

中世の面影を残すヒマラヤの国——ネパールの道路事情

土木技術者の海外案内 / その18

佐藤 清 (正会員 建設省道路局企画課課長補佐)



まえがき

「世界の屋根」ともいわれるヒマラヤ連峰の大自然に守られ、ネパールは世界にあまり例をみない独特の文化を築き上げてきた。近代文明の汚染から免れた数千年の文化が、今日なお隆々と息づいている地球上の数少ない国の一つであろう。首都カトマンズの静寂なたたずまい、仏教とヒンズー教の影響が混在した古色蒼然たる寺院、バザールののんびりした高い風景を眺めていると、中世時代の、とある街角に立ったような錯覚さえ感ずる。人間性を失った生産競争、自然破壊と騒音に満ちた近代社会に疲れた20世紀の「先進国」の人びとに、人間の幸せとは何かを考えさせる雰囲気はここにはある。世界中からヒッピー族がこの国に集ってくるのも、彼らがここで心の安らぎが得られるからであろう。

そして、ネパールは“釈迦誕生”の地でもある。紀元前560年ごろ、インド国境に近いルンピニという小さな町で釈迦は生まれた。修業時代にはヒマラヤ前山の峠を越えカトマンズの町まで遍歴したものと推測されており、カトマンズ周辺には仏教の最も古い遺跡といわれるものが多々ある。ネパールの仏教建築は中国にまでその

影響を及ぼしたといわれている。

ネパールは、海に面した国境線がない、いわゆる陸封国 (land-locked country) であり、さらに北と南から高い山脈の屏風で挟まれた形になっているので、独自の文化や生活様式を守りぬくには好都合であったが、反面、交通路の発達という点ではアジアの他の国に比べて数世紀も遅れた。ネパールが道路によって隣接国と初めて結ばれたのは第二次世界大戦後のことである。このような交通上の理由だけではなく、ネパールは1950年まで100年以上にわたって鎖国政策を取っていたため、一

部の登山者を除いて近づくことの許されなかった山の彼方の遠い国であった。一般の旅行者が自由に入国できるようになったのは1960年代になってからである。

筆者は昭和45年秋から約2年半 国連エカフェ (アジア極東経済委員会) に勤務し、その間に道路調査のためネパールへ出張したことがあるので、わが国ではあまり紹介されていない、この国の道路事情を中心に、神秘的なヒマラヤの国、ネパールの素顔の一面を紹介してみたい。

ネパールの素顔

●地形と自然

南北の幅約150 km、東西方向の長さ約850 km という細長い形をしたネパールの国土は、北で中国のチベット自治区に接し、南と東西からはインドにびったり囲まれている。

地形的にみてネパールは北から次の4つの地域に分類される。

① ネパール・ヒマラヤと呼ばれる大山脈が東西に走る北部ネパール: 8000 m 級の高峰だけでも

エベレスト

8848 m (海拔)

