

第2章 要請の確認と妥当性

2.1 要請の経緯

アンゴラ共和国は、アフリカ大陸南西部に位置する人口 1,310 万人（2002 年）、一人当たり GNI 710 ドル（2002 年）、面積 124.7 万 km² であり、石油・ダイヤモンド等の鉱物資源の他、とうもろこしや豆などの農産品、漁業資源が経済の根幹となっている。

アンゴラ国では、75 年のポルトガルからの独立後、政府（MPLA：アンゴラ解放人民運動）と反政府勢力である UNITA（アンゴラ全面独立民族同盟）間の内戦が拡大した。その後、数度の停戦合意、内戦の再燃を繰り返したが、2002 年 2 月 UNITA の指導者であったサビンビ 将軍の戦死を機に和平に向けた機運が一気に高まり、同年 4 月 4 日に政府軍と UNITA 軍の間で停戦合意に係る覚書が締結され、紛争の中止と武装解除が順調に進められてきた。

長期間の内戦により、同国の開発は著しく遅れ、おびただしい数の国内避難民（Internally Displaced Persons：IDPs;400 万人といわれる）及び隣接国への難民が発生した。内戦終結と同時に、国内避難民や周辺国へ逃れていた難民(44 万人)が出身地への帰還を開始し、現時点では国内避難民は 10 万人にまで減少し、難民については 21 万 8 千人が帰還したといわれる。これら難民の帰還については 2005 年度には完了すると予測されている。さらに、すでに 9 万人以上の元 UNITA 兵士の武装・動員解除が国軍主導で完了しており、その多くは農村部へ帰還した。しかしながら、彼らの帰還地域では生活基盤や生産手段が極めて脆弱であり、これらの人々に対する医療・食糧等緊急人道支援に加え、帰還地域における社会インフラ整備に関連する支援ニーズが高まっている。

我が国は 2000 年 5 月に政策協議調査団を派遣し、保健・医療、基礎インフラ、農業及び復興支援（教育を含む）の 4 分野を協力の優先分野とすることでアンゴラ政府と合意し、無償資金協力を中心にこれまで協力を実施している。また、2002 年 4 月の内戦停戦合意を受け、2002 年 8 月に川口外務大臣のアンゴラ国訪問に引き続き、2003 年 2 月にプロジェクト形成調査団「平和構築支援」を派遣し、短期的には食糧や緊急物資の供与など生存のための緊急人道援助を、中・長期的には社会インフラ整備・農業技術指導などを通じた除隊兵士の社会復帰、難民の再定住化という平和定着のための復興支援を実施していくことが、我が国協力の方向性として提言された。

一方、アンゴラ国では西部海岸部の主要国道・橋梁の多くが未改修のまま残されており、内戦期間中から必要とされる維持管理が実施されず、損傷・老朽化が著しいものや設計荷重が不足しているもの、幅員が狭いものなどが多く、交通のボトルネックになって幹線道路としての機能を十分に果たせないものとなっている。調査対象橋梁の位置する首都ルアンダとベンゲラ州ロビト（アンゴラ国第三の都市）の間の国道 1 号線も、対象橋梁の損傷故に本橋梁を通過点とする内陸部へ各ドナーからの各種援助が効率的になされず、内陸部においては各種復興支援が十分な効果を上げていない。

こうした現状に鑑み、アンゴラ国政府は「国道開発計画」（2002 以降）に本計画を優先プ

プロジェクトとして位置付け、ベンゲラ州における主要道路上の緊急性を要すると考えられる橋梁の新設及び改修につき、わが国に対し無償資金協力を要請してきた。

しかしながら、要請資料には当該道路の位置付けや橋梁架け替えに係る環境社会配慮の必要性（カテゴリーB）、実施機関の活動状況、対象橋梁周辺における地雷・不発弾の残置状況等が不明であり、これらを明確にした上で要請対象となっている橋梁の無償資金協力実施の妥当性・必要性・緊急性を調査するため、予備調査を実施した。

2.2 要請の内容

(1) カトゥンベラ橋

カトゥンベラ橋は 1905 年にポルトガルにより建設された鋼トラス橋で、要請書によると橋長 95m、幅員 5.1m（車道 2.9m、歩道は両側に 1.1m）である。このためトラスの部材は古く、上弦材には車高の高い車両による衝突の跡もあり、また毎年の洪水による冠水もあり、年々劣化しているとのことである。また、この幅員では 2 方向の交通を処理することができず、交通整理員が「go」と「stop」のサインを表示することによる片側交互交通で運用されている。

