

## ネパール経済とインドとの国境

はじめに

ネパールの街角で、日本へのお土産を探していると、インド製品が支配的に多いことに気づく。できれば、Made in Nepalのお土産を日本に持ち帰りたいのだが、ネパール製品自体が極めて少ない中から、気に入ったお土産を探すのは、一苦勞である。このことは、インド製品のネパール経済への影響の大きさを、如実に示している。本稿では、インド製品のネパールへの輸入ルート、特にインドとの国境周辺の状況について、ネパールの経済を考える上で見落としがちであるので、触れてみたい。

なお、本稿に記載されている内容は、すべて筆者の個人的な見解である。

ネパールの南東部は、インドのビハール（Bihar）州に接しており、この州の面積は約9万4千km<sup>2</sup>（日本の約25%）で、約1億人（2011年）が居住している。また、ネパールの南西部は、インドのウッタル・プラデシュ（Uttar Pradesh）州に接しており、この州の面積は約24万3千km<sup>2</sup>（日本の約65%）で、約2億人（2011年）が居住している。（図1、図2参照）

図1 インド ビハール州



図2 インド ウッタル・プラデシュ州



出典: フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

図1 <https://ja.wikipedia.org/wiki/ビハール州> 更新日時 2018年8月28日 (火) 05:37 UTC

図2 <https://ja.wikipedia.org/wiki/ウッタル・プラデーシュ州> 更新日時 2018年10月8日 (月) 08:45 UTC

すなわち、ネパールの南側には、ネパールの人口（約 2900 万人、2018 年推計）の 10 倍以上に相当する約 3 億人の巨大な市場が横たわっていることになり、その面積は、日本の約 90%に相当する。したがって、もしネパールで良い商品を製造できれば、販売できる巨大な市場が隣接しているということである。また、このことは、ネパールの経済が、将来的には大いに成長する可能性があることも、同時に示している。

ここで、ネパールとインドの国境に着目してみる。日本人から見ると、国境の向こう側といえば、海を隔てた遥か向こうであり、日本からは見ることもできない、というイメージがある。一方、ネパールとインドの間は、陸続きであるため、いくつかの国境で幹線道路（とはいえ、道幅が狭い所や舗装されていない部分もあり、決して良い道路とは言えないが。。）が直結しており、また、両国民は、査証なしで自由に行き来できる（ただ、輸入品には関税がかけられる）。このことは、言うまでもなく、ネパールとインドの間の流通を活発にしており、ネパールの経済に良い影響を与えている。以下、ネパールとインドの国境を個別にみていくこととする。

#### 1. ビルガンジ (Birgunj) の国境

まず、内陸国のネパールで第一の陸の港 (Land Port) と呼ばれるビルガンジの国境をみてもみる。首都カトマンズからは、南へ直線距離で約 90 km であるが、大型車両が通行可能なルートは、図 3 のとおり、山岳地帯を大きく迂回 (Birgunj - Hetauda - Narayangarh - Mugling - Naagdhunga<sup>1)</sup> - Kathmandu) しているため、運行距離は約 280km となっており、輸送費や輸送時間の観点からは、非効率な状況となっている。ビルガンジとカトマンズを結ぶルートは、他にもあるものの、大型車両が通行できる道路ではないため、例えば、このルートが、土砂崩れ等により寸断されるようなことがあれば、たちまち、インドからカトマンズへの主要な物流が滞ってしまうという、極めて危うい物流の現状がある。

