

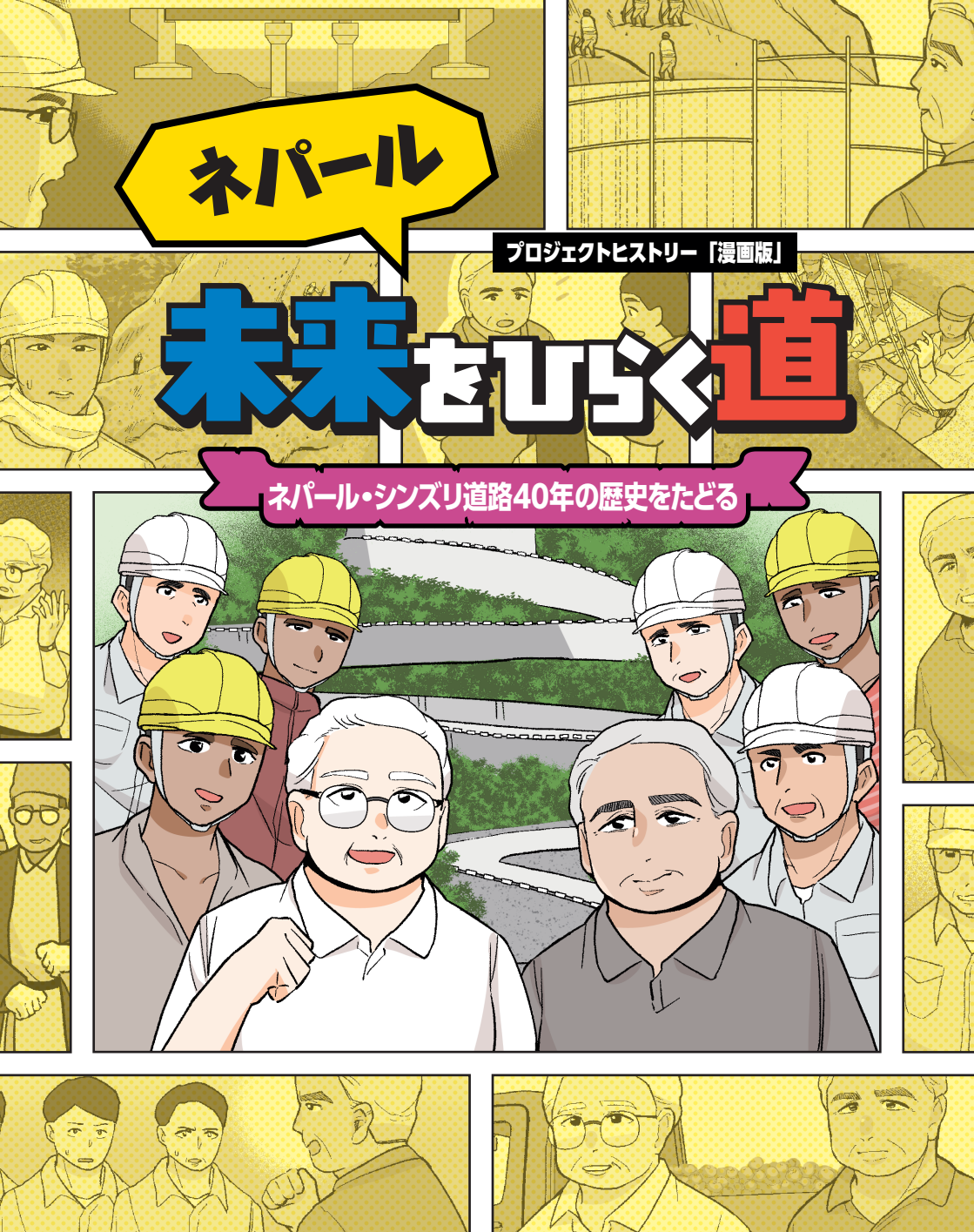


ネパール

プロジェクトヒストリー「漫画版」

未来をひらく道

ネパール・シンズリ道路40年の歴史をたどる



原作・監修：亀井温子
漫画：米野江稀一



【 主な 登場人物 】

ネパール政府



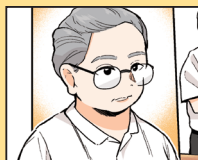
**ビンドウ・シャム
シェール・ラナ**
ネパール側のプロ
ジェクトのキーマン

JICA 専門家



き また と し お
木全俊雄
道路局に専門家として派遣された際、王族殺害事件に遭遇

日本工営



しんかいひろ き
新開弘毅
シンズリ道路の生
みの親



やましたよしひさ
山下佳久
現場で土木工事の
基礎を形にした



かたぎりひで お
片桐英夫
12年もの間、現場
を取り仕切る

ハザマ・大成



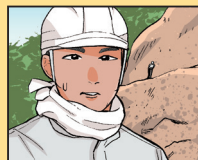
の ぐちあきら
野口彰
最初に着工した第
一工区の所長



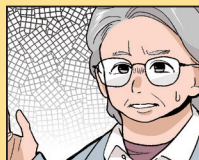
かどわきまさのぶ
門脇昌伸
第四工区の所長



むら たしず お
村田静男
最難関工区・第二
工区の所長



い ざわよしのり
伊澤良則
第二工区斜面对策
所長、第三工区副
所長

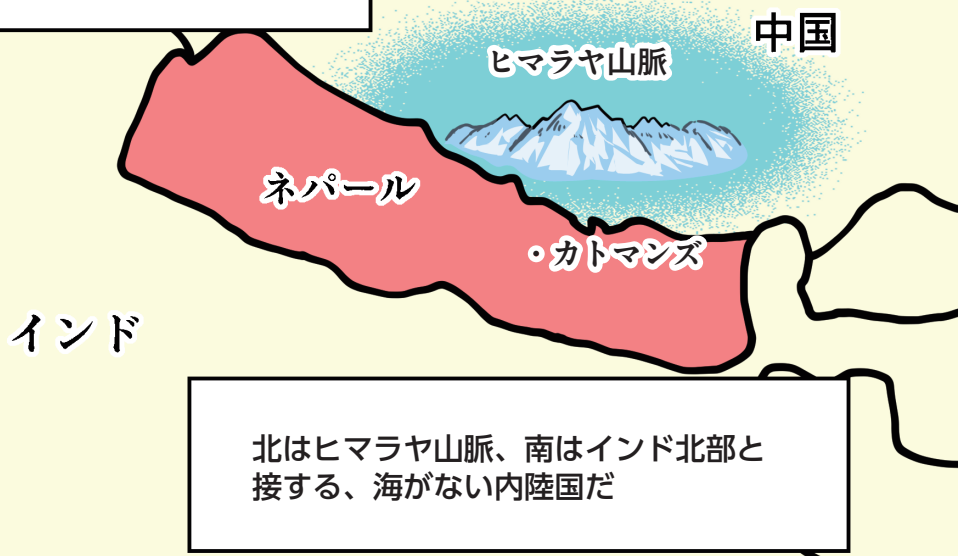


い がりてつ お
猪狩哲夫
最後に着工した第
三工区の所長

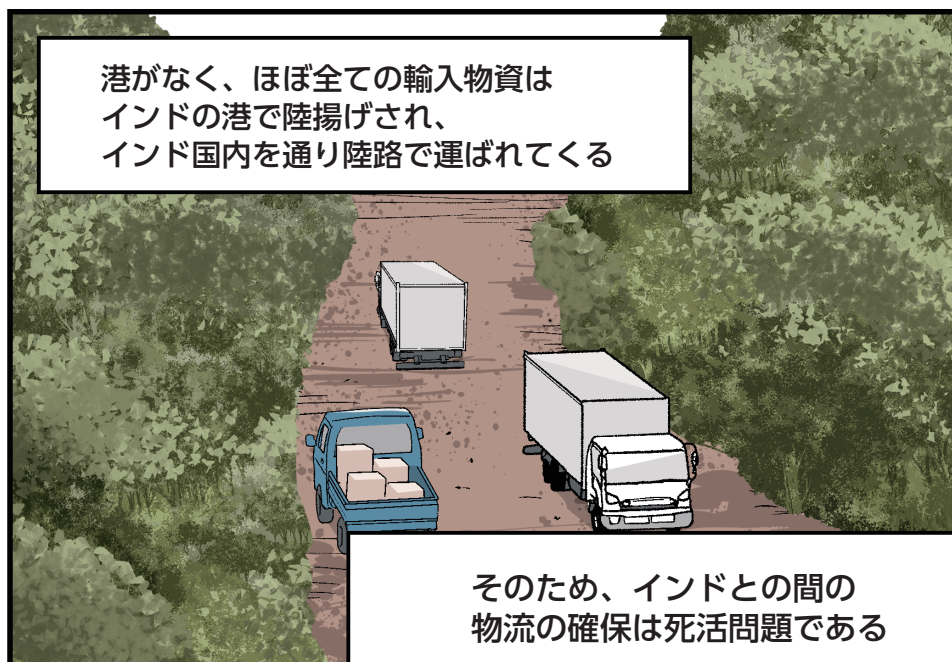
1986年 ネパール

こんな場所に
本当に道路なんて