要請内容はこの現橋の上流側に PC 函桁橋（橋長 $55 \times 2 = 110\text{m}$ ）の新設である。図 2.1 及び図 2.2 に要請書中の平面図と橋梁横断図を示す。

(2) コランゴ橋

コランゴ橋は 2 径間 RC コンクリート単純桁橋（橋長 $31 \times 2 = 62\text{m}$ ）橋であるが、内戦期間中にルアンダ側支承部付近をダイナマイトで破壊されてルアンダ側の桁は脱落しており、その上に仮設橋（ベイリー橋 33m）が設置されている。

要請内容はこの脱落した桁の新設であり、図 2.3 に示すように橋台、橋脚ともに現在のものを使用することとなっている。

(3) バロンボ橋

バロンボ橋は RC コンクリート単純桁（橋長 33m）であるが、落橋はしていないものの数箇所において地雷により破壊され、その上に仮設橋（ベイリー橋 36m）が設置されている。

要請内容はこの破壊された上部工の新設であり、図 2.4 に示すよう、橋台は現在のものを使用することとなっている。

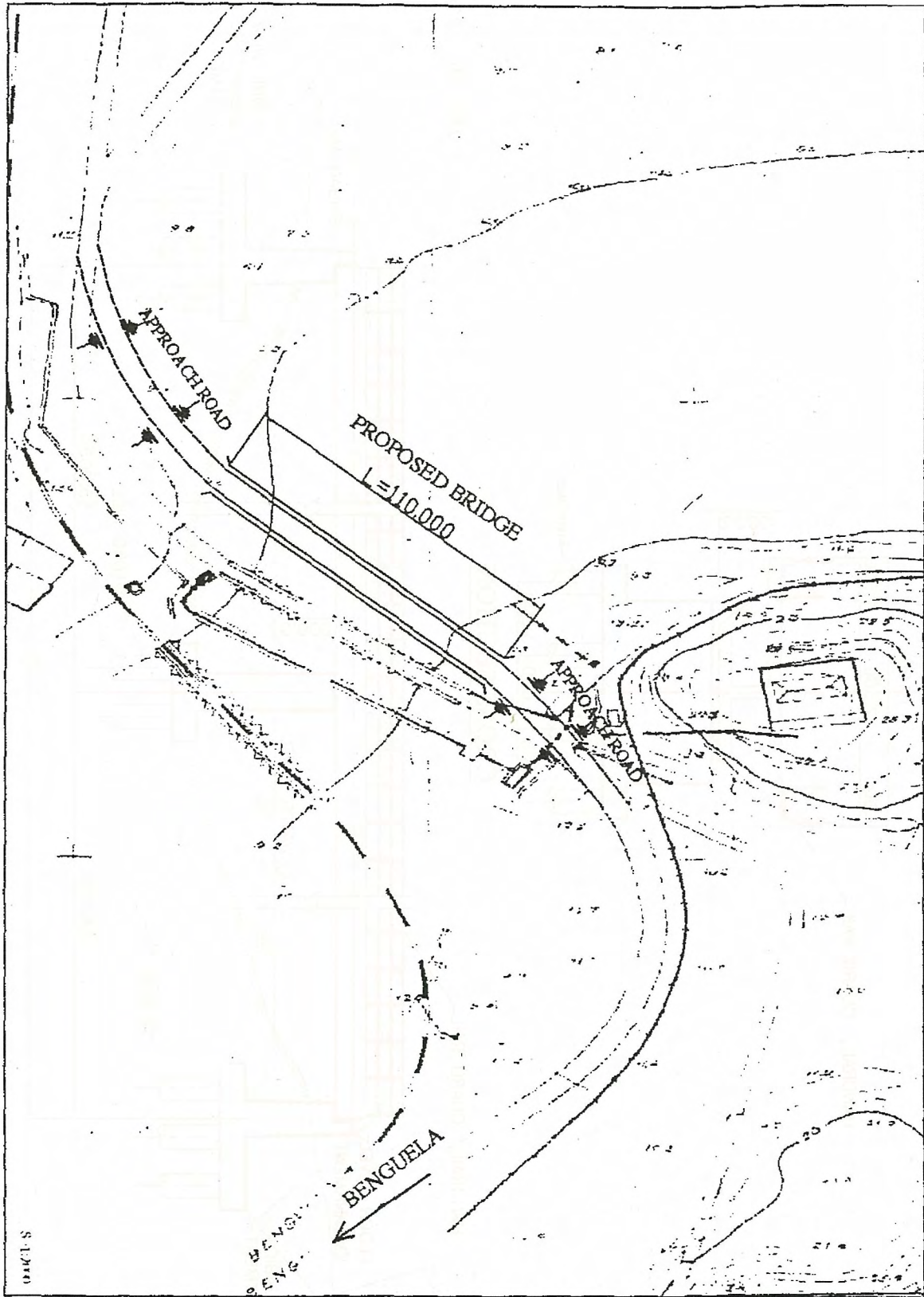
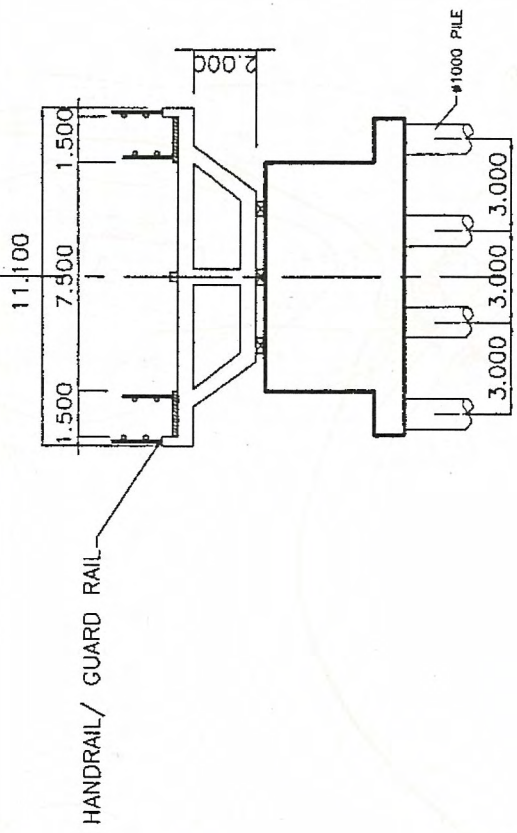
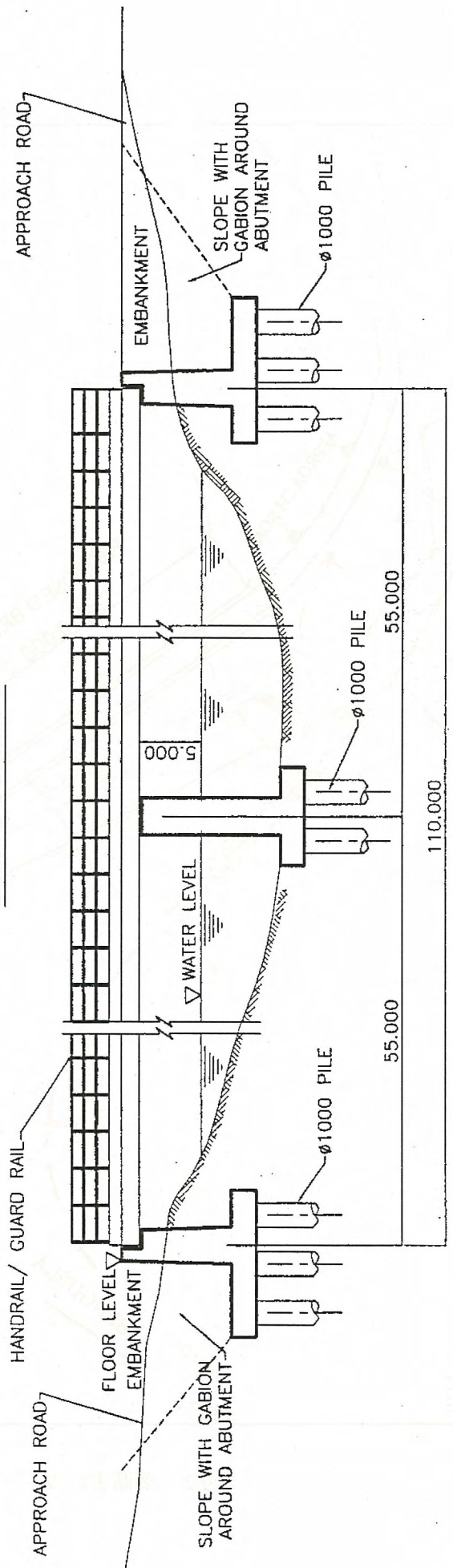


