

Appendix – 1

収集資料リスト

資料の名称		形態	発行機関	備考
A	[空港関係]			
A-1	Air Cargo Statistics All Scheduled -June,2006	コピー	ACL	
A-2	Financial Reformance 2001-2005	コピー	ACL	
A-3	Security Declaration Form	コピー	ACL	
A-4	ADL Profile, Challenges and Constrains	コピー	ADL	
A-5	Financial Report	コピー	ADL	
A-6	Human Resource Management Report For The Period November 2006 To February 2007	コピー	ADL	
A-7	Human Resources Report Current Shuchure	コピー	ADL	
A-8	Improvement of Facilities and Equipment (ADL)	コピー	ADL	
A-9	Kamuzu International Airport Projects-Improvements	コピー	ADL	
A-10	Air Malawi Limited Operations Pattern	コピー	Air Malawi	
A-11	Air Malawi Winter Schedule Effective 14th October 2006	オリジナル	Air Malawi	
A-12	Air Ticket for Survey (MZZ-LLG,BT-LLG)	オリジナル	Air Malawi	
A-13	Aerodrome Charges January Year 2006	コピー	DOCA	
A-14	Aerodrome Charges November 2006	コピー	DOCA	
A-15	Aeronautical Information Publication (AIP)	コピー	DOCA	
A-16	Air Navigation Facility Charges January 2006	コピー	DOCA	
A-17	Air Navigation Facility Charges November 2006	コピー	DOCA	
A-18	Aircraft Movement Schedule Effective 14 OCT Till 31 MAR 2006 at CIA	コピー	DOCA	
A-19	Chileka Airport Drawings	コピー	DOCA	別添り
A-20	City Pair Traffic Report (KIA,CIA)	コピー	DOCA	
A-21	Cost Centre:9 Department of Civil Aviation HQS Programme: 47-Transport and Traffic Services	コピー	DOCA	
A-22	Cost Centre:10 Kamuzu International Airport Programme: 47-Transport and Traffic Services	コピー	DOCA	
A-23	Cost Centre:11 Chileka Airport Programme: 47-Transport and Traffic Services	コピー	DOCA	
A-24	Cost Centre:12 Mzuzu,Karonga And Minor Aerodromes Programme: 47-Transport and Traffic Services	コピー	DOCA	
A-25	Cost Centre:13 School of Aviation Programme: 47-Transport and Traffic Services	コピー	DOCA	
A-26	Diveisons record at CIA	コピー	DOCA	
A-27	Funding Levels on ORT Account From Jul 2006 to Dec 2006	コピー	DOCA	
A-28	Human Resource Table	コピー	DOCA	
A-29	Instrument Approaches-Diveisons Kamuzu International Airport	コピー	DOCA	
A-30	International-Domestic Arrivals and Departures	コピー	DOCA	
A-31	Kamuzu International Airport Drawings	コピー	DOCA	別添り
A-32	KIA Flight Schedule Effective 18 JAN 25- MAR 2006	コピー	DOCA	
A-33	Lilongwe International Airport Airport Emergency Plan	コピー	DOCA	
A-34	Malawi Airports Rehabilitation And Modernization Programme	コピー	DOCA	
A-35	MM Between the DOCA and BAR held on 17 Jan 2007	コピー	DOCA	
A-36	Questionaire on the Civil Aviation Sector in Malawi Feb 2007 (ACL)	コピー	DOCA	

	資料の名称	形態	発行機関	備考
A-37	Questionnaire on the Civil Aviation Sector in Malawi Feb 2007 (AML)	コピー	DOCA	
A-38	Questionnaire on the Civil Aviation Sector in Malawi Feb 2007 (AZB)	オリジナル	DOCA	
A-39	Questionnaire on the Civil Aviation Sector in Malawi Feb 2007 (EPA)	オリジナル	DOCA	
A-40	Questionnaire on the Civil Aviation Sector in Malawi Feb 2007 (SAA)	コピー	DOCA	
A-41	Questionnaire on the Civil Aviation Sector in Malawi Feb 2007 (Sample)	コピー	DOCA	
A-42	Rehabilitation of the Lilongwe International Airport Runway Final Technical Report Scott Wilson September 2002	コピー	DOCA	
A-43	Revenue Return Summary	コピー	DOCA	
A-44	School refurbishment project proposal at School of Aviation	簡易製本	DOCA	別添り
A-45	Telecommunication Workplan 2004/2005	コピー	DOCA	
A-46	Yearly Report at KIA/CIA	コピー	DOCA	
A-46A	Loan Agreement (Lilongwe International Airport Rehabilitation Project)	コピー	DOCA	
A-46B	Karonga Drawings	コピー	DOCA	別添り
A-47	Human Resource Report	コピー	DOM	
A-48	Malawi Meteorological Services In Perspective	コピー	DOM	
A-49	Malawi Meteorological Services Japanese Assistance on Meteorological Equipment	コピー	DOM	
A-50	Procurement of Meteorological Tenders	コピー	DOM	
A-51	Brief to DCA on Status of KIA Following IATA Survey Conducted on 6/7 February,2007	コピー	IATA	
A-52	Confidential Report on the ICAO Aviation Security Audit of the Republic of Malawi Jan 2006	コピー	ICAO	
A-53	Implementation of Satellite distribution system for aeronautical information	コピー	ICAO	
A-54	Special Assistance for Project Sustainability (SAPS) for Lilongwe International Airport Project Final Report April 2001	コピー	JBIC	
A-55	航空路図	コピー	Jeppesen	
A-56	Human Resource Report	コピー	LIHACO	
A-57	Management Accounts — Seven Months Ending January 2007	コピー	LIHACO	
A-58	MM between the Board of airline Representatives and Lilongwe Handling Company held on 16 Jan 2007	コピー	LIHACO	
A-59	Presentation of Company Profile Lilongwe Malawi	簡易製本	M&E Associates ltd	別添り
A-60	Air Transport	コピー	Malawi Government	
A-61	Capital Asset Replacement Proposal Plan Introduction	コピー	MCSL	
A-62	Company profile	コピー	MCSL	
A-63	Malawi Catering Services Limited Company Profile Update Introduction	コピー	MCSL	
A-64	HACCP MANUAL	コピー	MCSL	
A-65	Minor Problems In-Flight Kitchen	コピー	MCSL	
A-66	Management Accounts For The Period Ending December 2006	簡易製本	MCSL	別添り
A-67	South African Airways Menu Specification Llw-Job Lunch Cycle&2 Business And Economy	簡易製本	MCSL	別添り
A-68	Staff Establishment as at 22nd Dec 2006 Compiled By Human Resurse Department	コピー	MCSL	
A-69	Kamuzu International Airport Runway, Taxiway and Apron Pavement Rehabilitation Project Contract Documents Volume IV Drawings	コピー	MOTPW	別添り
A-70	Rehabilitation of the Lilongwe International Airport Runway Contract Documents Volume IV Drawings	コピー	MOTPW	別添り
A-71	A340-600 Profile	A4	SA A	
A-71A	Corporate Safety&Security 22-23 May 2006	コピー	SA A	
A-71B	Corporate Safety&Security 24 May 2006	コピー	SA A	
A-72	LILONGWE INTERNATIONAL AIRPORT Evaluation of Runway and Taxiways Aug.2002	コピー	Scott & Wilson	
A-73	Report on the condition of Hydrogen Generators in Malawi on behalf of the WMO	コピー	South African Weather Service	
A-74	航空搬運システム整備の再評価に係る資料及び対応方針(原案)	コピー	国土交通省航空局管制係支部	

