

メコン川流域の経済開発と 日本企業のビジネスチャンスⁱ

ド・マン・ホーン

要 旨

メコン川流域の経済協力プログラムの中に、輸送インフラの整備への支援は最も積極的に進められていた。なぜなら、物流ネットワークが形成できれば国境を越える「モノ」、「金」の国際的な移動は情報技術の交流を推進し、同地域への経済発展効果をもたらすからである。しかし、本稿は現在の投資貿易の非対称的な構造による物流需要のネックにより、「モノ」と「金」の国際移動だけでは必ずしもこの効果が十分に発揮できないと指摘した。現状を打開するため、観光の目的も含む「人」の国際的な移動を推進する必要がある。従って同地域の長期的な経済発展のため、開発戦略として「工業化」と並行に観光産業の振興も重視すべきである。

キーワード：東西経済回廊、国際貿易、外国投資、物流ネットワーク、観光開発

1. GMSの概要

Greater Mekong Sub Region (GMS) とは、ASEAN 5（ベトナム・カンボジア・ラオス・タイ・ミャンマー）と中国の雲南省・広西省の6カ国に跨がり、東アジア全体のなか、比較的に経済発展が遅れている地域である。

同地域ではメコン流域の経済開発と発展を促進する目的で、1992年からアジア開発銀行（Asia Development Bank - ADB）の支援を受け、コンセンサスベースの原則によりGMS開発プログラムが発足された。この開発プログラムは、今まで当該地域を跨る経済回廊のインフラ整備や国際貿易の円滑化、民間部門の参加による競争力の強化、人材育成、環境保護等に関わる様々な開発プロジェクトの企画、実施をサポートしていた。

GMSへの関心が高まる理由は、市場や立地条件及び比較優位構造からみて同地域の経済発展の可能性（将来性）にあると考えられる。

表1. GMSの経済状況 (2013年末)

国・地域	面積	人口	人口密度	名目GDP	一人当たりGDP
	(千km ²)	(千人)	(人/km ²)	(億米ドル)	(米ドル)
ベトナム	331	89,709	271	1,712	1,909
ラオス	237	6,644	28	103	1,548
カンボジア	181	14,963	83	155	1,037
ミャンマー	677	61,568	91	547	888
タイ	513	68,251	133	3,876	5,679
雲南省(中国)	394	46,870	119	1,907	4,069
広西省(中国)	237	47,190	199	2,338	4,954
GMS広域	2,569	335,195	130	10,638	3,174

資料) ASEAN Center (<http://www.asean.org/>) の *Selected Key Indicators* と China Statistical Year Book 2014 (www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2014/indexeh.htm) から集計、作成。

GMSの人口は、日本の約2.6倍であり、人口の構造も若いので、消費市場の拡大の可能性があると同時に、豊富な低コスト労働供給もある。同地域の面積は、日本の約6.7倍で、東アジアと西アジアの中心に立地され、陸で東西アジアを繋ぐ重要なルートである(表1を参照)。また、同地域内の各国・地域間の経済発展は様々なレベルにあるので、各生産要素についてそれぞれの国・地域に異なる比較優位があり、相互に生産と貿易の補完関係を構築しやすい環境である。

ただし、これらの潜在的な可能性を現実にするには、同地域の経済的な統合が必要不可欠な条件となり、特に、国際貿易の円滑化を図るためには、物流の円滑化が前提となる。こうした認識を基に、今までGMS開発プログラムの中では物流ネットワークの物的インフラと共通通関制度の構築が優先に進められるとみられる。

しかし、GMS開発プログラムが開始してから20年以上経った現在、同地域での物流ネットワークはどのレベルまで発展してきたか、またさらに同地域の長期的に経済を活性化するのにどのような問題に直面しているか。

本稿は、GMSに関わるアジア開発銀行の資料やその他の研究機関の調査報告などを参考にしながら、GMS物流ネットワークのハードとソフトの両面から現状と問題点及び地域内投資貿易の非対称的な構造による物流需要のネックの問題を点検して、今後GMSの自立かつ長期的な経済発展のための政策含意を提示したい。

2. GMS物流ネットワークの現状と課題

2.1 ハード面（道路・港湾などの物的インフラ）の着実な整備

GMS開発戦略は、同域の隅から隅までにまたがる様々な経済回廊の形成を通じ、各国・地方の比較優位を活かし、補完関係を築きながら地域全体を均等に発展させる特徴がある。現在、形成中の経済回廊が9つもある（図1を参照）。

