

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

はじめに

タイの近隣諸国への経済協力と自国の地域開発は、不可分の関係にあり、貿易や投資を行うだけでなく、近年タイは近隣諸国に対して積極的な援助をしている。これらの援助の資金協力のほとんどは南北経済回廊、東西経済回廊、南部経済回廊に沿っての近隣諸国の道路や橋、国境経済地区の創設等のインフラ開発に関するものである。近年中に完成し始めるこれらのインフラ開発は、ひるがえってタイの地域開発を新たに促進するものと考えられている。ここでは、まず、タイの近隣諸国との貿易投資関係やタイの経済協力政策の現状を明らかにし、近隣諸国の経済に占めるタイの役割の重要性を確認する。次に、南北経済回廊、東西経済回廊および南部経済回廊に沿って、近隣諸国に対して実際にどのような支援がなされているのか、国境貿易の現状、国境経済圏の創設の進捗状況、また実際にどのような地域開発が新たに展開されようとしているのか等を検討する。最後に、タクシン政権後の政権下におけるタイの協力政策を展望する。

第1節 近隣諸国との経済協力

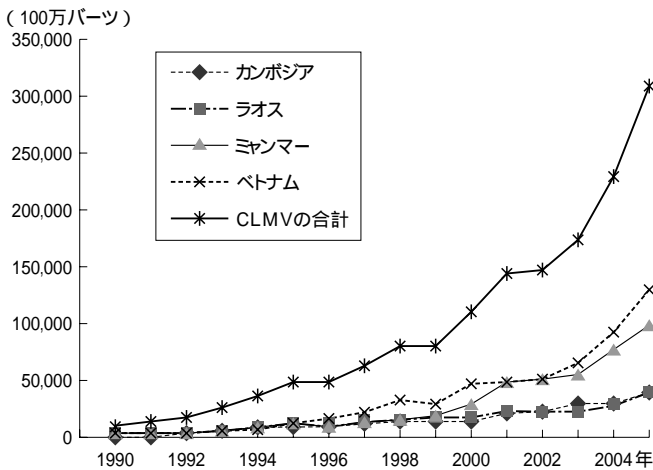
1. CLMV諸国との貿易

タイとカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム（以下、各国の頭文字を取って「CLMV」とする）との間の貿易は、1990年から2005年にかけて年率

25.3%と着実に伸びてきておりその推移は図1に示す通りである。タイからの輸出総額は、1990年の32億パーツ（1億2700万ドル）から2005年には1912億パーツ（47億4883万ドル）へと年率平均31.2%で拡大している。一方、CLMVからタイへの輸出は、1990年の72億パーツ（2億8100万ドル）から2005年の1182億パーツ（29億3689万ドル）に年率平均20.5%と、タイからの輸出の伸び率と比べると低い。1992年以降CLMVが常に入超の状況にある。1995年以降ベトナムの工業発展に伴い、ベトナムとの貿易の割合が拡大しており、タイとCLMV間の貿易の半分はベトナムで占められている。また、ミャンマーとの貿易も2001年以降、急速に拡大しているが、これはタイのミャンマーからの天然ガスの輸入が開始されたためである（第7章参照）。タイからみれば、タイの貿易総額に占めるCLMVとの貿易割合は決して高くないが、1990年代初めに1%前後であったシェアも2000年以降は3～4%にまで拡大している。

一方、CLMVの貿易に占めるタイの地位を2005年の貿易額でみると、タイからの輸入は中国からの輸入と拮抗しているがいずれの国においても高い。カンボジア、ラオス、ミャンマーは、輸入総額に占めるタイの割合が、各々24.6%、66.0%、21.5%であり、特に前2カ国ではタイが第1位である（表1）。CLMV

図1 タイとCLMVの貿易推移（1990 - 2005年）



（出所）Bank of Thailand, Economic and Financial Statisticsより筆者作成。

表1 CLMVとの貿易に占めるタイの比重(2005年)

(単位:100万米ドル)

	カンボジア			ラオス		
	輸出	輸入	輸出	輸出	輸入	輸入
米	1,704.3 (59.7)	1,006.7 (24.6)	204.4 (29.5)	タイ	タイ	846.7 (86.0)
ドイツ	296.4 (10.4)	589.7 (14.4)	86.6 (12.5)	ベトナム	中国	115.9 (9.0)
ベトナム	135.0 (4.7)	548.1 (13.4)	41.6 (6.0)	フランス	ベトナム	89.3 (7.0)
英国	131.6 (4.6)	461.1 (11.3)	31.6 (4.6)	ドイツ	シンガポール	44.1 (3.4)
カナダ	108.7 (3.8)	333.7 (8.1)	23.2 (3.3)	中国	日本	21.3 (1.7)
日本	96.2 (3.4)	165.9 (4.1)	15.7 (2.3)	ベルギー	オーストラリア	21.0 (1.6)
シンガポール	90.8 (3.2)	109.7 (2.7)	13.3 (1.9)	オランダ	フランス	13.5 (1.1)
フランス	35.9 (1.3)	99.2 (2.4)	10.2 (1.5)	英国	ドイツ	12.4 (1.0)
中国	24.8 (0.9)	86.4 (2.1)	9.7 (1.4)	イタリア	韓国	11.8 (0.9)
オランダ	24.1 (0.8)	76.6 (1.9)	7.3 (1.1)	日本	香港	8.3 (0.6)
輸出総額	2,856.6 (100.0)	4,095.1 (100.0)	693.3 (100.0)	輸出総額	輸入総額	1,282.8 (100.0)
ミャンマー						
	ミャンマー			ベトナム		
	輸出	輸入	輸出	輸出	輸入	輸入
タイ	1,623.0 (44.5)	1,028.4 (28.4)	6,550.9 (21.3)	中国	中国	6,203.3 (15.5)
インド	434.3 (11.9)	777.8 (21.5)	4,122.2 (13.4)	シンガポール	シンガポール	4,862.6 (12.2)
中国	249.5 (6.8)	656.1 (18.1)	2,502.0 (8.1)	韓国	韓国	4,276.2 (10.7)
日本	184.8 (5.1)	212.7 (5.9)	2,317.6 (7.5)	中国	日本	3,949.3 (9.9)
マレーシア	116.0 (3.2)	196.2 (5.4)	1,648.7 (5.4)	シンガポール	タイ	2,588.0 (6.5)
ドイツ	103.2 (2.8)	137.5 (3.8)	1,556.6 (5.1)	インド	マレーシア	1,498.0 (3.7)
シンガポール	98.5 (2.7)	101.0 (2.8)	1,194.4 (3.9)	英国	香港	1,414.7 (3.5)
英国	62.2 (1.7)	39.4 (1.1)	730.9 (2.4)	韓国	米	1,310.9 (3.3)
フランス	39.5 (1.1)	83.3 (2.3)	686.0 (2.2)	フランス	ドイツ	768.0 (1.9)
輸出総額	3,648.4 (100.0)	3,615.7 (100.0)	30,801.3 (100.0)	輸出総額	輸入総額	989.7 (2.5)

(注) ()内の数字は相手国別輸出入額の総額に占める割合(%)を示す。

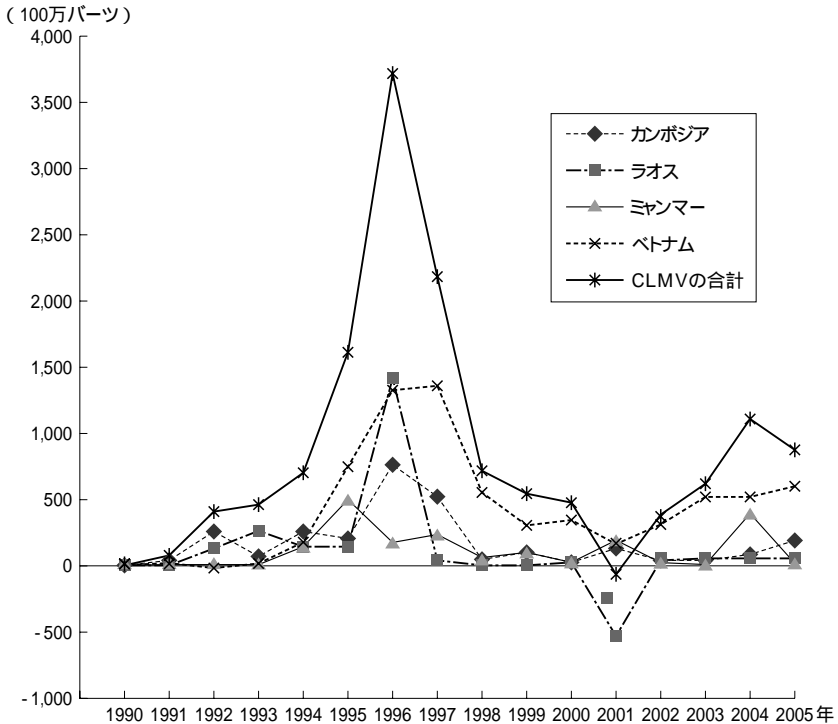
(出所) ADB, Key Indicators 2006.

