



アジア
ハイウェイ

第2回改訂版

アジアハイウェイ計画について

1967年7月



海外技術協力事業団
開発調査部

| | | |
|----------|------------|-----------|
| 国際協力事業団 | | |
| 受入 月日 | '84. 5. 17 | 100 |
| 登録No. | 05494 | 737 KE |

目 次

| | |
|-----------------|---|
| 1. はしがき | 1 |
| 2. 計画の概要 | 1 |
| 3. 現況と問題点 | 2 |
| 4. わが国の協力 | 3 |

別 表

| | |
|----------------------------------|-------|
| 1. アジアハイウェイ計画基準 | 4 |
| 2. ECAFE の組織図 | 5 |
| 3. アジアハイウェイ計画各国の現況（優先ルート） | 9～8 |
| 4. アジアハイウェイ優先路線の現況（A-1） | 9～10 |
| 5. アジアハイウェイ優先路線の現況（A-2） | 11～12 |
| 6. アジアハイウェイ優先路線の現況（A-3）その他 | 13～14 |
| 7. わが国の協力状況 | 15～16 |
| 8. アジアハイウェイ計画路線図 | 17～18 |

JICA LIBRARY



1047405[4]

| | |
|-----------|------|
| 海外技術協力事業団 | |
| 受入 月日 | D200 |
| 登録N1972 | 7.1 |
| | K |

1. はしがき

アジアハイウェイ計画は、西はトルコ国境から東はサイゴンおよびシンガポールを経てインドネシアまでアジア大陸の14カ国を横断する国際道路網計画である。その総延長は55,000Kmで、影響面積550万Km²、住民6億人と推定されている。

アジアハイウェイ計画が欧米のパンアメリカンハイウェイ、ヨーロッパハイウェイ計画と趣を異にするのは、1本ないし2本の幹線高速道路ではなく、既存の多くの道路よりなる道路網であることである。

この構想は、1958年エカフェ内陸運輸通信委員会がアジア地域の経済開発の手段として打ち出したもので、1961年頃からエカフェを中心に関係諸国間において本格的にその計画が進められてきた。

1964年3月には、テヘランで開催されたエカフェ第20回会議においてアジアハイウェイ計画の重要性が再確認され、1965年3月ウエリントンで開催されたエカフェ第21回会議においては同計画の促進と調整のために“アジアハイウェイ調整委員会”の設立が認められた。(エカフェ内における機構上の位置は、別表一2のとおりである。)

その第1回会議は、1965年4月バンコクで、1966年9月にも同じくバンコクで第2回会議が開催され、この委員会で本計画が既に実施段階にまで至っており、今後域外からの協力がさらに強化されるよう要望したのである。(協力国は別表一3備考参照)

わが国は、1962年3月東京で開催された第18回エカフェ総会において全面的な支持を声明し、以来専門家や技術調査団の派遣等を行ってこれに協力して来た。

以下は本計画の概要、現況と問題点およびわが国の協力のあらましを述べたものである。

2. 概 要

(1) 目 的

本計画は、東南アジア諸国を連けいし、終局的にはヨーロッパ、中近東およびアフリカの道路網と結び、東南アジアの経済的、社会的発展に

寄与することを目的とする。

(2) 性格と規模

- (a) 主として既存の多くの道路よりなる道路網であり、関係各国の首都、大都会主要港等を結ぶものである。
- (b) 本計画は高速自動車道路の建設ではなくて、自動車による連絡可能な道路の建設、既存道路の改良を行うことである。この道路の最低基準は2車線道路である。(別表-1アジアハイウェイ計画基準参照)
- (c) 全道路網の延長は55,000 Kmで、西はイランとトルコおよびイラクの国境に端を発し、アフガニスタン、西パキスタン、インド、ネパール、東パキスタン、ビルマを経てタイに至り、東向してラオス、カンボジア、ベトナムに至るものと、南下して、マラヤを通りシンガポールで海を渡りインドネシアに至るもの、また、インドを南下して、セイロンに至る等のルートよりなっている。これらのルートにはA-1号よりA-83号までの番号が付されている。(別添図面参照)

