らの財源で行う予定。

（従ってこの回廊には AfDB 資金は使われない？）

3) ドリ（ブルキナファソ）ーティラ（ニジェール）回廊

Dori で、ニジェール側の Tera に設置予定。AfDB 無償資金は 200 万 UA。

4) コナクリー（ギニアビサウ）ーダカール回廊

国境 OSBP は、Mpack で AfDB 無償資金は 200 万 UA

上記資金でカバーする部分は、OSBP 設置にかかわる部分のみである。回廊として国境につながる道路整備は WB、EU などが行うことになっている。

このほかにも、次のような国での国境 OSBP 計画はあるが、まずは道路整備に予算がつくことが先決である。

- ・ アビジャン（コートジボアール）ーラゴス（ナイジェリア）間 4 Post あり。
- ・ コートジボアール・ガーナ・トーゴ間
- ・ トーゴ・ベナン間
- ・ ベナン・ナイジェリア間
- ・ リベリア・シエラレオネ間

(3) JICA（日本側）への支援期待

- 1) 日本には回廊整備、及び OSBP 設置に伴うソフト分野の支援を期待する。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、あるいは OSBP 設置の前提となるルールの共通化、法整備にかかわる支援である。いわゆるソフトコンポーネツの部分である。もちろん道路や橋にも支援してくれるのであれば、AfDB や WB の資金をソフト分野にも向けられる。
- 2) ルールや制度の共通化については、すでに UEMOA で調査がなされ、共通化の内容についても大枠合意ができています。それを具体的にシステム化することが求められる。例えば、ダカールからタンバクンダのセネガル国内だけでも、15 ヶ所のチェックポイントがある。これらは情報化を進めることにより少なくて済む。港－国境－目的地の拠点を結ぶ情報システムである。現在調査中であるが Western Africa Hub 構想もある。

以上

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: JICA ナイジェリア事務所、在ナイジェリア日本大使館

整理番号: W-22

日付: 2009. 2.25

記入者及び同行者: 美馬 JICA 所長、吉田氏、庄子氏 (以上 JICA)、杉谷、渡邊

面接者 (名前、ポジション、連絡先) :

JICA ナイジェリア事務所 美馬所長、天津所員、諏訪アドバイザー
在ナイジェリア日本大使館 植澤 利次 大使、渡辺 信人 一等書記官

■ 概要

ナイジェリアの JICA 事務所所長、及び、在ナイジェリア日本大使館植澤大使を続けて表敬訪問した。

■ 主たる聴取内容

JICA 事務所所長談 ;

- (1) 事前に出した安全員からの報告によれば、カメルーン・ナイジェリアでの当該国境につながる道路整備は、WB、AfDB、国際協力銀行 (JBIC) で進められているが、当該国境の交通量が少ないとのことである。そのようなところに OSBP を設置して効果があるのか。むしろベナン・ナイジェリア国境の方が、より交易が見込まれるのではないか。
- (2) ナイジェリア事務所としては、無償案件が少ない。技術協力は新規よりも既存の継続で目いっぱい状況。
- (3) ナイジェリア国内での調査活動では安全面に特に留意願いたい。

植澤大使談

- (1) OSBP を支援するにあたって日本がもつ特徴、優位点は何か？
- (2) 税関のキャパシティビルディングということでは意義があると思うが、もともとでたらめな人達で OSBP 運営は可能か？
- (3) ナイジェリアは、域内の共通市場化成立を嫌がっている反面、それにより最も利益を受けることが期待される国である。
- (4) ECOWAS は必ずしもガバナンス能力があるわけではない。EU も懸念している。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: ECOWAS (Economic Community of West Africa States)

整理番号: W-23

日付: 2009. 2.25

記入者及び同行者: 倉科氏、吉田氏、庄子氏 (以上 JICA)、杉谷、渡邊

面接者 (名前、ポジション、連絡先) :

Mr. Jules K GOGOUA, PPC Transport

Dr. Paul-Antoine Marie Ganemtoire, Project Director Air Transport

■ 概要

ECOWAS での道路整備担当部署にて OSBP 設置案件の進捗状況を確認した。

■ 主たる聴取内容

(1) ECOWAS では regional transportation facility 開発の一環として OSBP の設置計画を進めている。EU より 6 万 3,800 万ユーロの無償資金を受け、そのうちの 1,400 万ユーロを 16 ポストでの OSBP 設置に対し使う予定である。次の 7 ポストを現在具体的に検討中である。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。

- Paga Ghana-Burukina Faso
- KoreMali Guinea-Mali
- Malanville Benin-Niger
- Elubo Ivory Coast-Ghana
- Aflao Ghana-Togo
- Sanvee Kondji Togo-Benin
- Krake Abidjan-Nigeria

(2) このほか Cinkase (Burukina Faso-Togo)は、ほぼ OSBP の工事が終了している。しかし、法制度の整備については、Cinkase もまだである。法制度の調整は当該 2 国間での合意が基本である。ECOWAS が強制するものではない。第 2 号案件としては、EU と AfDB による融資で Paga が予定されている。

- (3) 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。この資金使途としては、税関設備、重量計などの設置費用も含まれる。
- (4) ECOWAS と UEMOA は共同で作業にあたっているが、そのデマケについて特別なルールがあるわけではない。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る予定で、通常は四半期ごとに開催している。
- (5) 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、国境の交通量などを参考としている。Koremali は交通量は少ないが、最後に代替案として出てきた箇所である。ECOWAS には内陸国が 3 ヶ国あるが、これらの国へつながる回廊が多い。ナイジェリア・カメルーンの候補地も現在は交通量が少ないかもしれないが、道路建設が行われており、カメルーン側の Bamenda やナイジェリア側の Enugu の発展が期待されている。
- (6) OSBP 予定地についても当該 2 国間での話し合いを尊重しているが、基本は、国境をはさんで 5ha ずつを提供させること。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 を提供させる。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: ナイジェリア税関総局 (Nigeria Custom Headquarters)

整理番号: W-24

日付: 2009. 2.26

記入者及び同行者: 倉科氏、吉田氏、庄子氏 (以上 JICA)、杉谷、渡邊

面接者 (名前、ポジション、連絡先) :

Comptroller general,

Mr. Adamu Rabi, Deputy Comptroller General, Enforcement, Inspection & Investigation

その他 6 名、Mufun Border Post 所長含む

■ 概要

ナイジェリア税関総局は 100 年以上の歴史をもつ。職員数 1 万 2,000 名の組織である。職員研修センターも 2 カ所にもっている。

■ 主たる聴取内容

- (1) 組織概要の説明。1 億 5,000 万人の巨大市場をねらった物流量はきわめて大きい。日本からは機械、自動車などを輸入し、ナイジェリアからは天然ガス、プラチナ、カカオなどを日本へ輸出している。現在、組織改革の一環として ICT 化への取り組みなどを行っている。
- (2) 国境税関は港湾を含む 57 カ所にあり、Mfum もそのひとつ。Mfum 税関は、乾期の 3 ヶ月間のみ開いており、職員数は 5 名。道路ができたとしてもそれほどの交通量は見込めないものと思われる。OSBP を Mfum につくる話について、ナイジェリア税関局はまったく関知していない。カメルーンとは所属する地域経済共同体が異なり、言語も異なる。現在は人の入国にもお互いビザが必要なことから、そう容易に OSBP ができるとは考えにくい。
- (3) ほかの国境では、ベニンとの国境が貨物量が多い。いわゆるアビジャンーラゴス回廊上である。野菜や果物が多く運ばれている。しかし具体的に OSBP をつくる話は聞いていない。

(4) 【関税局での優先国境】

支援優先度の高い国境は、まずベナンとの国境 Seme（セメ）、次にニジェールとの国境 Jibia（ジビア）、次にチャド・ニジェール・カメルーンの3カ国との国境 Baki/Ganbaru である。

(5) 【先方の国境業務における問題】

現在ナイジェリアにとって最も重要な国境セメにて、ECOWAS の自由取引の流れから、物流貨物車両の貨物内容を理由なくコンテナを開けて検査することができないこととなっており、不正行為の疑わしい貨物車両が国境を通過する場合であっても、重量計やスキャナによる間接的確認により根拠なく調べるのが不可能であり、不正を見過ごさざるを得ない状況である。こうした状況により関税職員は大きなフラストレーションを抱えている。

(6) 【先方の支援要望】

- 1) 前述のセメでの問題から、セメでの重量計、スキャナの投入の支援を希望したい。
- 2) OSBP 支援として関税局のキャパシティビルディングの必要性がある。カノ州及びラゴズにおいて国内2カ所の税関職員研修施設があり、税関職員は年2回の研修を受講することとなっているが、当該施設を利用し JICA 専門家の派遣、OSBP 化に向け両国の職員を対象に通関業務ソフトによる ICT 研修及び GPS エスコートシステムの拡大・導入・研修といった支援を希望したい。
- 3) また、日本にて税関研修を受講したい。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: ナイジェリア公共事業省 (Federal Ministry of Works, Road Sector Development Team)

整理番号: W-25

日付: 2009. 2.26

記入者及び同行者: 杉谷、渡邊(記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先) :

Engr. Lawal A Audi, Unit Manager

Engr. Ashoke D Maliki, Civil Engineer 1 (Mufun へ杉谷氏に同行)

■ 概要

ナイジェリア公共事業省の Road Sector Development Team(RSDT)を訪問し、下記聴取した。RSDT は、公共事業省の 4 部所のひとつである。

- － Highway planning & Designing Team
- － Construction & Rehabilitation Team
- － Federal Road Maintenance Agency (FERMA)
- － Road Sector Development Team (RSDT)

■ 主たる聴取内容

(1) RSDT の職員数は約 10 名、主にドナー支援による国道建設などを担当している。ちなみに政府予算による道路建設は Highway Planning and Designing である。RSDT は現在、AfDB による融資案件と WB による融資案件を実施しているが、前者に対しては、5 億 2,000 万 ナイラ (全体プロジェクト額の 5~7%)、後者には 10 億ナイラ (全体の 10%) をカウンターポーションとして支出することになっている。現在、道路補修については全面的に政府予算によっているが、まもなくガソリン税などから一部を徴収し、道路基金を設置することを検討している。

(2) RSDT は、ECOWAS が主導する OSBP Technical Committee のナイジェリア代表でもある。Mufun の OSBP 建設については、2009 年 4 月に第 1 回目の OSBP Technical Committee

meeting をカメルーンのヤウンデで行う予定である。Mufun の OSBP の建設費用は AfDB の無償資金（300 万 UA）によってなされることになっている。ソフトコンポーネント部分もこのなかに含まれていることになっているが、スキャナーや訓練などは含まれていないのではないかと。具体的にソフトコンポーネントに含まれる項目は、ECOWAS 側ではリストをつくっているのではないかと。先週なされたというコンサルの公示は知らされていない。

- (3) そもそも Mufun がポストとして OSBP 設置場所に選ばれたの理由は、政治的なものであり、Confidence Building Project と呼ばれるゆえんである。経済的にこの回廊がどのような効果を生むかはなんともいえない。
- (4) ECOWAS は組織としてプロジェクト管理能力、あるいは指導機関としての調整能力などきわめて弱い。この点は非常に問題である。
- (5) 国境での最大の問題は、税関職員の不正である。

以上

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: ベナン・ナイジェリア国境 (Seme/Krake)

整理番号: W-26

日付: 2009. 3.2

記入者及び同行者: 倉科団長、庄子氏、坂下氏、吉田氏、森田氏、渡邊(記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

ベナン Seme 国境警察署次長

ベナン Seme 税関事務所 Chef de Brigade

■ 概要

ベナンとナイジェリア国境のひとつである Seme-Krake を視察した。Seme がベナン側の、Krake がナイジェリア側の町である。ベナン側から訪問したため、Seme 税関、及び警察 (出入国管理) を訪問した。道を挟んで両側の建物に、両国の税関と警察、その他検疫など、国境管理にかかわる各機関が入る体制となっている。貨物自動車だけでなく乗用車や人の往来も激しく、非常に活気のある、混沌とした国境の町である。

■ 主たる聴取内容

Seme 警察次長

- (1) OSBP 設置については、ベナン側につくると聞いている。ナイジェリア側には電気がきていない。従って、電気・水はベナン側が提供することになる。この国境は往来が激しく、パーキングエリアも狭い。書類が整ってなければ通関が 2 日かかることもある。そうなれば HIV など懸念される。こうした問題が解決されれば OSBP はよいことである。
- (2) 手続き面で、ナイジェリアも ECOWAS メンバーであり、問題ない。車軸証明も ECOWAS のルールを受け入れるかどうかである。ただ、ベナンもナイジェリアも独立国であり、手続きの簡素化を図ることはできても、一緒にやるということは難しいのでは。

Seme 税関

- (1) 国境地帯の土地管理は複雑であり、1980 年代より現在の建物の形をとっている。ナイジェリア向けトランジットが通関に必要な時間は 1 時間である。ECOWAS 内向けのト

