

序章 動き出す大メコン圏 3つの経済回廊で何が 変わるか

著者	石田 正美, 平塚 大祐, 工藤 年博
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	情勢分析レポート
シリーズ番号	4
雑誌名	大メコン圏経済協力 - 実現する3つの経済回廊 -
ページ	1-15
発行年	2007
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00014796

序章

動き出す大メコン圏

3つの経済回廊で何が変わるか

石田 正美・平塚 大祐・工藤 年博

はじめに

メコン地域が変わろうとしている。この地域は、これまでASEAN原加盟国（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、タイの6カ国）並びに中国など東アジア地域が経済発展を遂げていくなかで、経済発展から取り残されていた地域であった。しかし、まえがきでも触れたタイのムクダハーンとラオスのサワンナケートを結ぶ第2メコン国際橋が開通したことが象徴するように、中国とASEANをはじめとする東アジア地域全体の物流ネットワークを大きく変貌させる原動力を、この地域が醸し出そうとしている。

第2メコン国際橋により結ばれた東西経済回廊の区間の一部を、タイのバンコクからベトナムのハノイへの部品供給のルートとして検討している日系企業が既に出てきている。また、ハノイから広西チワン族自治区の南寧に向かう南北経済回廊の区間を利用して、中国華南地域からハノイに部品を調達している企業も既に存在している。つまり、バンコク、ハノイ、中国華南地域を結ぶルートの活用が、1つのビジネス・モデルを提供しようとしているのである。また、タイのバンコクと中国の昆明を結ぶルートの北東方向の延長線上には揚子江流域の重慶が存在し、南方向の延長線上にはマレーシアとシンガポールが存在することも注目すべき点である。さらに、南部経済回廊（「第2東西経済回廊」ともいう）により、ベトナム最大の都市ホーチミンとカンボジアの首都プノンペン、タイの首都バンコクを結ぶビジネス・モデルもいずれは実現することとなる。他方で、ASEANでは域内で関税率を引き下げるASEAN自由貿易地域（AFTA）が進展し、ASEAN中国自由貿易地域（ACFTA）により両者の間では、

関税率の引き下げが相互に始まっている。上述の経済回廊の実現は、ASEANと中国との時間的な距離を短縮化することで、ACFTAとともに東アジア域内のモノとヒトの流れを加速させる効果をもっている。

このように東アジア地域の物流ネットワークを変貌させる原動力をもつメコン地域が、これまで経済発展からなぜ取り残されていたのであろうか。第1に、この地域はベトナム戦争をはじめとする数々の戦闘が繰り広げられていた地域である。第2に、タイを除けば、この地域を構成するカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム、中国は、いずれもかつては社会主義経済体制を選択していたことが挙げられよう。第3に、メコン川をはじめとする大河の存在とチュウオンソン山脈など「山と谷」が幾重にも続くメコン地域特有の地形が、この地域の物流ネットワーク発展の阻害要因となっていた。そして、今日メコン地域の3つの経済回廊に熱い視線が注がれるに至るまでこの地域が発展を遂げてきたのは、アジア開発銀行（ADB）のイニシアティブで始められた大メコン圏（GMS）経済協力プログラムをはじめとするこの地域の経済協力のスキームの存在があったからである。

本書は、このような背景に基づき、GMS経済協力プログラムでその基本的コンセプトとして示された3つの経済回廊が実現していくなかで、この地域の経済がどのように変化しようとしているのか、いくつかの証拠から、その現状と展望を国ごとに示すことを目的としている。そして、この序章では、本書の視点を提示することで、次章以降の水先案内をすることとしたい。まず、第1節では、メコン地域が「戦場から市場」へと変貌を遂げ、この地域で様々な経済協力プログラムが実施されたことを示すとともに、この地域の各国の経済概況を紹介する。第2節では、3つの経済回廊が実現するなかで、実際に動き始めたビジネスの萌芽となる事例を紹介しながら、実現する経済回廊がどのような変化をもたらすのか、そのシナリオを提示する。そして、第3節ではこの後に続く第1章から第7章までの概要を紹介する。

なお、2006年12月に開通した第2メコン国際橋の開通は、東西経済回廊にとって画期的なでき事であった。同様に、南北経済回廊のバンコク - 昆明間の区間にとって、タイのチェンコンとラオスのファイサーイとの間で計画されている橋が重要な役割を果たすこととなる。また、南部経済回廊にとっては、カンボジアのネアックルンのメコン川に架かる橋が、経済回廊の成否を占う意

