



石田 正美 (いしだ まさみ)
独立行政法人日本貿易振興機構
アジア経済研究所
開発研究センター 主任研究員

はじめに

「ものづくり」をベースにバブル崩壊後の不況を乗り切ってきた日本経済、その屋台骨を、サブプライムローンに端を発する世界的な金融危機が、むしばもうとしている。2008年10月に発表された国際通貨基金（IMF）の経済見通しも、11月に続き、1月に再度下方修正をするという異例の事態を迎えることとなった。

それによると、2009年の経済成長率は、米国が1.6%減、ユーロ圏が2.0%減に対し、日本と英国がそれぞれ2.6%減と2.8%減と、現在の厳しい状況が反映された。その影響は、ブラジルが1.8%、ロシアは0.7%減と、新興国にも及んでいる。他方、アジアはどうかというと、中国6.7%、インド5.1%、ASEAN5カ国が2.7%と、世界の他の地域と比べると、中東やアフリカと並んでその影響は相対的には緩いものとなっている。

緩いとはいっても、2003年以来中国経済が2ケタ成長を5年間続けていたことを考えれば、アジア経済の減速感も深刻なものである。しかしながら、ASEANについていえば、1997年に始まるアジア通貨危機時と比べると、今回の危機は少なくとも現時点において、さほど深刻な影響をもたらしていないように思える。その意味で、中国、インド、ASEAN地域は、不況下の日本にとっても引き続き重要な市場であることには変わりはなく、危機後に再び訪れるであろう高成長時代の波をしっかりとした仕組みで迎えるためにも、長期的な取り組みが求められている。

「東西回廊」の名で耳にすることが多くなった大メコン圏（GMS）経済協力プログラムも、その1つといえる。本稿では、同経済協力プログラムの今後の可能性に焦点を当てて論じてみることにしたい。

1. 大メコン圏経済協力プログラム

92年より、メコン川流域のカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム、タイ、中国 雲南省の5カ国・1省から成る地域で、6カ国の主催の下、アジア開発銀行（ADB）主導の大メコン圏経済協力プログラムが実施されている。2005年には、中国 広西チワン族自治区が加わり、5カ国・2省の地域を「大メコン圏」としたうえで（図1と図2）、現在、雲南省と共に、中国・ASEAN相互のゲートウェイとしての役割を果たすことが期待されている。

大メコン圏経済協力プログラムでは、これまで主として交通インフラの開発と、その開発による産業や民生への波及効果を考慮した3つの経済回廊をベースに経済協力が進められてきている。3つの経済回廊は、東西回廊、第2東西回廊、南北回廊から構成される（図2）。東西回廊

は、ベトナム中部の港湾都市ダナンからラオスのサバナケットを経て、タイのピサヌロークを通り、ミャンマーのモーラミヤインに至るルートである。第2東西回廊は、いくつかのルートから成るが、その中心はタイのバンコクから、カンボジアのプノンベン、ベトナムのホーチミンを経て、カイメップ・ティーバイ港の開発で昨今注目されているベトナムのブンタウに至るルートである。南北回廊は、バンコクと中国雲南省の省都である昆明を結ぶ区間、昆明からベトナムのハノイを経て、北部の港湾都市ハイフォンに至る区間、さらにハノイから中越国境を経て広西チワン族自治区の省都南寧に至る3つの区間から構成される。

