

## 第1章 大メコン圏経済協力と3つの経済回廊

著者	石田 正美
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) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
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	16-33
発行年	2007
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2344/00014798">http://hdl.handle.net/2344/00014798</a>

## 大メコン圏経済協力と3つの経済回廊

石田 正美

---

### はじめに

タイ、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム、中国雲南省から構成されるメコン地域<sup>(1)</sup>では、1992年よりアジア開発銀行（以下、「ADB」とする）のイニシアティブにより、大メコン圏（GMS）経済協力プログラムが推進されている。GMSプログラムは、これまで13回の閣僚会議と2回の首脳会議が行われ（表1）、これらの会議を通じて決定された交通などインフラ開発をはじめとする数多くのプロジェクトが実施されている。

大メコン圏（GMS）経済協力プログラムは、それまで実施されてきた2国間ないしは国際機関によるプロジェクトと比べ、いくつかの点でユニークな側面を持っている。その1つは、「ツー・プラス原則」と呼ばれるもので、少なくともプロジェクトの対象が2ヵ国以上にまたがること（Purely Subregional Project）、もしくは空港建設など域内全体にプロジェクトの恩恵が及び得ること（National Project with Subregional Dimensions）が条件とされている。他方、同時に2国間で合意が得られれば、加盟6ヵ国の満場一致の合意は必要とされず、できるものから実施し、儀式や協定、プロトコルは可能な限り省略するといった実利合理主義が貫徹されている<sup>(2)</sup>。

こうした原則により、それまで戦禍の絶えなかった国境地域に、道路、送電線、通信網を通すため、各国が互いに話し合うことで、1つの和平機運が生まれ、この地域の安定がもたらされた。加えて、各国の国軍並びに国内の諸勢力などが互いに対峙し、かつ辺境としてこれまで到底開発の対象となり難かった国境地域が新たに脚光を浴びることとなった。さらに、こうした国境を結ぶ経

済インフラの整備と国ごとに異なる法・制度の調整と整備は、国境におけるヒトとモノの移動の活性化をもたらそうとしている。一方、アジアNIEsに続き、中国とASEAN諸国の近年の経済の発展振りには目覚ましいものが感じられる。しかし、経済発展の恩恵が及んだ地域は主として沿海部であり、中国やタイなどでは沿海部と内陸部の地域格差が問題となっている（石田〔2006〕）。経済発展がもたらすより多くの恩恵が内陸部やラオスのような「陸に閉ざされた国家」にも及ぶようにするには、国境地域における円滑なヒトとモノの移動は不可欠であろう。その点で、GMSプログラムは、1999年以降の東アジア地域の諸国間で積極的に推進されている自由貿易協定（FTA）の動き（石川〔2003〕）とともに、貿易自由化の流れを補完する動きを兼ね備えていると評価できる。

本章では、ADBの大メコン圏（GMS）経済協力プログラムについて、1992年の開始時からの経緯（第1節）と概要（第2節）を示すとともに、3つの経

表1 大メコン圏経済協力会議と首脳会議の開催日と開催地

	開催日	開催地
第1回会議	1992年10月21～22日	フィリピン・マニラ
第2回会議	1993年8月30～31日	フィリピン・マニラ
第3回会議	1994年4月20～23日	ベトナム・ハノイ
第4回会議	1994年9月15～16日	タイ・チェンマイ
第5回会議	1995年11月9～10日	フィリピン・マニラ
第6回会議	1996年8月28～30日	中国・昆明
第7回会議	1997年4月7～11日	フィリピン・マニラ
第8回会議	1998年9月30～10月2日	フィリピン・マニラ
第9回会議	2000年1月11～13日	フィリピン・マニラ
第10回会議	2001年11月27～29日	ミャンマー・ヤンゴン
第11回会議	2002年9月23～25日	カンボジア・プノンペン
第1回サミット	2002年11月3日	カンボジア・プノンペン
第12回会議	2003年9月17～19日	中国・大理
第13回会議	2004年12月14～16日	ラオス・ビエンチャン
第2回サミット	2005年7月4～5日	中国・昆明

（注）1）フィリピン・マニラで開催される場合は、アジア開発銀行本部での開催。

2）第11回会議以降、開催国はアルファベット順に従うこととなった。しかし、ミャンマーで開催となるはずであった第14回会議は、2007年6月19～21日にフィリピン・マニラで開催されることとなった。

