

首都高速道路公団

金光 宏

新潟大学工学部

正員 ○青山 清道

7. はじめに

アフリカ横断道路計画については、既に論文も², ³発表されているので多言を要しないが、図-1に示すように大西洋に面するナイジェリアの首都Lagosから、カメルーン、中央アフリカ、ザイール、ウガンダを通過してインド洋に面するケニアの港町Mombasaまで、全長6500 ~ 7000 kmに及ぶものである。

この国際道路網の構想はこれまで点としてしめられていたが、東西アフリカを線で結び、国内および国際間の通商拡大、経済発展、観光誘致を積極的に押し進めようとするものである。

幸いにも、筆者は、政府の中近東・アフリカ計画に基づく海外技術協力援助派遣専門家として、ナイジェリア連邦共和国、国立ヤバ工科大学土木工学科の客員講師として同国に滞在中、アフリカ横断道路のナイジェリア側予定路線となつてゐる南回リルートと北回リルートをそれぞれが、道路橋および土木工学の立場から数回にわたって踏査する機会にめぐまれた。

限られた紙面に総括的に論じることは困難であるが、両路線について気づいた点を、この報告する。

ナイジェリア政府も同国の経済発展阻害要因の一つが輸送路の不備にあり、とりわけ鉄道、海運、航空の様なマネージメントの悪化に直接影響を受けることの少ない道路の整備が優先的であると考え、アフリカ横断道路については意欲的である。

ナイジェリアの道路現況を端的に示せば写真-1、写真-2、のような新旧の対比となる。

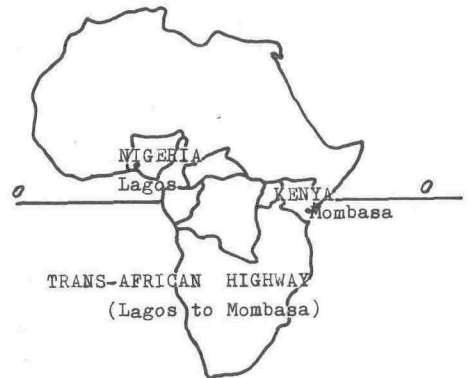


図-1 アフリカ横断道路



写真-1 交通緩和のため首都 Lagos に建設中の高速道路



写真-2 早急な道路補修が望まれる地方道

2. ナイジェリア側予定路線

アフリカ横断道路に関するナイジェリアの予定路線は 図-2 の様な Lagos — Benin-City — Enugu を通過する南回りルートと Lagos — Ibadan — Ilorin — Kaduna — Kano — Maiduguri の各都市を通過する北回りルートの二つが検討されている。

Southern Route の場合、全延長 6310 km の 13.3% にあたる 842 km, Northern Route の場合、全延長 7,059 km の 26.2% にあたる 1,847 km がナイジェリアの路線となる。

これは新たな道路を造るのではなく、現在ナイジェリアにある国道 (Trunk A Road) を利用し全区間完全舗装の二車線道路に改良するものである。

筆者が最新の道路現況を把握するために踏査した範囲では両路線とも技術的に特に困難な問題はない様である。

表-1 ナイジェリアの州名、州都、面積、人口。

States (州)	Capital (州都)	Area (面積)	Population (人口)
Lagos (ラゴス州)	Lagos (ラゴス)	3,577km ²	1,443,000
Western (西部州)	Ibadan (イバダン)	75,369km ²	9,488,000
Mid-Western (中西部州)	Benin City (ベニンシティ)	38,648km ²	2,536,000
East Central (東中部州)	Enugu (エヌグ)	29,909km ²	7,469,000
Rivers (リバーズ州)	Port Harcourt (ポートハーコート)	17,091km ²	1,545,000
South Eastern (南東部州)	Calabar (カラバル)	28,363km ²	3,381,000
Kwara (クワラ州)	Ilorin (イロリン)	74,261km ²	2,399,000
North Western (北西部州)	Sokoto (ソコト)	168,721km ²	5,734,000
North Central (北中部州)	Kaduna (カドゥナ)	70,210km ²	3,878,000
North Eastern (北東部州)	Maiduguri (マイドグリ)	272,015km ²	7,793,000
Benue-Plateau (ベヌエプラトゥ州)	Jos (ジョス)	101,539km ²	4,230,000
Kano (カノー州)	Kano (カノー)	43,072km ²	5,775,000
合 計 Federal Republic of Nigeria (ナイジェリア連邦共和国) 連邦首都 Lagos (ラゴス)		922,775km ²	55,671,000人

