

メコン川へ進出した中国船の動向

— 1990 年～ 2010 年の観察から —

宇佐波 雄 策

はじめに

中国の 100 トンの鋼鉄貨物船 4 隻が雲南省・景洪からタイのチェンセンを経てラオスの首都ビエンチャン郊外のラクシー港までの初の航行を成功させたのは 1990 年 10 月 29 日であった。

ちょうどその日、私はラオスに別件のメコンの取材で滞在中であったが、偶然にこの港で鮮やかな五星紅旗を掲げた船団と出くわした。

中国人乗組員らと覚えてたの初級中国語で筆談を交えながら意思疎通を図った記憶が今も生々しく脳裏に残っている。船員らの食事当番の女性たちも数人おり、彼女たちが港の岸壁にどっかと座って、野菜を洗ったり、米を炊いたりして、昼食の用意をしていた。いかにも中国での日常生活の延長というような中国女性たちの落ち着き払った光景——あの光景がつい昨日のように思い出される。あれからすでに 20 年が経った。この初めてのラオス公式訪問から中国は 120 トン～ 150 トン級の貨物船を徐々に増やしてメコン川に就航させ、次第にその船を大型化し、現在では 200 トンから 300 トン余の貨物船になり、主としてタイ北部チェンライ県チェンセン港との間の貿易を活発にしてきた。この 20 年間に、断続的ではあるが、私はタイ北部に行く都度、暇があればチェンセン港に足を運び、その都度、少しずつ変容していくこの港や中国船の動向に強い関心を抱き観察を続けてきた。

ここに紹介する記録は、1990 年から 2010 年までの 20 年間にわたって断続的ながらメモをした中国船の動向に関する記録や撮影した写真が基になって

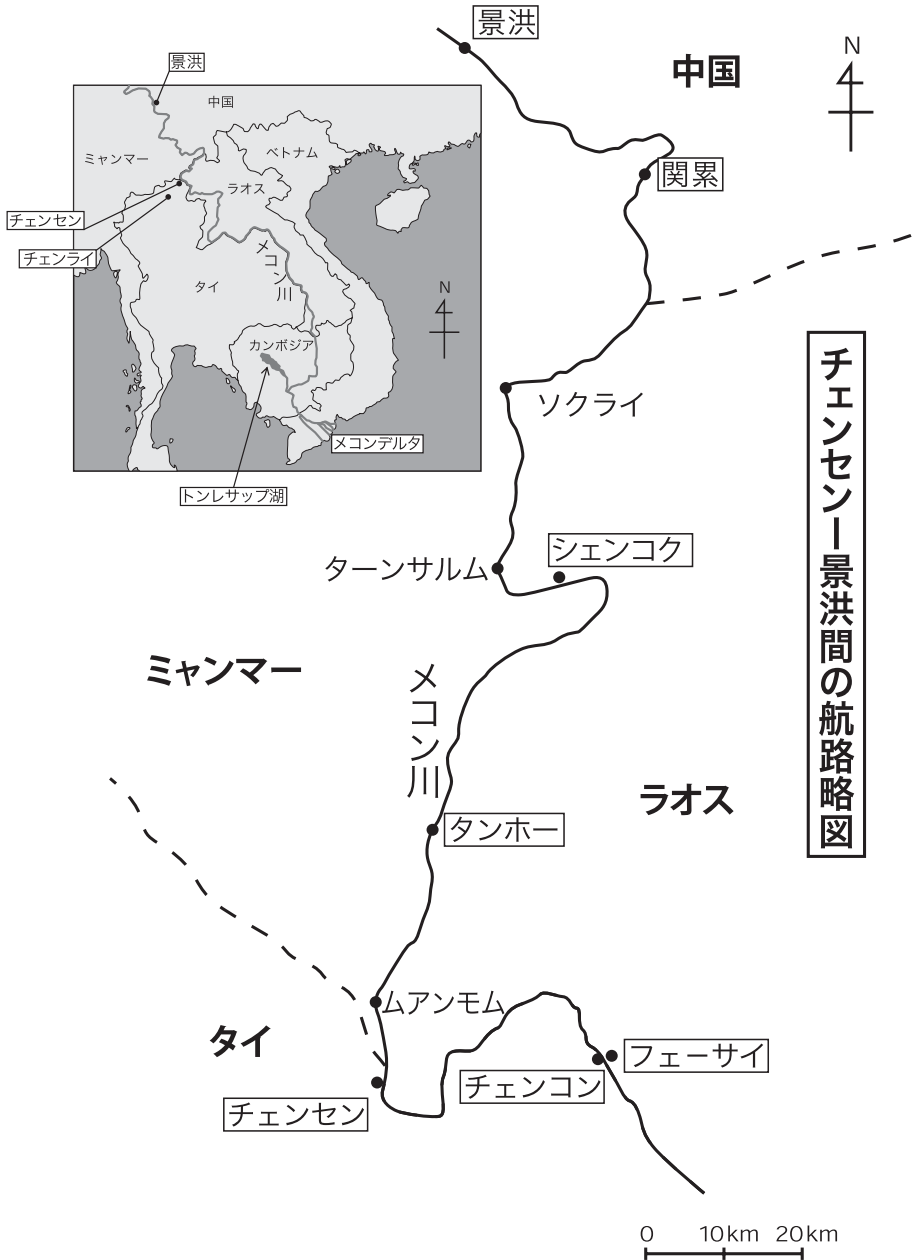
いる。資料が散逸する前に整理してまとめておきたい、さらに自分の記憶がいまいになる前に記録しておきたい、という気持ちから筆を取ったものである。しかし、自分が目撃したり、体験したことのすべてを盛り込めたわけではない。まだ研究途上のものもあるが、メコンにかかわって20年という節目の時にとりあえず、現状報告の意味を込めてまとめたものである。従って未消化で不完全な部分があることは承知の上であるが、なかなかまとめにくかったテーマについて一気に執筆したものである。メコン川の中国船に関しては、今後さらに継続調査と研究を続け、不十分だった項目はいずれ充実させたいので何らかの形で発表するつもりである。

タイは1967年のASEAN（東南アジア諸国連合）の発足時からの中心メンバーであり、中国からすれば、メコン川は中国西部の奥地雲南省とASEANの主要国とを結ぶ、実に地の利を得た水路であり、またASEANと直接つながる貴重な経済回路である。

2010年8月現在、雲南省とタイとの間のメコン川を定期的に航行する中国船は約100隻にのぼるが、筆者は初航行の様態を目撃して以来、自らもタイと雲南省の間のメコン川を航行することを試み、2000年10月、同12月、2002年10月など計4回、実際に乗船する機会に恵まれた。最新の航行は2010年8月中旬、九州国際大学の学生を海外社会実習のために連れて雲南省やラオスなどを訪問した時である。その時には希望していた中国貨物船には乗船できず、結局、客船を利用せざるをえなかった。そこでまず筆者が2002年10月に乗船した中国貨物船のメコン川航行の詳細な記録を紹介する。今も中国貨物船はここに記録したような航行をメコン川で続けているが、2002年当時のメコン川は現在ほど河川改修はまだ行われておらず、逆にそのことがメコン川の航行がいかに苦勞の多いものであるか、よく理解できた航行であった。

ここにその航行記録詳細を掲載し、中国貨物船がいかに岩の多い危険なメコン川を巧みに航行しているか、その実情をまず報告したい。そのうえで最近のメコン川の航路の実状や中国船事情について述べてみたい。

メコン川へ進出した中国船の動向（宇佐波雄策）



タイ北部チェンセンから雲南省景洪までの メコン川遡上記録

(2002年10月16日～17日のフィールド・ノートから)

●タイ北部チェンライに住む古くからのタイ人の友人から、チェンセンから雲南省シプソンパンナーの景洪までタイ人グループを乗船せて航行する中国貨物船が近々出ることを聞き、すぐに私もこの旅への参加を決めた。2002年10月16日午前5時半、タイ北部のチェンライ県チェンセンのメコン川の港に船会社の指示通りに他のタイ人乗客らとともに集合した。

雲南省まで同行するタイ人乗客は、タイ米の雲南省への輸出を計画しているタイ北部バヤオ県の米穀商人、バンコクの貿易商、チェンライ県の副知事夫妻、かつて日本企業に勤務した中国系ビジネスマン、日本に出稼ぎしていた中国系タイ人兄弟など12人。

メコンの水量が最も多いこの雨季⁽¹⁾の季節にはタイ側から中国貨物船をチャーターして、雲南省に遡るツアーが地元チェンライの旅行代理店の募集で盛んになるようになったのは2000年ごろからだ。

中国貨物船は空荷で雲南に戻るより、ツアー客を乗船させて戻るほうがいい稼ぎになる。こうしたメコン遡上のツアーグループは、数は雨季のピークの8、9、10月にかけて4、5隻にのぼる。普段はメコン伝いに入国する外国人の入国管理を厳しくしている中国側もタイとの観光・通商の活性化を促進するためか、タイ人グループの入国は大目に見ているようである。

●午前5時45分、メコンの川面に紅がさしてきた。そのころ一斉に鶏が関の声をあげる。中国船の甲板に置かれている、唐丸籠のような大きな竹かごの中

で食用のために飼われている 4、5 羽の鶏がひととき大きな声で鳴き、少し離れたチェンセンの町民の家で飼われている鶏たちの声も聞こえてきた。乾期を迎えた熱帯の早朝、なかなか風情があるメコンの夜明けである。みるみる間にメコンの対岸のはるかかなたにそびえるラオス側の山の端もモルゲンロートの茜色に染まる。山々は霧にかすみ、墨絵のような風情である。メコンの川面はいよいよ紅に染まり、ひんやりとした朝の空気が爽やかだ。気分が引き締まる。

●われわれが乗る中国の貨物船は 120 トンの「金水 3 号」。船長は 10 年以上も揚子江などの中国国内の河川で船に乗っているベテランの杜光友船長。船長を補佐する航海の責任者が「大副」の職名を持つ郭小海さんだ。杜光船長は、メコン航行歴はまだ 1 年だという。船首に雲南省の地方都市「思茅」の文字を掲げている。中国船の多くが船橋（ブリッジ）の前に「思茅」と大きく書いた文字をつけている。「思茅」は、雲南名物の普洱茶（プーアール茶）の産地に近い地域である。

メコン進出を始めた中国がメコン川上流の拠点港に最初に選んだのがこの「思茅」であった。思茅港は、乾季と雨季の水位変化に応じられるように港の岸壁の石段を 3 段構造にして築いた最新の港であった。しかし、その後、思茅港から約 120 キロほど下流の景洪に新港を築いたところ、景洪のほうが地の利を得て、便利になり、次第に思茅港は地理上の不利な条件から利用されなくなったのである。でも貨物船には現在もなお、「思茅」と表示した貨物船が多いのである。

最近、船は「版纳」の文字をつけた船も多い。これは「西双版纳」の略である。「西双版纳」は雲南省のタイ族自治州シブソンパンナーの漢語表記である^②。タイ語で 12 は「シブソン」。パンナーとは一定の領地ないし、行政単位の区画を示すものである。だから「12 のパンナー（領地）のある地域」とでも考えれば分かりやすい。漢族はシブソンパンナーと発音せずに「シーシュアンパンナー」ないし、「シーサンパンナー」と言い、漢字で「西双版纳」をあ

てたのである。

私が乗った「金水3号」は2400馬力の強力なディーゼル・エンジン2基を搭載。フルパワーだと4800馬力である。船員は約9人。船内には船員用の船室があるが、タイ人乗客らのために部屋を明け渡して船員は船底の荷物の空になった船倉で眠るという。

普段は雲南省とタイの間をリング、ナシ、ニンニク、食用油などを運搬している。この船は120トンだが、同業の船主の間では、2年ほど前から既存の船体をひとまわり大きくして貨物の積載量を増やす改装工事をする船が徐々に増えているという。いずれ200トン～250トン級の貨物船が主流になるだろうと乗組員たちは話した。貨物船はトン数が大きいほど輸送コストが安く済む。岩場さえなければ、メコン川に500トン級の船だって就航させたいという船主もいる。

●出国手続きのためチェンセンのタイ国の入管職員2人が乗船した。タイの入管職員たちは、てきぱきとタイ人乗客らのパスポートに出国スタンプを押し、唯一のタイ人グループ以外の外国人である私のパスポートにも出国のスタンプをポン、と押してくれ、ほっとする。これまで何度も出入国手続きをあちこちで体験しても、入国管理はなぜか、その都度緊張する。今回はタイ人乗客に混じって、普段は外国人観光客が利用しないメコン川を遡上するので、通常の国際空港での出国以上に緊張した。

午前7時半、岸辺と船を結んでいた細い渡り板がはずされ、金水3号は出港した。メコンの沖に出て、そこからチェンセンの町を眺めると、屋根が反り返ったタイ寺院や軒を連ねた商店などが目に入る。かつてここは漁村で、かつ麻薬アヘンの取引地として悪名高い「黄金の三角地帯」の港にすぎなかった。このタイの地方都市チェンセンがいまや北の巨人中国とを直接結ぶ国際港として機能していることにある種の感動を覚える。黄金の三角地帯の具体的なポイントはチェンセン港の北方約12キロのメコン川中央部である。このポイント

は、ミャンマー（ビルマ）国境から伸びた線とラオス国境から伸びた線とタイ国境から伸びた線の3つがちょうど交錯する地点である。

●チェンセン港を北上して間もなくのミャンマー側領地に外国人目当てのカジノを備えた、大きなホテル風建物が目に飛び込んでくる。ミャンマーに限らずカンボジアでもカジノが国家指導者によって次々建設されている。ミャンマーは軍事政権で外国人の入国には厳しい審査をするが、外貨をどっさり落としてくれるカジノでは外国人観光客大歓迎である。

チェンセン港からは、物好きなタイ人や外国人のギャンブラーのための貸し切りボートも運行されている。このカジノは、ミャンマーだけで開設できるわけではなく、黄金の三角地帯での観光客誘引にタイ、ミャンマーの軍部が「阿吽の呼吸」で協力して作った施設である。

そのカジノやホテルから40メートルも離れていない所にミャンマーの貧民のスラム風の小屋がずらりと川岸に軒を連ねている。午前8時55分、チェンセンから約8キロ北のラオス領土ムアン・モム（別名はバン・モム）でラオスの領域通過の許可を得るために接岸する。

●午前9時20分にムアン・モムを出港。今度はすぐにミャンマー側の岸に接岸し、給油する。どうして金水3号がラオス側で給油できたのにミャンマー側でしたのかはよくわからないが、何か中国船との間で油代をめぐってとりひきがあるのか、不可解だ。給油は20分で終わり、9時40分出港した。これから進行方向の左側はずっとミャンマー領土、右側はラオスの領土が続く。

●船はエンジンを快適に響かせ、ひたすら北上する。ムアン・モムから約20分ほど北上したところで、さっそく川幅が狭くなった。川の真ん中に大きな中州があり、船は中州の左側の狭い水路を通過する。若い機関士、甲板員らは、機関室を点検したり、てきぱきと持ち場の仕事をこなす。

