

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— (下)

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

(「上」から続く)

3. 国際道路網整備への支援

(1) アセアンハイウェイ計画の進展

大メコン圏計画の3経済回廊を構成する道路整備についても、タイは隣国のラオス、カンボジア、ミャンマー国内の区間の整備に対し贈与や借款を供与する形での支援を行ってきたが、それ以外にも国際道路網の構築のための数々の支援を行ってきた。ここでは、アセアンハイウェイ計画への支援とエーヤワディー・チャオプラヤー・メコン経済協力戦略(Ayeyawady-

Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS、以下アクメクス)の枠組みによる二国間協力による道路整備について考察する。

アセアンハイウェイ計画は、1950年代末に浮上したアジアハイウェイ計画を復活させる形で1990年代末から構想され始めたものである。そもそも、アジアハイウェイ計画は1958年にアジア極東経済委員会 (Economic Commission for Asia and the Far East: ECAFE)が打ち出した計画であり、イランからシンガポール、南ベトナムまでを結ぶ総計5万5,000kmの縦貫道路及びその支線を整備する計画で、うち11路線3万2,928kmが優先整備道路となっていた〔早生 1969: 207〕。図5のように、インドシナ半島ではイランから伸びてくるA1号線とA2号線がそれぞれインドとバングラデシュ (東パキスタン) からビルマに入り、前者はシャン州を經由して北部のメーサーイからタイ、カンボジア経由でサイゴンに至り、後者はメーソートからタイ、マレーシアを經由してシンガポールまで到達するルートであった。他にも図のように多くの道路が対象とされており、タイに関係するものではA12号線がサラブリー～ノンカーイ (ビエンチャン) 間の国道2号線 (フレンドシップ・ハイウェイ)、A14号線がタークと東北部の最東端ウボン県のチョン・メックに至る東西のルート、A15号線が国道22号線ウドンターニー～ナコーンパノム間となっていた。

この計画は当時の政治情勢を反映しており、ベトナムの南北分断の状況をふまえて南ベトナム側にしかルートが設定されていなかった。また、図のように建設中・計画中の区間が数多く存在し、とくにアジアを東西に横断する最重要幹線であるA1、A2号線についてはビルマ国内に未整備区間が数多く存在し、そう簡単にアジア各国を結ぶ国際道路網が実現するような状況ではなかった〔Ibid.: 207-211〕。実際の道路整備も各国任せの状況であり、タイのように国内の対象区間を1970年代中にすべて舗装した国もあれば、カンボジアのようにこの後内戦によって道路網が疲弊する国も存在した。このため、アジアハイウェイ計画はルートのみを規定したのみで事実上頓挫したのであった。

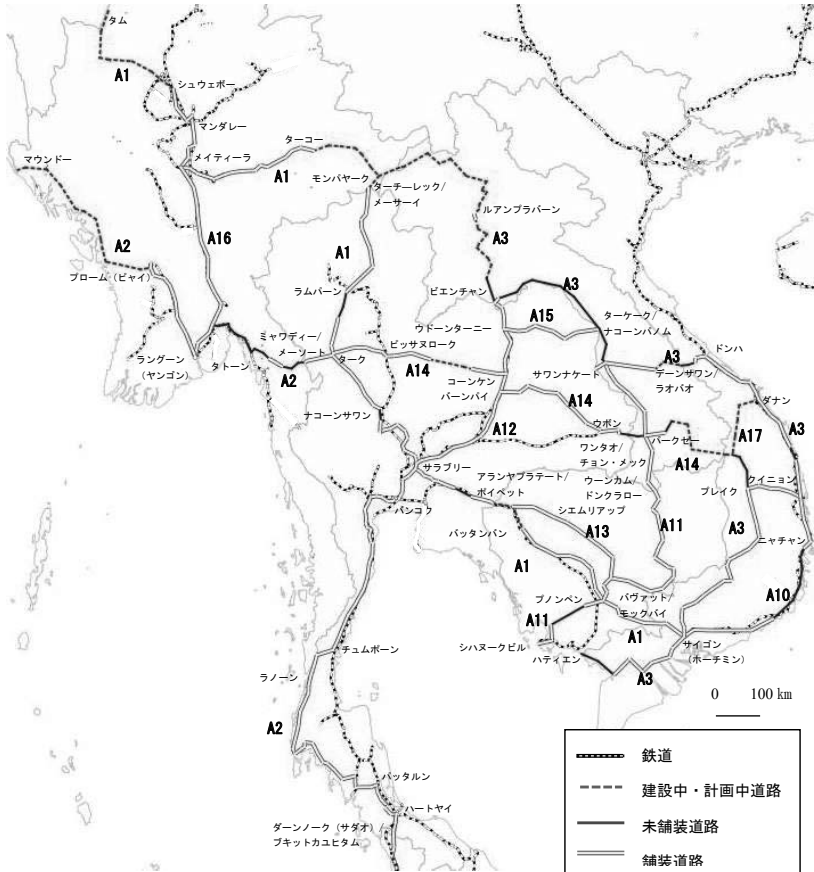


図5 アジアハイウェー計画 (1969年)

出所：早生 [1969] より筆者作成。

ところが、1980年代後半からのインドシナ半島情勢の沈静化に伴い、国境橋や大メコン圏計画などの国際道路網の整備計画が浮上してきたことで、アジアハイウェー計画はアセアンハイウェー計画として復活することになった。おりしも、1990年代に入ってインドシナ3国とミャンマーがアセアンに相次いで加盟することになり、1997年にはラオスとミャンマーが

加盟して残るはカンボジアのみとなった [鈴木 2014 : 145-146] ¹。そのような状況の中で、同年2月に開かれた第2回アセアン運輸閣僚会議 (ASEAN Transport Minister Meeting) でタイがアセアンハイウエーの整備を提案し、同年9月の第3回会議でタイがこの計画の推進役を担うことが決まった [RTL (2010) : 88]。これを受けて専門家による検討が行われ、1999年には23路線 3万8,400kmのアセアンハイウエー網が閣僚会議で了承され、①2000年までに最終的なルートを確認し、②2004年までに指定された区間を最低でも第3級の道路に整備することでミッシングリンクを解消し、③2020年までに指定された区間を第1級までに、それ以外を第2級に整備すること、が決められた [ADB 2013 : 21] ²。

この専門家部会は2000年にアセアンハイウエー小ワーキンググループ (ASEAN Highway Sub-working Group) に改組され、その後もタイがリーダーシップを取って計画を進めてきた [RTL (2009) : 71-72]。その結果、2007年にはタイの提案に従って青地に白でAHから始まる道路番号の標識をアセアンハイウエーに設置することが決まった [Ibid. : 72]。最終的に、2010年の第15回アセアン運輸閣僚会議にアセアンハイウエー計画の最終報告書が提出され、2011～2015年のアセアン交通戦略計画 (ASEAN Transportation Strategic Plan) に盛り込まれた [RTL (2011) : 41、ASEAN 2010 : 12-15]。このようにタイが主導して計画を推進した結果、アセアンハイウエーのネットワークが最終的に確定したのである。

このアセアンハイウエー計画のうち、タイ国内の該当路線を示したものが表4である。タイ国内を通るアセアンハイウエーは計12線6,731kmであり、AH112号線を除いて舗装道路の整備が完了している³。図6がタイの隣国も含めたアセアンハイウエーのネットワークを示したものであり、先の図5と比較すると旧来のアジアハイウエーのルートをそのまま継承して番号も同じ区間が存在する一方で、新たに設定されたり番号が変更となっている区間も数多く存在することが分かる。この図では東南アジア域内しか示していないが、これらの道路番号は再開されたアジアハイウエー計画とも

表4 タイ国内のアセアンハイウェイ網 (2015年)

道路番号	区間	国道番号	距離 (km)
AH1	タム～マンガレー～タートン～メーソート～ターク～ヒンコーン～アランヤ プラーテート～フノンベン～ホーチミン～ハノイ～ドンタン	12、1、32、1、33	697
AH2	メイテーラ～メーサーイ～ターク～バンコク～ダーンノーク～シンガポー ル	1、32、4、41、43、4	2,010
AH3	チェンラーイ～チェンコーン～ポーテン	1020	115
AH12	ヒンコーン～コーンケン～ノーンカーイ～ナートウーイ	2	559
AH13	ナコーンサワン～ファイコーン～ウドムサイ～ハノイ	117、11、101	577
AH15	ウドーンターニー～ナコーンパノム～ヴィン	22	239
AH16	ターク～コーンケン～ムックダーハーン～ドンハ	12	689
AH18	ハートヤイ～スガイコーロック～ジョホールバル	43、42	263
AH19	バンコク～レームチャパン～コーラート	7、331、304	391
AH112	タートン～ダウエー～クローンローイ～バーンサバーンヤイ		33
AH121	サケーオー～ブリーラム～ムックダーハーン	3462、3395、348、218、219、 202、2169、212	538
AH123	ダウエー～プナムローン～バンコク～ハートレック～スラエンプル	3512、3229、323、4、7、36、 3	620
	計		6,731

注1：区間は東南アジア域内の区間を示しており、国内区間を太字で示してある。

注2：距離は国内区間のみであり、一部の重複区間はそれぞれ計上している。

出所：ADB [2013]: 90-92、RTL (2015): 64より筆者作成。

連動しており、例えばAH3号線は大メコン圏の南北経済回廊のルートで昆明まで伸びている。実際には、1999年に定められた目標は達成されておらず、2015年の時点でもAH123号線のダウエー～ティーキー（プナムローン）のように未舗装の区間も存在するが、大半の区間は舗装化されている。

(2) ラオスの道路整備への支援

タイによる国際交通網の整備は、1997年に開通したミャンマーとの国境に位置するムーイ川橋梁の建設から始まり、上述のように数々の国境橋や大メコン圏の経済回廊を構成する道路整備に贈与や借款を供与する形で協力してきたが、その枠組みは2001年に成立したタックシン政権下で構築されたものであった。2003年4月にタックシン政権は新たな支援の枠組みとしてアクメクスを打ち出した⁴。この枠組みは当初タイと隣国のビルマ、ラオス、カンボジアから構成され、同年11月に4ヶ国の首脳がミャンマーのバガンで宣言を行い、周辺諸国との経済格差の解消を目的として、①貿易や投資の促進、②産業面の協力、③交通網の接続、④観光面の協力、⑤人的資源の開発、を5つの柱とした [RTL (2004) : 59]⁵。なお、2004年

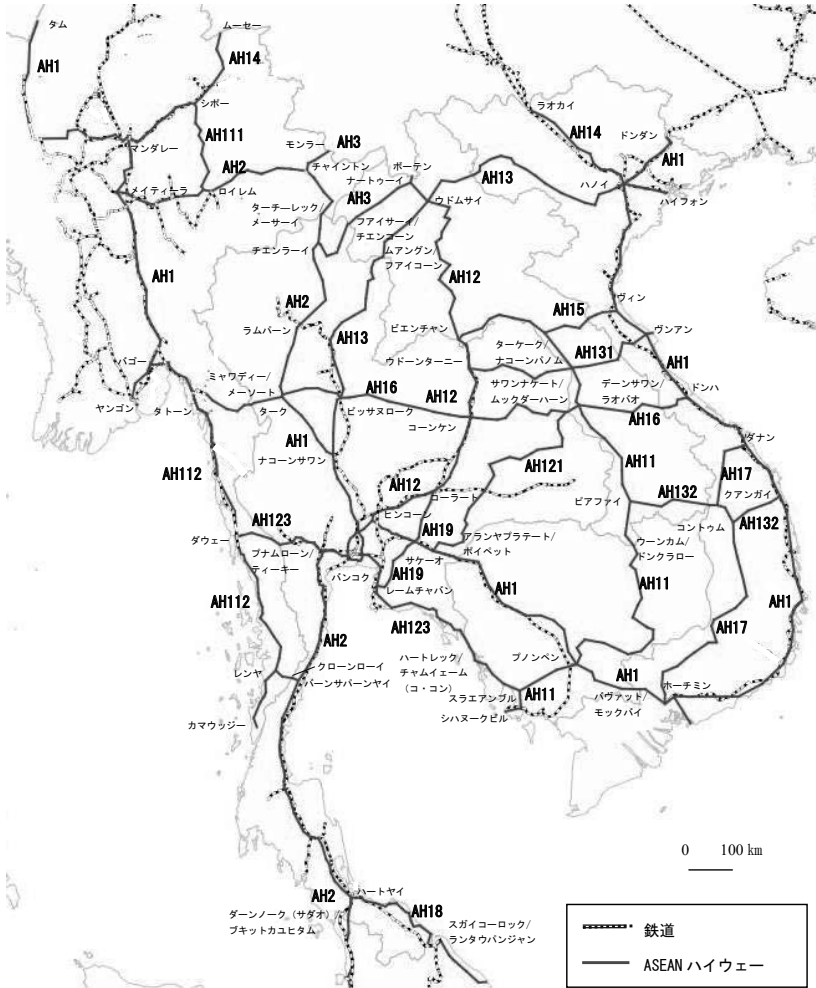


図6 アセアンハイウェイ計画 (2015年)