の輸出に占めるタイの割合は、ラオス、ミャンマーでは、各々29.5%、44.5%であり輸出先としてはタイが第1位である。ベトナムとカンボジアの輸出に占めるタイの割合は高くない。しかし、全体としてみれば、CLMVにとりタイとの貿易の占める割合は高く、依存度は大きいといえる。

2. CLMV諸国への直接投資

タイのCLMVへの直接投資は、1992年から増大傾向に入り、1996年にピークを迎え、1997年の経済危機により急減し、2001年まで減少を続け、2002年以降回復基調にある（図2）。1990年代初めはチャーチャーイ政権移行後、実際にタイが、GMS経済協力会議、四角形経済圏構想等によりミャンマーを含

図2 タイのCLMVへの直接投資（1990 - 2005年）



（注）数字は国際収支表ベースのネットの数字。

（出所）Bank of Thailand, *Economic and Financial Statistics*より筆者作成。

表2 CLMVへの直接投資に占めるタイの比重

(単位: 100万米ドル)

カンボジア		ラオス		ミャンマー		ベトナム	
2005年		F/Y 2005年		1988-2006年5月累計		2005年	
国	金額	国	件数	金額	国	件数	金額
中国	451.96	タイ	25	450.91	タイ	57	7,375.6
タイ	81.29	フランス	6	370.25	英国	43	1,591.0
韓国	55.97	中国	33	58.12	シンガポール	70	1,434.2
マレーシア	25.87	ベトナム	23	43.27	マレーシア	33	660.7
シンガポール	25.42	オーストラリア	8	21.29	香港	31	504.2
フランス	7.64	韓国	10	10.22	フランス	3	470.4
台湾	7.51	日本	5	4.40	米国	15	243.6
英国	6.40	マレーシア	6	3.37	インドネシア	12	241.5
カナダ	5.48	カナダ	1	2.93	オランダ	5	238.8
米国	4.38	シンガポール	3	1.20	日本	23	215.3
その他	378.35	その他	23	279.35	その他	107	840.6
投資総額	1,050.27	投資総額	143	1,245.31	投資総額	399	13,815.9
							投資総額 1,330 6,018.10

(注) 投資は認可ベースの数字。投資総額は他の国も含む総額であり、カンボジアとラオスはその他に自国の投資を含む。また表上は、記載できないがベトナムに対するタイの投資は14位である。

(出所) ASEAN-Japan center 資料、ジェトロ資料等より筆者作成。

めたインドシナへの投資を活発化させていった時期である。タイのCLMVへの直接投資は、1990年から2005年までの累計でみて138億バーツ⁽¹⁾である。うち51.1%がベトナム向けの投資であり、次いでカンボジア、ミャンマー、ラオスへの投資が、各々20.9%、14.3%、13.6%を占める。

CLMV側からみれば、タイの直接投資の占める比重は、ラオス、ミャンマー、カンボジアにおいて高い(表2)。ラオスでは、2005財政年度の同国の投資額に占める割合は、タイが36.2%を占め第1位である。1988年から2006年6月までのミャンマーへの累計投資額でみれば、タイが53.4%を占め第1位である。また、カンボジアの2005年の投資額に占めるタイの割合は中国に次いで多く第2位である。件数、金額でみてもタイのベトナムへの投資は、絶対数でみる限り、カンボジア、ラオス、ミャンマーへの投資に比べて多いが、ベトナムは他の国からの投資も多いので、タイの占める比重は14位と高くない。

3. CLMV 諸国への支援

チャーチャーイ首相が1988年にインドシナに対して「戦場から市場へ」という積極的な経済政策を打ち出して以来、歴代タイ政府は、近隣諸国特にメコン地域との広域経済圏構想を積極的に支持してきた（恒石 [2005]）。タクシン首相は、2003年4月29日にバンコクでSARS対策を協議するために開催されたASEAN緊急首脳会議で、カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ間の経済協力戦略構想（ECS）を提唱し、同年11月ミャンマーのバガンでサミットを開催し、エーヤーワディ・チャオプラヤー・メコン経済協力戦略（ACMECS）として発表した。さらに2004年5月にはベトナムが新たに加盟し、5カ国で経済協力が推進されている。同戦略は、アジア開発銀行（ADB）主導の大メコン圏（GMS）経済協力構想（1992年2月）の具体化策ともいえるもので、多国間並びに二国間の経済協力プロジェクトがリスト・アップされている。そのなかでも、主導的な役割を果たしているのはタイで、ACMECSはタイの援助政策の要となっている。

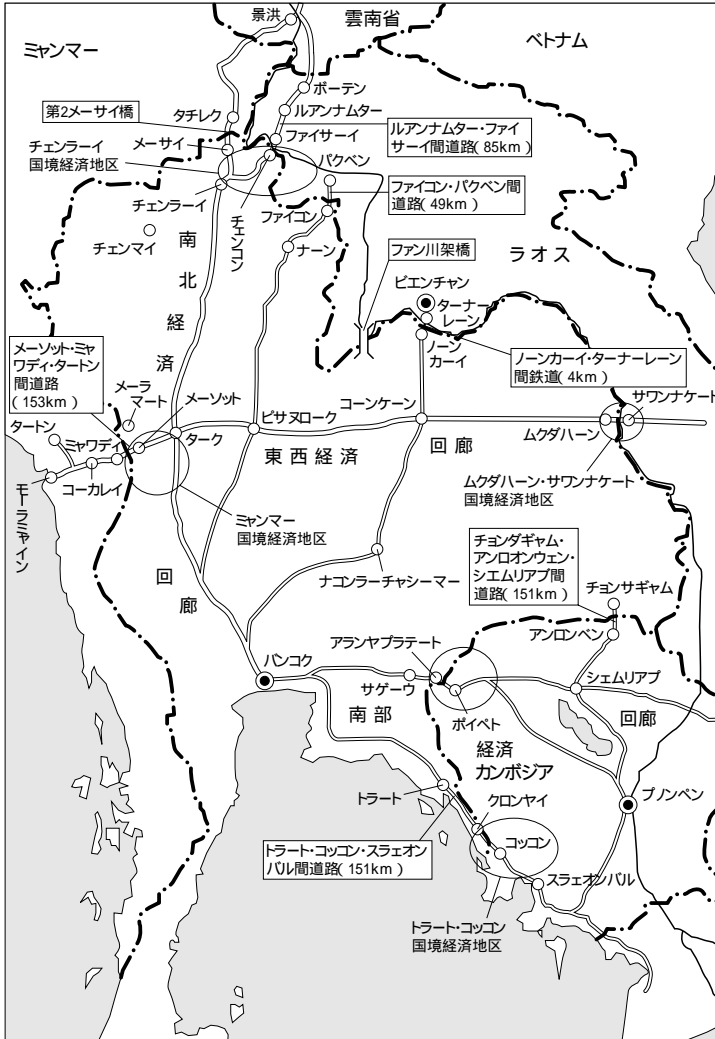
同戦略は、2003～2012年の10年間で、国境に沿った競争力の向上と成長の促進、比較優位をもった場所への農業と製造業の移転の促進、所得格差の縮小と雇用機会の創設等、の目標を達成し、同地域を平和で安定し成長する地域に転換することにある。協力分野は、貿易と投資、農業、工業、輸送リンクージ、観光、人的資源開発、保健衛生の7分野である。同戦略のポイントは、輸送リンクージで関係の深い国境の都市間において姉妹都市協定を結び、主要な箇所に工業団地、物流施設、委託農業を行う農業関連集積地等を含む国境経済地区を設置することにある。

