

アジア総合開発計画と日本の役割

東アジア・アセアン経済研究センター

うめざき そう
梅崎 創



1. アジア総合開発計画

2009年6月に発出された東アジア・サミット共同声明を受けて、東アジア・アセアン経済研究センター（ERIA）では、アジア開発銀行やアセアン事務局と協力しながら、アジア総合開発計画の作成を進めている。

東アジアは1980年以降、製造業における工程間分業、細分化された生産工程の最適地への立地を通じて国際的な生産ネットワークを構築し、目覚ましい経済発展を遂げてきた。しかし、生産ネットワークが張り巡らされているのは、各国の首都近郊などの産業集積を中心とした地域に限定されており、東アジアには大きな経済格差が残っている。アジア総合開発計画は、インフラ開発により、この経済格差を経済発展の源泉へと転換することが可能であることを示している。

アジア総合開発計画の理論的基盤は、フラグメンテーション理論や新経済地理学といった国際貿易論の新潮流にある。例えば機械産業では、完成品を生産するまでに数多くの生産工程が必要とされるが、各生産工程を細分化してみると、労働集約的な工程、資本集約的な工程、知識集約的な工程など、さまざまな生産工程が含まれる。このように要素集約度の異なる生産工程を1ヵ所で行うよりも、個々の生産工程を最適地に移転させて工程間分業を通じて生産する方が効率的になる場合がある。このような現象をフラグメンテーションと呼ぶ。これが機能するための条件は、賃金などの生産条件が

異なる地域が存在すること、個々の生産工程を接続するためのサービス・リンク・コスト（輸送費、関税など）が高過ぎないこと、である。このような視点に立てば、大きな経済格差が残存する、すなわち、賃金水準が大きく異なる国や地域がある東アジア地域は、フラグメンテーションを通じて、産業や生産工程の立地を最適化させる余地を多く残しているといえることができる。

経済地理学的な視点に立てば、産業集積と周辺地域との間に作用する集積効果と分散効果を適切にコントロールすることが求められる。産業集積が形成されると、部品調達の利便性や大規模市場への近接性を求めて、さらに多くの企業とその産業集積に集まってくる。これを集積効果と呼ぶ。他方、産業集積が進展すると、賃金等の生産コストが上昇し、その産業集積から離れていこうとする企業も出てくる。これを分散効果と呼ぶ。インフラ開発や貿易の自由化円滑化などを通じてサービス・リンク・コストを削減すると、相対的に分散効果を大きくすることができる。さらに、賃金水準が低い地域への産業・生産工程の移転を促進するためには、それら地域に電力、水道等の基本的な経済インフラを整備することも求められる。

実際、東アジアの国際的な生産ネットワークは、このような過程を通じて構築されてきた。東アジアに残存する経済格差は、このプロセスをさらに継続させていくための源泉となるものであり、それを実現するためには広域的な視点に立ってインフラ開発計画をデザインしていく必

要がある。これがアジア総合開発計画の目指すところである。

2. 経済回廊の効果

アジア総合開発計画は、経済回廊の効果を数量的に分析し、広域的なインフラ開発の在り方を検討している。数量分析に際しては、アジア経済研究所の研究チームが開発したジオグラフィカル・シミュレーション・モデル (Geographical Simulation Model: GSM) を用いている。GSMは上述のフラグメンテーション理論や新経済地理学の考え方を明示的に定式化している。以下、いくつかのシミュレーション結果を例示するが、2010年に当該インフラが開発されるものとして、その経済効果は、2011～2020年までの地域GDPの増分の合計額を、2010年の当該地域GDP推計値で割った値(%)として表記している。

東西経済回廊は、ミャワディからコンケン、サバナケットを通り、ダナンにまで至る経済回廊である。地域別に見るとラオス中部、ミャンマー南部に100%を超える大きな経済効果が見られるが、アセアン10ヵ国およびその周辺地域をカバーするGSMの分析対象地域全体への効果は0.78%にとどまる。国別に見ると、ミャンマーが44.3%と最大の受益国であり、以下、ラオス(27.3%)、タイ(20.8%)、ベトナム(7.5%)と続く。

中国南部の雲南省からラオス、ミャンマーを経由してバンコクに至る南北経済回廊では、ラオス北部や中国南部に100%前後の大きな経済効果が表れる。国別に見るとミャンマー(22.5%)、ラオス(19.1%)、タイ(9.4%)などが受益国となるが、南北経済回廊が通らない国に負の影響が出ることにより、GSM対象地域全体への経済効果は0.43%のマイナスとなる。

メコン・インド経済回廊は、ホーチミン、プノンペン、バンコク、ダウエイ(ミャンマー)を陸路でつなぎ、ダウエイに深海港を建設して、

さらに海路でインドのチェンナイまで結ぶ経済回廊である。ダウエイやホーチミンの周辺では200%を超える大きな経済効果が見られる。国別に見ると、カンボジア(76.5%)、ミャンマー(66.0%)、ベトナム(63.5%)に大きな経済効果があるが、メコン・インド経済回廊が通らないラオスへの経済効果は14.5%にとどまる。GSM対象地域全体への経済効果も7.82%と、東西経済回廊や南北経済回廊より大きな経済効果が期待される。

