

- タイトル : カンボジア王国の道路事情
- 掲載月 : 2015年3月
- 国・地域名 : カンボジア
- 情報提供者: 弓田 和男（コンサルティング会社代表、日系ゼネコン・日系建設コンサルタント会社 OB）

(1) カンボジア王国の道路ネットワークと道路整備方針

2014年4月、カンボジア王国(以下、カンボジア)の道路法が施行された。2005年に世界銀行が支援をしてから約10年の作業であった。道路法によれば、道路管理者については、明確に国道・州道は公共事業運輸省(MPWT)、そして地方道は地方開発省(MRD)が所管することとなっているが、州道の一部と地方道が混在しており、お互いが管理している地域もある。MPWTの2014年11月の調査によれば、カンボジアの道路網は総延長約54,000kmあり、その内訳は、国道10,907km(1桁国道2,243km、2桁国道8,664km)、州道(3,4桁国道)4,407km、そして地方道38,931kmである。

表1:全国道路ネットワーク

道路区分	道路ネットワーク	道路延長(km)	道路管理者
1桁国道	9路線	2,243.5	MPWT
2桁国道	146路線	8,664.3	
州道	236路線	4,407.2	
小計	391路線	15,315.0	
地方道	-	38,931.0	MRD

出展: MPWT, MRD

また舗装率は、1桁国道については100%(アスファルトコンクリート(AC)または二層瀝青表面処理(DBST))であるが、州道については、10%程度であり、未だ低い水準である(図1参照)。今後も、道路輸送は、交通手段としてカンボジア経済活動の中心を占めることが予想されており、道路状況の改善を含め、道路のネットワーク整備にかかる期待は大きい。これまで国道を始めとする整備は、順次2006年にJICAで実施した「全国道路網調査」並びに2009年の「全国道路網マスタープラン作成にかかるフォローアップ協力」に基づき進められている。今後MPWTは、国家戦略開発計画(NSDP, 2014年~2018年)に従い、拡大する交通需要に則り、1桁国道の全線AC舗装化(DBST→AC)、2桁国道の50%のAC化を計画している。また都市周辺地域及び主要国道の4車線化もNSDPに記載され、整備方針は、1)1桁国道の中心都市を基軸としたMulti Growth Poleの強化、2)国家統合に資する整備、3)国際回廊とその地域発展、4)農業の発展及び貧困削減、5)経済成長回廊開発の強化、6)観光事業振興、を掲げている。

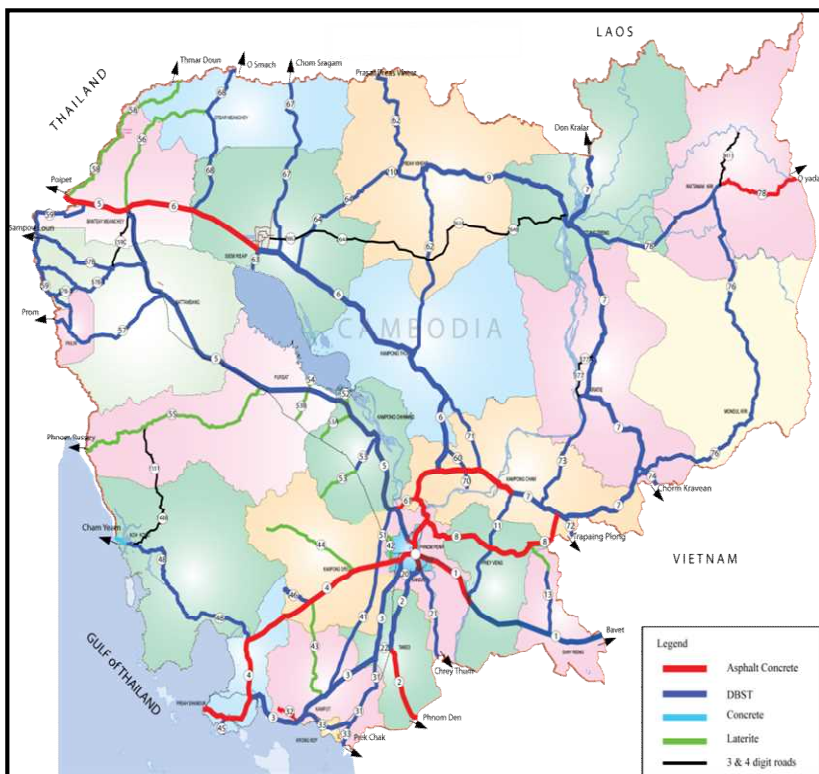


図1:カンボジアの道路網

(2) 道路事業国家予算と道路維持管理(国道)

カンボジアでは、2000 年以降ドナーからの支援を受けつつ、道路や橋梁等の運輸交通インフラ整備が行われている。近年の経済発展に伴う急激な交通量の増加や、過積載等の違法車両の往来により、これまでに整備された交通インフラ(特に道路)の損傷が激しくなっており、ドナーの支援で主要幹線道路の改修が、区間ごとにプロジェクト単位で実施されているが、雨季のポットホールの発生や、洪水等の浸水による道路損傷にかかる維持管理事業や補修工事は、MPWT の担当部署が管理・補修を実施しているものの、自国予算の制限や人材の制約によって、オンタイムでの道路の補修工事が追いついていない状況であり、交通事故多発の要因の一つになっている。

