

第 1 回

アジア・ハイウェイ計画

懇談会速記録

1966年6月24日

海外技術協力事業団

開発調査部



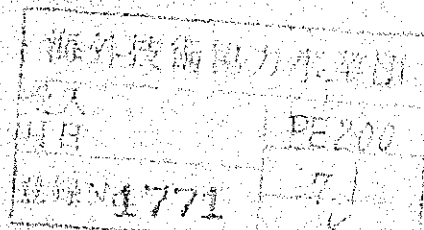
國際協力事業団	
受入 月日 '84. 5. 17	100
登録No. 05492	73.7
	KE

## は し が き

アジア・ハイウェイ計画は1958年バンコクで開催されたエカフェ「ハイウェイおよびハイウェイ交通小委員会」において提案されて以来、関連地域の国々の努力と、地域外の先進諸国の協力とにより着々と進められている。このハイウェイ計画は、既存の各国幹線道路網を連続することにより、アジア地域の経済・社会開発と国際協調に役立つものである。

わが国においてもこの計画に協力して、多大の効果を挙げており、関連地域諸国は、今後もわが国の協力が継続されることを望んでいる。

現在、世界の趨勢は、低開発地域に対する技術援助、経済援助によつて平和と繁栄への道を開こうとしており、アジア地域における数少ない援助を行なうことの出来る国としてのわが国は、国連諸機関からの要請もあつて、益々援助、協力の規模を拡大しなければならない立場になりつつある。したがつて、わが国の技術協力を実施する海外技術協力事業団としては、より効果的な低開発諸国への技術協力の方向を求める努力を行なつており、この一環として、国際計画アジア・ハイウェイに対するわが国の協力について関係有識者の意見を聴取するため、この会を開催したものである。



JICA LIBRARY



1047407101

出席者（順不同敬称略）

野田	卯一	衆議院議員
小沢	久太郎	参議院議員
尾之内	由紀夫	建設省技監
柳田	誠二郎	海外経済協力基金総裁
富樫	凱一	道路公団総裁
高杉	晋一	経済団体連合会
河合	良成	日本国土開発研究所会長
佐藤	寛政	前道路公団副総裁
北村	祐弥	国建協理事
江守	保平	国建協理事
片平	信貴	道路公団理事
早生	隆彦	道路公団調査役
渋沢	信一	海外技術協力事業団理事長
野見山	勉	海外技術協力事業団理事
稲田	武之	海外技術協力事業団開発調査部長
佐藤	陽一	海外技術協力事業団 開発調査部計画課長
新家	義雄	海外技術協力事業団 開発調査部実施課長

場所 ホテルニューオータニ

日時 昭和41年6月24日 午後3時～午後5時

## 懇談会速記録

稲田 どうもお待たせいたしました。まだおいでのない方がありますが、はじめさせていただきますと思います。

ふつつかでございますけれども、司会をさせていただきます。はじめに渋沢理事長からごあいさつをお願いいたします。

渋沢 本日はお忙しいところをわざわざ貴重な時間をおさきくださりましてありがとうございます。実はアジア、ハイウェイの問題は、ご承知のとおりエカフエが世話役になりまして、ぼつぼつ調査なりなんなりがはじまつておるしだいでございます。で、本日はとくに今後この問題をどの程度、どういふ範囲内でもつていつたらいいかということにつきまして、各界の権威者からご指示を願いたいというのが、この集りを設けました理由でございます。

順序といたしまして、ごく簡単にいままでどういうことをやつてきたかというのを申し上げますと、その簡単なことは「アジア、ハイウェイ計画について」というものがここに入っておりますが、当事業団といたしまして、パキスタンの橋を3つばかり調査をいたしております。これはほんの序の口の調査でございまして、あるものにつきましては、さらにこれを本格的に調査するかどうかという問題が残つておるしだいでございます。その調査いたしましたところは13、14ページの表にございます、ダツカ、ブリガンガ橋梁建設計画、チッタゴンの橋の調査、ゴライの橋の調査、こういうものをいままでやつてまいりましたしだいでございます。それから専門家を数名派遣いたしております。これもかならずしもアジア、ハイウェイ調査というものではありませんが、それに関係しておりますような道路建設工事に数名の専門家をいままで派遣しているしだいでございます。同時にほとんど毎年のように当事業団におきまして、道路建設あるいは道路計画に関するセミナーを設けておりまして、これにはやはり東南アジア各国の人も参加しており、したがって、これもアジア、ハイウェイに多少の関係をもつておる、こういうしだいでございます。

そこで、現在までにいたしましたのは、その程度の、まだそれほど目立つ

た仕事はいたしておりませんが、本年度におきましては、アジア・ハイウェイ計画というので2千5百万円の金が事業団についておりまして、これの使い方、さらに今後どういうふうに、どの程度までやつていくかということにつきまして、方針等につきまして、お考えをいただきますと、非常にわれわれとしてありがたいしいでございませう。

なにぶん技術協力あるいは経済協力というもののワクが、日本はまだ小そうございませう。近ごろだいぶ増えましたが、まだ小そうございませう。そこで、そのなかでどの程度のものをどこにもつていくかという問題がございませう。かたがたメコンの計画につきましては、すでに計画段階をすぎまして、建設段階に入つておる、いまメコンに使われておる金の半分以上が、もはや調査ではなしに実際の建設に入つておる。こういうしいでございませう。ところが、アジア・ハイウェイの方は、建設は、大体におきまして、各国がそれぞれにやつておるようなわけでございませうが、ぼつぼつ金を貸してくれ、あるいは機材を供与してくれという声が起こつてまいります。しいがいで、今後調査なんかをするにあたりましては、いつたい日本がどの程度資金なりなんなりというものをそれに使いうるかという問題がありまして、先方といたしましては、調査をするということは、のちに日本がなにか世話をみってくれるんだらうという期待をもつておることになります。しいがつて、調査の場所、どこにどうやるかということをやはり選択するにあたりましては、その後のフォロー等をどの程度行なうかということのを頭に置いていく必要があらうと思ひのでございませう。現にネパールからいつてまいりました計画につきましては、日本が資金上の約束ができないというので、それならばというので、イギリスにたのんだという、そんなふうになつたこともあるわけでございませう。そういうことにつきまして、今後いろいろご検討願ひたいと思ひんでございませう。

いままでやりましたものの実地につきましては、第1に、エカフエにいつておられて、このほうの關係の仕事をやつておりました早生さんから、このことにつきまして…。ゴライの橋梁調査にあつた片平さん、団長として行つていただひているわけでございませうが、このへんの實際の話を承りまして、しかるのちに事業団の稲田君から今後の考え方につきまして、一応のお話を

いたしまして、ご意見をおうかがいすることにいたしたいと、このように思つておるわけでございます。どうぞ時間の許します限り、みなさんからお話を承りたいと思つております。簡単でございますが…。

野田 私どものお願いですけれども、本会議が2時から開かれるというんで待つておつてやつてきたんですが、3時半とかいつておるんですが、本会議が1時間ぐらいというので、確定ではありませんが、30分ぐらい食い込んでもいいんですが、4時ぐらいまでに要点だけは私たちに聞けるように、ひとつお願いしたいんです。

沢沢 (司会者に向つて) どうだろう、早生さんの話と片平団長の話をあとにゆずつてもらつて、今後の計画というものをちよつと最初に申し上げたら…。

小沢 衆議院の本会議が終わると、飛行場の問題があるから……。

稲田 それじゃ、順序が逆になりますけれども、一番最後の「今後の計画について」というところを、私から若干、簡単でございますが、説明したいと思ひます。

資料のなかの、42年度協力計画というものがございまして、これを御覧願ひたいと思ひます。あとでだいな話があると思ひますけれども、ことし2千5百万円の予算をいただきまして、ゴライのフイージビリティ調査をやることにいたしておりますが、ひきつづき来年度なにをやるかということを内部でいろいろ検討しておりますのでございまして、だいたいそこにあるような8つの案件を考えております。これはほかにたくさん案がございまして、そういうことも検討しておりますけれども、そのなかで少なくともこの8つぐらいは実施したいということ考えておるものでございまして。