船員らが着ている衣服は質素で何度も洗ったせいか、色もあせかけているが、清潔である。

「今はまだ貧しくても、こういう訓練された若い力が中国をさらに発展させていく力になるのだろう」と私は感心しながら、かれらの仕事ぶりを見つめた。

●ミャンマー側の景色もラオス側の川岸にも森林ばかりが目立つ。ミャンマー側にはところどころ、五重塔よりも屋根が多い多重構造の屋根を持つ独特のデザインの木製パゴダが林立する。

●午前10時10分、下って来た中国船2隻とすれ違う。1隻は甲板にリングを満載している。リングを入れた段ボール箱が何段にも積まれている。そろそろ川に岩石が目立ってきた。

同10時25分、川幅は広がった。しかし、ラオス側もミャンマー側も、その川岸近くには巨岩がごろごろ表出している。この岩石は表面からは見えないが、川底の浅瀬全体にも同じような状態でつながっていることを想起させる。よく見ると、川の流れにも小渦ができたり、よれができたり、川底に流れを阻む岩石が複雑に展開していることを暗示する。

●午前10時半、さきほどよりさらに川幅が狭くなってきた。ここの川幅はわずかに約200メートルほどの距離だ。ここでは川の中に岩が見えない。要するにメコン川は、ラオス側とミャンマー側の谷にそって流れているのだが、その谷が両国の間で広くて、水深が浅い所ほど船の航行にとっては難所となる。逆に双方の谷が接近し、深く切れ込んでいる所は、水量が豊かで船は十分に喫水線を確保できるので安全に航行できる。陸上の山の姿、谷の形状は、その地形の延長でもある川の中の様子をある程度反映している。昔、和歌山県加太の漁師に山の形と海の底の関係を教えてもらったことがある。メコンでも同じだ。こういうことに初めて気がついた。

●午前 11 時、再び川中に岩場が出現。金水 3 号は初めてエンジンの出力を落とし、徐行し始めた。その直後、下って来た中国貨物船 2 隻と遭遇。そのための徐行でもあったのだ。すれ違った下りの中国船から船員 1 人が舷側から金水 3 号にぴょんと飛び、移乗してきた。

●午前 11 時 16 分、いよいよ奇岩が川面の一面に出現してきた。船の行く両舷のすぐ近くにも奇岩が目にいる。しかし、中国船は慣れたものでスピードをあまり落とさない。ミャンマーとラオス側の谷はオープンランドのように浅く広く、川面には多数の岩が点在する。

●午前 11 時 25 分、金水 3 号が初めて汽笛を 2、3 回も鳴らし、徐行する。この辺のラオス側川岸の村は、漁村らしく小舟や高床式の木造部落が岸辺から山のほうに向かって点在する。ラオスの高床式の家屋は、湿気を避けるためと危険で有害な動物類を避けるためである。これらの高床式の家屋の群れを見ると、なぜか日本の出雲大社などでよく見かける小さな高床式の社を想起する。

穀物倉庫の建物は木材が何段にも重ねられており、さながら正倉院の建物構造によく似ている。

文化の類似性は偶然性もあるが、日本文化のルーツのひとつが雲南省にもあることは民族学者の間でもよく知られたことである^[3]。

雲南に近接するラオスのこうした建築は古代ロマンにいぎなうものがある。旅をしていて楽しいのは、自分なりにあれこれ想像力をかきたて、目の前の風景や人々、町や村を見る楽しさである。

船が進む川面をよく観察すると、岩だけでなく大量の砂が堆積し、浅場になっている。このあたりはタンホーと呼ばれる難所だ。すでに、1893 年にフランスの蒸気船「ラ・グランジュール号」がチェンセンから約 50 キロほど北へ遡航を試みたあげく、どうしても遡上できずに航行を断念した。このタン・ホー

を当時のフランスは「遡行の限界」と呼んだのである。

当時のフランス船は蒸気機関を推進力にしていたので馬力も小さく、船自体がせいぜい15トン前後というもので、推力には当然、限界があった。

何より重い機関のために船の喫水線は当然、深くなるし、当時の蒸気船の設計上、喫水線を浅くするというような発想自体がまず、なかったのである。このような古典的な船で、浅い川底を航行すれば、船底が土砂や岩をこすり、下手すれば座礁して航行できなくなるのである。

20代の中国人船員に「ここはタンホーか」と確認しても、その固有名詞自体を知らない。無理もない。しかし、航路図には中国語で「唐奥」という表示してある。

●午前11時40分ごろ、船が障害物を避けてしきりに右に左に舵を切るため、船は大きく揺れる。今の中国船にとっても、かなりの難所であることは明白だ。船員にここはどこだと聞くと「カンガオ」という返事が返って来た。タイ人乗客は「パー・ヒン（石の森）を通過中なんだ」と言う。あたりは、「石の森」と表現されるほどに水中に潜れば、岩石が無数に立ち並んでいるのだという。

●午前11時40分から同50分にかけての10分間が一番船の揺れがきつかった。この辺ですでにタン・ホーを通過したと見られる。中国雲南省のメコン川航路管理事務所が作成した航路図を見ると、タンホーから上流部約50キロの間だけでもラオス語で「ケーン」と呼ばれる急瀬を示す難所が4、5カ所連続して記入してある。「ケーン・センピー」「ケーン・チエンダオ」「ケーン・ワンウィット」といった具合のケーンの連続だ。こういう「ケーン」という危険な地帯のことを植民地統治者のフランスは、「ラピード (Rapide)」と呼んだ。チェンセンから景洪までの航路には、こうした危険な「ケーン」が100カ所以上あるという。そして急瀬のそばには大小の岩石が航路一面に無数に横たわっているのである。

●午後零時7分、金水3号が汽笛を1回鳴らす。あい変わらず、奇岩と大きな渦が続く。

午後零時半、岩がややまばらになるが、なかなかとぎれない。ラオス側の川岸の小舟にラオス村民が20人ほど集まっている。魚を獲りに行くのか。岩場にあるメコン川特有の川海苔を採取に行くのかであろう。

●午後1時、ラオス側の川岸に白い砂浜が続く。その厚みは2メートルもあろう。メコンが増水したときに上流から運ばれてきた大量の土砂が川岸に堆積している。川には白い泡も目立つ。まさか上流の都市部で廃棄された中性洗剤の泡ではと思う。このへんは川幅広く、ざっと400～500メートルはあろう。しかし、水深が浅いらしく船が通過時に船底をガリガリとこするような異音をする。

船底が砂をこすっているのかもしれない。金水3号には甲板にスクリュー4基が積んである。それらをよく見ると、新しい溶接加工のあとがうかがえ、岩石に当たって破損したスクリューの羽を補強した形跡がある。機関士に聞いたら、しょっちゅう岩に当たるのでスクリューの取り換えが必要で、予備の補修済みスクリュー数個を甲板にいつも積んでおくのだという。

●午後1時50分、流れの複雑な川瀬を航行する。エンジンが一段と高くなる。岩も巨岩ぞろいで緊張する。

●午後2時50分、岩場の連続。そこを急カーブして船は進む。真っ黒い岩場が目の前に出現。このころ気温は暑い。デッキで風にあたり涼をとらねばたまらない。猛烈な睡魔が襲って来た。

熱帯の地を健康にサバイバルするためには、体の自然の流れに従うほかない。しばし、うとうとする。

●午後3時5分、汽笛が1回鳴った。これで目が覚めた。ラオス側のうっそうとした原生林の美しさに見とれる。林学の専門家ならさぞ楽しいだろうと思うほど樹木は多種多様である。巨大な幹が十数メートルもまっすぐ屹立している大木もある。竹もある。バナナもある。そうした樹林がメコンの岸辺から山肌にかけてずっと連なっている。急に川幅が狭くなった。見たところわずか60メートル～70メートルほどしかない。船は多数の岩石を避けて慎重に航行する。

●午後3時15分、メコン川の川岸に作られている道路が見えてきた。赤土がむき出しで最近、ブルドーザーで削ったばかりというすさんだ光景だ。近年、ラオス政府もメコン流域の道路建設や道路改装工事を盛んに進めている。自然破壊の典型のような道路である。船はラオス西部の拠点港シエンコクのそばまで北上したのだ。シエンコクはメコンの流れが「つ」の字のように急にまがった所にある港だ。このシエンコクからはラオス・中国国境へ通じる粗末な道路が走っていて、おんぼろバスも走っている。4、5時間で国境付近まで行くことができる。

●午後3時20分、シエンコク港を通過した。中国貨物船1隻がこの港に接岸し、荷下ろしをしている。外国人が上陸しても入国手続きができなかったシエンコクでも数年前から出入国手続きができるようになったという。外国人旅行者のためか、港のそばには新しいバンガロー風の宿舎が6、7棟建っている。ラオスのトラック3台が船のそばまで来ていた。メコン川は乾季になって水が少なくなると、貨物船は上流になかなか進めず、この港で待機すること多いという。そのような場合、この港から山中の道沿いにルアンナムターの町を経由してラオス・中国国境ボーテンに北上し、雲南省に向かうこともできる。あるいはボーテン付近で南下してルアンプラバンに向かうこともできる。先ほどの赤土むき出しの道路はシエンコク港周辺の開発計画にからむものだと思う

れる。メコン川本流だけでなく、流域の道路開発は今後進む趨勢である。

シエンコク周辺には山岳民族が多く、かつては目と鼻の先のミャンマー側との麻薬の取引ルートとしても知られていた所である。中国人はこのシエンコクことを「班相果」と表記する。もともと「班」の意味はラオス語の「バーン」の漢訳で村の意味。「相果」が「シエンコク」の音訳。要するに「シエンコク村」の意味である。

●午後3時40分、下って来た中国の貨物船とすれ違う。午後4時25分、チェンセンー景洪間の最大の難所「ケーン・ターンサルム」にさしかかる。この早瀬は砂が大量に堆積し、岩石も多い。

船員らは、細心の注意で徐行し、機関士、甲板員ら若い船員4、5人が船首にせいぞろいし、船の航行を注意深くワッチ（監視）している。渇水期には船首に備えた竹竿を川底につっこみ、具体的に航路の深さや岩石の存在をさぐることもある。だが、この日はワッチだけでゆっくり航行した。

途中で北上する別の中国貨物船を追い越した。メコンでは中国船の上り下りがけっこう頻繁だ。

「ケーン・ターンサルム」では中国船が試験的に航行を始めて間もない90年代中期ごろ、乾季には浅瀬に座礁して進退きわまるような事故が再三あったという。

そういう時にどうやって事故を解決したかということ、中国船の貨物をすべて人力で岸边に降ろして、船体を軽くして座礁から脱したうえ、せいぜい5トンか10トンの木造ラオス船に貨物を小分けにして積み替え、数隻のラオス船がまるで中国貨物船の「はしけ」の役を引き受けて、チェンセン港まで運んだのだという。その時動員された荷役作業者は、メコン流域に臨む山村に住む山岳少数民族たちだったそう。現金収入のほとんどない自給自足の少数民族にとっては、思わぬ現金収入があつて、彼らは中国船の座礁事故を大いに期待したのだという話を聞いた。またラオス船の船頭たちも臨時収入ができて喜んだ

のだという。この話はチェンライに住み、中国雲南省との文化交流活動をしている医師から聞いた。

●このように危険な浅い早瀬を無事通過したのは午後5時ごろ。その直後、ブリッジ（船橋）にいた船長が「お前ら飛べ、飛べ!」と号令を発した。若い船員5、6人が甲板に集まって、めいめいが思いっきり高く飛んだ。「ドーン、ドーン」というまるで太鼓のような音を立てた。船員に「あれはどういう意味があるのか」と訪ねたら、「難所を無事通過したので、川の神に感謝して、太鼓を鳴らしたと答えた。なるほどそれほど危険な航行だったのか。タイと雲南の間で一番の難所であったのは確かだった。

●午後5時55分、船員たちが手作りの夕食をサービスする。船の甲板の一角にプロパンガスを備えた調理室があり、船員がここで中華鍋を使って調理していた。野菜の油炒め。野菜スープ、白菜のゆでもの、ピーマンのミンチ肉いため、ピータンなど、とりたてて豪華というものではなく質素なおかず類だが、こういう船上で食べる熱々の中国料理の味はまた格別で、とてもおいしかった。

●午後6時、船は甲板前方屋根にある強力なライトをともし。日没は午後6時10分、月は満月ではなく、一分ほど欠けてはいるが、メコンから見る月もこれまた風情ありである。

午後6時20分、あたりは残照も消えて真っ暗。金水3号のブリッジ（船橋）の上部にある2基のサーチライトが照らされ、その光を頼りに航行する。出発前、「日没後は適当な河岸で停泊する」と船員のひとりから聞いていたので夜間航行をするとは意外なことである。本当に大丈夫かと少し心配になる。

●午後7時、操縦室に入れてもらって航行の模様を観察した。船長が左椅子。甲板員が右の椅子に座り前方を凝視する。船長、甲板員とも右手でそれぞれの

サーチライトを微妙に移動させ、岩に衝突したり、浅瀬に座礁しないように細心の安全を確かめている。

ライトの光源は強烈で前方約 200 メートルほどにある岩も明瞭に浮き上がらせる。注意深く確認を要する障害物に対して 2 人は、一点にライトを集中させて模様を把握する。まるで夜陰に潜む敵を見つける軍隊の探照灯係のような見事な連携の技術である。

それでいて船の速度はまったく落とさない。夜だというのに時速 30 キロ前後は出している。こういう技術を持っている人々は名もなく、ただ仕事を忠実に、間違いもなく懸命にこなしている人たちだ。こういう無数の人々の努力の蓄積が国を発展させる。かつての日本もそうだった、としみじみ考えた。

最難所の「ケーン・ターンサルム」を越えたあと、中国船の乗組員たちの間には安堵感が漂っている。日没後の夜間航行でもためらわないほどに、もはや航路に大きな障害はないのだろう。あるいはメコン本流の障害物や航路を知り尽くしているとしかいいようがない。

●漆黒の闇の中、サーチライトが照らす夜のメコンの水面は、昼間の茶褐色ではなく、真っ白である。昼間の赤茶けたメコン川の色を見なれているので、これには驚いた。太陽光線がなくなるとメコン特有の赤い色も消えるのであろう。時折照らし出される岩石も昼間のような黒や灰色ではなく、これまた白なのだ。強い光線に誘引された多くの川ぞいの昆虫などが、きらきら光りながらサーチライトの光をめがけて飛んで来る。まるでメコンに夜間出現した白いオーロラのような幻想的な光景に圧倒されっぱなしであった。

●船長は時折、タバコをくゆらせ、手元のマイクで船底にいる機関員らに、エンジン出力の調整などの指示をてきぱき飛ばす。なかなかゆとりのあるベテランの船乗りだ。ブリッジ（船橋）の壁には毛沢東と周恩来の 2 人の大きな写真が掲げてあり、それを見て、「いやこれは中国船だった」と思い直した。そ

