

5. 他地域への応用可能性

GMS におけるクロスボーダー交通、およびそれに関連する国際貿易の状況は、EU 等世界の先進地域に比べるとまだ遅れており、開発の端緒についたばかりである。しかし、後に述べるように、1990 年代からの地域の安定化(内戦終結等)と社会主義諸国の市場経済政策の採用によって、グローバリゼーション・リージョナリゼーションの進展が著しいものとなった。これに伴って、必然的に国際分業が加速すると共に、国際貿易活性化の必要性が強く認識されるようになり、ADB を主とする国際援助機関の協力もあって、CBTI/CBTA 整備への動きが急となった。民間もこれを歓迎して種々の投資活動を活性化させており、この GMS における現在の動向は、半ば政策主導、半ば民間追随といった形になっている。その結果は、まだ詳細な評価に耐える段階には達していないが、地域連携の中での CBTI/CBTA の官民協力の状況は、アフリカ等後発地域の CBTI/CBTA をてことする地域経済開発にとって、多くの有用な教訓を含んでいると思われる。本章は、他の後発地域において、CBTI/CBTA に関係した地域開発についての検討を行う際に参考になる情報の整理を意図したものである。

5.1 GMS の経験からの最大の教訓

1) GMS におけるクロスボーダー交通促進の背景

GMS 諸国においては、各種のクロスボーダー交通促進への取り組みが現在積極的に行われている。この取り組みは、メコン河架橋や越境道路の開発等基幹インフラの整備、越境地点の税関等建物や CCA の整備、及び必要機材の据付け、CBTA や 2 国間 MOU などソフトインフラの構築、CBTI/CBTA を活用した地域開発、関係する制度の改善や人材の育成等、広範囲に渡る。

このような取り組みが本格化したのは、1990 年代後半からであるが、この背景には次のような周辺状況の変化があった。

1991 年カンボジア内戦が終結し、GMS 全体の平和が達成された。それ以前には、ベトナム戦争(1975 年終結)、ミャンマーの少数民族の反乱やビルマ共産党との紛争があった。また、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)、ラオスでのチンタナカーンマイ(新思考)政策の採用(1986)、ミャンマーにおけるビルマ式社会主義の放棄(1988)、カンボジアでの市場経済化政策の採択(1993)、中国の「社会主義市場経済」路線の明確化(1992)などが相次ぎ、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 も地域全体の復興を達成し成長を促進する立場から、積極的に各国の調整に乗出した。この結果、1992 年に地域 6 カ国の経済閣僚会合が開催され、これが GMS 経済協力プログラムの端緒となった。日本もこの頃から積極的な協力姿勢に転じている¹⁾。その後、GMS 諸国の ASEAN 加盟が相次ぎ²⁾、ASEAN のフレームの中で GMS の経済開発が議論されることが多くなった。ADB、日本(JBIC/JICA)、世界銀行等は、インフラの建設等への資金援助や制度構築等の技術援助を増加させ、地域の経済社会開発を支えている。また、民間側も、地域の安定に伴い投資を増大させ、第二メコン国際橋等のインフラ整備に応える形で、経済活動を活発化させている。特に、ラオスやカンボジア等の最貧国にとっては、国際貿易の全体経済に占める比重が大きいため、CBTI/CBTA の整備とそれに一体化した地域開発に対する重要性は大きい。

¹ 1993 年 1 月宮沢首相 ASEAN 訪問時のインドシナ総合開発フォーラム提唱。

² ASEAN には、1995 年ベトナム、1997 年ラオス・ミャンマー、1999 年カンボジアが新規加盟。

2) クロスボーダー交通活性化に必要とされる基本条件—GMS の経験

上記に述べたように、GMS におけるグローバリゼーション、リージョナリゼーションおよびそれに伴うクロスボーダー交通の活性化には、次の基本的な必要条件があった。これらの条件は、本研究の結果を他地域に応用しようとするとき、その対象地域が満たさなければならないものである。もし、どれか一つでも欠けていれば、近い将来その制約が解消される見込みがない限り、クロスボーダー交通の促進やそれと一体化した地域開発は至難の事業になると思われる。

A. 地域が平和であること

GMS 地域では、第二次世界大戦終結後も長期に渡って紛争が続いた。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。カンボジアも、ロンノル・シアヌーク・ポルポト・ヘンサムリン・ソンサン等を巡る内戦が続き、ベトナムが介入したこともあった(1978)。カンボジア内戦の終結は、1991 年パリ協定調印まで待たねばならなかった。ミャンマーも少数民族やビルマ共産党との内紛を抱えていた。このような状況下では、経済開発も進むわけではなく、GMS 諸国の中では、タイのみが比較的平穏で海外からの投資をてこに、経済成長を謳歌していた。地域全体でのグローバリゼーションの進展は 1990 年代後半、地域の平和が達成されて数年経過した後のことである。

B. 投資者が存在すること(投資に値する自然・産業・人的資源が対象国にあること)及び投資環境整備に伴う投資増

表 5.1.1 は、GMS 諸国(中国を除く)に対する FDI の推移を、上記の平和達成前後を中心にまとめたものである。既に経済が順調に発展していたタイを除くと、1991 年のパリ協定の前後から FDI が増えていることが分かる³⁾。また、これと調子を合わせるかのように、タイと CLMV の間の貿易量が急増している(図 5.1.1)。

これら FDI の増加は、平和達成とほぼ同時に、上記 A 項で述べた政府ベースの政治的動きに先立って生じていることに注意する必要がある。すなわち、平和の達成が確実に成し遂げられる見込みが出た段階で、政府の公式表明に先立って、民間セクターはグローバリゼーション・リージョナリゼーションにつき動かされて投資活動を開始している。

GMS には、既に FDI を先進諸国から盛んに受け入れていたタイという域内大国が存在した、ということが GMS のグローバリゼーション・リージョナリゼーションと、それに続く CBTI/CBTA の推進につながったことは疑いを容れないところであろう。既にタイに投資を行っていた先進諸国に加えて、タイ自身が更なるグローバリゼーションを目指して他の GMS 諸国への投資家として登場している⁴⁾。その他の GMS 諸国には、これに対応するように、質に比較してコストの低い労働力および各種の資源⁵⁾が存在する。これらの条件が相まって、現在の GMS における各種の施策が可能となり、実効性のあるものとなったと考えるべきである。

また、先行的投資に続いて、インフラ面および CBTA 等の制度面で投資を可能にし促進するための施策が実施され、このために投資が継続・増加し、持続的経済成長を可能とする環境が整ってきたことも重要なポイントである。

