

大メコン圏における経済回廊の現状と 越境輸送インフラの経済効果（その1）

—— 南北回廊および北部回廊 ——

藤 村 学

1. はじめに

大メコン圏（タイ、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム、雲南省、広西チワン族自治区から成る Greater Mekong Subregion, 以下 GMS と略）の開発プログラムは発足当初（2002 年）, 「東西」, 「南北」, 「南部」の 3 本が経済回廊の主体だった。しかし, 参加各国の経済発展やミャンマーの本格的な開放政策とともに回廊構想が複雑化し, 現在はサブ回廊を含めて 10 本以上に増えている。そこで, 筆者が過去数年間これらの経済回廊を断続的に実走した視察結果および収集した各種データをもとに, 越境輸送インフラの現状とその経済効果についてシリーズで報告する。経済回廊の呼称はアジア開発銀行（以下 ADB と略）が使用するものを踏襲する。

本稿では, 昆明とバンコクを結ぶ南北回廊と, ミャンマーから雲南省を経て広西チワン族自治区沿岸部へ至る北部回廊について見ていく（図 1）。

2. 南北回廊

南北経済回廊は雲南省の省都昆明とタイの首都バンコクを結ぶ全長約 1,800 km のルートだが, その途中の雲南省南部の景洪（ジンホン）とタイ北部のチェンライをつなぐサブルートに①メコン川ルート, ②ラオス・ルート, ③ミャンマー・ルートの 3 つがある。

図1: 南北回廊および北部回廊



出所: ジェトロ (2014)

昆明から景洪まで、山岳地帯を貫く高速道路が完成しており、玉溪 (ユシ)、普洱 (プーアール) など中規模都市を通過する。昆明市郊外の南方面バスターミナルからトイレ休憩4回、ランチ休憩1回を含め、8時間少して景洪 (ジンホン) のバスターミナルに着く。片側2車線の高速道路は舗装が新しくスムーズで、途中のサービスエリアや給水エリアの施設も頻繁に設置されている。標高約1,900mの昆明から山間を縫いながら降りてくるため、20~30トンネルをくぐる。景洪近くまで来るとゴム園が目立つ。

景洪は西双版纳（シーサンパンナ）タイ族自治州の中心都市で、ここから南東に向かうとラオス国境、南西に向かうとミャンマー国境へ至る。市街中心部はすっきりした並木道で、繁華街にはファッション店やカフェなどが並び、2005年の訪問時と比べ、随分垢抜けている。ミャンマー産の翡翠や宝石を扱う専門店も多い。家電用品専門店やバイク専門店が並ぶ通りもあり、日本ブランドのバイクに加えて、中国製の電動バイクの販売が目立つ（中国の都市部では運転免許が不要な電動バイクの数が急増しているが、自転車道や歩道を自在に通行し、エンジン音がしないため非常に危険）。

チェンライからバンコクまではおおむね片側2車線の舗装道路が整備されており、険しい地形もなく道路輸送に大きな問題はない。以下では景洪・チェンライ間の3つのサブルートについて詳述する。

2.1 南北回廊メコン川ルート

景洪の市街中心部から西双版纳大橋で瀾滄江（メコン川）を渡ったところに景洪港がある。国内船用ターミナルからはメコン川遊覧の観光船が5隻運行している。タイ方面への旅客船が出ている国際専用ターミナルもあるが、現在は閉鎖中だ。2011年に中国籍船がゴールデントライアングル（後述）付近でミャンマーの麻薬組織に襲撃され10人以上が殺害された事件（犯人は逮捕され昆明で処刑された）がきっかけで、国際旅客便は休止になったという。貨物船は運航しており、タイ北部チェンライ県のチェンセン港と1泊2日で結んでいる。

景洪からメコン川を約400km下ると、ラオスのルアンナムタ県とミャンマーのシャン州の国境部分を通過し、ラオスのボケオ県とタイのチェンライ県の国境部分に位置するチェンセン港に至る。チェンセン市街中心地からメコン川沿いに南へ400mほどの地点に第1チェンセン港がある。2005年に訪れたときはここが河川貿易のハブとして中国船籍の船から棧橋への貨物の積み下ろしが盛んだったが、現在は2012年4月にオープンした約10km下流の第2チェンセン港へ貿易港の機能が移管し、第1チェンセン港は観光用に転用される予定で現在は未使用のまま放置されている。その少し北側に西双版纳籍の中型貨物船が

3隻横に並んで接岸していたが、貨物の積み下ろしをしている様子はなかった。さらに少し北のボート乗り場では、大きな荷物を担いで土手を降りていく人々が多く、小型ボートによる少額貿易はここで盛んに行われている。

チェンセン市街地から1129号線を南へ約10kmの第2チェンセン港までは道路が傷んでいて補修もしくは拡幅工事中という箇所が続き、1271号線との分岐点を東へ折れるとその数百メートル奥に第2チェンセン港のゲートがある。ここはソップコック村の河岸を掘り込んで造られた港で、最大でバルク（ばら積み）船6隻、コンテナ船4隻が同時に停泊することができるということだが、筆者訪問時（2014年1月）の稼働率は3割程度だった。中国船籍の中型のバルク船が3隻、丸太や中古タイヤを積み込んでいた。丸太はクレーンで1〜2本ずつ釣り上げ、中古タイヤは数人がかりで手作業で積み込んでいた。ドックヤードの着岸地はスロープになっていて、季節ごとのメコン川の水位にあわせて貨物の積み下ろしができるようになっている。水量の多い雨期（5月中旬〜10月）にはバルク貨物の輸送についてはこのメコン川ルートに優位があると思われる。ここはメコン川を介してタイが中国、ラオス、ミャンマーの3カ国と水路貿易を行う拠点であり、タイ側の税関データではいずれに対しても大幅なタイの出超状態となっている（表1、表2）。

第2チェンセン港から北へ19km、ミャンマーとの国境町メーサイから東へ28kmの地点に、タイ、ラオス、ミャンマーの3カ国が国境を接するゴールデントライアングル（タイ側の地名はソップルアク村）がある。この地点のラオス側にゴールデントライアングル特別経済区（Golden Triangle SEZ、中国語名は「金三角経済特区」）がここ数年間で開発された。ラオス・タイ国境をなすファイサイの町からメコン川沿いに上流へ約60kmに位置するが、ここまでの道路は最初の約40kmほどは6〜7年前にラオス政府による建設で、残りの約20kmは中国資本がここ数年で整備した。この特区の中心にあるのが「金木綿集団」という中国企業が経営するKings Romanというカジノで、中国人客がラオス・ルートのポーテン経由でツアーバスや自家用車でやってくる。カジノの手前2kmほどの地点に、同じ中国資本により開発されたというDon Xaoという土産物村