れにしても毛沢東、周恩来の二人は共に 1976 年に没し、それから 25 年余の歳月が経って新しい指導者が今の中国を動かしているのに、メコンを走る中国船では、いまだにふたりの写真が舵の上の一番大切な場所に、まるで神様代わりのように掲げられ大切に扱われているのにいささか驚いた。

●夜遅くなった。このまま走るのか、あるいはどこかに接岸するのではないか、と思ううち、私は船室でまどろんでしまった。はっと気がついたら、エンジン音が止まっている。10月17日の午前零時半。中国人船員は中国時間で「午前1時半」と教えてくれた。小用を兼ねて一階のデッキに出たら、ちょうど河岸に接岸作業をしている最中だった。

船員にここはどこと聞いたら、「ラオスの国境付近だ」といった。夜空にライトを浴びた巨木が船の上を覆わんばかりの迫力でわれわれを見下ろしていた。船員はその巨木の幹にロープをゆわえて船を固定した。結局、金水3号は、日没からずっと6時間半もメコンを夜間航行したのだった。その中国人船員のエネルギーには圧倒される思いだった。同時に中国船がここまでメコン航路をわが庭先のように自由に往来している既成事実の重さを痛感した。

●10月17日午前6時20分、ラオス国境の係留地を出発。金水3号はわずか1時間半後の午前7時50分にれっきとした中国領の関累（クワンレイ）に到着した。船が前夜ラオス領に停泊したのは、深夜に中国側に着いても出入国手続きができないからであって、もし夜間でも入国手続きが可能なら、われわれは一気に中国に到着できたのだ。タイのチェンセンを10月16日午前7時半ごろ出発し、実質計18時間程度で中国に到達できるという航海時間の短さは重要な事実である。

タイと中国が陸伝いにわずか24時間足らずの時間で行ける時代である。

この関累は、2000年10月当時に初めて訪れた時にはまだむき出しの山肌が川岸に迫っている港だった。そもそも関累自体はメコンに面した寒村であ

り、人口もせいぜい百数十人程度で、村の周辺にはゴムの樹などが栽培されていた。しかし 90 年代後半に入って、この関累がメコン航行の船の拠点寄港地となったためビジネスホテルな食堂などの開業するようになった。

中国領を流れるメコン川は「瀾滄江（ランチャンチエン）」と呼ばれるが、文字通り関累港より上流は、まぎれもない「瀾滄江」である。

● 17 日午前 8 時 10 分、中国の人民軍兵士や入管の女性職員らがやってきてパスポートの点検をする。ここでは点検と検問だけで正式な入国手続きは雲南省景洪の港ですという。

関累港は私が 2000 年の 12 月に中国側から訪問した際、大規模な護岸工事をしていた。その工事現場には「国家百年の大計で建設にいそしもう」という意味の赤い文字のスローガンがかかっていた。中国のメコン流域開発にける熱意を示していると思ったものだ。2 年ぶりに目の前に見る関累港の護岸は大規模なもので、大型トラック用のターミナルも作られ、メコンの水位がどう変化しようといつも船を接岸できる構造になっている。

● 17 日午前 9 時 10 分、関累港出発。めざす景洪港まで約 80 キロある。関累港では上りの中国貨物船 3 隻、係留中の貨物船 3 隻を見かけた。午前 10 時半、タイへ向かう下りの中国貨物船とすれ違う。ここから自分の腕時計の針を中国時間にし、時計を 1 時間早める。おりしも早い昼飯だ。

● 午後 1 時半、上り中国船 1 隻、下りの船 1 隻。この辺の河岸の雲南省の山はゴムや茶などの二次林が目立つ。

● 午後 2 時、いよいよ雲南省シブソンパンナー・タイ族自治州のガランパーに近づいて来た。遠くに南方上座部仏教国のタイやラオス風の勾配の急な屋根を持つ寺院が見える。

●午後3時25分、メコンにかかる遊覧リフトの下を通過。すぐ前方に景洪大橋が見える。ああ景洪港だ。川の右手に景洪の町のビルが目に入る。午後3時15分、景洪大橋のたもとの景洪港に接岸。ちょうどタイ行きの貨物船がリングやナシの積み込み作業をしていた。接岸中の中国貨物船は全部で19隻。トラックが13台。積まれる品物は、山西、山東、陝西、河北、雲南省昭通のリングや甘粛省のナシ、またタイで需要の大きいニンニクなど。

●景洪港の入国手続きはいたって簡単。てきぱきとなれた様子で入国手続きは15分もかからなかった。景洪市内中心部の大酒店（ホテル）に投宿した。「観光大酒店」という名前であった。

●ちなみにこの貨物船に乗船するのにぎつと1万5千バーツ（約4万5千円）を支払った。

帰路は景洪空港から昆明へ国内便で飛び、昆明経由でバンコクに戻った。

●タイ北部から中国貨物船に乗船して雲南省まで延べ2日で到達したが、逆に雲南省からタイ北部へは下りなので船足は早く12時間程度で到着する。中国の雲南省といえば、中国内陸部で日本からだとても遠い地域である。しかし、タイからだこのように意外に早く行ける近隣の地である。

もとより今のタイ国やラオスの国民の大先祖はメコン流域沿いに雲南省から徐々に南下して今の国家を作ったのだから、本来の地理的距離は意外に近いのである。むしろ雲南と東南アジアとの間の距離が遠くなったのは、人為的に作られた政治的障壁、それによる政治的距離の遠さによるものであった。

8年後の遡上

（チェンセン——関累 250 キロの航行記録から）

★上記のようなメコン航行記録を書いて8年目の2010年8月に同じ航路を中国の小型客船「天達2号」で男女学生7人とともにタイから雲南まで遡上した。筆者が行った過去3回のメコン川航行はいずれも貨物船を利用したが、2003年ごろから急増した北朝鮮の脱北者が中国貨物船を利用して雲南省からタイやカンボジアなど東南アジアに潜入する事案が増えた。このためか中国の船舶管理当局は、貨物船は貨物だけ運び、乗客は客船でという厳格な指示を船舶所有者らに出し、中国貨物船に外国人が乗船することを規制するようになった。そのため私と学生たちは貨物船には乗れずにこの客船を利用せざるをえなくなったのである。

客船「天達2号」(Tianda No.2)はわずか18トンで定員48人乗り、時速は約40キロと貨物船よりも速度も速く、座席も快適ではあった。貨物船と客船の航行の様子はまったく異なる。この天達2号の操縦室を垣間見たところ、貨物船のような大きな舵ではなくて、まるで車かモーターボートのハンドルのような大きさのハンドルがついていた。しかし、客船と貨物船の航行比較は昨今のメコン航事情の変化を知る上でも有意義なのでその概略を以下に要約して紹介したい。

● 2010年8月18日午前3時40分起床。4時にチェンセンのホテルをマイクロバスで出発。

4時半にメコン河畔の船着き場へ到着した。朝が早いので、前日午後、船の代理店事務所にパスポートを預け、あらかじめタイの出入国管理事務所で出国スタンプを押してもらっていた。タイの役人は、役所仕事特有の規則や時間にただただこだわるばかりではなく、こういう融通無碍なところがあって面白い。日本の役人にはない特徴である。

●天達2号は、船の長さが20mのコンパクトな客船だ。船長、機関員ら乗組員6人が乗り組み、4000馬力のディーゼル・エンジンを始動させた。小型なのにエンジンは貨物船並みなので船足はとても速い。フランス植民地時代の蒸気船はせいぜい10数トンで馬力も弱かったことを考えると技術の進歩がいかに人間の行動範囲を大きく変化させるか、しばし思いにひたった。

乗客はわれわれ8人のほか、沢山のタイ商品を抱えながら、雲南に戻る中国人商人らしき乗客が7人ほど。座席はがらすきであった。出発は午前5時ちょうど。船のエンジン音がいよいよ高まり、船は力強いエンジン音を響かせてチェンセン港を離れた。

出発前、私は学生たちに、眠くとも船外の移り変わる景色、メコンの風景、岸辺の森林などをずっと観察するように注文を出した。できれば操縦室に入って、乗組員たちの動きを見守るのも面白いよと言っておいた。しかし、実際に客船が出発すると、操縦室は部外者立ち入り禁止になり、乗客はだまって座席に座っているだけの状態になってしまった。

貨物船の場合は船内での船員の生活が見えた。気を抜けない危険なメコンを乗り切る船乗りたちの必死の働きぶりが見えた。しかし、客船はごく通常の乗組員と乗客が距離を保つことになった。学生には日本国内で乗る船とさほど変わらない体験を味あわせることになったが、いた仕方ない。

●出発して間もなく、簡単な英語が話せる乗客サービス係の若い男女の船員たちが朝飯を配って回った。発泡スチロールにごはんと野菜やブタ肉類のおかずがついている。われわれは船内では朝食は出ないと聞いていたので、チェンライを出発する時に、あえて早起きしてホテル近くの評判のパン屋さんで、焼き立てのクロワッサンやバケットを買いこんで持参し、乗船したのだった。でも、食事が出るのなら、あえて買う必要もなかった。雨季のまったくでなかなのでメコンは水量が増え、乾季よりも数メートルは高く増水している。

●午前 5 時 45 分、ようやく夜明けの兆しが見え、メコン川の水面がやや赤くなってきた。

午前 6 時 30 分、大きな岩場を通過する。増水しているため岩の多くは水面下に姿を隠しているが表面にいくつもの水の渦がまいており、下に岩場があることを示している。

進行中、こうした岩場が次々と姿を見せる。こういう場合、船は細心の操船をして岩に衝突しないように、ジグザグに避けながら航行する。

●午前 6 時 50 分、進行方向の右側、つまり東側の山肌にラオスの村落が見える。家屋は高床式で一見、日本の神社のお社のような木造住宅である。この付近は大きな渦があちこちで沢山見える。

午前 7 時 50 分、岩場、岩場、そして大きな渦が連続する。船は岩を避けているのか左右に大きく傾きながら岩場と岩場の間を縫うように進んでいく。それでも速度を落とさない。船室の窓を開けると、「ザッ、ザー」と波切り音が聞こえる。それとともにたくましいエンジン音が響いてくる。

●午前 8 時、中国へ木材を満載して運んで行く 200 トンくらいの貨物船を追い抜いた。雲南省は自然保護のため昔は乱伐を放任していた中国政府が伐採を制限しているため慢性的に木材不足である。そのためラオスやカンボジアからいったんチェンセン港に木材が集められ、そこから中国に輸出しているのである。

●午前 10 時、出発からちょうど 5 時間。船はラオスのシエンコク港に到着した。シエンコクは中国船が途中で寄港する港である。この港に中国の老朽化した小型タンカーが係留されており、われわれの客船は、このタンカーからディーゼル燃料の補給を受けた。

メコン川にはこうした中国の小型タンカーがすでに 5 隻ほど就航し、この

ように中国の船に燃料補給をしたり、あるいは石油不足の雲南省景洪までタイで買い付けた石油を運搬しているのだ。

雲南省の石油輸送業界の間ではメコン伝いに東南アジアで買い付けた石油を雲南省まで運べば、トン当たり 200 元程度の運賃で輸送できる。これは陸上をトラックで輸送するよりも安上がりだから将来は、タンカーをもっと大規模に増やしてメコン川を雲南省への石油輸送水路として大いに利用すべきであるとの意見も出ているようだ。

これに対してタイなど下流の環境団体は、もし石油タンカーがメコンで転覆事故を起こすようなことがあれば、メコンが油で汚染され、漁業にも下流域の農業にも悪影響を与える危険性があると懸念しており、中国側の思惑がそう簡単には実現しまいというのが大方の見方だ。

● 2002 年に貨物船で航行した時にはなかった航路標識が大きな岩の上に取り付けてある。赤と白のタイルを貼った標識もある。フランスがラオスやカンボジアを植民地支配していた当時、メコン川を航行する船舶のために水位を表すコンクリート製の航路標識をとこところに設けていた。

それが今もビエンチャンから下流のバクセまでの間の航路では一部残っているが、タイ北部からラオス北部にはフランス時代の標識はほとんどない。それだけ当時は、フランス船の往来がなかったことの証左でもある。

雲南省のメコン川航路整備当局の資料によれば、上流から中流域までの 330 キロの航路内に船の航行の安全を図るために岸辺に設けた標識が 18 基、速度を落とすように示した標識 7 基、気笛を鳴らすべき地点の標識が 20 基、水中に設けた標識 8 カ所、航路の水深を示す標識 4 カ所などとなっている。

こうした航路整備工事は 2002 年から始まり、2004 年 4 月に完成したというのである。中国船の往来が活発になるにつれて、中国はメコンの航路障害物に航行安全を確保するための標識を取り付けたほか、急瀬があったり、砂場があったりする危険な航路を浚渫するなどの工事を黙々と進めてきたのである。

こうした工事の総工費は 4229 万元にのぼるという。

それにしても、いかに多くの中国船がメコン川を日常的に航行し、その航行をわが庭のように整備し、安全のため岩場の上に目立つ標識を数多く取り付けただか、その熱意がよくわかった。

●正午が過ぎ、昼食の時間になると、船員たちが再び発泡スチロールの弁当とミネラルウォーターを配ってくれた。朝飯と内容はほとんど同じ。貨物船で旅した時は、船内にある調理場でコックさんが中華鍋で野菜や肉を炒め、卵入りのスープをごちそうしてくれた。この風情はパック弁当にはない。発泡スチロールの弁当はいつまでも温かく便利ではあるが、食文化の点でいえば、決して風情がある容器ではない。世界中がこの不粋な「文明の器」に飼いならされつつあるような気がしてならない。

●午後 1 時 30 分、ミャンマー領の新しい船着き場の前に至る。この港は以前に來た時にはなかった。ここは、少数民族との和解政策を推進した軍の実力者キン・ニユン第一書記（現在は失脚）が、シャン州の一角に開設した特別ゾーンにある新港スオレイ港である。この港では、中国貨物船から乗用車が何台も陸揚げされている光景を見た。これらの乗用車はタイのチェンセンで荷積みしたものだ。チャンセン港にはタイ国内で出荷された日本製乗用車や小型トラック、バンなどが集められる。こうした中古車はミャンマー、ラオス、中国へメコン川沿いの港に運ばれて行く。

このミャンマーの船着き場とはメコンをはさんで逆方向の東側の山肌にラオスの集落が見える。かなり大きな山村で戸数は 40 数戸ある。メコンは国際河川で、川は事実上の国境になってはいる。だが、目と鼻の先の距離にすぎない。タイ学の第一人者であった故石井米雄・上智大教授は、「メコン流域の住民は上流と下流の交流以上に、対岸同士の交流のほうが密接だと思う」と筆者に語ったことがある。昔からミャンマーの村人もラオスの村人も等しく往来し、また

メコンでともに魚をとっているのだ。ラオス側では村のことを「baan (バーン)」というが、お向かいのミャンマー (ビルマ) 側では「wan (ワーン)」と呼ぶ。もともと同じ意味ではないかと思うものである。

