

第2章 諸外国、国際機関の取り組み

著者	河森 正人
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	アジ研トピックリポート
シリーズ番号	24
雑誌名	メコン開発をめぐる動き
ページ	23-34
発行年	1997
出版者	アジア経済研究所
URL	http://doi.org/10.20561/00028485

第2章 諸外国、国際機関の取り組み

第1節 日本の取り組み

1. 日本提唱による国際協力の枠組

「インドシナ総合開発フォーラム(Forum for the Comprehensive Development in Indochina、FCDI)」は外務省のイニシアチヴの下、93年12月の準備会合を経て、95年2月に第1回閣僚会議を開催した。援助対象国はラオス、カンボディア、ヴェトナムで、さらに隣接国としてASEAN諸国、援助国として日本、韓国、オーストラリア、ニュージーランド、カナダ、フランス、ドイツ、イギリス、イタリア、オランダ、ベルギー、スウェーデン、デンマーク、アメリカ、また国際機関からは世界銀行、アジア開発銀行、UNDP、ESCAP、IMF、メコン委員会、EC委員会などが参加している。

しかし後に述べるように、96年6月にASEAN7カ国およびメコン流域4カ国の11カ国からなる協力スキーム、すなわちASEANメコン地域経済開発協力構想が発表され、FCDIとASEANスキームが重複する可能性があることから、日本政府はインフラや人材開発に関するフォローアップ会合は継続するものの、基本的にはASEANスキームが具体化するのを見守りたいとする姿勢を見せた。

他方、通産省は1994年、タイをはじめASEAN加盟国の経済閣僚に働きかけて、対インドシナおよびミャンマー経済協力に関するワーキング・グループ(AEM-MITI)を設置した。AEM-MITIの主たる目的は、アジア全体のダイナミックな成長を促進やASEANとインドシナおよびミャンマーの経済的リネージュの構築であった。参加国は日本、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、タイ、ラオス、カンボディア、ヴェトナムおよびミャンマーであり、ミャンマーおよびインドシナ3国における市場経済化の促

進、インフラ、貿易、投資、産業政策などにおける協力などを行う。具体的には、メコン流域開発における民間資金の導入促進のため、BOT関連の法整備について協力を行うことなどが目指された。

2. 「大メコン圏開発構想タスクフォース」

大メコン圏開発構想タスクフォースは、これまで日本の関係省庁が個別に行ってきた対メコン流域開発向けの支援を一元化するため、96年3月外務省内に設置された。同タスクフォースは96年7月に報告書をまとめ、そのなかでインドシナ半島を「大メコン圏」という一つの経済圏と位置づけ、国境を越えたインフラ開発のために「越境開発方式」の導入が必要である旨提言した。これまで日本の政府開発援助（ODA）は二国間援助の形態をとっていたのに対し、これは地域全体を視野に入れた越境方式の重要性を提言している。またタイ・ヴェトナムの発展速度とラオス、カンボディアのそれに差異が現れ域内経済が不均衡発展しまうことは好ましくなく、また環境問題にも十分配慮する必要があるとしており、この地域における均整のとれた発展への支援が日本の役割であるとの認識を示している。

具体的には(1)域内各国における戦略産業セクターの特定と育成、成長拠点都市の育成、(2)これを活性化させ国家間の物流を促進する南北、東西道路の建設、(3)域内の経済格差是正のため、とりわけラオス、カンボディアでの電力、農業開発支援を行い、農産物の生産拡大や農村活性化に貢献するインフラ開発(フィーダーロードなどの生活道路)を建設する必要があること、(4)環境への配慮とそのためメコン川委員会の機能強化が必要であること、(5)これらを円滑に進めていくために人材育成が必要であること、などを挙げた。さらにこの地域におけるインフラ開発においては公的資金の供給のみでは限界があることから、BOTスキームなどを通じた民間資金の導入が不可欠であるとしており、域内における関連法規の整備と統一が必要であるとの認識を示した。また後に述べるADBやASEAN主導のスキームとの調整も今後の課題である。

