

会議・視察報告

カラコルムハイウェイと中パ経済回廊、 印パ国境、ハンバントタ港視察記

ERINA 調査研究部主任研究員

三村光弘

2018年4月27日～5月24日、中パ国境を貫通し、中国・新疆ウイグル自治区カシュガル市とパキスタンの首都イスラマバード近くのアボッタバードまでの約1300kmを結ぶカラコルムハイウェイ(KKH)と中パ経済回廊(KKHもその一部)に含まれるグワダール港とその周辺、パキスタンとインドの国境、中国企業が99年間の港湾管理権を取得したスリランカのハンバントタを視察した。

カシュガルからタシュクルガンへ

4月27日に東京を出発し、上海、ウルムチ経由で29日にカシュガルに到着した。カシュガルは新疆ウイグル自治区の南西部に位置し、トルファンから鉄道の南疆線につながっている。標高は1270m。中国版ウィキペディアともいえる百度百科によれば、カシュガル地区の2016年末の人口は約451万人、そのうち都市人口が約102万人である。都市化が進んでいるのはカシュガル市とその周辺なので、都市圏としての人口は120万人ほどと考えればよいだろう。カシュガル地区の人口の民族別の構成を見ると、同じく2016年末で漢族が6.3%、ウイグル族92.2%、タジク族が0.95%、その他の民族が0.51%となっている。実際には都市部には流動人口が多く、その多くが漢族

写真1 カシュガル市街



(出所) 筆者撮影

写真2 カシュガル市の路上で服を選ぶ人たち



(出所) 筆者撮影

で占められると考えられるので、カシュガル市では、2割弱が漢族と考えてよいのではないか。市内を歩けば観光客も多く、その多くが新疆ウイグル自治区以外の中国国内から来ているので、観光スポット周辺に限って言えば、もう少し漢族比率は高い。

4月30日、翌5月1日からKKHが開通するとの情報を得てカシュガルからパキスタン行きのバスが出るタシュクルガンタジク自治県に向かった。カシュガルからタシュクルガンまでは320kmほどで、KKHの中国側の部分をなす国道314号線が通っている(起点はウルムチ、終点はフンジュラフ峠の国境で全長1948km)。カシュガル市街地以外は基本的に片側1車線の舗装道路で、立派な道路である。しかし、速度超過を監視するカメラが多く、車のナンバーを読み取って区間ごとの所要時間を測定し、平均速度が制限速度を超えていると反則とされる制度が取り入れられているため、バスも乗用車も最低6時間にかかる。

カシュガルからタシュクルガンへの交通手段はバスと乗り合いタクシー、車のチャーターとなる。バスも乗り合いタクシーも市の西側、西域大道169号にある晨光伊甸園というアパート団地の北門前(晨光伊甸園というバス停がある)から出発する。料金

は85人民元(約1450円)で、途中に経由するカシュガル国際バスターミナルで購入することになる。所要時間は約6時間半。途中、3カ所で検問があり、パスポートをチェックされる。バスは市内中心部のバスターミナル前に到着する。

タシュクルガンの標高は3094mなので、この区間で1824m標高が上がることになる。1kmあたり5.7m、1時間あたり280m標高が上がる計算になる。カシュガルでは標高を全くといっていいほど感じなかったが、タシュクルガン到着後に散歩したところ、かなり息が上がり、高地にいることを実感した。

タシュクルガンで軽い高山病にかかる

タシュクルガンに到着後、市内を散歩している時に標高の高さを感じたため、身体を高山に適応させるべく、石頭城という漢代からあると言われる城跡をゆっくり歩きながら見学した。アップダウンはそれほどでもないが、階段を上るときには息が上がる。城跡からはタシュクルガンの街とその周辺が見通せ、絶景であった。入場料は30人民元(約510円)。

ホテルに帰ったのち、部屋で休むが、肩こりが激しく頭痛い。どうやら移動中にトイレに行かなくてよいように水分補給を控えたために軽度の脱水症状に見舞われたようだ。お湯を沸かし、日本から持参したハーブティーで水分補給をする。しかし、あまり症状は好転せず、この日の夕食は軽く済ませ、ホテルで休息した。宿泊したホテルには温泉が引かれており、バスタブに浸かりながら温泉を満喫することができた。

