

第7章

GMS南部経済回廊とカンボジア・ベトナム

白石 昌也

要約：

GMS 南部経済回廊、とりわけ南部湾岸サブ回廊における陸上交通インフラの整備状況を概観し、それが今後のカンボジアとベトナムの経済発展にいかなる含意を有するかを検討した。そして、結論として以下のことを指摘した。陸上交通インフラの整備は大切な一歩であるが、今後それをいかに活用するかがさらに重要な課題である。その際に、経済区や工業発展のみではなく観光産業などをも視野に入れた開発の構想力、さらにその前提として越境的連結性に対する人々の認識や政治的意思が不可欠である。また、陸上交通インフラのみではなく、海路・水路、空路をも視野に入れた総合的な考察が強く望まれる。

キーワード：

GMS 経済回廊、南部湾岸サブ回廊、交通インフラ、経済特区、工業団地、国境貿易区、観光産業、越境的連結性、カンボジア、ベトナム、メコン川

はじめに

1992年にアジア開発銀行（ADB）のイニシアティブによって開始された大メコン圏（GMS）経済協力は、1997～1998年のアジア地域経済危機の後から、サブ地域における経済回廊（Economic Corridor）の形成を強く志

向するようになった。具体的には、ADBの提唱を受けて、1998年のGMS閣僚会議（マニラ）、さらには2002年の第1回GMS首脳会議（プノンペン）でGMS経済回廊の構想が承認、再確認された（白石〔2004：222―224〕、白石〔2007：72―74〕、石田・工藤〔2007〕）。

この構想によれば、サブ地域を南北に縦断、もしくは東西に横断する複数の経済回廊を設定し、まず越境交通インフラ（ただし焦点は陸上交通インフラ）を整備して、物流、人流、情報の流れを活性化する。その上でさらに、沿線一帯を多面的、重層的に開発することを通じて、サブ地域全体の連結性、競争力、仲間意識を培うことをめざす（白石〔2007：84-87〕、ADB〔2007：427〕）。

南部経済回廊（SEO）は、そのようなGMS経済回廊のひとつであって、インドシナ半島の南部に位置するタイ、カンボジア、ベトナムの3領域間を横断的に連結し、その間の相互補完性を高め、経済発展における相乗効果を発揮することをめざすものである。

ただし、1990年代後半の時点でADBが当初予期していた南部経済回廊とは、最も主要な幹線ルートであるところのバンコク（タイ）～プノンペン（カンボジア）～ホーチミン市～ブンタウ（ベトナム）を結ぶ中央サブ回廊（Central Subcorridor）と、プノンペン～ストゥントラエン～ラッタナキリー（カンボジア）～プレイク～クイニョン（ベトナム）を結ぶ北部サブ回廊（Northern Subcorridor）¹の2つのみであった。

しかし、その後、関係諸国の強い要望を受ける形で、バンコク～チャンタブリー～トラート（タイ）～コッコン～コンポート（カンボジア）～ハティエン～ラックザー～カマウ～ナムカン（ベトナム）間のシャム（タイ）湾岸

¹ 北部サブ回廊は、ADBが当初公表した地図では、プノンペンを基点として、既存の国道7号線を経てストゥントラエンに至り、そこから78号線沿いにベトナム領に入る形となっていた。その後、シェムリアプから（プノンペンを經由せずに）ストゥントラエンへとまっすぐ東進する現行ルート案に変更となった。ただし、現在の北部サブ回廊においても、バンコクからタイ・カンボジア国境を経て6号線でシェムリアプに至る区間については、従来と同様、中央サブ回廊に合流する形となっている。

に沿った南部湾岸サブ回廊（Southern Coastal Subcorridor）²が付け加えられる形となった。

また、これら3本の東西に横断するサブ回廊以外に、ラオス南部のブンカム国境ゲートからストゥントラエン、クロチェ、プノンペン、シハヌークビルへとカンボジア領内を北から南に縦断する南ラオス～シハヌークビル・サブ回廊（Southern Lao-Sihanouk Ville Subcorridor）が、以上3本の横断的サブ回廊を連結する重要なリンク（inter-corridor link）として、現在では位置づけられている（ADB[2007: 1 note. 1]）。

本章では、以上のような南部経済回廊における交通インフラ（もっぱら陸上交通インフラ）の整備状況について、第1節では、中央サブ回廊、北部サブ回廊、南ラオス～シハヌークビル・サブ回廊について概観し、第2節では、2008年2月に実施した筆者たちの現地調査における主対象であった南部湾岸サブ回廊について概観する。その上で、第3節においては、南部経済回廊における陸上交通インフラの整備が、カンボジア、そして南部ベトナムにおいて有する含意を、各地方の視点になるべく添う形で考察する。「おわりに」においては、本章の分析から得られるいくつかの発見や考察を述べる。

第1節 中央サブ回廊、北部サブ回廊、南ラオス～シハヌークビル・サブ回廊における陸上交通インフラの整備

1. 中央サブ回廊

GMS南部経済回廊における3つの横断的サブ回廊のうち、最も整備が進んでいるのは中央サブ回廊である。

同サブ回廊は、バンコクからタイ領を国道33号線で国境地点アランヤプラテートに至り、カンボジア領に入るとポイペト国境ゲートから国道5号線となる。5号線はシソポンで6号線と分岐した後、トンレサップ湖の南を回

² ADB自身、南部湾岸サブ回廊という呼称を用いる場合と、南部湾岸回廊という呼称を用いる場合があるが、ニュアンスの違いは別として、両者は同じものを意味している。

り、バットアンバンを経て同国道の終点プノンペンに至る。他方、シソポンで5号線から分岐した6号線は、トンレサップ湖の北側を回り、シェムリアプ（世界遺産アンコールワットへの観光拠点）を経て同国道の終点プノンペンに至る。プノンペンからは、国道1号線を東進し、ネアックルンでメコン本流を横断してベトナムとの国境地点バベットに至る。ベトナム領に入ると、国境地点モクバイから国道22号線となって、同国道の終点ホーチミン市に至る。ホーチミン市からはさらに、国道51号線などを経てブンタウに至ることができる。

このサブ回廊のうち、以前から整備の進んでいたタイ領域は別格としても、カンボジアとベトナムの領域に関しても、かなり整備が進んでいる。すなわち、5号線についてはもっぱらADBの支援によって、ポイペト～シソポン区間を除く全線が、ほぼ整備を完了している。また、6号線についても、ADBおよび日本政府の支援によって、一応の整備が終了している。次に、プノンペン以東については、メコン本流のネアックルン・フェリーを渡った地点からベトナムとの国境地点バベットに至る国道1号線の区間、およびベトナム側の国境ゲート・モクバイからホーチミン市に至る国道22号全線は、双方ともADBの支援によって整備がなされている³。

以上要するに、整備がまだ終了していないのは、カンボジア領内の5号線ポイペト～シソポン区間（約50km⁴）および1号線プノンペン～ネアックルン（メコン本流フェリー渡し場）区間（約60km⁴）である。このうち、前者についてはADBの支援によって、また後者については日本政府の支援に

³ 2005年9月に筆者がプノンペン～ホーチミン市間を実際に踏査した時の実見によれば、国道1号線のプノンペン～ネアックルン間は一応簡易舗装がなされていたが路面状況は悪く、また道幅も狭かった。さらに、ネアックルンではフェリー渡河のために、かなりの待ち時間があつた。これに比して、フェリー下船後のホーチミン市に至るまでのルートは快適であつた。ただし、カンボジア・ベトナム間の越境には、とりわけカンボジアのバベット国境ゲート側で、相当の待ち時間を余儀なくされた。カンボジア側での出国の方が、ベトナム側モクバイでの入国より時間がかかったのは不思議である。

⁴ 在カンボジア日本大使館・星倉淳一書記官からのヒヤリング（2008年2月7日、プノンペン）、およびJETROアジア経済研究所・石田正美氏からのご教示。なお、この区間（未舗装状態）はADBの財政的支援の下にタイの業者が担当しているが、工事が遅々としているという。

よって、改良工事が目下進捗中である。さらに、ネアックルンにおけるメコン架橋についても、日本政府が支援を検討中である⁵。

これらの事業が完成すれば、現在ボトルネックとなっている区間の交通が円滑となり、またメコン本流をフェリーで越えることによって生じていたロスタイムも解消することとなる⁶。

2. 北部サブ回廊

以上の中央サブ回廊に対して、北部サブ回廊の交通インフラ整備は、まだ本格化していない。

ADBの最近の構想によれば、同サブ回廊はバンコクからタイ・カンボジア国境を経てシェムリアプに至るまでのルートを中心サブ回廊と共有し、シェムリアプから既存の国道6号線と分かれて、ストゥントラエンまでほぼまっすぐに東進し、そこから既存の78号線沿いにベトナムとの国境に至り、ベトナム側では国道19号線となって、プレイクを経て中部沿岸のクイニョンに至る。

このルートのうち、整備にとりわけ大きな努力が必要なのは、幹線国道が現存しないシェムリアプ～ストゥントラエン間であろう。この部分に関しては、まだ具体的なルートの確定にも至っていない状況であるという⁷。

⁵ 支援が正式決定されれば、基本設計に1年、詳細設計に1年、建設工事に4年、最低で6年が必要である（在カンボジア日本大使館・星倉淳一書記官からのヒヤリング、前述）。別途情報によれば、日本国内には目下、巨額な事業（80～90億円）を無償で支援することに対する抵抗感、そしてやはり日本政府の支援（ただし円借款）で工事中の南部ベトナム・カントー架橋で大事故があったこと（2007年9月26日）に伴う慎重論が存在するという。

⁶ 在カンボジア JICA専門家久保田強氏（2008年2月6日、プノンペン）、および在カンボジア日本大使館・星倉淳一書記官（前述）からのヒヤリング。なお、2005年時点で得た情報によれば、ネアックルンでのフェリー渡河の煩雑さなどのために国道1号線を敬遠して、むしろ国道7号線、72号線を経て南部ベトナム・タイニン省との国境地点に至る運搬車両がかなり多いとのことであった。国道7号線のコンボンチャムには、すでに日本政府の支援による「きずな橋」が完成しており（2001年12月）、メコン川を越えるのが容易だからである（JICAカンボジア事務所・力石寿郎所長、同・小野智宏次長、JICA専門家・勝田穂積氏、同・牧田篤弘氏からのヒヤリング、2005年9月15日、プノンペン）。ちなみに、「きずな橋」は、メコン本流に架かるカンボジア領内で最初の橋である。

