

コ ン ゴ 共 和 国

中 央 ア フ リ カ 共 和 国

マンバサ・バンギ間道路建設計画

事前調査報告書

昭和47年 1月

O T C A

海外技術協力事業団

532
61.4
KE

JICA LIBRARY



1018295[4]

コ ン ゴ 共 和 国

中 央 ア フ リ カ 共 和 国

マンバサ・バンギ間道路建設計画

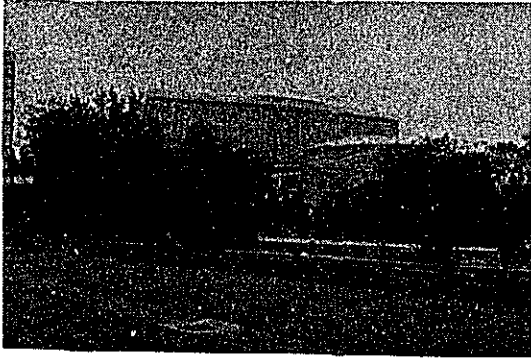
事前調査報告書

昭和47年 1月

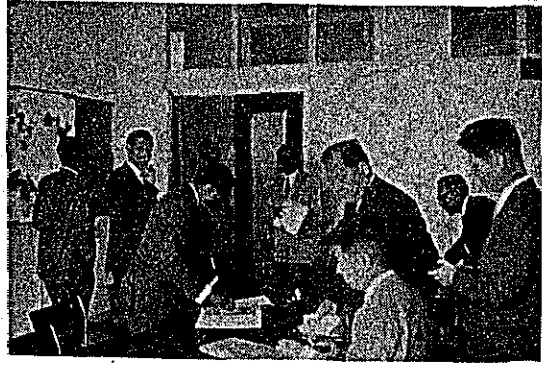
O T C A

海外技術協力事業団

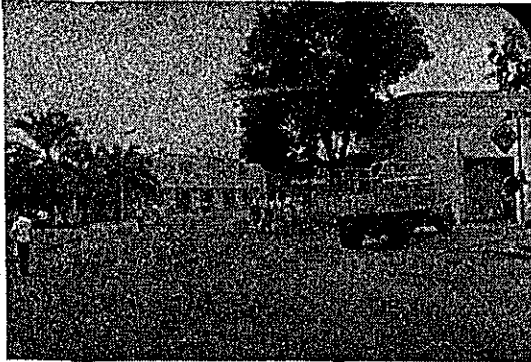
国際協力事業団	
受入 月日 '84. 3. 16	532
登録No. 00491	61.4
	KE



ECA (Addis Ababa)
E C A 本 部 (ア ジ ス ア ベ バ)



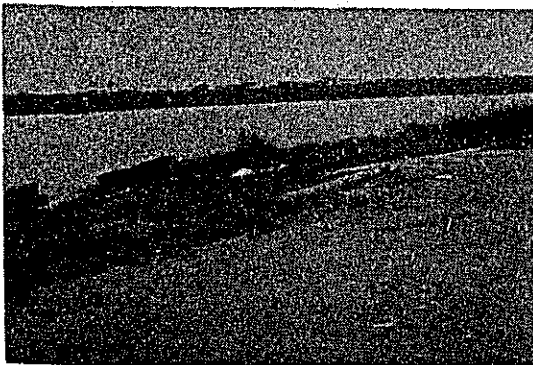
Meeting with ECA Staffs
E C A 職 員 と の 打 合 せ



Kisangani
キ サ ン ガ ニ ー 市 内



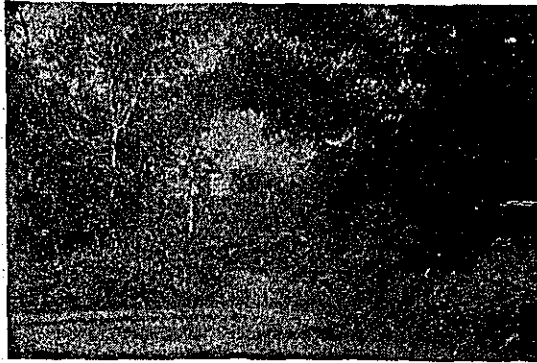
Landrover
ラ ン ド ロ ー バ ー



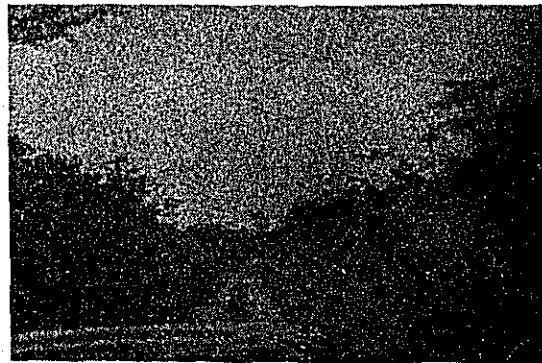
River in Banalia
バ ナ リ ア の 河



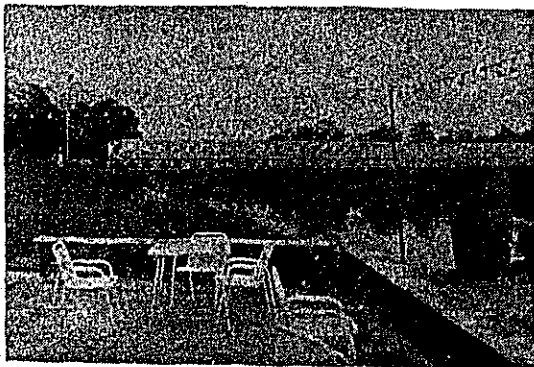
Ferry in Banalia
バ ナ リ ア の フェ リ ー



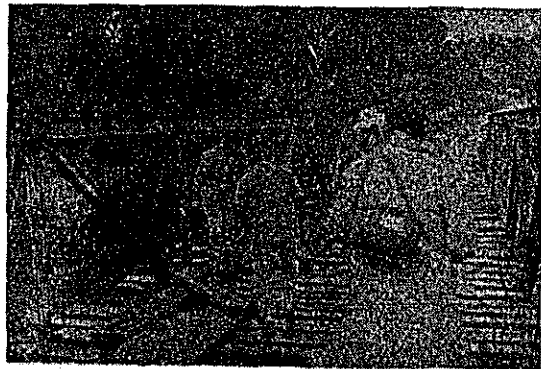
Road between Banalia and Buta
バナリア～ブタ間の道路状況



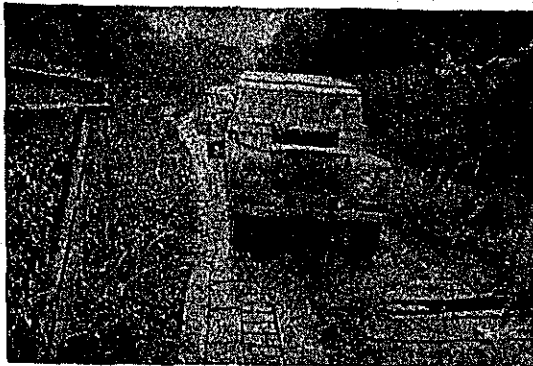
Road between Banalia and Buta
バナリア～ブタ間の道路状況



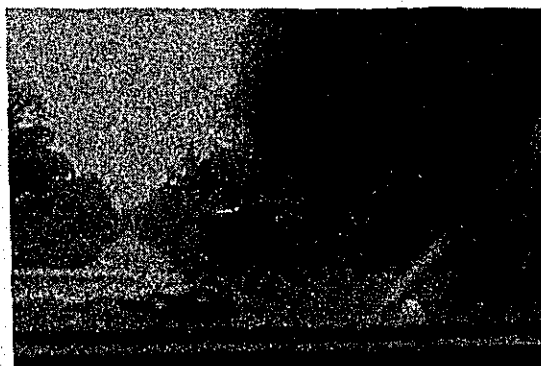
Hotel in Buta
ブタのホテル



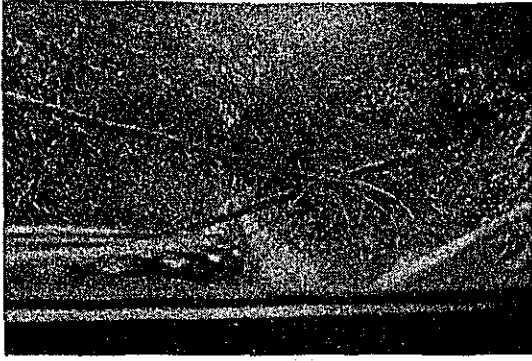
Road between Buta and Bondo
ブタ～ボンド間の道路状況



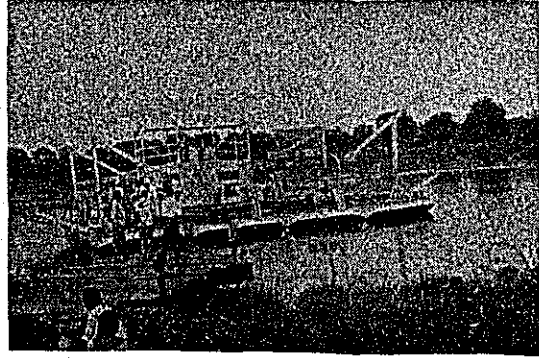
Road between Buta and Bondo
ブタ～ボンド間の道路状況



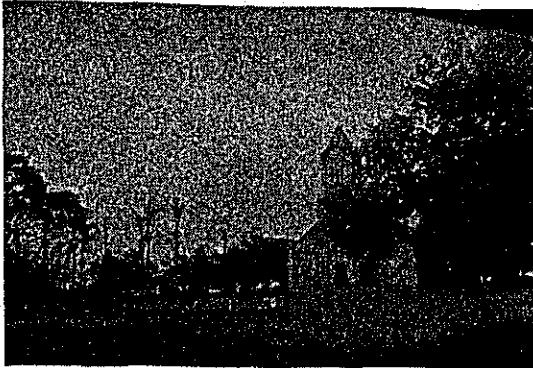
Road between Buta and Bondo
ブタ～ボンド間の道路状況



