

地域形成に関するサブリージョンからミクロリージョンへのクロスレベル効果 ——タイとラオスの国境地帯を事例として——

横 田 将 志

要旨

メコン河に架かる国際橋である第2メコン友好橋で結ばれたタイのムクダハーンとラオスのサワンナケートの間ならびに第3メコン友好橋で接続されたタイのナコンパノムとラオスのターケークの間では、通院や買い出しを目的とした人の往来が活発に行われ、医療圏と商圏が形づくられている。これらの地理的範囲をスケールとレベルの概念を用いて捉えると、ミクロリージョン・レベルに該当することがわかる。第2・第3メコン友好橋は、大メコン圏というサブリージョン・レベルにおける地域形成の一環として建設されたものである。この点を踏まえると、サブリージョン・レベルにおける地域形成の動きがミクロリージョン・レベルの地域形成を促進する「クロスレベル効果」を有すると理解できる。

キーワード：大メコン圏（GMS）、東西経済回廊・南北経済回廊、サブリージョン、ミクロリージョン

1. はじめに

大メコン圏（Greater Mekong Subregion; GMS）は、東南アジア大陸部（インドシナ半島）に位置するカンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、およびベトナムの5か国、ならびに中国の雲南省と広西チワン族自治区から構成される地理的範囲である。アジア開発銀行（ADB）が1992年にGMSプログラムを立ち上げ、その支援のもとで各国が地域協力に着手して以降、1つのまとまりのある地域として捉えられるようになっていった。東南アジアには、大陸部の5か国だけでなく、海洋部の5か国（ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール）も参加する政府間組織である東南アジア諸国連合（ASEAN）が存在する。こちらのほうがより広い地理的範囲をカバーしているためからか、大陸部の5か国と中国南西部の一部から成る地域を表す際には、（Greater Mekong）“Subregion”（サブリージョン、準地域、下位地域）¹⁾という用語が当てられている。次節では、GMSとASEANの間で見られるような重複しながらも相違し、重層的にも見える空間を分類し、その理解を促進する分析枠組みである「スケールとレベル」（scale and level）の概念を紹介する。

筆者は、2023年の8月下旬から9月上旬にかけて、GMSプロジェクトの一環として整備された幹線道路である「東西経済回廊」（East-West Economic Corridor）を現地調査す

る機会を得た。今回は時間的制約から、同回廊のタイ国内部分と隣国であるラオスのゲートウェイ都市であるサワンナケート（Savannakhet）までの区間の調査となった。今回の現地調査では、東西経済回廊と同じく、GMS プロジェクトの中で整備が進められてきた幹線道路である「南北経済回廊」（North-South Economic Corridor）に今後組み込まれる見通しであるタイのナコンパノム（Nakhon Phanom）とラオスのターケーク（Thakhek）の区間にも足を運んだ。これは、東西経済回廊が日本のイニシアチブで整備されたものであることに対して、南北経済回廊の整備が中国主導で進められてきたことを受けてのことである。

第3節では、東西・南北両経済回廊、ならびにその回廊に位置し、タイとラオスでもあるメコン河に架橋されたタイのムクダハーン（Mukdahan）とサワンナケートを結ぶ「第2タイ＝ラオス友好橋」（Second Thai-Lao Friendship Bridge; 以下、第2友好橋）、およびナコンパノムとターケークの間にある「第3タイ＝ラオス友好橋」（Third Thai-Lao Friendship Bridge; 以下、第3友好橋）について概説する。

一節分先取りして述べるかたちになるが、第5節では、筆者が実際に第2友好橋と第3友好橋を使って、タイ側とラオス側を行き来した際に観察できた医療サービスを目的とした人の往来を踏まえて、第2・第3友好橋によってムクダハーン＝サワンナケート間ならびにナコンパノム＝ターケーク間で医療圏が創出され、その地理的範囲がスケールとレベルの概念上では、サブリージョンの下位にあるマイクロリージョン（micro-region）に該当することを論じる。今回の現地調査では、ムクダハーンとサワンナケートの間、およびナコンパノムとターケークの間で、商圈というマイクロリージョンが存在することも把握できた。この点については、第6節にて述べていく。

なお、第4節では、上記の医療圏や商圈といったマイクロリージョンの形成にとって重要な役割を担っている友好橋経由のタイ＝ラオス間の人の移動に係るプロセスの現状を説明するとともに、その一層の円滑化に求められる課題を指摘する。

終節にあたる第7節においては、第2節で示したスケールとレベルの概念を参照し、サブリージョン・レベルでの地域形成の動きがマイクロリージョン・レベルの地域形成をもたらす「クロスレベル効果」（cross-level effect）を有すると論じるとともに、これに関連して今後検討すべき諸点について述べる。

2. スケールとレベルの概念による「地域」の分類

国際社会において 20 世紀後半から、地域協力が活発に展開されるようになった。この動きが行われてきた地域（region; リージョン）の地理的範囲を事例間で比較すると、ばらつきが見られる。たとえば、先進事例とされる欧州連合（EU）は、2024 年 2 月現在、ヨーロッパ大陸の 27 か国が加盟している。日米両国も参加するゆるやかな経済協力体であるアジア太平洋経済協力会議（APEC）は、北半球と南半球に位置する太平洋を囲む国々が参加し、オーストラリアやニュージーランド、チリまでも含む広大な地理的範囲を有している。本稿では、東南アジアに焦点を当てるが、そこに位置する 10 か国は、ASEAN の加盟国である。そして、大メコン圏は、ASEAN の一部とその周縁部から成る地

域と言い表すこともできる。

地域協力に関する先行研究は多く存在し、そこでなされてきた地域協力についての定義を総合すると、地域協力とは「ある特定の地理的範囲に位置する諸国家による協力」と定義できる。この定義の中で問題となる部分が「ある特定の地理的範囲」という文言である。先述したように、地域協力が行われてきた地理的範囲は、多様である。このため、たとえば、APECとGMSを同列として比較することが困難であることは、容易く想像できよう。このため、地域協力を論じる際には、その地理的範囲を把握するための分析枠組みが求められることになる。