図1. GMSの諸経済回廊



資料) Amcham Vietnam (<http://www.amchamvietnam.com>)から引用

それらは、①広西・雲南・ミャンマーを繋ぐ北部回廊、②雲南・ラオス・タイを繋ぐ南北回廊、③タイ・ラオス・ベトナムを繋ぐ東北回廊、④ベトナム沿岸部を繋ぐ東回廊、⑤カンボジア・タイ・ラオスを繋ぐ中央回廊、⑥雲南・ミャンマーを繋ぐ西回廊、⑦ミャンマー・タイ・ラオス・ベトナムを繋ぐ東西回廊、⑧タイ・カンボジア・ベトナムの内陸部を繋ぐ南部回廊、⑨タイ・カンボジア・ベトナム間の沿岸部を繋ぐ南部沿岸回廊である。

他に、中国とベトナム間では中越回廊（雲南・LAOCAI・HANOI・HAIPHONGと広西・LANGSON・HANOI・HAIPHONG）もあり、元々二カ国間の協力により起案されたが、他の回廊の形成とも整合している。しかしこれらの中、現在ある程度開発が進んできた経済回廊は、南北回廊（雲南・VIENCHAN・BANGKOK）、東西回廊（ミャンマーの南部・タイの北部・ラオスの中部・ベトナムの中部）、南部回廊（BANGKOK・PHNOMPENH・HO-CHIMINH）と中越回廊だけである。

その理由は、GMS内の貿易自由化（アセアンメンバー間のAFTA及び中国・アセアン間のCAFTA）の動きが急速に活発になった現在、中国の広州やタイのバンコク、ベトナムのハノイ・ホーチミン市などに進出している外資系（とりわけ日系）企業が地域内の関税下げなどの利点を得るため、生産・分業ネットワークの再構築を背景に、地域内の各生産拠点の間の部品や中間財の調達の需要の拡大により、物流・輸送サービスの需要が高まりつつあるからである。ⁱⁱ

これを背景に、GMS全体をまたがる経済回廊のバックボーンとなる道路・港湾システムの整備が着実に進んできた。今までADBの援助資金の配分構造をみると、1994年～2007年までの物的インフラの建設への援助額のシェアは8割以上も占め、2008年～2012年まで同シェアは軽減したものの、7割以上を占めた（表2を参照）。

表2. GMS開発プログラムへの援助資金の配分

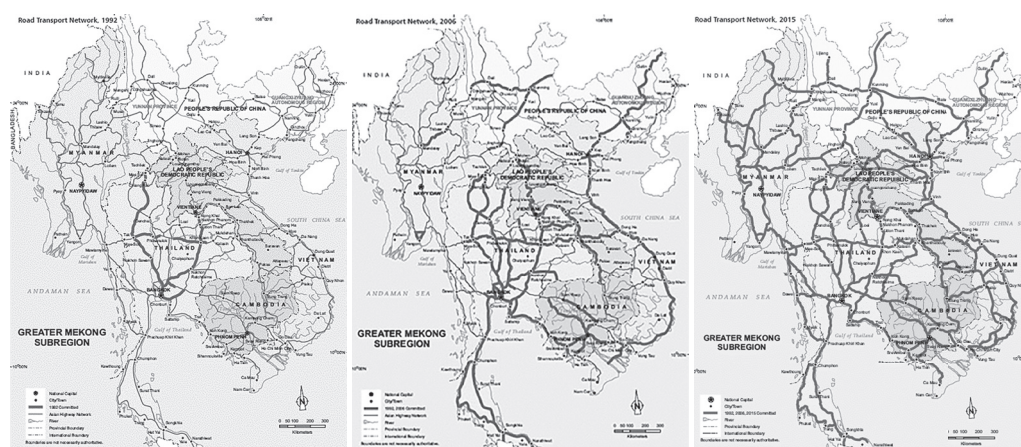
プロジェクト分野	1994-2007年			2008-2012年			投資額伸び率 (B/A, %)
	件数	金額(A) (百米ドル)	(%)	件数	金額(B) (百米ドル)	(%)	
運輸・交通	24	8,057	81.6	26	11,315	73.2	140.4
エネルギー・電力	4	1,728	17.5	19	3,181	20.6	184.1
観光	3	47	0.5	19	268	1.7	570.2
人的資源開発	3	39	0.4	10	103	0.7	264.1
電気通信				14	332	2.1	
農業開発				9	60	0.4	
環境保全				7	185	1.2	
投資円滑化				6	6	0.0	
合計	34	9,871	100.0	110	15,450	100.0	156.5

資料) 春日 (2013) から引用。

その結果、上述の4つの経済回廊を中心に、道路・港湾ネットワークの整備が着実に進められてきた。1990年代から始まり、2000年代を経て、最近まで、中国の雲南省と広西省、タイ、ラオス、カンボジア、ベトナムの国・地域には基幹道路システムが大きく改善され、陸の物流サービスの展開のための最低限の条件が整えてきたとみられる（図2。1992年、2002年と2015年の道路ネットワークの比較を参照）。

