

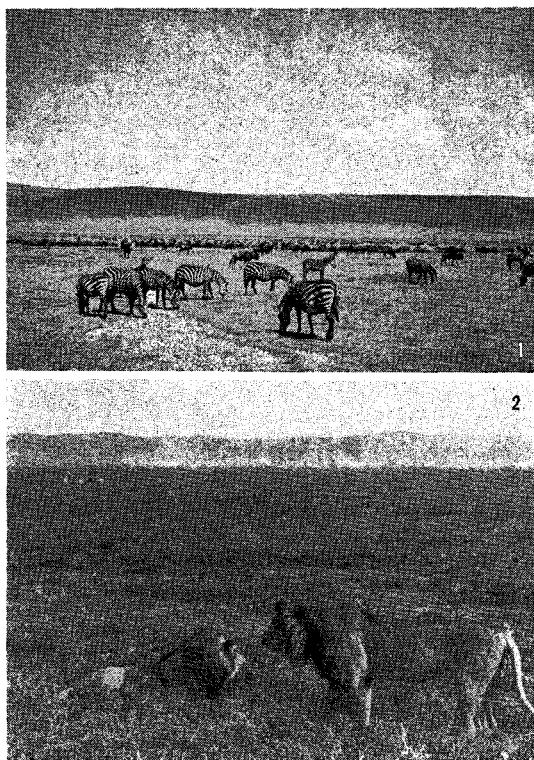
タンザムハイウェイとタンザム鉄道—タンザニア・その独立の尊厳と援助競争

土木技術者の海外案内 / その15

平野 実 (日本道路公団東京支社設計課、現在、タンザニア国道路空港局で Executive Engineer としてタンザムハイウェイを担当)

まえがき

赤褐色の大地が地平線のかなたに続く中を、二条の人工曲線が平行してうねりながら走っていく。ここはマクンパーコと呼ばれる高度 1000 m を越える西南高原の田舎町である。町並みといえば、数十軒の泥壁の家々が、町を貫通して走るタンザムハイウェイの両側にひっそりと並んでいるだけであり、一見、西部劇のゴーストタウンを連想させる緑の乏しい光景である。首都ダルエスサラームを発して、ハイウェイは真西に進み徐々に西南に向う。鉄道は起点を同じくしながら、人目を避けるように人工希薄な南部を走り、両者は 650 km の後ここマクンパーコで初めて出会う (図-1 参照)。静かなこの町で雄大な二つのプロジェクトが、突然視界に入るのはきわめて唐突の感じがする。国造りを急ぐタンザニアのこれまでの成果の象徴的存在である。その出会いは劇的でさえある。この二大プロジェクトが実施に移されるまでの経緯、工事中に起きた数々のトラブルが思い起こされる。難産の末、まもなく完成しようとするこの二つのプロジェクトの出会う情景が、どれほど待たれていたものか。双方が、単にタンザニア—ザンビア間を結ぶ動脈としてのみならず、両国の国内産業の開発のにない手として大きな期待を寄せられている。観光開発ルートとしても、ハイウェイは首都から 2 時間半で、小さいながら動物の数の多いミクミ国立公園へ運んでくれる。公園を貫通するハイウェイから、車に乗ったままで象、キリン、シマウマ、野牛、ときにはライオンをさえ見ることができる。一方、鉄道は、いままで手もつけられず保護区とされてきたセル—動物保護区の北端をまる 1 日走って、雄大なパノラマを展開させる。筆者は OTCA (海外技術協力事業団) から道路技術専門家として、1972 年 2 月にダルエスサラームに派遣・着任した。以来、当国道路空港局の中で、タンザムハイウェイ総括担当として 960 km の建設に携わってきた。本文は、わずか 2 年間の短い経験で、米中両大国を中心に展開される援助競争の中に飛び込み観察した数々の出来事を通じ、開発途上国の持つ苦悩と、先進援助国の思惑の相剋の一面を紹介し、あわせてタンザニアの国内事情をも紹介しようとするも