図 2.1 要請書のカトゥンベラ橋の平面図

CATUMBELA BRIDGE
(PROPOSED DESIGN)
S=1:250



CROSS SECTION

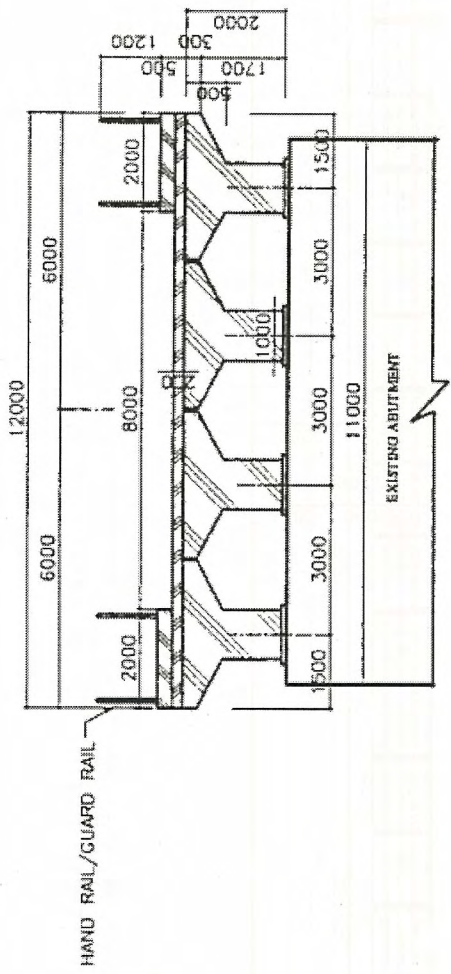


LONGITUDINAL SECTION

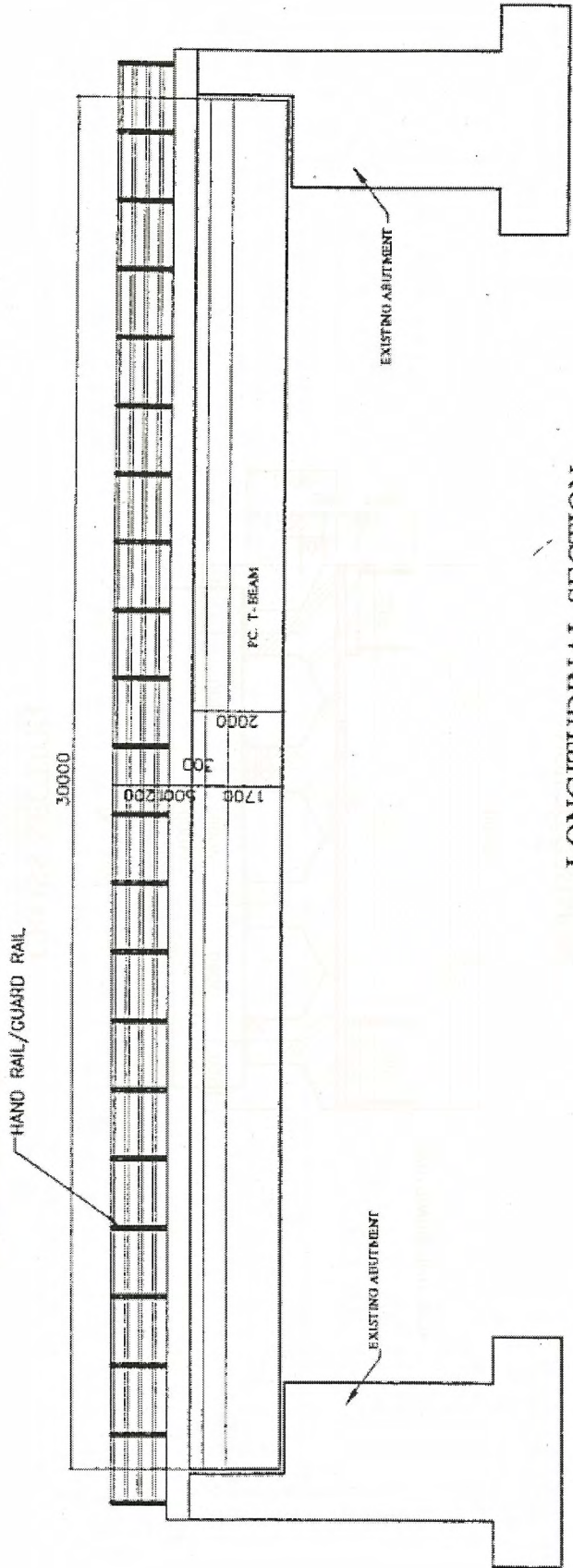
図 2.2 要請書のカトゥンベラ橋の断面図と側面図

CALONGO BRIDGE
(PROPOSED DESIGN)