味で重要な役割を演じることとなる。その意味で、メコン川に架かるこれらの橋は、3つの経済回廊を通じ、中国・ASEANにおける地域統合の「架け橋」となるといっても過言ではない。

第1節 戦場から市場へ メコン地域開発の歩みと経済概況

1. 「戦場から市場へ」

「メコン地域」ないしは「インドシナ」というと、かつてのベトナム戦争やインドシナ難民のことを連想される読者の方々もおられるかも知れない。現代において、イラクやアフガニスタンなどとは異なり、この地域は比較的政情が安定した地域といえるが、第2次世界大戦以降1990年代初めまでの約半世紀にわたり、この地域は政情が不安定な地域であった。

ベトナムでは、1946年から1954年にかけて、フランスとのインドシナ戦争が、1960年頃から1975年まではベトナム戦争が起きている⁽¹⁾。また、1979年には中越国境戦争が起きている。ラオスは、1946年から1975年まで、親仏ないし親米の王国政府派と、スパヌウォンを首班とし完全独立をめざすパテート・ラオとの間で内戦状態にあり、ベトナム戦争下では、ベトナム国境近くのシェンクアン県を中心に全土にわたり米軍の大量爆撃を受けている。カンボジアは、1970年の親米ロン・ノル政権によるクーデタ以来、1975年から1978年にかけてのクメール・ルージュの時代を経て、1991年まで内戦状態が続いた。他方、ミャンマー（ビルマ）では、タイとの国境周辺を拠点とするカレン族やシャン族の少数民族反乱軍や、中国国境周辺を拠点とするビルマ共産党武装勢力との紛争が絶えなかった。したがって、タイとラオスやカンボジアとの国境、中越国境、タイや中国とミャンマーとの国境地域では、長きにわたり双方が互いに向かい合い、ときとして衝突する「緊張した状況」が続いた。その意味で、この地域に平和が訪れたのは1991年のパリ和平協定以降である。

一方、メコン地域の国は、タイを除くといずれの国も、第2次世界大戦後、社会主義体制の道を選択している。しかし、1986年にラオス人民革命党が第4回党大会でチンタナカーン・マイ（新思考政策）を、ベトナム共産党が第6

回党大会でドイモイ（刷新）をそれぞれ打ち出し、ミャンマーでも1988年に民主化運動を武力で制圧した国家法秩序回復評議会（SLORC）が、それまでの閉鎖的な「ビルマ式社会主義」を放棄することで、ともに中央計画経済から市場経済への移行を開始している。中国でも、鄧小平が「南巡講和」を行い、中国共産党の第14回党大会で初めて「社会主義市場経済」路線が採択されたのが1992年である。カンボジアも1993年の国連カンボジア暫定統治機構（UNTAC）の下で行われた総選挙で成立した政権は、市場経済化を推進している。

タイのチャーチャーイ首相が、1988年8月4日の就任演説で「インドシナを戦場から市場へ」と呼びかけたように、メコン地域は1991年のパリ和平協定でカンボジアの和平が実現したのを契機に大きな転機を迎えることとなった。

2. メコン地域における経済協力

このように、メコン地域で和平と市場経済化の気運が高まるなかで、この地域を復興させるべく迅速な対応を取ったのはアジア開発銀行（ADB）である。ADBのイニシアティブにより、1992年にメコン地域6カ国の経済閣僚が一同に会し、大メコン圏（GMS）経済協力プログラムが始まった。同プログラムは、その後実施されたプロジェクトの数と規模において、メコン地域の経済協力の主導的役割を果たしてきているといえる（第1章参照）。また、日本政府も外務省を中心に1993年1月の宮澤首相のASEAN訪問時にインドシナ総合開発フォーラム（FCDI）を提唱、1995年2月には東京で第1回閣僚会議が開催され、24の参加国と7つの国際機関が参加した。ところが、第1回閣僚会議を最後に、FCDIの閣僚会議は開催されていない⁽²⁾。