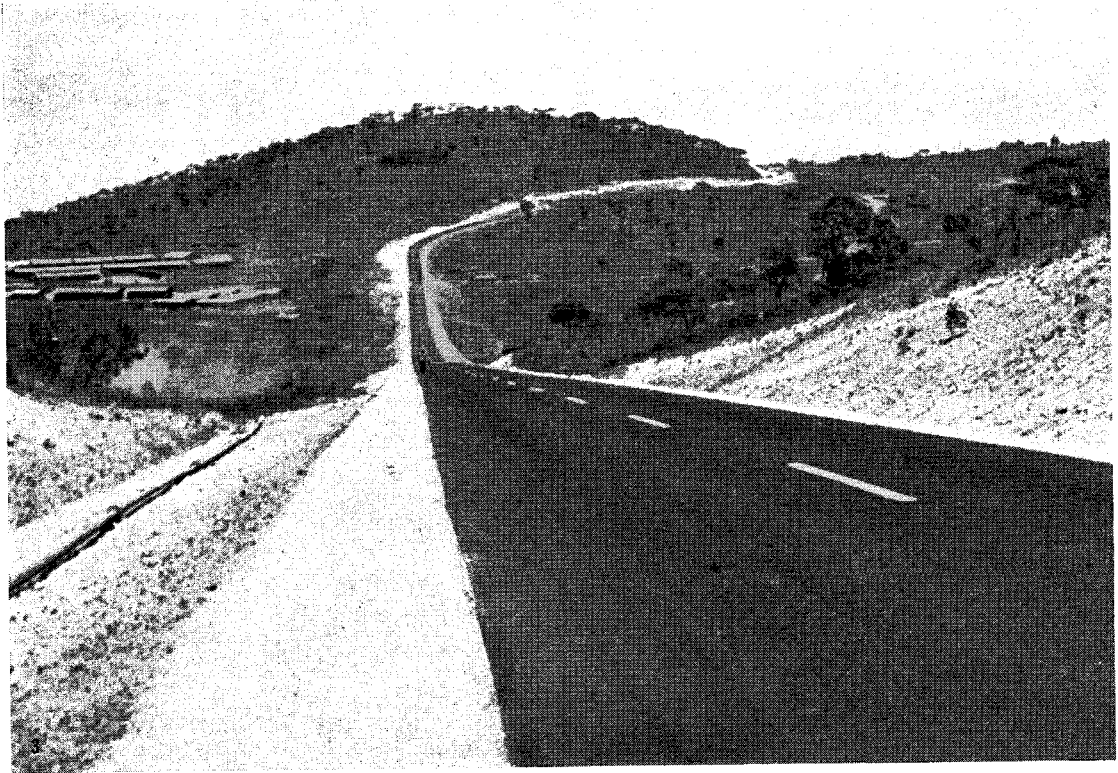


のである。

タンザニア

アフリカは広い。メルカトール図法に見馴れているわれわれの目はアフリカの面積を知らない。それは、ユーラシア大陸に匹敵するという。40 を越える独立国の中で、タンザニアは中くらいの面積 (92.6 万 km²) を持つが、これは日本の 2 倍半に及ぶ。しかし、人口は東京都よりやや多い 1400 万人にすぎない。典型的なサバンナ気候の中でも、比較的雨量に恵まれた部分の大自然は緑豊かな高原と湖沼となり、南岸に沿う無人の大平原は疎林ながら美しい森林を形成している。約 1500 mm から 2000 mm の降雨がある。一方、中央部から北部にかけては、特殊な部分を除いて降雨に乏しく、人も寄せつけないような半砂漠を展開させる。

気温は全体に温暖といってよい。陽ざしは強いが、体



4

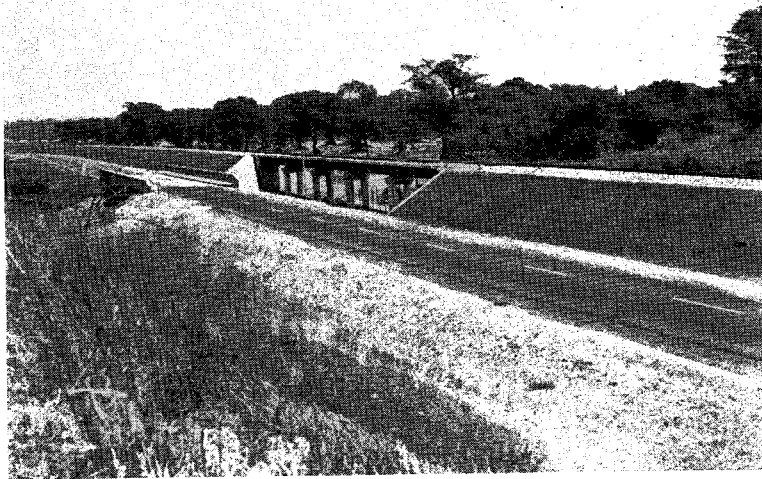


写真-1, 2 (前ページ) ・ゴロンゴロ動物自然保護区の中で人間を恐れずにのびのびと生活するライオン、シマウマ、ワイルドビーストの群。クレーターの中が自然動物公園風になっており、人間は車でその中を自由に見学できる (写真・高速道路調査会海外事業部会提供)。

写真-3・中国人宿舎とハイウェイ。

写真-4・グレートラーハ川橋梁。

表-1 タンザニアの国勢

区分 年度 (西暦)	国民所得 (1人あたり, ドル)	小学4年 人数 (人)	政府支払 (百万シ リング)	外国援助 (国家予算 に占める比 率, %)	人 事
1961	64	1000	614	13	5000人の中 4500人が外 国人
1973	98	7000	4273	28	10000人の中 5000人が外 国人