Road between Buta and Bondo
ブタ〜ボンド間の道路状況



Ferry in Bondo
ボンドのフェリー



Church we stayed
宿泊した教会



Road between Bondo and Monga
ボンド〜モンガの道路状況



Village
集落



River in Monga
モンガの河



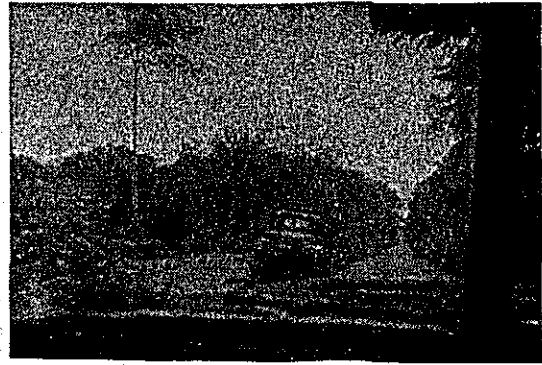
Bridge with road and railway
鉄道との併用橋



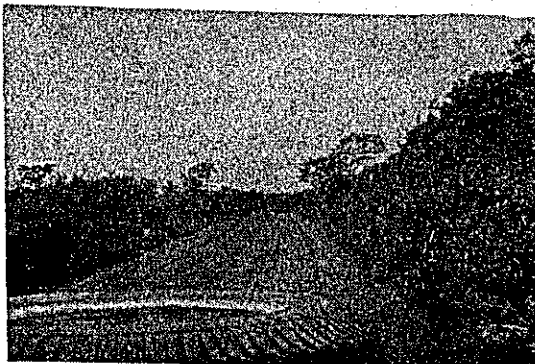
Road between Bondo and Dulia
ボンド～ドリア間の道路状況



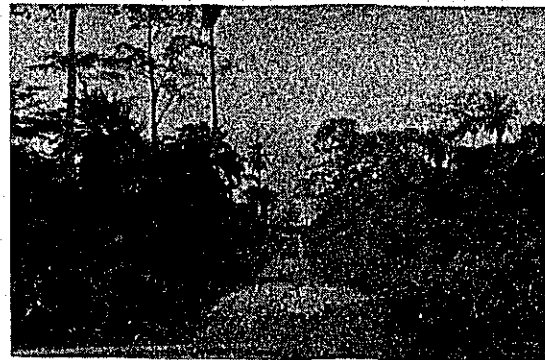
Road between Bondo and Dulia
ボンド～ドリア間の道路状況



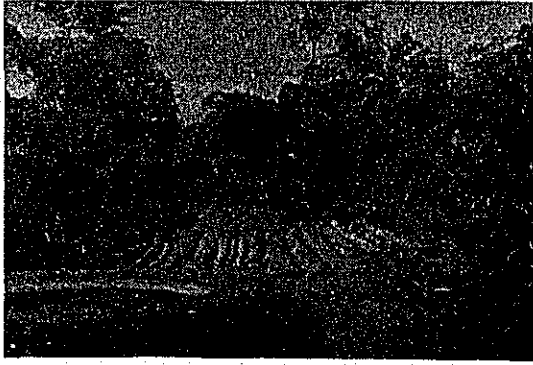
Road between Aketi and Bumba
アケチ～ブンバ間の道路状況



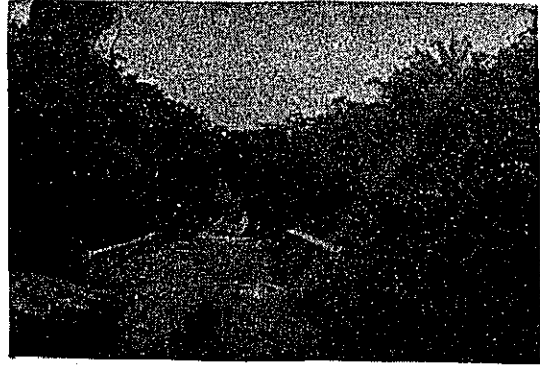
Road between Bumba and Lisala
ブンバ～リサラ間の道路状況



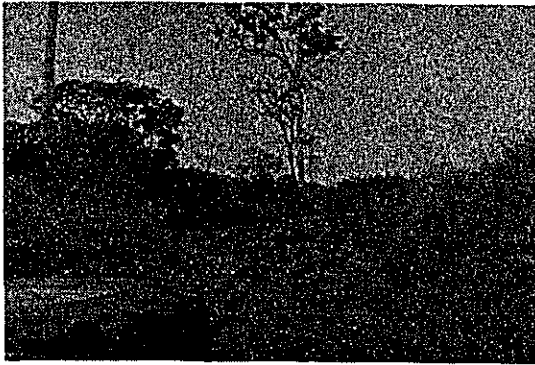
Road between Bumba and Lisala
ブンバ～リサラ間の道路状況



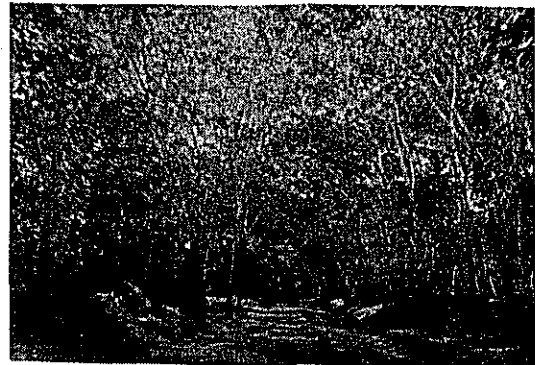
Road between Bumba and Lisala
ブンバ〜リサラ間の道路状況



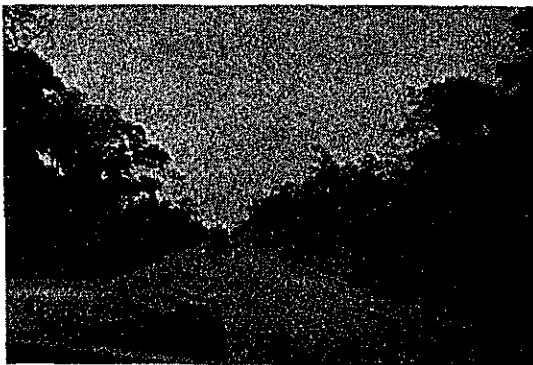
Road between Lisala and Akula
リサラ〜アクラ間の道路状況



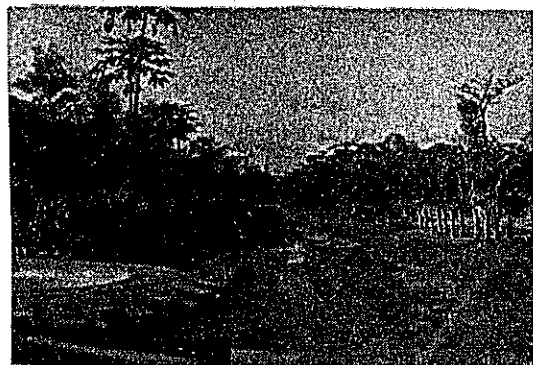
Road between Lisala and Akula
リサラ〜アクラ間の道路状況



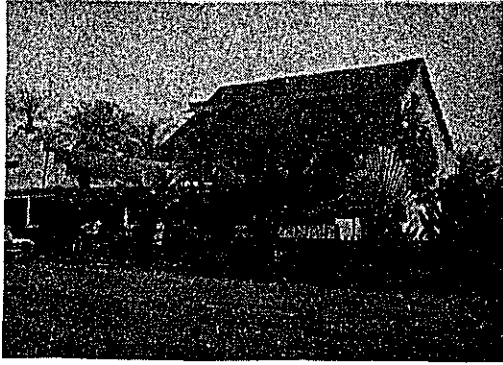
Gum plantation
ゴムのプランテーション



Road between Akula and Gemena
アクラ〜ゲメナ間の道路状況



Road between Akula and Gemena
アクラ〜ゲメナ間の道路状況



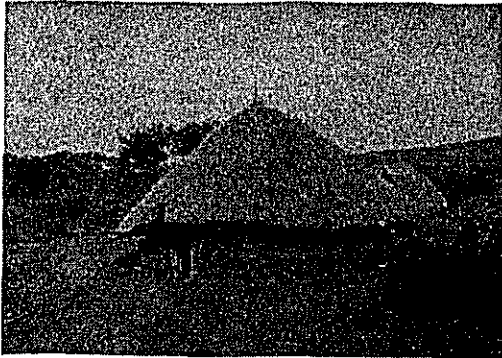
Hotel in Gemena

ゲメナのホテル



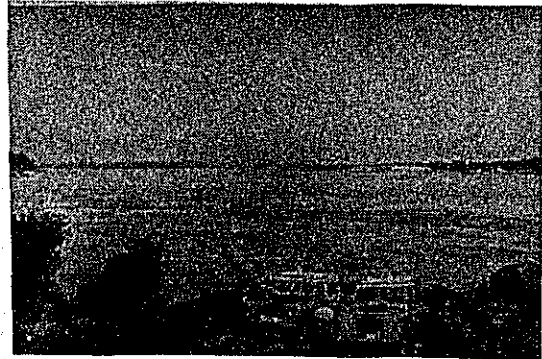
Ferry with oars

手こぎのフェリー



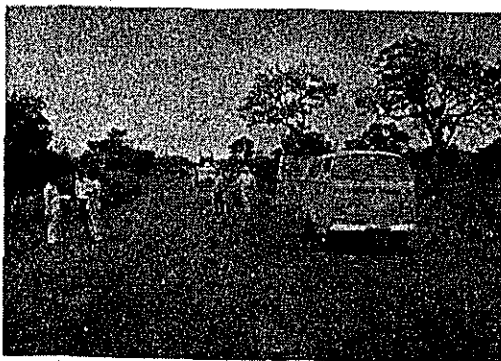
House for natives

現地人の家



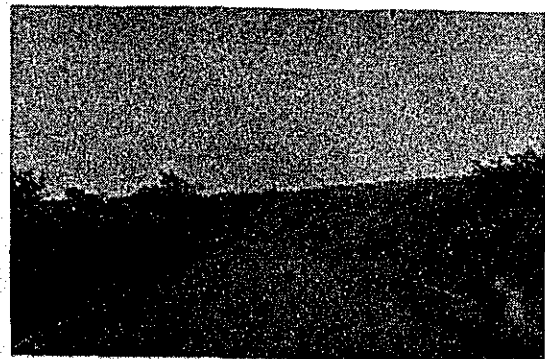
Oubangui river

Oubangui 河



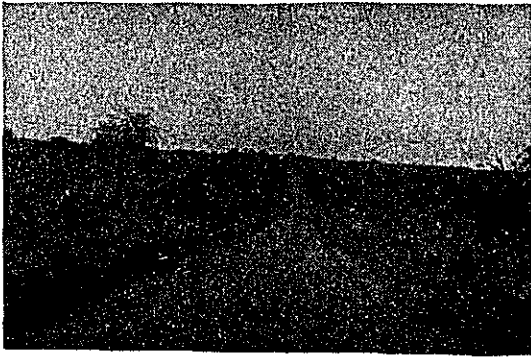
Road between Bangui
and Bambari

バンギ～バンバリ間の道路状況



Road between Bangui
and Bambari

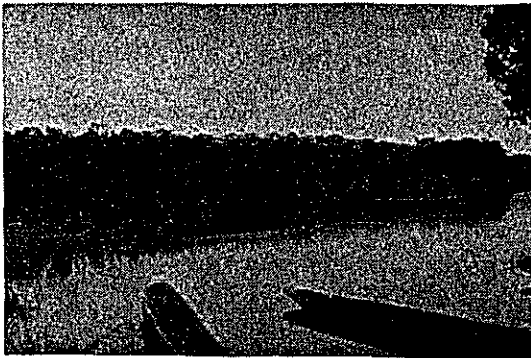
バンギ～バンバリ間の道路状況



Road between Bambari
and Bangassou
バンバリ～バンガソー間の道路状況



Closed to traffic
通行止め柵



Oubangui river
Oubangui 河

は し が き

この報告書は、日本政府の委託を受けて、海外技術協力事業団が昭和46年8月20から9月23日までの35日間に亘って派遣した、コンゴ国マンバサ、中央アフリカ国バンギ間道路建設計画事前調査団がマンバサ～バンギ間の道路状況を調査した結果の報告書である。