翌5月1日の朝、バスターミナルに向か

い、パキスタン行きのバスが発車するか尋ねた。当日はメーデーで中国の祝日で、税関は閉まっているとのことであった。2018年現在、中国からパキスタンに行くバスはなく、パキスタンのバスのみであるとのことであった。5月2日にパキスタンからバスが来て、翌3日にタシュクルガンから国境検問所のあるストに出発すること。朝10時から切符を販売すると言われ、その日はおとなしく宿に帰った。

写真3 タシュクルガン市内のナン屋さん



(出所) 筆者撮影

結局、タシュクルガンには3泊することとなり、一刻も早く国境を越えてみたい筆者としては残念であったが、結果的にはこの3泊が高度順応するための貴重な時間となったようであった。

写真4 タシュクルガンの街から見た周辺の山



(出所) 筆者撮影

タシュクルガンからフンジュラブ峠を越え、パキスタンのストへ

5月3日の朝、切符発売時間の30分前の9時半にバスターミナルに向かうも、切符を販売している様子にはなかった。周辺のレストランで朝食を取り、9時55分にバスターミナルに戻るとすでにチケットの発売が始まっていた。切符は手書きで、乗客の氏名と国籍、パスポート番号を乗客リストに手書きで記入するため、発券に時間がかかる。ストまでの運賃は225元(約3830円)。世界で一番高い舗装道路の峠を越え、6時間以上かかる行程の割には安い気がした。

写真5 タシュクルガンからストへの国際バスの乗車券



(出所) 筆者撮影

切符を購入後、一旦ホテルに戻り、荷物を持ってタシュクルガンの街外れにある税関に向かう。ここで税関検査と出国審査を済ませ、国境警備の係官と一緒にバスに乗って本当の国境に向かうことになっている。税関に到着し、バスの切符を提示しようとするが、切符がない。何回探してもなく、ホテルに電話して泊まっていた部屋を探してもらえない。一度ホテルに戻り、部屋を開けてもらい確認するがやはりなかった。仕方がないのでバスターミナルに戻って事情を説明すると、顔を覚えていた係官が「20人民元(約340円)出せ」というので、渡すと事務室に戻り、3分後に切符を再発券して渡してくれた。急いでホテルに戻り、荷物を持って税関に戻る。なんとか間に合い、税関施設に入るための保安検査を済ませ、出国審査、税関検査を行い、バスを待つ。タシュクルガンで3日滞在したことで、この朝には標高3000mを超える場所で猛ダッシュをしても大丈夫な身体になっていた。

バスは写真8のような日本製のミニバスで、乗客18人のうち、中国人は5人、日本人が筆者1人、残りはパキスタン人(ほとんどがフンザ人)のようであった。この日は自家用車とオートバイでパキスタンに観光に行く中国人団体がおり、こちらの税関検査に時間を要したのでバスの発車が遅れた。出国審査を済ませた人々は国境警備

写真6 フンジュラブ峠の国門



(出所) 筆者撮影

の係官が同行しないと国境には行けないため、仕方がない。予定の出発時刻を1時間弱過ぎた12時58分、バスはフンジュラブ峠に向けて出発した。

バスは国道314号線を峠に向けてゆっくりと高度を上げていく。百度百科によれば、フンジュラブ峠は標高4733mである。この日は出発から3時間13分で峠に到着した。高度差は1639mで、カシュガルからタシュクルガン間よりも小さいが、所要時間が半分なので、1分あたり約8.5m 標高が上がる計算になる。タシュクルガンで高度順応できたせいか、峠の国門で一時停車したときも苦しさは全く感じなかった。当日は雪が降っており、国境の気温はマイナス5度であった。

写真7 中国とパキスタンの国境線



(出所) 筆者撮影

実際の国境よりも少し手前にチェックポイントがあり、パキスタン人は全員バスから降ろされ、整列してパスポートをチェックされる。外は雪が盛んに降っている。中国人は座っていいと言われたので、日本人はどうしたらいいかと尋ねると、座っていいよ、と言われた。中パの国境は、どうもパキスタン人に厳しいようだ。北京とイスラマバードでは中パ友好を謳っており、一带一路関係のプロジェクトが盛んに行われているが、アフガニスタン国境からも直線距離で80kmしか離れておらず、イスラム圏と直接対峙する新疆ウイグル自治区の国境地方では、イスラム圏の国民はすべて「潜在的な敵」ないしは管理対象に見えるのであろう。対イスラムという側面が強調されるこの国境では、日本人は東アジアの隣国から来た無難な観光客であり、どちらかと言えば「味方」ないしは遠来のお客さんなのであろう。今回は中国のウイグル族の乗客がいなかったのどのような扱いをするのかわからなかったが、中国のパスポートを持つウイグル族は果たして雪の降る中並ばさ