本稿では、地域協力に係る地理的範囲の理解に、初瀬による地域主義の分類を踏まえた上で、「スケールとレベル」の概念を用いる。初瀬は地域主義について、①マイクロ地域主義、②メゾ地域主義、③マクロ地域主義、④メガ地域主義、の4類型に分類している。この分類の基準の1つにアクターの数があり、マイクロ地域主義は3～5の近接する国家（地域）、メゾ地域主義は数か国（7～10）、マクロ地域主義は「多くの国」、メガ地域主義は「非常に多くの国」としている（表）。そして、①には環日本海経済圏が、②にはASEANが、③にはEUが、④にはAPECが、それぞれ該当すると例示している²⁾。なお、マイクロ地域主義について、多賀は、初瀬と若干異なる定義をしているが³⁾、複数の国内の地方からかたちづくられる空間としている点は、両者の間で重複する。佐渡友が指摘しているように、メガリージョン、リージョン、メゾリージョン、サブリージョン、そしてマイクロリージョンについて、どれだけの国数や面積があれば、どのリージョンに該当するのか明確な合意が研究者間で確立しては不在⁴⁾、関与する国家の数が最も多く、地理的範囲の最も広いものがメガリージョンに当たり、順次、国家の数と地理的範囲を小さくしていき、最も地理的範囲が小さいものがマイクロリージョンに該当する。

表 初瀬による地域主義の分類

	マイクロ地域主義	メゾ地域主義	マクロ地域主義	メガ地域主義
アクター	3～5の近接する国家（地域）	数か国（7～10）	多くの国	非常に多くの国

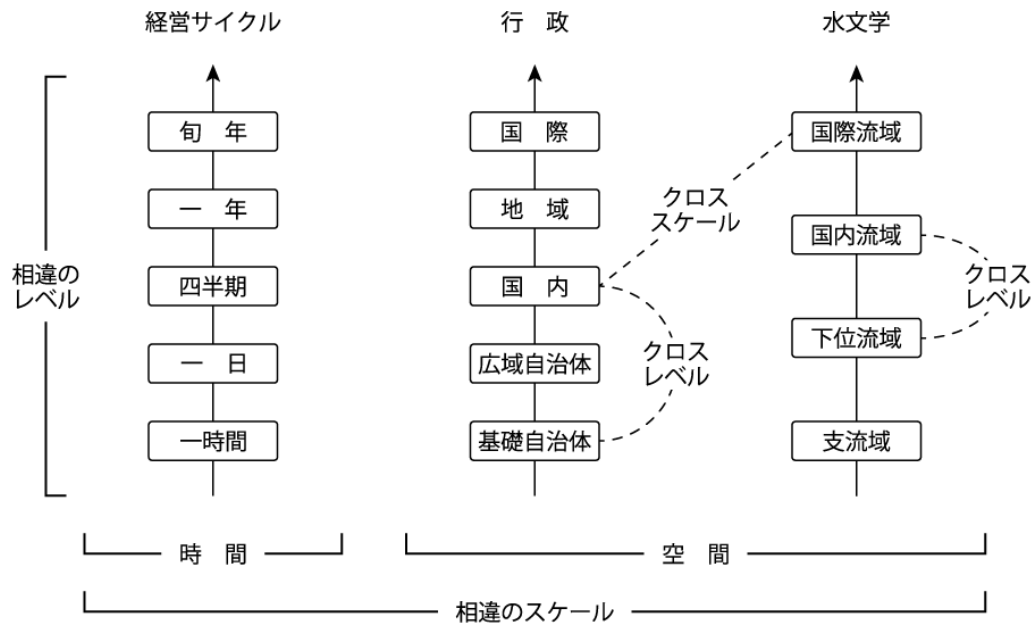
出典：初瀬龍平「アジアにおける地域主義の諸類型」菅英輝、グレン・G・フック、ステファニー・A・ウェストン編『アジア太平洋の地域秩序と安全保障』ミネルヴァ書房、1999年、7-8頁。

これらの議論を整理し、スケールとレベルの概念を導入すると、リージョンを相対化して捉えることのできる分析枠組みを構築することができる。なお、スケールとレベルの概念について説明すると、スケールとは、時間や空間といったある現象を分析する際の次元であり⁵⁾、リージョンに関して言えば、地理的範囲、一般的な言葉に換言すれば面積が該当する。レベルは、スケール上に位置する分析の単位であり⁶⁾、国内の行政単位を地理的範囲のスケールで分類すると、より上位に位置づけられるものから、国家（全国）、広域自治体、基礎自治体の順で、レベルを設けることができるようになる⁷⁾。これを日本に当てはめると、国、都道府県、市区町村が各レベルに該当する（図1）。

上述の点を踏まえて、リージョンに関するスケールを構築すると、図2のようなになる。メガリージョンが最上位におかれ、マイクロリージョンが一番下にくる。そして、ミクロ

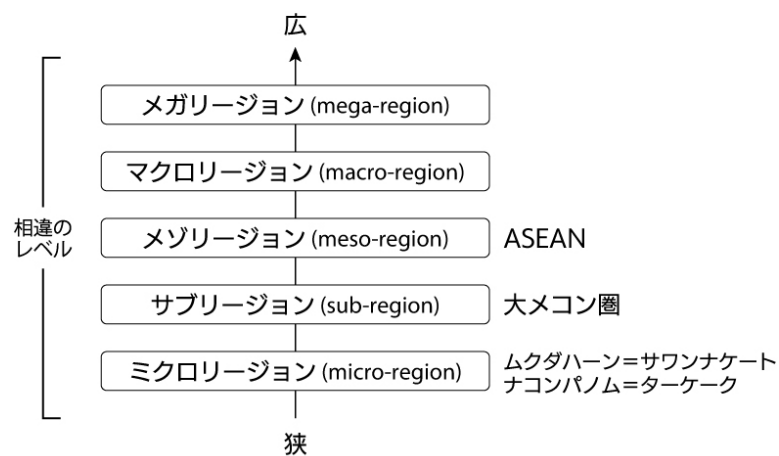
リージョンの直上には、サブリージョンが置かれる。このスケールを今回の現地調査を行った地理的範囲に当てはめると、大メコン圏がサブリージョンに該当する。そして、第2友好橋で結ばれたタイのムクダハーンとラオスのサワンナケート、ならびに第3友好橋で結ばれたナコンパノムとラオスのターケークは、それぞれマイクロリージョンとして捉えることができる⁸⁾。

図1 スケールとレベルの概念



(出典) John Dore and Louis Lebel, “Deliberation and Scale in Mekong Region Water Governance,” *Environmental Management*, Vol. 46, No. 1, 2010, p. 62 より筆者作成。

