

アジア研究所紀要

第四十一号

GMSにおける輸送インフラ：現地視察報告	藤村 学
变宾动词对表“人”类名词宾语的影响及其搭配研究.....	李 彤
变宾动词の“人”の類を表す名詞目的語に対する影響と その組み合わせの研究（和訳）	矢嶋美都子
Impact of Participatory Irrigation Management on the Bohol Irrigation Project in the Philippines	角田 宇子

2014年

亜細亜大学アジア研究所

アジア研究所紀要

は し が き

紀要第41号には、藤村学著「GMSにおける輸送インフラ：現地視察報告」、李彤著（矢嶋美都子訳）「変賓動詞の“人”の類を表す名詞目的語に対する影響とその組み合わせの研究」、角田宇子著「Impact of Participatory Irrigation Management on Bohol Irrigation Project in the Philippines」の3本の論文が収められている。

藤村論文は「大メコン圏」(Greater Mekong Subregion、以下GMSと略)と呼ばれる大陸部東南アジア地域の輸送インフラ整備と同地域の経済統合の状況について、筆者が過去3年ほどの期間に実走しえた部分についての報告である。アジア開発銀行 (Asian Development Bank、以下ADBと略) が主導してきたGMSプログラムの発足当初 (2002年) に含まれていた「経済回廊」構想では、東西、南北、南部の3本が主体だったが、参加各国の経済発展および改革開放とともに回廊構想のルートが増え、現在は11ルートに拡大・複雑化している。本論文は、①地域開発および投資の2つの観点で関心と情報ニーズが高まっているGMS地域の道路、橋梁など輸送インフラの現状についてのバスなどを利用した文字通り実地調査の記録であり、類例を見ない詳細かつ現場を踏まえた調査記録である、②国境における出入国管理、通関など人の移動や貿易の円滑化の実態について現状が報告されていること、③輸送、商業、観光など経済回廊における産業や工業団地の現況も併せて調査報告している。

李彤論文 (矢嶋美都子訳) は、変賓動詞と非変賓動詞の概念について述べ、その上で、122個の“人”の類を表す名詞を目的語とする変賓動詞について考察している。結果、変賓動詞は名詞目的語に対して主に、次の三点、人の内的感情、生活状態、生存状態に影響する、と分かった。胡裕樹氏、範曉氏が1995年に、目的語の語の性質に基づいて動詞を名賓動詞、非名賓動詞、全能動詞の三類に分けた。両氏の分類に基づき、《高等学校外国留学生漢語專業

教学大綱》の中の二音節他動詞の目的語を調べて、この中に目的語を名詞或は名詞句とする二音節の名賓動詞の項目は全部で1307個あると分かった。

呂雲生氏は《「礼記」の動詞の語義分類研究》で、2710個の動詞項目を基礎に、動詞の各レベルにおける語義構造を帰納し、動詞の語義系統について詳細に論述しているが、これは本論文の動詞と名詞の組み合わせを考察する強力な理論的支持を提供するものである。呂雲生氏の分類を基礎に、本論文は名賓動詞の語義の特徴から始めて、それらと名詞目的語の組み合わせの実際状況とを結合し、名賓動詞が名詞目的語の表す人や事物を変えるか否かという点に立脚して、名賓動詞を変賓動詞と非変賓動詞に二分類した。

角田論文は、日本政府支援のボホール州灌漑システムにおける参加型灌漑管理のインパクトについて考察している。フィリピン国家灌漑庁（NIA）は1980年代から国営灌漑システム（NIS）において参加型灌漑管理（PIM）を推進してきた。しかし、NISの運営状況は概して良くない。本論文ではボホール州の灌漑システムの事例をもとに、PIMの成否の要因について Ostrom と Freeman の共有資源管理の理論を用いて考察した。NIA の PIM の設計概念には Freeman が効果的な水利用者組織（WUA）の中核であるとする割当て制度が欠けている。すなわち、水利費は面積割りの定額で徴収され、用水配分において上流下流の格差が是正されていないため、下流部の農家は不利であった。水利組合（IA）はフリーライダーを効果的に制裁できなかった。このため、十分な用水量がありながら、下流部のメンバーの協力を得られず、IA の運営は不成功となったと考えられる。

最後に本紀要に寄稿および翻訳をされた先生方、そしてレフリーの労をとられた先生方に心から御礼を申し上げます。

2014年12月

アジア研究所所長

石川幸一

目 次

GMS における輸送インフラ：現地視察報告 ……………藤 村 学	1
変賓動詞対表“人”类名词宾语的影响及其搭配研究……李 彤	91
変賓動詞の“人”の類を表す名詞目的語に対する 影響とその組み合わせの研究（邦訳）……………矢嶋 美都子訳	105
Impact of Participatory Irrigation Management on Bohol Irrigation Project in the Philippines ……角 田 宇 子	123

GMSにおける輸送インフラ：現地視察報告

藤 村 学

Transport infrastructure in the Greater Mekong Subregion: a fieldtrip report

Manabu FUJIMURA

はじめに

本稿は「大メコン圏」(Greater Mekong Subregion、以下GMSと略)と呼ばれる大陸部東南アジア地域の輸送インフラ整備と同地域の経済統合の状況について、筆者が過去3年ほどの期間に実走しえた部分について報告する。アジア開発銀行(Asian Development Bank、以下ADBと略)が主導してきたGMSプログラムの発足当初(2002年)に含まれていた「経済回廊」構想では、東西、南北、南部の3本が主体だったが、参加各国の経済発展および改革開放とともに回廊構想のルートが増え、複雑化している。本稿ではADBが2012年時点で使用する呼称を踏襲し、以下のとおり、回廊ルートごとに報告する。なお、小見出しに続くカッコ内の数字は視察日時を示す。

1. 東部回廊①：ハノイ－昆明
2. 東部回廊②：ハノイ－南寧
3. 東部回廊③：ハノイ－防城港
4. 南北回廊：昆明－ラオス北西部/ミャンマー東北部－バンコク
5. 中央回廊①：ラオス北部－タイ東北部－バンコク圏

6. 中央回廊②：ラオス北部－ラオス縦断－カンボジア縦断
7. 東西回廊：ベトナム中部－ラオス南部－タイ中部－ミャンマー沿岸部
8. 南部回廊：バンコク－プノンペン－ホーチミン
9. 南部沿岸回廊：バンコク－東部臨海地域－シハヌークビル－ベトナム南端
10. 北部回廊：ザガイン管区インド国境－シャン州－昆明－防城港
11. 西部回廊：ミャンマー沿岸部－ネピドー－ザガイン管区インド国境

1. 東部回廊①：ハノイ－昆明

経路：昆明－(213号線)－玉溪－江川－(214号線)－通海－建水－(323号線)－蒙自－(326号線)－河口・ラオカイ国境－ラオカイ省－(70号線)－イエンバイ省・フートオ省－(2号線)－ビンフック省－(23号線)－ハノイ

昆明～建水 (2013.4.8)

午前中に借り上げ乗用車で昆明中心部を出発したが、昆明と西双版纳(シーサンパンナ)の磨黒を結ぶ昆磨高速(213号)に入るのに1時間ほどかかった。昆明市内のあちこちで工事中の地下鉄は2018年に完工予定だが、それまでは昆明市街は経済発展に伴って交通渋滞は悪化する一方のようだ。ただし、高速に乗ってしまえば郊外の交通量は少なく、走行速度は速い。昆明から90kmほどの玉溪市から、昆磨高速から玉江高速(玉溪市と江川市を結ぶ)、江通高速(江川市と通海市を結ぶ)、さらに通建高速(通海と建水を結ぶ)へと走り継ぐ。途中、高架化している鉄道と何回か交差する。高速道路は全線にわたって舗装状況が良好。途中の通海でのランチ休憩を除き、約4時間で建水市街に到着した。平均速度は55km/hだが、昆明市街の渋滞が影響した。

建水～河口 (2013.4.9)

出発して10分ほどで建水と蒙自を結ぶ建蒙高速 (323号) に乗り、東方向へ約75km走る。蒙自中心部に至る手前の20kmほどの地点で「紅河大道」の料金所を通過する。片道3車線の大通りだが、高速道路ではなく、信号のある一般道。蒙自が紅河ハニ族イ族自治州の州都 (人口は100万人以上) であることから、こうしたインフラ整備が進展しているのであろう。紅河大道から、2年前に完成したという蒙自と河口を結ぶ高速に入り、徐々に起伏が激しくなり、トンネルが多くなる。河口に至るまでトンネルの数は20ほどあった。最後の90kmほどは、紅河を右手に見ながら走る。蒙自までは交通量がある程度あったが、蒙自から河口に近づくにつれ交通量は減っていった。

河口の料金所を過ぎるとすぐに国境検問があり、一時停止させられ、運転手・同乗者とも身分証明書の提示を求められた。料金所の先に「河口口岸査験貨場」(ベトナム語の翻訳付き) という標識があり、左手にはベトナム方向へ荷を運んだ帰りと思われる中国トラックが多数停車していた。そこを通り過ぎると、17時ごろ、河口市街に出る。市街のメインストリートを紅河に沿って東方向へ3～4kmで国境ゲートに着く。

河口・ラオカイ国境 (2013.4.10～11)

河口の人口は7万人ほどというが、そのわりに国境近くの商店街の店舗、レストラン、ホテルやゲストハウスの数が多い。国境を超える人々の中継基地になっているからであろう。2001年に完成したという南溪河 (上流から紅河へ注ぐ) に架かる国境橋の中国側には記念写真屋、みやげ物売り、個人両替商などがたむろしている。

中国製品が入った段ボール箱を神輿のように積んだりヤカーが次から次へとベトナム側へ入っていく (写真)。夕方にはベトナムの通関施設前でそうしたヤカーが連なって通関待ちをしている。筆者が見た積荷は幼児用の歩行訓練器やベビーカーなどであった。通関後に紅河沿いの側道で、これら



ヤカーの荷物が大型トラックに積み替えられている。一方、ベトナム側から運ばれる大型トラックの荷物が小型トラックやリヤカーに積み替えられて、中国側へ運ばれる。ベトナムからの積荷は段ボール入りのスイカが多かった。

国境橋に並行して鉄橋が架かっているが、河口駅（国境のすぐ近く）とラオカイ駅（国境から2kmほど南）の間を通過できるのは貨物列車だけで、線路周辺は歩行者の立ち入り禁止となっている。ちなみに、中越国境付近の線路のレールは3本あり、外側のレールで中国用広軌、内側のレールでベトナム用狭軌にそれぞれ対応していて、これにより国境通過をスムーズにしている。

線路と国境橋に挟まれたスペース（300～400㎡）が「辺民互市区域」となっていて、ここが国境国際橋上の互市貿易の拠点だ。中国側からリヤカーで貨物を運び込む女性たちは入り口右手の辺民互市場管理室で書類チェックを受けて進入していた。互市貿易がこれだけ盛んなのは、免税措置が得られるからであろう。互市貿易以外の一般貿易貨物は後述の第2国境橋を利用しているようだ。

河口国境ゲートから5kmほど西に、「北山開発区」の一画と思われる新しいバスターミナルがある。ターミナルの近くには「中国・越南城」という

ショッピングセンターが建設中で、他にも真新しい「中国・東盟（アセアン）河口国際貿易中心」という建物もあった。これらも北山開発区の一部と思われる。

ラオカイ側に渡ると、出入国管理ビルの外側に多数の電動トラムが停まっていて、中国人団体観光客が大挙して乗り込み、10台ほど連ねて出発した。男性が多いので、国境ゲートから紅河のちょうど対岸にあるLao Cai International Hotel（老街国際酒店）というカジノホテルへのシャトル便であろう。国境周辺には個人両替商の女性たちが目立つ。出入国管理ビルの向かいには新しいホテル兼ショッピングビルが完成している。

ラオカイ側の紅河の上流を2kmほど走ると、造成中の国境貿易経済区と思われるゾーンに入る。入り口のゲートからしばらく左右は空地だが、200mほど先の左手に広いトラック駐車場がある。中国籍のトラックとベトナム籍のコンテナ・トレーラーが多数駐車していた。そこからさらに1kmほど進むと左手に新しい展示場ビルがある。さらに数百メートル進むと、広い敷地に忽然と真新しい国境ゲートと隣接の出入国管理および税関のビルが現われる。ただし、ビルの中はまだ空っぽの状態、フル稼働するのはまだこれからのようだ。ゲートの先に紅河に架かる第2国境橋がある。トラックがその橋を渡って河口側へ向かう。現在のところ、河口側のゲートで出入国管理をまとめて行っているようだ。

ラオカイ～ハノイ（2013.4.2）

ラオカイ駅からハノイ行き長距離バスで出発した。ラオカイ省、イエンバイ省を通過してフートオ省のドアン・フン郡に到達する70号線は、舗装はされているが、片道1車線で中央線がなく狭いため、大型車がすれ違うのには細心の注意が必要だ。起伏はあまりないが、山間を縫うようにして進むのでカーブが多い。ラオカイを発車して2時間内に、横転したり、田んぼに落ちたり、ガードレールに突っ込んだり、3件のトラック事故現場を目撃した。

70号線から2号線に入ると、道路は山間を縫うパターンが減り、急カーブも減る。片側1車線だが、中央線があり、路肩の幅も広い。ビンフック省に入ると完全に平野部となり、やがてハノイ校外の都市部になり、片側2車線となり、沿線に見える工場が多くなる。

やがてハノイ首都圏に入り23号線のハイウェイに乗るが、交通量も一気に増える。右手にコマツの工場が見えたあと、キヤノン、ヤマハ、パナソニックと順番に工場が見える。タンロン工業団地だ。タンロン橋を渡り、ハノイ市郊外のバスターミナルに到着した。

2号線を代替するノイバイ＝ラオカイ・ハイウェイが2010年に着工したが工事が遅れているようだ。現状では昆明・ハノイ間の貨物輸送は河口・ラオカイ経由よりも昆明～南寧～友誼関～ハノイというルートが比較優位ではないか。バルク貨物であれば昆明から北海などの広西自治区の港湾都市へ出て、ハイフォン港へ海運を利用するというオプションもある。

昆明・ハノイ間の移動データ（2013年4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～建水	乗用車	約220km	約4時間	55km/h
	建水～河口	乗用車	約250km	約3時間	83km/h
ベトナム	ラオカイ～ハノイ	公共バス	約340km	約9時間半	36km/h

河口・ラオカイ国境の特徴（2013年4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
中国側からはカジノ客を含む観光客が多い。ベトナム側からは行商人が中心。サバやハノイを目指す第3国人旅行者も多少いる。	互市貿易が盛ん。第1国境橋上のリヤカー往来が激しい。中国側からは野菜、りんご、プラスチック製品など、ベトナム側からはスイカ、コメなどを輸出。	河口側：新しい出入国管理ビル完成。その隣に小さい免税店。互市貿易の専用ゲートあり。 ラオカイ側：出入国管理ビル内に免税店。ビル隣にホテル兼ショッピングセンター、紅河の対岸にカジノホテルあり。	貨物専用の第2国境橋の河口側に北山開発区、ラオカイ側に国境貿易区造成中。

2. 東部回廊②：ハノイー南寧

経路：ハノイーバクニン省・バクザン省－（1A号線）－ランソン省－ランソンードンダンーヒューギ・友誼関国境－憑祥－（南友高速）－寧明－崇左－南寧

ハノイ～ランソン（2013.4.22）

午前中にハノイ市内のバスターミナルを公共ミニバスで出発。ランソンはハノイから北東に約150km。チュオンズオン橋を渡り、郊外に出ると片側3車線の大通りになり、スピードが上がる。鉄道が真横に並行している。有料道路の料金所を通過してから片側2車線となる。ハノイ市外に出てから30分ほど走るとバクニン省に入るサインが見える。それと前後して、右手にVSIP工業団地、そしてすぐあとにTabuchi Electric, Hayakawa Electricという名前を表示している日系工場が見える。

ハノイから50kmほどで片側1車線になる。5号線のハイフォン・ルートに比べれば、1号線の北上ルートに大きな工業団地は見かけない。バクザン省バクザン市に入り、「ランソンまで90km」の道標あり。またしばらく鉄道がすぐ真横に並行している。

ハノイから70kmほどの地点から、道路の傷みが目立ち始め、その振動が伝わる。しかし、交通量はさほどではなく、カーブも少ないので見通しは良く、追い越しはそれほど危険ではない。ハノイから90kmほどの地点から、起伏はないが、山間を縫うようなルートになる。1号線の最後の10kmほどは道路の舗装状況は良好で、メンテナンスされている印象。

ランソン～ドンダン～ヒューギ国境・タントイン国境（2013.4.23）

ランソン省内の中国国境に最も近い町ドンダンはランソン市から13kmほどにある。そのドンダンの町から3kmほどの地点にヒューギ・友誼関国境があり、ドンダンからもう少し奥の15km地点にタントイン・浦寨国境がある。前

者は一般貿易および一般渡航者用の国境ゲートで、後者は隣接地域住民に利用が限られた互市貿易用の国境ゲートである。

ランソンからドンダンへ向かう道路は広く、スムーズに走行可能。途中にトレーラーの休憩所が多数あり、盛んな国境貿易を反映している。ランソン中心部から5～6kmほどに、「諒山（ランソン）国際股份公司」と漢字表記のある、中国資本と思われる何らかの工場を建設中だった。

まずヒューギ国境を視察。国境ゲートの300mほど手前に広い敷地の旅行者センターがある。中国から入ってくる観光客用に、国内各地へのツアーをアレンジする旅行会社の事務所群、簡易ホテル、レストランなどが集合している。駐車場にはベトナム方向への観光バスや国境ゲートへシャトルする電動トラムが多数停まっている。

そこから国境ゲート方向へ100mほど歩くと、身分証明書のチェックポイントがある。さらに100mほど歩くと、「人工装載貨物」用と「機械装載貨物」用（どちらもベトナム語と併記）の2種類の駐車場があり、後者はクレーンによる貨物積み替えが可能で、前者は手作業での積み替え用。2007年に訪問したときはこのような駐車スペースはなく、トラックがゲート前に路上駐車していたが、物流が増えるとともに、こうした施設が拡充されたのだろう。

ベトナム側の出入国管理施設は2007年訪問時と同じで質素な建物だが、その向かいにはツアー会社のオフィス兼休憩所ができています。そこには「中国南寧～越南河内」と表示した観光バスが停車しており、南寧からハノイまでの直行便で、中国人乗客が入国審査を終えて出てくるのを待っていた。休憩所の背後には新しい出入国・税関施設と思われる建物が建設中であつた。

次にタントイン国境を視察した。ドンダンの町から舗装状況があまりよくない田舎道を10kmほど走った後、右折して片側2車線の立派な道路に入り4kmほど走ると、行く手にコンテナトレーラーが列をなして進んでいるところに出くわした。トレーラーの列はゲートの手前1kmほどで右方向にそれて駐

車場へ至る。駐車場に入りきれないトレーラーが、手前1.5kmくらいは列になっていた。直進して正面が賑やかな国境商店街となっていて、突き当たりが互市貿易用の国境ゲートだ。

ベトナム側国境ゲートの右手には新しい税関施設ビルが建っていた。ゲート付近では、両方向にトレーラーがひっきりなしに流れていく。2007年訪問時に比べ、往来する車両の数が飛躍的に増加している。ヒューギ国境での一般正規貿易よりもこちらの互市貿易のほうが物流がはるかに大きい印象。

国境ゲート手前左側に、2007年訪問時にも見た免税店がある。英語表記はLang Son Duty Free Shop、漢字表記は「諒山新漬免税店」。開いていたので入ってみると、中はうす暗く、棚はほとんど空で、タバコが少し置いてあるだけ。免税措置の得られる互市貿易の国境では、免税店の存在意義はほとんどないということだろう。

ランソン～ヒューギ・友誼関国境～憑祥（2013.4.24）

午前中にヒューギ国境からベトナムを出国。ベトナムの出入国管理施設の中に小さい免税店があり、ここでは商品がある程度あり、営業していた。

ベトナム出国後、歩行者は左手の中国出入国管理ビルへ、バスは中央のトンネルへ、トラックやトレーラーは右手の貨物車専用のゲートへ向かう。最後の貨物車専用ゲートは2007年時にはなかった新しいゲートで、その手前のスペースにはベトナム側への通関を待つ大型車両が多数停車していた（写真）。ここ6年の間に物流が増加している。

出入国あわせて30分未満でスムーズに手続きが完了した。中国へ入国後、友誼関の門の前の広場に土産物商店群があり、ベトナム人・中国人双方の個人両替商の女性が数人たむろしている。下り坂をおりて、「友誼美景区」のゲートをくぐると、舗装された広い駐車場をホテル・レストラン・商店群が囲んでいる。2007年訪問時は、盛り土を固めただけの野原に観光バスが1～2台停まっていただけだったが、大きく変化していた。



友誼関から最も近い市街地の憑祥まで19kmほどで、片側2車線の南友（南寧と友誼関を結ぶ）高速を利用して20分足らずで到着。憑祥市の人口は10.7万人で、さほど大きくない。

中国側から浦寨の国境ゲート視察に出た。憑祥から再びタクシーで南友高速に乗り、15分ほどで友誼関国境から5～6km地点にある「中国-東盟自由貿易区憑祥物流園区」への出口がある。広いアクセス道路からコンテナトラックが数台、高速道路へ向かうのにすれ違った。物流園区付近で再び「Tan Thanh Co.Ltd」のコンテナトレーラーを多数見たので、この物流園区までベトナムからの貨物を運んできて、積み替えているのだと推測する。同物流園区は高速道路にごく近いので利便性が高いと思われる。

高速道路の友誼関出口の1kmほど手前に浦寨出口があり、そこを出ると工事現場に出くわす。互市貿易の拡大により、トラックやトレーラーの駐車場が足りないためであろうか、急いで整地しているようだ。そこから3kmほど走ると、「中国-東盟憑祥浦寨・弄紕辺境貿易区」（英文表記はChina-ASEAN Pingxiang Puzhai・Longhuai Border Trade Zone）という表示の立派なゲートをくぐる。その先で右折すると、狭い片側1車線の道路に入り、

上り坂と下り坂を1つずつ経て、国境チェックポイントに至る。すぐその先が国境商店街、食堂、駐車場などが集積する浦寨の中心地だ。14時ごろで物流のピーク時間帯なのだろうか、大型トラックやコンテナトレーラーが渋滞を起こしていて、ゲート手前の駐車場に入りきれず、あふれている。貨物検疫場でも、ベトナムから入ってきた検疫待ちのトラックがあふれていて、列になって待っている。

国境ゲートから延びる商店街通りは、外側の広い2本の通りと内側の狭い3本の通りから成るが、内側の1本が、明らかにそれとわかる赤線地区だった。これだけ激しい物流の拠点だから、ここで寝泊りするトラック運転手たちの需要が大きいのであろうと想像する。浦寨は雑然としてフロンティア精神にあふれる町という印象で、生活臭、青果物の臭い、さらには、放置されたゴミが路上に散乱していた。

憑祥～南寧 (2013.4.25)

憑祥から南寧までは約240km。憑祥から高速道路に乗ると、すぐに真新しいトンネルを通過。ただし、この他にトンネルはなかったので、地形は雲南省と比べると平坦だということがわかる。交通量はさほど多くない。途中の崇左市付近にも石林景観区があり、ベトナム北部から中国南端のこのあたりまで、カルスト地形の奇岩群が頻繁にみられるという点で、地形が共通している。行程の後半は完全な平野部になる。南寧郊外の料金所を通過すると片側2車線から片側3車線に代わり、市街地に入ったためか、制限速度が60km/hに下がった。

南寧市の人口は約260万人（昆明市は約600万人）で、1958年に広西チワン族自治区の首都として都市開発が始まったため街並みが整然としていて、緑も多く、今のところ渋滞も深刻ではなさそうで、住みやすそうな印象だ。

ハノイ・南寧間の移動データ（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
ベトナム	ハノイ～ランソン	公共バス	約150km	2時間40分	57km/h
	ランソン～ヒューギ	バイクタクシー	約16km	25分	40km/h
広西自治区	友誼関～憑祥	タクシー	約19km	18分	63km/h
	憑祥～南寧	公共バス	約240km	約3時間	80km/h

ヒューギ・友誼関国境の特徴（2013年4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
中国側からは中国人観光客がまあまあ多い。ベトナム側からはほとんどなし。第3国人観光客は見かけない。	トラック・トレーラーの往来まあまあ多い。中国側から入る車両のほうが多い。	ヒューギ側：駐車場拡充。新しい出入国管理ビル建設中。小さい免税店あり。友誼関側：駐車場拡充。国境が観光地になっている。新しいホテル、レストラン群あり。	友誼関側に保税區あり。憑祥市郊外に物流園區あり。

タンタイン・浦寨国境の特徴（2013年4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
両方向とも往来の中心はトラック運転手、労働者、行商人など。観光客はほとんどいない。	トラック・トレーラーの往来が激しく、ヒューギ国境よりもはるかに多い。国境ゲートのどちら側も駐車場が満杯で溢れ出している。リヤカーの往来も盛ん。	タンタイン側：国境商店街あり。免税店があるが開店休業状態。浦寨側：国境商店街、飲食店街、土産物店街などあり。	浦寨側に「総合貿易市場」あり

3. 東部回廊③：ハノイー広西チワン族自治区・防城港

経路：ハノイーフンイエン省・ハイズオン省－（5号線）－ハイフォン－（18号線）－クアンニン省－モンカイ・東興国境－（322号線）－防城港

ハノイ～ハイフォン（2013.4.15～16）

ハノイから5号線を東方向へ約100kmのハイフォンへバスで向かう。その間鉄道が並行して走る。最初の30分ほどは渋滞が激しくスピードが出ない。5号線は「産業道路」の様相が強く、バスの右側の窓から観察しただけだが、

大半のベトナム地場系工場に混じって、日系のプレゼンスは目立つ。撮影でただけでもブリヂストン、ブラザー、富士精工、味の素、住友電装など。漢字の看板がある中国系工場も3～4軒目撃した。ハノイから60kmあたりを過ぎてからは工場風景に対して田園風景が優勢になる。

ハイフォンまで12km地点のあたりから、左手に、バックボ（トンキン）湾に注ぐカム川が見え始め、そこからはハイフォン郊外に入り、ハノイから2時間強でファイフォン市内のタムバック・バスターミナルに到着。

ハノイ市街の渋滞に加え、5号線全線で交通量が多いため、速度は上がらない。このため、5号線に並行して新しい高速道路が計画されており、完成すればハノイ・ハイフォン間を1時間で結び、さらにはハイフォン沖のラックフェン港（建設中）へつなげる予定だという（ジェットロ情報）。

ハイフォン市内をカム川沿いに歩くと、地元住民用のフェリー乗り場や、ハロン湾方面への観光船乗り場がある。さらに下流には多数のクレーンが見えて、貨物を降ろすヤードが続いている。第3ヤードにはハイフォン鉄道駅から延長された線路が通っており、貨物列車がそのまま入るのであろう。ただし、この線路のレールをよく見ると、凹凸が激しく、メンテナンスはされていない印象だった。

ハイフォン港もホーチミンのサイゴン港と同様に河川港であるため大型船が接岸できないという制約がある。そこで現在予定されているのが、ハイフォン港沖合を埋め立てて造成されるラックフェン港で、2016年末に完成を目指す同港は水深14メートルとなるため、ハロン湾近くのカイラン港を大幅にしのご10万DWT級の大型船が寄港可能となる予定（ジェットロ情報）。

ハイフォン～モンカイ

この区間は新たに視察していないが、2007年にハノイからハロン湾経由でモンカイを視察した際は総距離316kmを乗用車で走破するのに7時間以上かかった。ハロン湾に架かるバイチャイ橋が2006年の援助で完成したおかげ

で、その対岸のホンガイ市までの道路はスムーズで問題なかったが、ホンガイを通過したあたりからモンカイまでの最後の約130kmは坂道や急カーブが多く、穴も多い悪路であった。このルートは工業製品を扱う物流路としては不向きで、中越陸上貨物の多くが友誼関ルートを利用しているという（ジェットロ情報）。

モンカイ・東興国境（2013.4.8～29）

今回は南寧から出発し、広西チワン自治区の沿岸部を経て東興側からアプローチした。東興市内のメインストリートの1つである北侖大道と新華路の交差点から、新華路をまっすぐ南へ1kmほどの突き当たりがベトナムとの国境をなす北侖河沿いの「口岸」（国境）となっている。口岸に近づくにつれ、「越南特産」を宣伝する土産物店が並び、越境手続きを代行する旅行社もある。新華路の突き当たりには、2007年訪問時には建設中だった車両用スロープとその先の出入国管理ビルが完成しており、車両はそのスロープを登って国境橋へと進めるようになっている。そのスロープへは何台も貨物車両が連なっている（写真）。歩行者はそのスロープではなく川沿いの「出境」、「入



境」のそれぞれの階段を利用する。

北侖河沿いが前回訪問時と比べて大きく変化していた。「国門大酒店」という新しいホテルが建ち、その隣にはショッピングビルができて賑わっている。2007年時と比べ物にならないほど中国人観光客の数が増えていて、対岸から来るベトナム人行商人の数も増えている。それに比例して、バイクタクシーの数も多く、前回見なかった、近距離用の電動トラムタクシーも走っている。

北侖河を利用したボートによる互市貿易も健在だった。中国側の車両用スロープ完成により、輸送モードが車両輸送に転換しそうなものだが、ボート貿易の健在ぶりの理由は、ボートによる小口貿易は何らかの有利な免税措置を得られるからだろうと推測する。

「口岸」から、一時通行証をもつ多数の中国人渡航者に混じり、モンカイ側へ渡ってみた。ベトナム側の出入国管理ビルの手前に、ハロン湾観光宣伝の大きい看板に加え、モンカイから7km地点に開発中(?)の「海安(Hai Yen)工業区」への入居募集の看板があった。ベトナム側ゲート手前には、新しいMajesticという5つ星ホテルが建っている。

国境ゲートから北侖河のほとりのモンカイ市場まで、1.5kmほど歩くと、カロン船着き場には、多数のトラックやトレーラーが駐車し、港湾労働者が次々とボートへと貨物を運搬していく。ここがベトナム側の互市貿易の拠点だ。

北侖河を渡った国境沿いの広大な敷地が「Border Belt」という名称で国境経済区の開発を計画しているようだが、広大な野原が未整地のまま広がっているだけで、まだまだ未開発状態だった。

東興側に戻り、「互市貿易区」を視察した。「中国海関」という通関ゲートの向こうへは行けないので、河岸は見えないが、保税倉庫らしき建物が数棟見えた。通関ゲート正面に開発計画の説明パネルがあり、それによると、「互市貿易区」は0.1km²(330m四方相当)の面積に3.5億元を投資して2009年6月にオープンしたという。以来、互市貿易額は99%増加し、通常

貿易との合計の増加率 28%を大きく上回っているという。

防城港～東興（2013.4.28）

今回は欽州からバスに乗り、防城港経由で東興まで行った。防城港の沿岸部から東興までは48km。防城港の沿岸部は数キロほど片側3～4車線の新しいアスファルト道路で、沿線はコンドミニアムの建設ラッシュの様相だった。市の港口区の市街地はすっきりした町並み。防城港の湾を渡す大橋を渡るとき、左手に港湾施設が見え、かなり規模が大きな港湾のよう。沿岸部を過ぎると片側2車線に変わり、路面はアスファルトがかなり傷んでいて補修が必要な状況に見える。数キロほど、補修・拡幅中の区間があり、片側通行による渋滞が起きていた。東興市街に近づくにつれ、交通量が多くなり、建設中のコンドミニアム、ホテル、商業施設が目立つ。

ハノイ・防城港間の移動データ（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
ベトナム	ハノイ～ハイフォン	公共バス	約100km	2時間20分	43km/h
	ハイフォン～モンカイ	乗用車	約230km	推定5時間半	(42km/h)
広西自治区	東興～防城港	公共バス	約48km	55分	52km/h

注：ハイフォン・モンカイ間は2007年時訪問に基づく推定。

モンカイ・東興国境の特徴（2013年4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
中国側から多数の日帰り中国人観光客。ベトナム側から多数の日帰り商人。	双方からトラック・トレーラーの往来が増加していた。ポートによる互市貿易も盛ん。	東興側：新しい出入国管理ビルと車両用スロープ完成。免税品コーナーあり。ゲート近くに商店街、土産物屋、ホテルなど増加。モンカイ側：ゲート近くに新しいショッピングビル、ホテルなどあり。国境橋の手前に免税店2軒あり。北侖河を渡ったところにカジノホテルあり。	東興側に「互市貿易区」および「東興国境中心」。モンカイは国境付近に“BorderBelt”、近郊に「海安工業区」。

4. 南北回廊：昆明ーラオス北西部/ミャンマー北東部ーバンコク

経路：昆明－玉溪－峨山－元江－墨江－普洱－思茅－景洪（一貫して雲南省内の213号線）

ラオス・ルート：景洪－（213号線）－勐腊－磨憨・ポーテン国境－（13号線）－ルアンナムター－（3号線）－ファイサイ・チェンコン国境－（1174号線/1098号線/1173号線）－チェンライ

ミャンマー・ルート：景洪－（320号線）－打洛・マインラー国境－チャイントンン－（4号線）－タチレイ・メーサイ国境－（1号線）－メーチャン－チェンライ

チェンライ－（1号線）－パヤオ県－（1号線）－ラムパーン県－（11号線）－ウタラディット県－ナコンサワン県－（32号線）－バンコク

これらのルートのうち、昆明・チェンライ間について以下で報告し、チェンライ・バンコク間は省略する。

昆明～景洪（2012.8.30）

昆明市郊外の南方面バスターミナルから長距離バスで出発し、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。途中のパーキングエリア、給水エリア、サービスエリアなどの施設も頻繁に設置されている。標高1900mの昆明から山間を縫いながら降りてくるため、20～30トンネルをくぐった。景洪近くまで来るとゴム園が目立つ。

景洪市街のメインストリート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年に訪れた時と比べて随分垢抜けていた。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。

景洪～勐腊 (2012.8.31)

午前中に、国際バンでバスターミナルを出発。景洪からラオス国境までは片側1車線の舗装道路で、非常にスムーズ。ただし、かなりの山道で、途中のバスの中継地点の勐腊（モンラー）に着くまでの約2時半のうちに多数のトンネルを通過した。とくに3km級のトンネルを2つ、1.8kmのトンネルを2つ抜けた。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。窓から見える山々の斜面にはゴム園が広がる。