そのほかに、8つ以外にはメコン流域の関係でやはり2つばかり予算を出したいと思つておりますが、メコンの流域でもアジア・ハイウェイの計画にも入つてくる、両方かかつてまいりますので、どつちに出していいかわかりませんが、メコンのほりに出すということで、ここに出てきておりません。例のラオスの橋梁の調査、カンボジアの道路の付け替えのところがございます、ブソツペンの近く。この2つを考えております。それはここに入つておりませんので、ご了承願ひたいと思ひます。

2枚目のメグナ、グムチ河架橋計画というのがございます。それをご説明いたします。ちよつと見にくいんですがございますけれども、この地図で、こゝが東パキスタンでございます。そのなかでグムチ、メグナ、ここに2つつづいてございます。メグナ河という大きな川がございまして、それにかけるものでございますが、2つの橋ですが、1つの地点と考えまして…。

小沢 メコンの支流ですか。

福田 これはダツカの、ちようどA1ルートというのがございますが、これと、A2は青で書いておりますけれども、2つが重なっているところでございます。共通のルートということになります。ここにかかる橋でございます。

それで、この前に、ゴライの調査に片平団長がおいでになりまして、向こうといろいろと検討されたときに、ゴライの橋はもちろん必要なだけけれども、そのほかに東パキスタンとしては、非常に、チッタゴンに行く道路でございまして、そこにかかる3橋ばかりが必要であるということを経験して、ぜひ日本にその橋をやつてもらいたい、その3橋のうち1つはすでに世銀の借款がきまつてございまして、これはそれでやつていくということで、グムチとメグナの2つの橋についてとくに日本にやつてほしいという要請があつたわけでございます。その橋のフィージビリティ調査ということでございます。だいたい6千万ばかりこれにかかるという予定をしております。メグナのほうは約9百メートルの橋長、グムチが約2千メートル、両方合わせまして、調査費が約6千万円ということでございます。それが第1の計画でございます。

それから2番目は、ゴライ河の架橋実施設計というのがございますが、さきに片平さんがフィージビリティ調査をやられまして、今年2千5百万円で地質調査をやり、そのあと実施する、これをやりたいということで、ここにあげておるわけでございます。それがゴライ河架橋の実設計調査でございまして、だいたい5千万円ばかりかかるということでございます。

3番目が土質試験の施設費でございます。これは1964年に、東パキスタンからエカブエに、ぜひ土質試験の施設を設置してもらいたいという要請がありましたプロジェクトでございます。ご承知のように、東パキスタンは



ガンジス河のデルタ地帯に立地しておりまして、道路といつても、結局、橋の問題が一番大きな問題になるんでございますけれども、その橋梁のコンクリートに使用する骨材が問題になります。また道路が盛り土になつておりますので、土質が問題になる。そういった土質、骨材の試験というものを現地でやりたいという要請がございまして、それにたいする協力をしたいということで出しております。かたがたこの土質試験所の施設につきましては、アジア、ハイウェイのほうでも地域を3つに分けまして、それぞれの地域で1つぐらいそれをほしいというふうな要請が出ておりますので、その第2ゾーン、東パキスタン、インド、ネパール、セイロンを合わせましたゾーンに必ずやるようになるんだということではないかと思つておるわけでございます。

上屋の建設費及び技術指導するという分も含めまして、機械とも3千2百万円ばかり。これが予算の概要でございます。

一応そういう3つを考えております。

さつき申しましたように、それ以外にたくさんございますけれども、ささやかながらこれだけはぜひやりたいという線を出しております。要旨だけ申しました。

小沢 土質試験施設というのは、上屋から機械から全部持つていくわけですか。

稲田 上屋も入つております。機械は金額的には6百万円ばかりで、そんなに張らないんですけども、プレハブというふうな形の上屋を入れまして…。

野見山 私の聞いておるところによると、ああいうところの土をいちいち日本まで持つてきて調べてやつておつた。その程度のものなら現地でやつたほうがよほどいいだろうというわけで。その機械の場合には、上屋ごとある地点から他の地点まで動かすようにしたらいいんじゃないかという考え方なんです。片平さん、そういうことでだいたいいいわけですか、土質調査をやる場合に。

片平 多少技術的な援助をしなくちゃいけませんね。

理事長 人はもちろんでしようけれども。

稲田 人の指導と上屋と機械と、これを合わせて出そうと思っております。

野田 42年度の予算はどれくらい要求されることになりますか、5千万円というのと…。

稲田 1億4千万ちよつとになるわけでございます。さつき申しましたメコンのほうでノンカイ、タドア間の橋、アジア、ハイウェイになるんで…。

野田 12号か。

稲田 12号ですか。これは8千万円くらいでございます。これはフィージビリティ調査費でございます。

もう1つはブノンベンの近くの道路、これはA1に入るわけでございますけれども、ブノンベンからバンコックに至る道路、非常にふくそうしております、(地図で)これがブノンベンでございますね。これがバンコックへ行く道で、ちよつと見えにくいんですが、グランラックという大きな湖がございます。迂回路調査予定地区と書いてございますが、ここでございます。

野田 上のほうへまわるとコンボンチャムか、あつちのほうへ行く道があるね。もう少し西へ行つたところ。

稲田 そうでございます。約40キロばかりでございます。非常に錯綜しております。

野田 ほくたち通つたな。

早生 よくお通りになるところですね。

稲田 これが約2千8百万ばかり。いま申しましたブノンベンの道路とノンカイの橋梁のほうはアジア、ハイウェイでもございますけれども、ちよつとさきほど申しましたようなメコンのほうの関係で出そうかと思っておりますが、どちらがいいか、まだ最終的になっておりません。

野田 8時半からはじまつて、2、30分で終わるといので、ちよつと行つてきます。欠席するとしかれますので…(笑)またやつてきますから。

小沢 ことしは2千5百万でしたかね。

理事長 はい。去年は1千万円しかなかつたんです。そうすると、42年度はこの程度のものかなという、私のほうの感覚なんですがね。

江守 ちよつとおうかがいしてよろしゅうございますか。根本の問題になるかもわかりませんが、42年度になりますと、非常にしぼられて、イース

ト、パキスタンに限つておられますが。あまり八方美人的にまくのはよろしくないとと思いますが、あまりビツとしましてありますが、外交方面といえますか、外務省あたりのほうの、こういつた考えで、承知してもらえるんですかね。あんまりビツとしているんで…。

稲田 実際に専門家の方からお話をうかがつたほうがいいのかもかもしれませんが、いま問題になつているのは、アジア、ハイウェイで、ネパールの山岳部と、あとは東パキスタンの橋、それからビルマのできていない道というところなんですね。ネパール関係につきましては、はじめ日本がやろうと思つていたんですけれども、すでにインドとか、ソ連とか、アメリカ、イギリス、これがやつてやろう、道路建設をしてやろうということで、やつちやつたわけです。とられてしまひまして、残つたビルマというのは、いま入れないということで、これはダメとなりますと、一番重点になつてくるのは、東パキスタンの橋関係ということになるわけですね。その一番だいじなところをやろうというのが1つ。それからA1・A2に、あとで入ることになるかもわかりませんが、ノンカイの橋、それからカンボジアの道路こういうことになつております。

江守 私も重点はいいと思うんですけれども、なんかほかから出やせんかなと思ひまして…。

野見山 国のバランスの問題は、インドあたりでは食糧方面、そつちのほうでやろうといつておりますし、カンボジアとか、こつちのほうはまたほかの面、ほかの分野の技術でかなり突つ込みます予定になるかと思ひます。ですから、バランスから見ると、東パキスタンだけやつて、ほかの国はやらんということにはならないと思ひます。