（出所）各会議の議事録をもとに筆者作成。

済回廊がコンセプトとして提示されるまでの経緯、越境交通協定（CBTA）の進捗状況などを示すこととしたい。

## 第1節 大メコン圏（GMS）の由来と経済協力の経緯

### 1. 大メコン圏（GMS）の由来

大メコン圏（Greater Mekong Subregion）経済協力の名の由来から、述べていくこととしたい。まず、GMSという名前は1993年の第2回閣僚会議での議論の末に付けられた名前、第1回閣僚会議では、「サブ地域経済協力」<sup>(3)</sup>（Subregional Economic Cooperation）と命名されていたに過ぎない。第1回議事録をみると、「サブ地域」（Subregion）は、ADBの対象地域であるアジア太平洋全域をRegionとして捉えているのに対し、その一部分をSubregionとして位置づけているため、後の大メコン圏がサブ地域として定義されている。それでも、第1回閣僚会議の議事録をみると、「サブ地域の中心部をメコン川が流れる」という記述が残されており（ADB [1993a]）、この経済協力プログラムに「メコン」という名前を付ける下地はあったように推察される。さて、第2回閣僚会議でメコンにGreaterという形容詞が加わったのはなぜであろうか。実は、GMSプログラムが始まる以前に、メコン川の開発を推進するために1957年に設立された「メコン川下流域調査調整委員会」（通称「メコン委員会」）という国際機関が存在した<sup>(4)</sup>。当時「メコン」というと、メコン委員会の加盟国であるタイ、ベトナム（1975年の南北統一以前は南ベトナム）、ラオス、カンボジアのメコン川下流域の4ヵ国を指す場合が多かった。ところが、GMSでは、ミャンマーと中国雲南省が新たに加わった。このため、メコン委員会とは別の名前を命名する必要性があり、またGMSがより広域を対象とすることから、Greaterという形容詞を加えた名前が採用された<sup>(5)</sup>。

### 2. GMS経済協力の第1段階（1992～1996年）<sup>(6)</sup>

ADBのGMS経済協力は、3つの段階に分けると整理しやすい（吉田・金 [2005] および野本 [2002]）。まず、第1段階は、メコン地域域内の開発プロジェクトの案件発掘段階として位置づけられよう。1992年10月の第1回閣僚会

議に先立つ1992年3月9日にADBで承認された総額27万ドルの地域技術援助(RETAs)<sup>(7)</sup>第5487号により、同年6月からADBのスタッフが域内各国を訪ねた。ADBのスタッフは、各国政府の企画並びに技術担当者に、アイデアを提示、技術面でのサポートを行い、さらに意見交換を通じるなかで、各国から域内経済協力関係を強化するプロジェクトが提示され、そうしたプロジェクトが第1回閣僚会議で審議された。閣僚会議で、サブ地域経済協力として取り組むべき部門として、交通、通信、エネルギー、人的資源、環境、貿易・投資の6部門が選ばれた。閣僚会議での検討結果を受け、第2フェーズで着手すべき課題と第1フェーズの所見が報告書としてまとめられた(ADB [1993a])。

第2フェーズでは<sup>(8)</sup>、1993年6月から8月までの間に、ADBの担当者が再び域内各国を訪問し、各国担当者との意見交換を行い、通信を除く5部門の優先プロジェクトの選定が始められた。第2回閣僚会議(1993年)では、交通部門とエネルギー部門で民間コンサルタントに域内部門調査を委託することが決定された(ADB [1993b])。第3回会議(1994年)では、コンサルタント2社並びにADB担当者による中間報告が提出され、同中間報告で示された各部門のプロジェクトの案件リストが、その後のGMSプロジェクトの青写真となった(ADB [1994a] およびADB [1996b])。最終報告は、交通とエネルギー部門に関しては第4回会議(1994年)で、環境、人的資源開発、貿易、投資、環境の5部門に関しては第5回会議で(1995年)、通信部門に関しては第6回会議(1996年)で、それぞれ提出されている(ADB [1994b]、ADB [1996b]、ADB [1997a])。なお、各部門で挙げられたプロジェクトの案件には、優先度が示されている。

第1段階のプロセスをみていくとわかるように、プログラムの意思決定は高級事務レベル協議を経た後に最終的に閣僚会議に委ねられている。ADBは対話を促し、必要に応じて技術面や資金面で支援するという「媒介者(Catalyst)」の役割に徹しており、GMSにおけるADBと域内各国との関係の特徴付けている<sup>(9)</sup>。なお、先述のツー・プラス原則、さらにはサブ地域での経済協力が、貿易ブロックを形成するものではない点を含めたこうした経済協力の原則は、第1回閣僚会議で了承されている。

### 3 . GMS 経済協力の第 2 段階 ( 1994 ~ 2001 年 )

第 2 段階は、第 1 段階でリストアップされたプロジェクトが実施に移された段階と位置づけられる。実施に移されたプロジェクトのうち、1994 年 9 月に借款による建設が始まった雲南省の楚雄 - 大理間の高速道路建設プロジェクトのように、リストアップ後すぐに建設されたプロジェクトもある。しかし、交通インフラの建設などの場合、まずフィージビリティ・スタディ (以下「F/S」とする) が行われ、その後エンジニアリング詳細設計が実施されたうえで、借款による建設段階へと進むのが通常である。しかし、プロジェクトによっては、F/S の前にプリ・フィージビリティ・スタディが行われる場合もあり、エンジニアリング詳細設計と並行して環境・社会影響調査が実施される場合が多い。