³ 2000 年以降の増加は顕著ではなく、むしろ足踏み状況である。1997 年のアジア経済危機に留意。

⁴ ラオスの電力、カンボジアの繊維加工等。

⁵ ラオスの水力資源・鉱産物、カンボジアの鉱産物(石油・天然ガスを含む)、および各国の農林・観光資源等。

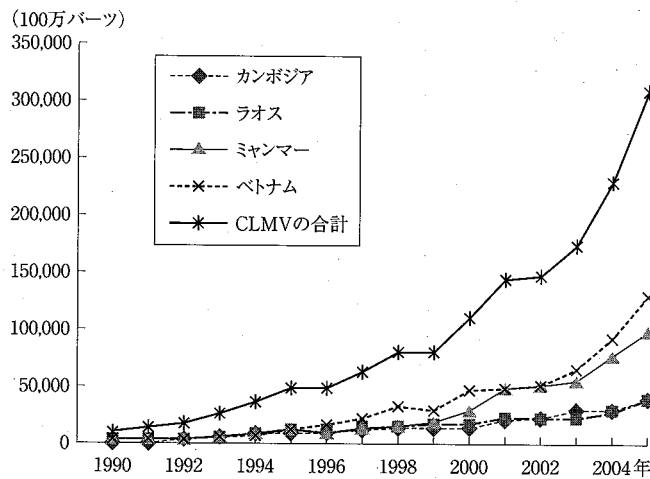
表 5.1.1 平和達成前後の GMS 諸国への FDI の推移(1989-1999)

(単位:100 万ドル)

	'89	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05
カンボジア	-	-	-	33	54	69	151	294	204	243	232	149	149	145	84	131	379
ラオス	4	6	7	8	30	59	95	160	86	45	52	34	24	25	20	17	28
ミャンマー	8	161	238	172	105	126	277	313	391	318	256	258	210	152	252	214	300
タイ	1,776	2,444	2,014	2,113	1,804	1,366	2,068	2,336	3,895	7,315	6,103	3,366	3,892	953	1,949	1,718	4,527
ベトナム	4	16	229	385	1,002	1,936	2,349	2,395	2,222	1,671	1,412	1,298	1,300	1,400	1,450	1,610	1,954

出典:ADB, ADB Development Indicators

図 5.1.1 タイと CLMV の貿易推移(1990-2005)



出典: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

C. 周辺国との協調・協力を求める政治的意思が関係国にあること(開発戦略の共有化)

ベトナム・ラオス・カンボジア・ミャンマーは第二次世界大戦後、社会主義を選択し、国営企業や集団農場など非効率な体制を取ったため、経済的には大きな負の影響を被った。これら負の遺産は、まだ現在影響を与えているが、ベトナムがドイモイ(刷新)政策を打ち出し(1986)、ラオスがチンタナカーンマイ(新思考)政策を採用(1986)、ミャンマーがビルマ式社会主義を放棄(1988)、カンボジアが試乗経済化政策を採用(1993)するなど、地域全体が市場主義に向けて動き出している。中国も 1992 年に「社会主義市場経済」路線を明確にした。この動きは、前項で述べた平和の達成と軌を一にするものであることに留意する必要がある。恐らくは、平和の達成を前提に、経済成長への欲求がグローバル化、次いでリージョナリゼーションを必要としたということであろう。GMS 諸国の場合、これら全ての動きが同一方向に向き、開発戦略の共有化が可能となり、CBTI/CBTA 整備へとつながったことが大きい。

D. 資金的・技術的協力をを行い、各国の仲介者たる機関(国際機関または地域の中心国)が存在すること

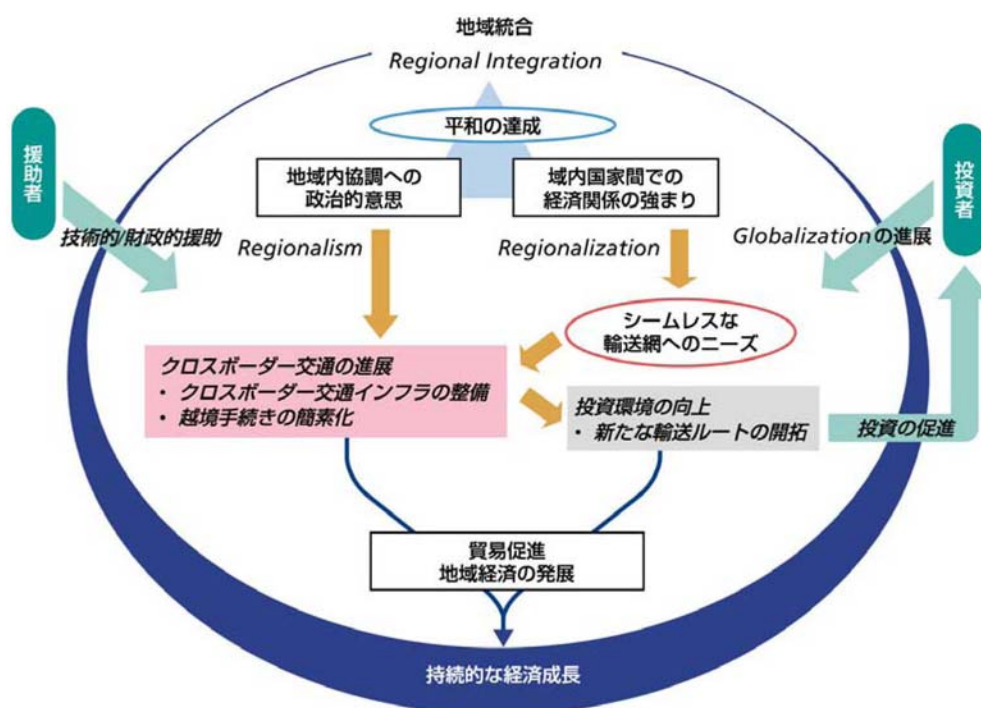
GMSでは、先に述べたように、地域の復興を調整し、後押しするADBのような国際機関が存在した。また同時に、地域の協調を主導するタイのような地域の中心国があった。その条件により、地域のグローバル化からリージョナリゼーション及びそれを促進するためのCBTI/CBTA 整備が円滑化し、比較的速やかに実施が可能となったものと考えられる。途上国の中には、確かな情報の収集・発信能力に乏しく、近隣諸国との協議すら困難という国も多い。民族・政治・宗教・歴史等の理由から、中立的調停者が必要な場合もあろう。地域に既にこのような対話を可能とする枠組があればそれを強化することが妥当であるが、それが機能

