

アジア経済新聞

2019年 6/10
(令和元年) Vol.43
発行日:毎週月曜日

<発行元>

東京都港区南青山4-17-33
グランカーサ南青山2階
(一社) 海外インフラ研究協会
TEL:03-6869-0684

国際 経済 インフラ 建設 交通 通信 スマートシティ 上下水道 環境 住宅・不動産 物流 金融 テクノロジー AI 先端技術 オピニオン



かつて最貧国の1つといわれていたバングラデシュで、いま開発の波が押し寄せている。同政府は世界銀行の国際開発協会の支援を受けて、2025年までの都市交通戦略計画をまとめているが、70本を超える道路整備と大量輸送のための公共交通機関の整備が柱になっている巨大プロジェクトだ。とくに首都ダッカは、市内の交通渋滞を解消させるために、都市高速鉄道(MRT)や橋梁のほか、ハズラット・シャージャール国際空港拡張や新国際空港計画、さらに深水港湾、LNGターミナル、石炭火力や原子力発電所、高層住宅建設などあらゆる分野のインフラ開発計画が目白押しだ。バングラの実質経済成長率は、過去10年間で平均6.6%にもなり、2021年までには中所得国に、2041年には先進国の仲間入りを目指すほどの成長ぶりを見せている。

バングラデシュ押し寄せる開発の波

日本の外務省によると、首都ダッカと港湾都市のチッタゴンは、人口急増と比例するかのよう
に経済規模も拡大しているという。しかし、国内
の交通網を形成する道路が圧倒的に不足して
おり、とくに首都ダッカの交通状況は、道路の容
量を完全に超え、マヒ状態にあるという。渋滞す
る自動車などから吐き出される排気ガスによって
大気汚染は深刻で、都市開発の足かせになっ
ている。

現在、ダッカの公共交通機関は、バスやオー
ト・リキシャと呼ばれる天然ガスで走る三輪自動
車。ダッカ市内は日本のJRのような鉄道も地下
鉄もない状況で、バスはあるもののダイヤなどは
なく、行き先も表示されていない。しかも渋滞で
いつ来るか分からない交通状況にある。ダッカ
は人口密度が高く、市街地では1平方km当
り3万人が住み、過密地域には4万人が住んで
いるという。

現在、バングラ政府は、道路や歩道を拡大し
たり、空港や橋梁などインフラ整備に積極的に
取り組んでいるが、ダッカの交通状況は改善し
ない。、ダッカ市内は約500万台の車両が走っ
ているといわれ、交通渋滞は深刻だ。同国政府
は、交通渋滞を緩和するため、市内の中心部か
らの交通を迂回する環状道路や高速バス路線、
さらに約1,200kmの新設道路の整備を計画し
ており、すでにいくつかは実施段階にある。ま
た、ダッカ市内にある工場や店舗などの産業地
域を分散させることや、政府機関の移転の必要
性の声も上がっているという。

日本政府 インフラ4事業に1,326億円供与へ

5月29日、バングラデシュのハシナ首相が訪日した際、安倍首相との会談で円借款4件に関する書簡の交換が行われた。日本政府は都市高速鉄道建設や多目的商業港建設、日本企業向け経済特区開発、ツーステップローンによる省エネルギー機材の導入促進の4事業を支援するために総額1,326億5,900万円を限度とする円借款貸付契約に調印した。バングラデシュの社会資本となるインフラ開発に日本が積極的に支援することで、同国の喫緊の課題となっているインフラ開発に大きく寄与する。

都市高速鉄道 MRT1号線

日本は交通渋滞と環境悪化に直面するダッカ都市圏の輸送の切り札として、「ダッカ都市交通整備事業(1号線)(第1期)」に525億7,000万円を供与する。都市高速鉄道(大量輸送交通システム、MRT1号線)を建設するもので、同国初の地下鉄案件だ。ソダッカ都市圏で総距離約52kmの都市鉄道を建設するもので、先行開発区間のカマラプール～ハズラット・シャージャラル国際空港 / プルバチャール間の19駅(暫定)、総距離約28kmの地下区間と高架区間を含むMRT建設を2026年12月の開業を目標に実施する。

