

# 越境地域の経済連携

## 一大メコン圏経済回廊と越境交通協定一

名和聖高

いわゆるチャイナプラスワンの直接投資先として注目を浴びているアセアン諸国にあって、「点」としての一国単位では人口・市場規模等もさほど大きくはないが、「線」としての越境陸路交通網を利用した「面」での展開が可能なカンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナム（CLMV）とインドシナにおける中核とも言えるタイに対する関心が高まっている。<sup>(1)</sup>

本節では、アジア開発銀行（ADB）主導で1992年に開始された地域経済協力計画に基づくハードインフラとしての陸路基幹物流ルートの整備および越境交通協定に基づくソフトインフラによる越境抵抗の削減ならびに斯かる越境交通インフラと一体化した経済特別区（SEZ）を中心とした地域開発等の現状と課題を略述する。<sup>(2)</sup>

## 1. 大メコン圏経済回廊の現状と課題

### 1.1 大メコン圏経済回廊とは何か

カンボジア内戦の終結を告げる1991年10月のパリ和平協定の締結を通じた中越関係の修復を嚆矢として、1992年以降メコン地域は本格的な開発の時代を迎えることになる。大メコン圏（GMS: Greater Mekong Subregion）における貿易・投資の促進と地域住民の厚生拡大を標榜し、ADB主導で立ち上げられた関係国間（CLMV、タイ、中国雲南省・2005年参加の広西チワン族自治区）におけるGMS経済協力プログラムの中核に位置づけられるのが人・物の円滑かつ迅速な移動を担保する道路整備計画である（当該経済協力は、交通・通信・エネルギー・人的資源・環境・貿易・投資・観光・農業の9分野を対象とする）。

今日では九ルートの経済回廊が計画されている<sup>(3)</sup>が、以下ではすでに実質的な供用が開始されている東西・南北・南部・南部沿岸経済回廊の概要を述べる。

### 1.1.1 東西経済回廊

本回廊は、ベトナムのダナンからドンハ・ラオバオ、ラオスのデンサワン・サワンナケート、タイのムクダハン・ピサヌローク・メソットを経て、ミャンマーのミヤワディ・モーラミヤインに至るインドシナ半島横断道路である。2005年6月のベトナム国道1号線ハイバントンネルの開通と2006年12月のラオス・タイ国境における第二メコン国際架橋完工に伴って、遅れているミャンマー領域ミヤワディ・モーラミヤイン間の道路整備を除きすでに完成状態にある。本回廊は、第2メコン国際架橋完工に伴って注目を集めたタイ・ベトナム間の人流・物流やピサヌロークとタークにおける南北回廊との結節による中・タイ間物流の活性化に資するのみならず、タイ・ラオス間の垂直分業促進手段としての機能にも期待が寄せられている。なお、後述の如く本回廊沿いにはすでに数箇所のS E Zが設置されている。

### 1.1.2 南北経済回廊

本回廊は、バンコクからピサヌローク（またはターク）・チェンライを経由してファイサイを経るラオス・ルートとタチレクを経るミャンマー・ルートに分岐し、中国雲南省昆明およびベトナムのハノイを経てハイフォン、さらには広西チワン族自治区南寧に至るインドシナ半島縦断道路である。タイ・チェンコンとラオス・ファイサイを繋ぐ第四メコン国際架橋完工によって同地におけるフェリー渡河問題が解消されることになり、特に中・タイ間物流の一層の活性化が期待されている。<sup>(4)</sup>タイ領域チェンライとメソットにはS E Z設置計画があるが、現時点では実現に向けた進展が見られない模様である。

### 1.1.3 南部経済回廊

本回廊は、バンコク・プノンペン・ホーチミンを結びブンタオに至る本線と、アランヤプラテート・ポイペトにおける越境後にトンレサップ湖の北側を通るカンボジア国道6号線からシエムリアップを経てベトナム中部のクイニョンに至る支線で構成され、特に本線はバンコク・プノンペン・ホーチミンを結ぶG M Sにおける陸上輸送の大動脈であり、当該三か国における人・物・カネの相互移動に加えて、本回廊沿線乃至周辺地域に対する外国直接投資の呼び水としての期待が大きい。ベトナム領域カイメップ・チバイ港群開発等に伴う国道51号線の整備と沿線のロンタイン空港やロン

