

2 プロジェクトの概要と課題

2.1 道路整備の概要

インド国は、国道整備計画(NHDP)⁶により道路整備事業を強力に推進している。インド国の道路延長は表 2-1 に示すとおりである。国道の総延長は全体の約 2%と僅かであるが、全交通量の約 40%を占めている。さらに、陸上輸送に占める道路の比率は、旅客で 85%、貨物で 70%であり、道路交通は年率 7~10%程度の伸びを続けている。

国道の整備は、国道公団(NHAI)⁷によって表 2-2 に示す NHDP に基づき進められている。(下記図 2-1「整備計画道路網」を参照)Phase- I は、4 大都市(デリー、ムンバイ、チェンナイ、コルカタ)を結ぶ道路の整備であり、現時点においておよそ 90%で 4 車線化が完了している。Phase- II の北南、東西道路あるいは主要 10 港湾を連絡する港湾連絡道路の整備は、2007 年完成としていた目標を前倒して実施している。

表 2-1 道路延長

区分	延長(km)	構成比(%)
国道	65,569	2.0
州道	131,899	4.0
主要地方道	467,763	14.2
その他	2,650,000	79.8
合計	3,300,000	100.0

表 2-2 国道整備計画(NHDP)

整備計画		延長(km)	予算 (Rs.crore)	完成目標 (年)
Phase- I	黄金の四角形	5,846	54,000	2005
Phase- II	北南、東西道路	7,716		2007
Phase- III	州都連絡道路	10,417	55,000	2012
その他	港湾連絡道路	356	4,000	2007

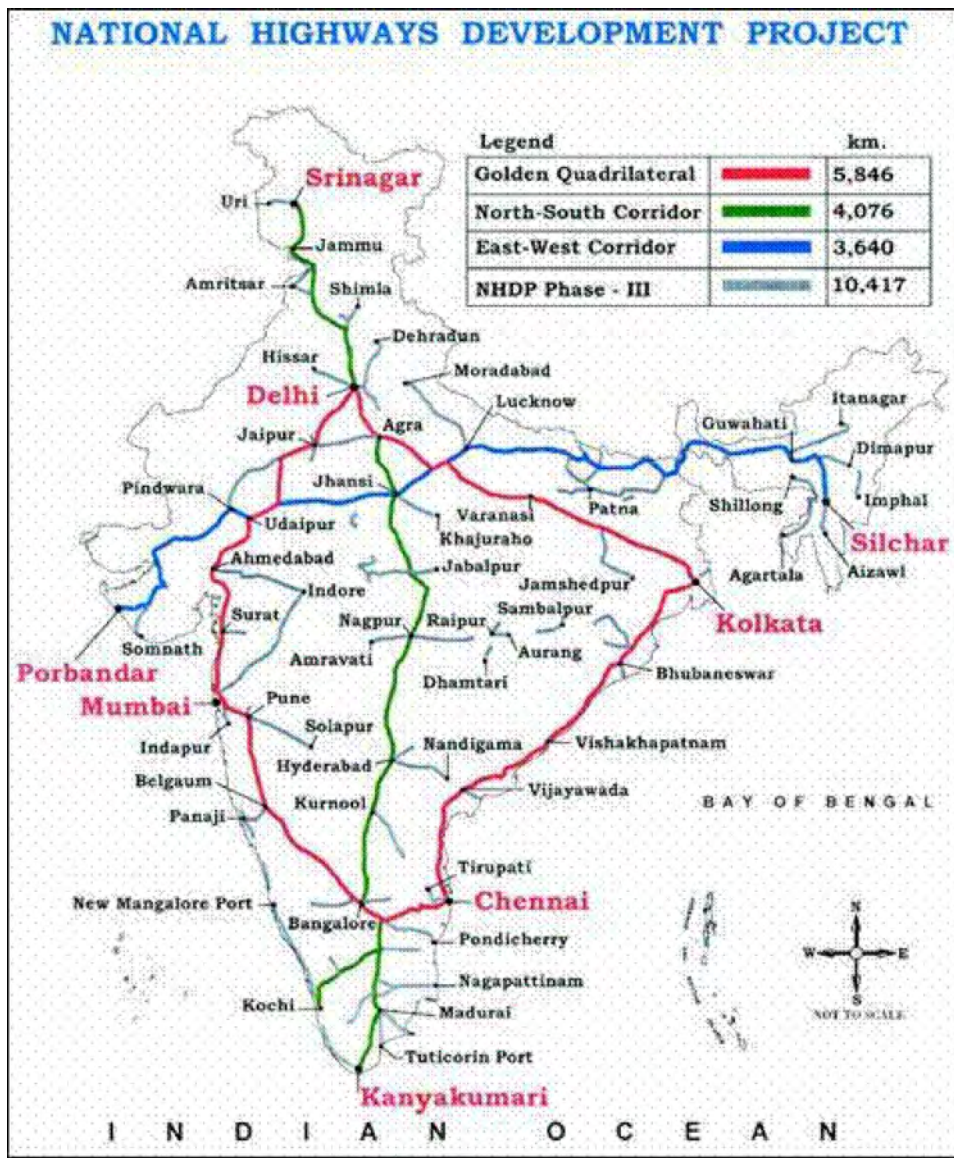
注)1crore は 1,000 万

近年、インド国では、道路整備のための財源として道路特定財源(ガソリン等への課税)の導入や援助資金の確保、BOT(Build Operate & Transfer)等の民間資金の導入などが進められている。

