

スリ・ランカ民主社会主義共和国運輸事情

1. 運輸関係行政機構

観光民間航空省（図1-1）・観光及び航空行政を担当

大臣：Dharamasiri Senanayake

次官：W.P.S.Jayawarudhana

この下に空港を含む航空輸送施設の維持管理を行う、スリランカ空港・航空公社（Airports And Aviation Services (Sri Lanka)Ltd.）が組織されている。（図1-2）

観光行政及び観光関連事業は、1966年制定の「セイロン観光局法」及び1968年制定の「観光開発促進法」に基づいて設立されたセイロン観光局（Ceylon Tourisit Board）により行われている。

港湾・復興（北部州を除く）省（図1-3）・港湾・港運行政を担当

大臣：M.H.M.Ashraff

次官：M.N.Junad

この下に港湾の管理運営を行う、スリランカ国港湾公社（Sri Lanka Ports Authority）が組織されている。（図1-4）

また、国営の外航定期船会社であるセイロン海運公社（Ceylon Shipping Coroporation：CSC）がある。（図1-5）

運輸・ハイウェー省・自動車・道路行政を担当

大臣：A.H.M.Fowzie

次官：Cecil Amarasinghe

この下にスリ・ランカ国鉄（Sri. Lanka Railway：SLR）が組織されている。（図1-6）

2. 運輸の概況

（1）主な特徴

島国であるために、国際交通手段として海上・航空交通が用いられ、物資の多くは海運により行われている。コロンボ港は、海上交通のリーディング・ポートとして、国際貨物のほとんどを取り扱っている。取り扱い量の70%がトタンシップメントでおもにインドへのものとなっている。旅客は、当国唯一の国際空港であるバンダラナイケ国際空港が外国との窓口となっている。

陸上交通は、旅客・貨物輸送とも80%が道路輸送に頼っており、鉄道がこれを補完する形となっている。鉄道は、植民地時代に敷設された軌道を利用した鉄道はあるが、施設の老朽化、ダイヤの正確さ等の問題から、利用客は年々減少しており、国民の多くは、バスを利用している。国内航空路は、コロンボの南部にあるラトマラ・ナ空港と空軍が管理している北部ジャフナ空港との間に民間航空路が開設されているに過ぎず、内線の影響から北東部、南東部を結ぶ空路の再開の見込みは立っていない。

