

## タイの国際交通網整備 1994～2015年 —バンコク中心型交通網の外延的拡大— (上)

柿 崎 一 郎

### 目次

はじめに

1. 国境橋の整備
2. 大メコン圏と経済回廊
3. 国際道路網整備への支援
4. 国際鉄道計画の浮上
5. 国際交通網の意義

おわりに

引用資料・文献

### はじめに

近年、東南アジア大陸部の道路網は急速に整備されており、国の枠組みを超えた国際道路網も拡大している。2018年現在、タイと隣国のラオス、カンボジア、ミャンマー、マレーシアとの間はすべて舗装道路で結ばれており、ラオスやカンボジアを経由してベトナムや中国まで到達することも可能である。このような国際道路網の整備は、1980年代後半からのタイとインドシナ諸国との関係改善や、1990年代から始まった大メコン圏 (Greater Mekong Subregion) 構想によって進展し、2010年代半ばまでに主要な幹線ルートの整備はほぼ完了した。

タイ国内の国道網は1980年代までにはほぼ舗装化が完了していたことから、このような国際道路網の構築のためにはタイの隣国内の道路整備が必要であり、タイもそのために積極的な支援を行ってきた。後述するように、タイの国際道路網構築のための支援は、まずタイ側の負担による国境橋の建設から始まり、やがて国境から隣国内へと延びる道路整備も対象となり、贈与や借款による協力がなされてきた。日本やアジア開発銀行（Asian Development Bank）といった古くからのドナーによる協力もあったものの、タイによる協力も隣国の交通網の整備のために少なからぬ役割を果たしていた。

このような東南アジア大陸部における国際道路網の整備については、近年大メコン圏の経済回廊（Economic Corridor）が注目されてきたことから先行研究が少なからず存在し、例えば吉田・金 [2005]、Sumalee [2008]、春日 [2013]、石田 [2016] などが挙げられる。しかしながら、タイの国際協力による交通網の整備に主眼を置き、その詳細を解明している研究は存在しない。このため、本論はタイがイニシアチブをとって進めてきた国際交通網の整備に焦点を当て、その変遷を解明したうえでその意義を分析することを目的とする。

以下、1で隣国との間の国境橋の整備について考察し、2で大メコン圏の経済回廊を構成する道路網の整備過程を検討する。次いで、3でタイによる国際道路網整備への支援を解明し、4で国際鉄道網計画の現状を考察したうえで、最終的に5で国際交通網の意義を分析する。

## 1. 国境橋の整備

### （1）最初の大メコン川橋梁

タイと隣国との間の国境線に河川が用いられている区間は少なからず存在しており、国境の往來を円滑に行うために橋が必要な箇所も数多く存在していた。タイの内陸国境線の距離計5,655kmのうち、河川を国境線とし

ている区間は全体の37%にあたる2,118kmである [RBS 2002: 15-38]。本来この地域には明確な国境線は存在せず、文化圏や政治権力の境界は河川でなく山脈であることが多かったが、19世紀以降進出してきたヨーロッパ諸国による隣国の植民地化の過程で国境線が引かれることになり、その際に境界として認識しやすいという理由によって河川を国境線に採用する区間が相次いだのである<sup>1</sup>。その最たるものがタイとフランス領インドシナ(以下、仏印)の国境とされたメコン川であり、中流域の955kmが両国の国境線として1893年に規定され、そのままタイ～ラオス間の国境線として継承されているのである<sup>2</sup>。

国境に架けられた最初の橋がどこであったかは正確には判別しないが、おそらくは1921年に開通した南部のマラヤ国境スガイコーロックのコーロック川に架かる鉄道橋であると思われる。この橋梁はマラヤの東海岸線とタイの南線を結ぶために建設されたもので、マラヤ側が1920年に、タイ側が翌年それぞれ国境までの路線を開通させたことで使用が開始されたものと考えられる [柿崎 2000: 143, Kaur 1985: 210]。その後、1926年に仏印国境アランヤプラテートまでの鉄道が開通すると、アランヤプラテートから仏印のシエムリアップやブノンペン方面にむけて自動車が行を開始することから、この時までには国境のクローンルック川を跨ぐ道路橋が整備されたものと思われる<sup>3</sup>。さらに、1927年にラーマ7世が北部チェンラーイを行幸するのに合わせてラムパーン～チェンラーイ間道路が自動車道路として整備され [柿崎 2000: 176]、1928年には国境のサーイ川に仮設橋が架けられ、自動車の往来が可能になった [ARW (1928)]<sup>4</sup>。その後、1934年には本設の橋が完成し、ビルマのシャン州へのアクセスが大幅に改善された<sup>5</sup>。このように、戦前までにマラヤ、カンボジア、ビルマとの間の国境にそれぞれ1ヶ所ずつ国境橋が整備されていた。

これらの国境橋は規模の小さい河川に架かるため建設は難しくなかったが、最大の国境河川となっていたメコン川への橋梁建設は大幅に遅れることになった。第2次世界大戦後にラオスが独立すると、内陸国ラオスの

外港であるバンコクとの間の輸送条件の改善のためにラオスがメコン川への架橋を求め、アメリカの海外援助使節団（United States Operations Mission: USOM）の支援による調査が1956年から行われた結果、ビエンチャン付近の3ヶ所が候補地に選ばれた〔柿崎 2009: 319〕。その後、1959年からのサリット政権下で計画は一旦停滞するものの、ラオス側の要請に基づいてメコン委員会による架橋計画の推進を目指すことになり、1968年に日本政府の支援によって事業化調査が行われ、ノンカーイ～ビエンチャン（タードゥア）間に鉄道・道路併用橋を建設するという結果が出された〔吉松・小泉 1996: 104〕<sup>6</sup>。しかしながら、1971年にアジア開発銀行が計画を再検討した結果、経済性に難があるとの結論に達したうえに、ラオス国内情勢の悪化も加わって計画は棚上げとなってしまった〔SRL1997: 104-105〕。最終的に1975年にラオスが共産化されることにより、メコン川橋梁計画は一旦白紙に戻るようになった。

その後、1970年代末にベトナムのカンボジア侵攻とそれに続く中国のベトナム侵攻により第3次インドシナ戦争が勃発したが、1980年代半ばになると戦火も徐々に下火となり、ベトナムのドイモイ政策やラオスのチンタナーカーンマイ（新思考）政策の導入による市場経済化によって、タイをはじめとする西側陣営諸国とインドシナ三国の関係も改善へと向かった。そのような中で、1988年8月にタイのチャーチャーイ（Chatchai Chunhawan）首相が「インドシナを戦場から市場へ」というスローガンを提唱し、隣国との関係改善を推進して経済関係を強化することを謳った〔柿崎 2007: 232〕。彼は同年11月にラオスを訪問し、ノンカーイ～ビエンチャン間のメコン川橋梁を建設することで合意した〔SRL 1997: 28〕。こうして、長らくの懸案であったタイ～ラオス間のメコン川橋梁がようやく実現へと向かうことになったのである。

この最初メコン川橋梁建設は、1989年2月にタイを訪問したオーストラリアのホーク首相によって総額3,000万ドルの支援が表明され、翌年3ヶ国の間で調印された〔Samniang ed. 1994: 29〕。1960年代の日本の事業化

調査をベースに設計が行われ、橋の構造が変わった以外は建設箇所も鉄道・道路併用橋という形状も継承されて1991年11月に着工された [SRL 1997: 29]。建設は順調に進み、1994年4月にプーミボン国王の出席のもとで開通式を行い、タイ～ラオス友好橋 (Saphan Mittraphap Thai-Lao) と命名された [Ibid. : 33]。この橋は総延長1,200m、幅13mの2車線道路で、中央部に単線の線路を敷くスペースを有しており、後述するように後にラオス初の鉄道が通ることになる。

この橋は、タイ～ラオス間で最初に建設された国境橋であるのみならず、東南アジア域内のメコン川に架かる最初の橋でもあった。総延長約4,350 kmに及ぶ東南アジア最大の河川であるメコン川は、中国を源流として東南アジア大陸部の5つの国を經由して南シナ海にそそいでいるが、中国国内を除いて長らく一切橋のない川であった。メコン川が大河であり架橋が難しいという理由もあったが、主要な要因は国境線である区間が長く、タイ～ラオス間のように二国間の関係に影響を受けるという政治的側面がより強かった<sup>7</sup>。このため、1990年代末になってようやく東南アジアで最初のメコン川に架かる橋が国際橋として完成したことは、まさしく「インドシナを戦場から市場へ」というスローガンの具体化でもあった。

## (2) タイ～ラオス間橋梁の整備

タイ～ラオス間に初めての国境橋が開通してから、タイと隣国の間を結ぶ国境橋の建設が急速に進んでいった。表1は2015年までに整備された国

表1 国境橋の整備 (1994～2015年)

国	橋梁	場所	完成年	資金源	備考
ラオス	第1メコン川橋梁	ノーンカーイ	1994	オーストラリア (贈与)	
	フアン川橋梁	ターリー	2004	タイ	
	第2メコン川橋梁	ムックダーハーン	2006	日本 (借款)	
	第3メコン川橋梁	ナコーンパノム	2011	タイ	
	第4メコン川橋梁	チエンコーン	2013	タイ、中国 (贈与)	
ミャンマー	ムーイ川橋梁	メーソート	1997	タイ	道路局施工
	第2サーイ川橋梁	メーサーイ	2006	タイ	道路局施工
	第2ムーイ川橋梁	メーソート	建設中	タイ	道路局施工、2015年着工
マレーシア	スガイコーロック川橋梁	ブーケター (ウエーン)	2007	タイ、マレーシア	

出所：PCT (OE)、RTL (各年版) より筆者作成。

境橋を示している。これを見ると、タイ～ラオス間の国境橋が5ヶ所と最も多く、次いでミャンマーとの間の国境橋が3か所と続いていることが分かる。図1のように、1980年代までに整備された国境橋はメーサーイ、アランヤプラテート、スガイコーロックの3ヶ所であり、いずれも戦前から存在していたものであったが、1990年代以降に整備された国境橋は各地に点在していることが分かる。カンボジアとの間には新たに整備された国境橋は存在しなかったが、実際にはカンボジアとの国境線の河川は極めて小規模のものが多いことから、国境に橋が架かっている箇所はアランヤプラテート以外にも存在するはずである。