ランジットは書類さえできていれば通関処理に問題ない。また必要に応じてエスコートシステムを適用している。

- (2) 日本には、今この国境の状況をまず調査してもらいたい。それで何が必要かわかる。ECOWAS が調査しているのは知っているが、日本も支援を考えるのであれば、自ら調査すべきである。5年前の交通量が2年後にも同じとは限らない。
- (3) この国境の土地管理は複雑であるが、1980年代から今の共有施設の形をとっている。
- (4) トラックヤードはベナン側税関の裏側にあるが、貨物車が越境するのではなく、ここで迎える車に積み替えるケースがある。

■ 渡邊所感

- (1) ひとつの屋根の下に両国の税関や入国管理が入るという OSBP の概念を取り入れた施設となっている。ただすべての手続きは、それぞれの国（2 ウィンドウ）で行うことになる。交通量が多いこともあるが、スペースが狭いため、混沌とした雰囲気である。両国当局者の交流がなされているのかは不明であるが、物理的には毎日顔を会わせる距離である。
- (2) 税関施設も古いためか、廊下にまで押収品が山積みされている。事務所の雰囲気自体感じが悪い。ここの税関は業務の前に 5S などを教育する必要がある。
- (3) Seme の税関事務所の裏側にあるトラックヤードに新 OSBP をつくる計画がある。現在の交通量をどのように処理して建設するか、課題になるものと思われる。

以上



国境施設裏駐車貨物

セメ・クラケ国境観察



グローバルファンド支援によるHIVAIDS啓蒙活動



セメ国境ゲートからナイジェリア国側



セメ側ゲート



ナイジェリア・セメ側



ナイジェリア側国境施設(通関・イミグレーション)



ベナン側クラケゲート



ベナン側クラケ貨物車両(セメ・クラケ国境)



ベナン側クラケ国境プロシジャー



ベナン側クラケ国境施設及びセメ国境施設中間



ベナン側警察・出入国手続カウンター



ベナン側国境施設(警察・イミグレーション)



ベナン通関事務所内(押収物)



国境施設裏コミュニティ①



国境施設裏コミュニティ②



重量計

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: ベナン公共事業・交通省

整理番号: W-27

日付: 2009. 3.3

記入者及び同行者: 倉科団長、庄子氏、吉田氏、森田氏、渡邊（記録）

面接者（名前、ポジション、連絡先）:

Mr. GLELE Thesdne, Cordinator PRPT,

Mr. Hountom, Mr. Amadsi

■ 概要

ベナン公共事業・交通省にてアビジャンーラゴス回廊開発計画について聴取した。同計画は、ECOWAS/UEMOA の道路輸送円滑化プロジェクトのひとつとして、西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 カ国を対象とする海岸線に沿った回廊開発計画である。ベナンについては、同省が担当している。

■ 主たる聴取内容

アビジャンーラゴス回廊開発計画について；

(1) アビジャンーラゴス回廊開発計画は、従来 WB が同じ 5 カ国を対象に ALCO を通じて支援していたエイズ対策プロジェクトの延長線上に位置づけられるものである。もちろん回廊における自由な人の往来や、そのための障害を取り除くことが目的としてあるが、同時に人が集まる国境をはじめとする回廊のエイズ対策にも力を入れなければならない。同計画は、現時点では準備段階にあり、数週間内に F/S 調査のためのコンサルタントが選ばれる見込みである。

(2) 同計画の総予算は 35 億 4,400 万ドルで、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 | 2,592 万米ドル |

(3) ベナン国内のアビジャンーラゴス回廊開発計画は次の 3 つのコンポーネントからなる。プロジェクト総予算は、5,700 万米ドルであり、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 |

このように、予算面からみれば本計画は道路インフラ整備プロジェクトといえる。

(4) 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なる。

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 ?

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 ヲ所の 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

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。

(5) 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。これまでに、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。現在は詳細調査に入る準備をしている。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 期分については予算が確保されていない。

(6) HIV 対策は、これまで実施してきた施策の強化である。実施機関は、従来どおり、Organisation du Corridor Abidijan-Lagos (OCAL)である。国境での運転手のみならず、港、漁村や若者への啓蒙活動を強化する。

(7) 本計画の準備段階ではあるが、次の点を問題として考えている。

- 1) 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、完全片道 2 車線とするか一部分とするか WB との折り合いがついていない。
- 2) 道路の建設予算として、概算見積りでは 959 億 3,000 万 CFAfr (約 175 億円) である

のに対し、WB 予算は 210 億 CFAfr. (約 34 億円) であり、その差が大きい。交通の円滑化という場合、国境だけではない、回廊全体の円滑化を図ることが重要である。

3) 過重積載車による道路の亀裂防止(修復用)のためにグリッド(格子状の金網)を入れる必要があること。

(8) 国家運輸円滑化委員会は UEMOA からの指示により各国で設置されているもので、同委員会の役割は、国内での必要な手段の検討と調整である。

(9) Godomey-Pahou 間は、1 日あたり 1 万 4,000 台の車が通る。Seme の料金所では 1 日あたり 2 万台といわれている。このようにこの回廊は通行量が多い。

(10) 国境 OSBP2 ヲ所の設置については、複数のドナーが支援を申し出ており（介在しており）、予算は設置にかかわる支援に使われることになっている。

(11) 税関の一番の問題は、内部の相互接続ができていない点である。リアルタイムで情報が各所に届かない。そのために余分はチェックを行うことになる。

(12) 過積載車の対策は重要である。UEMOA でも大きな問題として取り上げられており、対策がうたれなければならない。可動式を含む重量計の設置が必要であるが、何よりも地域全体として検査の統一化が求められている。

(13) ベナンでは北部の Malanville も含め 3 ヲ所の OSBP 設置が想定されているが、優先順位というのではない。Malanville は、Hila Condji よりは立ち退きの補償で先行している。

以上

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: Abijan-Lagos Corridor Organization (ALCO)

整理番号: W-28

日付: 2009. 3.3

記入者及び同行者: 倉科団長、庄子氏、吉田氏、森田氏、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

Mr. Justin KOFFI, Executive Secretary

Mr. Edy Kokouvi ANTHONY, Transport and Multisector Apecialist

■ 概要

アビジャンーラゴス回廊事務局 Abijan-Lagos Corridor Organization (ALCO)は NGO として ECOWAS の下に属する機関である。アビジャンーラゴス回廊の 5 カ国を活動の対象としており、同回廊における自由な往来に対するさまざまな障害の除去、エイズ対策を主たる活動業務として取り組んでいる。ベナンの本部に 25 名、各支部に 30 名が働いている。WB のグローバルファンドより 4,500 万ドルの提供を受け、具体的には 8 つの国境ポストを中心に活動している。上記活動目的から、国境問題について深く関与するようになった。

■ 主たる聴取内容

- (1) この回廊では日々 4,500 万人の人々が移動している。なかでも国境付近は多くの人をキャッチできるため、そこでエイズの防止啓蒙やコンドームの配布などを行っている。
- (2) 同時に、国境や回廊の経済活動に関する問題点も指摘している。この回廊では、不要なチェックポイントが多い。国によって異なるが、トーゴでは 50km の範囲に 4 カ所の税関チェックポイントがある。ナイジェリアは 105km のなかで 20 カ所のチェックポイントがある (3 年前は 36 カ所)。これらの具体的な問題点を指摘することにより、当局側の改善を促している。
- (3) 国境施設については、税関相互の内部接続がなされることが重要である。車輛重量計は特に必要である。また駐車スペースの問題もある。Seme-Krake では国境まで荷物を持ってきて駐車場で荷物の積み替えを行っているケースもある。まずもって 24 時間税関を開けるべきである。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: Union Economique et Monetaire Ouest Africaine (UEMOA)

整理番号: W-29

日付: 2009. 3.5

記入者及び同行者: 倉科団長、庄子氏、吉田氏、杉谷氏、森田氏、渡邊（記録）、ほかオ
ブザーバーとして JICA ブルキナファソ事務所

面接者（名前、ポジション、連絡先）：

Mr. Modibo Kame DEMBELE, Coordinator

Mr. Amadou HAROUNA, Director, ほか

UEMOA 側 4 名（Abseni 技術顧問、女性の交通担当部長、仏人アドバイザーなど）

■ 概要

UEMOA で域内の OSBP 開発状況等について説明を受けた。通訳を入れ約 3 時間の面談となった。UEMOA の財源は、加盟各国より関税の 1%分を納めてもらい、組織、活動が運営されている。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）からなる。

■ 主たる聴取内容

(1) Cinkase OSBP の進捗状況

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 Cote d'Ivoire の政情不安から、実施が中断されている。一方、Cinkanse については建設工事はほぼ終了しているが、運営に関する法的な枠組みがまだ合意されておらず、OSBP として開所してはいない。

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。

- 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 2 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) 西アフリカ域内 OSBP 設置の進捗状況

西アフリカ地域で現在予定されている OSBP のリストをもとに、それぞれの現状につき説明がなされた（添付 1）。リストでは、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 2 国間で決めたところをリストアップしている。

各 OSBP 予定地の進捗状況；

- 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。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（財源がないという意味か？）、具体的な動きなし。
- 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はじめて 5～6 ヶ月間、さらにその結果をもと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る。Cinkanse の次は、Heremakono、Petel Cole などが想定されている。

(3) 日本への期待点

OSBP の施設建設を含め、日本側が検討されている 4 つのコンポーネントすべてにおいて支援をお願いしたい。しかし、ルールとして日本が二国間協力を基本とするのであれば、UEMOA として支援を受ける方法はあるのか、今後どのような形でコンタクトしていけばよいのか教えてほしい。研修も地域レベル、政府レベルで必要であり、日本との経験の交流を図りたい。Cinkanse などは、研修費用も含まれている。

大半の予定地が電力、水の供給がないところのため、深井戸を掘り、400～500kw の自家発電設備を用意することとしている。

(4) コミュニティ開発支援について

JICA の取り組みを説明。それに対し非常に興味を示した。UEMOA では、コミュニティ支援を貧困対策プログラムの一環として捉えている。また、EU による道路、OSBP 支援にはコミュニティ開発支援は含まれていないが、EU は農村開発の一環として支援を行っている。

(5) その他

UEMOA 地域内の道路整備計画 (Reseau Routier Communautaire) の国際間ルート (Reseau Inter-Etats)、国際接続ルート (Reseau d'interconnexion) について説明がなされた。そのうち、

- 1) ダカールーバマコ間 現在、工事中である。
- 2) アビジャンーワガデュグ間 コートジボアールは現状、工事を進めるのは難しい。予

算もついていない。

- 3) ロメーワガデゥグ間 一部区間（クペー？間） AfDB が融資することになっているが、その他の資金源を探している。

基本的に道路は、UEMOA が資金源を探すのではなく、各国政府が探すことになっている。

■ 渡邊所感

- (1) Cinkanse OSBP 2009 年後半の首脳会議がいつ実施かわからないが、9 月に合意されたとしても、さらに運営の民間委託先などを決めることを考えれば、2009 年中の運営開始は難しいものと思われる。順調にいても 2010 年 1 月以降から職員の訓練開始とみるべきではないか。
- (2) OSBP 設置につき、加盟国政府では UEMOA のプロジェクトであり、UEMOA しだいの指摘であったが、UEMOA 側に具体的な開発スケジュールがあるわけではない。Cinkanse OSBP 建設でさまざまな問題がみえた結果か、慎重に進めようとしている印象を受けた。
- (3) OSBP の運営にかかわる法整備の実質的な中身に関する合意が遅れていることが、結果的に Cinkanse の遅れにもつながっている。しかしこの点での UEMMOA の指導力、調整能力にも問題がある。メカニズムとして、関税制度や通関書類などは ECOWAS の名のもとに整備が図られており、UEMOA が果してどの程度、この面でリードできるかが、問題となる。
- (4) OSBP 設置場所の選定において共通する指標はなく、恣意的に選ばれた印象を受ける。
- (5) 今後、加盟国間で OSBP を進めるには、できるだけ早く成功事例を具体的に示し、加盟国の理解を得ることが必要である。

以上

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: Dakola-Paga 国境 (Burukina Faso)

整理番号: W-30

日付: 2009. 3.6

記入者及び同行者: 倉科団長、庄子氏、吉田氏、杉谷氏、森田氏、UEMOA から 2 名、
JICA B F 事務所 2 名、JICA ガーナ事務所 2 名、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先) :

Mr. Patrice Napoleon A. Affotey-Annang, Customes Excise & Preventive Service (Ghana)

Mr. William A. Kabore, Chef de Bureau

ほか出入国管理事務所職員など。

■ 概要

UEMOA の案内でブルキナファソとガーナの国境税関を訪問した。地名はブルキナ側国境が Dakola、ガーナ側が Paga といい、Paga に OSBP の設置が計画されている。同計画は、設置場所は決まっているものの、まだ詳細設計はなされておらず、UEMOA としてはできれば 2009 年 6 月頃から D/D のコンサルタント選定作業に入り、2010 年施工実施に移したい意向がある。以下は、現在の両国税関事務所責任者への聴取内容である。なお、施工前の調査には、機能調査と、詳細設計調査の 2 種類が標準的に行われている。

