

序章

越境移動の進展と国境経済圏

工藤年博・石田正美



はじめに

メコン地域において3つの経済回廊の交通インフラ建設が着実に進んでいる。東西経済回廊は2006年12月の第2メコン友好橋⁽¹⁾の完成により、ミャンマーの未舗装区間を残しながらも、ほぼ開通した⁽²⁾。南北経済回廊のラオス・ルートは、中国との国境の町ボーテンからタイとの国境の町ファイサーイまでの約230kmの舗装整備がほぼ完成し、ファイサーイとタイのチェンコーンとを結ぶメコン友好橋が2009年に着工される予定となっている。この橋が完成すれば、中国・雲南省の昆明からバンコクまでの道路が貫通する。南部経済回廊の中央サブ回廊でも道路の拡幅・舗装は急ピッチで進んでおり、プノンペンから1号線をベトナムへと向かう際に、ネアックルンでわたるメコン川に架橋されれば、全線が開通となる。

交通インフラの完成を受けて、経済回廊は構想の段階を脱し、いよいよ実際に活用が模索される段階に入った。例えば、ある日系の物流企業は、2005年から香港・深圳―広州―南寧―ランソン―ハノイを2泊3日で結ぶ中越陸路輸送サービスを、2007年からはバンコク―サワンナケート―ラオバオー―ハノイを3泊4日で結ぶラオス経由の泰越陸路輸送を、商業ベースで開始し、現在は定期便も運行している。越境交通手続きの効率化・簡素化など、経済回廊を通じた物流の拡大には依然として多くの課題がある

ものの、経済回廊の有効活用へ向けた動きは今後も続くであろう。

しかし、現在の経済回廊の活用は、主に物流企業が輸送時間の短縮と輸送費の軽減をめざし、市場原理に基づいて進めているものであるため、当然のことながら、その活用は大きな産業集積をもつ都市から都市を結ぶ拠点間の物流が中心となっている。残念ながら、経済回廊の所期の目的でもある、回廊沿いの線的あるいは面的な発展へと至っていないのが現状である。さらには、すでに産業集積をもつ都市と都市を結ぶ経済回廊の整備によって、拠点間にある中小の都市あるいはラオスのような内陸国が、素通りされてしまうことで、そうした地域・国の経済・産業がむしろ衰退してしまうのではないかと懸念も表明されている。

重点的な資金の投入により、交通インフラとしての経済回廊が実現するなかで、いまだ大きな産業集積をもたない地方都市・地域・国の経済をいかに底上げしていくかは、メコン地域開発において、重要な課題となっている。そもそも、経済回廊構想の所期の目的のひとつには、経済発展著しい中国、タイ、ベトナムと、国連が定めた後開発途上国（LDC）であるカンボジア、ラオス、ミャンマー（CLM 諸国）を越境インフラと制度で緊密に連結することで、先進地域のみならず後開発途上国の発展を加速することが含まれていた。特に、各国の貧困地域を横断する東西経済回廊構想には、こうした役割が期待されていたはずである（ADB [2001]）。それでは、経済回廊の効果を CLM 各国や中国、タイ、ベトナムの貧しい地域および未開発の地域へと面的に拡大させていくためには、どのような方法が考えられるのであろうか。

本書はこの課題の対策のひとつとして、越境経済活動の活発化とそれを基にした国境経済圏の可能性を模索しようとするものである。経済回廊は各国を縦横に通っており、主要な国境ゲートだけでも、南北経済回廊で6カ所、東西経済回廊で3カ所、南部経済回廊で5カ所の国境がある。これらの国境地域を貿易・産業・観光などの拠点として開発することにより、経済回廊の効果を自国内へより深く呼び込むための原動力にしようというのが、アイデアの中核である。では、なぜ国境地域に焦点を当てるのか。結論を先取りしていえば、ふたつの異なる国が接する国境とそこに形成さ

れる国境経済圏は、両国が相互にリソースを補完し合うことで競争力のある産業拠点ないしは貿易拠点を形成・促進する実効性をもった経済圏になり得ると、考えるからである。そして、それはメコン地域の後発開発途上国および貧困地域の新たな発展戦略のひとつとなるのではないかと考えている。本書はこうした問題意識のもとに、メコン地域の主要な国境における経済活動の実態、並びに国境経済圏の可能性を詳細に検討していく。

以下、本章の役割は、背景知識となるメコン地域や地域協力スキームの現状を概観したうえで、この地域におけるヒトとモノの越境移動の進展のなかで、国境経済圏がいかなる姿をもって現われようとしているのかを、その理論的枠組みを含めて紹介することにある。第1節では、メコン地域・国の経済地理的な関係を、いくつかの経済指標をみつつ明らかにする。第2節では、アジアの冷戦の終結を受けて、メコン地域の地域統合と経済協力が進展してきた様子を紹介する。第3節では、冷戦後の新たな国際環境の下で、メコン地域においてヒトとモノの越境移動が活発化してきている実態を観察する。その際、越境移動がもたらす負の側面にも注意を払う。第4節では、本書の中心的なテーマである「国境経済圏」の形成とその可能性について検討する。第5節では、本書所収の各論文が展開している議論の概要を紹介する。なお、本書全体のまとめと政策的含意については、別途最終章を設けてあるので、そちらを参照していただきたい。

第1節 メコン地域の概況

メコン川は、中国・青海省を源流とし、チベット自治区と雲南省を通り、ミャンマーとラオスとの国境、タイとラオスとの国境（一部はラオス）を経て、カンボジアを突っ切り、ベトナム南部のメコン・デルタから南シナ海に注ぐ全長4800km余りの国際河川である。このメコン川が流れるミャンマー、ラオス、タイ、カンボジア、ベトナムに中国の雲南省を加えた地域を「メコン地域」と呼び、1992年以降アジア開発銀行（ADB）の調整の下、大メコン圏（GMS）経済協力プログラムが実施されている⁽³⁾。

GMSの対象も、中国政府の要請と、メコン地域と中国・華南地域とのリンクを強化するとの主旨から2005年以降広西チワン族自治区が加わり⁽⁴⁾、GMS経済協力プログラムも5カ国2地域で進められている。本書では、この5カ国2地域をメコン地域としたうえで、検討を進めていくこととしたい。

表1のメコン地域の経済概況をみていくと、面積は、ミャンマー、タイ、中国・雲南省の順に大きい。これら5カ国2地域の面積を合計すると、255万9494 km²となり、同面積は日本の国土の約6.8倍に相当する。人口については、8616万人のベトナムを筆頭に、タイ、ミャンマー、広西チワン族自治区、雲南省、カンボジア、ラオスの順となっており、全体では3億1577万人である。この数字は、日本の総人口の約2.5倍、ASEANの総人口5億8365万人の約5割に相当する。

経済規模については、タイのGDPが最も大きく、メコン地域全体の総生産の約半分近くを占める。次いで、広西チワン族自治区、ベトナム、雲南省の順でそれぞれが10%以上を占めている。他方、ミャンマー、カンボジア、ラオスの占める割合は、それぞれ4.6%、1.9%、0.9%と小さい。これら5カ国2地域のGDPの合計額は5932億米ドルで、実のところ日本のGDPの4兆9809億米ドルの11.9%、ASEAN各国の合計額である1兆5042億米ドルの39.4%に過ぎない。最後に1人当たりGDPないし1人当たり地域総生産（GRP）は、タイが4117米ドル、広西チワン族自治区が2386米ドル、雲南省が2003米ドル、ベトナムが1053米ドルで、1000米ドルを超えている。また、カンボジア、ラオス、ミャンマーから成るCLM諸国は、それぞれ756米ドル、918米ドル、465米ドルで、表1のカッコ内の数字をみる限り、タイとの所得格差はそれぞれ、4.5～8.9倍となっている。

このように、GDPで示される経済規模や1人当たりGDPでみると、1000米ドルを境にタイ、中国の広西チワン族自治区と雲南省、そしてベトナムから成るグループと、カンボジア、ラオス、ミャンマーから成るグループに分けられる。前者を本書では「GMS中進国・地域」、後者をCLM諸国と呼ぶこととしたい。なお、GMS中進国・地域のなかでも、タイおよび

表1 メコン地域各国・地域の2008年の経済指標

	面積 (km ²)	人口 (1,000人)	人口密度 (人/km ²)	GDP (100万米ドル)	1人当りGDP (米ドル)
カンボジア	181,035 (7.1)	14,656 (4.6)	81.0 (65.6)	11,081.6 (1.9)	756.1 (5.4)
ラオス	236,800 (9.3)	5,763 (1.8)	24.3 (19.7)	5,289.0 (0.9)	917.8 (4.5)
ミャンマー	676,577 (26.4)	58,510 (18.5)	86.5 (70.1)	27,182.0 (4.6)	464.6 (8.9)
ベトナム	331,212 (12.9)	86,160 (27.3)	260.1 (210.9)	90,700.8 (15.3)	1,052.7 (3.9)
タイ	513,120 (20.0)	66,482 (21.1)	129.6 (105.0)	273,728.6 (46.1)	4,117.3 (1.0)
雲南省	383,190 (15.0)	40,947 (13.0)	106.9 (86.6)	82,031.0 (13.8)	2,003.3 (2.1)
広西チワン族自治区	237,560 (9.3)	43,252 (13.7)	182.1 (147.6)	103,207.5 (17.4)	2,386.2 (1.7)
メコン地域全体	2,559,494 (100.0)	315,770 (100.0)	123.4 (100.0)	593,220.5 (100.0)	1,878.6 (2.2)

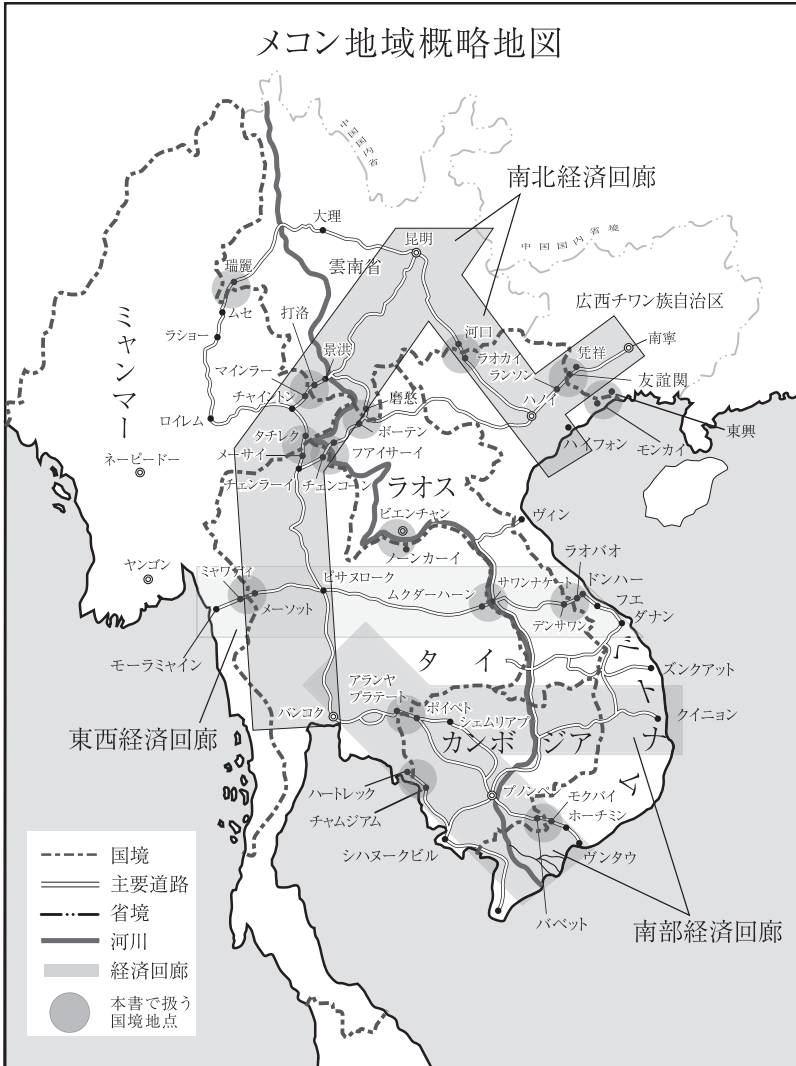
- (注) 1) ミャンマーの数字は同国の会計年度(2008年4月～2009年3月)の数字である。
 2) メコン地域全体の数字は、面積、人口、GDPが合計値、人口密度と1人当りGDPが平均値を意味する。
 3) 面積、人口、GDPのカッコ内の数字はメコン地域全体の数字に占める各国のシェアを意味する。
 4) 人口密度のカッコ内の数字は、メコン地域の平均値を100とした場合の数字を意味する。
 5) 1人当りGDPのカッコ内の数字は、タイの1人当りGDPの水準が当該国の水準の何倍であるかの比を示している。

