



上) 貨物船に掲げられた中国、タイ、ラオス、ミャンマーの国旗。中国船なので中国の旗が大きいのだが、なにやら力関係を暗示しているように見えてしまう

下) ソップルアックの展望台からゴールデントライアングルを眺める。手前がタイ、右手メコン対岸がラオス、左手サイ川対岸がミャンマー

金三角再訪

ゴールデントライアングル

7年ぶりに訪れたタイ・ラオス・ミャンマー国境地帯は、昆明からラオス経由でバンコクまでをつなぐ南北経済回廊の開通を前に大きく変わろうとしていた。変化の原動力は中国から押し寄せる金と人である。

南信之(文・写真)



*南北経済回廊チェンコン・チェンライ間には他のルートもある





雲南へ戻る貨物船にシンハービールを積み込むタイ人苦力



チェンセーンのリム川河畔に停泊する中国船



ソップルアックは街全体がまるで遊園地の様相



中国資本によって開発中のラオス金三角経済特区

メコン河畔に並ぶ極彩色に塗られた張りぼてのモニュメント、林立する土産物屋や食べ物屋、対岸のラオス領に鎮座する金色屋根を頂いたいかにも安普請のアラビア風ドーム。まるで三流のテーマパークにでも迷いこんでしまったかのようだ——タイ、ラオス、ミャンマーの三国が国境を接するエリア、いわゆるゴールデン・トライアングルのタイ側の街ソップルアックの光景である。今となつては、ここがかつて辺境の寒村だったころの面影を探すことはむずかしい。

金色屋根のドームが立っているラオス側の河畔は、中国資本の金木棉集団によって開発が進められている金三角経済特区である。今のところはカジノやホテルなど一部のレジャー関連施設がオープンしているに過ぎないが、金木棉集団がラオス政府から租借した土地は総面積約3000ヘクタールにも及び、開発計画には、空港、埠頭、ショッピングセンターなどの建設が含まれる。最終的にはラオスの年間国家予算を優に超える金額が投資される予定というのだから凄まじい。

特区内の主要通貨は中国人民元であり、タイバーツも使用できるが、ラオ

マー、ラオスの社会主義化、中国国民党軍残党が少数民族を取り込んで築いた半独立国で盛行した阿片交易、そして今起こっている変化もやはり中国発である。見出しに「金三角」と中国語を使ったのもそういう事情からだ。

古都チェンセーン

ソップルアックからメコン川を10キロほど南へ下ったところに波止場町チェンセーンがある。14世紀にチェンセーン王国の都として築かれ、城壁に囲まれた人口1万人ほどの旧市街には今も多くの古跡が残る。

河畔で人足たちが五星紅旗を掲げた雲南籍の小型貨物船に、タイのナショナルブランドであるシンハービールを大量に積み込んでいた。7年前、積荷を降ろした中国船が空荷で出航するのを不思議に思い理由を尋ねた時、「タイは物価が高いからな」と、自嘲気味に微笑んだ船員の顔が思い出された。当時の中国の一人当たり名目GDPはタイの半分をようやく超えた程度だったが、2010年にはタイ4621ドル、中国4283ドルと、ほぼ横並びになっている。メコンの川船の積荷に

ス領でありながらラオスキープは流通していない。また、現在雇用される約5000人あまりの職員のうち9割が中国人だという。これではまるで植民地ではないか。

カジノ開設に関してはミャンマーが先発で、1997年にカジノホテルのゴールデン・トライアングル・パラダイスリゾートをオープンしている。客の大多数はタイ人とタイ経由の外国人である。カジノがないのはタイ側だけで、社会主義国がカジノをこぞって建設し、資本主義国からの客を奪い合うというのだからなんとも皮肉な話だ。

現在のありさまからは想像できないが、ここを起点として広がるゴールデン・トライアングルは、20世紀末まで世界最大のケシ生産地で、1980年代末ぐらいまでは、ここからそう遠くない山間の村でもケシ畑を目にすることができた。その後、タイでは急速に取締りが進み、ケシ栽培はほぼ根絶、ラオスでも順調に減産が進んできた。ただし、ミャンマーに関しては、国際連合薬物犯罪事務所の資料によれば、今もアフガニスタンについて世界代2位のケシ生産地である。ソップルアックはチェンライ県の県