⁷ 在カンボジア JICA専門家久保田強氏からのヒヤリング（上述）。

さらに、ストウトラエン以東についても、筆者はその詳細を把握していないが、既存のカンボジア国道 78号線とベトナム国道 19号線が、さほど良い状態にあるとは思われない。すなわち、ストウトラエン～バンルン（ラッタナキリー州都）の国道 78号区間については、カンボジア政府が中国政府に支援を要請中の段階であり、まだ整備計画が具体化していない。さらに、それ以東のバンルン～クイニョンの区間（カンボジア国道 78号線の残りの部分、およびベトナム国道 19号全線）に関しては、ベトナム政府による改良工事が目下進捗中であるというが⁸、その具体的な状況を筆者は把握していない。

いずれにせよ、北部サブ回廊の交通インフラ整備には、相当な費用と時間が必要となろう。ただし、この北部サブ回廊については、カンボジア、ベトナム、そしてラオスの3ヵ国政府が最近力を入れ始めている「発展の三角地帯」（Development Triangle）構想との関連が注目される。「発展の三角地帯」構想は、もともとベトナムのイニシアティブによるものであって、1999年10月の（カンボジア和平後最初の）インドシナ3ヵ国首脳会議（ビエンチャン）で正式に合意され、2002年1月の3ヵ国首脳会議（ホーチミン市）や2004年11月の3ヵ国首脳会議（ビエンチャン）などで再確認されてきた。3ヵ国の国境諸省・州における経済的浮上と貧困削減を、協力、提携しあいつつ実現しようという意図に基づく（白石〔2001：50-53〕、白石〔2006：12-13〕、Thuon Try and Chambers〔2006：60-61〕、Thuon Try〔unpublished〕）。

この「発展の三角地帯」構想（第4章参照）の対象地域には、北部サブ回廊が所在するカンボジアのストウトラエン、ラッタナキリーの東北2州、およびベトナム中部高原のザーライ省（省都プレイク）が含まれている¹⁰。

⁸ 同上。

⁹ なお、2004年11月のビエンチャンではASEAN（東南アジア諸国連合）+3首脳会議出席のために現地を訪れた小泉首相が、インドシナ3ヵ国首脳との会合で、同構想に対する日本政府の支援を約束している。

¹⁰ ちなみに、同三角地帯の対象地域は、ベトナムが上述のザーライ以外に、コントゥム、

したがって、ADBの主導する GMS南部経済回廊計画と、インドシナ 3 カ国政府間の協力枠組みである「発展の 三角地帯」構想とがうまく噛み合えば、今後、北部サブ回廊に対する交通インフラ整備も、案外と早期に進捗することになるかも知れない。

3. 南ラオス～シハヌークビル・サブ回廊

GMS 南部経済回廊構想においては、冒頭に述べたように、インドシナ半島南部を東西に横断する 3 本のサブ回廊に対して、カンボジア領内を北から南に縦断する今一つのサブ回廊が、その連結的機能のゆえに、重視されるようになっている。

この南ラオス～シハヌークビル・サブ回廊は、大きくプノンペン以北の北半部分と、プノンペン以南の南半部分に分けることができる。

そのうち北半部分（ラオスとの国境地点からプノンペンまで、国道 7 号線→6 号 A 線）の交通インフラ整備に関しては、まずラオスとの国境地点（ブンカム）～クロチェの 7 号線区間が、中国政府による支援事業ではほぼ完成の段階に達している。次に、クロチェ～コンポンチャームの 7 号線区間は、ADB による支援事業が終了している。そして、コンポンチャームにおけるメコン本流架橋（「きずな橋」）とコンポンチャーム～スクンの 7 号線区間、およびスクン～プノンペンの 6 号 A 線区間は、日本政府による支援事業が終了している¹¹。

他方、サブ回廊の南半部分に当たる国道 4 号（全線）は、カンボジアの首都プノンペンと同国随一の国際海港都市 シハヌークビルとを結ぶ主要幹線道路である。同国道はもともとベトナム戦争期にアメリカが整備したものであり、その後さらに補修が加えられた。現在では、民間の AZ 社が請け負う形

ダクラクの中部高原 3 省、カンボジアがストゥントラエン、ラッタナキリーの東北 2 州、ラオスがアタプー、セコンの南部 2 州となっている。つまり、北部サブ回廊との関連でいえば、カンボジアの西北 3 州、さらにベトナム中部の沿岸（サブ回廊の東端）に位置するビンディン省（省都クイニョン）は、「発展の三角地帯」の対象には含まれていない。

¹¹ 在カンボジア JICA 専門家久保田強氏からのヒヤリング(上述)。

で道路の維持、管理を行っている（国道を有料化し、その料金を財源にしている）¹²。

「はじめに」に言及したように、この南ラオス～シハヌークビル・サブ回廊が“inter-corridor link”とみなされるのは、北部サブ回廊とはストゥントラエンにおいて、中央サブ回廊とはプノンペンにおいて、そして南部湾岸サブ回廊とはシハヌークビル近辺において、それぞれ交差するからである。すなわち、3つの横断的サブ回廊が3本のあばら骨であるとするならば、南ラオス～シハヌークビル・サブ回廊は、南部経済回廊全体にとって、そしてカンボジアにとって、背骨の役割を有しているのである。

だが、その意義は実は、そのみに留まるものではない。視野を広く GMS 大に広げるならば、このサブ回廊は、雲南省の昆明から大陸部東南アジアの海への出口へと至る南北ルートのひとつの南端部分を構成していることがわかる。すなわち、雲南省の昆明からラオスの国道 13 号線に入り、ルアンブラバン、ビエンチャン、サワンナケート（東西回廊との交差点）、パクセといったラオスの主要都市を貫く形で同国を縦断し、ブンカム国境ゲートからカンボジア領に入り、上述の通り、3つの東西横断的サブ回廊と交差しながら、シャム湾への出口であるシハヌークビルへと至るのである。ADBによって策定された南北経済回廊には明示的に含まれていないが¹³、このルートの有す

¹² 在カンボジア JICA 専門家久保田強氏からのヒヤリング(上述)。同氏提供のカンボジア主要国道整備に対する各国・機関の支援一覧表によれば、この道路に関して、アメリカが 1994～96年に 2400万ドルをかけて修復したとある。なお、AZ社の料金所に関しては、筆者の実見に基づけば、プノンペンから南に 20kmの地点と、シハヌークビルから北に 30kmの地点の 2箇所であった（我々が借り上げたランドクルーザーの料金は、1箇所あたり 2800リエル）。ちなみに、民間委託による道路の維持、管理は、目下 4号国道のみで実施されているが、カンボジア政府としては、今後同じ形式を他の幹線国道にも拡大したい意向であるという。

¹³ 雲南省から大陸部東南アジアの海への出口に至る潜在的なルートとして、主要なものは、(i) 雲南～ミャンマー領イラワジ＝エーヤーワディ川沿い、(ii) 雲南～ミャンマー領サルウィン川沿い、(iii) 雲南～ラオス領（もしくはミャンマー領）～北タイ～バンコク、(iv) 雲南～ラオス～カンボジア、(v) 雲南～紅河沿い（昆明～ハノイ～ハイフォン）の 5ルートがある。このうち、ADBの公表した地図などで「南北回廊」として記されているのは、(iii) と (v) の 2回廊である。これ以外に、広西チワン族自治区が GMS協力の対象範囲に加えられるようになってから、（雲南～）広西～北部ベトナム（一般に南寧～ハノイ～ハイフォン）のルートも「南北回廊」のひとつとして言及されるようになった。

る意義は、とりわけラオス、カンボジアにとって非常に大きい。なお、このルートは、その多くの区間においてメコン本流にほぼ沿う形となっている事実も、強調されておくべきであろう。

筆者たちは 2008 年 2 月調査の際に、このサブ回廊の南半部分、すなわち 4 号線の全区間をプノンペンから シハヌークビルまで踏査した（2 月 8 日、金曜日）。

その実見によれば、国道 4 号線は良く整備された道路であり、交通量も大型運搬車両を含めて頻繁である。というよりは、プノンペン市内から約 10k m 南の国際空港、そして約 15k m に位置する 3 号線との分岐点を越えるまで、国道 4 号線の下りは渋滞ぎみであった。旧正月（元旦は 2 月 7 日）の、しかも週末という条件が重なったこともひとつの原因であったろうが、大型の運搬車両の往来も多く、この国道がカンボジアの経済活動にとって大動脈の意義を有することが容易に察せられる。

それら大型運搬車両の多くは、プノンペン周辺の工場が必要とする原材料をシハヌークビル港から、そしてそれら工場で生産した製品を輸出用に シハヌークビル港へと運ぶためのものである。事実、4 号線の沿道には、とりわけプノンペン近郊地区に多数の工場（縫製業など）が立地しており、また建設中の工場や造成中の工業用分譲地もしばしばみかける。現在整備が進められているプノンペン経済特区（SEZ）も、同国道の沿線にある（市の中心から約 20k m）。

コンボンスプーの町（プノンペンより約 50k m）を越えたあたりから、ようやく工場の姿をほとんどみかけなくなり、枯れ田や高床式の伝統的住居が点在する農村風景が広がり始める。車両の往来も相対的に減り、我々の車は速度を上げる。とはいっても、タンクローリーや大小の運搬車両、バス、ランドクルーザー（これが意外と多い）、乗用車など、あらゆる種類の車両が、ほぼひっきりなしにすれ違う。（たとえばラオスで経験するような）往来車両

た。なお、本文に述べる南ラオス～シハヌークビル・サブ回廊は、(iv) の南端区域に当たる。

が（自分たちの車以外）ぱたりと途絶えるといったような光景に出会うことはない。時折、コンテナ2個分を運ぶスピードの遅いトラックに、前途を遮られる。

道路の左右にオイルパームのプランテーションが続く地帯を抜けたあたりで、再び3号線とのジャンクションにぶつかる（プノンペンより約 185km）。シハヌークビルにさらに近づくにつれて商店、人家が立ち込み始める。空港や製靴工場、ビール工場なども立地している。沿道に停車中のタンクローリーや大型トラックの姿も目立つ。

