

スリランカにおける交通インフラ 開発事業と計画

なが せ ゆう いち
永 瀬 雄 一*

現在スリランカでは、「マヒンダ・チンタナ」に基づいた10カ年国家計画を進め、その一環として様々なインフラ開発事業が行われている。国家計画では、地域による格差を是正するための地方開発や内戦からの復興、投資や観光の促進、インフラ整備の強化が焦点となっている。

交通インフラについては、スリランカでは古くから鉄道網も発達しているのだが、旅客、貨物ともに交通のほとんどを道路に頼っており、コロombo圏周辺では渋滞も烈しくなっている。国内全体の交通インフラの改善が図られている。道路網の改善・開発を行い、公共交通機関を改善することで、物流や人の流れをスムーズにし、国民生活の質を改善や地域格差の是正、国全体の経済成長につなげたい考えだ。本稿では報道されている情報をまとめ、スリランカの交通インフラ開発事業や計画について紹介する。

はじめに

インド洋に浮かぶスリランカでは、多数派のシンハラ人と少数派のタミル人の間で、長い間内戦が行われてきた。この内戦は、2009年に政府軍がタミル・イーラム解放のトラ (Liberation Tiger of Tamil Eelam, 以下, LTTE) の支配地域を制圧したことで終結した。2009年は世界的な不況による落ち込みがあったものの、このような状況下にあっても、スリランカ経済は、2003年以降2008年までは実質 GDP 成長率は5~7%で推移しており、高い水準で成長を維持してきた。しかしながら、1人当たりの GDP は2,068ドルで世界第126位(2009年¹⁾)、ジニ係数²⁾は40(2007年³⁾)と国民の間

* (財)運輸調査局調査研究センター研究員

での所得格差や地域格差が問題となっている。

スリランカでは、2005年に行われた大統領選挙での現大統領マヒンダ・ラジャパクサ氏の選挙公約であった「マヒンダ・チンタナ (Mahinda Chintana)」(「マヒンダ構想」の意)に基づき、2007年に10カ年の国家計画を策定、その中で、所得の地域格差是正を目指すとしており、貧困層に配慮した経済成長を優先するとしている。スリランカにおいて、貧困層は全人口の3~4割を占めるといわれ、農村に多く居住している。内戦により荒廃した北部・東部の復興や IDPs (国内避難民)・海外に避難したタミル人の再定住に取り組んでおり、北部・東部の交通インフラも含めた復興政策が国を挙げて進められている。この地域では、1983年以降、内戦が終わるまで大規模開発事業が行われて

いなかった。開発が遅れ、荒廃した北部・東部とともに、南部の開発が遅れている地域に対しても開発を行い、経済や市民生活の地域格差是正を目指している。

スリランカの交通に関しては、ほとんどを道路に頼っており、旅客、貨物ともに全輸送量の8割を占めているともいわれている。総人口2,045万人の3割程度は首都が位置する大コロombo圏(ガンパハ県(Gampaha District)、コロombo県(Colombo District)、カルタラ県(Kalutara District))に集中している。さらに、大コロombo圏では道路の利用過多や総合的な交通管理がなされていないことから、慢性的な交通渋滞が顕著となっており、2005年当時で通勤時のピーク時における自動車の平均時速が時速10km、日中平均でも時速30km以下となっている。しかし、先に挙げた荒廃や交通量の増加、交通量の増加に伴う交通事故等の増加に対応すべく、既存道路の改善、新規道路や高速道路の開発、農村道路の開発やコンクリート舗装による改良を行っている。また、鉄道や空港の整備を行うことで、道路利用偏重から公共交通機関利用へのシフトを促し、人流や物流を活性化し、市民活動や経済活動を活発化させるべくインフラ開発事業が進められている。これらを踏まえ、本稿では報道されている情報をまとめ、スリランカで行われている交通インフラ開発事業や計画について紹介する。

1. スリランカの交通の現状

(1) 鉄道

2010年3月現在、スリランカの鉄道網は全長1,447km、172駅、10路線であり、コロomboを中心として放射状に広がっている。政府は、鉄道網

全体に対し補修やアップグレードの必要性を指摘している。補修やアップグレードを行うことで、運行速度や本数を増やし、利便性を高めることで鉄道利用を促進したいとしている。スリランカの鉄道需要としては、コロombo周辺の通勤需要が多い。鉄道は、通勤需要を満たすのと同時にコロombo周辺の交通渋滞を減らすことも重要な役割となる。

