新アジアの風

県立大地域経済研究所報告

傷むラオス基幹道路

過積載で補修不可欠

春日 尚雄教授

インドシナ半島を中央部で横断する東西経済回廊が2006年に完成したときは、大きな期待が寄せられた。東はベトナムのダナンから、西はミャンマーのモーラミャインまでの1450キロの野心的な横断道路は、将来の大きな地域経済発展を予感させた。

建設費用は大部分が日本の円借款で賄われ、ベトナム側のハイバントンネル建設、タイ－ラオスのメコン川架橋である第2国際友好橋建設など巨大プロジェクトがいくつも含まれている。インドシナ半島では1992年に始まった大メコン圏（GMS）プログラムにより、南北経済回廊、南部経済回廊なども整備されてきているが、東西経済回廊はフラッグシップともいえる象徴的な道路建設計画で、一番早く完成した路線である。

しかし実際には、東西経済回廊の沿線には人口の集中した地域が少なく、越境道路がもたらすヒト、モノの移動による経済効果には限界があるとされていた。さまざまな取り組みがなされているが、交通量は一部を除いて全般に少なく、東側積み出し港であるダナン・ティエンサ港は船便が少ないこともあり、企業による利用度は高くない。

一方、完成から10年に満たない東西経済回廊の一部区間では、大規模な補修がしばしば必要となっている。今回筆者が走行調査したラオス国道9号線は東西経済回廊の一部であるが、道路のアスファルトは割れ大きな穴があき、ノロノロ走行を余儀なくされた。

ラオス国道９号線の未補修区間＝ラオス・サバナケット県（筆者撮影）

この損傷の主な原因は過積載の大型車両の通過である。銅をはじめ、鉱山開発が特に中国系企業によって行われているが、こうした資源を積載した大型トレーラーが頻繁に走ることで、道路は加速度的に傷んでゆく。車の車軸にかかる重量の4乗に比例して道路舗装は損傷するといわれている。現在この区間では国際協力機構（JICA）の政府開発援助（ODA）で3年計画の道路補修を行っているが、車両の規制と定期的な道路メンテナンスの必要があるのは誰の目にも明らかだろう。

どのようなインフラも造っただけでは半永久的な使用には耐えられない。ローマ帝国の滅亡の原因の一つが、インフラを維持できなかったことであるといわれる。道路網の延長は地域における経済効果を生み出す一方、その維持管理への投資は膨大なものになってゆく。途上国におけるインフラ整備もその設計段階で持続可能なものにすべきであり、基本的にはその対価を受け取る受益者負担であるべきだ。これは主に援助する側である先進国側が組み立てるべき重要な事業スキームでもある。

福井新聞
© 福井新聞社 無断複製・転載を禁じます