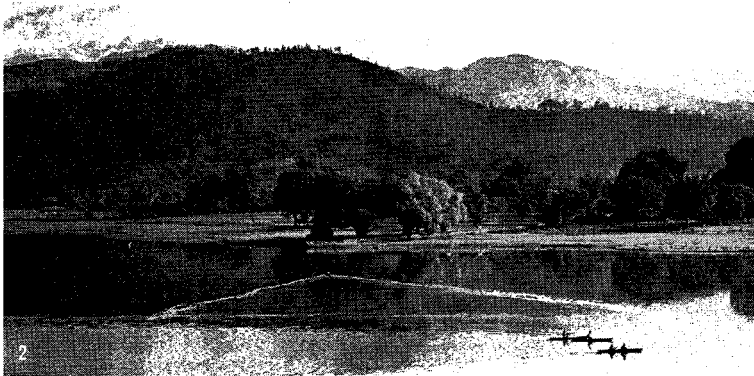


写真-1 (前ページ)・カトマンズの旧市街,ドルバル広場。

写真-2・ポクラに近いベヴァ湖よりヒマラヤ連峰を望む (在日ネパール大使館提供)。

写真-3・1549年に建立されたカトマンズのタレジュ寺院。

写真-4・生きる女神の家 (左側の建物)。

マカルー	8 470 m
ダウラギリ	8 172 m
チョー・オユー	8 153 m
マナスル	8 125 m
アンナプルナ	8 078 m

の8峰があり,7000級にいたっては枚挙にいとまがない。

② ヒマラヤ南麓に沿って帯状に広がる盆地または台地:カトマンズ盆地はこの代表的な地域である。

③ ネパール前山とも呼ばれるマハーバラート山脈(3000~5000m)が位置する中部ネパール:カトマンズ盆地を南側からふさぎ込むようにネパールヒマラヤに並行して伸びている。

④ マハーバラート山脈の南麓に20~40kmの幅で連なるタライ平野:この地方は沙羅双樹(さらそうじゅ)や針葉樹に覆われた密林地帯であり,象,虎,豹,熊,犀,わになどが沢山おり,狩猟地として世界的に有名である。開墾地では,米,麦,砂糖きび,タバコなどが生産されている。

気候は地域や場所の高低により大差があるが,首都カトマンズは標高が1300mあるため,夏の5月でも平均気温は20°Cぐらいで,かつ湿度が低く,冬は10°Cぐらいの気温なので快適である。6~10月の雨期にはモンスーンの影響を受け,カトマンズで年平均1400mmほど降り場所によっては2000mmを越すところもある。この国の概要は表-1のとおりである。



カンチェンジュンガ	8 603 m
ローツェ	8 501 m

▼表一 ネパールの概要

区 分	事 記
面 積	14万1000km ²
人 口	1100万人(1970年)
首 府	カトマンズ
政 体	立憲君主制
言 語	バルバリア語など
国 民 所 得	約80\$/人(1970年)
G N P	約8億\$(1970年)
政府一般会計規模	約8000万\$(1970年)
主 な 産 業	農業(米、麦、トウモロコシ)
貨 幣 単 位	ネパール・ルピー
為 替 レ ー ト	1\$=7.6ルピー(1966年まで) 1\$=10.1ルピー(1967年以降)

●寺院の都、カトマンズ

カトマンズ盆地はその昔湖だったが、釈迦の弟子マジュシュリが谷間を切り開いて水を流し盆地にしたという伝説がある。このカトマンズ盆地にはキランティス族が紀元前700年から住みつき、2500年を越える歴史が刻み付けられているが、世界の歴史にネパールという国名が現われてくるのは、インドからの侵入が繰り返されるようになった9世紀後半からである。13世紀はじめアリ・デブ・マラ王によりマラ王朝の基礎が敷かれ、14～17世紀にかけて、カトマンズ盆地を中心にマラ王朝の黄金時代が築かれた。

カトマンズという名前は、1本の木の材木からつくられたといわれている「カトマンダップ」という寺院(パゴダ)の構造から由来しているが、カトマンズはまさに寺院の都である。カトマンズ旧市街の原形は紀元723年グナカマ王の時代にでき上がったといわれており、1000を越える古い寺院も残っているが、多くの寺院はマラ王年朝の時代にできたものである。

仏教古来の建築にヒンズー寺院の影響が自然な形で融合し、その間にラマ教の寺院が仲良く共存しているという様子は他の国では見られない、ネパール独特のものであろう。しかも、仏教の聖所にヒンズー教の神々が一緒に祭られていることは珍しくない。ネパール人にとって、すべての神々は皆同じなのである。

写真一3はカトマンズで最も有名なタレジュ寺院である。この寺院は、マラ朝が栄えた1549年にマヘンドラ・マラ王により建てられたものであり、この美しい塔はネパールのパゴダ建築の代表的存在でもある。このタレジュ寺院があるドルバル広場周辺には、その前を立ち去るのが惜しいような芸術性豊かな寺院が無数にあるが建てから1000年近くたっているという木造9階建の