勐腊～磨憨 (2013.11.18)

勐腊から磨憨までの約50kmの沿線には、山の斜面のゴム林が増え、低地はバナナ園が目立つ。勐腊市街を少し過ぎた地点に新しく立派な勐腊客運駅ができており、その周りがニュータウンになっている。ミャンマー国境方面に近い孟連や勐海もそうだが、雲南省の国境地帯に近い都市は、ハードインフラを見る限り、発展が著しい。

この区間は2005年訪問時はあちこち工事中でスローダウンさせられたが、今は舗装・拡幅・トンネル工事が完了しスとおおむねムーズだ。ただし、高架部分の道路のつなぎ目が傷み始めていて、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見られた。この区間の道路は2007～8年に完成したはずだから、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か。

磨憨・ボーテン国境～ルアンナムタ (2013.11.18)

国境ゲートの手前1kmほどにあるバスターミナルから国境ゲートまでの導入路はきれいに舗装されていて、左右に商店が並んでいるのだが、国境ゲートに近づくにつれてシャッターが下りていたり、テナントが空になっていたりする店舗が増える。国境地帯にはこれといった産業があるわけでもなく、国境を通過する観光客や物流関係者のみを対象にするには、商店街の規



模が大きすぎる印象だ。2011年にポーテン側のカジノビジネスが閉鎖に追い込まれ（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。

中国の出入国管理ビルからスムーズに出国し、出口に控えていた電動カート（運賃3元）を利用してラオス側ゲートまでの1kmほどの距離を進む。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、寺院風のデザインの大きな国境ゲート兼出入国管理ビルが完成している（写真）。

国境ゲートから延びる道路を数百m歩くとそこがポーテンの町（以下は2012年8月31日視察の状況）。2時間ほど歩いて回ったが、近年の報道で伝えられた通り、ポーテンはまさにゴーストタウンのようになっていた。黄金道路（ルアンナムタ通り）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には人の気配がなく、とても静かだった。未完成の建物も多い。国境からの道路の左手に、ゲームセンターや風俗店らしき施設や建設会社の事務所（すべて中国語の看板）が並んでいて、そこには中国人の建設労働者や数少ない商店関係者の人影が見える程度。ポ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。報道によれば、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がきっかけで中国当局がボータ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てきた）、ルアンナムタ県知事もカジノを禁止した結果、現状に至ったようだ。ボータンは数年のうちに劇的な衰亡を経験したことになる。

ボータンの国境ゲートから、国際バンで再発車。約10分後、国境から4kmほど引込んだ地点にある税関ゲートに到着する。税関を流れる貨物車両の数は前年と比べて増えた印象。税関を抜けた辺りに、未舗装だが広々とした駐車スペースが整備されていて、トラックやトレーラーが何台か停まっている。フェイサイ（ラオス）・チェンコーン（タイ）間の第4メコン国際橋が完成後（2013年12月11日に開通）にこれからますますラオス・ルートでの物流が増えるであろう。

国道13N号線はカーブの山道が多い片側1車線だが、路面はスムーズで走行に問題なし。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。資金力の差なのだろうが、山間をくねくねと急カーブで走行する箇所が多く、あまりスピードが出せない。

国境からウドムサイ方面との分岐点ナトゥーイまでが約20km、そこから3号線に入ってルアンナムタの中心までが37km。ルアンナムタ県も左右の山の斜面にゴムのプランテーションが見られる。

3号線からルアンナムタ中心部へ至るメインストリートの約5kmが片側2車線に拡幅され、さらに約3kmを拡幅工事中。以前はなかった信号も1か所でできている。沿線にはルアンナムタ空港の新ターミナルが見える。ラオス航空がビエンチャンとの間に1日1便運行している。2005年に訪問した時は使用中断状態でターミナルは木製の小屋、滑走路は雑草に埋もれていた。ルアンナムタの町の中心部から3号線方向に、中国人用のゲストハウスが急増している印象だった。

ルアンナムター～ファイサイ (2012.9.1)

3号線沿いのバスターミナルから小型バスで出発。典型的なローカルバスで乗客と貨物が一緒に詰め込み、1時間ほどかけて満載になってから発車した。車内の通路には中国製インスタントラーメン、ベトナム産乾物袋などがあふれる。

ファイサイまでの全行程、舗装が破たんしている箇所はとくに見当たらず走行には問題なかった。2005年の訪問時は標高が最も高い中間点のヴィエンポカで1泊したが、今回は気付かないうちにヴィエンポカで休憩もなく通り過ぎていた。ただし、山間を縫ってくねくねと走るのど、吐く乗客もいた。

トンネルは皆無で、急こう配・急カーブの連続する部分が多い。トイレ休憩は山道の路上で1回だけで、実質的に3時間半でファイサイのバスターミナルに着いた。3号線の舗装完成前と比べ、走行時間は半分以下に短縮されている。

ファイサイ・チェンコン国境 (2012.9.2～3、2014.1.16～17)

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、メコン川を渡す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、そこからメコン川下流方向の10kmほどの地点に、タイ・中国が折半で援助した第4メコン国際橋が2013年12月に開通し(写真)、渡し船を利用できるのはタイ人とラオス人のみとなった。おかげで、橋の開通後はそちらを往来する観光客の姿が目立つ。ファイサイ市街から乗り合い車両で20分ほどで国境ゲートに着く。ラオス出国審査のあと、シャトルバスで対岸のチェンコン国境まで移動する。ゲート手前で左側通行と右側通行がクロスする部分がある。筆者が経験した出入国審査はどちらもスムーズで、開通1カ月後でもスムーズに運用されている印象だった。



ゴールドトライアングル国境（2012.9.3、2014.1.20～21）

ファイサイからメコン川の上流約60kmにGolden Triangle SEZ（中国語名は「金三角経済特区」）がある。タイ側の観光ポイントとなっている「ゴールドトライアングル」（正式にはSop Ruak村で、チェンセンから北へ9km、メーサイから東へ28kmの地点）のちょうど対岸に位置する。ファイサイから陸路でアプローチしたときは、道路は起伏とカーブがあるが、全行程舗装されていてスムーズに走行できた。最初の40kmほどはラオス政府による建設で、残りの20kmは中国資本がここ数年で整備したという。この特区の中心にあるのが、中国資本によるKings Romanというカジノで、ボーテン経由で中国のツアーバスや自家用車がほぼ毎日やってくるという（地元ガイド）。カジノの手前2kmほどの地点に、同じく中国資本により開発されたというDon Xao村という土産物村がある。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（写真）、ラオスの対岸のみへの渡航であれば、第三人でも、Kings Romanが運行するシャトルボートに乗って対岸の金三角経済特区の船着き場を往復できる。



船着き場から上述の土産物村までの河岸4キロ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（地元ガイド）。

チェンコーン～チェンライ（2014.1.17,1.20）

第4メコン国際橋のチェンコーン側ゲートから真新しいアクセス道路を5～6km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ーン方面。数キロほどで1174号線を北西方向へ右折。片側1車線で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。交通量も少ないので追い越しも比較的簡単。その後、1152号線、1326号線、1175線、1233号線と順番に走り継いで、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。

以上、南北回廊のラオス・ルートのもと、メーサイからミャンマー・ルートを通った。

メーサイ・タチレイ国境 (2014.1.21~23)

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、ミャンマーとの国境をなすサーイ川に架かる第1メーサイ橋を往来する人々の流れが盛ん。行商、出稼ぎ労働、買い物など、一時バスをもつタイ人、ミャンマー人とも、毎日、終日流れが絶えない(写真)。橋の途中から外へ乗り越えてメーサイ側へ不法に出入りする少年や若者を見かけた。乾期にはサーイ川の水位が下がり、第1メーサイ橋の上流1kmほどの地点で歩いて渡れそうなのを確認した。

タチレイ側の第1メーサイ橋のたもとには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、ブランド衣類、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見る限り、タチレイ市街はメーサイ側と遜色ない経済規模のようだ。建物はメーサイ側より概ね古いが、人々の活気はこちらのほうがあるかもしれない。ガイド氏によれば、タチレイ市内にカジノ施設は4軒あるという。カジノ経済の波及効果があるのかもしれない。



第1メーサイ橋からサーイ川下流約3km地点に車両通行専用の第2メーサイ橋がある。メーサイ側からは「Maesai Customs House」と刻んだ国境ゲートの向こうへは進めず、そこからここから300~400m先にイミグレ施設がある。20分ほど観察している間に目撃できたのはタイからはトラックおよびダンプカーが3~4台、バンが5台、乗用車が2~3台、バイクが1台というところだった。一方、ミャンマーからはトラック2台だけだった。翌日タチレイ側に渡り、15分ほど観察した結果、タイ側から入ってくる車両はトラック5台、バン1台で、ミャンマー側から出ていく車両がトラック2台、バン2台といったところだ。物流がややまばらで、タイ側の「出超」という印象だ（メーサイ税関のデータでもそのことは確認できる）。

タチレイ~チャイントン (2012.9.5)

第1メーサイ橋から東へ約2km地点にあるバスターミナルから公共バスで出発。駐車しているのはすべて日本の中古バスで、「両備バス」、「名阪近鉄バス」、「越後交通」といった名前が見られた。筆者が乗ったのは「両備バス」だった。

タチレイからチャイントンまで162kmで、その大半が山道で坂道とカーブが多い。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、頻繁なスロウ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。途中で料金所とチェックポイントがそれぞれ3か所ずつある。最後の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る。

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かなかなか風光明媚な町だ。ただし、早朝、メインストリート沿いの中央市場を覗くと、ここだけは市民が全員集合したのではないかと思うくらい混雑していた。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～メインラー（2012.9.6～7）

チャイントンから先は公共の輸送手段がないため、ガイド氏に借り上げ車両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。

チャイントンからメインラーまでは約100km。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の区間は未舗装で穴だらけの悪路。山道に入ると、その前の区間よりましたが、舗装が痛み始めて穴が開いている箇所が多い。

途中のチェックポイントが3か所ある。すべてのチェックポイントで、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本の赤線を徒歩で通過するという儀式が要求される。難所の山道を降りてきて、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。

メインラーの手前16km地点のモンマー村に、忽然とコンクリート製の建物の集団が現れる。ポーテンと同様の事情で、2005年に中国当局がカジノ客を制限し、メインラーのカジノ一掃を要求した結果、メイ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だ。10軒ほど平屋建てのカジノがある。昼のランチ時だったが、中を覗くとどこも非常に賑わっていた。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。

カジノ村からメインラー国境までの道路状況は、そこまでの道路と比べ、格段に良く、セダンやボックス型の綺麗な乗用車と多数うすれ違う。国境からカジノへのシャトル便なのであろう。

メインラーの丘の上に建つパゴダの最上階まで上ると360度メインラーの街が見渡せ、地形がよくわかる。北側には、ミャンマーと中国両方の国境ゲートがはっきりと見える（写真）。メインラー側の国境ゲートから20分ほ



ど観察する間に見かけた商用車は、中国製バイクを積んだトラックと、スクールバスの2台だけだった。

第三国人はこの国境を越えられないので、中国側の国境は雲南省からアプローチした。

景洪～打洛 (2013.11.16)

メインラナー視察の1年余り後、景洪の西双版纳（シーサンパンナ）バスターミナルからマイクロバスで出発し、国道214号線を西へ走る。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。勐海という町を經由し、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。カーブの山道と平坦な直線道を交互に走り、沿線には多数のバナナ園を見ながら、約2時間半後に打洛客運駅（ターミナル）に到着。そこから国境ゲートまでさらに2kmあるので、バイクタクシーに乗る。打洛の町の中心を通り過ぎ、小さい橋を渡り、片側1車線ののんびりした道路から、右折して片側2車線の広い道路に出る。

打洛の町からは国境ゲート付近はやや孤立している印象。国境ゲートからほんの200mほどだけが、ビルマ産翡翠店、免税店、露店商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。

国境ゲートを通過する人達は、見たところほとんどが中国人観光客だった。中国人ガイドが、団体客をミャンマー側へ連れて行き、連れて帰っているようだ。彼らの何割かはカジノ村へ行っているのではないかと推測する。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。

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。

昆明・バンコク間（ラオス・ルート）の移動データ (2012年8月～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

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	昆明～景洪	同上			
	景洪～打洛	公共バス	約132km	約2時間半	51km/h
ミャンマー	マインラー～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
	チェンライ～バンコク	同上			

その他移動データ（2013年11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～普洱	公共バス	529km	5時間50分	91km/h
	普洱～孟連	公共バス	230km	約5時間	46km/h
	孟連～勐阿国境ゲート	公共バス	51km	約1時間	51km/h
	孟連～景洪	公共バス	約200km	約6時間	33km/h

注：勐阿国境ゲートはミャンマーのワ州自治区Pangkhamに対応する。

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、銀行などあり。 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は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・マインラー国境の特徴（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チャトル便が多数。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。 マインラー側：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。

5. 中央回廊①：ラオス北部ータイ東北部ーバンコク圏

経路：ボーテンーウドムサイールアンパバーンー（以上13号線）ービエンチャナータナレーンー第1メコン国際橋ーウドンタニーコーンケンー（以上2号線）ーナコーンラチャシマー（304号線）ープラチンブリ県ー（304号線/331号線）ーチョンブリ県ーサタヒップ

バンコク～ナコーンラチャシマ～コーンケン～ウドンタニー～ノンカイ
(2013.7.6～11)

この回廊の南端はサタヒップだが、今回はバンコクから出発した。バンコクから北へ向かい、ドンムアン空港を通過し、アユタヤの手前で北東方向に折れてサラブリー方向へ進む。沿線には日系の物流倉庫、製造工場、地場の大手サイアム・セメントの工場や、アグリビジネス大手のCPフーズの工場が見える。サラブリーで北西方向のロップブリー方面と北東方向のナコーンラチャシマ方面への分岐点を通過し、2号線に入る。終始、片側2車線もしくは3車線、さらには側道付きの広い道路を進んだ。バンコクから離れるに従い、交通量が減ってスピードが上がった。コーラート高原に向かって登り勾配となり、スピードが少し落ちた。

国道2号線はナコーンラチャシマからコーンケンまで一貫して片側2車線。途中何か所か交差点で信号につかまるが、交通量が比較的小さいのでスムーズに走行。アスファルト舗装は新しい部分と古い部分を補修した箇所が交互

に現れるが、概ね高速走行が可能。左右は稲作地帯が広がる。

コーンケン市街の片側3車線から郊外に出てからは2号線が片側2車線となる。舗装がやや古く振動が大きくなる。沿線の土地利用は稲作が減り、トウモロコシが多くなる。ゴムやキャッサバの栽培も少し見かける。ナコーンラチャシマ・コーンケン間の交通と比べて、トラックの数が多い印象だった。

ウドンタニからノンカイまでの2号線の約50kmは舗装状況が良好。ノンカイ市街から20km地点から国境の警察検問が2回あり、一時停車させられた。ノンカイ市街から7km地点で第1メコン国際橋方向（西方向）との分岐点を通り、ノンカイ市街に至る。

第1メコン国際橋上でノンカイ駅から延びる線路が道路に合流する。そこから1kmほど南にノンカイの出入国ゲートがあり、そこからさらに南東1kmほどの地点にノンカイ駅がある。こことラオス側のタナレーン駅との間に列車が1日2往復している（所要時間15分）。

ノンカイ市街には対岸のラオスと結ぶ船着き場があり、そこが少額貿易の拠点になっている。出入国管理事務所の裏に、川の土手のスロープに滑り台が造ってあり、そこから荷物を棧橋まで滑らせている。15時ごろ見に行くと、忙しそうだった。

ノンカイ・タナレーン国境～ビエンチャン（2013.7.12）

ノンカイのバスターミナルから国際バスを利用した。10分以内に2号線との合流点を右折し、第1メコン国際橋（写真）のノンカイ国境ゲートに到着。全員下車し、出国審査ブースに並ぶ。出国審査のレーンが3つあり、一番左側が一時許可証所持者用で、右側2レーンがパスポート所持者用だ。出国審査を終え、中立地帯へ侵入して待っているバスに乗り込む。全員出国手続きを終えて再発車し、メコン川を渡り、5分後くらいにラオス側タナレーン国境ゲートに到着。再び全員下車し、入国審査ブースに並ぶ。こちらも3レーンあるが、パスポートと一時許可証の区別はない。ここで、以前見たことの



ない、電車の改札口のようなゲートがある。入国審査の前に入境税5バーツを払って電子カードを発行するブースがあり、そのカードをかざしてここから出るのだという。2013年に入ってから導入されたシステムだと聞く。国際橋をはさんで出入国は30分未満で終了した。公共バスには迅速だ。筆者以外の乗客はタイ人もしくはラオス人で、日常的に越境している人達のようにだった。

タナレーン・ビエンチャン間の道路は片側1車線だが、路肩が広い。この沿線はちょっとした「産業道路」のような状態で、工場や各種事業所が並んでいる。ノンカイ市街のバスターミナルからビエンチャン市街のターラート・サオ（直訳すると「朝市場」）のバスターミナルまで約20kmで所要時間は1時間15分と、国境を越えたとは思えないスムーズさで、第1メコン国際橋を介したタイとラオスの経済はシームレスに結びついている。

ビエンチャン～バンビエン（2013.7.15）

ビエンチャン市街から、乗り合いミニバス（15人乗りほどのバン）で出発した。しばらくは市内西側の抜け道を北上し、小さな工場や倉庫が散見され

る。15分ほどで国道13号線に出て北上。片側1車線で路肩は狭くはないが、ビエンチャンの郊外に出るまでは交通量が多く、追い越しが困難。近郊の沿線にはトラックの各国・各メーカーのディーラーが並ぶ。中国勢と韓国勢が目立つ。郊外を出ると田園風景となる。2時間ほど経過すると、山道に入り、急カーブではパンのタイヤのきしむ音が聞こえる。156kmほどの距離を3時間足らずでバンビエンに到着。

バンビエンの町を歩いて印象に残ったのは韓国人客をターゲットにしたゲストハウスやレストランが目立ったことだ。ビエンチャン在住の韓国人ビジネスマンも多いのだろうが、こうした地方における観光客も韓国人のプレゼンスが大きいようだ。

バンビエン～ルアンパバーン (2013.7.16)

この区間もミニバスを利用した。バンビエンの町は盆地状になっていて、出発してしばらくは平坦な道だったが、牛の群れが道路を占拠してゆっくり歩いているところに何度も遭遇し、運転手は軽く警笛を鳴らしながら、牛たちの動きを読みながら避けて進んだ。20分ほどで山道に入り、路面の痛んだ箇所もやや多くなる。山道を登るにつれ、スピードが落ちる。

バンビエンから97km、ルアンパバーンまで134kmの地点で、ルアンパバーン方面（13号線）とシェンクワン（ポーンサワン）方面（7号線）の分岐点にあるプークン（Phou Khoun）の町を通過する。ここが標高約1400mでルアンパバーンとシェンクワンを結ぶルートの中で最も高度が高い地点だ。ここまでは上り坂が多いため、相対的に所要時間が長い。この後は概ね下り坂になり、スピードが上がるが、カーブが多いため、大型トラックやトレーラーが前を走っている場合は、追い越しに細心の注意を要する。

ルアンパバーンまであと22～23kmの地点で右手に川が見え、このあたりからはおおむね低地帯でカーブが減り、スピードが上がる。

ルアンパバーン市街から14kmほどの地点くらいに、バイパス道路の工事現

場が見えた。所要時間約5時間半でルアンパバーン市街の南東3kmほどに位置するミニバス・ターミナルに到着。

ルアンパバーン～ウドムサイ

ウドムサイ・ルアンパバーン間の区間は今回実走できなかったが、2次情報によると、休憩を含めてバスで約8時間かかるという。ウドムサイの手前100kmほどは未舗装だという。中央回廊はこの区間が最大の難路のようだ。ラオス政府は中国の援助（有償資金）を得て、この中央回廊ルートに高速鉄道を通そうという壮大な計画を推進しようとしているが、そのためにはボーテン・ビエンチャン間に76カ所のトンネルと154カ所の架橋が必要（ラオス現地紙報道）というから、これが実現すれば、ラオス北部の国土を大幅に改造することになるだろう。

以下ではルアンナムタからウドムサイへ向かった際の様子を報告する。ボーテン・ルアンナムタ間は上述の南北回廊と重複するのでここでは省略する。

ルアンナムタ～ウドムサイ（2013.11.23）

ルアンナムタの長距離バスターミナルからぎゅうぎゅう詰め20人乗り小型バスで出発した。ナトゥーイの分岐点まで約30km、そこからウドムサイまでが13N号線で81km。ナトゥーイまでの区間で3号線のフェイス方面へ向かう15～20台のコンテナトレーラーもしくは大型トラックとすれ違った。1年前より物流が増した印象だ。13N号線に入ると、路面はスムーズだが、道路幅がやや狭くなり、路肩がほとんどない。しかも急カーブの山道が増え、登り道はスピードが出ない。昆明・万象（ビエンチャン）間を結ぶ大型の国際バスとすれ違った。これはまさに中央回廊を突っ切るバスだ。昆明からビエンチャンまで24～36時間はかかるのではないかと思う。ウドムサイの市街へ入ると、「盛昌酒店」、「盛昌家具」、「盛昌超市」という看板が連なって見

える。前日、ルアンナムタで開店したばかりの盛昌超市というスーパーはここから支店展開したもののようだ。

ウドムサイのバスターミナルの規模はルアンナムタとほぼ同じだが、発着するバスの行き先が多様だ。すべてラオ語と中国語が併記。ビエンチャン、パクベン、ルアンパバーン、ポンサリー、ムアンクアといった北部ラオス各地に加え、景洪やディエンビエンフーへの国際直行便もある。チケット売りの女性は英語が通じる。交通の要衝となり、外国人観光客の往来が激しくなったためだろう。

バンコク・ポーターン間の移動データ（2013年7～11月時点）

国	区 間	移動手段	距 離	実質走行時間	平均速度
タイ	バンコク～ナコーンラチャシマ	公共バス	255km	約4時間	64km/h
	ナコーンラチャシマ～コーンケン	公共バス	約200km	2時間40分	75km/h
	コーンケン～ウドンタニ	公共バス	約120km	1時35分	77km/h
	ウドンタニ～ノンカイ	公共バス	約50km	50分	63km/h
ラオス	ビエンチャン～バンビエン	ミニバス	156km	2時間45分	57km/h
	バンビエン～ルアンパバーン	ミニバス	約240km	約5時間30分	44km/h
	ルアンパバーン～ウドムサイ	公共バス	190km	約7時間	27km/h
	ウドウサイ～ルアンナムタ	公共バス	111km	2時間40分	42km/h
	ルアンナムタ～ポーターン	公共バス	57km	約1時間	57km/h

注：ルアンパバーン・ウドムサイ間は2次情報。

ノンカイ・タナレーン国境の特徴（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
双方向からの国際バスが頻繁に往来。大半が一時通行証をもつタイ人とラオス人。鉄道でも旅客越境可能。	双方向からトラックが盛ん。水運での少額貿易も盛ん。	ノンカイ側：国境ゲートの延長上に市街の商業施設が広がる。 タナレーン側：ゲートそばの「ダオフアン免税店」は盛況。	タナレーン側にLong Thanh-Vientiane Specific Economic Zoneあり。

6. 中央回廊②：ラオス北部ーラオス縦断ーカンボジア縦断

経路：ボーテン・ビエンチャン間は同上ーパクサンータケーターーサワナケーターーパクセ（以上ラオス内は一貫して13号線）ーノンノックキャン・トラペンリエル国境（7号線）ーストゥントレンークラチェー（73号線/7号線）ーコンボンチャム（7号線/6号線/61号線/5号線）ープノンペン（4号線）ーシハヌークビル

このルートのうち、上述との重複を避け、実走し得たビエンチャン・シハヌークビル間について報告する。また、2つの関連ルートについても報告する。

ビエンチャン～パクサン（2013.7.24）

ビエンチャン郊外にある南方向バスターミナルからボリカムサイ県の県都パクサンへ向かう。ちなみに同ターミナルからはハノイ、ビン、フエ、ダナン、サイゴン（まだ古い名称を使っている）など、ベトナム各都市への国際直行便が出ている。

ラオスにおける南北幹線道路の13号線はビエンチャン郊外ではしばらく片側2車線だが、郊外を出ると片道1車線となり、中央線がない。この状態がずっと続くが、交通量がさほどでもないので、昼間は追い越しが比較的簡単。沿線の左右は概ね稲作田園地帯で、ときどき右手にメコン川が見える。パクサンまでの路面状況は概ね良好だった。

パクサン市街中心部から1km足らずのメコン川河岸に、対岸のタイのブンカン（2011年にノンカイ県から分離して新しい県となっている）へフェリーで渡す船着き場がある。国境施設は簡素だが、出入国管理や検疫の窓口が揃っている。午前8時半頃、第1便が出航するのを見た。乗客は20人くらいで、対岸の船着き場には10分ほどで着いた。午前中は30分おき程度で運行しているようだ。外国人もこのフェリーを利用して越境できるが、対岸に着い

てからの交通の便が悪いせいも、外国人の姿は見かけたかった。パクサン・ブーンカン間にはタイの援助で第5メコン国際橋の建設が計画されている。

パクサン～ビエンカム (2013.7.25)

パクサンのバスターミナルから、乗り合いピックアップトラック（ソンテウ）で出発し、再び13号線を南下し、途中で8号線を左折して、ラックサーオへ向かった。（ラックサーオ方面の視察については東西回廊の部分で後述する。）パクサン市街を出ると片側2車線から片側1車線に変わる。道は平たんで舗装状況も良好。ときどき牛やヤギの群れが立ちふさがるので、よけながら進む。

パクサンから86kmの地点で東へ折れる8号線との分岐点ビエンカム（Vieng Kham）に到着。この間の平均時速は52km/h程度だが、通常のバスなら60km/h以上出ていたと思う。

今回の視察ではビエンカムからパクセに至る13号線は実走していないが、2007年9月に同区間を公共バスで実走した際は、舗装状態は良好で60～70kmで走行できた。現在は路面が多少傷んでいるであろうが、ビエンチャン以外のラオス国内は全般的に交通量が少ないので、さほど状況は変わっていないものと推測する。

以下では、この回廊を逆方向に、シハヌークビルからカンボジアを北上し、ラオスのパクセに至った視察について報告する。

シハヌークビル～プノンペン (2011.5.2)

シハヌークビル港と隣接の特別経済区（SEZ）（2011年視察時点ではまだ造成中）を視察した後、乗用車で4号線を東へ進んだ。郊外で右手にアンコールビール工場、左手に広大なシハヌークビルSEZ2（中国資本による開発）を通過し、42km地点でプノンペン方向へ向かう4号線とカンポット方向へ向かう3号線の分岐点があるが、そのまま4号線を北進。さらに40kmほど

走ると、今度はコッコン方向へ向かう48号線の分岐点があり、ここもそのまま4号線を北東方向へ。ここまでの4号線は片側2車線で、ここから片側1車線となる。ただし、路肩が十分に広いため走行に支障は少ない。

さらに50kmほどで、小高い峠（標高150m）があり、ここを過ぎると左右に水田、ゴム園、マンゴー園などの田園風景がしばらく続く。

プノンペン市街の手前30kmほどから4号線沿いには工場が増え始め、とくに縫製工場が多い。右手にプノンペンSEZ、プノンペン空港と続いて通過し、最後の10kmほどは市街の渋滞に入り、スピードが落ちた。

プノンペン～コンボンチャム（2013.6.17）

プノンペンの中央マーケットのそばのバスターミナルから出発。発車してすぐに市街の渋滞につかまり、なかなか進まない。プノンペン郊外に出てスピードが上がり始めるのに50分ほどかかった。バスは最初の30kmほどトンレサップ川の西側を南北に走る5号線を北上したあと、2011年3月に中国の援助で完成したプレクダム橋を東へ渡り、これも中国の援助でアップグレードされた61号線に入り東へ進む。片側1車線だが、舗装が新しく路肩も広いので走行はスムーズ。61号線が終了する地点で6号線に入り北上する。ここからは、道路の傷みがはげしく、補修箇所が多くみられる。シエムリアップ方向への幹線道路なので、痛むのが早いのであろう。この区間は大規模な拡幅工事をしているところだった。

プノンペンから約80km地点で6号線と7号線の分岐点にあたるスクウン（Skuon）の町を通過。6号線は北方向、7号線は東方向へ進むが、バスは7号線に入る。この分岐点からコンボンチャムまでの50kmほどは日本の無償援助で1990年代に完成した道路で、片側1車線だが、舗装の痛みはほとんどなく、スムーズに走行できた。

コンポンチャム～クラチェ～バンルン (2013.6.18)

コンポンチャムのバス停を出発して7号線に戻り、15分後にメコン川を東へ渡す「キズナ橋」(日本の無償援助で1999年に完成)を渡る。その後も舗装の痛みはあまりなく、路肩が広いので追い越しも問題ない。左右は稲作の田園風景。

コンポンチャムから35kmほどの地点で7号線から分岐している73号線に入り北上する。7号線を東方向へそのまま直進すると、ベトナム国境沿いを北上し、いずれはクラチェに至るが、73号線を利用する場合に比べ、2倍ほどの距離がある遠回りとなる。

73号線は片側1車線で路肩が狭く、追い越しは困難だが、交通量は少ない。路面は傷んでいる箇所を補修した跡が多い。73号線はクラチェの手前25km地点のChhuloungという町でメコン川に突き当たるが、その手前の10kmほどはやや起伏がありカーブが多い。

メコン川沿いに出てからの73号線は盛り土をした道路で、左手にメコン川、右手には牛が草を食む田園風景を見ながら北へ進む。ここからの路面は痛みが少なくスムーズに走行。7号線から分岐した地点から92kmほどでクラチェに到達し、そこで再び7号線に合流する。

クラチェを過ぎると7号線は痛みが激しく、舗装がはがれて穴だらけの箇所が多い。バスは頻繁にスローダウンを強いられた。クラチェからラオス国境までの200kmは中国が援助(貸与)して2007年に完成したはずなので、この5年間ほどで傷んだのだとすれば、この区間は工事の質が悪かったと考えられる。

クラチェからの122kmほどを激しく揺られながら2時間半ほどで、Ou Pong Muonという町(ストゥントレンの手前19km地点)に着く。ここがストゥントレンへ向かう7号線と、ラタナキリ州の州都バンルンに向かう78号線の分岐点。

筆者はここで中央回廊から78号線にそれ、ラタナキリ州を往復して視察

した。78号線の沿線にはゴム園が目立つ。バンルンまでの123kmは中国の援助（貸与）および施工で2012年に新しく舗装されたもので、ラテライト道路のときは4時間かかったところを、今回は所要時間がほぼ半分以下に短縮されていた。舗装されて間もないだけに、路面は良好で、路肩もまあまあ広く、交通量も少ないので、高速走行が可能だった。ただし、復路に同じ区間をミニバスで走ったときは、かなりの上下振動が伝わり、路面が必ずしもスムーズでないようだった。

バンルン～オーヤダフ・レタイン国境へ往復（2013.6.20）

バンルンから78号線をさらに70kmほどでベトナムとの国境オーヤダフ（O'Yadav）に至る。この区間はベトナムの援助（貸与）で2008年に舗装が完成している。バンルン郊外を出ると、なだらかな起伏に多少のカーブを伴ったほぼ直線道が続く。交通量がきわめて少ないせいも、路面に痛みはほとんどなく、中古バイクタクシーでは35kmh程度が限界だったが、乗用車であれば60～70kmhで走行可能だろう。ちなみに78号線の全線が南部経済回廊の北部サブ回廊構想の東半分にあたり、オーヤダフ国境から東へ75kmほどでベトナムのジアライ省プレイクに至り、さらに東へ150kmほどで港湾都市のビンディン省クイニョンへ至る。

沿線で目立ったのはゴムの植林で、何も栽培していない野原を除けば6割ほどが何らかの段階のゴム林だった。ゴムの次に沿線に多く見られたのはカシューナッツ林、その次に胡椒園、他にはキャッサバ、マニオク、バナナ、トウモロコシなどの作付けが見られた。

オーヤダフの国境施設は質素で、手前から出入国検査、「カムコントロール」（商業省管轄）、税関と、「小屋」に近い建物が並ぶ（写真）。しかし、手前数キロ以内に、運転手兼ガイド氏も知らなかった様々な変化が起こっていることが判明した。第1に、ベトナム資本と地元カンボジア資本との合弁によって広大な敷地に何らかの複合機能をもつコンプレックスが建設中で、堀



の向こうの敷地内にコンテナが多数見られた。第2に、その建設現場の向かいに建設終了した結構大きい建物があり、2か月後にスーパーとして開店するらしい。第3に、国境手前の右手に、新しいカジノホテルが建設中で、ほぼ完工していた。既存の1軒目のカジノ施設は幹線道路からそれた脇道を300mくらい進んだ奥にある。20メートル四方ほどのコンクリートの平屋建てに青いスレートの屋根が乗っていて、質素な建物。中に入ってみると、バカラのテーブルが5卓ほどだが、客がいたのは1卓だけだった。

ベトナム側の国境ゲートも見なかったので、ガイド氏に出入国係官に頼んでもらい、パスポートを預ければ中立地帯を歩いてもいいという許可を得た。坂道の中立地帯は道路状態が悪く、補修が必要。300mほどでベトナム側ゲートに到着。ゲートの向こうにはLe Thanh International Borderと表示した立派な出入国管理・税関施設の建物が完成しているのが見えた（写真）。

国境ゲートで30分程度観察している間に、ベトナム側からカンボジア側へ入ってくる車両が3台、逆方向が1台だった。いずれもミニバンで、ラタナキリ州とベトナム側のジアライ省を結ぶ国際路線車両のようだった。貨物トラックは見なかった。



運転手兼ガイド氏の説明によると、2004年ころまでは、バンルンへの道路は劣悪で、プノンペンから3日がかかりだったため、むしろ空港が活躍していたとのこと。2007年ころには道路インフラが多少改善したおかげで、プノンペンからバンルンまで2日で来られるようになり、2010年までにはさらに道路が改善して、1日でバンルンに着けるようになったという。おかげで観光客の需要は完全にバスへシフトしたため、ラタナキリ空港発着の定期便はなくなり、今では小型チャーター便がときどき発着する程度だという。計画では、今の滑走路は大規模スーパー誘致のための用地に転用し、飛行場は2015年までにはバンルンから北方向の郊外に移転させる予定らしい。