3. 民間の動き

他方、日本の民間企業は今のところ、開発資金面についてASEAN等のイニシアチヴを静観する構えを見せている。日本とタイの民間経済団体の協議機関

である日タイ合同貿易経済委員会は97年2月にタイのフアヒンで第14回会議を実施し、そのなかでタイ側がGMSプロジェクトについて6億6500万ドル程度拠出する見込みであると述べると同時に、日本の政府、財界がGMSプロジェクトにおいてイニシアチヴをとるよう要請したのに対し、日本側はインドシナ3国およびミャンマーが民間セクターの重要性を理解することが先決であること、GMSコア・メンバー自身がまずイニシアチヴをとるべきであること、などの見解を明らかにした。ただし人材育成などで積極的に協力を行っていく旨の意向を示した。

第2節 拡大メコン地域経済協力会議(GMS)

拡大メコン(Greater Mekong Subregion、GMS)地域経済協力会議はADBの調整の下、92年10月にタイ、ヴィエトナム、カンボディア、ミャンマー、中国の6カ国の参加を得て発足、現在まで6回の会合を重ねている。6回の会合の概要は以下のとおりである。

- 第1回-92年10月(マニラ)-GMSの基本的な協力体制を協議。
- 第2回-93年8月(マニラ)-運輸、エネルギー、通信、環境、人材開発、投資・貿易、環境の7分野で協力する旨合意
- 第3回-94年4月(ハノイ)-77のプロジェクトの実施ないしF/S調査を承認。
- 第4回-94年9月(チェンマイ)-道路9、鉄道8、水運10、航空6、運輸システム1の合計34の優先プロジェクトを決定。
- 第5回-95年11月(マニラ)-資金調達問題を協議。
- 第6回-96年8月(昆明)-プロジェクトの資金調達計画などについて具体的に協議。

このうち道路や鉄道プロジェクトについては、資金調達ソースの問題が焦点になっている。例えばGMSの9つの道路プロジェクトのなかには事業化調査や資金調達に目途がたち、着工が可能になっている区間もある。鉄道プロジェクトについては、昆明-ハノイ-ハイフォン間など、GMSプロジェクトと次に述べるASEAN提唱のプロジェクトと重複する部分があるが、ADB計画に比べASEANプロジェクトは広域かつ一貫性がある。またタイのノンカーイービ

エンチャン間など一部の区間でコンセッション方式による民活導入型のプロジェクトが着工に向け進展しつつある。

具体的な事例として道路プロジェクトをみてみよう。GMS道路プロジェクトのうちのR2(タイ・ヴィエトナム東西回廊)の一貫として、タイ東北部のムクダハーンとラオスのサバナケートを結ぶ橋梁が建設予定であるが、この建設・運営方法について、現在どのような方式がとられるか注目を集めている。ADBは96年8月の昆明会合の段階で、このプロジェクトは運輸交通インフラ建設におけるシンボリック的存在であり、資金ソースは一元的であることは好ましくないとし、BOT方式を導入して企業コンソーシアムを組むことに含みを残していた。しかしBOT方式の実効性に疑問を差し挟む向きもあり、この方式は具体化していない。ADBはすでにタイのムクダハーンとラオスのサバナケートを結ぶ架橋の建設、さらにサバナケートからヴィエトナムのクワンチー、フエ、ダナンにいたる9号線道路拡張の予備調査のために300万ドルを拠出している。現在建設予定地はラオスのサバナケート州カンタプリー市ターサノーノイ村とタイのムクダハーン県ワーヤイ郡サイトーン村の間である。

ムクダハーン・サバナケート架橋の建設資金は現在タイとラオスがそれぞれ折半することになっている。タイ政府負担分については当初国家予算から拠出する意向もあったが、今後景気悪化による財政逼迫が予想されることから、日本政府からの円借款を望んでいた。97年に入ってタイ外務省は1月末、在タイ外交団とタイの民間企業50社とともに9号線を視察した。2月初旬にはチャーチャーイ経済外交問題担当首相顧問(元首相)がピタック外務副大臣とともに来日し関係機関と協議した。コープサック外務省経済局長によれば、協議のなかで日本政府はタイに対し総建設費5600万ドルのうちの半分をソフトローンとして供与する旨提案し、他方ラオスに対しては総建設費の半分を無償供与する意向である旨示した。しかしながら、現地報道によれば、タイ政府は融資条件面で満足せず、日本政府の提案を一旦辞退し、別の借り入れ先と協議することにした。なおタイ内務省の周辺国間プロジェクト調整委員会は97年2月、タイ・ラオス間の既存(ノンカーイ・ピエンチャン橋)ないし建設予定(ムクダハーン・サバナケート間、チェンコン・ターサーイ間)の橋梁の管理は運輸通信省が行う旨決めた。ラオス政府はムクダハーン・サバナケート架橋建設には意欲的で、ペットサモン運輸通信省計画局次長によれば、ラオス政府は2002年ま