図2 リージョンを対象としたスケールとレベル



(出典) 筆者作成。

3. 東西経済回廊・南北経済回廊と第2メコン友好橋・第3メコン友好橋

A D Bが1992年に着手した「GMS経済協力プログラム」(Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program)は、域内各国・地域間の経済関係の強化を目的とし、交通、物流、エネルギー、農業、環境、人的資源開発、都市開発、観光、そして情報通信技術(ICT)といった幅広い分野を対象とし、支援が行われてきた。これは、①域内各国・地域間のコネクティビティーの強化、②域内各国・地域の競争力強化、③共同体意識の涵養、という3つの戦略目標に基づいたものである⁹⁾。さまざまな分野での支援の中で最も注力されてきたものが交通および物流分野に関するものであり、協力プログラムが始まった1992年から取り組みが行われ始めた¹⁰⁾。フィリピンのマニラで1998年10月に開催された第8回GMS大臣会合では、サブリージョンの開発加速支援を目的とした「経済回廊」(economic corridors)のアプローチが採択され、2002年から2012年までを期間とした「GMS 10か年戦略枠組み」において、「東西経済回廊」(East-West Economic Corridor)、「南北経済回廊」(North-South Economic Corridor)、ならびに「南部経済回廊」(Southern Economic Corridor)、の整備がフラッグシップ・プログラムに位置づけられた(図3)¹¹⁾。

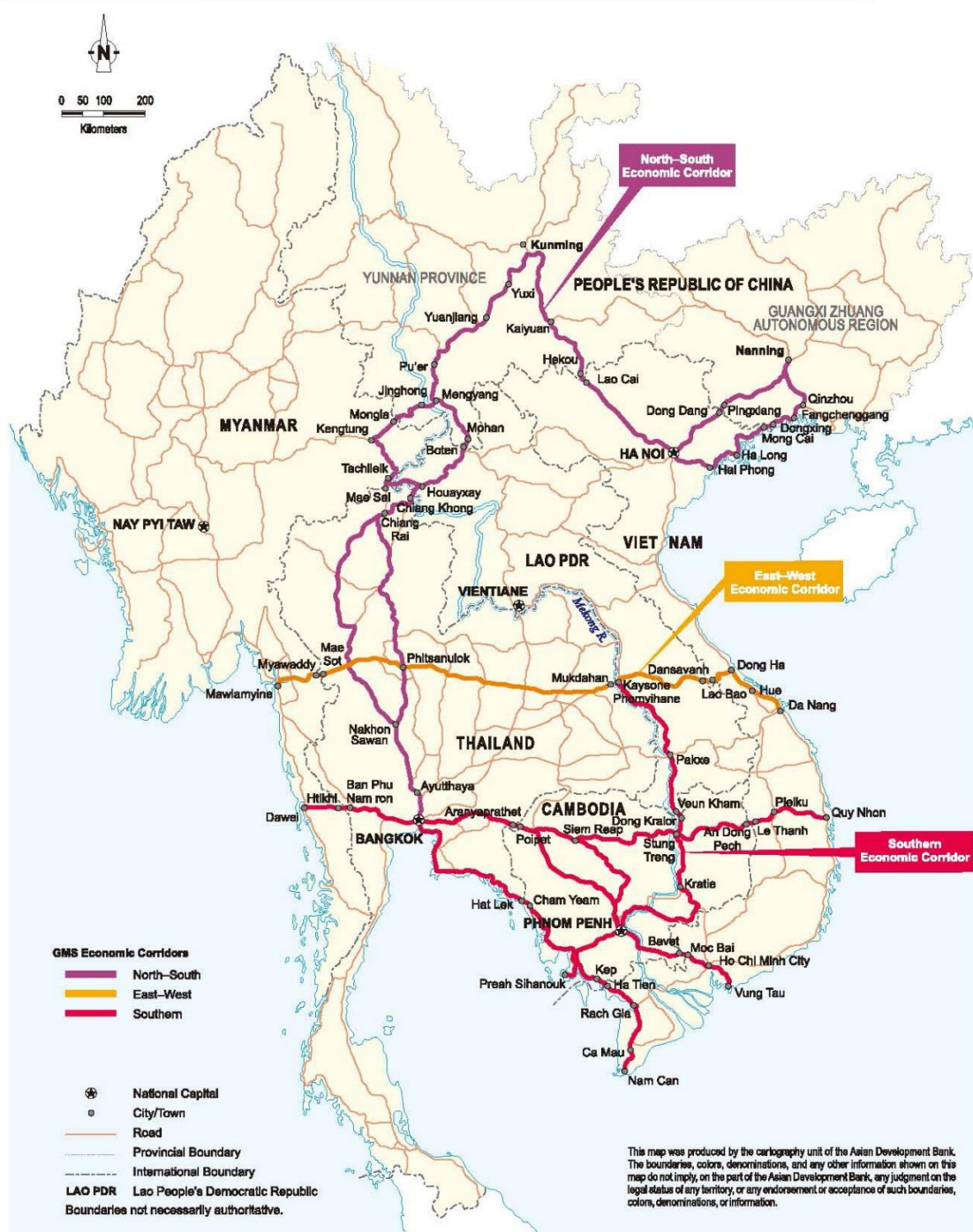
東西経済回廊は、ミャンマーのモーラミヤイン(Mawlamyine)を起点とし、タイとラオスを横切って、ベトナムの港湾都市であるダナン(Da Nang)に至る約1,700kmに及ぶ幹線道路である。2023年8月から9月に行った現地調査では、この回廊のうち、タイ国内のピッサヌローク(Phitsanulok)からムクダハーンまでの間を自らの運転で移動したのち、ムクダハーンから国際バスで東西経済回廊の象徴的存在でもある第2友好橋を渡り¹²⁾、ラオス第2の都市であるサワンナケートに向かった¹³⁾。なお、第2友好橋は、日本の政府開発援助(ODA)により、日本のオリエンタルコンサルタンツや日本工営を主体として設計・施工管理され、三井住友建設を中心とする共同企業体が建設し、2006年12月に開通した¹⁴⁾。そのためからか、日本の高速道路や新幹線の橋梁を思わせる佇まいをしている(図4)¹⁵⁾。

