

ザイール共和国  
キンシャサ・バナナ間交通体系総合調査

事前調査報告書

昭和59年11月

国際協力事業団

開一



84-117



ザイール共和国  
キンシャサ・バナナ間交通体系総合調査

事前調査報告書

JICA LIBRARY



1029760[4]

昭和59年11月

国際協力事業団

国際協力事業団	
受入 月日 '85. 3. 11	532
登録No. 11079	81
	SDF

## 序 文

ザイール共和国は、昭和58年5月に完成した「モブツ セセ セコ橋」(旧「マタディ橋」)の建設に対する日本国政府の協力を高く評価し、同橋完成後の協力案件として多くの個別プロジェクトを取り上げ、わが国に要請越した。

これに対し、日本国政府はこれらの案件を整理し今後の協力のあり方を検討するため、昭和58年11月にコンタクトミッションをザイール共和国に派遣した。コンタクトミッションは、ザイール国外務協力省との間でキンジャサ・バナナ間の交通体系を整備するためのマスタープラン作成に協力することで合意した。

日本国政府は、コンタクトミッションとザイール共和国との間での合意に基づきキンジャサ・バナナ間の交通体系にかかるマスタープランを作成することとし、国際協力事業団にその実施を指示した。

当時業団は、宇都宮大学工学部教授 阿部英彦氏を団長とする事前調査団を昭和59年6月18日から6月30日まで現地に派遣し、現地において先方政府と調査内容について協議を行うとともに、現地調査を行いマスタープラン作成に関する Scope of Work の協議・締結を行った。

本調査は、モブツ セセ セコ橋の経済的効果を高めることを考慮しつつ、キンジャサ・バナナ間の諸交通機関相互の関連性及びその経済性について検討を行うとともにキンジャサ市内の都市交通問題についても検討を行うものである。

本報告書は今回の事前調査の結果をとりまとめ、ひきつづき実施を予定している本格調査に資するために作成したものである。

おわりに、本調査の実施にあたり協力をいただいたザイール国政府関係者及び在ザイール日本大使館をはじめザイール在住日本人関係者に対し、心から感謝の意を表するとともに、今後の調査が順調に実施されることを期待するものである。

昭和59年11月

国際協力事業団  
理事 中 澤 式 仁



# 目 次

## 序 文

第1章 事前調査の概要	1
1-1 調査の背景	1
1-2 調査の目的	1
1-3 調査団の構成	1
1-4 調査の行程	2
第2章 プロジェクトの概要	3
第3章 協議の概要	4
3-1 相手国政府の意向と対応	4
3-2 合意の内容	4
第4章 ザイール共和国の経済状態	5
4-1 経済危機と再建の試み—要約—	5
4-2 82年の経済状況	5
4-3 82年末～83年9月経済調整策	8
4-4 83年10月—84年12月調整プログラム	9
4-5 83年—84年第1四半期の実績	10
4-6 81年—83年投資プログラム	16
4-7 83年—85年経済再建臨時プログラム	17
4-8 今後の展望	19
第5章 ザイール共和国に対する各国の援助	20
5-1 援助状況全般	20
5-2 米国	21
5-3 ベルギー	22
5-4 西ドイツ	23
5-5 フランス	23

5-6	世銀	24
第6章	交通体系の現況と問題点	25
6-1	キンシャサ市内の交通	25
6-2	バ・ザール州の道路	45
第7章	本格調査のための指針	50
7-1	調査の基本方針	50
7-2	調査の内容	50
7-3	実態調査の実施	53
第8章	おわりに	54
参 考 資 料		
1.	Scope of Work (英文、仏文)	55
2.	収集資料リスト	69
3.	コンタクトミッションミニユツ	70



## 第1章 事前調査概要

### 1-1 調査の背景

モブツ セセセコ橋(旧マタディ橋)の完成にともない、ザイール共和国は、わが国に対し同橋関連プロジェクトとして、キンシャサ・マタディ間鉄道電化計画、ボマ・モアンダ間道路整備計画、キンシャサ・マタディ間の道路の舗装改修計画、マタディ・バナナ間航空写真撮影及び地形図作成等の個別プロジェクトについて要請してきた。

わが国としては、同橋の経済的効果を最大限に高めるために個別案件を個々に取り上げて調査を行うよりも、先ずこれらの要請を包括的に把握した上でキンシャサ・バナナ間の鉄道、道路、港湾等の総合的な交通体系を確立するための調査を行い、その中で運輸交通分野に係る社会基盤の整備の計画を明らかにするとともに、緊急度が高く、実現可能性の高い優良案件を選定することが必要であるとして、「キンシャサ・バナナ間交通体系総合調査」を実施するよう国際協力事業団(JICA)に指示した。

JICAは、社会開発協力部長 岡田靖夫を団長とするコンタクトミッションを、昭和58年11月10日から26日まで現地に派遣し、外務協力省グーテンダカナ・アジア局長と岡田団長との間でミニユツに署名し、協力に向けてその第一歩を踏み出した。

上記調査結果を受けて、事前調査団を派遣することとなった。

### 1-2 調査の目的

事前調査団の目的は、「キンシャサ(市内を含む)・バナナ間交通体系総合調査」実施に係る Scope of Work の協議・締結であった。

また、前回のコンタクトミッション派遣時に収集できなかった資料及びそれ以後の情勢の変化に関する情報を収集した。

### 1-3 調査団の構成

調査団は、阿部英彦団長をはじめとする総員6名で構成された。団員氏名、担当分野、所属はつぎのとおりであった。

- ① 団長 (総括) 阿部 英彦  
宇都宮大学・工学部・土木工学科教授
- ② 団員 (開発協力) 川口 哲郎  
外務省経済協力局開発協力課
- ③ 団員 (道路) 田崎 忠行  
建設省道路局国道第一課課長補佐
- ④ 団員 (運輸) 筒井 典夫  
運輸省大臣官房国際課

⑤ 団員（計画調整） 岡崎 剛一郎

国際協力事業団社会開発協力部開発調査第一課長

⑥ 団員（通訳） 関 優子

財団法人 国際協力サービスセンター

#### 1-4 調査の行程

事前調査団は、昭和59年6月18日から30日までの間表1-1の行程で調査を実施した。

表1-1 調査の工程

日程	月日	曜日	行程	調査内容
1	6/18	月	東京	○ 出発
2	19	火	パリ	○ 到着
3	20	水	パリ — キンジャサ	○ 清水参事官、川田書記官と調査方針、日程打合せ
4	21	木		○ 小宅大使表敬、清水参事官、川田書記官同席 ○ 外務経済協力省レンゲマ副大臣以下関係省担当官と全体会議 ○ 大使及び大使館員によるザイール経済、各省庁のプロジェクト、援助国の動向等のオリエンテーション ○ OEBK 意見交換 ○ 計画省 意見交換 ○ OEBK主催夕食会
5	22	金		○ 運輸省 意見交換 ○ ONATRA 意見交換 ○ キンジャサ市 市長表敬及び意見交換 ○ 公共事業省、OFFICE DE ROUTES、意見交換 ○ 外務協力省 SW協議 ○ 大使主催夕食会
6	23	土		○ 資料整理、SW変更案作成
7	24	日		○ 調査団主催夕食会
8	25	月		○ 団内会議、SWタイプ、地図購入 ○ 外務協力省 SW協議 ○ 市内、都市問題、交通問題視察 ○ 公共事業大臣表敬
9	26	火		○ 団内会議 ○ 外務協力省 SWサイン ○ BEAU 意見交換 ○ 車輛、宿舎調査 ○ 大使主催レセプション
10	27	水	キンジャサ	○ キンジャサ東駅視察 ○ VOIRIE 意見交換 ○ 出発
11	28	木	パリ	○ 到着
12	29	金	パリ	○ 出発
13	30	土	東京	○ 到着

## 第2章 プロジェクトの概要

本プロジェクトの目的は、ザイール共和国の首都キンシャサ市からバナナまでの間における総合的交通体系を確立するためのマスタープランを作成することである。その作成に当っては、モブツセセセコ橋の経済的効果を高めるための方策を考慮しつつ、鉄道、道路及び水運（港湾を含む）の各交通モードに関し全体として斉合性を有し経済的かつ効果的な1995年を目標年次とした中期計画、及び2005年を目標年次とした長期計画を策定する。

キンシャサ市内においては、鉄道を含む公共輸送及び道路を対象とし、キンシャサ・バナナ間においては、幹線道路とその支線、鉄道及び水運（港湾を含む）を対象とする。

## 第3章 協議の概要

事前送付のS/W日本案をザイール側は、事前に検討しており調査団との最初の会議でザイール側の修正意見が出され、協議は順調に進んだ。

### 3-1 相手国政府の修正意見

#### (1) プロジェクト名

キンシャサ市内を調査対象地域に含めることを明確にするため「THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT SYSTEM FROM KINSHASA CITY TO BANANA」と「CITY」を挿入する。

#### (2) 目標年次

我が方S/W案では、短期計画として1995年を目標年次に設定していたが、ザイール側は1995年の目標年次設定は短期ではなく中期計画としたい旨の提案をした。

#### (3) 安全確保

調査団の安全確保は、当然のことであり、S/Wに本規定を加える必要は認められず、また、いかなる具体的な安全確保措置を必要としているか不明瞭であるとして削除を提案した。

#### (4) 日本側 Under taking

ザイール側に持込機材の免税を要求している条項があり、右との整合性をとるため日本側調査団は、機材を持参する旨明示する。

#### (5) S/W用語

仏語のS/Wを正文として欲しい。

### 3-2 合意の内容

#### (1) プロジェクト名

修正案を受け入れた。

#### (2) 目標年次

修正案を受け入れた。

#### (3) 安全確保

本規定によりザイール側に対し、調査期間中調査団の安全を確保する為の特別の措置を要求するものではないが、本件協力が政府ベースで行われていることに鑑み通常のケースよりはより手厚い保護を求めるものである旨説明し、わが方原案通りとした。

#### (4) 日本側 Under taking

修正案を受入れた。

#### (5) 仏語正文

英仏両語を正文とするよう提案し、合意した。

## 第4章 ザイール共和国の経済状態

### 4-1 経済危機と再建の試み—要約—

ザイール経済は80、81年の銅価の上昇により、一時もち直すかみえたが、銅価が再び下落したことにより、一層深刻な危機に陥った。生産の低下、インフレの昂進に加え、巨額の対外債務未払いが累積、対外信用ポジションの悪化により国際収支難は一段と深刻化した。

原因は銅価格の下落だけでなく、81-82年の調整プログラムが満足に実施されなかったことも見逃せない。すなわち、81-82年に膨張的財政政策をとったためインフレが昂進、国際収支圧力が増大した。このため82年にはIMFの拡大信用供与が打ち切られ、債務繰り延べにも失敗し、巨額の債務未払いが発生した。

82年末から83年上半期に至って、ようやく本格的な経済再建の試みが開始された。各分野で強力な緊縮政策がとられ、とりわけ財政面での引き締め努力はめざましいものであった。

さらに9月からは、経済体質の根本的改革をはかる調整プログラムが、IMFの協力により実施に移された。調整プログラムの成功により、年末にはIMFスタンド・バイ・アレンジメント及びパリ・クラブによる債務繰り延べの合意が成立した。

84年もひきつづき調整プログラムにもとづく緊縮政策が堅持されており、84年第1四半期の実績も満足できるものであった。

開発計画としては、現在83-85年経済再建臨時プログラムが実施されているが、投資支出の抑制により、執行率は低率にとどまっている。

### 4-2 82年の経済状況

#### (1) 国際収支危機

82年の対外支払いポジションは、銅、コバルト価格の一層の低下と、援助の減少、高率のデット・サービス・レシオのためきわめて悪化した。

銅価は81年には前年比で22%、82年にはさらに15%下落、リアル・タームでは30年来最低の水準まで低下した。輸入も外貨不足のため減少した結果、貿易収支は黒字であったが、デット・サービスの増加、援助の減少から、経常収支赤字は44%増加した。

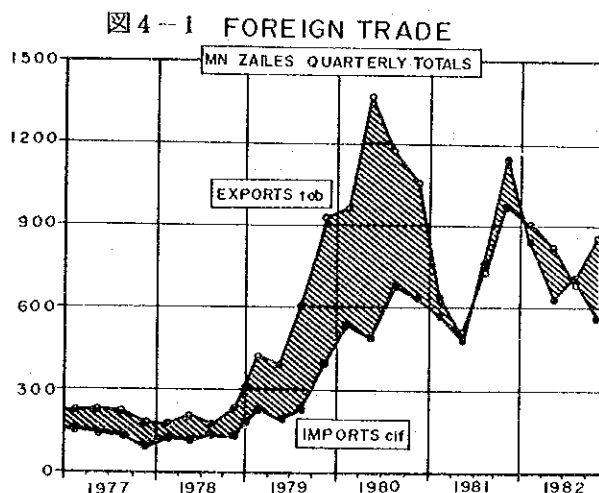


表 4 - 1

81、82年国際収支 (単位100万SDR)		
	81	82
貿易収支	178	295
輸出 F.O.B.	( 1,272 )	( 1,317 )
輸入 F.O.B.	( -1,094 )	( -1,022 )
サービス収支	-624	-825
対外債務利子	( -148 )	( -285 )
移転収支	207	138
経常収支	-239	-392
公的資本	21	-142
誤差脱漏	-125	- 64
SDR 配分	16	-
総合収支	-327	-598
債務未払い	( 110 )	( 345 )

総合収支の赤字は598百万SDRに達し、うち345百万SDRが未払いとなった。82年末のザイールの未払い累積額は848百万SDR(輸出の約7ヶ月分)、債務残高は41億SDR(GDPの81%)に達した。

## (2) 財政の破綻

82年の歳出は前年比44.6%増、予算比で8%増であったのに対し、歳入は28.8%増、予算比20.3%減であったため、赤字は前年の2倍にひろがった。

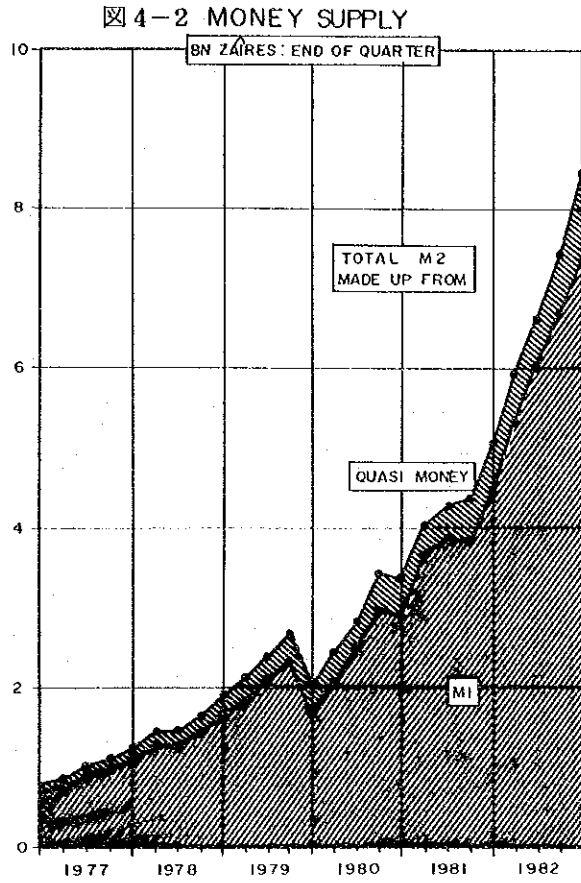
外国からの借款は、従来の債務支払いの増加によりネットで大幅なマイナスとなった。にもかかわらず、未払い債務はザイール貨表示で4,068.4百万ザイールとなり、前年比435.9%にのぼった。

このため国内銀行よりの借入れ総額は前年より125%増加し、3,273.9百万ザイールに膨張した。これはGDPの10.2%、税収の52%に相当する。

表 4 - 2

1981、82年国家財政 (百万ザイール)			
	1981	1982	82年対前年増加率(%)
歳入	4,858.5	6,259.1	28.8
歳出	6,251.0	9,037.3	44.6
赤字(-)	-1,392.2	-2,778.2	99.6
借入金	1,392.2	-2,778.2	99.6
国内	( 1,454.2 )	( 3,273.9 )	125.1
国外	( -62.0 )	( -495.7 )	700.0

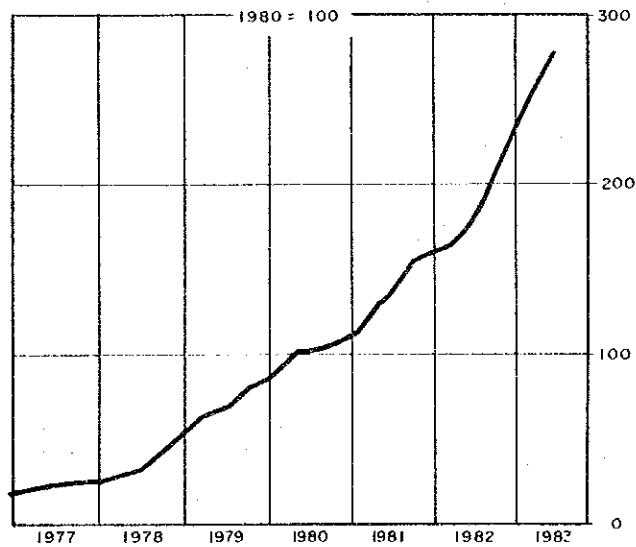
この結果、マネーサプライは前年比で73%上昇した。なお、名目GDPの増加率は36%であった。



(3) 物価の上昇

物価上昇率は81年の35.4%を上回り、37.2%となった。

図4-3 キンシャサ消費者物価指数



#### (4) 生産の低下

82年のGDP成長率は1.7%のマイナスであった。

表 4 - 3

GDP	GDP (百万ザイール; 1970年価格)				1982成長率(%)
	1979	1980	1981	1982	
GDP	955.8	977.7	1006.0	988.5	- 1.7
農業	81.7	84.1	86.3	87.0	0.8
貨幣部門	99.9	102.6	105.6	109.5	3.7
非貨幣部門					
鉱業	206.3	220.4	236.2	228.8	- 3.1
製造業	68.3	67.5	68.0	61.0	-10.3
サービス	436.8	435.5	442.1	430.4	2.6

銅価格の低迷に加え、コバルト価格が暴落したことにより鉱業生産はマイナスとなった。他の部門の成長率も低下ないし横ばいを記録した。製造業は外貨不足による原燃料の不足、農業は投資の不足、低価格、インフラの悪化等が不振の原因であった。

#### 4-3 82年末-83年9月経済調整策

82年末より、IMF、世銀の勧告に基づき、経済再建のための本格的調整政策が実施された。その具体的目標は、緊縮政策と経済構造の改革への真剣な取り組みをみせることにより、IMFとのスタンド・バイ取決めの締結とバイ・クラブによる債務繰り延べ合意をとりつけることであった。

調整策の主な内容は

##### (i) 財政赤字の圧縮

税収の改善努力をはかること。支出全般の削減、財政管理の強化、新規債務の抑制をめざした。

##### (ii) 通貨・金融の引き締め

中銀よりの政府借入れの縮小、信用の伸びの抑制によりインフレの鎮静化と国際収支赤字の圧縮をはかった。

##### (iii) 資源配分の適正化

資源配分の歪みの是正のため、農産物価格の自由化、石油製品価格の引き上げ、(ガソリン価格は5.5Z/lから12.5Z/lに引き上げられた。)金・ダイヤの小規模生産の自由化等を推進した。

##### (iv) 生産の振興

国営鉱山会社GECAMINES(ジェカミン)の経営再建のため、国営販売会社SOZACOM(ソザコム)との販売協定を改定、また農業振興のための諸プロジェクトを実施した。

以上の諸施策は83年前半には早くも成果をあらわした。83年上半期の財政は、大幅な支出の削減により、対外債務支払い部分を除けば、黒字に転化した。政府の借入金(国内)



他方、輸入は前年比1.8%増の1,041百万SDRにとどまり、同じく目標値をクリアーした。

経常収支の赤字は、利子払いが予定以上の額にのぼったため、目標値をオーバー、300百万SDRとなったが、前年比では23.5%の減少をしめした。

総合収支では目標を達成、赤字幅は前年より165百万SDR減、目標を19百万SDR下回る433百万SDRにとどまった。

表4-4

Zaire: Balance of Payments, 1982-84 1/

(In millions of SDRs)

	1982 1/	1983		1984	
		Program	Actual 2/	Program	Revised projections
Trade balance	295	339	383	419	430
Exports, f.o.b.	1,317	1,375	1,424	1,524	1,520
Imports, f.o.b.	-1,022	-1,036	-1,041	-1,105	-1,090
Oil	(-169)	(-160)	(-156)	(-180)	(-160)
Non-oil	(-853)	(-876)	(-885)	(-925)	(-930)
Services	-825	-754	-821	-834	-899
Receipts	79	90	94	100	104
Expenditure	-904	-844	-915	-934	-1,003
Freight and insurance	(-229)	(-234)	(-236)	(-245)	(-244)
Other transport	(-29)	(-32)	(-15)	(-35)	(-20)
Travel	(-30)	(-16)	(-34)	(-18)	(-35)
IMF charges	(-24)	(-44)	(-42)	(-55)	(-50)
Interest on public debt 2/	(-285)	(-228)	(-263)	(-296)	(-334)
Other investment income	(-45)	(-45)	(-23)	(-40)	(-25)
Government, n.f.e.	(-79)	(-55)	(-72)	(-50)	(-70)
Other services	(-183)	(-190)	(-230)	(-195)	(-225)
Unrequited transfers	138	175	138	185	155
Private	-8	-10	-20	-15	-25
Public	146	185	158	200	180
Current account balance (Excluding interest rescheduled)	-392	-240	-300	-230	-314
	(-353)	(-122)	(-190)	(-116)	(-198)
Public capital	-142	-212	-211	-170	-123
Disbursements	192	134	132	180	230
Amortization 2/	-334	-346	-343	-350	-353
Private capital and errors and omissions	-64	==	76	==	==
SDR allocation	==	==	==	==	==
Overall deficit (-) (Excluding interest and principal rescheduled)	-598	-452	-433	-400	-437
	(-280)	(-86)	(-97)	(-16)	(-33)
Financing items	598	452	433	400	437
Arrears (reduction -)	343	...	-480 4/	...	-20
Of which: cash payments 2/	(-22)	(10)	(-12)	(-40)	(-40)
Debt rescheduling and other assistance	136	...	861	...	404
Net Fund credit	85	104	104	129	95
Purchases	(107)	(114)	(114)	(198)	(158)
Repurchases	(-22)	(-10)	(-10)	(-69)	(-63)
Other reserve movements (increase -)	32	-10	-52	-42	-22
Gap	--	368	--	353	--
<b>Memorandum item:</b>					
Average export unit value of copper in U.S. cents per pound	66	73	71	79	72

Sources: Data provided by the Zairian authorities; and staff estimates and projections.