でにムクダハーン・サバナケート架橋を完工させたい意向である。

このようにGMSのプロジェクト実施において現在最も焦点となっているのは資金調達問題であり、例えば優先分野のうちの輸送・通信のみで90億ドルの資金が必要と見られている。ここで期待されているのが現在アジアで一般化しているBOTなどの民間資金の導入である。しかしながらGMSのインフラ・プロジェクトのほとんどはコマーシャル・ベースでの実施が不可能であり、よってホスト政府ないし国際機関がいかに協力ないし支援するかが焦点となってくるのである。

こうした問題点はGMSプロジェクトの特有のものではない。一般的にいて、投資者の資金フローを保証するため政府がとりうる手段には、(1)プロジェクト・リスクの分担(利益保証)、(2)土地や資源開発のコンセッションを付随的に供与、などがある。しかしながらすでにアジアで実施されているBOTプロジェクトには政府と民間の間でトラブルが発生するケース(例えばタイの高速道路第2期建設で料金設定などをめぐって政府と日本企業がもめたこと)が目立ってきており、さらに今後社会主義諸国においてこうした資金調達を行おうとするならば、投資リスクはさらに高まることになる。この点については例えば後に述べるタイ企業によるラオスの鉄道網建設計画などが参考になるものと思われる。

第3節 ASEANメコン流域開発協力会議(ASEAN-MB)

96年に入ってミャンマー、ラオス、カンボディアの新規同時加盟を間近にしたASEANは新たな協力体制を模索し始めた。すなわちブルネイ、カンボディア、中国、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ヴィエトナムの担当大臣がコア・グループとして96年6月にマレーシアのクアラルンプールで会合を行い、ASEANとメコン流域国との間の協力関係に関する基本的枠組み「ASEANメコン流域開発協力会議(ASEAN-Mekong Basin Development Cooperation、ASEAN-MB)」に合意した。協力分野は以下のとおりである。

- (1)農業部門の開発(国内消費および輸出拡大に向けたプロジェクトの選定)
- (2)鉱物、林産資源の持続的開発

- (3)産業部門の開発(中小企業を中心とする産業開発に向けたプロジェクト選定)
- (4)運輸・通信・エネルギー部門におけるインフラ整備
- (5)観光部門の開発
- (6)人的資源開発
- (7)貿易と投資
- (8)科学技術

なお具体的な下部委員会として、資金調達問題を話し合う資金委員会(議長国タイ)や鉄道委員会(議長国マレーシア)などが設置されている。

上記計画のうち現在具体化しているのは鉄道計画である。この鉄道計画はもとも95年12月にバンコクで開催されたASEAN首脳会議でマレーシアとシンガポールが提案したものである。96年12月にはクアラルンプールでASEAN、中国、ラオス、カンボディアの鉄道関係者を集めた作業部会が開かれた(ただしフィリピンとブルネイは代表者を送らなかった)。その結果、(1)カンボディア横断鉄道=ポイベット-シソフォン-ロクニン-ホーチミン-ハノイ-昆明間、(2)ミャンマー横断鉄道=スリーパゴダパス-ラシオ-昆明間、(3)ラオス横断鉄道=ノンカーイ-ビエンチャン-ポリカムサイ-ウィン-ハノイ-昆明間、ムクダハーン-サバナケート-ダナン-ハノイ-昆明間の3路線のF/S調査を97年1月より10カ月かけて実施する旨決めた。

カンボディア国内には地雷の危険など鉄道建設に障害となる要素があるものの、マレーシアの同国内における直接投資実績は1億3200万ドルにのぼっており、インフラ開発に強い関心を持っている。他方ラオス政府については、同国が山岳地帯であることから鉄道よりも道路建設を重視していたが、96年6月に結成されたばかりのマレーシア・ラオス共同委員会の席上でソムサワット・ラオス外相は、アジア横断鉄道はビエンチャンを経由すべきであるとの提案を行い、さらに同月のASEANメコン流域開発協力会議でこれを主張した。

