

付録 A 東・東南アジア地域の国境地帯および物流インフラ主要プロジェクト現地調査の概要

次ページ以降で述べる，東・東南アジア地域の国境地帯および物流インフラ主要プロジェクトに関する現地調査地点（12箇所）の位置を，図 A-1 に示す。

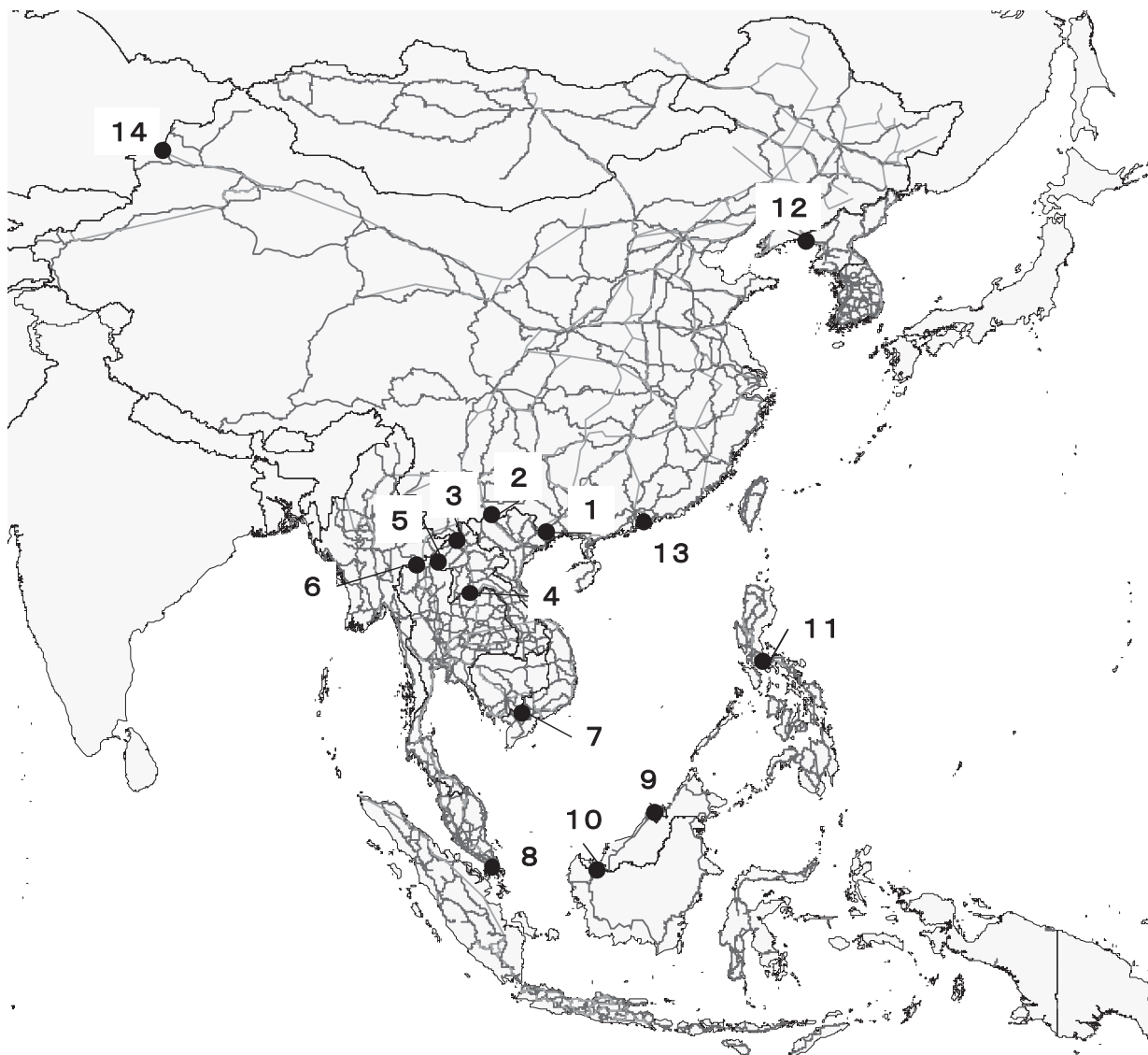


図 A-1 本稿で紹介する現地調査地点

A-1 ベトナム・中国国境（ハノイー南寧）

- ・ベトナム側国境：ドンダン Dong Dang（同登）
- ・中国側国境：友誼関 Friendship Gate
- ・訪問時期：2006 年 10 月の日曜
- ・概要：ベトナムの首都ハノイ Hanoi からランソン Lang Song 行きのバスに乗り，1 時間強でランソンに到着．ランソンでドンダン行きのミニバスに乗り換え，20 分程度でドンダンに到着．この間の道路は舗装もしっかりしており，片道 2 車線分くらい幅員も確保されている（写真 A1-1，特に断りのない限り写真の撮影日は現地訪問日に同じ）ものの，自動車専用道路等ではなく，路肩を農作業車やバイク・歩行者が通行している．

ドンダンの街中から国境までは 2km 程度あるため，バイクタクシーの後部座席にスーツケースを抱えながら乗り，国境地帯で下車．国境地帯の道路脇には大型トラックが多数駐車しており（写真 A1-2），物流施設らしき建物も見受けられた（写真 A1-3）が，国境が周辺住民の居住地域から離れているためか，あるいは日曜であったためかやや閑散とした雰囲気である．

ベトナムの税関・入国管理（以下税関と略す，写真 A1-4）を抜けると，100m ほどで中国側の税関に到着する．中国側は施設整備の真只中で（写真 A1-5），税関の建物も新しく（写真 A1-6），広西チワン族自治区の中心都市南寧 Nanning から直結する高速道路も山の手前まで整備されており，トンネルも整備中（部分供用中，写真 A1-7）である．友誼関は古くから存在する国境のようであるが，現在では国境まで高速道路が整備されており（写真 A1-8），ハノイー南寧間の直通バス（写真 A1-9）も 1 日 1 往復運行されている．

友誼関からは直通バスに乗り込み，南寧空港からのフライトの時間を告げたところ，空港近くの高速道路上で下車させられた．バスはほぼ満員であり，友誼関ー南寧間約 200km を 2 時間で走破した．ちなみに，南寧までの高速道路は，同じ広西チワン族自治区の桂林 Guilin 周辺を彷彿とさせる景観（カルスト地形）が広がっている．

なお，日曜であったことも影響したためか，中国・ベトナム間の最大の輸送ルートであるにも関わらず，特に国境周辺における物流車両の通行量はあまり多くなかった．



写真 A1-1 ベトナム側の幹線道路



写真 A1-2 国境地帯（ベトナム側）



写真 A1-3 ベトナム側の物流施設



写真 A1-4 ベトナム税関（ドンダン）



写真 A1-7 中国側の高速道路整備状況（1）



写真 A1-5 中国側国境地帯の整備状況



写真 A1-8 中国側の高速道路整備状況（2）



写真 A1-6 中国税関（友誼関）



写真 A1-9 ハノイー南寧間直通バス

A-2 中国・ベトナム国境（昆明→ハノイ）

- ・中国側国境：河口 Hekou
- ・ベトナム側国境：ラオカイ Lao Cai（老街）
- ・訪問時期：2006 年 10 月の平日（金曜）
- ・概要：雲南省省都の昆明 Kunming からベトナムとの国境都市河口までは約 500km（直通バスで約 12 時間），途中建水 Jianshui までは高速道路が完成しており，そこから河口までも建設中（写真 A2-1）である．高速道路建設中の区間は，逆に一般道はところどころ舗装がはがされ（写真 A2-2），工事車両が往来するなど，むしろ従前よりも時間を要するような状況であった．

