

図1 メコン河航路とGMSの南北回廊



(出所) 筆者作成。

メコン河における国際河川航行協力の展開 —水運航路開発から航行安全保障へ—

青木 まき

●はじめに

メコン河は、チベット高原にその源流を發し、中国、ミャンマー、ラオス、タイ、カンボジア、ベトナムを走る国際河川である。現在メコン河はこれらの国々の間で国境線をなし、その領土を分断しているが、歴史的には沿岸の人々の水運ルートとして、その生活を支えてきた。一九九〇年代に流域諸国の間で戦乱が終息し、経済開発

をめぐる協力が始まると、メコン河は国際的な経済活動を結ぶ河水運ルートとして注目されるようになる。現在では、中国の雲南省西双版纳タイ族自治州にある思茅港からタイのチェンセーン港を経てラオスのルアンプラバンまでの区間、約八八六キロが国際河川航行ルートとなっている。近年、大メコン圏協力（GMS）による道路網や鉄道開発が注目されてい

るが、メコン河の水運ルートもまた、中国の内陸部にある雲南省からタイ国内の道路網を経てシャム湾をつなぐルートの一部をなし、流域国のなかでもとりわけ中国は開発に力を注いできた。

二〇一一年以降、このメコン河水運ルートの安全をめくり、流域四カ国の間で新たな協力が始まった。「メコン河合同パトロール」と呼ばれるこの試みは、メコン川上流域で拡大する経済社会的交流が新たな課題を顕在化させ、関係国の中央政府に協力の裾野を広げさせた興味深い事例である。以下では、「メコン河四カ国合同法執行パトロール」の背景としてメコン河水運航路開発の歴史と現状を概観する。そして航行安全保障協力が開始される契機となった国際的な事件の詳細を辿り、経済開発から安全保障へと拡大した地域協

力発展の契機について考察する。

●水運ルートとしてのメコン河

(1)メコン河国際水運航路の概要

現在、メコン河の国際航路では、中国雲南省西双版纳タイ族自治州の景洪および関累港からタイのチェンライ県チェンセーン港までを主なルートとして国際貨物輸送を行っている(図1参照)。メコン河の水量は季節によって大きく変動する。このため、水量の多い雨季のみ使用可能な景洪港に加え、通年で使用できる港として関累港が一九九四年から建設されている。かつては景洪より上流にある雲南省普洱市の思茅港からタイのチェンコーン港まで旅客運輸も行っていたが、後に述べる理由から二〇一一年を最後に旅客船の国際航行は停止されている。ここでは貨物についてのみみてみよう。タイ側の資料を基に概観すると、二〇〇四年から二〇一二年までの八年間でチェンセーン港への国際貨物船就航数は平均で年間二三三五・五便、輸送貨物量は二〇一五年で過去最大の三七万七二六トンを記録している⁽¹⁾。雲南省全域で二〇一五年に扱われた水運貨物の総重量六〇

表1 西双版纳から近隣のメコン流域諸国への出入国の実績

	磨憨(陸路)	打洛(陸路)	景洪(水路)	景洪(空路)
貨物輸出入量(万トン)	32.81	6.24	20.72	—
貨物輸出入量(万ドル)	18,325	4,052	16,440	—
出入国人数(万人)	64.01	23.69	4.64	1.34
出入国車両・船舶・航空便数	9.88万台	2.38万台	0.86万隻	322便

(出所) 参考文献①、75ページ。

表2 タイと他のメコン上流国間の水運貿易内訳推移(単位:100万バーツ)

会計年度	中国				ラオス				ミャンマー			
	水運貿易	水運貿易総額に占める割合(%)	二国間総額	二国間総額に水運貿易が占める割合(%)	水運貿易	水運貿易総額に占める割合(%)	二国間総額	二国間総額に水運貿易が占める割合(%)	水運貿易	水運貿易総額に占める割合(%)	二国間総額	二国間総額に水運貿易が占める割合(%)
10月～9月												
2011	2,070.0	97.3	90,634.5	0.23	29.9	2.3	3,323.2	0.09	0.0	0.0		
2012	485.9	94.3	107,969.0	0.05	26.1	3.2	3,708.7	0.07	3.2	0.6		
2013	631.1	96.4	116,204.8	0.05	23.4	3.6	3,981.6	0.06	0.4	0.1		
2014	682.9	97.2	120,030.1	0.06	19.6	2.8	4,423.9	0.04	0.0	0.0		

会計年度	中国				ラオス				ミャンマー			
	水運貿易	水運貿易総額に占める割合(%)	二国間総額	二国間総額に水運貿易が占める割合(%)	水運貿易	水運貿易総額に占める割合(%)	二国間総額	二国間総額に水運貿易が占める割合(%)	水運貿易	水運貿易総額に占める割合(%)	二国間総額	二国間総額に水運貿易が占める割合(%)
10月～9月												
2011	3,873.0	43.1	78,291.3	0.49	2,869.7	31.9	7,745.4	3.71	2,250.9	25.0	7,661.2	2.94
2012	4,210.5	37.8	81,141.3	0.52	4,289.0	38.5	10,642.7	4.03	2,638.0	23.7	9,589.0	2.75
2013	3,509.0	28.5	79,336.8	0.44	6,100.0	49.5	11,165.1	5.46	2,716.6	22.0	10,916.8	2.49
2014*	3,352.7	24.8	83,544.8	0.40	6,894.7	51.0	12,484.6	5.52	3,286.0	24.3	13,336.9	2.46