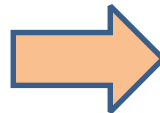
このような状況の下、カンボジアの主要幹線道路の整備は各ドナーの支援が続いているが、維持管理事業については自国資金で進められている。次の表2は道路関連事業(橋梁を含む)の国家予算の推移を示しており、2011 年頃から予算は 100million USD 前後で大きな変化はない。しかしながら維持管理システムの欠如や、修繕の分類と工法の選定等に課題を抱えており、道路の寿命に影響を及ぼしている。また近年はアスファルト舗装の寿命が過積載等で短いこともあり、コンクリート舗装に打替えている箇所が都市部周辺で多く見られる。



過積載(50T 積み)



コンクリート舗装



2 年前に舗装した道路

表2:道路国家管理予算の推移 (単位: Million USD)

予算項目	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
日常維持管理(Chapter61)	15.75	20.00	23.00	—
定期維持管理(Chapter61)	32.50	37.50	27.00	—
新設工事(Chapter21)	51.25	51.25	61.25	—
洪水補修費(Chapter61)	23.75	0.00	0.00	—
緊急対策費(Chapter61)	4.00	5.00	12.50	—
合計	127.25	113.75	123.75	123.75

出展:MPWT(2015 年は予測値)

(3) 将来の道路事情

アジア開発銀行(ADB)が中心となって推進している大メコン圏地域(GMS)戦略の提唱(The Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program Strategic Framework, 2012-2022)は、カンボジアにも大きく影響をしており、とりわけ域内の道路リンクの重要性がクローズアップされている。一方で本年(2015年)のアセアン統合に向けた動きは活発で、カンボジアは1995年地域交通フォーラムで提唱された越境交通協定(CBTA)に2001年に署名し、同協定に基づき17の付属書類と3の議定書に従い、全ての承認(Ratification)を終了している。このような域内の大きな動きを受けて、MPWTは昨年(2014年)、高速道路網計画を発表した。高速道路網建設は外国投資を呼び込み、迅速で安心・安全の製品輸送ができることで市場拡大をもたらし、域内の発展的戦略に呼応するものである。最初の計画は南部経済回廊に着目し、バンコク～プノンペン～ホーチミン、3大都市の連結を考慮し、具体的なルートとして、プノンペン～ベトナム国境(バベット)区間についてFS調査を開始する。同時にMPWTは進んでいく道路整備と周辺開発に対応するために、技術者発掘と能力向上に乗り出している。現在の体制では高速道路計画のみならず国道5号線(全線円借款)の建設や全国橋梁の点検作業に現有的人材で複数のプロジェクトに対応することは困難である。そこで技術研究所(Institute)の設立に目指し、国際規格基準に対応できる技術集団を作ること尽力している。また職業訓練施設を作り、広く知識と技術力の標準化を計ろうとしている。そのためにMPWTの職員からのリクルートだけでなく、学校や民間コンサルタントに対し、MPWTへの人材登録制度を呼びかけることも考えており、産官学の連携で道路行政に取り組もうとしている。

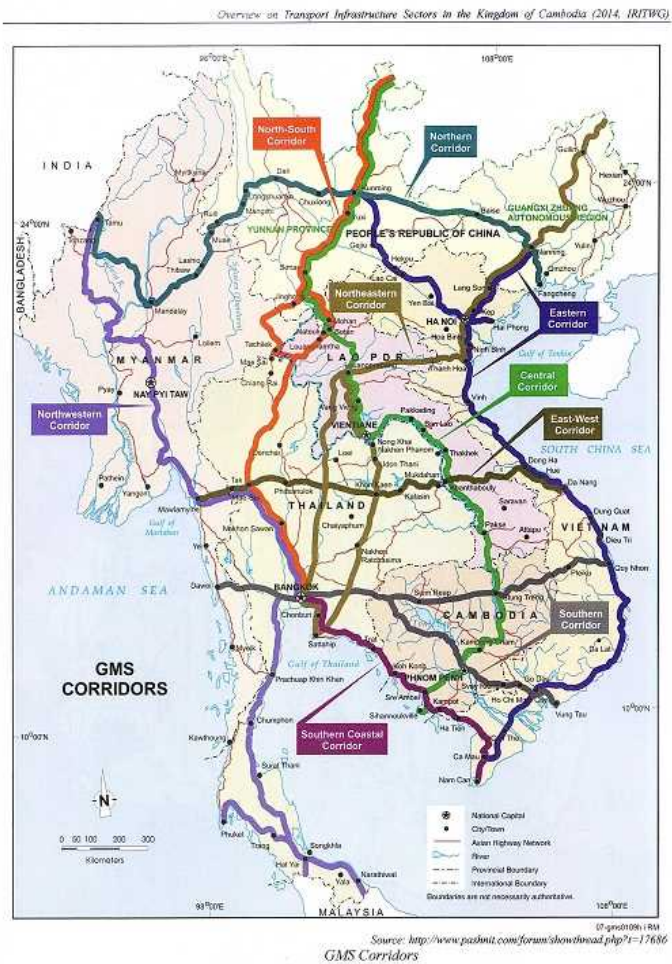


図2: GMS 回廊

以上

※利用者が本資料のコンテンツ、または本資料からリンクされているウェブサイトを利用したことで発生したトラブルや損害について、情報提供者は一切責任を負いませんのでご了承ください。

本記事の無断の転載、掲示板への掲載等は禁止いたします。

※ 本提供情報の著作権は国土交通省に帰属し、その他情報の取扱いについては、国土交通省ウェブサイトの「リンク・著作権・免責事項」(<http://www.mlit.go.jp/link.html>)に拠るものとする。