



バンコクから東へ250キロ。サトウキビを収穫した大型トラクターを何台も追い越し、軍の検問所を通り、車で3時間30分かけてカンボジアとの国境の街アランヤプラテートに到着した。インフラ整備が進み、真新しい国境付近の国道は、コンテナを積んだ大型トラックが長蛇の列をなしていた。国境に近づくにつれて、日用品を山積みにした荷車を数多く見た。国境に到着すると、平日の昼間にもかかわらず子どもが荷車を押し、衣料品や生活用品を主力とする活気に満ちた市場も確認できる。レストランや薬局の看板は、タイ語とカンボジアの公用語であるクメール語が並記されていたが、行き交う人たちは、タイ語で

タイの国境の街、活況

はない言葉で会話をしていた。タイとはいえ、見るもの、聴くもの全てが、独特の国境の街を演出していた。ヒト・モノ・カネが動く大動脈としての役割を担う経済回廊の一つである、バンコク・プノンペンルートは主に商用ベースで活用されている。労働賃金が高騰するタイでは、部品生産など生産工程のうち労働集約的な部分は労働コストの低いカンボジアの工場で行い、完成品の組立作業はタイの工場で行う。このような分業体制をとる企業も徐々に見受けられ、近年は国境にあるポイ・ペトSEZ(経済特区)が選ばれるケースも増えてきている。また、このルートはカンボジアの市場を目指す企業が、タイから商品や原材料を輸

カンボジアとの大動脈



タイとカンボジアの国境にある
バーンクロンルック国境駅

送する目的でも使われている。2019年4月には、アランヤプラテートにあるバーンクロンルック国境駅で、カンボジアとタイを結ぶ鉄道の開通式が行われた。これにより、45年ぶりに両国の首都であるプノンペンとバンコクが

鉄道でつながった。今回開通した区間の輸送手段はこれまでトラックだけだったため、輸送コストの低下など物流環境の改善に期待がかかると思われる。

一方、労働賃金の高騰と少子高齢化が進むタイは、生産年齢人口の多い周辺国を巻き込み、着実に経済発展を遂げてきた。現在タイで働くカンボジア人労働者は40万人と言われているが、今後もカンボジアを含め多くの外国人労働者に支えられて発展していくことを期待したい。

アランヤプラテートの街は、カンボジアの内乱時期にタイへ逃げてくる難民の通過点であった。半世紀が経ち、物流インフラの発展と労働力の下支えもあり、両国の環境は大きく変化した。国境を越え、互いに支え合いながら、両国がより一層繁栄することを願いたい。(岐阜信用金庫バンコク駐在員事務所長 高橋英孝)