

**西アフリカの交通インフラ：
ナイジェリアとカメルーンを事例として**

下野 皓平

2106134H

目次

第1章. 関心の所在	4
第2章. ナイジェリアの国家鉄道：NRC	8
2.1.概説.....	8
2.2.歴史.....	16
2.3.リハビリ・プロジェクト.....	21
2.4.不安定な連邦政府の政治とNRC	31
2.5.評価.....	33
第3章. カメルーンの国家鉄道：Camrail	37
3.1.概説.....	37
3.2.歴史.....	46
3.3.民営化.....	48
3.4.フランスの強い干渉を受けるカメルーン政府.....	53
3.5.評価.....	56
第4章. 比較検討(1) NRC と Camrail	59
4.1.共通点と相違点.....	59
4.2.旧宗主国の干渉政策の違い.....	59

4.3.二つの影響.....	61
4.4.結論.....	65
第5章. ラゴスの都市交通：LAMATA	67
5.1.危機的状況の中での LAMATA プロジェクトの発足	67
5.2.LAMATA の計画する交通システム	73
5.3.BRT	79
5.4.評価.....	97
第6章. アブジャの交通計画	105
6.1.新首都の建設と都市計画.....	105
6.2.交通インフラ計画.....	106
6.3.評価.....	111
第7章. 比較検討(2) NRC、LAMATA とアブジャ交通計画	113
7.1.共通点と相違点.....	113
7.2.空間スケール.....	114
7.3.危機的状況迎えたか否か.....	116
7.4.結論.....	117
第8章. 交通インフラが供給されるためのメカニズム	119
8.1.5つのプレイヤーとそのインセンティブ	120
8.2.各プレイヤー同士の関係性.....	126
8.3.4つの交通インフラと民主的なサイクル.....	130
8.4.総括.....	136
第9章. 結び	138

第1章. 関心の所在

2008 年度夏季に行われた水岡ゼミの巡検では、ナイジェリアとカメルーンを訪れた。一般的地域区分としては、ナイジェリアは西アフリカ地域、カメルーンは中部アフリカ地域に属するものの、両国はギニア湾沿岸の海岸線が角ばっている部分に位置しており、境界を接している(図1)。2008 年度の巡検では、様々な現地の進行中のプロジェクトや機関を訪れた。その訪れたプロジェクトや機関の種類は政府機関、交通インフラ・プロジェクト、自由貿易地区(Free Trade Zone)や農業関連の NPO など多岐に及んだ。これらの組織は、軌道に乗っているプロジェクトから、行き先の見えないプロジェクトまで、その成功度には雲泥の差が存在した。そして、私の関心を引いたものは、何が一体この成功度の差を生み出すのかということであった。



図 1 西アフリカ （出典：Google Map 閲覧:2009-01-22）

今回の論文では、インフラの中でも交通インフラに絞って論じた。その一つ目の理由は、交通インフラは広大な空間を一つのネットワークのもとに統合する機能を持ち、空間に焦点を当てる経済地理学を専攻とする学生にとっては、とりわけ関心の高いインフラであること。

二つ目に、巡検を通して4つの交通関連のプロジェクト・機関を訪問し、いずれも性質と成功度が異なっていたため、ナイジェリアとカメルーンのプロジェクト・組織に必要なメカニズムを考察する上で、有効だと考えたためである。

全9章からなる本稿の構成は、以下の通りである。第2章、第3章、第5章、第6章では、各交通インフラの個別的な説明を行っており、第2章にてナイジェリア全土の鉄道の運営体であるNRC(ナイジェリア鉄道会社、Nigerian Railway Corporation)、第3章にてカメルーン全土の鉄道の運営体であるCamrail(カムレール、以下英字表記)、第5章にて通称LAMATA(ラゴス市交通局、Lagos Metropolitan Area Transport Authority)と呼ばれるラゴス(Lagos)の新規都市交通プロジェクト機関、第6章にて首都アブジャ(Abuja)の都市管理局(Metropolitan Development Control)について説明している。

第4章では国という共通の空間スケールで運行されるナイジェリアの国家鉄道とカメルーン为国家鉄道の比較、第7章ではナイジェリア国内の交通インフラ同士を比べて、国というスケールで運行されるナイジェリアの国家鉄道と一つの都市というスケールで運行されるラゴスの市内交通、首都アブジャの都市交通を比較している。そして、

第8章では、第4章と第7章で論じたことを踏まえながら、全体をまとめる形で、4つすべての交通インフラを比較し、アフリカ大陸で健全に交通インフラが機能するメカニズムについて検証している。第9章は結びとする。

第2章. ナイジェリアの国家鉄道：NRC

2.1.概説

2.1.1.交通セクターにおける鉄道の存在

昨今、ナイジェリアの交通の大部分を自動車輸送が担っていて、鉄道の存在感は完全に薄れてしまっている。193,000km に及ぶ道路ネットワークは、貨物・旅客輸送の 90～95%を占め¹、国内交通において、鉄道のプレゼンスは殆どない。植民地時代、健全に機能していた鉄道は、2008 年現在殆どの路線が運行されていない。

ナイジェリアには大きく分けて 3 本の鉄道路線が存在している。全体の路線網に関しては、図 1 を参照されたい。まず一本目はラゴスとカノ(Kano)を結ぶ西部線、二本目はポート・ハーコート(Port Harcourt)とマイドゥグリ(Maidugri)を結ぶ東部線、三本目は独立後に新設され

¹ Anji Gill. *Corporate Nigeria*. Corporate Guides International. 2009. pp172-173

http://www.corporate-nigeria.net/assets/downloads/Corporate_Nigeria_2009_transport.pdf (閲覧 2009-12-24)

たアジャオクタ(Ajaokuta)とイタクペ(Itakpe)を結ぶ中部線である(図2)。西部線と東部線はカドゥナ(Kaduna)とカファンチャン(Kafanchan)を結ぶ連絡路線で結ばれている。現状では新首都のアブジャには現在鉄道は敷かれていない。

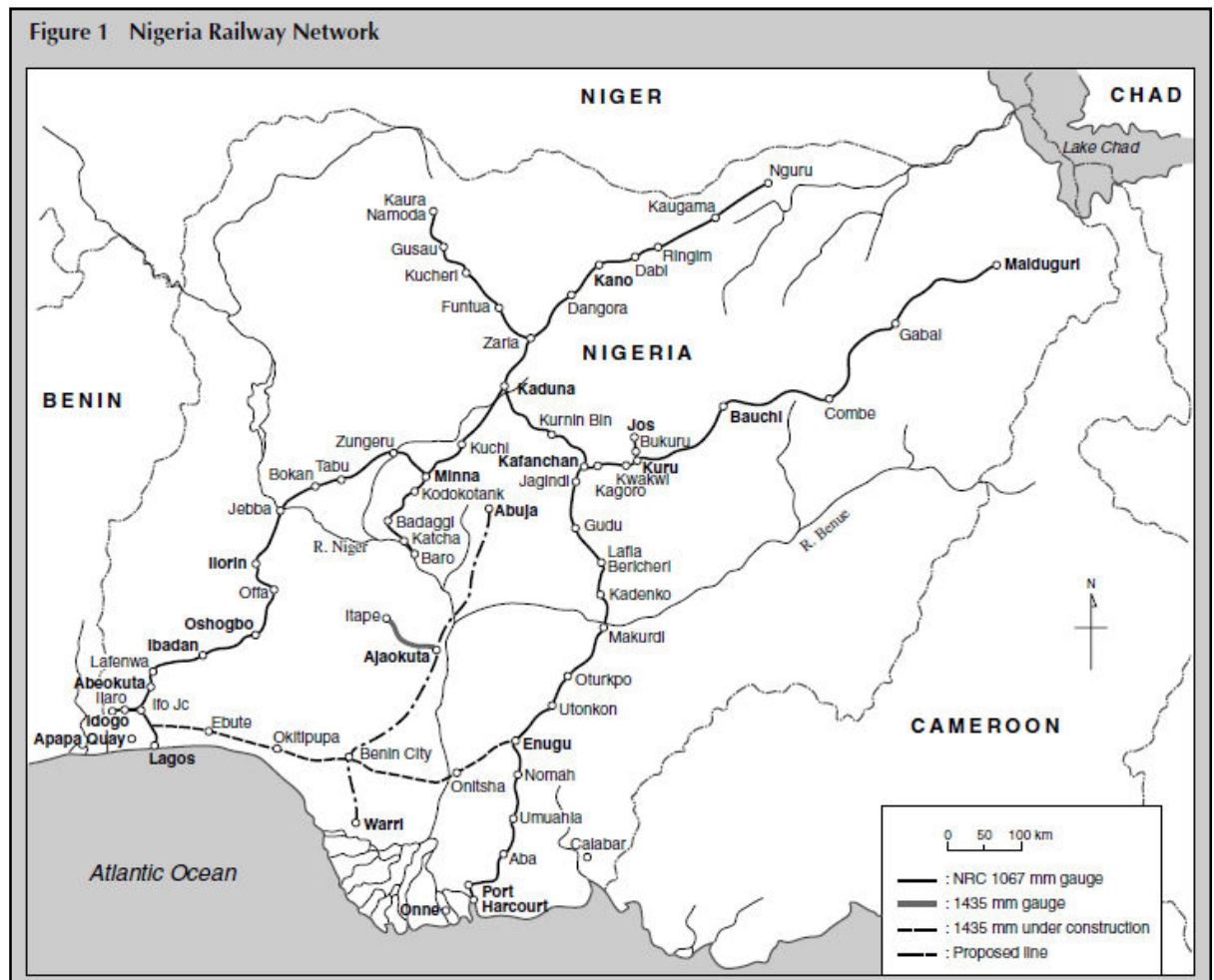


図 2、NRC の路線 出典：Odeleye, Joshua Adetunji. “Public-Private

Participation to Rescue Railway Development in Nigeria”. *Japan Railway & Transport Review* 23. East Japan Railway Culture Foundation. 2000. 42p

2.1.2.現在の運行状況

現地を実際に訪問して NRC の職員にヒアリングしても、現在ナイジェリアの鉄道がどの程度機能しているか、正確な状況を判断する事は困難であったが、少なくとも西部線の一部の区間では例外的に運行していることが 2008 年度の巡検を通してわかった。ラゴス近郊の通勤鉄道と北部貨物輸送、ラゴスーカノ長距離鉄道の状況を述べる。

(i)ラゴス近郊鉄道

ラゴス近郊の通勤鉄道が運行されていると推察される根拠を述べる。8 月 27 日にラゴスのエビュート・メッタ(Ebute-Metta)地区にある NRC の本部(図 3)とそこにある車輛工場を訪問した。その車輛工場では、職員曰く最近利用したとされるディーゼル車を視察したことが第一の根拠である(図 4)。そして、9 月 13 日に訪れたラゴス駅構内にラゴス近郊の鉄道の時刻表が掲示してあった(表 1)。そして、時刻表には運行は平日のみと書いてあったため、土曜日に訪れた時は運行する列車を目で見て確認することはできなかったが、ガイド氏もラゴス駅は平日利用客で混み合っていると言っていたことも、この事実を裏付けている(図 5)。以上から、ラゴスの近郊鉄道は運行されていると

推察される。

Time Table No.15

Local/Workmen's Trains-Lagos terminus

Mondays to Fridays

Departures				Arrival			
1	S.103	4.00	To Oshogi	1	S.102	6.00	Ex Oshogi
2	S.105	6.20	To Oshogi	2	S.106	6.40	Ex Agege
3	131UM	6.45	To Idogo	3	S.112	9.30	Ex Oshogi
4	S.109	7.30	To Oshogi	4	S.114	10.05	Ex Agege
5	S.111	9.45	To Oshogi	5	134DLP	12.15	Ex Ibadan
6	S.113	11.30	To Oshogi	6	S.116	12.50	Ex Oshogi
7	133ULP	15.30	To Ibadan	7	S.118	14.20	Ex Oshogi
8	S.117	15.45	To Agege	8	S.122	18.35	Ex Agege
9	S.121	17.05	To Oshogi	9	S.124	19.20	Ex Oshogi
10	S.125	18.47	To Agege	10	132DM	21.10	Ex Idogo

表 1、ラゴス駅に貼ってあったラゴス近郊鉄道の時刻表



図 3 ラゴスのエビュート・メッタ地区にある NRC の本部の門。



図 4 整備場にあったディーゼル車両。



図 5 NRC のラゴス駅。土曜日であるためか、閑散としていた。

(ii) 北部貨物輸送

北部の貨物輸送が運行していることは、実際に目で見て確認することができた(図 6)。カノを拠点として営業する観光会社のガイドも、定期的に運行されていると述べていた。



図 6 カノで目撃した、踏切を渡る貨物列車

(iii) ラゴスーカノ間の長距離鉄道

NRC のウェブサイト²にはタイムテーブルが記載されているが、ナイジェリアの旅行会社は記載された時間通りに鉄道が運行されていないと述べていた。加えて、ナイジェリアにおいて NRC 以外のインタビューで得た話や新聞報道によれば、ラゴスーカノ間は定期的に運行している可能性も低く、仮に運行されていたとしても、定時性など交通機関としての信頼性は極めて低いようであった。ところが、NRC の職員にインタビューした際、「ラゴスーカノ間は本来半日で行くことができるが、約 2 日はかかる状況だ」と述べていた。従って NRC 職員の発言を参考にすれば、完全に走っていないとも言い切れない。

2 Nigerian Railway Corporation, <http://www.nrc-ng.org/>, (閲覧 2009-12-24)

東部線に関しては、北の終点駅であるマイドゥグリ駅を 2008 年 9 月 10 日に訪れたが、駅舎は廃墟になっており、運行されているとは、到底考え難い状況であった。(図 8)

NRC の本社を訪れた際も、建物の周りには使われなくなった車両が放置されているなど、活気を感じることはなかった(図 9)。一方で、整備場では車両のメンテナンス業務を行っていることを確認できた。(図 9) 上述したように、健全に運行されていることが確認できた、もしくは運行している可能性のある区間は、NRC 路線網の全体のごく一部であり、殆どの区間は運行されていない。植民地時代には機能していた鉄道は、約 50 年後には、ほぼ機能していない状況へと変わり果ててしまった。



図 7 マイドゥグリ駅。駅舎は廃墟となっている。



図 8 NRC の敷地内。馬などの動物が歩いている、廃頹的な雰囲気
が流れる。車両も手入れされていない草地に放置されている。



図 9 NRC の整備場。所々でグループごとに作業している様子が
伺えた。

次節では、健全に機能していた植民地時代から、独立を経て、現在
に至るまでについて記す。

2.2.歴史

2.2.1.植民地時代

アフリカの多くの植民地で内陸部と沿岸部を繋ぐ鉄道が、植民地政府によって建設されたように、ナイジェリアでもイギリス植民地政府が鉄道を建設した。まず 1898 年にラゴスから西部線、1915 年にポート・ハーコートから東部線の建設が始まり、現在狭軌で敷設されている 3505km の 8 割近くは 1930 年までに完成している³。

植民地時代の鉄道建設は、多くが強制労働によって賄われた⁴。カドゥナ川を横断するための橋の建設など、多くの労働力が費やされた。イギリス植民地政府による鉄道建設の目的は国内商業発展ではなく、内陸部を開拓して、ヨーロッパに対する原料輸出、工業製品輸入を促進させることであつた。ナイジェリアが輸出する原料とは、椰子産品、落花生、綿花、ゴム、ココアなどの商品作物、錫などの鉱産物や木材、ナイジェリアが輸入する製品とは、プリント綿布、ホーロー食器、長

3 Central Bank of Nigeria. *The Changing Structure of Nigerian Economy and Implication for Development*. 2000. pp.116-118

4 クローダー, マイケル; アブドゥラヒ, グダ. 『ナイジェリア』(全訳世界の歴史教科書シリーズ 33) 中村弘光, 林晃史訳. 1983. pp.179.

なた、石鹼などの安い工業製品であった⁵。海岸線に平行して建設された路線がない事は、イギリス人のために敷かれた事を示している。

独立後のナイジェリアは鉄道よりも道路に重心を置いた交通政策を取ってきたが、植民地時代は鉄道中心の交通政策であった。植民地政府は、ナイジェリアの都市間を繋ぐ幹線道路よりも、各地域に鉄道駅に繋がる道路を建設した⁶。つまり、鉄道が主であり、あくまで道路はフィーダーの役割を主としており、階層的な役割分担が成されていたことがわかる。

2.2.2.独立後

1955年にコスト効率的な旅客・貨物輸送を実現するという名目のもと、現在のNRCが組織される。法律によってNRCは100%政府出資と定められ、現在も政府直轄の国营会社として存続している。独立当初は北東部のナンキンマメ、東部のパーム油や西部のカカオの輸送に使われていて⁷、一定程度機能していたことが伺える。1964年に建

5 同上. pp.181.

6 同上. pp.179-180.

7 Odeleye, Joshua Adetunji. “Public-Private Participation to Rescue Railway Development in Nigeria”. *Japan Railway & Transport Review* 23. East Japan Railway Culture Foundation 2000.pp.44

設が完成した北東部のクル（Kuru）・マイドゥグリ間の 640km の線路も独立以後のものである⁸。しかし、鉄道中心の交通政策は徐々に変化を見せ始め、その重心は徐々に道路へと移り始める。

鉄道が次第に機能不全に陥っていく状況下で、ナイジェリア政府は幾度か外国機関の援助を受け入れてきたが、全て失敗に終わっている。例えば 1978 年から 82 年にかけて援助を行なった RITES（インド国営鉄道経済会社、Rail India Technical and Economic Services）の事例が挙げられる。RITES はインドの政府系機関で、アンゴラ鉄道、モザンビークのベイラ鉄道で実績を上げた組織である⁹。NRC においてもこの RITES による計画で労働者の意欲向上が図られたり、外国人技術者による技術供与が図られたりして、改善された部分も見受けられた。ところが、段々と成果を生み出し始めた 1982 年に契約が突然打ち切れ、リハビリ計画は頓挫してしまった¹⁰。1981 年以降の一次産品価格

8 Central Bank of Nigeria. *The Changing Structure of Nigeria Economy and Implication for Development*. 2000. pp.117

9 関隆夫、「インフラストラクチャー整備と 南アフリカ企業」,平野克己編『企業が変わるアフリカ-南アフリカ企業と中国企業のアフリカ展開』JETRO, 2006. pp.66-68

10 Odeleye, Joshua Adetunji. “Public-Private Participation to Rescue Railway Development in Nigeria”. *Japan Railway & Transport Review* 23. East Japan Railway Culture Foundation 2000. pp.47

の低迷によってナイジェリアの経済状況は厳しい状態となった¹¹。当時のリハビリ計画の頓挫はこの経済状況とも関連していると推測できる。

1995年から1999年にかけて、NRCは新たにCCECC（中国土木工程集团公司、China Civil Engineering Construction Company）の援助を受けている。CCECCは中国鉄建傘下の企業である。1995年からのCCECCのプロジェクトでは、600万ドルの契約が結ばれ、50台の機関車、150個の車両、400両の運搬車両、20台の鉄道バス、180機の信号のリニューアル、100個の有蓋貨車が供給された。このCCECCによる一回目のリハビリ計画は、貨物の増加など一定の成果を得たものの、かつてから課題であったスピードは改善されず、植民地時代の水準に至るような復興は見られなかった¹²。

ここで注目すべき点は、ナイジェリアの鉄道に対して、旧宗主国のイギリスの存在感を全く感じないことである。上に挙げたRITESやCCECCは代表的な援助の例であって、他にも小さな援助は日本の機

11 木下俊彦,「累積債務問題の推移と世界的資金供給:システムの再構築の方向と展望」『大蔵省財政金融研究所フィナンシャル・レビュー』大蔵省. 1993,pp.1-35

12 Odeleye, Joshua Adetunji. “Public-Private Participation to Rescue Railway Development in Nigeria”. *Japan Railway & Transport Review* 23. pp.47

関やイスラエルの機関、カナダのカナック(Canac)社も行なっている。日本が行なった援助は、1978年の海外鉄道技術協力協会(JARTS)による国鉄車輛保守計画技術協力である¹³。イギリスが直接援助を行ったことがないと言い切ることはできないが、そうした情報を得ることはできなかった。

