ISS Contemporary Chinese Studies No.21

New Regional Order and Overlapping Strategies in Asia
Thailand in Connection with CLMV, China, and Japan

Akira Suehiro
Maki Aoki
Asei Ito
Keiichiro Oizumi
Mie Oba
Ichiro Kakizaki
Seiya Sukegawa
Bi Shi-hong
Yoshiaki Miyajima

INSTITUTE OF SOCIAL SCIENCE UNIVERSITY OF TOKYO

ISS Contemporary Chinese Studies

アジアの新たな地域秩序と交錯する戦略タイとCLMV・中国・日本

ISS Contemporary Chinese Studies No.21

現代中国研究拠点 研究シリーズ No.21

アジアの新たな地域秩序と交錯する戦略
タイと CLMV・中国・日本

末廣昭・青木まき・伊藤亜聖・大泉啓一郎
大庭三枝・柿崎一郎・助川成也・畢世鴻・宮島良明

東京大学社会科学研究所
Institute of Social Science

ISS
Institute of Social Science
The University of Tokyo

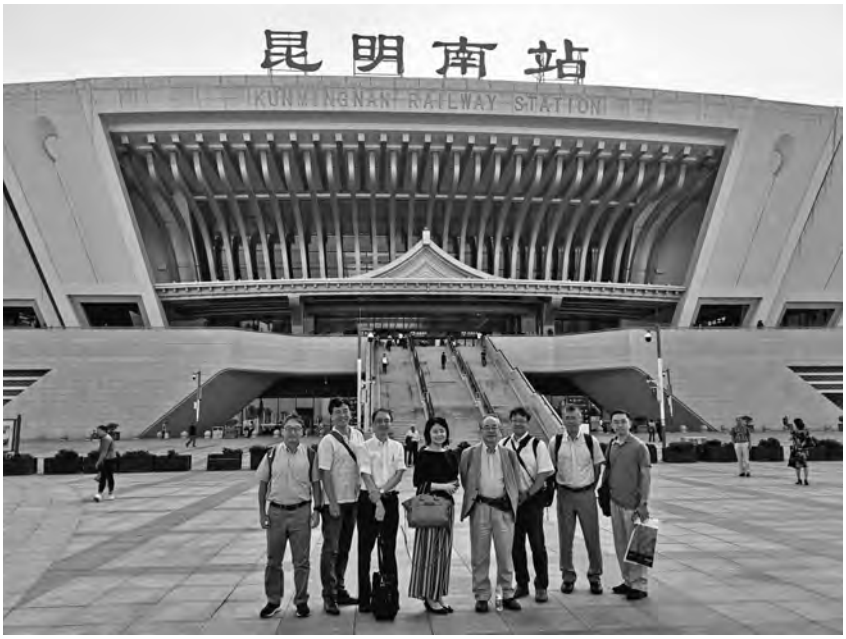
現代中国研究拠点　研究シリーズ No.21

アジアの新たな地域秩序と交錯する戦略

タイとCLMV・中国・日本

末廣昭・青木まき・伊藤亜聖・大泉啓一郎

大庭三枝・柿崎一郎・助川成也・畢世鴻・宮島良明



2020 年 3 月

はじめに

本報告書は、中国と大陸部東南アジアとの経済関係に関する共同研究、とりわけ大メコン圏（GMS: Greater Mekong Sub-Region）開発の柱である経済回廊の実態とその経済効果に関する共同研究の成果の一部である。

この共同研究は当初は、大学共同利用機関法人・人間文化研究機構の「現代中国研究拠点事業」（6 大学で構成）の一翼を担う東京大学のプロジェクトの一部として発足した。東京大学のプロジェクトは、現代中国の経済分野に焦点をあて、テーマを農業・農村問題、産業開発、貿易問題、対外経済関係などの分科会に分けて、研究を進めた。私たちの共同研究は「貿易問題」を担当し、東京大学社会科学研究所（以下、東大社研）の末廣昭が代表となって、冒頭に述べた GMS とその中心をなす経済回廊（南北、東西、南の経済回廊）に焦点を当てて、文献調査と現地調査を重ねてきた。「現代中国研究拠点事業」の第一期（2007 年から 2011 年）と第二期（2012 年から 2016 年）は、末廣が所属した東大社研を研究拠点に、同事業の予算を主に使いながら、現地での調査を精力的に実施した。

人間文化研究機構による「現代中国研究拠点事業」は、2017 年 3 月に 10 年間のプログラムを終了する。ただし、同事業は東京大学の予算を使って、現在も第三期のプロジェクトが続いている。一方、末廣は 2016 年 4 月に東大社研から学習院大学に移籍した。学習院大学で、上記の研究課題を継続するため、末廣は文科省科学研究費に申請し、2018 年から**科研費基盤研究 B「タイを中心とする大陸部東南アジアにおける地域協力枠組みと日中の競合関係」（研究課題番号 18H03450、研究代表者末廣昭、2018 年度から 2020 年度）**として、共同研究を再開した。なお、GMS の柱である経済回廊の現地調査は変わっていないが、2013 年から始まった中国の「一帯一路イニシアティブ」（Belt and Road Initiative）の政治経済的インパクト、そして、タイを中心とする大陸部東南アジアをめぐる中国、日本、ASEAN の交錯する地域戦略が、重要かつ新たな研究テーマとして加わっている。本報告書は正確に言えば、この科研費共同研究の 2 年目の成果報告にあたる。

「現代中国研究拠点事業」時代には、私たちのグループは、東大社研「現代中国研究拠点研究シリーズ」として合計 4 冊の報告書を刊行し、東大社研のウェッブ上で公開した。

① 宮島良明・大泉啓一郎『中国の台頭と東アジア域内貿易：World Trade Atlas（1996-2006）の分析から』（2008 年 3 月、研究シリーズ No.1）、234 頁。
② 末廣昭ほか『大メコン圏（GMS）を中国から捉えなおす』（2009 年 3 月、研究シリーズ No.3）、220 頁。
③ 末廣昭ほか『中国の対外膨張と大メコン圏（GMS）・CLMV』（2011 年 3 月、研究シリーズ No.7）、273 頁。
④ 末廣昭ほか『南進する中国と東南アジア：地域の「中国化」』（2014 年 3 月、研究シリーズ No.13）、221 頁。

したがって、今回の報告書は、私たちの共同研究にとっては、同シリーズにおける 5 番目の、そして、6 年ぶりの報告書となる。刊行の面で尽力していただいた第三期現代中国研究拠点事業の代表である東大社研の丸川知雄教授に、感謝申し上げたい。

さて、今回の私たち 9 名の論文は、じつは**公益財団法人日本タイ協会の機関誌『タイ国情報』**に、2018 年から 2019 年にかけて掲載した**「連載　タイと中国・CLMV」の 11 本の論文**がもとになっている。具体的には、本報告書の第 2 章末廣論文は「連載第 1 回」(『タイ国情報』第 52 巻第 1 号、2018 年 1 月号)、第 4 章助川論文と第 10 章宮島論文は「連載第 2 回」(同上、第 52 巻第 2 号、同年 3 月号)、第 3 章末廣論文と第 12 章伊藤論文は「連載第 3 回」(同上、第 52 巻第 3 号、同年 5 月号)、第 5 章大庭論文と第 7 章青木論文は「連載第 4 回」(同上、第 52 巻第 4 号、同年 7 月号)、第 6 章大泉論文と第 8 章柿崎論文は「連載第 5 回」(同上、第 52 巻第 5 号、同年 9 月号)、第 9 章助川論文は「連載第 6 回」(同上、第 52 巻第 6 号、同年 11 月号)、第 11 章畢論文は「連載第 7 回」(同上、第 53 巻第 5 号、2019 年 9 月号) に掲載した論文が、それぞれもとになっている。

もちろん、本報告書を編集するにあたっては、各著者が自身の論文の統計データをアップデイトし、新たな分析を加え、『タイ国情報』では紹介できなかった写真を多数掲載した。とはいえ、本報告書の編集は『タイ国情報』の連載論文を抜きにしては、とうてい実現しえなかった。論文の使用を快諾していただいた日本タイ協会常務理事の小澤寧氏、編集部の長谷川浩三氏のご高配に、心より謝意を表したい。

本報告書は、論文を執筆したメンバー以外にも、多くのひとの協力に支えられている。2018 年と 2019 年の現地調査に参加され、ミャンマー調査を企画していただいた工藤年博氏 (政策研究大学院大学)、2019 年の現地調査に参加され、ベトナム調査を企画していただいた坂田正三氏 (日本貿易振興機構アジア経済研究所) には、とりわけお世話になった。また、2019 年度の定例研究会で報告していただいた、山田紀彦氏 (日本貿易振興機構アジア経済研究所、ラオスにおける中国の高速鉄道)、宮下正己氏 (経済産業省通商戦略室、中国の対外経済戦略)、研究会で貴重なコメントを頂戴した白石昌也氏 (早稲田大学名誉教授)、北野尚宏氏 (早稲田大学教授)、志賀裕朗氏 (JICA 研究所)、大西康雄氏 (日本貿易振興機構アジア経済研究所) の各氏にも、感謝したい。なお、ここではひとりひとりお名前を挙げることができないが、タイ、中国、CLMV の訪問先で、ヒアリングなどでお世話になった現地のみなさまにも、心からお礼を申し上げる。

GMS や中国の「一帯一路イニシアティブ」に焦点をあてた研究書や論文は多いが、大陸部東南アジアを舞台に展開する多様でダイナミックな地域協力の動きを、多面的かつ実証的に研究したものはほとんどない。関心を持って読んでいただければ幸いである。

末廣昭　2020 年 2 月 18 日

目　次

はじめに　　末廣昭

目 次

写真集　タイと中国、カンボジア、ミャンマー、ベトナム　……i ～xvi

第一部　タイと中国・CLMV　1-2

第１章　大メコン圏（GMS）経済回廊の実走記録：南北経済回廊・東西経済回廊
　　南の経済回廊　　末廣昭・助川成也・宮島良明　……3

第２章　アジアのゲートウェイを目指すタイ　　末廣昭　……39

第３章　東部経済回廊 EEC と中国との戦略的提携　　末廣昭　……61

第４章　ASEAN 経済共同体で変わるタイと GMS との関係　　助川成也　……91

第二部　日本の戦略　115-116

第５章　新たな地域経済秩序の模索と日本の地域戦略　　大庭三枝　……117

第６章　日本企業のタイプラスワン戦略と課題　　大泉啓一郎　……135

第三部　タイからの視座　149-150

第７章　タイ国内における「メコン地域」概念の形成とその動機　　青木まき　……151

第８章　タイと中国の鉄道協力：高速鉄道計画をめぐる
　　思惑の不一致　　柿崎一郎　……171

第９章　タイプラスワンの視点から見たミャンマー　　助川成也　……207

第１０章　転換期を迎えるタイと中国・CLMV の貿易　　宮島良明　……223

第四部　中国からの視座　241-242

第１１章　中国研究者は「一帯一路」構想と日中両国の第三国市場協力を
　　どう見ているのか？　　畢世鴻　……243

第１２章　中国のデジタルエコノミーはアジアをどう変えるか？　伊藤亜聖　…… 267

奥付　……285

執筆者一覧（執筆順）

末廣昭
（学習院大学国際社会科学部　教授）

助川成也
（国士舘大学政経学部　准教授）

宮島良明
（北海学園大学経済学部　教授）

大庭三枝
（東京理科大学工学部　教授）

大泉啓一郎
（亜細亜大学アジア研究所　教授）

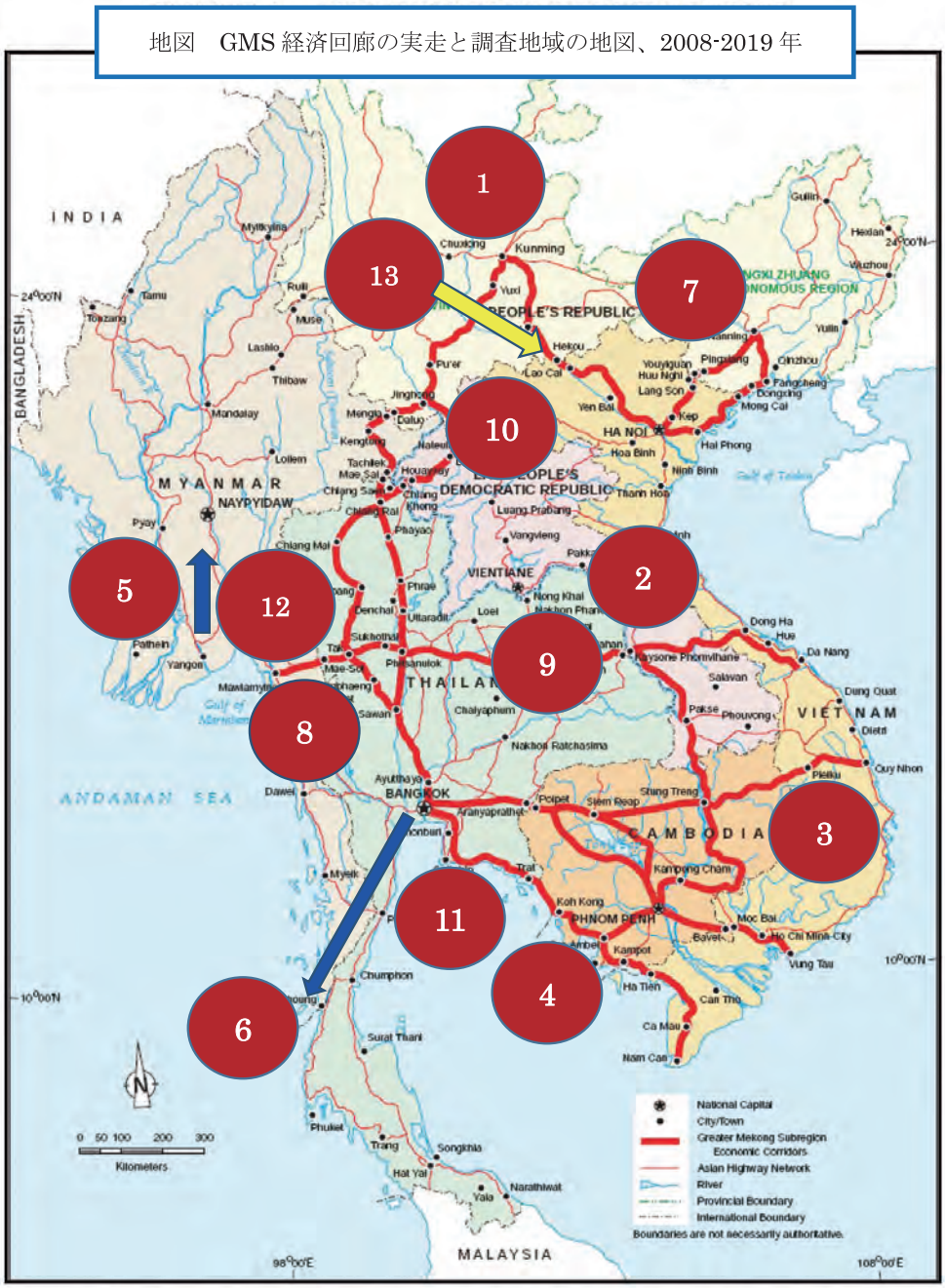
青木まき
（日本貿易振興機構アジア経済研究所）

柿崎一郎
（横浜市立大学国際教養学部　教授）

畢世鴻（Bi Shihong）
（雲南大学国際関係学院　教授）

伊藤亜聖
（東京大学社会科学研究所　准教授）

地図　GMS 経済回廊の実走と調査地域の地図、2008-2019 年



Source: ADB (2009), *Corridor Chronicles*, http://www.adb.org/documents/books/ corridor-chronicles/ Corridor-Chronicles-MS.pdf

科研費共同調査による大メコン圏（GMS）経済回廊の実走調査。番号は第 1 章を参照。

昆明の新南駅構内に掲げられていた昆明と大陸部東南アジア、さらにシンガポールを結ぶ高速鉄道建設の計画図。中国側の一方的な計画であるが、①昆明＝河口・ラオカイ＝ハノイ＝ホーチミン＝バンコク、②昆明＝ミャンマーとの国境ムセ＝マンダレイ＝ネピドウ＝ペグー＝バンコク（支線はマンダレイ＝インド洋に面したチャオピュ）、③昆明＝ラオスとの国境ボーテン＝ビエンチャン＝ノーンカーイ＝バンコク＝シンガポール、の 3 つの主要路線が描かれている（2019 年 8 月 19 日）。

日本の援助で 2015 年 4 月に開通した、メコン川にかかるつばさ橋（ネアックルン橋）。この橋によりホーチミンとプノンペンが陸路でつながった（2017 年 8 月 17 日）。

プノンペン市内に 2014 年開業したイオン・ショッピングモール 1 号店。その後、2 号店（2018 年）、3 号店（2019 年）と続いた（2017 年 8 月 17 日）。

プノンペン市郊外にあるプノンペン経済特区の入り口（2017 年 8 月 18 日）。

カンボジア北部、コッコン橋にて集合写真（2017 年 8 月 19 日）。

タイとの国境近くにあるカンボジアのコッコン経済特区。韓国の現代自動車の組立工場や調査団が訪問したタイ矢崎総業のハーネス工場がある（2017 年 8 月 19 日）。

カンボジア（コッコン）とタイの国境、ハートレック（タイ側）の税関所（2017 年 8 月 19 日）。

バンコク＝チョンブリー＝レームチャバンを結ぶ片側 3 車線の高速道路・モーターウェイ（2017 年 8 月 20 日）

マッガサンにある東部経済回廊（EEC）事務局にてカニット・セーンスアパン事務局長から EEC に関するレクチャーを受ける（2017 年 8 月 21 日）。

ミャンマー・ヤンゴンの郊外にあるティラワ経済特区の入り口（2018 年 8 月 17 日）。

ミャンマー、バゴー工業団地内の悪路と絶望的な交通渋滞（2018 年 8 月 18 日）

バゴー市内の乗り合いタクシーと運転手（2018 年 8 月 18 日）。

パアーン市内にある携帯電話、スマートフォンの代理店（2018 年 8 月 19 日）

サルウィン川が氾濫し、洪水に襲われたパアーン市内（2018 年 8 月 19 日）

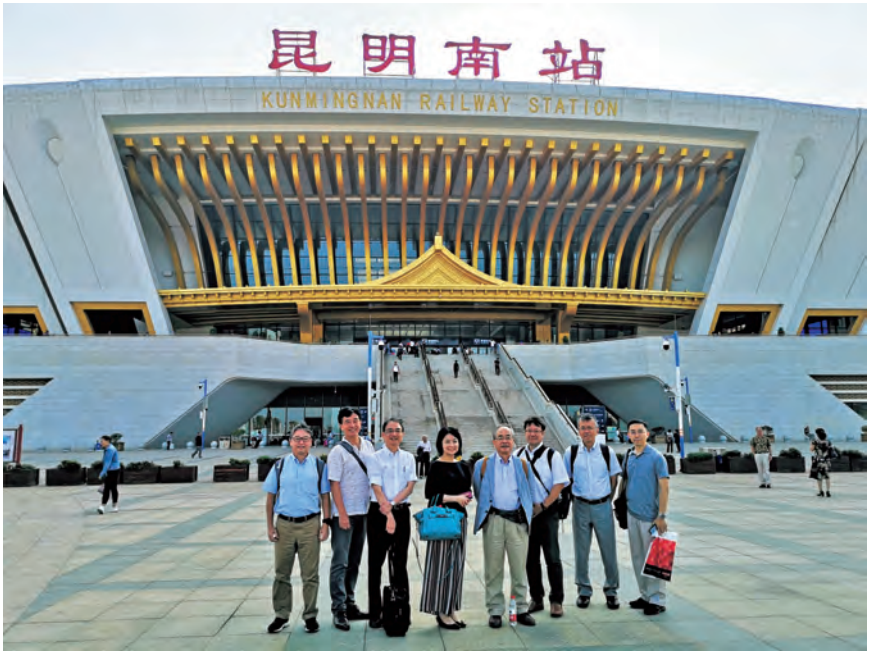
ミャンマー（ミヤワディ）とタイ（メーソット）の国境、ミヤワディの税関所（2018 年 8 月 19 日）

ミャンマー（ミヤワディ）とタイ（メーソット）の国境にあるカジノの客を運ぶ渡し船（2018 年 8 月 19 日）。

北タイのナコンサワンのコンビニエンスストア（CP Seven-Eleven）でみかけた分別用ゴミ箱。左から空き缶・ガラス瓶、プラスチック、一般ごみ（2018 年 8 月 20 日）。

ホテルから臨む早朝の昆明市の景観。ビル建設ラッシュが続く（2019 年 8 月 18 日）。

昆明市内にある中国最大のきのこの卸売市場。松茸や松露（トリフ）、三七（漢方薬）など。後ろの看板は全国で展開している「富強民主」のスローガン（2019 年 8 月 17 日）。



昆明に 2016 年 12 月開業した南新駅。高速鉄道（新幹線）用のプラットホームが 16 面 30 線あり、昇降者が一日 20 万人にのぼる巨大ターミナルである（2019 年 8 月 18 日）。

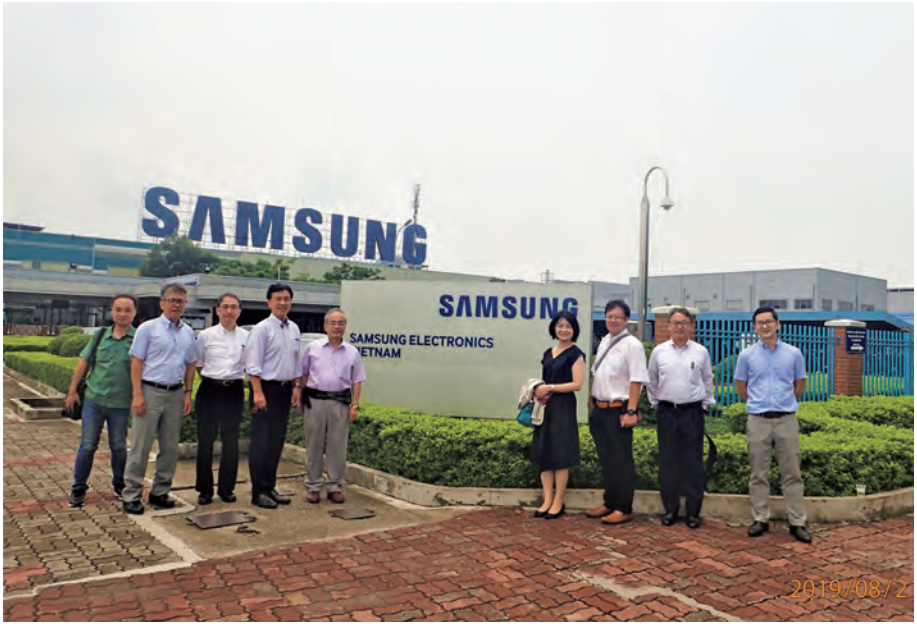
河口市内で見かけた電気自動車。緑のナンバーが目印（2019 年 8 月 19 日）。

中国（河口）とベトナム（ラオカイ）との国境、中国側出入り口（2019 年 8 月 19 日）。

中国からベトナムのラオカイに、改造した自転車で大量の荷物を運ぶベトナム人の運び屋。重さではなく高さの制限がある（2019 年 8 月 19 日）。

中国（河口）とベトナム（ラオカイ）の国境、ベトナム側の出入り口（2019 年 8 月 19 日）。

ラオカイから避暑地サパに向かう山道は美しい棚田が続く（2019 年 8 月 20 日）。



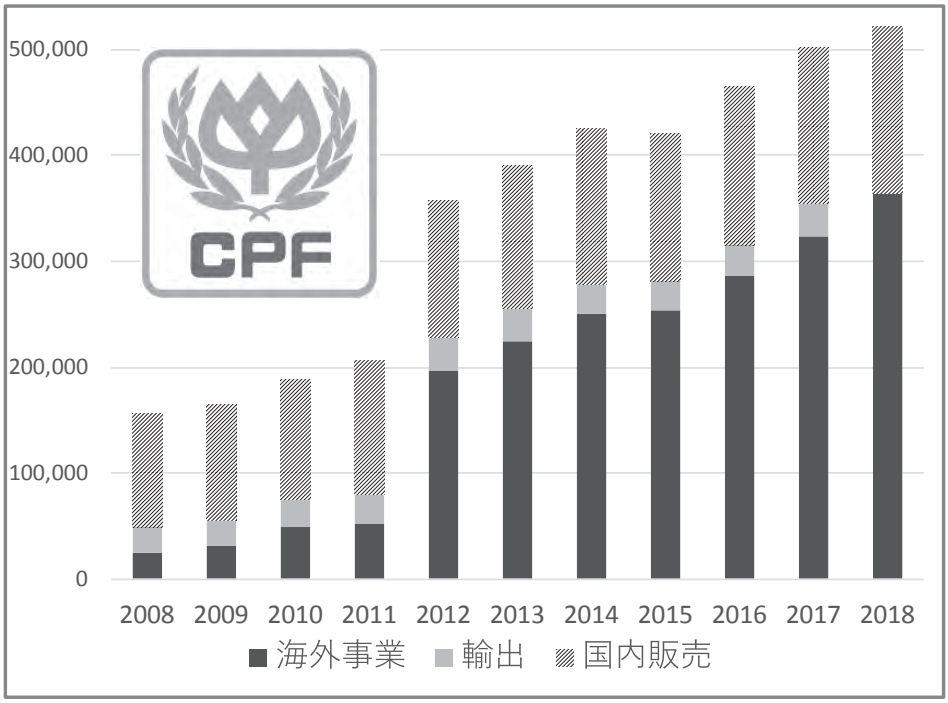
ハノイの北部 Yen Phong 工業団地内にあるサムスン電子のベトナム工場。正門前で記念撮影を行った。この工場のみで従業員は 6 万人（2019 年 8 月 21 日）。