	資料の名称	形態	発行機関	備考
	T【観光関係】			
T-1	Ujendo Issue 9,2006	製本	Air Malawi	別綴り
T-2	Discovery March 2007	製本	Cathay Pacific	別綴り
T-3	Malawi	製本	Central Africa Ltd	別綴り
T-4	パンフレット Club Makakola	B5	Club Makakola	
T-5	Skyward February 2007	製本	JAL	別綴り
T-6	Blantyre Walker	コピー	JICA	
T-7	Malawi Handy Map	地図	Lorton Communications	
T-8	Malawi Tourism Report 2005	コピー	MOT	
T-9	Strategic Tourism Development Plan in Malawi Executive Summary 2002	コピー	MOT	
T-10	新日本トラベル ヨロツパス/中近東/アフリカ/北・中・南米/アジア	コピー	NOE	別綴り
T-11	Sawubona February 2007	製本	SAA	別綴り
T-12	Sawubona March 2007	製本	SAA	別綴り
T-13	色彩豊かな楽園 南アフリカへの旅	コピー	SAA	別綴り
T-14	パンフレット Sunbird Hotel	A4	SUNBIRD HOTELS	別綴り
T-15	パンフレット SUNBIRD CAPITAL HOTEL	B5	SUNBIRD HOTELS	
T-16	パンフレット SUNBIRD MUZUZU HOTEL	B5	SUNBIRD HOTELS	
T-17	The Traveller October 2006	製本	The Traveler	別綴り
T-18	パンフレット Malawi	製本	Wilderness Safaris	別綴り
T-19	南アフリカへの旅 雄大な大地	コピー	クラブツーリズム	別綴り
T-20	マラウイ The Warm Heart of Africa	B4	マラウイ観光局	提出済
T-21	南アフリカ ジンバブエ	コピー	ルックJTB	別綴り
T-22	旅行会社アンケート	コピー	JICA	
T-23	旅行者アンケート(Mar16)	コピー	JICA	
	O【その他】			
O-1	Kavelekera Uranium Project EIA Executive Summary Sept 2006 Paladin(Africa)Ltd.	コピー	Knight piesold Cosulting	
O-2	The Daily Times, Friday, February 23, 2007	コピー	Daily Times	
O-3	The Daily Times February 27, 2007	コピー	The Daily Times	
O-4	The Nation March 2, 2007	コピー	The Nation	
O-5	Weekend National March 3-4, 2007	コピー	Weekend National	
O-6	Dailytimes March 5, 2007	コピー	Daily Times	
O-7	BusinessTimes March 7, 2007	コピー	BusinessTimes	
O-8	The Nation March 9, 2007	コピー	The Nation	
O-9	The Daily Times March 12, 2007	コピー	The Daily Times	
O-10	Dailytimes March 13, 2007	コピー	Daily Times	
O-11	電子データ	CD	調査データ等	

Appendix – 2

面談記録リスト

面談 月日	訪問先	面談者	調査団	概要
2/15	MTPW	Mr. Francis	団長以下9名	インセプションミーティング (MTPW)
2/16	DoCA	Mr. Phesele 他5名	田中	インセプションミーティング (DOCA)
2/16	DoT	Ms. Matsunaga	田中	空港における観光振興確認
2/19	ADL/MCSL	Mr. Yatina 他4名	田中	インセプションミーティング (ADL・MCSL)
2/20	WB	Mr. Tim	高樋、 Kapuramura、 西嶋、安藤、藤 原、田中	世界銀行の援助計画確認
2/20	OVOP	Mr. Matsushima 他2名	田中	空港におけるOVOP観光振興ヒアリング
2/20	EOF	Mr. Zeldine	田中	フランスの援助動向確認
2/26	M&E	Mr. Ndau	田中	空港工事の経歴と運営状況確認
2/26	DoT	Mr. Matsunaga	田中	Mzuzu 空港、Karonga 空港周辺の観光確認
2/28	MET	Mr. Kamdonyo 他3名	田中	空港気象施設、組織、問題点の確認
3/1	JOCV	Ms. Hasegawa	田中	マラウイの観光経験のヒアリング
3/3	NAT	Mr. Luis L.	田中	Mzuzu 空港及び NAT の航空事業について
3/4	NAT	Mr. Van Drist	田中	Lilongwe～Mzuzu 間飛行中のヒアリング
3/5	WS	Mr. Zakaria	田中	客層及び売れ筋商品についてのヒアリング
3/7	KIA	Mr. Chikakula	田中	VOR/DME, ILS の必要性和 GPS, NDB について
3/7	APP	Ms. G. Kachiga	田中	既存の保安施設及び問題点の確認
3/8	ETH	Mr. Abagaro	田中	KIA, CIA に対するインタビュー回収

面談記録

日時 : 2007年2月15日

訪問機関 : Ministry of Transportation and Public Work

面談者 : Mr. Francis CHINSINGA (Principal Secretary of MoTPW)
: Mr. Collins KUMANGIRANA (Director of Roads)
: Mr. Lymon Z. PHESELE (Director of Civil Aviation)
: Mr. Austin D. B. MSOWOYA (Director of Marine Services)
: Mr. Wilfred ALI (Project Manager of Nacala & Mtwara Corridors)
: Mr. Vupe KUMKWEZU (Under Secretary)
: Mr. Patrick LAPUKENI (Principal Transport Planning Officer)
: Mr. Penjani KAYIRA (Planning Officer)
: Mr. Maxwell KACHIWALA (Acting Chief Executive Officer of NRA)
: Mr. Wadding MAKONYOLA (Deputy director of Marine Service)
: Mr. Jeremy MARTIN (Technical Assistant from EU)

調査団 : 水谷団長、高樋所員、Mr. Kapramura、西嶋、安藤、田中、加藤、藤原、田中(一)

概要 : インセプションミーティング

(Mr. Francis B CHINSINGA)

- ・ 現在、アシスタントの協力の下に道路の整備計画を策定中である。
- ・ 今後はシレーザンベジ間の交通機関整備や鉄道、空港、港湾についても整備をお願いしたい。
- ・ JICA で実施している地方電化はエネルギー省が管轄している。
- ・ 国境をまたぐ交通機関の整備については 2007 年 3 月 14 日に 3 カ国会談(マラウイ、モザンビーク、ザンビア) が予定されている。

(Mr. Lymon Z. PHESELE)

- ・ 空港運営していくうえでのコミュニケーションシステム及び航空保安施設は、投入後 20 年以上を経過しており、リハビリを要する状況である。
- ・ あるいは、機能していてもスペアパーツがなく、故障した場合は修理ができない状態である。

(港湾局長)

- ・ 港は当初、マラウイの基幹交通手段であった。しかしながら現在は投資がなされず整備もままならない状態である。このため、是非とも港湾整備をお願いしたい。

(NRA 局長)

- ・ ムトワラ回廊、ナカラ回廊、ベイラ回廊の整備を進めたい。

(水谷所長)

- ・ 今回の調査の目的は案件形成のための資料収集であり、将来の優良案件形成のためにも協力をお願いしたい。

面談記録

日時 : 2007年2月16日(金) 晴れ
訪問機関 : Department of Civil Aviation (DoCA)
面談者 : Mr. Lymon Z. PHESELE (Director of Civil Aviation)、
: Mr. AG Matiya (Deputy Director of Civil Aviation: Operations)
: Mr. Dixie Kwatani (Air Traffic Control Officer)
: Mr. James Chakwera (Principal Air Transport Officer)
: Mr. Mackie Bongue (Principal Aeronautical Telecoms Engineer)
: Mr. Oxford Mufambo (Senior Aerodromes Officer: 09291852)
調査団 : 田中 (一)
概要 : インセプションミーティング

(Mr. Lymon Z. PHESELE)