出所：表4より筆者作成。

にはベトナムもこれに加わり、5ヶ国体制となった。

実際に、この後タイの隣国向けの交通網整備の支援が本格的に行われることになった。上述した南経済回廊のコ・コン～スラエラムベル間の舗装

化のための借款契約の調印と東西経済回廊ミャワディー～テナセリム山脈間整備のための贈与の表明は、いずれもアクメクスが始動し始めた直後に行われていた⁶。そして2005年に近隣諸国経済開発協力機構 (Samnangkhan Khwam Ruammue Phatthana Setthakit kap Prathet Phuean Ban: SPP) を新設し、アクメクスに基く国際協力や二国間協力を担当させることになった [RSP (2016) : 6]。これは国際協力のための機関であり、タイがそれまでの被援助国から援助国へと成長したことを象徴するものであった⁷。この後、原則としてこの事務所が隣国への贈与や借款を担当することになった⁸。

表5は1998年以降のタイの国際協力による隣国の鉄道・道路整備事業を示したものである⁹。1998年のビエンチャン市内道路整備がタイによる最初の隣国の交通網整備のための国際協力であり、ラオス向けに鉄道が2件存在する以外は、すべて道路整備となっている¹⁰。網掛けした7件は近隣諸国経済開発協力機構の管轄外であり、いずれも道路局が管轄する贈与であった。これを見ると、ラオスでの事業が最も多く、協力額のベースで見ても全体の約7割がラオス向けであったことが分かる。ラオス向けは贈与と借款を組み合わせた案件が多く、贈与比率は20～30%となっているが、カンボジア向けは贈与と借款が完全に分かれており、ミャンマーへはすべて贈与となっている。平均すると贈与比率は29%であり、借款のほうが金額は多かったことが分かる。なお、この表には実際の建設事業しか含んでいないが、他に贈与 (技術協力) で行われる調査・設計も存在し、贈与での調査・設計をふまえて贈与・借款による建設が行われる例がラオスで多く見られる¹¹。時期的には2000年代前半と2010年代が多いことが分かる。

これらの対象道路は、大半がタイとラオスの間の国際交通路を構成するものであった。図7を見ると、支援対象道路は計画・建設中のものも含めてすべてタイの国境から隣国に至るルートとなっていることが分かる¹²。このうち、ラオスについては北部とビエンチャン付近の2ヶ所に集中しており、とくにラオスのサイヤブリー県内が多くなっている¹³。逆に、ビエンチャン以南には全く対象道路はないが、これはタイの協力が主に大メコ

表5 タイの国際協力による鉄道・道路整備（1998～2015年）

国	事業	路線 (km)	協力を 得た 長さ	協力額 (百万バーツ)	計 債	融資 債	融資比率 (%)	開通年	完成年	備考
ラオス	ビエンチャン市街道路整備	4	46	1,985	66	1,385	100	1988	1999	道路局管轄
	国道8号線（ワアサイ～バーンソート間）	85	59	138	197	138	30	2002	2008	
	ノーンカーン～ターナーン間道路	9	282	688	840	300	30	2004	2010	
	ワイクーン～バークベーン間道路	2	39	15	29	100	N.A.	N.A.	2005	道路局管轄
	ルアンタラ～パットナム間道路	2	15	405	405	100	100	2007	2009	道路局管轄
	国道8号線補修（ワアサイ～バーンソート間）	85	-	250	250	30	30	2010	2012	
	ビエンチャン市街道路、排水路整備	6	-	974	974	100	100	2010	2014	
	国道11号線（タムサム～サムサム間、サントーン市内）	82	418	974	1,382	30	30	2012	2014	
	パドラーン～カクイ間道路	18	141	574	718	30	30	2012	2014	
	ターナーン～クワンタム間道路	32	485	1,155	1,590	30	30	2012	2015	
	クワンタム～クワンタム間、コーン～コントウ間道路	8	278	1,112	1,390	30	30	2013	建設中	第1期（コンナナヤード建設）のみ（0.50億バーツ）
	ホムサーン～シエンターン間道路	111	383	1,382	1,977	20	20	2014	建設中	
	計	692	2,131	8,334	10,955	20	20			
カンボジア	国道48号線補修（コ・コン～スマエラム～内間）	151	133	866	866	100	100	2000	2003	柬埔寨道路、陸軍工兵による建設
	国道48号線補修（4ヶ所）	151	288	288	288	100	100	2003	2007	
	国道67号線（ウヨラ～サファン～アローン～ウエーン間）	20	126	1,300	1,356	2006	2006	2006	2008	道路局管轄
	国道67号線補修（アローン～ウエーン間）	131	-	1,300	1,300	2006	2006	2006	2008	アローン～ウエーン～シエンターン～アップ間修費を含む、道路局管轄
計	302	549	2,163	2,582	21	21				
ミャンマー	ミャウチー～チナセリ山脈間道路	17	123	-	123	100	100	2004	2006	事業主体は道路局
	チナセリ山脈～コーライ間道路	28	1,320	-	1,320	100	100	N.A.	2015	ミャウチー～チナセリ山脈間修費を含む、道路局管轄
	計	45	1,443	-	1,443	100	100			
総計	949	4,143	10,922	14,530	20	20				

注：開括け外は近隣諸国経済開発協力が関係による事業である
出所：KKK316/2550、RSP（各年報）、KTL（各年報）、近隣諸国経済開発協力が関係資料より筆者作成。

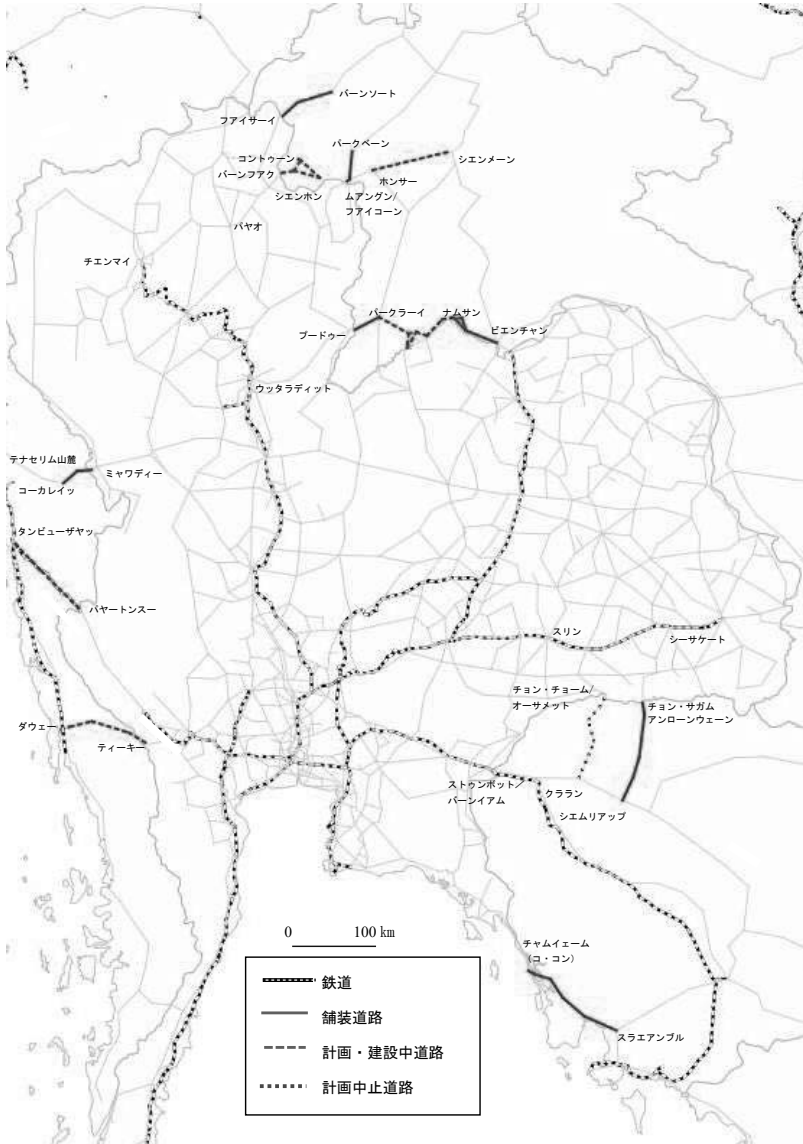


図7 タイの支援による隣国道路整備 (2015年)

出所：表4、RSP (各年版) より筆者作成。

ン圏の経済回廊を構成する道路やアセアンハイウェイなどの幹線よりも、むしろ局地的な道路に向いていたためであった。この中で、最も早く整備が行われたのは、南北経済回廊の一部である国道3号線を除けばファイコン～パークベン間道路であった。

ファイコン～パークベン間の道路は、ナーン県ファイコンの国境からメコン川畔のパークベンに至る49kmの道路であり、パークベンからはかつて中国の支援によって作られた舗装道路が中国国境へ向けて延びており、南北経済回廊のR3A号線の代替路としても使用可能であることから、1990年代末からナーン県の商業会議所などが整備を強く求めていた¹⁴。このため、タイ政府もこの道路の整備に支援を行うことになり、1998年に贈与による調査・設計を計画したが、ラオス側との調整に手間取り、2000年ようやく着手された [RTL (1998) : 74, RTL (2000) : 62] ¹⁵。この結果を受けてタイの贈与・借款による建設が行われることになり、2003年7月の閣議で贈与30%、借款70%の支援を行うことが了承された [RSP (2010) : 52] ¹⁶。表5のように2004年に調印して2010年に完成したが、建設に時間を要したのは、当初の計画よりも線形を良くするために一部再設計を行ったのと、ラオス側の請負業者の能力不足によるものであった [RSP (2011) : 44-45]。この道路の途中でメコン川を渡る必要があるが、メコン川橋梁については中国の借款により建設されることになり、2012年12月に着工されて2016年3月に開通した¹⁷。なお、このルートはアセアンハイウェイのAH13号線に指定され、タイからラオスを経由してベトナムに至る新たなルートを構成している。

この道路に次いで行われた長距離の道路整備は、国道11号線とプードゥー～パークライ間道路であった。図7のように、最初に整備されたビエンチャン～ナムサン間とプードゥー～パークライ間は離れているが、中間の区間もタイの技術協力による調査設計が行われており、完成後はビエンチャン～プードゥー間が一本の道路で結ばれることになる¹⁸。これらの道路はチエンマイ～ビエンチャン経済回廊 (Chiang Mai-Vientiane Economic

Corridor : CVEC) を構成する道路として計画されたもので、チエンマイからウッタラディット、プードゥー経由でビエンチャンまで約630kmで結ぶことを目標としていた [RSP (2015) : 23]。このため、ヴィエンチャン～ナムサン間とプードゥー～パークライ間がタイの贈与による調査設計を経て相次いで着工され、どちらも2014年に開通し、残る区間も今後タイの支援で整備されることになっている。

他にも、パヤオ県のバーンファクからシエンホン、コントゥーンを結ぶ道路とホンサー～シエンメーン間の道路が同じくタイの贈与による調査設計を経て、それぞれ2013年と2014年に着工された。前者はタイ国境と最寄りの町を結ぶ道路であり、後者はすでに整備されているムアングン～ホンサー間の道路を経由してタイ国境からシエンメーンの対岸に位置するルアンプラバーンへのアクセスを改善するものであった¹⁹。とくに、バーンファクからの道路は極めて局地的な道路であり、タイの支援による道路整備が従来 of 幹線から支線へと拡大してきたことを示している。

(3) カンボジア・ミャンマーの道路整備への支援

カンボジアに対するタイの支援は、前述した南経済回廊のコ・コン～スラエムベル間の整備が最初のものであったが、次いで東北部の国境から南へ延びる道路が対象となった。この道路はチョン・サガム～シエムリアップ間の国道67号線であり、2003年6月にタイの贈与によるチョン・サガム～アンロンウェーン間の建設とアンロンウェーン～シエムリアップ間の未舗装道路の補修と舗装化のための調査・設計が了承された [RTL (2004) : 64]。チョン・サガムはシーサケート県に位置するが、これまで国境ゲートは存在せず、2003年に新たに国境ゲートを設置することが報じられた²⁰。このため、タイ側も国境までのアクセス道路13kmを整備する必要があり、2005年に開通させた [RTL (2005) : 151]。2006年にチョン・サガム～アンロンウェーン間の舗装道路とその先シエムリアップまでの区間の未舗装道路の修復、およびこの間の舗装化のための調査設計が終了

すると、今度はタイの借款によって残りの区間を舗装化することになった。こちらは近隣諸国経済開発協力機構の管轄で行われ、2006年に契約に調印を行い、2009年に開通した。この道路は東北部とカンボジアを結ぶ初の舗装道路となり、アンコール遺跡群を訪問するタイ人観光客向けの新たなルートとなった。

