

KG-SANKEN  
DISCUSSION PAPER SERIES

KG-SANKEN No.10

メコン地域：CLMV 諸国の拠点開発の取り組み

JETROバンコク事務所（アジア経済研究所）主任研究員  
石田正美

2012年12月

関西学院大学産業研究所

Institute for Industrial Research, Kwansai Gakuin University

〒662-8501 兵庫県西宮市上ヶ原一番町 1-155

TEL: 0798-54-6127 FAX: 0798-54-6029

アドレス: [sanken@kwansai.ac.jp](mailto:sanken@kwansai.ac.jp) URL: <http://kgsaint.kwansai.ac.jp/sanken.html>

URL: [http://www.kwansai.ac.jp/i\\_industrial/](http://www.kwansai.ac.jp/i_industrial/)

## メコン地域：CLMV 諸国の拠点開発の取り組み

石田正美

メコン川は、中国の青海省に水源を持ち、チベット自治区、雲南省を通り、ラオスとミャンマーの国境を経て、タイとラオスの国境を流れ（一部はラオス国内を流れる）、その後カンボジアを突っ切り、ベトナム南部のメコン・デルタ地域に注ぐ全長 4,800 キロ余りの国際河川である。メコン川が流れる中国・雲南省、ミャンマー、ラオス、カンボジア、タイ、ベトナムの 5 カ国 1 地域を加えた大メコン圏（Greater Mekong Subregion: GMS）ないしはメコン地域を呼び、この地域でアジア開発銀行（Asian Development Bank: ADB）のイニシアティブによる地域協力が、1990 年代初めから進められている。GMS プログラムでは、東西経済回廊、南北経済回廊、南部経済回廊といった国境をまたぐ 3 つの幹線道路が開発・整備されている（図 1）。こうした幹線道路を開発・整備することで、鉄道や電力網などとともに、開発の恩恵が貿易や投資を通じて沿道や遠隔農村にまでもたらされることが期待されている。2005 年には、メコン川が流れているわけではないが、ベトナムと国境を接する中国・広西チワン族自治区も、GMS のメンバーに加わっている。他方、日本政府もカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム、タイの 5 カ国と日・メコン協力を実施している。ここではこれら 5 カ国、とりわけ開発が遅れたカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムから成る CLMV 諸国を対象とした拠点開発を検討することとしたい。

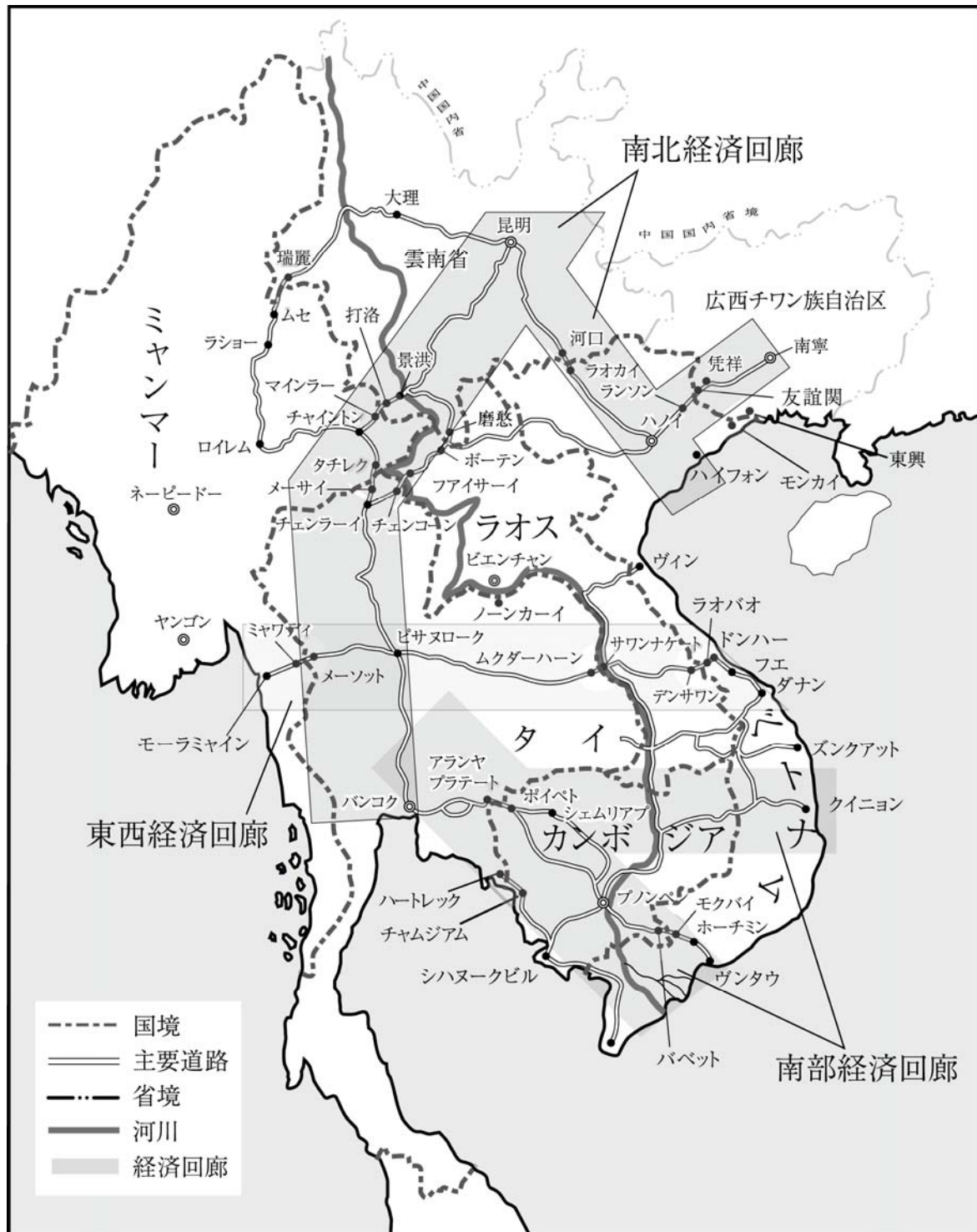
### 1. CLMV 諸国の ASEAN と比較した経済概況

各国の経済状況をみてみることにしたい。表 1 は、ASEAN10 カ国の 2009 年時点での 1 人当たり GDP、GDP、人口、面積を示したものである。表の 1 番右側の列の 1 人当たり GDP でみると、現時点でシンガポールが 3 万 6,631 ドルと、ASEAN では最も高く、現時点ですでに日本を上回っている。続いてブルネイが 3 万 4,827 ドルであるが、その次のマレーシアは 6,822 ドルと上位 2 カ国と比べると、5 分の 1 の水準で、その差は随分と大きい。タイが 3,951 ドル、インドネシアが 2,362 ドル、フィリピンが 1,750 ドルとなる。こうして見ていくと、CLMV 諸国の所得水準は、ベトナムが 1,104 ドルとわずかに 1,000 ドルを超えているものの、その他 3 カ国はいずれも 1,000 ドル未満である。シンガポールが 3 万ドルを超えているのに対し、ミャンマーはわずか 419 ドルに過ぎない。実は、この 4 カ国は ASEAN に加盟したのが、1990 年代に加盟した国々で、ベトナム、カンボジア、ラオスは 1960 年代および 1970 年代は紛争が絶えなかった地域でもある。カンボジアに至っては内戦が終結したのが 1991 年であった。加えて、これらの国々は経済が社会主義ないし計画経済体制に基づいて運営されてきた経緯があり、市場経済化への移行が始まったのがラオスとベトナムが 1986 年、ミャンマーが 1988 年であった。このような歴史的経緯が、先発 ASEAN 諸国との経済格差が生ずる一因であったと言える。

GDP についてみると、その水準が最も大きいのは 2.3 億人の人口を擁するインドネシアで、タイ、マレーシア、シンガポール、フィリピンと続く。他方、CLMV 4 カ国の水準は 1 人当たり

GDP と同様に低く、CLMV 諸国のなかでは 963 億ドルと最も高いベトナムは、8,000 万人を

図 1：メコン地域における 3つの経済回廊



(出所) 拙編『メコン地域国境経済をみる』をもとに筆者作成。

超える人口を擁するにもかかわらず、人口が 500 万人に満たないシンガポールの GDP の約半分程度に過ぎない。ところが、人口や面積で見ると、状況は少し変わってくる。ベトナムの人口は 8,602 万人で ASEAN では 3 番目に多く、ミャンマーの人口も 5,953 万人とタイの 6,690 万人に続いて、5 番目の規模を擁する。しかし、カンボジアとラオスは、それぞれ 1,496 万人と 592 万人と、ブルネイやシンガポール程ではないにしても、その人口規模はかなり小さい。面積は、ミャンマーの面積が 67.7 万平方キロとインドネシアに次いで大きく、ミャンマーに次ぐタイまでの 3 カ国が、日本の国土面積を上回っている。

