

■ 大メコン圏（GMS）の経済回廊（道路網の視点から）

国建協情報 2014年9月号(No.844)掲載 【要約版】

カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム、タイおよび中国のメコン河流域において「大メコン圏（GMS：Greater Mekong Subregion）の経済回廊」の名のもとに道路の整備が進められている。これらの道路のほとんどは、1959年に国連で構想されて以来、自由な貿易と旅行の夢の対象として語られ続けてきたアジアハイウェイの路線と重なるものである。しかし、この地域はベトナム戦争、カンボジアの内戦、国境地域の紛争などが続き、80年代一杯は国際的な視野での道路の整備などは夢であり続けた。1991年のパリ和平協定、各国で続いた社会主義体制の民主化などにより国際交流の環境が生まれてきたこと、さらに1992年にこれらの道路を使う側の視点で人や物が自由に往来する「経済回廊」と位置づけられたことにより、アジアハイウェイにも新しい命を吹き込まれた感がある。

地域の経済活動を支える「経済回廊」の分野は幅広いものがあり、その一つの交通部門にも道路、鉄道、空港、内陸水運などいくつかのモードがあるが、ここではその中心に位置づけられる道路網と道路交通の現状、開発プログラム、課題等について紹介したい。

「経済回廊」の経緯

1992年より、アジア開発銀行（ADB）の主導の下、メコン河流域のカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム、タイ、中国雲南省の5カ国・1省（2005年からは中国広西チワン族自治区が加わり5カ国・2省）からなる地域で、6カ国の主権のもと、「大メコン圏経済協力プログラム」が実施されている。取り組むべき部門としては、①交通、②通信、③エネルギー、④人的資源、⑤環境、⑥貿易、⑦投資、⑧観光、⑨農業の9部門にわたるが、当初より最も重点が置かれていた部門が交通部門、とりわけ道路の開発と改修である。90年代後半から、人や物の自由な移動を制約する国境地域の諸手続きの簡素化を意識した「経済回廊」というコンセプトが地域の共通認識となったことにより、道路の整備に向けた機運が大きく高まった。

1996年に越境交通を妨げる非物理的障壁の削減が地域間で合意され、それ以降、各国間での交通協定締結が促進されている。これらの交通協定締結の広がり、1999年以降の東アジア地域の諸国間で推進されている自由貿易協定（FTA）の動きにより、従来、海路中心の東アジアの産業ネットワークに、トラックないしは鉄道という選択肢が加わることになり、企業レベルでも陸上交通のメリットが強く認識され、域内での陸上交通による物流の動きに拍車がかかっている。

このような動きを受け、2001年のGMS閣僚会議で「経済回廊」の具体的なルートとして、10のフラッグシップ・プロジェクトが採択されたが、その中に南北、東西、南部の3本の経済回廊が位置付けられた。

東西回廊（East-West Economic Corridor）

(1) 路線の概要

中部ベトナムの貿易港ダナンからフエを通過してドンハマまではベトナムの国道1号（AH1）を北上（この間180km）し、ドンハでAH16を西に向かい、ラオスとの国境となる安南山脈を越えてラオスを横断する。ラオスのサバナケットとタイのムクダハンを結ぶ第二メコン友好橋でタイ国に入り、コンケン、ピサヌロークを通過してタイ国中央部を東西に横断し、バンコクから北上してきた南北回廊（AH1）とタークで交差し、ミャンマーとの国境の町メソットに至る。ミャンマー側の町ミャワディから西に向かい、アンダマン海の内湾マルタバン湾に面したミャンマー第三の都市モーラミヤインが西のゲートウェイになる（全長約1,450km）。

ダナンが東西経済回廊の東のゲートウェイに選ばれたのは、ホーチミン、ハノイに次ぐベトナム第三の都市であること、ハノイ近郊のハイフォン港やホーチミン市のブンタウ港は河川港で水深がそれぞれ8mと10mであるのに対し、ダナン港の水深は12mと十分に深く、さらに深海港として整備する計画もあることによる。

