

新アジア・ハイウェイ網とアジア諸国の道路・橋梁事情

古川 康雄*

1. はじめに

1959年にスタートしたアジア・ハイウェイ計画は、その発足後35年を経過したが、その間ベトナム戦争、ラオスとカンボジアの内戦、ミャンマー（旧ビルマ）の鎖国の政策、アフガニスタン紛争などにより、一部の地域ではその整備は順調には進まなかった。タイ、シンガポール、マレーシアのように、その国内の全ルートが2車線以上の舗装道路に整備された国々もあれば、ラオス、カンボジアのように、一車線の土道と一車線の仮設橋が主要ルートを形成している国々もあるというのが、アジア・ハイウェイの現状である。

1988年より1990年にかけて中国、モンゴル、ミャン

マーが同計画に参加を表明したことなどを背景として、国連 ESCAP（アジア・太平洋経済社会委員会）は日本の資金援助を受け、新アジア・ハイウェイ・ネットワークの策定などを内容とする調査を実施した。この調査では加盟各国の道路状況、特に新アジア・ハイウェイに組み込まれる道路網の整備状況が調査され、関係各国と協議して新アジア・ハイウェイ網を策定すると同時に、交通面では国境通過手続きの実態や国際道路交通状況も調査された。さらに20年間改訂されていなかったアジア・ハイウェイ設計基準の見直しも行われた。