一方、ASEANには、1995年にベトナム、1997年にラオスとミャンマー、1999年にカンボジアがそれぞれ加盟している。ASEAN加盟国拡大のプロセスが進められるなかで、ASEANでは、1995年12月の首脳会議で、マレーシアのマハティール首相がメコン川流域国の経済開発の推進を提唱する一方、シンガポールのゴ・チョクトン首相は、ASEANメコン流域開発協力（AMBDC）を提唱している。後者については、その後設置が決まり、その中心的プロジェクトとしてシンガポールと昆明を結ぶ南北縦貫鉄道（SKRL）が据えられている。また、2000年11月のシンガポールで開催されたASEAN非公式首脳会議では、

新規加盟4カ国と旧加盟国との経済格差を是正するため、ASEAN統合イニシアティブ（IAI）が進められることとなった。

日本の通商産業省（現在の経済産業省）とASEANの経済関係閣僚との間の政策対話のスキームとして定例化されている枠組みの下では、ASEAN加盟を間近に控えたカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム（これらの国のその頭文字をまとめて「CLMV」諸国と呼ぶ）を支援するとの目的から、インドシナ産業協力作業部会（IC-WG）の設置が、1994年9月の日本ASEAN経済閣僚会合（AEM-MITI）の第3回会議の場で決定された。IC-WGは、1995年のベトナムのASEAN加盟で、支援対象がカンボジア、ラオス、ミャンマー（以下「CLM」とする）3カ国となったことでCLM-WGとなり、同作業グループは1997年に高級事務レベル会議（SOM）に格上げされている。1998年11月に日本ASEAN経済閣僚会合（AEM-MITI）が日本ASEAN経済産業協力委員会（AMEICC）に改組された後、同年12月に、ASEAN首脳会議を主催したベトナムが、西東回廊（WEC）構想⁽³⁾を提唱した結果、AMEICCの下で西東回廊作業部会（WEC-WG）が置かれることとなった。西東回廊は、ベトナム中部、中下流部ラオス、北東カンボジア、東北タイなど各国国内では相対的に貧しい地域に開発資金を呼び込むことを企図したものである。

他方、SARSの予防を協議するために2003年4月29日にバンコクで開催されたASEAN緊急首脳会議の場で、タイのタクシン首相が、ラオス、タイ、ミャンマーに対し、相互の経済協力構想を呼びかけたことが契機となり、4カ国の間で経済協力戦略（ECS）が設立された。2003年11月12日にミャンマーのバガンで第1回4カ国首脳会議が開催され、バガン宣言を採択、46の4カ国共通プロジェクトと224の2国間プロジェクトがリストアップされ、経済協力スキームの名称も4カ国を流れる河川の名からエーヤーワディ・チャオプラヤー・メコン経済協力戦略（ACMECS）に変更された。2004年5月10日にはベトナムが新たにACMECSに加わることになり、2005年11月3日には第2回首脳会議がバンコクで開催されている。特にACMECSのメンバーが、GMSのメンバーであると同時にASEAN加盟国である点が留意される（第2章参照）。

このほか1995年にラオス、タイ、カンボジア、ベトナムの4カ国により、中国とミャンマーをオブザーバーにメコン川下流域の保全と開発を目的として設立されたメコン川委員会（MRC）が流域開発を推進しているほか（第1章第

1節参照)、国連アジア太平洋経済社会委員会(UNESCAP)など国際機関、先進国の援助機関もこの地域の開発に取り組んでおり、現在では“Mekong Congestion”と呼ばれる状況が続いている(以上、小笠原[2003]および石田[2005]、村野[1997]、白石[2006]などに基づく)。

3. メコン地域の経済概況

ここでメコン地域の経済概況(表1)を概観しておきたい。5カ国・2地域の総面積は256.9万km²で日本の国土の約6.8倍、総人口が3億1430万人で日本の人口の2.5倍にも及ぶ。GDP総額は3381億ドルと日本のGDPの7.0%に過ぎないが、ASEAN10カ国のGDP総額と比べると、約4割弱に相当する。

表1 メコン地域の経済概況(2004/2005年)