ストゥントレン～トラペリエル・ノンノックキャン国境～シーパンドン (2013.6.22～23)

バンルンから7号線に戻り、ストゥントレンから北上してラオスとの国境へ向かう。

ストゥントレン町の中心部は西側がメコン川に、東側はそのメコン川に合流するセコン川に面している。7号線から北に進むとセコン川に架かる、中

国の援助で2007年に完成した友好橋を渡ってラオスとの国境へ向かう。一方、メコン川には町の中心部から3kmほど南の地点に、これも中国の援助で友好橋を建設中で、2014年に完工予定だとう。この橋が完成すれば、ベトナムのプレイク経由でバンレン～ストゥントレン～プレアヴィヘア～シエムレアプ～ポイペトという南部回廊の北部サブ回廊の開通に大きく貢献することになる。橋が完成するまでは、メコン川の対岸（同じストゥントレン州）への輸送はフェリーが担っている。町の中心部にある船着き場からは頻りにフェリーが出航しており、庶民の足となっている。

ストゥントレンからトラペンリエル国境まで約80kmの区間は舗装がほとんど傷んでおらず、スムーズに走行できた。国際ミニバスだが、国境で車両を乗り換える。国境で乗客が揃うまで待たされた2時間半の間に、筆者が目撃できた車両は、カンボジア側からラオス側に向かうバン2台（我々自身のものを含む）と、ラオス側からカンボジア側に向かうバンと乗用車1台ずつの合計4車輛だった。トラックは全く見かけなかった。国境を挟む両国の道路が整備されているにもかかわらず、物流はまだ活発ではないようだ。

徒歩で国境の中立地帯を歩き（写真）、ラオス側で待っているミニバスに



乗り込む。

ラオス側の13S号線も舗装がほとんど傷んでおらず、スムーズに走行。25mほどで「シーバンドーン（ラオ語で4000の島という意味）」というメコン川の中州に浮かぶ島々への入り口にあたるナーカサンのバス停に着く。そこから多くのバックパッカー客は観光化された島々への渡し船に乗る。

シーバンドーン～チャンパサク～パクセ（2013.6.25～26）

そのナーカサンを再びミニバスで出発し、13号線を北上。路面はほぼスムーズ。パクセの手前30km地点にあたるバーン・ラックサームシップ（30km地点の村という意味）の三叉路で、西方向へ左折して、5kmほど行くとメコン川に突き当たり、そこから世界遺産で有名なワット・プーのあるチャンパサクへの渡し船が出ている。ただし、その5kmほどの導入道路は穴だらけで、補修されていない悪路だった。

チャンパサクで1泊したあと、渡し船でメコン川を渡って13号線に戻り、そこからパクセまでの30kmは舗装状態が良好で、スムーズに走行できた。ただし、パクセ市街に近づくと交通量が増えて、スピードがかなり落ちた。

パクセ～ワントオ・チョンメク国境～ウボンラチャタニ（2013.6.28）

パクセから西へ進むとタイとの国境が近い。タイ側のウボンラチャタニ県とラオスのチャンパサク県は、以前から交通の便が良く経済統合が進んでいる。中央回廊の一部ではないが、それにつながる重要な経済回廊といえる。

パクセの中心部を国際バスで出発し、パクセ市内を流れるメコン川に架かるラオス日本友好橋（全長1380m、2000年開通）を渡り、西へ向かう。片側1車線の舗装道路で、中央線はなく路肩が狭いが交通量がさほどないので、追い越し、すれ違いは問題なし。路面は多少傷んでいる箇所もあるが、大きな穴はないようだ。ワントオ国境手前の10～20kmは片側2車線に拡幅中。とくに国境ゲート手前の数キロはアスファルト舗装が完了している。これは

2007年の視察時と比べて大きな変化だった。

ラオス側の出入国管理ビルは2007年から変わっていないが、その周りに銀行、ダオファン免税店など、新しい商業施設が多く見られる。タイ側へ向かう、バナナ満載のトラックを目撃した。2007年の訪問時はキャベツ満載のトラックを目撃した。ラオス南部のボラベン高原で生産される有機野菜や果物はタイに販路ができてきているのだろう。

出国手続きのあと中立地帯を進むが、ここがなぜか地下道になっている。2007年にはこれはなかった。ここに地下道をつくる意味はわからない。地下道を抜けて上がったところが、2007年には建設中だったチョンメク側の新しい出入国管理ビルの入り口。入国手続きを終え、ビルの外にこれも2007年に見なかった新しい税関ビルがある（写真）。全般にタイ側の国境施設のグレードアップぶりが目立つ。

チョンメク国境からウボンラチャタニ県の県都ウボンラチャタニまで約90 km。タイ側の道路も国境から片側2車線に拡幅中。一部まだ工事中の箇所を除き、大半はアスファルト舗装が完成済み。2007年時は中間点から国境まで



は片側1車線だったが、今はすべて片側2車線になっている。

ビエンチャン・シハヌークビル間の移動データ
(2011年5月～2013年7月時点)

国	区 間	移動手段	距 離	実質走行時間	平均速度
ラ オ ス	ビエンチャン～バクサン	公共バス	約150km	約2時間30分	60km/h
	バクサン～ビエンカム	公共バス	86km	約1時間40分	52km/h
	ビエンカム～タケーク	公共バス	109km	推定2時間	(55km/h)
	タケーク～サワナケート	公共バス	155km	推定2時間半	(62km/h)
	サワナケート～バクセ	公共バス	287km	推定4時間半	(64km/h)
	バクセ～ラックサームシップ	ミニバス	30km	約40分	45km/h
	ラックサームシップ～シーバンドーン	ミニバス	約100km	1時間40分	60km/h
	シーバンドーン～ノーンノックキャン	ミニバス	約25km	20分	75km/h
カ ン ボ ジ ア	トラピアンクリル～ストゥントレン	ミニバス	約80km	1時間10分	68km/h
	ストゥントレン～クラチェ	公共バス	122km	約2時間半	49km/h
	クラチェ～コンボンチャム	公共バス	126km	2時間40分	47km/h
	コンボンチャム～プノンベン	公共バス	126km	約3時間	42km/h
	プノンベン～シハヌークビル	乗用車	243km	4時間40分	52km/h

注：ビエンカム・バクセ間は2007年9月視察に基づく推定。プノンベン・シハヌークビル間は2011年5月視察による。ラックサームシップ (Lak30) はバクセから13号線を南へ30km地点にあるチャンパサクへの分岐点。ストゥントレンは7号線上のストゥントレン市街から19km南方向の78号線との分岐点。

昆明その他移動データ (2013年6月時点)

国	区 間	移動手段	距 離	実質走行時間	平均速度
カンボ ジア	ストゥントレン～バンルン	公共バス	約80km	1時間10分	68km/h
	バンルン～オーヤダフ	バイクタクシー	約70km	約2時間半	28km/h
ラオス	バクセ～ワンタウ	公共バス	40km	約40分	53km/h
タイ	チョンメク～ウボンラチャタニ	公共バス	90km	1時間25分	62km/h

ノーノンックキャン・トラペンリエル国境の特徴（2013年6月時点）

ヒトの流れ	モノの流れ	国境周辺施設	特別区等
外国人観光客を乗せた国際ミニバスがある程度往来。ラオス人とカンボジア人の往来はまばら。	貨物車両の往来はまばら。	トラペンリエル側：新しい国境ゲートが完成済。簡易食堂街あり。 ノーノンックキャン側：質素な国境施設。	特に確認できず。

オーヤダフ・レタイン国境の特徴（2013年6月時点）

ヒトの流れ	モノの流れ	国境周辺施設	特別区等
双方向からの国際バスがある程度往来。	貨物車両の往来はほとんど見られない。	オーヤダフ側：国境施設は簡素。国境付近にカジノ2軒あり。各種商業施設を建設中。 レタイン側：新しい国境ビルが完成済。	レタイン側に国境貿易区あり。

ワンタウ・チョンメク国境の特徴（2013年6月時点）

ヒトの流れ	モノの流れ	国境周辺施設	特別区等
双方向からの国際バスの往来盛ん。一時通行証をもつタイ人とラオス人が多い。外国人観光客の往来もまあまあ多い。	双方向からトラックの往来はまちまち。双方向にトラックの越境可能。	ワンタウ側：新しい銀行、免税店などの商業施設拡充。 チョンメク側：新しい出入国管理ビル、税関ビルが完成済。	特に確認できず。

7. 東西回廊：ベトナム中部－ラオス南部－タイ中部－ミャンマー沿岸部
 経路：ダナン－（1号線）－フエドゥンハー－（9号線）－ラオパオ・デンサワン国境－（9号線）－セボン－セノ－サワナケート－第2メコン国際橋－ムクダハン－（2042号線/213号線）－カラシン－（213号線/209号線）－コーンケン－（12号線）－ロムサック－ピサヌローク－スコタイターク－（105号線）－メーソート・ミヤワディ国境－（85号線）－パアン－モーラミヤイン

このルートのうち、実走し得たドンハー・ムクダハン間、スコタイ・メーソート間、およびパアン・モーラミヤイン間について報告する。また、これに関連して、ラオスを横断する代替ルートとしての8号線と第3メコン国際橋の状況についても報告する。

ビエンカム～ラックサーオ (2013.7.25)

ビエンチャンからベトナム方面への公共交通機関は13号線から8号線を東へ折れ、ラックサーオ経由でベトナムへ向かう。8号線への分岐点であるビエンカムからラックサーオまで90kmほど、途中からアンナン山脈方向へ登っていくので、坂道とカーブが増える。ラオスを横断するには後述の9号線経由と比べ、8号線経由のほうが距離が短い、地形が厳しいために、起伏が緩やかな南の9号線が先に東西横断陸路として発展したと思われる。ラックサーオに近づくと下り道が増え、盆地地形に入る。起伏が緩やかになり、ラックサーオ中心部に到着。利用したソントウの車両が古く、上り坂ではスピードが落ちた。

ラックサーオ～ナムパーオ・カオチュオ国境～ビン (2013.7.26)

このルートが国際バスでビエンチャン方向からベトナムへ渡る主要ルートとなっている。マイクロバスでラックサーオのバスターミナルを出発。満車以上になるまで乗客と荷物を拾いながら国境へ向かう。登り道のカーブが多い。

ナムパーオの国境ゲート前にはミニバスやマイクロバスがたくさん停車していた(写真)。ラオスから戻るベトナム人労働者や観光客が多い。第3国外国人はごくわずかの印象。乗客は全員降りてラオス出国手続き。出入国管理ビルはかなり混んでいる。窓口に係員が3人いるが、列をつくるシステムがないので、やや混沌としていた。

ラオス国境ゲートとベトナム国境ゲートは約500m離れている。中立地帯でベトナム側から入ってくる大型トラックを何台か見た。中立地帯のベトナム側の半分は道路拡幅・舗装工事中だった。

ベトナム側カオチュオの国境ゲートでもラオス側へ向かう大型トラックを見かけた。乗客は全員再び降りて、ベトナム入国手続きだが、ここも窓口には3人ほど係員がいるが、列をつくってないので、渡航者が入り乱れて混沌と



していた。続く税関施設では、バスから荷物をすべて降ろしてX線検査に通していた。中越国境よりも厳格な対応だった。

カオチュオ国境から最も近い沿岸都市のゲアン省ビンまでは99km。8号線を東へ進み、41km地点で21号線（ホーチミンルート）との分岐点を通過、60km地点で15号線との分岐点を通過、79km地点で1号線に合流し、残り20kmを北方向に進んでビンに到着する。

国境からは下り坂のカーブが続く。道幅も狭いので、低速車が前を走っているとなかなか追い越せない。21号線との分岐点までにはほぼ平野部に降りてくる。ところが、この地点から1号線との分岐点までの37kmのうちの大半が、舗装がひどく傷んで穴だらけで、あちこちの補修工事が走行をより困難にした。南方向から北のハノイ方向へ向かうバスがこの悪路を通っているのを見たので、南北を貫く1号線のバイパスとしてのホーチミンルートへ至るこの区間が過積載車両によって傷んだのだろうと推測する。1号線に出ると、道路状況は良好だが、交通量が急に増え、片側1車線のため、追い越しが難しい。結局、カオチュオからビンまで、乗用車でぎりぎり飛ばしても平均時速は40kmhにとどまった。公共バスならさらに速度が落ちただろう。

ビン～ドンホイ～ドンハー（2013.7.27～28）

ビンのバスターミナルから出発、1号線を南下し、ハーティン省、クアンビン省を通過して、東西回廊のハブであるクアンチ省ドンハーへ向かった。ビン市街は片側2車線だが、ラム川（SongLam）という大きな川を渡り、郊外の町に入ると片側1車線になる。8号線との分岐点ホンリンの町（ビンから20km地点）を通過すると、そこから数キロほど、片側1車線から2車線へ拡幅工事中の区間が頻繁に現れる。ビンから55km地点のハーティン市あたりまでは交通量が多く、スピードが出ないが、そこを過ぎると多少交通量が少なくなる。ビンから110mほどでクアンビン省に入り、海岸沿いの切り立った地形の箇所を通過する。その後、交通量がさらに減り、ビンから約200kmのビーチリゾート都市ドンホイまではスピードが上がる。

ドンホイからドンハーまで1号線を南東へさらに87km。ドンホイの市街は片側2車線だが、ニャットレ川を渡るとすぐに片側1車線となる。その先、ドンハーまでは大きな町がなく、ほとんど片側1車線だった。拡幅工事も見られなかった。交通量が比較的少ないのか、補修の必要がまだないのであろう。ドンハーの手前20kmほどで、ベトナム戦争時の南北を分ける17度線を記念する景勝地を通過する。

ドンホイ・ドンハー間はヴァイン・ドンホイ間よりも交通量が少ない分、速度が少し上がった。一方、ドンハーを過ぎてフエ・ダナンの都市圏へ向かう区間は再び交通量が増え、平均速度も落ちる（2010年9月視察時の経験）。

ドンハーは1号線と9号線という南北・東西の幹線道路が交差する交通の要衝で、さらに9号線の延長上を東へ14km行くとクアビエト（CuaViet）港がある。ドンハー中心部は2009年訪問時と比べ、大きく発展している。新しいホテル、ショッピングビル、スーパーなどが増えている。ドンハー川沿いのマーケットではボートで運び込まれる水産物の売買で賑わっている。

ドンハー～ラオバオ・デンサワン国境～サワナケート（2013.7.29）

1号線と9号線の交差点でラオバオ方面に向かう乗り合いバンに乗車。9号線は終始片側1車線だが、路肩は広く、交通量が少ない箇所では追い越し可能。1時間ほどでケサイン地区へ入る国境第2ゲートを通過。ここからラオバオ国境ゲートまでがベトナム側の国境経済区（Border Economic Zone）で保税区間。この辺りからずっと登り坂で、30分ほどでラオバオ国境ゲートに到着。

ゲート付近にはトラックやトレーラーが10台ほど待機していた。イミグレ施設へ向かって左手に免税店のハイパーマートがある。9時ごろと早かったせいか、ベトナムもラオスも出入国施設が空いていて、出入国ともにスムーズに手続きを終えた。8号線沿いのナムパーオ・カウチュオ国境のほうがはるかに混んでいた。

国境中立地帯の距離はせいぜい100m。中立地帯の真ん中には、個人両替商の女性たちが多数たむろしている。ベトナム側で買い込んだ商品を積み上げたリヤカーをラオス側に引っ張っていくラオス人を何組か見かけた（写真）。



デンサワン国境ゲート手前にダオフアン免税店があり、2009年視察時は建設中だったが、今は完成している。中に入ってみたが、客はいない。酒類、タバコ、化粧品などが一応売られているが、空っぽの棚も目立つ。

デンサワン国境ゲートを出てすぐ左手に平屋建てのカジノがある。入ってみると、スロットマシンが並んでいる。こちらも朝早いせいか、客はいなかった。

国境ゲートから50mほどラオス国内へ入ったところの右手に車両重量測量ステーションがある。これも2009年9月の訪問時は日本の無償援助で工事中だったが今は完成している。

国境地帯を30分ほど観察している間に見た車両は、ラオス側からはトラック1台と乗用車数台、ベトナム側からはトレーラー1台と商用車数台程度。2009年9月の訪問時は午後だったせいもあるのか、今回より車両と歩行者の流れが多かった。とくにラオス側から入ってくるタイ人観光客のマイクロバスなどがあつた。

国境ゲートからバイクタクシーで2kmほど西へ進み、デンサワンの町の中心部から公共バスで出発。乗客と荷物で満載になるまで待たされ、発車してからもさらに乗客を追加していく。車両が非常に古いうえに、過積載なので、上り坂は極端にスピードが落ちた。

デンサワンから20km地点でバンドンの国境第2ゲートを通過。国境からここまでがデンサワンの国境貿易商業地域（Border Trade Commercial Zone）だが、沿線に工場やこれといった商業施設は見られなかった。

デンサワンから46km地点のセポンの町までは山道を下るが、そこからはほぼ平地となり、稲作風景が増え、牛、水牛、ヤギの姿が増える。しかし、そこから100kmほどの区間に舗装が崩壊して穴だらけの箇所が多く、バスのスピードがガクンと落ちる。8号線の最悪のベトナム国内部分よりはましだったが、9号線も日本の援助で舗装が完成した2004年から9年目でこういう状態になってしまったようだ。一部ではすでに補修工事が始まっていて、その

ために片側通行になっている区間もスピードが落ちる。

9号線と13号線の交差点を通過すると、あと30kmほどでサワナケート。この区間にサワン・セノ特別経済区（SEZ）のサイトBとサイトCがある。サワナケート市街から28km地点のサイトB（28ha）は日本ロジテムが開発中で、同社の看板が見える。事務所棟が建設中。サワナケート市街から10km地点にSEZのサイトC（234ha）があり、広大な土地整備をしている光景が見える。

サワナケート～第2メコン国際橋～ムクダハン（2013.7.30）

2006年に第2メコン国際橋が完成し、渡し船は閉鎖か休業状態だと思っていたが、サワナケート市の中心部にある船着き場は健在だった。メコン川を渡すボートは1日に4便ある。ただし、利用できるのはタイ人とラオス人のみ。外国人が利用する国際バスはサワナケートとムクダハンのそれぞれの郊外にあるバスターミナルを結ぶのに対し、ボートはそれぞれの市街中心部を結ぶので、両都市間の移動だけならボートのほうが便利だ。

サワナケート市街から7～8km北東にサワンベガスというカジノがある。送迎のバスやマイクロバスが頻繁に出入りしていて、なかなか繁盛している。中に入ってみると、体育館4～5杯分くらいの広さ。バカラ他のテーブルが60～70と、スロットマシンも多数ある。客のほとんどはタイ人のようだ。扱う通貨もタイ・バーツだ。スパ、レストラン、カフェ、バー、ギフトショップもある。さらには館内のいたるところにフラットTVが配置しており、スポーツや映画を放映している。これならギャンブル客以外も十分楽しめそうだ。（報道によると、このカジノはマカオを拠点とするSanum Investment社が所有・経営で、タイ人、ベトナム人に加え、中国人客の誘致に力を入れているという。）

サワナケート市街の北3kmほどのバスターミナルから国際バスで対岸のムクダハンへ向かう。恐竜の像があるロータリーの手前で抜け道へ左折し、すぐに国際橋への導入路に出た。

国境ゲートに到着し、乗客は出国手続きのブースへ向かう。パスポートによる渡航者は筆者ともう1人だけで、残りの50人くらいはすべてタイ人からオス人の一時パスでの渡航だった。

スムーズに出国を終え、中立地帯で待つ。タイから入ってくる車両の列に日本通運のコンテナを運んでいるトレーラーが見えた。ゲートと橋に挟まれた区間がサワン・セノSEZのサイトAと思われる土地があるが、造成の進捗はみられない。

ほんの数分でメコン川を渡った（写真）後、タイの交通制度に合わせて、右側通行から左側通行に道路がクロスしてからムクダハンのゲートに到着。入国手続きもスムーズに終了。バスの到着を待っている間に、ラオスから入ってくる燃料タンクをけん引するトレーラーを10台ほど見かけた。

ラオス出国・タイ入国とあわせて30分以内で終了。第1メコン友好橋のノンカイ・タナレン国境と遜色ないスムーズさだった。

ムクダハンの国境ゲートから市街までの212号線は片側2車線で広い。沿線には他のタイの地方都市と同様に、Tesco Lotusといった量販店がある。

ムクダハン市街にある船着き場はサワナケート側と比べて3～4倍くらい



の規模があり、出迎えの人達も多く、活気がある。サワナケート向けのボートは1日7便出て、出航するボートを見ると、貨物で満載だった。

ナコンパノム～第3メコン国際橋～タケーク（2013.8.1～2）

2011年に完成した第3メコン国際橋の両岸を視察するため、ムクダハンからミニバスでナコンパノムへ向かった。212号線を北上したが、全線片側2車線で舗装状況は良好。

トクトク（オート3輪タクシー）を利用して、市街から北に約10km地点の第3メコン友好橋を視察した（写真）。橋の長さは1kmもないだろうが、高架のアクセス道路のほうが長く、1.5kmほどありそうだ。橋のたもととはとても静かで、小さい猟師舟が数艘ある程度。国境ゲート近くは広大な空き地のまま。バス用、トラック用、乗用車用と通過レーンが分かれている。トラック用レーンの手前には10～15台のコンテナトレーラーが通関待ちの待機をしていた。

ナコンパノム市街には対岸へのフェリーボートの船着き場があり、規模は小さいがなかなか賑やかで、1日10本ほど出航している。昼ごろの様子



を見ると、トラックから次々と段ボールが停泊中のボートへ担ぎ込まれる。段ボール箱にはハイアール（Haier）のロゴがついている。扇風機のような。水運を利用した少額貿易は健在のようだ。

第三国人はフェリーボートを利用できないことを知り、ナコンパノムのバスターミナルから国際バスで発車。公共バスは通常乗車率を高めてから発車するのだが、このときは40人乗りほどのバスに乗客は8人だけだった。国際橋が市街から離れているため、タイ人はボートを利用するからだろう。

あっという間にメコン川を渡り、タケーク側の国境ゲートへの途中でタイの左側通行から、ラオスの右側通行へとクロスする。タイ・ラオス間のメコン川架橋はクロス部分の立地を交替させているらしく、第1と第3メコン橋がラオス側、第2と第4がラオス側にクロス部分がある。

クロス部分を過ぎてしばらくすると、開発区計画らしき看板が見えた。イラスト図を見ると、これは橋のたもとの数百メートル四方の区画のようだ。

バスに同乗した人数が少なかったせいで、出入国あわせて30分余りでスムーズに手続きを終了。再び国際バスに乗り、13号線沿いの南方向に、やはり橋から10kmほど離れたバスターミナルに到着。タケークのバスターミナルは乗降客で賑わっていて、ここからもハノイ、ハーティン、ドンホイ、ドンハー、ダナンと、ベトナム方面への国際バスが発着している。

タケークでも船着き場を見学。ナコンパノム側と同様、こじんまりしているが、こちらも朝から乗客が集まり、なかなか賑やか。出入国手事務所のビルの向かいにこれも平屋建てのスロット施設がある。中を覗くと狭いスペースにスロットと機械仕掛けのルーレットしかない。

8時半過ぎに第1便がナコンパノムへ向けて出航した。40人乗りくらいのボートでほぼ満席。パクサンでみたボートより少し大きいか。約15分後に対岸に到着。その20分後に、今度はタイ側からの第1便が到着。こちらも30～40人乗りくらいの同規模のボートでほぼ満席状態。さらに30分後に、第1便として出て行ったラオスのボートがこちらに戻って折り返す。両国間のシャ

トル便はコーディネートしているわけではなく、それぞれ自国側の都合に合わせて運行しているようだ。

タケークに1泊してナコンパノムへ戻ったが、ラオス側から出発する国際バスは満杯以上だった。チケット売場で比較的若い人達が差しだすパスポートは深緑色のベトナムのパスポート。ここに群がっている人達はほとんどベトナム人のようだ。なるほど、渡し船はタイ人とラオス人しか利用できないので、橋を利用する需要が圧倒的に大きいのはベトナム人ということだ。車掌がチケットなしで乗り込む乗客から集めた現金を数えているのを見ると、ドン紙幣ばかり。ベトナム人専用バスと化している。

ラオス側ゲートに着き、出国審査を終了し、貨物用レーンを見ていると、“LAO NISSIN SMT MEKONG LANDBRIDGE THAILAND-LAOS-VIETNAM”と表示のあるコンテナトレーラーが数台、タイ側から入ってくるのを見た。日系物流会社のトレーラーだと思うが、これで3国間輸送に9号線ルート of 東西回廊の代替ルートとしてこの第3メコン友好橋が利用されていることが確認された。

ナコンパノムのバスターミナルに着いたベトナム人乗客たちは、そのまま別のバスに乗り換えてバンコクなどに向かうようだった。

スコタイ～ターク～メーソート (2011.9.3)

東西回廊のタイ区間については、スコタイから西方向へ実走した。スコタイのバスターミナルから出発し、タークまで12号線を西へ向かう。一部拡張工事中の箇所もあったが、全線ほぼ片側2車線で舗装状態も良好。起伏もさほどないため、タークまでの約110kmは高速で走行可能。公共バスはタークが終点となっているため、ここでミニバスに乗り換える。タークから国境町のメーソートまでの約80kmは大半が片側1車線で、路面状態は良好だが、起伏とカーブが多い山道となるため、追い越しは困難でスピードが落ちる。メーソート近くになると国境検問があり、身分証明書の提示

が求められた。

メーソート市街のマーケット周辺は賑やかで、とくにミャンマー産の宝石類を扱う商店が集積する商店街は賑わっていた。

メーソート・ミャワディ国境 (2013.12.21-23)

メーソートの町の中心から約7km離れた国境ゲートは国道12号線の突き当りにあり、そのまま国境橋へとつながっている(写真)。橋のたもとのモエイ川沿いにある屋内マーケットには商店がびっしり並び、中国製家電品、中国製の日本のコピー菓子、ベトナム製乾燥フルーツ菓子、海賊版DVD、ミャンマー製木製品など、多国籍で、密輸品も多く混じっているものと思われる。その周辺には木製家具や装飾品をつくる工房がたくさんあり、職工はミャンマーから渡ってきた人々が多いようだ。また、川沿いの土手には、ミャンマーから渡ってきて住み着いた小さな集落ができており、彼らによる露店マーケットもできている。

国境橋から上流・下流ともに数百メートル圏内にボート(10~15人乗り)の渡し場がいくつかある。その向かいにはミャンマー側の渡し場もあり、ほ



んの50mほどの距離を乗客と多少の貨物を載せたボートが頻繁に往来している。これは乾季に川底の大半の部分が水面上に現われ、ボートがつく岸が増えるためであろう。さらに1kmほど下流にはボートによる少額貿易の拠点と思われるヤード付きの船着きが両岸にあり、ボートの往来が激しい。タイ側からは「滑り台」方式で段ボール詰め商品をボートに積み込んでいる。その付近にはミャンマー人を雇用する縫製工場もある。

ミャワディ側に入ると、国境橋の延長上がメインストリートになっており、2kmほど左右に市街が広がる。メーソートの町よりも大きい印象だ。国境橋からモエイ川の上流の1km圏内に伝統マーケットやバス乗り場があり、ボート貿易で揚がってくるヒトやモノがミャンマー国内各地へ運ばれる拠点になっているようだ。日本製の中古のバスやトラックが目立つ。ミャンマー側に荷揚げされているのはタイ産のビールや清涼飲料水、調味料、紙おむつなどであった。

国境橋の下流は空地になっていて、ヤギの放し飼いが見られる。国境取引を生業としていると思われる、簡易住居の集落もある。

国境ゲートでバイクタクシーを拾い、よく整備された舗装道路をコーカレイ方向へ進むと、約9km地点に、道路の左右に輸出検査所および輸入検査所があり、ここでタイ側車両とミャンマー側車両との間で貨物の積替えが行われるとともに、税関・検疫・出入国管理が行われる総合センターのようになっている。ここからさらに1km先にミャンマー側検問所があり、ここから先への立ち入りは最近までは外国人は立ち入り禁止だったが、2013年9月以降はその制限が解除され、ミャワディの国境ゲートでミャンマー滞在期間や出国ルート情報が事前に伝わっていればそのままヤンゴン方向へ通ることができるようになった。しかし、問題はミャワディから西方向のカヤー州都のパアンへ抜ける山岳道路の未整備で、とくにミャワディ国境から西へ約18km地点にあるドーナ山脈の山岳道路が極端に狭く、1日おきに上り・下りを代えて片側通行している難所だ。この区間では現在、タイ政府が無償資金協

力により、新ルートを建設中だ（2015年完成予定）。同じくタイの援助により、現在の古くなって構造上問題がある国境橋から約5km北に第2国境橋の建設（2016年ごろ着工予定）が計画されている。

パアン～モーラミヤイン（2012.3.28～30）

東西回廊のミャンマー区間はヤンゴンからアクセスした。ミャワディの西144kmに位置するカイン州の州都パアンは、東西に走る1000m級の山脈を取り囲むように広がる都市で、英領時代からの名残か、パアン空港、パアン大学、スポーツスタジアムなどのインフラが残っている。ヤンゴンからパアンまで約300kmだが、公共バスで正味6時間に到達できるので、パアンから西方向の道路事情は悪くない。ミャワディと結ぶ道路インフラが整備されれば物流のハブとなる可能性は高い。

パアンからモーラミヤインへは毎日2時間ごとに出るローカルバスを利用した。ミャンマーでは珍しくないが、想像以上のぼろバスだった。パアンから一旦西方向のタートンに出て幹線道路の8号線を南へ向かうと道路状況も多少ましたが、内陸のローカル道路はまっすぐ南西に向かい、走行距離70kmほどで、遠回りルートの半分ほどの距離だ。その代わり、道路状況はあまり良くない。

ダナン・モーラミヤイン間の移動データ（2012年7月～2013年12月時点）

国	区 間	移動手段	距 離	実質走行時間	平均速度
ベトナム	ダナン～フエ	乗用車	約100km	推定2時間	(50km/h)
	フエ～ドンハー	乗用車	約60km	推定1時間半	(40km/h)
	ドンハー～ラオバオ	ミニバス	82km	約1時間半	55km/h
ラオス	デンサワン～サワナケート	公共バス	225km	約5時間半	41km/h
タイ	ムクダハン～カラシン	-	約160km	推定2時間半	(64km/h)
	カラシン～コーンケン	-	約100km	推定1時間半	(67km/h)
	コーンケン～ピサヌローク	-	約300km	推定5時間	(60km/h)

タイ	ピサヌローク～スコータイ	-	約70km	推定1時間	(70km/h)
	スコータイ～ターク	公共バス	約110km	約1時間半	73km/h
	ターク～メーソート	ミニバス	約80km	約1時間半	53km/h
ミャンマー	ミャワディ～バアン	トラック	144km	5時間半	26km/h
	バアン～モーラミヤイン	公共バス	約60km	約2時間	30km/h

注：ダナン・ドンハー間は2010年9月視察に基づく推定。ムクダハン・スコータイ間は2次情報による推定。スコータイ・メーソート間は2011年9月筆者視察による。ミャワディ・バアン間は2012年9月のジェットロによる実走情報。

その他移動データ（2013年7月時点）

国	区間	移動手段	距離	実質走行時間	平均速度
ラオス	ビエンカム～ラックサーオ	ソンテウ	約180km	約4時間	45km/h
	ラックサーオ～ナムパーオ	公共バス	32km	45分	43km/h
ベトナム	カオチュオ～ビン	タクシー	99km	約2時間半	40km/h
	ビン～ドンホイ	公共バス	206km	約4時間	52km/h
	ドンホイ～ドンハー	公共バス	87km	約1時間半	58km/h

ラオバオ・デンサワン国境の特徴（2013年7月時点）

ヒトの流れ	モノの流れ	国境周辺施設	特別区等
国際バスの往来あり。タイ人観光客と一時通行証をもつベトナム人が多い。	双方向にトラックの越境可能。ベトナム側からの流れが多い。シングルストップ通関を実験中。	ラオバオ側：ゲートそばに大規模免税店あり。ゲートから1kmほどがラオバオの市街で、マーケット、ショッピングビル、ホテルなどあり。 デンサワン側：ゲートそばに免税店、カジノ施設あり。ゲートから2kmほどがデンサワンの町だが、規模は小さい。	オバオ側：第1ゲートと第2ゲートの間が特別経済委商業区で、国境付近の工業団地が稼働。 デンサワン側：第1ゲートと第2ゲートの間が国境貿易商業地域だが、目立った動きは見られない。

サワナケート・ムクダハン国境の特徴（2013年7月時点）

ヒトの流れ	モノの流れ	国境周辺施設	特別区等
双方向からの国際バスが頻繁に往来。大半が一時通行証をもつタイ人とラオス人。両国民は渡し船も利用可能。	双方向にトラックの越境可能。双方向に貨物車両の往来あり。渡し船による少額貿易も盛ん。	サワナケート側：郊外に大規模カジノあり。 ムクダハン側：国際橋から5kmほどの市街にはインドシナマーケットなど商業施設充実。	ラオス側のサワン・セノ特別経済区のサイトBおよびCが進捗。

メーソート・ミャワディ国境の特徴（2013年12月時点）

ヒトの流れ	モノの流れ	国境周辺施設	特別区等
国境橋の上（一時バスによる）も、ボートも（バスなし）、ミャンマー人の往来が激しい。	国境橋を利用した通常貿易も、モエイ川を渡すボートによる少額貿易もともに盛ん。	メーソート側：大規模なマーケットや商店街あり。川沿いにミャンマー人の露店市場もあり。ミャワディ側：国際橋の上流1kmほどにボート貿易専用のヤードあり。兩岸にボートの船着き場が多数あり。	メーソート側にサハ工業団地ほか工場多数。ミャワディ側の国境ゲートから約9kmに貨物積替・出入国検査・税関・検疫の総合センターがある。

タケーク・ナコンパノム国境の特徴（2013年8月時点）

ヒトの流れ	モノの流れ	国境周辺施設	特別区等
双方向からの国際バスが頻繁に往来。タイ側からの渡航者は少ない。ラオス側からの乗客は大半がベトナム人。渡し船はタイ人とラオス人が利用。	双方向にトラックの越境可能。タイ方向からのトラックが多い。渡し船による少額貿易も盛ん。	タケーク側：市街の船着き場にスロット施設あり。ナコンパノム側：ゲート周辺はまだ空地の状態。	タケーク側の国境橋付近に特別開発区計画あり。