メコン川については、ノンカーイの第1メコン川橋梁の他に3ヶ所の国際橋が建設されることになり、このうち2つは次に述べる大メコン圏の経済回廊のルート上に位置するものであった。最初に計画が進行したのはムックダーハーン～サワンナケート間の第2メコン川橋梁であり、1995年に浮上したものであった〔TLK 2006: 16〕。これは大メコン圏の交通部門計画にムックダーハーン～サワンナケート間を含む道路（R2号線）が含まれたことによるものであり、タイからラオスを経てベトナムに至るルートが「東西回廊（East-West Corridor）」と呼ばれるようになった〔RTL（1998）：73〕<sup>8</sup>。その後、1997年にアジア開発銀行が東西回廊開発のための調査設計を行い、第2メコン川橋梁計画もその中に含まれた。R2号線には複数のルートが存在したが、1999年までにムックダーハーン～サワンナケート経由のルートを優先することが決まり、第2メコン川橋梁の建設箇所もここに確定した<sup>9</sup>。これを受けて2001年にタイとラオス政府がこの橋を建設することで合意し、2003年末に建設契約に調印した〔TLK 2006: 16-17〕。

この第2メコン川橋梁の建設には、表1のように日本の借金が用いられることになり、2001年に国際協力銀行との間で総額80.9億円の借款契約に調印した<sup>10</sup>。この借款はタイ、ラオス両政府に対して貸し付ける形となっており、建設は日本の三井住友建設を含むコンソーシアムに発注された。

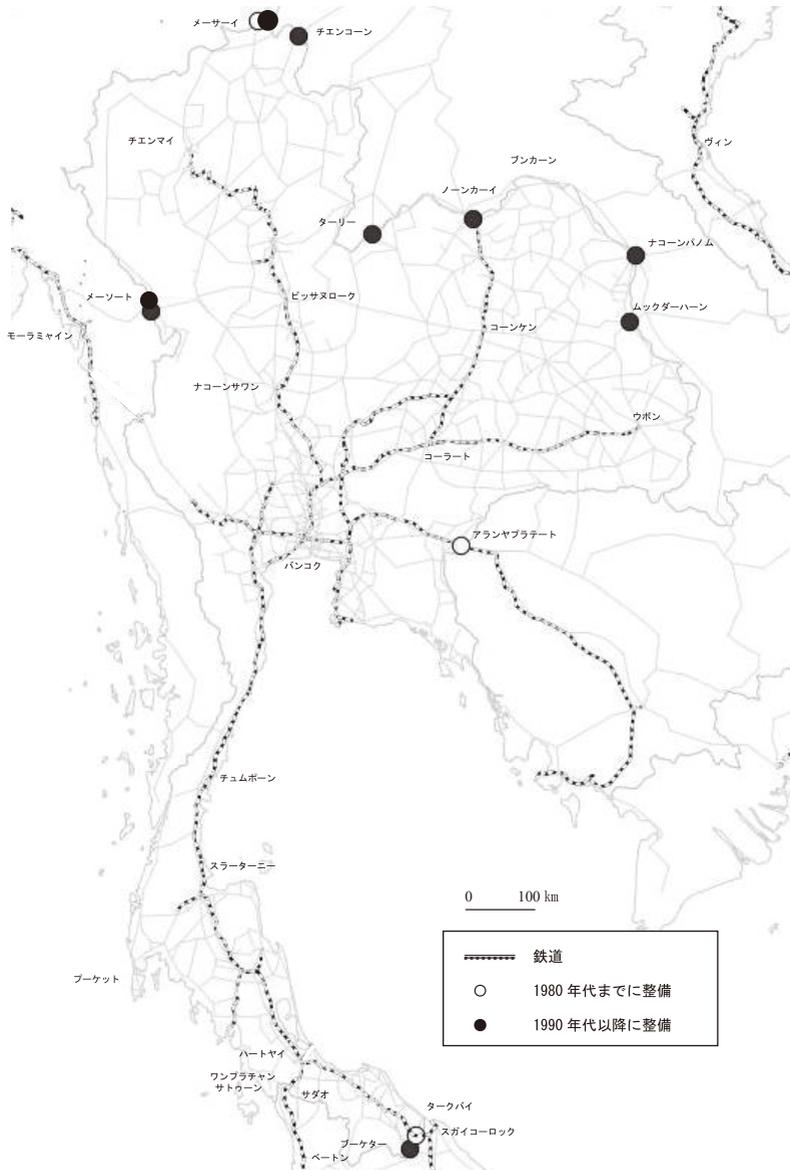


図1 国境橋の位置 (2015年)

出所：RTL (各年版) より筆者作成。

2006年12月に開通したこの橋は第2友好橋と命名され、タイ～ラオス間を結ぶ第2の橋となった [RTL (2007) : 35]。最初の友好橋よりも距離は長く総延長1,600mで、同じく2車線の橋であるが、鉄道を想定しない完全な道路橋として建設された。橋の位置はムックダーハーンとサワンナケートの町から5 km程度北に位置しており、ムックダーハーンとサワンナケートの間を往来する場合には旧来の船に比べてかなり遠回りのルートとなった。

次いで実現したのは、ナコーンパノムに位置する第3メコン川橋梁であった。この橋が架かるナコーンパノム～ターケーク間も大メコン圏の当初の「東西回廊」の候補の1つとなっており、タイとベトナム北部を結ぶルートとして古くから注目されていた。実際に、第2次世界大戦前にはここを經由してタイのウドンターニー（クムパワーピー）からベトナムのタンアップに至る鉄道が計画され、架橋計画も存在していた [柿崎 2010: 100-101]<sup>11</sup>。2002年に決められた大メコン圏の3経済回廊のルートからは外れたが、後述するアセアンハイウェイのAH15号線のルートに組み込まれていたことから、この橋の建設は第2メコン川橋梁に次いで推進されることになった。2004年6月の閣議でこの橋の調査を道路局に行わせることが認められ、2004年度予算の予備費で調査が行われた [RTL (2004) : 50]。その後、タイ側において調査設計も行われ、2007年12月に閣議で第3メコン川橋梁の建設が認められた<sup>12</sup>。

この橋はこれまでのメコン川橋梁とは異なり、タイ側が建設費を全額負担した。タイ側の負担による国境橋の建設は次に述べるタイ～ミャンマー間のムーイ川橋梁が最初であり、タイ～ラオス間でもすでにファン川橋梁が建設されていたが、規模の大きいメコン川に架かる橋としてはこれが最初であった。原油価格の高騰の影響を受けて予算を増やす必要があったことから着工が遅れたが、予算を当初の12億バーツから17.6億バーツに増額の上で2009年3月に着工された<sup>13</sup>。建設は順調に推移し、2011年11月に開通した [RTL (2011) : 162]。メコン川の川幅が最も狭まる地点を選んだため、橋梁の長さは780mとこれまでのメコン川橋梁よりも短かったが、

建設地点はナコンパノムとターケークの市街地から約9 km北と、第2メコン川橋梁よりもさらに遠くなることになった。この橋についても計画段階では鉄道との併用橋とする案も存在したが、最終的には道路橋として建設された。

メコン川橋梁の中で最後に開通したのは、北部のチェンコーンとフアイサーイを結ぶ第4メコン川橋梁であった。大メコン圏の南北経済回廊のルートに位置する第4メコン川橋梁の計画自体は第3メコン川橋梁よりも前に浮上していたが、実現するまでに時間を要した。この橋も第3メコン川橋梁と同じく、タイ～ラオス間のみならずタイ～中国間のルートとしても重要であったことから、タイが中国と協力して建設する方向で話が進んだ。2004年11月のアセアンの会議においてタイと中国が協力して建設を行うことで合意し、翌年アジア開発銀行の支援により調査が行われた [RTL (2009) : 86]。調査の結果、総工費が4,400万ドルと見積もられたが、中国側が高すぎると難色を示し、アジア開発銀行側が設計を見直して3,100万ドルに減額の上で、2006年11月のアジア太平洋経済会議において中国側が建設費の半分を拠出することで正式に合意した [Ibid. : 86-87]。その後、2007年6月にタイ、ラオス、中国、アジア開発銀行の間で覚書に調印を行い、詳細設計を行ったうえで、最終的に2009年10月にタイ、中国双方の負担額が確定した [Ibid. : 88-91]。このように、タイと中国による費用負担としたことで調整に手間取った結果、ほぼ同じ時期に計画が動き出した第3メコン川橋梁よりも時間を要したのである。

2010年6月に着工されたこの第4メコン川橋梁は、2013年12月に開通した<sup>14</sup>。橋梁の長さは680mとこれまでのメコン川橋梁の中では最も短くなったが、やはりチェンコーンとフアイサーイの市街地からは8 kmほど東に位置することになった。第3メコン川橋梁と同じく当初は鉄道併用橋の案もあったが、最終的には道路のみの橋梁となった。後述するように、南北経済回廊のラオス国内区間はすでに2008年までに舗装化が完了していたことから、この橋の開通により南北経済回廊のバンコク～昆明間は舗装道路に

よって1本につながったことになり、タイ～中国間の自動車による往来がさらに便利になったのである。

2015年までに完成したメコン川橋梁は計4ヶ所であったが、さらに東北部上部のブンカーンに第5メコン川橋梁を建設する計画も浮上した。ブンカーンは2010年にノンカイ県の東側が分離して誕生したタイで最も新しい県の県庁所在地であり、対岸にはポーリカムサイ県の県庁所在地パークサンが位置することから、この間に新たな橋を建設する計画が浮上したのである。2014年に道路局によって調査が行われ、延長810mの橋をブンカーンとパークサンの市街地の西側に建設する計画が立てられた [RTL (2015) : 92-95]。費用はタイがラオスに借款を供与して双方折半で行う予定となっており、2019年にも着工される予定となっている<sup>15</sup>。さらに、東北部下部ウボン県と対岸のサーラワン県を結ぶ計画も出てきており、この2つの橋が実現すればメコン川に接するすべての県で対岸との間に橋が整備されることになる<sup>16</sup>。

これらの橋はいずれもメコン川に架かるものであったが、メコン川の支流のフアン川にも国境橋が整備された。この橋はルーイ県ターリーと対岸のサイヤブリー県ケンターオを結ぶものであり、タイからルアンプラバーンへの最短ルートの1つでもあった。2002年3月の隣国連絡交通路戦略策定小委員会 (Anu Kammakan Chapho Kit Phuea Kamnot Yutthasat Kan Chueam-yong Senthang Khamanakhom Khonsong kap Prathet Phueanban) で取り上げられたのが計画の起源であり、最終的にタイ側が費用を全額負担して建設することに決まった [RTL (2004) : 63]。総工費約2,000万バーツで建設されたこの橋は総延長110mの小規模の橋であり、2004年10月に開通式が行われた [Ibid. ]。これまでのメコン川橋梁とは異なり、両岸に都市が立地しているわけではないことから、往来は非常に限定されたが、国境からルアンプラバーンへの道路整備が2014年に完成したことでタイ～ラオス間の新たな国際道路としての機能を高めることとなった<sup>17</sup>。