■ 主たる聴取内容

(1) ガーナ Paga 税関事務所

1) Paga 税関事務所の所員は 29 名、6 時から 18 時まで事務所は開けられており、必要に応じて時間外についても対処している。ここを通過する車輛の大半は、ガーナ Tema 港を利用する貨物トラック (トレーラー) である (一部、トーゴのロメ港を使うケースもあり)。通関処理台数は、2005 年、2006 年の頃はコートジボアールのアビジャン港を避ける貨物車がこちらに廻って 1 日あたりブルキナファソ方面への出国車が 80 台、ガーナへの入国車が 40 台程度であった。現在は、アビジャン港ルートも元に戻りつつあり、ブルキナファソ方面が 40~50 台、ガーナ向けがその半分程度である。ブルキナファソ方面への貨物は産業材が多い。品目としてはプラスチック類など。そのほか食品、

野菜、果物などもある。

- 2) 通関に要する所要時間は、テマ港からの便で港で保税扱いのシールをつけた貨物車であれば、8分～10分で処理される。テマ港での申告内容がオンラインで表示され、それとの照合を行うために時間がかからない。またこれに先立ち、計量と目視チェックを行う。（これに対し、UEMOA 仏人アドバイザーからは時間が短かすぎ事実ではないとの指摘あり。）これらの貨物車は同時にテマ港にて GPS 装置が取り付けられ(50 ドル払う)、ガーナ国内での車輛の移動を追跡している。そのほか、ガーナからブルキナファソへ輸出される貨物については、ここで通関の許可を得る。現在は、ブルキナファソ側と通関書類のフォームが異なるため、ブルキナファソ側入国後、再度、通関書類を作成する必要がある。これとは逆に、ブルキナファソ側からガーナ側へ輸出される貨物についてもガーナ側の書類を起こす必要がある。そのため税関事務所周辺には 19 社の代行業者がいる。現在、両国間でシステムの統合化を図る話し合いがなされている。
- 3) ガーナ国内でもエスコートシステムを必要に応じ使っている。対象は高額商品などである。税関職員によるエスコートは無料であるが、貨物によっては有料のセキュリティガードをつけるケースもある。もっと電子システム化できればエスコートもなくせる可能性はある。ガーナの GPS システムは、GC ネット (Ghana Community Net) と呼び、全国に張り巡らされている (スイスの会社が運営)。
- 4) 新たに OSBP をつくり通関の所要時間を削減することは重要なことである。ただし、ブルキナファソ側と一緒に仕事をして、本当に統合化、簡素化できるかどうかは分からない。フォームも違うし、ブルキナファソ側は休んでいる時間が長い (働くべきときに働いていない)。現在もうまく連携できていない場合がある。どのような統合化を図るかは、中央でやっていることであり、自分たちには分からない。

(2) ブルキナファソ Dakala 税関事務所

- 1) 職員数は 41 名 (ガーナ側より多いとの指摘に対し、ここはガーナ側からの輸入貨物検査が多いためそうなるとの回答であった)。通関処理台数は平均 60 台。多いときで 100 台、少ないときで 30 台程度である。このほか、中古乗用車の通関処理もある。税関は朝 7 時から夕方 5 時半まで開けているが、業務は 8 時ごろまでやっているときもある。ブルキナファソ側のオンラインが午後 8 時には終了するため、そうなる。ガーナ側から来る貨物車の 50%は、ブルキナファソ国内向けであり、45%がブルキナファソを抜けマリ向け、2%がニジェール、3%が RIC である。全体の約 90%がトランジット扱い貨物であるため、ここは書類チェックで終わる。所要時間は 1 時間から最大 5 時間である。
- 2) 一般貨物についても通関審査を行い、関税額が 130 万 CFA 以下の場合は、ここで関

税を納付することになる。130 万 FCA 以上はワガデッグなど大きい税関で支払う（最終的な通関処理が行われる）。ガーナ税関でチェックを受けた書類は運転手によって持ち込まれ、新たに TRIE フォームでの申告書類が作成される。作成については大手業者はここに事務所があり、中小は代行業者を使う。また彼らが使用できる端末も税関内に備えてある。入国してきた貨物車は、まず計量を行う。発行される証明書は商工会議所が出すものであり、1 回あたり 7,000CFA の手数料を払う。ここから国内へのトランジットにはエスコートがつく。ただし、個別にはつけず、隊列をつくってそれにつける。従って、通関処理が終わっても隊列ができるまでトラックを待たせることになる。ここからワガデッグまで平均 2 回の税関チェックを受ける。このほかに憲兵隊のチェックなども入る。

- 3) 日本からの支援期待内容として、貨物検査のためのスキャナー、及び業務近代化のための支援を期待している（ICT 化?）。OSBP が TRIE で共通化できればよいと考えるが、そのような統合化に向けた話し合いなどは中央で行われるため、わからない。

■ 渡邊所感

- (1) 英語（ガーナ）と仏語（ブルキナファソ）の国境であるが、お互い相手国の言葉を話す職員もおり、日常のコミュニケーションに問題を抱えているようには思えない。ただ、業務を行う上での効率や規律は、ガーナ側の方がしっかりしているように思われた。
- (2) ガーナ側税関には 30 台程度の貨物トラックが駐車していたが、運転手は居らず、別の場所で休憩している。税関長によれば、通常は午前中は 50 台程度が駐車し手続きを待っているが、そのあとは、すぐ出て行く運転手もいれば、ここで数日過ごす運転手もいる。すなわち、通関に要する時間と運転手の滞留時間は必ずしも一致していないようである。

以上

ダコラ・パガ国境視察



ダコラ: 貨物車両駐車場



ダコラ: 警察・イミグレーション



ダコラ: 税関業務風景



ダコラ: 税関窓口



ダコラ～パガ: ノーマンズランド



パガ: OSBP建設予定地



パガ: OSBP建設予定地周辺①



パガ: OSBP建設予定地周辺②



バガ:ガーナ方向



バガ:ブルキナファソ方向



バガ:警察・イミグレーション



バガ税関

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称:Cinkanse OSBP

整理番号: W-31

日付: 2009. 3.7

記入者及び同行者: 倉科団長、庄子氏、吉田氏、杉谷氏、森田氏、UEMOA から 2 名、
JICA ブルキナファソ事務所 2 名、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先) :

Cinkanse 税関事務所、出入国管理事務所 (警察) 職員など複数名。

また、ワガデウグへの帰途、Bittou 税関事務所で所長代行に聞き取り調査を行った。

■ 概要

Cinkanse (日本語読みではサンカンセが一番近い) は、ブルキナファソとトーゴにまたがる地域 (村落) であり、現在、UEMOA によって西アフリカ第 1 号の OSBP が建設されている。建設サイトとともに、既存の税関、出入国管理施設を訪問、現状を調査した。なお、建設中の OSBP 施設については、同行した UEMOA 職員から説明を受けた。

■ 主たる聴取内容

(1) Cinkanse 国境警察

- 1) ここで 2009 年 2 月の 1 ヶ月間で登録した越境者数 (出入国者数) は 2 万 5,420 人、うち 1 万 4,050 人が入国者数で、1 万 1,370 人が出国者数である (このなかには地域の住民で国境を自由に往来している人達は含まない。また、ブルキナ人とその他外国人の比率は、ややブルキナ人が多い程度)。車輛の越境数は 2 月で 6,631 台。こちらはブルキナ車より外国人による車越境者の方が多い。
- 2) ここでは、7 日間の短期ビザも発給している。事務所にはパソコンが 1 セット箱に入ったままで放置されており、業務は手書きによって行われている。所長として、データ処理や情報化は、最も求められることで、そのための研修も受けた希望をもっている。
- 3) OSBP の内容についてはまったく知らされていない。現在、トーゴ側当局と定期的な情報のやり取りなどもない。OSBP 施設に入るとしても、2 つの国の警察がお互いに現在の業務をやるものと想定している (事務所が単に移り、業務内容は変わらないとの認

識)。

- 4) 現在、ECOWAS の加盟国国民であれば、身分証明書のみで域内の国には行ける。一部にはパスポートを共通化する動きもある。また外国人にとって、ブルキナファソ、ベナン、トーゴ、コートジボアール、ニジェールの 5 カ国については、これらの国の 1 つのビザを取れば、5 カ国内での移動が可能となる制度もできている。Cinkanse は、1 つの村 (Cinkanse) が両国にまたがり、橋が国境線となっている。旧宗主国の違いもあり、国としての交流は少ないが村人は自由に行き来している。
- 5) 日本からの支援として、情報化にかかわる研修については期待する。

(2) Cinkanse 税関事務所

- 1) 昨年 (2008 年) 1 年間のトラック通関台数は、トーゴ側からブルキナファソ側への入国のみで 6 万 1,375 台である。これはピーク時の約 3 分の 2 程度に下がっている (コートジボアールルート迂回)。ここの税関を利用する貨物車はほとんどがトーゴのロメ港を利用するものである。
- 2) ここの税関は、隣の Bittou 税関と格づけは同じである (第 2 カテゴリー) が、実際は、トランジット貨物の通関処理は行っておらず、一般貨物で関税額 130 万 CFA までの貨物を業務の対象としている。第 2 カテゴリーとされている理由は、あくまで Conkanse OSBP ができることを見越してのものである。現在は、主たる貨物の通関業務処理はトランジット貨物も含め隣の Bittou で行われている。
- 3) Cinkanse OSBP 稼働後の既存 Cinkanse 税関と Bittou 税関との役割分担について、現場レベルには情報が十分に伝わっていない。ただし、Bittou 通過後すぐに道が分かれるため、税関機能を Cinkanse で拡大するにしても Bittou 税関事務所がなくなることは考えられない。
- 4) 現在、トーゴ側も Sydonia++による TRIE カルネを使用しており、通関業務の統合化では問題ない。ただし現在、情報ネットワークができていないわけではない。むしろ、貨物車のトラッキングや重量計測の設備の方が重要である (UEMOA 仏人アドバイザーによれば、UEMOA が以前調べたところ、Cinkanse から Bittou 間で年間 4,000 台のトラックが行方不明となった)。

(3) Cinkanse OSBP

- 1) 国境施設として、車両を例にとった場合、両国からの入場ができるようになっており、ゲートで貨物車と一般車に流れが分かれる。
- 2) 貨物車は、積載形状、重量の検査がまず行われる。X線スキャナーは、1 日 100 台対

応のため、現在の 1 基では不足する。また、重量計についても同様に、1 日あたりの処理台数に問題あり（低速度での回転のため）。

- 3) その後、貨物車はパーキングスペースで駐車し、通関手続きを行う。ここでは通関引き取りそのものは行わない予定である。従って、書類チェックのみで、実際の通関は、ワガデゥグなどで関税納付後行われることになる。
- 4) 施設運営の基盤整備として、深井戸、貯水井戸、消化水槽、450kw の自家発電装置（これ以外にも発電装置あり）、従業員宿舎などが用意されている。
- 5) 事務所建物の設計が、使い勝手が悪いと思われるため、第 2 号の OSBP からはこの設計スタイルはとらない予定である。また、全体の流れについても、人、乗用車、一般貨物車、コンテナ車など 4 つの流れが必要である。

(4) Bittou 税関事務所

- 1) 1 日あたりの処理台数は、大型貨物トラックで 150～300 台。少ない日で 100～150 台である。このほか、乗用車など一般車両も 1 日あたり 100 台程度あり、トーゴからの貨物車が全体の 80%程度にのぼる。またそのうちトランジット車は 70%程度である。去年に比べ台数は増えている。これは昨年トーゴ国内で社会不安があったためである。また、道路の整備状況によっても左右される。ニジェール、マリの貨物車も多く利用するが、ニジェールは、ベナン国内の道路が不良のため、こちらを利用している。
- 2) 通関処理に要する時間は、朝書類を出せば、午後 1 時には出発できる。ここに到着する車は夜走って、朝、税関が開くのを待っている。1 日以上通関に時間がかかることはない。
- 3) ここではトーゴ側から来る貨物車について、まず重量を計っているが、老朽化してしており、もっと効率のあがるものがほしい。トーゴ側と通関書類は共通しているが、データシステムはつながっていない。あくまで国内のみつながっている。
- 4) ここは、貨物車の駐車スペースが 2,000 台分あり、1 日多いときで 300 台が駐車している。しかし、Sinkanse OSBP の駐車スペースは狭いと聞いている。
- 5) 通関マニュアルである “Le Droit et la Technique en Douane” の最新版は 1 冊のみ事務所に置かれている。

■ 渡邊所管

- (1) 現地の税関や入管関係者は、Sinkanse OSBP が建物としてすでに建っているため、その存在は知っているが、内容についてはほとんど知らされていない。いわゆる、移転計画の

ようなものは現在のところないと思える。また、国境関係者は当事者でありながら、あくまで UEMOA が何かやっているとのスタンスであり、実際に OSBP が稼動するまでには、まだまだ時間を要すると感じられた。