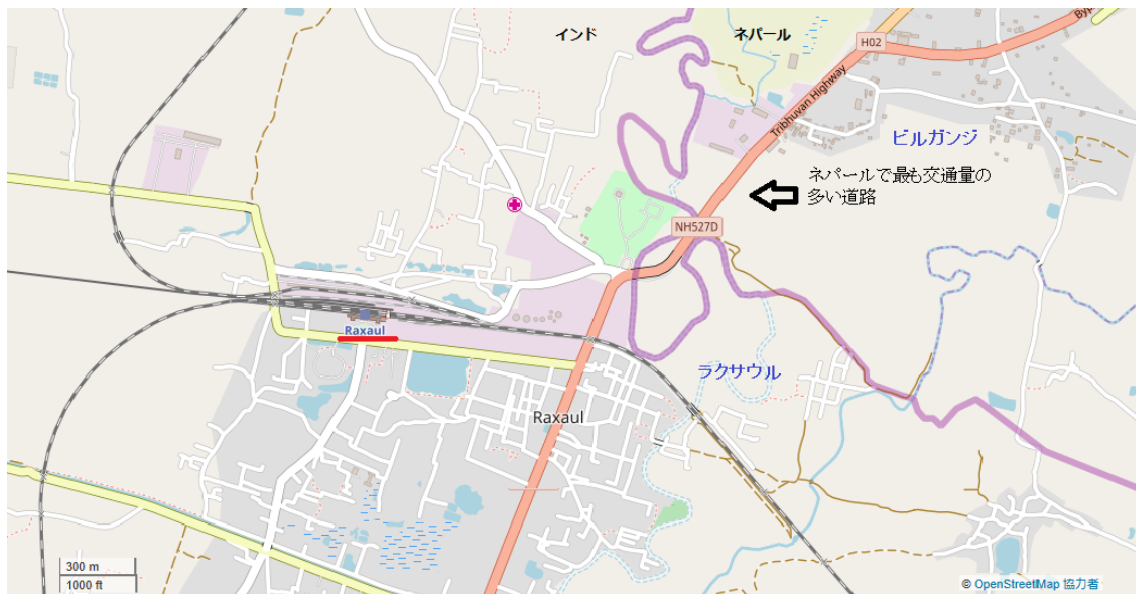
図3 ビルガンジとカトマンズを結ぶルート



資料出所：国際協力機構（JICA）ネパール事務所ホームページ

- 1) カトマンズの西の入口に位置するナグドゥンガ（Naagdhunga）峠は、急勾配かつ急カーブの道が続く、交通の難所となっている。日本政府は、2016年12月、このナグドゥンガ峠におけるトンネル建設を支援するために、約166億円を限度とする円借款貸付契約に調印し、2022年8月の通行開始を目指している。これにより、輸送費や輸送時間が節約できるようになるので、ネパール経済に好影響を与えるものと期待されている。（図3参照）

図4 ビルガンジとラクサウルの国境



資料出所： © Open Street Map への協力者

一方、国境の反対側は、インドのラクサウル(Raxaul)である。図4のとおり、ビルガンジとラクサウルは、幹線道路で繋がっており、特に、ネパール側の道路(Tribhuvan Highway)は、主にインドとの輸出入物資を輸送するため、ネパールでは最も交通量の多い道路となっている。

また、国境から僅か 200~300m のところに、ネパール側にはない鉄道駅(Raxaul Junction Station)がある。この駅は、デリー(Delhi)とコルカタ(Kolkata)を結ぶインドでは主要な幹線鉄道上に位置しており、インドの主要都市行きの特急が低料金で毎日運行されている。したがって、インド国内の物資をネパールとの国境の200~300m手前まで、貨物列車で輸送することも可能である。(図4参照)

## 2. ビラートナガル(Biratnagar)の国境

次に、ネパールで第二の陸の港と呼ばれるビラートナガルの国境をみている。ここは、ネパール国内最大の工業地帯を擁しており、そのため、インドからの原材料の輸入は不可欠となっている。また、ビラートナガルの中心地から、ネパール国内のタライ平野を東西に横断する国道1号線(Mahendra Highway 又は East-West Highway)までは、国道8号線で20km余りの距離であり、国内向け物資の円滑な輸送も可能である。カトマンズからは、南東へ直線距離で約240kmであるが、大型車両が通行可能なルートとなれば、約540kmとかなり遠い。