	面積 (1,000km ²)	人口 (1,000人)	GDP (100万米ドル)	1人当たりGDP (米ドル)
カンボジア	181 (7.0)	13.8 (4.4)	4.9 (1.4)	362.0 (7.5)
ラオス	237 (9.2)	5.6 (1.8)	2.5 (0.7)	455.0 (6.0)
ミャンマー	677 (26.4)	56.0 (17.8)	9.1 (2.7)	165.9 (16.4)
ベトナム	330 (12.8)	83.1 (26.4)	52.8 (15.6)	635.6 (4.3)
タイ	513 (20.0)	64.8 (20.6)	176.6 (52.2)	2,727.0 (1.0)
雲南省	394 (15.3)	44.4 (14.1)	42.4 (12.5)	954.1 (2.9)
広西チワン族自治区	237 (9.2)	46.6 (14.8)	49.7 (14.7)	1,068.5 (2.6)
メコン地域全体	2,569 (100.0)	314.3 (100.0)	338.1 (100.0)	1,075.7 (2.5)

- (注) 1) カンボジア、ラオス、ミャンマーのGDPと1人当たりGDP、面積は2004年の数字。
 2) 面積、人口、GDPの欄の括弧内の数字は各国・地域のメコン地域全体に占める構成比を意味する。
 3) 1人当たりGDPの欄の括弧内の数字は、タイの1人当たりGDPの水準が、当該国の水準の何倍であるかの比を示している。
 4) GDPの積み上げた数字も、カンボジア、ラオス、ミャンマーについては2004年の数字を用いているため、過小評価となっている可能性が高い。
- (出所) 面積、ミャンマーの数字はASEAN Secretariat、その他ASEAN諸国の数字はADB、*Key Indicators 2006*、中国の数字は中国統計出版社『中国統計年鑑 2006』に基づき、筆者作成。

次に、1人当たりGDPをもとに各国を比較してみると、まず域内で最も所得水準が高いのは、2700米ドルを上回るタイであり、タイ経済はメコン地域のGDP総額の過半数を占めている。次いで、広西チワン族自治区と雲南省が1000米ドル前後の水準にある。両地域は人口規模もそれぞれ4500万人前後で、域内GDP総額に占める割合も、両地域合わせて27.3%に相当する。雲南省に次いで、所得水準が高いのが600米ドルを上回るベトナムで、2007年1月11日にWTOへの加盟を果たし、経済成長路線を邁進している。

他方、ラオス、カンボジア、ミャンマーの1人当たりGDPは500米ドル未満である。無論、ミャンマーの場合、複数為替レートの存在ゆえに実際の推計は難しく、一般に同水準は実際の生活水準と比べ、過小評価されているといわれる。しかし、これら3カ国は低開発国として位置づけられ、先述の通りASEANやGMSでは、これら3カ国の経済発展をいかに促すかが、大きな課題の1つとなっている。

このように、メコン地域は、人口3億人余りの市場があり、産業の発展、賃金・所得水準で多様性のある地域である。

第2節 3つの経済回廊と地域統合

1. FTAによる貿易自由化動向

メコン地域を取り巻くカンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナムと中国では、自由貿易協定(FTA)によって関税率が低下し、モノの貿易の国境障壁が低減している。ASEAN自由貿易地域(AFTA)のなかで、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムのASEAN新規加盟4カ国は2015年までに関税率をラオスの自動車など一部の例外を除いて0%にまですることになっており、すでに関税率の削減が始まっている。また、ASEAN-中国包括的経済協力枠組み協定(ACFTA)は、2005年7月から中国と原加盟国(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、タイ)で関税率の引き下げが始まり、ノーマル・トラックでは2010年までに関税率を0%とすることになっており、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムも同じく2015年までに関税率を0%まで削減する。そして、新規加盟4カ国は、2020年までには、

センシティブな品目についても関税率を5%以内に削減することになっている。このように、2015年から2020年にかけて、メコン地域のモノの貿易の自由化は飛躍的に進むことになる。

関税率削減効果をさらに高めるためには、輸送システムを整備することで輸送量の拡大と輸送費の削減をはかり、貿易手続きの改善等により国境障壁を削減する円滑化措置が必要である。この点で、主導的な役割を果たしてきたのは、ADBのイニシアティブによる大メコン圏（GMS）経済協力プログラムである。詳しくは第1章で述べることとし、ここでは、輸送費と国境障壁という観点から、その概略を紹介しておこう。