### (3) タイ～ミャンマー間橋梁の整備

タイ～ミャンマー間の国境橋については、戦前から北端メーサーイの1ヶ所以外には存在しなかった。そもそも、タイとミャンマーの国境は大半が分水嶺となっており、河川が国境線となっている区間は約700kmと全体の約3割でしかなかった [RBS 2002: 16-21]。このため、国境の河川を横断する交通路も少なく、メーサーイ以外では中部のメーソートと南部のラノンしか存在しなかった<sup>18</sup>。

1990年代に入って最初に計画されたのは、メーソート～ミャワディー間のムーイ川橋梁であった。このルートはタークからモーラマインへ抜ける古くからの交易ルートであり、2002年に設定された大メコン圏の東西経済回廊も通過する重要な交通路であった。かつて第2次世界大戦時にはビルマへ進軍する日本軍も使用しており、その際にターク～メーソート間の道路整備を行っていたが、国境のムーイ川には仮設橋を建設して自動車を渡していた [工兵第三十三聯隊戦記編纂委員会編 1980: 129-130]<sup>19</sup>。後述するように、このルートは戦後アジアハイウェイのA2号線に指定される重要な区間であったが、ミャンマー側では反政府勢力の活動が続くなど政情が不安定であり、タイ側のターク～メーソート間は1970年に舗装されたものの国際交通路としての機能は限定されていた<sup>20</sup>。

ところが、1980年代末にミャンマーに軍事政権が成立すると、国境付近の情勢も沈静化し、メーソート～ミャワディー間のルートがタイ～ミャンマー間の重要な交易ルートとして重視されるようになってきたため、この間の架橋計画が浮上してきた。当初の大メコン圏の陸上交通部門整備計画にはこのルートは含まれていなかったが、タイとミャンマーの間でこの間の橋梁建設が計画され、1994年10月に双方が合意文書に調印した [RTL (1997): 55]。建設はすべてタイ側の予算で道路局が直轄で行うことになり、延長420mの橋梁と前後の接続道路を旧道の渡河点に建設した。1997年8月に開通したこの橋は、1994年に開通した最初のタイ～ラオス友好橋に倣ってタイ～ミャンマー友好橋 (Saphan Mittraphap Thai-Phama) と命名され、

総工費は約1億バーツであった [Ibid. : 56]。

次いで第2サーイ川桥梁の整備計画が浮上した。メーサーイのサーイ川桥梁は戦前から存在しており、1967年に再建された桥梁が使用されていた<sup>21</sup>。しかしながら、橋の兩岸の市街化が進み、交通量の増加に伴う混雑が懸念されるようになった。とくに、このルートは大メコン圏のバンコク～昆明間を結ぶR3号線にも指定されており、ミャンマー国内区間の道路整備も計画されていたことから、道路整備が完了するとタイ～中国間を結ぶトラックの往来が増加することも予想されていた。このため、旧橋の東側に新たな橋を建設することで1999年8月にタイとミャンマー側が合意した<sup>22</sup>。この橋もタイ側の予算で建設されることになり、道路局の直轄で2003年5月に建設が開始された [RTL (2003) : 50]。

橋の長さは90mしかないことから、橋の建設自体は2004年3月には終了していた<sup>23</sup>。しかしながら、接続道路の整備と税関などの施設の建設が遅れ、最終的に開通式が行われたのは2006年1月となった [RTL (2006) : 43]。この第2サーイ川桥梁は旧橋の2.5kmほど東に位置し、タイ側ではメーサーイバイパスに接続して市街地を通ることなく橋に到達することが可能となった。メーソートのタイ～ミャンマー友好橋に次ぐ橋ということで、この橋も第2タイ～ミャンマー友好橋と呼ばれるようになった。2004年にR3号線のミャンマー区間の舗装化も完了したが、後述するようにミャンマー国内での通行料や国境の問題から、タイ～中国間の主要なルートとしては用いられていない。

さらに、メーサーイに次いでメーソートでも新たな国境橋の整備計画が出現した。これは、メーソートの国境橋が旧道のルート上に建設されたため、沿道の市街化と往来の増加に伴って国境ゲート付近の混雑が激しくなってきたためであった。このため、旧橋の北西約4kmに新たな国境橋を建設するとともに、新たな接続道路を整備してメーソートとミャワディーの市街地を迂回させることになったのである<sup>24</sup>。とくに、タイ側では2014年に国境地域に国境経済開発特区 (Khet Phatthana Setthakit Phiset

Chaidaeen) の設置が決まり、この新橋付近を特区として開発する計画が立てられたことから、この橋は経済特区開発の一環として計画された<sup>25</sup>。このため、今回もタイ側の支出によって新橋と接続道路の整備が行われることとなり、道路局が2014年に調査設計を行ったうえで、2015年1月に着工された<sup>26</sup>。橋の長さは760mと旧橋よりも長く、接続道路も含めた総工費は約30億バーツと見積もられている [RTL (2014) : 88-91]。

#### (4) タイ～マレーシア間橋梁の整備

タイとマレーシアの間の国境線も河川は少なく、東海岸のコーロック川 95kmが事実上唯一の河川国境となっており、比率も全体の18%と低かった [RBS 2002: 35]。このコーロック川には戦前から鉄道橋が架かっており、1973年には並行して道路橋も建設された<sup>27</sup>。このため、コーロック川に新たな橋を整備する必要性は低かったが、2000年代に入るとスガイコーロック以外の地点での架橋計画が浮上してきた。

1993年にタイ、マレーシア、インドネシアの3ヶ国からなる局地経済圏であるインドネシア・マレーシア・タイ・成長の三角地帯 (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT) が浮上したことから、タイ～マレーシア間の架橋計画もこの枠組みの中で検討されることになった。最初に出てきたのがサトゥーン～ベルリス間道路である。この道路は南部西海岸最南端のサトゥーンとマレーシアの西海岸最北端のベルリスを海岸経由で結ぶものであり、国境線自体は河川ではないものの、国境のタイ側はマングローブ林が続いており、川が何本も流れているほか、タムマラン湾も橋で超える必要があった [RTL (2006) : 44]。この計画はIMT-GTの当初計画にも含まれており、優先的に取り組み計画として1995～1996年に整備することになっていた [ADB 1995: 155]。その後、予定より遅れて1999年8月の閣議で計画が認められたものの、マングローブ林への影響から翌年国家環境委員会は計画を却下する方針を示した [RTL (2006) : 44]。長大橋の建設が必要なため、タイ側は当初から計画にあまり積極的

ではなかったが、マレーシア側はこのルートでの建設を推進しており、タイ側とは意見が対立していた<sup>28</sup>。

このため、タイ側は2002年のIMT-GT会議において代替ルートとしてワンプラチャン経由でのサトゥーン～ペルリス間の道路整備を提案した [RTL (2002) : 59]。このルートは内陸経由となり、タイ側が新たに整備する区間は大幅に減るものの、サトゥーン～カンガー（ペルリス州都）間の距離は海岸経由の54kmから71kmに増加することになった。このため、マレーシア側は翌年の会議において当初計画通りの整備を要求した [RTL (2003) : 53]。しかしながら、最終的にはワンプラチャン経由での整備で合意し、2013年にタイ側が国境までの道路整備を完了させた。

一方、東海岸でのタイ～マレーシア間の架橋計画については、2008年のIMT-GT会議においてコーロック川に架かる国境橋としてブーケター（ウェーン）、スガイコーロック、タークバイの3ヶ所が新たに追加された [RTL (2008) : 39-40]。このうち、ブーケターについてはすでに計画が進展しており、この時点ですでに完成済みであった。ブーケターの架橋計画はIMT-GTの当初計画にも将来構想として含まれていたが、タイとマレーシアが2国間で協力して整備する交渉を進めてきた<sup>29</sup>。このため、この橋の建設はIMT-GTの枠組みとは別に推進され、2004年10月に着工された [RTL (2004) : 65]。この橋はスガイコーロックの約20km南のウェーン郡に位置する延長120mの橋梁であり、総工費約9,000万バーツはタイとマレーシアが折半した<sup>30</sup>。2007年12月に開通式が行われ、その後、2009年に他の橋梁と同じくタイ～マレーシア友好橋と命名された [RTL (2009) : 81]。

タークバイとスガイコーロックの橋梁計画については、2008年にタイ側がタークバイ、マレーシア側がスガイコーロックの調査をそれぞれ行った [RTL (2009) : 40]。このうち、タークバイについてはコーロック川河口に位置しており、現在のフェリーによる往來を代替する目的があり、スガイコーロックについては旧橋の混雑を解消するための新橋を整備する計画であった。2012年12月に両国の間でこの2つの橋を建設することで合意し

たが、結局2015年までには着工に至らなかった<sup>31</sup>。

## 2. 大メコン圏と経済回廊

### (1) 大メコン圏計画の浮上

1980年代後半からのインドシナ半島での戦火の沈静化からタイと周辺諸国との間の国境橋の整備が進展してきたが、さらにインドシナ半島を縦横に延びる国際交通網の整備構想も浮上してきた。これが1992年に出現した大メコン圏構想であった。

1980年代後半は、インドシナ半島における戦乱や政治的対立の解消のみならず、プラザ合意にともなうタイへの日本をはじめとする外資の急速な流入に伴う経済ブームが始まる時期でもあった。このため、経済的に進展しているタイが周辺諸国の経済発展の先導者としての役割を担い、今後拡大していく市場を確保して経済的利益を追求しようとの考えが拡大していった。実際にタイと隣国との間の経済関係も急速に緊密化し、「パーツ経済圏」なる言葉も使われ始めた〔長谷川 1992: 176〕<sup>32</sup>。そのような状況の中で、タイ北部、ミャンマー東部、ラオス北部、中国・雲南省南部の国境地帯に局地経済圏である「四角経済圏 (Si Liam Setthakit)」を構築しようという構想が出現した〔Thanet 1995: 257〕。この言葉自体は、かつてタイ、ミャンマー、ラオスの国境が交わる付近でアヘン生産が有名であったことから「黄金の三角地帯」と呼ばれていたことに由来するが、この地域は同時にタイ族が分布する地域でもあり、タイ系民族が住むこの地域の文化的な均質性をアピールするものでもあった〔Ibid.: 221-224〕<sup>33</sup>。

この四角経済圏の動きに合わせて、アジア開発銀行がこの4ヶ国にカンボジアとベトナムを加えてインドシナ半島における局地経済圏構想を浮上させ、1992年に最初の閣僚会合が開催された〔白石編 2004: 209〕。この構想はアジア開発銀行をはじめ、先進諸国やアセアンからも支援を受け、各国が協力して交通・通信網や法体系などの社会・経済的インフラの整備を

進め、民間による投資の拡大を目指すことを目標としている。具体的には、交通、通信、エネルギー、環境・天然資源、人的資源、通商、観光の計7部門の開発計画が盛り込まれており [Ibid. : 2010]、その中でも交通部門は他の部門の計画遂行のためにも基盤ともなることから、優先的に取り込まれていくことになっていた。交通部門については、1994年の第3回目の会合では計33の計画が提示され、これが当初の大メコン圏計画の交通部門開発の基本となった [ADB 1994: 87]。

