

《ミャンマー：クーデター関連》

1. 総司令官への不満くすぶる 強い国軍求め強硬論、徴兵制も

ミャンマー国軍支持者の間で、トップのミンアウンフライン総司令官ら幹部への不満がくすぶっている。ここ数カ月で少数民族武装勢力による領土奪還が続き、「強い国軍」というイメージが揺らいでいることが背景にある。現役将校の一部は「国家分裂の危機」の回避に向け総司令官は退任するべきだとささやき、退役軍人は期間3年の徴兵制導入で軍事力をてこ入れしなければならないと訴えている。ある空軍少将は匿名を条件に「(ミンアウンフライン氏は)国軍トップとして歴代最低で、軍の尊厳を損なった」と話した。陸軍少佐は「平和な国を目指そうとしているのだから、早急に手を打たなければ抵抗勢力に各地を奪われてしまう」との懸念を示した。2021年2月のクーデター後の混乱が続く中、国軍トップへの内部からの不満の声はこれまでもあった。直近では、「兄弟同盟」を結ぶ三つの少数民族武装勢力が昨年10月下旬、北東部シャン州北部で国軍への一斉攻撃「作戦1027」を開始して地方都市を矢継ぎ早に陥落させたことで、国軍支持者の中で危機感が高まっている。両将校は、シャン州北部の最大都市ラショーを堅持できるかどうかを焦点とみているという。ラショーは空軍基地と北東部司令部の本部がある防衛の要だ。3勢力と国軍は今年、中国の仲介で停戦に合意したとされるが、一部で攻防が続いているとの報道が出ている。3勢力のうち、彭大順(Peng Daxun)氏率いるミャンマー民族民主同盟軍(MNDAA)は中国国境近くの都市ラウッカイを含むコーカン自治区を占拠し、行政機構を構築しようとしているが、タアン民族解放軍(TNLA)はラショー近くにも部隊を展開している。「こんな体たらくは見たことがない」。ある退役軍人はフロンティア・ミャンマーに対し、こう語った。国軍が各地での対処に追われ、少数民族武装勢力に領土のみならず戦車や重火器を奪われ、多くの兵士を失っているという。ミャンマーにとって民族紛争は独立後から70年以上続く課題。国軍の存在が揺らぐ中、「断固とした行動を取らなければ国家分裂の危機を招く」(ミンスエ暫定大統領)との危機感が高まっている。3勢力の中で西部に主力を置くアラカン軍(AA)は14日、インドとバングラデシュに隣接するチン州パレワ郡区を「完全に占拠した」と発表した。18日には、同郡区で国軍から奪ったとする戦車2台や多数の重火器の画像を公開した。パレワはインドが推進する「カラダン・マルチ輸送路」計画で内陸河川と陸路のルートをつなぐ要衝となっている。シャン州では作戦1027開始後、国軍から奪ったとされる戦車をMNDAAの兵士が乗り回す動画などがインターネット上で拡散されていた。退役軍人で国軍系政党・連邦団結発展党(USD P)に所属するフラスエ元陸軍中佐は「他の公共サービスへの支出を減らしてでも、3年間の徴兵制の導入または全兵士を対象とした昇給が急務だ」と訴えている。フラスエ氏は国軍を支援するビルマ語誌を発行していることで知られる。国軍支持者の間で戦況への不安が募る一方、経済界もクーデター後に発足した軍事政権による経済政策にいら立っている。歴代政権との関わりが強い実業家は昨年10月、NNAに「国軍トップと取り巻き軍人の意向だけが反映される」と現行体制への不満をこぼした。経済統制を強めて現地通貨チャット安や外貨流出に歯止めをかけようとしているが、経済混乱に拍車がかかった。軍政の経済政策の失策による悪影響は、米欧が国軍系企業などを対象として発動した標的制裁のそれをはるかに上回るという。軍政下の中央銀行は公定レートを1米ドル(約148円)=2,100チャットで固定しているが、足元の**実勢レートは同3,400~3,500チャット**と乖離(かいり)幅が大きい。「強制両替」など経済統制は輸出不振の一因で、外貨の流出を制限するための海外送金の承認制は国際企業の投資意欲をさらに冷え込ませている。ミャンマー国軍は、国内では少数民族武装勢力や民主化運動を脅威とみて、連邦分裂の回避や国民統合の維持を大義として掲げる。一方で外国の介入を嫌い、主権を保

