

バングラデシュ 経済協力業務の 記録

—在外勤務で得た経験と学び—



大使公邸にて岩間大使ご夫妻と（執筆者：左から2番目）

河合 浩（かわい ひろし）

前・在バングラデシュ日本国大使館一等書記官
国土交通省北海道開発局小樽開発建設部小樽港湾事務所
副所長

1992年北海道開発局入局。2022年2月から25年3月まで在バングラデシュ日本国大使館経済開発協力班に所属し、開発協力を担当。2025年4月から現職。

1 はじめに

令和4年2月から令和7年3月までの約3年間、私は外務省に出向し、在バングラデシュ日本国大使館経済開発協力班に勤務しました。国土交通省で培ったインフラ整備や港湾分野の知見を、国際協力の現場でどのように活かせるか、そして現地の発展にどう寄与できるか——それが私の挑戦の原点でした。

バングラデシュは南アジアに位置し、人口は約1億7千万人。詳細な国情については過去の海外レポートに譲りますが、近年は年率6～7%台の高成長を維持し、「アジア最後のフロンティア」とも呼ばれます。一方で、首都ダッカをはじめ都市部では交通渋滞や洪水・高潮被害、電力不足など都市インフラの課題が山積しています。日本は長年ODA（政府開発援助）を通じ、都市鉄道、港湾・空港、電力、洪水対策など多分野でインフラ整備を支援してきました。

2 経済開発協力班での役割と主な案件

経済開発協力班は、日バ両国の経済対話、日本企業支援、マクロ経済調査、人道支援（ロヒンギャ難民対策）、無償・有償のODA案件など幅広く所掌しています。私は特に、年間3,000億円を超える円借款案件の企画・調整、進捗管理、現地政府との協議、外務本省や関係省庁への報告を担当しました。主な業務分野は都市鉄道（MRT）、港湾、空港などの大型インフラ案件です。

(1) ダッカ都市高速鉄道（MRT）

特に印象深いのは、MRT 6号線、1号線、5号線北ルートの場合です。人口集中による深刻な渋滞を緩和し、市民の移動時間短縮や経済効率の向上を目的とする国家的プロジェクトです。滞在中の2022年12月、MRT 6号線北区間が開業しました。バングラデシュ初の本格的都市鉄道であり、首都北部ウットラから市中心部までの移動時間を大幅に短縮します。



バングラデシュと首都ダッカの位置図

開業式典は、数千人の招待客、与党アワミ連盟幹部や活動家数百人を含む10万人規模の群衆で埋まりました。ハシナ首相や岩間大使による挨拶、記念プレート除幕、50タカ記念紙幣の発行発表など、国内外で大きく報じられました。翌2023年11月には南区間も開業し、式典には国土交通省の田中国際統括官も出席されました。

この開通は、日本で言えば新幹線開業に匹敵する歴史的出来事であり、市民から「日本の協力で感謝します」と声をかけられたことは胸を熱くする経験でした。運行開始後も現地政府やJICAから利用状況や課題について情報を収集して、今後の路線整備へのフィードバックを行いました。



MRT車両の視察状況



MRT 6 号線（北区間）供用開始式



MRT 6 号線の円借款署名式の様子（伊藤大使と財務省次官）



建築中のMRT 6 号線ウットラノース駅（外観）



建築中のMRT 6 号線ウットラノース駅（ホームでの視察状況）



MRT 6 号線（北区間）供用開始式会場の様子

(2) ハズラット・シャージャラル国際空港新ターミナル

2023年10月には、ダッカ国際空港新国際線ターミナルのプレオープン式典が開催され、日本から高村外務大臣政務官と上原国土交通審議官が出席しました。本施設は日本の円借款で整備され、旅客処理能力を飛躍的に向上させるとともに、物流・ハブ機能拡大への寄与が期待されます。式典ではハシナ首相自ら搭乗のデモンストレーションを行い、全国放送で報じられました。今後、空港運営への日本企業参入も検討されています。



ダッカ空港国際ターミナル建設現場視察状況



ダッカ空港第3ターミナルプレオープニングセレモニー



ダッカ空港国際線ターミナルの日本企業運営化に関する会議

(3) マタバリ多目的港

南東部で進むマタバリ多目的港は、大型コンテナ船の寄港を可能にする深海港です。港湾施設はほぼ完成し、先行整備されたマタバリ石炭火力発電所も稼働しています。港湾は単体では機能せず、背後地輸送インフラの整備が不可欠なため、道路交通省や電力公社との調整を重ねながら幹線道路建設を進めています。



マタバリ港石炭岸壁のアンローダー（左）
マタバリ石炭火力発電所の煙突（右）



マタバリ石炭火力発電所

(4) ジャムナ鉄道橋

ジャムナ川に架かる全長約4.8kmの複線鉄道橋も重要案件の一つです。日本の円借款で建設され、2025年1月に共用開始。国内鉄道輸送の時間短縮と輸送力増強に加え、インドとの連結性強化にもつながります。急流河川での施工に、日本の長大橋梁技術^{きょうりょう}が生かされています。

3 香港条約批准

在任中、バングラデシュが「船舶の安全かつ環境上適正な解撤に関する香港国際条約」に批准しました。同国は世界有数の船舶解撤国であり、批准により国際基準に沿った安全・環境対策が義務化されます。これにより、日本の港湾・造船・環境関連技術が新たな協力分野として活躍できる可能性が広がりました。



シブプリサイクルヤード視察状況（日本の船舶を背景に）



シブプリサイクルヤードでの解撤作業状況



船舶省が香港条約批准の意向を示した会議の状況
(船舶省大臣・次官、岩間大使、ノルウェー公使列席)



官庁街でデモ活動する様子

4 学生運動と政変

2024年の総選挙後、選挙結果や政治運営に対する不満から大学生を中心とする抗議運動が発生しました。背景には、独立戦争功労者とその子孫に与えられる公務員特別枠制度があります。政府は2018年に廃止しましたが、高裁が違憲判決を下し、再導入の動きが不満を招きました。

当初は平和的だったデモも一部で治安部隊との衝突に発展。やがて要求はハシナ首相退陣へと拡大し、首相は妹とともにインドへ脱出。軍が暫定政権を樹立し、学生側はノーベル平和賞受賞者ユヌス氏を首席顧問に推挙しました。現在は暫定政権下で新政府樹立を目指しています。

暴動時、大使館は在留邦人の安否確認、注意喚起、不要不急の外出自粛呼びかけ、治安情報更新を行い、一部インフラ案件の現場閉鎖にも対応しました。この経験から、インフラ協力は治安管理和不可分であることを痛感しました。



治安回復のためダッカ市内を走る装甲車



首相官邸を占拠する学生

5 得られた学び

3年間を通じ、国際協力の現場は国内とは異なり、計画通りに進まないことを前提とした柔軟性が不可欠であると学びました。また、文化や価値観を理解し、信頼関係を築くことがプロジェクトの成否を左右します。国内経験は海外で活き、海外経験は国内施策に還元されるという好循環の中で働けることに、大きなやりがいを感じました。

6 おわりに

渋滞が日常化するダッカでは、5 km移動に1時間を要することもありましたが、その車中での大使との会話は貴重な時間でした。ラマダン明けのイード祭には同僚や現地スタッフと伝統料理を囲み、文化を超えた絆を感じました。この3年間を支えてくださった外務省、国土交通省、大使館の同僚、JICA職員、そして現地の方々々に心より感謝申し上げます。