表 1 : ASEAN 先発国と比較した CLMV 諸国の経済概況 (2009 年)

	面積 (平方キロ)	人口 (100 万人)	GDP (10 億ドル)	1 人当り GDP (米ドル)
カンボジア	181,035	14.96	10.4	693
ラオス	236,800	5.92	5.6	942
ミャンマー	676,577	59.53	25.0	419
ベトナム	331,051	92.23	96.3	1,104
タイ	513,120	66.90	264.3	3,951
ブルネイ	5,765	0.41	14.2	34,827
インドネシア	1,860,360	231.37	546.5	2,362
マレーシア	330,252	28.13	193.1	6,822
フィリピン	300,000	92.23	161.4	1,750
シンガポール	710	4.99	182.7	36,631

(出所) ASEAN 事務局のウェブサイトをもとに筆者作成。

続いて、これらの国は、どういうものをつくっているか、ないしは輸出しているのか挙げてみることにしたい。まず、カンボジアは縫製品が最も主要な輸出産品である。日本や欧米諸国などで販売されている有名ブランドの縫製品のなかで、カンボジアで製造されているものも少なくない。このほか、天然ゴム、コメなどが主要輸出産品である。ラオスでも、縫製品は主要輸出品のひとつで、それにメコン川の支流で発電した電力、木工品、コーヒー、金や銅などの鉱産物を輸出している。ミャンマーは、天然ガスをパイプラインで周辺国に輸出しているほか、チーク材、縫製品、豆類や海産物を輸出している。これら 3 カ国の輸出品をみると、工業製品は縫製品ぐらいで、ゴムやコメ、木工品、金や銅、天然ガスなどはいずれも一次産品ないしその加工品で、工業化は現時点でまだ進展していない。これがベトナムになると、主要輸出品目に電子・電機の割合が増え、他方で海産物を輸出している。さらに、タイの輸出品はその主力が自動車部品、そして電子・電機で、コメと食料品が工業製品に続く。2011 年 11 月にタイで起きた洪水で、日本企業のサプライ・チェーンが少なからぬ打撃を受けたことから、タイは自動車産業や電子・電機産業の重要な生産拠点で、バンコク近郊地域は「東洋のデトロイト」とも呼ばれている。

## 2. 先発 ASEAN 諸国の経験

ここでは、CLMV 諸国の各拠点開発を進めていくうえでの条件を考えてみたい。CLMV 諸国を考える前に、シンガポールやマレーシアやタイ、フィリピン、そしてインドネシアなど先発 ASEAN の国々の経験をまずは振り返ってみることとしたい。これらの国々は 1980 年代から高度成長を続け、その間アジア通貨危機などがありながらも、今日では当時と比べると著しく経済発展が進んでいる。これらの国々では、どういう地域で工業が進んだかをみると、マレーシアの東海岸とバンコク近郊、マニラ近郊、ジャカルタ近郊、インドネシア第 2 の都市であるスラバヤ近郊といった地域が挙げられる。

図 2：先発 ASEAN 諸国で工業化の進んだ地域



(出所) 『アジア研ワールド・トレンド』 2010 年 8 月号より抜粋。

これらの地域はいずれも大都市であると同時に、港に近いという点で共通している。製品を輸出するには、港湾が必要であるし、開発途上国の場合、最初は自分でつくるには必ず何か部材を入手しなければいけならず、その意味でも港湾が非常に大切になってくる。また大都市は人口が多く、人口が多いということは労働力の供給、また製品を販売するための市場という意

味で大事であり、こうした好条件を求めて、多くの企業が進出してくる。

しかし、こうしたなかで例外がないわけではない。タイのチェンマイ近郊にあるランプーン県では、内陸部であるにもかかわらず、工業団地に多くの外国企業が進出している。だが、この地域に進出する企業には精密機械などを製造する企業が多い。なぜ精密機械かというと、例えばモノを運ぶ場合に、例えば重い石を運ぶと、運ぶモノである石の価値と比べた物流コストが非常に高くなる。逆に精密機械は、すごく高付加価値であるけれども小さくて軽いため、1台のトラックでたくさん運ぶと、非常に効率的となる。ふつうの石と比べて、ダイヤモンドをたくさん運ぶことを考えれば明らかであるが、運ぶモノ1円当りの物流コストが相対的に小さくなる。こうした精密機械をつくることで、ランプーン県は港湾から離れた内陸部であるにもかかわらず、非常に発展している。少々余談にはなるが、逆に沿岸部につくる場合は、石油化学や鉄鋼などの企業が多く立地されている。鉄鋼などの場合、トラックで長い距離運べば、運ぶモノ1円当りの輸送コストが非常に高くなる。沿岸部に鉄鋼や石油化学などの重工業が立地されるのに対し、内陸部では精密機械工業が立地される場合が多い。

これらはASEAN先発国の経験に基づいたことであるが、ここで言ったような大都市は、労働力の調達と市場規模の面で、好都合である。これに港湾へのアクセスがよいと、輸出入の面でさらに有利となる。さらに、こうした条件へのプラス・アルファとして、先発ASEANの国々の政府は、民間部門による工業団地や経済特別区（Special Economic Zone: SEZ）の建設を促進するとともに、製品の何%かを輸出したり、ハイテク部門への投資をした場合などに、法人税を一定期間免除するなどの措置を講じた。開発途上国の場合、外国企業が来ると、そこに雇用が生まれ、新しい技術も移転される。しかし、外国企業が来て、いきなり会社を建てるといっても、現地の言葉の問題や法制度の違いといった問題に直面し、工場を建設することは容易ではない。そこで、工業団地をつかって、投資手続きなどをサポートすると、企業担当者にとっては非常に助かる話である。日本の中小企業のなかにも、現在中国やASEANに少なからぬ企業が進出している。こうした中小企業のことを考えると、工業団地を建設することは非常に重要である。また、進出に際しては、投資認可、外国人の労働許可、租税など様々な事務手続きが発生するが、行政の側でこれらの窓口をひとつにするワン・ストップ・サービスも、投資を誘致するうえで重要な施策と言えよう。

アンカー産業というのも大切である。例えばバンコク近郊であれば、自動車産業が発達している。こうした自動車の工場があると、そのための部品産業が必要になる。こうした部品産業を裾野産業（Supporting Industry）と呼ぶが、アンカー産業に加え、裾野産業が加わることで、そこに産業の集積が生まれる。タイのバンコクでは、自動車の完成品をつくる工場に納入する部品産業だけではなく、部品産業のための部品産業といったように、三重や四重もの裾野産業が形成されている。こうしたアンカー産業と部品産業の集積を「産業クラスター」と呼んでいる。

### 3. CLMV 諸国の拠点開発の条件：大都市と港湾

人口の多い大都市であり、かつ港湾へのアクセスがいいというのは重要な立地条件であることは、すでに述べた通りである。CLMV 諸国のうち、ベトナムのハノイやホーチミンなどはこれらの好立地条件を充たしており、すでに先発 ASEAN 諸国にも追い付くような勢いを示している。ミャンマーのヤンゴンも同じ条件を持ち合わせている。しかし、カンボジアとラオスに関しては、これらの条件が充たされているわけではない。それでは、どうすれば良いのかというと、CLMV 諸国にもそれぞれ固有の優位性がある。冒頭でも話したように、大メコン圏（Greater Mekong Sub-region: GMS）経済協力プログラムのもとで、経済回廊という道路などのインフラを整備することで、その波及効果を沿道のみならず遠隔農村にまでもたらそうという試みが第1に進められている。さらに、先述の通り経済回廊は国をまたいでいるので、必ず国境を通る。国境という地域が、後述するように実は非常に魅力的な開発拠点となっている。加えて、越境インフラを前提とした物流拠点の開発というのがある。そうして考えていくと、CLMV 諸国の拠点開発の対象となるのは、第1に大都市、第2に港湾、そして第3に国境、第4に国道の交差点であり、これらの拠点開発の条件を以下で述べていくこととしたい。

第1は先発 ASEAN の経験でも述べた大都市である。先述の通り、大都市は製品の市場という意味でも、労働力の調達という意味でも、人口が多いのが好条件となる。それは何かというと、マーケットの規模が大きくなるのと、労働力の調達が容易だからである。こうした立地のための好条件ゆえに、企業が進出すると、そこにさらに多くの人が集まり、工場やオフィスで働き、そこでもらった給料でモノを買うわけで、それにより市場がさらに大きくなる。これが農村であれば、企業の進出による経済効果はさほど大きくはない。