大メコン圏における経済回廊の現状と越境輸送インフラの経済効果 (その 1)

表 1 チェンライ県 3 税関における貿易実績 (100 万パーツ, %)

		2011 年度	2012 年度	2013 年度	タイの相手国 との輸出入合計 に占めるシェア
チェンセン	輸出	8,993	11,137	12,326	
	輸入	1,100	512	655	
対中国	輸出	3,872	4,211	3,509	0.44
	輸入	1,070	486	631	0.05
対ラオス	輸出	2,870	4,289	6,100	5.46
	輸入	30	26	23	0.06
対ミャンマー	輸出	2,251	2,638	2,717	2.49
	輸入	0	3.23	0.38	0.00
チェンコン	輸出	5,931	9,454	10,299	9.22
	輸入	2,268	3,071	3,344	8.40
メーサイ	輸出	10,398	9,457	10,778	9.87
	輸入	199	167	237	0.19

注: タイの年度は 10 月～9 月。チェンコンのデータは対ラオス, メーサイのデータは
対ミャンマー。
データ出所: 各税関

表 2 チェンセンにおけるタイの貿易 (2012 年度, 100 万パーツ)

主要輸出品	金額	主要輸入品	金額
冷凍鶏の部位	2,045	ザクロ	138
冷凍水牛肉	1,022	野菜	66
生豚	635	ヒマワリの種	37
自動車 (新車)	621	花火	27
パーム油	620	加工チーク材	26
トランスミッション	577	リング	23
ノックダウン組立車	552	皮むき済ヒマワリの種	20
レッドブル (炭酸飲料)	475	ニンニク	17
砂糖	420	ゴム木の皮	14
変圧器	338	重晶石	12
合計	11,137	合計	512

データ出所: チェンセン税関

がある。もともとはメコン川の中州の島だったが、ラオス側に土砂を埋めて陸続きにアクセスできるようになっている。タイ側の船着き場には簡易の出入国管理事務所ができており、ラオスのみへの渡航であれば、第3国人でも、金木綿集団が運行する無料シャトルボートに乗って対岸と往復できる。ラオス側の船着き場から上述の土産物村までの河岸4kmほどが長い遊歩道となっている。将来的にこの地点を正式な国際国境に格上げする計画があるという¹⁾。

2.2 南北回廊ラオス・ルート

景洪から磨憨（モーハン）国境までの国道213号線片側1車線の舗装道路だが、かなりの山道で、途中のバス中継地点の勐腊に着くまでに多数のトンネルを通過する。なかには「藤蔑山隧道」という全長3kmのトンネルがある。この区間は2005年の訪問時は一部工事中だったが、大工事だったことがわかる。沿線の山々の斜面にはゴム園が広がる。勐腊市街を少し過ぎた地点に、新しく立派なバスターミナルができており、その周りがニュータウンになっている。

勐腊から磨憨までの約50kmの沿線には、山の斜面にゴム林が増え、低地はバナナ園が目立つ。山道の高架部分の道路のつなぎ目がすでに傷み始めていて、その周りをコーンで囲んで部分的に通行止めをしている箇所が多い。この区間の道路は2007～8年に完成したはずなので、わずか5年ほどで早くも補修が必要となり始めたということだろう。

磨憨行き公共バスは国境ゲート1km手前のバス停が終点だが、ルアンナムタ（南塔）行き国際バスに乗ればそのまま国境ゲートまで乗って行ける。2012年8月の訪問時はバス停からゲートまで歩いた。その導入路の左右に商店が並んでいるが、国境ゲートに近づくにつれ、シャッターが下りている店舗が多い。国境地帯にはこれといった産業があるわけでもないのに、2011年にボーテン側のカジノビジネスが撤退し（後述）、カジノ客がいなくなってしまったのが大きく影響しているようだ。

1) 金三角経済特区の背景についてはNyiri (2012) が詳しい。この地域でいまだ健在の麻薬経済についてはFujimura (2013) で整理した。

国境の中立地帯 1km ほどは両方向にトラックの流れが盛んで、2013 年 11 月に再訪した時は、1 年少し前と比べて物流が格段に増えている印象だった。ラオス側ゲートは以前の質素な小屋のような出入国管理施設から 200m ほど手前に、仏塔デザインの黄金色の立派な出入国管理ビルが完成している。そこから 5 分ほど歩くとボーテンの町に入るが、ゴースタウンのようになっている。「黄金大道」と称する通り沿いにあるカジノ、カラオケその他の商業施設はほとんどが閉鎖され、未完成の建物も多い。ボーテンはラオス政府によって特別経済区（SEZ）に指定されたが、主要な投資はカジノビジネスになってしまっていた。カジノで高額の借金を負った中国人観光客が監禁状態に置かれた事件や殺人事件発生がきっかけで中国当局がボーテンへの中国人のビザなし渡航を禁止し（同じ措置が後述のミャンマー国境でもとられた）、現状に至った。

ボーテンの国境ゲートから 4km ほどの地点に、中国の援助で完成したと思われる税関施設がある。ここも以前と比べて車両の流れが多い印象だった。税関を抜けた地点に、未舗装だが広々とした駐車スペースが整備されている。今後増加が予想される物流を十分に吸収できそうだ。

国境からのラオス国道 13N 号線はカーブの山道が多い片側 1 車線だが、路面はスムーズでとくに走行に問題はない。ただし、中国側との大きな違いは、トンネルが 1 つもないことである。資金力の差なのだろうが、カーブが多い山道でスピードを出せない。国境から約 20km のナトゥーイ分岐点で 13B 号線へ右折する（直進すると 13N 号線はウドムサイへ至る）。この分岐点からルアンナムタの中心まで 37km ある。この区間の山の斜面にもゴムのプランテーションが多く見られる。

13B 号線の延長上で 3 号線へつながる地点に長距離バスターミナルがあり、そこから北へ 8km ほど進むとルアンナムタ市街へ至る。その途中に、2008 年に日本の援助でターミナルと滑走路が改装されたルアンナムタ空港がある。空港を過ぎ、ルアンナムタの中心までの約 5km は片側 2 車線の拡幅が完成し街灯もついている。信号も 1 か所できている（2013 年 11 月現在）。沿線には中国人用のゲストハウスが急増しており、中国資本のスーパー（超市）もオープンし、

ラオス北部への中国資本の流入増加がうかがわれる。ルアンナムタはこれまで山岳トレッキングや少数民族村の訪問を楽しむ欧米人バックパッカーが集う静かな町だったが、今後大きく変容していくことだろう。

ルアンナムタからファイサイまでの3号線は2008年に片側1車線の舗装道路が完成し、随所に九十九折のカーブがある難路があるが、大型貨物車が通行可能となっている。2005年の訪問時は標高が最も高い中間点のヴィエンボカで1泊しなければ走破できない砂利道だったが、現在は休憩なしで以前の半分から3分の1の所要時間となっている。