ESCAP 調査には日本人技術者2名が参加し、資料収集、現地調査、報告書作製などを行った。筆者はその間、ESCAP 調査などを通じ、北はモンゴルより西はパ

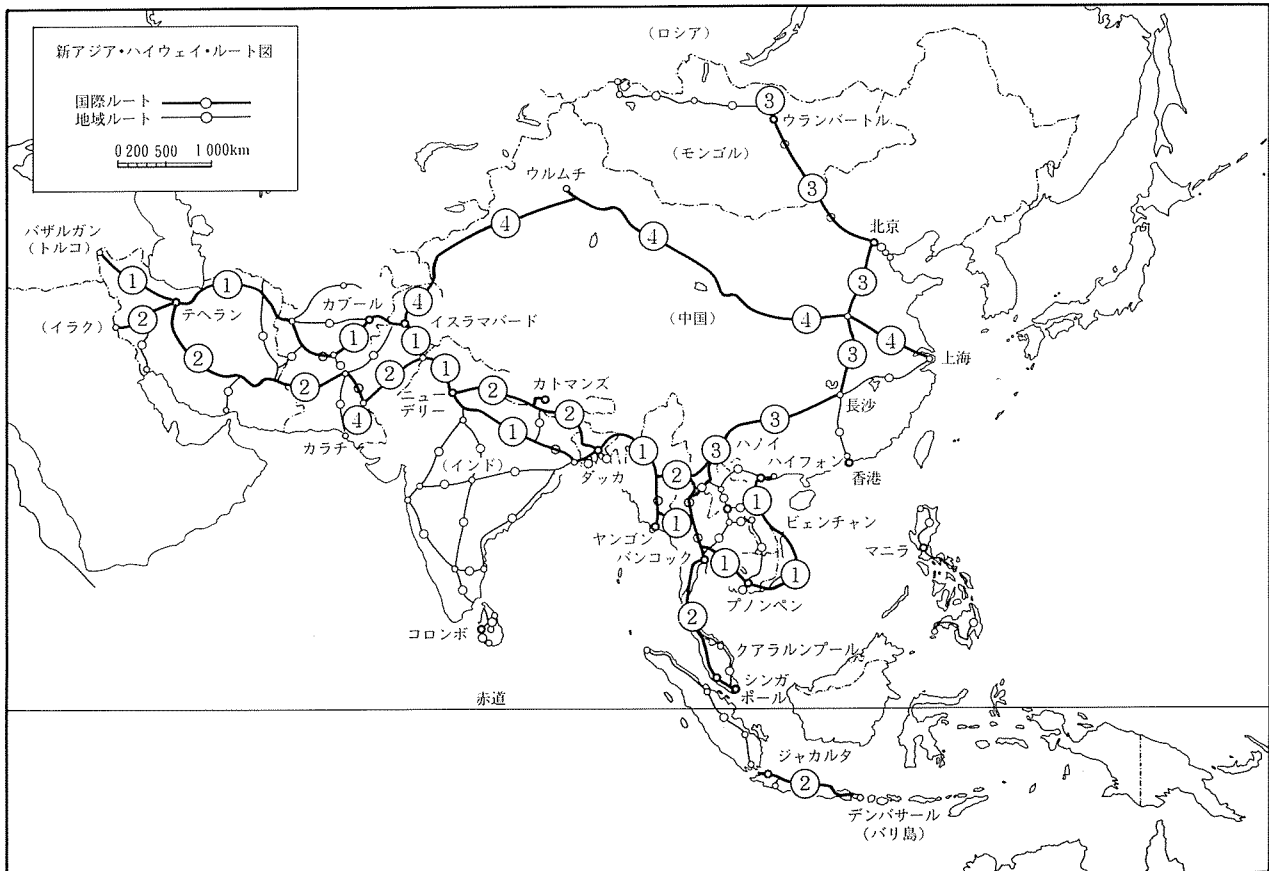


図-1 新アジア・ハイウェイ網

* Yasuo FURUKAWA : (株) 千代田コンサルタント 技術本部海外業務部 部長

◇報文◇

キスタンまでの10か国を訪れ、道路・橋梁の現状を調査するチャンスに恵まれた。本稿では新アジア・ハイウェイ計画に加盟しているアジア諸国の道路・橋梁の現状と将来について述べてみたい。

なお新アジア・ハイウェイ網は、図-1に示すとおり、総延長約68,000 kmで、29路線が18か国をカバーしている。

2. モンゴル

モンゴルは約157万km²（日本の約4倍）の国土に約225万人が住み、人口密度は1.4人/km²と極めて低い。

1921年以来、約70年間にわたり社会主義人民共和国の形態をとってきたが、1990年に始まった民主化運動を契機に社会主義路線を放棄して自由市場経済への変革を図るとともに、1992年に新憲法を發布し国名も「モンゴル国」と改めた。旧ソ連の影響力の強かった時代にはロシアへの侵略者として禁句となっていた蒼き狼「チンギス・ハーン」も国の祖としてその名が復活し、学校の教科書にも英雄として取り上げられるようになったと聞く。公用文字もロシア文字から縦書きのモンゴル文字へ戻す方針が打ち出されているとのことである。

モンゴルの道路総延長は約20万kmであり、そのうち約1万kmを占める国道と約4万kmの地方道が幹線道路網を形成している。ただし舗装道路は約1,600km、砂利道が約1,800kmで、残りはすべて自然道（人や馬、自動車などが通ったところが道になるという原始的なもの）で、これが全体の98%を占めている。

モンゴル国の社会基盤整備省道路局は現在ADB（アジア開発銀行）の技術援助による全国道路網のマスタープラン作成、またJICA（国際協力事業団）の援助によるウランバートル～バガヌール（石炭産地）間90kmの道路整備計画調査を実施している。陸封国モンゴルにとって国の開発のためには外港である中国の天津から北京、ウランバートルを經由し、北のロシア国境へつなが

る国道の整備がまず必要であるが、このルートは新アジア・ハイウェイ・ルートA-3に決定されている。現在の自然道の様子を写真-1に示す。

舗装道路のほとんどが写真-2に示すようなロック・ビチューメン（アスファルトを多く含む天然の石）を砕いて敷き均した簡易舗装より成っている。

写真-3は首都の東北東約50km、保養地テレルシの近くにある橋長350mの木橋である。これはモンゴル技術者により設計・施工された純然たる木橋で、現在も自動車の用に供されている。



写真-1 新アジア・ハイウェイ・ルートA-3に決まったウランバートル～ザミンウッド（中国との国境）区間の自然道



写真-2 ウランバートル郊外のロックビチューメンによる舗装道路



写真-3 ウランバートル～テレルシ（観光地）の道路に架かる350m幅員7mの木橋（モンゴルの幹線道路には今も多くの木橋が存在する）

3. 中 国

中国における本格的な自動車道路整備事業は、20世紀初期に開始され、特に1950年代以降積極的な道路整備が進められ、1991年には道路網延長は約104万kmになっている。内訳は、自動車専用道路約0.5万km、一般道路約76万km、その他約28万kmとなっている。

現在、高速道路の建設が大規模に行われており、1995年末までに総延長約8500km、今世紀末までに約13000km、2025年には約25000kmの供用が予定されている。

現在供用されている高速道路は次のとおりである。

- 1) 瀋陽～大連(375 km)
- 2) 上海近郊(20 km)
- 3) 広州近郊(81 km)
- 4) 北京～天津～唐古(延長143 kmのうち100 km供用)これは新アジア・ハイウェイ・ルートA-3の一部
- 5) 西安近郊(24 km)
- 6) 広州～深川～珠海(延長302 kmのうち123 km供用)これは新アジア・ハイウェイ・ルートA-82の一部