ところが、大都市への企業集積といった事態に問題がないわけではない。1つ目にこのように多くの人が集まり、自動車を購入するようになると、交通渋滞など、インフラストラクチャーの供給不足が生じる。つまり、多くの企業が進出し、多くの労働者が移り住んでくるものの、それを迎えるインフラの供給が追いつかないという状況が出てくる。1990年代の初めのバンコクでは、中心部から空港に向かうのに、車がすいていけば30分で行けるところを、3時間も要する程、交通渋滞が激しく、大気汚染も著しいことから、警察官が防毒マスクをしていた時期があった。しかし、今日のバンコクは、こうしたインフラ不足の事態をある程度克服している。2つ目は、経済発展が進展すると企業進出も増えるが、労働者を雇おうとして求人を出しても、それに応じる労働者がいないといった状況が起こる。労働力の供給が需要に追いつかないと、賃金が高騰する。こうした経済発展著しい大都市の課題として何があるかというと、例えば交通渋滞に対してはバイパス道路や、立体交差点（Fly Over）や、外環道路ないし環状道路が必要になってくる。東京でも環状8号線や外環道路といった道路ができたが、こうしたものをつくる必要がある。また、産業と生活空間の棲み分けも大切である。住宅地域のそばに工場があると、煙が来たり、騒音が激しかったりと言った問題が起こる。また、住宅地域をたくさんのトラックが往来するのも良くない。そうすると、例えば大都市の発展の初期においては、都市の中心部に工業団地があるが、人口が増えていくと、生活空間と産業空間を棲み

分けるため、工業団地はどんどん郊外に移転せざるを得なくなる。加えて、輸出市場と国内市場への良好なアクセスを確保するということが重要である。輸出入のために港湾へのアクセスが大切なことはすでに先発 ASEAN の経験で述べたが、同時に国内市場へのアクセスが良好なことも重要である。すなわち主要な幹線道路、国道などを開発し、交通渋滞にあまり遭遇せずに、地方都市に製品を運んだり、地方都市から物資を調達するよう道路を整備することも重要である。

第2は港湾である。すでに何度も述べているように、港湾は部材の輸入や製品の輸出のために不可欠である。良い港湾の条件は、適切な水深があるということである。それとバースの総延長、ないし船が停泊できる長さ、船が運んできたコンテナや船に載せるコンテナを置くため一定の面積を有するコンテナ・ヤードが必要となる。加えて、船の頻度も大事である。例えば、月に一回しか船が来ないようであれば、港湾の機能が十分に活かされない。毎日、様々な行き先の船が来ることは、非常に重要である。もう1つは「ハブ港」ということがしばしば言われるが、このハブ港へのアクセスも大事である。それと、市街地や国道と港湾を結ぶアクセス道路も大事である。

表2は、メコン地域の港湾のバースの総延長と水深などを示したものである。港湾名に馴染みのない読者も多いと思われるので説明すると、クロントイ港はバンコクの港、レムチャバンもバンコク近郊、シハヌークビルはカンボジアの港である。プノンペン、プノンペン港はカンボジアの首都で、ヤンゴン、ヤンゴン港はミャンマーの一大都市で、ティラワ、ティラワ港はヤンゴン近郊の港である。ハイフォン、ハイフォン港はベトナムの北部、ハノイの近くの港である。サイゴン川、サイゴン川港とカトライ、カトライ港はホーチミンの港である。ダナン、ダナン港はベトナム中部である。現在開発が計画されているダウエー、ダウエー港は、ミャンマー東部のマレー半島の付け根付近にある。水深と、バースの総延長はすでに述べた通りであるが、入港できる船のトン数は、トン数が大きいほど大きい船が入ることができる。また、TEU とは Twenty-foot Equivalent Units の略で、20 feet コンテナで何個のコンテナを載せた船が入港できるのかを示したものである。コンテナの種類もいろいろあるとは思われるが、国際規格の主なコンテナは、正方形に近い小さいものが 20 feet で、長いコンテナは 40 feet である。つまり、20 feet と 40 feet のコンテナがメジャーであるから、40 feet コンテナ1個は、2TEU ということになる。例えばレムチャバン港は 3,000~7,000 TEU であるから、20 feet コンテナを 3,000 個から 7,000 個運べる船が入港できるということ意味で、水深も 14.0~16.5m とほかの港と比べても深い。ホーチミンの近郊のティーバイ・カイメップ港は 9,000 TEU で、水深でみると 14.0~15.8m と同様に深く、このように入港できるコンテナ船の規模は大体水深と比例している。

プノンペン港は水深が 3~6.5m しかなく、実はトンレサップ川とメコン川の合流点にある河川港である。しかも雨季と乾季で水深が違ってくるため、水深にバラツキがある。なお、海港も海に近い河川港も1日の満潮時と干潮時、さらには月単位の大潮と小潮時によっても、水深は変化するため、提示されている水深より最低1~2m程度は変化する場合が多い。TEU でみると 100TEU から 500TEU であるから、バージ船といういかだのような船に載せている



のが現状である。こうした河川港は、例えばバンコクのクロントイ港、ミャンマーのヤンゴン港やティラワ港、ベトナムのハイフォン港などが挙げられる。ハイフォン港は 2,000 TEU と書かれてあるが、入港しているコンテナ船は 1,000 未満のコンテナ船が多い。

表 2：メコン地域の主要港の規模を示す指標

	バース総延長	水深	載貨トン数(DWT)	TEU(推定)
クロントイ	7,688m	8.23m	12,000	500~800
レームチャバン	3,665m+	14.0~16.5m	40,000~120,000	3,000~7,000
シハヌークビル	1,583m			
プノンペン	633m	3.0~6.5m	2,000~5,000	100-500
ヤンゴン	3,030m			300-1,000
ティラワ	1,200m	9.0m	35,000	1,500
ハイフォン	3,567m	8.4~8.7m	10,000~40,000	500~2,000
カイラン	826m	12.0m	25,000~45,000	
サイゴン川	4,259m	7.3~13.0m	36,000	500~2,000
カトライ	1,189m	12.0m	30,000	2,000
ティーバイ・カイメップ	2,220m	14.0~15.8m	50,000~110,000	9,000
ダナン	965m	11.0~12.0m	45,000	2,000
ダウエー(計画)	7,200m	15.0m		

(出所) [http://www.ide.go.jp/English/Publish/Download/Brc/pdf/06\\_chapter1.pdf](http://www.ide.go.jp/English/Publish/Download/Brc/pdf/06_chapter1.pdf) をもとに筆者作成。

それでは、深ければいいかというと、そうではない。例えば水深 12m の港湾があったとしても、周辺都市の産業が未発展であれば、物流需要が小さく、運ぶモノの量が少ない。そうすると、船の停泊頻度は減少する。船の停泊頻度が減少すると、例えば月に 1 回しか船が来ないとなると、工場を設立しようという企業は少ない。工場を設立する企業がないと、その地域の産業は発展しない。産業が発展しないと、船の停泊頻度は小さいままという悪循環になってしまう。いくら港が大きくても、産業が未発達だと船の頻度は増えない。逆に、周辺の都市の産業が発展していると、運ぶモノが多い。そうすると船の停泊頻度も増大する。1 日に何便も船が来ると、工場を設立しようという企業が増える。工場の設立が増えると周辺の産業が発展して、運ぶモノの量が増える。運ぶモノが増えると船の停泊頻度が増大するというふう好循環ができて上がる。このため、港にとって水深は大事であるが、同時に周辺の産業の発展規模も大事である。

次にハブ港について論じてみたい。図 3-A は、左は ASEAN の国々で、タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム、カンボジア、ミャンマーの国から成る。右は ASEAN でつくったものを運ぶ仕向け地で、EU や米国や日本や中国、ASEAN 域内に運ぶものとしよう。例えば、タイからすべての仕向け地の方向に船を出す、インドネシアからすべての仕向け地の方向に船

を出すというふうに、ASEAN 各国からそれぞれの仕向け地に船を出すとするのか。インドネシアやタイでつくるものは限られている。さらに、これが仕向け地ごとに5分の1になるわけであるから、輸送する船舶の規模は当然小さくなる。要するに 30 航路あるとなると、船舶の規模は小さくなる。船の規模が小さくなると規模の経済が働かない。つまり、船の世界というのは、たくさん運べば運ぶほど、例えばコンテナ1個当たりのコストが安くなる。経済学を勉強している人であれば、規模の経済とは、規模が大きくなればなるほど限界費用が安くなる、あるいは平均費用がどんどん下がっていくと考えるとわかりやすいかもしれない。

