

タイの商品流通の多様化とインドシナの 交通センターへの模索

かき ざき いち ろう
柿 崎 一 郎

はじめに

- I タイと近隣諸国との経済関係の強化
- II タイの交通体系と商品流通の変化
- III インドシナの交通センターへ
おわりに

はじめに

1997年8月15日、タイとミャンマー国境のムーイ(Moei)川にかかる「タイ-ミャンマー友好橋」(Saphan Mittraphap Thai-Phama)が開通した。1994年4月に開通した、メコン川に架かるタイとラオスを結ぶ初めての橋である「タイ-ラオス友好橋」に次いで、2番目の「友好橋」となった。この「友好」(mittraphap)という言葉は、今から40年前にバンコクから東北部へ至るアメリカの援助によって作られた軍事道路に、「友好道路」として使われていたのを想起させる(注1)。かつての「友好」の相手はアメリカであり、敵はヴェトナム、中国など近隣諸国であった。しかし、現在の「友好」の相手はミャンマーやラオスなどの隣国である。「友好橋」と命名されたこれらの橋は、この地域が「戦場から市場へ」と変わったことを端的に示している。この地域において長期間に及ぶ戦乱の火が消え、イデオロギーによる対立も影を潜め、隣国との経済関係を深めるようになったことは、タイにとっては非常に大きな変化であった。

一方、タイでは、国内では、経済発展の波が首都バンコクから地方へも波及し、バンコクへの一極集中が是正される傾向が現われてきた。これまでのタイは、バンコクが完全な首位都市としての役割を担い、他の都市とは比べものにならないほど突出した都市規模に拡大し、バンコク首都圏の人口は1000万人を超えるまでに肥大化した。しかし、この一極集中から数々の弊害が生じ、過密化、地価上昇、交通渋滞などさまざまな問題に取り囲まれることとなった。このため、政府も地方での経済開発の促進を行うために、地方における投資奨励や、工業団地の造成を推進するなどの地方経済振興政策を打ち出し、着実にその成果を上げてきた(末廣[1997, 84-91])(注2)。

このような国内外の情勢の中で、タイは自らの地理的位置を活用して、国境の枠を取り払ったインドシナ半島地域の経済的中心地としての地位を確立することを目指し、合わせて地方という極の経済開発を、隣国との協力によって成し遂げようとの構想を抱き始めた。とくに、「メコン川流域経済圏」(Greater Mekong Sub-region: GMS)、「インドネシア-マレーシア-タイ三角成長圏」(Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT)などの、タイを含む地域経済圏の計画が浮上するに伴い、この構想の実現性は大きく高まっていった。

タイは、インドシナ半島地域における自らの中心地としての地位を高めるために、さまざまな施策を打ち出してきた。例えば、1990年から始まった金融自由化政策には、インドシナ半島地域における「金融センター化」を目指す側面があったほか、東部臨海工業地帯に建設された深水港レームチャバン (Laem Chabang)、建設中の第2バンコク国際空港 (ノングーハオ [Nong Nguhao] 空港) を、それぞれインドシナ半島地域の海と空のセンターとする構想も打ち出してきた。しかし、真の経済センターを目指すためには、その実現への第一歩として内陸で接する国との商品流通に不可欠な陸上交通網の整備が問題となったのである。

これまでのタイの交通網の整備は、国内完結型のネットワーク整備、とくに首都バンコクと各地域を結び付けるような放射状の交通路に重点が置かれてきた。隣国との政治的対立もあり、国境を越えて隣国と接続するような交通路の整備は、南のマレーシアを除いてはほぼ無きに等しかった。このため、新たな経済圏を構築して、タイの経済的中心地としての地位を確立させるためには、従来の国内完結型ネットワークを活用しながら、国境の枠を越えた新たな交通路を整備する必要がある。言い換えれば、タイがこの地域の交通センターとしての地位を獲得することが、経済センターへの第一関門であるといえよう。

実際には、1997年7月のバーツ切り下げを発端とする東南アジアを含む各地における経済危機のため、このような地域経済圏構想への動きは事実上頓挫している。各国とも、まず自国の経済立て直しを迫られており、地域経済圏への関心は薄れているのが現状である。しかし、地

域経済圏を模索する潮流は世界的なものであり、一時的な減速はあっても将来的にはこのような国境の枠を越えた経済圏が実現する方向に向かうはずである。むしろ、そのような地域経済圏の成立が、各国の経済状況を好転させる契機となる可能性も高いのである。

本論は、この交通センターを目指すタイの現状とその課題を考察する。まず、近年のタイと周辺諸国との経済関係の推移を概観してから(第I節)、現在のタイの交通体系の状況と商品流通構造の変化について述べ(第II節)、そして最後に交通センターを目指すための計画と、現状における課題について検討する(第III節)。

(注1) この道路は英語では Friendship Highway と呼ばれ、中部のサラブリー (Saraburi) でバンコクと北部を結ぶ道路から分岐し、東北部南西端の要衝コーラート (Khorat) を結ぶ延長約150kmの道路で、アメリカの無償援助により1958年に完成した。その後ヴェトナム戦争のための米軍基地があったウドンターニー (Udon Thani)、メコン川畔のノンカイ (Nong Khai) へと延長された。

(注2) ここでいう地方経済振興政策は、必ずしもバンコク以外の地方すべてに同一水準で成果を生みだしているわけではない。各地方においても経済発展の著しい都市もあれば、それにとり残された農村部も存在し、地方内での経済格差は拡大している。詳しくは、末廣 [1997, 84-91] を参照。

I タイと近隣諸国との経済関係の強化

1. 「戦場から市場へ」

タイと近隣諸国、とくにインドシナ3国との経済関係が強化されるきっかけとなったのは、チャーチャーイ (Chatchai Chunhawan) 首相によるインドシナ外交の転換であった。第2次世界大戦後、タイは資本主義陣営の一員として、中

表1 タイと東アジア諸国間の貿易額の推移

(1) 輸 出

	1993	1994	1995	1996
日 本	159,480	194,276 (21.8)	236,099 (21.5)	237,524 (0.6)
韓 国	11,683	14,373 (23.0)	19,937 (38.7)	25,662 (28.7)
香 港	49,584	59,990 (21.0)	72,777 (21.3)	82,121 (12.8)
台 湾	18,693	24,691 (32.1)	33,715 (36.5)	36,024 (6.8)
旧ASEAN 諸国	150,210	200,569 (33.5)	268,190 (33.7)	264,397 (-1.4)
シンガポール	112,845	155,050 (37.4)	197,321 (27.3)	171,041 (-13.3)
マレーシア	26,323	27,631 (5.0)	38,724 (40.1)	51,071 (31.9)
インドネシア	5,120	11,069 (116.2)	20,216 (82.6)	24,411 (20.8)
フィリピン	5,008	5,613 (12.1)	10,329 (84.0)	15,990 (54.8)
ブルネイ	914	1,206 (31.9)	1,600 (32.7)	1,884 (17.8)
インドシナ3国 ・ミャンマー	15,739	26,254 (66.8)	37,469 (42.7)	41,134 (9.8)
ヴェトナム	2,931	6,380 (117.7)	11,654 (82.7)	14,664 (25.8)
ラオス	4,431	7,326 (65.3)	8,832 (20.6)	9,201 (4.2)
カンボジア	4,540	6,543 (44.1)	8,324 (27.2)	9,190 (10.4)
ミャンマー	3,837	6,005 (56.5)	8,659 (44.2)	8,079 (-6.7)
中国	13,636	23,336 (71.1)	40,868 (75.1)	47,370 (15.9)
その他	521,838	594,113 (13.9)	697,255 (17.4)	676,807 (-2.9)
総 額	940,863	1,137,602 (20.9)	1,406,310 (23.6)	1,411,039 (0.3)

(2) 輸 入

	1993	1994	1995	1996
日 本	353,505	413,321 (16.9)	538,711 (30.3)	518,106 (-3.8)
韓 国	49,316	49,745 (0.9)	61,642 (23.9)	67,991 (10.3)
香 港	13,577	17,362 (27.9)	18,581 (7.0)	21,641 (16.5)
台 湾	59,129	69,364 (17.3)	85,220 (22.9)	79,684 (-6.5)
旧ASEAN 諸国	137,247	177,643 (29.4)	222,673 (25.3)	236,633 (6.3)
シンガポール	75,201	86,445 (15.0)	103,684 (19.9)	101,409 (-2.2)
マレーシア	42,385	66,364 (56.6)	80,582 (21.4)	91,381 (13.4)
インドネシア	9,668	11,355 (17.4)	16,761 (47.6)	23,810 (42.1)
フィリピン	4,572	8,884 (94.3)	14,436 (62.5)	14,583 (1.0)
ブルネイ	5,421	4,595 (-15.2)	7,210 (56.9)	5,450 (-24.4)
インドシナ3国 ・ミャンマー	10,109	9,853 (-2.5)	12,310 (24.9)	7,905 (-35.8)
ヴェトナム	2,146	985 (-54.1)	1,074 (9.0)	1,666 (55.1)
ラオス	1,599	1,738 (8.7)	1,738 (0.0)	1,735 (-0.2)
カンボジア	2,440	3,177 (30.2)	3,987 (25.5)	1,211 (-69.6)
ミャンマー	3,924	3,953 (0.7)	5,511 (39.4)	3,293 (-40.2)
中国	27,610	34,897 (26.4)	52,187 (49.5)	49,499 (-5.2)
その他	520,353	597,075 (14.7)	772,267 (29.3)	851,366 (10.2)
総 額	1,170,846	1,369,260 (16.9)	1,763,591 (28.8)	1,832,825 (3.9)

(出所) Department of Business Economics の資料より筆者作成。

(注) 1997年の数値は速報値である。かっこ内は対前年増加率(%)。

1997	1993~97 増加率 (倍)
270,777 (14.0)	1.70
30,818 (20.1)	2.64
107,547 (31.0)	2.17
49,372 (37.1)	2.64
339,403 (28.4)	2.26
199,447 (16.6)	1.77
77,682 (52.1)	2.95
38,554 (57.9)	7.53
21,573 (34.9)	4.31
2,147 (14.0)	2.35
51,149 (24.3)	3.25
17,042 (16.2)	5.81
11,912 (29.5)	2.69
9,620 (4.7)	2.12
12,575 (55.7)	3.28
55,501 (17.2)	4.07
902,365 (33.3)	1.73
1,806,932 (28.1)	1.92

