

佐藤 清*

過去数十年間にわたって、世界の各地域で多国間を結ぶ国際道路網が整備されてきている。アジアにおいても第二次世界大戦後、国際道路網整備の必要性が認識され、1959年アジア・ハイウェイ計画が発足した。

最近の国際情勢の変化により、アジア・ハイウェイ計画の見直しが必要となってきたので、本論では、国際道路網計画の基本理念の確立に資するため、アジアにおける国際道路交通の歴史的発展の経緯を考察し、21世紀へ向けてのアジアにおける国際道路交通の将来について展望する。

Consideration on the Historical Development of International Road Traffic in Asia

Kiyoshi SATO*

During the few last decades, various regions in the world have been developing their international highways connecting many countries. In Asia also, after the Second World War, the importance was fully recongnized of establishing of an international highway system, and the Asian Highway project was started in 1959.

Facing with the necessity of reconsidering the Asian Highway due to the recent change of international situation, this paper reviews the historical development of international road traffic in Asia aiming at getting basic ideas for the revision of the Asian Highway, and foresees the future development of international road traffic in Asia.

1. はじめに

アジア大陸は世界文明発祥の地である。紀元前3000年頃、ティグリス、ユーフラテス両河流域で古代オリエント文明が、前2500年頃、インド西部でインダス文明が、そして前2000年頃には、黄河流域で古代中国文明が開花した。広大なアジア大陸を舞台に、その西部、中央の南部、東部の三つの地域で、あい前後して世界の三大古代文明が華を咲かせたのである。

これらの文明は、時間的経過とともに空間的に拡大し、初期の段階においては間接的に、ある段階に至っては直接的に接触するようになった。この文明の空間的拡大と相互交流に重要な役割を果たしたのが交通である。

古代社会における交通は、陸上の徒歩によるものが中心であり、したがって、初期の交通路は自然発生的な道がその主なものであった。しかし、文明の発達とともに、交易などにより他の社会との接触が

増大し、人間の行動半径は広がっていった。それにつれて、部落の中の道は、部落と部落を、国と国を結ぶ、広範囲で長距離なものへと発達してきた。前史時代における東洋と西洋を結ぶ交通を示す記録はないが、地中海から黄河に至るアジアの各地で出土した彩色土器（彩陶）の形態や文様に類似点が多いことから、すでに古い時代に、アジア大陸を横断する交易ルートのあったことが認められている。紀元前後にかけて、中央アジアを通過するシルク・ロードが開拓されたことは、史実としても考古学的にも証明されており、これにより、アジア大陸国際道路交通発達の金字塔が打ち建てられたことは、あまりにも有名である。

このように、アジアの東と西を結ぶ道路交通は、数千年の歴史を有し、その間一時期、海上ルートにその役割を譲って衰退したこともあるが、20世紀の自動車交通時代を迎えて、再び脚光を浴びるようになった。特に、古代シルク・ロードの復活ともいえるアジア・ハイウェイ計画が1959年に発足して以来、国際道路交通の新しい時代がアジアに到来しつつある。

アジア・ハイウェイ計画の進展に伴い、すでにアジアのかなりの国は国際道路網により結ばれている

*建設省浜松工事事務所長
Director, Hamamatsu Construction Office,
Ministry of Construction.
原稿受理 昭和54年11月28日

が、中国の国際社会への復帰等アジア情勢の変化により、アジア・ハイウェイ計画の見直しが必要となってきたので、本文では、国際道路網計画の基本理念の確立に資するため、国際道路交通の原点に戻って、その歴史的発展の経緯を考察し、21世紀へ向けてのアジアにおける国際道路交通の将来について展望する。

2. 人類社会の形成と道の発達

——道の起源とその国際性——

広大な大陸の山脈や草原を越えて、人や物資が行きかうようになったのは遠い昔にさかのぼる。おそらく、人類社会の形成と同じくらい古くから始まっていたことであろう。

人類社会の出発点ともいえる狩猟採取生活時代には、生きるための食糧確保が生活の中心であった。人間が獲物を求めて歩きまわった道は、固定したものではなく、川や海岸沿いの平地やけもの道などであったものと思われる。

新石器時代になって、牧畜や農耕が始められるようになると、人類は、食糧の余剰生産が可能となり、物々交換による交易を始めるようになった。交易は、自分たちの生活地域を拠点に、徐々に広範囲な地域へと拡大されていった。このころの交通路は、地表の通りやすいところや、通る必要度の高いところから自然発生的に形成された、いわゆる「踏みわけ道」が中心であったものと推測されている³⁾。河をさかのぼって峠を越える道なども重要な交通路であっただろう。これらの道が接続され、山脈や草原、さらには砂漠でさえも越えるような長い道路が形成されていったのである。