- (2) 同じ UEMOA/ECOWAS メンバーであって、しかも同じ村の住民が住んでいても、国境をまたいだ業務の連携は、この場合とられていない。すなわち、国としてのシステムに業務は従っており、中央レベルでの統合化、ネットワーク化によって依頼されない限り、国境レベルでは業務統合は進まない。
- (3) ブルキナファソ内の道路は、ところどころ陥没箇所などは見られるものの、総体的に整備がなされている。
- (4) 情報化に伴う職員研修はここでも求められている。

以上

シンカセ国境視察



OSBP施設よりトーゴ側ゲート



OSBP施設スキャナ検査場



OSBP施設トーゴ側ゲートから進入方向



OSBP施設①(シンカセ)



OSBP施設②(シンカセ)



OSBP施設正面(トーゴ側ゲートより)



OSBP施設内各事務室(シンカセ)



OSBP施設内通路(シンカセ)



シンカセ現行イミグレーション・警察



トーゴ側国境コミュニティ(シンカセ)



国境 通過中貨物(現行滞留貨物トーゴ→ブルキナファソ)-シンカセ



国境コミュニティ(シンカセ)



国境レストラン「HIV/AIDS啓蒙ポスター」
グローバルファンド支援活動(シンカセ)

ビトゥ（シンカセ通関施設）視察



シンカセ方向よりビトゥ入口



ビトゥ周辺(コミュニティ)



貨物車両駐車場(ビトゥ)



現行重量計(ビトゥ)



通関業務事務所(ビトゥ)



通関事務所(ビトゥ)



通関手続き待ち貨物車両(ビトゥ)



陸送乗用車(ビトゥ)

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: 在セネガル日本大使館

整理番号: W-32

日付: 2009. 3.9

記入者及び同行者: JICA セネガル事務所所長、増田氏、倉科団長、森田氏、渡邊（記録）

面接者（名前、ポジション、連絡先）：

池崎 保 参事官、
船津 経協班長

■ 概要

1 ヶ月前の2月9日に表敬を兼ね訪問済み。今回は、倉科団長と共に、主たる調査結果、セネガル側への方針事前説明のために訪問した。

■ 主たる聴取内容

以下、池崎参事官のコメント；

- (1) 前回は指摘したとおり、この地域における税関の問題は麻薬と小型武器の取り締りである。また税関の不正については、国際会議において、ブルキナファソが最も悪く、次いでマリ、セネガルと指摘されている。自分もそう思うところがある。これらにおいて日本として何ができるのか。
- (2) UEMOA なり AfDB 中心にやっていきたい意向は分かるが、これらの機関とはたして日本として支援スキームの策定が可能か疑問。一例として UNDP に日本基金をつくり、日本人理事を送り込んだように、財務省として現場へ人を出し、コミットすることも必要ではないか。
- (3) また、UEMOA 自体効率性に問題もあり、援助しても日本の顔が見えなくなってしまうことを危惧する。日本側としてやり方を考慮すべきである。
- (4) 研修をやるにしても、一般研修では受けないのでは。その場合、日本として何を提供できるのか。法整備としてベトナムで行った経験などは参考になるのではないか。
- (5) これから先に進めるにあたり大変だと思うが、大使館として支援すべきことがあれば言うて欲しい。

以上

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: 社会基盤・陸上輸送・航空省 (Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et Transports Aériens (MITTTA) その2

整理番号: W-33

日付: 2009. 3.9

記入者及び同行者: 増田氏、Ndome 氏 (以上 JICA セネガル事務所)、倉科団長、森田氏 (通訳)、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

Mr. Bassirou GUISSSE, Permanent Secretary, MITTTA

Mr. Papa Souieye FAYE, Chef, Direction du Transport Terrestre (DTT)

Mr. Yava DIATTA, Direction des Travaux Publics (DTP)、ほか

セネガル道路公団 (AATR) 総裁など、セネガル側出席者は5名

■ 概要

セネガル MITTTA 次官、及びセネガル側 OSBP 技術委員会関係者に対し、今回の調査総括と、今後の OSBP 支援について協議した。最初に、倉科団長より今回訪問した OSBP、及び UEMOA より聴取した予定 OSBP の現状進捗につき、報告がなされた。それに対し、GUISSSE 次官より、日本の支援に対して謝辞が表され、引き続き支援をお願いしたい旨、発言があった。以下、セネガル側から出された主たる発言内容である。

■ 主たる聴取内容(主たる発言内容)

- (1) (次官発言) Diboli や Moussala についてはわかったが、セネガルとしてはギニアビサウやモーリタニアとの国境 Post についても重要と考えている。(公共事業局長より追加して発言あり) そのほか、ガンビア回廊は、それぞれ同一回廊で2ヵ所ずつ国境があり、それを1回の OSBP で済ませることはできないか。候補地のひとつであるファラフェイエについては ECOWAS が場所の確定調査を調査済みと聞いている。
- (2) (AATR 総裁発言) ダカール・バマコの南回廊における JICA の支援に感謝する。その上で、OSBP 設置については、まず規制や制度がきちんと整備されることが重要と考える。そのために JICA に対しては車輛重量計の機材供与を望む。また、南回廊での Tambacounda-Kedougou 間は道路状態が今はいいが、南回廊として開通させたあかつきに

は補強が必要なことは明らかである(耐えられない)。このための資金提供を日本にお願いしたい。

- (3) (公共事業局長)、南回廊は回廊全体の道路設計を ECOWAS 標準仕様にあわせる必要がある。現在それができていない。マリとの会議においても南回廊を推進したい意向あり。Diboli OSBP については考えがあるのみで、具体性に欠ける。国境ポストについては、ギニアビサウとの国境においても 1 ヶ所あり、すでに両国で場所を確定済みである。
- (4) (AATR 総裁発言) 道路の設計仕様については、ECOWAS に寸法設計仕様はあるが、構造設計についてはない。例えば、車道を 3.5m としても舗装をどうするかは国が決めることになっている。セネガルでは、コンクリートアスファルトを表面層としている。鉄筋などでの補強はしていない。
- (5) (次官発言) OSBP については、その土地を UEMOA に与えるということではなく、管理を任せるものと理解している。(これに対し、AATR 総裁、公共事業局長より) ポストの所有権は UEMOA に譲渡されることになっているとの説明があった。それを受けて次官の発言として、自分は OSBP 施設の使用権が UEMOA に与えられるだけと理解していたが、そうではないらしい、と述べられた。この議論をふまえ、セネガルとして OSBP 施設建設の要請を政府として出す考えがあるか尋ねたところ、OSBP が両国にまたがる場合、相手国との合意によって 2 国が共同して出すことはありえるかもしれないとの発言であった(ファレメ橋のケースを参考に)。ただし、UEMOA への財の移動をどうするかは依然課題として残るとの指摘がなされた。
- (6) セネガルとして、今急いでいるのが車輛重量計の設置による取り締まりである。すでに 2008 年 7 月より法律が施行され、政府としての意思ははっきりしている。少なくとも、出発地(ダカール港、セメント工場、大工場など)、国境、到着地の 3 点において車輛重量計が設置されなければならない。また、道中における可動式の車輛重量計も備えたい。セネガルで昨年 1 年間の過積載車による道路への損失は、450 億 CFA と見積もられている。これは昨年度の道路補修予算を超えるものである。現在、テマ(ガーナ)ーワガデゥグ(ブルキナファソ)間で UEMOA が過積載車による損失を調査している。
- (7) 輸送コストがアジアに比べ 2.5~5 倍高いといわれているが、これには道路網の不良により通れる道路が限定されていること、トラックの平均寿命が長い(20 年)ことなどが挙げられる。
- (8) (次官の発言) セネガルとして、OSBP の優先順位をいうことは難しい。個人的にはモーリタニアの国境も将来的には欧州につながるという点で重要である。ただし現状は、マリとの交易が一番多く、マリ国境が重要であることには変わりはない。省としての公式な見解は別途協議する必要がある。

以上

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: 財務省関税総局 (3)

整理番号: W-34

日付: 2009 3.9

記入者及び同行者: 増田氏、Ndome 氏 (JICA セネガル事務所)、倉科団長、森田氏 (通訳)、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先):

Mr.Moustapha Madieye DIME 業務局局长 (Director of Coustms Operation)

■ 概要

セネガル関税総局業務局(Directeur des Operations Douanireres)の DIME 局長とは今回 3 回目の面談である。セネガル・マリ間における税関 (輸入) 申告書のフォーム共通化を中心にセネガル側の考えを聞いた。以下聴取内容である。

■ 主たる聴取内容

- (1) セネガル・マリ間において税関申告書のフォーム、システムが異なっていることは承知しており、その共通化のための話し合いは両国間でもたれている (毎年 1 回)。セネガルは、Simba 2005 であり、プログラムソフトは Trade X System である。これが ECOWAS の推奨するものと違っていることもわかっている。しかし、自分たちはこれで問題ないと考えている。むしろ T.R.I.E の方が電子化されていない (業者に対してもオープンにされていないことを指しているのではないか。渡邊)。税関申告の簡素化を図るのであれば、輸入港で作成された申告書が、そのまま内陸国 (目的地) でも適用されることの方が理想的である。従って、マリ側が SYDONIA++でなく Simba を受け入れるべきであると考えている。
- (2) 皆さん (調査団) は、ECOWAS で決められたことが各国レベルで本当に適用することが可能と思っているのか? セネガルも T.R.I.E 協定を受け入れてはいるが適用はしていない。
- (3) UEMOA は域内の共通関税を設定しているが、関税同盟ではない。従って同一にはできない。もし関税同盟とするのであるならば、荷揚げした港の国で関税が納付されることになる。〔注: 確か、西アフリカ諸国は保税貨物の内陸国輸送にかかわるニューヨーク協定

(だったと思う)をほとんどの国が承認していないはず。渡邊]

- (4) ECOWAS/UEMOA の歳入は、それぞれ ECOWAS が CIF 価格の 0.5%、UEMOA が 1% が充てられている。ECOWAS はこれまで毎年、各国政府からの拠出金があったが、それは廃止された。関税が主たる財源となっている。(注：各国からの拠出金は出す国と出さない国があり、不公平感があったと別の報告書にはある。渡邊)
- (5) OSBP が設置された場合、それが UEMOA の管理下に入ると誰が決めたのか？もしそうであるなら、実際の運営は難しい。
- (6) セネガルとしては、横浜での税関研修のあと、日本との関係を強化したいと考えている。すでに 2 名を日本に研修に出し、うち 1 名は出発したばかりである。
- (7) そのほか、品目分類、CFA 通貨などについて話を聞いた。

■ 渡邊所感

セネガル税関総局の OSBP 設置、あるいは税関申告書の統一化への考え方は、最初面談したときから変わらない。すなわち、OSBP は UEMOA が考えていることであり内容はよく知らない、マリとの税関フォーム統一は必要であればセネガル方式に合わせるべきとの考えである。税関システム改善の一環として、国境ポストでの業務効率化には理解を示すも、OSBP 推進に積極的なわけではない。税関業務についてはプロであるとの意識が非常に高く、法制度の整備の話には容易に妥協しない姿勢がうかがえる。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: 世界税関機構 (WCO)

整理番号: W-35

日付: 2009 3.12

記入者及び同行者: 吉田氏、庄子氏、杉谷氏、渡邊 (記録)

面接者 (名前、ポジション、連絡先) :

Mr. Yoshiro BABA, Customs Integrity Programme Manager

Mr. Shoichi ASANO, External Relations Coordinator

■ 概要

世界税関機構 (World Customs Organization: WCO) は 1952 年に設立された国際機関で、ブリュッセルに本部を置いている。現在、組織のトップとなる総局長は日本財務省出身の御厨氏で、ほか 4 名の日本人職員が在籍している。今回面談した馬場氏は、約 5 年間の勤務で 2009 年 6 月頃帰国予定。浅野氏は赴任後 1 年がたつ。今回は西アフリカ地域における税関、OSBP の情報交換のため訪問した。

■ 主たる聴取内容

調査団側より、今回の調査目的、当該地域における税関の現況、日本への支援要請事項につき説明をしたあと、次のような点について発言がなされた。

- (1) 税関の役割は、Trade facilitation と密輸などの取り締まりにある。この点において、調査団から報告があったような内容の支援要請がアフリカの国々からも寄せられている。特に西アフリカについては、密輸対策などが支援分野として関心を集めている。麻薬の育成などはその一環である。
- (2) 職員研修については、一般的なことをやるのではなく、どの部分の能力向上かを明確にする必要がある。徴税能力なのか、電算化の部分なのか、あるいは麻薬育成なのかなど。そのなかで、WCO (あるいは日本の税関当局) として、施設モノについての指導は弱い部分がある。現地での研修実施において、WCO の職員を出せる期間は長くとも 2 週間以内である。従って中長期のプログラムであれば外部のコンサルタント、あるいは過去 WCO