不全に陥っていたり、リージョナリゼーションの圏域とずれているというようなことがあると、新たな枠組の構築から開始しなければならないことになる。

3) 基本条件相互の関係

前節で対象地域において必要とされる基本条件を挙げた。これは、CBTI/CBTA 整備の基本条件と考えることもできる。GMS において、現在進展している CBTA/CBTI の整備は、必ずしも当初から計画的に実施されたものではなく、グローバル化とリージョナリゼーションの進展が具体化した後に動き出したものである。これらの諸条件の関係は、図 5.1.2 に示されるが、「A. 平和の達成」と「B. 投資者の存在 (= 投資対象の存在) および投資環境整備に伴う投資増」が絶対的な条件であり、欠かさずからざるものである。GMS 諸国でも、この 2 条件に関する動きが最も早い時期に起こっている。この 2 つに続いては、「C. 協調への政治的意志 (開発戦略の共有化)」があるが、これは換言すればグローバル化とリージョナリゼーションの受入宣言である。この段階では、民間は既に動いており、さらに CBTI/CBTA の整備等、投資環境が整備されるにつれ、民間の投資が増加する。最後の「D. 資金的技術的援助者の存在」は、GMS の場合 ADB を主体とする日本・世銀等ドナーのことであるが、上記の 3 条件を成立させるための仲介・調停者である。また、協調への政治的意志が確認されれば、それをベースとした CBTI/CBTA 整備を具体化するところでも重要な役割を有する。

図 5.1.2 基本条件の関係



アフリカ等後進地域に対し、同様の図式をあてはめるとすれば、次のようになる。

1. 「平和の達成」、「投資者の存在」の 2 条件が満足されているかどうかの確認。満足されていない場合は、援助の力点は CBTI/CBTA に関連するものでなく、平和構築や教育、資源探査といったものになる。
2. 「協調への政治的意志」が既に公のものになっていれば問題がないが、なっていない場合は、その理由を調べる必要がある。仮にその理由が根深いもので(たとえば長期に渡る人種的・

宗教的対立等)、すぐに解消しないのであれば、CBTI/CBTA に関連した援助の可能性は乏しくなる。

たとえば、アフリカでは地理的な地域ごとに、中部アフリカ諸国経済共同体(ECCAS⁶)、西アフリカ諸国経済共同体(ECOWAS⁷)、南部アフリカ開発共同体(SADC⁸)、東南アフリカ市場共同体(COMESA⁹)等があり、これを包括する形でアフリカ連合(AU¹⁰)がある。これらはアフリカ開発銀行等と協力しつつ、リージョナリゼーションを進めている。2001年には、比較的経済規模が大きな国を中心に、「アフリカのための新パートナーシップ(NEPAD¹¹)」が策定された。NEPAD はアフリカ自身のオーナーシップを明確にしつつアフリカ再生を目指していることが評価されているものの、域内弱小国の関与の度合いは低い。JICA がアフリカでCBTI/CBTA に関係する案件を検討する際には、地域ごとの経済共同体、および NEPAD の活動状況と意向を知る必要が出てくる。

3. 「資金的技術的援助者の存在」という条件は、実際はほとんどの途上国で既に満足されている。問題は、その援助者と対象国間の関係(重点分野、目標における相違や延滞債務問題等)や、対象国内部の問題(治安等社会的安定性やガバナンス等)で、援助・協力の枠組、特に近隣諸国を含む多国間協力の仕組が、円滑に働いているかどうかということである。円滑に機能していない場合、その理由や将来の見通しを知ることが重要になる。

再びアフリカを例に取れば、アフリカ開発銀行や EU 諸国、世銀等の活動状況と意向を知ることが重要である。

⁶ Economic Community of Central African States: 1983 年設立

⁷ Economic Community Of West African States: 1975 年設立

⁸ Southern African Development Community: 1992 年に SADCC (Southern African Development Coordination Conference) から転進。前身の SADCC は 1980 年に設立。

⁹ Common Market for Eastern and Southern Africa: 1994 年設立

¹⁰ African Union: 2002 年に「アフリカ統一機構」(OAU) を基に設立。OAU は 1963 年 5 月設立。

¹¹ New Partnership for Africa's Development

5.2 適用対象地域の CBTI/CBTA 関連施策を検討する上で必要とされる情報

1) 一般情報

CBTI の開発、あるいはそれに関連付けて地域開発を実施しようとする場合、広範な情報収集を行う必要がある。その一覧表を表 5.2.1 に示す。

表 5.2.1 CBTI 開発や関連プロジェクト開始に際して必要な情報

分野	必要となる情報
自然条件	・地形 ・面積 ・気候
人文条件	・民族 ・宗教 ・言語 ・歴史
社会経済条件	・人口 ・人口移動 ・労働力 ・GDP ・産業構成 ・貧困 ・経済成長 ・FDI ・貿易状況(品目、量、金額、相手国等) ・経済財務状況(収入・支出)
制度	・政府の体制 ・関税制度 ・地域の機構と活動 ・CBTA ・環境配慮関係 ・交通関連制度
国際援助動向	・日本 ・国際機関 ・セクター ・プロジェクト/プログラム
地域周辺国との関係	・経済レベルの差異 ・2 国間交流の有無 ・政治的関係
地域開発計画	・国家計画 ・ドナーのイニシアティブ ・プロジェクト/プログラム
交通インフラ(特に CBTI)	・現況(道路、港湾、鉄道、ターミナル、ICD、空港) ・交通量/OD ・越境交通量 ・開発計画
その他	・物流業(荷主/運輸業者)の現況 ・車輛保有状況 ・インフォーマルセクターの現状 ・NGO 等の活動状況

上記リストは、極めて広範な情報を含んでいるが、計画・プロジェクトの内容により収集の重点は当然変化する。競合路線が考えられる国際道路開発では、道路の現況や交通量、開発計画の内容等がクリティカルな情報となるし、国境を越える伝染病の予防においては、インフォーマルセクターの現状や NGO 等の活動状況等が重要な情報となる。

詳細情報はプロジェクトの中で実態調査を行うことでカバーできるが、全ての項目について大まかな情報は当初から必要である。最初にプロジェクトをどのように立ち上げるか、どのような内容にするかを定めるためには、広範な一般情報と情報の有無(所在)を知っておかなければならない。