鉄道に限らず、ナイジェリアの政策において全体的にイギリスの干渉が低い理由には、ケニアやローデシアのように白人農場主がいなかったことが一因であると考えられる。一方で、ナイジェリア自身もAU（アフリカ連合、African Union）の前進であるOAU（アフリカ統一機構、Organisation of African Unity）やECOWAS（西アフリカ諸国経済共同体、Economic Community of West African States）の中心メンバーとして、アフリカ諸国との外交関係に重きを置いた政策を独立以降とり、先進諸国とはイデオロギーに拘束されない非同盟中立主義を掲げて、安全保障上の取り決めに結ばない中立的政策を取ってきた¹⁴。

13 海外鉄道技術協力協会、『最新世界の鉄道』, 2005, pp.309-310

14 在ナイジェリア日本大使館、『ナイジェリア連邦共和国』（世界各国便覧叢書〔アフリカ編〕）, 日本国際問題研究所, 1992, pp.50-60

2.2.3.アジャオクターイタクペ間の標準軌建設

西部線、東部線が衰退していく中で、1987年から中部線のアジャオクターイタクペの間の標準軌区間の敷設が始まった。この鉄道はアジャオクタの製鋼所とイタクペの鉱山を結ぶものであった。この鉄道建設はドイツ資本のジュリアス・バーガー（Julius Berger）社が受注していて、工事の発注者は鉱山省(Federal Ministry of Mine)である¹⁵。つまり完全に貨物輸送のために作られた区間であると判断できる。1991年からはワリ(Warri)港とアジャオクタ間の75kmに鉄道建設中が始まったが、現在完成しているのかは不明である。

2.3.リハビリ・プロジェクト

2.3.1.高まるリハビリの需要

20世紀後半はナイジェリアの国家鉄道が衰退へと向かう時代であった。政府は交通政策において道路建設に重点を置いてきたことがその一番の原因といえる。しかし、ナイジェリア全体の人口は増加し、

15 Julius Berger Nigeria. Itakpe - Ajaokuta Ore Railway Line. 2004.

http://www.julius-berger.com/fileadmin/PDFs/Railways/16b_railways.pdf (閲覧 2009-03-03)

交通需要が増える中で、ますます道路への過剰な負担が出てきている。2004 年から連邦道路保全委員会(the Federal Road Maintenance Agency, FERMA)の道路の補修計画や、2008 年からの連邦政府による道路リハビリ計画 3 カ年計画が打ち出されている¹⁶。このことからわかるように、道路インフラは全体的にかなり補修の必要な状態となっている。

このように道路インフラだけでは交通需要に対して応え切れなくなっている中で、一層鉄道の復興が求められている。そこで、21 世紀になってから企画されたりハビリ・プロジェクトについて以下で記す。そのリハビリ案の担い手として中国をはじめとしたインドや韓国など複数の外国機関が関わるが、はじめにナイジェリア側はどのようなプロジェクト案を提案したのか、ということを検証したい。

2.3.2.相反した2つのプロジェクト案と現在のプロジェクト案

プロジェクト案は現在複数の案が存在している、もしくは過去に存在していた。最初に 2002 年以降どのようなリハビリ案が存在し、現在に至っているのか、公的な機関が関わっている資料、具体的には

16 Anji Gill. *Corporate Nigeria*. Corporate Guides International. 2009,pp.173
http://www.corporate-nigeria.net/assets/downloads/Corporate_Nigeria_2009_transport.pdf (閲覧
2009-12-24)

NRC 発行の *Facts and Figures* ¹⁷ とアブジャの交通計画案作りを行っているドイツのコンサルタント会社の AS&P (アルバート・スピーアーズ、Albert Speer & Partner GmbH)の作成した資料¹⁸を中心に検証する。

鉄道のリハビリ計画に積極的であったというオバサンジョ

(Obasanjo) 前大統領時代のリハビリ案を検討するためには NRC 発行の *Facts and Figures* が有効である。その資料には異なる計画案による2つの地図が載っていて、オバサンジョ氏が大統領であった頃は、少なくとも2つのリハビリ計画が連邦政府によって発表されていることがわかる。両者相反する部分があるため、各々の特徴を見ていく。

まず一つ目が運輸省によって企画されたもので、ここでは便宜的に「運輸省案」(図 10)と呼ぶことにする。この「運輸省案」は、計画地図に簡略的にしか路線が引かれていないが、ラゴス、ポート・ハーコート、カノの3極以外の周縁部にもあまねく標準機の線路が引かれる予定になっている。

二つ目は NRC の戦略的 25 年計画 (25 Year Strategic Rail Vision) として掲載されている計画地図である。ここでは便宜的に「NRC 案」

17 Nigerian Railway Corporation, *Facts and Figures*, Railway Press. pp.51.

18 AS&P-Albert Speers & Patner GmbH. “Transportation Context Studies for the Metropolitan Area of the Federal Capital City of Abuja: Metropolitan Transport Concept”, 2008.

(図 11、図 12) と呼ぶことにしたい。この計画案は、「運輸省案」に比べると、ラゴス、ポート・ハーコート、カノのナイジェリアの3大都市に重きを置き、この三角形の内部に引かれる線路が多い。つまり周縁部には少ない。

次に2006年以降のリハビリ案を検討するためにはAS&Pの作成した資料が有効である。この資料には2006年に完成したMTP(ナイジェリア交通マスタープラン、Nigeria Transportation Master Plan)(図 13)と呼ばれるリハビリ案(以下、「MTP案」)が掲載されている。「MTP案」は上述した「運輸省案」と「NRC案」を織り交ぜたものとなっている。多くの路線は「NRC案」と共通しており、アブジャへの接続の仕方などが「運輸省案」と共通している。AS&Pの作成した資料によると、ラゴス地区への集中を避けるために、「MTP案」は東部線の役割を強めている。「運輸省案」は、上述したように辺境にまで線路を引く予定になっているが、「MTP案」は西側、東側の国境周辺には引かれる予定になっていない。従って、全体像としては「MTP案」は「NRC案」に近い(図 14)。

「MTP案」を掲載しているAS&Pの作成した資料の発行月が2008年の4月であっても、「MTP案」はオバサンジョ前大統領からヤラド

ウア（Yar'Adua）大統領に変わった2007年5月以前の計画であるため、オバサンジョ氏の政策に見直しをかけていたヤラドゥア氏がこの「MTP案」を支持しているとは必ずしも言えない。

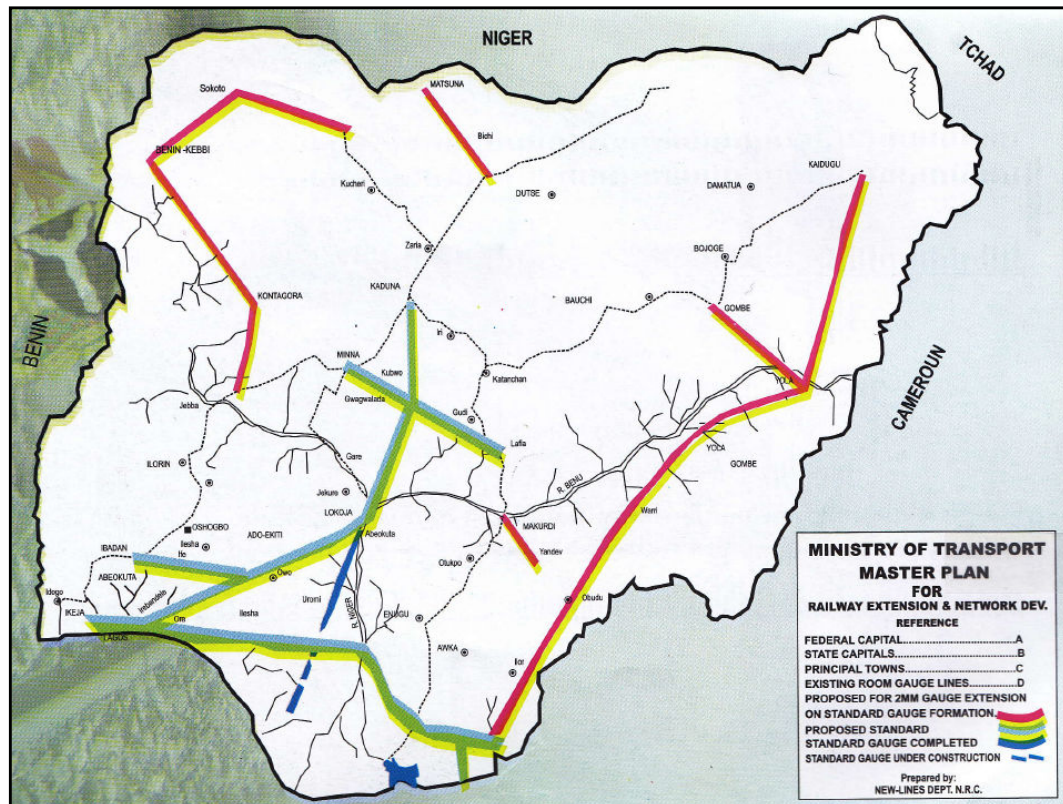


図 10 運輸省案 (Nigerian Railway Corporation, *Facts and Figures*, Railway Press. pp.51.)

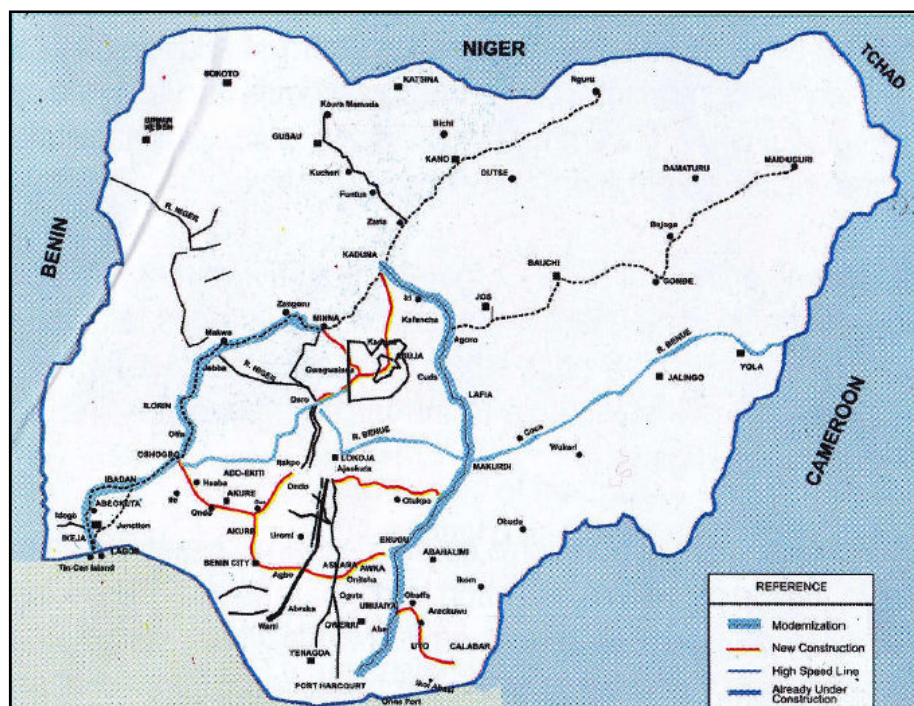


図 11 NRC 案 2015 年までの計画図 (Nigerian Railway Corporation, *Facts and Figures*, Railway Press. pp.7.)

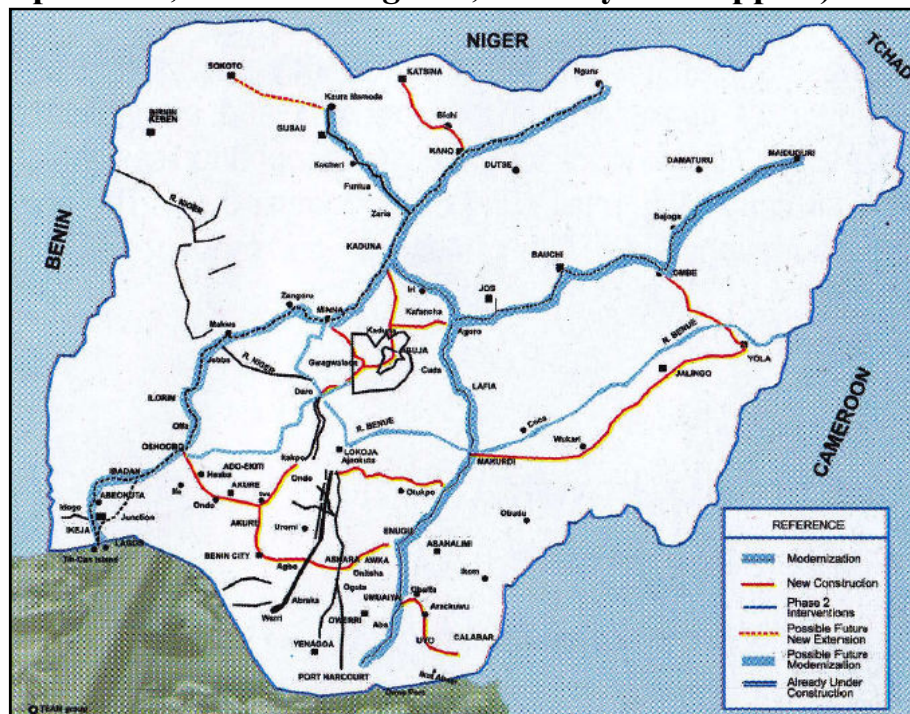


図 12 NRC 案 2027 年までの計画図 (同上)



図 13 MTP 案 (AS&P-Albert Speers & Patner GmbH.

“Transportation Context Studies for the Metropolitan Area of the Federal Capital City of Abuja: Metropolitan Transport Concept”, 2008.)

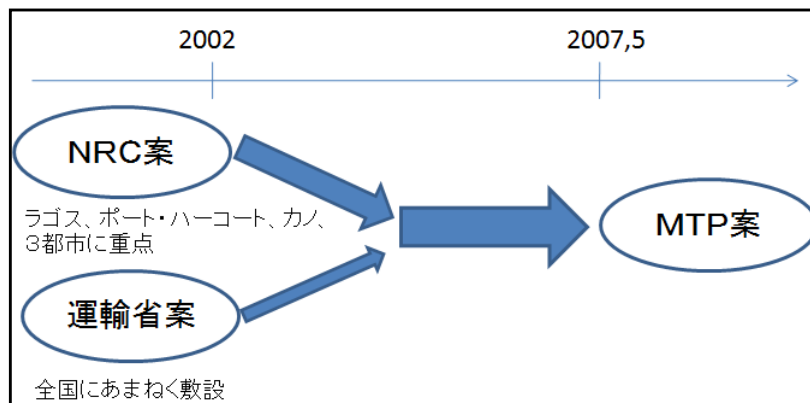


図 14 様々な計画とその変遷

2.3.3.リハビリに携わる民間資本

次にこのリハビリ計画の担い手について触れる。NRC は外国機関

の力を利用したり、民間資金も利用したりして、リハビリ計画を行ってきた。主となるのが中国を中心とした外国機関の力であるが、国内の民間資金に関わる話から最初に述べる。NRC はコンクリートの枕木製造や木材工場、採石場、ガレージ、電波装置、ガスプラント、カドゥナの橋のリハビリとその後のオペレーションといった案件を民間企業に募集をかけている¹⁹。この官民合同（Public Private Partnership、PPP）の動きがどの程度進んでいるのかはわからないが、NRC 職員はインタビューにて小麦粉会社や石油会社から投資の要望はありと発言していた。

2.3.4. リハビリに携わる外国機関 中国を主として

次にリハビリを担う外国機関について述べる。このリハビリ案は各線ごとに異なる外国機関が担っていて、中国の CCECC が西部線、インド資本の GINL（国際社会資本ナイジェリア、Global Infrastructure Nigeria Ltd）が中部線、韓国資本の ポスコ（Pohang Iron and Steel Company、POSCO）が東部線の工事のコンセッションをそれぞれ獲得

19 Nigerian Railway Corporation, *Facts and Figures*, Railway Press. pp.51.

した²⁰。

CCECCは上述したように1995年からのリハビリ計画に関わっている。CCECCとの間に結ばれた2006年10月30日に調印された契約は、以下のような内容である。ラゴスとカノの1315kmの区間の標準機敷設、複線鉄道の施設、一日36便の運行の実現、年間4000万トンの貨物運搬の実現、時速80km走行の実現と113箇所の踏み切りの警報装置導入、ミナ(Minna)とアブジャ間の支線敷設であった。プロジェクトの第一段階の受注金額は83億米ドルに上っており、ナイジェリア政府はリハビリに伴って、中国政府から25億米ドルの融資を受けている²¹。

しかし、この2006年に結ばれた契約どおりにリハビリは順調に進んでいない。2008年10月、ついに工事の一時中断を連邦政府は中国側に伝えている。通告の理由は公表されていない²²。2009年2月にプロジェクトが完全に停止している状況からは復活したが、工事再開の

20 日本貿易振興機構 海外調査部 中東アフリカ課、『アフリカビジネスの現象を追う：産業別レポート：資源開発、鉄道・港湾・航空、自動車、携帯電話』日本貿易振興機構, 2007, pp.36-37.

21 Olori, Toye. Nigeria: “Oil-Hungry China to Help Revamp Railway”. IPS. 2007-02-03. IPS Inter Press Service. <http://ipsnews.net/news.asp?idnews=36432>, (閲覧 2009-06-26)

22 “FG suspends \$3.8b rail contract”. Vanguard. 2008-10-30. Vanguard <http://www.vanguardngr.com/content/view/20573/46>, (閲覧 2009-12-21)

目処は立っていない²³。リハビリ計画に関しては中国の関わる部分については、報道されているが、上述したインドの GINL や韓国のポスコの関わるプロジェクトに関しては殆ど報道されていない。従って、東部線や中部線も進展していないと考えるのが自然ではないだろうか。

2.3.5.閉塞したままの現状

リハビリ・プロジェクトは殆ど進んでおらず、NRC は植民地時代以降、完全に機能不全に陥っているままである。なぜ進まないのか明確な理由はわからない。ただ確実に言えることは、中国側に問題がある可能性もあるが、ナイジェリア側にも確実に問題があるということである。連邦政府からの補助金も 2007 年は 5400 万ナイラ（約 36 万米ドル²⁴）は存在していたが、2008 年度はゼロになったという²⁵。これは政府が鉄道投資に積極的でないことを示している。鉄道再建に向けて積極的な政策が取られたのは、オバサンジョ大統領時代であり、

23“【地元証券診断】中国鉄建：ナイジェリアのプロジェクトが再開へ”. Searchina .2009-02-04 . アジアへの扉サーチナ.

http://news.searchina.ne.jp/disp.cgi?y=2009&d=0204&f=column_0204_008.shtml.(閲覧 2009-02-20)

24 為替レートは 150 ナイラ＝1 米ドル(2010 年 1 月 21 日時点)。以下同様。

25 2008 年 8 月 27 日の NRC 職員に対するインタビューにて

ヤラドゥア大統領になってからは事実上進展していない。

2.4.不安定な連邦政府の政治とNRC

このように、鉄道インフラをはじめとして、その他のインフラも整備されていない最も大きな原因は、ナイジェリアの不安定な政情である。ナイジェリアは独立した1960年以来、政権が長期的に安定することはなかった。独立当初の第一共和制から始まり、軍部支配第一期、第二共和政、軍部支配第二期と何度も政権が交代し、現在は第四共和制である。軍部支配期の間にも度々クーデターが起こった。現在のヤラドゥア大統領は12人目の大統領である²⁶。インフラ整備は、この不安定な政情に振り回されてきた。

ではなぜ、不安定な政情がインフラの未整備を導くのか。上置国境によって境界線が引かれた経緯によって、ナイジェリアには様々な民族コミュニティが存在している。これらの民族コミュニティの利益対立は、植民地政府のもとでは押さえ込まれていたが、独立後、そ

