

■ アフリカ西海岸・コートジボワール（Côte d'Ivoire）の 交通インフラプロジェクト

国建協情報 2023年3月号（No.895）掲載

コートジボワールは、大西洋・ギニア湾に面する西アフリカの人口 2,638 万人（2020 年）の国で、1960 年にフランスから独立した。カカオやコーヒー等の生産、輸出などで 1960～70 年代にかけて「イボワール（象牙）の奇跡」と呼ばれる経済成長を遂げたこともあったが、1990 年代半ばから約 15 年にわたり政治的混乱と内戦が続き、社会が不安定化した。しかし、現在も続くウワタラ政権が 2011 年に誕生して以降は経済活動も回復し、2012 年以降毎年 7～9%の高い成長を続けており、サブ・サハラのフランス語圏国では最大、西アフリカ地域ではナイジェリア、ガーナに次いで 3 番目の経済力を持つに至っている。

主要援助国は、旧宗主国のフランスを筆頭に米国、日本、ドイツなどで、国際機関としては、世界銀行の最貧国向け基金である IDA、EU、国際通貨基金、アフリカ開発銀行などがある。

また、ODA にはならないが、2015 年にヨハネスブルグで開催された中国・アフリカ協力フォーラム以降、コートジボワールに対する中国輸出入銀行の輸出保証を通じた道路、港湾等の交通インフラ事業への中国企業の進出が目立つ。

行政上の首都は 1983 年から内陸部のヤムスクロにあるが、実質的な首都機能は、国全体の人口の 1/4 に当たる約 505 万人（2014 年国勢調査）を抱える、元的首都アビジャンにある。アビジャンの人口は毎年 2.5%程度増加しており、2050 年には 1,000 万人以上に達すると予想されることから、道路、港湾、空港、都市交通などの交通系インフラ整備がこのアビジャン周辺に集中している。

ここでは、人口集中が進む実質的な首都アビジャン周辺を中心に整備が進められているコートジボワールの交通インフラの整備状況を概観してみたい。

1. 高速道路・道路

(1) 北高速道路（Autoroute du Nord）

① アビジャン・ヤムスクロ高速道路（Autoroute Abidjan-Yamoussoukro）

アビジャンから北に向かって首都ヤムスクロに至る 230km の高速道路は、ヤムスクロ出身の初代大統領ウフェ・ボアニ大統領の悲願として 1975 年に着工されたが、1982 年までにアビジャンから約 140km 北上したシングロボまで概成したところで、80 年代全般にわたる政治・経済危機に入り、工事は完全に停止していた。

シングロボから首都ヤムスクロまでの約 90km 区間の建設に入ったのは 2007 年 8 月で、国家予算のほか、イスラム開発銀行、サウジ開発基金、アフリカ経済開発アラブ銀行、アラブ経済開発クウェイト基金、石油輸出国機構基金などの国際融資団の支援を受けて、チュニジアの道路建設会社（SOROUBAT）が施工した。それと同時に、1982 年までに概成していたアビジャン～シングロボ間もフランスの Colas など 3 つの企業が全面的な改修工事を行い、2014 年によりやくコートジボワール初の高速道路として完成を迎えている。



図1 全国幹線道路網図

② ヤムスクロ・ティエビス高速道路 (Autoroute Yamoussoukro-Tiébissou)

首都ヤムスクロから北へ37kmのティエビスに至る区間(うち7kmは有料区間)は、将来の車線増に備えて12mの広幅中央分離帯を持つ往復4車線高速道が整備された。総事業費は927億CFAフランで、774億CFAフラン(1.18億ユーロ)をイスラム開発銀行の融資、152億CFAフランを国家予算で賄っている。国の「国立技術開発研究所」(BNETD)の施工監理の下、モロッコの建設会社が受注して2017年に着工し、2022年12月に供用開始された。

③ ティエビス・ブアケ高速道路 (Autoroute Tiébissou-Bouaké)