このような道の形成過程からも明らかのように、本来、道には国境はない。陸続きであって、そこに人間が住んでいる限り、道は、あらゆる自然的・社会的障害を乗り越え、世界に広がってゆく。国境という概念は歴史的過程の中で人為的に作られたものであり、その意味からも、道は、発達の初期段階から、すでに国際的性格を有していたともいえる。

この「道の国際性」を一層強めることに貢献したのが遊牧民族である。牧畜は、いまから5000年以上も前から、東部ヨーロッパ、南西アジア、中央アジアの草原地帯を舞台に発達したが、遊牧民族は、羊の飼料を求めて季節的に大移動を行なった⁴⁾。この移動生活を通じて、新しい道が切り開かれ、中継貿易が促進された。さらに、遊牧民族により、ラクダや

馬などの畜力を交通に利用して、人間の長い旅を可能にするという交通技術の進歩をもたらされたことは、徒歩だけが唯一の交通手段であった時代に比べて、革命的なことであった。

一方、鉄の発明にも匹敵するといわれる車の発明は、交通の大量化、長距離化に大変革をもたらした。車がいつどこで発明されたかということは正確にはわかっていないが、青銅器時代にはすでに車が使われていたことはたしかで、ユーラシア草原地帯の遊牧民族の手で発明され、世界各地に伝播したものと考えられている。世界で最も古いといわれる車は、メソポタミヤの古都ウルで発掘されたもので、シュメール王(前3000年代)が使用したといわれる戦車である。また、インダス文明の遺跡モヘンジョ・ダロでは2輪車の「わだち」らしいものが発見され、こども車⁵⁾が使用されたことはたしかだといわれている。

このように、自然発生的な道の発達段階において、いまから約5000年も前に、畜力の利用と車の活用という、中世まで続いた交通手段の原形が生みだされていたことは興味深い。

道とその交通の発達は、人類が、人種や国境を越え、あらゆる地域のりびとに接触することを可能にし、世界の進歩と繁栄に貢献してきたし、今後も貢献しつづけるであろう。

3. 最古の交易路——草原の道——

アジアとヨーロッパを結ぶ古代陸上交通路としては、北アジアの草原地帯を通るステップ・ルート(草原路)と中央アジアを通過するシルク・ロード(絹の道)があったことが知られているが、歴史的には前者のほうが古い。前4000年から3000年にわたって、長い平和な時代を送ってきた原始遊牧民族は、前1000年頃から馬衡(轡を馬の頭上でしばっておく綱)、轡、手綱を発明し⁷⁾、馬を交通および戦闘手段として使う遊牧騎馬民族となり、行動範囲を著しく拡大した。

この遊牧騎馬民族のうち、歴史の文献に現れた最初の民族が、前7世紀頃東方から南ロシアの草原に出現したイラン系のスキタイ人である。このスキタイ人の媒介により、黒海沿岸地域を植民地にしていたギリシャと東方の国々にとの交易が行なわれたが、その当時の東方交易路については、歴史の父といわれるヘロドトスの『歴史』の中に記述されている⁸⁾。

ヘロドトスによると、スキタイの東方交易路の出発点は黒海の北にあるアゾフ海に流れ込むドン川の

河口で、そこからこの川沿いに北東へ進み、ボルガ川を渡ってウラル山脈へ達する。ヘロドトスはウラル山脈附近の状況を次のように述べている。

「さらに東方の別種のスキタイ人が住む国土に至るまでは、これまで列挙した地域がいずれも土壌の豊かな平坦な土地であるのに対し、ここから以後は小石や岩だらけの荒野がつづく。長々とつづくこの荒地を過ぎると、高い山脈（ウラル）の麓に、男女の別なく一人残らず生まれながらの禿頭であるという人種（毛の薄いバシキル人）が住んでいる。……禿頭族に至るまでの地域や諸民族については事情がよく判明している。これらの民族を訪れるスキタイ人もあって、彼らから事情を聴取することも困難でなく、ポリュステネス（ドニエプル左岸地区）の通商地やその他の黒海附近の通商地からは、ギリシャ人が訪れることもあるからである。」

この記述からも明らかなように、黒海からウラル山脈に至るまでの草原路は、かなり頻繁な往来があったようだ。ウラル山脈を越えてからのヘロドトスの記述は曖昧になってくるが、東方交易路は、中央アジアに位置するアルタイ山脈の南麓附近まで達していたものと考えられている。

この草原の道を通じて、どのような貿易が行なわれたのであろうか。ヘロドトスが、

「農耕スキタイ人が穀物を栽培するのは、自分たちの食用ではなく、他に売却するのが目的である。」

と述べているように、スキタイからギリシャへ輸出された品物は、小麦などの農産物であった。その見返りとして、ギリシャからは、陶器など多くの工芸品が東へ運ばれたことは遺跡の発掘などにより証明されている。