本調査は、本格的事前調査団を派遣するにあたって、その調査を十分完遂できるように未踏の地であるマンバサ～バンギ間の道路状況をつぶさに踏査するために実施された。

本調査によって、今後我が国から本格的事前調査団を派遣できる見通しが立った。

マンバサ～バンギ間のルートは、アフリカ経済委員会(EOA)の計画しているトランスアフリカハイウェイプロジェクトのルートになる可能性も大いにあるので、本報告書が今後、我が国が行なう技術協力内容の立案検討に際し、参考となることを期待している。

おわりに、本調査に多大の御協力をいただいた現地政府と関係諸機関、並びに大使館をはじめとする我が国在外関係者に対し、厚く御礼申し上げる次第である。

昭和47年1月

海外技術協力事業団

理事長 田付景一

目 次

1. まえがき	1
2. 旅行行程	2
3. 計画の概要及び今調査の目的	3
(1) アフリカ横断道路の計画の概要	3
a 計画の背景	3
b 路線の選定及び現道の現況	4
c 構造規格	9
(2) 今調査の目的	10
4. 事前調査の記録	11
5. フィジビリティ	19
(1) コンゴ、マンバサから中央アフリカ、バンギ間の路線計画及び比較線の路跡	19
(2) 経済効果の概要	19
(3) 道路の建設に関するフィジビリティ	24
(4) 道路の管理	26
6. 結 論	27
(1) 本ルートに対する今調査団の結論	27
(2) 本調査団の留意すべき調査内容	27
(3) 本調査団を派遣するに際し、装備等要検討事項	27
7. 本格調査団に対するリコメンデーション	29
8. あとがき	32
附録資料	33

1. ま え が き

アフリカ横断道路構想は、国連アフリカ経済委員会（E C A）を中心にとりあげられ E C A 関係会議及び6月のワーキングコミッティの会議に於いて、プロジェクトとして具体化されてきた。とくに6月の会議に於いて、カーデナー E C A 事務局長からドナー諸国に対し、このプロジェクトの事前調査に対する協力の要請がなされ、その協力分担が提案された。

これに対し、ドナー諸国は正式な態度の発表は明らかにはしていないが、このプロジェクトの推行に対しては賛成の意を表明し、何らかの調査にとりかかっている態度が見受けられ、すでにケニア国内の区間に於いては、ケニアはイギリスの協力を得て調査報告書を作成し、E C A に提出していた。

事務局は、わが国に対してもこの道路のうちとくにコンゴ部分の調査方の依頼を行い、旧宗主国として十分な足がかりを持つている他のドナー諸国とのレベルを合せるよう要請してきた。

これに対し、わが国ではこの分担案及びわが国がコンゴ共和国の区間に対して調査を行うことに対し、国内の意向がまとまり事前調査団を派遣することを了解した。

ただ国内に於ける情報収集に於いてもコンゴ北部の区間についてはほとんど情報が得られなく、あらかじめ事前調査団を派遣する前に必要な調査の内容、調査自動車、旅行手段、宿泊等の日程、現地での協力体制及び調査に必要な資料の収集などを行うための予備調査を行なう必要があるとして海外技術協力事業団（O T C A）から今回の調査団が派遣された。

したがって、本報告書は、事前調査団のために必要な事項をとりまとめたものであり、本区間の道路の何らのフィジビリティに対しては言及したものではない。

この調査団の構成は下記のとおりである。

団長	寺内 常晃	首都高速道路公団神奈川建設局設計調査課長補佐
	(O T C A)	
	光岡 毅	建設省土木研究所企画部企画課長補佐
	(O T C A)	(現在、海外経済協力基金業務第5課課長代理)
	河原崎 守彦	外務省経済協力局経済協力第一課

注 コンゴ民主共和国は10月27日以降国名をザイール共和国と改めたが、今回の調査は国名変更前に行なわれたので、本稿ではコンゴの名を用いた。

2. 旅行行程

月/日	泊地	交通手段	訪問先
8/20			
21	Athens	航空	
(22)	Addis Ababa	"	エチオピア大使館
23	"		ECA事務局
24	"		ECA事務局
25	Nairobi	航空	
26	Kinshasa	"	
27	"		大使館, 公共事業者
28	"		" , 地理院
(29)	Kisangani	航空	
30	"		オリエンタル州知事
31	Banalia		
9/1	Buta		
2	Bondo	現地	
3	"	地	
4	Bumba	踏	
(5)	Lisala	査	
6	"		
7	Gemena		県知事
8	Zongo		
9	Bangui	フェリー	
10	Bambari	現地	中央アフリカ公共事業省 大臣
11	Bangassou	踏査	
(12)	Bangui		
13	"		中央アフリカ公共事業省 大臣
14	Kinshasa	航空	
15	"		大使館, 地理院
16	"		" UNDP, 公共事業省, 地理院, 大統領府
17	"		" SEGTRACO, 運輸省, 経済省, 公共事業省, 世銀
18	Brussels	航空	
(19)	"		
20	"		コンゴ博物館
21	Paris	航空	開発協力省

3. 計画の概要及び今調査の目的

アフリカ横断道路の計画の概要

(a) 計画の背景

アフリカは多様な大陸で、人種的、社会的に見ると北部の地中海沿岸はアラブ系の人種が住みついており、南部のローデシアや南ア連邦は現在も白人支配の国々であり、アフリカらしい地域、すなわちブラック・アフリカとは赤道直下の国々と西アフリカの国々ということになり、3地域に分けられる。

このブラック・アフリカ諸国は、いずれも60年代の初めに相続いで独立したが、内部に種族間の勢力争いがあり経済的には開発途上の段階にある。そこで一方では豊富な埋蔵量をもつと云われる資源を活用して経済的な開発、自立を図るためには、お互いに文化、経済、産業の交流を行なうことにより市場の広域化を図ることが急務である。

このために国連のアフリカ経済委員会(EOA)によつてアフリカ横断道路計画が立案された。

アフリカ横断道路計画は、インド洋に面しているケニアのモンバサ港からウガンダ、コンゴ(キンシャサ)、中央アフリカ、カメルーン、を通過して大西洋に面するナイジェリアのラゴス港に至る約6300Kmのほぼ赤道直下に平行な道路であり、極力既設の道路を利用しアフリカ大陸の東西両側を2車線の道路で連絡させようとするものである。東部のケニア、ウガンダ、西部のナイジェリアのこの計画路線は、ほぼ舗装された道路になつており、コンゴを中心としたアフリカ内陸部の一車線拡巾、舗装が当面の問題である。

従来、東海岸の英語圏アフリカ諸国と西海岸の仏語圏アフリカ諸国相互の交流はなく、たとえば、現在、東部モンバサから西部ラゴスまでの輸送は海上輸送に依存せざるを得ない。また貿易をみると、アフリカ内陸地の交通網の整備がおくれているため、経済市場の狭溢性が大きな壁となり、域内貿易はわずか数%、域外貿易は90%以上をしめている。

アフリカは、豊富な石油、鉱物資源の輸入市場としてのみならず、水力資源に恵まれ、工業化が進むにつれ輸出市場としても重要な地域となるものと思われるところ、この道路の経済効果としては、東西アフリカがこれによつて結ばれ、経済、産業、文化の交流が急速に増大すること、東西アフリカを10日前後で連絡でき、コンゴ、中央アフリカにおける鉱物資源の輸送が容易になること、コンゴ、カメルーン等の酪農の開発にも役立つこと、またウガンダ、中央アフリカのような内陸国に海への出口を保障することとなること等が考えられる。また東アフリカの地域は、山と湖に恵まれた高原地帯があり、多くの種類の野生動物もあり一大観光地帯を通ることから、観光ルートとしても期待される。

1971年2月8日から13日間、チュニスに於いて開かれたEOA関係会議において、アフリカ横断道路のプロジェクトを推進すべきこと、及びその検討のために、ワーキング・コミTEEを設置することが決議された。

このプロジェクトの進行を図るための最初の国際会議が、1971年6月14日から6月18

日までの5日間にわたり、E C A本部のあるエチオピアの首都アジスアベバにて開催され、調査スケジュールなど今後の方針が確認された。これには、ケニア、ウガンダ、コンゴ（キンシャサ）、中央アフリカ、カメルーン、ナイジェリアの沿道6ヶ国の他にオブザーバーとして、アメリカ、ベルギー、フランス、西ドイツ、オランダ、イギリス、日本、チュニジア（昨年のE C A総会開催国）の諸国、および世銀、国連開発機構（U N D P）、アフリカ開発銀行、E C A F E、I L O、I R F、アフリカ統一機構、世界食糧機構（W F P）などの国際機関の代表が参加した。

この席上、ガーデナーE C A事務局長は、この調査の実施あたり、ドナー諸国の協力割当案を次の様に提示した。

ケニア、ウガンダ	英国、オランダ
コンゴ	ベルギー、日本
中央アフリカ	フランス、ドイツ
ナイジェリア、カメルーン	U. S. A

しかし、この提案については、各国から反応はなく、正式に決議に至らなかつた。

アフリカ横断道路委員会（ワーキング・コミTEE）の事務局は、E C Aの運輸通信部に付属させ、委員会の事務局ともなる。この事務局長は域内国より選出され、その下に技術者、経済専門家を各国より供出してもらう。

