

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



はじめに

メコン地域では、冷戦後の新たな国際環境のなかで地域協力が進められ、ヒトとモノの越境移動が拡大してきた。本書の第3章から第10章までで描写してきたように、各国境におけるモノの移動と越境するヒトの数には、明らかな増加傾向が観察された。また、ミャンマーと中国のメインラー＝打洛国境のようにヒトの移動が制限された国境を別とすると、各国境地域では国境産業やカジノが立地されたり、国境貿易区に指定されたり、それぞれが独自の国境経済圏を形成しつつあった。

ところが、序章の国境産業のモデルでも示したように、国境産業や国境貿易型の国境経済圏は、越境障壁が完全に自由化されずに、国境に一定の抵抗値が維持された状況下で発展するものである。その意味からすると、国境経済圏は長期的には持続可能な経済圏ではないということになる。にもかかわらず、各国境地域で前述のような国境経済圏が形成されつつあるのは、少なくとも当面の間は、それが競争力のある産業や貿易の拠点を提供し得る立地であると、市場が判断しているからであろう。

実際、第2章でみてきたように、越境交通協定（CBTA）は、検討が始まってから今日まで15年近くの歳月が費やされたにもかかわらず、現在でも批准がなされていないなど、メコン地域におけるヒトとモノの越境移

動をサポートするソフト面の制度の構築は、必ずしも順調に進んでいない。また、中越国境について書かれた第9章でみたように、輸送業者など国内の利権を保護するために、自由化が進まない事例もある。このため、メコン地域において越境障壁が完全に自由化されるまでの猶予は、当初考えられた期間よりも長いのかもしれない。これが、国境経済圏が現在、注目を集めるひとつの要因でもある。

そして、ふたつ目として、タイの国境地域開発構想を扱った第8章でも触れられているように、各国政府が国境経済圏の形成を後押しする何らかの政策意図をもっているのではないか、という点をここでは指摘したい。このふたつ目の要因に関しては、各章で個別には論じてきたものの、本書のなかで体系だって論じてこなかった。そこで、この最終章では、まず国境経済圏に関する各国の政策意図を明らかにしたい(第1節)。そのうえで、仮に各国の政策意図が一致し、国境経済圏の形成そして発展が両国共通の、あるいはメコン地域共通の目的として設定されるならば、その発展のための条件は何か、どのような開発のあり方が望ましいのか、そしてその開発のためにはどのような政策手段があり得るのかを、本書が明らかにしてきた各国境のやや細かい事実を含む現状を踏まえて、考察していきたい(第2節)。

第1節 国境経済圏形成に対する各国の政策意図

1. GMS 中進国と CLM 諸国で異なる国境地域の位置づけ

序章の経済概況でもみてきたように、メコン地域は所得水準並びに経済発展段階によって、タイ並びに中国の2省区とベトナムからなるGMS中進国・地域とCLM諸国に大きく分けられ、GMS中進国のなかでは、タイおよび中国とベトナムとの間にも、経済発展段階の格差があることを前提に議論を進めてきた。本書で焦点をあてた国境地域は、いずれもこのように経済発展段階の異なる高所得国と低所得国との間で形成されている点

は興味深い。

ここで、各国の国境地域周辺における所得水準と人口をみてみることにしたい。まず、タイについてみると、ノンカーイやムクダーハーンなどラオスとの国境が存在するタイ東北部の所得水準は、2007年の1人当たりGRPでは1225.0米ドルで、同年のタイの1人当たりGDPである3909.5米ドルの31.3%の水準しかなく、国内の広域7地域でタイ東北部は最も貧しい地域である。また、メーサイやチェンーコンなどミャンマーおよびラオスとの国境が存在するタイ北部も、1人当たりGRPは1851.5米ドルで、タイの1人当たりGDPの47.4%で、タイ東北部に次いで貧しい地域である。加えて、タイの全人口に占めるタイ東北部と北部の割合がそれぞれ34.0%と18.9%で、これら2地域でタイ全人口の過半数を占める。したがって、こうした過半数の政治的利益を実現する意味でも、これら2地域の経済発展は政権にとってきわめて重要な課題となる。一方、アランヤプラテートやハートレックなど、カンボジアとの国境が存在するタイ東部の所得水準は、1人当たりGRPも9462.7米ドルと、タイの1人当たりGDPの2.4倍にも上り、タイでは2番目に豊かな地域である。

中国の雲南省と広西チワン族自治区は、2008年の1人当たりGRPがそれぞれ2003.3米ドルと2386.2米ドルで、中国全体の1人当たりGDPの61.5%と73.2%の水準に過ぎず、中国全体では31省市区のなかで貧しい順にそれぞれ3位と7位に位置づけられている。これら2地域は、中国の沿海地域と内陸地域との間に生じた地域格差を縮小すべく江沢民政権が1999年に打ち出した「西部大開発」構想で対象となる12省市区のなかに含まれている。また、中国全人口に占める割合は、雲南省が3.1%、広西チワン族自治区が3.3%で、さらに西部大開発の対象となる12省市区が25.0%と、タイの東北部や北部のように過半数を占めるわけではないが、これら2地域は少数民族の多い地域で、その意味で政治的にはセンシティブな地域でもある。

ベトナムは、2006年の1人当たりGRPで、ラオバオなどラオスと国境を接する北中沿岸部が313.6米ドル、中国と国境を接する北東部が383.4米ドルと、同年のベトナムの1人当たりGDPである724.4ドルのそれぞれ

43.3%と52.9%で、ベトナムの8広域ブロック中それぞれ下から2位と3位の貧しい地域となっている。ただ、北東部のモンカイ国境があるクアンニン省は650.5米ドルと、同地域のほかの国境2省と比べてもその所得水準は約2倍である。一方、モクバイなどカンボジアとの国境がある南東部は、同地域にホーチミン市が含まれていることもあって、1人当たりGRPは799.0米ドルで、ベトナムの1人当たりGDPと比べても1.1倍で、最も豊かな地域となっている。

次にCLM諸国をみていくこととしたい。まず、ラオスは南北経済回廊のボーテンとファイサーイの国境がある北部のルアンナムター県とボケオ県は、それぞれ2006/07年度の1人当たりGRPはそれぞれ337.4米ドルと406.3米ドルで、同年度換算の1人当たりGDPである713.5米ドルのそれぞれ47.3%と56.9%に過ぎず、17都県の上から13位と9位である。しかし、首都ビエンチャンは1301.8米ドルと、同国の1人当たりGDPの1.8倍で最も所得水準が高いほか、サワンナケート県も529.0米ドルで1人当たりGDPは下回るものの、ラオスの17都県では3番目に豊かな県である。

ミャンマーも、東西経済回廊のミャワディ国境が存在するカレン州の2004/05年度の1人当たりGRPは194.5米ドルで、同年度換算の1人当たりGDP194.9米ドルとほぼ同水準で、14州・管区では3位と豊かな州である。他方、南北経済回廊のタイや中国との国境やムセなどの国境が存在するシャン州の1人当たりGRPは164.6米ドルで、14州・管区では9位と下位に位置づけられる。しかし、ミャンマー東部のタイ並びに中国と国境を接するその他の州・管区をみると、モン州が204米ドルで2位、タニンダーイ管区が190.3米ドルで4位、カチン州が189.1ドルで5位となっており、山岳地帯のカヤー州が160.4ドルで11位とシャン州と同様下位にある点を除けば、2位から5位までの省・管区は東部の国境地域のある州・管区が占めている。カンボジアについては、1人当たりGRPの水準はわからないものの、例えばポイペトの賃金水準はプノンペンの縫製工場の賃金水準より高いことが、第4章で明らかにされている。また、ババットも同様に国境産業が立地する国境経済圏である点を考えると、同国境周辺も国内では豊かな地域である可能性が高い。

以上、GMS 中進国・地域の国境地域については、カンボジアとの国境があるタイ東部やベトナム南東部など国内でも相対的に豊かな地域に国境が存在する場合もあるが、それらを除けば本書で扱った国境はいずれも国内では貧しい地域に存在している。逆に、CLM 諸国については、ラオスのビエンチャンやミャンマーの東部諸州・管区など国境地域には相対的に豊かな地域が多い。すなわち、GMS 中進国にとって国境は開発すべき「辺境」という意味合いが強く、CLM 諸国にとっては豊かな隣国の経済力を国内に取り込むための導管として役割が大きいようにみえる。

2. 各国の国境地域開発政策

次に、前項の議論を踏まえたうえで、国境貿易ないし国境地域開発が各国でどのように実施されているのかをみてみることにしたい。

タイ政府は、2003年にタクシン首相のイニシアティブで近隣諸国と始めたエーヤーワディ・チャオプラヤー・メコン経済協力戦略（ACMECS）をベースに、CLM 諸国の道路インフラ整備を支援している。まず、東西経済回廊ではミャワディからティンガンニーノまで18kmの道路改修を無償資金協力で実施し（第7章）、南部経済回廊ではチャムジアム国境からシアヌークビルとプノンペンを結ぶ国道4号線と交わるスラエオンバルまでの国道48号線の道路改修・架橋建設を有償資金協力で実施、南北経済回廊ではラオス区間の一部を有償資金協力で実施し、いずれもすでに完成している（恒石[2005:258-260]）。また、第7章でもみてきたように、タイ工業団地公社（IEAT）がミャワディに国境経済特別区を立地することを検討しており、実はタイは同様なフィージビリティ・スタディ（F/S）をラオスのサワンナケート、カンボジアのコッコン（チャムジアムのある州）などでも実施している。

一方、国境地域開発政策に関しては、バンコクに次ぐ人口を有するタイ東北部の都市コーンケーンを物流のハブにしていく計画が進み、東西経済回廊を通じてサワンナケート、国道2号線や鉄道を通じてビエンチャンとのリンケージが模索されている。このように国内の地域開発政策とともに、