観光・民間航空省組織図

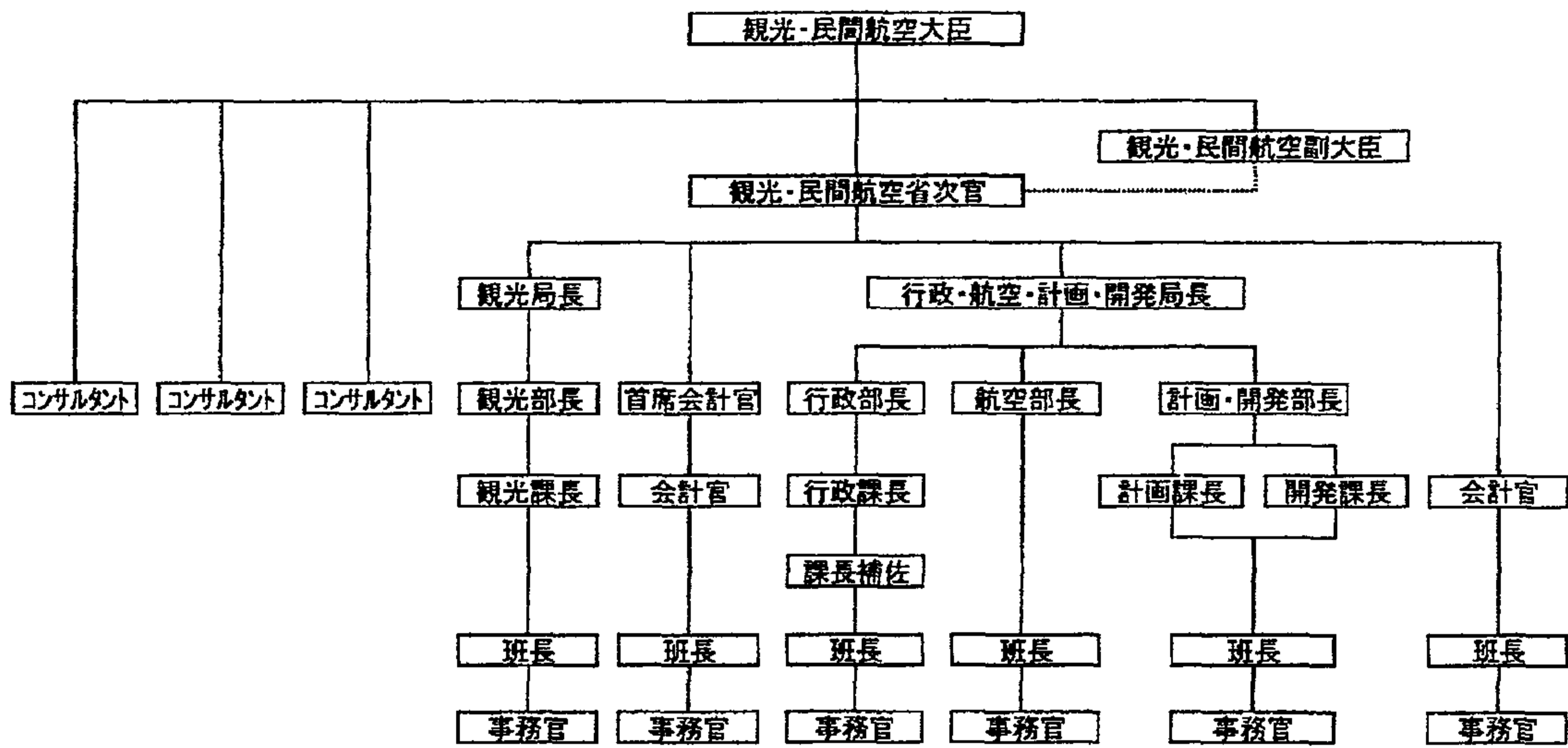


図 1 - 1 観光民間航空省

OFFICE OF THE CHAIRMAN & EXECUTIVE DIRECTORS AS AT 01ST JANUARY 1999

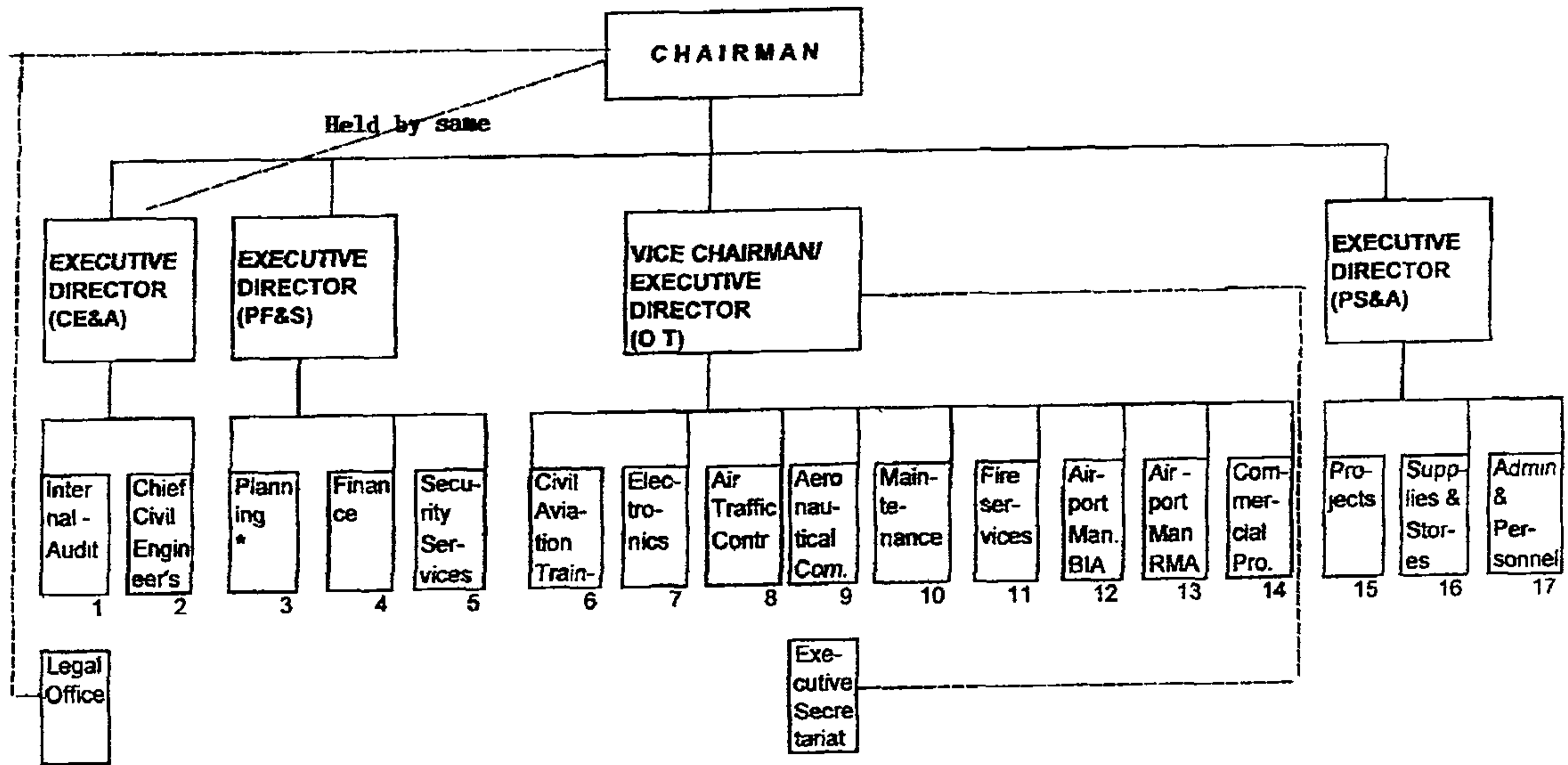


図 1 - 2 スリ・ランカ空港・航空公社

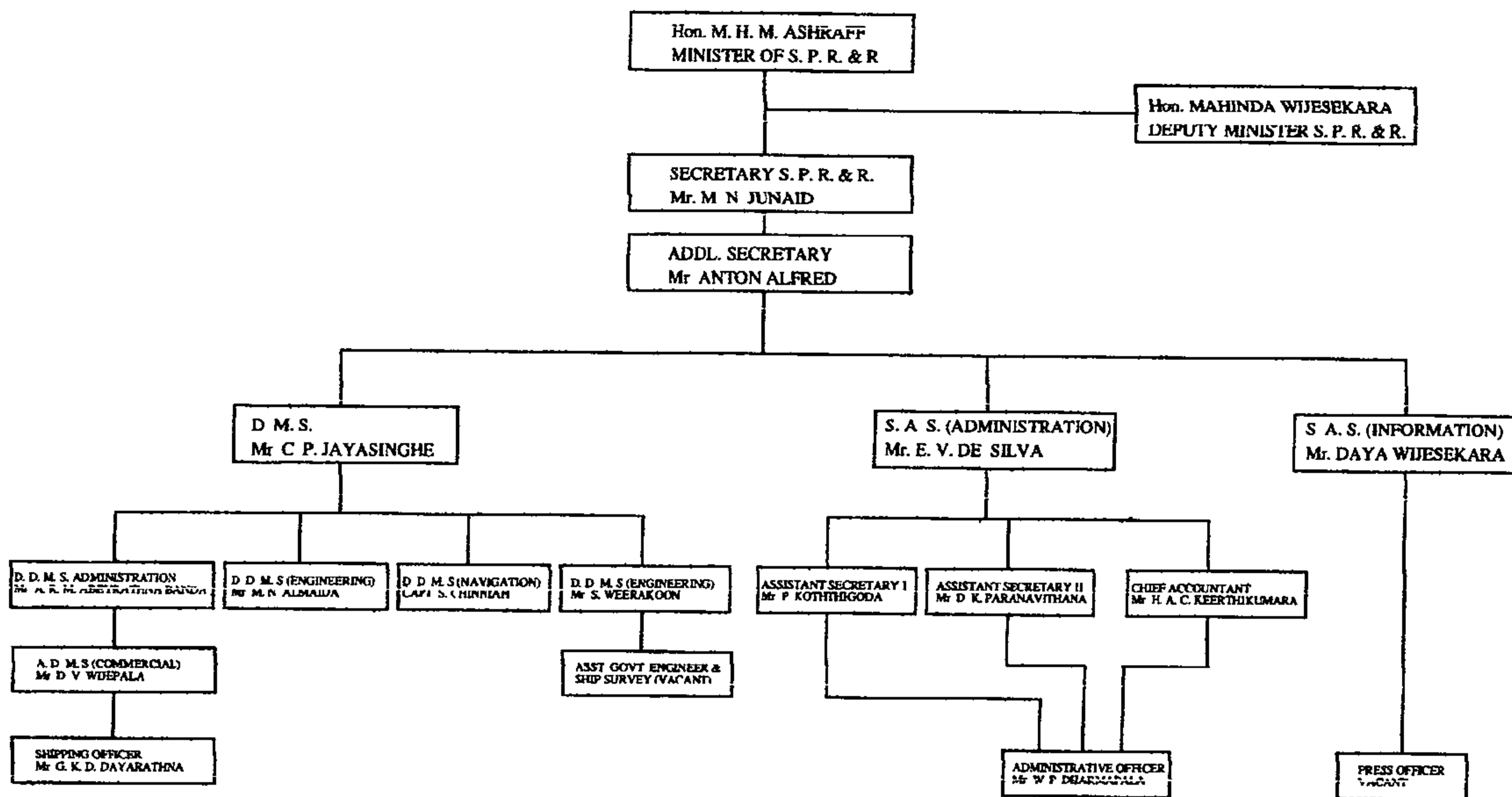


図 1 - 3 港湾・復興省

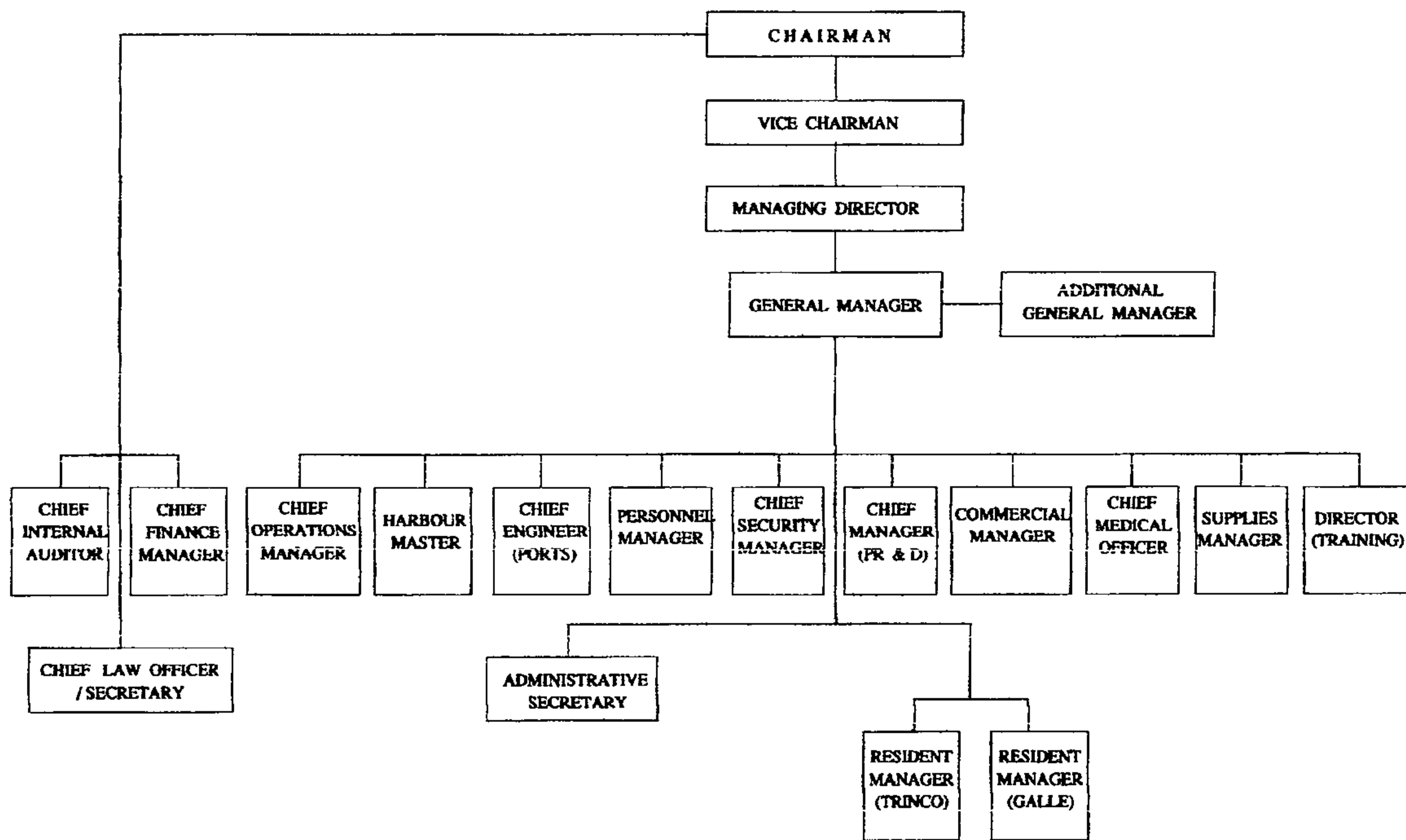


図 1 - 4 スリ・ランカ国港湾公社

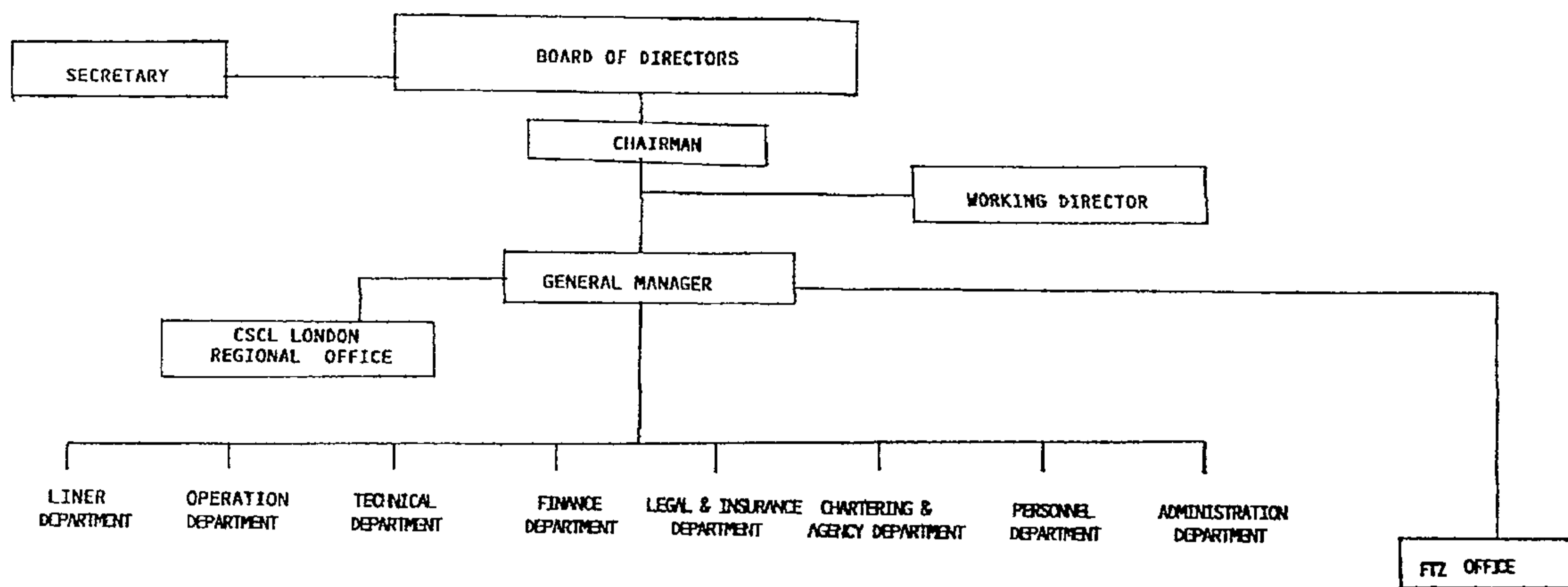


図 1 - 5 セイロン海運公社

(2) 主な政策課題

長引く内戦により、軍事費の増加による財政への負担、社会資本整備の遅れ及び海外からの投資の冷え込みが見られ、早期の内戦終結、組織の再整備、経済構造調整が大きな課題となっている。

このような国の経済構造調整の一環として、運輸関係機関の民営化が大きな柱となっている。一方で、社会主義国として労働組合の力も強くこの調整が大きな政策課題となっている。

3. 航空

(1) 輸送量

	単位	1996年		1997年(暫定値)			
		入国	出国	入国	前年比	出国	前年比
旅客	人						
合計		943,370	1,011,189	996,381	1.06	1,125,291	1.11