ハノイ市内にある世界経済政治研究所で「ベトナムと中国・ASEAN」の経済関係について意見交換を行う（2019 年 8 月 21 日）。

道中での食事の数々。左下は雲南市のきのこ鍋専門店の「松茸」。右下はブンチャー

第一部

タイと中国・CLMV



中国・CLMV に進出する CP グループ Charoen Pokphand Foods PLC。2018 年の輸出は海外事業に含める、単位は 100 万バーツ。 CPF PLC の年報より末廣昭作成。

第 1 章

大メコン圏（GMS）経済回廊の実走記録

―南北経済回廊・東西経済回廊・南の経済回廊―

末廣昭・助川成也・宮島良明

第 1 節　経済回廊の実態調査の目的

私たちの共同研究の目的は、「はじめに」でも述べたように、中国と大陸部東南アジアの経済関係を、アジア開発銀行（ADB）が主導する大メコン圏（GMS）開発の経済回廊や、中国が提唱する「一帯一路イニシアティブ」、あるいは、タイ、ASEAN、日本がそれぞれ構想する地域協力枠組みにそって、理論的かつ実証的に明らかにすることにある。その中でも、2008 年から開始した GMS の経済回廊の現地調査、すなわち中国南部（とくに昆明市）とタイ、CLMV 各国における経済回廊に関する車を使った実態調査は、私たちの共同研究の中心をなす[1]。

その方法は、トヨタ自動車の同一タイプ（原則、12 人乗り以上のハイエースやコースター）の車を借り上げて、各国の経済回廊を実走し、道路状況や道路沿線の経済状況、あるいは国境におけるサービスの実態を把握することにある。また、すべての経済回廊において分単位で「実走記録」を作成し、正確な平均時速を計測すると同時に、車種別の対向車調査（目視）を行って、経済回廊の利用頻度や車種別にみた利用目的の検討も行ってきた。

トヨタ自動車のハイエースなどをできるだけ利用してきたのは、平均時速を計測する際に、自動車の性能の違いによるぶれを避けて、あくまで各国の道路の整備状況の違いを明らかにするためである。実際、カンボジアで韓国の現代自動車のバンを例外的に利用した際には、エンジンの馬力が足らず、山道でエンコしてしまった。そうしたメーカーや車種の違いは極力避けているので、後出**図表 1-1** の平均時速の比較は精度の高いものになっている。

さて、本章では過去の現地調査の観察結果を整理し、経済回廊別の平均時速や対向車の状況を提示すると同時に、2016 年から 2019 年までの 4 回にわたる現地調査の「実走記録」を詳しく紹介することにした。これは、日々変化している中国南部や CLMV 諸国の交通事

---

[1] 実態調査とは別に、文献を含めた分析もこれまで進めてきた。例えば、末廣昭・田島俊雄・丸川知雄編『中国・新興国ネクサス――新たな世界経済循環』（東京大学出版会、2018 年）に収録されている第 1 章（伊藤亜聖）「中国・新興国ネクサスと「一帯一路」構想」、第 3 章（末廣昭）「東南アジアに南進する中国」、第 4 章（宮島良明・大泉啓一郎）「深化・分化する中国・ASEAN 貿易」は、私たちの共同研究の成果の一部である。

情、そして道路沿線や国境付近の経済実態を、できるだけ正確に記録にとどめておきたいと考えたからである。同時に、経済回廊の実走記録を紹介するのは、次のような 3 つの目的もある。

第一は、経済回廊が経済動脈（交通手段＋物流手段）として、どれだけその機能を果たしているのかを現場で確認することである。アジア開発銀行（ADB）などは、GMS に関する報告書の中で、経済回廊の経済効果を高く評価する傾向がある。しかし、実際にその経済効果はどの程度のものなのか。道路の利用頻度はどれほどなのか。これらの点を実際に車で走ることにより逐一確認することが、第一の目的である。

例えば、南北経済回廊を例にとると、中国雲南省の昆明市とバンコクはすでに高速道路や全天候道路でつながっている。しかし、この経済回廊を使って、昆明市からバンコクに 24 時間かけて運搬する付加価値の高い商品があるのかどうか、きわめて疑問である。同様に、ミャンマーのモーラミャインからミャンマーとタイの国境ミヤワディ＝メーソットを越え、さらにタイの山岳地帯とラオス国内を横断してベトナムのダナンに向かう東西経済回廊。こちらも、この長い輸送路を使って運ぶような商品があるのかどうか、疑問が残る。

ちなみに、道路の建設状況と道路を使った物流活動は別のものである。また、道路はメンテナンスを絶えず行わないと急速に劣化する（ラオスの道路が典型的）。こうした点を、実際に車で走ることによって確かめることは、GMS の進捗状況をみていく上でも、必要不可欠であろう。そのため、道路の質と維持管理の状況を示す「平均時速」の比較や、経済的な利用度を示す「対向車調査」の比較は、重要な意味をもつだろう。

第二は、仮に経済回廊の始点と終点を結ぶ線を全面的にではなく、その一部を利用している場合、局地的に経済活動が活性化する可能性があり、その点を確認することも重要である。工藤年博が主張する経済回廊の建設に伴う「国境経済圏の段階的発展」は、局地的経済論の代表的な議論といえるだろう[2]。なお、GMS の経済回廊は、ASEAN 首脳会議では、「ASEAN のコネクティビティを向上させるもの」と位置付けられている。いわゆる経済回廊がもたらす地域経済圏（＝統合市場）の広がりを強調したものであるが、当面は局地的経済圏の形成に注目することも、重要なアプローチになりえると考える。

第三は、中国の「一帯一路イニシアティブ」が大陸部東南アジアに与える今後の経済効果を、注意深く観察していくことの意義である。上記の第一の目的や第二の目的は、経済回廊の経済効果を批判的もしくは限定的にみるものであった。しかし、2010 年代半ばから中国政府が積極的に進める「一帯一路イニシアティブ」は、第 2 章でみるように、単に高速鉄道や高速道路を建設するだけでなく、沿線のインフラ整備を伴う経済回廊の開発を意味した（これを「6 廊・6 路・多国・多港」と呼ぶ）。

---

[2] 工藤年博「メコン地域における国境経済圏の可能性――低開発国の新たな発展戦略」（石田正美編『メコン地域開発研究――動き出す国境経済圏』調査研究報告書、日本貿易振興機構アジア経済研究所、2008 年、所収）。石田正美編『メコン地域：国境経済をみる』日本貿易振興機構アジア経済研究所、2010 年も参照のこと。

ひとつの具体的な事例を、「一帯一路イニシアティブ」の一部をなす中国・欧州直通貨物列車の発展からみておきたい。2018 年の実績によると、直通貨物列車の発着回数は計 6,300 列車、積載量は 54 万標準コンテナ（TEU＝20 フィート・コンテナ換算）に達した。その結果、中国と欧州の輸送時間は、従来の 20 日から 13 日-14 日に短縮され、輸送費も 1 コンテナ当たり 9,000 ドルから 6,000-7,000 ドルに低減したという。また、この直通列車は航空による所要期間（1 日か 2 日）には適わないが、輸送費は 1 万 8,000 ドルの 3 分の 1 で済み、海運による輸送費 3,000 ドルの安さには適わないが、所要期間を 40 日からその 3 分の 1 以下に短縮できるメリットを持つと報告されている[3]（**本報告書、200 頁以下**も参照）。

そこで、本報告書の**写真集**の 2 頁目の地図をみていただきたい。これは昆明市の南新駅の駅舎内に掲げられた「架空の大陸部東南アジアを縦断する高速鉄道」の建設計画地図である。ただし、この地図を「絵に描いた餅」とだけみることはできない。ラオスの高速鉄道は中国の全面的な協力で、急ピッチで進められているし、タイ・中国共同高速鉄道建設は、交渉が難航しつつも、いずれ将来は完成をみるからである（**本報告書の第 8 章柿崎論文**を参照）。つまり、中長期的にみれば、中国が進めようとしているインフラ建設（道路、鉄道、港湾、インターネット）が、東南アジアに地域経済圏を形成する可能性は十分存在するのである。その点も注意深く見ていく必要があるだろう。

第 2 節　実走記録から分かること：平均時速の調査と対向車調査

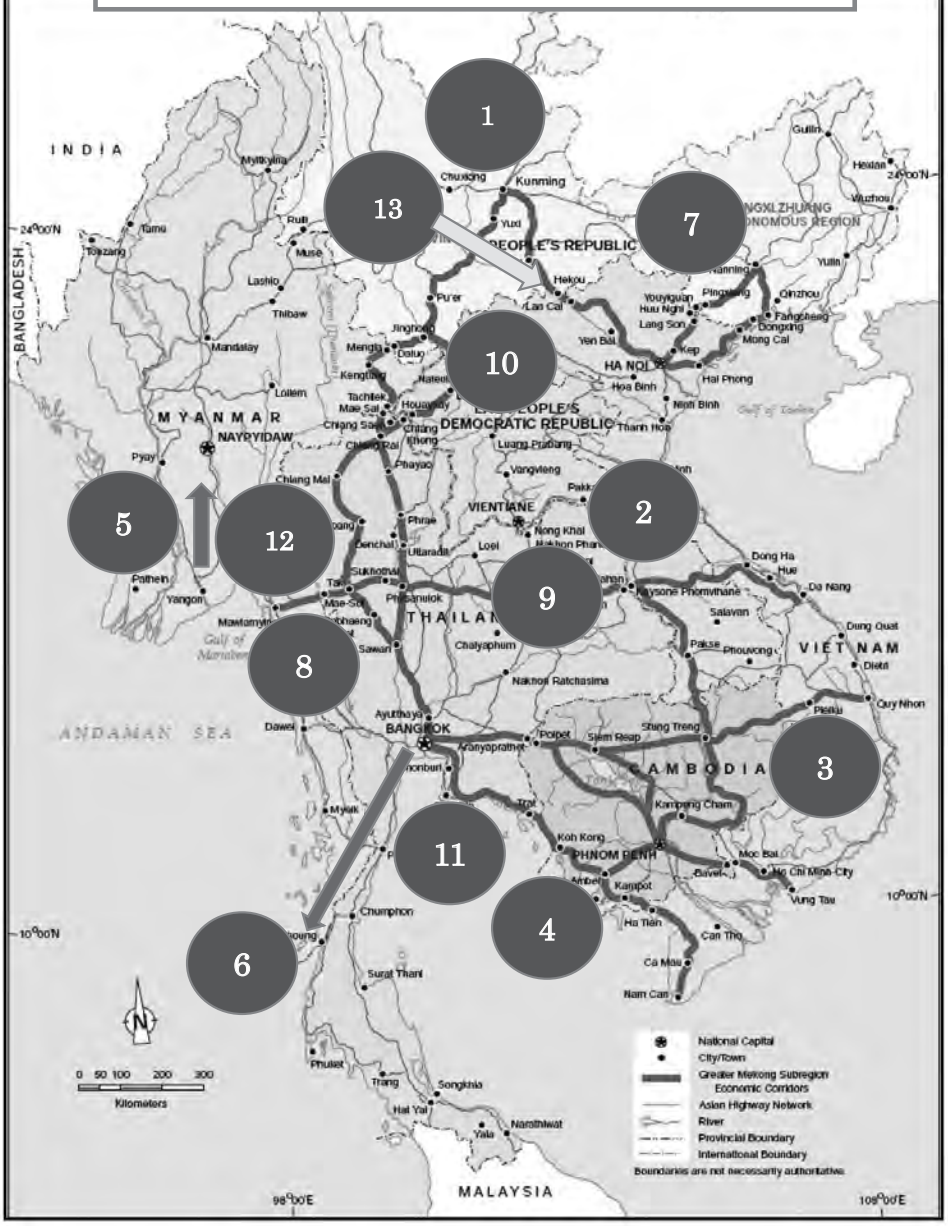
次の頁に掲載した地図は、2008 年から 2019 年までに、私たちのチーム（通称末廣 GMS 調査団）が実施した現地調査のルートを示したものである。このうち、③のベトナム中部の「開発の三角地帯」の現地調査は、古田元夫東京大学教授（＝当時）を団長とし、私たちのチームのなかでは末廣のみが参加した。そこでこれを除くと、過去 12 年間の間に計 12 回の調査を実施したことになる。なお、実施期間と車で走破したルートは、**「自動車による実走の一覧」**に示したとおりである。

GMS 経済回廊の調査は、必ずしも始点から終点までを走破するものではない。例えば、2016 年 8 月に実施した「南北経済回廊」の縦断調査（⑩のルート）は、中国南部の昆明を起点に、景洪、ラオスとの国境であるモーハン＝ボーテンを越え、ラオスの北部を横断してタイとの国境フアイサーイ＝チェンコンに出るところまでで、バンコクまでは南下していない。同様に、ミャンマーとベトナムを結ぶ「東西経済回廊」の横断調査（⑫のルート）でも、ヤンゴンからタイとの国境であるミヤワディ＝メーソットを越えて、タク県からさらに東進するのではなく、バンコクに南下している。

---

[3] 大西康雄「中国経済と一帯一路構想の近況」日本大学経済学部グローバル社会文化研究センターでの講演会、2019 年 12 月 5 日、使用スライドの 25 枚目より。

地図　GMS 経済回廊の実走と調査地域の地図、2008-2019 年



Source: ADB (2009), *Corridor Chronicles*, http://www.adb.org/documents/books/ corridor-chronicles/Corridor-Chronicles-MS.pdf

自動車による実走の一覧：末廣 GMS 調査団　～～～～～～～～～～～～～～～～～

①2008 年 8 月　南北経済回廊の一部。
　タイ・バンコク＝北タイ・チェンマイ＝チェンコン＝ラオス国境。
　飛行機でバンコクへ。バンコクから雲南省昆明市へ。

②2009 年 8 月　東西経済回廊の一部。
　ベトナム・ハノイ＝国道 1 号線でドーンハへ南下＝ラオス国境・ラオバオ＝
　ラオス国内横断＝サヴァンナケート＝タイ国境・ムックダーハーン＝コーンゲンへ。

③2010 年 1 月　ベトナム中部の「開発の三角地帯」。
　ベトナム・ホーチミン＝バンメトート、カンボジアとの国境ブオント、レータイン、
　ラオスとの国境ボーイ、ザライ省プレイク市から飛行機でホーチミンへ。

④2010 年 8 月　南の経済回廊。
　ベトナム・ホーチミン＝モックバイ＝カンボジア国境バペット＝プノンペン＝
　シアヌークビル港＝コッコン＝タイ・国境ハートレック＝ラヨーン＝バンコクへ。

⑤2011 年 8 月　南北経済回廊の一部。
　ミャンマー・ヤンゴン＝陸路でネピドーへ

⑥2011 年 8 月　南タイのラノーン市
　タイ・バンコク＝ラノーン（対岸はミャンマー）。

⑦2012 年 8 月　南北経済回廊の一部。
　中国・広州＝広西チワン族自治区南寧市＝ベトナムとの国境（友誼関）＝広州。

⑧2013 年 8 月　東西経済回廊の一部。
　タイ・バンコク＝東北タイのコーンゲン＝横断＝北タイ・ターク県、メーソット＝
　ミャンマー国境ミヤワディ＝タイ・ターク県＝ナコンサワン＝バンコクへ

⑨2015 年 11 月　南の経済回廊（④とは別ルート）。
　カンボジア・プノンペン＝バッタンバン＝カンボジア国境ポイペト＝
　タイ国境アランヤプラテート＝バンコク。

⑩2016 年 8 月　南北経済回廊の一部。
　中国・昆明＝玉渓＝景洪＝モーハン＝ラオス国境ボーテン＝横断＝
　フアイサーイ＝タイ国境チェンコン＝チェンラーイ経由でチェンマイへ。

⑪2017 年 8 月　南の経済回廊。
　カンボジア・プノンペン＝同国北西部コッコン＝東部タイ（EEC）＝バンコク。

⑫2018 年 8 月　東西経済回廊の一部。
　ミャンマー・ヤンゴン＝パアーン＝ミヤワディ＝タイ国境メーソット＝バンコク。

⑬2019 年 8 月　南北経済回廊の一部。
　中国・昆明＝（新幹線）＝弥勒＝蒙自＝河口＝ベトナム国境ラオカイ（老街）＝
　避暑地サパ＝ラオカイ＝ノンバイ＝ハノイ。

～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～

さて、以上の点を念頭に置きながら、この現地調査で計測した各ルートの「平均時速」を比較してみよう。**図表 1-1** の比較表は、第 3 節以下でみるように、分単位で記録をとり、トイレ休憩や食事時間を除いて、「実際の時速」を算出したもので、政府などがパンフレットに書いている「期待される時速」とは異なる。

図表 1-1　GMS 経済回廊の走行距離と平均時速：2009 年-2017 年（単位：キロメートル）

年次	経済回廊	国	走行区間と道路の等級	走行距離	時速
2009	参考	ベトナム	ハノイ＝ディエンチョウ（国道21号、15号線）	392	63.1
2009	東西	ベトナム	ディエンチョウ＝ドーンハ（国道1号線）	340	49.3
2009	東西	ベトナム	ドーンハ＝ラオス国境ラオバオ（山間部）	76	53.6
2009	東西	ラオス	国境デンサワン＝タイ国境サヴァンナケート	243	**71.8**
2009	東西	タ イ	国境ムックダーハーン＝コーンゲン（209号線）	254	**80.6**
2010	南部	ベトナム	ホーチミン＝カンボジア国境モックバイ	74	36.7
2010	南部	カンボジア	国境バベット＝プノンペン（1級国道）	172	60.7
2010	南部	カンボジア	シアヌークビル港＝タイ国境コッコン（山間部）	252	57.9
2010	南部	タ イ	国境ハートレック＝バンコク（高速）	480	**82.5**
2011	参考	ミャンマー	ヤンゴン市内＝ネピドー（高速含む）	355	**78.3**
2011	参考	ミャンマー	ヤンゴン＝ネピドー（片道4車線の新道のみ）	323	**84.3**
2012	南北	中 国	広州＝南寧（高速のみ）	446	**81.0**
2012	南北	中 国	南寧＝ベトナム国境友誼関（高速のみ）	150	**80.5**
2012	南北	中 国	国境浦塞＝南寧（高速のみ）	153	**78.9**
2013	参考	タ イ	バンコク＝ナコンラーチャシーマー（2号線）	299	63.5
2013	参考	タ イ	ナコンラーチャシーマー＝コーンゲン（2号線）	156	**74.4**
2013	東西	タ イ	コーンゲン＝ピッサヌローク（12号線、山間部）	232	67.3
2013	東西	タ イ	ピッサヌローク＝ターク（12号線）	164	**73.9**
2013	東西	タ イ	ターク＝ミャンマー国境メーソット（全行程）	163	57.8
2013	東西	タ イ	ターク＝メーソット（山越え区間）	101	54.5
2013	東西	タ イ	スコータイ＝ナコンサワン（1号線）	273	68.4
2013	東西	タ イ	ナコンサワン＝バンコク（1号線）	226	**71.2**
2015	南部	カンボジア	プノンペン市内＝つばさ橋、国道1号線	48	30.6
2015	南部	カンボジア	プノンペン＝シアヌークビルSEZ片道	135	39.9
2015	南部	カンボジア	プノンペン＝バッタンバン＝ポイペト国境	260	40.7
2015	南部	タ イ	アランヤプラテート＝バンコク	266	**71.0**
2016	南北	中 国	昆明（Kunming）＝玉渓（Yuxi）、昆玉高速	141	31.0
2016	南北	中 国	玉渓＝景洪（Jinghong）、高速道路	433	68.9
2016	南北	中 国	景洪＝モーハン、小磨高速	179	56.5
2016	南北	ラオス	ボーテン＝フアイサーイ、ラオス国内	228	51.8
2016	南北	タ イ	チェンコン＝チェンマイ、主として118号線	339	55.0
2017	南部	カンボジア	プノンペン市内＝つばさ橋、往復、市内	152	39.0
2017	南部	カンボジア	プノンペン＝コッコンSEZ 全行程	326	53.9
2017	南部	カンボジア	プノンペンSEZ=コッコンリゾートホテルまで	285	**76.3**
2017	南部	タ イ	タイ国境ハートレック＝ラヨーン県入り口	199	67.5
2017	南部	タ イ	モーターウェイ（スワンナプーム＝バンコク）	79	**79.0**

図表 1-1（続き） GMS 経済回廊の走行距離と平均時速：2018 年-2019 年（単位：キロ）

年次	経済回廊	国	走行区間と道路の等級	走行距離	時速
2018	東西	ミャンマー	ヤンゴン＝バゴー工業団地	69	38.3
2018	東西	ミャンマー	バゴー市＝パアーン市	190	55.1
2018	東西	ミャンマー	パアーン市＝ミヤワディ手前45キロまで	122	33.9
2018	東西	ミャンマー	ミヤワディ手前45キロ（タイ政府建設の道路）	45	52.9
2018	東西	タ イ	メーソット＝山越え＝タ－ク市分岐点	84	60.7
2018	東西	タ イ	タ－ク市分岐点＝国道2号、アユタヤー県	340	**77.6**
2019	南北	中 国	昆明南駅＝弥勒（高速鉄道）、最高時速	198	247.0
2019	南北	中 国	弥勒＝蒙自＝河口	308	**70.2**
2019	南北	ベトナム	ラオカイ＝避暑地サパ、山岳上り道	29	31.6
2019	南北	ベトナム	ラオカイ＝避暑地サパ、山岳下り道	30	35.3
2019	南北	ベトナム	ラオカイ＝ノイバイ（高速のみ、ハノイ手前）	244	**72.1**
			暫定累計	10,053	

（注）2010年のカンボジアは現代自動車COUTY、2010年のベトナムと2013年のタイはトヨタ・ハイエース（10人乗りと15人乗り）。2015年はトヨタ・カムリ（5人乗り）。2016年と2017年はトヨタ・コミュータ。2018年はトヨタ・ハイエース（13人乗り）。2019年はトヨタ・コースター（20人乗り）。

（出所）各年の実走記録にもとづき末廣昭、助川成也、宮島良明が作成。

平均時速が 80 キロを超えたのは中国、タイ、ミャンマー（後述）である。中国とタイは高速道路や全天候道路の場合、概ね片側 2 車線、3 車線の幅をもち、中央分離帯や道路標識も充実していた。道路のメンテナンスが行き届いていたのも、この両国である。一方、交通渋滞が激しいのがベトナム、カンボジア、ミャンマーであった。ベトナムの場合には、2009 年の国道 1 号線、2010 年のホーチミンからカンボジア国境までのルート、ハノイ市街地、プノンペン郊外のつばさ橋から市内に向かうルート、ヤンゴンの市内から郊外に向かうルートなどが、軒並み平均時速 30 キロ台であった。

ミャンマーの場合には、2 点ほど特記しておきたい問題がある。一つ目は、ヤンゴンと首都ネピドーを結ぶ片側 2 車線の高速道路は、平均時速が 78 キロ、4 車線の場合には 84 キロに上昇した。ただし、これはトラックの乗り入れを全面的に禁止しているためであり、交通量は極端に少ない。したがって、物流に注目すると、この道路はほとんど利用されていないことに留意する必要がある。

二つ目は、2018 年 8 月に実施したミャンマー＝タイの東西経済回廊の調査である。パアーン市からミヤワディ手前 45 キロまでは、平均時速 34 キロであった。これは雨期のため道路が冠水状態になっており、しばしば減速を余儀なくされたからである。一方、タイ側は同じ雨期の季節であったが、全天候道路が冠水している場所は 1 か所もなく、順調に運行することができた。このことは、同じ東西経済回廊でも、国によって気象条件も道路状況も異なることを示唆している。同様のことは、中国やタイに比べて、格段に道路のメンテナンスが悪いラオスの場合にも、指摘することができた。

次に、各ルートで実施した「対向車調査」の結果を比較したものが、**図表 1-2** と**図表**

1-3 である。この対向車調査は、原則、15 分間の時間を区切って、車種別に車の数を数えたものである。車種は、乗用車、ワゴンもしくはバン、ピックアップ車、バス（路線バスと観光バス、大型と中型の双方）、トラック（4 輪、6 輪から 8 輪、10 輪以上）、コンテナ車、タンクローリーなどの「その他」である。また、図表には掲げていないが、カンボジアやミャンマーでは、オートバイの数も数えた。そのうえで、30 分に換算したものが**図表1-2**である。

対向車調査の目的は、経済回廊の利用頻度を示す代理指標として、目視による自動車の数を基準にとるというものである。当初の予定では、大型のトラックやコンテナ車の利用頻度によって、区間ごとの物流の多寡が比較できるものと期待した。ところが、この調査にはいくつかの問題があることが判明した。一つ目は、対向車調査を実施する時間帯（トラックやコンテナ車は昼の時間帯を避ける）や、その日の天候（晴れか雨か）に、結構左右されることである。二つ目の問題は、2012 年 8 月、中国南部の南寧市とベトナム国境がある友誼関をつなぐ高速道路で経験した、ある出来事である。新設の道路にもかかわらず、コンテナ車の数が少ないので疑問に思っていたら、高速料金が高いため、大半のコンテナ車が一般道路の方を使用していたことが、あとで判明した。