路線を決定するために議論を重ねて来ており、MRT1号線の準備を進めるために合意しており、2016年3月から2018年5月まで実現可能性調査を実施している。外務省も慢性的な交通渋滞が生じているダッカで、ダッカ県中心部と衛星都市間を接続するために資金を融資する、としている。MRT1号線は、2035年に整備が完了する予定だ。開業すれば、現在、バスで約140分かかっているコムラプール駅からエアポート駅までの区間(約17Km)の移動の所要時間が約24分に短縮されるほか、ダッカ市内の交通混雑も大幅に緩和されることになる。

マタバリ港 第1期開発事業

バングラ初の深海港も注目だ。マタバリ港開発事業(第1期)は、チッタゴン管区コックスバザール県マタバリ地区でコンテナ、一般貨物など多目的商業港を建設する。増加する貨物取扱の容量を向上させるほか、周辺国との物流の取引、促進にも寄与することが期待されている。旺盛な貨物需要に対応するため、バングラ南東部チッタゴン管区マタバリ地区で、コンテナ、一般貨物など多目的商業港を建設するための資金を融資する。供与限度額は、388億6,600万円。2024年12月の完成を目指す。

日本向け外国投資促進事業

日本企業向け経済特区を開発する外国直接投資促進事業(第2期)は、同国の経済成長に貢献することを目的にしている事業だ。日本企業に向けた開発事業の実施や事業資金を供与する。ツーステップローンを通じて金融政策を改善し、同国の経済特区庁による出資分のエクイティバックファイナンスを行う。さらに特区周辺のインフラ開発のために投資環境を整え、日本など外国直接投資の促進を図る。すでに第1期円借款(供与限度額158億2,500万円)を供与しており、今回はそれに続く第2期融資となる。経済特区開発のためのインフラ整備や開発事業実施に必要な資金を供与することで、事業が完成する2年後の2027年には累計で、直接投資1億3,000万米ドル、特区入居企業数30社(日本企業以外も含む)を誘致し、同国の経済成長を加速化させる。円借款供与限度額は211億4,700万円。

省エネルギー推進融資事業

省エネルギー機材の導入促進の支援を行うエネルギー推進融資事業(フェーズ2)は、エネルギー需給が逼迫している同国で、ツーステップローンによる譲許的融資等を通じて省エネルギー機材の導入を促進するもので、エネルギー需給の安定と温室効果ガスの削減に寄与することが期待されている。円借款供与限度額は200億7,600万円。



マロス・クラーク鉄道完成予想図(出所:ADB)

ADB マロス・クラーク鉄道に27億万ドル融資

マニラ北方から南方区間163km JICA も20億ドル協調融資

アジア開発銀行(ADB)は、マニラ北部郊外のマロスから、ルソン島中部にあるクラーク経済特別区とクラーク国際空港を結ぶ53.1kmの旅客鉄道の建設に伴い、27億5,000万ドルを上限とする融資をこのほど承認したことを明らかにした。マロス・クラーク鉄道は、フィリピン政府がマニラ北方のタルラック州ニュークラークシティから、マニラ南方のラグナ州カランバまで、163kmの区間で建設を進める郊外鉄道網、南北通勤鉄道(NSCR)プロジェクトの一環で、2022年には一部で開通する予定だ。

プロジェクトは土木工事に対する融資を行う予定だ。融資は高架鉄道の駅、橋梁、高架橋、クラーク国際空港地下駅までのトンネル建設が含まれる。フィリピン政府が、調達や環境、住民の移転に係るセーフガードに関して国際基準を適用するよう支援を行う。ADBによると、国際協力機構(JICA)も20億ドルの協調融資をしており、車両と鉄道システムの資金に充てられる。