写真-4に天津～北京区間を示すが、交通量は約5000台/日と多く、大型車混入率も50%を超えている。

橋梁に目を転じると、中国では古くより石造アーチ橋が数多く建設されたが、その例として北京の南郊外にあるマルコ・ポーロ橋(蘆溝橋)を写真-5に示す。1192年に完成した全長267m、幅員9.3mの橋で、マルコ・ポーロもここを通り北京に入った。また日中戦争が始まったのは、この地点での戦闘が原因と言われている。

第2次世界大戦後は、武漢長江大橋、南京長江大橋、黄河橋などの鋼トラス橋が長大橋梁建設の主流となっていたが、最近ではPC斜張橋が数多く建設されている。中央径間長602m(全長7.7km)、鋼・コンクリート複合



写真-4 天津～北京間的高速道路



写真-5 蘆溝橋(別名マルコポーロ橋)(橋長267 m)

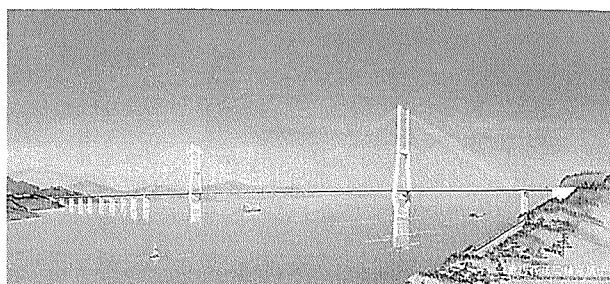


写真-6 現在施工中の重慶第2長江大橋(中央径間423 mのPC斜張橋)(提供:住友建設)

の上海揚浦(ヤンプー)大橋、中央径間長423m(全長8.4km)の上海南浦(ナンプー)大橋が完成供用されている。写真-6は現在施工中の重慶第2長江大橋で、中央径間長423m、全長1350m、4車線道路橋である。重慶市第8次5か年計画の中で建設されているが、一部日本の資金が利用され、日本の建設会社の技術協力が提供されている。

4. ベトナム

ベトナムはインドシナ半島の東端に位置し細長いS字の形をした国で、最北端から最南端までの距離は1650kmにも及び、中国、ラオス、カンボジアと国境を接している。人口は約6900万人、国土面積は約33万km²で、北部は山岳、高原地帯と紅河により形成されたトンキン・デルタ、中部は狭小な海岸沿いの山と平野、南部はベトナムの穀倉、メコン・デルタとなっている。

ベトナムの道路網の総延長は約10万kmで、そのうち国道が約35000kmを占める。国道1号線(新アジア・ハイウェイ・ルートA-1)は首都ハノイよりホーチミン経由南端の力・マウまでの2247kmの南北縦貫道路であり、多数の大河川を横切るが一部の河川では橋梁がなく、フェリーが運行されている(写真-7)。

その他の主要ルートとしては、ハノイと最大の港湾都



写真-7 国道1号線(新アジア・ハイウェイ・ルートA-1)ミトワン河のフェリー着き場(河幅約1km)

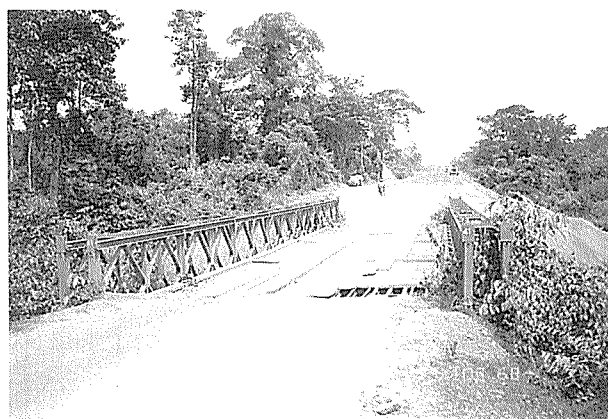


写真-9 IDA(第2世銀)ローンにより改良されている国道13号線(アジア・ハイウェイ・ルートA-11)ナムカディン～サバナケット区間(現在46橋ほどのベリリー橋があるが昨年日本の無償援助により架替計画の基本設計が始まった)



写真-8 ハノイ～ハイフォン間国道5号線(新アジア・ハイウェイ・ルートA-1)の鋼鉄道橋(道路橋としても使われている)