1/ Preliminary.

2/ Contractual amounts falling due in each year.

3/ On commercial and invisible arrears only.

4/ Amount rescheduled under Paris Club agreement (SDR 525 million, including SDR 97 million of late moratorium interest) plus cash payments (SDR 12 million) on commercial and invisible arrears minus further accumulation of arrears (SDR 57 million) on medium- and long-term external debt.

(2) IMF 融資

83年12月、IMFは9月以降のザイールの経済運営を評価、スタンド・バイ・クレジット及び保障融資の供与の要請を受諾した。

スタンド・バイは総額228百万SDRで、6回に分割して供与される。3ヶ月毎に、IMF評価ミッションがザイールを訪問、実績のチェックが行われる。

補償融資は114.5百万SDRで、83年12月末一括供与された。

(3) 公的対外債務の繰り延べ

パリ・クラブは83年12月、ザイール政府との第5次債務繰り延べ協定に合意した。

繰り延べ総額はおよそ1,260百万SDRと、ザイールの得た繰り延べのうちで最大の規模となった。また対象債務も84年分債務に加え、83年までの(既繰り延べ分および再繰り延べをふくむ)延滞分の繰り延べ、さらに84年のモラトリアム利子の50%を含むという異例に緩やかなものであった。

これにより、83年経常収支赤字は300百万SDRから190百万SDRへ、総合収支赤字は433百万SDRから97百万SDRへと縮小した。

(4) 外国為替

84年1月24日、自由レートと公定レートの二本立てという過渡的状态が解消され、銀行間外為取引による自由変動相場制が制度的に確立した。

ザイールの幣価は、83年はほとんど一定に保たれ、84年に入って緩やかに下降している。しかし、インフレ率と比較する限り、依然高値で安定しているといえよう。中銀の市場への介入はわずかであり、以上はマネー・サプライ、信用の抑制、国債発行によるザイール貨の保有性向の増大など、金融当局の多面的な努力によるものである。

表 4 - 5

ザイール貨 対ドル・レート の推移

83年 9月 9日	29.9253
9月 30日	30.4960
10月 28日	30.5701
11月 25日	30.8398
12月 29日	30.8900
84年 1月 27日	32.0000
2月 24日	33.0000
3月 30日	35.2876
4月 30日	35.1300
5月 31日	35.4077
6月 29日	36.3406

(5) 財政

〔83年〕債務返済額が5億ザイール(82年)から13億ザイール(83年)へと増加したにもかかわらず、総合収支赤字は33億ザイール(82年)から24億ザイール(83年)へと縮小、目標値をわずかに上回った。

1) 歳入

幣価切下げによる関税収入の増加及びGECAMINESの納税額の増加等により、前年比で76%増となり、目標値11億ザイールをほぼ達成した。

2) 歳出

歳出は12.1億ザイールと、目標値とちょうど一致する額となった。前述したように債務

表 4-6. Zaïre: Budgetary Operations, 1981-84 1/

	1981	1982	1983		1984		
			Budget	Program 2/	Actual 3/	Program 4/	Revised
(In millions of zaires)							
Total revenue	4,858.8	6,259.1	6,801.6	11,063.0	10,998.1	20,400.0	20,768.0
Income and profits taxes	1,469.0	1,914.1	1,869.0	2,997.0	2,811.0	4,516.0	4,407.0
Taxes on goods and services	944.6	1,521.2	1,613.1	2,322.0	3,004.0	4,078.0	4,690.8
Import duties and taxes	987.3	1,347.4	1,406.3	1,980.0	1,731.1	4,400.0	3,117.0
Export duties and taxes	147.0	190.4	158.8	336.0	396.7	886.0	870.0
Other taxes and nontax revenue	660.5	900.1	1,034.4	1,168.0	1,019.3	1,920.0	3,083.2
GECAMINES	650.4	385.9	720.0	2,260.0	2,036.0	4,600.0	4,600.0
Total expenditure 1/	6,251.0	9,037.3	9,028.6	12,101.0	12,106.1	20,150.0	21,181.0
Current expenditure	5,506.1	7,952.4	8,301.7	11,267.0	11,459.0	18,750.0	20,194.0
Wages and salaries	(2,336.5)	(2,779.9)	(2,947.7)	(3,240.9)	(3,264.3)	(4,586.0)	(4,586.0)
Interest on foreign debt	(556.0)	(495.3)	(847.0)	(1,857.0)	(1,511.0)	(5,250.0)	(7,273.0)
Interest on domestic debt	(228.9)	(190.7)	(221.2)	(440.0)	(242.7)	(606.0)	(682.7)
Transfers and subsidies	(674.4)	(987.5)	(917.8)	(814.0)	(940.6)	(1,295.0)	(861.7)
Other	(1,710.0)	(3,499.0)	(3,341.0)	(4,915.1)	(5,500.4)	(7,013.0)	(6,720.6)
Capital expenditure	744.9	1,084.9	726.9	834.0	647.1	1,400.0	1,057.0
Overall budgetary surplus or deficit (-)	-1,392.2	-2,778.2	-2,227.0	-1,038.0	-1,108.0	250.0	-413.0
Financing	1,392.2	2,778.2	2,227.0	1,038.0	1,108.0	-250.0	413.0
Domestic	1,454.2	3,273.9	2,400.0	2,400.0	2,364.0	2,600.0	2,800.0
Banking system (net)	1,454.2	3,273.9	2,400.0	2,400.0	2,364.0	2,600.0	2,600.0
Other	--	--	--	--	--	--	200.0
Foreign (net)	-62.0	-495.7	-173.0	-1,362.0	-1,256.0	-2,850.0	-2,387.0
Borrowing	264.0	--	--	--	--	--	--
Amortization	-326.0	-495.7	-173.0	-1,362.0	-1,256.0	-2,850.0	-2,387.0
Memorandum items:	(In percent of GDP)						
Total budgetary revenue	20.6	19.7	...	19.7	19.6	23.3	24.4
Total budgetary expenditure	26.5	28.4	...	21.6	21.6	23.0	24.9
Overall budgetary surplus or deficit (-)	-5.9	-8.7	...	-1.9	-2.0	0.3	-0.5
Overall consolidated deficit	-6.2	-11.7	...	-4.5	-4.7	-2.9	-3.1
Domestic bank financing	6.2	10.3	...	4.3	4.2	3.0	3.1
(In millions of zaires)							
Identified arrears (stock) 5/ 6/	...	4,565.2	...	...	7,857.7	...	1,366.0
Domestic counterpart of external arrears	(933.3)	(4,068.4)	(...)	(...)	(5,966.2)	(...)	(--)
Nondebt arrears (domestic and foreign)	(...)	(496.8)	(...)	(1,556.0)	(1,891.5)	(1,200.0)	(1,366.0)

Sources: Data provided by the Zairian authorities; and staff estimates.

1/ Cash basis; excluding government outlays financed directly through foreign loans and grants.

2/ Including the impact of the large devaluation of the zaïre.

3/ Provisional.

4/ Indicative.

5/ End of period.

6/ Foreign arrears valued at end of period exchange rate.

返済額は前年に比べ大幅に増加しているが、この分をさしひくと、対前年度増加率は82年（45%）から大きく低下、34%となった。

〔84年第一四半期〕

次表にみられるように、収入は5,235.8百万ザイールと、ターゲットを4,743百万ザイール上回った。これは税制改革及び切下げの効果によるものである。

表 4 - 7

財政収支 1984年3月31日

(百万ザイール)

	A. 84年第一四半期	B. 83年第一四半期	変化率(%) A/B
収入	5,235.8	1,559.	236
支出	6,316.7	1,360.1	364
差額	-1,080.9	-198.9	443

他方支出は対外債務支払いを除く全ての項目で目標値を下回った。

経常収支は対外債務支払いが目標値2,748百万ザイールに比べ3,092.8百万ザイールにも達したため、110百万ザイールの赤字となったが、その分投資支出が抑制されたため、総合収支赤字は、わずかに目標値を下回った。

(6) 通貨・金融

83年の銀行信用供与残高（ネット）は下表にみるように、目標値を上回ったが、対前年増加率は目標値41%を下回って、34%となった。

他方、マネー・サプライの増加率は目標値51%を大きく上回り、74%となった。

表 4 - 8

銀行信用供与残高

	1982		1983		対前年増加額	
	目標値	実績	目標値	実績	目標値	実績
残高（ネット）	9,254	10,554	14,054	14,184	+4,800	+3,630
対政府信用	7,057	7,888	9,457	10,252	+2,400	+2,364
対企業・家計	1,972	1,931	3,272	2,882	+1,300	+951
その他、ネット	225	735	1,325	1,050	+1,100	+315

(7) 物価上昇率

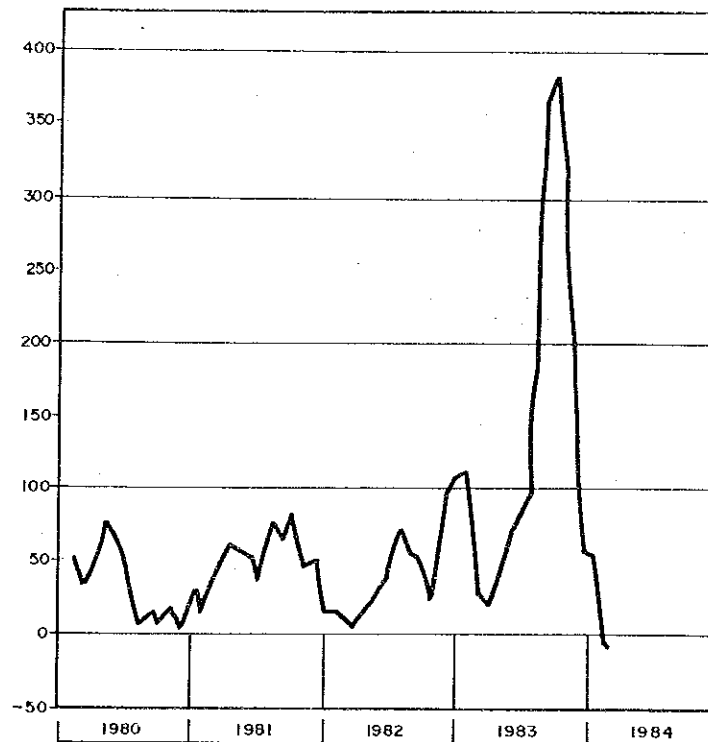
83年物価上昇率は、82年の32%に対し、76%と異常な高率をしめし、目標値（68%）をも上回った。これは通貨の大幅切下げと、石油価格、公共料金的大幅引上げによるものである。

表 4 - 9

物価上昇率 (%)		—キンシャサ消費者物価指数	
1982/1981	1983/1982	84.第1回/83.第4回	84.第1回/83.第1回
3.2	7.6	3.3	89.9

84年第1四半期に入り、物価上昇率は前期比3.3%と急激に鈍化した。これは年率ベースで13.9%となる。この低下の原因は ①国内農産物の季節的供給増加 ②輸入品供給の増大に加え ③購買力が低下したことによる。

図 4 - 4 物価上昇率(年率) —キンシャサ消費者物価指数—



(8) 生産

83年の実質GDP対前年比は、強力な緊縮財政を反映して、-0.7%となった。84年第1回半期に入り、やや明るさをましている。

1) 鉱業生産

銅生産は50万トンラインを維持したが、コバルト生産は5,600トンから5,300トンに低下した。成長率は2.0%にとどまった。

しかし、鉱業生産は84年第1回半期に入り、前年同期比10.6%増と好転した。これは銅価格の上昇に加え、金・ダイヤモンド生産が好調なためである。さらに石油生産も新油田の稼働により30%増となった。

2) 農業生産

83年の食料生産は、価格の自由化によりやや上昇したが、輸出作物生産は依然停滞した。

### 3) 製造業生産

製造業は緊縮政策の影響を最も強く受け、資金の不足、購買力の急激な低下、物価の上昇により、83年の成長率は-7%となった。84年第1四半期に至っても、依然前年同期比は3.2%の減少をしめした。

表 4 - 10

Variations en pourcentage du P. I. Bauxprix constants de 1970

	1980	1981	1982	1983 (P)
Agriculture	+2.8	+2.7	+2.0	+0.5
dont:commercialisée	(+2.9)	(+2.6)	(+0.8)	(+0.1)
de subsistance	(+2.7)	(+2.7)	(+3.0)	(+0.9)
Extraction minière et métllurgie	+6.8	+7.2	-3.1	+2.0
Industries manufacturières	-1.2	+0.7	-10.3	-7.0
Batiments et Travaux publics	+1.1	+0.5	+2.9	-5.4
dont:secteur monétarisé	( - )	(+0.4)	(+2.8)	(-5.4)
construction non commercialisée	(+3.3)	(+0.8)	(+3.2)	(-5.4)
Electricité et eau	+5.5	-2.6	+6.2	-
SECTEUR DES BIENS	+3.8	+4.0	-1.6	-0.1
Transports et Communications	+6.4	+6.3	-6.6	-1.0
Commerce	+7.4	+4.5	-4.1	-3.1
Service	-4.0	-0.7	-1.1	-0.6
SECTEUR DES SERVICES	-0.1	+1.5	-2.6	-1.3
TOTAL DES BIENS ET SERVICES	+2.0	+2.9	-2.1	-0.6
Droits et taxes à l'importation	+23.2	+2.7	-11.0	-5.9
PRODUIT INTERIEUR BRUT	+2.4	+2.9	-2.2	-0.7

Source: Banque du Za'ire.

### 4-6 1981-83投資プログラム

81-83投資プログラムは、先行する79-80投資計画をひきつぎ、生産部門の強化とインフラの改善により経済の活性化、輸出の促進をはかるものであった。

しかし、プロジェクトの無計画な追加、ずさんなプロジェクト管理のため、大幅な予算超過と、多くの未完成プロジェクトを残した。

計画予算は当初69億ザイール(80年価格)であったが、83年中期価格では140億ザイールに膨張した。投資支出実績はこの予算をさらに40%上回る200億ザイールに達した。予算超過の主な原因は、新規プロジェクトの追加と、既存プロジェクトへの支出の増加であった。

他方、支出の超過にもかかわらず、プロジェクトの執行率はきわめて低率にとどまり、予定された期間中の執行率77%に対し、実績は57%にすぎなかった。

表 4 - 11

## 1981-83 投資プログラム計画及び実績

部 門	支 出					執 行 率	
	価格(百万Z、83 中期)			構 成 比		6. 計画	7. 実績
	1. 計画	2. 実績	3. 2/1 (%)	4. 計画	5. 実績		
農 業	540	1,499	278	3.8	7.6	36	65
鉱 業	4,717	4,202	89	33.7	21.4	76	62
エネルギー・水	2,212	8,208	371	15.8	41.8	62	67
運 輸	4,202	3,769	90	30.0	19.2	100	40
教 育	483	459	95	3.5	2.3	87	44
保健・衛生	182	276	152	1.3	1.4	79	49
そ の 他	1,655	1,208	73	11.8	6.2	92	65
計	13,991	19,621	140	100.0%	100.0%	77%	57%
						(平均)	

同計画にもられた全プロジェクト完成のためには、なお184億ザイール(83年中期価格)が必要であると見積られた。

## 4-7 83-85 経済再建臨時プログラム

同プログラム草案は世銀の協力をえて作成され、83年12月、世銀の援助国協議会合の承認を受けた。

同プログラムは、IMFの調整プログラムによる短期的な国際収支の改善をもとに、中期的な投資の調整をはかるものである。特にプログラム管理能力の向上に重点がおかれている。従って、経済成長をめざす通常の投資計画とは性格を異にし、現在準備が進められている。「86-90:5ヶ年計画」実施への「つなぎ」とも言うべき役割を担っている。

## (1) プロジェクト選定

同プログラム作成上、最も重点がおかれたのは、実行可能なプロジェクトを選定することであった。そのため(i)外部よりの借入金の手配が済んでいるもの(ii)関連企業体の自己調達部分の多いもの(iii)すでに執行率が80%をこえているものを優先し、上記の条件を満たさぬ、一部プロジェクトを中止した。

表 4 - 12

81-83 投資プログラム、83-85 再建臨時プログラム財源比較  
(百万ザイール、83年末価格)

	81-83	83-85
総 額	27,982	68,156.4
政府及び企業自己調達分	36.1%	40.4%
外国借款	63.9%	59.6%
	(既調達 27.2) (未調達 36.7)	(既調達 46.3) (未調達 13.3)

## (2) 部門間資金

プログラム予算総額は 2,198.6 百万ザイール（83 年末価格）、ただし（83—85 年に執行が予定されているのは、うち 65—74% である。

資金の部門間配分は次表にしめした通りである。運輸・鉱業・エネルギーへの配分が大きい、81—83 と比較して、農業部門の伸びの著しいのが目立つ。

表 4 - 13

81—83 投資プログラム、83—85 再建臨時プログラム 部門間配分(%)

		農業	鉱業	エネルギー 水資源	運輸	教育	衛生	他
81—83	計画	3.8	33.7	15.8	30.0	3.5	1.3	11.8
	実績	7.6	21.4	41.8	19.2	2.3	1.4	6.6
83—85		12.0	24.2	22.3	34.5	1.0	1.3	4.6

## (3) セクター別プロジェクト概要

### 1) 農業

農業開発分野における政策の重点は、輸送道路等インフラの整備と私有化による民間の生産意欲の増進におかれている。投資計画中のプロジェクトは畜産、林業、漁業の分野にも及んでいるが、特にトウモロコシ、米、マニョック等基礎食糧の生産増加と国内農産加工業への原料供給（綿、砂糖、パーム油等）を目的としたプロジェクトが目立っている。

### 2) 鉱業

投資計画の重点は、ジェカミン（銅、コバルト、亜鉛）、MIBA（ダイヤモンド）、KILOMOTO（金）、ZAIRETAIN（錫）等主要鉱産物関連企業の生産向上におかれ、特にジェカミン関連プロジェクトの比重が大きい。

