

ニジェール支所便り

支所長よりひとこと

街中が細かい砂塵で白く霞むハルマッタンももう少しで終わりに近づくこの頃、上気道炎で喉を傷めている人も多い模様です。3月下旬からは酷暑の中のラマダンが始まると思うと少々気が重い。

以前、ニジェールではいろんなものがよく壊れると書いたことがあるが(2020年1月号)、今度こそズルイことが起きた。愛車RAV4の床下からゴンゴンという何か金属棒がぶつかるような音が土道を走るたびにすするようになったのだ。

これまでバッテリーは3回交換し、エンジンベルトが切れて2回交換し、ガソリンメーターが給油しても上がらなくなったり、その都度いろいろなことに対応してきたので愛着のある拙車であるが、総務担当のハッサンに相談したら、「所長。これはもう限界ですよ。」と言う。

ニジェール人が匙を投げるのだから、こんどこそは廃車かと思われた。しかし、ハッサンは「直して、売らしましょう!」と耳を疑うことを言う。どういうことか聞くと、50万FCFA程度で修理すれば百万FCFA(約20万円)では売れると言うのだ。「本当か?」と思ったが、やってみることにした。

修理業者の敷地に横倒しされた拙車の床下の写真を見せてもらったら一面に土がこびりつき、いたるところに穴があいている。



専門用語はわからないが、前輪を支えている金属のカバー部品が腐食して部分的に剥がれ、それが凸凹道を走ると床をバコバコ叩いて音がするようだ。

「なるほど。しかし、こんな状態のものが果たして直せるのか?」と、思ったら…1週間後に直った。きれいに溶接され塗装されている。何枚かの写真や動画が送られてきたが、4~5人がかりの大変な作業だったことが伺える。中には溶接の炎が他の部品に燃え移っているような動画もある(ウソだろ!)



ニジェール恐るべし!なんという技術力!想像力を超えている!料金は40万FCFA(約8万円)と、お得感もある。私は感動を抑えきれずにいた。

これはもしかしてSDGs目標12(持続可能な生産消費形態を確保する)ではないのか?目標12のターゲット5には「2030年までに、廃棄物の発生防止、削減、再生利用及び再利用により、廃棄物の発生を大幅に削減する」とある。親方とその弟子たちは見事に日本だったら廃棄物寸前の車両を再利用可能にしたのである。

先日、かつて隊員が派遣されていたニアメ国立博物館内にある職業訓練センターを訪ねたが、木工や配管、溶接、家政など7つのコースに1120人が通っている。自動車整備コースなどのアトリエも皆古くてみすばらしい。



しかし、こうしたところで学んだ若者がニジェール社会を底辺で支えているのではないか。

ということで、私は引き続き愛車に乗ってテニスコートや買い物に行っているのである。

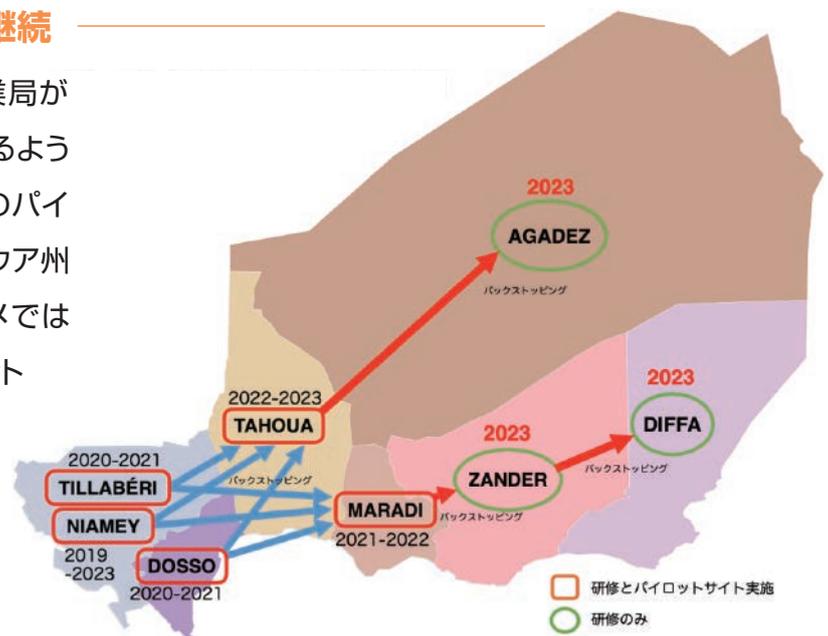
(ニジェール支所 小畑)