2. 中国・ASEAN・南アジアを陸路で結ぶ

大メコン圏は、面積を合わせると日本の国土の6.8倍、人口では2.6倍の3.2億人の規模を誇る

図1 アジアにおける大メコン圏の位置付け

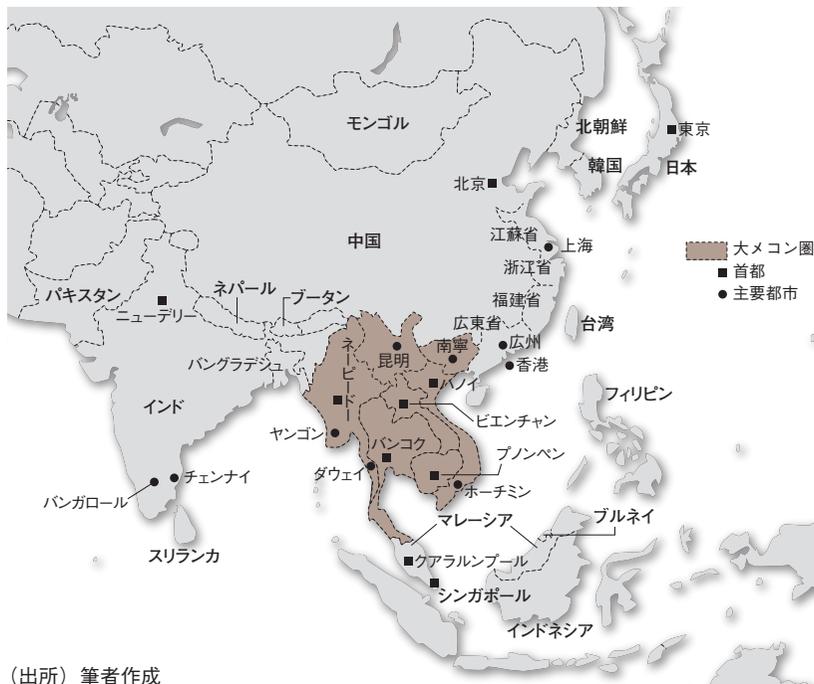


表1 大メコン圏と同経済圏で結ばれるアジア経済圏の経済規模（2007年）

		人口 (1,000人)	GDP (100万ドル)	1人当たりGDP (ドル)	日系現地法人 (件)
大メコン圏	タイ	65,694	245,702	3,740	1,577
	カンボジア	14,475	8,662	598	10
	ラオス	5,608	4,128	736	6
	ミャンマー	58,605	12,633	216	10
	ベトナム	85,205	71,292	837	332
	雲南省	45,140	62,324	1,381	11
	広西チワン族自治区	47,680	78,287	1,642	9
大メコン圏全体		322,407	483,028	1,498	1,955
ASEAN	シンガポール	4,589	161,547	35,206	991
	マレーシア	27,174	186,961	6,880	759
	ASEAN 全体	575,525	1,281,854	2,227	4,764
中国 (広西-上海)	広東省	94,490	408,602	4,324	721
	香港	6,926	207,180	29,913	1,135
	浙江省	50,600	246,867	4,879	231
	福建省	35,810	121,579	3,395	69
	上海市	18,580	160,221	8,623	1,709
	江蘇省	76,250	338,365	4,438	740
	中国全体（香港除く）	1,321,290	3,280,051	2,482	4,878
シンガポール-上海間5カ国・6省、香港		533,080	2,239,394	4,201	8,289
南アジア	インド	1,134,000	1,135,118	1,001	261
	バングラデシュ	140,600	67,877	483	7
	スリランカ	20,000	32,347	1,617	19
	ネパール	26,430	10,948	414	4
	ブータン	647	1,002	1,549	0
	南アジア5カ国全体	1,321,677	1,247,291	944	291
ASEAN、中国、香港、南アジア5カ国全体		3,225,418	6,016,377	1,865	11,068

(注) ブータンは2006年

(出所) 人口とGDP、1人当たりGDPはASEAN事務局資料、アジア開発銀行資料と中国統計出版社「中国統計年鑑」、日系現地法人数は東洋経済新報社「国別編 海外進出企業総覧2008」に基づき、筆者作成

日系物流企業の中には、シンガポールから広州を越えて上海に至る6,000~7,000kmの陸路の輸送サービスを発注ベースで始めている企業もある。この区間のシンガポール、マレーシア、タイ、カンボジア、ラオス、ベトナムと中国の広西チワン族自治区、広東省、浙江省、福建省、江蘇省、上海市までの第1級行政体と香港の人口を加えると5.3億人、GDPでは日本の約半分に相当する2.2兆ドル、日系現地法人数では中国、ASEAN、香港に進出する現地法人数の77%にも及ぶ8,289社となる。