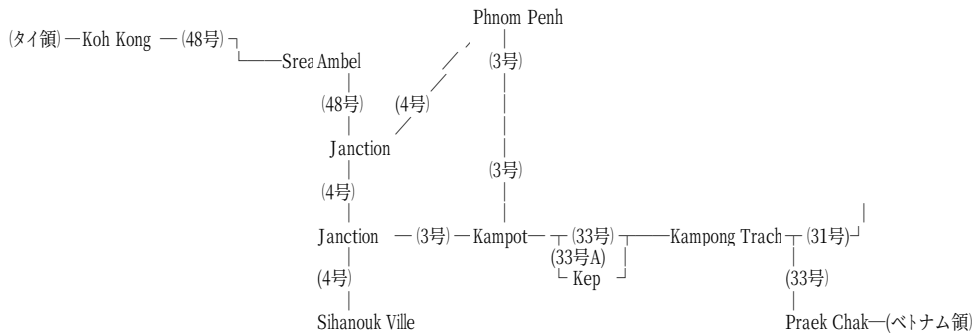
ごみごみとした国道4号線を通して少々の上り詰めると、突然眼下に海が広がり始める。シハヌークビルは、シャム湾に突き出す岬の突端にあった。

第2節 南部湾岸サブ回廊における陸上交通インフラの整備

次に、南部湾岸サブ回廊は、タイのバンコクからベトナムのナムカンまで全長 924kmに及ぶ（ADB[2007: 1, 29]）。それを便宜的に区分けすれば、タイ領域（バンコク～トラートの3号線、次いでトラート～カンボジア国境の318号線の区域）、カンボジア西域（タイとの国境地点コッコンからスラェオンバルの南方地点までの国道48号線の区域）、カンボジア東域（スラェオンバルの南方地点から国道4号線→3号線→33号線に沿ってベトナムとの国境地点プレクチャックまでの区域）、ベトナム領域（カンボジアとの国境地点サーシアから国道80号線→61号線→63号線→1号A線に沿ってカマウ岬の南端ナムカンに至る区域）となる。

以上のうち、タイ領域についてはすでに交通インフラの整備が進んでいる（と想定される）のに対して、カンボジア、ベトナムの領域内では、現在整備に取り掛かっているか、もしくは未着手の区間がかなりある。そこで、本節では以下に、南部湾岸サブ回廊のうち、タイ領域を除くカンボジア西域、

図 7-1 南部湾岸ルート（カンボジア領域）概念図



(出所) 筆者作成。

カンボジア東域、カンボジア・ベトナム国境ゲート、ベトナム領域について、順次みていくこととする。

1. カンボジア領域西半部分

まず、カンボジア領域の西半部分、すなわちタイとの国境地点 コッコンからスラェオンバル南方地点（つまり国道4号線とのジャンクション）に至るまでを結ぶ国道 48号線（138km 全線コッコン州域）の区域に関しては、タイ政府の支援による整備事業が現在進行中である。

この区間では従来、フェリーを使わなければならない4河川が存在していたが、目下タイの業者による橋梁新設工事が実施されている。その4橋梁のうちスラェオンバル橋（420m）とタタイ橋（390m）については、2008年2月段階でほぼ完成しており、残りのアンドントック（ボトムサコール）、トラペアンルンの2橋に関しても 2008年カンボジア正月（4月）までには竣工予定であるという（ADB[2007: 1, 4], Ras mei Ka mpuchea [2008]）。

筆者たちは 2008年2月調査の際、実際にシハヌークビルからスラェオンバルまで 48号線の一部区間を踏査したので（2月9日）、その時の筆者メモに基づきつつ、以下に実見したところを記す。

整備状況の優れた4号線（首都プノンペンと海港都市シハヌークビルを結

ぶカンボジアの基幹国道) から 48号線に入ると、その途端に交通量が激減し、また路面の舗装状態が悪くなった(車内でメモを取るのに少々苦勞するほど絶え間なく揺れた)。つまり、少なくともこの区間に関しては、まだ本格的な道路補修がなされていない。

タイ政府の支援によって展開中の架橋工事については、そのうちの2箇所を実見した。最初の橋(タタイ橋)は、4号線とのジャンクションから 13k m ほどのところにあった。手前のアプローチ部分はまだ工事中で、傍らの仮設迂回路(未舗装)を通らなければなかったが、川にかかるメインの部分はすでに完成しており、車で走行が可能であった。これは、中国正月(元旦は2月7日)の休暇期間中の特別の計らいによるものであって、普段はまだ通行を認めていないとのことであった¹⁴。1番目の橋を過ぎると、道路の状態は、それ以前の区間より良くなる。あるいは、タイ政府による補修事業がすでに実施された部分に当たるのかも知れない。2番目の橋(スラエオンバル橋)は、4号線とのジャンクションからおおよそ 50k m スラエオンバル港の上流に位置している。まだ橋梁中央部で工事が継続中であって、通行は全く不可能であった。人々は橋の傍らで、車両専用もしくは歩行者(おおよび自転車、モーターバイク)専用の小型簡易フェリーを利用していた。筆者たちの踏査はそのスラエオンバル橋の地点までであって、それより以西の道路状況については未見である。

なお、スラエオンバル橋梁工事現場を後にした我々は、シハヌークビルへと引き返す途中で、48号の本線から海側へと向かう支道を 6 k mほど入って、スラエオンバル港(民間港)を見学した。その支道は 48号本線と比較して、道幅は同程度であり、路面状況もさほど悪くはなかった。48号の本線に戻ったあと、48号線と4号線のジャンクションを過ぎて4号線に入り、しばらく走ってから、シハヌークビルまで 55k mほど手前の地点で、我々は再び海側へと向かう支道に入った。中央分離の白線こそ引かれていないが、対向車と

¹⁴ Ras mei Ka mpuchea[2008]、および JICA専門家・坂田和俊氏からのヒヤリング(2008年2月9日、シハヌークビル)。

すれ違うのに充分余裕のある道幅で、路面の舗装も真新しい。4号線から入ること17kmほどの地点で、ストゥンハオ自由貿易工業区（Free Trade Industrial Zone of Stung Hao）の予定地（整地中）に至った。

さらに、その支道を先に進むと、やがてT字路に至り右折、道はいきなり未舗装となり（最初は砂利道、次いで赤土道）、最後の坂道を下ると、猫の額のように狭い海岸に出た。そこが同上工業区を経営する会社が建設を計画しているストゥンハオ自由港（Stung Hao Free Port）の予定地であった（工業区予定地から10km。そこから1km足らずのところには、既存の漁港があった。人工突堤の左右に、びっしりと漁船が係留していた。ストゥンハオ漁港からは、もはや4号線に戻らず、海沿いの道を縫う形で20kmあまり、シハヌークビルに帰着した。

以上にみてきたように、カンボジア領域の西半部分における道路整備、架橋は、タイ政府による支援事業として個別に展開中であるので、次項以下に言及するADBの作成した南部湾岸サブ回廊の交通インフラに関する包括的な計画書（ADB[2007]）では除外されている。ただし、国道48号線の西の起点に当るコッコンの国境ゲート施設については、ADBによる整備計画の対象とされている。同計画によれば、既存の施設は国境地点とホテル・カジノ地区の中間にあるが、新施設は現施設の背後にある土地（100m×60m）に新設される（ADB[2007: 5, 7, 24, 34]）。

2. カンボジア領域東半部分

前項末尾に示唆した通り、カンボジア領域の東半部分（およびベトナム領域）における交通インフラ整備（主として陸路）に関しては、ADBが総括的な計画書を作成している（ADB[2007]）。

そのことに触れる前に、まず南部湾岸サブ回廊のカンボジア領域東半部分におけるルートを確認しておこう。前述の国道48号線の東の終点（すなわち4号線とのジャンクション）から国道4号線に入り、同国道を39km南下して3号線とのジャンクション（つまり3号線の南の起点）に至る。そこか

ら3号線に入って¹⁵ 東進することおよそ 58k m コンポート市の中心街の手前で右折して 33号線に入り、そのまま 33号線を約 54k m行くと国境地点のプレクチャックに達する¹⁶。

以上のルート記述にひとつ説明を加えると、前 節に概観した南ラオス～シハヌークビル・サブ回廊と本項で扱っている南部湾岸サブ回廊とは、48号線とのジャンクションから3号線とのジャンクションに至るまでの国道4号線約 40k mの区間で重複することとなる。

さて、このカンボジア東半部分の道路に関して、ADBの整備計画（ADB [2007: i -iii, 6-7, 24, 33-34]）が言及しているのは、次の2項目である（完了予定：2012年6月30日）。

① 国道 33号線コンポート～カムポントゥラック区間（37k m）の橋梁補修・改築など：

この区間のうち世界銀行の支援によってすでに道路の補修工事がなされた 14k mについては、2つのベイリー橋（Bailey Bridge：プレハブ鋼鉄パネルをボトル留めした仮橋）の架け替えと、24の中小橋梁の補修・拡幅もしくは架け替えが必要である。他方、残りの 23k mについては、傷んだ路面を補修する。

② 国道 33号線カムポントゥラック～プレクチャック国境ゲート区間（15k m）の道路改修：

通常の国道規格へのグレードアップ、および国道 33号線と 31号線のインターセクション部分の拡幅が必要である。

以上のうち、ADBの報告書が特に優先的な緊急事項とみなしているのは、（b）である。

筆者たちは、2008年2月10日に、このカンボジア東半部分を踏査した（シ

¹⁵ 第1節3にみた通り、国道4号線はそのまま南下してシハヌークビルに至る。

¹⁶ 以上に示した距離数は Cambodia Road Map [2007] による。

ハヌークビル〜プレクチャック〜ハティエン)。その時の実見は次の通りである。路面状態がよく交通量も多い4号線から3号線に入った途端に、路面の舗装状態が悪くなり（前日の48号線とほぼ同じ状態）、また交通量も激減する。コンポート中心街の手前で3号線から分かれて33号線に入るが、道路の状況にさほどの変化はみられない。しかし、コンポート市街地を抜けたあたりから、国道33号線は幅の狭い田舎道となり、路面の状態はさらに悪くなる。走行しているのはモーターバイクが中心だが、道幅が狭くなった分、かなり交通量が多いとの印象を受ける。貸しモーターバイク数台に分乗した若い白人男女のグループをみかける。

筆者たちは途中で33号の本線から右折して、その支道である33号A線に入った。岬の突端にある観光保養地カエップに立ち寄るためである。33号A線は岬をぐるりと周回する形となっているが、そのうちカエップに至るまでの西半分に関しては、路面状況が意外と良かった。それに対して、カエップを抜けた後の東半分に関しては劣悪であった（未舗装区間もかなりあった）。

33号A線を通り抜けて、再び33号線に戻る。やはり、軽い振動がほぼ絶え間なく続く路面状態である。このあたりの中小橋は幅も狭く、あまり良い状態にあるとはいえない。確かに、ADBの報告書に指摘されている通りであった。