中国側の国境都市河口は，紅河 Hong He 沿いに開けた町（写真 A2-3）で，観光客（対岸のベトナムを眺めにくる中国人）も多いようである．ただし，中国人でもベトナム人でもない第3国人は珍しいようで，税関では他の人々がほぼフリーパスで通過している（本人は車に乗ったままで代理人が申請し，税関職員に心付けを渡す場面も目撃した）のを尻目に，根掘り葉掘り質問を受けた．また，貨物の往来も活発であった（写真 A2-4）．

バスターミナルに近接する中国側の出国ゲート（写真 A2-5）をくぐり，紅河の支流に架かる橋を渡るとベトナム側の税関（写真 A2-6）である．ベトナム側の国境都市ラオカイ（中国語で老街，つまり旧市街という意味）は，河口よりは小さいが，それでも国境都市の雰囲気は漂っている．入国手続きを行っている間に日没を迎え，国境からラオカイ中心部までバイクタクシーで移動し（5分程度），ラオカイ駅前までハノイまでの夜行列車の切符を入手して，そのままハノイまで移動した．夜行列車であったため，ベトナム側の鉄道・道路事情については把握できなかったものの，現地の方に聞くとこの区間は鉄道の方がまだ充実しているとのことである．鉄道の表定速度はあまり速くないが，それほど揺れを感じることもなく快適に乗車することができた．

なお，中国側にもかつては鉄道が存在した（軌間 1m，写真 A2-7 参照）ものの，現在は運行を休止している．鉄道復活および直通列車運行（ゲージが異なるため容易でない）の計画もあるようだが，現在は高速道路の建設が優先されているようである．また，高速道路についても，著者訪問時（2006 年 10 月）時点で 1 年以内の完成が目標とも言われていたが，その後の現地訪問記事等を読む限り，本稿執筆時点ではまだ全面開通していないようである．



写真 A2-1 中国側国境付近における高速道路の建設状況



写真 A2-2 建設中の高速道路とその脇の一般道



写真 A2-3 国境都市河口の街並み



写真 A2-4 ベトナムから中国に戻る物流車両（ナンバープレートより中国北西部陝西省のトラックとわかる）



写真 A2-7 中国側鉄道線路（昆明—河口間の建水市内で撮影，軌間 1m，現在定期列車は運行されていない）



写真 A2-5 中国税関（河口）



写真 A2-6 ベトナム税関（ラオカイ）

A-3 中国・ラオス国境（景洪→ルアンパバーン）

- ・中国側国境：磨憨 Mohan
- ・ラオス側国境：ボーテン Boten
- ・訪問時期：2007 年 3 月の平日（月曜）
- ・概要：雲南省南部の中心都市景洪 Jinghong（西双版纳 Xishuangbanna とよばれる）から約 4 時間バスに乗り、国境都市勐腊 Mengla に到着。景洪や勐腊がタイ族自治州に属することもあり、ベトナム国境に比べると異国の雰囲気強い（写真 A3-1）。勐腊で一泊し、早朝 6:30 発のバスで、国境を超え一気にルアンパバーン Louang Phabang を目指す。バスは地元の人々と行商物で文字通り足の踏み場もないほど混雑していた。ちなみに、景洪はメコン川（中国名：瀾滄江 Lancang Jiang）沿いに開けた都市であり、直接国境を接しないタイとの間でバージ輸送（所要 2 泊 3 日）が行われており、河川港も整備されている（写真 A3-2）。

勐腊から実際の国境地点である磨憨まで、バスで約 1 時間半かかった。この区間も高速道路が建設中で、一般道は悪路と化していた（写真 A3-3）。景洪から勐腊までの道のりでは、高速道路整備を行っているという雰囲気は全くなく、また当時の情報では、昆明と景洪の間も距離にして半分程度しか高速道路が完成していないということだったので、国境付近だけ先行して道路整備を行うという政府の方針がわかる。

磨憨は、税関の周辺を最近になって整備したという雰囲気の場所であり、生活感は感じられない（写真 A3-4）。ここからラオス側の税関のあるボーテンまでは 2km 程度あり、中間点に国境を示す標石もある（写真 A3-5）。ラオス側国境地点のボーテンは、多少の集落はあるが中国側との落差は大きい（写真 A3-6）。また、中国人向けのカジノを備えたホテルがあり、著者が滞在した昼前の時間帯に、大量のラオス人店員が出勤していた（写真 A3-7）。国境のカジノ産業が、ラオスにとって重要な収入源であることがうかがえる。

その後、バスはウドムサイ Oudom Xai を経由し、ラオス北部の中心都市ルアンパバーンまで約 8 時間かけて走破した。途中出入国や休憩を含め、合計約 14 時間、ルアンパバーン到着は 21 時近くであった。ラオス国内の道路は、全区間にわたり舗装はなされていたものの、基本的に辛うじて片側 1 車線程度の幅員が確保されているレベル（写真 A3-8）である。しかし、国境地帯でも多くの物流車両が走行し、中国との往来が活発化していることがうかがえる。また、沿道には、中国語の看板を掲げ中国人系が経営する商店が目立ち、国境からかなり離れたルアンパバーンでも中国元が流通するなど、中国

の存在感の増加および南下が着実に進んでいるようである。著者の乗車したバスも、ウドムサイではほとんどの乗客（多くはバスを乗り継ぎビエンチャン Vientiane へ向かうとのことであった）を降ろし、その後は 2～3 名の乗客であったにもかかわらず、荷物は満載で、中国人のドライバーが中国系の商店に中国からの貨物をまめに配送する、宅配便のような役割を果たしていた。ドライバーに尋ねたところ、中国・ラオス間を 2 日で 1 往復し、その都度注文を受け、その次の通過時に配送しているとのことであった。



写真 A3-1 中国側国境都市勐腊の街並み



写真 A3-2 景洪港

（メコン川の潮位差が激しいことがわかる）



写真 A3-3 中国側国境地帯における高速道路の整備状況
(なお、写真手前に見える漢字はルアンパバーンの中国語表記、上にはラオス語も表示されている)