国道67号線に次いで、その西側を南北に延びる国道68号線オーサメット～クララン間の整備がタイの支援で行われることになった。この道路はスリン県チョン・チョームの国境とシエムリアップ西方のクラランを結ぶ道路であり、国道67号線よりも古くから存在する東北部とカンボジアを結ぶ主要なルートであった。この道路の整備のために総額14億バーツの借款契約が2009年8月に調印され、整備計画が始動した [RSP (2009) : 23-24]²¹。ところが、同年11月にタックシン元首相がカンボジアを訪問したにも関わらず、その身柄をタイに引き渡さなかったことをアピシット首相が問題視すると、カンボジアのフン・セン (Hun Sen) 首相はタイからの借款契約を解消し、自力でこの道路整備を行うよう命じた²²。このため、タイの借款による道路整備は中止され、カンボジアの国家予算を用いてこの間の道路整備は2012年4月に完成した²³。

その後、しばらくカンボジアに対する道路整備の支援はなかったが、2014年から新たにアランヤプラテート／ポイペットの国境ゲート連絡道路の調査設計を開始した [RSP (2014) : 12]。これは、現在の国境ゲートの南東約8kmの地点のバーンイアム／ストゥンボットに新国境ゲートを整備する計画で、カンボジア側にも国道5号線との間に約2kmの接続道路を整備する必要があることから、タイの支援による調査設計を行ったものである²⁴。調査設計は2015年3月に終了し、2016年2月に借款契約に調印した [RSP (2016) : 15-16]。このため、距離はわずかではあるが、この道路がカンボジアにおけるタイの支援による3番目の道路となる予定である。

一方、ミャンマーの道路整備に対する支援は、上述の東西経済回廊のミャワディー～コーカレイッ間以外には、図7のようにティーキー～ダ

ウェー間とパヤートンスー～タンビューザヤツ間とが計画中である。このうち、前者は南経済回廊の延伸区間であり、近隣諸国経済開発協力機構がダウエー経済特区開発社へのタイ側の出資者となったことで、今後何らかの支援を行う可能性があるが、2015年までに具体的な動きは存在しなかった [RSP (2016) : 23-24]。パヤートンスー～タンビューザヤツ間はかつての泰緬鉄道沿いのルートであり、タイ側の国境ダーンチェーディーサームオン (三仏塔峠) に接するパヤートンスーからこの道路の一部区間を整備する計画であり、2013年から贈与による調査設計が行われ、2015年9月に終了した [RSP (2013) : 8, RSP (2015) : 25]²⁵。

このように、タイの支援による隣国の道路整備はラオス向けが中心であり、カンボジアとミャンマー向けは限定されていた。対象区間はいずれもタイ国境と隣国を接続するものであり、タイと隣国を結ぶ国際道路網の拡大に貢献していた。

4. 国際鉄道計画の浮上

(1) 国際鉄道計画の変遷

インドシナ半島の国際道路網の構築が1990年代以降進展していったのに対し、国際鉄道網の拡大は非常に限定された。実際には、当初の大メコン圏の交通開発計画のように、国際鉄道網の構築計画はいくつも存在したのではあるが、国際道路網に比べて計画の進展は大幅に遅れていた。

インドシナ半島における国際鉄道網の構築構想は、この地域で最初の国際道路計画であるアジアハイウェイよりもはるかに古くから存在していた。最初の国際鉄道網の整備構想は第1次世界大戦後の1920年代に出現し、タイの鉄道局総裁であったカムペンペット親王 (Krommaluang Kamphaengphet Akkharayothin) がタイをインドシナ半島の交通センターにするべく、隣国との間の国際鉄道網計画を立て、東線と東北線の延伸を行った。この結果、東線は1926年に仏印国境のアランヤプラテートまで到

達した〔柿崎 2000：165-166〕²⁶。他にも、仏印との連絡鉄道については、東北線を延伸してメコン河畔のナコーンパノムに到達させ、仏印が建設予定のタンアップ〜ターケーク間鉄道と連絡する計画も浮上し、ビルマとの間にも連絡鉄道を建設することで合意したものの、いずれも実現には至らなかった²⁷。

1940年代に入ると、日本軍によって一時的に国際鉄道網が実現し、タイが国際軍事輸送の拠点となった。開戦後直ちに日本軍はタイ〜カンボジア間の鉄道を完成させて軍事輸送を開始し、1943年にはタイ〜ビルマ間の泰緬鉄道も完成させ、タイを中心にマラヤ、カンボジア、ビルマを結ぶ国際鉄道網を完成させた〔柿崎 2018：36-38, 71-87〕²⁸。しかしながら、これらの国際鉄道網は終戦とともに解体され、タイ〜マラヤ間以外の国際鉄道は寸断された²⁹。

次に国際交通路の整備構想が出現するのは1950年代初めであり、独立国としては先輩であるタイが、新たに誕生した隣国との間の友好関係を構築するために、隣国に対して国際交通網の整備を打診した。その結果、カンボジアはアランヤプラテートでの連絡鉄道の復活を望んだが、ビルマは国内情勢が落ち着かないことから当面国際鉄道の建設構想は中止してほしいと要請してきた³⁰。結局、この時に実現した国際鉄道はカンボジアとの連絡鉄道の復活のみであり、1955年から国際列車の運行が再開されたものの、カオブラウィハーン問題で両国が断交したことから、1961年に中止された〔RFT 1991：204-205〕³¹。

1960年代に入ると、アジアハイウェー構想と同様にアジア極東経済委員会による国際鉄道網構想が浮上した。これがアジア縦貫鉄道計画であり、1966年のアジア極東経済委員会輸送部門委員会で、イスタンブールからシンガポールまでアジアを縦貫する鉄道の整備構想が提案されたのがその起源であった〔RFT 1970：454〕³²。その後、ルートの検討が行われ、図8のようなルートが設定された。これは図5のアジアハイウェーのA1、A2号線のルートに似ており、インド（東パキスタン）〜ビルマ間、ビル



図8 アジア縦貫鉄道計画 (1970年)

出所：RFT [1970]：454-464より筆者作成。

マ～タイ間でそれぞれ2つのルートが候補に挙げられていた。このうち、ビルマ～タイ間については当初ナコーンサワン接続とする案もあったが、タイ側が2つの候補に絞り込んだ [Ibid. : 459]。タイ～カンボジア間についてはアランヤプラテートでの直通を再開させたいうえで、プノンペン～サイゴン間に新線を建設すると南ベトナムまで鉄道が到達した。さらに、鉄

道の到達していないラオスへはノンカーイ～ビエンチャン間、ドンハ～ターケー間が盛り込まれており、これでインドシナ半島のすべての国が鉄道で結ばれることになっていた³³。複数ルートが提示されている区間はあくまでも候補に過ぎず、実際にはいずれかの最低1つのルートでの各国を結ぶことが目標であった。しかしながら、このうち実現したものは1970年のタイ～カンボジア間の直通運行再開のみであり、こちらも1975年のポル・ポト政権の成立により再び中止され、国境のポイペットからシーソーボンまでの線路は完全に撤去されてしまった [柿崎 2010 : 331-332]。

(2) シンガポール～昆明鉄道リンク計画の浮上

国際道路網計画の浮上と同じく、国際鉄道網計画も1980年代後半からのインドシナ半島情勢の沈静化に伴い再び出現してきた。最初に打ち出された国際鉄道計画は、1994年に了承された大メコン圏の交通部門計画であり、8つの計画が含まれていた。対象路線は先の表2、図2（「上」に掲載）の通りであり、タイ～ミャンマー間のルートが含まれている点が異なるほかは、国際道路と同様のルートが対象となっている。こちらはRW2号線のラオカイ～ハイフォン間、RW3号線のシーソーボン～プノンペン間が既存の鉄道の改良区間であるのを除けば、いずれも新線建設が必要な区間のみを示しており、各国内で完結している鉄道網のミッシングリンクをなくすことで、この地域に1つの鉄道網を構築することを目標としていた。

タイに関係するものは、RW1号線のタイ～中国間、RW3号線のタイ～ベトナム間、RW6号線のタイ～ラオス間、RW8号線のタイ～ミャンマー間であるが、RW3号線以外は複数の候補が設定されていた。RW1号線についてはラオス経由とミャンマー経由があり、このうち2つは道路のR3号線のルートと同一であるが、ラオス経由のもう1つのルートはビエンチャン経由となっていた。タイ～ベトナム間のRW6号線については、タイ側の新線計画が存在したブアヤイ～ナコーンパノム間、ウドンターニー～ナコーンパノム間の他、新たにバーンパイ経由でナコーンパノムに

至るルートと、ウボンからラオス国境チョン・メックに至るルートが含まれた³⁴。タイ～ミャンマー間のルートは、アジア縦貫鉄道計画を踏襲していた。これらについても、複数候補がある場合は、最終的にいずれかのルートに絞り込んで実現させることを目指していた。

次いで、アセアンの枠組みからも国際鉄道網構想が浮上した。これが1995年の第5回アセアン首脳会議で採択されたシンガポール～昆明鉄道リンク (Singapore-Kunming Rail Link: SKRL) 計画である [OECD 2010 : 133]。この会議でマレーシアがアセアン・メコン流域開発協力 (ASEAN Mekong Basin Development Cooperation) の設置を提唱し、翌年開かれた第1回目の会議でこのシンガポール～昆明鉄道リンクがこの開発協力の中心的なプロジェクトとされ、マレーシアが具体的なルート調査を行うことになった [Ibid.、白石編 2004 : 213-214]。マレーシアによる調査の結果、シンガポールからタイ、カンボジア、ベトナム経由で昆明に至る東廻りルートが選択され、2000年のアセアン交通閣僚会議で採択された [石田 2016 : 284]。その後、2005～2010年のアセアン交通アクションプラン (ASEAN Transport Action Plan : ATAP) において、ベトナム経由の東廻りルートにタイ～ミャンマー間、ベトナム～ラオス間の2つの分岐線を加えたものがシンガポール～昆明鉄道リンク計画として盛り込まれた [OECD 2010 : 133]。

図9のように、東廻りのシンガポール～昆明鉄道リンクはミッシングリンクがタイ～カンボジア間、カンボジア～ベトナム間と少ないものの、シンガポール～昆明間の総延長は約5,400kmとかなりの迂回路となる。このため、中国はミャンマー経由のルートを主張し、この西廻りのルートもシンガポール～昆明鉄道リンク計画に含まれている。分岐線も含めて、かつて鉄道が存在したルートや建設計画が存在した区間を多く用いており、純粋な新線建設区間は極力少なくなるように設定していた³⁵。完成時期については当初明確には定められていなかったが、2011～2015年のアセアン交通戦略計画ではアランヤプラテート～シーソーポン間を2014年まで、プノ