PASVA：農業普及システム改善プロジェクト

読者の皆様におかれましては、大変ご無沙汰いたしております。PASVAプロジェクト総括の小川です。新年のご挨拶もさせて頂かないうちに立春を過ぎてしまい大変恐縮です。PASVAでは昨年10月から第3期の活動が開始し、12月のワーキンググループ会議で第3期の実施方針についてCPと合意しました。これに先立つ第2期の最後には、JICAの市場志向型農業普及のアプローチであるSHEPの政策的重要性を、パイロットサイトの訪問や合同調整会議での議論を通じて、農業次官に説き続けてきたCP達の努力が実り、ニジェール版のSHEP普及ガイドがニジェール政府の公的な普及実施ガイドとして承認・出版されました。また、CP達は次官のこの政策的決断を抜け目なくフォローし、ニジェール政府独自のSHEP実施予算を獲得しています。これらの状況をふまえ、第3期では大体以下のような活動が計画されています。

1. SHEPパイロットサイトの実施継続

PASVAでは右図のように、各州の農業局がSHEP実施のノウハウを確実に獲得できるように、5州でそれぞれ2サイクル(2年程度)のパイロットサイトを実施してきており、現在はタウア州でその活動を継続しています。またニアメでは展示的な意味合いから毎年少数のパイロットサイトを継続しています。



ニジェール各州とPASVAの業務展開



タウアのSHEP学習グループによるマーケット調査



タウアのSHEP学習グループによる栽培研修

2. ザンデール、アガデス、ディッファ等遠隔州での普及員研修

ザンデール、アガデス、ディッファの3州ではパイロットサイトの実施は行いませんが、ニジェール政府のすべての農業普及員が実際にSHEPアプローチを実施できるレベルの十分な知識を獲得するために、これらの3州で2月から4月の間にSHEP導入研修を実施します。



ザンデールSHEP導入研修の様子

3. SHEPマスタートレーナー研修の継続

2020年から2022年の間に農業総局やIPDR、各州農業局等で、総計12名のSHEPマスタートレーナーが育成されてきました。第3期もその育成を継続します。特に今後はパイロットサイトを実施しない遠隔州の補強指導(バックストップング)が重要になってきますので、それらの州に隣接するマラディ、タウア州におけるトレーナーレベルの人材育成を手厚くして核となる人材を育成しておく必要があります。



マスタートレーナーによるバックストップングの様子(マラディ)

4. 政府予算によるSHEP実施の支援

これまでの5州でのSHEPパイロットサイトはプロジェクト予算を活用してフレキシブルに実施してきましたが、今後はニジェール政府の予算執行システムに沿って同様な活動を実施していくことになります。まずはCP達がこれまでの経験を活用して対象州(2023年はニアメ、ティラベリ、ドッソ州)における予算確保を確実にいき、SHEPグループ活動を1年試行して、予算執行システムを最適化していくことが必要です。1回の試行だけでこれを確立することは容易なことではありませんが、プロジェクトはこのプロセスを側面支援していく予定です。

5. 他の開発プログラムにおけるSHEPアプローチ導入の支援

また、ニジェール政府の予算だけではSHEPの全国展開には限界があるので、プロジェクトでは農業総局と連携し、他の開発パートナーとのSHEPアプローチを通じた協力・連携関係の構築を図るとともに、必要に応じてパイロットサイトの訪問を通じた啓発活動やSHEP導入研修などの人材育成を支援していく予定です。

