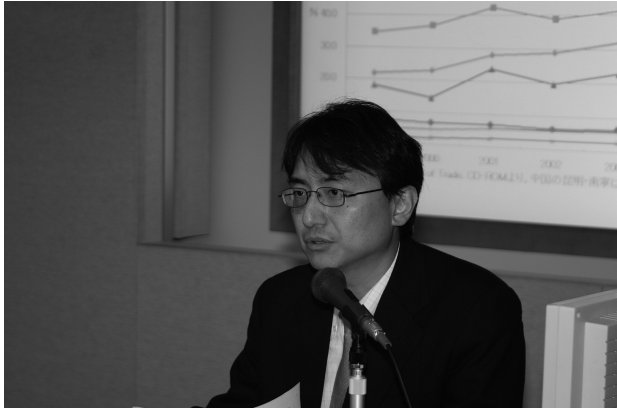


【笹川平和財団第91回理事会特別講演】

大メコン地域協力 － 経済回廊が変える 国境経済 －

日本貿易振興機構・アジア経済研究所
工藤 年博

2007年6月20日
於：日本財団ビル8階会議室



工藤 年博（くどう・としひろ）

日本貿易振興機構・アジア経済研究所

地域研究センター 東南アジアⅡ研究グループ長

1994年、ケンブリッジ大学院修士課程修了。同年アジア経済研究所入所。2000～2003年、海外派遣員としてヤンゴンに駐在。同研究所研究事業開発課長、研究企画課長、新領域研究センター経済技術協力研究グループ長等を経て、2007年より現職。専門分野はミャンマー地域研究および開発経済。

【講演】

本日はこのような機会をいただきまして、どうもありがとうございます。「大メコン地域協力——経済回廊が変える国境経済——」というテーマでお話しさせていただきたいと思います。

まず宣伝になりますが、今年の3月末に『大メコン圏経済協力—実現する3つの経済回廊—』（石田正美・工藤年博編、日本貿易振興機構・アジア経済研究所発行）という本を出版しました。ご興味のある方は是非お読みいただければと思います。

大メコン地域は、タイと CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）の5カ国に、中国の雲南省、それから2005年から中国の広西チワン族自治区という地域が加わって、5カ国2地域で構成される広域経済圏を指します。この地域の中心をメコン川が流れていることから、大メコン地域と呼ばれるようになりました（但し、広西チワン族自治区には流れていません）。（巻末資料1 14ページ）

この地域は、もともと社会主義経済体制をとっていた CLMV と中国の雲南省が、市場経済国のタイを取り囲むようなかたちになっていました。両者の間には経済体制に大きな溝があったのです。ところが、冷戦の終結と時を同じくして、1980年代の終わりから1990年代を通じて、CLMV 各国と中国が相次いで対外開放、市場経済化を進めました。これによってこの地域が統合して、1つの大きなまとまりを持った市場、そして生産・流通ネットワークを持つ経済圏になるという気運が起きてきました。

■地域経済統合を進める2つのファクター

この地域の経済統合を進めるファクターは2つあります。

1つは、AFTA（ASEAN 自由貿易地域）を中心とした関税の撤廃・削減で、国境をまたぐ物流にかかる税金を下げる動きです。もう1つは、関税を下げることは大事ですが、それに加えて、国境を越えて物流を促進するためのインフラを整備することです。インフラ整備には物理的なものと制度的なもの2種類があります。前者は道路や橋を造ったり、鉄道を敷いたりトンネルを掘ったりということです。こうした物理的な

越境インフラを整備していくということ。後者は越境経済活動に関わる制度的な問題、つまり、モノが移動する際の通関手続き、人が移動する際の出入国手続き、各国の輸出入規制などを調整して、スムーズにしていけることです。6カ国が複雑に国境を接するこの地域の経済統合をすすめるには、実はこのような制度面での貿易投資の円滑化措置を進めることが、とても大事なのです。大メコン地域（Great Mekong Subregion: GMS）経済協力は、主にこの2番目の（制度面を含む）越境インフラの整備を進めていくスキームです。