ADBによると、このプロジェクトは、2区間の建設事業で構成される。ブラカン州マロス市とクラーク地区を結ぶ51.2kmの区間と、もう1つはNSCRとマニラのブルメントリット駅を結ぶ1.9kmの区間で、ここにはLRT-1線の高架駅が建設される計画。各駅の施設はマルチモーダル対応で、通勤客は公共バスやジープニーから鉄道に速やかに乗り換えることができる。クラーク国際空港駅は地下

になる計画で、現在建設中の空港ターミナルや、将来増設された場合の新ターミナルと短距離で結ばれるという。また高架方式を採用することで、路線周辺に住む住人に影響は小さく、しかも洪水によるリスクも低減される。プレキャストセグメント方式の高架橋など革新的な工法を導入し、工期を短縮する。建設は高度な技術を取り入れることで、列車の最高時速160キロを実現する。

2025年完成へ 輸送コスト削減

マロス・クラーク鉄道の完成は2025年を目指す。完成すれば1日あたりの乗客数は、2025年までにマニラ・クラーク間で34万2,000人、マニラ・カランバ間で69万6,000人が見込まれる。現在、マニラ首都圏からクラーク国際空港までは、自動車またはバスで2~3時間かかるが、鉄道が完成すれば、1時間弱にまで短縮される見込みだ。また、マニラ首都圏で慢性化している交通渋滞が緩和できるほか、大気汚染も低減できる。輸送・物流コストも削減できる。

中尾 ADB 総裁は、「ADB とフィリピンの強固なパートナーシップは、この3年間で一層強化されてきた。フィリピン政府の『Build, Build, Build (BBB)』政策は、喫緊の課題となっているインフラへの投資を確実に加速するものであり、インフラ投資の対 GDP 比は10年前の2%弱から現在は6.3%へ拡大している。2022年には目標の7%を達成できるだろう」と述べている。

ヤンゴン・マンダレー鉄道事業フェーズⅡ

OC グローバル・ミャンマー国鉄 施工監理業務契約で調印式



ミャンマー国鉄総裁と握手を交わす OC グローバル担当者



出所:OCグローバル

オリエンタルコンサルタンツグローバル(本社:東京都新宿区、社長・米澤栄二氏)が施工監理のコンサルティングサービスを提供する共同事業体(JV)の代表を務めるミャンマーの「ヤンゴン・マンダレー鉄道整備事業フェーズⅡ 施工監理業務」の契約調印式が5月22日、首都ネピドーのミャンマー国鉄本社で行われた。この業務は、タウンゲー～マンダレー間(約350km)を対象に土木工事、信号通信工事、電力工事、車両調達などを

含む鉄道の改修・近代化を行うもので、業務期間は約100カ月。2016年12月に契約締結したフェーズⅠ(ヤンゴン～タウンゲー間約270km)の施工監理業務に引き続いての受注となる。

同社によると、ヤンゴン・マンダレー鉄道(約620km)は、同国の経済動脈としての役割を果たしており、ヤンゴン、ネピドー、マンダレーを結ぶ重要な幹線鉄道。しかし、路線の多くが英国植民地時代に建設されていることから、橋梁の老朽化・劣化で列車速度が上がらず、また軌道狂い(線路のゆがみ)による列車事故が発生するなど様々な課題があった。ヤンゴン・マンダレー間の鉄道改良と近代化を進めることで、旅客・貨物の安全性や輸送能力を向上させ、同国の経済発展に寄与することを目的として実施させる。昨年11月に起工式が行われたフェーズⅠ(ヤンゴン・タウンゲー間)に続き、全区間の早期改修完了を目標に、フェーズⅡ(タウンゲー・マンダレー間)で改修事業を進め、全事業終了後には現在14時間を要しているヤンゴン・マンダレー間の乗車時間が約8時間に短縮される予定だ。なお、JVは同社を代表に日本コンサルタンツ、パシフィックコンサルタンツ、日本工営、トーニチコンサルタント、Oriental Consultants Japan Co., Ltd.)の7社。