ベトナム、ラオスの国内は、ほぼ全線が往復2車線、タイについては往復4車線の舗装道路で結ばれている。しかし、ミャンマーに入ると、国境の町ミャワディから18km地点のティンガンニーニョまではタイの無償資金協力で2006年までに一応2車線で整備されたものの、その先のドーナ山脈を越えてコーカレイに至る区間44kmは未改良の悪路で、事故も頻発していたことから、ミャワディ～コーカレイ間は1日ごとに上りと下りの通行日が決められている。現在、この区間はタイ政府の無償資金協力により約28kmに短縮して全幅10m、舗装厚10cmの本格的な新線が建設中であり（2006年までに整備した国境側の18km区間の補修工事を含む）、2015年4

月の完成が予定されている。この路線が供用されれば、一方通行が解消され、旅行時間も2時間程度短縮されることになる。また、タイ・ミャンマー国境のモエイ川に架かる第一友好橋（420m）は、耐荷力不足のため、重量車は積み替えを余儀なくされているが、現在、タイ政府の支援を得て、ミャワディの市街地をバイパスして5km上流に第二友好橋を建設中であり、2016年に完成できればよりスムーズな越境が可



GMS 経済回廊路線図

能となる。

東西回廊を物流面でみると、2006年12月のタイとラオスの国境をつなぐ第二メコン友好橋の完成を契機に陸路での輸送が注目され、年々増加の傾向にある。2009年6月にはタイ、ラオス、ベトナムの参加国間で車両の相互乗り入れと貨物通関手続きの認可式典が開催され、各国に400台ずつ、計1,200台のトラックが2つの国境を通過して相手国の配送先に直接乗り入れることが解禁された。この相互乗り入れと通関手続きの簡素化により、3カ国間の陸上輸送時間の大幅短縮と貿易額の増大が期待されている。

このような制度的な整備と物理的な道路整備による越境陸路輸送の環境が整いつつあることは、地域で展開する日系企業も大いに関心を持つところとなっている。

さらに、2011年夏以降のミャンマーの民主化とそれに伴う欧米諸国の経済制裁解除を受けて、日系企業を含め外国資本のミャンマー進出が続いているが、日本の自動車部品、織物製造企業もヤンゴンやその近郊のティラワ特別経済区（SEZ）とバンコクを結ぶ陸送のニーズの高まりを予想しており、東西回廊の整備に期待している。

(2) 主要なプロジェクト

- ・ハイバントンネル
- ・第二メコン友好橋

南部回廊（第2東西回廊）（Southern Economic Corridor）

(1) 路線の概要

タイのバンコクからカンボジアのプノンペンを通り、ベトナムのホーチミンの外港となるブンタオに至る全長約950kmのルートで、ほぼアジアハイウェイAH1と重なる（南部中央サブ回廊）。この路線のうち、整備が遅れていたカンボジア国内の570kmも、ほぼ全線往復2車線で整備されている。残された区間は、現在建設中のネアックルン橋関連事業の5.4kmだけとなる。

しかし、ADBが支援した一次改築の区間は、応急修復だったため、道路が壊れたり幅員が不足している区間も多く、経済成長や急増する交通量に対応するための改修が急務となっている。このため、JICAはタイの国境に近いシソポンからバタンバンに至る83.5kmを対象に、2013年5月本線の4車線化やバイパス建設などを含む本格的な道路改修工事を支援するため約89億円の円借款貸付契約を締結した。さらに、2013～14年にかけて、バタンバンからプノンペンに至る約270km区間についても改修工事のための調査を実施している。

南部回廊には、前述した「南部中央サブ回廊」のほか、タイのトラートからカンボジアのコンポート、ベトナムのハティエンを経てナムカンに至る通称「南部GMS南側沿岸サブ回廊」、さらにカンボジアのシソポンで南部中央サブ回廊に別れ、トンレサップ湖の上を通り、シェムリアップから一気にストウントラエンに抜け、ラッタナキリを経てベトナムのクイニョンに至る「南部北側サブ回廊」がある。

(2) 主要なプロジェクト

- ・ネアックルン橋梁建設計画

南北回廊（North-South Economic Corridor）

(1) 路線の概要

南北回廊は、中国南西部雲南省の省都昆明からタイのバンコクに至るルート（約 2,000km）、昆明からベトナムのハノイを経て北部の港湾都市ハイフォンに至るルート（約 850km）、さらに 2005 年に加わったハノイから中越国境を経て広西チワン自治区の区都南寧（ナンニン）に至るルート（約 400km）の 3 つのルートで構成される。