エアランカ		595,247	595,519	591,773	0.99	596,421	1.00
外国航空会社	348,123	415,670	404,608	1.16	467,461	1.12	
航空貨物	トン						
合計		26,932	30,097	27,932	1.04	36,088	1.20
エアランカ		14,368	17,060	16,784	1.17	19,425	1.14
外国航空会社	12,564	13,037	11,148	0.89	16,663	1.28	

(2) 空港概要

スリ・ランカ国内には図3-1に示すように、13の空港が整備されている。このうち、コロンボ北方約32kmにあるバンダラナイケ国際空港(コロンボ国際空港)及びコロンボ南方15kmにあるラトマラナ空港の2空港はスリ・ランカ空港・航空公社が管理しており、他の11空港については空軍が管理する飛行場となっている。

バンダラナイケ国際空港

図3-2に示すように、滑走路：3,350m×45m、誘導路4,350m×30m、エプロン60,800m²、エプロンスポット数17、ILSカテゴリーに対応する航空灯火並びに無線施設、国際旅客ビル36,000m²、国際貨物ビル17,000m²が整備されている。旅客ターミナルには、ボーディングブリッジが無く、ターミナルと航空機との間をバスで輸送しており、特に熱帯特有のスコール等の悪天候時における旅客に対する利便性の問題及び安全性の問題等から99年円借款での建設申請がなされている。

また、安全性の理由からターミナル地域への立ち入り車両には空港入り口で検問が行われ、駐車場は空港から15分ほど離れた場所に設置されており、利用者には大きな不便を強いている。