2) 情報分析の留意点

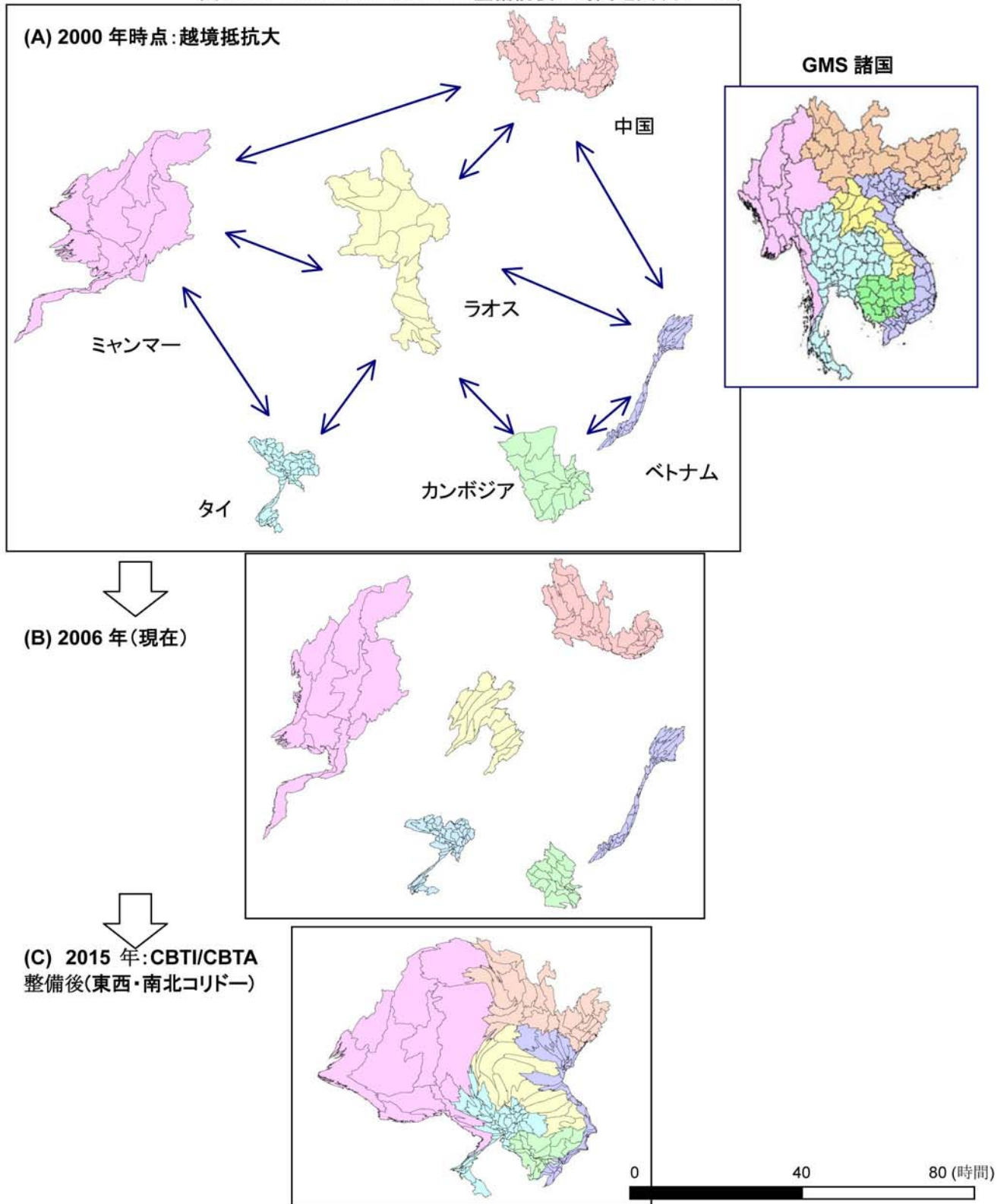
上で述べたように広範な情報を収集したとしても、そのみから有用な示唆を得ることは困難であり、CBTI/CBTA 整備の現実性と効果をおおよそであっても把握しておく必要がある。以下、このような留意点を 3 例挙げる。

(1) CBTI/CBTA 整備の効果

図 5.2.1 は、GMS の時間地図を CBTI 整備の前後について示したものである。わずか数年前、CBTI/CBTA が未整備であった時には、GMS 諸国は孤立した島であり、国境の抵抗のため、お互いに遠く離れていた。しかし、CBTI が整備され、CBTA の完全実施が行われる将来には、これらは連続した地域となり、域内の時間距離は劇的に短縮する。

GMS の経験を他の後進地域に適用するに際しては、現在の越境抵抗の大きさを把握し、それを縮小することによって実際どの程度の時間距離の短縮が可能となるのかを、概略把握しておく必要がある。この越境抵抗の縮小に伴う時間距離短縮は、CBTI/CBTA の整備効果の源泉と考えることができる。

図 5.2.1 GMS の CBTI/CBTA 整備前後の時間地図(イメージ)



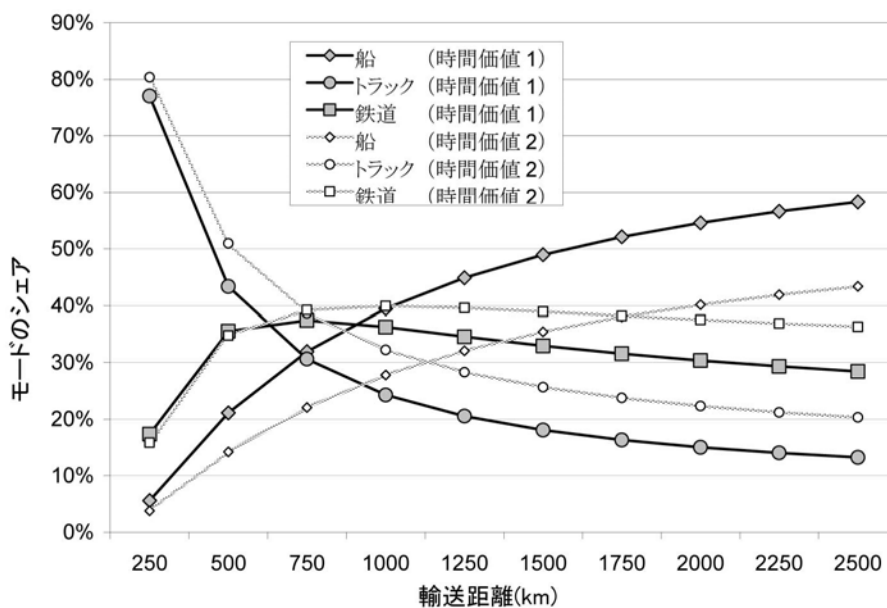
出典:東京大学 地域/情報研究室 作成

(2) 適正モードの選択

図 5.2.2 は、ASEAN におけるコンテナ輸送の機関分担を距離との関係で見たものである。これによれば、短距離でトラック、中・長距離で鉄道、長距離で船が優位にあることが分かる。将来時間価値が倍になっても、この傾向は同じである。道路(トラック)は、短距離か、ルート選択上の有利さ(半島部の横断など)がない限り、現在なら 750km、将来なら 1000km 以上の輸送距離で、コスト上、船に劣ることになる。

