

大メコン圏 (GMS) に魅せられて — 地域政策との連結性の視点から — 名和 聖高

A Study fascinated by GMS (Greater Mekong Sub-region) — From a viewpoint of the connectivity with Regional Policy —

Kiyotaka Nawa

国際商事仲裁という裁判に代替する国際ビジネス紛争解決システムと、紛争予防見地からの国際契約問題や国際ビジネスの企画・実施等に携わって来た私がインドシナのGMSに興味関心を抱き、当該地域における越境物流と国境地域開発に研究の軸足を移したことには二つの理由が有ります。一つは、1998年4月の国際コミュニケーション学部奉職の数年後に、アジア開発銀行 (ADB)・アジア開発銀行研究所 (ADB I) の各種資料に触れる機会が有ったことであり、もう一つは2003年に、当該資料に登場する往時未完成の東西経済回廊を走行しベトナム・ラオス・タイ・カンボジアを訪れるという、国際機関日本アセアンセンターの視察ミッションに参加する機会を得たことです。それらを通じて、我々が少なくとも日常生活にあっては実感し得ない、国家領域を画する相当程度人為的に設置された陸続きの国境の実態や事実上の機能、連結性の視点からの越境人流・物流の環境、国境地域住民の生活や経済活動の実状と展望等に対する強い関心を持つに至りました。

日系企業による直接投資が盛んな、タイ・マレーシア・ベトナムを始めとする東南アジア諸国連合 (ASEAN) 諸国を前職時代に業務で数次訪問した経験は有りましたが、1991年のカンボジア内戦終結を告げるバリ和平協定以後のADB主導による (主導ではなく、関係国の自立性に期待した支援であったことが、GMS経済回廊計画を作成し且つ実施の先頭に立たれたM元局長との後日の面談で明らかになりましたが) メコン地域における国境を跨いだ開発計画に関しては全く不案内でした。

経済回廊計画を含むADBのGMS経済協力プロ

グラムの作成・実施に関しては、ドナーとしての上から目線の押付け的な支援ではなく、当該地域にとって何が問題か、何が必要か、所謂国益の調整を踏まえた関係国の成長や地域住民の厚生拡大にとって最も効果的であり且つ現実的なことは何か等について、関係国間で時間を掛けて検討・協議させた上でその方向性を提示するというADBの手法は、民族・政治体制・社会構造・文化等の多様性に鑑みて、明確な規範・基準に基づく一刀両断的な問題解決よりも多種多様な価値観等に基づく丁寧な意見交換を経たコンセンサスを重視する、というASEAN Wayを知悉したものと言えましょう。

国家主権行使の地理的境界としての国境における地域開発の要諦を一言で表現すれば、理念と現実の視点からの「真の相互補完」の関係と言えます。それは、必要性和必然性に対する関係国間の共通認識のもとに形成されるものであり、GMSにあっては、その醸成に先ず注力した仲介者 (ファシリテーター) としてのADBの存在が大きかったと思われます。そのことは、地域経済活動や住民生活等に関する真の相互補完の必要性が適切に認識されていないにも拘わらず、政治的な思惑や過度の自治意識やエゴが先行する為か、地域を跨ぐ諸課題に関する本質的な議論を意識的に回避する、又は回避せざるを得ないとも言える (異論は有るでしょうが、筆者の眼にはそのように映ります)、我が国における地方自治体間の越境地域利用乃至開発に関する共通施策の立案と実施に応用し得る思考と手法ではないでしょうか。

国内外を問わず、個々の地域における経済成長と厚生拡大を当該地域内で自己完結的に実現すること

は極めて限定的な条件下でのみ可能であり、多くは他地域とのヒト・モノ・カネ・情報等の受発信や交換を通じてのみ実現されるものと言えましょう。GMS 域内における国境地域開発を、「線」としての経済回廊で、他地域における「点」であるヒト・モノ等の受発信拠点としての都市・集落や港湾・経済特区 (SEZ)・工業団地等を結ぶことで進展させ、その効果を「面」としてのGMS 全域に裨益させる、というのが ADB の基本施策と言え、これも我が国における地域政策の在り方に示唆を与えるものと考えます。

