



最後の秘境ブータン： 道路事情から垣間見る



三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング
政策研究事業本部 国際研究室
主任研究員 渡邊 恵子

● はじめに

ブータン王国（以下、「ブータン」）といえど今や「幸せの国」が代名詞となり、そして2011年に若い国王夫妻が来日して一躍脚光を浴びた国だ。先日皇室が夏休みの旅行先として訪問し、その伝統的な社会や文化が紹介されたばかりである。しかし、ブータンは気軽に旅行に行ける国ではないことから日本人にとってはまだ秘境の国という印象が強い。

ブータン政府はブータン固有の社会や文化を守るため、あるいはあまりにも大きな影響力のある隣国(中国やインド)から自らのアイデンティティを守るため、1970年代まではほぼ鎖国政策をとって

いた。海外からの旅行者を入れたのは1974年からと、まだ45年しか経っていない。現在でも過度な外国人旅行者の流入を避けるため、そして観光業の品質を保つという意味で、ブータンへの旅行は現地または日本の旅行会社を通じて手配しなければならず、公定料金制度という1日あたりの料金を設定している。これは個人でも団体旅行でも同様で、宿泊費、移動費、ガイド料、食事代、各種入場料、税金などほぼ全てを含んだ1日あたりの最低料金を設定し、旅行日数分支払う制度である。時期によって異なるが、大人1人1日あたり200~250米ドル程度となっている。さらに日本からの直行便もないことから(通常はバンコク経由)、なかなか気軽には訪問することができないことも秘境度を上げているところであろう。

幸いにも筆者は、政府開発援助(ODA)の仕事で数回ブータンを訪問しているが、昨年もODA事業で道路斜面の技術協力プロジェクトを立ち上げる仕事で5年ぶりに再訪してきた。5年が経ち、首都には五つ星のホテルや新しい建物も増えた。一方、伝統文化を守るための建築基準が設けられており、伝統様式に則った建物が多く建っているため、タイムスリップしたような感じを覚えた。アジア・アフリカ諸国を多く出張する筆者から見ても、ブータンは特に中国の影響を受けていない数少ない国として独特な特徴がありとても印象深い¹。今回はブータンの秘境の謎をその道路事情から少し紐解いてみたい。



(出所) 外務省ホームページより

¹ ブータン政府と中国政府は係争地の問題、インドとの関係等から中国とは正式に国交を樹立していない。一方、インドとの交流は盛んである。ブータンの貿易相手国の80%はインドであり、ブータンの通貨ニュルタムはインドルピーと完全に連動しているように、経済、安全保障面でインドに依存している。



● ブータンについて

ブータンの国土は九州の約 90%にあたる面積 3.8 万平方キロメートル、人口は高知県や福井県と同程度の約 75 万人 (2018)² が暮らしている。ヒマラヤ山脈の東に位置し、北に中国、南にインドと 2 つの大国に挟まれた内陸の仏教王国である。国土の大部分が山岳地帯であり、ブータン北部には 7,000 メートル級の山々を 5 座有しているが、南部には海拔 100 メートルの地域もあり、国土の高低差が大きい。しかし、国土の大半は標高 2,000 メートル以上の山岳地帯であり、首都のティンプーでさえ 2,334 メートルある。実際、筆者がブータン国内を自動車で移動すると、バナナの木が生えている地方から、その 2、3 時間後には雪山になっていたこともあり、1 日で四季が味わえた。

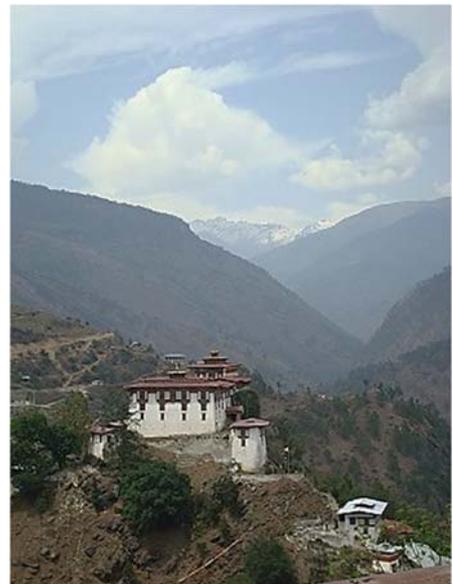
経済的には豊富な水資源を活用した水力発電事業が牽引役となり、2007 年から 2017 年の経済成長率は平均 7.6%と世界平均の 3.2%を大きく上回るほど成長している。生産される電力のほとんどは隣国インドに輸出されブータン財政に大きく貢献している。一人当たりの国民総所得 (GNI) も 2006 年の 1,360 米ドルから 3,080 米ドル (2018)³ と、世界銀行が分類する下位中所得国の水準に達している⁴。一方、主要な水力発電事業のほとんどはインド政府からの借り入れ事業であり、これがブータンの対外債務の 80%にも膨らんでいる。水力発電事業がインドの建設会社及びコンサルタント会社が行い、安いインド人労働者で賄われているため、必ずしもブータン人の雇用に結び付いておらず、強固な経済基盤があるとはいえない。また、ブータンは「幸せの国」として、国家開発において過度な経済開発に重点を置く考え方を見直し、国民総幸福量を中心にする考えを取っているが⁵、近年においては、若者の失業率が深刻な問題として影を落としているのも事実である。