ただし、中型車両であれば、日本が長年にわたって建設を支援した国道6号線(シンズリ道路)を通行することが可能なので、カトマンズからの距離は、約380kmである。

図5 ビラートナガルとジョグバニの国境



資料出所： © Open Street Map への協力者

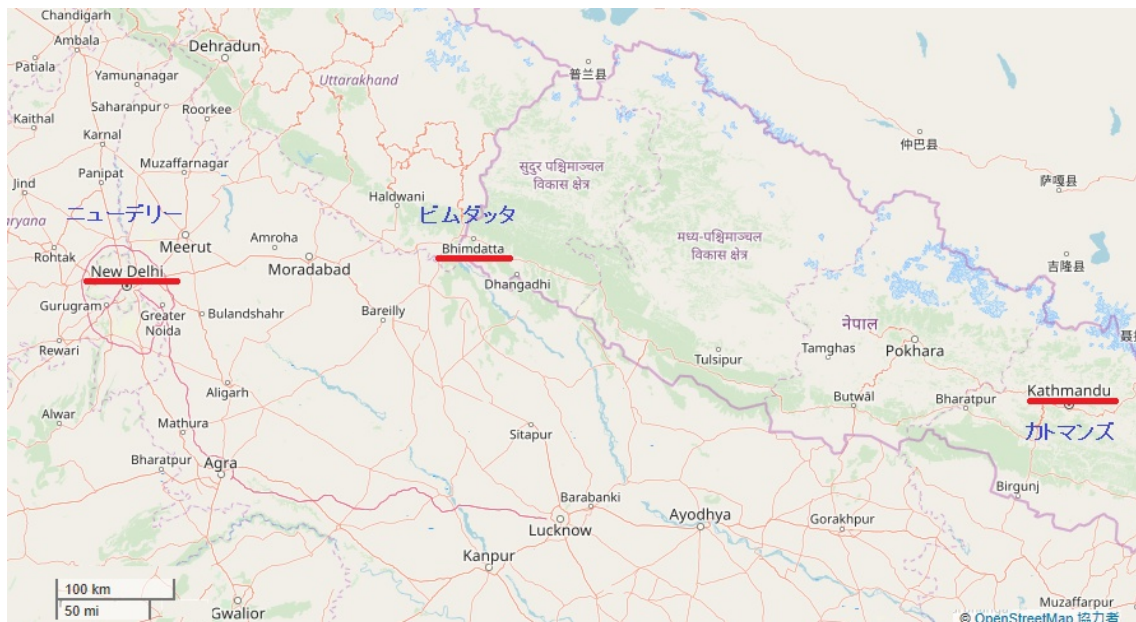
一方、国境の反対側は、インドのジョグバニ (Jogbani) である。図5のとおり、ピラートナガルとジョグバニは、幹線道路で繋がっており、インドとの輸出入物資の輸送が容易である。

また、国境から僅か 100~200m のところに、ネパール側にはない鉄道駅 (Jogbani Station) がある。この駅からは、インドの主要都市行きの特急が低料金で毎日運行されている。したがって、インド国内の物資をネパールとの国境の 100~200m 手前まで、貨物列車で輸送することも可能となっている。それから、この鉄道は、ピラートナガル市内までの延長を調査中であり、実現された後には、流通がさらに活性化される可能性を秘めている。(図5参照)

### 3. ビムダッタ (Bhimdatta) の国境

第三に、ネパールの中では最西端に位置するビムダッタ (旧マヘンドラナガル、Mahendranagar) の国境をみてる。カトマンズからは、直線距離でも約 530km あり、実際の運行距離は約 710km とかなり遠い。この間、鉄道は通っておらず、カトマンズから見ると最果ての田舎のようにもみえる。