96年11月にはASEANメコン流域開発協力の大蔵担当者会合(座長:チャトゥモンコン・タイ大蔵次官)がバンコクで開催され、資金問題を話し合った。その結果、プロジェクトのF/S調査を行うために基金を創設することを決めたが、フィリピン、インドネシアはメコン流域開発に直接的な利害を持たないことから、またベトナムは資金難から基金への出資に難色を示した。その結果基金への出資は各国がボランタリーに行うことでとりあえず合意した。またマレーシ

ア政府はこの基金をF/S調査のみならず、実際の建設における資金調達ができる程度の規模に拡大したいと考えていたが、タイとシンガポールはこれに難色を示したともいわれている。マレーシア政府はシンガポール-バンコク間のF/S調査のため200万リキ⁶を拠出している。マレーシアは将来的には高速鉄道の導入を望んでおり、フランス政府もすでにTVGの売り込みを開始しているともいわれる。しかしタイ政府とシンガポール政府は採算性に疑問があるとして在来型の拡張を主張している。

こうしたマレーシアのイニシアチヴに対抗して、タイの方も官民ぐるみで鉄道プロジェクトに関与する動きを見せ始めている。チャワリット首相は96年11月の所信表明演説で「タイがインドシナおよびASEAN地域における交通上の結節点となるべく周辺国間の鉄道網の建設を促進する」旨表明した。チャワリット首相がチュワン政権下の内相であった時期からすでに関心を示していた。

民間については、タイのサハウィリヤー・グループの子会社Pacific Transportation社は97年2月、ラオス政府との間で合弁会社を設立しラオス国内の鉄道建設に乗り出した。新しく設立されたのはLaos Railway Transportation社、資本金1,600万ドルでタイ側が75%、ラオス側が25%出資する。ラオス政府は上納金として鉄道事業の収益の5%と土地開発事業の収益の20%を受け取る。同社は8区間において60年のコンセッションを取得した。なお96年11月の交渉でパシフィック側がコンセッション期間50年を要求したのに対して、ラオス政府は30年しか譲れないとしていた。同社は同時に、税制上の恩典、沿線における工業団地開発と観光開発、線路沿いに光ファイバー・ケーブルを付設する権利などの付帯的権利を得た。これにより同社は交通輸送・土地開発・電気通信関連事業などラオスにおけるインフラ開発を広範に手掛ける足場を固めた。建設が予定されている8区間は(1)ビエンチャン-ノンカーイ間(20km)、(2)ビエンチャン-ルアンプラバン間(220km)、(3)ルアンプラバン-ポーテン間(220km)、(4)ビエンチャン-カムムアン間(337km)、(5)カムムアン-チャムパーサク間(352km)、(6)チャムパーサク-チョンメーク間(60km)、(7)ポリカムサイ-ベトナム・ウイン(60km)ないしカムムアン-ウイン(135km)ないしサバナケート-ウイン(230km)、(8)チェンクアン-ワンウィエン(120km)ないしチェンクアン-パークサン(110km)である。同社はまずビエンチャン-ノンカーイ間20kmの建設を目指している。

ラオス、カンボジア、ミャンマーのASEAN同時加盟が今年7月にも行われ、ASEAN10体制が実現される可能性が高まっていることもあり、現在具体化している鉄道プロジェクトに続いて、さらなるプロジェクトが浮上してくる可能性がある。しかしながら、公的、民間を含めて資金調達の仕組みが依然明確でなく、またタイとマレーシアが主導権を争う一方でインドネシアとフィリピンの関心が薄いということもあり、問題点は依然として残っている。

第4節 タイ政府の取り組み

1. 「周辺国経済開発協力基金(NECF)」

通称インドシナ基金とよばれている周辺国経済開発協力基金(Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Fund)はバンハーン政権下の96年に設立された。タイが対インドシナ経済協力を積極的な姿勢を見せ始めたのは88年に成立したチャーチャーイ政権以降である。「インドシナを戦場から市場へ」のスローガンを掲げたチャーチャーイ政権は「戦略的県開発計画」(89年)を策定、インドシナ開発とタイの国内地方開発をリンクを目指した。チュアン政権は「地域における協力体制形成ないし新均衡形成に関するマスタープラン」を策定し、政治、経済、文化などにおける包括的な協力計画を提示した。