図3-A : ASEAN 各国から各仕向け地に輸送する場合

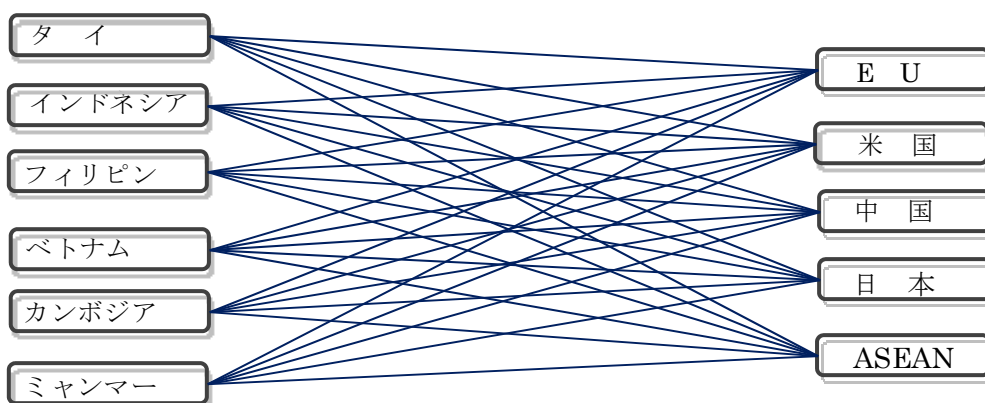
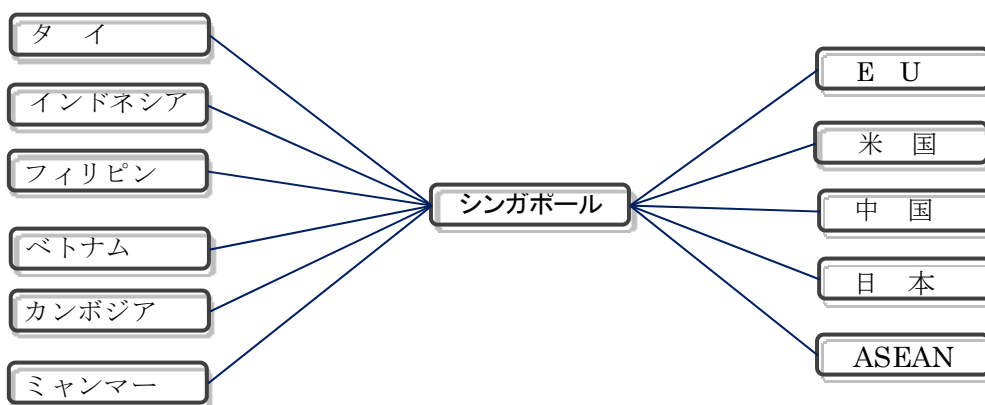


図3-B : ASEAN 各国のからシンガポールで積み替えて各仕向け地に輸送する場合



(出所) 筆者作成。

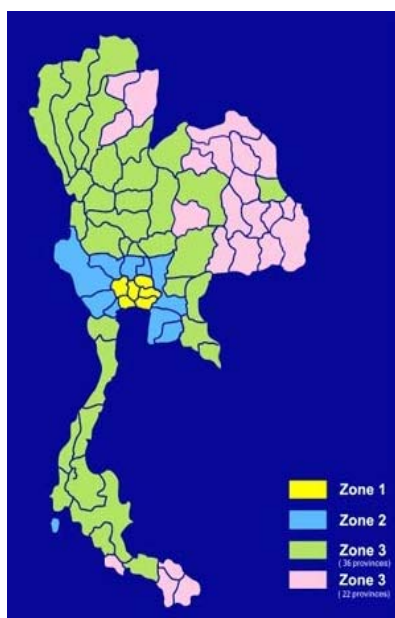
さて、ここで考え方を考えてみよう。タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム、ミャンマーからの荷物は、シンガポールに船を一度集めるとしよう。そうすると、30 航路あったのが、わずか 11 航路で済む。それにより、1 隻の船で運ぶモノの量も増える。そうすると規模の経済の原理が働く。こうして、タイやインドネシアなど ASEAN 各国からシンガポールに輸送し、シンガポールで大型船に積み替えて、EU、アメリカ、中国、日本、ASEAN に運ぶ。実際には、こういったことが物流の世界では行われており、各国から各地域にすべての仕向け地に船を出

すということはあまり行われていない。アジアの港湾でも、シンガポールや香港、最近は中国の上海や寧波、台湾の高雄、韓国の釜山といった港湾は、すべてこういったハブ機能を持っている。残念ながら日本は、かつてはアジアのハブ港であったが、そのハブ機能が失われているというのが状況である。ハブ機能が失われたのは、例えば日本では福岡と北九州に港があるが、非常に双方の距離は近いが、近いと荷物が分散する。分散すると荷物の規模が小さくなる。しかし、韓国の釜山は一つに集中しているから規模の経済が働く。逆に、日本は規模の経済が働いていない。各地に手広く港をつくり過ぎたとも言われている。

東南アジアの物流は、各地からシンガポールに運んでいって、シンガポールで積み替えて、EU、中東、インドに運ぶ、ないしは香港から北米向け、中国向けに運ばれている。こうした航路の船は非常に規模が大きい。TEU でいくと 6,000 とか 8,000 といった規模になる。ただこうした船舶が世界一周を回ろうとすると、パナマ運河に引っ掛かってしまう。パナマ運河はすごく狭い。3,500TEU 程度の貨物船であれば、世界一周ができるが、シンガポールや香港からアメリカまで行く太平洋航路の船は、6,000TEU とか 8,000TEU とか、パナマ運河を通過できない船が多い。そんなわけで、第2パナマ運河をつくろうという計画がある。こうした意味で、港のハブ機能というのが非常に大切であり、ハブ港へのアクセスというのも非常に重要である。

さて、拠点開発の条件を述べたので、この後は大都市と港湾の事例をみていくこととしたい。

図4：タイの投資インセンティブ・ゾーン



(出所) BOI(<http://www.boi.go.th/>).

#### 4. バンコク近郊：CLMV 諸国がめざすべき都市開発のモデル

メコン地域の国では唯一 ASEAN 先発国であるタイの首都バンコクは、人口が約 600 万人で、

メコン地域域内で最大の都市である。図4に示すように、タイ全体をみていくと、タイの場合バンコクから離れば離れる程投資の恩典が高くなる仕組みであるため、バンコクとその近郊の投資の恩典はさほど高くはない。投資の恩典は、法人所得税を何年間免除するかが、ひとつの大きなポイントとなる。タイの場合の法人所得税は、売上からコストを差し引いた利益の30%が納税額となる。ところが、外国から投資をして設立した企業は、当初は工場の建設から機械の導入などコストがかさむことから、何年間か法人所得税を免除する仕組みになっている。タイでは、バンコクから最も離れた地域では免税期間は8年間、逆にバンコクとその近郊の5県では、通常免税期間はなく、工業団地内に投資した場合に限り、3年の免税期間が付与される(表3)。また、図4のようにタイ全体をみると、タイは南北に長い。このため、バンコク近郊で製造したモノを国内市場に送る場合、北、南、そして東北部に延びる道路も大事で、そうした地域に渋滞なくモノを運ぶことが求められる。

表3：タイの各ゾーンの投資恩典制度

	工業団地内外区別	法人税免除期間	機械等輸入関税免除	輸出处原料輸入免除
第1ゾーン	団地外	なし	50%減税 <sup>4)</sup>	1年間(延長可)
	団地内	3年間	50%減税 <sup>4)</sup>	1年間(延長可)
第2ゾーン	団地外	3年間	50%減税 <sup>4)</sup>	1年間(延長可)
	団地内	5-7年間 <sup>1)</sup>	免税	1年間(延長可)
第3ゾーン(1)	団地外	8年間 <sup>3)</sup>	免税	5年間(延長可)
	団地内	8年間 <sup>2)</sup>	免税 <sup>5)</sup>	5年間(延長可)
第3ゾーン(2)	区別なし	8年間 <sup>2),3)</sup>	免税 <sup>5)</sup>	5年間(延長可)

(注) 1) 第2ゾーン内のIEATの工業団地、BOI認可工業団地入居の場合、7年間が可能。

2) 8年間の免税期間終了後、5年間は50%減税。また、輸送費、電気代、水道代の2倍まで、利益が発生した日から10年間、控除することができる。

3) インフラの設置、建設費の25%を、利益が発生した日から10年の間に、通常の減価償却に加えて純利益から控除することができる。

4) 輸入関税率が10%以上の品目に限定される。

5) 国産品がない、もしくは品質が劣る生産財の輸入税は国内向けでも75%減税。

(出所)『タイの投資環境』(国際協力銀行)。

図5に示すように、バンコク近郊をクローズ・アップしてみたい。地図の中心より左を南北に流れるのが、チャオプラヤーである。クロントイ港は鉄道よりも少し下のチャオプラヤー川の東岸にあり、またレムチャバン港は、タイ湾の東側の沿岸にあり、この港の水深は先述の通りベトナムのティーバイ・カイメップ港と並んでこの地域では最も深い。スワンナプーム空港は、チャオプラヤー川より東に進んだ地域にある。バンコクは、中心を流れるチャオプラヤー川の東岸も西岸も両岸がともに開発された都市であるが、チャオプラヤー川の西岸

をトンブリー地区、東岸をプラナコンと呼んでいる。市街地はこのプラナコン地区にあり、港湾や空港もプラナコン地区ないしは、それよりさらに東の近郊県に存在する。工業団地もアユタヤ県やサラブリー県からチャオプラヤー川東岸を降りるベルト地帯と、チャオプラヤー川より東の地域を海岸線にそって東に向かう地域と、レムチャバン港近郊に集積しており、空港、港湾、工業団地の集積地がいずれもチャオプラヤー川の東岸にある。