江守 私も重点はいいと思ひますけれどもね。

野見山 フィリピン、マレーシアその他はほかの面でございますね。

小沢 この前、パキスタンからきて、調査してくれるのは、仕事までやつてくれなければ困るとか…。

理尊長 それが問題なんです。ですから、今度やるところも、あとやれるところを優先的にやりたいと思ひわけですよ。ゴライの橋にしても、基金のほうに持ち出しておるわけですからね。

野見山 その点が技術協力と経済協力というか、あとのほうの、実際に金を貸すとか、仕事をやつてやるとかというところまでいかないと、首尾一貫しませんので、また基金のご指導、ご声援によつて、そこまでいきたいと思しますので、まず設計面の調査までやるということでございます。

理事長 いつたい道路計画にたいする資金供与というものは、どうなんですか、どの程度の条件ならいいのか、グラントじゃなければいかんのか…。

小沢 そんなことはないでしょう。

理事長 ある程度のローンで？

小沢 問題は利息と期間ですね。

理事長 ゴライはどの程度のあれでいくんですか。

片平 向こうが最小限に希望しましたのは、例の鋼材とか、そういう国産品じゃないもの、外貨を使うもの、これをなんとか円クレジットみたいなもので出してもらえないかということ、向こうの運輸大臣ですか、技監ですか、人を介してそういうことを言つたことがあるんですね。ですから、その程度でも援助できれば大変な喜びだろうし、またそれを援助することによつて、あるいは日本の技術でやつてさしあげるといふ、そういう感じもするんですね。グラントでやつてやることになるかもしれませんが…。

理事長 グラントということになると、限られてしまうしね。

小沢 ケース・バイ・ケースできめなければいけないですよ。

片平 ゴライとか、ゴムチとかでなくて、小さな橋、つまり調査が現地の連中ですでにすんでいる橋があるんですね。そんなやつは場合によると、できるやつがある。そういうようなやつがあると、そういうやつを援助資金でやつてやつて、そのときに日本の…。

理事長 ごく小さいやつをやつて。それも一つの手かもしれないという感じもしますけれども。

片平 ゴライなんか金額というのは大変でございましょうし、向こうも話を出したのは、インポートしなければならぬ資材のコストをなんとかしてもらえないかということですから。

理事長 円クレでほしいものはたくさんあるわけですね。その優先順位がどのくらいになるかということですね。ある場合は、道路計画なんかよりほ

かのものをこしらえてくれということになるわけですね。円クレに乗せるといつても、こつちだけではいかんわけですね。

片平 西パキスタンの関係もありますからね。そうなるとさらに問題が複雑になりますね。

江守 片平さん、こういうことはどうかな。なるべくやつらといつしよにやる。全部日本人が、道路や橋なんかつくらんで、橋なら橋こただけをやつて、アプローチはおまえのほうで、というように、向こうのほうをうまくいつしよに入れてやる、メンツも立ててやるようにしてやつたらと、こう考えるんですが。それは橋なら橋は全部つくつてやらなければいけないでしょうが、アプローチなんか、あるいは機械だけこつちで世話してやるから、向こうでやりなさい、本当のところだけはこつちでやつてやる。そうすれば、金が少なくてすむし…。

片平 向こうもいつてるのは、外貨分で、道路部分については、交通の用をするものはだいたいできておりますので、むしろ橋のスチール関係とか、そういうものに要する費用をなんとかしてやるということですね。

江守 パキスタンあたりは、優秀な技師もおるようですから、教育してやれば、やつらも喜ぶでしょうし、まだろつこしいことはまだろつこしいですけれどもね。

小沢 だいたい砂利道か、アジア・ハイウェイは。

片平 二車線以上は舗装してあります。

福田 それでは、ご判断願うためにも全般的なお話を早生さんからうかがつて…。

早生 お忙しいようですから…。向こうに2年8か月おります間、小沢先生はじめみなさんに大変お世話になりました、大変ありがとうございました。ざつと図面の上でご説明申し上げたほうがわかりやすいんじゃないかと思っておりますので…。

いろいろお話し申し上げたり、ご報告申し上げることはたくさんあるんですが、ごさいませけれども、一応問題点を少しずつ申し上げますと、アジア道路は1号線、2号線、いろいろございませますが、かいつまんで申し上げますと、西のほう、トルコ、イラクからサイゴン、シンガポール、ゆくゆくはインドネ

シアのスマトラの25号線のほりまで問題になるわけでございます。

さしあたり大陸道路、1、2号線合わせて2万3千キロほどあるんですが、そのうち約75%は2車線又は1車線の舗装道路にできあがっております。逆に申しあげまして、未開通で道路がないというのは、ネパールのほとんど大半、道路はあるんですが橋梁がないというのが東パキスタンで、現在工事中の橋梁を除きますと、ガンジス川を含めまして、ちょうど10橋残っております。それからビルマに、千数百キロあります。又メコン河は最上流まで4千キロありますが、どこを捜しても橋梁は1か所もない。こういつた状況でございます。

かいつまんで申しあげますと、1昨年夏あたりから、調査だけの応援でありましたらおことわりしたいという空気がだんだん濃厚になつております。カンボジアの公共大臣にいわせますと、調査だけは数年かかつてやつているけれども、なんにもやつてくれない、今後調査だけのご援助はいらない。国連に向かつてもはつきりいつております。公式の席上ではそれはいいませんけれども、私にたいしていつた国がアフガニスタン、イラン、ネパール、東パキスタン、タイ、カンボジア、ラオスだけははつきりそういうことをいつておりませんけれども、これはご承知のように小さな国でございまして、ほとんどすべて外国にたよつているので、なんでもいから、とにかく受けますという、消極的な弱い立場でのものの言い方しかしておりません。で、さきほどからお話がありますように、ローンでも、グラントでもなんでもよろしいんですが、原則的に外貨を必要とするものをぜひ応援をお願いしたいということでございます。応援のしかたでございますが、アメリカは3.5%のローンになつております。道路関係は、軍事道路以外はたいしてローンでして、アメリカ人の給与その他もそのローンの対象になつておまして、給与が非常に高く、家賃その他も値上がりする関係上、それで評判がだいぶ落ちていんですが、要するに、3.5%、20年内外、いろいろなそういう条件がありますが、少なくともアメリカ並みの金利ぐらいのことはみな要求しております。

つぎに、じやいつたいどこどこを各国が要望しているかと申しますと、問題点がかたづきましたところは全部はぶきます。といいますのは、たとえばネパールで、中央から東これはまづイギリス、ロシア、つぎは米とインド

の応援でいまかかろうとしております。一部はすでにかかつております。西の4百キロはブランクになつておりますが、いずれ十年後あたりに着工するとか、しないとかいつておりますが、いずれにしても、どこにお願いするにしても西の中央より先ということになつております。だれか応援してくれるなら、いつでもきてくださいと技師長クラスはいつております。

パキスタンにはメグナ、グムチ、ゴライ、その他たくさんの橋がございますが、現地の道路局の次長、私の一番の仲よしですけれども、彼にいわせますと、調査にきましても、とにかくあとがつづかなければ意味がないんだということですが、たとえばゴライのちよつと南東に、約120メートルアプローチを入れて最大240~250メートル、うまくいけば200メートルくらいですむと思います。こういつた橋をつくると、1車線半、中途はんばですが、1車線半の道路約60マイルが一挙に浮かび上がつて助かるというようなこともございます。