実際に、2008年から日本の物流企業は、広州・ハノイ間（中越回廊）、ハノイ・バンコク間（東西回廊）、バンコク・ホーチミン間（南部回廊）で、実験的に運送サービスを提供し始めた。しかし、市場の規模や通関制度などに関わる様々な問題があるので、2015年現在でも道路システムがある程度整備されたにもかかわらず、国境を超える物流サービスはまだまだ本格的に展開することが出来ない状況である。

図2。1992、2002、2015年のGMS地域内道路システムの整備の比較



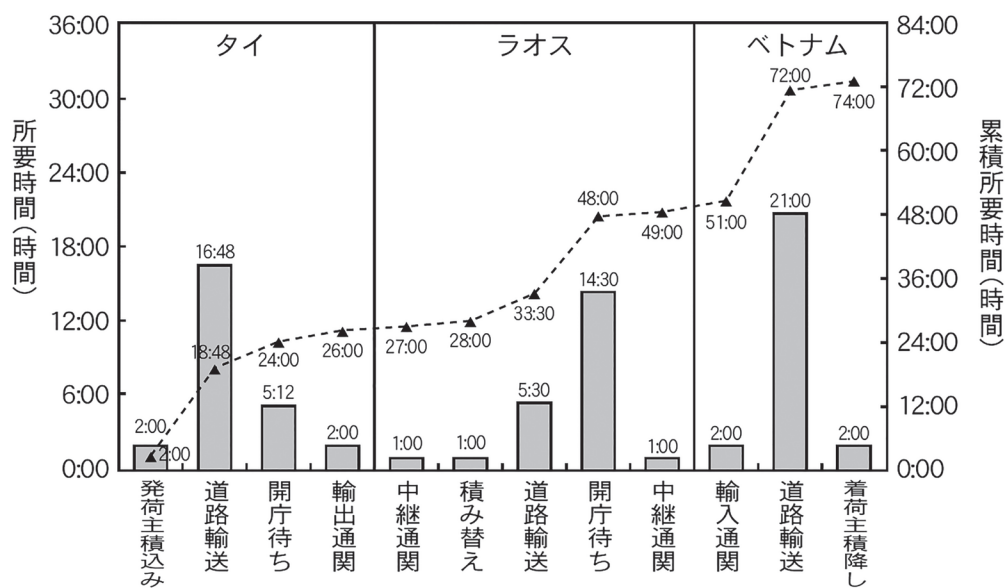
資料) ADB ホームページから引用。

吉田（2008）によると、ジェトロの調査部は、様々な調査データ及びヒアリングの情報を基に、ハノイ・バンコク間、40フィートのコンテナのdoor to door（発荷主側工場から着荷主側工場まで）の空路、陸路と海路という3つのルートの運送のそれぞれ所要コストと時間を推計した。その結果、運送時間は、空路（29時間）：陸路（74時間）：海路（213時間）の順で、コストは海路（2,910米ドル）：陸路（5,500米ドル）：空路（6,910米ドル）となった。さらに、陸路の運送時間を、詳細に道路輸送、開庁待ち、通関などに分けると、実際道路輸送時間の合計は、全体の72時間の内、約43時間しかない（図3を参照）。即ち、通関制度などの問題が改善されることができれば、陸路の輸送時間は、大幅に短縮することが可能である。

他には、石田（2013）に指摘されたように、東西回廊をはじめ、アセアンメンバーにおける道路システムは、ある程度整備されていたが、中国と比べて、道路の質についてまだ改善する余地がある。例えば、最近よく注目される東西回廊の場合でも、道路幅が狭い（2車