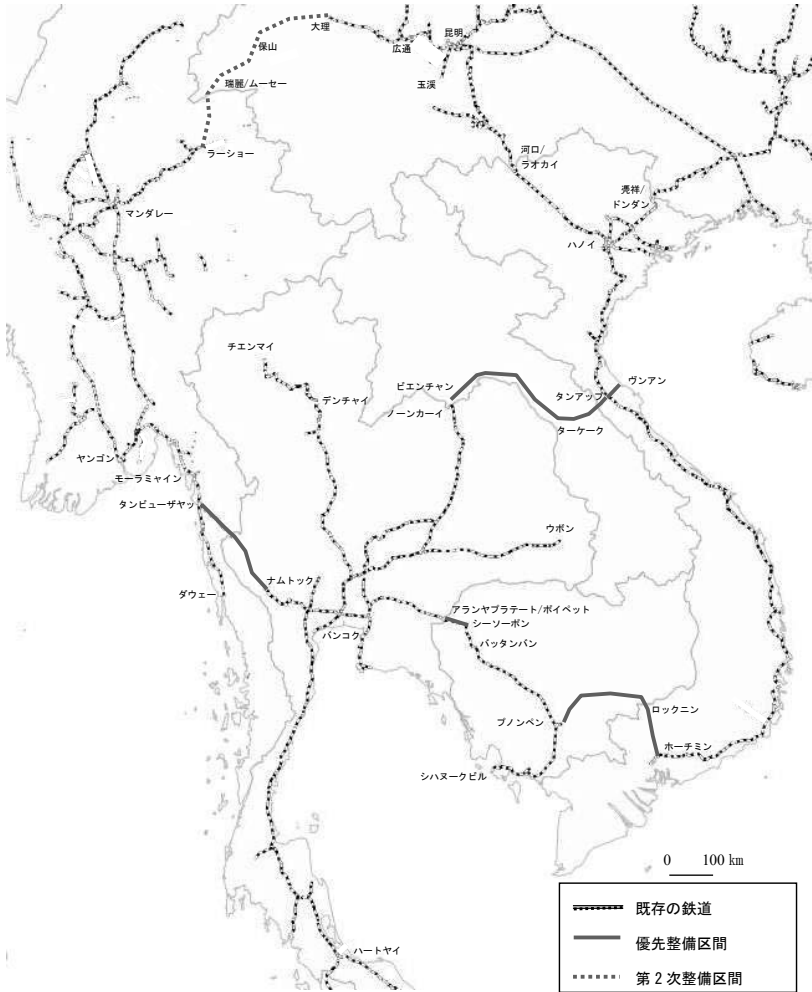


図9 シンガポール～昆明鉄道リンク計画（2010年）

出所：OECD [2010]：133-134より筆者作成。

ンペン～ロックニン間を2015年まで、残る区間を2020年までにそれぞれ整備することを目標としていた [ASEAN 2010 : 10] ³⁶。

実際には、ミッシングリンクの解消は遅々として進まなかった。2006年10月にはマレーシアが国内の複線化工事で不要となったレール4,200トンカンボジアに寄贈し、ミッシングリンクの解消に活用しようとした³⁷。カンボジアは既存のプノンペン～シーソーポン間の運行を細々と行ってきたが、並行する道路整備の進展と設備の老朽化に伴い輸送量は減り、末期には週1往復の運行となった後に2009年初めに廃止された [Whyte 2010 : 162] ³⁸。その後、この間の修復とシーソーポン～ポイペット間の復旧がアジア開発銀行の借款により行われることになり、2009年末に総額4,200万ドルの借款を供与してカンボジア国内の鉄道網約600kmの修復と復旧を行うことに決まった³⁹。これに合わせてタイ側でも東線クローンシップカーオ～アランヤプラテート間のレール更新とアランヤプラテート～国境間の復旧を行うことになり、2014年に着工した [RRF (2011-2014) : 259] ⁴⁰。しかしながら、ポイペット付近の修復が遅れたため、2015年までのタイ～カンボジア間鉄道の復活は実現せず、カンボジア～ベトナム間のミッシングリンクについても何の進展も見られなかったことから、結局2015年までに解消したミッシングリンクは、2つの分岐線を含めて皆無であった⁴¹。

(3) ラオス初の鉄道

ラオスは長い間鉄道が存在しない国であった。正確には、第2次世界大戦前にフランスが最南端のコーン滝を迂回するための軽便鉄道を建設し、滝の上流と下流で運行されていたメコン川の定期船を接続させる役割を果たしていたが、1940年にこの地が「失地」回復によってタイ領となった際に廃止され、その後復活しなかった [柿崎 2010 : 101] ⁴²。戦後はメコン川橋梁計画の一環として、タイの鉄道をピエンチャンに延伸する計画が浮上し、アジア縦貫鉄道計画でもノンカーイ～ピエンチャン間の鉄道が含まれていたが、メコン川橋梁と同様に結局実現には至らなかった [柿崎

2009：319]。

このため、1990年代にメコン川橋梁計画が復活すると、ノンカーイ～ビエンチャン間鉄道計画も再浮上することとなった。1994年に完成した第1メコン川橋梁は、将来鉄道が併用することを念頭において建設されており、タイ側ではラオスとの接続鉄道を1994年に着工した [RRF (1994) : 31]。新たに旧駅の手前に新ノンカーイ駅を建設したうえで、第1メコン川橋梁の中間点まで1.4 kmの線路を敷設する工事は2000年までに完了し、同年5月に新ノンカーイ駅が開業した [RRF (2000) : 45]。一方、ラオス側では民間による鉄道整備を目指し、1997年2月にタイのサハウイリヤグループとの合弁で設立されたラオス鉄道輸送社 (Lao Railway Transportation Co.) に対して30年間の免許を付与し、全国に計1,500kmの鉄道網を整備することになった⁴³。1998年2月に免許が付与されたが、直前に発生した通貨危機とそれに伴う経済危機の影響で、早くも1999年8月には採算性が合わなくなったとして最初の区間であるメコン川橋梁～ビエンチャン間の建設を見合わせると報じられた⁴⁴。このため、計画は一旦頓挫してしまった。

ラオス政府はタイからの借款を用いて自力で建設する方針に変更し、区間をメコン川橋梁～ターナーレーン間3.5kmに短縮の上でタイへの協力を求めた⁴⁵。その結果、2003年7月に閣議で贈与30%、借款70%の資金協力を行うことが了承され、2004年3月に借款契約が調印された [RSP (2010) : 53]。その後、請負業者の選定に手間取ったことから着工が2007年1月と遅れ、2009年3月ようやく開業した⁴⁶。これが事実上ラオス初の鉄道であり、タイの支援により完成した初の鉄道でもあった。しかしながら、開業後も当初期待されていた貨物輸送は行われず、1日2往復の旅客列車がノンカーイとの間を往復するのみで利用者は極めて少なかった⁴⁷。終点のターナーレーンがビエンチャン市内から離れており、市内へのアクセスがないことも利用者が少ない要因であった⁴⁸。それでも、2010年2月には通常バンコク～シンガポール間で運行されている豪華貸切列車イースター

ン・オリエントエクスプレスが初めてラオスを訪問し、ラオスが東南アジアの鉄道網に組み込まれたこと象徴する出来事となった⁴⁹。

次いで、ラオスはターナーレーン～ビエンチャン間7.5kmの区間の建設を計画し、再びタイからの贈与と借款を利用して整備することを模索した。この間の調査設計も近隣諸国経済開発協力機構の贈与を用いて2009年に着手され、翌年終了した [RSP (2011) : 137]。しかしながら、後述するように2010年に中国が主導する鉄道計画が浮上したことから、ラオス政府はターナーレーン～ビエンチャン間鉄道計画の再検討を行うことを表明した⁵⁰。このため、両国で交渉の結果、贈与・借款計画を第1期と第2期に分け、当面第1期計画のターナーレーン駅のコンテナヤード整備のみを行い、第2期計画のビエンチャン延伸を見合わせる形での契約調印が2012年6月に行われた [RSP (2016) : 19-21, 81-82]。このコンテナヤードはターナーレーン駅の北側に設置するものであり、2015年9月に完成した [Ibid. : 19-21]。しかしながら、2015年中には鉄道による貨物輸送は結局実現しなかった⁵¹。

このように、2009年によく鉄道が到達したラオスであるが、その後の鉄道網の拡張は停滞し、2015年までに新たに実現したものは存在しなかった。内陸国ラオスは海に接しておらず、バンコクやレームチャバンがラオスにとって最も重要な外港であったことから、鉄道は外港との間の輸送条件を改善する切り札として期待されたのであるが、鉄道貨物輸送の開始は2015年までには実現しなかった。

(4) 標準軌鉄道計画の出現

これまで見てきた国際鉄道計画は、すべてインドシナ半島における共通ゲージであるメートル軌の鉄道網を構築する計画であった。標準軌のほうが高速化は容易であり、輸送力の増強も可能となるが、一部区間のみを標準軌とするとメートル軌との相互乗り入れができなくなる。このため、2007年のアセアン鉄道首脳会議においてアセアン域内では狭軌(メートル軌)で国際鉄道網を構築することを決めていた [Nakhon 2008 : 8] ⁵²。これ

は、タイやベトナムで高速鉄道計画が浮上しており、標準軌の鉄道が今後増えることが予想されたことから、国際鉄道としてのメートル軌の鉄道網を各国が共同して守ることを確認したものであった⁵³。アセアンが接続性（Connectivity）を謳っている以上、これは必要不可欠なことであった⁵⁴。

タイにおいても1990年代から標準軌の高速鉄道計画が出現していたが、2000年代のタクシン政権時のバンコク～コーラート間高速鉄道計画までは旅客輸送のみを念頭に置いたものであり、隣国の鉄道と接続させる発想はなかった。ところが、2008年にサマックが提唱した標準軌線整備計画は、全国に標準軌線を建設してチェンコーンとノンカーイを經由して中国の標準軌線と接続することを想定しており、中国と貨物列車の直通を行うことを念頭に置いていた〔柿崎 2015a：29-36〕⁵⁵。すなわち、この計画はタイに新たな標準軌の鉄道網を構築し、中国の鉄道網と接続させるものであり、高速旅客列車の運行よりもむしろ国際貨物列車の運行を重視したものであった。この点において、標準軌線計画は従来的高速鉄道計画とは根本的に異なっていたのである。

この計画自体はサマック政権の崩壊とともに消え去り、翌年の鉄道輸送システム開発計画では高速鉄道計画に復帰したが、今度は中国が標準軌鉄道網の南進に関心を示してきた⁵⁶。2010年7月にステーブ副首相が中国を訪問した際にタイの高速鉄道計画に関心を示したが、その直前の同年4月に中国はラオスに対して中国～ラオス間の鉄道整備を持ち掛けてきたのである⁵⁷。これは図10のように中国国境のボーテンからビエンチャンまでの延長約420kmの高速鉄道を建設する計画の覚書を締結したものであり、中国が7割、中国とラオスの合弁企業が3割を出資し、この会社が運営するというものであった⁵⁸。高速鉄道との名称が用いられていたが、実際には貨客併用の単線中速鉄道であり、最高時速は旅客が時速160km、貨物が120kmとされていた⁵⁹。

急峻な山岳地帯を貫くこの鉄道の建設費は総額70億ドルと極めて高額であり、実際に着工されるまでには紆余曲折があった⁶⁰。当初は2011年4月



図10 東南アジア大陸部の鉄道網 (2015年)

出所：IRJ(OE), GNLM(OE), NLM(OE), RGI(OE) より筆者作成。

に着工式が行われるとの話があったが、実行には移されなかった⁶¹。その後、2012年10月に国会で高速鉄道計画が了承され、ラオス政府が中国の輸出入銀行からの借款で全額を賄うことになった⁶²。しかしながら、当時のラオスの国内総生産額は年間約100億ドルであり、これだけ高額な借款を受けることに反対の声も存在した〔山田 2013：19-20〕。このため、その後も費用負担に関する交渉が行われ、着工される見通しがなかなか立たなかった。最終的に、2015年11月に中国が当初の計画通り7割を負担し、残り3割はラオスへの借款で賄うことで合意した⁶³。最終的に同年12月に着工式が行われ、計画は5年遅れでようやく動き始めた⁶⁴。このように中国が最終的に譲歩したのは、当時進展していたタイのバンコク～ノーンカーイ間高速鉄道計画への影響を憂慮したためと思われる⁶⁵。

このラオス経由でタイに至る鉄道以外にも、中国は自国の標準軌鉄道網を東南アジアに伸ばすべく、国境に至る新線の建設を進めてきた。シンガポール～昆明鉄道リンクを構成する中国～ベトナム間の鉄道は、既にフランスが建設した旧滇越鉄道が存在するが、旧線は線形が悪く中国唯一のメートル軌区間でもあるため、並行する標準軌線の建設を進め、ベトナム国境の河口までの新線を2014年12月に開通させた⁶⁶。一方、ミャンマーに向けても、すでに大理まで到達している鉄道をミャンマー国境の瑞麗まで延伸する大瑞線が2015年に全線で着工された⁶⁷。ラオスの高速鉄道に接続する玉溪～磨憨間の玉磨線も2016年4月に全線着工されていることから、中国の標準軌線がベトナム、ラオス、ミャンマー国境に到達するのも時間の問題となっている⁶⁸。このように、メートル軌のシンガポール～昆明鉄道リンクの構築が遅々として進まない中で、2010年代に入って中国の標準軌鉄道網が急速に南へと伸び始めているのである。

なお、ラオスではもう1つの標準軌鉄道が着工されている。これは図10のサワンナケート～ラオバオ間の鉄道であり、2012年にマレーシアのジャイアントグループ（Giant Consolidated Group）がラオス政府からPPP方式の免許を得たもので、約220kmの電化複線の標準軌鉄道を建設する計画

であった⁶⁹。このルートは東西経済回廊の国道9号線に沿ったものであり、タイ～ベトナム間を結ぶ鉄道の一部を構成するものであった。2013年12月に着工式が行われたと報じられたが、沿線に埋められているベトナム戦争時代の地雷撤去に手間取っており、実際の建設工事は2015年までに始まらなかった⁷⁰。

5. 国際交通網の意義

(1) 国家単位の道路網の統合

これまで見てきたように、1980年代半ば以降のインドシナ半島情勢の沈静化に伴い、1990年代から国際道路網の整備が急速に進んできた。1994年に開通した最初のタイ～ラオス間の第1メコン川橋梁を皮切りに国境橋が次々に建設され、タイの道路網と隣国の道路網の接続地点が急速に拡大していった。また、大メコン圏やアセアンハイウエー計画といった国際道路網の構築を目指す計画も相次いで浮上し、国際道路網を構築する隣国の道路整備にもタイは積極的に協力していた。その結果、最初のメコン川橋梁が完成してから20年間の間に、着実に1つの道路網がインドシナ半島に構築されていったのである。