2. ハード・ソフト両面での物流インフラの改善

まず、ハード面では、東西経済回廊、南北経済回廊、南部経済回廊の3つの経済回廊の建設がかなり進んできている。その象徴は、2006年12月に開通したラオスのサワンナケートとタイのムクダハーンとを結ぶ第2メコン国際橋である。第2メコン国際橋がかかるまでのタイとラオスの物流は、メコン川を渡すフェリーに頼らざるをえず、タイ側からラオス側への雑貨類の輸送を主体としたものに過ぎなかった。バンコクの工場からハノイの工場に部品を輸送するためには、海上ルートが航空ルートを使うしか事実上手段はなく、前者の場合コストは安いものの輸送には2週間以上を要した。陸路で輸送する場合には、タイ東北部のノンカイまで行き、ラオスのピエンチャンにかかる第1メコン友好橋を渡り、そこからラオスのサワンナケートまで行かなければならなかった。しかし、第2メコン国際橋の開通により、バンコクからハノイまで約1500キロの行程に要する輸送日数は従来の4日から3日に短縮される。輸送日数の縮小は現代の物流に大きな変化をもたらす。輸送費も、トラックの賃料、ディーゼル油、運転手のコストが1日分短縮され、単純に計算すると4分の3になる。

東西回廊全体1450kmのうちタイを走る区間は777kmを占めるが、これをすべて2009年までに2車線（片側1車線）を4車線に拡張する工事が進められている。タイ側の南北経済回廊の一部である国道1号線は既にすべて4車線に拡張されている。東西経済回廊と南北経済回廊とが交差するタイのピサヌロークや、東西回廊とピエンチャンに向かう国道2号線が交差するコーンケーンは交

通の要所となる。南北経済回廊の中国区間は、小勐養 - 思茅間（71km）と磨黒 - 昆明間（412km）は4車線から6車線の高速道路が完成しており、未開通区間も2007年末には完成する計画である。このように、メコン地域の交通インフラは急速に改善している。第2メコン国際橋が開通したことで、これらの交通インフラ網がより一層経済効果を増大させる。

ハード面だけではない。ソフト面でも制度改善が進んでいる。「シングル・ストップ通関・検疫」や「トラック・パスポート」制度を導入する越境交通協定（CBTA）を、メコン地域の国々が2003年に合意し、2005年7月からは一部で導入が始まっている。「シングル・ストップ通関・検疫」は、通常、輸出国と輸入国で別々に行われる2回の通関・検疫手続きを輸入国ないしは輸出国のみで行い、1回で済ませる制度であり、また、「トラック・パスポート」制度とは、輸出国の貨物を運んだトラックが輸入国に入ることによって国境地域での積み替え手続きを省略する制度である。例えば、これまでバンコクからハノイにトラック輸送をする場合、タイからラオスに入る時とラオスからベトナムに入る時にそれぞれ2回、合計で4回の通関手続きを要し、かつこの通関手続きに要する時間の見通しが困難であるなど不透明な要素が多かったことから、この区間のトラック輸送はビジネス・モデルとはなりえなかった。しかし、シングル・ストップ通関が実現し、かつ通関手続きなどソフト面の問題が改善に向かえば、第2メコン国際橋の開通とともに、輸送条件は相当程度改善されることが見込まれる。実際、バンコクからベトナムに物資を輸送するため、ラオスにおける通関手続きの簡素化と輸送業者の通関ノウハウの蓄積の活用が、本気で検討され始めている。

3. 経済回廊による波及効果シナリオ

このようにハード面とソフト面の両面の物流インフラが改善し、かつ関税率も低下していることから、国境をまたがる貿易の取引費用（送り手から受け手までの輸送に関わるすべての費用）は大きく低下する。これにより、どのような変化がもたらされるのであろうか。

第1に、3つの経済回廊の整備が進み、国境障壁が削減されれば、産業集積に大きな変化がもたらされるであろう。タイのバンコクを中心とした自動車、家電、電子の産業集積と中国華南を中心とした産業集積はさらに巨大な集積に

発展する。そして、これら2つの巨大産業集積地の間（約2500キロ）に、ベトナムのハノイという中位の産業集積が発展し、さらにこれを取り囲みラオスにも低位の産業集積が発展していくことが考えられる。同様なことは、バンコク、プノンペン、ホーチミンを結ぶ南部経済回廊でも起こりうる。国境障壁が低減すると、人口が増大している地域では、すべての産業を含む高位の都市、いくつかの産業を含む中位の都市、そして少数の産業を持つ低位の都市という都市階層システムが形成されることが、理論的にも示されているのである（Fujita, Krugman and Mori [1999]）。したがって、カンボジア、ラオス、さらにはミャンマーにも産業集積が起こるポテンシャルは十分にある。これらの国の賃金はタイの3分の1未満であり、タイや中国に立地していた産業がニュー・フロンティアを求めて移転して来るからである。実際、ラオスには東京コイルや旭電気などの電子産業が集積し始めているし、日本の靴メーカーがタイ側メーサの姉妹工場をミャンマーのタチレクで操業するといったビジネス活動が行われている。