ティエビスからアビジャンに次ぐ第2の都市ブアケに至る95km区間については、事業費1,720億CFAフランで、その一部を中国輸出入銀行が輸出保証し、中国路橋会社が工期3年の予定で

2018年1月に着工したが、2022年10月までの進捗率は約60%となっている。なお、この道路の終点となるブアケでは、町の北と南に2カ所のインターチェンジを設置し、そのインター間は街を迂回する12kmのバイパスで結ぶこととしている。

ブアケまで来た北高速道路は、隣国ブルキナ・ファソの首都ワガドゥグに向かって更に北上し、フェルケセドゥグまでの220km区間を建設する計画となっている。

(2) アビジャン - グラン・バッサム高速道路 (Autoroute Abidjan・Grand-Bassam) 25km

アビジャン国際空港入り口の Akwaba 交差点からゴンザグビル間7kmの2×3車線化とゴンザグビルからグラン・バッサムまでの2×3車線18kmの新設工事が完成し、新設区間では2022年6月から有料道路として運営されている。

この区間は国連アフリカ経済委員会(UNECA)が定めたTrans-African Highwayの7号(TAH7)と位置付けるセネガルのダカールとナイジェリアのラゴスを結ぶTrans-West African Coastal Hwyの一部を構成し、アビジャン、ガーナのアクラ、トーゴのロメ、ベニンのコトヌ、及びラゴスの沿岸諸都市を結ぶ約1,000kmの経済回廊の一区間を構成する。

総事業費520億CFAフラン(104百万ドル相当)のうち約3/4を中国輸出入銀行が輸出保証を行い、中国機械工程会社が受注して2012年に着工されたものであるが、完成までに10年を要することになった。

(3) 東部道路 (Route de l'Est)

一般道路の大型事業としては、ガーナとの国境に沿って南北に走るA1のアニビレクルー〜ボンドゥク間133kmとアニビレクルーから国境の町タキクロに至る33km区間の一次改築的な事業が進められている。北高速道路の仕事を終えたフランスの道路大手企業Colasが1億5,700万ユーロ(約207億円)で受注、2023年秋の完成を目指している。

2. 大アビジャン圏 (GAA : Greater Abidjan Area) 道路網整備プロジェクト

19の区(commune)からなる「大アビジャン圏」には、全国の都市人口の半分以上が住んでおり、2050年までには2/3にも増加すると予想され、国の「成長のエンジン」となっている。その中で、内側の「アビジャン自治区」は、エブリエ潟を取り囲むように、市中心部の業務地区プラトーやアビジャン駅・アビジャン港があり、工業地帯が広がるトレイクビル、高・中所得者が多く住むココディ、マーケットやバスターミナルがあるアジャメ、中・低所得者が多く住み人口約2百万人を抱える最大の区ヨプゴン、マルコリ、アテクーベなど13の区で構成されている。

人口が集中し交通が増大するアビジャン市では、都心への自動車の集中、それに伴う混雑を緩和するため、環状道路の建設、交差点の改良、橋梁の建設が進められている。

(1) アビジャン環状道路 (voie périphérique Y4)

都心部に集中する道路網による交通混雑を解消するため、国の道路管理公社(AGEROUTE)は、市東南部のフェリックス・ウフェ・ボアニ国際空港を起点として北上し、フランス通り、ミッテラ



図2 アビジャン周辺プロジェクト位置図

ン通りなどの幹線道路を横切り、アンヤマ区のエバンペオオリンピック競技場の近くを通り、南下して北高速道路と交差し、ダブー道路と交わるジャックビル交差点に至る 2×2 車線の環状道路を計画した。その第1期区間として、市東部のココディ区のフランス通りを起点とし、北上してアンヤマ区にあるエバンペオオリンピック競技場の近くを通る幹線道路「刑務所通り」に至る約 27km の区間が、事業費 1,240 億 CFA フラン（うち 740 億 CFA フランはアフリカ開発銀行の融資、500 億 CFA フランは国の負担）で、中国能源建設などが受注して 2019 年に着工されている。