カムポントゥラック町の中心街を抜け小橋を越えたあたりで、33号線と31号線のジャンクションに至る。33号線は、そこから直角に右折して南下する。今までの道をそのまま東進し続ければ、31号線を走る勘定となる。

さて、33号線はこのジャンクションを右折した途端から、悲劇的な様相を呈する。全く舗装されていない路面は、大小の穴、亀裂の連続である。大きな穴や亀裂を避けるために、ジグザグ（時としてほぼ横方向）に運転しなければならず、そのたびに車体は傾き、激しく揺れる。橋梁（小規模）も急^{きゅうこしら} 掙えなものばかりである。交通量はがくんと減る。行き交うのはほとんどがモーターバイクであり、ごくたまに小型車両（乗り合いや運搬用）とすれ違うだけである。ポニーが曳く荷馬車もみかけた。

ADBの報告書（ADB[2007: 6]）によれば、カムポントゥラック〜プレクチャック間の車両通行量は1日平均 200台（モーターサイクルを除く）とこのことである。我々が1時間をかけて通過する間に会った対向車は 10台程度であったから、往復で 20台程度ということになり、以上の記述と合致する。周囲の風景は、大抵が枯れ田か粗末な農家である。たまに、ひなびた商店が数件並ぶ集落を過ぎる。そのような場所には、上座部仏教のパゴダがみられる。それ以外に、筆者の確認する限り、大乘仏教の寺院がひとつあった（その独特の外観や門柱に記された漢字で、それと知れる）。クメール系以外にベトナム系の住民がいることを示唆させる。

31号とのジャンクションから1時間ばかりをかけて、ようやくプレクチャック国境ゲートに到着した。未舗装の悪路の区間は約 10k mだったから、その間、平均時速 10k mだったことになる。この区間の道路が現状のままである限り、南部湾岸ルートがカンボジアからベトナムに効果的に連結することはないであろう。ADBの計画が、この区間の整備を最優先事項のひとつとして指摘するのはもっともである。

3. プレクチャック〜サーシア国境ゲート

プレクチャックの集落の外れが、すぐに国境ゲートであった。道には遮断機が下ろされており、それを上げないと車両は通れない。遮断機の右脇にモーターバイクや歩行人が通り抜けられる隙間があり、その往来をチェックする担当官のボックスがある。その遮断機から 100 mあまり先に、今一つの遮断機がある。それら 2つの遮断機の間がカンボジア側の国境ゲートである。左手に出入国管理を行う木造の平長屋があるが、通行証で往来する人々には関係がない。右手には、少し奥まったところに、役所ふうの、ややましな建物がある。

国境を往来するのは、ほとんどが歩行者、もしくはモーターバイクであったが、我々が出国手続きをしている間に、カンボジア・ナンバーの車両が数台、連なるようにしてベトナム側から進入してきた。ハティエンとカムポン

トゥラックとの間を往来する乗り合い 風の車（満員の乗客）もあったが、旧正月休みでベトナム側を訪れていたと思われる一家の車もあった。

パスポートで出国する我々は、左手の平長屋で手続きをする。担当官は小屋の中、待機する我々は小屋の外である。担当官の話では、ここを通過する外国人（つまりパスポート携帯者）は、最大でも 1 日 20 人程度とのことであった。手続きの間に、我々の車の運転手が国境警備の担当 官と交渉し、ベトナム側の国境ゲートまで、車両で乗り入れる許可を口頭で得る。出国手続きは 15 分ほどで終わる。2 つ目の遮断機の手前、右手に税関と検疫のための仮設小屋があったが、荷物検査は 特になかった。カンボジア側の国境ゲートからベトナム側の国境ゲートまで、距離は 500 m 程度。その中間の 0 m 地点に、記念碑があった。

ベトナム側の国境ゲートは、道を跨ぐ形の、新築間もないいかめしい建物であった。カンボジア側から みて右脚に当たる棟が入国用、左脚に当たる棟が出国用である（このような形態の国境ゲート施設は、ベトナムの他の場所でもしばしばみかける）。入国手続きには、かなり手間取った。我々（日本国籍とラオス国籍）はベトナムへの入国査証が免除されているはずなのだが、若い担当官はビザがなければ入国できないと 言い張る。担当官は英語が上手でないので、筆者はベトナム語で、「あなたの政府の方針によって、我々はビザが不要なのだ」と説明し、さらにキエンザン省人民委員会から我々の入国についての口上書が届いているはずだから確認せよと伝える。

若い担当官はしきりに携帯電話で問い合わせを始める。上司などにお 伺いを立てているのであろう。その後も彼に動きはない。少し離れたところで事態を見守っていた筆者は、状況を確認するために、担当官のところに近づく。彼がみつめる手元には、真新しい朱色の公印が押されたキエンザン省人民委員会外務局からの口上書があった¹⁷。それでも、彼はなかなか入国スタンプ

¹⁷ 今回の調査に先立って、外務省南東アジア 1 課→在ホーチミン市日本国総領事館よりキエンザン省人民委員会に対して公式の依頼状を出して頂いた。以上の各機関、およびキエンザン省人民委員会、同委員会外務局に対して、深甚の謝意を表したい。

を押そうとしない。結局、入国手続きに 30分、それに続く税関検査で 10分ほど（一人分のスーツケースを開いて中身を検分）を要した。国境ゲートを出ると、20 mほど先に遮断機があり、その向こうに我々を出迎えるベトナム側の車が待機していた。

ADBの報告書（ADB[2007: 3, 21]）によれば、プレクチャック－サーシア国境通過点（Preak Chak-Xa Xia border crossing）を GMS越境交通協定（CBTA）の適用対象とするとの、カンボジア・ベトナム両国政府間の覚書（MOU）が交わされたのは、2007年2月のことであった。この合意によって初めて、外国人が通過できる国際級国境ゲートに格上げされたのである。ちなみに、カンボジア・ベトナム間に存在する陸路での正式な国際ゲートとしては、4つ目ということになる¹⁸。

プレクチャック・サーシアが国際ゲートとして実際に外国人に開放されたのは、覚書の調印後しばらくしてからのことだったろうから、実際の業務経験は、その時点から今までにわずか数ヵ月の蓄積しかない。ベトナム側の担当官が戸惑ったのも無理はない。彼にとって、ビザなしで入国してくるパスポート所持者（すなわち外国人旅客）は、我々が最初のケースだったのである。

さて、ADBの南部湾岸サブ回廊に関する交通インフラ整備計画（ADB[2007: 3, 7, 24, 33-35]）には、この国境ゲート施設に関する項目もある。それによれば、特に既存施設が貧弱なプレクチャック側については、4 ha分の敷地に複数の建物（合計 5000m²）を新築し、また駐車場やアクセス道路をも併設する。これらの施設は GMS-CBTAの適用に必要な条件を満たすものとする¹⁹。

¹⁸ 従来からの3つの陸路国際ゲートは、カンボジア国道1号線経由のパベット～モクバイ（ベトナム側タイニン省）、同国道7号線経由のサーマット（ベトナム側タイニン省）、および同国道2号線経由のティンピエン（ベトナム側アンザン省）である（ADB[2007: 28]）。これ以外に、メコン本流を経由する水路の国際ゲート（第3節4参照）が存在する。

¹⁹ ADBの計画では、タイと接するコックコン国境ゲートについても、新たな施設を建設することが、優先事項のひとつとしてリストアップされている（本節1末尾を参照）。

また、2国間覚書締結後に新たな施設を建設したベトナムのサーシア側についても、駐車場の新設、そして将来的には付加的な建物の新設が必要であると指摘している。

なお、現時点では、この国境ゲートを通過する車両はほとんど存在しない。なぜならば、正式な商業的通行（for mal commercial transport）がまだ認められていないからである（ADB[2007: 6, 29]）。そもそも、カンボジア側で国境ゲートにアクセスするための10キロ区間が、上述のような悲惨な状態では、大型車両、特に重い資材（道路の地盤や小橋梁が貧弱）や家電・電子機器（振動に弱い）などを運搬する車両の通行は不可能である。しかし、以上のような道路整備や国境施設建設が完成した暁には、この国境ゲートの通行量は、中央サブ回廊に位置するバベットーモクバイ国境ゲートにおける現行水準の10～30%程度に達するであろうとADBは予測する（ADB[2007: 7]）。

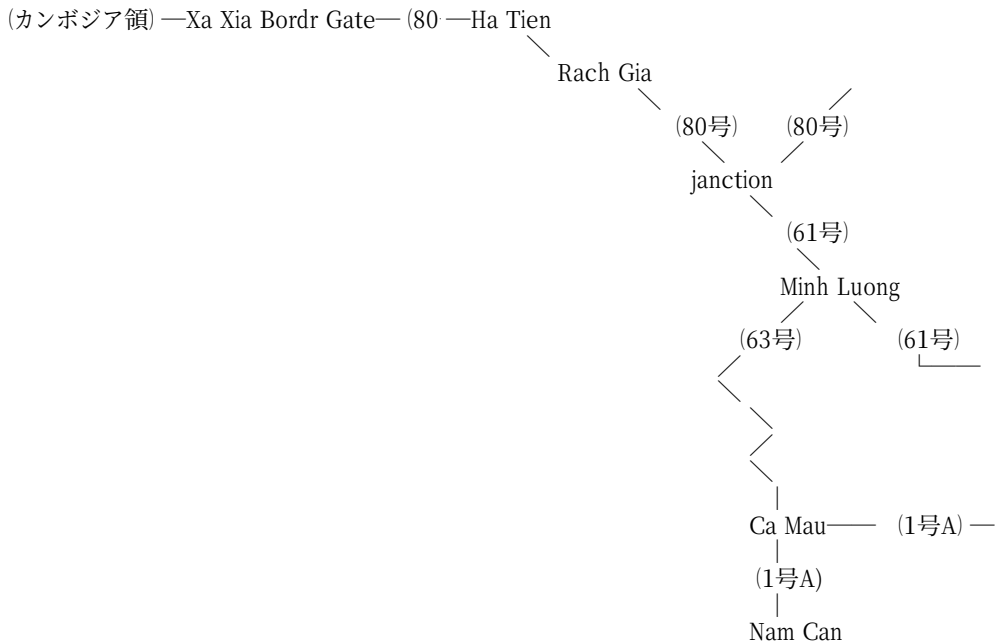
バベットーモクバイ国境ゲートにおける2006年の年間通行量は、車両が1万1406台（2003～06年の増加率38%/年）、往来人数が47万2026人（同増加率53%/年）であるというから（ADB[2007: 28-29]）、プレクチャック・サーシア国境ゲートでは将来的に、車両が年間1000～3000台、往来人数が5万～15万人の規模に達すると見込んでいることとなる。