ファイサイの町は古くから対岸のタイ・チェンコンへの越境地点で、メコン川を渡る貨物用のフェリーと旅客用小型ボートの船着き場がそれぞれある。しかし、2013年12月、ファイサイ中心部からメコン川下流方向の10kmほどの地点にタイと中国が折半で建設資金を出した第4メコン国際橋が完成し²⁾、現在はボートで越境できるのはタイ人とラオス人のみとなった。一方、新しい橋には外国人観光客の姿が目立つ。真新しい両国のゲートには輸出側・輸入側それぞれ3車線ずつ整備され、渡航者の入国管理もタイ人用、ラオス人用、中国人用、ASEAN用、その他外国人用と、多数のレーンが設置されている。ラオス側ゲートの横には中国もしくはタイの資本がカジノを建設中だった(2014年1月時点)。

第4メコン国際橋を渡り、タイ側のチェンコン国境ゲートへ国際シャトルバスで移動するのだが、ゲート手前でタイの左側通行とラオスの右側通行がクロスする部分がある(メコン国際橋のクロス部分は第1と第3がラオス側、第2と第4がタイ側にある)。筆者が経験した出入国審査はどちら側もスムーズで、他のメコン国際橋での経験が生かされているのだろうか、開通わずか1カ月後でもスムーズに運用されている印象だった。現在のチェンコン経由の貿易は対岸のラオスが対象で金額がさほど大きくないが(表1、表3)、今後は中国との

2) タイ・ラオス間のメコン国際橋は、1995年にノンカイ・タナレン間に第1(豪州の援助)、2006年にムクダハン・サワナケート間に第2(日本の援助)、2011年にナコンパノム・タケーク間に第3友好橋(タイの資金)が完成し、さらに第5、第6の計画がある。

大メコン圏における経済回廊の現状と越境輸送インフラの経済効果（その1）

表3 チェンコンにおけるタイのラオスとの貿易（2012年度、100万バート）

主要輸出品	金額	主要輸入品	金額
果物	803	野菜	949
ゴム	632	果物	923
蘭	91	装飾用花	398
加工コンニャク	25	ヒマワリ等の種	20
野菜の種	4	砂糖やしの実	15
合計	9,454	合計	3,071

データ出所：チェンコン税関

貿易が増加し、貿易品目も多様化することが予想される。

第4メコン国際橋のチェンコン側ゲートから真新しいアクセス道路を3～4km走ると1020号線に突き当たり、左折するとチェンライ方面、右折するとチェンコン方面だ。チェンライ方面へ174号線を進むと、ややカーブは多いが起伏はほとんどなく、路面はきわめて良好だった。その後、1152号線、1326号線、1175号線、1233号線と走り継いで、チェンライ市街へ至る。ほぼ全線にわたり片側1車線だが、路面の舗装状況は良好で、高速走行が可能である。

2.3 南北回廊ミャンマー・ルート

景洪から西方向の国道214号線は片側1車線で、起伏とカーブが結構あるが、舗装はスムーズである。勐海という新興の町を経由し、その郊外にある分岐点から省道320号線に入り、南へ進む。国道よりは狭いが、路面はスムーズで、交通量も少ないので順調に走行できる。カーブの山道と平坦な直線道が交互に現われ、多数のバナナ園を見ながら、約2時間半で打洛（ダルオ）のバスターミナルに到着する。そこから国境ゲートまでさらに約2kmあるので、バイクタクシーに乗り換える。

国境ゲート手前は片側2車線の広い道路になっていて、ゲート手前に「中緬街小商品賜物市場」という看板のショッピング長屋があるが、ほとんどシャッターが閉まっていて客もいなかった（2013年11月時点）。国境ゲートから手前

200mほどにミャンマー産翡翠店、免税店、露店などが並んでいて、そこから離れるとバナナ園が広がる。

ゲート付近にいる人達は、見たところほとんどが中国人観光客だった。ミャンマー衣装を着た中国人ガイドが中国人団体客をミャンマー側へ連れて行き、連れて帰っている。時折ミャンマー側から小型電動3輪トラックを運転して入ってくる女性たちだけがミャンマー人のようだった。中国側から運ばれる大型トラックの積荷は砂利などの建設資材が多いようだ。バイクや軽トラックの積荷は中国製雑貨類のよう。物流は圧倒的に中国側からミャンマー側へ向かっている。ミャンマーから帰ってくる中国人観光客の何割かは、ミャンマー側のモンラー（もしくはマインラー、中国語名は勐拉）国境から奥に16km入った地点のモンマーというカジノ村（後述）へ行っているものと推測する。

磨憨・ボーテン国境が中国における「国家1級」国境であるのに対し、打洛・モンラー国境は「国家2級」という位置づけで、第3国人は通過できない。したがって、後者国境のモンラー側はタイのチェンライからアクセスしなければならない。

チェンライからタイ最北端の町メーサイまでの約80kmは、国道1号線をバスが頻繁に発着しており、便利がいい。メーサイは国境ゲートから延びる道路沿いに発展した町で、国境そのものが活気になっている。国境近くの商店街にはインド系ミャンマー人と思われる店員の姿を多く見かける。夕方にはメインストリートの幅半分ほどを露店が埋める。ミャンマーとの国境をなすサーイ川に架かる第1メーサイ橋はタイ人買い物客、ミャンマーの行商人や出稼ぎ労働者など、終日人の流れが絶えない。この国境を通過する人々の大半は、パスポートよりも簡単に取得できる短期期限の一時パスの保持者で、その数はチェンコンやチェンセンのメコン川国境を通過する人数に比べて4～5倍多い（表4）。また、乾期にはサーイ川の水位が下がり、第1メーサイ橋の下流2km以内にはサーイ川を渡って簡単に不法越境できそうな箇所がいくつもあるのを見た（2014年1月）。

第1メーサイ橋をミャンマーのタチレイ側に渡るとき、橋の上でタイ側の左

大メコン圏における経済回廊の現状と越境輸送インフラの経済効果（その1）

表4 チェンライ県の3国境における人の流れ（2011年，人）

国籍	パスポート使用		一時パス使用	
	タイ入国	タイ出国	タイ入国	タイ出国
チェンセン国境ゲート				
タイ人	335	86	23,894	26,672
ラオス人	456	557	32,569	28,904
第3国人	1,319	NA	—	—
チェンコン国境ゲート				
タイ人	62,911	66,395	30,717	31,223
ラオス人	55,166	110,866	17,350	17,149
第3国人	11,718	NA	—	—
メーサイ国境ゲート				
タイ人	289	318	1,540,439	1,494,235
ミャンマー人	114,477	71,365	298,257	278,715
第3国人	6,696	NA	—	—

