

メコン地域国のインフラ整備と 諸外国の動向

—カンボジア、ラオス、ベトナム

独立行政法人日本貿易振興機構 いしだ まさみ
バンコク・センター 石田 正美



カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム、タイ、中国の雲南省と広西チワン族自治区から構成されるメコン地域のインフラ開発は、東西、南北、南部の3つの経済回廊上の幹線道路建設を中心に実施されてきた。この結果、ほぼ8割の区間は舗装ならびに2車線以上の整備が進んでいる。今後は、南北回廊のバンコク-昆明の区間ではタイ・ラオス国境の第4メコン友好橋、バンコクとプノンペン、ホーチミンを結ぶ南部回廊の中央サブ回廊ではカンボジアの国道1号線上のメコン川の架橋が焦点となろう。経済回廊上の幹線道路が各地で開通する中、この地域のインフラ開発はどうなっていくのか。ここでは、2009年11月の日メコン首脳会議で総額5,000億円以上の日本の支援が表明されたカンボジア、ラオス、ベトナムのインドシナ3国の現在・過去・未来のインフラ・プロジェクトを概観しながら、今後の課題を考えていくこととしたい。

1. インドシナ3ヵ国のインフラ案件

カンボジアでは、前述の中央サブ回廊上のメコン川架橋が日本の援助で支援する覚書が2009年7月に締結されている。このほか、沿岸部のサブ回廊のベトナム国境までの62kmの区間がアジア開発銀行（ADB）とオーストラリアが支援している。また、同国北部を通るサブ回廊では、ベトナム国境までの70kmがベトナムの援助で整備が完了、その先約200 kmの区間は中国が支援することとなっている。一方、シンガポールと昆明を結ぶ南北縦貫鉄道で最も実現

性が高いとされる東側路線では、ホーチミン-プノンペン間が線路未設区間である一方、タイ国境に近い48kmは内戦での破壊により補修が必要な区間とされている。前者のカンボジア国内の区間は、中国が2009年5月にフィージビリティスタディ（F/S）を決定、後者の区間ではADBがF/Sを実施し、日本ないしフランス、ADB、国連開発計画（UNDP）などの支援が必要と結論付けている。このほか港湾では、日本政府がこれまでシハヌークビル港の改修を進めてきたのに対し、中国はメコン川のプノンペン港拡張で借款供与を2009年10月に表明している。

ラオスについては、日本政府はこれまで同国の主要都市を縦に結ぶ国道13号線の橋梁改修や東西回廊上の国道9号線の改修を無償で、同回廊上の第2メコン国際橋を円借款で支援してきた。今後の焦点は、第2国際橋より100kmほどさかのぼった地点と、南北回廊上の第3および第4メコン友好橋の建設であろう。前者はタイの支援で2009年6月に着工しており、後者は中国とタイがラオスを支援することとなっている。特に前者の第3メコン友好橋は、バンコクとハノイを結ぶ場合、円借款で建設された第2メコン友好橋と比べ、距離と時間が短縮され得る点に留意が必要である。また、鉄道について、第1メコン友好橋から3.5kmの区間が2009年3月に開通、その先ビエンチャンまでの9kmの建設計画があるほか、東西回廊の区間をマレーシア企業が民活での実施を検討している。電力では、住民移転や環境問題で紆余曲折を経たナムトゥン第2水力発

電所がこのほど稼働、このほか4カ所のダムが今年運転を開始し、計画中のダムも17カ所に上る。

ベトナムに関しては、日本のODAの3大案件である南北高速鉄道と高速道路、ホアラック・ハイテク・パークに加え、原発、ハノイとホーチミンの近郊を含む大都市圏で、地下鉄・高架鉄道など都市鉄道、新空港、北部のラクフェン港などの案件が持ち上がっている。このうち、南北高速鉄道は2010年5月に新幹線方式の採用が国会で審議されているほか、南北高速道路も日本のコンサルが設計に入っている。原発は、4基のうち2基はロシアの支援が決まり、残る2基の受注をめぐり、日本、韓国、フランスが競争している。都市鉄道については、ホーチミンで計画されている地下鉄6路線のうち、日本政府は地下鉄1号線への借款を2007年4月に決定しているが、2路線はドイツ政府が、1路線はスペイン政府がそれぞれ支援にかかわっている。ハノイでは、日本政府は2路線の円借款を実施しており、さらに都市高架鉄道1路線についても、ベトナム政府から支援を要請されている。新空港については、ハノイ近郊でノイバイ空港の拡張工事が行われるほか、ホーチミン近郊でロンタイン新空港の建設計画がある。

2. 日本企業の課題

これまでみてきたように、カンボジアとラオスでは幹線道路の建設が引き続き進められる一方、幹線鉄道の建設・改修に向けて動き始めている。ベトナムでは、急速な経済発展にインフラの供給が後手に回る中、幹線道路・鉄道の高速化と都市交通のインフラ整備が進められている。また、カンボジアとラオスでは、援助国として中国やタイ、ベトナムが加わる一方、ベトナムでは欧州やロシア、韓国が加わり、インフラの受注競争は一層厳しさを増している。

カンボジアとラオスは、政府の財政基盤が弱く、多額の借款は債務不履行になりかねない。このため、一部は無償で実施されているものの、

ODAで多くの案件は期待できない。とあって、民活となると、ラオスの売電案件を除けば、そのリスクはさらに高まる。こうしたリスクを顧みず、カンボジアには債務を帳消しにして、インフラ供与で存在感を高めているのが中国である。また、日本はOECD加盟国でODA供与額はトップとはいえ、日本企業の投資はまだわずかで、日本企業への投資の期待はかなり強い。実際、日本が整備したインフラの恩恵の多くを中国や韓国、台湾の企業が享受している。しかし、人口がそれぞれ1,500万人と600万人に満たない両国で、投資対象部門は限られてくる。それでも、農業や軽工業など可能性がないわけではない。中国が援助を通じて存在感を高める中、日本は企業が投資しやすい環境を整備することで、日本企業の投資の可能性を模索することが望まれよう。このほか、電力が不足しているカンボジアに、電源開発の進むラオスから送る送電線の敷設も今後の重要な課題といえる。

ベトナムに関しては、ロシアの原発受注の件からも分かるように、南沙・西沙諸島をめぐり中国と緊張関係にある中、軍事や武器の面での支援も求めており、その面で平和国家日本は不利な状況にある。しかし、ベトナムが南北高速鉄道を積極的に検討している点は重要である。というのも、ハノイーホーチミン間は、先述の南北縦貫鉄道で最も可能性が高い路線の約3分の1を占める。敷設される新幹線が縦貫鉄道の一部となり、例えばシンガポールーバンコク間やバンコクーホーチミン間でも、採算が合えば新幹線方式の採用もあり得る話である。加えて、在来線の活用や貨物の高速輸送も、今後の検討課題となつてこよう。また、ハノイとホーチミンの都市鉄道では、今後ドイツやフランス製などさまざまな国の企業が製造した車両が走ることとなる。安全性に加え、乗り心地や騒音、速度などがそれぞれ比較されるわけで、今後の受注機会を得る上でも、他国に劣らない車両を製造することが望まれる。