■低開発国発展のキーとなる大メコン地域経済協力

こうして、関税の撤廃・削減、越境にかかる物理的・制度的インフラの整備が進むと、メコン地域は1つの大きな経済圏として成立していく可能性があります。さて、その際に留意しなければならない点があります。それはこの地域の経済統合によって、CLMのような地域の中でもさらに発展段階の低い国に、経済統合の果実が平等に、あるいはより多くもたらされるように戦略を考えていくことであります。

「大メコン地域域内貿易率」のグラフ（資料2）をご覧ください。ラオスやミャンマー、昆明（雲南省）・南寧（広西チワン族自治区）、カンボジアといった低開発国・地域は域内貿易依存度が高いのに対し、タイやベトナムといった発展段階が相対的に高く、経済規模が大きい国は、域内貿易依存度が低いことがわかります。すなわち、後者は域外国と貿易を活発に行う力があるのです。このことは、メコン地域開発はCLMや中国内陸部のような低開発国・地域にとってより重要な意味を持つということなのです。

■経済回廊の効果

さて、メコン地域経済協力においては、皆さますでにご存じのとおり、経済回廊という開発コンセプトが提示されています。経済回廊とは何を目指しているのでしょうか。資料3のグラフをご覧ください。ある国とある国が貿易をする際に、当然のことながら、地理的な距離が遠くなると輸送コストが高まります。ですから、距離が遠くなるにしたがって、その貿易量が低減していくのは当然です。しかし、インフラの整備、ある

いは制度的な整備をすることによって、この曲線を右側に動かすことができます。同じ距離でも、インフラが整備され、制度が整備されることによって貿易量が増えるわけです。この曲線を右側に動かすことがメコン地域開発の、特に経済回廊のポイントになります。経済回廊構想というのは、インフラあるいは越境制度を整備することによって、輸送コストを低減し、輸送日数を短縮し、それによって輸送量を増やし、それがさらなる輸送費の低減につながる、こうした循環的な効果を得ていこうとするものです。したがって、メコン地域開発を行うときには、道路網の整備、通信網の整備、通関手続きの簡素化、トラック・パスポートの整備、こういったいろいろなことが必要になってきます。

ここで少しメコン地域の概要を復習しておきましょう（資料4～7）。

まず面積ですが、ミャンマーがいちばん大きく、全体の26%を占めています。それからタイ、雲南省、ベトナムと続きます。これらの4つの大きな国・地域に、広西チワン族自治区、ラオスとカンボジアがついているという状況です。

次に人口についてみますと、5つの大きな国・地域があります。ベトナムが8,310万人、タイが6,480万人、ミャンマーが5,600万人、広西チワン族自治区が4,660万人、雲南省が4,440万人です。ミャンマーは人口増加率が相対的に高いと思われます。一方、タイはすでに少子化が始まっており、将来的にはミャンマーがタイを抜く可能性もあると思います。

ところが、経済規模を見てみますと、この地域の不均衡な経済発展の様子が明らかになります。GDP規模では、この地域の半分以上をタイが占めています。カンボジア、ラオス、ミャンマーは3カ国を合計しても5%程度にしかなりません。雲南省、広西チワン族自治区、ベトナムは同程度の経済規模を有しています。この図を見ると、タイとそれを取り巻くCLM + 雲南省、およびタイとベトナム + 広西チワン族自治区の経済を繋いでいくことが、このメコン地域の改革の目玉になってくるように思います。それを繋ぐのが3つの経済回廊です（資料8）。

■東西経済回廊のもつ新規性

それでは、経済回廊の具体的な説明に入ります。まず南北経済回廊は、雲南省の昆明からタイのバンコクまでをミャンマーもしくはラオス領内を経由して抜けるルートと、昆明からハノイ、さらにはハイフォ

ンに抜けるルートの2本があります。東西経済回廊はベトナム中部の深海港ダナンを始点として、インドシナ半島を横断するというルートです。ラオス、東北タイを通してミャンマーのモーラミヤインという港町まで横断するルートになります。南部経済回廊は、バンコクからカンボジアのプノンペンを通してホーチミンに抜けていくルートです。