また、2015年には大コロombo圏でのLRTの建設も計画されている。最初の段階として、ラトマラナ(Ratmalana)からコロombo・フォート(Colombo Fort)を経由して、バッターラムーラ(Battaramulla)への26kmの経路を計画している。

(2) 道路

スリランカの道路は国道が1万1,716km、地方道路が1万5,532km、地域道路が6万4,659kmであり、全体で9万1,907kmとなっている。現政権となって以来、政府は道路網開発に積極的に取り組んでいる。過去20年間で開発された国道網は2,000km以下であったが、現政権となって過去4年で2,278kmの道路が拡張され、整備された。加えて、2,823kmが現在開発途中にある。2005年の道路建設・復旧関連支出は1億7,000万ドル(1ドル=約82円、2011年4月現在)程度であったが、2009年には9億ドルまで拡大している。「マヒンダ・チンタナ」において、国の道路網の改善は国のために必要不可欠であり特に農村道路の建設に高い優先順位を与えている。2009年、政府は農村道路の整備やコンクリート舗装に伴う支出も増やしている。これら事業は「ガマ・ナグマ(Gama Neguma)」プログラム(農村開発プログラム)によって、地方自治体や研究機関が主体となり進めている。

1) 世界銀行のホームページより引用。

2) ジニ係数とは所得格差を表す係数であり、格差が小さいほど0に近い数値となる。参考までに、1999年の日本のジニ係数は0.273である。

3) 世界銀行のホームページより引用。

(3) 空港

現在スリランカの国際空港はコロンボから北へ約35kmのバンダラナイケ (Bandaranaike) 国際空港のみとなっている。スリランカ政府としては、今後、バンダラナイケ国際空港のキャパシティが飽和するという見解や、緊急時等、バンダラナイケ国際空港の代替となる空港が必要となるという判断から、バンダラナイケ国際空港の拡張工事を行い、スリランカで2番目となる国際空港を南部ハンバントータ県 (Hambantota District) のマッタラ (Mattala) に建設している。北部地域については、キリノッチ県 (Kilinochi District) に建設中の空軍基地を将来的に民間の国際空港に転用すべく開発を行っている。

国内線空港としては、サービスの向上を目的とし、6つの国内空港を整備する計画がある。空港整備予定地は、コッガラ (Koggala)、タンゴール (Tangalle)、ベントタ (Bentota)、ヌワラエリヤ (Nuwara Eliya)、キャンディ (Kandy)、ポロゴラ (Polgolla) であり、加えて、プッタラム (Puttalam) や現在空軍基地のあるパライ (Palaly) についても検討されている。

(4) 港湾

スリランカの港としては、コロンボ港、ゴール (Galle) 港、トリンコマリー (Trincomalee) 港、カンケサントゥライ (Kankesanturai) 港などが挙げられる。特に、コロンボ港、ゴール港が主要港といわれている。スリランカはアジアとヨーロッパ・中東をつなぐ地政学的に優位な位置にあり、インド洋に浮かぶスリランカは南アジアの海運拠点となりうる。しかし、近接するインドの後塵を拝しているのが現状である。そのような現状を打破すべく、スリランカでは港湾開発にも力を入れており、2010年にハンバントータ港が開港し、コロンボ港の拡張工事を実施中である。コロンボ港は