4. ベトナム領域

南部湾岸ルートは、国境を越えてベトナム側に入ると国道80号線と名称を変え、サーシア国境ゲートから、ハティエン市、ラックザー市（省都）などキエンザン省域をミンルオンの手前まで至る。そこで80号線は左折してアンザン省へと東進してしまう。それに代わって湾岸ルートの役目を担うことになるのは、国道61号線である。しかし、その61号線もしばらく下ったミンルオンからは、内陸方向に向かってしまう。

ミンルオンで61号線から分岐し、シャム湾岸に沿ってさらに南下を続けるのは、国道63号線である。63号線はキエンザン省境からカマウ省域へと

図 7-2 南部湾岸ルート（ベトナム領域）概念図



（出所）筆者作成。

入り、同国道の終点カマウ市に至る。カマウ市から南へと下る道路は国道 1 号 A 線であり、メコン・デルタの最南端ナムカンで終わる。ちなみに、国道 1 号 A 線は、北は中越国境の友誼関から始まり、ハノイ、フエ、ダナン、ホーチミン市などベトナムの主要都市を経てメコン・デルタに至る、同国にとって最重要な主要幹線道路である (Vietnam Administrative Atlas [2003: 70-71])。

さて、サーシア国境ゲートからハティエン市までの区間に関して、ADB の報告書は交通量が少ないと簡単に記すのみである (ADB[2007: 6])。しかし、筆者たちの実見では、かなり頻繁に車両やモーターバイクが往来していた。旧正月の賑わいという格別な理由があったからかもしれないが、そもそも、国境ゲートはハティエン市中心部まで 5 km 程度（時間にして車で 10 分

程度)の距離²⁰にあり、ほとんどハティエンの市街地と一体化している。しかも、国境と市中心部の中間には、新規に住宅・商店街として開発された近郊区域なども存在している。

筆者たちはハティエンに1泊した後、翌2月11日午後にはハティエンから市外を出てすぐの大きな橋(トーチャウ橋:右手は外洋、左手は広い入江となっており、そこにザンティン川の水が注ぎ込んでいる)を渡って、南隣のキエンルオン県に向かった。そこで、80号の本線からしばし離れて、同県の岬部分の突端近くに位置するスイス系セメント工場に立ち寄った。そこでインタビューと工場施設見学を終えてから80号線に戻り、そのまま南下、同日の夕方にキエンザン省都ラックザー市へと至った。ADBの報告書(ADB[2007: 6])によれば、国道80号線で最も交通量が多いのは、このラックザー周辺区間であるというが、我々の実際の観察でも、その記述に間違いはない。というよりも、ハティエンからラックザーまでの全行程を通じて、車両やオートバイの通行はかなり頻繁であった。

我々の今回の調査では、ラックザーからアンザン省へと東進する行程を取ったために、ラックザー以南の南部湾岸ルートの実地把握することができなかった。そこで、以下では、もっぱらADBの報告書に記述された内容を紹介するに留めたい。ADBの報告書(ADB[2007: i-iii, 6, 8-9, 24, 35-36])が指摘する南部湾岸サブ回廊のベトナム領域における整備対象項目は、以下の通りである(完成予定:2014年12月31日)。

- ① 国道80号線サーシア国境ゲート～ハティエン・バイパス起点の区間(4 km)における拡幅:路面の再舗装(アスファルト・コンクリート仕様)、土堤の補強などを含む。また、サーシア国境ゲートの駐車場も新設する²¹。
(筆者注記:ちなみに、ハティエン・バイパス道そのものの建設事業に関

²⁰ 我々の投宿したハティエン・ホテルからサーシア国境ゲートまでは、7 km 12分の距離であった。

²¹ ADBの報告書では、サーシア国境ゲートについて、駐車場整備以外にも、追加的な国境施設の建設が将来的に必要であると言及されている(本節3に上述)。

しては、ADB報告書に記述がない。ベトナム政府が独自に計画しているプロジェクトなのであろうか)。

② 国道 63号線ミルオン～タクカウ・バイパス 起点の区間 (21km) における拡幅：道路の仕様は上に同じ。

③ 国道 63号線からのタクカウ・バイパス道 (6.4km) の新築：同バイパスは既存の国道 63号の南方から東方にかけて約 1 km離れた位置に建設される。同区間では、カイベー川 (600 m) とカイロン川 (680 m) の 2 橋を含めて、合計 4 橋梁の新築が含まれる (船舶の河川航行を妨げない高度を保つ)。この事業には韓国政府がローンを提供する予定である。

以上の記述は少々わかり難いので、筆者の解釈を付け加えておく。キエンザン省の地図 (Kien Giang Provincial Map [2004]) をみると、カイベー、カイロンの両河川に橋が架っておらず、国道 63号線はその両地点で切断されていることがわかる。したがって要するに、従来この区間ではフェリーによる渡河が必要だったのだが、本プロジェクトによって、既存のルートから約 1 km離れたところに新道を建設し、それに 4つの橋を架けることによって、フェリーを使わないで 63号線を走行できるようにすることであると解釈できる ²²。

④ 国道 63号線タクカウ・バイパス終点～トゥーバイ区間の補強：この区間では最近、7 m幅コンクリート路面への改修工事が施され、また新たに 5 橋梁が新設された (筆者注記：文脈からして、ベトナム側が独自に行った事業であると推察される)。しかし、この路線はソンチェム およびソンカイロンの運河に沿っているために、運河堤防や道路基礎の補強、そして集落区域での歩行者防護対策などが必要である。また、新設の 5 橋に関して

²² ADB報告書 (ADB[2007: 6]) によれば、最近 5 年間でタクカウ・フェリー (Tac Cau ferry) を利用する通行者や車両が倍増したが、それでもフェリーを渡った地点から以南の国道 63号線の交通量が激減する。その理由としては、フェリーの料金やロスタイムという要素もあるが、それとともに、既存のフェリーでは大型車両を運べないこと、タクカウ以南の区間に現存する橋梁に一方通行、重量規制の課せられているものがあることなどによって、とりわけ大型車両の運行が妨げられているためとする。トゥーバイ～カマウ間の現在の交通量は少なく、300台/日程度であるという (ADB[2007: 6])。

は、道路との接合性を改良する追加工事が必要である。なお、この区間については、キエンザン省が独自の事業として、さらに4つのベイリー橋（一方通行）の架け替え、アンビエン町周辺でのバイパス道建設などを展開中である。

- ⑤ 国道 63号線から分岐するトゥーバイ・バイパス道の南半区間の新築：同バイパスの北半区間については、キエンザン省が独自の事業として展開中であるので、ADBの整備計画としては南半部分のみを対象とする。これには、バイパス道の南北を切断しているトゥーバイ運河の架橋工事も含まれる。また、この新バイパス道を既存のキエンザン省道 7号と接合するための新道（1.3k m ジャンクションはトゥーバイ町の南方）も同時に建設する（筆者注記：この事業も、既存のフェリー渡河を解消することを主たる目的とすると考えられる）。
- ⑥ 国道 63号線トゥーバイ～ガーバク運河区間（21k m）の拡幅：橋梁や排水設備も必要に応じて改善ないしは改築する。
- ⑦ 国道 63号線ガーバク運河地点からカンアン工業団地アクセス道に至るまでの新道（41k m）建設：30の中小橋梁と9の大規模橋梁の新設を含む。同工業団地はカマウ市の西方に位置する。
- ⑧ 陸路～水路間の積み替え施設（inter modal facilities）の改善、新設：いくつかの重点箇所を選定し、荷揚げ・積替えスペース、倉庫、穀物乾燥スペースなどの改善、新設を行う。この事業については、（メコン川委員会の）メコン運輸インフラ建設プロジェクト（Mekong Transport Infrastructure Development Project, 世界銀行とオーストラリア政府の協調支援事業）と連携する。

以上のように、ADB報告書がベトナム領域における整備対象として列挙する事項には、国道 63号線、特にトゥーバイ～カマウ間（約 70k m）に関わるプロジェクトが多いが、同報告書が最も緊急性が高い優先事項として強調するのは、国道 80号線の①プロジェクト、および国道 63号線の②プロジェク

トである。カンボジア領での最重要課題をプレクチャック国境ゲートに至る 15k m区間の整備に置いている事実などとともに、両国間の直接的な連結性（connectivity）を最重視する ADBの姿勢が窺われる²³。

なお、以上のリスト以外に、将来的な課題として、ADB報告書（ADB [2007: 5-6]）は、国道 80号線ハティエン～ラックザー区間の改良、そしてラックザー・バイパス道の建設などをも提言している。

第3節 カンボジア・南部ベトナムの地方開発

1. 陸上交通インフラから経済開発へ

以上にみてきたように、GMS 南部経済回廊における3つの横断的サブ回廊と1つの縦断的サブ回廊では、それぞれペースに相違はあるものの、おしなべて陸上交通インフラの整備が進捗しつつある。

しかし、交通インフラの整備は、物事の出発点に過ぎない。それを利用しつつ、いかに今後の経済発展や生活向上に結び付けていくか、それこそが最も重要な課題である（それとともに、交通インフラ整備事業の過程から発生し、その後も増加を続けるであろう負の側面、すなわち地元住民や生態環境などへの負荷の拡大に、いかに対処し最善の配慮を払うかも、本章では立ち入らないが、それに劣らず重大な課題である）²⁴。

もちろん、物理的インフラの整備事業そのものもまた、しばしば巨大な雇用を創出し、そして直接的、間接的に地元や国家の経済を活性化させる。し

²³ カンボジアとベトナムの両域を含めて、ADBが試算する南部湾岸ルート整備事業の総費用は 2億 2740万ドルであり、ADBローン、カンボジア、ベトナム両国政府自己負担のほか、オーストラリア政府（無償）、韓国政府（有償）による支援が予定されている（ADB [2007: 8-9]）

²⁴ 南部湾岸インフラ整備に関する ADB報告書（ADB [2007: iv, 4-5, 7-8, 14-15, 18-19, 21, 25, 37-40, 65-67]）も、これらの問題にかなりの紙幅を費やし、神経を使っている。すなわち、住民立ち退き問題（十分な移転計画と補償）、工事期間中から発生するであろう HIV/AIDS感染や婦女子トラフィッキングの問題（地元住民を対象とした啓発キャンペーン）などである。また、大規模建設事業の展開に当たってのガバナンスの問題、とりわけカンボジアにおける汚職、腐敗の激しさに対する警戒（情報公開などの必要性）も明