東西経済回廊は、いま申し上げましたように、ベトナム中部のダナンからラオス、タイ東北部、ミャンマーの山岳地帯を通してモーラミヤインに至るといって1500kmに及ぶルートです。このルートは3つの経済回廊の中でも、もっとも新規性のあるルートといえるでしょう。第1に、太平洋とインド洋を結ぶ長大なルートであること。第2に、東南アジア大陸部の貧困地帯を結ぶ回廊であること。始点（あるいは終点）のベトナム中部は、ハノイのある北部、ホーチミンのある南部に比較して、ベトナム国内では経済発展の遅れた地域です。そこから、やはり経済発展が遅れたラオスの中部、そしてタイの東北部を通ります。タイは比較的発展していますが、その中では東北部は後進地域です。そして最貧国ミャンマーに至るといって、貧困地帯を結ぶルートになっていることが特徴です。

もう1つ重要な点があります。それは東西経済回廊には、地理的な障壁が多いということです。東南アジア大陸部では、川も山脈も南北に走っていますから、物流も基本的に南北に発展してきました。ですから、歴史的には人やモノも南北に移動してきたのです。その意味で、南北経済回廊は地理的条件、あるいは経済的条件に合致したルートといえるのです。しかし、東西経済回廊は、山を越え、谷を越え、川を越えないといけません。その意味で、このルートは21世紀の人類の一つの実験ともいえるでしょう。以上のような理由から、東西経済回廊は非常に新規性の高いアイデアということになります。

それでは、写真をご覧くださいながら、東西経済回廊における開発案件の3つの事例をご紹介します。第1に、インフラ整備の事例としてタイとラオスの国境にできた「第2メコン国際橋」、第2に、通関制度の整備の事例として、ラオスとベトナムの国境のワン・ストップ・サービス、第3に、ミャンマーとタイの国境地域の開発事例です。

■東西経済回廊の事例1——インフラ整備

まずインフラ整備の事例です。第2メコン国際橋は、タイのムクダハ

ンとラオスのサワンナケートを結ぶ橋で、昨年12月に日本の援助で建設されました(資料9)。非常に立派な橋ですが、橋ができる前は、当然のことながら船で輸送していたわけです。私は昨年、まだ橋ができる前に現地に行きましたが、そのときはこのようなかたちで移動していました(資料10:写真奥がタイ側)。トラックについては、一度に5、6台しか乗らないフェリーで向こう岸に運んでいました(資料11)。メコン川によってタイとラオスの国境が隔てられていますが、第2メコン国際橋ができたことによって、交通量が格段に増え、この地域の物流を画期的に変えることになると期待されています。ラオスは右側通行、タイは左側通行ですが、タイ側のアクセス道路で車線を替えます。通関設備なども整っています。これがインフラ整備の1つの事例です。

■事例2——通関制度の整備

次に、通関制度の整備についての事例です。第2メコン国際橋を渡って東に行くと、ラオスとベトナムの国境に出ます。ここでは、「ワン・ストップ・サービス」と呼ばれる通関制度の整備を行っています(資料12)。たとえばラオスからベトナムにものを運ぶときには、ラオス側での輸出手続きとベトナム側での輸入手続き2回の手続きが必要です。これを1回で済ませようというのが、ワン・ストップ・サービスの考え方です。基本的に輸入国側で1回の手続きで済むようにします。現在は、実験的にワン・ストップ・サービスの第1フェーズが始まったところです。

資料13がラオス側国境のデンサワンの通関設備です。資料14は対側のベトナムのラオバオの通関設備です。写真奥に屋根が見えますが、そこでトラックの検査をしています。メコン地域におけるワン・ストップ・サービス第1号です。

■事例3——国境地域開発

最後に、国境地域開発の事例として、ミャンマーとタイの例についてご説明します。東西経済回廊をさらに西へ走ると、タイ側ではメソット、ミャンマー側ではミャワディーという国境の町に出ます。ここに非常に小さな、歩いて渡れるような川がありますが、そこにミャワディー-メソット友好橋という橋が架かっています(資料15)。資料16はタイ側

