

### 7-1-3 南回廊ケニエバ～バフィン川間

ケニエバからバフィン川までの区間のうち、今回の調査ではケニエバからウルンカリ川までの区間(約95km)を踏査した。

ケニエバから30km程は既存道路では3m程度の切り崩し道路とグレーダーによる整形がみられ、20～30km/hの走行が可能であった。

一方、ケニエバから30kmを越え、ウルンカリ川に至るまでは、四輪駆動車のような悪路走行性能の高い車両のみが通行できる自然道(幅員2～5m)であり、その走行速度は平均10km/h程度、多くの箇所では4～5km/h程度しかスピードを出せなかった(写真7.9, 写真7.12)。

写真7.9 ケニエバ～ウルンカリ川(1)



路面に岩石が露出し四輪駆動車でも走行は困難である

写真7.10 ケニエバ～ウルンカリ川(2)



轍に車輪が落ち込み立ち往生

写真7.11 ケニエバ～ウルンカリ川(3)



現道の路面は小川と交差する前後でより激しい起伏をもつ

写真7.12 ケニエバ～ウルンカリ川(4)



2mほどの幅員も多い

#### 7-1-4 南回廊バフィン川～ココファタ～バコイ川間

ココファタ (Kokofata) からバコイ川までの約 30km に区間は、平均的に 5m 以上の幅員が確保できていた (写真 7.13, 写真 7.14) が、西側のバフィン川からココファタまでの区間約 40km では、平均的な道路幅が 2～3m 程度となり、道路上に岩石の露出も見られる<sup>1</sup>。走行速度は、15～20km/h 程度であった。

写真 7.13 バフィン川～バコイ川 (1)



幅員は 5m 程度確保できている

写真 7.14 バフィン川～バコイ川 (2)



バコイ川橋の西側、整備されている

#### 7-1-5 南回廊バコイ川～キタ間

バコイ川からキタまでの区間 (26km) は切り崩しとラテライト埋戻しによる 2 車線道路が確保され、30km/h 程度の走行が可能であった (写真 7.17)。

キタ市内では道路が屈曲しており、住居がせり出しているため局所的に狭いところがある。このため、大型車が通行できるよう市内道路を部分的に改良する必要がある (写真 7.19、写真 7.20)。

写真 7.15 バフィン川～バコイ川 (3)



ココファタからトレーラーにて運び出される  
コットン

写真 7.16 バフィン川～バコイ川 (4)



同左

<sup>1</sup> ココファタからバフィンまでには現在 2 ルートが存在する。対象である北側ルートのほうが南側ルートより約 10km 短い。どちらにしても路面状態はよくないが、比較的南側ルートの方が良好であった。