26 落合雄彦、「ナイジェリアにおける軍事政権と個人支配」、佐藤章編『アフリカの「個人支配」再考』調査研究報告書。アジア経済研究所, 2006. pp.87

の対立が表面化した。その利益対立の様相は現在も変わらない。そのような政府の状況においては、大統領をはじめとして、各政治家は、国の利益を代表するのではなく、各コミュニティの利益を代表する。加えて、民主主義システムの制度が整っていないことによって、政治家は私的利益を追求し、賄賂を受け取る。ナイジェリア国民全体の利益を代表する形で、国の政策決定が今までもなされることは難しく、今もその状態は変わっていない。

この政治家の私的利益の追求の仕方が賄賂となって表れるのは、大統領という役職の政治家に関しても、もちろん例外ではない。大統領がオバサンジョ氏からヤラドゥア氏に代わってから、多くの政策が「見直し」という形で止まってしまったことは、これを示す好例である。日本貿易振興機構（JETRO）のラゴス事務所の志釜研作所長は「オバサンジョ氏が、民営化政策など多くの改革に乗り出していた任期終盤には、民間からのお金の流れがあったと推測できる。」とおっしゃっていた²⁷。中国、インド、韓国との間で結ばれた鉄道リハビリ・プロジェクト契約もこの「多くの改革」に含まれると考えられ、オバサン

27 2008年8月27日に日本貿易振興会（JETRO）のラゴス事務所、志釜研作所長インタビューにおいて

ジョ氏という一政治家の私的利益追求の先にあった政策の可能性が高い。その政策を後継の大統領ヤラドゥア氏が見直しをかけている。この見直しの背景には、ヤラドゥア氏の私的利益追求があるのかもしれない。オバサンジョ氏とヤラドゥア氏の掲げる国家政策が、彼らのコミュニティーの利益の追求手段、もしくは私的利益の追求手段になっているとも言える。このように、鉄道の機能不全は、政治家が市民の声を代弁するという政治の機能不全と不安定な政治情勢によって導かれたものである。

2.5. 評価

NRC という組織は実態が非常に掴みづらい機関である。実際に鉄道局に足を運んで、聞き取りや視察を行っても、一体どの程度運行しているのかがわからない程に、NRC についての正確な情報を得ることは難しい。NRC で頂いた資料 *Facts and Figures* には様々な統計や数値が記載されているが、例えば 2002 年から 2003 年にかけて固定資本が 190 億ナイラ（約 1 億 2600 万米ドル）から 760 億ナイラ（5 億 600

万米ドル) へと4倍近くになっている²⁸という事例からも読み取れるように、発行された資料に掲載されている情報でさえも信憑性は低い。このように正確な情報を得ることは極めて困難であるが、少なくとも健全な状況ではなく、リハビリ計画も一向に進まず、今後の展望も暗い状況であることだけは確認できた。

人口、人口密度共に高いナイジェリアでは、鉄道建設の需要は確実に存在するにも関わらず、なぜ現在の悲惨な状況になってしまったのであろうか。上述したように、その原因はナイジェリアの連邦政府の不健全なガバナンスとの関連が大きいと考える。では、この関連についてもう一度歴史的な過程も振り返りながら、まとめてみたい。

アフリカが帝国主義の勢力下に置かれて行く中で、ナイジェリアも大英帝国の支配下に入ることとなった。しかし、西欧列強の勢力争いの中で、多数の民族が存在している地域に上置国境が引かれ、ナイジェリアという国家領域が成立した。20世紀前半から1960年の独立までナイジェリアはイギリスの植民地政府によって、間接統治方式で治められた。植民地時代は、ナイジェリアは植民地政府の管理のもと、本国への原料供給地や製品市場として、ある程度効率的に機能してい

28 Nigerian Railway Corporation, *Facts and Figures*, Railway Press. pp.38.

たとえられる。「Ⅱ、歴史」の節で上述したように、当時ナイジェリアの国営鉄道が機能していたことは、ナイジェリアが植民地としても機能していたことを端的に表した現象である。国内政治においても植民地政府のもとでは、上置国境によって民族が激しく対立する状況は露にならなかった。

しかし、独立後各民族の上にいた植民地政府がいなくなると、国内政治の場において、民族対立が一気に吹き出すようになる。加えて、イギリスは植民地から独立したナイジェリア政府に対して、深い干渉を避ける政策を採った。このように、イギリスが積極的な干渉を行わなかった理由の一つは、独立後は現地に白人がいなかったことである。このイギリスの政策は、独立後の民族対立の激化に、拍車をかける結果となった。1967年から1970年にかけて、ビアフラ戦争という国家が分裂しかける程の戦争を引き起こしたことは、民族対立の激化を示す最たる事例である。この政治情勢の変化は、国家全体に関わるインフラ整備にも大きな影響を与える。こうしてナイジェリアの国家鉄道も、急激に衰退へと向かった。

この国内政治が民族対立の場になっている状況は現状でも変わっていない。大統領という役職でさえも、国家全体の利益拡大を図る役

職というよりは、自分の母体とする民族の利益拡大を図るための役職という色彩が強く、賄賂も一向になくならない状況である。このような状況において、国家レベルでのインフラ、とりわけ国民全体の支持が必要である大規模な鉄道インフラ整備は不可能である。

機能不全に陥っているナイジェリアの国家鉄道が、本稿で取り上げる他のサブサハラ・アフリカの交通インフラと比較して取り上げるべき要素は、独立後の旧宗主国イギリスとの関わり方、そして上置国境で成り立つ国家という空間スケールの二点である。この二点に関して、旧宗主国との観点からは、第4章においてカメルーンの鉄道 Camrail と比較することによって考察を深め、空間スケールという観点からは、第7章において、ラゴスの都市交通とアブジャの都市交通計画と比較することによって考察を深めたい。

第3章. カメルーンの国家鉄道：Camrail

3.1.概説

3.1.1.路線

カメルーンはサブサハラのアフリカ諸国では珍しく鉄道が健全に機能している。ドゥアラ(Douala)、ヤウンデ(Yaoundé)(図 15)、ンガウンデレ(Ngaoundéré)(図 16)の3都市を繋ぐ路線はまさにカメルーンの背骨である。(図 17) 現在旅客鉄道はどの区間も毎日1～3便運行されている²⁹。ヤウンデ・ンガウンデレ間は自動車で2日かかる一方で、鉄道では半日で行けるため重宝されている。貨物便は一日約13本運行されている。内陸国のチャドや中央アフリカ共和国からの荷物もあり、ンガウンデレから沿岸部のドゥアラに至る鉄道路線は中部アフリカ全体の一大流通路である。主に石油製品、木材、綿花、肥料、アル

29 Camrail. Horaires et Tarifs:Horaries & fares, Douala,(brochure).

ミニウム、砂糖などが運ばれる³⁰。



図 15 ヤウンデ駅。ンガウンデレ行きの列車に向かう乗客達



図 16 ンガウンデレ駅。ヤウンデ方面から到着した列車から降りる乗客

駅は全部で 33 個あり、ドゥアラ、ヤウンデ、ンガウンデレの駅が

30 海外鉄道技術協力協会.『最新世界の鉄道』. 2005, pp.311-312

3 大駅である³¹。その中でもドゥアラの駅はとりわけ大きく Camrail の本部もドゥアラにある。カメルーンの政治的中心都市は内陸のヤウンデであるが、経済の中心はカメルーン一番の輸出港を持つドゥアラであり、流通の中心はドゥアラである。これら3大都市を除くと、多く駅は大きな倉庫を備えているだけの駅である。こうした駅の景観は非常に似ている(図 18)。こうした駅は物資の集散地としての役割を果たしている。

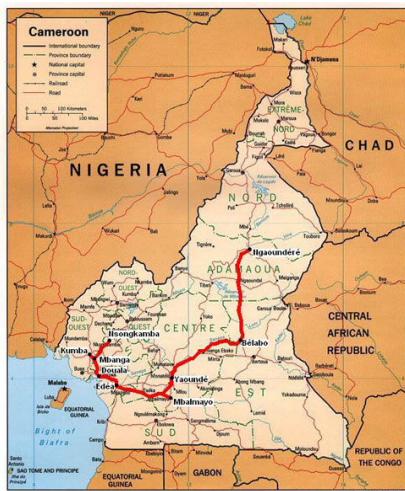


図 17 Camrail 路線図 出典: Camrail,

<http://www.camrail.net/index.html> (閲覧:2009-12-24)

31 Camrail. Horaires et Tarifs: Horaries & fares, Douala, (brochure).



図 18 ヤウンデ・ンガウンデレ区間の駅は、いずれも倉庫を備え、
景観が似ている。

3.1.2.中部アフリカにおけるロジスティックスの中心的存在

他のブラックアフリカ諸国に比べて、海上輸送と内陸輸送の組合せたインターモーダル輸送が、カメルーンでは高度に展開されている。船舶に乗ってきた海運コンテナが、そのまま鉄道に積み替えられ、内陸のターミナルで大型トラックにそのまま運ばれる。そして、内陸部の鉄道駅でトラックに積み替えられ、カメルーン各地や隣国のチャドや中央アフリカ共和国にまで輸送される。2008年9月3日ドゥアラの港湾に訪問した際、港の倉庫に並行して線路が引いてあり、海上輸送との連結性が高いことが確認できた(図 19)。一方、内陸のンガウンデレにおいても、駅の周囲に倉庫への引き込み線が多数存在したり、海運コンテナが多数集積している場所があるなど、内陸部での鉄道輸

送と自動車輸送の連結性の高さも同様に観察することができた（図20）。このように、輸送機関ごとの連結性を高めることは、中部アフリカの流通の中心としての機能、そして周辺地域の覇権を握る国家としての機能をカメルーンが担うためには必要不可欠なことである。



図 19 ドゥアラ港。港内部まで鉄道レールが引かれている。



図 20 内陸ンガウンデレの海運コンテナの集積所

3.1.3.現状の課題

比較的安定的に運行され、重要な機能を果たしているカメルーンの鉄道だが、課題点は存在する。課題は、鉄道サービスのクオリティーに関連する課題と、延長計画に関連する課題の2種類に大きく分類できる。前者の鉄道サービスのクオリティーに関連する課題は中期的な課題と言える一方で、後者の延長計画に関連する課題は長期的な課題と言える。

(i) 鉄道サービス全体のクオリティーに関連する課題

はじめにサービスのクオリティーの低さについて順に具体的に述べる。一つ目はチケット販売システムである。現行では鉄道駅に乗車する日の早い時間から並び、狭い駅舎の中、長蛇の列を並ばなければならない。鉄道会社とのコネクションを持っている旅行会社のCamrailでさえ、実際に駅の切符売り場に並んで切符を確保していた。

二つ目はメンテナンスが充分に行き届いていないことである。線路のメンテナンスや信号サービスのメンテナンスが行き届いていなければ、列車の遅延に繋がる。その結果、徐行することとなったり、駅に停まった際に車両点検をしたりする頻度が高まる。そして、列車の

遅延につながり、定時性に信頼置けなくなるのである。ンガウンデレ地点を拠点とするガイドの話によると、ドゥアラ・ヤウンデから来る列車の到着時間は日によって大幅に遅延することがある。2008年9月6日の夜から7日朝にかけて、ヤウンデからンガウンデレへと向かう夜行列車に乗車した際も、ンガウンデレ到着予定時間は8時半であったが実際に着いたのは11時過ぎで、前日の同じ時間に到着予定の列車は夕方の4時に着いたとのことであった。定時性は交通機関としての信頼を獲得する上で重要である。

三つ目は、垂れ流しトイレである。タンク式の列車は設置コスト、メンテナンス・コストもかかる故、導入されることはまだ先になると考えられるものの、垂れ流された汚物によって、窓を開けることができない、線路周辺的环境への負荷という点でも、改善すべきである。

四つ目は車輻の快適性に関する課題である。1点目としては、列車の廊下や食堂車の床に大量の人が溢れていることである。2人部屋や4人部屋は占有でき、食事も車掌によって運ばれてくるため、部屋の中にいれば問題ないが、トイレに行く際に座り込む人たちを避けながら通行しなければならない、食事を部屋で決められた時間にしか食べることができない、といった制約があり、改善の余地は存在する。他

の課題としても、寝台の質の向上、熱帯地域の鉄道である以上、快適な移動のためにはエアコン設置が挙げられる。

日々定期的に運行されている鉄道としては、他のアフリカの鉄道と比較した場合、十分に評価できるが、より交通機関としての信頼性を高めるためには、このように解決すべき課題も多く存在していることは確かである。こうした現状においては、バックパッカーはさて置き、通常の外国人観光客が利用するような鉄道とは言えない状況である。



図 21 ヤウンデからンガウンデレへ向かう寝台列車の車内。2 人部屋。

(ii) 延長に関連する課題

次に、長期的な課題である延長計画について述べる。北はンガウンデレまでしか線路は存在せず、最北部にあるマルアまでは線路は伸び

ていない。ンガウンデレより北に行くためには、そこから旅客はバスや自家用車に乗り換え、貨物はトラックに積み替えられ、国道1号線を北上しなければならない。仮にマルア（Maroua）まで鉄道が敷設されていた場合の乗換の不要な状況と比較して、現状は周遊性が低い状況である。

カメルーンの北部には、ガルア（Garoua）南部のアランティカ山（Alantika Mountain）にはコマ族（Koma People）という原始的な生活をしている裸族の村や、日本人が描くアフリカのイメージに近い、象やライオン、キリンがいるチャド国境付近のワザ国立公園（Waza National Park）など、観光地として高いポテンシャルを持っている。2008年9月8日に訪問したマルア近郊のマンダラ山地（Mandara Mountain）も絶景であり、観光地としての魅力を持つ。

カメルーンの観光会社カムツアー（Camtour）の社長いわく、このように魅力的な観光資源は北部に存在しているが、カメルーン北部を訪れる観光客は隣国チャドから訪れる観光客より多いという³²。もし、マルアにヤウンデ経由で訪れる観光客が増加すれば、その分外貨の恩

32 2008年9月5日にカメルーンの観光会社カムツアー（Camtour）の社長、ンクエンティ（Mark Nkweni）氏のインタビューにて

恵にも預かれる。更にチャドへの貨物輸送という観点でも十分にメリットが期待できる。このようにカメルーン全体の経済発展を図る上で、マルアまで鉄道を延長して南北の周遊性を図ることは必要であり、カメルーンの経済成長にもつながる。この延長計画に関する問題の原因については、民営化による変化と大きく関わっているため、次節の「Ⅲ 民営化、[1] 公共性の維持」の項で記したい。

3.2. 歴史

3.2.1. 植民地時代

このように健全に機能するカメルーンの鉄道の歴史を振り返る。カメルーンの鉄道ははじめにドイツ植民地政府、その後フランス植民地政府によって作られ、独立後カメルーン政府によって引き継がれた。1905 年よりドゥアラから建設が始まり、1909 年から部分開業、1927 年にヤウンデまでの 294km の区間が完成した。エムバルマヨ (Mbalmayo) までは 1933 年までに 30km の支線が完成している^{33 34}。

33 Republic of Cameroon, Les Atouts Economiques: Bilingual Guide Of Economic Potential. 2007, 187p.

34 海外鉄道技術協力協会. 『最新世界の鉄道』. 2005, pp.311-312

独立後も延長された区間はあるが、主要路線のドゥアラヤウンデ間は植民地政府によって作られた区間である。ナイジェリアなど他のアフリカ植民地と同様に、内陸から本国への輸出品輸送、そして工業製品などの輸入品を内陸部に輸送した。植民地政府下でもかなり鉄道が機能していたことを示す事例がある。1945年のゼネストでは鉄道労働者の活動から大ゼネストへとつながった³⁵。逆説的に言えば、通常の状態において鉄道が機能していたからこそ、影響力があったと言える。

3.2.2.独立後

1960年仏領カメルーンは独立した後も鉄道の延長計画は続く。独立後の1964年から74年にかけてヤウンデからンガウンデレまでの619kmの区間が完成した。ドゥアラからクンバ(Kumba)までの西の103kmの区間も独立後の1964年から69年の間に完成した。現在使われている路線は全て上述の74年までにできたものである。全て狭軌で電化もされていない。しかし1980年代も継続的に投資してきてお

35 王承沢、「カメルーン人民の反帝闘争」岡倉古志郎監訳、『現代アフリカの政治と経済』国際日本協会、1965、pp262.

り、1982 年以降のカメルーン政府の鉄道運営に対する投資額は 700 億 CFA フラン（約 1 億 5000 万米ドル³⁶）に上る³⁷。

3.3.民営化

3.3.1.公共性の維持

IMF と世界銀行の主導で行われた構造調整計画を受けて、1996 年から民営化プロジェクトが始まる。1999 年 4 月から国鉄のレジファーカム（Regifercam）から民間の Camrail へ変わった。ただし国鉄のレジファーカム時代も一定水準以上の運行は行われていたようである。Camrail の職員によると、民営化以前からも、政府から独立した経営を行っていたとのことであった³⁸。彼は民営化前の 1982 年から勤務しているそうだが、給料の支払いが滞ったこともないと発言していた。

民営化によって多少運賃が上がるなどの弊害はあったものの、現在も安定的に鉄道は走っている。民営化される際、上下分離という形式

36 為替レートは 466FCFA = 1 米ドル(2010 年 1 月 21 日時点)

37 Republic of Cameroon, *Les Atouts Economiques : Bilingual Guide of Economic Potencial*. 2007, pp187.

38 2008 年 9 月 5 日の Camrail の広報担当者（役職：Coudinateur d'Exploitation du Centre）のチョゴウエ（Vincent Fakam Tchogoue）氏のインタビューにて

が採用されたことが、民営化後も一定の交通サービスが提供され続けている要因であると考える。上下分離とは、駅舎や線路などの下部構造と、車輛を利用してオペレーションを行う上部構造との2つに分け、両者を別の事業体によって運営する方式である。カメルーンの鉄道民営化においては、下部構造が州政府の所有に留まり、上部構造がCamrailによって担われることとなった。

Camrailは線路等の使用料を政府に対して支払っている。但し、ドゥアラの北に位置するクンバームバンガ（Mbanga）間などの赤字路線に関しては、社会サービスを供給する義務がある州政府が、Camrailに対して補助金を支払っている。このように市場原理では公共性の維持が困難な路線は、州政府が援助して公共性を保つ。Camrailが政府に支払っている使用料と州政府がCamrailに対して払っている補助金の比率に関しては、2008年9月にインタビューした職員に聞いた際、把握していないと答えた。

延長計画については、線路を所有する州政府が主導権を持つ。現在、延長計画を政府は提示しているが、利益優先のCamrailはあまり積極的ではないようだ。延長計画が存在していることは教えてもらったが、その具体的な内容までは教えてもらえなかった。ちなみに、『最新 世

界の鉄道』³⁹によれば「Grand Batanga 港新港建設計画があり、この親港まで 136km の新線建設の計画がある。」と記述されている。グランド・バタンガ（Grand Batanga）とはクリビの近くに建設される港である。ドゥアラ港が水深の問題などで限界に近づきつつある今、新港の建設が必要であり、その候補がクリビであるからと考えられる。また、先述したンガウンデレ・マルア間の延長計画についても、Camrail の積極性は見られないようであった。

一般に民営化されると、鉄道が公共サービスであるという意識は必然的に希薄になるため、如何にして公共性を保つのか、ということがキーポイントとなる。カメルーンの鉄道民営化に際しては、政府が下部構造は所有し、必要に応じて補助金を出すなど、政府が積極的に関与して公共性を保っているが、延長計画など公共サービスの向上を図る政府と利益を重視する民間が対立する局面も存在する。

3.3.2.旧宗主国フランスのプレゼンスとボロレ・グループ

フランスはカメルーンにポリティカル・アドバイザーを派遣するなど、カメルーン政府に大きく関わってきた。そして Camrail にフラン

39 海外鉄道技術協力協会、『最新世界の鉄道』. 2005, pp.311-312

ス資本が入っていることは注目すべきポイントである。アフリカ大陸のロジスティックスのプレイヤーとして大きく名を馳せている会社の一つに、フランス系のボロレ（Bolloré）・グループという会社が存在する。そのグループ会社の一つのボロレ・アフリカ・ロジスティックス（Bolloré Africa Logistics）は、アフリカ各地で輸送事業の多角的経営を行っており、鉄道、倉庫から港湾施設まで、老朽化したアフリカの様々な交通インフラを1980年代から買収して、利益を出してきた⁴⁰。海運会社のSAGAも、ボロレ・グループ傘下の企業である（図22）。今では西アフリカの石油を除く輸出品のうち、80%は、ボロレ・グループが扱い、ボロレ・グループの総売上高100億ドルのうち、20億ドルはアフリカで上げられ、次第に存在感を高めている⁴¹。