1997	1993~97 増加率 (倍)
492,080 (-5.0)	1.39
68,718 (1.1)	1.39
25,405 (17.4)	1.87
88,127 (10.6)	1.49
235,424 (-0.5)	1.72
96,917 (-4.4)	1.29
91,581 (0.2)	2.16
27,249 (14.4)	2.82
17,050 (16.9)	3.73
2,627 (-51.8)	0.48
12,206 (54.4)	1.21
5,732 (244.1)	2.67
1,734 (-0.1)	1.08
2,205 (82.1)	0.90
2,535 (-23.0)	0.65
69,497 (40.3)	2.52
932,836 (9.6)	1.79
1,924,263 (5.0)	1.64

国、北ヴェトナムと拡大してきた社会主義勢力の南下を食い止める砦の役割を担わされることになった。とくに、ヴェトナム戦争中は、北ヴェトナムを攻撃する米軍基地がタイの国内各地に置かれ、タイ自らも米軍に協力して軍を派遣した。ラオスでも内戦が続き、インドシナ半島は文字通り「戦場」であった。

1975年にヴェトナム戦争が終結し、ヴェトナム、ラオス、カンボジアで社会主義政権が誕生し、ようやく戦火は消えたかに見えた。インドシナ3国とタイの関係も改善されつつあったが、1979年のカンボジアへのヴェトナムの侵攻、中越戦争の発生により、インドシナ半島は再び「戦場」となった。とくに、カンボジアに入ったヴェトナム軍がタイの国境をたびたび侵犯したため、タイとヴェトナムの関係はきわめて悪化し、タイはヴェトナムとの通商関係を全面的に停止した(糸賀編 [1993, 4-6])。1981年にタイは社会主義国への禁輸物資として「戦略物資」を200品目ほど選定し、ヴェトナムやラオスに対して適用した。このような情勢の中で、タイと近隣諸国間の貿易は低迷していた。

しかし、社会主義国側では改革開放路線への道を歩み始め、経済自由化を打ち出してきた。1986年にはラオスで「新思考」(チンタナーカーン・マイ)政策が打ち出され、翌年にはヴェトナムでも「ドイモイ」政策が承認されるなど、世界的な経済自由化の流れに乗って、インドシナでも新たな「市場」が創出され始めた。また、最大の懸案であったカンボジア問題も、1986年からヴェトナム軍の撤退が開始され、撤退は着実に行われていった。そして、実際には政治の雪解けの前に経済はすでに新たな動きを見せており、通商関係を停止していたヴェトナムヘタ

イの製品がシンガポール経由で輸出されていた(糸賀編 [1993, 9-10])。チャーチャーイ首相が「インドシナを戦場から市場へ」と唱えたのは、まさにこのような変化にタイが対応したものであった。

1988年以降のタイとインドシナ3国との経済関係は急速に緊密化し、チャーチャーイのもくろみのように、着実にタイの「市場」が拡大していった。「パーツ経済圏」なる言葉が使われ始めたのもこの時期である(注¹)。タイでも急速に近隣諸国に対する関心が深まり、近隣諸国に関する研究が行われるようになった(注²)。とくに関心が寄せられたのは、タイ、ラオス、ミャンマー、中国が接する「四角経済圏」(Si Liam Setthakit) 構想である(注³)。これはメコン川で結ばれたタイ北部、ラオス西部、ミャンマー東部(シャン〔Shan〕州)、中国南部(雲南省)の国境地帯を一つの経済圏として発展させようとの構想であった。かつて「黄金の三角地帯」(Golden Triangle) と呼ばれ、麻薬の源として悪名高かったこの地域を協力して開発しようという構想で、タイ北部のチェンマイ(Chiang Mai) やチェンラーイ(Chiang Rai) などの資本家が大きな期待を寄せた。この地域の主要都市は、チェンマイ、チェンラーイの他、シャン州の中心ケントウン(Kengtung. チェントウン〔Chiang Tung〕)、雲南省西双版纳の中心・景洪(チェンルン〔Chiang Rung〕)、ラオスのルアンプラバーン(Luang Phrabang. チェントーン〔Chiang Thong〕) であり、タイ語での名称にはいずれもチェン(都市の意)という語を含んでいることから、タイ側はこれらを総称で「5都市」(Ha Chiang) と呼び、タイ系民族が居住するこの地域の文化的な均質性をアピールした(Thanet

[1995, 221-224])。

この四角経済圏の動きに合わせて、アジア開発銀行が1992年からこの4国に加えて、カンボジア、ヴェトナムを含めたインドシナ半島における経済協力構想の調査を始め、93年にメコン川流域経済圏として形を現わすことになった(NESDB [1995, 2])。この構想はアジア開発銀行をはじめ、先進諸国やASEANからも支援を受けており、各国が協力して交通・通信網や法体系などのインフラ整備を行い、民間による投資を拡大させることを目標としている。これらの6国の中で最も経済発展を遂げていたタイが、この経済圏構想の実現に向けてリーダーシップを発揮することは、ある意味では自然な流れであり、タイ自身もその意欲を見せた。

2. タイの市場拡大

タイと近隣諸国間の貿易は、輸出の面で大きく増加する傾向が見られる。表1はタイと東アジア各国間の貿易額の推移を示している。1993年から97年までの5年間に、旧ASEAN諸国(シンガポール、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ブルネイ)への輸出が約2.3倍に増加しているのに対し、ミャンマーとインドシナ3国への輸出は約3.2倍の増加を見ている。国別では、ヴェトナムの5.8倍を最高に、ミャンマー3.3倍、ラオス2.7倍、カンボジア2.1倍となっている。1993年にはヴェトナムへの輸出額は最も少なかったが、その後急成長して95年には4国の中で最も多くなった。また、中国への輸出もこの5年間に4.1倍も伸びており、貿易額全体から見るとその割合は依然低いものの、増加率から見れば、周辺諸国への輸出は急速に成長してきたといえよう。

表2は近隣諸国への1993~97年の主要輸出品

の輸出額累計を示している。これを見ると、ヴェトナム、ラオスに対してはオートバイおよび部品が、カンボジアに対しては自転車および部品がそれぞれ最も輸出額が多くなっている。ミャンマーへは化学製品が最も輸出額が多いものの、とくに突出して金額が多い品目はなく、ゴム製品、プラスチック製品などが続いている。これらの諸国への輸出は、消費財などの工業製品がその上位を占め、着実にタイの市場が拡大されてきたことが理解される(注4)。

これに対し、中国への輸出は天然ゴムが全体の約20%を占め、以下米、砂糖、コンピューターおよび部品、エビ、と一次産品の輸出が目立っている。しかし、中国へは全体の輸出額が他の4国を合わせた額より若干多いため、化学製品や繊維製品の輸出額も、割合からすれば低くなるものの、実際には他の4国よりも金額が多くなっている。中国に対する輸出品目は、他の

近隣諸国と比べて幅が広いことが特徴といえよう。

これらの地域からの輸入については、顕著な増加傾向は見られない(表1)。インドシナ3国とミャンマーからの輸入は1997年に54%増となったものの、93年から97年までの間増減を繰り返しており、この間に1.2倍増加したにすぎない。国別に見ると、カンボジアとミャンマーは1995年までは増加傾向にあったが、96年に大きく減少して、97年にカンボジアは大幅に増加、ミャンマーはさらに減少している。ラオスからの輸入は横ばいであり、ヴェトナムからの輸入は1994年に半減して97年に急増した。旧ASEAN諸国からの輸入はこの間に約1.7倍に、中国からの輸入は2.5倍に増えたものの、輸出では好調であったインドシナ3国やミャンマーからの輸入は伸び悩んでいるのが対照的である。

これらの近隣諸国からの輸入は、一部の一次

表2 タイから周辺諸国への主要輸出品 (1993~97年累計)

(単位: 100万バーツ)

ヴェトナム		ラオス		カンボジア		ミャンマー		中国	
主要輸出品	輸出額	主要輸出品	輸出額	主要輸出品	輸出額	主要輸出品	輸出額	主要輸出品	輸出額
オートバイ および 部品	8,368	オートバイ および 部品	6,165	自転車およ び部品	6,278	化学製品	2,037	天然ゴム	37,164
プラスチック 粒	3,670	繊維製品	1,848	オートバイ および 部品	5,556	ゴム製品	1,978	米	27,384
鉄製品	2,389	加熱機器お よび部品	1,217	化学製品	1,431	プラスチッ ク製品	1,872	砂糖	17,431
化学製品	2,238	鉄製品	1,047	砂糖	1,335	靴および 部品	1,392	コンピュー ターおよ び部品	11,305
砂糖	2,014	米	916	繊維製品	1,032	繊維製品	1,333	エビ	10,321
その他	33,992	その他	30,509	その他	22,585	その他	30,543	その他	77,106
輸出額累計	52,671	輸出額累計	41,702	輸出額累計	38,217	輸出額累計	39,155	輸出額累計	180,711

(出所) 表1と同じ。

(注) 1997年の数値は速報値である。

表3 周辺諸国からタイへの主要輸入品 (1993~97年累計)

(単位: 100万バーツ)

ヴェトナム		ラオス		カンボジア		ミャンマー		中国	
主要輸入品	輸入額	主要輸入品	輸入額	主要輸入品	輸入額	主要輸入品	輸入額	主要輸入品	輸入額
電気機器および部品	4,348	木材	6,911	木材	12,531	木材	15,878	鋼鉄	29,118
木材	2,232	木製品	711	皮革	108	宝石・貴金属	455	化学製品	24,945
皮革	708	鉱石および金属片	258	植物油脂	69	エビ	395	繊維製品	23,644
加工魚介類	532	皮革	118	鉱石および金属片	46	木製品	151	電気機器および部品	21,111
原油	501	タバコ葉	92	木製品	28	織用糸	61	工業用機械	19,193
その他	3,282	その他	454	その他	237	その他	2,276	その他	115,649
輸入額累計	11,603	輸入額累計	8,544	輸入額累計	13,019	輸入額累計	19,216	輸入額累計	233,660

(出所) 表1と同じ。

(注) (1) 1997年の数値は速報値である。

(2) 鉱石および金属片は、鉄、銅、アルミニウム以外のものである。

産品に大きく片寄っている。表3から分かるように、ミャンマー、カンボジアからは木材がそのほとんどを占め、この輸入額の減少が大きく影響している。とくに、両国とも1995年に比べ96年の木材輸入額が大きく減少しており、97年もミャンマーからの輸入はさらに減少している(注5)。ラオスからの輸入も木材が全体の約8割を占める。ヴェトナムからの輸入が1994年に大きく落ち込んだ理由も、木材の輸入が激減したためであった(注6)。ヴェトナムからは電気機器および部品の輸入が1996年から出現し、97年には急増してヴェトナムからの輸入の73%を占めて、ヴェトナムからの輸入額の急増をもたらした(注7)。中国からは鋼鉄の他、化学製品、繊維製品、電気機器および部品、工業用機械などの工業製品の輸入が多く、年々増加してきたコンピューターおよび部品の輸入が1997年には輸入額第1位の座を占めた(注8)。ここでも他国と比べてその特徴に違いが見られる。