第2友好橋で結ばれたムクダハーン＝サワンナケート地域の後に現地調査を行った第3友好橋は、2018年の段階では、東西経済回廊および南北経済回廊のいずれにも組み込まれていないものの、タイ＝ラオス＝ベトナム間の物流の一翼を担うルート上にあり、今後南北経済回廊のメインルートを補完する「サブ回廊」(subcorridor)の1つ(NSEC-7)として位置づけられる見通しである¹⁶⁾。このルートはタイの首都バンコクとベトナムの首都ハノイを最短経路で結ぶ経路上にあり、2023年9月の時点では、ラオス国内(国道12号線)の改修工事が進行中であった。なお、第3友好橋は、タイ政府からの支援を軸として、タイ最大手のゼネコンであるイタルタイ社¹⁷⁾によって施工され、2011年11月に開通した。タイのイニシアチブのもとで架けられた橋であるためか、機能的に見える一方で無味乾燥にも感じられた第2友好橋と比較して、煌びやかな印象を受けた。一例をあげると、橋上の街灯には金色の装飾が施されていた(図5)。

タイとラオスでは、自動車等の車両の通行側が異なる。タイは日本と同じ左側通行であるが、ラオスは米国や旧宗主国であるフランスと同様の右側通行である¹⁸⁾。そのため、いずれの友好橋にも通行側を逆転させるための「8の字」型をした交差設備が付帯している。

第2友好橋は、タイ側に設備があり、橋上はラオスと同様の右側通行である。一方の第3友好橋は、ラオス側で通行帯を入れ替え、橋上部はタイと同じ左側通行となっている¹⁹⁾。

図3 GMS経済回廊（2018年現在）



(出典) Asian Development Bank, *Review of Configuration of the Greater Mekong Subregion Economic Corridors*, Mandaluyong City, Manila: Asian Development Bank, 2018, p. 8.

図4 第2タイ＝ラオス友好橋



(出典) 筆者撮影、2023年8月30日。

図5 第3タイ＝ラオス友好橋



(出典) 筆者撮影、2023年9月6日。

4. 第2メコン友好橋・第3メコン友好橋による2都市間の越境移動

2023年8月から9月にかけての現地調査では、ムクダハーンとサワンナケートを第2友好橋経由で結ぶ国際バス、ならびに第3友好橋を通してナコンパノムとターケークの間を走る国際バスに乗車した。前者は2023年8月現在、1日あたり13往復運航され、午前6時台から午後7時台まで、ほぼ1時間に1本の頻度で運行されている。運賃は、片道50バーツであった²⁰⁾。後者は2023年9月の時点で、午前9時台から午後4時台にかけて、4往復の運行であった²¹⁾。こちらの運賃は、前者よりも若干高く、片道70バーツに設定されていた。

後者の国際バスの起終点となっているナコンパノムとターケークの間には、メコン河にある国境を小型ボートで超える渡船が運行されている。第3友好橋経由の国際バスと比較して、渡船のほうが片道20バーツと安く、かつ所要時間も短い。加えて、国際バスの発着するバスターミナルは両都市とも市街地から若干離れたところに立地しているのに対して、船着き場は市街地至近にある。これらの点から、ナコンパノムとターケークとの移動には、国際バスより渡船のほうが選好されていると推測できる。このことは、渡船が国際バスよりも高頻度で運行されていることから裏付けられよう。ただし、この渡船でメコン河を横切り、国境を超えるルートは、タイもしくはラオスのパスポートを有している者のみの利用に限定され、日本のパスポートしか持っていない筆者の乗船は適わなかった。

国際バスによる友好橋経由でのタイ＝ラオス国境の通過手順は、第2友好橋と第3友好橋で、同様であった。タイ側からラオス側へと移動する際を例に説明すると、友好橋手前にある出入国管理施設の手前で一旦、バスから降ろされる。その後、自らの足で、タイの出国検査場に出向き、空港で国際線の飛行機に搭乗する前に行うものと同様の手順で、出国手続きを行う。その後、施設の出国後エリアにある待合所に向かい、出国ゲートを通って来た同じ車両に乗り込む。出国審査を終えた乗客が全員乗り込むと、バスは発車し、友好橋を渡り、タイとラオスの国境を超える。ラオス側に入ると、再度出入国管理施設の手前でバスから下車し、今度は入国審査を受けることになる。入国審査を済ませた後は、入国ゲートを通ってきた同一車両に再び乗車する。その後ようやく、国際バスは終点であ

るバスターミナルへと向かう。

このように、友好橋経由の都市間移動では、出発から到着までの間に、出入国手続きのため、同じ車両から 2 回降り乗りする必要がある²²⁾。今回の調査では、ムクダハーン＝サワンナケート間の国際バスでも、ナコンパノム＝ターケーグ間の国際バスでも、出入国管理施設において、両バスターミナル間の所要時間の半分以上の時間を要した。この点を踏まえると、友好橋経由の交通の円滑化に向けて、バスターミナルでの出入国手続きの実施、あるいは一方の税関・出入国・検疫（C I Q）当局者が相手国の施設に出向き、1 回で出入国に係る諸手続きを済ませることを可能とするシングル・ストップ（single stop）の導入が求められよう。

5. 医療圏というマイクロリージョン

ムクダハーン＝サワンナケート間の国際バスもナコンパノム＝ターケーグ間の国際バスも筆者が乗車した便は、立ち客が出るほどの乗車率であった（図 6）。乗客の中では特に、子連れ女性の姿が目立った。彼女たちに話を聞くと、ラオス人で、子供をタイの病院で診せるために、国際バスを使っているとのことだった²³⁾。新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響を鑑みて、国際バスでタイ＝ラオス国境を通過する前に、ムクダハーンでタイの検疫当局者と面会し、陸路におけるタイ人とラオス人以外の国境通過の可否と出入国手続きについて確認を行った。その際、現時点（2023 年 8 月）では、COVID-19 感染拡大以前の状態とほぼ同様であり、特段の規制はないとの返答があった。続けて、ラオス国内で小児を中心に、COVID-19 とは異なる呼吸器系疾患が流行し、その治療を目的として、ラオスから子供を連れた母親が国際バスを使って数多くタイにやってくるとの話もなされた²⁴⁾。