写真 A3-6 ラオス税関（ボーテン）



写真 A3-4 中国税関（磨憨）

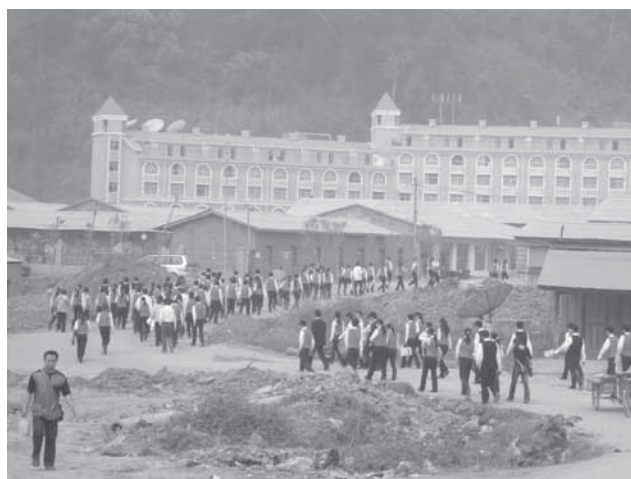


写真 A3-7 カジノ併設のホテルに出勤するラオス人



写真 A3-5 国境に建てられた標石
(ラオス側から撮影、裏側は中国語表記)



写真 A3-8 ラオス国内の道路状況

A-4 ラオス・タイ国境（ビエンチャン→ノーンカーイ）

- ・ラオス側国境：ビエンチャン
- ・タイ側国境：ノーンカーイ Nong Khai
- ・アセアン物流インフラ主要プロジェクト：L01, L02
- ・訪問時期：2007 年 3 月の平日（水曜）
- ・概要：ルアンプラバーンからビエンチャンまでは航空機で移動し、翌日、メコン川に架かるタイ・ラオス友好橋を訪問した。友好橋は、ビエンチャン市街地中心からバスで 30 分程度東に進んだところにある。オーストラリアの援助によって 1994 年に完成した、ラオス国内で初めてのメコン川に架かる橋である。橋から若干離れた所に造られたゲートも立派である（写真 A4-1）。著者は、ラオスを出国せず、徒歩で友好橋にアクセスした（写真 A4-2）。

友好橋のたもとでメコン川沿いの道を走るバスを下り、会談で橋に上がっていくと、物流車両を含む多くの車両が往来していた（写真 A4-3）。両国のゲート間を結ぶ旅客用のバス（写真 A4-4）も時折通行する。15 分ほどの滞在中に、国際海上コンテナを搭載したトレーラ（写真 A4-5）も 3 台通過した。また、橋の中央部をよく見ると、タイ側には中央線の両側にレールが埋め込まれていることがわかる。このレールを利用し、ラオス税関の奥に造られたヤードまで、ラオス初の鉄道が 2009 年 3 月に開通した（アセアン物流インフラ主要プロジェクト L01, 以下プロジェクトと省略）とのことである。ただし、断面を見ればわかるように、鉄道の通過時は自動車の通行を一時的に規制する必要がある、現在は 1 日 3 往復程度の運行にとどまっているようである。ラオス側では、今後、北部方面およびビエンチャン市街地への鉄道の延伸や、物流積替施設等の整備（プロジェクト L05～07）が計画されているものの、タイ・ラオス間の旅客・貨物輸送に鉄道を本格的に利用するためには、抜本的な容量増加策が必要であろう。



写真 A4-1 ラオス税関（ビエンチャン）



写真 A4-2 タイ・ラオス友好橋



写真 A4-3 タイ・ラオス友好橋を通過する車両（1）



写真 A4-4 タイ・ラオス友好橋を通過する車両
(2：旅客用マイクロバス)



写真 A4-5 タイ・ラオス友好橋を通過する車両
(3：国際海上コンテナ通過車両)



写真 A4-6 友好橋上の国境界付近（手前がラオス側，
奥がタイ側．奥側から中間付近まで中央線の部分に
レールが埋め込まれている）

A-5 ラオス・タイ国境（ファイサーイ→チェンコーン）

- ・ラオス側国境：ファイサーイ Houay Xay
- ・タイ側国境：チェンコーン Cheng Khong
- ・訪問時期：2007 年 3 月の平日（金曜）
- ・概要：この区間は、ラオス・タイ国境では最も北側に位置しており、A-3 で紹介した中国（磨憨）ーラオス（ボーテン）間と同様、アジア・ハイウェイの 3 号線に位置づけられる。この区間に橋は架かっておらず、渡し舟またはフェリーでの往来となる。

前日の到着が 18 時を超え、国境を越えられなかったため、ファイサーイのホテルで一泊し、翌朝一番（8 時）に渡船でタイ側へ移動した。ラオス側（ファイサーイ）の街並みを写真 A5-1 に、渡船場の状況を写真 A5-2、3 に示す。

船は 5 分ほどで対岸に到着する。早朝ということもあり、人の往来は活発（写真 A5-4）だが物流車両の往来はまだみられず、フェリーはまだ動き出していなかった（写真 A5-5）。タイ側の河岸は、立派なゲートはある（写真 A5-6）ものの、入国管理等は簡素な造りの建物で行われる（写真 A5-7）。

タイ側の国境の街チェンコーンは、タイ国内では辺境に位置するものの、ラオス側から見ると街の外観（経済発展状況）は大きく異なり（写真 A5-8）、川 1 つ隔てただけにもかかわらず、大きな格差が感じられる地域である。また、フェリーや関連施設の整備状況（タイ側の河川敷内は舗装されていない）から見る限り、現状では、日中でも物流車両の往来はあまり活発でないことが想像される。



写真 A5-2 国境渡船場の状況
（1：ラオス側よりタイ側を望む）



写真 A5-3 国境渡船場の状況
（2：舟からラオス側を撮影。右側の建物が税関）



写真 A5-1 ラオス側国境ファイサーイの街並み



写真 A5-4 国境渡船場の状況（3：タイ側上陸地点）



写真 A5-5 国境渡船場のフェリー



写真 A5-8 タイ側国境チェンコーンの街並み



写真 A5-6 タイ側ゲート



写真 A5-7 タイ税関

A-6 タイ・ミャンマー国境（メーサーイ→タチレイ）

- ・タイ側国境：メーサーイ Mae Sai
- ・ミャンマー側国境：タチレイ Tachileik
- ・訪問時期：2007年3月の平日（金曜）
- ・概要：現在の政治体制下ではミャンマーと隣国との国境を自由に往来することは難しいが、タイ最北端の都市メーサーイと国境を接するタチレイ（国境から半径5km以内）だけは、第3国人にもビザなしでの日帰り渡航が認められている（ただし観光手数料5ドルが必要）。

チェンコーンから、ソンテウ（写真 A6-1）と呼ばれるタイ固有のトラック型バスに乗り、途中、華僑（中華民国系のため、繁体字を使う）の多い街チェンセーン Chiang Saen で乗り継ぎ、合計約2時間でメーサーイに到着する。チェンセーンーメーサーイ間には、タイ・ラオス・ミャンマーの3国が国境を接する、かつては麻薬の産地として有名であったいわゆるゴールデントライアングル（写真 A6-2, 3）とよばれる地点があるが、今は観光地化されている。

タイの首都バンコクから、タイ北部の主要都市チェンラーイを経由し、タイ側国境都市メーサーイまでは、高速道路または高規格の道路が整備されているようである。メーサーイ市内も、片道4車線の立派な道路が整備されている（写真 A6-4）。高規格道路はタイ税関（写真 A6-5）の目前まで整備されている。メーサーイの街自体もかなり大きく、活気も感じられる。