メコン流域国で横行人身売買

タイ、ミャンマー、カンボジア、ラオス、ベトナム、中国南部

メコン地域の中で最も人身売買が深刻なのがタイだ。タイは東南アジアの中で急速に経済成長しており、人身売買が多発しているといわれる。タイは隣国のミャンマーやラオス、カンボジアなどメコン流域国から連れて来られる「受入国」であり、マレーシアやシンガポール、そして日本、台湾、韓国、欧米などへ人を送り出す「送出国」でもある。また、タイ以外の国から移送されてタイを経由し、第3国に再移送されて被害に遭う「中継国」でもあるのだ。

被害者は中国やタイの国境地帯で保護されるケースが多く、政府に公式に認定されていない被害者も相当数いるといわれている。

中国農村部へ売られ性奴隷に

人権団体ヒューマン・ライツ・ウォッチ (HRW) が過去に発表した調査報告によると、人身売買業者がミャンマーと中国との国境地域カチンから、成人女性と10代の女性に後継者となる子どもを産ませる目的で中国農村部に売られ、軟禁。しかも女性たちは性奴隷として扱われていたという。報告によれば、中国に移送されたミャンマーの女性は、一つの部屋に閉じ込められて強姦される。そして妊娠し、出産することを強要されるのだ。女性たちは人身売買業者らに「中国で良い仕事を見つけられる」と騙され連れ出されている。取引額は1人当たり3,000～1万3,000ドルが相場だ。ミャンマーだけでなく、北朝鮮やラオス、カンボジア、ベトナムといった周辺国から女性たちが中国へ売られ、強制的に結婚させられている。中国は「1人っ子政策」や男児偏重の風潮のせいで、女性より男性の数が圧倒的に多い。結果、何百万人もの男性が中国人の花嫁を見つけることができず、これが周辺国からの人身売買を横行させる大きな要因となっている、と関係者は話す。

年端もいかない男女が大人の金儲けのために売られてゆく——。今、世界では2,100万人が人身売買の犠牲になっていると推定されており、その約半数がアジア地域に集中しているといわれる。とくにメコン川流域国のタイ、ミャンマー、カンボジア、ラオス、ベトナム、さらに中国南部の国境地帯は、世界で最も人身売買に関わる犯罪が多い地域といわれており、女性の強制婚や性的搾取、代理出産、さらに男児の強制労働や臓器売買も増えている。近年、急速に経済発展するアジアの新興国は、国家間の経済ギャップが激しく、より良い生活を求めて国境を越える人たちも少なくなく、人身売買の犠牲になっている。

被害者7割女性、女兒にも性的搾取

人身売買の犠牲者の約3割は、女兒ともいわれている。事実、被害者は7割以上が女性だが、うち23%は女兒だ。(UNODC2018年より)。国際的な法的枠組みとして2003年に発行した通称「パレルモ議定書」には、子どもを特別に保護する立場から18歳未満の子どもを搾取の目的で勧誘したり移送させることは「人身売買」に該当すると定め、固く禁じている。世界188カ国が地域を対象にした「人身売買報告書」(2014年版)には性的搾取や強制労働の実態が明らかにされており、被害者の半数は女性で、全体の約30%は、18歳未満の子どもだと述べている。犠牲になるのはいつも弱者なのだ。

タイ国内での人身売買は、女性や子どもを対象とした強制売春などの性的搾取だけでなく、男性やトランスジェンダー、性転換者などに対して、性産業や農業、家内工場、物乞いなど強制労働をさせられるとの報告もある。人身売買の被害に遭う人たちはタイ以外の国から移送されてきた人たちとは限らず、タイ国籍を持たない難民や近隣諸国から流入した移住労働者の子どもなどが人身売買の対象にされやすいという。

