

コート・ジボワールの道路建設整備3ヵ年計画(特集 アフリカ諸国の開発計画)

著者	原口 武彦
権利	Copyrights 日本貿易振興機構(ジェトロ)アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
雑誌名	アフリカレポート
発行年	1986-09
出版者	アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00008780



コート・ジボワールの道路建設整備3カ年計画

原口武彦

はじめに

コート・ジボワール政府与党機関紙、『フラテルニテ・マタン』紙は5月29日付の紙上で、1985年末から88年末までの3カ年を実施期間とする道路建設・整備計画を大きくとりあげその概要を紹介している。

コート・ジボワールの国家資金と、世銀、アフリカ開発銀行、商業銀行からの借款(各機関別の内訳は不詳)による予算総額、1070億CFAフラン(邦貨換算、約500億円)にのぼるこの計画は、コート・ジボワールの国家予算の規模が5493億CFAフラン(1986年度、一般会計4336億CFAフラン、投資特別会計1157億CAFフラン)であることを勘案するならばこの国の経済建設にとってきわめて重要な意義をもつ計画であるといえよう。1980年代前半に建国以来はじめて深刻な経済危機に直面したコート・ジボワール経済は、超緊縮財政政策、累積対外債務のリスケジュール交渉など政府の努力と、主要輸産品のコーヒー、ココアの国際市況の回復のおかげで、ようやく復調の兆しをみせはじめています。1070億CFAフランという巨額の資金を投じるこの道路計画が、はたして計画当局が期待するように、経済危機の打撃がもっとも深刻であった土木・建設部門はもとより、コート・ジボワール経済の成長軌道への復帰にカンフル剂的役割を果たしうるであろうか。

以下、まずコート・ジボワールの現在の道路事情を紹介し、次にそれに照らして今回の道路建設整備計画の性格について検討を試みたい。

1 コート・ジボワールの道路事情

ポール・ブエ国際空港からアビジャン市内に向う自動車道路の主要部分は片道4車線の広さを誇る。アビジャン市の中心街プラートまでの10数キロメートルの道路は、朝夕のラッシュ時をのぞけばわずか20分たらずという便のよさである。

1983年3月、アビジャン市にかわって新首都になることが決定したウフェ・ボワニ大統領の生地ヤムスクロ市とアビジャン市を結ぶ240キロメートルの道程のうち175キロメートルは、片側2車線、制限速度120キロメートルの高速自動車道路が数年前に完成し、アビジャン市からヤムスクロ市までの道程は、乗用車ならばわずか3時間に短縮された。このコート・ジボワールが誇る高速自動車道路以外でも、地図で示した国内主要都市を結ぶ幹線道路はいずれも整備は完全で、乗用車なら時速100キロメートルをこえるスピードで走行することが可能である。

スピード感を満喫しながらこのような幹線道路をドライブしていると、まずは道路の整備状況のよさをみはり、つぎには行きあう車の数の少なさに、このように道路ばかりが整備されて、コート・ジボワール経済はこの負担にたえうるのであらうかと、人ごとながらやや不安になってくる。

今日、コート・ジボワールの道路が整備されているようにみえる理由の一つは、いずれの道路もその建設時期が比較的最近であるということである。コート・ジボワールの自動車の走行可能な道路は、独立前夜の約1万キロメートルにすぎなかった状況から、この約25年間に5倍に増加して5

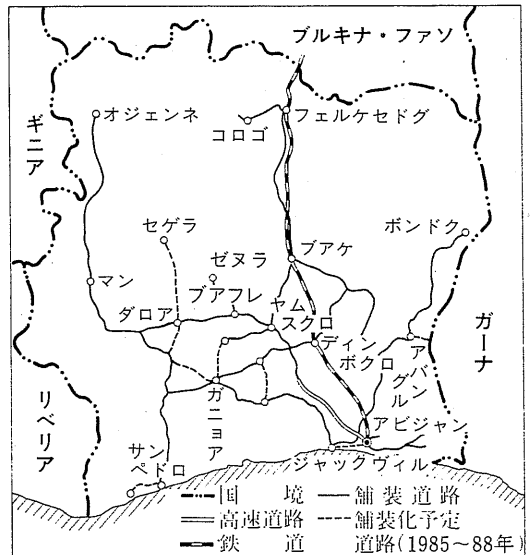
万キロメートルに至ったのである。今日、利用されている道路の5分の4にあたる4万キロメートルの道路は、この25年間に造成されたものである。舗装道路にかぎっていえば、現存する全長3700キロメートルに及ぶ舗装道路の6分の5にあたる約3100キロメートルが、最近の25年間に建設されたものなのである。

このことは、東に国境をまたいでガーナに車を乗りいれば一目瞭然である。第1表にみるようにガーナの方が国土面積に対する舗装道路の割合ははるかに大きい。建設時期が総じて古くまた保全が不完全なために幹線道路でも大きな穴がいたり、路肩がくずれたりしていて走行には危険が伴う道路が多い。そのような状態の舗装道路は、コート・ジボワール国内では少なくとも現在のところ皆無といってよいであろう。