造れるのか…

インドと中国の間に
位置するネパールは



港がなく、ほぼ全ての輸入物資は
インドの港で陸揚げされ、
インド国内を通り陸路で運ばれてくる



しかし山岳国であるネパールでは
土砂災害などにより



インドとネパールをつなぐ
道が寸断されることが
日常茶飯事であった

災害に強い別の
物資輸送ルートを
持たなければ…

ネパール政府

こうして、ネパール政府の要請により1986年に始まったのが、
「シンズリ道路建設計画」の調査である

この調査を担当したのが
その後30年以上にわたり
プロジェクトに関わることになる

日本工営の新開弘毅だ

シンズリ道路の生みの親
学生時代に海外の開発事業に
貢献する日本工営に憧れる

土木工学を学び
日本工営に入社
国内で経験を積んだのち

マレーシアやウガンダなど
世界の道路建設に従事

首都カトマンズ近郊の
ドリケルと、インドにつながる
バルディバスをつなぐには

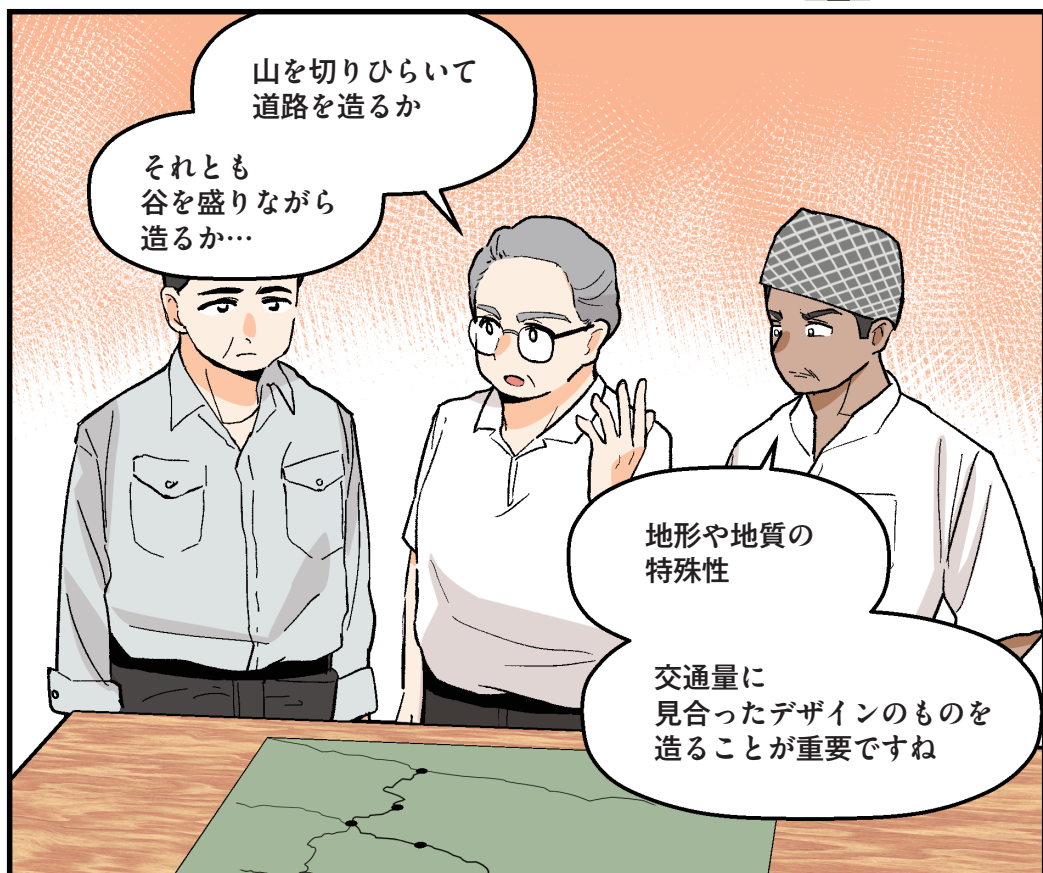


2000m超級の山々が連なる
マハバラット山脈を
必ず通過しなければならない



断層がもろくて
地震が起きやすい

地質や
地すべり対策が
必要だな



山を切りひらいて
道路を造るか

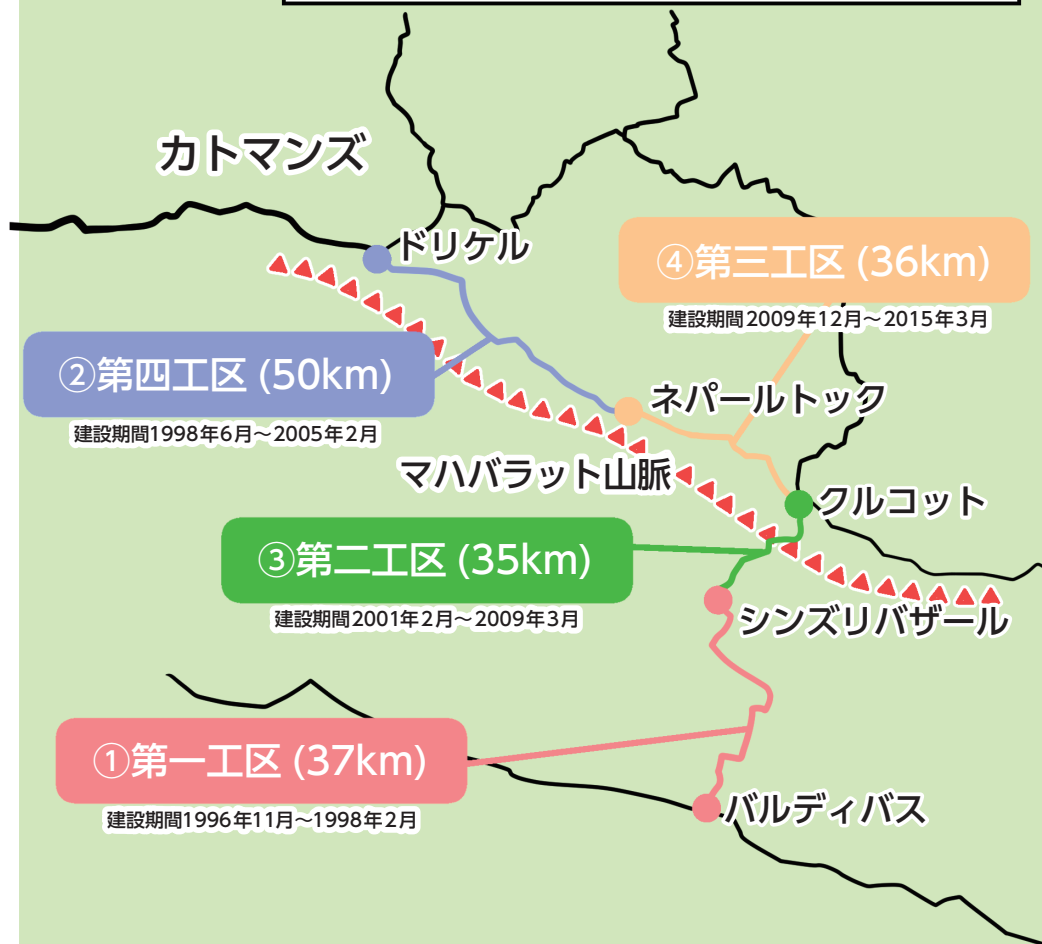
それとも
谷を盛りながら
造るか…

地形や地質の
特殊性

交通量に
見合ったデザインのことを
造ることが重要ですね

日本からの無償資金協力による
シンズリ道路の建設は

日本、ネパール双方が一丸となって当たる、
建設期間20年のビッグプロジェクトになった