ドック工業団地建設計画等との相関によるホーチミンからのアクセス改善と、ベトナム南部港湾の整備、ミャンマー領域ダウエイへの延伸と相俟って近時最も注目を集めている回廊と言えよう。現時点ではフェリー渡河を余儀なくされているカンボジア領域ネアックルンにおける我が国ODAによる架橋の2015五年完成と、プノンペン市内モニボン橋周辺の整備が本線に残された課題と言える。支線に関しては、いわゆる開発の三角地帯を含むカンボジア・ラオス・ベトナムの山岳地帯の農業や鉱物資源・観光開発等を通じた雇用創出・貧困撲滅・厚生向上等に資することが期待されている。なお、後述の如く本回廊の本線沿いカンボジア領域にはすでに数か所のSEZが設置されている。

#### 1.1.4 南部沿岸経済回廊

本回廊は、バンコクからレムチャバンを経てカンボジア領域に入り、コックン・カンポットを経てベトナム領域メコンデルタ先端のナムカンに至る道路である。カンボジア・ベトナム国境ハーティエンにおける現時点での人流・物流は相当限定的だが、カンボジア・ベトナム領域における道路整備はADB等の支援で着実に進行している。タイ国境付近のコックンには、主としてタイとの結節を前提とするSEZがすでに設置されている。

### 1.2 国境付近に展開するSEZと経済回廊

#### 1.2.1 ラオスにおけるSEZ

タイとベトナムに挟まれるラオスは、産業構造もその発展段階にあっても両国と相当な相違が見られるために、東西経済回廊の恩恵を享受し難い旨の評価が一般的であった。一時期にあっては、ラオスの輸送産業が脆弱であったことも相俟って、タイおよびベトナムの通過車両に東西経済回廊の一部を構成するラオス国内道路の使用料を徴収すべきといった論調も見受けられた。それは、東西経済回廊の供用開始に伴うタイ・ベトナム間の分業関係の進展は期待できる一方で、ラオスには両国との分業関係に繋がる程の産業基盤が形成されていないという事実由来のものであった。今日では雲南省との単なる物流拠点としての位置づけのみならず、後述のタイ立地企業のいわゆる分工場、物流上の優位性を踏まえた製造拠点、金・銅等の鉱物資源の精錬拠点、所得向上に伴う国内市場向け消費財の製造拠点としての機能との相関で東西経済回廊の有用性が認識されるようになって

ている（Land-Lock から Land-Link への転換，周辺国との物流の拠点としての位置づけ，物流拠点としての機能を活かした製造拠点の誘致等）。同国は東西経済回廊を梃子にした経済成長が期待できる段階に入って来たと言えよう。

ラオスにおける主たる投資奨励策は法人税優遇措置であり，S E Z 開発に関してもタイと同様のいわゆるゾーニングが採用されているが，隣接国の各種資源の利活用を前提とした国境地帯へ設置される S E Z 開発およびそこへの直接投資に対して何らかの優遇措置を講じるという手法は少なくとも政策的には採られていない。第 2 メコン国際架橋に近接するサワンナケート近郊のサワン・セノ S E Z では，2006 年 12 月の第 2 メコン国際架橋供用開始に伴う陸上輸送網の確立により，特にタイ立地製造業企業による直接投資と両国間の国境貿易が急増しており，第 1 メコン国際架橋利用の道路輸送のみならずノンカイ・タナレーン間開通による鉄道輸送も可能になっているビエンチャン近郊の S E Z にあっても，同様にタイとの結節が前提になっていると言える。

