


メコン河サンボール計画

舟航調査報告書

(第二次)

昭和88年11月

JICA LIBRARY



J 1155300(5)

株式会社 日本港湾コンサルタント

JICA

100

729

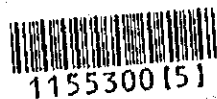
KE

BRARY

SC

目 次

	頁
はしがき	
I カンボディア国内の輸送状況	1
(1) 輸送概況	1
(2) 貨物の種類による輸送方法	1
(3) 地域別の輸送形態	2
(4) カンボディア国内の車輛	4
(5) カンボディア国内の船舶	4
(6) 陸送運賃	4
II メコン河本流の水運状況	6
(1) 交通船	7
(2) 木材筏	10
(3) 木炭解	11
(4) トウモロコシ解	12
(5) カボック	12
あとがき	15
舟航調査行概表	15



メコン河サンポール計画

舟 航 調 査

はしがき

メコン河サンポール計画に対する第二回目の舟航調査を8月24日より9月11日遊別表行根拠のように行つた。

前回の調査は本年1月～2月の乾季約1ヶ月間であつたが、今回は雨季であつて、主として舟航の現況を補足的に調査した。

1. カンボディア国内の輸送状況

(1) 輸送概況

カンボディア国内の輸送貨物は農産物、畜産物、林産物、水産物、食料加工品、生活消費物資、建設資材等であるが、農産物が大部分を占めている。各種産物は自家消費を除いて産地から集積地に運ばれて、そのまま又は第一次加工されて都会地に送られる。主要消費地は地方の都市及び首都プノンペンであるが、それらの産物の中、輸出品は大部分プノンペン港から、一部はシャム^ド港、コンボンチャム港から船積される。

食料加工品、生活消費物資、建設資材等は概ねこの道に動くが、消費は都市で主に行われ田舎迄運ばれる量は比較的少ないと思われる。

これらの貨物を運ぶ輸送手段として陸運ではトラック、バス、オート三輪、鉄道及び近距離用の牛車、ラモなどがあるが、水運では交通船、バーヂ、筏、フェリーボート等がある。

貨物の輸送方法は貨物の種類により異なるが地域によつても異なつている。貨物の種類については、大量物、重量物、生鮮物、高価なもの等、品物によつて交通機関が異なり、また地域的に見るとメコン河本流周辺はクラック周辺や西南部とは異なつた輸送形態をとつている。

人員輸送について見ると水運は交通船及びフェリーボートによつているが陸運ではバス、トラック、オート三輪、乗用車、鉄道等で田舎の近距離用にラモ、自転車等が使用されている。人員交通も地域によつて利用形態が異なつていて、メコン河本流地方と他地方では異なつている。

(2) 貨物の種類による輸送方法

一般的に云つて、後述するよりに運賃は、水運の方が陸運より安く、また安全度が高いのであるが貨物によつては陸運を主とするものも多い。

米、トクモロゴン、炭、等の大量貨物や鉄材、セメント、木材等の重量貨物は水運の便のある場合は、水運を選び特に遠距離の場合この傾向が甚だしい。又木炭や陶器のように品痛みの恐れのあるものも水運の方を選んでゐるようである。これらの物は集中的にバーヂにより運搬する事が多いが交通船で運ぶ事もある。然しこれらの物でも近距離であれば産地と倉庫を

直結出来るので、陸送の方を選ぶ事が多い。

農産物は収穫期後に大量に運送される事が多く船やトラックの輸送品種は月によつて大分異なつている。

一方、生魚、生鮮野菜等の急送を要するものとか生活物資の内、小型高価のもの、少量のもの等は陸送の方が有利となる事が多く、倉庫、市場や消費者へ直結する利便もある。輸入雑貨にはこのような理由で陸送されるものが多いようである。

(8) 地域別の輸送形態

第一次産物の産物は概ね生産地より地方の中心都市に集められ、その中の相当部分が首都プノンペンに運ばれる。又加工食料品、飲料衣類、機械類家庭用品、建設資材等はこの逆を流れるが、プノンペンの近郊では殆んど首都と直結されている。