(3) 工事費

総延長55,000 Kmの完成に要する工事費は20~30億ドルと試算されている。但し、ここ数年以内に開通を計画されている優先ルートの延長約30,600 Kmの完成には6億ドル余の資金を必要とする見込みである。

3. 現況と問題点

現在優先ルートとして考慮されているA-1, 2, 3, 12, 25, 40, 77号の各ルートの延長合計は約30,600 Kmで、このうち最低基準以下の延長は約8,500 Kmである。最低基準までの格上げ工事中、または工工事準備中のものは2,100 Kmであって、今後残りの6,400 Kmと未架橋地点の16カ所の工事が問題である。これらをルート別に区分すると次表のとおりである。

ル ー ト 別 現 況 表

| ル ー ト | 延 長 Km | 基準以下の 延 長 Km | 工事中または 工事準備中 延 長 Km | 格上げを必 要とする長 延 長 Km | 未 架 橋 地 点 ヶ 所 |
|-------|-----------|--------------------|------------------------------|-----------------------------|---------------------|
| A- 1 | 10,860 | 1,194 | 509 | 685 | 3 |
| A- 2 | 12,273 | 3,664 | 1,269 | 2,400 | 3 |
| A- 3 | 2,126 | 702 | 335 | 367 | 2 |
| A-12 | 525 | — | — | — | 1 |
| A-25 | 2,572 | 1,704 | — | 1,704 | — |
| A-40 | 408 | 408 | 一部不明 | 408 | 7 |
| A-77 | 868 | 868 | — | 868 | 不 明 |
| 計 | 30,632 | 8,545 | 2,113 | 6,432 | 16 |

国別およびルート別の現況は別表3～6参照のこと。

これらの工事に当たりの問題点は要約して次の4点とすることが出来る。

- (1) 工事資金の調達
- (2) 建設機械の不足
- (3) 技術力の欠如
- (4) 試験施設の不備

4. わが国の協力

わが国は1962年3月開催の第18回エカフェ総会で全面的な支持を声明して以来、本計画に対し、次のような技術協力を行っている。(詳細は別表一6参照)

- (1) 専門家の派遣
- (2) 投資前調査団の派遣
- (3) 技術訓練センターの設置
- (4) 技術研修生の受入

今後わが国としては本計画に対し経済協力と併せて一層強力に技術協力をを行う必要がある。

(別表一)

アジアハイウェイ計画基準

| 道路の等級 | I | II | III | IV | V |
|-----------------|------|------|-------|-------|---------|
| 交通量(車/時) 両車線 | 10 | 600 | 1,000 | 2,400 | 2,400以上 |
| 車線数(一方向) | 1 | 2 | 3 | 4 | 4(左右分権) |
| 1車線巾員(m) | 3.5 | 3.5 | 3.5 | 3.75 | 3.75 |
| 路肩巾員(m) | | | | | |
| a. 平坦な国 | 2.50 | 2.50 | 2.50 | 2.50 | 3.00 |
| b. なだらかな丘陵の国 | 2.00 | 2.50 | 2.50 | 2.50 | 3.00 |
| c. 山岳の国 | 1.50 | 2.00 | 2.00 | 2.00 | 2.50 |