タイ税関をくぐると、小さな川を挟んですぐミャンマー税関（写真 A6-6）である。この国境に架かる橋は、幅員はそれほどではないものの非常に活気にあふれていた。また、川の兩岸にも所狭しと建物が並び（写真 A6-7）、両国間の交流の深さ、および今は経済制裁等が行われておりミャンマーは経済的に苦しい（実際に、国境地帯を散歩しただけでも、タイと比べ生活レベルが低いことはわかる）とされているものの、そのポテンシャルの高さを実感することができる。ミャンマー側の道路についても、タイに比べれば数段レベルは落ちるものの、少なくとも国境周辺を見る限りは、ある程度の整備はなされており（写真 A6-8）、ラオスとは事情が異なることがわかる。

なお、国境地帯の往来は自由な雰囲気であったが、ミャンマーからの麻薬等の流入を警戒し、タイ側の国境から少し離れた地点で何回か検問が行われた（写真 A6-9）。



写真 A6-1 タイ地方都市の交通手段ソンテウ
（トラック型バス）



写真 A6-2 ゴールデントライアングル（タイ側より撮影。対岸右側がラオス、左側がミャンマー）



写真 A6-3 ゴールデントライアングルの展望台に
示された3国国境



写真 A6-4 タイ側国境付近の道路（メーサーイ）



写真 A6-7 タイ・ミャンマー国境を構成する小河川
（右：タイ，左：ミャンマー）



写真 A6-5 タイ税関



写真 A6-8 ミャンマー側国境付近の道路（タチレイ）



写真 A6-6 ミャンマー税関と往来する人々



写真 A6-9 タイ国内の検問所
（ちなみに左端の警官は人形である）

A-7 カンボジア・ベトナム国境（プノンペン→ホーチミン）

- ・カンボジア側国境：バベット Bavet
- ・ベトナム側国境：モックバイ Moc Bai
- ・アセアン物流インフラ主要プロジェクト：C04～07
- ・訪問時期：2005 年 9 月の平日（火曜）
- ・概要：カンボジアの首都プノンペン Phnom Penh とベトナム南部最大の都市ホーチミン Ho Chi Minh 間を結ぶ本区間は、アジア・ハイウェイ 1 号線にも指定されている重要ルートである。カンボジア国内はカンボジア国道 1 号線にも指定されている（写真 A7-1）。プノンペンからメコン渡河地点（バナム Banam）までの約 60km が、最も道路事情が悪く、2 時間弱所要する。辛うじて車がすれ違える程度の幅で舗装されているものの、穴の開いている箇所も多く（写真 A7-2）、また所々に架かる橋は片側通行である（写真 A7-3）。メコン川を渡るフェリーは大混雑し、物売りも多い（写真 A7-4）。架橋の計画（プロジェクト C05）も進んでいるとのことであったが、訪問時点では周囲にまだそれらしき建築物は見当たらなかった。

バナムから国境の町バベットまでの約 100km は、ADB による改修が済んだ非常に快適な区間であり（写真 A7-5）、90 分程度で国境まで到着した。カンボジア税関は、訪問当時新規建設中であった（写真 A7-6, 7）。ベトナム税関までは 100m 程度であるが、バイクタクシー（5 ドル）や税関申告書の執筆代行（1 ドル）などの客引きがひしめいている。国境間の道路（写真 A7-8）やベトナム税関（写真 A7-9）は既に完成しており、今後の国際輸送の大動脈となるための投資が着々と進んでいる印象を受けた。また、カンボジア側にはカジノも建設され、営業を開始していた。

プノンペンから国境まで利用した借り上げ車と別れ、国境からホーチミンまでは税関前で客待ちしていたタクシー（30 ドル）で移動した。ホーチミンまでは約 70km の距離で、道路も整備されており（写真 A7-10）、1 時間程でホーチミン郊外まで到着したものの、その後ホーチミン市内の交通渋滞に巻き込まれ（15～16 時の時間帯）、市内のホテルに到着するまでにさらに約 1 時間を要した。カンボジア国内（特にバナム以降）や国境付近では、ほとんど物流車両を見かけることはなかったが、ホーチミンに近づくにつれて大型トラックや国際海上コンテナを搭載したセミトレーラなどを見かける頻度が徐々に増えていった。

ルート全体として、国境地帯整備（プロジェクト C07）や道路投資（プロジェクト C06：実施済）も進み、

残るプノンペン周辺区間の道路改修（プロジェクト C04）やメコン架橋の計画も進んでおり順調な進捗といえるかもしれないが、今後実際に国際物流の主要ルートとして利用され始めた場合には、ホーチミン市内の（将来的にはプノンペン市内も）混雑や道路渋滞がボトルネックになる可能性があるとの感想を抱いた。



写真 A7-1 カンボジア国道 1 号線（プノンペン近郊）



写真 A7-2 プノンペン～バナム間（カンボジア）の道路状況（1）



写真 A7-3 プノンペン～バナム間（カンボジア）の
道路状況（2）



写真 A7-6 新規建設中のカンボジア税関と
脇の仮設道路を走行する物流車両



写真 A7-4 メコン川を渡るフェリー上の様子
（カンボジア国道 1 号線）



写真 A7-7 訪問時点で使用されていたカンボジア税関



写真 A7-5 バナム～バベット間（カンボジア）の
道路状況



写真 A7-8 国境（両国税関間）の道路



写真 A7-9 ベトナム税関



写真 A7-10 モックバイ～ホーチミン間（ベトナム）の
道路状況

A-8 シンガポール・マレーシア国境（シンガポール→ジョホール）

- ・シンガポール側国境：シンガポール（①ウッドランズ Woodlands, ②ジュロン Jurong）
- ・マレーシア側国境：ジョホール Johor
- ・アセアン物流インフラ主要プロジェクト：Ma02
- ・訪問時期：①2009 年 7 月の平日（木曜）（コーズウェイ Causeway）, ②2005 年 7 月の平日（火曜）（セカンド・リンク Second Link）

・概要：本国境は、アセアン地域の中で最も流動が多い国境と思われる。シンガポール・マレーシア間の国境は、従来から存在する、シンガポールとマレーシア国境の都市ジョホールバルを直線的に結ぶコーズウェイに加え、シンガポール等西部とマレー半島（タンジュン・ペラパス Tanjung Pelepas 港方面）を結ぶセカンド・リンクが 1998 年に開通した。

①のコーズウェイは、一日 6 万台の車両が通過するとも言われる国境で、物流車両にとっても重要な地点であるが、交通渋滞が激しく、また 24 時間フルオープンではなく、深夜はゲートが閉まる。シンガポール中心部から旅客としてアクセスする場合は、直通バスを利用するか、MRT（近郊電車）でウッドランズ駅まで行き、路線バス（写真 A8-1）に乗車する。シンガポール税関（写真 A8-2）で出国手続きを済ませたあと、再度同じバスに乗り、マレーシア税関まで約 1.0km の海上道路を走行する。マレーシア税関は真新しく広大な建物であり、ジョホール市街地に近接している（写真 A8-3）。バスに乗って市街地まで行くこともできるが、ショッピングセンターとも徒歩で直結している。ジョホール市内は交通量がかなり多かったものの、国境を通過する車両との動線は分かれているようであった。