旧王宮はすばらしい。

写真一4は同じ広場にある「生きる女神の家」(House of the Living Goddess)で、バルコニーの彫刻は国宝級のものである。この建物の3階には女神(3才半の女児)が住んでおり、内庭の窓から生きた女神の顔を拝むことができる。

カトマンズの南東約5kmのところ、パートンという街がある。ネパールの寺院について語るとき、この街に触れないわけにはいかない。パートンはネパール文化発祥の地であり、紀元299年バラ・デバ王により築かれたといわれている古都である。マラ王朝時代にはカトマンズと並んでもう一つの都として栄えた。このパートンには約2000の寺があるというが、街全体が寺院の野外博物館という感じである。建てられてから330年たつという石造りのクリシュナ寺院の冷厳で、しかも清楚な建築美は圧巻である(写真一5)。

●ネパール人とその生活

ネパールはアジア人種の坩堝ともいわれる国で、多数の部族がヒマラヤの谷間に分れて住んでいるが、大きく分けるとチベット・ネパール人種とインド・ネパール人種の2つに分類できる。チベット系のネパール人の中には日本人とそっくりの顔立ちをしている人がおり、思わず日本語を話しかけたくなくさえる(写真一7)。

ネパールの数多い部族の中で、ヒマラヤの案内者としてシェルパ人は有名であるが、これと並んで世界的にその名をとどろかせているのがグルカ人である。勇敢なグルカ兵はイギリス軍に雇い入れられ、第一次、第二次世界大戦中、各地の戦線で大活躍をした。

ネパール人は、一見自尊心が強く、初対面の人には冷たい印象を与える場合があるが、少し知り合うと実に寛容で、心の広い民族であることがわかる。カトマンズのあるレストランで偶然知り合ったネパール人は、その翌日筆者を彼の自宅に呼び、菜食主義者の珍しい晩さんに招待してくれた。これは筆者がカトマンズで経験したネパール人の親切心の一例であるが、経済的には豊かでないネパール人の、心の豊かさについて考えさせられることが多かった。

米、麦、トウモロコシなどを主要産物とする農業国ネパールの1人あたり国民所得は約80\$(1970年)で、エカフエ地域の開発途上国の平均100\$よりは低い、インドやバングラデッシュと違って、人びとの生活に暗さがない。ネパールには多彩な祭りが多いが、写真一6のような高い山車を引き、色とりどりの民族衣裳をつけ、