(出所) ASEAN事務局のウェブサイト並びに『中国統計年鑑』をもとに筆者作成。

中国とベトナムとは、必要に応じて前者を高所得国、後者を低所得国として扱うこととする⁽⁵⁾。なお、以下二国間ないし国と地域を比較した場合、所得水準の高い方を「高所得国」ないし「高所得地域」、低い方を「低所得国」ないし「低所得地域」と呼ぶこととする。

こうした所得水準を前提に、図1のメコン地域の地図を参照したい。第1に、域内で最も経済発展が進んだタイをCLM諸国が囲み、その外側にベトナムと中国の雲南省と広西チワン族自治区が存在する。つまり、GMS中進国・地域をCLM諸国がつなぐ役割を果たしている。実際には、3つの経済回廊がGMS中進国・地域とCLM諸国、ないし中国とベトナムをつなぐ役割を果たしており、経済回廊の国境地域は、いずれの国境も国境

図1 メコン地域と経済回廊



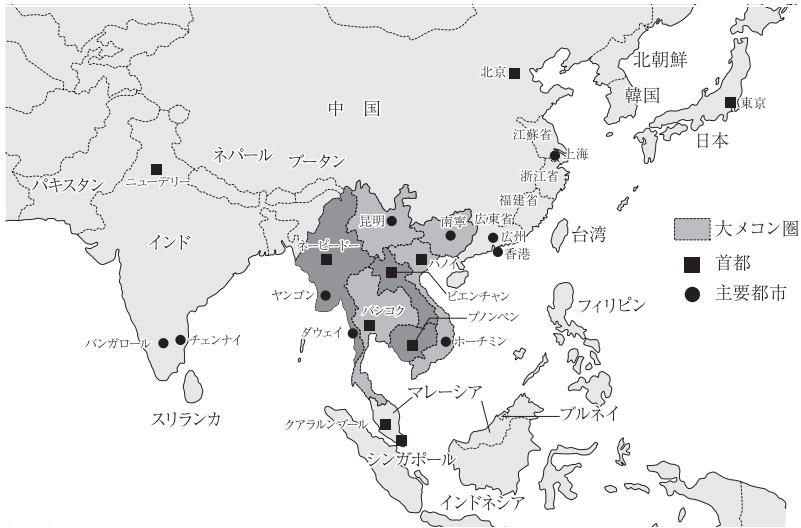
(注) 地図中の道路はアジア開発銀行 (ADB) の大メコン圏 (GMS) 開発プログラムのキー・ルート

(出所) 筆者作成。

線を隔てて高所得国と低所得国が互いに向かい合う位置関係にある。こうした、低所得国と中所得国との国境では、第3節で後述するように国境におけるヒトやモノの移動が自由化された場合、その移動がダイナミズムを生み出す可能性を秘めている。

さらに興味深い点の第2は、図2のメコン地域の域外に目を転じるとわかるように、雲南省や広西チワン族自治区が中国とメコン地域ないし東南アジア諸国連合（ASEAN）との架け橋となる一方、タイの南部がASEAN 島嶼部で経済発展の著しいマレーシアとシンガポールへのゲート・ウェーとなり、ミャンマーが北東インドと国境を接している点である。現在、上海から広州やハノイを経て、東西経済回廊を利用してバンコクまで下がり、さらにそこからマレー半島をシンガポールまで南下する陸上ルートを活用した輸送サービスを提供する企業も出てきている。そして、将来的には中国とインド、マレーシアやシンガポールとインドとを相互に陸路で結ぶルートが確立される日も、いずれ来ることが期待されている。すなわち、経済発展著しい中国とインド、ASEAN を陸路で結ぶ可能性が、

図2 東アジア地域の中のCLM 諸国



(出所) 筆者作成。

メコン地域の経済回廊の開発には秘められているのである。これもまた興味深いことに、これら3つの発展地域は、中印国境のヒマラヤ山脈の越境を別にするると CLM 諸国のいずれかの国を通らないと、結ばれないのである。その意味で、中国、インド、ASEAN 高所得国を陸路で結ぶに際して、CLM 諸国の経済開発が重要性を増してくるのである。

以上のような経済地理的な関係を念頭に置いたうえで、次にメコン地域の国境が変貌を遂げてきた歴史的な経緯をみていこう。

第2節 冷戦終結から地域統合へ

1. 冷戦の終結と地域統合

世界の国境をみていくと、その姿は実に様々である。ヨーロッパを旅行すれば、パスポートの確認もせずにバスがそのまま、日本の県境を過ぎるかのごとく通過することが可能となっている。他方、韓国と北朝鮮、インドとパキスタンのカシミール地方の国境のように、双方の軍隊が国境を隔てて対峙し、常に緊張の糸が切れない状況にある国境もある。とりわけ、国境周辺に鉱物資源などが眠っていると、国境を隔てた主権国家間の関係はよりセンシティブなものとなっていく（野村[2008: 112-120]）。

従来、メコン地域には歴史的に国境をまたいだ自然な経済圏が、いくつも形成されていた。メコン地域は複雑な民族のモザイクによって形成されており、国境によって必ずしも各民族の居住地が境界づけられていたわけではない。言語・文化を共有する民族が国境をまたいで生活している場所は、メコン地域にいくらかもある。例えば、ラオスと国境を接する中国・雲南省西双版纳（シーサンパンナないしシブソンパンナー）には、タイ系民族が多く居住している。ミャンマーのシャン州に居住するシャン族もタイ系民族のひとつである。彼らはタイ語を7割方理解できるといわれる。言語、文化、歴史を共有する同一民族や互いに近い民族が国境をまたいで住んでいる場合、伝統的に越境交易が活発であることが多い。そこでは、

歴史的に自然な経済圏が形成されていたのである。

ところが、東西冷戦とともに、こうした国境地域での自由な経済活動は停滞を余儀なくされることとなった。ベトナムでは、1949～1954年のインドシナ戦争、1959～1975年のベトナム戦争を経て、北ベトナムの社会主義政権により南北が統一されたのが1975年である。しかし、その後も1979年に中国と国境地域で戦火を交えている。ラオスも、内戦が終結したのが1975年である。そして、カンボジアに至っては親米ロン・ノル政権によるクーデタやクメール・ルージュの時代を経て、内戦状態に終止符が打たれたのが、1991年のパリ和平協定である。その意味で、中越国境では中国とベトナムが向き合い、カンボジア、ラオス、ベトナムのインドシナ3国とタイが向き合うアジア冷戦構造が長く続いた（石田[2006a: 2-3]）。

冷戦構造に終止符を打つべく和平機運のきっかけをつくり出したのが、社会主義国において経済の行き詰まりを打破すべく起こった対外開放と市場経済化の流れである。まず、1986年にラオス人民革命党がチンタナカーン・マイ（新思考政策）を、ベトナム共産党がドイモイ（刷新政策）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、後に国家平和発展評議会 SPDC）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、いずれも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、中国共産党大会ではじめて「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。

市場経済の波は、国境の壁そして国家の統治体制の違いさえ乗り越えて、市場原理に基づいて最も合理的と考えられる経済活動圏として、局地経済圏を誕生させた。1990年代のはじめ、局地経済圏が議論され始めた頃、華南経済圏、成長の三角地帯、パーツ経済圏、環日本海経済圏、環黄海経済圏などが具体的事例として注目を集めた（永井ほか [1993: 1]）。これらは、成長の三角地帯を除いて、いずれも社会主義下の計画経済体制から市

場経済への移行を進める経済主体を含んでいるという意味で、冷戦終結の産物でもあった。ここで重要なことは、これまで提案され、実現してきた局地経済圏の大部分が、国境が高所得地域と低所得地域により形成されている地域で、労働集約産業の集積から始まったという点である。例えば、北村[1995: 31]によれば、華南経済圏においては香港企業が深圳経済特区や広東省で委託加工や直接投資による生産を行い、海峡兩岸経済圏においては台湾企業が廈門経済特区や福建省を対象に、環黄海経済圏においては日本や韓国企業が山東省、河北省、遼寧省を対象に同様なビジネスを展開させている。これらはいずれも、高所得地域の企業が国境の先にある低所得地域の豊富で廉価な労働力と土地を利用しようとして、形成された局地経済圏である。その意味で第1節で述べたようにGMS中進諸国とCLM諸国、中国とベトナムとが国境を接するメコン地域には、多くの局地経済圏が存在するのである。

社会主義国の対外開放と市場経済の導入は、東南アジアの(旧)社会主義国のASEAN加盟をも促し、1995年にベトナム、1997年にラオスとミャンマー、1999年にカンボジアが相次いでASEAN加盟国となった。さらに、アジア欧州会合(ASEM)の第1回会議開催前の1996年3月、アジア側のメンバーであるASEAN加盟国と日中韓の3カ国が一同に会した(進藤[2007: 37])ことを契機に、ASEAN+3の流れがつくられた。日中韓の3カ国のなかでも、先行してASEANとの自由貿易に向けて動き出したのが中国であった。2000年11月に朱鎔基首相が「中国・ASEAN自由貿易地域の創設」を提案、2002年11月には10年以内のASEAN・中国自由貿易地域(ACFTA)の創設を含むASEAN中国包括的経済協力枠組み協定に署名した(谷口[2004: 26])。したがって、ASEAN自由貿易地域(AFTA)のスキームで、タイはCLMV諸国を除く先進ASEAN6カ国の間で、2010年1月1日に一部センシティブ品目を除いて輸入関税を撤廃しており、CLMV諸国も2015年までに撤廃しなければならない(石川[2009: 46-47])。またACFTAのスキームでも、タイおよび中国はノーマルトトラックと呼ばれる通常の貿易品目で2010年1月1日に関税撤廃に踏み切り、CLMV諸国も2015年に、同様に関税を撤廃しなければならないこ

とになっている（石川[2005: 35]）。

以上、冷戦終結と社会主義国の対外開放・市場経済化という歴史的な流れのなかで、メコン地域を含む東アジア地域の国々の間で、局地経済圏が各地に形成され、国をまたいだ経済活動が活発になる一方、貿易自由化が急速に進んできていることが明らかになった。同時に、ASEAN並びにASEAN + 3、さらにはASEAN + 3にオーストラリア、ニュージーランド、インドを加えたASEAN + 6の枠組みでも、地域統合が進められている。

2. 大メコン経済協力

冷戦の終結と社会主義国の市場経済化という流れのなかで、メコン地域ではASEAN関連のスキームをはじめ、様々な経済協力の取り組みが進められるようになった⁶⁾。こうしたなか、ADBのイニシアティブにより、本研究で扱う地域を大メコン圏（GMS）として経済協力を推進し、多くの成果を上げてきたのがGMS経済協力プログラムである。GMS経済協力プログラムでは、これまで①交通、②通信、③エネルギー、④人的資源、⑤環境、⑥貿易、⑦投資、⑧観光、⑨農業の9つの分野で経済協力を進めてきている。同プログラムの目的は、当初はカンボジアに和平が訪れたばかりであったこともあり、まず周辺国が互いに対話し、経済協力を進めていくことを通じた「地域の安定」にあった。また、同時にタイを除けば、いずれもが社会主義体制下での市場経済の導入過程にあり、かつCLM諸国をはじめとする国々は、現在でも後発開発途上国であることから、貧困削減が第2の目的として挙げられる。さらに、これまでも述べてきたようにメコン地域の経済回廊ないし道路網の発展により、中国、ASEAN、南アジアが陸路で結ばれようとしている点を考えると、その地域統合も第3の目的として挙げられよう（石田[2007a: 18-19]）。

GMS経済協力プログラムには、プロジェクトを進めていくうえでの重要な原則がある。それは「ツー・プラス原則」と呼ばれるものである。まず、プロジェクトの条件として少なくとも対象が2カ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

プロジェクトの恩恵が及び得ること（national project with subregional dimensions）が条件付けられている。加えて、二国間など関係国で合意が得られれば、加盟6カ国の全員の合意は必要とされず、できるものから実施することも可能とされている。この少なくとも対象が2カ国以上にまたがるという条件から、それまでは辺境地域として開発の対象とはなり難かった国境地域が注目されるようになった（石田[2007a: 16, 2005a: 4-5]）。