図5：バンコク近郊の工業団地、港湾、空港、道路の立地状況



(出所) 筆者作成。

バンコクの場合、部品産業が発展しているので、例えばレムチャバン港近郊の工業団地で作った部品を、バンコクの北側のアユタヤの工場に運ぶと言ったケースも少なからずある。もしくはアユタヤで製造した製品をレムチャバンから出すためには、高速道路がないと不便である。高速道路はそうしたニーズに応じて建設されているのであるが、よくみると国道9号線が

環状の高速道路になっているので、市街地を通らずに港湾や空港に輸送することができる。同時に、タイ北部や、南部、東北部にモノを運ぶ場合に、環状の高速道路を使って、放射線状の高速道路に移れば、市内の交通渋滞は避けられる。加えて、工業団地や空港、港湾がすべてチャオプラヤー川の東岸にあるため、少なくとも工業団地間ないしは工業団地と港湾や空港間での部品や製品のやり取りで、橋を渡る必要性がないというのも重要なポイントである。ただ、工業団地や港湾、空港を結ぶ道路が高速道路であっても、市街地の一般道の通勤時などの渋滞はまだ改善されているわけではない。

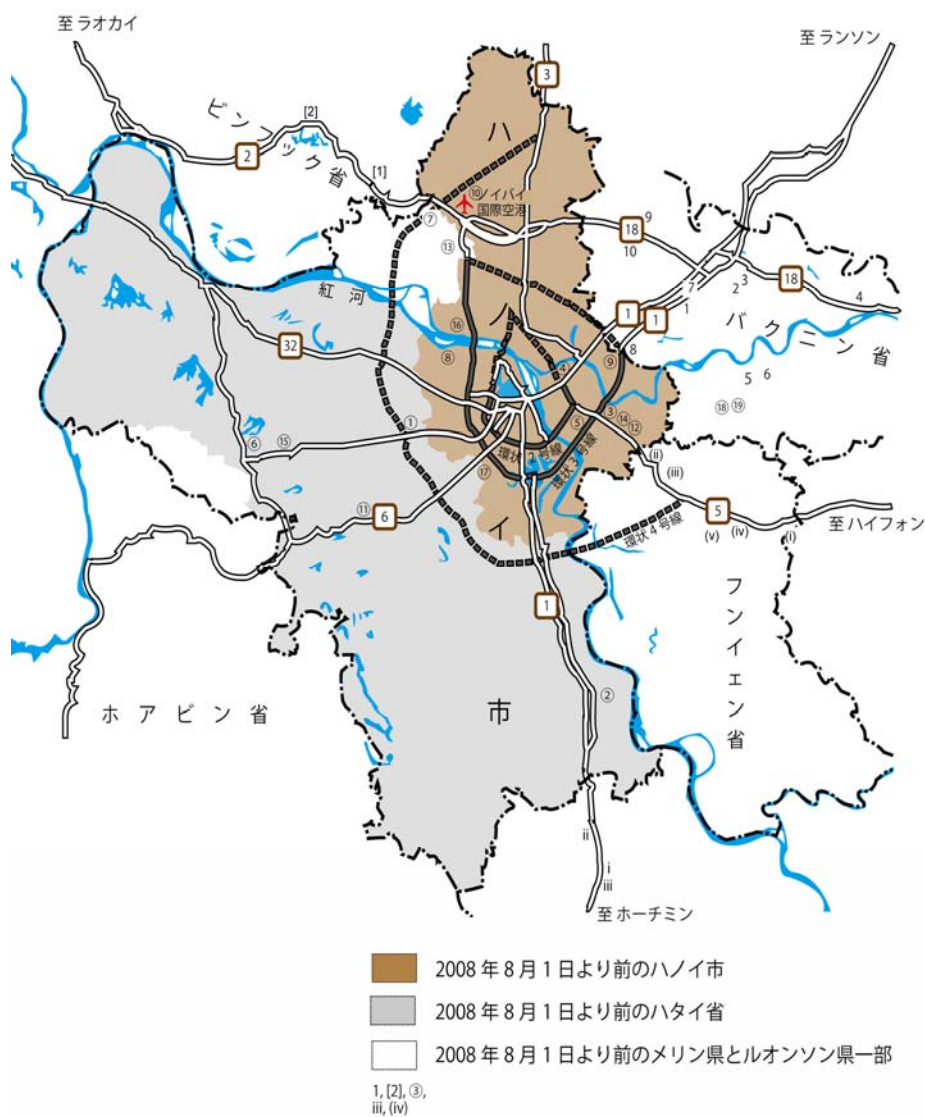
## 5. ハノイ近郊：ハイフオンの沖合のラクフェン港開発が課題

このようにバンコクは環状線と放射線の道路網がすでに開発されているが、ベトナムは、まだそうした水準にまだ至ってはいない。最近ニュースなどでベトナムが目覚ましい経済発展を遂げているということは衆知のことであるが、バンコクと比べると都市内インフラの成熟度はまだまだである。

図6は、ハノイ並びにその郊外の地図を示したものである。バンコクにはチャオプラヤー川が流れているように、ハノイには紅河が流れている。歴史的には、この紅河の南西岸から南西方向に市街地が拡大している。ダウンタウンは、紅河の南西岸より少し内側に入った地域で、地図には書かれていないがホアンキエム湖周辺に史跡が多い。ところが、工業団地はどうかというと、紅河の東岸地域がほとんどである。工業団地が多いのは、国道1号線のハノイより北側の中国との国境に向かうバクニン省や、ハイフオン港に向かう国道5号線の地域に多く分布している。工業団地が市街地の反対側にあるのは、港湾が、市街地の対岸から始まる国道5号線の先にあり、仮に市街地と同じ側に立地すれば、紅河の橋がハイフオン港への輸送のボトルネックになるからである。実際、紅河の橋は長年ロンビエン橋とその隣を繋ぐチュンズオン橋か、さらには市街地から空港に向かうタンロン橋に依存せざるを得なかった。このため、ハイフオン港に向かう途中の国道5号線と紅河の橋を渡らずに済む国道1号線の北に向かう区間に多くの工業団地が立地されることとなった。それでも、市街地の対岸で製造したモノを国内市場に運ぶ場合、ハノイがベトナムの北部に位置する以上、ほとんどの場合は南部に輸送しなければならない。紅河より東や北の工業団地で製造したモノをベトナムの南部に輸送する場合、必ず紅河の橋を超えなくてはならない。従来は橋を超え、さらに市街地を超えなければならなかった。ところが、最近になって環状道路を整備されている。実は2010年がハノイの町が誕生してから千年ということで、千年祭あった。この千年祭を迎えるに際して、橋の建設や環状道路が整備された。具体的には環状3号線にあるティンチー橋、環状2号線のあるビントウイなどができ、少なくとも国道5号線から市街地を通らなくても、ベトナムの中部や南部に通じる国道1号線に入ることが可能になった。橋とともに、内側環状、中環状、外環状と、環状線道路が次第に整備されている。このように環状線が整備されると、その外側の放射線状の国道などに工業団地を立地しても、高速道路を通ったまま、港湾まで運ぶことが可能となる。その意味で、今後も工業団地が増えていく余地はある。加えて、大事なのは2008年7月まではハ

ノイ市は濃い網掛けのしてある部分だけであった。外側の環状線はそのほとんどが旧ハノイ市の外側であったが、合併後は大部分がハノイ市に含まれるようになった。つまり、都市計画をつくるのに、隣の町、隣の省と調整する必要がないというのは、ベトナムの場合結構大きい。

図6：ハノイ市近郊の工業団地、空港、道路の立地状況



(出所) 筆者作成。

問題は、ハノイ市は工業団地があちこちにできて、輸出品のほとんどはハイフォン港で船積みされる。しかし、ハイフォン港は、先述の通り河川港で水深が10m未満であるため、キャパシティーが十分ではない。2010年に聞いた話では、ハイフォン港にコンテナを持っていくと、コンテナがそのまま放置されており、トラックの通行に支障が出るとのことであった。それで、1回港モノを運ぶと、港湾地域から出るのに10時間もかかってしまうといった状況が起きている。現在、ハイフォン港の沖合を埋め立てて、ラクフェン港を建設する計画があるので、そ

の計画を速やかに進めることが重要である。

## 6. ホーチミン市近郊：拠点間を結ぶ道路の開発が課題

それでは、ホーチミンはどうであろうか。ホーチミン市は、ベトナムの南部にある。ホーチミンは南部にあるので、製造したモノを国内市場に運ぶには、その多くは国道1号線で中部や北部に輸送する必要がある。他方、ホーチミンより南側にもメコン・デルタの省があり、人口の多い豊かな地域であり、メコン・デルタに運ぶためには、ホーチミンより南側の国道1号線も重要である。さらに、ベトナム中部の内陸部に輸送する場合は、国道13号線を抜けて、ホーチミン・ルートと呼ばれる国道も重要になる。中部の内陸部は、コーヒーや最近では天然ゴム、紙パルプの原料となるユーカリのプランテーションなどの産地でもある。さらに、冒頭でも述べた南部経済回廊の実用化が進展すれば、カンボジアやバンコクに輸送する場合に、国道22号線が重要になる。これらの国道のホーチミン市内の地図は、図7に示されている。