案件発掘段階が終わり、実施段階に入るに従い、年 1 回程度で開催されている閣僚会議だけでは、十分な話し合いができないということで、部門ごとに各国政府担当者が集まれるよう、以下のような作業グループないしはフォーラム (括弧内は略称と第 1 回会合の日付け) が設置されることとなった<sup>(10)</sup>。

- 1 ) GMS 観光部門作業グループ ( TWG、1995 年 4 月 3 ~ 5 日 )
- 2 ) サブ地域電力フォーラム ( EPF、1995 年 4 月 24 ~ 25 日 )
- 3 ) サブ地域交通フォーラム ( STF、1995 年 4 月 24 ~ 25 日 )
- 4 ) サブ地域環境作業グループ ( WGE、1995 年 10 月 4 日 )
- 5 ) サブ地域通信フォーラム ( STCF、1995 年 11 月 6 ~ 7 日 )
- 6 ) サブ地域投資作業グループ ( SIWG、1995 年 12 月 18 ~ 19 日 )
- 7 ) GMS 人的資源開発作業グループ ( WGHRD、1996 年 12 月 5 ~ 6 日 )
- 8 ) 電力の相互接続と取引に関する専門家グループ ( EGP、1998 年 6 月 20 日 )
- 9 ) 貿易促進作業グループ ( TFWG、1999 年 11 月 1 ~ 2 日 )
- 10 ) GMS ビジネス・フォーラム ( GMS-BF、2000 年 10 月 3 日 )
- 11 ) GMS 農業作業グループ ( WGA、2003 年 1 月 20 ~ 21 日 )

なお、このように作業グループないしはフォーラムは 11 グループ存在するが、当初 6 部門でスタートした部門が現在では 9 部門に増えている。その経緯を述べると、1994 年の第 3 回閣僚会議で、観光が 7 つ目の部門として追加、

1998年の第8回閣僚会議で、貿易・投資部門が2部門に分割、2001年の第10回閣僚会議で農業が9つ目の部門として追加されている<sup>(11)</sup>。

実施段階に入り、問題として浮上したのが、案件リスト上のプロジェクトへの資金の出し手であるドナーを捜すことであった。案件リストのうち、当然民間で実施できるものは民間に任せ、先進国の政府や国際機関のドナーの支援が決まったものは公的ドナーが実施し、自国政府でできるものは、自国政府に任せられた。また、ADBで支援できるもの、またはADBが他のドナーと協調支援できるものが、必要に応じて自国政府の支出を伴いながら、地域技術援助(RET)もしくは借款プロジェクトとして実施されている<sup>(12)</sup>。したがって、案件リストのすべてのプロジェクトがADBによって実施されているわけではない。また、GMSのプロジェクトで他のドナーや国際機関がADBと競合することはほとんどなく、むしろ協調関係にある場合が多い。

#### 4. 第3段階(2001年～)

第3段階は、GMSプログラムが始まって10周年を迎えたということで、過去10年間を振り返るとともに、2001年の第10回閣僚会議で次の10年に向けての戦略的枠組みが提示され、採択された。その枠組みの大きな柱として、以下のような10のフラッグシップ・プロジェクトが採択され(経済回廊については次節参照)、2002年のGMS首脳会議で新たに観光開発が11番目のフラッグシップ・プロジェクトに追加された。

- |                    |                           |
|--------------------|---------------------------|
| 1) 南北経済回廊          | 7) 民間部門参加と競争力の強化          |
| 2) 東西経済回廊          | 8) 人的資源と技能開発              |
| 3) 南部経済回廊          | 9) 戦略的環境枠組み               |
| 4) 基幹通信回線          | 10) 洪水制御と水資源管理            |
| 5) 地域電力系統接続と電力取引調整 | 11) GMS観光開発(2002年首脳会議で追加) |
| 6) 越境貿易・投資の促進      |                           |

## 第2節 各部門の具体的なプロジェクト

ここで、各部門のプロジェクトの具体例を挙げることで、GMS経済協力のイメージを描いてみることにしたい。交通部門は、道路、鉄道、空港、内陸水運などの開発プロジェクトから構成される。道路に関しては後述するとして、鉄道では2009年に完成が予定されている「大理 - 麗江間の鉄道建設」、空港ではカンボジアの「シェムリアップ空港改修」などのプロジェクトがADBの借款で実施されている。内陸水運では2000年4月20日にタイ、中国、ミャンマー、ラオスの間で締結された瀾滄江・メコン川商業航行協定を結ぶことで実現したメコン川上流域内陸水運プロジェクトなどが挙げられる<sup>(13)</sup>。また、交通部門では、国境地域のヒトとモノの移動を円滑化するための制度面の支援も進められている。通信部門では、光ファイバー基幹通信網の敷設や光ファイバー関連技術の習得をめざすために実施したタイ電電公社での研修などのプロジェクトが挙げられる。エネルギー部門では、ラオスのメコン川支流での水力発電所建設や送電線の敷設があるほか、現在ミャンマーからタイにパイプラインで送られているヤダナ・ガス田は、民間によって実施されたプロジェクトではあるが、1994年時点での案件リストに提示されたプロジェクトである。