このように、総合するとミャンマーおよびインドシナ3国との貿易については、工業製品の輸出と木材を中心とした一次産品の輸入という共通の特徴が見られ、輸出が大幅に拡大している一方で、輸入は横ばい傾向にある。このため、タイの出超状態がますます拡大しているが、一方でヴェトナムからの電気機器および部品の輸入急増のように、これまでの傾向を変える動きも見られる。増加傾向にある輸出については、1996年の増加率がこの4国を合わせて10%と前年までの増加率より大幅に低下したため(表1)、タイの不況も重なって今後は停滞傾向が強まる可能性もあるとの危惧もあった(注9)。しかし、1997年7月のパーツ変動相場制への移行による実質的なパーツ切り下げによって、タイの輸出競争力が増したことから、結果として1997年の輸出は増加したものの、この傾向が今後も維持されるかどうかは注意深く見守る必要がある。また、中国に対しては工業製品の輸出が増加し

ているものの、一次産品の輸出割合も高く、輸入も工業製品の輸入が多いことから、先の4国に対する貿易構造とは大きく異なっている。

これらの近隣諸国との貿易が他国との貿易と異なる点は、陸路による輸送に依存する割合が高いことである。ラオスとの貿易は完全に陸路での輸送であり、カンボジア、ミャンマーともほとんどが陸路で行われている。中国とは現在陸路での貿易は非常に少ないが、タイと中国間の陸路での輸送が容易になれば、新たな貿易が発生することが予想される。このため、これらの国を結ぶ国際交通路が整備されれば、タイからの輸出がさらに拡大することが期待され、国際交通網整備の必要性が高められたのである。

(注1) 糸賀編 [1993] によると、日本の主要全国紙において、「パーツ経済圏」という語を最初に使ったのは、『朝日新聞』(1985年7月5日)であるとしている。

(注2) それまで取り上げられることがほとんどなかったタイと近隣諸国間の交通や貿易についても、現状を分析したり問題点を提示するような研究が1990年代に入ってから見られるようになった。例えば、1992年にはインドシナ諸国との貿易増加のための交通面の問題を取り上げたセミナーの報告が Sathaban Phanitchayanawi et al. [1992] として出され、95年の Itthiphon ed. [1995] も同様の趣旨の研究を扱っている。また、対中国(雲南省)では Wanrak et al. [1994] が、対ラオスでは Khana Thamngan Ruam... [1996] が、それぞれ2国間の貿易や投資について扱っている。この他にも政府機関による近隣諸国の概況やタイとの経済関係を扱った報告が数多く出されている。

(注3) Thanet [1995, 257] によると、四角経済圏なる言葉は1993年初めから用いられた。

(注4) 筆者が1997年8月にラオスに行った際には、ルアンプラバーン(Luang Phrabang)、ヴィエンチャン(Viangchan)などの都市はもちろんのこと、ルアンプラバーン～ヴィエンチャン間の山上の雑貨

屋に並んでいる商品のほとんどもタイ製であり、次いで多かったのは中国製であった。1998年1月に訪れたミャンマーでも、ヤンゴン(Yangon)にもかなりのタイ製品が入っていたが、タイに近いシャン州ではその種類も数もより豊富であった。

(注5) Department of Business Economics の資料による。

タイでは、1989年の南部での大水害の後木材の伐採が禁止されたため、近隣諸国の木材に目が付けられた。現在はラオス、カンボジア、ミャンマーとも輸出目的の森林伐採を禁止し、これがタイの周辺諸国からの輸入額の減少につながった。しかし、伐採禁止以前に切られた木材は輸出することができるため、その後もタイへの輸出は続いているものの、密伐採も広く行われているのが現状である。とくに、1998年2月にはタイ北部のミャンマー国境付近のサルウィン(Salween)川流域のタイ領内の森林が伐採され、これらをミャンマーで93年の伐採禁止令以前に切られた木材として輸入していた事件が明らかとなり、森林局の役人など多くの役人が絡んでいた疑いがあることから、このニュースが連日新聞やテレビで報道されていた。

(注6) Department of Business Economics の資料による。

(注7) 同上資料による。

(注8) 同上資料による。

(注9) *Krungthep Thurakit*, Oct. 29, 1997 (特集号)。

II タイの交通体系と商品流通の変化

1. 自動車主体の交通体系

現在のタイは、他の多くの発展途上国と同様に自動車輸送に大きく依存した交通体系を構築している。タイの首都は14世紀からチャオプラヤー(Chao Phraya)川下流域に置かれてきたため、伝統的には河川が交通路として用いられ、耕地開拓を兼ねた運河掘削も積極的に行われてきた。19世紀末から鉄道建設が行われ、バンコクから北部、東北部、南部へとといった幹線の整

備が行われた。その後、1932年の立憲革命以降は道路建設に比重が移り、さらに戦後の開発独裁体制の中で道路網は急速に整備されていった。とくに、ヴェトナム戦争との関わりで、タイは共産勢力に対する砦の役割を果たしたことから、アメリカを中心とする援助や借款が道路網の急速な整備を支えてきた^(注1)。

表4は手段別の貨物輸送量を示している。これを見ると、道路輸送に依存した現在のタイの交通体系の状況が理解されよう。1990年から96年にかけて、道路輸送のシェアがほぼ90%で推移しているのに対し、鉄道が徐々に減少傾向にあり、水運も微増しかしてない。この間に貨物輸送量は全体で約50%増加していることから、

増加分の大部分が道路に吸収されていることが分かる。旅客輸送面での各交通機関のシェアを示す資料は得られなかったが、おそらく道路の割合は同じくらいで、水運が減った分鉄道が増える程度の変化が見られるのみであると思われる。これは各交通機関別の政府の支出の割合ともほぼ一致しており、表5に見られるように、道路への支出がほぼ9割を占め、しかもその数値は年々上昇している。鉄道や水運への支出も増加しているが、実際の商品流通にはその成果は反映されていない。

以下、道路、鉄道、水運の順に現状を考察する(図1参照)。

表4 手段別貨物輸送量の推移

(単位：100万 t・km)

	道 路	鉄 道	水 運	空 運	計
1990	52,866 (90.3)	3,377 (5.8)	2,274 (3.9)	8 (0.0)	58,525 (100.0)
1991	69,711 (91.2)	3,248 (4.2)	3,475 (4.5)	11 (0.0)	76,445 (100.0)
1992	53,329 (88.7)	3,076 (5.1)	3,740 (6.2)	n.a.	60,145 (100.0)
1993	68,995 (89.4)	3,013 (3.9)	5,137 (6.7)	21 (0.0)	77,166 (100.0)
1994	74,873 (91.0)	3,099 (3.8)	4,313 (5.2)	38 (0.0)	82,323 (100.0)
1995	65,345 (89.9)	2,950 (4.1)	4,355 (6.0)	43 (0.1)	72,693 (100.0)
1996	80,550 (90.7)	3,163 (3.6)	5,125 (5.8)	n.a.	88,838 (100.0)

(出所) TCED [1990-96] より筆者作成。

(注) カッコ内は構成比 (%)。

表5 交通部門の手段別政府支出の推移

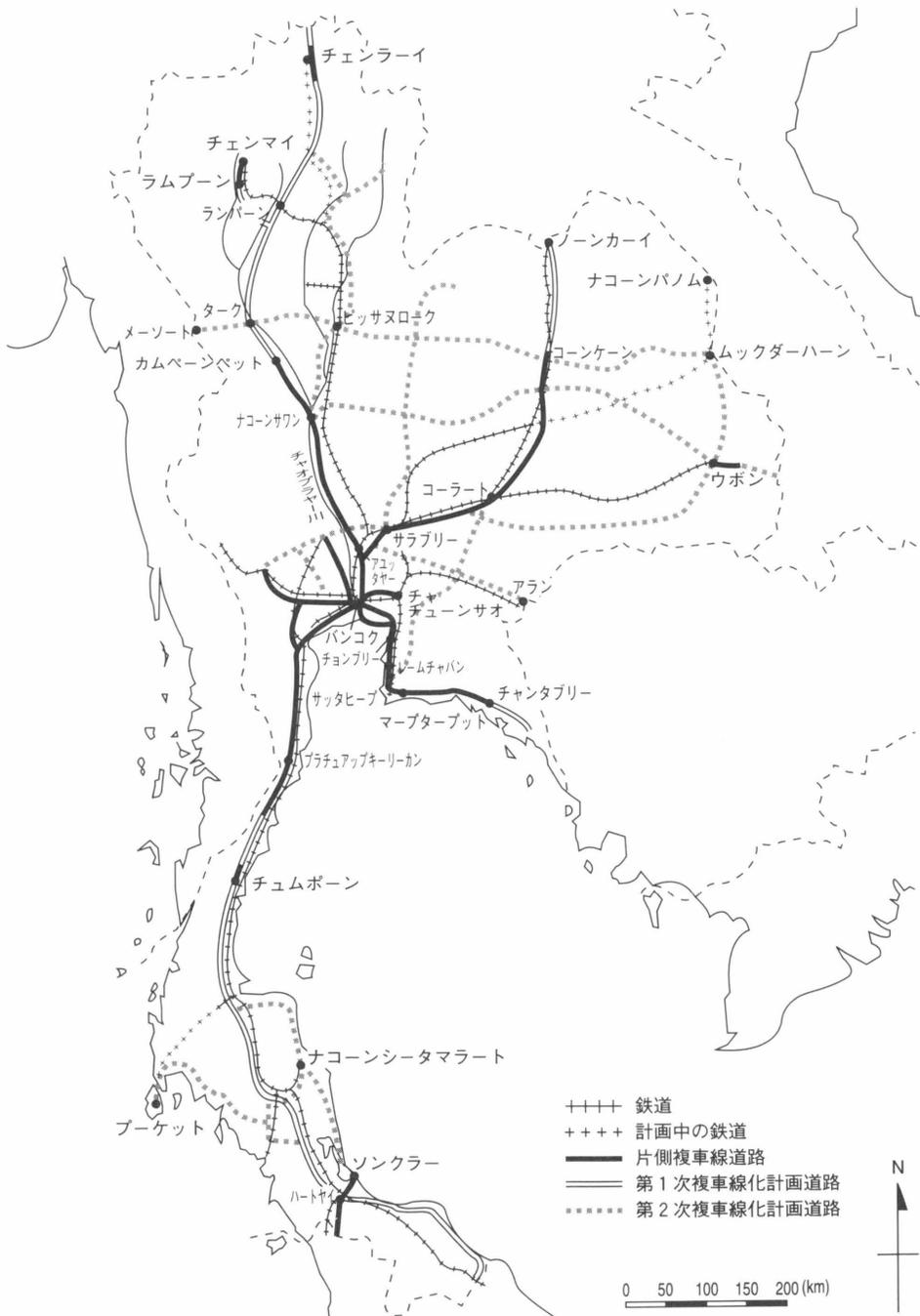
(単位：100万バーツ)