タイは、同戦略に沿って、ミャンマー、カンボジア、ラオスの目標都市間を連結する道路の建設や改修に資金を供与してきている。2006年10月現在、近隣諸国経済開発協力機構（NEDA）によって総額46億パーツの6プロジェクトが実施中である（図3参照）⁽²⁾。詳細は、各経済回廊の箇所で述べることにしたい⁽³⁾。

4. 近隣諸国との関係強化を通じた国内地域開発戦略

タイは、従来から地方拠点都市の開発と地方への工業団地の分散化という2つの政策により地方の開発をはかってきているが必ずしも十分な成果は上がっ

図3 タイの近隣諸国に対する経済協力（インフラ開発）



(出所) 財務省、NESDB資料等より筆者作成。

ていない。1990年代以降は、インドシナとの貿易と投資が促進されたこともあり、地方拠点都市の開発構想からGMS諸国との国境経済圏の開発戦略への拡充がみられる。特に、第9次経済社会開発計画（2002 - 2006）では、南北経済回廊および東西経済回廊に沿った国境の県をGMS諸国への経済的ゲートウェイとして開発することが強調されている（恒石 [2005]）。タイは、現在GMSおよびACMECS構想に沿って近隣諸国との経済回廊の整備を進めている。同時に回廊に沿って国境経済圏と地域開発拠点を設置し、タイと近隣諸国の双方が相対的に貧しい国境地域を繁栄させることをめざしている。こうした政策は、農業や労働集約的な製造業を国境経済圏に移転させた場合、タイの企業が近隣諸国の安価な労働力や資源を活用することができる一方、近隣諸国も労働者の雇用を確保し、市場を育成させることが可能になるとの判断に基づいている。

タイ国内の国境経済圏並びに地域開発拠点としては、南北経済回廊に沿っては、チェンライ、ランパン等、東西経済回廊に沿ってはターク、ピサヌローク、コーンケン、カーラシン、ムクダハーン等、また南部経済回廊に沿ってはサゲーウ、トラート等の県がある。これらの県の多くは、タイのなかでは貧困地域である北部と東北部に属する。これらの県の経済状況は表3の通りである。これらの地域では、労働力人口の4～5割が農業に従事しており、製造業の占める割合は北部工業団地のあるランパンを除き1割以下であり、1人当たりのGDPもタイの平均値の3～7割である。1日当たりの最低賃金も142～147バーツと、バンコクの184バーツと比べても低い。工業省登録の工場数でも、タイの工場の大半は首都圏、中・東部、東部臨海地区に集中しており、これらの県には少ない。しかし、同地域のなかでも、地域開発がある程度進展しているコーンケン、ランパン、チェンライ等と、これから開発を推進しようとしているターク、ムクダハーン等の地域格差は、工場登録数やBOI投資件数でも明らかである。

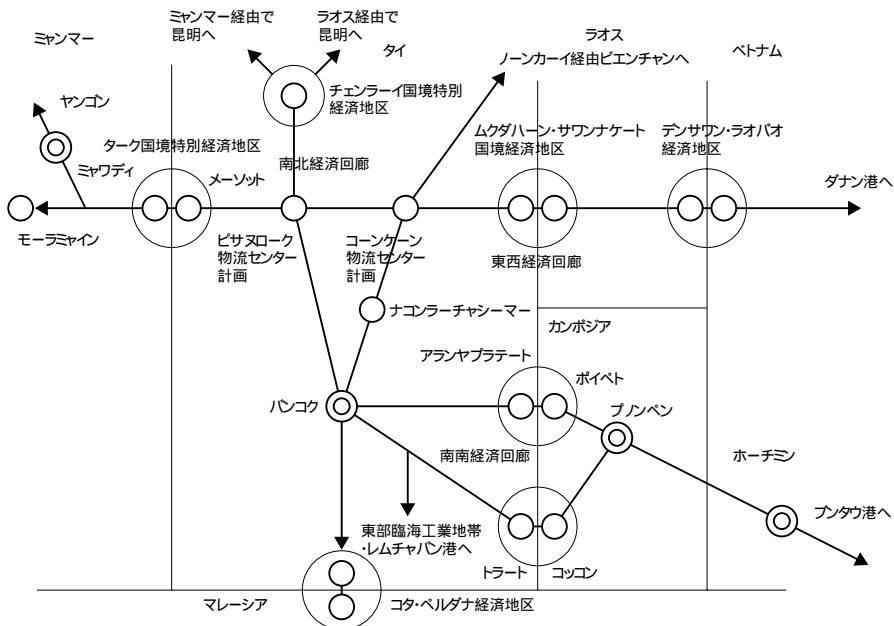
これらの地域は、近隣諸国と一体となった新たな地域開発を展開しつつある。国境沿いの県は、隣国との国境経済圏を梃子に開発しようとしており、また、内陸部のピサヌロークやコーンケンのような県は、東西経済回廊と南北経済回廊ないしはピエンチャンにつながる国道2号線と交差する物流の要所となる優位性を活かした発展をめざしている。経済回廊のリンケージにより国境経済圏に創設される新たな生産拠点および内陸部における物流拠点等の全体的配置

表3 経済回廊沿いのタイの県勢比較

経済回廊区分 地域区分	南北経済回廊			東西経済回廊			南部経済回廊			タイ全体
	北 部		東 北 部	東 北 部		東 南 部	東 南 部			
県名	チェンマイ	ランパン	ターク	ピャコーク	コンケン	カーレン	ムクダハン	サゲウ	トラート	
面積 (km ²)	11,678	12,534	16,406	10,816	10,887	6,946	4,339	7,195	2,819	513,115
人口 (人)	1,302,556	786,388	484,985	787,699	1,652,673	987,871	369,864	708,736	246,169	64,993,262
県のGDP (100万バーツ)	45,796	38,629	25,062	44,167	99,348	30,534	10,639	25,615	17,855	7,104,228
(全体に占める割合、%)	(0.64)	(0.54)	(0.35)	(0.62)	(1.40)	(0.43)	(0.15)	(0.36)	(0.25)	(100.00)
1人当たりGDP (バーツ)	35,149	48,983	51,868	55,936	59,978	30,947	28,944	36,788	73,029	109,696
(平均に対する割合、%)	(32.04)	(44.65)	(47.28)	(50.99)	(54.68)	(28.21)	(26.39)	(33.54)	(66.57)	(100.00)
1日当たり最低賃金 (バーツ)	142	145	143	143	144	144	142	147	145	(首都圏184)
労働力 (人)	715,170	448,033	251,981	448,505	882,004	548,158	203,157	397,426	142,906	36,600,507
労働力分野別割合										
農業 (%)	(43.70)	(44.40)	(41.44)	(40.16)	(39.05)	(55.92)	(48.45)	(52.83)	(44.46)	(42.13)
製造業 (%)	(8.20)	(13.72)	(7.53)	(2.47)	(8.23)	(3.84)	(2.70)	(9.28)	(4.04)	(15.09)
その他 (%)	(48.10)	(41.88)	(51.03)	(57.37)	(52.72)	(40.24)	(48.85)	(37.89)	(51.50)	(42.78)
工場数	1,735	1,642	510	1,322	4,674	1,982	403	417	377	122,312
(全体に占める割合、%)	(1.41)	(1.34)	(0.42)	(1.08)	(3.82)	(1.62)	(0.33)	(0.34)	(0.31)	(100.00)
(上記の全県に占める順位)	(20)	(21)	(54)	(29)	(4)	(16)	(61)	(59)	(63)	
投資額 (100万バーツ)	5,642	53,020	9,734	9,552	56,810	5,429	2,028	4,689	2,171	4,045,982
(全体に占める割合、%)	(0.14)	(1.31)	(0.24)	(0.23)	(1.40)	(0.13)	(0.05)	(0.12)	(0.05)	(100.00)
(上記の全県に占める順位)	(45)	(16)	(36)	(37)	(15)	(47)	(65)	(50)	(64)	
BOI認可投資										
2001年 件数 (金額100万バーツ)	3 (20)	1 (45)	0 (0)	1 (48)	3 (153)	0 (0)	0 (0)	3 (182)	2 (124)	818 (266,181)
2002年 件数 (金額100万バーツ)	0 (0)	2 (43)	0 (0)	1 (316)	3 (269)	0 (0)	0 (0)	1 (502)	0 (0)	721 (162,532)
2003年 件数 (金額100万バーツ)	4 (171)	1 (60)	0 (0)	4 (268)	16 (3251)	0 (0)	1 (19)	1 (15)	3 (945)	839 (283,750)
2004年 件数 (金額100万バーツ)	2 (99)	6 (309)	0 (0)	3 (66)	12 (3515)	4 (282)	0 (0)	5 (281)	1 (120)	1,226 (600,772)
2005年 件数 (金額100万バーツ)	3 (342)	1 (40)	5 (435)	4 (119)	16 (1,345)	5 (339)	0 (0)	4 (2,067)	1 (550)	1,255 (571,274)