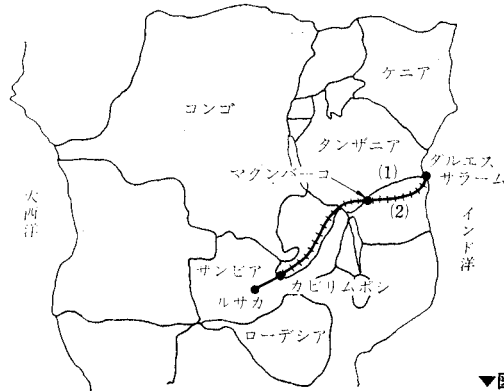
注: そのほか ① 1961~1973年の総開発投資42億シリングのうち、外国援助総額14億2500万で、約35%にあたる。② 1980年の政府スタッフは2万人で、1万8000人程度をタンザニア人で埋める見通し。③ 1971年の中国援助は開発費の70%を占めた。今後は1国のシェアを25%以下にする。④ 現在は借款額の1/4が返済用に戻されている。

感温度はきびしいものではない。地形は、このタンザニアにおいて複雑に錯綜する。標高1000m以上の高原が西半分を占め、大きな断層となって発達するグレート・リフト・バリーによってはっきり平野から区別される。タンザニアは1961年の独立以来、社会主義を標榜して近代化を進めてきた。1968年に明らかにされたアリュージャ宣言は、国家の尊厳にかかわる“自立体制”を1980年を達成目標年度として設定した。事実は表-1に見られるとおり、いまだ国家財政の中に海外援助が、

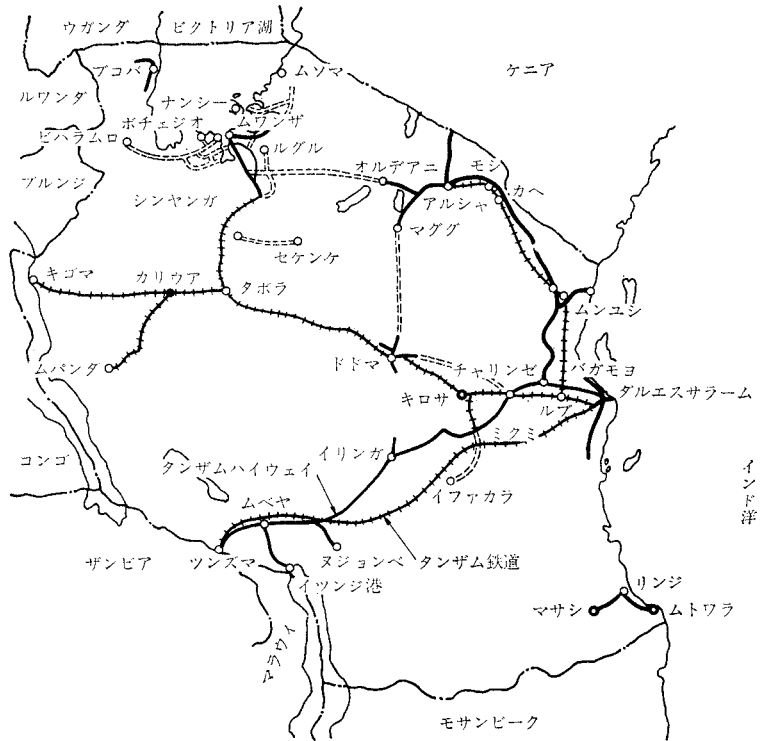
また政府、企業の中に外国人が、高い比率で必要とされる現状である。この事態はあまり急速に改善されないであろうという。年々プロジェクト単価は上昇の一途をたどり、国家予算規模はふくらんでいく。それにつれて、政府機構その他に必要とされるスタッフ数が急増している。ナショナルイゼーションははかどらない。高等教育機関の供給力に限界があり、真に必要とされる中堅スタッフの雇用が困難なのである。土木関係を例にとれば、1年度の学卒は20名程度にすぎず、この少数の卒業生が水力、道路、鉄道、空港、港湾等各方面に分散される。当然技術密度は薄い。従来から、タンザニア、ケニア、ウガンダは三国共同体を編成し、政治、通商、文化等あらゆる分野で協調につとめてきた。しかし、各国が多少の差はあれ、個人指導体制下にあり、しかもそれぞれが異なった方針を打ち出しているのであるから、共同体の統制は乱れ、いまでは共同体の存続さえもが、危くなった観がある。教育もしかりで、従来三国の中央大学がそれぞれの専門学部を分担して、国内の学生を同時に教育してきた。ケニアはナイロビ大学で工学部を、ウガンダのマケレレでは、官僚の卵を生む法学教育が行われてきた。しかし、最近では教育方面への外国からの援助が得易くなった背景も手伝って、各国の大学が総合大学化して自国で教育を行おうとする傾向が強くなった。そして、当ダルエスサラーム大学にも工学部が設置された。