線) 区間やサービスエリアが整備されていないので、輸送サービスの質の向上やコスト削減などを制約してしまう。

図3. ハノイ・バンコク間の陸路の運送時間の配分



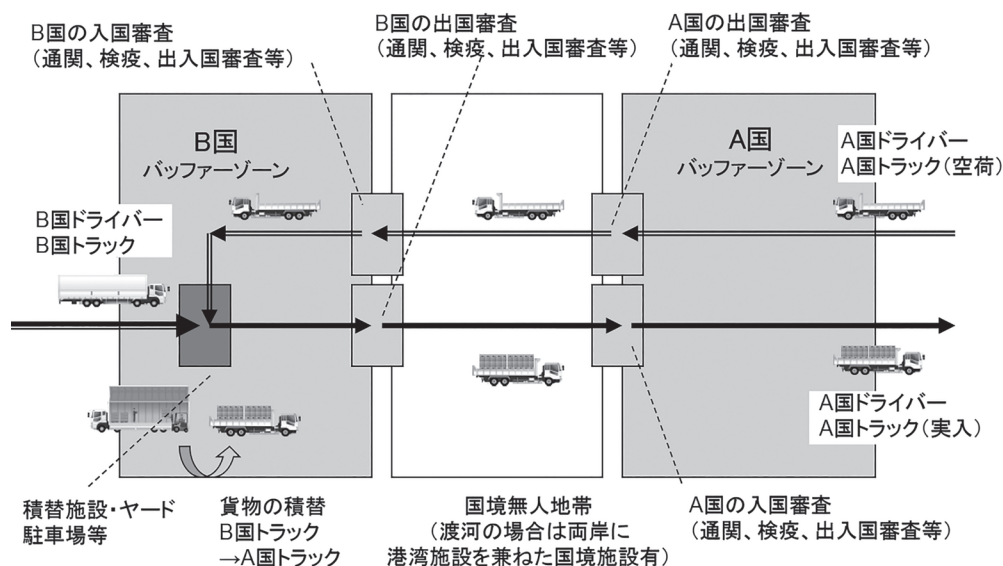
資料) 吉田 (2008)から引用

これらの物的なインフラの問題に関わる原因の他に、GMSでの物流サービスの市場を制約させるのは、国際輸送の需要がほとんど外資系企業（とりわけ日本の製造企業）に限られたことである。なぜなら現段階でGMS地域に進出している企業の大部分はタイのバンコク周辺とベトナムのハノイとホーチミン市周辺に集まるので、輸送需要規模の拡大は限界がある。現在、日系運送企業（数社）がハノイ・バンコク又はホーチミン・バンコク間の定期便を提供しているが、片荷輸送（帰り荷がない）問題により、なかなか便数を増やすことが出来ない状況である。

2.2 ソフト面（通関制度など）の改善と限界

陸路の物流サービスのネットワークに関するソフト面は主に各国間の輸出入に関わる通関制度と交通に関する法律である。一般に、国境貿易の場合、通関手続きの二重チェックだけではなく、異国で異なる交通ルールや道路の標識、運転免許などにより、外国の車両が使用できないので、運搬される荷物を積み替えなければならない（図4を参照）。

図4. 一般的な国境貿易の通関方法



資料) JIFFA(2012)から引用

現在、中国・ベトナム間や中国・ラオスなどの国境貿易は、こうした方式が採用されているが、クロスボーダー交通インフラの不備（特にベトナムやラオス側）により、輸送コストも時間もかかり、輸出入活動の円滑化にマイナス影響を及ぼしてしまう。

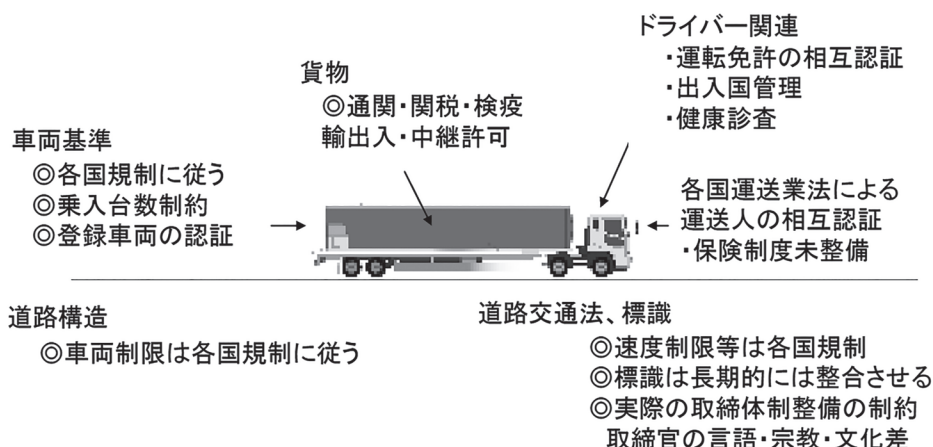
実際に、以前GMSのメンバーは、2カ国間で国際交通協定を結ぶこともあった。例えば、タイとラオスの間の国際交通協定は1978年から結ばれ、2004年から同協定が改正された。又はベトナムとラオスとの間に1991年からも国際交通協定が締結され、同協定が2001年に改正された。他に、ラオスとカンボジアも2004年から国際交通協定を結んだ。しかし、これらの協定はそれぞれ異なるレベルであり、相互に相手国の車両が自国で通行することを認める場合もあったが、いずれも規制が厳しく、国境貿易のネックをもたらし重要な要因であった。

上述の一般的な国際陸送方法のデメリットを省くため、GMSメンバーは通関手続きの簡素化に向けた取り組みとして、GMS—国際道路輸送協定(Cross-Border Transport Agreement - CBTA)が作成された。同協定は国際輸送の促進に関わる多様な局面を一つの文書にとりまとめた包括的な多国間制度であり、その内容は主に、1) シングルウィンドウ・シングルストップ通関検査に関する規定と、2) 物(貨物)と人(旅客)の国際輸送に関する規定である。その対象は、人(ビザ発給など)、通行権、通関の物的検査免除、預託金、護送、動植物検疫要件、商用交通権の交換要件、道路・橋梁設計基準、道路交通標識、信号等の運輸交通基盤整備などの規定を含む(図5を参照)。