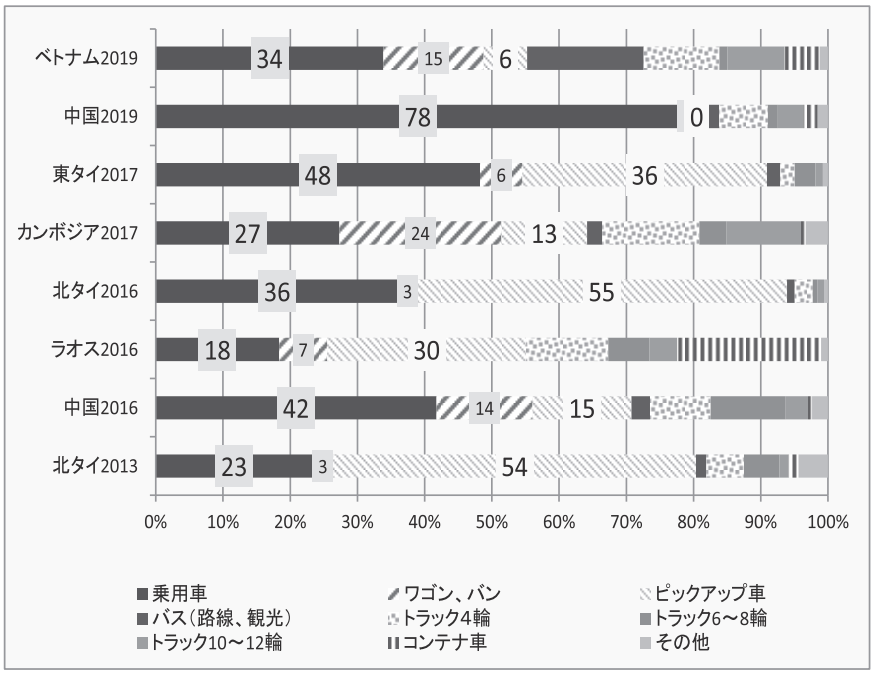
図表 1-2　2013 年から 2019 年までの交通量調査（対向車）、30 分換算　台数

国名	北タイ	中国	ラオス	北タイ	カンボジア	東タイ	中国	ベトナム
期　間	2013年8月22日から24日	*2016年8月21日	*2016年8月21日	*2016年8月22日	2017年8月17日、18日	2017年8月20日、同21日	*2019年8月19日	*2019年8月20日
場　所	コーンゲン＝タク＝メーソット	景洪=磨憨	ボーテン＝フアイサーイ	チェンコン＝チェンマイ（山道）	プノンペン＝シアヌークビル、コッコン	ラヨーン＝チョンブリー	昆明＝河口	ラオカイ＝ハノイ
道の名前	国道、山道	高速	国道	国道（山道）	国道	国道、高速	国道80-11	高速5号線
乗用車	288	213	36	499	390	2,374	376	84
ワゴン、バン	38	73	14	37	344	309	11	37
ピックアップ車	666	75	58	761	182	1,790	1	16
バス（路線、観光）	19	14	0	16	32	97	16	43
トラック4輪	69	46	24	37	206	106	35	28
トラック6～8輪	65	57	12	9	58	152	7	3
トラック10～12輪	17	17	8	14	158	55	18	21
コンテナ車	18	3	42	0	10	0	10	13
その他	54	12	2	8	47	36	7	3
合計	1,234	510	196	1,381	1,427	4,919	482	248

（出所）末廣GMS調査団の調査にもとづく。

むしろ、対向車調査から知り得た興味深い事実は、国ごとに異なる車種別の違いの方である。**図表 1-3** が明確に示すように、中国は乗用車の数が圧倒的に多く、2019 年の昆明とベトナム国境ラオカイを結ぶルートの場合には、78%にも上る。一方、ベトナム、カンボジアはトラックよりワゴン・バンが中心であり、タイの場合にはルートに関係なくピックアップ車（1 トン積みの商用車）が圧倒的なシェアを占めた。

図表 1-3　2013 年から 2019 年までの交通量調査（対向車）、車種別分布（%）



（出所）図表 1-2 から算出の上、末廣作成。

コンテナ車の数は意外と少なく、多かったのは、中国とラオスの国境ボーテンからタイとの国境フアイサーイに抜けるルート、ミャンマーと北タイの国境メーソットなど、いわゆる国境地域である。また、ベトナムやカンボジアでは、コンテナ車よりも大型トラック（10 輪以上）の利用のほうが多かった。

車の交通量から言えば、東部タイのラヨーンとバンコクを結ぶモーターウェイ（片側 3 車線の高速道路）が、30 分間に約 5,000 台と、ダントツに多かった（目視で数えるのも大変である）。ラオス北部の 196 台と比べると、25 倍の開きがあることに注意していただきたい。なお、国境経済圏や局地的経済圏の形成に注目した場合、交通量の多さは必ずしも重要ではない。むしろ、地域住民にとっての生活の便利さを指標にとるべきなのかもしれない。

第 3 節　2016 年調査、南北経済回廊：中国昆明＝ラオス＝北タイ

期間　2016 年 8 月 18 日から 25 日

メンバー　末廣昭、青木まき、伊藤亜聖、助川成也、宮島良明、畢世鴻、佐藤正喜（バンコク在住）、中島勝利（東大社研）、森田英嗣（同左）宮下正己（ジェトロ）

旅程　8 月 18 日　バンコク経由で昆明に。ホリデイイン・ホテルに宿泊。

8 月 19 日　中国南アジア博覧会（CSAEXPO）の会場がある昆明滇池展示会、昆明南新駅の視察と建設現場事務所での聞き取り調査。昆明から 40 キロ離れた雲南大学の新キャンパスを視察。農家レストランで昼食のあと、玉渓に向かう。玉渓の中国煙草紅塔（Hongta）集団のたばこ製造工場を視察、説明を受ける。巻煙草のドイツ製最新設備など。ホンタ・ホテルに宿泊。

8 月 20 日　玉渓のホテルを出発、次の目的地の景洪に向かう。午前 8 時半から 11 時半までの間に、計 25 個のトンネル（隧道）を抜ける。トンネルはその後も続き、夕方、景洪に到着するまでに、合計で 49 個のトンネルを確認した。ミャンマーやラオスに向かうこの幹線道路は、山岳地帯をぶち抜いて建設された道路で、中国の建設技術の高さがうかがわれた。この日の走行距離は 400 キロを越えた。景蘭大酒店に宿泊。

8 月 21 日　景洪から 170 キロ先のラオスとの国境磨憨（モーハン）へ。通関をへてラオス側のボーテンへ。ボーテンでは中国企業が大規模なコンテナ基地を建設中だった。その後、国境沿いにフアイサーイ（Huay Xay）まで行き、タイ＝ラオス第 4 友好橋を通って国境の街チェンコンに。メコン川沿いのチェンコンホテルに宿泊。

8 月 22 日　チェンコンから山道を抜けてチェンラーイへ。さらにチェンマイへ。

8 月 23 日　チェンマイ空港から飛行機でバンコクへ。サイアムセンター、サイアムパラゴンなどを視察。夜、メナムフォーラムのバンコククラブで、末廣が「中国の「一帯一路」、AIIB、そしてタイ」について講演会。

8 月 24 日　トヨタ自動車の第 4 工場、バーンポン工場（環境に優しい工場）を視察、聞き取り調査。夜、しゃこの店。夜中の飛行機で羽田に戻る。

写真 1　急ピッチで高速道路の建設工事が進む、景洪とモーハンの間。
（出所）2016 年 8 月 21 日 末廣撮影。

図表1-4-1　末廣GMS調査団走行記録　南北経済回廊　（記録作成者：助川成也、末廣昭）

その1　昆明～玉渓（2016年8月19日）　車両：トヨタ・コミュータ

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
8:07	0:00	0:00	ホテル発		Holiday Inn タイ資本、元サクラホテル
					昆明市の各地で「社会主義核心価値観」の看板を見る。スローガンは「富強民主、公正法治、文明和諧、愛国敬業、自由平等、誠信友善」。
8:39	0:32	0:32	昆明滇池展示場到着	12	DCEC (Dianchi Conventional &Exibition Center)、中国南アジア博覧会の会場、元巫家坡空港（Fu Jia Ba）
9:07	0:28	1:00	同展示場出発	12	環湖東路（Huan Hua East Road）
9:32	0:25	1:25	呈貢新行政センター	31	呈貢（Cheng Guong）。宝珠（梨、桃など）を朝廷に献上したことから、「呈貢」の名前となる。
9:40	0:08	1:33	市人民政府	34	5年前に移転
9:47	0:07	1:40	昆明南駅の工事現場に到着	37	中国高速鉄道の最南端。工事現場で聞き取り調査。雲南鉄投启迪資産管理有限公司の王安陵さん
10:45	0:58	2:38	同駅出発	37	
			大学街を通過		昆明理工大学、昆明交通大学、昆明民族大学などを通過。
11:10	0:25	3:03	雲南大学西門	49	
11:16	0:06	3:09	雲南大学正門（北門）停止	51	大学構内、本部棟、図書館見学
11:59	0:43	3:52	雲南大学出発	56	
12:06	0:07	3:59		60	なし等果物市場
13:26	1:20	5:19	農家レストラン（農家楽）・昼食	60	万青路、万渓冲村の田園居
13:52	0:26	5:45	高速入口（鳥きん舗）	74	G85－11
13:59	0:07	5:52	江川出口（晋城 Jincheng）	82	数多くのビニールハウス、牛恋 New Lian。鄭和の出身地。
14:08	0:09	6:01	分岐点（昆陽）	92	G56とG85
14:11			物流センター		右手に騰俊物流センター
14:15	0:07	6:08		104	王渓まで27Kmの標識あり。
14:18	0:03	6:11	清水河分岐点　Qingshuihe	108	
14:22	0:04	6:15	鉄道高架下通過	115	ラオカイ行き鉄道が前方に見える。
14:27	0:05	6:20		120	北城出口通過
14:30	0:03	6:23	玉渓市区入り	125	
14:35	0:05	6:28	玉渓出口	132	
14:59	0:24	6:52	紅塔集団烟草工場着	136	中国最大のたばこ製造会社。
17:02	2:03	8:55	同工場出発	136	
17:20	0:18	9:13	長距離バス停停止	140	
17:37	0:17	9:30	同バス停出発	140	
17:46	0:09	9:39	ホテル着	141	紅塔ホテル（Hongta Hotel）

図表1-4-2-1　末廣GMS調査団走行記録　南北経済回廊　（記録作成者：助川成也、末廣昭）

その2　玉渓～景洪（2016年8月20日）　この区間の高速料金は500元

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
8:06	0:00	0:00	ホテル発		紅塔大酒店
8:11	0:05	0:05	高速入口（昆玉線入口）	1	ここから以南、2車線
8:20	0:09	0:14	給油	12	（昆明より）100Km地点・研和SA
8:28	0:08	0:22	給油終了・出発	12	1リットル＝5.51元。西双版納まで427kmの標識。田園風景続く。
8:34	0:06	0:28		20	道路工事（小街 Xiaojie）
8:35	0:01	0:29		21	小街出口（110）通過
8:40	0:05	0:34		27	峨山 Eshan 出口（116）通過。赤い牛角の紋章、家の壁に。イー族。
			下り		下り坂、「自救匝路」（E,ergency Stop Lane）がある。以下、しばしば見る。
8:43	0:03	0:37	トンネル（1番目）	32	長さ1575m
8:50	0:07	0:44	トンネル（2番目）	39	小旬中トンネル（1683m）標高1,655m
8:55	0:05	0:49	大橋	48	483m。ずっと下り。
9:00	0:05	0:54		53	化念（Hua Nian）出口（142）通過.
9:05	0:05	0:59		60	（昆明より）150Km地点
9:15			大橋2番目		
9:16	0:11	1:10	トンネル（4番目）	74	下りが続き、トウモロコシと陸稲。
9:27	0:11	1:21	トンネル（5番目）	93	
9:42	0:15	1:36		106	右側に貯水池
9:45	0:03	1:39		109	甘庄（Kan Zhuang）出口（200）通過。
9:49	0:04	1:43	トンネル（6番目）	114	元江1号、長さ 1,026m
9:51	0:02	1:45	トンネル（7番目）	118	元江2号、長さ 120m
9:53	0:02	1:47	ユアンジョン出口通過	119	紅河大橋通過（河はベトナムに）
9:59	0:06	1:53		127	紅光（Hong Guang）出口通過
10:04			トンネル（8番目）		
10:07			トンネル（9番目）		
10:09	0:10	2:03	トンネル（10番目）	139	●1号、長さ240m
10:11	0:02	2:05	トンネル（11番目）	141	
10:15	0:04	2:09		146	南渓出口（238キロ）通過。霧多しの看板。
10:17	0:02	2:11		149	大●（風の中をメ）●（土編に並）
10:22	0:05	2:16	トンネル（13番目）	154	長さ 256m
10:27	0:05	2:21	碧渓（昆明から252キロ）	159	茶の栽培で有名。
10:29					墨江（Mo Jiang）まで5キロ、普洱（Puer）まで151キロの標識。
10:30	0:03	2:24	墨江トンネル（14番目）	162	墨江隧道、長さ 735m
10:33	0:03	2:27	墨江PA休憩	167	黒米、小さな柿、ザクロなど名産。
10:52	0:19	2:46	出発	167	
11:02	0:10	2:56	トンネル（15）	180	長さ 1855m
11:05	0:03	2:59	トンネル（16）	183	長さ 904m。センサーカメラでスピード違反をチェック。
11:06	0:01	3:00	トンネル（17）	184	老蘆坡隧道。長さ 603m
11:09	0:03	3:03	大橋	187	橋梁の長さ 454m。霧発生地区
11:11	0:02	3:05	トンネル（18）	190	長さ 237m
11:13	0:02	3:07	トンネル（19）	192	長さ 200m

図表1-4-2-2（続き）末廣GMS調査団走行記録　南北経済回廊（記録作成者：助川成也、末廣昭）

その2　玉渓～景洪（2016年8月20日）　この区間の高速料金は500元

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
11:15	0:02	3:09	トンネル（20）	193	長さ 324m
11:16	0:01	3:10	トンネル（21）	195	長さ 170m
11:17	0:01	3:11	大橋	195	橋梁の長さ 653m
11:18	0:01	3:12	トンネル（22）	197	200m。峠に達する。標高920m。
11:21	0:03	3:15	大橋	200	雨が激しくなる。普洱まで113キロ。
11:23	0:02	3:17	大橋	204	橋梁の長さ 1421m
11:23	0:00	3:17	トンネル（23）	204	長さ 401m
11:26	0:03	3:20	トンネル（24）	206	長さ 575m
11:26	0:00	3:20	トンネルの中、昆明から300キロ地点の標識	206	（昆明から）300Km地点。メーター343で茶畑
11:29	0:03	3:23	トンネル（25）	210	長さ 445m
11:30	0:01	3:24		211	通関出口（305）、同SA通過。下り。
11:45	0:15	3:39	トンネル（26）	227	長さ 290m
11:53	0:08	3:47		237	把●（シンニョウに力）Ba Bien）出口通過
11:59	0:06	3:53	トンネル（27）	245	長さ 107m
12:00	0:01	3:54	トンネル（28）	246	長さ 185m
12:05	0:05	3:59		250	（向こう側車線で事故）鈴なりの車の列
12:07	0:02	4:01	黄庄SA（昼食のため停車）	255	黄庄（Huang Zhang）
12:56	0:49	4:50	黄庄SA出発	255	
13:00	0:04	4:54		258	磨黒（Mo Hei）出口（352）通過。
13:05	0:05	4:59	トンネル（29）	268	長さ 2145m
13:14	0:09	5:08		268	寧洱SA通過
13:16	0:02	5:10		279	寧洱 (Neiger) 出口通過
13:20	0:04	5:14		284	普洱まで35km、景洪145km の標識。
13:25	0:05	5:19		288	同心出口(384) 通過。標高1,155m
13:34	0:09	5:28	トンネル（30）	302	普洱隧道、長さ 2350m
13:36	0:02	5:30		304	（昆明から）400キロの標識。
13:41	0:05	5:35		311	普洱出口（407）通過
13:47	0:06	5:41		319	普洱西出口通過。右手に茶畑が続く。
13:47	0:00	5:41	トンネル（31）	320	長さ 200m
13:49	0:02	5:43	トンネル（32）	321	長さ 1000m
13:49	0:00	5:43	トンネル（33）	321	長さ ●
13:50	0:01	5:44	トンネル（34）	322	長さ ●
13:52					茶畑が続く。標高1,135m。
13:55	0:05	5:49	展望台休憩	329	展望なしの「木河展望台」表示。
14:00	0:05	5:54	出発	329	
14:09	0:09	6:03	トンネル（35）	339	南島河隧道。
14:22	0:13	6:16		359	ゴム植林
14:23	0:01	6:17	晋文SA・休憩	360	
14:32	0:09	6:26	出発	360	昆明から460キロの標識。左手が茶畑
14:36	0:04	6:30	トンネル（36）	365	長さ 110m
14:37	0:01	6:31	トンネル（37）	367	松山岑 3Km（37～40の合計）
			トンネル（38）		松山岑（山偏に令）2号隧道。
			トンネル（39）		松山岑（山偏に令）3号隧道。
			トンネル（40）		松山岑（山偏に令）4号隧道。
14:42	0:05	6:36	トンネル（41）	373	大渡崗隧道。長さ 245m

図表1-4-2-3（続き）末廣GMS調査団走行記録　南北経済回廊（記録作成者：助川成也、末廣昭）

その2　玉渓～景洪（2016年8月20日）　この区間の高速料金は500元

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
14:46	0:04	6:40	大渡崗PA通過	377	大渡崗（Dadudang）出口
14:47	0:01	6:41	トンネル（42）	379	大渡崗隧道2号。長さ 250m
14:50	0:03	6:44	アジア象保護区	381	動物保護区、自然保護林地区（480）
14:56	0:06	6:50	トンネル（43）	388	霧多しの表示。
14:59	0:03	6:53		394	関坪出口（492）通過。
15:02	0:03	6:56		397	景洪まであと35kmの表示。
15:10	0:08	7:04	国境近辺チェックポイント	399	昆明より498km地点。国境警備隊。
15:14	0:04	7:08	（昆明より）500km地点	401	「野象通る道」（Wild Elefant）の看板。
15:15	0:01	7:09	トンネル（44）	402	
15:18	0:03	7:12	トンネル（45）	406	白花山隧道。
15:25	0:07	7:19	小（孟力）●PA通過	414	
15:27	0:02	7:21	分岐点	416	ミャンマー・メンラー、ラオス・モーハンの分岐点。
15:27	0:00	7:21	高速道路下線	417	以降、省政府の準高速道路（S410）
15:29	0:02	7:23	トンネル（46）	418	回弄山隧道、長さ 2520m
15:32	0:03	7:26	トンネル（47）	421	九龍隧道、長さ 408m
15:34	0:02	7:28	トンネル（48）	423	森林公園隧道、長さ 289m
15:38	0:04	7:32	トンネル（49）	427	景洪隧道、長さ 218m
15:40	0:02	7:34	景洪（Ching Hong）市内入り	430	
15:48	0:08	7:42	景洪港到着・見学	431	河を見学する観光客（中国人）で大混雑。「西双版納旅客バス」が長蛇の列。
16:37	0:49	8:31	出発	431	
16:42	0:05	8:36	ホテル着	433	景蘭大酒店（Jing Land Hotel）

写真２　中国・ラオス国境モーハンの出国管理事務所。（出所）2016 年 8 月 21 日末廣撮影。

図表1-4-3-1　末廣GMS調査団走行記録　南北経済回廊（記録作成者：助川成也、末廣昭）

その3　景洪（チンホン）～磨憨（モーハン）（2016年8月21日）

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
7:37	0:00	0:00	ホテル発		景蘭大酒店（Jing Land Hotel）
7:45	0:08	0:08	S410線入り（準高速）	4	
			トンネル（1）		景洪隧道、長さ 218m
7:49	0:04	0:12		7	モーハンまで177Km の標識
			トンネル（2）		森林公園隧道、長さ 291m
			トンネル（3）		九龍隧道、長さ 408m
			トンネル（4）		回弄山隧道、長さ 2520m
7:56	0:07	0:19	料金所・高速道路に	15	すぐに分岐
7:57	0:01	0:20	銀河料金所下線	16	下線後、道路工事中。小●（孟に力）高速道路。
8:01	0:04	0:24	一級道路に	17	片側1車線。1級道路に入る。
8:04	0:03	0:27		19	モーハンまで164Km、メンラーまで110Kmの標識。
8:10					道路拡幅工事中
8:14					橋げたの工事中
8:15	0:11	0:38	トンネル（5～9）	30	長さ合計、5000m
8:23	0:08	0:46	トンネル（10）	39	呉海●寨隧道、235m（バナナの木あり）海抜720m
8:27					右手、バナナ園、ゴム園、●（人偏に泰）族の村。並行して新道路建設中。
8:32	0:09	0:55	トンネル（11）	49	曼公新寨隧道。
8:40	0:08	1:03	●（孟に力）侖SA・休憩	58	物流区あり。モンハーまで118キロの表示。
8:48	0:08	1:11	出発	58	周りはバナナ、ヤシ、ゴム園が広がる
9:01	0:13	1:24	トンネル（12）	73	新寨隧道
9:05	0:04	1:28	トンネル（13）	77	盤山寨隧道
9:07	0:02	1:30	トンネル（14）	79	藤蔑隧道、長さ3000m。小磨67Km地点。
9:14	0:07	1:37	トンネル（15）	86	帕約隧道、長さ447m
9:21	0:07	1:44	パーキングエリア	93	●（孟に力）元（Meng Yuan）SA
9:26	0:05	1:49	交差点（右は関累港 Guan Lui Port）	98	三叉路。右に行けば関累港（メコン河の積荷港）。小磨88Km地点。
9:32	0:06	1:55	トンネル（16）	101	●（孟に力）元（Meng Yuan）隧道群。長さ計4000m。上りが開始。
9:35			トンネル（17）		上記トンネルの続き。
9:36			トンネル（18）		上記トンネルの続き。
9:38	0:06	2:01	トンネル（19）	106	南貴山隧道、長さ合計 3170m
9:44			トンネル（20）		
9:47	0:09	2:10	トンネル（21）	112	長さが短いトンネル
9:54	0:07	2:17	トンネル（22）	119	長さ1795m
9:57	0:03	2:20	トンネル（23～25）	122	メンラートンネル
10:02	0:05	2:25	トンネル（26）	124	前方にトラック3台
10:05	0:03	2:28	分岐点	126	三叉路。直進はモーハン、右はメンラー
10:06	0:01	2:29		127	片側2車線に。中央分離帯あり
10:07	0:01	2:30		129	養魚池、稚魚の育成
10:11	0:04	2:34		135	片側一車線に戻る。対向車線に「万象（ビエンチャン）＝メンラー」の国際路線バスを見る。

図表1-4-3-1　末廣GMS調査団走行記録　南北経済回廊　（記録作成者：助川成也、末廣昭）
その3　景洪（チンホン）～磨憨（モーハン）（2016年8月21日）

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
10:13	0:02	2:36		137	モーハンまで42キロの表示。
10:14	0:01	2:37	トンネル（27）	138	尤茵隧道、長さ365m。ユーカリの木
10:20	0:06	2:43		144	一部道路工事中。100mほど道路事情がきわめて悪い
10:22	0:02	2:45	トンネル（28）	146	南木●●隧道、長さ355m
10:25	0:03	2:48		150	迂回（インターチェンジ造成中）。「小141キロ」の標識。
10:28	0:03	2:51	トンネル（29）	152	東洋隧道、長さ305m。以降、工事用トラックが増える。
10:36	0:08	2:59	トンネル（30）	161	
10:44	0:08	3:07	モーハン市内入る・停車	170	尚勇（Sha Yong）SA
10:50	0:06	3:13	出発	170	
10:54	0:04	3:17	モーハン市中心部	173	磨憨（モーハン）国際物流センター、「小166キロ」の標識。
11:01	0:07	3:24	モーハン国境着	179	終点。東盟（ASEAN）大道。ここで畢世鴻先生と別れる。

図表1-4-3-2　末廣GMS調査団走行記録　南北経済回廊　（記録作成者：助川成也、末廣昭）
その4　ラオス：ボーテン（Boten）～フアイサーイ（Huay Xay）（2016年8月21日）

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
10:56	0:00	0:00	国境出発		ラオス側はボーテン
11:01	0:05	0:05	税関施設通過	5	
11:03	0:02	0:07	コンテナ積み替え所	6	長距離トラックのパーキングエイリア
11:09	0:06	0:13		10	中国人建設中の物流センター。国境から5キロまではビザなしで往来できる。ビエンチャンまで670キロの標識。
11:11	0:02	0:15	たばこ会社	12	中国人が経営する
11:19	0:08	0:23	分岐点（Na Teuy、ナートゥーイ）	19	左：ウドムサーイ、右：ルアンナムター。「ゴールデントライアングル経済特区SEZ」の看板あり。
11:22	0:03	0:26	出発	19	
11:29	0:07	0:33		25	フアイサーイまで200Km の標識。
11:41			工事現場を通過		
11:53	0:24	0:57		47	道路に巨大な落石あり。
11:54	0:01	0:58	分岐点	48	ルアンナムター市内（9キロ先）と3号線
11:57	0:03	1:01		52	水田風景が続く
11:58	0:01	1:02	昼食のため休憩	54	タイ・レストラン（Thiu Thai）、見晴らしが素晴らしい。オーナーはラオス人。千葉に出稼ぎ、日本語が少し話せる。
13:08	1:10	2:12	出発	54	
13:10					対向車に長距離国際バス（チェンマイ＝ルアンナムターン）を見る。
13:12			工場予定地		左手に中国人経営の衣料工場の建設予定地あり。
13:17	0:09	2:21		61	海抜650m。山道に入る。左手の景色すこぶる良い。
13:21			道路状況		道路陥没、道路整備悪い。
13:43			ポータキ村通過		水田が広がる
13:55					S字カーブ多し。水田とトウモロコシ畑