40 “Network Effects”, *The Economist*, 2008-10-16

<http://www.economist.com/subscriptions/offer.cfm?campaign=168-XLMT>(閲覧 2009-10-21)

41 同上



図 22 2008 年の巡検では SAGA の高い存在感を感じた

カメルーンの鉄道もその例外ではない。1999 年から 2002 年までは南アフリカ系のコムザール(Comzar)社が Camrail の運営を担い、2002 年からはボロレへと切り替わっている。しかし、もともとボロレ・グループは 1999 年当初からコムザール社の株式を約 20% 保有しており、Camrail の経営には参画していた⁴²。従ってボロレ・グループがより積極的に運営に乗り出したと見ることができる。旧宗主国の企業が植民地の独立後も経済的に大きな影響力を持つ典型的なパターンと言える。旧イギリス植民地のナイジェリアでは、あまりボロレ・グループの存在感を感じることはなく、旧フランス植民地に特化して進出して

42 “Camrail: Une Première Année Faste”. ISTED .2000

<http://www.isted.com/periodiques/interrail/interrail5.pdf/pleincadre5.pdf>. (閲覧 2008-12-20)

いる。

ちなみにボロレ・グループのボロレ会長はフランスのサルコジ大統領に自家用ジェット機や豪華ヨットを提供するなどかなり近い関係にある⁴³。カメルーン政府とそれを裏から支えるフランス政府、そしてフランス大統領と関係の近いボロレ・グループ会長の関係を考えれば、カメルーン政府の行動にはボロレ・グループの利権が絡んでいることは想像に硬くないであろう。

3.4. フランスの強い干渉を受けるカメルーン政府

カメルーンは独立以来、安定した政権が続いた。1960年の独立以来大統領は、アマドゥ・アヒジョ（Ahmadou Ahidjo）大統領、ポール・ビヤ（Paul Biya）大統領の2人だけである。産業は政府主導の発展が図られた。そして、1980年代中頃の経済危機を迎えるに至るまで、政府は国営企業・開発公社という組織を通じて、政府は農業・工業に

43 Andreas, Solaro. “サルコジ氏「豪華旅行について謝罪はしない」”. AFP 通信. 2007-05-09. AFP BB News,
<http://www.afpbb.com/article/politics/2222478/1580168> .(閲覧 2008-12-20)

限らず、広い分野でイニシアチブをとって国家主導の開発を行った⁴⁴。独裁的であったか否かという議論はさておき、安定した長期政権であったことは事実である。

このように政権が安定した1つの要因として考えられるのは、旧宗主国フランスの干渉が強かったことである。フランスはカメルーン以外にも、その周辺に複数の植民地を所有していた。そしてこれらの中
部アフリカの旧フランス植民地では政治的・経済的にフランスの影響力が未だに強い。象徴的な例は CFA フラン圏が成立していることであり、かつてはフランに連動、現在もユーロに連動した通貨を CFA フラン圏諸国は使用している。特にカメルーンは中部アフリカの旧フランス植民地の中で中心的な役割を担ってきた。中部アフリカの CFA フランを管理する中部アフリカ中央銀行がヤウンデに存在していることも、それを物語っている。(図 23)そのカメルーンにおいてインフラが機能して、中部アフリカの中心国として機能することは、旧フランス植民地の多い中部アフリカに影響力を伸ばしたいフランスにとってもメリットがある。現在、アメリカの一極覇権から多極化へと

44 墓田桂. 「構造調整計画以降のカメルーン経済」. 『外務省調査月報』外務省第一国際情報官室. 2000(2)

移行していく中で、EU の覇権の影響下に中部アフリカ諸国を置こうとしているフランスの意図が明確に表れている。多くの政策決定にフランスのポリティカル・アドバイザーが関与している中で、鉄道に関しても、カメルーンには良質なポリティカル・アドバイザーがいたと考えるのが妥当である。フランス系のボロレ・グループによる Camrail の運営は、フランスとカメルーンの密接な関係を暗示している。



図 23 ヤウンデにそびえる中部アフリカの CFA フランの中央銀行

ここで重要なことは、フランスにとっても、自らの覇権下にカメルーンを置くことはメリットがあったが、カメルーンにとってもフランスの干渉を受けるメリットがあったということだ。独立以来、周辺にはクーデターが頻発している国も多かった一方、2 人の大統領しか未だ存在していない長期政権が保たれている一つの要因は、多民族が存

在する国家をうまく纏め上げる良質な政策が存在していたからであろう。フランスは、この政策立案を通して、カメルーンの安定的発展に貢献してきた。

3.5. 評価

カメルーン为国家鉄道は全体としてうまく機能してきたことを示してきた。その原因は旧宗主国がフランスであったこと、そして独立後、カメルーンに長期政権が成立したと関連が大きいと考える。では、この関連についてもう一度歴史的な過程も振り返りながらまとめてみたい。

20世紀前半から1960年の独立までカメルーンはフランスの植民地政府によって、同化主義の政策のもとで治められた。この植民地時代、カメルーンは植民地政府の管理のもと、本国への原料供給地や製品市場として機能していて、鉄道もその役割に貢献するように健全に機能していた。

フランスは植民地の独立後も、独立した植民地の政府に対して、ポリティカル・アドバイザーを政権内部に置き続けたように、強く干渉

し続けた。カメルーンも干渉を受けたことは同様であり、とりわけカメルーンの場合は中部アフリカ地域の中心的機能を担ってきたことで、干渉を強く受ける結果となった。このようにフランス政府のサポートを受けたアマドゥ・アヒジョ大統領は安定した政権を運営し、次のポール・ビヤ政権は現在未だに続いている。独立後約60年経った現在も2人の大統領しか誕生していない状況である。この政権のもとで、ある程度、上置国境による国境確定によって必然的に発生する国内民族対立も抑え込む格好となった。

他のアフリカ諸国同様に、政府内部では賄賂が多く発生し、個人的利益のもとで政府の意思決定がされるケースも存在すると思われる。しかしこのような短期的な意思決定は、長期的な国家戦略を決める上では排除され得る。なぜなら、カメルーンの政権は長期的に安定する基盤があり、政権を存続させて、長期的に国家が発展した方が、結果的に大統領自身も利益を得るからである。

更に長期的な意思決定を促している一つの要因として、フランス政府の強い干渉も挙げられる。ポリティカル・アドバイザーがプロジェクトの計画から実行局面まで管理していると考えられる。カメルーン
の国家鉄道がアフリカの鉄道の水準としては極めて高いパフォーマ

ンスを保つ事に成功したことも、長期的な視線を持つことに成功した事例である。

このように機能しているカメルーンの国家鉄道が、本稿で取り上げる他のサブサハラ・アフリカの交通インフラとして比較する際に、取り上げるべき要素は、独立後の旧宗主国フランスとの関わり方である。この点に関して、次章においてナイジェリアの国家鉄道 NRC と比較することによって考察を深めたい。

第4章. 比較検討(1) NRC と Camrail

4.1.共通点と相違点

NRC も Camrail も運営する鉄道は共に、国にという共通の空間スケールを統合している。そして両国の鉄道インフラは20世紀前半に植民地政府によって建設され、植民地時代健全に機能していたという点でも共通している。しかし、独立後、両者のパフォーマンスは雲泥の差ができるようになった。この差を生み出した要因について、比較する形で確認したい。

4.2.旧宗主国の干渉政策の違い

歴史的に両国の違いを振り返ってみると、ナイジェリアはイギリスから独立し、カメルーンは一部の北部旧英領地域を除き、フランスから独立した。この植民地時代の政策の違いは、独立した旧植民地諸国

との関わり方においても見られる。独立後、イギリス政府は旧植民地政府に対して、政府内部に深く入り込むようなことはしなかった一方、フランスはポリティカル・アドバイザーを派遣するなど強い干渉を行ってきた。

ここで説明するイギリスとフランスの干渉政策は、独立した旧植民地諸国に対する両国の一般的な政策について述べている訳ではなく、あくまでナイジェリアとカメルーンに限定した話であるということ、を、予め断っておく。カメルーンの場合、周辺にも旧フランス植民地が存在しており、フランスは中部アフリカの中心的な役割を持つカメルーンを影響下に置くことによって、中部アフリカ全体に影響力を強めようとしたことが伺える。そのため、フランスはポリティカル・アドバイザーを派遣して、積極的に干渉した。一方、ナイジェリアは周りにフランスの影響が強い旧フランス植民地に囲まれていたこと、そして、ケニアやローデシアのように独立後に農園主などの白人が残らなかったことで、イギリスは干渉に消極的であった。

以下では、この旧宗主国の干渉政策の違いが、独立後の国家鉄道に与えた影響について、2種類に分類して説明したい。まず一つ目の影響は独立後に長期政権が成立したか否かという影響である。そして二

つ目が現在のインフラ建設におけるサポート姿勢の違いという影響である。

4.3.二つの影響

4.3.1.旧植民地政府のインフラ建設への関わり方

両国の政策の違いは現在も明確である。現在のフランスは EU の中心となって、EU の影響力が強い地域を拡大しようとする政策を積極的に採っているのに対して、イギリスは EU のなかでも中心メンバーではなく、EU の影響力の及ぶ地域を拡大しようとはしていない。フランスは中部アフリカにおける EU の影響力を高めるために、中部アフリカの中心的役割を担うカメルーン政府に対し、ポリティカル・アドバイザーの派遣をはじめとして干渉してきた。民営化された Camrail はフランス系資本のボロレによって運営されている。

この英仏の干渉度合いの差は、アフリカ諸国が一つの国家レベルのプロジェクトを、政策立案から実行に至るすべてのプロセスをサポートするか否かという違いにも表れている。そしてその結果として、国家レベルの鉄道パフォーマンスの違いにも差が表れている。フランス

はプロジェクトを実現するためのプランを提供し実行する部分までサポートするのに対して、イギリスの存在感はほとんど感じる事ができない。特に国家鉄道に関してはまったく見られない。中国など他の国が目立っているという状況である。このように、現在においても、旧宗主国と旧植民地の関わり方は、旧宗主国によって傾向が異なる。

加えて、インフラ整備の中でも焦点を鉄道に話を絞った場合、英仏の国際戦略における鉄道の位置づけも異なる。イギリスは鉄道発祥の国として有名であるが、現在世界的に高い競争力の高い鉄道運営会社、車輛製造会社が存在している訳ではない。一方、フランスは車輛製造会社のアルストム社(Alstom)をはじめとして、世界の鉄道市場で競争力を持つフランス企業は多い。ボロレのように鉄道運營業務で高い実績のある会社も存在する。こうした事情が、英仏の鉄道事業に対する積極性の違いとなって表れているとも考えられる。

4.3.2.政権安定度

イギリスとフランスの違いは、前項で述べたように、現在の直接的なアフリカ諸国への干渉の違いとなっても表れている。しかし、アフリカ諸国の独立後にどのような政府が形成されたかという違いにも、

英仏の違いが表れている。そして、この政府の性質の違い、具体的には安定した政権か不安定な政権かという違いが、鉄道などの国家レベルでのインフラ建設の進展に影響を及ぼす。従って、旧宗主国の違いが、鉄道の状況の違いに影響を与えていることになる。

アフリカ諸国は上置国境によって国境が形成され、多数の民族を一つの国家という容器の中に抱え込んでいる。従って、必然的に国内政治の場が民族対立の場になり得るため、如何に民族間の対立を押さえ込み、一つの国家として共通の目標のもとで発展を図っていくかということが重要になる。それでは、カメルーンとナイジェリアについて両国の場合はどうであったろうか。

カメルーンはフランスから独立した後も、政権内部にポリティカル・アドバイザーがフランスから派遣されていたように、政策立案から実行の過程までフランスの影響を受け続けてきた。政策立案能力の勝るフランスがカメルーンの政権に対して積極的な干渉を行ったことによって、一定程度、上置国境によって引き起こされる国内の民族対立を抑え込むことにも成功した。その結果、カメルーンには安定した政権が築かれ、安定した政権が形成された。政権が安定化すると、意思決定において余裕を持てるようになり、時間のかかるインフラ建

設も健全に行われるようになる。

一方、ナイジェリアはイギリスからの干渉をほとんど受けることがなかった。その干渉がなかったことによって、国内政治が民族対立の場へと変わり、ビアフラ戦争の勃発をはじめ三大民族を主とした対立を引き起こした。独立後、幾度とクーデターが発生し、短期政権が代わる代わる登場し、現在もその傾向は変わっていない。その結果、大統領という役職の特権さえも、各民族の利益誘導のために利用されるものとなり、インフラ整備など国家全体の利益を図る長期的な意思決定が行われなくなった。

私が主張したいことは、一般的に長期政権が短期政権より優れている、といったことではなく、アフリカの2つの国を比較した際、クーデターの頻発している国よりは、独裁という側面があったとしても長期的な政権の方が、インフラ建設には成功しているということである。英仏の違いが、独立後の政府自体の政権安定度にも影響を与え、その政権安定度によって長期的な視線を必要とする意思決定がされるか否かという違いを引き起こした。

4.4. 結論

ナイジェリアにおいても植民地期とその直後においては、鉄道は健全に機能していた。しかし独立後著しく衰退した。一方カメルーンにおいては独立後から現在に至るまで鉄道が機能していた。この雲泥の差が生まれた主要な背景は旧宗主国がどのように干渉したのかという違いである。どのような政権が成立したかによって、独立後に成立する政権の特徴も違えば、鉄道への関わり方も変わってくる。現在のナイジェリアとカメルーンの鉄道の発展状況の違いは、独立後の発展にも旧宗主国の影響が表れることを示すのに適した事例である。

	ナイジェリア	カメルーン
運営体	NRC	Camrail
鉄道の機能	停滞	機能
旧宗主国	イギリス	フランス
旧宗主国からの干渉	弱い	強い
旧宗主国の鉄道輸出	消極	積極
政府の政権安定度	不安定	安定

表 2 ナイジェリアとカメルーンの比較

第5章. ラゴスの都市交通：LAMATA

NRC だけを見るとナイジェリアの交通インフラの明るい未来は遙か先であるかのような印象を受けるが、地域レベルで見ると明るい兆しがある。ラゴス州政府によって設立された LAMATA(Lagos Metropolitan Area Transport Authority)は、危機的な状況にあった交通問題の改善に取り組んだ。

5.1.危機的状況の中での LAMATA プロジェクトの発足

5.1.1.ラゴスの都市空間の拡大

ラゴスの人口は、国連の推測では 1950 年 30 万人から、1975 年 189 万人、2000 年に 723 万人に達した⁴⁵。1991 年以降、国勢調査は実施されておらず、予測数値には幅があるが、少なくとも 1000 万人には達

45 United Nation, Urbanization Prospects: the 2007 Revision Population Prospects, <http://esa.un.org/unup/> (閲覧 2010-01-13)

している。このような急激な人口増加を達した一方で、その都市交通は壊滅的な状況に陥った。ラゴスの都市構造はビクトリア島 (Victoria Island)、そしてビクトリア島と大陸の間にあるラゴス島のオフィスビルに職場が集中している。しかし、高級住宅地とスラムを除いて、ほとんどの住宅は大陸にある。そのため、毎朝、大量の人間が大陸からラゴス島、ビクトリア島へ渡り、毎晩、その逆向きの大量の移動が起こる。大陸とラゴス島を結ぶ橋は3本、ラゴス島とビクトリア島を結ぶ橋は2本しかない。その結果、毎朝、毎晩どの橋も異常な渋滞が発生する。これらの橋へと繋がる道はことごとく渋滞し、片道から4時間以上もかけてラゴス市内へと通勤するという人もいたほどであった(図 24)。市内の道路は自動車で溢れかえっており、更に環境対策など一切していない中古車が多く、深刻な大気汚染が発生していた。



図 24 LAMATA のプロジェクト以前の状況。(2008 年 09 月 12 日に LAMATA を訪問した際に提供されたパワーポイント資料)

植民地時代まで遡ると、定期的なバスが走っていたようである。カラバルにあるホテル⁴⁶にて、ラゴス市内の地名が行き先表示として書かれているバスの写真を見つけることができた。しかし、これらのバスはラゴス島やビクトリア島一帯の都心部のみ走っていたと考えられる。なぜなら、当時はラゴスの市街地は島とその周辺部のみであったからだ。19世紀のラゴスの市街地はラゴス島とイド（Ido）島、そして大陸部のエビュート・メッタ地区にまでしか及んでいなかったが、徐々に大陸部にも拡大して行き、特に1950年代以降開発が進んでいる⁴⁷。そして、その拡大と共にラゴスで市民の交通機関としての役割を担うようになったのは、ミニバスやタクシーであった。都心部に限っても、植民地時代に運行されていたバスは、いつしか無くなった。

5.1.2.LAMATA 発足以前から存在する交通機関

都市の拡大に伴い、政府の政策とは関係なく、自生的に様々な交通機関が生まれた。その種類は大きく分けて、ミニバス型とタクシー型

46 The Mirage Hotel

47 端信行、「32.ラゴス Lagos [ナイジェリア]」、藤岡謙二郎、谷岡武雄編、『地図に見る世界の百万都市』朝倉書店、1901、pp138

の2種類に別れる。

(i)ミニバス型

ミニバスは形状によって、モルエ(Molue)(図 25)やダンフォ(Danfo)(図 26)と名称は異なるが、黄色い形をした小型バスが、市民の都市内交通の中心的役割を担うようになっていった。このミニバスはターミナルとなっている場所から乗車したり、走行中のミニバスを捕まえると乗車したりできる乗り合いタクシーのような乗り物である。自家用車を持っていない階層の人たちにとっては重要な交通機関となっていた。これらのミニバスの運営者は、路線免許証など存在せず、自由に営業することができた。これらのミニバスは渋滞に巻き込まれてしまい、全く時間の読めない乗り物となっている。



図 25 ミニバス型のモルエ。

(ii) タクシー型

タクシーは、日本でもみられるような自動車、オカダ(Okada)と呼ばれるバイク(図 26)、ケケ・ナペプ(Keke Napep)と呼ばれるオート三輪(図 27)、3種類に分かれ、個人が行先を運転手に告げれば、任意の場所へと連れて行ってくれる。これら使用目的の差は主に、人数の差である。バイク・タクシーは基本的には2人乗りであるが、場合によっては無理して3人乗車している光景を目にすることもあった。自動車型タクシーとケケ・ナペプはバイク・タクシーなどに比べて安全面では勝る。これらのタクシー型の交通機関は、ミニバスの行かないような行先へ行くなど、ミニバス型交通機関ではカバーしきれない交通需要を拾うものであった。



図 26 バイクタクシーのオカダ(手前)とダンフォ(奥)



図 27 タクシー型のケケ・ナペプ

(iii)無秩序な交通状況

このように役割の異なる交通機関が存在し、様々な交通需要に対応しているものの、全体として管理されている訳ではなく、無秩序な状態に陥っていた。住宅地域からオフィスビルをつなぐ道路は、通勤時間帯において、異様な渋滞が発生し、その渋滞には、比較的小回りの利くバイク・タクシーでさえ、巻き込まれた。ラゴスの交通事情は危機的な状況であった。

この状況は、ラゴスに人々が流入し、人口が急増していく中で、一層深刻化し、交通危機を解消する必要に迫られた。そこで、ラゴス州政府は LAMATA という機関を作り、100 以上の機関に分かれていた交通関連の機関を一元化した。LAMATA は専用レーンを走るバス・

プロジェクトを実行に移し、ライトレール鉄道の建設を軸とした新しいプロジェクトも計画していて、危機の解決に一步踏み出した。

5.2.LAMATA の計画する交通システム

5.2.1.全体像

LAMATA の任務は、一言で言えばラゴスの無秩序かつ危機的な状況を解決することである。2002 年 1 月 13 日にラゴス州政府で可決された法律によって、LAMATA のプロジェクトは始まった。そのために複数の公共交通機関の導入が図られている。その一つとして既に実行に移され始めたのが BRT (Bus Rapid Transit)、そして、計画中のライトレール鉄道(Rail Mass Transit System)、ラゴス湾を渡る水上バスである。これら 3 つの公共交通機関はラゴス郊外からラゴス島に向かう形で運行され、ラゴス島を中心に公共交通機関が扇状に展開されることになる。これらの 3 つの機関は階層性があるわけではなく、各公共交通機関の一つ一つが扇を成す線となり、その扇の線を結ぶように、外縁部を走る環状の BRT のルートも 1 本建設される。これら 3 つの公共交通機関を補足する形で鉄道駅や BRT のバス停の周囲に、フィ