(注) * 2014年輸出額は暫定値。

(出所) チェンセーン税関資料およびタイ税関局より、筆者作成。

二万トン(雲南省交通運輸庁二〇一六年一月二二日の発表)と比較すると、その約六%にあたる貨物がメコン河を経由して中国とタイの間を往來したことになる。また二〇一一年に発表された橋谷によるメコン河水運の研究では、二〇〇九年時点での雲南省西双版纳タイ族自治州における陸運、水運、空運の客貨出入国実績を比較している(表1、参考文献①、七五ページ)。これによると、陸運による貨物輸送がベトナム・ラオス・ミャンマー陸上国境經由のルートに合わせて三九万五〇〇トンだったのに対し、メコン河航路では二〇万七二〇〇トンを記録

している。この数値をみる限り、メコン河の水運は陸路輸送に対する補完的ルートとして位置付けられる。
(2) 何がどこからどこへ行くのか?
 橋谷の研究によれば、雲南省側からみた場合、二〇〇九年の時点で雲南省の最大貿易相手国はミャンマー(金額ベースで総額の約一五%)であり、タイとの貿易はわずかに約三%に過ぎない(参考文献①、七九ページ)。タイ税関の資料からみても、水運による貿易が中・タイ間の貿易総額に占める割合は、いずれの年も一%以下と非常に低い(表2)。また、ラオス、ミャンマーとの貿易についても総額の一〇%以下を占めるに留まっている。メコン河水運の流域国の貿易における意義は、金額ベースでみた限り、さほど大きいものとは思われない。
 メコン河水運による国際貿易の内訳をより詳しくみてみよう。タイにとつて、近隣のメコン河流域諸国のうち最大の輸入元は中国である。ただし、その取引額は二〇一一年を境に大きく減少している。一方タイからの輸出はラオス、中国、ミャンマーに比較的分散しており、特に二〇一一年以降は最大

の輸出先が中国からラオスへと変化している。これは後述する二〇一二年に起きた出来事の影響だと考えられるが、それが最近まで続いている点を、ここでは指摘しておく。
 では、実際にメコン河の国際航路ではどのような財が運ばれているのだろうか。表3は、チェンセーン港を通過したタイからの輸出品のうち上位五品目の推移を示したものである。チェンセーンに入ってくるもののうち、大半はりんごやにんにくといった生鮮食品が目立つ。一方チェンセーンから送り出されるのは、乾燥ロンガン、冷凍の鶏肉や牛肉、パームオイルといった農産品の加工品や、ディーゼル油、加工用天然ゴムといった工業原料が含まれる。
 現状の取引状況をみる限り、メコン河の貨物水運ルートは、製造業のグローバルなサプライチェーンを支える運輸網としてよりも、雲南省とメコン河流域諸国にかけて展開する局地的な生活ネットワークを支える航路として機能している様子がうかがわれる。
(3) メコン河航路開発の経緯
 現代のメコン河における水運開発の経緯は、一九九〇年一〇月二

表3 チェンセーン港における輸出入上位品目の推移（金額ベース）

輸入						輸出							
	1	2	3	4	5		1	2	3	4	5		
2007	生鮮野菜	りんご	梨	ざくろ	にんにく	2007	乾燥ロンガン	パームオイル	ゴム糸	クレープゴム	植物油		
	重量	20,602	13,313	6,638	5,178		743	重量	53,943	21,484	3,903	5,029	8,141
	金額	298	126	86	74		64	金額	1,006	560	367	283	253
2008	生鮮野菜	生ざくろ	マンガン精製原料	生りんご	にんにく	2008	パームオイル	工業用車両	栄養ドリンク	乾燥ロンガン	生活用品		
	重量	24,342	12,004	1,417	5,945		6,688	重量	32,794	3,042	12,894	13,825	5,329
	金額	340	141	108	68		58	金額	1,182	350	328	287	287
2009	生鮮野菜	生ざくろ	生りんご	花火	梨	2009	パームオイル	中古車	栄養ドリンク	乾燥ロンガン	天然ゴムシート		
	重量	17,609	17,015	13,444	4,137		4,572	重量	24,829	4,730	13,228	10,256	4,594
	金額	264	252	150	63		55	金額	763	721	397	264	244
2010	ざくろ	生鮮野菜	りんご	生にんにく	ひまわりの種	2010	中古車	天然ゴムシート	栄養ドリンク	冷凍鶏肉(分解)	味の素		
	重量	27,257	6,631	9,479	6,078		3,175	重量	4,259	7,839	11,785	5,126	2,826
	金額	243	94	88	48		45	金額	609	577	371	219	206
2011	ざくろ	ひまわりの種	にんにく	花火	しいたけ	2011	パームオイル	栄養ドリンク	冷凍水牛肉	新車	中古車		
	重量	23,432	6,277	9,425	5,021		130	重量	22,693	18,135	6,098	841	2,492
	金額	253	92	80	77		62	金額	898	572	517	490	417
2012	生ざくろ	乾燥ネギ	ひまわりの種	花火	加工チーク材	2012	冷凍水牛肉	豚(生体)	新車	パームオイル	変速機軸		
	重量	12,053	970	2,472	1,589		1,170	重量	12,667	12,735	1,082	18,145	1,692
	金額	138	66	38	27		26	金額	1,022	635	621	620	577
2013	生ざくろ	ひまわりの種	加工チーク材	かぼちゃの種	りんご	2013	冷凍水牛肉	パームオイル	肉牛(生体)	天然ゴムシート	新車		
	重量	18,468	2,813	2,652	289		2,469	重量	28,761	19,841	14,924	5,646	1,779
	金額	205	94	31	37		25	金額	2,053	595	572	498	443
2014	ざくろ	ひまわりの種	ジャガイモ	にんにく	かぼちゃの種	2014	肉牛(生体)	ディーゼル油	冷凍水牛肉	天然ゴムシート	砂糖		
	重量	15,065	3,875	2,239	4,245		175	重量	20,347	23,797	6,670	8,102	42,415
	金額	167	160	48	37		35	金額	901	743	681	596	593
2015	生ざくろ	生にんにく	ひまわりの種	乾燥にんにく	ジャガイモ	2015	冷凍鶏肉(分解)	水牛肉類	肉牛(生体)	豚(生体)	ディーゼル油		
	重量	11,065	8,437	2,537	2,287		1,991	重量	35,400	11,906	20,654	18,343	44,513
	金額	124	121	112	51		24	金額	2,585	1,379	1,082	948	843