ここでいうシングルウィンドウとは、国境での手続きがひとつの窓口で完結するものであり、シングルストップとは、国境を越えるときに輸出国と輸入国で各々行われる検査を

共同で行い、1回で完結させる仕組みである。

図5. GMS国際交通協定に含まれる各種法律・規定



資料) JIFFA(2012)から引用

本来通関手続きには様々な検査があり、例えば、物流に関して通関や品質検査、検疫など、また車輛に関して登録、積載重量、車両保険も行われている。しかも、最も大変な問題は、各検査が輸出国と輸入国、2箇所では同じ検査を行わなければならない、そのため、コスト及びリードタイムが倍増していることである。シングルウィンドウ・シングルスストップの仕組みが導入されることが出来れば、国境貿易の円滑化を一段改善することが可能となる。

現在、GMSの6各国はGMS-CBTAに加盟しているが、まだすべての内容をすべてのメンバーから合意を得ることが出来なく、それぞれの国に批准された内容が異なる。全地域でこの制度を完全に導入できるまで、まだ当分時間がかかると想定できる。

しかし、このGMS-CBTAは元々1999年にビエンチャンでベトナム・タイ・ラオスで、三国間協定として署名され、その後カンボジア王国が2001年に、中国が2002年に、最後にミャンマー連合は、2003年に同協定に加盟した。

2009年から東西回廊を繋ぐベトナム・タイ・ラオスは、相互に商用と非商用の車両の通行を認め合い、3カ国間、シングルウィンドウ・シングルスストップの実現のさらなる一歩を前進させた。現在、制度的にタイの車両もラオスを通して、ベトナムまで通行することが可能で、またベトナムの車両もラオス及びタイで通行することも可能となった。このため、国際陸送は、国境でまだ二重チェックされるが、荷物の積み替えの作業を省くことが可能となった。

2.3 地域内投資貿易の非対称的な構造と物流・運輸需要のネック

GMSの物流・運輸ネットワークの形成は、同地域内の貿易と投資の活発化に密接に関係

している。中国やアセアン先発メンバー（シンガポール、マレーシア、インドネシア、フィリピン、タイ）と比べ、GMS地域での外国直接投資（Foreign Direct Investment - FDI）の受け入れはかなり遅れたと見られる。しかし、近年近隣諸国・地域では労働コストの上昇や政治的な不安などの様々な要因により、FDIはリスク分散の目的で従来中国やアセアン先発メンバーなどの伝統的な進出先の選択からカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの中部とタイの東北地域（狭義のアセアンGMS）への関心が高まりつつある。

表3. アセアンGMSの直接投資の流入（フロー、百万米ドル）

国	2012			2013			2014		
	アセアン内	アセアン外	合計	アセアン内	アセアン外	合計	アセアン内	アセアン外	合計
カンボジア	523.0	1,034.1	1,557.1	298.8	976.1	1,274.9	372.5	1,354.0	1,726.5
シェア1	31.3	5.0	7.0	6.1	4.6	4.9	11.0	6.5	7.1
シェア2	33.6	66.4	100.0	23.4	76.6	100.0	21.6	78.4	100.0
ラオス	73.6	220.7	294.4	104.6	322.1	426.7	137.9	775.3	913.2
シェア1	4.4	1.1	1.3	2.1	1.5	1.6	4.1	3.7	3.8
シェア2	25.0	75.0	100.0	24.5	75.5	100.0	15.1	84.9	100.0
ミャンマー	151.2	1,203.0	1,354.2	1,186.8	1,434.1	2,620.9	683.6	262.6	946.2
シェア1	9.1	5.8	6.1	24.1	6.7	10.0	20.1	1.3	3.9
シェア2	11.2	88.8	100.0	45.3	54.7	100.0	72.2	27.8	100.0
ベトナム	1,262.5	7,105.5	8,368.0	2,078.6	6,821.4	8,900.0	1,547.1	7,653.0	9,200.1
シェア1	75.7	34.5	37.6	42.2	32.0	33.9	45.6	36.6	38.0
シェア2	15.1	84.9	100.0	23.4	76.6	100.0	16.8	83.2	100.0
タイ	-342.0	11,041.2	10,699.2	1,256.8	11,743.0	12,999.8	653.9	10,884.0	11,537.9
シェア1	(20.5)	53.6	48.0	25.5	55.1	49.6	19.3	52.0	47.6
シェア2	(3.2)	103.2	100.0	9.7	90.3	100.0	5.7	94.3	100.0
アセアンGMS計	1,668.4	20,604.5	22,272.9	4,925.6	21,296.6	26,222.2	3,395.0	20,929.0	24,324.0
シェア1	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
シェア2	7.5	92.5	100.0	18.8	81.2	100.0	14.0	86.4	100.0
CLMV	2,010.4	9,563.3	11,573.7	3,668.9	9,553.6	13,222.5	2,741.1	10,045.0	12,786.1
シェア1	120.5	46.4	52.0	74.5	44.9	50.4	80.7	48.0	52.8
シェア2	17.4	82.6	100.0	27.7	72.3	100.0	21.4	78.6	100.0