ーダーとしてミニバスを用いて、より多くの人々が BRT・鉄道サービスの便益を享受できるようにする。ラゴス島の一部にはモノレール建設の計画もある。

この中で実際に実行局面に移っているものは BRT のみである。その他のライトレール、水上バスは未だ計画中である。先に未だ計画段階にあるライトレールと水上バスに言及し、その後で実行段階に至っている BRT について詳細に記して、考察を深めたい。

5.2.2 計画中の交通システム

(i) ライトレール

ライトレールは 2011 年の運行開始を目指して、未だ計画中である。この鉄道プロジェクトは、アラブ系のダル・アル・ハンダサ（Dar Al-Handasah）というコンサルタント会社がプランニングした。

運営方法は、全体の統括と固定資産の管理は LAMATA が行なう一方、運営は権利を LAMATA から獲得した民間企業が行ない、インフラ使用料を LAMATA に対して支払う。この関係は、下記で説明している BRT でも同様の運営方式をとっている。

政府が全額出資する鉄道建設費には 6 億米ドルが見込まれている。

今年の末までには建設契約のための国際入札が行なわれる予定であるそうだ。LAMATA の職員は、「企業名を特定することなく国内・国外の鉄道メーカー、建設会社が興味を持っている。」と話していた。しかし、ラゴス大学のババトラ教授は、CCECC が関わっていると述べていた⁴⁸。

ルートは、北に伸びる赤線と西に伸びる青線の2本が計画され、両線共にラゴス島のマリナ(Marina)を終着点とする(図 28)。マリナ駅周辺は、議会や裁判所などの重要行政機関やキングスカレッジ、競馬場などの重要施設があり、鉄道のターミナル駅となるに相応しいラゴス島の中心地である。一日あたり 130 万人の交通需要を見込む赤線は NRC の既存のレールに並行して建設される⁴⁹。一方で一日あたり 50 万人の交通需要を見込む青線は既存の幹線道路に沿って建設され、道路は新たに整備し直される⁵⁰。ラッシュ時の列車の運行間隔 3 分を実現して、輸送力を高める。幹線となる2本以外には、青線の支線としては空港へ繋がる線も計画される。鉄道の運賃は 130 ナイラ（約 0.9 米ドル）となる予定で、同区間のミニバス料金 220 ナイラ(約 1.5 米ド

⁴⁸ 2008 年 9 月 13 日ラゴス大学、地理学部ババトラ教授インタビュー

⁴⁹ Lamata. Agbado – Marina: Rail Mass Transit System (brochure)

⁵⁰ Lamata. Okokomiko –Marina: Rail Mass Transit System (brochure)

ル)よりも大幅に安い。ちなみに車両は冷房車となる予定である。鉄道レールの幅はナイジェリア国営鉄道（NRC）が使用している狭軌の線路（1067mm）でなく、標準軌の線路（1435mm）を用いる予定である。

安定した電力の供給が成されないという制約から、差し当たりはディーゼル車両を採用するが、将来的に電気鉄道に変換できるタイプ（Diesel Multiple Units）の機種を採用する。ただし、ディーゼル鉄道では、勿論排気ガスのために地下を走ることとは出来ないため、地下鉄という選択肢はなくなる。

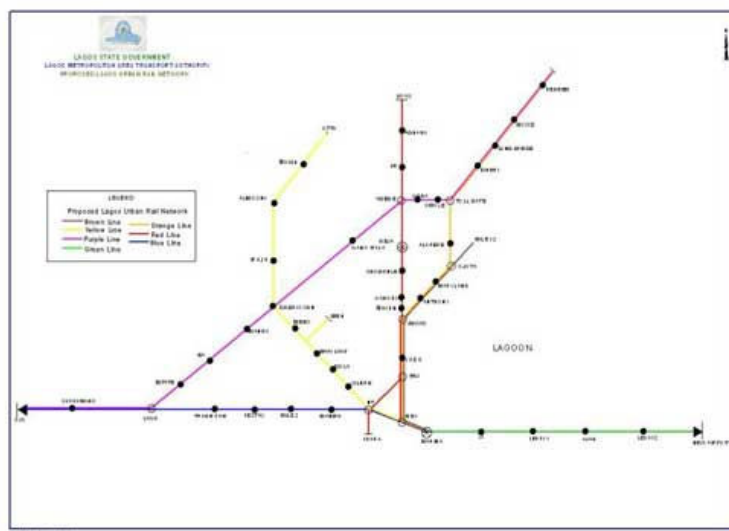


図 28 ライトレールの地図 (LAMATA. “DEVELOPMENT OF FERRY SERVICES IN THE LAGOS METROPOLITAN AREA.

2009. http://www.lamata-ng.com/water_transport.html.(参照 2009-11-26))

(ii) 水上バス

上述した BRT とライトレールの鉄道以外に水上バスが計画されている。現在想定されているルートは、ラゴス湾を走る北側のルートか、バダグリー小湾(Badagry Creek)に沿って行く西側のルートか、どちらかに大別され(図 29)、扇形に形成される計画である LAMATA の交通機関の両端に建設される予定である。この水上バスについては、2008 年9月12日に LAMATA が行ってくださったプレゼンテーションでは、BRT やライトレールに比べるとあまり触れられず、しばらく先の計画のようであるが、アグボイ(Aguboyi)-ケトゥ(Ketu)間の防波堤の整備など、準備は始まっている。BRT やライトレールは、既に使用されている土地の上に、新たな交通機関を引くことで建設され、膨大なコストがかかる一方で、用地買収の必要性の低い海上ルートは手をつけやすい部分である。



図 29 水上バスルート 右：全ての計画線、左：優先度の高い3

ルート(LAMATA. “DEVELOPMENT OF FERRY SERVICES IN THE LAGOS METROPOLITAN AREA. 2009.

http://www.lamata-ng.com/water_transport.html.(参照 2009-11-26))

(iii)各交通機関のつながり

さらに水上バス駅ができれば、鉄道の終着駅であるマリナ駅と結ぶモノレールが計画されている。このモノレールはラゴス島やビクトリア島を通る環状線となる予定だが、技術的な制約も多い。鉄道が完成した場合、既存のミニバスを鉄道駅までの移動手段として路線の再編成を行なう。BRT、ライトレール、水上バスを軸として、相互の連絡性を高めることによって、無秩序に形成されてきたラゴスの交通システムを有機的に組み合わせ、包括的で快適な交通インフラの構築をLAMATA は目指している。

5.3.BRT

5.3.1.BRT の特徴

計画上では、BRT は数ある交通機関の中のうちの一つでしかないが、現在は、LAMATA の実行段階に至っているプロジェクトは BRT のみであり、上記のライトレールと水上バスとは一線を画す。BRT とは、決められたルート専用レーンの上を走り、一定区間ごとにあるバス停に止まっていく種類の交通機関である。専用レーンは、一般車輛の通行が禁止されている。そして、専用レーンが設けられないような区間は、バスは一般車輛の通行する道路と同じ道路を走る。

乗客から見た BRT の主なメリットは、ミニバスでは時間、価格、安全性、乗り心地の4点に大きく分けることができる。

(i)時間

時間に関わるメリットの一つが乗車時間の短縮である。従来のミニバス利用者は二時間の移動が一時間弱に短縮された。そして、時間の予測性も向上したことも重要である。ただし、一般車両と同じ車線を

走る区間では、渋滞に巻き込まれるため、完全には予測することは、BRT 専用ルートが全区間に敷設されない限り、難しい。

(ii) 価格

バス停が2つのゾーンに分けられ、価格はゾーンごとに設定されている。短距離の移動の場合は50 ナイラ(約0.3 米ドル)、中距離の場合は100 ナイラ(約0.7 米ドル)と2段階に設定されている。この価格はミニバスの運賃に比べて、約6割の金額である。例えばマイル12

(Mile12) という地点から CMS という地点までは160 ナイラ(約1.1 米ドル)であるのに対して、BRT では100 ナイラ(約0.7 米ドル)である。ちなみにバイク・タクシーのオカダの運賃は同区間で300 ナイラ (2 米ドル) である。

(iii) 安全性

交通整理を行っている専用レーンを走るため、ミニバスに比べて、安全性が高い。加えて、バス・ドライバーは、訓練を受けているため、安全性の向上に貢献している。交通規制に関しては「5.3.4.BRT を巡る規制」に譲る。

(iv) 快適性

バスの定員は 82 人乗りで、そのうち 36 名は立ち乗りであるが、残りの 46 名は座席が設置されている(図 30)。ミニバスには、何人も詰めて乗車するため、読書などをして長い通勤時間を利用することはできないが、BRT ではその乗り心地は改善される。



図 30 LAMATA のバスの車内

以上は乗客個人にとってのメリットであるが、運営者側、もしくはラゴス市民全体にとってのBRTのメリット・デメリットを存在する。

専用レーンを走るという点では共通するが、線路の上を走る路面電車と比較すると、BRT への理解を深められる。はじめに路面電車のメリットを述べる。路面電車は、固定の線路があることで乗客に安心感

を与える点や、スピードが出せる点、複数の車両を連結できることでより多くの乗客を運べる点が長所である。加えて、動力源がディーゼルでなく、電気であるため、比較的環境負荷が少ない。一方で、BRTシステムの場合、バスはどこからでもバス専用車線に入ることができ、より柔軟に人々を輸送できる点、初期費用が鉄道建設費の10分の1と安い点、従来から人々がバスの利用になれている点、ミニバスやタクシーなど既存の交通インフラと有機的に統合しやすい点、実施までの準備期間が比較的短くて済む点などが長所として挙げられる。

上述のメリットに加え、環境に対する負荷も軽減することが可能である。同じ数の乗客を運ぶミニバスに対して、BRTバスの排出する排気ガスは軽減される。ラゴスは大気汚染の深刻化している都市であり、この環境への配慮も重要である。

5.3.2.BRTの運営システム

(i)運営組織

LAMATAは全体を管理する組織でしかなく、BRTを運営しているのはNURTW(全国道路交通組合, National Union of Road Transport Workers)である。LAMATAは公的な機関であるが、NURTWは民間企

業だ。

LAMATA の役割は、交通システムの管理・規制や、インフラの故障の修理、NURTW やチケット会社、セキュリティー会社など外部委託企業との契約調整及び業務監視である。Camrail の上下分離方式と似ていて、カメルーン政府が果たしていたようなシステム全体の統制と固定資産を整備する役割を果たしている。

一方、実際に運営を行うのは NURTW である。そのうちの一つの組合が NURTW の前身団体はミニバスの運転手組合で、LAMATA のプロジェクトの開始に当たって、運営権を LAMATA から落札した。NURTW には 900 名を超える組合員が参加している。ちなみにこのようなミニバスの運転手組合は複数存在している。NURTW はインフラの使用料として、利益の 1.5% を LAMATA に支払う契約になっている。

LAMATA と NURTW の一体となった運営を強化するために、LAMATA は LUGBUS という組織を作っている。具体的には、バス購入のサポートなどを行っている。

(ii) 職員

運命共同体である LAMATA と NURTW の職員は、LAMATA のイメ

ージカラーの青シャツのユニホームを着ている(図 31)。こうした施策は、LAMATA のプロジェクトを成功させよう、利用者により良いサービスを提供させようという一体感を生み出す。

LAMATA のプロジェクトで働く職員は、LAMATA に属する公務員、NURTW のバス運転手、チケット販売員などがある。中でも、元ミニバスの運転手組合を LAMATA のプロジェクトに組み込んでいる点は興味深い。

発展途上国において、新しい交通インフラを建設する際に一つのポイントになるのが、既存の交通セクター従事者の雇用の問題である。上述したように、ラゴスの交通セクターはミニバス型交通機関とタクシー型交通機関によって近年成り立ってきた。これらの交通機関は、少数の乗客に対して一人の運転手という、極めて労働集約的な産業形態である。一方、新たに建設された BRT は一人の運転手に対して最大 80 名以上の乗客を輸送することができ、効率化される。つまり、一定の交通需要に対して、必要な労働力は減少し、大量の失業の発生を意味することになる。そこで、かつての交通機関従事者を如何に取り込むか、ということがポイントになる。この取り込みに失敗した場合、新しい交通インフラに対して、強力な反対勢力を作りだすことに

なりかねない。持続可能な交通プロジェクトにしていくためには、こうした取り組みが必要である。



図 32 LAMATA のユニホームを着る NURTW の職員

5.3.3.BRT の運営に必要なインフラ

必要なインフラは、基本的に LAMATA が行っている。ただし、バス車輌に関しては、LUGBUS の援助を受けながら、NURTW が整備を進めている。全体の計画作成は、イギリスのコンサルタント会社である ITP（Integrated Transport Planning）社が、6 ヶ月間の調査を行い、実行に移されることとなった。その一環として、コロンビアの首都ボゴタ(Bogotá)、ブラジルのクリチバ(Curitiba)、日本の札幌に視察も行っている。

(i) ルート

運行ルートはラゴス島の CMS という地点からエコ・ブリッジ (Eko Bridge) を渡り本土へ上陸し、ウェスタン通り (Western Road)、イコロドゥ通り (Ikorodu Road) を通り、20 キロほど北の地点のマイル 12 という地区を結ぶ幹線道路である。候補となったルートは9本あったが、結果的にこのルートが選ばれた(図 33、図 34)。その理由としては、主に3つあり、この区間が20キロ強というBRTの運営において適度な距離であったこと、本土からラゴス島へと移動する交通需要が高かったこと、BRT専用レーンを設けるため両側4車線以上の区間が長かったことなどが挙げられる。

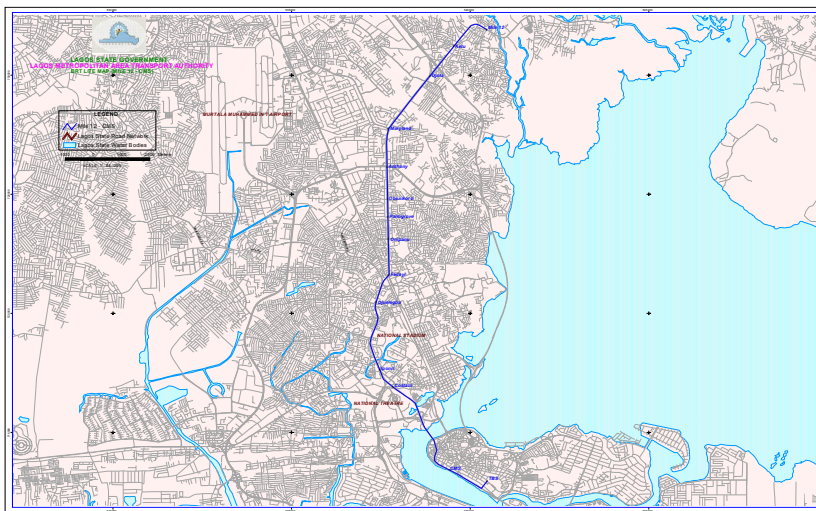


図 33 既に建設された BRT の計画図 (2008 年 09 月 12 日に LAMATA を訪問した際に提供されたパワーポイント資料)

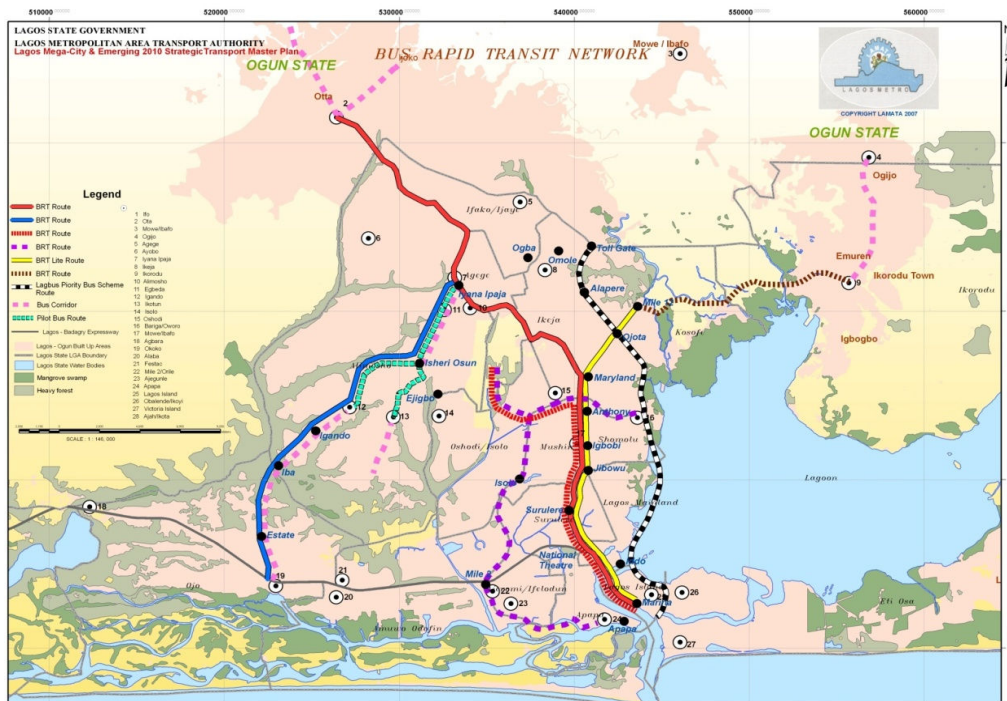


図 34 計画中の BRT の路線図 (同上)

(ii)専用レーン

専用レーンは新しく設置された分離ブロックによって区切られる。

元々3車線の道路の外側一車線を専用レーンに変更する工事が行われた。BRT 専用車線は、事故車両の牽引許可などの例外を除いて、BRT のバス以外の通行は禁止されている(図 35)。こうした交通ルールが遵守されるようにするため、BRT レーン沿いに見張り役が配置されている。

LAMATA のプロジェクト発足以前には、ごく一部の区間にミニバス専用レーンなどが設置されていたが、こうした区間は BRT 用の専

用レーンに補修・転換された。

(iii) バス停

バス停は 500m から 1000m 間隔で設置されている。係員が各バス停に配置され、利用者にチケットを販売する。利用者の列が形成される。

バス停には、雨よけの屋根が設置されている。(図 35)



図 35 専用レーンとバス停。ラゴス島へと渡る橋から離れている専用レーンは空いている。



図 36 バス停には利用者の列が形成される

(iv) バス車輈

LAMATA ではなく、NURTW と LUGBUS が購入している。バス車輈(図 38)は全部で 220 車両体制で、2008 年 3 月時点では 100 台であったが、後に 120 台追加された。融資を受けた NURTW が、最初に 100 台のインド系アスホック・レイランド(Ashok Leyland)社製のバスを購入した。残りの 120 台は、メルセデス社製のマルコポーロ

(Marcopolo) という車種で、NURTW を支援するために LAMATA が設立した機関 LUGBUS が購入し、NURTW にリースしている。このリース契約では、二年間の賃貸後は、バスの所有権が NURTW から LUGBUS に移る制度になっている(図 37)。

