

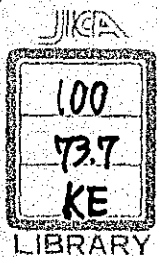
企画課

アジアハイウェイ計画について

1986年6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 '85. 3. 25	100
登録No. 11225	73.7
	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.	アジアハイウェイ計画各国の現況（優先ルート）	5
3.	アジアハイウェイ優先路線の現況（A-1）	7
4.	全 上 （A-2）	9
5.	全 上 （A-3）その他	11
6.	わが国の協力状況	13

JICA LIBRARY



1047409[6]

1. はしがき

アジアハイウエー計画は、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55,000 Kmで、影響面積550万Km²、住民6億人と推定されている。

アジアハイウエー計画が欧米のパンアメリカンハイウエー、ヨーロッパハイウエー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年エカフエ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年頃からエカフエ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。

わが国も1962年8月東京で開催された第18回エカフエ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つ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れいし、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、自動車による連絡不可能な道路の建設、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 アジアハイウエー計画基準参照)

(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つているこれらのルートにはA-1号よりA-88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、この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、または工事準備中のものは2,100 Kmであつて、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下表の通りである。

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 延 長 Km	未 架 橋 地 点 ヶ 所
A-1	10,860	1,194	500	685	3
A-2	12,273	3,664	1,269	2,400	3
A-3	3,126	702	885	867	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	30,682	8,545	2,118	6,482	16

国別およびルート別の現況は別表2~5参照のこと。

これらの工事に当つて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8月開催の第18回エカフエ総会で全面的な支持を声明して以来、本計画に対し、次の様な技術協力を行つている。(詳細は別表-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和併せて一層強力に技術協力をを行う必要がある。

(別表 - 1)

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(左右分離)
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

o 路線敷の最小巾 4.0 m

o 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)

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			計					期 間 (年) - (年)	投資額 (US\$ 100万)	
			A	B	C								
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・ソ連贈与	
	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	一部	364	5カ所				
ネパール	A-2	1,036	0	0	926	926	493	493		—	不明	アメリカ・ソ連・インド・イギリスの贈与	
東パキスタン	A-1	673	0	191	0	191	191	0	2カ所	60-65	53.2	西を参照	
	A-2	727	115	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				
マレーシア・シンガポール	A-2	960	0	0	0	0	0	0		61-65	65.5	マレーシアのみ・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					
グ イ エ ト ナ ム	A-1	87	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		30,682	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.晴天時シブ通行可能 C.未連結橋。橋による未連結地点

(別表-3)

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				完成後の状態	備考	
	区間	延長 km	状況	区間	延長	工事費	完成予定 (年)			
イラン	Sang Bast-アフガニスタン国境	193	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 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
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	
	Kandahar 西部 - - Kandahar	203	A	右に同じ	203	〃	1965	1級コンクリート舗装	完成	
	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	
東パキスタン	Comaniganj - Bramanbaria	47	B	右に同じ	47	〃	1966	1車線舗装	工事中	
	Teliapara - Sylhet	144	B	右に同じ	144	〃	1970	1車線舗装	工事中	
	Sitalakhya	540	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	〃						SF調査申請	
	Gumti	1970	〃						SF調査申請	
	Gorai	850	〃						日本調査中	
	kaliganga	〃	〃						工事中	
	Kusiyara I	330	〃						SF申請中	
	Shadipur	230	〃						SF申請中	
	Kusiyara II	230	〃						SF申請中(A-40)建設後A-1に組入れ	
	Saderkal	160	〃						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-4)

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-晴天時ジープ通行可能 C-未連結 橋-橋による未連結地点
	Kerman→パキスタン国境	637	B							
西パキスタン	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 準 備 中 完 成 1957年 完 成 1955年 準 備 中 工 事 中	アメリカ・インド 英 国 アメリカ アメリカ ソビエツト アメリカ建設用機材 インド建設費
	ネパール国境-パキスタン国境	94	B							
ネ パ ー ル	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							
	Kyauktaw-Mynbya	77	B							
	Mynbya-Toungup	211	C							
	Toungup-Prome 西部	132	B							
	Kawkawleik 西-タイ国境	26	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-5)

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	完成後の状態	
〔A-8〕									基準以下の状況
ラオス ヴィエトナム	ビルマ国境-Luang Prabang	367	C						工事中 工事中 橋-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						
〔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						
	Kusiyara II		橋						
	Sadarkal		橋						
インド	パキスタン国境-Imphal	964	B	左の一部	不明	1,800万ル	不明	不明	一部工事中
〔A-25〕									
インドネシア	Sungai Dareh-Lahat	734	C						
	Sibolga-Sungai Dareh	970	B						

(別表 - a)

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	(事後協力・推進の予定)備考 (概算工事費)
(調査団派遣)						
ダツカ・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
チツタゴン・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 雨季調査(66.7-66.8)コロンプラン 1,650,000 千円
ゴライ河架橋計画	東パキスタン	66.3末-66.5初	8	7,700	投資前基礎調査費	A-1 雨季調査(66.8中-66.8下)地質調査(66.11-66.12)未定
(専門家派遣)						
ダツカ・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・後任者赴任済
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			