GMS 経済協力プログラムで設定された9つの分野で、最も重点が置かれた分野が交通部門で、とりわけ道路の改修と開発に重点が置かれてきた。そして、1998年の第8回GMS閣僚会議で、「経済回廊」のコンセプトが提唱され、2000年の第9回GMS閣僚会議で、東西経済回廊、南北経済回廊、南部経済回廊の3つの経済回廊が承認された。経済回廊は、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をめざすとともに、メコン地域から東南アジア島嶼部、中国、南アジア、北東アジアへの潜在的な積み替え基地を提供することをめざしたものであった（石田[2007a: 25]）。こうしたなか、最初に重点が置かれた東西経済回廊の事前フィージビリティ・スタディ（F/S）では、経済回廊上の港湾、主要都市、その他の幹線道路との交差点に加え、国境を経済発展の拠点として位置づけた。ここでも国境地域が開発拠点のひとつとして注目されたのである。

しかしながら、道路インフラが開発されただけでは、本格的な経済活動に結びつくわけではない。国と国をまたぐ越境インフラである以上、国境における国境障壁を削減し、モノが自由に往来しないと、第4節で述べるサービス・リンク・コストは低下せず、その効果は十分に発揮されない。その意味から、国境障壁の削減と貿易円滑化は、GMS 経済協力プログラムで進められてきているもうひとつの重要な柱となっている。だが、3つの経済回廊の道路建設というハード面の開発は、メコン川の橋や一部の未舗装区間を除いて主要部分⁽⁷⁾はほぼ完成しつつあると評価できるが、ソフト面の国境障壁の削減については、これまで予想外の時間を要し、現在でも今後の見通しがつき難い状況にある（第2章参照）。

第3節 ヒトとモノの越境移動

1. 越境移動の拡大

冷戦の終結とメコン地域の安定は、ヒトの越境移動の自由化と拡大をもたらした。第1に、各章でも紹介されるように、国境地域周辺住民による越境経済活動が活発化している。先述の通り、冷戦前のメコン地域の国境地域では、周辺住民が自由に国境を行き来することで経済活動が活発に行われていたが、冷戦下においてそうした経済活動は停滞せざるを得なかった。しかし、冷戦終結後メコン地域では、こうした国境周辺住民の越境を再び認める動きが進展している。そのひとつの仕組みが、国境通行証（border pass）の導入である。国境地域に限ったものではあるが、国境周辺住民がパスポートなしで自由に往来できるよう、国境通行証が発行されたのである。これに加えて、多くの国境では、国境周辺住民が商売を目的としない限りにおいて、国境を隔てた市場で購入した食料品や生活用品を免税扱いとすることで、国境地域の住民の生活を支援している。

第2に、ASEAN地域の経済発展に伴い、海外旅行をする人々の数が増え、観光により経済発展を促す重要性も増している。こうしたなか、ASEAN各国は2002年11月4日に、二国間のビザ免除協定をベースに各国がASEAN加盟国間のビザを免除し、観光に関わる課徴金や税金を段階的に削減することで、ASEAN域内の観光を、さらには他地域からASEANへの観光を促進することを宣言している（ASEAN観光合意）。また、GMS経済協力プログラム並びにエーヤーワディ・チャオプラヤー・メコン経済協力戦略（ACMECS）の枠組みでも、2010～2015年の期間にGMSシングル・ビザをめざすべく検討が進められている（第2章参照）。このほか、二国間に限定すれば、前述の国境通行証を活用した越境観光の仕組みも導入されている。こうした制度的な動きとともに、タイとラオスとの間の第2メコン友好橋が完成する前後より、タイでは東西経済回廊を利用してベトナム中部を訪れる観光客が増加している。

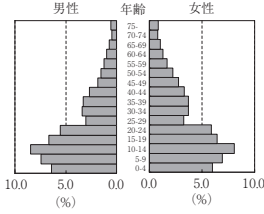
第3に、かつて冷戦下においては、難民の越境移動が多く報告されたが、

冷戦終結後は労働力の越境移動が、タイと CLM 諸国との間などで増加している。表 1 に戻り、CLM 諸国に対するタイの 1 人当り GDP の水準を比較すると、それぞれ 5.4 倍、4.5 倍、8.9 倍で、この所得格差が、CLM 諸国の労働者が高い賃金を求めて越境してタイに働きにくる動機付けとなっている。また、労働力ないしは婚姻を目的としたヒトの移動は、中国とベトナムとの間でも報告されており (IOM [2008: 108])、ベトナムとの所得格差は、広西チワン族自治区で 2.3 倍、雲南省で 1.9 倍となっている。これらの点から、所得格差不いし賃金格差が労働移動のひとつ目の要因である。他方、図 3 が示すようにメコン地域の 5 ヶ国 2 地域の人口ピラミッドをみると、CLMV 諸国が富士山型に近い形をしているのに対し、タイや雲南省、広西チワン族自治区、さらに中国は紡錘型をしている。このため、仮に労働力の移動が起こらないことを前提とすると、CLM 諸国の場合、今後 20 年程度は増え続ける若年層の雇用を吸収できない懸念が存在する。一方、紡錘型の人口ピラミッドが象徴するように、タイでは若年労働力の供給がすでに不足している。このことが、CLM 諸国からタイ、ベトナムから中国への労働移動を引き起こしているふたつ目の要因である。ただ、CLMV 諸国のなかでもベトナムやカンボジアは、ピラミッドの裾野が狭くなっており、出生率が減少し始める人口転換の第 2 局面⁽⁸⁾に入ったことが示唆されている⁽⁹⁾。また、ラオスでもその裾野の開きは小さくなりつつあり、この点からも若年人口の増加は、この先 20 年程度の現象かと思われる。

以上、国境周辺の住民の経済活動、観光客の増加、労働移動といった 3 つの面から、ヒトの越境移動が活発化していることがわかる。一方、モノの越境移動に関しても、前節でも触れた AFTA 並びに ACFTA での関税引き下げをはじめとする貿易自由化の流れ、GMS 経済協力プログラムの下での道路インフラの開発と越境障壁の削減により活発化する傾向にあり、事実第 3 章から第 10 章において、ほとんどの章で国境を通じた貿易量の伸びが報告されている。しかしながら、前節の最後で述べたように、トラックの相互乗り入れなどのソフト面の取り決めは十分進んでいるわけではなく、モノの越境移動について依然として課題は残っている。

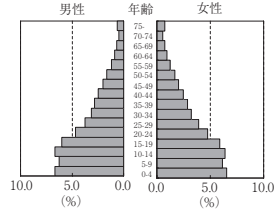
なお、カネの動きの自由化が、しばしばヒトとモノに加えて同時に論じ

図3 メコン地域各国・地域の人口構成



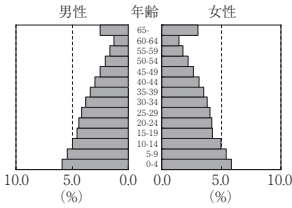
カンボジア (2004年)

(出所) National Institute of Statistics[2006].



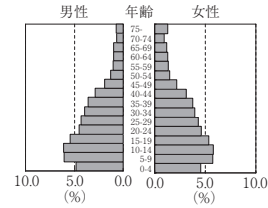
ラオス (2007年)

(出所) National Statistical Center[2008].



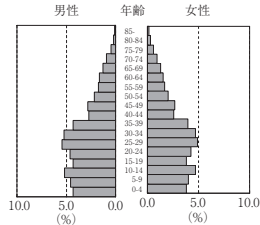
ミャンマー (2005年)

(出所) Central Statistical Organization[2008].



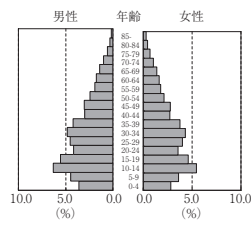
ベトナム (2002年)

(出所) 石田[2006b: 6].



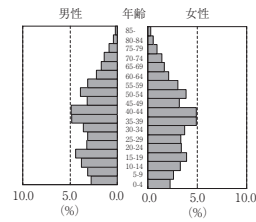
中国・雲南省 (2000年)

(出所) 雲南省人口普查弁公室編[2002].



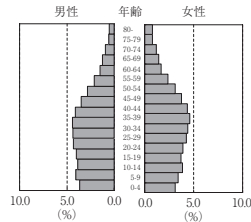
中国・広西チワン族自治区 (2000年)

(出所) 広西壮族自治区統計局・広西壮族自治区人口普查弁公室編[2000].



中国 (2007年)

(出所) 中華人民共和国国家統計局編[2008].



タイ (2006年)

(注) 年齢不詳・非タイ人は計算に含んでいない。

(出所) National Statistical Office[2007].

られることが多い。しかし、カネの動きが活発化しても、実際に国境を通過する「現金」の金額はわずかで、その多くは電子マネーとしてコンピュータのネット上で動いているのが現状であることから⁽¹⁰⁾、カネの動きについては本書では対象から外して考えることとする。

2. 越境移動自由化の功罪

(1) ヒトの越境移動自由化の功罪

前項でみてきたように、冷戦の終結と地域統合の進展という時代の流れのなかで、メコン地域において、ヒトとモノの越境移動は活況を呈する傾向にある。まず、ヒトの動きについて、国境通行証や国境周辺住民の日常生活用品を免税とする措置などは、免税措置が悪用されない限りにおいては、周辺住民の生活向上などの面で効果的といえよう。実際のところ、メコン地域の国境地域のなかには所得水準の低い地域が少なくなく、こうした措置は貧困削減の観点からも望ましい。また、観光促進をめざしたシングル・ビザなどの措置も、観光開発が持続可能なものである以上、地域振興につながるといえよう。

しかしながら、労働移動に関しては、労働者を受け入れる制度が相互に確立していない状況では、少なからぬ弊害を生み出している。まず、労働移動の多くが不法就労の形で行われており、越境移民労働者は当局の摘発を恐れるあまり、不当な賃金で労働を強要されたり、人権侵害にあっても訴えられないケースが少なくない⁽¹¹⁾。また、越境人身売買ないしヒューマン・トラフィッキングも少なからず報告されている。他方、多くの越境移民労働者を受け入れる側のタイでは、このような移民による犯罪や麻薬問題が大きな問題となってきた（恒石[2005: 250]）。しかしながら、先述の通り、タイとCLM諸国との間では、労働力の需給ギャップを調整する意味からも、越境労働移動は必要であり、そのための合法化がひとつの重要な課題である（第1章参照）。

(2) モノの越境移動自由化の功罪

一方、モノの越境移動の自由化は、貿易促進などの面で様々な恩恵をもたらす。第1に海路を中心とした貿易に陸路という選択肢が加わることは、企業にとって物流コストの低減につながる。この効果は、特に近隣諸国との貿易においてより一層の効率性をもたらす。表2はタイの国境を接するカンボジア、ラオス、ミャンマー、マレーシアとの貿易における国境貿易の割合を推定したものである。タイの貿易全体に占める国境貿易の比率は2009年において、輸出で7.0%、輸入で5.9%と小さいものの、上述の近隣4カ国との国境貿易比率は、対ミャンマー貿易では約9割⁽¹²⁾、対ラオス貿易では約10割、対カンボジア貿易では8割以上を国境貿易が占めており、シラム湾を共有するマレーシアとの貿易においても、国境貿易が7割を占めている。このように、タイの国際物流は全体としては海路を主としているものの、こと近隣諸国との物流に関しては国境ゲートを通じた陸路物流が中心となっている。その理由として、海路を通じた貿易は、陸路と比べると一般にそのコストは低くなるが、仕向地との距離が近くなるに従い、港湾での積み下ろしコストの割合が大きくなり、仕向地まで陸路で輸送した場合のコストが低くなる点が指摘できる（山内・竹内[2002:79]）。第2に、メコン地域にはラオスや中国・雲南省といった陸封地形の国・地域が存在し、こうした国・地域にとって陸路の越境インフラの開発・改善と越境移動の自由化は、近隣諸国のみならず第三国との貿易を促進さ

表2 タイの国境貿易比率（2009年） (%)

	輸出	輸入	輸出入全体
対ミャンマー	80.9	96.0	90.7
（除く天然ガス）	80.9	5.2	33.6
対ラオス	95.9	112.6	99.6
対カンボジア	79.5	93.8	80.2
対マレーシア	87.0	54.3	69.6
対世界	7.0	5.9	6.5

(注) 対ラオスの輸入が100%を超えているのは、データ・ソースの相違によるためと思われる。

(出所) タイ通関統計、World Trade Atlas などより計算。

せる。例えば、雲南省の2006年の国際物流（重量ベース）をみてみると、国境を接する3カ国（ミャンマー、ベトナム、ラオス）との陸路による輸送が97.2%、昆明国際空港による空路での輸送が0.4%、瀾滄江（メコン川）の景洪港を通じた輸送が2.5%という構成となっており（第9章表8参照）、陸路は雲南省の貿易にとって生命線ともいえる。以上、モノの越境移動の自由化は、企業にとって海路以外の選択肢が加わることで、物流コストの軽減をもたらすほか、陸封地形の国・地域にとっては貿易促進の効果をもたらすのである。