(注) 人口、労働力関係の数字は、2005年第4四半期、GDPは2005年、工場数は工業省登録の2005年末、最低賃金は2006年1月の数字。
(出所) 工業省、NESDB、BOI、労働省資料等より筆者作成。

図4 経済回廊に沿ってのタイの新生産拠点とリンケージ



(注) デンサワン・ラオパオ経済地区はタイの協力プロジェクトではない。
 (出所) NESDB資料等より筆者作成。

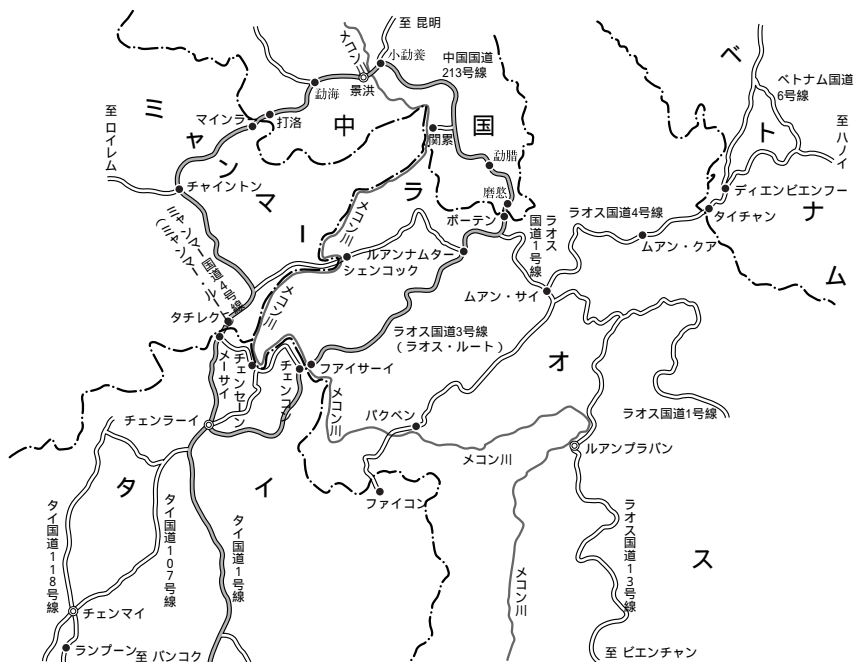
は図4の通りである。同時に、タイは物流が地域開発に果たす役割の重要性を認識しており、経済回廊等を活かしてインドシナにおける物流のハブとすることを計画している。国家経済社会開発庁 (NESDB) は、物流面で今後、中国等外国企業との競争激化を想定し物流の自由化に備え物流マスター・プランを策定中である⁽⁴⁾。

第2節 南北経済回廊での経済協力と地域開発

1. 南北経済回廊建設への協力

北タイ、特にチェンラーイ県は、メコン川を隔てて北西はミャンマー、また北東はラオスと国境を接しており、さらにメコン川を北に遡れば中国雲南省の

図5 南北経済回廊のラオス・ルートとミャンマー・ルートの周辺地図



関累や景洪とつながっており、2000年4月20日の4カ国による瀾滄江・メコン川商業航行協定締結以降、メコン川を介した国境貿易が行われてきている。近年は、中国・雲南省の昆明からタイのバンコクに至る陸路でのリンケージとなる南北経済回廊の工事が、2008年の完成をめざして進捗している。景洪からタイのチェンラーイ県まではラオス経由でチェンコンに至るルート（GMSのR3A）とミャンマーのチャイントン経由でチェンラーイ県のメーサイに至るルート（同R3B）に分かれるが、いずれのルートに対してもタイは積極的な支援をしている（図5参照）。

(1) ラオス・ルート（R3A）

ADBのR3A区間は、タイのチェンラーイ県のチェンコンからラオスのファイサイとルアンナムターを經由して中国・雲南省の昆明に連結する全長約1200kmの道路である。中国国内の昆明からラオスとの国境磨憨までの区間の

うち、磨黒 - 思茅間と小勐養 - 磨憨間の区間では高速道路が完成していないが、その他の区間はすべて完成している。一方、ラオスの区間は、中国との国境のポーテンからルアンナムターまでの区間が中国政府の支援により2車線道路(片側1車線)の舗装化が完了している。ルアンナムターとファイサイの区間は、ADBとタイ政府が援助することになっている。タイ政府の担当する85kmの区間の建設に関しては、タイ政府とラオス政府は、2002年10月に、返済期間30年(10年間の利子免除付きで、残りの期間の利率は1.5%)の融資契約(13億8500万バーツ)を締結している。建設工事は2004年9月から始まり、2007年の竣工予定である。

ファイサイとチェンコン間には、第3メコン友好橋の架橋計画(630m、3100万ドル)がある。チェンコン港から東南にメコン川を10km程下った架橋予定地周辺では、コンテナ・ヤード、国道1020号線からのアクセス道路等が2007年から建設予定である。現在、チェンセーン港から景洪まではメコン川の上りは2~3日(下りは1~2日)を要しているが、架橋後は陸路で6~8時間に短縮される(チェンセーンとチェンコン間は70km、チェンコンと景洪間は380km)。また、昆明 - バンコクは、1850kmで2日間となる(TICU [2004])。当初、タイとラオスの資金により架橋の予定であったが、現在ラオス政府の資金不足の問題が生じてきている。タイ政府は2006年12月19日、中国とともに資金支援することを閣議決定し、その意向を中国側に伝え合意の方向にある。

(2) ミャンマー・ルート(R3B)

ミャンマーのタチレクとタイのメーサイとの間には、既存の第1メーサイ友好橋と税関があり国境貿易が行われている。この既存の友好橋から北東に3km離れた場所にタイの援助により2006年1月に第2メーサイ友好橋(工期3年間、資金3800万バーツ)が完成している。この橋もタチレク経由でR3Bに連結している。橋のそばに簡易税関が設置されているが、ミャンマー側の事情により常時は使用されていない。しかし、1日当たりトラックが20~50台往來している。橋の手前のタイ側250ライ(40ha)の敷地には、2007年の完成を目標に3億5000万バーツをかけた本格的な税関やコンテナ・ヤードが建設されている⁽⁵⁾。

(3) その他のルート

南北経済回廊を外れ傍線となるが、以下の建設に対してタイの協力がなされている。タイのファイコンから北ラオスのパクベン間の道路建設（49km）に関しても、8億4000万バツの資金が供与されている（図3および図5）。資金の30%は無償供与、残りは融資として2004年2月に契約された。現在コンサルタントと建設業者の選定中である。また、タイのノンカイからビエンチャンのターナーレーン地区までの鉄道敷設計画（4km、1億9700万バツ）がある。オーストラリアの援助で1994年に完成した第1友好橋を利用しての鉄道敷設計画であり、2004年3月にラオスと契約した。資金の30%は、無償供与され、残りは1.5%の利子付きの30年間融資である。2006年中に着工し3年間の工事予定である。

2. 国境経済地区の開発：チェンラーイ県

2003年7月29日、タイ政府は、中国の雲南省、ラオス、ミャンマー等とメコン川および南北経済回廊を通じて結びつきの強くなるチェンラーイ県を、タイの最初の国境経済特別地区として開発することを決定した。チェンラーイ県のメーサイ郡、チェンセーン郡、チェンコン郡は、税関や物流センターの整備開発計画を進め国境貿易の振興をはかる一方、新たな生産拠点として工業団地設置計画を進めている。タイ政府は、基本的なインフラ改善、人的資源開発、社会・環境開発のために2003～2005年の3年間の予算として13億5600万バツを認可した。また、国境経済特別地区の関連法整備のための予算も認可されており、同法律の整備は民間に委託し2004年半ばに終了しているが、政府内で引き続き検討中である⁽⁶⁾。