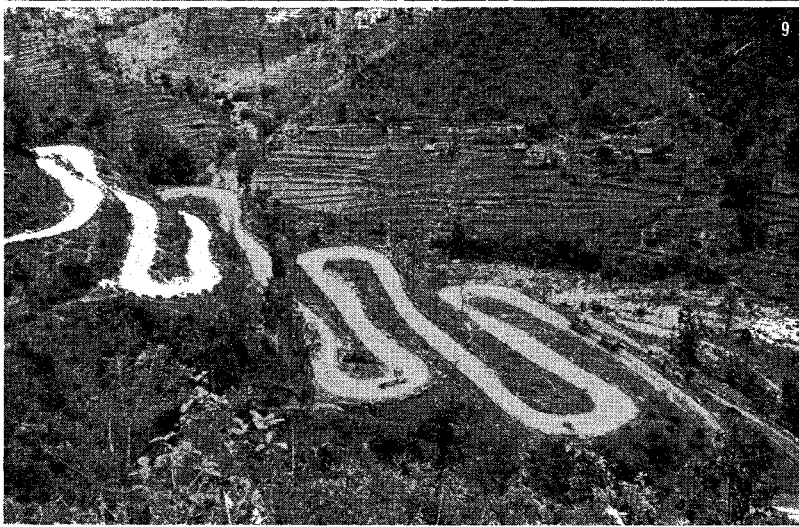
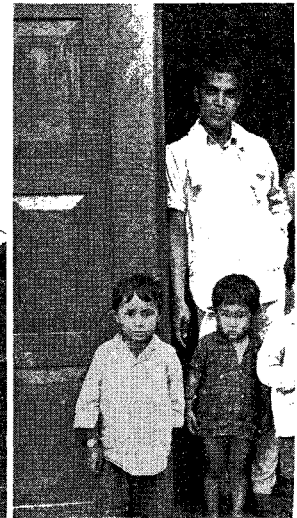
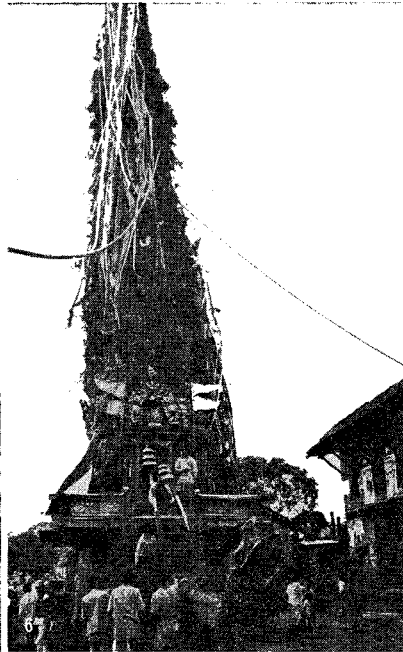
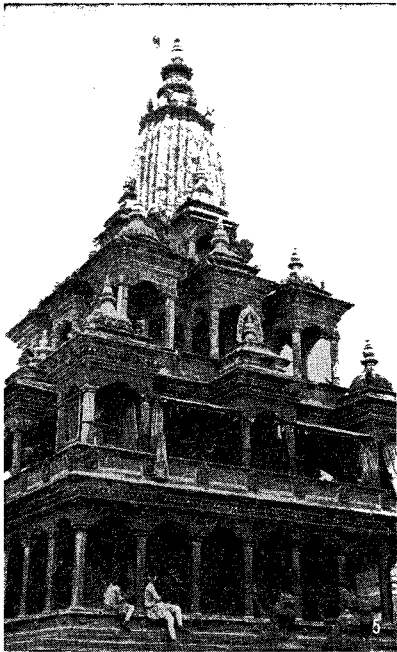


写真-5・パータンのクリシュナ寺院。
 写真-6・祭りの山車（カトマンズ）。
 写真-7・日本人に似ているネパールの子供たち。
 写真-8・カトマンズ旧市街の商店街。
 写真-9・インド陸軍の援助によりつくられた A-5 号線。12のカーブといわれているヘアピンカーブ。

音楽と踊りの印象的なパレードが、しばしばくり広げられる。

カトマンズ旧市街の裏道へ一歩足を踏入れると、中世時代から何百年も、同じ場所、同じやり方で商いを続けているような、間口1間ぐらいの長屋造りの店が連続していて興味深い。わずかな品物と分銅秤を前に悠然と構える店主、そして買物をするでもなく店主と話し込んでいる人びと……。時計の針が一度に300~400年逆もどりしたような平和な光景である。これを文明にとり残された哀れな人びとの姿とみるか、文明に汚されない生活を続けている人間の幸せな姿とみるかは旅行者の自由であるが、人びとの目から明るさと満足を感じ取ったのは筆者の思い過しであったろうか。

一般交通事情

ネパールへの入国は空路と陸路の二通りの方法があるが、陸路のうち鉄道は、南のインド国境付近で短区間運行されているのみで、なきに等しく、実際には陸路すなわち道路ということになる。インド国境から首都カトマンズへ通じる道路はあるが、所要時間および快適性の面からも、飛行機による入国者が圧倒的に多いのは当然である。カトマンズからの国際航空路はデリー、カルカッタ、ラングーン、バンコクなどと結ばれているが、カトマンズ空港はパイロット泣かせの着陸の難しさで有名である。これは急峻な山に囲まれたカトマンズ盆地の地形によるものだが、筆者が初めてカトマンズへ向ったとき