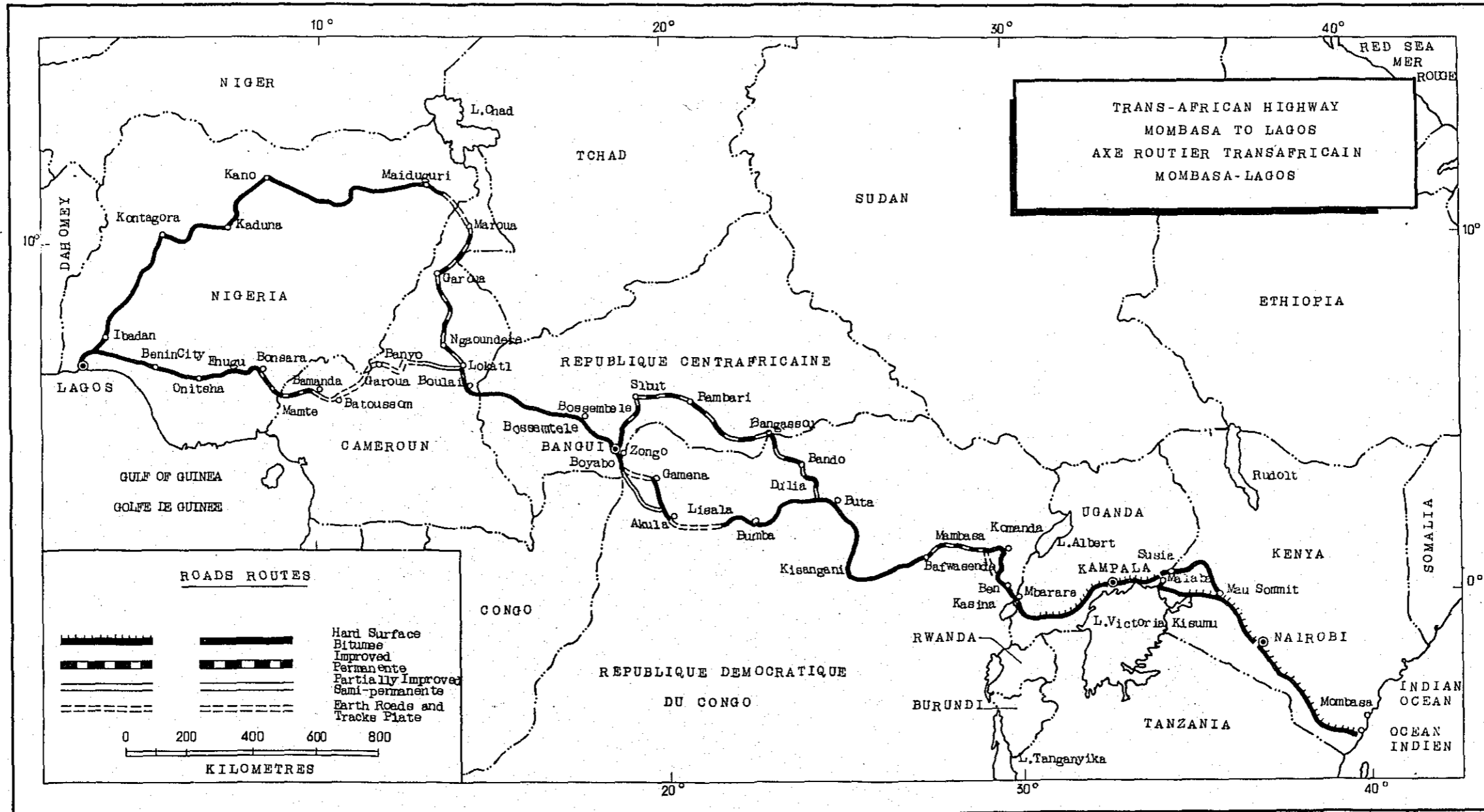
現在時点では、E C A事務局は、Provisional map を作成し、各国のコメントに照合し、港湾および経済中心地への連絡をも考慮して修正を行ない、1972年3月のバンギー会議において横断道路の路線とそのプライオリティーを決定することになっている。

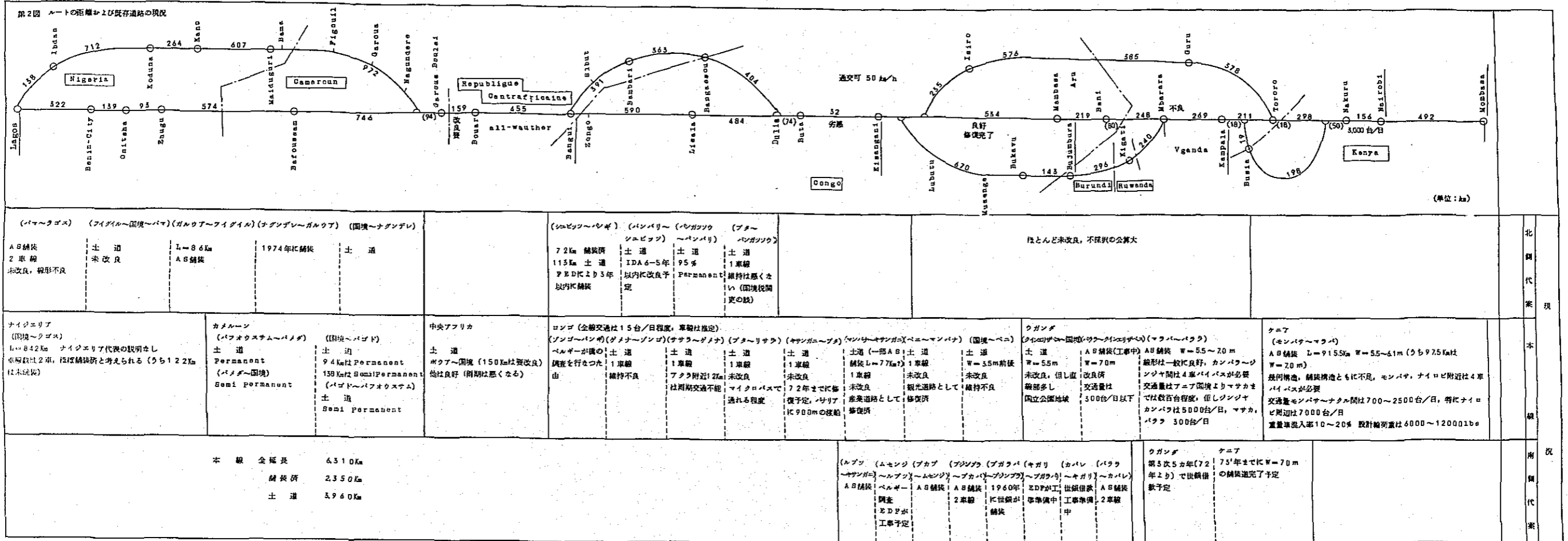
(b) 路線の選定及び現道の現況

計画路線は、Mombasa（ケニア）を起点とし、Kampala（ウガンダ）、Kisangani（コンゴ）、Bangui（中央アフリカ）、Ngaoudere（カメルーン）を通過し、Lagos（ナイジェリヤ）に至る約6,300Kmが計画されている。（第1図）

これらの道路の現況は（第2図）に示している。

第 1 圖





(宮崎氏作成)

(c) 構造規格

E C A 事務局から提示されている構造規格は下記のとおりである。

	平地部	準平地部	山地部
1. 設計速度 (Km/h)	100	80	60
2. 最小曲線半径 (m)	400	260	140
3. 最急勾配 (%)	3	4	5
4. 視距 (m)	150	110	85
5. 用地巾 (m)	40	40	40
6. 道路敷巾 (m)	12	12	11
7. 舗装巾 (m)	7	7	7
8. 路肩巾 (m)	250	250	200
9. 最大カント (%)	10	10	10
10. 路面横断勾配 (%)	2-4	2-4	2-4
11. 路肩 " (%)	4-6	2-4	4-6
橋梁部			
12. 設計荷重	H15-S12	H15-S12	H15-S12
13. 橋梁巾員 (地覆間距) (m)	7.3	7.3	7.3
14. 建築限界高さ (m)	4.50	4.50	4.50

(2) 今調査の目的

。E C A の要請にもとずき、コンゴのマンバサから中央アフリカのバンギ間のフィジビリティ調査を行なうことにしたが、キサングーバンギ間については、北まわりおよび南まわりの二ルートと比較が要請されかなりの詳しい調査を必要とすること、またこの区間の大部分は、日本人の全くの未踏の地として、現状がつかめないため、本格調査を計画するための予備的調査として、今調査を行なったもので、次の調査事項に沿って調査を行なった。

- A 本格調査団の調査を行なうための予備的調査
- B " 踏査旅行の可能性の有無の調査
- C " 踏査日程計画を立案するための調査
- D " 装備計画を立案するための調査
- E " 収集する資料の入手、調査方法の調査
- F その他、現地踏査を行なって、本格調査団が円滑に調査を行なうための必要な調査

4. 事前調査の記録

(1) 8月23日, 24日, アジスアベバにてEOCAと会談, [写真-1] [写真-2]

GARDINER 事務局長, AW特別顧問, TILAHUN WLIBNEN技師, GLIEYE
OLISMANE 技師, 山田栄作事務官, MICHEL ASANTOS氏出席

(a) 日本としては, 旧宗主諸国の調査資料のあるものの提示を受け, 各援助国の調査の分担が決められることによつて調査団の派遣が可能になることを説明した。

(b) 9月20日開催予定の会議(本件調査団の帰国後の方が好都合なので9月29日に変更する。)には各国とも出席することとしており, 米, 英, 仏, ベルギーからは正式の出席返事がきている。同会議では各国の分担をきめること。各国の手持資料の提出を求めることが主要議題となろう。

(c) マンバサ〜バンギー間の南北両ルートのいずれをとるかは, 来年の3月に予定されているバンギー会議の重要な論点になると思われるので, それまでに調査報告ができるように, 日本の協力を得たい。

しかし現時点では仏語での報告書を3月のバンギー会議までに作成することは時間的に難しく, できたとしても目次だけになつてしまう。

(d) これまでに各国が行なつた調査資料については, できる限り日本に渡す。この件については, 西独, 仏, 米, ベルギーの行なつた調査報告書を入手することができた。

(e) 便宜供与

イ) TILAHUN WUBNEN技師, GUEYE OUSMANE技師の両氏が随行する。

ロ) GARDINER 事務局長からコンゴ政府, 中央アフリカ政府あてランドローバー(通過不可能の場合はヘリコプター)を借与できるよう書簡を出す。

(2) 8月27日, キンシャサにて公共事業省と打合せ, KIBANGULA YOSGOH政務事官,
MUZAMA FRAN OIS大臣顧問, MWENZE JEAN CHRYSOSTOME技師,
KEATING嘱託(U. S. A.), BARNEL ROGER嘱託, BLACLARD RENE嘱託,
DIVGAK嘱託, 出席

主に便宜供与について話し合う。

イ) MWEZE JEAN CHRYSOSTOME技師が随行する。

ロ) 車, 宿泊所については, オリエンタル州, エカトール州の両知事に連絡済みである。

ハ) 便宜供与はコンゴ国内だけであるので, キサンガニー→ブタ→ボンド→パンガス→ボンド→アケチ→リサラ→ゲメナ→バンギーの行程とされたい。

(3) 8月28日, 地理院訪門(Institut Geographique du Congo) -
AUGUSTIN KENGEBELE院長, EMMANUEL DUEME副院長, 秘書が出席