交通部門は、さらに道路、鉄道、水運、航空の4分野に分類されていたが、このうち鉄道と道路の計画をまとめたものが表2となる。これを見ると、道路、鉄道ともそれぞれ8計画ずつ含まれていたことが分かる。道路については、いずれも国際道路網を構築する全区間が記載されており、タイに関係するものはR1号線からR3号線までの3つの路線が該当していた。図2のように、R1号線はバンコクからプノンペン、ホーチミンを経てヴンタオに至るもので、インドシナ半島南部の主要都市を東西に結ぶルートであった。R2号線はバンコクからラオス経由でベトナム中部に至るもので、タイ国内では2つの候補、ラオス～ベトナム間では3つの候補が存在しており、前述したようにこのR2号線のルートが当初東西回廊 (East -West Corridor) と呼ばれていた。R3号線はバンコクと昆明を結ぶ南北のルー

表2 大メコン圏の陸上交通網整備計画 (1994年)

		区間	備考
道路	R1	バンコク～プノンペン～ホーチミン～ヴンタオ間	主にカンボジア、ベトナム国内が整備対象
	R2	タイ～ラオス～ベトナム間	北ルート (国道8号線)、中ルート (国道12号線)、南ルート (国道9号線)の3ルートが候補
	R3	バンコク～昆明間	ラオス経由 (R3A)、ミャンマー経由 (R3B)の2ルートが候補
	R4	昆明～ラシオ間	
	R5	昆明～ハノイ間	ベトナム国内が整備対象
	R6	ヴィエンチャン～シハヌークビル間	
	R7	ラーショー～ロイレム～チャイントン間	
	R8	ラオス北部～ベトナム北部間	ハイフォン～ハノイ～ディエンビエンフー～ルアンナムター間
鉄道	RW1	雲南～タイ間	デンチャイ、チャイントン経由、デンチャイ、ルアンナムター経由、ビエンチャン経由の3ルートが候補
	RW2	雲南～ベトナム間	ハイフォン～ラオカイ間修復、ハノイ～カイラン港間新線建設
	RW3	タイ～カンボジア～ベトナム間	ホイベット～プノンペン間修復、プノンペン～ホーチミン間新線建設
	RW4	第1メコン川橋梁によるラオス連絡 雲南～ミャンマー間	2009年開通 ラーショー経由 (2ルート)、ミッチーナー経由の3ルートが候補
	RW6	タイ東北部～ラオス間	ウドンターニー経由、バーンバイ経由、プアヤイ経由、ウボン経由の4ルートが候補
	RW7	ラオス鉱山開発間連絡	ターケーク、シエンクワンへの2ルートが候補
	RW8	タイ～ミャンマー間	スパンブリー経由、ナコンサワン経由、ピッサヌローク経由の3ルートが候補

出所：ADB [1994]: 106-144より筆者作成。

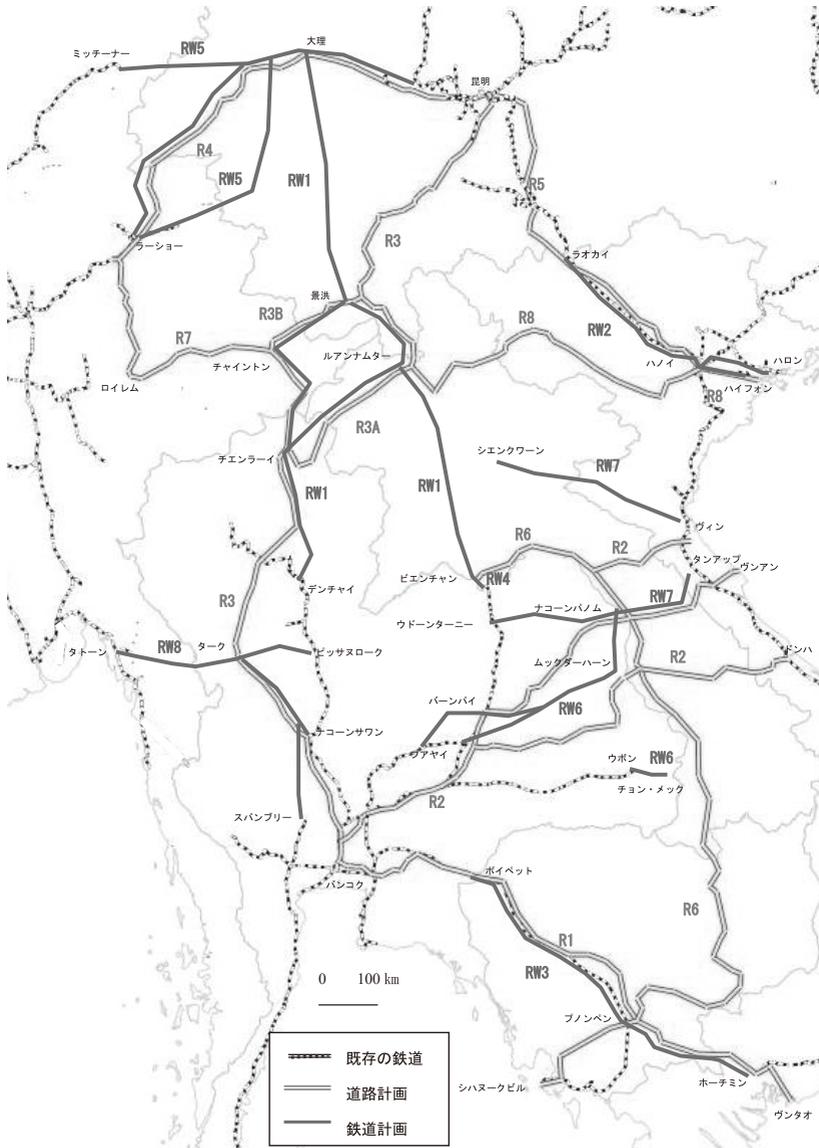


図2 大メコン圏の陸上交通部門計画 (1994年)

出所：表2に同じ、より筆者作成。

トであり、途中でラオス経由のR3A号線とミャンマー経由のR3B号線に分かれていた。このうち、タイ国内についてはすでに舗装道路が完成しており、一部区間から4車線化が始まっている状況であり、中国国内も舗装道路が既に存在していたことから、実際に新たに整備が必要な区間は主にラオス、カンボジア、ベトナム国内の区間であった。なお、この時点ではタイ～ミャンマー間の道路は含まれていなかった。

このように、道路についてはインドシナ地域の各国を相互に結ぶルートが対象とされ、国によって差はあるものの既にある程度整備された国内交通網を相互に結びつけることで、メコン圏に「1つの交通網」を構築することを目標としていた。しかしながら、これらの計画をすべて同時進行で進めることは難しいことから、優先されるべきルートを定めて事業を推進することとなった。その優先事業に含まれたのが、2002年の大メコン圏サミットで採択された3つの経済回廊計画、すなわち「南北経済回廊（North-South Economic Corridor）」、「東西経済回廊（East-West Economic Corridor）」、「南部経済回廊（Southern Economic Corridor）」を構築する道路ルートであった〔白石編 2004: 222〕<sup>34</sup>。

図3のように、当初設定された3つの経済回廊のうち、南北経済回廊はハイフォン～昆明～バンコク間となっており、事実上ベトナム～雲南間と雲南～タイ間の2つのルートに分けられる。東西経済回廊はミャンマーからタイ、ラオスを経てベトナムに至るルートであり、インドシナ半島のほぼ中央を東西に横断するルートとなっている。最後の南経済回廊はタイからカンボジア経由でベトナムに至るルートであるが、2011年にバンコク～ダウエー間が加わったことでミャンマー～ベトナム間のルートとなった〔ADB 2016: 4〕。この南経済回廊については、3本の副回廊と副回廊間の連絡ルートが含まれており、他の経済回廊よりは幅の広いものとなっている。

この図のように、2002年の時点ではカンボジア、ラオス、ミャンマー国内では未舗装・計画中となっている区間が多く、この後これらの国々の区

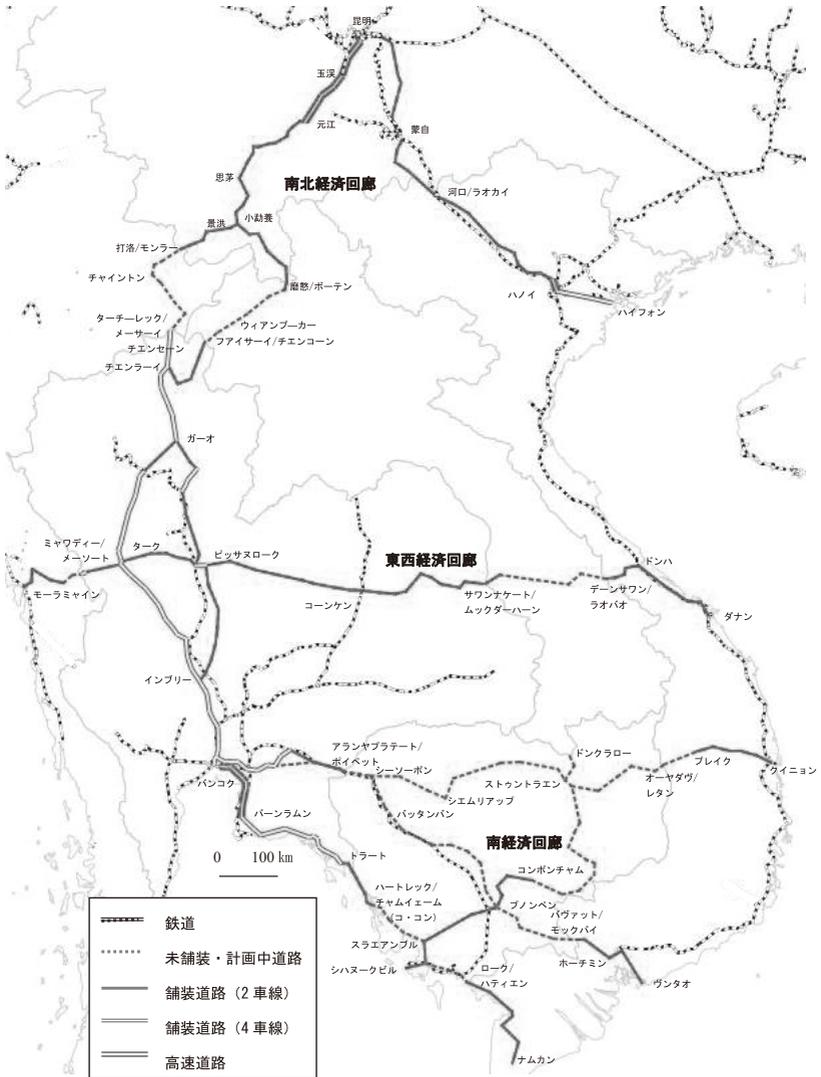


図3 大メコン圏の三経済回廊 (2002年)