GMS 域内における経済回廊整備に関する ADB の基本理念は「インドシナにおける平和と発展の為には、政治体制や経済構造等が異なるメコン地域諸国の経済的補完関係が絶対条件と言え、その実現には物理的に繋がる道路が必要である」との上記 M 元局長の言葉に端的に表現されており、斯かる理念の下に東西・南北・南部経済回廊 (今日では南部沿岸経済回廊を含みます) を始めとして、関係国乃至地域間における円滑・安全・効率的な人と物の物理的移動を縦横の道路整備を通じて実現する、という真の相互補完の理念 (特にGMS における国境地域開発にあっては、隣接国の利害を無視したとも言えるタイの振舞いにラオス・ミャンマー等が振り回されるような状況も皆無では有りませんが、基本的には関係国・地域における各国が主権・自治権の行使に相当程度抑制的になることが求められています) に裏打ちされたGMS 域内複合回廊構想が、その沿線開発と地域住民の厚生拡大として結実させることを企図して、漸進的とは言え着実に進行しています。即ち、斯かる道路網との結節の視点から、居住空間としての代表的な都市や国境周辺地域における住環境整備に加えて、貨物受発信拠点としての港湾及び特に外資誘致の受け皿としての経済特区や工業団地等の建設・拡充等の進捗が図られ、それが新たな産業や雇用を生むことに繋がっているとと言えます。

学部名称に地域政策を掲げる本学部にあっては、学術的複合性を前提とした地域政策学の確立に努めていますが、現時点では地域の概念に対する理解を含めて様々な思考が錯綜していると言えましょう。斯かる状況下において、筆者の今日的な研究分野であ

るGMS における国境地域開発と越境物流環境が如何なる評価を受けるのかは不分明としか言いようがありませんが、以下では、何らかの関係性を有すると共に国内的な越境地域開発を議論する上でも参考になるのではないか、と思われる若干の事例を紹介します。そこには、上述の地域政策学を確立する上で、国内の地方自治体や自らの生活領域を跨ぐ、又はそれらの「境界」乃至その周辺地域における開発等の視点だけでなく、陸続きの国境で繋がるGMS のような地域をも視野に入れて欲しい、という筆者の願望が込められていることを理解して頂きたいと思えます。

紙幅の関係から本稿では、我が国の政府開発援助 (ODA) が積極的に関与したこともあって、我が国で最も早い時期に脚光を浴びた東西回廊のみを取り上げ、その越境物流環境乃至国境地域開発との相関を略述します。本回廊は、ベトナムのダナンを東側基点としミャンマーのモーラマインを西側基点とするタイ及びラオスを含む4カ国を繋ぐ道路であり、その代表的な国境はベトナム・ラオス間のラオパオ・デンサワン、ラオス・タイ間のサワンナケート・ムクダハン、タイ・ミャンマー間のメソット・ミヤワディです。

ラオパオ・デンサワン国境地域では両国共同での開発計画が立案され、その実施に期待が集まりましたが、主として資金負担能力との相関で、ベトナム側の開発が急速且つ着実に進む一方でラオス側の開発は遅々として進まず、ラオパオでは特にタイ資本による多くの生産拠点が設置され10万人を超える居住人口を擁する街作りの進捗が見られますが、デンサワンは越境物流・人流の単なる通過点として、またラオパオの生産拠点等に対する低廉な労働力供給源としての機能を営むに過ぎません。ただ、両国の共同事業としての国境地域開発という当初の目論見とは異なりますが、労働力の需給を通じた経済的補完性は認められますし (デンサワンでの就労機会は殆ど有りません)、相互補完意識に基づく両国の前向きな取組みが、越境交通協定 (CBTA) の早期実施ゲートとしての関連施設建設のみならず、所謂ワンストップ・サービスの実施等、円滑且つ効率的な越境物流環境の整備進捗に結実しています。そのこ