- ・ 空港業務で使用する各種通信施設及び航空保安施設は、投入後 20 年以上を経過しており、改修を要する状況である。
- ・ あるいは、機能していてもスペアパーツがなく、故障した場合は修理ができない状態である。
- ・ 各種通信施設と航空保安施設等が不備であるため、英国航空などの EU の航空会社は就航を取りやめてしまっている。
- ・ 各種通信施設と航空保安施設等が完全に機能しなくなった場合は、更に航空機の就航の減少が発生するため、現在中央政府に納めている空港での利益は減少してしまう。
- ・ 明日 (2月17日) の空港視察で各既存施設の現状を説明する。

面談記録

日時 : 2007年2月16日 17:00~18:00
訪問機関 : Department of Tourism (at Capital Hotel)
面談者 : Ms. Matsunaga (DoT Adviser)

調査団 : 田中 (一)

概要 :

空港に関する観光振興についてヒアリングを行った。

(Ms. Matsunaga)

- ・ マラウイの観光は、近隣国より陸路で入ってくる観光客が多い。
- ・ 国内の主要な観光地としては、マラウイ湖畔の Mangochi や Monkey Bay、 Nkhata Bay の他に、湖内の Likoma Island が有名である。またダイビングも可能であるが、充血吸虫がいるため、振興は今一歩である。
- ・ このほかに北部の Nyika 自然公園や旧首都の Zomba Peak、Mulanje Peak などが有名である。
- ・ 2005 年の観光統計資料によると、観光客は斬増の傾向がみられる。このうち約 25% が空路を利用している結果となっているが、イミグレ時の入国カードによるデータである。
- ・ マラウイ人は気立てがよく、安全であるが隣国にあるような集客力のある観光地がなく、日本ではほとんど認識されていない。
- ・ 日本からの観光客を誘致するため、「地球の歩き方」に無償で記事投稿を申し入れたが、採用してもらえなかった。
- ・ 観光省で日本人誘致用のパンフレットを作成した。このなかに、気立てのよいマラウイ人の村の滞在型観光を提案している。
- ・ 日本人の観光客はまれで、観光客の多くはヨーロッパ人で、1 番多いのは英国人である。
- ・ ホテルの多くはヨーロッパ人の経営であるが、2007 年 3 月に 1 組予定しており、アテンドを予定している。

(田中一団員)

- ・ お時間をいただきありがとうございます。空港利用者の多くが観光客と商用客であるため、引き続きマラウイにおける空港利用のポテンシャルを確認していきたいと考えておりますので、ご協力をいただけましたら幸いです。

面談記録

日時 : 2007 年 2 月 19 日 14:30~16:00

訪問機関 : Airport Development Limited (ADL)

面談者 : Ms. Kate Yatina (Commercial Manager)

: Mr. Makwemba Malonje (Bsoc. Sc, FCCA Financial Controller)

: Mr. Odlai C. Gomile (Malawi Catering Services Ltd)

: Mr. Mackie Bongwe (DoCA)

: Mr. Gondwe (DoCA)

調査団 : 田中 (一)

概要 :

今回の調査目的を説明するとともに、空港利用状況に関するデータ提供をお願いした。

(Ms. Kate Yatina)

- ・ 今回の調査の主旨は了解した。協力できることはお願いしたい。

(Mr. Odlai C. Gomile)

- ・ MCSL のほうでも要請にあげたいと考えている点があり、今回の案件形成調査において検討をお願いしたい。

(田中一団員)

- ・ ご理解をいただきありがとうございます。要請をあげたい事項につきましては、採択の可否等につきましてお答えすることはできませんが、資料は頂戴します。

面談記録

日時 : 2007 年 2 月 20 日 16:00~17:00

訪問機関 : Embassy of France (EOF)

面談者 : Mr. Daniel Zeldine (Charge d' Affaires of France in Malawi)

調査団 : 田中 (一)

概要 :

今回の調査目的を説明するとともに、空港整備に関する意思を確認した。

(Mr. Daniel Zeldine)

- ・ EU 開発ファンドの 25% (EU 内最高) を出資しているフランスとしては、現在のところ空港セクターの援助を予定していない。
- ・ マラウイはウラニウム鉱の埋蔵が確認されており、電力発電の約 80% を原子力発電に頼っている、かつプルトニウム産業に携わっているフランスとしてはウラニウムの輸送に多量輸送が可能な交通機関の整備に関する援助を予定している。
- ・ 既にオーストリアの調査団が入って作業をしている。
- ・ このため、鉄道輸送に力を入れていきたいが、援助対象としては、回廊整備、鉄道整備、水運整備、ヘリコプター導入、観光開発を考えている。

- ・ これらの整備について 2007 年 3 月 14 日のマラウイ、モザンビーク、ザンビア、タンザニアの会議では、この点について協議を行っていききたい。
- ・ シレーザンベジ水運については現大統領からの要請であるが、恒常的な浚渫が必要であったり、モザンビーク内に多くの橋整備が必要であったりすることから問題が多く、検討中であるとコメントする予定である。
- ・ 観光については年々増加してきており、十分ポテンシャルがあると感じているが、いまだ観光インフラが整備されておらず、開発されるまで時間を要すると感じている。
- ・ 航空サービスによる観光は、チャーターフライトが考えられるが全然行われていない。また、マラウイへの就航便数が少ないのも問題である。
- ・ 時間があれば今回の調査団で道路、鉄道、水運を担当されている専門家とも意見交換を行いたい。

(田中一団員)

- ・ お時間をいただきありがとうございます。ほかの専門家との意見交換につきましては JICA 事務所に報告をいたします。

面談記録

日時 : 2007 年 2 月 20 日 14:30~16:00
 訪問機関 : Institutional & Human Resource Development Project
 for One Village One Product Programme
 面談者 : Mr. Matsushima (Programme Advisor)
 : Ms. Namiko Shiroma (Public Relation Officer)
 Ms. Matsunaga (DoT Advisor)
 調査団 : 田中 (一)

概要 :

空港利用振興を兼ねて、空港における観光振興の 1 例を示し、OVOP 観光振興について空港でのパイロット販売の提案を行った。

(Mr. Matsushima)

- ・ 空港における OVOP 振興については、腹案があるため、説明された空港における OVOP 振興には同意します。
- ・ しかしながら、当該時期に他国出張等が入っていますので、当初の段取りのみお手伝いをして、残りはご自分で進めていただくかたちとなります。
- ・ また空港における販売を行ううえでの手続きや生産者に利益が確実に届く流通方法についての提案をお願いさせていただき、後日時間に余裕がある際に自分たちで空港

での販売を企画する方法もあるかと考えております。

- ・ **Blantyre** には支部がありますので、そちらを紹介いたしますので、連携を図り対応をお願いいたします。
- ・ また、可能であれば、**OVOP** 製品を作成している団体が直接販売し、利益を得て、また空港等で販売する際の手続き等が学べる形であれば、なおよいと考えております。
- ・ 現在販売可能な製品としては、バオバブジャムやバオバブオイル、石鹼、絵葉書、籐製品があります。
- ・ 実施を行うに際しましては、**JICA** より要請書をいただきたいと考えております。また、本案件の責任者であります、**Ms.Kamia Kaluma-Sulumba (National Coordinator)**にご紹介をいたします。

(田中一団員)

- ・ お時間をいただきありがとうございます。**JICA** にご報告して、進めさせていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

面談記録

日時 : 2007年2月20日 10:00~12:00

訪問機関 : 世界銀行

面談者 : Mr. Tim Gilbo (Country Manager)

調査団 : Mr.高樋、Mr. Kapramura、Mr. 西嶋、Mr. 安藤、Mr. 藤原、田中 (一)