※シンズリ道路の全長約160kmという長さは、日本の高速道路でいえば、東京IC～静岡ICの距離に当たる
そして、この道は完全な新設道路で、ジャングルに覆われた山々を切りひらいていく必要がある

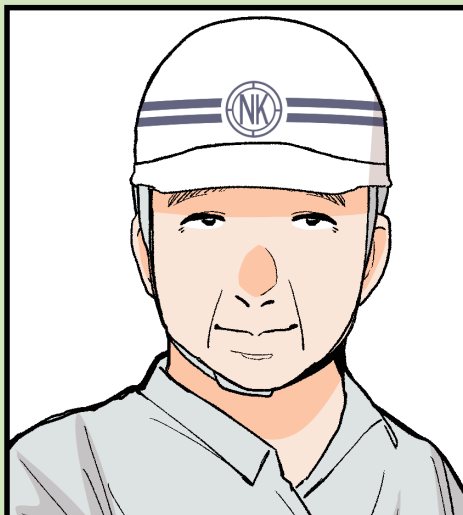
【プロジェクト関係機関】



ネパール政府
公共事業計画省道路局
プロジェクトの施主（発注者）



ハザマ・大成※
工事を行う施工企業



日本工営
技術的な監督と施工監理を
行うコンサルタント



JICA
事業計画の策定・調査実施
事業のモニタリング
(工事の進捗確認、関係者調整、トラブル対応等)

※本事業の工事は、間組・大成建設共同事業体、および（株）安藤・間によって施工されたが、本書では便宜上「ハザマ・大成」と記載する

1996年 第一工区 着工

第一工区の道路建設は
日本が供与した重機で
ネパール政府が担当

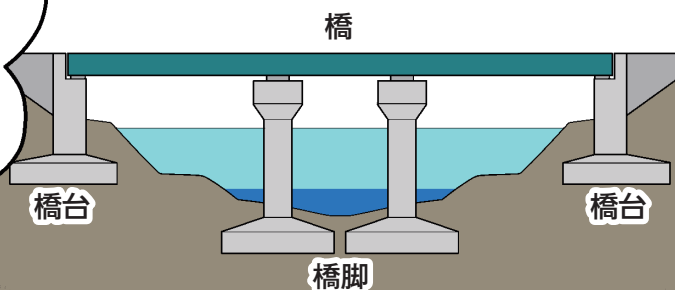
我々は川を渡る
橋の建設と
道路の改良だな

9つの橋と17のコースウェイ
(河川横断道路)の建設を

18カ月で
行うことなんか
可能なのでしょうか？

雨期(6月～9月)は
ほとんど作業が
できないから

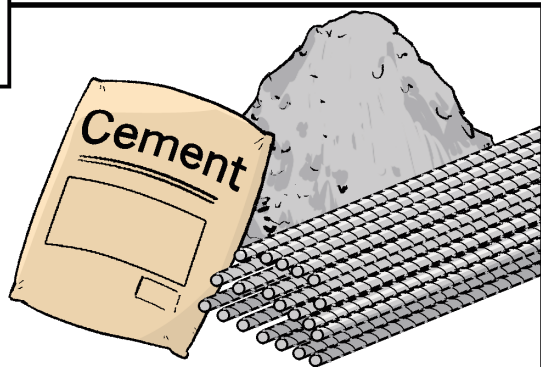
実際は
もっと短い…



まずは9つの橋の
土台工事を同時に進めて
乾期のうちに終わらせるんだ！

スピードが要求される中
さまざまな問題が起こる

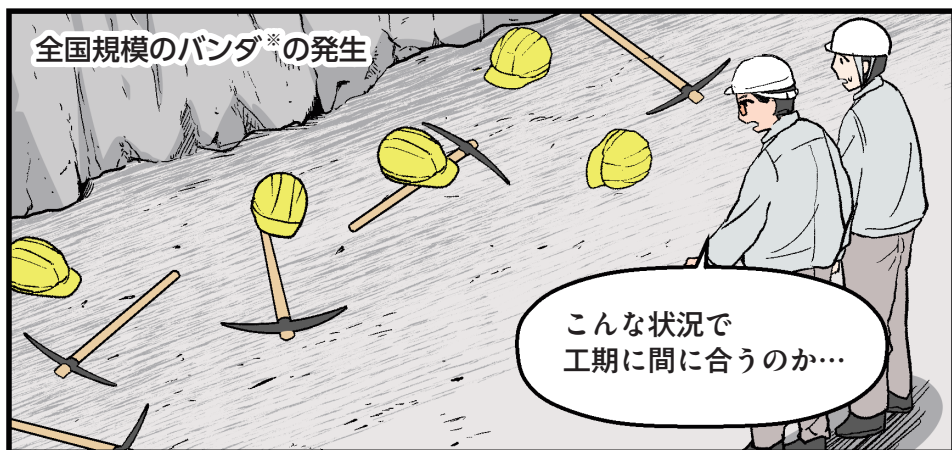
山奥での工事のため
鉄筋やセメントなどの
資材の確保と運搬に
大変な時間と労力を要した