### 1.2.2 カンボジアにおける S E Z

南部経済回廊におけるカンボジアの位置づけ如何も，タイ・ベトナムの狭間で両国間分業体制の埒外に置かれ単なる通過ルート提供に終わるのではないかとして，東西経済回廊におけるラオスと同様の懸念を寄せる向きが少なくなかったことは事実であるが，同国にあっては電力事情等の不安材料は有るものの，土地所有規制以外存在しないとも言える外資導入政策と周辺国との比較において優位性を有する低廉な労働力，さらには南部経済回廊利用の物流事情の好転がタイ・ベトナム資本を含む多くの外資を誘引するという効果を齎している。さらに同国内ネアックルン架橋完成によって，同回廊を利用した特にタイ・ベトナムとの国境を跨いだ「面」の関係が緊密になることが想定される。

同国における外資導入の重要な受け皿として重要な役割を果たしている S E Z は，2005 年 12 月以降のカンボジア開発協議会を中心とする関連組織の機能拡充や関連政令の施行を嚆矢として急速な発展を遂げた。当該制度は 1994 年制定・2003 年改正の投資法に基づく投資適格事業（Q I P）制度と必ずしも相関するわけではなく，また外資誘致のみを目的にしているものでもないが，S E Z が外資導入の受け皿になっていること，それらのほ

とんどがQ I P取得企業であることが実状と言える。

同国におけるS E Z開発は、我が国ODAによってシアヌークビル港湾公社が設置・管理するシアヌークビル港S E Zを除き民間事業によって行われており、2014年2月現在で認可済みのものは23か所に上る。

S E Z開発の認可条件が緩やかなことと、開発事業者に対する最長九年間の法人税免除等の優遇措置が与えられることがその背景にあると考えられる。しかしながら、現時点で供用開始され、かつ操業開始企業が存在するS E Zは、首都圏に立地し初期段階で我が国の開発業者が手掛けたもの、主としてベトナムとの結節を前提とした南部経済回廊沿いベトナム国境付近バットに位置するもの、同回廊沿いタイ国境付近ポイペトに位置するもの、南部沿岸経済回廊沿いタイ国境コッコンに位置するもの、同国唯一の海港とも言えるシアヌークビル港に隣接・近接するもの、全八か所に過ぎない。

前述のタイ・ベトナム国境付近に位置するS E Z立地企業は、電力供給や港湾を含む物流等の生産活動に不可欠なインフラを基本的にタイおよびベトナムに依拠しており、カンボジア政府も国境から20キロメートル以内に立地するS E Z内における通関手続きの簡素化等の施策を以って国境付近におけるS E Z立地企業を支援している。低廉な労働力という優位性を最大限に生かすべく、同国内に不足する経営資源を隣接国の各種インフラ利用によって補うことで外資誘致を図るという基本政策がうかがえる。

## 2. 越境交通協定の現状と課題

### 2.1 越境交通協定とは何か

GMSにおける人・物の移動の自由化・円滑化を企図した域内の出入国管理や貿易手続きの一元化等に向けた制度構築がADB支援の下で進んでいる。経済回廊の建設・整備といういわゆるハード面での環境が整っても各国の国境措置の簡素化・平準化等が進まない限り、域内経済発展・活性化・住民の厚生拡大に繋がる人・物の移動の自由化・円滑化は困難であるという認識自体は域内諸国に共通するものと言え、それが越境交通協定（CBTA: Cross-Border Transport Facilitation Agreement）として結実している。当該協定は44か条の本文と20の付属書・議定書から構成されており、2007年3月にGMS構成六か国によって署名されたが、当該時点では20の付属

書・議定書のうちタイは六件、ミャンマーは3件の批准を国内法の制定・変更との相関で行うことができなかった。しかしながら、ADBは、2011年11月および2012年12月の関係会議を経て両国における関連法制整備は一定の進捗を示しているとしている。<sup>6)</sup>なお、タイにおける最大の懸案事項であった国外税関検査の合法性を担保する法律である Cross-Border Transportation Act for Joint Inspections in Foreign Territories は2013年3月に成立し、関係国境での税関検査のいわゆるシングル・ストップ化の進展が期待されている。

