

## 国際開発ジャーナル (2016年9月号 12頁~13ページ)

# 発展のカギ握る域内貿易

# 「西アフリカ成長リング」がつなぐ夢

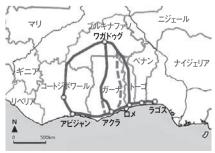
アフリカの産業発展を促進する切り札として、日本政府が近年、注力しているのが、複数の国の連結性を高める「経済回廊」の開発だ。しかし、単に物流インフラを改善するだけでは、必ずしも産業開発が進まない。ここでは、近年、開発が進む回廊の一つである「西アフリカ成長リング」を通して、今後のアフリカにおける地域の成長の可能性を探る。

## 人口密度の低さが課題

2000年代に入り、資源輸出をベースに急速な経済成長を遂げてきたアフリカ。しかし近年は、資源価格の下落によって、ナイジェリアなどの資源国を中心に経済の失速が著しい。今後は、資源以外の分野でも産業開発に取り組まなければ、アフリカの持続的発展は実現できないだろう。

こうした中、日本が現在注力しているのが、広範な地域をつなぐ物流インフラを整備し、連結性を高める「経済回廊」開発だ。

アフリカは、巨大な大陸である がゆえに、道路や鉄道などが整備 されていない地域が多い。こうし た物流面の課題が農産物の輸送を 妨げるなど、産業発展の障害とな ってきた。これを受け、日本政府



西アフリカ成長リングにおいて、優先的に整備される回廊

は現在、モザンビークの「ナカラ 回廊」(本誌16年3月号参照) や東アフリカ地域の「北部回廊」 (本誌16年8月号参照)など、 複数の回廊開発を支援している。

しかし、物流インフラを整備するにあたっては、すでにある程度の需要が見込めなければならない。

例えば、東南アジアのメコン地域をつなぐ「東西経済回廊」のように、回廊の付近にもともと多くの工場が進出していたり、ある程度人口密度も高い場合は、道路を整備すれば製品の輸送や人の移動がますます活発になり、産業のさらなる発展につながるだろう。

しかし、アフリカの内陸部などでは、人口密度が低く、近代的な産業もあまり発達していないため、道路や鉄道などの整備に取り組んだり、維持管理したりする採算を取れるほど輸送需要が大きくない。そのためインフラ整備が進まず、産業振興も進まないという悪循環に陥ることになる。

こうした中、日本が同地域のマスタープランを描くために2015年5月から調査を進めている「西アフリカ成長リング整備計画」で

は、どのような地域の成長シナリオが描かれつつあるのか。

### 近隣地域の強みを生かす

西アフリカ成長リングとは、コートジボワール、ガーナ、トーゴ、ブルキナファソの4カ国の連結性を高めるとともに、これらの国々とを、巨大な人口を有する地域大国であるナイジェリアをつなぐ道路インフラなどを整備する構想だ(地図参照)。

この調査の総括を務める (株) オリエンタルコンサルタ ンツグローバル都市地域開発部 の佐々木英之プロジェクト部長 は、前出のナカラ回廊のマスタ ープランの策定にも携わった経 験を持つ。地域開発の専門家で ある同氏は、両回廊を比べ、 「ナカラと西アフリカでは状況 がまったく異なる」と指摘する。

同氏によると、ナカラ回廊の場合、モザンビークの内陸部に巨大炭鉱が存在し、民間セクターが石炭開発・輸出のために炭鉱から港湾をつなぐ鉄道の整備に取り組んでいたため、それを生かして、回廊沿いの地域や都

市での産業開発につなげるという 戦略を描くことができた。他方、 西アフリカにはそうした巨大資源 がなく、より複雑な発想が求めら れるという。

こうした状況を踏まえ、調査を 続ける中で佐々木氏が見出したの は、域内貿易が持つ可能性だ。

西アフリカ成長リングに関係す る4カ国を見ると、コートジボワ ールやガーナはカカオやカシュー、 ブルキナファソは綿花やゴマの輸 出に積極的に取り組んでいる。し かし、そのほとんどはヨーロッパ やアジアの「海外」への輸出だ。 実際、例えばガーナの場合、輸出 総額に占める周辺3カ国への輸出 額は、2.7%に過ぎない。

しかし近年、同地域の沿岸部の 大都市では、中間所得層が急速に 拡大し、域内貿易にも大きなビジ ネスチャンスが見込まれる。さら にコートジボワールのアビジャン からナイジェリアのラゴスまでを つなぐ沿岸回廊には、高速道路を 整備する計画もあり、域内経済が 加速する可能性が大きい。佐々木 氏は、「例えば西アフリカでは、 ガーナやコートジボワール人はナ マズを食べる習慣がないが、ナイ ジェリア人は大好きだ | と指摘し た上で、「近年、こうした点にチ ャンスを見出し、ベナンやトーゴ でナマズを養殖してナイジェリア に輸出する小規模ビジネスが始ま っている」と話す。実際、生鮮食 品をはじめ、近隣地域だからこそ の強みを発揮できる産業は多く、

今後、新たなビジネスを 生み出せる可能性は大き 61

### 多国間協力の難しさ

こうした域内貿易の活 性化を進める上で、今後 はどのような取り組みが 必要になるのか。同プロ ジェクトに携わるJICA社

上雅彦課長補佐は、「西アフリカ 成長リングの主要幹線では、路上 で不正な料金徴収がなされたり、 越境・通関手続きが非効率であっ たりするなど、現場の課題も多 い」と指摘する。

西アフリカ成長リングに関する マスタープランの最終報告書は 2017年2月末に完成する予定で あり、具体的な支援策については、 まだ検討段階だ。しかし、こうし た事情を踏まえると、同地域の支 援にあたっては、まず道路などの ハードインフラ整備に加え、通関 手続き簡素化や物流効率化などの ソフト面の改善も必要だ。さらに は、域内輸出に関連する産業分野 の振興なども重要となるだろう。

とはいえ、複数国にまたがるプ ロジェクトだけに、苦労も多い。 佐々木氏は、「マスタープラン策 定調査にあたっては、通常は、相 手国を何度も訪問し、滞在期間を 確保して担当者と信頼関係を築き ながら中身を詰めていく」とした 上で、「今回は、前出の4カ国に 加え、西アフリカ8カ国が加盟す



-ゴのロメ港から内陸国ブルキナファソの首都ワガドゥグを結ぶ回廊。 会基盤・平和構築部の江 道路の状況は悪くないものの、交通量は多くない(=JICA提供)

る西アフリカ経済通貨同盟 (UEMOA)も参加しているため、 調査期間内に各国に訪問する機会 や滞在時間も限られる。さらに、 4カ国1機関の間で意見や利害の 対立を調整するために、関係者が 集まる機会をつくるのも難しい」 ということだ。

アフリカでは、以前から広域の 開発事業の重要性が指摘されてい た。しかし、実際に援助機関が複 数の国・機関と共に一つのマスタ ープランを策定するのはまれであ る。その背景にあるのは、こうし た多国間の調整の難しさだ。

しかし、だからこそ西アフリカ 成長リングは、このプロジェクト が日本だけでなく、国際機関や他 国ドナーにとっても、今後のアフ リカ支援のモデルケースとなるこ とも意味している。

佐々木氏たち日本の援助関係者 は、今日も、各国間の調整に汗を 流している。アフリカの明日の可 能性を切り開くこのプロジェクト に寄せられている期待は大きい。

(本誌編集部:溝端 直毅)