市ハイフォンを結ぶ国道5号線(新アジア・ハイウェイ・ルートA-1)、ハノイより北西へ中国との国境、ラオカを結ぶ国道6号線などが挙げられる。ハノイ～ハイフォン間、国道5号線には写真-8に示すごとく、単線鉄道橋を一車線道路橋として併用している例がある。

先進国の援助に目を転じると、JICAによる南北縦貫鉄道整備計画、北部地域交通システム開発計画、またADBの国道1号線道路改良計画やWB(世界銀行)、ADB、OECDによる同1号線の橋梁建設計画などが進行または計画中である。

1994年3月オーストラリアがタイ～ラオス友好橋に続いて、ミトワン河の長大橋(新アジア・ハイウェイ・ルートA-1)を約80億円相当の資金により建設を開始するとの新聞記事も出た。

今後ベトナムでは建設事業が活発化し、日本の橋梁技術者が活躍する日も近いと思われる。

5. ラオス

人口約420万人、国土面積約24万km²を有するラ

オスは、周囲を中国、ベトナム、カンボジア、タイ、ミャンマーに囲まれた陸封国である。

道路総延長は約13000km、そのうち国道約3600km、県道約5300kmが幹線道路を形成しているが、舗装道路延長は16%の約2100kmに過ぎない。重要路線はメコン河にそって国土を南北に縦貫する13号線、サバナケットとベトナム、ダナンを結ぶ9号線とこれに平行する7、8、12号線などである。

13号線は1988年よりADB、IDA(第2世銀)、スウェーデンなどの資金援助により整備が継続されており、現在はビエンチャン東方約200kmにあるナムカディンよりサバナケットまでの約240kmの区間の改良がIDA援助により鋭意進められている。この区間にある橋梁全46橋のほとんどがベリリー橋のような仮設橋(1車線)であるが、そのうち緊急度の高い約10数橋(写真-9)に対し、JICAの基本設計調査が進行中であり、近々無償資金協力案件として永久橋に架け替えられる予定である。

筆者は9号線をサバナケットよりベトナム国境の町ラオバオまで約250kmを走行したが、橋梁については旧ソ連、旧チェコスロバキア、ハンガリー、ブルガリアなどの援助によりすべて2車線の永久橋に整備済みであった。しかし北の7号、8号、12号の各線はこれから整備される予定である。

一方、メコン河を渡るタイ・ラオス友好(ミタパブ)橋は20年以上の長きにわたり日本が調査を続けていたが、数年前オーストラリアが急遽名乗りをあげ、建設を開始し約35億円の無償資金協力で橋長1.2km、2車線道路橋(単線鉄道も将来敷設予定)を1994年4月8日完成供用させた(写真-10)。本橋は中央径間長105m、全7スパンの主橋と取付け橋よりなる長大橋であるが、



写真-10 タイ、ノンカイとラオス、タナレン（ビエンチャン郊外）（新アジア・ハイウェイ・ルート A-12）を結ぶ友好橋（橋長 1 124 m）

プレキャストブロックの片持ち梁架設工法が採用され、架設は 1993 年 2 月より 9 月までの 8 か月で完了させるスピード施工であった。

6. カンボジア

3 方向をベトナム、ラオス、タイに囲まれているカンボジアは人口約 880 万人、国土面積約 18 万 km² を有する。

道路総延長は約 35 000 km で、そのうち国道は約 10 % の 3 500 km を占める。最重要路線は国道 5 号線（新アジア・ハイウェイ・ルート A-1）であるが、同国道より首都プノンペンで分かれトンレサップ川を渡り、アンコールワットに至る国道 6 号線に向かう地点に架かるチョルイ・チョンバ橋（日本橋）の架替・補強工事が完成し、1994 年 2 月に供用された（写真-11）。この日本橋は、1963 年日本の賠償工事の一環として建設された、橋長 709 m、中央径間長 113 m の鋼箱桁橋であったが、1972 年内戦により爆破され、以来 20 年近く不通となっていた。1992 年秋日本の無償資金協力（28 億円）が決



写真-11 国道 6 号線（新アジア・ハイウェイ・ルート A-11）チョルイ・チョンバ（日本）橋の鋼床版桁の架設状況〔提供：大林組〕

定し、中央の 3 径間の上下部工が修復されたもので、本事業は日本の無償資金協力の成功例といえる。

また道路建設のための建設センター・プロジェクトの基本設計調査が JICA により実施された。他のインドシナ諸国と同様に、これまでは旧ソ連の建設機械が主流を占めていたが、旧ソ連の崩壊により建設機械のスペア・パーツの入手が困難となり、野ざらしになっている例も多い。長大橋梁は日本などの先進国の援助に頼るとしても、道路建設と維持・補修は基本的に自国で実施されることが望まれ、その意味で建設機械の修理と維持・管理の技術移転の協力は、相手国のためになるプロジェクトと思われる。