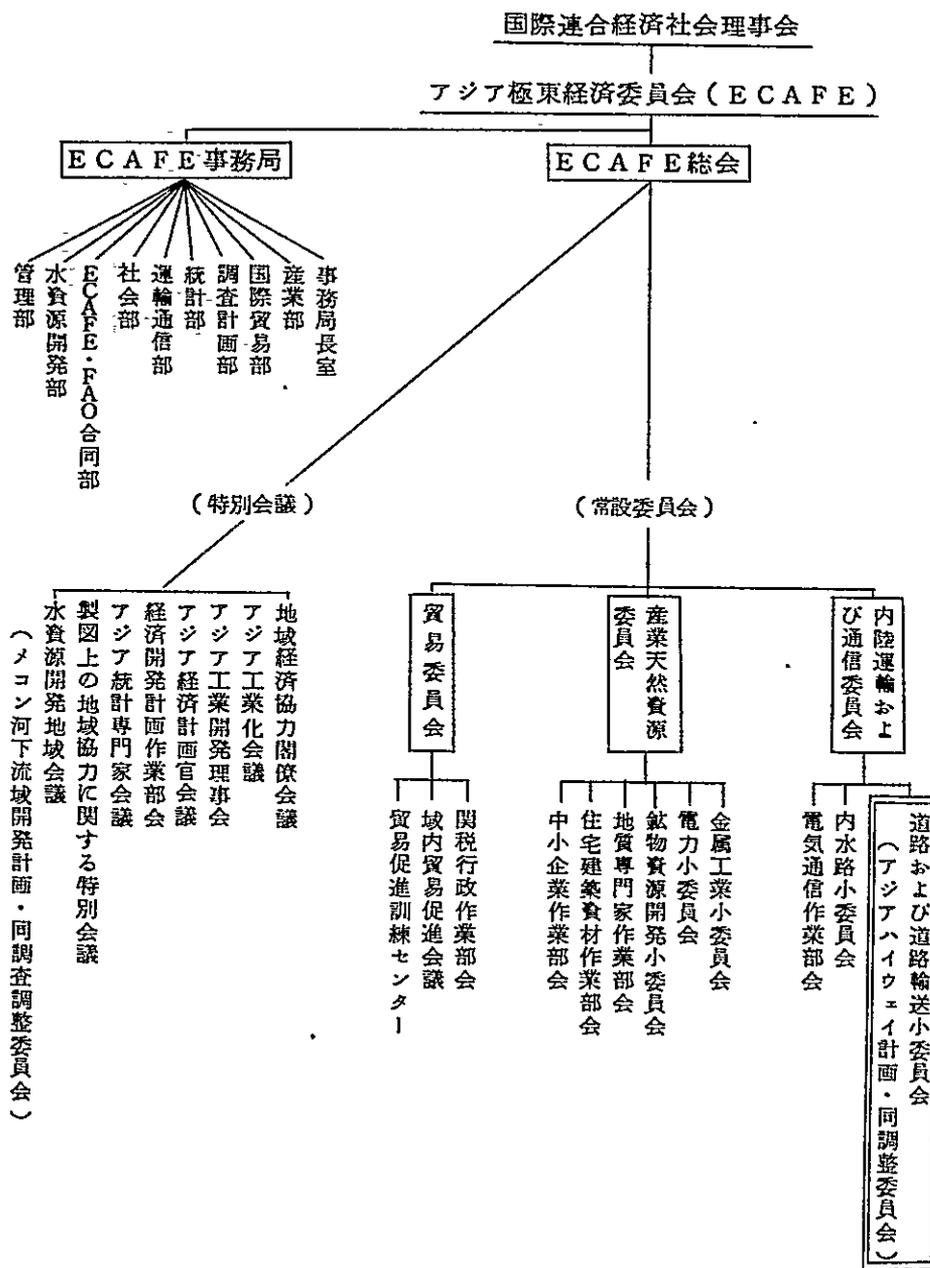
| | 設計速度km/h | 最大勾配(%) |
|--------------|----------|---------|
| a. 平坦な国 | 120 | 4 |
| b. なだらかな丘陵の国 | 80 | 5 |
| c. 山岳の国 | 60 | 7 |

○ 路線敷の最小巾 40 m

○ 橋梁の巾員は道路巾員と同じとし、止むを得ない場合でも
最小限 7 m とする。

(別表-2)

E C A F E の組織図



(別表-3)