ビルマをとばしてラオスに入りますと、ご承知の方はたくさんおられると思うんですが、ビエンチャンの東約60キロにナムグムという川がございまして、問題のナムグムダムの下流にあります。金額にしますと、1億5、6千万、100メートルちよつとの川です。ここにタケクというところがありまして、ナムカデインという川があります。この2つの橋ができますと、現在アメリカの援助でできつつあるタケク北方の道路を中央にして、ルアンブラバンからタケク、サバナケットに至る六大都市が全部つながることになります。たまたまこの2つの橋梁は、日本工営さんが数年前に設計したことがございまして、そのために向こうの計画局長、日本でいいますと、経済企画庁長官が私にたいして「いつつくつてくれるんだ」。日本が設計したからということで、だいぶ問いつめられました。私は国連におりますので、その任にあらずといつて、和田大使にきいてくれと一応逃げました。

なぜいうかという、タケクの北100キロにアメリカがちよつと着工してできあがつておるんですが、もともと2つの橋を米仏にたのむつもりだつたのが、米仏の高官が中堅クラスかしりませんが、日本が測量したんだから、日本がやるだろうということで、ずつと東のほうの道路をつくつたような事情もございます。

ナムグムとナムカティン橋梁のうち、ピエンチャンの近くのほうのナムグムの橋梁でもつくつただけで、効果もあるし、大した金額でもない。たとえば東パキスタンに約1億4千万円の予算要求をされるようですけれども、そういう金を束にしてかかりますと、こういう1橋ができあがる。そういう橋がございます。

それからカンボジアの、さきほどから稲田部長が説明されておりましたのは、ウドン、ブノンベン間で、アジア道路1号、11号線にかねている性格のものでございます。たまたま公共大臣といろいろ話をしておりましたら、メコン川の橋も実はほしい、シンガポールまで8千キロあるんでございますが、将来ともに橋のないところは、このスパイリエンというところの町のちよつと西のほう、メコンの本流がありますけれども、この橋梁1本だけになることになります。ブノンベンのなかのバザックというメコンの支流でございますが、ご承知と思ひますが、現在進行中でございます。これが終わりますと、8千キロの間、フェリーで渡るところはこの1か所、そういう意味ではほしいんだということにございます。しかし国の順序としては、現在日本の応援で橋梁が1か所、トンレサツブ川にできておまして、現在その橋梁を使ひましても、現在のアジア道路、11号線、サバナケツトからずつと下つてゐるんですが、これに道路がありませんので、どうしてもこのブノンベンの北のプレク、クダムというところでトンレサツブ川をフェリーで渡る。将来日本のつくつた橋梁を最大限に利用するということで道路工事をやつてゐます。これにカンボジアの道路局の全精力を集中してゐるということで、現地でもそういうおりましたか、これが終わつたら、ウドン、ブノンベンの道路をやりたいということをお申しておりました。

それで、大使館の人たちとも相談したんですが、うつかり1800メートルのメコン川の川幅、これにかかりますと、とてもじゃありません。さきほど話がありましたように、調査設計のあと、日本が工事をするように要求されるかもしれない。したがつて、なるだけ外貨の少なくすむ工事といつたら、もちろん建設機械、アスファルトなんかいらすけれども、なんといつても道路部門が効果がある。外貨部分も少ないからということで、大使館と相談のうへブノンベン、ウドンをあげたわけです。



それにしても金がかかるわけですが、しかし安いところというのは、ウドン、ブノンベン間、ビエンチャン東60キロのナムグムの橋梁、それからゴライ、これも相当金がかかりますが、パキスタンのなかに橋梁はいくらでもあるんです。一番金が安くて効果のあがるもの、調査設計という細かいのがいらないような橋を選び出してつくる。つまりブノンベンの道路、ラオスの橋梁、パキスタンの橋梁、これが一番手取早い感じがいたします。

私がバンコックに行きました最初の半年、一年の間は、つまり一昨年秋、国会議員の諸先生方をお願いしたときの感じは、まだ私自身もよくわかってませんでしたし、かつまた各国ともアジア道路に関しては、所得のぐあいから、いわば非常に単純でございまして、国連に音頭をとらせれば、金はいくらでもくるという錯覚を持っていたような情勢でした。それがたまたま国連とか各国の調査団がくるか、ものにならないということが、だんだん認識され、まずオーに私たちのアジア道路関係でまつさきに離反したのがビルマ、セイロン、カンボジア、つぎが担当部長の出身国であるパキスタン、これがまつさきに離反しまして、現在では会議にも出てきません。そういう点でぐあいが悪いんですけども、だからといって放つとくわけにはいきませんので、国連も非常な努力はしておるんですが、そういう意味では二か国間の協力体制を日本としてはとらざるをえないんじゃないかと思えます。

つぎに、アジア道路が仮にできあがりましてもいろいろな問題点があります。一つは通関問題。あいにくと、朝日新聞の「シルクロード」にも出ておりますが、隣同士がふしぎと仲が悪い。西パキスタンとアフガニスタン、二年間ほど封鎖されておりました。アメリカがあわてて道路整備をはじめたところが仲がよくなつて、自然成り行きまかせで、現在工事中で、アフガニスタンとパキスタン。それからパキスタンとイラン、これも仲が悪い。インドとパキスタンはご承知のとおり、四年前カルカッタにいたときからドンドン、パチパチやつておりました。それからビルマとパキスタン、仲が悪いわけではないんですが、全然山また山で通れそうもない。タイ国とビルマも仲がそう悪くないんですが、ビルマ自身が徳川時代のような政策をとっておりますので、余り交流がない。タイとカンボジアは、おたがいの国の人間は絶対一歩も入れない。カンボジアとベトナムは、これもご承知のように、ちよつと

ぐあいが悪い。おたがいに仲のいい隣接諸国はタイとマレーシア、これは非常にいまのところ仲がいいようですが、それにしても通関問題はなんとかしなければということで、私たちの関係部門とは別の貿易関係の人たちにたのんで勉強してもらっています。

次にごく最近完成したんですが、カブールからカンダハル、これがアメリカのつくつたアスファルト道路、カンダハルからヘラートこれはロシアのつくつたセメントコンクリート道路、いずれも五百キロぐらいです。ネパールのカトマンズからインドの国境まで約百五、六十キロの山間道路、これはインドがつくつた。こういつたぐあいに道路を各国が援助しても、メンテナンスができない。つまり技術力がゼロに近く、せつかくつくつた道路がいたむ。そういつたことをなくすために、技術者養成をやるというのが、さきほど説明いたしましたゾーン一、二、三に設置を計画しておりますトレーニングセンター、リサーチセンターという思想になるわけでございます。これはいろいろ裏話があり、なかなかできそうになかったんですが、いずれにしても各国はそれをやらざるをえないだろうという想定に立っております。

つぎに、道路が完成するまでの間に、カルカッタ周辺、あるいはデーリ、テヘラン、シンガポール、クアラルンプール、バンコック、プノンペンというような市内及び、その周辺で、東京並みとは申しませんが、非常に交通混雑しはじめた。したがって郊外道路を整備すればするほど、その程度以上に市内交通が混雑しますので、都市計画および市内交通の処理ということが大きな問題になりつつあります。したがってゆくゆくは日本からもいわゆる交通工学、技術屋が応援する余地も相当出てくるんじゃないかと考えております。

だいたいそういつた三つのことがあるんですが、そういうことを中心にしていまからやろうといっておりますのは、アジア道路調整事務局の、そののアーマト氏がやめまして、調整委員会の事務局長として五月一日以来働いておることになっております後任の定井君が、私にはよくわかりませんが、エカフエに貸したんだが、別個にできた委員会に貸しているのかしりませんが、ただいまのところ正式な設立をいたしておりません。来年の予算、スペシャルファンドの予算で設立されることになっております。

つぎに話がとびますけれども、スマトラはご承知のような状態でございま

すけれども、これも東南アジアのアジア道路関係としては一番たのしみの多いといえますか、技術者にとつては一番たのしみの多いロードではないかと思ひます。ここに千七百キロと図面でなつておりますが、実は非常にこの道路は悪うございまして、まったく道路のないところをつくらうということで、かかれば大変なことになります。