4. 世界帝国確立の動脈路——皇帝道路——

国家の統一において交通機関の整備が不可欠のように、歴史上の世界帝国においても、安定した交通路の確保は、帝国体制を維持し、強化するための必要条件であった。

古代西アジアにおける最初の世界帝国として、前8世紀に成立をみたアッシリア帝国は、「鉄の武器」の威力でメソポタミア地域を制覇した。前7世紀、このアッシリア帝国のピレヤル三世の時代に、帝国内の主要道路が整備され、バビロニアから東地中海にいたる大通商路などが確保された。これらの道路は、後述する「ローマの道」のように舗装はされていなかったが、道路に沿って、1日の旅程（30～40

km）ごとに宿場が置かれ、乗り継ぎの馬やラバが用意され、属州と中央政府との間の命令や報告（粘土板⁹⁾）などが、駅から駅へ運ばれたということである。

それから2世紀ほど後のペルシャ帝国の時代になると、帝国の版図はさらに広がり、西は小アジアから東はインドまでの広大な領土がその支配下に入った。この広大な帝国を治めるために、ダリウス一世（在位・前521～486年）は帝国内の主要地に連絡する「皇帝道路」を造ったが、特に、小アジアの西端サルデスからペルシャ帝国の首都スサまでの全長約2500kmの幹線道路は、初の人工的長距離道路として有名である。

ヘロドトスの『歴史』によると、サルデスとスサの間に111の宿場が置かれ（平均間隔約23km）、1日に1つの宿場間を移動したとして90日で全区間が踏破できたとして述べている¹⁰⁾。王の緊急連絡等の場合には、換え馬による急便により、7日間で知らせが達した¹¹⁾ということは驚異に値する。

このペルシャ帝国に挑戦して、前334年、ギリシャ軍3万5000人を率いて東征の途についたのがアレクサンドロス大王である。アレクサンダー軍は、強大なペルシャ軍を「イッソスの戦い」で打ち破り、約200年間続いたペルシャ帝国を崩壊させ、さらに余勢をかって、アフガニスタンから中央アジアへ、そしてインドまで侵入して、12年間にわたる約3万kmの大遠征を行なった¹²⁾。

このアレクサンドロス大王の遠征は、歴史的にあまりにも有名であり、ここで詳述はしないが、参考までに遠征ルートをFig. 1に示しておく。この遠征において、ペルシャの領土内では、ダリウス一世の「皇帝道路」がそのまま利用されたことは当然想像がつくが、中央アジアやインドでは、先遣隊が道を開き、河に橋を架けて、大軍団を東へ導いたことであろう。

その後ローマ時代を迎えて、今日の近代的道路の原型ともいえる、堅固な路盤の上に舗装された道路が、帝国のすみずみまで伸びていった。ローマ帝国が最も繁栄した五賢帝時代（96～180年）に、軍事、経済を目的とした幹線道路の整備拡充が図られた。これらの道路の幅員は平地部で5～10m、山地部で2～2.5mあり、ところによっては両側に側溝が設けられていた。その一部の道路は、ヨーロッパに現存している。ローマからカブアまでのアッピア街道は特に名高いが、北スペインやアルプスの山中にも往時の石畳の道が残っている¹³⁾。

ローマを中心に、ほぼ全ヨーロッパに張りめぐらされた広域的道路網はローマ人の創造であり、近代国際道路網の立派な手本でもある。

5. 世界最長の交易路——シルク・ロード——

紀元1世紀前後にかけて、西にローマ帝国、東に漢帝国という強大で、安定した二大帝国が出現したことにより、当時の全世界に等しかったユーラシア大陸の西と東がようやく陸路で結ばれた。この東西交通路を通じて、東から西へ絹が運ばれたことにより、ドイツの地理学者リヒトホーフエンが彼の著書『シナ』の中で、この交易路をSeidenstrassenと名づけ、のちにこの英訳のsilk roadが一般的な呼び名となった。

ところで、この世界最長陸上交通路ともいえるシルク・ロードはどのようにして開拓されたのであろうか。

前4世紀末、アレクサンドロス大王の率いる遠征軍は、すでに述べたように中央アジアに達しており、パミール高原の西までの道はいちおう開かれていたので、東からの道がどのようにして、この道に結ばれるかに東西交通路形成の成否がかかっていた。

この東西交通路の東側からの開拓に最も貢献した

のが張騫^{ちやうけん}という人である。

前221年、中国を統一した漢帝国にとっての最大の脅威はモンゴル系遊牧民族の匈奴であったが、ようやく帝国の基礎が固まった武帝の時代(前140~87年)になって、この頃西域を支配していた匈奴を攻撃すべく、そのさらに西の、パミール高原を越えたアム河流域を勢力範囲としていた月氏へ使者として派遣されたのが張騫であった。百余人の従者を率いて長安を出発した張騫は、漢の境域を出ると、たちまち匈奴に見つかり捕虜となった。張騫は10年余りも匈奴のもとに抑留されたが、数人の部下とともについに脱出に成功し、月氏のもとにたどり着き、武帝の意を伝えた。しかし、月氏は漢の申し入れに応じなかったで、月氏との軍事同盟を結ぶことには成功しなかったが、張騫はこの大旅行を通じて大いに見聞を広めた。彼は帰途も再び匈奴に捕えられたが、奇跡的にその手から逃れて12年ぶりに長安に帰り着き、西域についての貴重な報告を行なった。彼の報告に基づき、武帝は西域進出を決意し、これがシルク・ロード開拓の発端となったのである。

