

■ サブサハラ4か国（リベリア、マリ、ブルンジ、マラウイ）の交通インフラプロジェクト

国建協情報 2024年3月号 (No.901) 掲載

2023年11月から2024年2月にかけて「社会基盤整備における事業管理」と称するJICA研修が開催され、コロナ禍が明けて4年ぶりに研修員の来日が伴う本格的な研修となった。

この研修には、アジア・大洋州からはインドネシア、東ティモール、ベトナムの3か国、アフリカからはブルンジ、エジプト、ガーナ、リベリア、マラウイ、マリ、ブルンジの6か国の政府幹部技術者が参加し、それぞれの国が持つ課題を頭に置きながら、日本人講師陣の話を熱心に聴講していた。

IDIはこの研修の運営を担当し、筆者も彼らと意見交換する機会を持ったので、今まで本稿では扱ったことがない西アフリカのリベリア、マリ、東アフリカのブルンジ、マラウイのサブサハラ4か国の代表的なインフラプロジェクトを紹介したい。

これらの国は、いずれもOECDのDAC分類では後発開発途上国(LDC)に分類されており、日本は「質の高いインフラ投資」の推進に貢献するため道路、港湾等の整備のため無償資金協力による支援を続けているので、これらのプロジェクトを取り上げることになるが、アフリカ大地溝帯の構造湖の一つタンガニーカ湖の北端に位置するブルンジ(Burundi)に対しては、日本は2014年から2022年にかけてタンガニーカ湖上輸送の最大の港として首都ブジュンブラ港の改修計画に33.67億円の無償資金協力を行っている。今回の研修に参加したブルンジ・インフラ省のジャン(Jean)さんの発表によれば、インフラ省最大の関心事は、現在タンザニアで進められている「タンザニア標準軌鉄道」と早期に連結することであるとしていたため、ブルンジの項では「タンザニア標準軌鉄道」を取り上げる。

1. リベリア（モンロビアソマリアドライブ）

リベリアでは、1989年より2003年まで続いた内戦で27万人が死亡、79万人の難民が発生した。2003年8月の政府・反政府間の包括的和平合意でようやく落ち着きを取り戻したがその後遺症は大きく、首都モンロビアを中心に主要幹線道路の損壊・老朽化が深刻であるうえ、地方からのモンロビア首都圏への人口流入が止まらず、全人口約530万人のうち首都圏には約150万人の人口があふれている。

2006年にアフリカ初の民選女性大統領となるサーリーフ大統領(2011年にノーベル平和賞受賞)が就任したあたりからは、世銀なども入って主として戦乱で荒らされた首都モンロビアの道路や上下水道の復旧・修復・再建が動き出した。

日本政府は、2008年度に主として道路、上下水道を中心とした「モンロビア都市施設復旧・復興整備マスタープラン策定調査」(八千代エンジニアリング・片平エンジニアリングJVが実施)を策定し、その中で優先度の高い事業として提案された「ソマリアドライブ」(Somalia Drive: 13.2km)を4車線化し、合わせて既存道路を復旧するため、2013年6月に49.39億円、さらに2016年3月には第2次の復旧計画として52.2億円を供与した。



図1 ソマリアドライブ復旧計画(フェーズ2)準備調査報告書 2017年 JICAより

ソマリアドライブは、メシュラド湿地を飲み込んで大きく口を開けたジンベエザメの上唇を想像させるような環状の北側の部分で、西側のモンバサ自由港の玄関口となる「Free Port 交差点」と東側のタブマン・ブールバードとモンロビア・カカタハイウェイが交わる「Red Light 交差点」を結ぶ幹線道路で、工事は大日本土木 (DNC)、施工監理は八千代・片平JVが担当し、2021年7月に完成し、日本への謝意を込めて「ジャパン・フリーウェイ」と改称されている。

しかし、ソマリアドライブが完成したことにより、以前から問題視されていた東端の「Red Light 交差点」の渋滞は一層深刻になっている。この交差点の改良については、すでに世銀が調査を進めているが、この進捗が当面の課題となっている。