●午後1時50分、「盛泰」という船名を掲げた貨物船を追い抜いた。

午後3時、雨がひどく降り出す。

午後4時15分、「Hua Khong」というローマ字表記のある場所で船は停船した。乗組員のひとりが乗客名簿を持って山肌の上のほうにある事務所に登っていく。恐らく通過船舶を点検・記録する中国のチェックポイントらしい。15分ほど停船したのちふたたび上流に向けて出発。すぐに下流に向かう中国貨物船とすれちがった。

●午後5時15分、中国雲南省の関累港に到着した。タイを出発した約12時間余り。以前の貨物船利用の旅ならこんなに早く着けなかった。途中で船の中で1泊し、翌朝関累港に着いたものだ。

関累港での入国手続きは意外に簡単だった。しかし、女子学生のひとりが、どうしても日本人とはみなしてもらえず、ラオスの山岳民族に間違われてしまった。着ている衣服が、エスニック風だったのが誤解のもとだった。私が名詞を出して、間に入り、彼女は日本から連れて来た私の学生だと説明し、中国人の女性官吏が私を信用してくれて、不審がる男性官吏を説得してくれたので、ようやく入国スタンプを押してもらうことができた。

こういうトラブルが起きる原因は、メコン川を伝って中国に密入国する近隣諸国からの人間や、それ以外の国から来た外国人の不正入国事案が増えているのであろう。

関累港は確かに辺境の地である。だからこそ、ここで入国管理に当たる中国の役人は厳格な入国審査を要求されているのであろう。

●関累港には、メコンを行き来する中国貨物船の船名がすべて書かれた揭示板が掲げてあった。それには「常時運航船」と「不定期運航船」の区分が示してあった。ざっと数えたところ、「常時運航船」の数は6割だった。揭示板には、その日の航行中の船を示す丸いマグネット板が船名の下に貼ってあった。常にごの船がどこらあたりで動いているのか、関累港の担当者が把握しているのだ。

●予定では、関累港よりも80キロほど上流の景洪港まで船は進んで行くはずだったのだが、この日は多くの船がこの累港で貨物や客を降ろした。関累港から景洪までは高速道路が完備し、バスやトラックが頻繁に走る時代になった。メコンの水量は季節によって変動し、船舶も水が少ない時は、関累で貨物や乗客の積み下ろしをするほうが手間も時間もかからない。そこで関累に直結する舗装道路を利用して陸路で州都景洪まで走ることが近年盛んになっているようだ。

●午後6時、関累港から船会社が用意したバスに乗り換えて景洪へ向かう。道路は高速化され、約2時間半走ってようやく景洪に着いた。午後8時半に景洪市中心部のホテルに投宿した。

●今回の客船の旅は、貨物船による旅よりも、早く目的地に着くという目的のためには利便性のある船であったが、船員の航行中の模様は一切見ることができなかった。客船なので乗客と操舵室が隔てられても、それは当然なことではあるが、メコン航行の厳しさや中国人船員の航行技術や機転をつぶさに知るには、自由に船内を移動できる貨物船のほうがはるかに学ぶ所が多い。

★メコンの航行について2つの乗船記録を紹介したので、いかに中国船が国際河川メコンを航行しているかについてのその実態の概略は、読者には大方わ

かっただけであらう。次にインドシナ3国を植民地統治していたフランスが断念した「メコン川を遡上して中国に至る夢」を1世紀後に逆に上流側の中国が航路開発を実現した背景について、特に冷戦時からのアジア地域の国際関係の推移や変化を説明しておく必要があるだろう。

中国と東南アジアの政治的距離の解消によって メコン航行が可能になった。

中国領を流れるメコン川上流部のことを中国では「瀾滄江（ランチャン・チエン）」と呼ぶ。

この瀾滄江流域（中国）とメコン川の中・下流域（東南アジア）とは、第二次大戦後長く続いた冷戦時代には政治的に分断されていた。すなわち1949年の中華人民共和国の成立の後、米国は中国を敵視し、共産主義国家としての封じ込め政策を始めた。

とりわけ1950年から53年にかけての朝鮮戦争では中国が北朝鮮支援のために人民義勇軍を大量に戦場に派遣し、米軍と国連軍に大きな痛手を味あわせた。こうしたことが米国の中国敵視、封じ込め政策を一層徹底したものにしたのである。

ベトナムでは、フランスが19世紀以来植民地支配をしていたが、第一次インドシナ戦争でベトミン軍に敗北した結果、54年のジュネーブ協定によって、フランスはベトナムから撤退した。この直後、米国は朝鮮戦争の二の舞を恐れ、中国封じ込めのために、フランスに代わってベトナムへの軍事介入を打ち出したのである。米国の反共政策は東南アジアの国々にも同様に見習うことになった。タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア、フィリピンである。

これらの国々は、共産主義の拡大を恐れる米国が唱える「ドミノ理論」を信奉し、「赤い中国」が東南アジアにドミノ倒しのように次々と共産主義を広げるのではないかと懸念し、米国と同様に中国と政治的に対立するか、警戒する

姿勢をとった。

こうした政治的対立がある以上、中国が東南アジアの地へ経済的にも政治的にも南下してくることも東南アジアの国々が北上することは事実上できなかったのである。

かつて中国に革命の手助けを受けた社会主義国のベトナム、ラオスの場合は少し別の理由で中国との対立が起きた。それは 79 年 1 月、中国と米国が国交を樹立したことで、ベトナムは中国に対して裏切り行為だと反感をつのらせ、関係は険悪になって冷え込んだ。さらに同年 1 月にベトナムは、カンボジアのポル・ポト政権を支援していた中国に公然と挑戦するようにカンボジアに出兵、ポル・ポト政権を崩壊させてプノンペンに親ベトナムのヘン・サムリン政権を樹立したのである。この結果、中国の最高指導者、鄧小平は激怒し、ベトナムに対する懲罰攻撃としてベトナム北部国境に中国軍を送り、中越戦争が起きた。79 年 2 月のことであった。

中国とベトナムの関係は断絶し、ベトナムは一挙にソ連寄りになった。ベトナムはカムラン湾にソ連軍の基地まで置くことを認めた。このためフィリピンのスービック基地などを展開していた米国とは一層、緊張を高める結果となった。

いきおいベトナムの強い影響下にあるラオスも、かつては 60 年代のラオス革命の時に中国に助けってもらったり、友好道路を建設してもらったりの恩義はあったものの、ベトナムとの関係をより重視した。中越戦争が起きた直後の 79 年 3 月、中国を非難する声明を出した。このためラオスと中国の関係が冷え込み、ラオスもまたソ連に傾斜、接近したのである。首都ビエンチャンの繁華街ではソ連の通貨ルーブルが流通したし、ソ連人の技術指導者がにわかに増えた。またロシア語をラオス人に教えるソ連文化会館も開設されたほどである。

こうして瀾滄江とメコン川の国々の関係は、社会主義国、資本主義国を問わず、完全に冷え込み、地続きの国同士なのに政治的な壁ができて双方の距離は遠のいてしまった。

そのような断絶状態に改善の兆しが見え出したのは、85年にソ連のゴルバチョフ書記長によるペレストロイカが発表され、翌86年にはベトナムがドイモイ（刷新）、同年ラオスがチンタナカン・マイ（新思考）の改革を発表。市場主義経済への道を選択し、冷戦時代の社会主義経済の見直しや、一定の経済自由化への道を模索した。すでに中国も78年から改革開放政策に着手していたが84年ごろからその流れは一層加速していた。

そしてそのころカンボジアではまだ波尔・ポト派とヘン・サムリン政権の内戦が続いてはいたが、ASEANの中でもインドネシアやタイ、マレーシア、シンガポールを中心にカンボジア和平を求める機運が高まり、紛争の当事者各派への働きかけが活発化し、90年にカンボジア和平協定が成立すると、中国とベトナムの冷え込んだ関係も徐々に修復が進み、当然ラオスも中国と徐々に関係正常化に向かった。

このような和平ムードが出て来だした88年にはタイのチャチャイ首相が、第二次大戦後もベトナム戦争やカンボジア内戦といった戦乱がずっと続いてきたインドシナに言及し、「戦場から市場に」という有名な言葉を発した。まさにそのときの東南アジア各国の間でともに醸成されつつあった平和希求の合言葉になった。そして、それは現実の動きとして顕在化し、実を結んだのである。

ベトナム戦争のさなかに発足したASEANは、当初は反共組織の性格を持っていた。しかし、97年までには、社会主義国のラオスもベトナムも加盟し、現在は10カ国の組織に膨らんでしまった。イデオロギーで対立する時代ではなくなったのである。さらにこのASEANの対話国として中国も参加するようになった。もはや共産主義への脅威は消え去ったのである。

中国は、東南アジア諸国（ASEAN）の国々の間で冷戦の間に強く存在した「赤い中国」に対する反共アレルギーが90年代に入って次第に薄れて行く潮流を見据えたうえで、自らASEANへの積極接近をするようになった。

まさに90年5月から中国雲南省の代表とラオスの運輸省高官が初めて中国船のメコン航行についての会合を持ち、その席上で中国側は雲南省からメコン川

を下ってラオスのビエンチャンまで友好親善の訪問をしたいとの希望を表明し、了承されたのである。

果たして90年10月、タイのチェンセン港を経由してラオスまで中国船を試験航行させたのである。これは単に新航路の開発目的だけではなく、中国が長い間冷え込んでいたラオスとの関係修復を第一義的に果たそうとしたほか、中国船がタイ領通過の形をとりながらも、実質的に中国がメコンを利用して、地続きでタイと新たな関係を結ぶ端緒にする目的も持っていたと考えられる。この初訪問の表むきの目的はビエンチャンで開催中の見本市に中国も参加するという大義名分であった。

90年代初期から、ポスト冷戦の新しい潮流は中国と東南アジア諸国の双方から自然と生まれ出て来て、関係改善の具体的な動きが次々と出て来たのである。

政治的イデオロギーの対立解消、そして双方の通商交易発展に共通の利益をめざす動きが出てきたからこそ、メコン川とその流域開発が本格化したのである。「地理的距離は時として政治的距離にゆがめられる」という典型例であると筆者は痛感するものである。

上記のような「政治的距離」がだんだん縮小してきたことで、古くから歴史的にも、民族的、文化・宗教的にもつながりのあるメコン上流部の「瀾滄江」の流域と、中・下流の「メコン」流域とが再び交流を始めるようになる。

90年10月の中国船の初来航以降、実際に貿易品を積んだ中国貨物船がタイ北部に少しづつやって来るようになった。最初のころは、中国船は航路に不慣れで、数隻が注意深く、そろり、そろりとやって来るのが関の山だった。船の大きさもせいぜい80トンから100トンまでであった。それでも91年には雲南省の副知事らがチェンライを中国貨物船で初めて訪問し、チェンライ県との友好関係を深めた。

しかし、初期のころ中国船の稼働時期は雨季の水量の多い時期のみ、つまり年に6カ月から8カ月くらいの間しか航行することができなかった。これは

のちに大幅に改善された。

1992 年になって、最初の中国人観光グループがタイ北部チェンセンにメコン川を下って雲南からやってきた。これは北京の中国国際旅行サービス (CITS) が企画して行ったものであり、そこには、国家的な「メコン観光開発」の意気込みがこめられていた。

それ以来、中国人観光客が徐々に来るようになった。座席 10 席程度の小型高速船や貨物船を利用するツアー客もいた。逆にタイの僧侶も貨物船などでメコン川を遡り、ランナータイ王国時代から往来があった景洪のタイ系寺院への巡礼をするようになった。雲南省当局の特別のはからいで、ビザなしでもタイ人僧侶が景洪にお参りに行くことが可能になった。これを契機に一般のタイ人も景洪へ観光目的でメコン川の中国船を利用するようになったのである。地続きの国同士が対立を解消して通商貿易の活発化、交通路の整備をとともに望むのは、自然の成り行きであった。とりもなおさず、かつて「陸の孤島」とされた雲南省にとって、メコン川という山間部を貫く便利な大河によってわずか 1 日足らずで、ASEAN の窓口の国タイに直接、達することができるようになった。

その経済的、文化的な可能性は雲南省にとっては地の利を得た非常に大きな利点なのである。中国政府は、新国家建設以来、これまで発展を先導してきた沿海部とは対照的に発展から取り残された雲南省や貴州省、四川省、甘粛省などを含めた西部開発に大きな力点を置いている。雲南省の地理的位置からすれば、四川省も湖南省も、また甘粛省、新疆ウイグル自治区も、首都北京からよりも、はるかに近い近隣の地域である。これまでほとんど縁のなかった中国の最西部もメコン川という ASEAN へのアクセス水路により接近することが可能になったのである。

長い間、立ち遅れた地域であった中国西部と ASEAN つなぐメコン川、そしてその流域こそ中国にとって将来的に大きな可能性を持っている。メコン流域には、日本の人口の倍以上もある 3 億人もの人口があるアジアの大市場で

ある。ここに中国も東南アジア諸国も、また欧米諸国も日本、韓国なども着目しないわけがない。

メコン川に即応した「浅底船」の開発

次にメコンを航行する船舶の技術的な改良にも中国は積極的に取り組んだ。中国船は揚子江の支流を含めて四川省など内陸部に数多くある河川で底の浅い船を長く航行させてきた実績を持っている。メコン川のように航路の真ん中に多数の岩場がある川も珍しいが、中国内陸部の大小河川でも岩場のある河川は当然あり、岩場を避けて航行する操船技術は中国の船員が身につけていた。

事実上、メコン川上流部から中流部で船を航行しているのは中国船が大半であり、他にはラオスが手作り同然のエンジン付きの小型木造船を運航させている程度である。事実上、メコン川での貨物船は中国船の独壇場と言っても過言ではない。

下流域のカンボジアやベトナムに行けば、水深も深くなり、航路に岩場など少ないので、中国船以上の大型船舶も運航できるのである。

中国船の場合、メコン航行のために、岩場を通過するような場合も、船底が岩をこすらないという造船技術が要請され、そこで中国で独自に発達したのが喫水の極めて浅い「浅底船」である。

貨物船としての十分な浮力は確保しながらも、なるべく喫水線を浅くし、水中の岩に船体が当たらないという工夫をしたのである。船体構造は水面にはいつくばる平底のバージのような格好である。ブリッジだけは航行のための見晴らしの良さを確保するため船体中央に高く設けられている。

フランス時代の船は頑丈な蒸気機関を推力に使ったため、燃料の重い石炭や水を積んだうえ、船体そのものが重い船であった。だからどうしても喫水線が深くなり、岩場や砂の堆積の多い難所を航行すると船は座礁することになってしまう。当時の蒸気エンジンの馬力はせいぜい数百馬力で、今の石油エンジン

よりも10分の1～20分の1程度の出力なので推進力も不足した。

それに反して現代の中国船は強力なディーゼル機関を推力に使う。蒸気船に比べれば、はるかに軽い船であっても推力は蒸気船を凌駕する。しかも底が浅いように設計してあれば、水深の浅いメコンの難所であっても注意深く航行すれば、クリアーできるようになったのである。筆者が見た中国貨物船のディーゼル・エンジンには、上海の工場で製造されたことを示す文字が刻まれていた。