②のセカンド・リンクは、シンガポール西端に位置し、中心部から約 30km 程度離れている。シンガポール側はジュロン地区の工業地帯、マレーシア側は原野が広がっており、両国は約 2km の橋（写真 A8-4）で結ばれている。新しく開設された国境のため、両国のアクセス道路や税関施設はよく整っているものの、両国の市街地から離れており、また通行料も高いため通行車両はあまり多くない。一方で、ゲートは 24 時間オープンしているため、コーズウェイの渋滞を避けたい場合や夜間に利用されることが多いとのことである。

シンガポール市内からセカンド・リンクに向かうと、途中までは海上コンテナ搭載車両を含め非常に通行量が多い（写真 A8-5）ものの、多くはジュロン工業地帯との往復である。また、マレーシア側を約 10km そのま

ま西に進むと、原野を切り開いて開設されたタンジュン・ペラパス港（1999 年開業）に到達する。セカンド・リンクやジョホール市街からの立派なアクセス道路も整備され（写真 A8-6）、また鉄道建設の計画もある（プロジェクト Ma02）ものの、現状では取扱貨物の多く（約 95%）がトランシップ貨物であり、背後地からの輸出入貨物の利用は年間 10～20 万 TEU 程度とのことであった。



写真 A8-1 シンガポール・ウッドランズ駅発
ジョホールバル行きの路線バス



写真 A8-2 シンガポール税関



写真 A8-3 マレーシア税関とジョホール市内



写真 A8-6 タンジュン・ペラパス港のアクセス道路
(タンジュン・ペラパス港のターミナルビルより撮影)



写真 A8-4 シンガポール・マレーシア国境を跨ぐ橋
(セカンド・リンク)



写真 A8-5 シンガポール市内～セカンド・リンク間の
道路状況

A-9 ブルネイ・マレーシア国境（バンダル・スリ・ブガワン→ミリ）

- ・ブルネイ側国境：クアラ・ブライト Kuala Belait
- ・マレーシア側国境：クアラ・バラム Kuala Baram
- ・アセアン物流インフラ主要プロジェクト：B01, B02
- ・訪問時期：2009 年 3 月の平日（金曜）
- ・概要：ブルネイの首都バンダル・スリ・ブガワン Bandar Seri Begawan から西進し、マレーシア国境を越え、サラワク Sarawak 州の都市ミリ Miri を目指す、ボルネオ横断ハイウェイ上のルートである。バンダル・スリ・ブガワンより海岸沿いを約 80km 西に進むと、国境の町クアラ・ブライトに到達する。この間のほとんどの区間は片側 2 車線以上の高規格道路であり（写真 A9-1）、一部（約 20～30km）で片道 1 車線の区間もみられた（写真 A9-2）。著者はこの区間をチャーター車で移動し（120 ブルネイドル、約 1 万円）、90 分程で到着した。公共交通（バス）の場合は、数百円で移動可能であるが、途中のセリア Seria で乗り継ぐ必要があり、また便数もかなり少ないようである。

クアラ・ブライトからはバスでマレーシアを目指す。幸い 15:30 の最終バス（写真 A9-3、ミリまで約 10 ブルネイドル）に乗車することができた。バスは 30 分程でブルネイ税関（写真 A9-4）に到着する。再度バスに乗り換えて 500m 程進んだところにあるマレーシア税関（写真 A9-5）で入国手続きの後、バスを乗り換えてミリに向かう。国境からミリまでは約 30km、45 分程であった。マレーシア域内に入ると、すぐに大きな橋でバラム川を越え、その後もブルネイ域内よりは多少見劣りするものの、ブルネイ側と同様、走行には何の問題もない片側 2 車線道路が続いた（写真 A9-6）。

全区間を通じて、海上コンテナ搭載セミトレーラを含め、物流車両と数分おきにすれ違うものの、全体としての交通量はあまり多くなかった。ブルネイ政府によれば、首都バンダル・スリ・ブガワンの外港であるムアラ Muara 港の輸出入貨物のうち、マレーシアから陸路輸送されるものは、現時点では一部にとどまるとのことであった。ただし、その拡大を企図し、ブルネイ政府は、ムアラ港に隣接するインランドデポ（プロジェクト B01, 写真 A9-7）と同様の施設を、国境のクアラ・ブライト（および東側国境のクアラ・ルラ Kuala Lurah）に整備する計画（プロジェクト B02, 03）であるものの、まだ整備は開始されていない。ムアラ港のインランドデポについても、一応開業はしたものの、まだ入居者を募集している段階とのことであった。



写真 A9-1 バンダル・スリ・ブガワン～クアラ・ブライト間（ブルネイ）の道路状況（1）



写真 A9-2 バンダル・スリ・ブガワン～クアラ・ブライト間（ブルネイ）の道路状況（2）



写真 A9-3 ブルネイ～マレーシア国境のバス（ブルネイ側）



写真 A9-4 ブルネイ税関



写真 A9-7 ブルネイ・ムアラ港地区のインランドデポ



写真 A9-5 マレーシア税関



写真 A9-6 クアラ・バラム～ミリ間（マレーシア）の
道路状況

A-10 マレーシア・インドネシア国境（クチン〜ポンティアナツ）

- ・マレーシア側国境：テベドゥ Tebedu
- ・インドネシア側国境：エンティコン Entikong
- ・アセアン物流インフラ主要プロジェクト：I08, I09
- ・訪問時期：2009 年 3 月の日曜
- ・概要：マレーシア・サラワク州の州都クチン Kuching は、外洋からおよそ 30km 入ったサラワク川沿いに開けている。2 万トン級の船が入港可能な河口近くのターミナル（セナリ・ターミナル Senari Terminal, 写真 A10-1）周辺は、アクセス道路も良く整備されている（写真 A10-2）。

クチンから約 60km のセリアン Serian までは、日本の高速道路と遜色ない片道 2 車線以上の高規格道路、そこから国境のテベドゥまでも片道 1 車線ながら走行にはほとんど問題のない区間であった（写真 A10-3）。ただし、日曜の朝早かったため（マレーシア時間で 9 時過ぎに国境を通過）か、物流車両とはほとんどすれ違うことがなかった。

マレーシア税関（写真 A10-4）は、出国ゲートということもありスムーズに通過した。設備は古いものの、現在隣接地に新しいゲートとアクセス道路を建設中である（写真 A10-5）。100m ほど進むとインドネシア税関である。また、その間ではインドネシア警察による荷物検査が行われていた（写真 A10-6）。インドネシア税関の建物（写真 A10-7）は立派であるが、インドネシア側のドライ・ポート（プロジェクト I09）はどこに建設される予定なのか、判然としなかった。また、審査にも多少時間がかかり、朝方の比較的空いていると思われる時間帯にもかかわらず、人々や車両が滞留していた（写真 A10-8）。