れるのか、それとも車内で座って待つてよいのか。

写真8 タシクルガンからスストまで乗ったバス



(出所) 筆者撮影

峠を越えてパキスタン側に入ってから道路は片側1車線の舗装道路が続く。時々つづら折りの坂となる下り道を降りていく。パキスタン側には降雪はなく、あまり寒くはない。途中でパンク修理をし、その間乗客は降車して休憩する。

中国側は国境手前のチェックポイントでパキスタン人の乗客が車外に整列した以外は、基本的にバスから出ることを同乗の国境警備の係官から禁じられていた。パキスタン側ではそのような管理はなく、国境のチェックポイントで人数を確認するだけであった。中国側は国境まで第二世代のGSM規格(2G)ではあったが携帯電話の圏内であり、実際に国境を越えるまで中国にいる友人とチャットすることができた。パキスタン側は税関のあるスストまで圏外で、その後もギルギット・バルチスタン州内では日本や中国の携帯電話で国際ローミングのできる会社の通信範囲は狭かった。

途中でフンジュラブ国立公園の入場料として外国人は8ドル(約890円)を支払うことになっている。中国人はKKHへの支援に対する感謝からか無料であった。

スストにはタシクルガンを出発してから5時間半後の現地時間14時半前に到着した。入国審査と税関審査に要した時間

写真9 スストのドライポートの表示



(出所) 筆者撮影

は約30分。スストの税関では日本人は無難な観光客と思われているようで、開披検査なしで1分もかからなかった。中国人も簡単な検査で済んでいた。荷物をひっくり返されていたのはパキスタン人(ほとんどが地元のフンザ人)であった。

スストの税関からこの日の宿泊地であるバスーまではタクシーに乗った。メーターはついておらず、47kmほどの道のりを100人民元(約1700円)であった。スストの街の出口には、NLC SILK ROUTE DRY PORTという表示があり、中国の投資でドライポートが整備されていた。トラックが数十台止められるだけの敷地があり、これだけ険しいルートへのインフラ投資としてはかなり大がかりであると感じたが、この日には中国から来たトラックが2台停車しているだけであった。

写真10 バスー付近の山



(出所) 筆者撮影

バスーは標高2500mのフンザ川沿いの谷間に位置する村で、写真10のように、山頂が標高5000~6000m程度を超える山に囲まれている。新潟で言えば、弥彦山が2500mある感じと言えばよいだろうか。切り立った斜面は荒々しいが、所々崩落している山肌が美しく感じられる絶景である。この村の生活用水は水河から流れてくる水で、若干灰色がかっている。しかし、味は絶品で、シャワーを浴びても何とも言えないすがすがしさであった。

写真11 バスー付近のカラコルムハイウェイ



(出所) 筆者撮影

フンザのカラコルムハイウェイ

パキスタン側のKKHは、ギルギット・バルチスタン州の部分は中国の支援が入っており、片側1車線の綺麗な舗装道路となっている。特に北部のフンザ地域では、2010年1月に地滑りによってフンザ川(インダス川の支流)がせき止められ、アッタバード湖と呼ばれる巨大な天然ダムができ、KKHも一部が水没し、アッタバード湖上をフェリーで渡る必要があった。これを迂回する道路(総延長約17km)が中国の支援によって建設され、2015年に完成した。

写真12 アッタバード湖



(出所) 筆者撮影

トンネルと橋梁はどちらも中国の技術基準で作られているようで、中国の地方を結ぶ国道や省道と同じような作りであった。舗装はコンクリートで、多くの車は時速80km程度で走っていた。

写真13 中国の支援で建設されたトンネル



(出所) 筆者撮影

写真14 道路沿いの中国の支援への感謝の言葉



(出所) 筆者撮影

このように、パキスタンの中国との国境地帯であるフンザでは、道路が非常によく、筆

者はイスラマバード近郊までこのような道路が続いているものと思っていたが、実際には後述するとおり、そうではなかった。辺境にもかかわらず、中国の国境に近い方が道路がよい、というのはラオスやミャンマーなど、中国の隣国ではよくあることで、それだけ中国の存在感が大きいといえる。