での研修を受け、現在、国に戻っている専門家の起用などが考えられる。

(3) 西アフリカ支援ということでほかと比べ特別なことはないが、同地域では次のような体制をとっている。

| | |
|----------------|----------|
| 西アフリカ地域情報連絡事務所 | セネガル |
| 西・中央アフリカ地域事務所 | コートジボアール |
| 認定トレーニングセンター | ブルキナファソ |

(4) 今後 JICA 側とも連絡を密にして、アフリカ地域の税関支援にあたっていきたい。

■ 訪問調査記録 ■

訪問先名称: European Commission, European Aid

整理番号: W-36

日付: 2009 3.13

記入者及び同行者: 吉田氏、庄子氏、杉谷氏、森田氏（通訳）、渡邊（記録）

面接者（名前、ポジション、連絡先）:

Mr. Placido HERNANDEZ AGUILAR, Responsable de la gestion de la qualite（リーダー格）

Mr. Jean-Louis LACUBE, Head of Unit, Infrasructure

Mr. Thierry BARBE, Head of Sector West Africa, Geographical coordination and Supervision

Ms. Lise COUGE, International Aid Cooperation Officer

■ 概要

EC の European Aid, Office of Cooperation を EC の西アフリカ援助政策、なかでも OSBP における支援活動を探るために訪問した。なお、同局へは、2008 年 12 月に JICA よりハイレベルのミッションが意見交換のために訪問されている。European Aid は EC の政府開発援助（ODA）実施機関であり、約 2,000 名の職員が属している（うちブリュッセル本部には 800 名）。2008 年 12 月に JICA ミッションと面談した担当者はすでに帰国し、別の担当者への面談となった。ただ面談した 4 名とも、西アフリカの事情や交通インフラ整備、OSBP について理解していた。以下、European Aid からなされたコメント、指摘点などである。

■ 主たる聴取内容

- (1) 今回は、OSBP に特化したミッションであるが、European Aid は Transportation System Development の範ちゅうで支援を行っている。現在、西アフリカでは過積載車の問題が大きくなってきている。4 月 20～23 日にブルキナファソで西アフリカ諸国を対象としたセミナーを計画している。EU 支援のグローバルビューについては、前回会議後、資料を送っている。
- (2) EU は同時にアフリカの Regional Integration にも関心がある。交通インフラ整備も民間セクターの競争力再強化をねらいとしている。
- (3) 西アフリカでの OSBP 支援については、当初の 7 ヶ所から 5 ヶ所に削減した。その理由

は、予算の関係からである。1 ヶ所あたりの見積り額が上がるのが明らかになっている。支援する 5 ヶ所は、ギニア・マリ国境の Koremali、アビジャンーラゴス回廊の 4 ヶ所である。Paga は支援対象から外す。Koremali については、すでに調査が終了し、2009 年後半に施行業者の選定、2010 年 1 月から建設開始を予定している。ほかの 4 ヶ所もほぼ同様に 2009 年には着手できるものと考えている。ただこれまでがそうであったように、建設開始の前になすべき事(法整備など)が多くあり、道のりが長いことはわかっている。

- (4) どの国境ポストを支援するかは、まずは European Aid Regional Officer と ECOWAS/UEMOA との協議により始まる。本部が個別の場所まで決めているわけではない。国境の状況(物量、交通量)は地域の事情により日々変わっており、地域の全体ネットワークとして均一化を図っていく考え方が必要である。同じパラメーター、同じやり方で進める。
- (5) JICA 側が OSBP で具体的な支援、連携を考えるのであれば、アブジャとワガデュグに在る European Aid の Regional Officer と協議することが必要である。アブジャが財政面、ブルキナファソが技術面の地域調整を行っている。本部が計画内容を決めるのではない。しかし、European Aid は JICA の支援には完全にオープンであり、国境ポスト開発においてもパートナーと考えている。どのような協力も歓迎する。
- (6) コミュニティ開発も重要である。EU では Fund for Cross Border Management で実際の施設以外での支援を 2010 年から予定している。JICA がこの分野でもつ経験を EU も共有したい。Fund for Cross Border Management の計画内容はわからないので担当者を紹介する。
- (7) ECOWAS のプロジェクト管理能力について、European Aid が出した結論は、まったく能力がないということである。UEMOA の方が少しはまし。コンサルタントの選定や業務の監督において能力がほとんどない。チームを組んで対応することもできていない。現在は、そのために European Aid との共同作業が必要となっている。むしろ国の政府に監督してもらいやり方 (ECOWAS が当事国に Mandate を与えやらせるやり方) がよいと考えている。
- (8) Koremali が支援対象となったのは、政治的判断が加えられたことも事実である。現在交通量が少ないことも承知している。数十年前、ギニアは将来性が高く評価されていた。また、マリにとってダカール以外のルートを確保することも必要であった。しかし決定には、これらを超えた理由がある。
- (9) 支援を行うにあたって European Aid 側が地球経済共同体 (RECs) 側に条件を出すことはない。EU の支援は、押しつけるのではなく、現地側の考えをサポートすることである。

以上

2. 図表データ

アビジャン〜ラゴス回廊「人と財の自由な往来」を阻害する行為の観測調査 第5四半期最終報告書 第1編 (2008年11月) より

表 1 : 国境ポスト別のサンプル規模

| Poste | 運転者 conducteurs | | | | 通行者 passagers | Total général |
|------------------|-----------------|------------|------------|--------------|------------------|------------------|
| | CAT.04 | CAT.07 | CAT.09 | Total | | |
| Noé | 34 | 9 | 60 | 103 | 252 | 355 |
| Elubo | 22 | 4 | 26 | 52 | 146 | 198 |
| Aflao | 16 | 31 | 72 | 119 | 59 | 178 |
| Kodjoviakopé | 47 | 31 | 50 | 128 | 54 | 182 |
| Sanvee Condji | 44 | 52 | 155 | 251 | 121 | 372 |
| Hilla Condji | 35 | 48 | 67 | 150 | 160 | 310 |
| Kraké | 51 | 52 | 77 | 180 | 128 | 308 |
| Seme | 27 | 98 | 69 | 194 | 89 | 283 |
| Total | 276 | 325 | 576 | 1 177 | 1 009 | 2 186 |

注: データ収集は、国境ポストの通過者統計・IDカード、道路状態検査カード、運転者・旅客聴取カード、車両数カード、データベースによる。上の表は、意見聴取対象者数(旅客 1,009人、運転者 1,177人、総 2,186人)。

表 2 : 国境ポスト別通行者平均数

| 分類 Catégorie | 性別 Sexe | CORRIDOR | Poste frontalier | | | | | | | |
|------------------|--------------|---------------|------------------|-------|---------------|---------------|------------------|--------------|-------|-------|
| | | | Noé | Elubo | Aflao | Kodjoviakopé | Sanvee Condji | Hilla Condji | Kraké | Seme |
| 車両乗客 Passager | Homme | 7 753 | 445 | 806 | 352 | 459 | 2 230 | 1 391 | 953 | 1 118 |
| | Femme | 5 362 | 251 | 513 | 189 | 247 | 1 806 | 1 055 | 622 | 678 |
| | Total | 13 115 | 696 | 1 319 | 541 | 706 | 4 035 | 2 446 | 1 575 | 1 796 |
| 通行者 Piétons | Homme | 26 707 | 1 754 | 1 228 | 6 814 | 5 187 | 1 949 | 4 167 | 3 526 | 2 083 |
| | Femme | 26 756 | 1 450 | 984 | 7 485 | 6 486 | 2 264 | 4 111 | 2 415 | 1 563 |
| | Total | 53 464 | 3 204 | 2 212 | 14 299 | 11 672 | 4 213 | 8 278 | 5 940 | 3 646 |
| Total | Homme | 34 460 | 2 199 | 2 034 | 7 166 | 5 645 | 4 179 | 5 557 | 4 479 | 3 201 |
| | Femme | 32 119 | 1 701 | 1 497 | 7 674 | 6 733 | 4 070 | 5 166 | 3 037 | 2 241 |
| | Total | 66 579 | 3 900 | 3 531 | 14 840 | 12 378 | 8 248 | 10 724 | 7 516 | 5 442 |

注: 2008年9月から11月の3ヶ月間の一日当りの回廊利用者数平均は、車両旅客 13,115人、通行者 53,646人、合計 66,579人。最も乗客量が多いのはベナン・トーゴ間(36.1%)、通行者では、トーゴ首都に位置するトーゴ・ガーナ間(48.6%)。

表 3 : 国境ポスト別の一日毎の通行車両平均数

| 車両タイプ Type de véhicule | Poste frontalier | | | | | | | | |
|--|------------------|------------|------------|------------|--------------|------------------|--------------|--------------|--------------|
| | CORRIDOR | Noé | Elubo | Aflao | Kodjoviakopé | Sanvee Condji | Hilla Condji | Kraké | Seme |
| 旅客乗用車 Véhicules de transport privé de voyageurs | 1 944 | 198 | 251 | 180 | 148 | 215 | 543 | 53 | 357 |
| 旅客公共輸送車両 Véhicules de transport en commun de voyageurs | 2 863 | 13 | 538 | 53 | 41 | 293 | 727 | 928 | 271 |
| 遠距離タクシー Taxi brousse | 2 629 | 5 | 525 | 41 | 29 | 280 | 681 | 890 | 178 |
| 定員 30 名未満のバス Autocars de moins de 30 places | 190 | 3 | 9 | 9 | 3 | 10 | 37 | 31 | 88 |
| 定員 30 名超のバス Autocars de plus de 30 places | 44 | 6 | 4 | 3 | 8 | 3 | 9 | 7 | 5 |
| 貨物輸送トラック Véhicules de transport de marchandises | 743 | 55 | 41 | 81 | 179 | 129 | 161 | 37 | 58 |
| ピックアップ Camionnettes | 267 | 34 | 17 | 33 | 47 | 39 | 54 | 9 | 33 |
| 2 車軸軽トラック Camions légers à 2 essieux | 88 | 7 | 6 | 17 | 13 | 15 | 23 | 4 | 2 |
| 大型トラック Camions lourds | 117 | 5 | 4 | 12 | 14 | 19 | 40 | 8 | 15 |
| タンクローリー Camions Citerne | 20 | 0 | 2 | 2 | 3 | 4 | 4 | 4 | 2 |
| 連結トレーラー Ensembles articulés | 251 | 10 | 12 | 17 | 101 | 53 | 39 | 12 | 7 |
| その他車両 Autres véhicules | 12 696 | 205 | 215 | 427 | 1 093 | 482 | 1 262 | 6 181 | 2 832 |

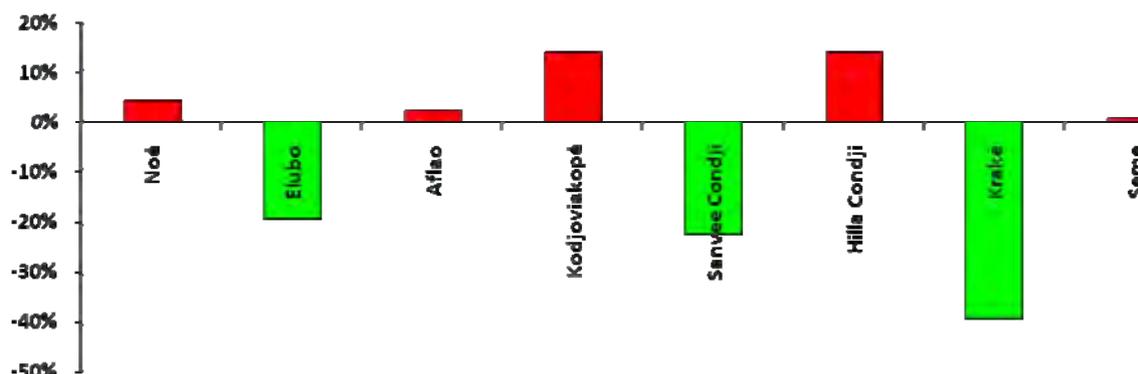
注:トーゴ・ベナン間の通過乗用車数が最多(一日 758 台、39%)。旅客公共輸送車両の最多は、ベナン・ナイジェリア間(41.9%)。大型トラック・連結トレーラーの最多は、ガーナ・トーゴ間(一日平均 144 台)。