しかし、モノの越境移動が活発になることによるネガティブな効果も存在する。GMS 経済協力プログラムの経済回廊のインフラ整備と国境障壁が削減されるなかで、バンコク、ハノイ、ホーチミン、昆明など域内の大都市間を結ぶ貿易が、CLM 諸国と GMS 中進国との貿易以上に拡大する可能性が大きいのである。二国間ないし二地域間の貿易額ないし貿易量を説明する関数として重力モデル（gravity model）があるが、同モデルでは二国間の貿易量ないし貿易額は、人口や GDP で示される2カ国の経済規模に正比例し、二国間の距離に反比例する傾向にあることが知られている。すなわち、人口や GDP の規模が大きければ、それだけその国の輸入が増加し、二国間で相互に引き合う重力は強くなる。他方、二国間の距離が遠いと、それだけ相互に引き合う重力は弱まり、その分二国間の貿易額は小さくなり、逆に近ければ貿易額は大きくなる。

このモデルに従うと、バンコクとホーチミンを比べると、その中間にプノンペンがあり、距離の面だけを考えると、バンコク－ホーチミン間（904km）の貿易が、バンコク－プノンペン（660km）やホーチミン－プノンペン（244km）の貿易を上回ることはないが、タイとベトナムの GDP がそれぞれメコン地域全体の46.1%と15.3%を占めるのに対し、カンボジアは1.9%を占めるに過ぎない点を考えると（表1）、南部経済回廊の整備と国境障壁の削減により、バンコク－ホーチミン間の貿易量がプノンペンと両都市との貿易を大きく凌駕する可能性の方が高いであろう⁽¹³⁾。同様に、ラオスの GDP が占める割合が0.9%である以上、バンコク－ハノイ間（1585km）の貿易量が、サワンナケート－ハノイ（923km）、サワン

ナケートーバンコク間（662km）の貿易量を大きく上回る可能性が存在する⁽¹⁴⁾。実際のところ、ラオスでは東西経済回廊の道路開発で、通過されるだけになるのではないかとの懸念がかねてから強い（第2章およびケオラ[2007: 134]）。このことから、GMS中進国における人口や産業の集積がますます強まる一方、CLM諸国が取り残される可能性は常にあるのである。日本でも高速道路の開発などでそれまで潤っていた町が活気を失うといった話は、少なからず聞かれる。CLM諸国とGMS中進国との貿易額に対し、より距離が離れたGMS中進国同士の貿易、ないしは小都市間貿易に対し、大都市間貿易が拡大する状況は、双方の経済発展の格差をさらに拡大させる可能性をはらんでいるといえる。

以上みてきたように、ヒトとモノの越境移動の自由化は、貿易拡大などポジティブな側面をもつ一方で、GMS中進国とCLM諸国との経済発展の格差を拡大させ得るネガティブな側面も含んでいる点に留意が必要である。また国同士の格差と同じ理屈から、国内の地域間格差が拡大する可能性も当然あり得る。もちろん、こうしたネガティブな側面があるからといって、もはやメコン地域におけるヒトとモノの越境移動の流れを止めることはできない。そこで、越境経済活動を国境地域で活発化させることにより、むしろ経済格差の縮小をはかることはできないであろうかという、国境地域開発のアイデアが出てきている。実は、GMS各国は、すでに国境地域がもつ固有の立地優位性に注目し始めているのである。そこで第4節では、ヒトとモノの越境により国境地域に展開される経済圏を「国境経済圏」と称して、その盛衰の要因を検討し、さらに国境経済圏をGMS各国、特に低所得国のCLM諸国の経済開発に活用する可能性について検討していきたい。

第4節 国境経済圏の可能性

ここでは、国境経済圏を国境地域の限定された地理的範囲に形成される、局地経済圏と定義する。これまで、ヒトとモノの越境移動の自由化という

この地域の潮流について論じてきたが、元来国境線は国同士のヒトとモノの移動を制限するものである。第2節でみてきたように、1990年代に東アジアの各地域で提言・形成された局地経済圏は、国境線があるがゆえに生じた経済格差が生み出すダイナミズムを有効に活用したものにはほかならない。実際のところ、メコン地域では、GMS中進国とCLM諸国が、また前者のなかでは中国とベトナムとが、経済・産業の発展段階が異なる国同士の国境を形成している。このため、発展段階が相互に異なる国がもつ補完的な経済リソースが、地理的近接性をもって存在することになる。このような場合は、わずかな工夫により国境経済圏、特に国境産業¹⁵⁾が大きく発展する可能性が秘められている。こうした意味で、国境地域は二国間の経済格差から得られる経済機会を、地理的近接性のためにより効果的に活用できる可能性があるのである。

そこで以下では、国境経済圏を構成する重要な経済活動、すなわち①国境産業、②国境貿易、③国境観光・カジノについて順次検討し、ヒトとモノの越境移動が進展するなかで、国境経済圏を形成する動きがどうなっていくのかを論じていくこととしたい。

1. 国境産業

まず、国境経済圏を構成する最も重要な要素である国境産業について検討しよう。メコン地域において国境産業が成立する場合、その成長あるいは衰退を規定する要因は何であろうか。ここではふたつの要因を指摘したい。すなわち、後述する地域統合の進展と国境の抵抗値のバランス、および（広い意味での）サービス・リンク・コストである。

(1) 経済統合の進展と国境の抵抗値

第1に、経済統合の進展と国境の抵抗値（国境の分断効果）について検討しよう。国境経済圏、特に国境産業の競争力は、そこに国境があるために補完的なリソースが地理的な近接性をもって存在する点にある。そこでは、企業は相手国の立地優位性、すなわち賃金水準、天然資源へのアクセ

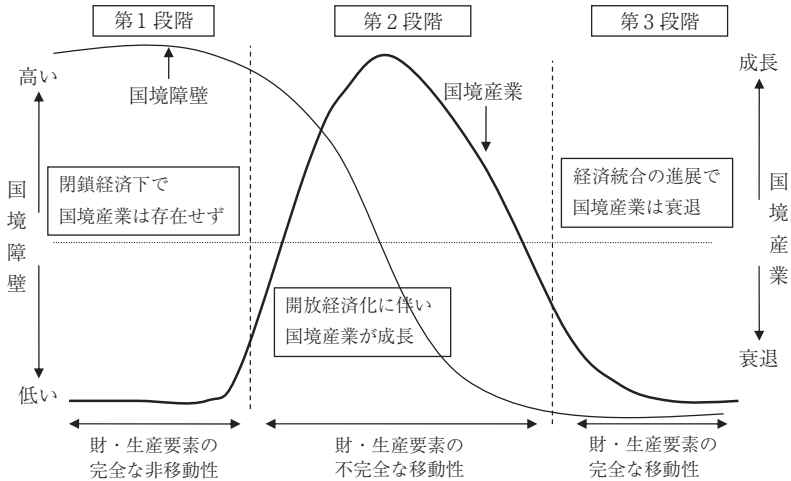
ス、電力などのエネルギー、インフラ・サービス、技術者などの人材などをほとんど自国に立地する場合と同様な輸送コストで利用することができる。なかでも、国際経済学において最も移動し難い生産要素とされる労働力に関しては、国境が労働市場を分断することで、国境の両側で大きな賃金水準の格差が生ずることが多い。さらには、両国の人口の年齢構成や失業率の違いなどから、労働供給量にも大きな違いが出る。こうした豊富で廉価な労働力を求めて、労働集約的産業は国境地域に移動してくる。国境地域では一般に、経済発展が進んだ高所得国が資本、技術、市場（アクセス）を提供し、後発の低所得国が土地と労働力を提供することで、両国の補完的なリソースが結合される。

しかし、確かに国境地域では補完的なリソースが地理的に近接して存在してはいるが、実際の生産活動はいずれか一方の国土で行われる（工場は国境のどちらかに立地しなければならない）ため、労働力、原材料、製品などが国境を越えて移動できなければ、これらを結合することはできない。そこで、国境産業が成長するためには、国境の存在による分断性とリソースの移動を可能とする連結性の双方が必要となる。言い換えれば、国境の抵抗値と経済統合の進展のバランスが、国境産業の成長と衰退を規定する要因となるのである。

以上の議論を、図4を使って考えてみよう。この図においては、横軸に経済統合の進展度合いを、縦軸に国境障壁（国境の抵抗値）の大きさと国境産業の成長度合いを概念的に示している。ここでは、経済統合の進展度合いにしたがって、便宜的に3段階に分類する。

第1段階ではふたつの国は完全に国境によって分断されており、ヒトやモノが国境を越えてまったく動かない状況が想定されている。図4では国境障壁を表す曲線が、非常に高い水準に描かれている。こうした想定は架空のものではなく、実際メコン地域においては国家間の対立やインフラの未整備を背景に、越境経済活動が阻害されることが多かった。この時期は、小規模で非合法な闇取引として国境貿易が細々と、特に山岳地域の少数民族によって行われてきたのみである。こうした状況では、国境産業は成長しようがなかった。

図4 財・生産要素の移動性と国境産業の盛衰



(出所) 筆者作成。

第2段階になると、国境障壁は徐々に低減する。実際に、メコン地域においても1980年代の終わりから、CLMV各国は徐々にその国境を隣国に開放していった。例えば、ミャンマーは1988年に軍事政権が登場すると、すぐに中国、タイの両国と国境貿易を合法化した。両国と国境貿易協定を結び、その後輸出入の自由化、貿易手続きの簡素化・制度化を進めた。さらには、陸路物流を支える道路の整備を行うなど、インフラ面でも国境貿易を支えた。この結果、ミャンマーと中国、タイとの国境貿易は急速に拡大した(工藤[2008: 16-19])。

しかしながら、この段階になっても、最も重要な生産要素のひとつである労働力は越境移動が困難なことが多い。実際には、後発国側の労働者は相手国側の国境付近までは移動してくることが可能である。例えば、第7章で紹介するミャンマー-タイ国境の縫製産業が集積するタイ側の国境の町メーソットには、ミャンマー人移民労働者が多数住んでいる。多くの場合、彼らはミャンマー・パスポートやタイの入国ビザ、あるいは正式な労働許可証をもたない、不法越境移民労働者である。彼らはタイ国境地域(主

にメーソット)までは、本来は日帰りや短期滞在用の国境通行証を使って入国したり、山や川という自然の国境を歩いて越え入国したりすることが、実態として可能である。しかし、タイ語を十分に理解し、話せるようになるまで、タイ国内を自由に移動し、仕事を探すことは困難であり、彼らの多くは国境地域に留まる労働力となっている。タイの労働集約産業はこの豊富で廉価なミャンマー人労働者を求めて、国境地域に移動、集積してきているのである。国境の存在による歴然とした賃金格差や労働供給量の相違と、国境の限定的な開放性とが国境産業を成長させる。これが、第2段階である。

第3段階に入ると、経済統合は一層進み、国境を越えたヒトやモノなどの自由な移動が促進される。ふたつの国があたかもひとつの国のように完全に統合された場合、ヒト、モノ、カネ、技術、情報などの生産要素は両国を自由に移動する。この段階になると、企業には両国のどこにあっても生産要素を等しく入手できる可能性が開かれるわけで、企業は両国の全土を対象に最適な生産拠点を探して立地するであろう。この場合、一般に辺境と位置づけられることが多い国境地域が、最適生産地として企業から選ばれることはほとんどないであろう。ふたつの経済が完全に統合された場合、労働者はより高い賃金を求めて大都市に移動するため、辺境地域で生産に必要な十分な労働力を得られるかは疑問であるし、技術者、経営者に至ってはその調達はさらに難しい。加えて、そうした地域は両国の中核都市と比較して道路・港湾・電力・通信などのインフラが未整備なことも多いであろう。このように、ふたつの経済が完全に統合された段階では、国境産業が繁栄する可能性は小さい。また、たとえ国境産業が栄えたとしても、それは国境があるためではなく、たまたまその地域がある産業にとって最適生産地となる要件を備えていた、あるいは歴史的な経緯がそうさせたということであろう。そこでは、国境経済圏として特筆すべき特徴はなくなっているはずである。第3段階においては、理論上国境産業は衰退していくはずである。