拡張により、地域最大級の港湾オペレーションが可能となる予定である。

次章で、交通インフラ開発における近年の代表的なプロジェクトを何点か挙げる。

2. スリランカにおける交通インフラ開発

(1) 北部交通インフラ開発

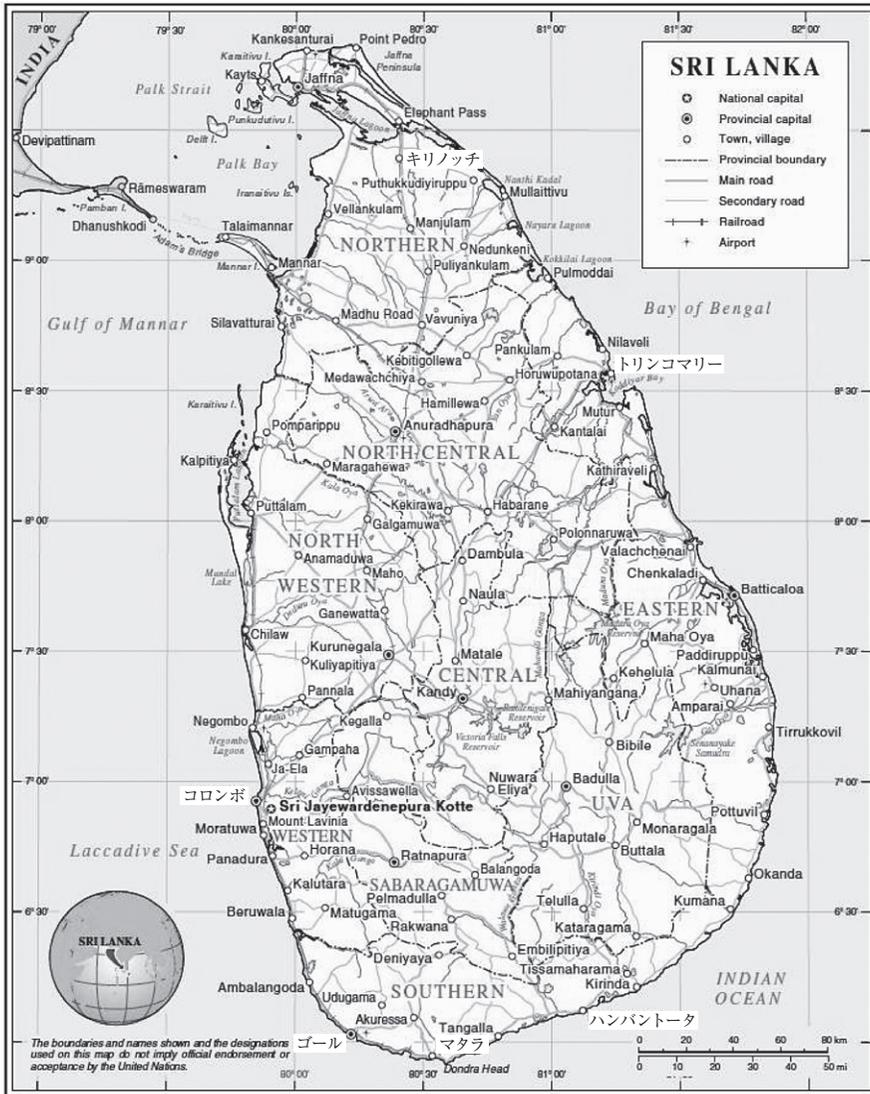
1) 鉄道

北部のほとんどの鉄道路線は、LTTEにより線路等が破壊され、1990年6月には機能が完全に止まっていた。そのため、線路、橋、駅、変電所など全ての施設について復旧とアップグレードが必要となっている。北部路線はバブニヤ (Vavuniya)～オマンタイ (Omanthai) 間、オマンタイ～パライ (Pallai) 間、パライ～カンケサントゥライ間、メダワチヤ (Medawachiya)～マドゥ (Madhu) 間、マドゥ～タライマナル (Talaimannar) 間という5区間に分けて復旧・敷設が進められている。

バブニヤ～オマンタイ間はスリランカ政府の出資によりすでに復旧されており、現在タンディクラム (Thandikulam) までは運行が再開されている。オマンタイ～パライ間はインド政府が所有する鉄道会社であるインディア・レイルウェイ・コンストラクション・インターナショナル社 (India Railway Construction International Ltd., 以下、IRCON社) が主体となり復旧を進めている。IRCON社は当該区間の復旧や建設、アップグレードについて1億8,500万ドルで契約した。ただし、当該区間は未だ民族紛争時の地雷が埋められており、地雷撤去が終了次第、建設を始めるとしている。パライ～カンケサントゥライ間は中国のチャイナ・レイルウェイ・ナンバー・ファイブ・グループ (the China Railway Number Five group, 以下、CRNo5g社) が2億4,500万ドルで復旧を行う。

北西部に向かうメダワチヤ～マドゥ間、マドゥ～タライマナル間はオマンタイ～パライ間と同様

図 スリランカ地図



Map No. 4172 Rev. 2 UNITED NATIONS
January 2007 (Colour)