爆薬・火薬の使用に制限があり
大岩一つでも人力で砕く必要があった



全国規模のバンダ※の発生

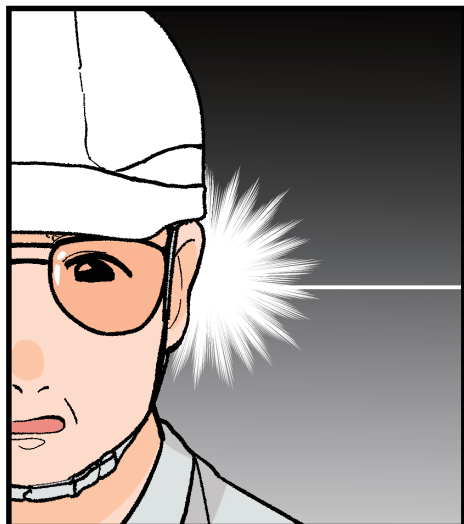


※バンダ：抗議活動や権利の主張のために行われる労働者などのストライキの一種

橋桁はどうします？
この国では
橋桁を造れる
工場もなければ

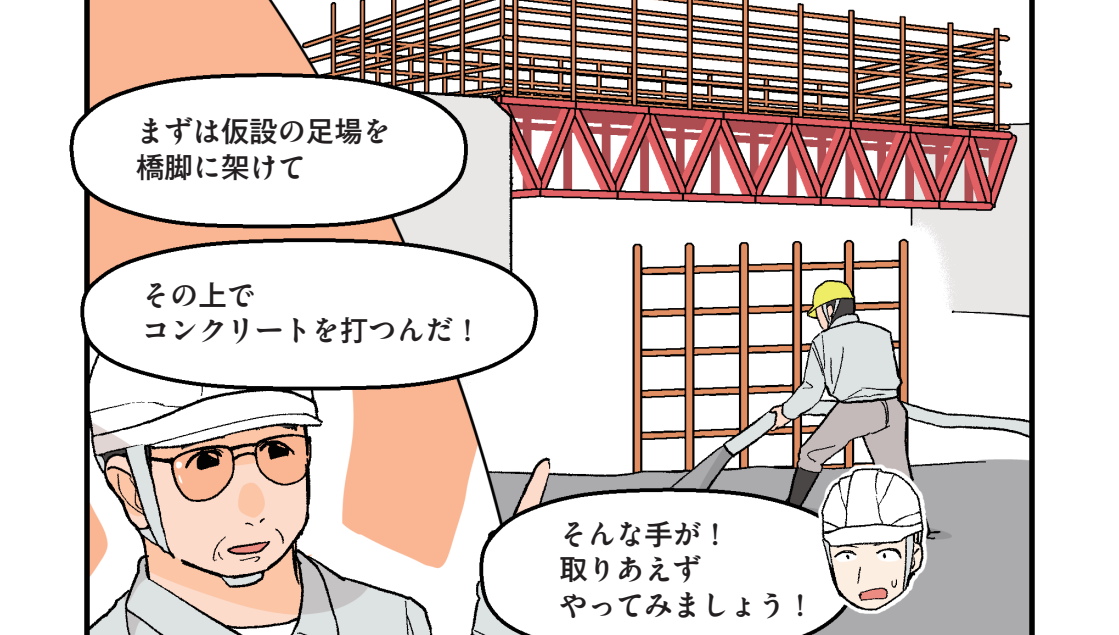
運搬用のトレーラーや
クレーンも
確保できません

どうしたら
いいんだ…



それなら
現場で造ろう!!

そんなことが
可能なのですか？



まずは仮設の足場を
橋脚に架けて

その上で
コンクリートを打つんだ！

そんな手が！
取りあえず
やってみましょう！

こうして、ハザマ・大成の卓越した技術力により、
なんと工事は予定より4カ月も早く完工を迎えることになった



限られた工期で問題が山積する中
工事が早期に終了したのは、

期限内に必ず終わらせるという
関係者の熱意と強い覚悟があったからに他ならない

1998年 第四工区 着工

地元住民を労働者
として雇用し

根気強く指導
しながら工事が
進められていた

そんな中——

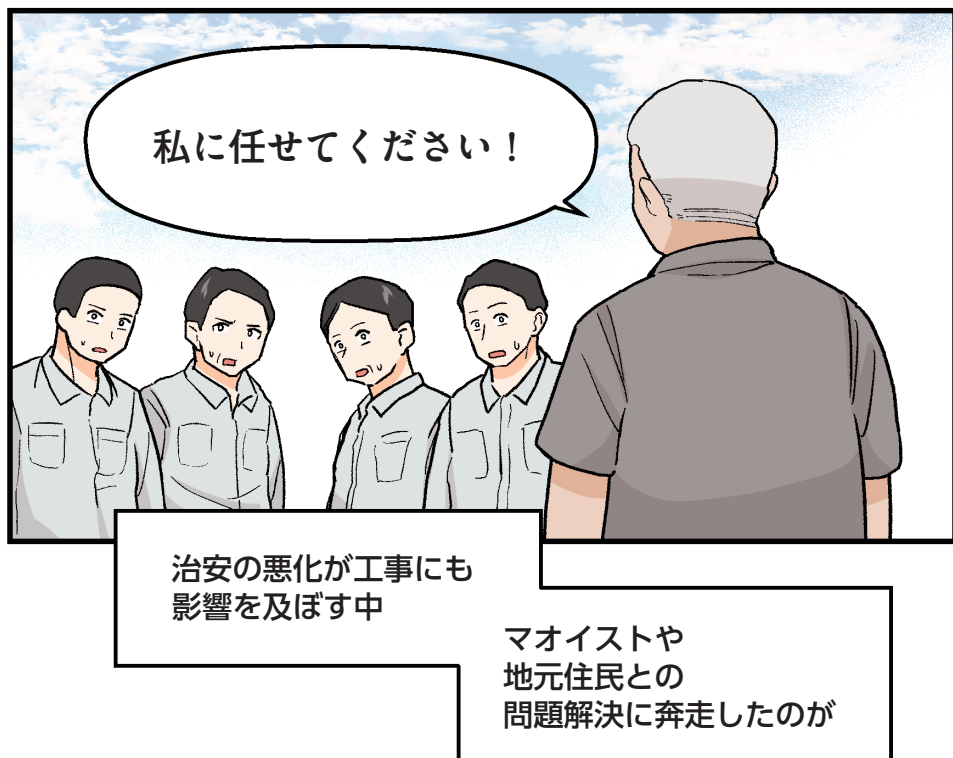
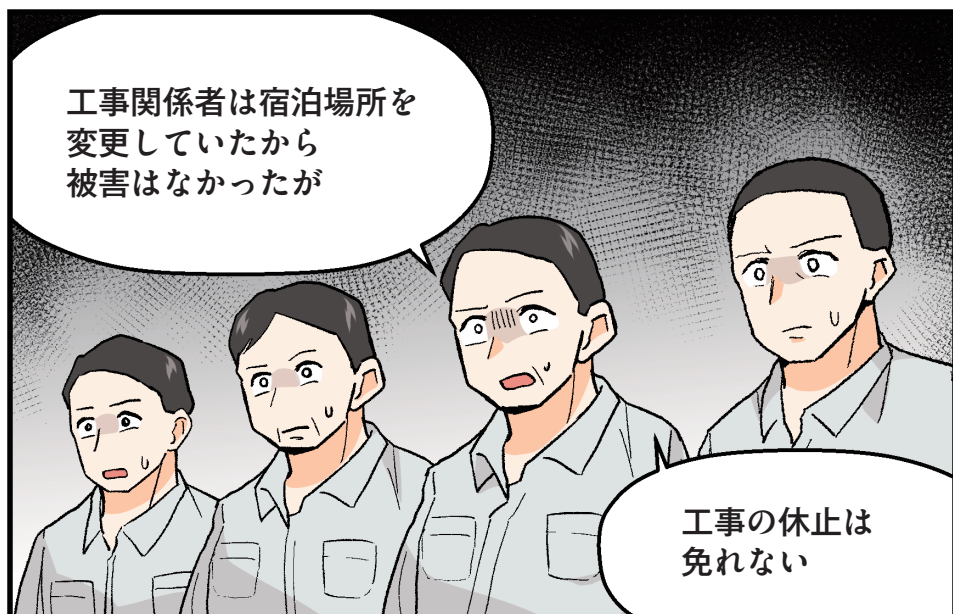
大変な事件が起こった!!
絶対外には出るな!!