出所：Supatin（2013）

側通行からミャンマーの右側通行に切り替わる。タチレイ側の入国管理事務所で入国料 500 バーツを払い、写真を撮り、一時入国許可証（第3国人の滞在許可期間は14日）を発行してもらう。パスポートはここに預け、出国時に橋の向かい側の出国管理事務所で返却してもらう。第1メーサイ橋のたもとに商店街と露店市場があり、ここにはタイ製品と中国製品があふれる。とくに、中国製の偽物ブランドバッグ、衣類、海賊版DVDが多く、これらを目当てにタイ人観光客が橋を渡って来るようだ。

タチレイ市内を東西に走るボージョーアウンサン通りを歩くと、周囲の建物は概ね古いのが、人々の活気で、メーサイ側よりこちらのほうが賑やかに感じた。タチレイ市内にカジノ施設は4軒あるという（地元ガイド氏）から、カジノ経済の波及効果があるのかもしれない。

第1メーサイ橋からサイ川下流約3km地点に、2006年に完成した車両通行専用の第2メーサイ橋があるが、見たところ物流はラオス・ルートの磨礫・

表5 メーサイにおけるタイのミャンマーとの貿易(2011年度, 100万バーツ)

主要輸出品	金額	主要輸入品	金額
酒類	2,107	チーク材	84
燃料	1,227	みかん	37
インスタント食品	1,022	鉱石	21
乗用車	817	にんにく	20
織布	695	宝石	7
電気製品	552	衣類	6
タイヤ	471	樹皮・乾燥草	4
メッキ鋼板	471	茶葉	3
農業用機械	309	機械	3
合計	10,398	合計	199

データ出所: メーサイ税関

ボーテン国境と比べて少ない印象だった。メーサイ経由の国境貿易がタイ側の出超であるのはチェンセンやチェンコン経由と同じ構造だが(表1), ミャンマーからの輸入額が極端に小さい(表5)。タイ側から出国してメーサイ橋へ出る手前に、海賊品や薬物・銃砲など違法品を持ち帰らないよう警告する大きな看板があるが、一時バス使用のタイ人渡航者が年間150万人を超える(表4)事実からは、彼らの大半が海賊品を含めタチレイから持ち帰る個人消費用もしくは土産用の商品の価値を含めるだけでも、実態はこれほどの不均衡になっていないと考えられる。さらには国境橋を通らない違法品(薬物を含む)もミャンマーから少なからず密輸されていると推測される。

タチレイからミャンマーのシャン州内へ入る外国人は地元ガイドを雇う規則になっている。シャン州にはミャンマー中央政府が統括・治安維持できない地域が多く含まれるからである。2012年9月の訪問時には、入国管理事務所の隣にある政府観光事務所で随行ガイド(シャン人でシャン語, タイ語, 中国語が話せるが、英語はあまりできなかった)が割り当てられ、チャイントン経由で雲南省との国境町モンラーまでを2泊3日で往復した。

第1 メーサイ橋から東へ約2km 地点にあるタチレイのバスターミナルから日本製の中古バスで出発し、チャイントンまで162km、その大半が山道でカーブが多い。しかも、未舗装の箇所や舗装が痛んで穴が多い箇所が多く、頻繁なスローダウンが避けられない。途中すれ違った車両は大半がトラックで、中国の「力帆」製、現代自動車製、また古色蒼然たる日本製など5台ほどとすれ違った。途中に料金所とチェックポイントがそれぞれ3か所ずつある。チャイントンの手前25km 地点にあるチェックポイントには警察、出入国管理、税関、麻薬取締局がすべて同居していた。

チャイントンは小さな湖を中心になだらかな丘陵地帯に広がる、落ち着いた雰囲気のある町だ。ただし、早朝、メインストリート沿いの中央市場を覗くと、ここだけは、100m 四方くらいの面積に市民が全員集合したのではないかとと思うぐらい混雑していた。地元のシャン族の人々に混じって他の少数民族の行商人も出てきている。

チャイントンから先は公共の輸送手段がないため、ガイド氏に地元で借り上げ車を手配してもらった。地元の知り合いと思われる商店の主人が自ら運転手となり、店のバンを用意してきた。

チャイントンからモンラーまでの約100kmのうち、最後の40kmほどはミャンマー政府の管轄が及ばない、東シャン州軍が統治する第4特区に入る。山道に入る手前の約20kmの区間は平坦だが未舗装で穴だらけの悪路だった。山道に入ると、その前の区間よりましだが、舗装が痛み始めて穴が開いている箇所が多い。瀬川（2007）にはこの区間は舗装が新しくスムーズだという記録があるが、ここ5～6年でこれだけ痛んだとすれば、東シャン州軍による山岳道路建設の水準が低かったと考えられる。

第4特区にはチェックポイントが3か所あり、そのすべてで、ドライバーを除く乗客全員が車を降り、路面に引いている2の赤線を徒歩で通過するという儀式を要求された。難所の山道を降り、第3の70km 地点のチェックポイントのあたりから第4特別区の車両を示す「SR-4」が頭につくナンバープレートが目立つ。

モンラーの手前16km 地点のモンマー村に、忽然とカラフルなコンクリート

製の建物の集団が現れる。ラオスの国境町ボーテンと同様の事情で、2005年に中国当局がカジノ客のミャンマー渡航を制限し、モンラーのカジノ一掃を要求した結果、モンラーから追いやられたカジノが「避難」してきたのがこのカジノ村である。10軒ほど平屋建てのカジノがある。筆者が通過したのは昼のランチ時だったが、中を覗くとどこも賑わっていた。客もディーラーもスタッフもすべて中国人で、賭ける通貨も人民元だった。カジノ村からモンラー国境までの道路状況は、そこまでの道路と比べ、格段に良好で、こぎれいな乗用車と多数すれ違った。国境からカジノへのシャトル便なのであろう。

モンラーの町はパゴダが国境近くの小高い丘の頂上にあり、そこに登ると360度モンラーの街並み見渡せ、北側にはモンラー側と打洛側の双方の国境ゲートが向かい合っているのがよく見える。国境近くにあるアヘン博物館では東シャン州政府による麻薬撲滅活動が宣伝されている。市街に残された閉鎖されたカジノやディスコの跡はカジノ町として隆盛したことを忍ばせる。ただし、カジノの閉鎖にもかかわらず、モンラーの市場周辺は夕方から賑やかで、正方形のマーケットは土産物屋群、普通の食堂群、麻雀食堂群、風俗店群などに囲まれ、夜遅くまで営業している。中国人観光客相手の辺境の歌舞伎町という雰囲気だった。

