



# メコン地域・経済回廊の経済効果

磯野生茂

メコン地域の各国は一九九七年の経済危機以後、着実な経済発展を遂げてきた。一方で、絶対値で見た一人あたりGDPの格差は拡大し、国際的な生産流通ネットワークに組み込まれるスピードの差によってベトナムやタイのように比較的高い成長を遂げた国と、カンボジア・ラオス・ミャンマーといったそうでない国との格差が生じている。

現在、ASEANの枠組みでは、製造業企業による実態的な経済統合を後押しし、域内格差を緩和するために制度的な地域統合が推進されている。ASEAN自由貿易地域(AFTA)における関税撤廃はすでに最終段階にあり、ASEAN経済共同体(AEC)の二〇一五年の成立に向け邁進し、また、周辺国との自由貿易協定(FTA)も積極的に進めている。

同時に、域内格差緩和の手段として国際経済回廊整備が考えられている。九二年にアジア開発銀行(ADB)が提唱したメコン地域開発を端緒として、南北、東西、南部の経済回廊の整備が進むことが期待されている。CLMV(カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム)諸国においては、経済

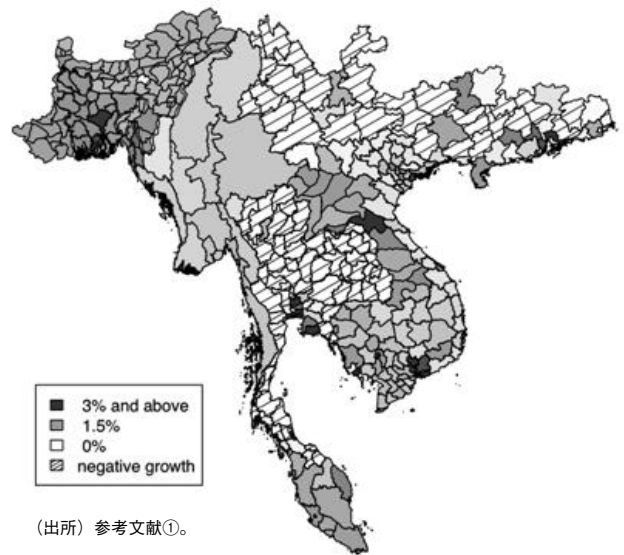
回廊整備によってタイやベトナムとのリンクが強化されることに対する期待とともに、経済回廊整備がタイや中国など大国のみに優位に働き、新規加盟国にとってマイナスになるのではないか、という懸念が持たれている。

ここでは空間シミュレーションモデルの予測結果(参考文献①)に基づき、東西回廊、南部回廊といった経済回廊整備が域内格差にどのような影響を与えるのかを見る。東アジアにおいては統計データの国際的な基準化が進んでいないこと、そもそも取得できないデータが多いことなど、利用できるデータに制約がある。また、シミュレーションモデル自体も開発・改善の途上であり、予測結果の精度については課題がある。しかし、域内における企業行動、消費者行動、ならびにインフラストラクチャの相互作用に着目したシミュレーションモデルの結果は、経済回廊整備によってどのような影響が発生しうるか、また、経済回廊整備を行うにあたって何を同時に考えていかなければならないのか、についての指針を与えることができる。

## ●空間シミュレーションモデルとは

東アジア・ASEAN経済研究センター(ERIA)のプロジェクトのひとつとして、アジア経済研究所により構築が進んでいる空間シミュレーションモデル(Graphical Simulation Model: GSM)は、空間経済学モデルに基づき、地域における経済的優位性の変化、一部のリンクまたは結節点における物流を改善した際の経済効果、特に、国際道路インフラストラクチャ開発や国境円滑化が各国の経済に与える影響を測ることを可能にしている。○九年三月時点では、GSMはインドシナ半島における道路ネットワークの改善効果に着目し、シンガポール、マレーシア(半島部)、タイ、ミャンマー、カンボジア、ラオス、ベトナム、バングラデシュ、中国の一部(雲南省、広西チワン族自治区、広東省、香港、マカオ)、インドの一部の○カ国を対象としている。○カ国をそれぞれ州、省、県などに区分し(中国は省の下位の県、市レベルで分割)、結果として、三六一の都市、五四六の交通結節点、六九一のリンクから