ラオス国内の医療体制が脆弱であるため、タイで医療サービスを受けることを目的として、ラオス住民がタイへと国際バスで移動するケースは、一般的である。筆者も受診経験があるが、タイでは地方都市においても、総合病院であれば、日本と同等かそれ以上の医療サービスを受けることができる。ただし、その際にかかる費用も日本とそれほど変わらない。ラオスは、東南アジアの最貧国の 1 つであり、国民 1 人あたりの国内総生産（GDP）は 2022 年の時点で、約 2,054 米ドルである²⁵⁾。ラオスには、「社会保障基金」と呼ばれる日本の健康保険に当たる公的医療保険制度が存在しているが、加入率は全人口の約 20%に留まり、対象も公務員と一部の民間企業被雇用者に限定され²⁶⁾、全人口の 7 割を超える第一次産業、特に農業従事者は²⁷⁾、この制度の枠外におかれている。付言すれば、この制度の対象となっている人々であっても、タイの病院にかかることは、海外での受診に当たり、保険の対象外であるため、全額自己負担となる。

これらの点を踏まえると必然的に、多くのラオス人にとってはかなりの高額となるタイでの医療費をいかに工面しているのかという疑問が浮かんでくる。ラオス人でも富裕層であれば問題ないだろう。しかし、一般のラオス人もタイの病院を受診しているというのが実情である。この点は、国際バスを使ってラオスからタイの病院に向かう人々が多いことから理解できる。ラオスの高所得者層は、同国ではいまだ高級品である自動車を保有し

28)、自らの車で友好橋を渡り、タイの病院に向かう。実際、今回の現地調査でムクダハーンとナコンパノムの総合病院を訪れた際、駐車場でラオスのナンバープレートを付けた車を複数台確認することができた。そのため、国際バスでタイの病院に向かっていた人々は中～低所得者層であると考えることが妥当である。これらの点を踏まえると、中～低所得のラオス人も彼らにとっては高額な費用が必要となるタイでの医療サービスを受けているという実態が見えてくる。

今回の調査では、ラオス人から直接、タイで必要となる医療費をいかに工面しているのか回答を得ることはできなかったが、タイのナコンパノム大学看護学部を訪問し、同学部で複数の教員から聞き取りを行うことができた。そのなかで、ラオスの医療体制が脆弱であるため、多くのラオス人がタイの病院にやって来ることが常態化しているとの証言を得られた²⁹⁾。その一方で、富裕層以外のラオス人がどのようにタイでの高額な医療費を捻出しているのかとの質問に対しては、「私たちもその点がよくわからず、不思議に思っている³⁰⁾」との答えが返ってきた。

ある病院がカバーする地理的範囲を指す概念として、「医療圏」がある。日本の場合、厚生労働省の説明によれば、(一般の入院に係る)「病床の整備を図るべき地域的単位」が二次医療圏と、(臓器移植や広範囲熱傷といった)「特殊な医療を提供する地域的単位」が三次医療圏と、それぞれとされている³¹⁾。なお、かかりつけ医が一次医療圏である。

日本の二次医療圏の概念をタイのムクダハーンおよびナコンパノムにある多くの病床を備えた総合病院を中心として当てはめると、その枠内に国境を越えた先にあるラオスのサワンナケートとターケークが含まれることになる。そして、第2友好橋が「ムクダハーン＝サワンナケート医療圏」を、第3友好橋が「ナコンパノム＝ターケーク医療圏」を、それぞれ構築し、維持する大動脈の役割を担っている。実際、ラオスで心筋梗塞や脳卒中といった時間との闘いとなる急患が発生した際には、救急車が友好橋を通過してラオス側からタイの病院へと患者を搬送するケースも珍しくない。

以上の点を踏まえると、友好橋によって医療圏という1つの地域が形成されていると理解できる。この医療圏に第2節で論じた地理的スケールを当てると、大メコン圏よりも小さいため、サブリージョンの下位に位置しているミクロリージョンに該当する。ただ、このミクロリージョンは、それ自体を形成しようとして成立したものではない。第2友好橋は、大メコン圏というサブリージョン・レベルの地域形成の観点に立脚した東西経済回廊整備の一環として建設されたものである。第3友好橋は、直接的にはGMSプログラムによって架橋されたものではなく、2018年の段階では、東西経済回廊および南北経済回廊のいずれにも組み込まれていないが、第3節で述べたように、今後、後者のサブ回廊に組み込まれる予定である。また、ナコンパノム＝ターケーク医療圏を構築するために作られたものではなく、タイからベトナム、そしてその先にある中国南西部への物流の円滑化のために計画・施工されたものであり、第2友好橋と同様、大メコン圏というサブリージョン・レベルの地域形成を念頭に置いたものである。これらの点を踏まえると、ムクダハーン＝サワンナケート医療圏ならびにナコンパノム＝ターケーク医療圏という2つのミクロリージョン・レベルに当たる地域は、大メコン圏というサブリージョン・レベルでの地域形成の動きから生じた波及効果によって生み出されたものだと理解できる。

図 6 ムクダハーンからサワンナケートに向かう国際バスの車内



(出典) 筆者撮影、2023 年 8 月 31 日。

図 7 ムクダハーンの商業施設駐車場で見られた黄色のラオス・ナンバーの車



(出典) 筆者撮影、2023 年 9 月 2 日。

6. 商圈というマイクロリージョン

ムクダハーン＝サワンナケート間の国際バスおよびナコンパノム＝ターケーグ間の国際バスの乗客の中では、ラオス側からタイ側へと買い物を目的として国境を越える人々も目立った。タイ側のムクダハーンならびにナコンパノムから出発するバスの床下に設けられた荷室は、乗客の荷物で満載となっていた。主な荷物は、ペットボトル入り飲料やインスタント食品、トイレットペーパーをはじめとする日用品であった。これらの品物をタイ側のショッピングセンターやホームセンターなどで購入し、ラオスへと持ち帰る人々の中には、自家用車を使う者も多い。第2友好橋と第3友好橋の出入国管理施設では、日用品を山積みにしたラオスのナンバープレートをつけたピックアップ・トラックも見られた³²⁾。加えて、タイのムクダハーンとナコンパノムにある商業施設の駐車場を確認したところ、多数のラオス・ナンバーの車が止まっていた(図7)。

ラオスからタイへの買い出しが一般的であることは、友好橋のラオス側出入国管理施設前の様子からも非常によく見てとれる。第2友好橋と第3友好橋を通る国際バスは、友好橋の前後、出入国管理施設の入国エリア(施設の国内側)でも乗降可能である。出入国管理施設の直前にバス停があると理解してもらうとよいだろう³³⁾。タイ側から出発した荷物を満載にしたバスが友好橋を渡り、ラオス国内に入り、同国の入国審査等を済ませた後、そこで下車するラオスのパスポートを持った乗客を多数確認できた。彼らの多くは、バスの荷室からタイで購入した大量の日用品を取り出していた。