以下に南北回廊のラオス・ルートおよびミャンマー・ルートの移動記録とそれぞれの国境での観察結果を整理した。

昆明・バンコク間（ラオス・ルート）の移動データ（2014年1月時点）

国・省	区間	移動手段	距離	実質走行時間	平均速度
雲南省	昆明～景洪	公共バス	523km	約7時間半	70km/h
	景洪～勐腊	公共バン	176km	約2時間半	70km/h
	勐腊～磨憨	公共バン	53km	約50分	67km/h
ラオス	ボーテン～ルアンナムタ	公共バス	57km	1時間20分	43km/h
	ルアンナムタ～ファイサーイ	公共バス	192km	約3時間半	55km/h
タイ	チェンコーン～チェンライ	ミニバス	135km	1時間50分	73km/h
	チェンライ～バンコク	公共バス	785km	約10時間	79km/h

大メコン圏における経済回廊の現状と越境輸送インフラの経済効果（その1）

昆明・バンコク間（ミャンマー・ルート）の移動データ（2012年9月時点）

国・省	区間	移動手段	距離	実質走行時間	平均速度
雲南省	景洪～打洛	公共バス	約132km	約2時間半	51km/h
ミャンマー	モンラー～チャイントン	借上げバン	約100km	約3時間半	29km/h
	チャイントン～タチレイ	公共バス	162km	約4時間半	36km/h
タイ	メーサイ～チェンライ	公共バス	約80km	約1時間半	53km/h

磨憨・ボーテン国境の特徴（2013年11月時点）

ヒトの流れ	モノの流れ	国境周辺施設	特別区等
景洪発の国際バスが往来。中国からのビジネス・観光客が主体。	双方からの貨物車両の流れが増加中。少額貿易の往来は見られない。	磨憨側：国境ゲートの延長上に商店街。 ボーテン側：新しい出入国管理施設が完成。国境ゲートと町の間にSEZ事務所棟。税関ビルは国境ゲートから4kmの地点。	ボーテンSEZがカジノ撤退後の再生を模索中。

ファイサイ・チェンコン国境の特徴（2014年1月時点）

ヒトの流れ	モノの流れ	国境周辺施設	特別区等
外国人旅行者の往来が盛ん。一時通行証をもつタイ人・ラオス人も渡し船で往来。	雨期には貨物用フェリーの往来が盛ん。ただし、第4メコン国際橋へ物流が転換する見込み。渡し船での少額貿易も多少見られる。	ファイサイ側：国境船着き場（第4メコン橋から10km）が町の中心。第4メコン橋の近くにカジノ建設中。 チェンコン側：国境船着き場から1km以内（第4メコン橋から10km）が町の中心。	ファイサイ側：メコン川の60km上流、タイのゴールデントライングルの対岸にカジノを含む「金三角経済特区」あり。

打洛・モンラー国境の特徴（2013年11月時点）

ヒトの流れ	モノの流れ	国境周辺施設	特別区等
中国側からカジノへ向かうシャトル便が多数。ミャンマー側からの流れは行商人程度。	トラックは中国側からの流れがある程度あり。ミャンマー側からの流れはほとんどない。	打洛側：ゲート付近に土産物屋、免税店、露天商店など。打洛の町はゲートから2km離れている。 モンラー側：国境ゲートからそのまま市街が広がる。カジノは国境から16km地点に移転。	特に確認できず。

タチレイ・メーサイ国境の特徴 (2014年1月時点)

ヒトの流れ	モノの流れ	国境周辺施設	特別区等
第1メーサイ橋は両側から徒歩による往来が盛ん。第3国人旅行者も多少いる。	第2メーサイ橋はトラックの往来がまばら。水運の少額貿易は確認できず。	タチレイ側：ゲートそばに露店市場と免税店あり。市内にカジノ4軒あり。メーサイ側：国境ゲートからそのまま市街が広がる。	特に確認できず。ただし、タチレイの市場は密輸品と思われる商品であふれ、事実上の免税区の様相。

2.4 南北回廊ラオス・ルートにおける越境道路インフラ整備の経済効果

以上、南北回廊の3つのサブルートのうち、メコン川ルートは輸送能力の季節性や輸送速度の限界という物理的制約があり、ミャンマー・ルートはミャンマー中央政府の掌握を超えた地域が含まれるという政治的制約がある。したがって、ここ10年以内に国際機関や関係政府が協力し、越境輸送インフラの整備が進んだのがラオス・ルートである。藤村(2006)では、このラオス区間の道路プロジェクトについて事前評価をもとに予想される経済効果について論じたが、同道路が完成して数年経った現在、事後的な経済効果をここである程度確認したい。

表6にこのラオス・ルートが通過する各国(省)の地域レベルの関連指標の推移をまとめた。人口増加率、1人あたり地域総生産(GRP)成長率、車両所有数増加率でみると、これら沿線地域が、国(省)平均の水準よりも概ね上回っている。タイについては回廊沿いの人口増加率がマイナスに推移しているところが多いが、1人あたり地域総生産成長率が伸びているので、生活水準が着実に向上していると推測される。雲南省についても2000年代前半に対して同後半は人口増加率が減速するのに対し、地域総生産成長と車両所有数増加の指標が急進しており、少なからず輸送インフラ整備がこれに貢献したと考えられる。

そこで、不完全なデータにもとづく試算ではあるが、ラオス・ルートの雲南省区間とラオス区間について、道路整備の費用と経済効果を比較してみた(表7)。タイ区間については回廊沿いの道路整備費用の詳細な情報が入手困難なため捨象した。雲南省区間は回廊沿い地域の所得増加が2000年代後半に加速しているが、このかなりの部分に、道路インフラ整備とそれに誘発された国内外か