### 3) 運輸

ONATRA SNCZ Office des Routes を中心に新規プロジェクトよりも既存輸送施設の改修及び維持に重点が置かれている。

主なプロジェクトは次の通り

#### ① ONATRA 関連

キンシャサ・マタデイイ間鉄道（既存線補修、電化）

港湾拡張整備（キンシャサ・マタデイボマ等）

#### ② SNCZ 関連

ルムンバシ・レイボ間鉄道補修計画をはじめ各地域の既存鉄道の整備

#### ③ Office des Routes

既存主要道路網の補修計画

### 4) エネルギー及び水資源



電源開発（水力）による石油消費の抑制を意図しており、同分野投資額の半分以上が電気関連プロジェクト主なプロジェクトは次の通り

① SNEL 関連

送電線網の整備、小規模発電所建設、キンシャサーブラザビル間高圧線建設

② REGIDESO 関連

各地域の飲料水供給整備計画

#### 4-8 今後の展望

第5次バリ・クラブ債務繰り延べにもかかわらず、依然対外債務の支払いはザイール経済に重苦しくのしかかっている。84年の支払い債務は約500百万ドルと見積られているが、ザイールの支払い能力は300百万ドルと推定されており、非バリ・クラブよりの繰り延べを得なければ、再び未払いの発生は避けがたいものと思われる。

その後のデット・サービスは85年に750百万ドル、86-89年には毎年650百万ドルに達すると見られ、今後も国際収支難が続く見通しである。

しかしながら、ここ1年間のザイールの経済運営は国際的に高い評価をうけている。経済活動も徐々に明るさを見せており、ひきつづき堅実な経済政策がとられるならば、対外的な信用を回復し、国際的な支援をうけることにより、長期的な経済再建をはかることが可能となるであろう。

## 第5章 ザイールに対する各国の援助

### 5-1 援助状況全般

- (1) ザイールに対する援助は世銀等国際機関からの援助が全体の約30%、残りの約70%が二国間援助であるが最近3~4年の特徴として、マルチの援助の漸増と、バイの援助の縮少傾向が見られ、全体として援助額は頭打ち及至縮少傾向にある。

1982年の主要各国の援助状況は次の通り

図5-1

ODA NET 二国間計 258.75 百万ドル (その他国際機関計 98.17 百万ドル)

ベルギー \$ 183.56 41.3%	日本 \$ 42.75 17.8%	西独 \$ 31.98 12.7%	仏 24.7 9.9	カナダ 28.8 8.3	他 27.8 18.8
----------------------------	-------------------------	-------------------------	------------------	--------------------	-------------------

貸付 NET 二国間計 67.29 百万ドル (その他国際機関計 43.79 百万ドル)

日本 \$ 38.83 43.6%	西独 \$ 21.89 24.2%	ベルギー \$ 18.39 11.9%	仏 9.8 18.3	他 8.7 18.8
-------------------------	-------------------------	---------------------------	------------------	------------------

無償資金協力二国間計 68.82 百万ドル (その他国際機関計 16.33 百万ドル)  
うち日本 2.91 百万ドル (6位, シェア 4.68%)

ベルギー \$ 27.83 45.8%	カナダ \$ 13.38 23.8%	仏 \$ 6.83 18.8%	その他 \$ 13.16 21.9%
---------------------------	--------------------------	-----------------------	--------------------------

技術協力 二国間計 183.53 百万ドル (その他国際機関計 38.14 百万ドル)  
うち日本 1.91 百万ドル (7位, シェア 1.84%)

ベルギー \$ 66.14 53.8%	米国 19.8 9.7	仏 9.7 9.3	西独 9.5 9.1	他 8. 3.
---------------------------	-------------------	-----------------	------------------	---------------

- (2) 昨年末、パリにおいて対ザイール世銀CGが開かれ、そこでザイール政府は「1983-85年経済再建臨時プログラム」を援助国側に提示し、承認を得た。現在、ザイール政府は同プログラムを実施中であり、また「1986-90年5ヶ年投資計画」の策定作業を始めている。これら一連のプログラムを達成するためには、援助供与国の協力とその調整が必要であり、現在、ザイール計画省は世銀の協力を得て援助各国及び国際機関の参加を求め、援助調整のための常設委員会の設立作業を進めている。

ザイール経済は昨年9月のIMFの勧告に基づく15ヶ月間の経済再建計画の実施以来、顕著な改善を見ており、今後引き続きかかる堅実な経済運営が持続し対外的信用を回復することができれば、漸次同計画実施のための漸次投資環境も整ってくるのではなかろうか。

## 5-2 米 国

### (1) 援助政策

米国は、1960年のザイール独立以来一貫してザイールの経済社会開発に対して経済・技術援助を行っており、1961年から1983年末までの援助額累計はUS AIDの資料によれば6億8千万ドルにのぼっている。

米国の援助政策は、1960年代とそれ以降の時期で大きな変化が見られる。即ち、1960年代においては、米国はザイールにとって最も重要な援助供与国となっているが、その主眼は、新西欧路線をとり、又、銅、コバルト等の重要資源に恵まれ且つアフリカにおいて戦略上、地政学上重要な地位を占めるザイールの政治的経済的安定を促進することにあつた。この間の援助は、財政支援、商品借款、プロジェクト援助等の形で行われた。1960年代の終り頃から、国際銅価格の上昇に伴ない先進諸国よりの援助が行われるようになったこと、並びにザイールの農業生産が独立以前の水準を回復しはじめたこともあり米国の援助対象は次第にインフラストラクチャーの整備、特に運輸部門の整備に係るプロジェクト、更には高等教育制度の整備、中級住宅の建設等の分野に重点を移してきた。

然しながら、1974年以降、国際銅価格の急落、輸入商品特に石油価格の急騰、更にはザイール政府の経済運営の拙さから、ザイール経済は急速に悪化の道を辿った。かかるザイール経済の全般的不振に対する懸念から米国のザイールに対する援助姿勢は後退をみせ、その結果、援助の対象も農業開発、地方開発、保健・衛生、家族計画等に絞り込まれており民生の安定を第一とする地道な協力に方針を転換している。

### (2) 援助対象分野と主要プロジェクト

#### 1) 農業部門

基礎食糧品の増産、農業政策の策定、農業技術者の養成、基礎食糧品に関する研究、農業技術の移転、普及に重点を置くと共に、農産品の流通を円滑にするため道路、河川・港の小規模な改修整備を行っている。

(主要プロジェクト)

- ① シャバ州北部農村開発(1,863万ドル)
- ② 国立農業研究所(INERA)の農業生産増大(零細農家を対象)計画(3,850万ドル)
- ③ マニョック増産計画(450万ドル)

#### (3) 保健・衛生

基礎的な診療設備の整備、保健・衛生、乳幼児の栄養管理、家族計画、風土病予防に重点を置いている。

(主要プロジェクト)

- ① マドンドゥ地区保育改善計画(430万ドル)
- ② 風土病予防計画(490万ドル)
- ③ 地方診療所整備計画(485万ドル)

#### (4) 最近の援助実績と今後の見通し

グロス・ディスパースメント・ベースで見た最近の米国援助額は、1981年2,499万ドル、82年2,779万ドル、83年3,036万米ドルと漸増の状態にある。内容的に83年についてみると、PL-480に基づく食糧援助1,000万ドル、無償による技術協力1,454万ドル、が主要項目となっており、最近の各年度における項目別構成比も殆んど変化はみられない。

今後の方向としては、米国はアフリカにおけるザイールの重要性を十分認識しつつも、現在のザイール経済の回復が当面見込めないことから、ザイールに対する援助を急速に増大させる意向はなく、従来通りザイールの民政安定という理念に沿った地道な協力を継続していくものと思われる。

### 5-3 ベルギー

#### (1) 援助政策

ベルギーは、旧宗主国としてザイールの国家建設に歴史的に深い関係を有している。かかる歴史的な関係から、ベルギーはザイールにとって常に最大の援助国であり（二国間援助額全体の約4割を占める）、またベルギーにとっても同国の援助総額の約1/3をザイールにさしている。その援助政策は、(イ)旧宗主国としての道義的責任並びにその反面としてのベルギーの権益の保護及び在ザイール・ベルギー系住民の保護、(ロ)ベルギーの工業生産に重要な地位を占める非鉄金属精錬業への原材料の確保を基本としている。

#### (2) 援助対象分野と主要プロジェクト

ベルギーの援助はザイールの経済、社会あらゆる分野に及んでおり、協力の内容も専門家の派遣、留学生及び研修員の受入れ、機材供与、食糧援助、運事協力等極めて多数に亘っている。特に1978年のモブツ・プランの策定以後、同プランの理念である国民生活の質的向上に合致する農業、運輸、教育、保健、医療の分野を中心に協力を行っている。

##### 1) 農業部門

全国的な規模で促進している農業開発計画（Programme d'Intervention Agricole）を中心に毎年30件以上のプロジェクトを行っているが、その目標はアグロ・インダストリーの確立及び零細農民の自立を支援することに置かれている。

##### 2) 運輸部門

従来より二国間協力の枠組の中で最も重点を置いてきた部門の一つであり、ザイール政府の運輸部門における最大関心事であるシャバ州のルムンバシからキンジャサ、マタディを経てバナナに至る国民路線の整備計画を中心に、運輸公社（ONATRA）、ザイール国鉄（SNCZ）、道路公社（OR）、海運公社（OVM）等に対し援助を行っている。とりわけ ONATRA に対しては、毎年60人程度の技術者の派遣及び設備・機材等の購入のための財政援助を行っている。

（主要プロジェクト）

##### ① キンジャサ・マタディ間鉄道電化計画（F/S 調査）

② マタディ港の設備改良計画（14基の7クレーンの供与）

③ マタディ・バナナ間航行安全整備計画

航路灯の設置、しゅんせつ作業を行うことにより航路の安全確保と夜間航行を可能ならしめる。

④ ボマ海運通信局建設計画（83年11月完成）

⑤ バナナ深水港建設計画（F/S調査）

上記プロジェクトのうち、①キンシャサ・マタディ鉄道電化計画については今後のザイール経済の回復の見通しからベルギーの銀行シンジケート等がザイールに融資を行うことになれば、ベルギー政府よりも借款を行う方向で目下検討がなされている。

また②及び③⑤のプロジェクトは世銀、仏等とともに行なっているプロジェクトである。

### 3) 教育・医療分野

1979年～82年に派遣した専門家数は約1,000名にのぼるが、その半数が教育関係、約100名が医療関係となっている。教育分野ではザイール国立大学、ベルギー人学校をはじめ、地方レベルでの教育の普及に力を注いでいる。また、医療分野においては、最も恵まれない国民階層を対象に基礎的医療（結核、栄養学等）及び風土病対策等を行っている。

### (3) 今後の見通し

ベルギーのザイールに対するコミットメントの深さは今後も変わらず、技術協力を中心とする従来の政策を継続していくものと思われる。対象分野としては<sup>今後</sup>従来の運輸部門に加え、関連インフラ整備を含む農業分野での協力の比重を高めたい意向である。

## 5-4 西ドイツ

西ドイツの援助は、従来、技術協力を中心に運輸及び農業部門に重点を置いて行われている。現在実施中及び検討中の主要プロジェクトとしては、運輸部門においては①キンシャサ市街通勤鉄道整備計画、②ONATRA、SNCZに対する機関車、客車の供与、③キンシャサ・マタディ間道路補修計画、④農産品の流通を円滑化するためのザイール北東部地方道整備計画、⑤マタディ港港湾機材の供与等があり、又、農業部門においては、農家収入の増大を目指す換金作物の品種改良計画及び専門家の派遣による農業技術指導を行っている。またZOFI計画に関連して、バナナ工業地帯の引水に関するF/S調査を行なっている。

今後の見通しについては、ザイールの経済開発のポテンシャルティは依然として高いとみる見方とザイール経済の不振は長びくものとみる見方が相半ばしており、当面は現状レベルでの協力を継続していく見込みである。

## 5-5 フランス

仏は技術協力を中心として毎年約2億5千万FFの援助を行なっている。援助の内訳は年によって若干異なるが、ほぼ半分が借款、半分が無償援助であり、無償のうちの約7割が専門家派

遣等の技術協力である(1983年12月末現在263名)。ベルギーと同様これら専門家は運輸、農業、鉱工業、財政等あらゆる分野の中央官庁の顧問等しかるべきポストについている。

援助分野は農業、運輸をはじめ多岐に分かれるが、運輸関係での主要プロジェクトは次の通りである。

- ① マタディ・キンシャサ港湾設備近代化計画
- ② バナナ深水港建設計画(F/S)
- ③ RVA 機材整備及び職業訓練計画
- ④ 道路公社に対する技術協力
- ⑤ バ・ザール州地形図作成のための航空写真撮影

## 5-6 世 銀

マクロ的にみたザール経済の現状から、世銀としてはザールに対する援助に関し現実的政策(Politique réaliste)で臨むとの姿勢をとっている。その援助対象分野も81年頃より運輸部門の整備に重点を置いている。対象プロジェクトの選択は新規のものではなく、例えばバナナ深水港建設計画及びZOFI計画に関連した新規投資計画、キンシャサ・マタディ間電化計画といったプロジェクトに対しては、将来の経済情勢の変化を見つつ検討するとの慎重な態度をとっている。従って現在は既存施設の整備・改修計画等にプロジェクトを絞っている。

(主要プロジェクト)

- ① SNCZ 及び ONATRA 鉄道・河川整備計画(2600万米ドル)
- ② 道路公社(OR)に対する道路改修・整備計画(2600万米ドル)
- ③ マタディ・キンシャサ港湾設備近代化計画

またザール運輸部門の担い手であるSNCZ、ONATRA、OR等は外貨不足のため必要な資機材の購入能力を欠いているが、世銀はSNCZの車輛及びレール等の資機材購入のための融資を検討中である。他方、世銀としては個別プロジェクトの実施に対する融資だけではなく、例えばSNCZの管理運営体制に対するエバリュエーションを行ない必要な改善勧告を行う等の協力にも重要な関心を有している。

## 参 考 文 献

- ① Quarterly Economic Review of Zaire, Rusanda, Burundi, Eiv. No 3, 4, 83, No. 1 '84.  
Rusanda, Burundi, Eiv. № 3, 4, ('83年), № 1 ('84年)
- ② IMF 各種レポート '83 ~ '84
- ③ Banque du Zaire 各種レポート
- ④ "Principaux Indicateur Economiques"  
Département du Plan. '84

## 第6章 交通体系の現況と問題点

バ・ザイール州の交通体系の現況と問題点については、昭和58年11月、ザイール共和国に派遣したコンタクトミッション報告書（ザイール共和国開発調査コンタクトミッション報告書昭和59年3月）に詳細に記載してある。

本報告書では、今回の事前調査で新たに収集した資料等をもとに「キンシャサ市内の交通」及び「バ・ザイール州の道路」について記述する。

### 6-1 キンシャサ市内の交通

#### (1) キンシャサ市の市街地形成

キンシャサ市は、1881年イギリスの探険家ヘンリー・モーハン・スタンレーがザイール川急流付近に基地を作ったことに始まり、その後その場所は造船場となるなど人口が集中し市街地が形成されていった。

キンシャサ市の人口は、1922年には約2万人となり、市街地は南側に発展していった。この地域がレオポルドビルであり、ベルギーの植民地時代にコンゴの首都となった。また、官公庁街は西側に発展し、キンタンボまで延びた鉄道沿いに旧サン・ジャン街、現在のリンガワラ地区が出来た。

これらの旧市街地は、現在のキンシャサ市全体の発達形態の原型をなしている。

その後、人口は増加し、シテ（原住民居住区）の二世代目は南の方に住むようになり、カサブブ、カラム、ンジリンジリ地区が形成された。

1950年に、都市計画部局が設置され、地域整備計画を作り市街地整備を方向づけようとした。また、郊外に空港を建設するとともに、現在ある新しい居住地区の建設も提案された。この計画に基づきヨロ、マテテ、レンバ地区に高層住宅が作られた。これらの地区は、バンドルンガを見本にしたもので、建設資金は、アフリカ住宅地区局（O.C.A.）の基金によった。O.C.A.は国立住宅局（O.N.L.）に発展的に解消した。O.C.A.は、高層住宅の他にも公共建築物の整備も行った。

しかし、第2次世界大戦後の急激な人口増加に対して、各種都市整備計画の実施が追いつかず無秩序な住宅建設が始まった。これを指導するために1976年に都市整備基本計画（S DAU）が作られた。（表6-1にキンシャサ市の人口推移を示す。）

#### (2) キンシャサ市の土地利用現況

キンシャサ市内の各地区の土地利用現況は次のとおりである。

- ① キンタンボ、リメテ、ンガリエス東部には、工業機能が集中している。
- ② 港湾機能が、ゴンベ（チリの北東部）に集中している。
- ③ 官公庁、商業機能が、コンベに集中している。
- ④ 住居地域は、大きく次の6つの地域に要約される。

表 6-1 キンシャサ市の人口推移  
(推定) (1945~1980)

年	人口 (千人)
1925	25.5
1930	39.5
1935	28.3
1940	50.0
1945	101.5
1950	201.9
1955	347.9
1960	400.0
1966	507.9
1970	1,305.6
1975	1,804.0
1980	2,970.0

- コンベ、ンガリエマ、ゴンベレ
  - 1960年以前に ONL により建設されたバンダルンガ、マテテ、レムバ、ンジリ及びカラム、そして最近建設されたサロンゴ、ピンザのシテベルト
  - 昔からのシテであるキンシャサ、バルンピ、リンガラ、キンタンボ
  - カサブブ、ンジリンジリ、カラムなど新しいシテ
  - ブンブ、マカラ、ンカバなど南部の市街地拡大地区
  - 最近、周辺地域で市街地が形成されたシナ、キンバンスク、キンセンソ、セレンバオ
- これらの地域ごとに、住宅のタイプが異なり、居住者の社会的階級も異っている。