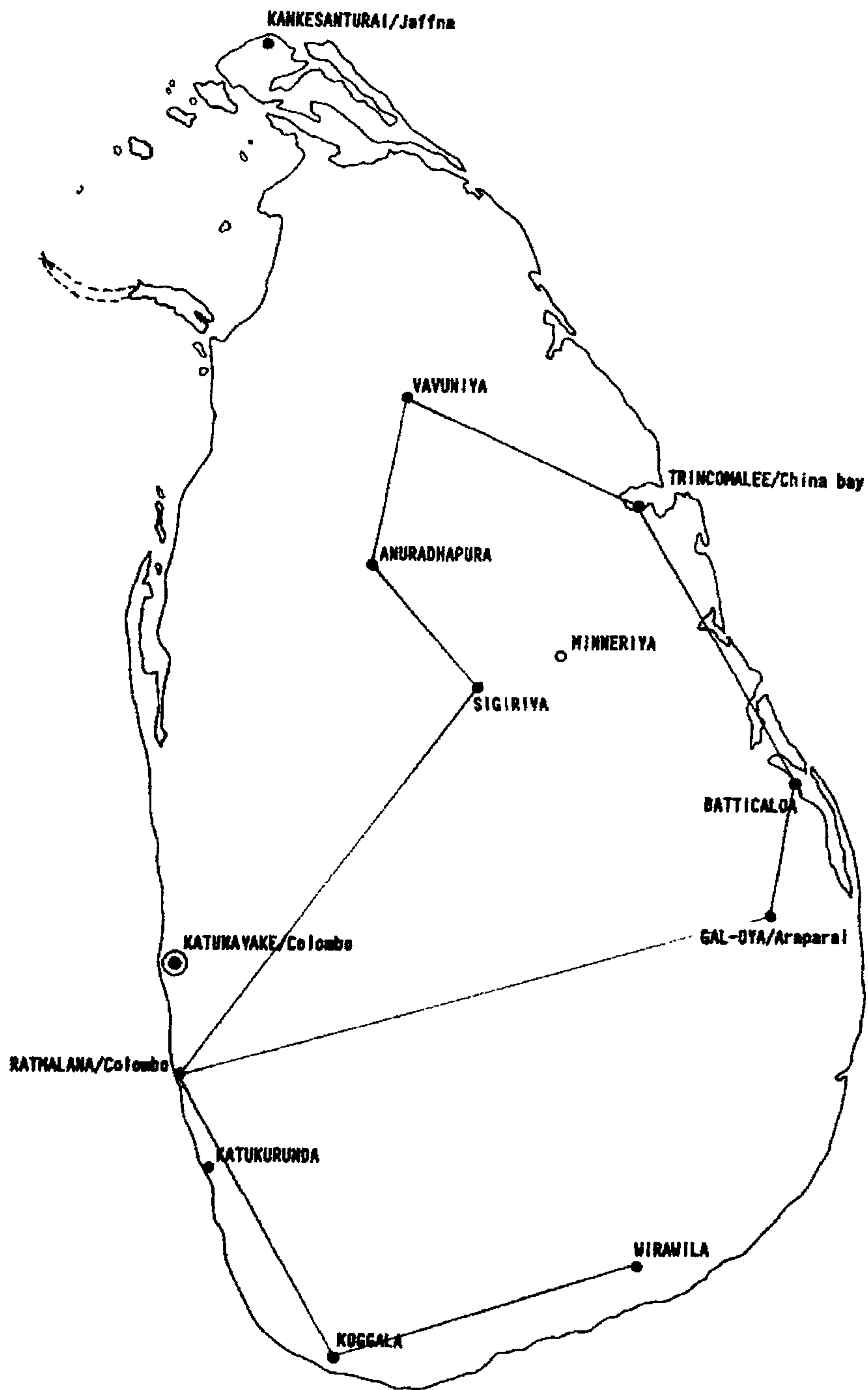


図 3 - 1 国内空港の配置

AERODROME CHART - ICAO

07° 10' 45" N
79° 52' 59" E

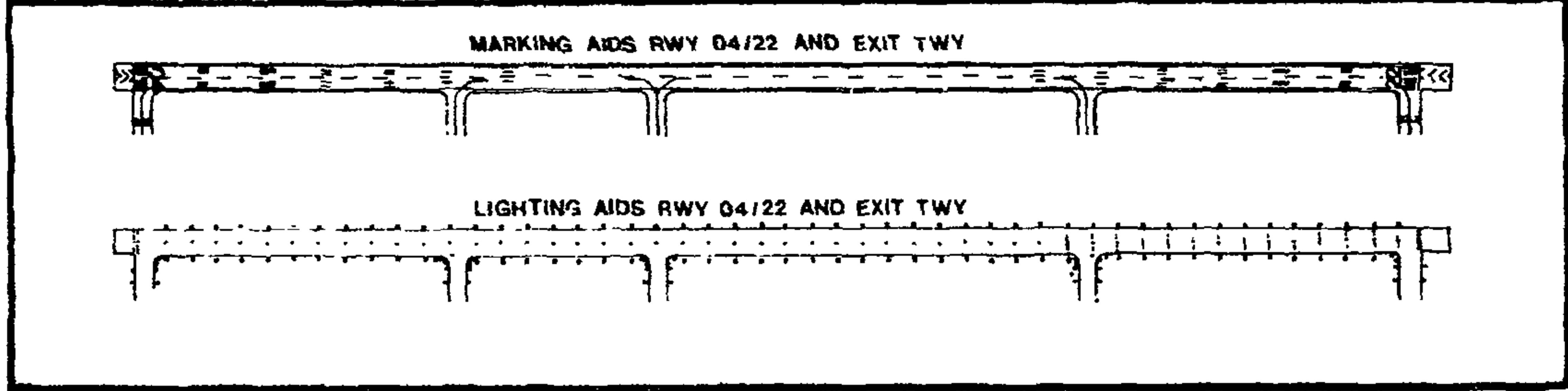
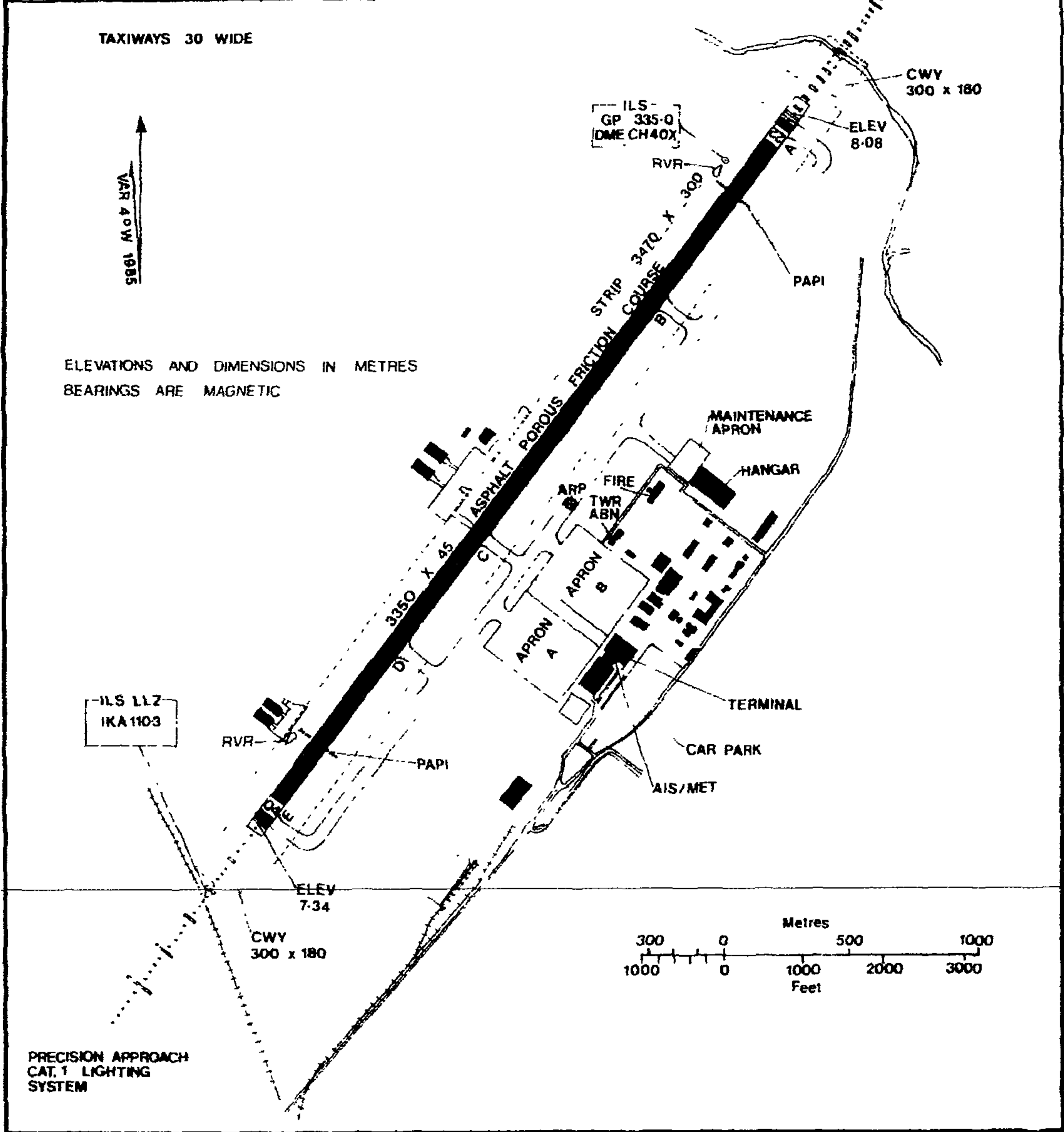
ELEV 8.84m

TWR 118.7

KATUNAYA/

MB

RWY	DIRECTION	THR	BEARING STRENGTH
04	37°	07° 10' 14" N 79° 52' 36" E	PCN 85/F/B/X/T
22	217°	07° 11' 57" N 79° 53' 46" E	
APRONS			REFER AGA2-1.11