もそれがしつかりと反映されていたのだった。

しかし、この時チェンセーンに停泊していたのは小型の貨物船20艘足らずで、以前に比べて特に増えてはいないように見えた。また、街の東端にある税関の置かれた荷揚埠頭の規模も代り映えはしない。一時は期待されたメコン水運であったが、いつからかあまり話題に登らなくなった。不振の理由のひとつとしてメコン川の水位低下が挙げられる。気象変化による降雨量減少に加え、ダム建設によりメコンに流れこむ水が減り、中大型船の運行が困難

都チェンライの北東へ約70キロの位置にある。チェンライは雲南省昆明からラオス経由でバンコクまでをつなぐ予定の南北経済回廊のタイ側最初の主要都市。チェンライからソップルアックへ向かう道の各所で拡張工事が盛大に行われていた。現在の交通量なら片側一車線でも十分なほどなので、これがラオスのフェーサイとタイのチェンコーンを結ぶメコン渡河橋完成後の地域交通量増加を見据えての拡張なのは明らかである。

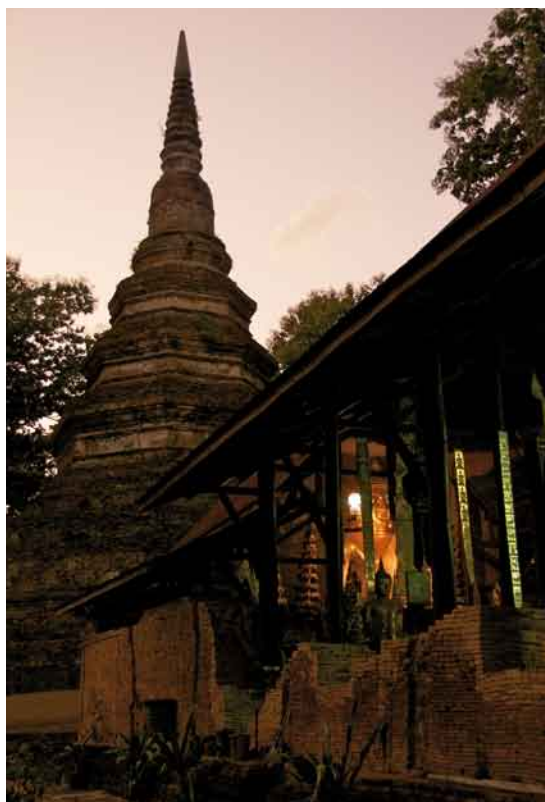
チェンライ行きの飛行機で臨席したチェンライの大学講師から、中国人留学生が急激に増えているという話を聞いたので調べてみると、2010年末でタイの中国人留学生数は約1万人。これは日本で学ぶ中国人の8分の1に過ぎないが、大学数などの諸事情を考慮すれば、1万人というのは驚くに値する数ではないだろうか。メコン渡河橋の開通を待たずして中国の金と人はすでにメコン川を渡ってタイへ押し寄せていたのだ。

第二次大戦後にゴールデン・トライアングルで起こった大きな変化の発端はすべて中国からもたらされたと言っても言い過ぎではないだろう。ミャンマ

になつてしまったのだ。南北経済回廊が開通すれば、ゴールデン・トライアングルでの水運の重要性はさらに失われることになるだろう。

乱開発された隣村のソップルアックに比べ、チェンセーンは歴史建築保護の目的に大規模建設が制限されたおかげもあり、どうか古都の風情を留めている。あるいは、水運が発達して貨物船でこつたがえす交易港になるよりも、今のまま史跡を売りにした観光地でありつづける方がチェンセーンにとってはよいのかもしれない。

(次号に続く)



チェンセーンで最大のチェディー（仏塔）を誇るワット・チェディールアン。1332年にチェンセーン王セーンブーによって建立された