	道 路	鉄 道	水 運	空 運	計
1990	14,152 (85.1)	994 (6.0)	342 (2.1)	1,144 (6.9)	16,632 (100.0)
1991	17,454 (86.1)	1,212 (6.0)	722 (3.6)	873 (4.3)	20,261 (100.0)
1992	22,040 (83.8)	2,205 (8.4)	611 (2.3)	1,434 (5.5)	26,290 (100.0)
1993	40,122 (91.9)	2,539 (5.8)	626 (1.4)	358 (0.8)	43,645 (100.0)
1994	36,917 (86.7)	3,925 (9.2)	775 (1.8)	977 (2.3)	42,594 (100.0)
1995	41,116 (89.3)	2,798 (6.1)	724 (1.6)	1,379 (3.0)	46,017 (100.0)
1996	61,049 (91.2)	2,673 (4.0)	1,287 (1.9)	1,936 (2.9)	66,945 (100.0)

(出所) TCED [1990-96] より筆者作成。

(注) 管理部門の支出は含まない。カッコ内は構成比 (%)。

図1 タイの鉄道と幹線道路網 (1997年末)



(出所) 筆者作成。

(1) 道路

道路網の整備は、現在では幹線網の構築がある程度完成し、新たな整備は村道へと移行している段階である。表6は、管轄機関ごとの道路総延長の増加過程を示している。国道、県道といった幹線道路を管轄する道路局 (Department of Highway: DOH) の総延長が最も多くなっているが、1990~96年の増加率は7%となっており、低い伸びにとどまっている。これはすでに幹線としての道路網がタイ全土に整備され尽くしてきたことを示している。このため、道路の新設よりも規格向上に重点が置かれてきており、1990年から96年の間に新たに6668kmの区間が舗装され、全体の95%が舗装区間となっている (TCED [1996])。また、バンコクと北部、東北部、東部、南部を結ぶ重要幹線道路の拡張 (片側複車線化) も急速に進み、1997年末の段階でバンコクから北に約330kmのカムペーンペット (Kamphaeng Phet) の南までと北部チェンライ付近の60km、東北はバンコクから約450km

のコーンケン (Khon Kaen) まで、東は約250kmのチャントプリー (Chanthaburi) まで、南は約400kmのプラチュアアップキーリーカン (Prachuap Khiri Khan) の先までとハートヤイ (Hat Yai) 付近の約80kmの複車線化が完成している。

一方、農村開発促進局 (The Office of Accelerated Rural Development: ARD)、土木局 (Public Works Department: PWD)、灌漑局 (The Royal Irrigation Department: RID) の管轄する道路は、DOHの管轄する道路とは異なり、農村部内や農村部と幹線道路を結ぶ村道である。これらの道路の総延長は1990年から96年にかけて47%増加している。村道については、元々の管理は各県や郡が行っており、これらの3機関に選ばれた路線のみが管轄道路として改良される。このため、この改良された村道の総延長が増加していることは、村道の質的向上がなされ、村から町へ、または村から幹線道路までのアクセスが改善されてきたことを示す。これらの道路は従来は未舗装で改良されることが多かったが、現在では舗装されることが多く、農村部でも立派な道路を目にする機会が急速に増えている。

この表には都市部の道路総延長は含まれていないが、バンコクでは高速道路公団 (Expressway and Rapid Transit Authority of Thailand: ETA) が高速道路の建設を進め、1996年末までに76kmの高速道路が開通している (注2)。一般道路も含めてバンコク市内外での道路建設は積極的に行われているものの、それを上回る勢いで自動車の数が増えており、世界でも有数の交通渋滞と言われるバンコクの汚名を返上することはそう容易ではない。これも自動車に依存しすぎた交通体系がもたらした結果であり、他の交通機関への転移を緊急に進める必要がある。

表6 管轄機関別タイの道路総延長の推移
(単位: km)

道路種別	管轄機関	1990	1996	増加率 (%)
幹線道路	DOH	45,445	48,806	7.4
村道	ARD	29,640	43,514	46.8
	PWD	6,173	10,512	70.3
	RID	15,028	20,731	37.9
	計	50,841	74,757	47.0
合計		96,286	123,563	28.3

(出所) TCED [1990, 1996] より筆者作成。

(注) 道路局 (DOH: Department of Highway)。農村開発促進局 (ARD: The Office of Accelerated Rural Development)。土木局 (PWD: Public Works Department)。灌漑局 (RID: The Royal Irrigation Department)。

とくに、石油資源に恵まれていないタイは、エネルギー消費の面からも自動車依存の状況は改める必要があり、1982年から始まった第5次5カ年経済社会開発計画から、自動車から鉄道や水運への転換を図ることが明記され始めたが、97年になっても目立った成果は現われていない(注3)。

(2) 鉄道

鉄道は1996年末の総延長が4071km、全線非電化で複線区間はわずか90kmしかない。鉄道事業はすべてタイ国鉄(State Railways of Thailand: SRT)が行っており、民間による鉄道は現在では存在しない。鉄道網としては、近年新たな鉄道が建設されて路線総延長は若干延びているが、表4から分かるように貨物輸送量は伸び悩んでいる。この新たな鉄道は、東部臨海地域の開発と合わせて建設されたもので、バンコク港に代わる新たな港として建設されたレームチャバン港、この港が完成するまで利用された軍港サッタヒブ(Sattahip)、そしてレームチャバンに続いて建設された工業港マプタープット(Maptaphut)港が鉄道で結ばれた。バンコク郊外には海上コンテナ中継センターが作られ、レームチャバン港との間でこの鉄道を使ってピストン輸送を行っている。また、この鉄道に関係して東部から東北部へ至る鉄道までの短絡線も開通し、東部臨海地域からバンコクを通らずに内陸部へ輸送できるルートが完成した。これまでの鉄道網はすべてバンコクから放射上にのびる形で建設されてきたため、その意味ではバンコクへの一極集中を是正する1つの試みともいえよう。

しかしながら、戦後道路に比べて鉄道に対する投資が非常に限られたものであったため、タ

イ国内で活発化した旅客や貨物の流動の増加に対して適切な対応をとることができなかった。複線区間も戦前に建設された区間を除いてはいまだに存在しない。近年バンコク近郊から順に複線化計画が進行し、最終的には主要幹線全線の複線化が行われるとされているが、最初に着工された区間14kmでさえまだ完成していない(注4)。鉄道の地位が低く抑えられていたことは、結果として自動車主体の交通体系を支える1つの要因ともなり、バンコクの交通渋滞に代表されるような自動車一辺倒によるさまざまな問題を発生させることにつながった。

(3) 水運

水運については、大きく分けて内陸河川・運河の水運と、沿岸水運に二分される。貨物輸送におけるシェアは5%強であり(表4)、内陸水運はチャオプラヤー川流域を主体とした中部に、沿岸水運は東部、南部に限定される。かつて水運が主体であった時代にバンコクとチャオプラヤーデルタの各都市を結ぶために作られた運河網も現存しているが、これらの地域にも道路が建設されたため、現在ではあまり利用されていない。首都バンコクにもかつては「東洋のヴェニス」と呼ばれるほど運河網が構築され、道路が後から建設されたほどであったが、現在は幹線の役割を担う運河や排水路と化した運河のみが残っている。しかし、バンコクの交通問題を解決する手段としてこれらの運河網が再び脚光を浴び、現在では何本かの運河が重要な交通路として活躍している(注5)。

2. 商品流通の多流化

近年のタイの商品流通上の大きな変化は、商品流通の多流化、すなわち従来はバンコク対地方間の商品流通が主体であったのに対し、地域

間の商品流通が増加していることである。これは、地方の経済発展が進んできている1つの証といえよう。ここでは、道路と鉄道輸送について考察する。

まず、表7は品目別の各輸送手段の輸送量を表わしている。道路についてはすべての品目について輸送が存在するが、鉄道と水運については一部の品目に特化していることが分かる。輸送量が最も多いのは石油製品であり、鉄道、沿岸水運とも最も多い輸送品目となっている。次

いで米、セメントが多くなっており、農産物の占める割合が全体の30%を超えている。これをトン数で見ると、土砂が最も多く、次いでサトウキビがくることから(TCED [1995, 1996])、これらの品目の輸送距離が米、石油製品、セメントに比べて相対的に短いことが理解される。米は全国的に栽培されており、輸出用にバンコクに集まってくるほか、地域間の流動も多く、とくに地域内での自給が不可能な南部へ向けて北部や東北部からも輸送される。石油製品はバ

表7 品目別貨物輸送量 (1996年)

(単位: 100万 t・km)

	道 路	鉄 道	内陸水運	沿岸水運	合 計
家畜	1,425	1	-	-	1,426
米	9,247	366	192	-	9,805
メイズ	1,215	4	-	55	1,274
キャッサバ	5,154	0	240	-	5,385
サトウキビ	1,042	-	-	-	1,042
天然ゴム	1,521	0	-	2	1,523
木材	3,761	112	0	23	3,896
その他農産物	4,022	56	0	21	4,099
飼料	2,234	16	-	0	2,250
砂糖	2,182	25	29	0	2,236
その他食料品	3,123	91	0	44	3,258
固体燃料	3,557	-	-	-	3,557
石油製品	8,403	1,443	74	3,369	13,289
鉱石	1,350	0	-	-	1,350
金属製品	2,754	4	-	179	2,937
土砂	7,888	30	834	-	8,752
セメント	7,905	718	-	50	9,673
その他建築資材	2,698	10	0	5	2,713
肥料	1,575	8	0	112	1,695
化学製品	428	0	-	-	428
その他工業製品	2,966	32	0	-	2,998
その他・コンテナ	6,100	247	0	73	6,420
合 計	80,550	3,163	1,369	3,934	89,016

(出所) TCED [1995, 1996] より筆者作成。

(注) 内陸水運は1995年の数値。

表8 道路による地域間貨物輸送量

(単位: 100万 t・km)