概要 :

世界銀行の交通セクターにおける戦略を確認した (航空セクターのみ記載)。

(Mr. Tim Gilbo)

- ・ 空港セクターに対する援助は考えていない。
- ・ 航空セクターは現在の高い各料金を引き下げて、健全な運営にする必要がある。
- ・ 現在マラウイに国登録している飛行機はわずか14機である。
- ・ 当面は道路案件や地方電化案件を積極的に支援して行きたい。
- ・ 航空セクターは民活化を図るべきである。
- ・ しかしながら5年間、他のドナーによる援助がなければ、現在問題となっているナビゲーション施設に関する援助として、GPS 地上局設置を援助したいと考えている。

(田中一団員)

- ・ お時間をいただきありがとうございます。

面談記録

日時 : 2007年2月26日 17:00~17:40
訪問機関 : Ministry of Tourism (at Capital Hotel)
面談者 : Ms. Matsunaga (DoT Adviser)
調査団 : 田中 (一)

概要 :

Mzuzu 空港及び Karonga 空港に関する観光拠点についてヒアリングを行った。

(Mr. Rob Van Driest)

- ・ Mzuzu 空港の近くには Nyika 自然公園があり、Mzuzu 空港からチャーター便が飛んでいる。
- ・ また湖畔の Nkata Bay も風光明媚なところで、バグパッカーにとっても人気がある。
- ・ Karonga 空港の近くにはこれといった大きな観光資源はないが湖畔が近く、恐竜発掘の博物館があり、又タンザニアとの国境にも近いため輸入品が多く出回っており、市場などでは賑わいをみせている。

(田中一団員)

- ・ お時間をいただきありがとうございます。

面談記録

日時 : 2007年2月26日 10:30~11:00
訪問機関 : M & E Associates
面談者 : Mr. Lloyd W. Ndau (Resident Engineer)
調査団 : 田中 (一)

概要 :

今回の調査目的を説明し、営業内容、業務経験についてヒアリングを行った。

(Mr. Rob Van Driest)

- ・ Kamuzu 空港建設工事の際には MoTPW の職員で、当時建設工事にあたっていた三菱商事や東芝と一緒に仕事をしていた。
- ・ 空港の仕事が出るようであれば、是非参画したい。当社には当該設計内容に対応可能な設計技術者も在籍しており、また CAD ソフトも使える。
- ・ 会社のブローシャは調査団の加藤氏に渡す予定であるので、参照してほしい。

(田中一団員)

- ・ お時間をいただきありがとうございます。

面談記録

日時 : 2007年2月28日 9:30~10:30
訪問機関 : Meteorological Service, MTPW (MET)
面談者 : Mr. Donardo R. Kamdonyo (Director, MET)
: Mr. Gray Munthali (Deputy Director, MET)
: Mr. Wenston (Meteorological Officer, MET)
: Mr. Matiya、Mr. Oxford、Mr. Bongwe
調査団 : 田中 (一)

概要 :

既存の空港気象施設、組織及び問題点等についてヒアリングを行った。

(Mr. Donardo R. Kamdonyo)

- ・ 空港における気象施設は、航空機の安全運航に欠かせない施設であるが、Kamuzu 空港の気象レーダーをはじめとして、Chileka 空港の各気象施設も老朽化が進み、現在機能していない機器が多い。
- ・ 後日、各施設についての整備要請書を送付させていただく。

(田中一団員)

- ・ お時間をいただきありがとうございます。要請をあげたい事項につきましては、採択の可否等につきましてお答えすることはできませんが、資料は頂戴します。

面談記録

日時 : 2007年3月1日 16:00~17:00
訪問機関 : (JOCV) in the aircraft
面談者 : Ms. Hasegawa (JOCV、タンザニア)
調査団 : 田中 (一)

概要 :

マラウイ観光旅行についてのヒアリングを行った。

(Ms. Hasegawa)

- ・ マラウイ内で訪れた観光地のなか (Tanzania - Karonga - Mzuzu - Nkatabay - Salima - Lilongwe - Blantre) では、Nkata bay のロケーションがよく、人々も素朴でよかった。
- ・ 任地のタンザニアに比べて主要都市間の幹線が舗装されており、車での移動にはよかった。
- ・ 任地のタンザニアに比べて気候は穏やかでよいと感じた。
- ・ 任地のタンザニアに比べて物価は高いと感じた。
- ・ タンザニアの Ciling が換金できずに不便であった。

(田中一団員)

- ・ お時間をいただきありがとうございました。

面談記録

日時 : 2007 年 3 月 3 日 17:00~17:30
訪問機関 : Nyika Air Taxi (NAT) in the aircraft
面談者 : Mr. Luis L. (Pilot, NAT)
調査団 : 田中 (一)

概要 :

既存の Mzuzu 空港施設及び NAT の航空事業についてヒアリングを行った。

(Mr. Luis L.)

- ・ 着陸帯の草刈りを定期的にしてほしい。
- ・ M1 道路側に場周柵がなく、動物が着陸帯にいることが多いため、保安施設の設置が必要であると考えている。
- ・ また手荷物検査に時間を要しているため、検査機材等を導入して迅速化を図ってほしい。
- ・ Mzuzu 空港~Nyika 自然公園間のフライトで月 10~15 人の旅客を運んでいる。
- ・ Mzuzu 空港~Nyika 自然公園間の飛行時間は約 20 分で、陸路で行くと約 7 時間かかるため、よいサービスであると考えている。
- ・ 現在 Air Malawi とコードシェア契約を結んでおり、Air Malawi の ATR42 機 (約 50 人乗り) が故障しているため、Nyika Air Taxi のセスナ (約 10 人乗り) で Mzuzu 空港~Kamuzu 空港間のフライトサービスを行っている。平均乗客数 (10 人弱) に対する機材の大きさを考えた場合、効率的であると考えている。

(田中一団員)

- ・ お時間をいただきありがとうございます。

面談記録

日時 : 2007年3月4日 5:30~7:00
訪問機関 : Nyisa Air Taxi (NAT) in the aircraft
面談者 : Mr. Rob Van Driest (Pilot, NAT)
調査団 : 田中 (一)

概要 :

既存の空港施設及び Mzuzu~Lilongwe 間の飛行についてヒアリングを行った。

(Mr. Rob Van Driest)

- ・ 現在のマラウイの Lilongwe~Mzuzu 間航空路は、NDB しか機能していないので GPS を使って運航しているが、GPS が故障することを考えると一切位置情報が得られなくなるので、地上の航空保安施設があることが望ましいと考えている。
- ・ 小型機は速度が遅いため有視界飛行でも十分着陸ができるが、天気が悪い日や夜間飛行を考えると、計器着陸装置は必要であると考えている。
- ・ Kamuzu 空港との通信もつながらないケースがあるため、改善をしてほしい。

(田中一団員)

- ・ お時間をいただきありがとうございます。

面談記録

日時 : 2007年3月5日 15:00~16:30
訪問機関 : Wilderness Safari (WS) at KIA
: KIA 内お土産売店
面談者 : Mr. Zakaria (Manager, KIA)
: 売店の売り子
調査団 : 田中 (一)

概要 :

客層及び売れ筋商品等についてヒアリングを行った。

(Mr. Zakaria)

- ・ ツアーの利用客は英国人が最も多く、次に南アフリカ人、ヨーロッパ人である。
- ・ 人気がある訪問先は Likoma island で時期は 6～8 月である。
- ・ 英国人が多いのは当地に思い入れがある人が訪問することが多いためである。
- ・ 特に Likoma island への旅行は在マラウイの外国人がハネムーンで訪れることが多い。
- ・ ツアー参加者のマラウイでのツアー参加理由としては、現地の人々が友好的で治安がよく、また初参加であることが多い。