## 2.2 越境交通促進に向けた課題

C B T AはGMS構成六か国による越境交通に関する基本協定であり、その具体的実施は関係国の2国間または多国間覚書に委ねられている。また、対象国境毎に異なる段階的進捗が関係国間覚書で規定され得ることとされる。いわゆるシングル・ストップに関しては、インバウンド側での税関検査・出入国管理のアウトバウンド側との共同実施からインバウンド側単独での実施が、またいわゆるシングル・ウインドウに関しては税関申告・検疫等の国境措置の一元的実施がC B T Aの目標とされるが、各国の国内事情との相関で必ずしも果敢しい進捗を遂げているわけではなく、また、C B T A適用国境も東西経済回廊関係では、ラオバオ・デンサワン、サワンナケート・ムクダハン、メソット・ミヤワディに限られており、南部経済回廊関係では、モクバイ・バベット、ポイペト・アランヤプラテートに限られている。今後の課題としては、C B T A署名前の1994年以降すでに実施されていた2国間道路交通協定からの脱皮、C B T A対象国境の拡大、C B T Aに基づく関係国間覚書の着実な段階的实施、特にタイ・ラオス・ベトナム間およびタイ・カンボジア・ベトナム間の多国間覚書の締結・実施が挙げられる。GMS経済回廊といういわゆるハードインフラ整備とC B T A完全実施とが相俟ってこそクロスボーダー交通の整備効果が認められるものであるが、同時に斯かる整備効果に着目したS E Zを含む地域開発との相関が重視されなければならない。隣国との人・物・カネの交流促進に伴って、従前の国家意識に裏打ちされた国内産業構造や資源配置の視点で行われていた「点」での開発や産業振興から、地域全体でみた産業構造や隣国との比較優位の変化への対応という「面」の視点での開発戦略が不可欠な状況になっている。「点」から「面」への展開という潮流にあって、

それを繋ぐ「線」が斯かるハード・ソフト交通インフラであり、それと緊密な相関を有する地域開発が行われることで、単なる海上輸送から陸上輸送への物流上の転換（モーダルシフト）効果のみならず、経済回廊沿線住民の厚生拡大効果も期待できよう。いわゆる片荷に伴う陸上輸送の高コスト体質への企業誘致を通じた対応や、人・物の越境に伴う特に安全・国内秩序維持の視点からのさまざまなリスクへの対処等、課題は山積しているが、C B T Aの意義は斯かる視点からも評価される必要がある。