から見た様子ですが、こうしてトラックが通関を待っています。タイ側の橋のたもとには、ビルマ語でミャンマー人に対する不法入国禁止の警告の看板がありました。

資料17はタイ側の橋のたもとで、ミャンマーから来た農産品などを売っているところです。また「チョッキー」という「ポッキー」の偽物が売られていました(資料18)。おそらく中国から来ているのだと思います。

ミャンマー側では、実は東西経済回廊はまだ完成していません。ミャンマー側18kmの区間はタイの援助により完成していますが、この先の山越えがまだできないという状況です。タイ側から1歩ミャンマーに入るとがらりと町並みが変わって、本当にミャンマーという感じになるのです(資料19)。ミャワディーは交通の要衝で、アジア・ハイウェイのナンバーワン・ルートにもなっており、ここからミャンマー国内の各地に行く長距離バス、山越えのバスがたくさん出ています。資料20は長距離バスのビルマ語の案内板です。

■国境地域に存在する異なるリソースを組み合わせる効果

タイ側のメソットには、ミャンマー人の労働力を当て込んだ縫製工場がたくさん立地しています。こうした工場で働いているのは、ほとんどがミャンマー人労働者です。資料21はミャンマー人がよく使うお弁当箱です。たくさんのミャンマー人が働いている証拠です。工場の中の指示書や看板なども、ビルマ語とタイ語が併記されています(資料22)。私が見たところ、タイ人の労働者はほとんどいませんでした。若いミャンマー女性がこうして縫製産業の工場で働いています(資料23、24)。

この地域は、国境があることによって、タイ側とミャンマー側で異なるリソースが隣り合わせで存在するわけです。ミャンマー側には豊富で低廉な労働力があります。一方、タイではバンコクなど都市部では労賃の上昇によって競争力を失いつつある縫製企業(家)があります。彼らは市場へのアクセスを持っていますし、資本もあります。この地域のタイ側ではインフラも非常に整っています。こういった国境に賦存する異なるリソースを組み合わせることで、両国が競争力のある産業集積をつくることのできるのです。

さらに、ロジスティックスの面も重要です。たとえば、商品をヤンゴンからシンガポールを経由して大阪に船で送ると、約3週間かかります。

しかし、ミャワディーで作った商品は、陸路を使えばバンコクまで約7時間で運ぶことができます。バンコク港あるいはレムチャパン港から大阪へは、1週間もかからないで着くのです。ミャワディーで生産し、国境（メソット）を通してバンコクから出せれば、クイック・レスポンスを要求される季節性の高い商品の生産にも対応可能となるのです。このように、国境地域のさまざまなリソースを組み合わせていくことによって、1国では達成できない国際競争力のある産業を、2カ国の協力で発展させることができると思うのです。

ところが現在は、工場はタイ側のメソットに立地し、オーバーステイの非合法のミャンマー人労働者が大半ですので、強制送還される人も多いのです。たまたまタイの入国管理局に視察に行ったときに、強制送還の様子を見ました（資料25、26、27）。この子たちはミャンマー人です。係官がビルマ語で尋問して、調書を取り、指紋を採ってミャンマーに帰すのです。これではこの地域の縫製産業の安定的な発展は難しくなってしまう。ミャンマー人労働者が、安心して働ける環境を整えていくことが必要です。

■国境経済を変える経済回廊

以上、3つのケース、インフラの整備、越境経済活動に関わる制度構築、国境地域開発の事例をご紹介いたしました。このように、経済回廊は国境経済を変えつつあります。経済統合の進展はこの地域の経済成長を高めていくことが期待されています。しかし同時に、経済統合が進むなかで取り残される、たとえば産業集積を中心部や他国に吸い取られてしまうような地域が出てくるのではないかと、という懸念もあります。地域格差——域内諸国間の格差と国内の格差の両方ですが——に関する懸念が持たれているのです。地域統合を進めつつ、その経済格差の縮小を目指していく、それが経済回廊のスキームです。そして、その際の1つのポイントが、今日お話をさせていただいたように、経済回廊が通っている国境地域をどのように開発していくのか、ということではないかと思えます。そうした意味で、今後ともメコン地域の国境地域開発に、注目していきたいと思えます（資料28）。

