

視察先別報告 エチオピア

【無償資金協力】

国道一号線アワシユ橋架け替え計画

概要

エチオピアにおける道路の少なさと道路状態の悪さを改善するため、JICAは各国ドナーの協力を得つつ、幹線道路の整備や農村道路の拡大を図ってきた。その一環としてのアファール州のアワシユ橋架け替えは、同国輸出入の90%を担う国際回廊であることから、同国総人口8,282万人への裨益が見込まれる。2014年6月末時点での進捗率は85%で、橋梁部の施工はほぼ完了し、残すはアクセス道路の上層路盤工と表層加工である。

01

井口 久美子 1971年にイタリアによって建てられたエチオピアの経済を支える輸出入港のジブチ港とを結ぶアワシユ橋は、腐食が進み現在一車両一方のみの通行規制となっていて非常に危険な状態で、建て替えが急がれる。日本の技術を駆使したメンテナンスフリーの100年もつコンクリートの橋の建設は、国の経済を長期に支え発展させる重要なアクセスになるだろう。時間の感覚に違いのある現地人を雇用し、現地のセメントを使いながら耐久性を重視する苦勞が垣間見えた。ただ、少し下流に建設中の中国支援による鉄道陸橋は、同じような経済ルートが同じ場所に必要なのか。それぞれの特徴を生かした多角的協力を各国が協議して実施できれば効率的ではないかと思った。

02

板野 光司 輸出入の要である国道一号線の途中に、老朽化し1度に車1台しか通れないアワシユ橋がある。物流のボトルネックとなるこの橋を日本のODAで架け替えている。現場では、エチオピアが自立するための手助けを誠意をもって行っている印象を受けた。アワシユ橋の建設では、現地のコントラクター（下請会社）、作業員を採用し、人材育成を行っていた。一方、安全第一のため、日本から足場を運んできたりもしていた。また、橋の建設を請け負っている日本のゼネコンも利益が少ないとのことと頭が下がる思いだった。現在、エチオピアには鉄道がない。日本が建設中の橋の隣には中国が鉄道を建設している。それに伴いアワシユ川にも鉄道用の橋も建設していた。両方が完成した日には道路と鉄道の使い分けが重要になってくるだろう。

03

今村 健司 日本の橋梁工事技術は素晴らしいと思う。鉄道は鉄を使うので定期的な保守作業が必要だが、このコンクリート製の橋は長期間に渡り保守不要だ。首都アジスアベバと港のあるジブチ共和国とを結ぶ国道一号線に架けられたこの橋は、まさにエチオピアやその先のアフリカの国々を結ぶ生命線。ピンポイントでありながら非常に貢献度の高い事業だ。安全な日本の現場で働くことを望むエチオピア人もいるそうだ。プロジェクト管理能力も抜群に高い。品質の高くないエチオピア産コンクリートを適切に使えるように工夫し、疫病に対処しつつ、現地周辺で起きる遊牧民同士のいざこざを避け、健康面ではフィリピンで雇い入れた料理人を連れ、現場監督には優秀なエチオピア人を立てる。ほぼ完成したこの橋には、これから柱の橋面板にエチオピアと日本の国旗を付けるそうだ。この報告書が出版される頃には完成した橋が利用されていることだろう。

04

久保 雅義 「この橋は100年もちます」そう誇らしげに言いきる担当者の顔は技術者としての自信に満ちていた。この品質を得るためには、セメント等の一部資材はエチオピア産だが、建材等は日本からの輸入が必須であり、現地作業員の育成の手間も惜しんではいられない。現地での生活は現場と宿舎の往復のみで、たいした娯楽もない。現在は日本国内での建築需要が高く、あえて遠く離れた海外で橋の建設を請け負う経済的な理由はあまりない。しかし、エチオピア経済の大動脈である国道一号線にかかるこの橋の重要さは今後も長期にわたり輝きつづけるもので、ここにJAPAN QUALITYの「作品」を残すことができるのは、日本のプレゼンスを示す正鵠を射た事業であると納得できた。

05

進藤 千枝 国道一号線は、エチオピアの生命線。その生命線にかける橋の建設は、日本のODAの神髄を見たようだった。過酷な建設現場で、日本人らしい細やかな気配り心配りをして建設作業に取りかかる。「橋」は、多くの物資を運ぶが人々の心も運ぶ。その橋の建設に関わっている専門家は、「橋」という物を残しつつ建設に関わったエチオピアの人々の心にも「橋」を架けたのではないだろうか。現場では働くエチオピア人を訓練しながら作業を行うなど、日本での建設現場ではない苦勞も多くあったと思う。しかし、日本の技術力の高さ・品質管理の確かさ・現場での作業の安全性などを伝えられたと思う。交通インフラの整備は、国家経済の発展に多く寄与する。「100年安心」の橋の完成によりこの国が目指す中進国に一日も早くなることを願っている。