道路空港局

ここは道路および空港を建設・管理する中枢である。17に及ぶ各地方に公共事業を担当する地方局があり、



◀図-1・道路、鉄道路線図
((1)はタンザムハイウェイ,(2)はタンザム鉄道)。



▼図-2・現在の道路、鉄道図。

それぞれが中央局の分局と考えてよい。技術分野の人手不足はとくにひどい。1973年11月の大蔵大臣演説でも、自力調達のもっと難しいのは技術者で、1980年の目標は達成難とされている。一例として、筆者の配属されている道路空港局では、タンザニア人では局長と局長補佐の2名が学位を持つ多少の経験を持ったエンジニアであるが、その他には新卒エンジニア数名がおるのみで、その他の現地人スタッフはすべて製図工その他という実



表-2 鉄道の橋梁，トンネル数

ゲージ (ft)	駅 数 (箇所)	橋 梁 (箇所)	橋梁延長 (m)	トンネル (箇所)	トンネル延長 (m)
3.5	147	300	14 250	21	8 911

注：最大橋長 427m である。一方道路は、橋梁総数 87 か所、総延長 1500 m で、トンネルはない。道路橋の最長は 120 m で、鋼連続部分合成桁である。

写真-5・一般交通を通しながらすすめられているハイウェイ工事。

写真-6・鉄道とハイウェイの交差点。

体である。われわれ外国人勢は、カナダ、ノルウェー、インド、アメリカ合衆国、日本、ときには東欧などから派遣された 10 名程度で、主要な業務を行っている。植民地時代にイギリス人が埋めていたポストを、いまは技術援助関係者が占めているだけで、極端にいえば、現地人側での大きな変化はなかったとさえいえよう。タンザニアには国営の設計コンサルタントが微弱ながら 1972 年初頭から設けられており、中央局の担当する業務は技術事務的色彩が濃い。援助によるプロジェクトは、援助国側の指定したコンサルタントを使用するケースが多く数少ない自国プロジェクトは、国営コンサルタントに回してしまうからである。このシステムでは、有望な若いエンジニアがあまりに早く行政面に走ってしまい、本来の技術・行政両刀使いの技術者は育ちにくい。

鉄道と道路

現在の概略の鉄道、道路網を図-2 に示す。第一次 5 年計画 (1964~1969 年) においては、主要都市間を結ぶ幹線道路に力点が置かれ、続く第二次計画では第一次で残った主要道路に加えて農業生産促進に向けてフィーダーロードが重要視され、現在進行中である。来年度

から始まる第三次計画の具体的構想はまだ明らかにされていないが、第二次計画の残存分がかなりあり、持ち越されよう。基本的には直接生産に結びつく投資へ移行する可能性が強い。鉄道は独立後タンザニア自体の意志で建設されたものは一つもない。管理は三国共同体の鉄道公社にゆだねられている。

タンザム鉄道とタンザムハイウェイ

1965 年、ローデシアがイギリスから一方的独立を宣言して白人少数支配を堅持しようとしたとき、ザンビアの民族主義大統領カウダは、世界第三位を占める銅の輸出路をローデシアに求めない方針を固め、海港への出口を探してきた。図-3 に示すように出口は 4 か所に限られていたが、ローデシア、モザンビーク経路は使用不可となった。残るルートのうち、西へ鉄道で出すロビト港への道はコンゴ自体の銅輸出に大部分占められ、将来の増産を期待するザンビアはあまり期待できないと判断した。また一方、北進するルートは、一つはタンガニーカ湖を渡ってタンザニア中央鉄道によりダルエスサラームに出るルートと、もう一つは途中カサイ河を船で下ってから鉄道によりキンシャサに出すルートとがある。双方とも、水路への積み替えの複雑なことと距離の長いことにより、あまり好ましいものではない。結局、鉄道あるいは道路によって、直接ダルエスサラームに出口を求めるのが得策という結論になり、カウダがタンザニアの民族主義大統領ニエレレにアプローチした。鉄道は新設工事であるが道路は粗末ながらも未舗装道があった。鉄道建設はダルエスサラームから、ザンビアの工業都市カピリムポシまで 1 850 km に及び、初めからコストの割にベネフィットが小さいとされ、各国、国際機関に話を持ち込んでも、色良い返事が得られなかった。1965 年