かし、それはいつか終了する事業であって、その後は日常的な維持、管理のために小規模な労働力を必要とするのみとなる。

それでは、物理的インフラ整備の次になされるべきことは何であろうか。

そのひとつは、かくして整備された物理的インフラをうまく活用することのできるような制度、ルール作りである。GMS 経済回廊における交通インフラ体系の特徴は、それが常に国境を越えて形成されるという点にある。換言すれば、交通インフラ整備に続く経済発展を促すためには、まず不可欠の前提として、それら交通インフラを活用する ヒト、モノ、カネ、車、情報などのフローを円滑化させるための政治的意思とそれに基づく政策が必要となる。各国によって様々に異なる（場合によっては欠落している）制度やルールを調整し、国境という障壁を乗り越えることが求められるからである。その点が、もっぱら当該国家の住民の利益のために構築され、維持される通常の公共財と大きく異なる点である。換言すれば、越境交通インフラは国家的公共財であると同時に、また GMSにおける地域的公共財でもあり、したがって特別の配慮が必要となるのである。

GMS 協力において目下準備が整いつつある越境交通協定（CBTA、第2節3参照）およびその膨大な付属文書こそは、その方向に向けた努力の一步である。ADBの強いイニシアティブと財政的、知的、技術的支援によって展開されている、このような共通の合意、ルールづくりは、しかしながら、それを実際に適用し運営し得てこそ真価を発揮する。政治的意思以外にも、能力向上や人材育成が緊喫の課題となる 所以である。

かくして、物理的インフラに加えて、制度や人材などのソフト・インフラが整って初めて、ヒト、モノ、車、情報の流れを円滑化するための条件が揃うこととなる。しかしながら、課題はそれらのみに留まらない。というよりも、むしろ本当の課題は、それを越えたところにある。経済の活性化のためには、究極的に、既存の産業を発展させ高度化し、また新たな産業を興す必

記されている。

要がある。そのためこそその交通インフラである。

そのような経済活性化の方途として、最も有望視されるものの中に、観光業の発展や経済区、工業団地の開発がある。

2. カンボジア

例をカンボジアに取れば、現在同国で開発中もしくは計画中の経済特区（Special Economic Zone, SEZ）は、2006年12月時点で15に及ぶが、その内訳は表7-1のごとくである²⁵。これからも明白な通り、そのほとんどがサブ回廊のいずれかに帰属する。しかも、そのうちプノンペン首都圏や海港都市シハヌークビル（およびその周辺）に立地するものを除けば、ほとんど例外なく、タイもしくはベトナムとの国境ゲート近辺に位置している。

外国から原材料を輸入し、生産した製品を外国に輸出する輸出加工型の企業にとっては、タイやベトナムとの国境地点に立地するそれらSEZが、タイのレムチャバン港や南ベトナムのサイゴン港といった海の玄関にアクセスしやすいという地理的利点に関心を示すであろう。カンボジアは海に面しているながらも、本格的な国際港としてはシハヌークビルしか有さず、実は案外と陸の孤島なのである。

安定的で安価な電力の供給を気にする投資家は、ベトナムからの輸入電力を利用できるバベットのSEZを好むかもしれない。タイやベトナムの投資家（もしくはそこに進出している外資系企業）にとっては、自国の国境を越えたすぐ向こう側で、安い労働力を調達できることに魅力を感じるかも知れな

²⁵ 今回の現地調査の際に、プノンペンでいくつか異なったバージョンのSEZリストを入手した。そのなかには、17件をリストアップしたものもあったが、その資料の明確な出所を特定できなかったのも、ここではあえて、カンボジア経済特区委員会（CSEZB）の公式ウェブサイトに掲載されているリストを用いて作表した。ちなみに、17件のリストで追加されている2 SEZのうち、1つは中央サブ回廊のバベット（対ベトナム国境近辺、150ha）、いま1つは南ラオス～シハヌークビル・サブ回廊北域7号線沿いのカムボンチャム州（対ベトナム国境近辺、142ha）である。さらにそれ以外に、ADB報告書によれば（ADB〔2007: 29〕）、南部湾岸ルートのカンボジア側国境地点プレクチャックの周辺にも、工業団地（industrial park）を造成中であるという（予定地200haのうち取りあえず50ha分）が、これが通常の工業用分譲地なのか、減免税特権などを備えたSEZなのかは不明である。

い。

表 7-1 カンボジア国内の経済特区（2006年 12月現在）

SEZ 名称	面積 (ha.)	所在地	サブ回廊	国境地区
1 Koh Kong	336	Koh Kong	南部湾岸	Thai
2 Suoi Chheng	100	Koh Kong	南部湾岸	Thai
3 Sihanouk Ville 1	178	Sihanouk Ville	SL-SNV	
4 Sihanouk Port	70	Sihanouk Ville	SL-SNV	
5 S.N.C.	150	Sihanouk Ville	SL-SNV	
6 Stung Hao	192	Sihanouk Ville	南部湾岸+SL-SNV	
7 N.L.C.	105	Prey Phdao & Thlok	中央 (Vabet 近隣)	Vietnam
8 Manhattan	157	Bavet	中央	Vietnam
9 Tai Seng Bavet	99	Bavet	中央	Vietnam
10 Chhay Chhay O'Neang	467	Poi Pet	中央	Thai
11 Duong Chhiv Phnom Den	79	Kiri Vong, Takeo Prov	(国道 2 号沿線)	Vietnam
12 Phnom Penh	350	Phnom Penh	中央+SL-SNV	
13 Kampot	145	Kampot	南部湾岸	
14 Oknha Mong	100	Srea Ambel	南部湾岸	
15 Goal Fame Pak Shun	80	Sa Ang, Kandal Prov	(国道 21 号沿線?)	(V より遠い?)

(出所) Ca mbodi a's SEZ as of Dec. 18, 2006(Ca mbodi an Speci al Econo mic Zone Board, http://www.cambodia.gov.kh/sez/lish_cambodia) に基づき筆者加工。

シハヌークビルの場合には、陸の国境にこそ面してはいないが、海港を通じて世界へと繋がる強みをもっている²⁶。また、前述した通り（第1節3および第2節2参照）、国道4号線（南ラオス～シハヌークビル・サブ回廊）と南部湾岸サブ回廊の交錯する区域から至近の距離に位置することも利点のひとつである。事実、同市およびその周辺では、シハヌークビル港湾管理局そのものが所有、管理するシハヌークビル SEZのみならず²⁷、民間のディベ

²⁶ シハヌークビル港湾事務所でのヒヤリング（2008年 2月8日）によれば、主としてシンガポール、および香港から、さらにはタイ・レムチャバン港からの配船がある。目下、日本政府の支援によって、港湾施設の拡大、近代化事業が進行中である。

²⁷ この SEZはカンボジアにおいて民間ではなく、公的機関によって所有、経営される唯一の SEZである。その整備事業（70ha分）に関しても、日本政府が財政的支援を行うことになっている（シハヌークビル港湾事務所でのヒヤリング、同上）。

ロッパーによる SEZ も多数計画されている。ストゥンハオ SEZ が後者の好例である（第 2 節 2 を参照）。さらに、最近、160k m の沖合で新たな油田が発見されたため（現在試掘中）、将来的にはシハヌークビルがその石油開発前線基地となる²⁸。

シハヌークビルはまた、美しい海岸線をもち観光資源にも恵まれている。しかも、同市のみではなく、南部湾岸ルート沿いには、フランス領時代に観光保養地として開発された場所がいくつかある。例えば、マリーン・リゾートとして今でも有名なカエップ、気候の涼しさと美しい眺望が魅力の丘陵地帯（プヌムボカール国立公園）²⁹ などである。これらの場所での観光施設が開発、再開発され、また質の高い人材が育てば、観光客をより多く引きつけ、そしてより長く引き留めておくことのできる南部湾岸リゾート・ベルト（東南アジアのコートダジュール）の形成も夢ではない。

ただし、このようなリゾート・ベルトの形成にとって重要な交通面での課題として、陸路のみならず、海路、空路を通じての（外国人）観光客のアクセスにも注意を払わなければならない。プノンペンやアンコールワットを訪れる観光客を、陸路を通じて南部湾岸にも呼び寄せるという発想だけでは、いつまでたっても副次的な観光目的地としての地位から脱却できない。その意味で、シハヌークビルおよびその周辺地区に、外国から観光客が直接アクセスできる海路や空路を整備することは大変重要である。

まず海路についてみれば、シハヌークビルに寄港する客船とその乗客に対する施設面、サービス面での現状は、まだ不十分である³⁰。さらに空路につ

²⁸ シハヌークビル港湾事務所でのヒヤリング（同上）。

²⁹ 同山中にはフランス領時代にホテル・カジノが建設されたが、現在では閉鎖されている。シハヌークビルのソーカ・ホテルを経営する会社が、国道 3 号線から同公園へと分岐するアクセス道路（市販地図によれば国道 32 号線と呼ばれているらしい）の改修・舗装化を計画している。フランス領時代のホテル・カジノを修復（もしくは改築）して新しい観光施設として再開発するのが目的であろう。今回の調査では、時間的制約から、未舗装の山道を辿って、それら既存の施設を実見することができなかった。

³⁰ シハヌークビル港湾事務所でのヒヤリング（上述）によれば、過去 2 ヶ月に 4 隻の客船が入港し、さらに 4 隻が 3 月に入港の予定。過去 2 ヶ月間に入港したうちの 1 隻 Royal Caribbean の客船は全長 280 m 乗客 2000 名だった。問題点のひとつとして、それら大量の訪問客を一度に収容する宿泊施設がないことである（シハヌークビル市全体でホテル

いては、シハヌークビル空港が数ヵ月前の航空機事故以来、一時的に閉鎖されている。しかし、同空港は目下滑走路の 2500 m への延長工事中であり（2008年4月完成予定）、国際空港として近く再開する予定である（プノンペンとの国内便のみではなく、おそらくタイや韓国との直行便も就航するであろう）。さらに将来的には、既存の滑走路とは別に、4000 m 級の新滑走路も併設する計画である³¹。

次に、プノンペンの場合、確かに陸の国境に接さず、海への出口ももたないが、それらとは別の優位性を有する。すなわち、投資家にとって首都機能そのものの利点とともに、中央サブ回廊と南ラオス～シハヌークビル・サブ回廊との接点に位置するという地の利が重要な意味をもつ。中央サブ回廊を経て南ベトナムのサイゴン港、もしくはタイのレムチャバン港を活用し得ると同時に、南ラオス～シハヌークビル・サブ回廊を経てシハヌークビル港をも利用し得るという独特のポジションを獲得することとなり、物流面での選択肢が広がるからである。