出所：表3より筆者作成。

間の道路整備が国際協力により進められていくことになり、2015年までに大半の区間の整備が完了した。以下、各経済回廊を構成する道路整備の経過について順に見ていく。

## (2) 南北経済回廊

南北経済回廊のうち、タイに直接関係するものは雲南～タイ間のルート、すなわち昆明とバンコクを結ぶものであり、当初の大メコン圏の交通部門計画のうちのR3号線に該当するものであった。図3のように、昆明～バンコク間ではタイ国内の距離が全体の半分程度を占めており、すでに舗装道路として整備されていた。タイと中国を結ぶためにはラオスカミャンマーのいずれかの国を通過する必要があるものの、この間の道路はどちらも未整備であったことから、ラオス経由をR3A、ビルマ経由をR3Bとして両ルートとも整備対象としていた。中国国内は既に舗装道路が存在したが、急峻な山間部を通過するために線形は悪く、昆明からメコン川畔の景洪まで24時間以上かかる状況であった。

タイ国内の区間は、ターク経由の国道1号線と、ピッサヌローク経由の国道11号線経由の2つのルートがある。このうち、国道1号線の4車線化は2005年までに完了しており、バンコクからミャンマー国境のメーサーイまでの845kmは完全な複車線道路となっている。ラオス経由の場合は、チエンラーイから分岐してメコン川畔のタイ側の国境チエンコンまでの区間が2002年の時点では2車線道路であったが、図4のように2015年の時点では一部区間の4車線化が完了している。また、国道11号線経由のルートでも4車線化が進展していることが分かる。

南北経済回廊のラオス区間となるファイサーイ～ポーテン間228kmは、1994年にタイの四角経済圏協力開発社（Borisat Ruam Phatthana Si Liam Setthakit Chamkat）がラオス政府から道路整備と沿線の土地開発を認める期間30年の免許を交付された<sup>35</sup>。しかし、ラオス政府が整備する道路の規格向上を要求したことから会社の負担が増加し、整備は一向に進展し

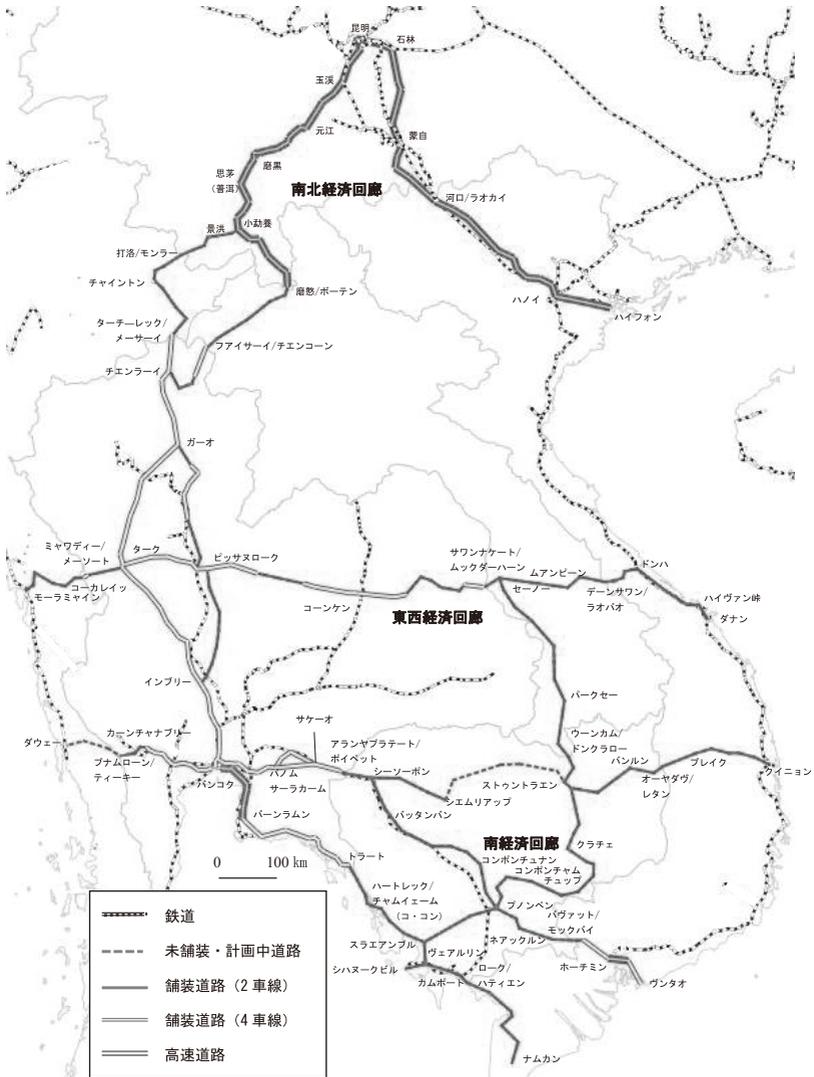


図4 大メコン圏の三経済回廊 (2015年)

出所：表3より筆者作成。

表3 大メコン圏の三経済回廊の道路整備（2002～2015年）

回廊	区間	国名	区間	距離 (km)	道路状況		備考		
					2002年	2015年			
南北	ハイフォン～昆明	ベトナム	ハイフォン～ハノイ	110	4車線	4車線	BOT方式により高速道路化（2015年）		
			ハノイ～ホイ	35	高速	高速			
			ノバイ～ラオカイ（国境）	244	舗装	高速	アジア開発銀行借款により高速道路化（イエンバイ～ラオカイ間高速（2014年）、旧道より200m短縮）		
		中国	河内（国境）～蒙自	141	舗装	高速	高速道路化（新河高速、蒙新高速）（2008～2009年）		
			蒙自～鎮南寺	70	舗装	高速	高速道路化（鎮蒙高速）（2013年）		
	中国	鎮南寺～石林	107	舗装	高速	高速道路化（石林高速）（2013年）			
		石林～昆明	78	高速	高速	高速道路化（昆石高速）（2003年）			
		昆明～玉溪	86	高速	高速	高速道路化（昆玉高速）（1999年）			
		玉溪～元江	112	高速	高速	高速道路化（玉元高速）（2000年）、旧道より31km短縮			
		元江～磨美	147	舗装	高速	アジア開発銀行借款（一部）により高速道路化（元磨高速）（2003年）、旧道より60km短縮			
南北	昆明～バンコク	中国	磨美～思茅（普洱）	64	舗装	高速	高速道路化（磨思高速）（2012年）、旧道より7km短縮		
			思茅～小勐養	98	舗装	高速	高速道路化（思小高速）（2006年）、旧道より25km短縮		
	（ラオス経由）	ラオス	小勐養～磨憨（国境）	185	舗装	高速	高速道路化（小磨養～磨憨・2車線）（2008年）、旧道より32km短縮		
			ボーンテン（国境）～ファイサーイ（国境）	228	未舗装	舗装	中国、タイ、アジア開発銀行借款により舗装化（2008年）		
			モコン川橋梁		舗装	舗装	タイ、中国国境により建設（第4メコン川橋梁）（2013年）		
	（ミャンマー経由）	タイ	チェンコーン（国境）～チェンラーイ	115	舗装	4車線/舗装	一部4車線化（国道1020号線）		
			小勐養～勐混	100	舗装	舗装	高規格道路		
			勐混～万象（国境）	58	舗装	舗装			
			モンラー（国境）～チャイントン	93	未舗装	舗装	ミャンマー政府と地方政府により舗装化（2004年）		
			チャイントン～タチーレック（国境）	163	未舗装	舗装	ホンラン社によるBOT方式で舗装化（2004年）		
東西	モルメー～ダナン	ミャンマー	第2サーイ川橋梁	60	4車線	舗装	タイ道路局により建設（2006年）		
			サーイ（国境）～チェンラーイ	69	4車線	舗装	国道1号線		
		ミャンマー/タイ国境	タイ	チェンラーイ～バンコク	785	4車線/舗装	4車線	4車線化完成（2005年）（国道1、32号線）	
				ガオー～インソリー	476	舗装	4車線/舗装	1号線の代替ルート、一部4車線化（国道11、101、103号線）	
		タイ/ラオス国境	タイ	モークマイ～コンカレイ	58	舗装	舗装		
				ムイ川橋梁	58	舗装	舗装	タイ国境により新道建設（2015年）、旧道より12km短縮	
				テネセリ山麓～ミヤウディー（国境）	17	未舗装	舗装	タイ国境により舗装化（2006年）	
				ムイ川橋梁		舗装	舗装	タイ道路局により建設（1997年）	
				メーソー（国境）～（国境）	795	舗装	4車線/舗装	一部4車線化（国道105、12、200、213、2042号線）	
				第2メコン川橋梁		舗装	舗装	日本借款により建設（2006年未完成）	
サワンケート（国境）～セーノ	130			未舗装	舗装				
セーノ～ムアンブーン	829			未舗装	舗装	日本国境により舗装化（2004年）			
中央回廊	カンボジア	ミャンマー	ムンピン～チンサワン（国境）	78	未舗装	舗装	アジア開発銀行借款により舗装化（2004年）		
			チンサワン（国境）～ドハ	83	舗装	舗装			
		ベトナム	ドハ～ダナン	178	舗装	舗装	世界銀行借款により修復（1999年）		
			ハイヴァン峠/ハイパス	11	舗装	舗装	日本借款により新道建設（ハイヴァントンネル）（2005年）		
		ミャンマー	ダウ～チンキ（国境）	138	未舗装	未舗装	イタリアン、タイ社により高速道路建設（2011年）		
			プナムロン（国境）～カーンチャナグリ	68	未舗装/舗装	舗装/4車線	国境付近の道路舗装化（2000年）（国道3512、3229、523号線）		
		タイ	カーンチャナグリ～バンコク	128	4車線	4車線	国道323、4号線		
			バンコク～カビンプリー	180	4車線	4車線	国道2014号線		
		カンボジア	カンボジア	パノムサラカム～サケーオ	73	4車線	4車線	新道建設（2004年）、4車線化（2013年）（国道350号線）	
				カビンプリー～クローンルック（国境）	103	舗装	4車線	4車線化（2008年）（国道31号線）	
南	南方海洋回廊	カンボジア	ポット（国境）～シソーボン	48	未舗装	舗装	アジア開発銀行借款により舗装化（2008年）		
			シソーボン～コロンチュナン	261	未舗装	舗装	アジア開発銀行借款により舗装化（2004年）		
		カンボジア	コンボン～ブンベン	91	舗装	舗装	修復（2003年）、アジア開発銀行借款により再修復		
			ブンベン～ネアツルン	70	舗装	舗装	日本国境にて修復（2010年）		
		ベトナム	メコン川橋梁（ネアツルン）		舗装	舗装	日本国境により建設（2015年）		
			ネアツルン～バヴット（国境）	107	未舗装	舗装	アジア開発銀行借款により舗装化（2004年）、世界銀行借款により修復（2015年）		
		タイ	ベトナム	モックバイ（国境）～ホーチミン	80	舗装/4車線	舗装/4車線	アジア開発銀行借款により修復（2005年）	
			ホーチミン～ヴァンタオ	120	舗装	高速/4車線	4車線化（2003年）、一部高速道路化（2015年）		
		北方回廊	カンボジア	タイ	バンコク～ラート	310	高速/4車線	高速/4車線	国道7、36、3号線
					ドソムハート～レック（国境）	89	舗装	1車線/舗装	一部4車線化（国道108号線）
カンボジア	チャムフェアム（ロシア）（国境）～スラエンブル			160	舗装	舗装	タイ国境により未舗装道路建設（2003年）、タイ国境による長大橋建設、タイ借款により舗装化（2007年）		
	スラエンブル～ヴェアリン			40	舗装	舗装	アメリカ国境により舗装化（1996年）		
ベトナム	ヴェアリン～カムポート			65	未舗装	舗装	世界銀行、韓国借款により舗装化（2006、2006年）		
	カムポート～ソントラック			40	未舗装	舗装	世界銀行借款により舗装化（2005年）		
カンボジア	ソントラック～クアロー（国境）			17	未舗装	舗装	アジア開発銀行借款により舗装化（2004年）		
	クアロー～ナムカン			224	舗装	舗装	アジア開発銀行借款により舗装化（2004年）		
カンボジア	ナムカン～シムエムリアップ			103	未舗装	舗装	アジア開発銀行借款により舗装化（2008年）		
	シムエムリアップ～ストラントラエン			250	未舗装	舗装/未舗装	アジア開発銀行借款により修復（2005年）、世界銀行借款により修復（2015年）		
カンボジア	ストラントラエン～パンン	123	未舗装	舗装	中国借款により舗装化（2012年）				
	パンン～オヤダウ（国境）	70	未舗装	舗装	ベトナム借款により舗装化（2008年）				
カンボジア	ベトナム	レタン（国境）～プレイク	75	未舗装	舗装				
	プレイク～クイニオン	176	舗装	舗装					
カンボジア	ラオス	セーノ～パークセー	200	舗装	舗装	世界銀行借款により舗装化（2002年）			
	パークセー～クアロー（国境）	160	舗装	舗装	アジア開発銀行借款により舗装化（2004年）				
カンボジア	クアロー～クアチエ	198	未舗装	舗装	中国借款にて舗装化（2007年）				
	クアチエ～チュップ	205	未舗装	舗装	アジア開発銀行借款により舗装化（2006年）				
カンボジア	チュップ～コンボン	12	未舗装	舗装	日本国境にて舗装化（2003年）				
	コンボン～カムラン	120	舗装	舗装	日本国境にて舗装化（1999年）				
カンボジア	カムラン～アヌアケウ	229	舗装	舗装	アメリカ国境により舗装化（1996年）				

