

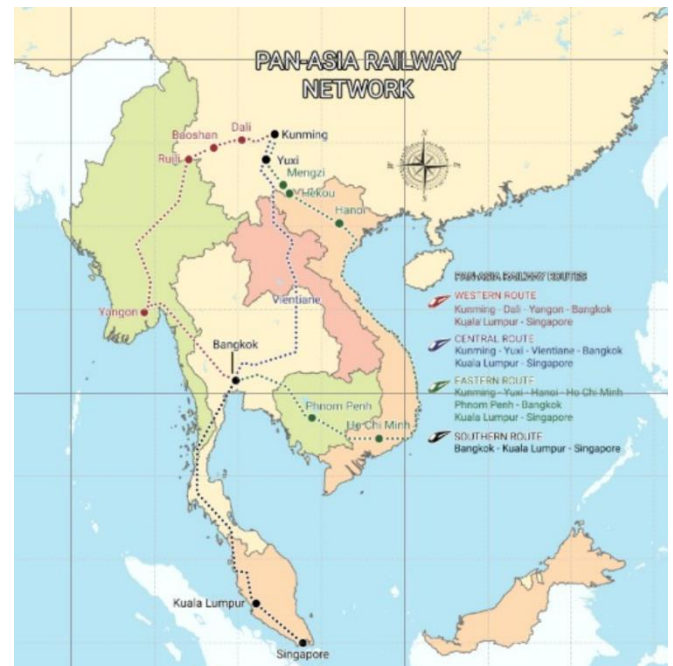
## (ASEAN の高速鉄道の現状) Part 1

碓 知子 Crossborder Research Pte Ltd

ASEAN では高速鉄道建設構想が目白押しだ。実現までまだまだほど遠い「構想」段階のものが多いが、ラオスでは完成に近づき、タイは 2023 年開業を宣言した。多額の借金支払いを懸念し、一旦は中国マネーを敬遠したマレーシアも、今年 4 月に東海岸鉄道計画の続行に合意した。本稿では、ASEAN 高速鉄道の現状を外観する。

## 1. 一帯一路に取り込まれたアジア横断鉄道 (Trans-Asian Railway)

ASEAN の高速鉄道建設プロジェクトの多くは中国が一帯一路実現に向けて、バックアップしているものだ。しかし、ASEAN を北から南につなぐ鉄道の構想は、中国の一帯一路で発案されたわけではない。古くは植民地時代の宗主国も考えていたし、独立後は ASEAN 諸国内でも検討されてきた。それが形になったのは、2006 年に国連アジア太平洋経済社会委員会 ESCAP が採択した「アジア横断鉄道ネットワークに関する政府間協定」である。当時は、高速鉄道ではなく鉄道を想定していた。バンコクからシンガポール間は既存の鉄道網が含まれているため、調印国にはマレーシアとシンガポールは含まれていない。2011 年に ASEAN が策定した「ASEAN コネクティビティー・マスタープラン」でも中国の昆明からシンガポールまでの「シンガポール・昆明鉄道網 (SKRL)」を完成させることが計画の 1 つとして掲載されている。それが 2013 年に習近平国家主席が提唱した一帯一路に取り込まれ、「鉄道」から「高速鉄道」に変容していった。昆明・シンガポール鉄道網（あるいは汎アジア鉄道網）は、中国雲南省昆明を起点に、ラオスを通してバンコクまでの中央ルート、ベトナムのハノイ、ホーチミンからカンボジアのプノンペンを通してバンコクに至る東部ルート、ミャンマーのマンダレー、ヤンゴンからバンコクに至る西部ルートがあり、バンコクからシンガポールのルートは 1 本である。



汎アジア鉄道網（昆明シンガポール高速鉄道網）

 Map by Free Vector Maps, <https://freevectormaps.com>

## 2. 最も進捗しているラオス・中国高速鉄道

2016 年 12 月に起工したラオス・中国高速鉄道が最も順調に進捗しているプロジェクトだ。今年 3 月の報道によると、工事は半分近く終わっており、2021 年 12 月に運行の開始が見込まれている。時速 160 キロで、中国雲南省昆明からラオスの中国との国境都市ボーテンを通り、首都ヴィエンチャンまでの 427.2 キロを結ぶ。ラオス国鉄の Somsana Ratsaphong 総裁によると、両都市間の輸送時間は現在の 3 日から 3 時間に短縮されるという。ラオス国内は山岳地帯が多いため、75 のトンネルと 167 の橋梁もこの路線に含まれている。

投資金額や資金調達スキームなどの情報はあまり公開されておらず、報道や各種レポートでも若干数字が異なるが、投資総額は 58~60 億ドルと見られる。プロジェクトは両国