航路開発に力を入れる。下流国からは懸念の声

中国政府は94年に「瀾滄江—メコン川開発事務所」を設立し、メコン川の上流から下流にかけての開発プランを検討する作業に入ったのである。そのうえで中国はメコン川上流部（瀾滄江）の思茅から中流部のラオス・フェーサイ⁽⁴⁾にかけての航路整備に力を入れるようになった。

航路整備とは、まず第一に航路の浚渫であり、危険な岩石の除去である。メコン下流から遡り、中国側の瀾滄江流域に入ると一目瞭然でわかることだが、航路の整備は徹底して行われており、岸边にある岩石なども人為的に手が加えられ、端正に組み直したような土木工事の跡を見ることができる。中国が90年代後半に作成した雲南省・南阿川河口からラオスのコクルアン村までの、メコン川上流部の航路整備概略を示した「上湄公河航運工程布局示意图」によれば、この航路内にある急瀬や難所、重要港など100カ所以上を明示し、そのひとつずつに河川整備のために投入すべき予算額を記入している。たとえば、「ターンサルム（最難所）、175 万元」、「黄金三角地帯の浅場、1008 万元」、「タンホー（難所）、2440 万元」、「シエンコク港、2175 万元」といった具合である。こうした具体的な見積り作業そのものが、中国がメコン開発に当初からなみなみならぬ決意を示したものであるとうかがわせるものである。こうした秩序だった整備計画は、さすがに古来からの「治水」の国であると、実感させられるだけのものがある。

一方でメコン川のような大自然にあまり急激に人為的変更を加えることは、思わぬ災害や環境変化を招くのではないかという懸念の気持ちが下流国に生じるのも無理からぬ。

90年代から90年代中盤にかけて、中国はメコン川に貨物船を少しずつ就航させ、まず中国領側の「瀾滄江」の航路整備を行ってきた。危険な浅瀬は浚渫し、航行の邪魔になる航路中の岩は爆破、除去する。少なくとも2000年までに中国はこの作業を終えたようだ。

すでに90年代後半には中国船がタイのチェンセン港との間を活発に往来し、貿易活動を行っていた。だが、2000年4月には、中国は、下流のミャンマー、ラオス、タイの4カ国と、正式に商業運航協定を結び、中国雲南省思茅からラオスの古都ルアンプラバンまで中国船が公式に航行できるように国際的に確認した。そしてお互いに了解のうえで航路整備をする基本方針を確認したのである。この国際的な手続きを踏んだうえ、中国はこの航路区間にある危険な岩場の爆破や川底の浚渫作業を活発化させるようになる。

実際にこうした作業に着手したのは2001年から2004年にかけてであった。この時期に中国は航路の妨げとなる岩盤を24カ所以上爆破している。爆破作業には中国各地の河川での航路整備を担当した経験豊富な四川省や重慶などからの土木エンジニアらが多数動員されたという。

要するにまず上流部の中国領域でやってきた岩石爆破作業を国際河川の下流部まで拡大したわけである。しかし、下流のタイやベトナムなどからは、岩石の爆破は水流の変化をもたらし、漁業や農業にも悪い影響が出る恐れがあるとの非難が出たため、中国はその後、爆破が国際問題化しないような目立たぬ方法をとるようになったようである。

この航路開発問題以上にメコン流域の各国の環境団体から批判を浴びているのが上流の雲南省で中国が相次いで水力発電用のダム建設を進めていることだ。中国は95年に雲南省に曼湾ダム（1500メガワット）を建設したほか、大朝山ダム（1350メガワット）、小湾ダム（4200メガワット）などの建設計

画を進めてきた。だが、こうした上流部の開発によって、メコン下流の水位に変化が出て来た、とタイの環境保護団体などから反発の声があがった。その変化の最たるものは漁獲数の激減である。

とりわけ 10 階建の高層ビルにも匹敵する巨大な小湾ダムが現在、建設中だが、中国は 2012 年の完工をめざしている。だから下流の環境団体、学者などは、小湾ダムが完成した後の水位、水流の一層の変化を懸念しているのである。メコンの流れは雨期が始まると、ゆっくり時間をかけて水位が上がっていく。逆に乾期になれば、ゆっくりと水位が低下してゆく。これが長い間、メコン流域に住む漁民、農民たちが見つめて来た自然現象である。しかし、メコン上流の中国雲南省で複数のダムが建設されたあと、下流域のラオスやタイなどでは、ダム放水によって、突然の増水が頻繁に起きて、河川堤防の土砂が侵蝕される現象が相次いで起きている。

チェンライ県チェンコン付近のパクインタイ村や、チェンコン対岸のラオスの村々では、2000 年ごろからメコンの河岸にある村の堤防が侵蝕で侵され、村の家屋に近い所で大量の土砂がえぐられる異常現象が起きている。パクインタイ村に住む漁師たちは、「乾期なのに突然、川の水位が短時間に 1m ～ 2m も上下することもある。また水が引く時期になっても水が引かない」と 2003 年に現地を訪れた筆者に証言した。2010 年夏にチェンコンを再訪した際、地元でメコン川を守るための環境保護活動をしている NGO 代表シーラサック・インタヨット氏は「往時に比べれば、このあたりの漁獲量は 7 割も減った」と語ったのである。

これら中・下流域での水流、水位変化について、中国側はダム建設との因果関係を否定するが、タイの環境保護団体、NGO グループなどは、ダムの悪影響だと指摘する。いずれにしろ、現在のメコン川は水の少なくなる乾季になっても中国船は、確実に航行を続けている事実がある。

メコン川は文字通り国際河川であり、上流の 1 国の治水行政だけでは解決しない、さまざまな問題を含んでいるので今後の中国の対応が注目される。

タイ北部に到来する中国貨物船、その実態

2010年8月現在、中国雲南省とタイ・チェンライ県チェンセン港の間に航している中国船の船舶数は、関累港の担当者によれば、100隻にのぼる。このうち約6割が常時運行しており、残りは不定期に運行している。中国船はそれぞれが雲南省に本拠を持つ40数社の船会社に所属するが、数隻は事実上、タイの運輸業者がオーナーである。雲南省自体はメコン川を航行する中国船の航行については、貿易・産業振興の面からも省としてさまざまな利便を図っている。

現在、雲南省景洪からの下りは約10時間でタイに到着する。逆にタイからの上りは12時間余りである。貨物船の積み荷の種類や積載量にもよるが、景洪を出港してタイ・チェンセン港に到着し、そこで荷降ろしをする。そしてタイの輸出品を積み込んで雲南に向かう。行って帰ってくるまでの期間が最短で4日前後から～7日前後である。このため多い船は月に3、4回はこの往復をすることになる。

現在の中国船の多くが船の位置を確認するGPS装置を備えているほか、中国の河川管理当局者と緊密に連絡できる通信機器を完備させている。だから上流部の中国河川当局者は、それぞれの中国船がどこを走っているか、どこに停泊しているかもリアル・タイムで把握しているのである。

タイでの荷役作業は一部機械力を使用する場合もあるが、大半は多数の作業員を近隣の村から集めて行うのである。仮に貨物100トンを降ろすような場合も人海戦術で作業員ひとりひとりが、20キロ前後の箱を肩にかついで陸上に運ぶのである。だから非常に時間がかかる作業である。

船員たちは、タイに到着しても宿は船内であり、食事も多くが船内で共同炊飯という徹底した節約生活である。ただ近年は携帯電話の普及で船内からも中国に簡単に電話をかけられるようになり、船員たちが雲南の家族と会話することも可能になった。

チェンセン港の周辺には中国船の貨物を中国に運ぶための輸出許可書、通関書類の作成や雲南省の船会社と連絡をとるなどのサービスを行う事務所が2000年以降、何軒もできたほか、安い中華料理店もある。チェンライ県には国共内戦当時の国民党の流れをくむ中国人の子孫を含めた華人系タイ人らが多数住むため中国語の通訳、翻訳などは彼らがすべてこなしている。要するに中国船の乗組員たちはチェンセン港に入港して言葉の上で困るようなことは何もないのである。

少なくとも雲南省の景洪や関累港とタイ北部チェンセン港を航行している鋼鉄製の貨物船は中国船しかない。ほかにはラオスの木造船が走っているが、航行の範囲は主にラオス領域か、もしくはラオスとタイ領域の間のみである。このラオス船は、近代的な造船所で作ったものではなく、船大工がチーク材などを手作りで組み立てて造ったもので、船のトン数も小さいのでは5トンから7トン。大きくても15トン～20トンといった小型船である。

動力は日本製のトラックの中古エンジンを使い、動力伝達のためにチェーンを利用して小型のスクリューを回すのである。だから馬力もせいぜい100馬力前後で推力も限られている。船を動かすのはたいい夫婦か親子であり、船の中に簡単な調理設備があり、水ガメを積んでいて、それを煮炊き用の水としている。こんなラオス船の強みは渇水期でも浅い航路を進めるので、中国船が貨物を運べないような場合には、中国船から貨物を何隻かのラオス船に積み分けて輸送することもある。しかし、ラオス船で下流から中国雲南省まで航行する例はほとんどない。

20年前、中国船が航行できるのは水量の多い半年のみだった。

現在はメコンの水位管理や浅底船の開発で年中ほぼ可能になった。

メコン川を利用して中国・雲南省とタイ北部との間で行われている貿易についてチェンセン港税関の調査データをもとに述べてみたい。同港の統計によ

れば、この港に入港する中国貨物船と一部ラオス船⁽⁵⁾は 2001 年以來 2010 年に至るまで 10 年間の年間平均入港数は、約 2400 隻にのぼる。以下に月ごとの入港数を見てみたい。2010 年の月ごとのデータはまだ未公開で不明であるが、2010 年全体の入港隻の総数は 2196 隻であったことをチェンセン税関の責任者が筆者の問い合わせに対して明らかにした。

2001 年～ 2010 年 チェンセン港への貨物船入港状況（同港税関調べ）

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1 月	138	262	242	191	244	136	146	169	175	各月の入港数は未公開
2 月	177	198	152	205	160	149	81	109	157	
3 月	287	236	205	147	275	175	164	162	192	
4 月	217	211	123	151	170	129	172	139	205	
5 月	300	232	144	196	191	146	150	137	207	
6 月	196	307	133	149	142	138	115	115	134	
7 月	166	291	141	190	128	115	143	136	144	
8 月	252	306	325	243	271	201	281	166	177	
9 月	225	256	258	217	221	211	196	270	191	
10 月	245	259	246	274	242	232	163	200	287	
11 月	204	280	259	265	208	219	170	167	231	
12 月	189	279	236	305	237	211	201	166	265	
TOTAL	2596	3117	2464	2533	2489	2062	1982	1936	2365	2196

月によって入港隻数に大きなばらつきがあるのは、やはりこの地域特有の乾季と雨季があるためである。タイ北部からラオスにかけての乾季は通常 11 月から 5 月。雨季は 6 月～ 10 月。

雨季に入ってとりわけ水量の多くなる 8 月から、乾季に入ってもまだ川の水が比較的豊かな 12 月までは、毎月の入港がおおむね 200 隻を上回っている。このピーク時には 1 日に最低でも 6、7 隻が入港しているわけである。しかし近年は、乾季の最中の 3 月、4 月でも上流の雲南省のダム放水がなされて、人為的に船舶航行に必要な水位が確保されるため船舶の航行数は雨期よりも減少するものの、最低でも 120 隻台から 200 隻前後は、チェンセン港に入港している事実が浮かび上がっている。

チェンセン港を管理しているタイ政府港湾当局者に 2009 年 2 月に筆者が話を聞いた際、「中国船がチェンセンから雲南に戻りたい場合に、もし航行に必

要な水位が足りないような場合は、中国船船長が雲南の役所に連絡を取る。そうすると雲南側から、何日後にダムの放水をするから水位が上がる。その時に遡上するように、という連絡がある。たいてい数日待つておれば、水位が上がり、チェンセン港に停泊していた中国船は数隻ずつまとまって上流への航行を開始する」と証言した。

この当局者によれば、「だいたい1週間に2回程度の放水のケースが多い。1回の放水があると、このあたり（チェンセン港）でも30センチ～40センチほど水位が上昇する。あまり長くその水位は持続しない。せいぜい2日程度なので中国船は、そのタイミングを逃さずに航行するのが常だ」と語った。ただし、「あまりに渇水状態がひどいような状態では、放流しても焼け石に水なので、中国側は一切放水しない。だから下流の渇水はさらにひどくなる」とも語った。

また中国船の船員らに筆者が聞いた話でも「乾季で水が少なくて上流にさかのぼれないような時でも3日とか4日程度、港で待機しておれば、中国の役所から連絡があつて、やがて上流から水が流れてくる。そして水位があがったら、船はすぐに上流向けて出港する」という。水の多い雨期には、中国船はいつでも自由に航行できるが、乾季の渇水期には、上流からの放水が頼り——という図式が明らかになった。

乾季の中国船などの入港数を検討すると、毎月80隻～200隻前後の入港数がある。これは毎日航行していると見るよりも、航行が可能なだけの水量がある場合に航行するということであろう。

つまり、「水待ち」をしていた中国船は、航路に十分の水が確保された場合に1隻だけではなくて3隻、4隻と船団を組んで一斉に運航するわけである。従って、乾季にはやはり毎日運航できるのではなくて、運航できない日もあるのである。

まだメコン川に中国船が進出する前の1988年当時、ラオス・ビエンチャンで、メコン川の実状に詳しいベテランの日本大使館幹部から「メコン川は国際

河川ですが、上流部では、乾季には漁師の小舟を除いて大きな船などまったく運航できませんよ。それに港湾を作っても、橋を作っても洪水で流されるのでメコンでは港湾施設も橋も、そう簡単には作れないのです」と聞いたことがある。それが現代では年中、船がタイと雲南の間を往来している。港湾もあちこちで整備されている。まさに隔世の感を覚えるのである。

中国側のダム放水量などの具体的なデータが公開されておらず、中国がどのくらいの日数、ダム放水を行っているのかは不明である。ただ、下流で見られる現象としては、自然の降雨ではない人為的な放水が行われていることだけでは否定のしようがない。中国船の航行などの必要性に応じて、上流でダムの放水が定期的に行われているのはほぼ確かなようだ。見方を変えれば、これはメコンの立派な「運河化」であり、かつてフランスもなしえなかった「メコン」という長い巨大な龍を中国が恐れもせずに手なずけたということであろうか。古来から治水にたける中国のすさまじいまでの自然へ挑戦は計り知れないものがある。しかし現代の中国は、自国の利益のみ考えるのではなくて、下流域の政府や環境団体に対してダム放水の実状などの情報公開をし、透明性を高める必要があるだろう。ともかくタイ国内には外国船が入港できる海の港湾はいくつかあるが、中国船がこのように多数出入りする港は、このチェンセン港をおいてない。