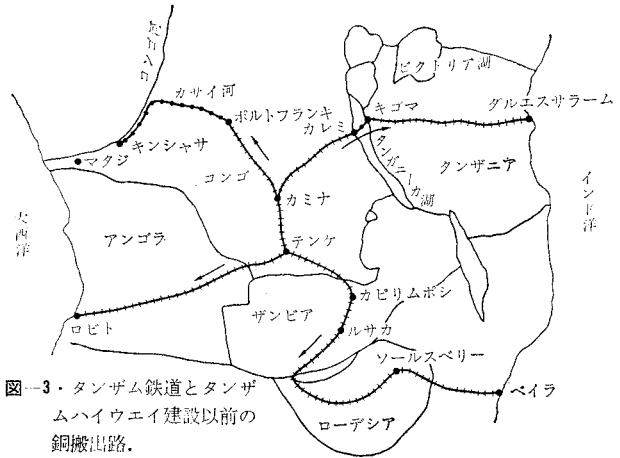
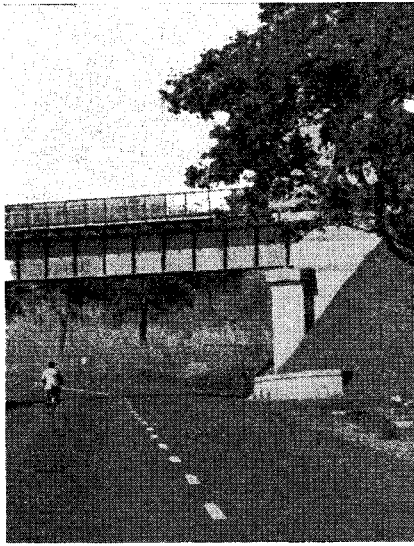


図-3・タンザム鉄道とタンザムハイウェイ建設以前の銅搬出路。

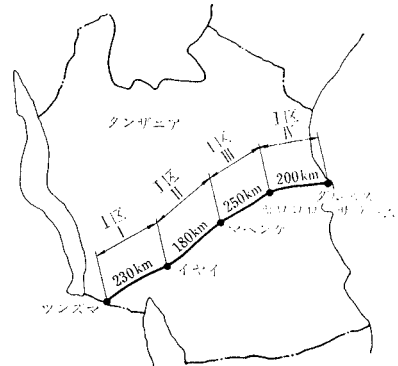
当時、米英両国に援助を打診中であつたが、突然中国から引受け OK の快報が届いて、この件は落ち着いた。一方それ以来、米英両国との関係を損ったといわれる。ところが、鉄道建設は、資金はもとより時間がかかりすぎ火急の要に間に合わず、また鉄道だけでは国内開発に十分の機能を発揮できないとして、道路整備計画が合衆国、世銀グループへ持ち込まれた。もともと、合衆国、世銀は道路の方が有利であるという立場にあつた。かくしてかつてイギリスが、アフリカを広く支配した時代にセシルロードが夢見て果せなかつたカイローケープ間の鉄道の一部ともいべきタンザム鉄道が中国の援助で着工されることとなった。一方、セシルロードの昔から、グレートノースロードと呼ばれてナイロビからローデシア、南アフリカを織いだ未改良道路がタンザムハイウェイとして甦えることになった。当初の見積りでは、鉄道は1980年前後、道路は1971年完成の見込みであつた。したがって、鉄道完成までの数年は、道路輸送によってザンビアへの輸送を確保しようと考えられた。ところで、この鉄道に対して各国、国際機関は次のように冷淡に評価した。世銀はこう述べた。「90%のタンザニア人は、まだ土地にへばりついて生活している。鉄道は何の利益ももたらさない。このことは、広い意味でザンビアにもあてはまる」。また、国連レポートは、「この高価なプロジェクトは、高価な誤ちとなつてむしろ国の発展を遅らせる可能性がある」と指摘した。このとき、カウンダとニエレレは、「われわれの欲することは鉄道が建設されることである。二度と南方ルートをとる必要のないように、この鉄道を建設すべきと決意した。どこの国からであろうと、申し出さえあれば援助を受ける」と述べたのであつた。

借款条件

新設の鉄道への中国からの総額は、約4億ドルといわれている。それに比べると道路は、ザンビア側はすでに完成していたので削除して、タンザニア側だけで960kmに対して、総工費8000万ドルが部分的に、合衆国、世銀グループ（世銀、IDA、スウェーデン政府）によりまかなわれた。中国の条件は、きわめてソフトである。15年据置き、30年無利子という。一方、道路へのローンは、大別して合衆国ローンと世銀グループローンとの2つから成り、それぞれが図-4に示すように使われている。利率は、前者が最初の10年間2%、以後は残分に年率3%となっており、後者は、残存元金に対して0.75%のサービス料を毎年支払うとともに、10年据置後10年間が0.5%の年率、続く20年間は1.5%の利率返済を条件としている。ハイウェイは一般に解釈されているほどには、合衆国色が強調されているものではなく、鉄道と道路の建設を米、中のみの競走と見るのは適当でないようだ。中国の借款の詳細は入手難である。潤沢に外貨を使える中国ではないので、4億ドルがどのように捻出されているか、興味のあるところである。公称1万5000人といわれる中国人労働者が、タンザニア人労働者と“ともに”土工、運転手、その他あらゆる分野で作業している。ときには町をブラブラしている労働者の集団がスーパーマーケットに買物にきたりする。われわれ日本人も大方は“チナ”（中国人の意）と声をかけられる。中国品がスーパーに山と積まれる。自転車、カメラをはじめ、あらゆる雑貨、かんづめ、トイレトペーパーに至るまでメイドインチャイナである。借款条件により年間2000~4000万ドルの中国品購入を義務づけられているからで、この購入費は中国政府に支払われるの