このように国境の枠組みを超えて1つの交通網が整備されてきたことは、これまでの国民国家単位の交通網の整備からの脱却という側面を持っていた。第2次世界大戦前にも国際鉄道網の構築が構想されてはいたが、戦後は国民国家単位の交通網の構築が優先された。新たに独立を果たした国家にしても、独立を維持し続けたタイにしても、戦後は依然として中央集権的な国民国家の建設が最重要課題であり、経済的な目的のみならず政治的にも軍事的にも国内の交通網の整備は最重要課題の1つであった。その中心は首都と領域内各地を結びつけるような交通路であり、基本的には戦前の交通政策と大きな変更はなかった。しかしながら、戦前に比べて必要な交通網の密度が高く求められたことと、鉄道から道路へと優先される交通

路の形態が変化したことが、この戦後の時代の大きな特徴であった⁷¹。

新たに誕生した国民国家間の国境は、基本的には植民地時代に宗主国によって設定された国境を継承したものであったが、国境線の画定があいまいであった箇所が少なからず存在したことから、各地で国境をめぐる対立が発生することになった。また、国境付近は反政府勢力の影響下に置かれることも多く、中央政府としては軍事的にも非常に重要な地域であった。このため、国境へ到達する交通路は国民国家内でも重要性が高く、早期に整備されたものも存在した。ただし、これらの交通路はあくまでも国内輸送を目的としたものであり、国境を越えたヒトやモノの流動を想定したものではなかった。

また、隣国との間の政治的対立も、国際交通網の構築を難しくしていた。タイ～カンボジア間の鉄道のように、戦時中に一度は接続を果たしながらも、戦後は一旦分断され、その後二度にわたって接続が再開されながらも、両国間の対立に伴って再び分断された例もある。メコン川橋梁も同様であり、計画自体は1950年代から存在したものの、ラオス国内の政情不安とタイの反共政策によって1990年代半ばまで実現しなかった。タイは1970年代までに舗装道路網を全国に張り巡らせたが、周辺諸国の道路整備は著しく遅れたり、逆に状況が悪化している国もあった。このため、タイの舗装道路は国境線の河川で行き止まりとなり、対岸には未舗装の劣悪な道路しか存在していないような状況が各地で見られた。たとえ国境橋の整備がなかったとしても、理論的には各国内で完結する交通路が完全に整備されれば、それは自動的に国際交通路としての役割をも果たしうるはずであった。しかしながら、実際には国ごとの整備レベルは大きく異なり、国内交通網すら満足な状態でない国のほうが多かったのである。

このため、1990年代以降整備された国境橋や国際道路網を構築する隣国の道路網の整備は、このように国民国家単位で分断された道路網を相互に結び付け、インドシナ半島に1つの道路網を構築することになったのである。このような1つの道路網の構築は、国民国家間の対立の解消が契機と

なったことに疑いの余地はない。「インドシナを戦場から市場へ」のスローガンのごとく、「戦場」のままでは各国間の対立は解消されず、1つの交通網を構築することはとうてい不可能であったが、逆に「市場」を構築するためには市場内をつなぐ交通網が必須であった。国民国家単位の交通網が統合された背景には、この地域における長年の政治対立の解消が存在したのである。

(2) 国際輸送ルートの多様化

このように従来の国民国家単位の交通網が1つに統合されたことで、従来は国民国家単位に限定されていた輸送ルートを多様化させることが可能となった。とくに、整備された道路網を用いて3ヶ国間の輸送が可能となった点が大きな変化であった。

国民国家単位で交通網が分断されていた時代にも、内陸国境における人やモノの往来は、限定された国境ゲートにおいて可能であった。例えば、1968年の時点でタイ～ラオス間ではノンカーイ、ナコーンパノムなど計14ヶ所、タイ～ビルマ間はメーサーイ、メーソートなど計4ヶ所、タイ～カンボジア間はアランヤプラテートに1ヶ所の税関が存在し、合法的な貿易が可能であった [FTS (1967) : 530-533]⁷²。しかしながら、これらの国境で行われていたのはほとんどがタイと隣国との間の二国間貿易か、あるいは隣国と第三国との間の貿易がタイを通過していたものであり、タイから隣国経由でさらに別の国を目指すような貿易は基本的に存在しなかった⁷³。取引されるモノも基本的には隣国で消費される第3国やタイ産の商品か、あるいはタイもしくは第3国に輸出される隣国産の商品に限定され、その量も決して多くはなかった。このため、タイと隣国の間の局地的な貿易を除けば、バンコクと隣国の間の貿易、すなわちバンコクを外港、隣国を後背地とする物流が中心であった。

ところが、新たな国際道路網の整備によって、隣国経由で第3国との間を結ぶ貿易が可能となったのである。例えば、大メコン圏の東西経済回廊

はインド洋側のモーラミヤインと太平洋側のダナンという2つの深水港を結ぶルートとなっており、タイとインド洋方面との貿易の際にはモーラミヤインを、太平洋方面との貿易の際にはダナンをそれぞれ貿易港として用いられれば、従来のバンコクやレームチャバン経由よりも所要距離が短縮され、輸送時間や輸送コストの軽減につながる可能性が出てきたのである。これは、従来バンコクを外港、周縁部を後背地としてきたバンコク中心型の外港—後背地関係に加えて、新たにモーラミヤインやダナンを外港とするような外港—後背地関係が構築される可能性が出てきたことを意味するのである。もちろん、そのような外港—後背地関係が本当に構築されるためには、単に国際交通網というハードインフラの整備のみならず、通関制度や入国管理制度といったソフトインフラの整備も必要ではあるが、国際交通網というハードインフラが整備されなければそのような外港—後背地関係の再編は起こりえないこともまた事実である。

さらに、タイと隣国との間の国際交通網は、大メコン圏の経済回廊やアセアンハイウェイとして設定されたルートよりもはるかに緻密化する傾向にあり、数多くの新たな国際道路が整備されてきた。とくに、タイの国際協力による道路整備は局地的な道路であることが多く、中にはバーンファクのように国際ゲートに指定されていない仮設ゲート（Chut Phonpron）に接続する道路も存在した⁷⁴。これに加えて、各隣国内の道路網の整備も急速に進んだことから、きわめて多様なルートで国際輸送を行うことが可能となった。例えば、タイからラオスのルアンプラバーンへの輸送は、かつてはノンカーイからビエンチャン経由で向かう以外に舗装道路は存在しなかったが、2015年までに新たにファン川橋梁経由、プドゥー経由、ファイコーン経由、第4メコン川橋梁経由と多様なルートが利用可能となった。このような国際道路網の緻密化が、国際輸送ルートの多様化に貢献することになったのである。

(3) 国際道路から国際鉄道へ

1990年代から本格的に整備が始まった国際道路網も、主要な幹線については2000年代中に整備が終了した。例えば、大メコン圏の南北経済回廊の昆明～バンコク間については、2008年にラオス国内区間の舗装化が完了したことで、実質的に整備は終了していた⁷⁵。東西経済回廊についても、タイ～ベトナム間については2004年のラオス国内区間の舗装化完了によって舗装道路で結ばれるようになり、2006年の第2メコン川橋梁の開通によってメコン川のフェリーも不要となった。南経済回廊のメインルートである中央副回廊のタイ～ベトナム間も同様であり、カンボジア国内区間の舗装化が2008年に完了したことで、全区間を舗装道路で走破することが可能となった⁷⁶。途中の長大橋については2010年代までかかる場合もあったが、タイ～ミャンマー間を除いて主要な国際道路網は2000年代中に舗装化が完了し、1990年代まで存在した未舗装の悪路は姿を消したのであった。

このように国際道路網の整備が進展したことで、2010年代に入ると国際鉄道網の構築が本格的に計画されることになった。すでに見てきたように、国際鉄道網の構想自体は古くから存在し、1990年代には国際道路網と同時に国際鉄道網の整備計画も浮上していた。しかしながら、実際には国際道路網の整備計画が先行し、国際鉄道網の整備は遅れていた。シンガポール～昆明鉄道リンクにしても当初は完成年の目標が設定されず、2011年からのアセアン交通戦略計画において2020年までの完成がようやく明示されるようになった。すなわち、国際交通網の整備が始まった1990年代から2000年代にかけてはまず国際道路網の整備を進める必要があったことから、国際鉄道網計画はあくまでも将来構想の域を脱していなかったのである。

実際には、2010年代に入ってもシンガポール～昆明鉄道リンクの整備計画は遅れており、目標の2020年までにタイ～カンボジア間のミッシングリンクは解消される見通しが付いたものの、カンボジア～ベトナム間についてはおそらく完成しないものと予想される。実際に、シンガポール～昆明鉄道リンクについては実現可能性を第一に考えて設定された計画であり、

シンガポールと昆明を鉄道で結んだところで、どの程度の輸送需要が存在するのかどうかは不明である。もちろん、この間において局地的な輸送需要はある程度存在するであろうが、シンガポールと昆明の間を相互に結ぶような輸送需要はほとんど存在しないであろう⁷⁷。

このようなシンガポール～昆明鉄道リンク計画が遅々として進まない一方で、2010年代に入って急速に進展したのは中国の標準軌鉄道網の南進計画である。2010年に浮上した中国～ラオス間的高速鉄道計画は、結局2015年ようやく着工されたに過ぎなかったが、シンガポール～昆明鉄道リンクのカンボジア～ベトナム間のミッシングリンクよりも先に着工されたのは事実であり、2020年代初めにもラオス経由でのシンガポール～昆明鉄道リンクが実現することは間違いなからう⁷⁸。タイ国内でもすでにマレーシア国境までの標準軌による高速鉄道計画が浮上しており、その先クアラルンプール～シンガポール間でも高速鉄道計画も進展してきた⁷⁹。このため、将来的には標準軌線によるラオス経由のシンガポール～昆明鉄道リンクが実現する可能性が高まっており、その暁にはメートル軌のベトナム経由の迂回ルートよりもシンガポール～昆明間を結ぶ機能は高まるであろう。2015年は東南アジアにおける標準軌鉄道網の構築に向けた第一歩をようやく踏み出した年であるが、今後メートル軌ではなく標準軌による国際鉄道網が構築される可能性が高まってきたのである。

(4) タイによる支援の功罪

これまで見てきたようなインドシナ半島における国際交通網の整備に対して、タイは積極的に協力してきた。そもそも、1990年代から国際交通網の整備が本格的に進み始めた背景には、1980年代後半からカンボジア国内の内乱が沈静化してインドシナ半島情勢が落ち着いて行ったことと、ベトナムやラオスといった社会主義国の市場経済導入に伴う西側陣営の旧アセアン6ヶ国との関係改善が存在したが、同じ時期から始まったタイの経済ブームと「インドシナを戦場から市場へ」のスローガンに象徴される隣国

への経済進出への期待が重要な役割を果たしていた。すなわち、政情が安定して今後市場の拡大が期待できる隣国に積極的に進出し、経済的利益を獲得しようとの思惑が高まっていたのである。

国際交通路を構築する隣国の交通路整備にタイが支援を行うことは、インフラ整備によるタイの経済的進出を促進するという間接効果のみならず、タイへの直接効果も存在した。タイの隣国への贈与は当初は国境橋の建設から始まったが、1998年以降は隣国国内の交通路、とくに道路整備にも用いられるようになった。さらに、2002年に南北経済回廊のラオス国内区間の舗装化のために中国とアジア開発銀行と共同で借金を供与して以来、タイは隣国の交通網整備のための借金も供与するようになり、タイの国際協力が本格的に動き出すことになった。2001年に首相に就任したタックシンが国際協力を特に重視し、2003年のアクメクスの始動に伴って隣国の道路整備への支援協力を相次いで具体化したほか、2005年には近隣諸国経済開発協力機構を設置して隣国への贈与や借金を担当させた。上述したように、タイの支援の対象となった交通路はほとんどがタイの国境から隣国内へと延びるものであり、隣国への経済的進出を促進する役割を担うものであった。

タイの借金は、すべてタイドのものであった。表6のように、タイが隣国の交通網整備のために供与した借金はすべて年利1.5%であり、返済期間もほとんどが30年間で、利子猶予期間が10年間で、ほぼ同一の条件で行われてきた⁸⁰。これらの借金による事業には監督業者と建設業者の双方が必要であり、どちらもタイ企業を雇用する必要があった [RSP (2015) : 15]。このため、表6の事業はいずれもタイ企業に監督と建設を発注しており、隣国への借金がタイ企業の仕事を生み出すという、タイド型の援助による直接的な効果が存在する。建設の際の国内調達率も50%以上と規定されており [Ibid.]、表6のように判別する限り国内調達率はこの規定を超えていた。このため、これらの借金は確実にタイ国内に還流されていたのである。

ただし、このようなタイによる国際交通網整備への支援は、新たな問題

表 6 タイの隣国交通整備事業への借款条件と国内調達率 (2002～2014年)

国名	事業	契約年	借款額 (百万バーツ)	借款比率 (%)	借款利率 (%)	返済期間 (年)	国内調達率 (%)
ラオス	国道3号線 (フアイサイイ〜バーンソート間)	2002	1,385	100	1.5	30(10)	93
カンボジア	国道48号線補修 (コ・コンヌスラエムベル間)	2003	868	100	1.5	30(10)	57
ラオス	フアイコーン〜パークベーン間道路	2004	588	70	1.5	30(10)	75
ラオス	ノーンカーイ〜ターナーレーン間鉄道	2004	138	70	1.5	30(10)	65
カンボジア	国道67号線補修 (アンロンウエ〜シエムリアップ間)	2006	1,300	100	1.5	30(10)	64
ラオス	国道3号線補修 (フアイサイイ〜バーンソート間)	2010	405	100	1.5	30(10)	N.A.
ラオス	ピエンチャン市内道路・排水路整備	2010	250	100	1.5	30(10)	N.A.
ラオス	国道11号線 (タートーン〜ナムサン間、サントーン町内)	2010	974	70	1.5	30(10)	N.A.
ラオス	ピエンチャン市内道路補修 (第9回ASEMサミット)	2012	191	100	1.5	20(6)	N.A.
ラオス	ブードウ〜パーククラーイ間道路	2012	574	80	1.5	30(10)	N.A.
ラオス	ターナーレーン〜ピエンチャン間鉄道	2012	1,155	70	1.5	30(10)	61
ラオス	ホンファーク〜チェンホン間、コーブ〜コントウーン間道路	2013	1,112	80	1.5	30(10)	N.A.
ラオス	ホンサー〜シエンメン間道路	2014	1,582	80	1.5	30(10)	N.A.