Department of Peacekeeping Operations
Cartographic Section

出典：国際連合ホームページ

に IRCON 社が行う。メダワチャ～マドゥ間は 8,130 万ドル、マドゥ～タライマナル間は 1 億 4,970 万ドルかけ復旧工事が行われる。

この北部路線が再建されることにより、コンテナ輸送も再開し始めた。陸軍からの要望により、北部路線の復旧工事にあわせ、スリランカ鉄道は、コロombo・フォートからタンディクラムまで必要

物資等を載せ、コンテナ輸送を行った。スリランカ鉄道としては、北部開発活動への食料や他の必要品を送るために、さらに鉄道を活用したいとしている。

2) 道路

政府は北部州内や北部と南部の接続性を確立するための道路復興、改善プロジェクトを準備して

いる。このプロジェクトはアジア開発銀行(以下、ADB)の借款供与によって行われる。ADBはこのプロジェクトを行うための資金1万5,440万ドルを拠出することについて同意している。このプロジェクトの総コストは1万7,300万ドルで、スリランカ政府は1,860万ドル程度を拠出する。このプロジェクトは、北部州の108km、北中部州の62km、合計170kmの幹線道路の復旧と改善であり、約140kmの州道路の復旧や北部州にある橋梁の復旧もしくは架け替え、北部州道路開発部門オフィスの復旧や改善も含まれる。港湾高速道路省の監督による道路開発庁と北部州政府、地方自治体や州政府の監督による北部州道路開発部門がプロジェクト実行主体となる。このプロジェクトは2015年6月30日に完成する予定となっている。

3) 空港

現在、キリノッチ県、イラナマドゥ(Iranamadu)に空軍基地が建設されている。8,000エーカーに及ぶこの土地は基地の完成後、民間空港としても使用される計画がある。プロジェクトの第1段階では、整地やビル管理、リクリエーション施設や住宅、行政等の複合施設が含まれている。プロジェクトに関する費用は、現在のところ63万ドルと見積もられている。この土地には以前LTTEが小型飛行機を飛ばすために利用していた滑走路がある。現在は地雷撤去作業と第1段階の工事が行われている。第2段階としては、滑走路を国内専用民間空港利用に向け3kmに延伸される。ハンガーなど必要施設も拡張される。

イラナマドゥ空港は旅行者や北部へ訪れる人々をターゲットとしており、観光旅行のために利用される小型飛行機が使用可能となる。このプロジェクトの最終段階として国際空港化が行われる計画となっている。これにより、内戦により海外に避難したタミル人が帰郷する際の利用も視野に入れている。

(2) 南部交通インフラ開発

1) 鉄道路線のアップグレード

スリランカ南部の海岸路線コロombo～ゴール～マタラ(Matara)間では、路線のアップグレードプロジェクトが行われている。このアップグレードは、当該区間の運行速度を時速100kmにまで上げ、旅客と貨物双方の輸送ボリュームの増強や、輸送コストの削減を目的としている。プロジェクトは合計2億1,240万ドルかかるとされているが、そのうちインド政府から1億6,740万ドルの援助を受け、IRCON社が請け負う。このプロジェクトは2つの段階に分かれており、第1段階はコロombo～カルタラ間とゴール～マタラ間、第2段階はカルタラ～ゴール間となっている。ゴール～マタラ間の作業は2010年12月に完了する予定となっている。

上記のアップグレードに加え、別プロジェクトとしてパナドゥラ(Panadura)やカルタラ、ゴール、マタラなどの駅開発や、カルタラ南(Kalutara South)～マタラ間の複線化工事も行われる予定となっている。

南部海岸沿いにおいては、上記アップグレードに加え、新規線路の敷設計画もある。南海岸のマタラ～カタラガマ(Kataragama)間は中国政府からの借款のもと、中国のチャイナ・ナショナル・マシーナリー・インポート・アンド・エクスポート・コーポレーション(China National Machinery Import and Export Corp. 以下、CMC社)と契約を結んでいる。このプロジェクトの第1段階ではマタラ～ベリアッタ(Beliatta)間の線路敷設と4つの駅の建設、第2段階ではベリアッタ～ハンバントータ間の線路敷設、最終段階である第3段階ではハンバントータ～カタラガマ間への路線敷設を計画している。このプロジェクトによりハンバントータ港からコロomboやバンダラナイケ国際空港への利便性を向上させ、ハンバントータ周辺の発

展を目指すとしている。費用は3億6,300万ドルかかるといわれている。マタラからベリアッタまでの路線に関する作業はプロジェクトの第1段階でほとんど終了している。合計5,500万ドルがプロジェクトに分配されている。