図7：ホーチミン市近郊の工業団地、港湾、空港、道路の立地状況





ホーチミン市は、サイゴン川とドンナイ川が交わり、ニャーベー川となって海に注ぐ。ホーチミン市は、サイゴン川の西岸から西に向かって発展した。サイゴン川の西岸には空港もあるし、西岸に初期のサイゴン港やサイゴンニューポートなどの港湾がある。最近では、ドンナイ川のサイゴン川と交わる点の近辺にサイゴンニューポート社が建設したカトライ港がアジア向けを中心に多くのコンテナ貨物を取り扱っている。

ホーチミン市のタンソンニャット空港は、市の中心部から7キロの場所にあり、滑走路も3,000mクラスの滑走路が2本ある。しかし、経済が発展してくると当然、飛行機の便数が増え、2本の滑走路では対応が難しくなっている。しかし、空港の回りは市の中心部に近く、住宅や商工業地域になっているので、滑走路を3本に増やすことはできない。となると、新しい空港を別のところにつくろうかということになる。そこで、地図の右端の方にロンタイン空港を建設する計画がある。港湾は先にも述べたように、ホーチミン市中心部より下流のサイゴン川東岸にいくつかのターミナルがあり、ドンナイ川のサイゴン川との合流点近くにカトライ港がある。さらに、ロンタイン新空港の建設予定地の周辺のティーバイ川およびその下流のカイメップ川の北岸を中心に、新しいターミナルが建設されている。この地域は河川港であるが、水深が17~19mもあり、バンコクのレムチャバン港と並んで水深が深い。水深が深いため、このティーバイ・カイメップ港から直接北米に向かう船が寄港している。現在、ティーバイ・カイメップ港を北米や欧州向け、サイゴン川西岸の港湾やカトライ港をアジア向けで棲み分けを行おう計画であると、サイゴンニューポート社では話していた。しかし、サイゴン川西岸の港湾やカトライ港とティーバイ・カイメップ港を市街地の渋滞を経ないで陸路で運ぶことが今後は求められる。というのも、双方の港湾の間で貨物を積み替えるという需要が発生する可能性がある。また、ホーチミンでも工業地帯と生活空間を棲み分ける意味で、工業団地の設置場所が次第に外延化してきている。すると、工業団地や港湾を相互に結ぶ環状線が必要になるが、現時点で環状線道路は計画されていても、国道1A号線と重なる環状2号線はかなり開発されているが、その利用頻度から交通渋滞が慢性化している。他方、環状3号線と4号線はまだほとんど実現していない。環状線は緊急の課題であるが、難しいのは、先述の通りこの環状線を通すにはホーチミン市とその周辺の4省が互いに連絡を取らなければいけない。ベトナムは地方分権化が進んでいて、省と省との利害が衝突すると、物事が進まず省間の調整には多大なコストが伴う。この点、ハノイは周辺の省の全部もしくは一部を合併したことから、意外とその調整がスムーズに進むのではないかと思われるが、ホーチミン市の場合は意外と難しいかもしれない。

ティーバイ・カイメップ港は、水深が深いだけでなく、港湾の立地条件も非常に良い。東南アジアのハブ港はシンガポールと香港で、この2つのハブ港を結ぶと、その線上にティーバイ・カイメップ港、ないしホーチミンが存在する。他方でバンコクは、この線から離れており、ティーバイ・カイメップ港と比べると、その立地条件は不利である。これらの点からみると、

ティーバイ・カイメップ港やロンタイン空港の周辺地域の将来は明るいですが、今後はホーチミン中心部と結ぶホーチミン・ザウザイ高速道路や環状道路の計画を実現させていくことが今後の課題と言えよう。また、ホーチミン・ザウザイ高速道路は、ホーチミン市中心部からみてサイゴン川の東岸を通るが、従来この地域は湿地であったことから、開発が遅れていたが、昨今金融の中心機能を持った新都市として開発しようとする動きがあることを述べておきたい。

## 7. プノンペン：環状道路の開発が必要

カンボジアのプノンペンになると、経済発展の水準がベトナムのハノイやホーチミンに比べると、まだ発展途上と言える。人口も 133 万人で、プノンペン市の人口密度は高いが、街の規模はさほど大きくはない。

カンボジアは一般特惠関税制度（Generalized System of Preference: GSP）を活用した輸向向けの縫製業や履物の生産が盛んである。一般特惠関税制度（GSP）は、カンボジアの輸入関税ではなく、カンボジアの輸出先である米国や日本、EU の輸入関税が、カンボジアからの輸入品に対してほかの国よりもさらに低くなる仕組みである。この仕組みを活用すると、タイでつくるよりも、カンボジアでつくれば、日本の国内価格は特惠関税の分だけ安くなる。例えば、ユニクロが、タイでつくるよりカンボジアの企業に委託生産するのは、カンボジアでつくった方が、店頭価格が安くなるからである。どうして GSP があるのかというと、カンボジア、ラオス、ミャンマーは国連の定義で低開発国に該当する。こうした低開発国には恩恵を与えようということで特惠関税の制度がある。カンボジアの製品に対して、米国とヨーロッパや、日本が特惠関税を認めている。

プノンペンは港ではあるが、河川港で、先述の通りコンテナを 100 個とか 200 個とか、その程度しか運ぶことができない。シハヌークビル港はどうかというと、水深は 11m とますます深い水準であるが、プノンペンからの距離が 230 km 程離れており、輸送するのに 6 時間から 8 時間を要する。これに対し、プノンペン港で最近利用増の傾向がここ 3 年程でみられる。それは、先述のベトナムのティーバイ・カイメップ港ができたことが非常に大きい。従来は、プノンペンからシハヌークビルまで 230 km の距離を陸路で運んで、そこから船で運んで、シンガポールに持っていくケースが圧倒的に多かった。その後シンガポールで積み替えて北米に輸送される。もしくは、プノンペンからホーチミンに輸送し、ティーバイ・カイメップ港がなかった頃は、ホーチミンからシンガポールに運んで、シンガポールに積み替えてから米国に輸送されていた。ところが、ティーバイ・カイメップから直接北米向けの航路が出ると、たとえ 100TEU か 200TEU 程度の船でも、メコン川で運んでいってカイメップ港で積み替えれば、シンガポールへ持っていく必要がなくなる。そうすると、北米まで要する時間が 2 日間ないし 3 日間短縮される。このため、最近ではシハヌークビルに運ばずに、プノンペン港からティーバイ・カイメップ港を利用する船が次第に増えている。ただ、プノンペンのバースの総延長などのキャパに限界があるため、現時点でシハヌークビル港を使うケース、さらにはティーバイ・カイメップ港に陸路で輸送するケースも少なからずみられるが、中国がプノンペン第 2 ターミ

ナルの建設を予定していることもあり、今後プノンペン港を活用するケースがさらに増えるのではないと思われる。こうして考えていくと、ティーバイ・カイメップ港は、ミニハブ港みたいになってきている。

図8：カンボジアの道路・港湾地図



(出所) 筆者作成。

図9：プノンペンの港湾、空港、SEZ、国道の立地状況



(出所) 筆者作成。

さて、図8のカンボジア全体の地図をみてみたい。プノンペン、バンコクの方面、ラオス方面、ホーチミン方面に向かう道路が出ているだけでなく、シハヌークビル港に向かう道路出ている(図9)。あちこちからの道路が集中していて、実はこうした道路を通して入ってきた自動車市街地を通るため、交通渋滞が非常に激しい。かつ、立体交差が2010年に初めてできたという状況であるから、プノンペンでも環状線道路のニーズが高まっている。プノンペンが面白いのは、ホーチミン市のサイゴン川の東岸が発展していないのと同様に、メコン川の東岸がまったく発展していない。このため、メコン川の対岸にも、迂回路や環状道路をつくるのも良いかもしれない。ただ、メコン川の対岸は湿地帯であるため、開発が難しい。それと、メコン川の川幅が2キロ程あることを考えると、ここに橋を架けるにはコストもある程度の技術も求められる。ただ、すべての道路はプノンペンに通じ、プノンペンから発するという状況で、市街地を通らずに輸送ができるための環状道路の開発は、今後不可欠であると言えよう。

## 8. ビエンチャン：国内市場向けの輸出志向化が今後の鍵

ラオスは海に面していない内陸国であり、ビエンチャンはその首都である。ビエンチャンからタイのクロントイ港やレムチャバン港まで約700km、大体夜にトラックを出すと翌朝には港に着くといった距離である。このため、どうしても物流コストがかかる。ビエンチャンでの製造業は、縫製業、木工、食品加工が主要な産業となる。ラオスの人口は約600万人で、ASEANのなかでも人口の少ない国に分類される。このため、これまでみてきた諸都市と比べると、交通渋滞もさほど大きな問題とはなっていない。