写真-7 (前ページ)・ルフジ川船渡場。この地点にわが国の手で橋梁が架けられようとしている (写真・高速道路調査会海外事業部会提供)。

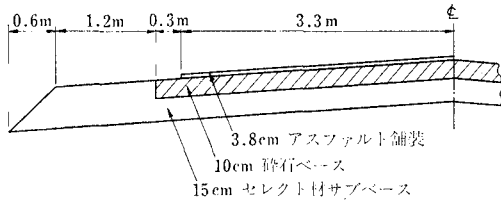


でなく、中国人労務者への賃金としてタンザニア通貨で支払われているのである。非常に安い賃金である。260 シリング (邦貨1万円) 程度という。ともかく、あまり芳しい評判を得ていないながらも、中国品がタンザニア経済を席卷している観がある。ところが、夜間の突貫工事も辞せず信じ難いスピードで工事を進め、しかもきわめて粗末な板屋に寝起きする労務者の姿は、驚異と映っても不思議でない。文化革命の渦中で国内問題に手をやいていた当時でさえ、援助を決定し、乗り込んできた中国のすさまじい行進力である。1969年の着工以来、1973年8月に約1000 kmのタンザニア部分が完成し、国境を越え現在ザンビア側の作業が進行中である。国境越えの式典は華々しかった。ニエレレ、カウダ、ザイルのモブツをはじめとして、各国大使らを含む1万5000人出席の盛大さであった。タンザニアはこの鉄道を“UHURU RAILWAY” (自由鉄道) と呼び、中国は“RAFIKI RAILWAY” (友好鉄道) と名づけた。すでに40人にのぼる中国人技師が犠牲になったという。アフリカ大陸は、数百キロの海岸平野の後広大な台地となる。鉄道は、難関を克服した。表-2に示すように数々の構造物がつくられた。軌道ゲージは3 ft 6 inで、このゲージでザンビアの鉄道網に連結される。もちろん単線であるが、1日1方向17便を走らせ、年間約360万tの輸送が可能という。運営要員としては約8000人が必要とされ、現在まで数百人にのぼる研修生が中国へ送られた。恐らく複雑なメンテナンスなどのため数百人の中国人が完成後も必要とされるだろうと一般に見られている。一方、道路は設計変更が相次いで、予定工期を大幅に遅れてしまった。当初のトレンチセクションによる設計が、工事開始後2年でフルセクションに変更された。トレンチセクションは、ローコスト道路の一つと

して、イギリスの道路研究所が東アフリカでとくに有効として推奨しているものである。どちらかといえば、乾燥地帯に向くものであろう。ケニアの高原部には成功例が多い。しかし、タンザニア西南高原は比較的雨量の多い地方で、土質条件も激しく変わる。第一工区で完成部分7 kmを交通解放したところ、舗装が随所で破壊された。この舗装設計はきわめて薄層だった (図-5参照)。借款交渉を通じて、数年遅れて完成するであろう鉄道を考え、舗装構造を削ってコストダウンを強いられたという。タンザニア側は返済能力に限度もあり、コストの下がるならばと、技術的な検討も不十分に承諾してしまったわけである。このとき、施工管理をするコンサルタントは反対を表明していたというが、「あの時点でわれわれは手を引くべきだった」と現場代理人が私に語ってくれた。そのうえ、地形測量も不十分のままに、航空測量から描いた設計図のまま工事が開始された。海外工事では、決して珍しいことではないかもしれないが、複雑な地形の中の960 kmの長大プロジェクトであれば、調査不十分であることは、否定できない。ともかく、設計は8.2 t軸重、67万5000回の繰返し荷重を対象としている。表層が3.8 cmと極端に薄いため、開粒度の混合が行われたり、骨材分離があったりすると、表層を通してベースに水が浸入する。また、トレンチセクションを採用した結果、路肩部分から雨水がベースに入り、繰返しの交通荷重によってベースが軟弱化したことも考えられる。舗装設計の変更のみならず、線形設計にも変更が相次いで、第一工区の延長230 kmのうち、原設計どおりの線形区間は5%以下なのである。いろいろな理由が重なっているが、一番大きな理由は、設計高さと現場の実際高のくい違いが、ときに数メートルにも達したためである。