図 6-1 に都市生成圏、図 6-2 に空間構成図、図 6-3 に人口密度、図 6-4 に居住形態及び図 6-5 に SDAU における現況の土地利用図を示す。



图6-1 都市生成圈

KINSHASA : Croissance urbaine

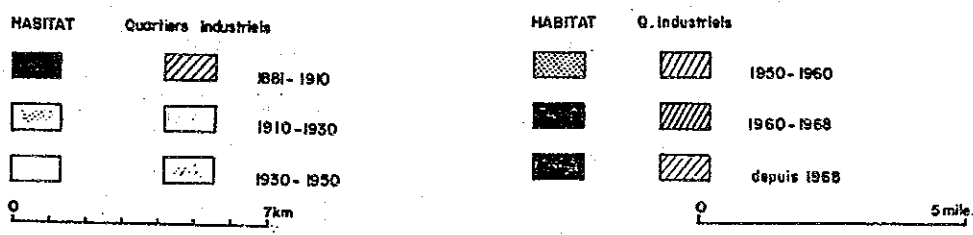
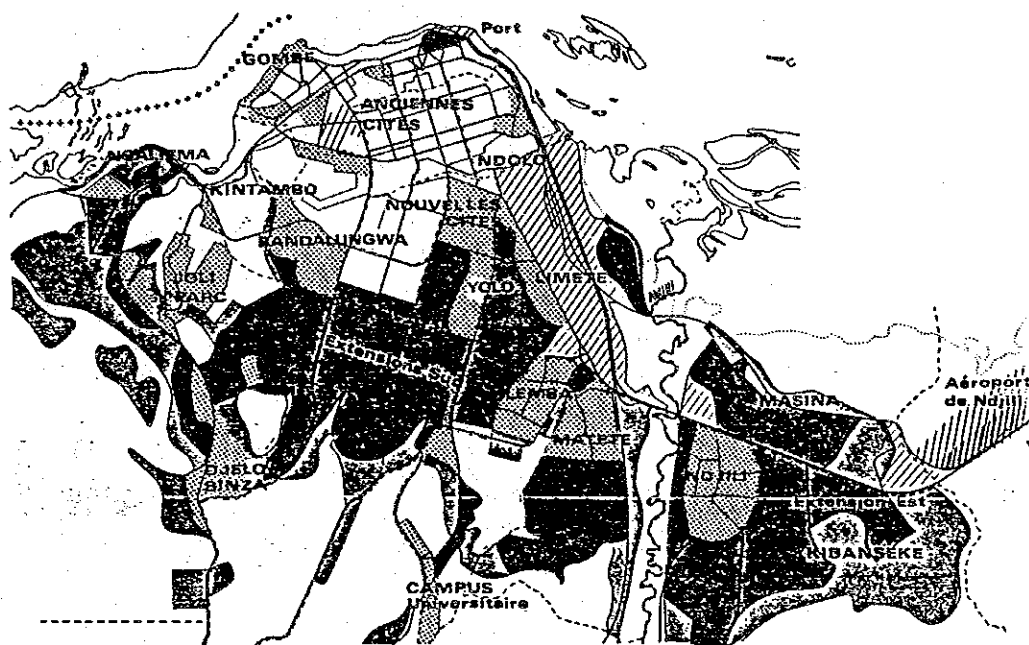
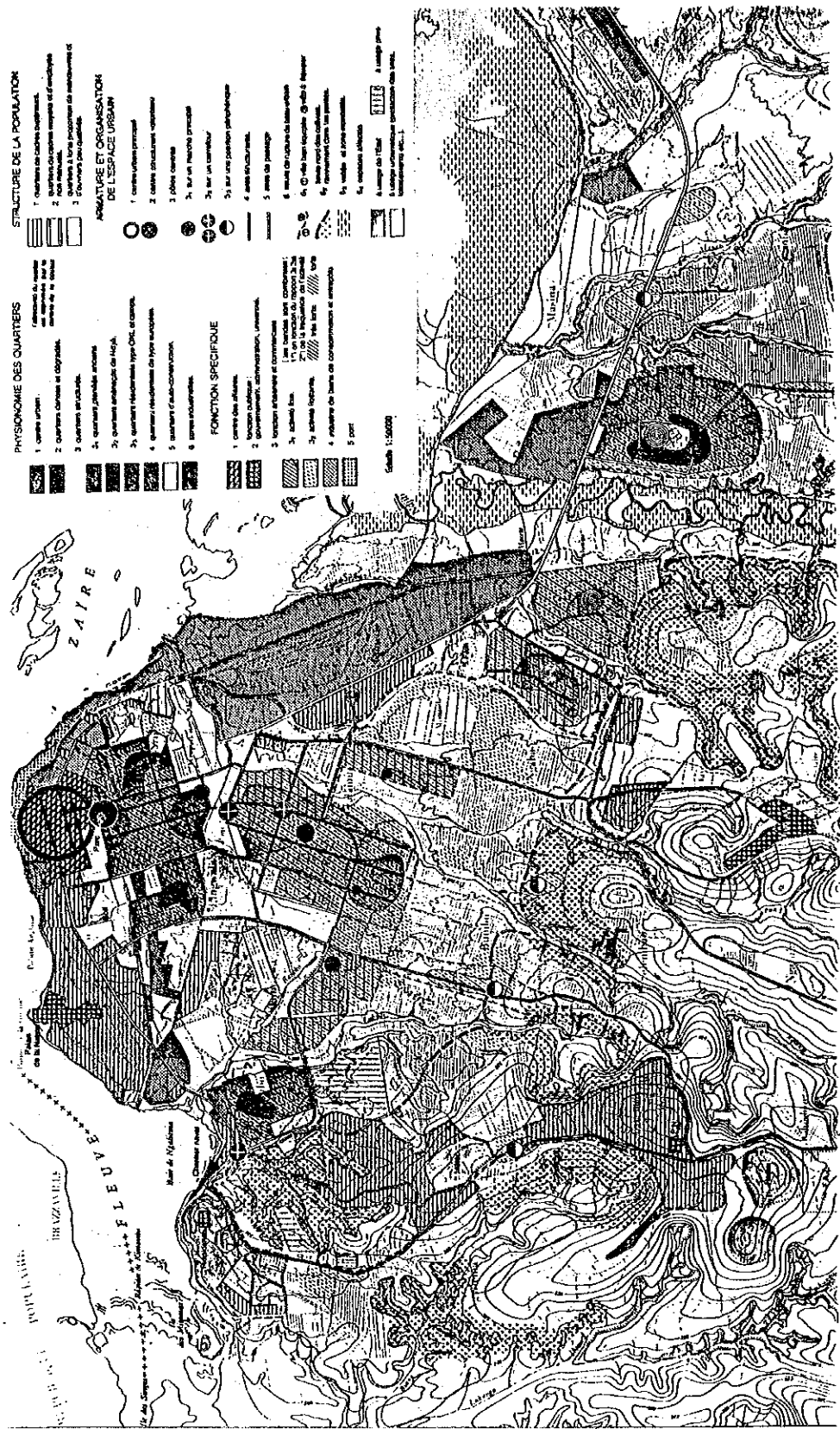


图 6-2 空间构成图



# ORGANISATION URBAINE

28

**Type architectonique**

Quartiers comme zones et agglomération structurée.

Les lots sont, sans distinction, organisés en un même type d'habitat.

Quartiers comme zones structurées et agglomération structurée.

**Type nouveau**

Quartiers nouveaux avec haute densité de bâtiments.

Centres commerciaux, centres administratifs, centres de services.

Centres nouveaux, centres structurés.

**Type de plan**

Centres nouveaux, centres administratifs, centres de services.

Centres nouveaux, centres structurés.

Centres nouveaux, centres structurés.

**Type extensif**

Centres d'habitat, centres administratifs, centres de services.

Centres nouveaux, centres structurés.

Centres nouveaux, centres structurés.

**Type résidentiel**

Centres d'habitat, centres administratifs, centres de services.

Centres nouveaux, centres structurés.

Centres nouveaux, centres structurés.

BUREAU D'ETUDES D'AMENAGEMENTS URBAINS

图6-3 人口密度

KINSHASA : Densité de la Population

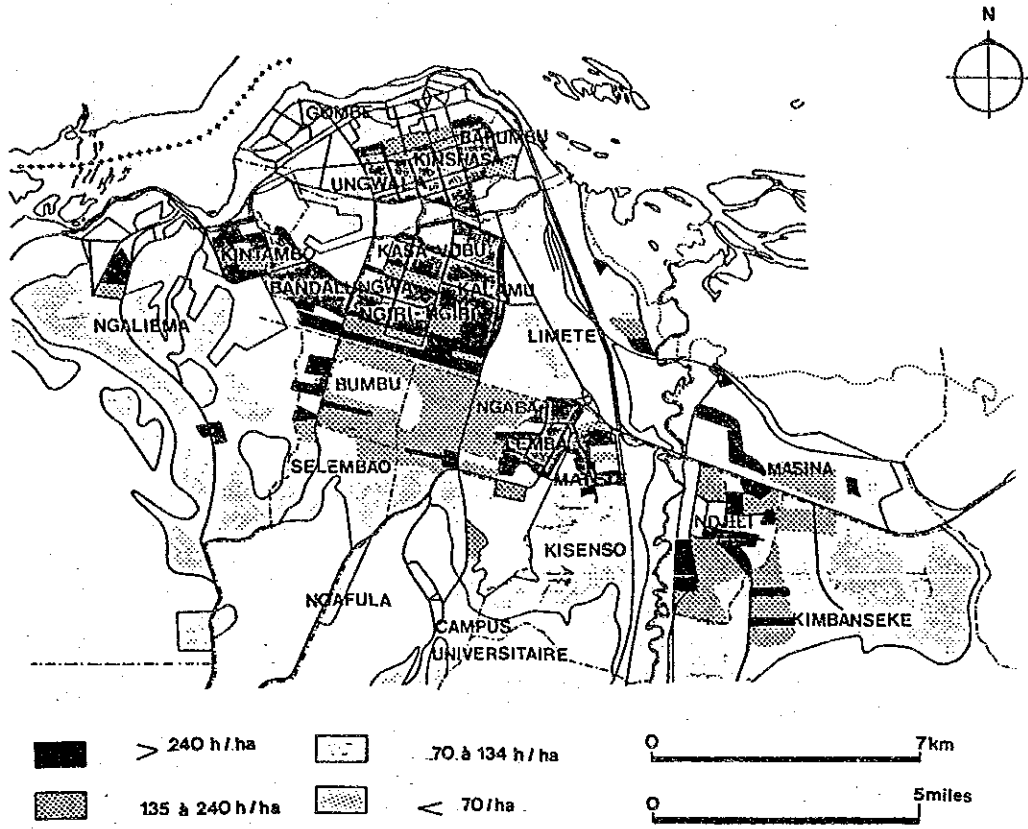
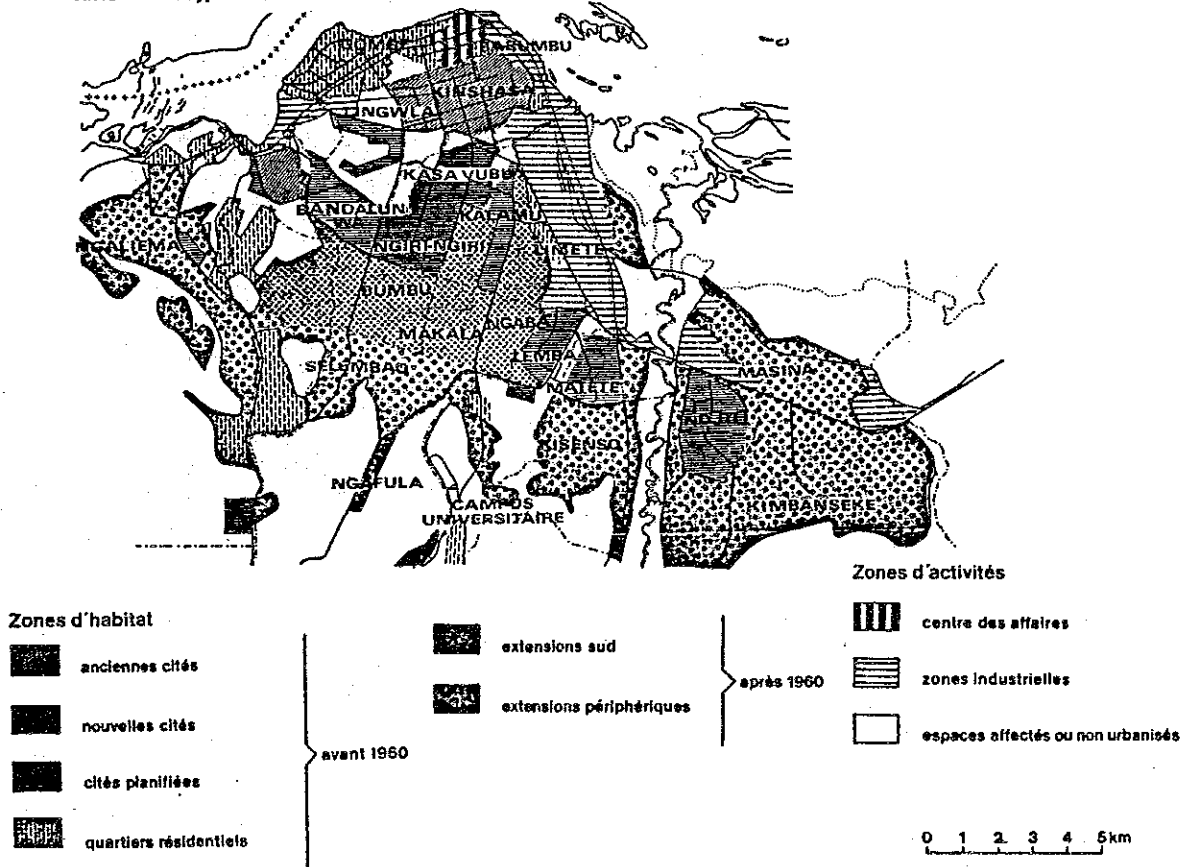


图6-4 居住形态

KINSHASA - Types d'habitat



# SDAU

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME

## ETAT ACTUEL

- INFRASTRUCTURE**
- autoroute
  - voies primaires à chaussées séparées
  - voies primaire et secondaire structurantes
  - échange à niveau séparé
  - voies ferrées
- ORGANISATION DE LA VILLE**
- secteur central à vocation spécifique
  - aire de centralité
  - pôle structurant
  - aéroport
  - port industriel et de commerce
  - secteur militaire
- HABITAT**
- secteur à vocation dominante d'habitat
  - village
- ACTIVITES**
- zone industrielle, portuaire, tertiaire et entrepôts
  - secteur agro industriel de la Récée
- ESPACES VERTS**
- espace vert urbain
  - secteur vert interstitiel
  - zone maraichère
  - secteur agricole domaine présidential de la Récée
- ESPACES NATURELS**
- basin plaine alluviale
  - terrasse alluviale
  - zone collinaire
  - périmètre SDAU

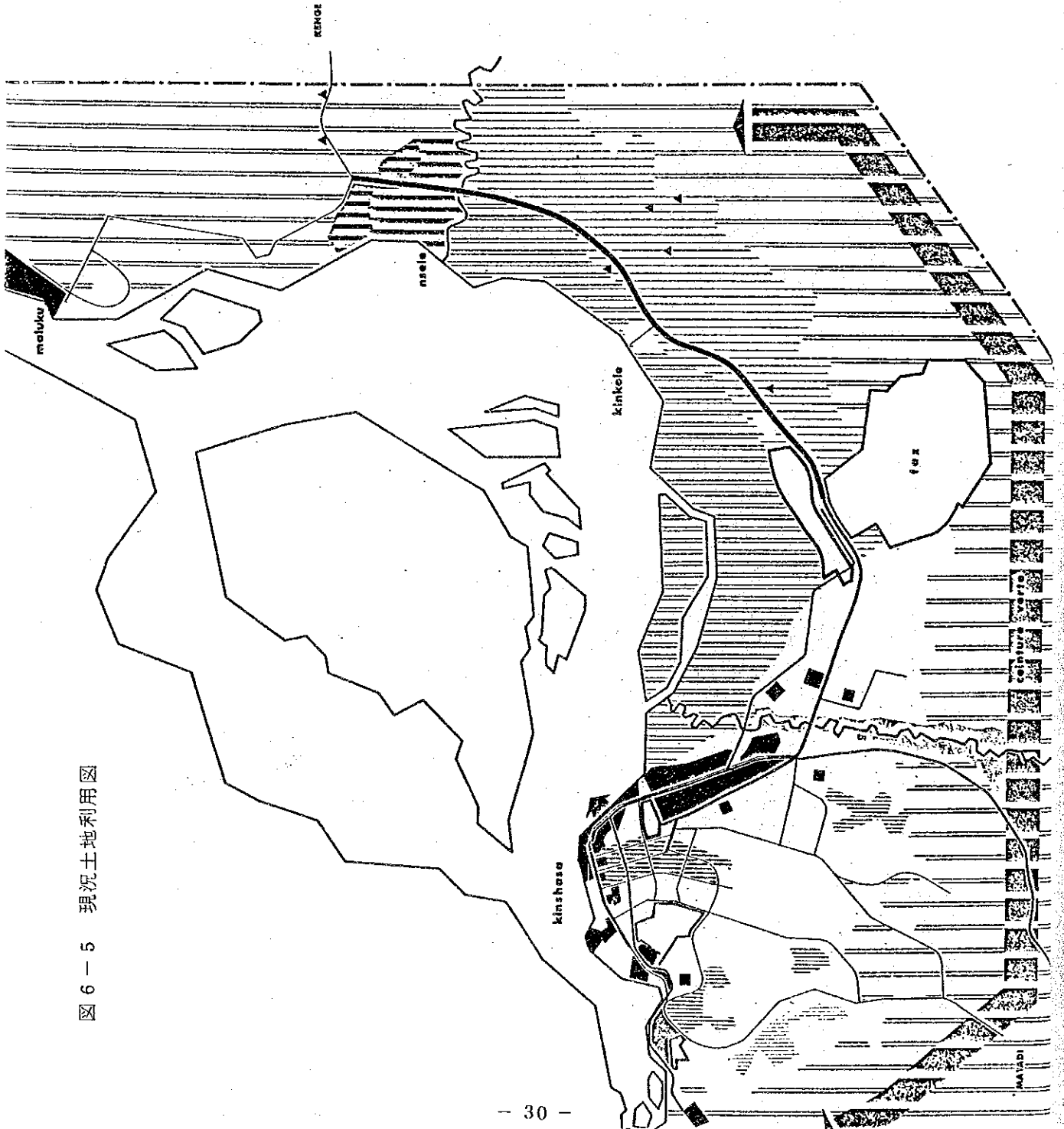


图 6-5 现状土地利用图

(3) キンシャサ市内の交通施設現況

1) 市内鉄道(通勤用)

ONATRA 経営の鉄道路線で、市の中心部のキンシャサ東駅とキンシャサ市の東部のンジリ駅(延長 25 km)を結ぶ路線及び同じく市の中心部と市の東南部のレンバ駅(延長 15 km)を結ぶ路線があり、1日の運行回数は朝 2 本、夕方 2 本で、月曜日から金曜日まで通勤者に利用されている。

当路線の年間輸送量の月別変動('83 年実績)を表 6-2 に示す。

表 6-2 鉄道通勤輸送 (キンシャサ東～ンジリ)  
'83 年実績( " " ～マテテ)

月	運転日数	旅客数 (千人)	収入 (千Z)
1	24	162	162
2	24	159	157
3	27	176	175
4	25	165	164
5	24	169	169
6	24	165	164
7	28	193	192
8	27	195	194
9	26	346	344
10	24	276	517
11	24	250	498
12	25	228	455
計	302	2,485	3,192

注) '83 10. 4. から 運賃値上げ (1 → 2z)

・輸送量 8,200 人/日 輸送力は 4 本/日 × 20 両/本 × 50 人 ~ 60 人/両  
= 4,000 人/日 ~ 4,800 人/日

## 2) バス輸送等

キンシャサ市内の交通手段としては、鉄道の他に公共輸送手段としてのバス並びにフラフラ（改造トラック定員60人程度）、キマルマル（雨おおいつき小型トラック 定員30人程度）及びタクシーバス（小型トラック、定員15～20人程度）の公的機関の管理を受けずに需要に応じていれば自然発生的にできた小規模な交通システム集団である非公式輸送手段があり、この両者が一体となってバス輸送を供給し、都市交通を形成している。

市内のバス輸送は、OTCZ、STK、SOTRAZの3社で行われている。しかし、これら3社の輸送力自体にも限界があり、また、メンテナンス等会社運営そのものが難しいという状況である。

一方、非公式輸送は、公的機関の管理をうけずに需要に応じ自然発生的にできた小規模な交通システムの集団である。

これらの輸送実態は、1982年4月にボン・カサブブで実施された実態調査結果（7時から19時30分までの観測の6日間の平均値）によると、そこに発着する人の約60%は、バス輸送である。（表6-3）

表6-3 ボン・カサブブでの調査

手段	発着台数(台)	利用人員(千人)	(%)
フラフラ	1,450	120	(24)
タクシーバス	3,050	75	(15)
SOTRAZ	1,250	245	(49)
OTCZ	220	40	(8)
STK	30	7	(1)
ASZ	110	13	(3)
計	6,110	500	(100)

また、キンシャサ市内を東部（キングサニ、ンジリ、キンバンスク等の地区）、南部（マテテ、レンバ、ンガバ、キンシャサ東駅等の地区）及び西部（キンタンボ、バンダルンガ等の地区）の3つに分けた各セクター毎のOD交通量調査（1983年4月実施）結果によると、グランマルシェとその他の地区との間の1時間当りの交通量は、タクシー、バス、フラフラの別ではフラフラが全体の56%を占めている。（図6-7）