他地域で、CBTI/CBTA を考慮する場合には、主要 OD についてのモード優位性を概略把握しておく必要がある。

図 5.2.2 距離帯別モードシェア



出典: ASEAN, ASEAN Logistics Development Study, 2007

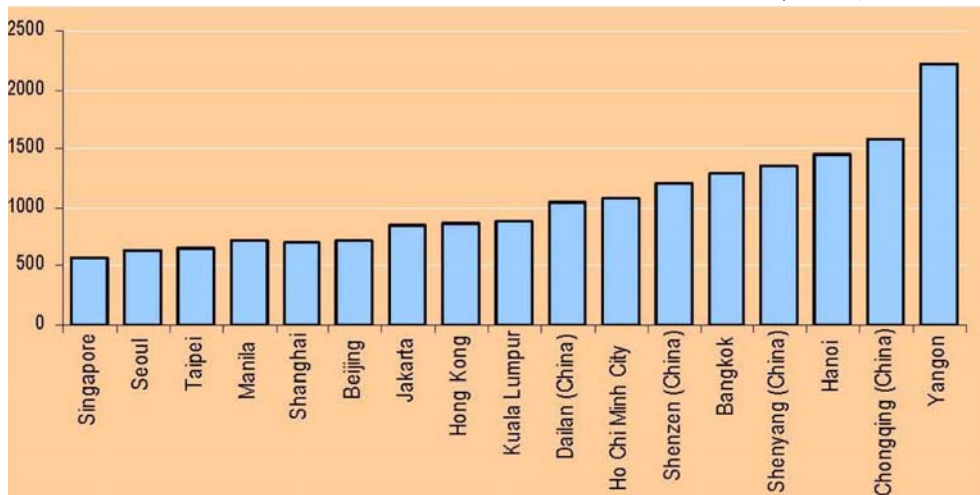
注 :1) 理想的状态を示す。

2) “時間価値 1”は現状と同じ、“時間価値 2”は将来時間価値が 2 倍になった状態

(3) インフラ間競争

CBTI の計画においては、複数のモードのみならず、同一のモード内においても、インフラ間の競争を考慮しなければならない。これは、同一国内だけではなく、近隣国を含めて比較の対象とすることが求められる。GMS において、この必要性は輸出入港の選択に典型的に現れる。たとえば、ラオスの輸出入は、従来タイの港を経由することが普通であったが、第二メコン国際橋が開通し、Lao Bao-Dansavanh の間で IICBTA が発効した現在では、輸送距離の短い Da Nang 等ベトナムの港が有力な競争相手として登場している。港湾の場合、図 5.2.3 に示すように、取扱いコストが港湾によって大きく異なるため、道路輸送の距離・コストに加えて、港湾の貨物取扱いコストが大きな要素となる。CBTI の整備においては、このような現状、および将来の見通しを計画中に考慮しておく必要がある。

図 5.2.3 アジアの主要港湾から米国ロサンゼルスまでのコンテナ輸送費用, 2003
 (US\$/40 フィートコンテナ)



出典: ADB, JBIC and WB, *Connecting East Asia: A New Framework for Infrastructure*, 2005
 注: 関税を除き、港でのハンドリング費用、及び輸送コスト(海路)を含む。

(4) 経済コリドーの成立可能性

GMS における CBTI/CBTA 整備の歴史を概観すると、戦火により寸断されていた道路の復旧という初期の交通コリドー開発段階から、国境通過手続きの簡素化や、国際分業の展望を含んだ経済コリドー整備に移行していることが分かる。これは、ハードのみの復旧を目標とした段階から、グローバリゼーション・リージョナリゼーションの気運に乗ってハード・ソフト一体の整備を目標とする段階への飛躍があったということである。実際、1992 年の GMS 経済協力プログラムでは、9 本の主要道路プロジェクトが挙げられていたが、2000 年の GMS 閣僚会議では、これらをまとめて 5 本の経済コリドーとし、さらに 2005 年には新たなコリドーが追加され、全部で 9 本の経済コリドーが提案された(第 2 章図 2.1.2 参照)。

この過程の意味することは、当初道路インフラ開発として出発したプロジェクトが、リージョナリゼーションとグローバリゼーションが進展し、域内諸国の政治的協調がある限り、(そしてそこに有能で中立的な仲介・調停者がいれば)、ほぼ必然的に国際貿易、中・長期的には国際分業を活性化する経済コリドーに発展するということである。

もちろん、現在の GMS の経済コリドーにも問題はあある。それは、当初 5 本とされた経済コリドーがさらに 9 本となり、全てのコリドーを同一ペースで整備を進めるには資源的制約が大き過ぎることである。現在、当初から指定されていた経済コリドーである東西 (East-West) コリドーと南北 (North-South) コリドーの整備状況が早く、次いで、南部 (Southern) コリドーがこれに続いている状況である。これらは、域内の主要都市 Bangkok (タイ)、Vientiane (ラオス)、Phnom Penh (カンボジア)、Hanoi・Ho Chi Minh (ベトナム)、及び中国を結ぶ幹線であることから、当面この傾向は続き、他の経済コリドーは開発状況に合せ、少し遅れて整備することになる。そもそも、これらの経済開発コリドーは、域内諸国の開発状況をベースに、各国の政治的思惑を考慮して決定されたものだと言われている。特に、後で追加指定されたコリドーは、まだプログラムの詳細化も終わっていない。

「経済コリドー」の特徴は、ハードとソフトを一体化した国際貿易・国際分業のためのプログラム(交通インフラのみならず関連地域開発等を含むマルチセクタープログラム)というところにある。この考え方は、域内諸国それぞれのその他の開発のモデルとなり得るものであり、特に