	1990	1996	増加率 (%)
バンコク・近郊			
北部	6,917 (23.8)	14,888 (33.7)	115.2
東北部	7,718 (26.5)	6,863 (15.5)	-11.1
中部	2,426 (8.3)	3,099 (7.0)	27.7
東部	3,058 (10.5)	4,633 (10.5)	51.5
西部	3,721 (12.8)	5,048 (11.4)	35.7
南部	5,274 (18.1)	9,654 (21.8)	83.0
計	29,114(100.0)	44,185(100.0)	51.8
北 部			
バンコク・近郊			
東北部	6,917 (66.4)	14,888 (50.5)	115.2
中部	145 (1.4)	493 (1.7)	240.0
東部	2,091 (20.1)	9,440 (32.0)	351.5
西部	480 (4.6)	1,656 (5.6)	245.0
南部	333 (3.2)	1,579 (5.4)	374.2
計	444 (4.3)	1,440 (4.9)	224.3
計	10,410(100.0)	29,496(100.0)	183.3
東北部			
バンコク・近郊			
北部	7,718 (69.6)	6,863 (46.5)	-11.1
中部	145 (1.3)	493 (3.3)	240.0
東部	1,336 (12.0)	1,964 (13.3)	47.0
西部	1,302 (11.7)	3,648 (24.7)	180.2
南部	327 (2.9)	854 (5.8)	161.2
計	269 (2.4)	933 (6.3)	246.8
計	11,097(100.0)	14,755(100.0)	33.0
中 部			
バンコク・近郊			
北部	2,426 (38.0)	3,099 (16.2)	27.7
東北部	2,091 (32.8)	9,440 (49.4)	351.5
東部	1,336 (20.9)	1,964 (10.3)	47.0
西部	144 (2.3)	1,199 (6.3)	732.6
南部	109 (1.7)	602 (3.2)	452.3
計	274 (4.3)	2,787 (14.6)	917.2
計	6,380(100.0)	19,091(100.0)	199.2
東 部			
バンコク・近郊			
北部	3,058 (53.1)	4,633 (35.6)	51.5
東北部	480 (8.3)	1,656 (12.7)	245.0
中部	1,302 (22.6)	3,648 (28.0)	180.2
西部	144 (2.5)	1,199 (9.2)	732.6
南部	142 (2.5)	323 (2.5)	127.5
計	634 (11.0)	1,556 (12.0)	145.4
計	5,760(100.0)	13,015(100.0)	126.0

	1990	1996	増加率 (%)
西 部			
バンコク・近郊			
北部	3,721 (76.6)	5,048 (54.2)	35.7
東北部	333 (6.9)	1,579 (17.0)	374.2
中部	327 (6.7)	854 (9.2)	161.2
東部	109 (2.2)	602 (6.5)	452.3
南部	142 (2.9)	323 (3.5)	127.5
計	228 (4.7)	903 (9.7)	296.1
計	4,860(100.0)	9,309(100.0)	91.5
南 部			
バンコク・近郊			
北部	5,274 (74.0)	9,654 (55.9)	83.0
東北部	444 (6.2)	1,440 (8.3)	224.3
中部	269 (3.8)	933 (5.4)	246.8
東部	274 (3.8)	2,787 (16.1)	917.2
西部	634 (8.9)	1,556 (9.0)	145.4
計	228 (3.2)	903 (5.2)	296.1
計	7,123(100.0)	17,273(100.0)	142.5

(出所) TCED [1990, 1996] より筆者作成。

(注) かつこ内は構成比 (%)。

ンコクと東部臨海地域から全国へ向けて出荷され、セメントも工場が立地する中部や南部から全国に発送される。

表8は、このような地域間の商品流通の状況を表わしている。この表は道路輸送のみを扱っており、各々の地域を中心として他地域間との輸送量を1990年と96年で比較してある。バンコク・近郊以外の地域を中心として見ると、対バンコク・近郊の割合が1990年に比べて96年にいずれも減少していることが分かる。例えば、1996年に中部は北部との輸送量がバンコク・近郊との輸送量よりも多くなっており、南部、東部との輸送量も大きく増加している。東北部は全体の輸送量はあまり増加していないが、東部との輸送量の増加が目立つ。東部から見ても北部、東北部、中部への輸送量の増加が目立ち、どの地域で見ても、バンコク・近郊以外との輸送量の割合が増えていることが理解される。

同様の傾向は、鉄道においてより明確に現われる。表9は貨物発着地を地域別に分けて、1990年と96年を比較したものである。これを見ると、発地、着地で見てもバンコク・近郊は輸送量、比率とも大きく減少し、中部(発地)、東部(発地、着地)の割合が高まっていることが分かる。地域間の流動はこの表からは分からないが、発地、着地ともバンコク・近郊の割合が低下していることは、地方間の商品流通の割合が増加していることを示している。鉄道においてこのような大きな変化が見られた理由は、東部については、東部臨海地域への新線の開通、および、臨海地域自体の開発が進み、鉄道の主要輸送品目である石油製品の発送がこの地域から行われるようになったこと、中部については、

バンコク市内の交通渋滞緩和のため、石油精製工場のあるバンコク港や東部臨海地域から鉄道沿いにパイプラインが敷設され、その終点が中部に入っていることである(注6)。

このような商品流通の多流化には、いくつかの要因が考えられる。まず、地方における経済開発、とくに工場の地方立地が増加している点が挙げられる。地方における工業団地の造成が多くなり、バンコクに隣接した中部のアユッタヤー(Ayutthaya)、サラブリーや東部のチョンブリー(Chon Buri)、チャチューンサオ(Chachoengsao)のみでなく、北部のラムプーン(Lamphun)、東北部のコーラートなどにも工場が多数進出している。このような地方への工場進出は、地方経済振興政策がとられた1989年以降顕著となり、投資上の優遇措置も用意されたこともあって、バンコク近郊の過密化や労賃の高騰に悩む企業が相次いで地方への工場建設を行った。

第2に、外港機能の分散化が挙げられる。これまで、タイの貿易港はほぼバンコク1カ所にしぼられており、これがバンコク対地方間の商品流通を必然的に増加させていた。外国への輸出品も外国からの輸入品も、すべてバンコクを経由しなければタイ国内と国外との間に流通することができなかったのである。しかし、バンコク港の混雑緩和と、船の大型化に対応するために、東部臨海地域に新たにレームチャバン港が建設され、第2の外港として1991年から供用されている。さらに南部臨海地域開発の一環として、南部のシャム(Siam)湾側とアンダマン(Andaman)海側にそれぞれ新港を建設する計画が進んでいる。レームチャバンには石油精製工場も作られたため、国内の商品流通の中で高い割合を占める石油製品の流通も東部発着型が増

表9 鉄道による地域別貨物輸送量の割合の変化
(単位: t・km)

	1990	1996	増加率 (%)
発 地			
バンコク・近郊	1,023 (30.2)	296 (9.3)	-71.1
北部	842 (24.9)	639 (20.1)	-24.1
東北部	289 (8.5)	282 (8.9)	-2.4
中部	473 (14.0)	1,251 (39.4)	164.5
東部	157 (4.6)	394 (12.4)	151.0
西部	99 (2.9)	48 (1.5)	-51.5
南部	504 (14.9)	262 (8.3)	-48.0
計	3,387(100.0)	3,172(100.0)	-6.3
着 地			
バンコク・近郊	1,228 (36.3)	614 (19.4)	-50.0
北部	632 (18.7)	595 (18.8)	-5.9
東北部	485 (14.3)	669 (21.1)	37.9
中部	94 (2.8)	51 (1.6)	-45.7
東部	41 (1.2)	403 (12.7)	882.9
西部	39 (1.2)	24 (0.8)	-38.5
南部	869 (25.7)	816 (25.7)	-6.1
計	3,387(100.0)	3,172(100.0)	-6.3

(出所) TCED [1990, 1996] より筆者作成。

(注) かつこ内は構成比(%)。

えている。このような形で外港機能が分散していくことによって、バンコクを経由しないでタイ国内の各地と国外とが結ばれることになり、バンコクを経由しない商品流通が増加していくのである。

また、地方の経済発展とも関連するが、各地域の地方都市の急速な成長も、もう1つの要因であろう。地方都市における都市化の進展により、これらの都市の需要を賄うような形の商品の流通が形成されているはずである。都市の購買力が高まったことによって、バンコク周辺や地方の工業団地で生産された製品や外国からの輸入消費財の地方都市向けの輸送や、地方都市市場向けの農産物の地域内、あるいは他地域からの輸送が増加し、結果として地方間の商品流通を拡大しているものと推測されよう。すなわち、これまでバンコクの規模に圧倒されて、核としての機能をあまり果たさなかった地方都市が、バンコクとの格差はまだまだ大きいものの、中核としての役割を着実に担いはじめているのである。

このように、かつてバンコクやその近郊に集中していた工場が徐々に分散し、バンコクに代わる新たな外国への玄関口が加わり、さらに地方都市が成長することによって、タイの商品流通はバンコク集中型から、多極間の多流型へと変化しつつある。この流れをさらにタイ国外へと拡大しようというのが、近隣諸国との協力による地域経済圏形成のための国際交通路構想なのである。

(注1) タイが1960年以降比較的順調な経済発展を遂げてきた背景には、交通、電力などのインフラストラクチャ整備が急速に進んだことが重要な要因の1つとして存在し、このような整備は西側諸国

からの援助や借金がなければ不可能であった。

(注2) 他に、DOH 管轄の国道上に BOT 方式で高架で建設されたドーンムアン (Don Muang) 空港方面への有料高速道路 (Don Muang Tollway) 約 14km が DOH の管轄下に存在している。

(注3) 1996年の手段別燃料消費量の割合は、タイの交通部門で消費された石油燃料243億8600万リットルのうち、道路81.8%、空運13.6%、水運4.0%、鉄道0.6%であった (TCED [1996])。

(注4) バンコク近郊の 234km の区間の複線化計画 (一部複線を3線化) が策定され、1994年から最初の区間14km が着工された。その後の進展は遅く、1998年3月の段階で一部道床がひかれており、ようやく今年中には完成すると思われる。

(注5) 現在チャオプラヤー川を南北に結ぶルートその他、バンコク市内の運河に4本程度の定期航路があり、バンコク都が民間に免許を与えて通勤客を輸送している。

(注6) SRT の資料によると、1991年には東部からの石油製品の発送は7452万トンキロしかなかったが、96年には48億317万トンキロが発送された。また、パイプライン終点からの発送は、54億8873万トンキロとなり、バンコクから発送される量は大幅に減った。