バンコク-ハノイ間の陸路の物流と共に、期

待されているのが、タイとミャンマーを結ぶルートである。バンコクからヤンゴンまでを海路だと、マレー半島をう回するなどの理由から、通常3週間の月日を要するのが、東西回廊を使用すると、ミャンマー区間は片側一方通行のかんりの悪路であるにもかかわらず3日で済む。さらに、経済産業省ではホーチミンからバンコクを第2東西回廊で結び、さらにその先のミャンマーのダウエイから船でインドのチェンナイを経て、インドのバンガロールに至るルートのインフラを支援する「アジア・サンベルト構想」を立ち上げている。また、中国とインドも

ミャンマーを通じ、双方の市場を陸路で結ぶことを検討し始めている。一方、大メコン圏経済協力プログラムでも、北東インドのインパールからヤンゴンを経て東西回廊に結ぶルートが検討されている。このことから、大メコン圏の経済回廊は、中国とASEAN、インドなど南アジアを陸路で結ぶことが期待されている。したがって、将来的にインドのほか、バングラデシュやスリランカ、ネパール、ブータンといった国へのアクセスも大幅な改善が予想される。

3. 求められる日本の役割

バンコクーハノイ間の輸送で、最大のボトルネックであったのがラオス・タイ国境のメコン川であったが、その区間の第2メコン国際橋を完成させたのが日本のODAであり、東西回廊や第2東西回廊の道路改修でも日本が果たしてきた役割は大きい。また、ベトナムの北部ハノイと南部ホーチミンを結ぶ南北高速道路および高速鉄道、第2東西回廊のメコン川の架橋などでも、日本の役割が期待される。しかし、道路インフラの開発に終わるのではなく、プラスアルファの支援が日本には求められる。

その1つ目は、国境での通関時間の短縮化など国境チェックポイントに対する支援である。大メコン圏では、加盟国間で越境交通協定（Cross Border Transport Agreement：CBTA）と呼ばれる車両の越境輸送の円滑化を図る試みが進められている。CBTAは、トラックやバスの相互乗り入れや、タイからラオスを経てベトナムまで貨物を運ぶケースが該当するトランジット輸送を可能にする仕組みと、出国時と入国時に2回国境で行われる税関、出入国、検疫の書類手続きと検査を、入国時の1回だけにするシングル・ストップ化から成る。しかしながら、CBTAの実施は大幅に遅れている。その理由の

1つは、中央政府間で署名された分厚い英文の協定文書を末端の国境チェックポイントの職員が理解するまで、その協定文の内容が十分に伝達されていないことが挙げられる。ベトナムでは、協定文のベトナム語訳が進められているとの話であり、現地語のマニュアル作成と現場の職員の英語、さらには隣国の言語の語学研修が同時に求められる。また、人材面での取り組みに加え、CBTAを進めるに際し、国境チェックポイントでのIT化や電子税関、感染症防止のための検査機器などの機材導入と担当職員の研修が求められる。

2つ目は、大メコン圏は雨期には土砂崩れなどが多発する地域である。2008年、開通して半年も経たない南北回廊のラオス区間を走行したところ、数十件に上る箇所です砂崩れが起きていた。1台のブルドーザーで土砂を運ぶ光景が見られたが、復旧工事の方法も含め、道路の補修、維持を現地の担当者で行えるよう技術協力を重ねていく点も、極めて重要である。

3つ目は、大メコン圏が中国、ASEAN、インドを陸路で結ぶ可能性を秘めている点はすでに述べたが、実は同3地域はカンボジア、ラオス、ミャンマーのうち、少なくとも1カ国を通過しないとルートは結ばれない。3カ国は、経済発展の著しい東南アジアにあって、残された後発国である。その意味で、この地域で安全で円滑な輸送を実現するために、3カ国の経済発展が不可欠であり、これらの国々を人材育成や産業発展の面で包括的に支えていくことが同時に求められる。

中国、インド、ASEANに加え、カンボジアやラオス、ミャンマーといった国々を含む大メコン圏の発展の土台をしっかりと築いていくことが、この厳しい時代に求められている。 