これは、サッカーW杯のアフリカ版「アフリカネーションズカップ 2023」が、2024年1月から国内5都市6会場で開催されることになっており、アビジャンでは都心部のプラトー区にあるフェリクス・ウフェ・ボアニ競技場（4万人収容）とエバンペオオリンピック競技場（6万人収容）がメインの競技場になることから、この 27km 区間が優先整備区間となったものである。しかし、主に用地取得の遅れで、2022年10月時点での進捗率は約60%で、2023年内の完成は危ぶまれている。

なお、1期区間に続く西側区間の整備に当たっては、世銀（IDA）からの融資が約束されており、業者の選定も済んでいる。

(2) アビジャン第4&5橋

市中心部のプラトー区やココディ区と、ココディ湾で隔てられたトレイクビル区やマルコリ区とは、既に3本の橋で結ばれている。第1橋が初代大統領の名を冠した西側のフェリックス・ウフェ・ボアニ橋（1957年完成、372m）、第2橋が中央部のドゴール將軍橋（1967年完成、592m）、第3橋が東側の第2代大統領の名を冠したアンリ・コナン・ベディエ橋（2014年完成、1,500m）で、第3橋はフランスの大手企業ブリグが建設し、有料道路として運営されている。これら3本の大型橋梁の後継事業として取り組まれているのが第4橋と第5橋である。（図2、図3参照）

① アビジャン第4橋

市の西側のヨブゴン区北端からバンコ湾を渡り、対岸のアジャメ区を通るペ通りと交わるポリバナインターを経て、ドゴール通りとフランス通りが交わるアンデニエインターに至る、2.4kmの道路整備事業であり、バンコ湾を渡る第4橋となる高架橋は800mと短い、両岸には幹線道路と交わる3つのインターチェンジと1つの料金所が含まれる。

事業費は、政府予算とアフリカ開発銀行からの融資1,558億CFAフラン（2.637億ドル相当）で賄われ、工事は中国建築集団が1,420億CFAフランで受注し、フランスのSetec TPIをリーダーとするコンサルタントJVの施工監理の下で2018年9月に着工した。

しかし、2019年に世銀の借款による市の東西を結ぶバス専用車線を必要とするBRT（Bus Rapid Transit）の計画が明確になり、アビジャン第4橋を通ることになったため、車線増の設計変更等により、着工時の完成予定は2020年であったが2022年11月時点での進捗率は62%で、いまだ明確な供用時の見通しは立っていない。

② アビジャン第5橋（Pont de Cocody）

プラトー区を南北に走るドゴール通りと水路を挟んでココディ区を走るフランス通りとを結ぶ斜張橋（634m）を含む1.5kmの道路整備が進められている。

イスラム開発銀行が775億CFAフランを融資、中国路桥会社が受注して2019年に着工し2021年の完成を目指したが、2022年末の進捗率は90%で、2023年3月の供用が予定されている。

(3) 日本の経済協力によるアビジャン市内の交差点改良

① 無償資金協力による友好交差点改良

2013～2015年度にかけて、JICAの支援により「大アビジャン圏都市整備計画」（SDUGA）が策定された。その中で取り組むべき計画として、東西に走るラゴス・アビジャン回廊であるパレリジスカールデスタン通りと、市中心部とアビジャン港および空港とを南北に結ぶ幹線道路ドゴール通りが交わる、通称「ソリプラ交差点」を友好交差点として採り上げた。2015年度に50.38億円の無償資金協力をを行い、一層目の跨道橋を建設、さらに2017年度に詳細設計のため1.68億円、2018年度に50.27億円の無償資金を供与して二層目跨道橋を整備し、立体交差を双方向化するものである。

1期工事はOC Grobalの設計・施工監理、工事は大豊建設が受注して、2016年に着手し2019年12月に完成している。双方向化のための2期工事は鴻池組が受注して2021年3月に着工し、2022年7月時点では約50%の進捗率となっている。