それから話がとびとびで申しわけありませんけれども、現在ちょうど事業団の招待でラオスとか、トルコその他各国の道路屋さんがだいたいぶきております、八人か九人。私は全然知らなかつたんですけれども、たまたまそのうちのメンバーの一人、ラオスの、日本でいいますと、関東地建の局長、チャナラ君が私に会いたいということで、また聞きしてはじめてそういう人がきていることを知つたんですが、そういつた場合には、事業団が道路公団といわず、片平さんなり私なり、あるいは建設省でみんなでうまくやりますと、せつかくアジア道路の関係でおよびになつているんなら、いろいろな意味で効果があるんじゃないかと思ひます。なかなか若くて、子供みたくにしておりますが、非常な権限を持つているんです。そういつた方々を非常にだいにしたいと思ひたいと思ひますが、タイ国で前田建設が道路一か所、西松が二か所、間が鉄道工事一か所というふうにやつておりますけれども、あの人たちが一番苦勞している相手は、現在日本にきている人たちの一つ下の段階を相手にして苦勞しているわけです。できるだけあの人たちをかわいがつていただきたいということを、ついででまことに失礼でございますけれども、お願いしておきます。

非常に乱雑な説明で申しわけありませんですが、またなにかありましたら……………。

稲田 時間の関係でひきつづいて片平理事からお話し願ひたいと思ひます。

片平 片平でございます。この間、ゴライ橋の団長でいつてまいりましたので、きようはゴライ橋の調査について話せというお話でございますが、実はこのゴライ橋の調査、三月から四月にかけて行ないました調査は、ゴライ橋の設計まで追い込むほんの一部といひますか、ファースト・ステップなものですから、調査そのものにつきて、細かい点をご報告する段階にまでいつておらない。というのは、平面図をつくり、深淺測量をやり、今後ど

ういう調査をやるべきかということをつめてきたという段階でございます。それで、ことし洪水になつたとき、もう一回調査して、そのあとでボーリングして、橋梁の配置、デザインをきめたいという、そういうオー段階でございましたので、ゴライ橋の技術的な問題よりも、きようお集まりの方々の一番問題になりそうなことを、ゴライ橋を中心にして、十五分か二十分ばかりお話ししたいと思います。しかも東パキスタン、二十日間おりましたので、私の印象を、あるいは非常に間違っているかもしれませんが、ある日本の技術者がこういうことを考えたということだけでご了承願いたいと思います。

一般的にいまして、東パキスタンは、われわれ日本人にたいしましては、なんといいますか、ちょうど条件が非常に似ているといえますか、資源がない、そう裕福でもないというので、われわれエンジニアは相当親近感をもつて迎えられたことは事実でございます。

もう一つ、逆にいいますと、アメリカのコンサルタントが、ちょうどゴライ橋を中心とした道路の調査をやりまして、その報告書を提出しております。その他いわゆる西欧、米仏等のコンサルタントがパキスタンで調査をしたその結果にたいして、パキスタンの、少なくとも道路関係あるいは橋梁関係のエンジニアはわりに批判的でございます。彼らのやつてくれるのは、自分の国でやるデザインそのままをパキスタンに持ち込んできたのであつて、ちつとも親身になつておらない、パキスタンのローカル・コンディションをあまり調べてくれないというか、それを条件にしたデザインじゃないから困るんだというようなことをわれわれに非常に強くいまして、そのへんは日本のいままで行つた調査団は本当に親身になつて調べてくれたという印象で、おかげさまでわれわれも非常によく仕事ができたと感じでございます。

それからさきほどいろんな席で、みなさんからお話が出ましたけれども、ただし調査だけの援助ではちよつと物足りない、もし建設費を出すならばかの国、なにも日本でなくてもいいという感情がないわけではないという感じがいたします。

それから、そのつぎの東パキスタンのアジア・ハイウェイそのものにたいする考え方でございますけれども、これはおそらく東パキスタンだけじゃなくて、一般的にいって、各国ともそうじゃないかと思うんでございますけれ

ども、アジア・ハイウェイによつてアジアを連絡しようという、いわゆる国連の意図というものよりも、むしろアジア・ハイウェイに編入することによつて、国連の援助を得られる、あるいは各国からの援助が得られるという点がアジア・ハイウェイに魅力を感じていて、自分の国の幹線としての整備をアジア・ハイウェイの大義名分でやつていこうじゃないかという感じが強いような気がいたします。しかしわれわれとしては一つの大義名分としてアジア・ハイウェイ、しかもその国の幹線道路としてどう援助していくかという二つの面をよく理解すべきじゃないかという感じがいたしました。

それから、今後のわれわれの調査いたしましたゴライ橋の前後の幹線道路、これはダツカからジソールを経てカルカッタに行く道、それから、北のほうにのほりますと、チベットまで行く道路でございますが、これはだいたい二車線のところと申しますか、道路は二車線で、舗装は真ん中一車線ないし一車線半で、現在の交通にたいしては、道路は十分その交通に耐えうるものがだいたいできています。もちろんダツカからシルエットまでの間は、これは建設中でございます。あるところもございまして、これもパキスタン政府としては全力をあげてやつているようでありまして、間もなく、二、三年のうちにはそういう完成が見られる。ただ橋梁だけがさきほどいつたように、大きな川、そんなに大きくなくても橋だけが残つている。

これは技術上の理由と、それからあとちよつとふれます資金的な面と、両方とで、なにか外国の援助を待たざるをえないということのようでございます。

それで、そんなような状況のゴライ橋を今回調査したんですが、今回の調査にたいする具体的な措置と、今後の援助のありかた、私が申しあげることではないかもしれませんが、簡単に申しますと、まず現地の材料と現地の技術というものをできるだけ活用することを考える必要があるだろうということが、今度ボーリングをしたあとでデザインする場合に、われわれとしても考えていきたいという気持ちがございます。

もう一つは、橋梁技術者の数、あるいは質が驚くほど少ないというか、劣つております。さきほど江守さんから、いいエンジニアがいらつしやるというお話でございましたが、だいたい鉄筋コンクリートの橋を設計監督する程

度人間はありますけれども、相当な橋になつてくると、なかなかデザインまで手がまわらない。当然監督もできない。そういう人間がそんなにはいないということが一つの問題点なので、さきほどトレーニングの計画で、東南アジアのエンジニアを日本によんでいるというお話を承りましたけれども、そのトレーニングのやり方を、今回ゴライの橋を実施設計までもつていくのだつたら、日本で技術設計をやり、あるいは概算設計をやるときに、現地のエンジニアを二人でも三人でも、トレーニングのコースにのつけて日本にきてもらつて、そして日本人のエンジニアといつしよにデザインを進めていく、計算から図面を引くまでいつしよにやるということをやれば、いままでのトレーニング——講義をして現場を見るというものに数倍まさる本当の意味のトレーニングができるんじゃないか。さきほど現地の技術者を活用したいという希望にたいしまして、現地のエンジニアは、現地のコンディションをよく知っておりますので、むしろこつちのデザインする側にとつて、現地に喜ばれるデザインができるであろうということを、帰つてきて理事長に申しあげたんでございますけれども、一つの方法じゃないだろうかと思ひます。

それから非常に小さいことですが、今後ボーリングの機械などをもつてまいりまして、ボーリングをやるということなんです、輸送費と、通関の手続きとが非常に大変なので、あるいはそういうものを、もし今後東パキスタンに調査なり、あるいはさきほどの土質調査所というか、トレーニングセンターを置くという構想もあるんなら、この秋にもつていくボーリングの機械をまたもつて帰るということではなくて、あるいは現地に寄贈するということが可能なら、一石二鳥か三鳥になるんじゃないかということも、細かいこととして考えました。