出典: Department of Civil Aviation. AIP

図 3-2 バンダラナイケ国際空港

ラトマラナ空港

1936年に供用が開始され、バンダラナイケ国際空港が開港するまでは、国際空港として利用されていた。

1,833m×46mの滑走路をもつ24時間運用の空港で、スリ・ランカ空港・航空公社が管理している。現在、民間航空機の利用は、コロンボ - ジャフナを結ぶ便を運行しているライオンエアーのみで、もっぱらスリ・ランカ空軍が利用している現状である。

また、飛行情報区並びにターミナル管制区に関する業務についても、同空港で行われている。

他の空港

簡易舗装の滑走路、エプロンがあるだけで離着陸することだけが可能な空港施設しかない。現在、ファフナを除きほとんど利用されていないことから、滑走路も荒れ果てており、実際の利用は難しいのではないかと思われる。

4. 鉄道

(1) 概要

S L Rは、現在9路線(図4-1)、総延長1,447kmの営業キロを有しており、全てが広軌道(軌間1676mm)となっている。しかし、内戦により以下の区間の営業は行われていない。

- 04路線 Vavuniya - Kankesantueai
- 05路線 Medawachchiya - Talaimannar
- 06路線 Polonnartwa - Batticaloa

(2) 輸送量

利用数は、これまで漸増程度で大きな利用増加は認められなかったが、1997年は若干ではあるが旅客に増加傾向がみられた。しかし、これは、1996年6月24日にデヒワラ駅構内に停車中の列車がL T T Eが仕掛けたと思われる爆弾により多くの死傷者が発生し、このため、市民が一時列車の利用を控えていたもの(1996年は減少)が戻ったこと、市内の交通上渋滞が激しくなってきたことを反映したものである。

表4-1 利用数

		1993	1994	1995	1996	1997	対前年比
旅客数	千人	78,452	85,441	86,791	85,200	88,816	1.04
貨物	千ト	1,396	1,387	1,249	1,075	1,093	1.02

旅客切符には以下の2つがある。

通常切符 これには1、2、3等のランクを設けている。

季節切符 これは日本では通勤・通学定期に相当するもので、3ヶ月間、1ヶ月間及び週単位2駅間の割引料金もの、学生や公務員に発行される切符

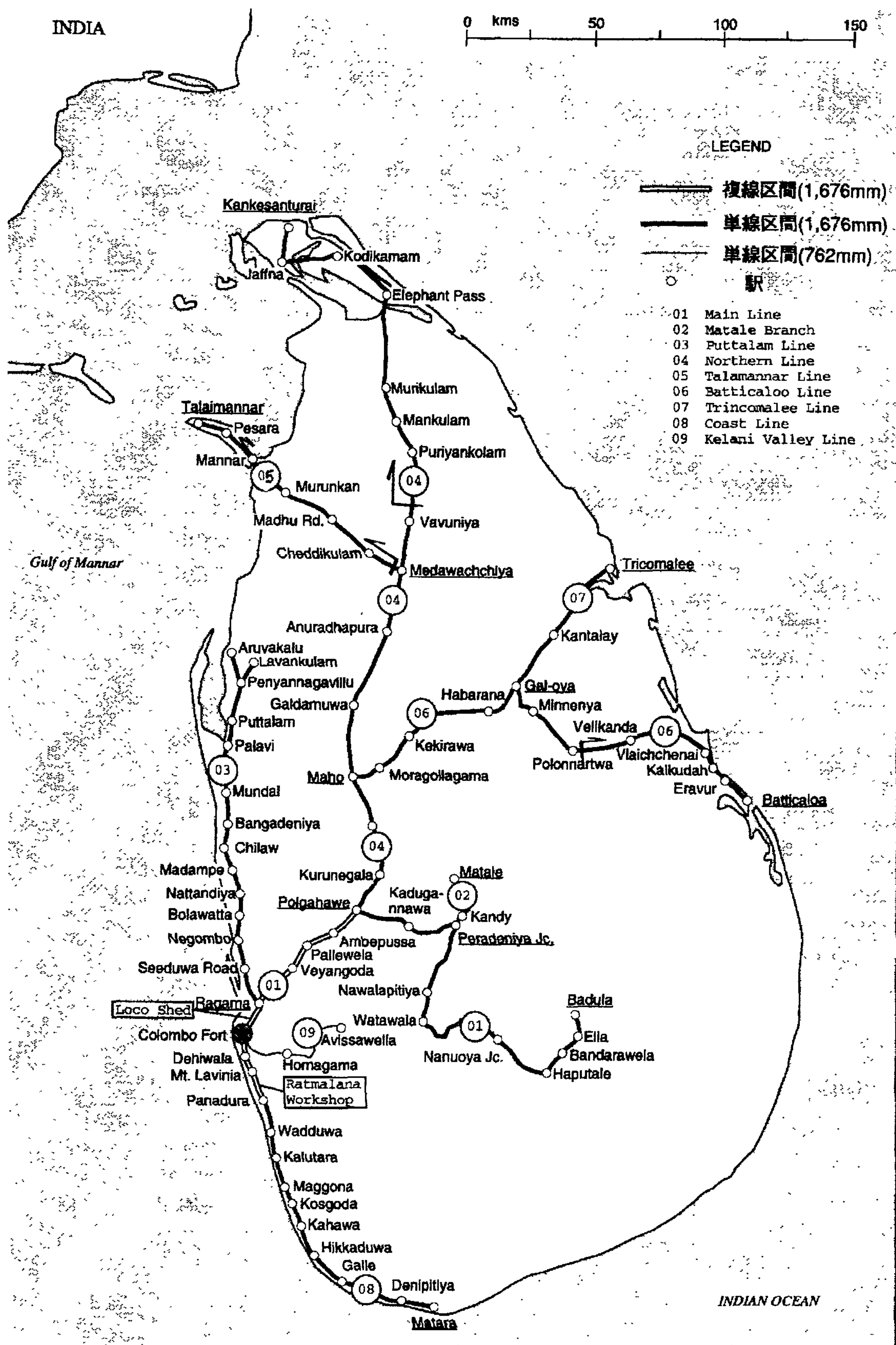


図 4 - 1 路線図

表4 - 2 輸送量

	単位	1995	1996	1997	対前年比
普通切符輸送量	千人扣	2,030,049	1,936,529	2,022,706	1.04
季節切符輸送量	千人扣	1,290,585	1,304,143	1,267,196	0.97
貨物輸送量	千ト扣	135,736	107,486	88,362	0.82

(3) 運営状況

鉄道については、現在国鉄が管理、運営を行っているが、国鉄の大幅な赤字を理由に、世界銀行、IMFにより経営改善の要求が出され、政府は1994年1月公社化に必要な法案を議会に提出、承認を得たが未だ実行には至っていない。

表4 - 3 運営状況

単位：百万ルピー

	1995	1996	1997	対前年比
歳入	947	938	1,030	1.10
歳出	1,735	1,826	1,742	0.95
損益	788	887	712	0.80

5. 自動車

(1) 概要

スリランカにおける自動車登録台数は年々増加一途を辿り、道路容量の改善が追いついておらず、特にコロombo市圏を中心に朝、夕のラッシュが社会問題化してきている。特に、乗用車、ミニバンは日本からの中古車の輸入によるもので、日本に輸出代理店を置き大々的輸入を行っている。特に、貨客を運べることからミニバンの輸入が多く、財政難と交通渋滞の対応とすることで、今年このミニバンにかかる関税を従来の20%から50%への引き上げを行った。一方では、高級乗用車と言われる2,000cc以上の関税を従来の120%から70%と大幅に下げた。

表5 - 1 自動車登録台数の推移

種類	1993	1994	1995	1996	1997	対前年比
全車種	1,086,821	1,162,313	1,244,653	1,324,166	1,407,532	1.06
乗用車	197,300	210,013	288,869	246,528	261,570	1.06
二輪車	570,136	606,924	641,126	673,167	709,920	1.05
バス	47,692	51,512	53,126	54,656	56,713	1.04
トラック 1)	118,609	123,822	131,134	136,870	142,444	1.04
トラクター 2)	105,202	112,362	121,486	129,816	137,478	1.06
兼用車	47,882	57,680	68,887	83,107	99,407	1.20