(2) サービス・リンク・コスト

CLM 諸国が東アジアに展開する生産・流通ネットワークに参画できない大きな要因として、各国経済に埋め込まれたサービス・リンク・コストの高さがある。1990年代以降の東アジアにおける国際的生産・流通ネットワークの構築は、元来1ヵ所で行われていた生産活動が複数の生産ブロックに分解され、それぞれが最適立地条件の場所に分散立地する、フラグメンテーションを伴う過程であった（木村[2006: 87]）。その過程では、まず賃金水準、資源へのアクセス、先進国による一般特惠関税制度（GSP）の適用など、後進国固有の立地優位性を求めて移転してくる生産工程の一部、すなわち生産ブロックが、そこでどれだけ生産コストを低減できるのか、その経済便益が計算される。次に、生産ブロック間あるいは生産ブロックと市場の間を結ぶために新たに発生する輸送、越境手続き、連絡調整などにかかる費用、すなわちサービス・リンク・コストが計算される。最後に、これらふたつの経済便益とコストとが比較考量され、ある生産ブロックが分散立地するか否かが決定されるのである。そして、1990年代以降の技術革新やインフラ整備を要因とする急速なサービス・リンク・コストの低減は、生産ブロックの分散立地をより有利にし、フラグメンテーションを加速し、東アジアに密度の高い生産・流通ネットワークを構築したのである（Kimura [2006: 17]）⁽¹⁶⁾。

フラグメンテーション理論からみた場合、CLM各国の後進性とそれに伴う低い賃金水準やGSP適用などは、生産ブロックを誘致するのに有利な条件である。ところが、CLM各国においては、そこで生産するために必要な原材料を運び込む、あるいはそこで生産された製品を市場へと運び出すためのサービス・リンク・コストが非常に高い。これはインフラの未整備に加えて、産業集積の小さいCLM各国では輸送需要が小さく、規模の経済が働く交通部門の効率性を確保できないためである。また、電力や通信の料金の高さや供給不足・不安定もCLM各国に産業が立地できない大きな要因である。第7章で議論されるように、ミャンマーでは電力不足が生産活動の最大のボトル・ネックとなっているし、カンボジアでも電力料金の高さが外国投資家の投資意欲を削ぐ大きな要因となっている。例え

ば、ミャンマーでは労働集約的な縫製産業の場合でも、電力料金と停電時の自家発電機用のディーゼル料金の合計が、全労働者の労賃の約4割に相当するコストとなるケースが多くみられる⁽¹⁷⁾。結局、(広い意味での) サービス・リンク・コストの高さのため、後進国固有の立地優位性による生産コストの削減効果が帳消しになってしまう。結果として、CLM 各国への生産ブロックの集積は進まず、そのため規模の経済が働きやすいサービス・リンク・コストも低減せず、これがまた生産ブロックの立地を妨げるという、悪循環に陥ってしまうのである。

サービス・リンク・コストを低減させるには、基本的には道路、港湾、通信などのインフラを整備し、物流や越境経済取引を円滑にするための制度を整えていくよりほかに方途はない。しかし、こうしたインフラや制度の整備には莫大な資金と時間がかかるため、それはCLM 諸国にとっては容易な課題ではない。そこで、考えられるのが国境経済圏の活用である。国境産業の場合は、高いサービス・リンク・コストや電力不足の問題を隣国の良好なインフラを活用することで克服することができるからである。

例えば、ベトナムのモクバイと国境を接するカンボジアのバベットに設置されたマンハッタン経済特別区の事例をみてみよう。ここでは、後進国の立地優位性のひとつである低廉な労働力、すなわちカンボジア人労働者を月50米ドル程度で雇用することができる。一方、電力はカンボジアでは相対的に値段が高く、かつ供給が不安定であるが、マンハッタン経済特別区ではベトナム側の安価でより安定した電力を使用することができる。また、この経済特別区は南部経済回廊を通じて、約60kmの距離にある良く整備されたホーチミンのサイゴン港へのアクセスをもっている。マンハッタン経済特別区で生産された製品は、国境手続きさえ円滑に行われれば、ホーチミンの港へ運び、そこから世界へ向けて輸出することができる(第3章参照)。このように、国境地域では、後進地域と先進地域のそれぞれの立地優位性を組み合わせ、競争力のある産業集積を形成できる可能性があるのである。

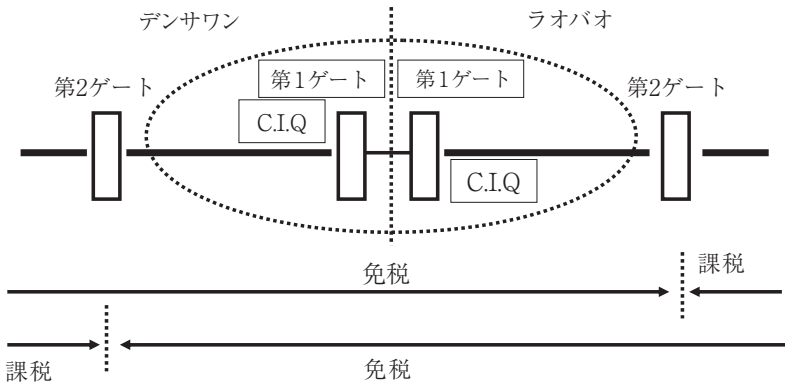
2. 国境貿易

国境貿易に関する国境経済圏の役割とは、輸送コストをできるだけ低減し、両国間の物流を円滑化し、国境貿易を促進するために必要な越境インフラや制度を備えた連結節（connecting node）を提供することである。

そのために、メコン地域では国境地域に国境貿易区（自由貿易区を含む）が設置されることも多い。そこでは、国境手続きに必要な税関・出入国管理・検疫（CIQ）の関連施設、トラック積替所、倉庫（保税倉庫を含む）などが建設され、銀行、物流サービス企業、商社、免税店などが進出してくる。メコン地域の3つの経済回廊の多くの国境周辺地域は、こうした国境貿易区に指定されている。

例えば、ミャンマー政府は2006年4月に中国の瑞麗と国境を接するムセ市を国境貿易区に指定し、国境からさらに15km程入った「ムセ105マイル⁽¹⁸⁾」地点に国境検問所や税関などを設置した。ムセ105マイルでは、ミャンマー側から輸出される魚介類や飼料、天然ゴム、中国側から輸入される肥料などの倉庫が別々に設置されている。倉庫が立地される以前は、輸出入に際し商品価格が国際商品市況の変動などに左右されるため、ミャンマー側の商社が中国側の商社に対し、価格交渉で不利な立場に置かれることが多かった。しかし、倉庫を置いて備蓄することで、商品価格が安いときに輸入し、高いときに輸出することがある程度可能となり、商談交渉が有利になったとの話を聞いた⁽¹⁹⁾。ミャンマーの場合、欧米諸国から経済制裁を受けている関係で、中国やタイなど近隣諸国との貿易は生命線でもあり、その点からもムセを国境貿易区として発展させる理由は十分にあるといえよう。多くの国境貿易区は、保税区としても機能している。保税機能をもつ国境貿易区では、基本的にふたつの国境ゲートが存在する。例えば、図5に示すようにベトナムとラオスの間のラオバオ＝デンサワン国境では、国境を挟んでベトナムとラオスの双方にそれぞれ第1国境ゲートがあり、第1国境ゲートでCIQの手続きが行われている。そして、第1国境ゲートからそれぞれ約20km離れた地点に第2国境ゲートが設置されており、このふたつの第2国境ゲートに挟まれたエリアが保税区となって

図5 ラオバオ＝デンサワン国境の保税区の仕組み



(出所) 筆者作成。

いる（詳細は第5章参照）。このため、ラオスから運ばれる貨物は、ベトナムの第2国境までは免税扱いとなり、ベトナムから運ばれる貨物はラオスの第2国境までは同様に免税扱いとなる。無論、そうした貨物が国内市場で販売される場合は、輸入関税が課税される。しかし、ラオスの貨物が第2国境を通過して、ベトナムの国内市場で販売されずに、ベトナムの港湾から第三国に輸出される場合は、当然のことながらベトナムへの輸入関税は免除される。また、ベトナムの貨物が、ラオスの第2国境を通過した後、タイに輸出される場合も、同様に輸入関税を支払う必要はない。加えて、ラオスから輸入した原材料で、保税区域内で製品を生産し、ベトナムの港湾から第三国に輸出された場合、またベトナムから輸入した原材料で生産した製品をタイに輸出した場合、原材料の輸入関税は免除される⁽²⁰⁾。

こうした仕組みは、第10章で紹介する中国・雲南省の瑞麗＝ムセ国境のうち、瑞麗の姐告地区で、「境内関外」（すなわち保税地区）としても導入されている。姐告地区では中国とミャンマーの両国民の往来も大幅に自由化され、トラックも自由に入り、積み替え作業が行われている。この仕組みは、中緬国境貿易の拡大、特に中国の対ミャンマー輸出の増加に大きく貢献した。このほか、同様な仕組みは第8章で紹介するラオスと中国のボーテン＝磨憨国境などでもみられ、第9章で紹介される中越の河口＝ラ

オカイ国境，東興＝モンカイ国境でも近く導入される方向にある。

しかしながら，メコン地域の経済回廊上の国境といえども，ラオスとタイ，ラオスとベトナム，ラオスと中国との国境を除けば，トラックの自由な相互乗り入れができない。東西経済回廊のベトナム，ラオス，タイとの3ヵ国間で，各国400台の枠内で相互乗り入れが2009年6月11日付けの覚書で認められているほか，カンボジアとタイのポイペト＝アランヤプラテート国境でも，双方40台の枠内で同様の覚書が同年9月17日に締結されている。また，ベトナムとカンボジアとのモクバイ＝バベット国境では，すでに旅客用バスに限り，ホーチミンからシエムリアップおよびプノンペンまで相互乗り入れが行われている。しかし，東西経済回廊を通じた相互乗り入れも，タイの車両とベトナムの車両が相互入ることができるのはダナンとコーンケーンまでで，バンコクとハノイを結ぶトラックは，どこかで積み替えをしなければならず，その効果は依然として限定的なものといわざるを得ない。このように，トラックなど車両の相互乗り入れは進展はみられるものの，引き続き今後の課題であることに変わりはない。

こうしたトラックの相互乗り入れが実現すると，ミャンマーのムセ105マイルのケースを別にすれば，国境での積み替え作業は不要となり，トラック積み替え所や倉庫，物流企業が国境周辺に立地される必要性も大幅に減少する。さらに，地域統合が進むなかで，国境での輸入関税が撤廃された場合，国境貿易区の保税機能がもつ優位性というのも消滅していくこととなる。

3. 国境観光・カジノ

カジノとそれを彩る華やかなネオン・ライトは，国境地域によくみられる光景である。なぜ国境地域にはカジノが多いのであろうか。国境地域のカジノは，低所得国の立地優位性（この場合はカジノ設立に関する規制を緩和するという政策的な優位性）を高所得国の市場と低いサービス・リンク・コストで結びつけるという，国境産業と同様なビジネス・モデルである。

カジノは、メコン各国に限らず、先進国においても立地に関する規制が厳しく、全面的に禁止されている国も多い。しかし、こうした規制の厳しいビジネスであるがゆえに、低所得国が国境地域の自国側にカジノやその関連施設を建設し、所得水準の高い隣国の観光客を呼び込むというビジネスが成立するのである。ギャンブルが禁止されている高所得国の消費者に、低所得国側の国境地域においてカジノという「出島」を提供するのである。具体的には、CLM 各国が隣国の GMS 中進国の観光客を、ベトナムが中国の観光客をターゲットとして、国境地域にカジノを建設している。CLM 各国にとっては、カジノは外国人観光客から容易に外貨を稼ぐことができるビジネスである。

もちろん、CLM 各国にとっても、カジノは必ずしも好ましいビジネスではないはずである。しかし、国境地域の特定の区画にカジノを設置すれば、実質的に自国民をそこから隔離しつつ、隣国の観光客に対してのみカジノへのアクセスを与えることができる。例えば、カンボジアとタイの国境のひとつであるポイパト＝アランヤプラテート国境では、カンボジアの出入国管理事務所とタイのそれとの間の 100m ほどの区間（カンボジア領）に、カジノ・ホテルが建てられている（詳細は第 4 章参照）。タイ人がこの区間（すなわちカジノ）のみに入境する場合は、タイの出国手続きのみで、カンボジアへの入国手続きは必要ない。

しかし、ギャンブルによる社会的悪影響を懸念する隣国の圧力で、カジノが廃止に追い込まれる事例もある。中国・雲南省の打洛ゲートと国境を接する、ミャンマーのマインラー（モンラー）のケースを紹介しよう⁽²¹⁾。マインラーは、少数民族反乱勢力であった東シャン州軍が 1989 年のミャンマー政府との停戦合意によって獲得した自治区「第 4 特別区」の中心都市である。この地域の経済は従来アヘン栽培とその販売に依存していたが、ミャンマー政府との停戦をきっかけに麻薬ビジネスからの脱却と地域開発が喫緊の課題となった。そこで、東シャン州軍は手っ取り早い開発資金の獲得方法として、中国人観光客をターゲットとしたカジノ・ビジネスを展開したのである。中国本国では賭博が禁止されているため、中国人が大挙してこの小さな山間の国境の町に押しかけた。何軒ものカジノや高級ホテ