プロジェクトも残すところあと1年になってしまいましたが、今年もまたPASVA関係者にとっては暑く、忙しい毎日となりそうです。(PASVA総括 小川)

いつになったら、ニアメ市清掃局のダンプカーは動くのか？

支所便り2016年7月号から不定期でお届けしている、京都大学アフリカ地域研究資料センター・大山修一教授の「ニジェールでゴミを集める日本人」シリーズ第39話。今回はプロジェクトにおけるニアメ市との協働状況について寄稿いただきました。

わたしたちのJICA草の根技術協力事業(草の根協力支援型)においてカウンターパートは環境・砂漠化対策省なのですが、実際に、ニアメ市内においてゴミを収集し、ゴミ処理場まで運んでいるのはニアメ市清掃局です。日本でゴミの収集と運搬、処理をするのは政府ではなく、地方自治体の管轄であるのと同じです。ニアメ市の場合、ゴミ処理場といっても、市内近郊にゴミを野積みにし、ニアメ市の人口増加と住宅地の拡張とともに、ゴミ処理場は数年のうちに新興住宅地に飲み込まれていきます。住宅地のなかに、そのまま巨大なゴミ捨て場が残っていることもあり、ラザレ地区のドレ市場は有名です。ゴミの運搬計画をつくり、所定のゴミ処理場をつくり、農牧業の生産や自然の再生に使うべきだというのが、わたしたちの主張です。



ラザレ地区ドレ市場のゴミ捨て場——面積は12,380ヘクタール。もとは、1980年代の干ばつによって被災した牧畜民の避難民キャンプで、その当時にはニアメ市の郊外に位置していた。いまは市街地にあり、近隣には市場や病院、住宅地に囲まれている。

環境・砂漠化対策省では、クリバリー局長(Direction Générale du Cadre de Vie et Gestion des Déchets: 生活環境・廃棄物管理局)がわたしたちのプロジェクトのよき理解者である。彼の口ぐせは「ゴミは富である」——ハウサ語ではShara arziki(シャラ・アルジキ)と言います。草の根技術協力事業では、市内の住宅地にたまったゴミを回収し、所定の荒廃地に運んでゴミを投入し、そのゴミによって緑化し、牧草地を作ったり、トウジンビエ畑や果樹園を作ったり、森林を作ります。どのような土地にするのかは、住民の希望に任せます。サイト建設地はもともと草地で、家畜の牧草地だったところが多く、ゆるやかな斜面で、土壌侵食によって荒廃地に変化したところ です。

ニアメ市の清掃局には、ベン(Bennes、積載量 19m³)、イベコ(IVECO、積載量30m³)、ポリベン(Polybenne、16m³)、シノトラック(Sinotruk、20m³)の主力ダンプカーがそろっています。積載量のちがいととも、燃費も異なります。一番大きなイベコはイタリア製で、1リッターのディーゼルで2kmしか走らないと説明を受けます。

ニアメ市の北方に位置するK村のサイトまでは片道30kmほど、南方に位置するL村のサイトまでは片道20kmほどです。積載量や燃費のちがうダンプカーを使用すると、計算が煩雑になることもあり、わたしはクリバリー局長と相談し、イベコを選択しました。

プロジェクト・サイトの建設は2021年12月に完了し、K村のサイトでは計3ヘクタール、Lサイトでは10ヘクタールの荒廃地がフェンスで囲まれています。ニアメ市の清掃局は、いつゴミを運びはじめるのか。必要なゴミの最低量は厚さ5cm、重さにすると6500トンです。人口140万のニアメ市で排出されるゴミの1週間分です。

わたしの帰国後、支所の山本さんの力添えのもと、アブドゥさんとクリバリー局長がなんども清掃局の局長やニアメ市幹部と面会し、粘り強い交渉を続けてもらいました。2022年3月、わたしがニジェールへ渡航し、10日ほどのあいだニアメ市の役所に通った結果、明らかになったことは、ニジェールでの援助活動では一部を概算払いで進めるケースがあるということでした。少なくとも、わたしが渡航するタイミングにあわせ、3か月、あるいは5か月分もまとめて燃料費や人件費が後払いというのは、あり得ないということです。