隣国の国境経済特別区を支援する背景には、ラオスのビエンチャンやサワンナケートがタイ企業の投資先としても有望であり、かつタイの国境周辺地域をも発展させることに狙いがあり、同時にラオス国民が越境移民労働者となることを抑制する効果が期待されている。また、IEATの幹部はミャワディに建設を計画した国境経済特別区の目的のひとつが、ミャンマー人移民労働者の流入の抑制であると明言している⁽¹⁾。他方、南北経済回廊では、チェンコンの第4メコン橋や第2チェンセーン港、新メーサイ橋を核に、チェンラーイ県の国境貿易促進と地域開発が推進されている(第8章)。このように、東西経済回廊周辺のようにラオス側を支援するのではなく、チェンラーイ県の地域開発に力を入れる背景には、第2節で述べるようにラオス側のボケオ県とルアンナムター県が人口や所得水準の面でポテンシャルが低い点が挙げられる。したがって、タイの近隣諸国との経済協力政策は、CLM諸国の道路インフラ整備に重点が置かれており、その点では国境貿易を発展させることで、国内では後発のタイ東北部や北部の地域開発の推進を目的としたものであるということがいえる。

中国政府は、沿海地域が1990年代初めに経済発展の軌道に乗った後、先述の「西部大開発」構想を打ち出し、インフラ建設と奨励業種を対象にした投資優遇政策をはじめとする地域開発政策が検討され、雲南省と広西チワン族自治区が2000年7月28日発表の西部大開発の対象地域に選ばれている(佐々木[2001:31-32], 岡本[2008:7])。他方、中国政府は同時に2000年11月25日のASEAN中国首脳会議において、ASEAN中国自由貿易地域の創設を提案、2002年11月5日の同会議で10年以内の「ASEAN中国自由貿易地域」の創設を含む「包括的経済協力枠組み協定」に署名、2004年1月1日から特定農産物に関する自由化前倒し(「アーリー・ハーベスト」)をASEANとの間で実施に移している(谷口[2004:25-28])。こうした内陸部開発とASEANとの関係強化のなかで、雲南省と広西チワン族自治区でのインフラ開発が進められた点を押さえておきたい。ただ、第8章や第9章、第10章でもみてきたように、中国の国境地域に対する政策は、姐告、磨憨、河口の国境地域に国境貿易区を設置し、その後国境を隔てた地域との間で合作区を建設するなど、まずは国境貿易型の開発を

推進する方向性がみられる。他方、国境周辺地域の開発に関しては、国境ゲートに通じる道路は有料道路でよく整備されているものの、有料道路の下の道路は未整備である場合が少なくなく、かつ有料道路が地元住民にとっては料金所を通じてはじめてアクセスが可能であることから、国境周辺の地元への恩恵はまださほど大きいものにはみえない⁽²⁾。ただし、東興＝モンカイ、河口＝ラオカイなどの国境で、隣国とともに国境合作区を指定しているなど、国境地域そのものを開発していく姿勢もここ数年で示されるようになってきている。

ベトナムでは、1998年に「飢餓撲滅・貧困削減国家重点プログラム」および「特別困難な山岳、遠隔地の経済社会発展プログラム」というふたつの貧困削減プログラムが実施され、そのなかで山岳地域並びに国境地域のインフラ・プロジェクトが積極的に実施された(坂田[2004:421-424])⁽³⁾。また、同じく1998年12月にハノイで開催されたASEAN首脳会議では、経済発展が遅れた中部地域を、カンボジアやラオスの貧しい地域とともに外国から開発資金を呼び寄せることで発展を促す「西東回廊(WEC)」を提案しており、そのなかにラオバオ国境のあるクアンチ省も含まれている。また、2004年5月にファン・ヴァン・カイ首相が北京を訪問した折り、中越両国はラオカイ、ランソンの国境ゲートを通じてハノイと昆明、南寧を結ぶ経済回廊建設に合意、このほかモンカイを国境ゲートとする北部湾(トンキン湾)沿岸の経済回廊構想をも提示している。一方、ベトナムで最も所得水準の高い南部地域では、ホーチミン市と周辺省を結ぶ輸送網を計画しており、そのなかにもタイニン省が含まれている(石田[2005:281-303])。したがって、ベトナムでは、ラオバオとラオカイに関しては、国境に特別区を設置し、特にラオバオの場合は、すでに少なからぬ企業が操業しており、これらふたつの国境は国境産業型と位置づけることができる。他方、モクバイ、ランソン、モンカイの国境については、国境でのトラック積替所が整備され、これら3つの国境は国境貿易型として位置づけられよう。

カンボジアでは、2005年12月に経済特別区制度が導入され、投資プロジェクトの受け入れなどを担うカンボジア開発評議会(CDC)内に経済

特別区委員会（CSEZB）が設立されている。カンボジアの経済特別区制度は、他国のように予め政府がエリアを指定するのではなく、明示的な位置と地理的な境界をもつ50ha以上の土地を有し、その土地に一般工業区または輸出加工区を設置するなど一定の条件を満たす開発業者が申請し、それをCSEZBが認可する仕組みで（第3章および第4章）、他国でいうところの工業団地とよく似ている。この特区制度をもとに、2009年11月現在21の経済特別区が認可を受けており、このうちバベット、コッコン、ポイペトなどの国境地域が7カ所を数える（第4章）⁽⁴⁾。しかしながら、その多くはフェンスのみや建設中のものが多く、国境地域に存在する経済特別区で実際に複数の企業が入居しているのは、第4章で紹介しているマンハッタン経済特別区のほかに、ポイペトのオーニアンSEZで1工場が建設中⁽⁵⁾、コッコンSEZにもうじき現代自動車の入居が予定されている程度で、しかもそれらは民間主導によるものである。したがって、カンボジアの場合、政府が特定の地域を重点的に振興するとの姿勢をうかがうことはできず、むしろ民間活力を活用しようとの姿勢がみてとれる。

ラオスは、2002年1月21日付けで「サワン・セノー経済特別区に関する首相令第2号」を、2002年3月25日付けで「デンサワン村国境貿易区に関する首相令第25号」をそれぞれ公布したのを皮切りに、サワンナケート県の第2メコン友好橋周辺地域と、ベトナムとの国境地域であるデンサワンを経済特別区ないし国境貿易区として開発を推進している。また、これら首相令の公布時期の間の2002年2月11日付けで、南北経済回廊のポーテン国境貿易区設立の根拠法を制定している。他方、2009年現在ビエンチャンでも経済特別区ないしは工業団地の建設が予定され、日本政府も支援を検討しているとされる。ここで重要なのは、サワン・セノーは経済特別区であり、他方でデンサワンとポーテンは国境貿易区である。現在予定されているビエンチャンとともに、サワン・セノーは序章でいうところの国境産業型、デンサワンとポーテンは国境貿易型という点である。つまり、国境経済圏開発で重点を置いているのは、所得水準が高いビエンチャンとサワンナケートであり、デンサワンとポーテンに関しては、むしろベトナムの1998年首相令によるラオバオ特別経済商業区（SECA）の設置と、

中国政府による2001年制定の磨憨国境貿易区の設置にそれぞれ対応して設置されたものである可能性が高い。

ミャンマーについては、公式の文書が少ないなかで、軍事政権がどのように考えているかを把握することは容易ではない。ただし、国境は外敵から国家の独立と主権を守る最前線で、安全保障上の防衛ラインであるとの社会主義時代からの政府の認識（第7章）は、現在でも根強いと考えられる。このことは、英領ビルマ時代にインド人がビルマ人を中間統治したこと、中国共産党がビルマ共産党を、タイがかつて国境地域のカレン族の反政府勢力に武器を援助していたこと、その後も例えば2001年や2002年にミャンマー軍がタイ国軍と国境で小競り合いを引き起こしていることを考えれば、ある程度理解できる。しかしながら、欧米諸国から経済制裁を受けている現状下で、中国やタイとの国境が輸出入の生命線であることは間違いなく、国境貿易を拡大したいとの意図も当然ある。したがって、ミャンマーの場合、安全保障上の防衛ラインとしての国境を維持したいとの意向と、貿易の円滑化を進めたいという意向とが相反する形で存在するなかで、政策が決定されているように思われる。このことは、例えば、ミャンマー政府は東西経済回廊にミャンマー区間を正式に入れておきながら、実際にはなかなかその整備を進めないという曖昧な姿勢にも表れている。

以上のように、タイと中国は、国境貿易を発展させることで、国内では国境地域を含む所得水準の低い広範な地域を発展させようとする意向がうかがえる。実際のところ、南北経済回廊のタイとラオスとの間の第4メコン橋の建設費を、ADBとタイと中国政府が支払い、ラオス政府は一切支払わないことは、こうした方向性を裏付ける事実といえる。また、ベトナムについては、ラオバオやラオカイ、モクバイなど国境地域に特別区を設置することで、国境経済圏を発展させようとする意図がみられる。特に、ラオバオとラオカイに関しては、国内でも所得水準の低い地域である点は留意が必要である。このように、タイと中国、ベトナムの3カ国は、すでに国内でバンコク周辺と東部臨海工業地帯、上海や広東省など沿海地域、ホーチミンやハノイ近郊など、製造業を中心に経済発展が十分成長軌道に乗った地域が存在している。これら3カ国では、そうした国内の経済発展

の進んだ地域と国境地域を含む遠隔地域との地域格差を縮小することに、政府の関心が高いといえる。

他方、CLM 諸国の側では、ラオスは所得水準の高いピエンチャンおよびサワンナケートを中心に経済開発を推進しようとする姿勢がみられる。この点からも、ラオスについては隣国とのリンケージを活用しながら、経済的に裕福な国境地域を成長軌道に乗せたいという意向が感じられる。実際、CLM 諸国の側では、首都並びにその近郊地域を含め、外国投資の受け入れ額や経済に占める製造業の割合などの面で、ホーチミンやハノイのような確固とした成長軌道に乗った地域がまだ見当たらないのが実情である。カンボジアとミャンマーについては、ラオスのように国境地域開発を経済発展の突破口にしようという明確な政府の姿勢をうかがうには至っていない。しかし、カンボジアのバベットでは政府が認可した経済特別区が軌道に乗っているほか、ミャンマーのミャワディと国境を隔てたタイのメーソットでは、ミャンマー人の越境移民労働者を活用した国境産業が活況を呈しているなど、実体経済では国境経済圏が動き出しており、政府の意図は別にしても、すでに国境地域を軽視することはできなくなっている。