このように約2000年の歴史を有するシルク・ロードは、決して1本の道ではなく、代替路線もあったし、広義に解釈された場合には、インドや中東の古

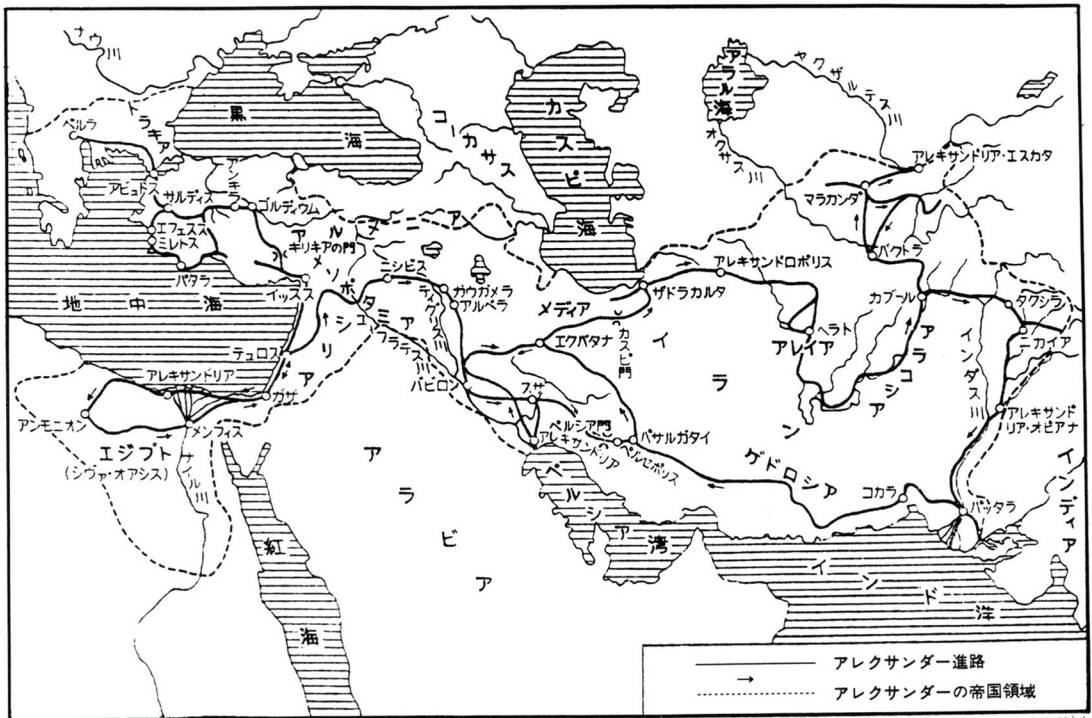


Fig.1 アレクサンダー遠征進路図
Road map of Alexander the great's invasion

出典：参考文献(10)

代交易路もこれに加えられる場合がある。しかし一般的には、シルク・ロードという名前は、東は中国の西安（長安）からパミール高原を越え、イラン高原を経て、東地中海のアンタキア（アンテオキア）を結ぶ延長約1万kmのアジア大陸横断古代交易路として使われている。

時代とともに変化したといわれるシルク・ロードの西域ルートは、東から進んで敦煌を出ると三本の道に分かれる。北のルートは、1世紀のはじめころに開かれたと推定され、玉門関、ハミ、トルファンを通過してウルムチに達し、クチャで中央ルート（西域北道）に接続していた。中央ルートはロプ・ノール湖の北を通り、クチャを経てカシュガルに至っていたが、これは2世紀末にタリム河の流れが変化して衰退するまでは、もっとも重要な隊商路であった。南のルート（西域南道）はタクラマカン砂漠の南側のオアシス地帯であるホータン、ヤルカンドを経て、カシュガルで前述の2ルートと合流する。

平均の標高約5000mのパミール越えの道はいろいろあるが、次の3ルートが主なものである。一つはカシュガルから西進し、テレク峠を経てフェルガーナに出て、サマルカンドに至る。二つはカシュガルを出てしばらく南進し、タシュクルガンを経て二つに分かれ、一方はワッカソクを経てバルフに出、一方はギルギットを経て北インドへ至る。¹⁵⁾

この東西交易路を通じての交易は、1世紀ごろにはまだ東西の両帝国が直接行なうには至っておらず、西トルキスタンの覇権を握っていたクシャーン人など

による中継貿易の形がとられていた。

このシルク・ロードは、海上ルートの発達により、砂に埋もれてしまうまでの約1500年の間、単に経済の側面のみならず、アジア全域の政治、社会、文化に甚大な影響を与えた。