(注) 重量の単位はトン、金額の単位は100万バーツ。

(出所) チェンセーン税関資料より、筆者作成。

九日に中国の貨物船が雲南省景洪からタイのチェンセーンを経て、ラオスのビエンチャン郊外のラクシーまで、初めて河川航行を成功させたことに端を発する。カンボジア紛争が終結したのは一九九一年であり、GMSが提唱されたのが九二年である。このことを考えると中国による航路探索はメコン地域開発の歴史の非常に早い時期に行われたといえるだろう。この後、一九九三年には中国政府とラオス政府の間でメコン河水運航行に関する協定の交渉が始まり、一九九四年に両国間で客貨運輸に関する協定が調印された。その後一九九七年には中国とミャンマー間で同様の協定が結ばれたのを経て、二〇〇〇年に中国、ラオス、ミャンマー、タイの間で「瀾滄江—メコン河商船通航協定」が締結される。これによって、雲南省の思茅港からラオスのルアンプラバンまでの八八六キロの河川が国際航路となった。

た。ただし、メコン河の中国—ラオス間の航路は浅瀬が多いため、大型船の航行は困難であった。このため、二〇〇二年から中国政府が出資してメコン河の上流域で大規模浚渫を含む航路整備計画を実施した。また中国領内を流れるメコン河には六カ所の水力発電ダムが建設されている。宇佐波による詳細なメコン河航行のフィールド調査報告では、乾期で河の水量が減って船舶の航行が難しい際に、中国のダム管理当局がこれらのダムから放水を行い、水位を上げて航行させるという実態が記録されている(参考文献②、一一四—一六ページ)。このようにメコン河の貨物船のための航路整備や航行支援は、中国政府あるいは雲南省政府の積極的な関与によって行われている。中国のGMS政策は、従来「西部大開発」との関連で説明されることが多い。沿海部と内陸地域の経済格差は中国国内で一九九〇年代末から指摘されていたが、二〇〇〇年に全国人民代表大会で正式に計画として承認された。これを期として中国はメコン地域での交通インフラと電力エネルギー開発に積極化したとしばしば説明されるが、メコン河の水運航路開発に関する限り、中国は一九九〇年代の初頭から積極的にリードしてきたのである。なぜ中国にとってメコン河の水運ルートがこれほど重要なのだろうか。その理由を、メコン河流域の広域開発計画

と照らし合わせて考察してみたい。

アジア開発銀行（ADB）によるGMS計画の経済回廊計画のなかでは、景洪（関累）—チェンコーン間のメコン河航路を中国、ラオス、ミャンマー、タイを結ぶ南北経済回廊の一部として位置付けている。そのなかにあつてチェンコーン港は、タイ政府が提示した中国・ASEAN間の貿易を促す国境経済特区の一つとして港湾機能の拡大、強化が進められてきた（参考文献③）。南北回廊計画では、雲南省の昆明市から磨憨を経てラオスを経由し、タイのチェンコーンまでのルートを結ぶ陸路の建設が進められてきた。現在ラオスのファイサーイと対岸のチェンコーンの間には、中国とタイの協力により、第四タイ・ラオス友好橋が完成している。しかし二〇一三年まで陸路を経由してきたトラックは、ファイサーイ・チェンコーン間で一端荷を下ろして渡し船に積み替えねばならず、これが陸路による南北回廊輸送のボトルネックとなっていた（参考文献④、一一一—一八ページ）。これに対し、チェンコーン港まで船舶で輸送し、積み替えることができれば、大量の貨物をチェンコーン経由でシヤ

ム湾に面したレームチャバン海港まで輸送することが可能である。こうした見通しから、メコン河の水運は陸路による中国と他のメコン流域諸国間の運輸網の補完的機能を果たすことが期待されているといえるだろう。