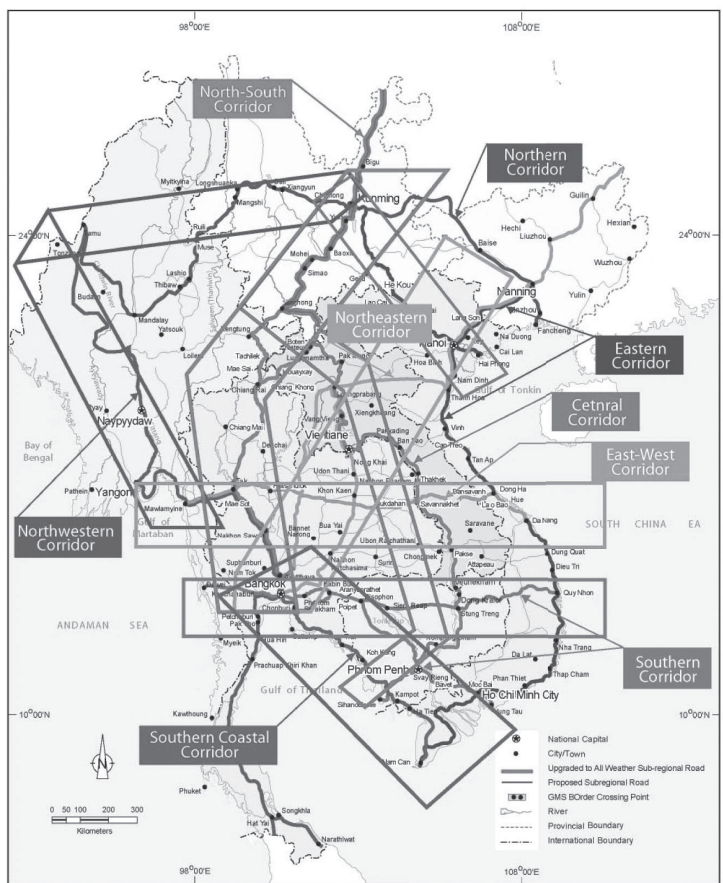


図1 GMS 経済回廊計画

資料：ADB Insutitue “Transport Infrastructure and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion”

### 3. むすびにかえて

経済的統合のみならず司法・政治的統合までも視野に入れたEUとは異なり、2015年に予定されるASEAN経済共同体は各国家主権を前提とした「ゆるやかな経済市場」であり、GMS諸国間の国境が消えるわけではない。したがって、その成立後も人・物の越境移動に伴うさまざまなリスクとの相関で、各国の各種国境措置には簡易性と共に国内秩序維持・安全性の視点が求められることになる。斯かる状況に鑑みれば、経済回廊計画にあっては一層の進捗が見られるとしても、越境交通協定の完全実施には相当の年月を要するものと思われる。国境措置の簡素化・円滑化の必要性に対する関係国の認識を深化させるべきことは当然であるが、現実的な各国内事情等を踏まえ、「線」としての斯かるインフラ整備状況に応じた人・物・カネの越境移動を通じた「点」から「面」への段階的な展開が図られることになる。

#### 注

- (1) 国際協力銀行「わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告——2013年度海外直接投資アンケート結果」にあっては、中期的有望事業展開国・地域のトップ10にタイ・ベトナム・ミャンマーが、またトップ20にカンボジア・ラオスが、それぞれ順位を上げてまたは前年同一順位で挙げられている。
- (2) 石田正美・工藤年博編『大メコン圏経済協力』アジア経済研究所(2007)、石田正美編『メコン地域——国境経済を見る』アジア経済研究所(2010)、拙著「東西経済回廊への期待とベトナム・ダナン港の役割」・「GMS南部経済回廊とカンボジア・ベトナムの港湾事情に関する一考察」・「GMS南部沿岸経済回廊の現状と課題」・「カンボジアにおける経済特区の現状と課題」・「GMS南部経済回廊の新たな展開」日本港湾経済学会『港湾経済研究』(2006・2008・2010・2013・2014)第52号(2014)、「カンボジアの港湾事情とGMS南部経済回廊の機能」日本貿易学会『JAFTAB』第四五号(2008)、「カンボジアにおける外資導入とGMS南部経済回廊・シハヌークビル港との相関」海外投融資情報財団『海外投融資』2008年7月号、「GMS南部沿岸経済回廊の展望」『海外投融資』2009年11月号、参照。
- (3) ADB Institute Working Paper No. 130, *Transport Infrastructure and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion* (2009) 参照。
- (4) タイ・ラオス間のメコン川を跨ぐ国際架橋(友好橋)は東西経済回廊の一部の第2架橋(2006年完工、日本援助)、その上流約110キロメートルに位置する第3架橋(2011年完工、タイ援助)、ビエンチャン近郊の第1架橋(1994年完工、豪援助)と南北



経済回廊の一部の第四架橋（2013年完工，タイ・中国援助）の4本であるが，第5架橋計画もある。

- (5) ADB, *Progress Report on Transport and Trade Facilitation Initiatives in the Greater Mekong Subregion November 2013*.

本稿は，愛知大学三遠南信地域連携研究センター『越境地域政策への視点』，73-83頁，2014年を再掲載しています。掲載論文の著作権に関しては出典元に帰属します。