環境部門では、大気汚染濃度や域内の天然資源分布などの観測とデータベース構築を含む「サブ地域環境監視情報システム (SEMIS)」や、域内の環境保全スタッフ育成のための研修と制度強化のための調査を含む「サブ地域環境研修・制度的強化 (SETIS)」の実施がすでに完了している。また、「ADBとメコン川委員会との協力機会に関する調査」や「洪水管理と削減のためのメコン川委員会支援」など、1995年に設立されたメコン川委員会 (MRC) との共同事業や、域内で自然保護が必要と考えられる地域を特定し、調査を進める「GMS生物的多様性保護回廊イニシアティブ」が、現在実施されている。観光部門では、ホテルなど観光サービスに携わる人材の育成をめざした「GMS観光訓練者育成地域プログラム」が実施済みであるほか、メコン川を観光の対象と考える「メコン川・瀾滄江観光計画調査」と「メコン川・瀾滄江観光インフラ開発」のための調査などが実施されている。農業部門では、域内のバイオテクノロジーの利用普及をめざした研修や広報活動を含む「GMSにおける高度農業科学



技術の能力強化と地域協力」、鳥インフルエンザの感染問題などを受け、「GMSにおける国境をまたぐ動物感染症の制御」で同問題の対策が講じられている。

人的資源開発の部門では、域内各国の公務員の研修をめざして2002年のGMS首脳会議で採択された「開発マネジメントのためのプラン・プラン」のような研修プログラムが実施されている。また、「サブ地域における少数民族の保健・教育ニーズ調査」や「国境と遠隔地における教育アクセスと質の改善」といった調査がこれまで実施されている。他方で、「GMSワクチン・イニシアティブ（新ワクチンの紹介、資金調達、感染症予防など）」、「GMS国境地域における情報通信技術とHIV/AIDS予防教育」など保健の範疇に属するプロジェクトや、「GMSにおける麻薬撲滅のための小規模技術支援」や「女性と子供の人身売買の防止と安全な人口移動」など犯罪対策の側面をもったプロジェクトも人的資源開発の部門に属する。貿易の部門では国連アジア太平洋経済社会委員会（UNESCAP）との共同支援による「E-メコン・プロジェクト」や、「GMS地域の税関協力」といったプロジェクトが実施されている。また、投資部門では、域内の商工会議所などの集まりである「GMSビジネス・フォーラムの設立（2000年10月30日）と支援」、「金融部門の統括者と監視者の能力強化」といったプロジェクトが実施されている。

## 第3節 交通回廊から経済回廊へ

### 1. 最も重点が置かれた交通部門

当初6つの部門から構成されていたGMSプログラムが現在では9つの部門にまで拡大されているが、当初より最も重点が置かれていた部門が交通部門、とりわけ道路の開発と改修であった。特にGMSプログラムが開始された1992年時点では、長期にわたる戦闘により破壊・寸断されたインドシナ地域の道路インフラを改善しなければならないとの意識が、ADB担当者にはあったようである。そこで、GMSプログラムの青写真ともなった第3回閣僚会議で合意された道路の案件リストを挙げてみることにしたい（ADB [1996b]）。

- R 1 バンコク - プノンペン - ホーチミン - ブンタウ道路プロジェクト  
(南部回廊)
- R 2 タイ - ラオス - ベトナム東西回廊
- R 3 チェンラーイ - 昆明道路改善プロジェクト(南北回廊)
- R 4 昆明 - ラショー道路システム改善
- R 5 昆明 - ハノイ道路改善プロジェクト(南北回廊)
- R 6 南ラオス - シハヌークビル道路改善プロジェクト
- R 7 ラショー - ロイレム - チャイントン(ケントウン)道路改善プロジェクト
- R 8 雲南省南部 - 北タイ - ラオス北部 - ベトナム北部道路改善プロジェクト
- R 9 北タイ - ラオス南部 - カンボジア北部 - ベトナム中部回廊プロジェクト

交通部門のプロジェクトについては、道路は頭文字がRoadのR、鉄道はRailwayのRWといった形で整理され、他の部門と比べても非常にみやすくなっている。R 1は、現在の南部経済回廊のメインのルートに該当する区間で、R 3とR 5がそれぞれ南北経済回廊の一部を成す区間である。R 2は、東西経済回廊として位置づけられている区間のうち、タイとラオス、ベトナムを結ぶ道路と記されているが、この時点では現在のルートに加え、タイのナコンパノムとラオスのタケークを結び、国道12号線でベトナムのビンに抜けるルートと、8号線でビンに抜けるルートも候補に挙がっていた。現在のムクダハーンとサワンナケートを結んでベトナムのドンハーに出てダナンに至るルートに決まったのが1996年の第5回閣僚会議である。一方、R 4、R 6、R 7、R 9はいずれも現在の経済回廊のルートには含まれてはいない。ただ、このなかでもR 6のプノンペンとシハヌークビルを結ぶカンボジアの国道4号線の部分は、後述する南部中央サブ回廊と南部GMS南側沿岸サブ回廊をリンクさせる機能を果たす区間として位置づけられる。