このようにタイ政府が周辺国との友好関係を急いでいる背景には、自国の持続的経済成長のためには周辺国のエネルギーや労働力への依存度を高めざるを得ないという理由がある。すでにタイ石油公社はシャム湾の天然ガスは今後20～30年で枯渇するとみており、エネルギー自給率は今後低下の一步をたどる。国家経済社会開発庁によれば、タイの原油・天然ガスの輸入先は今後徐々に中東から拡大メコン地域にシフトするとみられ、また電力については輸入原油を利用した国内の火力発電から、ラオス等近隣諸国よりの電力購入にシフトしていくと思われる。

このような人や資源の流れとは逆に、資金はタイから周辺国にむけて調達されていく。タイ政府は97年2月4日の閣議でタチレック-チェントウン間164kmの道路建設に対しNECFから3億パーツのソフトローンを供与することを決めた。これはNECFの第1号プロジェクトである。タチレック-チェントウン線はADBの拡大メコン・スキームの道路建設計画に含まれている区間で

もある。融資条件は、金利1.5%、利子猶予期間10年、返済期間20年、タイ製建設資材の50%以上使用などである。2月17日にはヤンゴンで両政府間で融資の調印が行われたが、結局タイ政府が融資する3億バーツでは全長164kmのうちの103km分を建設できるにすぎず、ミャンマー政府は残り区間についてはBOT方式を導入するのみられている。

また96年12月末にタイ政府はチャトゥモンコン次官以下の大蔵省のNECF関係者を 베트남 に送った。ベトナム側は道路、灌漑、発電などの建設計画について具体的な案件リストを提出し、今後両国間協議していくことになった。

2. 北部四角経済地域(QEC)

北部四角経済地域における協力計画は、ミャンマー・ラオス・中国雲南省・タイの四つの国・地域の経済開発協力を目的として6年前に発足した。タイ工業省工業経済局によれば、この地域において、運輸交通を中心に現在合計22、総額615億バーツ相当のプロジェクトが計画されている。

北部タイでは3年前に北部9県民間企業調整委員会(kho.po.o)が設置され、北部四角経済地域の開発に向けた調整を行うこととした。しかし政府側の対応の遅れもあり、計画はそれほど進展していない。プラウィット委員長によれば、その理由として、工業連盟、商工会議所、銀行協会のトップの人事が頻繁に変わり民間側の姿勢が一貫性がないこと、政府は明確な政策を示していないこと、北部の政治家の姿勢が一致していないことなどがある。解決策としては、関係省庁からなる担当機関を設置し、明確なマスタープランを策定することなどが挙げられている。

3. タイ企業の動き

なお、メコン流域におけるタイ企業の動き(運輸・エネルギー開発関連)は以下のとおりである。

運輸関連

- (1)ウサー・ファミリー(ワンロップ・セーティヤウ社長)－ワンロップ社長はラオス要人との深いつながりからラオス政府と合併で「四角経済圏共同開発会社」(運輸省傘下)を設立し、中国南部－ラオス－タイを結ぶ道路の一