青森で品種改良され、中国に移植された中国産「富士リンゴ」がメコン伝いに熱帯国タイにまで輸出されている。

●貿易の品目

中国からタイ・チェンセン港へ陸揚げされる輸入品は2005年統計によれば、以下のようなものである。

- (1) リンゴ————— 2万6085トン（3億575万パーツ）
- (2) ナシ————— 1万7124トン（2億7951万パーツ）

- (3) 加工済み木材—— 3875 トン (1 億 4777 万バーツ)
- (4) ニンニク—— 1 万 6613 トン (9561 万バーツ)
- (5) スイカ種—— 2048 トン (4578 万バーツ)
- (6) 水牛—— 2082 トン (4514 万バーツ)
- (7) 生野菜—— 3376 トン (3716 万バーツ)
- (8) しいたけ—— 382 トン (3560 万バーツ)
- (9) 毛布—— 1279 トン (3514 万バーツ)
- (10) ヒマワリ種—— 4370 トン (3299 万バーツ)
- (11) バッテリー—— 2 万 3823 トン (2 億 7434 万バーツ)

チェンセン港から輸出される品物は以下の通り (2005 年統計)

- (1) 果物 (リュウガン) —— 4 万 120 トン (12 億 3114 万バーツ)
- (2) ゴム類—— 2 万 3965 トン (12 億 9493 万バーツ)
- (3) パーム油—— 7470 トン (1 億 5922 万バーツ)
- (4) 油類—— 4033 トン (9921 万バーツ)
- (5) ディーゼル油—— 6216 トン (7662 万バーツ)
- (6) 鶏加工品—— 2490 トン (6706 万バーツ)
- (7) 果物 (ランブータン) —— 1878 トン (6447 万バーツ)
- (8) 医薬品—— 160 トン (5179 万バーツ)
- (9) バッテリー—— 2 万 5246 トン (7 億 3829 万バーツ)

チェンセン港で扱う貨物量は輸出、輸入ともども 10 万トンを越えている。船が大型化すればこの貨物量は必然的にもっと増大するであろう。

中国からタイに輸入される果物のうち一番多いのがリンゴである。これらのリンゴは中国の山東省、山西省、河北省、雲南省で栽培された「フジ・リンゴ」が大半である。

「フジ・リンゴ」は日本の青森県南津軽郡藤崎町の農林省園芸試験場東北支

場で 1962 年に品種改良を重ねて生まれたリングである。「国光」と「デリシャス」をかけあわせたうえ何年も改良を重ねて誕生させたものがフジである。誕生地の藤崎町の「藤」にちなんだ名だったが、いつしか「富士山」のイメージに変わってしまったのである。

中国には新品種開発から 4 年後の 66 年に早々と苗木が入り、広く栽培されるようになった。

タイで陸揚げされるリングの箱には「富士」とか「紅富士」の文字を様々にあしらった絵がつけられており、中国におけるフジ・リングの人気の高さを物語っている。

雲南省の景洪港や関累港では、季節になれば中国各地から走って来た大型トラックが中国船にリングを積み込む様子が見られる。中国の各国へのリング輸出量全体は、年間 220 万トン前後である。従ってチェンセン港にはそのうち約 1.1% 程度が輸出されている計算になる。貿易の規模としては、そう大きくはないが、中国リングのタイ国内における存在感は、かなり大きいものがある。

タイ語で、リングは「アップン」^⑥と呼ばれる。

中国産リングは「アップン・チーン」と呼ばれ、庶民に親しまれている。冷戦時代には中国のことを「チーン・デーン（赤い中国）」とタイ庶民が呼び、共産中国を警戒していた時代^⑦に比べれば、メコン川からやって来た味も香りもいい、好印象の「リング大使」の外交的な効用は、当の中国政府自体が予想もしなかった効果をもたらしている。

タイは熱帯の地なので国内でのリング栽培はできず、昔からニュージーランドなどの外国から輸入していた。従って価格は極めて高く、贅沢品として庶民は、あまりリングを買わずに価格の安いタイ産果物を購入していたものだ。

しかし、メコン川を経て中国産の安価な「フジ・リング」がバンコク市内のスーパーにも出回るようになって、富裕層でなくても、リングが安く買えるようになった。現在のバンコク市内の小売り価格でも 1 個が 18 ～ 33 バーツ（約 50 円～ 90 円）である。

近年は中国正月の時期に当たる1月下旬から2月上旬ごろにかけては、この「フジ・リング」に漢字で「福」や「囍」などめでたい文字を栽培段階で入れて、付加価値をつけて売りだす知恵物の中国人リング生産者もいて、バンコクなどの華人系タイ人が正月用に縁起のいい文字入りフジ・リングを購入することが日常化している。

ちなみにバンコクのスーパーには日本から輸入された青森産や岩手リングが1個230バーツから250バーツ（約634円～690円）で販売されている。中国産に比べれば、5倍もする価格だが、金に糸目をつけない富裕層の顧客がバンコクには結構いるのである。

チェンセン港では季節ともなると、メコン川に沿って中国産のリングを売る露店がずらりと並び、それを車で買いに来るタイ人が集まってくる。タイで荷揚げされた中国産リングの一部はラオスやカンボジアの市場にも回っている。

一方、リングに次いで輸入量の多い梨の産地は中国西部の甘粛省である。一部は新疆ウィグル自治区からも出荷されている。

逆にタイから中国に輸出される果物で一番多いのが、竜眼（リュウガン）である。タイ語では「ラムヤイ」。それも乾燥させたリュウガン、「ラムヤイ・ヘーン」が中国市場で大きな需要がある。なぜなら中国人は、竜の目に似たこの果物は福をもたらすと縁起をかつぐからである。が、何よりこの果物は甘くておいしい。

最近の中国からの輸入品で目立つのが、新鮮な野菜である。これはタイ政府と中国政府が2003年に締結したFTA（自由貿易協定）で定められた188品目のひとつであり、熱帯のタイでは、レタスなどの野菜は、害虫がつきやすいため農薬を多量に使用しなければ栽培しにくい。その点、中国雲南省はタイよりも寒冷な高地栽培ができるため温度の高いタイ国内以上に容易に栽培できるので出荷量も多く価格も安い。その点がタイの消費者に受け入れられる背景になっている。

タイの中国向け輸出の総額は輸入をはるかに上回る

●メコン川を利用したタイの輸入総額

タイのチェンセン港税関当局の 2004 年と 2005 年の統計によれば、メコン川を通じて中国、ラオス、ミャンマーからタイに輸入される品物の輸入総額は次の通り。（＊ 1 バーツは約 3 円）

2004 年： 中国からの輸入総額＝ 12 億 7235 万バーツ	(95・31%)
ラオスからの輸入総額＝ 5982 万バーツ	(4・48%)
ミャンマーからの輸入総額＝ 280 万バーツ	(0・21%)

＊ 輸入額総計＝ 13 億 3497 万バーツ

2005 年： 中国からの輸入総額＝ 12 億 2271 万バーツ	(95・68%)
ラオスからの輸入総額＝ 5381 万バーツ	(4・21%)
ミャンマーからの輸入総額＝ 134 万バーツ	(0・10%)

＊ 輸入出額総計＝ 12 億 7786 万バーツ

●メコン川を利用したタイの輸出総額

2004 年： 中国への輸出総額＝ 32 億 9478 万バーツ	(87・1%)
ラオスへの輸出総額＝ 4 億 658 万バーツ	(10・75%)
ミャンマーへの輸出総額＝ 8136 万バーツ	(2・15%)

＊ 輸出額総計＝ 37 億 8272 万バーツ

2005 年： 中国への輸出総額＝ 38 億 5640 万バーツ	(73・61%)
ラオスへの輸出総額＝ 3 億 4915 万バーツ	(6・66%)

ミャンマーへの輸出総額 = 10 億 3310 万バーツ (19・72%)

* 輸出額総計 = 52 億 3865 万バーツ

このように輸出入額を見ると、タイと中国の貿易が圧倒的に多く、輸入では約 95%、輸出も約 8 割程度である。しかもタイ側の輸出額のほうが輸入額よりも大きく上回っている。

タイ北部のチェンセン港を起点に上流の雲南省まで貨物を運ぶのだが、航路の途中でラオスやミャンマーで貨物の荷降ろし、積み込みをするのである。

メコンの船か、陸上のトラックか

メコン川を利用する中国船にとって、次第にライバルとしての存在感を示し始めたのが、陸の大型トラックである。1992 年当時からアジア開発銀行 (ADB) の主導的関わりから大メコン圏 (GMS) 構想は立ち上がり、徐々に軌道に乗ったが、現実には 2002 年にブノンペンで開催された第一回大メコン圏 (GMS) 首脳会議以降に流域の道路整備などの開発が一気に本格化した。

この大メコン圏流域開発によって、中国と東南アジア諸国の間の道路整備は急速に進み、それまで時間を食っていた悪路での陸上輸送が短時間で行われるようになり、メコンの貨物船ばかりに頼ってきた中国側の荷主が、積み荷によっては、船よりも運賃が安い大型トラックに切り替える動きが出始めている。船の場合、かさばる貨物、重量の重い貨物は安く輸送ができるメリットがある。しかし、重量も体積も大きくない貨物で、輸送に時間をかけたくないような貨物の場合は、陸上輸送のほうがコストが安くなる場合もある。

すでに中国雲南省からの高速道路がラオス国境ボーテンまで開通し、中国領だけなら 4 時間程度で景洪とラオス国境まで行けるようになった。問題はラ

オス領に入ってから道路の悪さだが、近い将来、早ければ2003年までには、ラオス国境からタイのチェンコンまで通じる道路も改良されることは必至であり、中国国境とタイのチェンライ県まで結ぶ産業高速道路が完成すれば、2時間足らずでタイ側に至ることができる。

もうひとつの欠点は中国船が、国際的流通に欠かせない世界規格の20フィートないし40フィートの大型コンテナ^⑧を積めないことだ。船の構造自体が大型コンテナを積めるようにはなっていない。メコンを航行する中国貨物船は岩場との衝突や接触を避けるために浅底タイプの船体構造になっている。だから船内に1個の高さだけでも約2・6mもある大型コンテナを積むことはできない。また海上交通のコンテナ船で見られるように、甲板に何段ものコンテナを積んだうえ岩の多い危険なメコン川を航行することは船体の重心を不安定にし、容易に転覆したり、コンテナが落下したりする事故が起きる危険性が多い。

さらにコンテナ船をメコンに就航させるとしたら現在の200トン～300トンという規模の大きさの船では、とうてい数多くのコンテナを積載できないし、まず採算が合わない。

そのうえコンテナを船に積載するにはメコンの港湾に巨大なガントリー・クレーンを設けなければ、積載作業はできない。設備投資に多大な費用がかかる。果たしてそれだけの貨物量が将来見込めるかどうかまだ見通しははっきりしない。

ところが大型トラックの場合なら、コンテナを1個でも積載することは容易であり、コンテナの場合は、荷主から受け取る顧客までドア・トゥー・ドアで輸送できる。メコンの中国船自体が近代的な流通網を担う輸送媒体ではなく、どちらかといえば零細荷主の貨物を手作業で運び、手作業で陸揚げするというひと時代昔の輸送媒体である。

幸いにしてタイでの荷役作業は安価な労賃で作業をしてくれる地元民や、暇な漁師^⑨などがたくさんいるためまだペイするのである。ただし、中国から船積みされて運ばれる冷凍野菜などは、荷役作業に手間取って腐敗したり、品質

が劣化したりするトラブルがチェンセン港で起きている。これらのトラブルは冷凍設備を持つコンテナをトラックで輸送すれば解消できるのである。

こうした意味で、メコン川の制限された航行条件の厳しさの中で中国船が今後、陸上のトラックと競争しながらサバイバルするには、取り組むべき課題が無数にあるのである。

私見では、メコンの貨物船は300トン級までに大型化したが、海運のレベルで見れば、まだ小型船の部類である。メコン航行の壁から言えば、現在の船の形を保ちながら、大量輸送はできなくとも、トラック以上に安価に運べる商品もあるので、現在の貿易高に見合った適正規模の貨物を運ぶ役割を堅実に続けていくであろうと見るものである。

メコンにも中国観光船が就航

メコン川の中国船を利用する観光客は、最初は中国貨物船へのわずかな客の便乗から始まった。90年代後半に入って徐々に観光客やビジネス客の数が増えていった。そして2001年からタイ北部チェンライ県チェンセンと中国雲南省西双版纳（シブソンパンナー）タイ族自治州の州都景洪約330キロを結ぶ中国の客船が就航した。

貨物船に商人や観光客が乗って両国を往来する動きが出てくるようになって、景洪の船主が観光客を運ぶ専用の客船を就航させたのだった。しかし、乗客の多くが中国人観光客で、少数のタイ人観光客、ビジネスマン、欧米人観光客が利用するようになった。日本の旅行業者が以前に日本人のメコン川ツアーを試験的に行ったが、まだ日本国内では大手旅行会社がメコン川航行の情報をほとんど持たない。日本の業界には、ベトナム戦争やカンボジア内戦などインドシナの戦乱期にしみついた危険地域としての思い込みがいまだに残っていて、どうしてもリスクを避けたい大手旅行業者としては、積極的に日本人観光

客をメコン川航行に呼び込むような努力はまだしていないのが実情である。

現在、雲南とタイ北部との間には、天達1号、天達2号、金三角8号、孔雀号など5隻の観光船が就航している。貨物の重量で喫水線が深くなる貨物船は水位が低いと航行が困難であるが、客船の場合、船体自体が軽く設計してあるうえ小型なので、喫水線は浅くほとんど年中航行できる。従って客船はひどい渇水期を除けば、まず季節を問わずに航行できるのである。

雲南の船会社は、中国政府や雲南省の支援も取り付けたうえで、メコン川での観光船の就航を実現させたのである。雲南に観光に来る中国人富裕層をターゲットに国際河川メコン川を航行し、タイやラオスにかけてのツアー商品を売り出しているのである。

メコンを旅する世界の観光客は、近年少しずつ増えている。特に中国側からこの地域にやってくる観光客はここ5、6年前から目立っている。筆者がタイ北部のチェンセン港に停泊中の中国観光船の中で出会った中国人乗客らは、上海でのツアー募集でやってきたと話していた。

飛行機の旅だけには飽き足らない中国人観光客がメコン川を下って東南アジアまで来るようになったのである。

現在就航中の中国客船「天達1号、2号」の場合は、タイのチェンセン港を月、水、金の早朝5時に出発。逆に景洪側からの出発は火、木、土の午前7時発のダイヤで運航する。料金はタイバーツだと4000バーツ（約1万2千円弱）、中国元は800元。

単に旅行費用のコスト比較だけで見れば、船で雲南―タイを旅するよりも、陸の国境を越えるバスを利用したほうが、半額以下で済む。しかし、メコン航行という体験は、バスでは決して体験できない付加価値を十分に持っている。将来、ありきたりの旅に飽きた日本の旅行者もメコン川を旅する客層が増えると思われる。時間の問題である。

メコン川流域には13世紀ごろ、仏教を基軸にした「ランナータイ文化」^④が広く栄えた。ランナータイ王国の中心は初期のころ、タイ北部のチェンライ

に都を構えたが、のちにチェンマイが中心になった。チェンマイの意味は「新しい都」という意味である。ランナータイの文化はラオス・ランサーン王国の都ルアンプラバンにも影響を与えた。そして中国雲南省の景洪もランナータイ文化が栄えた仏教都市であった。この景洪の古い南方上座部仏教の寺院、春満大仏寺にはタイのプミポン国王が参拝し、タイ国とこの地の古い文化的、民族的な絆を味わったのである。