図表1-4-3-2 末廣GMS調査団走行記録 南北経済回廊 （記録作成者：助川成也、末廣昭）

その4 ラオス：ボーテン（Boten）～フアイサーイ（Huay Xay） （2016年8月21日）

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
14:04	0:47	3:08	ウィエンプカ（Vieng Phoukha）市入り	107	左手に大きな郡役所あり
14:08	0:04	3:12		109	コンテナ追い越し。その前に4台のトラック（ウドムチャイ、ルアンプラバン、ビエンチャン行き）・海抜695m
14:13					海抜698キロ、フアイサーイまで116キロの標識。S字カーブ多し。
14:17	0:09	3:21	休憩	116	
14:26	0:09	3:30	再出発	116	ナムファー村
14:28	0:02	3:32		118	フアイサーイまで111km の標識。
14:32	0:04	3:36		121	道路破損・前方にコンテナ車4台渋滞
14:55	0:23	3:59		136	海抜1015m
14:56	0:01	4:00	停車。ナムペー（Nam Phae）展望台	136	ビューポイント・記念撮影
15:03	0:07	4:07	再出発	136	
15:05	0:02	4:09		138	中型トラック4台停車（荷物落下のため）。ずっと下り。
15:18	0:13	4:22	道路状況	147	路面著しく破損
15:23	0:05	4:27		150	下り続く。ターファー村。最も長い下りとのこと。
15:31	0:08	4:35	Tafa村（通過）	156	
15:38	0:07	4:42	停車	163	ビューポイント・記念撮影
15:40	0:02	4:44	再出発	163	
15:45			ナーンガヌ村を通過		最後の上りに入る
15:50	0:10	4:54	ピニンシン分岐点（Phininshin）	173	フアイサーイまで58キロの標識。
16:14	0:24	5:18		194	ピニンシンの峠。以下、下り。標高715m。フアイサーイまで37キロの標識。
16:21	0:07	5:25	検問所。ピニンシンの町	200	バナナ、果樹園が広がる。
16:30					両脇にゴム園が広がる。
16:44	0:23	5:48	フアイサーイ市（Huay Xay）入り	222	市境の門あり。
16:45	0:01	5:49	三叉路	222	
16:51	0:06	5:55	ラオス側フアイサーイ国境到着	228	

図表1-4-3-3 末廣GMS調査団走行記録 南北経済回廊 （記録作成者：助川成也、末廣昭）

その5 タイ： チェンコン国境～チェンコン市内市内 （2016年8月21日）

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
17:12			Thai-Lao Bridge IV 渡る		メコン川にかかるタイ・ラオス第4友好橋
17:25			タイ側の通関を出る		
17:34	0:00	0:00	チェンコン国境施設出発		チェンコン市内まで6km、チェンラーイまで133キロの標識
17:39	0:05	0:05	1020号線へ（右折、チェンコン市内）	3	三叉路に、チェンマイ314km、バンコク876キロの標識
17:41			市内1キロ手前		左手にスーパーセンター Tesco Lotus
17:48	0:09	0:14	ホテル着	9	Chiang Khong Hotel メコン川に面し、バンガロー形式のホテル。

図表1-4-4　末廣GMS調査団走行記録　南北経済回廊　（記録作成者：助川成也、末廣昭）

その6　チェンコン市内～チェンマイ市内　（2016年8月22日）

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
8:06	0:00	0:00	ホテル発		チェンセーンまで54キロの標識。
8:31	0:25	0:25		17	山越え道路、拡幅工事中
8:37	0:06	0:31		22	工事箇所終了。周りはトウモロコシ畑。
8:43	0:06	0:37		28	2車線に。メー・ンガヌ村、小学校の校舎立派。
8:50	0:07	0:44	三叉路。国道1290号線に入る	37	2車線。チェンセーンまで22kmの標識。
8:55	0:05	0:49	チェンセーン商業港入口	42	Chiangsaen Commercial Port
8:57	0:02	0:51	チェンセーン商業港到着	43	チェンセーン港務局（Krom Tha-rua）で、ワランユー・ラーイジャルーン局長から聞き取り調査。
10:41	1:44	2:35	出発	48	チェンセーンまで11キロ、メーサーイまで49キロの標識。
10:45	0:04	2:39	分岐点。1095号線	52	チェンラーイまで52キロの標識。
10:55	0:10	2:49	メーチャン方面へ　1098号線に入る。	66	直行方面工事中。メーチャンまで27Kmの標識。
10:59			太陽光発電の施設		周りは水田とトウモロコシ畑。
11:05	0:10	2:59		76	左手にT.P.N. Rice Mill 工場。キャッサバ畑。
11:10	0:05	3:04	Kuph Rao交差点（左折）	92	直進はメーチャン、右折はチェンセーン
11:26	0:16	3:20	検問所	98	バンコクまで956kmの標識。
11:30	0:04	3:24	メーファールアン大学正門交差点	106	チェンラーイ県庁所在市内。
11:40	0:10	3:34	チェンライ空港への交差点	116	
11:58	0:18	3:52	メーゴン交差点	126	AH2（直進、パヤオ県へ）、AH3（トゥーング郡＝チェンラーイ）の交差点。この間、2キロに20か所の信号、渋滞で進まず。
12:15	0:17	4:09		145	1号線→118号線へ（右折）
12:16	0:01	4:10	昼食休憩	145	ガイヤーン（鶏の炭火焼き）、焼き豚の店。もち米
12:38	0:22	4:32	出発	145	
13:05					チェンマイまで125キロの標識。この辺り、果実ラムライの買い付け所が目立つ（AA, A, B, C の4クラスに区分）。
13:29	0:51	5:23	Wiang Papao District事務所（通過）	190	ウィエンパーパオ郡。
13:31			三叉路通過		直進118号線、右折1150号線、プラーオ郡へ向かう。
13:39	0:10	5:33	給油のため停車	226	
13:47	0:08	5:41	再出発	226	正面は山で見晴らしがよい
14:00					ナーム・メーラーウ国立公園。山の中に入る。上りとS字カーブが続く。
14:04	0:17	5:58	検問所（Mae to チェックポイント）	247	
14:06	0:02	6:00	Khun Chae国立公園	249	2車線。そのあとすぐ1車線に戻る。
14:16	0:10	6:10	三叉路	262	直進118号線、チェンマイへ。左折するとメーチャン郡へ。チェンマイまで48kmの標識。
14:35	0:19	6:29	チェンマイ県庁所在市に入る	287	Muang Chiang Mai
14:44	0:09	6:38	交差点	300	直進は118号、チェンマイへ。王檀は121号線で左折するとサンガムペーン郡へ。チェンマイまであと6キロの標識。

図表1-4-4 末廣GMS調査団走行記録 南北経済回廊 （記録作成者：助川成也、末廣昭）

その6 チェンコン市内～チェンマイ市内 （2016年8月22日）

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
15:13	0:29	7:07	チェンマイ大学正門到着	312	チェンマイ市街地に入ってから車の渋滞がひどく、遅々として進まず。
			チェンマイ大学人文学部日本研究センター		日本研究センターでサランヤー所長、西田副所長などから聞き取り調査。
17:18	2:05	9:12	チェンマイ大学発領事公邸へ	313	市内から南西にHang Dong 郡に向かう。結構離れている。
18:05	0:47	9:59	チェンマイ総領事公邸着	329	公邸にて日本食。
21:20	3:15	13:14	チェンマイ総領事公邸発	329	
21:50	0:30	13:44	ホテル到着	345	Duan Tawan Hotel

第４節　2017 年調査、南の経済回廊：カンボジア＝東部タイ

期間　2017 年 8 月 16 日から 23 日

メンバー　末廣昭、大泉啓一郎、工藤年博、助川成也、宮島良明、伊藤亜聖（バンコクで合流）、中島勝利（東大社研）、森田英嗣（同上）、佐藤正喜（バンコク在住）、金谷英明（バンコク SBCS）。

旅程　8 月 16 日　バンコク経由でプノンペン到着。サンウェイ・ホテルに宿泊。

8 月 17 日　ホテルを出発のあと、ジェトロ・プノンペン事務所でカンボジアの経済情勢についてレクチャーを受ける。そのあと、日本の ODA で作られたパーサック川の橋を渡り、プノンペン新港（PPAP）を視察。日本の ODA で完成したメコン川にかかる通称「つばさ橋」（ネアックルン橋）を見学（**写真集の 3 頁**）。近くのフェリー乗り場で昼食。プノンペン市内に引き返す。夕方、イオンモール第 1 号店に（**写真集の 3 頁**）。盛況につき、イオンはすでに第 2 号店を開店し、現在は第 3 号店の建設に着手。近くには巨大な高層マンション（韓国人所有）が建っていた。

8 月 18 日　ホテルを出発後、プノンペン特別経済区（Phnom Penh Special Economic Zone）を視察（**写真集の 4 頁**）。そこから西に向かって進み、北上してコッコンへ。2010 年 8 月にコッコンを訪れたときは川に橋がなく、フェリーで渡った。今回はタイの近隣諸国経済開発協力機構（NEDA）の援助で完成した橋を渡ったため、大幅に時間を短縮できた。夕方にコッコン特別経済区（Koh Kong Special Economic Zone）に到着。矢崎カンボジアの工場視察。その後、カジノがあるホテルで懇談。

8 月 19 日　ホテルを出発。コッコン橋を渡って、国境の街カムイアムからタイ側のハートレックへ（**写真集の 5 頁**）。そこからチャンタブリー県をへてラヨーン県へ。同県のマープタプット工業団地を視察のあと、ラヨーンシティ・ホテルに宿泊。

8 月 20 日　ラヨーン市を出発。東部経済回廊（EEC）の関連施設を視察する。まず、チョンブリー県のウータパオ空港、ついでサッタヒープ海軍港、シーラーチャーの街へ。

パッタヤー駅、サハ・グループが展開する「J パーク」（日本パーク）を見学。そのあと、レームチャバン港を見学して、シーラーチャー・シティホテルに宿泊。

8 月 21 日　ホテルを出発のあと、アマタ工業団地の事務所で、筒井康夫氏から東部タイの工業団地の状況を聞く。すでに 30 以上の工業団地が開業している。モーターウェイを使って一路バンコクへ。そのままサナームルワン広場に行き、故ラーマ 9 世王のもがり会場を見学する予定であったが、交通混雑と入場規制のため見学をあきらめる。夜、伊藤亜聖と合流。末廣、大泉、伊藤の 3 名が大使公邸に呼ばれ、佐渡島大使、大村公使、小林一等書記官などと懇談。センターポイントホテルに宿泊。

8 月 22 日　国鉄マッガサン駅近くの東部経済回廊（EEC）事務局を訪問。旧友のカニット・セーンスパン事務局長からレクチャーを受ける（**写真集の 6 頁**）。夕方、しゃこの店。夜中のフライトで羽田国際空港へ翌 23 日の朝到着。

図表1-5-1　末廣GMS調査団走行記録　南部経済回廊（記録作成者：助川成也、末廣昭、宮島良明）

その1　カンボジア：プノンペン～ネアックルン　（2017年8月17日）　車両　トヨタ・コミュータ

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
8:31	0:00	0:00	サンウェイホテル出発		
9:03	0:32	0:32	ジェトロプノンペン事務所着	7	河野、伊藤、安藤氏と面談
9:57	0:54	1:26	出発	9	プノン・モニウォン通り
10:13	0:16	1:42	パーサック川の橋（日本のODA）	14	国道1号線
10:20	0:07	1:49	プノンペンの市街へ	17	ここまで渋滞、以降中央分離帯なくなる
10:36	0:16	2:05		28	ここから1車線に変更
10:49	0:13	2:18	プノンペン新港着（PPAP）	38	
12:31	1:42	4:00	フェーズ3の出口出発	48	
12:48	0:17	4:17	ガソリンスタンド（休憩）	65	
12:50	0:02	4:19	出発	65	
12:56	0:06	4:25	国道1号線を東に	71	牛車2頭立てと遭遇
13:08	0:12	4:37	つばさ橋（ネアックルン橋）着	79	
13:09	0:01	4:38	つばさ橋の中央を通過	80	
13:15	0:06	4:44	ネアックルンの市街	84	
13:17	0:02	4:46	旧フェリー乗り場。昼食休憩	84	観光客目当てのレストランへ。大エビがキロ当たり35ドルは高い。中エビのグリル、カニ・チャーハン、スープ。しめて105ドル。
14:07	0:50	5:36	出発	84	
14:18	0:11	5:47	つばさ橋の中央を通過	88	記念写真撮影
14:48	0:30	6:17	LM17（PPAP）通過	119	
15:15	0:27	6:44	プノンペン市内への渋滞始まる	143	
15:32	0:17	7:01	イオンモール着	147	隣が高級ホテル・Sofitel、その隣が韓国人経営の巨大コンドミニアム、Rose Garden。敷地内のスターバックスで休憩。アメリカンが2.70ドル、アイスラテが2.95ドル、アイスコーヒーが1.95ドル。値段は日本とあまり変らない。イオンモールでワインを2本購入。
17:07	1:35	8:36	出発	147	
17:28	0:21	8:57	サンウェイホテル着	152	

図表1-5-2　末廣GMS調査団走行記録　南部経済回廊　（記録作成者：図表1-5-1に同じ）

その2　カンボジア：プノンペン～コッコン　（2017年8月18日）

2	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
8:00	0:00	0:00	サンウェイホテル出発		
8:25	0:25	0:25	左に空港、右にアンコールの工場通過	9	Angkor Beer
8:36	0:11	0:36	3号線と4号線の分岐、4号線へ	12	
8:51	0:15	0:51	プノンペンSEZ着（PPSEZ）	18	外から見学のみ
8:56	0:05	0:56	PPSEZ内のAJINOMOTO着	20	
8:58	0:02	0:58	出発	20	
9:23	0:25	1:23	SEZゲート出発	30	でてすぐ左手に、タイのCP Group の飼料工場
9:57	0:34	1:57	カムポンスプーの市街地通過	59	
10:04	0:07	2:04	1車線に	64	
10:05	0:08			65	左手に靴、衣類の工場あり
10:17	0:13	2:17	左に沼	76	
10:20					Phnom Grouch に入る
10:32	0:15	2:32	79Kmのマイルストーン	93	
10:44	0:12	2:44	スローダウンの標識（渋滞）	107	前方を10輪砂利積みトラックがふさぐ。
10:50	0:06	2:50	バナナの路上売り地を通過	112	99キロの表示。しばらくバナナのつるし売りが続く。
2	**経過時間**	**累計時間**	**地点**	**累計距離**	**備考**
10:53	0:03	2:53	昼食	114	道路に面した飯屋（Highway 4 Pich Nil, Kampong Speu Province）。焼きそばとチャーハンを注文。合計47ドル
11:32	0:39	3:32	出発	114	
11:46	0:14	3:46	激しいスコール	130	
12:11	0:25	4:11	右に分岐（48号、AH123 ）	155	4号線と分岐。左はシハヌークビル、右はコッコン。スコールあり
12:13	0:02	4:13	粗雑な舗装が約1キロ続く	158	
12:18	0:05	4:18	道路の舗装面に陥没穴	162	
12:19	0:01	4:19	右に分岐（コッコンまで144Kmの標識）	163	
12:23	0:04	4:23	タイが作った橋（NEDA）	167	Sre Ambel Bridge
12:27	0:04	4:27	分岐点から17キロの標識	172	両脇、見事な水田
			分岐点から29キロの標識	184	アップダウン。陥没穴多し
12:40	0:13	4:40	悪路（補修待ち）	188	道路脇に砂利を置いている
12:41	0:01	4:41	悪路（500m）	190	
12:51	0:10	4:51	分岐点から43キロの標識	198	スコールやむ
12:56	0:05	4:56	●●橋通過	205	
13:00	0:04	5:00	T字路通過	211	左に分岐
13:02	0:02	5:02	ヒュンダイ（現代）の新車6台をのせたトレーラーとすれ違う	214	コッコンの工場から。矢崎総業の植松さんの話では月24台組立て。
13:10	0:08	5:10	山道に入る	222	
13:12	0:02	5:12	コッコンに入る	225	州境の標識
13:44	0:32	5:44	峠を通過	266	
13:58	0:14	5:58	悪路	285	
14:00	0:02	6:00	大きい橋（Totay）通過	287	Phum Daung
			分岐点から140キロ	295	突然、視野が開ける。目の前は台地。
14:12	0:12	6:12	コッコン・ビレッジに入る	301	

図表1-5-2　末廣GMS調査団走行記録　南部経済回廊　（記録作成者：図表1-5-1に同じ）

その2　カンボジア：プノンペン～コッコン　（2017年8月18日）

2	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
14:16	0:04	6:16	コッコン橋入り口	306	
14:18	0:02	6:18	コッコン橋の料金ゲート	308	通過料5800リエル、1.5ドル
14:24	0:06	6:24	コッコンSEZ入り口	313	
14:26	0:02	6:26	コッコン・リゾートホテル（カジノ）着	315	金谷さんピックアップ
14:28	0:02	6:28	出発	315	
14:32	0:04	6:32	コッコンSEZ入り口	318	
14:33	0:01	6:33	矢崎総業の工場着（Yazaki (Cambodia) Products Co.,Ltd.）	318	植松賢二氏、佐藤たかひこ氏に面談。夜、リゾートホテルのレストランで11時まで歓談、ご馳走になる。
17:31	2:58	9:31	出発	319	
17:40	0:09	9:40	コッコン橋の料金ゲート	324	
17:44	0:04	9:44	コッコンベイ・ホテル着	326	

走行距離合計	224分		Phom Penh SEZ＝コッコン・リゾートホテル入り口まで	平均時速	運転手ホーさんが、午後2時半に間に合わせるため、ハイレベルの運転技術を示す。

写真 3　2002 年に地元有力者の資金で開通したコッコン橋の石碑。

（出所）2017 年 8 月 19 日　末廣撮影。 写真集の 4 頁も参照のこと。

図表1-5-3　末廣GMS調査団走行記録　南部経済回廊（記録作成者：図表1-5-1に同じ）

その3　カンボジア：コッコン～タイ：ラヨーン　（2017年8月19日）

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
9:10	0:00	0:00	コッコン橋入り口出発		写真撮影①
9:19	0:09	0:09	コッコンSEZの入り口着	6	写真撮影②
9:22	0:03	0:12	出発	6	
9:27	0:05	0:17	Cam Yeam（コッコン）出国管理所着	6	カンボジア出国
10:02	0:35	0:52	ハートレックの入国管理所出発	6	タイ入国、国道3号線、AH123
10:16	0:14	1:06	4車線への拡幅工事がここまで続く	16	入国管理所の出発直後から
10:21	0:05	1:11	CPセブン-イレブンで休憩	21	地図を探すがなし
10:28	0:07	1:18	出発	21	
10:45	0:17	1:35	4車線への拡幅工事	40	52Kmまで
10:50	0:05	1:40	第1車両検問所（チェックポイント1）	46	カンボジア人、ベトナム人の密入国を取り締まっているとのこと
11:15	0:25	2:05	道路が4車線に	74	
11:20	0:05	2:10	第2車両検問所（チェックポイント2）	82	
11:31	0:11	2:21	トラート市内に向かう交差点	94	コッコンから一番近いテスコ
11:35	0:04	2:25	トラートで昼食	95	ロースト・ダックの専門店「ペット・ヤーング・セーングチャン」で、各自麺（セーンレック、セーンヤイ）を注文。計890バーツ。
12:07	0:32	2:57	出発	95	
12:25	0:18	3:15	チャンタブリー県に入る	118	
12:58	0:33	3:48	国道3号線左折（バイパス）	161	
13:38	0:40	4:28	ラヨーン県入り	205	
13:39	0:01	4:29	ガソリン休憩	206	
13:53	0:14	4:43	出発	206	
15:20	1:27	6:10	マープタプッ工業団地の側道へ	286	
15:24	0:04	6:14	マープタプット工業団地入り口	290	
15:27	0:03	6:17	PTTのタンク前で写真撮影	291	
16:06	0:39	6:56	マープタプット工業団地出発	308	
16:32	0:26	7:22	ラヨーンシティー・ホテル着	317	夜は、ラヨーンの港にある有名な海鮮レストラン（Laem Charoen Seafoods）で夕食。合計5170バーツ。

写真 4　コッコン特別経済区の中にある矢崎カンボジアの工場で聞き取り調査。出資者は日本の矢崎総業のタイ法人（タイ矢崎）で、「タイプラスワン戦略」の典型的な事例である。

（出所）2017 年 8 月 18 日　森田英嗣撮影。

図表1-5-4　末廣GMS調査団走行記録　南部経済回廊（記録作成者：図表1-5-1に同じ）

その4　タイ：ラヨーン～シーラーチャー（2017年8月20日）

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
9:11	0:00	0:00	ラヨーンシティ・ホテル出発		
9:23	0:12	0:12	ラヨーン市外へ	10	サッタヒープまで34キロの看板
9:51	0:28	0:40	空軍の入りロゲート前通過	32	
9:52	0:01	0:41	チョンブリー県に入る	34	3kmでウータパオ空港の看板
9:53	0:01	0:42	3126号線へ左折	34	
9:55	0:02	0:44	ウータパオ空港入り口	37	
9:58	0:03	0:47	停車（写真撮影）	39	
10:07	0:09	0:56	出発	39	
10:10	0:03	0:59	ウータパオ空港着（U-Tapao Rayong-Pattaya International Airport）。ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะภา ระยอง-พัทยา	40	2017年8月末にオープンの予定が延期され、2017年12月末オープンの予定に。国際線は中国の南寧、江西省南昌、マカオ、クアラルンプル、シンガポール。国内線はウドン、ウボン、ハートヤイ、プーゲット、コ・サムイ、チエンマイの6路線7便。
10:25	0:15	1:14	出発	40	
10:33	0:08	1:22	国道3号に戻る	47	この交差点からバンコクまで185kmの看板
10:37	0:04	1:26	タールアン市街に入る	51	
10:43	0:06	1:32	約4kmにわたりサッタヒープ海軍基地の塀が続く	56	
10:45	0:02	1:34	テスコロータス着	57	大きな本屋あり。地図、『君の名は』（小説、タイ語版）などを購入。
11:17	0:32	2:06	出発	57	
11:19	0:02	2:08	サッタヒープの海軍基地港ゲート着。ฐานทัพเรือสัตหีบ	58	工事その他はまだ始まっていない。
11:29	0:10	2:18	出発	58	
11:32	0:03	2:21	国道3号に戻る	60	
11:49	0:17	2:38	左折し、ソーイに入る	76	バーンアンプー郡。パタヤー12キロ手前
11:51	0:02	2:40	昼食。Pricha Seafoods Restaurant	77	有名な海鮮レストラン「プリーチャー・シーフード」。大きなしゃこ、赤貝、ばい貝、カニのウンセン蒸し、トムヤム・ポーテークなど合計7200バーツ。日本並み！
13:18	1:27	4:07	出発	77	バンコクへ帰るグループと別れる。
13:36	0:18	4:25	東線パッタヤータイ駅着	88	線路沿いの道路を進む。
13:40	0:04	4:29	出発	88	
13:46	0:06	4:35	東線パッタヤー駅着	92	
13:58	0:12	4:47	出発	92	
13:59	0:01	4:48	モーターウェイに入る	92	そのあとUターン
14:03	0:04	4:52	料金所通過	96	フリー
14:18	0:15	5:07	左手にレームチャバンが見えてくる	118	
14:22	0:04	5:11	モーターウェイ出口通過	123	
14:24	0:02	5:13	J-PARK着（Max Valu、Daiso、ツルハドラッグ、すき家、らーめん幸楽苑など）	124	Saha Group が創設。4年前にメーソットの下着工場を案内してもらった応元さんに会う。「Max Valu」は有機野菜、TVディナーが豊富。香り米2キロ袋が129バーツ。バンコクの一般スーパーでは5キロ袋が149バーツ。

図表1-5-4　末廣GMS調査団走行記録　南部経済回廊（記録作成者：図表1-5-1に同じ）

その4　タイ：ラヨーン～シーラーチャー（2017年8月20日）

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
15:01	0:37	5:50	出発	124	
15:24	0:23	6:13	レームチャバン工業団地着	140	
15:28	0:04	6:17	工業団地内フリーゾーン●着	143	
15:32	0:04	6:21	出発	143	
15:39	0:07	6:28	レームチャバン港入り口ゲート着	145	
15:48	0:09	6:37	国道3号線（スクムウィット通り）に戻	148	
16:00	0:12	6:49	シーラーチャー市内。王室の車列通過（孫、Ong Pa）、約10分待機	158	
16:11	0:11	7:00	シーラーチャー・シティホテル着	159	ホテル内に大浴場あり、感激する。周りに伝統マッサージ多い。日本人向け店が「大阪食堂」「家系ラーメン秀家」など130軒。