フンザからギルギット経由イスラマバードへ

5月6日の早朝、フンザの中心地であるカリマバードからタクシーでギルギット空港に向かった。カリマバードからギルギットまでは約100km、道路は空いていたので、ギルギット空港には1時間半で到着した。タクシー代は1500パキスタンルピー（約1430円）であった。

ギルギットの天気は曇りで、時々雨がちらつく状況であった。有視界飛行で飛ぶと言われている飛行機は、ATR-42型機が導入された最近は欠航が減ったといわれているが、この日は結局欠航した。この天気では午後の便もおそらく飛ばないだろうという現地の人の話を聞き、タクシーをチャーターしてイスラマバードに行くことを決断した。フンザから乗ってきたタクシーの運転手にイスラマバード行きのタクシーの紹介をお願いした（追加の移動の料金500パキスタンルピー（約480円））。

市内の旅行会社で車を手配してもらい、1万5000パキスタンルピー（約1万4250円）を前払いし、日本車の助手席に乗り込む。ギルギットからイスラマバードまで約570kmの道のりとなる。ここまでの道路状況を勘案すると、表定速度時速60km程度は問題ないと考え、移動時間は10時間と予想した。しかし、KKHは、ギルギット・バルチスタン州の州都ギルギットから約80km地点までが管理に対しても中国の支援が

写真15 カラコルムハイウェイで中国が管理も支援している区間



(出所) 筆者撮影

写真16 カラコルムハイウェイでパキスタンが独力で管理している区間



(出所) 筆者撮影

行われている区間で、それよりイスラマバード寄りにはパキスタンが管理を行っている区間であった。

そのため、残りの約500kmのうち大半は大型バスなどがすれ違うのが難しいくらいの幅員（約4.5m）しかない悪路であり、結局イスラマバードまで16時間36分を要し、表定速度は時速34.5kmとなる。なぜパキスタンの人々が中パ経済回廊に期待を寄せるのか、この日の移動中に痛いほどわかった。

写真17 悪路の区間はこうなる



(出所) 筆者撮影

写真18 アジア開発銀行の資金援助で中国企業が建設している高規格道路の建設現場の減速を求める標識



(出所) 筆者撮影

写真19 同道路のトンネル建設現場



(出所) 筆者撮影

イスラマバードに近づいてくると、アジア開発銀行の資金援助で建設している高規格道路の建設現場に出くわした。施工は中国の会社が行っており、交通整理や一般の作業はパキスタン人が働いており、エンジニアの多くは中国から来ているようであった。

アボッタバードから南は道路がよくなり、ハリプールから先は高速道路となった。季節外れの大雨の中、イスラマバードのホテルに到着したのは深夜0時であった。

パキスタン投資庁訪問

5月8日、イスラマバードにあるパキスタン投資庁を訪問した。副庁長のムハマッド・アミン氏はほか合計3名の専門家がパキスタンの特別経済区についてレクチャーしてくれた。

面談ではパキスタンの海外直接投資の受け入れに関する政策と投資環境、パキスタンが現在開発しようとしている9つの特別経済区（SEZ）に関する一般的な解説があった。

質疑応答では、日本企業の投資について過去には非常に重要な投資元であったことを回想しつつ、最近でも大企業やその傘下のシンクタンクからの視察が非常に多いが、「日本企業は調査は綿密に行うが、投資の決断が遅い。中国企業はキーパーソンが来れば決断が速い」と、投資には必ずしも結びついていないことが指摘された。一帯一路の一部である「中パ経済回廊」には中国からの投資が行われており、これについては、「もし日本企業が「中パ経済回廊」関連のプロジェクトに投資したいのであれば、現存の中国によるインフラ建設は無理だとしても、SEZへの投資などは大歓迎」「中国と他の国を投資条件で差別はしない」とのことであった。

また、州によってSEZ投資誘致の熱意に差があることも指摘し、「（カラチに近い）シンド州の方が港に近く、インフラ面から条件がよいが、パンジャブ州は投資誘致に非常に熱心なので、交通が不利であっても、パンジャブに投資する企業が増えてきている」とのことであった。筆者のグワダール訪問の許可が翌9日（訪問前日）の午後まで出なかったため、この日にパンジャブ州のSEZを視察することにし、斡旋を依頼した

が、訪問翌日の午後にはどこを訪れたいかパンジャブ州の統治誘致担当者から連絡が来た。ちょうどグワール訪問の許可が出たところであったので、お礼を言いつつお断りしたが、こちらの訪問したいところであればどこでもよいとのことで、非常に熱心であった。