2-1 南回りルート

首都 Lagos と東部の Enugu を連結するもので、内戦時まではナイジェリア国内で最も整備された幹線道路であった。しかし、2年半にわたる内戦により、この区間は重装備の戦車や軍事トラックの往來が激しかったため、舗装はいたるところで破壊され、場所によっては跡もたもなく消滅した。

道路橋もことごとく破壊され (写真-3) 現在は工兵隊の造った仮橋が残っている。

南部の土質は大半の区間がラテライトであり、乾季 (11月～3月) には土道のままでも走行性のよい道路になっている。ただ雨季 (4月～10月) には、年 2,000 mm を越える集中的な豪雨のため、ジープでさえも通行不可能 (写真-4) とな

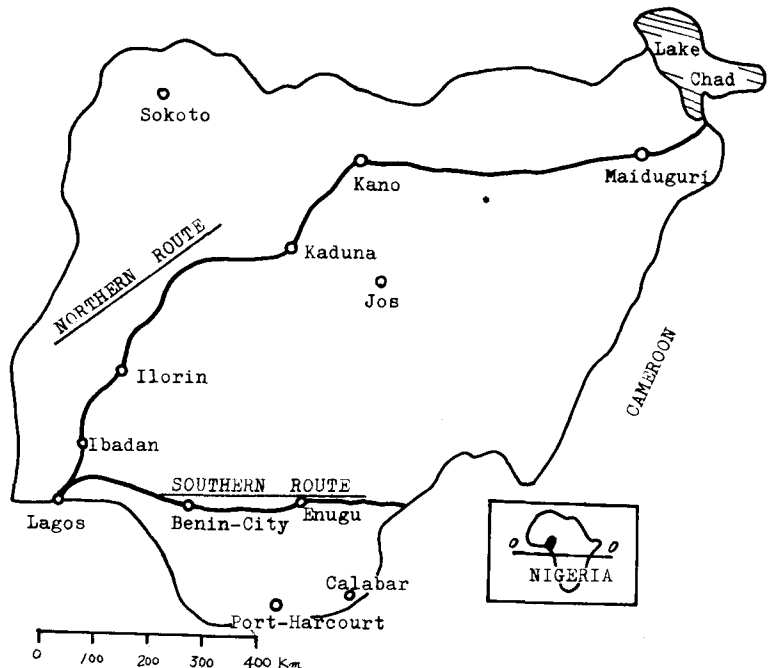


図-2 アフリカ横断道路ナイジェリア側比較路線

ることもあるが、排水設備の再検討が必要である。

アフリカ横断道路として南回リルートの整備が優先的に取り上げられれば、内戦で壊滅的な打撃を受けた東部の経済復興を促進させるのに役立つ。

資源開発路線としては、東部の海岸線に沿って豊富に埋蔵されているイオウ分の少ない良質の石油の開発が有利となる。首都でありナイジェリア最大の貿易港でもある Lagos から直線的に東部と短絡する鉄道がない現状から、この地域に石油利権を持つ欧米諸国の感心も特に深い。

観光ルートとしては、文豪アンドレ=ジイドが「こんなに美しい風景は二つともある」と感嘆させたカメルーンのモコロの草原へ連なる *Ouaden* Cattle Ranch が首都圏と直結されることになる。

2-2 北回リルート

Lagos から北部の各州都を通過してカメルーンへ抜けるもので気候帯も熱帯雨林から半砂漠へと変化する。

道路橋はノ車線用の旧式なトラスまたは車線に掛け変えなければならぬがニジェール川にある

Jella 橋を除けばスパンは比較的小さい。

北部は雨量こそ少ないが、昼夜の温度差が激しく湿青銅表の表面の凹凸が目立つ。ナイジェリアは現在 *British Standard* をそのまま導入しているが、この国の条件に適応するような設計、施工方法を研究、開発し各方面に取り入れられなければならない。

