

今、アジアで最も エキサイティングな都市 「マカオ」の最新情勢

◆ J-Macau Consulting Limited 総経理
中村 亜人

1999年にポルトガルから中国へ返還されたマカオ。以後、海外資本へのカジノライセンスの開放やマカオ歴史的地区が世界遺産リストに登録されるなど、急速に観光都市として発展を遂げている。

マカオ概要

マカオは、広東省珠海市に隣接、香港からは海を隔てて70kmに位置している。日本からは成田、関空から直行便利用で4～5時間、香港からは高速船利用で1時間。マカオは広東省と陸続きのマカオ半島、離島のタイパ島、コロアン島と両島の間を埋め立てて造成されたコタイ地区で構成され、面積は東京都世田谷区の半分、そこに50万人の人が暮らしている。2010年に、マカオを訪れた観光客数は25百万人を記録、返還前の1999年比では3倍となった。うち、大中華圏（中国本土、香港、台湾）からの旅客が22百万人と大半を占め、日本人は0.4百万人と大中華圏以外の国・地域別ではトップに位置している。また、日本人が現地で落とすお金（Expense per Capita）も中国本土客に次いで2位と、現地観光業では大きな存在となっている。

マカオの観光といえば、世界遺産とカジノが最も有名である。2002年に、カジノ経営権の国際入札を実施、有名なカジノ王スタンレー・ホー氏経営のSTD社が独占してきたカジノライセンスを対外開放。多くの外国投資の呼び込みに成功し、飛躍的な発展を遂げる契機となった。結果、2006年のカジノ売上げが70億ドルに達し、ラスベガス（65億ドル）を超え、世界最大のカジノ都市へと躍り出ることになった。カジノの対外開放からたった4年で世界一のカジノ都市に躍り出た背景には、中国本土から流入するチャイナ・マネーと発展著しいマカオ市場への外資資本からの積極投資がある。

また、ポルトガル統治時代の遺構が多く残るマカオ半島中心部がマカオ歴史の市街地区として2005年に世界遺産に登録されたことも、世界中から観光客を集める大きな契機となった。カジノと世界遺産、この2枚看板がマカオを他地域と差別化する大きなコア・コンピタンスとなり、観光客の急増につながっている。最近では、ラスベガス型の常設ショー「シルク・ドゥ・ソレイユ」「水舞間」が相次いでスタート。有名アーティストによるコンサートやスポーツイベント等も頻繁に行われるなど、総合エンタメ都市としての魅力が高まっている。2010年11月には秋元康氏プロデュース、日本で大人気の女性アイドルグループAKB48、SKE48がアジア初のコンサートを行った。そのほか、MICE（ミーティング、インセンティブ、コンベンション、エキシビション）の誘致にも力が注がれており、世界各地から観光客、ビジネス客を集める取り組みが官民一体でなされている。

マカオの再開発

もともと面積が狭いうえに平地が少なかったマカオでは、積極的な埋め立てにより居住・商業エリアを拡大させてきた。なかでも、コタイ地区では、2007年夏に3千



コタイ地区を望む。右の建物がヴェネチアン・マカオ、左がシティ・オブ・ドリームス。中央は建設中のシェラトンホテル



2007年夏、コタイ地区にオープンしたヴェネチアン・マカオ。ラスベガス型総合リゾートの代表格で、新しいマカオを象徴する存在

室の客室に世界最大規模のカジノ、ショッピングモール、コンベンション、シルク・ドゥ・ソレイユの専用劇場、コンサートホールなどを備えたリゾート施設「ヴェネチアン・マカオ・リゾート・ホテル」が開業したのを皮切りに、2008年にはカジノとショッピングモールを併設した「フォーシーズンズ・ホテル」、続く2009年には3つのホテルとカジノ、さらにフランコ・ドラゴヌ劇団のショー「ハウス・オブ・ダンシング・ウォーター（水舞間）」の専用劇場を備えた「シティ・オブ・ドリームス（新濠天地）」が開業。この後、今年2011年前半にも香港資本の「ギラクシー・マカオ」が開業を予定しており、ここに「ホテル・オークラ・マカオ」が日系資本として初のマカオ進出をする予定である。

コタイ地区から珠江を挟み、対岸に位置する中国広東省珠海市の横琴島の開発が目下大きな関心を集めている。経済特区の珠海市の中にもうひとつの「特区」をつくるという計画で、横琴島をマカオと一体開発する国家プロジェクトである。ここ2年の間に胡錦濤国家主席、昨年には温家宝首相、習近平国家副主席ら中央政府のトップが相次いでマカオおよび珠海市へ視察に訪れ、一体開発を促すポジティブ発言を繰り返している。マカオと横琴島はすでに蓮花大橋で結ばれており、新たに海底トンネルの建設が計画。両地の通関と出入境の簡素化・24時間化によって往来を活発化させる方針である。すでに、マカオ大学が新キャンパスを横琴島に移転することを決めたほか、産業団地やレジャー施設などが計画されている。広東省とマカオの間では「連携枠組み協定」が結ばれており、今後、両地区をまたいだ一体開発プロジェクトが加速する見込みである。