それから建設費の援助という問題がございますが、これはさきほどのご質問で私が答えましたように、東パキスタン政府としては、最小限外貨を必要とするものについては援助してほしいという希望を申し出ております。これはプライベートに申し出たんでありますが、そういうことをいつております。

しかし建設費をどこかに援助するということになりますと、さきほどのトレーニングの問題にもう一度戻ることになります、施工監理のエンジニアトレーニングができる、日本式の仕様書になじませることができる、日本の

建設技術のデモンストレーションになる、こういうことを積み重ねていくと、結局、あるいは将来ほかの仕事にたいしましても、日本の建設業界との結びつきがわりにつきやすくなるんじゃないかというような感じがいたします。

それからゴライ橋の調査は、今後さらに進めていつて、来年度、予算化するということですが、これはハイウェイ・エンジニアのいうことではございませんけれども、道路投資をする場合に、その効果をどう日本側として評価していくかということ。結局、援助するんだけれども、その効果がどうなるんだろうかというようなことを判断することをどうやつてやつたらいいかという問題なんです。実は私昔カルカットの仕事をやつておりましたところ、世界銀行から金を借りましたので、アジア・ハイウェイにたいする世銀の考え方をちよつと聞いてみたんですが、そのさいにこういうことをいつておりました。東南アジアの各国というものは、産業も経済もまづたく同じような国が並んでいるんじゃないか。したがつて生産品も同じで、道路をつくつても、各国相互のトランスポートーションというものはなにもない。ちよつとパンアメリカン・ハイウェイというものをつくつたけれども、交通量がなくて困つてゐるんだ。それと同じようなことで、どうも世銀としては、アジア・ハイウェイは貸す対象にはならない。むしろ都会付近の交通量の多いところは貸す対象になるんだ。そういう話がございましたが、そのへんが一つの道路だけじゃなく、将来の東南アジアにたいする日本の援助のあり方、全体の産業を含めた援助のあり方の一つの問題、たとえば日本の輸出と友好から買うものとのバランスでどのへんに援助の重点を置くか、産業計画というものが一つの問題になるだろうと思います。

しかしその場合にも、道路の援助というのは、東パキスタンに例をとつてみましても、たとえばゴライの橋が一つできることによつて、交通量とか、有料道路で採算が合うというものではとつていけません。一日二、三百台ですから。ございませんけれども、それが不在現状で、産業の面でいくらレベルアップしていこうとしても、輸送が問題になりませんので、そういう長い目で道路を見ていくべきじゃないか。われわれが道路をやれば、すぐにその国に効果がある、あるいはわれわれのほうの建設業界にすぐプラスになるとか、そういう近視眼的なことではなくて、その国の産業全体にその道路

がどんな影響を与えるか、それによつて相当長い間にプラスが出てくるんだということを考えて、そういう考え方のもとに建設まで援助できるということになれば、非常にしあわせじやないだろうかという感じがいたします。

非常に雑ばくなことで、印象にもなんにもならないような話でございますけれども、調査そのものがまだとつかりなものですから、調査を中心とした私の道路にたいする援助のあり方というような印象だけを申しあげておきます。

稲田 早生さんからちよつとつけ加えたい点があるようですから……。

早生 二、三、私が立場上いふべきことではないかもしれませんが、現地での空気から判断してのことを述べますと、稲田部長さんからノンカイの橋とか、ブノンベンをメコンにすべきかなにすべきかという話がありました。内情はよくわかりませんが、メコンに入れるほうがいいのかもかもしれませんが、現地人の空気は、メコンのなかに入れますと、日本はアメリカのシリ馬に乗るだけだということをおそらくだれかが言い出すだろうということを一言申しあげたいと思います。

つぎに、片平さんもいわれておりましたが、東南アジアの道路は、見たところ非常に漠としておまして、どこをつないでも、結局、交通量がないんじゃないかということ、世銀の人が、その前にならずいつてくるんですが、その反証の一つを申しあげますと、ノンカイ、バンコック、昨年一月完成しました、アメリカの援助もありましたが、六百キロのフレンドシップ・ハイウェイ、前は百台、二百台しかなかつたのが、全線平均千五百、場所によりますと、二千数百台が走っております。

もう一つ、いなかのネパールでさえ、ご希望があれば写真もお見せいたしますが、たんぼのなかみたいなところを、牛車だけでも百数十台並んで、ジユートとか米を運んでおります。したがつてある意味では非常に大きな潜在力をもっている。

もう一つ、一昨年の夏、東パキスタンのダツカを訪れたんですが、日本の車といわず、外国の車を合わせても、ほとんど町に車が走っている姿は見受けられなかつたんですけれども、ことし三月から四月にダツカに行きまして、私が道路上で見かけたのは、トヨタコロナや、ジープが非常に多く走つてい



る。どういふわけか、向こうではトヨタのジープを歓迎しているんですが、百数十台、二百台は走つていたんじゃないかと思ひます。そのくらい日本の自動車の進出がはなはだしく、そこで各国の技術屋、とくにそういつた担当者がいうのは、日本がアジア道路に応援することは、ひいては日本の自動車売ることであるというよふな表現をしており、少々応援してくれてもいいんじゃないかと、たしか根本竜太郎先生にうちの部長からいわれたと思ひますけれども、そういう感じをもつております。以上簡単でございますが、つけ加えます。

理事長 みなさん、ご意見なり質問なりをどうぞお寄せください。

高杉 さきほどの話の、アメリカのシリ馬に乗るだけじゃないかというのはどういふことになるんですか、結局………。

早生 一番はつきりしましたのが、ナムグムダムにたしか日本は四百万ドルですか、あれを応援するというを決定して発表した直後からです。それまでは日本という国は設計調査だとか、については応援するがこれは公共事業に関することで、一般的経済援助については、私はよく存じませぬから、この点はどこかへいいただきまして、公共施設については、もつぱら国連と同じよふに調査ばかりやつて、さつぱり実にならないというふうな感じをみんながもちつつあつたときでございます。それに一気に数百万ドルという金がポンと出る。ジョンソン大統領の十億ドルという、これそのものが各国で誤解なにかしりませんが、非常に反響を呼んだ、それも悪いほうに受け取られている実情下に、日本がナムグムに応援する。しかもある筋にいわせると、隣のタイなどにいわせると「なんにもならない。二百四、五十万の人間がいつたい電気をどこに使うんだ。どうしてもタイ国に持ち込むんだろう」。タイ自身がナムボンだとか、いろいろなものができまして、ふしぎな国で、ダムができるつど電気料金を下げているよふな状態で、タイの電気局の連中は、なかなかいい返事をしていない。しかもなおかつ、カンボジアにいわせると、いろいろな問題があつたダムも別にあるよふですけども、ちつともオレたちのはやつてくれない、まして五十万とか百万ドル単位については、日本はさつぱり見向きもしてくれないのが、一挙に数百万ドルというのはいかにごとか、当然アメリカに押されたにちがいないということ

はつきりいつております。

理事長 いまの話はちよつと……語弊がありますが、ラオスに出したのは、アメリカから押されて出したんでもなんでもない。あれができないで弱つていたので、そこに日本が口をきいて出してやつた。あすこの総理大臣は喜んでおつたということです。アメリカの出した金は日本より多いですけども、アメリカがやつて、どうしていいかわからないときに、日本が助け舟を出してまとめたということですね。それからタイが「電気はいらん」というのは、はじめそういう感覚があつた。ところが、最近タイはラオスとの経済友好関係というものを非常に重視してまして、はじめがたがたいつておつたんですが、最近におきましては、ナムグムでこしらえた電気を買うという契約をしたわけです。この間もタイの内務大臣がきたときも会いましたが、タイはラオスとできるだけやつていきたいという考え方のようです。そしてタイの電力消費は非常に進んでおりまして、電力が足りない、むしろそれを利用したいという考え方です。