資源開発路線としては世界最大の産出を誇るコロンバイトをはじめ、綿花、落花生等の農産物の開発、輸出に大きな貢献をもたらすであろう。

現ナイジェリア政府は各地域の向にある経済発展の不均衡を解消するため、北回リルートの整備を急ぐべきだと検討しているようである。北部は南部に比べて海がないこと、人口が多いこと、インフラス



写真-3 内戦により破壊されたトラス橋と仮橋



写真-4 豪雨の時は全輪駆動の車でも走行出来なくなる

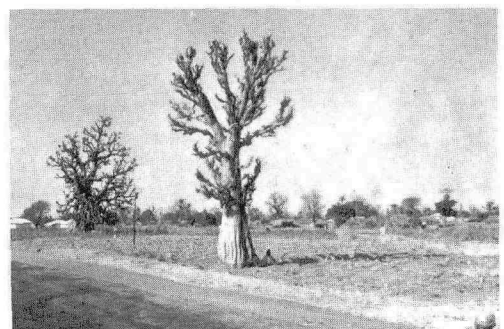


写真-5 沿道にババウの樹も多い北回リルート

表2-1 ガロンのガソリン値段

都市名	値段	
	Lagos	
	Kano	
	Maiduguri	
	712 km	4S-6d
	712 km	5S-6d
2044 km		6S-4d

トラクチュアの整っていないこと、教育普及度の低いことなど、経済的に弱い立場に立たされていることなどの理由としている。表一に示したようにガリリンの値段は Lagos からの距離に比例して高くなり Maiduguri では更に5割高となっている。このことは筆者も踏査士通じて始めて分った事実である。

北回リルートは、サハラ砂漠の南に満々と蒼い水またたえるチャド湖をはじめ、全長1,900 km²に及ぶ野生動物保護区 Yankari Game Reserve にも近いため将来の観光ルートとして期待できる。

3. おわりに

長らく国連の Development Programme の Senior Consultant として活躍、またガーナの Volta 川開発公社の総裁として午腕を振った Robert Jackson は James Moxon 著「VOLTA」(Man's Greatest Lake, The Story of Ghana's Akosombo Dam)の推薦文で "Some observers may deduce from this experience that more engineers should enter politics" といまじく指摘している。

アフリカ横断道路を構成する通過6ヶ国の中、最も複雑な国内事情を抱えて独立したのは人口の一番多いナイジェリアである。92万km²の国土に546百万を越える住民がいる。この住民は言語別に150以上の部族に分れ、それぞれ他とは、はたまり異なるグループを構成している。その中でも、イボ族が東部を、ヨルバ族が西部を、ハウサ族が北部を占めている。互いに異なる風俗、宗教、習慣を持つこれらのナイジェリアの住民は、たゞイギリスが統治したと言うことで結ばれた。300万人の死者を出し世界中の耳目を集めた内戦は、この部族対立は、アフリカ大陸で重要な地味を占めるこの国に注目した諸外国が結わいて引き起された。

また、比較路線の選定は両路線の技術的判定、経済効果および建設事業費等を総合的に検討を行って決定されるべきものであるが、ナイジェリアのように独立して日も浅い発展途上国においては技術的、経済的な点よりも、Politics において、より困難な問題を包含されているように思える。

最後に業務遂行に当たって御援助と御協力を賜った建設省計画局建設振興課、海外技術協力事業団、在ナイジェリア日本大使館の関係各位に厚く御礼申し上げます。また長期にわたる出張を心よく認めて下さった筆者の勤務先である首都高速道路公団、新潟大学工学部土木工学教室の皆様にも感謝の意を表す次第である。

参考文献

- 1) 青山清道 「ナイジェリアの一般事情」 海外技術協力 (1970年12月号)
- 2) 青山清道 「ナイジェリアの道路事情」 道路 (1972年3月号)
- 3) 手塚常晃 「アフリカ横断道路計画」 建設の機械化 (1972年4月号)
- 4) Nigeria Year Book 1971年版 (Times Press Limited, Nigeria)
- 5) James Moxon 「VOLTA」 1969年版 (Andre Deutsch Limited, London)