こうして優先度の高い具体的なルートが設定されたが、この時点では道路インフラを建設・改善する交通回廊の域を出たものではなかった。だが、プロジェクトの実施段階である第2段階に入るに従い、国境地域の通関などヒトとモ

人の自由な移動を制約する「非物理的な障壁」といったソフト面を改善する必要性が、再三にわたり会議の場で述べられていた。

## 2. 「交通回廊」から「経済回廊」へ

このようななか、1997年にタイを襲ったアジア通貨危機はいよいよ本格的な実施段階を迎えようとしていたGMS経済協力プログラムの出鼻をくじくこととなった。1997年4月の第7回閣僚会議から1年半振りに開催された1998年の第8回閣僚会議では、各国閣僚の演説からはある種の敗北感に似たものを感じられた。しかし、他方でそこで後退するのではなく、起爆剤が必要であることもADBの担当者や各国閣僚からも感じられた。そうした起爆剤として提示されたのが「経済回廊」のコンセプトである。経済回廊では、交通インフラにより域内の経済拠点を結ぶと同時に、国境地域の諸手続きの簡素化の必要性が強調された。さらに、交通プロジェクトによる便益が、生産活動のリンケージを通じ、遠隔農村にまで及ぶこと、南アジア、東南アジア、中国、東アジアへの潜在的な積み替え基地となることが目的とされた。

2000年1月の第9回閣僚会議では、経済回廊の具体的なルートが決定された。まず、ミャンマーから、経済回廊を中国とミャンマーを含めたルートに拡大するとの提案がされた。これにより東西経済回廊が、ベトナムのダナンからドンハーまで北上し、ドンハーからラオスのサワンナケートまで西に向かい、メコン川を渡ってタイのムクダハーン、ピサヌロークを経て、ミャンマーのモーラマインに至るルートと特定された。南北経済回廊は、タイのバンコクからピサヌロークとチェンラーイを経て、中国雲南省の南部を通り（ラオス経由とミャンマー経由の二股ルート）、昆明に至るルートと、昆明からベトナムのハノイを経て、ハイフォンに至るルートである。なお、2005年の第2回首脳会議で、広西チワン族自治区がGMSのメンバーとなったことで、これにハノイから同自治区の南寧に至るルートが新たに南北経済回廊のルートとして加えられた。南部経済回廊は、バンコクからアランヤプラテートとカンボジアのポイペトの国境を経て、バツタンバンなどトンレサップ湖の南側を通り、プノンペンとベトナムのホーチミンを経て、ブンタウに至る「南部中央サブ回廊」と、タイのトラートからカンボジアのコンポート、ベトナムのハティエンを経てナムカンに至る通称「南部GMS南側沿岸サブ回廊」<sup>(14)</sup>、さらにシソボンからト

ンレサップ湖の上を通り、シェムリアブから一気にストウントラエンに抜け、ラッタナキリーを経て、ベトナムのクイニョンに至る「南部北側サブ回廊」から構成される。これら3つの経済回廊は、2001年の第10回閣僚会議で次の10年に向けての戦略的枠組みでは、それぞれフラッグシップ・プログラムとして位置づけられた。

### 3. 越境交通協定の進捗状況

越境交通協定（CBTA）は、通常輸出国と輸入国で行われる2回の通関・検疫手続きを1回にする「シングル・ストップ通関・検疫」や、輸出国の貨物を運んだトラックが輸入国に入ること、国境地域での積み替え手続きを省略する「トラック・パスポート」などの制度を域内各国並びに国境を共有する2国間で取り決める協定を意味する。

ここでは、GMSプログラムでのCBTAの経緯を示すこととしたい。まず、1995年8月9～10日に開催された第2回サブ地域交通フォーラム（STF）で、越境交通を妨げる非物理的障壁の問題が取り上げられ、1995年の第5回閣僚会議で同問題に関する調査が必要であるとの合意に達成した。この合意を受け、1996年5月29日に「ヒトとモノの国境移動の障壁削減」（RETA第5686号）がADBと国連アジア太平洋経済社会委員会（UNESCAP）の技術援助として承認された。同技術援助では、ADBの委託コンサルタントが域内のヒトとモノの国境移動の問題点と既存の国際協定や域内各国の関連制度を整理し、域内各国の担当者向けのセミナーで調査結果を発表した（ADB [1996a]）。1996年12月12～13日に昆明で開催された第3回STFでは、同調査結果の提言を実現させていくことを決定し、越境交通の障壁を解決することが必要であるとの合意に達した。1997年8月26日、同合意を受け、ADBはUNESCAPとともに「GMSにおけるヒトとモノの国境移動」（RETA第5749号）を承認した。同技術援助では、UNESCAPと欧州連合（EU）の協力を得て、世界の越境交通協定や規定を調べるなかで、GMSのCBTAの基本的枠組みを作成し、その結果が域内各国ごとにセミナーで発表された（ADB [1997c]）。

