

新 アジアの風

県立大地域経済研究所報告

報道でご覧になった方も多
いと思うが、カンボジア・プ
ノンペン郊外のネアックルン
橋(正式名称「つばさ橋」)
が4月に完成した。日本が政
府開発援助(ODA)で約1
20億円を供与し、全長22
00メートルを超えるカンボジア最
長の橋が4年強の工期をかけ
て建設された。「つばさ橋」
の名称は、鳥がつばさを広げ
た形に似ていることから命名
された。カンボジアでは過去
にも「ぎずな橋」のように、

春日 尚雄教授

日本語の愛称をそのまま正式
名称とした例がある。
これまではフェリーに車、
人を載せてメコン川を渡る必
要があった。フェリーへの車の
積み降ろしに時間がかかるた
め、混雑していると向こう岸へ
渡るのに数時間もかかった。
この橋の完成が意味するの
は、1992年から行われてき
たGMS(大メコン圏)プロ
グラムの目玉事業である経済
回廊のうち、南部経済回廊が
西はタイ・バンコクから、東
はベトナム・ホーチミンまで
ノンストップで走れるように
なったといつことである。こ
のルートは総距離1000キ
ロに満たないが、バンコク、プ
ノンペン、ホーチミンといつ
この地域の大都市を結ぶ都市
間交通が整備されることは、
想像以上に大きな経済効果が
もたらされる可能性がある。
2006年に完成した総距
離約1500キロの東西経済回
廊は、GMSプログラムのフ

カンボジア・つばさ橋完成

ラックシップ事業とされ、日
本でも非常に注目された。し
かし利用度は一部を除いて低
い。一つの理由として東西経
済回廊が通過する内陸地域で
比較的小さいタイ・コ
ンケン(人口約20万人)くら
いしか見当たらない。そのた
め、人・貨物の流れが限られ
ており、企業の立地と産業の
集積につながるような目に見
える経済効果が生まれにくい
のは当然であった。
一方、経済回廊構想の中で
最も遅れているといわれてき
た南部経済回廊は、ここに来
てがせん注目を集めている。
このうち、バンコクとホー
チミンを結ぶルート上にある
カンボジアは、内戦の影響な
どで主要インフラの整備が大
幅に遅れ、アジア開発銀行(A
DB)や日本、アメリカ、中
国などのドナー(資金提供国)
が活発に援助を行った国であ
る。その結果、縫製業が最大
の産業であったカンボジア
も、ようやく工業製品を生産
する外資の受け入れも可能に
なってきた。
その際、企業のサプライチ
ェーンはトラック輸送ができ
ることで大きく改善される。
この地域で最大の存在感を維
持しているのは、いまだに日
系企業であり、「点が線にな
る」ことは企業の選択の幅を
大きく広げるだろう。

経済回廊の躍進期待



つばさ橋の全景—カンボジア・ネアックルン
(三井住友建設提供)

出が集中し、東南アジア諸国
連合(ASEAN)では最大
級の産業集積を形成してい
る。またチャイナ・プラスワ
ンの一つの選択肢としてベト
ナムにも外国投資が集中し、
北はハノイ、南はホーチミン
の2都市周辺の経済活動が活
発になった。