

# クロスボーダー交通インフラ 対応可能性プロジェクト研究 フェーズ2

## ファイナルレポート

平成19年12月

独立行政法人 国際協力機構  
株式会社 アルメック

## 序文

独立行政法人 国際協力機構（JICA）では平成 15 年度に「社会基盤整備分野における開発援助の経験と展望に関するプロジェクト研究」を実施し、インフラの役割を再定義すると共に今後 JICA がインフラ分野で取り組むべき課題を明らかにしました。

その結果を受けて、「インフラギャップの解消」および「総合的アプローチ」への対応を強化することを意図して平成 16 年度に「官民連携（Public-Private Partnership: PPP）によるインフラ整備・運営事業に関するプロジェクト研究」、平成 15 年度から 17 年度まで「プロジェクト・プログラムマネジメント（P2M）の JICA 事業への適用にかかる基礎研究」を実施しました。また、「インフラギャップの解消」の一つの方法として平成 15 年度の上記プロジェクト研究で取り上げられた「クロスボーダーインフラ」をテーマに、「クロスボーダー交通インフラ対応可能性研究（プロジェクト研究）」を平成 17 年 10 月から平成 18 年 7 月まで実施し、全世界を対象としてリージョナリゼーションの進展とクロスボーダー交通インフラの基本的特性について整理しました。

本研究は、「クロスボーダー交通インフラ対応可能性研究（プロジェクト研究）」の成果を受けて、更なる分析を進めたものです。東京大学大学院新領域創成科学研究科国際協力学専攻吉田恒昭教授に研究会主査をお願いし、JICA 社会開発部に事務局を置き、計 9 回にわたる研究会を開催しました。その中で対象地域を GMS(Greater Mekong Subregion)とし、GMS におけるクロスボーダー交通インフラの現況の把握から始まり、課題の抽出、整備のあり方、JICA の望ましい協力の方向性について議論を行ってまいりました。

研究の実施に関しては、株式会社アルメックの庄山高司氏を団長とし、同社から構成される調査団により、国内作業と現地調査を行いました。

また、現地調査や、国内作業における文献調査、ヒアリング調査結果及び研究会での議論の結果に基づき、公開セミナーを開催いたしました。そして、ここに研究結果を取りまとめた報告書完成の運びとなりました。

この報告書が、クロスボーダー交通インフラ整備に関連する分野での開発援助の促進に寄与するとともに、今後の一層の発展に役立つことを願うものです。終わりに、調査にご協力とご支援をいただいた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成 19 年 12 月  
独立行政法人 国際協力機構  
社会開発部  
部長 岡崎 有二

# クロスボーダー交通インフラ対応可能性 プロジェクト研究 フェーズ2

## 要旨

### はじめに

---

古来、道は、シルクロードがそうであったように、文明を伝え、文化を育み、交易を通して人々を繋げてきた。近年の国境を越えた市場の広域化や国際分業の進展に伴い、クロスボーダー交通、すなわち国境を越えた人と物の移動が増加している。この国境を越えた動きを支える基盤として、クロスボーダー交通インフラの重要性・必要性が高まりつつある。

クロスボーダー交通インフラは、域内の国々との自由な貿易や投資促進だけでなく、経済発展の恩恵の及びにくい国境貧困地域の開発にも資するものであり、国際機関も積極的に関与してきている。一方で、クロスボーダー交通インフラ整備は、域内格差の拡大等、負の効果をもたらす可能性もあることや、ソフトインフラである制度基盤が十分に整備されておらず、道路や港湾といった物的施設が十分に活用されないなど、取り組むべき課題も多く残されている。

