

## まえがき

2006年12月20日、タイのムクダハーンとラオスのサワンナケートを結ぶメコン川の橋の開通式が行われた。開通式は、タイからシリントーン王女とスラユット暫定首相、ラオスからブンニャン副大統領とブアソーン首相、ベトナムからはグエン・タン・ズン首相、さらに橋の建設費として円借款80億9000万円を支出した日本からは、浅野勝彦外務副大臣と山本幸三経済産業副大臣など多くの要人が列席するなか行われた。

この第2メコン国際橋が開通したことで、ミャンマー国内のほとんどの区間が依然未舗装の状況であるとはいえ、ミャンマーのモーラミヤインからベトナムのダナンに至る東西経済回廊1450kmが開通し、太平洋とインド洋とが陸路で結ばれたことになる。この橋の開通で、「陸に閉ざされた」ラオスにとっては、ベトナム中部のダナン港に加え、タイのレムチャバン港などへのアクセスも改善される。また、橋の開通を前に、同国境を船で越える旅行者の数が2004年の5万7379名から、2005年には12万4606名、2006年には10ヵ月で17万5561名と増え続けている。タイではベトナム中部の世界遺産であるフエとホイアンやリゾート地を訪ねる「東西回廊ツアー」を組む旅行会社も出てきており、こうした動きは橋の開通後さらに加速するであろう。また、ベトナムのダナン市とコンケーンなど東北タイの各県やターク県などは、自治体や商工会議所レベルでの相互訪問を始めており、次第にビジネスを創出しようという動きも出始めている。一方、一部の日系企業の間では、ハノイなどベトナム北部とタイの工場との間で、陸路による部品の相互供給を検討する企業が出始めている。さらに、ハノイからは、2005年以降大メコン圏（GMS）経済協力プログラムに加盟した中国の広西チワン族自治区の南寧を経れば、その先には広州や深圳など中国華南地域が存在する。

南部経済回廊では、ベトナムのホーチミンとカンボジアのプノンペンとバンコクを結ぶ道路の整備が進められ、カンボジアのメコン川の橋の建設も間もなく始まろうという段階に入っている。また、バンコクからタイ北部を経て、ミャンマーないしはラオスを経て昆明に向かう南北経済回廊の区間も、2007年中には完全舗装化され、タイのチェンコンとラオスのファイサーイとを結ぶ第

3メコン友好橋の建設は、中国がラオスを資金面で支援することで、建設に向け動き始めている。この通称「バンコク昆明道路」も、現在タイ南部での治安悪化といった問題があるものの、バンコクの南ではタイの国道4号線がマレーシアとシンガポールへのルートを提供する一方、昆明から北は長江（揚子江）流域の重慶へと結ばれる高速道路が現在建設されている。

本書は、これから実際に始動しつつある大メコン圏でのビジネス活動を念頭に、大メコン圏経済協力プログラムのキー・コンセプトである3つの経済回廊のメコン地域各国への波及効果を分析する目的で実施した機動分析事業「大メコン圏ビジネスの始動 3つの経済回廊の波及効果」の調査結果をまとめたものである。調査にあたっては、文献調査はさることながら、執筆担当者ができるだけ実際に道路を走り、国境を越えることで、経済回廊を「体験する」ことを重視した。無論、調査期間が事実上半年というスケジュールのなかで、メコン地域の経済回廊すべてを走破することはできなかったが、主要な区間を通り、実際目でみてみないとわからない数々のことが確認できた。

なお、メコン地域開発に関しては、当研究所で既に『メコン地域開発 残された東アジアのフロンティア』を2005年に発行している。同書は、カンボジア、ラオス、ミャンマーといった後発3カ国を、タイ、中国雲南省、ベトナムとのリンケージにおいていかに発展させるかといった点に主眼を置いたもので、CLM諸国の人的資本と産業、タイ、ベトナム、中国のメコン地域開発への取り組み、同地域開発を巡る国際関係や域内のインフラ開発などに紙幅が割かれている。このほか、メコン地域の経済回廊などの主要拠点間で実際トラックを走らせることで、距離や時間、コストを航路と空路を用いた場合と比較した『ジェットロセンサー』の2006年2月号の「特集 メコン開発がインドシナ物流を変える」が大変参考になる。これらも併せて参照して頂ければ、より一層この地域への理解が深まるものと思われる。

最後に本書を執筆するに際して、現地調査に快く応じて頂いた内外の企業、政府関係者の皆様にお礼を申し上げたい。

2007年3月 編者記す