6 - 6

# TRANSPORT INFORMEL

## LEGENDE



station



grande station importante

ROYAL

nom de station



axe suivi

ECHELLE 1/50 000

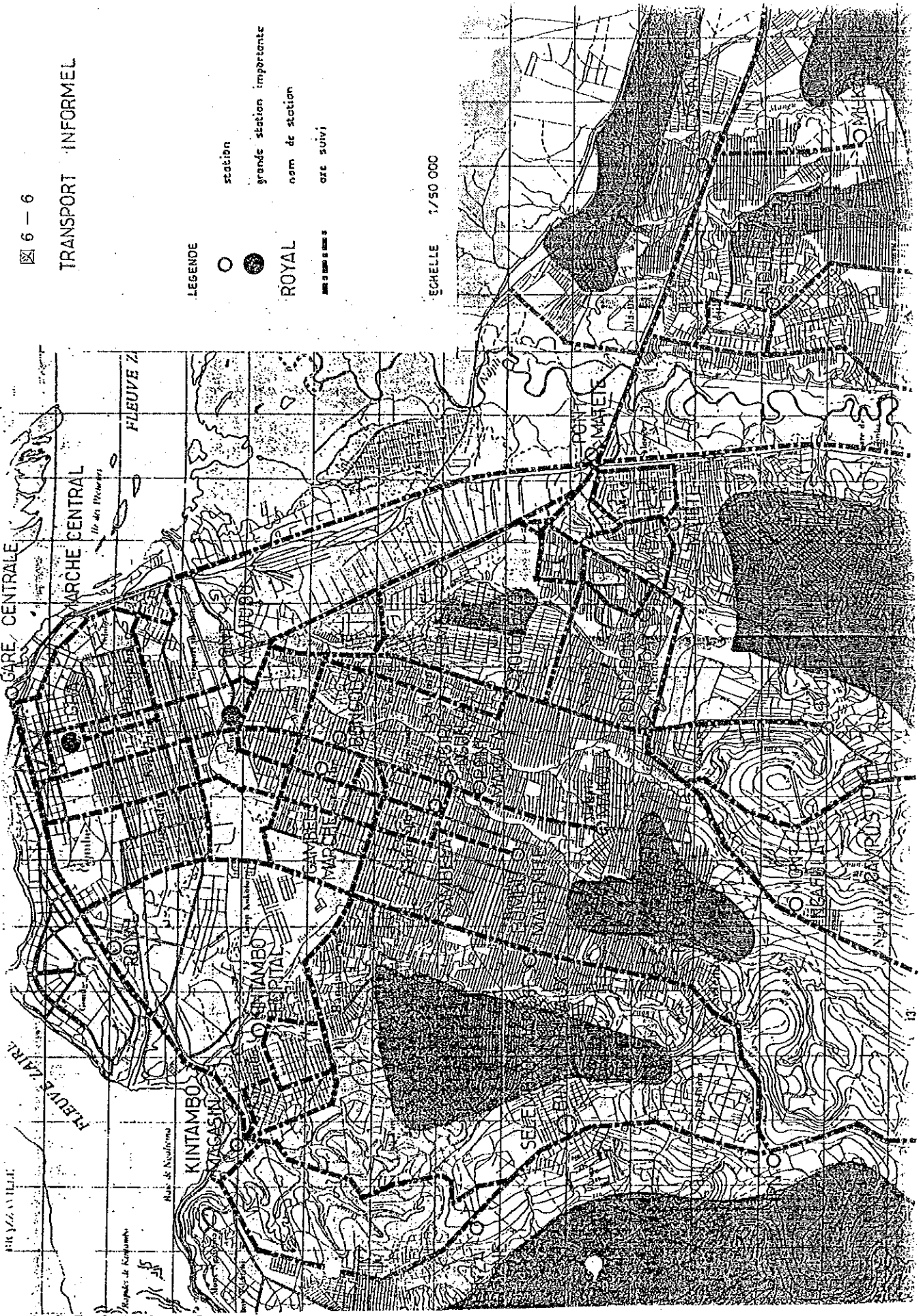
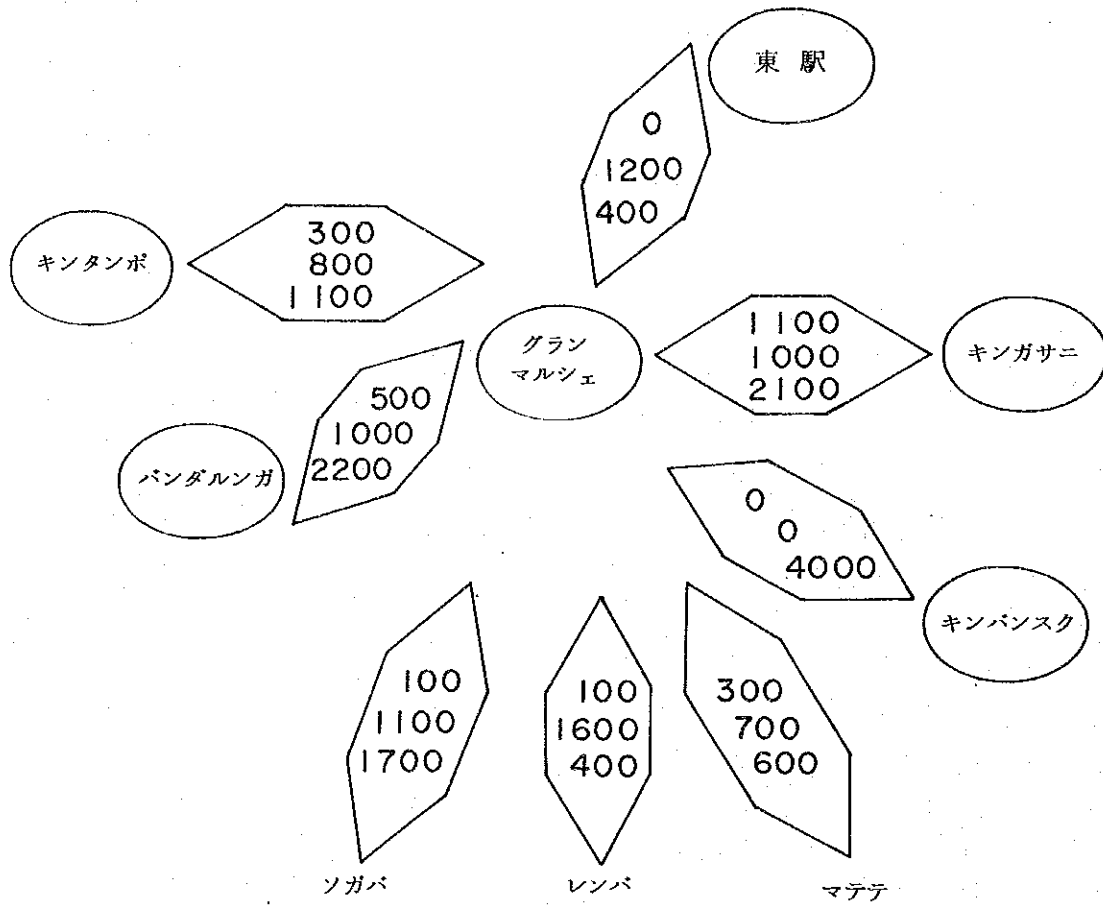


図 6 - 7

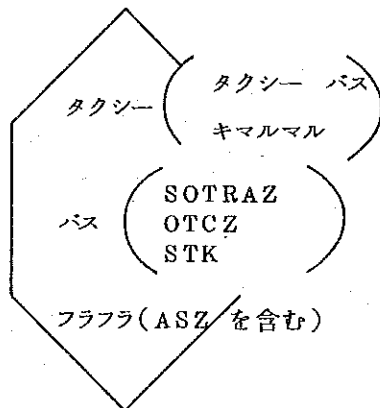
バス輸送 '83年4月調査 (BEAU)

1時間当り輸送量 (人) 分担

グランマルシェでの断面輸送量 22,300人/h



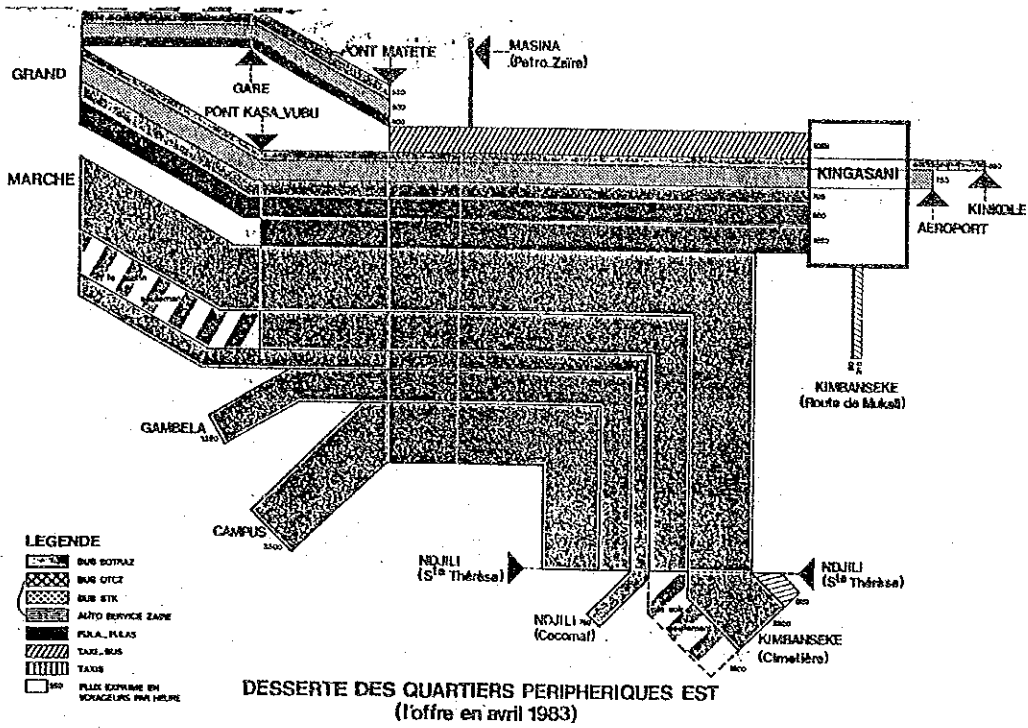
凡例



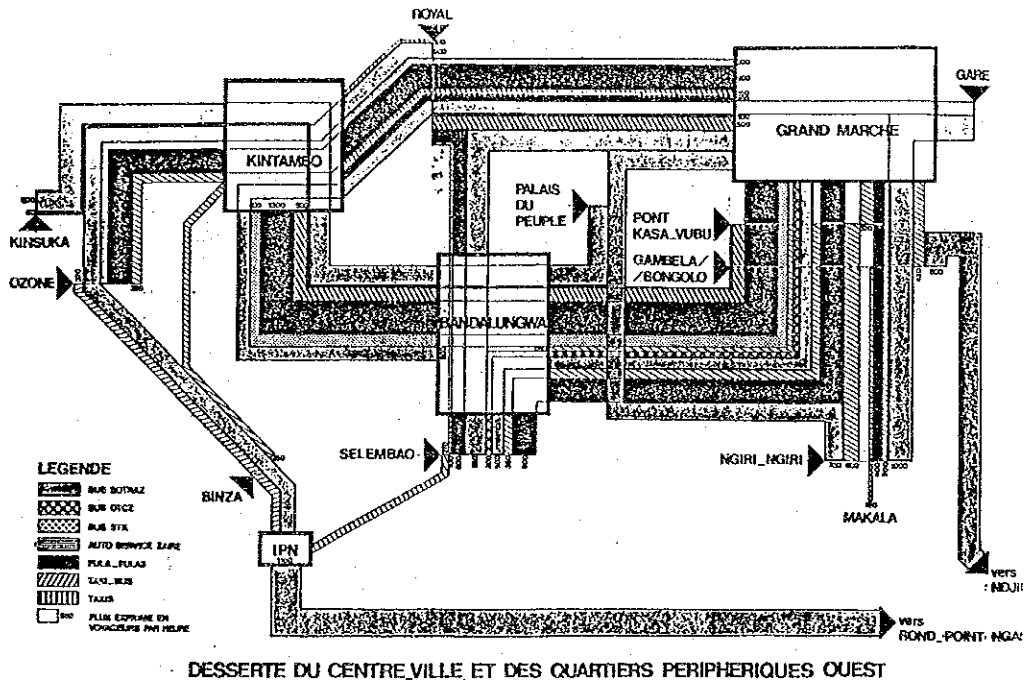
グランマルシェ断面

	(人/h)	(%)
タクシー	2,400	( 11)
バス	7,400	( 33)
フラフラ	12,500	( 56)
計	22,300	(100)





6 - 8



6 - 9

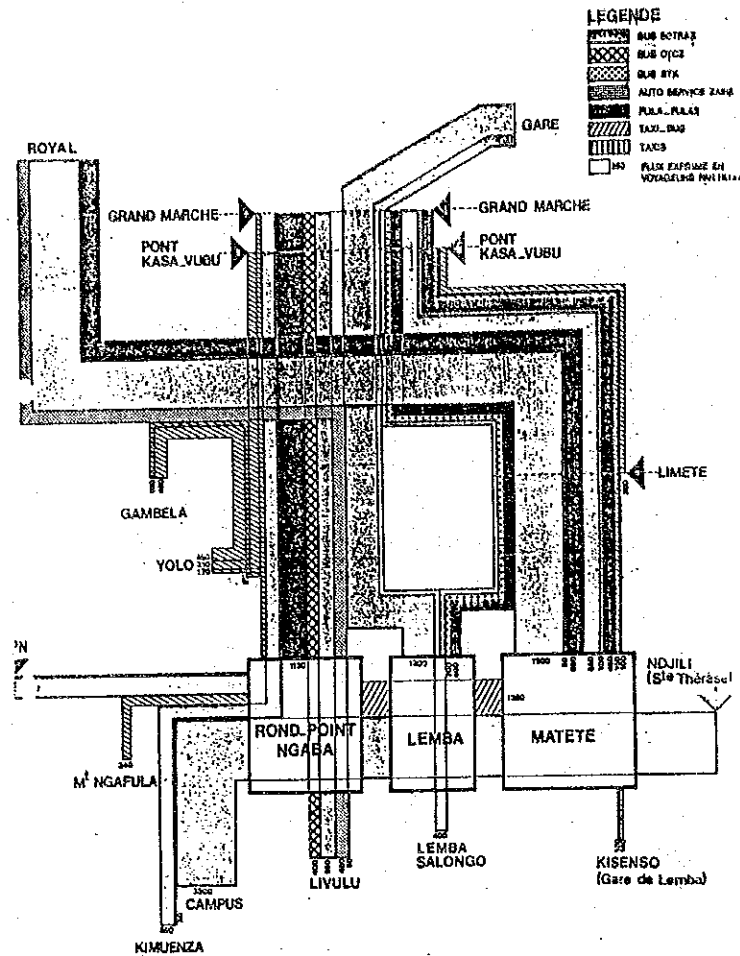


図 6 - 10 DESSERTÉ DES QUARTIERS PÉRIPHÉRIQUES SUD  
(l'offre en avril 1983)

### 3) 街路

キンシャサ市内の街路網は、約 30 年前に形成されたものであり、図 6 - 11 に示すように南北方向に都心部とその周辺部をつなぎ放射状のネットワークを形成している。このため、周辺地区相互を結ぶ路線がないため、周辺地区相互間を移動するために都心部を通過しなければならない。

キンシャサ市内の主な路線は、次のとおりである。

#### ① ルムンバ通り

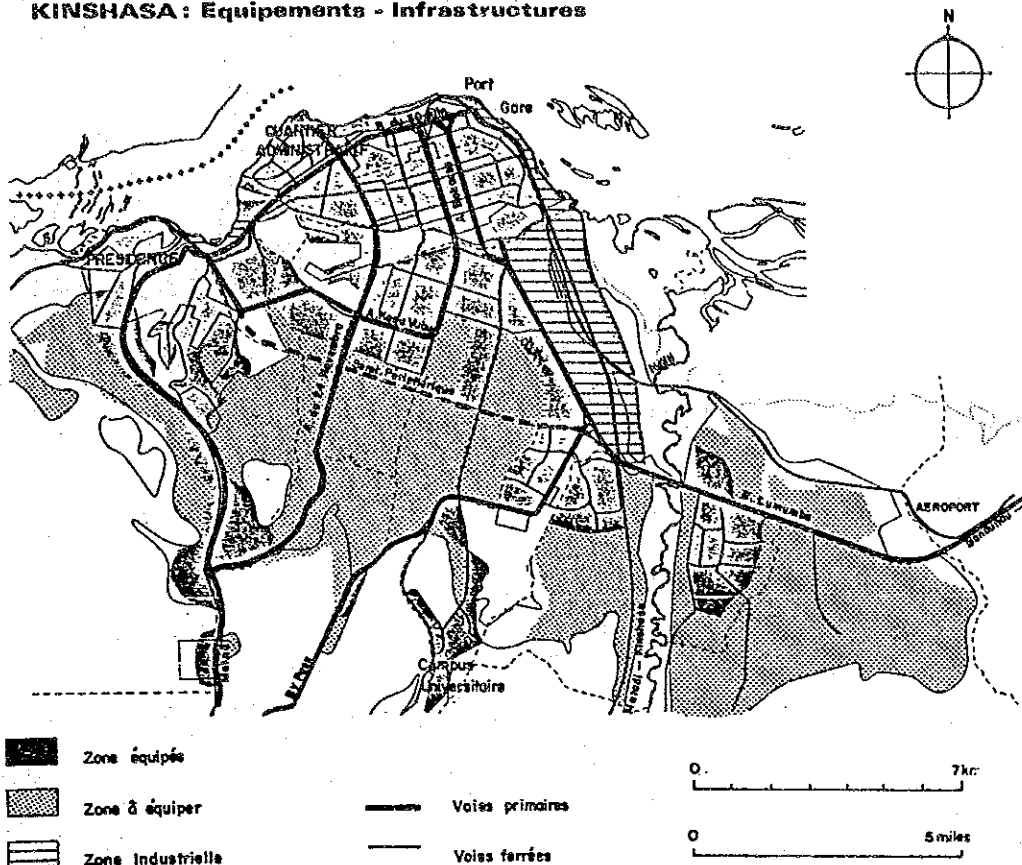
ンジリ空港からンドワ空港を結ぶ市内を東西に走る路線で、この路線の断面交通量は、1 月当り約 35,000 台/日である。

#### ② 11 月 24 日通り

キンシャサ市のほぼ中央部を南北に走る路線で、キンタンボ、バンドルンガ、サレンボ、リンガラ地区の住民の交通を確保している。この路線の 1 日当り断面交通量は、約 30,000 台/日である。

#### ③ 6 月 30 日通り

ゴンベ地区を東西に横断している路線で、断面交通量は、約 25,000 台/日である。



④ カサブブ通り

中央市場とンジリンジリを結ぶ路線で、断面交通量は、約 25,000 台/日である。

キンジャサ市内の街路のうち公共輸送機関の通行が可能な路線は、全街路延長約 500 km のうちの約 50% 程度といわれている。このため公共輸送機関の停留所にたどりつくのに、かなりの距離を歩かなければならない。

例えば、上記のキンジャサ市内の主要 4 路線で囲まれた地区のうち南部のブンブ、マロラ、ンガバ地区、東側のマシナ地区の住民は、公共輸送機関の停留所にたどりつくのに、1 地区を歩かなければならない状況となっている。

(4) 交通プロジェクトの概要

1) SDAU (都市整備基本計画)

この計画は 1976 年に BEAU (都市整備調査局) により 1990 年を目標として作られた長期計画で、交通施設整備としては道路整備と鉄道整備が提案されている。(図 6-12 参照)

この計画で提案されている主なプロジェクトのうち道路整備では、マタディ、サング、ブラザビルを連絡する高速道路の整備及びブルムンバ通りをボンカサブブまで延伸する計画がある。その他、市内の街路網をくし形に整備し、従来からの放射状の道路網の補完機能をもたせるよう計画されている。

一方、鉄道については、レンバ～キンジャサ間、キンジャサ～キンコル～マルク間を延伸整備し、高速で運行頻度の高い輸送体系を確立するよう計画されている。どちらの計画

**SCHEMA A TERME**

**INFRASTRUCTURES**

- secteur de
- voies rapides/urbaines
- voies primaires et secondaires structurées
- déclassement important
- voies ferrées
- axe principal de transport en commun en site propre

**ORGANISATION DE LA VILLE**

- éléments de structuration
- secteur central à vocation spécifique
- aire de centralité
- axe est ouest, grands équipements
- pôles structurants
- centre de ville
- zone d'axe de pont
- équipements spécifiques
- aéroport
- port industriel et de commerce
- port de pêche et de plaisance
- secteur militaire