2. マリ (マリ～セネガル南回廊道路)

内陸国のマリにとって、西のセネガルのダカール港と南のコートジボアールのアビジャン港が外国との貿易の重要な積出港となっているが、コートジボアールは1990年代後半から約15年にわたり政治的混乱と内戦が続いたため、マリの主要な外港がアビジャンからセネガルのダカール港に代わり、マリとセネガルを結ぶ国際回廊の必要性がより高まっていた。

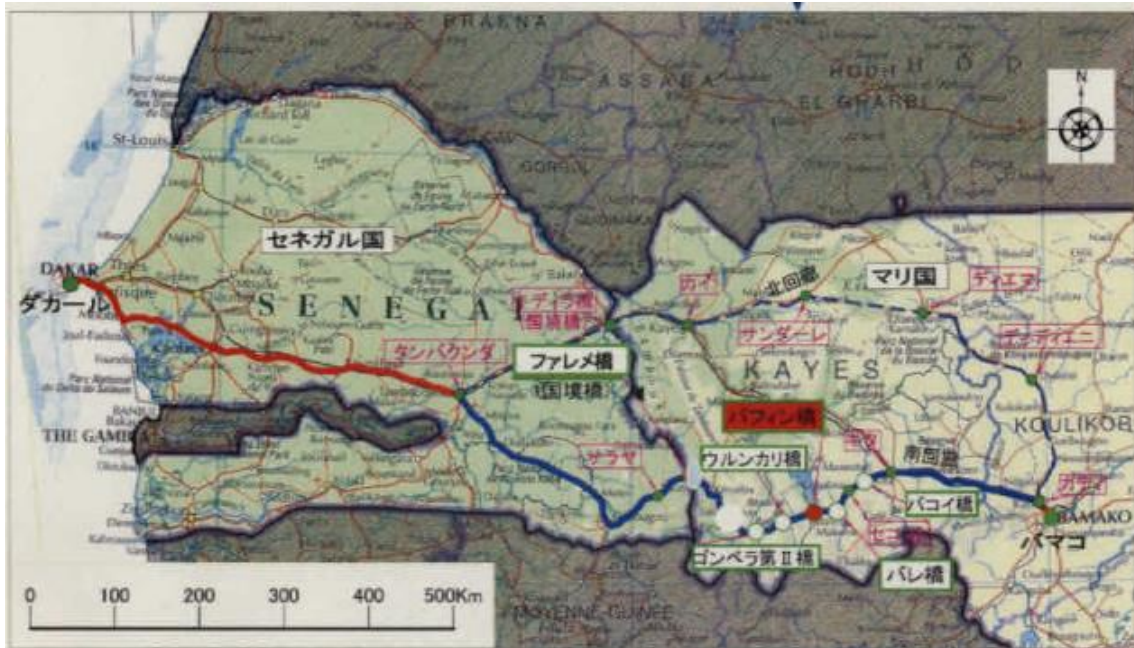


図2 マリ―セネガル南回廊道路橋梁建設計画プロジェクト位置図

セネガルの首都ダカールを起点とし、国内のタンバクンダ (Tambacounda) から北ルートを通りマリの首都バマコ (Bamako) に至る北回廊道路は、EU 等の支援を受け 2007 年までに全線が整備された。一方、タンバクンダで南側に分岐する南回廊が通過する地域は、農業に適した水源と肥沃な土壌に恵まれ、金鉱山や国立自然公園といった産業・観光資源もあるが、山岳道路や橋梁整備に費用が掛かることから、北回廊に比べ約 200km も距離が短いのに道路整備が遅れていた。

2005 年以降になって、マリ側 (428km) には欧州連合 (EU)、ドイツ復興金融公庫 (KfW)、イスラム開発銀行 (BID)、アフリカ開発銀行 (AfDB)、西アフリカ開発銀行 (BOAD) の融資、セネガル側 (112.3km) にも BID、AfDB、BOAD 及び JBIC の融資が入って南回廊の道路整備が進められた。