今回のルートの五万分の一の地図を頼む。調査旅行終了までにコピーしておくとのこと。

(4) 8月30日; キサンガニにて, [写真-3] BERNARD-REMY N'DEBO オリエンタル州知事, GEORGES-G GOLOMINGI 知事秘書, FRANCOIS LIBAKU 州公共事業局長が出席。

1) ランドローバーを2台貸与するが, オリエンタル州だけとする。[写真-3']

2) DISTRICT (県), TERRITOIR (町) に電報を打つとともに紹介状を出す。

(5) 8月31日~9月9日; 踏査 (A)道路状況, (B)周囲状況, (C)宿泊, (D)その他), 尚, 踏査日程表, 踏査地図は (15) (16) に示す。

(a) 8月31日; 16時30分, キサンガニ発~22時15分, バナリア着, 5時間45分, 143 Km, 24Km/h。

(A) 幅は6m程度あるが, 路面の状態は極めて悪い。土質は粘土質が多く, 白砂, ラテライトもある。

(B) 丸太橋が多い。

(C) 周囲は密林だが, 500m~1Kmおきぐらいに集落がある。

(D) バナリアではベルギー人の住居あとの空屋に泊る。

(E) 運転手の都合で, 朝出発予定が16:30発となる。

(b) 9月1日; 16:10 バナリア発~23:35 ブタ着

7時間25分, 206Km 28Km/h

(A) バナリアの川巾は約800mで流速約1m/sec [写真-4] [写真-5]
フェリーは鋼船4せきを並べたもので設備は悪い。そのため故障で15:30まで待つ。
渡河時間30分。

(B) 路面の状態は次第に良くなる。[写真-6] [写真-7]

(C) ブタは県庁所在地で, ブタのホテルは一応整っている。[写真-8]

(c) 9月2日; 8:40, ブタ発~15:00 ボンド着

6時間20分, 218Km 34Km/h [写真-9] [写真-10]

(A) 道は狭い(1車線)が路面の状態は比較的良い。[写真-11] [写真-12]

(B) ボンドの川は2~300mでフェリーは順調。

(C) 鉄道との併用橋がある。[写真-13]

(D) 途中スコールに会い, 道が川状となる。

(E) 密林がおい茂り, 竹が多い。

(F) プランテーションはあるが木を切つただけの小規模のものである。

(G) ボンドはレンガづくりの建物が多く辺境の感じ, かつてはホテルも工場もあつた由, 教会の宿泊施設に泊る。[写真-14]

(d) 9月3日; 7:40 ボンド発~11:05 モンガ(川)着

3時間25分, 116Km 34Km/h

- ④ 道は狭いが路面は比較的良い，土質はラテライトである。〔写真-15〕〔写真-16〕
- ④ モンガ対岸の川は140～150mで，フェリーは人が（12人程度）で動かすが，当日は人が居らず。
- ⑤ 次第に高原趣を増すが草原ではない。
- ⑤ 家は円形で小規模（6畳程度）となる。
- 11:15 モンガ（川）発～14:30 ポンド着
- (e) 9月4日；8:15 ポンド発～12:27 ドーリア着
- 4時間12分，140Km 33Km/h 〔写真-18〕〔写真-19〕〔写真-20〕
- 12:27 ドーリア発～14:17 アケチ着
- 1時間40分 54Km 32Km/h
- ④ 道はドーリアからの10Kmとアケチまでの10Kmがよく，中間は極度に悪い。
- ④ 鉄道との併用橋がある。
- ⑤ アケチは紡績工場もある港町で，白壁の建物が多し。
- 15:45 アケチ発，20:45 プンバ着
- 5時間 202Km 40Km/h
- ④ 道は広く（2車線），改良してあるところもあり路面はよい。〔写真-21〕 この区間は鉄道を建設中（工期70.9～72.6）であり，その業者が道の維持を行なっている由。
- ④ プンバ近くの10Kmほどは細い凹凸が多い。
- ④ スコールに会い（約30分）道は川となる。
- ⑤ 高原に集落が散在している。
- ④ プンバは兵舎に泊る。
- (f) 9月5日；12:40 プンバ発，20:25 リサラ着
- 6時間45分（うち2時間30分停車） 163Km 3.8Km/h 〔写真-22〕
- 〔写真-23〕〔写真-24〕
- ④ 道は広いが維持管理が悪い，ブンバからの10Kmは細い凹凸が続き，リサラ附近は縦断がきつく（10度ぐらい），雨のために路面が洗掘されている。
- ④ リサラは県庁所在地でホテルもある模様，迎賓館に泊る，設備は良いが管理が悪い。
- ④ オリエンタル州から，エカトール州に乗り換える必要となつたが，1台が難行して出発は午後となる。その1台が整備不良で3回事故を起す。
- (g) 9月6日；リサラにて車の手配のため1日待つ。前日，中国（台湾）農業調査団が当地に来て車を貸与したとの由。
- (h) 9月7日；7:45 リサラ発，13:00 アクラ着
- 5時間15分 206Km 40Km/h 〔写真-25〕〔写真-26〕
- ④ リサラからの道はほとんど2車線であり，路面も比較的よい。
- ④ アクラのフェリーは順調。

② パーム油、ゴム、コーヒー等の大規模なプランテーション〔写真-27〕があり、道路の維持も行なっている由。

○ 3:00 アクラ発、16:30 ゲメナ着

3時間30分、124Km 35Km/h 〔写真-28〕〔写真-29〕

① 砂、粘度、ラテライトが交互に続き、前輪駆動の箇所あり。

① 輸送用のトラックの通行が多い。

② 人家は円形となり、小形。

③ ゲメナは県庁所在地で静かな町、モブツ大統領の郷里の由、ホテルに泊る。〔写真-30〕

(i) 9月8日；12:00 ゲメナ発、17:15 分岐点着

5時間15分、181Km 34Km/h

① 本来のコースはフェリー故障のため迂回路をとる、道は狭いが路面は比較的良い。

〔写真-31〕

① 川が2カ所あり、手こぎ(8人)のフェリーで渡る。

② サバンナとなる。

○ 17:15 分岐点発、9.9；1:45 ゾンゴ着

8時間30分(うち5時間30分停車) 91Km 30Km/h

① 狭い草の道に沼があり、脱出に5時間を要す。さらに丸太橋が折れて30分を要す。

② 一面サバンナである。〔写真-32〕

③ ゾンゴは国境の町としては小さい。兵舎に泊る。

(j) 9月9日；9:00 ゾンゴ発、9:30 バンギ着

30分(フェリー)、1,000m程度の川〔写真-33〕

① フェリーは、有料で順調。

(6) 9月9日；バンギにて中央アフリカ公共事業大臣と会談。

Augustin Dallot - Bafia (Minister), Michel Arone (D.G.),
Fara Fron (D.G.), Laruse Luc (Directeur), Banp (D), Perreau (Chef),
Courtors (C), Kithe (C) 出席。

(a) カウンターパートは3名つける。

(b) 車、宿は手配済み。

(c) バンガスーまでは2泊3日で往復できる。

(d) 計画路線は、中央アフリカ国の国道2号である。

(7) 9.10～9.12；踏査(以後、寺内、光岡のみ)

(a) 9月10日；8:30 バンギ発、16:30 バンバリ着

8時間 393Km 49Km/h 〔写真-34〕〔写真-35〕

① パンギー～ダマラ間 (76Km) は2車線 (幅8m) で舗装済み。ダマラ～シュビッツ間 (115Km) は未舗装であるが、幅8mの路床 (ラテライト) ができている。一般に年4回グレーダーをかけて維持している。シュビッツ～バンバリ間は路肩の側溝の維持管理を行なっている。ラテライト質のためひどい凹凸はない。

② 周囲は一面サバンナである。

③ バンバリにはホテルあり。

(b) 9月11日; 8:50 バンバリ発, 17:30 バンガソー着

8時間40分 363Km 40Km/h [写真-36]

① 部分的に側溝の維持管理を行なっており、公共事業省の建設機械もみえる。

② 部落には、Barriere de pluie (雨水用の通行止め柵) [写真-37] があり、ごう雨の場合に路面のいたむのを防ぐため通行止めにする由。

③ バンガソーからコンゴへの川 (ウパンギ川) の幅は約800m, フェリーは終了。

[写真-38]

④ 一面サバンナである。

⑤ バンガソーはホテルに泊る。

(c) 9月12日; 8:00 バンガソー発, 22:00 パンギー着

14時間 756Km 54Km/h

(8) 9月13日; パンギーにて中央アフリカ公共事業大臣と会談。

Minister ; AUGUSTIN DALLLOT -- BAFIO

Directeur General ; MICHEL ARONE

" ; FARA FRON

Directeur ; BANP

" ; LARUSE LUC

Chef ; PERREAU

" ; COURTOIS

" ; KITHE

バンバリ～バンガソー間の維持管理は1967年より側溝改良を行なっており、パンギー～チャド、パンギー～カメルーン間のフィジビリテイー、スタディーはすでに終了している。バンバリ～バンガソーは現在フィジビリテイー、スタディーを行なっている。

公共事業省土木試験所を見学し、CBR試験装置、土質ボーリング (深さ25mまで) 機械、コンクリート圧縮試験機、など一通の試験機械があつた。

セメントは、コンゴ (ブラザビル) より輸入し、ブラザビルにはバリー建築研究所直営の試験所があり、化学的な検査も行なっている。

- (9) 9月15日；コンゴ国土地院を訪問し、五万分の一の地図と交通量図、道路網図を入手する。
- (10) 9月16日；UNDP訪問 M. Roehiaer, M. Aroutman
- (a) コンゴ全体の維持改良調査をベルギーのコンサルタントに発注している。コンゴ1/3, 世銀2/3 負担。
 - (b) コンゴ全体の道路調査計画を立案中。
- (11) 9月16日；公共事業省訪問 M. Melotte
- (a) コンゴ全体の道路延長 140000Km
 - (b) 20000Kmについて、年にKm当り90ザイル(180\$)の費用で、プランテーションと契約し、維持している。
 - (c) フェリーは無料、ただし補修用機材を送ると紛失するので、金を会社に送り、維持させている。
- (12) 9月16日；大統領府訪問 M. Kansyama
- (13) 9月17日；SEGTRACO(ベルギーのコンサルタント会社)訪問 P. Helson(Manager)
- (a) キサンガニ〜ブタ間の改良計画につき、年末までに、コンゴ政府と契約する予定(世銀の負担)
 - 9月17日；運輸大臣と会談
 - 9月17日；経済省官房長官と会談
 - 9月17日；公共事業省訪問
 - (1) 踏査の結果につき説明
 - 9月17日；世銀訪問 Luis de Azcarale
- (14) 9月20日；ブラッセルにてコンゴ博物館研究所を訪問。
- (a) 地質図を入手し、博物館見学。
 - (b) 9月21日；ベルギー経済協力省訪問
Directeur General Direction Projets ; JEAN-POUL GOYENSと会談。
資料を入手することはできなかつたが、キンシャサ大学のLACROIX教授とLECLERC教授が協力してくれるとの由であつた。