ナムパーオ・カオチュオ国境の特徴（2013年7月時点）

ヒトの流れ	モノの流れ	国境周辺施設	特別区等
双方向からの国際バスが頻繁に往来。大半が一時通行証をもつベトナム人。	ベトナム側からのトラックの流れが多い。	ナムパーオ側：比較的新しい入国管理ビル。中立地帯に免税店あり。カオチュオ側：中立地帯の道路拡張中。新しい国境施設。ゲート外に商店が数軒あり。	特に確認できず。

8. 南部回廊：ダウエイーバンコク圏－プノンペン圏－ホーチミン圏

経路：ダウエイーテーキー・プーナムロン国境－（3229号線/323号線/4号線）－バンコク－（7号線/314号線）－チャチェンサオ－（314号線/304号線/359号線/33号線）－アランヤプラテート・ポイベト国境－（5号線）－シソボン－バットバン－コンボンチナン－プノンペン－（1号線）－ネアクルン－メコン架橋工事中－（1号線）－スバイリエン－バベット・モクバイ国境－（22号線）－ホーチミン－ブントウ

このルートのうち、筆者が実走し得たタイからベトナムの区間について報告する。

バンコク～プーナムロン・テーキー国境 (2014.2.17)

バンコクから西方向へ、カンチャナブリ経由でミャンマー国境のプーナムロンまでは片側1～2車線の舗装道路を走り継ぐが、大きな問題はない。ミャンマー側のテーキー国境ゲートまでの中立地帯は未舗装で、周辺施設もまだ造成中。ダウエイまでのミャンマー区間は現在のところ一般人の渡航は難しく、道路状況は確認できなかった。

タイ側のプーナムロン国境ゲートは昨年オープンしたばかりということもあり、イミグレ施設は簡素。ビザ更新のためにミニバスで訪れるミャンマー人、第3国渡航者に加え、意外にもラオス人が多かった。4kmほどの中立地帯の前半のタイ側は舗装道路が続き、途中でミャンマー側の半分は未舗装の坂道に変わる。ミャンマー側は道路も沿線の駐車場その他の施設を造成中。テーキー国境ゲートは非常に簡素で(写真)、イミグレ施設は小屋という感じ。免税施設はコンテナ3本ほどを集めた急造のもの。屋根付きの駐車場を



増設中だった。一時パスを持つミャンマー人たちはかなり簡単に入国手続きを終えているが、第三国人対象の手続きは試験的に電子写真を撮影するという作業が加わり、ミャワディヤタチレイと同様の手続きを取る計画のようだ。

バンコク～アランヤプラテート・ポイペト国境～バットンバン (2013.6.11)

午前中にバンコクの北バスターミナルから出発し、ドンムアン空港を右に見てしばらく北へ向かい、東へ折れ、プラチンブリ、カビンブリ、サケオを通過して国境町のアランヤプラテートに至る。全線にわたって最低片側2車線で舗装状況は良好で、信号のある交差点以外は高速走行が可能。

バスはアランヤプラテート国境ゲートから2kmほど離れたロンクルア市場の端にある駐車場に到着。そこから広大なロンクルア市場を20分ほど歩いて横切り、出入国ビルに着く。2011年8月末に訪問したときは出国者の長い列があったが、今回(6月中旬)は観光のロー・シーズンのせいかな、列が短く、スムーズにタイを出国できた。

300mほどの中立地帯(写真)の中間にカンボジア側でアライバル・ビザを発行するオフィスがあり、そこも欧米観光客が10人ほどしかおらず、ス



ムーズにビザが発行された。そのオフィスからカンボジア国境ゲートまでの左右に10軒ほどのカジノ施設が林立している。カジノの客はほとんどがバンコク方面からシャトルバスでやって来るタイ人。シエムリアプ滞在の外国人も、とくに韓国人観光客はポイペトまで来るという。カジノ施設やホテルではマネージャークラスはタイ人、従業員・ディーラーはタイ語を話せるカンボジア人だという（地元ガイド）。

カンボジアの出入国管理施設は外国人観光客に加えて一時許可証をもつタイ人とカンボジア人も多くいて、列が長く、また指紋を採るという手続きも加わるので、入国審査を終えるのに30分ほどかかった。

ポイペト国境ゲート周辺にはタクシー、トクトクの運転手の他に、バス会社のスタッフも乗客獲得競争に参加していて、人数を集めてバスターミナルへ無料シャトル便を運航していた。シャトル便で10分ほどのポイペトのバスターミナルに到着。

ターミナルを発車したバスは客を集めるため、一旦国境ゲートまで引き返し、ロータリーを一周したあと、市内をゆっくり進む。国境ゲートから数キロほどの沿線にはタイからのトラックの貨物を積み替える積替え所やカンボジアのトラックが駐車する駐車場がいくつも見られる。

シエムリアプ方面の6号線へ分岐する49km地点のシソポンまでの5号線はスムーズ。片側1車線だが舗装された路肩が広く、交通量がさほどでもない。追いつきも可能。シソポンからバタンバンへ向かう5号線の最初の部分が拡幅工事中だった。既存の5号線は路肩が狭く、大型車のすれ違いや追いつきには注意を要する。スピードを出すと車体が大きく揺れるので、路面もかなり傷んでいるようだ。

バタンバンはカンボジアで第2の都市で、見どころが意外に多い。内戦期にポルポト派が最後まで抵抗した地域だったが、近年は観光開発が進み、ホテルやレストランが増え、外国人観光客が宿泊する価値のある街に発展している。

バタンバン～プノンペン (2013.6.13)

バタンバンのバス停からカンボジア大手のプノンペン・ソリア社のバスに乗る。ここからプノンペンへの5号線も片側1車線で路肩が狭く、バイクやスピードの遅い車両を追い越すためには反対側車線にはみ出さなければならない。車体が上下に揺れることが多いので、この区間も補修箇所が多いのだと推測する。沿線の左右には、田植え前の、牛が草を食む田園風景が広がる。

プノンペンに近づくにつれ、交通量が増え、プノンペン手前の30km地点あたりで左手に中国が援助したプレクダム橋（トンレサップ川に架かる）が見え、ここから部分的に5号線を片側2車線に拡幅工事中。漢字のみで書かれた看板を見たのでこれも中国による支援のようだ。

プノンペン市街の手前2kmほどで、左手に、日本が援助したトンレサップ川を6A号線へ渡す友好橋を過ぎる。このあたりから交通量が一気に増える。市街の中央マーケット付近にあるバスターミナルに着くまでの最後の1kmほどに20分はかかった。

プノンペン (2013.8.30～31)

プノンペン鉄道駅とその周辺を視察した。駅ビルにはシャッターがおりていて、営業している雰囲気はない。カンボジア国鉄の運営を委託されている豪州系のToll Holdings Ltdは、ここ数年は財政トラブルで運休していたが、見た限りでは再開したのか不明。プノンペン駅から西方向への1つ目の駅の周辺も見したが、線路沿いに多くの住居があり、列車がここを通過できるのかと思うほど「生活線路」のような印象。

カンボジア日本友好橋（国道6A号線）を視察して新しい発見が2つあった。1つは、橋のすぐ北側に並行して、中国の援助と思われる新しい橋が中国企業によって建設中。橋の交通量が増えすぎたので、「拡幅工事」ということだろう。もう1つは、橋の西側のたもとにあるプノンペン港のコンテナ

ヤードが空っぽに近かったこと。国際河川物流の機能が新プノンペン港（後述）へすべて移管したようだ。

プノンペン～バベット・モクバイ国境～ホーチミン～プンタウ（2011.5.7-8）

借り上げ乗用車でプノンペン市街から目抜き通りのモニボン通りを南方向へ進み、トンレサップ川を東へ渡って国道1号線に入る。片側1車線だが、（当時）補修されたばかりの道路を順調に走行し、1時間20分ほどで、メコン川に面するカンダル州ネアクルンに到着し、フェリーで対岸のプレイベン州へ渡る。以降、国境までの1号線はすべて片側1車線で追い越しと牛の横切りには注意が必要だが、道路状況は良好。25分ほどで東隣のスベリエン州の中心部を通過し、さらに30分ほどで、バベット国境から6kmほど手前のマンハッタン特別経済区およびタイセン特別経済区が向かい合っている地点に到達する。

国境ゲートの手前1kmほどに左右に9軒ほどカジノ群が並ぶ。漢字名併記のホテルも多く、中国人観光客もターゲットにしているようだ。見たところ、客はカンボジア人とベトナム人が混じっているが、使用しているのはベトナム・ドンの現金。

国境の中立地帯は100mほどで、歩いて渡れる（写真）。出入国ともとくに問題なくスムーズ。モクバイ側の国境ゲート近くの主な施設は免税店群で、雨模様にも関わらず、ホーチミン方面から多数の買い物客がやってきていた。

モクバイ国境からホーチミンへ向かう22号線は終始片道2車線以上で、交通量はカンボジア側に比べて多いものの、舗装状況は良好。ただし、ホーチミン市街地に近づくと渋滞が激しく、中心部へのアクセスにはかなり時間がかかる。

ホーチミン経済圏の対外貿易の物流を担ってきたサイゴン港（河川港）のキャパシティ不足を補うため、バリアプンタウ省に開発されたカイメップ・チャーバイ港の利用拡大が期待されるが、現在、ホーチミン中心部からこの港



へのアクセスは渋滞の激しい1号線を経由して51号線へ入るため、2時間ほどかかる。2014年にホーチミン～ロンタン高速道路が2014年に部分開通（予定）すれば、カイメップ・チーバイ港までの所要時間は1時間強に短縮される見込みだ（ジェットロ情報）。

ダウエイ・ブンタウ間の移動データ（2014年2月時点）

国	区 間	移動手段	距 離	実質走行時間	平均速度
タイ	ダウエイ～テーキー国境	-	約150km	-	-
	プーナムロン国境～バンコク	ミニバス	約200km	約3時間	67km/h
	バンコク～アランヤプラテート	公共バス	約250km	約3時間半	71km/h
カンボジア	ポイペト～シソポン	公共バス	49km	約40分	73km/h
	シソポン～バタンバン	公共バス	67km	約1時間半	45km/h
	バタンバン～プノンベン	公共バス	291km	約6時間	49km/h
	プノンベン～ネアクルン	乗用車	66km	1時間20分	50km/h
	メコン川渡河	フェリー	-	10分	-
	ネアクルン～バベット	乗用車	103km	1時間40分	62km/h
	ベトナム	モクバイ～ホーチミン	乗用車	74km	1時間50分
	ホーチミン～ブンタウ	公共バス	115km	約3時間	38km/h

アランヤプラテート・ポイペト国境の特徴（2013年6月時点）

ヒトの流れ	モノの流れ	国境周辺施設	特別区等
双方向からの国際バスが頻繁に往来。タイからはカジノ客、カンボジアからは一時通行証をもつ商人、ロンクア市場関係者が多い。シエムリエップへ向かう外国人観光客やタイの滞在ビザを更新しに来る外国人旅行者も多い。	双方向にトラックの越境可能だが、タイ側からの流れが圧倒的。カンボジア側からはリヤカーによるロンクア市場向け搬入が多い。少額貿易盛ん。	アランヤプラテート側：広大なロンクア市場あり。中立地帯：カジノ施設が10軒ほど。 ポイペト側：国境前のロータリーにホテルやレストランが集積。約2km以内にトラック積み替え場が多数。	ポイペト国境から北東10km地点にオーニアン特別経済区あり（入居5社ほど）

バベット・モクバイ国境の特徴（2011年5月時点）

ヒトの流れ	モノの流れ	国境周辺施設	特別区等
双方向からの国際バスが頻繁に往来。大半が一時通行証をもつベトナム人とカンボジア人。	双方向からトラックの越境可能だが、ベトナム側からの流れが優勢。	バベット側：カジノ施設が9軒。 モクバイ側：大規模免税店が数軒あり。	バベット国境手前6km地点にマンハッタン特別経済区（入居9社から増加中）およびタイセン特別経済区（入居4社から増加中）。 モクバイ側に国境経済区あり。

9. 南部沿岸回廊：バンコクー東部臨海地域ーシハヌークビルーメコンデルタ

経路：バンコクー高速（7号線）ーチョンブリー（3号線）ーサタヒップーラヨンーチャントブリートーラートー（318号線）ーハートレック・チャムジアム国境ーコックコンー（48号線）ースレアンバルー（4号線）ーシハヌークビルー3号線ーカンポットー（33号線）ーケップーハーティエン国境ー（80号線）ーラックジャーー（63号線）ーカマウー（1A号線）ーナムカン

このルートのうち、実走し得たバンコク・シハヌークビル間とハーティエン・ラックジャー間について報告する。また、ベトナムのメコンデルタとカンボジアの間の代替回廊ルートについても報告する。

バンコク～ラヨン～ハートレック・チャムジアム国境 (2011.4.30)

バンコク市内から借り上げ乗用車で出発。東部臨海工業地帯までのハイウェイの走行環境は極めて良好。新空港を挟んで2ルートあるが、新しいバンコク・チョンブリ・モーターウェイの方を走る。途中でシーラチャーの町の東側を通過する。ラヨンからトーラートを過ぎ、それまでの片側2車線から1車線に変わり、海岸線に沿って東へ進む。

カンボジア国境が近づくと武装警官のいる検問所を2カ所通過する。カンボジア側からの麻薬持ち込みを主にチェックしているらしい(運転手)。国境手前では道路の拡幅工事が進められていた。

道路状況は良好だが、バンコクから500km近い距離があるため、ハートレック国境ゲートまで6時間以上かかった。

国境ゲート手前には土産屋や商店が並ぶ。タイ側の出国は簡単に済み、徒歩で100mほどの中立地帯を歩いてカンボジア側のチャムジアム国境ゲートへ進む。この国境は昼間は静かだが、早朝の時間帯にリヤカーで貨物を運ぶ行商人で賑わう(写真)。一時通行証をもったラオス人とタイ人による少額貿易だ。タイから運ばれてくるマンゴスチンなどの果物類が目立った。ト



トラックの往来も見られ、タイ側のトラックは国境から約2km先にあるトラック積替場でカンボジアのトラックへ積み替えられる。

国境ゲートから200mほど入ったところにコックコン・リゾートホテルというカジノホテルがある。オーナーは華僑系カンボジア人のリー・ヨン・パット氏（LYPグループ）でコックコンのビジネスの80%を独占していると言われる人物（地元ガイド）。ホテル客はほとんどタイ人でホテルとその周辺のリゾート施設ではタイ・バーツが通用する。バンコク市内数か所からこのホテルまでの無料カジノバスが運行している。

コックコン～シハヌークビル（2011.5.1）

カジノホテルから借り上げ乗用車で出発。国境から2kmほどに位置するコックコン特別経済区（現代自動車や矢崎総業が入居）を過ぎ、さらに8kmほどでコップオ川（海にすぐ出るので湾のよう）に架かるコックコン橋（長さ2km）を渡るとコックコン市内に出る。

コックコンから48号線を南東方向へ進む。4号線との分岐点（コックコンから約170km）までは、舗装状況は良好だが、片側1車線で起伏が激しくカーブも多いのであまりスピードが出せない。この区間にタイ政府が援助した4本の橋（いずれも2008年建設）を通過する。カンボジアの地形は全般に平地が多いが、コックコン州にはクラバン山脈が走り、川や滝が多い。その水脈を利用した中国援助による水力発電所がいくつかある。

国道48号線から国道4号線へ入り、南へ進む。ここから起伏が少なくカーブも減って走りやすい。

シハヌークビルからベトナム国境のハーティエンまでは実走しておらず、以下、逆方向にベトナムのメコンデルタからハーティエンまで実走した状況について報告する。

ホーチミン～カントー (2013.8.23)

ホーチミン市街から10kmほどミエンタイ・バスターミナルから出発。カントーまでひたすら国道1A号線を進む。全線で片側2車線以上。舗装が傷んでいる箇所もあるが、概ねスムーズに走行。途中、ティエンザン省とビンロン省を通過する。メコン川の下流は前江（ティエンジャン）と後江（ハウジャン）に大きく枝分かれするが、前者に架かるミートゥアン大橋（2000年完成）と後者に架かるカントー大橋（2010年完成）のおかげで、ホーチミン市とメコンデルタ間の陸路アクセスが以前と比べて飛躍的に改善している。

水上マーケットで有名なカントーはメコンデルタにおける内陸水運のハブで、カントー川の船着き場からスピードボートが各地へ発着しており、遠くはカマウ（カントーから直線距離で100km以上）まで結ぶ。貨物船も小型から中型のものが発着している。道路網や架橋の増加でメコンデルタでも陸路物流が増大しているとはいえ、内陸水運も健在だ。

南部沿岸回廊の終点はカマウ省ナムカンだが、そこに至るにはカントーからソクチャン省、ハウザン省およびバクリュウ省を通過して230kmほどの行程を走らなければならない。日程制約もあり、メコンデルタ経済の中心であるカントーと沿岸国境のハーティエンの間の物流を見ることでこの回廊の見通しが得られると考え、カントーから北西方向へ、キエンザン省ラックジャーを經由して同省の沿岸国境町ハーティエンへ向かった。

カントー～ラックジャー (2013.8.25)

カントーのバスターミナルから出発。北西方向のチャウドックへ向かう91号線を走る。片側1車線で、舗装状態は良くない。バイクなどの交通量が多く、追い越しが困難。カントーから約50kmの地点で91号線から左折し、南西方向へ走る80号線へ入り、さらに60kmほど走る。片側1車線のまま。北側に運河が並行する。舗装状況は91号線よりも多少まだだが、傷んだ箇所は多く、バスが頻繁に上下に揺れる。80号線はラックジャー郊外で右折し、タイ湾沿

いに北西方向へ走る。ラックジャー郊外は片側2車線。ラックジャーはキエンザン省の省都で経済規模はある程度ありそう。タイ湾に面した地域はホテル街になっており、湾岸には多数の夕日が眺められるレストランが並ぶ。量販店（マクロ）やショッピングセンターもある。

ラックジャー～ハーティエン（2013.8.26）

ラックジャー市内のバスターミナルから出発。ハーティエンまでは80号線で北西方向に約90km。ラックジャー市街を出ると片側1車線。バスやトラックの交通量は比較的多い。道路は傷んだ箇所が多く、とくに無数の水路を越える小さな橋の前後ではバスが大きく揺れる。ここも80号線に並行して南北に運河がずっと続く。最後の20kmほどの地点で80号線は運河と離れ、このあたりから左右に田園風景が増える。エビの養殖場も多く見える。

ハーティエンはのんびりした雰囲気のある漁業町。水産物専用のマーケットもある。ハーティエンの沿岸から西方向に45kmほどにビーチリゾートのフーコック島があり、そこまでスピードボートが出ている。

カンボジアとの国境はハーティエン市街から北に10kmほどの地点。ここか



ら越境はしなかったが、1時間ほどハーティエン国境ゲート周辺を観察した。ベトナム側の国境施設は南部回廊沿いのモクバイと比べると質素なもの。中立地帯は数百メートルほどあり、向こう側にかすかにカンボジア側国境ゲートが見える。物流は少なく、大型トラックやトレーラーの往来は皆無。国際バスも見かけなかった。ゲートを通過する車両は大半がバイクと自転車（写真）。小型トラックがベトナム側から2台、カンボジア側から1台通ったが、積荷はほとんどなかった。バイクに乗せた小口荷物は比較的頻繁に往来している。

ハーティエン～ロンスエン～チャウドック（2013.8.27～28）

キエンザン省の東隣のアンザン省にはメコンデルタからカンボジアへ抜けるいくつかの国境があり、それら国境の拠点となるチャウドックへ、省都のロンスエン経由で向かった。

ハーティエンのバスターミナルを発車し、80号線をラックジャー方向へ引き返す。ハーティエンから27km地点のキエンルオンの町が比較的大きい内陸水運の要衝の1つで、セメント工場もある。キエンルオンから17kmほどで、80号線から東方向へ折れ、地図では確認できない運河沿いの道路を進む。運河の利用度は高く、様々な船舶が往来している。道路のほうは途中で工事中の箇所が多く、スピードが落ちる。かなりの悪路で、バスやトラックなどの交通量が結構あり、大型車両同士のすれ違いには運転手が細心の注意を払う。

ローカル道が91号線に突き当たり、ここから左折して46km行けばチャウドック、右折して12km行けばロンスエン。バスは右折して南東方向へ向かう。ここからロンスエン市街まで、片側2車線の大通り。東側にハウジャン（「後江」のベトナム語読み、「前江」はティエンジャン）が流れていて、水産加工工場と思われるAGIFISHという看板の工場を数か所見かけた。

ロンスエンの中心部は省都らしく、ホテルや商店街で賑やか。大きなマーケットがあり、その周りの路地には露店マーケットが広がる。野菜専用の屋

外市場があり、ここには後江を船で買い付けにきた客が途絶えない。

ロンスエンからチャウドックまでは56kmの行程に所要時間1時間余りで到着し、メコンデルタで利用したバスのなかでは最速だった。道路状況が良好だったこと、工事中の箇所がまったくなかったことなどが原因だろう。

チャウドックもロンスエンと同様、後江沿いに発達した町で、後江から枝分かれした運河が庶民の生活の足となっている。その中心部の市場は碁盤の目状に広がっている。

チャウドック～ティンビエン（2013.8.28）

チャウドック市街からバイクタクシーで出発し、南西25km地点に位置するティンビエン（Tinh Bien）国境まで往復した。郊外の途中までは中央分離帯付きの片側1車線で、その後は中央分離帯なしの片側1車線となる。以前は田園だった郊外は、近年は富裕層がやってきて道路沿いの土地を買い漁り、商業施設に投資しているらしい。ティンビエン近くの2kmほどの区間が未舗装の砂利道だが、それ以外は舗装道路で傷みは少ない。国境ゲートまであと1kmほどの地点に、2年前に完成したという国境運河を渡す橋があり、この橋のおかげで、この陸路ルートを越境バスでチャウドックからプノンペンまで3時間で行けるといふ（運転手兼ガイド）。

国境ゲート手前の拡幅工事の中もう1つの橋を渡る。その手前にTinh Bien Trade Zoneという区域があり、そのなかに免税スーパーも入っている。しかし、このゾーンは完成して間もないようで、人影はなかった。

国境ゲート付近に出入国管理ビルや税関施設らしきものは見られず（写真）、まだ国境インフラを整備途上という印象。ゲートの係官によると、中立地帯は約150mだとう。

ハーティエン国境よりはるかに物流量が多く、10分ほどゲートを観察しただけでもベトナム側から荷物満載のバイクや貨物トラックがカンボジア方向へ通過するのを見た。この国境は、カンボジア側の国道2号線に直結してそ



のままプノンペンまで120kmほどでつながるので、陸路物流が拡大する余地が大きいだろう。

チャウドック～ロンビン (2013.8.29)

アンザン省のロンビン (Long Binh) という、もう1つの陸路国境を視察した。チャウドック市街からバイクタクシーで出発し、後江を東へ渡す比較的大きい橋を渡る。渡ってすぐ左手にモスクを2軒見る。後江の東側にはムスリムのチャム族が多数住んでいるようだ (運転手兼ガイド)。

国境への途中に、比較的大きな町が2つあってその近辺は交通量が多いが、それ以外は比較的スムーズに走行。全線を通じて路面の舗装状況は良好。国境から向かってくる大型トラックやバスとかなり頻繁にすれ違う。

国境の運河を北へ渡るとカンボジア領。何か所か船着き場があって、フェリーが頻繁に往来している。ただし、ここはベトナム人とカンボジア人だけしか往来できない。カンボジア方向の中立地帯にはカジノが2軒あるそうで、ベトナム人の富裕層が長期滞在できる宿泊施設もあるようだ (運転手兼ガイド)。市場近くには、カンボジアから輸入されたアンコールビールを扱う商

店を見かけた。この国境からカンボジア側に入ると30号線につながり、プノンペンまで100km足らずなので、ここの物流もある程度大きいのは理解できる。

チャウドック～ソンティエン・カームサムナー国境～プノンペン(2013.8.30)

チャウドック市街を流れる後江の船着き場から、16人乗りほどのスピードボートで出航。ボートはチャウドックの中心部から真東の方向へ延びる運河を進む。運河から前江に出て左折し、北上する。左手の岸にはトウモロコシ畑が広がる。水牛を使った農作業風景が見られ、のどかな雰囲気。

ベトナム側の水上イミグレ施設に到着(写真)し、出国手続きの間、乗客全員この施設に上陸し、待合室で待つ。出国手続きを終え、再出航。ほんの数メートル上流に位置するカンボジア側の国境施設に到着して上陸。普通の村の一画にあり、のんびりとした雰囲気だ。以上の出入国手続きに約1時間かかったが、思たよりスムーズだった。

全員入国手続きを終えて再出航。カンボジア領内に入っても、川沿いの風景はさほど変わらず、トウモロコシ畑、バナナ園などが見られる。人々のメ



コン川の恵みを利用したのどかな生活風景がみられる。後半から牛の放牧が頻繁に見られるようになる。

チャウドックを出航して約3時間半後、ネアクルンのフェリー船着き場を通過。この地点で上陸して1号線を車で行けば、プノンペン市内まで1時間ほどで着く（2011年の経験）のだろうが、ボートだと2時間前後かかる。

フェリー乗り場の1～2km上流で、日本の援助でメコン架橋工事中の箇所を通過。2011年視察時にはまだ起工していない状態だったが、現在は、西側のアクセス道路は半分ほど完成し、東側は橋桁が何本も建っている。川の中央はまだこれからというところ。

プノンペン市街から25km地点のコンテナヤードに大型船が数隻接岸している（写真）。これが中国の援助で最近完成した20ha規模の新プノンペン港だ。前述の旧プノンペン港の物流がこちらへ転換されているようだ。

実質5時間ほどボートに乗っている間に、目撃した貨物船の数は12～13隻、大型客船1隻、スピードボート2隻、各種フェリー10隻ほど、そして地元住民が住居兼輸送用で使う木造船は20隻くらいか。



バンコク・ナムカン間の移動データ（2013年8月時点）

国	区 間	移動手段	距 離	実質走行時間	平均速度
タイ	バンコク～ラヨーン	乗用車	219km	2時間40分	82km/h
	ラヨーン～ハートレック	乗用車	267km	3時間40分	73km/h
カンボジア	コッコン～シハヌークビル	乗用車	268km	4時間40分	57km/h
	シハヌークビル～カンポット	-	約110km	推定2時間	(55km/h)
	カンポット～ベトナム国境	-	約40km	-	-
ベトナム	ハーティエン～ラックジャー	公共バス	約90km	2時間	45km/h
	ラックジャー～カマウ	-	133km	-	-
	カマウ～ナムカン	-	52km	-	-

注：バンコク・シハヌークビル間は2011年5月視察による。シハヌークビル・カンポット間は2次情報による推定。

その他移動データ（2013年8月時点）

国	区 間	移動手段	距 離	実質走行時間	平均速度
ベトナム	ホーチミン～カントー	公共バス	約150km	約3時間	50km/h
	カントー～ラックジャー	公共バス	約110km	2時間45分	40km/h
	ハーティエン～ロンスエン	公共バス	約120km	3時間20分	36km/h
	ロンスエン～チャウドック	公共バス	56km	1時間5分	50km/h
	チャウドック～ティンビエン	バイクタクシー	25km	45分	33km/h
	チャウドック～ロンビン	バイクタクシー	32km	55分	36km/h
	チャウドック～ソンティエン	スピードボート	約40km	1時間15分	32km/h
カンボジア	カムサムナー～プノンベン	スピードボート	約90km	3時間40分	25km/h

ハートレック・チャムジアム国境の特徴（2011年5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
一時通行証をもつタイ人とラオス人の往来がある程度あり。	少額貿易がある程度あり。	ハートレック側：ゲート前に商店群あり。 チャムジアム側：ゲートそばにカジノホテルとリゾート。 約2kmにトラック積み替え場あり。ゲートから10kmでコッコン市街。	チャムジアム国境から2kmほどにコッコン特別経済区。

ハーティエン国境の特徴（2013年8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
渡航者の流れはまばら。一時通行証をもつベトナム人が多少。	トラックの往来はほとんど見られない。バイクによる少額貿易はまあまあ盛ん。	ハーティエン側：国境施設以外はレストラン1軒程度。 カンボジア側：確認できず。	特に確認できず。

ティンビエン国境の特徴（2013年8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
双方向からの流れ盛ん。一時通行証をもつベトナム人およびカンボジア人だと思われる。	双方向にトラックの越境可能。ベトナム側からのトラックが優勢。バイクによる少額貿易も盛ん。	ベトナム側：国境ゲート手前に国境貿易区・免税スーパーあり。1kmほどでティンビエンの中心部で比較的大きいマーケットあり。 カンボジア側：確認できず。	特に確認できず。

ロンビン国境の特徴（2013年8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
双方向から渡し船による往来が盛ん。一時通行証をもつベトナム人およびカンボジア人だと思われる。	渡し船による少額貿易が盛ん。	ベトナム側：国境ゲート付近がロンビン市街でマーケットもあり。 カンボジア側：運河を渡ったところにカジノ2軒あり。	特に確認できず。

ソンティエン・カムサムナー国境の特徴（2013年8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
国際ポートによる外国人観光客が大半。	越境する貨物船の流れは確認できず。	ベトナム側：国境施設がメコン川水上。陸側にできた新しい国境ゲートの向こうの中立地帯にカジノ施設あり。 カンボジア側：国境施設が村の一面に設置。	特に確認できず。

10. 北部回廊：ザガイン管区インド国境－シャン州－昆明－防城港

経路：タムー（インド国境）－シュウェボ－ザガイン管区－マンダレー（以上

3号線) - ラーショー - (34号線) - ムセ・瑞麗国境 - 芒市 - 保山 - 大理 - 楚雄 - 昆明 (以上320号線「杭瑞高速」) - 曲靖 - (324号線) - (省越え) - 隆林 - (324号線) - 百色 - 南寧 - (325号線) - 欽州 - (218号線/221号線) - 防城港

このルートのうち、マングレー以東の部分について報告する。

マングレー～ピンウールイン～ティーボー～ラーショー (2012.3.23～25)

マングレー市街から乗り合いピックアップトラック (ソントウ) で出発。市街内外のいたるところで乗客と荷物を追加して常に満載状態を保つようにして走る。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。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、観光以外これといった産業はない。

ピンウールイン駅から鉄道列車を利用した。バスを利用した方が所要時間は短い、こことティーボー駅の間にあるゴッティ鉄橋を見るためだった。ファーストクラスの車両に乗ったが、ファーストクラスといっても普通クラスの木製座席に薄いクッションがついただけ。ティーボーまでの停車駅は約10駅。線路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あちこちゆがんでいるのであろう、横揺れに加えて縦揺れがすごい。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。この鉄道および幹線道路に並行して中国支援の石油・ガスパイプラインが (当時) 建設中で、敷設工事の風景があちこちに見られた。

ティーボー (英領時代の旧名シーボー) 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のようだ。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。ティーボーからは借り上げタクシーでラーショーへ向かった。バスなら2時間以上かかるころ、90分ほどでラーショーの市街地に到達。この部分の道路は舗装状況が良く、険しい山道はなかった。峠越えが大変なのはピンウールインとマング

レーの間だ。

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。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。

ラーショーからマンガレーへの帰りはバスを利用した。エアコンなしで途中2回休憩。鉄道よりは速いが、山道でスピードが落ちたので、予想より時間がかかった。

ラーショー～ムセ

ジェットロが2013年11月に実走した情報によると、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。ただし、つづら折りの山道があり、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9キロ手前にある通称「105マイル」のチェックポイントまでの約140キロ間にアジアワールド社（このルートの道路を建設した）の料金所が5カ所ほどある。走行している車両は大型トラックがほとんどで、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いとのこと。ムセ・ヤンゴン間の直行バスもあるが、ミャンマー人のみ乗車可能で所要約18時間とのこと。

昆明～大理～瑞麗（2012.9.10～11）

昆明から、借り上げ乗用車で瑞麗まで往復した。昆明から大理まで約350km。「杭瑞高速」は大理までは片道2～3車線のよく整備された舗装道路で、高速走行が可能。途中、交通事故のため全車線ストップして、動き出すまでに1時間40分ほど待つというアクシデントがあったが、それ以外は順調に走行し、大理の古城に到着した。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。

大理から瑞麗への高速道路も片道2車線で山間を緩やかなカーブが続く。多少舗装が痛んでいる箇所があるが、走行に問題なし。徐々にトンネルが多くなり、登り坂が増えてくるとスピードが落ちる。途中、保山（パオシャン）を過ぎる。保山は広い盆地で空港もある。保山を過ぎると高速道路は再び山間を縫うように走り、トンネルやダムなどが見られる。

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、道路状況は良好。

瑞麗から107km地点の芒市（マンシ）に入ると平らな地形が広がり、320号線が片側3車線の「机場大道」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が平行しており、帰りはこの空港から昆明へ戻った。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、交通量が増え、スピードが落ちる。最後の100kmほどに3時間近くかかり、この行程のなかでは最も走行が困難であった。

瑞麗および姐告国境貿易区（2012.9.11～12）

人口が11万人という瑞麗は、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。繁華街はにぎやかで、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、多数の翡翠および宝石店が並ぶ。

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。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。以前はカジノ客が一時通行証で越境できたようだが、今はパスポートとビザが必要だという。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。この第1ゲートの左右には免税店や翡翠デパート、ホテルなどが並んでいる。

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（写真）。中国側からミャンマーへ入るトラックのほうが多く、中国側の出超状態だった。



ムセ国境貿易区

ジェットロの2013年11月の視察情報によると、ミャンマー側のムセも、姐告と同様の「境内関外」の仕組みを採用している。マングレー方面からの貨物トラックはムセ郊外にある通称「105マイル」と呼ばれるチェックポイントで検問、通関手続きを受ける必要がある。ここから先が2006年にミャンマー政府により指定されたムセ国境貿易区（約300km）で、ミャンマー国内から運ばれた物資は同区内では輸出品として扱われ、逆に中国からの物資は、同区内では輸入品とは見なされず、チェックポイントで輸入品扱いになる。第三人の同貿易区への入域は、事前の許可取得が必要となる。上述の姐告の3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。