当初は工業団地をチェンセーンに設置する計画があり、タイ工業団地公社（IEAT）は2005年9月にフィージビリティ・スタディ（以下「F/S」とする）を終了した。しかし、チェンセーンはランナー文化の遺跡が多いことから反対運動が起り、政府もチェンセーンを世界遺産として残していく方向に転換した。2006年2月7日、閣議はチェンラーイ県チェンコン郡内の2カ所を環境保全上問題のない候補地として挙げ、合計1万6000ライ（2560ha）の工業団地を開発することを発表した。

同団地の開発に関しては、当初から中国雲南省からの投資を期待しており、

2003年には昆明の開発企業と工業団地の共同開発の覚書を締結していたが、反古となった経緯がある。タイ政府は引き続き、雲南省からの投資が来ることを期待している。2005年6月には中国のミッションが現地を視察する一方、タイ側も2006年7月にはIEAT、NESDB、チェンラーイ県、外務省、投資委員会(BOI)職員で構成されるミッションを雲南省政府に送り説得を続けている⁽⁷⁾。中国側の開発企業としては、以前覚書を結んだ昆明新ハイテク工業開発ゾーン社(KNTZ)が再浮上している。目標業種としては、農業関連・食品加工、宝石、繊維産業、物流、電機・電子部品、薬品・ハーブ化粧品、農業機械、民芸品・タイの一村一品(OTOP)製品等であり、中国とタイの技術で補完し合えるものが選ばれている。

3. 国境貿易の振興

メーサイ税関はミャンマー、チェンセーン税関は中国、チェンコン税関はラオスとの国境貿易に重点的に使用されており、中国とタイのFTA合意や国境経済圏の構想もあり国境貿易は順調に伸びている(表4)。3税関の貿易総額は、2006財政年度⁽⁸⁾は前年度比で2.6%増に減速したものの、2003年から2005年にかけては26.1~32.4%の高い伸びを示している。

表4 チェンラーイ県における国境貿易(2002-2006財政年度)

(単位:100万バーツ)

財政年度	メーサイ税関			チェンセーン税関			チェンコン税関			3税関の合計		
	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計
2002	1,049	91	1,140	2,515	789	3,304	481	186	667	4,045	1,066	5,111
2003	1,564	85	1,649	3,373	704	4,077	532	185	717	5,469	974	6,443
	(49.1)	(-6.6)	(44.6)	(34.1)	(-10.8)	(23.4)	(10.6)	(-0.5)	(7.5)	(35.2)	(-8.6)	(26.1)
2004	1,915	498	2,413	3,783	1,335	5,118	533	270	803	6,231	2,103	8,334
	(22.4)	(485.9)	(46.3)	(12.2)	(89.6)	(25.5)	(0.2)	(45.9)	(11.9)	(13.9)	(115.9)	(29.3)
2005	1,917	386	2,303	5,239	1,278	6,517	902	414	1,316	8,058	2,980	11,038
	(0.1)	(-22.5)	(-4.6)	(38.5)	(-4.3)	(27.3)	(69.2)	(53.3)	(63.9)	(29.3)	(41.7)	(32.4)
2006	2,112	306	2,418	6,031	1,163	7,194	1,125	587	1,712	9,268	2,056	11,324
	(10.2)	(-20.7)	(5.0)	(10.4)	(-8.9)	(10.4)	(20.6)	(19.1)	(20.1)	(15.0)	(-31.0)	(2.6)

(注) 各財政年度は前年の10月から当該年の9月までとなっている。()内の数字は対前年度比の伸び率(%)を示す。

(出所) 各税関の資料より筆者作成。

(1) メーサイ税関

既存の税関はミャンマーのタチレクにわたる第1メーサイ友好橋の側にあり、新税関は第2メーサイ橋脇にある。メーサイ税関における2006財政年度のミャンマーへの輸出額は21億1200万パーツであり、主なものは精油、鉄板、外国輸入酒、タイヤ、薬、セメント等である。ミャンマーからの輸入は3億600万パーツで、主なものは水牛、ニンニク、衣料、オレンジ、宝石等である⁽⁹⁾。ミャンマーとの貿易は、ミャンマーからの輸入は2006年度20.7%下落している一方、輸出は10.2%の伸びを示しており、大幅なタイの黒字となっている。

(2) チェンセーン港・税関

2006財政年度のチェンセーン港の輸出は60億3100万パーツ(前期比10.4%増)で、輸入は11億6300万パーツ(前期比-8.9%)である。同港は、中国、ラオス、ミャンマーの3カ国向けに使われている。2006財政年度の輸出に占める割合は各々70.5%、6.7%、22.9%であり、一方輸入に占める割合は90.8%、2.6%、6.6%である。つまり、同港は中国・雲南省の景洪港や関累港との国境貿易の拠点港となっている。2003年10月の中国とタイのFTA合意以来、同港を経由しての両国間の貿易も伸びている。2006財政年度のタイの中国向け輸出は42億4800万パーツ(前期比10.2%増)で輸入は10億5500万パーツ(前期比-13.7%)であり、31億9300万パーツのタイの黒字である。タイの主な輸出品は、ドライ竜眼とゴムが大半を占め、一方、中国からの輸入品は、野菜、りんご、梨、ニンニク等農産物である。周辺の道路や港内には貨物を積載した多数のトラックが常時待機しており、港内ではりんご等の農産物の積み替え作業が頻繁に行われている。

同港は3年前に開港され、埠頭の改修も実施され、入管、検疫、貿易手続きを1つの建物で行うワン・ストップ・サービスの導入(2005年10月)もはかられてきた。しかし、施設能力が不足しており、既存の港からメコン川を東へ12km下った場所に、コンテナ・ヤードを含め400ライ(64ha)の新港を、2007年から11億パーツかけて建設予定である。

(3) チェンコン港・税関

2006財政年度の輸出は、前期比20.6%増の11億2500万パーツで、輸入は前

期比19.1%増の5億8700万バーツである。同港はラオスと中国向けに使用されているが、ラオスとの取引が8割を占める。チェンセーン港に比べれば、貿易量も少なく、港の規模や施設も貧弱であり、ラオスのファイサーイ港との間でフェリーが1日2便運航している程度である。

第3節 東西経済回廊での経済協力と地域開発

1. 東西経済回廊での経済協力と地域開発

東西経済回廊はベトナムのダナン港からラオスのサワンナケートおよびタイを経由してミャンマーのモーラマイン港に至る全長1450kmのルートであり、うちタイはラオス国境のムクダハーンからミャンマー国境のターク県のメーソットまでの777kmを占めている。ミャンマー国境においては、メーソットからミャンマーのタートン間の道路建設（153km）に対して協力している。メーソット＝ミャワディ国境からミャンマー側の18kmの道路を改修するため、1億2290万バーツをまず無償資金として供与し、2006年5月に竣工した。それより先のコーカレイまでの山間部40kmもタイが4億バーツを無償供与することが決定されている。さらにその先のタートンまでの95kmは10億バーツの融資供与で、現在交渉が行われている。

東西回廊は、2007年の完成をめざしているが、タイでは、国道12号、105号、209号および2042号の各線の一部がこの回廊にあたり、2009年を目標に数カ所で拡張工事中（片側2車線の4車線化）である。同回廊は、北タイおよび東北タイを通過している。ラオスやミャンマーとの国境では両国との協力の下、国境経済圏の共同開発計画が進んでおり、一方内陸部のピサヌロークやコーンケンにおいては、物流の拠点としての開発が計画されている。

2. 国境経済地区の開発

(1) ムクダハーン・サワンナケート国境の開発

ラオスは、2002年1月21日にサワンナケート州セノー地区に経済特別地区設置の首相布告を發布した。GMS構想に沿ってラオスの国道9号線の改修工事（208km）が日本の無償援助とADBの融資によって完了している。ムクダハ

ーンとサワンナケート間の第2メコン国際橋(1600m、81億円)は、2004年3月から日本の円借款により進められ2006年12月20日に竣工した(第6章コラム参照)。これまでハノイとバンコク間は、ノンカーイの第1友好橋経由で約2000kmあったが、新しい橋を使うと約1500kmに短縮され、輸送日数も通関を含めて従来の4日から3日となる。海路では、従来10~15日間を要しており、陸路の優位性が高まった。