(15) 踏査日程表

行 程	月・日	出発時	到着時	所要時間	距離	速度
				時間分	Km	Km/時
キサンガニ～バナリア	8. 31	16:30	22:15	5. 45	143	<u>24</u>
バナリア～アタ	9. 1	(15:30) 16:10	23:35	7. 25	206	<u>28</u>
アタ～ドーリア	9. 2	8:40	11:10	2. 30	81	32
ドーリア～ボンド	"	11:10	15:00	3. 50	137	<u>36</u>
計				6. 20	218	34
ボンド～モンガ(川)	9. 3	7:40	11:05	3. 25	116	34
モンガ(川)～ボンド	"	11:15	14:30	3. 15	116	35
計				6. 40	232	<u>35</u>
ボンド～ドーリア	9. 4	(7:25) 8:15	12:27	4. 12	140	33
ドーリア～アケチ	"	12:27	14:17	1. 40	54	32
アケチ～アインバ	"	15:45	20:45	5. 00	202	40
計				10. 52 (停車2.30)	396	<u>36</u>

行 程	月・日	出発時	到着時	所要時間	距 離	速 度
ブンバ～リサラ	9. 5	12:40	20:25	4. 15	163	<u>38</u> Km/h
リサラ～アクラ	9. 7	7:45	13:00	5. 15	206	40
アクラ～ゲメナ	〃	13:00	16:30	3. 30	124	35
	計			8. 45 (フェリー-1.15)	330	<u>38</u>
ゲメナ～分岐点	9. 8	12:00	17:15	4. 00	181	45
分岐点～ゾンゴ	〃	17:15	1:45 ^{9.9}	(事故5.30) 3. 00	91	30
	計			7. 00	272	<u>39</u>
ゾンゴ 計				56. 52	1,960	<u>34</u>
バンギ～バンバリ	9. 10	8:30	16:30	8. 00	393	49
バンバリ～バンガツソー	9. 11	8:50	17:30	8. 40	363	40
バンガツソー～バンギ	9. 12	8:00	22:00	14. 00	756	54
中央フリカ 計				30. 40	1,512	<u>49</u>

5. フイジビリティ

(1) コンゴ、マンバサから中央アフリカ、バンギ間の路線計画及び比較線の跡

アフリカ横断道路の Mambasa-Bangui 間の道路の跡は、ウガンダ国境の Mambasa から Nia Nia, Bafwasende, KISANGANI, Banalia, Buta を経て Dulia に至る。これ迄の路線は一応決定している。

Dulia から Aketi, Bamba, Lisala, Gemena, Zongo を経て Bangui に至る南ルートと Dulia から Bondo, Monga, Bangassou, Bambari, Sibut を経て、Bangui に至る二つのルートが、比較路線として計画が行なわれ最終的に E C A によつて一本に選択されることになつている。

この選択は、47年3月の Bangui に於ける会議で討議されることになつている。

この選択は、両路線の経済効果及び、建設事業費を総合的に検討を行つて決定されるべきものであるが、この検討の要因はこれらの他国内のアフリカ横断道路の通過延長の問題あるいは、道路の政治的重要性など他に重要な要因があると考えられ結局のところコンゴ共和国、中央アフリカ共和国間の国際的な問題となり、当二国間の話合い又は、国連機関 (E C A) の調停によつて選択決定がなされる公算が強いと思われる。勿論この場合でも経済的效果、建設事業費の分析資料がこの討議の基本となるためこの資料の作成には責務大である。

(2) 経済効果の概要

経済流通系の現状

調査対象区間は、丁度アフリカ大陸の中心部にあつて居る区域にありこの地方の経済の流通は昔からコンゴ河の運河交通を幹線とし、この河の河港まで通ずる道路及び、鉄道が枝線を構成している。

コンゴ河は、赤道直下を流れ乾期、雨期が赤道をはさんで対称に訪れていることから河水はたえず枯れることなく、水運には適した河川である。

アフリカ大陸の商業経済は、内陸経済に比較し、海外経済の割合が大きく経済的には旧宗主国との結びつきが強く、アフリカ大陸諸国間の貿易額は対外アフリカ大陸のその約10%といわれている。

キササンガニ、バンギなどの商店の取扱商品ほとんどが輸入品で、現地産の物はごくわずかしは見当らない。ただこれらの都市の広場、あるいは地方の町村の広場で開かれる青空市場でさえも輸入品の衣類と、現地産の農産物などの取引が行われている。

この様に輸入に依存する経済活動は現在の流通経路が、旧宗主国-首都-地方といつた縦の経路で開かれて一方横の経路が閉ざされて横には閉鎖経済となつているので地方産業には市場が成立たないのが現状である。

アフリカ東海岸諸国の英語圏、西海岸の仏語圏間の交通、電話、テレックスはすべてヨーロッパ経由でわずかローカル航空の一部が開かれている実情でこの相互間の経済交通はほとんどないと云つてもよいと思われる。又、電話、テレックスなどはこの二つの圏間だけでなく同一圏内の隣国でさえも直接つながらなく中央アフリカのバンギとコンゴ、キンシャサ間の通信は、バンギーバリーブリュッセルーキンシャサという経路をとるということを聞いた。

アフリカ大陸には、海に接していない内陸国が多いが、これらの国々も経済事業は全く同じ様で沿岸から外アフリカ大陸貿易も容易ではない。

中央アフリカ共和国もこの一つの例で対外貿易の外洋船、船積までの経路は、

1. カメルーン Douala 港

道路、あるいは道路及び鉄道を利用し、約 1,500 Km

2. コンゴ、ブラザビル、Pointe Noire 港

コンゴ河、水運及び鉄道を利用し、約 1,700 Km

3. コンゴ、キンシャサ

道路、コンゴ河水運、鉄道を利用し、約 2,300 Km

日数も約1ヶ月ないし、3ヶ月を要する。

コンゴ、オリエンタル州は、昔からコンゴの農業地帯で、コーヒー、紅茶、米、綿花、落花生、砂糖、パームオイルを多く産し、コンゴ全体の約1/3を生産している。これらは、キサングニに集荷されてコンゴ河水運でキンシャサに送られマタデイ港から輸出されている。

経 済 効 果

アフリカ横断道路の開通によつて、大陸内輸送のコストの低減と輸送時間の短縮が図られ流通通商の安定がもたらされる。さらにこれが採算性を良くし、生産の増加、プランテーションの開発が進められ、他の生産活動が始動し、沿道の開発が促進される。

アフリカ横断道路の他方の効果とし大陸隣国間の横の通商経路が開発され地域市場の開発が得られ大陸内の経済交流の促進が図られる。又、もう一つの効果として、建設工事に伴つて物資資材の需要の増加、地域住民の雇傭の促進が地域経済にうるおすものがある。

これらの効果の相乗効果として産業形態土地所有形態、労働形態の変化が生じ、閉鎖経済が破壊され経済発展の離陸の糸口が得られる。

そ の 他 の 効 果

交通の便利さが得られ、経済発展の方向が見出されることによる民生の安定、さらに情報量の増加がこれに併つて国民の意識の向上が生れ行政力の浸透と共に政情のより高い安定が得られる。

二つのルートに対する経済効果の有意差

本計画区間の Douala から Bangui 間の二つのルートの経済効果の間に有意差が認められるかど

うかについての判断となるべき強い要因は今回の現地踏査の結果からは見出されなかつた。

Kisangani から東の農業地帯に比較し、西の区域はあまり開発が進んでいなかつたが、1964年以後のモブツ政権の安定後産業が新に独立前の産業とは異つた方向に復興している様に見受けられ、Lisala, Gemena などが新しく開発の中心として開発されている。

Binga にはパームオイルとゴムの巨大な農園及び大きな工場が現在稼働している。Lisala では中国(台湾)の技術援助により米のプランテーションが計画されている。

一方北ルート of Bondo はかつての中心地であつたがあちこちに工場の廃墟が見られ今では昔日のおもかげはないという。

コンゴ国内では今や Dulia から先はむしろ南ルートの方が表街道である。しかし、中央アフリカでは Bangui-Bambari-Bangasson は国道2号線で、カルメーン国境から Bassentele - Bangui に至る国道1号線と連つて国土縦断幹線である。これらの路線に沿う農業、畜産業、又 Bambari から奥地に入つた Bria 附近では最近ウラン鉱が発見され産業上も重要な道路である。しかしこれらの将来の産業の可能性、将来計画を総合的に調査を行い効果検討を行う必要がある。

コンゴ東北地域の生産量

	1959年	全コンゴに対する%	1969年	全コンゴに対する%
Robusta コーヒー	30,000 トン	65%	20,000	44%
Arabica コーヒー	8,000	100%	8,500	100%
紅茶	4,200	100%	6,000	100%
米	50,000	60%	40,000	60%
綿花	56,000	33%	14,000	35%
落花生	22,000	32%	65,000	30%
砂糖	10,000	25%	10,000	25%
パーム油	61,000	26%	38,500	20%
ゴム	8,200	20%	4,600	12%
タバコ	600	-	1,200	-
家畜	36,000 頭	-	20,000 頭	-
魚	-	-	10,000 トン	14%
金	10	84%	6	85%
錫	10,000	70%	4,000	65%