ルが建設され、マインラーは賑わった。

しかし、風紀の乱れと中国人負債者の増加、さらには公金横領事件の発生などを懸念した中国政府の圧力によって、2004年頃にマインラーのカジノは閉鎖に追い込まれてしまった。第4特別区は中国側に物資、エネルギー、安全保障を依存しており、たとえミャンマー領内における事業展開とはいえども、中国政府の意向を無視することはできなかつたのである。現在では、ホテルやカジノの豪華な建物が閑散とした町に残るのみである。東シャン州軍はマインラーからミャンマー国内に車で30分程入った村落に、新たにカジノ街を建設したものの、かつての賑わいは取り戻せていない。

このように国境のカジノ・ビジネスに対しては、顧客ターゲットとされる相手国からの反発もあり得る点に留意が必要である。カジノ・ビジネスは隣国の理解と協力の下に進める必要がある。両国間でカジノ産業のあり方や問題点を話し合う場も必要であろう。他方で、第4特別区はカジノ産業を梃子に停戦合意後の経済再建を果たし、2000年にはアヘン撲滅宣言（opium free zone）を出していた。資源の乏しいこの地域が再び麻薬依存経済に戻らないためにも、国境産業、国境貿易、さらには改善された形でのカジノ産業などの振興が求められている。

第5節 本書の概要

1. 本研究で焦点をあてる国境

(1) 3つの経済回廊のレビュー

ここでは、各章の概要を紹介する前に、第2節第2項で紹介した3つの経済回廊のルートを確認し、本書で検討する国境を位置づけておきたい。GMS 経済協力プログラムの道路部門・優先プロジェクトのR1（以下、図1参照）をベースにした南部経済回廊は、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、ヴンタウに至る「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「GMS 南部沿岸サブ回廊」(R10)⁽²²⁾、さらにシソポンからトンレサップ湖の北側を通り、シエムリアップ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「北部サブ回廊」から構成される。北部サブ回廊は、優先プロジェクトのR9のストウントラエンとクイニョンを結ぶ区間がシエムリアップまで延長されたものであるが、同延長区間に具体的な幹線道路が通っているわけではない。

東西経済回廊は、優先プロジェクトのR2にタイとミャンマーの区間が加わったもので、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、メコン川をわたってタイのムクダーハーン、ピサヌロークを経て、ミャンマーのモーラミヤインに至るルートである。

南北経済回廊は、R3とR5がベースになったもので、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・雲南省の景洪を通り（ラオス経由とミャンマー経由の二股ルート）、昆明に至るいわゆるバンコク－昆明道路（優先プロジェクトのR3）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（優先プロジェクトのR5）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。

以上、東西、南北、南部の3つの経済回廊は、2001年の第10回GMS閣僚会議で次の10年に向けての戦略的枠組みで、それぞれ旗艦（flagship）プログラムとして位置づけられた。

(2) 本研究で焦点をあてる国境

本研究で焦点をあてる国境は、基本的には前項で述べた経済回廊と優先道路プロジェクトのうち、国境経済圏としての萌芽がみられる部分である（図1参照）。以下、南部経済回廊、東西経済回廊、南北経済回廊の順に本

研究で焦点をあてる国境を示していくこととしたい。

まず、南部経済回廊に沿って、モクバイ＝バベット国境を中心にベトナムとカンボジアとの国境と（第3章）、チャムジアム＝ハートレック国境とポイペト＝アランヤプラテート国境を中心にカンボジアとタイとの国境（第4章）をみていく。次に、東西経済回廊に沿ってラオバオ＝デンサワン国境を中心にベトナムとラオスとの国境（第5章）に焦点をあてる。その後、東西経済回廊の第2メコン友好橋で結ばれたサワンナケート＝ムクダーハーン国境と第1メコン友好橋で結ばれたピエンチャン＝ノンカーイ国境に焦点を置きながら、ラオスとタイとの国境をみていく（第6章）。次いで、東西経済回廊に沿って、ミヤワディ＝メーソット国境を中心にタイとミャンマーの国境を取り上げる（第7章）。さらに、南北経済回廊についてタイのチェンラーイから中国・雲南省の景洪周辺にかけての、タイ、ラオス、ミャンマー、中国の4カ国が近接する地域に焦点をあてる。そこで取り上げられるのは、タイとラオスのチェンコーン＝フアイサーイ国境、ラオスと中国のボーテン＝磨憨国境、タイとミャンマーのメーサイ＝タチレク国境、ミャンマーと中国のマインラー＝打洛国境、メコン川に沿ったタイのチェンセーン港、中国の関累港や景洪港などである（第8章）。そして、南北経済回廊の河口＝ラオカイ国境や凭祥（日本語では「憑祥」）＝ランソン国境、沿岸部の東興＝モンカイ国境をはじめとする中越国境（第9章）をみていく。さらに、経済回廊に特定されていないが、中国とミャンマーとの貿易の大動脈ともいえるR4ルートの瑞麗＝ムセ国境をはじめとする中緬国境（第10章）をみていく。

2. 各章の概要

本書は、3部構成となっている。第1部は、本章も含め、これまでみてきたようにヒトとモノの越境移動の自由化とその自由化に関連する問題への取り組みを紹介している。第2部は、その自由化の過度的現象として、その萌芽がみられる国境経済圏の国境ごとの事例を詳細に紹介している。第3部は、各章をみていくなかで新たに浮かんだ論題を検討するとともに、

国境経済圏を発展させることを前提とした課題を、最終章として検討している。

第1部のヒトとモノの越境移動の自由化のうち、まずヒトの自由化に関して、第3節で越境移動を国境周辺住民、観光客、労働力の越境移動の3つに分類した。このうち労働力の越境移動は、移民労働者を送り出す国と受け入れる国とでその制度が相互に確立していないことから、不法就労に関わる弊害が生じていることが問題となっている。しかしながら、国境産業をはじめとする国境地域での経済活動を活性化させるには、国境での低所得国側の労働力の活用は重要な要素であり、特に高所得国側に国境経済圏が形成されている場合は、移民労働力の合法化が不可欠となる。第1章「タイにおける移民労働者管理とその課題」（伊藤路子）は、労働者の越境移動が最も盛んでかつ問題ともなっている CLM 諸国から、タイへの移民労働者の合法化に関わる問題を論じている。まず、移民労働者の法的ステータスに関して、同章で扱う労働者が不法に滞在し、不法に就労している労働者であると位置づけている。そのうえで、1992年以來タイ政府は、不法移民労働者をまず内務省で移民登録させ、特例としてタイでの滞在を認めたとうえで、労働省で労働許可証（work permit）を取得することを義務付けることにより、不法に滞在している移民労働者を「半合法化」してきた。その後、タイ政府は、CLM 諸国と協力のうへ、国籍確認の手続きにより半合法的に就労している労働者を、合法的な労働者とする試みを行う一方、これから来る労働者を対象に合法的に労働移住をするため、CLM 諸国と覚書（MoU）を締結する方針を示している。しかしながら、このように不法労働者を合法化させる仕組みについて、法律や制度上では合法化の利点は明確にさせていながらも、合法化のコストや制度の硬直性、取り締りの甘さなどで、移民労働者に不法就労の道を選択する余地を与えてしまっているとしたうえで、今後はそうした実情を踏まえた制度設計が必要であると提言している。

トラックによるモノの移動と自動車やバスを利用したヒトの移動の場合、モノとヒトを運ぶ「車両」の越境移動の取り決めが重要となってくる。第2章「越境交通協定（CBTA）と貿易円滑化」（石田正美）は、「車両」

の越境移動の手續き簡素化を目的にメコン地域6ヵ国が署名し、一部で実施に移されている越境交通協定（CBTA）について、その取り決めの形成過程と内容、さらにはCBTAの関連文書の署名・批准を前に早期にCBTAを実施する（IICBTA）こととなった5つの国境の覚書（MoU）について、紹介している。CBTAの形成過程については、当初欧米諸国などで運用されている7条約への加盟を検討するとの話から、CBTAとその付属文書と議定書が署名され、批准されつつあるこれまでのプロセスを追っている。CBTAの内容並びにMoUについては、税関・出入国管理・検疫（CIQ）の窓口をひとつにする「シングル・ウィンドー」と、国境を通過する際出国時と入国時の2度にわたって行われるCIQの手續きを、輸入国での1回のみにするすることで、手續きの簡素化を進める「シングル・ストップ」の仕組みについて言及している。このほか、CBTAの内容に関しては、トラックやバスの相互乗り入れを実現するために必要な規定にも焦点を当てている。CBTAの実施は、国境産業を発展させる際のサービス・リンク・コストの低減において不可欠な要素であり、ヒトとモノの越境移動自由化を実現するための中心的なソフト面のインフラ開発である。しかし、CBTAは、検討され15年近く年月を経ているにもかかわらず、まだ実現へのめどはたっていない。同章の最後では、CBTA実現が遅れてきた要因を分析しつつ、CBTA以外で進められている貿易円滑化の動きにも言及しながら、今後の展望を示している。

第2部の第3～10章の各章では、まず地図を用いながら国境地帯の概説がなされ、越境するヒトの移動とモノの移動を制度面と統計数字に基づく実態面から分析している。そうした分析を踏まえたうえで、国境経済圏としての経済活動がどのように行われているのかが詳細に検討されている。

第3章「南部経済回廊—モクバイ＝バベット国境ゲート—」（白石昌也）は、南部経済回廊のベトナムとカンボジアのモクバイ＝バベット国境を、主としてベトナムの観点から紹介している。まず、筆者は、北は中国からラオス、カンボジアに至るベトナムの国境ゲートを整理したうえで、カンボジアとベトナムとの国境に焦点を当てる一方、貿易関係についてもベト

ナムの主としてアジア各国・地域との貿易関係におけるカンボジアの位置づけを明らかにしている。そのうえで、ベトナムとカンボジアとの経済関係のなかでモクバイ＝バベット国境のヒトと車両の動きと国境貿易について焦点を当て、同国境で越境するヒトの数、車両の数ともにここ数年で増加していると指摘している。また、国境経済圏に関しては、ベトナムの国境ゲート経済区（BEZ）の位置づけを、特に経済区（EZ）との比較において明らかにし、そのうえでモクバイとバベットで形成される国境経済圏について論じている。まず、モクバイでは、免税スーパー・マーケットが数軒設立されており、近郊のバーデン山やカオダイ教の総本山を訪れた観光客が立ち寄りたりすることで、高い売り上げを達成している。他方、カンボジアのバベットでは、前節で言及したマンハッタン経済特別区が、プノンペンよりもサイゴン港などがあるホーチミンに近いという利点、慢性的な電力不足に悩むカンボジアにあって、ベトナムの電力を利用できるという利点とが、カンボジアの低廉な労働力と欧米諸国がカンボジアに対して提供する、特惠関税をはじめとする優遇措置と相まって、台湾系の企業など数社が操業をしている状況を報告している。

第4章「カンボジアータイ国境における経済開発の現状と課題」（矢倉研二郎）は、南部経済回廊のタイとカンボジア国境であるチャムジアム＝ハートレット国境とポイペト＝アランヤプラテート国境を、カンボジアの経済開発の可能性といった視点から論じている。ふたつの国境は、主としてタイ人をターゲットにしたカジノが国境地域に立地されている点、タイの電力と港湾インフラ、カンボジアの低廉な労働力と諸外国で優遇される一般特惠関税（GSP）を活かした経済特別区（SEZ）が、カンボジア側に設立されている点で共通している。しかしながら、前者の国境では、リゾート施設などが立地されているが、後者の国境には、そういった観光施設はない。他方、後者の国境にはタイ側に衣料品を主として扱うカンボジア人が運営する市場が形成され、カジノで遊びに来たタイ人などが同市場で消費している点、またカンボジア側の国境周辺に住む人口規模が、前者と比べると後者の方が圧倒的に多い点で異なるとしている。ただし、チャムジアム＝ハートレット国境地域がリゾート施設として開発される可能性は、

タイのその他のリゾートと比べて競争力を持ち得るかどうかを考えると、容易ではないとしている。他方、ポイバト＝アランヤプラテートの国境地域は、カジノに来るタイ人などがタイ側の市場で消費をすることで国境地域の経済が成り立っているが、カジノ以外にこれといった観光施設がない同地域の持続可能性には疑問を呈している。むしろ、タイの港湾とのアクセス、ポイバトの潜在労働力を活用したSEZ開発の方が可能性は大きいのではないかとしながらも、インフラの未整備、さらにはタイとカンボジアとの関係など課題も多いと結んでいる。

