

神戸のまちづくりの経験・知見と技術をアジアの国々へ (4)

*** メコン上流地域 ラオス国の都市開発管理支援に向けビエンチャンへ(報告) ***

ラオス人民民主共和国、ラオスは日本ではベトナムやミャンマーに比べ馴染みのない国名といえます。しかし、昨年 50 周年を迎えた JICA 青年海外協力隊が初めて派遣された国のひとつであり、日本国旅券では入国時にビザ免除とされる友好・親日国となっています。インドシナ半島中央に位置し、メコン川に寄り添う人口約 660 万人、面積 24 万 km²の内陸国ですが、現在、隣国へ電力を供給しており、今後、ベトナムからミャンマーまでを繋ぐ東西経済回廊の拠点として、また ASEAN 統合・連携強化において重要な役割が期待されています。

- ・ 産業：サービス業(GDP の約 37%)、農業(約 26%)、工業(約 31%)
- ・ GDP(名目)：約 100 億ドル、成長率:8.0%、一人当たり GDP:1,628ドル
- ・ 主要な貿易相手国：タイ、豪州、ベトナム、中国 他

後発発展途上国ではありますが、首都ビエンチャン特別市においてもアジア新興国などの投資を呼び込み、都市化や無秩序な開発が進み始めているため、JICA は 2011 年に都市開発マスタープランを策定しました。そして、適正な都市成長を遂げるため、現在、公共事業運輸省などを相手方とし、専門家チームを派遣し、都市開発管理技術協力プロジェクトが進行中です。また、旧市街地などにはフランス植民地時代からの西洋様式建物が多く残存しており、文化資産としての保全やまちづくり資源としての活用などに向けた仕組みづくりに取り組んでいます。

この度、神戸市及び当公社では、「都市開発なら神戸」という国土交通省の推薦により現地 JICA プロジェクトチームから関係政府職員の日本研修受け入れの要請を受けたため、現地まちづくり支援調査を実施することとしました。

また、東西回廊の拠点であるサバナケットの経済特区及び周辺住宅地域における PPP(官民連携)水道事業化可能性調査を実施するとともに、JICA 国際水道セミナーに出席しました。

わずか 1 週間の滞在でしたが、ベトナム戦争当時、世界で最も激しい爆撃をうけたとは想像できない穏やかな人々の表情とゆったりとしたメコンの流れ、「雰囲気が日本に似ている」といわれるそうだが、確かに日本の地方部にいるような心もちでした。今後増加するタイ、ベトナム、日本、そして中国などからの外国投資を適正に管理・誘導していかれることを願っております。

【現地活動内容】 (1) 日程：平成 28 年 2 月 13 日(土) ～ 20 日(土)

日 程	活 動 内 容	備 考
2 月 15 日 (月)	サバナケット経済特区 Cゾーン調査(日系企業訪問)	鈴木 JICA 専門家
2 月 16 日 (火)	サバナケット経済特区 D、Aゾーン調査、第 2 友好架橋	
2 月 17 日 (水)	JICA 国際水道セミナー	水道局同行
2 月 18 日 (木)	JICA 国際水道セミナー、ビエンチャン浄水場視察	
2 月 19 日 (金)	ビエンチャン都市開発状況調査、公共事業運輸研究所	長谷川 JICA 専門家

- (2) 出張者：一財 神戸すまいまちづくり公社 国際都市開発支援専門員 濱田圭吾
水道局 経営企画部 経営計画課 水インフラ支援担当係長 山口高広（一部同行）

(3) 主要論点及び所感

(ビエンチャン都市計画／都市開発について)