南寧～昆明（2013.5.1～2）

南寧・昆明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寝台列車を利用した。南寧駅、昆明駅ともに発着便が多く、混み合っていた。車内は1コンパートメントに3段ベッドがペアで計6ベッドという造りだ。通路が60cmくらいの幅しかなく狭い。ある程度疲れをとるくらいは眠れた。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、思ったよりもスピードが出ていた。南寧・昆明間は高速道路もほぼ完成しているようだが、それを利用したとしても12～13時間かかるようだから、中国国内の長距離旅客輸送において鉄道はある程度競争力があるということだろう。

南寧～欽州～防城港（2013.4.27～28）

南寧の琅東バスターミナル（市街から東へ15～20km）から出発。欽州まで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

限箇所が多い。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。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。

欽州から防城港まで63km。片側2車線。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。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。

マンダレー・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	マンダレー～ピンウールイン	ソントウ	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
	マンダレー～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
広西自治区	昆明～南寧	鉄道	828km	12時間45分	65km/h
	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月のジェット口視察情報。

ムセ・瑞麗（姐告）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。	中国側：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2013年11月のジェット口視察情報

11. 西部回廊：ヤンゴン～ネピドー～ザガイン管区インド国境

経路：モーラミヤイン（8号線）－ヤンゴン（1号線）－ネピドー－メイ
ティーラ（4号線）－マグウェイ管区－ザガイン管区－タム（インド国境）

このルートのうち、実走しえたモーラミヤイン・メイティーラ間について報告する。

モーラミヤイン～ヤンゴン（2012.3.30）

モーラミヤインのバスターミナルから20時発の夜行バスに乗り、翌朝3:40にヤンゴン郊外のアウンミンガラー・バスターミナルに到着した。この区間は片側1車線で道路の幅は狭いが舗装状況は比較的良好。街灯がほとんどない道中の夜間走行なのでスピードを落としたことを考えれば、日中であればこの区間は正味6時間ほどで走破可能だろう。

ヤンゴン～ネピドー（2013.5.24）

アウンミンガラー・バスターミナルから大型バスで出発。ターミナル内に停車しているのは、「那須高原観光」、「長沼観光」、「中部観光」、「静鉄」、「JR関東」など、日本の中古バスが多い。駐車場が未舗装なので、雨期には足元が悪くなる。

出発後1時間足らずは片側1車線だが、幅は広く、路肩も未舗装ながら幅が広いので、追い越し可能。その後有料道路に入ると中央分離帯のある片側2車線のハイウェイだが、大半がコンクリート舗装。大型バスではわからなかったが、乗用車で走ると凹凸が激しいという。ヤンゴンから200kmほどの地点にサービスエリアがあり、すべての長距離バスはここで食事休憩をとっているようだ。その後150km、1時間半ほどでネピドーに到着。

新しい都市だけあって、建設中の道路や建物が多い。しかし、ホテルゾーンと官庁区域は10kmくらい離れており、各役所間の距離も数キロずつ離れて

いる。公共輸送手段がタクシーしかないので、移動は不便だ。国会議事堂へ至る20車線（片側10車線）の道路には驚いた。東方向に延びる14車線の道路は数キロにわたってまっすぐ伸びているので、有事に滑走路として十分機能しそうだ。

ネピドー～タウンヂー（2013.5.26～27）

ネピドー市内のミョーマ・マーケットからタウンヂー行き18時発の夜行バスを利用した。途中、ネピドー郊外のボウガッティ・バスターミナルで30分ほど停車。広い敷地が何区画かに分かれていて、ヤンゴンのアウンミンガラ・バスターミナルの敷地より広そうで、駐車場が舗装されている。

バスはてっきりヤンゴン・マンダレー間のハイウェイに戻るものと思っていたが、ずっと片側1車線在来道路を走った。路面はかなり凹凸がある印象。夜間で、すれ違う車輛はビームを使っていて、すれ違いや追い越しが危険。対抗1車線くらいの狭い部分も多く、そこではすれ違うときに、対向車両のどちらかが未舗装の路肩に半分突っ込まなければならず、段差がけっこうあるので、横転の危険もある。

23時ごろ、大きなカーブを右折して、カーブの登りの山道（4号線）に入ったが、その分岐点がメイッティーラ付近だった。

日が変わって1時半頃、眠っているときにバスが停車して車内が明るくなったと思うと、沿線のレストランでの食事休憩（2回目）。標高が高く、肌寒い。2時半ごろ、インレー湖方面への分岐点であるシュウェニャウンの町を通過。3時10分ごろ、終点のタウンヂー郊外にあるアエタヤー・バスターミナルに到着。そこからタウンヂーの市街まで数人でタクシーに乗り合わせ、山道を20分ほど登った。インレー湖の北東30km、標高1430mにあるタウンヂーはシャン州の州都で、市街には大きなマーケットがあり、シャン族の民族衣装を着た人たちの姿も見られる。

モーラマイン・メイティーラ間の移動データ
(2012年3月～2013年5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	モーラマイン～ヤンゴン	公共バス	約300km	約6時間	50km/h
	ヤンゴン～ネピドー	公共バス	約350km	約4時間	88km/h
	ネピドー～メイティーラ	公共バス	約150km	約3時間半	43km/h

注：ネピドー・メイティーラ間はネピドー・タウンジー間の移動から推定。

变宾动词对表“人”类名词宾语的影响及其搭配研究

李 彤

Research on the effect of variable-object-verb with "person" noun-object and its collocation

Tong LI

摘要：本文首先对“变宾动词”和“非变宾动词”的概念进行了阐述。在此基础上，本文以 122 个名词宾语为表“人”类名词的变宾动词为研究对象进行考察。研究发现，变宾动词对名词宾语的影响主要表现在：变宾动词影响人的内在感情；变宾动词影响人的生活状态；变宾动词影响人的生存状态。变宾动词与表“人”的名词宾语的搭配关系表现出了三个特点。

关键词：名宾动词；变宾动词；动宾搭配

胡裕树、范晓先生（1995）根据宾语的词性将动词分为名宾动词、非名宾动词、全能动词三类。根据二位先生的分类，笔者对《高等学校外国留学生汉语言专业教学大纲》（以下简称《大纲》）中的双音节及物动词的宾语进行考察，发现其中宾语为名词或名词性词组的双音节名宾动词词项共 1307 个。

吕云生在《〈礼记〉动词的语义分类研究》中，以 2710 个动词词项为基础，归纳出了动词在各个层次上的语义结构，对动词的语义系统进行了周到细致的描写，为本文考察动名搭配关系提供了强大的理论支持。在吕云生分类的基础上，本文从名宾动词自身的语义特点出发，结合他们与名词宾语搭配的实际情况，以名宾动词是否改变名词宾语所表示的人或事物为依据，将名宾动词分为

变宾动词和非变宾动词两大类。

一. 变宾动词与非变宾动词

1. 变宾动词

所谓“变宾动词”是指动作行为的主体通过动作对名词宾语所表示的人或事物产生影响的动词。动词对名词宾语的影响是多方面的：有些是有形的，有些是无形的；有些只针对人，有些只针对事物；有些针对具体的事物，有些针对抽象的事物。变宾动词作用于表示人类的名词宾语使其发生心理感情变化、生活状态变化、存在状态变化。变宾动词作用于表示事物的名词宾语使其发生量变或质变。以“颁发”为例：

例 1：北京等地 7 家企业分别向获得奥运会金牌的 7 名运动员[颁发]奖杯。

例 2：中央军委委员、总政治部主任于永波到会讲话，并为王涛、刘国梁[颁发]立功证书，佩带军功章。

在以上例句中，作为“颁发”的宾语“奖杯”和“立功证书”经过“颁发”这个动作后，它们的位置发生了改变，由动作发出者“北京等地 7 家企业”和“中央军委委员、总政治部主任于永波”转移到了“7 名运动员”和“王涛、刘国梁”一边。

再以“消灭”为例：

例 3：同志们！报仇雪恨的时刻到了，我们要勇敢地去[消灭]敌人。

例 4：在此，呼吁有关方面采取坚决措施，像[消灭]害虫一样，[消灭]这些错别字。

以上两例中，“敌人”、“害虫”、“错别字”经过“消灭”这个动作后，它们的存在状态从“有”变为“无”。

与“颁发”和“消灭”一样，使名词宾语所表示的人或事物发生变化的动词，我们称之为“变宾动词”。在大纲 1307 个双音节名宾动词中，变宾动词共有 1023 个。

2. 非变宾动词

在双音节及物动词中有些词不会改变名词宾语所表示的人或事物，不会使人或事物的外部形态、位置、数量、存在形式、事物的存在性质等发生改变。这样的动词，我们称之为“非变宾动词”。试比较以下三个动词：

动词“挑选”表示“从若干人或事物中找出适合要求的”，其名词宾语可以是表示人的名词，也可以是表示物体的名词。例如：

例 5：孔子主张从那些文化修养较高的人中[挑选]人才，所以说：“学而优则仕。”

例 6：这位来自广西师范大学的学生正在[挑选]关于舞蹈教程的光碟。

“熟悉”表示“知道得清楚”，其名词宾语可以是表示人的名词和代词（如：对方、孩子、他、她等）、表示地点的名词（如：阿尔巴特街、安徽、北京、赛场、场地、地方、市场、环境、地形等）、表示工作类的名词（如：工作、业务、农业等）、表示知识类的名词（如：知识、技术、语言、经济、历史等）、表示法律法规类的名词（如：法律、国际惯例、标准、理论、原理、宪法、政策、规则等）、表示情况类的名词（如：车况、行情、案情、国情、路况等）、表示事物的名词（如：电脑、书、教材等）、表示文化习俗类的名词（如：民族风情、传统、文化等）。例如：

例 7：他[熟悉]地质队的艰苦生活。

例 8：根据物证判断，作案人非常[熟悉]当地情况，理应是当地居民。

“具有”的名词宾语可以是意义作用类名词（如：重要意义、历史意义、里程碑意义、影响、价值、作用、含义等）；可以是能力类名词（如：天赋、实力、能力、潜力、竞争力、功效、效力、效果、用途等）；可以是性质特色类名词（如：魅力、生命力、吸引力、活力、性质、传染性、创造性、磁性、代表性、弹性、可行性、抗药性、普遍性、欺骗性、特点、特色、生活气息、乡土气息等）；可以是人的精神形象类名词（如：精神、品质、形象、地位、声誉等）；可以是抽象事物类名词（如：历史、传统、文化程度、学历、学位、权利、知识产权、前景、内容、标准、远见等）。例如：

例 9：中阿公司是中国与科威特、突尼斯合资兴建的，其生产技术[具有]90年代国际先进

水平。

例 10: 我们中华民族, 自古以来就[具有] 爱国主义的光荣传统。

从以上的搭配实例可以看出, “挑选”改变了名词宾语的位置, 这种位置的改变可以是具体的, 也可以是抽象的, 但它们都使得名词宾语由动作主体之外移向动作主体自身。相反, “熟悉”和“具有”尽管它们也与名词宾语搭配, 但是它们不对名词宾语所代表的人或事物产生任何影响。

非变宾动词不影响名词宾语, 因此它与名词宾语之间不是施受关系。通过对北京大学现代汉语语料库(以下简称 CCL 语料库)中变宾动词与名词宾语搭配语料的分析, 我们发现:非变宾动词主要是一些行为动词, 是对人、人的心理活动以及客观外界的一种描述。在汉语双音节动词中, 非变宾动词包括心理反应动词和客观描写动词两大类。

二. 变宾动词对表人类名词宾语的影响

在《大纲》1307 个名宾动词中, 有 122 个动词的名词宾语是表示人的名词、代词或与人相关的抽象名词。这 122 个变宾动词对人的心理情绪、人与外界的关系以及人的生存状态等方面产生了或大或小、或积极或消极的影响, 使宾语人的情绪、状态、与外界的关系等都发生了或多或少的改变。

1. 动词影响人的内在情感

《大纲》中有些双音节名宾动词的动作发出者通过动作对人的情感产生作用, 使人的情感发生变化, 其中有些对人有积极的影响, 有些对人有消极影响。

(1) 动词对人的情感产生积极的影响

“表扬”、“表彰”、“称赞”、“赞美”、“赞扬”、“吹捧”、“奉承”、“恭维”、“恭喜”、“鼓励”、“鞭策”、“谢谢”、“报答”、“感化”、“成全”、“感动”、“振奋”、“鼓舞”等词的名词宾语都是表示人的名词, 或表示人的品质特点的名词。

通过这些动词，作为动作涉及对象的人都会产生一种愉悦、振奋的心情。例如：

例 11：罗长奇[表扬]了学习态度端正、成绩优秀的学生。

例 12：团中央等部门联合[表彰]全国十佳少先队员。

例 13：这潜在的能力，其中一项，就是[称赞]别人、激励别人。

例 14：母亲对他喜爱起来，因为他[赞美]了自己的儿子，便想酬谢他一下。

例 15：叶正大高度[赞扬]了钱学森等老一辈科学家报效祖国的崇高精神境界。

例 16：戴笠肉麻地[吹捧]胡蝶：“你就像我心里头最尊贵的女神。”

例 17：如今发仔行运了，走红了，大家又一窝蜂地去[奉承]他，连他的缺点都写成优点。

例 18：陆小凤叹了口气：“宫姑娘，不是我[恭维]你，你实在比我想象中聪明得多。”

以上例子中，行为动作动词“表扬”、“表彰”、“称赞”、“赞美”、“赞扬”、“吹捧”、“恭维”都使得与它们相关的人的心理有了一定改变，人们在被表扬后，即使不表现出来，内心一定会发生变化，会更愉快、更振奋。

在这类动词中，“感动”、“振奋”、“鼓舞”等词与其它词在动作发出者方面存在不同。“称赞”、“表扬”等词的动作发出者是人，而“感动”、“振奋”、“鼓舞”的动作发出者不是表示人类的名词，而是表示人的性格品质或与人相关的事件类名词。例如：

例 19：钟咏三的执著与真诚，深深地[感动]了这位实业家。

例 20：近 3 年来，北京申办奥运会极大地激发了北京人民和全国人民的爱国主义精神，[振奋]了民族自豪感和自信心。

例 21：这台节目很成功，这么大的场面，这么宏伟的气势，真是[鼓舞]人心。

例 22：这个苦命人的故事[触动]了江城一位普通听众的心。

以上例句中，“执著与真诚”是与人性格、行为相关的名词。“北京申办奥运会”、“场面”、“气势”、“故事”是表示事件类的名词。

(2) 动词对人的情感产生消极影响

“玩弄”、“嘲笑”、“训斥”、“讽刺”、“挖苦”、“诬蔑”、“得罪”、“冤枉”、“笑话”、“贬低”、“指责”、“责难”、“驳斥”、“谴责”、“为难”、“威胁”、“诬

陷”、“诽谤”、“攻击 2”、“欺负”、“欺骗”、“辜负”、“委屈”、“批评”等动词的名词宾语也是表示人类的名词，但是这些动词使作为动作涉及对象的人产生了痛苦、愤怒、沮丧等消极情绪。¹例如：

例 23：我从心里越来越恨她，是她[玩弄]了我的感情，给我带来了莫大的痛苦，使我身心受到了巨大的创伤。

例 24：我们到北京来，许多人看不起我们，[嘲笑]我们。晚上，我们只会喝酒、打架、生闷气。

例 25：现在有些小学校的老师在教育学生的过程中，经常[训斥]学生，[讽刺]、[挖苦]学生，甚至说一些粗话、脏话，很伤学生的自尊心。

例 26：我觉得全身的血一下子都涌到脸上了，霍地站起来，恼怒地说：“你[诬蔑]我！我才不是你想象的那种人呢！”

例 27：唐龙，你可要小心点，[得罪]了无冕之王，可没你什么好果子吃。

例 28：家人和老师都在[冤枉]我，我很痛苦，想死。

在例 23 中，“我”被“玩弄”后，“身心受到了巨大的创伤”。例 24 中，名词宾语“我们”在受到“嘲笑”后，只能“喝酒、打架、生闷气”，显然心情受到了较大的影响。例 25 中，学生受到“训斥”、“挖苦”、“讽刺”后，“自尊心受到了伤害”。例 26 中，名词宾语“我”被“诬蔑”后变得很恼怒，“全身的血一下子都涌到脸上”。例 27 中，“无冕之王”被“得罪”之后，也会心生怨恨。例 28 中，名词宾语“我”被“冤枉”后，心情变得很低落，甚至“很痛苦”、“想死”。

(3) 动词使人的情感发生变化

有些动词只是使人的情感发生改变，由平稳安定状态变为不平稳安定，或由不平稳安定状态变为平稳安定。例如：

例 29：各级人民政府，采取坚决措施使失业人员和灾民及时得到妥善安置，[安定]了人心，

¹玩弄 2：戏弄。

攻击 2：恶意指摘。

稳定了社会。

例 30: 我即时好像得到了一股力量, [镇定]了一下情绪, 终于战战兢兢地走上讲台。

例 31: 1912 年 4 月, “泰坦尼克”号巨轮沉没的消息[震惊]了大西洋两岸所有的人。

例 32: 这一片带有明显倾向性的助威声显然地[刺激]了许营长。

以上例句中, “安定”使“人心”由不安定变为安定, “镇定”使我的“情绪”由慌乱变为镇静, “震惊”使人变得吃惊, “刺激”使“许营长”的情绪由平稳状态变为不平稳。其中, “安定”、“震惊”的动作发出者不能是表示人的名词, 而是与人相关的事件类名词。

2 动词影响人的存在状态

(1) 动词影响人的动作状态

有些表示人际交往动作的动词, 其名词宾语是表示交往对象的人。从句子结构

看, 在这类动词做谓语的句子中, 宾语只是一些表示人的名词。动词对名词宾语的影响从字面上是看不出来的, 需要从语义的角度去分析。从动词语义的角度出发, 结合我们的生活实践经验, 我们认为这些名词宾语在与动作发出者交往过程中一定会做出相应的动作去回应动作发出者。例如例句“我专程去[拜访]这个剧团的负责人, 请他为我讲讲梦中的故乡”中, 剧团的负责人在和“我”见面时, 肯定会做出迎送、交谈等动作。例句“陈毅专门在家里[宴请]华东的省市第一书记等主要负责同志”中, 被陈毅宴请的各位主要负责人会做出相应的反应, 如: 去餐厅、吃饭、谈话等。这类动词还包括: “探望”、“宴请”、“招待”、“慰问”、“问候”、“孝敬”、“迎接”、“请教”、“询问”、“答复”、“拥抱”等。例如:

例 33: 虽然天各一方, 但谁都忘记不了鲁南的乡亲, 他们利用各种机会回去[探望]老房东, 看看战斗过的地方。

例 34: 中午, 他拿出半个月工资在家[招待]了两位远道而来的村干部。

例 35: 安徽省各级工会组织在省委领导下, 积极配合行政部门, 多方筹款[慰问]特困职工。

例 36: (军委领导) 亲切地[问候]了张华烈士的母亲潘英花。

例 37: 我们兄弟时常带些山里的东西像红薯之类, 或挑一担干柴去[孝敬]他老人家。

例 38: 我们学院批准我回家探亲, 火车到达北京时, 全家人都在车站[迎接]我。

(2) 动词影响人的生活生存状态

① 动词影响或改变名词宾语与主语的关系

“团结”、“雇佣”、“巴结”、“摆脱”、“告别”、“勾引”、“引诱”、“诱惑²”等动词使动作发出者与动作涉及对象之间的关系发生了变化。其中“团结”、“雇佣”、“巴结”、“勾引”、“引诱”、“诱惑²”使两个原本没有联系的人联系在一起, “摆脱”和“告别”使原来联系在一起的人分离。例如:

例 39: 他们或者抄袭别人作品, 或者作些投机文字, [巴结]权贵。

例 40: 他还直接领导中国青年科学技术人员协会的工作, 争取[团结]了许多科技人员, 为国家积累了建设人才。

例 41: 去年, 他用自己的四万元积蓄, 辞去官职, 买回十台电子游戏机, [雇佣]了 3 名人员, 办起了儿童游戏宫。

例 42: 在混乱中, 荀灌又率领勇士们飞马突奔, 冲进了茂密的山林, [摆脱]了追兵。

例 43: 1990 年小鹏同志偕同他的老伴紫非[告别]了亲朋好友, 迁居到他的故乡福建漳州。

从以上例句可以看出“巴结”、“团结”使动作发出者和名词宾语的关系由生疏变为亲密。“雇佣”使互不相识的动作发出者与名词宾语变成了雇佣的关系。“摆脱”和“告别”使动作发出者与名词宾语分开。

② 动词影响人的生活状态

“赡养”、“侍候”、“伺候”、“照顾²”、“照料”、“关照”、“养育”、“抚养”、“抚育¹”、“援助”、“资助”、“帮助”、“引导²”、“惩罚”、“糟蹋²”、“保护”、“伤害”、“孤立”、“报复”、“迫害”、“排挤”、“包庇”、“困扰”、“陷害”、“指

²诱惑²: 吸引; 招引

导”、“诱导”³等都表示动作发出者通过动作使名词宾语的日常生活状态受到影响。例如：

例 44：汤天池原是江苏人，逃难来到芜湖，靠打铁[赡养]年迈的母亲。

例 45：无论严寒酷暑，周汝珍都精心[伺候]老人，从无怨言。

例 46：她既要[照料]多病的祖母、公婆，又要[照顾]双目失明的小叔和上学的双胞胎小姑。

例 47：烧饭做菜加快速度，那么就能够腾出一点时间来[关照]小孩，以免他长成大人了
你还没来得及管教。

例 48：一位普通的农村妇女，在丈夫不幸遇难之后，含辛茹苦地[养育]了五个子女，将他们先后都送进大学。

例 49：周恩来总理和邓颖超同志没有子女，但先后[抚养]了几十个烈士的孤儿，以宝贵的
父爱和母爱哺育他们，使他们茁壮成长。

例 50：李元福夫妇每天既要精心照顾老人，又要[抚育]一双儿女。

例 51：孙丽丽的家境比较贫困，那么，她如何[资助] 孤寡老人呢？

例 52：省政府除分拨民政救济款外，省财政、省工会拿出一些钱，[援助] 贫困职工和农民。

以上例句中，动作发出者通过动词对动词的宾语进行帮助和照顾，其名词
宾语多为表示需要照顾的老人、儿童及体弱多病者的名词。再如：

例 53：林彪接任国防部长以后，就在海军、空军等单位培植亲信，打击、[陷害]那些不随
波逐流的干部。

例 54：邱会作的主要罪证是帮助林彪建立林家王朝，打击[迫害]了一大批党和国家领导人
以及人民群众，犯下了不可饶恕的罪行。

例 55：在一个法制国家里，决不能让罪犯横行，一定要[惩罚]恐怖分子。

“隔离 2”、“辅导”、“栽培 2”、“培训”、“动员”、“管理 3”、“指挥”、
“训练”、“招收”、“投诉”、“起诉”、“处罚”、“处分”、“处理 2”、“处治”、“起
用 1”、“起用 2”、“提拔”、“录取”、“录用”、“任用”、“任免”、“战胜”、“淘汰”、

³照顾 2：照料。

抚育 1：照料、教育儿童，使健康地成长。

引导 2：带着人向某个目标行动。

糟蹋 2：侮辱；蹂躏。

“打击”等动词具有较强的行业特点，它们影响了名词宾语的社会生活状态，它们的名词宾语多为有特定身份的人员。⁴例如：

例 56：国际业余田联又[处罚] 5 名服禁药运动员。

例 57：市局发现后，不仅[处理]了赌博的干警，而且[处分]了知情不举的两名科级干警。

例 58：近两年，煤研院[提拔]了 7 名处、所级以上的青年干部。

例 59：杨影发挥正手抢攻优势，令香港选手陈丹蕾频频失分，以 3：1 [淘汰]对手，进入四强。

例 60：中国选手章钟和诸宸今天又分别坐在男、女一号台上，并双双[战胜]对手。

“处罚”、“处分”、“处理”的名词宾语都是犯有过错的工作人员，“提拔”使名词宾语从普通职工变为干部，“战胜”和“淘汰”使名词宾语变为失败者。

这类词中，“困扰”的动作发出者不能是表示人类的名词，而是与人相关的事件类名词。例如：

例 61：80 年代，三系法杂交稻制种产量偏低，是一道世界性的难题，[困扰]了无数的水稻科研人员。

例 62：下岗职工的就业问题，涉及面广，社会影响大，[困扰]了许多城市的领导者。

(3) 动词影响人的存在状态

所谓“存在状态”有别于“生活状态”，是指名词宾语作为个体存在时所表现出来的特征。具体到表示人类的名词，其存在状态主要指与生命、自由相关的状态。“生育”、“挽救”、“抢救”、“屠杀”、“杀害”、“俘虏”、“逮捕”、“释放”等动词直接影响名词宾语的存在状态，对名词宾语的影响力度极大。例如：

例 63：我[生育]了四个孩子，还差一点领养了一个女孩。

例 64：正是在这种好传统、好风气的影响下，清华不仅[造就]了大批体魄健康的工程技术

⁴隔离 2：把患传染病的人、畜和健康的人、畜分开，避免接触。

栽培 2：比喻培养、造就人才。

管理 3：照管并约束（人或动物）。

处理 2：处治；惩办。

起用 1：重新任用已退職或免职的官员。

起用 2：提拔使用。

人才，而且培养出优秀的运动员。

例 65：他们跑遍了武汉的几所大医院，决定不惜一切代价[挽救]年幼的女儿。

例 66：在一个暴风雨的夜晚，他无故用斧头[杀害]了一个女医生，留下了一张字条，署名“闪电杀手”。

例 84：在第二次世界大战期间，德国法西斯政权在这里灭绝人性地[屠杀]了 100 多万无辜者，其中 90%是犹太人。

例 85：于是，他们于 12 月 12 日毅然发动了西安事变，[逮捕]了蒋介石。

例 86：政府军[俘虏]了约 300 名“塔利班”学生军，并缴获了大批武器弹药。

例 87：在全国人民的压力下，北洋军阀政府被迫[释放]了被捕的学生。

从以上例子可以看出，动词“生育”，使名词宾语“孩子”实现了从“无”到“有”的转变，而“挽救”则是动作发出者通过动作使名词宾语“女儿”脱离生命垂危的状态。“屠杀”和“杀害”使名词宾语由有生命状态变为无生命状态。动词“逮捕”、“俘虏”使得名词宾语由自由状态变为受动作发出者管制的非自由状态，而“释放”则使得名词宾语由被动动作发出者管制的非自由状态变为自由状态。

三. 变宾动词与表人类名词的动名搭配

利用 CCL 语料库我们对前文提到的 122 个变宾动词与名词宾语的动宾搭配情况进行了考察。研究发现，影响人的变宾动词与表人名词之间的动宾搭配关系存在以下几个特点：

1. 大部分影响“人”的变宾动词，其与充当宾语的表示“人”或人的性格、情绪、精神品质等名词之间搭配关系较为松散。

2. 有些动词与名词宾语搭配关系极为紧密，在 CCL 语料库中出现了很多高频搭配，已形成了较为固定的搭配语块。例如：

“孝敬 2”作为变宾动词的 190 条语料中，“孝敬父母”共有 46 条，“孝敬老人”共 22 条，“孝敬公婆”7 条。

“赡养”作为变宾动词的76条语料中，“赡养老人”共30条语料，“赡养父母”共11条。

“养育”共260条语料，其中“养育孩子”33条，“养育子女”9条，“养育儿女”8条。

“抚养”257条语料，其中“抚养孩子”84条，“抚养孤儿”25条，“抚养子女”22条。

“抚育1”81条语料，其中“抚育孩子”15条，“抚育子女”6条。

“生育”57条语料中，“生育孩子”16条，“生育子女”13条。

“招待”553条语料，其中“招待客人”106条，“招待朋友”24条。

“任免”106条语料中，“任免驻外大使”共44条，“任免国家工作人员”共25条，“任免干部”5条。

3.有些动词对名词宾语有语义上的限定。如：“俘虏”语义指向明确，宾语为敌军；“投诉”的名词宾语为服务存在问题的公职人员；“处分”的名词宾语为违反纪律的人员；“战胜”和“淘汰”的名词宾语为“敌人”、“对手”等与动作发出者具有敌对关系和竞争关系的人；“慰问”和“问候”的名词宾语多为一些生活困难或遇到灾祸的普通百姓。“侍候”、“伺候”、“照顾2”、“照料”、“关照”、“援助”的名词宾语多为表示需要照顾的老人、儿童及体弱多病者的名词；“招收”和“录取”的名词宾语为“学生”等通过考试申请学校或职位的人、“包庇”的名词宾语为有犯罪行为的人。

在关注变宾动词与表人类名词宾语搭配关系的同时，变宾动词的动作主体及其与名词宾语的语义关系也值得注意。研究发现，除“感动”、“振奋”、“鼓舞”“安定”、“镇定”、“震惊”、“刺激”的动作主体为事件类名词外，其它动词的动作主体均为“人”。对于名词宾语动作主体为“人”的动词中，有些动词对动作发出者和动作接受者之间的地位关系有一些限定，如：“表扬”、“表彰”、“慰问”、“问候”、“雇佣”、“养育”、“抚养”、“抚育1”、“资助”、“引导2”、“栽培2”、“管理3”、“培训”、“训练”、“指挥”、“处罚”、“处分”、“处理2”、“处治”、“起用1”、“起用2”、“提拔”、“录取”、“录用”、“任用”、“任免”等动词的动

地位低于动作接受者。

总体而言，影响“人”的变宾动词与名词宾语搭配情况较为简单，对于以汉语作为第二语言的学习者来说，这一部分学习的重点应是与名词搭配关系紧密的动词、对名词宾语具有语义限制的动词，以及动作的主体为非人的动词。

参考文献

胡裕树，范晓. 动词研究综述[M]. 太原：山西高校联合出版社，1996.

