

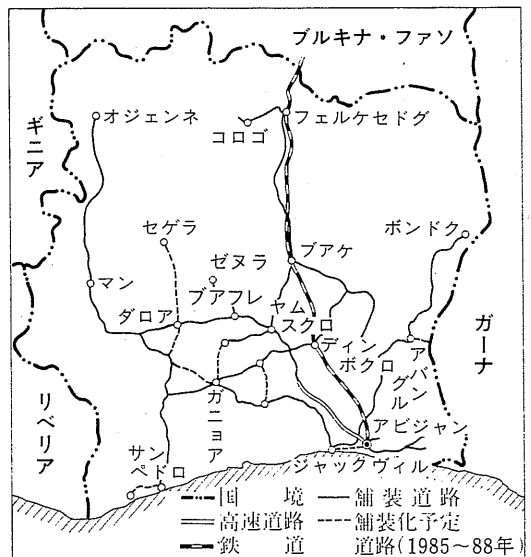
万キロメートルに至ったのである。今日、利用されている道路の5分の4にあたる4万キロメートルの道路は、この25年間に造成されたものである。舗装道路にかぎっていえば、現存する全長3700キロメートルに及ぶ舗装道路の6分の5にあたる約3100キロメートルが、最近の25年間に建設されたものなのである。

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、路肩がぐ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、人口規模を基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、バンダマ、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、ウフエ・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)