



2018年7月30日

散見される東南アジアでのインフラ事業の見直し

公益財団法人 国際通貨研究所
経済調査部 副部長 中村明

東南アジアの複数の国で、中国からの金融支援によるインフラ事業の見直しが行われている。最も目立つのは、5月の選挙においてマハティール氏を中心とする野党連合が勝利し、政権が交代したマレーシアである。

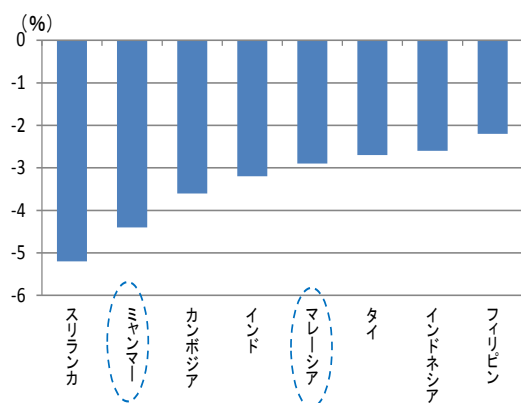
マハティール首相の新政府は、発足直後にマレーシアとシンガポールを結ぶ高速鉄道の計画段階での中止を決断した。その後、マレー半島およびマレーシア東部のボルネオ島の2つのパイプライン建設についても、関与する中国石油天然気集団（CNPC）の関連企業に対して、事業中止を通告したことを明らかにした。また、7月上旬にはクアラルンプール郊外とタイ国境付近の北部を結ぶ、「東海岸鉄道」事業の中止を発表した。同事業は、2017年8月に着工が開始され、総走行距離が688キロ、総経費が1.5～2兆円におよぶ国内最大級のプロジェクトであった。いずれも財政再建を優先し、収益性の観点からこれら事業を再評価したことが要因となっている。

また、ミャンマー政府は、西部のラカイン州に位置するチャオピュー経済特区で港湾開発を進める中国の企業連合に対し、事業規模の縮小を求める考えを明らかにした。チャオピュー地区は最大都市ヤンゴンから比較的遠方に位置するため、目下の総額1兆円を超える事業規模に見合うだけの稼働が見込めないと判断したことが主な理由である。

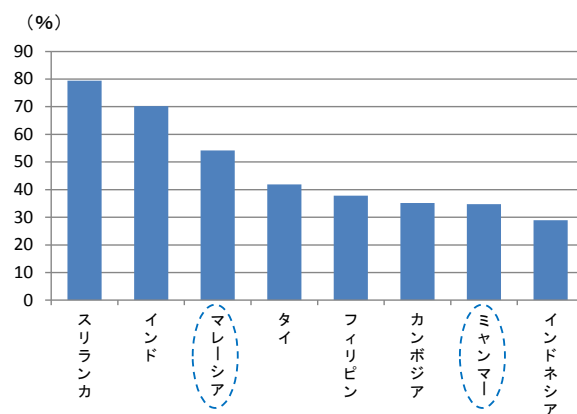
両国のインフラ事業の見直しは、いずれも厳しい財政事情を抱えるなか、収益面での再評価が一因となっている。東南アジアや南アジア諸国はいずれも財政赤字と高水準の公的債務を抱えており、マレーシアとミャンマーも例外ではない（次頁図表1および図表2）。

また、資金面で中国1カ国に対する依存度が大きいことへの不安も背景となっている。これらの点で大いに影響を与えたのが、スリランカのハンバントタ港の事例であろう。スリランカでは、南部のハンバントタ港が前政権時代に中国政府の支援により建設され、2011年に開港した。ただし、稼働率の低迷から収益が上がらず債務返済が滞り、2017年12月に10億ドルを超える債務の支払い免除の見返りとして、中国企業に港を99年間貸し出す契約が交わされた。米国やインドは中国による軍事的な用途での使用を懸念しているようである。

図表 1：各国の財政収支の対名目 GDP 比率
(2017 年)



図表 2：各国の公的債務残高の対名目 GDP 比率
(2017 年)



(資料) IMF ウェブサイト、各国統計より作成

マレーシアで見直しが決定されたインフラ事業は、中国以外の企業を参加させる形で再度入札が行われるのではないかとの見方も一部にあったようである。アジア開発銀行の試算によると、東南アジア地域には、2030 年までに 300 兆円に達する巨額のインフラ需要が存在するとみられるため、各種のインフラ整備が必要なことはいうまでもない。一度撤回された計画が再考されることは十分に考えられるが、その際は、①採算を加味した事業規模、②建設および運営管理における委託先、③資金調達手段、といった点に関し改めて検討が求められよう。各国にこれらを判断する十分なスキルが備わっていないならば、世界銀行やアジア開発銀行などの国際開発金融機関のコンサルティング能力が用いられるべきであろう。

以上

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてお客様御自身でご判断下さいますよう、宜しくお願い申し上げます。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また、当資料は著作物であり、著作権法により保護されております。全文または一部を転載する場合は出所を明記してください。