第5章「東西経済回廊－ラオバオ＝デンサワン国境ゲート－」(白石昌也)は、ベトナムとラオスの同国境を、主として東西経済回廊上にあるとの観点から論じている。まず、ベトナムとラオスの二国間関係がいわゆる「特別な関係」にあるという政治・外交の状況、二国間の貿易・投資について概観した後、ラオバオ＝デンサワン国境の概況とヒトとモノと車両の移動の統計を用いて国境地域での経済活動について述べている。特に同国境地域では、ベトナム側とラオス側でそれぞれ国境から20km離れた地点までが保税地域に指定されており、20km離れた第2国境ゲートが保税地域とそれぞれ国内との間を出入りする商品を検査する機能を果たしている点が強調されている。その後、同国境がGMS経済協力プログラムのシングル・ウィンドーとシングル・ストップが最初に導入された国境であることから、その進捗状況と効果並びに問題点が論じられている。そして最後に、ベトナム側のラオバオ特別経済・商業地域(SECA)とラオス側のデンサワン国境貿易・商業地域(BTZ)について、国境経済区設立の経緯、インフラ整備状況、貿易・投資面の優遇策、企業進出状況などについて述べている。特に内陸部の同地域に製造業の企業が立地する理由として、タイやラオスから原材料を輸入して第三国に輸出する場合と、ベトナムや第三国から原材料を輸入してタイやラオスに輸出する場合に、輸入関税が免除される恩典が活かされているとしている。しかし、貿易自由化の流れのなかで、そうした恩典がいつまでも有効であるわけではなく、国境経済区を発展させていくうえでは、更なる工夫が必要であろうと結んでいる。

第6章「ラオス－タイ越境インフラ整備と経済活動－第1・第2メコン

橋を中心に一」(ケオラ・スックニラン)は、ラオスとタイとの国境について、1994年にオーストラリアの援助で完成したラオスのビエンチャンとタイのノンカーイを結ぶ第1メコン友好橋と、2006年に日本の援助で建設されたサワンナケートとムクダーハーンとを結ぶ第2メコン友好橋を中心に、ラオスの視点から論じている。まず、ラオスは、ベトナム、中国、カンボジア、ミャンマー、タイの5カ国と国境を接する内陸国であるが、そのなかでもラオスにとってタイとの経済関係は、地理的理由と社会文化的理由から最も重要である点を強調している。そのうえで、ふたつの橋が完成したことで、ヒトとモノの移動、投資がどのように変化したのかを比較し、さらにそれぞれの橋を軸に開発される、ビエンチャンとサワンナケートの望ましい国境経済圏開発の展望について論じている。その際ポイントとなるのが、ビエンチャンとサワンナケートを比べると、前者の場合ベトナムと結ぶ近隣の道路が山岳区間であり、自ずと地域経済はタイとの二国間が中心となるのに対し、サワンナケートはタイとベトナムを結ぶルート上にある点でふたつの都市が異なるということと、人口密度や所得水準がふたつの都市間で異なることであると結論づけている。

第7章「ミャンマーの国境地域開発—ミャワディ=メーソット国境を中心に一」(工藤年博)は、アメリカをはじめとする西側諸国から、経済制裁を受けているミャンマー政府にとって、近隣諸国との国境を通じた貿易関係はきわめて重要であるとし、そのなかでもタイとの貿易関係が、第10章で述べる中国との関係に次いで重要であるとしている。ミャンマーとタイとの国境貿易を、国境ごとにみても、パイプ・ラインを通じ天然ガスが輸入されているタイのサンクラブリー国境が金額面で大きい点を除けば、品目数や数量面で最も重要な国境として、ミャワディ=メーソット国境がある。同国境のミャワディ側では、国境貿易区が建設され、同国境貿易区にヤンゴンに本社を置く大手貿易企業や物流企業が徐々に参入する一方、メーソット側では低廉なミャンマー人労働者を活用した縫製産業の集積が形成されている。しかしながら、メーソット側で形成されている縫製産業の集積について、ミャンマー側の低廉な労働力とタイの供給する電力とタイの港湾へのアクセスが、ヤンゴンと比較して高い競争力を生み

出しているとしながらも、このような集積がミャワディ側になぜ形成されないのかを論じ、ミャンマーにおけるビジネス・投資環境の問題を指摘している。

第8章「南北経済回廊上の国境貿易と経済圏の形成—4ヶ国の結節点を中心に—」（恒石隆雄）は、タイ、ラオス、ミャンマー、中国が国境地域を形成する「四角形経済圏地域」の地域開発を、GMSプログラムの南北経済回廊のラオス・ルート、ミャンマー・ルート、メコン川の水運ルートに分けて論じている。まず、南北経済回廊の開発に際しては、中国とタイとの双方の市場が結ばれることによる効果が期待されるとする。他方、ラオスとミャンマーの該当地域はいずれもそれぞれの首都から離れた「陸の孤島」的な地域であり、これらの地域の経済をタイや中国とのリンケージによって、自給自足経済から脱却させる狙いもあったとしている。こうした状況を踏まえ、4つの国境とメコン川を通じたヒトとモノの移動と国境経済圏の可能性について論じている。各ルートの国境経済圏について、タイとラオスのチェンコーン＝フアイサーイ国境ではメコン川の橋の建設が進められようとしている一方、ラオスと中国とのポーテン＝磨憨国境では国境貿易を活性化させようとの動きがみられる。また、タイとミャンマーとのメーサイ＝タチレク国境では、両国の間を流れるサイ川にかけられた第2国境橋のタイ側に、国境貿易に特化した新税関が開設される状況が報告されている。他方、ミャンマーと中国とのマインラー＝打洛国境は、かつてミャンマー側がカジノで栄えた歴史があり、現在もマインラーには多くの中国系市民が生活している。最後に、メコン川ルートについては、中国の景洪港や関累港と水運で結ばれるタイのチェンセーン港で2番目の港湾の建設が進められている話が紹介されている。

第9章「中越国境経済圏でみる中越経済格差の縮図」（池部亮）は、中越間のヒトとモノの動きを、国レベルから国境レベルまでの貿易関係、越境するヒトと車両の流れといった観点からみたくうえで、国境経済圏が形成される3つの主要な国境地域の現状を報告している。まず、1979年の中越国境紛争以降密貿易を除けば休眠状態にあった中越の貿易額が、1991年の中越国境正常化以来今日まで急増し、国境地域でも周辺住民の交易を

はじめとする辺境貿易と一般貿易がともに発展してきたとしている。また、国境経済圏が形成される3つの国境地域としては、中国人向けのゴルフ場、ショッピング・センター、ホテルなどが活況を呈する東興＝モンカイ国境、ハノイと南寧ないしは広東省を結ぶ中越間の陸路物流の大動脈ともなっている凭祥＝ランソン国境、数年後に予定される昆明とハノイとを結ぶ高速道路の開通により一層の経済発展が見込まれる河口＝ラオカイ国境を紹介している。そして、章全般を通じ、筆者は一般貿易輸出が中心の中国と国境貿易輸出が中心のベトナムとの違い、さらには税関施設などの中越間の違いなどから、国境地域は中国経済のベトナムへの浸潤で特徴付けられると結んでいる。

第10章「中国とミャンマーを結ぶ大動脈―瑞麗＝ムセ国境経済圏―」（畢世鴻）は、中国とミャンマーとの貿易について、ミャンマーとの貿易の位置づけは中国にとって大きなものではないが、中国・雲南省にとって貿易額に占める割合は非常に高く、そのほとんどは国境貿易であると指摘している。そして、国境貿易のなかでも、飛び抜けて貿易額が高いのが瑞麗（姐告）＝ムセ国境を通じた貿易である。同国境は、中国で唯一「境内関外」方式を採用している国境で、出入国管理の機能をもった第1国境ゲートに対して、税関と検査・検疫機能を兼ね備えた第2国境ゲートが、2 km内地に入った地点に設置されている。この第1国境ゲートと第2国境ゲートに挟まれた地域を、中国政府は姐告国境貿易区とし、貿易・投資面で優遇政策を実施した結果、同貿易区内に多くの企業が投資したとしている。しかしながら、同国境も第2国境ゲートの検査・検疫の設備や機器は旧式であるなどの問題点も指摘している。また、筆者は最後にカジノの影響、ヒューマン・トラフィッキング、麻薬、HIV・エイズや、国境地域の少数民族問題など社会経済面にも触れ、本章を結んでいる。

最後に、本書の総括として、最終章「国境経済圏の可能性と今後の展望」（石田正美・平塚大祐）は、本研究の序章から第10章までの総括として、ふたつの点から全体をまとめ、国境ごとの政策提言を行っている。まず、タイ、中国、ベトナムなどGMS中進国は、すでに成長軌道に乗った地域を国内に有していることから、国境地域を主として国内の所得格差是正の

ために開発しようとしている。他方、CLM 3カ国は、国内に明確に成長軌道に乗った地域があるわけではなく、その意味で相対的に豊かな国境地域の拠点開発を起爆剤にしようとする姿勢が、とりわけラオスなどに関して認められる。こうした双方の国の思惑が一致するなかで、今日の国境経済圏を形成する動きがつけられてきたとしている。そのことを前提としたうえで、筆者は各国境地域を人口密度と所得水準により分類する一方、国境経済活動を本章の分類にならい、国境産業、国境貿易、カジノ・国境観光に分けている。それに基づき、各国境で望ましい経済活動を提言し、そのために国境通行証を国境周辺住民に限定すべきか、より幅広い国民に支給すべきかなど、具体的な政策提言を行っている。

おわりに

冷戦の終結と社会主義国の市場経済化という 1980 年代半ば以降の歴史的文脈において、メコン地域ではそれまで事実上閉ざされていた国境が開放され、同時に GMS 経済協力プログラムにより越境交通インフラが整備されてきた。これに加えて、ASEAN を中心に貿易自由化と東アジアの地域統合に向けた話も進んできている。こうしたなか、目覚ましい経済発展を遂げた ASEAN 諸国と中国がすでに陸路で結ばれ、これら 2 地域と急速な経済成長に向けテイク・オフしつつある、インドなど南アジア諸国を陸路で結ぶ話が現実性もち始めている。しかし、これら 3 つの地域を陸路で結ぶには、メコン地域、なかでも後発の CLM 諸国を通過しなければならず、その点からも CLM 諸国の地域の安定と経済発展は不可欠になってくる。

メコン地域においては、こうした CLM 諸国と GMS 中進国が、また GMS 中進国のなかでもベトナムと中国が、それぞれ低所得国と高所得国として相互に国境を形成している。CLM 諸国の経済発展を促進するためには、経済発展が進展した GMS 中進国のより高度なインフラを活用しつつ、CLM 諸国の低廉な労働力や GSP などの特典を活用できる国境地域を、

国境経済圏として発展させていくことがひとつの方途となる。実際、これまでのところ、冷戦下で閉ざされていた国境が開放されるなかで、いくつかの国境では国境経済圏としての発展の萌芽がみられている⁽²³⁾。ところが、図4でも示されているように、国境経済圏の発展は、国境における開放性と分断性が適度に存在する過渡的な状況において最も繁栄するもので、ヒトとモノの越境移動がさらに自由化されていくなかでは、次第に衰退していくことが想定される。

しかし、確かにヒトとモノの越境移動は自由化されてきたが、2008年にタイとカンボジアとの間で世界遺産プリアビビアを巡って軍事衝突が生じたことが示すように、メコン地域の地図上に引かれた国家の枠組みとしての国境線は、依然として太く、かつ濃いものであるというのが実状である。そのように考えると、国境障壁が、例えばEUレベルにまで低くなることは、当面予想されない。加えて、移民労働者の合法化やトラックやバスの相互乗り入れ制度など、法制度面のソフト・インフラの整備は、道路などハード・インフラに比べて整備が遅れているのが現状である。その意味で、ヒトとモノの越境移動は拡大してきているものの、メコン地域においては経済活動における国境の抵抗値は、引き続きある程度高いと考えるべきであろう。

このように考えていくと、国境経済圏が発展するために与えられた時間の猶予、すなわち図4で第2段階から第3段階に移行するまでの時間は、20年から30年以上の中期的なタイム・スパンでみるのが現実的といえるのかもしれない。加えて、GMS中進国においては、従来から「辺境」と位置づけられるが多かった国境地域を、国内の経済格差を是正したいとの意向が地域開発政策や対外政策にも反映されている。さらに、CLM諸国のなかでもラオスやカンボジアにおいては国境地域をひとつの経済発展の突破口として発展させたいとの意向もみられる。今日、本書で紹介するいくつかの国境で、国境経済圏が活況を呈しているのは、市場の力に加え、このような国家間ないし国境を隔てた地方間で、国境地域を発展させたいとの意思が働き、互いに国境を隔てて協力し合っているためであろう。