こうした基本枠組みを受け、1999年7月16日承認の「GMSにおけるヒトとモノの国境移動の促進」（RETA第5850号）では、域内越境交通協定の文書化が行われるとともに、各国間での合意が促進された。この結果、1999年11月26

表2 越境交通協定（CBTA）の17の付属文書と3つのプロトコル

番号	付属文書・プロトコルの内容	進捗状況
A1.	危険物の運搬	2004年12月16日署名
A2.	国際交通における車の登録	2004年4月30日署名
A3.	腐敗しやすい物の運搬	2005年7月5日署名
A4.	越境手続きの簡素化	2004年4月30日署名
A5.	人々の越境移動	2005年7月5日署名
A6.	通過および国内の通関体制	交渉中
A7.	道路交通規則と標識	2004年4月30日署名
A8.	自動車の一時的輸入	交渉中
A9.	越境運輸における交通運営業者の免許基準	2004年12月16日署名
A10.	交通条件	2005年7月5日署名
A11.	道路や橋梁の設計、建設基準、および仕様	2004年4月30日署名
A12.	越境と通過のための設備及びサービス	2004年4月30日署名
A13a.	マルチモーダル運送業者の責任システム	2004年4月30日署名
A13b.	越境運輸におけるマルチモーダル運送業者の免許基準	2004年12月16日署名
A14.	コンテナ通関レジーム	交渉中
A15.	物資の分類システム	2004年4月30日署名
A16.	運転免許の基準	2004年12月16日署名
P1.	回廊・ルート・出入り口の指定（越境）	2004年4月30日署名
P2.	通過交通の料金	2005年7月5日署名
P3.	交通サービスの頻度と有効範囲及び許可と割り当ての発行	交渉中

（注）1）Aは付属文書（Annex）、Pはプロトコル（Protocol）を意味する。

2）マルチモーダルとは、「多様な輸送形態」を意味する。

（出所）ADBのウェブサイトをもとに筆者作成。

日に タイ、ベトナム、ラオスがピエンチャンで越境協定に署名、2001年11月29日にカンボジア、2002年11月3日に中国がそれぞれ署名し、2003年9月19日にミャンマーが署名したことで、6カ国すべての合意が達成された。2005年7月には、タイのムクダハーンとラオスのサワンナケート、カンボジアのポイペトとタイのアランヤプラテート、カンボジアのバベットとベトナムのモクバイの各国境に関する2国間の覚書の署名が行われた。CBTAは、17の付属文書と3つのプロトコルから構成され、それらの内容と進捗状況は表2に示す通りである。

## おわりに

最後に、各経済回廊の現状を報告することとしたい。南部回廊については第5章、ハノイから南寧までの区間は第3章に任せるとして、東西回廊と南北回廊の道路建設の進捗状況を述べておきたい。まず、東西経済回廊は、2006年12月20日で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メコン友好橋が完成したことで、ベトナムのダナンからタイのメーソットとミャンマーのミャワディとの国境から18kmミャンマー側に入ったところまで、舗装道路が開通したことになる。一方、その先の山岳地帯の一部区間（30数キロ）は相当な悪路で、1カ所トレーラーが切り返さないと曲がれないカーブがあり、またこの区間が1車線の一方通行であるため、ミャワディとモーラマイン間は1日ごとに上りと下りの通行日が決められている。

ベトナムからタイの区間のうち、ベトナムのドンハーからラオバオにかけての区間と、タイ国内のコンケンからピサヌロークまでの区間、タークからメーソットまでの区間は、道路は良く整備されているものの、カーブの多い山岳区間である。一方、ベトナムとの国境があるラオスのデンサワンから国道13号線と国道9号線が重なるセノーまでの区間は<sup>(15)</sup>、日本とADBの援助によって建設された区間で、直線が多く、路面も良好な区間である。また、タイを走る区間は、東西回廊全体が1450kmのうち、777kmを占めるとされ、タイ政府は現在2009年までにタイの区間すべてを2車線（片側1車線）から4車線にするための工事を進めている。また、現時点ではムクダハーンからコンケンま

図1 東西回廊ムクダハーン コンケンの区間の詳細



での区間は、3つの2車線の国道を継ぎ接ぎしたようなルートを取っている(図1)。具体的には、クチナーライ経由のムクダハーン - ソムデット間の国道2042号線、カーラシン経由のソムデット - ヤーンタラート間の国道213号線の区間、ヤーンタラートからコンケンまでの国道209号線である。しかし、タイ政府は、将来的にクチナーライからソムデットを通らずにカーラシンまで行ける道路を開発することを計画している<sup>(16)</sup>。なお、東西回廊が開通することで、サワンナケートからは約700km離れたタイのレムチャバン港よりも、約500km離れたダナン港の方が距離的には近くなるが、ベトナム国内の区間は速度制限が厳しく、時速約50km程度の走行を余儀なくされ、時速80kmから100km走行が可能なタイと比べ、より多くの時間を要する。