2) コロンボ～マタラ間高速道路(南部高速道路)

南部高速道路と呼ばれる、コロンボ～マタラ間高速道路建設費用には6億945万ドルが見積もられている。すでに作業の80%は完了している。この高速道路はコロンボの南、郊外のコッタワ(Kottawa)にあるマクンバラ(Makumbura)とゴダガマヤ(Godagama)を結ぶ全長126kmの高速道路である。工事の第1段階は、ゴールに近いマクンバラ～ピンナドゥワ(Pinnaduwa)間で11の出入り口が作られ、この区間は2011年6月に開業予定となっている。マクンバラでは、建設計画が進められている外郭環状高速道路とつながる。これにより、渋滞を解消させたい意向がある。まず、マクンバラ～ドダンゴダ(Dodangoda)間が4車線、ドダンゴダ～ゴダガマヤ間が2車線で整備されるが、最終的には、全区間で6車線となる計画となっている。

南部高速道路は1980年代から協議されている高速道路で、ゴール道路⁴⁾を拡張するか、新しく道路を建設するかで議論となっていた。その結果、新規道路を建設することになり、1995年に工事はゴダガマヤ地域から開始されたが、資金不足のため中止になっていた。その後、国際協力銀行(以下、JBIC)とADBが借款を決め再開された。国際協力銀行(以下、JBIC)は6,485万6,000SDR⁵⁾(1SDR=約131円、2011年4月現在)をマクンバラ～クルンドゥガハハタクマ(Kurundugahahatakma)間に、ADBは7億7,000万円をクルンドゥガハハタクマ～ゴダガマヤの工事について借款をしている。加えて、北欧開発基金が230万ドルをプロ

ジェクト管理事業などに、440万ドルをプロジェクトの道路の安全に係わる事業に借款供与をしている。このプロジェクトにより、直接・間接的に9万2,000人の雇用機会が生まれている。

この計画では、南部州の経済的な発展とコッガラにある自由貿易地区への投資拡大を目指し、農作物や水産物の輸出へのスムーズなチャネル獲得や観光産業の開発、ゴール港の開発を主要な目的としている。その中で、最も重要なものとして、コロンボ～マタラ間、コロンボ～ゴール間の移動スピードの改善が挙げられる。現在それぞれの所要時間は、4時間、3時間となっているが、高速道路の完成により、それぞれ1時間半、1時間となる見込みである。また、ゴール道路の毎年増えている交通渋滞の緩和と交通事故の削減も目的の1つである。南部高速道路はデバラウエア(Debarawewa)まで延伸する計画もある。

3) マッタラ国際空港の建設

現在スリランカの国際空港はバンダラナイケ国際空港のみである。しかし、混雑解消や今後増加が予想される利用者に対してキャパシティ不足に陥ることから、ハンバントータ県のマッタラに国内2番目の国際空港を建設することとなり、2012年11月に完成予定となっている。国際空港が1つしか存在しない場合、その空港の空港機能が低下した場合の旅客や貨物の流動が滞り、経済的な損失も大きくなる、また海外の航空会社にとって、スリランカに1つしか国際空港がないことは、スリランカへの国際線就航への妨げとなっていると考えられている。

建設工事の第1段階として、800ヘクタールの土地に、長さ3,500m、幅75mの滑走路、アクセス滑走路、高さ35mの管制塔、10機駐機可能なエプロン、長さ370m幅60mの誘導路、2万m²の旅客ターミナル、1万m²の貨物ターミナル等と

4) コロンボとウエラワヤ(Wellawaya)を結ぶ道路でゴールやハンバントータを通る。

5) SDRとは、日本では特別引出権と訳されている。IMFが1969年に創設した国際準備資産のこと。

いった施設の建設が行われる。第2段階では、1,200ヘクタールの土地に、航空機補修センター、ホテル、リクリエーション施設、技術訓練センターを備えた空港建設と航空関係施設が設立される計画である。費用は2万900万ドルが見積もられている。第1段階は2012年半ばに完了予定となっている。このプロジェクトで1,500人の直接的な雇用と、5万人の間接的な雇用が生まれている。空港デザインは地元の企業が行い、建設はチャイナ・ポート・エンジニアリング社(China Port Engineering Ltd, 以下、CPE社)によって行われる。建設費用は中国からの借款によってまかなわれる。