とが地域乃至沿線住民の厚生拡大に貢献していることは確かでしょう。

サワンナケート・ムクダハン国境はメコン川によって画されており、橋上で車線変更が行われる等の交通ルールの相違等、車両走行環境は必ずしも良いとは言えませんが、サワンナケートにはタイ側から原材料・部品を持ち込み、それを低廉な労働力によって製品・半製品化してタイ側に持帰るという、典型的なタイ・プラスワンとしてのビジネスモデルの拠点が集積するサワン=セノ経済特区が設置されており、産業高度化政策と労務費上昇に伴う労働集約型産業の隣接国への切出しというタイ政府の政策実施の受け皿になって来たという意味では、雇用拡大や消費活動活性化を始めとする厚生拡大の視点からも、前述ラオバオ・デンサワンと同様な相互補完性が認められます。しかしながら、バンコク東南部に東部経済回廊（EEC）と称する広大な経済特区を3県に跨って設置し、そこに高度技術産業の集積を図ると共に、高賃金を餌に周辺国からの就労者入国を前提とした労働集約型産業を国境付近のタイ国内に取り込む（ムクダハン、メソット、カンチャナブリ等における経済特区設置計画）、という近時のタイ政府の政策変更による影響が懸念されます。これは、国境を接した相互補完性乃至経済的依存関係が極めて強い地域における不安定化リスクと言えます。特にラオスのような地場資本・産業が未成熟な国にあっては、タイとの様々な視点からの連結性が必要ですが、そこには一方的依存関係ではない自律の視点も求められる訳です。

メソット・ミヤワディ国境は川幅が狭いモエイ川によって画されています（橋上での車線変更はラオス・タイ間と同様です）。国境橋を利用しない小型船による舟運渡河を通じた非正規のミャンマーからの人とタイからの物の越境も少なくないようですが、国境地域住民だけに認められた正規の貨物輸出入も至近距離の対岸との間で小舟を利用して行われています（本国境を画する貨物専用の第2友好橋の供用開始が今春に予定されており、それが舟運渡河に何らかの影響を及ぼすと思われる）。メソットに展開するタイ資本の典型的な労働集約型の繊維産業は、ミヤワディからの正規乃至非正規の低廉な労働力によって支えられていることは事実であり、タイ政府によるミャンマー人の不法就労取締は相当程度緩やかに行われて来たようです。上述タイ政府の政策変更に基づくメソット経済特区設置はミャンマー人の正規タイ入国の増加に繋がることは明らかであり、相互補完関係は一層強固なものとなると思われま

す。ただ、ミヤワディには、主としてタイ資本誘致を目論む工業団地がタイからの電力供給を受ける形で既に供用開始されており、当該地域における人口が然程多くないことに鑑みれば、本国境を挟んだ今後の労働力の奪い合いが懸念されますが、本国境はヤンゴン及びその周辺地域へのアクセスが比較的良い為に、ミャンマー領域における道路整備の進捗に伴って、今日では両国を跨ぐ越境物流の最大ゲートになっており、それに伴う人流とも相俟って生活・消費地域としての国境周辺の活性化が進行しています。

本稿では、紙幅の関係で東西回廊における国境地域のみ焦点を当てましたが、ラオス乃至ミャンマー経由で昆明とバンコクを結ぶ主線に加えて、中国・広西チワン族自治区に接するベトナム領域やインドに接するミャンマー領域にも支線網を広げる南北回廊と、他回廊に比べて沿線に多くの経済特区や工業団地等が設置され且つ産業集積度も高い、カンボジア経由でタイとベトナムを結ぶ南部回廊における国境地域開発と越境物流環境にも、今後の成長が期待できるGMSにおいて拡大する「点」を縦横に走る「線」としての道路網で結び、その果実を「面」としての広がり裨益させるという視点から、地域政策学の確立を目指した、その外縁部と在り方を考える上で、強い関心を寄せて頂きたいと思いません。