南北経済回廊については、タイ国内の道路は国道32号線と1号線を使えば、バンコクからチェンライまでの区間は高速道路での走行が可能である。一方、中国雲南省の区間は、ラオスのボーテンと中国の磨憨との国境から小勐養までの189kmの区間と思茅から磨黒までの71kmの区間を除けば、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<sup>(17)</sup>。しかも、山岳区間は橋梁とトンネルによりカーブは少なく(写真参照)、高速での走行が可能である。しかし、BOTで建設されたことから、高速道路料金が高く<sup>(18)</sup>、インターチェンジ間の区間の村落のなかには、相対的に貧しい区間があることから、



世界一の高さ123.5mを誇る雲南省の元江大橋  
〔2006年10月31日筆者撮影〕

高速道路による貧困削減への効果については疑問符が付く。また、ラオスの区間は、中国との国境のあるポーテンからルアンナムターまでは中国側の援助により約62kmの2車線舗装道路が完成している。一方、ルアンナムターからファイサイまでの164kmは<sup>(19)</sup>、2007年11月を目標にADBとタイによって急ピッチで舗装工事が行われているが、2006年11月時点で舗装区間は丁度全体の3分の1程度であった。一方、ミャンマー・ルートは、小勐養 - 景洪間(24km)は相当な悪路で、景洪 - 打洛(136km)のうち、景洪から勐海(筆者の計測で52km、地図で51km)までの区間は2車線の舗装区間で良く整備されていた。しかし、勐海 - 打洛(筆者の計測で75km、地図で70km)間は2車線化のための工事中であった<sup>(20)</sup>。なお、タチレクからチャイントンを経てマインラー(モンラー)までの区間については、第7章を参照されたい。

【注】

- (1) 2005年より、広西チワン族自治区が加わる。
- (2) 国際協定を作成する際、条文の一部にカンマを使うべきか、ハイフンを使うべきかで、結構な労力と時間を要することがあるとされる。これに対し、GMSはそのような議論に費やす時間があるのであれば、橋を架けることに用いるべきであるとの考えに基づいている。さらに、このほか各国が国益を頑なに主張すると協力関係が得られ難くなることから、国益を第1に掲げる外務省は、交渉の場に入れないことを原則とした。また、当初においては、各国が互いに他国の農業の補助金政策を批判し合う事態を避けるため、当初農業は協力分野から除外された。他方、ジャングルを開拓してハイウェイをつくることを掲げたアジア・ハイウェイの建設が進まなかったことを教訓に、既存の道路を整備することに重点を置くことが原則とされた(2006年11月15日、ADBの元ウェスト・プログラム局長であった森田徳忠氏とのインタビューに基づく)。
- (3) Subregionは「小地域」、「下位地域」とも訳されている。本書では、白石[2006]などに習い、「サブ地域」と訳すこととしたい。
- (4) メコン委員会は、中国とミャンマーをオブザーバーとして迎えることで、1995年にメコン川委員会(MRC)として再出発している(序章第1節参照)。
- (5) 森田徳忠氏とのインタビュー。
- (6) 1994年から1996年にかけての期間は、第1段階に区分される部門と第2段階に区分される部門とがある。



- (7) ADBの地域技術援助(RETA)は、地域調査の準備や独自運営、会議やセミナーの開催、開発途上加盟国が参加するトレーニング・コースなどに対して資金を供与する地域活動に関する技術援助として位置づけられる(「環境・持続社会」研究センターのウェブサイト)。
- (8) 第2フェーズは、1993年6月10日に承認された、日本特別基金(JSF)などから成るADBの資金と、スウェーデン政府による総額526万米ドルRETA第5535号で、実施された。
- (9) ADBは、オーナーシップが援助受け入れ国である域内各国にあることを明確に示している。第1回閣僚会議の場で、ADBが関与しない場合でも、各国が勝手に話し合いを進め、取り決めていっても構わない点がADB側から説明されている。オーナーシップという点で、借入れ側を信頼せず、コンディショナリティで締め付けるIMFなどの支援とは大きく異なる(森田徳忠氏とのインタビュー)。
- (10) これにより、意思決定のプロセスも、高級事務レベル協議で検討された協議事項が閣僚会議で審議される2段階方式が、まずは作業グループやフォーラムで決められた事項が、高級事務レベル協議、閣僚会議へと上げられる3段階方式へと変わった。
- (11) 1999年の第8回閣僚会議以降の会議の議事録はウェブサイトから入手が可能である。
- (12) GMSプログラムでADBの支援を受けるプロジェクトは、最低限案件リストに挙げられていることが条件となる。他方、民間や他のドナーによって実施されるプロジェクトは、基本的にはADBの手を離れていくことになる(2006年11月13日のADB担当者とのインタビュー)。
- (13) 同プロジェクトについては、水域の安全航行のため、浅瀬や暗礁、急流水域を取り除く目的で、ダイナマイトが用いられ、魚が獲れなくなったとの報告もされている(*The Nation*, July 9, 2002)。
- (14) 南部沿岸回廊については、2003年11月3日に15万米ドル、2005年3月10日に100万米ドルのADBの技術支援プロジェクトとして承認され、その一部はタイ政府の借款により工事が進められている(第2章第4節および第2章第3節参照)。
- (15) ADBと日本の担当した詳細な区間については、セノー・ムアン・ピン間の132kmが日本政府の無償資金協力、ムアン・ピンからデンサワン・ラオパオの国境を経たドンハーまでの160kmがADBの支援でそれぞれ建設されている(経済産業省[2005])。
- (16) タイ運輸省高速道路局でのインタビュー(2006年11月15日)。
- (17) ここで示されている距離はADBのウェブサイトに基づく。筆者が実際に走り、