これらの道路整備に合わせて、JICA は、2008 年から 2009 年にかけて三次に分けて総額 36.25 億円の無償資金協力を行い、大日本土木 (DNC) の施工、片平エンジニアリング・インターナショナルの施工監理で、一次でマリ国内のバレ橋 (110.15m)、二次でセネガル・マレ国境のファレメ (Falemé) 橋 (274.3m)、三次でバフィン (Bafing) 橋 (273.8m)、の三橋を 2011 年 11 月までに完成させている。

3. ブルンジ (タンザニア標準軌鉄道)

タンザニア標準軌鉄道 (Tanzania Standard Gauge Railway) は、古くて効率の悪いメートルゲージの在来線に代えて、タンザニアの首都ダルエスサラームを起点として、国内の北半分だけではなく、内陸国のルワンダ (Rwanda)、ウガンダ (Uganda)、ブルンジ及びコンゴ民主共和国 (DRC) とを結ぶ国際回廊の国内のネットワーク 2,561km の標準軌鉄道網 (最高速度：旅客 160km/h、貨物 120km/h) を、タンザニア国鉄 (Tanzania Railways Corporation) が 6 つの工区に分けて建設を進めている。



図3 タンザニア標準軌鉄道路線計画図

(1) フェーズ1：ダルエスサラーム（Dar es Salaam）～モロゴロ（Morogoro）

インド洋に面する事実上の首都ダルエスサラームから西に向かいモロゴロに至る207km区間で、タンザニア国鉄は、中国 EXIM 銀行からの融資申し入れを断り、トルコの代表的な大手建設会社 Yapi Merkezi とポルトガルの Mota Engil が 50/50 で出資したコンソーシアムのプロポーズを受けて、両社の自己資金とトルコ輸出信用銀行（Export Credit Bank of Turkey）の融資を受けて、2017年にプロジェクトをスタートした。

プロジェクトのコンサルタント業務はデンマークの COWI が担当した。2022 年から Yapi Merkezi がオーストリア国鉄（ÖBB）から購入した中古の電気機関車を使って試運転も始まっており、2024年の開業が予定されている。この区間の開業により、今までの所要時間3時間を1.5時間に短縮することが出来る。

車両については、タンザニア国鉄（TRC）は、韓国の現代（Hyundai）Rotem、Sung Shin 車両工業と約3億ドルの契約を結び17両の電気機関車と59両の列車、10編成の動力分散方式の電車を発注、2023年12月末に3台の電気機関車、27編成の客車が納入されている。電車は2024年3月から10月にかけて納入される予定になっている。

(2) フェーズ2：モロゴロ～マクトポラ（Makutupora）

モロゴロから法律上の首都ドドマ（Dodoma）を通してマクトポラに至る426km区間である。

2018年9月、タンザニア政府はロンドンの拠点を置く世界的な銀行金融グループのスタンダードチャータード銀行（Standard Chartered Bank Group）から14.6億ドルの融資を受けて、フェーズ1と同じトルコ・ポルトガルJVが受注して、2024年の完成を目指している。

(3) フェーズ3：マクトポラ～タボラ (Tabora)

マクトポラ～タボラ間の本線 294km とマクトポラと Singida 間の支線 74km が、いずれも単線で整備される。2022年2月にトルコの Yapi Merkezi が 19億ドルで受注・着工し、2023年の進捗率が 67%に達したところで財政的トラブルに陥っていると報じられている。

(4) フェーズ4：タボラ～イサカ (Isaka)

フェーズ3の終点タボラから北上してイサカに至る約 130km の区間で、2022年8月にトルコの Yapi Merkezi が約 20億ドルで受注、2023年1月に着工、2026年3月（工期 42か月）の完成を予定している。

(5) フェーズ5：イサカ～ムワンザ (Mwanza)