ラオス側の出入国管理施設の入国エリアにある車寄せには、タイ側から日用品を大量に持ち帰ってきた乗客を目当てに、ラオス国内での荷物の運搬を請け負う業者(個人)が集まり、客引きを行っていた。同様の光景は、出入国管理施設と比べて数は少ないものの、国際バスのラオス側の終点であるサワンナケートとターケーグのバスターミナルでも見られた³⁴⁾。これらの様子は、ラオス人が国際バスを利用して、タイ国内で大量の日用品を購入し、自国に持ち帰ることが一般的であることを物語っている。

ラオスの人々にとって友好橋を使ってタイに向かい、日用品を調達することが一般化し

ていることは、COVID-19 のパンデミックによって、一層明確に描き出されることになった。パンデミックの際、日本政府と同様に、タイ政府もラオス政府も外国からの入国制限を行った。そのため、ラオスからタイへの買い出しもできなくなってしまった。ラオスの人々がタイで購入して、自国に持ち帰る品目の中心は先に述べたように、日常生活に欠かせない物が多い。加えて、ラオス国内で販売されている飲料水をはじめとするペットボトル入り飲料やインスタント食品、調味料、菓子などは、大半がタイからの輸入である³⁵⁾。その輸入の一部を、国際バスや自家用車による友好橋経由の買い出しが担ってきたのである。

パンデミック時に欠けることになった友好橋経由の個人輸入は、物流業者の働きによって補完されることになった。筆者は今回の現地調査の際、タイ東北部からラオスやベトナムに向けての物流サービスを提供している企業のマネージャーにインタビューする機会を得た。彼女によれば、COVID-19 によって友好橋経由の人の往来が制限された時期、ラオス向けの輸出が増加し、事業の面で新型コロナは“no damage”であったという。パンデミック以前はタイで日用品を購入していたラオスの人々が友好橋を越えられず、買いに来られなくなったため、ラオス向けの輸出が増加したとのことであった³⁶⁾。なお、筆者が現地調査を行った 2023 年 8～9 月は、第 2 友好橋と第 3 友好橋における出入国管理体制は両国ともに、パンデミック以前の状況に戻り、多くのラオス人が友好橋経由でタイへと買い出しに向かっていた³⁷⁾。

これらの点を踏まえると、ラオスのサワンナケート住民にとって、タイのムクダハーンは買い出し先であり、国境を挟んだ 2 つの街で 1 つの商圈ができているとすることができる。同様に、ラオスのターケークの人々にとって、タイのナコンパノムはメコン河の対岸にあるショッピングエリアであり、こちらも国境を挟んだ 2 つの街から成る 1 つの商圈が存在していると理解できる。

メコン河を挟んで互いに別々の国内に位置している 2 つの街が 1 つの商圈として機能するに当たっては、友好橋が重要な役割を果たしている³⁸⁾。友好橋は、国際バスや自家用車によるラオス側からタイ側への買い出しを可能としていると同時に、トラックによる物流も可能としている。第 4 節で述べたように、タイのナコンパノムとラオスのターケークの間には、メコン河を渡る船も運行されているが、小型ボートによるものであり、友好橋を通る国際バスや自家用車で見られた日用品の大量輸送には適さない。この渡船の船着き場で乗客を観察したところ、国際バスの乗客のように大量の日用品を携行している者はあまり見かけなかった。

第 2 友好橋や第 3 友好橋によって商圈としての機能を有するようになった地理的範囲は、地理的スケール上では、サブリージョンとして扱われてきた大メコン圏の内部にあり、かつそれよりも狭いことから、ミクロリージョンに位置づけることが妥当である。両友好橋は先述したとおり、大メコン圏という地理的範囲における交通・物流の円滑化の観点から建設されたものであり、ムクダハーン＝サワンナケート商圈ならびにナコンパノム＝ターケーク商圈を創出するために架けられたものではない。前節で論じた医療圏と同様、サブリージョン・レベルでの地域形成の波及効果として、商圈というミクロリージョン・レベルの地域が形成されたと理解したほうが適切だと言えよう。

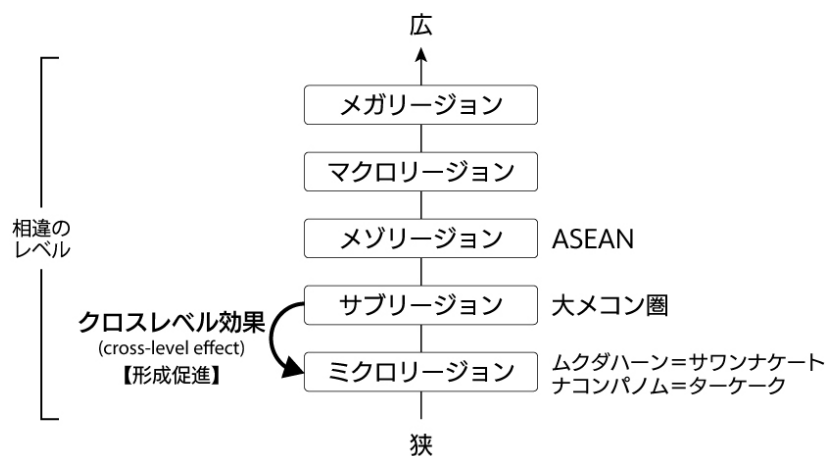
7. おわりに

第5節と第6節で論じたように、タイとラオスの間では、メコン河に架けられた2つの友好橋によって、2国に分かれて立地している諸都市が結び付き、その結果、医療圏および商圈という2つの目的別の地理的範囲が出現している。2つの友好橋は、ムクダハーン＝サワンナケートならびにナコンパノム＝ターケークという医療圏や商圈をつくりだすことを目的として建設されたものではなく、第3節で述べたように、大メコン圏という地理的範囲を念頭に置いて整備されたものである。第2節で示したスケールとレベルの概念を用いると、大メコン圏はサブリージョン・レベルに該当し、ムクダハーン＝サワンナケートおよびナコンパノム＝ターケークはいずれもマイクロリージョンに当てはまる。