地域を大きく、西南地区、グランラック周辺地区、とメコン河本流地区に分けて考える。

(a) 西南地区

舟運の出来る川が殆んどないので大部分陸送によつていて、トラック、バス、オート三輪等で輸送を行つている。

(b) グランラック周辺地区

この地区には中央にグランラックがあり多くの支流がこれに流入し、グランラックとメコン河とはトンレサツプで結ばれているので、比較的
に水上運送が行われている。

然し、メコン河本流地区ほどは舟運が盛でなく、陸上輸送が相当活発である。しつかりした輸送統計が殆んど無いのでよく判らないが恐らく全体としては陸送の方が多いのであろう。

その理由として考えられる事は

1. グランラック出口の Ohnnek Trou と Kompong Chhnang の間の河状が不安定であり、特に Ohnnek Trou 附近は浅く乾季に水深が 1 m 以下となるので、その期間はグランラックとトンレサツプを結ぶことが出来ない。

2. グランラツクの湖底の高低は変化が多く、また平均的には浅い湖である。従つて乾季には湖岸内の交通は難しい。
3. グランラツクは雨季には支流からの流入とトンレサツプからの逆流で水位が増大し、湖の面積が非常に大きくなる。然し、調査が短期間であつたのではつきりした事は云えぬが、支流内の上下流の舟航の活発さに比べて、グランラツクを利用して、1支流と他支流又はトンレサツプとの間に水上輸送を行う事は雨季でも非常に少いようである。その理由は各支流の下流部が非常に緩勾配であつて、屈折も多く不安定で、航路を見失う事が多く危険が多い事によるようである。

このように、グランラツク周辺地区では雨期でも遠距離の舟航は少いのであるが、各支流内の上流地点と下流地点の間では小型の艇、交通船による人員貨物等の輸送が非常に良く行われている。例えば Pursat 川、Sargki 川、Mongkal Borey 川、Sin 川等ではそれぞれの中流部にある都市を中心に良く利用されている。

然し Kompong Ohhnang より下流ではトンレサツプ川の豊富な水量と水深によつて良く水運が行われていて、Kompong Ohhnang を中心とする定期航路も6方面に開かれている。

一方陸上交通はグランラツクの東北岸は乾線道路が1本あつて、長距離輸送を行つているが、西南岸地方には、ほぼ平行に乾線道路と鉄道が走つている。輸送路として、何れが良く利用されているかは今のところ調査不十分で、よく判らないが、何れにしても水路に比し陸運は国内産業のために重要な役割を果していると云える。

④ メコン河本流地区

メコン河本流地区は他の地区と異なり、メコン河が交通の主役をなしていて、非常に良く利用されている。各種産物の輸送、人員の交通は大部分メコン河を利用しているが、主要都市や村落が川岸にあり川沿いに人口の密度が高くなつている。

幹線道路はメコン河の溢流浸水の影響をさけて河より遠く迂回して

距離的にもメコン河の方が近い。

水運については津を別にして述べるが陸運は Kompong - Cham迄は比較的良く利用されているがそれより Kratieに到る間は大分少くなり、更に Kratieより北部地区に到る間は極端に交通量が少なくなっている。

メコン河背後の地方で産出する農産物等は牛車、オート三輪、トラック等によつて、川岸の町まで運ばれ、そこから集中的に船によつて、運ぶ事が多く、貨物の少量の時は交通船を利用する事もある。

この陸運、水運の絡送と陸運のみで首都プノンベンへ運ぶ限界は約 50 ~ 60 Kmと云われているが、川岸への連絡道路が余り良く整備されていないので所により又季節により状況が異なっている。

このように遠距離では陸運+水運の形をとる事が多く、場所によつてはプノンベンへ逆方向に道路を走つて川岸から川を下る事も多い。

運送貨物が上りと下りでは種類が異なるのでトラック輸送する場合、片荷となる恐れもあり、陸送は遠距離には余り使用されていない。

(4) カンボディア国内の車輛

カンボジア國で登録されている車は次表 1-1 の通りである。

表 1-1 登録車輛数

	1960年	1961年	1962年	1963年6月
乗用車	10,198	11,625	13,416	14,455
トラック(含小型)	6,223	6,924	7,410	7,621
バス	542	611	674	700
自動自転車 スクーター	5,518	6,509	8,476	9,862
モーターバイク	24,519	29,009	33,610	36,166