も、飛行機はカトマンズ上空に達しながら、それほどの悪天候でもなかったのに、ついに着陸できずカルカッタへ引返した。このお陰で1日カルカッタの観光旅行が無料でできたのは有難かったが……。雨期の時期など予定どおりカトマンズ空港に着いたら運が良いと思うべきである。

道路が未発達のため、国内主要地への交通は国内航空線が中心になっており、カトマンズ以外に13のローカル空港がある。1週間に1回、マヒラヤ高峰を間近かにみる山岳飛行コースも運行されている。ヒマラヤを地上からゆっくり眺めたい人は、カトマンズから飛行機(45分)でポカラまで行くとよい。写真-2のような雄大な風景に接することができる。

一方、カトマンズを中心とした長距離バスも数路線運転されている。最長路線はインド国境に位置するビルガンジまで約200kmの区間を走っているが、1日1便、古いバスの中で現地人の強い体臭に耐えながらの7時間近いバス旅行には、かなりの忍耐力を要する。

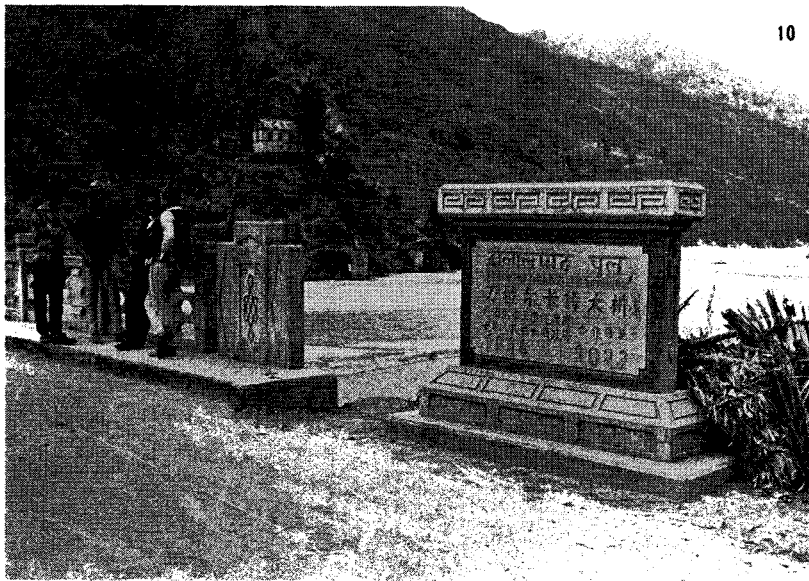
カトマンズ市内の主要な交通機関は、リクシャ(Rikshaw, 力車)という三輪自転車である。もちろんタクシーもあるが、狭いカトマンズ市内を動きまわるにはこれで十分。夕方などヒマラヤからの爽やかな涼風に頬をうたれながらリクシャに乗る気分は格別である。料金は市内の2~3kmの距離なら1ルピー(約30円)。ただし乗る前に料金を交渉して決めておく必要があり、最初は外国人だと思いと3ルピーぐらい要求するので、一度は乗らないふりをして、これを値切るのがまた楽しいのである。