吕云生. 《礼记》动词的语义分类[D]. 北京师范大学博士论文，2007年4月

国家对外汉语教学领导小组办公室. 高等学校外国留学生汉语言专业教学大纲，北京：北京语言大学出版社，2002年

现代汉语词典（第五版）商务印书馆 2008年

CCL 语料库（网络版）. 北京大学中国语言学研究中心

変賓動詞の“人”の類を表す名詞目的語に対する影響とその組み合わせの研究

矢嶋美都子（和訳）

Research on the effect of variable-object-verb with "person" noun-object and its collocation

Mitsuko YAJIMA

要旨 変賓動詞と非変賓動詞の概念について述べ、その上で、122個の“人”の類を表す名詞を目的語とする変賓動詞について考察した。結果、変賓動詞の名詞目的語に対する影響は主に、次の三点、人の内的感情、生活状態、生存状態に表われている、と分かった。変賓動詞は“人”の類を表す名詞目的語との組み合わせの関係に三つの特徴を示している。

キーワード 名賓動詞（名詞を目的語とする動詞）、変賓動詞、動詞と目的語の組み合わせ。

胡裕樹氏、範曉氏が1995年に、目的語の語の性質に基づいて動詞を名賓動詞、非名賓動詞、全能動詞の三類に分けた。両氏の分類に基づき、《高等学校外国留学生漢語専業教学大綱》の中の二音節他動詞の目的語を調べて、この中に目的語を名詞或は名詞句とする二音節の名賓動詞の項目は全部で1307個あると分かった。

呂雲生氏の《「礼記」の動詞の語義分類研究》は、2710個の動詞項目を基礎に、動詞の各レベルにおける語義構造を帰納し、動詞の語義系統について

詳細に論述したものだが、これは本稿の動詞と名詞の組み合わせを考察する強力な理論的支持を提供する。

呂雲生氏の分類を基礎に、本稿は名賓動詞の語義の特徴から始めて、それらと名詞目的語の組み合わせの実際状況とを結合し、名賓動詞が名詞目的語の表す人や事物を変えるか否かという点に立脚して、名賓動詞を変賓動詞と非変賓動詞に二分した。

一、変賓動詞と非変賓動詞について

1、変賓動詞

変賓動詞とは、動作行為の主体が動作をすることで名詞目的語が表す人や事物に影響が現れる動詞を指す。動詞の名詞目的語に対する影響は多岐にわたり、有形無形に、人にだけ、事物にだけ、具体的な或は抽象的な事物にも及ぶ。変賓動詞は人を表す名詞目的語の心理感情の変化、生活状態の変化、存在状態の変化を発生させる作用があり、事物を表す名詞目的語の事物の量や質に変化を発生させる作用がある。

「頒發」(授ける)の語を例にしてみる。

例1、北京等の地区の7つの企業はオリンピックで金メダルを獲得した7名の選手にそれぞれトロフィーを授与した。

例2、中央軍委員会委員・総政治部主任の于永波は会場に到着して講演し、また王寿と劉国梁に立功証書を授与し軍功章をつけた。

例文の中で、「授与」の目的語の「トロフィー」と「立功証書」は、授与という動作を経た後、それらの位置が変化した、動作発生者「北京等の地区の7つの企業」と「中央軍委員会委員・総政治部主任の于永波」から「7名の選手」、「王寿と劉国梁」の側に移ったのである。次に「消滅」を例に見て

みよう。

例 3、同志たちよ、恨みを晴らす時が来た、我々は勇敢に敵を消滅しに行かねばならない。

例 4、ここで、関係各位に断固たる措置をとれと呼びかけ、害虫を消滅するように、これらの誤字当て字を消滅するのだ。

例文中の「敵」、「害虫」、「誤字当て字」は「消滅」という動作を経た後、その存在状態は「有」から「無」に変わったのである。「授与」や「消滅」と同じように名詞目的語が表す人や事物に変化を起こさせる動詞を、変賓動詞と称する。《大綱》の1307個の二音節の名賓動詞の中に、変賓動詞は1023個ある。

2、非変賓動詞

二音節他動詞の中に、名詞目的語が表す人や事物が変化しない、人や事物の外形、位置、数量、存在形式、事物の性質等に変化を起こさせないいくつかの動詞があり、これらを非変賓動詞と称する。次の三個の動詞を比較してみよう。

「挑選」（選択する）という動詞は、いくらかの人や事物の中から要求に適うものを探し出すことを表すが、その名詞目的語は人を表す名詞でも事物を表す名詞でもよい。

例 4、孔子はあれらの学問の素養が比較的に高い人の中から人材を選択すると主張し、それで「学びて優なれば則ち仕う」といった。

例 5、この広西師範大学から来た学生はダンス教程に関するCD-ROMを選択しているところだ。

「熟悉」(熟知する)はよく知っていることを表し、その名詞目的語は人を表す名詞でも代名詞(相手、子供、彼、彼女など)でも、場所(アルバ特街、安徽省、北京、試合場、グラウンド、地方、市場、環境、地形など)や仕事に関する名詞(仕事、業務、農業など)、知識(知識、技術、言語、経済、歴史など)や法律法規に関する名詞(法律、国際慣例、規準、理論、原理、憲法、政策、規則など)、状況を表す名詞(車の性能、市況、罪状、国情け、道路状況など)、事物(パソコン、本、教材など)、文化風俗習慣(民族の風土人情、伝統、文化など)を表す名詞でもよい。

例6、彼は地質調査隊の苦しい生活を熟知している。

例7、物証に基づき判断すると、犯罪を行った人は非常に現地の状況を熟知しており、現地の住民のはずだ。

「具有」(持つ)という動詞の名詞目的語は、意義を表す名詞(重要な意味、歴史的意義、里程標の意義、影響、価値、作用、含意など)でも、能力を表す名詞(天賦、実力、能力、潜在力、競争力、効き目、効果、効能、用途など)、性質や特質を表す名詞(魅力、生命力、吸引力、活力、性質、伝染性、創造性、磁気、代表的、弾力性、実現性、薬物耐性、普遍的、欺瞞的、特徴的、特色、生活力、郷土色など)、人の精神やイメージに類する名詞(精神、品性、イメージ、地位、名誉名声など)、抽象的な事物を表す名詞(歴史、伝統、教養レベル、学歴、学位、権利、知的財産権、見込み、内容、基準、未来図など)でよい。

例9、中阿会社は中国がクウェート、チュニジア共和国と共同出資して建設したもので、その生産技術は90年代の国際先進的な水準を持っている。

例10、我々中華民族は昔から愛国主義の輝かしい伝統を持っている

以上の組み合わせの実例から次のことが見て取れる。「挑選」（選択する）は名詞目的語の位置を変えた。この種の位置の変化は具体的にでも抽象的にでもよいのだが、それらにより名詞目的語は動作主体の外から動作主体自身に移ったのである。これとは逆に「熟悉」（熟知する）と「具有」（持つ）は名詞目的語と組み合わせられても、名詞目的語が表す人や事物に何の影響も起こさないのである。

非変賓動詞は名詞目的語に影響しない、従って名詞目的語とは施受関係ではない。北京大学現代漢語言言語データベース（以下CCLデータベースと称す）の変賓動詞と名詞目的語の組み合わせ言語資料の分析を通して次のことが分かった。非変賓動詞は主に行為動詞で、人や人の心理活動と客観的な外界に対する描写である。中国語の二音節動詞の中で、非変賓動詞は心理反応動詞と客観描写動詞の二大分類を含んでいる。

二、変賓動詞の人の類を表す名詞目的語に対する影響

《大綱》の1307個の名賓動詞の中に、112個有る動詞の名詞目的語は人を表す名詞、代名詞或は人に関係する抽象名詞である。この112個の変賓動詞は人の心理情緒、人と外界との関係及び生存状態等に対して大なり小なり、積極的或は消極的な影響を生じ、目的語の人の情緒や状態外界との関係などに多かれ少なかれ変化を起こさせる。

1、動詞が影響する人の表に出ない情感

《大綱》の中の幾つかの二音節名賓動詞の動作の発生者は、動作を通じて人の情感を生みだし、人の情感に変化を起こさせるが、人に積極的に影響するものと消極的に影響するものがある。

(1) 動詞が人の情感に対して積極的な影響を生ずる場合

「表彰する」、「顕彰する」、「称賛する」、「賛美する」、「称揚する」、「おだ

てる」、「へつらう」、「お世辞を言う」、「おめでとう（祝福する）」、「激励する」、「鞭撻する」、「ありがとう」、「報いる」、「感化する」、「世話をする」、「感動する」、「奮起する」、「鼓舞する」。これらの語の名詞目的語はすべて人を表す名詞、或は人の品性や特徴を表す名詞であり、これらの動詞が動作として対象となる人に関係するとすべて楽しく奮い立つ気持ちが生ずる。

例11、羅長奇は学習態度がきちんとしていて成績優秀な学生を表彰した。

例12、団中央等の部門は共同して全国ベストテンの少年先鋒隊員を顕彰した。

例13、この潜在能力、その一つが他人を称賛し、他人を激励する。

例14、母親が彼を可愛がり始めたのは、彼が自分の息子を賛美したので、少し彼にお礼したくなったからだ。

例15、葉正大は銭学森ら一世代上の科学者が祖国の恩に報いるために努力した崇高な精神境地を高く称揚した。

例16、戴笠はいやらしいほど胡蝶をおだて、「君はわが心の最も尊敬する女神のようだ」といった。

例17、今や人気が出でよい運氣になった、幸運が巡ってきた、みんな蜂の巣をつついたように彼におべつかを使いに行き、欠点でさえも長所のように書き立てた。

例18、陸小鳳はため息をついて言った、「宮さん、私はおせじを言っているのではない、あなたは本当に私が想像しているよりずっと聡明です」。

以上の例文の行為動作動詞の「表彰する」、「顕彰する」、「称賛する」、「賛美する」、「称揚する」、「おだてる」、「お世辞を言う」などはすべてそれらと関係のある人の心理に一定程度の変化をもたらした。人は表彰されれば表に出なくても心の中には必ずなんらかの変化が生じ、楽しくなったり気持ちが奮い立ったりしているはずである。

この種の動詞の中で、「感動する」、「奮起する」、「鼓舞する」等の語はそ

の語と動作発生者の存在は異なる。「表彰する」「称賛する」の語の動作発生者は人であるが、「感動する」、「奮起する」、「鼓舞する」等の語の動作発生者は人を表す名詞ではなくて、人の性格品性或は人に関する事柄を表す名詞である。

例19、鍾詠三の粘り強さと誠実さはこの実業家を深く感動させた。

例20、ここ三年ほど、北京のオリンピック開催申請は北京市民と全国人民の愛国主義精神を極めて大きく呼び起こし、民族の誇りと自信を奮い立たせた。

例21、この番組は成功だ、こんなにも大きな場面、雄大な迫力は本当に人の心を鼓舞する。

例22、この哀れな運命の人の物語は川辺の町の一人の平凡なリスナーの心を打った。

以上の例文の「粘り強さと誠実さ」は人の性格行為に関する名詞である。「北京のオリンピック開催申請」「場面」「迫力」「物語」は事柄を表す名詞である。

(2) 動詞が人の情感に対して消極的な影響を生ずる場合

「もてあそぶ」「嘲り笑う」「叱責する」「皮肉をいう」「いやがらせをいう」「悪口を言う」「怒らせる」「無罪の罪を着せる」「笑いものにする」「けなす」「(名指しで) 非難する」「反駁する」「厳しく非難する」「意地悪する」「脅す」「陥れる」「誹謗する」「(悪意を持って) 非難する」「ばかにする」「だます」「(期待に) 背く」「嫌な思いをさせる」「しかる」

以上の動詞の名詞目的語も人を表す名詞であるが、これらの動詞は動作が及ぶ人に対して苦しみ、憤怒、気落ちといった消極的な情緒を生じさせる。

- 例23、私は心底日ごとに彼女を憎むようになった、彼女が私の気持ちを弄んだからで、私にひどい苦痛をあたえ、私は身も心も大きく傷ついた。
- 例24、私たちが北京に来ると多くの人が私たちを軽蔑し嘲り笑った。夜、私たちは酒を飲み、喧嘩をして、むかむかするだけだった。
- 例25、今、一部の小学校の教師は学生を教育する中で、いつも学生を叱責し、皮肉やいやみを言い、野卑な言葉や汚ない言葉まで発して、学生の自尊心を傷つけている。
- 例26、私は全身の血が一気に顔にのぼる気がした、すっと立ちあがり、カッとして「君は私を中傷したな、私が君の思っているようなあの手の人間であるものか」といった。
- 例27、唐龍よ、気をつけろ、無冠の帝王を怒らせると、君の食べる美味しい果実は無いぞ。
- 例28、家族も先生も私を無実の罪にした、私はひどく苦しく、死にたい。

例23は、私は（気持ちを）弄ばれた後、身も心も大きく傷ついた。例24は、名詞目的語の私たちは嘲笑を受けた後、酒を飲み、喧嘩をして、むかむかするだけであり、明らかに心にわりと大きな影響を受けている。例25は、学生は叱責、いやみ、皮肉を受けた後自尊心に傷を受けている。例26は、名詞目的語の私は中傷された後、カッとして全身の血が一気に顔にのぼった。例27は、無冠の帝王は怒らされると、かならず心中に憎しみが生ずる。例28は、名詞目的語の私は無実の罪を着せられた後、気持ちが落ち込み、ひどく苦しく、死にたい、とさえなっている。

（3）動詞が人の情感に変化を生じさせる場合

いくつかの動詞は人の情感に、平穏安定した状態から不穏不安定な状態に或はその逆という変化だけを生じさせる。

例29、各レベルの人民政府は、断固とした措置をとり失業者や農民をすぐに適切な部署に配属させ、人心を安定させ社会を落ち着かせた。

例30、私は直ちに何かの力を得た気がして、気持ちが落ち着き、ついにごわごわと演壇にあがった。

例31、1912年4月、タイタニック号の巨大な船体が沈没したニュースは大西洋兩岸の人々を驚愕させた。

例32、このあたり一帯に有るはっきりと味方を応援する声は許営長にショックを与えた。

以上の例文の中で、「安定」は「人の心」を不安定から安定に変え、「落ち着く」は私の「気持ち」を慌てて取り乱している状態から鎮静へと変え、「驚愕」は人をびっくりさせたのであり、「ショックを与えた」のは「許営長」の気持ちが平穩から平穩でない状態に変わったのである。この中の「安定」、「驚愕」の動作発生者は人を表す名詞ではだめで、人と関係のある事柄の名詞である。

2、動詞が人の存在状態に影響する

(1) 動詞が人の動作状態に影響する

いくつかの人と人との付き合いを表す動詞があるが、その名詞目的語は実際相手の人である。文の構造からみると、この種類の動詞が述語になる文の目的語はただ人を表すだけの名詞であり、動詞の名詞目的語に対する影響は字面の上からは見いだせず、語義の角度から分析する必要がある。語義の角度から始めて、我々の生活実践の経験に結合すると、これらの名詞目的語は動作発生者と交際する過程で必ず相呼応する動作をして動作発生者に答えていると思われる。例えば次の例文「私はわざわざこの劇団の責任者を訪問して、夢の中の故郷についてお話し下さいとお願いした」の中の、劇団の責任

者は「私」と会っている時、出迎える、話をするなどの動作をしているはずである。例文「陳毅はよく家で宴席を設けて華東の省や市の第一書記など主要な責任者を宴会に招いた」の中の、陳毅に宴会に招かれた主要な責任者は相呼応する反応、例えば食堂に行く、食事をする、話をするなどをしていないはずである。この種類の動詞には次の語も含まれる。「訪ねる」「宴会に招く」「招待する」「見舞う」「あいさつする」「(目上の人に)贈りものをする」「出迎える」「教えを請う」「問う」「回答する」「抱き合う」など。

例33、それぞれが遠く離れているが、誰もが魯南の村人を忘れられず、彼らは様々な機会を利用して昔の大家を訪問しに帰り、戦った所を見たりしている。

例34、お昼に、彼は半月分の給料を取り出してはるばるやって来た二人の村の幹部を家に招待した。

例35、安徽省の各レベルの労働組合組織は省委委員会の指導の下、積極的に行政部門と歩調を合わせ、いろいろと資金調達をして極貧の労働者を見舞う。

例36、(軍委員会の指導者は)心をこめて張華烈士の母親潘英花にあいさつした。

例37、私たち兄弟は時おり、山の物、さつまいもの類のような物を持って或は乾いた柴を担いで、あのお方に贈り物をしに行きます。

例38、私たちの学院は私が親族に会うために家に帰ることを許可した、汽車が北京に着いた時、家族全員が駅で私を出迎えた。

(2) 動詞が人の生活生存状態に影響する。

① 動詞は名詞目的語と主語の関係に影響する或は変化をおこす

「団結する」「雇用する」「おもねる」「抜け出す」「別れを告げる」「結託する」「誘惑する」「魅惑する」等の動詞は、動作発生者と動作が及ぶ対象と

の関係に変化を起こさせる。この中の「団結する」「雇用する」「おもねる」「結託する」「誘惑する」「魅惑する」は、もともと無関係だった二人の人を結びつけて一緒にする。「抜け出す」「別れを告げる」はもともと一緒に結びついていた人を分離させる。

例39、彼らは剽窃したり、意に沿う文章を作ったりして権力におもねる。

例40、彼はそのうえ中国青年科学技術員協会を直接指導する仕事をし、努力して多くの科学技術員を団結させ、国家のために人材を造り蓄えた。

例41、去年彼は自分の貯蓄4万円で、官職を辞め、十台の電子ゲーム機を買って帰り、3名の人を雇用して、児童ゲーム館を経営し始めた。

例42、混乱の中で、荀灌はまた勇士たちを率いてめざましい勢いで、鬱蒼とした山林に突進し、追撃部隊から抜け出した。

例43、1990年に小鵬は妻の紫非と連れ立って親戚や友達に別れを告げて、彼の故郷の福建省漳州に移居した。

以上の例文から次のことが見て取れる。「おもねる」「団結する」は、動作発生者と名詞目的語の関係を疎遠から親密に変化させる。「雇用する」は互いに知らない動作発生者と名詞目的語を雇用関係に変化させた。「抜け出す」と「別れを告げる」は動作発生者と名詞目的語を分離させる。

② 動詞は人の生活状態に影響する

瞻養（扶養する）、侍候（世話をする）、伺候（仕える）、照顧2（面倒を見る）、照料（世話をする）、関照（世話をする）、養育（育てる）、撫養（扶養する）、撫育（愛情を込めて育てる）、援助（援助する）、資助（経済的に援助する）、帮助（助ける）、引導2（導く）、懲罰（こらしめる）、糟蹋（侮辱する）、保護（守る）、傷害（傷つける）、孤立（孤立させる）、報復（仕返しする）、迫害（迫害する）、排擠（のけ者にする）、包庇（かばう）、困擾

(困らせる)、陷害(計略にかける)、指導(みちびく)、誘導(教え導く)などはすべて動作発生者が動作を通じて名詞目的語の日常生活の状態に影響を受けさせることを表している。

例44、湯天池は、もとは江蘇省の者だが、避難して蕪湖に来て、かじ屋になり高齢の母親を扶養している。

例45、嚴寒酷暑であろうとも周汝珍はいつも心を込めて老人に仕え、これまで恨み事をいったことがない。

例46、彼女は多病の祖母としゅうとの世話をし、また両目が失明した義弟と学校に上がった双子の小じゅうとの面倒もみている。

例47、ご飯を炊きおかずを作る速度をすこし速めたら、子供の世話をする時間を少しとれて、彼が成長して大人になったのに、あなたが躰をするのに間に合わなかったという事態から免れられる。

例48、一人のありふれた農村の女性が不幸なことに夫を亡くした後、大変な苦勞をしながら五人の子供を育て、彼らを相次いで大学に進学させている。

例49、周恩来総理と頼穎超同志には子供がいない、しかし相次いで数十人の烈士の孤児を扶養し、貴重な父母の愛で彼らを育て、彼らをすくすくと成長させたのである。

例50、李元福夫婦は毎日心をこめて老人の世話をし、また二人の子供を愛情こめて育てている。

例51、孫麗麗の家庭の事情はかなり困窮している、それでは彼女はどのように身寄りのない老人を経済的に援助したらよいのか？

例52、省政府が民政救済金を割り当てる以外に、省財政、省労働組合がいくらかのお金を持ちだして貧窮労働者と農民に援助する。

以上の例文の中で、動作発生者は動詞を通じて動詞の目的語に対して援助

や世話をしており、その名詞目的語の多くは世話を必要とする老人や子供、体の弱い病みがちの者を表す名詞である。さらに次の例をみよう。

例53、林彪は国防部長を引き継いだ後、海軍や陸軍で腹心の部下を育成して勢力を築きあげ、物事の成行きに従わない幹部を攻撃し計略にかけた。

例54、邱会の犯した主な罪は林彪が林王朝を建てる手伝いをしたことで、多くの党と国家の指導者さらに人民大衆を攻撃し迫害した、これはとても許せない犯罪行為である。

例55、法治国家に在って犯罪人を横行させてはならない、きっと必ずテロ分子を懲罰せねばならない。

「隔離する2」、「補習する」、「(人材を)養成する」、「(幹部や技術者を)訓練し養成する」、「動員する」、「(人や動物を)拘束する」、「指揮する」、「訓練する」、「募集する」、「訴え出る」、「起訴する」、「罰する」、「処分する」、「懲らしめる」、「処罰する」、「(退職或は免職した官吏を)再任用する」、「(新人を)抜擢し起用する」、「(重要な任務につけるため)抜擢する」、「合格採用する」、「採用する」、「任用する」、「任免する」、「打ち勝つ」、「淘汰する」、「攻撃する」等の動詞は、かなり強い職種の特徴があり、名詞目的語の社会生活の状態に影響する。それらの名詞目的語の多くは特定の身分を持つ関係者である。

例56、国際アマチュア陸上競技連盟は又ドーピングで五名の選手を罰した。

例57、市当局は発見した後、賭博をした公安部門の幹部と警察官を処罰しただけでなく、犯罪を知らず通報しなかった二名の課長クラスの幹部と警察官も処分した。

例58、この二年間に石炭大学院は七名を、処長や所長クラス以上の青年幹部に抜擢した。

例59、楊影はきき手を活かして真っ先に攻撃して優位に立ち、香港の陳丹蕾選手を次々と失点させ、三対一で相手を淘汰し、ベストフォーに入った。

例60、中国人選手の章鍾と諸宸は今日も又別々に男子と女子の一号台に座ったが、二人揃って相手に打ち勝った。

「罰する」「処罰する」「処分する」の名詞目的語はすべ過ちを犯した仕事関係者であり、「抜擢する」は名詞目的語を普通の職員から幹部に変え、「打ち勝つ」と「淘汰する」は名詞目的語を失敗者に変えた。この種類の語の中で困擾（困らせる）の動作発生者は人を表す名詞ではだめで、人と関係する事柄の名詞である。例えば次の例をみると、

例61、80年代、三系法は水稻を交配した優良品種を実用化したが生産量が低すぎた、これは国際的な難題で、多くの水稻科学研究者を困らせた。

例62、リストラされた労働者の就職問題は、多方面に関連し、社会的な影響も大きく、多くの町の指導者を困らせた。

（3）動詞が人の存在状態に影響する。

所謂「存在状態」には別に「生活状態」があるが、これは名詞目的語が個体存在の時に出現する特徴を指す。具体的には人を表す名詞、その存在状態の主に生命、自由と関係する状態に到ることを指す。「出産する」、「(危険状態から) 救う」、「応急手当ををする」、「虐殺する」、「(不正な目的で) 殺害する」、「捕虜にする」「逮捕する」、「釈放する」等の動詞は直接名詞目的語の存在状態に影響し、名詞目的語に対する影響の強さは極めて大きい。

例63、私は四人の子供を産んだが、さらにもう少しで女の子を養女にとるところだった。

- 例64、正にこのようなよい伝統、気風のなかで、清華大学は多くの工事技術者を養成するだけでなく、優秀なスポーツ選手も育てている。
- 例65、彼らは武漢市の大病院をあちこち走りまわって、幼い娘を（危険状態から）救う代価は一切惜しまないと決めた。
- 例66、この嵐の夜、彼は理由もなく斧で一人の女医を殺害し、稲妻殺し屋とサインした一枚のメモを残した。
- 例84、第二次世界大戦のときに、ドイツのファシズム政権はここで人間性を喪失して100万人余りの無辜の人を虐殺したが、その90パーセントはユダヤ人であった。
- 例85、そこで彼らは12月12日断固として西安事件を発動し、蒋介石を逮捕した。
- 例86、政府軍は約300名のタリバン学生軍を捕虜にし、大量の武器弾薬を鹵獲した。
- 例87、全国人民の圧力のもと、北洋軍閥政府は逮捕された学生を迫られて釈放した。

以上の例から次のことが見て取れる。動詞「出産する」は、名詞目的語の「子供」を「無」から「有る」状態に変化させることを実現したが、「救う」は動作発生者が動作することを通じて名詞目的語の「娘」を命が危険な状態から脱出させる。「虐殺する」、「殺害する」は、名詞目的語を命が有る状態から無い状態に変化させる。動詞「捕虜にする」「逮捕する」は名詞目的語を自由な状態から動作発生者の規制を受ける自由でない状態に変化させるが、「釈放する」は名詞目的語を動作発生者の規制を受ける自由でない状態から自由な状態に変化させる。

三、 変賓動詞と人を表す名詞との動詞名詞の組み合わせ

CCL 言語データベースを利用して先の文中で取り上げた 122 個の変賓動

詞と名詞目的語との組み合わせについて、組み合わせの状況を考察した結果、人に影響を与える変賓動詞と人を表す名詞の動詞名詞の組み合わせの関係には、以下の幾つかの特徴があることが分った。

1、人に影響するほとんどの変賓動詞は、その目的語となる人又は人の性格、情緒、心理品性等を表す名詞との組み合わせ関係が比較的散漫である。

2、いくつかの動詞は名詞目的語との組み合わせ関係が極めて緊密で、CCL言語データベースの中には多くの高頻度で出現する組み合わせがあり、すでにかなり固定的な組み合わせ語の塊を形成している。例えば、「孝敬2（目上の人に贈りものをする）」は、変賓動詞としての190条の言語材料の中で、目的語が「父母」が46条、「老人」が22条、「夫の父母」が7条である。「瞻養（扶養する）」は、変賓動詞としての76条の言語材料の中で、その目的語が「老人」が30条、「父母」が11条である。「養育（育てる）」は全部で260条の言語材料で、その目的語が「子供」が33条、「子女」が9条、「息子と娘」が8条である。「撫養（扶養する）」は257条の言語材料で、その目的語が「子供」が84条、「孤児」が25条、「子女」が22条である。「撫育（愛情を込めて育てる）」は81条の言語材料で、その目的語が「子供」が15条、「子女」が6条である。「生育（出産する）」57条の言語材料で、その目的語が「子供」が16条、「子女」が13条である。「招待する」は553条の言語材料で、その目的語が「客人」が106条、「朋友」が24条である。「任免する」は106条の言語材料で、その目的語が「駐外大使」が44条、「国家工作人員」が25条、「幹部」が5条である。

3、いくつかの動詞は名詞目的語を意味の面で制限する。例えば「捕虜にする」の語義は目的語が敵軍であることを明確に指している。「訴え出る」の名詞目的語は服務に問題がある公職に就いている人であり、「処分する」の名詞目的語は規律違反を犯した人であり、「打ち勝つ」と「淘汰する」の名詞目的語は「敵」「相手」など動作発生者と敵対関係や競争関係がある人で、「慰問する（見舞う）」「あいさつする」の名詞目的語の多くは、生活困難者或は災禍に遭遇した一般の庶民である。「侍候（世話をする）」、「伺候（仕

える)、「照顧2 (面倒を見る)」、「照料 (世話をする)」、「関照 (世話をする)」、「援助 (援助する)」の名詞目的語の多くは、面倒を見てもらう必要がある老人、児童生徒、体が弱く病気がちな人を表す名詞である。「募集する」「採用する」の名詞目的語は「学生」などが試験を通じて申請する学校や地位のある人で、「かくまう」の名詞目的語は、犯罪行為の有る人である。

変賓動詞と人を表す名詞目的語との組み合わせに関心を寄せると同時に、変賓動詞の動作主体とその名詞目的語の意味との関係もまた注目に値する。研究して次のことが分かった、

「感動する」「奮起する」「鼓舞する」「安定する」「落ち着く」「驚愕する」「ショックを受ける」の動作主体が事件事柄である以外、ほかの動詞の動作主体はみな人である。名詞目的語に対する動作主体が人である動詞の中で、いくつかの動詞は動作発生者と動作の受けての間の地位関係を制限する。例えば「表彰する」、「顕彰する」「見舞う」「あいさつする」「雇用する」「育てる」、「扶養する」、「(愛情を込めて) 育てる」、「(経済的に) 援助する」、「導く2」、「(人材を) 養成する」、「(人や動物を) 拘束する」「(幹部や技術者を) 訓練し養成する」、「訓練する」、「指揮する」、「罰する」、「処分する」、「懲らしめる」、「処罰する」、「(退職或は免職した官吏を) 再任用する」「(新人を) 抜擢し起用する」「(重要な任務につけるため) 抜擢する」、「合格採用する」、「採用する」、「任用する」、「任免する」等の動詞の動作発生者は動作の受け手よりも地位が高い。「孝敬2 (目上に物を差し上げる)」「教養を請う」「瞻養 (扶養する)」等の動詞の動作発生者は動作の受け手よりも地位が低い。

概言すれば、人に影響を与える変賓動詞と名詞目的語の組み合わせ情況はわりと簡単で、中国語を第二言語として学習する者にとってはいえば、ここで学ぶべき点は、名詞との組み合わせが緊密な動詞は名詞目的語に対して語義の制限を有する動詞であること、また動作の主体は人ではない動詞だということである。

参考文献 原文参照のこと。

Impact of Participatory Irrigation Management on the Bohol Irrigation Project in the Philippines

Ieko KAKUTA*

Department of International Relations, Asia University, Tokyo, Japan

ABSTRACT

The Philippines National Irrigation Administration (NIA) has promoted Participatory Irrigation Management (PIM) in National Irrigation Systems (NIS) since the 1980s. However, NIS performance has generally been poor. This paper aims to assess the factors in poor PIM performance through a case study in Bohol Province using the theories of Common-Pool Resources proposed by Ostrom and Freeman. PIM design principles do not include the distributional share system which Freeman sets at the very heart of effective Water Users Associations. The Irrigation Service Fee (ISF) was set as a fixed rate per farm size and was not linked with the volume of irrigation water each farmer received. Since a head and tail distinction remained in the service queue, farmers in the tail portion were disadvantaged by paying relatively higher ISFs. Since the Irrigators' Association (IA) could not remove non-payers and non-IA members because they could still take irrigation water, and there was no effective sanction against misuse of funds by IA Boards of Directors, IA management was unsuccessful even though there was sufficient water available. However, introducing the distributional share system in IA management was difficult due to institutional problems and technical

problems in the physical structure of the irrigation system.

KEY WORDS: irrigation, common-pool resources (CPR) management, water users association, participatory irrigation management, irrigation management transfer, Philippines

*Correspondence to: Ieko Kakuta, Professor, Faculty of International Relations, Asia University, 5-24-10 Sakai, Musashino-shi, Tokyo 180-8629, Japan. E-mail:kakuta@asia-u.ac.jp

INTRODUCTION

Irrigation Management Transfer (IMT), implemented alongside Participatory Irrigation Management (PIM) policies, has become a common principle of irrigation management. IMT is expected not only to reduce the government's management costs but also to improve the management efficiency of irrigation systems, which can be attained by the intensive management undertaken by beneficiary farmers. The PIM approach has been promoted by the National Irrigation Administration (NIA), a government irrigation agency in the Philippines, since the mid-1970s for Communal Irrigation Systems (CIS). CIS systems, which irrigate an area below 1000 ha, are owned and managed by farmers. In the 1980s, the

NIA expanded the PIM approach to National Irrigation Systems (NIS), which are originally owned and managed by the government and cover, in principle, more than 1000 ha.

In the PIM approach, the NIA assigns an Institutional Development Officer (IDO) to the irrigated area to organize a Water Users Association (WUA), called an Irrigators Association (IA) in the Philippines, before the construction of any CIS and NIS. Ideally, the NIA and the IA should be equal partners: the IA participates in the planning, design, and construction of the irrigation system, and after construction, in managing the whole irrigation system for the CIS or in managing the irrigation system below the secondary canals for the NIS (Bagadion and Korten, 1991). The IA's working arrangement with the NIA in the NIS is called the Joint System Management (JSM). The engagement of the IA—making it functional and instilling in the members a sense of ownership of their irrigation system—is designed to make IMT successful. To achieve this, the NIA has established by-laws stipulating the organizational structure of IAs, the rules and regulations to be followed, and the penalties and sanctions for offenses or violations of such rules (NIA Central Office, 2002). Despite these by-laws, however, the performance of the NIS has generally been poor (Maleza and Nishimura, 2007).

For the NIS, for instance, the coverage rate of the JSM in 2000 was less than 1% of the total irrigated area. Further, the average collection rate of the Irrigation Service Fee (ISF) from 1998 to 2000 was only 38%. Also, a survey by the NIA of 1674 IAs in the Philippines in February 1999 showed that 38 % of these associations were not functional (KRI International Corporation, Nippon Koei Co., Ltd., 2001).

Often, the lack of sufficient budget has been cited as the reason for these

nonfunctional IAs and for the slow progress of IMT. Adequate funds can rehabilitate irrigation facilities before their transfer and strengthen IAs (e.g., through the NIA's assignment of competent IDOs, training of IA officials, and carrying out of organizational building activities). However, we can ask is the lack of budget the only cause of such problems? Are there institutional weaknesses in the design principles of PIM as practiced by NIA? This paper examines the factors affecting poor PIM performance through a case study in Bohol Province in the Philippines using the theories of Common-Pool Resources (CPR) management proposed by Ostrom (1990) and Freeman (1989, 1992). The rest of the paper is organized as follows. First, the analytical framework and methodology of the study are presented. Next, the irrigation system is described and IA is illustrated. Then, the performance of the irrigation system is evaluated. The reasons for poor performance of the system are subsequently considered and conclusions are presented.

I. ANALYTICAL FRAMEWORK AND METHODOLOGY

1) *Theories of CPR management*

Since the irrigation water and the irrigation system delivering the water to its beneficiary farmers are a kind of CPR, I applied Ostrom's (1990) design principles of long-enduring CPR and Freeman's (1989 /1992) distributional share system model to assess the performance of PIM. I present conceptual models drawn from the work of Ostrom and Freeman. These models have emerged from years of work analyzing the difference between successful long-enduring common property resource organizations and failed ones. Cases are drawn from around the world (Freeman, 2009).

Ostrom’s design principles are illustrated by case studies of long-enduring common pool resource institutions such as the Philippines’ Zanjera traditional irrigation system, cattle grazing on the Swiss Alps, and groundwater management in coastal California. According to Ostrom, although there are differences among the CPR settings, long-enduring and self-governing CPR institutions share eight design principles. These principles are elements or conditions essential for the success of these institutions in sustaining the CPRs and gaining the compliance to the rules by generations of appropriators. If a CPR institution does not share these design principles, however, it cannot avoid free-riders, who break its rules and appropriate resources unfairly without fulfilling their obligations as a member of the institution. As a result, deterioration and dysfunction of the CPR institution ensues, finally leading to depletion and destruction of the resource itself. Table I lists these eight principles (Ostrom, 1990).¹

Table I. Ostrom’s Design Principles illustrated by long-enduring CPR institutions

1.	Clearly defined boundaries Individuals or households who have rights to withdraw resource units from the CPR must be clearly defined, as must the boundaries of the CPR itself.
2.	Congruence between appropriation and provision rules and local conditions Appropriation rules restricting time, place, technology, and/or quantity of resources units are related to local conditions and to provision rules requiring labor, material, and/or money.
3.	Collective-choice arrangements Most individuals affected by the operational rules can participate in modifying the operational rules.
4.	Monitoring Monitors, who actively audit CPR conditions and appropriator behavior, are accountable to the appropriators or are the appropriators.

¹ For a detailed explanation on the eight design principles of long-enduring CPR institutions, see Ostrom 1990, pp. 88-102.

5.	Graduated sanctions Appropriators who violate operational rules are likely to be assessed graduated sanctions (depending on the seriousness and context of the offense) by other appropriators, by officials accountable to these appropriators, or by both.
6.	Conflict-resolution mechanisms Appropriators and their officials have rapid access to low-cost local arenas to resolve conflicts among appropriators or between appropriators and officials.
7.	Minimal recognition of rights to organize The rights of appropriators to devise their own institutions are not challenged by external governmental authorities.
8.	(For CPRs that are parts of larger systems) Nested enterprises Appropriation, provision, monitoring, enforcement, conflict resolution, and governance activities are organized in multiple layers of nested enterprises.

Source: Ostrom 1990, p.90.

Freeman's conceptual model was drawn from his own case studies in the Western United States, Pakistan, and Nepal, and other case studies of successful irrigation systems around the world. Freeman (1989:24-35, 1992:2-5) presents the following six essential characteristics of an effective local WUA that enable the association to provide efficient and equitable water control:

- 1) Leaders of the local organization should not be cosmopolitan outsiders but irrigators representing the various reaches of the local canal system.
- 2) Leadership and staff of the local organization are responsible to local members.
- 3) Water delivery is dependent on the fulfillment of organizational obligations.
- 4) The water share system should remove head and tail distinctions in service queues.

- 5) Water resource control of members is high.
- 6) Propensity of members to support local organization is high.

Furthermore, Freeman (2009) states, "It is important to distinguish between the first four attributes of [his] conceptual model from the last two. If the first four criteria for successful common property management are fulfilled, [he] asserts that water control will increase and that farmer propensity to support the organization by following rules and paying share assessments will increase. The last two are outcomes of the first four - they are driven by the first four".

According to Freeman (1989), a functioning water share distributional system (third and fourth essential characteristics) is at the very heart of any effective WUA. "When water is controlled through a viable share system for productivity and justice," WUAs become sustainable (Freeman, 1992:4). Freeman (1992:2-4) also points out that, "The idea of a water share organizational agreement is two sided. [First,] a share confers upon each member of the irrigation community a legitimate access to water within the arranged rules and tools; [Second,] it confers an obligation to contribute an agreed upon 'fair share' of the costs of managing water in the system." While water share arrangements may vary considerably from locale to locale, Freeman states three important considerations to make WUAs successful: "[First,] water volumes received [by each member are] roughly proportionate to shares of system costs paid [by each member]. This is essential to equity...[Second], the water share system overcomes the problem of [distributing inequitable volumes of water to the] 'head' and 'tail' locations of irrigators... Head irrigators are uninterested in spending their money on behalf of those less well located. Head-tail problems can hobble

WUA's. On the other hand, it is quite possible to organize the head-tail distinction out of the irrigation community and create a common interest of all - head and tail - in the performance of the canals. Irrigators do this by measuring water volume delivered to the field gate. If water is distributed by volume, or some rough approximation of it, and if a poorly performing canal delivers a given volume only over a longer period of time toward the tails, and if 'head' farmers cannot obtain their next delivery until the tails are served, they will feel the pinch of poorly performing canals and become interested in their improvement. Water lost downstream is also lost to [head farmers]. All irrigators then share a common interest in investing in the best possible canal management...[Third], conflicts ... are resolved by getting the share system to work on behalf of the farmers. Conflicts among irrigators can only be resolved in terms of rewarding those who support the share system, punishing those who violate it, or possibly reforming the share system so that it no longer generates grievances."