●「メコン河の惨劇」

さて、このように中国がリードする形で進めてきたメコン河航路開発だが、二〇一一年に大きな転機となる出来事が起きる。この事件は、それまでインフラ開発や貿易促進に力点を置いてメコン河の航路開発を進めてきた流域諸国に、あらたな課題を突きつけるものであった。以下では、「メコン河の惨劇」と呼ばれたこの事件の概要を辿り、その課題を整理する。

(1) 事件の経緯

メコン河の国際航路は、「黄金の三角地帯」を貫く形で通っている。「黄金の三角地帯」とはメコン河上流に位置するタイとラオス、ミャンマーの国境地帯であり、ここでは一九世紀から山地民によるケシや大麻の栽培やアヘンの生成が盛んに行われていた。二〇世紀に入ってから国共内戦により中国共産党に追われた中国国民党が

現在のミャンマー領シャン州に拠点を置き、ミャンマー軍と対峙した。またシャン、カチン、ワとい

った少数民族がミャンマー政府軍に対して蜂起し、現在も国境沿いの一部の領域を支配下に置いて闘争を続けている。このように政治社会的に複雑な歴史を辿った「黄金の三角地帯」では、現在もタイ、ラオス、ミャンマー三カ国政府による統治が徹底しておらず、麻薬密売や武装組織が活発に活動している。近年では三カ国の政府や国連薬物・犯罪事務所（UNODC）などの国際機関による国境警備や麻薬取引摘発、麻薬代替作物の普及といった対策が進み、「黄金の三角地帯」を含むメコン河航路周辺ではカジノやホテルなどの観光施設開発が盛んに行われるようになった。しかしながら、カジノにおける詐欺や誘拐といった犯罪行為がしばしば報告される他、北朝鮮や新疆ウイグル自治区から脱出した人々がタイへ向かう際のルートになつていいるなど、依然として中央政府の法の目が届きにくい領域といわれている。

この「黄金の三角地帯」で、二〇一一年一〇月五日、メコン河を航行していた中国籍の貨物船が武

装集団の襲撃を受けるといふ事件が発生した。同月九日に雲南省政府外事弁公室が行った発表によると、武装集団は襲撃後にラオス国軍からの通報を受けて出動したタイ陸軍部隊と、タイ領チェンライ県チェンコーン付近のメコン河上で交戦し、一人が射殺され他の四人は逃走した。押収された二隻の貨物船からは、約三〇〇万米ドル相当の覚醒剤九〇万錠余りが発見された⁽²⁾。さらに襲撃後に行方不明となつていた一三名の中国人乗組員は、後日チェンライ県警察の捜査でいづれも遺体となつて発見された⁽³⁾。一三名は目隠しと手錠を施されたまま射殺され、メコン河に遺棄されており、その無惨な様子を写した写真が中国やタイ国内でセンセーショナルに報道された。とりわけ中国は、被害者の出身国であり事件への反響は大きかつた。折しも同年は中東諸国での反体制運動が活発化し、中国政府は中東諸国における在外国民の安全保護に力を注いでいた時期にあつた。メコン河の船舶襲撃事件は、そうした中国政府による在外国民の保護責任能力に疑問を投げかける形となつたのである。

事件を受けて、雲南省政府はメ

コン河におけるすべての船舶の運航を一時停止した⁽⁴⁾。また中国国務院外交部は一〇日に通常記者会見で事件の概要を公表し、北京駐在のラオス、ミャンマー、タイの大使を召喚して、嚴重な抗議とともにメコン河を航行する中国国民の保護と捜査への協力を求めた⁽⁵⁾。一四日には雲南省西双版纳州公安局の幹部が、二四日には中国国務院公安部長が渡タイし、タイ国家警察との合同捜査を行った⁽⁶⁾。

タイ国家警察は当初、船の強奪がタイ領内ではなくメコン河上のミャンマー・ラオス国境地帯で起きたと主張し、容疑者としてミャンマー国籍のシャン人で違法薬物密輸組織の首領として既に指名手配されていたノーカム (Naw Kham または Nor Kham) の名前を挙げた⁽⁷⁾。しかし一〇月二八日になって、警察はタイ陸軍第三管区に属する「パームアン・タスクフォース」所属の陸軍将兵ら九名がチェンライ県警察署に自首してきたことを公表、将兵らを一三名の船員殺害の容疑で逮捕した。一方、事件の容疑者として指名手配されていたノーカムは、二〇一二年四月二七日にラオス領ボケーオ県トンプーンで仲間と共に潜伏し

ていたところをラオス陸軍によって逮捕された。ノーカムらは五月一〇日にラオスから中国へ移送され、中国国内で裁判を受けることとなった。九月二〇日に始まった雲南省中級人民裁判所での審理でノーカムは自身の殺人容疑を否認したものの、一月六日に故意の殺人、麻薬密売などの罪で他の四名の被告とともに死刑判決を受けた。ノーカムらは雲南省高級人民裁判所へ上告したが、一月二六日に訴えが棄却されて刑が確定し、二〇一三年三月一日に死刑が執行された⁽⁸⁾。