そのような海を隔てた諸国との取引のみならず、バンコクとホーチミン市というGMS域内における2つの巨大な産業集積地、消費市場の中間に位置するというプノンペンの地理的利点も、潜在的な可能性を予期させる。ただし、それら2つの巨大な都市の間の中継点、つまり両都市間の物流の通過点としての地位に終始すること（南部経済回廊の整備に伴って浮上しつつある懸念）を、いかに回避するかが重要な課題である。プノンペンはもっと自己の存在を強く主張すべきであり、そのためにも、プノンペン自身がそれら2大消費地へと製品を供給できる生産基地となるなどの努力が望まれる。

観光面でいえば、王都としてのプノンペン自身のもつ魅力のみならず、メコン本流とトンレサップ川が交錯する地点に位置しているという条件を、もっと活かせるはずである。プノンペンはメコン水系での観光クルーズのハブ

客室数約 1000室）。なお入港する客船としては Star Cruise系が中心で、Royal Caribbean 系は珍しいという。

³¹ シハヌークビル港湾事務所でのヒヤリング（同上）、および JICA 専門家・坂田和俊氏（シハヌークビル港湾事務所）よりの追加 EM 情報。

となる資格を十分に有している³²。例えば、アンコールワットという（カンボジアにとってのみならず）GMS地域における最重要な観光資源へのアクセスは、もちろんプノンペンからバンコクに向かう中央サブ回廊の陸路を辿ることもできるが、それとは別にトンレサップ川を遡上し、トンレサップ湖を突っ切ることによって到達することができるのである。

3. ベトナム・キエンザン省

GMS南部経済回廊に帰属するベトナム領域は、中部の高原・沿岸の諸省から、南部の内陸・沿岸の諸省に至るまで、大変広域に及ぶ。したがって、本項では今回調査で訪れたキエンザン省の事例を中心に概述するに留めたい。

本章でみてきた通り、キエンザン省はカンボジアとの国境線を有し、また南部湾岸サブ回廊の一部を構成する南ベトナムの省である。古くは17世紀に華僑系のマック（鄭）氏一族が半独立の商業王国を築いた事例からもわかる通り、シャム湾から南シナ海にかけての海洋交易ルート上の主要拠点であった。

ベトナムのメコン・デルタ地域で最大の人口規模（160万人）、可耕農地、漁船数を誇る農水産業の盛んな省である。最近では養殖えびの生産も拡大している。また、カンボジアとの国境に近い省北部には豊富な石灰資源を擁し、キエンルオン県（かつてはハティエン市と同一の行政単位に属していた）にハティエン・セメント会社やホルシム会社（スイス系）のセメント工場が立地している³³。同省はさらに、シャム湾に浮かぶフークォク島という南部ベトナムで最重要な観光地を擁し、また見事なマングローブの続く海岸線、ウ

³² 2005年9月に筆者は、ホーチミン市サイゴン港～チャウドック（運河）、そしてチャウドック～ベトナム・カンボジア水路国際ゲート～プノンペン（メコン本流）を水路で調査したが、到着港としてのプノンペン河川港の設備は大変貧弱であった。水路を利用する観光旅客に対する十分な配慮が、施設、サービスの両面で、これからは重要となるであろう。

³³ この自然のなりゆきで、石灰資源は国境を跨いだカンボジア側にも存在しており、現にコンボートには中国系のセメント工場が最近操業を開始（年産200万トン能力）、またさらなる中国系工場の新設（年産100万トン）も計画されている（ADB 2007: 29-30）。

ーミン・トゥオンの森など生態環境（そして観光産業）にとって貴重な資源をも有している（Kien Giang [2007: 8-9]）。

キエンザン省が編集した省紹介冊子（Kien Giang [2006: 22-25], Kien Giang [2007: 40-43]）に記載されている省内の主要な工業団地開発プロジェクトは、表7-2の通りである。このリストには工業団地以外にも、サーシア国境ゲート近くに建設が予定されている国境経済区も付け加えておいた³⁴。なお、同省では工業団地建設計画のみならず、フークオック島を中心とした観光リゾート開発、また省都ラックザー市などの都市開発についても、多数の構想をもっている³⁵。

これからも明白な通り、キエンザン省の主要な開発プロジェクトは（フークオック島での観光開発事業を除けば）、そのほとんどが GMS南部湾岸ルート

表7-2 キエンザン省工業団地開発構想

名称	面積 (ha)	所在地	備考	開発費用 (\$100 万)
1 Thanh Loc Industrial Zone	50	Chau Thanh Dist.	国道 80 号沿線、Rach Gia 空港 2km、Cai San 川畔に立地	30
2 Tac Cau Industrial Zone	108.5	Chau Thanh Dist.	国道 61 号 1km、Rach Gia 空港 15km、Cai Be 川畔に立地	20
3 Thuan Yen Industrial Zone	140	Ha Tien Town	国道 80 号 8km、Ha Ginag Rd 沿 線、Hon Chong 港 30km	18-20
4 Vinh Hoa Hung Nam Indst Zone	61	Go Quao Dist.	国道 63 号沿線、Go Queo 運河 畔に立地	8-10
5 Kien Luong Industrial Zone	700-1,000	Kien Luong Dist.	国道 80 号線通過県	
6 Xeo Lo Industrial Zone	350-400	An Bien Dist.	国道 63 号通過県	
7 Ha Tien Border Gate Eco Zone	48	Ha Tien Town	国道 80 号沿線	

（出所） Kien Giang [2006: 22-25], Kien Giang [2007: 40-43]より筆者作表。

³⁴ ハティエン市人民委員会（2007年2月11日）およびキエンザン省計画投資局（2008年2月12日）でのヒヤリング、ならびに Kien Giang [2006: 22-25]。

³⁵ 例えばラックザー市の場合、海を埋め立てて大がかりな臨海商業地区を建設中である。キエンザン省計画投資局でのヒヤリング（同上）、現地調査時の筆者による観察、および Kien Giang Provincial Map [2004], Kien Giang [2007: 81]。

の沿線上、もしくはその近辺に立地している。同省を貫く主要な陸路が、ほぼその1ルートのみである以上、それに沿って多くのプロジェクトが立案されるのは当然といえ、それまでだが、ADBによる南部湾岸サブ回廊の陸上交通インフラ整備計画が、これら省内の開発プロジェクトにとって、新たな追い風となることは疑いない。

ただし、キエンザン省の場合、これら開発計画をどこまで GMS南部経済回廊の枠組みで扱っているかは不明確である。先の省紹介冊子（*Kien Giang* [2007: 40-43]）が強調するのは、開発中、計画中の工業団地と近隣の空港や海港との間の距離的近さであったり、運河や陸路を通じてのカントー市（メコンデルタ最大の都市）やホーチミン市へのアクセスの便利さであったりする。サーシア国境ゲートまでの距離、ましてや国境を接するカンボジアへのアクセスについての記述は、ほとんど皆無である。わずかに、国境の町ハティエン郊外に立地するトゥアンイエン工業団地に関して、「ホーチミン市とサーシア国際国境ゲートとを結ぶ南部運河ルートに面している」という表現がみられるに過ぎない³⁶。

さらに、国境の町であるハティエンの市人民委員会ですら、サイゴン港より距離的に近いはずのシハヌークビル港を有効活用するという発想は希薄であった³⁷。ちなみに、ハティエン国境経済区の建設計画に対して、中央政府はすでに1998年に試行的諸施策の実施を認め、そして2000年には正式の認可を与えている（*Prime Minister of Vietnam* [1998], *Prime Minister of Vietnam* [2000]）にもかかわらず、2008年2月に筆者たちが現地を訪問した段階でも、同経済区の整備はほとんど進捗していなかった³⁸。

³⁶ キエンザン省計画投資局でのヒヤリングではラックヴオット（*Rach Vuot*）工業団地（200ha）と表現していたが、*Rach Vuot*運河は *Thuan Yen*地区（ハティエン市中心からトーチャウ橋を渡った南側）に位置しているので、これは表2にみえる *Thuan Yen*工業団地と同定できる。

³⁷ ハティエン市人民委員会でのヒヤリング（上述）。

³⁸ 2008年2月10日にサーシア国境ゲートからハティエン市内に車で向かったときに、国境経済区が存在に気づかなかった。翌日、ハティエン市人民委員会を訪問した際に、同経済区の位置を確かめてから、再び国境ゲートまで引き返して予定地を探したが、ついに特定できなかった。国境ゲートの警備担当者にも聞いてみたが、彼らも知らないとの答え

プレクチャック側の道路状況や国境ゲート施設の現状（第2節2、3参照）に鑑みれば、越境交通インフラとしての南部湾岸ルートを積極的に活用しようとする意欲が現時点であまり感じられないのは無理もないが、同ルートが整備され、国境の通行が円滑化した段階では、どのように意識が変化するのであろうか。その回答を得るまでには、まだあと数年を待たねばならないであろう。

ただし、現時点で指摘し得ることは、次の点である。例えば観光の面でキエンザン省とカンボジアとの連結性を考えた場合、ADBが現時点で構想しているような陸路（のみ）を主体とする南部湾岸サブ回廊の展望には、限界があると思われる。なぜならば、キエンザン省における最大の観光地フークォク島を訪れた観光客がカンボジアへと抜ける（もしくはカンボジアからフークォク島に立ち寄る）場合、想定されるルートとしてはフークォク島⇄（船）⇄ラックザーもしくはハティエン⇄（陸路）⇄シハヌークビルという選択肢もあり得るが、おそらくそれよりは、フークォク島⇄（船もしくは小型飛行機）⇄シハヌークビルという海路もしくは空路を選好するであろう。地図をみればわかるように、フークォク島はシハヌークビルから至近の距離にあり、ラックザーやハティエンを経由して南部湾岸の陸路を利用するのは、迂回路としての意義しか有さないのである。

より一般論としていえば、南部湾岸サブ経済圏の形成を展望する際には、陸路のみならず海路、空路を総合的に考慮することが、今後は必要となるであろう。このことは、その他のGMS経済回廊についても、多かれ少なかれ該当する視点である（内陸部の場合には海路に代わって内水路となる。第3節2、4の関連記述をも参照）。

であった。

4. ベトナム・アンザン省

以上のようなキエンザン省の現状と対比して、東隣のアンザン省においては、カンボジアとの連結性がより強く意識され、それを有効に活用しようとする政治的意思もより明確であり、したがって、政策的にも先行している。