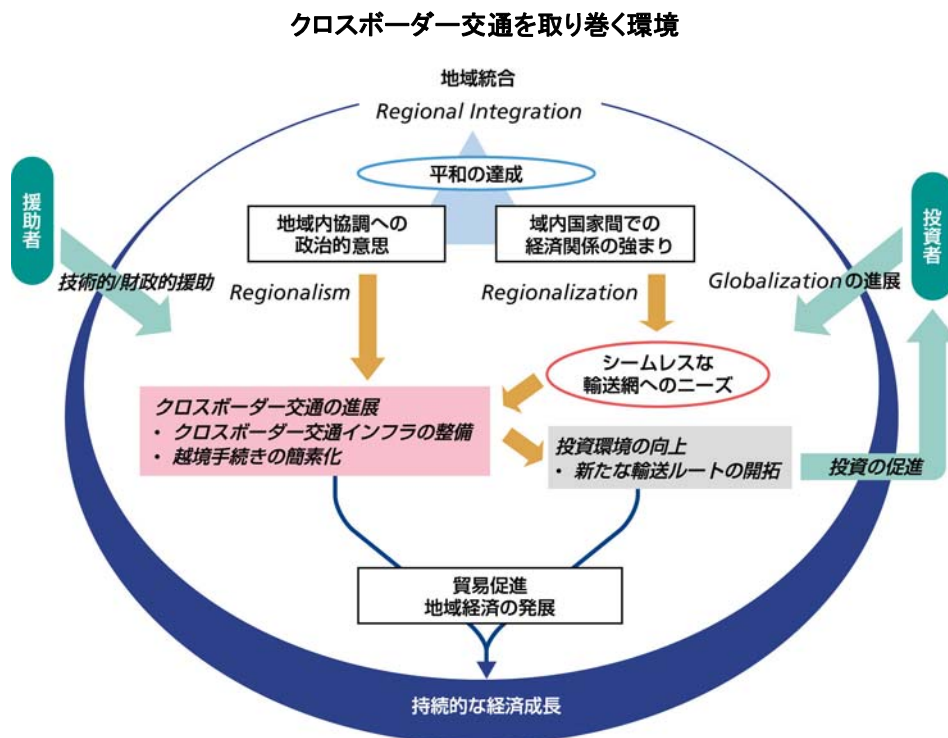
このような流れの中で、JICA はクロスボーダー交通インフラへの支援を進めるべく、平成 17 年から 18 年まで、「クロスボーダー交通インフラ対応可能性研究」を実施し、全世界を対象にリージョナリゼーションの進展とクロスボーダー交通の効果について検討を行った。この結果を受けてフェーズ 2 として研究を開始し、近年、クロスボーダー交通インフラ整備が急速に進みつつある大メコン地域 (Greater Mekong Subregion, GMS) に焦点をあて、クロスボーダー交通の現状や課題についてさらに分析を進めるとともに、JICA の今後の協力の可能性について検討を行った。

# クロスボーダー交通インフラとは

## 1. クロスボーダー交通を取り巻く環境

クロスボーダー交通インフラの整備はその地域諸国間の持続的平和が前提としてあり、さらに、グローバリゼーションやリージョナリゼーションの進展によって、動き出すものである。

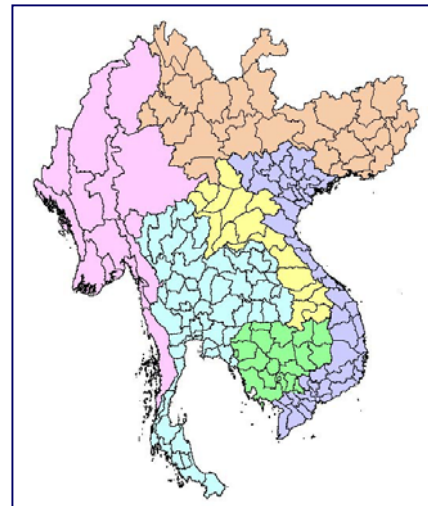
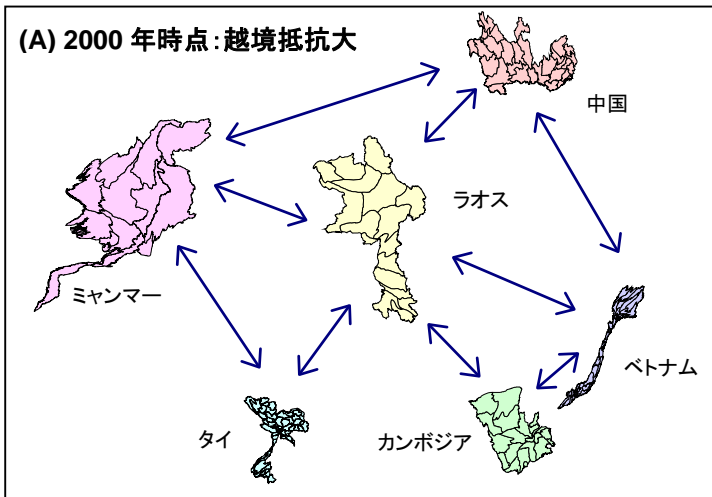
図に示すように、平和の達成、および投資者の存在は、リージョナリゼーションの進展には不可欠なものであり、さらに、各国による周辺国との協調への政治的な意志、すなわち地域内諸国間の開発戦略の共有がなされて、CBTI の整備や越境手続きの簡素化は可能となる。クロスボーダー交通の活性化は、新たな輸送ルートの開拓などを通じて地域経済の発展をもたらし、さらなる投資増へとつながる。そして、持続的な経済成長を実現する。地域によっては、当該国自らの技術・資金力に加え、援助者の存在もこれらの動きを加速させるためには不可欠となる。これまで、インドシナ半島の GMS 地域においては、アジア開発銀行(Asian Development Bank, ADB)がその先導役を担ってきた。