(2) 「九名のタイ国軍将兵」問題

このようにノーカムの処刑により落着いたかのようにみえるメコン河の惨劇だが、実際には現在も未解決の問題を残している。それが、事件の捜査過程で逮捕された九名のタイ陸軍将兵に対する法的責任の追及である。既に述べたとおり、タイ国家警察は事件発生当初、ノーカムとその一味を犯人とする見解を示していた。それにもかかわらず、事件発生から半月以上を経て「パームアン・タスクフォース」の将兵二名を含む九名が一三名の船員殺害の容疑で出頭したとし、チェンライ県警察で身柄

を拘束している⁽⁹⁾。「パームアン・タスクフォース」は事件当日に武装集団と交戦したとされる部隊であり、国境地帯での違法薬物取引・組織犯罪対策を任務として陸軍内に二〇〇一年に設置された組織である。その将兵が麻薬取引に関わる殺人事件の容疑者として逮捕されたことをめぐって、タイ国内の治安担当組織の対応には温度差があった。事件の解明を急いだのは警察である。チャルウム・ユーバムルン内務担当大臣は、九名が逮捕された翌日に、メディアに対しこれらの将兵が事件に関与したという「確たる証拠」があると説明した⁽¹⁰⁾。対照的に、プラユット・チャンオーチャー陸軍司令官は、一月三日に行われた記者団のインタビューで九名の将兵の容疑自体を否認した⁽¹¹⁾。二〇一二年にはタイ下院安全保障委員会と外交委員会が合同で事件の調査を開始し、八月に報告書を発表した。しかし、報告書は九名の将兵の殺人への関与についての判断は、司法の管轄事項であり、権限外として保留している⁽¹²⁾。

こうしてタイ政府内で事件をめぐる見解がまとまらないまま、主犯とされたノーカムらの裁判が中

国で始まった。二〇一二年九月に行われた第一審で、ノーカムは自身の殺人容疑を否定し、一三名の殺人を実行したのは九名のタイ国軍将兵だと主張した⁽¹³⁾。同年一月に雲南省中級人民裁判所が下した判決はノーカムを主犯としていたものの、九名のタイ将兵の事件関与を認めており、九名の法的責任追及は不可避となった。タイ国家警察は、二〇一二年九月の第一審の段階で九名の容疑者らの関与を認め、同年内にタイ国内で刑事告訴すると、中国メディアに発表した⁽¹⁴⁾。

タイと中国は一九九三年に犯罪人引き渡し条約を締結しているが、その第五条は双方の政府に対し自国民の引き渡しを拒否する権利を約束している⁽¹⁵⁾。つまり現状では、法的にはタイ国民である九名の容疑者の法的責任追及はタイの主権に委ねられており、中国政府はタ



イ政府に対して司法的対応を促し、タイ国内での裁判に協力することしかできないのである。しかし、タイ国内における九名のタイ兵士の法的責任追及は、民事・刑事ともに現在に至るまで実施された様子は確認できず、タイ政府はこの件について沈黙を続けている。

中国の国民が、こうしたタイ政府の対応に不満を抱いていることは想像に難くない。ノーカムの処刑直後には、中国国内のみならず、海外からも批判の声が上がった¹⁸⁾。また、二〇一四年には中国国内で『メコン河の重大事件』（原題：湄公河大案）と題する刑事ドラマが放映されている。これは中国中央電視台が国務院公安部、雲南省公安厅の協力でメコン河の惨劇をテーマに制作した連続ドラマであり、同年七月には中央電視台総合チャンネルで、ゴールデンアワーにあたる七時台に三五回にわたって放映された。さらに二〇一六年一月一日には、メコン河の惨劇を扱ったアクション映画が公開された。

Operation Mekong（中国語：湄公河行動）と題するこの映画は、中国の大型連休期間に合わせて世界数カ国で同時公開されたものの、タイでは公開直前に検閲対象とな

り、事実上の上映差し止めとなっている¹⁹⁾。このように事件から五年を経た今も、メコン河の惨劇は、中国とタイの間でわだかまりを残している。またそればかりか、すでにみたように、中国・タイ間で行われる貨物の水運輸送にとっても障害となつている様子がうかがわれる。

●メコン河合同パトロール

メコン河の惨劇は国際河川における航行の安全保障という新たな課題を関係国政府に突きつけた。

中国政府は事件発生からほぼ一カ月後の二〇一一年一〇月三十一日、ラオス、ミャンマー、タイから公安担当閣僚を北京に招待し、メコン河における航行の安全保障と犯罪対策に関する協議を行った。「メコン河法執行・安全協力会議」と題したこの会議で、四カ国の閣僚らは「メコン川流域における法の執行と安全協力に関する共同声明」を発表した。そのなかで各国関係は、メコン河の惨劇の捜査を徹底することと並んで、「メコン河流域の人民の生命と財産の安全保障が、関係国の共同の願い」であることを宣言し、そのために「テロリズムや違法薬物取引、不法入

国、密輸や女性、子どもの人身取引といった越境的犯罪対策を強化する」ことを謳った²⁰⁾。

そのための具体的な制度が、メコン河合同パトロール（中国語：中老緬泰湄公河聯合巡邏執法）である。中国政府は、二〇一一年一月一〇日に閩累市のメコン河畔に「メコン河合同パトロール司令部」を設置し、一三日に第一回四カ国合同パトロールを実施した。

