

12月16日（金）

2015年12月2日（ラオス建国40周年）、ビエンチャン郊外で中国・ラオス高速鉄道の起工式が行われました。我々の今回の調査は、その現場を確認することから始まりました。「市内噴水広場から北東に16～17キロほど行ったところ」との情報をもとに、08:30過ぎに市内のホテルを出発しました。それほど遠くはないのですぐに見つかるだろうと思っていたのですが、なかなか見つかりません。11:00に入れたアポイントに間に合わないのではと思い始めた直後（10:00頃）、起工式現場を遂に発見しました。どうりで見つからないわけです。起工式が行われたことを示す石製のプレートは、幹線道路からかなり離れた未舗装道路の先にあり、しかも倒れ、割れていたからです。いつからこのような状態になっていたのかは皆目見当が付きませんが、その壊れ方は、人為的原因によるのではないかと疑わせるに足るものでした。

12月17日（土）

ビエンチャン市内のホテルを07:52に出発し、13号線を北上し始めて間もない08:20、警察の検問所がありました。運転手さんによると、賄賂を要求されたので、仕方なく50,000キープ（1ドル≒8,200キープ）を渡したそうです。握手をする形で渡された紙幣を警官はそのままポケットに入れていました。

中国語の看板（主に企業広告）が目につくようになり始めた11:30過ぎ、「磨万鉄路第V標第一分部 万栄車站」（ポーテン・ビエンチャン鉄道第一区画第一部分バンビエン駅）と書かれた青い看板を見つけました。バンビエン駅は、全部で11ある旅客駅のうちの一つで、この標識の850メートル先が建設予定地のようです。未舗装の道を進み、軍施設の前を過ぎた先の整地済みの土地の中央で、杭を発見しました。そこにはラオス語で「線路」と書かれており、その杭を中心に両側各50メートル以内が工事区域であることが示されていました。

中国からの報道によると、今後建設が本格化するであろう中国・ラオス高速鉄道の青写真はおおむね以下のようなものです。

1. 全長417キロの単線で、駅の総数は33（うち、旅客用が11、貨物用が22）、総工費374億人民元（2016年12月時点のレートで、約6,358億円）、工期は5年（2021年12月完成予定）。
2. 鉄道は両国が共同出資した合資企業「中老鉄路有限公司」による特許経営方式をとる。同公司の出資比率はラオス側30%（ラオス鉄路公司）、中国側70%（中国磨万鉄路公司40%、北京玉昆投資20%、雲南省政府10%）となっている。
3. 鉄道は全線で中国の建設基準、中国独自の技術及び中国の準備した機械装備を使用。この点で、中国・ラオス高速鉄道はインドネシア高速鉄道に次ぐ海外第二の中国高速鉄道であり、中国鉄道の海外展開という点ではインドネシア、ハンガリー・セルビア鉄道に次ぐ第三のもの。
4. 全線の建設は以下6つの中国企業が請け負う。ポーテンからMeuang Xay（ウドムサイ県サイ郡）までの第一部分88.65キロは中鉄五局、Meuang XayからNam Seu橋まで

の第二部分 68.8 キロは中鉄国際、Nam Seu 橋から Phou Sanaen (サネーン山) までの第三部分 65.6 キロは中鉄八局、Phou Sanaen から Ban Pa (パー村) までの第四部分 61.49 キロは中国水電、Ban Pa から Phonhong (ビエンチャン県ポンホン) までの第五部分 79.5 キロは中国電建、Phonhong からビエンチャンまでの第六部分 65.7 キロは中鉄二局である (http://blog.sina.com.cn/s/blog_88f89f490102wyib.html。『人民日報』2016年12月26日)。

なお、上記「中鉄」とは、鉄道建設分野で中国を代表する巨大国有企業の中国中鉄股分有限公司のことで、二局、五局、八局及び国際はその子会社にあたります。また、「中国水電」と「中国電建」も中鉄同様、インフラ建設分野で中国を代表する国有企業であり、前者は中国水利水電建設股分有限公司を、後者は中国電力建設集団有限公司を指します。

12:35、今度目にしたのは「中国水電磨万鉄路Ⅳ標二分部四号営地」(鉄道第四部分四号宿泊施設)の看板です。拉孟(Lameng)山あたりでしょう。建設労働者と思われる中国人男性に尋ねると、「自分は福建省から来た。ここには20~30人程度の中国人がいるが、皆福建出身というわけではない。今月25日に鉄道建設が始まるが、自分たちの担当はトンネル掘りだ」との返事が返ってきました。そこで、彼の発言にあった「今月(12月)25日」ですが、実際この日(残念ながら、我々が訪れた直後のことです)、鉄道建設予定地の一つであり世界遺産として有名なルアンパバーンでは、トンルン首相と駐ラオス中国大使出席の下、中国・ラオス高速鉄道の「全面的建設開始式典」が開催されました(『人民日報』2016年12月26日)。