注) 1)バン、トラックを含む。

2)トレーラーを含む。

(2) 道路輸送

国内の貨物輸送及び旅客輸送の80%は自動車によって行われている。貨物輸送の殆どは民間部門で行われており、その約70%は民間零細事業によるものとなっている。トラック輸送に対する規制はほとんどなく、軸重規制と毎年の車検制度でのみである。

バスルートは全国に1,460ルート(短距離ルートは除く)あり、ルート延長は96,100kmと、戦闘地域等立入禁止区域を除く全国を隈無くカバーしている。

表5 - 2 バスサービスの概要

	単位	1995	1996	1997	対前年比
ル ー ト 数	数	1,460	1,460	1,460	1.00
ル ー ト 延 長	Km	96,100	96,100	96,100	1.00
ラ イ セ ン ス 数	数	8,672	8,123	8,009	0.99
1日平均当たりバス運行台数	台	4,650	4,710	4,490	0.95
乗 客 数	百万人	1,054	1,177	1,074	0.91
輸 送 量(人・和)	百万・和	19,390	20,259	18,902	0.93
乗客1人当たりの旅行距離	Km	15.9	16.3	17.6	1.08
バスキロ当たりの収入	円 -	13.13	14.85	13.76	0.93
収 入	百万円 -	4,702	5,170	5,257	1.02
支 出	百万円 -	5,337	6,012	6,471	1.08
赤 字	百万円 -	635	842	1,214	1.44

1997年値は暫定値

民間バス会社のバスの多くは、整備点検がなされておらず、ストップランプ、方向指示機が点灯しないものが大多数となっている。これに交通マナーの欠如及び各会社間での到着地までの所要時間短縮競争が合い重なり、交通事故が非常に多い。

(3) 交通事故

交通量の増加に道路容量がついていっていないこと、多くの交差点がロータリー方式であること、我先と言う国民性、スピード狂的な走り、それに交通マナー欠如が重なり交通事故の増加が社会的にも大きな問題となっている。政府は、マスコミ等で交通ルール遵守等のキャンペーンを行っているものの、生ぬるい取り締まりのため、一向に改善がみられない状況にある。

表5 - 3 交通事故件数

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	対前年比
交通事故件数	34,463	34,144	37,777	41,495	43,815	48,139	1.10
死亡	1,795	1,532	1,517	1,421	1,411	1,681	1.19
けが	14,002	13,695	14,975	17,182	18,814	24,296	1.29

表 5 - 4 交通事故率

全登録自動車10万 台当たりの	1993	1994	1995	1995 日 本
死 亡 者 数	130.75	121.40	135.06	15.20
け が 人 数	1,580.94	1,618.67	1,952.03	1,316.10

6 . 海運

海運行政は、港湾・復興省の海運・港湾局の商船海運部が掌握している。

1990年から海運自由化政策がとられ、現在ではスリ・ランカの輸出入品の海上輸送に対して如何なる外船社でも自由に参入出来るようになっている。

7 . 港湾整備

(1) 港湾の概要

コロンボ、ゴール、トリンコマレー、カンカセンツレーの4つの商港がありスリランカ港湾公社 (S L P A) によって管理・運営されている。なお、カンカセンツレー港は北部都市ジャフナへの物資の搬出入及びL T T E への物資の流入を防止という治安上の配慮から軍が管理している。

S L P A の業務としては、

- 1) 港湾荷役業務、パイロット業務、係離岸作業、給油水業務、検数、警備業務
 - 2) 港湾区域の航路規制、管理
 - 3) 港湾の管理、維持管理
- となっている。

S L P A は、1997年6月に港湾整備に関する政策を策定し、港及び基盤整備に関し以下の目標を掲げている。

- 1) コロンボ港については、スリ・ランカが南アジアの SHIPPING センターと成る可くバブ港として開発・整備を行う。
- 2) ゴール港については、ハブ港を補完し多目的港として開発・整備を行う。
- 3) トリンコマレー港については、バルク貨物及び工業港として開発・整備を行う。
- 4) カンセンツレー港については、外貿バルク及び国内物流港として開発・整備を行う。
- 5) 国内物流港としてオルベリ港を新たに建設する。
- 6) オイル、ドライカーゴを取り扱う港をハンバントータに建設する。
- 7) 自由港として一港を整備する。
- 8) 国内貨物の詰め替える施設の整備
- 9) 民間投資の促進を図る
- 10) 沿岸域の航行支援施設の整備
- 11) 国内貨物の効率的な取り扱いが出来よう基盤整備・運用を行う。
- 12) 港間の補完機能を充実させる。

(2) 港湾の利用状況

コロンボ港は、整備が進捗するとともに入港船舶隻数及び取り扱い貨物量も年を追う毎に増加している。1997年のコロンボ港の入港船舶隻数は、3,627隻で対前年比4.7%増、取り扱い貨物量は、25,117千トンで対前年比20.3%増、コンテナ取扱貨物量1,677千TEUで前年比24.4%増となっている。コンテナ取扱貨物量の内、中継貨物は1,232千TEUで73%を占めており、対前年比は、25.7%増となっている。

表6-1 港湾利用状況の推移

	単位	1995	1996	1997	対前年比
入船舶隻数	隻	3,612	3,857	4,088	1.06
コロンボ港	隻	3,277	3,467	3,627	1.05
ゴール港	隻	69	84	57	0.68
トリコマリ港	隻	266	306	404	1.32
取扱貨物量	千トン	19,517	22,722	26,832	1.18
コロンボ港	千トン	17,414	20,885	25,117	1.20
ゴール港	千トン	237	236	182	0.77
トリコマリ港	千トン	1,866	1,601	1,533	0.96
コンテナ貨物量	千TEU	1,049	1,356	1,687	1.24
内 中継貨物	千TEU	700	980	1,232	1.26
占有率	%	66.7	72.3	73.0	

(3) スリ・ランカ港湾庁の運営状態

1997年の総収入は10,974百万ルピーであり、総支出の8,194百万ルピーを十分にカバーしている。総収入を経年的に見ると、1996年は前年比86.9%増と大きく伸びた。これは、ジャヤコンテナターミナル第3、4バース及びフィーダーバースが完成し、取扱貨物量がコンテナ貨物量を中心に多く伸びたことに起因していると考えられる。一方で、経営が良好であることで、失業対策のために労働者を雇用しており今後、経営を圧迫する恐れがある。

表6-2 収支状況

	単位	1995	1996	1997	対前年比
収入	百万ルピー	4,820	9,007	10,974	1.22
コロンボ港	百万ルピー	4,582	8,775	10,731	1.22
ゴール港	百万ルピー	75	81	81	1.00
トリコマリ港	百万ルピー	163	151	162	1.07
支出	百万ルピー	5,461	6,551	8,914	1.36
コロンボ港	百万ルピー	5,129	6,188	7,807	1.26
ゴール港	百万ルピー	128	150	152	1.01
トリコマリ港	百万ルピー	204	213	235	1.10
収支計	百万ルピー	1,546	2,456	2,780	1.13
雇用者数	人	16,492	17,476	19,033	1.09

(4) 民活導入の現状

大統領は、QEQ埠頭整備の民間資金の導入を決め、これに基づいてオーストラリアP&A社が参加を表明した。当初、この決定に港湾・復興省大臣を始め、SLPA、港湾労働組合は強く反対していたが、現在大臣は大統領の説得により推進派となっている。このような、SLPA、港湾労働組合の反対への打開策として、SLPA、P&A、地元有力企業、アジア開発銀行等の出資による公的整備会社を設立することとして進めることとなり、それぞれの出資比率案が当地新聞に掲載された。アジア開発銀行は、融資に関し、事業の妥当性及び将来性を検討するための今年QEQ埠頭及び外港整備に関するFS調査を行うこととしている。FSには、外港展開が含まれることから、OECFにも協力が寄せられている。

このような動きもあるものの、P&Oが参加表明に政府に対して要請している防波堤の延長・新設、航路の拡幅、QEQ埠頭の前だし幅については、未だに政府よりの回答が為されていないほか、労働組対策については手つかずの間々残っており、政府の立場とSLPAの立場にも大きな溝があり解決までにはまだ紆余曲折があるものと思われる。

(5) コロンボ港概要

1) 外郭水域施設

コロンボ港の水域は225haあり、それらの水域は南西防波堤(1570m)、北西防波堤(810m)、北東防波堤(330m)によって囲まれており、2航路が確保されている。