7. タイ

筆者は今から 22 年前、タイで初めての PC 長大橋建設のためタイに駐在して以来、約 9 年当地に住みその後も何度となく訪問しているが、行く度に首都が近代化していく様子をうばわれる。

戦後の賠償工事に始まり、有償・無償を含めてタイにおける日本企業による橋梁建設の歴史は長く、特にバンコック市内をゆるやかに流れるチャオピア河に現在 12 の長大橋が架けられているが、そのうち 5 橋の鋼橋と 6 橋のコンクリート橋は日本企業により建設されたものである。その中で最も新しく完成した、ミドル・リング・ロード北端のラマ七世橋を写真-12 に示す。

タイの道路網の総延長は約 20 万 km で、そのうち主要道路は高速道路、特別国道と一般国道よりなるが、その 100 % が舗装されている。高速道路は内務省、ETA（高速道路・鉄道公社）が、また国道のすべては交通運輸省、DOH（道路局）が建設・維持管理を分担している。

新アジア・ハイウェイの主要ルート、すなわちベトナムからの A-1 とマレーシアからの A-2 がタイで合流

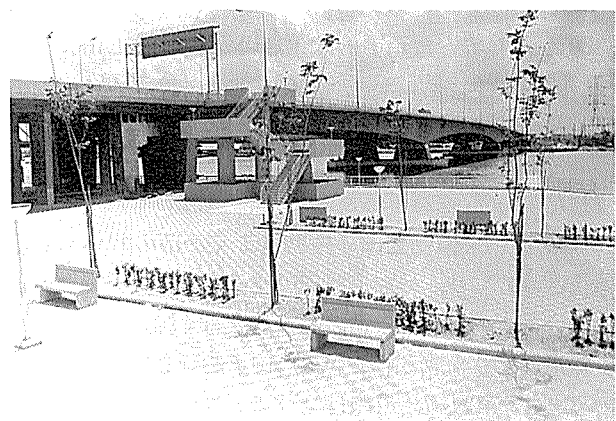


写真-12 ミドル・リング道路北端のラマ七世橋（橋長 900 m）



写真-13 タイ、バンコックの空港と市内を結ぶハイウェイ（新アジア・ハイウェイ・ルート A-1）上に建設中のドムアン有料道路



写真-14 ヤンゴン～パゴア間新アジア・ハイウェイ・ルート A-1 の 6 車線化工事

し、ミャンマーを通過しそれぞれ南西アジアへつながっており、またこの計画を推進している国連 ESCAP の本部もバンコックにあり、タイは新アジア・ハイウェイ網上の重要な位置を占めている。

現在第 7 次ハイウェイ 5 年計画（1992～1996）が実施されているが、そのメインはタイ国有料高速道路網建設計画であり、これは 1991 年 JICA によりマスタープラン調査が行われたものである。20 年間で延長約 4 300 km の高速道路網を構築しようという計画である。すでに建設が進んでいるバンコック外環状道路とバンコック～チョンブリ～パタヤ道路もこの計画に含まれている。

次にタイの橋梁について見てみたい。

ドムアン国際空港とバンコック市内を結ぶ 10 車線の幹線道路の（新アジア・ハイウェイ・ルート A-1）の交通渋滞を解消するため、その道路の中央分離帯に Y 形橋脚を有するドムアン有料高速道路が建設中である（写真-13）。延長約 20 km の 6 車線道路で主要道路とはランプウェイで結ばれる。1994 年中に開通されるとのことである。

8. ミャンマー

30 年近く続いた鎖国的政策、1987 年の民主化要求運動、国民選挙、そしてアウンサン・スーチー女史の軟禁問題と続き、世界世論に対し相変わらず孤立化を続けているミャンマーも、1989 年アジア・ハイウェイに加盟した。

1989 年以来西側諸国の援助はごく一部の例外を除き停止されており、幹線道路網の整備は遅々として進んでいない。ミャンマーの道路網は、大きく国道と地方道、支線道路より構成されている。国道総延長約 24 000 km のうち、2 車線舗装道路は全体のわずか 5 %（約 1 340 km）と他のアジア諸国に比べ極めて低い整備水準にある。