6 中世の東西交通路——直結路の確保——

3世紀はじめ、中国の後漢が減じ、それから7世紀はじめ頃までは、いわゆる魏晋南北朝の混戦が続いた。この時期に、西域諸国は独立色を強め、隊商がこの地域を通過することは容易でなくなり、東西交通の発展が停滞した。しかしこの期間にも、仏法を求めて長安から天竺（インド）までの、遠くて困難な道を徒歩で往復した超人的な高僧たちにより、新しいシルク・ロードの開拓が続けられた。これらの中国の高僧のうち有名なのが法顕（旅行期間：399～412年の13年間）と玄奘（同629～645年の16年間）である。特に法顕は65歳で出発し、¹⁶⁾帰国したときは79歳に近い高齢であったということは驚異の一語に尽きる。

このあと10世期初頭までの、隋・唐両王朝の安定期には、再び東西交易が活発になったが、漢時代と同様の中継貿易が続いていた。

中国とヨーロッパが直接的な、一貫した交通路で結ばれたのは、チンギス・ハーン（成吉思汗）が東ヨーロッパから中国までの、シルク・ロード沿いの全域を含む大帝国を建設した13世紀からのことである。1206年、全蒙古遊牧民族を統合したチンギス・

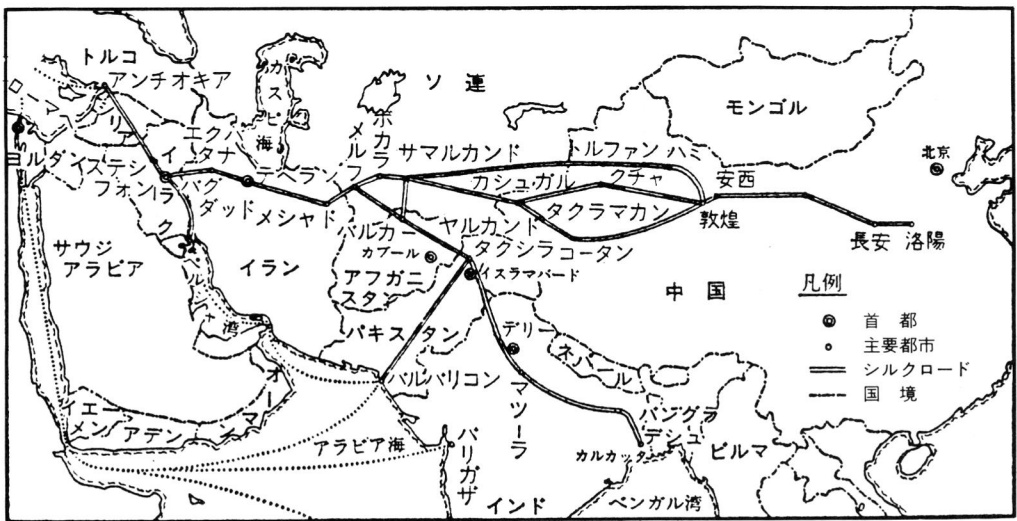


Fig.2 漢代のシルクロード
Silk Road in Han Era

出典：参考文献(1)

ハーンはまず中央アジアを征服。その子のオゴダイの時代にはロシアを征服し、ハンガリー、ポーランド、そしてドイツまで侵入した。チンギス・ハーンの孫のフビライは中国の征服して元朝を興し、弟のフラグは西アジアを征服してイル・ハーン王朝を築いた。このように、チンギス・ハーンが蒙古を統一してから70年足らずの短い期間で、西はロシア、メソポタミアから東は中国にいたる古今未曾有の大帝国を築きあげた。

この結果、中国とヨーロッパを直結する、安定した東西交通路が確保され、往来が自由になって、沿道の各都市は、平和で繁栄した時代を享受した。13世紀から約2世紀続いたシルク・ロードの安定期には、交通路や駅伝が整備され、東と西の文化交流も促進された。当時、元朝の首都であった大都(北京)には、かなりのヨーロッパ人が住んでいたということであるが、その代表的な人物こそ、1271年ヴェネツィアを出発して、3年半かけて陸路で大都に到着し、10余年フビライ王に仕えたというポーロー族である。この話は、マルコポーロ『東方見聞録』に詳しく書かれている。¹⁷⁾

モンゴル帝国の崩壊のあとを受けて、中世の中央アジアを征服し、またたく間に、西アジア一帯を含む大帝国を築きあげたのがチムール(王位、1369～1405年)である。13世紀を代表する英雄がチンギス・ハーンなら、14世紀のそれはチムールといえる。1370年、サマルカンドを都と定めたチムールは電光石火の勢いで、南はインド、西はイラン、イラク、シリアの諸都市を攻略した。1405年には20万人の兵をひきつれ、元の後をうけた宿敵、明朝との一戦のため東方へ向かったが、その途上、チムールは70歳で人生を終わった。