主航路	西航路(南西-北西防波堤間)	幅員	230m	水深	-14m
	北航路(北西-北東防波堤間)	幅員	190m	水深	-11m

北航路については、水深が-11mと浅いこと、港外に浅瀬があることから防波堤を通過した船は航路を大きく曲げる必要があることから浚渫事業に対し有償資金協力を要請している。

2) 係留施設

水深-9m以上の係留施設合計23バースある。それらは、クィーンエリザベス埠頭(QEQ)、ジャヤコンテナターミナル(JCT)、バンダラナイケ埠頭(BQ)、北埠頭(NP)、南埠頭(SP)、北ガイド埠頭(NGP)に配置されている。このうちクィーンエリザベス埠頭第4~6バースとジャヤコンテナターミナルの第1~4バース及びフィーダーバースはコンテナバースとして利用されている。なお、北埠頭は、フィーダーコンテナバースの利用に供するためにコンテナ関連施設を現在整備中である。(表6-3)

3) 上屋・倉庫

上屋・倉庫は、クィーンエリザベス埠頭、フォートエリア、バンダラナイケ埠頭、ペターエリア等に22棟、延べ床面積80,274m²、容積480,136m³が整備されている。

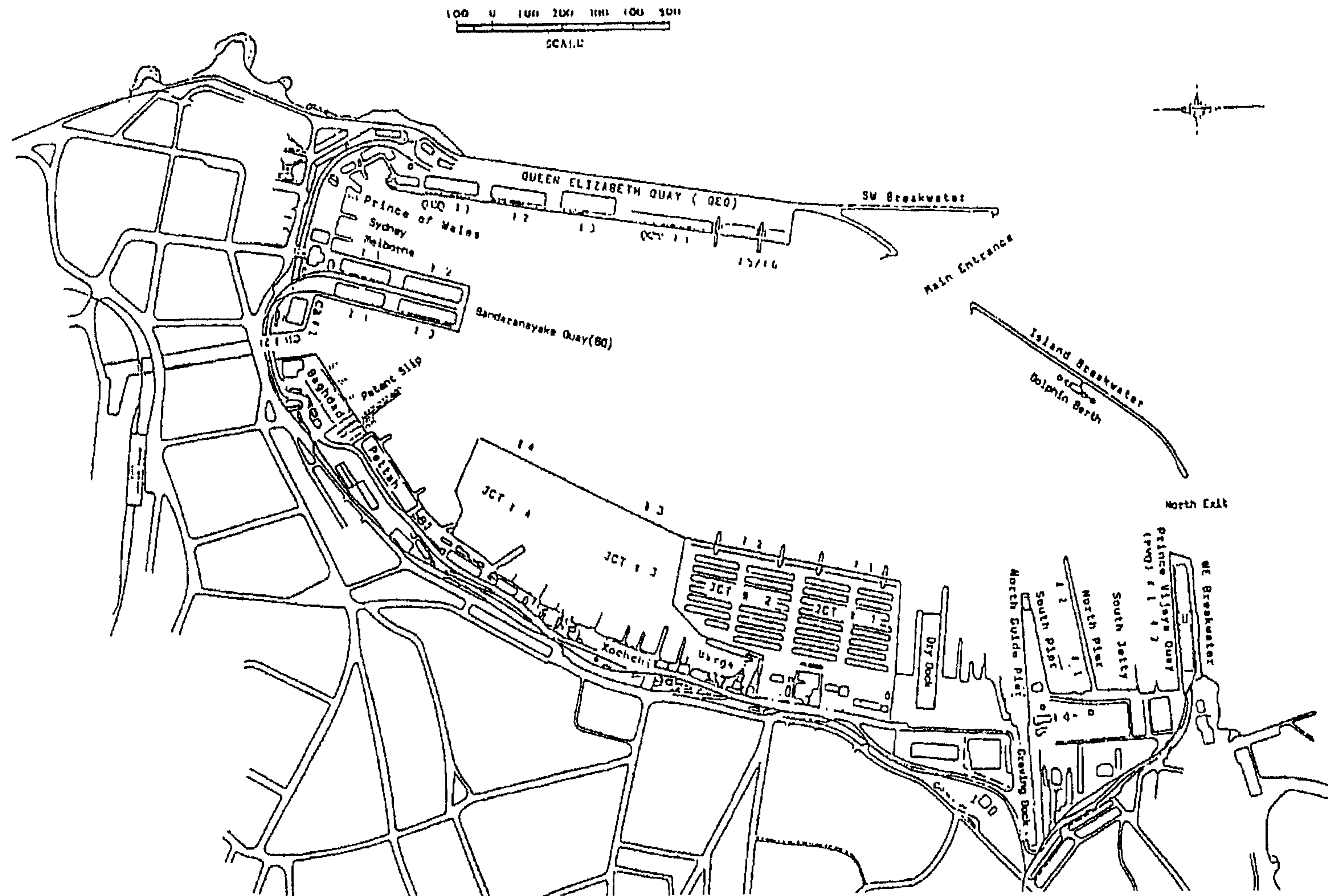


図 6 - 1 コロンボ港

表 6 - 3 コロンボ港係留施設

岸壁名	長さ (m)		深さ (m)	貨物種別
	水際線	パース		
QEQ	1,125	875		
1		150	9.0	雑 貨
2		150	10.3	"
3		150	10.3	"
4		150	11.0	コンテナ
5&6		275	12.0	"
B Q	920	670		
1		135	8.5	雑 貨
2		150	9.5	"
2A		85	10.0	"
3		150	9.0	"
4		150	8.5	"
C B	185	185		
1		100	5.5	雑 貨
2	85	5.5	"	
JCT	2,312	2,312		
1		300	12.0	コンテナ
2		332	13.0	"
3		330	14.0	"
4		330	14.0	"
F		350	12.0	"
PVQ	330	285		
1		135	8.0	バラ / 雑貨
2	150	9.5	"	
N P	520	500		
1		200	10.5	バラ/コンテナ
2	300	10.5	"	
S P	270	175		
1		175	9.5	雑貨/石油
NGP	330	300		
1		150	9.5	雑 貨
2	150	7.9	"	

(4) ゴール港概要

1) 外郭、水域施設

ゴール港の構内水域は2つの防波堤により遮蔽されており、それらの延長は各250m、220mである。

それらの防波堤の間にある港口部の幅員は約150mであり、水深-9.7mの航路となっている

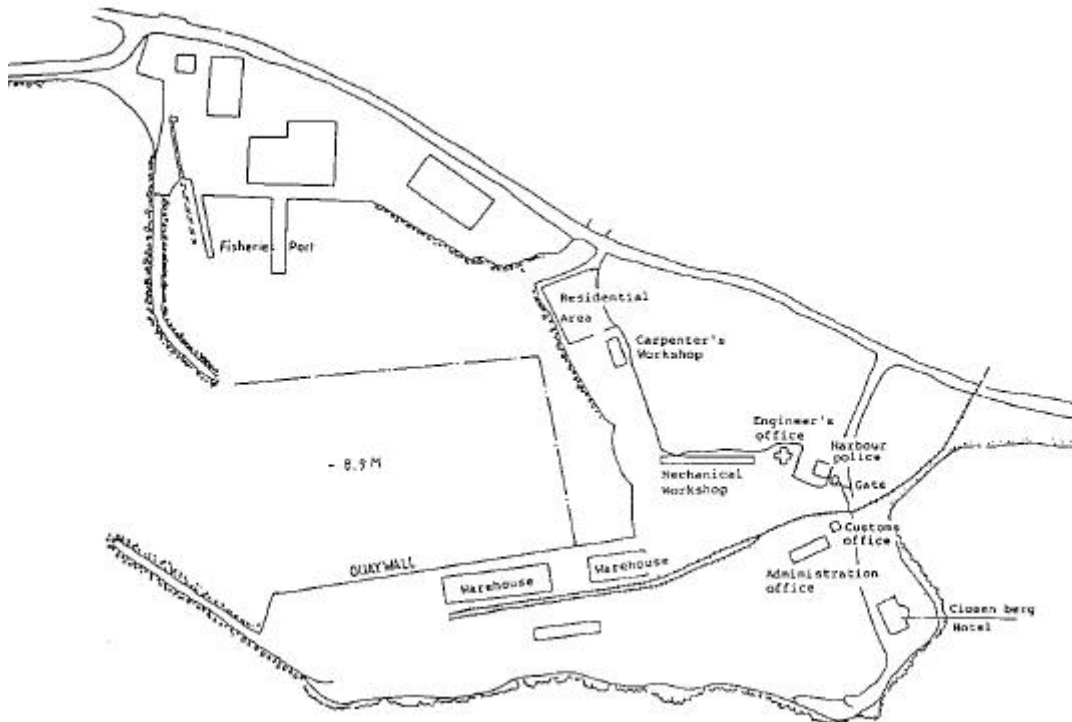
2) 係留施設

クローゼンベルグ埠頭 No.1 135m - 8.9m
2 135m - 8.9m

3) 上屋

同埠頭の背後には2棟の上屋があり、規模は以下の通りである。

第1上屋 延べ床面積 2,158㎡
第2上屋 " 4,316㎡



4) トリンコマレー港

トリンコマレー港は、広大なトリンコマレー湾の一部であり、湾奥が港湾区域となっている。トリンコマレー港には、穀物、セメントクリンカー、石油製品受け入れるための専用埠頭のみで、公共埠頭は整備されていない。