国際貿易額の対 GDP 比の高い低所得国においては、参考とすべきものであろう。また、「経済コリドー」の概念は、民間投資家へのアピール力も大きく、政府の積極姿勢を示すためにも有効と考えられる。アフリカ等後進地域においても類似の概念があるが、ハードとソフトの整備を一体化した経済コリドーをはっきり、プログラムとして打出しているところは少ない。後進地域に対し、GMS が貢献できる重要な教訓の一つであると思われる。

5.3 GMS 諸国にみる CBTI/CBTA 関連施策の検討

1) 検討の目的

前節まで、CBTI/CBTA 整備促進のための地域全体としての背景・条件、及び地域全体として必要とされる情報について、GMS の経験から述べてきた。一方で、CBTI/CBTA 整備や、それに関連した地域開発戦略は、最終的には各国ごとに検討することとなるが、その際の政策・着目点は、その国の、地域における相対的な経済的位置づけ、周辺国との比較優位・比較劣位によって大きく異なってくる。

本節では、GMS 諸国における、CBTI 整備やそれに関連する施策において考慮すべき点を、その国の地域における相対的な位置づけに関連付けて検討することによって、他地域の類似した条件に置かれた国々が CBTI/CBTA に関連するプロジェクト・プログラムを実施する際の留意点の整理を試みる。

2) CBTI 整備の重点と関連地域開発戦略概観

本研究の他地域への応用可能性を探るにあたって、今回研究対象とした国(今回は GMS 諸国、特にタイ、ベトナム、カンボジア、ラオス)とその結果を応用しようとする相手国との類似性がキーとなる。すなわち、類似性があれば、研究結果の応用可能性が高まるという考え方である。しかしながら、分類の基準を細かく厳密に規定するほど応用の対象となる国の数は減少し、何よりも、本研究の対象 4 カ国のカバーできる範囲が極めて狭くなってしまふ。

このため、常識的で相対的な指標を選び、直感的に国の類似性を捉えるものとした。具体的には、次の 2 つの軸を考える。

軸1: 周辺国より相対的に高所得(A1)または低所得(A2)

軸2: 臨海国(B1)または内陸国(B2)

タイプ A1B2、すなわち相対的に高所得で内陸国というのは、たとえばスイスのような国であるが、今回の研究対象国にはない。また、今回の研究対象国のベトナムは、クロスボーダー交通への取り組み方や隣接国との力関係など、タイプ A1B1 のタイに近いが、まだ高所得国とは見做しがたい。

タイプ A1B1 の高所得臨海国には、エジプトやブラジル等があるが、一般にこのグループは地域の大国、中所得国が多く、既に独自のクロスボーダー政策を実行している場合が多い。タイプ A2B1 の低所得臨海国には、アフリカ・アジア・中南米のかなりの国が、また、タイプ A2B2 の低所得内陸国には、アフリカ・南米・中央アジアのかなりの国が分類される。これら A2B1 と A2B2 の低所得国グループは、JICA をはじめとする国際機関の主な援助対象となっている。

次表に、現在までに得られた、研究対象国の CBTI 整備の重点と関連する地域開発戦略をまとめる。カンボジアとラオスは、似た状況にあり、地域開発戦略も共通する側面が多い。ただ今後カンボジアの港湾整備が進めば、両国の差が顕著に見えてくると思われる。

表 5.3.1 タイプ別 CBTI 整備の重点と関連地域開発戦略の概観

タイプ	事例	CBTI 整備の重点	関連地域開発戦略	周辺国との比較優位	周辺国との比較劣位
A1B1	タイ	道路・港湾・鉄道	<ul style="list-style-type: none"> CBTA を積極的推進、ACMECS 主導、隣接国 CBTI 整備を援助 周辺国の労働力を吸収・利用 周辺国への投資(資源・労働集約型産業) 	<ul style="list-style-type: none"> 技術の蓄積 産業の裾野の広がり 労働力の質 当初からの市場主義経済 	<ul style="list-style-type: none"> 労働コスト高 通貨高 輸入依存(燃料、中間材料)
A2B1	カンボジア	道路・港湾	<ul style="list-style-type: none"> FDI 誘致 労働集約型消費財生産・加工に注力 越境コリドーおよび臨海地域での工業団地開発 自国物流業の育成 クロスボーダー交通関連能力開発・ガバナンス改善 	<ul style="list-style-type: none"> 労働コスト安 鉱産物(石油・天然ガス等) 港湾の存在 	<ul style="list-style-type: none"> インフラ未発達 ガバナンスが低い部門あり 購買力低い
A2B2	ラオス	道路	<ul style="list-style-type: none"> FDI 誘致 労働集約型消費財生産・加工に注力 電力・鉱業への FDI 誘致 越境コリドーでの工業団地開発 自国物流業の育成 クロスボーダー交通関連能力開発・ガバナンス改善 	<ul style="list-style-type: none"> 労働コスト安 鉱産物(金・銅・宝石等) 水力資源 地域の大国を結ぶ Land-Linked 国としての立地 	<ul style="list-style-type: none"> 内陸国 インフラ未発達 購買力低い

以下、タイプ別に、他地域で CBTI 関連プロジェクトを考える際に検討すべき CBTI 整備方針と関連地域開発戦略についての主要なポイントを述べる。

3) タイ (高所得臨海国)

(1) CBTI 整備方針

タイは、道路・港湾の整備に積極的であり、鉄道もマレーシアとの間で”ランドブリッジ“コンテナ輸送サービスを開始するなど(1999年)、交通インフラが充実しつつある。国際貿易においては、特に港湾の役割が大きい。

アフリカ・中南米・アジアの高所得臨海国においてタイの経験を生かそうとするなら、諸国の現在のインフラ整備水準や地理環境が千差万別であるため、一般化は困難であるが、港湾の重視、および港湾・道路・鉄道のコンテナ輸送への対応がポイントとなると思われる。特に、港湾の荷捌き能力、コンテナ関連施設の状況、港湾と生産・消費拠点との交通ネットワーク整備状況については、現状と計画を詳細に見ておく必要がある。隣接国との経済的・社会的連携が強まる傾向にあるなら、国をまたがる広域道路(あるいは鉄道)の状態(幅員・規格・舗装状況など)を把握しておくことも重要となる。タイはこういった CBTI 整備に積極的であったが、当該国が同様の積極的整備方針を取っているか、過去の投資実績は十分か、等のポイントを押さえておく必要がある。

なお、交通インフラ整備においては、ハードのみならず、通関手続きの簡素化や、国際貿易・国際分業に関する制度障壁等ソフトの問題も重要である。近隣国のグループの中で、当該国がリーダーシップを取れるか、また、この際、資金的技術的援助能力を持った仲介・調