資料) ASEANセンターのデータベース（on-line）から集計、作成

注) 1. アセアン内とは、アセアン諸国（10カ国）から流入された直接投資、アセアン外は東南アジア地域外から流入された直接投資である。

2. CMLVは、カンボジア、ミャンマー、ラオスとベトナムの4カ国である。アセアンGMSとはCMLV＋タイの5カ国である。

3. シェア1は、アセアンGMS計に対する割合であり、シェア2はそれぞれの国の合計に対するシェアである。

最近までアセアンGMSの外国直接投資の流入をみると、FDIの受け入れ額は一時的に軽減した動きがあったものの、全体的に上昇していく傾向がある（表3を参照）。またFDIの元をみると、アセアン地域外からだけではなく、アセアン地域内からの直接投資も拡大している。こうした動きは、実際に地域内の物流・運輸ネットワークの形成を促す重要な要因になると考えられる。

しかし、アセアンGMSの中に、アセアンへの加盟の先発メンバーとしてタイとベトナム

のFDIの受け入れの対地域全体のシェアは2014年にそれぞれ36.6%と52.0%で、この2か国は計同地域の受け入れ額の約9割を占めた。また、両国のFDIの配分を詳細にみれば、タイではバンコク周辺地域に、ベトナムではハノイ（北部）及びホーチミン市（南部）周辺地域に密集している傾向があり、タイの東北地域やベトナム中部地域には外国直接投資の受け入れはまだ限定的である。加えて、ミャンマー、ラオス、カンボジアのFDIの受け入れは、2014年の時点でアセアン地域内からのFDIの全体の中のシェア（表3のシェア1）がアセアン地域外からのFDIのシェアを上回るものの、いずれもアセアンGMS全体に占めたシェア（3か国の合計）は15%に過ぎなかった。

これらの国及び地域は、GMS地域開発プログラムの中、最も重要なプロジェクトである「東西経済回廊」の形成の主役であるので、現段階こうした外国直接投資の非対称的な配分構造は、同地域内の物流・運輸の需要のネックを解消することに貢献できず、東西経済回廊の活性化をはじめ、GMS地域全体の物流・運輸ネットワークの形成を減速させる要因になると考えられる。

日本からの対アセアンGMSへの直接投資も、現段階では上述の傾向と類似する特徴がある。日本の対タイとベトナムの直接投資の推移をみると、詳細な流入額の変動は波があるが、以前と比べ投資額（フロー）が常にプラスの値が維持され続けていた（表4を参照）。ただし、日本の対アジアや他の地域のFDIと比較すると、これらの額は決して印相的な数字ではなかった。また、それぞれの国の中に、日本からのFDIの配分をみるとタイの東北地域やベトナム中部の受け入れ額は、他の地域と比較できないレベルに留まった。

表4. 日本の対タイとベトナムの直接投資の推移（100万米ドル）

	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
アジア	8,447	2,132	16,188	22,131	39,492	33,477	40,470	35,390
アセアン4	3,312	1,684	4,276	4,310	13,204	6,397	16,587	11,031
タイ	935	593	2,125	2,248	7,133	547	10,174	5,175
ベトナム	n.a.	39	154	748	1,859	2,570	3,266	1,348
世界	22,651	31,534	45,461	57,223	108,808	122,355	135,049	119,727
参考								
アセアン	3,987	207	5,002	8,930	19,645	10,675	23,619	20,367
EU	3,230	10,968	7,872	8,359	36,052	29,023	30,999	24,596

資料) ジェトロのデータベース (on-line) から集計、作成

注) アセアン4とは、インドネシア、マレーシア、フィリピンとタイである。

実際、今まで「東西回廊」の物流・運輸ネットワークの形成には、タイやベトナム及び中国（広州）に進出している日本の製造企業の貢献が大きかった。即ち、この物流・運輸サービスの市場はこれらの地域に進出している日系企業間の部品・中間財を運ぶ需要により生まれてきたからである。しかし、今までのようにこれらの日本の製造企業だけに依存すれば、物流・運輸サービスの市場を拡大させることは難しい。なぜなら、それらの需要も限界