ビエンチャンは、ラオスの南部から北部を縦断する国道13号線が通っている。しかし、南部に向かう道路も1度ビエンチャンの街から北上し、東に向かった後、南下する。また、北部に向かう道路は、街の中心部を西に向かい、ワットアイ国際空港のそばを通った後、北上する。また、国道13号線に加えて、首都中心部から国道13号線を北上せずに、南東に下がっていくと、タイとの国境の第1メコン友好橋があり、ビエンチャンで製造された輸出品は主としてこの友好橋を渡り、タイの国道2号線でクロントイ港ないしレムチャバン港の方に向かう(図10)。したがって、国道13号線沿いは国内市場向けの企業が多く、また第1メコン橋に向かう道路の沿道は輸出向け企業が多い。2010年はビエンチャンに王国ができて450年になるということで、第1メコン友好橋と国道13号線を結ぶ450年記念道路が建設された。これにより、国道13号線沿いの国内市場向け企業は輸出がしやすくなり、また輸出市場向け企業も国内市場へのアクセスが良くなった。さらに、この道路が環状道路の役割をも果たすことから、当面交通渋滞の心配もしばらくする必要はなさそうである。また、450年記念道路から分かれるKM21の地点に向かう道路の周辺には、VITAパークという工業団地が建設されている。

ラオスは人口規模が小さいことから、企業進出が加速すると、人手が足りなくなる可能性がある。人手が足りなくなると賃金が高騰する。カンボジア、ラオスに関して言うと、教育水準があまり高くない。教育水準が高くないまま、賃金が高いというのは、あまりいい状況ではなく、その点が懸念される。

図 10：首都ビエンチャンの道路、工業団地、空港の位置関係



(出所) 筆者作成。

### 9. ヤンゴン：国内向け生産拠点とティラワ港とのアクセス改善が課題

ヤンゴンの市街地は、ヤンゴン川とバゴー川の合流点から北方向に発展し、ヤンゴン市の北部にミンガラドン空港がある（図 11）。また、ヤンゴンから国内市場に向かうには、必ず国道 1 号線を北上しなければならない。工業団地も空港の周辺とその東と西にみられるほか、ヤンゴン川沿いのフラインタイヤー工業団地などが存在する。他方、港湾はヤンゴン川沿いにいくつかターミナルが存在する。このため、国内市場にモノを運ぶにも、ヤンゴン港から輸出するのも非常に立地条件は恵まれているように見える。ところが、ヤンゴン川は水深が浅く、潮の満ち引きの関係で水深が浅くなると、2つの川の合流点のモンキーポイントの周辺は船が航行できなくなる。このため、1日に船が入ってこられない時間帯があり、輸出にとって好ましくない。

図 11：ヤンゴンの工業団地、国道、港湾、空港の立地状況



(出所) 筆者作成。

ヤンゴン中心部から 28 キロ程下流に下がったバゴ川(バゴ川)の東岸にティラワという港がある。ここは水深が 9 m で、潮の満ち引きの影響を受ける程浅くはなく、輸出志向という点ではより望ましいと言えよう。現在はティラワ港周辺を SEZ とし、工業団地を建設する動きがある。しかし、輸出向け市場と国内市場への双方のアクセスを良くするには、ミンガラドン国際空港周辺の工業団地がティラワ港へも容易にアクセスすることができ、またティラワの企業が国道 1 号線に市街地を通らずに出ることが今後は求められる。その点では、バゴ川(バゴ川)の橋がひとつのポイントとなろう。また、バゴ川(バゴ川)の下は今後は開発が進められる予定であるが、ヤンゴン川の南はまだ未開発である。合流点の下に橋をつくり、こうした地域を結ぶ迂回路をつくることで、市街地の渋滞を避けるということもひとつの方法とも言える。ただ、そうした地域は湿地帯になっている可能性も高く、高い建設技術が必要になると思われる。

なお、ミャンマーでは現在民主化が急速に進んでいるが、投資環境は 2010 年頃までは電力が来るのが 1 日 5 時間と言う状況であった。この点は、2011 年には相当改善されていた。しかし、それでも依然として自家発電設備は求められるとのことである。また、携帯電話や国際電話料金が非常に高いというのもひとつの投資環境の改善に向けた課題である。民主化を安定的に進めるには外資の協力は必要であり、そのために今後こうした投資環境がどう改善されるのかは、注視していく必要があるように思える。

## 10. ダウエー：インド、中東、欧州へのショート・カット

大都市および港湾の事例の最後として、ダウエーについて述べることにしたい。現在、バンコクからヤンゴンに貨物を輸送する場合、1 回シンガポールに船で持っていき、シンガポールで積み替えた後、ヤンゴンに輸送され、大体 2～3 週間の時間を要する。ところが、バンコクから道路でマレー半島を超え、インド洋の側に出れば、かなりのショート・カットが可能となる。実際、ダウエーよりも上のタイとミャンマーの国境を陸路で輸送すると、かなりの悪路ながら、3 日での到達が可能である。したがって、ミャンマーのマレー半島の付け根付近にあるダウエーに水深約 15m の深海港を建設し、ダウエーからインド洋に船を出せば、インド、中東、アフリカ、欧州向けの輸送時間が相当改善する。バンコクからダウエーの深海港建設予定地までの距離は 427km、4 時間から 6 時間で運ぶことが可能となる。

これまでタイのイタリアン・タイというタイのゼネコンと、ミャンマー港湾公社が覚え書きを結んでおり、イタリアン・タイ社はこのプロジェクトに資金を参加するパートナーを現在捜している。実は、中国も雲南省からヤンゴンに降りてくる鉄道をダウエーまで延長させる計画がある。イタリアン・タイ社の計画では、石油を輸入して石油精製ならびに石油化学産業の集積、石炭と鉄鉱石を輸入して高炉など鉄鋼産業の集積を臨海地区に建設する一方、その後背地にはプラスチック成型や電子・電機などを含む軽工業団業を立地する計画である。

ダウエー深海港のプロジェクト・サイトは、現在はまだ白い砂浜が続く海岸である。こうした白浜が開発されるのは少々惜しい感じもするが、今後ダウエーの深海港プロジェクトがどのように開発されていくのか、注視することとしたい。

## 11. 国境・主要幹線道路の交差点

大都市と港湾は、メコン地域に限らず先発 ASEAN でも拠点開発の対象となっただけならば普遍的な対象であるが、これから述べる国境と主要幹線道路の交差点は、メコン地域が陸上で国境を接しているがゆえに拠点開発の対象となり得るエリアと言える。それでは、なぜ国境が拠点開発の対象となり得るのであろうか。ビエンチャンのように首都が国境となっている場合もあるが、多くの場合国境は首都から遠く離れている場合が多く、首をかしげる読者も少なくないかもしれない。

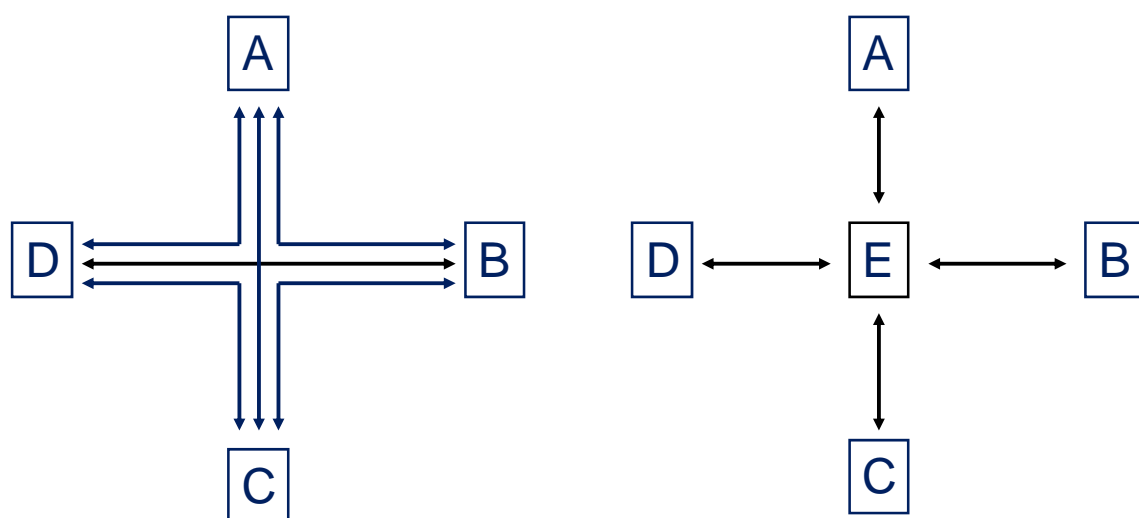
メコン地域の国境は、比較的豊かな国と低開発国との間に形成されているのが特徴である。タイを例えば低開発途上国であるミャンマー、ラオス、カンボジアが囲み、ラオスとカンボジ