(売店の売り子)

- ・ 人気商品はロゴの入った衣類等のお土産である。
- ・ 購入していくのは主に出国する外国人で、南アフリカ人やヨーロッパ人、アラブ人である。
- ・ 忙しいのは週末のお昼時で航空機が到着するころである。

(田中一団員)

- ・ お時間をいただきありがとうございます。

面談記録

日時 : 2007 年 3 月 7 日 13:30～15:00
訪問機関 : Airport Police at KIA(AP)
面談者 : Ms. Getaule Kachiga (Officer in charge police)
調査団 : 田中 (一)

概要 :

既存の空港保安施設の状況や問題点を確認するとともに財務・経営資料の提供をお願いした。

(Mr. Getaule Kachiga)

- ・ 財務・経営資料は直接提出できないので、航空局長の Mr.Phesele に要請してほしい。
- ・ 金属探知機や X 線検査機等の空港保安施設が不足しており、十分な保安体制を敷くことができていない。
- ・ 警察官の訓練についても十分なされておらず、最新の保安技術について研修を受ける

必要がある。

- ・ 空港警察はマラウイの警察組織に所属しており、現在 161 名が在籍している。
- (田中一団員)
- ・ お時間をいただきありがとうございます。後日資料の提示をお願いいたします。

面談記録

日時 : 2007 年 3 月 7 日 10:00~12:00
訪問機関 : Department of Civil Aviation at KIA
面談者 : Mr. Paul Chikakula (Airport Commandant, Flight Operation Officer)
調査団 : 田中 (一)

概要 :

要請書であげられている VOR/DME、ILS の必要性及び GPS、NDB との違いについてパイロット (Mr. Paul はパイロットの有資格者で飛行経験あり) の視点で確認した。

(Mr. Stuart P. Lungu)

- ・ VOR/DME は空港の位置や方位を航空機に示すだけでなく、航空交通管制を行う上での起点であり、原則として VOR/DME からの位置で様々な方向から飛来する航空機の位置を確認して管制を実施するため、必要である。
- ・ NDB も航空機に対して空港が位置する方角情報を航空機に示すが、精度は約 5 分の 1 で、悪天候時は機能しないことがある。
- ・ 現在、NDB のみで航空機が離着陸できているのは、南アフリカ航空のように、既に正式に認証された高価な GPS を搭載して、定期的に GPS による着陸訓練を受けたパイロットが起用されている場合か、当該航空路を飛来した経験があるパイロットが起用されているためであり、初見で NDB にて着陸するのは困難である。
- ・ アフリカ地域で GPS 搭載機を所有しているのは南アフリカ航空とケニア航空のみであり、すべての航空機が GPS 運航に切り替わるためには長い期間を要すると考えられる。
- ・ GPS による着陸方法は、上記の条件のほかに、着陸を決心する高度が高くなるため、天候状態によっては (決心高における視界条件)、着陸できない可能性が高い。
- ・ ILS は、有視界飛行が困難である悪天候時や夜間の着陸時は必要である。

(田中一団員)

- ・ お時間をいただきありがとうございます。

面談記録

日時 : 2007年3月8日 16:00~16:30
訪問機関 : Ethiopian Airlines at Lilongwe(ETH)
面談者 : Mr. Aba Milki Abagaro (Area Manager, Chairman of Airline association)
: Mr. James(DoCA)
調査団 : 田中 (一)

概要 :

既存空港施設 (KIA, CIA) に対するインタビューシートを回収するとともにヒアリングを行った。

(Mr. Aba Milki Abagaro)

- ・ インタビューシートにも書いたが、滑走路末端部とエプロン舗装上の起伏は、航空機の損傷につながるため、早急に対応をしてほしい。
- ・ 特に中型ジェット機以上は滑走路末端からエンジンの出力を上げて、猛スピードでスタートする矢先に起伏があり、機体が瞬間的にもちあがるため、影響が大きいとパイロットからクレームを受けている。

(田中一団員)

- ・ 貴重なご意見をいただき、誠にありがとうございます。

Appendix – 3

現地踏査記録リスト

面談 月日	訪問先	面談者	調査団	概要
2/17 3/7 3/9	KIA	Mr. Gondwe 他4名	(2/17)団長、篠 崎、田中 (3/7,9) 田中	既存施設と問題点確認
2/21	SOCA	Mr. Chipika	田中	既存施設と問題点確認
2/27	Club Makokola	Mr. Dumba	田中	客層及び既存施設、運営状態
2/28 3/1	CIA	Mr. Matamba Mr. Chilanda	田中	既存施設と問題点確認
3/2	MZZ	Mr. Sumani	田中	既存施設と組織、問題点確認
3/3	KRG	Mr. Kamanga	田中	既存施設と組織、問題点確認
3/6	MCSL	Mr. Gomire	田中	既存施設と組織、問題点、財務資料確認
3/6	LHACO	Mr. Chingati	田中	既存施設と組織、問題点、財務資料確認
3/7	ACL	Mr. Stuart	田中	既存施設と組織、問題点、財務資料確認

現地踏査記録

日時 : 2007年2月17日、3月7日、9日
訪問機関 : Kamuzu International Airport (KIA)
面談者 (2月17日)
: Mr. Lymon Z. PHESELE (Director of Civil Aviation)、
: Mr. AG Matiya (Deputy Director of Civil Aviation: Operations)
: Mr. Dixie Kwatani (Air Traffic Control Officer)
: Mr. Mackie Bongwe (Principal Aeronautical Telecoms Engineer)
: Mr. Gondwe (Aeronautical Telecoms Engineer)
(3月7日、9日)
: Mr. Gondwe (Aeronautical Telecoms Engineer)
調査団 : 2月17日 水谷団長、篠崎所員
: 3月7日・9日 田中(一)

概要 :
Kamuzu 空港施設及び航空保安施設の視察を行うとともに、改善すべきであると考えている点について担当者にヒアリングを行った。

(Mr. Lymon Z. PHESELE)

- ・ 空港運営していくうえでのコミュニケーションシステム及び航空保安施設は、投入後20年以上を経過しており、リハビリを要する状況である。
- ・ あるいは、機能していてもスペアパーツがなく、故障した場合は修理ができない状態である。

(水谷所長／団長)


- ・ 今回の調査目的は基本情報収集であり、今後の当セクターにおける優良案件形成のために必要な調査であるため、是非協力をお願いしたい。

(Mr. Dixie Kwatani)

- ・ コミュニケーションシステムと航空保安施設等が不備であるため、英国航空などのEUの航空会社は就航を取りやめてしまっている。
- ・ 国際民間航空機構 (ICAO)の定期検査において各コミュニケーションシステムの不備の改善の指摘を受けている。
- ・ 日本の援助で修理したNDBは機能しているが、送信機の保管室のエアコン及びHF送信機のバッテリーが壊れており機能しておらず、HF送信機が機能していない。



(1) コントロールタワー (管制室)

		<p><コントロールタワー全景> 全長約 GL+40m。</p>
		<p><航空交通管制パネルと航空機との地対空 VHF 無線機> 1982 年開港時からの施設で VHF 無線機は1機使用可能であるが、スペアパーツはないとのことであった。</p>
		<p><緊急連絡用の電話回線(中央)・気象データモニター(右上)> ともに 1982 年開港時からの施設で作動していないとのことであった。 またパイロットに送る気象情報は気象観測所より人力で運んでいるため、タイムリーな対応ができていないとのことであった。</p>
		<p><航空灯火施設の制御監視機器> 1982 年開港時からの施設で機能しておらず、着陸機のパイロットに質問された際は上空で待機をお願いし、人力で確認したうえで報告しており、パイロットよりクレームを受けているとのことであった。</p>