【質疑応答】

○**水口弘一理事** ミャンマーとタイの1人当たりのGDPと比較して、賃金格差もだいたいそれに相応するのでしょうか。また、新しい工業に従事している人たちの技術的なスキルは、タイとミャンマーでは差があるのでしょうか。

○**工藤** 賃金については、大きな差があります。これは1つの目安ですが、1人当たりのGDPがタイは2,727ドル、ミャンマーは166ドルで(資料7)、タイの16分の1以下です。ミャンマーでたとえばヤンゴンの縫製工場の労働者の賃金は25～30ドル程度です。メソットへ行けば、100ドル程度の賃金を得ることができます。縫製産業においては、タイとミャンマーでは5分の1もの賃金格差があるのです。

スキルについては、熟練工という意味ではおそらくタイとまだまだ競争できないと思いますが、たとえば縫製産業の縫い子さん、オペレーターのレベルでは、トレーニングによってミャンマーの労働者の生産性もかなり上がってきているといわれています。実際に日本企業もミャンマーに注目していて、ヤンゴンに縫製工場をつくって稼動している企業もあります。問題は労働者のスキルよりも、むしろインフラの遅れ、特に電力不足です。いくら賃金が安くても、その他のコストが高くなってしまふという問題のほうが大きいと思います。

○**水口理事** 今後日本の企業にとって、この地域はインドと比べるとどうですか。

○**工藤** この地域は小さな国の集まりですので、インド、中国に対抗するためにも、マーケットとしても、生産拠点としても、1つの経済圏としての規模を持つような状況にならないと、負けてしまいます。ですから、そういう意味でも地域統合が非常に重要になってくるだろうと思います。

○**高橋元評議員** ミャンマーの麻薬問題は怎么样了りですか。

○**工藤** 麻薬イコールミャンマーというイメージなのですが、確かに

1990年代の半ばまでは、ミャンマーはアフガニスタンに次いで世界第2位の麻薬生産国でした。しかし、いまは政府も麻薬対策に真剣に取り組んでおり、かなり減少しています。中国との国境地域の少数民族が勝手に栽培しているところがありますので、問題はまだまだありますが、生産量はおそらく最盛期の5分の1とか10分の1とか、そういう単位で減少してきていると思います。

○**島山襄理事** ミャンマーは軍事政権ですが、この軍事政権はメコン地域開発を歓迎しているのか、それとも、抑制的にアプローチしているのか。また、スーチーさんはこれをどう見ているのか。というのは、西側がどう見るかということにも関係するわけです。

○**工藤** まずミャンマー政府のメコン地域開発に関する見方についてですが、1992年にアジア開発銀行（ADB）が音頭をとって初めての会合をマニラで開いたとき、ミャンマーからはエーベル大臣が出席してコミットしました。社会主義時代は厳正中立外交の名の下に、いかなる地域協力スキームにも参加しなかったのですから、これは大きな変化です。そして、2001年にはヤンゴンで閣僚会議を開いており、1990年代を通じてミャンマー政府はかなり熱心に取り組んできたのではないかと思うのです。

しかし、ミャンマー側がいろいろコミットをしても、結局、2国間援助も出ないし、ADBを中心とした国際金融機関からの援助も引き出せないということで、いまは若干冷めているのかなという感じはします。もちろん、GMS経済協力はミャンマーが参加できる数少ない国際協力のスキームですので、これから脱退することはないでしょう。

ただ、具体的な案件になってくるとさまざまな困難があり、たとえば先ほどご説明したとおり、東西経済回廊の最後の部分、ミャンマー側の部分だけができていないわけです。やればたぶんすぐに道路は開通すると思うのですが、やはりカレン族の問題やタイ政府との政治的な問題がどうしてもまだ解決できなくて、なかなかミャンマー政府がゴーサインを出さないということだと思います。

スーチーさん、あるいは西側諸国のメコン地域開発に関する見方ですが、正直言って、西側はGMS except Myanmarという感じなのではないでしょうか。GMSプログラムがASEAN後発国、あるいは中国の内