III インドシナの交通センターへ

1. 南北軸の開発

メコン川流域経済圏構想における経済協力計画には、交通、天然資源、環境、人的資源、通商・投資、観光、通信の7部門の開発が盛り込まれているが、交通部門は他の部門の計画遂行のための基盤ともなる役割を果たすため、すでにいくつかの動きが見られてきた。タイ側については、道路に関してはすでに比較的密度の高い道路網が完成しているので既存の道路の改良が中心となるが、鉄道に関しては接続のための新たな路線を建設する必要がある (図2参照)。

表10はメコン川流域経済圏を形成する上で必

要とされた交通網整備計画をまとめたものである。道路については、R1, R2, R3, R9がタイが関係するもので、タイ国内の区間は一部ルートのはずれはあるものの、ほとんどの区間がDOHの管轄する国道が県道として整備されている。一方、鉄道についてはRW 1, RW 3, RW

4, RW 6, RW 8がタイに関係している。RW 3については、現在もカンボジア国境まで鉄道が延びており、かつてはプノンペンまで直通運行が行われていた時期もあった。また、RW 4もメコン川橋のあるノンカーイまですでに鉄道は開通している。

表10 メコン川流域経済協力計画における交通網整備計画

	区 間	備 考
道 路		
R1	バンコク～プノンペン～ホーチミン～ヴァンタオ間	1998年工事開始予定、ヴァンタオはホーチミンの外港
R2	タイ～ラオス～ヴェトナム間（東西連絡ルート）	北、中、南の3ルートのうち、南ルート（ムックダーハーン～ドンハ間）を優先
R3	チェンラーイ（タイ）～昆明間	ラオス経由、ミャンマー経由の2ルートが候補
R4	昆明～ラシオ（ミャンマー）間	昆明から大理を通してラシオまで
R5	昆明～ハノイ間	RW 2 とほぼ同じルート
R6	ラオス南部～シアヌークヴィル（カンボジア）間	ヴィエンチャンからメコン川沿いにプノンペンを通りシアヌークヴィルまで
R7	ラシオ～ロイレム～ケントウン（ミャンマー）間	R4の延伸線でケントウンでR3ミャンマールートに接続
R8	雲南南部～ラオス北部～ヴェトナム北部間	R3から分岐し、ハノイを通して外港ハイフォンへ
R9	タイ東北部～ラオス南部～カンボジア北部～ヴェトナム中部間	R2のさらに南の東西連絡ルート
鉄 道		
RW 1	雲南～タイ間	ファイサーイ経由、ヴィエンチャン経由、ミャンマー経由の3大ルートが候補
RW 2	雲南～ヴェトナム間	かつてフランスが建設した鉄道の改良
RW 3	タイ～カンボジア～ヴェトナム間	カンボジア国内の鉄道改良と、プノンペン～ホーチミン間の新設
RW 4	第1メコン川橋によるラオス連絡	タイ-ラオス合弁企業がノンカーイ～ヴィエンチャン間の建設免許獲得
RW 5	雲南～ミャンマー間	ラシオかミッターナーでミャンマー鉄道と接続、3ルートが候補
RW 6	タイ東北部～ラオス間	タイ国内の路線4ルートが候補
RW 7	ラオス鉱山開発関連線	ヴェトナムからターケーク、シェンクワーンまでの2ルートが候補
RW 8	タイ～ミャンマー間	メーソート経由の3ルートが候補

（出所） ADB [1994, 78-143] / Medhi [1997, 5-10] より筆者作成。

これらのルートの中でタイにとって大きな関心があるものは、南北にタイと雲南を、東西にミャンマーとヴェトナムを結ぶルートである。南北の軸は、雲南を中心とする中国南部に新たな南の港を提供しようとするもので、同時にタイの市場を北方へ拡大するルートともなる。この雲南とタイの間には古くから隊商による通商が行われており、かつてタイ北部のチェンマイはこのような隊商が集まる物資集散地であった。また、雲南への交通路は19世紀後半にイギリスとフランスの帝国主義勢力が競って開拓を試み、タイ経由のルートも候補としてあがった経緯があり、100年後の現在再びこのルートが注目を浴びてきたのである^(注1)。当初タイは、大国である中国とのアクセスが改善されることについて、中国からの安価な商品や資源、労働力が大量にタイに流入するばかりでなく、タイの市場として発展しているミャンマーやラオスの市場を奪われることになるとして、この計画に警戒感を抱いていた (Medhi [1997, 9])^(注2)。しかし、その後はタイが状況に応じて対応していくことで対処できるとの結論に達し、より積極的な方向へと向かってきた。

この南北軸は、タイ北部からメコン川沿いに中国に入るが、問題はラオスカミャンマーのいずれかを通過しなければならないことである。このため、ラオス、ミャンマー政府の出方が計画の実現にとって重要な問題となる。現状では、ラオスルートが先に完成する可能性が高いが、どちらのルートの整備についてもタイが関与している^(注3)。ラオスルートはタイ北部のチェンコーン (Chiang Khong) からメコン川を渡り対岸のファイサーイ (Huai Sai) に至り、その先ルアンナムター (Luang Namtha) を通り中国国境ボ

ーテン (Boten) へ至るもので、この区間の道路改良事業はタイ-ラオス合併企業が免許を受けている。また、途中のウィアンブーカー (Viang Phukha) ではタイ企業が亜炭採掘を行っており、ファイサーイからここまではこの会社も整備を行っている。しかし、免許の合意とは異なり、ラオス政府が建設する道路の規格向上を要求してきたため、企業側の負担が大きく増加したという^(注4)。一方、ミャンマー側については、タイ国境ターチレック (Thachilek) からケントゥン (Kengtung) までの164kmについては、タイ政府が3億バーツを低利融資することで合意し、改良工事が行われている (BOI [1996, 17])。

鉄道についても、ラオスルートかミャンマールートかで結論が出ていない。当初はラオス経由で先のファイサーイ、ルアンナムターを通るルートが検討されていたが、ラオス側がヴィエンチャンからルアンプラバーン経由でルアンナムターに至るルートの建設を浮上させている^(注5)。このルートではタイとの接続地点は北部のチェンラーイではなく、東北部のノンカーイとなる。ノンカーイ～ヴィエンチャン間は先の交通網整備計画の鉄道のルートRW4にあたり、タイのサハウィリヤー (Sahawiriya) グループと合併で設立されたラオス鉄道輸送会社 (Lao Railway Transportation Co., Ltd.) が1997年2月にこの区間の建設免許を受け、99年には完成する予定であるとされている^(注6)。この会社はこれ以外にもラオス国内の鉄道1500kmの建設免許を受けており、この中にヴィエンチャン～ルアンプラバーン～中国国境間も含まれている。このため、ラオスがこのルートを建設するならば、タイはデンチャイ (Den Chai) ～チェンラーイ間240kmの新線の建設を行う必要がな

くなる。一方で、1997年6月に開かれた ASEAN 鉄道会議では、デンチャイからチェンライ、ミャンマーを通過して雲南へ至る鉄道構想がタイ側から出されており、南北軸がどのルートで完成するかはまだ見通しが立たない(注7)。

いずれにせよ、この南北軸の完成によってタイは雲南だけでなく、さらにその北に広がる広大な中国の地へのアクセスを得ることになる。また、中国方面からの物資が新たに建設されたレームチャバン港を海への玄関口として利用することも、レームチャバンを使って東南アジアの海の交通センターを目指しているタイにとってはプラスとなる。今後の中国市場の発展を考えると、この南のアクセスは将来大きな意味をもつことになりそう。そして、この軸はマレー半島をさらに南下し、マレーシア、シンガポールまで達することが可能である。南北軸の完成は、タイのみではなく、マレーシアやシンガポールなど他の ASEAN 諸国にとっても強く待望されているのである。

2. 東南アジアランドブリッジ構想と新たな外港

南北軸と並んでタイが交通センターとなる上で不可欠なルートが、ミャンマー、タイ、ラオス、ヴェトナムを東西に結び、インド洋と南シナ海を直結する東南アジアランドブリッジ (Southeast Asia Land Bridge) である。先の計画では道路の R2、鉄道の RW 6、RW 8 に該当する。この計画はタイの市場を拡大する意味があるだけでなく、新たな外港としてミャンマーやヴェトナムの港を活用しようとのタイの狙いがあることが大きな特徴である。

このランドブリッジは、当初のメコン川流域開発計画には含まれていなかった。道路の R2

はラオス～ヴェトナム間で3つのルートを想定しており、最終的に1995年にムックダーハーン (Mukdahan)～サワンナケート (Savannakhet)～ドンハ (Dong Ha)～ダナン (Da Nang) 間の路線を優先することが決まった (Medhi [1997, 15])。このタイ～ラオス～ヴェトナムを結ぶルートは、現在存在する国道9号線のルートにあたり、ムックダーハーン～サワンナケート間にメコン川をまたぐ第2のタイ-ラオス友好橋を建設することになり、「東西回廊」(East-West Corridor) と呼ばれるようになった。また、タイ側では国際協力事業団 (JICA) がタイ東北部下部および東部上部開発調査を行い、レームチャバン～ムックダーハーン間に新たな交通路を建設し、ムックダーハーンをインドシナへの玄関口とする構想を立てていた (JICA [1993, 5/52-5/55])。一方、タイ～ミャンマー間の道路については現在もメコン川流域開発計画には含まれておらず、先のタイ-ミャンマー友好橋の建設が東南アジアランドブリッジ構想の引き金となった。

ランドブリッジは沿線の通過国だけでなく、東アジアから南アジアやヨーロッパへの短絡路としての役割を果たすものと期待されている。このランドブリッジを使うと、モールメイン (Moulmein)～ダナン間が約1500kmに短縮され、マツラカ海峡を迂回するよりも距離が半減するとされている。いわば、かつて何度も計画が浮上したクラ地峡運河計画 (Isthmus of Kra) を、さらに北で陸路によって実現させようというものである。現在すでに整備されているのはタイ国内の部分のみであるが、ラオス国内の区間は JICA の無償援助で、第2タイ-ラオス友好橋とヴェトナム区間については海外経済協力基金 (OECF) の借款が用いられることで建設が行わ

れることが決まっており、1998年に着工されて3～4年で完成すると報じられている^(注8)。タイ国内の区間については、すでに国道や県道でルートは確保されており、将来は複車線化が計画されている。ミャンマー国内の区間についても、ミャンマー政府がラングーンまでの500kmの整備を行うとされているので、5年後くらいにはランドブリッジが実現する可能性は高い。