チェンマイはメコン川からは少し離れてはいるが、チェンマイ近郊から河川を通じてメコンとつながっており、広い意味でメコン流域圏に入れてもいい。チェンマイはタイの古都として今も洗練された文化が残り、市内いたるところに古い仏教寺院が立ち並ぶ。バンコクとは違うランナータイ王国の都としての伝統文化が今も町に息づいている。特にランナータイ王国時代から伝わる木造建築は、景洪の傣族の民家建築とも共通のデザインを保持している。軍事政権が支配するミャンマーのシャン州ケントンも、やはりランナータイ文化の影響を受けた地域である。こうして見ると、メコン流域とランナータイ文化という共通のキーワードでくくれる仏教都市が現代の国家という違いを越えて訪れる者を魅了する。そうした文化遺産的な付加価値を十分に味わいたい観光客がこのメコン流域に世界中からやって来るのである。

すでに1993年からメコン流域の国々、すなわち中国、ラオス、タイ、カンボジア、ミャンマー、ベトナムの6カ国は、年に1度のペースで流域6カ国の文化代表団がこぞって参加する「文化芸能祭」をそれぞれの国が輪番でホスト国となって開催し続けている。民族舞踊や音楽、芸能を楽しんで友好親善を深める行事をおこなっている。会場には露店の出店も何軒も出て、その中で青竹の筒の中にモチ米と赤い豆を入れて炭火で熱し、まるで「アズキおこわ」のような食べ物「カオラーン」を売っていた。この料理方法はタイでもラオスでもまったく同じで、庶民に愛されている伝統的食べ物である。この「カオラーン」が雲南省のシブソンパンナー・タイ族自治州でも健在であるというところに文化の共通性をみることができる。

メコン川開発をめぐる中国と東南アジアの対立はあるものの、それはそれとして、わきに置きつつも、共通の経済発展、貿易の促進、世界各国からの観光客誘致のために協力しようという動きは、近年ますます盛んになっている。

メコン川の上流、中流、下流の航行ルート概説

メコン川は、最上流中国青海省の海拔 5000m を越えるチベット高地を源流とし、ラオス、ミャンマー（ビルマ）、タイ、カンボジア、ベトナムを貫き、最後はメコンデルタから南シナ海に注ぐ。その全長は、以前は日本の地理書などでは 4300 キロとか 4500 キロなどと記述されていた。しかし、メコン川委員会（MRC）は、その長さを 4800 キロとしており、また中国・雲南省景洪港の掲示板には 4880 キロと公示され、ADB もこの数字を使っている。

メコン川委員会はメコン川の上流から中流、下流にいたる各所でメコン川の水位を常時モニターしているが、流域にあたるこの地域は乾季と雨季で水位差が大きく、場所によって当然異なるが、だいたい 3、4m から 4、5m もの水位差がある。これだけの水位差があると、河川港の船着き場でも水位に応じて船が接岸できる港にしなければならないので、メコン川の水位に即応した港を建設することは、昔はほとんど困難で、自然の堤防のままで小さな船がその時、その時の水位に応じて工夫しながら接岸していた。

だが、2000 年以降は、雲南省の景洪、関累、タイのチェンセン港などで新しい港湾の建設が相次いで進み、メコンの水位の変化に対応できる近代的な港湾施設が出現するようになった。

メコン川の河口メコンデルタから上流域にいたるまでの主要な航路の現状について述べてみたい。

メコン川委員会が使用している、メコン川の「下流域」「中流域」「上流域」の地図上の区分に従って概説する。

まず、「下流域」について：メコンデルタではメコン川がいくつにも枝分かれしている。そのうち川幅の最も広いバサック川は、カンボジアのプノンペン付近でメコン本流からやや西に離れて流れ、そのまま南下してベトナム国境のチャオドックを経てメコンデルタに達し、最後は南シナ海に注ぐ。メコン本流伝いではプノンペンからネアクルアン、タンチャオを経てメコンデルタに達する。

現在、ベトナムからプノンペンまで船で遡るのに多くの旅行者によく利用される航路は、ベトナムのチャオドックからバサック川を遡るルートである。

プノンペンからラオスまで遡るには、定期船を利用する方法がある。定期船は住民の足でもあり、プノンペンからコンボンチャムを経てクラチェを経由し、ストウントレンまで就航している。

ストウントレンが定期船の上限の港である。しかし、近年はストウントレンから船外エンジン付きの小型ボートを雇って北上し、ラオス国境まで至る旅行者が増えている。筆者もこの区間の小型ボートに乗ったことがあるが、このボートによる航行は、浅くて岩の多い水路をやりすごして進む。まったくひと気のない森の中のような水路も進むので転覆事故などが起きてもまず救助は期待できない。そうした危険性、危機管理も十分に念頭におきながら乗船しなければならない。

ともかくラオス国境が近付いたら、そこにカンボジア側の出入国管理事務所があるので出国スタンプを押してもらって出国する。出国してしばらくボートで進んだら、もうラオス側の入国管理事務所がある。船はここまでしか航行できないのである。

ラオス側に入国したら、すぐ近くにメコン川最大の滝である「コーンヌの滝」がある。

このコーンヌの滝こそ、19世紀フランスが、メコンを南シナ海から船ですつと遡って上流の中国まで行く野心を断ち切られた最初の障壁であった。

コーンヌの滝の上流側にはコーンヌ島がある。粘り強いフランス植民地主義

者は、このコーンヌ島を中継地点として利用することを思いついた。つまり、下流からこの瀑布付近まで遡って来た船は、コーンヌの滝の手前で停泊する。そこで小舟を使って貨物をコーンヌ島へ荷揚げし、その貨物をさらに島内鉄道を使って移動させた。島の北東側に港を建設し、そこでコーンヌ島からパクセなど上流の港へ行く別の船に貨物を積み替えたのである。なんと手間のかかる輸送だが、コーンヌの滝をやりすごすためにはこの方法しかない。

いまでもコーンヌ島には当時のフランスが本国から持ってきた小さな蒸気機関車がある。フランスの統治時代にこの機関車の運転士だったラオス人のお爺さんが健在だった 2000 年当時、昔の体験をたっぷり聞いたことがある。

次に「中流域」について言えば、この流域の航路は絶えず水量が豊かである。そのため船の往来もかなり多い。フランス統治時代の拠点都市パクセからサバナケットまでの間、さらにサバナケットからタケクを経由して首都ビエンチャンに至る航路は、屋形船を思わせる愛嬌のある格好をしたラオスの木造貨物船も多数就航しており、日常的に貨物や乗客を運んでいる。

メコン川には日本の援助、豪州の援助などで自動車が行き通じる大きな橋がすでに 3 つは完成している。南からいえばパクセ大橋、そしてムクダハンーサバナケット間の架橋。この橋は工事中に川の中央付近で橋が折れるという事故があったが、無事完成し、現在はタイーラオスーベトナムを結ぶ「東西回廊」のための重要な国際架橋になった。そしてメコン川に一番早くできたタイとラオスを結ぶノンカイの友好大橋である。

首都ビエンチャンまでメコン川はラオスとタイの両国の間を流れていたが、ビエンチャンからチェンカン付近まで遡るとメコンの流れは完全にラオス領土内に入ってしまう。川の左岸、右岸ともラオス領である。そのままラオス内陸部をさかのぼれば、古都ルアンプラバンに至る。

最後に「上流域」について述べる。このルアンプラバンこそ中国船が雲南省から下って来る南限である。将来、中国船はルアンプラバンよりも南にある首都ビエンチャンまで日常的に航行して来るかどうか現時点では未知数だが、可

能性としては費用対効果の面ではなはだ疑問である。

ルアンプラバンからビエンチャンの間を筆者は 1990 年にラオス船に乗船して 2 日がかかりで航行した。その時の航路を見た限り、岩石が航路のいたるところにあり、大型船にはかなりリスクの多い航路である。この部分の航路はラオスの内陸部に当たり、人口もまばらな山間部のど真ん中である。

ルアンプラバンから逆に北上を続ければ、フェーサイに至る。対岸はタイのチェンコンである。

チェンコンから 1 時間半余り航行すれば、中国船の母港のようにになっているタイ・チェンライ県のチェンセン港に至る。チェンセンからさらに上流の中国・雲南省景洪までの航路はすでに詳細を述べた通りである。

以上のメコン川の河口から上流の雲南に至るまでの航路を再度、整理すると以下になる。

- (1) ベトナムの南シナ海河口付近——メコンデルタ（小舟を雇う）
- (2) メコンデルタ——チャオドック（客船あり）
- (3) チェオドックからカンボジア国境を越えて首都プノンペン（ホテルが運営する客船あり）
- (4) プノンペンからクラチェ経由でストーントレン（定期客船あり）
- (5) ストーントレン——ラオス国境（小さな船外機付きボートを雇う）
- (6) ラオス領に入ると、「メコンのナイアガラ滝」の異名をとるコーンヌの滝がある。船は航行できない。近くのコーンヌ島に上陸すればフランス統治時代の蒸気機関車が残る。
- (7) コーンヌの滝から上の流域はラオス船でパクセまでの航行が可能。
- (8) パクセ——サバナケットービエンチャンのルートでラオスの首都まで客船や貨物船が航行。
- (9) ビエンチャン——古都ルアンプラバンまで客船と貨物船が航行。所要時間は 2 日前後

- (10) ルアンプラバン——フエーサイ（スピードボートで5、6時間。貨物船なら2日）
- (11) フエーサイ——タイのチェンセン港（スピードボートで1時間余り）
- (12) チェンセン港——雲南省関累まで客船なら12時間
- (13) 関累——シブソンパンナー・タイ族自治州の州都景洪まで船で約3時間

上記の航路のほかにもメコン水系の代表的航路が2つある。

(a) プノンペンからは王宮に近い港からメコン川の支流でもあるトンレサップ川を高速船で航行し、カンボジア中央部に広がるトンレサップ湖を横断してシエムレアップまで旅することが可能である。トンレサップ湖は、れっきとしたメコン川水系の湖である。

(b) ラオス・フエーサイからラオスの古都ルアンプラバンまでスピードボートかラオス式の低速船でメコン川を走り、到達することができる。この区間のメコン川は水深も深く、年中航行が可能である。スピードボート利用の場合は、安全のためヘルメットと救命胴衣の着用を義務付けられる。

おわりに

中国のチベット高原から東南アジア各国を貫き、そして最終的にベトナムのメコンデルタから南シナ海に注ぐ国際河川メコンは、岩だらけの水路を中国船が安全に航行できるようにと、中国政府が90年代から中国側の部分で河川に横たわる岩盤の爆破・除去などの整備工事を進めてきた。その作業が終わった後、中国領から南の「国際航路」の部分でもラオス、ミャンマー、タイなど関係国の同意を得て航路整備を進めてきた。だが、そのことに関して下流国では

環境面への影響などで懸念を示し、タイのマスコミなども中国への批判報道を展開してきた。

一方で中国は「国家百年の計」を考えて、航路整備には、必要な資金も投入し、手間もきちんとかけてきた。中国は相当な自負心を持っているようだ。

今回の執筆に当たって、2001年～2010年にかけての中国貨物船のタイ北部への入港状況を調べ直したら、この20年のうちにメコン川で非常に大きな変化が起きていることを改めて認識することできた。かつてタイやラオスでは、乾期で水が少なくなる時期を迎えると村の漁師の小舟を除いて、100トンを超えるような船はまったく航行できなかった。

それが現在のメコン川を航行する200トン～300トンの中国船は、季節によって多少の航行数の増減はあるものの、天候にあまり左右されずに、ほとんど年中、航行できるだけの安定的な航路になった。そのことが今日のメコンの状況を象徴的に示していることを実感した。

中国政府は、自国の貨物船の航行のため雲南省上流部に建造したダムの放水をしてメコンの航行用の水位確保につとめる一方、航路中の障害物を約10年以上かけて除去し、貨物船が座礁したり、岩に激突しないような航路整備を果たしたのである。

国際河川メコンは、中国内陸部の経済開発が遅れた雲南省と、市場としても輝かしく巨大なASEAN（東南アジア諸国連合）の中核的な国家であるタイとを直結するまさに「黄金の水路」になったのである。

メコン上流の中国領領域は、その呼び名も「瀾滄江（ランチャン・チエン）」と称し、中国は他の国々にほとんど遠慮することもなく、90年代中盤からこの川の航路にある大きな障害物の岩の爆破除去作業を進めて来た。同じベースで下流のラオスやミャンマー領近辺でも中国が2001年～2004年にかけて大がかりな爆破作業をした。ところが、下流のタイ、ラオス、カンボジア、ベトナムなどの政府や環境NGO団体から「漁業資源に悪影響がある」「下流への水流が変化する」などと激しい非難を浴びた。そのため中国は自国の影響力

の極めて大きいミャンマーとラオス領域にかかるメコン上流部では、さほどためらうこともなく航路の障害物の岩石を爆破してきたものの、市民運動の強力なタイ領域を通過するメコン流域での爆破作業は、何年も模様眺めの状態で2010年現在、着手はしていない。現実的な中国は、目下のところ、タイ北部のチェンセン港まで中国船が自由に往来できて貿易ができれば、それで十分であるとの判断をした模様である。

メコンは国際河川なので、河川の現状変更は、下流の国々の利害関係もからみ、デリケートな問題を含むのである。

もうひとつメコン流域の環境への深刻な影響が懸念されているのが、雲南省上流部で進められている複数の水力発電のためのダム開発である。いくつものダムがメコン上流部に次々とできることは中国にとっては、豊かな電気をもたらすことになる。とりわけ雲南を含む西部からエネルギー需要の大きい沿海部に電力を送電することは今の中国の経済成長には欠かせない要因ともなっている。しかし、下流域の国々にとっては水流に大きな変化が起きて漁業や農業にも取り返しのつかない悪影響を受けるとの懸念が強い。その悪しき兆候もすでに出始めている。経済大国 NO.2 になろうとしている中国は、下流国の不安や懸念には謙虚に耳を傾ける大国としてのふるまいを示すべき時期にきているのだ。

ADB（アジア開発銀行）は92年ごろからメコン流域開発に主導的役割を開始した。日本、中国、タイ政府などもこの開発計画にそれぞれ支援を進めている。2002年にプノンペンで開催された第一回GMS（大メコン圏）首脳会議で、中国の朱鎔基首相（当時）は、中国政府が今後GMSへの積極的関与を宣言し、昆明ーラオスーバンコク間1887キロの道路整備にまず3000万ドルの資金拠出を明言したのである。このころから中国とASEANによる流域開発が一気に本格化するようになったのである。

このADBによるGMS計画についてASEAN各国は地域の発展に役立つとして、比較的ポジティブな姿勢を示しているが、環境団体などからは、「大

規模な資金を投入して流域開発をするというのが、この開発が本当に流域に住む貧しい住民のためになっているのかどうかは疑問である」とか、「周到な環境事前調査もせずにメコン流域を大規模開発するのは将来、悔いを残す危険性がある」などという批判や疑問が出ているのも事実である。