管制塔はスリランカの文化的遺産のシンボル、蓮の花をイメージしたデザインとなる。1年で約100万人が利用できる旅客ターミナルにA-380のような大型機材にも対応できる設備を備える。貨物については、1年間の航空貨物取扱量は4万5,000メトリックトンが予想されている。また、ハンバントータ港と連動することも計画されている。

ICAOはすでにいくつかの航空路線と航空会社の目的地としてマッタラ空港を承認している。ICAOが承認した航空路線に関しては、香港、マレーシア、インドネシア、日本、中国、イギリス、ドイツ、オーストリア、イタリア、シンガポール、韓国、UAE、フランス、バンコク、モルジブなどが挙げられている。

マッタラ空港への主要アクセス道路は、ルヌガンウェヘラ(Lunugamvehera)を経由するマッタラ〜カタラガマ間13kmで幅員50m、6車線となる。沿道にスリランカの国木でもあるアイアンウッドを植樹する計画もある。

4) ハンバントータ港の開港

ハンバントータ港の建設は、総投資額3億6,000万ドルの85%は中国輸出入銀行から、15%はスリランカ港湾局からの出資によって建設されている。一方で、ハンバントータ港の約7,000m²の運営ビルの建設も進められており、完成すると

高さ約60mに及ぶ15階建てのビルとなる。港は幅210mのアプローチチャンネルを持ち、深さ17mで、2つの600mの汎用停泊地と1つの310mの給油停泊地、1つの120mの小型船舶停泊地で構成されており、100,000 DWT程度の大型船にも対応できるようになる。港は格納庫や船の修理、造船、貨物荷役施設が備えられる計画となっている。ハンバントータ港は商港、工業港として開発されており、積み替え港や船舶燃料補給地として期待されている。建設工事はチャイナ・ハーバー・エンジニアリング社(China Harbour Engineering Co, 以下CHE社)とシノハイドロ社(Sinohydro Corporation)のジョイントベンチャーが行い、2008年1月15日から第1期工事が始まり、2010年11月に開港した。工事は4段階に分かれており、全ての工事の完了まで15年程度を見込んでいる。

ハンバントータ港開発と並行して、オイルタンクファームや大規模下水処理施設など、ハンバントータ周辺で様々な施設が開発されており、特に、ホテルや健康、食料、観光といったサービスセクターに対するインフラが改善され、多くの直接・間接的な雇用機会も生まれている。

(3) 大コロombo圏交通インフラ開発

1) コロンボ〜カトゥナヤカ(Katunayake)間 高速道路

コロンボ〜カトゥナヤカ間高速道路建設プロジェクトはニュー・ケラニ(New Kelani)橋からカトゥナヤカまでの25.1kmの高速道路はコロンボとバンダラナイケ国際空港を高速で結び、混雑の烈しい大コロombo圏外への移住を促進し、産業開発エリア付近とコンテナ輸送との接続についてモビリティの改善、ペリヤゴダ(Peliyagoda)〜プッタラム間道路(以下、A3道路)の交通渋滞の軽減といった目的で建設される。コロンボ〜カトゥナヤカ間高速道路は幅員26m〜33.5mで4〜6車線となる計画である。このプロジェクトの建設費

用は2万9,200万ドルで、そのうちの85%は中国政府からの借款によってまかなわれる。プロジェクトはチャイナ・メタラジカル・グループ社(China Metallurgical Group Corporation, 以下、MCC社)によって行われる。

現在は、A3道路の利用で90分かかっているが、この高速道路の完成により20分程度で移動することができるようになる試算されている。この高速道路は2012年末が開業予定となっている。

コロンボ~カトゥナヤカ間高速道路にはニュー・ケラニ橋、ペリヤゴダ、ケラワラピティヤ(Kerawalapitiya)、ジャ・エラ(Ja Ela)、カトゥナヤカに5つのインターチェンジができ、ケラワラピティヤインターチェンジで外郭環状高速道路とつながる計画となっている。