図1 人口変動の予測 (2005年比2025年、%)



(出所) 参考文献①。

なる一般均衡モデルになつてゐる。

モデルは空間経済学を用いることで、経済活動の過程で内発的に生じる集積力を扱うことが可能となる。モデル内の各企業は、市場への近接性はどうか、他社との競合はどの程度厳しいか、労働者や部材の確保は容易か、といった要素を考え立地や価格・販売量を決定する。各個人は、消

費の利便性はどうか、高賃金の職を得られるか、といった要素を考慮してどこに住むかを決定する。これら個々の戦略や行動の蓄積が、地域レベルで見たときの集積や分散を決定する。このため、都市政策、産業政策、クラスター政策、格差是正政策といった経済活動の過程で生じる集積に関連した政策にアドバイスを与えることができる。GSMでは、地域ごとに農業、五部門に分割した製造業(電子電気、自動車、繊維 Apparel、食品加工、その他)ならびにサービス業において集積力と分散力、企業や人口の移動を導出し、相対的な経済的優位性の変化をグラフィカルに表示する。

### ● ベースラインシナリオによる予測結果

まず、経済回廊の整備が行われない状態(ベースラインシナリオ)を見よう。ベースラインシナリオでは、各々のリンクは時速40kmで走行可能で、さらに国境税関によって追加的な時間を要すると仮定する。国境における追加的な時間は、シンガポール・マレーシア間、マレーシア・タイ間では比較的短く、その他の国境では長いという設定を置いている。図1は、ベースラインシナリオにおける二〇二五年の人口の変化を示している。濃い色の地域は人口が上昇し、斜線で示される地域は人口が減少していることを示す。ここでは、アユタヤ、チョンブリー、ラヨーンといったバンコク周辺、広州市周辺、ハノイ、ホーチミン周辺、ビエンチャン、プノンペン、シハヌークビル、ダッカなど、大都市への人口流入が続くことが予測されている。中国とタイでは、自然増を上回る人口移動によって、一部の地域を除いて人口が減少することが予測されているが、他の国では人口移動は自然増を上回らず、首都など大都市への集積が進むと同時に他の地域も人口が増加する。

つぎに産業構造の変化を見る。ベースラインシナリオの二〇二五年推計結果におけるGDPに占める農業の割合は、ミャンマーが五七・五%、カンボジアが三〇・五%、ラオスが三二・六%であり、二〇〇四

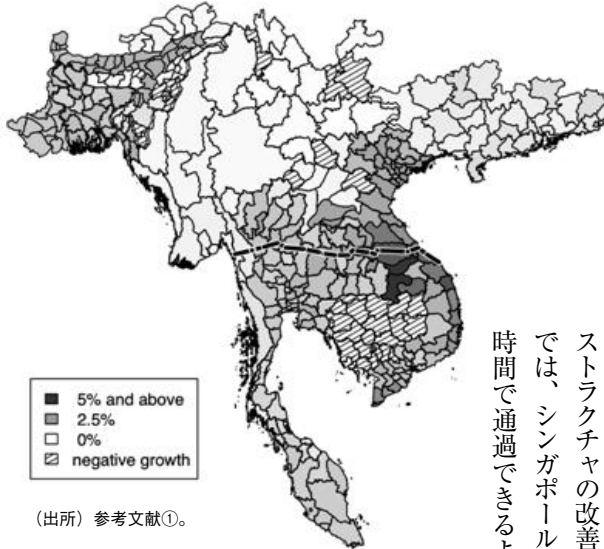
〇六年データと比較すると、ラオスでは農業依存度は減るものの依然農業国のままであり、カンボジアやミャンマーでは現在と比較して大きな構造変化が見られないことを意味する。逆に、タイやベトナムでは工業化・サービス産業化が進展する。

GSMは、各地域がどの製造業に比較優位を持つかについても予測を行う。顕示対称比較優位(Revealed Symmetric Comparative Advantage: RSCA)指数が高い地域がどこに分布するのを見ることができ、どの産業がどこに集積するかを見ることが出来る。自動車産業において高いRSCA指数を示したものは、広西チワン族自治区の柳州、ベトナムのヴィンフック、タイのナコンラーチャシーマー、ラオスのポンサーリー、ベトナムのハイズオン、タイのチョンブリーである。電子電気産業では、広東省の深セン、惠州、広州、珠海、東莞、佛山の各市が高いRSCA指数を示している。繊維 Apparel 産業は、バングラデシュのパブナ、ダッカならびにカンボジアの各州・特別市が高い。食品加工は多くの地域で高いRSCA指数を示しており、結果として、多くの地域は食品加工に最も比較優位を持つことが示される。