2001年6月 ネパール王族殺害事件 発生



※マオイスト：ネパール共産党毛沢東主義派

1996年に武装蜂起し、人民戦争という名のもとに武装闘争を開始した



ネパール政府道路局の
ビンドウ・
シャムシェール・ラナだ

シンズリ道路は
なんとしても
完成させないと
いけません！

着工当初から
プロジェクトマネージャーを務め、
道路の完成ののちも管理に従事

ネパール政府関係者で
ありながら現場主義で

工事関係者からの信頼が厚い
努力家で責任感が強く
プロジェクトのキーマンの存在

われわれ政府が
マオイストに
交渉しに行きます！

ラナ自身マオイストにいつ殺されてもおかしくないギリギリの状況の中

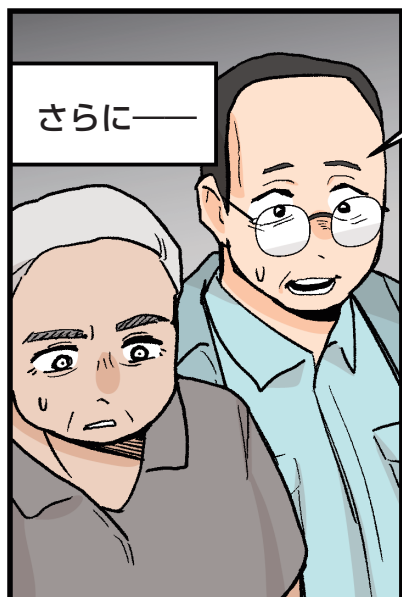
公式・非公式に
コミュニケーションを取り続けた

なぜ工事現場を
軍がパトロール
しているんだ！

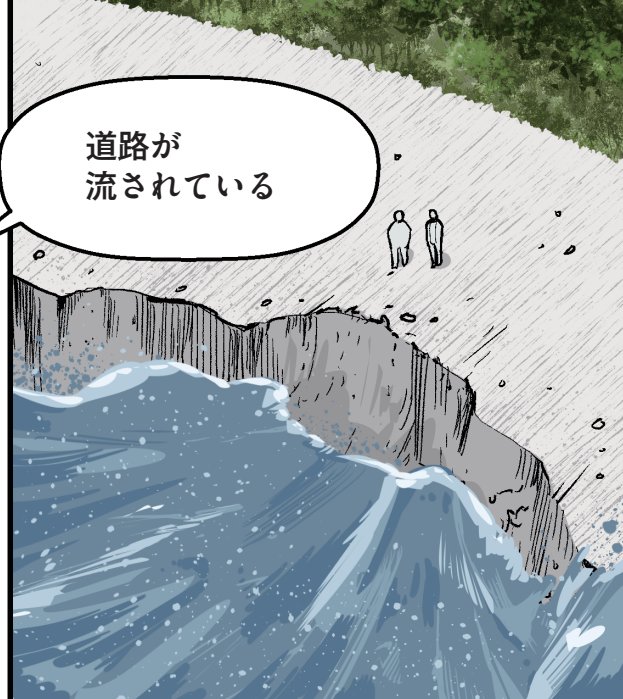
軍を支援
しているのか！！

違う！
シンズリ道路の
建設は政治や
軍とは関係ない！

すべては村の人々の
ためのプロジェクト
なんだ！



さらに——



道路が
流されている



この数日の豪雨※で
川が氾濫したんだ



ぼんやり
してられない！

すぐに
被災調査だ
緊急対策に恒久対策

やるべきことは
たくさんある！

※ 2002年7月、記録的豪雨によりネパール国内では各地のインフラが被災した

被災箇所は
138カ所

根本的な復旧工事が
必要なのは15カ所だ

道路局とも協力して
復旧工事を進めよう

はい!!

治安の悪化、そして復旧工事による遅れにも屈せず、
第四工区は2005年2月、ついに全工事の完工を迎えた

内戦や自然災害
本当にいろいろな
ことがあった

第四工区開通式

だが…終わらない
プロジェクトはないんだ

2001年 第二工区 着工

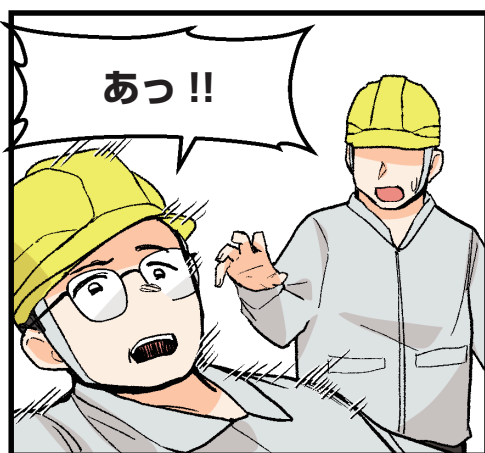
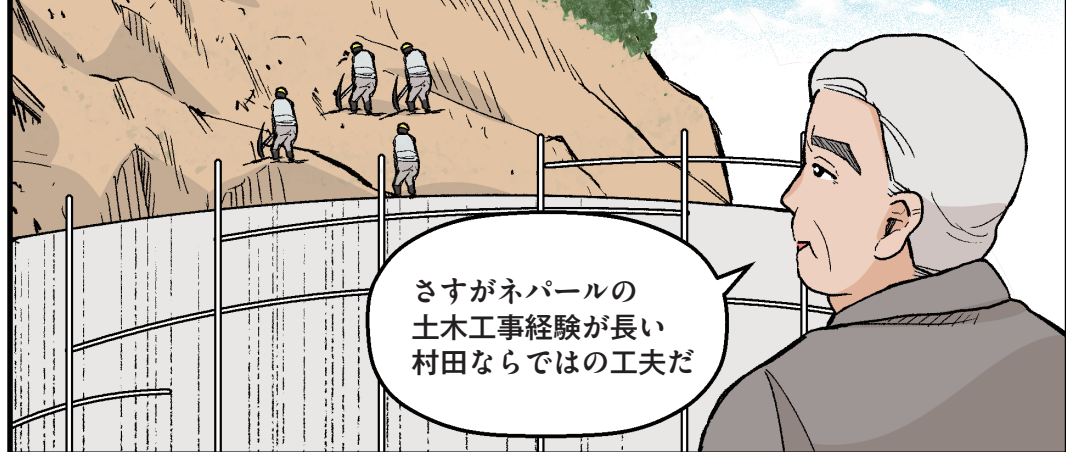
第二工区は
急峻で脆弱な
山岳地形と
断層を通過する

地すべり地帯も8カ所…
最難関ルートだな
問題を解決するには…

高盛土
沢状に凹型になった地形を19万 m^3
(10tトラック約32000台分)
の土で埋め立て成形

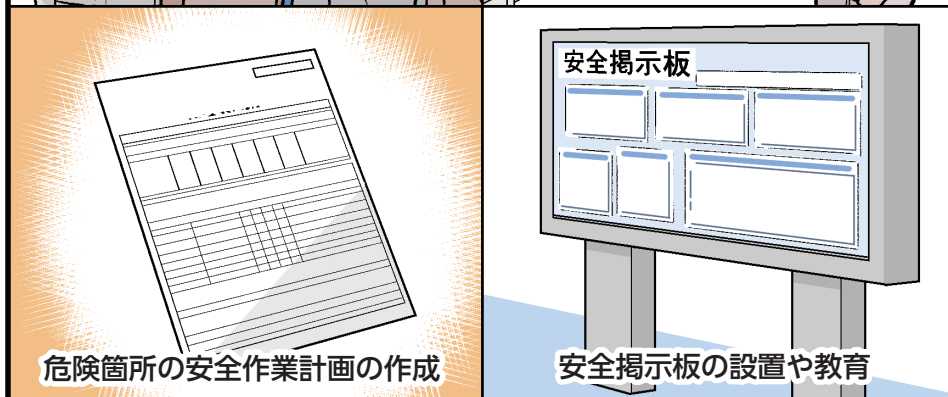
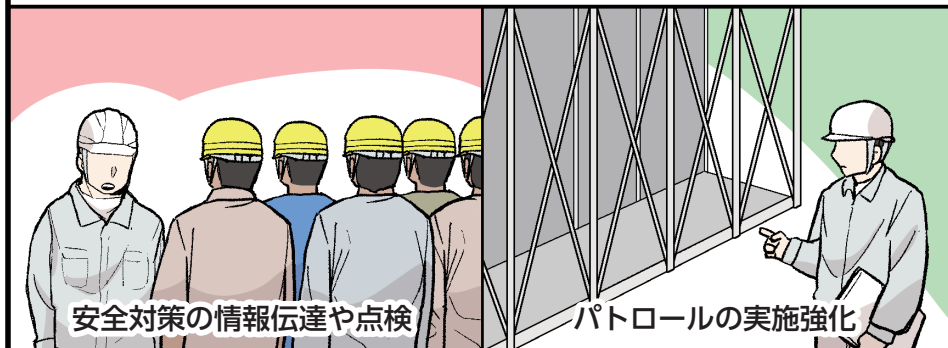
土砂が道路をふさがないように、
道の下にトンネルのような抜け道を設置
周りには地震でも崩れにくい、
強化された土の壁を
16mの高さで築く