つことも重視するが、「(ミンアウンフライン氏は) 兄弟同盟の背後で中国が動いていることを警戒して慎重になっている」(陸軍少佐)。同国では間もなく、クーデターから3年がたつ。軍政に動揺が走る中、民主派武装組織も攻勢に出ているが、国内では「民主派は武力で国軍に勝てない」(同実業家)との声が根強い。国際的には国軍と民主派の対立軸が注目される傾向にあるが、自治権の拡大などを求める少数民族武装勢力の台頭がミャンマーの今後の政治課題としてのしかかる。

2. ワ州勢力が中立堅持、侵攻のうわさ否定

ミャンマー北東部シャン州の少数民族武装勢力「ワ州連合軍(UWSA)」は先ごろ公表した声明で、同州北東部の町チャイントンに攻め込むとのうわさを否定した。チャイントンは中国との国境貿易ルートに位置し、ミャンマー国軍の軍司令部が置かれている。同州では先ごろ、少数民族武装勢力ミャンマー民族民主同盟軍(MNDA A)が国軍への攻撃の一環で侵攻したホパンとパンロンの2都市をUWSAに返還。現地では同勢力がチャイントンへ侵攻するとのうわさが広がっていた。チャイントンは、同勢力を構成するシャン州などに住むワ族が伝統的に支配してきた地域だからだ。これに対してUWSAは16日に声明を出し、同州で進行中の紛争への中立を維持し、北部の避難民への人道援助に引き続き尽力すると主張した。また三つの少数民族武装勢力(MNDAA、タアン民族解放軍=TNLA、アラカン軍=AA)とミャンマー国軍が合意した一時停戦が履行されることを望むと付け加えた。UWSAは、推定3万人の兵士と近代兵器を保有しており、少数民族武装勢力で最強とされる。同勢力は国軍による2021年2月のクーデター後、国軍と民主派の対立や民族紛争の再燃と距離を置き、沈黙を保っている。

3. 24年の日系昇給率2桁見通し

2024年の現地社員の昇給率見通しが平均10.4%となったことが分かった。実現すれば、6年ぶりの2桁の伸びとなる。同国では21年2月に発生した軍事クーデター後から政情不安が続き、通貨チャット安と物価高が現地通貨建て給与を押し上げる圧力となっている。ミャンマーに進出する日本企業の23年の昇給実績は9.4%。2年連続で前年を上回った。24年は世界的な物価上昇の一服や景気回復の遅れなどにより、アジア各国・地域で昇給率を抑制しようという動きがあるが、ミャンマーは例外的に前年実績を超える見通しだ。背景には、対米ドルのチャット安とそれに伴う高インフレがある。ミャンマー中央銀行は公定レートを1米ドル(約148円)=2,100チャットに固定しているが、軍事政権が管理できない実勢レートは不安定な状態だ。同レートは昨年前半に2,800~2,900チャットで推移していたが、後半に3,000チャット台まで下落。足元は3,400~3,500チャットとなっている。24年の昇給率を決める判断材料(複数回答)としては、「消費者物価指数(CPI)・インフレ率」を挙げる企業が最も多かった。一方、軍政下で「労働組合との交渉」はゼロだった。物価が上がる一方で軍政が最低賃金(基本給)を据え置いており、実質賃金の低下に対する労働者の不満が高まる中で各社が判断を迫られる。24年の昇給予定は、「昇給あり」が「昇給なし」を上回る状況は昨年から変わらない。ただ、様子見している企業も少なくない。24年の業種別昇給見通しは繊維が16.0%と最も高く、「サービス」「その他の非製造業」などと続いた。