無論、ヒトとモノの越境移動の自由化と国境経済圏を発展させようとの意向が常に両立するわけではなく、とりわけ越境移動の自由化が最終段階を迎える図4の第3段階に向かうに従い、二律背反の関係になることも多くなることが想定される。しかし、本書ではメコン地域域内の各国が均衡ある地域開発のために国境経済圏を発展させたいとの意向と、その短中期的な実現可能性とを踏まえたうえで、越境移動の自由化と国境経済圏の発展を両立させる政策手段を模索していくこととしたい。

〔注〕

- (1) 1994年にラオスのビエンチャンとタイのノンカーイを結ぶ橋として建設された橋は「第1メコン友好橋」と呼ばれている。一方、2006年にラオスのサワンナケートとタイのムクダーハーンを結ぶ橋として建設された橋は、日本並びにアジア開発銀行では、「第2メコン国際橋」と呼ばれている。しかしながら、現地では「第2メコン友好橋」と呼ばれることが多く、また今後建設が予定される第3・第4の橋も友好橋と呼ばれていることから、本書では「第2メコン友好橋」と呼ぶこととする。
- (2) ミャンマーの区間は、未舗装であるのみならず、道幅が狭く、日替わり一方通行の交通規制が敷かれている。また、外国人が立ち入ることのできない区間でもあり、これらの点から、敢えて「ほぼ開通した」との表現を用いた（詳細は第7章および同章コラム1を参照）。
- (3) メコン地域開発、GMSに関する過去の研究成果については末廣[2009]が詳しい。
- (4) 広西チワン族自治区には、メコン川は流れていない。
- (5) ベトナムは、タイと中国と、CLM諸国との間に位置づけられることが多い。例えば、世界銀行の分類で、タイと中国は低位中所得経済に分類され、ベトナムは、CLM諸国とともに低所得経済に分類されている。また、経済協力開発機構（OECD）の分類では、タイと中国が低位中所得国、ベトナムがその他低所得国、そしてCLM諸国が後発開発途上国に分類されている。また、国連の分類で後発開発途上国に分類されているのは域内ではCLM諸国だけで、ベトナムは含まれていない（以上、世界銀行、経済協力開発機構、国際連合のウェブサイト、2009年5月2日参照）。
- (6) 例えば、1993年に宮澤首相が提唱して1995年に閣僚会議が開催されたインドシナ総合開発フォーラム（FCDI）や1995年のASEAN首脳会議でシンガポールのゴー・チョクトン首相が提唱したASEANメコン川流域開発協力（AMBDC）、そしてこの後で述べるGMS経済協力プログラムなどが挙げられる（石田[2005b: 28-36]）。
- (7) 南部経済回廊の北部サブ回廊とGMS南部沿岸サブ回廊と南北経済回廊のハノイラオカイ間など一部の区間を除く。
- (8) 人口転換は、社会経済の変化に伴う死亡率と出生率の低下を意味し、死亡率の低下は出生率の低下に先行するとされる（早瀬[2004: 26-27]）。死亡率の低下を人口転換の第1局面とし、出生率の低下を人口転換の第2局面として、ここでは位置づけている。

- (9) カンボジアの場合、25～29歳の年齢層は前後の年齢層と比べても少なく、これらの世代が1975年から1979年の間に生まれた世代であることを考えると、クメール・ルージュの時代の影響を受けた世代であり、現在の人口ピラミッドの裾野が狭いのには、この世代の子供が少ないことも影響しているものと考えられる。
- (10) 野村[2008: 154-156]は、確かに瞬時のカネの移動に国境はないが、外為市場や各国によって異なる金融関連法は「国境」になるとしている。
- (11) 例えば、タイにおけるラオス人労働者の問題ではThongyou & Dusadee[2006: 72-73]、ミャンマー人労働者の問題ではArnold & Hewison[2006: 185-186]などで、こうした点は示されている。
- (12) ただし、タイのミャンマーからの輸入においては、マルタバン湾沖合のふたつの海底油田で生産される天然ガスのパイプ・ラインによる輸送が、カーンチャナブリ県のサンクラブリー税関でカウントされており、国境貿易の数字を押し上げているという点に留意が必要である。これを除くと、タイのミャンマーからの輸入総額に占める国境貿易比率は5.2%へと大幅に低下する。それでも、タイのミャンマーへの輸出においては約8割が国境貿易であり、対ミャンマー貿易における国境の重要性は明らかである。ミャンマーからみれば、タイとの国境貿易は同国からの物資供給の重要なルートということになる。
- (13) 都市間のモノの動きではなく、しかも海路や航路を含めた国レベルの貿易の数字になってしまいが、タイとベトナム間の2007年の貿易額は、カンボジアとタイとの貿易額の3.5倍、ベトナムとカンボジアの貿易額の4.1倍に相当する。
- (14) 以上、各区間の距離は石田[2007b: 182-192]の付表に基づく。
- (15) 本章では、国境地域に立地する産業を「国境産業」と呼ぶ。
- (16) このように経済統合の進展により産業立地を分散させる力が働く一方で、その集積を促す効果も強くなることが知られている。詳しくはNishikimi [2008: 43-73]を参照。
- (17) 2008年4月のヤンゴンにおける縫製企業8社からのヒアリング。ヒアリングの詳細は、工藤編[2008]を参照。
- (18) ラシヨーから105マイルの地点にあるため、この名称が付けられている。
- (19) ムセ105マイルにおける商務省担当者の話（2009年11月17日）。ただ、当然倉庫の保管コストもかかることから、話はさほど単純なわけではない。
- (20) さらに、同国境では、タイとベトナムの車両の相互乗り入れが可能となる以前において、タイ側の車両がラオバオの第2国境まで進入する特典が認められ、保税区域内での貨物の積み替えも可能であった。
- (21) この部分は主に工藤[2007]による。
- (22) GMS南部沿岸サブ回廊については、2003年11月3日に15万ドル、2005年3月10日に100万ドルの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。
- (23) 図4の第2段階においては、ヒトとモノの越境移動の自由化と国境経済圏の発展が両立することが想定される。

〔参考文献〕

〈日本語文献〉

- 石川幸一[2005]「始動する ASEAN 中国 FTA (ACFTA)」(『季刊 国際貿易と投資』 Autumn 2005, No. 61, 財団法人国際貿易投資研究所, 同財団ウェブサイトより入手可能, 34-46 ページ)。
- [2009]「新 AFTA 協定の締結」(『季刊 国際貿易と投資』 Spring 2009, No. 75, 財団法人国際貿易投資研究所, 同財団ウェブサイトより入手可能, 44-67 ページ)。
- 石田正美[2005a]「メコン地域開発－本書の視点と構成」(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, 1-9 ページ)。
- [2005b]「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』アジ研選書 No.1, アジア経済研究所, 12-40 ページ)。
- [2006a]「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」(『アジ研ワールド・トレンド, 2006 年 11 月号, 第 134 号』, アジア経済研究所, 2-3 ページ)。
- [2006b]「大メコン圏経済協力プログラムの概要とその有効性」(『アジ研ワールド・トレンド, 2006 年 11 月号, 第 134 号』, アジア経済研究所, 4-7 ページ)。
- [2007a]「大メコン圏経済協力と 3 つの経済回廊」(石田正美・工藤年博編『大メコン圏経済協力－実現する 3 つの経済回廊』情勢分析レポート No.4, アジア経済研究所, 16-33 ページ)。
- [2007b]「資料 主要経済回廊・区間の距離」(石田正美・工藤年博編『大メコン圏経済協力－実現する 3 つの経済回廊』情勢分析レポート No.4, アジア経済研究所, 182-193 ページ)。
- 北村倫夫 [1995]「『局地経済圏』の構造仮説－「連結の経済性」概念による空間・経済・制度の構造化－」『経済学研究』(北海道大学), 45 (1), 1995 年 5 月, 28-40 ページ。(http://hdl.handle.net/2155/31991, 2008 年 2 月 25 日アクセス)。
- 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－』研究双書 No.551, アジア経済研究所, 88-107 ページ)。
- 工藤年博 [2007]「『ミャンマー・フラッシュ』第 5 回 南北経済回廊とマインラー」『時事速報バンコク』時事通信社, 1 月 25 日配信)。
- [2008]「軍政下のミャンマー経済－停滞と「持続」のメカニズム－」(工藤年博編『ミャンマー経済の実像－なぜ軍政は生き残れたのか－』アジ研選書 No.12, アジア経済研究所, 3-24 ページ)。
- 工藤年博編 [2008]『ミャンマーにおける縫製産業の現状と発展可能性－日本市場への参入を中心として－』貿易研修センター, メコン総合研究所。
- ケオラ・スックニラン[2007]「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」(石田正美・工藤年博編『大メコン圏経済協力－実現する 3 つの経済回廊』情勢分析レポート No.4, アジア経済研究所, 134-156 ページ)。
- 進藤榮一[2007]『東アジア共同体をどうつくるか』ちくま親書 No. 636, 筑摩書房。
- 末廣昭[2009]「GMS をどう捉えるか? メコン川流域開発・国境経済圏・中国の対外戦略」

- (末廣昭・宮島良明・大宮啓一郎・助川成也・青木まき・ソムポップ・マーナランサン『大メコン圏 (GMS) を中国から捉えなおす』現代中国研究拠点研究シリーズ No.3, 東京大学社会科学研究所, 9.92 ページ)。
- 谷口誠[2004]『東アジア共同体－経済統合のゆくえと日本』岩波新書 No. 919, 岩波書店。
- 恒石孝雄[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, 248-280 ページ)。
- 野村甚三郎[2008]『国境とは何か－領土・制度・アイデンティティ』, 芙蓉書房出版。
- 永井敏彦・小林誠・山本聡 [1993]「アジア局地経済圏の基本構造と発展メカニズム」(『フィナンシャル・レビュー』大蔵省財政金融研究所, 第 29 号, 1993 年 6 月, 1-17 ページ)。(http://www.mof.go.jp/f-review/r29/r_29_109_125.pdf, 2008 年 2 月 22 日アクセス)。
- 早瀬保子[2004]『アジアの人口－グローバル化の中で』[アジアを見る目 105], アジア経済研究所。
- 山内弘隆・竹内健蔵[2002]『交通経済学』有斐閣。

〈外国語文献〉

- Asian Development Bank (ADB) [2001] *Preinvestment Study for the Greater Mekong Subregion East-West Economic Corridor*, Volume 1, Integrative report, Manila.
- Arnold Dennis & Kevin Hewison[2006] "Exploitation in Global Supply Chains: Burmese Migrant Workers in Mae Sot, Thailand," in Kevin Hewison & Ken Young eds., *Transnational Migration and Work in Asia*, Routledge, pp.165-190.
- Central Statistical Organization [2008] *Statistical Yearbook 2006*, Nay Pyi Taw.
- International Organization for Migration (IOM), Regional Office for Southeast Asia [2008] *Situation Report on International Migration in East and South-East Asia*, Bangkok.
- Kimura Fukunari [2006] "The Development of Fragmentation in East Asia and its Implications for FTAs," in Hiratsuka, Daisuke ed. *East Asia's De Facto Economic Integration*, New York: Palgrave Macmillan and IDE-JETRO, pp.16-31.
- National Institute of Statistics [2006] *Kingdom of Cambodia Statistical Yearbook 2006*, Phnom Penh.
- National Statistical Office [2007] *Statistical Yearbook Thailand 2007 (Special Edition)*, Bangkok.
- [2009] *Statiscal yearlook Thailand 2009*, Bangkok.
- National Statistics Center [2008] *Lao PDR Statistical Yearbook 2007*, Vientian.
- Nishikimi Koji [2008] "Specialization and Agglomeration Forces of Economic Integration," in Masahisa Fujita, Satoru Kumagai, and Koji Nishikimi eds., *Economic Integration in East Asia: Perspectives from Spatial and Neoclassical Economics*, Cheltenham, London and New York: Edward Elgar, pp.43-73.

Thongyou Maniemai & Ayuwat Dusadee [2006] “Lao Migrant Workers in Thailand,” in Kevin Hewison and Ken Young eds., *Transnational Migration and Work in Asia*, Routledge, pp.57-74.

広西壮族自治区統計局・広西壮族自治区人口普查弁公室編[2000]『広西壮族自治区 2002 年人口普查資料』中国統計出版社。

雲南省人口普查弁公室編[2002]『雲南省 2000 年人口普查資料 長表總分冊（上）』雲南科技出版社。

中華人民共和國国家統計局編[2008]『中国統計年鑑 2008』中国統計出版社。

——[2009]『中国統計年鑑 2009』中国統計出版社。

〈ウェブサイト〉

ASEAN 事務局：<http://www.aseansec.org/>

経済協力開発機構（OECD）：<http://www.oecd.org/>

国際連合：<http://www.un.org/>

世界銀行：<http://web.worldbank.org/>