**HABITAT**

- secteur à vocation dominante d'habitat

**ACTIVITES**

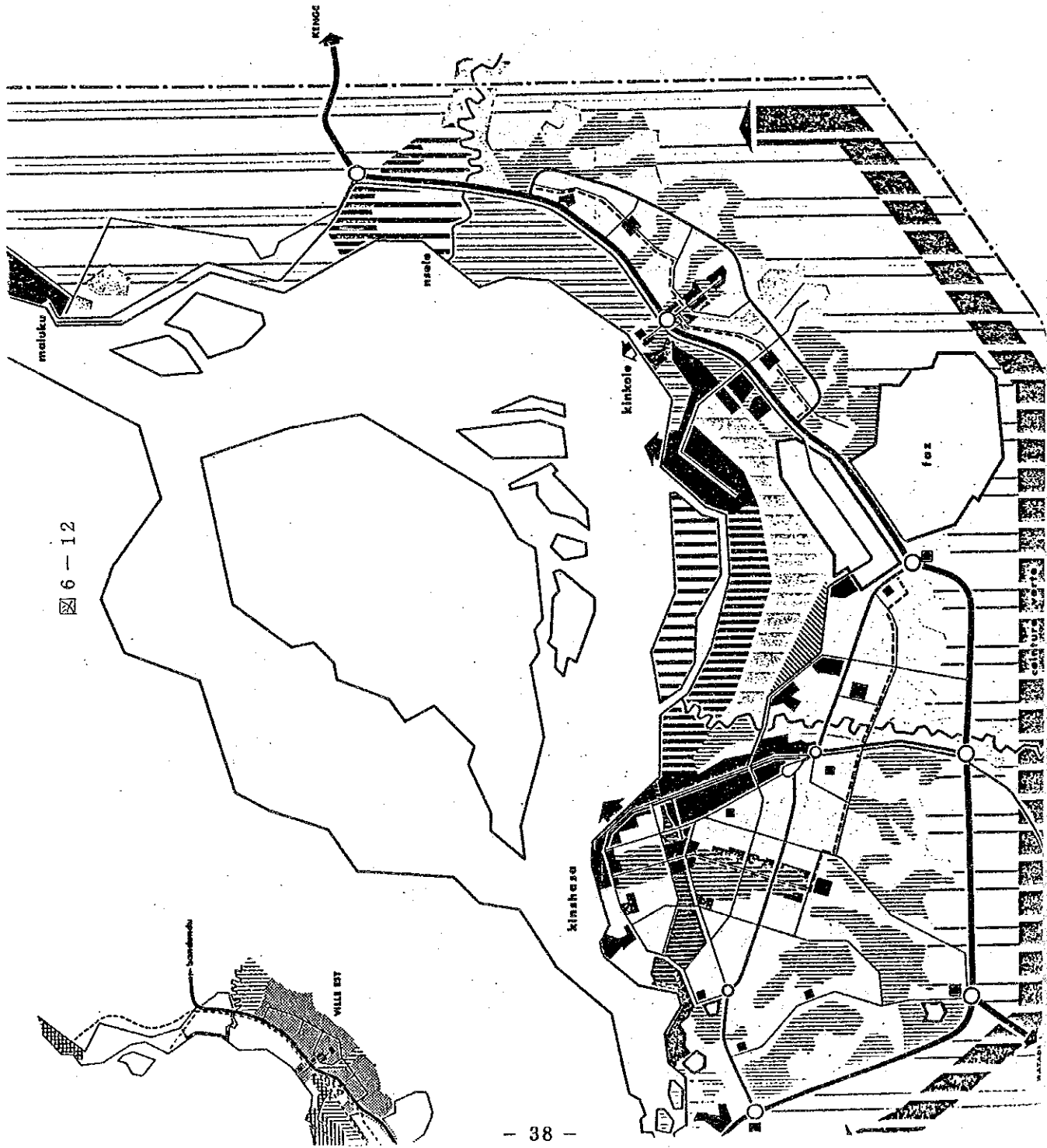
- zone industrielle, portuaire et entrepôts
- zone ferroviaire
- secteur agro-industriel

**ESPACES VERTS**

- espace vert urbain et secteur à dimension végétale
- espace boisé et secteur production des vallées
- zone maraichère
- secteur à vocation agricole, domaine préservé de la forêt

**ESPACES NATURELS A AMENAGER**

- secteur du port
- coastline rochers et maraichère
- première ceinture industrielle
- deuxième ceinture industrielle
- secteurs protégés
- secteur à vocation touristique
- parc régional
- zone suburbaine
- périphérie SDAU



☒ 6 - 12

も在来線の強化延伸により大量輸送手段として供するものである。

2) STU (都市交通計画)

この計画は、BEAUがフランスの協力のもとに、短期(1980年)、中期(1985年)長期(1990年)を目標として、1978年に作られたものである。

この計画で提案された交通施設は、都市街路、鉄道、路面電車でありそれぞれの段階的整備方針を表6-4~6-6に示す。

表 6 - 4

市 街 道 路 交 通	
短期 (1980)	<p>— 公共交通網再構築に利する為の、市街道路改良優先計画の着手</p> <p>a) BUMBU-MAKALA間改良(軽地下鉄の敷地は確保)</p> <p>b) 24 Novembre通りの拡幅と ELANGESSA への延伸</p> <p>c) KASA-VUBU通りの東方への延伸と、LUM-UBMA 通りと連絡</p> <p>d) M PASSA I, II 連絡道路及び KINKOLE の市街地の支線の改良</p>
調査	公共交通再構築の研究
中期 (1985)	<p>— 市街道路改良優先計画の完了</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ville OUEST</li> <li>• Ville EST</li> </ul> <p>— 公共交通網の再構築、連絡道路の改良 鉄道駅と軽地下鉄の結節点作り</p>
長期 (1990年) Kinshasaの 推定人口 万人 仮定: 363 ~ 2,450	S. D. A. U の計画に従った、市街道路改良の遂行

表 6 - 5

鉄 道	
短期 (1980)	<p>— 現状の鉄道の活用を優先(MATETE-LIMETE間は複線化)</p> <p>a) ラッシュ時間の輸送能力 8~10,000 人</p> <p>b) 機関車 5 両、客車 85 両の取得</p> <p>c) 居住地区-勤労地区を結ぶ通勤鉄道の営業</p>
調査	鉄道網補強計画の事前調査
中期 (1985)	<p>仮定 A : N'DJILI から MALUKU への鉄道の延伸</p> <p>a) 在来ディーゼル牽引列車の営業</p> <p>b) ラッシュ時間の輸送能力 15,000 人</p> <p>c) 機関車・客車の取得、部品の補強</p> <p>仮定 B : a) N'DJILI より KINKOLE までの単線の延伸</p> <p>b) ディーゼルカーの購入</p>
長期 (1990)	<p>仮定 A : LIMETE-KINKOLE の複線・電化</p> <p>a) KIN-EST-LEMBA の複線・電化</p> <p>b) ラッシュ時間の輸送能力 20~25,000 人</p> <p>c) 新車両の取得(近効電車)</p> <p>仮定 B :</p> <p>a) ラッシュ時間の輸送能力 20~25,000 人</p> <p>b) ディーゼル・カーの補助的取得</p> <p>c) LIMETE-KINKOLE の複線化</p>

表 6 - 6

軽 地 下 鉄	
短期 (1980)	a) MATETE-VITAMINE における検修場計画の為の用地確保 b) 市中心部に軽地下鉄の車両基地用地の選択と確保 c) 軽地下鉄の軌道敷と競合する道路計画の調整 d) これらの図面を作る為に必要な 1/200 と 1/1000 の平面図をルート沿いに作成
調査	軽地下鉄 (第 1 次、第 2 次) 計画の事前調査
中期 (1985)	軽地下鉄第 1 次計画 a) 市中心部と丘のふもと地帯を結ぶ軸の再構築を目的とする。 b) ラッシュ時間の輸送能力 15,000 人 c) GRAND MARCHÉ と MATETE VITAMINE (13 <sup>KM</sup> ) の連絡 d) 検修場と車庫建設
長期 (1990)	軽地下鉄第 2 次計画 a) MATETE と N'DJILI の連絡 b) N'DJILI センター連絡道 c) 公共道路と結節する為の LUMUMBA 通りとの接合 d) ラッシュ時間の輸送能力 25,000 人

図 6 - 13 DEPLACEMENTS JOURNALIERS  
DOMICILE-TRAVAIL  
Estimation 1990

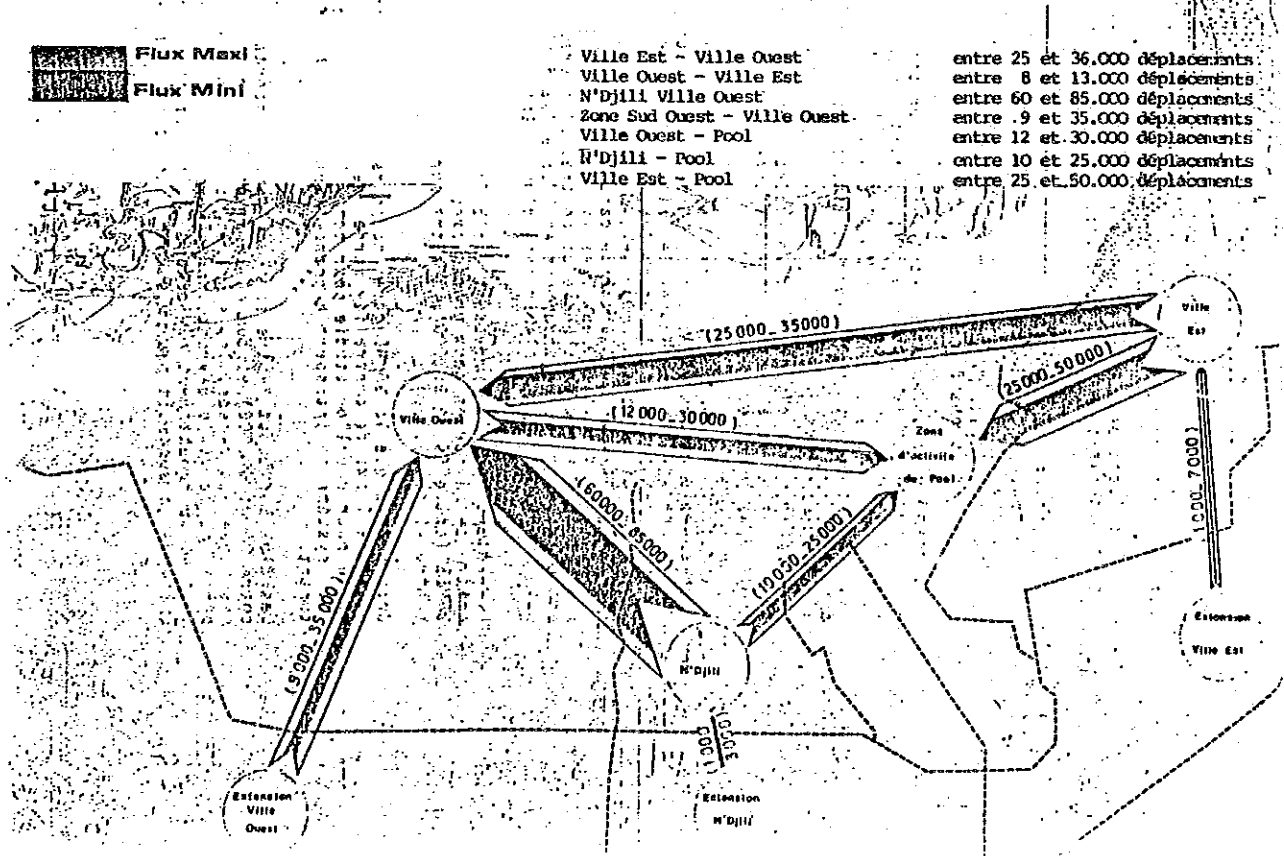
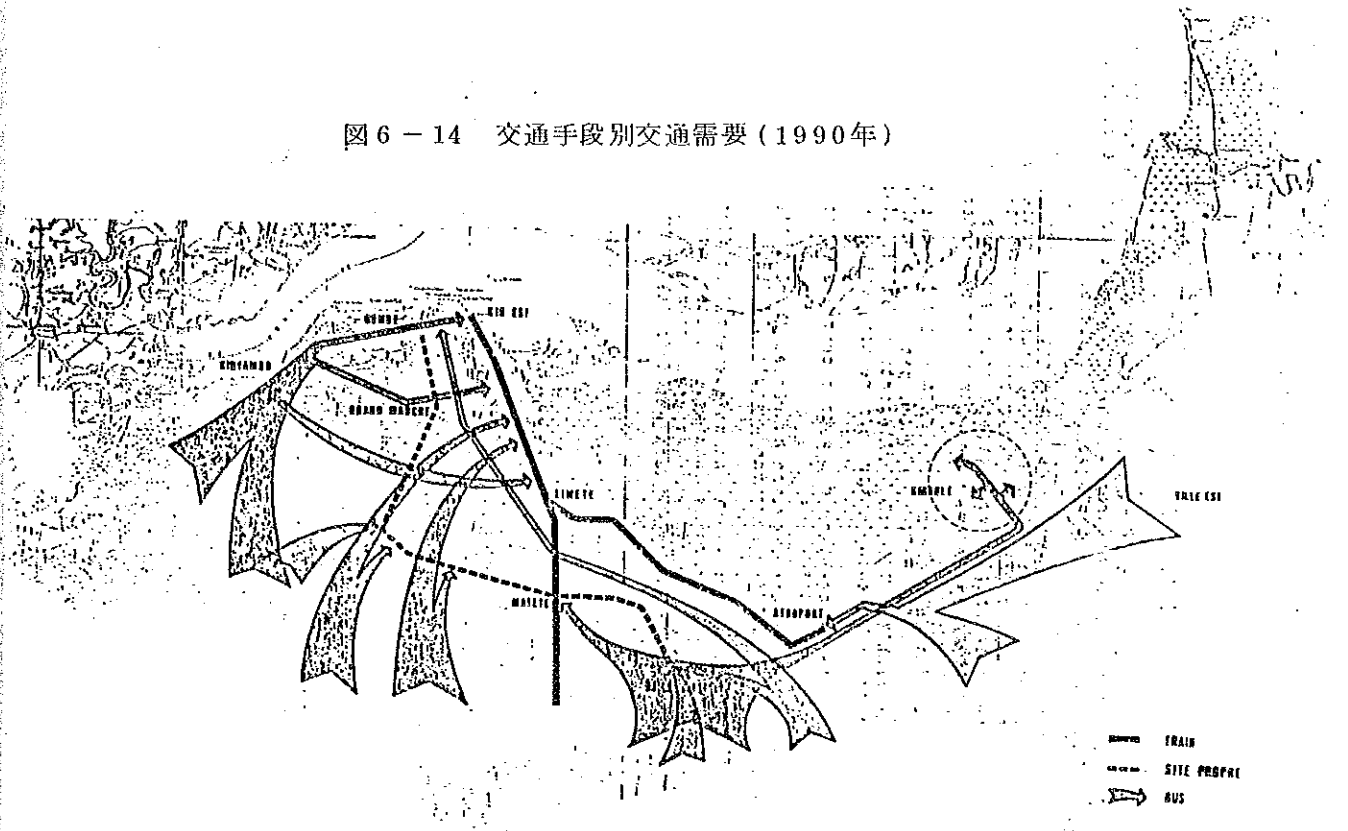


図6-14 交通手段別交通需要(1990年)



特にこの計画においては、何らかの公共輸送手段として南北軸（コンベーパーンプマテーンジリ）の形成が必要であるとしており、その輸送手段としてLight Rail Vehicle（LRV:軽地下鉄）が提案されている。これは、巾2.6m長さ15.5m、定員230人の車両である、図6-15、6-16にLRVの諸元及びルート案を示す。

なお、STUについては、1982年BEAUによりOD調査を実施し、提案された計画案のレビューをしている。

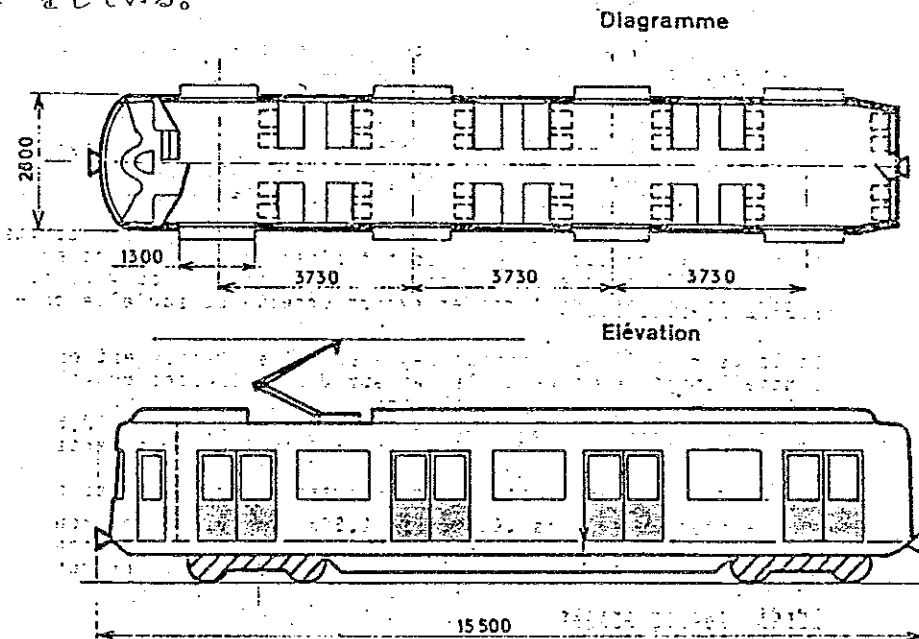
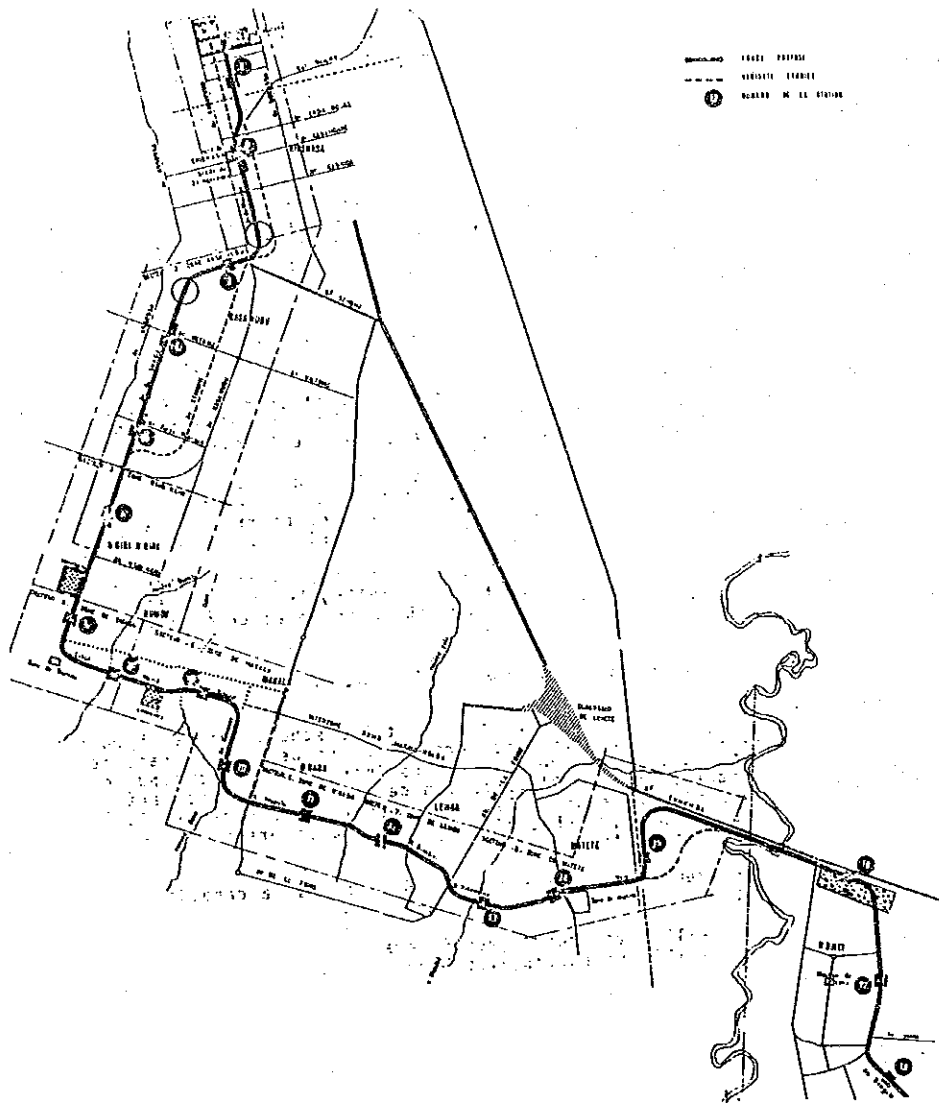


図6-15 LRVの諸元

図 6 - 16 LRV のルート案



3) ONATRA 新線

この新線計画は、ソドロ空港から西へキンタンボまで新線の延伸と、これより北側の現在貨物線として利用されている路線を通勤線として改良する計画とがある。(図 6 - 17)

これらの新線計画の総工事費は表 6 - 7 に示すように約 105,000 千 DM (約 100 億円) で、このうち北側の貨物線の改良に必要な工事費は約 20 億円である。

また、これらの計画線が整備された際の想定輸送量 (1990 年) を表 6 - 8、図 6 - 17 に示す。



表 6-7 C.F.U (都市鉄道) 計画総括表

主 要 工 種	総価格 (千DM)
1. ンドローキントンボ線の改良費	3,918
2. 新線構造物工事費	3,634
3. 新線軌道工事費	3,744
4. 線路防護工	5,366
5. 用地費	1,500
6. 軌道土工機械	8,940
7. 客車 (48 両)	14,637
8. DL (6 両)	27,263
9. 信号設備	13,581
10. 通信設備	1,158
11. 立体交差工事費	21,355
計	105,096