タイにとってこのランドブリッジは、インド洋と南シナ海に新たな外港を得るという点で重要な意味がある。東北部のムックダーハーンからはバンコクやレームチャバンへ出るよりも、ヴェトナムのダナンのほうが海に近い。同様に、タイ中部のピッサヌローク(Phitsanulok)からはバンコクへもインド洋岸のモールメインへもほとんど同じ距離である。しかも、ヴェトナム側のダナンはヴェトナム戦争中にアメリカによって整備され、2万トン級の船の接岸が可能であり、インド洋側にもモールメインの対岸マルタバ(Martaban)をはじめ、深水港に適した地点が数多くある^(注9)。このため、中国や日本方面に輸出する際にはダナン港を使い、インド、ヨーロッパ方面に輸出する際にはマルタバ港を利用するといった選択の幅が増えることになり、そのような地の利を売り物にして各々の地域の開発を進めようとするものである。タイ自身も先の南北軸よりこのランドブリッジを重要視している感がある^(注10)。

実際にすでに動き始めている地域も存在する。タイ中部のピッサヌロークでは、1995年初めに県商工会議所長が「インドシナの十字路」(Si Yaek Indochin) 構想を発表し、ピッサヌロークを中心とする地域の開発を推進しようとの地域レベルでの取り組みが開始された^(注11)。ピッサ

ヌロークは鉄道を用いた際の南北軸のルートにあたり、並行して道路も南北にのびているほか、これらの南北ルートと東西にのびる東南アジアランドブリッジとの交差点に位置する。このような地理的な立地条件を生かして、ピッサヌロークと周辺5県の開発を進めようとする取り組みは、ピッサヌロークの識者を中心に結成されたインドシナ十字路地域開発研究会(Chomrom Suksa Phua Kan Phatthana Si Yaek Indochin)により徐々にその動きを加速させ、1997年7月の閣議で「インドシナの十字路」地域の開発計画の推進が閣議決定されるに至った(Phondet ed. [1997, 7-14])。

このような発想がタイに生まれたのは、歴史的に見ても初めての出来事であるといつてよい。19世紀末からの帝国主義勢力による植民地化の危機に際して、タイはバンコクと地方との関係をより密接にしようと努力した。例えば、20世紀初頭までタイ北部はミャンマーのインド洋岸の港市のモールメインとの経済関係が強かったにもかかわらず、タイはイギリスが1880年代に計画したこの区間の鉄道計画を拒み、バンコクから鉄道をチェンマイまで建設することによって、この北部の通商をバンコクのみに引き付けようとした。東からはフランスが1880年代にタイ東北部とラオスをヴェトナム側の南シナ海に結び付ける交通路を建設しようと計画したが、タイは先にバンコクからこのメコン川流域に至る鉄道を建設し、バンコクの経済圏を維持しようとした^(注12)。第2次世界大戦後、近隣諸国の独立によって一時は友好関係を強化する動きも現われたが、すぐにインドシナは戦場と化し、タイは自らの国民国家の統合を図ることのみで精一杯の状況であった。当時は共産勢力の浸透

する地域に道路を建設し、バンコクの中央政府の支配権を確立していくことが最大の課題であり、このためにバンコクを中心とする交通網が整備されたのであった。

しかし、もはやバンコクに一極集中させる必要はないのである。タイ自身も隣国も国民国家としての枠組みがある程度確立され、国境の枠を越えた地域経済圏を目指す余裕が出てきた。国境線はタイの地の果てではなく、新たな可能性を秘めたフロンティアとなったのである。タイは南北軸と東西のランドブリッジの要に位置することで、このインドシナ地域、さらには東南アジアの交通センターとしての地位を獲得しようとするまでに至った。世界各地で国境の垣根が取り払われてきているが、かつての戦場の地にも確実にその流れは波及してきている。それはタイの交通体系にとって、あるいはタイという国自体にとって大きな転機であるといえよう。

3. 山積する課題

このようなタイのインドシナの交通センターへの志向も、その目標までの道筋には多数の障害が立ちはだかっている。国際交通路の計画は、タイ国内の交通網の整備とは異なり、隣国との足並みをそろえる必要がある。また、国内の交通網の整備計画も多数あり、国際交通路のみを優先することも不可能である。とくに、この2～3年続いたタイ経済の停滞と、1997年7月のパーツ切り下げという追打ちによって政府の財政状況は悪化し、その目標はさらに遠く離れた感もある。

隣国との調整については、各国の取り組む姿勢が重要な要素となる。道路については、タイ国内ではルートの問題はあるものの、年間を通

して自動車が通行できる程度に十分整備されている。しかし、隣国の区間については未舗装の区間がほとんどであり、乾季しか自動車が通行できない区間も多い。このため、南北軸やランドブリッジの実現に際しても、道路整備の中心は隣国内が主体となる。これらの国は、いずれも財政状況から自ら資金を調達して整備を行うことは難しく、先進国や世界銀行、アジア開発銀行などの借款や援助に依存することになる。最初のタイ-ラオス友好橋はオーストラリアの援助によって完成し、第2タイ-ラオス友好橋は日本の借款で建設されることが決まっている。

また、南北軸に関してはミャンマーとラオスが中国への政治的警戒感から、これに非協力的であるとの指摘もある(Somkiat [1994, 147])。中国は大国であり、かつて両国にとって政治的脅威をもたらしてきた。タイ自身にも、中国とのアクセスが改善されることによる中国の影響力の浸透を警戒する動きもあったことから、実際に国境を接するこれらの国の警戒感がいまだに解けないことも理解される。とくに、この南北軸が通る地域は両国にとって首都から遠い「辺境」であり、この地域で中国の影響力が自らの影響力よりも強くなることも回避する必要がある。例えば、南北軸を構成する鉄道のうち、ラオスを通るルートについては当初フアイサーイ～ポーテン間が計画されたが、現在では、ラオスが建設する距離が大幅に増えるにもかかわらず、ヴィエンチャン～ルアンプラバーン～ポーテン間が優先される兆しがある(注13)。ラオスにとっては、単にタイと中国を結ぶ鉄道が通過するよりもラオス国内の交通網の改善にもなり、しかも首都と地方間の交通路ともなる後者のほうが好ましいとの考えがあるものと思われる。

一方のミャンマーについては、南北軸の通過する地域は中央政府の支配権が脆弱な国境地帯であるため、中央政府にとっての利益が少ないことから何らかの交換条件を持ち出してくる可能性もある（MTC [1997, 5/44]）。

一方、タイ自身としては国内の交通網整備計画との関係が問題となる。道路については、DOH の幹線道路の複車線化計画と高速道路計画が現在進捗している重要な計画である。複車線化計画には、第1次のバンコクから地方へ延びる主要幹線4線と、第2次の次いで重要な区間とがある。このうち、第1次計画は1993年から始まり、上述のように着実にその成果が現われている。第2次計画には、東北部～東部間、東北部～中部間など、近年商品流通が増加している地域間の連絡ルートがあるほか、ランドブリッジの一部となるメーソート (Mae Sot) ～ムックダーハーン間も含まれており、1996年から11年間かけて完成することになっている。現在は、各路線のうち地方都市の近郊区間から工事が着手されている。

高速道路計画は、ETA と DOH がそれぞれ計画を立てている。ETA の計画は、バンコク近郊を中心としたものであるが、地方への延伸線も含まれており、現在バンコクと東部臨海地域を結ぶ高速道路を建設している。一方、DOH は全国的高速道路網を建設する計画を立て、現在同じくバンコクと東部臨海地域を結ぶ新たなルートでの高速道路を建設している^(注14)。この中には、南北軸の一部となるバンコク～チェンライ間も含まれている。しかし、両者の計画路線は重複している区間が多く、今後建設が進めばどちらの計画を優先するのか問題となろう^(注15)。

これらの計画は、タイの経済成長が続いていた1990年代前半に立てられたため、今後計画どおりに建設を進めることは難しい。とくに、1997年のパーツ切り下げ以降、政府の財政支出が減額を余儀なくされたため、ETA の第3～5次計画、DOH の高速道路の次期着工区間の建設が延期されることになった^(注16)。これは、現在すでに着手している建設の継続は行われるものの、新規着工は見送られることを意味し、財政状況が好転するまでこの状態が続けば、各計画とも大幅な遅れが出るものと見込まれる。また、東南アジアの航空センターとしての地位を獲得する上で重要な第2バンコク国際空港（ノングーハオ空港）計画も新規着工が延期され、その進捗に遅れが出ることになる。そして、バンコクの交通問題の解決にとって重要な地下鉄建設の新規区間も、延期の対象に含まれている^(注17)。

鉄道については、タイ国内でも新線を建設する必要がある。南北軸についてはデンチャイ～チェンライ間が、ランドブリッジについてはブアヤイ (Bua Yai) ～ムックダーハーン間が関係している。いずれも計画は古くからあり、何回か調査を行った末に、ようやく1997年7月に建設が閣議決定されるにまで至った。しかし、折しも緊縮財政に直面し、建設が開始されるまでにはまだ時間がかかるものと思われる。第1タイ-ラオス友好橋を通してヴィエンチャンまで至る鉄道については、上述のようにあと数年で完成する予定であり、タイ側も橋のたもとまですでに線路を延長してあるので、ラオス側が建設を終えればすぐに開通できる状態にある。この鉄道が、諸計画の中で実現する最初の鉄道となろう^(注18)。

このように、タイ国内外を見てもタイが交通センターとなる目標を実現させるためには、さまざまな課題が山積している。1997年にはある程度タイから近隣諸国への輸出成長率が回復したが、これで96年までの成長率の鈍化が完全に解消されたとは言い切れない。国際交通路の改善は、さらなる貿易の拡大と地域開発のために各方面からその完成が期待されているが、現実にはそう簡単には実現しそうにない。タイが目標を達成するには、まだまだ先の長い道りを要することとなる。

(注1) 雲南への交通路は、イギリスがタイ経由のルートを通断してミャンマー経由での鉄道建設を進めたが、雲南まで到達できなかった。一方フランスはヴェトナムのハイフォン(Hai Phong)港と昆明を結ぶ鉄道を1910年に完成させ、現在も整備状況は悪いながらも運行されている。

(注2) この南北軸によってタイが受ける影響については、Somkiat [1994] がまとめている。彼は、タイ-雲南間の道路や水路が改善された場合のタイ、中国各々の利点、欠点を挙げているが、どちらの場合も中国には欠点はないのに対し、タイについては利点よりも欠点のほうが多く言及されている。

(注3) MTC [1997, 5/34] によると、この南北軸のルートは建設費がかかる上、距離が長いので鉄道のほうが有効である可能性があるとして、道路建設はラオス、カンボジアなどタイとの貿易や投資面での関係がより深い国を結ぶルートを優先すべきであり、この南北ルートは外国からの資金援助があれば検討すべきであると提言されている。

(注4) *Krungthep Thurakit*, Oct. 29, 1997 (特集号)。

(注5) ファイサイ〜ルアンナムター間のルートは、すでに道路整備の免許を交付してあるので、鉄道を建設すると道路と競合し問題が生じる恐れがあることも理由の1つであるという(MTC [1997, 5/44])。

(注6) BOI [1997, 9]/*Krungthep Thurakit*, June 16, 1997.