以上の点を総合すると、サブリージョン・レベルにおける地域形成に向けた動きがマイクロリージョン・レベルでの地域形成を促進する「クロスレベル効果」(cross-level effect)を有することが見えてくる(図8)。そして、この効果がメガリージョンとリージョンといった、地理的スケール上の他のレベル間でも確認できるかという点が次の研究課題として浮上してくる。今回確認できたサブリージョン・レベルからマイクロリージョン・レベルへの効果は、地理的スケールにおいて「上から下へ」の効果である。そのため、特に、サブリージョン・レベルからリージョン・レベルへといった「下から上へ」の効果も見られるのか検証していくことが今後求められよう。

本稿ではタイとラオスの国境地帯を事例として扱ったが、両国の間には医療体制の面でも日用品の品揃えや価格等の面でも格差が存在する。この格差がラオス側からタイ側へと向かう友好橋経由の人の流れを生み出し、その結果、現在、第5節で論じた医療圏ならびに第6節で紹介した商圈というマイクロリージョンが維持されている側面が強い。これを鑑みると、ラオス国内で提供される医療サービスや日用品の種類と価格がタイと同水準に達した場合、友好橋を通る人の数が減り、結果的にマイクロリージョンが解消されゆく可能性もあるということを付言しておく必要がある。同時に、先述のクロスレベル効果が発揮または阻害される条件の特定も今後の課題となってくる。

図8 地域形成を促す「クロスレベル効果」



(出典) 筆者作成。

付記

本稿は、令和5年度八戸学院大学特別研究費による研究成果の一部である。

- 1) Greater Mekong Subregion の訳語として、「大メコン・サブリージョン」や「大メコン準地域」、「大メコン下位地域」を用いる先行研究やメディア報道もある。
- 2) 初瀬龍平「アジアにおける地域主義の諸類型」菅英輝、グレン・G・フック、ステファニー・A・ウェストン編『アジア太平洋の地域秩序と安全保障』ミネルヴァ書房、1999年、7-8頁。この中で、初瀬は、地域主義の分類の基準として、アクターの他に、リーダーシップ（をとる国家の数）、経済発展レベル、生産関係、文化的アイデンティティ、地域化／統合、制度的形式、地域的スローガン／理念／イデオロギーを列挙している。
- 3) 多賀秀敏「東アジアの地域主義に関する一考察」山本武彦編『地域主義の国際比較——アジア太平洋・ヨーロッパ・西半球を中心として』早稲田大学出版部、2005年、93頁。
- 4) 佐渡友哲「東アジアにおける新しい地域主義——EAC構想におけるサブリージョンとしてのGMSとNEAS」『政経研究』第47巻、第4号、2011年、4-6頁。
- 5) Clark C. Gibson, Elinor Ostrom, and T. K. Ahn, “The Concept of Scale and the Human Dimensions of Global Change: A Survey,” *Ecological Economics*, Vol. 32, No. 1, 2000, pp. 217-218.
- 6) Ibid.
- 7) John Dore and Louis Lebel, “Deliberation and Scale in Mekong Region Water Governance,” *Environmental Management*, Vol. 46, No. 1, 2010, pp. 62-63. なお、スケールとレベルの概念の詳細については、拙稿「瀾滄メコン協力（LMC）の水資源ガバナンスによる地域形成——スケールとレベルの概念を用いた一考察」『八戸学院大学紀要』第64号、36-38頁を参照願いたい。
- 8) ムクダハーンの中心部とナコンパノムの中心部は、約100kmであり、車で1時間半ほどの距離であることから、ムクダハーン、サワンナケート、ナコンパノム、ターケークの4つの街とその周辺地域を1つのマイクロリージョンと捉えることも可能である。
- 9) Asian Development Bank, *Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program*, 2015.
- 10) Asian Development Bank, *Review of Configuration of the Greater Mekong Subregion Economic Corridors*, Mandaluyong City, Manila: Asian Development Bank, 2018, p. 4.
- 11) Ibid., pp. 1-3.
- 12) タイとラオスは冷戦期、前者が西側陣営に、後者は内戦を経て、1975年から社会主義国となったため、人的・物的交流がきわめて限定されていた。そのため、タイとラオスの間での架橋と人的・物的交流の増大は、冷戦終結直前の1988年にタイのチャートチャーイ首相が提唱したインドシナ半島を「戦場から市場へ」のスローガンを象徴し、東南アジア大陸部に大メコン圏というある程度まとまりのある1つの地域が生まれつつあることを示す証左の1つであると、筆者は理解している。
- 13) 東西経済回廊のうち、ピッサヌローク以西の区間は、いわゆる「コロナ禍」以前の2019年の3月から4月にかけて、現地調査を行った。その後、ミャンマー国内に関して言えば、2021年2月に軍事クーデターが発生し、執筆時点（2024年2月）では内戦状態にあることから、現地調査を行って以降、東西経済回廊を取り巻く状況も大きく変化していると推測される。
- 14) 「第2メコン国際橋が開通——インドシナ「東西回廊」におけるタイ・ラオス間要所の開通」三井住友建設、2006年12月20日、<https://www.smcon.co.jp/topics/2006/1220885/>、2024年2月14日最終アクセス。
- 15) 筆者がタイ側の橋の袂で屋台を営んでいる男性に、第2友好橋が日本企業によって施工されたものであることを知っているかと質問をしたところ、知っていた上に、「タイの企業が作ったのであれば、こんなに柱が立派なわけない」との思いがけない答えが返ってきた。屋台店主、ムクダハーン（タイ）、2023年8月30日聞き取り。
- 16) Asian Development Bank, *Review of Configuration of the Greater Mekong Subregion Economic*

Corridors, 2018.