図表1-5-5　末廣GMS調査団走行記録　南部経済回廊（記録作成者：図表1-5-1に同じ）

その5　タイ：シーラーチャー～バンコク　（2017年8月21日）

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
9:12	0:00	0:00	シーラーチャーシティーホテル出発		
9:30	0:18	0:18	左折、3027号線へ	14	
9:39	0:09	0:27	331号線を北上	26	SUZUKIの工場まで7キロの地点
9:58	0:19	0:46	左折、344号線へ	50	
10:10	0:12	0:58	モータウェイ（7号線、AH19、AH123）に入る	63	スワンナプーム空港まで60kmの表示
10:13	0:03	1:01	料金所	68	
10:16	0:03	1:04	料金所	71	モーターウェイを降りる
10:30	0:14	1:18	AMATA NAKORNのオフィス着	79	
12:11	1:41	2:59	出発	79	
12:17	0:06	3:05	昼食（アマタナコン内）	83	セーンヤイ、セーンレック・ナームを注文
12:39	0:22	3:27	出発	83	
13:15	0:36	4:03	スワンナプーム空港への出口通過	127	
13:21	0:06	4:09	料金所（首都高速入り口）	136	110バーツ
13:28	0:07	4:16	料金所	144	
13:43	0:15	4:31	高速出口（ヨマラート）	162	
14:00			大混雑のサナーム・ルワン広場を迂回して、プラピングラウ橋下からニューペップリー通りへ向かう		国王葬儀のモガリ（プラスメーン）の見学はあきらめる。
14:36	0:53	5:24	センターポイントチットロム着	174	

第 5 節　2018 年調査、東西経済回廊：ミャンマー＝タイ

期間　2018 年 8 月 16 日から 22 日
メンバー　末廣昭、伊藤亜聖、大泉啓一郎、工藤年博、助川成也、宮島良明
旅程　8 月 16 日　成田国際空港からミャンマーのヤンゴンへ。セドナの近く、Lexus Hotel に宿泊。夜、みずほ銀行ヤンゴン支店の古川氏から聞き取り調査。

8 月 17 日　ホテルを出発して「ティラワ経済特区」(Thilawa Special Economic Zone) へ（**写真集の 7 頁**）。■ティラワ経済特区は、2014 年 1 月設立の Myanmar Japan Thilawa Development Ltd. (MJTD)が運営。日本民間 39%、日本政府 10%、ミャンマー民間 41%、ミャンマー政府 10%の出資。訪問時、合計で 93 社（うち日本が 48 社、タイが 14 社)。■ミャンマー日本ティラワ開発の清水社長、物流倉庫を手掛ける Ryobi Myanmar Distribution Center 池田氏、たまたま滞在中の両備ホールディングス社の松田社長。日本工営のミャンマー工営インターナショナル社の石見社長、木村同代表 (海洋工学)、日本工営の森氏など。
夕方、ジェトロ・ヤンゴン事務所で、クントゥーレイン次長からレクチャーを受ける。夜、森・濱田・松本法律事務所ヤンゴン支部の眞鍋氏、武川氏と懇談。

8 月 18 日　ヤンゴン出発。バゴー工業団地へ。道が悪いうえ、トラックの混雑がひどい（**写真集の 7 頁**）。工業団地内で、Laws Group の張国栄社長、Myanstar Garment Co.,Ltd.、Hanjen Manufacturing Co.,Ltd. 何月蛾氏、バゴー工業連合会東区長（精米所協会の地区代表もつとめる）U Kyi Tun と面談。ネピドー等から参加した経済計画・財政省、建設省などの官僚 6 名（工藤氏の知人）からバゴー工業団地建設の経緯についてヒアリング。そのあと、パアーン市に向かう。雨期のため、サルウィン川が氾濫寸前。パアーン市自体も冠水状態（**写真集の 9 頁**）。グローリー・パアーン・ホテルに宿泊。

8 月 19 日　ホテル出発後、パアーン市からタイとの国境ミヤワディに。ミヤワディの手前 45 キロから国境まで、タイ政府（NEDA）の援助で全天候道路を建設。国境を越えてタイ側メーソットに（**写真集の 9 頁**）。スラット氏がバンコクから車で出迎え。タイ＝ミャンマー第 2 友好橋を視察。メーソット・ヒルリゾートに宿泊。

8 月 20 日　メーソットを出発して、山越えを行ってターク県へ。ナコンサワン県を通って、アーントーン県、チャオプラヤー川に面した「川エビの旨い店」（レストラン・リムナーム）に。夕方バンコクに到着、サイアムセンター近くの Ibis Bangkok Siam Hotel に宿泊。

8 月 21 日　午前、バンコク市内で資料収集。夜、メナムフォーラム、バンコククラブで末廣が「タイと中国の戦略的提携」について講演会。110 名が参加。

8 月 22 日　早朝、スワンナプーム国際空港へ。午後 3 時、成田国際空港に到着。

★このときの視察旅行の詳しい記録と解説は、**本報告書第 9 章（助川成也）「タイプラスワンの視点から見たミャンマー」**を参照のこと。

図表1-6-1　末廣GMS調査団走行記録　東西経済回廊（記録作成者：図表1-5-1に同じ）

その1　ヤンゴン～ティラワ　（2018年8月17日）　車両：トヨタ・ハイエース13人乗り

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
8:00	0:00	0:00	ホテル発（ティラワ方面へ）		LEXUS　HOTEL
8:28	0:28	0:28	バゴー川渡河開始	10	客車列車遭遇
8:33	0:05	0:33	バゴー川渡河終了	11	Thanlwin タンルイン市への入境税200チャット（15円　重量は1～3トン）。
8:47	0:14	0:47		16	韓国車（現代、起亜）多し
8:54	0:07	0:54	ティラワ三叉路	18	左手にジャイカオ寺を見る。
9:01	0:07	1:01	ティラワに向け左折	21	コンクリート道路に。
9:08	0:07	1:08	ティラワSEZ到着（周遊）	25	Thilawa Special Economic Zone
9:24	0:16	1:24	MJTD到着	30	MJTD（Myanma Japan Thilawa Development Ltd.）訪問。住商のスタッフと面談。そのあと、裏手の両備ミャンマー（Ryobi Myanmar Distribution Service Co.,Ltd.）の物流センターを視察。
12:40	3:16	4:40	両備出発	32	
12:53	0:13	4:53	日本工営コンテナターミナル着	37	ミャンマー日本工営インターナショナル社社長のI氏、ヤンゴン港開発事務所長のK氏など。丁寧な説明を受けたあと、コンテナ港の建設現場を視察。
15:44	2:51	7:44	日本工営コンテナターミナル発	38	
15:54	0:10	7:54	SEZ入口通過	43	左手バゴーリバー道路
16:23	0:29	8:23	トールゲート（BOT）	63	ダゴン橋通行料金200チャット（15円）。
16:33	0:10	8:33	三叉路	69	直進、マンダレーの道。左。
17:18	0:45	9:18	ジェトロ着	87	JETRO ヤンゴン事務所次長　クン・トゥーレイン氏 Khun Thu Rein から、ミャンマー経済のレクチャー受ける。

写真 5　パアーン市の先にあるタンルイン橋。中国の援助で建設された。

（出所）2018 年 8 月 19 日　助川成也撮影。

図表1-6-2-1　末廣GMS調査団走行記録　東西経済回廊（記録作成者：図表1-5-1に同じ）

その2　ヤンゴン～パアーン（2018年8月18日）

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
8:05	0:00	0:00	ホテル出発		LEXUS　HOTEL
8:40	0:35	0:35	ミンガラドン工業団地通過	14	Mingaladon Industrial Park
8:54	0:14	0:49	ミャンマービール通過	23	キリンビールが出資。
8:55	0:01	0:50	料金所	24	100チャット（換算すると約7.4円）。MAXゾーゾーBOT道路。
9:00	0:05	0:55	国道1号線に合流	29	
9:03	0:03	0:58	料金所（ヤンゴン・マンダレー高速）	32	700k。MAXゾーゾーBOT道路。
9:13	0:10	1:08	新ゲート（建設中）	39	
9:22	0:09	1:17	バゴー管区入り	52	Bago Township
9:28	0:06	1:23	インダゴー工業団地通過	58	Inndagaw Industrial Park
9:38	0:10	1:33	オタチョーホテル着（待合せ）	69	建設省都市住宅開発局長（バゴー地区）、Sai Thet Naing Moe （工藤GRIPS研修生）ほか
9:54	0:16	1:49	オタチョーホテル出発	69	
10:09	0:15	2:04	バゴー工業団地事務所着	74	Bago Industrial Park
11:02	0:53	2:57	バゴー工業団地事務所発	74	
11:10	0:08	3:05	カリスマ・アパレル社到着	77	Lawsgroup（羅氏集団、香港1975年設立）, Karisma Apparel (Myanmar) Co.,Ltd. 社長 David Cheung 張國榮。2015年設立、従業員5600人。
12:09	0:59	4:04	カリスマ・アパレル社出発	77	
12:16	0:07	4:11	ミャンスター社到着	79	Myanstar Garment Co.,Ltd. 韓国系の企業。社長U Kyaw Win。2001年設立、ワーカー1747人。
12:44	0:28	4:39	ミャンスター社出発	79	
12:47	0:03	4:42	料金所	80	
13:06	0:19	5:01	バゴー建設事務所着	92	建設省都市住宅開発副局長（全国）、Zaw Zaw Aye （工藤研修生）等がバゴー市都市計画を説明。
14:01	0:55	5:56	バゴー建設事務所発	92	
14:04	0:03	5:59	中小企業者会の会場着	93	U Kyi Tun, President (Bago East Division), ミャンマー精米所協会。
15:00	0:56	6:55	中小企業者会の会場からレストランへ。ウーさんの招待。	94	Hantha Waddy レストラン　野菜炒めなど中華風の料理。
15:38	0:38	7:33	昼食会場発	94	
15:58	0:20	7:53	パヤジイ交差点	106	国道8号線。Payagi　左に向かうとバゴー、ヤンゴン方面、右に向かうとマンダレー方面、後ろはシッタン川。
16:00	0:02	7:55	給油所	106	
16:01	0:01	7:56	給油所発	106	
16:03	0:02	7:58	料金所	112	シュエタンルイン
16:12	0:09	8:07		121	線路通過
16:16	0:04	8:11	料金所	125	
16:32	0:16	8:27	旧道との分岐（新橋へ）	144	左側旧道、真っ直ぐ新道
16:39	0:07	8:34	橋通行料金所（シッタン川）	154	900チャット（63円）。中国の経済援助で建設された橋。

図表1-6-2-2 末廣GMS調査団走行記録 東西経済回廊（記録作成者：図表1-5-1に同じ）

その2 ヤンゴン～パアーン（2018年8月18日）

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
16:42	0:03	8:37	モン州入り	155	
17:03	0:21	8:58	料金所（チャイトー入り）	176	チャイトー Kyaikto
17:32	0:29	9:27	料金所	207	Bilin ビリン郡区
17:37	0:05	9:32	料金所	212	シュエタンルイン、700チャット（50円）。
18:05	0:28	10:00	タトン入り	243	Thaton township
18:13	0:08	10:08	パゴダ見学（タトン）	250	
18:27	0:14	10:22	パゴダ出発	250	
18:28	0:01	10:23	タトン三叉路	250	丁字路。左に行けばパアーン、右に行けばモーラミャイン。
18:39	0:11	10:34	料金所（タトン・インガレー道）	260	Thaton. 500チャット（36円）。BOT建設。
18:43	0:04	10:38	ドンタミ川	263	Donthami river
18:49	0:06	10:44	トイレ休憩	269	Thitsartun Minimart ミニマート（店の中はタイ製品多し）
18:59	0:10	10:54	休憩終了・出発	269	
19:20	0:21	11:15	サルウィン川料金所	291	800チャット（58円）。ぎりぎりまで氾濫
19:24	0:04	11:19	三叉路	293	左折
19:30	0:06	11:25	夕食休憩	296	タイ料理店（実際はタイまがい）
20:21	0:51	12:16	夕食休憩終了・出発	296	
20:28	0:07	12:23	パアーン市内のホテル着	299	Hpa-an Glory Hotel

図表1-6-3-1 末廣GMS調査団走行記録 東西経済回廊 （記録作成者：図表1-5-1に同じ）

その3 パアーン～ミャワディ（2018年8月19日）

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
8:01	0:00	0:00	パアーンのホテル出発		Hpa-an Glory Hotel. パアーンの街中は洪水。橋手前で300チャット
8:18	0:17	0:17	タンルイン橋到着	7	Thanlwin Bridge
8:22	0:04	0:21	橋通過後下車	8	タンルイン橋の概要と建設の経緯に関する3つの記念碑を撮影（ビルマ語）。
8:38	0:16	0:37	乗車・再出発	9	
8:51	0:13	0:50	VIVO店舗見学・停車	16	
9:02	0:11	1:01	再出発	16	
9:08	0:06	1:07	停車	18	コピー店を探す。
9:12	0:04	1:11	再出発	18	
9:23	0:11	1:22	停車	21	検問所用のパスポートのコピー作成。
9:32	0:09	1:31	再出発	21	
9:40	0:08	1:39	トイレ休憩	26	
9:46	0:06	1:45	出発	26	
10:02	0:16	2:01	料金所	39	Eiko Family Construction エイコーファミリーBOT、500チャット（37円）。
10:04	0:02	2:03	エインドゥの市街	40	Eindu Township. 85号線使わず南下。工事のため。
10:17		2:16	分岐点		分岐点に至る道は1年前に開通。道路状況は良好。

図表1-6-3-2 末廣GMS調査団走行記録 東西経済回廊 （記録作成者：図表1-5-1に同じ）

その3 パアーン～ミャワディ（2018年8月19日）

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
10:25	0:21	2:24	チャルカレー・タウンシップ	62	Kyarkalay Township. モーラミャイン Mawlamyine の手前で左折、北上する。
10:27			木製橋を渡る		橋の許容重量は8トンまで。大型トラックは左端の浮き橋を使用するようになっている。見るからに危ないし、時間もかかる。
10:32	0:07	2:31	洪水集落視察	66	
10:36	0:04	2:35	再出発	66	
11:03	0:27	3:02	85号線と合流	87	道路修復中。
11:18	0:15	3:17	料金所（橋梁使用料徴収）	93	800チャット（約60円）。
11:22	0:04	3:21	コーカレイ・タウンシップ入り	94	Kawkareik Township
11:27	0:05	3:26	キュンド・タウンシップ入り	97	Kyundo Township
11:29	0:02	3:28	T字路	97	ミヤワディまで 87.7キロの標識あり。
11:46	0:17	3:45		106	山道のぼりに入る。
11:50	0:04	3:49	昼食休憩	107	道端のレストラン（ウムンチー U Mon Kyi）で典型的なミャンマー料理を食べる。
12:24	0:34	4:23	再出発	107	
12:40	0:16	4:39		115	距離標識あり。ミヤワディまで47.5キロ、コーカレイまで51キロ。
12:46	0:06	4:45	料金所（道路・橋使用料）	119	1500チャット。うち橋が1000チャット、道路使用料が500チャットの通過料。
12:48	0:02	4:47	バイパス・旧道分岐（停車）	119	ミヤワディ方面は片道2車線。
12:52	0:04	4:51	再出発	119	
13:20	0:28	5:19	バイパス・旧道分岐（停車）	147	
13:27	0:07	5:26	再出発	147	ミヤワディまであと17キロの道路標識あり。
13:30	0:03	5:29		150	
13:35	0:05	5:34	ゲート（ティンダンニーナ）	153	
13:50	0:15	5:49		164	
13:51	0:01	5:50	タイ国境到着	164	
14:03	0:12	6:02	カジノ到着・見学	168	

その4 メーソット国境～メーソット市街 （2018年8月19日） 車両：トヨタ・コミュータに変更

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
17:10	0:00	0:00	国境出発		
17:25	0:15	0:15	第2友好橋建設現場着	10	
17:30	0:05	0:20	出発	10	
17:53	0:23	0:43	メーソット市入り	30	
17:55	0:02	0:45	ホテル着	32	Maesod Hill Resort Hotel

図表1-6-4 末廣GMS調査団走行記録 東西経済回廊 （記録作成者：図表1-5-1に同じ）

その5 メーソット～バンコク （2018年8月20日） 車両：トヨタ・コミューター

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
7:14	0:00	0:00	ホテル発		Maesod Hill Resort Hotel
7:21	0:07	0:07	検問所	6	
7:55	0:26	0:41	検問所	35	
8:16	0:05	1:02	休憩（見晴台）	52	
8:29	0:13	1:15	出発	52	
8:53	0:19	1:39	検問所	75	
9:00	0:07	1:46	三叉路	84	左側はターク県庁所在郡、右側はガムペーンペット県
9:03	0:03	1:49	ガソリン給油	85	Tiger Mini Mart. Amazon Coffee など。
9:13	0:10	1:59	再出発	85	
9:52	0:39	2:38	検問所	136	
10:00	0:08	2:46	ガムペーンペット交差点	145	バンコクまで360キロの道路標識あり。
10:28	0:28	3:14	検問所	184	停車求められる。シートベルト着用のチェック。ナコンサワン県まで77キロ。
10:31	0:03	3:17	再出発	184	
10:37	0:06	3:23	休憩 給油所	192	
10:54	0:17	3:40	再出発	192	
11:19	0:25	4:05	検問所	224	
11:46	0:27	4:32	検問所	259	
11:52	0:06	4:38	ナコンサワン県入り	261	バンコクまであと235キロ、チャイナート県まで59キロの道路標識。
12:12	0:20	4:58	検問所	279	
12:24	0:12	5:10	チャイナート県入り	296	
12:38	0:14	5:24	検問所	315	
12:54	0:16	5:40	シンブリー県入り	345	
13:36	0:42	6:22	アーントーン県入り	395	
13:39	0:03	6:25	検問所	399	
14:00	0:21	6:46	昼食休憩	424	パッタカーン・リムナーム。手長エビの塩焼き（グン・パオ、キロ当たり500バーツ、600バーツ）が店の看板メニュー。そのほか、赤貝（ホーイ・クレーング）、バイ貝（ホーイ・ワーン）が有名な店で、
15:01	1:01	7:47	再出発	424	アユタヤー県バーンパイン郡のTCC Land「AEC Trade Center」（9月1日オープン予定）視察のため、迂回する。
16:37	1:36	9:23	バンコクホテル着	518	Ibis Hotel 国立競技場前

写真 6 ミャンマー、パアーン市内のスマホの店にて。結構多くのスマホを扱う店があった。

（出所） 2018 年 8 月 19 日 末廣昭撮影。

第 6 節　2019 年調査、南北経済回廊：中国昆明＝ベトナム・ハノイ

期間　2019 年 8 月 15 日から 23 日

メンバー　末廣昭、伊藤亜聖、大泉啓一郎、大庭三枝、柿崎一郎（ラオカイで合流）、工藤年博、坂田正三、助川成也、宮島良明、畢世鴻。

旅程　8 月 15 日　末廣と大泉の 2 名が先に、成田国際空港から上海経由で昆明へ。宮島、助川、坂田は、翌 16 日にバンコクから昆明に入る。昆明佳華広場酒店（Kumming Kai Wah Plaza Hotel）に宿泊。

8 月 16 日　雲南省博物館、李俊が率いる俊発集団（Junfa Group）の新螺蛳湾国際商貿城（Lousinwan International Trade City）を視察。314 万平米に 4 万の店舗が出店。来客は 1 日 4 万人。第 1 期工事は繊維、衣類、工芸品、玩具など 26 種類の店。第 2 期工事は日用百貨と家電製品で 10 種類の店。第 3 期工事は建材、家屋装飾品、照明器具、床上用品など。■圓通寺見学。大乗仏教、上座部南伝仏教、チベット仏教の 3 つを、同じ敷地内に祀っていることで有名な寺。

8 月 17 日　中国最大の昆明市内のきのこ卸売市場（昆明木水花野生菌、2 万 4000 平米、1,000 店舗）を視察。松露（トリフ）、松茸、牛肝菌など（**写真集の 11 頁**）。■昆明斗南切り花市場（Kumming Dounan Flower Market）を視察。1998 年オープン。6,000 軒が出店。1 日取引高は 350-550 万元。ここから早朝、海外に切り花を輸出する。夕方、南亜風情（South Asian Screnery Garden）のおしゃれな街へ。怡心園で松茸など 10 種類近くのきのこをふんだんに入れた「きのこ鍋」を賞味（**写真集の 16 頁**）。

8 月 18 日　ホテルをでて昆明市南新駅から新幹線に乗って弥勒まで（**写真集の 12 頁**）。南新駅は 2014 年着工、2016 年 12 月に運営開始。駅舎は長さ 427 メートル、幅 184 メートル、高さ 49 メートルあり、30 近くのホームがある。乗客数は出発、到着とも、1 日 10 万人。■弥勒までの新幹線。出発から 5 分 25 秒で時速 200 キロ、8 分 4 秒のとき、最高時速 247 キロに。ほとんどトンネルばかりでカーブはない。■弥勒駅で昆明の車が出迎え。紅酒荘（Yunnan Red Shateau）でぶどう園とワイナリーを視察。

8 月 19 日　弥勒を出て G80 を南下。分岐点（鎖龍寺）で東へ。南は景洪をへてラオスへ行く道。開遠市（Kaiyuan）をへて蒙自市（Menji）へ。畢先生の教え子のいる紅河学院を訪問。1978 年設立。総合大学で 14 学部。1 万 3,000 人の学生と 800 人の教員。留学生は 800 人。ラオス、ベトナムからの留学生は中国で一番多い。■ザクロ農園、柘榴花諸子楼を見学。昼食は矢品園で有名なしゃぶしゃぶの発祥店「蒙自通橋米綫」。■蒙自を出て南下。ベトナムとの国境河口（Hekou）へ。20 分くらいの手続きでベトナム側の老街（Lao Cai）へ。ただし、中国人の畢先生は別室に呼ばれた。通関の真向かいにあるサパリイ・ホテル（Hotel Sapaly）に宿泊（**写真集の 13-14 頁**）。

8 月 20 日　朝 8 時、河口とラオカイを結ぶ橋を、改造自転車を使ってベトナム側から中国側へ荷物を運ぶ様子を見学その後、ラオカイを出発。フランス人が開発した有名

な避暑地スパの山岳地へ。途中の棚田が素晴らしい（**写真集の 14 頁**）。上り道は 29 キロで平均時速 31.6 キロ、下り道は 30 キロで平均時速は 35.3 キロ。ラオカイに戻って国道を 244 キロ（平均時速 72 キロ）、ハノイまで順調に南下する。ハノイ市街地から北方にある First Eden Hotel に宿泊。

8 月 21 日　ハノイから北 35 キロ、ノイバイ国際空港から 22 キロ地点のイエンフォン工業団地（Yen Phong, バクニン省）へ。玉吉製作所の深水氏ほか。ベトナム研修生の受入が縁でベトナム進出を決めた。このほか、Hiroshima Metal Work（田中氏）, Suzumoto Vietnam（宮嶋氏）など、キャノンに部品を納品する企業を訪問。賃金は月 550-600 ドルで高くなっている。ただし、同じ団地内にあるサムスン電子の工場では最低月 900 ドルを支給。サムスン電子は本体のみで 10 万人、関連企業を含めると 20 万人を、ベトナム全土で雇用しているとのこと。■午後、ロジスティック専門の HPW Cargo JSC（Nguen Cong Manh 社長）で聞き取り調査。

8 月 22 日　ホテルを出発。ジェトロ・ハノイ事務所で北川浩伸所長からベトナム経済のレクチャーを受ける。モノづくりの技術力が向上している点を強調。ただし、実質賃金は上昇している（**後出の図表 1-8**）。昼食は、つけ麺にハンバーグを乗せた有名な「ブンチャー」（Bun Cha Dac Kim）の店に。揚げ春巻きを添えて 10 万ドン（460 円）■午後、世界経済政治研究所でレクチャーを受け、意見交換。Nguen Binh Giang（副所長）, Vo Thin Minh Le（所長補）, Pham Anh Tuan（国際経済部長、プレゼンが秀逸だった）, Pham Thai Quoc（機関誌編集長）など。そのあと、同じ建物内の中国研究所で、Nguyen Xuan Cuong（阮春強所長）以下、数名の研究員と意見交換。

8 月 23 日　早朝、ノイバイ国際空港から羽田国際空港へ帰国。

図表1-7-1　末廣GMS調査団走行記録　昆明～ハノイ（記録作成者：図表1-5-1に同じ）

その1　中国：昆明～弥勒　（2019年8月18日）　車両：トヨタ・コースター（20人乗り）

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
7:42	0:00	0:00	ホテル発		昆明佳華広場酒店
7:55	0:13	0:13	玉渓分岐（G85）	9	左：貴州省方面G78
8:00	0:05	0:18	（G56出口通過）	16	
8:06	0:06	0:24	高速下車（呈貢出口）	21	
8:21	0:15	0:39	昆明南駅到着	29	高速鉄道。10：09発広州南行和階号
11:05	2:44	3:23	弥勒駅出発	170	
11:19	0:14	3:37	昼食会場着	177	雲南紅酒庄内レストラン
13:00	1:41	5:18	昼食会場発	177	
13:02	0:02	5:20	ワイナリー着	178	
14:32	1:30	6:50	ワイナリー発	178	
14:36	0:04	6:54	温泉看板あり	181	
15:03	0:27	7:21	ホテル着	198	弥勒巨人雅閣酒店