注：2015年時点の三経済回廊の構成ルート（広域自治体間連絡を除く）を対表としている。  
 出所：ADB [2005]、ADB [2015]、ADB [2017]、GMS、STP-7、GMS、STP-12、GMS、SIEC、IRITWG [2010]、RTL、(各年版)、SSK (各年版)、TSN [2011]、WB [2004]、ホームページ (中国高速道路路線、国際協力機構、VDB) より筆者作成。

なかった<sup>36</sup>。さらに、ファイサーイから途中のウィアンプーカーまでは同じくタイのウィアンプーカー石炭掘削社 (Borisat Khutkhon Thanhin Wiang Phukha Chamkat) が石炭輸送のための道路整備を行う免許をラオス政府から得ていたことから、二重免許区間となってしまった<sup>37</sup>。

このため、この区間が整備されなければ南北経済回廊が実現しないことを憂慮したアジア開発銀行の助言により、ラオス政府が会社から免許を買い戻し、アジア開発銀行と中国・タイ政府が供与する借款を用いて自ら整備することとなり、2002年10月にこの4者間で借款の合意がなされた<sup>38</sup>。これは、タイによる初めての隣国の交通開発のための借款の供与であった。ラオス政府による請負業者決定に時間がかかったのと工事の遅れにより当初の予定より時間がかかったが、表3のように2008年にこの間の舗装化が完了した。これによって、この間の所要時間は従来の未舗装道路に比べて半分以下となった<sup>39</sup>。その後、2013年に上述の第4メコン川橋梁が完成したことにより、南北経済回廊のラオス経由ルートは全通したのである。

一方、ミャンマー経由のルートでは、ミャンマー国内のターチーレック～チャイントン間164kmについては、当初タイ政府が3億バーツを低利融資して改良工事を行うこととされていたが、ミャンマー政府はその資金で後述の東西経済回廊のルート整備を行いたいと希望し、結局工兵による整備を独自に行った [RTL (2000) : 61]。チャイントン～モンラー間については、中国の支援によって未舗装道路が整備された [Ibid. ]。その後、ワ族系企業のホンパン建設会社 (Hong Pang Construction) がBOT方式でターチーレック～チャイントン間の道路整備を行うことになり、チャイントン～モンラー間はミャンマー政府による舗装化が進められ、2004年4月までに全線の舗装化が完了した<sup>40</sup>。これにより、R3B号線のビルマ国内区間は全線舗装化され、8～10時間で走破できるようになったが、ホンパン社の整備区間では通行料を徴収されるほか、国境での手続きの問題もあって南北経済回廊の主要ルートとしては利用されなかった<sup>41</sup>。なお、上述のように2006年には第2サーイ川橋梁が正式に開通している。

中国国内の区間については、タイ側と同様に2002年の時点ですべて舗装道路となっていた。しかし、急峻な山岳地帯の中を何本もの山脈を横切る道路の線形が悪かったことから、中国は高速道路建設を急速に推進してきた。その概要は表3の通りであり、昆明から南下する高速道路が1999年から開通し、2012年の磨思高速の開通によって全区間の高速道路化が実現した。橋梁とトンネルを駆使した高速道路による所要距離の短縮も顕著であり、玉溪～磨憨間では133km短縮されて計606kmとなった。これによる時間距離の短縮は絶大であり、昆明～景洪間の所要時間は8時間程度と高速道路開通以前の3分の1以下に短縮されることとなろう<sup>42</sup>。

この南北回廊で特筆すべきことは、ラオス、ミャンマー国内の道路整備が遅れていたことから、代替ルートとしてメコン川経由の水運が脚光を浴びている点である。このメコン川上流域は早瀬や岩礁が多く、かつてフランスの軍艦が遡上を諦めたほど航行条件が悪かった。しかしながら、この川の早瀬や岩礁を爆破して大型船の航行を可能とし、メコン川上流域の物流の動脈とする計画が中国主導で進み、2000年4月には中国、タイ、ミャンマー、ラオスの4カ国がラオスのルアンプラバーンから雲南省の思茅までの786kmの区間の商業航行の自由化に関する協定を調印した<sup>43</sup>。これにより、将来的に300～500トン級の船が航行できるよう早瀬や岩礁の爆破が始まり、第1段階として計画された23カ所の爆破は、地域住民の反対で未着手のタイ～ラオス国境の1カ所を除いて完了し、タイのチェンセーンと雲南の景洪、思茅間の貨物船の航行が活発化した<sup>44</sup>。このため、ラオス国内のR3A号線の舗装化が2008年に完成する以前から、南北経済回廊は水運経由で事実上完成していたことになる。

なお、南北経済回廊のベトナム～雲南間については、2002年の時点ですでに全線が舗装化されていたが、その後高速道路の整備が進められ、表3のように2015年までに全区間が高速道路化された<sup>45</sup>。図4のように、南北経済回廊の中国国内の区間は2015年までにすべて高速道路化されており、タイの高速道路整備が2000年代以降大幅に遅延したのと対照的であった。

### (3) 東西経済回廊

東西経済回廊については、当初の大メコン圏の交通開発計画では図2のようにタイ～ベトナム間に設定されており、ラオス～ベトナム間は北から順にターケーク～ヴィン間の国道8号線、ターケーク～ヴンアン間の国道12号線、サワンナケート～ドンハ間の国道9号線の3つのルートが存在した。その後、第2メコン川橋梁の候補地としてムックダーハーン～サワンナケート間が浮上し、1997年にメーソート～ミヤワディー間にムーイ川橋梁が開通すると、インド洋側に位置するミャンマーのモーラミヤインと南シナ海側に位置するベトナムのダナンという2つの深水港を連絡するルートとなることから、「東南アジアランドブリッジ (Southeast Asian Landbridge)」構想が出現した<sup>46</sup>。このため、当初のバンコクを起点とした東西回廊のルートは西側に延伸され、最終的に東西経済回廊はインドシナ半島の中央を東西に横断するルートとして、このモーラミヤイン～ダナン間に設定された。

この東西約1,500kmに及ぶ東西経済回廊も、中間のタイ国内の区間約800kmは既に舗装道路の整備が完了していたことから、主要な整備対象区間はラオス、ベトナム、ミャンマー国内の区間であった。図3のように、2002年の時点ではラオス国内はほとんどが未舗装道路であったほか、ミャンマー側でもタイ国境付近に未舗装区間が存在していた。なお、タイ国内区間については1995年からの第2次幹線道路4車線化計画に全区間の4車線化が含まれていたが、計画が大幅に遅れたことから全線の4車線化は実現しておらず、2015年の時点の4車線化率は約60%でしかなかった<sup>47</sup>。

ラオス国内については、表3のように日本の贈与とアジア開発銀行の借款により舗装化が進み、2004年までに完成した。この間にはフランス時代からの旧道があったものの、新たに整備された道路は旧道とほぼ並行する線形の良い新設道路であり、地形の起伏も少ないことから極めて良好な走行条件である。タイとの国境の第2メコン川橋梁についても、上述したように日本の借款により2006年末に完成した。これによっ

て、東西経済回廊のタイ～ベトナム間の整備は完了したのであった。

ベトナム国内については、既に舗装道路が存在していたが、国道9号線のラオバオ～ドンハ間については国境のラオバオ付近の山間部を中心に改良工事が行われた。ただし、ラオス国内とは異なりフランス時代の道路をそのまま利用している区間が多いことから線形はラオス国内よりも悪く、ラオバオから40km程度は勾配のきつい山間部となる。一方、ドンハからダナンまではベトナムを南北に結ぶ最重要幹線の国道1号線となり、市街地では4車線、それ以外は2車線の舗装道路が整備されているが、フエ～ダナン間の難所であるハイヴァン峠には延長6kmの長大トンネルを含むバイパスが日本の借款により建設され、2005年に開通した<sup>48</sup>。