図3 アビジャン市内中心部プロジェクト位置図（無償資金協力案件概要書（外務省）を元に作成）

② 円借款による三交差点建設

アビジャン市中心部のプラトー区と市民の居住地リビエラ地区を結ぶ幹線道路「ミッテラン通り」の中で、特に混雑の激しい「警察学校前交差点」、「リビエラ3交差点」、「パルメリー交差点」の3つのラウンド・アバウト交差点に連続鋼箱桁高架橋を架設し立体交差化することで混雑解消を図ろうとするもので、取り付け道路も含めた道路施工延長は2,320mになる。

2018年12月、JICAは181億3,700万円を限度額とする円借款（STEP案件）の供与を決定している。この事業の設計・監理は建設準備調査の段階から担当しているOC Grobalが当たっているが、この事業の舞台となるミッテラン通りには同時進行でBRTの整備が進められているので、その計画調整が重要な課題になると想定される。

工事については、2022年11月に清水建設、東亜建設工業、JFEエンジニアリングからなるJVが約130億円で受注しており、2025年の完成を目指す。

3. アビジャン都市公共交通機関

都市への人口集中とそれに伴う交通渋滞、SOTRAが運用する貧弱な路線バスと水上フェリーからなる公共交通機関は、アビジャン市民最大の悩みとなっていたことから、「大アビジャン圏都市整備マスタープラン」（SDUGA）に基づき、南北を結ぶ標準軌鉄道（アビジャンメトロ）と、東西を結ぶBRT（Bus Rapid Transit）が建設される。

(1) アビジャンメトロ (Métro d'Abidjan)

アビジャンの都市鉄道として、北のアンヤマ区中心部から、アボボ区を通り、中心業務地区のアジャメ、プラトー地区で東西に走る BRT と交差し、アビジャン第 1 橋 (フェリックス・ウフェ・ボアニ橋) と並行する新橋でエブリエ潟を渡り、トレイクビル区、マルコリ区を通過、市南東部のポート・ブエ区に位置するフェリックス・ウフェ・ボアニ国際空港に至る 37km の標準軌鉄道 1 号線の整備に取り組んでいる。

建設される構造物としては、18 の駅舎、ラグーンを渡る高架橋、24 本の橋梁、40 本の歩道橋、8 本の地下歩道などであるが、メトロという言葉から想像されるような地下鉄ではなく、鉄道はすべて地表を通る。

2019 年 12 月、ウアタラ大統領とフランスのマクロン大統領の隣席の下、コートジボアール政府 (運輸省) とブイグをリーダーとし、アルストム、コラス、ケオリスの 4 者のフランス企業群からなるコンセッショナー Star (Société de Transport Abidjanais sur Rail) とがコンセッション契約を締結した。ブイグはコンセッションのリーダーであるとともに土木工事を、アルストムは車両・基地・信号、コラスは線路・架線、ケオリスは運転・営業をそれぞれ担当する。

建設費は約 14 億ユーロで、2022 年 11 月にフランス政府からの 2.5 億フランの借款供与を含む資金調達パッケージが固まり、本格的な工事に入っている。

予定通り 2026 年 (工期: 5 年半) に完成すれば、エジプトのカイロ (1987 年開業)、アルジェリアのアルジェ (2011 年開業)、ナイジェリアの首都アブジャ (2018 年開業) に次いで、都市標準軌鉄道を持つ 4 番目の都市となる。

(2) アビジャン BRT

アビジャンの南北軸には標準軌鉄道 (メトロ) の整備が始まったが、東西軸についてはメトロ 2 期線に先行して、バス専用車線を使った BRT が整備されることになっている。

BRT の路線は、市西部のヨブゴン区の中央部に整備される Yao Séhi の車両基地を出て、現在工事中的のアビジャン第 4 橋を通り、プラトー区でアビジャンメトロと交差し、日本の支援で 3 つの交差点の改良工事が行われているミッテラン通りを通過してバンジェビルに至る 20km のバス専用車線で、20 の停留所、2 つの車両基地が設置され、電気バスが運転されることになっている。