珠江デルタ地区の一体化

マカオ・香港、および広東省を「珠江デルタ経済圏」として一体開発化する動きが急速に進んでいる。具体的

なプロジェクトとしてまずあげられるのが、香港、珠海、マカオの3地を結ぶ「港珠澳大橋」。これは、1983年に香港の大手ゼネコン合和実業のゴードン・ウー（胡應湘）会長が提案した計画で、紆余曲折を経てようやく2009年に着工され、2015年に完成予定で、これにより、マカオと香港の間が車で30分の距離に短縮される。また、珠海市と広州市の間には中国版新幹線の建設が進められており（すでに部分開業済）、2011年秋までに全線開業予定である。これにより、珠海（拱北）と広州（広州南）の間が40分で結ばれ、さらに湖南省長沙、湖北省武漢、さらには北京への延伸が計画されている路線へと乗り継ぎが可能になり、マカオから武漢までもが日帰り可能圏となる。

日系資本の進出

マカオへの日系企業の進出は、香港をはじめとする他のアジア地域に比べて格段に少ないのが現状である。しかしながら、最近の急速な経済発展に伴い、ビジネスチャンスの拡大を見込んで、幅広い業種の方がマカオを視察に訪れている。そのようななか、軌道系交通機関がこれまで存在しなかったマカオに導入が検討されていた新交通システムの入札で、三菱重工が第1期分の車両と関連運行システム納入の単独受注を獲得することが決まった（落札金額は480億円）。第1期として計画されている路線は、マカオ半島北端に位置する広東省珠海市拱北とのボーダーゲートがある關閘から、マカオ・フェリーターミナルを経て西灣大橋経由でタイバ島へ渡り、コタイ地区、再びタイバ島を巡ってマカオ国際空港へと至る全長21kmで、工期は4年と、2015年の開業を目指している。ゆりかもめで導入実績のあるゴムタイヤ式のクリスタルムーバー型無人運行車両が導入される予定で、これにより、慢性的な渋滞や混雑に悩まされてきた交通事情の改善が期待されている。また、第1期の本線から分岐するかたちでの2期路線の計画も進められている。

※著者略歴：兼松財務部入社、1981年香港支店転勤、兼松の最重要顧客Hopewell Holdings Gordon Wu会長と出会い、以後30年間ファミリーと親しく家族ぐるみの信頼関係を築いている。1992年Gordon Wu会長の誘いでHopewell入社。高速道路、発電所などのアジアのインフラビジネスで同社と日本企業、銀行の窓口役をする。1997年日本に戻りCSK大川前会長の戦略室長兼個人資産運用担当。2000年米国PE Fundオリンパスキャピタルの東京支店長。2005年独立し香港、マカオ、中国（主に広東省）で不動産投資、エンタメなどコンサル業務を行っている。



欧州の鉄道、 激化する国際競争

◆ 日本政策金融公庫 国際協力銀行（JBIC） フランクフルト駐在員事務所 首席駐在員
熊谷 芳浩

はじめに

筆者は出張で鉄道を利用することが多いが、時間厳守が美德のドイツにあってドイツ鉄道（DB）は例外で、遅延が常態化し車両故障で途中駅からバスやタクシー移動を余儀なくされることもある。特に各国で鉄道電力供給システムが異なるため国際列車でトラブルが多発し大幅遅延が多い。鉄道出張のたびにわが国の鉄道運行の素晴らしさを実感する。

2010年10月、欧州では鉄道関連で3つのニュースが報道された。①スイス・ゴットルド鉄道トンネル（57km）貫通。青函トンネル（54km）を抜いて世界最長。②DBがロンドン・セントパンクラス駅までICEを試験走行。③ユーロスターのシーメンス製車両発注の決定に対し仏政府とアルストムが抗議。これら3つの出来事を含め欧州の鉄道事情について触れてみたい。

運輸網整備による欧州成長戦略

鉄道や道路のクロスボーダー・インフラは推進されがたい分野であるため、効率的なモビリティが阻害されて経済的損失が大きい。国際ミッシングリンクを解消することが急務とされ、欧州横断運輸ネットワーク（TEN-T）構想のもと、運輸インフラ整備に多額のEU予算（構造基金）、EIB融資等が割り当てられている。TEN-Tは、欧州域内市場の円滑な機能、経済的・社会的結束の強化、社会・環境の最適な持続的移動を目的としており、新成長戦略「欧州2020」の重点分野となっている。

スイス・ゴットルド鉄道トンネルのようなEU域外のクロスボーダー案件もEUの重要な課題である。同トンネルが完成すればチューリッヒーミラノ間を現在の4時間から2時間半に短縮でき、また、トラックと鉄道のインターモーダル輸送により欧州縦貫の物流が大幅に効率化される。

鉄道事業の自由化

EUは、鉄道事業の市場参入を開放し自由競争を促進しており、鉄道事業の国からの独立採算と財務状況の改善およびインフラ事業・輸送事業の上下分離と鉄道路線のオープンアクセスを施策としている。すでに近距離鉄道網と貨物鉄道の自由化を実施しているが、2010年からEU国際旅客鉄道自由化法により新規事業者が各国の鉄道インフラを利用して国際旅客鉄道を運行することが可能となったことから、フランス国鉄（SNCF）、伊フェラーリ等の共同出資会社NTV（新旅客輸送）がトリノーナポリ間をアルストムAGVにより運行を計画（AGVはTGVを後継する最大運行速度360km/hの次世代型車両）。また、イタリア鉄道が仏ヴェオリア・トランスポールと連携してフランスで高速鉄道の運行を計画しており、鉄道事業の新規参入者も含めた国際競争が激化している。

仏独の経済政策の違い

仏独の経済政策は、フランスの中央集権・保護主義・需要サイド重視とドイツの地方分権・自由競争・供給サイド重視として対比され、独経済が賃金の上昇抑制等の痛みを伴う労働市場開放を推し進めてきたが、