## 2. クロスボーダー交通整備がもたらす効果

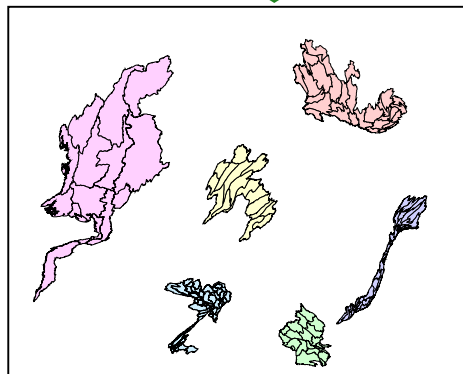
CBTI 整備や越境手続きの簡素化の促進は、各国間の時間距離を短縮する。これは輸送コストの削減を意味する。下の図に示されるように、わずか数年前は、GMS 諸国は、CBTI の未整備や国境における制度的な抵抗のため、お互いに遠く離れ、孤立した島々のものであった。しかし、クロスボーダー交通インフラが整備され、越境手続きの簡素化が進むにつれて、これらは連続した地域となり、域内の時間的距離を劇的に短縮する。この効果は、クロスボーダー交通の進展がもたらす最大の便益である。

インドシナ諸国のクロスボーダー交通整備前後の時間地図

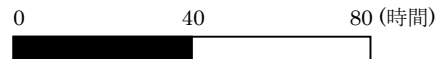
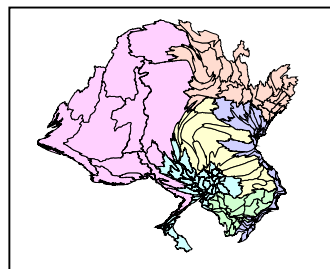


GMS 諸国

(B) 2006年(現状)



(C) 2015年:  
(クロスボーダーインフラ整備/  
越境手続き簡素化完了後)



出典: 東京大学 地域/情報研究室

# 大メコン地域の概要

## 1. 平和の訪れ

GMS では、第二次世界大戦終結後も長期に渡って紛争が続いていた。ベトナムではフランスとのインドシナ戦争(1946-1954)、米国とのベトナム戦争(1960-1975)があり、ラオスも王国政府とパテトラオ軍の紛争など、1975 年まで内戦状態であった。カンボジアでも長年の間内戦が続き、その終結は、1991 年パリ協定調印まで待たねばならなかった。

カンボジア内戦の終結以降、GMS 全体の政治的安定がもたらされた。それまでは、タイを除く各国は社会主義体制を取っていたが、ベトナムでのドイモイ(刷新)政策の採用(1986)や、ラオスでのチンタナカーンマイ(新思考)政策の採用(1986)等に見られるように、地域全体の経済発展を市場経済の中で達成しようという気運が高まっていた。

このような状況下、地域の中心国タイのチャチャイ首相は「インドシナを戦場から市場へ」と呼びかけ、ADB による積極的な調整により、1992 年に地域 6 カ国の経済閣僚会合が開催された。これが GMS 経済協力プログラムの端緒となった。

## 2. 社会経済状況

GMS 各国の社会経済状況を見ると、地域総生産(Gross Domestic Product, GDP)の規模ではタイが突出しており、その 4 分の 1 程度の規模で中国の雲南省と広西チワン族自治区、ベトナムが続く。カンボジア・ラオス・ミャンマーの 3 カ国が大きく取り残されている状況である。一人あたり GDP でも同様の傾向が見られ、GMS 域内でもその経済レベルには大きな格差が存在していることがわかる。