《一般情報》

◎タイ

1. 今年の繊維産業、2桁縮小見通し=工業連

タイ工業連盟(FTI)繊維部会は、2024年のタイの繊維産業の市場規模が前年比で10%程度縮小するとの予測を示した。輸出を後押しするため、各国・地域との自由貿易協定(FTA)の締結を急ぐよう政府に提言する。繊維産業の伸び悩みは国内外双方の要因によるもの。世界的な景気の低迷により中国、欧州、米国などタイの織

維・衣料品の主な輸出先で繊維製品の需要が回復していない上、ロシアのウクライナ侵攻やイスラエル軍によるパレスチナ自治区ガザへの侵攻などにより、エネルギーコストも高騰している。また、タイ国内でも生活費の上昇や家計債務の高止まりから繊維・衣料品の需要は低迷しているという。頼みの綱は政府が世界各国・地域と進めているFTA交渉。欧州自由貿易連合(EFTA:スイス、アイスランド、リヒテンシュタイン、ノルウェー)、スリランカ、アラブ首長国連邦、欧州連合(EU)などとの早期合意が期待されており、繊維輸出の回復につなげたいとしている。自動車用シートや医療機器に使用される高機能繊維や政府のソフトパワー戦略に伴う機能性衣料品などの需要は拡大すると予測した。

2. 南部に投資2兆円、政府本腰 ランドブリッジは30年の開設視野

タイ政府が、南部の開発に本腰を入れる姿勢を示している。23日に南部ラノン県で開催された移動閣議では、セーター首相が県内の開発を伴うランドブリッジ構想の意義を再度説明。「過去20年で最大のインフラ開発プロジェクト」だと強調した。同構想は第1期が2030年に完了し、投資額は2兆円を超える見通し。南部4県を結ぶ「南部経済回廊(SEC)」構想とともに、投資誘致が熱を帯びてきている。ランドブリッジ構想は、南部でタイ湾とアンダマン海にそれぞれ面する深海港を接続することを目指す大規模プロジェクト。タイ湾側に位置するチュンボン県と、アンダマン海側のラノン県で深海港を開発する。2カ所の深海港をつなぐ89.35キロメートルの区間では、高速道路や鉄道、トンネルなどを整備する。セーター氏は22日、「タイでは過去20年でメガプロジェクトと呼ばれるようなインフラ開発計画はなかった」とし、「ランドブリッジ構想は、タクシン政権が手がけたバンコク近郊スワンナプーム国際空港の建設以来の大型プロジェクトで、国の発展に大きな利益を与える」と意気込みを語った。開発に関わる地域の住民に対しては、反対意見にも耳を傾けるとした。スリヤ運輸相は22日、ランドブリッジの建設について、「コンサルタントを雇い、開発に向けた草案を作っているところだ」と説明。第1期では5,220億バーツ(約2兆1,700億円)を投じる構想を示した。25年の着工、30年のオープンを目指している。今後は関係者の意見や要望を聞き取り、影響を受ける住民に対する措置なども検討した上で、ガイドラインを策定していく。政府は土地を収用するものの、投資は100%民間からのものとなる。スリヤ氏は、プロジェクトが完成すればタイの国内総生産(GDP)は4~5.5%押し上げられ、ラノン県とチュンボン県の港湾や運輸、高度な農業といった分野で、合わせて28万人の雇用が創出されるとの見通しを示した。鉄道では、スラタニ県とパンガー県タヌンを結ぶ路線(MR9)のほか、チュンボンとラノンを結ぶ路線(MR8)などが構想されている。南部では、プーケット第2空港(アンダマン空港)が30~31年に新設される見通しで、ラノンなど7カ所の空港は拡張計画が進められている。