(5) カンボディア国内の船舶

カンボジア國で登録されている船は表 1-2 の通りである。

表 1 - 2 登録船舶数

	1960		1961		1962	
	隻	トン	隻	トン	隻	トン
16 ^t 以上のジャンク	2,268	111,726	2,279	112,515	2,281	112,261
鉄製艇	23	4,455	27	4,982	29	5,007
汽艇	138	6,506	138	6,506	138	6,506
自航艇	7	167	7	167	9	209
モーターボートその他	511	4,768	556	5,995	581	6,148

これらの登録船舶の内、交通船の代表的なものの寸法を表 1 - 3 に示す。

表 1 - 3 船舶の寸法表

番 号	トン	長 m	幅 m	吃水 m	乾舷 m
HF2748pp	300	39.45	7.91	3.70	1.0
HF5024PP	250	38.66	7.91	3.05	1.15
HF1266PP	122	32.50	6.60	2.75	0.95
HF3208PP	111.5	31.91	6.26	2.76	0.85
HF1524PP	52	28.26	5.12	1.70	0.75
HF5572PP	10.5	15.45	3.23	0.90	0.40

実際に就航している交通船は 50^t ~ 150^tが非常に多く、近距離用に 50^t以下の小型船が活躍している。

メコン河本流で動いている交通船はトンレナップ川よりも数も非常に多いが船型も大きいものを使用している。

(6) 陸送運賃

プノンペン市内のバス会社及び運送会社で調べた運賃の概略値を示すと表1-4のようになる。

表-1-4 陸送運賃表

区 間	バ ス			トラック 5~7トン
	人	米1包 100kg	回/日	
Phnom-Penh ~ Kompong Chhnam	60R/人	15~20R/包	8	500R/ト
" ~ Kratie	120	40	2~3	6000R/台
" ~ Neak Luong	20	15~20	20	
" ~ Kompong Thom	60	20		5000
" ~ Siem Reap	120	40	8~9	6000
" ~ Svay Rieng	40	15	10	5000
" ~ Battam Bang	80~90	40	8	6000
" ~ Pursat	60			
" ~ Takao			15	
" ~ Preaek Veng			5	
" ~ Kampot	40			

この陸送運賃について、カンボディア政府の Travaux Publics では 0.5 Riel/人, Km, トラックは 1.8 Riel/t, Km が標準となつているが距離の大小により差があると説明している。

II. メコン河本流の水運状況

メコン河を利用して人員貨物を運送しているものに交通船、舢舨、筏、漁船、フェリーボート等があるが、先に述べたように、このメコン河沿岸ではメコン河が交通の大動脈をなしていて、陸送に比して量的にはるかに多い。

メコン河の水運の興衰を把握することは仲々困難であるが、以下各項目につ

いて、調査した結果を述べる。

(1) 交通船

交通船の経営は殆んどが小企業会社であつて3~6隻を保有している会社が多く、大きな会社でも10隻程度の船を持つてに過ぎない。従つて会社の数も非常に多く、国内全交通船の状況は捉みにくく、特に量的には不明な点が多い。

船は表1-2, 表1-3に見られるような紋, 形状であるが全部木製であつて、100HP~500HPの船が多く、エンジンは殆んどDieselになつていてマキを燃料としているものもある。

(a) 区間及び所要時間

会社によつて航路区間が異なり、又その区間の所要時間も、船型、季節、上下によつて変わるが概ね次のようである。

表 2 - 1 主要航路表

区 間	所要時間		備 考
	下	上	
Panom-Pent ~ Kompong Cham	6~9 hr	9~10 hr	夜間はこれより
" ~ Kratie	12~14	14~16	短時間である
" ~ Prek Po	3	4	
" ~ Krouchmar	8~10	15	
" ~ 国 境			
Kompong Cham ~ Kratie	7~9	11	
" ~ Krouch mar	4	5	
" ~ Chumnik	5	6	
" ~ Prek Kak	6	4	
" ~ Prek Stek	2.5	3	
Neak Luong ~ 国 境	14	15	

この表 2-1 の外にも小型船による近距離航路が沢山あるようである。各区間の所要時間は上りと下りとは川の流速の影響を受けて 1~2 時間の差があり、また、雨期と乾季でも所要時間は 1~2 時間の差があるという事である。

(b) 発着回数

クラチエ、コンボンチャムの発着回数は表 2-2 に見られるようにクラチエ約 20 回、コンボンチャム約 20 回でトンレサップ川沿の Kompong Chhnang の 6 回に比べて、はるかに回数が多く、利用度の高いのが知られる。