陸部の経済発展を進める上できわめて重要であるということはおそらく認識していると思うのですが、ミャンマーは例外、という見方をしているのではないかと思います。

○**水口理事** ミャンマーのIT関係はどのような状況なのでしょう。

○**工藤** あまり詳しくはないのですが、日系の企業などでも、ミャンマーにアウトソーシングをしようと試みているところが何社かあると聞いていますし、製造業と違って大規模なインフラなども必要ありませんので、1つの有望な産業ではないかと思えます。しかし、現状では通信関連インフラもとても悪く、IT産業の発展の足枷になっていることも事実ですが。

○**水口理事** インターネットによって、政治体制にかかわらず個人が簡単にあらゆる状況を知ることができます。中国などはそれで問題になってしまった。ミャンマーの軍事政権にとって、この問題はどのようなのですか。

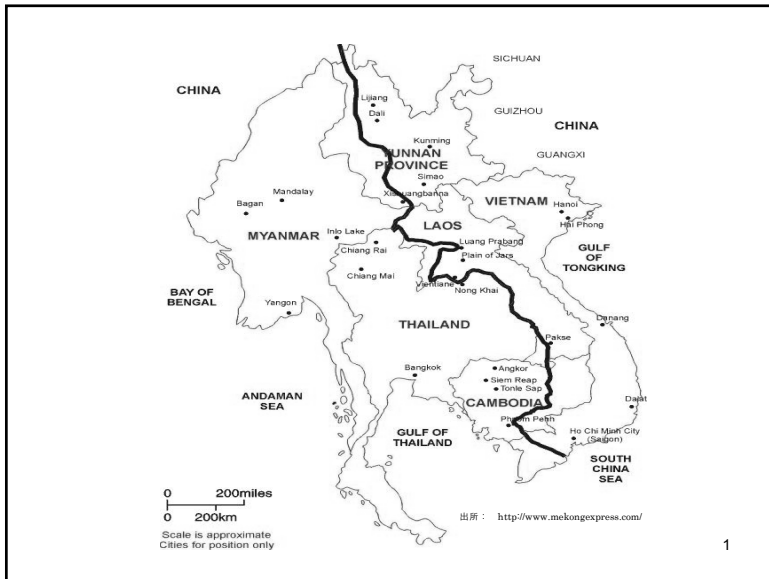
○**工藤** そこは非常にセンシティブに対応しています。それでも、なかなか規制ができないくらいの勢いで広がっているのですが。たとえば、反政府側がつくっているウェブサイトは、ヤンゴンでは読めないようにブロックされています。またヤンゴンでインターネット、あるいはeメールのプロバイダーは、ミャンマー政府と政府系の民間事業の2つしかありません。その2つが独占して、規制をかけているということです。ですから、たとえばGメール、ホットメールなどがしょっちゅう読めなくなり、大変不便な状況にあります。

○**若月三喜雄評議員** ラオス、カンボジア、ミャンマーは、国境地帯を含めて、大体パーツ圏といわれていますね。タイもパーツ圏を拡大しようとしています。実際のパーツの浸透度合はどのような状況ですか。

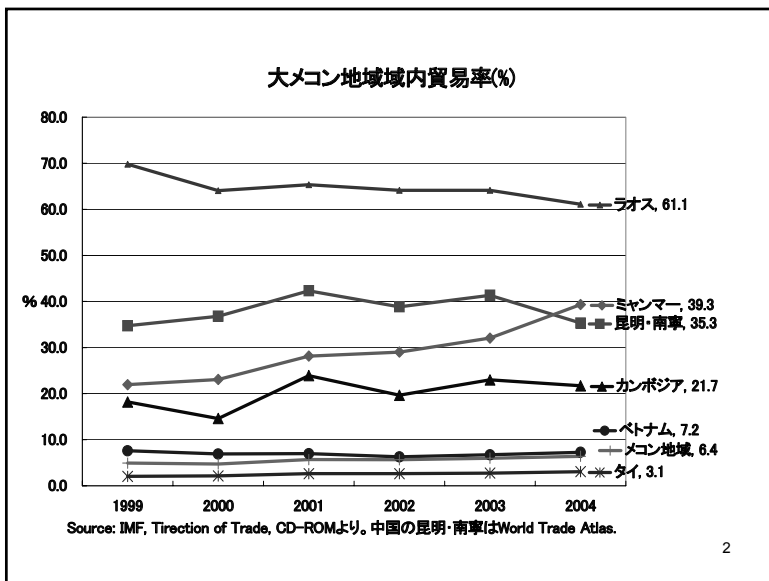
○**工藤** 実際には、パーツはそれほど浸透していないと思います。ラオスは民族的にも非常に近いですし、経済関係が密ですから、ほとんどパーツで通じますが。カンボジアでは、どちらかという経済のドル化が進んでいます。ミャンマーでは、タイの国境以外ではパーツはまず使えま