したがって、GMS 中進国の3カ国とCLM ではラオスが、明確に国境地域を開発したいとの意向が働き、特にタイとラオスは明示的ではないものの、双方が歩み寄る姿勢が感じられるほか、ラオスを超えて、タイ東北部とベトナム中部との間で交流が進められている。同様に、中越間でも、双方に共通の利益を見出そうとする動きがみられ（第9章）、かつ実体経済ではカンボジアやミャンマーでも国境経済圏が動き出している（第4章および第7章）。そこで、次の節ではCLM 諸国がGMS 中進国と国境を接するという条件を活用し、後発地域と先進地域の双方がもつ優位性を活かす国境経済圏をどのように形成していけばよいのか、その可能性を国境ごとに考えていこう。

第2節 国境経済圏の発展条件

1. 国境経済活動の分類

国境経済圏の形成をメコン地域各国が後押しをしているとの現状認識の下、ここでは国境地域を発展させるための諸条件を分析してみることとしたい。分析していくなかでの条件などを示すプロセスがいくつかの段階に分かれているため、煩雑さを緩和する意味で、予め分析のプロセスを述べておくこととする。第1項では国境での経済活動を一通り挙げてみることにしたい。第2項では、人口や所得水準をはじめ、第1項で挙げた経済活動を発展させるための条件を述べることにする。第3項では、国境通行証（border pass）の支給対象や渡航範囲などの諸条件を「政策変数」と考えたうえで、第1項で分類した国境経済活動ごとに検討を試みる。第4項では、国境を形成する2カ国の地方自治体の人口密度と所得水準に基づき、各国境でどのような経済活動を発展させていくことが望ましいのかを検討し、そのうえで第2項で述べた国境通行証の諸条件を再検討する。

序章では、国境経済活動を「国境貿易型」と「国境産業型」、「国境観光・カジノ型」に大まかに分けてきた。それに基づき、国境地域において行われる経済活動をより詳細に分類してみたい。国境貿易型を分類すると、①トラックによる貿易活動、②両替商、③倉庫業、④国境周辺住民に認められた国境小額貿易、の4つが挙げられる。一方、国境産業型では⑤工業団地の立地をはじめとする製造業活動、が挙げられる。他方、国境観光・カジノ型では、⑥カジノ、⑦リゾート施設、⑧ショッピング・センターおよび伝統市場、免税店、などがある。

①のトラックによる貿易活動に関しては、国境での積み替えが必要である場合は、トラック積替所での荷役および倉庫関連業務が発生する。しかしながら、序章でみてきたような車両の相互乗り入れが実現した場合、国境での荷役並びに倉庫業務は不可欠ではなくなる。②の両替商に関しては、国境を越える際、隣国の通貨が受け入れられない場合、国境に多くの両替商が現れる。しかしながら、例えばラオスでタイ・パーツが利用されてい

るように、国境を越えてもしばらく隣国の通貨が流通している場合、国境にある必要性は低下する。③の倉庫業は、ミャンマーのムセ105マイルにみられるようなケースで、主要な輸出入商品の倉庫が立地されている。ミャンマーの場合、欧米諸国から経済制裁を受けるなか、近隣諸国との国境貿易がミャンマー経済の生命線となるがゆえの政府の政策的措置といえる。国境地域に倉庫を置くことに関しては、土地代が安価で、双方の国の商人が国境通行証で越境し、実物商品をみながら商談を進めることができる点にメリットがある。今後、ミャンマー以外の国境で倉庫業が盛んになるかどうかは、こうしたメリットがどのように評価されるかにかかっていると見えよう。④の国境周辺住民に認められた国境小額貿易は、第5章のラオバオ＝デンサワン国境、第9章の中越国境などで適用されているもので、一定の数量ないしは一定の金額の範囲内の貿易については、国境周辺住民が輸入する場合、輸入税が免除ないし減税される仕組みである。こうした制度が実施されると、国境ゲートにリアカーが並ぶ光景が作り出される。ただ、国境を越えた市場で、雑貨や食品を販売するのに利用されたり、国境を越えた後にリアカーからトラックに積み替えられて再び運搬されるなど、同制度を悪用するケースも見受けられるが、このような制度下で国境地域の経済活動はある程度活況を呈する。

⑤の国境産業型の場合、第3章や第7章でみてきたように、国境を挟む両国で低賃金労働力と電力や港湾へのアクセスといった経済インフラなど、相互に補完し合う生産要素が存在することが条件となる。したがって、企業進出が増えた場合に労働需要の増加にある程度応じられる程度の人口規模と、国境を隔てた所得格差、さらにはより経済発展の進んだ国の側に競争力の高い電力や道路・港湾インフラが備わっていることが求められる。また、序章でみたように、国境周辺の一定地域を保税区域とし、隣国から入れた原材料や部品を用いて第三国向け輸出をした場合に輸入税が免除されるなどの措置も、企業を誘致するうえでのインセンティブとなる。国境産業型の場合、国境通行証による越境労働が認められないと、発展段階の低い国で操業をせざるを得ないが、国境通行証による越境労働が認められると、経済発展の進んだ国でも工場立地が可能になる。ただし、国境通行

証で行ける範囲を限定し、出入国を厳格に管理しないと、移民労働者がそのまま大都市に流れる可能性が高い。実際、タイのメーソットなどで働くミャンマー人労働者のなかには、タイ語を習得し、タイの生活習慣に慣れると、よりよい賃金を求めて、バンコク近郊に移る者もいるといわれる。

国境観光・カジノ型ケースでは、⑥のカジノは高所得国で賭博が禁じられている場合、低所得国の側に外国人専用のカジノが建設される傾向がある。しかし、第8章や第9章、第10章でみてきたように、中国政府は、国民がカジノに熱中する余り、浪費や破産するケースを懸念し、隣国がカジノを建設・運営することに対しては、かなりの圧力をかけることがある。すでに紹介した通り、ミャンマーのマインラーは一時カジノで繁栄したが、中国側の圧力で国境周辺のカジノが廃業に追い込まれ、国境地域の経済活動が衰退してしまった。ただし、その他の国は、国境地域のカジノに対し、そこまで強硬な姿勢は示してはいない。また、第3章のラオバオの免税店や第4章のアランヤプラテートのロンクルア市場など、⑧の一部である伝統市場や免税店を、ゴルフなどの⑦のリゾート施設と結びつけることで、より多くの観光客を誘致することは可能である。⑧のショッピング・センターは、ラオスのビエンチャンの市民がタイのノンカーイやウドンターニーなどのショッピング・センターを第1メコン友好橋をわたって訪れるケースが該当する。

2. 人口規模と所得水準などの制約条件

国境での経済活動は、国境をまたぐ両地域の所得水準や人口規模などその他の条件によって制約を受ける。そこで、ここでは国境をまたぐ両地域の所得水準や人口規模の制約を受ける経済活動と、受けない経済活動とをまず分けることとする。そのうえで、国境地域にとって、該当する経済活動を通じた発展が適しているかどうかを示す基準を示すこととしたい。次いで、所得水準や人口規模以外の条件を受ける国境経済活動について検討していく。なお、結論から先に述べると、国境産業型の立地が可能な国境であるかどうかは、後述する第4項では重要な要素となる点を予め述べて

おきたい。

まず、所得水準や人口規模などの条件によって制約を受ける経済活動を分けると、⑤工業団地の立地など国境産業と⑧の一部であるショッピング・センターが、所得や人口の制約を受ける。⑤の国境産業型の場合、低所得国の低賃金がひとつの魅力となることから、国境を挟んで1人当たりGRPの格差が大きいことが第1の条件となる。また低所得国では一定の労働供給が求められることから、人口密度が高いことが第2の条件となる⁽⁶⁾。このうち、第2の条件である低所得国側での人口規模に関して、その指標を人口密度で示すこととしたうえで、実際に複数の工場の立地が認められる国境のなかで、最も人口密度の小さいベトナムのラオバオを基準に、

低所得国側の人口密度 >131 人/km²

を条件に、国境産業の立地が適切であるかどうかを、後述する第4項で判定したい⁽⁷⁾。

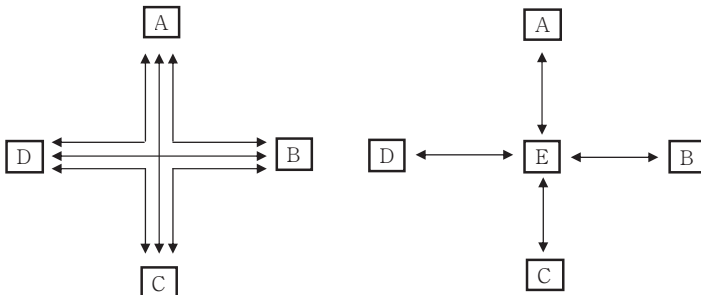
次に⑧の一部であるショッピング・センターに関しては、ピエンチャン市民がタイ側のノンカーイにわたって、買い物をするような場合が想定されている。タイのノンカーイやウドンターニーは、相対的に所得水準が高いピエンチャン市民向けに、タイの資本がショッピング・センターを立地しているケースで、この場合ピエンチャンの所得水準が高ければ高いほど、人口規模が多ければ多いほど望ましい。しかしながら、ピエンチャン＝ノンカーイ国境の場合、ラオスのピエンチャンとタイのノンカーイの所得水準を比べると、前者が高いが、国レベルではタイの所得水準がラオスの所得水準を上回っているという点で、所得水準の大小関係が国と地方レベルとで逆転した「ねじれの国境」である⁽⁸⁾。ショッピング・センターなどの資本とマーケティング関連のノウハウなどは、GMS中進国など高所得国に特に多く存在するのが現状であり、その意味でショッピング・センターの場合、低所得国（国境が存在する地方自治体のうち、所得水準の低い方ではない）の側で高い人口規模とそこそ高い所得水準を擁していることが条件となる。