があり、また単にタイのバンコク周辺からベトナムのハノイ又はホーチミン市周辺、或いは広州（中国）までの物流・運輸サービスが増えても、その間にある地域（タイの東北やラオス及びベトナム中部）の経済を活性化する効果があまりないからである。

上述の外国直接投資の受け入れだけではなく、GMSの対内及び対外貿易（輸出・輸入）の活発化も同地域内の物流・運輸ネットワークの形成を促す重要な要因となった。詳細な統計データがなかったが、2014年現在アセアン諸国の最大貿易相手国・地域をみると、輸出も輸入もともにアセアンと中国であった（表5を参照）。また、これらの相手国・地域における輸出と輸入市場の（全体に対する）シェアの合計は、それぞれ37%と40%もあった。これは、アセアン地域内（アセアン各国間）の貿易及びアセアン諸国と中国との間の貿易は近年盛んになりつつある傾向を示した。ⁱⁱⁱ

表5. アセアン諸国のトップ10輸出及び輸入国・地域（2014年、100万米ドル）

輸出先			輸入先		
輸出相手国・地域	輸出額	シェア	輸入相手国・地域	輸入額	シェア
アセアン	329,700.4	25.5	アセアン	278,617.6	22.5
中国	150,425.2	11.6	中国	216,116.4	17.5
EU	132,484.1	10.2	EU 28	115,847.7	9.4
日本	120,248.9	9.3	日本	108,827.3	8.8
米国	122,377.2	9.5	米国	90,041.0	7.3
韓国	51,659.1	4.0	韓国	79,814.8	6.5
台湾	39,543.7	3.1	台湾	68,841.9	5.6
香港	85,274.7	6.6	サウジアラビア	36,528.3	3.0
オーストラリア	45,345.7	3.5	アラブ首長国連邦	36,114.8	2.9
インド	43,346.5	3.4	オーストラリア	25,027.2	2.0
トップ10計	1,120,405.6	86.7	トップ10計	1,055,776.9	85.4
その他	172,228.0	13.3	その他	180,507.0	14.6
合計	1,292,633.6	100.0	合計	1,236,283.8	100.0

資料) ASEANセンターのデータベース (on-line) から集計、作成

- 注) 1. アセアン内の輸出額と輸入額の差は、現地輸出（それぞれの国の輸出加工区や経済特区への輸出）が輸出額に計算されたが、当該国の輸入額として計算されてないからである。
2. その他は、アセアン全体に関わる輸出又は輸入が詳細にどの相手国・地域への輸出又は輸入か明確に判定できない貿易額である。

この動きは、GMS地域内の物流・運輸ネットワークを活性化させる効果があるとみられる。

しかし、現段階までこれら国・地域間の輸出と輸入活動の活発化は主にモノの貿易を中心に限定され、上述の外国直接投資の受け入れの拡大による地域内物流ネットワークの形

成への貢献度についての議論と同様、東西回廊の両隅を繋げる効果があるが、その間(中間)の地域(タイの東北地域、ラオスの中南部、ベトナムの中部)経済発展を促す効果があまりないという問題が残っている。

3. 物流の発展と地域経済活性化のための新しい提案

以上に述べたように、現時点まで、GMS開発プログラムはすでに20年以上経って、地域内の国際物流ネットワークは以前と比べれば道路・港湾、クロスボーダーインフラなどのハード面から見ても、また通関制度、国際交通協定などのソフト面から見ても大きく改善されたものの、同地域の経済発展への貢献度がまだ低い。

今まで多くの研究は、様々な問題を注目してGMS地域内の物流ネットワークのさらなる活性化の可能を検討しながら政策提言を提示していた。例えば、石田(2013)は中国を除いて、本格的に物流サービスを展開するため、タイの北部を含めベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマーにおける道路ネットワークの質的な改善(道路幅の拡大や路面の整備など)が必要であると指摘した。また、吉田(2009)により、GMS—CBTA(国際交通協定)や地域内の国境貿易に関する手続きの一元化(シングルウィンドウ、シングルストップ)の早期実現ができれば同地域内の国際物流・貿易を一段活性化させる効果があるが、各国の異なる経済制度や経済発展の格差、また異なる伝統文化・言語、習慣などで、仮にこの協定は全てのメンバー国に批准されても実際すぐに適用できるわけではないという指摘もあった。例えばタイでは、税関職員を他国に従事させることは、公務員法で禁止されているため自国内でしか行えず、実現に向けて困難な状況となっている。

他には、現在国際物流の需要はタイのバンコク周辺地域やベトナムのハノイとホーチミン市周辺地域に進出している外資系企業へ過度依存する傾向があるので、整備された道路ネットワークはその中間(特にラオス、中部ベトナムなど)の地域の経済発展にとってまだ効果が発揮していないという指摘もあり、こうした外資系企業への過度依存を脱出するため、それぞれの地域における民間企業や裾野産業(電子電気家電から機械自動車までの様々な部品の製造)の振興が必要不可欠だという主張及び政策提言も2000年代ごろからよく見られる。