写真-15 1992 年度土木学会田中賞が与えられたナウワン橋（中央径間 110 m のディビダーク橋、橋長 350 m）

写真-14 に新アジア・ハイウェイ・ルート A-1 に組み込まれたヤンゴン～パゴア（旧名ペグー）の 6 車線化工事の状況を示す。これまでの日本やオーストラリアの援助により導入された建設機械を用い、ミャンマー自国資金で建設されているが、材料選定と含水比調整などの施工方法とその管理面で相当の改善が必要と思われる。

平成 4 年度土木学会田中賞が初めて海外の橋梁、ナウワン橋（写真-15）に授与された。1979 年以来 JICA の橋梁技術訓練センター・プロジェクトが実施され、ミャンマー人技術者への PC 橋の設計・施工・管理の技術移転が 6 年間継続され、その過程で On the Job Training (OJT) として、スパン 100 m のツワナ橋が建設された。移転された技術をさらに向上させるため、ミャンマー人技術者が自ら設計・施工するチャンスを与えるべく、ナウワン橋建設計画が JICA と建設省により推進された。スパン 110 m ではあるが、日本より移転された技術を駆使して相手国技術者が自分達の手で建設したことに対してこの賞が与えられたわけである。

西側諸国の援助が停止している現在、中国の有償援助によりヤンゴン郊外、パゴア河に橋長約 2 km の鉄道道路併用のシリアム橋が 1993 年に完成し（写真-16）、またスイス資金援助によりヤンゴン河上流のライン河にも橋長 600 m の鋼トラス橋が建設されている。

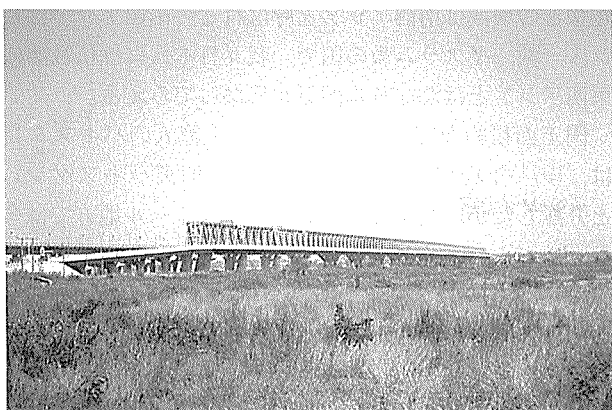


写真-16 中国のソフトローン約150億円により完成した鉄道路路併用のシリアム橋（橋長約2000m）

一方、国連 ESCAP は日本の資金援助を得て、新アジア・ハイウェイ・ルート A-1 上、タイ・ミャンマー国境（メソット・ミャワディ）のモイ川に架設予定の友好橋の基本設計を1990年に実施した。日本の援助により建設されるとのうわさが出たが、現在タイとミャンマーの間で、建設に向けて資金調達などが協議されているところである。このルート上のタトン～バアン間のタンルイン橋およびマングレー西、モニワ付近のチンドウィン河架橋は、1991年国建協（国際建設技術協会）によりプロジェクト形成調査が実施されたが、これら1kmにのぼる長大橋の建設開始も近いと思われる。

9. バングラデシュ

1988年100年に1回という大洪水がこの国を襲い、死者2000人以上を出した。ガンガ（ガンジス）、プラマプトラ、ジャムナ、メグナなどの大河川がヒマラヤ山系の水を大量に運んでくるためであろう。

バングラデシュの道路網は、国道・地方道・その他道路より成り立っている。幹線である国道と地方道は政府交通省道路局が建設・維持管理を行うが、その延長4500kmのほぼ98%は舗装済みである。現在もWB、ADBの援助を受けて積極的に道路整備が進められている。この国の道路建設の問題点のひとつとして、骨材となるべき石の不足があげられる。写真-17に路盤材料の不足を補うため、レンガを砕いて路盤材としている様子を示す。

幹線道路が大河川により分断されているため、橋梁の需要は極めて高い。橋長930m、中央径間87mのメグナ橋が1991年に完成、橋長1410mのメグナ・グムチ橋は、1996年の完成に向けて建設は急ピッチに進んでいる。写真-18にメグナ・グムチ橋を示すが、ともに日本の無償資金協力によるプロジェクトである。