重機を運ぶための仮設道路の設置





日本工営とハザマ・大成による調査チームにより
安全強化のための具体的な対策が導入された



結果、第三工区の前半で480万時間

पहिले सुरक्षा
安全はすべてに優先する

後半で450万時間という
無事故無災害記録を達成し、
完成を迎えることになる

※道路建設の無災害記録は無災害 230万時間（厚生労働省が定める無災害記録時間に基づく）で日本の厚生労働省の表彰対象

2009年 第三工区 着工

いよいよ
最後の工区だ

ネパールの道路の
見本となるような
ものを造ろう

まずは安全性の向上
車の転落を防ぐために

危険箇所には積極的に
ガードブロック（コンクリートの
防護柵）を導入しよう

日本では
ガードレールがあるのは
当たり前だが

ネパールでは
そうも
いかないからな

全面舗装道路に
するのもマストだ！

砂利道だと
砂ぼこりはすごいし

雨になると
道がぬかるむ

日本が協力した道路だ！
快適さや環境への
配慮にこだわろう

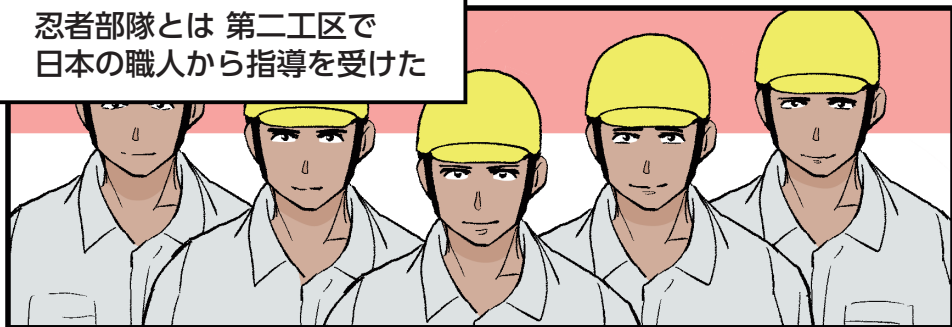
こうして第三工区は
安全性や全面舗装

走行性への配慮、路面排水、防災性に配慮した
まさにこれまでの集大成ともいえる道路となる

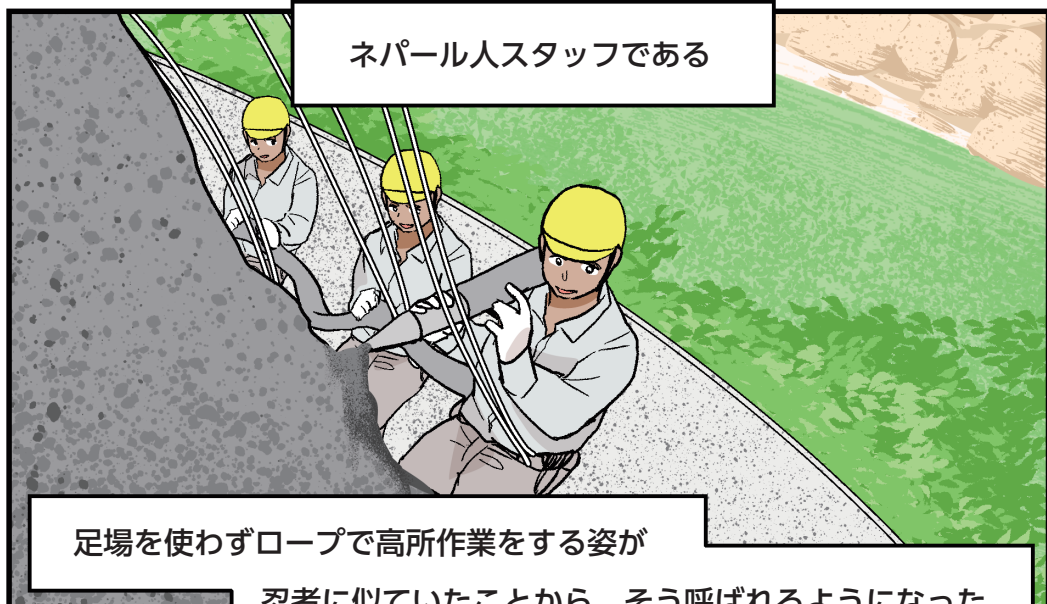
シンズリ道路最後の難所・サディ



忍者部隊とは 第二工区で
日本の職人から指導を受けた



ネパール人スタッフである



足場を使わずロープで高所作業をする姿が

忍者に似ていたことから、そう呼ばれるようになった

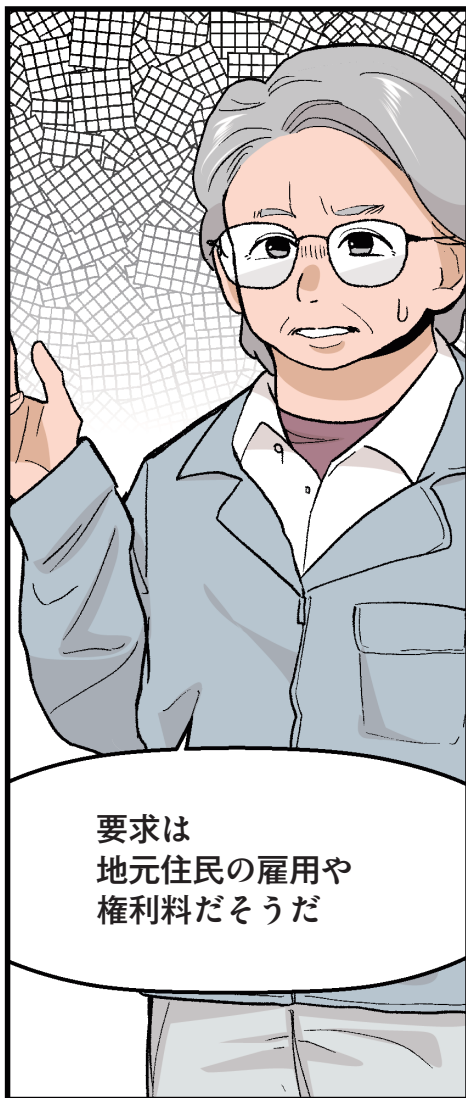
何年も工事を
する中で人が育つ



日本の技術を習得した
ネパール人の
活躍は感慨深い

一方で住民からの要望も増えるようになる

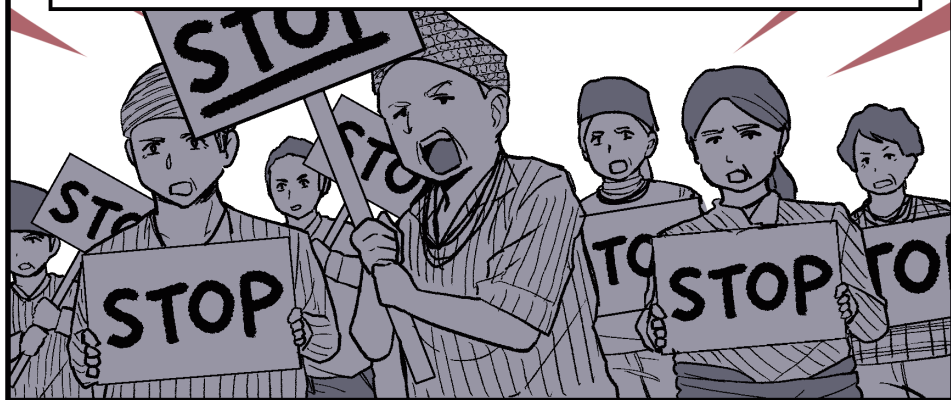
地元住民が
工事関係者を
閉じ込めているだって!?