電子電気産業は、他の産業に比べ部材、製品の体積や重量が小さく、また情報技術協定(ITA)やその他の関税優遇措置によって分散立地しやすいことが過去の文献で示されている。デファクトの経済統合が、

## 図2. 東西回廊整備の経済効果

(2011年から2025年までのGDP年率変化平均、パーセントポイント)



(出所) 参考文献①。

時間でも通過できるようになる(国境円滑化)、という仮定によって表現する。道路インフラストラクチャの改善や国境円滑化は、企業の輸送費をはじめとするさまざまな取引費用を引き下げる。これによって、企業は部材をより安く調達し、より多くの地域に販売することができるようになる。

### ●経済回廊整備の効果分析

輸出加工区などで先行的に電子電気産業の関税を下げた結果、多国籍企業の投資を誘引し行われてきたことを鑑みるに、電子電気産業が広東省に集積し、分散があまり見られないように見えるのは奇異に写るかもしれない。しかしGSMは、電子電気産業は大多数のインドシナ半島の州・省・県において、輸出加工区や一部の工場などで少数の雇用を生み出すことには成功しても、広東省の圧倒的な集積とは比較できないレベルに留まるであろうことを示している。

つぎに、経済回廊整備の効果を見よう。

ここでは経済回廊整備が二〇一一年に行われるとしたうえで、(一)回廊上では時速八〇キロで走行可能となる(道路インフラストラクチャの改善)、(二)回廊上の国境では、シンガポール・マレーシア間と同じ

なる。結果として、企業の業績を改善し、より高い賃金の支出を可能にする。実質賃金の上昇による人口の増加は産業クラスターの形成・発展を促し、さらに企業の部材調達コストを引き下げる。このような正の循環に成功した都市は人材・組立企業・関連部品製造企業を吸引し、国や地域全体の成長に寄与することになる。

図2は東西回廊整備の経済効果を示したものである。ミャンマーのモラミヤインからタイ国内を通り、ラオスのサワンナケートを抜けてベトナムのダナンに抜けるルートを整備すると、主にベトナム中部、ラオス南部、および回廊沿いのタイ国内地域の経済発展に寄与する。たとえば、ラオスのサワンナケートは二〇一一年〜二五年にかけてベースラインシナリオに比べ年率平均で四%のGDP増加を、ベトナムのダナンは年率三・二%の増加を見ることがなる。ここで得られた興味深い点を三点挙げよう。

第一は、道路整備と国境円滑化の相乗効果が非常に大きいことである。東西回廊によってサワンナケートのGDPは年率四%成長するが、道路整備のみでは年率〇・二%、国境円滑化だけでも年率二・七%のGDP上昇効果しか生じない。さらに国境上のすべての税関を改善するのではなく、回廊沿いの一部の国境の円滑化だけで大きな経済効果が得られる点も特筆される。

第二は、道路整備が国内で行われていないマレーシアやバングラデシュ、インドといっ

た国でプラスの効果があるのに対し、同じく道路整備が国内で行われていないカンボジアはベースラインシナリオに比べGDPが減少することである。これは、東西回廊から離れたバングラデシュにとってはタイやベトナムとの輸送費が引き下げられることによりプラスの効果が大きく働くのに対し、東西回廊に近すぎるカンボジアでは相対的に不利な立場に置かれる負の効果が大きく働くことによつて、産業の衰退を招くからである。

第三は、タイ・ラオス・ベトナムなど経済回廊沿いの地域では、経済回廊整備は大都市への人口流入を促進し、地方の人口はベースラインシナリオよりもさらに減少するのに対し、一人あたりGDPの増加が社会的人口減を上回るため、結果として、地方のGDPが概ね上昇することである。この推計結果は、人口流出を恐れるあまり経済回廊整備に反対する意見に対する反論のひとつとなりうる。