停機関があるかどうか、等を検討しておくことが望まれる。低所得周辺国の中には、インフラへの投資余力がない場合がある。タイの場合は、現在クロスボーダー交通促進に積極的であり、政策協調の中で次項でも述べるように周辺国に技術的・資金的に援助の手を差し伸べている状況にある。他地域の高所得臨海国においても、周辺国との間にこういった政策協調があるかどうか、当該国から周辺低所得国への援助が考えられるかどうかを把握しておくことが重要である。

(2) 関連地域開発戦略

リージョナリゼーションの推進

タイは、ASEAN、GMS、UNESCAP、MRC(メコン河委員会)などの国際機関主導の地域連携の中核加盟国であるのみならず、ETI(Emerald Triangle Initiative、タイ・ラオス・カンボジア)や ACMECS(イラワジ・チャオプラヤメコン経済協力戦略、タイ・ミャンマー・ラオス・カンボジア)などの地域機構設立に積極的に参画し、リージョナリゼーションを積極的に推進している。また、これとともに、ミャンマー・ラオス・カンボジアなど近隣低所得国の産業開発・インフラ整備に援助を行っている。自国の民間セクターのニーズに応える形での CBTI への援助もこれに含まれる。ADB、世銀との協調プロジェクトも多い。他地域で CBTI を考えるとき、このようなリージョナリゼーションを担う地域機構が存在しているかどうか、は重要なチェックポイントである。ただ現実的には、アフリカ、中南米、アジアのほとんどにこのような地域機構は既にある。それが十分に機能しているかどうか、機能していないならその原因は何か、ということが真に把握すべきポイントと言える。

タイの上記のような動きの背景には、近隣低所得国の労働力の活用や鉱産・電力資源の入手といった自国の経済的必要性があることはもちろんであるが、近隣諸国にとっても、雇用確保や所得向上の面でメリットは大きい。ただし、このような関係が、アフリカ・中南米・中央アジアなどで、必ずしも一般的であるとは言えない。内戦等による治安の悪化、宗教的・歴史的な対立、険しい地形等により、クロスボーダー交通が極めて低レベルに留まるということもある。もしクロスボーダー交通が低レベルであるならその原因を調べ、それを取り除く対策があり得るかどうかを検討すべきである。

経済開発・投資戦略

タイのクロスボーダー交通に係る経済開発・投資戦略は、前項で述べたリージョナリゼーションへの積極的対応と密接に関係している。これは、実質的にはタイの民間セクターの動きに触発され、かつそれを後押しするという関係になっている。具体的には、低所得周辺国の低賃金労働力を吸収・利用し、たとえば縫製・繊維産業での水平分業、部品製造業での垂直分業などが行われている。また、ラオスでの電力資源開発、銅・金など鉱産資源開発等、自国で不足する分野での投資が盛んに行われている。

このような戦略は、アフリカ・中南米・アジアの高所得臨海国において、共通に適用できるものと考えられる。ただし、後にカンボジア・ラオスのところで述べるように、インフォーマルセクターの拡大が生じやすく、密輸・人身売買・感染症といったネガティブな要素への対策が重要になる。また、基本的なチェックポイントとして、周辺国がこのような開発を歓迎するか、そもそも一定のレベルの労働力が存在するか、投資者がいるか、ということがある。タイの場合、90年代前半に地域の平和が達成され、政策協調の枠組みができたことで一挙にこれらの条

件が満足されたものである。

4) カンボジア(低所得臨海国)およびラオス(低所得内陸国)

(1) CBTI 整備方針

カンボジアは臨海国であり、大量物資輸送に有利であるところから、ラオスのような内陸国に比べて恵まれていると言える。実際、世界的に見ても、内陸国で高所得を実現している国は多くない。カンボジアはこの臨海国であるという強みを十分に生かすべきであろう。しかし、過去の内戦等のせいで、カンボジアの交通インフラ整備は進んでいない。シアヌークビルの港湾整備、メコン河架橋を含む道路整備、中国からシンガポールに至る鉄道の唯一の欠落区間となっているプノンペン―ホーチミン間の鉄道整備など、交通インフラ整備課題は山積している。これらの課題は急速に解消されつつあるが、まだインフラ整備水準は低い。

ラオスは内陸国であり、港湾がないため、大量物資輸送においてはハンディキャップを有している。タイ・ベトナムの港湾が利用できるが、現状では道路輸送に頼る他なく輸送距離・コスト面で不利である。ただ、カンボジアに比べ有利な点もある。それは、①インドシナ半島の中心に位置し中国・ベトナム・カンボジア・タイ・ミャンマーと国境を接する陸上交通の要衝にあたっていること、②天然資源、特に電力資源と鉱産資源(金・銅等)に恵まれていること、である。既にタイ・ベトナム等からこれらの分野での投資を呼び込んでおり、CBTI/CBTA 整備の恩恵を最も顕著に受けることのできる国と考えられる。

カンボジア・ラオスは自然条件をはじめ多くの面で異なっているが、ともに低所得国であり、他国に対する経済的優位性は一部の天然資源と低賃金労働力以外、現状では特記するものに乏しい。国際貿易量は量的に僅かではあるが、対 GDP 比率は高く、この意味で CBTI/CBTA 整備は国家開発戦略上極めて重要な位置づけを有している。生産・消費の拠点と港湾等物流インフラの間を国際道路網で連結することは、低所得国の共通重点戦略の一つとなるものと考えられる。

アフリカ・中南米・アジアの途上国には、このような低所得国が数多く存在する。工業開発を目指すなら、臨海国の場合、港湾整備は欠かすことができない。内陸国の場合、長期的には比較的高付加価値の部品産業を狙い、国内の辺境を含む全体的発展を考えて、CBTI を整備しクロスボーダー輸送を推進すべきである。

なお、交通インフラ整備においては、ハードのみならず、通関手続きの簡素化や国際貿易・国際分業に関する制度障壁等ソフトの問題も重要である。資金的技術的援助能力を持った仲介・調停機関があるかどうか、周辺国を含めた政策協調があるかどうか等を検討しておくことが望まれる。

(2) CBTI 整備に関わる諸側面

経済開発・投資戦略

カンボジアは、世界最貧国の一つであり、資本・技術面できわめて弱体と言える。現在、繊維製品の加工・輸出が盛んであるが、これは主としてタイの資本が低賃金労働力を利用するために進出しているものである。農産品加工・部品製造など労働集約的産業のポテンシャルが高いと考えられ、全国各地に工業団地が計画されているが、インフラや制度的・能力的問題から、進捗状況は遅い。