幹線道路ただいま建設中

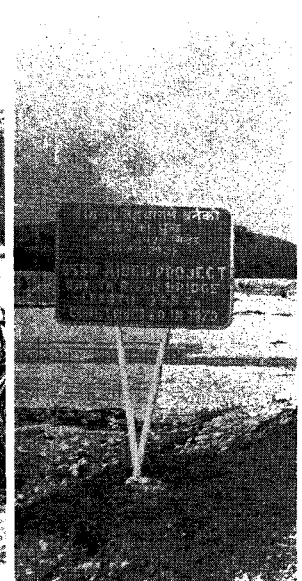
ネパールの道路輸送の生命線でもある首都カトマンズとインドを結ぶ道路(アジアハイウェイ・A-5号線)が、インド陸軍の協力により完成したのが1956年。それまで陸の孤島であったネパールは、この道路により初めて隣接国と結ばれたが、ごく最近までこれが唯一の道路でもあった(写真-9)。横に細長いネパールにとって、国土開発上の観点からも背骨をとおすように東西に一本、幹線道路が必要なことは論をまたないが、この幹線国道(A-2号線)が、ただいま建設中という状態であり、支線道路はまだほとんどない。ネパール国内のアジアハイウェイ1900kmについてみても、完成しているのはわずか700kmである。

UNDP(国連開発計画)は、1970年から1972年にかけて約100万ドルの援助をして、全長4500kmに及ぶ道路網の調査をし、そのうち、優先度の高い18路線・950kmについてフィジビリティ・スタディーを実施したので、将来は東西ハイウェイを軸にして、これに肋骨のように取りつく支線道路の建設も進むことであろう。

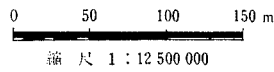
1972年6月現在、ネパールの道路総延長は2840km、そのうち舗装道路は1080km、砂利道が500kmで、残り1260kmは好天時のみ通行可能な土道である。自動車保有台数の公式な統計はないが、全国で約1万台と推定され、自動車1台あたりの人口は約1200人であり、アジアハイウェイ関係国(イランから東15か国、平均310人/台)の中では、自動車の普及が最も遅れている。