表 2-2 発着回数表

Kratie		Kompong Cham	
行先	回数	行先	回数
Phnom Penh	2	Phnom Penh	6
Kompong Cham	4	Kratie	4
対岸	15~16回	Krounmar	1
		Chumnik	2
		Prek Po	1
		Chiné	2
		他	4
計	約20~25回	計	約20回

(c) 乗客数

交通船の輸送人員は会社が小さく、数多くあるので、調査が不十分で、全体の数を推定する事は困難である。

然し、代表的な業者で調べた結果によると、乗客数は比較的変動は少ないが、毎年少しづつ増加の傾向があり、数社では 5 年前の 1.5 倍~3 倍に

増えているようである。雨季と乾季の利用率は余り差がないが、乾季の方が稍多いという会社もあつた。又お祭や旧正月等には特に多いようである。

1隻当りの人扱は船の大きさ、行先によつて異なるが小艇船で20～50人/日、隻、大艇船で150人～300人/日、隻、程度であつて、航路別に見るとブノンベン～クラチエ間は60～100トン級で1隻当り200～300人/日であり、ブノンベン～コンボンチャム間は50トン級で1隻当り150～200人/日を輸送している。

(d) 貨物

交通船を利用する貨物は群に比べると量的には少ないが、多種類のものを運んでいる。

下り貨物は米、炭、ゴム、トウモロコシ、カボック、バナナ、果物等であるが、上りでは、加工食料品、飲料、日用品、建設資材、機械部品等であり、一般に雨季よりは乾季の方が多いうようである。これらの船が輸送する量は、1隻当り3～5トン/日であると云われるが不確実である。

(e) 運賃

人員及び貨物の運賃は会社により多少の差があるが、概ね表2-3のようである。

表2-3 交通船運賃表

区 間	人	米又はトウモロコシ 1包=100kg
Phnom Penn ~ Kompong Cham	20 ^R	3～6 R/包
" ~ Kratie	45	12～15
" ~ Prek Po	10	
Kompong Cham ~ Kratie	30	
" ~ Krouchmar	10	
" ~ Ohumnik	15	
" ~ Prek Kak	10	
" ~ Prek Stok	12	

向、P. Penh~Kratieで鉄筋220R/t、雑貨250~300R/t、P. Penh~
~Kor, Chamでは鉄筋100R/t 雑貨150R/t程度である。

表2-3と表1-4と比較してみると水上運送が陸運賃の1/2~1/3であつて、はるかに安い事が知れる。

(1) クラチエより上流の航行

表2-1に見られるように、現在Kratieより上流には交通船の定期航路は開設されていない。この区間では、乾季になると水位が下がり水深小となり、川の中に多くの島や洲が現われ、流れは枚状に分岐し、曲折が多くなり、また岩礁が露出して危険であつて航行不可能となる。KratieとStung Treng間には乾季でも水深10m以上の区間が相当あるが断続的に浅い所があり、特に危険な所はMr. Doolageの調査に依ればSamboe Rapid附近、Kratieから約60km~75kmのKao Pring附近の狭い水路やKratieから約100km~115kmのKao SenhaやKao Preaeの近くの多くの小さな島の附近などである。

一方雨季になると水位は上昇するが、水底に多くの岩礁や樹木が散在し又流速も大であるので船を操る事は非常に難しく稀にしか船は通わない。経済的に見ればKratieより上流は国の中心部より遠く離れ、産業規模も小さく、農産物、林産物は少く人口も小であり、カンボディア国内で開発の進んでいない地域の一つである。

例えばProvince de Kompong Cham, Kratie, Stung Trengを全国と比べると、人口では夫々18%、2.2%、0.6%、もみの生産量は1.1~1.4%、1~2%、0.5~0.5%であつて、Stung Treng地方が面積の広大さに比し如何に生産が少いか知れる。

従つて危険をおかして定期に舟航を隔くだけの貨物量は無く、稀に臨時に交通船が動くにすぎない。

このように自然条件の不利と経済上の理由から交通量は極めて少く、後述するような木材伐や臨時の船が航行しているに過ぎない。

(2) 木材伐

木材は奥地の山林で切出され道路の近くに集積され、それよりトレーラー

で川辺に運ばれ、そこで竹の筏に組まれて川を流下して Phnom Penh に運ばれる。

筏に組まれる所は Se Kong, Se San の上流 Stung Treng, Kratie, Tonle Bot 等であつて、それらの地点へ向つて、経済的なルートを走りトレーラーは動いている。