表 4 : 第 2 四半期(07 年 12 月~08 年 2 月)と第 5 四半期(08 年 9 月~11 月)の間の国境ポスト別の免税通過(Transit)貨物積載トラック(07 及び 09 カテゴリー)の平均通過時間の推移

| Post | Déc_07 - Fev_08 | | Mars - Mai_08 | | Juin - Août_08 | | Sept. - Nov_2008 | | 四半期毎の平均 変化率 taux moyen de variation trimestrielle |
|---------------|-----------------|-------|---------------|-------|----------------|-------|------------------|-------|---|
| | Effectifs | Moy. | Effectifs | Moy. | Effectifs | Moy. | Effectifs | Moy. | |
| Noé | 18 | 757 | 72 | 519 | 38 | 430 | 69 | 899 | 4% |
| Elubo | 7 | 781 | 44 | 825 | 22 | 276 | 30 | 382 | -19% |
| Aflao | 82 | 218 | 153 | 261 | 27 | 169 | 103 | 239 | 2% |
| Kodjoviakopé | 28 | 283 | 130 | 845 | 43 | 419 | 81 | 520 | 14% |
| Sanvee Condji | 15 | 625 | 145 | 234 | 45 | 379 | 207 | 227 | -22% |
| Hilla Condji | 34 | 1 476 | 107 | 1 846 | 41 | 1 633 | 115 | 2 498 | 14% |
| Kraké | 6 | 652 | 110 | 207 | 65 | 180 | 129 | 89 | -39% |
| Seme | 19 | 970 | 150 | 1 041 | 30 | 592 | 167 | 1 007 | 1% |

注: Moy=平均通過時間(分)は、手続きのための入所時間から、検査後の出所時間に基づき計算。傾向分析は、第 1 四半期(2007/12~2008/2)と第 5 四半期(2008/9~11)を比較。

図 1 : 2007 年 12 月から 2008 年 11 月の間の国境ポストでの免税通過(Transit)貨物積載トラック(07 及び 09 カテゴリー)の通過時間の 3 か月毎の平均変化率



注: 第 5 四半期のトラックの通過時間は、Hillacondji で最大(2498 分)、Krake で最小(89 分)。通過時間の傾向分析の結果は、Krake で最も短縮(-39%)、Kodjoviakope-Hillacondji で最も延長(+14%)。

表 5 : 第 2 四半期(07 年 12 月~08 年 2 月)と第 5 四半期(08 年 9 月~11 月)の間の旅客バス(04 カテゴリー:30 名超定員)の平均通過時間の推移

| Post | Déc_07 - Fev_08 | | Mars - Mai_08 | | Juin - Août_08 | | Sept. - Nov_2008 | | taux moyen de variation trimestrielle |
|---------------|-----------------|------|---------------|------|----------------|------|------------------|------|---------------------------------------|
| | Effectifs | Moy. | Effectifs | Moy. | Effectifs | Moy. | Effectifs | Moy. | |
| Noé | 2 | 46 | 31 | 112 | 37 | 140 | 34 | 520 | 83% |
| Elubo | 4 | 99 | 18 | 137 | 23 | 179 | 22 | 132 | 8% |
| Aflao | 38 | 64 | 17 | 56 | 27 | 183 | 16 | 73 | 3% |
| Kodjoviakopé | 31 | 61 | 40 | 32 | 40 | 89 | 47 | 118 | 18% |
| Sanvee Condji | 33 | 70 | 63 | 125 | 43 | 71 | 44 | 72 | 1% |
| Hilla Condji | 26 | 81 | 56 | 201 | 36 | 110 | 35 | 100 | 5% |
| Kraké | 9 | 100 | 38 | 34 | 59 | 39 | 51 | 47 | -17% |
| Seme | 6 | 55 | 23 | 88 | 31 | 28 | 27 | 75 | 8% |

図 2 : 2007 年 12 月から 2008 年 8 月の間の旅客バス(04 カテゴリー:30 名超定員)の通過時間の 3 か月毎の平均変化率

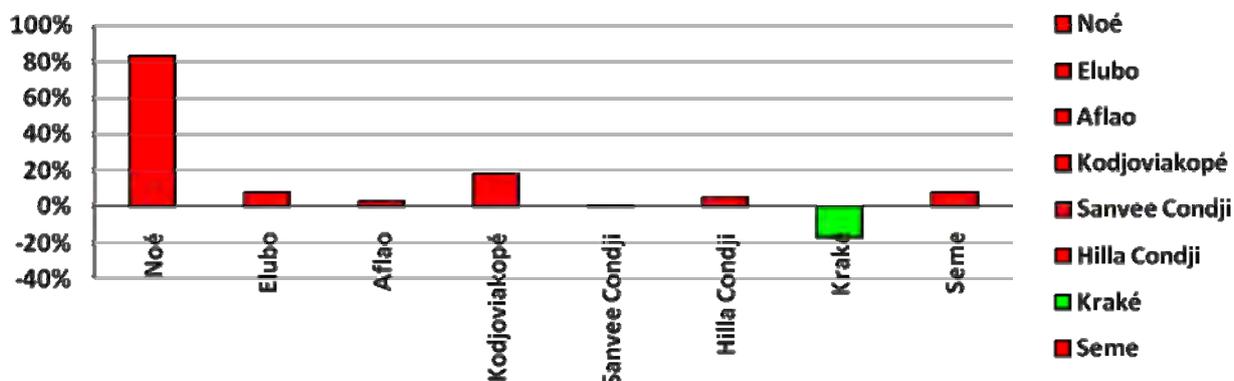


表 6 : 2007 年 12 月から 2008 年 11 月の間の国境ポストでの免税通過(Transit)貨物積載トラック(07 及び 09 カテゴリー)の警察・出入国管理手続き平均時間の推移

| Post | Déc_07 - Fev_08 | | Mars - Mai_08 | | Juin - Août_08 | | Sept. - Nov_2008 | | taux moyen de variation trimestrielle |
|---------------|-----------------|------|---------------|------|----------------|------|------------------|------|---------------------------------------|
| | Effectifs | Moy. | Effectifs | Moy. | Effectifs | Moy. | Effectifs | Moy. | |
| Noé | 18 | 24 | 72 | 21 | 38 | 20 | 69 | 9 | -25% |
| Elubo | 7 | 44 | 44 | 44 | 22 | - | 30 | | |
| Aflao | 82 | 14 | 153 | 14 | 27 | 16 | 103 | 11 | -5% |
| Kodjoviakopé | 28 | 28 | 130 | 24 | 43 | 25 | 81 | 5 | -35% |
| Sanvee Condji | 15 | 20 | 145 | 12 | 45 | 22 | 207 | 10 | -16% |
| Hilla Condji | 34 | 28 | 107 | 9 | 41 | 41 | 115 | 33 | 6% |
| Kraké | 6 | 20 | 110 | 16 | 65 | 42 | 129 | 8 | -27% |
| Seme | 19 | 35 | 150 | 25 | 30 | 24 | 167 | 0 | -67% |

図 3 : 2007 年 12 月から 2008 年 8 月の間の国境ポストでの免税通過(Transit)貨物積載トラック(07 及び 09 カテゴリー)の警察・出入国手続き時間の 3 か月毎の平均変化率

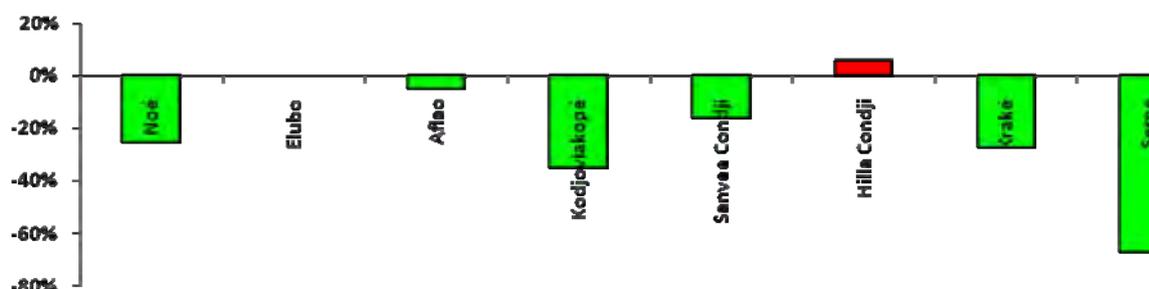


表 7 : 2007 年 12 月から 2008 年 11 月の間の国境ポストでの旅客バス(04 カテゴリー:30 名超定員)の警察・出入国管理手続き平均時間の推移

| Post | Déc_07 - Fev_08 | | Mars - Mai_08 | | Juin - Août_08 | | Sept. - Nov_2008 | | taux moyen de variation trimestrielle |
|---------------|-----------------|------|---------------|------|----------------|------|------------------|------|---------------------------------------|
| | Effectifs | Moy. | Effectifs | Moy. | Effectifs | Moy. | Effectifs | Moy. | |
| Noé | 2 | 10 | 31 | 16 | 37 | 21 | 34 | 55 | 53% |
| Elubo | 4 | 61 | 18 | 52 | 23 | 61 | 22 | 49 | -6% |
| Aflao | 38 | 27 | 17 | 21 | 27 | 18 | 16 | 24 | -3% |
| Kodjoviakopé | 31 | 40 | 40 | 19 | 40 | 15 | 47 | 15 | -22% |
| Sanvee Condji | 33 | 39 | 63 | 12 | 43 | 25 | 44 | 30 | -7% |
| Hilla Condji | 26 | 42 | 56 | 13 | 36 | 42 | 35 | 20 | -17% |
| Kraké | 9 | 35 | 38 | 10 | 59 | 23 | 51 | 25 | -8% |
| Seme | 6 | 18 | 23 | 26 | 31 | 60 | 27 | 8 | -18% |

図 4 : 2007 年 12 月から 2008 年 8 月の間の旅客バス(04 カテゴリー:30 名超定員)の警察・出入国
 手続き時間の 3 か月毎の平均変化率

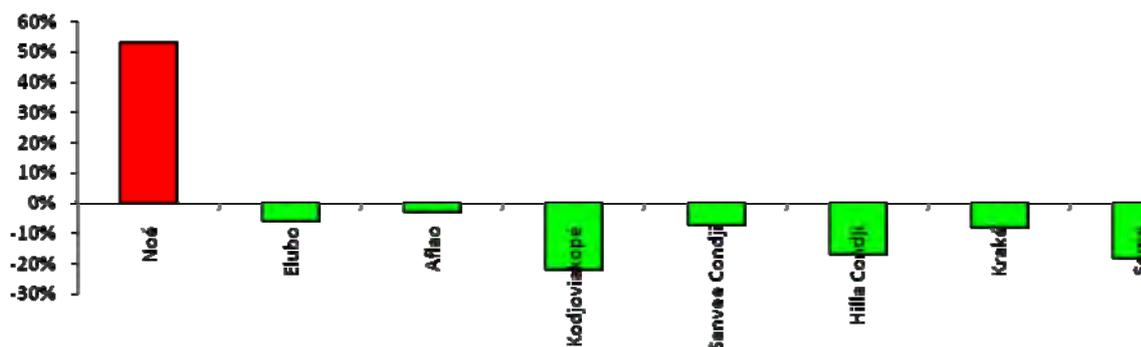


表 8 : 2007 年 12 月から 2008 年 11 月の間の国境ポストでの免税通過(Transit)貨物積載トラック(07
 及び 09 カテゴリー)の税関手続き平均時間の推移

| Post | Déc_07 - Fev_08 | | Mars - Mai_08 | | Juin - Août_08 | | Sept. - Nov_2008 | | taux moyen de variation trimestrielle |
|---------------|-----------------|------|---------------|------|----------------|-------|------------------|------|---|
| | Effectifs | Moy. | Effectifs | Moy. | Effectifs | Moy. | Effectifs | Moy. | |
| Noé | 18 | 570 | 72 | 173 | 38 | 234 | 69 | 833 | 10% |
| Elubo | 7 | 425 | 44 | 449 | 22 | 389 | 30 | 329 | -3% |
| Aflao | 82 | 123 | 153 | 80 | 27 | 142 | 103 | 218 | 15% |
| Kodjoviakopé | 28 | 268 | 130 | 677 | 43 | 455 | 81 | 483 | 18% |
| Sanvee Condji | 15 | 516 | 145 | 72 | 45 | 249 | 207 | 37 | -48% |
| Hilla Condji | 34 | 963 | 107 | 567 | 41 | 1 434 | 115 | 2200 | 23% |
| Kraké | 6 | 440 | 110 | 217 | 65 | 129 | 129 | 16 | -56% |
| Seme | 19 | 833 | 150 | 347 | 30 | 324 | 167 | 87 | -43% |

図 5 : 2007 年 12 月から 2008 年 11 月の間の国境ポストでの免税通過(Transit)貨物積載トラック(07
 及び 09 カテゴリー)の税関手続き時間の 3 か月毎の平均変化率