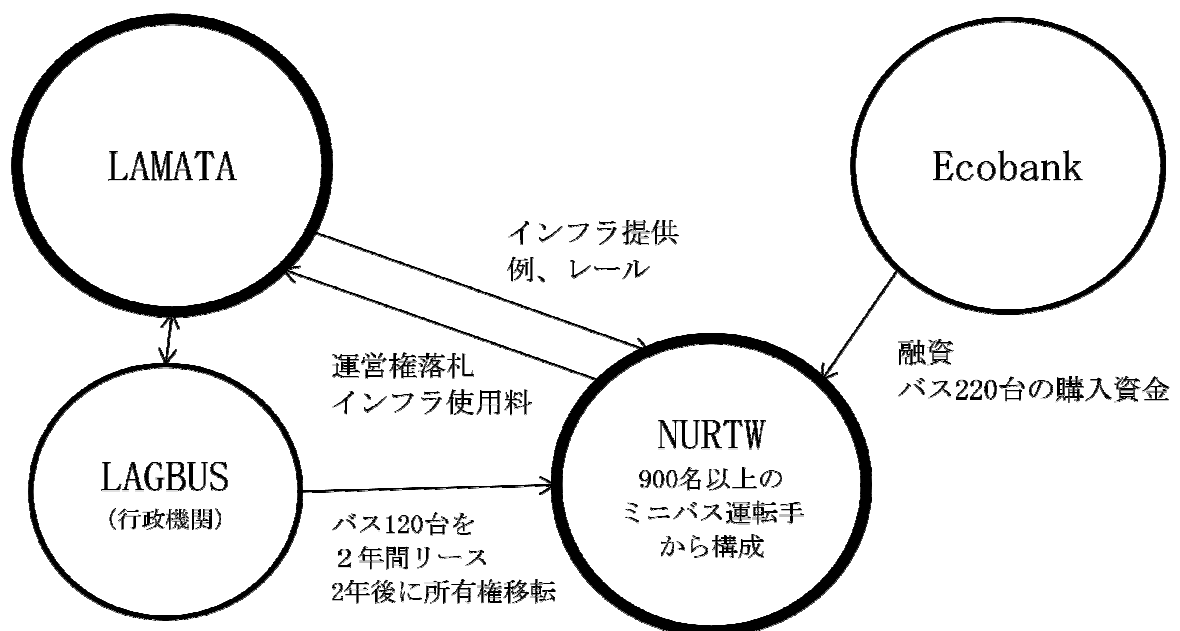


図 37 バス整備を巡る運営体の関係



図 38 BRT のバス車両。いずれのバスも正面の行き先表示には、Nigeria と書かれている。

(v)その他の設備

500～1000 メートル間隔のバス停、終着点、車庫、修理工場などの施設、その他道路照明、フェンス、標識などが BRT の運営のために必要なインフラである。加えて、信号機の設置が現在計画されている。バスと信号機が電波で交信できるような高度な信号システムを導入したいという意欲もあるようであった。しかし、ラゴスは電力供給が不安定であるため、太陽光発電装置を設置する必要もあり、実現へのハードルはかなり高いようである。BRT システムを優先させる許可は、既に交通当局から得ているため、現在のところは、交通整理官が主導

で BRT のバス車両を優先させて運行している。

(vi) インフラ整備の際の資金調達

BRT に関わるインフラ建設の費用 3500 万米ドルは、ラゴス州政府の予算から拠出された。一方で民営の運営機関である NURTW はナイジェリア資本の有力銀行であるエコバンクからの融資を受けている。LAMATA を訪問した際も、エコバンクの行員がミーティングに参加していたことから、エコバンクの積極性を充分に感じとることができた。融資における利子率は、Libor+4% で、完済までは、NURTW が融資資金によって購入したバスが担保となっている。LAMATA のプロジェクトは好調であり、エコバンクからの出向者は、返済に関しては非常に楽観視していて、2008 年 9 月時点では、「2009 年の 8 月には完済する予定」だと述べていた。BRT の一部のバス車両の側面にはエコバンクのロゴが入っている。



図 39 BRT のバスの側面に入るエコバンクのロゴ

5.3.4.BRT を巡る規制

BRT の実現は様々な規制、またはルールを作ることを意味する。乗客の視点から言えば、今までは道を走っているミニバスを乗りたいときに捕まえ、乗車していた。しかし BRT バスを利用するためには、特定のバス停に行き、チケットを係員から購入、そして列に並んでバスに乗車する。BRT の利用者以外の視点から言えば、特別なレーンが設置されたことで、一般車の進入が禁止された。LAMATA のプロジェクトを巡る規制違反に対しては、処罰が定められ、一元的に交通警察の LASTMA(ラゴス交通管理局、Lagos Traffic Management Authority) が管理する。運営者の視点から言っても、以前までは特別の免許は必要なく、ミニバスを営業することができた。しかし、BRT の運転手は

運営機関によって雇われなければ、運転手になることはできない。このように規制を作り、新しい秩序を生み出すことによって、全体としての生産性向上を図っている。

5.3.5.BRTの実績と課題

BRTは現在のところ高い実績を挙げている。LAMATAの提供しているデータを参考にすれば、一日当たり平均14万人が利用し、2008年3月の創業から7月までの間に累計1071万8860人の乗客を輸送した。3月は80万人、4月は2908万人、5月は3465万人、6月は3545万人となっており、月ごとに増加している。

多くのプロジェクトが計画段階で止まったままで、実行段階に至らない中で、かなり高いパフォーマンスを挙げているLAMATAであるが、直面する課題もある。課題は大きくルール違反に対する対応と利用時間の短縮に分けることができる。

(i)ルール違反に対する対応

まず乗客のルール違反としてバスに並ぶ列を無視したり、支払い料金以上の乗り越し乗車、チケット偽造をしたりする例があげられる。

こうした課題に対しては、マナーを遵守するよう促したり、チケットの制度を高めることによって、解決の道がある。

次いで、乗客以外のルール違反としては、BRT の専用レーンを巡る問題である。専用レーンには、バス以外の進入が禁止されているが、分離ブロックが設置されていない区間での一般車などの進入が後を断たない。この他にも、路上で商品を売る者達が荷車をレーン上に置いたりするなど、運行が妨げられる場合もある。乗客以外にも、交通規制を徹底し、遵守させるための工夫が必要である。

これに加え、分離ブロックが外されるといった妨害も発生している。この種の恣意的な妨害行為の発生は LAMATA のプロジェクトに対して、反対勢力が存在することを意味している。長期的な根本的な解決のためには、こうした反対勢力を取り込んでいくことが必要である。

(ii) 利用時間の短縮

移動のために必要な時間は、大幅に短縮したが、まだ改善点が多い。現在、バス停での待ち時間は 10 分で、バスの平均速度も 30km に留まっている。しかし、この問題は非常に根の深い問題であり、そのボトルネックは、ラゴス島へと渡る橋で発生する慢性的な渋滞である。

現在の LAMATA の BRT システムの問題点は、大陸からラゴス島に渡る橋に BRT の専用レーンができておらず、一般車線を走るために、BRT のバスもほぼ確実に渋滞に巻き込まれることである。従って橋を渡る時間は、一般車輛と変わらず、25 分ほどかかる。橋の近くの BRT レーンがなくなり、一般車線に割り込むために並ぶ BRT のバス車両が 10 台程列を成しているのである。つまり、橋までは BRT を利用すれば比較的短時間で来ることができるが、肝心の橋は相変わらず時間がかかってしまうのである。このように橋がボトルネックとなり、渋滞が発生すると、バスの便数を増やすことができない。その結果、バス停で形成される平均待ち時間も平均時速も改善することはできない



図 40 ラッシュ時、ラゴス島へ向かう橋の手前では必ず渋滞が起
こる。

しかし、橋の問題を解決するためのハードルは高い。なぜなら、LAMATA のプロジェクトが民主主義が機能して遂行された結果、橋を建設する事ができないという、ある種、逆説的な減少が発生しているからだ。たとえ民主主義に伴っていたとしても、そこには正の面と負の面が存在する。

まず正の一面から見てみる。LAMATA のプロジェクトが本格的に軌道に乗り始めた大きな要因は、ラゴスの交通が危機的状況に陥ってしまったことである。そのために、市民の要請を受けた政治家が、プロジェクトの実現に向けて動きだした。このように市民の要請が政治家に伝わった点は、民主主義が機能していないとされるアフリカ諸国において、この点は高く評価されるべきである。

しかし、プロジェクトの実現において負の一面も観察することができる。それは大陸からラゴス島へと渡る橋の渋滞問題がなんら解決されなかった点に、関連している。この橋を巡る議論においては、大きく分けて3つの選択肢があり、その一つが(1)新しい橋の建設、もう一つが(2)既存の橋にBRT専用レーンの建設、そして、(3)BRTで用いるバスの一般道路通行である。(1)新しい橋を建設するという案は、長い時間と重い財政負担がかかるために却下された。そして、(2)橋

に BRT 専用レーンを設けるという案は、橋には二車線しかなかったために、一車線を BRT が独占することに大きな抗議が一般市民から寄せられ、却下された。そこで残った選択肢である、(3)BRT で用いるバスの一般道通行という案が選ばれた。その結果ボトルネックとなる橋周辺部の渋滞解決には至らず、BRT のバスは橋で渋滞に巻き込まれることになった。

とはいえ、新しい橋はいずれ必ず必要になる。つまり民主主義の決定メカニズムの中で、長期的な意思決定はなされなかったことになる。数年後の選挙で票集めをしなければいけない政治家には、なかなか長期的な判断は難しいのであろう。ラゴスの都市交通プロジェクトは民主主義が機能することで出発したが、それと同時に定期的に選挙のある民主主義におけるマイナスの一面を露呈させている、ラゴスの都市交通プロジェクトの事例は政策的な選択が民主主義の政治システムと密接にかかわっている点で興味深い。

5.4. 評価

5.4.1. 高い実行力

実際に BRT のバスの運行にまで漕ぎ着け、多少は渋滞が緩和され

た点は、計画で終わっていないという点で、特にナイジェリアにおいては非常に評価できる交通機関である。2008年度の西アフリカ巡検では、ラゴス東部のレッキ自由貿易地区(Lekki Free Trade Zone)(図 41)やカラバルのティナパ(Tinapa)ビジネス・レジュー複合施設建設プロジェクトなど、複数の新規プロジェクトを視察した。レッキ自由貿易開発地区は、順調な発展をイメージさせるホームページとは裏腹に、広大な土地がさらけにされているだけであった。ティナパ・プロジェクトも、総合的な施設を計画し、ハコモノが完成した所でプロジェクトは止まっており、計画実現の目処は立っていなかった。しかし、レッキは机上の計画だけで、更地ができただけであったし、ティナパは建物や用地の開発は行っているものの、テナントがほとんど入っていないなど、多くの場合、計画の半ばにて、プロジェクトが中断しているケースが多かった。従って、多くのナイジェリアのプロジェクトの中で LAMATA プロジェクトは、例外的に成功に向かって前進しているプロジェクトであり、実現力は高く評価することができる。



図 41 工事が中断している Lekki 自由貿易地区の様子。

5.4.2. プロジェクトを動かす民主主義

この LAMATA のプロジェクトは様々な点で興味深い。まずはじめに興味深い点は、民主主義が機能したことによってプロジェクトが始動したことである。橋に BRT のレーンを設置するか否かという部分に表れているように、民主主義が機能して、LAMATA のプロジェクトは始まった。この事例のように民主主義が機能する事例は、ナイジェリアでは非常に珍しい。上置国境によって作られた国であるために、国というスケールの中では、常に民族対立の可能性を孕んでいる。しかし、州というスケールにおいては、民族対立化することが少なく、利害関係は一致しやすい。その結果、政治家は次期選挙での当選のためには、地域に密着した政策を取らなければならない。こ

の市民の賛成を取り込んで行かなければならないのはmプロジェクトの進行中も同様である。

加えて、民主主義のような、多数決の世界では、有権者の意見が均等に別れるよりも、一つの意見に大部分の有権者が賛同した時の方が、圧倒的に、推進力を持つようになる。従って、交通渋滞が危機的な状況に陥って、一刻も早い改善策が求められたという状況も、ラゴスという都市に民主主義を機能させる上で追い風となった。

5.4.3.ポスト・ネオリベラリズム

2つ目に興味深い点は、ポスト・ネオリベラリズム(以下、ポスト・ネオリベ)的な性質である。ネオリベラリズムが破綻した金融危機以後の世界において、LAMATAはそのオルタナティブに対するヒントを与えてくれている。また、ネオリベラリズム以前のレジームである政府が主導的役割を担って財政負担を行っていたフォーディズムと比較しても、LAMATAは異なるという点でも興味深い。LAMATAのが提示するオルタナティブには、2つのキーワードが存在する。一つは「自由から規制へ」、もう一つは「競争から共生へ」である。

(i) 「自由から規制へ」

「5.3.4.BRT を巡る規制」で述べたように、交通機関の利用者にも、交通機関の運営者にも、そして利用者ではない市民にとっても、なんらかのルールや規制が課されることとなった。しかし、乗車時間の短縮に見られるように、都市全体としては生産性が上がっている。従って、各人が自由に利益最大化を図るよりは、適切な規制を作り、全体の生産性が上がることによって、結果的に、個々人にとってもより多くの利益を享受できることを意味している。

ラゴスの交通セクターは、LAMATA のプロジェクト以前まで、各人が自由に参入でき、自由に退出できるという、完全市場とでも言うべき状況であった。しかし、このような状況では過当競争による供給過剰を引き起こしかねない。黄色いミニバスは町中に溢れ、異常な渋滞を引き起こす等の外部不経済も発生した。そこで LAMATA は BRT という制度を作り、規制作りを行なった。LAMATA のプロジェクトの大枠には「自由から規制へ」という流れを見出すことができる。

(ii) 「競争から共生へ」

LAMATA のプロジェクトは、そのプロジェクトによって本来排除

される人たちをも取り込む戦略が取られている。その戦略とは交通需要が減り、あぶれる形となるミニバスの運転手を運営の中に取り込んだことである。BRTのように、新たな交通プロジェクトを始めるにあたり、新たな会社を作って運営を当たらせることや、ネオリベ的に国際入札にかけて欧米企業を参入させるなどの選択肢も考えられるが、LAMATAは、これら運転手に協調を呼びかけ、希望者に対してバス運転手の訓練を与え、これらのものをBRTバスの運転手として採用し、共生の道を選んでいる。

一般にネオリベリズムというのは、全ての人たちを競争に巻き込ませ、競争に敗れた人たちを自己責任という名の下に放置する。このやり方はネオリベリズムのパラドックスという状況を引き起こす。ネオリベリズムのパラドックスとは、競争によって生まれた経済格差によって敗者となった人たちが多数派となり、民主主義的な政治システムでネオリベリズムを否定するような政権が選ばれることである。つまり、ネオリベリズムを維持するためには全てを競争原理に浸してしまえば、それを否定する流れを起こすことになってしまう。

この共生を図る方策によって、BRTとミニバスの競合関係から生ま

れる摩擦を解消することができ、政治家も運転手・地元民の得票を得ることができる。ナイジェリアにおいては、現に専用レーンへの一般車輛の侵入、BRT レーンを分離するためのブロックの恣意的な撤去など、指示を得られなければ、反対者達が暴力的な反抗に及ぶケースが存在する以上、幅広い市民から指示を得なければ、新しいシステムは社会に持続的に需要されにくくなる。BRT という新たな行政サービスが持続的に社会に受容されるためにも、こうした共生の方策が重要となる。

LAMATA の場合、州という空間スケールであることによって、地域に密着した政策を取る必要がある。その結果、ラゴス市民全体を取り込むために、民主主義という形で民意が吸収され、一部の人々のみ利益を享受できるような仕組みではなく、全体として共生をはかるような政策が取られた。危機的な状況に陥ったことで、民意がより明確になったことも、このプロジェクトを前進させた一因である。交通状況の危機的な状況の解消という民意のために、LAMATA という特別組織が作られた。その政策は、結果としてポスト・ネオリベリズム的な要素を含むこととなった。規制を作り、政治家がリーダーシップをとって地域全体の生産性の向上を図る、そして、市民はその政府

を支持するという正の循環が起こるのである。

第6章. アブジャの交通計画

6.1.新首都の建設と都市計画

1991年ラゴスよりアブジャに遷都された。それまで政治・経済の中心地であったラゴスへの過度な集中を回避することが背景であった。ナイジェリアの3大民族である、南東部に住むキリスト教系のイボ族、南西部に住むヨルバ族、北部のイスラム系ハウサ＝フラニ族のバランスを取るために、平行四辺形の形をした国土の中心部に新首都が建設された。それまで都市のなかった土地に建設された完全な人口都市であり、一から首都としてのインフラ構築が図られた。現在もその建設は途中段階で、計画中である。以下では、アブジャの都市管理局を訪問して得ることが出来た情報をもとに、交通インフラに絞って、記述する。

6.2.交通インフラ計画

2008年8月29日に訪問した都市管理局はアブジャ近郊の衛星都市とアブジャを結ぶ交通インフラ、そして都市内部を結ぶ交通インフラまで幅広く扱っている。ここではドイツのコンサルタント会社AS&Pが作成した2008年4月に報告書⁵¹で発表されたプロジェクト案を紹介する。

このプロジェクト案は4つの交通機関の階層からなるものである。1番上がナイジェリアの鉄道、2番目が衛星都市を結ぶヘビーレールの通勤鉄道、3番目が都市内部を結ぶライトレール、そして4番目がバス交通システムとなっている。アブジャの都市管理局の権限は2番目の通勤鉄道より下の交通機関に対して権限を持っている。

NRC									
	通勤鉄道								
	バス	バス	MTS			MTS			
				バス	バス	バス	バス	バス	
ラゴス等	近郊衛星都市		空港	ブーメラン状のアブジャ市街地					

連邦首都地区＝アブジャの都市管理局の管轄

図 42 階層性を持ったアブジャの都市交通

51 AS&P-Albert Speers & Patner GmbH. Transportation Context Studies for the Metropolitan Area of the Federal Capital City of Abuja: Metropolitan Transport Concept, 2008.