しかしながら、懸念がないわけではない。1つの懸念は、現在のタイ - ベトナム間輸送の主流は海上輸送であり、第2メコン国際橋が開通しても、それが変わらないのではないかという点である。しかし、現代の貿易、特に、日系企業絡みの貿易は、時間を短縮するために部品産業などを中心に、海上輸送から航空輸送へと次第に切り替わりつつある。現在のタイ - ベトナム間の海上輸送は2週間かかっており、その分、企業は多くの在庫をもたなくてはならず、ジャスト・イン・タイムでの操業ができないという問題がある。タイ - ベトナム間の陸上輸送が3日に短縮されれば、海上輸送では成り立たないスポット的な輸送がビジネスとなり、トラック輸送が増加していくであろう。そのプロセスのなかで、タイがより資本集約的な工程を行い、ベトナムが労働集約的な工程を行う国際間工程間分業（フラグメンテーション）が進展し、それが付加価値の高い部品のタイからベトナムへのトラック輸送を増加させるという循環が形成されるであろう。もちろん、実際に海上輸送から陸上輸送に切り替わっていくかは関係する国々の政策努力に大きく依存している。特に、経由国となるラオスの役割は重要であろう。ラオスでの通関手続き、あるいはラオス国内のトラック輸送に時間がかかってしまうようであると、輸送日数、輸送コストの短縮が進まず、タイ - ベトナム間のトラック輸送ルートは海上輸送ルートに勝つ

ことはできない。その意味で、鍵は、ラオスが握っている。

もう1つの懸念は、ラオスやカンボジアが単なる経由地になるという議論である。もし、タイの産業集積力が弱まることになれば、この議論は正しいかもしれない。しかし、われわれが想定しているビジネス・モデルは、タイ - ベトナム間の輸送がトラック輸送ルートに切り替わり、これとともにタイの産業集積がさらに増大し、賃金の上昇から、タイで操業している企業が、労働集約的な工程の一部をタイに近いラオスやカンボジアあるいはミャンマーに移管し、加工後に再びタイに戻し、最終工程・検査を行い、それをベトナムに出荷するというフラグメンテーションの展開である。タイの生産規模が大きくなれば、工程は次第に分割され、それぞれ得意な工程を異なる国で行うというのが、現代の「規模の経済」を競うグローバル競争における企業行動である。もちろん、この点でも、ビジネスの成否を占うのは、投資受け入れ国の受容姿勢であろう。例えば、ラオスを調査する企業が多いが、実際に投資する国はほとんどないという話が聞かれる。それは、ラオスの投資受け入れ体制が整備されていないからである。

メコン地域で想定される第2の変化は、越境ビジネスに関わるコストの削減に伴い、逆説的ながら、国境地域の開発ポテンシャルが一層注目されるようになることである。国境線を挟んで両国に賦存する補完的なリソースを道路や橋あるいは制度の整備によって結合することで、国境地域に産業を集積させ、その競争力を高めていくという「越境開発モデル」が有効性を高めるのである。もちろん、これまでも、例えば第7章で紹介されているように、ミャンマー人労働力を当て込んでタイ国境に労働集約的産業が集積するなどの事例があった。しかし、今後は経済回廊構想のなかで、国境地域に経済特区や工業団地を建設することで、国境をまたぐ労働力と資本・技術とを一層効果的に活用しようとする動きが強まるであろう。これは、フランスやスイスの国境沿いに新たな産業が展開した例と類似している。タイの賃金は辺境でも142パーツ/日を越えており、これに対し、ラオス、カンボジア、ミャンマーの賃金は50パーツ/日に過ぎない。この賃金差を利用したビジネスが、活発になるだろう。また、国境地域開発はいわゆる「素通り」問題を心配する、CLM各国政府の経済回廊対策の1つともなっている。