インドネシアに入ると、税関前に、マレーシア側に通勤等している人々のものと思われる自動車やバイクが多数停められていた（写真 A10-9）。税関から 100m 程で立派に舗装された道路は終わり、その後は貧弱な道路となり（写真 A10-10）、所々には舗装に大穴も空いている（写真 A10-11）。しかしながら、マレーシア国境に向かう物流車両や大型バス（写真 A10-12）の通行は多く、多くのモノや人々がこの国境を通じてマレーシア側に流れ込んでいることがうかがえた。このような道路状況は、海岸沿いの街スンガイピニューイ Sungai pinyuh で、西カリマンタン West Kalimantan 州の 2 大主要都市ポンティアナツとシンカワン Singkawang を結ぶ道路（写真 A10-13）と合流するまで約 300km に渡って続き、さらに約 50km 離れたポンティアナツに到着するまで、

途中小一時間の休憩を含み国境から約 7 時間を要した。なお、この区間（国境〜ポンティアナツ）の道路改良は、アセアン物流インフラ主要プロジェクトのひとつ（I08）とされている。

なお、著者はクチン〜ポンティアナツ全区間を、インドネシア人家政婦の募集・移送を行うためインドネシアに向かう中国系マレーシア人の車に同乗して移動した。彼らによれば、このような業者は数多く存在し、多数のインドネシア人がマレーシア国内で働いているとのことであった。この国境越えは、これまで著者が訪れた国境の中でも、ラオスと並び、隣接国の経済的な落差を非常に大きく感じるものとなった。また、両都市は 500km 近く離れ、また途中にあまり大きな都市はないにもかかわらず、予想以上に経済的な繋がり（物流・旅客ともインドネシアからの一方的な流入ではあるが）が密接であるとの印象を受けた。



写真 A10-1 マレーシア・クチン港セナリ・ターミナル



写真 A10-2 クチン港セナリ・ターミナル周辺の道路状況



写真 A10-3 マレーシア側国境地域周辺の道路状況
(手前のガソリンスタンドから道路を撮影)



写真 A10-6 インドネシア警察による積荷チェック
(車内より撮影)



写真 A10-4 マレーシア税関



写真 A10-7 インドネシア税関



写真 A10-5 建設中の新しいマレーシア税関（左）と
アクセス道路



写真 A10-8 インドネシア税関建物内の様子



写真 A10-9 インドネシア税関前に停められた
多数の自動車とバイク



写真 A10-12 マレーシア・クチン～インドネシア・ポン
ティアナツ間を往復するバス



写真 A10-10 インドネシア国境地域周辺の道路状況
(1)



写真 A10-13 スンガイピニューイ～ポンティアナツ間
(インドネシア) の道路状況



写真 A10-11 インドネシア国境地域周辺の道路状況
(2)

A-11 フィリピン・ルソン島西南部

・アセアン物流インフラ主要プロジェクト：P04, P05, P07

・訪問時期：2008年4月の平日（水曜）

・概要：フィリピンは他国と陸上で国境を接していないものの、全部で14件のアセアン物流インフラ主要プロジェクトが登録されており、うち国際定期船（プロジェクト Ot02）を除く13件が首都マニラ Manila のあるルソン Luzon 島に集中している。このうち、西南部のプロジェクト対象地域を訪問する機会があったので紹介する。

首都マニラから、ミンドロ Mindoro 島・パナイ Panay 島・ネグロス Negros 島・ミンダナオ Mindanao 島と辿るフィリピン西部主要ルート上に位置し、ミンドロ島へのフェリーが就航するバタンガス Batangas 港までは、およそ100km、約2時間の道のりである。途中カランバ Calamba までの約40km（Metro Manila Skyway および SLEX）とサント・トーマス Sto.Tomas ～リパ Lipa 間約20km（STAR Expressway）は高速道路が既に開通し、残る区間も高速道路の建設が進んでいる。高速道路は片道2車線以上で中央分離帯もあるが、ところどころ補修等のため車線規制や変更が行われており（写真 A11-1）、地元在住の方によればかなり長い間工事が続いているとのことであった。マニラからカランバまでの高速道路は、往復ともに物流車両を含め非常に交通量が多く、道路容量目一杯の車両が走行していた。渋滞も良く起きるそうである。

また、カランバ～サント・トーマス間の約8kmは、東西のフィリピン縦断ルートの共通区間であるにもかかわらず、高速道路がまだ完成しておらず（プロジェクト P05 フェーズ1）、非常に混雑していた（写真 A11-2）。特に、バタンガスからの帰路（18時頃）は、この区間を通過するのに30分以上を要した。

サント・トーマスで、高速道路の建設も計画されている（プロジェクト P05 フェーズ2）ルソン島南東部方面（フィリピン東部主要ルート）の国道と別れると、リパまでの高速道路は交通量も少なく、走行も快適である（写真 A11-3）。リパからバタンガスまでの約40kmはまた一般道路を走行するが、カランバ～サント・トーマス間に比べれば交通量は少ない。ただし、トラックなどの大型車両からバイク・歩行者まで混然とした中を走行するため、スピードはあまり出せない状況である。この区間も高速道路の建設が進んでいる（プロジェクト P04）。

バタンガス港は中南部諸島からのルソン島の玄関口と

して成立した港であり、1990年代後半に旅客船や一般雑貨バースが近代化されたのに続き、コンテナバース（水深13m、延長450m）が整備された（プロジェクト P07）。岸壁およびヤードは2005年に完成しているが、訪問時点でようやく航路の就航が決まり、クレーンが設置されたとのことであった（写真 A11-4）。さらに、引き続きコンテナバース等の整備が計画されており、用地は確保されているものの、実際に整備が行われるかどうかは今後の取扱状況次第と思われる。なお、他の既存施設については、旅客船バースにはフェリー（写真 A11-5）や高速艇がひっきりなしに発着し、また一般雑貨用バースも自動車運搬専用船も定期的に就航するなど、非常によく利用されていた。



写真 A11-1 マニラ～カランバ間の高速道路
（補修区間）



写真 A11-2 カランバ～サント・トーマス間の道路状況



写真 A11-3 サント・トーマス〜リパ間の高速道路



写真 A11-4 バタンガス港のコンテナヤード



写真 A11-5 バタンガス港に停泊する
ミンドロ島行きフェリー

A-12 中国・北朝鮮国境（大連→新義州）

- ・中国側国境：丹東 Dandong
- ・北朝鮮側国境：新義州 Sinuiju
- ・訪問時期：2007年9月の平日（木曜）
- ・概要：北朝鮮（朝鮮民主主義人民共和国）は日本人にとって世界でもっとも訪問しにくい国のひとつであるが、国境までは中国側から簡単にアクセスできる。中国と北朝鮮を隔てる鴨緑江（おうりょくこう, Yalujiang）が黄海に注ぐ地点の中国側の都市・丹東は、遼寧省の省会・瀋陽 Shenyang から南東に約 300km、大連 Dalian からは遼東半島の東海岸沿いに約 350km 北上した場所にある、人口 200 万人以上の大都市である。瀋陽からは全区間高速道路が整備済みのようであるが、著者がアクセスした大連からは、最後の約 100km は高速道路が未完成であった。行きのバスは、ほぼ全区間一般道を走行したため6時間近くを要したが、翌朝の帰路は、高速を経由するバスであったため、約3時間で大連郊外に到達した。