注：返済期間の（）内数値は利子猶予期間の年数である。

出所：RSP (各年版)、近隣諸国経済開発協力機構資料より筆者作成。

を引き起こすこともあった。タイの協力によって整備された道路が、完成後すぐに劣化するという問題が各地で発生していたのである。例えば、2008年に完成したラオスの国道3号線は翌年の雨季には路肩の斜面崩壊が発生し、修復に迫られていた⁸¹。このため、表5のように、2010年にはこの道路を補修するための借款が再びタイから供与されていた。2014年に完成した国道11号線においても、翌年には破損したとの報道がなされていた⁸²。カンボジアでも、2007年に舗装化された国道48号線が2009年には早くも破損し、完成した道路の質が本来あるべきレベルより低いとの指摘がカンボジア側から出されていた⁸³。このような道路の破損はタイの支援によって整備された道路以外でも発生していたが、タイの支援によってタイ企業が建設した道路がすぐ破損するという状況が頻発すると、タイの国際協力に対する信頼性を低下させることにもつながった。

タイの支援による国際交通網の整備は、タイ企業が受注してタイ国内の商品を利用するという形でタイに直接効果をもたらしていたほか、タイの交通網を隣国にそのまま延長させるような路線を対象とすることで、タイに間接効果ももたらしていた。その結果、バンコクを中心として形成されてきたタイの交通網は、国境を越えて隣国の領域内へと拡張していったのである。

おわりに

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意義を分析することを目的とした。タイと隣国との国境橋の整備は1994年に開通した第1タイ～ラオス友好橋から始まり、これまで全く国境橋が存在しなかったタイ～ラオス間に5ヶ所の橋が建設されたほか、ミャンマーとマレーシアとの間でも新たな国境橋が整備された。これらの国境橋の一部は大メコン圏の3つの経済回廊を構成する国際道路網の一部となっており、2015年までにバンコク～昆明間

の南北経済回廊、モーラミヤイン～ダナン間の東西経済回廊が国境橋も含めて全区間の舗装化が完了し、南回廊の中央副回廊も新たに延伸されたダウエーに至るミャンマー国内区間を除いて同じく舗装道路が完成した。

一方、タイはアセアンハイウエー計画にも積極的に関与し、旧来のアジアハイウエー計画を継承しながら新たな国際道路網を盛り込んだアセアンハイウエーの道路網計画を完成させた。そして、1990年代末から隣国の鉄道・道路網整備のための国際協力を開始し、贈与と借款を組み合わせながらアセアンハイウエーに組み込まれた道路網や、より局地的な支線網の整備に協力してきた。国際鉄道網の整備計画は道路に比べて遅れたものの、2000年代に国際道路網の整備が進んだことから、2010年代に入ると国際鉄道網の整備計画も本格化し、中国から南へ伸びる標準軌鉄道網の建設計画が急浮上してきた。

このように、1990年代以降急速に国際道路網が整備されたことによって、従来国家単位で構築された道路網が統合され、インドシナ半島に1つの道路網が構築された。その国際道路網も徐々に緻密化し、多様なルートで隣国と結ばれるようになったのみならず、隣国経由で第3国に到達することも可能となった。国際鉄道網の整備は動き出したばかりではあるが、タイが積極的にインドシナ半島の国際交通網の整備に協力してきたことで、バンコク中心型の交通網を外延的に拡大することが可能となり、隣国への経済的進出の足掛かりを得るという間接効果のみならず、タイ企業が受注することで直接的な効果ももたらしていた。

今後の課題としては、これらの国際交通網が人やモノの輸送に与えた影響を解明することが挙げられる。たとえ国際交通網が整備されたとしても、その道路網を用いる人やモノが限られているようでは、国際交通網の役割は限定的であると言わざるを得ない。このため、実際の国境を越えた人やモノの往來を数量的に把握し、道路整備の前後で比較をすることによって、これらの国際交通網の輸送面での意義を把握する必要があるだろう。

註

- 1 本来はこの時にカンボジアも同時に加盟する予定であったが、この年に起きた政変のため加盟が延期された。
- 2 アセアンハイウェイの規格はアジアハイウェイの規格に準拠しており、第1級は4車線道路、第2級は路面7mの舗装道路、第3級は路面6mの舗装道路であった [RTL (2004): 52]。
- 3 AH112号線はマレー半島を横断してタイとミャンマーを結ぶルートであるが、これまで道路が整備されたことのなかった新たなルートに設定されている。
- 4 ただし、この時点ではアクメクスという名称を使用しておらず、2004年5月にベトナムが参加した際にアクメクスと呼ぶようになった [青木 2009: 189]。
- 5 この会議でタックシンはラオス、カンボジア、ミャンマーに対して総額110億バーツの贈与と借款を行うことを表明し、東西経済回廊のミャンマー区間の補修、ラオスのファイコーン～パークベン間道路整備、タイ～ラオス間鉄道建設などが含まれていた。
- 6 後者については2003年11月のバガンでの会議で表明されたものであった。
- 7 この機構のほかに、国際開発協力局 (Krom Khwam Ruammue Rawang Prathet) とタイ輸出入銀行 (Thanakhan Phuea Kan Song-ok lae Namkhao haeng Prathet Thai) がタイの国際協力担当機関として存在する [青木 2009: 194]。
- 8 対象国は当初隣国であるラオス、カンボジア、ミャンマーとベトナムであったが、その後2013年にブータン、スリランカ、東チモールが追加されて7ヶ国となった。
- 9 この表は鉄道と道路を対象としているが、近隣諸国経済開発協力機構の贈与・借款はこれ以外にラオス向け飛行場整備3件と上水道・排水路整備3件しか存在していないことから、陸上交通部門、とくに道路への支援が圧倒的に多かったことになる。
- 10 なお、他にもラオスに対しては空港整備、排水路整備、上水道整備事業も行われている。
- 11 表5のラオスの事業のうち、国道11号線、プードゥー～パークライ間、バーンフアク～シエンホン間、コープ～コントゥーン間道路、ホンサー～シエンメン間道路も先に調査・設計を贈与で行ってから贈与・借款による整備を行っていた。

- 12 実際には、図7には示されていないものの、表5のピエンチャン市内道路とルアン
プラバーン市内道路は国際道路ではない。
- 13 サイヤブリー県はタイ国境とメコン川に挟まれた県であり、バーンファク、ファイ
コーン（ムアングン）、ブードゥーの国境はいずれもこの県内に位置する。
- 14 KT（OE）1999/11/22 “Ho Kha Nan Manchai Thok 4 Chat Dan ‘Huai Kon-
Mueang La’ Koet.” 1960年代に中国の支援によって中国国境のポーテンからウド
ムサイを経てパークベンへ至る道路が整備されており、この道路のほうが南北経
済回廊のルートにあたるルアンナムター、ファイサーイ経由よりもはるかに状態が
良かった [柿崎 2009:299]。このため、ファイコーン～パークベン間の道路を整
備すれば南北経済回廊のR3A号線の整備を待たずともタイ～中国間を結ぶことが
可能であった。
- 15 これは、当初タイ側が1,000万バツの予算での調査設計を認めたものの、ラオス
側が調査範囲の拡大を求めたため予算額を変更したことによるものであった。
- 16 この際に、後述するタイ～ラオス間鉄道建設への贈与と借款も同時に了承された。
- 17 China Road and Bridge Co. “Pakbeng Mekong River Bridge in Laos is Completed
and Open to Traffic. 2016/03/11” ([http://www.crbc.com/site/crbcEN/
companyNews/info/2016/3475.html](http://www.crbc.com/site/crbcEN/companyNews/info/2016/3475.html), accessed 27 December 2017)
- 18 ナムサン～パークラーイ（クロックカオドー）間の調査設計は2014年に開始されて
2016年に終了した [RSP (2015): 23, RSP (2016): 17]。
- 19 シエンメーンはメコン川をはさんでルアンプラバーンの対岸に位置する町である。
- 20 KT（OE）2003/11/11 “Thai Khon 1.1 Muen Lan Ploi Ku Phuean Ban.”
- 21 PCK（OE）2009/08/31 “Khamen Kae Khao Thai Chuai 1,400 Lan Tham Thang
Luang Ik 1 Sai.”
- 22 PCK（OE）2012/04/11 “Mai Ngo Thai Sang Set Chon Dai.” タックシンは2008年
10月に国有地の不正売却の容疑で禁固2年の判決を受け、その後も亡命生活を続け
ていたが、2011年11月にカンボジアがタックシンをフン・セン首相の経済顧問に任
命し、タックシンがカンボジアを訪問した。その際に反タックシン派のアピシット
首相がタックシンの身柄引き渡しを求めたものの、カンボジアがそれを拒否したこ

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—（下）

とから両国間の関係が悪化した [Sun Khomun Matichon ed. 2010 : 355-361]。

23 Ibid.

24 タイ側はアランヤプラテート市街を迂回するバイパスも含めて計30kmの新道を建設する計画となっている [RTL (2015): 97-101]。

25 対象区間はバヤートンスー～チョンソン間とされているが、チョンソンの位置が不明であり、この間の距離も分からない。国境ゲートの調査設計も含まれていることから、国境付近の短距離の区間である可能性もある。

26 東線の延伸は、仏印が希望していたバンコク～サイゴン間の交通路整備の一環でもあり、タイが率先して整備することでフランスとの友好関係を強化し、不平等条約の改正を推進しようとするラーマ6世の意向も働いていた [柿崎 2000 : 160-161]。

27 ナコーンパノム経由の鉄道は、バンコク～ハノイ間の最短ルートとなるものであり、1930年代に入ってタイ側、仏印側双方で着工されたが、すぐに中断されてしまった。タイ～ビルマ間の鉄道はマレー半島のプラチュアアップキーリーカンでビルマのアンダマン海岸を南下してきた鉄道をタイの南線に接続させる構想であり、タイ～ビルマ間の連絡のみならずタイ経由でビルマとマラヤを結ぶ役割も果たすことになっていたが、こちらも実現しなかった。詳しくは、柿崎 [2000] : 161-162、柿崎 [2010] : 99-105を参照。

28 タイ～カンボジア間の日本軍の軍用列車の運行は1941年12月23日から始まったが、旧ミッシングリンク（アランヤプラテート～モンコンブリー間）での一般列車の運行は1942年4月10日からであった [PCC 1942/04/08 Krom Rotfai Poet Doen Rot Doisan Sai Krungthep-Phratabong lae Krungthep-Prachinburi.]。ただし、一般列車はタイ～仏印間の新国境（サワーイドーンケーオ）を超える運行を行っておらず、国際輸送を行っていたのは日本軍の軍用列車のみであった。

29 タイ～カンボジア間の鉄道は1946年にタイが「失地」をフランスに返還後に国境で分断され、旧泰緬鉄道も終戦後イギリスによってビルマ国内の区間が直ちに撤去されていた [柿崎 2010 : 196]。

30 NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/29 “Raksakan Thaen Ratthamontri Wa Kan Krasuang Kan Tang Prathet Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1952/12/20” カンボ