しかし、チムールの築いた帝国はその後も引き続き約100年近くも繁栄し、中央アジアを中心とした広い地域が一つの勢力圏に包括されたので、盛んな東西交通が行なわれた。この時代の東西交通路は、大ホラサン街道といわれるルートが最もよく使われた。中国から西へ向かってこのルートをたどると、道は、ゴビ砂漠を越えてから天山山脈の北を通してサマルカンドに至り、メルヴからカスピ海の南西地方を通過して、黒海の南岸に出、そこから船でコンスタンチノーブルに結ばれていた。隊商路に沿って、宿営所が整備され、駅馬が備えられていたことは当然であるが、キャラバンには物品税のほかに道路税をかけ、それが大きな収入源だったということである。¹⁸⁾

7. 砂に埋もれた交易路——航海時代の到来——

15世紀まであれほど盛んであった東西交易路は、チムール帝国が内乱と分裂により滅びた1500年を境に、沈滞と衰退の運命をたどることになった。同じころ、西の小アジアではトルコ帝国が勢力を拡大しつつあって、直結した東西交通の確保は困難となってきた。

一方、南方海上の船による往来は、イスラムの東方貿易により、7、8世紀のころからベルシャ湾と東アジア地域の間で行なわれていたが、15世紀の終わりから16世紀にかけて急速な発展をみた。この時期に、海の東西直結海上ルートが開拓されたのである。

1487年ディアシンがアフリカ南端の希望峰を発見したのち、ポルトガル王ジョアン2世の命により、1497年、ヴァスコ・ダ・ガマが総指揮官となり5隻の船隊がリスボンを出発した。その年の暮に希望峰をまわり、翌年インドの南端のカリカット(現在のコジコーデ)に到着。1499年、船員の半数以上を病気で失いながらも、ポルトガルへ帰航した。このインド航路の発見により、1502年には20隻の大船団によるインド派遣が行なわれ、それ以後、海上路による交易が急激に増加した。

さらに1522年には、マゼランが世界周航に成功し、ここに本格的な航海時代が到来した。羅針盤を装置した商船による、大量かつ安全な東西海上交通の道が開けたのである。

かくして、1500年以上にわたって東西交通の主役を務めてきたシルク・ロードは、徐々に南の海上交易路にその主権を譲り、砂に埋もれ、林に覆われていった。しかしこのことは、往時のシルク・ロードが直ちに消滅してしまったということではなく、海上交通の発達により、陸上交易路の役割が相対的に低下したということである。砂に埋もれながらも、シルク・ロードは、東西を結ぶ陸上交易路として生きつづけてきた。いつの日かの陸上交通路の復権を期待しているかのように。

8. 自動車時代の幕明け——アジア大陸自動車横断——

19世紀末、新しい交通手段としての自動車が欧米で出現してからしばらくして、この新しい乗物を使ってアジア大陸を横断しようという試みがいくつかなされた。

最初の“大胆な実験”は、フランスのル・マルタ

ン新聞社の企画により、1907年、北京—パリ間16,000 kmの自動車ラリーという形で行なわれた。自動車が安全に走れるような道路はほとんど無かったといってもよい当時として、奇想天外なこの企画は、世界中の反響を呼び、多数の冒険家がこれに興味を示したが、正式にエントリーを申し入れてきたのは5台の車だけだった。フランスのドゥ・ディオン・ブートンが2台、フランスの3輪車コントラが1台、オランダのスピッカーが1台、そして、もう1台がイタリアのイタラという構成。北京を出発して5日目にはフランスの3輪車が脱落し、残った4車はゴビ砂漠を横断してシベリアの地に入った。シベリア原野の川や谷越えは、当時すでに開通していたシベリア鉄道の橋を使った。すべての車が途中で何度も故障したことはいうまでもないが、イタリア車のイタラが先頭を切ってモスクワに到着。さらに勝利の行進を続けてベルリンを経て、62日目にパリに着いた。20日ほど遅れたが、あとの3台の車も無事パリに到着した。この耐久レース成功の報道は世界中に大センセーションを巻き起こし、車に対する人びとの認識を改めさせるきっかけとなった。¹⁹⁾

1931年、ついに古代シルク・ロード全区間を自動車で行くという大挑戦がなされた。フランス人のアンドレ・シトロン氏の経済援助により組織された中央アジア探険隊は、隊長アールトが指揮するシリア班と副隊長ポアンが率いるシナ班に分かれて、西と東から中央アジアへ向かって、それぞれ7台の無限軌道車で出発した。シリア班の車がカシミールからヒマラヤを越えて新疆に入った様子は想像を絶する。ヒマラヤ山麓で前進不可能となった最後の無限軌道車2台は、ついに分解されて120人のポーターの背にかつがれて山越えた。凍りついたパミール高原の谷間をさまよい、西域の阿克苏で合流して、2班は北京へたどりついた。11か月にわたる約1万 kmのアジア大陸横断自動車旅行であった。²⁰⁾