鴨緑江には、丹東市の中心部から鴨緑江大橋が架かっており、近くには中国税関（写真 A12-1）も立地している。もちろん北朝鮮の入国許可がなければ大橋に立ち入ることはできないが、橋の袂から出入国ゲートを垣間見る（写真 A12-2）ことはできるし、またすぐ隣にある朝鮮戦争時に米軍の爆撃によって破壊された鴨緑江断橋が観光地化されており、そこから全景を眺めることができる（写真 A12-3）。鴨緑江大橋は鉄道1本・道路1本から成るため、道路は時間を決めて片側通行を交互に行っているとのことであり、著者が訪れた時間帯は北朝鮮から中国へ向かう車両が続々と通過していった。交通量は1分に2～3台程度であり、ほとんどがトラックで、著者が滞在した30分程の間に国際海上コンテナを搭載したセミトレーラも10台以上通過した。また、税関前には北朝鮮へ向かうハングル文字ナンバーのトラックが20台近く行列しており、日本の中古車も多かった（写真 A12-4）。

鴨緑江断橋の袂から、北朝鮮側の川岸ぎりぎりまで近づく遊覧船が数多く出しており（望遠鏡も有料で借りられる）、川岸を歩く人々や係留される船（軍用船も含まれる）を眺めることができる（写真 A12-5）。近年の中国の目覚ましい経済発展により、鴨緑江を挟んだこの地域は非常に大きなコントラストを描くようになったものと思われる（写真 A12-6）。特に夜になると、鴨緑江大橋の中国側半分だけが鮮やかなイルミネーションに彩られるのに対し、北朝鮮側は橋も対岸も真暗闇で、唯一小さなカジノ軒がわずかなネオンを放っているだけという

状況は極めて対比的であった（写真 A12-7）。ただし、このように経済状況が非常に大きく異なる割には、著者が訪れた東南アジアの国境地帯と同程度の交流や物資流動が見られた（丹東市内の旅行会社では、中国人を対象とした北朝鮮日帰り観光の宣伝が多く見られた）のは、著者の予想を上回るものであった。



写真 A12-1 中国税関（丹東）



写真 A12-2 鴨緑江大橋の橋台部にある出入国ゲート



写真 A12-3 鴨緑江大橋と通過する海上コンテナ搭載車両（手前左側：中国，奥右側：北朝鮮）



写真 A12-6 鴨緑江川岸（中国側）の様子



写真 A12-4 中国税関前に並ぶ北朝鮮へ向かうトラック（中国時間 17:30，日本で使用されていた形跡を残したまま，ハングルが書き加えられている）



写真 A12-7 鴨緑江大橋の夜景（イルミネーションが途切れている地点より奥が北朝鮮側）



写真 A12-5 鴨緑江川岸（北朝鮮側）の様子

A-13 中国・香港境界（深圳→香港）

・中国側国境：深圳 Shenzhen

・香港側国境：香港 Hongkong

・訪問多数（2004 年以降）

・注：この区間は厳密には国境とはいえないが、経済体制が異なり出入国管理も原則として別々に行われていることから、本稿で言及するものである。また、本境を含む珠江デルタ地域については、本稿よりも詳細なモデルシミュレーションを行い、稿を改めてその結果をとりまとめる予定であり、そのなかでインフラの整備状況や将来計画についても言及する予定である。

・概要：自動車が行き可能な境界（口岸）は、東から、

①沙頭角 Shatoujiao, ②文錦渡 Wenjindu, ④皇崗 Huanggang（中国側）＝落馬洲 Lok Ma Chau（香港側）、⑥深圳湾 Shenzhen Bay の 4 箇所である（図 A13-1）。なお、この他に、旅客専用の境界として、両側から鉄道も乗り入れる③羅湖 Lowu および⑤福田 Futian＝落馬洲があり、また九龍 Kowloon 半島西岸をフェリーでアクセスすることも可能である。このうち、深圳湾を全長 5.5km の深圳湾大橋（深港西部通道ともいわれる）で越える⑥深圳湾口岸と旅客専用の⑤福田＝落馬洲口岸は、2007 年の開業である。以下、自動車の通行が可能な 4 つの口岸の状況について順に述べる。

①沙頭角口岸は、九龍半島東岸にあり、深圳市最大のコンテナターミナルである塩田国際コンテナターミナル Yantian International Container Terminal まで約 4 km と近接していることから、物流車両の利用が多いようである。ただし、周辺住民以外の通過には特別な許可が必要であること、香港側が高速道路から遠いこと、深圳市の中心や珠江デルタ地区（広州 Guangzhou 市、東莞 Donggang 市等）方面とは逆方向であること等のため、メジャーなルートとは言いがたい。

②文錦渡口岸は、1978 年の改革開放以前から存在する古い境界であり、羅湖口岸とともに深圳市の最初の市街地に最も近く、かつてはここがメイン・ルートであったが、沙頭角口岸と同様、深圳市や珠江デルタ地区の発展方向と反対であるため、以前より相対的な重要度は低下しているようである。著者も、沙頭角と文錦渡の口岸にアクセスした経験はない。

④皇崗＝落馬洲口岸（写真 A13-1）は、自動車（乗用・バス・トラック）でアクセスする場合の現在のメイン・ゲートであり、24 時間通過可能で、深夜でも旅客や通過・待機車両で混雑している。日中は物流車両専用のゲートも非常に混雑しており、通関待ちの長い行列ができていた（写真 A13-2）。これは、福田保税区や現在

の市の中心に最も近く、両側とも 1～2 km で高速道路へアクセスでき、また深圳湾口岸が開通するまで自動車の通行が可能な口岸としては最も西側（珠江デルタ方面）に位置していたためと考えられる。混雑緩和のため、深圳市郊外のデポで通関手続きを済ませ、口岸は素通りする「绿色通道」制度の導入などの対策が行われている。また、2007 年に深圳湾口岸が開通したことにより、多少混雑が緩和されたものと考えられる。また、同じく 2007 年にはすぐ西隣に旅客専用の⑤福田＝落馬洲口岸も開設された（写真 A13-3）。

⑥深圳湾口岸（写真 A13-4）は、香港・九龍半島西部の元朗 Yuen Long と深圳市の蛇口 Shekou 半島を結ぶ深圳湾大橋（写真 A13-5）の深圳市側に 2007 年 7 月に開設された。著者が現地を訪れたのは開業 1 週間後であったため、まだ通行量は多くなかったものの、深圳市西部（蛇口・宝安 bao'an）や珠江デルタ地区と香港間の陸上輸送ルートを大幅にショート・カットしているため、今後は重要度が増すものと思われる。特に、深圳湾大橋と直結される広州市方面への新しい高速道路（広深第二高速）が今後建設される予定であり、さらに利便性が増すことが予想される。