自動車の距離計を頼りに計測した（信頼に足るかどうかはわからない）ところ、磨黒 - 昆明間は362km（雲南省交通図は357km）、思茅 - 磨黒間は75km（同72km）、小勐養 - 思茅間は100km（同122km）であった（巻末資料参照）。

- (18) 筆者は通常のバンで昆明から景洪まで下ったところ、高速料金だけで305元（39米ドル）を要した。
- (19) ここでの距離もADBのウェブサイトに基づく。筆者が走った際の距離計は188kmであった。
- (20) 同じく筆者の計測では、128kmであった。

#### 【参考文献】

##### <日本語文献>

- 石川幸一 [2003]「プロローグ 東アジアにおけるFTAの潮流」(木村福成・鈴木厚編「加速する東アジアFTA 現地レポートにみる経済統合の波」、ジェトロ、2003年1月15日、東京)。
- 石田正美 [2006]「特集/メコン地域開発の現状と展望 特集にあたって 国境を越える自由な人とモノの移動を求めて」(『アジア研ワールド・トレンド』、第134号、2006年11月)。
- 小笠原高雪 [2005]「メコン地域における開発協力と国際関係」(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)。
- 経済産業省 [2005]『平成16年度 先導的貿易投資環境整備実証事業 メコン地域における陸路物流網構築に関わる実証事業報告書』(委託先: 日本貿易振興機構)。
- 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)。
- 野本啓介 [2002]「メコン地域開発をめぐる地域協力の現状と展望」(『開発援助研究』、第12号、2002年9月、pp.73-100)。
- 吉田恒昭・金広文 [2005]「メコン地域の交通インフラ」(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、千葉)。

##### <外国語文献>

- ADB [1993a] *Subregional Economic Cooperation, Initial Possibilities for Cambodia, Lao People's Democratic Republic, Myanmar, Thailand, Vietnam and Yunnan Province of the People's Republic of China*, February, 1993.

- ADB [ 1993b ] *Economic Cooperation in the Greater Mekong Subregion, Proceedings of the Second Conference on Subregional Economic Cooperation Among Cambodia, Lao People's Democratic Republic, Myanmar, Thailand, Vietnam and Yunnan Province of the People's Republic of China, 30-31 August 1993.*
- ADB [ 1994a ] *Economic Cooperation in the Greater Mekong Subregion: Toward Implementation, Proceedings of the Third Conference on Subregional Economic Cooperation Among Cambodia, Lao People's Democratic Republic, Myanmar, Thailand, Vietnam and Yunnan Province of the People's Republic of China, Hanoi, Vietnam 20-23 April 1994.*
- ADB [ 1994b ] *Subregional Economic Cooperation Among Cambodia, People's Republic of China, Lao People's Democratic Republic, Myanmar, Thailand, and Vietnam, Proceedings of the Fourth Conference Chiang Mai, Thailand, September 1994.*
- ADB [ 1996a ] *Technical Assistance to the Greater Mekong Subregion for the Mitigation of Nonphysical Barriers to Cross-border Movement of Goods and People, May 1996.*
- ADB [ 1996b ] *Economic Cooperation in the Greater Mekong Subregion: Facing the Challenges, Asian Development Bank, Manila Philippines, June 1996.*
- ADB [ 1997a ] *Sustaining Momentum: Economic Cooperation in the Greater Mekong Subregion, Asian Development Bank, Manila, Philippines, March 1997.*
- ADB [ 1997b ] *Proceedings of the Seventh Conference on Subregional Economic Cooperation, ADB Headquarters 7-11, April 1997.*
- ADB [ 1997c ] *Technical Assistance to the Greater Mekong Subregion for the Cross-border Movement of Goods and People in the Greater Mekong Subregion, August 1997.*

< ウェブサイト >

「環境・持続社会」研究センター： [http://www.jacses.org/sdap/infoservice/adb\\_ps/adbps2.html](http://www.jacses.org/sdap/infoservice/adb_ps/adbps2.html)