⁶NHDP: National Highway Development Project、道路整備計画

⁷NHAI: National Highway Authority of India、道路公団

図 2-1 国道整備計画道路網



2.2 現地踏査の概要

(1) 周辺道路の整備状況

ライチャック・クラハティ橋は、西ベンガル州の州都コルカタと南部のハルディア港を背景とした工業地域を最短で連絡する道路計画の一部をなすものである。現在は、コルカタ市街からハウラー橋あるいは第二フーグリー橋でフーグリー河を渡河し、国道 6 号線および国道 41 号線を経てハルディア地区に至る図 2-2 のルートである。国道 6 号線は、NHDP の黄金の四角形の一部を構成しており、一部の橋梁区間で工事を実施しているが、ほぼ 4 車線化の工事は完了している。国道 41 号線は、港湾連絡道路として整備が進められおり、ほぼ全線において 4 車線化の工事が進められている状況にある。

(2) 渡河地点周辺の道路整備状況

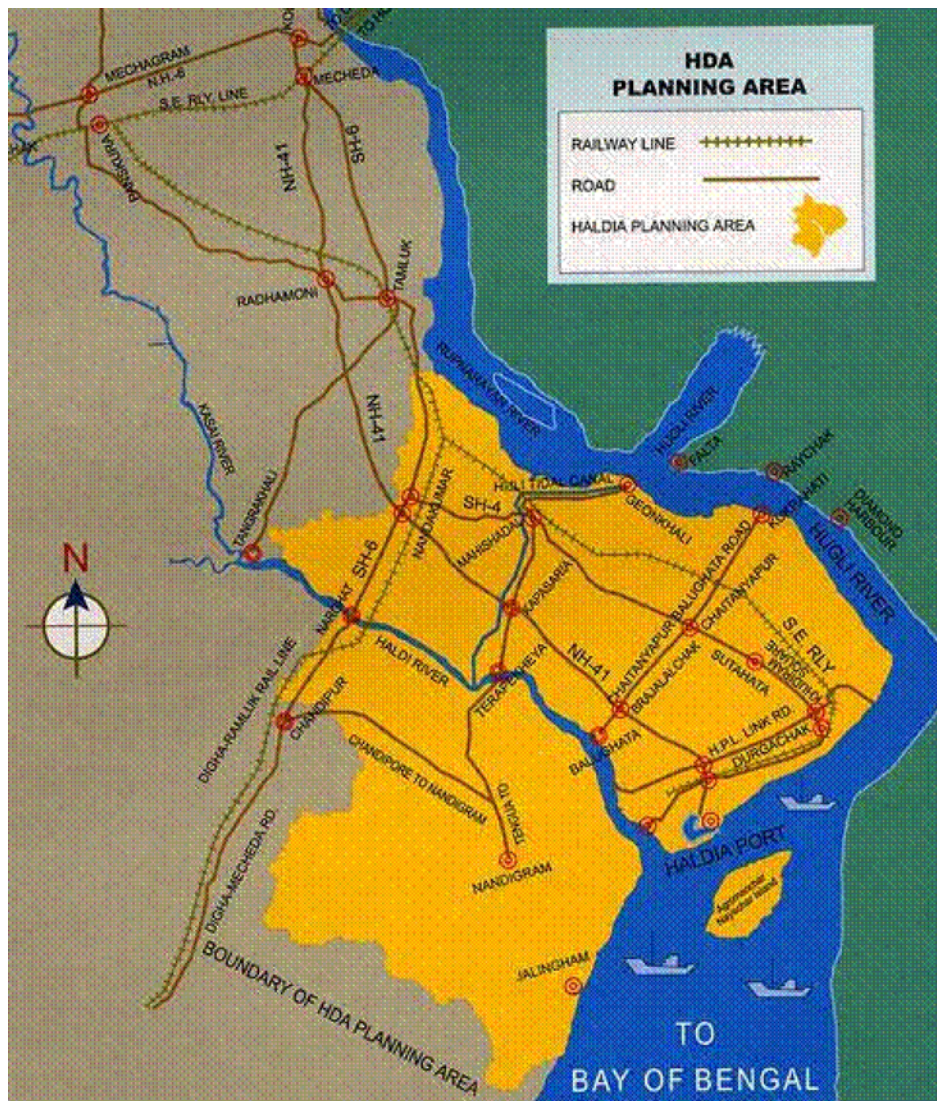
国道 41 号線からクラハティに至る道路は、1.5 車線～2 車線程度であり、大型車の高速による走行は難しい。道路の沿線には集落が点在しており、その箇所では軽車両や歩行者の通行が非常に多く、自動車の高速による走行は困難である。

一方、コルカタからライチャックに向かう道路も、整備は進んでいない状況にある。最近、州道から国道に昇格し、整備の推進が期待される場所であるが、まだ具体的な動きは見られない。

道路幅は 1.5 車線～2 車線程度であり、クラハティ側とほぼ同様の状況で、沿線には集落が点在している。集落部では軽車両、歩行者が非常に多く、自動車の高速走行は困難である。周辺道路の状況を次項図 2-3 に示す。

ハルディア地区(図 2-2)は、ハルディア開発公社(HAD)⁸が港湾施設だけでなく道路、用水等のインフラ整備を実施しており、クラハティ側の取付け道路整備において重要な位置を占めることとなる。

図 2-2 HAD 計画区域



⁸ HAD: Haldia Development Authority、ハルディア開発公社

図 2-3 周辺道路の整備状況