		<p><管制塔の各室を結ぶ圧搾空気式情報伝達装置></p> <p>1982年開港時からの施設で機能しておらず、人力で情報を伝達しているため、タイムリーな対応ができていないとのことであった。</p>
--	---	--

(2) コントロールタワー (FIC: Flight Information Center)



		<p><飛行情報センター (FIC) のコントロールデスク></p> <p>1982年開港時からの施設で、現在も供用されていた。</p>
		<p><空港監視レーダー (ASR) 及び2次監視レーダー (SSR) 用のモニター></p> <p>1982年開港時からの施設で、1992年に日本の援助で1度補修されるもスタンバイ1機を含め、3機ともに機能していないとのことであった。</p>
		<p><気象情報モニター (右) ></p> <p>1982年開港時からの施設で機能しておらず、気象業務担当者が人力で情報を伝達しているとのことであった。</p> <p>また風向風速計 (左) は機能していた。</p>

		<p><航空保安施設の制御監視機器> 1982年開港時からの施設で機能していた。</p>
		<p><地対地用 HF 無線機> 各空港間の通信に使用する無線機で 2000 年に日本の援助で導入し、現在機能しているとのことであった。</p>

(3) コントロールタワー (ER: Emergency Room)



		<p><緊急用 VHF 通信回線> 1982年開港時からの施設で、機能しているとのことであった。 また英国航空は、緊急対策室の不備を指摘したあとに、「営業上の理由」から KIA への航空サービスを打ち切ったとのことであった。</p>
		<p><緊急用 VHF 通信回線の電源装置 (右) 及び CCTV 用コントローラー (机上) > ともに 1982 年開港時からの施設で、電源装置は機能しているが、CCTV 用コントローラーは機能していないとのことであった。</p>

(4) AFTN (国際航空固定通信網室)



		<p><国際航空固定通信網 (AFTN) 室の室内></p> <p>1982 年の開港当時より使用されている 14 機のテレファックスが配備されているとのことであった。</p> <p>またこのテレファックスは管制室、FIC 室、Air Malawi に各 1 台配置されていた。</p>
		<p><国際航空固定通信網機材></p> <p>1 台のみ旧式なテレファックスに代わり、SADC の援助で PC が導入されていた。</p>

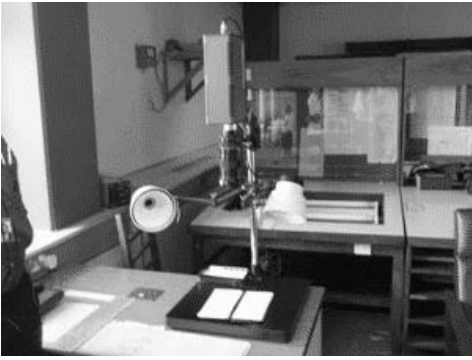
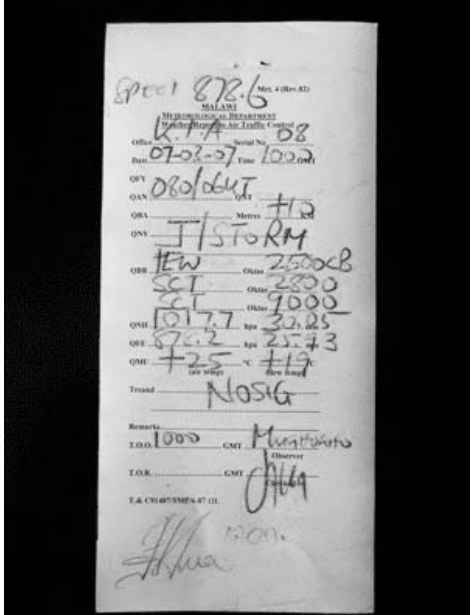


(5) トランスミッティングルーム

		<p><地対地無線施設のトランスミッター群></p> <p>1982 年開港時からの施設で機能していないとのことであった。</p>
		<p><地対空通信用 VHF 無線機のトランスミッター></p> <p>1982 年開港時からの施設で予備機ともに機能しているが、スペアパーツはないとのことであった。</p>

		<p><地対地通信用 HF 無線機のトランスミッター></p> <p>2000 年から供用しており、3 機のうち 1 機のみ機能しているとのことであった。</p>
		<p><地対空通信用 VHF 無線機の電源装置></p> <p>1982 年開港時からの施設でメインは機能しているとのことであった。</p>

(6) 空港気象施設

		<p><空港気象用レーダーモニター></p> <p>1982 年開港時からの施設で 1992 年に 1 度補修されるも、現在は機能していないとのことであった。</p> <p>また、気象予報は南部アフリカの気象通報に基づき、マクロな天気図を作成して行っているため、空港周辺のミクロな気象情報を正確に掴むことができていない。</p>
		<p><広域気象データ入手システム></p> <p>気象データをダイヤルアップ接続で入手してモニターに表示可能なシステムで、現在、本施設を導入中とのことであった。</p>

		<p><空港内の気象観測所よりの無線通信を聞き取った気象データを写すカメラ></p> <p>1982年開港時からの施設で機能していないとのことであった。</p>
		<p><空港内の気象観測所よりの無線通信を聞き取った気象データ></p> <p>これをコントロールタワーや飛行情報室、国際航空固定通信網室等の気象データが必要な各室に1時間ごとに人力で届けていた。</p>
		<p><空港内の気象観測所 全景></p> <p>左が気象観測所で右が旧電源局舎（現在は使用されていない）。</p>
		<p><空港内の気象観測所 室内></p> <p>気象担当官が毎正時の気象情報を手書きで記録していた。</p>

	<p><旧 HF 無線機トランスミッター> 1982 年開港時からの施設で、機能していないとのことであった。</p>
	<p><HF 無線機トランスミッター> コントロールタワー内の気象業務室に通信で毎正時の気象情報を連絡していた。</p>
	<p><空港内の気象観測施設> 風向・風速及び雨量、蒸発量、気温、気圧等の気象情報の観測機器が設置されていた。</p>

		<p><空港内の気象観測室内の気象計測機器></p> <p>左記の温度計をはじめとして、1982年開港時の湿度計や風向風速計が使用されていた。</p>
		<p><雲高計></p> <p>1982年開港時からの施設で機能していなかった。</p>
		<p><気象情報機材></p> <p>1982年開港時からの施設で計測部は機能しているが、アウトプット機部分が機能していなかった。</p>

(7) 消防及び救急庁舎




		<p><庁舎（左）及び救急車等小型車用車庫（右）> おおむね滑走路中心位置に位置する消防及び救急庁舎。</p>
		<p><消防車庫> ICAOに基づき「カテゴリー9」対応の消防車を配備しているとのことであった。 ただし、現行の維持管理費でタイヤ等の消耗品をそろえることが困難であるとのことであった。 また1台の救急車は、古いうえに所要の機材が設備されておらず、1台は小型車であり、所要スペースが確保されていなかった。</p>
		<p><緊急時のサイレン> 1982年開港時からの施設で、機能しているとのことであった。</p>
		<p><緊急時のVHF無線通信機> 1982年開港時からの施設で、機能しているとのことであった。</p>