図 6-17 ONATRA 新線計画

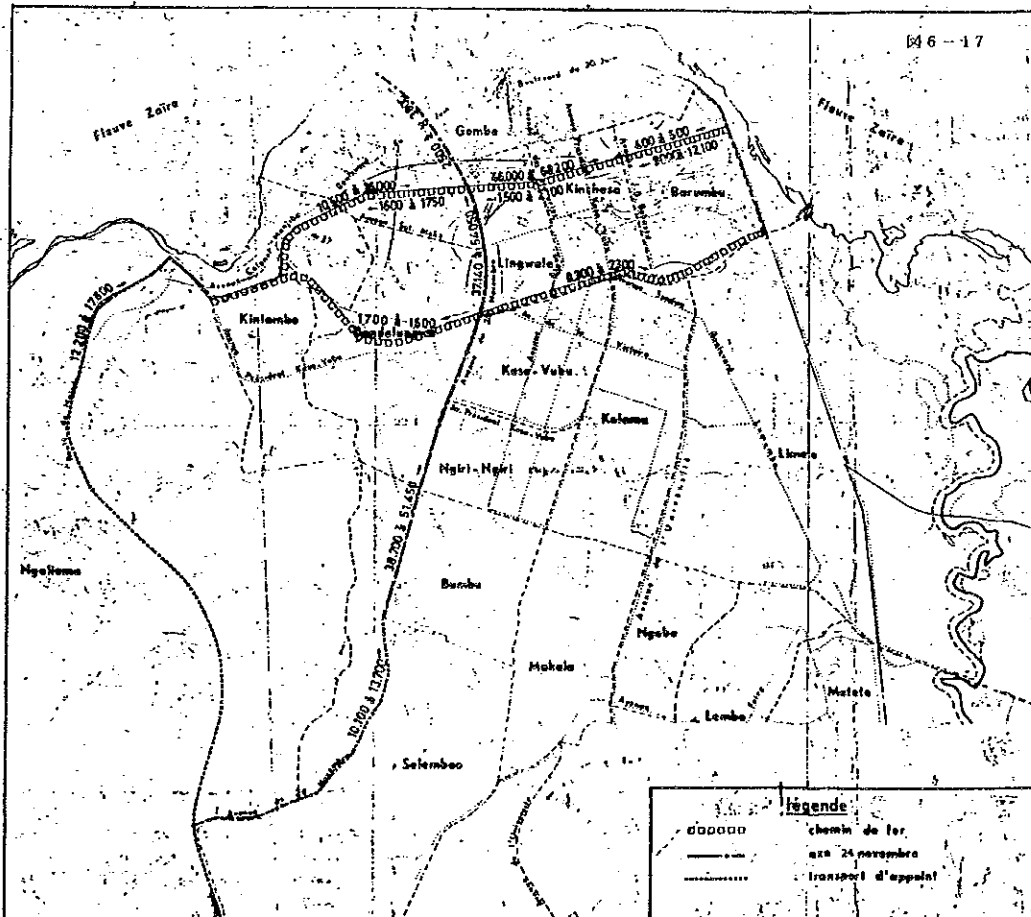


表6-8 想定輸送量(1990年)(1日当り)

輸送モード 輸送軸	輸送量 (1000人/日)	
鉄 道		
空港～キンシャサ東		
折返しあり	91～121	
折返しなし	226～302	
レムバ～キンシャサ東		
折返しあり	87～125	
折返しなし	132～204	
ントロ～キンタンボ	183～274	CFU線
キンタンボ～ンドロ		
キンタンボ～PNサバナ	29～33	
道 路		
ルムンバ通り	185～283	
大学通り	174～253	
カサブブ通り	200～272	
11月24日通り	128～174	

注

1) 図6-17とも、開発協力部(ザイール国)のキンシャサ都市交通調査を実施した。ベルギーのコンサル SEGESCADIC の資料による。

2) 終日輸送量については、鉄道と道路のシェアは45:55であるが、ほぼ半分ずつ分担していると考えてよい。

(5) 今後の課題

キンシャサ市内の各種の都市交通問題に対処するため、長期的な見通しを踏え計画を立案し、それにもとづいて整備を進めることが重要である。これまで市内の交通施設整備計画としては、先に述べたように、各種計画にて次のような計画が提案されている。

- i) 市内街路、特に市街地南部における東西道路の整備
- ii) 軌道系による南北軸の形成及び ONATRA 新線の整備

一方、市内の公共交通の中心であるバス交通は、バスのメンテナンス等会社運営上の問題などがあり、バス会社の健全化を図ることが必要である。

このようなもとのキンシャサ市内の都市交通のマスタープランの検討にあたっては、既定計画を十分に尊重する一方、その計画の背景を十分に踏え、将来の土地利用計画と対応し、それぞれの交通手段が相互に補完し合い、全体としてバランスのとれた交通体系が形成されていることを十分に考慮することが必要である。また、各種交通機関の運営上の問題についても配慮する必要がある。

参 考 文 献

- 1) SDAU            1976年12月、    BEAU
- 2) STU            1978年5月、    BEAU
- 3) Analyse du System de Transports Collectifs Informels    1983年10月    BEAU
- 4) Les Atrals Afrique    1978年、    EJA

## 6-2 バザール州の道路

### (1) 道路管理体制

ザール州の道路の管理体制は、公共事業省の Office des Routes と Voirie が担当している。このうち Voirie は主要都市内の道路を、Office des Routes はその他の地域の道路を担当している。但し都市内であっても国道は Office des Routes の所掌となっている。

キンシャサ市内の都市交通問題については、前節で述べられているが、ここではその他の都市の Voirie の活動等について述べる。

Voirie の担当官の説明によると、全般的に道路整備の機材が不足しているとのことであった。我国からはキンシャサ等5都市に無償で道路用機材が供与され、ミッションの到着の1ヶ月前にキンシャサへ到着したとのことであった。しかしながら、ボマ、モアング、マタデイ、チェラ、ンバンザグングで舗装、補修のための機材、及び部隊が必要であるとの説明を受けた。但し、我国からの無償機材の供与は、始まったばかりであるので、その効果を見極める段階には至っておらず、マスタープラン調査では、この点をフォローしつつ、必要なプロジェクトを検討する必要がある。

### (2) BEAU のバザール州開発計画

BEAU では、バザール州の開発計画を作成中であり、現段階ではバザール州のアトラスを印刷中で今年中に完成の予定とのことであった。このなかには、人口、交通、産業に関する1975ないし80年にデータが含まれている。このうち人口についてはカナダが実施したものに補足調査を加えたものを用いている。又交通量は Office des Routes のデータを用いており、キンシャサ市への発生集中交通のデータが含まれている。

現在までにデータの収集、分析を行い、これから開発計画を作成する段階に入るようである。計画は都市計画、交通、衛生、文化等を包含する総合的なものである。同様の開発計画に ZOF I があるが、ZOF I は工業計画のみであり、しかもボマ、モアング、バナナ等の拠点開発の計画であるのに対し、BEAU の計画はより包括的な計画であるとの説明であった。計画は最終的には各プロジェクトに優先順位をつけて政府へ提出することとしている。プロジェクトの対象となるバザール州の現況における問題点の例として、次のようなものがあげられている。

- Luozi、Kimvula では、農産物が生産されても輸送手段がない。
- キンシャサ～マタデイ間の道路の線型が悪い。
- マユンベ地方では、農産物の輸送手段が不十分である。

これらの問題点については、マスタープラン調査のなかでも、十分に検討する必要がある。

### (3) バザール州の道路に与えたマタデイ橋の影響

バザール州の道路は、全延長2,898 kmのうち、舗装道路は613 kmであり、州内の産業を与えるインフラストラクチャーとしては未だ極めて不十分な状況である。舗装道路の主なも

のは、キンシャサ～マタディ～ボマ間、ボマ～チェラ間などであり、ボマ～バナナ等幹線道路であつても未改良、未舗装の道路が残されている。

セコモブツ橋の完成による交通量の変化、バザール州の道路交通に与えた影響については、コンタクトミッション報告書に若干述べられているが、要約すれば次のとおりである。キンシャサ～マタディ間は約350 kmあり、現在乗用車で約6時間を要する。マタディ橋が完成するまでは、バフルーブ県（ザイール河右岸地域）からキンシャサへは、マタディにおいてフェリーを利用するため、フェリーの待ち時間等により、キンシャサからの1日圏は限られた範囲であつた。今度マタディ橋が完成したことにより、バフルーブ県の広い地域とキンシャサが1日で結ばれるようになった。コンタクトミッション報告書でも述べられているようにバフルーブ県内の企業の従来のボマ港重視からマタディ港重視というような意識の変化も起こりつつある。

マスタープラン調査においては、上記のマタディ橋の影響を考慮しつつ、マタディ橋を有効に活用して、バフルーブ県内に散在する農業、工業、さらに将来において計画されている開発プロジェクトから発生する交通需要をマタディ港、キンシャサ等へいかに効率的に連結するかを中心に検討を進めることが望ましいと考える。現在までにザイール側から提示されている個々のプロジェクトについても、このような観点から評価していく必要がある。

#### (4) 世銀の第6次融資のためのレポート

ザイールは現在世銀から道路交通関係で第5次の融資を受けており、1984年には26百万ドルの援助を受けているが、これに引き続く第6次融資（'86～'88）のためのプロポーザルが公共事業省道路局（Office des Routes）から発表されている。このなかでは次のようなプロジェクトが提案されている。但しこれらのプロジェクトの対象地域はザイール全土にわたり、バザール州のみに限定されたものではない。

- ① 道路保守
- ② 舗装道路の定期的補修
- ③ フェリーの更新、フェリーの橋梁による置き換え
- ④ 橋梁建設計画  
未舗装道路の改良
- ⑤ 道路新設

以下にその概要を記す。

##### 1) 道路保守

ここではまず道路保守の水準を緊急、最小限、通常の3段階に区分して定義している。緊急とは、どちらかと言えば応急復旧に近いもので、倒木の除去、崩壊土砂の除去等の例をあげている。最低限の保守とは自動車交通の恒久的な確保を目的としたもので、著しく損傷した区間の改良等である。通常の保守とは、車輛の運行費用を増加させないこ

と、及び道路の耐久性を確保することを目的としており、表層の修繕、摩耗した表層の修繕等が含まれる。

これら3種類の保守レベルごとに、車の走行費用を、道路が改良されたことによる交通量の変化も勘案して計算し、保守に要する費用と比較して経済計算をした結果、国道は通常保守、幹線州道は最低限保守、二次州道は緊急保守が適当であるとして、必要な費用6,500万ドル/年を掲げている。幹線州道の通常保守が経済的に成立するためには交通量の増加が30%必要であるが、自動車の輸入税の値上がり、ガソリンの値上がりにより、交通量はすぐには増加しないものと予測され、当面幹線州道の保守は最低限のレベルに留めるべきであるとしている。

## 2) 舗装道路の定期的補修

ザイールには2349 kmの舗装道路があるが、そのうち1811 km (77%)は1960年以前に建設されたもので、修繕が必要である。世銀による第4次プロジェクトでは、最も老朽化の進んだ以下の区間の修繕が行われた。

ボマ〜チェラ	98 km
ボマ〜マタディ	120 km
ルムンバシ〜キブシ	30 km

第5次プロジェクトでは以下の区間の強化工事が計画されている。

キンシャサ〜マタディのうちの	80 km
ルムンバン〜キブシ	40 km
ムブジ・マイ〜ムウェネ・ディツのうちの	45 km

1984年4月には道路研究センター (la Cellule de Recherches Routieres) がたわみ計による舗装道路の測定を行っている。この詳細データはレポートに記されていないが、これを入手することはマスタープラン調査にも有意義なものと思われる。

第6次プロジェクトでは更に588 kmの修繕を目標に掲げている。

舗装修繕の収益率を計算するために、走行費用と、修繕費を次のように仮定している。

舗装状態	(\$/km)		
	良好	普通	不良
普通車	0.33	0.42	0.54
トラック	0.62	0.76	0.95
打ち換え	150,000 \$/km		
強化	110,000 \$/km		

区 間	交通量(台/日)状態	収 益 率	プロジェクト
Kinshasa - Matadi	>400 II	38 %	5e + 6e
Matadi - Boma	350 I	P. m.	4e
Boma - Tshela	150 I	P. m.	4e
L'shi - Kipushi	400 I	P. m.	4e
Mb - Mayi - Mwene D.	150 III	22 %	5e
L'shi - Likasi	450 II	32 %	5e
Likasi - Kolwezi	250 III	30 %	5e
Likasi - Kambove	350 II	22 %	6e
L'shi - Klesia	50 II	5 %	6e
N'Sele - Kenge	200 II	21 %	6e
Kgni - Pene T.	150 III	23 %	6e
その他	<100 II	<13 %	

さらにたわみ試験の結果を考慮して、第6次プロジェクトでは以下の区間修繕を計画している。

区 間	
Kinshasa - Matadi	180 km
Nsele - Kenge	40 km
Lubumbashi - Likasi	80 km
Likasi - Kolwezi	145 km (幅6mに拡巾)
Likasi - Kambove	23 km
Lubumbashi - Kasumbalesa	30 km
Kisangani - Pene Tungu	90 km
	588 km

さらにこのレポートでは、1984年からの15年計画について述べている。そのうち第5次、第6次プロジェクトで緊急性の高い修繕を行い、1989年以降は通常の定期的保守をすることとしている。又2年ごとに舗装道路の定期調査を実施することとしている。これに要する費用は227百万ドル、うち第6次プロジェクトとしては、67.5百万ドルを見込んでいる。

### 3) フェリーの更新、フェリーの橋梁による置き換え

このプロジェクトには、屯数の大きいフェリー用のコンクリート製の接岸斜路の新設、フェリーの購入が含まれている。

### 4) 橋梁建設計画

この計画では、準永久橋 (Semi - Parmanent、定義は不明) の建設が目標となっている。その内容としては、フェリーを廃止し、橋梁を建設する予定の10地点において架橋地点、下部工建設のための調査、下部工工事、鋼製床版の調達が含まれている。

経済分析の結果では、橋梁とフェリーを比較すると、川巾が60m以下であれば交通量にかかわらず橋梁の方が、又川巾が60～150mで日交通量が20～30台であれば橋梁の方がそれぞれ経済的である。

#### 5) 未舗装道路の改良

このプロジェクトの目標は、通常の道路保守にも支障をきたすような未舗装道路の改良であるが、具体的な内容のなかにはバザール州は含まれていない。

#### 6) 道路新設

道路新設プロジェクトとしては、現在事業中のものの継続を優先としているが、全く新規のプロジェクトのなかにはバザール州のボマ～モアンダ間の道路93kmが含まれている。

## 第7章 本格調査のための指針

### 7-1 調査の基本方針

ザイール国の経済は、対外債務が依然として多く、また主要産物である銅、コバルトなどの非鉄金属の価格の低下などによりかならずしも良い状態ではない。また、バ・ザイール州には、各種の開発計画はあるが、ザイール国の経済状態の悪化及びそれに伴うザイール国政府支出の引き締めなどにより計画の実施の目途が立っていないものもある。

このよきななかで、キンシャサ・バナナ間交通体系のマスタープランを作成するにあたっては、①ザイール国の現状を充分に把握し、②先進諸国の開発プロジェクトの現状及び日本国政府に対して要請している個別案件との関連性を明らかにし、③ザイール国の今後の開発のあり方を検討することが必要である。

「交通施設整備が地域開発に与えるインパクトが大きいことから」特にマスタープランとして提案される交通体系は、地域開発との整合性に充分配慮することが必要である。

また、計画期間が長期に亘るマスタープランでは、計画期間中にその前提となる経済情勢、社会状況等が計画策定時の想定と、大きく違ってくることもあり、マスタープランの見直しをしなければならないことがある。このため、マスタープランの前提とする経済、社会の動向について明らかにし、マスタープランを作成することが必要である。

一方、キンシャサ市内の交通問題に対処したマスタープランの検討にあたっては、西ドイツの新線計画、その他ザイール国政府各機関による計画などさまざまな計画があり、これらの計画を充分にレビューすることが重要である。また、キンシャサ市の今後の都市開発の状況に応じて自動車、鉄道、バスの相互補完について充分考慮すべきである。

### 7-2 調査の内容

本格調査は、ザイール国の主都キンシャサから唯一の外洋港のあるバナナに至る主交通路及びそれから分岐する交通路並びにキンシャサ市内の交通体系について目標年次2005年（長期）1995年（中期）における鉄道、道路など各交通機関でこの整備計画（マスタープラン）を作成し、それをもとに緊急的に整備すべき交通施設の提案を約15ヶ月間で作成するものである。

本格調査の実施にあたっては、以下の項目について検討することが必要である。なお、調査を円滑に進めるために、本調査に関連するプロジェクトの報告書類を十分に活用することが重要である。

#### 1) 既存調査のレビュー

- 調査対象地域の交通現況を概括的に把握するため物資及び旅客の流動状況並びに鉄道、道路、港湾の各交通施設の整備状況等に関する既存資料をレビューし必要な事項を整理する。
- 関連するプロジェクトの概要及び当地域の開発のあり方を検討するため基礎資料を調べ、



当地域に計画されている各種開発プロジェクトの規模、その内容並びに実現性を把握する。

- 特に、キンシャサ市内で、各関係機関により検討されている交通計画とザイール国が各国に要請している都市交通関連プロジェクトとの関連性及びそれぞれの計画意図等を把握するため既存レポートのレビューを行う。

## 2) 現況把握

調査対象地域の交通問題、各交通機関の役割等を把握するために、以下の実態調査を実施する。

### i) 交通調査

- キンシャサ・バナナ間の主要交通路と、そこから分岐する交通路との交差点など交通量が大きく変化する地点において、車種別交通量及び交通目的、起終点、積載品目と積載量、旅客人員、所要時間、交通輸送経路等について調査を行う。また、将来の輸送機関分担の動向を把握するため、調査対象地域に立地する企業に、物資の輸送に関するアンケート調査を実施する。主な調査項目としては、企業規模（従業員、年間生産額）、年間出荷量、主な輸送手段、輸送に関する問題等が考えられる。

一方、キンシャサ市内においては、主要交差点において時間帯別方向別車種別交通量に関する調査を行うとともに鉄道、バスなど公共交通機関の利用状況等を把握するため鉄道駅乗降客のアンケート調査、フラフラ、バスなどのバス輸送の交通実態を把握するための路側OD調査及び収入と交通機関の選択との関係など交通機関別の分担関係を把握するホームインタビュー調査を実施する。

### ii) 社会・経済調査

将来の経済動向及び開発の可能性等を検討するための基礎データを得ることを目的に、土地利用状況、開発状況及び交通施設の整備状況について調査を行う。なお、調査の実施にあたっては、既存のデータの有効利用を図るものとする。

- 実態調査結果及び既存調査のレビューをもとに、現況の交通問題の把握及び現在、各交通機関が果している役割等を把握する。

特に、キンシャサ市内においては、徒歩交通も含め各交通機関の役割及び交通機関相互の関連性について検討し、市内の交通問題について把握する必要がある。

## 3) 将来フレームの検討

- 既存調査のレビュー及び社会・経済調査結果をもとに調査対象地域の将来の開発について、ザイール国の経済動向等を考慮し、その実現性及びザイール国に与える影響等を検討し、経済、人口に関する将来フレーム（目標年次2005年および1995年）を作成する。

なお、キンシャサ市内については、将来の土地利用計画に関する現計画のレビュー、交通問題への対処、都市機能の配置のあり方や将来の土地利用のあり方について検討を行い、将来のフレームを設定する。

## 4) 将来交通量予測

- 現在の交通機関の役割りを考慮して将来の交通機関別交通需要量（目標年次2005年、および1995年）を予測する。

#### 5) 代替案の作成

- 将来の交通量予測、交通施設整備に関する現況把握結果等をもとに、将来の交通問題について検討する。そして、その結果をもとに将来の交通施設整備計画の代替案（目標年次2005年）を作成する。

特に、キンシャサ市内の交通体系については、既存の計画の評価を踏まえて代替案を作成することが必要である。

#### 6) 代替案の評価

- 設定された代替案について、将来の交通機関別需要量をもとに評価し、最適案を選定する。

代替案を評価する際の視点としては、①交通問題への対処、②経済性、③計画の実現性、④地域開発との関連性、⑤社会的インパクト等が考えられる。

なお、将来の交通機関別需要量は、代替案ごとの交通施設整備計画との関連から必要に応じて代替案を修正し、評価に用いる。

#### 7) 計画案の作成

- 選定された計画案をもとに、さらに交通需要と交通施設整備計画との関連について検討し、選定された代替案を修正し、2005年における交通施設整備計画（交通体系のマスタープラン）を作成する。また、それをもとに、中間年（1995年）次における整備計画を作成する。