さらに巨大プロジェクトであるジャムナ多目的橋梁（河幅4.8kmの鉄道路路併用橋）は、WB、ADB、



写真-17 新アジア・ハイウェイ・ルート A-41（ダッカ～チッタゴン間）でレンガを砕き路盤材を造っている風景



写真-18 施工中のメグナ・グムチ橋（新アジア・ハイウェイ・ルート A-41）（橋長1410m）〔提供：大林組〕

OEFCのローンを組み合わせて総額7億ドルで準備が進められている。このほかにも23の長大橋が計画に上がっている。

10. インド

国土面積約329万km²、人口約8.7億人を擁するインドは、長らく“悠久の大地”と呼ばれている。紀元前2500年よりインダス文明が栄え、大河ガンジス・インダスのようにゆっくりと時間が流れているからであろう。1992年12月ヒンズー教徒によるイスラム寺院の破壊が引き金となり、各地で暴動が発生し死者1000人を超えた。その直後外国人の渡航が禁止されたが、筆者は幸いにもその2か月前に首都ニューデリーとタージ・マハールのあるアグラを訪問する機会を得た。

インドの道路網は、国道、州道、主要地方道、その他に分類される。道路網総延長は約184万kmで、そのうち約3.4万kmの国道のほとんどが舗装されている。しかし、その20%以上が一車線道路であり、さらに500kmにも及ぶ通行不能区間がある。

1990年～1993年の4年間に約13000kmの国道改



写真-19 ADB ローンにより4車線化が進行中の国道2号線
(新アジア・ハイウェイ・ルートA-1) デリー～ア
グラ間道路

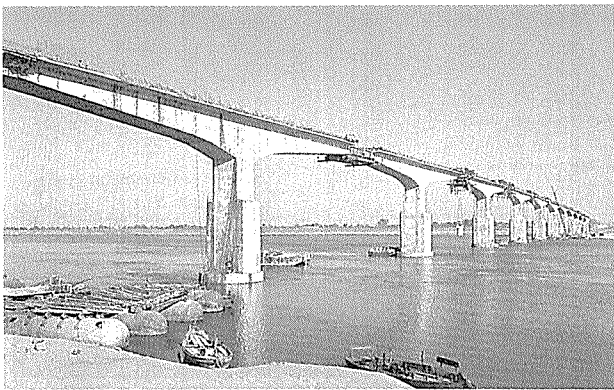


写真-20 ガジパーでガンガ(ガンジス)河にかかるPC橋
(橋長1022m, スパン86m)

良, さらに WB, ADB の資金を活用し, 国道の4車線化のプロジェクトを進めている(写真-19)。高速道路網の建設も急ピッチに進行中で, 交通量の多い既存の国道に並行した高速道路網により全国の主要都市が結ばれることになる。このうちアラビア海沿いのアーメダバード～ヴァドダ間93kmなどはすでに建設が進んでいる。

近年コンクリートが橋梁などの構造物に適用される機会が増加し, 写真-20のガンガ河に架かるガジパーの橋長約1km, 中央径間86mのようなPC橋が多く建設されるようになった。特に最近では橋長1.2kmおよび1.8kmといったPC斜張橋が計画されている。インドの建設会社とコンサルタントは, 中近東ほかの海外での実績も多く, 東南アジア諸国と比較して技術力はかなり高いとうかがえる。

11. パキスタン

新アジア・ハイウェイ・ルートA-1が走るベトナムからミャンマーまでを東南アジアと呼ぶのに対し, バングラデシュ, インド, パキスタンやスリランカ, ネパー

ルなどの地域は南西アジアと呼ばれる。南西アジアはヒンズー教, イスラム教の国で, 我々日本人には仏教圏の東南アジアとはかなり雰囲気が異なってみえる。

国土面積約80万km², 人口約1.1億人のパキスタンは, 1971年現在のバングラデシュ(旧東パキスタン)と分離したが, 北東部ジャムナ, カシミール地方では今もインドとの国境紛争が続いている。

パキスタンの道路網総延長は約12万kmで, そのうち約7000kmの国道が主要道路網を構成し, 国道は交通省の国道公社により建設・維持管理されている。パキスタン内の新アジア・ハイウェイ網で特筆すべき点は, 中国の西域ウルムチ, カシを経由しパキスタン北西辺境のキルギットを通り首都イスラマバードでルートA-1に合流するルート(カラコルム・ハイウェイ)が新たにメインルートA-4に指定されたことである。

1991年～1995年の第4次道路整備計画の主要プロジェクトとして, ペシャワール～イスラマバード～ラホール～カラチを結ぶ国道5号線の4車線化, この5号線のバイパスとしてインダス河の西岸を走る延長1200kmのインダス・ハイウェイおよびパキスタン・モーターウェイが挙げられる。このモーターウェイのうちイスラマバードとラホールを結ぶ340km区間は暫定時4車線, 完成時6車線として約550億円を投じて建設中であり, またイスラマバード～ペシャワールとラホール～カラチ間の2ルートも計画されている。