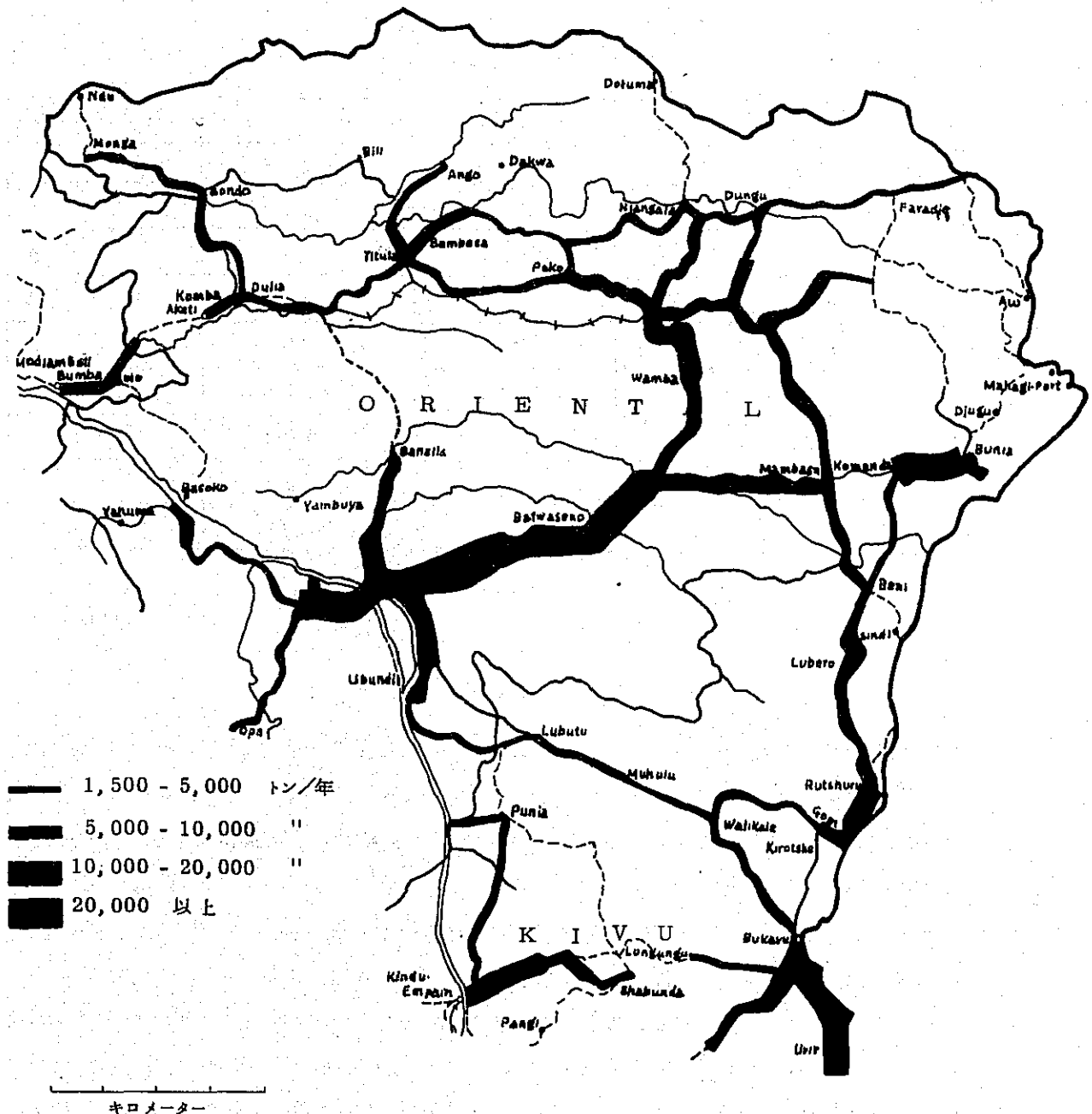
出典: Statistiques officielles, Provinces orientale et du Kivu, 1959 et 1969

orientale 州の人口及労働人口

		<u>1950</u>	<u>1952</u>	<u>1954</u>	<u>1956</u>	<u>1969</u>
人	口	2,302,123	2,272,719	2,311,813	2,347,641	3,023,997
農	業	57,226	67,277	73,677	81,070	19,981
工	業	17,741	22,752	22,974	23,312	5,401
鉱	業	38,311	26,411	21,174	16,528	3,132
交	通	9,632	8,410	9,791	11,981	1,993
建	設	12,516	15,915	17,598	18,964	2,606
商	業	13,272	14,217	15,034	14,009	3,273
公	務	3,265	3,621	4,131	4,713	2,925
そ	の	<u>39,909</u>	<u>42,447</u>	<u>43,723</u>	<u>43,110</u>	<u>16,939</u>
計		191,872	201,050	208,093	213,687	56,250

(Kisangani を除く)

出典：2eme plan de developpement de 10 ans, Province orientale, Statistiques officelles, Province orientale 1969



道路交通 - 1962

出典： Mission d'Etudes pour le Developpement Economique et Social de la Republique de Congo - 1963

(3) 道路の建設に関するフィジビリティ

道路延長及び現況

	南ルート	北ルート	フェリー(ヶ所)
ウガンダ国境～Kisangani	833	833	
Kisangani～Dulia	395	395	1
Dulia～Bangui (Lisala経由)	1,074	-	3
Dulia～Bangassou	-	404	3
Bangassou～Bangui	-	754	
計	2,302	2,386	
改良済	-	185	
舗装済	-	76	
未改良	2,302	2,201	

単位 Km

調査または改良舗装計画の現況

コンゴ

本計画区間に於いて、リハビリテーション計画があり、71年計画として世銀 (I B R D) がコミットする見込み

Kisangani-Banalia 129Km 599千サイール (約 481,280千円)

Banalia-Buta 192Km 733千サイール (約 527,760千円)

計 321Km 1,332千サイール (約 1,009,040千円)

(但し換算レート 720円/サイール)

又、コンゴ北東部の輸送調査計画がアメリカの調査団によつて調査したレポートが1970年12月に提出されている。これには改良を行なわなければならない区間を二つのカテゴリー即ち緊急に整備を要するもののプライオリティ1とプライオリティ2に区分されている。この計画にあるもののうち本路線に含まれているものは次のとおりである。

プライオリティ-1

Kisangani-Buta 間のうち204Km \$ 940,000

Aketi-Buta " 50Km \$ 200,000

Bondo-Dulia " 300Km \$ 30,000

Kisangani-Buta 中橋3. 中橋7 ——— (USAID)

Banalia	渡船	40 t	\$ 42,500
Bondo	"	30 t	\$ 32,000

プライオリティー 2

Bumba-Aketi \$ 350,000

Mambasa-Beni \$ 470,000

中央アフリカ

	距離 km	現 状	調査又は工事の現状
Bangui-Damara	76	舗装済	-
Damara-Sibut	115	改良済	F E Dに舗装工事資金申請中
Sibut-Bambari	200	局部改良	P U N Dにて調査済
Bambari-Bangasson	363	"	F E Dにて事前調査済
計	754		

地勢の現況

本計画路線のコンゴ域内の大部分が熱帯雨林地域にあり Gemena 以北及び Bando 以北及び中央アフリカのほとんどがサバンナ地帯に属している。しかしながら実態は Kisangani-Buta 間は深い密林、南まわりの Dalia からコンゴ河沿いの南ルート的大部分はところどころ深い密林があるだけで一般に浅い森林となつている。北まわり区間では Bondo まではかなり深い密林におおわれ、又 Bambari-Bangasson 区間の 1/3 程度がかなり深い密林がところどころ区間的に発達している。

これらの地域の雨量の資料は入手し得なかつたが後掲の資料 17 が参考資料となる。又、Gemena 附近に於いて観測所を見受けた。

熱帯地域では瞬間雨量が大きく踏査中 Aketi-Bumba 間で豪雨に遭遇したが視界が全くきかない状況があり 100 mm/h 以上であつたと想定された。したがつてこの雨量排水計画は十分道路構造上検討する必要がある。

コンゴ河の影響による軟弱低地域が南ルートの Akula 附近約 10 km にわたつて分布する。特に東岸の 6 km は現道の不等沈下が見られ路面が波打つていた。この区間は地盤調査が必要である。

資材 労働力 技術基準

技術基準は、ベルギーとほとんど同じものであるがコンゴ基準で実施している。Kisangani 附近ではセメントは Kinshasa 又は Katanga 産を入手し、約 2 ドル/袋である。

中央アフリカ

・ 技術基準は、フランスのそれを用いている。Banguiの公共事業者にはフランスの公共事業省の研究所と提携した試験所を有し、コンクリート、アスファルト地質調査（ボーリング）の試験を行うことができる。セメントはブラザビルから輸入し、鉄筋コンクリートに必要な強度は十分得るといふ。骨材も Bangui から遠くない地点から十分良質な碎石を得ている。

二つのルートに対する建設費の差異

Dulia から Bangui に至る両ルートの建設費の差異は道路未改良延長が南ルート 1074 Km、北ルートが 970 Km で約 100 Km 北ルートが短いこと南区間では約 10 Km 軟弱地盤区域があることで南ルートがやや高いと考えられるが現地踏査事情から見て南ルートがやや工事が楽であるという点を考慮すれば両者の建設費の差異は大きくないと思われる。

(4) 道路の管理

コンゴの区域の内現在鉄道建設中でこれに併つて工事用道路として現道管理を行つている Aketi-Bumba 間及び Binga 附近の農園内道路の区間を除いて管理が十分ゆきとどかず局部的に非常に悪い区間が所々に見出される。

特に橋面の木床版及び渡船及びその接岸施設の管理不良の為交通に支障をきたしている。

一方中央アフリカの区間は公共事業省の地方局が直営で管理がゆきとどき、特に降雨時には大型トラックの通行止を行つていることによつて非常に良好な路面状況を保つている。

国際道路として画一的に良好な路面状況を保つためには強力な管理組織によつて管理を行う必要がある何かの理由で道路管理を怠ればすぐさま路面の破壊が生じ国際交通を不能にする恐れがある。

6. 結 論

(1) 本ルートに対する今調査団の結論

- a 南ルート及び北ルートに対する決定的な選択要素は見あたらない。建設費、経済効果共に夫々ほぼ相似た額であると想定される。
- b Banalia 及び Oubangui 河にかかるフェリーは当分の間橋梁にはならないと思われるので、フェリー船舶、接岸施設など定常的に管理出来る様に設計がされる必要がある。
- c 道路の管理は、路面の補修、フェリーの運行、補修及び国境の管理が十分なされるべく、E O A の機関など強力なかつ International を組織に行なわせしめるのが望ましい。

(2) 本格調査団の留意すべき調査内容

- a 今後、北まわり、南まわり、いずれかのルートに決定するのは、かなり難かしく政治的に解決されるか、あるいは、より詳細な経済的比較を見て決定されるものと想定される。
したがって、この経済的比較は、十分国際会議の資料として耐えうるものが必要とされ、そのためには、現況の調査及び将来計画共十分資料を得る必要がある。
- b 南ルートにおいての4ヶ所、北ルートにおいての3ヶ所のフェリーには、そのうちのいくつかは橋梁の比較が考えられるので、水深、流量、地質の概略をつかむ必要がある。
- c 雨期の時間雨量が100mmを超える場合が考えられるので道路構造を設定するためには気象統計の収集が必要である。
- d 現況から見て道路管理体制がととのっていないが、今後管理体制をととのえておく必要がある。又、国境での通関の管理等の調査、提案を行なう必要がある。
- e その他道路建設計画に必要な事項

(3) 本格調査団の派遣に際し装備等要検討事項

- a 部分的に極度に路面の悪いところはあるが、乾期、雨期を通じてジープ、トラックでは通行可能であるが、小橋梁床版及び路面補強用の資材を用意しておけば必配ない。
尚、多数の車輛及び資材を現地で調達することは難かしいので(2台が限度でこれも長期間は無理)あらかじめ必要台数の準備はしておく必要がある。
- b 中央に於いて十分な経済調査などの必要資料を得ることが出来ないので広範囲な現地調査及び資料収集を行なうために、現地人との通話のため、現地首都に於いて仏語の外、リンガラ語、及びスワヒリ語の滑達な通訳を雇傭する必要がある。又この通訳は、事故の場合の処置にも役立つ。
- c 現地調査を行なうにあたり、現地の地方庁等で資料を得たり、写真撮影などを行ない、又調査