サワンナケートの経済特別地区の開発に関しては、日本の国際協力機構(JICA)が2001年1月にF/Sを終了し、自由通過地域、輸出加工区等を備えた複合的な経済特別地区の設立を勧告した。その後、タイのIEATもラオス政府に協力し、2005年2月から2006年5月まで同地区の開発F/Sを実施し、基本的にJICAと同様な内容の計画を提案した。これらの勧告を受けて、現在、工場、住居、ホテル、免税商業地区、国境管理施設等から構成されるサイトA(305ha、メコン川寄りラオス国道9号線)と、工場、貨物集配センター、倉庫、税関等で構成されるサイトB(20ha、9号線と13号線の交差地域)の合計325haの工業団地が計画である。現地には、2002年からサワン・セノー経済特別区機構(SEZA)が設立されているが、サワンナケートの人口密度が少ないため市場としての魅力に乏しいことから土地の調達が円滑に進んでおらず、進捗状況ははかばかしくない。ラオス政府は、土地の無期限の貸し付けや法人税の5年間免税等の恩典供与を決定しタイからの投資を期待している。

IEATは、ムクダハーン側にも梱包関係等の軽工業中心の小規模な工業団地を含む物流センターの設置を計画しており、2006年8月にF/Sを終了している。コンテナ・ヤード、倉庫、サービス会社等で構成される物流配送センターの50ライ(8ha)の土地に加えて500ライ(80ha)程の工業団地(EPZを含む)を第2友好橋のタイ側に設置することを検討している⁽¹⁰⁾。

(2) ミャンマー国境経済地区の開発

ミャンマー国境内の開発

タイとミャンマー政府は、東西経済回廊に沿ったこの地域をACMECSに基づき国境経済圏として共同開発していく計画をもっており、タイはミャンマーに積極的に協力している。タイのIEATは、ミャンマー内の開発F/Sを2005年3月から実施してきており2006年7月に終了している。同報告書(IEAT

[2006]によれば、ミャワディの950エーカー（384ha）、モーラマインの684エーカー（276ha）およびパアンの981エーカー（396ha）が開発対象地として検討されている。最も高い評価を得ているのは、ミャワディの開発であり、敷地の65%を輸出用工業地区（EPZ）として227区画開発することが計画されている。電力はメーソットから供給予定である。ミャワディの人口は現在5万2600人であり、労働力は6000人とみられている。もし、ミャワディの工業が本格化すれば、5万2000人程の労働力が必要であるが、これには周辺からの労働力移動を期待している。現在、ミャンマーの最低賃金はターク県の1日の最低賃金143バーツの3分の1の1078チャット（約49バーツ）であり、タイ企業の投資が期待されている。

国境経済圏のなかでは、委託農業も計画されており、ミャワディでは、東西経済回廊周辺で委託農業がパイロット・プロジェクトとして実施されている。6万200ライ（9万6320ha）にメイズ、緑豆、ピーナツ、サトウキビ等が作付けされている⁽¹¹⁾。ミャンマーの農家の特典は、農産物のタイへの輸入税の免除やタイ政府からターク県・商業会議所経由で作付け業者に補助金が供与されることにある。

IEATによれば、ミャンマー国境経済地区は、ミャンマーの政治的問題や安全保障の問題はあるが、大きな労働力と市場を擁しており、タイ近隣諸国との国境経済圏のなかではもっとも魅力的であるとしている。今後の対応はミャンマー次第であるが、来年中に着工の可能性もあるという。同時に制度面の整備も必要であり、投資家に対するIEAT、BOI、関税局等による各種の免税措置、ミャンマー人等外国人雇用の自由化等の恩典が制度化される予定である。

タイ側ターク県の開発

タイは、ターク県に国境経済地区を創設する計画を2004年10月19日に閣議決定し、開発を進めてきている。ターク県のメーソット、メーラマート、ポツプラの3地域が開発が計画されており、メーソットは工業中心の開発、その他の2地域は農業中心の開発を想定している。タイ政府は、メーソット空港のF/S、洪水防止システムの建設、都市計画、ICD（Inland Container Depot）の設置のF/S、メーソット地域道路拡張の環境インパクト調査等の経費を2005年度予算に計上した。NESDB北部事務所や関連機関は、閣議決定に従って、2005

年1月にターク県に対して、工業団地の設置のF/S、地域の環境インパクト調査および農業生産の再編調査を含む総合調査を、2007年からの開発開始をめぐりに2006年中に完成するように要請した。

これを受けてターク県は、チェンマイ大学に調査を委託し、調査を2006年1月に開始し11月中旬に終了した⁽¹²⁾。同報告書では、2500ライ(400ha)の工業団地の創設が想定されており、候補地9カ所を挙げ、メーソット内の3箇所を最有力地として選定した。また、運輸省陸上輸送局は、メーソットのトラック・ターミナル設置に関するF/Sを2005年にチュラロンコーン大学の交通研究所に委託し、2006年8月に終了している(Ministry of Transport [2006])。

ターク県の商工会議所によれば、メーソットでの新工業団地においては、縫製、繊維、セラミック、家具等の企業の誘致が期待されているが、メーソットにはすでに300社(20%は外資系)程がありこれらの移設の可能性もあるとのことである。

国境貿易

メーソット・ミャワディ間の国境貿易は、順調に伸びてきたが、2006年は停滞気味である(表5)。ミャンマー側のインフレによる購買力の低下、軍政下での輸入規制の強化等が原因といわれている。タイの輸出は、2005年125億パーツ、輸入は7億パーツとタイの輸出超過の状況にある。主な輸出品は、グルタミン酸ナトリウム、亜鉛メッキ鉄板、ディーゼル油、オートバイ、綿布、TV、プラスチック・シート、植物油等工業製品であり、一方主な輸入品は、木工加工品(家具)、鮮魚・干魚を含む魚介類、生きたままの牛・水牛、農産品、亜鉛鉱等原材料品である。

3. タイの内陸部の開発：コーンケン県

内陸部のピサヌロークやコーンケンのような県は東西経済回廊と南北経済回廊などとの交差する物流の要所となる優位性を活かした開発をめざしている。ピサヌロークは東西回廊の国道12号線と南北経済回廊の国道11号線の交差するところであり、物流センター(DC)としての開発を期待している。タイ商工会議所大学にDCのF/Sを依頼し2005年に完了している。DCの建設運営は民営化を想定している。同様に、コーンケンも物流の要所となっている。

表5 メーソットにおける国境貿易（2002-2006年）

（単位：100万パーツ）

メーソット税関			
年	輸出	輸入	合計
2002	2,764	540	3,304
2003	5,733	474	6,207
	(107.4)	(-12.2)	(87.9)
2004	11,736	645	12,381
	(104.7)	(36.1)	(99.5)
2005	12,544	743	13,287
	(6.9)	(15.2)	(7.3)
2006(注)	7,116	867	7,983

（注）2006年の数字は1月から6月までのものである。（ ）内数字は対前年比伸び率%を示す。

（出所）タク商工会議所資料より作成。

ここでは、内陸部ではあるが物流の要所となることを梃子に投資を誘致し地域開発をはかろうとするコーンケーンに焦点を当て、開発の現状と方向性を検討する⁽¹³⁾。

（1）投資誘致の現状

コーンケーンには、4700社ほどの工場があるが、その96%は資本金1000万パーツ以下の小規模工場であり、小工場の7割は精米所である⁽¹⁴⁾。しかし、近年、コーンケーンは東西経済回廊とピエンチャンに向かう国道2号線の交差する物流の要所として注目されており、BOIの認可を受けるような企業の進出が進みつつある。現在、工業団地は中小企業（SME）工業団地しかないが、それ以外のところに企業が進出してきている。BOIの統計によれば、進出企業は1990～2002年間の認可ベースの累計で63件あるが、これは年平均5件に相当する。一方、近年は2003年14件、2004年8件、2005年17件、2006年（1～8月間）7件と増加がみられる（表6）。東北タイでは、投資の大半はナコンラーチャーシーマーとコーンケーンに対するものである。2005年と2006年の1月から8月までの投資件数で見れば、ナコンラーチャーシーマーへの投資が各々25件、37件ある一方、コーンケーンへの投資は、各々11件、7件である。投資分野は、サービス、電機・電子、軽工業（ゲーム等）、農業等である（図6）。