経済特区や開発区等の工業団地の誘致の熱心さに各省や地方政府ごとに違いがあるのは中国でも同じことで、条件に大きな差がないのであれば、担当者が熱心で面倒見のよい地方に進出するのがトラブル防止のためにも非常に有用である。パンジャブ州にとっては、日本の中堅企業の投資も大歓迎で、ありがたいと考えてくれているようである。

グワールへ

2013年に中国企業が港の運営権を手にして以来、パキスタンのバルーチスタン州にあるグワールは一带一路プロジェクトの重要な構成要素として港湾整備が進められてきた。16年11月には正式な開港式典が行われており、現在は港湾の付帯施設や周辺の特別経済区(SEZ)の建設が進んでいる。

グワールを外国人が訪問する際には、バルーチスタン州の治安と関連して、バルーチスタン州政府から訪問許可(Non Objection Certificate: NOC)を得る必要がある。これがない場合、グワール空港から外に出してもらえないと投資庁のホームページに案内がある。

筆者のグワール訪問の許可は訪問前日の5月9日の午後に出た。グワールは1958年までオマーンの領土(飛び地)であった。したがってオマーンとの交流が深く、マスカットからグワールへパキスタン航空の国際便が飛んでいる。筆者は5月10日の午前中にマスカットからグワールへ向かう便を予約していた。5月9日の午後にはイスラマバードを出発して、マスカットへ向かう便はアブダビ経由のエティハド航空便しかなく、直行便で3時間半のところを乗り継ぎ時間込みで10時間かけて行くことになった。

グワール空港には、5月10日の午後に着した。飛行機は小さく、グワールで降りた乗客は40名弱であったが、入国審査と税関検査を終えるのに1時間ほど要し

写真20 グワール空港



(出所)筆者撮影

た。入国審査を行う端末が1台しかなく、かなりの時間を待つことになった。入国審査ではパスポートとビザの他、NOCをチェックされた。到着ホールにはX線検査機はなく、荷物はすべて開披検査となった。筆者の荷物も開けられたが、係官の態度は紳士的で、慎重に調べてはいたが、不快に感じることはなかった。

空港には迎えの車が来ており、警官が3人乗ったピックアップトラックの先導を受け、ホテルに向かった。宿泊したホテルはグワール港のすぐ裏の丘の上に位置しており、ホテルからはグワール港がよく見えた。

写真21 グワール港の全景



(出所)筆者撮影

写真22 グワール港のクレーン



(出所)筆者撮影

写真23 倉庫などの付帯施設



(出所)筆者撮影

写真24 グワール港の入口



(出所)筆者撮影

写真25 グワール港とグワールの市街地



(出所)筆者撮影

グワール港内で盛んに建設が行われているのとセキュリティ上の問題で港の中に入ることはできなかった。市内を見て回ったが、人々の視線は優しく、外国人に対する敵意を直接に感じることはなかった。

グワールに関しては、大変危険だという言葉と今後の発展可能性が大きく、不動産投資に最適であるという言葉の両方が流布されているようである。筆者が感じたのはどちらも正しくなく、パキスタンの中央政府に対する反感や中国による急速な投資の拡大に対して快く思っていない人々がいることは事実で、誘拐事件が起きる可能性(営利と政治的なアピールの両方が考えられる)を否定することはできない。しかし、ベシャワールやカラチへの訪問は全く制限していない現状を見ると、グワールだけにこれだけ厳しい訪問制限を課す合理的な理由があまり見えてこない。不動産投資の可能性であるが、人口がもともと

写真26 グワール工業団地



(出所)筆者撮影

それほど多くはなく、交通が不便で、中国以外の国々からの海外直接投資がそれほど多くない現状では、ここ数年内に不動産ブームが起こることは考えにくい。

写真26はグワーダルの東方30kmほどのところにあるグワーダル工業団地である。まだ入居している企業はなく、上下水道といったインフラ建設から始めないとけない状況であった。

写真27 市内の砂浜から見たグワーダル港



(出所) 筆者撮影

市内を見て回った際に、バザールや海岸に行ったが、そこでも危険を感じることはなかった。もちろん、警察官やガイドが同行しているからかもしれないが、敵対的感情を持っている人がほとんどいない雰囲気であった。グワーダル市内に住んでいる人々にすれば、海外からの投資によってグワーダルの経済が活発化し、生活が改善するというプラスの可能性と、生活環境に大きな変化が起これ、対応が大変であるというマイナスの可能性を比べると、プラスの可能性をより大きく感じているのではないかと思う。これには中国による病院や学校に対する無償支援が大きく影響していることは想像に難くない。