アジア・ハイウェイ計画各国の現況(優先ルートA-1, 2, 3, 12, 25, 40, 77)

| 国名 | ルート | 延長 Km | 最低基準以下の区間 | | | | 計 Km | 工事中も しくは工 事準備中 Km | 最低基準 に格上必 要延長 Km | 架橋地点 (除くメ コン・ガ ンジス) | 投資状況(長期計画) | | 備 考 |
|------------------|------|----------|-----------|-------|-------|--------------------|---------|----------------------------|---------------------------|------------------------------|----------------|---|-----|
| | | | 現 況 Km | | | 投資額 (US\$ 100万) | | | | | | | |
| | | | A | B | C | | | | | | 期 間 (年)-(年) | | |
| イ ラ ン | A-1 | 2,210 | 193 | 0 | 0 | 193 | 193 | 0 | | 62-67 | 309.3 | { 総予算額の 5.3 % 主たる財源 世銀・AID・IDA | |
| | A-2 | 2,581 | 568 | 637 | 0 | 1,205 | 568 | 637 | | | | | |
| アフガニスタン | A-1 | 1,411 | 0 | 0 | 125 | 125 | 125 | 0 | | 62-67 | 192.5 | { 総予算額の 14.0 % 主たる財源 アメリカン連贈与 | |
| | A-77 | 868 | 0 | 0 | 868 | 868 | 0 | 868 | | | | | |
| 西パキスタン | A-1 | 526 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 60-65 | 67.8 | 東西計121.0百万ドル総予算の3.9% 主たる財源 世銀借款・外国援助 | |
| | A-2 | 1,893 | 303 | 333 | 0 | 636 | 0 | 636 | | | | | |
| イ ン ド | A-1 | 2,860 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | — | 690.0 | 公共部門予算の 5.3 % 主たる財源 自費・世銀借款 | |
| | A-2 | 901 | 0 | 97 | 0 | 97 | 0 | 97 | | | | | |
| | A-40 | 364 | 0 | 364 | 0 | 364 | — 部 | 364 | 5カ所 | | | | |
| ネパール | A-2 | 1,036 | 0 | 0 | 926 | 926 | 493 | 433 | | — | 不 明 | アメリカン連・インド・イギリスの増与 西を参照 | |
| 東パキスタン | A-1 | 673 | 0 | 191 | 0 | 191 | 191 | 0 | 2カ所 | 60-65 | 53.2 | | |
| | A-2 | 727 | 155 | 55 | 0 | 170 | 73 | 97 | 3カ所 | | | | |
| | A-40 | 44 | 0 | 0 | 44 | 44 | 0 | 44 | 2カ所 | | | | |
| ビ ル マ | A-1 | 1,417 | 145 | 70 | 470 | 685 | 0 | 685 | 1カ所 | — | 不 明 | | |
| | A-2 | 1,218 | 26 | 237 | 237 | 500 | 0 | 500 | | | | | |
| タ イ | A-1 | 1,126 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 63-70 | 379.0 | 主たる財源 世銀・AID | |
| | A-2 | 1,582 | 35 | 100 | 0 | 135 | 135 | 0 | | | | | |
| | A-12 | 506 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1カ所 | | | | |
| マレーシヤ・ シンガポール | A-2 | 960 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 61-65 | 65.5 | マラヤのみ・総予算額の 8.8 % 財源 自費 | |
| ラオス | A-3 | 1,436 | 0 | 335 | 367 | 702 | 335 | 367 | 2カ所 | | | | |
| | A-12 | 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| ヴェトナム | A-1 | 67 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | — | 32.0 | 主たる財源 アメリカの贈与 総予算額の 14.0 % | |
| | A-3 | 1,648 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| カンボディア | A-1 | 570 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 60-64 | 31.0 | 主たる財源 アメリカ・フランス | |
| インドネシア | A-2 | 1,417 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | — | 不 明 | | |
| | A-25 | 2,572 | 0 | 970 | 734 | 1,704 | 0 | 1,704 | | | | | |
| 計 | | 30,632 | 1,385 | 3,389 | 3,771 | 8,545 | 2,113 | 6,432 | 16カ所 | | | | |