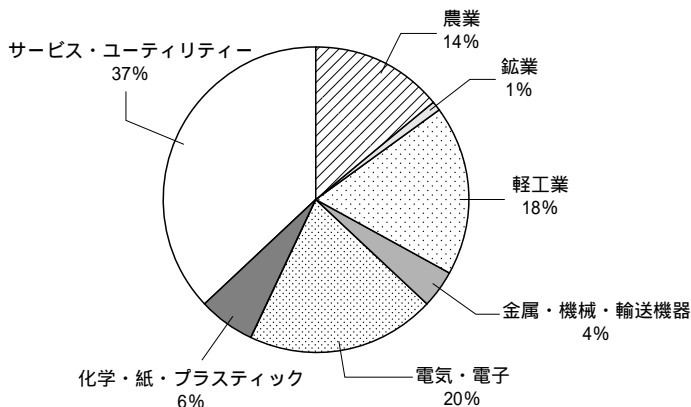
表6 コーンケーン進出企業数・BOI認可ベース（1990-2006年）

年	件数	投下資本 (100万バーツ)	登録資本(タイ分) (100万バーツ)	登録資本外国分 (100万バーツ)	雇用 タイ人	雇用 外国人
1990-2002累計 (年間平均)	63 (5.3)	8,498.5 (708.2)	2,853 (238)	1,111 (93)	18,635 (1,553)	146 (12)
2003	14	2,729.6	717	730	5,857	37
2004	8	2,633.0	648	398	3,396	5
2005	17	1,711.6	517	275	6,832	16
1990-2005累計 (年間平均)	102 (6.8)	15,572.7 (1,038.2)	4,735 (316)	2,514 (168)	34,720 (2,315)	204 (14)
2006(1-8月)	7	7,622.8	4,234	75	942	-
計	109	23,195.5	8,969	2,589	35,662	204

(注) 2006年は8月までの数字である。

(出所) BOIコーンケーン事務所資料より作成。

図6 コーンケーン進出企業分野別投資（1990 - 2005年累計額）



(出所) BOIコーンケーン事務所資料より作成。

日系企業はまだ少ないが、マキシマ電子社（Maxima Electronics Co., Ltd.）とパナソニック・コーンケーン社（Panasonic Electric Works Khonkaen Co., Ltd.）が操業している。一般的進出動機は、バンコク近郊の工場働く労働者の大半が東北部出身であり現地に進出する方がよい、人件費が安い、BOIゾーン3の適用となり税制の恩典が高くなる等のほか、東西回廊の完成により近隣諸国への物

流が容易になることへの期待も挙げられている⁽¹⁵⁾。

(2) コーンケーンの優位性および開発の方向⁽¹⁶⁾

コーンケーンの人口は、175万人（都市部に20%）でナコンラーチャシーマーに次いで3番目に大きい県であり、労働力も88万人と豊富である。同時に最低賃金は1日144バーツとバンコクおよび首都圏の184バーツに比して20%程安価である。

コーンケーン県庁は、コーンケーン大学東西回廊研究所の協力の下GMSおよびACMECSの枠組を踏まえ、近隣のマハーサラカムおよびロイエット県と共同で、地域産業クラスター計画（2005～2008）を策定済みである⁽¹⁷⁾。同計画等に従い、コーンケーン県は、ICDを設けて東西回廊と国道2号線との交差点の利点を活かし、地域の流通ハブとなる計画を進めている。2005年には、コンテナ・ヤードをコーンケーン駅に設置している。

今後の有望投資分野は、地場の豊富な農産物等の原料を活用する製造業である。すでに、ゴム関係1社、サトウキビやポテトからエタノールを製造する会社等もある。また、東北タイのゴム林は今後4～5年で採取量のピークを迎える。コーンケーンは、東西経済回廊を通じてベトナムと近くなることもあり、近年ダナン市はビジネス・ミッションを頻繁に送ってきている。したがって、ベトナムとのビジネスも期待されており、例えば、ベトナムからの輸入海産物にコーンケーンの原料を加えた食品加工業等の起業可能性が検討されている。生産物はダナン港から諸外国に輸出することが期待されている。

第4節 南部経済回廊での経済協力と地域開発

1. 南部経済回廊建設でのカンボジアへの協力

南部経済回廊は、南部中央サブ回廊、南部GMS南側沿岸サブ回廊、南部北側サブ回廊の3つのサブ回廊から構成される（本書冒頭地図および第5章参照）。まず、南部中央サブ回廊は、バンコクを皮切りに、アランヤプラテートとカンボジアのポイペトとの国境を経て、プノンペンとホーチミンの主要都市を結び、南シナ海沿岸のブンタウに出る。南部沿岸サブ回廊は、バンコクから東部臨海

工業地帯、タイのトラートとカンボジアのコックコンの国境地帯を経て、カンボジアの沿岸を通して、ベトナム最南端に近いナムカンに至る。そして、南部北側サブ回廊は、南部中央サブ回廊のアランヤプラテートとポイペトの国境を経て、さらに49km程進んだシソポンからカンボジアの国道6号線に分歧し、アンコールワットで有名なシェムリアブから直接ストゥントラエンを結び、そこからベトナムのクイニョンまで延びる。

このうち、タイ政府として最も積極的に取り組んでいる地域が、南部沿岸サブ回廊上のタイのトラートとカンボジアのコックコン間の国境経済地区に関連するルートである。まず、NEDAが、ACMECSのスキームでタイのトラートから、カンボジアのコックコンを経て、スラエオンバル地区を結ぶ151.5kmの国道48号線の改修工事（8億6780万バーツ）を支援している。具体的に、2003年7月1日に5億6780万バーツの支援を閣議決定し、同月9日にカンボジア政府と融資契約を締結、さらに2004年8月3日に3億バーツの追加融資を契約している。また、国道48号線上の4つの架橋は、タイ政府が無償供与を行うことで現在建設中であり、2007年竣工予定である（第5章参照）。

また、南部北側回廊にタイ側からリンクさせるルートとして、タイのチョンサギヤムからカンボジアのアンロンベンを経て、シェムリアブに至るカンボジア国道67号線の改修工事（8億バーツ）もNEDAが支援している。カンボジア側の再三のルート変更で遅れていたが、2006年8月タクシン首相が現地を訪問し融資契約を締結した。全ルート151kmのF/Sに要する費用1億2600万バーツはタイが無償供与している。

2. 国境経済地区の開発

トラート・コックコン国境経済特別区の工業団地開発については、ACMECS構想に基づきタイ工業団地公社（IEAT）が協力しF/Sを実施し、その結果は2005年1月にプノンベンの商務省のセミナーで海外の投資家等に発表された⁽¹⁸⁾。実際の開発は、同地域でリゾート開発・ホテル経営を実施しているコックコン国際リゾート・クラブ社（Koh Kong International Resort Club Co., Ltd.）によって実施されており、2002年11月から開発中である。既に土地（339.38ha）が確保され、工業団地の管理事務所とゲートも完成している。電力はタイ側から供給される予定であり、給水も近辺に貯水池があるため問題はない。現在、企業が未

入居の状況であるが、同社は2005年から10年間かけて完成させる目標（1～2年目マーケティング促進、3～5年目周辺道路の完成、労働者訓練施設の整備、倉庫・ロジスティック整備、一部操業開始、6～10年目第2次マーケティング促進）をもっている。しかしながら、現在の工業団地の開発事業者がホテル業者であり、これまでの経験から工業団地の発展はディベロッパーの性格により大きく違ってくると認識しているIEATとしては、若干の危惧を呈している。

コックンは、タイのトラート県に隣接しており、現地の安価な原材料と労働力を求めるタイ企業の投資が期待されている。先述のコックンとスラエオンバル間の国道48号線の舗装が完成すれば、シハヌークビル港まで229kmとなる。タイ側においては、既存の国道318号線（2車線）があり、東部臨海工業地帯にも300km程である。

南部中央経済回廊に沿ってのタイのアランヤプラテートとカンボジアのポイペトとの国境では、国境貿易やカンボジア人のタイ国境内での雇用も増大している。しかし、この地域の開発は、ACMECSの協定に基づくものではなく、あくまで民間ベースによるものである。現在、タイ等からの投資を期待してディベロッパー2社（Chhay Chhay Investment Ltd.とASK & KH Group Ltd.）による工業団地造成がポイペト市内から国道5号線に沿って東へ12km程離れた地点において進行中である。

