

期待と課題が混ざる東南アジアの高速鉄道計画

◆日本の支援が期待されるベトナムの高速鉄道計画

2023年1月13日、ベトナム政府は高速鉄道の建設に関して、日本政府に支援を要請したと発表した。この高速鉄道計画は、北部にある首都ハノイと南部にあるベトナム最大都市であるホーチミン間の約1,550kmを結ぶもので、30年の一部開通、45年の全線開通を目標とし、総工費は約8兆3,000億円が見込まれている。ベトナムは22年7月に日本の国際協力銀行（JBIC）に支援を要請しており、改めて日本の協力への期待を表明した形だ。

この計画は10年にスタートしたが、当時は中国南部の鉄道の乗り入れを前提にしていたことから中国の影響力拡大への懸念が強まり、ベトナムの国会で否決された。今回、ベトナム政府は計画を修正した上で、日本に支援を求めてきた。

◆東南アジアで進む高速鉄道計画、課題も多数

東南アジアでは、インドネシアの高速鉄道（ジャカルタ～バンドン間の約150km）の建設に際して日本の新幹線方式の導入が有力視されていたが、コスト競争力で勝る中国に競り負けた経緯がある。しかしこの高速鉄道は、19年に完成予定だったものが23年6月完成予定と工期が延びたほか、建設費も当初予定の約7,500億円から約1兆円へと膨らみ、インドネシア側の負担はゼロだった予定が、インドネシア政府も費用を負担せざるえない状況になっている。

またタイでは複数の高速鉄道計画があり、一部は中国の協力で工事が始まったが工事は大幅に遅れている。その他路線は支援国（日本と中国）と支援額や支援内容などの条件が折り合わず、計画が進んでいない。

高速鉄道計画は建設費が巨額であるうえに、土地収用への周辺住民の反対運動や難工事などで工期や建設費が当初予定より膨らむ可能性も高く、支援する側にとってはリスクが高いインフラ事業となっている。一方、東南アジアへの中国の影響力拡大を警戒する日本政府にとっては、今回のベトナムからの支援要請はメリットがある提案だ。日本政府はリスクとリターンの間で難しい判断を迫られており、現時点で立場を明確にしていない。

【今村弘史】