ラオスは、カンボジアと同様に世界最貧国の一つであり、資本・技術面できわめて弱体である。現在は、近隣国からの電力資源への投資が多く、そのほとんどがタイ、一部がベトナムである。また、金と銅を中心とする鉱産資源への投資も相当量に達している。一般には、農産品加工・部品製造など労働集約的産業のポテンシャルが高いと考えられ、ビエンチャン等に工業団地が計画されている。ただ国内資本に乏しく、インフラや制度的・能力的問題もあって、進捗状況は遅い。

低賃金を利用して労働集約的産業を振興しようというのは、人口の多い資源のない途上国に共通した開発戦略である。実際、カンボジアの場合、繊維産業以外目立った産業がないにもかかわらず、輸出額が GDP の 69% に達しており(2004 年、WTO)、このような戦略がそれなりに効果を挙げてきたことを示している。低所得国において CBTI/CBTA 関連のプロジェクトを検討するとき、労働力の量と質およびそれに関する投資関連法制度を把握しておくべきであろう。実際、投資は地域振興上極めて重要である。本研究の試算からも、比較的小規模の投資で相対的に大きな経済効果が得られ、しかも CBTI/CBTA の整備によりその効果が一定の範囲に広がることが判明している(6.5 節参照)。

能力開発・ガバナンス改善

カンボジア・ラオスでは、CBTA の実施がモデル的になされているが、その細部が必ずしも規則どおり実行されているわけではなく、恣意的な面もある。これは、政府職員の教育訓練が行き届いておらず、CBTA その他の規則が周知されていないことが主因と考えられるが、既得権(関税徴収権等)を有する層の抵抗という面もある。この問題に対し、ADB をはじめとする国際機関も研修・訓練という形でこ入れを図っている。またクロスボーダー交通を担う民間の運送業者・フォワーダー等が国内に育っていないため、タイ等の業者が CBTI・CBTA 整備の果実を独占する恐れもあるとされる。

この能力開発・ガバナンス改善という課題は、恐らく世界各地の低所得国に共通である。これに対処するためには、国際機関・ドナー等と協調して、教育・訓練・広報を地道に実施して広範囲に周知徹底していく必要がある。この場合、政府職員のみならず、民間の運送業者・フォワーダーも考慮の対象とすることが望ましい。また、関税収入の歳入に占める比率が高いとき、既得権を有する層の CBTA に対する抵抗がとりわけ高くなると言われており、プロジェクト計画段階で留意する必要がある。

Box5.3.1 アフリカの国境交通の現状

アフリカは外港を持たない内陸国が多く物流貿易の殆どを陸上輸送に頼っていることから国際回廊が発展しており回廊上の国境の数も非常に多い。交通量の多い幹線回廊の国境においてはトラックが国境施設の駐車スペースからはみ出し、路上に鈴なりとなって滞留している。世銀などの調査では国境通過に 3~7 日程度を要する国境もあり、ひどいケースでは越境に 2 週間かかるケースが示されている。このような状況下においては、いくら道路整備を行っても目標とした効果が殆ど望めないとと言える。こうした国境交通改善の試みは 10 年以上前から地道に行われて来ており、近年その成果として One Stop Border Post (OSBP) が実施されようとしている。OSBP とは、従来の国境では出国時ならびに入国時に同様の手続き・検査が必要とされるのに対し、両国が必要な手続き・検査を共同で行い時間の短縮を目指すものであり、国境交通改善の突破口と期待されている。

現在 JICA は、南部アフリカの大動脈である南北回廊上にあるチルンド国境(ザンビア・ジンバブエ)の OSBP 化支援を行っている。支援の内容は、OSBP 実施に必要な法整備(2 国間協定、国内法)ならびに国境職員への研修実施(研修プログラム、OSBP 実施マニュアル作成を含む)がメインである。国境施設には 10 を越える国内省庁が係わっていることから OSBP 準備に必要な国内関係機関や 2 カ国間の調整にはかなりの労力と時間を費やさなければならない。OSBP 支援の中で JICA が直接担当していない部分(手続き・書類の ICT 化ならびに地域化、国内 OSBP 委員会の設置・運営支援等)は他ドナーと連携し支援している。因みに、日本はチルンド国境に対して橋梁建設(国境はザンベジ川)ならびに国境施設建設(ザンビア側)のハード面での支援も実施しており、アフリカ初の OSBP は日本の支援が全面に出たものとなる^{*)}。

実は、アフリカの国際回廊が HIV/AIDS の感染経路となっているケースが多いことから、OSBP には経済面での効果だけではなく社会面の HIV/AIDS 感染防止にも大きな期待が寄せられている。これは、国境で時間を持て余すトラック運転手が感染媒体となっていることに起因しており、国境通過時間の短縮が一つの解決方法と見られているからである。

注*) フルスケールではアフリカ初の OSBP 運営となる予定。

ネガティブなインパクトの削減

カンボジアおよびラオスは、タイとベトナムという地域大国にはさまれている。CBTI と CBTA の整備により越境交通が活性化しても、通過交通が多くなるだけで、自国へのメリットが余り出でこず、①国間の格差拡大、②感染症の伝播、③人身売買・麻薬の密輸、④交通安全状況の悪化、などの悪影響があるのではないかと危惧がある。これは理由のないことではなく、特に上記②や③については、当該地域についていくつかの報告がある。この問題については、政府のみならず、国際機関・NGO 等が解決に向けての努力を行っており、既になんかの成果が見られた分野もある。

このような問題は、世界各地の低所得国で、クロスボーダー交通に関連して議論されているものと思われる。本研究では、HIV の拡大や人身売買・麻薬の密輸の阻止努力についての事例などを取り上げ、CBTI/CBTA の地域格差縮小効果を試算した(6 章参照)。アフリカ、中南米・アジアの低所得国での参考になるとと思われるのは、次の諸点である。

- A. CBTI/CBTA の整備は、低開発国・地域に有利に働く傾向がある。
- B. 感染症対策(特に HIV)、人身売買等については、NGO/NPO との連携が有効である。
- C. 感染症対策(特に HIV)、人身売買、武器・麻薬等の密輸に対しては、インフォーマルセクターの実情を知り、監視し、必要に応じて介入する体制を必要とする。
- D. クロスボーダー交通に関する安全対策は、カンボジア・ラオスに関しては、CBTA の一項目として扱われており、道路の規格、車両の規格、外国での保険・保証方法等をカバーしている。