ランドブリッジ構想でタイの運輸省が繰り返し強調しているのが、陸海の輸送でマラッカ海峡の代替ルートになりうるという点だ。ミャンマーやタイの西側に広がるアンダマン海から南下し、インドネシアのスマトラ島とマレーシアの間がマラッカ海峡となる。同省によると、シンガポールの南側を通過するマラッカ海峡の海上輸送ルートは年間9万隻の船舶が通過し、「世界で最も混雑する輸送の難所」。最も狭い地点は幅が2.8キロメートルほどで毎年60件以上の海難事故が発生している。渋滞のほかにも海賊行為が多く発生し、悪天候の影響も受けやすい。船が港にアクセスするのに数日間待機させられることもあり、2030年には処理能力を超えるとの予測も出ている。ラノンとチュンボンの深海港が造成され、両港が接続されることになれば、例えばインドやミャンマー側からの荷物はマラッカ海峡に入る手前でタイで積み替え、タイ湾側に抜けることが可能になる。タイ運輸省は「マラッカ海峡を使って輸送するよりも、日数は平均4日間短縮することができ、コストは15%削減できる」と、「ショートカット(近道)」を敷設する利点を説明する。将来的には、マラッカ海峡を通過するコンテナ輸送の23%をランドブリッジが担うことも可能になるという。セーター氏は首相に就任して以降、中国や米国、日本などでランドブリッジ構想について言及。日米中やドイツの企業などが、投資に関心を示しているとされる。政府は今後も、各国でのロードショーを通

じ、投資の呼び込みを目指す。第1期だけで2兆円を超える民間投資を必要とする大型プロジェクトに道筋をつけられるか。「セールスパーソン」を自認するセーター氏の実力が問われることになりそうだ。ランドブリッジ構想に呼応して、周辺地域の開発計画も持ち上がってきた。タイ工業団地公団 (IEAT) は22日にラノー県とチュンポン県で1カ所ずつ工業団地を立ち上げる構想を発表。立地の検討を進めているとした。新設される工業団地では、特に農産物や食品加工、バイオ、観光といった分野の誘致に力を入れるとみられる。政府は22年、両県とスラタニ県、ナコンシタマラート県をつなぐ「南部経済回廊 (SEC)」構想を承認。IEATはSECをハラル食品 (イスラム教の戒律に従って生産する食品) の輸出拠点にする構想を示している。タイの人口に占める南部の割合は14%ほどだが、経済規模は8%ほどにとどまる。貧困率は9.3%と、全国で最も高い。特にラノー県は貧困率が高い10県のうちの1つだ。バンコク首都圏や東部と比較して産業の集積が進んでいない南部にとっては、成長に向けた大きなチャンスになる。