ここでパキスタンの橋梁について見てみよう。写真-21は新アジア・ハイウェイ・ルートA-1上インダス河に架かるPC橋, カイラバード橋である。橋長約600m, 中央径間100mのこの橋は1986年に完成したが, 架橋地点アトックは紀元前4世紀, アレキサンダー大王の大軍がインダス河を渡河した場所として有名である。

今回の調査の終点, パキスタンとアフガニスタン国境にあるかの有名な, カイバル峠を走行するためペシャワールの西のジャムルード・ゲートまで進んだ。しかし写真-22に示すごとく, 外国人に対する歓迎と警告のサイン

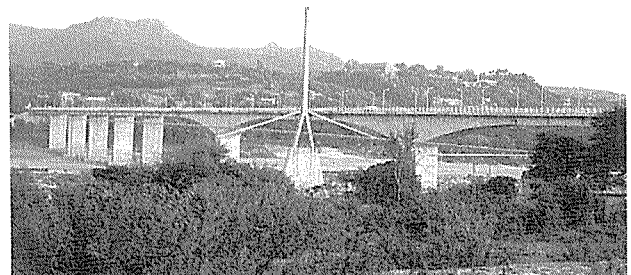


写真-21 インダス河, アトックにかかるカイラバード橋
(橋長600m)(新アジア・ハイウェイ・ルートA-1)



写真-22 ペシャワル郊外，ルート A-1，カイバル峠入口ジャムロード・ゲートにかかげられたサイン「ようこそカイバル地区へ，しかし外国人はこれより先は進めません。」

ボードが並んで掲げられていた。ゲートの先には武装したパターン族が居住しており，警察権も裁判権も及ばない無法地帯のため，ごく一部の限られた場合以外は外国人を通さないという。道路技術者としてカイバン峠の入口で立往生したことは非常に無念であった。一日も早くここにも平和が訪れることを願いつつ，イスラマバードに引き返した次第である。

12. おわりに

1992年，1993年の2年間，国連 ESCAP のアジア・ハイウェイ網の調査に参加し，北はモンゴルより西はパキスタンまでの計10か国の道路・橋梁事情を視察する機会を得たので，ここに新アジア・ハイウェイ網に組み込まれた各国の道路と橋梁について述べた。

アジア・ハイウェイは，1959年の開始後35年を経過したが，中国，モンゴル，ミャンマーの新規加盟国を含めた新アジア・ハイウェイ網が1994年1月に決定され

た。加盟各国は，新たな整備に向けて自国資金，あるいは WB, ADB や OECF のローン，または日本などの先進諸国の無償資金と技術協力を受けて，道路と橋梁の整備を進めるであろう。建設などハード面の整備とともに，もう一方のソフト面の整備，すなわち国境通過手続の簡略化とスピード化に向けて国境を接する2国間の話し合いが望まれ，また給油所，サービスステーション，休憩施設，ルート標識の普及と充実も必要と思われる。

パン・アメリカン・ハイウェイやヨーロッパ・ハイウェイのように，新アジア・ハイウェイも国際道路として整備され，外国人もウランバートルより北京，ハノイ，バンコック経由，トルコまで自動車で行ける日が一日も早く訪れることを希望している。

最後に本稿作成に当たって，御指導と情報提供をいただいた，佐藤清氏（JICA 理事）と山中義之氏（建設省）に感謝の意を表します。

参 考 文 献

- 1) 佐藤 清：国境を超えて発展する道路交通——世界に広がる道路網——，理工図書，昭和60年
- 2) 佐藤 清：アジアハイウェイ よみがえるシルクロード，日経新書244，昭和51年
- 3) 佐藤 清：道との出会い〔道を歩き，道を考える〕，山海堂，1991年
- 4) 佐藤 清：新しい展開が期待されるアジアハイウェイ計画，土木施工，33巻6号（1992年6月）
- 5) 山中 義之：新アジア・ハイウェイ，JACIC（日本建設情報総合センター）情報，Vol.9, No.1（1994年）
- 6) 山中 義之：アジア・ハイウェイ——復活するシルクロード，交通工学，Vol.27, No.5（1992年）
- 7) 山中 義之，古川 康雄：チングス・ハーンの国の道路・橋梁事情，土木学会誌，1993年7月号
- 8) 産経新聞特別取材班：アジア・ハイウェイを行く，（株）ミリオン出版，1992年

【1994年5月6日受付】