図表1-7-2　末廣GMS調査団走行記録　昆明～ハノイ（記録作成者：図表1-5-1に同じ）

その2　中国：弥勒～蒙自～河口　（2019年8月19日）

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
8:09	0:00	0:00	ホテル発		弥勒巨人雅閣酒店
8:20	0:11	0:11	分岐（高速連絡道路）	6	
8:23	0:03	0:14	高速道路G80（弥勒南IC）	10	AH14。片側2車線。
8:27	0:04	0:18	広州・昆明高速（G80）分岐	15	総延長1386Km。2012年9月12日開通。
8:43	0:16	0:34	通過（竹園IC、225出口）	37	
8:45	0:02	0:36	竹園トンネル	39	
8:56	0:11	0:47	分岐（G80-11）	56	南寧は右のG326方向。河口211Km、蒙自70Km標識。G80-11は开河高速。
9:10	0:14	1:01	南バン江特大橋	77	バンは舟の下に皿。857m
9:14	0:04	1:05	分岐（G326）开远北IC	83	开远の読み方はKai Yuan
9:20	0:06	1:11	分岐（G326)开远IC	90	標高1180m
9:23	0:03	1:14	清塘子大橋	96	長さ656m。右側ユーカリの林。
9:32	0:09	1:23	分岐（S48）鸡街IC	110	鸡街の読み方はJijie。
9:44	0:12	1:35	通過（蒙自。出口72）	129	蒙自・北平出口
9:51	0:07	1:42	蒙自IC出口（出口80）	140	
9:55	0:04	1:46	紅河学院到着	143	
10:34	0:39	2:25	紅河学院出発	143	
10:40	0:06	2:31	诸子楼・ざくろ農園	146	
11:31	0:51	3:22	诸子楼・ざくろ農園出発	146	
11:43	0:12	3:34	昼食	154	昼食は、蒙自過橋米線の発祥の店。「天品園」
12:51	1:08	4:42	出発	154	
13:00	0:09	4:51	給油停止	159	ガソリンは、92で7.01元／L、95で7.57元／L。
13:06	0:06	4:57	出発	159	
13:07	0:01	4:58	高速道路（蒙自IC）に。	160	
13:12	0:05	5:03	分岐（出口87）	166	右は、冷泉・ケンスイ。以降、涼水井隧道、河岩脚隧道、湾田隧道（1～4）あり。
13:40	0:28	5:31	湾田隧道出口。	202	
13:45	0:05	5:36	涼水沟隧道	208	涼水沟隧道1～4号、蛮耗隧道1～2号。
13:47	0:02	5:38	牛棚大橋	209	標識（河口まで100km）
13:53	0:06	5:44	通過（蛮耗IC、出口83）	218	
14:13	0:20	6:04	通過（新街IC、出口162）	243	
14:22	0:09	6:13	XXXX大橋	255	
14:31	0:09	6:22	紅河横（標高225m）	266	
14:33	0:02	6:24	通過（出口190番）	270	
14:40	0:07	6:31	通過（200地点）	278	
14:47	0:07	6:38	曼路隧道（1264m）	289	以降、洞坪隧道他隧道群。
14:54	0:07	6:45	河口IC終点。料金所・検問所	298	旅券登録。
15:16	0:22	7:07	検問終了・出発	298	待機22分のうちコンテナ7台。
15:19	0:03	7:10	高速下線（終点）	301	
15:22	0:03	7:13	河口駅・停車	302	
15:30	0:08	7:21	出発	302	
15:40	0:10	7:31	国境到着・下車	308	

図表1-7-3 末廣GMS調査団走行記録 昆明～ハノイ（記録作成者：図表1-5-1に同じ）

その3 ラオカイ～サパ～ハノイ （2019年8月20日） 車両：フォード・トランジット（15人乗り）

時刻	経過時間	累計時間	地点	累計距離	備考
9:05	0:00	0:00	ホテル発		SAPALYホテル。実際の距離計は256737。
9:19	0:14	0:14	陸上物流国境着	5	KIM THANH国境。2008年設置。近くで積み替え手作業あり。
9:24	0:05	0:19	出発	5	
9:26	0:02	0:21	国境橋着	5	ソンホン道路と呼称。
9:32	0:06	0:27	出発	5	
9:43	0:11	0:38	分岐・サパ方面へ（右折）	14	QL（国道）4D。9時42分、ハノイから257キロの標識。
10:03	0:20	0:58	車軸折れトラック立ち往生	25	
10:24	0:21	1:19	サパまで7キロの標識	37	
10:29	0:05	1:24	サパ行政区入り	40	サパまで4キロの標識あり。
10:38	0:09	1:33	サパ中心部。停車	43	標高は1460m。池を囲んでホテル多数。欧米外国人観光客が目立つ。
10:47	0:09	1:42	出発	43	
10:51	0:04	1:46	サンプラザ（サパステーション）停車	44	ケーブルカー駅。建物内はみやげ物、登山グッズなどの店。
11:05	0:14	2:00	出発・ラオカイ方面に	44	
11:20	0:15	2:15	棚田撮影ポイント・停車。	51	辺り一面絶景の棚田風景。
11:26	0:06	2:21	出発	51	
12:02	0:36	2:57	ノイバイ・ラオカイ高速（CT05）	74	2014年日本のODAで開通。ノイバイまで255キロの標識。
12:07			高速速度制限 80/40km		ノイバイまで250キロの標識。
12:15	0:13	3:10	両側2車線に（対面通行）	88	
12:18	0:03	3:13	料金所（カード受領のみ）・昼食	91	標高200m。ドライブインは、Tram Dung So 5. 124万5000ドン。
13:11	0:53	4:06	昼食終了・出発	92	
13:45	0:34	4:40	（ノイバイ迄）200km標識	128	ノイバイまで200キロの標識。
13:46	0:01	4:41	分岐（右はライチャウ方面）	129	Lai ChâuへはQL279.
13:53	0:07	4:48	イエンバイ省（Yên Bái）入り	137	路線バスの対向車は、バクニン＝ラオカイ、タイニン＝ラオカイ、ハイフォン＝ラオカイなど。
13:57	0:04	4:52	ノイバイ・ラオカイ高速道路トンネル	141	名称なし。表記はGoogleによる。車左側は紅河が続く。
14:50	0:53	5:45	XXXXXXX（メモ読めず）	203	120km標識周辺。
14:59	0:09	5:54	フート(Phú Thọ)省入り	216	
15:06	0:07	6:01	（ノイバイ迄）100km標識	225	ハノイまでは127キロ。
15:20	0:14	6:15	紅河渡河	247	
15:35	0:15	6:30	ドライブイン休憩	267	
15:50	0:15	6:45	出発	267	
15:55	0:05	6:50		271	強烈なスコールが襲う。
16:31	0:36	7:26	ハノイ行政区入り	316	
16:33	0:02	7:28	料金所（KM6+000）	318	支払いは46万ドン（約2,100円）
16:39	0:06	7:34	高速下線・QL2A	323	左手先にノイバイ国際空港。
16:57	0:18	7:52	ニャッタン橋（cầu Nhật Tân）	340	
17:23	0:26	8:18	ホテル着	350	First Eden Hotel

図表1-8 ベトナムの地域別最低賃金の推移、2000－2019年 （1000ドン/月）

年次	一人当たりGDP	地域1	地域2	地域3	地域4
*2000-2005	489 (2003)	626	556	487	-
2006	797	870	790	710	-
2008	920	1,200	1,080	950	-
2009	1,181	1,200	1,080	950	920
2010	1,297	1,340	1,190	1,040	1,000
2011	1,532	1,550	1,350	1,170	1,100
2012	1,753	2,000	1,780	1,550	1,400
2013	1,902	2,350	2,100	1,800	1,650
2014	2,049	2,700	2,400	2,100	1,900
2015	2,088	3,100	2,750	2,400	2,150
2016	2,172	3,500	3,100	2,700	2,400
2017	2,306	3,750	3,320	2,900	2,580
2018	2,553	3,980	3,530	3,090	2,760
2019	2,720	4,180	3,710	3,250	2,920

（注）2019年の最低賃金は、2018年8月13日国家賃金審議会の決定にもとづく。地域区分は次のとおり。
「地域1」：ハノイ、ホーチミン市の市街地、ビンズン、、ドンナイ、ハイフォンの都市部。
「地域2」：ハノイ、ホーチミン市の郊外、ダナン、カントーなど。
「地域3」：地方都市部。クニン、バクザン、ハイズオ、ビンフック、ホアビン、タインホアなど。
「地域4」：その他の地域。
（出所）（1）2000-2009年は、厚生省『2013年海外情勢報告』第7章、79頁。（2）2010－2018年は、https://manabox-global.com/2017/12/27/saiteichinngin/#103 （2018年10月18日アクセス）。（3）2019年は、https://www.kuno-cpa.co.jp/vietnam-blog/最低賃金およびgdp, cpiの推移（2019年7月3日アクセス）。

写真 7　午前 8 時、ベトナム側のラオカイから中国側の河口にいっせいに向かう ベトナム人の運び屋。（出所）2019 年 8 月 20 日　末廣昭撮影。

第 2 章

アジアのゲートウェイを目指すタイ

末　廣　昭

第 1 節　タイの長期国家戦略と「アジアのゲートウェイ」

この章では、本報告書『アジアの新たな地域秩序と交錯する戦略――タイと CLMV・中国・日本』を編集するにあたっての意図とその背景について、簡単に述べておきたい。

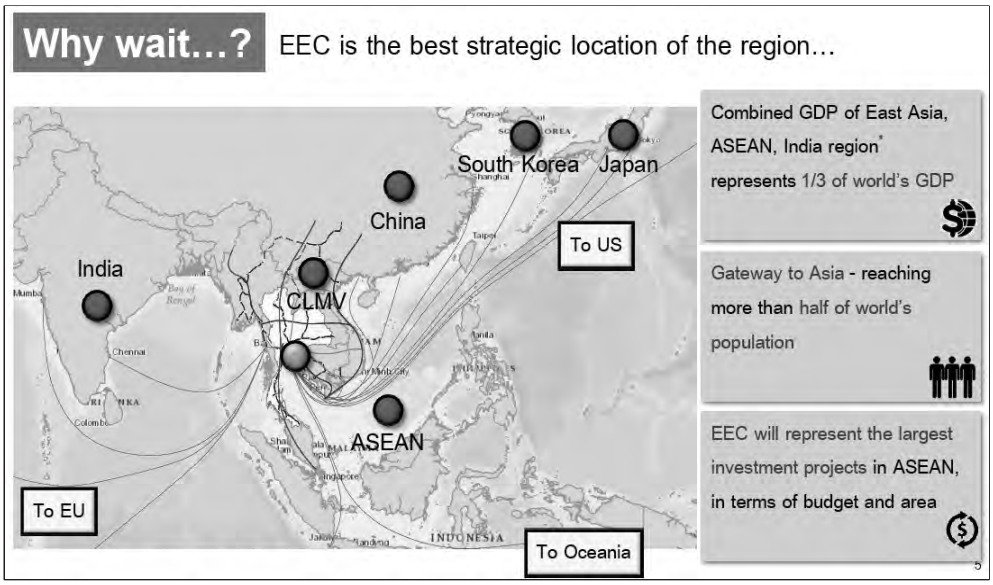
2017 年にタイのプラユット政権は、「タイランド 4.0」をビジョンとする 20 年間にわたる長期国家戦略（2017-2036 年）を発表した。タイは過去 10 年間、平均して 3%台という低成長に見舞われてきた。その理由は、度重なる政治対立だけではなく、安価な労働力と投資資金を投入して成長を維持する「要素投入型成長戦略」の限界が露呈したからであった。この「中所得国の罠」（the middle-income trap）と呼ばれる経済的低迷から脱却するためには、イノベーション主導型の成長戦略に転換する必要がある。この新成長戦略を支えるのは、①情報通信技術を活用した新世代産業（ロボット産業やバイオケミカルなど）の導入と、②デジタル経済の推進の 2 つである。そして、この 2 つの柱を具体的に実現するために、同じ 2017 年に発表されたのが、チャチュンサオ県、チョンブリー県、ラヨーン県の 3 県をカバーする「東部経済回廊（EEC: Eastern Economic Corridor）」開発政策であった[1]。

政府や関係機関が EEC を説明する際に必ず言及する文言がある。それは、タイがアジアの中で戦略的にみて、きわめて有利な位置にあること。そして、この地の利を生かして、タイは「アジアのゲートウェイ（Gateway to Asia）」になることを目指すというものである。具体的に言うと、北は中国をへて韓国、日本へとつながり、東はカンボジア、ベトナムをへて、さらには太平洋をまたいで米国へとつながる。一方、西はミャンマー、インド

[1]「中所得国の罠」については、末廣昭『新興アジア経済論　キャッチアップを超えて』（岩波書店、2014 年）の第 6 章、Asian Development Bank, *Asian Development Outlook 2017: Transcending the Middle-Income Challenge*, Manila: ADB, 2017 を参照。また、「中所得国の罠」の克服と「タイランド 4.0」、EEC の関係の詳しい説明は、末廣昭「「中所得国の罠」の克服－「タイランド 4.0」とタイ大企業の対応能力」『経済志林』（法政大学経済学部、第 85 巻第 4 号の「絵所秀紀教授退官記念号」、2018 年 3 月）を参照。また。大泉啓一郎「「タイランド 4.0」とは何か（前編）――高成長路線に舵を切るタイ」『環太平洋ビジネス情報 RIM』（Vol.17, No.66、2017 年 8 月、91-103 頁）。同「「タイランド 4.0」とは何か（後編）――EEC（東部経済回廊）開発とその課題」『同上誌』（Vol.17, No.67、2017 年 11 月、99-115 頁）も、同時に参照されたい。

をへて中東、さらには欧州へとつながり、南は ASEAN 諸国につながる。つまり、タイは東西南北の真ん中に位置し、その要として、あるいはハブとして、アジアの中での発展を目指すというものである[2]。

資料1　タイの地政学的な優位性を強調する政府の広報用スライド



（出所）タイ工業省，“Eastern Economic Corridor Development Project: Drive Forward…”, 15 February 2017, スライド 5 枚目。

タイの「アジアのゲートウェイ」戦略は、中国から見れば「一帯一路イニシアティブ」（BRI: Belt and Road Initiative）と重なる。他方、ASEAN 諸国からみれば、ASEAN が掲げる域内の連結性（コネクティビティ）の強化と重なるであろう。また、経済成長への離陸を図りたい近隣のカンボジアやミャンマーにとって、タイは最も有力で、かつ現実的な経済パートナーでもある。したがって、「アジアのゲートウェイ」、とりわけ大陸部東南アジアのハブとして、タイの現在を検討し今後を展望することは、非常に重要な作業となる。私たちが本報告書のサブタイトルにある「タイと CLMV・中国・日本」に注目した最大の理由もそこにある。

ところで、タイを「アジアのゲートウェイ」や大陸部東南アジアのハブに位置づける発想は、プラユット政権が初めてではない。遡れば、1988 年にプレーム首相から政権を引き継ぎ、本格的な政党内閣を発足させたチャートチャーイ・チュンハワン政権が、同様の発

[2]例えば、Ministry of Industry, Thailand. “Eastern Economic Corridor Development Project: Driving Forward”. Bangkok: Ministry of Industry, 15 February 2017 の 5 枚目のスライドなど。

想もしくは構想を持っていた。そのときのスローガンは「インドシナを戦場から市場へ」である。冷戦の終結とインドシナ諸国の経済復興に合わせて公表されたこの方針は、チャートチャーイ首相の政策顧問であったクライサック（チャートチャーイ首相の長男）、パンサック（ジャーナリスト）、ボーウォンサック（法律学者）の「3名のサック」（サーム・サック）のアイディアであった[3]。

その後、タイは大陸部東南アジアでの金融センター（いわゆるバーツ経済圏の構想）を目指す。しかし、1997年にタイを直撃した通貨危機は、こうした構想を頓挫させた。タイの地の利を生かした対外戦略を改めて練り直し、大陸部東南アジアにおけるリーダーになることを明確に掲げたのが、2001年に登場したタックシン・チナワット首相であった。このとき、タックシン首相の私的政策顧問をつとめ、演説の草稿などを書いたのが、先に述べたパンサックである。また、タックシン首相の公共セクター改革（行政改革）の旗振りを行ったのが、ボーウォンサックであった。したがって、タックシン政権の対外戦略には、チャートチャーイ政権の「インドシナを戦場から市場へ」の発想が色濃く残っている[4]。

事実、タックシン首相は、ミャンマー、タイ、カンボジア、ラオス、ベトナムからなる「イラワジ・チャオプラヤー・メコン経済協力戦略」（ACMECS）を展開する。これは、1992年からアジア開発銀行の主導のもとで始まった「大メコン圏（GMS: Greater Mekong Subregion）開発協力」とは別の、大陸部東南アジアにおける民間の事業を中心にすえた地域協力構想であった。また、2005年5月に、近隣諸国経済協力基金（NEDF）を改組して、日本の国際協力機構（JICA）に相当する「近隣諸国経済開発協力機構」（NEDA）を設立し、カンボジア、ラオス、ミャンマー（CLM）向け経済援助を本格化させたのも、タックシン政権の時代からである[5]。

プラユット政権の国家戦略である「タイランド4.0」とEECの2つの戦略を策定したのは、経済担当副首相であるソムキット・チャトゥシーピタックとその経済チーム、とりわけ科学技術大臣（2018年当時）のスウィット・メーシンシーである。ソムキットは、タックシン政権時代の経済担当副首相であり、スウィットは同政権の首相府副大臣（2004年）、商務副大臣（2005年）とソムキット副首相に対する政策アドバイザーを務めた人物であった。その結果、EECが掲げる「アジアのゲートウェイ」戦略には、大陸部東南アジアの覇

---

[3] 本報告書第7章の青木まき論文も参照のこと。

[4] タックシン政権の権力体制と政策運営の特徴については、末廣昭『タイ　中進国の模索』（岩波新書、2009年）の第5章を参照。また、タックシン首相の対外認識とアジアでのリーダーを目指す意気込みは、Pran Phisit-setthakarn (ed.), *Thaksinomics, Ruwam Suntharaphot Samkhankhong Pho. To.Tho. Dr. Thaksin Chinnawat*（タクシノミクス。タックシン・チナワット警察中佐・博士の重要演説集）、Bangkok, Matichon, 全3巻のうち第3巻に詳しい。また、タックシン政権の外交政策は、Pavin Chachavalpongpun, *Reinventing Thailand: Thaksin and His Foreign Policy*, Chiang Mai: Silkworm Books, 2010 を参照。

[5] 主としてメコン川をめぐる開発協力については、青木まき「メコン広域開発協力をめぐる国際関係の重層的展開」『アジア経済』第56巻第2号、2015年6月、2-40頁。

者を目指したタックシン首相の対外認識や政策運営の影響を見ることができる。ちなみに、「サーム・サック」のひとりであるボーウォンサックは、プラユット政権の政治改革を支える中心人物でもあった。

第２節　大陸部東南アジアの多様な地域協力の構想と枠組み

「タイと中国・CLMV」を見ていく上で欠かせないのは、大陸部東南アジアを中心に展開されてきた、さまざまな地域協力の構想や枠組みである。この中には、先に述べたアジア開発銀行の GMS やタイが主導した ACMECS のほか、地域外の国であるインドや日本が主導する枠組みもある。その主なものを整理したのが**図表 2-1** である。

大陸部東南アジアで最初に導入された本格的な地域協力枠組みは、1992 年にアジア開発銀行の主導のもと、メコン川流域 6 カ国（CLMV、タイ、中国）で構成する「大メコン圏（GMS）開発協力」である。GMS 発足の背景と経緯は次のとおりである。

図表 2-1　メコン川流域・大陸部東南アジアに対する地域協力の構想と枠組み（設立年順）

経済協力枠組み	大メコン圏開発協力	ASEAN統合イニシアチブ	メコン・ガンガ協力	イラワジ・チャオプラヤー・メコン経済協力戦略	中国ASEAN博覧会	日本・メコン協力	瀾滄江・メコン川協力	東部経済回廊
略　称	GMS	IAI	MGC	ACMECS	CAEXPO	JMC	LMC	EEC
設立年	1992	2000	2000	2003	2004	2008	2015	2017
会議	首脳会議	首脳	閣僚級	経済担当	首脳/閣僚	首脳/閣僚	首脳/閣僚	閣僚
主要機関・仕掛け国	ADB	ASEAN	インド	タイ	中国	日本	中国	タイ
	中国				ASEAN		雲南省	
主要メンバー	CLMV＋タイ	CLMV	CLMV＋タイ	CLMV	広西チワン族自治区	CLMV＋タイ	CLMV＋タイ	連携：日本、中国

（出所）各種資料より末廣昭作成。

まず，1986 年にベトナムが「ドイモイ政策」を，次いでラオスが「新思考政策（チンタナカーン・マイ）」を発表し、市場経済への移行を開始する。1988 年には、先に見たように、タイのチャートチャーイ政権が「インドシナを戦場から市場へ」というスローガンを掲げて、近隣諸国との貿易・投資の拡大を目指した。そして、1989 年にはカンボジアからベトナム軍の撤退が完了し、1991 年には中国とベトナムの間で国交正常化が、カンボジアでは当事者 4 派を中心にパリ和平協定が締結される。こうした「ポスト冷戦」という政治環境の実現のもとで、①インドシナ諸国の経済復興、②当該国の市場経済化、③経済の自由化と市場統合という 3 つの課題を同時に実現しようとしたのが、1992 年 3 月に ADB が決定した、メコン川流域 6 カ国（中国は雲南省地方政府）に対する地域技術援助、つまり

のちの GMS であった[6]。

この決定を受けたあと、ADB は 1992 年 10 月に、マニラ本部で「サブ地域経済協力」のための 6 カ国経済閣僚会議を開催する。このとき合意した GMS 開発事業は、①交通・運輸、②エネルギー開発、③環境保全、④人的資源開発、⑤貿易・投資、⑥観光促進の 6 分野であった。そして、翌 1993 年 8 月に開催した第 2 回経済閣僚会議から、「大メコン圏（GMS）開発協力」の名称を、ADB は正式に採用することになったのである[7]。

GMS の事業は、大きく 3 つの時期に区分できる。第 1 期（1994 年から 2007 年）は、14 年間に 34 件のプロジェクトが実施され、投資総額は運輸・交通と電力を中心に 98 億 7,000 万ドルに達した。このうち発案者である ADB は 35%を出資し、中国の 27%をはじめ、他のメンバー国や国際金融機関の出資額を大きく上回っていた。次いで、第 2 期（2008 年から 2012 年）になると、期間は 5 年間と短いものの、プロジェクト件数は 110 件に大幅に増加し、投資総額も 154 億 5,000 万ドルと 1.5 倍に膨れ上がった。この時期の最大の出資者は中国（32%）であり、すでに ADB の 22%を 10%も上回っている。

そして、第 3 期（2012 年から 2022 年）。この時期には、プロジェクト件数は 59 件と、第 2 期の半分に減ったものの、合計投資額のほうは 2 倍の 314 億ドルに増加した。この 314 億ドルのうち、中国の出資額は 62%にまで上昇し、GMS 開発協力の主導機関である ADB の比率は 17%にまで下がっている[8]。GMS が採択するプロジェクトは道路建設にしろ、電力網の拡充にしろ、複数国の参加を前提とする。それと同時に、その多くのプロジェクトが中国内陸部（辺境地区）の経済開発と密接に関係していた点に、注意する必要があるだろう。

実際、GMS が開始された 1992 年と同じ年に、中国では 1992 年 2 月の第 7 期全国人民代表大会第 5 回会議で，李鵬首相が「沿辺開放戦略」の構想を打ち出した。そして、この方針にもとづいて、ミャンマー、ラオス、ベトナムと国境を接する雲南省や広西チワン族自治区で開発を進め、その資金源の一部を、GMS の開発協力枠組みを使って調達しているのである。そのうえ、2015 年には中国自身が幹事役となり、GMS と同じメンバーで、ただし ADB や日本の影響力を排除した形で、「瀾滄江・メコン川協力」（LMC）の枠組みを発足させるのである（**図表 2-1**）。2016 年 12 月の第 2 回 LMC 外相会議で、中国の王毅外相は、「LMC は GMS に対抗するとか、これにとって代わる枠組みではなく、メコン川

---

[6] 初期の経緯は、白石昌也「ポスト冷戦期インドシナ圏の地域協力」（礒部啓三編『ベトナムとタイ――経済発展と地域協力』大明堂、1998 年、38-86 頁）に詳しい。

[7] GMS の説明は、石田正美編『メコン地域開発－残された東アジアのフロンティア』日本貿易振興機構アジア経済研究所、2005 年；末廣昭ほか『大メコン圏（GMS）を中国から捉えなおす』東京大学社会科学研究所現代中国研究拠点研究シリーズ、No.3, 2009 年などを参照。

[8] Asian Development Bank, *Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program: Overview of the Regional Investment Framework 2022*, March 2018, GMS6, Hanoi: ADB より末廣が集計。

流域6カ国が自主的に創設した新型のサブ地域協力の仕組みである」ことを強調した。しかし、こうした中国の動きが、大陸部東南アジアに、自国の利益にとって優位に働く制度や枠組みを作り上げていく「中国化」（Sinicization）の動きの一部であることは間違いないであろう[9]。