最後に、所得水準と人口規模以外の制約条件について考えてみることにしたい。①のトラックによる貿易活動は、所得水準や人口規模などによって制約をあまり受けないものの、国境であることに加えて、国境周辺で主要国道が交差していたりする場合、トラックの積み替え拠点としてドライ・ポートを設置する利点がさらに大きくなる。例えば、図1の左図のようにA～Dの4地点から各方向に荷物を出す場合と、右図のようにA～Dの4地点から中心にある交差点Eで荷を卸し、それぞれの方向に積み替える場合とを比較すると、右図の場合は積み替えコストが余分にかかるものの、輸送の走行距離は左図の3分の1で済むことがわかる。また、⑥のカジノや⑧の一部である免税店や伝統市場、⑦のリゾート施設は、相互にカジノ・観光型として相乗効果が発揮できるような形で発展させていくことが、国境経済圏としての発展の可能性をより一層拡大させる。特に伝統市場や免税店では、自国では購入できない商品や高価な商品を、安価な価格で購入できることがひとつの条件となる。さらに、こうした観光施設の場合、近隣の観光資源と比べて競争力を持ち得る観光資源であるかどうかという点と、治安が良好であることが、このほかの条件として求められる。

3. 政策変数としての国境通行証の諸条件

これまで第3章から第10章までの各章では、各国境における国境通行

図1 ドライ・ポート立地の合理性



(出所) 筆者作成。

証と車両の相互乗り入れの制度がどのようになっているのかをみてきた。このうち、車両の相互乗り入れの制度については、現状ではまだ隣国の車両の乗り入れを認めている国境は少ない。しかし、メコン地域における輸送網の確立が、中国とASEAN、南アジア地域を陸路で結ぶことになり得ることからも、時間はかかるものの、相互乗り入れを認めていく方向にあることはほぼ間違いない。したがって、国境での相互乗り入れに関する今後の政策オプションは限られたものとなろう。他方、国境通行証に関しては、対象を国境周辺住民に限定するか、それとも一般国民にまで拡大するか、渡航範囲を国境周辺とするか、それともより広域な地域まで認めるか、また滞在期間を何日とするか、さらには数次とするか1次とするかで、政策の効果が異なってくる。そこでここでは、国境経済圏を発展させることを前提に、前項で述べた経済活動ごとに、国境通行証に関する必要最低限の政策オプションを検討してみることにしたい（表1）。

まず、①のトラックによる貿易活動に関しては、国境通行証の支給対象はトラックの運転手である。トラック輸送は、国境地域を通して、自国の大都市と隣国の大都市を結ぶ需要が多いであろうから、国境通行証の対象は国境周辺住民ではなく一般国民、渡航範囲は相手国の全域とし、滞在期間も1週間程度は必要であり、かつ数次のものが望ましい。しかしながら、このような国境通行証はパスポートに近い機能をもつこととなる。この場

表1 経済活動に応じた必要最低限の国境通行証の条件

	1次/ 数次	支給対象	渡航範囲	滞在期間	備考
①トラックによる貿易					パスポート利用が望ましい
②国境小額貿易	数次	周辺住民	国境周辺	1泊以内	
③倉庫業	数次	一般国民(商人)	国境周辺	1泊以内	
④両替商	数次	周辺住民	国境周辺	1泊以内	
⑤工業団地(高所得国立地)	数次	周辺居住労働者	国境周辺	1日	支給は労働需給に応じ柔軟に
工業団地(低所得国立地)	数次	経営・技術者	国境周辺	1週間程度	第三国人向け2カ国滞在ビザも望ましい
⑥カジノ・免税店	1次	一般国民	国境周辺	3日間	渡航範囲は近隣観光地まで可能
⑦リゾート	1次	一般国民	隣接観光地	3日間	
⑧ショッピング・センター	数次	周辺住民	国境周辺	2泊3日	支給は需給に応じ柔軟に

(注) 滞在期間はあくまで、一例に過ぎず、実際には幅をもたせて考える必要がある。

(出所) 筆者作成。

合、越境交通協定（CBTA）の付属文書5で規定されているように、パスポートを携帯し、かつビザを数次で、有効期間を1年以上とすることで対応することが、より現実的かもしれない。③の倉庫業については、国境を挟んで商人が互いに交渉する場があることが、国境に倉庫を置くひとつのメリットであるといえる。その意味では、支給対象を周辺住民に限定するのではなく、一般国民の間で商人という職務内容に対して支給し、数次のものが望ましいが、渡航範囲も国境周辺に限定し、滞在期間も1泊認めれば十分であろう。次に②の国境小額貿易と④の両替商を考えてみたい。これらの経済活動は、荷役労働者や両替商が越境を繰り返すため、数次の国境通行証が不可欠となる。他方、通行証を提供する対象は国境周辺の住民で十分であり、渡航範囲も国境周辺に限定し、滞在期間も1泊認めれば十分であろう。

⑤の工業団地の立地をはじめとする製造業に関しては、高所得国の側で開発を進めるのか、低所得国の側で開発を進めるのかによって、政策オプションは異なってくる。まず、第7章でみたミャンマーとタイのミャワディ＝メーソット国境のように、高所得国で工場を設立し、低所得国の労働力を活用する場合を考えてみよう。越境労働力を活用する場合は、毎日越境して通勤できるよう数次の国境通行証が必要となる。他方、渡航範囲を大都市圏にまで拡大すると、越境した労働者が国境に留まらず、より高い賃金が得られる大都市圏にまで移動する可能性もあり、国境産業の振興という意味では渡航範囲を広くする必要性は小さい。滞在期間も同様に、労働者の移動を制限することが必要である場合、1日とすれば、国境の管理は容易であろうし、少なくとも長くする必要はない。以上の議論は、労働者の住居が低所得国側にあることを前提としているが、例えばメーソットで働くミャンマー人労働者のほとんどは、現状ではメーソット側に居住しており、ミャワディ側から通勤してくる労働者は少ない。

次に、ベトナムとカンボジアのモクバイ＝バベット国境のように、低所得国で工場を立地する場合を考えてみよう。この場合、労働者については国境通行証を発行する必要性は小さく、むしろ高所得国の側の管理職を含む経営者、技術者が国境通行証で自由に行き来できる環境が求められる。

このため、支給対象は国境周辺住民ではなく、経営者や技術者などの職責で検討すべきである。また、経営者や技術者が数日間滞在し、戻って来る必要性を考えると、数次でかつ1週間以上の滞在期間の長い国境通行証ないしは第三国人向けの2カ国の数次のビザを支給することが望ましい。ただし、低所得国側における渡航範囲は、工場周辺の地域まで行ければ十分であろう。さらに、経営者や技術者が国境地域の工場に出張する場合、国境地域に空港があるとないとは、その投資環境は大きく異なる。そのため、隣国にしか空港がない場合は、両国の国境産業関係者がその空港に同等のアクセスを確保できるような国境通行証の発行を工夫すべきである。

最後に、⑥のカジノや、⑦のリゾート施設、⑧のショッピング・センター、伝統市場、免税店については、例えばバンコク市民が第4章でみたアランプラテートを訪ねるような場合、数次である必要性はなく1次で十分であろうし、滞在期間も3日間もあれば十分であろう。また、支給対象は周辺住民に限定せず、幅広い層の住民が訪れることができるよう、相手国の一般国民とすることが望ましい。他方、渡航範囲については、拡大すると国境地域に免税店などを置く必然性は薄れる。一方、タイとカンボジアの場合、アンコールワットのあるシエムリアップまで渡航範囲を拡大することで、国境通行証で国境地域まで訪れる観光客が増えるかどうかは予測が難しいが、国境地域の場合は隣接観光地までの移動を認めていく方が現実的といえる。⑦リゾート施設についても、ほぼ同様なことがいえよう。また、⑧のショッピング・センターのうち、ピエンチャンの市民が橋をわたってタイのノンカーイやウドターニーで買い物をするような場合は、対象は国境周辺住民、渡航範囲は国境周辺で、滞在期間は例えば2泊3日と現状のもので十分であり、滞在期間も長くする必要性はなからうが、現状で支給されている数次の国境通行証が不可欠である。

4. 各国境の発展可能性

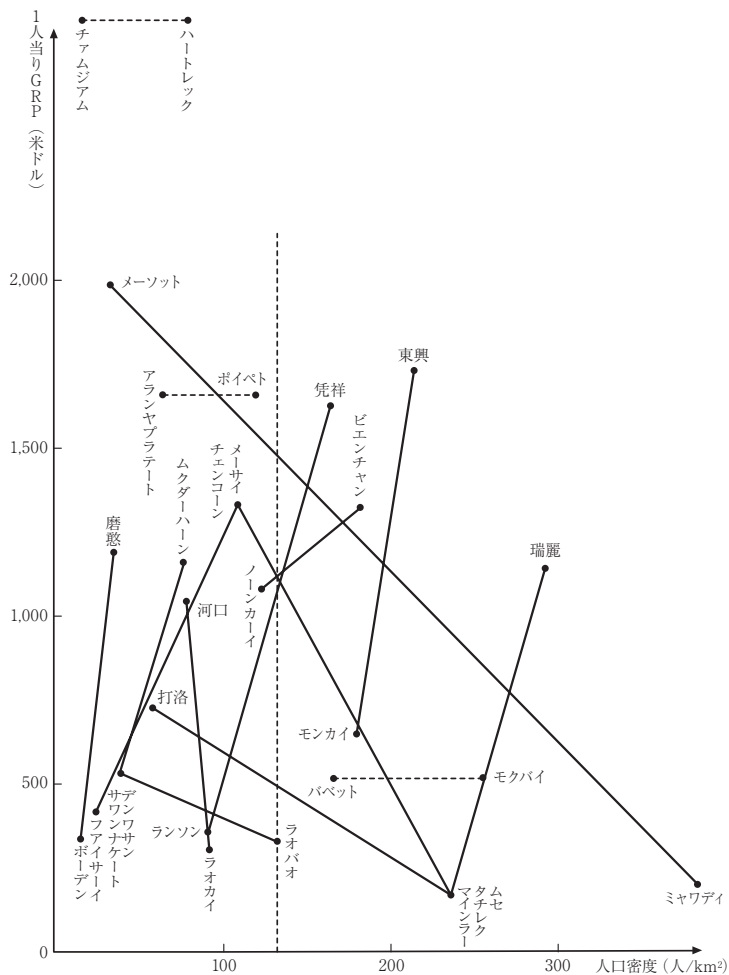
これまで、国境における経済活動を分類し、さらに所得水準と人口規模など国境経済活動ごとの制約条件を述べ、さらに経済活動ごとに望ましい