◎ベトナム

1. 海運費急騰、輸出企業に打撃 繊維・靴など、紅海情勢注視

紅海でイエメンの親イラン武装組織と米英両国の対立が激化し、世界の海上運賃が急騰していることに対し、繊維や製靴といったベトナムの主要輸出企業の間では緊張状態が長期化し、運賃が高止まりすることに不安が高まっている。アジア—欧州航路では1月の運賃が昨年12月から3倍近くに跳ね上がっており、ようやく底打ちしかけた輸出の足かせになりかねない状況だ。ベトナム繊維アパレル協会 (VITAS) のチュオン・バン・カム副会長は、武装組織の商船攻撃による海運費の急騰に対して「事態が長期化すれば、アパレル製品の受注への影響は避けられない」とコメントし、イエメンの武装組織フーシ派による商船への襲撃と米英による反撃が続いていることを懸念した。同協会によれば、欧州のファッションブランドなどから衣料品の縫製を受託している加盟企業の多くは、本船渡し契約 (FOB) で輸出している。海上運賃を負担するのは欧州企業のため、今年第1四半期 (1~3月) 中の受注分については大きな影響は出ない見通しだ。ただ、欧州のファッション企業は海運コストを製品価格に転嫁せざるを得ず、紅海の緊張が続けば第2四半期 (4~6月) 以降のベトナムへの発注を抑制したり、ベトナム企業に委託費の値下げを求めてくる可能性があるという。国営第10縫製総公社 (Garco10) のバック・タイン・ロン副社長も「海上運賃を負担しているのは欧州の発注企業だが、製品の販売価格にはコスト増加分を一定程度上乗せせざるを得ないだろう」と述べた。欧米のスポーツブランドなどから靴の製造を受託している企業が加盟するベトナム製靴協会 (Lefaso) も、国内受託企業が責任を負うのは、国内の港までの輸送だけの契約なので今のところ海運費上昇の影響は受けていないとしながらも「第2四半期以降は多かれ少なかれ注文に影響が出るだろう」(ファン・ティ・タイン・スアン副会長) と不安の色をのぞかせた。ベトナム商工省輸出入局によると、世界の貿易量のうち約12%が紅海・スエズ運河を通過する貨物だ。現在、世界の海運会社の多くがアジア—欧州航路をスエズ運河経由ではなく、南アフリカの喜望峰を回る迂回 (うかい) 路に変更しており、欧州向けの運賃は、昨年12月の1コンテナ (40フィート) 1,200米ドル (約17万7,800円) ~1,300米ドル前後から1,000~2,000米ドル前後上昇している。チャン・タイン・ハイ輸出入局次長は「繊維製品、靴、木工家具、家電製品などは最も影響を受ける輸出製品だ」と述べ、関連企業には紅海の事態の状況を注視し、損失を回避する方策を検討するよう呼びかけた。ベトナム発の主要海運会社の1月の海上運賃は、欧州向けが23年12月の1,200~1,300米ドルから4,350~4,450米ドル、米国東海岸向けが同2,600米ドル前後から4,100~4,500米ドルに急騰。西海岸向けも1,850米ドル前後から2,873~2,950米ドルに改定された。アジア—欧州航路などの海上運賃急騰を受けて、海上輸送から航空輸送に切り替える動きも広がっている。ベトナムから欧州向けの今月8~14日の航空貨物量は前週から62%増加し、運賃は10%上昇した。海上・航空輸送市場の情報を提供しているノルウェー企業ゼネタからの情報として伝えた。

ゼネタの担当者によると、スエズ運河はアジアから欧州向けの輸出だけでなく、米国東海岸向け輸出の航路になっている。8～14日の週の航空貨物量は2023年の同時期より16%増加し、23年の10月のピーク時より6%増えているという。同社は「向こう2週間は同じ傾向が続くだろう」と予想している。

◎ラオス

1. 中老鐵路が運行数増、1日12便へ

ラオス・中国鉄道(中老鐵路)は22日から、1日当たりの運行本数を12便に引き上げた。それまでは10便を運行していた。観光キャンペーン「ビジット・ラオス・イヤー2024」などに伴う、旅行者の増加を見込んだ措置。増便に向け、2023年9月に新車両を調達していた。中老鐵路は21年12月に開業した。利用者数は累計で約310万人。23年の利用者数は前年の約2倍に拡大した。23年4月には、首都ビエンチャンと中国雲南省昆明を結ぶ旅客の越境輸送を開始。年末までに72カ国・地域の10万人超が乗車した。乗車券を購入できるアプリの運用や、入国管理サービスの向上などにも取り組んでいる。

◎マレーシア

1. トラック運転手不足、東海岸鉄道事業が影響

マレーシアの首都圏などで、ダンプカーの運転手不足が深刻化している。労働条件が有利な東海岸鉄道(ECRL)の関連事業に就職する運転手が急増しているためだ。マレーシア・ダンプカー運送業者協会(MTLOA)のタン・ブーンヒン事務局長は、マレー半島東海岸部で進む東海岸鉄道の建設関連事業に多くのダンプカー運転手が応募し、首都圏などで予定されている他事業での輸送業務に影響が出る可能性があるかと警告。「東海岸鉄道関連業務に就くため、運転手の4割近くが職場を離れた」との見方を示した。タン事務局長によると、東海岸事業で砂利などの運搬業務が人気を集める最大の理由は高賃金。マレーシア陸上トラック運転手協会(Malaysian Association of Land Lorry Drivers)の関係者によると、東海岸鉄道の搬送業務に携わる運転手の月給は最大で1万リンギ(約31万4,000円)に達する見込みだ。さらに、労働時間が固定制で、都市部の輸送業務に見られる早朝勤務を含めた長時間の労働を強いられず、当局による駐車や車両規格などに関する厳格な取り締まりを警戒する必要がないことも運転手を引き付けているようだ。一方でタン事務局長は、ダンプカー運転手の高齢化にも懸念を表明。「新たに就職する運転手の年齢層は大半が50～60歳代。30～40歳代は免許取得の容易さなどから、配車サービスや宅配関連のドライバーになる傾向が強い」とコメントした。