ミャンマー国内区間については、タイ国境に近いミャワディー～コーカレイッ間でタイの支援による道路整備がなされた。当初、タイ政府が表明したターチャーレック～チャイントン間の道路整備のための借款でこちらの道路を整備することをミャンマー政府が希望したが、最終的にタイの贈与によりこの間の整備を行うことに決まった。これは、ラオスなどの東側区間とは異なり、軍事政権下のミャンマーでは日本やアジア開発銀行からの支援が期待できず、タイが支援を行わないと東西経済回廊の西側区間が整備される可能性が低かったことも関係していた。このうち、国境に近いミャワディー～テナセリム山脈間の道路整備がタイの贈与によって最初に行われることが2003年11月に決まり、表3のように2006年に完成した<sup>49</sup>。その先のテナセリム山脈～コーカレイッ間は急峻な山脈を横断する峠道であり、旧道は隔日で一方通行を実施しなければならないほどの悪路であった<sup>50</sup>。このため、この間については同じくタイの贈与によってバイパスを整備することになり、2012年12月に着工された<sup>51</sup>。このバイパスが2015年8月に完成したことで、ミャンマー国内の東西経済回廊は全線舗装化された<sup>52</sup>。コーカレイッから先の区間も狭い旧道であることから、今後この先モーラミヤインやタトーン方面への道路整備が行われることになろう。

#### (4) 南経済回廊

最後の南経済回廊は、バンコクからプノンペン、ホーチミンを経てヴンタオに至るルートが中心であり、この中央副回廊 (Central Subcorridor) の南に海岸沿いを通る南方海岸副回廊 (Southern Coastal Subcorridor)、中央副回廊の途中で分岐して北側を進む北方副回廊 (Northern Subcorridor)、そしてメコン川沿いに3つの回廊を結ぶ副回廊間連絡 (Intercorridor Link) の計4つの副回廊が構成された。その後、2008年に3経済回廊の戦略行動計画 (Strategic Action Plan) の導入により副回廊間連絡が北に延伸され、図4のようにセーノーで東西経済回廊に接続する形に改められたほか、2011年には西側のバンコク～ダウェー間が追加された [ADB 2016: 7]。

中央副回廊はインドシナ半島の主要な3つの都市を連絡するルートであることから、戦前からフランスが整備を希望していたルートであった [柿崎 2000: 165-166]。その整備は鉄道建設から始まり、かつてはバンコク～プノンペン間で鉄道が直通していた<sup>53</sup>。道路についても初期の段階から整備されており、少なくとも1960年代後半にはバンコク～ホーチミン間の舗装化は大部分が完了していた<sup>54</sup>。ところが、カンボジア国内においてはその後の混乱期に交通路が疲弊し、道路もほとんどの区間の舗装が破損し、鉄道もポイベット～シーソーボン間でレールが撤去されてしまった<sup>55</sup>。

このため、他の経済回廊とは異なり南経済回廊の中央副回廊のルートは古くからの幹線ルートであり、その復興も最も早く進められてきた。タイ国内のバンコク～アランヤプラテート間は、他の経済回廊と同様に既に舗装化が完了しており、2008年までに全区間の4車線化も完了している。なお、途中のパナムサーラカーム～サケーオ間では従来のルートの南を短絡するバイパス (国道359号線) も2003年までに整備され、この間の所要距離を20km短縮させた。表3のように、このバイパスは2013年には4車線に拡張され、中央副回廊の主要ルートとして機能するようになった。

カンボジア国内では、表3のようにアジア開発銀行の借款などを用いて

の修復が進み、2010年までに全線の舗装化が完了した。最終的に、2015年にネアックルンのメコン川橋梁が日本の贈与によって建設されたことで中央副回廊のバンコク〜ヴァンタオ間の整備は完了し、自動車が全区間を走破できるようになった。ベトナム国内では、国境のモックバイからホーチミンまでの80kmの区間がアジア開発銀行の借款で修復と4車線化が進められ、2005年までにほぼ全区間の4車線化が完了した。ホーチミンの外港に当たるヴァンタオまでの区間も、2015年に高速道路が途中まで開通した。

南方海岸副回廊についても、2015年までに全区間の舗装化が完了している。このルートは当初の大メコン圏の交通開発計画には含まれていなかったが、その後R10号線として追加されており、2002年に南経済回廊の副回廊として設定された<sup>56</sup>。2002年の時点ではタイ国内の区間はトラートまで高速道路と4車線道路が整備されていたが、カンボジア国内のコ・コン〜スラエンプル間は道路が存在しなかった。この間についてはタイの支援による整備が行われ、まず2003年までにタイ工兵による未舗装道路が建設された [RTL (2003) : 51]。その後、この間の長大橋4ヶ所の整備をタイの贈与で、舗装化をタイの借款で行うこととなり、2003年7月に契約調印がなされた<sup>57</sup>。この整備は2007年に完成し、タイとカンボジアを結ぶ新たなルートとなった。

中央副回廊のシーソーボンで分岐する北方副回廊は、シエムリアップ、ストウントラエンを経由してベトナムのクイニョンに至るルートであり、ベトナム、カンボジア、ラオス国境が交わる地域を対象とした「成長の三角地帯」の開発を推進する意図が含まれていた<sup>58</sup>。2002年の時点ではほとんどが未整備区間であったが、2015年までにカンボジア国内のシエムリアップ〜ストウントラエン間を除き舗装化が完了している。副回廊間連絡についても同様であり、2007年までに新たに加わったラオス国内区間も含めて、全区間の舗装化が完了している。表3のように、カンボジア国内の道路整備の大半が贈与や借款といった国際協力の枠組みで整備されていることから、これが南経済回廊を構成する道路網の整備に大きな役割を果たしたこ

とが分かる。

一方、新たに南経済回廊に含まれたバンコク～ダウエー間はダウエーの深水港計画とともに浮上したルートである。ダウエーは古くからのアンダマン海側の港町であり、アユッタヤー時代にはインド洋側の港としてタイが重宝していた時期もあった。ダウエーに新たな深水港を開発する計画が1990年代の経済ブーム期に浮上し、2000年6月にはボンティー峠経由でダウエーに至る道路整備を行うことで合意したと報じられていた<sup>59</sup>。その後、ボンティーよりも東側のプナムローン経路に変更となり、2003年の時点ではミャンマー国内区間の道路整備をミャンマー・カーンチャナブリー・タヴォイ開発社 (Myanmar-Kanchanaburi-Tavoy Development Co. Ltd.) が免許を獲得して行っていたとされている [RTL (2003) : 64] <sup>60</sup>。このため、タイ側も2004年に国境までの道路を整備したものの、ミャンマー側では工事の進展はなかった。

その後、2008年5月にタイ、ミャンマー政府がダウエー深水港建設に関する覚書に調印し、タイのイタリアン・タイ社 (Italian-Thai Development Co. Ltd.) が計画の事業化調査を請負った [Waritsara 2013: 171]。そして、2010年11月にイタリアン・タイ社がダウエー開発計画の免許を獲得し、その中に国境からダウエーまでの道路整備が含まれていた [TSN 2011] <sup>61</sup>。計画では2015年までの第1期計画でこの間に4車線道路を整備することになっており、会社は2011年4月までに未舗装道路を開通させた [Ibid.]。しかしながら、投資額があまりに大きいことから民間企業のみでの計画の進展は難しく、結局2012年7月にタイ政府がミャンマー政府との間でダウエー開発計画に協力することに合意した<sup>62</sup>。両国は特定目的会社 (Special Purpose Vehicle) を設置することで合意し、2013年11月にダウエー経済特区開発社 (Dawei SEZ Development Ltd.) がタイとミャンマーの共同出資によって設立され、イタリアン・タイ社の免許を譲受することになった<sup>63</sup>。このような枠組みの変更の中で開発計画もいったん中断されたことから、ダウエーへの道路も以後具体的な整備が進展しないま

ま2015年を迎えることとなった。

このように、2002年に設定された3経済回廊を構成する道路整備は急速に進み、一部を除いて2015年までに舗装化が完了した。このような急速な国際道路網の整備によって、タイ国内の道路網も国際道路としての機能をさらに高めることになったのである。

(「下」に続く)

## 註

- 1 タイにおける伝統的な境界の概念と、近代的な国境線の制定の歴史については、トンチャイ [2003] を参照。
- 2 1893年のシャム危機（パークナム事件）によって、タイはメコン川左岸をフランスに割譲することに合意し、これによってメコン川がタイと仏印の国境線となった [柿崎 2007: 118-120]。なお、その後1904年にルアンプラバーン対岸（現サイヤブリー県）とチャムパーサックのメコン右岸の2ヶ所がフランスに割譲されたことから、メコン川が国境線となる区間の距離が減少し、現在の955kmとなった。
- 3 実際にタイは鉄道のアランヤプラテートまでの開通に合わせて国境までの5kmの区間の道路整備を行っており、1927年4月には鉄道局総裁のカムペンベツト親王の一行がアランヤプラテートから自動車でシエムリアップのアンコールワットを訪問していた [BTWM 1927/04/22 “Ankor to Bangkok.”]。このアランヤプラテート経由のルートは当時世界的にも脚光を浴び始めたアンコールワットへのアクセスルートとして、この後国際観光客に利用されていくことになる。
- 4 出所に丸括弧で年を表記している場合は、年版を指す。1928年度の道路局年報には、この仮設橋を自動車が渡っている写真が掲載されている。
- 5 BTWM 1934/02/01 “Building Roads.”では、メーサーイの国境に架かる橋が乾季中の完成を目指して建設中と報じられていることから、1934年中に開通したものと考えられる。実際にラムパーン経由でのシャン州東部のケントゥン付近との交易は1920年代末から増加しており、シャン州東部はラングーンよりもむしろバンコクの後背地となっていた [柿崎 2000: 290-291]。

柿崎 タイの国際交通網整備 1994～2015年—バンコク中心型交通網の外延的拡大—(上)