フェーズ4の終点イサカからヴィクトリア湖の南岸に位置する港町ムワンザに至る 341km の区間で、中国政府から 13.2億ドルの融資を受けて、2021年1月に中国土木工程建設 (CCECC) と中国鉄路建設 (CRCC) が受注しており、2023年10月時点での進捗率は 36%と報じられている。

(6) フェーズ6：タボラ～キゴマ (Kigoma) 506km

2022年12月、タボラ～キゴマ間 506km の建設を中国の CCECC と CRCC の2つの企業が受注しており、2026年の完成が予定されている。

内陸国ブルンジとその積出港となるタンザニアのダルエスサラーム港は約 1,600km 離れており、鉄道を 1m も持たないブルンジ政府は、タンザニア標準軌鉄道とのできるだけ早期の連結を熱望して 2021年1月にタンザニア政府と合意書を結び、ブルンジの政治機能所在地であるギテガ (Gitega) とタンザニアとの国境のマラガラシ川を経てフェーズ6のウヴィンザ (Uvinza) に至る 282km を約 9億ドルかけて建設することにしている。この事業にはアフリカ開発銀行 (AfDB) が融資を約束している。

タンザニア標準軌鉄道は、完成すればアフリカ東海岸では、中国の支援により整備されたエチオピア、ケニアに次いで第三の近代的な標準軌鉄道となり、電気機関車を利用する初の鉄道となる。

4. マラウイ (リロングウェ市幹線道路改修計画)

マラウイは、インド洋側の南アフリカに位置し北東のタンザニア (Tanzania)、南東のモザンビーク (Mozambique)、西のザンビア (Zambia) に囲まれた内陸国であり、ヴィクトリア湖、タンガニーカ湖、マラウイ湖と北から南に連なるアフリカ大地溝帯 (Africa Great Rift Valley) がインド洋に落ち込む近くであり、その意味では前述したブルンジと似た地形的条件を持っている。

国民の 8割が小規模な農民で葉たばこ、メイズなどを中心とする農業に従事する最貧国で、米、英、ノルウェー、日、ドイツなどの諸国や世銀、EU などの国際機関からの支援を受けて、インフラ整備、教育・水などの基礎的社会サービス分野を中心に貧困削減に向けた取り組みを進めている。

また、マラウイも他のサブサハラ諸国同様人口増加が著しく、都市への集中が続く中、首都リロングウェ (Lilongwe) 市内を通る国道 1号の 2車線区間 (0.87km) の 4車線化と交差点改良および

びリロングウェ川橋の架け替えを行う改良事業が、日本の無償資金協力で開始されている。



図4 タンザニア標準軌鉄道路線計画図

国道1号は、国内の各州都を南北に繋ぐとともに、西隣の内陸国ザンビアの首都ルサカ(Lusaka)とリロングウェを通してモザンビークの外港ナカラ港に至るナカラ回廊(Nacala Corridor)の一部を構成しており、国際的にも重要な道路となっている。

2019年に詳細設計(片平エンジニアリング・インターナショナルが実施)のため8,000万円、2020年と2023年に工事費として総額33.7億円の無償資金が供与され、大日本土木・鴻池組JVが受注して2024年1月に大統領主催で起工式が行われ、2025年度末の完成を目指している。

なお、このプロジェクトの近傍では、アフリカ開発銀行(AfDB)がルサカ回廊の本線となる国道1号西バイパス(13.4km)の建設を支援して

2015年11月に供用開始しており、市中心部から北方に位置するカムズ(Kamuzu)国際空港の近傍の国道1号ではEUと欧州投資銀行(EIB)と中国が道路改修を支援している。



図5 リロングウェ市幹線道路改修計画位置図

(文責：荒牧英城)

[参考資料]

- [日本のODAプロジェクト リベリア・マリ・ブルンジ・マラウイ 外務省](#)
- [2021年度 外部事後評価報告書「マリーセネガル南回廊道路橋梁建設計画」](#)
- [Tanzania Standard Gauge Railway Wikipedia](#)
- [マラウイ共和国リロングウェ市幹線道路改修計画起工式 2024.02.07](#)