国境通行証の条件を検討してきた。そこで、ここではこれらをまとめて、国境地域を発展させることを前提に、各国境地域開発の可能性を検討し、そのうえで望ましい通行証などの条件を検討していくこととしたい。検討方法として、所得水準と人口規模の2次元分布図をもとに、国境を多種多様な経済活動が適した国境、それ以外で国境産業としての開発が適していると考えられる国境、さらには国境産業が適していないと判定された国境の3つに分け、各国境の開発の方向性を示すこととしたい。特に、国境産業に適していないと判定された場合は、国境貿易型ないしはカジノ・観光型などその他の経済活動の可能性を模索する。こうして、国境ごとに望ましい経済活動を提示し、国境通行証の条件がどのようになっているのかをみたうえで、望ましい通行証の条件を検討していくこととしたい。

図2は、本書でみてきた国境が存在する省や州ないし県など地方自治体に関して、所得水準の代理変数である1人当たり地域総生産（GRP）と人口規模の代理変数である人口密度を2次元分布図に落とし、国境ごとに結んだものである。同図をみるうえでの留意点を2点程述べておく。第1に、タイのチェンライ県にメーサイ、チェンコーンなどの国境が存在するように、ひとつの地方自治体に複数の国境が存在する場合は、地名が並列して記入してある。第2に、カンボジアに関しては、州ごとの1人当たりGRPの統計がないことから、国境を挟んだタイやベトナムの1人当たりGRPの水準で、水平の点線を引いている。このため、図の左上のチャムジウム＝ハートレック国境などの場合、チャムジアムの1人当たりGRPは、かなり下の方にある可能性が高い。したがって、カンボジアとベトナムやタイとの国境では、カンボジアの方の所得水準が低いことを前提に考えるのが現実的である。

表2は、各国境について、国境産業が適しているかどうかと、国境を隔てた所得格差を示すとともに、各経済活動と関連した施設が存在するかどうかを示した表である。また、表3は、第3章から第10章までで示された通行証の条件を、表4は車両の相互乗り入れの条件をそれぞれ取りまとめたものである。以下では、図2の所得水準と人口規模の2次元分布図をベースに、表2で示された各国境の現状を検討し、表3で示された国境通

図2 メコン地域の国境の存在する地方自治体の1人当りGRPと人口密度(2006年)



- (注) 1) ひとつの地方自治体に複数の国境が存在する場合は、地名が並列して記入してある。
 2) カンボジアに関しては、州ごとの1人当りGRP水準の統計がないことから、国境を挟んだタイやベトナムの1人当りGRP水準で、水平の点線を引いている。
 3) ミャンマーの1人当りGRPは2004/2005年度の家計支出調査に基づく。2006年に近づくため2005/2006年度の1人当りGDPの伸び率分を乗ずることで調整した。
 4) ミャンマーとカンボジアの人口も2005年のデータに基づくことから、2006年の国全体の伸び率分を乗ずることで調整した。

(出所) 参考文献に示された各国統計資料に基づき、筆者作成。

表 2 国 境 ご と の 施 設 の 有 無

国境	国	国境産業	所得格差	積替所・倉庫	小額貿易	工場および工業用地	カジノ	リゾート	ショッピング関連施設
モクハバイ=バベット	V=C	適		中立地点	n.a.(省州級ゲートで実施とも)	すでにC側で操業	C側にあり	V側近隣多い	V側免税店多数
チャムジアム=ハートレック	C=T	不適		C側	あり	C側で入居予定	C側に1件	C側に1件	特になし
ポイベット=アランヤプラテート	C=T	不適		C側	盛況	すでにC側で入居	多数あり	特になし	タイ側に大規模市場
ラオハオ=デンサワウン	V=L	適	16	トラック越境可(V側)	あり	すでにV側で操業	なし	なし	V側免税店複数立地
サワンナケート=ムクダーハーン	L=T	不適	22	トラック越境可(L側)	渡し船で実施	入居予定・別途工場	L側にあり	L側にあり	両側にあり
ビエンチャン=ノンカーイ	L=T	適	12	トラック越境可(両側)	渡し船で実施	両岸に複数の工場	ビエンチャンにあり	L側ゴルフ場あり	両側にあり
ミャワディ=メーソット	T=M	適	97	M側	なし	T側工場多数	なし	T側避暑リゾート	T側外国商品販売店あり
チェンコーン=ファイサーイ	L=T	不適	33	なし	渡し船で実施	なし	なし	なし	なし
ポーテン=樽慙	L=Ch	不適	36	トラック越境可(両側)	実態として少ない	中国側小規模工場	L側にあり	ルアンナムターにあり	両側にあり
メーサイ=タチレク	T=M	適	7.7	T側	なし	両側に工場あり	M側にあり	なし	両側外国商品販売店あり
マイソラー=打洛	M=Ch	適	4.2	なし	制度上Ch側にあり	なし	M側にあり	なし	M側に市場あり
東興=モンカイ	Ch=V	適	2.7	V側	水運による	両側で計画中	V側にあり	V側にゴルフ場等	商業センター
凭祥=ランソン	Ch=V	不適	4.8	両側	浦塞にあり	両側で計画中	なし	なし	特になし
河口=ラオカイ	Ch=V	不適	3.5	両側	盛況	両側で整備中	V側にあり	V側近隣にサバ	Ch側に免税店あり
瑞麗=ムセ	Ch=M	適	6.6	両側	制度上Ch側にあり	Ch側で複数操業	M側現在なし	特になし	Ch側に免税店あり

(出所) 各章の記述並びに筆者らの訪問経験に基づき、整理作成。

表3 通行証の条件（続く）

	開門時間	対象	渡航範囲	滞在期間	1次・数次区別	発行料
モクハイバイパス	6:00-22:00	バベット行政区民 スバライリアン州民 ロイトウアン社民 タイニン省民	ロイトウアン社 スバライリアン省 バベット行政区 スバライリアン州	1日 1カ月もしくは1日 1日 1カ月もしくは1日	IDカード IDカード	n.a. n.a. n.a. n.a.
チャムジアム＝ハートレック	7:00-20:00	コックン州民 チャムジアム周辺住民	クロンヤイ郡 ハートレック市場まで	3日間 1日	数次(1年) 数次(1日)	n.a. 50バーツ
ポイバト＝アランヤブラテート	7:00-20:00	アランヤブラテート郡民 シエムリアップ州	ボンティアイミアンチェイ州 シエムリアップ州	1週間 1日	数次(2年) 数次(1日)	n.a. n.a.
ラオハオ＝デンサワン	7:00-19:00	オーチュルウ郡民 カンボジア国民	サゲウ県・ブラーチャンブリー県 ロンクアラ市場のみ	1週間 1日	数次(2年) n.a.	20,000リエル 1,000リエル ¹⁾
サワンナケート＝ムクダダー＝ハー	8:00-18:00	ラオスとの国境省民 ラオスとの国境省民 ²⁾ サワンナケート県民 ²⁾ ラオス国民	ラオス国内 ラオス国内 ベトナム国内 ベトナム国内	7日間 15日間 7日間(1回延長可) 15日間	1次 数次(1年) 1次 数次(1～2年)	n.a. n.a. 1,000キープ 5米ドル
サワンナケート＝ムクダダー＝ハー	8:00-18:00	ムクダダー＝ハー	サワンナケート県 サワンナケート県	2泊3日 2泊3日	数次(1年) 1次	n.a. n.a.
ピエンチャン＝ノンカーイ	6:00-22:00	タイ国民 ラオス国民 タイ国民 ノンカーイ県民 ピエンチャン市民	ムクダダー＝ハー県 サワンナケート県 ラオス国民 首都ピエンチャン ノンカーイ県 ノンカーイ県・ウドンターニ郡	2泊3日 2泊3日 2泊3日 2泊3日 2泊3日 2泊3日	1次 数次(1年) 1次 数次(1年) 1次 数次(1年)	n.a. 5万キープ 15万キープ 30バーツ 30バーツ 30バーツ n.a.
ミャワティ＝メーソソット ⁴⁾	5:30-17:30	タイ市民 ミャンマー国民	ミャワティ市街地 メーソソットまで	1日 1日	1次 1次	50バーツ 1,000チャット
チェンコーン＝ファイサーイ	6:00-18:00	ラオス国民 ボケオ県民	チェンラーイ県 チェンラーイ県	原則2泊3日 ⁵⁾ 原則2泊3日 ⁵⁾	1次 数次(1年)	5万キープ 5万キープ
	8:00-16:00	タイ国民 チェンラーイ県民	ボケオ県内 ボケオ県内	原則2泊3日 ⁵⁾ 原則2泊3日	1次 数次(1年)	50バーツ n.a.
ポーテン＝磨惹	7:00-18:00 ⁶⁾ 8:00-19:00 ⁶⁾	中国国民 ラオス国民	北部4県まで 景洪および普洱まで	10日間(10日間延長可) 10日間(10日間延長可)	数次 ⁷⁾ 数次 ⁷⁾	300人民元 3.5万キープ
メーサイ＝タレク	8:30-18:30 ⁸⁾ 8:00-18:00 ⁸⁾	ミャンマー国民 ⁹⁾ タイ国民 ¹²⁾	国境から5km以内 ¹⁰⁾ メインラーンまで ¹³⁾	不定(原則7日以内) ¹¹⁾ 不定(原則6日以内) ¹¹⁾	1次 1次	10バーツ 30バーツ+入国税 10バーツ

(続く)

表 3 通 行 証 の 条 件 (続 き)