続いて、モラミヤインからバンコク周辺を通りカンボジア・ブノンペンを抜けてベトナム南部に達する南部回廊を整備した際の経済効果ならびに東西回廊と南部回廊を同時に整備した際の経済効果についても見てみよう。各推計から明らかになった傾向は以下の通りである。

第一は、東西回廊、南部回廊の片方のみを整備した際に発生する負の効果が、両方をともに整備することによって解消されることである。東西回廊のみを整備する場合、

回廊上のサワンナケートのGDPはベースラインに比べ年率四%成長するが、回廊から離れたカンボジアのプノンペンも年率〇・六%のGDP減少を見る。一方、南部回廊のみを整備する場合は、回廊上のプノンペンのGDPは年率六・三%上昇するのに対し、サワンナケートは年率〇・二%減少する。しかし、両者を同時に整備することにより、サワンナケートは年率四・九%の上昇、プノンペンは年率六・四%の成長を見ることになり、双方とも、片方のみの回廊を整備した際より高い経済成長を得る。

第二は、東西回廊や南部回廊はラオスやカンボジアの食品加工業や繊維アパレルに大きな正の効果をもたらす一方、東西回廊や南部回廊の整備によって、ラオスやカンボジアの自動車産業のRSCA指数が大きく下落することである。これは、両回廊の整備がタイのチョンブリー、ラヨン、アユタヤーといった既存クラスターの成長促進に貢献するため、相対的に見たラオスやカンボジアの重要性が低下するからである。しかしこれは、ラオスやカンボジアの自動車産業が絶対額として衰退することを意味するものではない。相対的には域内における重要性が低下するが、両国とも小規模ながらベースラインシナリオよりも高い成長を見ることが可能となる。

### ●残された課題

最後に、経済回廊整備を行うにあたって、

何を同時に考えていかなければならないのかについて述べよう。

第一は、運用の重要性についてである。前述のとおり、高い経済効果を得るためには、道路の物理的な整備のみならず国境円滑化がかかせない。ただし、国境円滑化においては、制度整備のみならず、運用の改善が重要となる。ここで一例を紹介しよう。ラオスのビエンチャンにおいてUSBケーブル製造の工場を〇八年夏に操業し始めた多国籍企業は、操業から一カ月半が経過しても一度も製品を輸出できなかった。企業は当然関税が免除されることを期待して進出したのだが、他にUSBケーブルに類する既存工場がないため、当の企業も、政府も、税関も、輸送業者も、手続きをどうすべきかわからなかったためである。この一例からも、各運用担当者のキャパシティビルディングが重要であることがわらう。

第二は、成長と格差の問題である。経済回廊整備は特にCLMV諸国に大きな経済効果をもたらす一方、絶対額で見た一人あたりGDPや自動車産業における相対的な重要性はタイなどから大きく引き離されてしまう、という課題があることを推計結果は示している。現在、カンボジアの政策決定者の間には、南部回廊整備が行われても物流はカンボジアを通過するだけで、かえってカンボジア経済にとってはマイナスになるのではないか、という懸念がある。これに対してGSMは、南部回廊整備に

よってカンボジア経済がもつとも恩恵を受けるが、域内格差是正のためにはさらなる後押しが必要である、という回答を与える。第三は、人の移動についてである。さらなる成長のためには、部材や製品の移動のみならず人の移動も円滑化する必要がある。一人あたりGDPの格差は今後も大きなままであることが予想されるため、混乱を避ける目的から今後とも人の域内移動の完全な自由化は行われまいだろうが、そのかわり、まずはトラックパスポートなど、部材や製品を輸送するドライバーの移動を容易にすること、続いて、技能労働者、または訓練を行うオペレーターが国境を越える際のビザの取得を容易・迅速にすることなどの改善が、CLMV諸国のためだけでなく域内全体のために必須となる。

(そののち)バンコク研究センター 研究員)

### 《参考文献》

- Satoru Kumagai, Toshiyaka Gokan, Ikuno Isono and Souknilanh Keola. 2009. "The Second Generation of Geographical Simulation Model: Predicting the Effects of Infrastructure Development by Industry" in *Development of Regional Production and Logistic Networks in East Asia*, ed. Kiti Limskul. ERIA Research Project Report 2008 No. 4-1.