

# ナイロビ市周辺の道路

- 右上の写真はナイロビ空港から市内に向かう幹線道路(モンバサ道路)。写真では判別が困難だが、ひび割れ・ポットホールが激しく、あまりスピードは出せない。
- 右中の写真もモンバサ道路。車線を拡幅中だが、未舗装部分を勝手に走るため、石を配置している。
- 右下はナイロビ市内のポットホール。ポットホールというよりは直径2m程度の穴！
- 中央下はナイロビからナクルに向かうA104号線。左に見えるのは植民地時代に建設された旧道
- 左下はEUの看板。A104号線の補修工事をEUの支援でやっています、というアピールをしっかりとっているのが印象的。



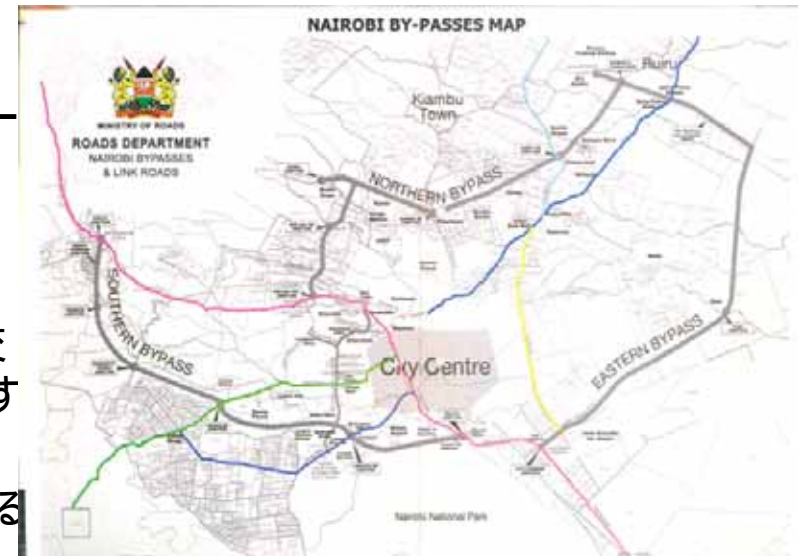
# ナイロビ市の交通事情

- 市内の公共交通は右上の“マタツ”と呼ばれる乗り合いバスが主力。左下にはバスターミナル付近の様子を示すが、市民の足としてはあまり機能していない。
- 右中央の写真は道路沿いの屋台の様子。幹線道路(モンバサ道路)沿いであってもこのような状況。
- 右下の写真はA104号線で出会った牛飼い。マサイ族の牛飼いが道路を横断しており、数分待たされることに。これもケニアとウガンダを結ぶ国際幹線道路。
- 下中央は料金所の名残。減速のために横断ランプが設置されており、減速すると車の周りに物売りが殺到する。



# ナイロビ市の交通事情(その2)

- ナイロビ市の道路網(右上図参照)
  - ネットワークとしてはそれなりに整備されているが、ハードとしては100年前の植民地時代のものがベース
  - 国としては、ナイロビを東アフリカの中心都市とすべく、新たなバイパスの建設に注力
  - 渋滞対策としては一方通行道路の設定やロータリー交差点での信号機の設置などで既存ストックをより活用する方策もあるが？
  - 数少ない信号交差点で何故か警官が交通誘導している状況(右下写真)。おかげで4回くらい青信号を見送り、10分程度待たされた。こうなると人災。
  - ドライバーのマナー向上と警官の教育が急務とも言える
- その他の公共交通機関
  - バスは前述のとおり機能不全
  - 鉄道は、植民地時代に建設されたもので、小さな丘でも迂回しているため湾曲しスピードが出せない
  - ウガンダからナイロビ経由で海岸沿いのモンバサまで新幹線を建設する計画があるが、現実的とは思えない。