以後、今日に至るまでのこの制度は、四カ国の警察（正確には水上警察）²¹⁾が年に数回、メコン河の閩累からチェンセンまで合同でパトロールを行う他、違法薬物や武器の取引、密輸や不法入国といった違法行為を摘発するものである。中国国務院公安部の発表によれば、二〇一六年一〇月二十五日現在までに「黄金の三角地帯」を中心に五一回の合同パトロールを行い、四カ国で七六三〇人の担当者と三六五隻の捜査船が参加し、七一八隻の船を臨検し、約八五〇隻の商船を護衛、一八三隻を救助した²²⁾。またこうした実務レベルでの協力の他、ラオスのムアンモー

ンに合同パトロールのための連絡拠点を設置した他、タイ国内で公安、安全保障、および外交関係者

からなる合同パトロール国家委員会を設置するなど、各国内での制度作りも試みられている（表4参照）。

法律上の視点からみた場合、召喚令状の発給、捜査に関連する文書提出命令の送達や執行、事件の捜査や犯人逮捕といった犯罪捜査にかかわる権限は国家管轄権の一部であり、通常特別なルールや相手国の同意がない限り、政府は自国の領域外でこれらの措置を行うことはできない。メコン河合同パトロールでは、四カ国の公安担当組織が合同で行動することにより、こうした国際法上の限界を乗り越えて治安維持のため警察が協力する試みとして位置付けられる。

メコン流域における警察協力としてみた場合、メコン河合同パトロールには先例がある。メコン流域のうち中国を除く五カ国の間では、UNODCのもとで越境的犯罪対策のための国境管理をめぐる国際協力（Partnership against Transnational-crime through Regional Organized Law-enforcement: PATROL）を実施していた。二〇一〇年から一五年にかけて実施されたこの事業は、国境の合同管理に重点を置き

表4 メコン河上流域における合同パトロール協力をめぐる動き

年	月日	出来事	
		中国の関わる動き	UNODC による動き
1992			メコン6カ国、UNODCと違法薬物対策のためのMOU締結
2010	1月		UNODCによるメコン河上流域での合同法執行プログラム「PATROL」開始(2014年6月まで)カンボジアとベトナムがこの年に参加
2011	10月5日	「メコン河の惨劇」事件発生	
2011	10月31日	第1回4カ国メコン河法執行・安全協力会議、北京にて開催(中国公安部長、ラオス国防相兼副首相、ミャンマー内相、タイ副総理が参加)	
2011	11月15日	タイ、15日の閣議で中国との協力について承認	
2011	12月10日	中国関累にメコン河合同パトロール合同司令部を設置。各国に連絡拠点を設置することで合意	
2011	12月13日	第1回4カ国合同パトロール実施	
2012			タイ、UNODCのPATROLに参加
2012			PATROL、薬物対策から国境管理に重点をシフト
2012	8月7日	中国の援助により、ラオス・ボケーオ県ムアンモン郡トンプーンに合同パトロール連絡拠点設置決定	
2012	12月2日	第7回合同パトロール実施	
2013	1月13日		ミャンマー、UNODCのPATROLに参加
2013	12月25日	第17回合同パトロール実施	
2014	5月29日	UNODC、中国国家麻薬対策委員会弁公室長劉躍進と会見、麻薬対策に関するメコン地域での協力で合意	
2014	12月11日	中国、ラオス、ミャンマー、タイによる麻薬コントロールのための4カ国ワークショップを開催(チェンライ)	
2015	1月7日	第5回会合実施(ラオス・ボケーオ)。中国雲南省、ラオス、タイ、ミャンマー代表が参加	
2015	1月25日	ラオス・ムアンモン郡に4カ国合同パトロール連絡拠点完成	
2015	8月30日	タイにて、2015年度第3回メコン河合同パトロール国家委員会開催。NSC、外務省、麻薬管理局事務所、港灣局事務所、チェンセーン税関が参加	
2015	10月24日	メコン河流域法執行・安全協力閣僚会議開催。中国公安部部長郭声琨、ラオス公安相、ミャンマー副内相、タイNSC事務局長、カンボジア内務相、ベトナム公安省警察長官が参加。ベトナムとカンボジアがオブザーバーとして正式参加。「一帯一路」「メコンスピリット」に言及	
2015	10月27日	第39回合同パトロール実施。4日間で155名、ラオス領ムアンモン郡付近のバーン・シャンコック水域512キロメートルを巡邏。10隻の船、790トンあまりの貨物、人員64名を検査	
2016	3月	UNODCのアレンジによる「ゴールデン・トライアングル」地帯共同パトロールに中国麻薬対策委員会弁公室副主任の魏曉暉が参加	
2016	3月23日	「4カ国文化スポーツ交流活動」、景洪市にて4カ国から100名が参加。2015年までに13回同様のイベントが開催されている	
2016	7月19日	第48回合同パトロール実施	

(出所) 新聞、UNODCウェブサイトより、筆者作成。

て警察や出入国管理局といった機関の国内連携と国際協力を試みてきた。具体的には国境連絡事務所(Border Liaison Office)といわれる国境管理と治安維持に関わる機関の連絡事務所を国境の両側に設置し、関係当局が中央官庁を経ずに直接共同行動をとれるようにするというものである。PATROLの活動は二〇一四年末に終了しているが、UNODCと中国の間では、活動期間中の二〇一四年に中国麻薬対策委員会弁公室長とUNODCの担当責任者²⁾が、違法薬物対策に関してメコン地域での協力を合意すると発表したほか、二〇一六年にはUNODCによる「黄金の三角地帯」でのメコン流域五カ国の共同パトロールに中国麻薬対策委員会弁公室副主任が参加するなど、協調に向けた動きもみられる。