要求は
地元住民の雇用や
権利料だろうだ


住民からの要求が増えた背景には、2005年の国王による
議会停止への反発から民主化運動が激化したことがある

2006年には内戦が終結し、
国造りが進む中、住民の声も次第に強くなっていった



事務所の鍵が奪われて
工事が中断しています！

住民が押し寄せて
トラックミキサーが動かせません
現場で足止めされている状態です！

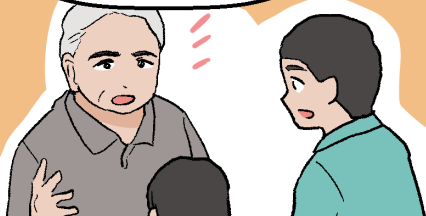


今回のプロジェクトに
関係のない
要求も多いが

工事が妨害
されている以上

丁寧に対応する
必要がある

日に日にエスカレートする
住民の要求にも



日本工営、ハザマ、
道路局で連携を取り
解決し…



2015年3月 第三工区が完工

20年に及ぶ工事を経て、
「ネパールと日本の友好の道」である
シンズリ道路の建設が完了した

そして現在

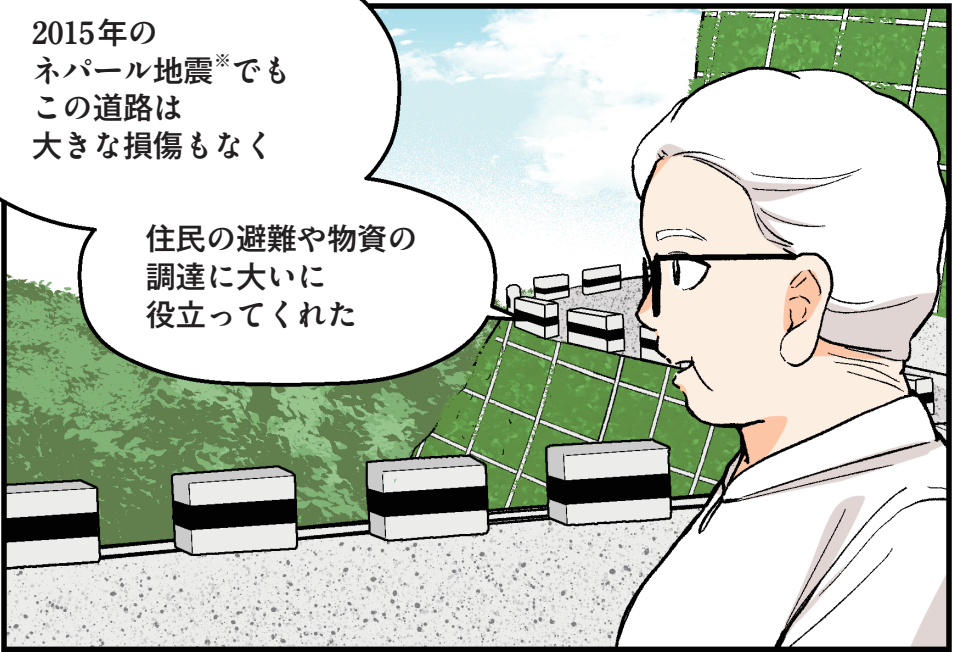
40年前はここが
ジャングルだったなんて
誰も信じないだろうな

道路のおかげで
農作物の出荷も
活発になったし

農家の生活も
ずいぶん
豊かになった

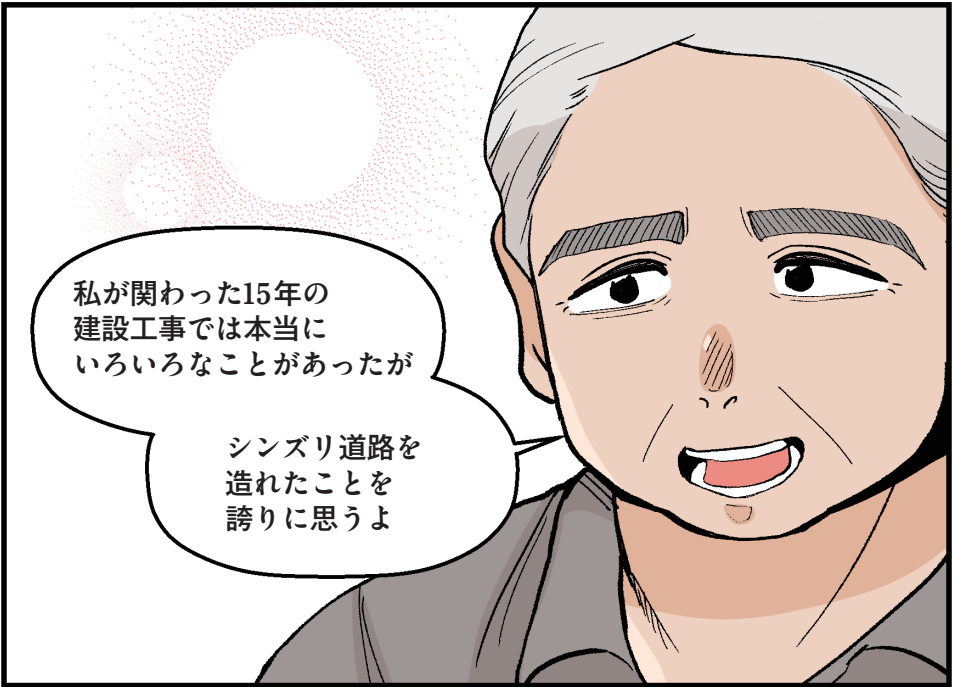
病院への
アクセスも
改善して

人命救助にも
貢献しているね



2015年の
ネパール地震※でも
この道路は
大きな損傷もなく

住民の避難や物資の
調達に大いに
役立ってくれた

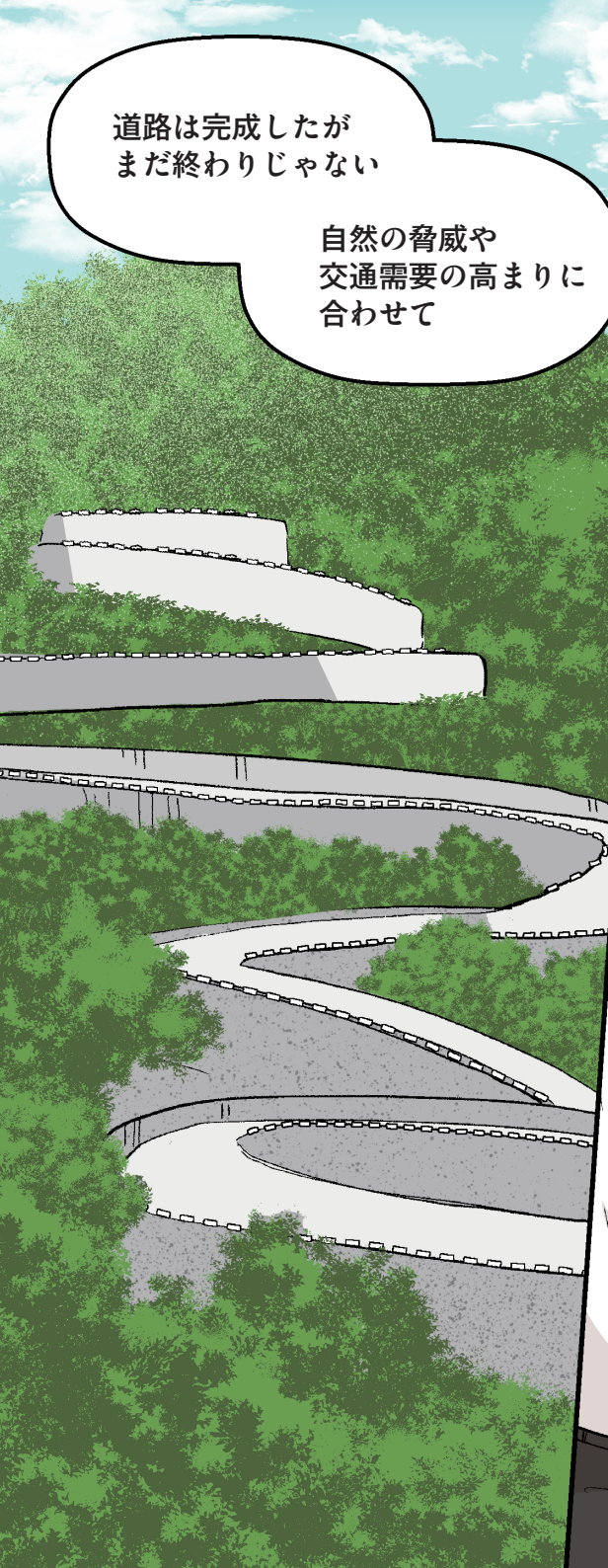


私に関わった15年の
建設工事では本当に
いろいろなことがあったが

シンズリ道路を
造れたことを
誇りに思うよ

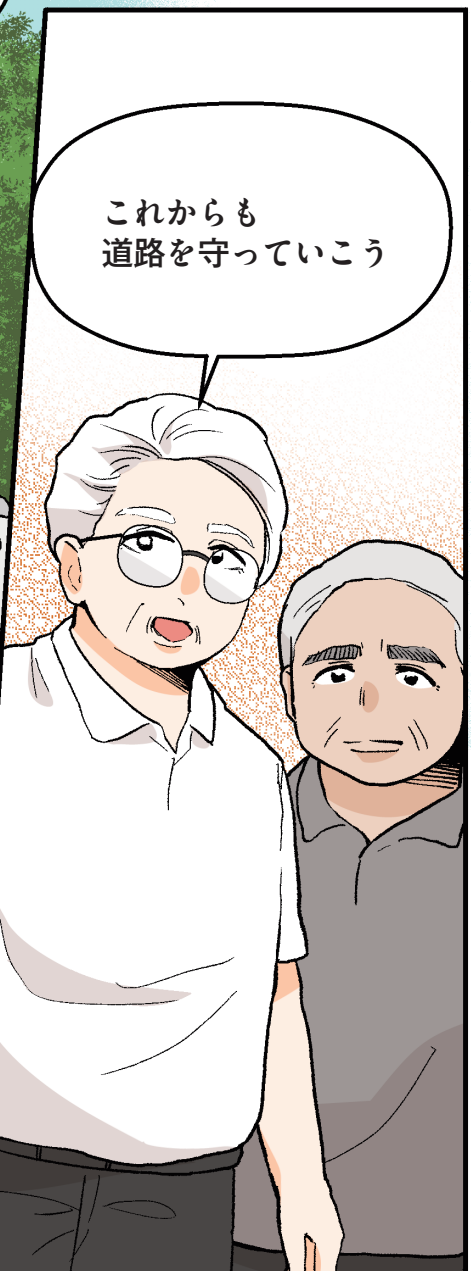
※ 2015年ネパール地震（ゴルカ地震）

ネパール中部で発生した大地震は約9,000人の命を奪い、国中に甚大な被害をもたらした



道路は完成したが
まだ終わりじゃない

自然の脅威や
交通需要の高まりに
合わせて



これからも
道路を守っていこう

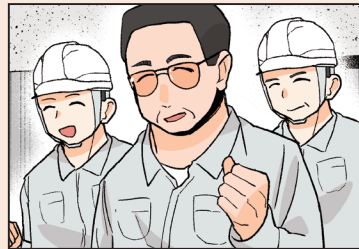


独立行政法人国際協力機構（JICA）は
日本の政府開発援助（ODA）を一元的に行う実施機関として
開発途上国への国際協力を行っています