10

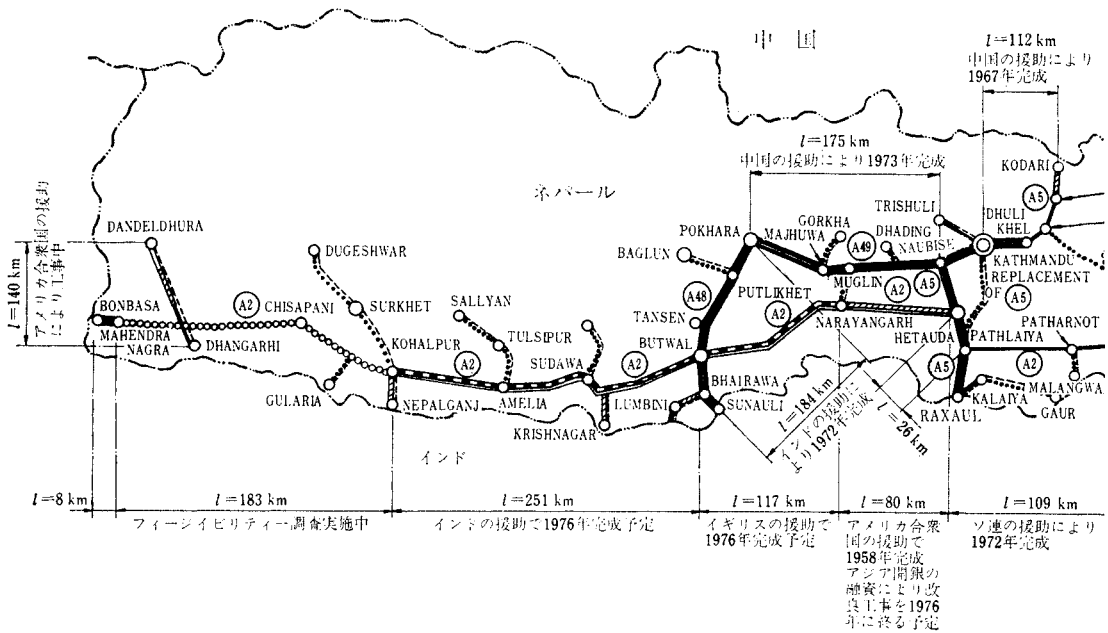


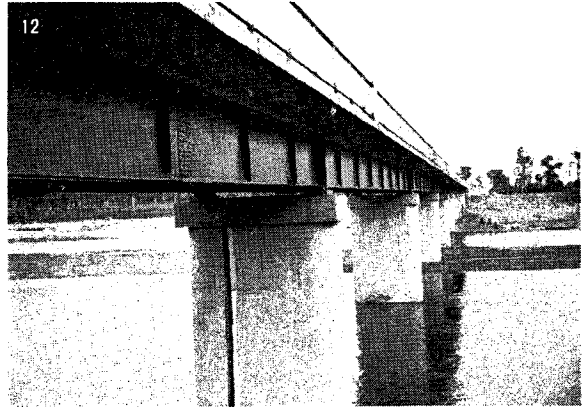
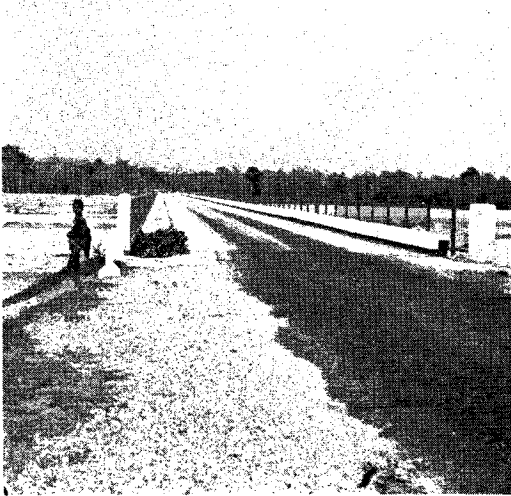
▼図-1・ネパールのアジアハイウェイと支線道路。