ジアとの連絡鉄道の復活とは、戦後撤去された国境付近の線路を復活させることを意味した。

- 31 カオブラウィハーンはタイの東北部とカンボジアの国境付近に位置するパノムドンラック山脈上の山であり、断崖絶壁の山頂にクメール時代の遺跡が存在するが、その帰属をめぐる両国が対立してカンボジアが国際司法裁判所に訴えるという事態となった。結局、1962年の判決でカンボジア領となったが、当地を訪れる観光客の多くは長らくタイ側から訪問していた。
- 32 アジア極東経済委員会では1951年から鉄道が直通している隣国同士での車両規格の統一などを検討していた。
- 33 ターケークへの鉄道はフランス時代にドンハより北のタンアップから分岐する路線が計画されており、一部区間は開通していたが、タンアップは北ベトナムに位置するため、この計画では南ベトナム領内からラオスに直通できるようにするためにドンハ分岐としていた。
- 34 パーンパイ経由についてはケンコーイ～ブアヤイ線のパムネットナロンから分岐する計画となっており、ウボン～チョン・メック間については、チョン・メックの国境からラオス国内に入りパークセーに到達させることを想定していたものと思われる [ADB 1994 : 139-140]。
- 35 優先整備区間のうち、タイ～ミャンマー間は旧泰緬鉄道、タイ～カンボジア間は旧タイ～カンボジア間鉄道、ロックニン～ホーチミン間はベトナム戦争中に廃止されたロックニン線であり、ラオス連絡線のタンアップ～ターケーク間も第2次世界大戦前にフランスが計画し、一部開通していた区間である。
- 36 他に、カンボジア国内のプノンベン～シーソーボン間の修復を2013年までに行うこととされていた。
- 37 PCK (OE) 2006/11/01 “Malesia Phrom Khon Rang Rotfai Song Khamen thi Aran-yaprathet.”
- 38 プノンベン～シハヌークビル間の輸送量も同様に減少し、旅客列車は2003年末に廃止された [Whyte 2010: 162]。
- 39 RGI (OE) 2009/12/16 “Cambodian Railway to be Revived by 2013.” これによっ

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—(下)

- て貨物列車のみ運行が行われていたシハヌークビル線も一旦運行が停止され、線路の修復を行ったうえで2010年10月から一部区間の運行が再開された [RGI (OE) 2010/10/22 “Rail Revival to Replace Cambodia’s Bamboo Trains.”]。なお、2009年にはオーストラリアのトール社 (Toll Holdongs) がカンボジアのロイヤルグループ (Royal Group) と合弁会社を設立して30年間の列車運行免許を獲得した [Whyte 2010 : 162]。しかし、2014年12月にトール社は株式をロイヤルグループに売却し、カンボジアの鉄道事業から撤退した [RGI (OE) 2014/12/22 “Toll Group Diverts Cambodian Railway Stake.”]。
- 40 タイは1991年にもアランヤプラテートから国境までの線路を復旧して、翌年から列車の運行を開始したが、1994年までに廃止されていた [RRF (1992) : 13]。
- 41 2018年に入ってようやくプノンベン～ポイペット間の列車運行が再開された [RGI (OE) “Final Section of Phnom Penh-Thailand Railway Inaugurated.”]。
- 42 この鉄道が建設されたのはメコン川の中州にあたるコーン島とデート島であったが、1941年にメコン川右岸の「失地」がタイに割譲された際にこれらの島もタイ領となり、鉄道も廃止されてレールが撤去されていた [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 4/6 “Rong Cho. Po Pho. Rian Nayok Ratthamontri. 1945/05/31”]。
- 43 NT (OE) 1997/02/10 “Sahawiriya Signs Laos Rail Concession.” 合弁会社はサハウリヤーが75%、ラオス政府が25%を出資することになっており、メコン川橋梁～ピエンチャン間の他、ピエンチャン～ポーテン (中国国境) 間440km、ピエンチャン～チャムパーサク～チョン・メック間749km、ポーリカムサイ～ヴィン間69km、ワンウィアン～シエンクワン間130kmを整備することになっていた。なお、サハウリヤーグループは鉄鋼二次製品の製造から事業を拡大させた企業グループであった [末廣 2006 : 190-192]。
- 44 BP (OE) 1999/04/01 “Laos Rail Link Work to Begin Soon.”, BP (OE) 1999/08/08 “Thai-Lao Train Deal Suspended.”
- 45 BP (OE) 2003/09/17 “Laos Asks Thailand to Speed up Loans for Roads, Rail Plans.”
- 46 RGI (OE) 2007/03/01 “Laos Link Launched.”, RGI (OE) 2009/03/05 “Inaugural

Train Begins Laos Royal Visit.”

- 47 2012年の旅客数は計14万人でしかなく、1日平均でわずか38人であった [YKK “Bolimat Kan Phalit Pacham Pi 2012.” (<http://www.mpwt.gov.la/attachments/article/637/ບໍລິມາດພະລັດ.pdf>, accessed 4 January 2018.)].
- 48 2009年の開業当初は列車に接続してピエンチャン市内を結ぶバスが運行されたが、2011年3月に筆者が訪問した際には既に廃止されていた。
- 49 PCK (OE) 2010/02/26 “Rotfai Thongthiao Ru chak Singapore Poet Thiao Pathomruek Khao Lao.”
- 50 KT (OE) 2010/11/05 “Lao Wan Samson Chalo Sang Rotfai Tha Nalaeng.”
- 51 2018年末現在でもタイ～ラオス間の鉄道貨物輸送は開始されておらず、コンテナヤードも使用されていない。
- 52 アセアン域内ではインドシナ半島からマレー半島にかけてはメートル軌を用いていたが、フィリピンとインドネシアは日本の在来線と同じケープゲージ (1,067mm) を採用していた。
- 53 ベトナムでは2002年に策定された2020年までの鉄道開発計画にハノイ～ホーチミン間的高速鉄道計画が盛り込まれ、2009年には日本の新幹線技術を用いることが決まった。しかしながら、多額の財政負担を憂慮して国会が2010年6月にこの案を否決したことから、計画は頓挫した [Doling 2012 : 283-284]。
- 54 アセアンは2009年の首脳会議でアセアン接続性 (ASEAN Connectivity) を宣言し、翌年の首脳会議で2015年のアセアン共同体発足に向けて物理的接続性 (ハードインフラ)、制度的接続性 (ソフトインフラ)、人的接続性 (教育、文化、観光) の3つの接続性を高めるための計画を決定した [ASEAN 2010 : 1-2]。
- 55 タイで最初に浮上した高速鉄道計画はバンコクと東部臨海地域のラヨーンを結ぶ計画であり、途中のバンコク新国際空港 (スワンナプーム空港) までの区間のみエアポート・レールリンクとして2010年に開通した。タックシンの高速鉄道計画は、このエアポート・レールリンクを北東に延伸してコーラートに到達させるものであったが、実現には至らなかった。その後、2008年に首相に就任したサマックは在来線に並行して中国の鉄道と接続させる標準軌鉄道を建設する計画を打ち出したものの、

すぐに首相の座を失って計画も消え去った。

- 56 2009年にアピシット政権が承認した鉄道輸送システム開発計画では、バンコクから北のチェンマイ、東北のノンカーイ、東南のチャントブリー、南のパーダンベールサルに至る4線の高速鉄道計画が長期計画として盛り込まれていた [柿崎 2015b: 22-23]。
- 57 VT (OE) 2011/05/20 “Laos-China Railway on Track, Despite Rumors.”
- 58 VT (OE) 2010/07/05 “China to Provide Loan for Vientiane-China Rail Link.”
- 59 RGI (OE) 2012/10/30 “Chinese Loan Agreements Revive Trans-Laos Project.”
- 60 全長の6割がトンネルと橋梁で、それぞれ76ヶ所、154ヶ所建設されることになっており、メコン川橋梁も2ヶ所必要となっていた。
- 61 VT (OE) 2011/05/20 “Laos-China Railway on Track, Despite Rumors.” 遅れの原因として、2011年2月の中国鉄道部首脳の変更問題があったとの指摘もある [NAR (OE) 2017/06/24 “Land-locked Laos on Track for Controversial China Rail Link.”]。
- 62 VT (OE) 2012/10/19 “Govt Goes Full Steam Ahead with Laos-China Rail Project.”
- 63 VT (OE) 2015/11/16 “Laos, China Sign US\$6.28 Billion Railway Deal.” ただし、他の資料では総工費の4割を両国政府が負担し、そのうちの70%を中国政府、30%をラオス政府が支出し、残る6割は国営企業とラオスへの低利融資により調達するとされている [RGI (OE) 2015/12/04 “Ceremony Launched Laos Railway Construction.”]。
- 64 ただし、実際の着工はそれから1年後の2016年12月であった [VT (OE) 2016/12/26 “Construction of Laos-China Railway Kicks off.”]。
- 65 前述したように、2015年12月にバンコク～ノンカーイ間高速鉄道を着工する計画であったことから、ラオス側も同時に着工しないとラオス国内がミッシングリンクとなってしまい中国～タイ間の直通ができなくなることを憂慮したものと考えられる。しかしながら、タイ側は2016年3月に計画を見直し当面バンコク～コーラート間のみを建設することになり、最終的に2017年12月にこの間のみようやく着

- 工した [BP (OE) 2016/03/26 “Scaled-down 'Bullet Train' Project to Begin This Year”, BP (OE) 2017/12/22 “Construction Bids for High-Speed Train Project in Coordination with China to be Completed in 2018”]。このため、2018年末時点でもタイ～中国間の直通が実現する見通しは立っていない。
- 66 IRJ (OE) 2014/12/05 “China Completes New Rail Link to Vietnam.” 途中の蒙自までは玉蒙線として2013年12月に開通し、翌年末に残る蒙自～河口間の蒙河線が開通した。
- 67 中国鉄路総公司「大瑞鉄路保山至瑞麗段全面開工建設 (2015/12/04)」(http://www.china-railway.com.cn/xwdt/jrtt/201512/t20151204_52246.html, 2017/12/29 閲覧) この鉄道は途中の保山までが2008年に着工され、残る区間が2015年に着工された。
- 68 『人民日報』(電子版) 2016/04/20 「中老国際鉄路玉磨鉄路全線正式開工建設」
- 69 RGI (OE) 2012/12/21 “Design Work Starts on East-West Corridor.”
- 70 RFA “Laos Breaks Ground on Railway Project Linking Thailand to Vietnam. (2014/01/03)” (www.rfa.org/english/news/laos/railway-01032014153336.html, 2018/01/31 最終閲覧), VT (OE) 2014/06/04 “Savan-Laobao Railway Ongoing.” 2018年末時点でも実際の建設工事が始まった痕跡はない。
- 71 戦前はせいぜい県レベルでの交通網の整備が中心であり、当面各県の県庁所在地へ鉄道か道路が到達することが目標とされたが、戦後は県から郡、さらに郡から村へと交通網の密度を高めることが求められた。
- 72 これらはいずれも内陸国境であるが、他に対ビルマ貿易は南部の港町ラノーンでも行われていた。
- 73 タイを通過する貿易 (トランジット) はとくに内陸国ラオスで見られ、タイ国内を保税扱いで通過してバンコク発着の水運に接続する形で第3国との間で行われていた [柿崎 2009: 318-319]。
- 74 仮設ゲートは国際ゲートとは異なり第3国人の往来は認められず、近隣の住民がボーダーパスを用いて往来することを認めた局地的な国境ゲートである。
- 75 正確には、2013年のタイ～ラオス間の第4メコン川橋梁の開通によってこの間の道

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—（下）

路整備は完了した。

- 76 この間についても、最後のカンボジア国内のネアクルーンのココン川橋梁の完成は2015年まで待たねばならなかった。
- 77 現在でもタイ～マレーシア間、ベトナム～中国間ではそれぞれ国際貨物輸送が行われている。
- 78 ただし、タイ国内の標準軌線がラオス国境まで伸びてくる時期はまだ不明であることから、当面はビエンチャンで標準軌線とタイから伸びてくるメートル軌線を接続させる必要がある。
- 79 クアラルンプール～シンガポール間の高速鉄道計画は2026年の完成を目指して進められてきたが、2018年5月に首相に就任したマハティール（Mahathir Mohamad）によって一時中断が宣言された [IRJ (OE) 2018/05/28 “Malaysia to Scrap Kuala Lumpur-Singapore High-speed Project.”]。
- 80 2014年7月時点の近隣諸国経済開発協力機構の規定では、借款の年利は1.5～2.5%となっていた [RSP (2015) : 15]。
- 81 VT (OE) 2009/07/08 “Repairs to Northern Highway Corridor Sets to Begin.” ただし、この時点で破損していたのは主に中国企業が担当した中国寄りの区間であったと報道されていた。
- 82 PCK (OE) 2015/09/25 “Thang Luang Sai 11 Lao Yup pen Thaeo Yao.”
- 83 PCK (OE) 2009/12/01 “Chai Ma Pi Set Thang Luang 48 Thai Sang Phang Laoo.”