大メコン圏における経済回廊の現状と越境輸送インフラの経済効果（その1）

表6 南北回廊ラオス・ルート通過地域の関連指標推移（％）

通過地域	年平均人口増加率		年平均1人あたり 名目GRP成長率		年平均乗用車 所有数増加率		年平均商用車 所有数増加率	
	2000～05年	2005～10年	2000～05年	2005～10年	2000～05年	2005～10年	2000～05年	2005～10年
（雲南省区間）								
昆明市	4.82	1.07	6.02	14.20	19.95	21.15	1.67	12.79
玉溪市	1.88	0.77	2.64	14.67	19.33	19.98	9.42	5.37
普洱市	2.05	-0.03	12.39	18.95	14.32	23.85	11.35	12.58
西双版纳自治州	4.22	1.41	6.51	15.14	8.90	28.73	7.52	14.36
雲南省全体	1.77	0.66	9.76	16.10	17.41	22.54	5.84	10.09
（ラオス区間）	2000～06年	2006～11年						
ルアンナムタ県	2.19	2.43						
ボケオ県	2.39	2.61						
ラオス全体	1.62	2.13						
（タイ区間）	2000～03年	2005～11年	2000～05年	2005～09年		2006～11年		2006～11年
チェンライ県	-1.21	-0.36	8.10	9.87		4.41		4.48
バヤオ県	-0.66	-0.01	8.29	8.15		3.72		4.59
プレー県	-0.50	-0.45	6.20	6.34		2.65		0.90
ウッタラディット県	-0.16	-0.30	7.58	9.69		2.62		3.59
ピサスローク県	0.05	0.20	5.08	8.58		3.54		3.08
ピット県	0.23	-0.27	7.65	11.74		1.85		2.98
ナコンサワン県	0.04	-0.09	8.67	9.14		2.59		2.67
シンブリー県	-0.14	-0.32	6.47	8.26		1.20		3.07
アーントーン県	0.16	0.02	5.87	6.26		1.98		2.47
アユタヤ県	0.78	0.89	9.33	7.13		4.46		7.72
バンコク	0.95	0.05	5.42	3.17		4.32		2.24
タイ全体	0.64	0.44	7.42	5.77		4.05		3.13

出所：雲南省、ラオス、タイの統計年鑑データより筆者計算

らの投資増加が貢献しているものと想像される。昆明市については、地下鉄工事、長水新国際空港建設、観光開発、不動産投資など、道路整備以外の投資による所得増加への貢献が大きいと考えられるため、経済効果の試算から除外した。

試算からは、南北回廊ラオス・ルートの道路整備は費用対効果が純プラスであり、雲南省区間のほうがラオス区間よりも費用対効果が大きいと判断される。ラオス区間は通過2県の経済集積効果に限界があるのが一因であろう。ただし、

表 7 南北回廊の費用対効果試算

通過地域	年平均 GRP 増加額推計 (100 万ドル)		2008～11 年 GRP 累積増加額概算 (2011 年価格)	道路整備 費用概算	GRP 増加額 / 道路整備費用
(雲南省区間)	2000～05 年	2005～11 年		雲南省区間	
昆明市	1,078	3,964	21,216	4,027 (100 万ドル)	2.97 倍 (雲南省を除く)
玉溪市	187	1,390	7,438		
普洱市	130	518	2,773		
西双版纳自治州	79	324	1,732		
雲南省全体	3,672	1,4610			
(ラオス区間)		2006～11 年		ラオス区間	
ルアンナムタ県		21	111	137 (100 万ドル)	1.55 倍
ボケオ県		19	102		
ラオス全体		1,163			

注 1: 道路整備費用, GRP 増加額ともに, 累計額計算には評価基準年 (2011 年) に対し 12% の社会的割引率 (ADB の経済評価基準率) を使用

注 2: 雲南省区間の道路整備費用は玉溪・普洱間の ADB 融資案件の情報を援用

注 3: ラオス区間の道路整備費用はボーテン・ファイサイ間の ADB 融資案件の情報を援用

ラオス区間の道路整備費用は中国政府, タイ政府, ADB がそれぞれ 3 分の 1 ずつを譲許的条件でファイナンスしたので, ラオスが実際に負担する費用と比べた費用対効果はここでの数字より高くなるはずである。このことは, 3 カ国以上を含む越境インフラ整備は関わる参加国がすべてウィン・ウィンの便益費用配分となることが前提なので, 理にかなっている。

以上の試算について, 厳密な便益費用分析の立場からの主な不足点を指摘しておく。第 1 に, 2011 年以降の所得増大効果, 回廊通過地域以外への波及効果, 所得以外の外部経済効果などを捨象しているので, その分は経済便益の過小評価となっている。第 2 に, 道路インフラ以外に所得増大に貢献した変数を見無視しているので, その分は経済便益の過大評価となっている。第 3 に, 道路整備費用はプロジェクト完成時の推計で, その後長年にわたる実績ではないので, 維持管理費用が過小評価されている可能性が高く, その分は経済費用の過小評価となっている。

また、第4メコン国際橋が完成した2013年末以降はタイ・中国間の物流が急増することが予想されるため、この橋の建設費用に対して誘発される貿易・投資の効果を含み、タイへの裨益効果も含めて、数年後に新たにラオス・ルートの越境輸送インフラ整備について再評価する必要がある。

3. 北部回廊

この回廊はミャンマーのインド国境タムーから南東方向へザガイン管区、マングレー管区を経てシャン州を北東方向へ進み、雲南省を南東へ横切り、広西チワン族自治区の太平洋岸の港湾都市・防城港へ至るという、インドから陸路で東シナ海へ至る全長約2,800kmの壮大な構想である。本稿では筆者が実走しえたマングレー以東の状況について報告する。

2012年3月、マングレー市街から乗り合いピックアップトラック（タイでは「ソンテウ」として知られる）で出発した。英領時代に避暑地として発展した標高1100mのピンウールインまで、登り坂が多いが、舗装状態は良好で、タクシーなら90分程度で着くところをその2倍の時間がかかった。ピンウールイン（英領時代の旧名メイミョー）は小さな町で、避暑や観光以外にこれといった経済活動はない。そのピンウールインからティーボー（旧名シーボー）まで鉄道を利用した。道路交通を利用した方が所要時間は短い、この区間の、東洋の深い渓谷に架かっているといわれるゴッティ鉄橋（1903年建設）を見るのが目的だった。ティーボーまでの停車駅は約10駅で、列車が停まるごとに売り子が線路内に入ってきて窓ごしに飲食物を売る。停車時間が長い駅では直接車両内に入ってくる。レールも車両も骨董品なみに古く、木製の枕木が老朽化していてレールがゆがんでいるせいで横揺れに加えて縦揺れがすごく、乱気流にもまれるフライトのような感覚だった。窓ガラスがないので、線路ぎわに生い茂る雑木の枝が車窓に飛び込んできて顔や手にあたる。車内には扇風機もないので、筆者が訪問した3月は、停車中は非常に暑かった。マングレーから北東へ向かう鉄道および幹線道路に並行して、中国の国有石油企業によってアンダマン海に面するチャオピユから昆明まで敷設中（当時）の石油・ガスのパイプライン

が、山間や田園を縫ってあちこちに見られた。

ティーボーは人口3万人ほどの小さな町で、トレッキングや少数民族ツアーの拠点となっている。町の中心部は徒歩で回れる規模だが、早朝の青果マーケットはなかなか賑わっていた。ティーボーからラーショーまでは、午前中のみに運行しているというバスを乗り過ごしたため、タクシー（トヨタカローラ）を借り上げ、バスなら2時間以上かかるところを90分ほどでラーショーの市街地に到達した。この区間の道路は舗装状況が良く、険しい山道はなかった。その後、ラーショーからバスでマンガレーへ戻ったときの観察では、峠越えが九十九折で最も険しいのはピンウールインとマンガレーの区間だった。