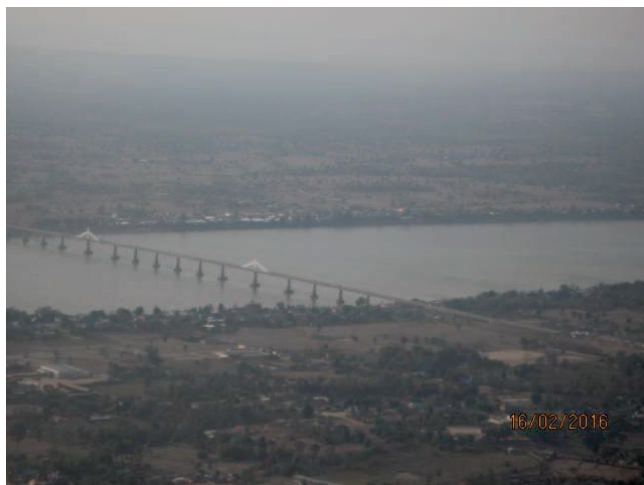
- ・ 幹線道路ネットワークの形成が遅れている。既存幹線に随時・随所で分散・集中道路がぶら下がっており、行き止まり道路も多いため、それほど厳しいものではないが、交通混雑時に渋滞を引き起こしている。幹線ネットワークの形成及び将来拡張のための計画決定や用地確保が必要である。
- ・ 新市街地計画地域へのアクセス幹線道路が適正に計画されていない。
- ・ 適正な公共交通などの整備及び歩行者空間の確保・管理とともに、都心あるいは旧市街地(ダウンタウン)への車両流入を抑制する交通政策が必要である。
- ・ 将来的には LRT あるいはバス専用レーン等の公共交通で対応できると考えるが、現段階から道路拡張用地と歩行者空間の確保を進めていく必要がある。
- ・ 既存／申請段階の大規模複合開発事業案件については、幹線道路までのアクセス及び事業敷地の出入り口と既存交通に障害とならないよう計画を誘導・指導する必要がある。
- ・ 土地利用計画における産業用地の配置は、バンコク、ハノイ、サバナケット方面及び空港の位置等を考慮したものにすべきである。
- ・ 伝統的建築物の保全・活用については、保全対象指定制度や構造・外観保全経費に対する減・免税制度などを併用し、建物活用を促進していく必要がある。同時に行政側のコンサルティング・サービスも有効である。

(サバナケット経済特区関係水道事情について：鈴木専門家の大学講義出張時にご案内頂いた)

- ・ まず水道以前に、東西回廊の軸である国道 9 号や第 2 友好架橋への ODA 等投資とともに、日系企業向け経済特区開発事業に日本のディベロッパーが投資すべきではなかったのだろうか。また、上下水道や廃棄物等の公共施設投資を包括化する必要がある。
- ・ 現在、最も進捗を見ている C ゾーンはマレーシアのディベロッパーであり、水道給水もマレーシアの企業が実施しており、今後の拡張計画もあるということであった。



【東南アジア東西回廊 12 景】



メコン川を渡る第 2 友好架橋 (対岸はタイ)



経済特区 C ゾーン開発事業者 (マレーシア)



2006 年 12 月供用開始、円借款約 80 億円、
L=1,600m、W=12m (上下 2 車線)



Nikon : タイの工場の労働集約分野を移転



ラオス側出国管理ゲート



鈴木専門家対岸タイ方面に沈むメコン川の夕陽



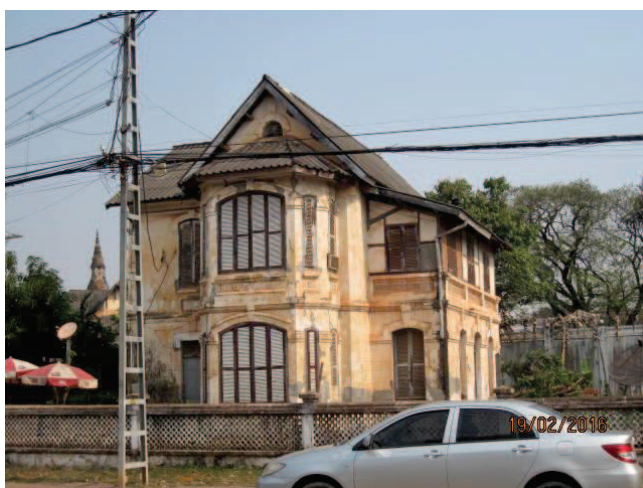
公共事業運輸大臣補佐官 Dr. SISOULATH



書館に活用されるフランス様式建築物
(保全・管理状態はあまり良くない)



ビエンチャン市街地、メコン川対岸はタイ



放置状態で外壁がかなり傷んでいる



小規模なスプロール開発が進む



ビエンチャンの目抜き通り
(メコン川から凱旋門へ)

(以上)