アンザン省もまたカンボジアとの国境を有するメコン・デルタの1省ではあるが、キエンザン省とは異なって海岸線をもたない。

その代わりに、メコン本流という大水脈がアンザン省をカンボジアと強く結び付けている。すなわち、プノンペンでメコン本流は2本に分岐してデルタを下り続けベトナム領に流入するが、その2本の流れがそのままアンザン省を貫流しているのである。より正確に言えば、東側のティエンザン（漢字で「前江」）はアンザンと東隣ドンタップの省境を形作り、西側のハウザン（漢字で「後江」）はアンザン省域を貫流する。なお、国境に近い観光都市チャウドック（ハウザン川とチャウドック川が合流する地点に一流ホテルが所在する）は、メコン本流を遡行してプノンペンとの間を往来する船の発着場となっている。

さらにまた、カンボジアとアンザンを結びつける今一つの交通路として陸路がある。すなわち、プノンペンからほぼ真南に下る国道2号線が、短区間ながらカンダール州を経て、南北に細長いタケオ州を串刺しにし、ティンビエン国境ゲートからベトナムのアンザン省域に入ってベトナム国道91号線となる。91号線はティンビエンから急角度に東北方向へと捻じ曲がり、カンボジア（タケオ州）との国境線にほぼ沿う形でチャウドックへと至り、チャウドックから今度は東南へと角度を変えて、ハウザンの流れにほぼ沿う形でアンザン省都ロンスエンに至る。そして、さらに南下を続けアンザン省域を抜け出て、同国道の終点カントーに至って国道1号A線と合流する。

アンザンは米どころである。日系の種苗メーカーが進出しており、地元農家に委託生産させたジャポニカ米を、スシ人気で需要のあるEUや近隣東南アジア諸国に輸出している。アンザンは水産業でも名高い。いわゆるキャットフィッシュ（バス魚）である。その稚魚、幼魚はカンボジア領からメコン

水系を伝って回遊してくる。それを捕らえて川中の生簀やケージ、または（最近では）養魚池で生育させ、加工・冷凍して米国や EUに向けて輸出するのである³⁹。チャウドックには巨大なキャットフィッシュの記念像があるほど、同省にとっては大切な輸出品である。

以上の簡単な記述からだけでも、アンザン省にとってのカンボジアとの宿命的な結びつきが窺い知れるであろう。省内にあるカンボジアとの国際級国境ゲートは、ティンビエンの陸路ゲートと、メコン川の水路ゲートであるが、それ以外に地元住民同士が往来できる国境ポイントがいくつも存在する。というよりも、アンザン省副知事が冗談に語ったように、乾季には水田の畦道の1本1本が国境ポイントとなり、雨季には国境線そのものが水没してしまつて舟での出入りは自由自在となる⁴⁰。

海岸線にへばりつくように南北に細長いキエンザン省はカンボジアと国境線を54km共有するのみであり、アンザン省の96kmに比べてかなり短い。そのようなことも、両省のカンボジアとの密接度の相違を生み出す原因のひとつとなっているのかもしれない。

さて、アンザン省においては、前述の通り、国際級国境ゲートとして、陸路のティンビエン、そして水路のヴィンスオン（ティエンザン川）とカインビン（ハウザン川）があり、そのすべてに国境経済区の計画がある⁴¹。

このうち2008年2月の筆者たちの調査で実際に見学をしたのは、ティンビエン国境経済区であった。同経済区は国境ゲートに隣接する商業区域（保税倉庫を含む）と国境ゲートから1kmほど離れた工業区域よりなる。前者は第1期工事40haのうちの16.5ha分の工事が2008年秋には完成する予定であり、すでにすべての土地が契約済みである（モーター、スーパーマーケット、代理店オフィス、保税倉庫など7企業が入る予定）。この商業区域は將

³⁹ アンザン大学 Nguyen Tri Khie m教授のご教示（2008年2月13日、ロンスエン）。

⁴⁰ アンザン省 Le Minh Tung副知事の発言（2008年2月13日、ロンスエン）。

⁴¹ アンザン省国境貿易管理委員会提供の電子資料によれば、ヴィンスオン国境経済区の面積は10ha（商業区域、住宅区域、工業区域が隣接）、カインビン国境経済区に関しては6町村（合計面積871ha）の中に1つの主要国境ゲートと2つの副次的国境ゲートを設け

来的に 300ha まで拡大する構想である。工業区域（35ha）の方は土地、電気、水道などの基本的整備が終了しており、すでに 1 社が工場建設中（プラスチック製品）、5 社が手続き中（飲料水、食品加工、木材など）とのことであった。さらに、ティンビエン集落内にある既設の市場を拡大する予定である（敷地 9 ha）。これら施設の所有、管理はすべてアンザン省である⁴²。

以上のように、アンザン省はカンボジアとの連結性を強く意識し、様々な構想を練り、その一部が具体化しつつある。キエンザン省との温度差は歴然としている。しかるに、ADBが青写真を描く GMS経済回廊構想においては、キエンザン省が（南部湾岸サブ回廊の）対象地域として明示的に言及されているのに対して、アンザン省は（どのサブ回廊にも）加えられていない。

このようななかで、アンザン省はカントー市と連携しつつ、カントー～アンザン～プノンペン間（110km）を結ぶ高速道路の建設を計画しているという⁴³。そのような高速道路が、ティンビエン国境ゲートから北上する既存のカンボジア国道 2 号線、もしくはチャウドックからまっすぐ北上する既存のカンボジア国道 21 号線を活用する形となるのか、それとも全く新たなルートを開拓するのか不明である。しかしながら、ここには GMS経済回廊構想から除外されているアンザン省の反発、もしくは ADBからの支援があろうがなかろうが、自分たちの力でカンボジアと結びつく越境経済回廊を作り上げるのだというアンザン省の意気込みがみて取れるように思う。

るとのみ記されており、具体的に整備される商業区域や工業区域の記述がない。

⁴² ティンビエン国境貿易区管理事務所（2008年2月12日、ティンビエン）およびアンザン省国境貿易管理委員会（2008年2月13日、ロンスエン）でのヒヤリング。

⁴³ Saigon Gai Phong[2008] に、アンザン省とカントー市の指導者たちが、最近、この高速道路建設に関して協議したとの短信が載っている。なお、カントー市はハノイやホーチミン市と並ぶ中央直轄都市であって、省と同格のステータスをもつ（例えばカントー市知事はアンザン省知事と同格となる。なお、省・中央直轄市の知事は、中央政府における

おわりに

本章においては、GMS 南部経済回廊、とりわけ南部湾岸サブ回廊における陸上交通インフラ整備の状況を概観し、その上でカンボジアや南部ベトナムの各地方の視点に立って、その意義について検討を加えた。そこから得た発見や考察をいま一度、要約的に示すならば、以下のごとくなる。

第1に、陸上交通インフラの整備がもつ意義は、確かに重要である。しかし、それは初めの一步に過ぎない。それをいかに有効に活用し、将来の経済発展や生活向上に結び付けていくかが、次の段階として問われねばならない。

第2に、その際に、経済区の整備や工業の発展といった側面のみに注意を向けるだけではなく、例えば観光業などをも視野に入れて、総合的、包括的な発展の構図を描くことが重要である。

第3に、カンボジアにおいては全般的に、南部経済回廊の形成を視野に入れ、かつ隣国との連結性を強く意識する形での経済発展が、明確に志向されている。他方、ベトナムの場合、キエンザン省とアンザン省を比較すると、ADBの描く青写真によって南部経済回廊の一部とみなされている前者よりも、それから除外されている後者の方が、かえってカンボジアとの越境的連結性を強く意識した将来展望をもち、また実際にも、様々な試みを具体化しつつある。これらの観察からいえることは、整備が進みつつある南部経済回廊の陸上交通インフラを有効に活用し得るためには、まずその前提として、人々の認識そして政治的意思が重要だということである。

第4に、もっぱら陸上交通インフラに力点を置く現在のGMS経済回廊の青写真では、各地方の具体的ニーズや条件に合致した合理的で整合的な発展の道筋を描くことには限界がある。海路・水路、空路などをも視野に入れた総合的な考察が必要である。

大臣と同格である)。

参考文献

<日本語文献>

石田正美・工藤年博編（2007）『大メコン圏経済協力：実現する3つの経済回廊』アジア経済研究所。

白石昌也（2001）「インドシナ圏協力をめぐるベトナムのイニシアティブとASEAN・日本協力」『ASEAN統合と新規加盟国問題研究委員会報告書』地域産業文化研究所。

白石昌也（2004）「メコン地域協力とベトナム」白石昌也編『ベトナムの対外関係：20世紀の挑戦』暁印書館。

白石昌也（2006）「メコン地域協力の展開」白石昌也編『インドシナにおける越境交渉と複合回廊の展望』早稲田大学大学院アジア太平洋研究科。

白石昌也（2007）「メコン・サブ地域の実験」山元武彦・天児慧編『新たな地域形成』（東アジア共同体の構築第1巻）岩波書店。

<外国語文献>

ADB (Asia Development Bank) (2007), *Proposed Loans: Kingdom of Cambodia and Socialist Republic of Vietnam Greater Mekong Subregion Southern Coastal Corridor Project* (Report and Recommendation of the President to the Board of Directors) .

Cambodia Road Map (2007.), pub. By Gecko Maps, Hinteregg (Switzerland) .

Kien Giang (2006), *Kien Giang Potentiality and Investment Opportunities*, Kien Giang Province People's Committee, Rach Gia.

Kien Giang (2007), *Kien Giang Investment Potential and Opportunities*, Kien Giang Province People's Committee, Rach Gia.

Kien Giang Provincial Map (2004), Ban Do Publishing House, n.p.

Prime Minister of Vietnam (1998), Decision No.158/1998/QĐ-TTg, Sept. 3.

Prime Minister of Vietnam (2000), Decision No. 32/2000/QĐ-TTg, March 3.
Ras mei Kampuchea (Newspaper) (2008), 8 Feb (坂田和俊氏提供) .

Saigon Gai Phong (Newspaper) (2008), 20 January (今井智子氏提供) .

Thuon Try “Socio-Economic Development Master Plan of
Cambodia/Laos/Vietnam Development Triangle” (unpublished
paper).

Thuon Try and Marcus Chambers (2006), *Situation Analysis: Stung Treng
Province, Cambodia, Mekong Waterlands Biodiversity Conservation
and Sustainable Use Programme*, Vientiane .

Viet Nam Administrative Atlas (2003), Ban Do Publishing House, n.p.