マイナラー=打洛	開門時間	対象	渡航範囲	滞在期間	1次・数次区別	発行料
	8:30-23:30	ミャンマー国民	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	7:00-22:00	西双版纳州民	タナレクまで	7日間	n.a.	10元+4元
東興=モンカイ	8:00-20:00	ベトナム国民	東興市内	1日 ¹⁴⁾	数次	n.a.
	7:00-19:00	中国国民	ベトナム全土	15日間	数次	n.a.
凭祥=ランソン	8:00-20:00	ベトナム国民	凭祥市内	1日 ¹⁴⁾	数次	n.a.
	7:00-19:00	中国国民	ベトナム全土	15日間	数次	n.a.
河口=ラオカイ	8:00-23:00	ベトナム国民	国境から13km以内 ¹⁵⁾	10日間 ¹⁶⁾	数次	n.a.
	7:00-22:00	中国国民	ベトナム全土	11日間 ¹⁷⁾	数次(半年・1年)	無償
	6:30-20:30	国境周辺ミャンマー人	国境周辺地域	1~15日間 ¹⁸⁾	1次	2人民元
		国境周辺ミャンマー人	国境周辺地域	3~12カ月 ¹⁸⁾	数次(3カ月・1年)	15人民元
		国境周辺ミャンマー人	雲南省その他の地域	1カ月(1回延長可) ¹⁸⁾	1次	100人民元
瑞麗=ムセ	8:00-22:00	国境周辺中国住民	マンダレー・ミッチーナ等	n.a.	数次(半年・1年)	100人民元
		非国境周辺中国国民	n.a.	n.a.	1次	20人民元
		非国境周辺中国国民	n.a.	n.a.	数次(1年)	100人民元

(注) 1) 1日券でタイに入国する者は、タイ側が有料で発行する顔写真入りのimmigration cardが必要である。

2) サワンナケート県以外のラオス国民も県庁で許可を得れば、1次の通行証は取得が可能。

3) 県民以外の国民も、ビジネスなどで頻りにムクダハーンを訪ねる場合に限り、取得が可能である。

4) メーソットの出入国管理事務所への電話でのヒアリングによる(2010年2月26日)。なお、ここでの情報は第6省表3の情報と異なる。

5) 1週間まで延長が可能。病院など越境通院の場合、更なる延長が可能である。

6) 外国人の開門時間は、ラオス時間で16:00、中国時間で17:00までとなっている。

7) ここで示されているのは国境通行証所持者に対する開門時間で、パスポートの場合は、それぞれ16:30、16:00までとなっている。

8) 25歳未満のミャンマー人女性には、タイでの人身売買防止のため、タナレクに渡航することはできない。

9) 25歳未満のミャンマー人女性には、タイでの人身売買防止のため、タナレクに渡航することはできない。

10) 国境から5kmと30km地点で、ミャンマー人が不法に入国していないかチェックしている。

11) メーソットの出入国管理事務所でのヒアリングに基づくと、第6章表3の情報とは異なる。

12) タイ国民はタナレクからは、パスポートでの入国は不可、通行証に限定される。パスポートでの入国は、スワンナブームからヤンゴンへの入国に限定されている。

13) 中国のビザを取得しては、パスポートでの入国は不可、通行証に限定される。パスポートでの入国は、スワンナブームからヤンゴンへの入国に限定されている。

14) 臨時居留が認められれば、最大6カ月+3カ月の計1年まで居留が可能となる。

15) 河口ヤオ族自治県内。公安の許可があれば昆明まで渡航が可能。

16) 基本的に1日滞在が原則で、臨時居留許可により延長されるものはあるものの、最初から10日間の滞在が認められているわけではなく、実際は7日間までしか、ベトナムに滞在できない。中国国民がカジノで浪費するのを少しでも防ぎたいためといわれる。

17) ベトナム側は11日間の滞在を認めているが、中国側は滞在期限の3日前までに帰国するよう義務付けており、さらに河口で1日費やさなくてはならず、実際は7日間までしか、ベトナムに滞在できない。中国国民がカジノで浪費するのを少しでも防ぎたいためといわれる。

18) いずれの場合も、10人民元を支払って、出入国許可証を取得する必要がある。そのうえで、一時滞在、短期滞在(3~12カ月)、雲南省の他地域への渡航への目的別に許可証を取得しなければならぬ。

(出所) 各章並びに国境地域の出入国・税関関係者などからのヒアリングに基づく。

表4 車両乗り入れの条件

	開門時間	対象ナンバー	トラック	観光・乗用
バベット=モクバイ ¹⁾	6:00-22:00	カンボジア・ ベトナム・ カンボジア・	実態として中立地帯まで SEZ・中立地帯まで	ホーチミン市まで シエムリアップ・ブンベンまで n.a.(越境するバスはみられない)
チャムジアム=ハートレック	7:00-20:00	カンボジア・ タイ・	国境から 20km まで 国境から 20km まで	n.a.(越境するバスはみられない) n.a.(越境するバスはみられない) カジノに向かう乗用車は越境可
ポイバト=アランヤプラテート	7:00-20:00	カンボジア・ タイ・	実態として越境していない 実態として荷物積替所まで	n.a.(越境するバスはみられない) n.a.(越境するバスはみられない)
ラオバオ=デンサワン	7:00-19:00	ベトナム・ ラオス・ タイ・	ラオス全土渡航可能 ベトナム全土渡航可能 ダナンまで	ラオス全土渡航可能 ベトナム全土渡航可能 ダナンまで ¹⁾
サワンナケート=ムクダーハーン	8:00-18:00	ラオス・ ベトナム・ タイ・	タイ全土渡航可能 コーンケーンまで ラオス全土渡航可能	タイ全土渡航可能 コーンケーンまで ラオス全土渡航可能
ピエンチャン=ノンカイ	6:00-22:00	ラオス・ タイ・	タイ全土渡航可能 ラオス全土渡航可能	タイ全土渡航可能 ラオス全土渡航可能
ミヤワディ=メーソット	6:00-18:00 5:30-17:30	ミャンマー・ タイ・	運用上越境はみられない 運用上はミヤワディの積替所まで	n.a.(越境するバスはみられない) n.a.(越境するバスはみられない)
チェンコーン=ファイサーイ	8:00-18:00	タイ・ ラオス・	ラオス全土渡航可能 タイ全土渡航可能	ラオス全土渡航可能 タイ全土渡航可能
ボーテン=磨憨	8:00-19:00 7:00-18:00	ラオス・ 中国	昆明まで ラオス全土	実態としてみられない 昆明-ピエンチャン間定期運行
メーサイ=タチレク	8:00-16:00 8:30-16:30	タイ・ ミャンマー・	タチレクまで 第2メーサイ橋まで	メインラー ³⁾ メーサイまで ³⁾
メインラー=打洛	8:30-23:30 7:00-22:00	ミャンマー・ 中国	越境不可 タチレクまで	越境不可 タチレクまで
東興=モンカイ	7:00-19:00 8:00-20:00	中国 ベトナム・	モンカイ市内 東興市内	乗り入れは行われていない 乗り入れは行われていない
憑祥=ランソン	7:00-19:00 8:00-20:00	中国 ベトナム・	実態として積替所まで 実態として積替所まで	ランソン市内(小型乗用車に限る) 憑祥市内(小型乗用車に限る)
河口=ラオカイ	7:00-22:00 8:00-23:00	中国 ベトナム・	ラオカイまで 紅河県内	ベトナム全土 紅河県内
瑞麗=ムセ	6:30-20:30 8:00-22:00	中国 ミャンマー・	n.a. 姐告まで	n.a.(越境するバスはみられない) n.a.(越境するバスはみられない)

- (注) 1) カンボジアとベトナムとで指定された 40 台までが相互乗り入れ可能となったが、トラックは 1 台も含まれておらず、バスだけである。
 2) 東西回廊沿道に限って認められている。
 3) タイの観光用車両は、2005 年頃までは、西双版纳(シーサンパンナ)まで渡航が可能であったが、中緬関係が理由で、現在はメインラーまでとなっている。
 4) ミャンマーの観光車両は、2005 年頃まではチェンラーイまで運行可能であったが、現在はメーサイまでとなっている。
 5) ベトナムのトラックも、中国のトラックも輸送できるのは、輸出貨物に限られている。
 (出所) 各章並びに国境地域の税関関係者などからのヒアリングに基づく。

行証の現状の制度を参照しながら、望ましい通行証の条件を検討していくこととする。

(1) 多種多様な国境経済活動の発展が可能な国境

はじめに図2を検討していくこととしたい。まず、国境の両地点が人口密度も高く、1人当りGRPが高い図の右上にあるような場合、国境地域は様々な経済活動の可能性を秘めている。これは、双方の指標が高い地域は、市場としての価値が高いとともに、特に人口が多い場合は労働供給能力も高いためである。

南北経済回廊の中越の東興＝モンカイ国境は、この地域で最も両側の所得水準の高い国境のひとつであり、国境産業に加え、ショッピング・センターの立地などあらゆる国境経済活動に適した条件を兼ね備えている。現在では、モンカイが国境観光・カジノ型と国境貿易をはじめとする国境貿易型に該当するが、これだけの人口規模があれば、国境産業型の経済発展も可能と考えられる。その場合、ベトナム側のハノイとハイフォン港とのアクセスを改善すれば、その可能性はより一層現実的となるであろう。その意味で、臨時居留が認められれば、国境通行証で働くことができる状況が、今後の更なる発展を促す可能性を秘めている。

ラオスとタイとのビエンチャン＝ノンカーイ国境は、ビエンチャンの所得水準と人口密度の高さに加え、さらに国境を挟んで国の所得の大小関係と、地方の所得の大小関係が逆転した「ねじれの国境」であることから、国境産業に加え、ショッピング・センターの立地も可能な国境である。実際のところ、所得の高いビエンチャン市民が、メコン川をわたって、ショッピングに出かける光景がよくみられる一方で、ビエンチャン側では工業団地が計画されている。これらの点を考慮すると、ビエンチャンの国境産業を発展させるために、経営者や技術者向けに滞在期間が1週間程度の数次の国境通行証ないしは第三国人に対する2カ国の数次のビザを支給することが、今後の有効な支援策となり得る。