Freeman's water share distributional system means that a member's 'Share of Cost' for system management is proportionate to his/her 'Share of Water' and 'Share of Vote' in the management of the WUA. If a member's Share of Cost is bigger, his/her Share of Water and Share of Vote in the WUA will also be bigger (Freeman, 1992). For example, "if a farmer receives 15 % of the benefit (water in a timely way), the farmer must pay 15 % of the organizational cost of managing that water in the local command area, and the farmer will possess 15% of the voting shares in conduct of local organizational business" (Freeman, 2009). If a water share distributional system is introduced into WUA management, and if the equity (i.e., the equivalence of each WUA member's Share of Cost and Share of Water) is made clearly known among the association's members,

any non-payer or free-rider who breaks the equity among beneficiaries will be readily identified and sanctioned. Hence, each member will be inclined to comply with the rules and members will be able to resolve conflicts among themselves (Freeman 1992).

To manage an irrigation system sustainably over the long term, Freeman points out that a sense of fairness must be shared among the members. To do so, the obligations of each member must be equivalent to his/her benefit and must be known to all members. That is, the volume of water received by each member and the amount of organizational obligations (irrigation service fee payment, provision of labor, etc.) borne by each member must be clear to all. It is therefore necessary to measure the volume of water delivered to individuals' farmland in order to introduce a distributional share system. In addition, the irrigation system must have irrigation facilities (canals, farm ditches) at the level of individual members' farmland. On the other hand, if several members share common turnouts, and therefore do not know the exact volume of water used by each member, any members who feel their burden is bigger than their benefit will be dissatisfied, possibly leading to withdrawal from WUA. However, it is difficult for central government agencies or large donors to design detailed plans for irrigation facilities that cover every farm ditch and turnout at the individual farm level because of the insufficient manpower, budget, and construction periods. Such complicated work should therefore be done at the local level (Freeman 2008).

This is the reason why Freeman states the importance of local leader and staff accountability to local members (the first and second essential characteristics). As an outsider, a staff member of the central government agency, even one with deep knowledge and technology of irrigation

engineering and highly motivated to do his/her job managing irrigation systems, cannot attain the specific local knowledge of individual irrigation systems indispensable for management of an effective distributional share system at the site. Furthermore, an outsider would not be able to create local social capital, which is necessary for resolving the conflicts and problems that incessantly occur in irrigation systems and among beneficiaries. Such conflicts and problems should be resolved by the local people themselves, and accordingly, Board of Directors (BOD) members and staff should be composed of local farmers (Freeman 1992).

There are case studies of successful irrigation systems that have water share distributional systems and Freeman's (1989, 1992) essential characteristics of effective WUAs (Freeman, 1992; Maass and Anderson, 1978; Martin and Yoder, 1988; Siy, 1982). This paper assesses the performance of PIM and its impact on one irrigation system in Bohol province, Philippines, using Ostrom's design principles and Freeman's essential characteristics of effective WUAs. Among Ostrom's eight design principles, the second principle (congruence between appropriation and provisional rules and local conditions) is considered equivalent to Freeman's third essential characteristic (water delivery is dependent on the fulfillment of organizational obligation, that is, the water share distributional system).

2) Research methods

The author uses the field data gathered from field surveys of various stakeholders involved in Irrigation System A (assumed name; abbreviated to AIS hereafter) in Bohol Province from 1999 to 2005. Each field survey lasted for two to three weeks. The survey was conducted using Rapid Rural Appraisal (RRA), especially Semi-Structured Interviews (SSI) and

participatory observation. The interviews asked about the respondents' activities in the irrigators' association, farm, and social settings, as well as about their social and family relations. The interviewees consisted of the members of the BOD and ordinary members of four IAs of the AIS, officials of the NIA, as well as the staff of the local government of the municipality and of five villages (barangays) where the AIS is located.

A total of 152 respondents were interviewed in February 1999 (n=45), March 2000 (n=24), February 2001 (n=22), August 2002 (n=20), August 2003 (n=21), and August 2005 (n=20).

II. DESCRIPTION OF AIS AND ASSOCIATED PROBLEMS

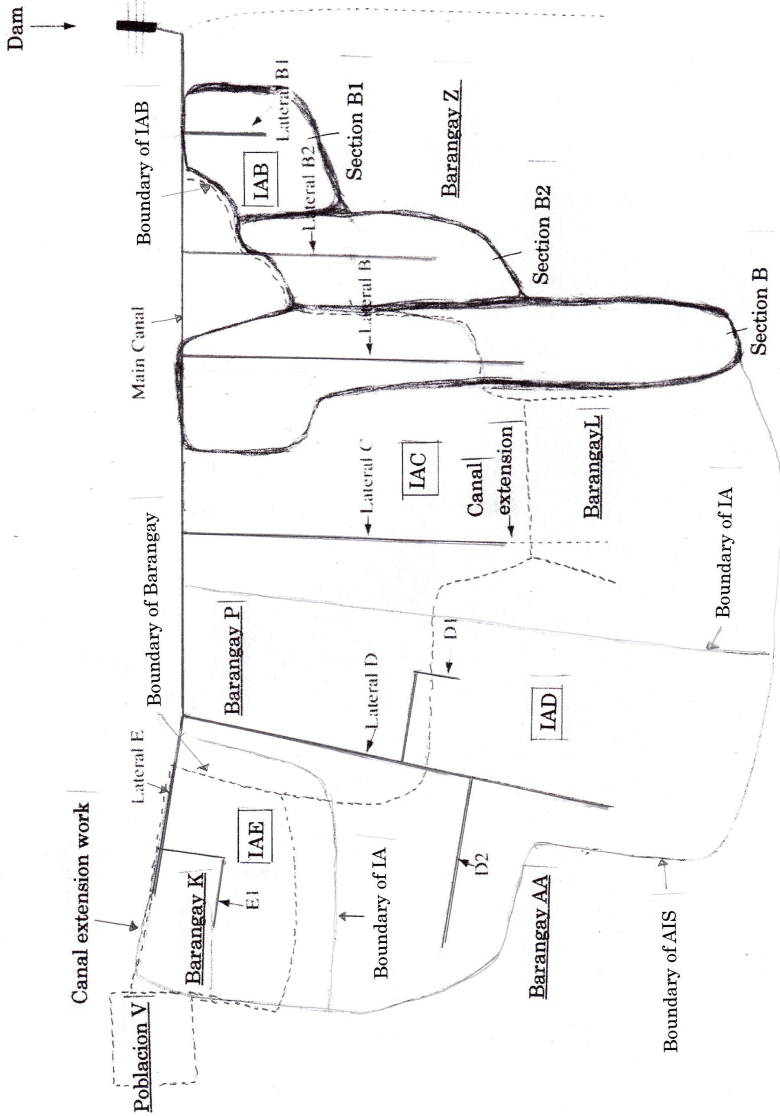
AIS spread to five barangays, Z, P, L, AA and K (assumed names), in Municipality V (assumed name). AIS is a rare example of an IMT which had introduced JSM between the NIA and the IA in managing the NIS. In 1999, the NIA Provincial Irrigation Office (PIO) managed the dam and main canal while four IAs (IAB, IAC, IAD, IAE) managed the secondary canals. The irrigation system consists of a dam, main canal (cemented), lateral

Table II. Irrigation canals of Irrigation System A

Canal	Type	Planned length (km)	Actual length (km)	Planned turnout	Actual Turnout
Main	Concrete	3.12		1	6
LB	Earth	1.68	3.2	3	33
LB1	Earth		0.76		12
LB2	Earth		2.16		22
LC	Earth	3.6		7	29
LD	Earth	3.78		7	26
LD1	Earth	0.66	1.9	2	21
LE	Earth	2.13	3.14	3	12

Source: Arranged by Sugimoto, 2001.

Figure 1. Map of Irrigation System A (AIS). Source: Author's survey



canals (earth) (LB1, LB2, LB, LC, LD, LE (assumed names)), tertiary canals, and farm ditches.

While the area planned for irrigation was 750 ha, only 530 ha were actually irrigated (Sugimoto, 2001). Also, in 2001, while there were only 530 members of the IA, approximately 800 beneficiaries were recorded (Sugimoto 2001). In 1992, four IAs were organized by the IDO of the NIA using the PIM approach. Expected to manage the IA was the IA president and the BOD members elected by the IA members. That year, the JSM was also introduced in the irrigation system. In the JSM, the four IAs were required to manage water delivery under the lateral canals, to clean the lateral canals and below, to hold a general assembly, to hold BOD meetings, and to collect ISF from the members. The IA could use 15 % of the ISF to pay for the honorarium of the BOD and to conduct other activities of the association. The rate of ISF nationwide was fixed by the NIA Central Office as 175 kg of paddy per hectare or its cash equivalent.

However, the performance of the four IAs was not satisfactory. With severe damage from El Nino in 1998, these were non-functional in February 1999. There was water shortage at the lower portion of the AIS, illegal checking of water, water conflicts, absence of canal cleaning, low attendance to the IA general assembly, failure to collect penalties, and low collection rate of ISF (only 36.3% in 1996) (Sugimoto, 2001). The collection rate was lower than the national average of 46 % from 1991 to 1997 for the entire NIS (KRI International Corporation, Nippon Koei Co., Ltd., 2001). Water allocation was also neither equal nor effective. Because of water leakages from the earth canal turnouts and illegal checking upstream, there was a water shortage downstream. On average, 15 % of water was lost at the lateral canals per 1 km (Sugimoto, 2001). Poor irrigation

facilities made water management and the equal delivery of water among beneficiary farmers difficult.

Because the dam and main canal were managed by the NIA's PIO, the NIA's gatekeeper opened and closed the turnouts to each lateral canal daily. When the actual water flow was compared with the share of irrigated areas, it was found that the upstream lateral canals (LB1, LB2, LB) received more than their allocated share of water, while the two downstream lateral canals (LC and LD) received less than their allocated share (Sugimoto, 2001).

The upstream IA (IAB) was privileged in water allocation and had little water shortage. Beneficiaries at the upstream portion of the lateral canal received more water. Thus, a head and tail distinction existed in the service queue.

NIA's daily water allocation was rather rigid based on the 'usual procedure' of fixing the depth of canal water during the cropping season and closing the turnouts when there was rain the day before. In each lateral canal, water was rotated to provide water upstream on Monday and Tuesday, middle stream on Wednesday and Thursday, and downstream

Table III. Size of irrigated area and water allocation ratio per IA

	LB1	LB2	LB	B all	LC	LD	LE
Irrigated area	24.0 ha	41.9 ha	67.0 ha	132.9 ha	142.6 ha	184.4 ha	62.2 ha
Irrigated area ratio	4.1%	8.2%	14.0%	26.3%	24.6%	33.6%	11.1%
Actual water allocation ratio	7.6%	13.4%	24.5%	45.5%	15.5%	22.3%	16.0%
Planned allocation ratio	5%	10%	20%	35%	25%	25%	15%

Total does not total 100% as some areas were directly irrigated by the main canal.

Source: Arranged by Sugimoto, 2001.

on Friday and Saturday. If there was water shortage, each IA president or BOD was expected to request additional water delivery from the IDO. However, the proactiveness of the officials in performing their expected responsibilities, as well as the relationship of the IA president and members, varied for each IA. Further, some farmers close to the IDO, such as big landowners, made direct requests for water to the IDO. This request-based water allocation resulted to unreliable or inequitable water distribution. Water distribution by the NIA was likewise unreliable and unstable. Since the ISF was not determined by volume of water but fixed by irrigated area, the upstream and 'influential' farmers were advantaged while the downstream members were disadvantaged.

Further, NIA had low control over water delivery. Because of dam capacity and canal leakage, only 530 ha were actually irrigated vis-à-vis the planned area of 750 ha in 1999. However, inside the planned area, cultivated land continued to increase because of land development. In response to the local requests, the NIA also planned on extending the length of lateral canals LC and LE to irrigate an additional 200 ha outside the planned area. Again, this move would potentially have led to a greater water shortage at the AIS.

There were other financial and organizational problems. The NIA PIO always experienced financial difficulty because of the low collection rate of ISF from the AIS and amortization from the CISs. Lacking funds, the PIO could not repair broken irrigation facilities or pay staff salary on time; it even had to dismiss IDOs or temporary employees. With only one IDO assigned at the AIS to deal with about 500 members in 1999, it was difficult to prevent and handle all the problems (e.g., conflicts among farmers, canal monitoring) reported by farmers. There were no liaison

meetings between the NIA and 4 IAs, and the IDO had to deal with these problems in a top-down manner, which in turn created discontent toward the NIA among farmers. The apparent communication gap between the NIA and IA was against the ideal of cooperation and equal partnership among stakeholders as laid out by the PIM. In addition, since the IDO maintained lists of its IA members and conducted general assemblies for the IAs and BODs, the beneficiary farmers became dependent on the IDO. This was also contrary to the ideal PIM wherein officials and members should feel a sense of ownership in managing the association.

III. DESCRIPTION OF IAB

Among the four IAs, IAB (assumed name) is located furthest upstream of the AIS. As a result, it received more than its share of water. IAB consists of the irrigated areas of lateral canal LB1, LB2, LB (assumed names) and of the main canal. In February 1999, it was divided in three sections: B1, B2, and B (assumed names) from the upstream region. Section B1 covered the LB1 area, B2 covered the LB2 area, and B covered the LB and main canal areas (see Figure 1). The irrigated areas of IA B covered two barangays, Z and P (assumed names), where most of the beneficiaries were residents.² Section B1 and B2 belonged to Barangay Z. However, the lower portion of LB in Section B was covered by Barangay Z, while the upstream portion of LB and the main canal area were covered by Barangay P. Moreover, with two political groups in Barangay Z, it can be said that there were three social subgroups in IAB.

Although the water delivered was sufficient, water distribution was

² The populations of Barangay Z and Barangay P in 1999 were 1257 and 1066, respectively. The number of households was 237 and 212, respectively.

inequitable; that is, upstream of LB1 and LB2 received sufficient water, but there was a water shortage downstream of LB and the main canal, because of water loss and illegal checking at the LB canal. Most affected by this water shortage were members in Section B of Barangay P who receive water from the main canal through paddy-to-paddy irrigation because of a lack of farm ditches. Thus, while members in Section B1 and B2 were relatively cooperative in IA activities such as canal cleaning, those in Section B were not.

The performance of IAB was unsatisfactory like the other IAs. Not only was there a downstream water shortage, there was also illegal checking of water, water conflicts, a lack of canal cleaning, low attendance at IA general assembly meetings, failure to collect penalties, and a low ISF collection rate. Moreover, IA membership registration was insufficient. The IA president and BOD members continued to collect the ISF from farmers whom they knew to be beneficiaries, but did nothing about non-member beneficiaries who they knew to be using the water freely (free-riders). The financial records were also inadequate, and IAB failed to collect information on the exact amount of ISF paid by each member and how much fee collectors remitted to the IA. In addition, non-payers received no sanctions and could continue to take water freely. In the end, the IA did not have enough funds to conduct IA activities such as constructing an IA office, and purchasing IA equipment.

To improve the poor performance of the IAs, strengthening activities were conducted through a technical cooperation project implemented by the Japanese government from July 1999 to November 2003 (hereinafter 'the Project'). The Project tried to deal with the issues of inadequate manpower and funds, while implementing the proper processes of PIM.

The design principles were not modified as the Project planned to faithfully follow the NIA's PIM approach. The Project aimed to help the IA attain independence and negotiating power with outside agencies such as the NIA and local governments. Comparison of IAB's situation in August 2003 and February 1999 showed considerable improvements in financial management. A transparent financial recording system was established, and it became possible to identify ISF non-payment as well as misuse by collectors' (i.e., the BOD). However, the ISF collection rate, which increased to 74.2% in 2000 immediately following establishment of the Project, gradually decreased to 47.0% in 2003. Conflict resolution also remained low; non-payers or those misusing the ISF were not sanctioned and continued to enjoy the benefits of water delivery. Moreover, water distribution between the head and tail portions remained inequitable even after the introduction of a paid water tender to monitor canals and paid labor to clean the canals. Thus, there was a still water shortage in the LB tail portion and the main canal (former Section B) . IA members located in the tail portion of Barangay Z and Barangay P remained uncooperative, and the water shortage and political disputes in Barangay Z being reflected in the management of the IA. As a result of dissatisfaction with the IA management, the secretary from former Section B and another political group in Barangay Z resigned. Thus, despite the efforts of the Project, the overall organizational performance of IAB remained unsatisfactory in 2003.

IV. EVALUATION OF IAB ORGANIZATIONAL PERFORMANCE IN FEBRUARY 1999

The next section discusses the organizational performance of IAB using

the models of Freeman and Ostrom.

1) Source of leadership and leadership responsibility of IAB

As mentioned above, Freeman points out that the leaders of the WUA should be irrigators representing the various reaches of the local organization. In AIS, local leaders usually became IA presidents and members of the BOD. Most BOD members in the four IAs were also active members of formal and informal organizations within each barangay such as the farmers' association, Parents-Teachers Association, Catholic Church organizations, and mutual assistance groups for funerals, fund raising, and communal works. They participated eagerly in barangay activities including barangay meetings, communal work activities, and fiestas (festivals). BOD members served concurrently as barangay executive board such as barangay captain (village chief) or barangay official (assembly member).

Freeman's model stipulated a 'local leader' who can serve and even unite beneficiary farmers and other stakeholders. However, a local leader serving only 'his area's members could create conflicts and factionalism in the IA as happened in IAB. Mr. II (an assumed name) had been the IA presidents since 1993. He came from Section B2, the upstream portion, in Barangay Z. As a local political and social leader, he had served as barangay official and concurrently handled many positions in barangay activities. His area, called 'II Area' (an assumed name) in Barangay Z, covered Section B1 and B2; he had many siblings and relatives in these sections. He approached the IA members in Sections B1 and B2 through patron-client relationships. He was observed to work eagerly for his followers in B2. While he was able to enjoin the members' cooperation in IA activities in 'II Area', he was unable

to have much involvement in the water shortage problem (because of the lack of farm ditches) of the members located in the main canal area in Barangay P, who were residents of the different village from IA president. Moreover, because of the political conflicts in Barangay Z, Mr. II could not control well the members in Section B. Hence, the downstream portion of Lateral B in Section B often suffered water shortage, which reinforced conflicts.

Concentrated attention of the long-term IA president to members in 'his area' (upstream), differential response to the problems of IA members in two barangays (i.e. Barangay Z and Barangay P), and political conflicts in Barangay Z all served to reinforce the inequitable water distribution between the head and tail portions of IAB. While there were cooperative members at Sections B1 and B2, members at Section B (LB and main canal) gradually became uncooperative. Mr. II's management approach seemed to reinforce conflicts and factionalism among members in Barangay Z, and later led to the resignation of the IA's secretary in Section B.

2) Staff responsibility of IAB

Freeman notes that leadership and staff of the WUA are responsible not to the central government but to local members. In order to encourage leaders and staff to serve their local members, it is effective to set the rules of the WUA so that they are not appointed by the irrigation agency but selected by a general election held in the WUA. Moreover, they should also be paid not by the government but by the local members themselves. In line with this, the PIM of the NIA encourages each IA to follow these rules (NIA Central Office 2002). The composition and rules of the BOD of IAB seem to fit this model. However, among the nine BOD members

and five IA officials (IA president, vice-president, auditor, treasurer, and secretary) in February 1999, there were five brothers and relatives of the IA president, Mr. II, which showed his strong influence in IA management (see Table IV). Mr. II asked his two brothers in B1 to run for BOD during the election.

Table IV. BOD of IAB in February 1999

No	Position	Assumed name	Section	Canal	Barangay	Note
1	Auditor	NN	B1	LB1	Z	II brother
2	Vice president	MM	B1	LB1	Z	II brother
3	BOD	-	B1	LB1	Z	
4	BOD	-	B1	LB1	Z	
5	President	II	B2	LB2	Z	1993-IAP, Barangay Z Official
6	BOD	OO	B2	LB2	Z	II cousin
7	BOD	PP	B2	LB2	Z	II cousin
8	BOD	-	B2	LB2	Z	
9	Treasurer	SS	B	LB, Main canal	P	Aunt of Barangay P Captain
10	BOD	VV	B	LB, Main canal	P	1992- BOD
11	Secretary	QQ	B	LB	Z north	Another political group in Barangay Z
12	BOD	-	B	LB	Z north	
13	BOD	RR	B	LB	Z north	
14	BOD	UU	B	LB	P	II cousin

Source: Author's survey, 1999.

It was observed that while the BOD members were local people, they seemed to be responsible more to farmers in their own area rather than to the IA as a whole.

3) *Distributional share system of IAB*

As Freeman points out, for an effective WUA, it is indispensable that each farmer in the WUA be treated fairly and that the sense of fairness

be shared among WUA members so that no member feels cheated by other members or by WUA. Therefore, the water share distributional system is the core of any effective WUA. This means that water delivery is dependent on the fulfillment of organizational obligations. Also, the water share system should remove the head and tail distinction in the service queue. A member's 'Share of Cost' for system management is proportionate to his/her 'Share of Water' and 'Share of Vote' in the management of the WUA. However, in IAB, water distribution was inequitable. In each lateral canal (LB1, LB2, LB), water allocation was rotated among the upper, middle, and tail portions every two days. There was enough water at LB1 and LB2 (Section B1 and B2), but there was water shortage at LB downstream (Section B) because of water loss at the earth canal and illegal checking. Also, there was water shortage downstream the main canal (Section B) because of the absence of farm ditches. Since one of the landowners had refused to give right-of-way to her farmland to NIA (this should be donated free of charge) but requested the latter to develop it instead, the NIA could not build new farm ditches. The IA members at Barangay P had complained about this matter to the BOD and to the NIA, but the problems had not been solved.

Moreover, since turnouts at canals and farm ditches were shared by several farmers, they often had water conflicts. To avoid conflict, one IA member requested NIA at an IA General Assembly to construct his individual turnout, but the NIA rejected the petition because 'there were already many turnouts'. The NIA also suggested that IAB should solve this problem by itself.

A total of 14 BOD members were distributed among the sections as follows: B1 (n=4), B2 (n=4), B (n=4), and the main canal (n=2). Although this

distribution seems equitable, there was actually disparity when the share of BOD members per irrigated area was compared (i.e., the Share of Vote). Table V shows that Section B1 had more BOD members while Section B (LB and main canal) had fewer BOD members relative to their respective share of area.

Table V. Share of BOD per irrigated area in IAB

Canal	Irrigated area (ha)	Share of irrigated area (%)	Share of number of BOD per irrigated area	Actual number of BOD per canal (%)	Actual share of water allocation per canal
B1	24.0	16.0	2.2	4(28.6)	16.6
B2	41.9	28.1	3.9	4(28.6)	29.2
B	67.0	44.9	6.3	4(28.6)	53.5
Main Canal	16.4	11.0	1.6	2(14.2)	0.7
Total	149.3	100	14	14(100)	100

Source: Author's survey and Sugimoto, 2001

The unfair distribution of BOD members in Section B1 compared to Section B seems to be one of the reasons for the inequitable distribution of water downstream in B and the lack of a solution.

Overall, IAB received more water than its area's share in the AIS because of the advantaged position of the upstream areas. Sections B1 and B2 located upstream had no water shortage, while downstream of Section B suffered from water shortage and conflicts such as illegal checking, absence of farm ditches, and so forth. In BOD meetings, the IA president and other BOD members from upstream had a greater voice. Hence, the problems at B were not solved. The disparity at the head and tail of the service queue remained and gradually increased the tail members' discontent with and mistrust of the IA.

On the other hand, the first obligation of IA members was ISF payment. However, there was also no linkage between water delivery and ISF payment. The ISF rate was fixed nationwide by NIA as 3.5 cavans (175 kg) paddy per hectare or the equivalent cash. This proved to be an inequitable system for IA members located downstream who experienced water shortage. Moreover, some members refused to pay the ISF to the BOD (who visited each member's house to collect fees) claiming lack of water delivery to their farms. Some farmers with water shortage paid partially based on their harvest. However, even some members at Section B2 who were known to have had enough water paid only partially. Without a measurement system for the volume of water that each member received, it was impossible to check whether s/he actually experienced water shortage. Again, the penalty of PhP750 for non-payment of ISF was not collected. Hence, even if a member paid or did not pay the ISF, there was no difference in the water delivery service. It is no wonder then that the ISF collection rate had remained low at 48.7% in 2000.

Voluntary cleaning of canals, another organizational obligation of IA members, was not followed. At the upstream portion Section B1 and B2 of IAB, there were few absent members at canal cleaning, so penalty fines of PhP50 did not need to be collected. Disappointed by the water shortage downstream (Section B), only a few members participated in cleaning the canals and the absent members refused to pay penalty fines.

In summary, the distributional share system was not attained as reflected in the head and tail disparity in the service queue (e.g., water shortage downstream). Also, the water delivery was not dependent on fulfillment of organizational obligations (ISF payment, canal cleaning). Some IA members who failed to fulfill their obligations still received water, while

the other good members could not receive enough water. In IAB, 'Share of Cost' for system management was proportionate neither to a member's 'Share of Water' nor to his/her 'Share of Vote'.

4) Water control ability of IAB

As mentioned above, Freeman states that of the six essential characteristics of an effective local WUA, if the first four attributes, namely, 1) local leadership, 2) leadership responsibility to local members, 3) and 4) existence of water share distributional systems, are fulfilled, then the remaining two attributes will be realized: 5) water control ability of the WUA will increase, and 6) the propensity of members to support local organizations will increase. That is, the last two are outcomes of the first four. On the other hand, if the irrigation system lacks a water share distributional system, upstream farmers have no incentive to invest in activities aimed at improving the condition of canals in the downstream portion. This results in inequitable water distribution between upstream and downstream farmers, as well as lowering the water control ability of the WUA and the propensity of downstream members to support the WUA.

IAB has low water control ability. The main canal water delivery was not managed by the IA itself but by the NIA gatekeeper, and in a rigid manner. If the association needed additional water supply, its IA president or BOD first had to request this to the NIA through the IDO. If the IDO was absent, the association could not get water from the gatekeeper. Because of the IDO and IA members' confrontational relationship during the El Niño in 1998, the IA president rarely contacted the IDO. This situation affected the members in Section B, located downstream of LB and

the main canal, who suffered from water shortage. The inability of the NIA to help solve their problems voiced during the General Assembly increased their dissatisfaction toward IAB and the NIA.

Moreover, irrigated areas and beneficiaries as well as developed paddies increased from land development and NIA's extension of the canals. These increases would serve to decrease the volume of total water supply because of the dam's limited capacity. However, there was no negotiation system between the NIA and IAs to resolve these matters.

5) Members' support to IAB

As mentioned above, since Freeman's four main attributes were not fulfilled in IAB, the water control ability of IAB was low, and so was the support from members in the downstream portion of IAB. That is, since IAB lacked the water share distributional system, namely attributes (3) and (4) detailed above, the WUA was unable to attain equity among its members, giving the upstream farmers an advantage. This, in turn, created discontent among downstream farmers, resulting in withdrawal from IA activities. Although there was sufficient water, the IA president and BOD members were unable to equalize the higher distribution of water upstream compared to downstream. Hence, more members at Sections B1 and B2 (upstream) volunteered in cleaning the canals, supported the IA, and attended the General Assembly. In contrast, fewer members at Section B (LB and main canal) downstream volunteered in canal cleaning and supported the IA. As discussed earlier, the existence of three social groups reinforced the water supply gap between the head and tail portions of the area, as well as developed more cooperative members in Section B1 and B2 compared to members in Section B.

To sum up, the organizational performance of IAB did not include the success principles of Freeman's model. Hereafter, Ostrom's model is used to assess IAB's organizational performance (see Table I).

6) *Clearly defined boundaries of IAB*

Ostrom states that individuals or households who have the right to withdraw resource units from the CPR must be clearly defined, as must the boundaries of the CPR itself (see Table I). Freeman defines "organizational boundaries in terms of water share ownership" (Freeman, 2009). If a share distribution system is to be viable in a WUA, water delivery to each member should be dependent on the member's fulfillment of organizational obligations. Therefore, the WUA must clearly define its members, that is, those entitled to receive their water, and in exchange, required to fulfill organizational obligations such as paying the ISF. The WUA must clearly determine the volume of water that each member has right to receive and the amount of the cost that he/she must pay.

However, the boundaries of local organizations as well as the membership of IAB were not clearly defined. The IA could not restrict the entry of new beneficiaries, which increased with new land development and canal extension. Moreover, registration of IA members was not completed. The by-laws of IAB oblige all landowner farmers and tenant farmers who are beneficiaries of AIS to become members. Although there were 242 actual beneficiaries in 2000, only 152 (62.8%) became members in 2001 (Sugimoto, 2001).

Inasmuch as only the IDO kept a copy of the list of official members, even the IA president and BOD members did not know who the actual members of the IA were. Hence, the BOD members could not and did

not deal with the problem of some non-members enjoying the benefits of beneficiaries in their sections. Non-payers or non-members received free water even if they did not pay the ISF or cleaned the canals.

Thus, since IAB lacked a water share distributional system, the membership of the WUA remained unclear. Not only the IA president and BOD members but also NIA IDO seemed not to have strong incentive to clarify the membership, thereby allowing free-riders to take advantage. Moreover, “canal extensions were made without sufficient regard to accountability for extended command area facilities. So, boundaries are broken [geographically] also” (Freeman, 2009). This may result in further problems of water shortage in IAB in the future.

7) Collective-choice arrangement in IAB

In a third design principle, Ostrom points out that most individuals affected by the operational rules can participate in modifying these rules (see Table I). Freeman points out that “at the level of the local commands, the collective choice arrangements are - in the conceptual models - mostly about administering the three-sided share system” (Freeman 2009). Most WUA members can participate in modifying share system rules; that is, the rules of receipt of benefits (i.e., water distribution), member obligations such as ISF payment, and the member’s voting privileges. In IAB, the collective-choice arrangement, embodied in the by-laws of IAB when it was organized in 1992, had limited authority and ‘power’ of involving members. The General Assembly, supposedly the highest decision-making body of the IA as stipulated in the by-laws, can approve the IA’s annual budget, amend its by-laws, and elect and dismiss BOD members. However, the assembly was constrained in modifying the most important operational rules for

management. For instance, it could not decide on water distribution (volume and timing of water delivery) from the main canal because this was handled by the NIA gatekeeper. IAB's request to the NIA for equipment to repair the canals was not always responded to because the agency also lacked the resources. Further, the NIA fixed the ISF rate nationwide and this could not be changed by IAB.

The General Assembly, held every two months, is attended by the IDO and the Agricultural Technician (AT) of the Department of Agriculture (DA). However, in IAB only approximately 60% of members, mostly from Sections B1 and B2, attended. The penalty of PhP50 for non-attendance was not collected. Since there was no functioning water share distributional system in IAB, the members did not intend to amend by-laws on the ISF rate or the volume of water that each member received. Moreover, the NIA did not consider that the IA members themselves should decide these rules. As a result, the NIA decided these rules, letting the IAs follow their regulations in a top-down manner.

8) Monitoring in IAB

Ostrom states that monitors, who actively audit CPR conditions and appropriator behavior, are accountable to the appropriators or be themselves the appropriators (see Table I). If clear share system arrangements exist, the WUA should be able to monitor the following: whether water is being properly delivered to each member as planned, whether members have paid the ISF and fulfilled their obligations to the WUA, and lastly, whether collectors have remitted ISF to the WUA.

In IAB, monitoring activities vital for proper management of the IAs were poor in the above aspects. Water delivery was rotated every two

days among members located at the upper, middle, and tail portions of each lateral canal (B1, B2, and B). The BOD members volunteered to monitor the canals and open and close the turnouts so as to meet the rotation schedule, which was quite a challenging task,³ especially in LB. However, they could not control illegal checking downstream of LB, partly because there were only a few BOD members there compared to LB1 (see Table VI). According to the length of the canal, LB should have had 17 BOD members, or 11 according to the number of turnouts. However, only four members were in charge of monitoring the canal at LB⁴. Again, the BOD members in Section B1 (upstream) had the advantage over their counterparts in Section B (downstream) in monitoring canals.

Table VI. Canal monitoring and the number of BODs in IAB

Canal	Length (km)	Number of turnout	Appropriate number of BOD members per length	Appropriate number of BOD members per turnout	Actual number of BOD members
LB1	0.76	12	4	4	4
LB2	2.16	22	11	7	4
LB	3.2	33	17	11	4

Source: Author's survey and Sugimoto, 2001

Freeman points out that the reason “why member-officers [should] take minutes, monitor the treasury on behalf of all local command members, etc. All these official functions only make sense if there is a viable share system to be implemented day by day, week by week, month by month. ... It is the daily administration of a viable share system that is the heart of the organization. Without workable organizational shares, the offices are meaningless, and the organization deteriorates and the central bureaucracy

³ A BOD member received 10% of the ISF collection as an honorarium if he served as a collector.

⁴ In IA B, the secretary and treasurer did not conduct canal monitoring.

either withdraws or intervenes and becomes embroiled in impossible local squabbles” (Freeman, 2009). In IAB, there was a lack of minutes of meetings of the BOD Meeting and the General Assembly, and moreover, the treasurer, auditor, and secretary existed in name only. In the NIA’s PIM, these documents should have been prioritized by the IDO.

Financial management was questionable and monitoring of ISF payment was poor. Since official membership of the IA was unclear (because of the lack of a list or it being kept by the IDO), most of the BOD members, who were also ISF collectors, just took payment from farmers whom they knew to be beneficiaries. They submitted the cash to the treasurer without the copies of each member’s receipt and the list of payers. Hence, the treasurer did not really know the amount of ISF paid by each member. Overall, IAB had no proper financial record of the IA’s expenditure and ISF collection. Also, there was no financial report or audit on ISF collection presented during the BOD Meeting and the General Assembly. The BOD members were aware of ISF free-riders but did not deal with the issue.