なお、これらの口岸を通過する貨物は、中国本土・香港間を往来する貨物だけでなく、中国本土から他国へ輸出入される貨物も相当数含まれる。これは、香港を経由することによるデメリット（通関の回数が 1 回増加、陸上輸送距離の増加と越境輸送（中国本土と香港の両方に許可された車両が必要、写真 A13-6）による陸上輸送コストの増加、口岸や深圳市街地の通過に伴う輸送時間の増加等）よりも、メリット（中国本土・香港間の通関は準国内扱いであり、また香港は自由貿易港であることから、両者の通関手続きに関するコストを合計しても、中国から直接輸出入する際の通関コストを下回る）の方が大きいためである。以前は、香港がこの地域における海上輸送の突出したハブであったことから、目的地や船社の選択肢が広く頻度も高い等といった、サービスレベルの高さもメリットにあげられていた。しかしながら、近年では深圳諸ターミナルも成長し、多くの国・港湾へ高頻度の海上輸送サービスを展開できるようになり、またオペレーションや通関手続き関連のサービスについても香港との差を縮めていることから、以前ほどのメリットはなくなってきており、香港側の当事者は、こういった現状に強い危機感を持っている。一方、中国本土側の荷主や物流業者も、香港のような、完全に外国ではないものの制度体系の異なる存在が近くにあることによって、多様な選択肢を持つことができるというメリットを理解

しており、今後は、共存共栄の方策が模索されるものと予想される。



図 A13-1 中国深圳市・香港間の口岸位置図



写真 A13-3 福田=落馬洲口岸（2007 年開業の落馬洲駅まで乗り入れた九広東鉄線，2008 年 11 月撮影）



写真 A13-1 皇崗=落馬洲口岸
（中国側，2007 年 2 月撮影）



写真 A13-4 開業直後の深圳湾口岸（2007 年 7 月撮影）



写真 A13-2 皇崗=落馬洲口岸で待機するトラック
（中国側，2006 年 9 月撮影）



写真 A13-5 深圳湾大橋（香港側より中国本土側を望む，
2007 年 7 月撮影）



写真 A13-6 中国本土と香港の 2 つのナンバープレート
を持つ香港のトラック（深圳市内で 2007 年 1 月撮影）

(参考) A-14 中国・カザフスタン国境 (ウルムチーアルマトイ)

*本地点は本稿で扱うネットワークには含まれないが、他の地点との比較の意味も含めここに掲載するものである。

- ・中国側国境：アラ山口 Alashankou
- ・カザフスタン側国境：ドルジバ Druzhba
- ・訪問時期：2008 年 8 月の日曜
- ・概要：中国・新疆ウイグル自治区の首府ウルムチ Urumqi から、隣国カザフスタンの最大都市アルマトイ Almati まで、鉄道で移動した。中国側約 500km, カザフスタン側約 700km の合計 1,200km の区間を、約 32 時間かけて走破する旅客列車が、週 2 往復設定されている。ただし、32 時間のうち出入国時に各 2 時間強、後述の台車の交換に 2 時間の、合計 7 時間余り国境地帯にとどまったため、実質走行時間は約 25 時間 (表定速度約 50km/h) である。

列車は、ウルムチを夜 23 時 58 分に出発し (写真 A14-1)、翌日朝 9 時頃国境の町アラ山口駅に到着した。訪問時期が北京オリンピック開催期間中で、新疆ウイグル自治区内でも爆発事件が起き、これに関連し日本人記者が一時拘束されたりした直後だったためか、アラ山口駅内に陣取る中国税関の職員は非常にピリピリしたムードであった。従来であれば停車中の列車に乗り込んだまま出国審査を受ける手筈であったところ、日本人という理由で全ての荷物を持って列車を降ろされ、駅構内の一室で撮影した写真も含め入念な荷物検査を受けた。

幸い問題なく列車に戻ることで、物々しい警備が目立つ国境を通過し (写真 A14-2)、10 分程走ったところで再度停止しカザフスタンの入国審査を受けた。こちら時間も同程度かかったが、特に問題なく車内で入国の承認を得ることができた。さらに 2~3 km 走るとドルジバ駅に到着し (写真 A14-3)、一度ホームで乗客を降ろした後、広い駅構内の中の専用引込線に入り、台車の交換を行った。

台車の交換は、客車を一両ずつ切り離れたうえで、ボルトを緩めて台車部分を車体から取り外し、車体をジャッキで持ち上げて台車を入れ替える (写真 A14-4)。中国の鉄道の軌間は標準軌 (1435mm)、カザフスタンは広軌 (1520mm) であるが、台車入れ替え作業専用線はこの中間的な軌間となっており、それぞれの軌間に対応した台車が (低速であれば) 両方とも進入できる。すなわち、すべての標準軌対応の台車を一方向に送り出した後で、逆方向から広軌対応の台車を送り込み、また一両ずつ取り付ける作業を行う (写真 A14-5)。以上の作業

を全車両同時に行い、2 時間程度要した。

カザフスタン国内に入ると再度列車はカザフステップの中を順調に走行し、アクトガイ Aqtoghay で一度進行方向を変え、国境のドルジバを発って約 16 時間後の翌朝 7 時過ぎ (カザフスタン時間) にアルマトイに到着した (写真 A14-6)。

はじめに書いたように、総所要時間は 32 時間程度かかっているものの、中間日の日中はほとんど国境地帯の出入国審査と台車交換に費やし、実質的には二晩の夜間走行で移動するという状況であった。本区間は航空機の便 (所要 2 時間弱、正規運賃で約 250US ドル) もあるものの、料金が約 500 元 (約 7,500 円) と安いことから、外国人旅行者に加え、カザフスタン等に向かう中国人留学生の集団等が乗車し、6 両編成の列車は満員であった。途中貨物列車とも度々すれ違い、ドルジバ駅構内には海上コンテナ搭載車を多数連結した編成も見られた (写真 A14-7) もの、中国国内の鉄道容量の制約や軍事物資および資源輸送優先の方針等もあり、中国の海港側窓口である連雲港における著者によるインタビュー (2007 年) 時の情報では、連雲港からドルジバまで直通する国際海上コンテナの定期列車は週 1 便にとどまるとのことであった。

アラ山口~ドルジバ間の開通は 1990 年、直通列車運行開始は 1992 年であり、政府当局の発表によれば、それ以来着実に交通量を増やしており、また 2008 年 11 月にはアラ山口側にも大規模なコンテナ積み替え施設が開業したとの報道や、また軌間の違いを克服する動き (Trans-Kazakhstan Trunk-Railways: カザフスタン国内の軌間を標準軌に変えるプロジェクト) も進行中とのことである。著者が実際に体験した限りでも旅客・貨物輸送とも将来ニーズは十分あり、今後のポテンシャルが非常に大きい地域に感じられたものの、軌間の違いだけでなく、線路容量 (特に中国側) や、著者の経験のように政治的な動きに非常に左右されやすい税関の体制など、今後解決・改善すべき課題も山積している。

なお、著者は、この他にも、中央アジア地域内の各国の国境地帯の訪問調査を行っているところであり、別の機会に取りまとめる予定である。



写真 A14-1 ウルムチ駅で発車を待つアルマトイ行き
旅客列車



写真 A14-4 台車を外され
ジャッキで持ち上げられた客車



写真 A14-2 カザフスタン側の国境警備施設



写真 A14-5 台車交換の様子



写真 A14-3 ドルジバ駅に到着したウルムチからの
国際列車（左）



写真 A14-5 アルマトイ 2 駅に到着した国際列車



写真 A14-7 ドルジバ駅構内を通過し
中国方面に向かう海上コンテナ輸送列車