2) バンダラナイケ国際空港の拡張

スリランカ政府はバンダラナイケ国際空港の利用者数が現在(2010年)の約500万人から2012年には600万人を超える予想されており、急激な利用者増加に対応すべく、バンダラナイケ国際空港の近代化と拡張工事を段階的に行っている。現在行われている工事として、旅客ターミナルビルの改築、国内線向けターミナルの建築、滑走路の延長、エプロンの建設、道路と多階層駐車場の建設、電力供給システムの建設、水資源供給システムの建設、下水処理システムの建設、免税店複合施設の増床、空港タクシーサービスの合理化が挙げられている。今後、空港ターミナルは約9万4,000m²のフロアが増床される。搭乗口の数も現在の14から2倍の28となり、25機駐機できるエプロンは34機まで駐機可能となる。搭乗ゲート数は現在8なのだが、16になる。完成は、2013年となる予定で、費用は3億6,000万ドルと見込まれている。拡張工事の完成後は、1年に900万人の旅客に対応することが可能となり、8路線の国際航路が就航する予定となっている。

このプロジェクトのプロジェクトデザインと新

規ターミナルの建設は日本空港コンサルタンツが担当している。

3) コロンボ港の拡張プロジェクト

現在コロンボ港の拡張工事が行われており、2012年4月に港流域の浚渫や防波堤の建設が完成する。拡張されると既存のコロンボ港の3倍以上となる。韓国のヒュンダイ・エンジニアリング & コンストラクション社(Hyundai Engineering & Construction Co)がインフラ工事を請け負っている。工事は全体のほぼ5割が完了しており、浚渫作業や防波堤や港停泊地、アプローチチャンネルの工事はほぼ終了している。拡張工事に伴い、防波堤は2本建設される。現在、メインの防波堤5.1kmのうち4.15kmが完了しており、1.1kmとなる2番目の防波堤のうち400mが完成している。このプロジェクトで浚渫された砂は1,900万m³でそのほとんどは防波堤の建設に使用された。拡張後に開発される南コンテナターミナルは中国のチャイナ・マーチャント・ホールディングス社(China Merchants Holdings (International) Co. Ltd.)とスリランカのエイトケン・スペンス(Aitken Spence)社のコンソーシアムによって建設される。

スリランカ政府は、コロンボ港における燃料の取り扱いが近年増えており、拡張することにより、コロンボ港を給油のハブとするため、現在の給油備蓄キャパシティである2万9,500メトリックトンから、9万5,000メトリックトンまで増やしたいとしている。

3. スリランカへの外資導入の流れ

本稿で紹介したように、スリランカにおける交通インフラの整備については、海外からの借款供与によるものがほとんどである。道路でいえば、南部高速道路や外郭環状高速道路はADBや日本からの借款プロジェクトであり、鉄道では、インドと中国の両政府からの借款供与で行われている。

スリランカはその立地や仏教をベースとする文化的背景、英語が通じること、安価であるが基礎教育がされている労働力などから以前より東アジアからの投資が多く、また、ヨーロッパからも投資ターゲットとなっている。2009年、中国のスリランカに対する借款供与額は12億ドルであり、最大借款供与国であった。中国に続くのはADBで4億2,400万ドルであった。中国やインドは内戦の末期から軍事支援を行っており、内戦終了後も、交通インフラ関連としては、中国はスリランカ南部を中心に、インドはスリランカ北部を中心にスリランカへの戦略的な投資を行っている。

1980年代以降、スリランカは外貨の獲得や雇用促進等のため、積極的に外資導入を図っており、1990年以降、外資受け入れのための制度の整備が進んできた。1991年11月からインフラ整備に

ついても外資に対し優遇措置が適用されるようになった。

スリランカに対する海外投資は基本的に民族問題等の政情に左右されている。加えて、交通を含むインフラ整備が未発達であったことが阻害要因として挙げられている。例えば、ジェットロが行っている在スリランカ日系企業に対する調査によれば、1992年と2003年の調査において交通を含むインフラに不満を感じている企業が多いという結果が出ており、インフラ整備の進捗状況は芳しくなかったことが推察できる。政府は「マヒンダ・チンタナ」による国家計画にのっとり、地方を含めインフラ整備を積極的に行っている。インフラを整備することで、雇用機会の確保など国内経済の成長を目指し、外国投資に対する阻害要因が減ることにもなる。