(i) 都市間交通—NRC、通勤鉄道

アブジャの交通計画は行政機関が集中するセントラル・エリアを中心に南北に各々30km 前後に伸びたブーメラン状の都市構造で、そのブーメランの周囲には衛星都市が点在して建設される計画が作られている(図 43)。例えばセントラル・エリアから西南西 45km に位置するグワグワラダ (Gwagwalada)、西北西 35km に位置するスレジャ (Suleja)、北西 30km に位置するブワリ (Bwari)などの衛星都市が存在し、空港は西北西 26km のところに位置する。ただし、これらの計画都市はまだ建設されておらず、計画に止まっている。むしろ計画に沿っていない形で、スラムが形成されていることを現地で確認することができた。

アブジャの鉄道駅はブーメラン状に計画される市街地の中心部(図 44)に作られ、アブジャの都市管理局はこれらの衛星都市や空港に通勤鉄道を結ぶことを計画している。第2章で扱った、現状は機能していないが、高次の交通機関である NRC の鉄道ネットワークと、通勤鉄道を結合させ、ナイジェリア全体にアクセスできるネットワークを計画している。ラゴスーカノ線にミナとカドゥナで接続、ポート・ハ

ーコートーカノ線にはラフィア (Lafia) で接続、アジャオクターワリ線にはバロ(Baro)からの接続が予定されている。

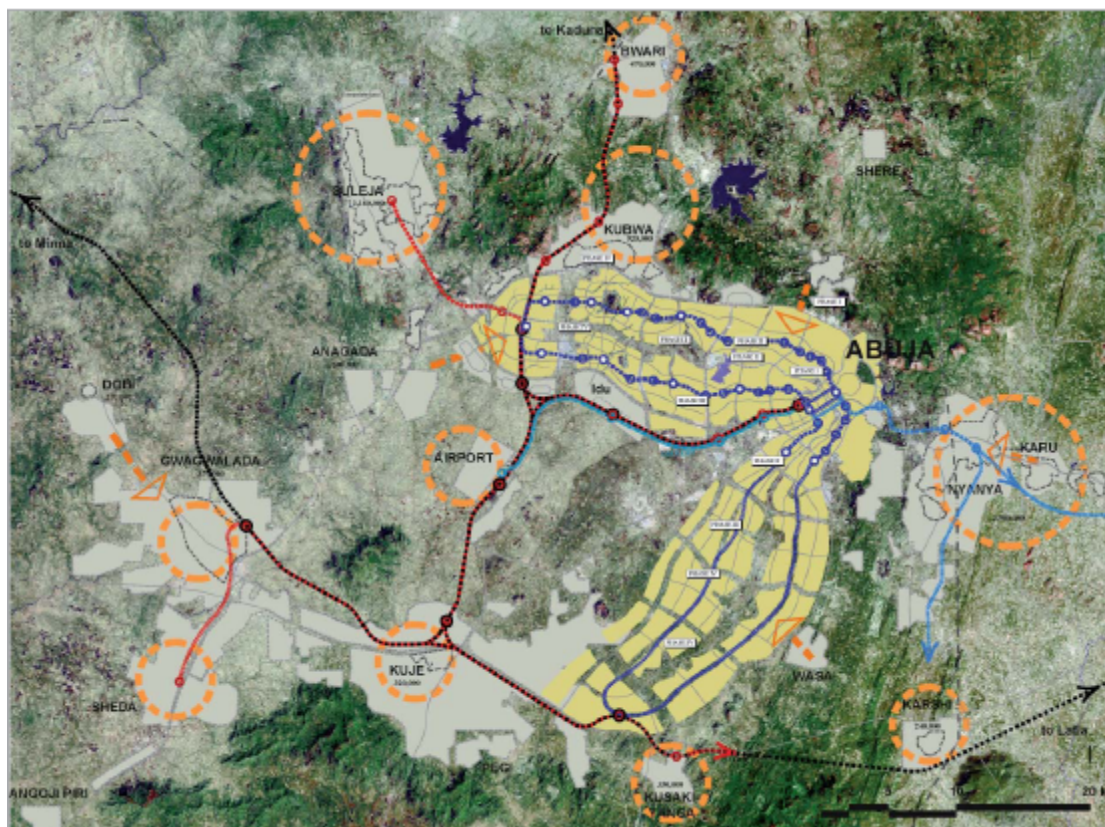


図 43 鉄道とアブジャの市街地図 (AS&P-Albert Speers & Patner GmbH. “Transportation Context Studies for the Metropolitan Area of the Federal Capital City of Abuja: Metropolitan Transport Concept”, 2008. pp.16)

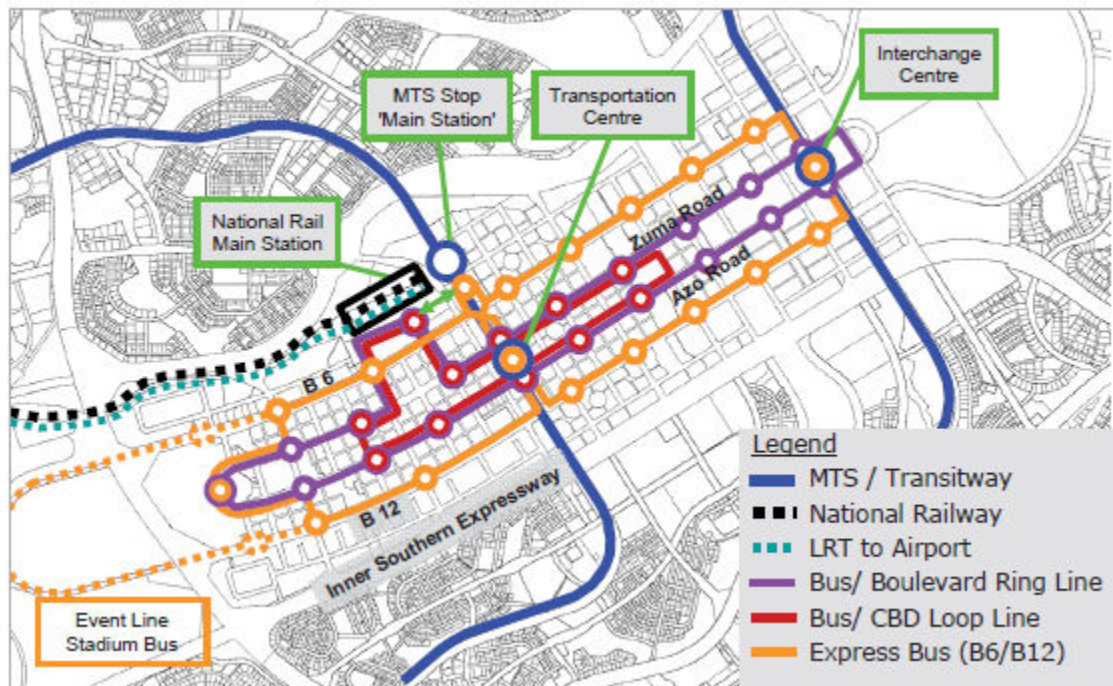


図 44 ブーメラン状のアブジャの市街地の中心部 (同上、pp.36)

(ii) 都市内部を結ぶ交通—MTS

ブーメラン状のアブジャの都市内部の交通機関に関しては MTS と呼ばれるライトレールの建設が計画されている(図 45)。ヘビーレールのアブジャの鉄道駅では乗り換えができ、アブジャの市街地内部では MTS を利用して移動する。この MTS はブーメランの両翼に各々外側と内側に 2 本の筋を通す形で建設される。加えて空港や東に 10km 離れた衛星都市であるニャニャ(Nyanya)にも接続される予定である。都心部では地下鉄となる計画であり、アブジャの交通計画の目玉となっている



図 45 MTS の路線図 (同上、pp.24)

(iii)都市内部を結ぶ交通—バス

アブジャの市街地内部ではMTSの駅と各場所を結ぶ役割を担う(図46)。一部ではMTSのレールに沿ってバスを走らせ、乗り換えを便利にさせる。アブジャ市街地のみならず、各衛星都市でも運行される予定で、各衛星都市の鉄道駅と各地域を結ぶ役割を担う。



図 46 フィーダーとしての機能を持つバスのイメージ (同上、pp.37)

6.3.評価

以上のマスタープランは、都市間交通を担う通勤鉄道、アブジャの市街地内部を移動する MTS、MTS の駅から近接する地域を結ぶバス、と階層を成しながら、相互補完的な役割を担っている。ただし上述の全てのマスタープランはまだ全て計画段階で、実行段階には至っていない。現状アブジャにはミニバスなど自生的に営業されている交通機関しか存在せず、行政機関によって管理された公共交通機関が一つもないという状況である。実際に市内を観察してみると、計画通りに進むどころか、想定外の自体が発生していることは、計画進行段階ながら確認できた。郊外にはスラムが形成され、その居住者達はミニ

バスで市内へと通っている。こうしたミニバスなどに交通機関の発展を頼ったまま、都市が成長した場合、ラゴスで生じたような危機的な状況になりかねない。今後アブジャが大量の人口を支えうる効率的な都市に成長していくためには、これらの明確なビジョンを持ったマスタープランを机上の空論のまま終わらせてしまうのではなく、プランの実現が一刻も早く求められる。

第7章. 比較検討(2)

NRC、LAMATA とアブジャ交通計画

7.1. 共通点と相違点

ナイジェリアの国家鉄道とラゴスの都市交通、アブジャの交通計画を比較する。国家鉄道は NRC のもとで全く機能せず、将来発展した姿を想像し難い一方、ラゴスの都市交通は LAMATA のリーダーシップのもとで着実に計画に向かって前進し、BRT プロジェクトを実現してきていて、将来性が高い。そして、アブジャの交通計画は、NRC のように完全に衰退しきった状態にあるわけではなく、何もない状況であり、今後プランが実現されるかは未知数である。

では、これらのパフォーマンスに差異を与えているものは一体何であらうか。これら3つの交通機関が民間資本を利用したスキームであったとしても、全体のプランニングに責任を持つのは、政府機関である。従って、各政府機関のパフォーマンスの差異を考えるためには、

これらの政府機関に対して、民主主義がいかに機能しているかを考えなければならない。そこで、民主主義がどのように各政府機関に機能しているのか、という観点から、2つの軸で3つの公共インフラを比較したい。まず1つ目の軸は民主主義が働く空間スケールである。つまり国か州か。そして2つ目の軸は、交通状況の危機的状況が顕在化したか否かである。以下この2つの軸で3つの公共インフラを比較する。

7.2.空間スケール

NRC は連邦政府の下にある機関、LAMATA はラゴスの州政府の一機関、アブジャの交通計画は連邦首都地区政府の一機関である。ラゴス州も連邦首都地区も、州の中でラゴスとアブジャという都市部が占める位置付けが、その他の州都に比べて極めて大きい。そのため、ラゴスまたはアブジャの都市自体の利害関係と州の利害関係が非常に一致しやすいと考えられる。

交通インフラを整備するためには、大部分の市民からの指示を得る必要がある。普段の生活により密着している都市内交通の方が、都市

間交通よりも、高い割合の市民の指示を得やすいのではないだろうか。州という空間スケールでうまく機能している事例として、交通インフラではなく、電力インフラに関する事例が存在する。全国的に深刻な状況にある電力不足問題を、州という空間スケールでカノ州は独自に解決する事例を巡検で目にした。このようにラゴスやアブジャといった、一つの州という空間スケールの方が、幅広い市民の賛成を得ることが容易で、プロジェクトを実行しやすいと考えられる。

一方、国というスケールで考えた場合、特にナイジェリアという国は、歴史的にも地域ごとに頻繁に利害対立してきた。イボ、ヨルバ、ハウサ・フラニの3大民族を中心に様々な民族が拮抗した状況が続いてきて、1967年から70年に国が分裂しかける程のビアフラ内戦も起こっている。特に交通インフラの整備は、その交通機関が建設される場所は結節点となるし、できなかった場所が周縁となり、地域格差を拡大、生産するものになりかねない。ましてや鉄道というものは巨大な財政的負担がかかるために、全国あまねく引くというのは無理である。従って、ナイジェリアという空間スケールでは鉄道を構築する原動力となるような、国全体の幅広い指示を得ることが非常に難しい。仮に計画が存在したとしても、必ず反対する地域が存在する。その結

果、民族対立の場となる国レベルの政治において、鉄道計画はアジェンダとしてそもそも取り上げられにくく、実際に実現して行くことは大変難しい。その点で国より州の方が、推進力を持って交通インフラの整備に取り組みやすいのではないだろうか。

7.3.危機的状况迎えたか否か

民主主義において、ある政策を強力に推進する上では、幅広い人々の支持が必要となる。危機的状况が顕在化すると、その危機から脱するために市民が政府に求める意見を共有しやすくなる。つまり、危機というのは民主主義において政策を実行するために必要なコンセンサスが得やすい状況を作り出しやすい、と言える。

ナイジェリアは「賄賂が横行する国」という評判と隣合わせであったが、政治家が民意を汲み取り、次期選挙に備えて、効果的な政策を推進しようという民主主義のメカニズムが機能する例として、LAMATA のプロジェクトの事例は重要である。ラゴスの都市交通は上述したように、ラゴスの人口が激増する中で危機的な状況を迎えていた。しかしナイジェリアの国家鉄道は壊滅的な状況であることは間

違いはないが、人々の生活から完全に切り離されたものになってしまい、限界はあるものの自動車移動によってその弊害を補完しようとしている。一方、アブジャの都市交通は、今後アブジャの人口増加が進むことで深刻化するであろうが、現状としてはラゴスの渋滞程ひどい状況にはなっていない。

7.4. 結論

ナイジェリアの国家鉄道とアブジャの交通計画は交通インフラが明らかに必要とされているものの、両者は LAMATA プロジェクトのように機能していない、又は実行段階には至っていない。パフォーマンスの差が表れる背景は2つある。

まず一つは、人々が確固たる目標を共有できるようになる程の危機が起こっていないからだと言える。一方ラゴスの交通状況というのは、通勤するために何時間もかかるという危機的な状況に陥っていた。そのため LAMATA プロジェクトは人々の賛同を得やすい形で、強力にプロジェクトが推進できるのではないだろうか。

もう一つは空間スケールの違いによるものである。3つの交通機関

を比較すると空間スケールという観点でも異なる。ナイジェリア全土という空間スケールに対しては、様々な民族が存在し内部でその利害対立を生みやすいのに対してラゴス州やアブジャ近辺の連邦首都地区という空間スケールの方が、利害を一致させやすい。

このように危機が顕在化したか否かと空間スケールの差異が、現在の交通インフラの機能の背景となっていると考えられる。

	国家鉄道	アブジャ	ラゴス
空間スケール	国	州	州
危機の顕在化	なし	なし	あり
状況	停滞	計画中	実行中

表 3 ナイジェリアの国家鉄道とアブジャ交通計画、ラゴスの都市交通の比較

第8章. 交通インフラが供給されるための メカニズム

以上、4つのナイジェリアとカメルーンの交通インフラに関する説明を第2章、第3章、第5章、第6章で述べてきた。それらを踏まえて、第4章、第7章では、4つの交通インフラの中でも、共通要素の多い交通インフラ同士、具体的には第4章において、国家という空間スケールを走る鉄道同士、第7章において、ナイジェリアという国内で運営される鉄道も含めた交通インフラ同士を比較した。そこで本章では、最後に4つの交通インフラすべてを比較する形で、交通インフラの建設、運営に携わるプレイヤーとメカニズムという視点から考察してみたい。ラゴスの交通計画に関しては、実現に至っているBRTシステムに焦点を絞りたい。一方、アブジャの交通計画に関しては、未だ計画段階にあるため、他の3交通機関に比べて、比較範囲が限定的である。

8.1.5つのプレイヤーとそのインセンティブ

それでは、交通インフラが築かれる際に、必要なプレイヤーとはどのようなものであろうか。

[1]市民

交通インフラの恩恵を受けるのは、基本的には市民であり、国民の建設賛成の意思が必要である。ナイジェリア国家鉄道はナイジェリア国民のため、カメルーン国家鉄道はカメルーン国民のため、ラゴス都市交通の BRT プロジェクトはラゴス市民のため、アブジャの交通計画はアブジャ市民に大きな便益を得られる。投票行動をはじめとした彼らの行動のインセンティブは、便益の向上である。

[2]政府

交通インフラの建設が民間の力を入れて、実行したとしても、プロジェクト全体の構想を立てるのは政府である。ナイジェリア国家鉄道はナイジェリア連邦政府、カメルーン国家鉄道はカメルーン政府、ラ

ゴス都市交通はラゴス州政府、アブジャの交通計画は都市管理局のリーダーシップが必要不可欠である。

政府の内部は大きく2つに分けることができる。一つは政治家、もう一つが官僚である。これらの政府の中で、実際にプロジェクト全体の方向づけを行うのは政治家である。彼らは、基本的には次期選挙での当選など、行動のインセンティブとなるのは、権力の維持である。特にアフリカ諸国の賄賂などの規制が甘い国では、権力の維持は、政治家個々人の経済的利益の増大や、その政治家が代表する民族の利益の増大にもつながる。

政治家の方向付けのもと、政府の中で実際にプロジェクトの具体的な部分を作成していくのは官僚である。官僚にとってラゴスの交通計画に関しては、LAMATA は官僚機構にあたる。官僚にとって、行動のインセンティブは、省益の拡大である。賄賂が頻発する国において、省益の拡大、裁量の拡大は、政治家の権力維持と同様に、官僚個々人の経済的利益の拡大にもつながる。

[3] 運営機関

官僚が全体の見取り図を作成した後は、交通サービスを実際に提供

する運営機関が存在する。この運営機関は官民両方のケースが存在する。ナイジェリア国家鉄道の場合は国営の NRC、カメルーン国家鉄道の場合は民間企業の Camrail、ラゴスの都市交通の場合、バス事業の BRT に絞ればミニバスの運転手共同組合 NURTW である。アブジャの交通計画の場合、未だ計画段階であるため、特定の組織を取り上げることはできない。

運営機関にとっての行動のインセンティブは、経済的利益の追求である。一職員にとっても、会社の売上拡大は自身の給与向上につながる。一方、国営企業の場合にも、売上の拡大は職員自身の給与向上にも繋がるが、民間企業と比較すると個人の成果と個人の給与のつながりは薄い。従って、国営企業全体としての行動インセンティブは曖昧になりやすい。

[4]プランナー

ここでいうプランナーとは、外国政府や専門コンサルタント会社など、政府がインフラ建設の全体像を描く際に助言を行う主体のことを指す。日本などの先進国の交通インフラを考察する際は、このプランナーについて、重点を置く必要はないのかもしれない。しかし、アフ

リカの交通インフラを考察する際には、上の3つプレイヤーと同様に、プランナーは重きを置いて考慮すべき一つのプレイヤーであると考ええる。その理由は、途上国の政府には、内部に高いプランを構築するノウハウがないからである。カメルーン国家鉄道の場合、カメルーン政府に助言を行うフランス人官僚、ラゴスの都市交通に関しては、イギリスのコンサルタント会社 ITP、アブジャの都市交通の場合は AS & P というドイツのコンサルタント会社になる。

ナイジェリア国家鉄道の場合、時代によってプランナーが異なり、複数存在しているが、現在は中国企業の CCECC の存在感が強い。過去にはインドの鉄道会社 LITES が強く関与したこともあるが、1990年代以降、CCECC の存在感が強くなっている。

インセンティブはその主体によって、様々である。プランナーが専門コンサルタント会社の場合は、それに応じたコンサルティング・フィーが支払われる。コンサルタント会社にとっては、支払われるフィーと良質なプラン提供による評価の向上がインセンティブとなる。

そのプランナーが外国政府の場合は、プランの提供を受けた政府は、プランを提供した政府にとって利益になる行動が求められ、その行動がインセンティブとなる。ただし、この政府間の関係は、交通インフ

ラの建設といった特定の分野に限られていないため、交通インフラのプラン提供に対して、どのようなギブ・アンド・テイクがなされているのか、具体的に判断することは難しい。

[5]この他の利益主体について

他には建設会社などがプレイヤーとしては考えられるが、もし市場原理で選ばれた場合は企業間の競争、もし官僚個人の恣意的な選択によって選択された場合は、上述した官僚の裁量の拡大に還元することができるため、この理論的フレームワークからは除外した。

この他にも交通インフラの建設・健全な運営に関連して利益を享受する主体は当然存在する。例えば、カメルーンの沿岸部と内陸部をつなぐ鉄道の健全な運営は、内陸国のチャドや中央アフリカ共和国にとっても恩恵をもたらすものである。しかし、彼ら自身の利益追求が鉄道建設に直接影響を及ぼすのではなく、カメルーンが中部アフリカの覇権を握るために自国領内に鉄道を建設していると考えられる。従って、チャドと中央アフリカにとっての利益はあくまでも付属的なものでしかない。

[6]まとめ

以上より、特に考慮すべきプレイヤーは5つのプレイヤーである。
これら5つのプレイヤーの関係を考察する前に、ここで挙げた5つの
主たるプレイヤーについて、各々の行動のインセンティブとなる要素
を表4にまとめておく。

表4 各プレイヤーのインセンティブ

プレイヤー	最大化を図るもの
市民	便益
政治家	権力
官僚	省益
運営機関	経済的利益(民間企業の場合)
プランナー	プランナーによって異なる

8.2.各プレイヤー同士の関係性

次に、各プレイヤー同士の直接的な関係を整理したい。はじめに五者の関係を表した表を掲載し、各々の関係について、下記で補足を加える。

[1]市民と政府

市民は政府に対して納税する。そしてその税金の使い道を巡り、最も便益が向上するように市民が選挙によって政治家を選択する。選出された政治家は公約に従い、政治を行い、パフォーマンスを行う。政治家から市民への直接的な矢印は存在しない。様々な政策を通して、それに伴う利益は市民に還元されるからである。ここでは交通政策を取り上げているため、官僚、運営機関を通して供される。とりわけ発展途上国では、民主的な制度が十分に整備されていないため、この間接的に供給されたサービスに対して、市民が満足しない場合は、投票活動ではなく、暴動といった実力行使によって意思表示を行うケースも存在する。

[2]政府と運営機関

政府は、市民に対する交通サービスの提供を、国営または民間企業に委託する。場合によっては、政府が建設会社に設備建設を発注し、運営機関はその設備を利用し、それに応じたインフラ使用料を支払う。公共的な事業展開を求める政府と経済的利益の追求を目指す運営機関との間で、ある事業を展開する際、両者のインセンティブがうまく事業に合致しなければ、両者の間でコンフリクトが発生する。そのような場合、政府は補助金を支払うことによって、運営機関に公共的な活動を行うように取り計らう。

[3]運営機関と市民

運営機関は市民に対して、交通サービスを提供し、市民はそれに応じた運賃を支払う。運営機関が民営の場合は、利益最大化を目指す中で、運賃が決定され、公営の場合は、政府の意図に沿う形でサービスが提供される。