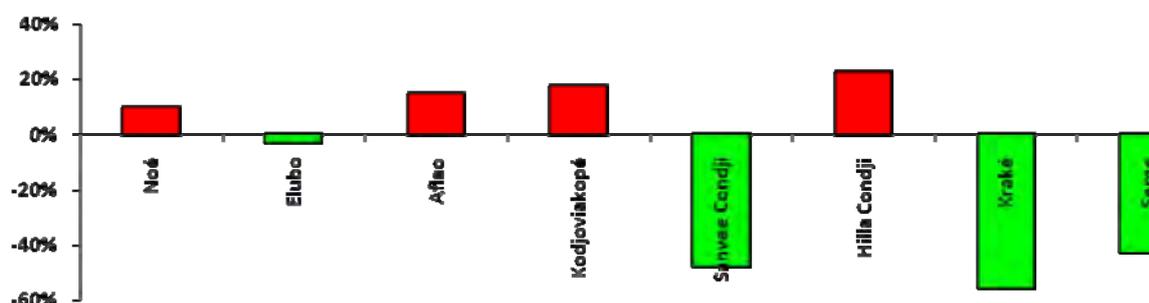


表 9 : 2007 年 12 月から 2008 年 11 月の間の国境ポストでの旅客バス(04 カテゴリー:30 名超定員)の税関手続き平均時間の推移

| Post | Déc_07 - Fev_08 | | Mars - Mai_08 | | Juin - Août_08 | | Sept. - Nov_2008 | | taux moyen de variation trimestrielle |
|---------------|-----------------|------|---------------|------|----------------|------|------------------|------|---------------------------------------|
| | Effectifs | Moy. | Effectifs | Moy. | Effectifs | Moy. | Effectifs | Moy. | |
| Noé | 2 | 18 | 31 | 57 | 37 | 29 | 34 | 42 | 10% |
| Elubo | 4 | 35 | 18 | 120 | 23 | 73 | 22 | 53 | -3% |
| Aflao | 38 | 54 | 17 | 24 | 27 | 199 | 16 | 29 | 15% |
| Kodjoviakopé | 31 | 39 | 40 | 12 | 40 | 37 | 47 | 19 | 18% |
| Sanvee Condji | 33 | 49 | 63 | 75 | 43 | 23 | 44 | 23 | -48% |
| Hilla Condji | 26 | 60 | 56 | 51 | 36 | 46 | 35 | 58 | 23% |
| Kraké | 9 | 51 | 38 | 14 | 59 | 22 | 51 | 11 | -56% |
| Seme | 6 | 36 | 23 | 53 | 31 | 7 | 27 | 5 | -43% |

図 6 : 2007 年 12 月から 2008 年 11 月の間の旅客バス(04 カテゴリー:30 名超定員)の税関手続き時間の 3 か月毎の平均変化率

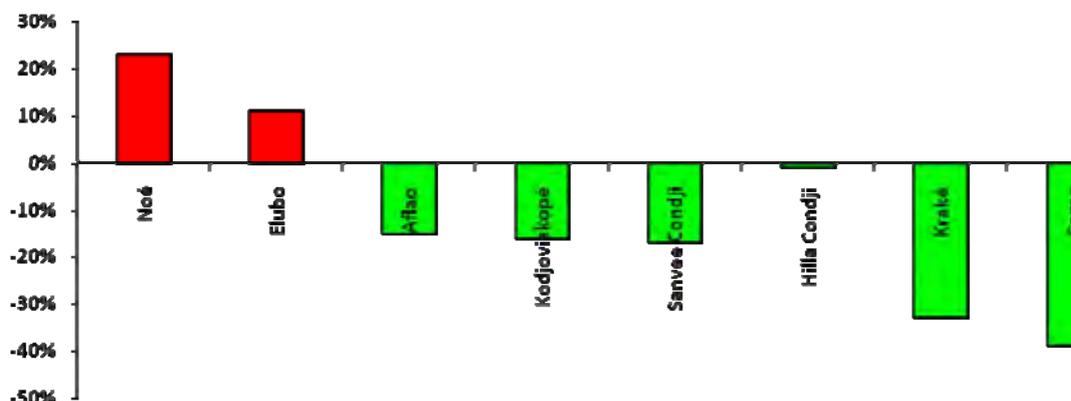
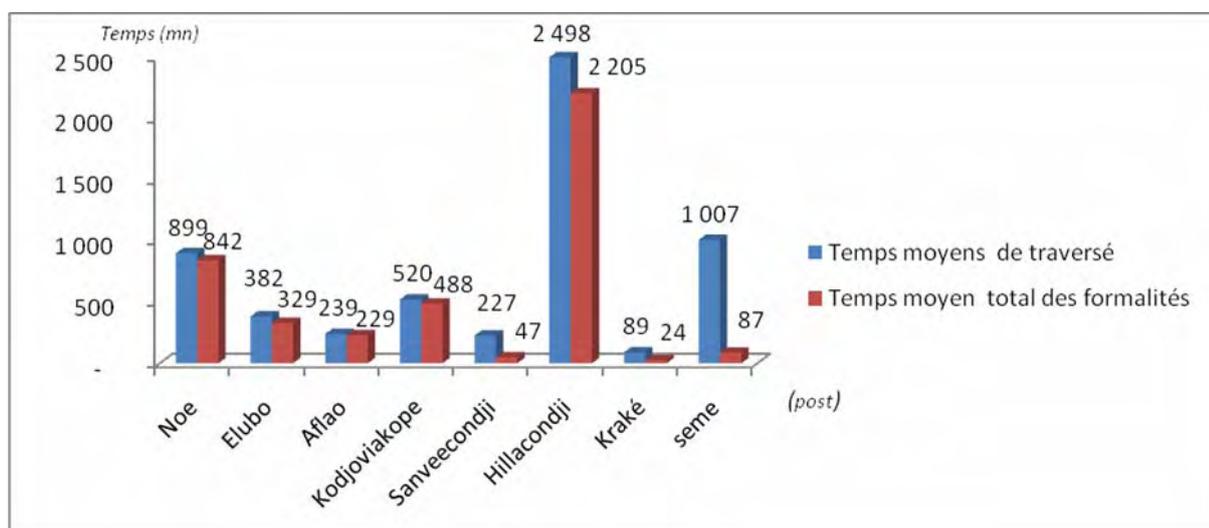
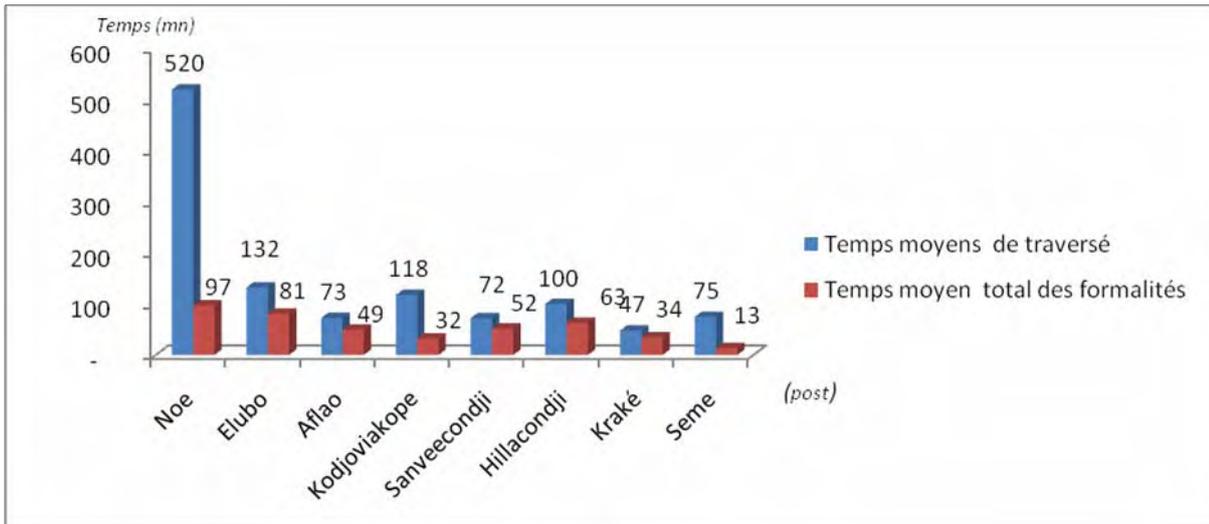


図 7 : 国境 8 箇所全体での貨物トラックの平均全手続き時間、及び平均通過時間の一覧



注: ■ :平均通過時間、■ :平均全手続き時間

図 8 : 国境 8 箇所全体でのバスの平均全手続き時間、及び平均通過時間の一覧



注: 図 7 に見る通り、全手続き時間と通過時間との差は、Seme の 939 分から Elubo の 60 分まで変化する。この差は、税関及び警察・出入国管理手続き外の最小の時間を示す。国境ポストの開所時間や作業組織が、長い差に影響する。同様に、バスの場合、差は、Noe の 201 分から Krake の 13 分まで変化する。表 10 の分析が示すように、諸事務所の 24 時間稼働は、手続き時間の大幅な短縮につながる。

表 10 : 貨物トラックの国境通過に関する税関及び警察・出入国管理事務所の開所・閉所時間のまとめ

| 国 Pays | 国境 Frontière | 警察・出入国管理 Police/ Immigration | | 税関 Douane | |
|---------------|--|---------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| | | 開 Ouverture | 閉 Fermeture | 開 Ouverture | 閉 Fermeture |
| Côte d'Ivoire | Noé (6h30mn : 18h30mn) | 6 h 30 mn | 18 h 30 mn | 6 h 30 mn | 18 h 30 mn |
| Ghana | Elubo (6h30mn : 18h30mn) | 6 h 30 mn | 18 h 30 mn | 6 h 30 mn | 16 h 30 mn |
| | Aflao (6h30mn : 22h00mn) | 6 h 30 mn | 22 h 00 mn | 6 h 30 mn | 17 h 00 mn |
| Togo | Kodjoviakope (6h30mn : 22h00mn) | 6 h 30 mn | 22 h 00 mn | 6 h 30 mn | 19 h 00 mn |
| | Sanvee-condji 24h/24h | 6 h 00 mn | 6 h 00 mn | 7 h 30 mn | 19 h 00 mn |
| Benin | Hillacondji 24h/24h | 6 h 00 mn | 6 h 00 mn | 10 h 00 mn | 23 h 00 mn |
| | Krake 24h/24h | 6 h 00 mn | 6 h 00 mn | 8 H 00 mn | 17 h 00 mn |
| Nigeria | Séme 24h/24h | 6 h 00 mn | 6 h 00 mn | 10 h 00 mn | 16 h 00 mn |

図 9 : 国境ポストでの運転者の旅行書類に関する知識(パーセンテージ)

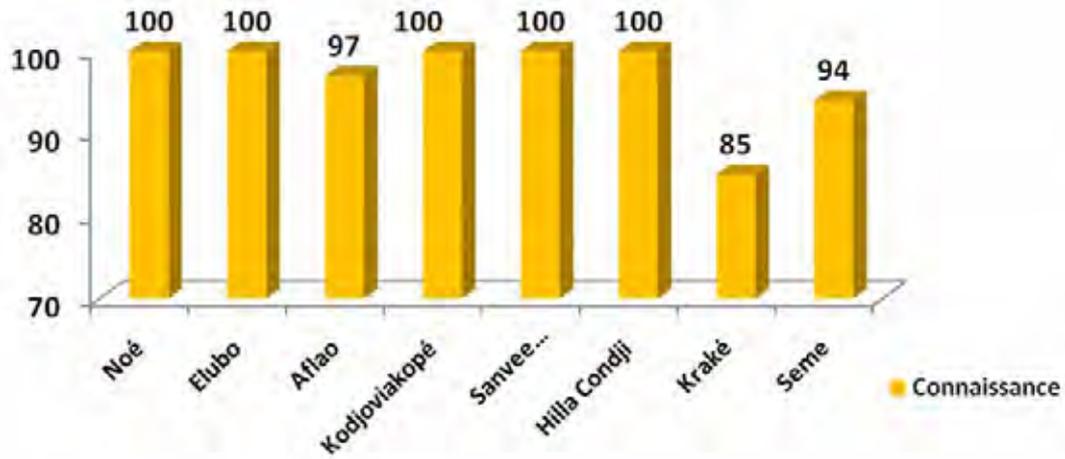


図 10 : 国境ポストでの運転者による旅行書類の所持(パーセンテージ)

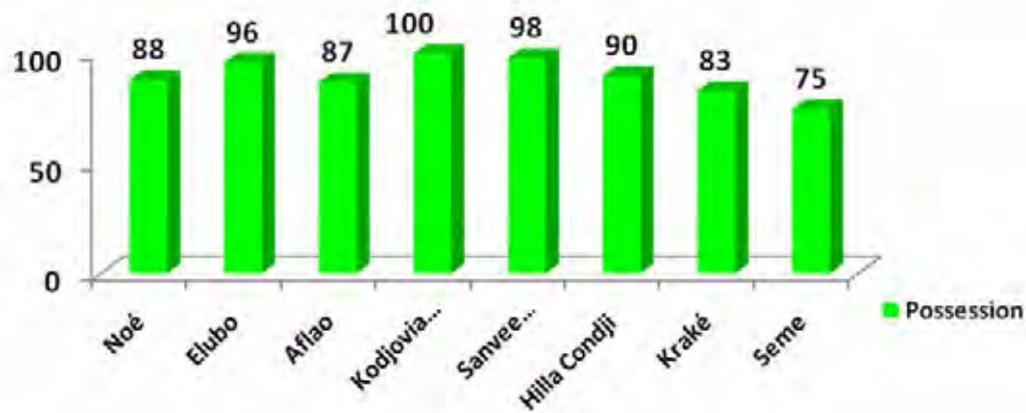


図 11 : 国境ポストでの商務旅行者の旅行書類に関する知識(パーセンテージ)