第3の大きな変化は、タイや中国の国内の交通要所の発展である。今後は、

東西回廊や南北回廊、南部回廊の交通の要所は、メコン地域全体の拠点都市として発展する可能性がある。こうした交通の要所には、人が集まり、労働力の調達がより容易となる。そうした都市に労働力を求めて工場が集積する。都市の市場はますます大きくなり、消費財のバラエティや就業機会を求めて人々は集積し、労働力の確保を求めて企業が集積するというメカニズムが働く。既に、東西回廊と南北回廊が交差するタイのピサヌロークには、タイ矢崎が4500人規模の自動車用ワイヤー・ハーネス工場を操業している。タイ矢崎の操業、第2メコン国際橋の開通などがきっかけとなり、ピサヌロークはそうした発展の道を辿ると思われる。

第3節 本書の構成

最後に、本書の構成と各章の概要を紹介しておきたい。

第1章「大メコン圏経済協力と3つの経済回廊」(石田正美)は、まず、大メコン圏(GMS)経済協力プログラムの由来と歴史を紹介する。前述したとおり、現在は“Mekong Congestion”と呼ばれる程、多くの開発プログラムが展開されるメコン地域であるが、それらの先鞭をつけ、現在に至るも支柱として機能しているのが、ADBがイニシアティブをとるGMSプログラムである。同章では全13回の閣僚会議と2回の首脳会議の議事録を読み解きつつ、GMSプログラムの歴史と進捗を紹介している。次に、本書のテーマでもある3つの「経済回廊」とは何かを、このコンセプトが生まれる歴史的背景を踏まえつつ、明らかにしている。読者は本章を読むことで、第2章以下で詳述される各国の現状を、GMS全体のフレームワークに位置づけて理解することができるだろう。

第2章から第7章では、GMSプログラムに参画する各国・地域の状況を紹介する。各章が1ヵ国(地域)を対象としているので、どの章から読んででも支障はないものと思われる。ただし、CLM(カンボジア、ラオス、ミャンマー)の章を読む際には、予めタイ(第2章)を読んでおくと、理解が深まるかと思う。

第2章「タイの近隣諸国への経済協力と国内地域開発の新展開」(恒石隆雄)は、GMSプログラムの中核を担うタイの近隣諸国への経済協力と国内地域開

発への取り組みを紹介する。まず、タイの近隣諸国との貿易投資関係や経済協力の現状が描写され、これによって近隣諸国におけるタイの重要性が確認される。次に、南北経済回廊、東西経済回廊、南部経済回廊の整備を通じて、近隣諸国とタイ国内の地域開発へ向けたタイの取り組みを詳述している。

第3章「ベトナムの狙い 短縮化が期待される中国・タイとの時間距離」(池部亮)は、現在、外国投資家の注目を集めるベトナムにおける事業展望を、中国、ラオス、タイを含めた近隣諸国との関係に焦点を当てて検証している。まず、中越関係の緊密化によって急伸する中越貿易や中国企業の対越投資、そして華南地域との連携を視野に進出する日本企業の動きを紹介している。次に、ラオスとの貿易関係や東西経済回廊がベトナムの事業環境に与えるインパクトについての議論が展開されている。最後に、ベトナムの陸路物流の現状を検証し、域内交通網整備が日本企業やベトナム経済にどのような事業環境変化をもたらすのかを検討している。

第4章「中国とメコン地域開発 雲南と広西の参画」(朱振明)は、メコン地域開発に参画する中国の2つの地域、すなわち雲南省と広西チワン族自治区の経済社会状況を紹介し、両地域が積極的にメコン地域開発に関わっていく理由を論じている。そのうえで、過去10年以上にわたりGMS経済協力に参画してきた雲南省の役割と政策、並びにその成果を明らかにし、2005年に新たに参画した広西チワン族自治区が提唱する、GMSプログラムや環北部湾(トンキン湾)経済協力圏を包括する「一軸両翼」地域経済協力構想が紹介されている。最後に、雲南と広西の競争と協調関係について検討し、両地域がともに発展する可能性を探っている。

第5章「カンボジアと南部経済回廊開発 変わりゆく国境地域」(初鹿野直美)は、南部経済回廊の開発を中心にカンボジアのメコン地域開発への取り組みを紹介している。初めにカンボジアとGMS諸国の経済関係について概観し、メコン地域のカンボジアにとっての位置づけが確認されている。そのうえで、南部経済回廊の3つのルート、タイ・ベトナムとの国境地域開発に焦点を当てて報告・検討している。