[4]プランナーと政府

各プランナーのインセンティブは、コンサルティング会社や外国政

府によって異なるが、各プランナーはそのインセンティブに応じて、良質なプランの提供を目指す。良質なプランとは、その国や自治体の条件に応じて適切なインフラ整備方法のアドバイスである。様々な民営化手法がある中で、第3章のカメルーンの国家鉄道の例で示したような、上下分離政策を選ぶのかであったり、適切なルート選択をするのかであったり、的確な指示が、アフリカのように政策立案能力が低い国においてはとりわけ重要になる。

[5] 民主的なサイクル

[1] ～ [3] の中で述べた矢印をつなぐと、一つの三角形が形成される。この三角形が常に形成されれば、市民に対して最も便益を向上させるような交通インフラが提供されることになる。ただし、この三者の関係が成立するためには、民主的なシステムが構築されている必要がある。“民主主義のサイクル”とは、市民が投票行動を通じて政治家に意思を伝え、市民の意思を踏まえた政治家の判断に基づき官僚に予算が配分される。そして、官僚は予算や権限に応じて、運営機関を監督したり、運営機関を市場原理のもとで成り立たせるスキームを作ったりする。その結果、運営機関を通して、市民に対して交通サー

ビスが供給されるという流れである。

市民の意見が適切に投票活動を通じて伝わらなければ、政府は最適な意思決定をせず、この三者の関係は成り立たない。この4つの矢印を「民主的なサイクル」と呼びたい。つまり図 47 交通サービスが供給されるためのメカニズムの太線の矢印である。以下では、この民主主義のサイクルが成立しているのか否かと各々の交通インフラの健全性の関係に焦点を当てながら、上で述べた4つの交通インフラについて述べていきたい。

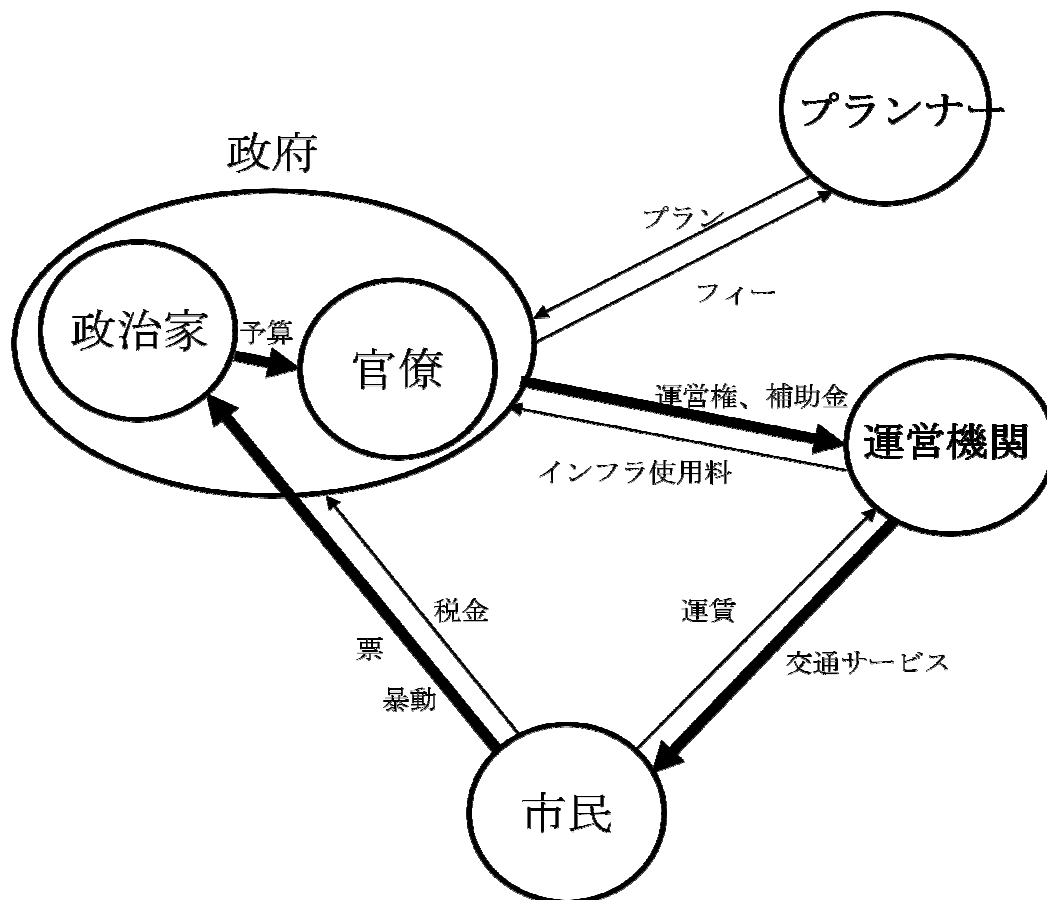


図 47 交通サービスが供給されるためのメカニズム

8.3.4 つの交通インフラと民主的なサイクル

[1]カメルーンの国家鉄道

はじめにカメルーンの国家鉄道から述べる。この国ではアマドゥ・アヒジョからポール・ビヤ大統領へと長期政権のもとで、健全なインフラが築かれ、「民主的なサイクル」が働いているとは言い難く、健全なインフラが築かれているキーポイントとなっているのはプランナーとしてのフランスである。フランスは中部アフリカをEUの影響下に置くために、カメルーンをその中核国として重要視している。フランスはポリティカル・アドバイザーを、他の旧フランス植民地と同様に派遣し、政策立案に深い形で関わり、「プランナー(フランス政府)→政府(カメルーン政府)」の矢印を描くことができる。そして、健全なプランの提供を受けたカメルーン政府は、そのプランを実行し、「政府(カメルーン政府)→運営機関(Camrail)」の矢印が描かれる。そのプランの特長の一つは上下分離と呼ばれる、線路を政府が所有し、運営は民間が担うという手法であり、線路の延長問題など民営化による問

題点は孕んでいるものの、毎日定期的にドゥアラーヤウンデーンガウンデレ間が運行されていて、アフリカ諸国の中では比較的高いパフォーマンスを挙げて「運営機関(Camrail)→市民(カメルーン国民)」の矢印が描かれる。こうして市民は交通サービスの提供を受けることになる。更に、便益を享受したカメルーン国民はポール・ビヤ政権に対して信任を与えることとなり、長期政権が持続することとなる。

ここで重要なことは、このメカニズムの起点となっているのは「プランナー(フランス政府)→政府(カメルーン政府)」であることだ。

[2]ラゴスの都市交通

次に、ラゴスの都市交通に関して述べる。ラゴスもカメルーンの家鉄道と同様にアフリカ諸国の中で高いパフォーマンスを見せている。まず実際に LAMATA プロジェクトの原動力となったものは、ラゴスの交通事情の危機的状況から発生した市民の声であった。その結果、市民の声はラゴス州の政治家へと届き、「市民(ラゴス市民)→政治家」の矢印が描かれる。その結果、100 以上の機関に分散していた交通を集約して秩序化するために、新組織 LAMATA が結成されるための十分な予算が提供された。従って「政治家→官僚(LAMATA)」の

矢印が描かれる。LAMATAはこの資金をもとに、イギリスのコンサルティング会社 ITP 社にプラン作成を要請し、プランを得ることとなり、「プランナー(ITP)→官僚(LAMATA)」が描かれる。

ここからは、実際にサービスの提供が始まっている BRT プロジェクトに絞って話を進めたい。ITP から得たプランを元に、プロジェクトが進行し、運営権を得たミニバス運転手組合の NURTW が運営することになり「官僚(LAMATA)→運営機関(NURTW)」が引かれる。そして、NURTW が LAMATA と一体になりながら、バス・サービスを市民に対して提供することで、「運営機関(NURTW)→市民(ラゴス市民)」の矢印が描かれ、「民主主義のメカニズム」が機能している。

ここで重要なことは、このメカニズムの起点となっているのは、「市民(ラゴス市民)→政治家」となっていることである。

[3]ナイジェリアの国家鉄道

では、ナイジェリアの国家鉄道について考察したい。ここで一番注目すべきは、上述した2つの交通インフラには存在するメカニズムの起点が存在していないことである。「運営機関(NRC)→市民(ナイジェリア国民)」の矢印が引かれるためには、「政府→運営機関(NRC)」の

矢印が存在しなければならない。しかし、現状に見合ったプランも、補助金も一切提供されない現状において、「政府→運営機関(NRC)」の矢印も描かれない。この矢印が引かれない原因は「プランナー(中国等)→政府(ナイジェリア政府)」、「市民(ナイジェリア国民)→政府(ナイジェリア政府)」の両矢印が引かれていないからである。

プランナー側の矢印がカメルーンの鉄道のように存在しないことは、第4章「比較考察(1)」で論じた旧宗主国の違いに依るところが大きい。旧植民地に対して、積極的な干渉を行うフランスに対して、イギリスは積極的な干渉を行わなかった。最近ではナイジェリア政府は中国と接近しているが、フランスがカメルーン政府に持っている程の影響力を持ってはいない。そして、仮にプランナーが存在していたとしても、提供されたプランを実行に移す力が、ナイジェリアの連邦政府には欠如している。

市民側からの矢印が引かれない原因は、第7章「比較考察(2)」で論じたように、ナイジェリアの広い国土の中で民族対立が存在し、国民一丸となった鉄道のリハビリに対する要請が充分に行われていないことが挙げられる。そして、LAMATAのように、市民を直接動かすような危機的状态に、自動車に依存したナイジェリアの交通システ

ムが至っていないことも、もう一つの原因である。

[4] アブジャの交通計画

「プランナー(AS&P)→官僚(都市管理局)」の矢印が描かれているの
みで、アブジャの都市交通の場合は、未だ計画段階であるため、「運
営機関→市民」の交通サービスの矢印は描くことができず、このメカ
ニズムを当て嵌める段階に至っていない。

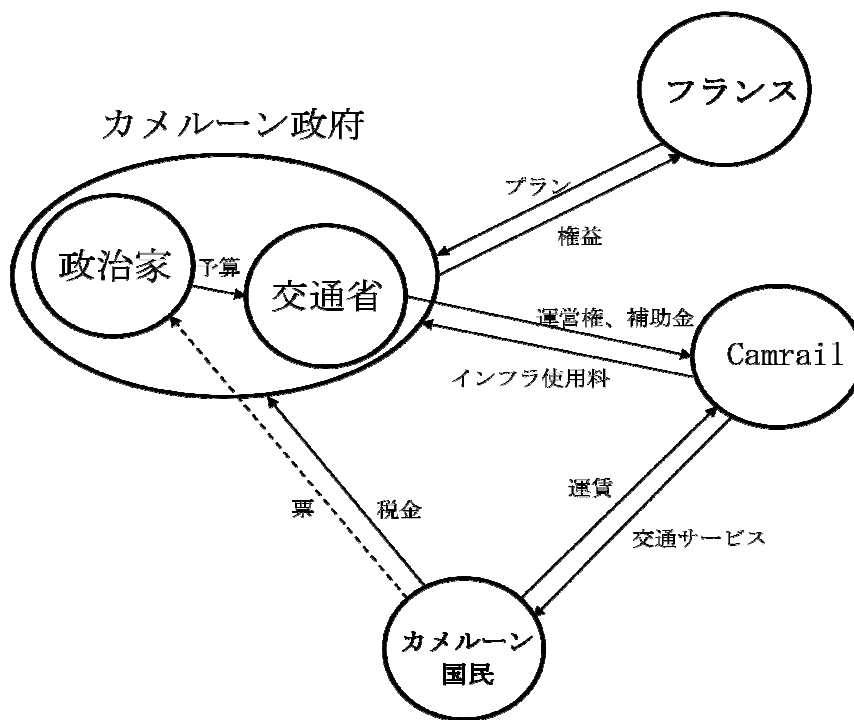


図 48 カメルーンの家国鉄道のメカニズム

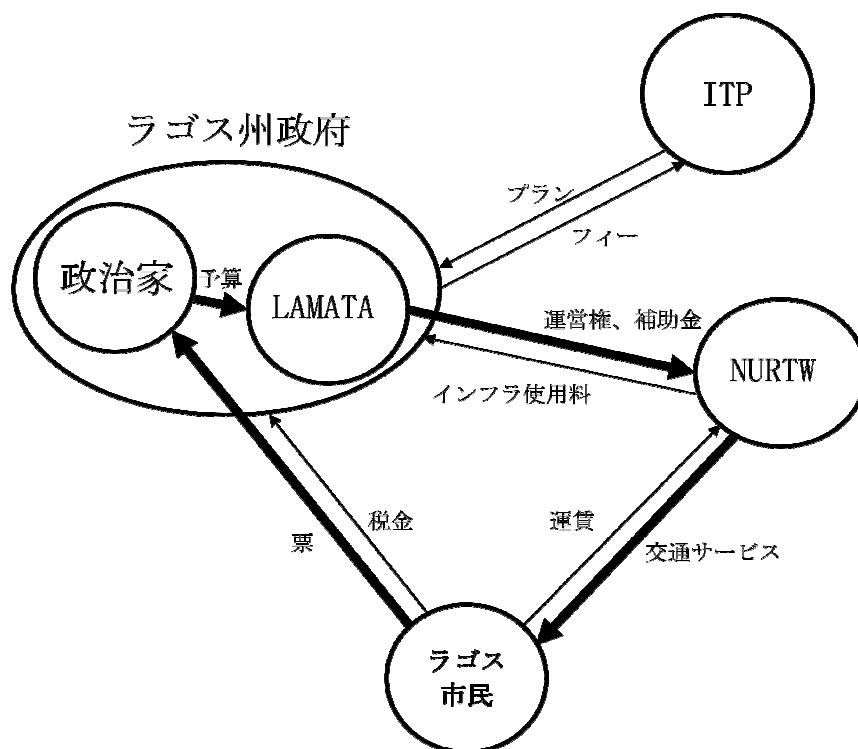


図 49 ラゴスの都市交通のメカニズム

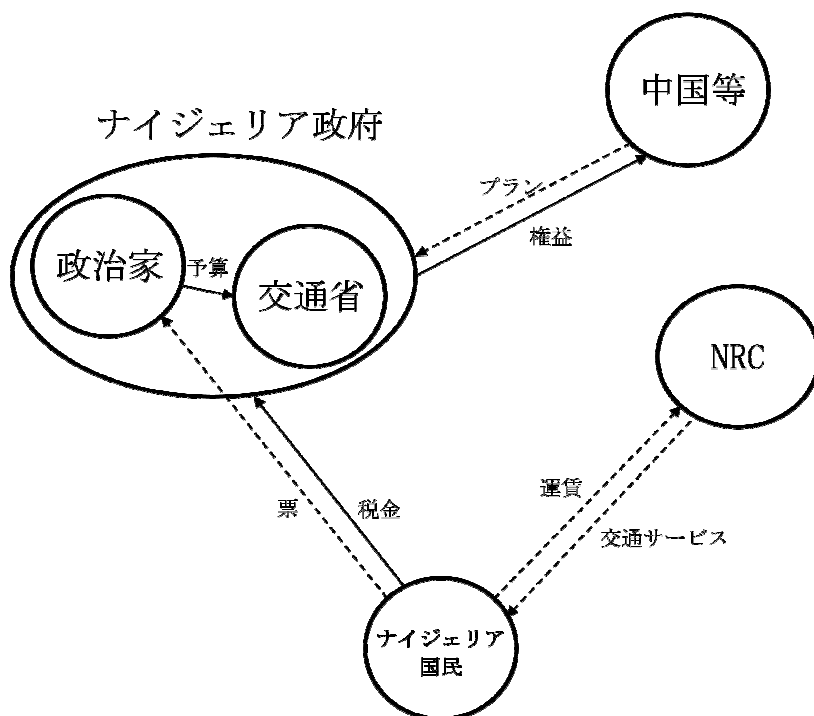


図 50 ナイジェリアの国家鉄道のメカニズム

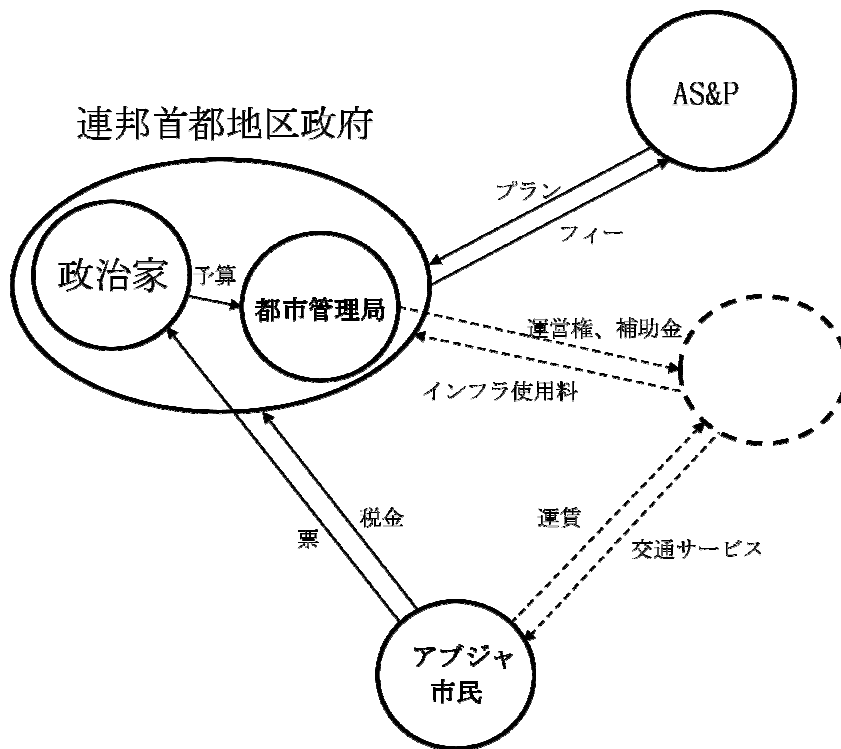


図 51 アブジャの都市交通のメカニズム

8.4.総括

以上、比較考察した結果、交通インフラが機能するには2つのメカニズムが存在することが確認できた。1つ目がラゴスの都市交通のような市民が起点となって機能したケース、2つ目がカメルーンの国家鉄道のような外部のプランナーが起点となって機能したケース、である。そして、これらが機能するためには、以下の条件が必要である。

1つ目の民主主義のメカニズムは、市民の統一した意見がまとまり

易いことが必要である。ラゴスの場合は、それが、空間スケールが一つの都市と小さく、民族対立の激しい国家レベルの空間スケールに対して利害の対立が発生し辛かったことと、危機的な状況によって、より利害対立がより収束したことであった。

2つ目のプランナーによるメカニズムは、その外部プランナーにとって、適切なプランを提供するインセンティブが発生することである。それが、カメルーンの場合は、中部アフリカの覇者であることで、フランスがより積極的な干渉を行うインセンティブが生まれたのである。

第9章. 結び

4つの各交通インフラの細かい説明は第2章、第3章、第5章、第6章で述べ、各々の比較は第4章、第7章、第8章にて行っている。特に第8章では、4つの交通機関すべてを横断的に比較することを心掛け、単純に各交通システムを運営する上でのコアとなる組織を分析するだけでなく、交通インフラがその空間において、市民や政府を含めて、どのようなメカニズムの中で形成されるのか、という視点で考察した。

本稿の第1章「第1章. 関心の所在」で述べたように、私の関心は、サブサハラ諸国のプロジェクト・機関が、成功プロジェクトから失敗プロジェクトまで雲泥の差がある中で、その原因を追求することであった。そして、交通機関を例にとって検証した結果、2つのタイプの成功メカニズムがあることが示された。民族とは関係なく国境を引かれ、数え切れない程の民族を抱える人口国家であるアフリカ諸国

において、交通機関が健全に整備されていくメカニズムとして、カメルーンの国家鉄道のように、旧宗主国から適切なアドバイスを受け、かつ集権的な力を持った中央政府が主導するか、LAMATA プロジェクトのように、利害が一致しやすい州が主導するか、少なくとも2つの方法があるということを示している。とりわけ、旧宗主国の力に頼ることなく、“民主主義のサイクル”が働いて自発的に推進されているLAMATA に関しては非常に興味深く、今後のアフリカ諸国のお手本ともなるべき事例ではないだろうか。

このように、交通インフラの機能性を比較することは、人口国家のアフリカ諸国が健全に機能するガバナンスについて、重要な示唆を与えてくれると考える。