凡例

- Ⓐ アジアハイウェイ番号
- 支線道路
- ==== 2車線アスファルト舗装道路
- ===== 1車線アスファルト舗装道路
- 工事 中
- ~~~~~ 砂 利 道
- ⊙ フィージビリティ調査実施中
- ⊙ フィージビリティ調査完了





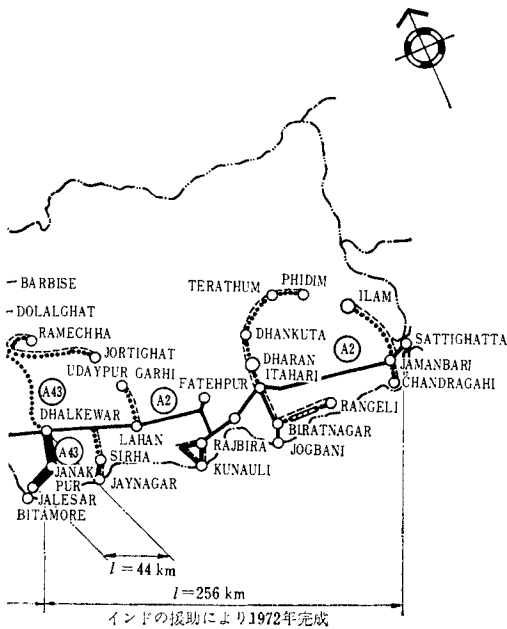
写真—10・中国の援助により1966年に完成したトラルガート橋。
全長約200mのデッキトラス。
写真—11・東西ハイウェイ(A-2号線)、ソ連工区の長大橋。
写真—12・この橋梁に使われている鉄桁は、カルカッタ経由でソ連から運ばれてきたものである。

▼表—2 ネパールに対する外国援助額

(単位：千ルピー)

援 助 国	1967～1968年	1968～1968年
イ ン ド	97 099	145 800
ア メ リ カ 合 衆 国	37 294	59 300
中 国	29 077	61 200
ソ 連	3 329	5 000
そ の 他	810	5 100
	167 609	276 400

注：1 US\$=10.1ルピー。



道路建設援助オリンピック

ネパールの道路建設の進め方は、まさに援助オリンピックの感がある。未着工の幹線ルートを100～200kmの区間に分け、各国が援助を競い合っており、ネパール政府が独自の資金だけで工事をしている区間は一つもない。

図—1にはネパールの幹線道路を構成するアジアハイウェイの建設に対する各国の援助状況を示してある。東西ハイウェイのA-2号線についてみると、インド、ソ連、アメリカ合衆国、イギリスからの援助のほか、アジア開発銀行からの融資も受けている。カトマンズから中国国境までのA-5号線(112km)は中国の援助により1967年完成し、中国はさらに、ナウビセからポクラまでのA-49号線(175km)の建設にも援助の手を差しのべ、1973年この区間を完成させた(写真—10)。

ソ連工区を例に援助方法を簡単に説明してみよう。ソ



写真-13・ネパール人橋梁技術者ととも（左から3人目が筆者）。

連は A-2 号線の中央部パスライヤからダルケバルまでの 109 km を担当し、1972 年に完成させた。ネパールで入手できない建設資材（鉄筋、セメント、アスファルト、鉄桁など）、必要なすべての建設機械はソ連から搬入され、約 10 名のソ連人技術者が設計・施工の技術指導にあたった。ネパール政府は、土、砂、砕石用原石などいわゆる現地材料と労力を提供し、研修を兼ねネパール技術者を派遣してソ連人技術者の下で工事監督、施工管理などにあたらせていた。ネパールの技術者の中にはモスクワ大学に留学していたという人もおり、上手なロシア語を話していた。

写真-11, 12 はソ連工区の中で最も長い橋であるが、この鉄桁はソ連からインドのカルカッタまで船で送られカルカッタから現地まで約 900 km 近く陸送されてきたものである。コンクリート部材は、ピアも床版も、現地でプレキャストしたものを組み立てる方式を採用して省力化を行っていた。

他の援助国も大体同様な援助方式を取っているが、こういう 2 国間援助を中心とした道路建設に問題がないわけでもない。ネパール政府の道路技術者は数が少なく経験も浅いので、統一的基準はなく、設計・工事の技術的

問題はほとんどすべて援助国に任せられた形になっているので、幹線道路がまちまちの規格でつくられる恐れがある。援助を受ける国としても、自分の国の道路を建設しているのだという自主性が要求される所以である。

むすび

ネパールは第二次大戦後一貫して中立政策を取ってきたので、世界の大国と称される国々ばかりでなく、スイスなどヨーロッパ諸国をふくめた多くの国々が、ネパールの社会開発のため援助をしてきた。その中でも、延長 1000 km を越える東西ハイウェイ（A-2 号

線）の建設は、最大のプロジェクトとして進められており、これが完成したときには、ネパールの経済、社会開発に多大の効果をもたらすのみならず、アジアハイウェイ国際幹線として、インド、パキスタン、アフガニスタン、イランを通じヨーロッパ諸国と道路が結ばれるという意義も見逃せない。この東西ハイウェイの西端部の約 180 km に対する援助国がまだ決っていないので全区間完成の見通しは立っていないが、ネパール政府は遅くとも 1980 年ころまでには全線開通したい意向のようである。ネパールの公共事業省の道路局長タパ氏は、この東西ハイウェイ最後の未着工区間に日本の援助が得られるのなら大歓迎だが、とあまり期待していないような表情であったが、わが国としても経済第一主義だったこれまでの国際協力の方向を転換し、南北問題の拡大を防ぐという立場からもネパールのような資源の少ない後発開発途上国に対する援助の問題を真剣に考えるべき時期にきているのではなからうか。

【謝辞】

ここに使用した写真のうち、写真-2 は在日ネパール大使館より提供していただいたものであることをここに記し、感謝の意を表す。