第6章「東西回廊とラオス 第2メコン国際橋完成で何が変わるか」(ケオラ・スックニラン)は、2006年12月20日に完成したタイとラオスを結ぶメコン川に架かる第2の橋によって、ラオスや地域経済の何が変わるのかを検証し

ている。まず、1994年に完成した第1メコン友好橋による波及効果を検証し、そのうえで第2メコン国際橋の効果を推定している。次に、橋の完成による経済効果を一層促進するためにラオス・タイ両政府が取り組んでいる、シングル・ストップ通関などの取り組みを紹介する。同時に、いわゆる「素通り」問題を回避するために、ラオス政府が取り組んでいる国境地域の経済特区建設や空港の共同利用構想などについても検討を加えている。

第7章「ミャンマーとメコン地域開発 越境開発モデルの導入へ向けて」（工藤年博）は、現政権の下で開始された対外開放・市場経済への移行のなかで、ミャンマー経済がメコン地域との経済関係を強化してきており、これをミャンマー経済全体の持続的成長へと結び付けるためには、GMS経済協力がめざす「越境開発モデル」の導入が必要であると主張している。そして、そのためには、ミャンマー政府の対外開放と地域経済統合へ向けた確固たる政治的意思と、越境経済活動円滑化のためのインフラ整備・制度構築が必要であると指摘している。

以上が本書の概要である。本書が、1つの大きな市場として、そして経済活動空間として、その姿を現しつつある大メコン圏（GMS）の息吹きを、少しでも伝えることができれば幸いである。

【注】

- (1) ベトナム戦争の開始年をいつとするかは実は難しい。北ベトナムが南ベトナムの解放に踏み切った1959年1月13日とする説、南ベトナム民族解放戦線の設立の1960年12月20日とする説、米国が南ベトナムへの軍事顧問の増派を決めた1961年4月29日とする説、トンキン湾事件が起きた1964年8月2日とする説、米国が北爆を開始した1965年2月7日とする説などがある（松岡[2001]）。
- (2) しかしながら、本書で扱う東西経済回廊での第2メコン国際橋の建設やハイバン・トンネルは円借款で、東西経済回廊のラオス区間の一部は日本の無償資金協力で行われているなど、東西経済回廊では日本のプレゼンスにきわめて大きなものが感じられる。
- (3) GMSの東西経済回廊は異なるスキームである。

【参考文献】

< 日本語文献 >

石田正美 [2005] 「メコン河とメコン地域」(石田正美編 『メコン地域開発 残された東アジアのフロンティア』、アジア経済研究所、2005年11月30日)。

井田浩司・助川成也・福田規保・竹本正史 「特集 メコン開発がインドシナの物流を変える」(『ジェトロセンサー』、2006年2月号)。

小笠原高雪 [2003] 「メコン地域開発をめぐる国際関係とASEAN」(山影進編 『東アジア地域主義と日本外交』、財団法人日本国際問題研究所、2003年7月18日)。

木村福成 [2006] 「東アジアにおけるフラグメンテーションのメカニズムとその政策的含意」(平塚大祐編 『東アジアの挑戦 経済統合・構造改革・制度構築』、アジア経済研究所、2006年2月)。

白石昌也 [2006] 「メコン地域協力の展開」(白石昌也編著 『インドシナにおける越境交渉と複合回廊の展望』、早稲田大学大学院アジア太平洋研究科)。

松岡完 [2001] 『ベトナム戦争 誤解と誤算の戦場』、中央公論社、2001年7月25日。

村野勉 [1997] 「ASEAN10の早期実現で合意」(『アジア動向年報 1997』、アジア経済研究所)。

< 外国語文献 >

ADB [2006] *Key Indicators 2006*, Asian Development Bank.

Fujita, Masahisa; Paul Krugman; and Tomoya Mori [1999] On the evolution of hierarchical urban systems, *European Economic Review* No.43, 209-251.

< 中国語文献 >

中国統計出版社 [2006] 『中国統計年鑑 2006年版』。

< ウェブサイト >

ASEAN Secretariat : <http://www.aseansec.org/>

アジア開発銀行 : <http://www.adb.org/>

ACMECS : <http://www.acmecs.org/>