出資の合弁企業によって実施され、負担割合は中国が 70%、ラオスが 30%することになっている。60 億ドルのプロジェクト費用はラオスの年間 GDP の半分という規模で、ラオス政府はこの 30%も自国では全額賄えず、報道などによると 4 億 6500 万米ドルを中国輸出入銀行から年利 2.3%の融資（5 年間の返済猶予つき、25 年払い）を受けている。

他の ASEAN 諸国に比べてラオスでのプロジェクトが比較的スムーズに進捗しているのは、ラオスのインフラが脆弱で、中国マネーに頼らざるを得ないことがある。海に面していないラオスは「Land locked country（陸の孤島）」としばしば呼ばれるが、ラオス中国鉄道により「Land connected country」が実現する。人民革命党による一党支配が続いており、マスコミは新聞、テレビなどすべてが政府系。プロジェクトを批判するような報道が国内で流れることはない。それでもプロジェクトの着工までには紆余曲折があった。中国とラオス両政府が鉄道建設で合意したのは 2010 年。遅延の理由は明らかになっていないが、鉄道建設起工式が行われたのは 2016 年 12 月だった。

なお、汎アジア鉄道網を完成するには、ビエンチャンからタイの国境のノンカイまで鉄道を延伸しなければならない。これについては、2019 年 4 月、第 2 回一帯一路会議の開催中に、ラオス、中国、タイで協力することで覚書に署名した。国境を結ぶ橋梁が必要となるが、ラオスとタイで費用を折半する計画で、2023 年の完成を目指している。

### 3. 46 年ぶりにタイ直通鉄道が開通

カンボジアには既存の鉄道路線は 2 本しかない。プノンペンと港のあるシアヌークビルまでの路線と、タイとの国境の町ポイペトを結ぶ路線だ。ポイペト路線は 1930 年代にフランス政府が建設。戦時中は日本が引継ぎ、タイと直結する国際鉄道網を完成させていた。戦後、ベトナム戦争、長い内戦が続いたカンボジアでは、鉄道が活かされることはなく、反対にポルポト政権はインフラを徹底的に破壊。プノンペン・ポイポト鉄道も 1973 年に途中のシソフォン・ポイペト区間が破壊され、不通となっていた。シアヌークビル路線は 1960 年代に開業したが、ポイポト路線と同様、1970 年代の内戦で破壊された。カンボジアの国際社会への復帰後、アジア開発銀行を中心にオーストラリア、タイ、マレーシアなど多くの国が鉄道の復興を支援。さらにオーストラリアからは物流会社トール・ホールディングス社（トール）が投資をし、カンボジアのコングロマリット、ロイヤル・グループと鉄道建設、運営の合弁会社を 2009 年に設立した。鉄道の復興が当初の

目論見通りに進まなかったことから、2014 年にトールは持ち株をロイヤルに売却して事業から撤退したが、シアヌークビル路線の貨物輸送は 2010 年、旅客輸送は 2016 年に運行を再開した。プノンペン—ポイペト間はさらに遅れて、再開したのは 2018 年 2 月。タイとの国境をまたぐ鉄道は今年 4 月に開通した。しかし、プノンペン・ポイポト路線は時速 40 キロで、高速鉄道といえるものではない。

中国政府はというと、ほかの ASEAN 諸国に比べてそれほどカンボジアの高速鉄道に傾注しているようには見えない。中国鉄建総公司（China Railway Construction Corporation Limited, CRCC）十七局が 2017 年 5 月に「カンボジア鉄道建設における覚書」に調印したが、これまで大きな進展はみられていない。今年 4 月の第 2 階一帯一路フォーラムでカンボジアのフン・セン大統領から中国政府に要請し、ようやく 5 月から鉄道効率化事業の事業化調査が実施された。調査は 9 月に終了し、間もなくカンボジア政府に提出されるものと思われる。

一方、汎アジア鉄道を完成するためには、カンボジアとベトナム間の国際鉄道が必要になるが、この区間は現在、既存の鉄道も何もない状況だ。2018 年 2 月、両国政府はホーチミンからカンボジアの国境の町、バベットを結ぶ鉄道の建設を検討することで合意した。ただ、民間投資を募るとしており、その後の進捗は報道されていない。