- 6 当時ラオス国内では共産勢力の勢力拡大に伴い政情が不安定となっており、サリットはメコン川が共産主義のタイへの浸透を食い止める防波堤であるとして、メコン川への架橋に消極的な態度を取った [柿崎 2009: 319]。
- 7 タイ～ラオス間の国境線が最も長い、その北にはミャンマー～ラオス間の国境線である区間が約220km、ミャンマー～中国間の国境線である区間が25km存在する [堀 1996: 2]。
- 8 その後、東西回廊のルートは西に延伸され、2002年の大メコン圏の3経済回廊ではミャンマー～ベトナム間となる。
- 9 KT (OE) 1999/08/30 “Senthang Wibak Saphan Kham Khong 2 Kon Dai Kho Yuti Wan Ni.”
- 10 国際協力機構「ラオス人民民主共和国及びタイ王国に対する円借款供与について」(<https://www.jica.go.jp/press/archives/jbic/autocontents/japanese/news/2001/000127/Thai.html>、2017/12/19閲覧)
- 11 この鉄道建設は1930年代に着工されたものの、世界恐慌の影響で仏印、タイ側ともにすぐに頓挫した。その後、第2次世界大戦中には日本軍がこの計画を復活させて仏印～タイ間の鉄道を実現させようと画策し、ナコーンパノムでメコン川橋梁予定地の調査を行ったものの、結局実現には至らなかった。
- 12 BP (OE) 2007/12/07 “Thailand Approves Third Bridge to Laos.”
- 13 PCT (OE) 2009/01/19 “Wang Silaruek ‘Saphan Kham Khong haeng thi 3’ ‘Nakhon Phanom-Khammuan’ Chueam Thai-Lao.”
- 14 VT (OE) 2013/12/11 “China Supports Bokeo Bridge Construction.”
- 15 PCT (OE) 2017/10/18 “Reng Saphan Kham Khong ‘Bueng Kan-Pak San’.”
- 16 BP (OE) 2014/11/27 “New Thai-Lao Bridge in Bung Kan.” ただし、ルーイ県についてはメコン川ではなく支流のファン川に架かる橋となる。
- 17 VT (OE) 2013/10/16 “Luang Phrabang-Xayaboury Road Link Ready by April 2014.” 2013年12月からルーイ～ルアンプラバーン間のバスも運行を開始した。
- 18 ただし、ラノンについては対岸のコータウン(ビクトリアポイント)との間は幅5kmほどの湾になっており、架橋は容易ではない。

- 19 この時には川の流水のある部分30mにチーク丸太を渡した仮設橋を建設していた。
- 20 1950～1970年代のメーソート経由の貿易額も微々たるものでしかなく、しかも頻繁に国境が閉鎖されたために変動も大きかった [柿崎 2009: 297-298]。
- 21 PCK (OE) 2006/01/22 “Saphan haeng Mai Mae Sai-Tha Khilek.”
- 22 NT (OE) 1999/08/26 “New Bridge to Help Burma Trade.”
- 23 KT (OE) 2006/01/23 “Thai-Phama Poet Saphan Mittraphap haeng thi 2.”
- 24 このため、接続道路も含めた総延長は21kmと長くなっている [RTL (2014) :90]。
- 25 国境経済特区は2014年に第1期として国境5県（ターク、サケーオ、ナコーンパノム、トラート、ソンクラ）に設置が決まったもので、タークではメーソートを中心とする3郡14区（タムボン）を範囲として投資を奨励するとともに、新橋のアクセス道路沿いに進出用地を提供することになった [SSC 2016: 6-22]。
- 26 BP (OE) 2015/01/21 “Work Starts on 2nd Mae Sot Bridge.”
- 27 橋の中央には1973年にタイとマレーシア政府が協力して建設したことを示す碑が建てられている。スガイコーロックにタイ側の舗装道路（県道）が到達したのは1975年であった。
- 28 KT (OE) 2000/03/14 “‘Supphachai’ Triam Chong Thanon Satun-Poelit Khao Kho Ro Mo.”
- 29 KT (OE) 2002/04/12 “Saphan Chueam Thai-Male haeng Song Klai Khlot.”
- 30 PCK (OE) 2009/12/08 “Poet Saphan Mittraphap Thai-Male.”
- 31 NT (OE) 2012/12/16 “Two Bridges to Connect Narathiwat with Malaysia.”
- 32 この言葉を最初に使いだしたのは日本のマスメディアであり、1989年から多用されるようになったという [天川 1993: 17]。
- 33 四角経済圏における拠点、タイ北部のチェンマイ、チェンラーイのほか、ミャンマー東部（シャン州東部）のチャイントン（チェントウン）、ラオス北部のルアンプラバーン（チェントーン）、雲南省のタイ族自治区である西双版纳の景洪（チェンレン）といずれもタイ語のチェン（城市）を含んでいることから、タイ側では「5城市（Ha Chiang）」と呼んだ [Thanet 1995: 221-224]。
- 34 経済回廊についてはその後も変更がなされており、2004年には広西壮族自治区が加

わったことで南北経済回廊に広西関連のルートが追加されたほか、2006年には経済回廊を従来の3つから9つに拡大されている [ADB 2016: 4]。ここでは2015年時点のベトナム～広西間の南北経済回廊を除いた3経済回廊を対象としている。

- 35 PCT (OE) 2000/01/10 “Lao Lui Eng Prochek Tat Thonon Pai Chin.”
- 36 KT 1997/10/29 “Sun Klang Indochin: Khwam Fan thi Luan Hai.”
- 37 PCT (OE) 2000/01/10 “Lao Lui Eng Prochek Tat Thonon Pai Chin.”
- 38 TS (OE) 2002/10/13-16 “Ro Mo To. Lao Yam Baeng 175 Lan Tong Pen Tham.”
- 39 2005年に筆者がファイサイー〜ルアンナムター間の未舗装道路をトラック型バス(ソーンテオ)で通過した際には途中休憩時間も含めて計9時間を要したが、舗装道路完成後の2009年には中国からの国際バスがこの間を4時間で走破した。
- 40 PCK (OE) 2004/08/18-20 “Poet Senthang Thua Chiang Tung-Mueang La (1) - (Chop) ”
- 41 PCK (OE) 2004/08/20 “Poet Senthang Thua Chiang Tung-Mueang La (Chop) ,”  
PCK (OE) 2009/10/20 “Phaen Song Sinkha Thai Phan R 3 b Cha-ngak.” ターチャーレック〜チャイントン間には料金所が3か所あり、それぞれ通行料を徴収するほか、検問も行われており、通過の際に「袖の下」の支払いが必要かもしれないとのことであった。また、中国〜ミャンマー間の国境でもミャンマー側のカジノへ行く中国人を遮断するために中国側が国境を閉鎖しており、2009年ようやく国境が開くことになったものの、今度は少数民族問題でミャンマー側が国境を閉鎖するなど、この間の国境は安定的に往来できる状況ではなかった。
- 42 2009年に筆者が昆明から景洪までバスで向かった際には、磨思高速が未整備であったものの8時間半で走破した。
- 43 BP (OE) 2000/04/19 “Ship Lanes to Open as Trade Deal is Signed.” これに合わせて、流域に14の港を整備することが決められた。
- 44 当初の計画では、第1段階として21ヶ所の早瀬と岩礁を爆破して2004年までに100トン級の船が年間95%以上航行できることを目標とし、タイ〜ラオス間の早瀬1ヶ所を除いて完了した [Sun & Sayamon ed. 2005: 32-35]。なお、PCK (OE) 2001/07/27 “Doen Ruea Seri Phan Nam Khong Roem Lao Thurakit Thuean -

Mai Thuean Phan kan Nua.”によると、早瀬の爆破のみならず造船技術の進化で喫水が1 m未満の平底船を就航できるようになったことも、メコン川上流域の水運の活発化を促進したという。

- 45 ただし、ベトナム国内の一部区間は2車線道路となっている。
- 46 KT 1997/08/14 “Saphan Mittraphap Thai-Phama.”
- 47 第2次幹線道路4車線化計画は全国約5,000kmの国道を4車線化する計画であったが、予定より大幅に遅れたことから計画全体の進捗率は2015年で約7割となっていた [柿崎 2018: 3-4]。
- 48 当初はトンネルを含む9 kmの区間のみを整備することになっていたが、借金の残余額を用いて北側に10kmほどバイパスを延伸することになり、2008年に開通した [国際協力機構「ハイヴァントンネル建設事業（事後評価報告書）」([https://www2.jica.go.jp/ja/evaluation/pdf/2009\\_VNIX-4\\_4\\_f.pdf](https://www2.jica.go.jp/ja/evaluation/pdf/2009_VNIX-4_4_f.pdf), 2017/12/26閲覧)]。
- 49 NT (OE) 2003/11/04 “Bt1.9-bn Aid Deal to be Offered to Burma.”
- 50 KT (OE) 1999/09/02 “Krathung Sapha Phat Reng Mue Si Liam So Ko.”
- 51 PCK (OE) 2012/12/03 “Long Mue Laeo!”
- 52 PCK (OE) 2015/08/30 ““Somkhit-U Nyan Tun” Chap Mue Song Mop Thanon Miawadi-Kokarek.”
- 53 バンコク～プノンペン間の鉄道は1930年代末からミッシングリンクの整備が進められており、進軍してきた日本軍が1941年末からこの間の列車運行を開始した。詳しくは後述する。
- 54 早生によると、1960年代後半にはカンボジア国内のポイベット～バタンバン間の約90kmの区間を除いて、バンコク～ホーチミン（当時はサイゴン）間の道路は舗装化されていた [早生 1969: 17]。
- 55 これはボルボト後の困窮化において、住民がレールを剥がして売却してしまったためといわれている [SPCS 2003: 28]。
- 56 『道路局年報』には、2001年からR10号線という言葉が使われている [RTL (2001) : 68]。
- 57 BP (OE) 2003/07/10 “New Road to Halve Travel Time.”

柿崎 タイの国際交通網整備 1994～2015年—バンコク中心型交通網の外延的拡大—（上）

- 58 この成長のトライアングルは、ベトナム、ラオス、カンボジアの3ヶ国の国境が交わる地域の開発を目指したもので、1999年に3ヶ国の間で合意に達した計画であり、開発の遅れた内陸部の底上げを期待するものであった [白石編 2004: 226]。
- 59 NT (OE) 2000/06/22 “Agreement Stuck for Bt 1 bn Thai-Burmese Highway.”
- 60 PCK (OE) 2005/06/21 “Thanon Sai Samkhan San Samphan Thang Setthakit Thai-Phama.”によると、1998年にこの会社がこの間の道路建設免許を獲得したものの建設は進まず、2005年に入ってから新たな会社組織を設立して建設を推進する動きが出ていた。
- 61 この免許は期間60年間で、BOT方式によってダウエーの深水港、工業団地、交通インフラ整備を行うもので、総額586億ドルの大型開発計画であった。
- 62 BP (OE) 2012/07/24 “Thein Sein, PM Ink Deal on Sea Port.”
- 63 NT (OE) 2013/11/22 “Bilateral Panel Approves Dawei Framework.” その後、タイとミャンマーは日本の出資も要請し、2016年5月に日本の国際協力銀行が3分の1を出資したことから、ダウエー経済特区開発社は3ヶ国の共同出資となった [RSP (2016) : 23-24]。

引用資料・文献は（下）に一括して掲載する。