(2) 国境産業の立地が可能な国境

次に、図2で所得水準と人口規模もともに右上にある国境に続いて、右上ではないものの低所得である側の人口規模から、表2で国境産業の発展が適切と判定された国境についてみていくこととしたい。

東西経済回廊上のミャンマーとタイのミャワディ＝メーソット国境は、所得水準の高いメーソット側に多くの縫製関連の企業が立地する典型的な国境産業型の国境である。ミャワディ側の人口密度は378人/km²で、国境を隔てた所得格差は9.7倍と最も国境産業に望ましい社会経済状況を満たしている⁽⁹⁾。しかし、所得水準の高い方に国境産業が立地されているために、低所得国であるミャンマーの経済成長に直接結びついてはいない。また、メーソットに立地する縫製企業にとっても、タイの最低賃金に制約されるなど、国境地域本来の立地優位性を最大限に活用できる状況にはなっていない。第7章で議論した通り、ミャンマー側のビジネス・投資環境が改善された場合は、ミャワディに国境産業の集積を形成することが可能になるであろう。

南部経済回廊のベトナムとカンボジアのモクバイ＝バベット国境は、モクバイ側は免税スーパーなどが多く立地し、カオダイ教の総本山も近い国境観光・カジノ型の国境地域と位置づけられる。バベット側はマンハッタン経済特別区などベトナム側の電力とサイゴン港へのアクセスなどを活かした国境産業とカジノが立地されている。図2でみる通り、人口密度はモクバイのあるタイニン省の方が高いが、表2による適・不適判断では国境産業型の条件を満たしている。国境産業がバベットにある場合、低所得国に立地するケースであるため、経営者や技術者がホーチミンなどから頻繁に越境できることが望ましく、その意味では国境周辺住民に限定されている国境通行証(表3)をビジネス関係者に開放し、ホーチミン在住の経営者や技術者などにも拡大する一方、第三人には双方の国の数次のビザを支給することが望ましい。ただ、その場合の国境通行証の渡航範囲は、マンハッタン経済特別区までで十分であろう。また、モクバイ側の免税スーパーや観光地とバベット側のカジノを組み合わせた観光も可能であり、同様にホーチミン近郊の市民が手軽に申請できる1次国境通行証も有効である。

東西経済回廊上のベトナムとラオスのラオバオ＝デンサワン国境は、表2で国境産業が適していると判定されている。実際、第5章でみてきたように、ラオバオ側は経済商業特区に多くの製造業や商業の企業が進出しているように、国境産業型と国境貿易型を兼ね備えた国境である。ただ、この国境で留意しなければならないのは、先述の通りラオバオがあるクアンチ省の1人当りGRPがサワンナケートのそれよりも低く、国レベルの所得水準の違いの関係が逆転した「ねじれの国境」である点である。このため、国境産業といっても、高所得である側のサワンナケートからラオバオに投資する企業はほとんどなく、むしろタイからの投資が現状では多い(第5章)。したがって、国境通行証の対象を、タイの進出企業に支給することの意味は大きいだが、その場合ラオスとの調整が必要となる。したがって、現状では経営者がラオスからラオバオを訪れる必要性も小さいし、また免税店を訪れる人たちの多くはベトナム人であるので、国境通行証の条件の緩和で、経済活動が活気づくわけでもなさそうである。

中国とミャンマーの瑞麗＝ムセ国境は、表2では国境産業が適していると判定されている。他方、瑞麗の1人当りGRPも人口密度も相対的には高い点は、この国境が様々な可能性をもっていることを示している。実際、同国境は第10章が描写する通り、国境貿易型で成功を収めた国境地域であるといえよう。さらに、姐告の飛び地的な地形によって、ミャンマー人越境移民をある程度抑止しつつ、ミャンマー人労働者を活用した荷役などで発展している。また、ムセ105マイルでの主要輸出入品の倉庫の立地が、国境貿易型経済発展をより一層促進している。しかし、CBTAの流れが進むなかで、国境でのトラック積替所を中心とする国境貿易型のモデルがいつまで持続的であるかは、難しい点でもある。その点では、国境産業の下地を強化していくことが求められよう。現状では、国境周辺のミャンマー人に3ヵ月から12ヵ月の滞在期間で数次の国境通行証が発行されており、その面での政策条件は整っているといえよう。

南北経済回廊上のタイとミャンマーのメーサイ＝タチレク国境は、工業団地といった形で製造業が集積しているわけではないが、筆者の知る限り、国境産業の立地が認められる国境である。実際、表2でも国境産業は適切

と判定されており、特にミヤワディ＝メーソット国境と同様に低廉なミャンマー人労働者を活用した国境産業の潜在性は高いといえる。しかし、ミャンマーにおける現在の政治状況並びに投資環境を考えると、タイのメーサイ側に立地することが現実的といえよう。このほか、タチレク側ではタイ製品を販売する商店が、メーサイ側では中国製品を販売する商店がそれぞれあり、ミャンマーのタチレク側にはカジノも存在する。実際のところ、通行証の支給対象も国境周辺住民ではなく、ともに一般国民に1次の国境通行証を発行する仕組みになっており、その点では近隣諸国の商品の買い物客をターゲットにした、カジノ・観光型の国境経済活動が主体といえる。しかし、低廉なミャンマー人労働者を活用した国境産業をタイ側に発展させていくとすれば、ミャンマー人労働者を対象とした数次で、しかも滞在期間は1日未満の労働者向け国境通行証を発行することも検討することが必要となる。

最後に、国境産業が適切と判定されているわけではないが、経済特別区が操業を開始できる段階に入っているカンボジアとタイのポイペト＝アランヤプラテート国境についてみてみることにしたい。同国境は、典型的な国境観光・カジノ型の国境経済圏であり、同時にロンクルア市場での買い物客が、カジノを訪れる人々に対するひとつの魅力となっている。その意味で、1日通行券が機能しているといえるし、カジノが中立地帯にあることから、国境通行証も必要としていない。しかし、第4章でも述べられているように、ポイペトのカジノは、周辺に特に目ぼしい観光地などが存在しない点を考えると、必ずしも国境観光・カジノ型の国境経済圏が持続可能なわけではない。実際、タイではタクシン政権下で、国内の賭博を認める話が上がったことがあり、国内賭博がタイで認められた場合、ポイペトのカジノが廃業に追い込まれる可能性は十分考えられる。その点では、より持続可能なものにするために国境産業を発展させることが、第4章では提言されている。しかしながら、表2ではポイペトの人口密度が118.6と、ラオバオの131.4をわずかながら下回っているため、国境産業の条件を満たしていないと判定されている。

確かにラオバオは現状で国境産業が複数立地されている国境のうち、最

も人口密度の低い国境であるが、このことはラオバオより人口密度が低い国境で国境産業が発展する可能性がないことを意味するわけではない。実際のところ、ポイペトの人口密度はラオバオと大きく離れているわけではない。何よりもポイペト側のオーニアン SEZ で入居する企業が出始めている。さらに、電力不足の問題を抱えたカンボジアにおいて、タイの電力を利用することが可能で、レムチャバン港へのアクセス条件もよい点を考えると、ポイペトでの国境産業としての可能性はある程度あるとみるべきであろう。仮にポイペトが国境産業型として発展していくには、ビジネス目的に限りバンコク近郊に住む経営者が頻繁に来ることができるよう、数回で対象地域の広い国境通行証もしくは第三人向けの双方の国のビザの発給が望まれる。他方、これとは別に、国境観光・カジノ型のモデルとして、タイ国民がシエムリアップまでの国境通行証を取得できるように、アンコール遺跡群とカジノや買い物を組み合わせたサービスを考えていくこともひとつのアイデアである。その点では、国境通行証の対象を1次のものに限り、支給対象と渡航地域を拡大することが望まれる。

(3) 国境産業には適さない国境

以下で述べる国境は、国境産業の発展が人口密度の面から適切ではないと判定された国境である。その場合、国境周辺で主要な国道の交差点が存在している場合は、ドライ・ポートなど物流拠点としての発展が望まれる。物流拠点など国境貿易型の発展が難しい場合は、残る選択肢として国境観光・カジノ型の開発路線を模索せざるを得ない。

東西経済回廊上のラオスとタイのサワンナケート＝ムクダーハーン国境のうち、サワンナケートは、わずかながら国境産業が認められる一方、広大で安価な土地を活用した農業や鉱業部門の投資が増えており、他方で物流企業の投資も行われている。このように様々な経済活動が行われているが、第6章でもみてきたように、サワンナケート県の人口密度は図2でもきわめて低く、表2でも国境産業の条件を満たしてはいないことから、国境産業発展の可能性は小さい。その意味で、カジノなどは有望であろうし、何よりも東西経済回廊とラオスの大動脈である国道13号線が交差するセ

ノー地区の物流拠点として発展する可能性は高く、農業や鉱業、さらには農産物加工などの可能性も大きい。国境通行証については、2009年に入ってできたカジノやメコン川のほとりのリゾート施設への来訪を促すべく、1次の国境通行証を遠方からの来訪者に新たに支給することが望ましい。

南北経済回廊のタイとラオスのチェンコン＝フアイサーイ国境、ラオスと中国のポーテン＝磨憨国境は、所得水準の低い方の側の1級行政区の人口密度が極端に低いことから、表2では国境産業は不適と判定されている。このため、これらの地域はカジノやゴルフ場などのリゾート開発を推進する国境観光・カジノ型開発が、残された少ない選択肢のひとつである。しかし、中国政府は国境を隔てた国のカジノ開発には神経を尖らせていることから、ポーテンのカジノが今後どうなっていくかは注視する必要がある。しかし、それ以上にポーテンのあるルアンナムター県は、ベトナム、中国、タイの3カ国と非常によい地理的なアクセス条件をもっている。また、ルアンナムター県は、エコツアーや少数民族の村落を訪れる観光客が近年増えてきており、物流拠点としての整備とカジノ以外の観光促進を進めていけば、潜在的可能性は高いように思われる。その意味で、これらの国境では国境通行証をタイと中国国民に対し、幅広く支給している点は評価できる。