昆明から南下しタイのバンコクに至るルートは、昆明からラオスを通してタイのチェンライまではアジアハイウェイ 3 号（AH3）、タイ国内のチェンライからバンコクまでは同 2 号（AH2）のルートに重なる。

中国の景洪（小勐養）とタイのチェンライの間はラオスを通るルート（GMS の R3A: 約 250km）とミャンマーを通るルート（同 R3B: 約 250km）の二本に分かれる。

ラオス国内の道路（国道 3 号）は、中国、タイ、ADB の支援を受けて一次改築が実施されたが損傷が激しいし、ミャンマーの路線はタイ企業によって舗装されてはいるが、かなり曲がりくねった山道で、大量の貨物輸送には問題があると評価されている。

中国の昆明からベトナムのハイフォンに至るルートのうち、昆明から中越国境の河口までの約 300km については、2013 年 10 月までに高速道路が完成している。

南寧・ハノイルートのうち中国側の南寧から中越国境の友誼関までは、往復 4 車線の国際級の高速道路「南友高速道路」が 2005 年 12 月までに完成しており、南寧と友誼関の間 200km を 2 時間強で結ぶ。一方、友誼関からベトナムのハノイまでは混合交通の一般国道で、約 200km の大半が往復 2 車線で速度制限が厳しく、生活道路の機能もあるので、ハノイまでは 3 時間強を要する。

(2) 主要なプロジェクト

- ・第 4 メコン友好橋

課題

- (1) ラオス、カンボジア、ミャンマーには「交通インフラを整備しても輸送時間の短縮により素通りされ、通過国になるだけ」という懸念があるが、これらの国にとって道路インフラの整備を遅らせることは現実的な選択肢ではなく、輸送時間が短縮されることのデメリットを抑えながら、これをどう有効活用するかが課題となる。
- (2) 物流ニーズが今後とも大きくなると見込まれているバンコク～ハノイ間の物流路線としては、第二メコン橋（日本の支援により 2006 年完成）の北約 110km にタイ政府の支援により 2011 年に完成した第三メコン橋を使うことで東西回廊を使うより約 150km 短縮されることから、物流企業の注目が集まっていることに留意する必要がある。
- (3) バンコクの西約 300km に位置するミャンマーのダウエー地域は、アンダマン海に面し、水深 20m の深海港の建設が可能であるところから、開発が進められている。実現してバンコク～ダ

ウェー間が結ばれば、南部回廊の西端バンコクからさらに西へ延伸し、ダウエーを南部回廊のゲートウェイとすることが期待される。

(4) GMS 域内国である中国では、国内の路線はほぼ全線を高速規格で整備済みで、国境を接するベトナム、ラオス、ミャンマーの南北回廊を中心に支援を進めている。また、タイもミャンマー、ラオス、カンボジアなど隣国の道路整備を支援している。我が国は、日本企業の域内への進出状況等にかんがみ、整備が遅れているミャンマー、ラオス、カンボジアの東西回廊、南部回廊に的を絞って支援を進めるべきではないかと考えられる。

日本が経済回廊の整備に貢献するにあたって、道路の拡幅や舗装の改良工事だけではなく、常に物流路線として機能させるため、補修、交通安全、防災等に留意した維持管理体制を確立するための支援が必要となろう。

[参考資料]

- ・タイ東西経済回廊と周辺開発の現状と課題（日本貿易振興機構 2012年12月）
- ・大メコン圏経済協力 ―実現する3つの経済回廊―（日本貿易振興機構 2007年発行）
- ・歓！ボジアだより（JICAカンボジア事務所 May 21,2013）
- ・ネアックルン橋建設工事（北田郁夫 建設業界 2013.1）
- ・カンボジア国「ネアックルン橋梁建設計画」準備調査報告書（JICA 2010.3）
- ・南北経済回廊&第4タイ・ラオス友好橋（Wikipedia）
- ・東西経済回廊、15年全通へ：タイ・ミャンマーの最前線(5)（NNA.ASIA 2013/12/25）