7. 観光

(1) 観光行政概要

観光行政及び観光関連事業を実際に行っているのは、前述したようにセイロン観光局であり、同局の業務は以下の5つに大別される。

1) 観光プロモーション

外国人観光客誘致のための、東京、ロンドン等海外4カ所に事務所を開設し、プロモーション活動を行うとともに、海外の観光イベントへの参加や、各種パンフレット、ホテルガイド、地図等を発行。特に97年3月には観光大臣を代表とする観光キャンペーン団が日本を訪れ、運輸省総務審議官表敬、日本の旅行業者を招待し観光レセプションを展開した。

2) 観光関連業者の管理監督業務

3) 観光リゾート地におけるインフラ整備事業

4) ホテル学校の経営

5) スリ・ランカ国民旅行用宿泊施設経営

(2) 観光資源

スリ・ランカは仏教文化の中心として長い歴史があり、日本とは仏教関係者を中心に交流の歴史が深い。

地域的に見ると、

1) 4つの世界遺産に代表されるキャンディ、ポロンナルワ、アヌラーダプラの3古都を結んだ通称「カルチュラルトライアングル」（文化三角地帯）と称される都市遺跡、仏教遺跡集積地域。

2) 西欧の観光地に人気のあるニゴンボからゴールの南西海岸に広がるビーチリゾート。

3) 紅茶のプランテーション等独特の風情が残るヌワラエリヤ。

4) 動植物の種類の豊富さを誇るヤーラ自然公園、動植物保護地域がある。

(3) 政府の基本政策

内戦及びテロのイメージから減少している外国人観光客の誘致をはかる。

各地にレストハウスの民営化による財政の建て直し。

(4) 観光産業の現状

1997年の観光客は366,165人で対前年比1.21と大きく伸びた。しかしこれは、1996年が中央銀行爆破事件、デヒワラ列車爆発事件と重大事件が年の前半に起き観光客が著しく現象したことによるもので、ちなみに1995年の403,101人には及ばなかった。

表 7 - 1 観光産業の現状

	単位	1995	1996	1997	対前年比
延べ宿泊日数	日	4,024	2,974	3,680	1.24
客室占有率	%	52.6	40.3	49.1	1.22
観光収入	百万円° -	11,569	9,195	12,316	1.34
観光関連雇用	人	87,360	76,711	82,080	1.07
直接	人	36,260	31,963	34,200	1.07
間接	人	51,100	44,748	47,880	1.07

表 7 - 2 観光施設及び従事者数

	施設数			従事者数		
	1995	1996	1997	1995	1996	1997
ホテル・レストラン	525	639	641	22,879	20,374	21,382
旅行会社	265	317	341	4,152	3,874	4,304
就航航空会社	21	22	22	4,179	3,953	4,260
旅行ガイド	-	-	-	537	487	487
ツーリストショップ	269	300	302	1,571	1,545	1,606

表 7 - 3 旅行客数

	旅行者数	対前年比	平均滞在日数	団体旅行客数
1990	297,888	1.61	10.8	3,954
1991	317,703	1.07	11.4	2,665
1992	393,669	1.24	10.3	5,651
1993	392,250	1.00	10.6	6,093
1994	407,511	1.04	10.4	8,413
1995	403,101	0.99	10.0	10,556
1996	302,265	0.75	9.8	12,863
1997	366,165	1.21	10.1	18,265

表7 - 4 国別観光者数

	1993	1994	1995	1996	1997	対前年比
オーストラリア	10,413	9,936	9,069	7,623	10,806	1.42
フランス	34,770	30,510	31,008	21,453	25,404	1.18
ドイツ	95,541	93,756	79,869	45,123	59,691	1.32
オランダ	15,387	12,222	14,307	11,004	15,975	1.45
スイス	10,194	12,489	8,343	4,353	8,217	1.89
英国	44,226	50,313	64,491	53,163	67,641	1.27
イタリア	18,210	18,066	18,378	11,976	14,445	1.21
マレーシア	4,785	5,199	4,311	3,474	4,992	1.44
中国	1,230	1,380	1,440	921	1,521	1.65
香港	2,775	2,640	6,402	6,246	3,627	0.58
インド	32,391	44,100	47,654	42,813	46,188	1.08
日本	20,397	19,506	18,207	11,715	13,353	1.14
パキスタン	12,360	10,194	11,343	11,745	11,502	0.98
アメリカ	9,699	10,872	9,084	7,785	9,759	1.25
カナダ	4,044	4,950	5,496	4,701	6,771	1.44
ロシア	2,640	2,559	2,472	2,946	3,600	1.22
その他	73,188	78,819	71,227	55,224	62,673	1.13
合計	392,250	407,511	403,101	302,265	366,165	1.21

8. 国際協力

97年度有償資金協力は、第30次円借款として、コロンボ首都圏電気通信網整備計画、カル河水資源開発・吸水拡張計画等5プロジェクトに359.26億円、無償資金協力は、食糧増産援助、ペラデニヤ大学歯学部改良計画、マハヴェリ道路橋梁建設計画等10プロジェクトの57.21億円となっている。また、技術協力として、研修員受入542人、専門家派遣51人、調査団派遣116人、協力隊員派遣21人、機材供与60.5百万円、プロジェクト技協6件、開発調査10件を行っている。ただし、行政システムの課題等から執行率は悪いものとなっている。

政府は、財政の立て直しの一環として、BOTによる施設整備を模索してるものの、基本理念が明確でないことから途中で頓挫するケースが多々見られる。

表8 - 1 我が国のODA実績（支出純額）（単位；百万ルピー）

暦年	贈与			政府貸付		合計
	無償資金協力	技術協力	計	支出総額	支出純額	
1993	71.70	22.74	94.44	93.49	52.76	147.20
1994	53.59	27.51	81.09	181.39	132.66	213.75
1995	82.59	36.37	118.43	204.29	145.28	263.70
1996	52.39	34.16	86.43	143.08	87.39	173.94
1997	44.08	28.79	72.87	119.28	61.69	134.56
累計	925.50	316.56	1,242.04	1,827.48	1,383.68	2,625.71

表 8 - 2 スリ・ランカにおける主要ODA国（機関）
（単位；千ドル）

	1996	シェア
日 本	173,240	31.6
A D B	115,479	21.1
I D A	104,240	19.0
ノルウェー	32,248	5.9
米 国	21,486	3.9
ド イ ツ	18,651	3.4
オランダ	13,576	2.5
スエーデン	12,188	2.2
英 国	10,060	1.8

出典；UNDP SRI LANKA 1998より作成
日本の投資額に若干の違いがある。

表 8 - 3 1996年全ドナーのセクター別援助額

	百万ドル	%
運 輸	109.417	20.0
社 会 開 発	63.391	11.6
人 材 開 発	47.265	8.7
経 済 管 理	46.328	8.5
自 然 資 源	45.973	8.4
地 域 開 発	40.887	7.5
エ ネ ル ギ ー	40.289	7.4
農 林 水 産 業	40.043	7.3
通 信	38.033	7.0
工 業	33.477	6.1
人 的 救 済	20.497	3.7
保 健	11.275	2.1
開 発 管 理	8.529	1.6
国 際 貿 易	0.277	0.1

出典；UNDP SRI LANKA 1998より作成