アはさらに相対的に豊かなベトナムと国境を接している。そして、中越国境では中国が相対的に豊かでベトナムは相対的に貧しい関係にある。また、中国とミャンマーやラオスも、同様な関係にある。

例えば、ミャンマーの利点は賃金が低い点にある。また、先述の一般特惠関税（GSP）の恩恵を受けることができるというのも、低開発途上国の利点である。他方、カンボジアは例えば電力料金が高く、ミャンマーは電力不足で停電が起こりがちという欠点もある。しかし、例えばミャンマーのタイとの国境地域に工場を立地する場合、その地域ではタイの電力を使うことができる。また、タイの道路や港湾インフラは良好であり、ミャンマーからタイに国境を超えて、タイの道路を通過して、タイの港湾を通じて貿易をすれことも可能である。つまり、国境地域は、豊かな国の側と低開発の国の「いいとこ取り」が可能となる。

こうした国境地域の利点を活かすためには、いくつかの政策的措置を講じる必要がある。途上国の場合、国境地域に立地すると、許可証の書類を入手し、提出する中央政府のある首都まで行かなければいけないのが、しばしば問題になる。こうした点を解消するために、国境地域の経済特別区にワン・ストップ・サービスを設け、そこで書類を配布し、提出できるような仕組みが必要となる。また、外国企業が国境地域に進出する場合、企業担当者が双方の国に自由に移動することができるよう二重ビザを発給することも求められる。さらに、国境を超えて港から輸出する場合、越境保税通関ができるようにすることが求められる。越境保税通関とは、例えば先の例でミャンマー側の工業団地を出る際に税関でチェックを受け、トラックにシールを貼り、トラックが開けられない状態にすれば、国境を渡る際ミャンマーとタイの双方の国の税関で検査を受けずに、タイの港から輸出される仕組みである。

図 12：主要国道の交差点におけるドライポート立地のメリット



(出所) 筆者作成。

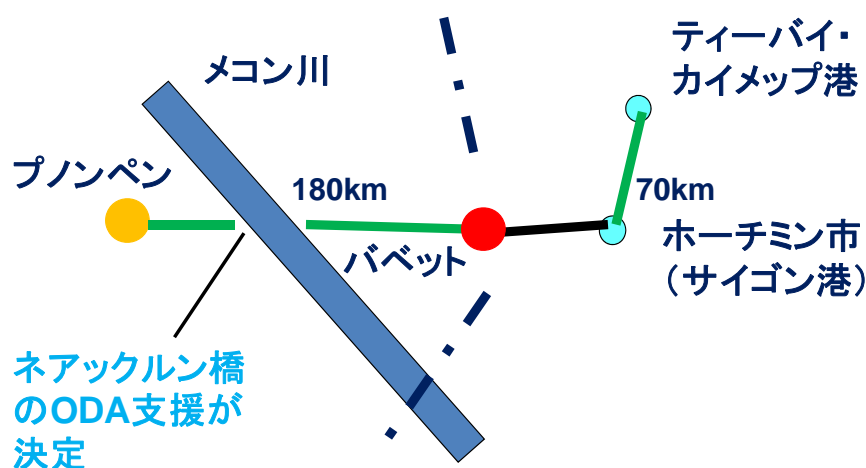


もうひとつは、陸上のドライ・ポートの立地点として、主要幹線道路が交わる交差点が拠点開発の対象となる。図 12 で示されているように A 地点、B 地点、C 地点、D 地点があり、それぞれの地点からそれぞれの地点に物を運ぼうというとき、左図の場合であれば積み替え作業は不要であるが、6 本のトラックを走らせ、述べてかなりの距離を走ることになる。しかし、右図のように交差点にドライ・ポートを置いて積み替えれば、4 本のトラックを走らせれば済み、延べ走行距離も左図の場合の 3 分の 1 で済む。このため、主要幹線道路の交差点はドライ・ポート、いわゆるコンテナの積み替え場に適していると言われる。

## 12. バベット：国境拠点開発のモデル・ケース

カンボジアのバベットは、ベトナムとの国境地域である。バベットはプノンペンから約 180 キロ、ホーチミンから約 80 キロと、カンボジア領でありながら、ホーチミンの方が首都プノンペンよりも近い。

図 14：バベットの概略地図



(出所) 筆者作成。

プノンペンの電力は、実は非常に高い。バンコク近郊の工業電力の価格がキロワット時当たり 11 セントだとすると、プノンペンは 16~20 セントする。しかし、バベットでは、ベトナムの電力を使うことができるため、12 セント程度で済む。また、ホーチミン市の港まで 80km、ホーチミンのタンソンニャット空港まで 65km であるから、当然シハヌークビル港やプノンペン港を利用するより、越境して直接ホーチミン市の港湾かティーバイ・カイメップ港から輸出した方が時間もコストも安くなる。これに先述の越境保税通関制度を活用すれば、国境の税関でこじ開けられることなく、ホーチミン市の港湾まで貨物が運ばれる。もう一つは、外国から来た企業の担当者が、バベットの工場で平日は過ごし、休日はホーチミンに過ごしたいというような場合に双方の国のビザを発給してもらう。これを二重ビザと言う。さらに、カンボジアは一般特惠関税 (GSP) の恩恵を米国や日本、EU などから受けることができるが、その手続

きもバベットの経済特別区のワン・ストップ・サービスで済ませることができる。

したがって、バベットのメリットは、カンボジアの安い賃金労働者を雇い、カンボジアのGSPの供与を受け、ベトナムの安い電力を使い、かつホーチミンの港湾を活用することができる。その意味で、バベットは国境地域の開発拠点としてひとつのモデル・ケースとなる地域である。

### 13. サバナケット・ルアンナムター

サバナケットは、ラオス国内の東西経済回廊である国道9号線とラオスを縦断する国道13号線の交差点である。ここには日系物流企業も進出している。サバナケットでは、ビエンチャンなどから国道13号線で輸送した貨物をここで降ろして、東西経済回廊上のダナンやタイに持って行くことが可能である。サバナケットは人口密度がさほど高くないが、最近SEZで工業団地ができ、すでに2件の工場が操業し、その他20前後の契約をすでに結んでいるとされる。今後は、労働力をいかに調達するのが課題と言えよう。

図15：サバナケット近郊図



(出所) 筆者作成。

なお、東西経済回廊でタイは左側通行と日本と一緒であるが、ラオスとベトナムは右側通行という問題がある。特にベトナムは右側ハンドル車の通行を認めていない。そうすると、どこかでタイのトラックとベトナムのトラックとを積み替えなければいけないが、サバナケットで

積み替えるという企業があるということである。ただ、2009年にタイとラオスとベトナムの3カ国で、タイのコンケンとベトナムのダナンに限り、左右のハンドル車を問わずに各国400台を枠に越境できるトラックを認めようということになり、この制度を活用した企業も次第に出始めている。

図 16：ルアンナムターの概略地図



(出所) ADB のウェブサイト地図をベースに筆者作成。

こうした交差点の可能性があるのでラオスのルアンナムターである。ルアンナムターはラオスの国道13号線を通じてビエンチャンやルアンプラバンなどへのアクセスが可能である一方、南北経済回廊の沿道上とすることで、タイ北部や中国・雲南省南部とのアクセス条件もいい。さらに、ベトナムのハノイからディエンビエンフーに至る国道6号線とのアクセスも将来的には有望であり、ベトナム、タイ、中国の道路が集まるため、将来ドライ・ポートを建設することが可能である。実際に、既に昆明からビエンチャンまでバスが走っている。

#### 14. 結び

以上、CLMV諸国を中心にメコン地域の大都市、港湾、国境地帯、主要幹線道路の交差点における拠点開発の動きをみてきた。大都市近郊で道路や港湾が整備されると、外国投資が来て、そこに雇用が生まれ、人口が増えていくことが期待される。しかし、人口の増加と所得水準の向上、そして工業化により、自動車の数が増え、交通渋滞の問題が発生する。そのための対策として、バイパスや環状道路の整備をしなければならないが、都市内道路を整備するうえで、工業団地から空港や港湾、主要幹線道路のアクセスというのが重要な要素であり、他方で産業

空間と生活空間の棲み分けも必要であることをこれまで論じてきた。他方で、ホーチミンのサイゴン川の東岸地域がこれまで未開発であったのが、金融センターをめざして整備されつつあることを考えると、プノンペンのメコン川東岸地域、ヤンゴンのヤンゴン川やバゴア川の対岸地域はフロンティアであり、今後の環状道路の開発を含め、発展の可能性が高いのではないかと思われる。また、国境地域が所得の高い国と低い国との間で形成された場合、所得の低い国の労働力と高い国の電力や港湾のインフラが活用できるため、メコン地域では特有の経済発展が期待できる。また、主要幹線道路が交わる地域を2例挙げたが、いずれも陸封国ラオスである点も興味深い。これらを含め、各地域拠点が、持続可能な経路で経済発展していくことに期待したい。