このほかにもいくつかの探険隊が自動車を使ってシルク・ロード沿いの調査旅行を行っており、自動車による長距離輸送の可能性が実証された。

これらの一連の自動車によるアジア大陸横断は、20世紀における自動車時代の到来を示唆するものであった。

9. アジア・ハイウェイ計画の進展 ——国際自動車交通の増加——

アジアにも、ヨーロッパ大陸やアメリカ大陸のよ

うに国際道路網を張りめぐらし、国境を越える自動車交通の促進を図ろうという計画が、1959年、国連アジア極東経済委員会(ECAFE—現在のESCAP)の総会で採択され、発足してから20年が経過した。イランから東に位置する15のアジア諸国(インドネシアを含む)の幹線道路を連結して、国際道路網を形成しようというこの計画の進展については、ビルマ国内の不通により、東西幹線道路がいまだに未完成であることに対する批判的見方のあることも事実だが、道路らしい道路もなかった計画発足当時の状況を考えあわせると、ようやくアジアにおける国際道路網としての形を整えつつあることは評価されてしかるべきであると思う。

この計画の内容については、参考文献(19)の拙著に詳しく記述しているので、ここでは最近までの整備状況および交通状況の概要を述べる。

現在のアジア・ハイウェイ(Fig. 3)の整備状況は、全体の41路線、延長約66,000kmのうち、48%が2車線舗装道路(一部4車線)、27%が1車線舗装道路、約11%が砂利道で全体の87%は常時通行可能となっているが、約4,500km(7%)の不通区間を含めて、全体の13%は雨天時通行不能の状態となっている。これらの数字をみると、整備は相当進展しているように見受けられるが、舗装道路の中にも、幾何構造や舗装構造が設計基準に達していないものがかなりあるし、渡河地点には橋がなくフェリーで接続されている個所も国によっては多いので、全体的には半分程度の完成といえよう。

一方、計画対象地域の全自動車保有台数は、国際道路連盟(IRF)の統計等をもとに推計すると、1977年時点で約500万台である。平均自動車普及率は人口200人に対して1台程度であるが、国によってかなりの開きがある(シンガポール:10人/台、インド:500人/台)。首都および大都市内の交通混雑は先進諸国と変わらないが、都市間交通量は、マレーシアなど一部の国を除いて、まだあまり多くない。

国境を通過する交通量は、国境に接続する道路の整備状況はもちろんのこと、相接する国の国際・経済関係等の要因に左右されるので、国際情勢が流動的なこの地域では各種の制約を受けているが、全般的傾向としては年々増加しており、西のイラン・インド間、東のタイ・マレーシア間では日交通量が数百台のレベルに達している。特殊なケースではあるが、現在マレーシアとシンガポールの間では、1日4万台に近い自動車がジョホール海峡の国境地点を

通過しており、1970年時点の1日2万台に比較すると、国境通過交通量は10年間で2倍に増加している。

10. 21世紀へ向けての将来展望

——国際自動車交通時代の到来——

アジアにおける国際道路交通の将来を展望する場合、激動の国際情勢を短期的・局所的に眺めれば悲観論に陥ってしまうが、歴史観に基づいて長期的・世界的視点からみれば、発展の可能性が大きく開けてくるように思う。

先に概観した国際道路交通の歴史的発展の経緯が如実に物語っているように、地球的規模の広域交通体系は、1世紀を単位とするような長い時間的サイクルで、それが確立され、繁栄をきわめ、衰退していつているのである。したがって、アジア・ハイウェイのような国際道路網計画についても、最低50年、場合によっては100年の期間で考える必要がある。計画が発足して20年、その進展が遅々としているからといって、決して悲観的になることはないのである。

国際道路網計画の先輩格であるパン・アメリカン・ハイウェイやヨーロッパ・ハイウェイの場合を見

てみよう。わが国に例えれば県境を越えるように、国境を越えて自動車が自由に往来し、国際地域共同体の交通体系として、国際道路交通が重要な役割を果たしているではないか。

アジア地域には、第二次世界大戦後独立した開発途上国が多いので、前途に問題が山積みしていることは事実だが、これらの国々にが道路で結ばれ、往時のラクダの隊商に代わって、自動車が古代シルク・ロードに沿って、東へ西へ行きかうような時代の到来は、それほど遠い将来のことではない。すでに述べたように、アジアでも国際自動車交通時代は始まっているのである。

最近の明るいニュースとしては、中国が積極的に国際社会への復帰を進め、門戸を開放し始めたので、往時のシルク・ロードの通路である西域地方への旅行が可能となったことがあげられる。1978年には、パキスタンから往時のシルク・ロードの要衝ギルギットを経て標高5000m近い中国との国境に至るカラコラム・ハイウェイが完成し、世界の屋根パミール高原を越えての自動車交通の道が開けた。