JICAは、「信頼で世界をつなぐ」をビジョンとして
人々が明るい未来を信じ多様な可能性を追求できる
自由で平和かつ豊かな世界を希求し
パートナーと手を携えて、信頼で世界をつなぎます

道路の整備によって、人々の生活と国の経済発展に協力

ネパールでは、災害により物資輸送の生命線である道路が、日常的に寸断されていました。そんな中、日本の協力により、ネパールの悲願であったインドとつながる大動脈の代替路として建設されたのが、シンズリ道路です。山岳地帯の過酷なルート開拓、難工事、自然災害、民主化運動や内戦、事故などさまざまな困難に直面しましたが、日本とネパールが一丸となって乗り越え、ついに完成へと至ったのです。

JICAは環境保全や周辺住民との合意形成、事業継続のための調整などを通じ、プロジェクトの円滑な進行を支えました。完成後も道路の災害復旧や維持管理の強化など、継続的な協力を通してネパールの人々の暮らしと経済発展に貢献しています。



詳しくはこちらを
ご覧ください



シンズリ道路をさらに災害に強い道路へ

2024年9月、ネパールの首都・カトマンズと東部地域で、1970年の観測開始以来最大となる豪雨が発生。土砂崩れや洪水により約250人が命を落としたほか、複数の幹線道路が寸断されるなど、甚大な被害をもたらしました。シンズリ道路も例外ではなく、河川の氾濫により少なくとも約72カ所（約38km）で、道路流出や斜面崩落が発生しました。ネパールのインフラ交通省道路局によって仮設迂回路^{うかい}や代替路の敷設等の一時的復旧が行われましたが、全ての復旧を自国で行うことは困難であり、日本の無償資金協力による復旧を開始予定です。防災知見を生かした技術協力により、早期復旧だけでなく、将来的な災害に耐えられる強い道路へのアップグレードが期待されています。このように、気候変動により甚大化する自然災害に負けないよう強い道路を造ることは、道路利用者の交通安全と物流の促進を図り、ネパールの経済・社会発展にもつながります。



企画制作・発行：独立行政法人国際協力機構 (JICA)

原作・監修：亀井温子

漫画：米野江稀一

脚本・デザイン：株式会社角川アスキー総合研究所／
株式会社サイドランチ

発行年月日：2025年11月

プロジェクトヒストリー
当書籍はこちら



この作品は事実に基づいて執筆された書籍 亀井温子『未来をひらく道 ネパール・シンズリ道路40年の歴史をたどる』を元に、再編集し制作された漫画です。