それからもう一つ、ピエンチャンとノンカイを結ぶ道路の橋ですね、これもタイがちよつといやがつておつた。それはラオスが赤くなると、橋があるとかえつてぐあいが悪いということであつたんですけども、このごろはこしらえるのは結構だということ、タイのほうでもいつておるということですから、その点は心配ないですね。

それからカンボジアなんかはいつているのは事実なんです。ラオスにこしらえるということでもあがつたんです。カンボジアの支流の調査を、ナムグムを調査するより前にやつたわけですね。今度はカンボジアのプレクトノットを実際にやろうというときに、カンボジアがアメリカと経済援助をすつかりことわるということになつたもんですから、それがお流れになつてしまつた。そのうちにラオスのナムグム、あとから出たやつが先にできたもんだから、今度はカンボジアはまがつたということですね。いわばカンボジアは身から出たサビといわれてもしかたがないわけですが、カンボジアのごきげんが悪くなつたことは事実でございませぬ。しかしカンボジアがどういつてるというのは、なにも必要はないと思ふんですが、いまの話はちよつと……。

早生 理事長にタテつくわけではございませぬけれども、ノンカイの橋に

ついては、和田大使と私の間にはじまつたんですが、和田大使がアジア計画道路に一筆入れろということで、タイ側の了解をとらないで入れるわけにはいかなかつたんですが、昨年四月の会議に資料を出し、だまつてノンカイを入れたところ、タイの道路局長にこつびどくしかられたんですが、昨年六月下旬から、理事長さんがおつしやいましたように、東北タイががぜん電気があるようになってきたわけです。はつきり申しあげますと、行つてご覧になるとわかりますが、道路沿線からくまなく見えるように爆弾その他をかかえておる。まつたく軍事基地になつておる。現在タイはどこに行きましても、ホテルの無いということは絶対ないんですが、あそこだけはうつかり行つたら泊まることもできない。そういう情勢からタイの幹部の一部の人たちは、タイが電気関係に判をついたということを知っております。そういう情勢の変化はあつたわけです。

稲田 タイのほうも賛成である、ラオスほどの利益はないですから、積極的にはいつておりませんが、反対ということではないわけでございますが…。

柳田 日本が東南アジアに援助するというのは、最近になつて本格的にはじめて足を踏み出したといつてもいい。いままでは、インド、パキスタンにたいする円クレ、それから私のほうの援助、日本の方が仕事をする場合に、仕事が現地の開発に寄与する場合には、その仕事にたいして資金を出す、あるいは金を貸すという形式だつたんです。政府が本格的にやるというのはいままであんまりなかつたんですね。今度いよいよ政府が金を出すということになるわけですけども、どういふ仕事に政府が金を出すかということになるわけですけども、結局、その国の要請によつて政府は金を出すということになると思うんですよ。ですから、アジア・ハイウェイの問題は、これはどこでお考えになつたか、国連で、将来はアジアを大きく見て、道をつくるということは共同の利益になるんだということでああいう大構想をつくつたんじゃないかというふうに想像しているんですが、しかし実際問題として、さきほどからお話のありましたように、国内においてもつとだいな道路の問題、橋梁の問題、みんなあるわけです。ですから、国々によつて日本にどういふ要請を出すか。この道をつくりたいんだ、こういう橋をつけたいんだという要請が出てくると思うんです。計画のどこの部分に入れるか、これか

らそういう問題が起つてくるんじゃないかと思うんですが、結局、こういう継続的な金は、いまのところなかなか政府として、あまり出せない。それから現地の政府としても、道路とか、そういうものよりももつと手近な問題をやりたいという空気が非常に強いんじゃないかと思うんですがね。ご承知のように、農業問題なんてのは、非常にクローズアップされておりますから、そういう方面に金を出すチャンスが多いんじゃないかと思うんです。しかし基礎的に考えれば、道路というのは非常にだいじですから、長期的観望のうえに道路計画を考える。そういうものにたいして、日本が技術的援助を与えるということは、非常に意味があると思うんです。

さきほどのお話のように、計画を立てても一向道をつくつてくれないという、まことに印象は深いだろうと思いますね。場合によつては、ある程度のもは金を出してやるということなんですけれども、大きな橋梁なんてものはどのくらい金がかかるものですか。調査だけで六千万とか四千万とかかかると、実際おつくりになると、相当な金だろうと思いますね。そうすると、日本だけではダメで、どうしても国連の援助とか、あるいは今度できるアジア開銀の金をインフラストラクチュアに使うのはむずかしいと思いますけれども、信託預金というものがありますからね、アメリカあたりの。それを使うというようなこともやりうるんじゃないかと思うんですがね。そういうわけで、日本としては、さしあつて技術援助というものは一番だいじじゃないかと思うんです。ですから、こちらの技術協力団のほうで、今度の計画で調査をしてさしあげるといふことは、非常に喜ばれるんじゃないですかね。私はラオスの態度が一番いいと思うんですよ。それは、やつてくれるにはこしたことはないんですから。調べれば、あとから金は出てきますから、なんとかひとつやつてもらふというのが賢明じゃないですかね。

理事長 橋も、ノンカイの橋は四、五百メートルですか、メコンは。

早生 五百メートルくらい、そのくらいあればできると思うんですが、一番せまいところは三百何十メートルのところなんです。

福田 アメリカがいつべんざつと見たらしいんですけれども、千七百万とかいうんですね。

理事長 なにか三十億円くらいだろうと……。

早生 それは現在の位置付近じやないですか。

理事長 ゴライはもつと少ないとか……。

片平 十四億円ですね。

理事長 そう多くないんですよ。

柳田 東パキスタンはよく知らないんですが、物を読んでみると、橋はいるだろうと思うんですね。

理事長 一番高いのが、メコンにかけるのが三十億とか五十億円。ゴライの橋となると、全体で十四、五億円でできる。そのうちの、外貨分というものはかなり少なくなる。それからナムグムの下のほうの橋、あれはごくわずかで……。

早生 二億もあれば軽くできます。

野見山 比較的金が小さくて喜ばれるというものをみつけながら……。

柳田 向こうの政府からそういう要請を出される国民所得の一割というのは、だんだん大きくなつてきますから、そういう要求も出てくると思うんですよ。

理事長 パキスタンにやりますのは、一つはこしらえてやらんと、調査、調査といつてもぐあいが悪いと思うんですよ。ゴライがいいかどうかわかりませんが、一つぐらいはね。ラオスのほうも小さいのを……ほくも現場を知つてるんですけども、そこらあたりなんか……。

早生 いまおつしやいましたように、とにかくやれる個所を応援する。ただし、来年やろうとするメグナ・グムチ幅だけでいくと二千メートルですが、現場を見ますと、大変な橋です。技術的にパキスタンでは絶対不可能だ、これはぜひ日本にお願いしたいということですね。グラントたとえばゴライ橋をやりますと、インド、カルカッタ、東パキスタンのダツカまで、途中にあるガンジス川はとてもじやないですが、それを除くと全部つながることになる。東パキスタンの半分、細かくいえば四分の一ですけれども、完全に州都とつながる。金のかからない小さいのをやりながら、ゆくゆくは国連のメコン式に金を集めて、というのが比較的現実的ではないかと考えております。一番せまいので十四、五億円ですが、さっきの百メートルそこそこの小さい橋、特別な技術調査がいらないでできる橋にかかつて、それで時間をかせぎ

ながら、大きなのは別途の形でやるというのがいいんじゃないかと思います。

柳田 どこかつくつてやるんですね。

野見山 日本の設計方法を連中が覚え、日本の仕事になじんできて、コンストラクションの実力を見ますと、将来アプローチが非常に楽になる。橋そのものがメモリーになると同時に、そういう効果もあるんじゃないかという気がいたしますね。