せん。やはりドルです。ベトナムでも、もちろんパーツは使えません。ですから、一時パーツ経済圏というような話もありましたが、実態としてはラオスを除けばパーツは浸透していないし、浸透する見込みもないのではないかと思います。

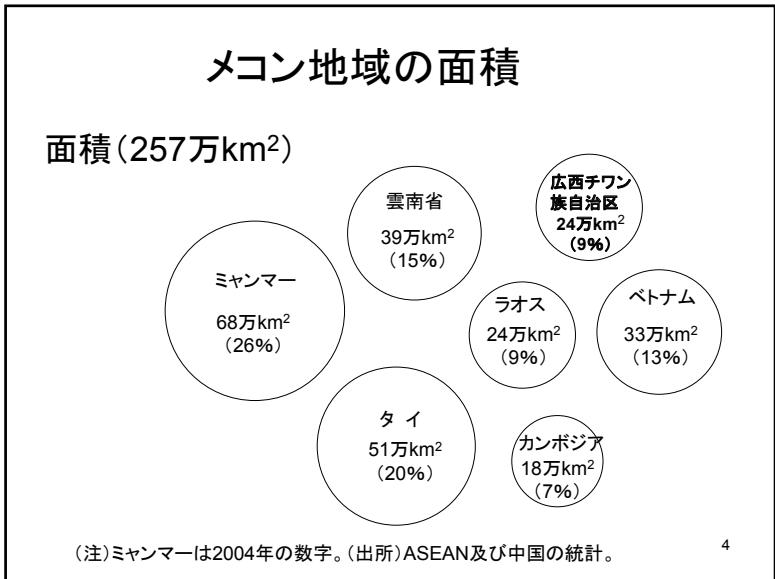
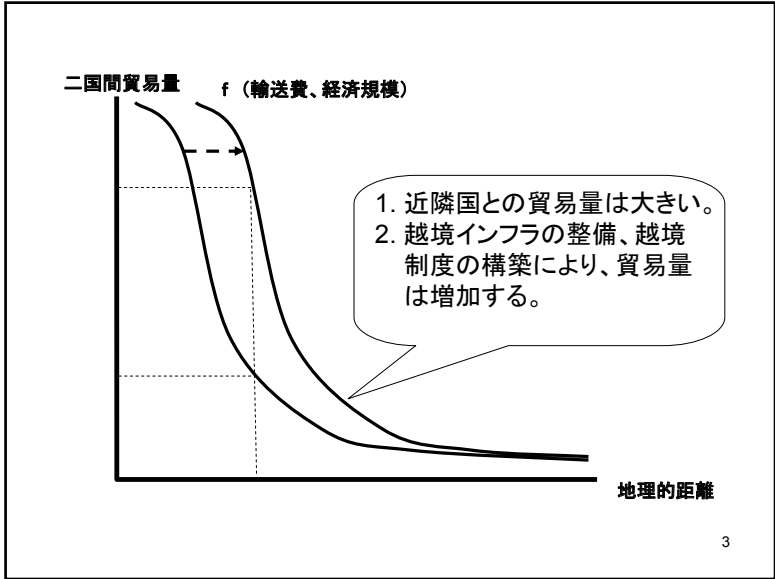
【巻末資料】