政府や自治体の財政基盤が弱く、活動資金を持ち合わせていないことが多く、金額の大きな支出が生じる場合、ドナーは活動の一部を概算払いして、事業を後押しすることがあるのだといいます。これまで、わたしの活動は、個人所有のトラクターにゴミを運んでもらったり、多くの住民にフェンスを作る作業に従事してもらったりし、その実績に応じて日給や報酬を支払ってきました。これまで後払いで済ませることが多く、わたしの通例と援助を概算払いで受けるニジェール行政の慣例がすれ違っていたのです。



ポリベン——カルティエ(住区)に設置されているコンテナごと載せ、ゴミを運搬する。



清掃局のブルドーザ——ダンプカーにゴミを積載するにはブルドーザが必要だが、故障が多い。

イベコ——清掃局の局長から車両の説明を受け、使用車両はイベコに統一した。

そこで、ゴミが運搬されるごとに、こまめに燃料費と人件費を支払う方針に切り替えました。2022年8月から、毎日2台のダンプカーが1か月にそれぞれ45往復する計画が立案され、逐次、経費を支払うことにしました。前払いという訳ではありませんが、日々のゴミ運搬ごとに、こまめに経費を支払うことにしました。1か月につき2台のダンプカーはそれぞれ45往復し、合計900リットルのディーゼルを消費する計算で、燃料費を算出します。1台のダンプカーには運転手とアシスタントが1人ずつ乗務し、1往復あたり運転手には5000フラン、アシスタントには2000フランの手当を準備しました。これを6か月にわたり、続ける計

画としました。物価高騰の影響もあって、その後、ディーゼルの値段はリッターあたり、538フランから668フランに24%も値上がりすることになります。

わたしは2022年8月7日から27日までニジェールへ渡航し、なんども、ニアメ市との交渉をもちました。清掃局の局長はこの案に理解を示してくれましたが、2021年11月以降、なかなかダンプカーは働きません。クリバリー局長やアブドゥさんの粘り強い交渉の成果もあり、ようやくダンプカーが動いたのはわたしの帰国前日でした。わたしが帰国するまでに、一度はダンプカーを動かそうという、交渉の熱意が清掃局のダンプカーを動かしました。

しかし、雨季のさなか、道路はぬかるみ、地盤がゆるんでいます。2台のダンプカーは市街地を抜け、郊外の未舗装道路に出て、サイトに向かうと、車が沈み、スタックします。なにせ、このダンプカーは10トンのゴミを載せています。ベテランのドライバーといえども、車輪が地面にはまり、動くことができません。道路はトウジンビエ畑を縫うように狭い部分もあります。ドライバーは強い口調で、わたしたちに命じました。「道路をつくれ!」

この強い口調に、わたしたちは何も反論できず、わたしは9月にもういちどニアメに戻って、道路整備をすることになったのです。



立ち往生するイベコ——降雨により地盤がゆるみ、重いダンプカーは動かない。

最近のニュース：ニジェールネット料金 4 倍騒動

1月10日(火)、私のケータイは一通のSMSを受信した。要約すると「政府の方針により1月15日より通話料金、インターネット料金が変わります」ということであった。料金が下がる時はアナウンスがないのに、何だろうこの違和感。そう感じた私はナショナルスタッフにこの背景とどう変わるのか調べてほしいと頼んだ。

1月15日(日)、ニジェールのSNSで何やら盛り上がっている。どうも主要3社の通信会社が軒並み値上げしたらしい。嫌な予感的中するものだ。ナショナルスタッフは通信会社に何度かコンタクトしたものの、変更後の価格は入手できなかった。まあ10%ぐらいあがるのかなと予想していた。油断していた。なんと4倍以上あがっているではないか。