メコン流域の南北に中国とラオス、タイなどを結ぶ「南北回廊」、将来はミャンマーとベトナムを結ぶ「東西回廊」が着々と建設され、すでにふたつの回廊とも部分的ながら産業用に利用され、大型トラックや国際バスが走り出した。内陸国であったラオスも東西回廊を通じてベトナム・ダナンの海ともつながったし、南北回廊を通じて中国との物流も盛んになった。メコン流域は、第二次大戦後から 90 年代初期まで紛争が長く続き、内戦、戦乱の地であったが、いまやこの流域は、人口 3 億人という巨大マーケットとして世界の注目を浴びている地域になった。同時に豊かな自然環境の象徴的存在であったメコン川も開発の影響に直接さらされることになった。

メコン川と筆者が関わって 20 年以上になるが、これまでに知り得たことを執筆しなければ、と思いつつ、思うようには中国側の欲しいデータが公開されず、なかなか集まらないこともあって、筆を取ることを躊躇してきた。しかし、自分がこれまでに断続的ながらも目撃し、体験もしてきたものを記録するだけでも、なにがしかのメコンの一断面を描くことになるのではないかと考え、20 年という節目の年にあえて執筆した次第である。

本稿はメコン航路の中国船の動向を主題とするものである。東西回廊や南北回廊の現状や、開発の問題点、またラオス国内の森林伐採の問題などについては機会を改めて述べてみたい。

<注>

- (1) タイ北部からラオスにかけての雨季は、通常は 5 月から 10 月。そして 11 月から 4 月は乾季である。しかし、メコンの水位は雨季や乾季になっても水量はすぐに変化せず、数カ月のずれがあるので、乾季に入ってもメコン川はすぐには渇水状態にはならない。

- (2) 雲南省のタイ族は漢字表記では「傣族」と書く。ローマ字表記で「Tai」や「Thai」。「Dai」と書く場合もある。タイ国やタイ民族の「タイ」の漢字表記は「泰」とし、英語表記は「Thai」としている。雲南省のタイ族にもいろんな系統があるが、シブソンパンナーで、一番多い民族が「タイ・ルー族 (Tai Lue)」である。このタイ・ルー族はラオス国内にもタイ国内にも居住している。タイ国のタイ民族と雲南のタイ族とは、もともと同系の民族であったが、現在では、お互いの言葉は大きく変化している。しかし、親族名称や食べ物、数量、動作などを表す基本的な言葉はおおむね同一である。
- (3) 大阪府大教授で植物学者の中尾佐助氏や、文化人類学者で国立民族学博物館長だった佐々木高明氏らが雲南省から中国河南地方を経て日本につらなる照葉樹林帯には、漆や納豆、餅文化など共通の文化があり、そのことを照葉樹林文化と呼んで、日本文化のルーツが雲南省までさかのぼるのではないかという説を唱えた。
- (4) ラオスのフェーサイは、タイのチェンコンとはメコン川をはさんでわずか1キロ余りの対岸同士の町。タイ人もラオス人も日常的に小舟で往来し、昔からの親類同士がフランスの植民地統治以降、メコン川という国境線で別れ、それぞれの国に住んでいる。このふたつの国境の町が脚光を浴び始めたのも2000年以降だ。現在、タイの大型トラックがメコン川の簡易フェリーを利用してメコン川を横切り、ラオスのフェーサイ側に渡る。そして後は中国国境のボーテンまで陸路を走り、そのまま雲南省まで走る。運ぶ貨物は中国が渴望する石油や農産物、ゴム原料や半加工製品など。架橋が完成すれば、もっと容易に中国雲南省までの道が開けるし、逆に中国からのトラックは、この国際架橋を利用してタイの首都バンコクまで容易にアクセスできるようになるのである。現在、タイ政府は中国政府と折半で約4482万ドル（約36億円）もの巨額の費用をかけて、チェンコン南部10キロのドーンマハーワン村とフェーサイ東部の間を結ぶ架橋の建設工事をしている。この橋は、アジア開発銀行（ADB）が主導するGMS（大メコン圏）の幹線道路に架かる「南北回廊国際架橋」である。建設工事は2010年6月に着工し、2012年10月に完工の予定だ。

すでにタイ・ラオス間のメコン川をまたぐ「友好大橋」は3つある。すなわち、第1号がオーストラリア政府の援助でできたノンカイ大橋と、2番目に日本政府の援助でできたパクセ大橋。3つ目は、やはり日本の円借款でできた「東西回廊」にかかるサバナケット大橋。そして第4番目のメコン架橋が、中国とタイの共同建設で建設中のチェンコン・フェーサイ間の新しい橋。この橋が開通すれば、ここがタイとラオスと中国を結ぶ「南北回廊」の拠点になる。

- (5) チェンセン港に入港する「貨物船」と言える船は、中国船がほぼ100%近くを占める。メコン川上流部雲南からタイまで航行する鋼鉄製の貨物船については、流域国のラオスもミャンマー（ビルマ）もタイも所有していない。だが、乾季に中国船が水の浅いメコンの浅瀬を航行できないような場合は、その地点で15トン～20トンの小型のラオス木造船に貨物を積み直して、浅瀬に強いラオス船が中国船の「はしけ」代わりになってチェンセン港まで貨物を運送する役割を果たしている。

ラオス船は日本の屋形船を思わせるような細長い屋根付きの船である。このようなラオスの木造船が貨物船として扱われる場合もある。時には 20 頭前後の水牛を運搬する場合もある。乾季の極端に水位が低いような場合はラオス船が中国船の貨物を積んで、チェンセン港に臨時に入港するので 3 月や 4 月の渇水期のチェンセン港への船舶入港数の中にはこうした小型のラオス船の入港数も貨物船として含まれている。

しかし、正式に貨物船と言える船はまず中国船であり、水が豊富にある雨季のチェンセン港入港の貨物船の隻数は、まず 100%が鋼鉄製の中国の貨物船である。

- (6) タイ語の発音の特徴は「apple」の最後の「le」が「ル」とは発音されず、「ン」と発音される。だから「アップン」になるのである。タイ語表記では中国産富士リングは「アップン・フジ・チーン」である。
- (7) 共産主義を敵視していた冷戦の時代、タイは反共国家として中国の政治的影響を警戒した。そのためタイ国内で中国語を教育する学校にもいろいろな制限が設けられたし、何より先祖に中国系の血が入っていても、それを秘密にする傾向が強かった。しかし、中国との関係が好転すると、閣僚の中からも、自分の先祖は中国出身である、と堂々と明らかにするようになったほか、成功した実業人の間では先祖の生まれたルーツの地を求めて中国の村落を訪ね、中には学校などを建設する資金を出して「故郷に錦を飾る」ことをするような人物も現れた。プミポン国王の信頼のあついでシリントン王女も北京に留学し、中国語、中国文化を学ぶなど中国との友好に一役買った。現在タイでは中国語を教える語学学校がいくつも開設された。
- (8) 暇な漁師がチェンライ県に多いのは、近年メコン川での漁獲高が激減したため漁に出ても稼ぎにならず、チェンセン港で荷役の仕事があれば、現金収入を求めてやって来るのである。
- (9) 現在、世界で使用されている大型コンテナには 20 フィート(約 6m)のタイプと 40 フィート(約 12m)のタイプがある。近年は 40 フィート型がだんだん主流になりつつある。どちらもコンテナの高さは約 2・6m である。海上コンテナの場合は、船腹部分にコンテナを 1 段、そして甲板に何段ものコンテナを積み重ねて輸送するのが通常である。海上輸送ならば 1 万トン前後の大型コンテナ船を使用する。そのほうがコストも安くなるし、能率的であるからだ。しかし、現在のメコン川の航路では喫水の深い大型船は航行できない。今のところせいぜい 300 トンから最大でも 500 トンまでの喫水の浅い浅底船しか就航させることができない。ということはコンテナを船倉に収容することは事実上不可能だし、甲板に積載した場合は、重心の関係で船が不安定になって容易に転覆することになる。よってメコン川でのコンテナ船の使用はできないと見るのが妥当である。ごく限られた量の冷凍食品などを極めて小さいミニ・コンテナで輸送することはできようが、通常世界中で使用されているサイズのコンテナでの輸送はメコン川では無理である。
- (10) ランナータイ王国は 13 世紀から 20 世紀まで存続した。途中でビルマに支配されたこともあったが、王国の都はチェンマイだった。ただし 13 世紀の半ばには、隣接するチェ

ンライに 30 年ほど都が置かれたが、そのあとはチェンマイに移り、20 世紀までチェンマイがランナータイ王国の都となり、北部タイ一円を中心に支配した。王国が最盛期のころはチェンマイを中心にしながらメコン川流域にいくつかの王都のネットワークができていた。ミャンマー・シャン州のケントン、雲南省の景洪、そしてこの王国とは共存関係にあったラオスのランサン王国の都だったルアンブラバンもランナータイの国王の血縁を持つ王が支配したこともあり、文化的影響を受けている。いずれも南方上座部仏教を信じ、それぞれの都城も仏教寺院を基軸とした都市プランでつくられた。昔のランナータイ王国は、最終的には今のタイ王朝のラタナコーシン王朝に包含され支配されるようになったが、昔のランナータイ文化のネットワークは現在も健在である。ランナータイ王国の歴史に詳しい田辺繁治・国立民族学博物館名誉教授によれば、今日でも、チェンマイや景洪などでは、「トウア・タム」（仏教聖典文字）を共有しており、こうしたことはランナータイ文化圏の特色である。メコン流域に共通する古い仏教文化を伝えるたぐいまれな文化遺産として世界各国から知的好奇心を集めている。

<主要な参考文献>

- 石井米雄、横山良一「メコン」（めこん、1995）
石田正美編「メコン地域開発—残された東アジアのフロンティア」（アジア経済研究所、独立行政法人日本貿易振興会、2005）
日本政策投資銀行メコン経済研究会「メコン流域国の経済発展戦略」（日本評論社、2005）
松本悟「メコン河開発」（築地書館、1997）
青柳健二「メコンを流れる」（NTT 出版、1996）
リスベス・スライター「母なるメコン、その豊かさを蝕む開発」（めこん、1999）
名越健郎「メコンのほとりで」（中公新書、1987）
高田洋子「メコンデルタ」（新宿書房、2009）
古島琴子「雲南タイ族の世界」（創土社、2001）
トンチャイ・ウィニッチャクン著、石井米雄訳「地図がつくったタイ」（明石書店、2005）
ラオス文化研究所編「ラオス概説」（めこん、2003）
「ラオスの開発と国際協力」（めこん、2003）
渡辺弘之「熱帯林の恵み」（京都大学学術出版会、2007）
上東輝夫「ラオスの歴史」（同文館、1990）
菊池一雅「ケシをつくる人々」（三省堂選書、1979）
竹田遼「黄金の三角地帯」（文遊社、1977）
坐凌云・張秋生「西双版纳傣語文概況」（雲南民族出版社、1981）
王敏正・中国雲南省メコン川経済協力調整局長「アジア発展地域に於ける雲南の貢献」（2003）
Milton Osborne「The Mekong Turbulent past,uncertain future」
（Allen & Unwin,Australia 2000）

Mekong River Commission 「Annual Report」 (2001～2010)

Dr.Charnvit Kasetsiri,Thammasat University 「From Colonization to Globalization:Will the Mekong Survive?」 (2003)

「The Mekong River,Thai Villagers' Reserch at Chiang Khong」 (Living River Siam-SEARIN and Chiang Khong Conservation Group,2005)

「Building on Success A Strategic Framework for the Next ten Years of the Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program」 (Asian Development Bank, November2002)

Zhu Rongii (朱 鎔 基) 「Drinking from the same River and Building a BetterHomeland」 (Address by Chinese Premier at First Greater Mekong Subregion EconomicCooperation Summit(GMS) at Phunom Penh, November 2002)

メコン川の中国船 1990年～2010年の記録

撮影：宇佐波雄策



タイ北部チェンライ県チェンセン港に停泊中の中国船。船は200～300トン級までに大型化した。(2009年2月)



麻薬取引地として、かつて「黄金の三角地帯」と呼ばれたチェンセン一帯は現在では中国雲南省と直結する国際港になった。



森林保護が叫ばれる中で、この港では中国向けの太い丸太が貨物ヤードでよく見られる。(2007年2月)



20年前、雲南から初来航した中国船団

雲南からメコン川を下ってタイ北部を経由し、ラオスのビエンチャン港に着いた4隻。いずれも80～100トン級。雲南から5日ほどかけてゆっくり下って来た。この初来航以降、中国はメコン川への進出を次第に活発化ようになった。(1990年10月29日撮影)



中国各地からやって来たトラックからリンゴがメコン川を下る中国船に積みこまれる。(2002年10月、雲南省景洪港)



チェンセン港わきのメコンの堤防では中国船が運んできたリンゴが即売される。
(2005年8月)



中国船の操舵室では、乗組員が絶えず、航路の中にある岩石に警戒しながら、指さし確認をしながら安全な進路を決めて行く。
(2000年10月)



リンゴなどを満載してタイに向かう中国船。喫水線は浅い船体構造になっている。(2002年10月)



メコン本流にはこうした岩場が航路のご真中に沢山あり、航行の障害になっている。中国は岩場を次々爆破したが、環境団体の批判を浴びた。(2000年10月)



チェンセン港に完成した全天候型の荷揚げ設備。直接トラックを貨物船の舷側に乗り入れることができるようになったほか、水位の増減に応じて荷揚げが可能になった。(右：2009年2月撮影／左：2006年2月撮影)



毛沢東と周恩来の写真が中国船の操舵室に大切に飾ってあった。船体前面に「中国版納」と表示され、雲南省の「西双版纳」から来たことを示す。(2002年10月)



120トン級の貨物船を200トン級へ大型化する改修工事が船主の間でブームになった。さらに300トン級も出現した。(2003年3月、景洪で)



シートをかけられた巨大な丸太がメコン川の中国船によって雲南へ輸送されている。(2010年8月)



航路の危険な岩場に標識を付ける工事が中国雲南省の河川管理当局によって進められている。(2010年8月)



「百年大計」のスローガンを掲げて近代的な関
累港の建設工事に着手した当時の模様。川岸に
はむき出しの岩石がごろごろ転がっていたし、
山では樹木を焼き、白煙が上がっていた
(2000年12月)



雨季の関累港の光景。メコン川の水位が上昇して大型トラックのターミナルの一部にまで水が来ている。この新しい港はメコンの拠点港になり、最近では景洪港以上に荷役作業が増えている。(2010年8月18日)



タイ側からメコン川をフェリーで横切り、ラオス側
フェーサイに上陸した後、陸路で中国雲南へ向かうタ
イの大型トラック (2009年2月、チェンコン港で)



チェンセン港には、上海からの中国人観光
客を景洪で乗せて入港した雲南の観光船が
停泊していた (2007年2月)