図6 ビムダッタとニューデリーの位置関係



資料出所： © Open Street Map への協力者

一方、カトマンズとは反対方向のビムダッタの西の方に目を向けると、図6のとおり、直線距離で約 290km 先に、ニューデリーがある。大型車両が通行可能な道路を通っても約 340km の距離である。すなわち、カトマンズまでの距離の半分以下ということになる。加えて、鉄道も利用可能である (現在、一部修復工事中)。このような状況を見ると、ビムダッタの居住者が、大き目の買い物をする場合には、カトマンズよりもニューデリーを選択することが容易に理解できる。

ビムダッタの国境の反対側は、インドのバンバサ (Banbasa) であり、幹線道路で繋がっているものの、サーダ川 (Sharda River) に架かるバンバサ橋は、小型車両のみ時間限定で通行可能である。国境からインド側の国道 9 号線まで約 4km、バンバサ駅までは約 5km の近さである。

#### 4 . バドラプル (Bhadrapur) の国境

第四に、ネパールの中では最東端に位置するバドラプルの国境をみている。ここからカトマンズまでは、直線距離でも約 300km あり、実際の運行距離は約 630km とかなり遠い。

ただし、中型車両であれば、国道 6 号線を通行することが可能なので、カトマンズまでの距離は、約 460km である。

また、双方のルートとも、鉄道は通っておらず、カトマンズからみると最果ての地のようにもみえるが、バドラプルが属するジャパ県 (Jhapa District) の事業所数は、ネパールの 77 県のうち第二位であり、また、人口も第五位である。バドラプルの中心地から、国道 1 号線までは、国道 7 号線で 15km 足らずの距離であり、国内向け物資の円滑な輸送が可能となっている。

図7 バドラプルとギャルガリアの国境



資料出所： © Open Street Map への協力者

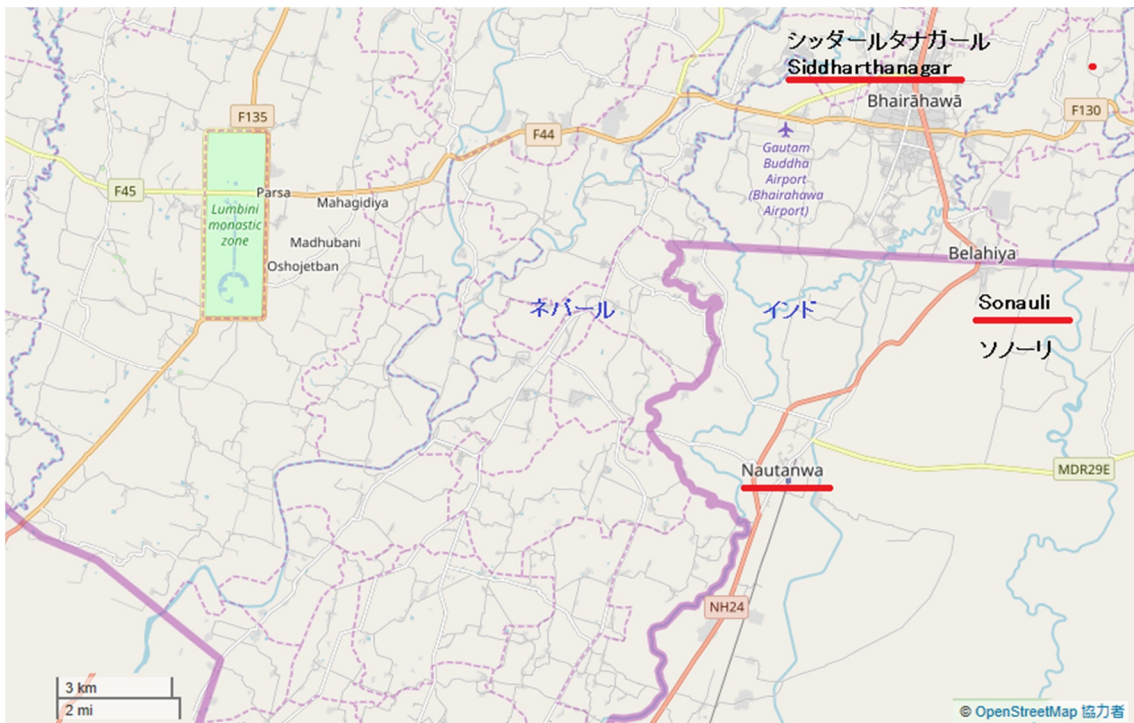
一方、バドラプルの国境の反対側は、図7のとおり、インドのギャルガリア (Galgolia) で、直線距離では約 3km であるが、メチ (Mechi) 川で隔てられている。現在、待望のメチ橋を新設中であるので、近い将来、一気に流通が活性化する可能性を秘めている。メチ橋からギャルガリア駅まで約 1.5km、国道 327 号線まで約 3km である。ちなみに、現在は、バドラプルからギャルガリアまでは、メチナガル (Mechinagar) を経由して、約 47km の道のりを輸送している。

