

## 整備進むバンコクの都市交通インフラ ～都市鉄道「レッドライン」の開通～（バンコク）

皆様はバンコクの交通事情と言えば、「渋滞」をイメージされる方も多いのではないだろうか。とくに雨季の時期になると「車が全然動かなかった」「歩いて 10 分の距離が車で 1 時間かかった」などといった話をしばしば耳にする。

バンコクの発展とともに過密化が進んできたことに伴い、1990 年代から都市内の渋滞解消などを目的とする都市鉄道の開発に目が向けられるようになり、中心部では高架鉄道や地下鉄が開通し運行されている（コロナ前は多くの乗客が利用していたが、現在は感染拡大防止の観点から乗車人数は少ない）。

現在、バンコクでは周辺部や隣県へ向かう郊外路線の整備が進められており、今後 5～6 年の間に様々な路線の開通が予定されている。そこで本稿では、今年 8 月に開通した新たな都市鉄道「レッドライン」を紹介したい。

今回開通した総延長約 41km の都市鉄道レッドラインは、バンスー中央駅をターミナル駅として、約 26km のダークレッドライン（バンスー・ランシット間）と、約 15km のライドレッドライン（バンスー・タリンチャン間）という 2 つの路線によって構成される鉄道であり、タイ国鉄が主体となって建設及び計画を進めてきた路線である。このうち「ダークレッドライン」については、日本の ODA による支援が行われており、その内容は、バンスー中央駅の駅舎建設や日本企業が製造した車両や電気システム等の納入、運用トレーニングの実施などであり、まさに日タイ友好・協力の象徴となる路線と言える。

とくに、今回開通したダークレッドラインは、地上を走る現行の国鉄線に並行して高架化された路線をして建設されており、バンコクのドンムアン空港（かつてのバンコクの基幹空港。現在は LCC が運行する国内線や国際線が就航）を経由していることから、これまで同空港へのアクセスは、主にバスかタクシーであったバンコク住民や旅行者にとって待望の路線である（現在の基幹空港であるスワンナプーム国際空港には、鉄道は乗り入れている）。筆者も実際に乗車してみたが、日本で製造された車両が高架線路を高速で疾走する様子は、さながら日本の大都市を走る電車に乗っている感覚である。

今後、既存の路線も活用しつつ、世界遺産や工業団地のある古都アユタヤ方面への延伸も計画されており、出張や観光などにおいて、更なる利便性が向上するものと期待される。

将来、バンコクを訪れた際には、日本の大都市のように様々な場所へ都市鉄道に乗って気軽に足を運べるようになり、バンコクで悩まされている渋滞は、「過去の出来事」として取り上げる時代になってほしいものである。



バンスー中央駅に停車するレッドラインの日本製車両



8月から11月までは、無料で乗車が可能（バンコクの新規開通区間ではよく行われており、新路線の宣伝や乗務員のオペレーション習得を目的としている）。改札にはQRコードが記された紙が貼られており、乗車の際にスマートフォンで読み取ると、乗車駅と降車駅を入力するサイトにつながる。これに利用者が入力することで、利用客の需要ニーズの調査などを行っている。



車内の様子。椅子は固いプラスチック製だが、それ以外は一見、日本国内の車両と変わらない。

(バンコク日本人商工会議所 事務局長 坂本 直樹)

# コロナ後を見据え、カンボジア政府が仕込む”策” (カンボジア)

カンボジアでは9月、車のアッセンブリーを行う企業の進出が2件報道されました。これまでもカンボジアには自動車部品等、世界的なサプライチェーンの一部を担う企業が進出しており、事業を拡大しておりますが、完成車の組み立てを行う企業の進出は今回が初めてとなります。現在はコロナ禍であるものの、次第に明るいニュースが聞こえてきているように思います。

そこで、今回はカンボジア政府が今後の成長戦略の一環として掲げている政策についていくつかご紹介できればと思います。

## ●新投資法

新投資法は、9月30日現在、近日中に施行が予定されている法律で、現行の1994年法および2003年改正法で定められていた投資法の改正となります。同法は、在カンボジアの各国商工会議所でも注目されており、カンボジアへの投資誘致拡大を視野に、カンボジア経済の主軸として期待する分野・業種や、税制優遇の適用範囲および選択肢の拡大、投資家や投資資産の保護などが明記される予定です。

優遇措置が適用される分野は、世界のサプライチェーンに貢献する産業、農業・食品加工業、デジタル、健康分野など、合計18分野・業種あります。それ以外に政府が社会経済的発展のための可能性があるかと判断する分野も含むこととしています。企業はプロジェクト（事業）ごとに政府に事業登録を行い、登録証明書の発行をもって同法に記載の資産等の保護や、事業所得税・前払税・ミニマム税などの免税措置が適用される予定になっています。

## ●国内の調達を促す商品データベースを構築（SD2）

[2020年年度ジェトロ日系企業実態調査](#)によると、カンボジアの現地調達率が約5%と、ASEAN域内で最も低い割合となっています。カンボジア政府としては、国内で調達ができる商品を見える化し、国内調達が可能な商品のデータベースを作り、[Supplier Database with Sustainability Dimensions（SD2）](#)利用を促進する考えです。

## ●企業内で人材育成にかかる費用の助成（SDF）

カンボジアでは、これまで進出企業の間で人材育成が課題としてあげられることが多くありました。政府も同様に課題を認識しており、この度、民間企業で行われるカンボジア人従業員等に対する人材育成にかかった費用の最大半額を政府が助成する「[能力開発基金（Skills Development Fund：SDF）](#)」を開始しています。

このほかにも国有地の有効活用を促進するための策を検討するなど、カンボジア政府はコロナ後を見据え、企業誘致を歓迎する姿勢を見せており、積極的に策を講じています。コロナ終息後の発展が加速することに期待したいところです。



カンボジアの街並み

(カンボジア日本人商工会 事務局長 兼 ジェトロプノンペン事務所所長 春田 麻里沙)