ラーショーは中心地の広がりマーケットの規模からみて、人口規模は10～20万はありそうだ。市街は坂が多い盆地になっている。夕方以降は、モスクを取り囲むようにナイト・マーケットが賑やかで、雑多な商品を売る屋台点が並ぶ。一般商店は家電製品から玩具まで中国製品であふれている。

ラーショーから中国国境のムセまでは183kmだが、地元の旅行店に聞いても、中国方面への案内はしていないという。のちにヤンゴンの旅行社で聞いたところでは、ムセへの入境許可証は取得に3週間ほどかかると言われ、筆者はムセ行きを断念した。このルートは少数民族武装勢力との紛争問題もなく、ミャンマー中央政府と国軍がコントロールしているはずだが、一般外国人が自由に往来できない理由をはっきりしない。このルートに何らかの利権をもつグループの不透明な慣行がオープンになるのを恐れているのかもしれないが、北部回廊が外部から投資対象として考慮されるためには、こうした不透明さを払拭する必要がある。

ジェットロ(2013)の視察情報によると、ラーショー・ムセ間の舗装状況はミャンマーの一般的な国道とそれほど変わらず、片側2車線が確保されている区間も多いという。ただし、九十九折りの山道があり、ガードレールや路肩の整備が不十分だという。ムセ市街から約9km手前にある通称「105マイル」のチェックポイントまでの約140kmの区間にアジア・ワールド(AW)社の料金所が5カ所ほどあるが、区間ごとの通行料金を徴収されるのみで、パスポートや通行許

可証などのチェックはなかったという。ミャンマー側からはスイカを満載したトラック、中国側からは日用品とみられる貨物を積んだトラックが多かったという。

ムセ・瑞麗（ルイリ）国境は「国家1級」の位置づけで第3国人も通過できるはずだが、筆者はムセに到達できなかったため、後日、反対方向の昆明から瑞麗へアクセスした。

2012年9月、昆明から乗用車を借り上げ、大理（ダーリ）1泊、瑞麗2泊の3泊4日で往復した。昆明から大理まで約350kmの「杭瑞高速」は片側2～3車線のきわめてよく整備された舗装道路で高速走行が可能だった。大理は洱海と呼ばれる大きな湖と、蒼山という4000m級の連山に挟まれた風光明媚な都市で、外国人観光客も多い。

大理から西方向へ、保山（バオシャン）を通過する高速道路も概ね問題なく高速走行が可能だが、保山の前後にトンネルが多くなり、登り坂が増えてスピードが落ちる。瑞麗から約150km手前で高速道路が終了し、一般道の国道320号線になる。龍陵という町を通り過ぎるまでは道路が傷んでいるところがあるが、そこを過ぎると、国道320号線は片道1車線だが、道路状況は良好だった。

瑞麗の手前107km地点の芒市（マンシ）に入ると平坦な地形となり、320号線が片側3車線の「机场大道」という広い舗装道路に変わり、5～6km進む。（この部分に芒市空港の滑走路が平行しており、筆者は昆明への復路にこの空港を利用した。）芒市境界を出る手前の1kmほどは片道3車線に拡幅中の穴だらけの砂利道だったが、その後は舗装された片側1車線の道路になる。しかし、坂道とカーブが多いので、遅いトラックに道を塞がれてスピードが上がらない。瑞麗に近づくにつれ、交通量はますます多くなり、スピードが落ちる。最後の100kmほどに3時間近くかかった。

人口が11万人（ホテルでもらった観光地図による）という瑞麗は、主要道路が碁盤の目のように交差する、歴史が浅い計画都市という印象である。繁華街にはぎやかで、景洪（人口約40万人）と遜色ないという印象を受けた。繁華街にはおしゃれなファッション専門店や通信機器の専門店が並ぶ通りがあり、そ

の一角が「瑞麗珠宝街」と呼ばれ、数えきれないほどの翡翠および宝石店が並ぶ。またその一部の「古龍珠宝步行街」という通りは、見るからにインド系のミャンマー人の店員が多く、ここはミャンマー通りといえる。

瑞麗市街から、ミャンマーとの国境をなす瑞麗江にかかる姐告大橋を渡ると姐告国境貿易区である。この3.14km²の区域だけがミャンマーの領土から区切りとられたような国境の線引きになっている。車で30分もあれば同区を一周できる。ミャンマーのトラックは同区まで無税で進入することができる。中国のトラックは姐告大橋の手前に設置された通関と検疫を行なう「瑞麗合同検問所」を通過すると輸出扱いとなる。

同区には3つの国境ゲートがある。第1に、姐告大橋を渡ってまっすぐ突き当たり（国道320号の終点）に徒歩での一般渡航者用の出入国管理ビルがある。中国人はミャンマーのビザをもつ者のみがここを通れる。以前はカジノ客が一時通行証で越境できたようだが、今は無理だという。それでも、ゲート近くにはヤミで越境観光を斡旋してくる人たちがたむろしていて、1人あたり200～300元払えば正式国境でないルートから出入りできるという。一方、ゲートから中国側に出てくるミャンマー人は一時通行証で入国していた。第2に、第1ゲートの北側に「辺民通道」というゲートがあり、一般車両の通過が可能となっている。ここからは両国の近隣の「辺民」同士が一時通行証で出入りしている。第3に、最も賑やかなのが、第2ゲートと真反対の南側にある「貨物通道」というゲートで、中国側からもミャンマー側からもトラックが盛んに出入りしている。

ジェトロ（2013）によれば、ムセも姐告と同様の「境内関外」の仕組みを採用している。マンダレー方面からの貨物トラックは上述の「105マイル」チェックポイントで検問、通関手続きを受ける。ここから先がミャンマー政府が2006年に指定したムセ国境貿易区で、範囲は約300km²に及ぶ。ミャンマー国内から運ばれた物資は同区内において輸出品として扱われ、逆に中国からの物資は「105マイル」チェックポイントを通過して初めて輸入品扱いになる。ただし、同貿易区への第3国人の入域は、事前の許可取得が必要となる。姐告の上述3

大メコン圏における経済回廊の現状と越境輸送インフラの経済効果（その1）

表8 中緬主要国境ゲートにおける出入国者数と貿易額（2006年，人，100万ドル）

国境ゲート名 (中国側・ミャンマー側)	出入国者		貿易額（100万ドル）	
	出国	入国	輸出額	輸入額
瑞麗・ムセ	2,768,916	2,789,705	373.2	26.8
盈江・ライザー	289,932	330,738	51.1	57.0
章鳳・ルウエージュ	391,241	179,750	32.9	3.0
打洛・マインラー	124,851	126,006	29.7	7.7
畹町・チューコック	208,890	216,308	27.1	3.5
勐阿・パンカム	366,496	338,466	23.1	61.5
南傘・ラオカイン	213,724	232,618	8.2	2.3
清水河・チンシュエハー	197,334	178,712	9.4	5.4
合計	4,800,926	4,682,320	568.5	201.3