の進行を円滑に行なうため、中央政府のカウンターパートを依頼し、かつ、写真撮影許可、立入・調査許可を関係庁及び特に軍から得ておくことよ。

d 何らかの宿泊可能な場所は、約200Km毎に存在するが、その間には全くないので調査の行程、調査の行動計画はこれをもとにして立案しておく必要がある。

又、宿泊可能な場所といえども、水、寝所、食堂が保証されているのはごく限られた場所である。したがって簡易宿泊用具、食糧を用意しておかなければならない。一応現地先の都市で調達可能である。

e 調査のための旅行にあたって特にフェリー及び、車輛の管理不良によるトラブル及び、スペアパーツの不足による修理補修時間の経過が行程計画を狂わせるので、十分余裕を持つて弾力的な当初計画を立てておくのが望ましい。

f 現地進入コースとしては、ケニヤ、ナイロビから入ることも考えられ、コースとしては十分可能である。尚、この場合国境通過に対し、あらかじめ処置をこうしておく必要がある。

7. 本格調査団に対するリコメンデーション

今回の予備調査に於いて対象区間の全域にわたって雨期に於いても通行可能であり、又、ツエツエバエなどの様な著るしい障害となるものも心配の必要がないことが判明した。

しかし計画された比較2ルートは比較検討に対し決定的な要因が見つからず、その選定には容易な調査では結論を得ないことがわかり、ある程度詳しい経済調査及び工事費の見積りを行う必要がある。これらを考慮して次の調査計画を提案する。

(1) 団員構成

団 長	道路計画技術者
	橋 梁 〃
	土質道路構造 〃
	フェリー及接岸施設 〃
	農業経済専門家
	交通経済
	水文専門家
	通 訳 (日本)
	(現地語通訳 - 現地採用)
	CO-ORDINATOR

(2) Scope of Works

- a. 輸送体系の調査
- b. 産業調査 (農畜産業, 工鉱業, 商業)
 - 産業構造調査
 - 産業開発計画調査
 - 産業立地可能性調査
- c. 道路の開発効果の分析
 - 将来交通計画の推定
 - 道路の経済効果
 - 道路による開発効果
- d. 道路路線計画
- e. 道路概略設計
 - 道路線型計画
 - 道路構造の設計
 - 橋梁の設計 (地盤調査)

フェリーの設計

フェリーの接岸施設の設計（地盤調査）

(3) 調査日程

別図の通り

(4) 調査資機材

簡易ボーリングマシン

土質調査用機具一式

トラック

ジープ

トランシット

ステールテープ（50 m）

ハンドレベル

非常用無線通信施設

野営用資材

その他

(5) 現地調査経費項目

調査人夫

現地語通訳

報告書タイプ

印刷 50部

事務所借上

交通費

ガソリン

飲料水

(6) その他

○ 予防注射

チフス、コレラ、シユトウ、黄熱病

又、現場調査を行う人は破傷風を行うのが望しい。

○ 現地病

マラリヤ予防薬（レゾヒン）を常用する。

寄生虫には気をつける。

アメーバ赤痢は生水に注意。

調 査 日 程 計 画 例

	1ヶ月目	2ヶ月目	3ヶ月目	備 考
現地調査				○ 経済班現地調査 於首都，調査 20日 於地方都市" 12日 於現場 " 23日 ○ 技術班現地調査 全延長約3000Km/60Km=50日 土質試験 5日
経済調査班				
技術調査班				
調査結果分析及 報告書作成				
経済調査班				
技術調査班				
旅行				

8. あ と が き

本調査の終了直後の9月29日にE C A事務局が主催するアジスアベバに於いてドナー諸国を中心とした会議が開かれた。

私共調査団がE C A事務局を訪れたとき、ガーデナー事務局長からは、この会議の目的は、今迄に各国が行つた道路経済調査などの資料をE C Aに収集し、かつフィジビリティ調査の協力担当国をきめ各国の調査を推進し47年3月のバンギ会議を成功させるといふ目的で開催する旨を述べていた。しかし、この会議はこれらの主旨とは全く異つた結論となり、イギリスが全ルートにつき調査を行う提案を行い現在これに基づき実施中であると聞く、したがつて、本格調査団を派遣することを現在見合せている。

本事業計画のアフリカ横断道路は、東海岸、西海岸との近くて全く異なるアフリカの経済圏の統一、及び内陸諸国通商利益など考慮すればアフリカ開発上おそらく最大のプロジェクトであろうと思われ、この計画の一部にわが国が参画し調査立案に協力することは技術協力上のわが国の使命と考えられ、当面如何に有意義に参画するかということは、この計画に対する国内の協力態勢の醸成と3月のBangui会議での態度の表明にかかつていると考えられる。

この現地調査に於いて協力を頂いた瓜生大使他エチオピア大使館の方々、矢野大使他コンゴ大使館の方々及び、E C Aから現地調査に随行されたW. T I A H U N, G. G U B Y E, 両氏及び、コンゴ政府公共事業省の方々を特にJ. C. M W E Z E氏ならびに中央アフリカ政府公共事業大臣閣下及び公共事業省の方々に感謝の意を表します。

昭和47年1月

調査団長 寺内 常見
光岡 毅
河原崎 守彦

附 録 資 料

(☆印のものはOTCAに現存する。)

コンゴ共和国に関するもの

1. ☆Rapport Annuel 1969 : Institut Geogzaphique de Congo
2. ☆5万分の1 地形図
3. ☆20万分の1 "
4. ☆100万分の1 "
5. ☆道路情況地図
6. ☆河川流況図
7. ☆2百万分の1地質図及附属説明資料
8. ☆50万分の1地質図(但し, KISANGANI 附近のみ現存)
9. ☆Rapport : Mission de Reconnaissance des Transports de la Region
Nord-Est du Congo
: Decembre 1970
10. ☆アフリカの第三次産業 : 社団法人アフリカ協会 昭和46年3月
11. ☆Rapport : Consultative Group for The Democratic Republic of the Congo
by IBRD April 15, 1971
4分冊 {
 - Policy, Prospects and Means of Development
 - Transport and Communications
 - Agriculture
 - Project Descriptions
12. ☆世銀 : コンゴ事情
13. Le Congo Physique : M. Robert
3EED CONPL 1946
これは古いので次の事務所の図書館にあるので利用されたい。
housse Royal de L'AFRIQUE CENTRALE Departement Geologie
et Mineralogie Steeuweq OP LEUVEN, 13
1980 - TERVUREN
14. TRANSPORTS ET STRUCTURES DE DEVELOPPEMENT AU CONGO
Etude du progres econ mique de 1900 a 1970-par Andre Huybrechts
MOUTON社 LA HAYE PARIS
15. Coupe de Vent et periodes de Vent Fort au Sol au Congo
Par Marcel Crabbe
・Conseiller au Service meteologique de la Republique

Democratique du Congo

·Ancien chef du Bureau climatologique de L'INEAC a KINSHASA

·Service Meteorologique de la Republique Democratique du Congo

16. L'Intensite des Pluies au Congo et au Ruanda-Urundi

Par J,PIRE

M,BERRUEX

J,QUOIDBACH

この本は1960年Uオポルトビル発行のもので、入手は難かしいと思われるが、雨量等についての唯一の研究書と思われる。必要あれば、BurusselesのSEGTRACOの事務所で借用されたい。

中央アフリカ共和国に関するもの

17. Planimetrie au 1/2000 - Profils en long 1/2000 et 1/200 Profils en travers de BANGUI a SIBUT

18. Planimetrie au 1/10000 et Profils en long de BANGUI a BANGASSON

19. Etude complete d'avant project (planimetrie et profils en long au 1/5000 et assemblages photo au 1/20000) par UNIGETEC de BAMBARI a BANGASSOU

20. Etude de factibilite et d'Entretien Routier par Recherche et Developpement comportant une etude generale de transports en RCA (periode 1967/1968 avec projection en 1973/1974)

21. Etude de factibilite par Recherche et Developpement pour SIBUT-BAMBARI

22. Plan de Developpement Economique et Social 1967/1970

以上は公共事業省に存在する。

両国にまたがるもの

23. ECA (Economic commission for Africa)の会談用に作成した資料

- E/CN.14/TRANS/43

(トランスアフリカハイウエーの計画現状)

- E/CN.14/TRANS/44

(道路経済)

- E/CN.14/TRANS/45

(構造基準)

24.★Survey mission on international surface transports in the central
African sub-Region

Volume 1.2

Office de la cooperation au developpement

55, avenue de la Toison d'Or BRUSSELS 6

Belgium

コンゴ

Ministere des Travaux Publics

Ministre
Secrtaire general
ministere
Directeurs generaux

- Direction Administrative
- Direction Pons et Ebaussees
- Direction Mecanisation
- Direction Laboratoire
- Direction Batiments
- Direction Aménagement du Territoire

中央アフリカ

Ministere des Travaux
Publics et de l'Habitat

Ministre
Secrtaire
Directeurs generaux

- Laboratoire du Batiment des
Travaux Publics
- Direction des Etudes de la Prognm
ation et du Controle
- Direction d'Entretien Routier
et Flu
- Direction des S^{ces} d'Entretien
Batiment et d'Attribution
des Logements Administ
- Direction des Voiries Urbaines
- Direction de l'Urbanisme
- Direction du Cadastre

Veillez nous fournir les renseignements suivants:

1. Les renseignements concernant les territoires ou passeraient la Route du Sud et la Route du Nord
 - 1) Population des territoires Min de l'Interieur
 - 2) Principales plantations et leurs debits annuels des produits
Min de l'Agriculture et F. A. O
 - 3) Positions des usines, leurs produits et leurs debits annuels des produits
UNIDO
 - 4) Debit des produits forestiers Min de l'Agriculture et F. A. O
 - 5) Debit des produits miniers Min des
 - 6) Saisons des pluies et saisons seches aux principaux centres regionaux
En particulier:
 - a) quantites des pluies mensuelles
 - b) maximum des pluies journalieres
 - c) maximum des pluies horaireMETEO (M BARRUEX)
 - 7) Nombre de vehicules automobiles par territoire. M KEATING
 - 8) Positions des ports et le volume des marchandises qui y sont embarquees ou dechargees. OTRACO
 - 9) Positions des gares et le volume des marchandises qui y sont embarquees et dechargees. VICICONGO (M PROUVEUR)
 - 10) Autres points qu'il convient de signaler.
2. Rapport sur les industries et les plans de transports elabotes par la B. I. R. D. (M KEATING)

Ambassade du Japon.

15 septembre 1971.

注：本質問シートは、コンゴ公共事業者、その他関係機関を訪れたとき提示し、回答を得ると思われる機関名、担当者を調査したもので、質問のあとに下線を施したのがこれら機関名、及担当者名である。