Monitoring of ISF collectors was also insufficient. Some collectors sold the paddy equivalent payment to the local market then gave the cash to the treasurer without the receipt of the paddy sale. As a result, there was no system in place to check whether the collectors (including BOD members) ever misused the money. Thus, due to the lack of a clear water share distributional system, IAB officers did not feel the need to check water delivery or fulfilment of organizational obligation. Overall, unclear recording and an improper ISF collection system made accountability hard to establish. Likewise, poor monitoring activities overlooked free-riders who enjoyed the benefits of official membership without obligations.

9) *Graduated sanctions in IAB*

Ostrom states that appropriators who violate operational rules are likely to be assessed graduated sanctions by other appropriators, by officials accountable to these appropriators, or by both (see Table I). While the by-laws of IAB stipulate penalties against illegal checking, ISF non-payment, carabao wallowing, non-IA beneficiaries, non-cleaning of canals, and absence at General Meetings, no such penalties were collected. Furthermore, there was no sanction for non-payment of ISF, and non-IA beneficiaries and ISF misuse were overlooked. As mentioned earlier, these conditions resulted in many free-riders in the IA. Again, because of the lack of a functioning water share distributional system, there was no strong incentive for the BOD of IAB to prevent free-riders. Implementing sanctions was therefore often deemed troublesome, tiresome, and sometimes risky, potentially harming previously harmonious relationships among neighbors in the community.

10) *Conflict resolution mechanism in IAB*

Ostrom points out that appropriators and officials have rapid access to low-cost local arenas for resolution of conflicts among appropriators or between appropriators and officials (see Table I). The conflict resolution mechanism in IAB needed improvement. BOD Meetings held once every two months were expected to be the venue for conflict resolution. The BOD member attendance rate was high at 90 to 100% despite the lack of an honorarium. While the IA president (Mr. II) commented that “there is no management problem in IAB,” the really cooperative members were those living in his own area (B2) and B1.

However, as discussed earlier, the BOD Meetings had been unable to

resolve many conflicts, such as the head and tail disparity in the service queue, the water shortage at the downstream portion, the free-riders who enjoyed the benefits of beneficiary members, the illegal checking of the main canal, and the acquisition of right-of-way for new farm ditches from the main canal. Some IA members, distrusting the association's ability for conflict resolution, petitioned directly the NIA's IDO during the General Assembly, not through the BOD Meeting. However, these petitions were mostly rejected by IDO. Hence, there was growing discontent and mistrust toward the IA and the NIA among members.

11) Minimal recognition of rights to organize within IAB

Ostrom states that the rights of appropriators to devise their own institutions are not challenged by external governmental authorities (see Table I). In PIM, the IA should handle problems by itself while the NIA can provide indirect support and monitoring. In essence, the association should be fully independent from the NIA's control as provided by its by-laws even if it may have been organized initially by the NIA. However, the NIA had to intervene in management or conflict issues, sometimes using the top-down approach, because of the 'weak ability' of the association. For instance, the IDO conducted the BOD Meeting and the IA General Assembly. Such dependence on the IDO undermined the members' abilities to resolve conflicts among themselves as part of an association with its own rules and regulations.

12) Nested enterprises

Ostrom states that for CPRs that are part of a larger system, appropriation, provision, monitoring, enforcement, conflict resolution, and

governance activities are organized in multiple layers of nested enterprises (see Table I). IAB had limited structure and functions for nested enterprises. Under IAB, Sections B1, B2, B served as the units for water rotation, canal monitoring, ISF collection, and canal cleaning. However, the section meeting was only started at Section B1. The sections did not have enough conflict resolution and governance functions. Above IAB, there was no federation of the four IAs or liaison meetings between the NIA and the IAs. It was therefore difficult to properly coordinate among the IAs, or between the NIA and IAs, on water delivery and so forth. In summary, based on Freeman and Ostrom's models, the organizational performance (Table VII) of IAB hardly met the ideals of PIM.

Table VII. Evaluation of IAB organizational performance in February 1999

Indicator	Evaluation
Source of leadership	Yes (Local)
Responsibility of leader and staff	Weak (Local, but especially IA President's Section)
Share system of water delivery and obligation	No
Head and tail distinction	No
Water resources control ability	No
Member supports	Weak (Support from Section B1, B2, but less support from Section B)
Clearly defined boundaries	No
Collective choice arrangement	Weak
Monitoring	No
Graduated sanctions	No
Conflict resolution mechanisms	No
Minimal recognition of rights to organize	Weak
Nested enterprises	Weak
Overall performance	Poor

Source: Author's survey, 1999.

V. CONCLUSION

The poor performance of IAB as a WUA in 1999 “exhibits problems that are found in all too many irrigation systems in many countries” (Freeman, 1992:10) as well as in IAs across the Philippines. Why did PIM at IAB show signs of failure? Three reasons are proposed: first, manpower and funds were inadequate; second, the PIM process was not properly implemented; and third, the design principles of PIM had some defects. As mentioned above, in order to deal with the inadequate manpower and funds and

Table VIII. Evaluation of IAB organizational performance in August 2003

Indicator	Evaluation in February 1999	Evaluation in August 2003
Source of Leadership	Yes (Local)	Yes (Local)
Responsibility of leader and staff	Weak (Local, but especially IA President's Section)	Weak (Local, but especially IA President's Section)
Share system of water delivery and obligation	No	No (No linkage with water allocation and ISF payment; low ISF collection rate)
Head and tail distinction	No	Weak (Hire water tender, employ paid labor for Canal Cleaning; but water shortage at downstream of LB)
Water resources control ability	No	Weak (Liaison meeting between NIA and 4 IAs; but water loss at Lateral canal)
Members support	Weak (Support from Section B1, B2, but less support from Section B)	Weak (Support from Section B1, B2, but less support from Section B; resignation of Secretary from Section B)
Clearly defined boundaries	No	Weak (Establishment of Farmer Irrigators Group (FIG), FIG map, IA membership registration; but existence of non-IA member beneficiaries)
Collective choice arrangement	Weak	Weak (BOD consists of FIG Chair, active and regular IA General Assembly; but limited ability to modify important operational rules)
Monitoring	No	Weak (Improvement of ISF collection system and recording; but not revealing information on misconducts)
Graduated sanctions	No	No (Non-collection of penalty, overlooked collectors' misuse and ISF nonpayment)
Conflict resolution mechanisms	No	Weak (Discussion of problems at BOD Meetings, increased negotiation ability with NIA; but overlooked misconduct of BOD members)
Minimal recognition of rights to organize	Weak	Yes (Improvement of relationship with NIA, increase of IA funds, construction of IA Office, purchase of IA equipment)
Nested enterprise	Weak	Weak (Establishment of FIG, FIG meeting, liaison meeting with NIA and IA; but inactive FIG Meeting)
Overall performance	Poor	Weak

Source: Author's survey

the improper PIM process, the Japanese government implemented the Project from July 1999 to November 2003. However, overall organizational performance remained unsatisfactory in August 2003 (Table VIII).

Why did PIM at IAB show signs of failure even after the Project? Now I would like to propose that it was for the third reason: the design principles of PIM had some defects. The observed problems are plausibly an outcome of deficient organizational design; that is, the PIM design principles did not include the distributional share system, which Freeman set at the very heart of an effective WUA. The ISF was set as a fixed rate per farm size and was not linked with the volume of irrigation water each farmer received. Since the head and tail distinction remained in the service queue, farmers in the tail portion were disadvantaged by water shortage.

Moreover, water delivery was not dependent on the members' fulfillment of their obligations to the organization. Some IA members in upstream areas who did not pay the ISF continued to receive water, while members downstream who met their obligations did not receive sufficient water. Thus, regardless of whether the ISF was paid, there were no differences in the water delivery service. It is therefore no wonder that the ISF collection rate remained low. Since IA members shared common turnouts, the IA management could not apply the most effective sanction (i.e., stopping water delivery) in the case of non-payers and non-members, or toward BOD members who misused funds. As a result, free-riders who broke rules and continued to receive water could not be avoided, and misconduct by BOD members could not be stopped.

The gap between the upstream and downstream farmers was perceived to be reinforced by the election of an IA president who always came from upstream. Freeman points out that "the authority variable reflects where

they look for definition of success and failure as job-holders” (Freeman 2009). If there is a viable share system, the performance of IA presidents and BOD members could be evaluated by whether an equitable water supply is provided to all beneficiaries registered as IA members, regardless of whether their farms are in head or tail portion, thereby creating a sense of fairness among IA members. However, since there was no viable share distributional system in IAB, the total amount of ISF to be paid remained the same regardless of water shortages in the tail portion. Therefore, it seems that the IA president did not have a particularly strong incentive to solve the head and tail distinction in order to provide an equitable water supply to all IA members. It is not surprising that instead, he seemed concerned more with pleasing ‘his people’ in the neighboring area and gaining support from neighboring IA members. This is why IA management in IAB was unsuccessful even though there was enough water.

However, it was also difficult to introduce the distributional share system outlined by Freeman (1992) to IAB. First, the IA management could not decide by itself to introduce ISF that was levied by water volume and not by farm size, because this was decided on by the NIA Central Office throughout the Philippines. Second, the facilities of the AIS were not suitable for measuring the volume of water delivered to individual farms. Many beneficiary farmers share common turnouts and the numbers of farm ditches were not enough. So, many farmers received water from paddy-to-paddy irrigation. Also, there was no water gauge or the equivalent equipment to measure the water volume for individual farms. Third, IAB could not apply the most effective sanction (i.e., stopping the water supply) to the violating members because of the common turnouts.

Cutting water supply at one turnout would affect other good members. Fourth, because of the JSM, the IA management could not fully control the volume and timing of water delivery as needed by the members; the NIA managed the dam and main canal. Thus, IAB did not have high water resource control ability.

To conclude, the lack of a distributional share system in the design principles of the NIA's PIM is thought to have led to the unsuccessful management of IAB. However, introducing a share system in IA management proved difficult due to institutional problems alongside technical problems regarding the physical structure of the irrigation system.

ACKNOWLEDGEMENTS

This research was supported by Asia University. The author wishes to thank Dr. David Freeman, Professor Emeritus, Colorado State University, for his valuable comments and suggestions.

REFERENCES

- Bagadion B and Kortzen F. 1991. Developing Irrigators' Organization: A Learning Process Approach. Cernea, M. ed., *Putting People First: Sociological Variables in Rural Development. Second Edition*. New York: Oxford University Press: 73-112.
- Freeman D. 1989. *Local Organization for Social Development: Concepts and Cases of Irrigation Organization*. Colorado: Westview Press.
- Freeman D. 1992. *Creating a Supportive Policy Environment for Irrigation System Turnover and Joint Management.*: Irrigation Management Project HMG/USAID/Nepal Technical Assistance Team.

- Freeman D. 2008. *Improvement of the irrigation system management*. Interview by Ieko Kakuta on February 11, 2008.
- Freeman D. 2009. Personal conversation by e mail on August 27, 2009.
- KRI International Corporation, Nippon Koei Co., Ltd. 2001. *The Study on Strengthening of NIA's Management System. First Report Volume I: Main Report*. Tokyo: Japan International Cooperation Agency.
- Maass A. and Anderson R. 1978. *...and the Desert Shall Rejoice: Conflict, Growth and Justice in Arid Environments*. Florida: RE Krieger.
- Maleza M. and Nishimura Y. 2007. Participatory processes and outcomes: the case of national irrigation system management in Bohol, Philippines. *Irrigation and Drainage* 56: 21-28.
- Martin E. and Yoder R. 1988. A comparative description of two farmer-managed irrigation system in Nepal. *Irrigation and Drainage Systems* 2: 147-172.
- NIA Central Office. 2002. *3rd ICTP IA Strengthening Workshop on Amendment of IA Articles of Incorporation (AOI) and Bylaws*. Quezon City: National Irrigation Administration.
- Ostrom E. 1990. *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*. New York: Cambridge University Press.
- Siy R. 1982. *Community Resource Management: Lessons from the Zanjera*. Quezon City: University of Philippines Press.
- Sugimoto Y, 2001. *BIAPP Mizukanri bunya senmonka hokokusho (choki) (Report of long-term expert in the field of water management in BIAPP)*, Japan International Cooperation Agency. Unpublished report.

List of Abbreviation

AIS	Irrigation System A
AT	Agricultural Technician
BOD	Board of Directors
CIS	Communal Irrigation Systems
CPR	Common-pool resources
DA	Department of Agriculture
FIG	Farmers Irrigation Group
IA	Irrigators' Association
IAB	Irrigators' Association B
IDO	Institutional Develoment Officer
IMT	Irrigation Management Transfer
ISF	Irrigation Service Fee
JSM	Joint System Management
LB	Lateral Canal B
LB1	Lateral Canal B1
LB2	Lateral Canal B2
LC	Lateral Canal C
LD	Lateral Canal D
NIA	National Irrigation Administration
NIS	National Irrigation Systems
PIM	Participatory Irrigation Management
PIO	Provincial Irrigation Office
RRA	Rapid Rural Appraisal
SSI	Semi-Structured Interview
WUA	Water Users Association

アジア研究所紀要 投稿要領

1. 投稿内容

アジアに関する研究論文とする。

2. 投稿資格

本学の専任、名誉教授、客員・嘱託研究員および編集委員会が認めた者。

3. 執筆要領

- 1 論文は日本語の場合、400字詰め原稿用紙40～60枚（注：文献リストを含む）相当とし、英文の場合はダブル・スペース（25行）20枚相当とする。日本語論文には英文タイトルを付する。
- 2 書評論文、研究ノート、研究動向も適宜採用する。これらの原稿は400字詰め原稿用紙15枚前後とする。英文の場合はダブル・スペース（25行）5枚相当とする。
- 3 原稿は横書き、縦書きのいずれでも可とし、コピーを含め2部提出する。ワープロ印刷の場合は、フロッピーも提出する。

4. 原稿審査

レフリー制度を適用する。

5. 編集委員会の設置

アジア研究所内に『アジア研究所紀要』刊行のため編集委員会を設置する。

- 1 委員会の委員長は、アジア研究所所長とし、委員は委員長の指名する同研究所運営委員会委員をもって構成する。

2 業務は本誌の編集方針決定、レフリーの選任、原稿の採否とする。

6. 著作権

- 1 本紀要に掲載された論文等の著作権は、著作者本人に帰属する。
- 2 第1項に関わらず、アジア研究所は本紀要に掲載された論文を電子化しそれを公表する権利を有し、著作者はこれを許諾するものとする。

以 上

この投稿要領は、平成16年4月28日から施行する。

『アジア研究所紀要』投稿規程

1. 投稿資格

- (1) 本紀要への投稿者は、亜細亜大学専任教員またはアジア研究所嘱託研究員であること。
- (2) 共著論文を投稿する場合には、前項に定める者が第一著者であること。

2. 紀要論文の掲載要件

- (1) 本紀要に掲載する論文は、アジアに関する研究論文であること。
- (2) 投稿論文に対して匿名審査員による審査を行い、掲載の可否を決定する。

3. 原稿の形式

- (1) 原稿は横書きとする。
- (2) 原稿はワープロまたはパソコン入力したものを電子ファイルで1部提出する。

(論文は、400字詰原稿用紙40～60枚相当とし、英文はダブルスペースで25行20枚相当とします。書評、研究ノート、研究動向は、400字詰原稿用紙で15枚相当とし、英文の場合は、ダブル・スペースで25行5枚相当とします。)

- (3) 第1節の前に必ず1ページ程度の「はしがき」を付け、各章の問題意識、目的、主な論点などを述べる。「おわりに」や「結び」は設けなくてよい。
- (4) 各章の構成は原則として節、項までとし、それ以下の見出しは付けない。

はしがき

第1節

1.

1)

①

参考文献

(5) 参考文献は注に含めず独立させ、各章末に載せる。

(6) 注は、脚注とする。

(7) 文献表記は、以下のように統一する。

木村福成 (2000), 『国際経済学入門』日本評論社。

馬田啓一 (2005), 「重層の通商政策の意義と問題点」馬田啓一・浦田秀次郎・木村福成編著『日本の新通商戦略－WTO と FTA への対応』文眞堂。

浦田秀次郎 (2009), 「APEC 20年の課題と日本の役割」『国際問題』No.585, 日本国際問題研究所。

Gray, L (1999), *False Dawn: The Delusions of Global Capitalism*, Granta Publications, London. [石塚雅彦訳, (1999) 『グローバリズムという妄想』日本経済新聞社。]

Ando, M. and Kimura, F. (2005), "The Formation of International Production and Distribution Networks in East Asia," in T. Ito and A.K. Rose, eds., *International Trade in East Asia*, Chicago: The University of Chicago Press.

(8) 引用または参照した文献を注に表す場合は、以下のとおりとする。

浦田 (2009) 2 ページ

Ando and Kimura (2005) pp.177-178

(9) 図表には番号を付し図表の上に見出しを付ける。

第1図 各地域の貿易依存度の推移

第1表 世界の実質 GDP 成長率の推移

- (10) 図表の下の(資料)と(出所)の表記を区別する。前者は図表を自ら作成し、後者は他の文献の図表を引用した場合とする。

(資料) 世界銀行「WDI」から作成。

(出所)「通商白書2011」p.182.

- (11) 西暦を原則とする。ただし、必要に応じ、元号を括弧付きで記してもよい。

2011年(平成23年)

- (12) 略語を用いる場合には、最初に正式名を付記する。

世界貿易機関(World Trade Organization: WTO)

- (13) 文体は「である」調、表現など「読みやすい」ものにする。

- (14) 執筆者名をタイトル右下に付す。

- (15) 英文タイトルを付ける。

執筆者名の英文表記は「Taro ASIA」とし、タイトルの右下に付す。

- (16) 要旨(300字程度)を別ファイルにて提出する。

- (17) 校正は2校までとする。

4. 著作権

- (1) 本紀要に掲載された論文等の著作権は、著作者本人に帰属する。

- (2) 第1項に関わらず、アジア研究所は本紀要に掲載された論文等を電子化し、それを公表する権利を有し、著作者はこれを許諾するものとする。

5. 別刷り

採用された原稿には、別刷り50部を無料で進呈する。

6. その他

その他の場合は、必要に応じてアジア研究所紀要編集委員会が指示する。

附則

この規定は、平成26年4月1日から施行する。

アジア研究所 彙報

平成25年度 2013年度 活動報告

公開講座について

○第33回公開講座

1. テーマ：『不透明さ増す国際情勢と新政権の課題』
2. 期 日：平成25年6月1日～6月29日 毎週土曜日 午後2時～3時45分
3. 会 場：亜細亜大学 2号館1階 200教室
4. 講師及びテーマ：
 - 第1週 遊川和郎（亜細亜大学アジア研究所教授）
「習近平体制の課題と日中関係」
 - 第2週 秋田浩之（日本経済新聞社 編集委員）
「オバマ政権のアジア外交と日本の針路」
 - 第3週 平井久志（共同通信社 客員論説委員）
「継承と相克の権力継承—金正恩後継政権の1年半—」
 - 第4週 奥田 聡（亜細亜大学アジア研究所教授）
「韓国新政権の課題」
 - 第5週 宮家邦彦（キャノングローバル戦略研究所 研究主幹）
「安倍外交の課題と展望」

セミナー「アジア・ウォッチャー」について

講師及びテーマは次のとおりである。

○4月20日（土）

鈴置高史（日本経済新聞社 編集委員）

「激変する北東アジア—韓国はなぜ中国側に行くのか—」

○11月9日（土）

青山弘之（東京外国語大学 総合国際学研究院 教授）

「化学兵器攻撃問題はシリアの紛争に何をもたらしたか？」

○平成26年2月8日

平井久志（共同通信社客員論説委員）

「3年目に入った金正恩政権：張成沢氏粛清で権力基盤は安定するか？」

平成25年度研究プロジェクトの編成

常任研究員（プロジェクト代表者）、兼担研究員の委嘱任期は、平成25年4月1日から平成27年3月31日まで。嘱託研究員の委嘱任期は、平成25年4月1日から平成26年3月31日まで。

（平成25年度発足）

1. 新政権下での朝鮮半島情勢

代表者 奥田 聡 アジア研究所教授

野副伸一 嘱託研究員 花房征夫 嘱託研究員

石田 賢 嘱託研究員 藤田 徹 嘱託研究員

鈴置高史 嘱託研究員 田中俊光 嘱託研究員

2. 東南アジアのグローバル化とリージョナル化IV

代表者 石川幸一 アジア研究所教授

木原浩之 法学部准教授

野澤勝美 嘱託研究員 小黒啓一 嘱託研究員

藤村 学 嘱託研究員 春日尚雄 嘱託研究員

南原 真 嘱託研究員 玉村千治 嘱託研究員

藤村浩樹 嘱託研究員 赤羽 裕 嘱託研究員

助川成也 嘱託研究員

3. アジア諸国におけるデカップリングの可能性

～地下資源、水資源、循環資源、観光資源を中心として～

代表者 大江 宏 経営学部教授
范 云涛 経営学部教授 白 珍尚 経営学部准教授
小林熙直 嘱託研究員 関上 哲 嘱託研究員
鈴木亨尚 嘱託研究員 大和谷久次 嘱託研究員
ジャムスランジャワ・バーサンフー 嘱託研究員

(平成24年度発足)

4. 新段階を迎えた東アジアⅢ

代表者 遊川和郎 アジア研究所教授
石川幸一 アジア研究所教授 奥田 聡 アジア研究所教授
野副伸一 嘱託研究員 小林熙直 嘱託研究員
木村哲三郎 嘱託研究員 友田 錫 嘱託研究員
野澤勝美 嘱託研究員 花房征夫 嘱託研究員
鈴置高史 嘱託研究員 阿部純一 嘱託研究員

5. 北東アジアの経済・社会の変容と日本Ⅱ

代表者 西澤正樹 アジア研究所教授
遊川和郎 アジア研究所教授 三橋秀彦 国際関係学部准教授
真田幸光 嘱託研究員 岡田基幸 嘱託研究員
須賀 努 嘱託研究員 宋 成華 嘱託研究員
アハマド・ニアズ 嘱託研究員 ネメフジャルガル 嘱託研究員

6. 2020年気候変動対応次期国際協調枠組み再構築に向けたアジア地域環境 ビジネス連携の可能性に関する研究

代表者 范 云涛 経営学部教授

大島正克 経営学部教授 本郷 尚 嘱託研究員
青山 周 嘱託研究員

平成25年度実地調査

<海外>

「北東アジアの経済・社会の変容と日本Ⅱ」

調査者 須賀 努、岡田基幸

調査国 モンゴル

期 間 平成25年8月10日～8月24日

「アジア地域における気候変動対応枠組みの協力体制に関する考察」

調査者 范 云涛

調査国 中国

期 間 平成25年8月13日～8月23日

「アジア諸国におけるデカップリングの可能性」

調査者 関上 哲、ジャムスランジャワ・バーサンフー

調査国 モンゴル

期 間 平成25年8月18日～8月27日

「北東アジアの経済・社会の変容と日本Ⅱ」

調査者 西澤正樹、宋 成華

調査国 中国

期 間 平成26年2月16日～2月25日

研究会

1. 「新政権下での朝鮮半島情勢」研究プロジェクト

5月28日：「韓国の恩赦制度の問題点

—大統領権限との関係を中心に—」

発表者：田中俊光（嘱託研究員）

7月13日：「北朝鮮の対外関係—朝鮮戦争開戦前後を中心に」

発表者：木村哲三郎（嘱託研究員）

10月2日：「韓国新政権の対外経済政策について」

発表者：奥田 聡（亜細亜大学アジア研究所教授）

11月12日：「サムソンの経済民主化は遠く」

発表者：石田 賢（嘱託研究員）

12月3日：「朴槿恵外交について—中国という蟻地獄に落ちた韓国—」

発表者：鈴置高史（嘱託研究員）

2. 「東南アジアのグローバル化とリージョナル化Ⅳ」研究プロジェクト

5月25日：「米国のシェールオイル・ガスを中心としたエネルギー情勢」

発表者：藤森浩樹（嘱託研究員）

7月20日：「A P E CとT P Pの良い関係・悪い関係」

発表者：馬田啓一（杏林大学教授）

10月19日：「金融インフラ整備としてのミャンマー外国為替制度改革

—中国、ベトナムとの比較も加えて—」

発表者：赤羽 裕（嘱託研究員）

10月31日：「インドネシアの企業グループ：

生成・発展・再編・復活を貫くロジックを考える」

発表者：佐藤百合（アジア経済研究所地域研究センター長）

1月30日：「世界の貿易・投資の最新動向」

発表者：梶田 朗（日本貿易振興機構国際経済研究課長）

2月22日：「タイの政治経済の現状」

発表者：助川成也（嘱託研究員）

3月25日：「アジア金融市場のデザイン

～シンガポールの後塵を拝する東京～」

発表者：高安健一（獨協大学経済学部教授）

3. 「アジア諸国におけるデカップリングの可能性」研究プロジェクト

5月23日：「モンゴルの鉱業法について」

発表者：関上 哲（嘱託研究員）

6月27日：「中国の気候変動対策の戦略とその取り組み」

発表者：范 云涛（亜細亜大学経営学部教授）

7月18日：「アジアの現地指導の現場から

～タイ・ベトナム・モンゴル～」

発表者：倉橋健二

（株式会社グローバル開発経営コンサルタンツ副社長）

10月17日：「世界の食糧市場からみたアジアの農業・水問題」

発表者：柴田明夫（資源・食糧問題研究所代表）

2月6日：「モンゴルにおける環境問題」

発表者：関上 哲（嘱託研究員）

4. 「新段階を迎えた東アジアⅢ」研究プロジェクト

5月23日：「習近平体制の課題と日中関係」

発表者：遊川和郎（亜細亜大学アジア研究所教授）

9月26日：「ミャンマーの現状と課題」

発表者：中川 潔（共同通信社アジア室長）

10月31日：「インドネシアの企業グループ」

生成・発展・再編・復活を貫くロジックを考える」

発表者：佐藤百合（アジア経済研究所地域研究センター長）

1月30日：「世界の貿易・投資の最新動向」

発表者：梶田 朗（日本貿易振興機構国際経済研究課長）

2月22日：「タイの政治経済の現状」

発表者：助川成也
（日本貿易振興機構前バンコクセンター次長）

3月25日：「アジア金融市場のデザイン

～シンガポールの後塵を拝する東京～」

発表者：高安健一（獨協大学経済学部教授）

5. 「北東アジアの経済・社会の変容と日本Ⅱ」研究プロジェクト

11月28日：「新疆牧民の定住化」

発表者：パリーダ・バイムハト
（新疆财经大学经济学院副教授）

6. 「2020年気候変動対応次期国際協調枠組み再構築に向けたアジア地域環境ビジネス連携の可能性に関する研究」研究プロジェクト

8月2日：「国際気候変動枠組みの再編成と世界低炭素経済システムの変革」

発表者：本郷 尚（嘱託研究員）

2月5日：「アジア版エネルギー共同体の可能性」

発表者：古屋 力
（東洋学園大学グローバル・コミュニケーション学部教授）

研究プロジェクト 成果報告書

○アジア研究シリーズ No.84

・研究プロジェクト：東南アジアのグローバル化とリージョナル化Ⅲ

・表題：『東南アジアのグローバル化とリージョナル化Ⅲ』

まえがき・・・・・・・・・・・・・・・・研究プロジェクト代表者 石川幸一
東アジア新興工業国の成長要因と課題

～「中所得国の罨」とはどのような意味をもつか～・・・・・・・・小黒啓一
マレーシア土地法に対するイギリス法の適用可能性・・・・・・・・木原浩之
タイのビール産業の動向Ⅱ

—2009～2012年のタイビバレッジ社を中心に—・・・・・・・・南原 真
シンガポール経済の産業構造と外需の緊密な構図

—産業連関分析を中心に—・・・・・・・・・・・・・・・・玉村千治
金融インフラ整備としてのミャンマー外国為替制度改革

—中国・ベトナムとの比較も加えて—・・・・・・・・・・・・・・・・赤羽 裕
1860年代から第一次世界大戦までの英領期ビルマの貿易構造の推移

—通貨制度の視点から・・・・・・・・・・・・・・・・水野明日香
「単一の市場と生産基地」を目指すASEANと日本の関与
・・・・・・・・・・・・・・・・助川成也

東アジア FTA と ASEAN・・・・・・・・・・・・・・・・石川幸一

GMSにおける輸送インフラ：現地視察報告・・・・・・・・藤村 学

日本、中国による対ASEAN直接投資動向

—CLM3カ国への投資をめぐる両国の相違—・・・・・・・・春日尚雄
アジアの大国としてのインドの諸様相

—インド経済の現状と抱える課題—・・・・・・・・藤森浩樹
Banana Production and Cooperatives in the Philippines・・・野沢勝美

『アジア研究所 所報』発行（第150号～153号）

第150号（平成25年4月20日）

韓米FTA発効一年と日本のTPP交渉参加表明・・・・・・奥田 聡
内モンゴルにおける牧畜地域政策動向・・・・・・ネメフジャルガル
チャイナ・プラス・ワン

カンボジアのビジネス環境をみる（1）・・・・・・藤原 弘
北朝鮮の核脅威下の韓国

—2013年3月の韓国現地調査—・・・・・・野副伸一
日中経済交流・井戸を掘った人に聞く

藤野文悟氏【第一回】・・・・・・遊川和郎
『アジアの窓』TPP交渉参加と貿易自由化の理解・・・・・・石川幸一

第151号（平成25年7月15日）

草原生態保護制度下における新疆牧畜民の定住化状況（上）
・・・・・・怕麗達・巴依木哈提
再びさやかれ始めた通貨危機説・・・

アベノミクス批判が影をひそめる韓国・・・・・・奥田 聡
チャイナ・プラス・ワン

カンボジアのビジネス環境をみる（2）・・・・・・藤原 弘
日中経済交流・井戸を掘った人に聞く

藤野文悟氏【第二回】・・・・・・遊川和郎
話題満載ソウル地下鉄譚・・・・・・前川恵司
『アジアの窓』社長になった技能実習生・・・・・・西澤正樹

第152号（平成25年10月15日）

草原生態保護制度下における新疆牧畜民の定住化状況（下）
・・・・・・怕麗達・巴依木哈提

政権交代のなかった「歴史的」マレーシア選挙・・・・・・・・三木敏夫
 内需主導で好調なフィリピン経済・・・・・・・・野沢勝美
 日中経済交流・井戸を掘った人に聞く
 藤野文晤氏【第三回】・・・・・・・・遊川和郎
 ウリナラ朴槿恵大統領余譚・・・・・・・・前川恵司
 『アジアの窓』台湾雑感・・・・・・・・小林熙直

第153号（平成25年12月15日）

「月の裏側」をのぞかせてくれたインタビュー

一元解放戦線幹部の明かしたベトナム統一の隠れた真実・友田 錫
 台湾から見た日本 ―日本の光と影―・・・・・・・・岡崎幸司
 ASEANの格差是正と新たな動き・・・・・・・・石川幸一
 アセアンでの日系中堅企業の新しい動き・・・・・・・・藤原 弘
 日中経済交流・井戸を掘った人に聞く
 藤野文晤氏【第四回】・・・・・・・・遊川和郎
 『アジアの窓』反日世論に隠された本音…韓国・・・・・・・・奥田 聡

アジア研究所 叢書28（平成26年3月1日）

叢書『不透明さ増す国際情勢と新政権の課題』

「習近平体制の課題と日中関係」・・・・・・・・遊川和郎
 「オバマ政権のアジア外交と日本の針路」・・・・・・・・秋田浩之
 「継承と相克の権力形成―金正恩後継政権の一年半」・・・・・・・・平井久志
 「韓国新政権の課題」・・・・・・・・奥田 聡
 「安倍外交の課題と展望」・・・・・・・・宮家邦彦

アジア研究所紀要 第40号 (2013年) (平成25年3月25日)

ザンビアにおける民主主義と選挙

—サタ現大統領に注目して— 鈴木亨尚

日系企業の中国事業展開における香港上場の有用性

—オフショア法人の活用について— 呉 淑儀サリー

北ベトナムの南部統一作戦について 木村哲三郎

新疆における少数民族の大学卒業生に対する雇用政策

. ジュラティ・セイティ

(居来提・色依提)

中国の対外投資政策：現状と課題 小林熙直

「モンゴルにおける鉱物資源開発と企業の環境対応：

‘戦略的鉱床’への現地調査を中心に」 大江 宏

紀要第41号（2014年度）

執筆者紹介（掲載順）

藤村 学（青山学院大学経済学部教授）

李 彤（法学部客員准教授（北京師範大学））

矢嶋美都子（法学部教授）

角田 宇子（国際関係学部教授）

紀要編集委員（順不同）

石川 幸一（アジア研究所所長）

奥田 聡（アジア研究所教授）

遊川 和郎（アジア研究所教授）

アジア研究所紀要（第40号）

目 次

ザンビアにおける民主主義と選挙

－サタ現大統領に注目して－……………鈴木 亭 尚

日系企業の中国事業展開における香港上場の有用性

－オフショア法人の活用について－……………呉 淑儀サリー

北ベトナムの南部統一作戦について……………木 村 哲三郎

新疆における少数民族の大学卒業生に対する

雇用政策……………ジュラティ・セイティ

（居来提・色依提）

中国の対外投資政策：現状と課題……………小 林 熙 直

「モンゴルにおける鉱物資源開発と企業の環境対応：

‘戦略的鉱床’への現地調査を中心に」……………大 江 宏

アジア研究所紀要 第41号

2015年 3月25日 発行

編集兼
発行者

亜細亜大学アジア研究所

東京都武蔵野市境5丁目24番10号

電話 0422 (54) 3111

e-mail : ajiken@asia-u.ac.jp

印刷所

(株)松井ピ・テ・オ・印刷

栃木県宇都宮市陽東五丁目9番21号

電話 028 (662) 2511

Journal
of
The Institute for Asian Studies

No. 41

2014

CONTENTS

Transport infrastructure in the Greater Mekong Subregion:
a fieldtrip report Manabu FUJIMURA

Research on the effect of variable-object-verb with "person"
noun-object and its collocationTong LI
..... Mitsuko YAJIMA

Impact of Participatory Irrigation Management
on the Bohol Irrigation Project in the Philippines
..... Ieko KAKUTA

The Institute for Asian Studies
ASIA UNIVERSITY
TOKYO JAPAN