引用資料

タイ国立公文書館資料 (National Archives of Thailand: NA)

軍最高司令部文書 (Ekkasan Kong Banchakan Thahan Sungsut) (Bo Ko. Sungsut)

内閣官房文書 (Ekkasan Samnak Lekhathikan Khana Ratthamontri) ([2] So Ro.)

年次報告書・政府機関資料 (() 内数値は年版を示す)

Annual Report on the Administration of the Department of Ways. (ARW)

Bolimat Kan Phalit Pacham Pi. [Annual Transport Volume of Lao Railway.]

Foreign Trade Statistics. (FTS)

*Greater Mekong Subregion, Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum:
Status of Implementation of GMS Transport Projects.* (GMS, STF-7)

*Greater Mekong Subregion, Status of Implementation of Economic Corridors and the
GMS Cross-Border Transport Agreement.* (GMS, SIEC)

*Greater Mekong Subregion, Twelfth Meeting of the Subregional Transport Forum:
Status of Implementation of GMS Transport Projects.* (GMS, STF-12)

Khao Krasuang Khamanakhom. (KKK) [Ministry of Transport News.]

Raingan Pracham Pi Kan Rotfai haeng Prathet Thai (RRF) [Annual Report of the
State Railways of Thailand.]

Raingan Pracham Pi Krom Thang Luang (RTL) [Annual Report of the Department
of Highways.]

*Raingan Pracham Pi Samnakngan Khwam Ruammue Phatthana Setthakit kap Prathet
Phuean Ban.* (RSP) [Annual Report of the Neighbouring Countries Economic
Development Cooperation Agency.]

Sarup Sathana Khrongkan Thang Luang Rawang Thai-Lao, Kamphucha, Phama.
(SSK) [Summary of International Highway Development between Thailand-
Laos, Cambodia, and Myanmar.]

新聞・雑誌 ((OE) はオンライン版を示す)

Bangkok Post. (BP)

Bangkok Times Weekly Mail. (BTWM)

Global New Light of Myanmar, The. (GNLM)

International Railway Journal. (IRJ)

Krungthep Thurakit. (KT)

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— (下)

Nation, The. (NT)

New Light of Myanmar, The. (NLM)

Nikkei Asian Review. (NAR)

Phu Chatkan. (PCK)

Prachachat. (PCC)

Prachachat Thurakit. (PCT)

Railway Gazette International. (RGI)

『人民日報』

Than Setthakit. (TSK)

Vientiane Times. (VT)

引用文献

青木まき. 2009. 「タイの対外戦略とGMS：グローバル化への対応としての地域協力」末廣昭他『大メコン圏（GMS）を中国からとらえ直す』171-198. 東京大学社会科学研究所.

天川直子. 1993. 「「パーツ経済圏」の発生」糸賀滋編『パーツ経済圏の展望 ひとつの東南アジアへの躍動』2-17. アジア経済研究所.

ASEAN-Japan Transport Partnership (AJTP). 2013. *ASEAN-Japan Transport Statistics Book*. AJTP.

ASEAN Secretariat (ASEAN). 2010. *Brunei Action Plan (ASEAN Transport Strategic Plan) 2011-2015*. Manila: ADB.

Asian Development Bank (ADB). 1994. *Economic Cooperation in the Greater Mekong Subregion: Toward Implementation*. Manila: ADB.

Asian Development Bank (ADB). 1995. *Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle Development Project*. Vol. 1. Manila: ADB.

Asian Development Bank (ADB). 2005. *Champasak Road Improvement Project (Loan 1369-Lao [SF]) in the Lao People's Democratic Republic (Performance Evaluation*

- Report*). Manila: ADB.
- Asian Development Bank (ADB). 2013. *Regional and Subregional Program Links: Mapping the Links between ASEAN and the GMS, BIMPEAGA, and IMT-GT*. Manila: ADB.
- Asian Development Bank (ADB). 2015. *Environmental Monitoring Report: VIE: Ho Chi Minh City-Long Thanh Dau Giay Expressway*. Manila: ADB.
- Asian Development Bank (ADB). 2016. *Review of Configuration of the Greater Mekong Subregion Economic Corridors*. Manila: ADB.
- Asian Development Bank (ADB). 2017. *Social Monitoring Report: VIE: GMS Kunming-Hai Phong Transport Corridor-Noi Bai Lao Cai Highway Project*. Manila: ADB.
- Dolling, Tim. 2012. *The Railways and Tramways of Viet Nam*. Bangkok: White Lotus.
- 長谷川潔. 1992. 「パーツ経済圏の可能性—タイ・インドシナ経済の結合」渡辺利夫編『局地経済圏の時代 むりかわるアジア経済地図』169-195. サイマル出版会.
- 堀博. 1996. 『メコン河 環境と開発』古今書院.
- Infrastructure and Regional Integration Technical Working Group (IRITWG). 2010. *Overview of Transport Infrastructure Sectors in the Kingdom of Cambodia*. Phnom Penh: IRITWG.
- 石田正美. 2016. 「メコン河流域諸国の開発とASEAN」トラン・ヴァン・トゥ編『ASEAN 経済新時代と日本 各国経済と地域の新展開』272-300. 文真堂
- 柿崎一郎. 2000. 『タイ経済と鉄道 1885～1935年』日本経済評論社
- 柿崎一郎. 2007. 『物語 タイの歴史』中央公論新社.
- 柿崎一郎. 2009. 『鉄道と道路の政治経済学 —タイの交通政策と商品流通の変容 1935～1975年—』京都大学学術出版会.
- 柿崎一郎. 2010. 『王国の鉄道 タイ鉄道の歴史』京都大学学術出版会
- 柿崎一郎. 2015a. 「タイの高速鉄道計画 第3回—高速鉄道計画の浮上—」『タイ国情報』49 (3) : 29-38.
- 柿崎一郎. 2015b. 「タイの高速鉄道計画 第4回—高速鉄道計画の急展開—」『タイ国情

- 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— (下)
報』49 (4) : 22-35.
- 柿崎一郎. 2017. 「タイの道路政策 (下) — 停滞する道路整備 (1998～2015年) —」『横浜市立大学論叢 人文科学系列』69 (2) : 1-45.
- 柿崎一郎. 2018. 『タイ鉄道と日本軍 鉄道の戦時動員の実像 1941～1945年』京都大学学術出版会.
- Kaur, Amarjit. 1985. *Bridge and Barrier: Transport and Communications in Colonial Malaya 1870-1957*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- 春日尚雄. 2013. 「ASEAN 連結性の強化と交通・運輸分野の改善」石川幸一・清水一史・助川成也編『ASEAN 経済共同体と日本 巨大統合市場の誕生』78-94. 文眞堂.
- 工兵第三十三聯隊戦記編纂委員会編. 1980. 『工兵第三十三聯隊戦記』工兵第三十三聯隊戦記編纂委員会.
- Nakhon Chanthason. 2008. "Botkhwam Phiset An Nueang Ma chak Kan Pai Prachum Phu Wa Kan Rotfai ASEAN Pracham Pi 2550" in *Rotfai Samphan*. 2551/1-2: 6-8. [Special Report of Attending at the ASEAN Railway CEOs Meeting in 2007.]
- Organization for Economic Cooperation and Development. (OECD). 2010. *Southeast Asian Economic Outlook 2010*. Paris: OECD.
- Ratchabandit-tayasathan (RBS). 2002. *Akkharanukrom Phumisat Prathet Thai Chabap Ratchabandit-tayasathan (Kaekhai Phoemtoem)* . Lem 1. Bangkok: RBS. [Encyclopedia of Thai Geography (New Edition). Vol. 1]
- Rotfai haeng Prathet Thai, Kan (RFT). 1970. *Thi Raluek nai Wan Khlai Sathapana Kitchakan Rotfai Khrop Rop 72 Pi*. Bangkok: RFT. [72th Anniversary of State Railways of Thailand.]
- Rotfai haeng Prathet Thai, Kan. (RFT). 1991. *Rot Chak lae Rot Phuang Prawattisat*. Bangkok: RFT. [History of Locomotives & Carriages/Wagons of Thailand's Railways.]
- Samnangkan Khanakammakan Phatthana Setthakit lae Sangkhom haeng Chat (SSC). 2016. *Khet Phatthana Setthakit Phiset Chaidae*. Bangkok: SSC. [Border Special Economic Zone.]

- Samnakngan Phanit Changwat Sakaeo (SPCS). 2003. *Kan Kha Chaidaeen Thai-Kamphucha Changwat Sakaeo Pi 2545-2546*. Sakaeo: SPCS [Situation of Thai-Cambodian Border Trade in Sakaeo Province, 2002-2003.]
- Samnak Ratchalekhathikan (SRL). 1997. *Kan Sadet Phraratcha Damnoen Pai Song Poet Saphan Mittragap Thai-Lao lae Kan Sadet Phraratcha Damnoen Yuean Satharanarat Prachathippatai Prachachon Lao Yang pen Thangkan rawang Wan thi 8-9 Mesayon Phutthasakkarat 2537*. Bangkok: SRL. [His Majesty's Visit to the Opening Ceremony of Thai-Lao Friendship Bridge and Official Visit to Lao PDR, 8-9 April 1994.]
- Samniang Pansombun ed. 1994. *Banthuek Prawattisat Saphan Mittraphap Thai-Lao*. Nong Khai: Chomrom Sue Muanchon lae Nak Pracha Samphan Nong Khai. [Memorandum on Thai-Laos Historical Bridge.]
- 白石昌也編. 2004. 『ベトナムの対外関係 —21世紀の挑戦—』 暁印書館.
- 末廣昭. 2006. 『ファミリービジネス論 後発工業化の担い手』 名古屋大学出版会.
- Sumalee Sukdanont. 2008. "Trade and Transport Logistics in the Upper Mekong Riparian Countries." in Suchada Thaweessit, Peter Vail & Rosalia Sciortino ed. *Transborder Issues in the Greater Mekong Sub-region*. Ubon Ratchathani: Ubon Ratchathani University, pp. 451-477
- Sun Khomun Matichon ed. 2010. *Matichon Banthuek Prathet Thai Pi 2552*. Bangkok, Matichon [Thailand in 2009.]
- Suni Chaiyarot & Sayamon Kaiyurawong ed. 2005. *Raboet Kaeng Maenam Khong*. Bangkok: Samnakngan Khanakammakan Sitthi Manutsayachon haeng Chat. [Exploding Rapids in the Mekong.]
- 鈴木早苗. 2014. 『合意形成モデルとしてのASEAN 国際政治における議長国制度』 東京大学出版会.
- Thanakhan Phuea Kan Song-ok lae Namkhao haeng Prathet Thai (TSN). 2011. "Khronkan Thawai : Patchai Sanapsanun Thai pen Sunklang Logistics khong Phumiphak." Bangkok: TSN.

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— (下)

Thanet Charoenmueang. 1995. *Thai-Phama-Lao-Chin: Si Liam Setthalit Si Liam Watthanatham*. Bangkok: Khop Fai. [Thailand-Myanmar-Laos-China: Economic Quadrangle, Cultural Quadrangle.]

Thang Luang, Krom (TLK) . 2006. *Saphan Mittraphap 2: Pratu Su Echia*. Bangkok: TLK. [Friendship Bridge II: Gateway for Asia.]

トンチャイ・ウイニッチャクン. 2003. 『地図がつくったタイ 国民国家誕生の歴史』 明石書店.

Waritsana Phanuwat. 2013. *Khet Setthakit Phiset Thawai*. Bangkok: Saengdao. [Dwei Special Economic Zone.]

早生隆彦. 1969. 『アジアハイウェイ』 日本道路建設業協会

Whyte, B.R. 2010. *The Railway Atlas of Thailand, Laos and Cambodia*. Bangkok: White Lotus.

World Bank, The (WB). 2004. *Implementation Completion Report on a Credit in the Amount of SDR 34.6 Million (US\$48 Million Equivalent) to the Lao People's Democratic Republic for a Third Highway Improvement Program*. Washington, D.C.: WB.

山田紀彦. 2013. 「ラオスの鉄道計画を考える」 『盤谷日本人商工会議所報』 616: 19-21.

吉田恒昭・金広文. 2005. 「メコン地域の交通インフラ」 石田正美編 『メコン地域開発 残された東アジアのフロンティア』 63-88. アジア経済研究所.

吉松昭夫・小泉肇. 1996. 『メコン河流域の開発 国際協力のアリーナ』 山海堂

引用ホームページ

China Road and Bridge Co. (<http://www.crbc.com/site/crbcEN/index.html>)

国際協力機構 (<https://www.jica.go.jp/>)

Radio Free Asia (RFA) (<http://www.rfa.org/english/>)

Vietnam Development Bank (VDB) (<http://en.vdb.gov.vn/>)

Yothathikan lae Khonsong, Kasuang (YKK) [Ministry of Public Works and

Transport, Laos] (<http://www.mpwt.gov.la/lo/>)

中国高速行路網 (www.chinahighway.org)

中国鐵路總公司 (<http://www.china-railway.com.cn/>)