中間年次の整備計画の検討にあたっては、その実現性及び交通体系としての位置づけについて充分配慮することが必要である。

また、中長期計画をもとに、バザイル州の開発を促進し、モブツセセセコ橋の経済効果を高めるため、緊急に整備することが必要な交通施設の提案を行うとともに、キンシャサ市内交通問題に対処するために緊急に整備すべき交通施設についても提案する。

#### 8) レポートの提出

- インセプションレポートを調査開始時に作成し、ザイール国政府に説明する。
- 調査開始後、7ヶ月以内にインテリムレポートを作成し、ザイール国政府に説明する。インテリムレポートの主な内容は、①実態調査結果、②現況把握、③将来フレーム及び④代替案の作成とする。

なお、キンシャサ市内の交通体系のマスタープランについては、極力調査を先行させインテリムレポートに中長期計画の素案及び緊急に整備すべき交通施設の提案を行う。

- 調査開始後、12ヶ月以内にドラフトファイナルレポートを作成し、ザイール国政府に説明する。
- ドラフトファイナルレポートに関するザイール国のコメント受領後、2ヶ月以内に、フ

ファイナルレポートを作成する。

### 7-3 実態調査の実施

交通量調査等実態調査の実施にあたっては、数多くの調査員を要するので現地コンサルタント等を利用することが考えられるが、現地においてこれを十分にこなせる民間コンサルタントは少ない。公共事業省(MTP)の一機関である都市整備調査局(BEAU)は、'82年にキンシャサ市内のOD調査を実施し、交通関係の実態調査の経験があるのでこの機関に調査を委託することが考えられるがより良いデータを得るためには、日本側コンサルタントの指導のもとに実施することが望まれる。

なお、都市整備調査局は、相手国政府の一機関であることから、調査の委託の方法等については、検討が必要である。

## 第 8 章 おわりに

キンシャサ、パナマ間交通体系総合調査は「ポストマタディ」としてセコモブツ橋（旧マタディ橋）完成後ザイール共和国より日本国政府に対してバ・ザイール州における鉄道・道路等に関する個別案件を包括的にとらえた上で各プロジェクトの役割を明確にし、今後の交通関連施設の整備の方向を明らかにすることを目的に行うものである。

しかし、ザイール国が先進諸国に対して要請している各種の開発プロジェクト及び交通関連施設計画等が政治的な背景のもとに開発、整備されることがある。

そのため、本格調査の実施にあたっては、交通計画的視点だけでなく幅広い視点に立って調査を実施することが必要であると思われ、また、そのようにして検討されたマスタープランが、ザイール国の今後の発展に寄与するものと思われる。

## 参 考 資 料

1. Scope of Work (英文、仏文)

2. 資料リスト

3. コンタクトミッション ミニユツ



1. SCOPE OF WORK

SCOPE OF WORK  
FOR  
THE ESTABLISHMENT OF A MASTER PLAN  
ON  
THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT SYSTEM  
FROM KINSHASA CITY TO BANANA

## I. INTRODUCTION

In response to the request of the Conseil Exécutif of the Republic of Zaïre, the Government of Japan decided to implement the Study to establish a master plan concerning the Transport System from Kinshasa city to Banana (hereinafter referred to as "the Study"), on the basis of the minutes signed on 23rd November 1983 at Kinshasa between Citoyen Kutendakana PUMBULU, Director de la Direction Asie et Océanie, Department des Affaires Etrangères (hereinafter referred to as "the Department") and Mr. Haruo OKADA, Leader of the Contact Mission dispatched by the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA").

The JICA, the official agency responsible for the implementation of the technical cooperation programs of the Government of Japan, will undertake the Study, in accordance with the relevant laws and regulations in force in Japan and in close cooperation with the authorities concerned of the Conseil Exécutif of the Republic of Zaïre.

The Department shall act as counterpart body to the Japanese study team and also as coordinating body to other relevant organizations of the Conseil Exécutif of the Republic of Zaïre for the smooth implementation of the Study.

The present document sets forth the Scope of Work for the Study.

## II. OBJECTIVE OF THE STUDY

The objective of the Study is to prepare a master plan, for establishing an optimum transport system from Kinshasa city to Banana, taking into consideration the necessity of the enhancement of economic effectiveness of Marechal Mobutu Sese Seko Bridge.

## III. SCOPE OF THE STUDY

1. Objects of the Study
  - a) Area of the Study  
Area from Kinshasa city to Banana  
(hereinafter referred to as "the Study area")



- b) Section of the Study  
Principal and branch transportation routes  
in the Study area
- c) Transportation modes of the Study  
Railway, Road and water transportation  
(including ports)
- d) Target Year of the Study  
Middle-term plan until 1995 and long-term  
plan until 2005

Items of the Study

- a) Examination of the existing data and reports
  - i) Existing data and reports on goods and  
passengers in all surface transportation  
modes in the Study area
  - ii) Existing reports on the development plans  
in the Study area
  - iii) Other existing data and reports necessary  
for the Study.
- b) Evaluation of the present situation on  
transportation modes of the Study
  - i) Traffic volume of passengers and goods  
and their flows
  - ii) Facilities and organisations
  - iii) Investment plans
  - iv) Roles of each transportation mode
  - v) Other necessary items for the Study
- c) Forecast of the demand on each transportation  
mode
- d) Identification of the problems
- e) Elaboration of alternative plans

- f) Evaluation of the alternative plans
  - i) Technical evaluation
  - ii) Economic evaluation
  - iii) Coordination with other development plans
- g) Establishment of an optimum plan
  - Establishment of an optimum plan for transportation system on the principal and branch routes from Kinshasa city to Banana, clearing the roles of each transportation mode
  - The optimum plan would include:
    - i) Recommendation of the projects which should be implemented urgently.
    - ii) Priority of the projects in the long-term plan.

IV. WORKING SCHEDULE

The Study will start after taking the necessary procedure to dispatch the study team and be conducted as shown below.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Inception Report	x														
Interim Report							x								
Draft final Report											x				
Final Report															x

V. REPORTS

JICA will prepare and submit the following Reports in French to the Conseil Exécutif of the Republic of Zaïre.

- |                       |           |  |
|-----------------------|-----------|--|
| 1. Inception Report   | 30 copies | at the beginning of the Study                    |
| 2. Interim Report     | 30 copies | within 7 months after commencement of the Study  |
| 3. Draft final Report | 30 copies | within 12 months after commencement of the Study |



2. The Department shall, at its own expense, provide the Japanese study team with the following, in cooperation with other agencies concerned.

- (1) available data and information related to the Study
- (2) counterpart personnel
- (3) suitable office in Kinshasa
- (4) identification card for aliens (permis de séjour spécial)

3. The Conseil Exécutif of the Republic of Zaïre shall bear claims, if any arises against the members of the Japanese study team resulting from, occurring in the course of, or otherwise connected with the discharge of their duties in the implementation of the Study, except when such claims arise from gross negligence or willful misconduct on the part of the members of the Japanese study team.

#### VII. UNDERTAKINGS OF JICA

For the implementation of the Study, JICA shall take the following dispositions:

1. to dispatch to Zaïre, at its own expense, study team and equipment, machineries / and other material necessary for the Study
2. to perform technology transfer to the Zaïre counterpart personnel in the course of the Study

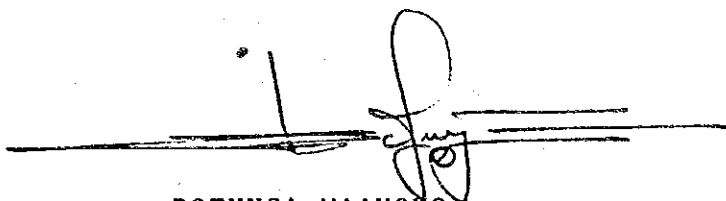
VIII. JICA and the Department shall consult with each other in respect of any other matters that are not agreed upon in this document and may arise from or in connection with the Study.

Done in duplicate in the English and French languages both equally authentic.

Kinshasa, June 26th, 1984

阿部英彦

HIDEHIKO ABE  
Leader of the Preliminary  
Study Team, the Japan  
International Cooperation  
Agency

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'B' followed by a series of loops and a horizontal line extending to the right.

BOFUNGA W'AYOKO  
Directeur pour l'Amérique,  
l'Asie et l'Océanie  
Département des Affaires  
Etrangères et de la Coopération  
Internationale

TERMES DE REFERENCES

POUR

L'ETABLISSEMENT D'UN PLAN-DIRECTEUR

RELATIF A L'AMENAGEMENT D'UN SYSTEME DE TRANSPORTS

ALLANT DE LA VILLE DE KINSHASA A BANANA.

## I. INTRODUCTION

En réponse à la demande du Conseil Exécutif de la République du Zaïre, le Gouvernement du Japon a décidé de procéder à une étude visant à établir un plan-directeur relatif au système de transports allant de la ville de Kinshasa à Banana (ci-après dénommé "l'Etude") conformément au Procès-verbal qui a été signé le 23 novembre 1983 à Kinshasa entre le Citoyen Kutendakana PUMBULU, Directeur de la Direction Asie et Océanie, Département des Affaires Etrangères et de la Coopération Internationale (ci-après dénommé "le Département") et Monsieur Haruo OKADA, Chef de la mission de contact envoyée par l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (ci-après dénommée "JICA").

La JICA, organisation officielle responsable de l'exécution des programmes de coopération technique du Gouvernement du Japon, entreprendra l'Etude conformément aux lois et règlements pertinents du Japon et en étroite collaboration avec les autorités concernées du Conseil Exécutif de la République du Zaïre.

Le Département agira en qualité de correspondant de l'équipe japonaise chargée de l'Etude et aussi en tant que coordinateur avec les autres organisations concernées du Conseil Exécutif de la République du Zaïre pour la bonne exécution de l'Etude.

Le présent document fixe le domaine de l'Etude.

## II. BUT DE L'ETUDE

Le but de l'Etude consistera à élaborer un plan-directeur visant à établir un meilleur système de transport allant de la ville de Kinshasa à Banana, compte tenu de la nécessité de la rentabilisation du Pont Maréchal Mobutu Sese Seko.

## III. DOMAINE DE L'ETUDE

1.                   Objet de l'Etude
  - a) Zone de l'Etude

Allant de la ville de Kinshasa à Banana  
(ci-après dénommée "la Zone de l'Etude")

- b) Secteurs de l'Etude  
Voies principales et auxiliaires de transport dans la zone de l'Etude
- c) Moyens de transport faisant l'objet de l'Etude  
Chemin de fer, routes, voies navigables (y compris des ports)
- d) Années faisant l'objet de l'Etude  
Un plan à moyen terme jusqu'à 1995 et un plan à long terme jusqu'à 2005

2.

#### Points à étudier

- a) Examen des données et rapports existants
  - i) Données et rapports existants concernant le transport de passagers et de marchandises effectué par tous les moyens de transport de surface dans la zone de l'Etude
  - ii) Rapports existants concernant les plans de développement dans la zone de l'Etude
  - iii) Autres données et rapports existants nécessaires pour l'Etude
- b) Evaluation de la situation actuelle concernant les moyens de transport dans la zone de l'Etude:
  - i) Volumes de transport de passagers et de marchandises, et flux de transport
  - ii) Installations et organisations
  - iii) Plans d'investissements
  - iv) Rôles joués par chaque moyen de transport
  - v) Autres éléments nécessaires pour l'Etude
- c) Prévisions de la demande pour chaque moyen de transport
- d) Mise à l'évidence des problèmes
- e) Elaboration des plans alternatifs



- f) Evaluation des plans alternatifs
  - i) évaluation technique
  - ii) évaluation économique
  - iii) coordination avec les autres plans de développement
- g) Elaboration d'un plan optimum  
Elaboration d'un plan optimum sur le système de transport concernant les voies principales et auxiliaires de transport allant de la ville de Kinshasa à Banana par une évaluation précise des rôles de chaque moyen de transport

Le plan optimum comprendra:

- 1) les recommandations sur les projets à exécuter dans l'immédiat
- 2) les projets prioritaires dans le plan à long terme

#### IV. CALENDRIER DE L'ETUDE

L'Etude commencera après que les formalités nécessaires pour l'envoi de l'équipe d'Etude auront été accomplies et elle sera réalisée selon le calendrier indiqué ci-dessous.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Rapport initial	x														
Rapport intermédiaire									x						
Projet du rapport final													x		
Rapport final															x

#### V. RAPPORTS

La JICA préparera et remettra au Conseil Exécutif de la République du Zaïre les rapports suivants rédigés en français.

1. Rapport initial	30 exemplaires	Au début de l'Etude
2. Rapport intermédiaire	30 exemplaires	dans les 7 mois qui suivront le commencement de l'Etude
3. Projet du rapport final	30 exemplaires	dans les 12 mois qui suivront le commencement de l'Etude

*Pg*

4. Rapport final                    30                    dans les 2 mois qui suivront  
  exemplaires        la réception des commentaires  
  du Conseil Exécutif de la  
  République du Zaïre sur le  
  projet du rapport final. :

VI ENGAGEMENTS DU CONSEIL EXECUTIF DE LA REPUBLIQUE DU ZAIRE

1.                    Pour faciliter la réalisation de l'Etude, le Conseil Exécutif de la République du Zaïre prendra les mesures nécessaires:

- (1) pour garantir la sécurité de l'équipe japonaise de l'Etude
- (2) pour permettre aux membres de l'équipe japonaise de l'Etude d'entrer et de séjourner au Zaïre et d'en sortir pour la durée de la tâche qui leur est assignée et les exempter des formalités et frais consulaires de l'enregistrement des étrangers
- (3) pour exempter les membres de l'équipe japonaise de l'Etude des taxes, droits et autres charges sur l'équipement, machines et autres matériels importés au Zaïre pour l'exécution de l'Etude
- (4) pour exempter les membres de l'équipe japonaise de l'Etude de la taxe sur les revenus et autres charges de toutes sortes imposées sur ou en relation avec des émoluments ou indemnités payés aux membres de l'équipe japonaise de l'Etude pour leurs services en rapport avec l'exécution de l'Etude
- (5) pour accorder les facilités nécessaires à l'équipe japonaise de l'Etude pour la remise de fonds du Japon aussi bien que pour leur utilisation au Zaïre en rapport avec l'exécution de l'Etude
- (6) pour permettre à l'équipe japonaise de l'Etude d'amener du Zaïre au Japon tous les données et documents relatifs à l'Etude

2. Le Département, en collaboration avec les autres organisations concernées, fournira, à ses propres frais, à l'équipe japonaise de l'Etude, ce qui suit:

- (1) les données et informations disponibles relatives à l'Etude
- (2) le personnel zaïrois de contrepartie
- (3) un bureau approprié à Kinshasa
- (4) Carte d'identité pour étranger (permis de séjour spécial)

3. Le Conseil Exécutif de la République du Zaïre supportera, le cas échéant, toute réclamation déposée contre les membres de l'équipe japonaise de l'Etude provenant de l'exécution de leurs tâches dans le cadre de la réalisation de l'Etude, ou en relation avec celles-ci, sauf si elle provient d'une négligence grave ou d'une faute de conduite préméditée de la part des membres de l'équipe japonaise de l'Etude.

#### VII. ENGAGEMENTS DE LA JICA

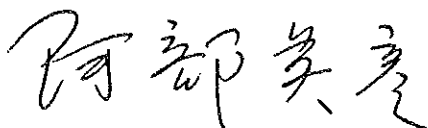
Pour l'exécution de l'Etude, la JICA prendra les dispositions suivantes:

1. envoyer au Zaïre, à ses frais, une équipe de l'Etude ainsi que l'équipement, machines et autres matériels nécessaires à l'exécution de l'Etude.
2. assurer le transfert de technologie au personnel zaïrois de contrepartie au cours de l'Etude.

VIII. La JICA et le Département se consulteront sur toute autre matière qui n'est pas convenue dans ce document et qui pourrait surgir en rapport avec l'Etude.

Fait en double exemplaire en langue anglaise  
et en langue française, les deux textes faisant également foi.

Kinshasa, le 26 juin 1984



HIDEHIKO ABE  
Chef de la Mission  
d'Etude Préliminaire  
Agence Japonaise de  
Coopération Internationale  
(JICA)



BOFUNGA W'AYOKO  
Directeur pour l'Amérique,  
l'Asie et l'Océanie  
Département des Affaires  
Etrangères et de la  
Coopération Internationale

2. 収 集 資 料 リ ス ト

番号	資 料 の 名 称	収 集 先 名 称 又 は 発 行 機 関
1	Atlas de la Republique du Zaire	editions j. a.
2	PREVISION BUDGETAIRE B.O 1983 (BGET ORDINAIRE)	Departement du Travaux Publics et de l'aménagement du territoire
3	" B.I 1982 ( " )	"
4	KINSHASA ETUDE TRANSPORT UTILISATION de La VOIE FERREE POUR LES TRANSPORTS URBAINS	"
5	ETUDE SHEMA DAMENAGEMENT REGIONAL BAS-2AIRE	"
6	LIVRE BLANC DE LA REGION ECONOMIQUE DE KZNSHASA	"
7	PROGRAMME D'ENTRETIEN PERMAENT 他 6冊 6'PROJET ROUTIER	"
8	KINSHASA ETUDE CIRCULATION aménagement de Voirie	"
9	PREVISION BUDGETAIRE B.I 1982 (BGET ORDINAIRE)	"
10	KINMASA TRANSPORT URBAINS rapport de synthèse cles étuel	"
11	PLAN QUINQUENNAL D'INVESTISSEMENT 1983-1987	DEPHRTEMENT TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS
12	" 1979-1983	"
	actualise A LA PERIODE 1984-1984	"
13	SITUATION DES PRETS ETRANMERS au BENEFICE DE L'ONATRA	ONATRA
14	PLAN QUINQUENNAL D'INVESTISSEMENT 1984-1988 JUSTIFICATION ECONOMIQUE DES PROJECCTS DEPARTEMENT DES CMANTIRRS NARNS "	DEPHRTEMENT TRANSPORTS ET COMMUNICATION
15	" " DEPARTEMENT DES'ADMINISTRATION "	"
16	" " DEPARTEMENT DES PORTS "	"
17	" " DEPARTEMENT DES WOIESFWVILES "	"
18	PLAN DE FINANCEMENT DU PLAN QUINQUENNAL D'INVESTISSEMENT 1984-1988 他	ONATRA. ie

3. コンタクト ミッション ミニユツ

A la demande du Conseil Exécutif de la République Zaïre, le Gouvernement du Japon a décidé d'envoyer une mission de contact de Japonaise de Coopération Internationale dans ce pays afin d'examiner les formes de coopération qui doivent faire suite à la construction du Pont Maréchal MOHUTU SEKO à Matadi, achevé en mai 1983.

Cette mission est composée de sept (7) membres conduite par Monsieur HARUO OKADA, Directeur Général pour le Développement Social de la JICA. Elle a séjourné au Zaïre du 13 au 23 novembre 1983.

Au cours de son séjour, la mission a eu des entretiens avec les Départements zaïrois des Affaires Etrangères et de la Coopération Internationale, des Transports et Communications, des Travaux Publics et de l'Aménagement du Territoire, du Plan ainsi qu'avec les Directions générales de l'ONATRA, de l'Office des Routes et de la ZOFI. Elle a également visité la Ville de Kinshasa et la Région du BAS-ZAIRE.

A l'issue de leurs entretiens, les deux Parties ont convenu ce qui suit :

1. Suite à l'achèvement du Pont Maréchal MOHUTU SESE SEKO à Matadi, le Gouvernement japonais apportera sa coopération technique en vue d'aménager le système de transports entre Kinshasa et Banana, tout en visant à l'utilisation optimale du Pont. Cette coopération technique consistera en l'établissement d'un plan directeur.
2. Afin de conclure les arrangements nécessaires à l'établissement de ce plan directeur, le Gouvernement japonais enverra une mission d'étude préliminaire au Zaïre dans le but de discuter des détails de son établissement avec la Partie Zaïroise.
3. La mission prévue par le Point 2 du Procès-Verbal, sera envoyée à partir du mois d'avril 1984.-

Fait à Kinshasa, le 22 novembre 1983.-

岡田 清夫

HARUO OKADA,

Directeur Général pour le Développement Social de l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA).-

KUTENDAKANA FUMIYUKI,

Directeur pour l'Asie et l'Océanie  
Département des Affaires Etrangères  
et de la Coopération Internationale.-









JICA