パキスタン・インド国境一ワガ・アタリ国境検問所

グワーダル訪問を終え、空路カラチを経由し、パンジャブ州のラホールへ向かった。ラホールからパキスタン・インド国境までは約24km、国境からインドのパンジャブ州のアムリトサルまで約28kmで、この2つの都市は50kmしか離れていない。パキスタン側ではワガ国境、インド側ではアタリ国境と呼んでいるこの国境検問所は、現在インドとパキстанを結ぶ2つある陸路越境ルートうちのひとつであり、道路国境として外国人が通過できる唯一の国境である。ラホール

～アムリトサル間には国際バスも運転されている。

写真28 パキスタン側から見た国境線



(出所) 筆者撮影

写真29 インド側から見た国境線



(出所) 筆者撮影

この国境検問所では、インド、パキスタン両国の国境警備隊が夕方、国境の通過が終わった後に国旗を収納する際に、「フラッグセレモニー」と呼ばれるパフォーマンスを行い、それが観光資源となっている。インド側は1日8000人程度、パキスタン側も1000人程度が参観に訪れる。筆者は5月14日にパキスタン側でこのパフォーマンスを見学し、翌15日にパキスタンからインドに入国し、同日の夕方、インド側で再びパフォーマンスを見学した。

インド側の方が参加者が多く、エンターテインメント性が強い感じがする。パキスタン側の方がどちらかというと愛国心に訴えかける感じが強い。しかし、どちらも観光の一環として行われており、相手に対して自国が強いということをユーモラスに誇示する内容となっている。

お互いをライバル視し、相互に核兵器ま

写真30 パキスタンの国境警備隊



(出所) 筆者撮影

写真31 インドの国境警備隊



(出所) 筆者撮影

で開発したインドとパキスタンであるが、ワガ・アタリ国境では大量のトラックが行き来し、経済的には徐々に相互に必要な相手となってきている。パキスタンの若者たちは、インドのポップスやロックが大好きだし、この国境を行き来する両国の国民に対して、相手方の係官や一般市民は一般的に非常に紳士的で、緊張の中にも敬意を持って相手に対してしていることが感じられた。朝鮮半島でも今後、関係改善にともない、相互に敬意を持って相手を遇する練習をしていく必要があると考えるが、印パ関係からヒントを得られたのは筆者としては大きな収穫であった。

ハンバントタ訪問

5月21日にハンバントタを訪問した。ハンバントタ港は2008年からスリランカ南部の国際港湾として中国の借款を利用して建設が進められ、2010年に一期工事が完成している。債務の償還がスリランカ政府の資金難で難しくなり、2017年8月に向こう99年間の港湾運営権を11億ドルで中国企業に貸し出す契約が結ばれた。軍事利用は認めないとされているが、インドなどは中国がグワーダル同様、軍事利用をするのではないかと警戒していると報じられている。

写真32 ハンバントタ港第2期工事の現場事務所



(出所) 筆者撮影

ハンバントタ港は現在、第2期工事が行われており、第1期と同じ中国港湾工程有

限責任会社が工事を行っている。敷地が
広大で、外からは工事現場を見ることが
できなかった。

写真33 高規格道路の工事



(出所) 筆者撮影

港へのアクセスを改善すべく、ハンバント
タとマタラを結ぶ高規格道路の工事が進
められていた。こちらも中国企業が建設を
請け負っていた。しかし、周辺の人口は少
なく、道路を利用する車も多くないので、ハ
ンバントタ港周辺を含む多くの区間で、写
真34のように動物が道路を占拠する現場

に出くわした。

写真34 牛に占領される高規格道路



(出所) 筆者撮影

ハンバントタ港が建設されるようになった
のは、地元の政治家による「我田引港」が
原因だと指摘されている。中国は一带一
路に関連するプロジェクトの推進のため、
資金援助にも積極的だが、それが仇に
なった例と言えるかもしれない。中国とし
ても貸し倒れを防ぎ、初めから港を奪うた
めに資金を提供したと言われないためには、
プロジェクトの施工を行う(それによって利

益を得る) 企業だけに任せるのではなく、
発展途上国に対する支援を総合的に管
理するシステムを導入していく必要がある
のであろう。

図 視察地域