表 交通インフラ整備開発の出資機関、建設主体と費用

エリア	交通モード	区間・施設	主な出資機関	建設主体	建設費
北部	鉄道	オマントイ～パライ	インド政府	IRCON 社	1億8,500万ドル
		パライ～カンケサントゥライ	中国政府	CRNo5g 社	2億4,500万ドル
		メダワチャ～マドゥ	インド政府	IRCON 社	8,130万ドル
		マドゥ～タライマナル	インド政府	IRCON 社	1億4,970万ドル
南部	鉄道	コロンボ～ガル～マタラ	インド政府	IRCON 社	2億1,240万ドル
		マタラ～カタラガマ	中国政府	CMC 社	3億6,300万ドル
	高速道路	マクンバラ～クルンドゥガハハタクマ	JBIC		6,485万6,000SDR
		クルンドゥガハハタクマ～ゴダガマヤ	ADB		7億7,000万円
	空港	マツラ国際空港	中国政府	CPE 社	2億900万ドル
	港湾	ハンバントータ港	中国輸出入銀行	CHE 社と シノハイドロ社のJV	3億6,000万ドル
大コロンボ圏	高速道路	コロンボ～カトゥナヤカ	中国政府	MCC 社	2億9,200万ドル
	空港	バンダラナイケ国際空港拡張	JBIC	日本空港コンサルタンツ社	3億6,000万ドル
	港湾	コロンボ港拡張	ADB	ヒュンダイ・エンジニアリング&コンストラクション社	3億3,400万ドル
		コロンボ港拡張後の南コンテナターミナル	ADB	チャイナ・マーチャンツ社と エイトケン・スペンス社の コンソーシアム	4億5,350万ドル

出典：運輸調査局作成

おわりに

本稿では、スリランカにおける交通インフラ開発の現状について紹介した。鉄道、道路、空港、港湾を開発し、荒廃した地域の復興や地域格差を是正し、スリランカ全てのエリアの住民の生活の向上や海外からの旅行者や資本の受け入れのための土台を築き、経済活動や市民活動の活性化を積極的に行っている。今後、交通インフラ整備が進むことによって、道路偏重ではなく、公共交通機関へのシフトが考えられる。また、整備された交通インフラを活用するために、公共交通機関利用を含めた総合的な交通計画も必要となってくるだろう。

スリランカ国内の交通インフラ整備は、国際的な物流や人の流れにも様々な影響を与えるだろう。コロンボ港が拡張され、ハンバントータ港が完成すると、取扱可能な貨物量は飛躍的に増える。元々持っている地政学的な優位性もあり、アジアの物流において大きな影響力を持つことになるだろう。港湾に加え、道路や鉄道整備も進むことで、潜在的な海外からの投資に対して、良い影響を与えるだろう。先述したとおり、海外投資家や企業にとって、社会インフラの未整備は投資を敬遠する要因となる。交通を含めた社会インフラの整備は投資家や企業にとって好感材料となるだろう。また、スリランカには世界遺産が7つあり、観光資源に恵まれている。空港や道路、鉄道が整備されることにより観光需要の喚起につながる事が考えられる。

今後、現在整備されつつある交通インフラをどのように活用していくのか、またそれらが、スリランカ国民や経済に、また海外からの投資にどのように影響を与え、変化が見られるのか、見守っていきたい。

[参考文献]

- [1] Asian Tribune :
<http://www.asiantribune.com/>
- [2] ColomboPage :
<http://www.colombopage.com/>
- [3] Daily News : <http://www.dailynews.lk/>
- [4] Jane's Urban Transport Systems 2009-2010
- [5] Lanka business online :
<http://www.lankabusinessonline.com/>
- [6] Ministry of Transport ホームページ :
<http://www.transport.gov.lk/>
- [7] Road Development Authority ホームページ :
<http://www.rda.gov.lk/>
- [8] Sri Lanka Air Force ホームページ :
<http://www.airforce.lk/>
- [9] Sri Lanka Ports Authority ホームページ :
<http://www.slpa.lk/>
- [10] Sri Lanka Railways ホームページ :
<http://www.railway.gov.lk/>
- [11] Sunday Observer :
<http://www.sundayobserver.lk>
- [12] The Official Government News Portal of Sri Lanka : <http://www.news.lk/>
- [13] The World Bank ホームページ :
<http://www.worldbank.org/>
- [14] 外務省ホームページ :
<http://www.mofa.go.jp/>
- [15] 国際協力機構ホームページ :
<http://www.jetro.go.jp/>
- [16] ジェトロ世界貿易投資報告 2010年版
- [17] ジェトロ投資白書 1999年版-2002年版
- [18] ジェトロ白書・投資編 1985-1998
- [19] ジェトロ貿易投資白書 2002年版-2009年版
- [20] 日本貿易振興機構ホームページ :
<http://www.jetro.go.jp/>