その一方で、二〇一五年にはメコン河法執行・安全協力閣僚級会議がふたたび北京で開催され、カンボジアとベトナムからも公安担当の閣僚がオブザーバーとして正式に招待された²⁾。UNODCの枠組みに基づく国境管理協力で活動が拡大されるのか、それとも現行の中国主導による合同パトロー

ルを軸とした活動がベースとなるのかは不明だが、メコン流域の安全保障問題をめぐる協力は、すべての流域国を巻き込んで制度化されつつある。

●おわりに―経済開発から河川航行の安全保障へ―

本稿では、メコン河国際航路をめぐる流域国間の協力が、経済開発から航行の安全保障問題へと拡大してきた様子を追ってきた。そこではある実務的分野での協力(航路・経済開発)が他の分野(航行の安全保障協力)に拡大した様子が観察される。メコン流域諸国は一九九〇年代初頭から開発のための協力を開始し、以後停滞することはあったものの、後退させることなく活動を続けてきた。地域的な協力がどういう契機でいかにして発展・拡大するのかという疑問は地域協力研究の焦点の一つだが、本稿はこの点を考察するための事例を提供するものである。メコン河流域諸国の間では、現在複数の協力枠組みや地域機構が設けられているが、いずれも経済開発をめぐる枠組みであり、安全保障に関する協力は行われてこなかった(参考文献⑤)。これまで協力

が比較的容易だといわれる経済問題に専心してきたメコン地域諸国が、非伝統的安全保障をめぐる警察協力としての合同パトロールを、他の近接分野（伝統的安全保障）や「一带一路」のような政治的協力のための構想とどのように関係させるのか、今後のさらなる観察と考察が待たれる。

メコン河合同パトロールについては、現在中国語以外で情報が発信されることが少なく、その方向性についてはまだ不透明である。中国政府による南シナ海での軍事的行動と併せて、メコン河の合同パトロールを中国による支配圏の拡大を目指した動きではないかと推測する議論もみられる（参考文献⑥）。しかしながら、メコン河の惨劇の過程でみる限り、中国はメコン河流域で国内法を執行するための措置をほしきままに行っているわけではない。むしろ本稿が扱った事例からは、中国がメコン河で自国民の安全を保障するためには、タイやミャンマー、ラオスといった近隣諸国の同意と協力が不可欠であることを認識し、そうした合意と協力を得るための仕掛けとして多国間協力枠組みであるメコン河合同パトロールを提唱す

るに至った様子がかがわれる。今後はタイやミャンマー、ラオスなどの近隣国側がこうした枠組みにどのような利害を見出し、協力の呼びかけに呼応したのかという過程の検証が求められている。その分析については、別稿に譲りたい。

【付記】本稿は、JSPS科研費JP16676692（「東アジア地域統合の新展開と日米中ASEAN」代表：大庭三枝）およびJP16744674（「メコン」概念の誕生：メコン委員会からGMSへ）代表：青木まき）の助成を受けた。

（あおき まき／アジア経済研究所 東南アジアI研究グループ）

《注》

- (1) 二〇一六年八月二二日にチェンセーン商業港税関で入手した資料。なお橋谷は、ADBの資料を基に二〇〇六年に同ルートで総貨物量三九万トンを記録したことを指摘している（参考文献①、六五ページ）。
- (2) BBC News, "Chinese Crew Killed 'by Drugs Gang' on Mekong River," 10th October 2011 (<http://www.bbc.com/>)

- news/world-asia-pacific-15239618) *Bangkok Post*, 10 October 2011.
- (3) 文匯網二〇一一年一〇月一〇日「中國12船員金三角被殺慘況直擊」(<http://news.wenweipo.com/2011/10/10/IN1110100034.htm>).
- (4) 雲南網二〇一一年一〇月一一日「雲南已暫停中國籍客貨船隻在湄公河航運」(<http://www.zwbk.org/MyLemmaShow.aspx?zh=zh-tw&lid=219230>)。後に述べるように、商船航路は二〇一一年一二月に再開されたが、観光フェリーの国際航行は二〇一六年現在も停止している。
- (5) 新华每日电讯 五版二〇一一年一〇月一一日「外交部确认中国两货船湄公河遇袭」(http://news.xinhuanet.com/mrdx/2011-10/11/c_131184323.htm)。
- (6) 文匯網二〇一一年一〇月二四日「中國公安代表團與泰警察總監會談」(<http://news.wenweipo.com/2011/10/24/IN1110240092.htm>)。