1

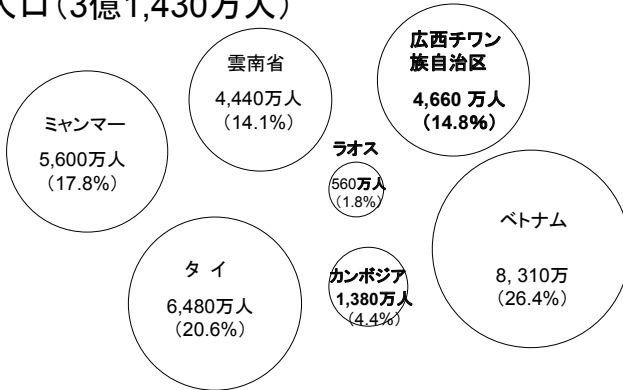


2



メコン地域の人口(2005年)

人口(3億1,430万人)

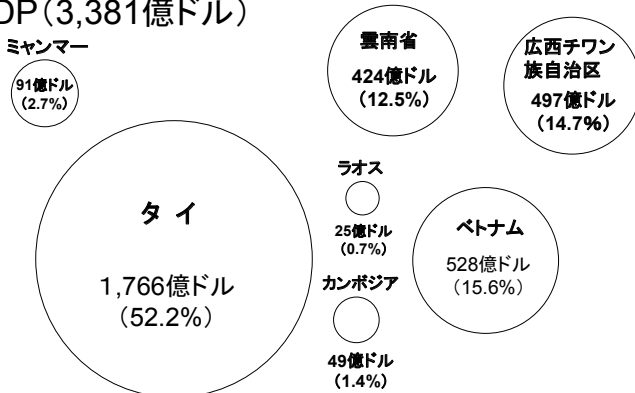


(注)ミャンマーは2004年の数字。(出所)ASEAN及び中国の統計。

5

メコン地域のGDP(2005年)

GDP(3,381億ドル)



(注)ミャンマーは2004年の数字。(出所)ASEAN及び中国の統計。

6

メコン地域の1人当たりGDP(2005年)

1人当りGDP(平均1,076ドル)

ミャンマー

166ドル
(1/16.4)

雲南省

954ドル
(1/2.9(対タイ))

広西チワン
族自治区

1,069ドル
(1/2.6)

タイ

2,727ドル
(1.0倍)

ラオス
455ドル
(1/6.0)

カンボジア
362ドル
(1/7.5)

ベトナム
636ドル
(1/4.3)

(注)ミャンマーは2004年の数字。(出所)ASEAN及び中国の統計。

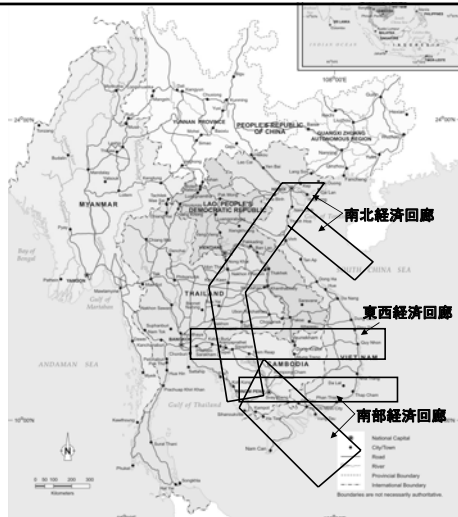
7

3つの経済回廊

東西経済回廊

南北経済回廊

南部経済回廊



8



9



10



11

ワン・ストップ・サービス (デンサワン＝ラオバオ)

- 第1フェーズ(実施中)
 - 申請書類の提出は、従来通り両国で
 - 検査業務のみ輸入国側で実施
 - 検査時に輸出側税関が輸入側税関に出向く
- 第2フェーズ
 - 両国の税関職員が輸入国側に常住

12

ラオス側国境(デンサワン)



13

ベトナム側国境(ラオバオ)



14

ミヤワディー＝メソット友好橋



15



16



17



18

ミヤワディー側



19



20

メソットの縫製工場

多くのミャンマー人労働者が働く



21



22



23



24

しかし、強制送還される労働者も・・・



25



26



27

経済回廊が変える国境経済

- 経済統合の進展は地域の経済成長を高めると期待。
- しかし、地域格差(域内諸国間、国内地域間)の拡大が懸念。
- 経済回廊構想は、経済統合の促進と地域格差の縮小の両立を目指すスキーム。
- 経済回廊が通る国境地域開発に注目。

28