◎インドネシア

1. バンドン高速鉄道、初年度3兆ルピア赤字か

インドネシアの首都ジャカルタと西ジャワ州バンドンを結ぶバンドン高速鉄道「Whoosh(ウーシュ)」を運行するインドネシア中国高速鉄道社(KCIC)の2023年収支は約3兆1,500億ルピア(約294億円)の赤字を計上するとみられる。専門家は、KCICの赤字経営は、同社に出資する国鉄クレタ・アピ・インドネシア(KAI)の国内鉄道インフラ整備事業やウーシュの延伸計画の頓挫にもつながりかねないと指摘する。ジャカルタ・ポストが確認したKCICの23年12月時点の予測財務諸表によると、同社は、資金不足が発生した場合にスポンサーから追加出資を受ける「キャッシュ・デフィシエンス・サポート」の形で3兆4,000億ルピアの調達を計画している。ウーシュは23年10月17日に開通。12月25日時点での累計乗客数は102万8,216人だった。一方、24年については売上高を2兆ルピアと見積もる。このうち95%は運賃収入。一方、運営費に3兆3,200億ルピア、利払いなどで1兆8,400億ルピアが必要となると試算されている。赤字経営が続き、24年の負債総資産比率は81%に上昇するとみられる。インドネシア経済法律研究センター(CELIOS)のビマ・ディレクターは、赤字分を補うために追加融資を受けることが必要になるが、金融機関はリスクが高いと判断し、KCICが低金利で融資を受けられる可能性は極めて低いと指摘。

高速鉄道駅周辺での不動産開発による収入増加が見込まれるという当初のもくろみも外れていると述べた。またKCICに出資するインドネシア国営企業コンソーシアム(企業連合)、ピラル・シネルギー・BUMN・インドネシア(PSBI)の筆頭株主であるKAIへの負担も増大することで、ジャワ島外の鉄道敷設などKAIの投資計画に支障をきたす可能性がある」と指摘した。ISEASユソフ・イシャク研究所(シンガポール)のシワゲ・ダルマ・ネガラ氏は、収支を改善させるにはウーシュを東ジャワ州スラバヤまで延伸し、利用対象を拡大させることが必須だと説明した。一方で、政府や国営企業にとって、現状のKCICに対して巨額の延伸事業費を拠出することはリスクが高いと指摘。東カリマンタン州に整備する新首都「ヌサンタラ」開発の巨大大事業が進む中、次期大統領がウーシュの延伸を決定するかどうかは疑問だと述べ、KCICの先行きに懸念を示した。CELIOSのビマ氏は、次期大統領候補の3人とも、ウーシュの延伸にそれほど関心がないように見えると指摘。延伸する場合、他の重要な事業を中止せざるを得ない状況に陥る可能性もあると述べた。