柳田 韓国の援助でね、漢江、ソウルのそばのあれをつくるのに、あれは百万ドルなんです。非常に目について、日本の援助があつたということに感謝されるんじゃないかと思うんですが、そういうやつを一つつくつて……。それをアジア・ハイウェイの構想のなかに組み入れていく、だんだんにね。

早生 申しわけないことを申しあげるんですが、日本の新聞とかパンフレットに、日本でアジア・ハイウェイが騒がれているというようなことが載るわけです。各国とも知っております、いづらくなつて逃げ帰つてきたんですけれども、いつたどこに何億ドル応援してくれるかということ各国の道路局長がいうわけです。いまではあつちは冗談でいつてるんですがね、一か所にボンと小さなやつでもいいからやつてあげると効果があると思います。

柳田 だいたい工業に金をみんな使つちやうんだ。

理事長 ですから、橋の問題については、その国のデブロップメントの状況いかんによるんじゃないかと思うんですね。インドネシアはああいう状態だから、ハイウェイどころじゃないと思うんです。そういうところはもう少しメーデーのものについてね。

柳田 各国の日本の大使と相談して、この国の経済発展の段階においてはこの程度のものでいいだろうということがあると思うんです。

理事長 パキスタンなんかは、わりに地についた計画をやる国ですからいいと思うんですね。カンボジアになると、少し問題があるんですね。

柳田 日本の実際の政府のやり方では、インドとパキスタンは円借、それ以外のものは出さないという式なんです。橋のプロジェクトが出ても、ダメなんです。

理事長 円借にのせなければいけないといつても、パキスタンの政府にのせるだけの考えがあるかどうかということですね。

柳田 そこなんです。道路に関する仕事を海外に伸ばしていく、河合さんあたりの仕事を。しかし円借をやられているんですよ。円借以外でもいいじゃないかという、政府が待て待てというわけですね。しかし今度はタイはやられるんだそうですね。タイに橋の問題があるんじゃないですか。

佐々木 バンコック、トンブリ間の橋梁がありますね。

理事長 既に三つとしらえたんですね。

高杉 基金を出してくれるなら結構だ。(笑)柳田君は非常に情熱をもっているから、うまく話をもつていけばできますよ。ただ、いまお話をうかがつておると、国と国とが仲が悪いというのは困るね。ああいう構想は、国と国との経済交流を円滑にするためにやるのに、仲が悪くて閉鎖しておつたら、なんのためにつくるんだということになるんだね。

早生 さきほどご指摘がありました、アジア道路というのは、日本でいえば一級国道なんです。道路のあるなしは別でございますが、その国としては最大限に精力を注ぎたいという道路だけを集めているわけです。

柳田 非常に経済価値があるわけですね。

早生 国内最重要幹線なんです。ほかに道路がないといつてもいいんです。

野見山 逆にいうと、そういうものをつなぎ合わせたものがアジア・ハイウェイだ。(笑)それぞれ効果は国内効果、大義名分はアジア・ハイウェイ。

河合 ハイウェイと違いますけれども、タイとマレーシアの間のソクラ運河を調べておりますが、実はあそこを通る日本の油送船だけでも大変なものなんだ。その運河はそれでベイさせていこうという考えですね。それまでいかなくても、アメリカの援助を借りれば採算の可能性はある。

それからもう一つ、専門家がいらつしやるけれども、パナマ運河を、百キロあるんですが、もう一つアメリカがやろうという計画がご承知のとおりある。その一つはアトムでやろう、一つは機械でやろうという。どうも結局、機械になりやせんかと思うんだ。その機械の設計計画をビザイラス・エーシングが計画しているんだ。私どもはビザイラスと技術提携をやつてるからよくわかるんだが、そこをやるのにパワーシヨベルの一番大きなやつは七千トンありますね。それ二百五十トンぐらいのやつを一分間に一つずつつかむ。それを十台と、エスカベーターの大きいやつを十五台、それだけをもつてや

れば、掘さくにわずか半か年間でできるというんですね。これは事実、パークという社長がきて、ぼくに話をしているんだ。いまのその正確な材料をとつておりますけれども、そういうことで、ビザイラスは、前にやつた一番の機械の提供者だつたもので、原子力でやらないで、おれの機械でやれといつてゐるわけです。だいが材料は集まつたんですが、収入でペイさせていく。ちよつと道路と違うんだけれども、道路でも収入でペイするということは、なにか考えられないんですか。そういうところはもつと早くやれるんですね。

早生 ウドン、ブノンベンですね、これは全額でないにしても、あるパーセントは有料道路でまかなえるだろうということです。

河合 タイの国境のほうへ行つて見たことがあるんですが……。

早生 ブノンベンから三十キロ区間、五メートル幅で交通事故が多いんですが、交通量は日によりますが、三千ないし六千。パツタンバンはご存知と思いますが、最精力を注いで農業開発をやつていて、農産物をシアヌークビルの港に運ぼうとしている。シアヌークビルが年々倍づつ取り扱い量がふえておりまして、昨年度が七十万トン、おとしが三十五万トン、ことしはその率ではいかないだろうと思いますけれども、百数十万トン。そういう数字はチツタゴンに近くなるような数字でございます。サイゴンを通さずに全部運ぼうということをしております。したがつて貨物量が非常に多うございます。

河合 そんなところ、採算可能なところはね。

早生 利子の分だけでも払うようにしてもらえばいいと思います。

理事長 いまのソククラ、そこに運河をやれば港をこしらえなければいけない。私のほうから調査団を出しまして、ソククラの港を、プロジェクトを一応サーベイしたわけですが、タイがどれだけ興味をもつておるかということですね。タイ側のほうとして、どの程度のプライオリティーを与えるかということですね。

河合 アメリカでやることを日本が下請けに手伝うということが一番中心ではないかと考えておりますが、まだしかしまつたく調査の段階ですから。

理事長 あれは川を通つていくわけでしょう。

河合 潮水もありますね。両方に自由港でもなんでもできれば……。



早生 余談ですが、前のサリット首相が現在健在であれば、やつているかもしれないといわれておりますね。現在になりますと、要するにサリットさんのやつたことを全部ご破算にしておりますからね。それにシンガポールが反対しています。

河合 イギリスとの条約はエキスパイヤーしてしまつて、イギリスにたいしては義務がないというようなことだけは聞いておりますが。

早生 空気が変わればやれということになるかもしれません。

佐藤 ジョンソンの十億ドルというのは使えないんですか。

早生 使えないんですね。あの十億ドルはみんな不平をいつております。最初新聞では十億ドルを国連に預託して、国連の責任において、いろいろなプロジェクトに出資する、あるいは与えるというふうに、いいほうに解釈したんです。だんだんアメリカ大使館とか、いろいろなところから情報を集めますと、そうではなしに、日本の大蔵省以上にきびしいんだというふうに。プロジェクトを国連も承認し、場合によつてはコンサルタントを雇つてそれが承認する、アメリカの本国にいつて、アメリカは膨大な資料を要求するんですが、それがないと問題にならないんだということがわかつて、みんなシリッポミになつているような感じになつております。どうせくれるものならポンとくればいいのに、恩着せがましくいつて……。あれはできれば三国にしほりたいということをいつておりますね。さきほどのトレーニングセンターにもきておるんですが、内情はビルマ、タイ以東にしてくれということになつております。それがだんだんわかつてきたものだから、なあんだといつておるようでございます。

理事長 それでは、どうも本日お忙しいところをありがとうございました。

四十二年度の予算にはこの程度のものをのせたいと同時に、やりましたもののバックアップにつきましては、どうぞみなさま方のほうでよくお心にとめていただきまして、できうる範囲内で見てやるというふうにもつていきたいと思ひますので、よろしくひとつお願いいたします。