注：基準以下の状況— A. 晴天時自動車通行可能 B. 晴天時ジープ通行可能 C. 未連結 橋、橋による未連結地点

(別表-4)

アジア・ハイウェイ各優先路線の現況 — * ECAFE内陸運輸小委員会資料より —

A-1ルートの現況

| 国名 | 基準以下の路線区間と橋 | | | 工事中もしくは工事予定路線と橋 | | | | | 備考 | |
|---------|---------------------------|-----------|----|-----------------|-----|-----|---------|------------|--------------------------|-------------------------|
| | 区間 | 延長Km | 状況 | 区間 | 延長 | 工事費 | 完成予定(年) | 完成後の状態 | 備考 | 備考 |
| イラン | Sang Bast - アフガニスタン国境 | 1:93 | A | 右に同じ | 193 | 不明 | 1970 | 1級道路 | 準備中 | 基準以下の状況 A-晴天時自動車通行可能 |
| アフガニスタン | イラン国境 - Herat | 125 | A | 右に同じ | 125 | " | 1967 | 2車線舗装 | SF調査費拠出承認 | B-晴天時ジープ通行可能 |
| | Kandahar 西部 - Kandahar | 203 | A | 右に同じ | 203 | " | 1965 | 1級コンクリート舗装 | 完成 | C-未連結 |
| | Kandahar 東部 - Kabul 南部 | 241 | A | 右に同じ | 241 | " | 1966 | 1級アスファルト舗装 | 完成 | 橋-橋による未連結地点 |
| 東パキスタン | Companiganj - Bramanbaria | 47 | B | 右に同じ | 47 | " | 1966 | 1車線舗装 | 工事中 | |
| | Taliapara - Sylhet | 144 | B | 右に同じ | 144 | " | 1970 | 1車線舗装 | 工事中 | |
| | Sitalakhya | 540 (m) | 橋 | 右に同じ | | " | 不明 | 不明 | 準備中(工事) 1967年着工予定(世銀-米国) | |
| | Meghna | 880 (m) | " | | | | | | SF調査申請 | |
| | Gumti | 1,970 (m) | " | | | | | | SF調査申請 | |
| | Gorai | 850 (m) | " | | | | | | 日本調査中 1967年報告書完成の予定 | |
| | Kaliganga | (m) | " | | | | | | 工事中 | |
| | Kusiyara I | 330 (m) | " | | | | | | SF申請中 | |
| | Shadipur | 230 (m) | " | | | | | | SF申請中 | |
| | Kusiyara II | 230 (m) | " | | | | | | SF申請中(A-40)建設後A-1に組入れ | |
| | Saderkal | 160 (m) | " | | | | | | SF申請中(A-40) | " |
| ビルマ | Tamu - Kalewa | 145 | A | | | | | | | |
| | Ye. U - Shwebo | 70 | B | | | | | | | |
| | Kalewa - Ye. U | 122 | C | | | | | | | |
| | Takaw - Tachileik | 348 | C | | | | | | | |
| | Chindwin | 不明 | 橋 | | | | | | | |
| | Salween | 不明 | " | 右に同じ | 不明 | 不明 | 不明 | 不明 | 工事中 | |

(別表-5)