### 4. ベトナム、新幹線計画復活なるか？

日本企業からの関心も高いベトナムの高速鉄道計画。2007 年、ハノイとホーチミンを結ぶ高速鉄道計画が浮上。歴史的に中国への警戒心が強く南シナ海でも対立しているベトナム政府は、当初より日本の新幹線導入に積極的で、日本も実施可能性調査などで支援し、官民あげて新幹線のプロモーションを行ってきた。しかし、高コストがネックとなっている。2010 年、新幹線導入計画は国会で審議されたが、高コストが理由で却下された。2013 年には当初計画していた時速 300 キロ台の高速鉄道計画は凍結し、160~200 キロの準高速鉄道に切り替えることが発表された。その後、2018 年 12 月にベトナム鉄道総公社(Vietnam Railways=VNR)傘下の鉄道プロジェクト管理委員会(RPMU)が、南北高速鉄道建設計画の予備事業化調査(プレ FS)報告書を交通運輸省に提出。投資総額 587 億米ドルで、政府が 80%を負担し、20%を民間が負担し、時速は 350 キロで、ハノイ~ホーチミンを約 5 時間半で結ぶ高速鉄道の計画が策定された。第 1 期(2020~2030 年)では、ハノイ~ビン間の約 280 キロとホーチミン~南中

部沿岸地方カインホア省のニャチャン間の約360キロを建設し、2030年に開業、残り約900キロは開業済み区間の収益を確保しながら建設して、2045年の全区間開業を目指すという長期計画だ。

ベトナムのような一党独裁の国で、閣議からの提案を議会が拒否することは珍しい。2013年の計画白紙の背景には、党内の権力抗争もあったのではないかとみられている。今回、計画が再浮上したのは、2018年10月に共産党書記長 Nguyen Phu Trong が国家主席兼任となり、政治的に安定したためという見方もある。ただ、いずれにしても資金調達が課題となる。ベトナムは公的債務の上限をGDPの65%を上限と定めており、その上限に近い水準で推移している。こうした中、史上最大のプロジェクト、587億米ドルは重い。それを示すように、副首相が高速鉄道計画の必要性をよく見極める必要があるとコメントしたり、ベトナム中央銀行の元総裁の「注意深く進める必要がある」というインタビュー記事が報道されたりしている。計画投資省に至っては、時速200キロにすれば投資コストが半分になると発表した。これについては、運輸省から委託を受け事業化調査を行っている、ベトナムの建設会社3社のコンソーシアム TEDI-TRICC-TEDISOUTH が、「計画投資省の投資額には根拠がない。時速350キロは他の輸送手段との競争力を考えて必要な要素であり、たとえ200キロにしても、線路建設費が10%、機器調達費が26%削減できるだけだ」と反論している。運輸省は関係省庁と資金調達を検討していると報じられているが、妙案にたどりつけなければ再び白紙に戻りかねない。

ベトナムでは、ホーチミンから南のカントーを結ぶ高速鉄道も計画されている。140キロの距離を時速120キロの貨物車と時速200キロの乗客用列車を走らせる計画だ。2013年に運輸省が許可したが、政府の優先順位は低く、進捗していない。

カナダが資金を出す、あるいは米国や英国の投資家が関心を持っているなどと報じられているが、実現に向けた具体的な動きは報じられていない。

## 5. マンダレー・ムセ鉄道の事業化調査開始

ミャンマーの最大都市ヤンゴンと、第2の都市マンダレーを結ぶ鉄道は、英国植民地時代に建設された約620kmの鉄道があるが、老朽化が激しく、片道15時間もかかっていた。現在、2014年と2017年に調印された円借款の支援により、改修事業が進められているが、ミャンマーの鉄道は電化もこれからといった状況で、高速鉄道の実現はまだ先とみられていた。ところが中国が主導する中国との国境の町ムセと、マンダレーを結ぶ431キロの鉄道は、時速160キロの「高速」鉄道となる見込みだ。同事業の事業化調査は2019年1月に開始している。同鉄道の環境・社会的影響を調べるもので、中国中鉄二院工程が調査費用を全額負担する。

現在マンダレー—ムセ間は国営高速道路がラシオ経由で接続しており、二地点間の所要時間は約8時間。運輸通信省によれば時速160キロメートルの高速鉄道を使えば3時間に短縮される。同省は貨物駅を7駅、旅客駅を5駅設置する考えだ。

以前、2011年に中国とミャンマーの両国政府は中国側国境の瑞麗—チャウピュー—ムセ間を結ぶ全長810キロメートルの鉄道を建設する計画で合意し、覚書に調印していた。しかしテイン・セイン大統領(当時)は地元の強硬な反対を受けて計画を中断し、合意は2014年に失効した。

2019年5月に事業化調査の最初の報告書が提出されたが、現在のところ、政府間合意の援助となるのか、官民パートナーシップとなるのか、合弁会社方式となるのかなどは決まっていない。