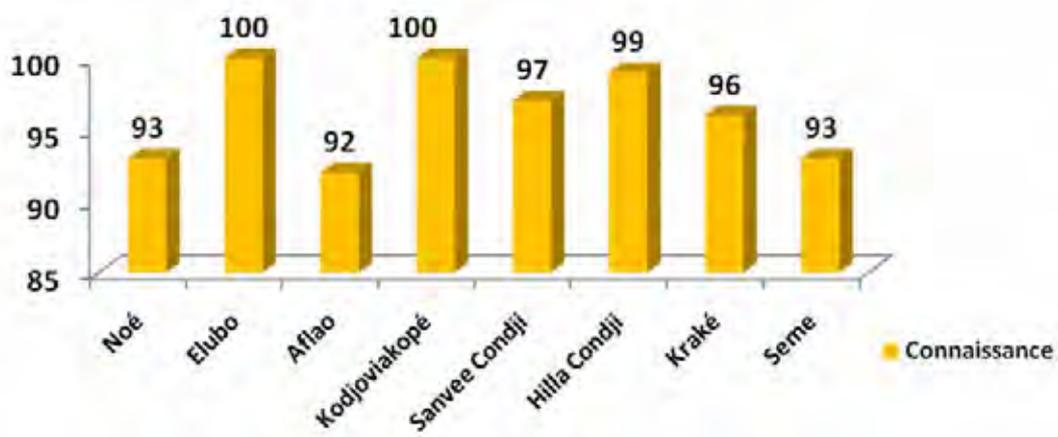


図 12 : 国境ポストでの商務旅行者による旅行書類の所持(パーセンテージ)

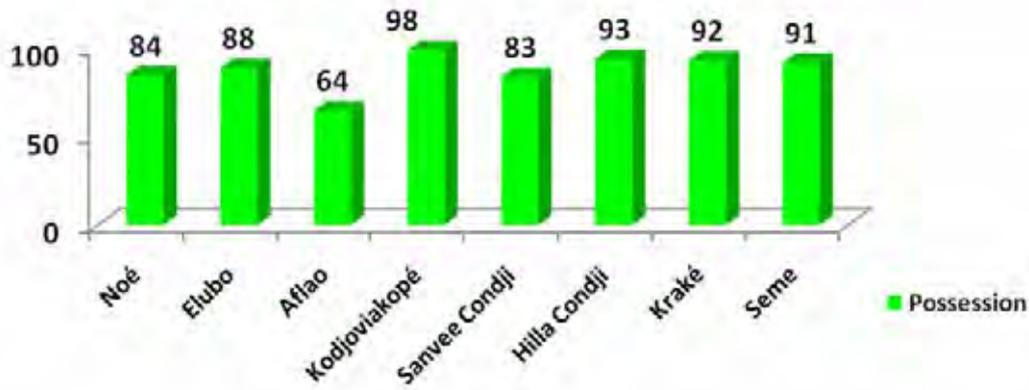
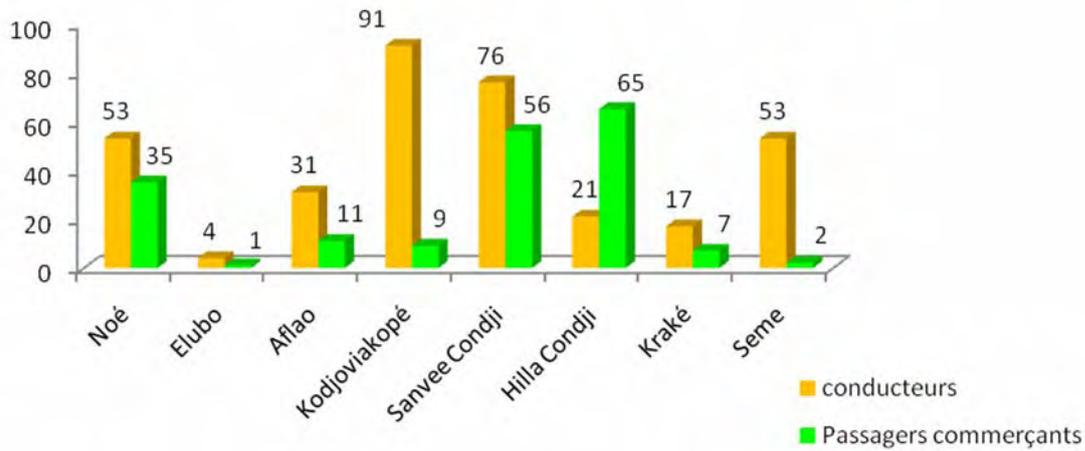
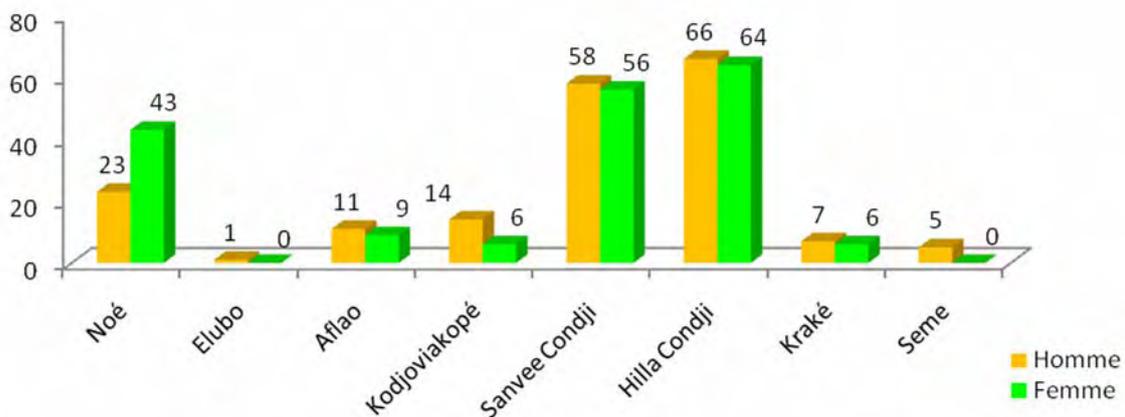


図 13 : 国境ポスト別の強要を受けた運転者及び旅行者



注: 制服組の異常な行為は、全ての国境ポストで、性別に関係なく運転者、旅客に対して観察される。強要を受けた運転者の割合は、Elubo の 4% から Kodjoviakope の 91% まで、商務旅行者の場合、Elubo の 1% から Hillacondji の 65% まで変化する。

図 14 : 男女別の強要を受けた商務旅行者



制服組の異常な行為は、全ての国境ポストで観察される。強要を受けた男性の割合は、Elubo の 1% から Kodjoviakope の 66% まで、女性の場合、Kraké、Kodjoviakope の 6% から Hillacondji の 64% まで変化する。

表 11 : 回廊利用者(経済的オペレーター及び公務員)の意見による移動時間の性的関係に対する影響

| Opinion | 事業者 Opérateurs économiques | | 公務員 Officiels | |
|-------------------|----------------------------|------|---------------|------|
| | effectif | % | effectif | % |
| Sans opinion 意見なし | 5 | 11,6 | 12 | 21,8 |
| Vrai 有り | 32 | 74,4 | 27 | 49,1 |
| Faux 無し | 6 | 14,0 | 16 | 29,1 |
| Total | 43 | 100 | 55 | 100 |

表 12 : 移動に際しての回廊利用者の性的振舞い

| Comportement sexuel | Opérateurs économiques | | Officiels | |
|--------------------------------|------------------------|------|-----------|------|
| | effectif | % | effectif | % |
| Pas de rapports sexuels 性的関係無し | 33 | 76,7 | 39 | 70,9 |
| Rapports sexuels 性的関係 | 10 | 23,3 | 16 | 29,1 |
| Total | 43 | 100 | 55 | 100 |

注: 調査対象となった回廊利用者の 26%(事業者 23%、制服組 29%)が旅行中の性的関係を持ったことを認める。こうしたアンケートに反射的に Non と答える傾向に鑑み、実際の割合はより多い。

表 13 : 回廊上の経済的オペレーター及び公務員の HIV テスト受検頻度

| Test du VIH | Opérateurs économiques | | Officiels | |
|-------------|------------------------|------|-----------|------|
| | effectif | % | effectif | % |
| Oui Yes | 29 | 67,4 | 38 | 69,1 |
| Non No | 14 | 32,6 | 17 | 30,9 |
| Total | 43 | 100 | 55 | 100 |

注: 利用者の 3 分の 2 が HIV テストを受けており、ALCO キャンペーンの貢献効果ありと思われる。

表 14 : 啓蒙キャンペーンでカバーした利用者(経済オペレーター及び公務員)の割合

| Touché par les campagnes | Opérateurs économiques | | Officiels | |
|--------------------------|------------------------|------|-----------|------|
| | effectif | % | effectif | % |
| Oui | 36 | 83,7 | 51 | 92,7 |
| Non | 7 | 16,3 | 4 | 7,3 |
| Total | 43 | 100 | 55 | 100 |

表 15 : 啓蒙キャンペーン組織者による分布

| Organisateur des campagnes | Opérateurs économiques | | Officiels | |
|----------------------------|------------------------|------|-----------|------|
| | effectif | % | effectif | % |
| OCAL ALCO | 34 | 94,4 | 40 | 78,4 |
| Autres organisations 他の組織 | 2 | 5,6 | 11 | 21,6 |
| Total | 36 | 100 | 51 | 100 |

表 16 : 利用者の性的振舞いに対するキャンペーンの影響

| Opinion | Opérateurs économiques | | Officiels | |
|---|------------------------|------|-----------|------|
| | effectif | % | effectif | % |
| Pas d'influence sur le comportement sexuel 性的振舞いに影響無し | 7 | 19,4 | 4 | 7,8 |
| A eu une influence ある程度の影響 | 29 | 80,6 | 47 | 92,2 |
| Total | 36 | 100 | 51 | 100 |

表 17 : 避妊具使用 and/or 節操への忠誠に対するキャンペーンの影響

| Opinion | Opérateurs économiques | | Officiels | |
|--------------------------------------|------------------------|------|-----------|------|
| | effectif | % | effectif | % |
| Fidélité 忠誠 | 12 | 41,4 | 19 | 40,4 |
| Utilisation des préservatifs コンドーム使用 | 16 | 55,2 | 25 | 53,2 |
| Abstinence 節操 | 1 | 3,4 | 3 | 6,4 |
| Total | 29 | 100 | 47 | 100 |

表 18 : 回廊上の国別のチェックポイント数の推移

| Pays | Déc_07 - Fev_08 | Mars - Mai_08 | Juin -Août_08 | Septembre - Novembre 2008 | 目標 Objectif |
|-----------------------|-----------------|---------------|---------------|---------------------------|-------------|
| Côte d'Ivoire (170km) | 11 | 10 | 4 | 6 | 3 |
| Ghana (558 km) | 27 | 11 | 14 | 17 | 9 |
| Togo (53 km) | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 |
| Bénin (135 km) | 4 | 4 | 3 | 7 | 3 |
| Nigeria (105 km) | 26 | 16 | 33 | 32 | 3 |

表 19 : 回廊上の国別の 100 km毎のチェックポイント率の推移

| Pays | Déc_07 - Fev_08 | Mars - Mai_08 | Juin -Août_08 | Septembre - Novembre 2008 | 目標 Objectif |
|------------------------|-----------------|---------------|---------------|---------------------------|-------------|
| Côte d'Ivoire (170 km) | 6,47 | 5,88 | 2,35 | 3,52 | 1,76 |
| Ghana (558 km) | 4,84 | 1,97 | 2,51 | 3,04 | 1,61 |
| Togo (53 km) | 3,77 | 5,66 | 3,77 | 3,77 | 3,77 |
| Bénin (135 km) | 2,96 | 2,96 | 2,22 | 5,18 | 2,22 |
| Nigeria (105 km) | 24,76 | 15,24 | 31,42 | 30,47 | 2,86 |

| Pays | Distance | 遅延(分) Retards (min) | | 強要 Racket (usd) | |
|---------------|----------|---------------------|-------------|-----------------|----------|
| | | トラック camions | バス autocars | camions | autocars |
| Côte d'Ivoire | 170 | 56 | 71 | 198 | 80 |
| Ghana | 558 | 65 | 92 | 58 | 84 |
| Togo | 53 | 50 | 30 | 60 | 25 |
| Bénin | 135 | 25 | 25 | 24 | 25 |
| Nigeria | 105 | 164 | 67 | 98 | 55 |

注: チェックポイントによる 100km 毎の遅延は、トラックでベナンの 25 分からナイジェリアの 164 分まで、バスで同 25 分から 67 分まで変化する。100km 毎の 1 台当り平均強要額は、トラックではベナンの 24 ドルから象牙海岸の 198 ドル、バスでベナン、トーゴの 25 分からガーナの 84 ドルまで変化する。