日本の道路網は、すでに下関・釜山間のフェリーにより韓国の道路網と結ばれているので、21世紀に

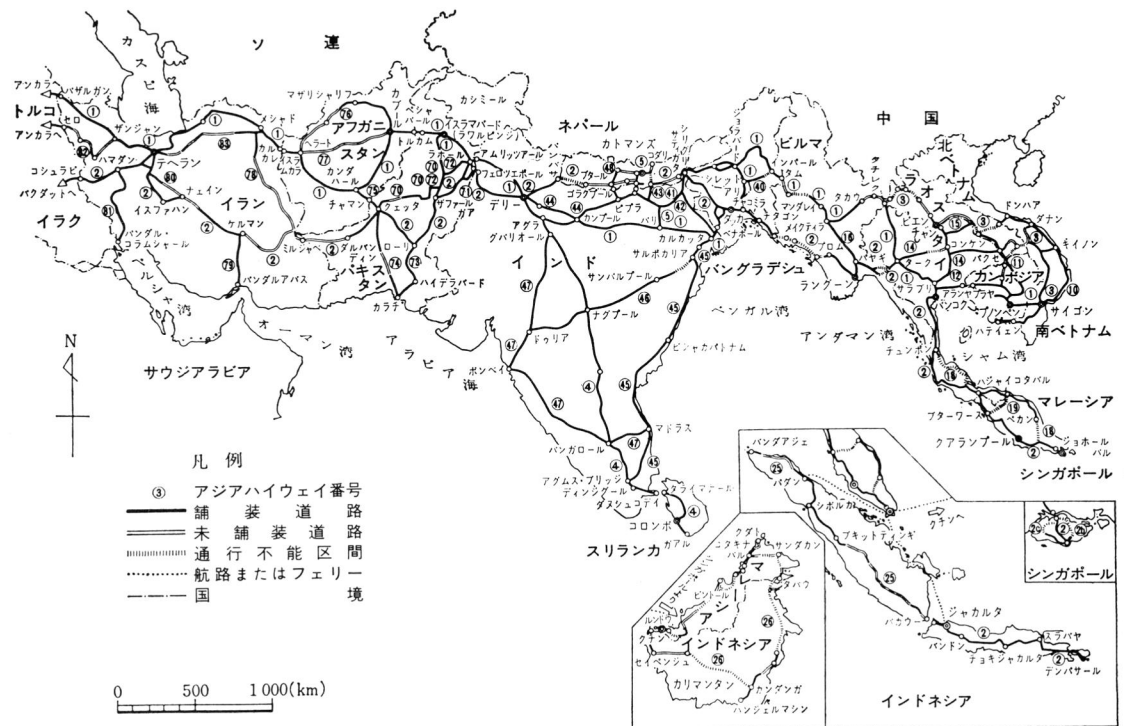


Fig.3 アジア ハイウェイ道路網図
Asian highway network

なるではあろうが、アジア大陸を横断して、日本からヨーロッパまで自動車で旅行することも夢ではなくなる日が訪れるであろう。

参考文献

- 1). 三上次男：陶磁の道，岩波新書，pp.12～25，1977.
- 2). 長沢和俊：シルク・ロード史研究，国書刊行会，pp.381～397，1979.
- 3). 有末武夫，柁幸雄，青木栄一：交通地理学，大明堂，p.79，1976.
- 4). 岩村忍：シルク・ロード，NHKブックス，pp.30～48，1974.
- 5). 平凡社：世界大百科事典，第8巻，p.499，1972.
- 6). 長沢和俊：シルク・ロード，校倉書房，p.19，1978.
- 7). 深田久弥，長沢和俊：シルク・ロード，白水社，p.81，1976.
- 8). Hude, C.: Herodoti Historiae, 2 Vols. (松平千秋訳：歴史(中)，岩波文庫，巻4，1976.)
- 9). 岸本通夫：古代オリエント(世界の歴史，2巻)，河出書房，p.339，1976.
- 10). 前掲8). pp.149～150
- 11). 前掲9). p.440.
- 12). 深田久弥：中史アジア探検史，白水社，pp.24～51，1975.
- 13). Hermann Schreiber: Sinfonie der Strasse, (関楠生訳：道の文化史，岩波書店，pp.151～187，1973.)
- 14). 羽田明：西域(世界の歴史，10巻)，河出書房，pp.149～151，1971.
- 15). 前掲6). p.14.
- 16). 前掲12). p.78.
- 17). Cordier, H.: The Book of Sir Marco Polo (青木富太郎訳：東方見聞録，現在教養文庫，1977.)
- 18). 前掲12). p.219.
- 19). 佐藤清：アジアハイウェイ，日経新書，pp.48～51，1976.
- 20). G. Le Fèvre: La Croisière Jaune Auteur, (野沢協，宮前勝利訳：中央アジア自動車横断，白水社，1975.)