- 17) タイとイタリアの合併企業である。
- 18) ラオスはかつて、仏領インドシナの一部であった。なお、同様に仏領インドシナの一部であったベトナムとカンボジアも右側通行であり、大メコン圏では、タイが唯一、左側通行の国となっている。ミャンマーは、英国による植民地時代は左側通行であったが、独立後に旧宗主国とは逆の右側通行に改めている。なお、大メコン圏の南部に位置し、タイと陸上国境を有するマレーシアは、旧宗主国である英国と同じ左側通行である。
- 19) タイのノンカイ (Nong Khai) とラオスの首都ヴィエンチャン (Vientiane) を結ぶ「第 1 友好橋」およびタイ北部のチェンコーン (Chiang Khong) とラオスのフアイサーイ (Houayxay) を結ぶ「第 4 友好橋」は、第 2 友好橋と同じく、ラオスと同じ右側通行である。そのため、2024 年 2 月の本稿執筆時点までに供用が開始された 4 つのタイ＝ラオス友好橋のうち、第 3 友好橋のみがタイと同様の左側通行を採用しているかたちとなっている。
- 20) 平日の昼食時間帯と休日に国境を通過する便に限り、5 パーツの割増運賃が徴収される。ナコンパノム＝ターケーク間の国際バスでも同様の措置がとられている。
- 21) 時刻表を確認すると、以前は 1 日 9 便運行していたことが読み取れたが、減便された時期は示されていないかった。
- 22) 筆者が以前に現地調査を行ったノンカイとラオスの首都ヴィエンチャンを第 1 友好橋経由で結ぶ国際バス、ならびにタイのチェンコーンとラオスのフアイサーイを第 4 友好橋経由で結ぶ国際バスに係る出入国手続きも同様であった。
- 23) 国際バス乗客、ムクダハーン (タイ)、2023 年 9 月 1 日聞き取り。国際バス乗客、ターケーク (ラオス)、2023 年 9 月 6 日聞き取り。
- 24) タイ検疫当局者、ムクダハーン (タイ)、2023 年 8 月 30 日聞き取り。
- 25) “GDP per capita (current US\$) – Lao PDR,” The World Bank Group, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=LA>, last accessed at February 14, 2024. なお、タイの国民 1 人当たり GDP は、約 6,910 米ドルである。“GDP per capita (current US\$) – Thailand,” The World Bank Group, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=TH>, last accessed at February 14, 2024)。
- 26) 日本貿易振興機構「ASEANにおけるヘルスケア制度・政策調査 (ラオス人民民主共和国)」2018 年、https://www.jetro.go.jp/ext_images/industry/life_science/healthcare_asean/la.pdf、2024 年 2 月 14 日最終アクセス。
- 27) 瀬尾充「ラオス農業の現状とASEAN経済統合」鈴木基義編『アセアン経済共同体とラオス』JICAラオス事務所、2018 年、82 頁。後発途上国に特有の現象で、統計にばらつきがみられ、ラオスの農業人口は資料によって、6 割から 8 割以上まで開きがある。
- 28) ラオス国民の自家用車保有率は、1 割程度とされている。
- 29) ナコンパノム大学看護学部は、総合病院である公立ナコンパノム病院に併設されている。
- 30) ペンシリー・ダムロンパカパコーン、ナコンパノム大学看護学部長代行、ナコンパノム (タイ)、2023 年 9 月 6 日聞き取り。
- 31) 厚生労働省医政局地域医療計画課「医療圏、基準病床数、指標について」第 8 回第 8 次医療計画等に関する検討会、資料 1、2022 年 5 月 25 日、<https://www.mhlw.go.jp/content/10800000/000946893.pdf>、2024 年 2 月 14 日最終アクセス。八戸市と三戸郡各町村、およびおいらせ町から構成される地理的空間 (八戸圏域) は、八戸市立市民病院や八戸赤十字病院、青森労災病院を中心とした二次医療圏とされている。また、青森県全体で三次医療圏とされ、弘前大学医学部附属病院がその中心になっている。青森県健康福祉部医療業務課『青森県保健医療計画』2018 年、98-101 頁。
- 32) タイやラオスをはじめとする東南アジア各国の地方部では、ピックアップ・トラック (1 トン車) を自家用車として購入・使用する家庭が多い。
- 33) 第 2 友好橋と第 3 友好橋の場合は、出入国関連施設の側に、日本で見られるようなバス停は立ってい

なかったが、国際バスの乗車券売場が置かれていた。

- 34) 客引きの数は、出入国管理施設付近のほうが多く、バスターミナルの客引きは、タイで購入した物の運搬よりもタイ側からの観光客を対象とした者のほうが多く見受けられた。
- 35) ラオスで販売されているタイからの輸入品は、タイでの販売価格よりも高い。この価格差がラオスからタイへの買い出しの動機づけの1つとなっている。
- 36) ナンター・ブーンホー、物流企業マネージャー、ムクダハーン（タイ）、2023年8月31日聞き取り。彼女は、COVID-19の感染拡大が業績に影響を与えなかった要因として、COVID-19がヒトの感染症であるためであり、感染拡大時は出入国時にトラック・ドライバーを対象として、世界保健機関（WHO）が定めた指針に準拠したメディカル・チェックは実施されていたとも話してくれた。COVID-19のパンデミック時、タイ側がラオスからの入国者へのメディカル・チェックを強化していたことは、タイの検疫当局者も述べている。タイ検疫当局者、ムクダハーン（タイ）、2023年8月30日聞き取り。また、今回の現地調査に同行したタイ人研究者も2023年3月に第2友好橋を通過した際のメディカル・チェックが厳しかったと述べている。エカモル・サイチャン、チェンマイ大学社会科学と持続可能な開発のための地域研究センター理事、ムクダハーン（タイ）、2023年8月30日聞き取り。
- 37) 第2友好橋と第3友好橋を経由したタイとラオスの出入国管理が2023年8～9月の時点でパンデミック以前の状態に戻っている点は、筆者が出入国した際、健康状態について何らの確認も質問もされなかったことから把握できた。
- 38) 第1友好橋によって結ばれたタイのノンカイならびにその隣県のウドンターニー（Udon Thani）とラオスのヴィエンチャンの間でも1つの商圈ができています。なお、ウドンターニーには、日本でいうところの「イオンモール」に当たる、「セントラル・プラザ」（Central Plaza）という大型ショッピングセンターがある。

執筆者紹介

よこた まさし（八戸学院大学地域経営学部講師）

Cross-level Effect on Regional Formation from Sub-region to Micro-region:
A Case Study of the Border Areas between Thailand and Laos

Masashi YOKOTA

Senior Lecturer, Hachinohe Gakuin University

The second and the third Thai-Lao friendship bridges across the Mekong river and connects the cities located in two countries, Thailand and Laos. Many Lao people who live in Savannakhet usually go to Mhukdahan, Thailand via the second friendship bridge for medical treatment and shopping. These two cities consist of one medical care zone and market area. We can see the same situation between Thakhek, Laos and Nakhon Phanom, Thailand linked by the third friendship bridge. The geographical size of these medical care zones and market areas are seen as micro-regions from the view point of the scale and level notion. However, the friendship bridges are planned and constructed for the regional formation in sub-region level that consisted from five Indo-China peninsula's nations and two provinces in China. So, the movement of sub-regional formation could have "cross-level effect(s)" that introduce the formation of micro-region.