

負のインパクトの融和

クロスボーダー交通インフラの整備や越境手続きの簡素化と、それに伴う越境交通量の増大や国境地域開発の進展は、地域の経済発展だけでなく、国境地域の活性化にもつながる。しかし、その一方で、種々の好ましからざる影響も同時にもたらす可能性がある。これらの負の要素に対しては、適切な緩和策を、開発段階から講じていくことが求められている。現在、議論されている負の要素には次のようなものがある。

- A. 一時的な失業を伴う国・地域間格差の拡大
- B. 通過地域・国における負の経済効果
- C. 人・家畜・動植物等への感染症拡散
- D. 人身売買・麻薬・武器の密輸、テロの脅威
- E. 交通安全状況の悪化(交通事故の増加)



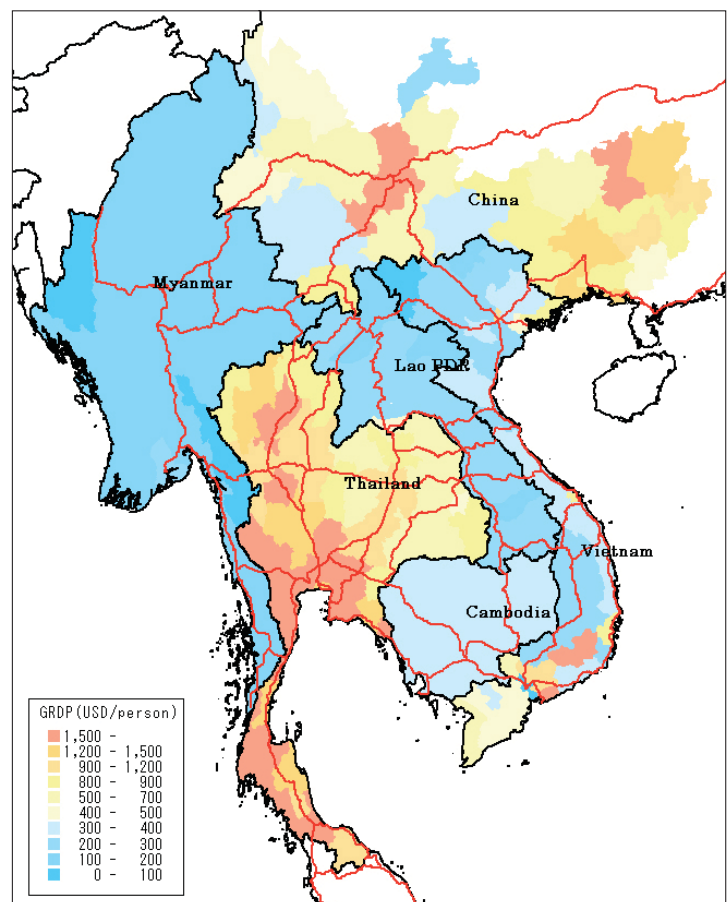
国境を通過する行商人 (Bavet / Moc Bai 国境)

GMS地域全体の成長へ、そして域内格差の是正

これら負の要素に挑戦していくことで、GMSは域内交通コスト削減による競争力強化を通じてグローバル化の機会をとらえてコミュニティとしての共栄を目指している。

一方で、現状では、GMS諸国・地域の1人あたりGRDPには、大きな格差が存在し、タイ・中国のような先行国と、カンボジア・ラオスといった後発国の差は広がりつつある。前頁の試算からも示されるように、クロスボーダー交通の促進は、後発国により大きな経済成長率をもたらすことが期待されている。補完的な政策を積極的に導入することによって、国・地域間格差の是正へとつなげることが肝要である。

GMS諸国の一人あたりGRDP



出典：各種資料より調査団作成

- 注： 1) カンボジアの値は、国全体のGDP指標。ラオス・ミャンマーの値は、国全体のGDP指標を州別に分解（調査団推定）。中国・タイ・ベトナムは、GPP（Gross Provincial Product）指標を用いて推計した。
 2) カンボジア：2004年、ベトナム：2004年、タイ：2003年、中国雲南省：2003年、広西チワン自治区：2005年値を使用。
 3) ミャンマーの1人あたりGRDPは、2004年のGDPと2005年の人口とGRDPで推計。
 4) ラオスの1人あたりGRDPは、2002年の人口と2003年のGDPで推計。