業界一の通信会社であるAIRTEL社のインターネット回線価格を例にあげよう。もともとは3,000FCFA(約600円)で5ギガ購入出来ていたが、1.2ギガに変わっていた(料金前払い)。30分のYoutubeを一本見れば終了である。AIRTEL社め！とすぐさま業界二位のZAMANI社の料金を見ると、同じように値上がりしている。携帯料金がある日を境に4倍に上がったとしたら、イメージし易いだろうか。15日は日曜日であったため、翌日の16日は荒れるだろうな…と覚悟しながら眠りについた。

1月16日(月)、予想通り巷ではその話で持ち切りである。「ネットを通じて若者の雇用機会を増やすことは重要にも関わらずこのような暴挙は許されない」「政府は今回の料金改定の説明をすべきだ」「今こそネット使用をボイコットすべきだ」「私たちは2028年を生きているのか(?)」など様々な声が聞こえる。Twitter上では政府のアカウントが炎上していた。

1月17日(火)、国民の声を受けて、今回の値上がりに介入した政府機関「電子通信・郵政行政管理局(ARC EP)」は主要通信会社3社を集めて協議を開始。この日は結論は出なかったものの、協議は引き続き行う方針を示した。先行きが見えず、まさか長期化するのか…?

1月18日(水)、学生が行動を起こした。国会議事堂前に多くの学生が集合し、デモを開催したのである。幸いにもタイヤが焼かれたり、治安部隊との衝突もなく平和裡に行われた。今や多くの中学生や高校生がSNSを利用していることを考えると、この値上げの一番のインパクトは学生であると改めて思い起こさせる。

1月20日(金)、国民の声が届いたのか、価格がしれっと元に戻った。政府も通信会社も何も発表はない。しだいに国民の熱も冷め、この騒動は幕を閉じた。

…価格が元に戻って一週間、「何だかデータ使用量の減りが早い気がする」と何気なくナショナルスタッフに話しかけた。すると「それはみんな言っている」と言い、「価格はもとに戻ったけど、今後はギガ速度が通常よりも早く消費されるように設定されているんじゃないか」と述べる。さすがに眉唾物だ!と私は笑ったが、同時にありえなくもない…?とも感じた。その後1か月経過したが、ネット使用料金はこの4倍騒動の前と同じぐらいだ。政府が税収を増やすために通信会社に圧力をかけたという見方がほとんどであるが、その背景や積算方法は謎に包まれたままである。今後、同じようなケースがあった場合、慌てずに状況を注視することをオススメしたい。(ニジェール支所 山本)



以前よりアフリカでも多くの国でスーパー等でのビニール袋提供を取りやめ、エコバックの利用を呼び掛けている。ニジェールでもプラスチックゴミ問題は排水溝を詰まらせ洪水の原因となる等の理由で2015年、法的に製造・輸入・使用等を禁じた。しかし、代替を定義するものがないとして、いまだ使用は容認されている。

ニジェールに来て驚いたのはいまだどこでもビニール袋の提供があることである。スーパーでの買い物では数本のワインのため2重にしたビニール袋、缶詰・牛乳など重い理由でまたも2重のビニール袋など一度の買い物で6.7枚のビニール袋がたまる。

私は日本でもビニール袋(レジ袋)をお願いしていた方で、ゴミを捨てる際に再利用するなどしていたこともあり、ここでもいただいたビニール袋はゴミ袋として再利用している。某所長はランチバックとして再々再利用くらいしている。

そんな私でもちょっと考えさせられたのがとある昼食である。右写真はお持ち帰りしたコートジボワールの郷土食「アチャケ」である。アチャケ・魚・サラダ・辛味にお持ち帰り用袋の計5ビニール袋/一食あたり。しかも、再利用できるものでもない。

それからというものの、「容器持参」or「洗い物が増える」で葛藤中である。現在のところ、容器を忘れた…でビニール袋の勝ち。どことなく後ろめたく、うちの庭に大山先生プロジェクトがあればと第三の解決法を見つけてはニヤついている。(ニジェール支所 大弥)



ご意見・お便りはこちら！ ni_oso_rep@jica.go.jp
過去の支所便りは[こちら](#)もしくは右の QR コードから
編集長：支所長 小畑 / 編集・デザイン：企画調査員 山本