## 5 . シッダールタナガル ( Siddharthanagar ) の国境

第五に、世界遺産である釈迦の生誕地ルンビニ ( Lumbini ) に近いシッダールタナガル ( 旧パイラハワ、Bhairahawa ) の国境をみてる。カトマンズからは西南西へ直線距離で約 190km あり、実際の運行距離は約 260km である。この間、鉄道は通じていない。シッダールタナガルの中心地から国道 1 号線までは、国道 10 号線で 20km 足らずの距離であり、国内向け物資の輸送には便利である。

一方、国境の反対側は、図 8 のとおり、インドのソノーリ ( Sonauli ) さらにナウタンワ ( Nautanwa ) であり、幹線道路で繋がっているので、インドとの輸出入物資の輸送は容易である。また、国境から僅か 10km 足らずのところ、ネパール側にはない鉄道駅 ( Nautanwa Station ) がある。この駅からは、インドの主要都市行きの特急が低料金で毎日運行されている。したがって、インド国内の物資をネパールとの国境の 10km 手前まで、貨物列車で輸送することも可能となっている。加えて、ルンビニに向かうインドからの観光客も、ルンビニまで約 40km の地点まで鉄道で来ることができ、その後、バス等により乗り換えて、ルンビニに行くことができる。

図 8 シッダールタナガルとソノーリの国境



資料出所： © Open Street Map への協力者

おわりに

上述のとおり、ネパールとインドの国境には、緩衝地帯がほとんどなく地理的に隣接しているのみならず、両国民の行き来が自由であるため、国境周辺は、連続した経済圏を形成している。特に、インド側は鉄道網が充実しており、国境間近まで鉄道輸送が可能となっているので、ネパールへ輸出する体制が整っていると言える。一方、ネパール人にとっても、国境まで行けば、インドの主要な都市へ特急列車で容易かつ低料金で行けるので、インドから見れば、観光客を誘致する体制も整っていると言える。

筆者は、国際協力機構（JICA）の技術協力プロジェクト「ネパール中央統計局能力強化プロジェクト」<sup>2)</sup> のチーフ・アドバイザーとして、ネパール史上初の2018年経済センサス（会社・事業所の国勢調査）実施を支援するために、幸運にもネパールを訪問する機会を得ており、これまで述べたようなネパールの国境事情を垣間見ることができた。本稿を通じて、読者の皆様の国際協力や統計に対する理解が深まるとともに、様々な調査・研究等に少しでも貢献することができれば、誠に幸いである。

2) 総務省統計局が中心となって、総務省統計研究研修所、独立行政法人統計センター等と協力しつつ、本プロジェクトを運営している。詳細については、下の総務省統計局ウェブサイトで参照可能である。

<http://www.stat.go.jp/info/meetings/nepal/nepal.html>