13:05、カシー(Kasi)では「中国電建老中鉄路工程指揮部中心試験室」(中国電建ラオス・中国鉄道事業指揮部中心試験室)なる標識と建物がありました。中国人関係者にインタビューしようとしたのですが、丁度接客中だったこともあり、実現しませんでした。事業内容を記した掲示板を見ることは許されたものの、建物内部の見学は拒否されました。

14:10、「中国水電磨万鉄路Ⅳ標二分部一号営地」(鉄道第四部分一号宿泊施設)の看板が現れました。ここから7,000メートル山奥に入ったところに宿舎がある或いはできるようです。

12月19日(月)

10:05、ウドムサイのホテルを出発し、国境の街ポーテンに向かいました。

10:40には「中鉄五局集団有限公司磨万鉄路第1標項目經理部第一分部 空琅村隧道2号斜井」(中鉄五局集団有限公司ポーテン・ビエンチャン鉄道第一分部經理部第一分部クーロン村トンネル2号傾斜井)、10:55には同「1号斜井」と記された看板を確認しました。さらに、11:07には同「那通(ナートン)三号隧道出口、空琅村隧道進口(入口)、横洞」の看板もありました。

12:40、ナートウイを過ぎると、雲南ナンバーのトラックが増え始めました。12:47には「中鉄五局集団有限公司磨万鉄路第1標項目經理部磨丁隧道出口」、13:07には同「入口」の看板を確認しました。

13:14、カスタムチェックを受け、国境地帯に入ると、中国側から来るトラックが格段に増えました。

13:21、「中国水利水電第十四工程局有限公司老撾磨丁經濟特区項目經理部」(中国水利水電第十四事業局有限公司ラオスポーテン經濟特区プロジェクト經理部)や「經濟特区金融中心」などと書かれた看板が出てきました。後に知ったのですが、ポーテン經濟特区では我々が訪れた前日(12月18日)、全面的建設開始を告げる式典が行われていました。報道によると、特区の運営は中国側の「ラオスポーテン經濟専区開発集団有限公司」が行うことになっています。また、特区は「磨憨(中国側の国境の街モーハン)・ポーテン經濟協力区」の一部であり、隣国との間で建設されている国境をまたぐ經濟協力区としては中国として二番目のものだそうです(http://cnews.chinadaily.com.cn/2016-12/19/content_27707135.htm)。

13:40、中国とラオスの出入国ゲート(ラオス側)に到着しました。私は6年前にもここに来たことがあります。当時の掘っ立て小屋は今ではラオス仏教の最高寺院とされる「タートルアン」を模した立派なゲートに様変わりしていました。中国へ向かうトラックが列をなして出国手続きを待っていたので、一人のトラック運転手に聞くと、荷台に積まれているのはトウモロコシだということでした。

国境からラオス側に少し戻ったところには、「中国水利水電第十四工程局有限公司磨憨-磨丁口岸貨運専用通道(老撾段)」(中国水利水電第十四事業局有限公司によるモーハン・ポーテン出入国口貨物輸送専用道路(ラオス部分))や同公司による「磨丁國際金融中心工程」(ポーテン國際金融センター)工事現場などがありました。ここには「治安巡邏」の腕章を付けた制服姿の自警団的組織も存在するようです。閑散としていましたが、免税センターもあります。

国境地帯を離れ、ルアンナムターに向かう途中、15:15頃でしょうか、ナートウイのT字路を過ぎたすぐ先で、「中鉄五局集体有限公司磨万鐵路第1標項目經理部納堆車站」(ナートウイ駅)の看板を見つけました。ナートウイ駅の建設予定地です。そこにいたラオス人労働者によると、「作業は今月から始まった。ここで働くラオス人労働者は4,000人程度。中国人がどのくらい入ってくるかは知らないが、下請けの約10社はラオス人労働者を雇うことになっている」そうです。今回目にした高速鉄道関連建設現場の中では、この工事が最も進んでいました。

今回の調査旅行では、起工式から1年を経て、ラオス国内各地で関連工事が行われていることを確認しました。今後は、5年後の完成を目指し、現在の「点」での建設が順調に「線」となっていくのが注目されます。建設に当たっては、環境保全や移転に関する住民ケアなど、ラオスとラオス国民にとって有益かつ優しい取り組みがなされることが重要だと考えています。