(8) 滑走路・誘導路・エプロン・ハンガー

		<p>< 32 側滑走路末端部 ></p> <p>滑走路末端部のコンクリート舗装とアスファルト舗装の接続部でアスファルト舗装が隆起していた。</p>
		<p>< 32 側滑走路末端部 ></p> <p>アスファルトの隆起幅は約 10 m。</p> <p>また一部改修箇所を除き、これらの舗装は 1982 年開港時から供用されているため、随所にクラックが発生していた。</p>
		<p>< 14 側滑走路末端部 ></p> <p>32 側と同様。</p> <p>これら舗装の改修は 2004 年 8 月にマラウイ政府と BADEA との間で有償援助契約 (640 万 US ドル) が結ばれているが、マラウイ政府調達資金 (約 800 万 US ドル) の準備中で現在まで実施されていなかった。</p>
		<p>< 14 側滑走路末端部 ></p> <p>32 側と同様。</p>

		<p><誘導路舗装> クラックはあるものの、大きな問題箇所は見受けられなかった。</p>
		<p><エプロン舗装> エプロン内誘導路上のコンクリート舗装とアスファルト舗装の接続部で、滑走路同様にアスファルト舗装が隆起していた。 1982年開港時から供用されているため、随所にクラックが発生していた。</p>
		<p><エプロン舗装> 同上、アスファルトの隆起状況また、FOD（異物混入によるエンジン損傷）の可能性がある、アスファルト舗装の飛散物が多く見受けられた。</p>
		<p><マラウイ航空等の格納庫> マラウイ航空が所有しているB737やATRが格納されていた。</p>

(9) 航空灯火

		<p><滑走路灯></p> <p>滑走路には滑走路灯のほか、滑走路末端標識灯、進入灯、進入角指示灯が配備されていた。</p>
		<p><滑走路灯></p> <p>一部バルブが壊れているが、スペアがないため修理できず、点灯していなかった。</p>
		<p><滑走路末端標識灯></p> <p>埋め込み式の末端標識灯は機能していたが、バルブのスペアはないとのことであった。</p>
		<p><誘導路灯></p> <p>平行誘導路側のエプロンに設置された誘導路灯は軒並み不陸が生じて、バルブが壊れているものが見受けられた。</p>

(10) PAPI (進入角指示灯)

		<p><PAPI 3機全景></p> <p>航空機の有視界着陸に欠かせない PAPI は、1995 年に日本の援助で更新されているが、14 側の滑走路端しか機能しておらず、修理可能であるがスペアパーツがないとのことであった。</p>
		<p><PAPI 前景></p>
		<p><PAPI 背景></p>

(11) ILS (計器着陸装置)

		<p><ローカライザーアンテナ></p> <p>航空機に滑走路の中心線位置を電波で指示するためのアンテナ。</p>
--	---	---



		<p><ローカライザーアンテナとモニターアンテナ></p> <p>ローカライザーアンテナの前面にあるモニターでローカライザーアンテナよりの電波の精度を確認していた。</p>
		<p><アンテナネットワークボックス></p> <p>防水のゴムが劣化しており、乾燥状態を保てなくなっているとのことであった。</p>
		<p><ローカライザー局舎></p> <p>ローカライザーアンテナ用のバッテリーとトランスミッターが収納されていた。</p>
		<p><スタンバイ電源></p> <p>機能しているが、古く蓄電効率が低いとのことであった。</p>

		<p><ILS 用の電源装置とトランスミッター></p> <p>ILS ローカライザー用の電源装置とトランスミッター。主機材は機能しているが、予備機材は機能していないとのことであった。</p>
		<p><カウンターポイズ></p> <p>滑走路への進入面を電波にて形成するアンテナ装置のモニター用反射板で機能していた。</p>
		<p><グライドスロープアンテナと局舎></p> <p>滑走路への進入面を電波にて形成するアンテナ装置及び局舎で機能していた。</p>

(12) 航空保安施設



		<p><VOR></p> <p>VOR は航空機に対して空港の方位信号を提供する施設であり、アンプ部分のスペアパーツがなく、又調達が不可能であるため、機能していないとのことであった。</p>
		<p><DME></p> <p>DME の地上装置は、距離測定用のパルスコード信号を航空機に向かって送り返す機材であり、アンテナとトランスミッターを結ぶケーブルがなく、又調達ができなため、機能していないとのことであった。</p>
		<p><HF/VHF 無線アンテナ></p> <p>地対空、地対地通信用の無線施設のアンテナ。 アンテナ施設は問題ないとのことであった。</p>
		<p><ASR/SSR アンテナ></p> <p>ASR 及び SSR のアンテナ。</p>

(13) 排水施設

		<p><舗装横断排水施設></p> <p>Malawi の航空路誌 (AIP) に基づく舗装強度は大型航空機が通行可能な強度であるため、このスリット型の排水施設も同様な強度を有していると考えられる。</p>
		<p><空港内排水施設></p> <p>聞き取りに基づく排水施設は十分な流下能力を有しており、特に現段階における排水施設の改修は必要ないとのことであった。</p>

(14) 場周柵及び場周道路

		<p><制限区域立ち入りゲート></p> <p>空港警察が立哨していた。</p>
		<p><場周柵と場周道路></p> <p>場周道路は未舗装で、部分的には場周柵と離れている箇所も見受けられるため、ICAOにおける保安要件に基づく改修が必要な状態であった。</p>

		<p><場周柵></p> <p>場周柵は堅固であり、問題はないように見受けられた。</p>
		<p><場周柵の管理ゲート></p> <p>ILS のローライザー近傍に位置する場周柵の管理ゲートは堅固であり、問題はないように見受けられた。</p>

(15) 航空燃料

		<p><航空機燃料用ローリー></p> <p>航空機燃料は、Jet-A1 で英国石油 (BP) が供給している。既設エプロンに地下式給油孔 (ハイドラントピット) はなく、各航空機には給油車を介して給油されていた。</p>
--	---	---

(16) 駐車場

		<p>< 駐車場 全景 ></p> <p>150 以上駐車可能な駐車場があり、一般用と VIP 用に分かれている。また駐車場は短期駐車用と長期駐車用で分かれている。ADL が管理運営を行っており、入庫時に MK50 で一晩駐車するごとに MK150 であった。</p>
		<p>< 駐車場 前景 ></p> <p>VIP 用駐車場 (右側)</p>
		<p>< 駐車場 前景 ></p> <p>一般用駐車場 (中央)</p>
		<p>< 駐車場 前景 ></p> <p>一般用駐車場 (左側)</p>

(17) 旅客ターミナル (到着)

		<p><旅客ターミナル 全景></p>
		<p><上陸> 搭乗橋がないため、到着はステップ車でエプロンへ。</p>
		<p><移動> LIHACO が運営するリムジンバスで旅客ターミナルへ移動した。</p>
		<p><到着ターミナル> 到着ターミナルでは、入国審査を受ける。一般用（2カ所）と政府関係者・外交官用（1カ所）があった。 奥に見えるのは検疫（正面、2カ所）と税関検査（左奥、4カ所）であった。また両替所もあった。</p>

		<p><預け入れ荷物受取り> ベルトコンベアで運ばれて来る預け入れ荷物を取って、税関、検疫へと向かった。</p>
		<p><到着ロビー出口> 預け入れ荷物を受け取り、税関、検疫検査を受けて到着ロビーへ進んだ。 また、この通路の左側はインターネットが使えるスペース（有料）となっていた。</p>
		<p><到着ロビー> 到着ロビーに入ると右脇に両替所があった。</p>
		<p><到着ロビー> 到着ロビーに入ると正面にレンタカー会社のスタンドが位置していた。</p>

		<p><到着ロビー></p> <p>その左奥には、観光局（右手）とツアー会社（Soche Tour and Travel Ltd、左手）のスタンドがあったが、週末は閉まっていた。</p>
		<p><到着ロビー></p> <p>到着ロビー出口から右のほうへ出発ロビーにほど近いほうに移動すると、もう1社の旅行会社（Wilderness Safari）のスタンドがあった。こちらは祝日でも到着客の受入れがあるため、店舗を空けていた。</p>
		<p><到着ロビー></p> <p>上記旅行会社の並びに、レンタカー会社のスタンドが続き、</p>
		<p><到着ロビー></p> <p>さらにその並びに、地上支援業務を担当している LIHACO のスタンドが続いていた。</p>