木材は径 60 cm ~ 140 cm, 長さはトレーラー及び筏運搬に都合のよいように 7 m ~ 12 m に切つてあり、1本の大きさは 2 ~ 5 m もある。

木材は比重が大きく自重では水に浮かないので、竹をつけて浮力を持たしているが、1組の太いさは幅約 8 ~ 12 m 長 10 ~ 15^m であつて、1連の筏の長さは 50 m ~ 90 m となる。

筏の流下はなるべく流れに乗つて下るが、下流部の流速の小さい所や乾季は曳船が必要であり従つて一般に乾季より雨季の方が流下量多く、山元で切るのは乾季の方が多いようである。

特に Kratie より上流では乾季の流下は水深不足や障害物の存在によつて困難であつて雨季に筏を流下している。

流下速度は Siem Pang → Stung Treng 1日, Stung Treng → Kratie 1日, Kratie → Phnom Penh 2日の行程であるが途中で検査が行われるので実際の日数はこれよりはるかに多いとの事である。

(9) 木炭船

メコン河を利用する木炭船は Kratie 附近や Krouchmar 附近で積込むのが多く、メコン流域では、トラック長距離運搬は殆んど無いが、西部地域の Kompong Som 地方から良質の木炭がプノンベンにトラック輸送されている。船は木製で、50 t ~ 100 t の大きさであつてプノンベンへは月平均 50 ~ 60 隻送られるという事である。

木炭は^{地方}都市近郊の炭焼場からトラックで運ばれるが、トラック(約 7 t) 1台に約 70 荷(1荷約 100 kg)積まれ、小さな船でトラック 7 ~ 10 台分、大きい船では約 12 台分載せる。これらの船は殆んど非航式であるので曳船で 4 ~ 10 隻の船を曳航して行く。

殆んど船はプノンベンに行くが、船の運賃はトン当り約 100 Riel であ

つて、70トン積のもので曳船代を含み約7000Rielの運賃となる。

木炭の売値がKratieで60㍄約70~80Riel、ブノンベンで約100Rielであつて、ブノンベンの売値の中に占める運賃の率は約6Rielで6%程度となつてゐる。

(4) トウモロコシ餅

トウモロコシは農産物では米について多く生産されていて、メコン河本流流域でも良く栽培されている。栽培時期は大部分雨季の4~8月であつて場所により、11~3月の所もある。従つてトウモロコシの運搬は8~10月が多く9月が最盛期である。

Kratie附近、Kompong Chnam附近より船積してブノンベンに運び、又はNeak Luong附近から運上るが、Bassac河も運搬水路として良く利用されている。

トウモロコシは農家の自家消費や地方都市の消費を除き、殆んどブノンベンに集められ、大部分が輸出されている。その輸出も8月9月に最も多くなつてゐる。

(5) カボック

カボックはカンボディア国内全般に良く栽培されていて、乾季の終り頃収穫され、実を加工して8月頃出荷するのが多い。

棉に似ていて軽く、1包の重さ20~30㍄であつて専用船には1隻400包程度を積んでゐる。

メコン河沿岸ではKompong Chnam附近より積むのが多く、ブノンベン迄の運賃は約10Riel/包である。

あとがき

今回の調査は第1回の調査を補足する事を主目的とし、現況の把握に努めたのであつたが、調査期間が8週間足らずの短時日であつたので十分の成果を上げる事が出来なかつた。

然し前回の乾季に比し今回は雨季の終り頃であつたので、雨季の相違を知る事が出来たのは大きな収穫であつた。

今回の調査を終つて改めてサンボール計画に対する舟航の問題を考えると、最終的に必要となるのは、ダムの一部にどのような舟航に対する設備を計画するかという事であつて、その決定に當つては技術的及び経済的の検討が行わなければならない。

20年乃至30年後の舟航の状態を想定するには先づ現在の交通全般の状況と交通に関連のある産業経済の状態を知らねばならない。

然し現在のところ、現況を知るための資料がカンボディア政府には非常に不足していて、特に交通流動状況に関する調査資料は殆んどない。

例えば、車輦、船舶の登録による資料は存在していて船輦の数、種類、大きさ等は知り得るが、それらの運営状況、貨物流動の統計資料は無く、それを知るためには民間団体、個々の民間会社に関込みを行わなければならない。