A - 2 ルート の 現 況

| 国名 | 基準以下の路線区間と橋 | | | 工事中もしくは工事予定路線と橋 | | | | | 備 考 | |
|--------|----------------------|------|----|-----------------|-----|----------|------|--------------|---|---|
| | 区 間 | 延長Km | 状況 | 区 間 | 延長 | 工事費 | 完成予定 | 完成後の状態 | | |
| イ ラ ン | Nain - Kerman | 568 | A | 左に同じ | 568 | | 1967 | 1級道路 | 工 事 中 世銀・調査引受く } SF 調査申請 | 基準以下の状況 A - 晴天時自動車通行可能 B - 晴天時シープ通行可能 C - 未連結 橋 - 橋による未連結地点 |
| 西パキスタン | Kerman - パキスタン国境 | 637 | B | | | | | | | |
| | イラン国境 - Dalbandan | 303 | A | | | | | | | |
| | Dalbandan - Quetta | 333 | B | | | | | | | |
| イ ン ド | Tanakpur - ネパール国境 | 3 | B | | | | | | 交 渉 中 アメ리카・インド 準 備 中 英 国 完成 1957年 アメ리카 完成 1955年 アメ리카 準 備 中 ソビエツト 工 事 中 アメ리카建設用機材インド建設費 | |
| ネパール | ネパール国境 - パキスタン国境 | 94 | B | | | | | | | |
| | インド国境 - Butwal | 433 | C | | | | | | | |
| | Butwal - Narayangarh | 122 | C | 左に同じ | | 2,000万ドル | 不 明 | 不 明 | | |
| | Narayan - Hetanda | — | — | — | — | — | — | 砂利舗装 2車線 | | |
| | インド国境 - Bhimphidi | — | — | — | — | — | — | アスファルト舗装 2車線 | | |
| | Adhabhar - Dhalkebar | 105 | B | 左に同じ | 105 | 不 明 | 不 明 | 不 明 | | |
| | Dhalkebar - インド国境 | 266 | C | 左に同じ | 266 | 3,400万ドル | 1970 | 不 明 | | |
| 東パキスタン | Tetulia - Pechagar | 42 | A | | | | | | | |
| | Bogra 南部 | 50 | A | 左に同じ | 50 | 不 明 | 1966 | 1車線舗装 | | |
| | Nagarbari 北部 | 23 | A | 左に同じ | 23 | 不 明 | 1966 | 1車線舗装 | | |
| | CoxBazar - ビルマ国境 | 55 | B | | | | | | | |
| ビ ル マ | インド国境 - Maungdaw | 26 | A | | | | | | | |
| | Maungdaw - Ryauktaw | 26 | C | | | | | | | |
| | Ryauktaw - Mynbya | 77 | B | | | | | | | |
| | Mynbya - Toungup | 211 | C | | | | | | | |
| | Toungup - Prome 西部 | 132 | B | | | | | | | |
| | Kawkawleik 西 - タイ国境 | 28 | B | | | | | | | |
| タ イ | 国境 - Tak 西部 | 38 | B | 左に同じ | 38 | 不 明 | 1970 | 1級道路 | 準 備 中 | |
| | Tak 西部 - Tak | 62 | B | 左に同じ | 62 | 不 明 | 1970 | 1級道路 | 準 備 中 | |
| | Putalung 南 - Sadaw 北 | 35 | A | 左に同じ | 35 | 不 明 | 1970 | 1級道路 | 準 備 中 | |

(別表-6)

