

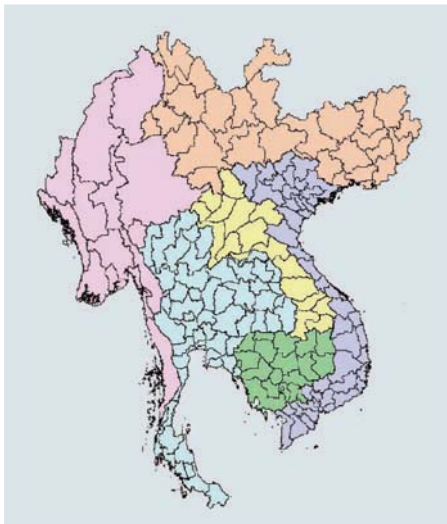
## クロスボーダー交通整備がもたらす効果

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、孤立した島々のようであった。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。



国境におけるフェリー渡河 (Thakhek, ラオス)

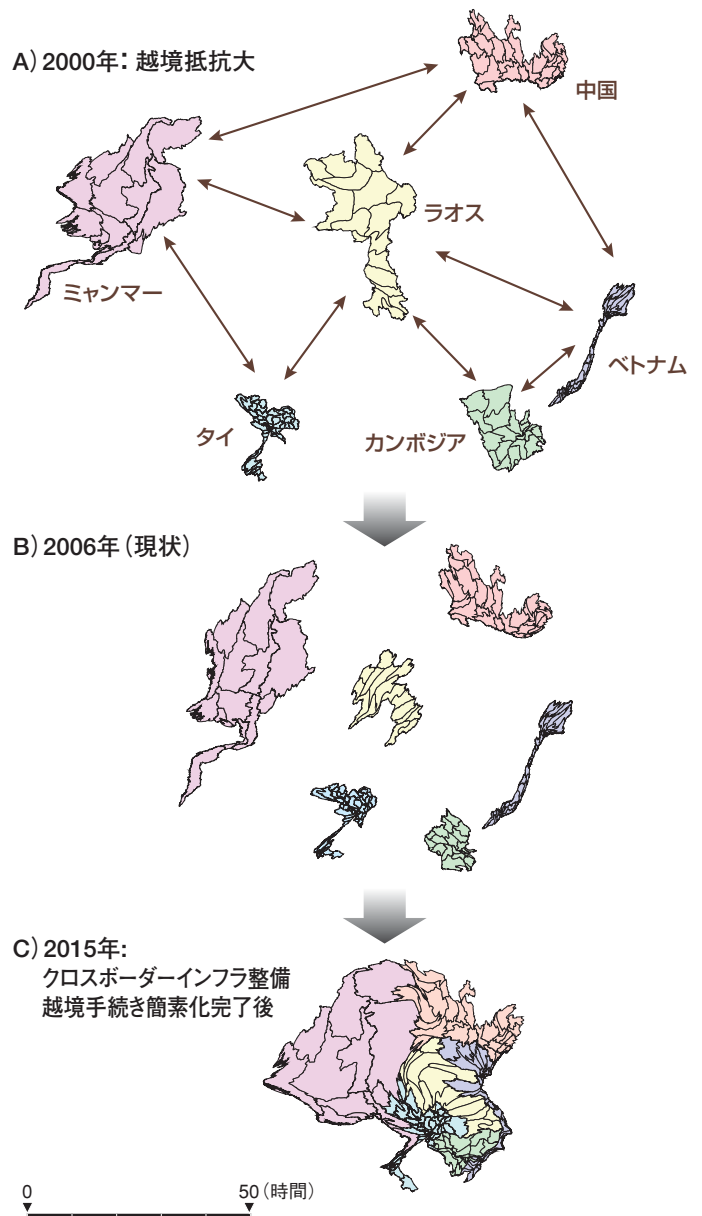
### インドシナ諸国のクロスボーダー交通整備前後の時間地図



GMS諸国

#### 時間地図

時間地図とは、地点間の時間距離（移動に要する時間）を地図上の距離によって表現した地図である。実際の地図と比較することで、交通インフラ整備水準の地域格差を視覚化することが可能となる。右図では、実際の移動時間だけでなく、越境手続きにかかる時間も考慮しており、交通インフラ整備水準だけでなく、制度基盤整備水準の地域格差の視覚化を行った。



提供: 東京大学地域/情報研究室

## 2. メコン地域の概要

GMSと呼ばれるメコン地域はどのような地域であるのか。ここでは、歴史的な経緯、社会経済状況、交通インフラやクロスボーダー交通に関する制度基盤整備状況を概観し、近年活発化している地域連携の動きについてレビューし、本調査の対象地域であるメコン地域の概要を把握する。