舗装された道路の状態は良好であるが、舗装道路の長さそのもの、国土の単位面積、人口規模を規準に他のアフリカの国ぐにと比較してみると、コート・ジボワールのそれは、第1表にみるとおりそれほど高い率ではない。国土面積1000平方キロメートル当りの舗装道路の長さは、ガーナ、ナイジェリアよりもはるかに短い。人口1万人当りの数値でも、現状ではガーナ、セネガル、ザンビアよりも小さい。

したがってその経済の規模からして、コート・ジボワールの道路建設は他のアフリカ諸国に比しても遅れており、その需要は大きいといえよう。国内の交通手段としてはアビジャンから北に隣接するブルキナ・ファソ国の首都ワガドゥグまで全長1154キロメートルの鉄道が1本あるだけで、コモエ、バンドマ、ササンドラといういずれも北から南下してギニア湾に注ぐコート・ジボワールの三大河川も、船舶の航行には適さず、ということになれば、いきおい自動車そして道路が国内交

コート・ジボワールの道路網



(出所) MICHELIN, Afrique Nord et Ouest 153 より作成。

通・輸送の基軸とならざるをえない。またほぼ正方形に近いコート・ジボワールの国土は、最西部のギニア、リベリアとの国境付近の山岳地帯を除けばほぼ平坦な地形で、道路建設にはその点で障害が少ないといえる。

2 道路建設・整備計画の概要

さて、『フラテルニテ・マタン』紙によると、すでに計画の60%が着工ないし入札がはじまっているという今回の3カ年計画は、どのような内容のものであろうか。

投資総額1070億CFAフランのうち、970億CFAフランは、既存の道路の舗装化、拡張、延長、補強にあてられ、道路の保全に充当される額は、90億CFAフランにとどまる。

この3カ年に新たに舗装化が予定されている道路は875キロメートルにおよび、そのうち538キロメートルについては、すでに着工ないしは工事入

第1表 アフリカ諸国の舗装道路 (1983年)

(単位: km)

国名	舗装道路	国土面積 1000km ² 当り	人口 1万人当り
コート ・ジボワール	3,700	11.5	3.9
ガーナ	8,000	33.5	5.7
ナイジェリア	30,000	32.5	3.1
セネガル	3,400	17.3	5.2
カメルーン	2,500	5.3	2.6
ケニア	6,800	11.7	3.4
タンザニア	3,000	3.2	1.4
ザンビア	3,000	4.0	4.4

(出所) *Africa Insight* Vol.15, No.3, 1985, pp.156, 157, 159, 229より算出。

札が開始されているという。このほかに既存の舗装道路209キロメートルについて補強・拡張工事が、197キロメートルの非舗装道路について本格的な土盛り工事が行なわれる。さらに186キロメートルのピスト(簡易道路)の修復が実施され、今回の計画で工事が実施される道路の延キロ数は、1467キロメートルに達する。このほかに19の橋梁建設も実施されることになっている。

3 今計画の基本的性格

地図は、今回の計画ですでに着工ないしは工事入札が開始されている舗装化予定の538キロメートルの道路を示したものである。これによると今回の舗装工事の対象が、南西部に集中していることが一目瞭然である。この地方は、新興のコーヒー、ココア栽培地帯である。コート・ジボワールのコーヒー、ココアの栽培は、東南部を中心に行なわれてきたが、東南部での栽培が飽和状態に達したことによって、近年は西方に拡大してきてい

るのである。したがって今回の計画が、この地域で生産されるコーヒー、ココアの搬出・集荷を簡便化することを目的の一つとしているとみてよいであろう。事実、世銀は今回のこの計画への融資の条件として、道路建設にあたっては経済的目的を最優先することを強く勧告したという。今回の舗装化計画のなかで、政治性が強いとみられるのは、アビジャンからジャックヴィルまでの30キロメートルだけである。ジャックヴィルは、大物政治家フィリップ・ヤセの生地である。彼はこの国の唯一の政党であるコート・ジボワール民主党の書記長を長年つとめ、ウフェ・ボワニの後継者と目されていた人物で、一時、政治スキャンダルにまきこまれ権威は失墜したかに見えたが、昨年の総選挙後、政府の経済・社会評議会議長という要職にかえり咲いた。世銀が勧告する経済合理性もここまでは貫徹しなかったようにおもわれる。

もう一つ、地図を一瞥して気づくことは、この国の道路網が、アビジャンに加えてサンペドロという二つの外洋への出口を核として再編されようとしている事実である。1952年に開港したアビジャン港に対してサンペドロ港の開港は72年とごく最近ではあるが、82年段階でアビジャン港の300万トンに対し、木材を中心に約100万トンがこのサンペドロ港を通じて輸出されるようになった。アビジャン、サンペドロを起点に内陸に向って北上し枝分れしている道路網は、この国の資源を吸引する西欧資本の毛細管のようにみえなくもない。期待される資源・産物が涸渇するならば、これら新設の道路はガーナの古い舗装道路と同じように老醜をさらけだす運命にあるのかもしれない。そのような冷徹な世界的経済合理性にさらされながら、コート・ジボワールは自国の経済建設を推進していかなければならない。まことに難事業といわざるをえない。(はらぐち・たけひこ/調査研究部)