◎インド

1. タタ英製鉄所が高炉閉鎖、2800人の雇用に影響

インドの鉄鋼大手タタ・スチールは19日、英ウェールズにあるポータルボット製鉄所の設備転換に伴い、最大2,800人の現地従業員の雇用に影響を受けると明らかにした。長年にわたり損失を出してきた高炉を閉鎖し、環境負荷の小さい電炉へ転換する方針を正式に固めた。保有する2基の高炉のうち、1基は2024年の中頃に、もう1基は年後半に閉鎖する。少ない人員で運営できる電炉は雇用削減につながるため、ポータルボット製鉄所の労働組合は高炉の稼働継続を求めているが、経営陣との間で合意に至らなかった。タタ・スチールは影響を受ける従業員に対する技能訓練や就職支援などに、総額1億3,000万英ポンド(約245億円)を投じる。報道によるとポータルボットに続き、英国で唯一稼働しているイングランド北部のスカンソープの高炉も閉鎖される可能性が高い。タタ・スチールの英国事業は過去数四半期にわたって赤字が続いている。2023/24年度第2四半期(23年7～9月)のタタ・スチールの連結決算は、ポータルボット製鉄所の脱炭素化計画に関連した特別損失を計上し、600億ルピー(約1,072億円)を上回る赤字となった。昨年9月には、ポータルボット製鉄所の改修と操業継続に英国政府から最大5億英ポンドの助成を受けると発表。助成金を含めた同製鉄所の脱炭素化に向けた投資額は総額12億英ポンドに上る見通しだ。

2. 200件のロープウェイ事業実施、今後5年で

インド道路交通・高速道路省は23日、向こう5年で200件以上のロープウェイ整備事業を実施すると発表した。事業費は1兆2,500億ルピー(約2兆2,300億円)を見込む。ガドカリ道路交通・高速道路相が首都ニューデリーで開催されたロープウェイシンポジウムで明らかにした。国家ロープウェイ開発計画に基づき、官民連携(PPP)方式で進める。PPP方式導入で事業コストを低減し、経済的に実行可能なロープウェイ網を整備する考え。ガドカリ氏は、「ロープウェイは丘陵地域の観光を促進するだけでなく、都市部の公共交通としても優位性が大きい」との考えを示した。シンポジウム開催に合わせて、北部ハリヤナ州ドーシ・ヒル・ロープウェイ事業とヒマチャルプラデシュ州ビジー・マハデブ・ロープウェイ事業の発注も行われた。また、インド国道公団(NHAI)の完全子会社ナショナル・ハイウェイ・ロジスティクス・マネジメント(NHLML)とインド工科大学(IIT)ルールキー校(北部ウッタラカンド州)がロープウェイ研究拠点の設置で覚書を交わした。

◎オーストラリア

1. 中国カントリーガーデン、豪から撤退間近か

中国の不動産大手、碧桂園(カントリー・ガーデン)がこのほど、オーストラリア・シドニー南西部ウロンディリーで進める総額20億豪ドル(約1,952億円)規模のウィルトン・グリーンズ開発計画の権益を放出することが分かった。

オーストラリア市場からの撤退は近いとみられている。同社は2019年に地場不動産開発大手ウォーカー・コーポレーションとジョイントベンチャー (JV) を組み、住宅3,600戸のほか公園やスポーツ施設などを含む364ヘクタールのマスタープラン (基本計画) 開発を進めている。同社国内部門のリスランド (Risland) ・オーストラリアが、このうち330ヘクタールをシドニー拠点の中国系同業アバントース (Avantaus) に約2億4,000万豪ドルで売却する。リスランドは一部の開発は継続するという。碧桂園は中国で債務超過に陥っており、13年に進出したオーストラリアでは同事業が最後の資産。昨年10月にはメルボルン郊外ウィンダーミアでの住宅開発用地を放出した。中国政府の海外投資厳格化などを背景に、これまでに緑地集団 (グリーンランド・ホールディング・グループ) など同国大手数社がオーストラリアから撤退または事業を縮小している。ニューサウスウェールズ (NSW) 州建設委員会は、契約金を回収して閉業するなど事業上高リスクの不動産開発業者は最大20%に上るとし、今年はこの業者の排除に注力するとしている。同委員会は直近1週間でビルの欠陥など8件の修繕命令を出しており、チャンドラー委員長は、住宅建設会社や購入者は開発業者の選択を注意深く行うよう訴えている。

以上