



ホーチミン市役所前は、夜も人でにぎわっている

### 侵略と内戦を乗り越え 同じ道を歩く仲間として

今でこそ、「世界で最も信頼できる国」の筆頭に日本が挙がるASEAN諸国。しかし、昔から日本に好意的だったわけではありませぬ。

70年前の第二次世界大戦では、日本は東南アジア諸国を次々と侵略していきましました。その後、連合国との激烈な戦闘が行われ、何の関係もない現地の人々が命を落としたのです。

戦後の日本は、アジア諸国に対して戦後賠償やODAを活用した国際協力を続けてきました。これには、第二次大戦で被害を与えた国々への贖罪の意味もありました。日本は空港や道路はもろろん、学校や病院も数多く作りまし

が、それでもASEAN諸国の目は冷たいものでした。例えば1974年、当時の田中角栄首相がインドネシアとタイを歴訪したとき、両国の人たちは「かつては軍隊で侵略した日本が、今度はカネで侵略しに来た」と、反日デモを繰り広げたのです。

また、ASEAN諸国が戦火に包まれたのは、第二次大戦だけではなくありません。つい最近まで、この地域では戦争や内戦が起きていました。ベトナム戦争では少なくとも100万人のベトナム国民が亡くなり、1975年の戦争終結から市場開放して経済発展を始めるまで、25年の歳月がかかりました。

こうした戦争や内戦の前に、日本人もASEAN地域の復興のために汗を流し、中には犠牲者も出ています。例えば、90年代に進んだカンボジアの民主化では、明石康さんが国連カンボジア暫定統治機構(UNTAC)の事務総長特別代表として復興をリードしました。その一方で、UNTACが実施した選挙の監視員を務めていた中田厚仁さんや、文民警察官として岡山県警から派遣された高田晴行警部補が殺害されています。長年の政治的混乱を経て、今、インドシナ半島の国々は経済発展の道を進もうとしています。

日本はASEAN諸国に先ん



## 池上彰さん 南部経済回廊に行く

# 未来へと続く道

日本とASEAN諸国の関係は、年を追うごとに深まっている。幾多の混乱を乗り越え、経済発展の道を歩むASEAN諸国にとって日本は真のパートナーとなれるだろうか。ジャーナリストの池上彰さんが、メコン地域に広がる協力の現状を取材した。



ベトナムのカイゼン吉田スクールの授業の様子。日本企業の知見を学ぶのが、生徒たちの目標だ



戦争証跡博物館に並ぶ弾薬は、ベトナム戦争で使われたもの

カンボジアとベトナムの国境地帯。車に乗ったまま通過することはできず、荷物を持って徒歩で陸路を渡る

て、経済発展の道を歩きました。今、郊外に工場が次々と建ち始めたカンボジアは50年代終わりの日本を思わせ、ビルの建設ラッシュに沸くベトナムは70年代の、タイの首都バンコクのにぎわいはバブル全盛期の日本の姿に似ています。私たちは、自らの歴史を振り返ることで、ASEANの国々に合った協力ができるはずだと。



南部経済回廊を通過する数多くの貨物車両

**地域の経済発展を支える  
国境を越えた大動脈**

今回、私はベトナムからカンボジア、タイにかけての3カ国取材しました。日本の国際協力、これらの国々を道路でつなぐ「南部経済回廊」の開発が進んでおり、ASEAN共同体の発足というタイミングで、この地域の経済発展を支える一大プロジェクトを直接見ておきたいと思ったからです。旅のスタート地点、ベトナムのホーチミン市。宿泊したホテル・マジステティックはフランス植民地時代に作られました。作家の開高健は、1964年、このホテルを拠点にベトナム戦争の最前線を取材し、反政府ゲリラの襲撃を受けて九死に一生を得たのでした。そんなベトナム戦争の終結から40年がたち、経済発展著しいこの国に、世界中が注目しています。

朝早くホテルを立ち、車で2時間ほど西へと走ると、国境に近い街モクバイに到着します。さらに進むと、国境付近では延々とコンテナを積んだトレーラーや、大型トラックが列をなしていました。その先にあるのが、ベトナムとカンボジアの国境施設です。

カンボジアは現在、安い人件費を武器に工業を誘致して生産拠点として産業の足場を固める、工業発展の初段階にあります。だいた



たまたま通り掛かった、カンボジアの風景。道路の拡張といった作業でも、あらかじめ地雷有無の確認が必要となる



バンコクの新地下鉄パープルライン一号車両は納品されたばかり。同線は、日本の企業連合が受注した

いどの国でも、工業は人件費の安さを生かした生産拠点から、より付加価値の高い商品の生産、最終的には自分たちで開発した製品の販売へと成長していくわけですが、カンボジアの成長に必要なのが、国内で作った製品を速く、安く海外に運ぶ、輸送インフラの整備です。

カンボジアでは港の整備は進んでいますが、隣接するタイやベトナムの国でも、工業は人件費の安さを生かした生産拠点から、より付加価値の高い商品の生産、最終的には自分たちで開発した製品の販売へと成長していくわけですが、カンボジアの成長に必要なのが、国内で作った製品を速く、安く海外に運ぶ、輸送インフラの整備です。

ると、これまでと違ってきちんと整備された幹線道路が見えてきました。植民地化されることなく今日を迎えたタイは、経済発展が進み、日本企業も数多く進出しています。首都バンコクの東には、国際港を擁するレムチャバン工業団地もあります。これからは、タイ国内の加工貿易に使われるだけでなく、南部経済回廊を通じてインドネシア半島各国で生産し、海外に輸出する、といった分業が低コストで迅速にできるようになります。

ナムまでトラックで荷物を運び、そこから船に乗せる方が早いこともあります。また、タイから原材料を運んでカンボジアで加工し、それをタイに持ち帰って最終的な製品に仕上げていくケースもあります。さらに西へ走ると、広大なメコン川が見えてきます。ここを渡れば、首都プノンペンまでは約2時間ですが、1年前まで手段は船しかありませんでした。そこで、日本は10年がかりでこの川を渡る橋を架けました。名付けて「つばさ橋」。橋の全長はアプローチ道路も含めて5400メートルで、たもとは「日本の人々からの贈り物」と刻まれています。

「昨年4月につばさ橋が完成し、それまで長く数時間かかっていたメコン川の横断が、わずか数分で済むようになりました」そう説明してくれたのは、カンボジア日本通運株式会社の松野下隆社長です。「また、プノンペンの中心地区は、大型トラックは夜間しか通行できません。以前は夜、フェリーは運航されていませんでしたが、車なら昼夜関係なく渡ることができるので、輸送時間の見通しが立てやすくなりました」

プノンペンから北西に約400キロ。今度は、カンボジアとタイとの国境が見えてきます。ポイベトの国境検問所を越えてタイに入



メコン川を横断する「つばさ橋」。橋につながるアプローチ部分を含めると、全長は5キロを超える



カンボジア工科大学の教員は、東京工業大学の卒業生だった

タイの道路はまさに経済回廊



カンボジアからタイへ向かう国境



ベトナムに比べて、カンボジアの道路は整備が遅れている



ベトナムからカンボジアへ



ベトナム郊外の幹線道路



南部経済回廊を東から西へ