3-11-190



CROSS SECTION

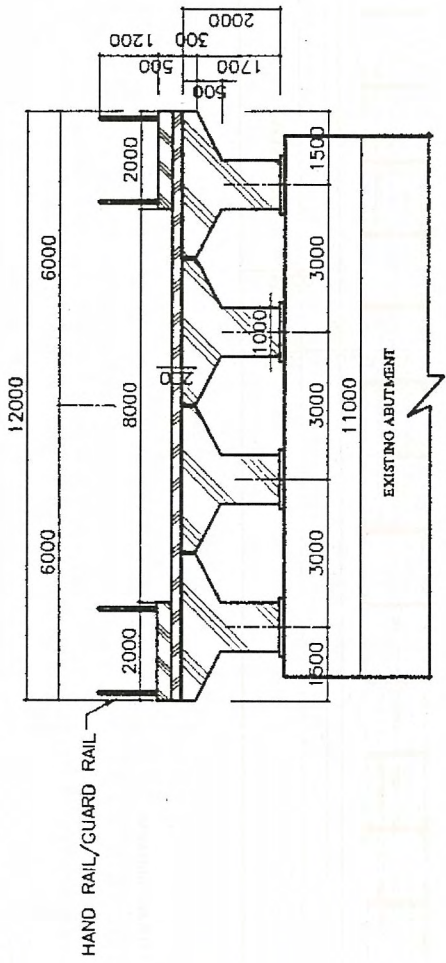


LONGITUDINAL SECTION

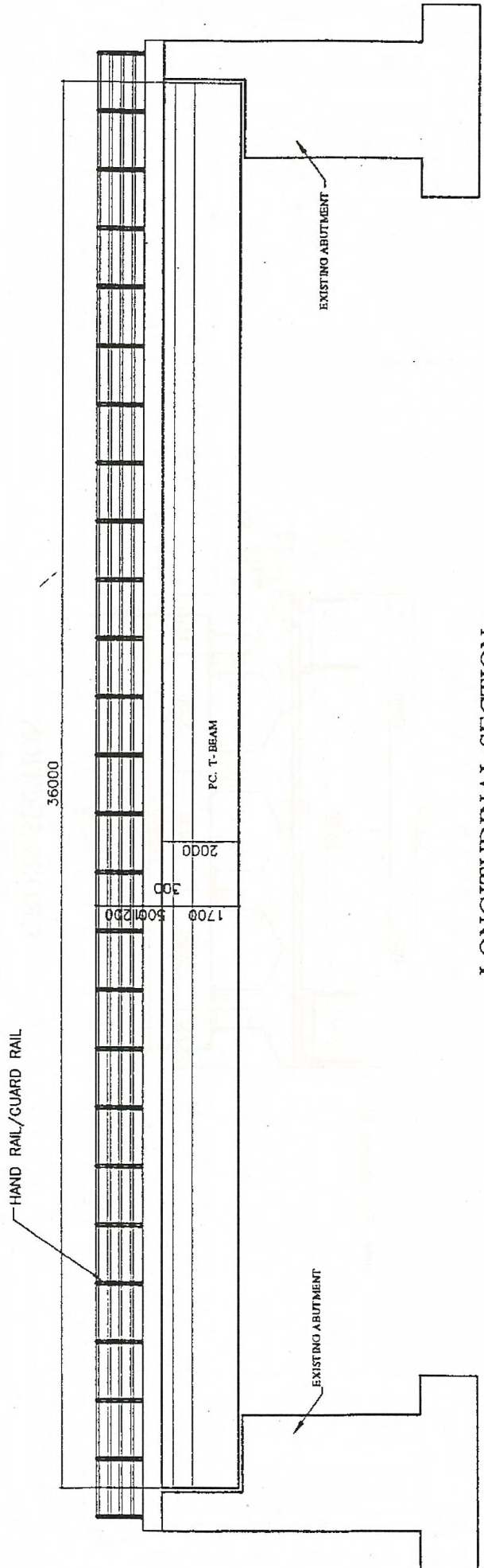
図 2.3 要請書のコランゴ橋の断面図と側面図

BALOMBO BRIDGE
(PROPOSED DESIGN)

S=1:150



CROSS SECTION



LONGITUDINAL SECTION

図 2.4 要請書のバロンボ橋の断面図と側面図