(18) 旅客ターミナル (出発)

		<p><出発ロビー></p> <p>出発ロビーに到着すると、入り口で所持品検査を受ける。</p> <p>これは、搭乗口用のハンディタイプの金属探知機がないため、空港に入る時点でセキュリティチェックを実施していた。</p>
		<p><ハンディタイプの金属探知機></p> <p>ハンディタイプの金属探知機はこの2種類で合計5台配備されていた。</p>
		<p><到着ロビー側 遠景></p> <p>出発ロビーと到着ロビーは同じく1階にあり、ターミナルビルの正面に向かって右手が到着ロビーとなっていた。</p>
		<p><出発ロビー側 遠景></p> <p>また、左手が出発ロビーとなっており、中央にお土産店が2店舗、一番奥にキヨスクが2店舗営業していた。</p>

		<p><チェックインカウンター></p> <p>5カ所のチェックインカウンターの背部には預け入れ荷物を荷物ヤードへ運ぶベルトコンベアが設置されていた (Baggage Handling System)。</p>
		<p><荷物ヤード></p> <p>荷物ヤードでは、チェックインカウンターより運ばれてきた預け入れ荷物をX線検査機で検査したあと、航空機へと積み込むカートへ収納されていた。</p>
		<p><空港使用料支払い所></p> <p>到着ロビー出口脇の銀行 (右手) の並びにある空港使用料支払い所にて空港使用料 30US ドルを支払うシステムとなっていた。</p>
		<p><出国手続き></p> <p>出国手続きは2階の各カウンターで、セキュリティチェック、出国税支払い確認、税関申告、出国審査の順で行う流れとなっていた。</p>



		<p><搭乗待合室 3階> 出国手続きを終えて、3階の搭乗待合室へ進むと、Duty Free ショップが4店舗あった。</p>
		<p><Duty Free ショップ> Nali (チリソース) やジンといった Malawi の特産品を中心とした店舗。</p>
		<p><Duty Free ショップ> 免税品とマラウイの特産品を扱っている店舗。 これらのショップは ADL と契約した個人業者が経営をしていた。</p>
		<p><Duty Free ショップ> 2007年3月頃にオープンした新しい店舗、3階の搭乗待合室から1階の搭乗口までの旅客動線から外れているためか、現地風の建屋で旅客の関心が得られるような店舗となっていた。</p>

		<p><VIP ラウンジ> エアラインのVIP ラウンジが3階の搭乗待合室の一角に併設されていた。</p>
		<p><搭乗口への通路> 3階の搭乗待合室から1階の搭乗口へは斜路で下るルートが設置されていた。</p>
		<p><手荷物検査> 1階搭乗口の手前に手荷物検査場がある。2台ある古いX線検査機のうち、1台が故障しており、残る1台も検査モニターが白黒なため、ICAOの推奨規準を満足していない（原則カラーモニター）。ゲート式金属探知機は機能していた。</p>
		<p><搭乗口 1階> 手荷物検査を終えた先の1階搭乗口には待合シートがあるが、お土産等の店舗はなかった。再度店舗のある3階へ戻するためには斜路を上がり、手荷物検査を再度受けなくてはならなかった。</p>



		<p><搭乗口 1階> 写真の左手が搭乗口で正面の奥にドリンクのカウンターがあった。</p>
		<p><ドリンクカウンター> 搭乗口の一番奥に位置するドリンクカウンター。</p>



(19) 旅客ターミナル (食堂)

		<p><送迎デッキ> 到着ロビー出口脇の階段を上がると送迎デッキ (有料:MK5) がある。送迎デッキにはバーカウンターがあった。</p>
		<p><送迎デッキ> 送迎デッキでは出発機を見送る多くの見送り客がいた。</p>

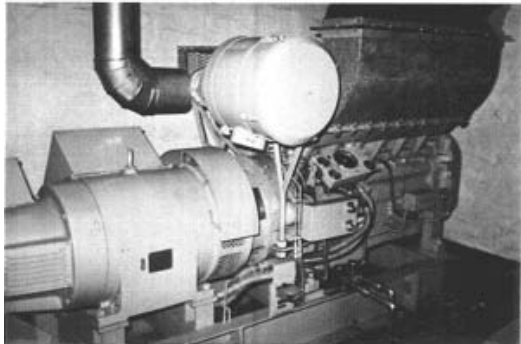
		<p><送迎デッキ> 送迎デッキに併設されている食堂。洋食のほかに、ローカルフード(Nshima: メイズでつくった主食、Chambo: Malawi 湖産の魚)も注文できた。</p>
		<p><送迎デッキ> 食堂は屋内のほかに、送迎デッキにもテーブルがあった。</p>

(20) VIP ラウンジ

		<p><VIP ラウンジ 前景> 政府要人用の VIP ラウンジ。</p>
		<p><VIP ラウンジ エアサイド> 政府要人用の VIP ラウンジのエアサイド。</p>

		<p><VIP ラウンジ> 政府要人用の VIP ラウンジ</p>
		<p><VIP ラウンジ ランドサイド> 政府要人用の VIP ラウンジのランドサイド。大きな集会場が併設されていた。</p>

(21) 非常用電源

		<p><緊急用発電機> 停電時に空港基本施設及びターミナルに1次的に電力供給できる。タンク容量は20時間以上連続運転可能であるとのことであった。 また電気は ESCOM (Malawi 電力公社) から供給されているが、ケーブルの状態が悪く、しばしば停電を起こすとのことであった。</p>
--	---	--

現地踏査記録

日時 : 2007年2月21日 10:30~12:00
訪問機関 : School of Civil Aviation (SoCA)
面談者 : Mr. Erasmus Chipihika (Principal of SoCA)
: Mr. Malivasi (Principal Air Traffic Services Lectures, SoCA)
: Mr. Bongwe (DoCA)
調査団 : 田中 (一)

概要 :

SoCAにおける既存施設と問題点についてヒアリングを実施した。

(Mr. Erasmus Chipihika)

- ・ 既存の航空管制の訓練施設は 25 年以上使用して老朽化しており、又現在の管制システムと大きく異なるため、新たな機器の導入が必要である。
- ・ 建物も空港建設当時に建設事務所として使われていた施設を改装して校舎としており、老朽化しているうえに各教室が小さく、大人数を対象とした課程が設定できないため、建て替えが必要である。
- ・ このほかにも、各教材や事務機器等についても新たに投資する予算がなく、効率化を図るうえでも新規導入が必要である。

(田中一団員)

- ・ ご理解をいただきありがとうございます。要請をあげたい事項につきましては、採択の可否等につきましてお答えすることはできませんが、ご説明をいただきました資料は頂戴します。

航空保安学校

		<p><航空保安学校 校舎></p> <p>1979年のKamuzuの空港建設工事の監理事務所を改装して使用しているため、老朽化が進んでいるうえに講義を行うには各教室が狭く、使いづらいとのことであった。</p>
		<p><管制シミュレーション室></p> <p>1996年にフランス援助により導入された管制用シミュレーションが配備されているが、現在故障しており、機能していなかった。</p>
		<p><管制用擬似コンソール></p> <p>1985年にイスラエルの援助で導入された管制用擬似コンソールを用いたレクチャー風景。</p>
		<p><国際航空固定通信網 機材></p> <p>開校当初より使用している国際航空固定通信網(AFTN)作業訓練機材。</p>