A-3ならびに他の優先ルート の 現況

| 国名 | 基準以下の路線区間と橋 | | | 工事中もしくは工事予定路線と橋 | | | | | 備考 | |
|---------|-----------------------|------|----|-----------------|-----|----------|---------|---------|------------|--|
| | 区間 | 延長Km | 状況 | 区間 | 延長 | 工事費 | 完成予定(年) | 完成後の状態 | | |
| [A-3] | | | | | | | | | 基準以下の状況 | |
| ラオス | ビルマ国境-Luang Prabang | 367 | C | | | | | | 工事中 工事中 | A-晴天時自動車通行可能 B-晴天時ジープ通行可能 C-未連結 橋一橋による未連結地点 |
| | Xieng Ngum-B.H.Heaup | 290 | B | 左に同じ | 290 | 不明 | 不明 | 不明 | | |
| | Nam Ca Dinh-Hin Boung | 45 | B | 左に同じ | 45 | | 1966 | 2車線砂利舗装 | | |
| | Nam Ngum | 不明 | 橋 | | | | | | | |
| | Nam Ca Dinh | 不明 | 橋 | | | | | | | |
| グイエトナム | | | | | | | | | | |
| [A-77] | | | | | | | | | | |
| アフガニスタン | Kabul-Herat | 868 | C | | | | | | | |
| [A-40] | | | | | | | | | | |
| 東パキスタン | Sylhet-インド国境 | 44 | C | | | | | | 一部工事中 | |
| | Kusjyara II | | 橋 | | | | | | | |
| | Sadarkal | | 橋 | | | | | | | |
| インド | パキスタン国境-Imphal | 364 | B | 左の一部 | 不明 | 1,800万ドル | 不明 | 不明 | | |
| [A-25] | | | | | | | | | | |
| インドネシア | Sungai Dareh-Lahat | 734 | C | | | | | | | |
| | Sibolga-Sungai Dareh | 970 | B | | | | | | | |
| [A-12] | | | | | | | | | | |
| ラオス・タイ | Nang Khai/Vientiane | 700 | 橋 | | | | | | | 調査中 日本 |

(別表-7)

わが国の協力状況

| 事業名 | 派遣・設置国 | 派遣・指導期間 | 人員 | 所要経費 (千円) | 当該予算 | 備考(事後協力・推進の予定) (概算工事費) |
|-------------------------|--------|--------------|----|--------------|--------------------------------|--|
| (調査団派遣) | | | | | | |
| ダッカ・ブリガンガ橋梁架設計画 | 東パキスタン | 64.2末-64.6初 | 9 | 16,000 | 投資前基礎調査費 | A-1・2共通 1,760,000千円 |
| チッタゴン・カルナフリ橋梁架設計画 | 東パキスタン | 65.1初-65.5末 | 9 | 15,000 | 投資前基礎調査費 | A-2 |
| ゴライ河架橋計画 予備調査 | 東パキスタン | 66.3末-66.5初 | 8 | 7,700 | 投資前基礎調査費 | 雨季調査(66.7-66.8)コロンプラン A-1 1,650,000千円 |
| 雨期調査 | | 66.8末-66.9初 | 3 | 31,100 | アジア道路建設計画調査費 | 報告書作成中(8月完成予定-基本設計) |
| 乾期調査 | | 66.12初-67.3初 | 11 | | | |
| スマトラ・ハイウェイ計画 | インドネシア | 66.8中-66.9末 | 11 | | 海外建設市場開拓調査費 スマトラ縦貫道路建設計画調査費 | A-25 |
| ノンカイ/ヴィエンチャン間架橋計画 | タイ・ラオス | 67.8初- | - | | アジア道路建設計画調査費 | A-12 1969年3月終了予定 |
| (専門家派遣) | | | | | | |
| ダッカ・ブリガンガ橋梁架設計画 | 東パキスタン | 64.8中-64.9初 | 2 | | コロンプラン | |
| ECAFE道路計画 | 国連 | 63.12-66.4 | 1 | | コロンプラン | アジアハイウェイ計画担当者 |
| 国内道路計画 | インドネシア | 62.8-64.8 | 1 | | コロンプラン | |
| 国内道路計画 | イラン | 61.7-61.9 | 1 | | コロンプラン | |
| 国内道路計画 | セイロン | 57.8-59.1 | 1 | | コロンプラン | |
| (センター設置) | | | | | | |
| 道路建設技術訓練センター | タイ | 65.4-68.3 | 10 | 230,231 | 技術訓練センター事業費 | A-2 |
| (研修生受入)-道路・橋梁のみ- | | | | | | |
| 昭和38年度 | | | 7 | | | |
| 昭和39年度 | | | 16 | | | |
| 昭和40年度 | | | 12 | | | |

アジア・ハイウェイ計画路線図