# ケニアの道路工事

- 視察したアスファルトプラント(右上)
  - 大量生産(1時間100トン)のため、連続式プラントが主流
  - 保管されている骨材。日本と異なり単粒土砕石単位ではなく、混合された状態で保管。粒度分布のばらつきが懸念される。
  - バッチ式プラント(左下)は製造能力が低く(1時間20トン程度?)あまり使われないとのこと。日本では、様々なアスファルト混合物の種類に対応するためこちらが主流。性能能力も(1時間100トン程度)。
- アスファルトフィニッシャーやローラーコンパクタは海外製(特にドイツ製が多い)。
- 下中央は人力で施工している排水溝。排水の重要性はかなり浸透している



# 道路の維持管理セミナー

## ■ 概要

- 開催日:2008年9月17日(水)
- 場 所:ケニア財務研修所
- 目 的:ケニアの道路管理の高度化・合理化
- 対 象:地方の道路管理担当者(約130名参加)

## ■ 講義

- 「日本の道路管理について」:中部地整・本橋課長
- 「ケニアでの道路管理の取り組み」:JICA専門家・花井氏
- 「ケニアの道路管理について」:ケニア道路省・Osiro部長
- 「予防的維持管理」:本四高速・伊藤専門役
- 「舗装の維持管理」:土研・久保



ケニア財務研修所



コーヒーブレイクの様子

# 講義概要 ~ 舗装の維持管理 ~

## ■ 講義内容

- 日本の舗装の現況
- 路面性状調査
- 舗装マネジメントシステム
- 維持修繕技術

## ■ 質疑応答(抜粋)

- コンクリート舗装の現況は？
  - シェアは5%程度。修繕が大変、騒音が大きいなどが理由
  - 近年、長寿命舗装として再認識
- 過積載車両への対応について？
  - 可搬式車両重量計などで計測
  - 道路交通法の改正により、発注者も罰せられるようになって激減



講義の様子

# 意見交換会(9月20日)

- 目的:セミナーのフォローアップ
- 参加者
  - ケニア側
    - 道路省の舗装関係者
    - 民間舗装会社・コンサルタント
  - 日本側
    - 専門家4名
- 主な話題
  - ケニアにおける技術基準の改訂について
    - 現場のデータを反映すべき
    - 産学官の意見交換の場が必要
    - 基準と現場の実態が乖離している
  - ケニアにおける舗装工事について
    - 日本における性能規定化の動き
    - プロポーザル方式の導入



# 道路省表敬

- 右から
  - Mwatu道路省道路局設計担当次長
    - Chief Superintending Engineer (design)
  - Kamau道路省事務次官
    - Permanent Secretary
  - 本橋 中部地方整備局計画調整課長
  - 久保
  - 伊藤 本四高速(株)専門役
  - 花井 JICA専門家(本四高速(株)より)





# ケニア雑感

## ■ ケニアの国勢

- 人口3000万人以上、面積は日本の1.5倍(57万km<sup>2</sup>)
- ナイロビの人口は300万人程度のうち100万人はスラム街に居住する貧困層。特に官庁街より若干郊外にあるキベラスラムには30万人が居住し、水道、電気もほとんど供給されていない状況。治安も衛生状態もすこぶる悪い
- これら貧困層の国民にも選挙権があり、キベラスラムは30万票の大票田であるため、国も迂闊に手を出せないとのこと

## ■ ケニアの経済

- 経済成長率はここ数年7%程度
- 特筆すべきは海外からの支援がGNPの10%以下で、近隣諸国(ウガンダ、タンザニア)のそれを大きく下回っていること
- こうした急速な経済発展がかえって貧富の差を大きくし、都市部の治安の悪化を招いているという側面もある。
- ちなみに、隣国ウガンダはケニアより貧しい国とされているが、貧富の差が小さいため、治安はよいとのこと。観光ガイドブックにも「積極的に町を歩いて地元の人と交流するとよい」とある。一方、ケニアでは「町を用もなく歩くな！」という警告がガイドブックでも記載されている。