左図の説明

工区	援助国・同機関	コンサルタント	コントラクター
I	アメリカ合衆国	ド・リュウ・カサー (アメリカ合衆国)	ネロ・エル・テアー (アメリカ合衆国)
II	世銀グループ	ド・リュウ・カサー (アメリカ合衆国)	スターリング・アスタルデ ホルツマン・ストラバグ (イタリア・西ドイツ JV)
III	世銀グループ	サー・アレクサンダー・ギブ (イギリス)	フェデリーチ (イタリア)
IV	アメリカ合衆国	ド・リュウ・カサー (アメリカ合衆国)	ネロ・エル・テアー (アメリカ合衆国)



▲図-5・舗装断面（当初設計にはサブベースが含まれていなかったが、舗装破壊後にフルセクションのサブベースが採用された）。

◀図-4・タンザムハイウェイの区画割。

軍隊とビジネス

中国人労務者について「あれは労務者ではない。軍隊だ」とある人がいった。国家事業という“錦の御旗”のもとに、軍隊的統率の中で鉄道工事は進む。道路は工事担当者にとっては、ビジネスである。すべては契約の示すままである。鉄道は、中国、ザンビア、タンザニアの三国代表の構成する「TANZANIA ZAMBIA RAILWAY AUTHORITY」なる管理機構を設け、一般政府組織から完全に独立した体制をした。いろいろな特権が与えられている。関税，出入国，港湾施設利用，物資調達，etc. 一度に数百人の労務者が中国から船で着く。交替なのである。ノーチェックのまま上陸し、その場で現場へ散らばっていく。帰国要員は、その船で運び出される。港は混雑している。しかし、中国船が到着したならばバスは完全に確保され、他国船が何週間沖待ちしていたとしても、中国船優先の原則がとおる。道路建設は、すべてが政府の通常業務、監督のもとにある。合衆国政府、世銀は勧告はできてほとんどの部分で強制力はない。タンザニア政府の法律が、特定例外事項を除いて優先する。アメリカ人関係者は、鉄道側の秘密主義をよしとしない。とくに改良された道路により建設ピッチが早まりまた交通量の大きな部分を鉄道建設物資の輸送隊が占め

道路のいたみが激しくなった事実は、痛恨のようである。「われわれは、鉄道のために道路をつくっているのではない」という言葉が聞かれる所以である。

道路に山積するクレーム処理

現在、工区 I～III まででは完成したが、各工区に未処理のまま膨大な額のクレームが残っている。この結末は、タンザニア政府が、かなりの額の支払いをすることになろう。中にはクレーム段階を越え仲裁裁定に発展したのもある。契約上、コンサルタントとコントラクター間で解決できない紛争は仲裁裁定にかけられるのは当然と考えてはいるものの、多くの紛争事項は、コンサルタントとコントラクター間の感情的対立に端を発している。タイドローンによって半ば強制的に選択させられた、あるいは限定された指名リストの範囲で選択させられたコンサルタント、コントラクター間の紛争の処分になぜ被援助国が責任を取られるのか、政府は不満である。一方、援助国側になると、契約はあくまで政府とコントラクター間のものであり、援助国は当初必要と見積られた資金を融通しただけであるという立場をとる。まだ具体的には仲裁裁定は始まっていない。しかし、タンザニア政府側の取り組み方が遅れがちである点を憂慮して、しばしば、援助国（合衆国）から圧力がかけられる。なりゆきによっては、合衆国のタンザニア援助政策にも影響しかねない雲行きである。

完成は 1974 年末

写真-2 に示した GREAT RUAHA RIVER BRIDGE で起きた 1970 年 3 月の米中衝突は、あわや外交問題にエスカレートしかけた。ことは両プロジェクトが相互の関連を細かく調整されないままに進行し、ほぼ同一地点で渡河する設計であったため、先行していた道路側のブルドーザーが、鉄道側の測量杭を危く引き抜きかけたために起った。

アメリカ人 2 人が数十名の中国人に数時間にわたってとり囲まれこぼされたという。道路側で設計変更し事無きを得たが、この 2 人のアメリカ人は、工事半ばで帰国してしまった。この例に見るように、プロジェクト間の連携がまずく、9 か所で交差する鉄道、道路がついに 2 か所は平面交差、他の数か所はでき上った道路舗装をオープン掘削して、コンクリートボックス式に鉄道がアンダーパスしている。やはり、双方にいがみ合いはなかったとはいえない。“ザンビアの指導者は、ザンビアの中