「竜の寝床」と称される標高 3,000 メートルの岩山絶壁にあるタクツァン僧院 (2,000 メートルの麓から歩いて登る)



ドチュラ峠の仏塔



ブータン東部のルンツェ県のゾン (県庁兼寺院)

² 世界銀行オープンデータサイト (2019 年 9 月 7 日アクセス)。

³ 同上。

⁴ 世界銀行は一人当たり GNI によって国を分類している。2019 年 7 月以降の基準では、一人あたりの GNI が低所得国：1,025 米ドル以下、下位中所得国：1,026 米ドル以上 3,995 米ドル以下、上位中所得国：3,996 米ドル以上 12,375 米ドル未満、高所得国：12,375 米ドル以上。

⁵ 「経済成長と開発」、「文化遺産の保護と伝統文化の継承・振興」、「豊かな自然環境の保全と持続可能な利用」、「良い統治」の 4 本柱で国民の幸福に資する開発の重要性を唱えている。



● ブータンの道路事情

急峻^{ききゆうしゅん}な山岳地帯に位置するブータンの道路網は山岳地帯と急流河川を縫うように建設されている。ブータンは内陸に位置し、列車など公共交通機関は発達していないことから、道路交通が唯一ともいえる交通・輸送手段となっており、道路開発はブータン政府の主要課題のひとつとなっている。道路を管轄する公共事業・定住省道路局によると、管轄道路総延長は2003年には約4,000キロメートル、2011年には約8,400キロメートル、そして2017年には約12,200キロメートルへと大幅に伸びており⁶、ブータン政府と



交通警察官による手信号と民族衣装を着た横断歩道の標識（ティンブー）

して道路の延長を優先的に進めている。また、道路の幅が狭く拡幅工事も進められている。

主要道路は、国土を東西に走る国道1号線とインド国境まで南下する4本の国道(国道2～5号線)の5本であるが、幹線道路でもほぼ片側1車線の山道が延々と続く。また、ブータンの道路の大部分が急傾斜地を通過しているため、雨期には斜面崩壊が頻発し、交通が遮断される地域が発生するなど、農作物の出荷や人の移動に支障をきたすこともある。筆者が以前、通行している際に落石により交通が遮断され、迂回^{うかい}する道路がないため後戻りもできず3時間程待たされた記憶がある。このようなことから、修復工事を実施している場所も多く、また、対向車とすれ違うことができないほど狭い道もある。片側は山を切り崩しただけの斜面、反対側は谷というまさに絶景である道路を、筆者もひやひやしながら移動した。

ブータンの交通事情で有名なのは、信号がないこと、そしてトンネルが国に1つしかないことだろう。最も交通量が多い首都ティンブーの目抜き通りでさえ、唯一の信号と言えるのは観光名所にもなっている交通警官が行う手信号である。交通量も多くなり、一度は信号が設置されたが、景観にそぐわないことですぐに撤去され、元の手信号に戻ったようだ。そして、ブータン唯一の道路トンネルは、水力発電所を建設する際にインドから資材を運搬するのに必要なため、インド政府が発電所建設事業と併せて建設したものである。なぜ、ブータンでトンネルを作らないのか現地の友人



道路工事のため渋滞となった山道

尋ねたところ、山には精霊が宿っているから山に穴を開けるなんてもってのほかだという。そのため、A地点からB地点まで直線距離では数十キロメートルのところでも、ぐるぐる3,000メートル級の山を登り、谷を下り、峠をいくつも越えて行かなければならず、移動には時間がかかり、そして筆者は何度も酔ってしまった。トンネルを掘る技術がないということはさておき、ブータンの人々は信仰が深く、効率的な考えよりも自然や文化を大事に生きることがまだ根強く残っていることを示すひとつの現れであると感じた。

⁶ “Road Classification System in Bhutan 2017”, Department of Roads, ブータン政府



● おわりに

ブータンについて紹介したいことはたくさんある。唐辛子を野菜として使うチーズ煮込み（エマ・ダツィ）や日本人が栽培を始めたというマツタケなどの食の話、野良犬ではなく「地域犬」として犬にやさしい国、伝統を守るため公務員はもちろん義務付けられているが、一般市民も着用している伝統的な服装、一方でブータンの若者の楽しみなども書きたい。しかし、一見は百聞に如かず。ぜひ、秘境ブータンを訪問して本当のブータンを味わってほしいと思う。



ブータン料理（赤米が主食）

（写真はすべて筆者撮影）

<執筆略歴>

名古屋大学大学院国際開発研究科 博士

国連児童基金（UNICEF）、在タイ日本大使館専門調査員、JICA 専門家（ODA アドバイザー）、一般財団法人国際開発機構（FASID）を経て、当社入社。現在に至る。