出所：畢（2010）p. 41

ゲートに対応するのが、ムセでは一般旅行客用（歩行か二輪車）「パレスゲート」、一般旅行客用（乗用車）「エレファントゲート」そして、貨物トラック用「Man Win ゲート」となっている。ジェットロ（2013）によれば、2011年の中国側の統計では中国からミャンマーへの輸出額の約5割、輸入額の約4割が国境を接する雲南省を介して行われている。さらに畢（2010）によれば、データはやや古いが、ムセ・姐告の国境が中緬貿易の過半を占める拠点である（表8）。したがって、この国境での物流・貿易状況をモニターすることで、今後の北部回廊におけるインフラ整備の経済効果のかなりの部分を捕捉できるものと思われる。

雲南省と広西チワン族自治区の省都同士である昆明・南寧間の実走については、2013年5月に南寧から昆明へ列車を利用した。この区間の長距離バスが運行されているかどうか不明だったので、地元の人々が通常利用しているという夜行列車を利用した。出発予定時刻からやや遅れて列車がホームに入ってきたが、そのとたんに乗客が一斉に入口へ殺到した。車内に入ると、1コンパートメントに3段ベッドがペアで計6ベッドが向き合っている造りだった。筆者の指定ベッドは最上段の天井すれすれだった。また通路が60cmくらいの幅しか

なく狭い。22時に消灯し、強制的に就寝となる。翌朝6時ごろコンパートメントの照明がついて起床となった。乗り心地は快適とは言えなかったが長い距離を一気にカバーし、予想したよりもスピードは速かった。南寧・昆明間は高速道路もほぼ完成しているはずなのだが、12～13時間かかるそうなので、中国国内の長距離旅客輸送においては鉄道の競争力があると思われる。

南寧から太平洋岸へは2013年4月にバスを利用した。南寧の琅東バスターミナル(市街から東へ15～20km)から出発し、欽州までは154km。高速道路は片側3車線だが、あちこちで補修工事をしていて車線制限箇所が多かった。舗装が多少古くなっているのであろうか、凹凸のある箇所が多いが、大型バスはさほど振動が伝わらない。沿線は小高い丘が多い地形だが、丘の斜面をあちこち削ってまっすぐなルートにしている。欽州市は海に面しておらず、海運を担うのは港湾都市の北海や防城港だ。欽州から防城港までは63km。片側2車線で、ところどころアスファルトを補修中だが、おおむね路面状況は良好だった。港湾区の幹線道路は片側3～4車線の新しい道路で、沿線はコンドミニアムの建設ラッシュの様相だった。以下に北部回廊のうち、筆者が実走しえた部分の移動記録と中緬国境での観察結果を整理した。

マンドレー・防城港間の移動データ(2012年3月～2013年4月時点)

国	区間	移動手段	距離	実質走行時間	平均速度
ミャンマー	マンドレー～ピンウールイン	ソンテウ	69km	約3時間	23km/h
	ピンウールイン～ティーボー	鉄道	142km	約6時間	24km/h
	ティーボー～ラーショー	タクシー	67km	1時間30分	45km/h
	マンドレー～ラーショー	公共バス	278km	約8時間半	33km/h
	ラーショー～ムセ	乗用車	183km	5時間35分	33km/h
雲南省	瑞麗～大理	乗用車	472km	7時間30分	65km/h
	大理～昆明	乗用車	372km	4時間20分	86km/h
	昆明～南寧	鉄道	828km	12時間45分	65km/h
広西自治区	南寧～欽州	公共バス	154km	1時間45分	88km/h
	欽州～防城港	公共バス	63km	53分	70km/h

注：ラーショー・ムセ間は2009年3月のジェットロ視察情報。

大メコン圏における経済回廊の現状と越境輸送インフラの経済効果（その1）

瑞麗（姐告）・ムセ国境の特徴（2012年9月時点）

ヒトの流れ	モノの流れ	国境周辺施設	工業団地・特別区
第1ゲートの往来はまばら。ミャンマー人の往来のほうが多い。	第2ゲートでは一時通行証をもつミャンマー人の往来が盛ん。第3ゲートではトラックの往来が盛ん。中国側からの流れのほうが多い。	姐告側：第1ゲート付近に免税店、土産物店、ホテルなどが集積。姐告大橋の手前に通関と検疫の合同検査所。 ムセ側：6行政機関が一元化された「国境貿易事務所」でワンストップサービスが提供	姐告全体が国境貿易区。 ムセの国境手前9kmの「105マイル」地点から国境貿易区

（注）ムセ側情報はジェットロ（2013）に依る

北部回廊の中国区間については高速道路もしくは鉄道がほぼ整備されており、物流のボトルネックは見当たらない。問題はミャンマー区間とインド方面への道路整備である。ミャンマー区間の道路整備状況の情報不足および経済統計全般の信頼性の低さから、北部回廊に関する費用対効果の試算は尚早であり、将来の課題としておく。

参考文献

- ジェットロ（日本貿易振興機構）2013「外国人立ち入り制限の大動脈ラーショ〜ムセ間を実走——ミャンマー・中国国境貿易の現状」『通商弘報』2013年12月3日付
- ジェットロ2014「断絶区間が解消されたメコンの南北経済回廊」『通商弘報』2014年3月20日付
- 瀬川正仁2007『微笑みの国と軍事政権 ビルマとミャンマーのあいだ』凱風社
- 畢世鴻2010「中国とミャンマーの国境貿易に関する研究」アジア経済研究所 V.R.F.Series No.457, 2010年3月
- 藤村学2006「越境道路インフラの経済効果：タイ・ラオス・中国雲南省を結ぶ南北経済回廊の事例」青山経済論集 第58巻・第2号47-74頁。
- Fujimura, Manabu. 2013. “From the Golden Triangle to the Golden Quadrangle: A Basket of New Virtues and Old Sins” 『経済研究』 第5巻1号105-142頁，青山経済研究所2013年3月。
- Nyiri, Pay. 2012. “Enclaves of improvement: sovereignty and developmentalism in the special zones of the China-Laos borderlands”, *Comparative Studies in Society and History* 54 (3): 533-562
- Supatin, Nucharee. 2013. “Chapter 6 Regional development of the Golden and Emerald Triangle areas: Thai perspectives” in Ishida, ed. *Five Triangle Areas in the GMS*, BRC Research Report No. 11, IDE-JETRO Bangkok.