ミャンマーは、中国やタイを受入国とする人身売買が多く、最近ではインドネシアやマレーシアなどで被害に遭うケースが増えているという。被

代理出産被害に遭う女性も

人身売買は仲介業者など犯罪組織に巨額な資金をもたらすほどになっており、リスクの高い麻薬や武器の取引に代わって増加している。政府からの支援が受けられない女性らは生計を立てることが難しく、人身売買の犠牲になりやすいという。中国とミャンマーの両国国境の法執行機関も黙認していたとの報告もある。関係者の話しによると、最近では中国国境地帯で代理出産の被害に遭う女性が多いという。大きな施設の部屋で何人もの女性がベッドに横たわり出産の時を待つのだ。

カンボジアは、人身売買の送り出し国であると同時にベトナムの少女たちの「受入国」、「経由国」にもなっている。また、カンボジアでは国内の村から観光地や首都プノンペンへ売られるケースが非常に多いといわれる。人口の35%が貧困ライン(1日0.5ドル)以下で暮らしているといわれ、とくに農村と都市との格差の拡大が原因の一つとして挙げられている。

ラオスではこれまでも結婚話や良い仕事があると騙されタイへ売られたという被害は以前からあったが、中国へのルートは最近被害が増えているという。ラオスは、中国人は裕福だというイメージが強いため、地方では中国人との結婚話は歓迎されているようだ。しかし、結婚とは名ばかりで中国に入った途端に売り飛ばされたり、売春を強要されている。被害に遭う少女の多くは高校2、3年生が多く、結婚するために学校を中退

する事例は多いという。ラオス国内の人身売買は、これまで正式な調査がほとんど行われていないため、正確な被害数はわかっていない。政府機関の対応が不透明なためにNGOや人権団体が調査しようとしても妨げられているという。



写真はイメージです。本文とは直接、関係ありません。

ベトナムは、同国内では2011年から17年までの約7年間に子どもを含め人身売買の被害者は6,000人近くに上ったという。被害者の多くは貧困層で中国と国境の山岳地帯に住む少数民族の女性が多いとされる。ミャンマーやラオスと同様、中国に越境し、被害に遭うケースだ。「結婚適齢期」の中国人女性は快適な生活と高所得の男性を求めて都市部に集中するため、農村部は花嫁不足が深刻化。結婚資金を貯め中国人女性を花嫁に迎えるよりミャンマーやラオスなどの近隣国の女性を買い求めた方がはるかに安いこともあり、人身売買が横行しているのだ。

タイは、メコン流域国の他国に比べて人身売買対策を先進的に取り組んできた。1996年に売春防止・禁止法を改正させ、加害者の重罰化を定めた刑法も改正させた。翌1997年には初じめて女性と子どもの人身売買を禁じた「子どもと女性の人身売買禁止法」を制定した。2000年に国連で採択された国際組織犯罪防止条約に付帯する人身売買禁止議定書に署名のみ行ったタイは、国内の法律をさらに強化する必要があった。さらにタイも一員であるメコン川流域国で人身売買の問題が深刻化するにつれて国連機関や国際NGOなどと歩調を合わせ、人身売買の解決に取り組んできたほか、被害の原因となる貧困削減、被害に遭った女性たちの意識啓発なども先進的に行ってきた。

JICA タイ政府支援で表彰

独立行政法人国際協力機構(JICA)は2009年に「人身取引対策」分野では初めての技術協力プロジェクトをタイで開始した。2度のプロジェクトで、タイ国内で救出・保護された人身取引被害者の生活の再建に向けた取り組みが改善されるようタイ政府が行っている対策の一部を支援してきた。出身地への帰還などを含む被害者に寄り添った自立・社会復帰の支援や、再び人身取引の被害に遭わないようにするなどの幅広い支援を10年にわたって実施してきたことがタイ政府に評価され、6月5日にタイのプラユット首相から表彰された。