写真1　中国南部の景洪からラオスとの国境ボーテンに向かう途中。急速に進む南北経済回廊の高速道路建設。
（出所）2016年8月21日末廣昭撮影。

一方、2000年になると、機構としてのASEANが、1990年代にASEANに加盟した後発の4カ国（CLMV）と先発の6カ国の間の経済と社会の格差を是正するために、「ASEAN統合イニシアティブ」（IAI）を開始した。このIAIの対象国はタイを除くインドシナ諸国である。日本はこのIAIを支援するという形で（IAI日本基金）、間接的にCLMVの開発に協力する方法をとっている。また、同じ2000年には、インドがCLMVとタイの5カ国を対象に、「メコン・ガンガ協力」（MGC）の枠組みを創設した。さらに、2003年には、すでに述べたように、タイ自身が音頭をとって、大陸部東南アジアにおける地域協力枠組みであるACMECSを発足させている。

2008年になると、中国のCLMVへの影響力増加（援助、投資、経済合作など）に強い警戒心を抱く日本政府が、中国抜きの地域協力枠組み、つまり「日本・メコン協力」の首脳会合を、タイを含めてスタートさせた。日本は1990年代初めのカンボジア和平協定のあたりから、インドシナ経済復興に並々ならぬ関心を示し、実際、ADBのGMSやASEANのIAI日本基金を通じて、間接的に当該地域の経済開発に貢献してきた。それが中国の経済的台頭と大陸部東南アジアの「中国化」の進展を契機に、より直接的な経済支援と、中

[9]中国の南進と東南アジアの「中国化」の詳しい紹介は、Suehiro, Akira, “China’s Offensive in Southeast Asia: Regional Architecture and the Process of Sinicization”, *Journal of Contemporary East Asia Studies*, Vol. 7, No.2, Online. pp.1-25　（2017年10月24日公開）。末廣昭「東南アジアに南進する中国」（末廣昭・田島俊雄・丸川知雄編『中国・新興国ネクサス――新たな世界経済循環』東京大学出版会、2018年、99-135頁）を参照。

国抜きの政策対話を導入しようとしたのが、この「日本・メコン協力」の仕組みであった。

注目すべきは、こうした地域協力の枠組みや構想の大半に、タイが入っている点である。そして、タイ自身が ACMECS の提唱のとき以上に、CLMV をはじめとする近隣諸国へのリーダーシップの発揮を意図し、「南進する中国」との連携を図ろうとする試みが、冒頭に述べた東部経済回廊（EEC）開発構想であった。そこで示されている経済回廊は、GMS の投資事業の中心となる経済回廊の建設（南北経済回廊、東西経済回廊、南の経済回廊）とは別の計画である[10]。そこで、次に EEC と中国の「一帯一路イニシアティブ」との関係についてみておきたい[11]。

第 3 節　タイの EEC と中国の「一帯一路イニシアティブ」

プラユット政権が推進しようとしている「タイランド 4.0」と EEC については、タイの大企業（ファミリービジネス）の戦略やその対応能力と関連させて、**本報告書の第 3 章（末廣論文）**で詳しく紹介する。ここでは、中国の対外戦略、とくに「一帯一路イニシアティブ」との関連を紹介しておきたい。

タイ側と中国側が、EEC と「一帯一路イニシアティブ」の相互協力について合意したのは、2016 年 9 月、ソムキット副首相が中国を訪問し、国務院の張高麗副首相、王勇国務委員と会談したときである。このとき、中国側はタイが進めようとしている経済改革（「タイランド 4.0」を指す）を資金面などで支援すると共に、タイ側は中国が提唱する「一帯一路イニシアティブ」において積極的な役割を果たすことを約束した。

また、この会談の前に、「G20 サミット」の機会を使って開かれた、プラユット首相と習近平国家主席の首脳会合でも、タイ側は中国側に、着工が遅れている両国の共同事業である高速鉄道建設の加速を要請すると共に、「一帯一路イニシアティブ」への協力を約束した（**本報告書第 8 章柿崎論文**）。なお、両国の首脳会合が実現したのは、習近平国家主席が G20 サミット議長国の特別枠を使ってプラユット首相を招聘したからである。ここには、タイと中国との関係強化が急速に進みつつある実態が、象徴的に示されている。

さて、両国の首脳の間で公式に、EEC と「一帯一路イニシアティブ」の戦略的な提携関

---

[10] GMS の経済回廊建設の実態については、次の文献が詳しい。石田正美・工藤年博編『大メコン圏経済協力――実現する 3 つの経済回廊』日本貿易振興機構アジア経済研究所、2007 年。

[11] 中国の「一帯一路イニシアティブ」については多数の文献があるが、伊藤亜聖「中国「一帯一路」の構想と実態――グランドデザインか寄せ集めか」（『東亜』No.579, 2015 年 9 月、30-40 頁）；同「中国・新興国ネクサスと「一帯一路」構想」（前掲、末廣・田島・丸川編『中国・新興国ネクサス』所収、17-74 頁）；Aoyama, Rumi, “One Belt, One Road: China’s New Global Strategy”, *Journal of Contemporary East Asia Studies*, Vol.5, No.2, pp.3-22. の 3 点を掲げておく。

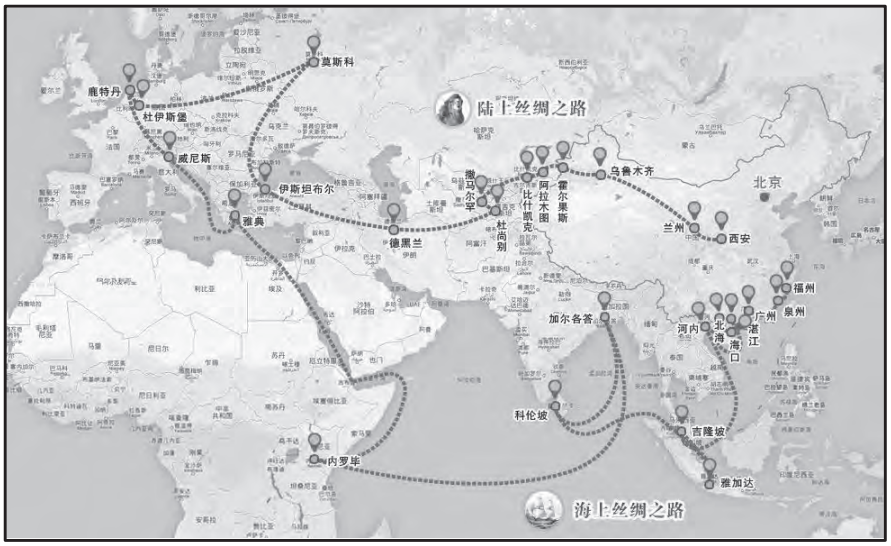
係が合意されたのは、2017 年 9 月、厦門（アモイ）で開催されていた BRICS（ブラジル、ロシア、インド、中国、南アフリカ）の首脳会議のときであった。タイは BRICS のメンバーではないが、両国の首脳会合が実現したのは、2016 年の「G20 サミット」のときと同様に、習近平国家主席の特別の配慮で、プラユット首相が厦門に招聘されたからである。

資料 2　2017 年 9 月、BRICS 首脳会議でのプラユット・習首脳会談

（出所）新華網日本語版のサイトより。2018 年 1 月 10 日、筆者アクセス。

さて、読者の注意を喚起しておきたいのは、タイと中国の交渉や議論の過程で、中国側が説明している「一帯一路イニシアティブ」の内容が変わってきている事実である。この点を確認するために、**地図 1、地図 2** を見ていただきたい。

地図 1　公表当時の「一帯一路イニシアティブ」のルート（2015 年）

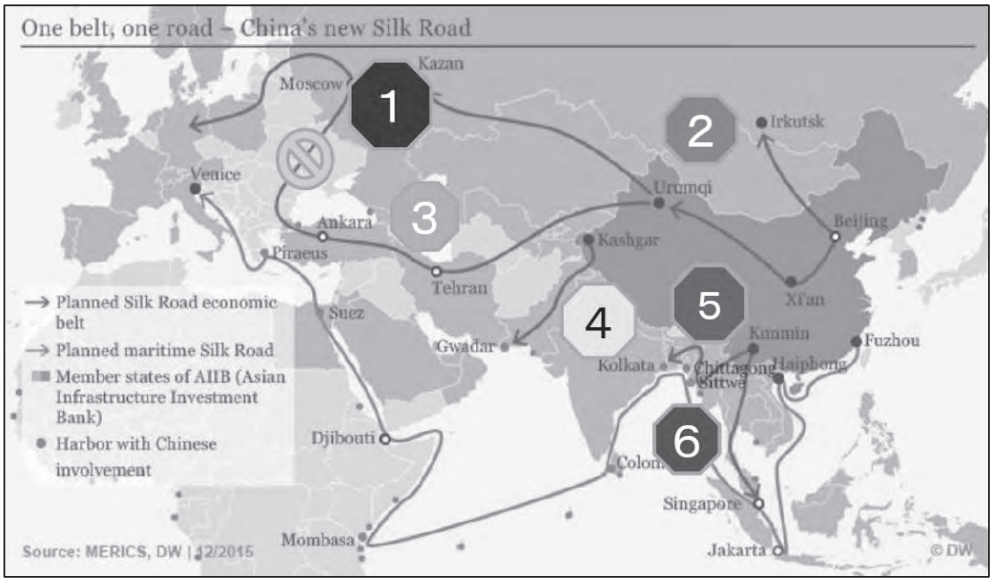


（出所）新華社記事「開啓新航程共築絲路夢」http://www.xinhuanet.com/　fortune/cjzthgjj/104.htm（2015 年 6 月 3 日、筆者アクセス）。同じ地図は『通商白書 2016 年版』に掲載されている。

地図 1 は、2013 年 9 月に習近平国家主席がカザフスタンのナザルバエフ大学で「新シルクロード経済ベルト」（陸のシルクロード）構想を発表し、次いで翌 10 月にインドンネシアの国会で「21 世紀海上シルクロード経済」（海のシルクロード）構想を発表したときのルートを図示したものである（もっとも、北京政府が公式に発表したシルクロードを示す地図はない）。**地図 1** から分かるように、出発点は西安で、中央アジアを横断して中東にいたり、モスクワ経由で欧州に到達するルートが当初の、しかも唯一の「陸のシルクロード」であった。

ところが、2017 年 11 月に、『The Nation』『China Dairy』などのメディアの共催で、バンコク都内のホテルで開催された国際ワークショップ「一帯一路イニシアティブ：CLMV 諸国とのネットワーク構築の機会」に提出された**地図 2** をみると、「陸のシルクロード」がいくつもの複数のルートに分かれている点が目を惹く。これはのちに中国政府が「6 つの経済回廊」と名づけたもので、次の 6 つから構成されていた。すなわち、①新ユーラシア大陸ブリッジ経済回廊、②中国＝モンゴル＝ロシア経済回廊、③中国＝中央・西アジア経済回廊、④中国＝パキスタン経済回廊、⑤中国＝ミャンマー＝バングラデシュ＝インド経済回廊、⑥中国＝インドシナ半島経済回廊、の 6 つがそれであった。このうち、私たちがとくに注目したいのは、昆明を起点とする⑤と⑥の二つの経済回廊である。

地図 2　中国当局側が示している新しい「陸路のシルクロード」2017 年 11 月現在



（出所）The Nation and China Daily, "Belt and Road Initiative: Network Opportunities with CLMVT". International Conference held at the Athenee Hotel, Bangkok, November 24, 2017. 19 枚目のスライド。番号は末廣が付け加えた。

なお、雲南大学の畢世鴻教授によると、以上の「6つの経済回廊」は、「一帯一路イニシアティブ」を支える4つの空間的支柱である「6廊・6路・多国・多港」のうち「6廊」に該当する。ちなみに、「6路」とは鉄道、道路、水運、航空、パイプライン、インターネットの6つのインフラ整備を指し、「多国」は一部の国が率先して参加し、成果を得てモデル効果を発揮して、より多くの国を参加させることを、また「多港」は一帯一路沿線諸国における重要港と物流拠点の建設を指す。つまり、「一帯一路イニシアティブ」を肉付けする具体的な構想が、「6廊・6路・多国・多港」のスローガンであった[12]。

ところで、中国側が提唱する「6つの経済回廊」は、中国による一方的な構想では必ずしもない点に注意する必要がある。というのも、タイ側がEECと中国の「一帯一路イニシアティブ」との連携を説明しているスライド（**地図3**）をみると、タイ政府の積極的な姿勢をみてとることができるからである。

地図3　EEC開発政策委員会の説明：中国の「一帯一路イニシアティブ」との関係

（出所）ウィーラパット・タンタヤーコム「東部経済回廊（EEC）の現況、Eastern Economic Corridor: an Update」2017年8月1日福岡、同2日広島、同3日名古屋での報告資料（パワーポイント資料）のスライド14枚目。

地図3は、タイ政府がEECの説明と宣伝のために福岡、広島、名古屋を訪問したときに使用したパワーポイント資料から借用したものである。これによれば、中国側が提唱する「南に延びる一帯一路」は、昆明を出発点とし、ラオスとの国境をまたいで中国＝ラオス間の経済協力、ラオスとタイの国境をまたいで中国＝タイ間の経済協力（GMSの東西

12 畢世鴻「「一帯一路」イニシアチブと東南アジア」（2018年11月16日、学習院大学国際社会科学部での報告会）のスライド34枚目の説明より。

経済回廊との接続を含む)、「もうひとつの東西経済回廊」（ミャンマーのダウェイから東部タイを通ってカンボジアのプノンペン、ベトナムのブンタオ港に通じる新ルート）との接続、そして EEC との連携という 6 つの事業からなる。つまり、「陸のシルクロード」の一部は、中国にとっても、タイにとっても、「WIN=WIN 関係の地域協力計画」として理解されているのである。加えて、本報告書の冒頭に掲げた**写真集の中の 2 枚目の写真**、昆明市の南新駅に掲げられた大陸部東南アジアを縦断する三つの高速鉄道の路線地図は、中国による野心的な計画意図を如実に示していた。

以上の点から分かるように、タイ側が掲げる「アジアのゲートウェイ」としての発展は、南進する中国との国家関係、そして、アジア地域の「中国化」の手段として中国が利用するであろう「一帯一路イニシアティブ」との関係、これらの関係の分析を抜きにしては到底語ることができない。本報告書では、こうした問題についても十分注意を払いながら、「タイと CLMV・中国・日本」の現状を紹介していくことにしたい。

写真 2　北タイ･ターク県のメーソットで見た超貴重な政策看板。バンコク＝南アジア＝ヨーロッパをつなぐ「タイ版一帯一路戦略」を訴えるジンラック首相。（出所）2011 年 8 月 23 日　末廣昭撮影。

第４節　日本企業とタイ企業の「タイプラスワン」戦略

「タイプラスワン」戦略は、もともとは日本企業が「中国プラスワン」戦略を模して構想したものである。つまり、賃金の上昇や社会保障手当ての引き上げなど、リスク要因が増大した中国での事業拡大に見切りをつけ、東南アジア諸国、とくにタイやベトナムなど中国の近隣諸国に海外事業の生産拠点を分散化させる戦略、これが「中国プラスワン」の戦略であった。ところが、2000 年代後半あたりから、タイでも労働力不足や人件費の上

昇が問題となる。輸出や物流の拠点はタイに置くものの、輸出する商品の生産拠点は、より賃金の安いカンボジア、ラオス、ミャンマーなどに移転させるか、第二工場の建設地にする。これが「タイプラスワン」の戦略である[13]。

実際、国際協力銀行の開発金融研究所が毎年公表している「投資有望相手国」のアンケート調査のランキング結果では、タイは2003年の第2位（第1位は中国）から2005年には中国、インドに次いで第3位、2008年には中国、インド、ベトナム、ロシアに次いで第5位にまで下落した。その後、2011年には第3位に復帰し、2012年は中国、インド、インドネシアに次いで第4位、翌2013年はインドネシア、インドに次いで第3位となった。2013年に、それまで一貫して第1位を占めてきた中国が、労賃コストの急上昇を理由に第4位に一挙に転落したのが印象的であるが、タイの場合も、労賃コストの上昇が進出企業にとって最大の悩みとなっている。

例えば、国際協力銀行の2012年度のアンケート調査結果によると、「タイが抱える問題」として、同国に進出した日本企業が回答したトップ3の項目は、第1位が「労働コストの上昇」、第2位が「他社との激しい競争」、第3位が「管理職クラスの人材確保の困難」であった[14]。つまり、中国もタイも、要素投入型の成長路線の限界が露呈し、「中所得国の罠」の問題が政策課題として浮上してきたのである。そして、これに対する対応策として登場してきたのが、CLMVや他のASEAN諸国に、タイ本国の事業を補完する拠点を設ける「タイプラスワン」戦略であった。

この点については、2013年に盤谷日本人商工会議所（JCC）が、定例の「タイ国日系企業景気動向調査」の一環として、会員に対して「タイプラスワン」の拠点の設立の実施状況について、興味深い調査を実施している。その結果によると、化学分野の企業は回答企業の36%が「設立済み」、16%が「検討中」であり、自動車分野では27%が「設立済み」、25%が「検討中」であった。また、会員の製造業全体の平均値をみても、25%が「設立済み」、17%が「検討中」と、予想を上回る数字を示している。さらに、商社についてみると、39%が「設立済み」、23%が「検討中」で、検討していない企業は40%を下回った[15]。

典型的な日本企業の「タイプラスワン」戦略の事例は、東北タイのムックダーハーンと第2メコン友好橋でつながっているラオス・サヴァンナケートの「サワン・セーノー特別経済区」に進出したニコン社や、カンボジアとタイの国境にある「コッコン特別経済

13「タイプラスワン」戦略については、大泉啓一郎「タイプラスワンと南部経済回廊－メコン圏のハブ機能を高めるタイ」（浦田秀次郎・牛山隆一編著『躍動・陸のASEAN、南部経済回廊の潜在力メコン経済圏の新展開』文眞堂、2017年）や、本報告書第6章の大泉啓一郎論文を参照のこと。

14 国際協力銀行バンコク駐在員事務所「2012年度海外投資アンケート結果」（盤谷日本人商工会議所『所報』第611号、2013年3月）、37頁。

15 JCC経済調査会「2013年下期タイ国日系企業景気動向調査」（盤谷日本人商工会議所『所報』第623号、2014年3月）、9頁。

区」（**冒頭の写真集**を参照）に進出したタイ矢崎（自動車のワイヤーハーネス製造）などである。そのほか、ラオスのタケーク特別経済区、パクセ特別経済区、カンボジアのプノンペン特別経済区、ミャンマーのティラワ経済特区に進出した日本企業も、進出の主な目的は「タイプラスワン」であった（本報告書の 142 頁の表も参照）。

注目すべきは、2010 年以降になると、「タイプラスワン」戦略が、タイに進出した日本企業だけでなく、タイ企業の間でも真剣に検討されるようになった事実である。ただし、日本企業の場合には、タイを輸出拠点とし、生産拠点の補完地区として CLM を位置づけたのに対して、タイ企業の場合は生き残り戦略、もしくは今後の事業拡大戦略の一環として実施した点に、大きな違いをみることができる。タイ資本の大企業が ASEAN 諸国、とくに近隣諸国である CLMV に進出する理由は、主に三つある。

第一は、タイ国内での資源の制限に直面して、国境を超えて事業を拡大しようとする場合である。タイ石油公団（PTT）傘下企業の石油や天然ガスの確保、天然ゴム栽培（Sri Trang Agro-Industry PCL など）、砂糖キビ栽培（Mitr-Phol Group など）、植物油の製造（Thai Vegetable Oil PCL）のカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムでの新規開拓がそれである。

第二は、タイ国内の賃金の上昇のもとで、輸出競争力が低下した輸出指向型労働集約企業の CLMV への進出である。主たる製品は、かつてはタイからの輸出品の花形であった衣類やスポーツシューズ、水産加工物などである。例えば、セントラル・グループの傘下企業である CRC Sport 社は、ベトナムでの事業を拡大すると同時に、ミャンマーとカンボジアで新規事業を開始し、2020 年までに ASEAN 諸国のなかで最大のスポーツ製品の製造・輸出企業になることを宣言している。また、世界最大のツナ缶詰製造・輸出企業であるタイ・ユニオン・グループ社も、近隣諸国に加工工場を拡大している。

第三は、そしてこれがもっとも多い理由であるが、CLMV 各国の今後の市場の高い成長と規模の拡大、あるいは大陸部東南アジア全体の消費市場の発展を念頭に置いた海外事業の展開である。この戦略には、2015 年 12 月をもって発足した ASEAN 経済共同体（AEC: ASEAN Economic Community）も、後押しする要因となった。

典型的な事例は、サイアムセメント・グループのセメント事業（ASEAN 全域）、ホームプロの住宅建材の小売事業（マレーシア+CLMV）、CP グループ（Charoen Pokphand Foods PCL）の食品加工事業（CLMV すべて）、TCC グループ（Berli-Jucker PCL）によるビール・飲料水向けのびん製造や大型小売店のチェーン展開（ベトナムを筆頭に、ASEAN 諸国）、Major Cineplex グループによる映画館とショッピングモールを組み合わせた商業コンプレックスの建設（CLM）、アマタ・コーポレーションによる工業団地運営（ベトナムが拠点）、倉庫・物流サービス分野で急成長を遂げた WHA グループの倉庫事業（CLMV 全域）などがそれであった[16]。

[16]『週刊タイ経済（電子版）』の 2015 年から 2019 年までの記事より抜粋。

写真 3　タイ援助機関 NEDA の資金で 2015 年 8 月に開通したタイ国境に近いミヤワディ＝コーカレックの全天候道路（45.45 キロメートル）の記念碑の前で。（出所）2018 年 8 月 19 日　末廣昭撮影。

ところで、タイ企業の「タイプラスワン」戦略は、CLMV への海外進出に限らない。タイ国内の国境に近い地方都市を拠点に、CLMV の消費購買者層を念頭に置いて展開する事業も、「タイプラスワン」戦略のひとつとみなすことができるからだ。例えば、セントラル・グループは、2011 年以降、国境に近い同一の地方都市に、相次いで第二、第三のショッピングセンター（SC）を建設していった。

2011 年 6 月の北タイ・チェンラーイ市の SC（Central Plaza Chiang Rai：中国、ラオス、ミャンマーの客を想定）、同年 10 月のピッサーヌローク市の SC（同ラオス、ミャンマー）、2012 年 12 月の東北タイ・ウドンターニー市の売り場面積の倍増（同ラオス）、2013 年 4 月のウボンラーチャターニー市の 14 万平米の SC（同カンボジア）、同年 10 月の南タイ・ハジャイ市の SC（Central Plaza HaadYai: 同マレーシア、ミャンマー）がそうである。極めつけは、60 億バーツを投じて新たに開店したチェンマイの SC である。セントラル・グループのチェンマイ店舗としては 4 番目であったが、ターゲットとする購買層はタイ人より、中国、ラオス、ミャンマーから来る富裕層たちであった[17]。

タイ大企業による CLMV への進出は、近年ますます増加の傾向にある。そこで、次節以降ではタイ証券取引所（SET：Stock Exchange of Thailand）や中央銀行のデータなどを使って、より具体的に見ていくことにしよう。

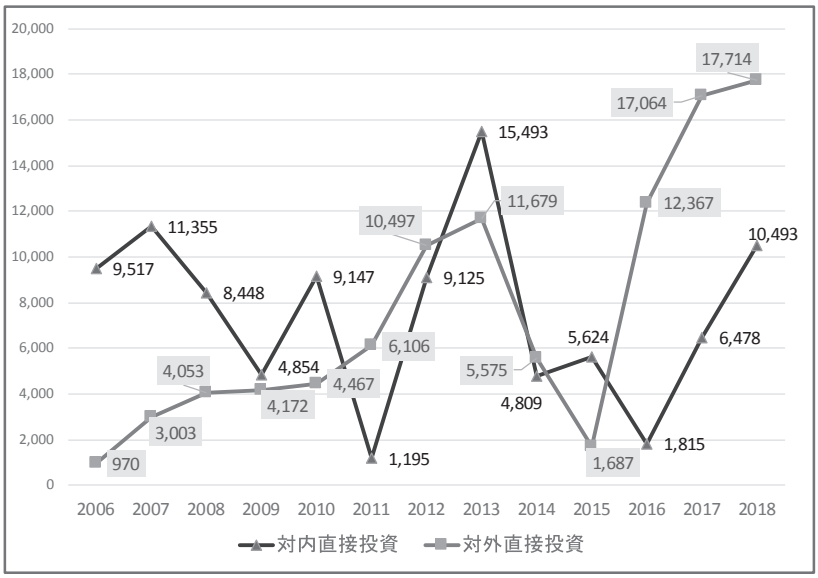
[17]「セントラル・パタナー」（『週刊タイ経済』2013 年 6 月 10 日号）より。

第５節　外国直接投資（FDI）を上回るタイ企業の対外直接投資

2017 年 5 月に、SET は上場企業の対外直接投資について報告を行った。それによると、2016 年の上場企業による対外投資実績は 1,850 億バーツと、2015 年の対外投資 750 億バーツの 2 倍以上に増加した。2016 年に対外直接投資を実施した企業数は 198 社。これは上場企業全体の 39%に相当し、時価総額の 71%をカバーする。この 198 社のうち 155 社の投資が、CLMV を含む ASEAN 諸国向けであった。次に分野別にみると、①食品・飲料分野が 610 億バーツ、②資源・エネルギー分野が 560 億バーツ、③金融が 130 億バーツだった。なお、2016 年の上場企業全体の総収入は 2 兆 3,300 億バーツ、そのうち海外事業からの収入が 18%を占めたと報告されている[18]。