プロジェクトの進展には、世界の各地で BRT プロジェクトに取り組んできた世銀 (コートジボアールの場合は最貧国向けの機関である IDA が担当する) が深く関わっており、2019 年までに資金調達の目途をつけている。車両の更新や運営者の SOTRA の体制強化などを含む総事業費は 5.4 億ドル (うち回廊本体の整備費は 3.8 億ドル) で、IDA が 3 億ドル、フランス開発庁が 1 億ドル融資し、BRT の民間運営者に総事業費の 24% に当たる 1.3 億ドルの出資を求めている。

2021 年末までに概略設計も終わっており、詳細設計、入札手続きを経て早急な着工が待たれる。

4. アビジャン港 (Port d'Abidjan)

大西洋・ギニア湾に面するアビジャン港は、西アフリカ諸国経済共同体 (ECOWAS) 域内最大規模の港湾で、自国だけではなくマリ、ブルキナファソ、ニジェールなどのサヘル地域 (サハラ砂漠南縁部に広がる半乾燥地域) 内陸国の増大する穀物流通需要などへの対応を図る国際的にも重要な

位置にある。このアビジャン港を管理するのは、政府の公施設法人アビジャン自治港（PAA）であり、ドナー国の支援を受けて、各種の拡張、維持工事を行っている（図2、3参照）

(1) 穀物バースの新設

JICA は、軟弱地盤や大水深に適した日本ならではの技術が活用される案件であるとして、2017年3月、108億6,900万円を限度とする円借款（STEP案件）の供与を決定した。

工事の内容は、9.9haの埋め立て、水深15mの前面岸壁450m・水深13mの北岸壁250mの増設、10～14mの浚渫などで、2019年に東亜建設工業が受注し、2020年1月に着工した。55カ月の工期が予定されており、2024年の完成が見込まれている。

(2) ブリディ（Vridi）運河の拡張・掘削

大型船（長さ260m、吃水深さ11.5m）の航路を確保するためのブリディ運河の掘削工事（水深13m）は、中国輸出入銀行の輸出保証を得て中国港湾工程（CHEC）が1,500億CFAフランの工事を行い、2019年2月までに終えている。

(3) 第2コンテナターミナルの新設

アビジャン自治港（PAA）は、港湾区域の南側に新たに37.5haを埋め立て、第2コンテナターミナルを新設した。全投資額は5,960億CFAフラン（9.14億ユーロ）で、土木・造成工事の費用3,340億CFAフラン（5.12億ユーロ）をPAAが負担し、資機材類の整備の費用2,620億CFAフラン（4.02億ユーロ）を20年間のコンセッション契約を結んで運営に当たるコンセッション会社Bolloré et APM Terminalsが負担する形で分担し、これに中国輸出入銀行の輸出保証を受けて、3,110億CFAフラン（4億ユーロ）の工事を中国港湾工程会社に発注、2020年10月に着工して2022年12月に完成させている。

（文責：荒牧 英城）

[参考資料]

- ・ [Project Appraisal Document for the Abidjan Urban Mobility Project](#)
(The World Bank IDA、June 3, 2019)
- ・ [無償資金協力案件概要書](#)（外務省、2017.2.28）
- ・ [西アフリカ・コートジボワールで道路改良プロジェクトを受注](#)（清水建設(株)、2022.11.22）
- ・ [Une autoroute neuve de 230 kms livrée par Alassane Ouattara](#)
(News Abidjan Net、11 décembre 2013)
- ・ [Colas voit double en Côte d'Ivoire](#)（Le Moniteur、26 Mai 2021）
- ・ [Voie de contournement d'Abidjan Y4 : le ministre Amédé Kouakou visite le tronçon Boulevard Mitterrand-stade d'Ébimpé](#)（News Abidjan Net、21 octobre 2022）