(注7) *Krungthep Thurakit*, June 16, 1997.

(注8) *Ibid.*, Aug. 25, 1997.

(注9) *Ibid.*

(注10) NESDB [1997] に挙げられている今後の陸上交通部門の計画は、東南アジアランドブリッジのルートの整備のみであり、南北軸については触れられていない。また、MTC [1997] もラオス、カンボジアなど東方との連絡路を優先すべきであるとしている(NESDB [1997, 20]/MTC [1997, 5/34])。

(注11) この「インドシナの十字路」に関する詳細は、Phondet ed. [1997] を参照。

(注12) 第2次世界大戦以前のタイにおけるバンコクを中心とする交通網の整備と、それによるバンコクと地方の時間距離の短縮過程については、柿崎[1997] を参照。

(注13) このルートはラオス国内の区間540kmのほとんどが山岳区間であるので、景洪〜ヴィエンチャン間の建設費は880億バツと高くなるが、ラオスはノンカーイ〜ヴィエンチャン間に次いで重視しているという(MTC [1997, 5/44])。

(注14) 1998年2月4日に一部区間60kmが開通した。

(注15) このような計画の重複は、DOHが運輸省管轄の機関であるのに対し、ETAが内務省の管轄であるという縦割り行政の弊害から生じている。同じ省に属している場合でも、例えばSRTがホープウェル社(Hopewell Holdings Ltd.)に許可した鉄道高架事業の一環による高速道路計画が、DOHがBOT方式で完成させた前述のドーンムアン有料高速道路とは約10kmにわたって完全に近接して並行しているように、調整が図られていないこともある。

(注16) *The Nation*, Oct. 10, 1997.

(注17) 新規区間とは現在着工されている区間(ブルーライン)20kmの延長線25kmと、別の新設線(オレンジライン)35kmである。

(注18) 1997年のバツ切り下げによる経済危機により資金調達が難しくなっていることから、このラオス最初の鉄道建設も予定より大幅に遅れることが予想される。

おわりに

タイにとって、長い間続いた近隣諸国での戦乱の火が消え、この地域が「戦場から市場へ」と変化したことは大きな意味があった。タイとこれらの国との間の経済関係は強化されて着実にタイの市場は広まり、「パーツ経済圏」なる言葉まで出現した。そして、かつての戦乱の地にも国境の枠を越えたメコン川流域経済圏という地域経済圏を設立し、その中で相互協力によって経済発展を進展させていくという構想が検討されるようになった。タイはこの地域の中で最も経済発展を成功させてきた国であり、地理的な位置からもこの地域経済圏の中心としての役割を担うことが内外から要請された。そのための基盤として、タイはこのインドシナ地域の交通センターに、さらに飛躍して東南アジアの交通センターになることを目指すことになった。

一方で、タイの経済発展は従来のバンコクを中心とした一極集中型の時代から、地方へも発展が波及する多極化の時代へと向かおうとしている。このような動きに対応して、タイの商品流通状況もバンコク中心型から、地方間の流動が増加する多流化への傾向が見られるようになった。このため、地方の開発を促進するためにも、各地域の立地条件を生かして隣国との協力の下に相互に開発を目指す動きが出始めた。この点からも、バンコクを中心とする従来のタイ国内完結型の交通路のネットワークを国外に拡大する必要が生じたのである。

この交通センターの地位を獲得するのに重要な交通路が、雲南とバンコクを結ぶ南北軸と、ミャンマー、タイ、ラオス、ヴェトナムを東西

に結ぶ東南アジアランドブリッジである。この南北と東西の軸が、それぞれタイの市場を拡大する開拓路となるだけでなく、タイはその交点に位置することで、交通センターとしての役割を果たすことになるかと期待された。とくに、この東西のルートを用いて南シナ海とインド洋に新たな外港を設けてここからタイの商品を輸出するという発想が生まれたことは、この地域の経済交流の進展によって国境の枠という概念が着実に取り払われてきていることを示している。

しかし、このようなタイの志向に対しては、まだまだ克服すべき障害が立ちはだかっている。隣国の対応も問題であるが、現在最も大きな問題はタイ自身の経済危機である。現在続いている低迷状況を脱しない限り、タイは交通センターはもちろん、経済センターになるという目標にも手が届かないことは疑いない。近隣諸国への輸出が今後も引き続き増加傾向を維持できるかどうかは未知数であり、せつかく拡大してきた市場が他国に奪われていく可能性もある。今後のタイ経済の立て直しを注意深く見守る必要がある。

〔引用文献〕

- Asia Development Bank (ADB), [1994], *Economic Cooperation in the Greater Mekong Sub-region: Toward Implementation*, Manila, ADB.
 Board of Investment, Thailand (BOI), [1996], *Khumu Kan Long Thun nai Prathet Phama* [ミャンマー投資の手引き], Bangkok, BOI.
 —, [1997], *Khumu Kan Long Thun nai Prathet So Po Po Lao* [ラオス投資の手引き], Bangkok, BOI.
 Itthiphon Pan-ngam ed., [1995], *Kan Kha lae Kan Khonsong nai Phumiphak Indochin* [インドシナ地域の貿易と交通], Bangkok, Chulalong-

- kon University.
- Japan International Cooperative Agency (JICA), [1993], *Kan Suksa Phatthana Phak Tawan-ok Chiang Nua Ton Lang kap Phak Tawan-ok Ton Bon khong Ratcha-anachak Thai: Raigan Khan Sutthai* [タイ東北部下部および東部上部地域開発計画調査 最終報告書], Bangkok, JICA.
- Khana Thamngan Ruam Thanakan haeng Prathet Thai lae Thanakhan haeng Satharanarat Prachathippatai Prachachon Lao [タイ国立銀行・ラオス民主主義人民共和国銀行合同チーム], [1996], *Panha Kankha Chaidae Thai-Lao (Nakhon Phanom-Khammuan lae Chiang Rai-Bokeo)* [タイ-ラオス国境貿易の問題 (ナコーンパノム〜カムムアン間, チェンラーイ〜ボーケーオ間)], Bangkok, Samnangkang Kongthun Sanapsanun Kan Wichai [研究奨励基金].
- Medhi Krongkaew, [1997], *The Greater Mekong Subregion (GMS): Real Promise or False Hope?* Bangkok, Paper presented at the ASEAN-ISIS SEARED Conference on Building the Ground Work for a Strong Southeast Asian Economy, Bangkok, March 27-29, 1997.
- Ministry of Transport and Communications, Thailand (MTC), [1997], *Phaen Lak Kan Khonsong Pho So 2540-2549* [タイ交通マスタープラン 1997~2006年], Bangkok, Thai Development Research Institute (TDRI).
- National Economic and Social Development Board, Thailand (NESDB), [1995], *Khrongkan Phatthana Khwam Ruammu Thang Setthakit nai Anuphumiphak Lum Maenam Khong 6 Prathet (Lao-Kamphucha-Wiatnam-Chin-Phama-Thai)* [メコン川流域地域の経済協力計画 (ラオス-カンボジア-ヴェトナム-中国-ミャンマー-タイ)], Bangkok, NESDB.
- , [1997], *Thailand Country Report: Infrastructure Development*, Bangkok, NESDB.
- Phondet Pinprathip ed., [1997], *2020 Phitsanulok: Wisaitath lae Yuthasat Kan Phatthana Si Yaek Indochin* [ピッサスローク2020年——インドシナの十字路開発のための展望と戦略——], Phitsanulok, Chomrom Suksa Phua Kan Phatthana Si Yaek Indochin [インドシナ十字路地域開発研究会].
- Sathaban Phanitchayanawi [商業航海協会] et al., [1992], *Raingan Kan Sammana Thang Wichakan Kan Khonsong Phua Kan Kha nai Indochin* [インドシナ地域内貿易のための交通に関するセミナー報告書], Bangkok, Chulalongkorn University.
- Somkiat Osotsapha, [1994], “Senthang Chuam Setthakit Thai kap Chin” [タイ・中国経済を結ぶ交通路], in *Kan Kha lae Kan Longthun Thai-Chin Ton Tai* [タイ-中国南部間における通商および投資], by Wanrak Mingmaninakhin et al., 136-168.
- Thanet Charoenmuang, [1995], *Thai Phama Lao Chin: Si Liam Setthakit Si Liam Watthanatham* [タイ・ミャンマー・ラオス・中国——四角経済圏と四角文化圏——], Bangkok, Khopfai.
- Transport and Communication Economics Division (TCED), [1990], *Transport Statistics: Data for 1990*, Bangkok, Ministry of Transport and Communications.
- , [1991], *Transport Statistics: Data for 1991*, Bangkok, Ministry of Transport and Communications.
- , [1992], *Transport Statistics: Data for 1992*, Bangkok, Ministry of Transport and Communications.
- , [1993], *Transport Statistics: Data for 1993*, Bangkok, Ministry of Transport and Communications.
- , [1994], *Transport Statistics: Data for 1994*, Bangkok, Ministry of Transport and Communications.
- , [1995], *Transport Statistics: Data for 1995*, Bangkok, Ministry of Transport and Communications.
- , [1996] (unpublished), *Transport Statistics: Data for 1996*, Bangkok, Ministry of Transport and Communications.
- Wanrak Mingmaninakhin et al., [1994], *Kan*

Kha lae Kan Longthun Thai-Chin Ton Tai [タイ - 中国南部間における通商および投資], Bangkok, Thammasat University.

糸賀 滋編 [1993] 『バーツ経済圏の展望——ひとつの東南アジアへの躍動——』アジア経済研究所。

柿崎 一郎 [1997] 「タイにおける交通網の発展 1897年～1932年——時間距離の変遷——」(『東南アジア歴史と文化』第26号 東南アジア史学会) 59～87ページ。

末廣 昭 [1997] 「タイ——農業農村社会から会社

工場社会へ——」(法政大学比較経済研究所・粕谷信次編『東アジア工業化ダイナミズム——21世紀への挑戦——』法政大学出版局) 74～112 ページ。

(東京外国語大学大学院地域文化研究科
博士後期課程)

〔付記〕 本稿はアジア経済研究所1997年度研究会「域内経済交流を契機とする東アジア各国・地域の構造変化の総合分析」の成果の一部である。