陸上及水上交通を行つている会社は前述のように小企業会社が数多くあり、また、それらの業者も貨物の数量に対する記録は殆んど持つてないよりであり、また色々な事情で必ずしも真実を語つたとは限らない。従つて、調査を充分に行うには、手間と日数をかけなければならないがそれでも信頼度の高いものを得るかどうかが予測し難い。

以上のように現状調査に対する困難性があるが、更にそれ以上に問題であるのは将来の推定である。

サンボールの適正な規模の設備を考えるためには、カンボディア、ラオス、タイランド、ヴェトナムの関係4ヶ國の20~30年後の産業経済を想定して、貨物流動を求めなければならないが、今のところ、カンボディア政府では、そのような長期計画を殆んど考えてなく、恐らくラオス

その他も同様であろうと思われる。

メコン河の中流より上手では開発の非常に遅れている地域であり、自然の条件も良くないところであるので、政策的に開発を推進しなければ将来においても経済的には余り期待出来ないであろうと思われる。関係各国においては当然考えられる人口増加に対して長期展望をなし計画を樹て、地域開発をすべきであつて、これらの事は舟航計画にも大きな影響を与える。

サンポールダムはカンボジア国のみでなく、ラオス、タイランド、南ベトナムにも関係の深い計画であつて、調査範囲も非常に広い。

このような観点から、調査態勢を顧みると、今後は総合開発計画に知識の豊富な人の参加が必要でないかと考えている。

舟 航 調 査 行 程 表

月 日	曜日	内 容
8月24日	土	東京 08h20m JAL → 香港 16h50m
8月25日	日	香港 16h15m AP → プノンペン 17h10m
8月26日	月	日本大使館換移, 日輝支店, 伊藤忠支店にて打合せ, 航政局 Mr. Peng Ponn 及び気象局訪問, 夜大使館公邸の招宴に 出席
8月27日	火	大使館 Mr. Peng Ponn 及び航政局を訪問し, 調査方針について 打合せ 印度トンレサップ調査チームの Mr. K.V. Krishna Murthy 及 び Mr. J. T. Karira に会い計画の説明を聞く。
8月28日	水	民間船会社 Vong Teok, Laua Boun Pa, Leap Dol, Chea Lai Haq, にて舟運状況を聞く
8月29日	木	プノンペン港務局 Mr. B.S. Syakra を訪問し, 港内及びトンレ サップ, メコン河本流の一部を視察す 関連より派遣されている Mr. Doolagø より水路状況を聞く
8月30日	金	プノンペン → クラチエ 途中 Kg - Cham にて船舶調査
8月31日	土	クラチエ ← → スタントレン 木炭船及び木材伐調査
9月 1日	日	クラチエ → サンボール → クラチエ → コンボンチャム 水位変動状況視察
9月 2日	月	Kg - Cham にて舟航状況調査 Kg - Cham → プノンペン → Neak Luong → プノンペン
9月 3日	火	フランス人顧問 Mr. Baslon よりカンボジア国内の河川水運調 査状況を聞く
9月 4日	水	自動車局の Mr. Chaieng Sa Im より陸上交通状況を聞く, 商 工会議所 Mr. Dang - Thai - Dan より水運利用状況を聞く
9月 5日	木	プノンペン - Kompong - Chhnang - Krakor - Battambang 途中トンレサップ川及びグランラックの舟航調査

9月6日	金	Battambang - siem- Reap 途中Mongkol Borel にて川交通状況調査
9月7日	土	siem Reap - Kompong-Thom - Phnom-Peuh 途中 Kompong-Thom にて川交通状況調査
9月8日	日	資料整理
9月9日	月	Phnom-Peun 港にて木炭船調査 市内にて米の輸送調査 日南開発KK只熊氏より林業開発状況を聞く 航政局より船舶資料入手
9月10日	火	大使館に挨拶 日綿、伊藤忠挨拶 Phnompenh 1745 <u>Cathey</u> Bangkok 1850
9月11日	水	Bangkok 日本大使館に挨拶 Bangkok 10.20 <u>AF</u> 東京 21.35