06

塚田 好美

衝撃的事実があった。日本がアワシユ橋を架け替えている真正面では中国支援により鉄橋が作られていた。そればかりか、輸出入も含め産業面でも重要な2都市（アジスアベバとアダマ）をつなぐ高速道路まで中国政府の協力により作られていた。完成後のアワシユ橋は、本来の期待に対して、どれ程利用されるのだろうか。完成後、橋自体は100年間メンテナンスフリーとは言え、交通利用量の経過観察は必要だろう。また、まちの各所で建物や道路の建築工事が目に止まり、それらの多くは、大規模かつスピーディーな中国支援によるものだと気付いた。日本と中国の支援内容について、アジア圏内での調整や役割分担を検討するべきではないだろうか。

07

富田 すみれ子

「国民の血税でまた海外に橋を作っているのか」、そんなフレーズをよく聞く。国民の理解を得られていないODA資金使用用途の代名詞の様な「橋」であるが、今回アワシユを訪れてその「橋」の重要性について気付いた。インフラ整備が、全ての始まりであるからである。インフラが整っていなければその場所においてビジネスをする事も難しい。実際にエチオピアの輸出入の90%を担う隣国ジブチ港とアジスアベバを結ぶ主要貿易路である国道一号線。今年一月には安倍首相がエチオピアを訪れ、日本企業のエチオピアへの誘致を約束し、現地の日本企業への期待は高まるばかりだ。急激な経済発展を遂げるエチオピアと、日本がビジネスパートナーという関係性を発展させていくにおいて、インフラ整備は今最も必要とされている投資であると考えた。

08

中村 明夫

アワシユ橋の目の前に資源獲得政策を背景にした中国の鉄道橋建設が平行して進められており、「日本人として負けれない」という愛国心をくすぐられる場所であった。「ここに関東大震災級の地震が来ても残るのはこのアワシユ橋だけで、鉄道橋と異なり今後のメンテナンスも不要」と、説明して頂いた日本人工事責任者の発言に強烈な自負心と責任感を感じ、まだまだ日本も捨てたものではないなど不思議な信頼感が広がった。輸出入の物資移動に必要な港を持たない内陸国のエチオピアにとって、隣国ジブチに抜ける国道一号線は、同国の生命線。厳しい環境でひた向きに橋の架け替えを進める日本人関係者の皆様を誇りに思う。昼食に出して頂いたカツカレーが懐かしい。

09

橋本 佳澄

真横に中国の橋が建っている。技術移転や環境への配慮という点で日本が優れているとのこと。とはいえ、道路をはじめとしたインフラ分野において、他国の支援活動にあまり敏感になりすぎる必要もないだろう。中国はまぎれもなく、現在のエチオピアを支えている有力な援助国のひとつであり、その事実は変わらない。今後日本がエチオピアへ投資をする際には彼らが築いたものを積極的に利用していけばよいのではないかな。インフラ面の支援は日本の得意分野だが、支援だけで終わらせてはいけぬ。整備されたインフラを利用して、日本の企業がエチオピアに投資をし、雇用が生まれ、現地の人々の生活が向上することこそが真の目標だろう。

10

三谷 剛

アワシユ橋は内陸国であるエチオピアにとって、輸出入が可能な隣国ジブチへつながる唯一の経路上にあります。首都からアワシユ橋までの経路上で中国による高速道路、自動車工場など大型インフラ投資の現場を見かけました。そして現場でも日本が架ける車道用のこのアワシユ橋の隣で中国が鉄道向けの橋を架けていました。ここは日本と中国の国際協力が対比して見える場所でした。中国から労働者を連れてきて、早く、安くインフラを作り次へ去っていくスタイルと、現地人を雇い、教育して、道具を日本から持ち込み、残していく日本。どちらの国が良いということではなく、現地人の生活、知識水準を高めることで、将来日本企業が進出した際の工場で働いてもらう、日本の製品を購入してもらうなどWin-Winを目指す国際協力は長期的な関係を築くことに貢献していると感じました。

11

金子 卓渡

首都アジスアベバからバスに揺られること約6時間、国道一号線アワシユ橋へ。窓の外では、悪路を大型トラックがひっきりなしに往来していた。内陸国であり、隣接国の治安が安定しないエチオピアでは、輸出入の90%を占めるジブチとの円滑な物流が欠かせない。その要となる橋を日本の支援で架け替えることには大きな意義があると感じた。至る所で他国が大規模なインフラ開発を行なっているが、自国の従業員を連れてきて工事を行う上に品質への懸念もあるという。アワシユ橋は長期間メンテナンスフリー。また、現地の人々と協同して建設し、日本の技術を伝えている。人を育てるという日本のODAの良いところだ。比較優位を活かし要所を押さえた支援をしていることが理解できた。