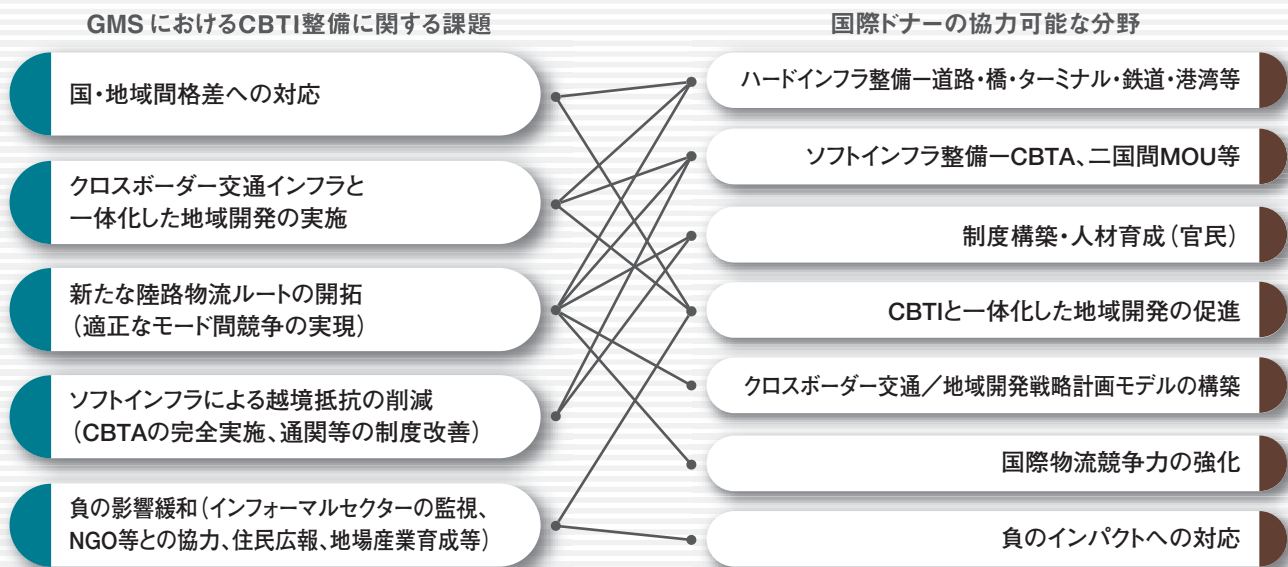
4. 今後の展望とJICAの協力の可能性

これまで述べたクロスボーダー交通整備にかかる主要課題に対応するためには、多岐にわたる分野において、GMS各国による国境を越えた協調が必要とされる。そして、人材育成・制度設計・組織強化等の技術面および資金面で、JICAをはじめとする国際ドナーの支援が求められている。

JICAは、これらの課題を踏まえた上で、多国間地域協力がその地域の持続的発展と共存共栄達成の確かな手段であると認識し、

ひいては日本の繁栄にもつながるものと捉えて、今後も積極的に越境交通の促進や国境を越えた地域共通の課題へ対応するための協力を行っていく。JICAの資源・資産を有効に活用するためにも、他ドナーによる既存の取り組みや、2008年の新JICAとしてのスキームとの対応を考慮した上で、より優先的な分野や地域を選択し、集中的な協力を行っていくこととしている。

課題に対応するために協力が必要な分野



略語一覧

ADB	Asian Development Bank : アジア開発銀行
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations : 東南アジア諸国連合
CBTA	Cross-border Transport Agreement : 越境交通促進に関する合意
CBTI	Cross-border Transport Infrastructure : 越境交通施設
GDP	Gross Domestic Product : 国内総生産
GMS	Greater Mekong Subregion : 大メコン地域
GRDP	Gross Regional Domestic Product : 地域総生産
ICD	Inland Container Depot : 内陸コンテナ集配所
JICA	Japan International Cooperation Agency : 国際協力機構
SEZ	Special Economic Zone : 特別経済区
WTO	World Trade Organization : 世界貿易機構

主要参考資料

- ADB, 1999, Cross border Transport Agreement
- ADB, 2005, MOU on the Initial Implementation of Cross Border Transport Agreement at Dansavanh, Lao PDR and Lao Bao, Vietnam
- ADB, 2004, The Greater Mekong Subregion: Beyond Borders
- ADB, 2005, Transport Sector Strategy Study
- ADB, 2007, Transport Sector Strategy
- NNA, 2007, 東西回廊「育成」、日本が取り組む
- WTO, 2006, World Trade Statistics
- アジア経済研究所, 2006, ワールドトレンド
- 海外投資情報財団 (JOI), 2005, 海外投融資
- 海外運輸協力協会 (JTCA), 2006, 総合物流体系整備協力調査
- 山丸株式会社, 2006, 第二メコン国際橋・東西回廊完成後のインドシナ物流
- 日本貿易振興機構 (JETRO), 2006, ASEAN Logistics Network Map



本稿は、独立行政法人国際協力機構社会開発部が実施した「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)フェーズII」の成果としてとりまとめたものである。

研究会主査

吉田恒昭 東京大学大学院国際協力学専攻教授

研究会

岡崎有二、三宅光一、小山伸廣、勝田穂積、中村明、伊藤富章、宮本秀夫、菅野祐一、倉科芳朗、竹内博史、増田親弘、室岡直道、山村直史、鈴木智良、讃井一将、渡辺玉興、大前正也(以上、社会開発部)、小泉幸弘(アジア第一部)

調査団

株式会社アルメック

庄山高司、丸岡健二、吉田禎雄、金 広文、金子素子

表紙写真

【おもて/上から】メコン河にかかるきずな橋(カンボジア、写真提供 日本工営)、買い物客で賑わう国境免税店(Moc Bai、ベトナム)、ICDで積み替えられるコンテナ(Lat Krabang ICD、タイ)、通関手続きを行うトラックの行列(Lao Bao、ベトナム)、国境の開門を待つ商人(Lao Bao、ベトナム)
【うら/上から】メコン河を渡るフェリーを待つ人々(Neak Loeng、カンボジア)、越境手続きを待つトラックの行列(Trapeang Plong、カンボジア)



よりよい明日を、世界の人々と。

独立行政法人 国際協力機構

〒151-8558 東京都新宿区代々木2-1-1 新宿メインズタワー