- (7) "Shan Drug Kingpin Blamed for 12 Deaths in Mekong," *Bangkok Post*, 10 October 2011.
- (8) なお事件で殺された一三名の船員の遺族二九名に対しては、刑事裁判と平行して行われた民事訴訟で、死刑執行後にノーカムの資産から六〇〇万円の賠償金が支払われることを命じる判決が下されている（法制日報 <http://www.chinanews.com/fz/2013/03-01/4605774.shtml>）。
- (9) Nansue phim Phujadkarn, *Manager Online* 二〇一一年一〇月一九日 (<http://www.manager.co.th/Local/ViewNews.aspx?NewsID=9540000137634>)。
- (10) "Attack on Chinese Ships Was Personal, Says Chalerm," *Bangkok Post*, 30 October 2011.
- (11) "Prayudh kho khwampentham 9 thahan phuaphan khadi kha 13 lukreua jin klang nankhong," Prachatai, 3 November 2011 (<http://prachatai.com/journal/2011/11/37729>). BBC News, "Mekong River Trial Murder Mystery," 21 September 2012 (<http://www.bbc.com/news/world-asia-19671446>).
- (12) Klumngnan khnakamathikan 2555 "Raikan Phongpanhjarana

suksa titam hetkadm kam lukre ua sanchajin jannuwun 13 sop boriven lummaenamukhong ja ngwat Chiangrai (miti dan ku wammankhong) doi khanngam atigan kwammankhong haeng rat sapha phutaenratsadon” (行政院安全保障委員会によるチンライ県メコン河流域における中国人船員三名の殺害事件に関する調査結果報告書(安全保障の見地より) Klumngan khana kamathikan kwammankong haeng rat, Samnak kamathikan 2 Samnak sapha phuthaeng rat sadon, P.29.

㉓ “Alleged Drug Lord Blames Thai Army for Mekong Killings,” *The Nation*, 21 September 2012 (<http://www.nationmultimedia.com/national/Alleged-drug-lord-blames-Thai-Army-for-Mekong-kill-30190847.html>).

(14) 雲南網 二〇一二年九月二二日 「泰国警方召开发布会：九名非法军人参与抛尸年底判决」 (<http://www.evernote.com/Home.action#n=441a3b52ae3f4396-9eec-acb45a6d9450&ses=4&sh=2&sds=5&>)。最終

タイ国家警察は、同様の発表を二〇一三年三月一日のノーカム死刑執行の日に併せて行った。Independent News Network, 1 March 2013 (<http://www.innnews.co.th/shownews/show?newscode=437696>).

(15) Treaty between the Kingdom of Thailand and the People's Republic of China on Extradition, 28 January, 2005.

(16) 環球時報 二〇一三年二月二十八日 「湄公河慘案首犯糯康明執行死刑 九名泰國軍人尚未被起訴」 (http://career.youth.cn/zxzx/201302/t20130228_2918642.htm)。中国警察網 二〇一二年一月七日 「糯康案一审判決熱點解读」 (<http://626.cpd.com.cn/n13657031/c14570743/content.html>) (http://www.vancouver_sun.com/news/jonathan+manthorp+thai+soldiers+still+awaiting+trial+mekong+river+murders/8112356/story.html)。

(17) 27 September, 2016 (<https://www.evernote.com/Home.action#n=5547760a-efd-4f84-85af-672fc9ead5d9&ses=4&sh=2&sds=5&>)。最終

アクセス 二〇一六年九月三日)。

(18) 中華人民共和國公安部「中老緬泰湄公河流域執法安全合作會議在京舉行」二〇一一年一〇月三十一日 (<http://www.mps.gov.cn/n2253534/n2253535/n2253536/c4023862/content.html>)。最終ア

クセス 二〇一六年一〇月二日)。

(19) 具体的には中国公安边防海警部隊 (二〇一三年以降は国家海警局) 、ラオス国家警察、タイ国家水上警察、ミャンマー警察が参加している。

(20) 中華人民共和國公安部 二〇一六年一〇月二六日發表「中老緬泰第五次湄公河聯合巡邏執法啟動」 (<http://www.mps.gov.cn/n2254098/n4904352/c5530221/content.html>)。

(21) 中華人民共和國公安部 二〇一五年一〇月二四日發表「湄公河流域執法安全合作部長級會議在京舉行 郭聲琨作主旨發言」 (<http://www.mps.gov.cn/n2253534/n2253539/c5192594/content.html>)。

《参考文献》

① 橋谷弘「中国雲南省と東南アジアを結ぶ交通ルートの現状—

—大メコン圏における水路と陸路—」(『コミュニケーション科学』第三三巻、二〇一一年) 六三—八二ページ。

② 宇佐波雄策「メコン川へ進出した中国船の動向——一九九〇年〜二〇一〇年の観察から——」(『九州国際大学国際関係学論集』六巻一・二合併号、二〇一一年) 七九—一四二ページ。

③ ADB, *Toward Sustainable and Balanced Development, Strategy and Action Plan for the Greater Mekong Subregion North-South Economic Corridor*. Manila: ADB, 2011.

④ 日本国際貿易促進協会「中国—アセアン物流事情に関する調査研究 報告書」二〇一三年八月。

⑤ 青木まき「メコンサブ地域の出現——域内国の模索と域外国の関与——」(大庭三枝編著『東アジアのかたち——秩序形成と統合をめぐる日米中ASEANの交差——』千倉書房、二〇一六年) 一一一—一五五ページ。

⑥ 天野健作「メコン川の水資源をめぐる中国と米国」(『水文・水資源学会誌』第二七巻第二号、二〇一四年) 七七一—八三三ページ。