### 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 経済協カプログラムの端緒となった。

### 社会経済状況

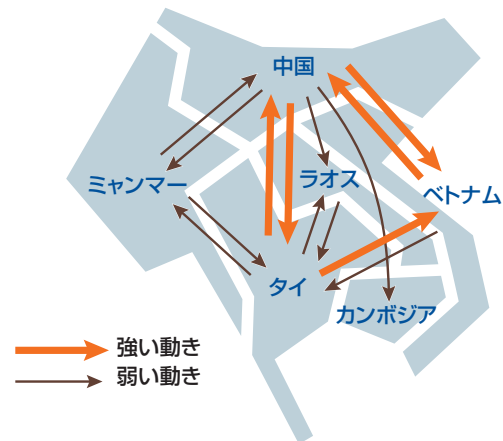
GMS 各国の社会経済状況を見ると、地域総生産(Gross Domestic Product, GDP)の規模ではタイが突出しており、その4分の1程度の規模で中国の雲南省と広西チワン族自治区、ベトナムが続く。カンボジア・ラオス・ミャンマーの3カ国が大きく取り残されている状況である。一人あたりGDPでも同様の傾向が見られ、GMS 域内でもその経済レベルには大きな格差が存在していることがわかる。

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 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



GMS諸国の基本データ(2004)

	面積 (1,000k mi)	人口 (千人)	GDP (100万ドル)	1人あたり 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.
メコン流域全体	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

## 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(1m)のゲージが整備されている。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。

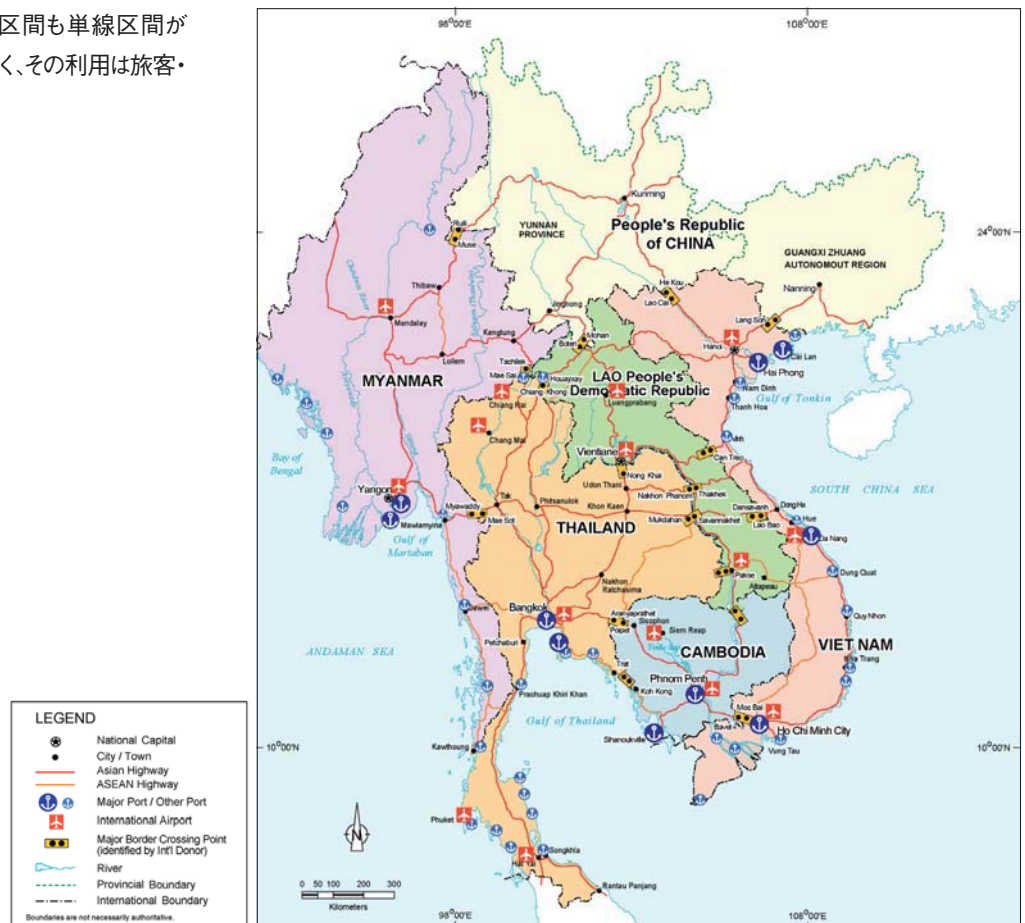
### 空港・港湾

港湾は、GMS 諸国の国際貿易においてきわめて重要な位置づけを有しており、国際物流の大半がこれらの港湾を通過している。一方で、各国の主要港湾であるベトナムの Hai Phong 港、Cai Lan 港、カンボジアの Shihanoukville 港、ミャンマーの Yangon 港からは幹線航路は運行されておらず、Singapore や Laem Chabang 港等、域内主要港湾からのフィーダー航路しか運行されていない等、域内港湾のアクセシビリティは依然として低い状況にある。空港については、航空貨物利用は限定的であり、旅客利用が主となっている。

### 越境地点

GMS 諸国間には多数の越境地点が設けられており、公式に認知されているものだけで、全ての国の人・物の通行が可能な第 1 級越境地点 40 箇所、隣接する国の人・物の通行が可能な第 2 級越境地点 36 箇所がある。このうちほとんどの越境地点は、簡易な施設のみとなっているが、国境を越えた陸上輸送の活性化の動きに伴い、越境手続きの簡素化が求められ、税関・検疫事務所、スキャン機材、ICT 機器などの施設整備が急務となっている。

### 主要CBTIと主要越境地点



出展：各種資料より JICA 調査団作成