凭祥＝ランソン国境は、ランソン側の人口密度が国境産業を誘致するには不十分と判定されている。実際のところ、現状では物流拠点など国境貿易型の発展経路を歩んでいる。しかし、長期的に越境交通協定(CBTA)が締結される流れにあるなかで、そうしたパターンが持続的かどうかはわからない。他方で、浦塞国境などでは辺境互市貿易が栄えており、周辺地域の住民を対象とした国境通行証の制度がうまく機能している。

ラオカイ＝河口の国境は、低所得国のラオカイの人口密度が91.4人/km²と国境産業の条件を満たしていないと判定される。しかし、中国国民に対しベトナム全土への渡航を国境通行証で認めている点を考えると、近郊の高原地帯であるサパへの観光拠点としても、ラオカイの発展の可能性は大きい。また、中越の両側で橋を挟んで経済特別区が形成されており、これらの特別区を成功に導くためには、国境通行証の一層の条件緩和が求

められる。

カンボジアとタイのチャムジアム＝ハートレック国境は、チャムジアム側にカジノとサファリー・パークの国境観光・カジノ型の経済活動と経済特別区が存在する。しかし、チャムジアムのあるコッコン州の人口密度はきわめて低く、国境産業には不適と判定され、近く進出を予定している韓国の現代自動車がどのようにして生産に必要な労働力を確保していくのが注目される。むしろ、国境観光・カジノ型の発展をめざしていくことが妥当かと思われる。しかしながら、必ずしも確認はとれていないものの、現状では国境通行証がタイの一般国民すべてに支給されている状況はみられない。その意味で、1次の通行証でよいので、タイ全域からの観光客に対する国境通行証の発行が望ましい。

シャン州のマインラーと打洛との国境は国境産業に適していると判定されているが、マインラーがミャンマーの大都市から遠く、かつ山岳地帯に位置している点などを考慮すると、国境産業が成立する可能性は小さい。また、中国政府の圧力でカジノの閉鎖を余儀なくされたこと、中国側の打洛が国家2級の国境ゲートに過ぎない点を考えると、同国境の発展のモデルを描くことは現状では難しい。

おわりに

メコン地域各国は、国境経済圏の形成と発展に対してそれぞれ政治的、政策上の意図や思惑をもっていることがほぼ明らかになった。すでに成長の核となるべき中核都市を擁するGMS中進国にとって、国境地域は後進地域、あるいは辺境という意味合いが強かった。しかし、そうした地域が大きな人口を抱えていたり、少数民族の居住地であったことももあり、政治的安定のためにも、国境地域の所得水準の向上が必要となったのであろう。一方、CLM諸国にとっては、国境地域は国内でも比較的豊かな地域であることも多く、国境地域開発の目的は、むしろ豊かな隣国の経済力を国内に取り込むための導管として機能させることにあったといえよう。

国境障壁が削減されていくなかで、国境経済圏の発展は中長期的には持続可能でないと想定されるにもかかわらず、現実にはその開発が各国政府のイニシアティブを含めて進められてきた背景には、このような国家の政治的、政策的な意図と思惑が少なからず存在していた。ただし、実際の意図や思惑を厳密に実証していくためには、国境の存在する地方自治体、国家、さらには国家間の枠組みなど、重層的な検討をさらに行っていくことが必要である。これについては、今後の課題としたい。

最終章のもうひとつの課題は、各国境地域の発展条件を明らかにし、その可能性を開花させるための政策手段について検討することであった。そのために、各国境地域の経済・人口・社会的な条件を整理し、分類したうえで、政策変数のひとつとして国境通行証に注目した。

各国境地域の所得水準や人口密度から考えると、様々なタイプの発展の可能性をもった国境と、開発の選択肢の限られた国境が存在することが明らかになった。しかし、選択肢の限られた国境のなかでも、所得水準や人口密度以外の要素から、物流拠点としての可能性や農業や林業の可能性のある国境も見出すことができた。発展の選択肢が限られた国境地域では、ややもすると安易にカジノの設置や、リアカーを使った国境小額貿易などに依存しがちであるが、実は工夫次第でより多様な青写真を描くことができるように思われる。実際、序章や最終章で示した国境地域の発展パターンはひとつのモデルに過ぎず、現実にはこのほかにもより有効なモデルが存在するのかもしれない。こうした多様な可能性の発掘については、メコン地域以外の事例を検討するなど、今後の課題としたい。

さて、序章でも述べたように、メコン地域の経済回廊が発展し、陸路を通じた輸送が日常化すると、これまで個別に発展していた中国とインドとASEANが陸路で結ばれる可能性が現実味を帯びてくる。少なくとも、中国とASEANはすでに陸路で結ばれている。しかしながら、このように経済回廊が大都市を結ぶ拠点連結型の道路として発展していくことは、中国とタイ、そしてベトナムと、CLM諸国との格差をさらに広げる可能性をはらんでいる。こうした課題に対処するためにも、CLM諸国が国レベルの経済発展戦略のなかで、国境地域をどう位置づけていくのかは重要な

課題である。本書のメッセージは、メコン地域の均衡ある経済発展をめざすうえで、国境経済圏の形成と発展はひとつの有効な方策となり得る、ということである。そして、そうした認識が国境を形成する両国およびメコン地域共通のものとなるとき、国境地域は国境経済圏として発展を遂げる可能性をもつのではなからうか。

〔注〕

- (1) 工藤年博氏の IEAT 副総裁に対するインタビューに基づく（2008年11月17日）。
- (2) しかしながら、昆明からムセに向かうルートは、高速道路以外の一般道も比較的良く整備されている一方、瑞麗をはじめ徳宏州のミャンマーとの国境地域も、木材加工などの産業がみられる。
- (3) 前者のプログラムでは、インフラ整備事業が山岳地域や国境地帯に集中したことが、逆に批判されている。
- (4) CDC のウェブサイトに基づく（2009年12月19日）。
- (5) オーニアン SEZ では、2009年9月7日に筆者が訪れた際、宝石箱の工場が同 SEZ 入居企業の第1号として建設中であった。
- (6) これらに加えて、国境産業型の場合、バベットのマンハッタン SEZ のケースで述べられていたように、国境地域に政府の関係機関の窓口が集まったワン・ストップ・サービス（OSS）が貿易円滑化などのためにきわめて重要である点を指摘しておきたい。というのも、貿易関係の書類を首都や省・州都、県庁所在地まで届けなければならないとすると、それは企業にとって大きな負担となる。
- (7) 第1の条件である国境を挟んだ地域格差に関しても、本来であれば同様な条件により、適切かどうか判定したいところであるが、以下の理由から差し控えることとしたい。第1に、所得水準の代理指標となる地方自治体の1人当り GRP が、カンボジアに関しては公表されていないため、実際に国境産業の立地が認められるバベットの基準がわからず、立地が認められる国境のサンプル数が少ないなかで、同様な基準を出すことは避けるべきであろう。第2に、実際にすでに国境産業の立地が認められる国境のうち、1人当り GRP の格差が最も小さいベトナムとラオスのラオバオ＝デンサワン国境は、低所得国の低賃金労働力を活用するために高所得国の企業が投資するという国境産業のプロトタイプが該当する国境ではない。実のところ、同国境は、国境地域だけを比較すると、デンサワンのあるサワンナケート県がラオバオのあるクワンチ省を1人当り GRP で上回り、国レベルではラオバオのあるベトナムが、デンサワンのあるラオスを1人当り GDP で上回る「ねじれの国境」である。
- (8) 本研究で扱った国境を見渡すと、こうした「ねじれの国境」は、前注釈でも述べたようにベトナムとラオスのラオバオ＝デンサワン国境が該当するが、これら2国境のほかではみられない。
- (9) このように二国間の国境を結ぶ直線が右下がりの場合、その程度によっても異なるが、より相応しい条件を満たしているといえる。

〔参考文献〕

〈日本語文献〉

- 石田暁恵[2005]「大メコン圏経済回廊とベトナム経済開発」（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, 2005年11月30日, アジア経済研究所, 281-304 ページ）。
- 岡本信広[2008]「内陸開発と西南地域」（岡本信広編『中国西南地域の開発戦略』アジ研選書 10, アジア経済研究所, 3-22 ページ）。
- カンボジア開発評議会[2007]『カンボジア投資ガイド』, 2007年6月, 国際機関・日本アセアンセンター。
- 坂田正三[2004]「ベトナムの貧困削減政策－ベトナム指導層の認識とその変化の背景」（石田暁恵・五島文雄編『国際経済参入期のベトナム』研究双書 No.540, アジア経済研究所, 421-448 ページ）。
- 佐々木智弘[2001]「西部大開発の政治的分析」（大西康雄編『中国の西部大開発－内陸発展戦略の行方』アジ研トピックスレポート No. 42, アジア経済研究所, 23-42 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 919, 岩波書店）。
- 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, 248-280 ページ）。
- [2009]「タイの近隣諸国への経済協力と国内地域開発の新展開」（石田正美・工藤年博編『大メコン圏経済協力』情勢分析レポート No. 4, アジア経済研究所, 34-61 ページ）。

〈外国語文献〉

- Central Statistical Organization[2008] *Statistical Yearbook 2006*, Nay Pyi Taw.
- National Institute of Statistics[2006] *Kingdom of Cambodia Statistical Yearbook 2006*, Phnom Penh.
- National Statistical Center[2008] *Lao PDR Statistical Yearbook 2007*, Vientiane.
- National Statistical Office[2007] *Statistical Yearbook Thailand 2007* (Special Edition), Bangkok.
- [2008] *Statistical Yearbook Thailand 2008*, Bangkok.
- [2009] *Statistical Yearbook Thailand 2009*, Bangkok.
- General Statistics Office[2008] *Statistical Yearbook 2007*, Hanoi.
- 広西チワン族自治区統計局編[2007]『広西統計年鑑 2006』。
- 雲南省統計局編[2007]『雲南統計年鑑 2006』。
- 中国統計出版社[2008]『中国統計年鑑 2007』。
- 中国統計出版社[2009]『中国統計年鑑 2008』。

〈ウェブサイト〉

カンボジア開発協議会：http://www.cambodiasez.gov.kh/all_zones_p1.php