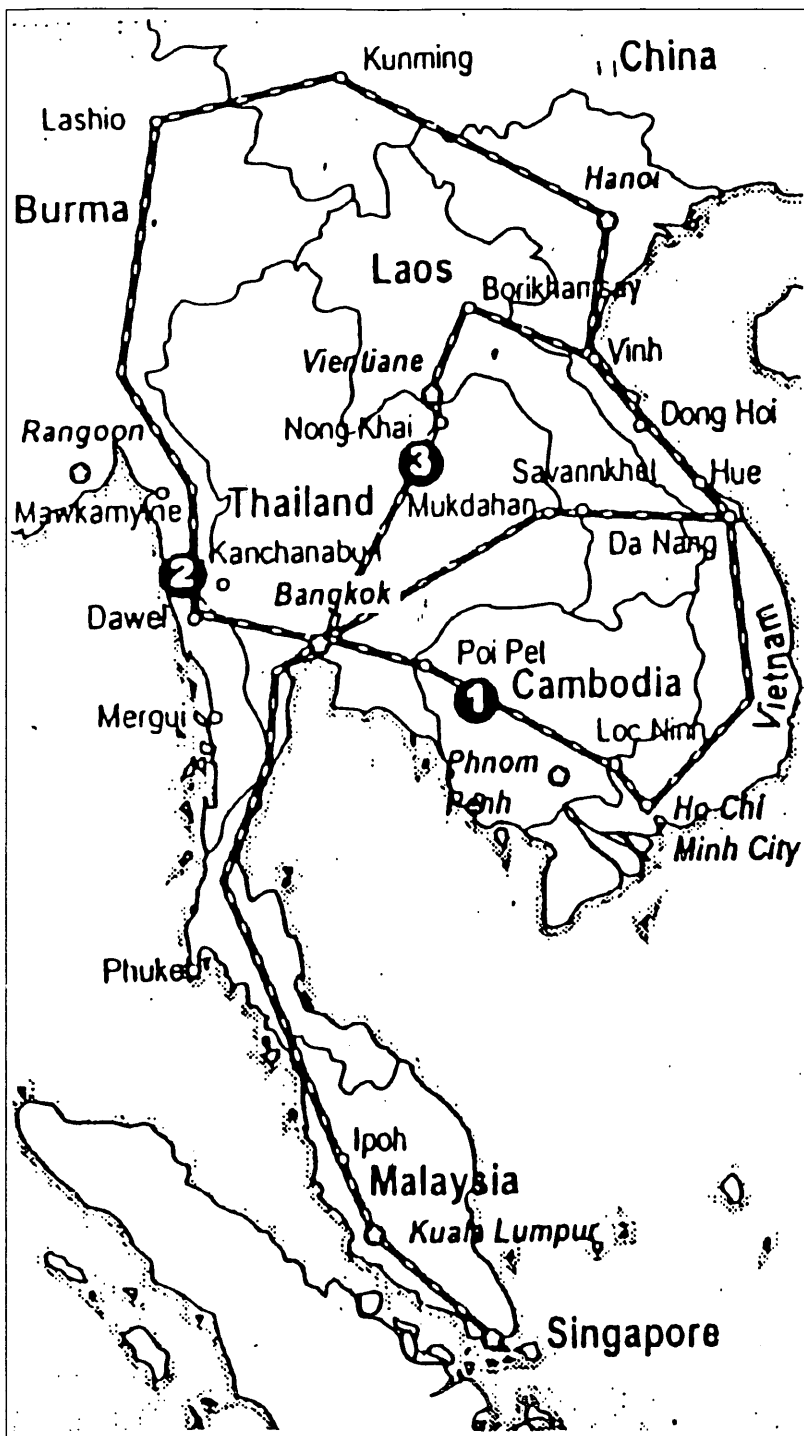
部であるボーゲーウールワンナムターーボーテン間の道路建設を受注。その他約20のプロジェクトに200億バーツの投資を行っている。

- (2) スックウアアナン社(アナン・ウアトラクン社長)－元メーホンソーン県議会議長のアナン社長がミャンマー政府との合意(93年)により、木材伐採権と引き替えにタチレック－チェントウン間の道路建設に着手したが、その後撤退を余儀なくされた。
- (3) サハウィリヤー・グループ(プラパー・ウィリヤプラパイキット社長)－ノーカンカーイー－ビエンチャン間ほかラオスにおいて8区間の鉄道建設に投資する予定である。
- (4) ティブコ・アスファルト社－ナーン県ファイゴーンからラオスにいたる道路の調査を実施予定。
- (5) GFグループ(チナウェート・サーラサート社長)－ラオスの8号線からヴィエトナムにいたる道路のF/S調査。
- (6) Mグループ－ラオスの9号線からヴィエトナムにいたる道路のF/S調査。
- (7) ルークプーヤイトウン社(マヌーン・ピンサーン社長)－チェンラーイ県の資本。スックウアアナン社に代わりタチレック－チェントウン間の道路建設を受注。

エネルギー関連

- (1) インガータウィー社－ラオスのホンサー褐炭第2計画で800MWの火力発電所を建設。
- (2) シーウトーン社(ウィーラワット・チョンワーニット社長)－ラオスのナムトウン第2ダム建設に投資。
- (3) MDXグループ(プラチャー・ヘートラクーン会長)－ラオスのコク川におけるダム、ナムトウン第3ダム建設。イタルタイ社とともに中国雲南省のチェンルン・ダム建設のため調査中。なお王室財産管理局(CPB)は94年にMDXの株式の10%を取得した。

図 アセアン主導の鉄道プロジェクト構想





タイ・ラオス友好橋



ラオス・タイ国境地点 チョンメク