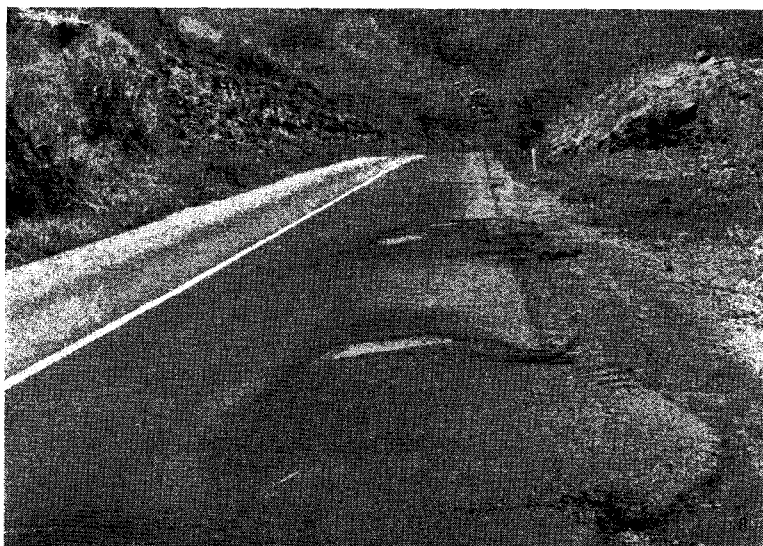


写真-8・舗装の破損状態。

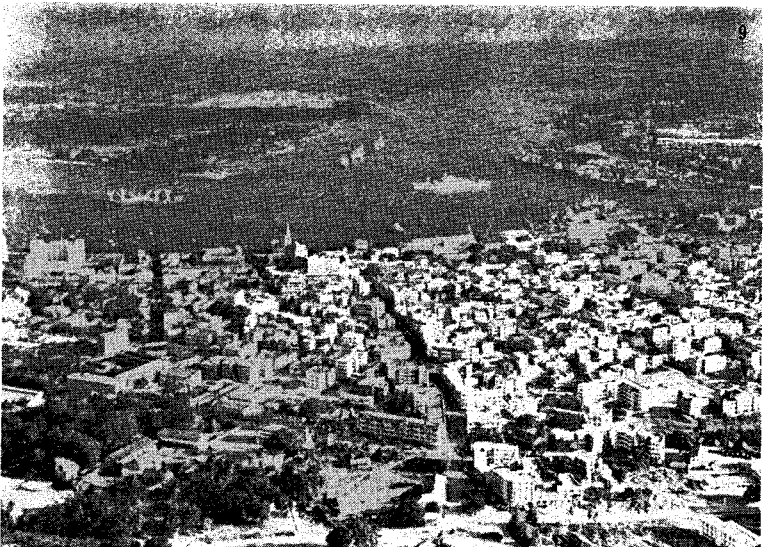


写真 9・首都ダルエスサラームのたつまい(在日タンザニア大使館提供)。

ままでカウングダ、ニエレレの個人プレーで進められてきたこれらのプロジェクトが、両者の退陣後そのまま継続可能かどうか楽観できない。ザンビアはいまでも西へ進むロビト港へのルートで30%近くの銅を搬出しているという。危険分散をはかっているのだ。本年末の鉄道完成にとってもう一つの大きな悩みは、ダルエスサラーム港の荷扱能力が不十分で、すべての容量、能力は数年は港の能力でおさえられる可能性が強いことである。先行投資がはかるに小さく逐次開通しながら経済効果を上げてきた道路は、こういう事態に直面して、かえってその融通性のゆえに、力を発揮するかも知れないのである。

あとがき

国造りに欠かせぬインフラストラクチャーの整備は、相互に平衡のとれた姿で進めなければ、どこ

国に売ろうとしている”という怪情報が、ルサカの町にピラで配られたり、また、タンザニア内でも“タンザニアの象牙は全部中国の抵当に入った”とか“国防軍は中国の完全支配下に入った”などとあらぬ噂が流れたりした。かくして、紆余曲折して進んできたタンザム鉄道とハイウェイは、ほぼ時を同じくして1974年末には完成の予定である。ビジネスのハイウェイ、国家事業のレールウェイともいえる。根本にあるこの性格の違いを見すごして、工期短縮した鉄道は成功で、道路は失敗したと見るのは早計であろう。完成後の運営は、鉄道の方がはるかに難題をかかえている。採算性は無視できるものではない。将来返済開始時の苦労はなみのものではあるまい。1980年度のザンビアの銅産出は、80万tどまりと見られている。ザンビアから出す荷は銅以外にない。片側100万t以上の輸送量が採算限界という。また、い

かにボトルネックが生じて、投資効果を下げる結果を生む。効率のよい発展を期待するためには、精度の高いバランスのよい計画を組み実施に移す必要がある。ローカルの人材では十分な調査・分析作業もかなわず、資金源でも大きな部分を外資に依存する発展途上国には、大変な難題である。そういう窮状の中から、産声を発したタンザムハイウェイとタンザムレールウェイは、将来に問題をかかえながら、今年末の完成を待つばかりである。タンザニアから陸路ザンビアに向うには、この両路しかない。すばらしい眺めが満喫できるが、もし皆さんにその機会が訪れ旅されるときは、タンザニアとザンビアの苦悩の積み重ねが築いた鉄道と道路であることを思い起していただきたい。

●次は「アメリカ合衆国(II)」の予定●