GMS 各国の貿易状況を見ると、貿易額はタイが突出しているが、その増加率はベトナムが著しい。増加率ではタイとカンボジアもそれに続いているが、ラオスの伸びは緩やかであり、ミャンマーは停滞した状況にある。貿易額の対 GDP 比率はほとんどの GMS 諸国で高いが、貿易額の僅かな変化が大きな経済的意味を持つという点で、低所得国の貿易は死活的な重要性を持っている。

GMS 諸国の基本データ (2004)

	面積 1,000 km <sup>2</sup>	人口 1,000 人	GDP 100 万ドル	1人当たり GDP(ドル)	輸出額 <sup>1)</sup> 100 万ドル	輸入額 <sup>1)</sup> 100 万ドル	貿易額 <sup>2)</sup> 伸び率(%)
カンボジア	181	13,589	4,864	358	3100	3700	17
ラオス	237	5,758	2,437	423	510	745	10
ミャンマー	677	54,745	9,081	166	2925	2250	0
タイ	513	64,470	163,547	2,537	110,110	118,191	16
ベトナム	330	82,222	45,402	554	31,625	36,476	21
雲南省	394	44,150	35,756	810	n.a.	n.a.	n.a.
広西チワン族自治区	237	48,890	40,113	821	n.a.	n.a.	n.a.
メコン地域全体	2,569	313,824	301,201	960	127,412	131,396	17

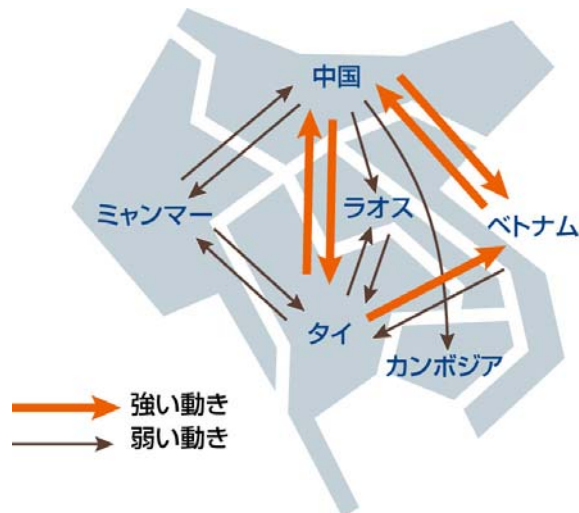
出典：石田正美、アジア研ワールドトレンド No.134, (貿易額は、2006 年 11 月、WTO, World Trade Statistics, 2006)

注： 1) 2005 年値

2) 輸出額・輸入額の合計値の 2001-2005 年間の年平均伸び率

GMS 域内の貿易状況を見ると、中国・タイ・ベトナムが強い三角形を形成しており、ラオス・カンボジア・ミャンマーがこの三角形にしがみついている形になっている。一方で、これら経済レベルの低い国々ほど、域内貿易への依存は大きくなっており、特に、カンボジア・ラオス・ミャンマー諸国における対タイ貿易のシェアが拡大している状況にある。

GMS 諸国間貿易模式図



### 3. クロスボーダー交通インフラ整備状況

#### アジアハイウェイ/ASEANハイウェイ

アジアハイウェイは、アジア地域の地域開発の促進と地域内および国際貿易・観光産業の育成、それに資する道路交通の改善を目的とした国際交通ネットワーク構想である。国連アジア極東委員会（後のUN-ESCAP）により1950年代から検討が始まり、2002年時点で総延長141,000km、32のアジア諸国とヨーロッパを結ぶネットワーク網の構想となっている。GMS地域においても、14,511kmが特定されており、各国による整備が進んでいる。

ASEANハイウェイは、東南アジア諸国連合（ASEAN）域内の統一した交通システム整備を目的としたASEAN交通ネットワークの一環として、ASEAN10カ国で23路線、38,400kmが指定されている。基本的には、上記アジアハイウェイを踏襲し、それを補完したネットワーク構想となっている。

これらの地域道路ネットワークのうち、特に地域経済において主要な役割を担うルート沿いにおいて、近年、積極的な道路整備、河川架橋事業が行われている。

#### 鉄道ネットワーク

GMSでは、ラオスを除き鉄道が整備されており、ベトナムの一部をのぞき、狭軌のゲージ(1m)が整備されている。GMS全体のネットワークとしてみると、主要都市間を結ぶ路線が完成しておらず、また、既存区間も単線区間が多い。鉄道の輸送能力は概して低く、その利用は旅客・貨物ともに限定的である。