このような経済効果の違いは、経済回廊が通る地域の違いによって説明できる。メコン・インド経済回廊は、ホーチミン、バンコク、チェンナイといった既存の産業集積を通り、さらにその間にカンボジア、ミャンマーといった低所得国を経由している。このため、上述の分散効果をより効率的に発揮させることができ、低所得地域により大きな経済効果をもたらすことができる。

また、経済回廊開発の効果は当該経済回廊周辺にとどまるわけではない。経済回廊が通る地域・国には広く正の経済効果が見られる一方で、その経済回廊が通らない地域・国には、規模は小さいものの負の効果が表れる。このため、広域的な経済開発を目指すためには、複数の経済回廊を同時に開発することが必要になる。上述の3つの経済回廊を同時に開発した場合、ミャンマー(82.1%)、カンボジア(54.7%)、ラオス(50.9%)、タイ(49.6%)、ベトナム(49.3%)と、後発アセアン4ヵ国に大きな経済効果が見られる。

また、地域GDPを用いてジニ係数を算出すると、上記4シナリオすべてで所得格差の縮小が観察されたが、その効果の大きさは、東西経済回廊では0.07%(ベースライン比、以下同)、南北経済回廊では0.13%、メコン・インド経済回廊では0.23%、3回廊合計で0.38%となっている。3回廊の効果を比較すると、経済効果、所得格

差への効果のいずれにおいても、メコン・インド経済回廊が最も望ましいということになる。

GSMでは、陸路だけでなく、海路、空路の開発効果も分析することができる。上記3経済回廊に加えて、スマトラ島、ジャワ島の陸路、マレー半島とスマトラ島を結ぶ海路、ジャカルタ、シンガポール、マニラ、ビトゥン、マカッサル、スラバヤなどを結ぶ海路を改善した場合、GSM対象地域全体への経済効果は54.8%にまで増大する。地域別に見るとスマトラ島への効果が突出しているが、国別に見るとミャンマー(145.8%)、ベトナム(114.6%)、ラオス(99.3%)、タイ(98.6%)、カンボジア(97.9%)、インドネシア(85.0%)、フィリピン(73.4%)の順になる。さらにこのケースでは、ジニ係数も0.63%縮小し、所得格差縮小への効果も最も大きいことが明らかになった。

3. インフラ開発プロジェクト

実際の経済回廊開発は、^{きょうりょう}高速道路や橋梁の建設、港湾・空港開発、工業団地整備、発電所建設、送電網整備といったインフラ開発プロジェクトとして実行される。アジア総合開発計画では、関係各国やドナーが発表している利用可能な資料に基づき、600件を超えるインフラ開発プロジェクトを整理し、分類作業、優先順位付けを進めている。

メコン・インド経済回廊は、カンボジアの国道1号線を通っているが、メコン川と交差するネアックルンには橋が架かっていないため、フェリーを使って渡河する必要がある。このため、橋があれば数十秒で渡ってしまえるところ、数十分のタイムロスが生じることになる。ネアックルンにおける橋梁設置の効果をGSMで計測すると、その経済効果が、カンボジア(1.104%)だけでなく、ベトナム(0.097%)、ラオス(0.063%)、タイ(0.012%)などの周辺国にも及ぶことが明らかになった。もちろん、メコン・インド経済

回廊全体の経済効果と比べると小さな効果ではあるが、橋梁設置という1つのプロジェクトの効果としては注目に値するものである。

さらに、メコン・インド経済回廊を完成させるには、カンチャナブリからダウエイを結ぶ道路の開発、ダウエイにおける深海港および工業団地の開発といった個別のプロジェクトを実施する必要がある。また、カンボジアやミャンマーへの産業・生産工程の移転を促進するためには、発電所建設などを通じた電力供給能力の改善が必須条件でもある。

同様に、上述の海路開発シナリオを実現するためには、ドゥマイ港の拡張、プカンバルからドゥマイ港へのアクセスの改善、ジャカルタのタンジュン・プリオク港の改善あるいは新港の開発、スマトラ島、ジャワ島における発電所建設・送電網整備、マニラ市内の高速道路整備などが必要になる。

4. 日系商社への期待

上述の600余件のプロジェクトに限っても、推計金額は合計25兆円に上っており、東アジアにおけるインフラ開発需要は非常に大きい。この需要を公的資金のみでファイナンスすることは困難であり、民間資金をインフラ開発に活用する必要がある。アジア総合開発計画では、600余件のプロジェクトのうち、約25%はPPP(Public Private Partnership)による実施が可能であると見込んでいる。金額にすると約8兆円規模である。東アジアではPPPの実績はまだ限られており、関連制度もまだ十分に整備されているとは言い難い。PPP案件に関しては、相手国政府との折衝が必要になるため、日本政府としても日系企業に対する支援を進める必要がある。中国、韓国等との価格競争も含め、多くの困難が予想されるが、日系商社にはその豊富な経験と実績を活かした活躍を期待したい。