確かに、これらの提言は極めて重要であり、実際に長い間各国の政府及び国際機関は様々な取り組みで試みた。しかし、いかにすれば各経済回廊の中間地域は自力で長期的な経済発展を図ることができるかという課題は依然としてまだ残っている。

GMSの中の各経済回廊の間にある農村地域はごく最近まで伝統的な自給自足社会がまだ多く残存しているので、急に工業化を進めるのは限界があり、必ずしも賢い選択ではないであろう。むしろ、それぞれの地域の伝統社会文化を維持しながら、元々多様多彩な文化を観光資源として、官民一体で観光産業を振興する選択の方が合理的である。GMS人口規模が大きいのが、細かくみれば、各経済回廊の中間地域においては、人口密度がかなり低い。観光産業の振興により、同地域内で往来する人(観光客、移動住民)が増えれば、あ

らゆる市場またはサービスへの需要が生まれてくる。こうした好循環により、整備された道路システムの経済効果が発揮され、最終的に物流ネットワークの質的な発展に繋がると考えられる。

現在、すべてのGMSのメンバーは世界貿易機構（WTO）へ加盟したので、観光業を含めるサービス分野において国内市場を開放する義務があるので、同地域への進出は、観光開発や観光サービスの分野で活躍している優れた経営資源及び経営ノウハウを持つ日本の会社（企業）にとって、大きなチャンスに違いない。

現在、GMSを訪ねる観光客数は少なくないが、大部分タイに集中し、その他の地域を回る観光客はほとんどない。こうした不均衡な分布を調整できれば、観光産業の振興は同地域の経済発展の起爆剤になる可能性が十分ある。

ただし、いかにGMSの農村地域で観光産業を振興することができるかという問題を答えるため、改めてそれぞれの地域にどのような観光資源あるいは観光資源になる素材があるかという情報を把握する必要がある。これを残る課題として、次の研究で展開したい。

注

- i 本稿は、2015年2月7日に国立オリンピック記念青少年総合センターで開催された第14回日韓アジア未来フォーラム・第48回SGRAフォーラム「アジア経済のダイナミズム－物流を中心に」で報告された内容を基に修正、加筆されたものである。本稿の最終版作成において査読した編集委員の先生から有益な示唆やコメントを頂いた。ここで記して謝意を表したい。
- ii アセアン諸国間の自由貿易協定（AFTA - Asean Free Trade Agreement）は1993年から発効し、アセアン原加盟国は2010年から、新加盟国は2015年からでゼロ関税制度を実施する。一方、中国アセアン間の自由貿易協定（CAFTA - China Asean Free Trade Agreement）は2002年から発効し、中国とアセアン原加盟6カ国との間は2010年から、中国と新加盟4カ国との間は、2015年から物品貿易分野の自由化を実現する。
- iii この動きは、AFTAによるアセアン地域内の貿易自由化とCAFTAによるアセアン・中国間の貿易自由化の結果とも考えられる。

参考文献

- JIFFA (2012) GMS CBTA（越境交通協定）関連資料（協定、解説編）(<http://www.jiffa.or.jp/notice/entry-2151.html>)
- アジア開発銀行（2008）‘Strategy 2020: The Long-Term Strategic Framework of the Asian Development Bank 2008-2020’ <http://www.adb.org/documents/Policies/Strategy2020/Strategy2020.pdf>
- 石田 正美（2013）「ASEAN物流ネットワーク GMS経済回廊の現状と展望」北陸日本海経済交流促進協議会・アジア経済研究所 編（2014）『ASEAN経済の動向と北陸企業の適応戦略』（調査報告）pp. 141~176.
- 伊津野 範博（2013）「GMSにおけるラオス国の物流課題と今後の展望に関する一考察、神奈川大学（2013）『商経論叢』第48巻、4号 pp. 81~92.
- 大泉啓一郎（2008）「大メコン圏(GMS)開発プログラムと CLMV の発展:経済回廊整備で広がる可能

- 性と日本の役割」『環太平洋ビジネス情報 RIM』2008 Vol. 8 No. 30, pp. 4~28.
- 春日 尚雄 (2013)「メコン地域開発とGMSプログラム」『亜細亜大学亜細亜研究所紀要』第39号、2012年 pp. 47~73
- 損保ジャパン日本興亜 (2010)「大メコン圏における物流事情」『物流ニュース』No.76
- 吉田 雄(2008)「改善が進むASEAN物流ネットワーク」貿易トピック(ジェトロ徳島貿易情報センター)