おわりに

チェンマイ県出身で国境経済圏構想をはじめとするACMECS構想を積極的に推進してきたタクシン首相が、2006年9月19日のクーデターで失脚した。その後成立したスラユット暫定政権および1年後に予定されている本格政権下において、タイの近隣諸国への経済協力政策がどう変化するのか、近隣諸国では援助の停滞あるいは廃止を危惧する向きもある。

しかし、暫定政権のスラユット首相は、10月14日～18日の間、まずラオス、カンボジア、マレーシアを訪問し、引き続き他のASEAN諸国を訪問、11月23日にはミャンマー訪問を終え、近隣国との友好関係は基本的に変わりがないことを示した。一方、2006年10月から開始された第10次経済社会開発計画も、

「経済的に関連する地域をリンクさせる重要なインフラを開発することによりGMS、ACMECS、インドネシア・タイ・マレーシア成長の三角地帯（IMT - GT）およびベンガル湾多分野技術協力イニシアティブ（BIMSTEC）関係諸国との国境経済における協力を促進する。また、クロス・ボーダー投資促進、観光産業振興、環境保全、人的資源向上のために国内および国際的な法的整備を行う。」並びに「特に、不法就労、麻薬、メコン川流域国の環境問題等国境を超える問題のため協力を促進すること」としている⁽¹⁹⁾。また、開発政策立案関係官庁であるNESDBは、「タイは、近隣諸国の開発を援助しているが、その目的は、インドシナをアジアにおける生産、消費、投資のハブにするために促進することである。タイは他のインドシナ諸国と同様な環境から発展してきたので、インドシナ諸国の開発モデルとなり得る。グローバリゼーションのなかで、国家の安全確保のためには地域として連携した対外経済政策が採られなければならない。このための1つの対策として国境経済インフラ開発を支援するACMECSプログラムのスピード・アップがはからなければならない。」と述べている（NESDB [2006]）。

タイの近隣諸国に対する援助政策は、暫定政権体制による国内の政治経済問題の優先および当面の経済成長の停滞が予測されるなか伸びは期待し難い。しかし、その政策は、現暫定政権以降も変更はなく維持されていくだろうと考えられる。

【注】

- (1) 対ドルの為替レートは1990年は25.59バーツであり、1997年の金融危機まで25バーツ台が続く。1997年は31.37バーツ、1998年は41.37バーツとなり40バーツ以上が続き2005年は40.29バーツとなっている。この期間の平均レートは33.59バーツである。なお、2006年に入りバーツ高が進み2006年12月現在35バーツ台となっている。
- (2) 近隣諸国経済開発協力機構（NEDA）の内部資料*Projects Under Supervision of NEDA*による。
- (3) 詳細は恒石 [2005] を参照されたい。
- (4) 草案は完了しているが、現暫定政権は未承認の状況にある。Thailand's Logistics Development Strategy (2006-2010) (TLAPS [2006]) および関連物流セミナー（2006年10月5日）資料参照。
- (5) メーサイ税関（2006年8月25日と11月6日）とNESDB北部事務所（2006年11月

- 8日)におけるヒアリングおよび同税関年報2005年(タイ語)に基づく。
- (6) NESDBでのヒアリング(2006年9月4日)およびNESDB, *Thai Policy on Cooperation with Neighboring Countries*, January 2006に基づく。
- (7) NESDB資料 *Executive Summary of Industrial Estate in Chiang Khong District*, May 2006参照。NESDB北部事務所はタイの土地調達等対応が遅い故中国側がラオスへ進出する可能性を懸念していた。
- (8) タイの財政年度は10月1日~9月30日となっている。
- (9) 表4のメーサイ税関における輸入額には他の国からの洋酒の輸入1億1900万パーツ(2006年)が含まれているので、厳密にはミャンマーからの輸入は1億8700万パーツである。
- (10) IEAT [2006]によれば8候補地から3候補地を選択し、さらに橋に一番近い地点を高く評価している。
- (11) NESDBでのヒアリング(2006年9月4日)およびNESDB, *Thai Policy on Cooperation with Neighboring Countries*, January 2006に基づく。
- (12) Mahavithayalai Chiang Mai [2006]および同F/Sチームに対するヒアリング(2006年11月8日)。
- (13) ADBによる東西経済回廊の事前効果調査(ADB [2001])でも、ターク、ムクダハーンは国境経済圏として、コーンケーンとピサヌロークは物流のハブ、あるいは地域の成長の核としての発展が期待されている。
- (14) Khon Kaen, *APEC Thailand 2003*によれば、資本金1億パーツ以上の大企業は25社(0.5%)、1000万以上から1億パーツ未満の中企業は158社(3%)、1000万パーツ未満の小企業は4506社(96.5%)である。小企業のうち3272社は精米工場でありタピオカ製粉所も多い。
- (15) BOIコーンケーン、コーンケーン商工会議所、マキシマ電子社等でのヒアリング(2006年9月15日)。
- (16) BOIコーンケーン、コーンケーン商工会議所、コーンケーン大学、工業促進センター(2006年9月15日)およびコーンケーン県庁(2006年11月9日)でのヒアリングに基づく。
- (17) ロイエット、コーンケーン、マハーサラカム県「グループ6.3によるアクション・プラン2005 - 2008」(Roiet-Khonkaen-Mahasarakam [2005])。近年、近隣県が共同で開発計画を策定する例が多い。チェンマイも北部9県でランナー・産業クラスター開発計画(2005~2008)を策定している。
- (18) セミナー資料 *The Feasibility Study on the Establishment of Industrial Estate in Koh Kong, Cambodia Under the Economic Cooperation Plan Between*

Cambodia and Thailand, January 28, 2005 by IEAT, Thailand 参照および現地での
ヒアリング (2005年12月15日)。

(19) 第10次開発計画 (NESDB [2006]) の第3部第4章の「バランスのとれたより良い経済への再編戦略」の「3. 開発手段」の部分を参照。

【参考文献】

<日本語文献>

恒石隆雄 [2005] 「タイの地域開発政策と近隣諸国との経済関係」(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』、アジ研選書No.1、アジア経済研究所、pp.248-280)。

<外国語文献>

ADB [2001] *Preinvestment Study for the Greater Mekong Subregion East-West Economic Corridor, Industry and Industry Zones*.

Department of Land Transport, Ministry of Transport [2006] *Executive Summary for the Establishment of Truck Terminal at Maesod, Tak Province*, Transport Institute Chulalongkorn University, August 2006.

IEAT [2006] *Feasibility Study on the Establishment of Special Economic Zone/Industrial Estate in Mawlamyine, Pa-an and Proposed Area*, July 2006.

Kaannikom Utasahakam (IEAT) [2006] *Rayngan Chabubyou Samrub Puborihan: Krongkan Suksa Pattana Mukdahan Pen Soon Kanpalit Raubruam Praerub lae Grajay Sinka*, 2549 (August 2006) .

Mahavithayalai (University) Chiang Mai [2006] *Raynganberngton Krongkan Suksa Kwam Mosom Kanjadtan Gnikom Utsakakam Ponkratop Singvaedlom lae Ganprubkrongsang Kanpalit- sanher Jangwad Tak*, February 2006.

MOT [2006] *Executive Summary Feasibility Study for the Establishment of Truck Terminal at Maesod, Tak Province*, Department of Land Transport, Ministry of Transport, August 2006.

NESDB [2006] *Thailand in Brief 2006*.

Roied-Khonken-Mahasarakam [2005] *Peen Pathibat Ratchakarn 4 Pii Krom Janwad thii 6.3*

Sumnukngan Janwad Chiangrai [2005] *Peen Pathibat Ratchakarn 4 Pii P.S.2548-2551*

Sumnukngan Kanakammakan Patthanakan Setthakij lae Sungkomhengshat (NESDBb [2006] *Phan Patthana Setthakij lae Sungkom Hengshat Chabub thii 10 2550-*

2554 .

Thai Logistics And Production Society (TLAPS) [2006] *Building World Class Logistics and Supply Chains, Volume 1- The Beginning for Thailand.*

Transportation Institute, Chulalongkorn University (TICU) [2004] *Executive Summary, Determination of Proactive Strategies for the Liberalization of Trade in Road Transport Service.*