それでは、タイ企業の海外投資の実績はどうなっているのか。この点を国際連合貿易開発会議（UNCTAD）の『世界投資報告』（年報）をもとに、タイについて整理したものが**図表 2-2** である。なお、対内直接投資（FDI Inflows）というのは、タイに流入する外国直接投資を指し、対外直接投資（FDI Outflows）はタイ企業（タイに進出した外国企業のタイ法人も含む）による海外への投資を指す。タイは前者の場合には投資の受入れ国（a host country）、後者の場合には投資の出し手国（a home country）となる[19]。

図表 2-2　タイの対内直接投資と対外直接投資の推移、2006－2018 年（100 万ドル）



（出所）UNCTAD, *World Investment Report*, various issues より末廣昭作成。

18『週刊タイ経済（電子版）』2017 年 6 月 1 日号より。

19 国・地域別の対内直接投資と対外直接投資の推移は、国連 UNCTAD, *World Investment Report*（年次報告書）に掲載されている。

タイからの対外直接投資の金額が急増したのは2011年からである。この年、対外直接投資は前年の44億6,700万ドルから61億600万ドルに増加し、翌2012年には104億9,700万ドルと、2年間続けて対内直接投資の金額を上回る勢いを示した。その後、2013年をピークに2014年の55億7,500万ドル、2015年の16億8,700万ドルと大きく減少したものの、2016年には123億6,700万ドル、2017年には170億6,400万ドル、2018年も177億1,400万ドルと、再び対内直接投資を上回る増勢を示した。同様の現象は、高所得国である韓国やシンガポールはもとより、最近ではマレーシア、中国（2016年以降）でも確認することができた。とくに、2016年と2017年の2年間は、対外直接投資が対内直接投資を大きく引き離していることが、**図表 2-2** から分かるであろう。

次に、対外直接投資の仕向け地をタイ中央銀行のデータで見ると、**図表 2-3-1、図表 2-3-2** のとおりであった。図表は各年の残高の推移を示したものである。図表の注記にも示したように、2018年までは、タイ中央銀行は1年ごとのフローの対外直接投資の仕向け地別データ（バーツ建てとドル建て）をアップロードしていた。ところが、2019年以降は、フローではなくストックのみが、しかもドル建てで掲載するようになった。その点を念頭に置いて**図表 2-3-1** と**図表 2-3-2** をみると、アジアが仕向け地の中で55%から66%を占めてきたこと、これに次ぐのがEU、そして北米であり、とくにタイ企業によるM&A（1件当たりの金額が大きい）の活発化により、EUの比重が高まってきたことが判明する。

図表 2-3-1 タイの対内直接投資と対外直接投資（地域別）の残高推移、2006－2018年（百万ドル）

年次	対内直接投資合計	対外直接投資合計	対外直接投資の地域別内訳					
			アジア	中国＋香港	ASEAN	CLMV計	北米	EU
2006	80,242	8,756	5,810	1,530	3,502	1,437	506	323
2007	96,261	9,889	5,811	1,947	3,265	945	509	661
2008	96,643	12,677	7,773	2,237	4,685	1,326	639	712
2009	110,070	18,035	11,265	3,224	6,128	1,884	923	1,008
2010	142,498	24,581	15,543	3,912	9,558	2,404	1,133	1,583
2011	159,343	42,054	25,907	6,704	14,872	4,096	2,715	2,679
2012	180,128	57,063	32,740	9,184	16,990	4,741	4,033	4,967
2013	187,344	66,354	36,733	9,366	17,757	5,887	5,104	5,364
2014	201,909	68,521	39,094	9,767	19,355	6,669	3,732	4,927
2015	188,906	76,012	43,371	11,197	21,438	8,572	3,766	7,888
2016	199,100	95,236	55,731	14,752	28,523	11,506	7,214	9,148
2017	231,317	120,088	68,198	21,222	34,574	14,173	9,489	16,833
2018	238,620	135,920	82,636	24,157	40,069	16,350	9,975	20,823

（注）（1）2018年までは年次別フローデータを公表していたが、2019年12月現在、ドルベースで、しかも残高数字しか公表していない。（2）CLMVはカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの合計。（3）2018年は暫定値。

（出所）Bank of Thailand, Statistics, Economic and Financial, External Sector, "EC_XT_063: Foreign Direct Investment Position Classifed by Country/Economic Territories." and "EC_XT_064: Thai Direct Investment Position Abroad Classified by Country/Economic Territoriesd."より末廣昭作成。2019年12月30日アクセス。

図表 2-3-2 タイの対内直接投資と対外直接投資（地域別）の残高推移、2006－2018 年 （%）

年次	対内直接投資合計	対外直接投資合計	対外直接投資の地域別内訳					
			アジア	中国＋香港	ASEAN	CLMV計	北米	EU
2006	916	100	66	17	40	16	6	4
2007	973	100	59	20	33	10	5	7
2008	762	100	61	18	37	10	5	6
2009	610	100	62	18	34	10	5	6
2010	580	100	63	16	39	10	5	6
2011	379	100	62	16	35	10	6	6
2012	316	100	57	16	30	8	7	9
2013	282	100	55	14	27	9	8	8
2014	295	100	57	14	28	10	5	7
2015	249	100	57	15	28	11	5	10
2016	209	100	59	15	30	12	8	10
2017	193	100	57	18	29	12	8	14
2018	176	100	61	18	29	12	7	15

（出所）図表2-3-1より算出。

さて、アジアのなかでは「中国＋香港」も 14%から 20%という相対的に高いシェアを占めつつも、重要な地域は ASEAN 諸国、そしてその中の CLMV である。金額が大きかった 2016 年と 2017 年でみると、残高ベースで ASEAN 諸国はそれぞれ 30%と 29%、CLMV は 12%を占めた（年間のフローでは 18%）。投資金額ではなく投資件数でみると、CLMV の比重はもっと上昇する。したがって、2010 年代に入ってから、タイ企業による「タイプラスワン」戦略が活性化していることが、中央銀行のデータからも確認することができた。

対外直接投資の増加をもたらしている背景としては、三つの理由が挙げられる。

第一は、国内・国外でのタイ企業による M&A（企業の統合・買収）の増加と 1 件あたりの金額の増加である。また、国外での M&A の場合には、ツナ缶詰最大手のタイ・ユニオン・グループによる、フランス最大のツナ缶詰メーカー、MW Brand SAS 社の買収（2010 年 7 月、285 億バーツ）、セントラル・グループのイタリアの老舗ホテルチェーン・ラリナセンテ（La Rinascente SpA）の買収（2011 年 9 月、120 億バーツ）、CP グループ（CP Foods PCL）による米国や欧州での食品加工企業の買収（2016 年 11 月、米国のベルシオ・ペアレント社、365 億バーツ；2017 年 4 月、英国のウェストブリッジ・フーズ・グループ、26 億バーツ）など、先進国企業の買収も珍しくなかった。

一方、アジアについて言えば、CP グループの中国における生命保険会社・平安保険社への 15%の出資（2012 年 12 月、2,880 億バーツ）、TCC グループによるシンガポールの最大手飲料会社 Fraser & Neave Ltd. の買収（2012 年 7 月、700 億バーツ）、同グループによるベトナムの大手量販店グループである「MM メガマーケット」やビール製造会社である「サイゴン・ビール」（2016 年 9 月、18 億ドル）の買収などを挙げることが

できた。

こうした大規模な M&A を資金面で支えることになったのが、バンコクとその近郊の地価の上昇である。バンコクとその周辺で定点観測を行っている「Agency for Real Estate Affairs」の調査結果によれば、バンコク首都圏の平均地価は、経済ブーム前の 1986 年を 100 とすると、1996 年には 3,320 と 33 倍に上昇した。その後、アジア通貨危機の影響で、2000 年には 2,590 まで下がるが、2001 年から再び上昇に転じ、2013 年には 4,450 に達した[20]。地価はその後もコンスタントに上昇している。その結果、土地を担保とする銀行借入が容易となり、M&A に必要な買収資金の財源となった。さらに、これとは別に、土地・建物を証券化してファンドを組成する「不動産ファンド」の普及により、M&A による事業拡大方式がタイの大企業（ファミリービジネス）の間では定着していったのである。

第二は、2015 年 12 月、ASEAN 経済共同体（AEC）の発足を契機に、地域レベルの消費市場の拡大を前提とした ASEAN、CLMV 向けの投資の増加である。このタイプの投資は、いわば「早い者勝ち」的な要素が強く、競争国や競争企業が進出する前に、先に近隣諸国に進出するという行動様式をとった。セメント、タイルなどの住宅建材、ビールやソフトドリンク、ファーストフーズや外食産業、ショッピングモール、シネマコンプレックスなどは、現在の市場規模だけではなく、将来の市場の成長性を見越したうえでの進出でもある点に、注意を促しておきたい。

第三は、これまで見てきた「タイプラスワン」戦略による海外進出である。この場合は、タイ国内の労働コストの上昇、国内資源の枯渇、近隣諸国の消費購買層の拡大を理由に海外事業を展開するもので、海外投資の最も基本的なパターンである。

いずれにせよ、以上の検討から、タイがすでに必要な投資資金を海外から取り入れる「発展途上国」の地位から、自国の企業が国外で事業を拡大していく「中進国」の地位に移っていることは明確であった。その中でも、ASEAN 諸国と CLMV への企業進出が、重要な動きのひとつであったことに注目しておきたい。

第 6 節　CLM からの移民労働者

タイと近隣諸国の関係は貿易や投資に限らない。タイにとってとくに重要な関係は、ここ 20 年間以上、非熟練労働力の大半をカンボジア、ラオス、ミャンマー（CLM）の 3 カ国からの移民労働者（非合法労働者を含む）に依存しているという事実であった。

CLM からの移民労働者の歴史的推移とその実態については、竹口美久氏（京都大学大

[20] Sopon Pomchokchai, Agency for Real Estate Affairs, *An Analysis of Land Prices in Bangkok, 1994-2013*, Bangkok: AREA, 2014 より集計。

学院）が、2014 年から 2015 年の『タイ国情報』に、「タイの外国人労働者」と題して、7 回にわたって詳しい報告を行っているので、そちらを参照していただきたい。ここでは簡単に過去の動向と最近の動きを指摘するに留める[21]。

ここ 20 年間、タイは労働力不足、とくに若年労働者の不足に悩まされてきた。タイの労働集約的産業が輸出競争力を失ったのは、この労働力不足と生産現場での労働生産性の低さによる。そして、政府と業界の関係者に衝撃を与えたのは、2010 年に実施された第 11 回目の「人口・住宅センサス調査」（日本の国勢調査に該当する）の結果である。なお、2010 年人口・住宅センサス調査は、タイ国内に 3 カ月以上滞在する外国人全員の把捉を目指した、初めての調査であった[22]。このときの国籍別の調査では、外国籍の人口は 270 万 2,164 人（全人口の 4.10%）であり、このうちミャンマー籍が 129 万 2,862 人、カンボジア籍が 28 万 1,321 人、ラオス籍が 22 万 2,450 人にのぼり、CLM の 3 カ国のみで 179 万 6,633 人、外国籍の人口の 66%にも達した。一方、タイには多いとされてきた中国籍の人口は、14 万 1,649 人を数えるにすぎない。

さて、これら CLM の人々の中には、公務やビジネス目的のひともいるが、大半は就労目的の移民者、とりわけ熟練や技術・知識を必要としない分野の労働者で占められた。実際、労働省外国人労働事務所の集計によると（2011 年）、就業先のトップ 3 は、①農業・畜産と解体業（35 万 1,960 人、CLM 労働者の 28.2%）、②建設作業（23 万 2,162 人、同 18.6%）、③衣類・食品等販売業（21 万 4,036 人、同 17.1%）であり、そのほかに、水産加工業（10 万 6,851 人、同 8.6%）、家政婦・掃除・運転手など（8 万 5,062 人、同 6.8%）、漁業（4 万 1,128 人、同 3.3%）も、CLM からの移民労働者を抜きにしては成り立たない業種であった。

次に**図表 2-4** で、2001 年から 2017 年までの外国人労働者の登録状況についてみておこう。これによると、2003 年の 39 万人から 2017 年の 208 万人まで、外国人労働者の数には大きなばらつきがある。ただし、外国人労働者に占める CLM3 カ国の割合は、全体の 80%以上（最小 62%から最大 93%）と圧倒的な比重を占めた。

CLM からの労働者が際立って多い理由は、これら 3 カ国が国境を接しており、タイへの陸路による移動が容易である点が大きい。これとは別に、2000 年代に入ってから、タイ政府が CLM 各国政府との間で二国間協定を結び、一定期間の滞在と就労許可証を違法滞在者に発給したことも、CLM からの移民労働者の増加の重要な理由となった。したがって、タイの統計に登場する「違法入国者」は非合法労働者では決してない。入国時点では違法であるが、政府間協定や閣議決定で、一時的にタイでの就労を認められた労働者を

[21] 竹口美久「タイの外国人労働者（１）誰なのか、どこにいるのか」（『タイ国情報』第 48 巻第 3 号、5 月）79-87 頁ほか。

[22] 2010 年人口・住宅センサス調査の紹介と外国人労働者の問題については、末廣昭「タイ－バンコク・メガリージョンの誕生」（末廣昭・大泉啓一郎編著『東アジアの社会大変動――人口センサスが語る世界』名古屋大学出版会、2017 年、141-172 頁）を参照。

指すからである。

図表 2-4 タイの外国人労働者と CLM、2001-2017 年（人、%）

年次	外国人	CLM	CLM	CLM内訳		
	合計	合計	%	ミャンマー	ラオス	カンボジア
2001	661,060	568,249	86.0	451,335	59,358	57,556
2002	494,927	409,339	82.7	340,029	32,492	36,818
2003	389,408	288,780	74.2	247,791	21,314	19,675
2004	970,963	849,552	87.5	633,692	105,259	110,601
2005	855,700	705,293	82.4	539,416	90,073	75,804
2006	837,219	668,576	79.9	568,878	51,336	48,362
2007	816,502	546,272	66.9	498,091	22,085	26,096
2008	805,166	501,570	62.3	476,676	12,800	12,094
2009	1,553,951	1,419,743	91.4	1,079,672	160,948	179,123
2010	1,344,744	1,168,824	86.9	940,376	105,955	122,493
2011	1,960,459	1,825,658	93.1	1,309,581	168,477	347,600
2012	1,145,159	994,749	86.9	712,194	80,948	201,607
2013	1,198,495	1,021,172	85.2	775,325	60,695	185,152
2014	1,352,421	1,177,629	87.1	929,219	53,840	194,570
2015	1,459,292	1,268,685	86.9	991,070	67,822	209,793
2016	1,492,894	1,290,577	86.4	933,429	105,603	251,545
2017	2,080,769	1,831,337	88.0	1,338,917	154,338	338,082

（出所）駒沢大学のキティ・パッサルット氏の2019年3月提出の卒論より末廣昭作成。
（原典）労働省外国人労働事務所の年次別データ（タイ語）。

こうした措置は、プラユット政権に入ってからも継続している。政権発足時（2014 年 5 月の軍事クーデタ）には、違法の外国人労働者に対して、暫定政府は厳しい措置をとり、本国への強制送還を断行したこともあった。しかし、その後は過去の政権と同様に、違法に滞在している外国人労働者に対して、期限を定めて登録させ、一定期間の就労を認める方針に転じた。最近の登録事業は、2017 年 7 月から 8 月にかけて、CLM3 カ国からの移民労働者に限定して実施している。

具体的には、7 月 24 日から 8 月 7 日までの 15 日間に、全国の労働事務所で登録を受け付けた。最終的には合計 77 万 2,270 人が登録をすませ、国籍別にみると、ミャンマー籍が 45 万 1,515 人（58%）と最も多く、カンボジア籍が 22 万 2,907 人、ラオス籍が 9 万 7,848 人と続いた。このときの施策は、登録を怠って働き続けた場合には、違法労働者自身に対して 5 年以内の禁錮刑か、2,000 バーツ以上 10 万バーツ未満の罰金を課し、違法労働者の雇用主に対しては、40 万バーツから 80 万バーツの罰金を課すという、厳罰方式を採用したため、ほぼタイ国内に滞在する違法労働者の合法労働者への身分切り替え

は完了した[23]。なお、すでに合法的に就労している CLM の移民労働者を加えた場合には、その総数は 200 万人を優に超えるものと推計される。

実際、タイ国家経済社会開発庁（NESDB）が集計している「タイ在住で労働を許可された外国人の県別分布」に関する統計をみると（**図表 5** を参照）、2010 年当時 134 万人であった外国人労働者の数は、2018 年には 212 万人にまで増加していた。こうした外国人労働者たちは、その 60%に相当する 126 万 7,000 人がバンコクをはじめ、サムットサーコン県、ナコンパトム県、ノンタブリー県など「バンコク首都圏」に集中していた。次いで、EEC 開発の指定地区となっているチョンブリー県とラヨーン県など東タイが多く、さらに、ラノーン県の港を通じてミャンマーとの往来が多い、南タイのスラートターニー県、ソンクラー県、プーゲット県、ラノーン県などが多かった。バンコク首都圏の場合には、建設業、製造業、サービス業など、南タイの場合には、漁業、天然ゴム園やパーム園などの農業労働の従事者が多かったと報告されている[24]。

図表 2-5 タイの外国人労働者の登録数、上位 15 県（2018 年人数の多い順）

	県名	分類	2010	2015	2018
順位	全 国	全国	1,335,155	1,445,575	2,120,546
第1位	バンコク都	首都圏	337,886	198,433	588,795
第2位	サムットサーコン	首都圏	124,849	147,296	190,020
第3位	ナコンパトム	首都圏	30,847	53,058	138,892
第4位	ノンタブリー	首都圏	36,704	62,223	135,723
第5位	チョンブリー	東部	58,487	65,850	111,496
第6位	サムットプラガーン	首都圏	62,252	56,661	110,943
第7位	パトゥムターニー	首都圏	39,731	138,373	97,067
第8位	チエンマイ	北部	68,371	102,456	75,614
第9位	スラートターニー	南部	62,941	70,096	59,368
第10位	ラヨーン	東部	29,033	29,115	52,173
第11位	ソンクラー	南部	36,626	52,291	38,319
第12位	チュムポン	南部	24,237	23,142	37,775
第13位	チャンタブリー	東部	7,943	8,693	32,904
第14位	プーゲット	南部	56,733	20,205	30,868
第15位	アユタヤー	中部	11,913	15,661	28,192

（出所）NESDB, ตารางที 7.2 จำนวนคนต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตทำงานคงเหลือ รายจังหวัด ปี พ.ศ. 2552 - 2561 より末廣昭作成。2020年1月6日アクセス。

[23]『週刊タイ経済（電子版）』2017 年 7 月 27 日号、『同上紙』同年 8 月 9 日号より。
[24] 労働省外国人労働事務所の「職種別国籍別外国人労働者の登録数」（タイ語）より。

いずれにせよ、こうした外国人労働者の大量の存在は、タイ経済の将来に大きなリスクをもたらす。農業、漁業、畜産業、建設作業、工場での単純労働など、いわゆる「3K 労働」（きけん、きたない、きつい）は、CLM からの移民労働者にもっぱら依存しているからだ。仮に、ミャンマーやカンボジアで経済成長が進んだ場合、こうした労働者は帰国し、母国の生産活動を支える重要な労働力に転じるだろう。そうなると、タイ国内の非熟練労働分野はたちまちのうちに深刻な労働力不足に直面する。

また、非熟練労働分野だけでなく、最近ではタイ人労働者が、自動車などの製造現場で働くことを避け、IT 関連やサービス業を選好している。そのため、層の厚いクラスターを構築してきたタイ自動車産業でさえも、そう遠くない将来、深刻な労働力不足に見舞われるリスクが高い。「タイと中国・CLMV」の関係は、タイの国民経済を考えるうえでの不可欠の要素になっているのである。

写真 4　ミャンマーの対岸にある南タイのラノーン港。ここの魚卸し市場の商人はほぼ全員がミャンマー人だった。その状況は現在も変わらない。（出所）2011 年 8 月 25 日　末廣昭撮影。

第 3 章

東部経済回廊 EEC と中国との戦略的提携

末　廣　昭

第 1 節　何が問題か?

2017 年 7 月、プラユット首相はユーチューブやテレビを使って、「タイランド 4.0」の構想を発表した。「タイランド 4.0」は、2017 年から 2036 年までの 20 年間をカバーする長期国家戦略であり、2036 年には世界銀行が定義する「高所得国」への仲間入りをタイが果たすことを宣言した、きわめて意欲的な計画である。そして、この「タイランド 4.0」の具体的な実施計画が、東部タイのチャチュンサオ県、チョンブリー県、ラヨーン県の 3 県を舞台とする東部経済回廊（EEC: Eastern Economic Corridor）開発構想であった。

東部経済回廊（EEC）は、デジタル経済の発展と次世代産業の育成の 2 つを柱にすえた未来志向型の開発戦略である。EEC は、港湾、空港、高速鉄道、高速道路といった基本インフラの建設・改修のほか、ロボット産業や航空産業（メンテナンスやオーバーホール）など合計 10 業種の次世代ターゲット産業への投資を目指す。投資予定額は合計すると 470 億ドル、1 兆 6,700 億バーツ（約 5 兆円）にも及ぶ巨大プロジェクトである。

2018 年 2 月には、EEC をサポートする「仏暦 2561 年（西暦 2018 年）東部特別地区開発法」（Eastern Special Development Zone Act B.E. 2561）が国家立法議会（NLA）を通過し、「タイランド 4.0」と同様に、法的整備もなされた。この「東部特別地区開発法」は、暫定憲法第 44 条（非常大権）にもとづき、国家平和秩序評議会（NCPO）議長の名前で発令された一連の命令を集大成したものである[1]。具体的には、EEC を管理する国家委員会とプロジェクトを実施する運営委員会に、大きな権限を付与していた。その結果、国内外の投資家たちが抱いていた懸念、すなわち、2019 年 2 月以降に予定されている総選挙とそのあとの政治情勢や政権交替によって、EEC の計画が途中で棚上げにされるという懸念は、当面払拭された[2]。

---

[1] これらの議長命令は、NCPO No.2/2560（2017 年 1 月 17 日）の「東部経済回廊開発について」、 NCPO No.28/2560（2017 年 5 月 26 日）の「東部経済回廊開発の効率性を高める方法」, NCPO No.47/2560（2017 年 10 月 25 日）の「東部経済回廊地域の土地利用規制について」の 3 つである。

[2] 実際は、2019 年 3 月に総選挙が実施され、プラユット首相が率いる「国民国家の力党（パラン・プラチャーラット党）」は、タイ貢献党に次いで第 2 党であったが、上院の議席を加えて、同年 6 月 11 日に彼が首相に就任した。そして、7 月 25 日の施政方針演説のなかで、プラユット首相は EEC を今後も継続する方針を改めて強調した（**資料 1**）。

したがって、これからの大きな問題は、だれがこの巨大プロジェクトを担うかである。EEC 政策委員会が 2018 年 2 月 1 日に承認した 168 件、総額 9,890 億バーツに及ぶインフラ投資計画では、これを財源別にみると、政府予算が 30%、官民パートナーシップ（PPP）による民間投資が 60%、国営企業が 10%であった[3]。政府予算（公的借り入れ）の中には、中国が主催するアジアインフラ投資銀行（AIIB）や中国の金融機関からの借り入れも含まれる。一方、官民パートナーシップは、国家戦略のプロジェクトに民間企業が協力することを定めたもので、タイ大手企業を中心とする国内外の投資家が想定されていた。

それでは、タイの大手企業は EEC を担うだけの技術力や資金力があるのだろうか。本章では、プラユット政権のもとで登場した「タイランド 4.0」と EEC 構想についてまず紹介し、次いで、タイを代表するファミリービジネスの事業拡大戦略、そして、EEC 構想の成否の鍵となる中国との戦略的連携について検討を進めていきたい[4]。

資料 1　2019 年 3 月総選挙の結果：議席数上位 4 つの政党

（注）プラユット首相は国民国家の力党。新未来党は 2020 年 1 月末に憲法違反で解党命令が出る。

第 2 節　「中所得国の罠」の克服と「タイランド 4.0」

1.「中所得国の罠」とタイ経済の低迷

「中所得国の罠」（the middle-income trap）というのは、それまで低賃金の労働力と低

[3] 『週刊タイ経済（電子版）』2018 年 2 月 2 日号。
[4]「タイランド 4.0」や EEC が登場してきた背景やその狙い、そして、タイにおける他の経済社会開発戦略との関連については、末廣（2018 年 a）で詳しく検討したので、併せて見ていただきたい。また、大泉（2017 年 a、2017 年 b）も参照のこと。

コストの資金を継続的に投入することで経済成長を実現してきた国（とくに中所得国）が、労働生産性の向上を伴わない賃金の上昇や、投下した資本の効率性の低下などによって成長率が鈍化した状態を指す。そして、「工業品の輸出面では、低所得・低賃金経済圏ともはや競争できず、ハイスキルのイノベーションの面では、いまだ先進経済圏に勝てない。・・・つまり、タイミングよく低コストの労働と資本の投入による資源主導型成長から、生産性主導型成長に移行できていない国」が、＜中所得国の罠に陥った国＞ということになる」（ADB 2011, 34, BOX 1）。

この問題について、国際比較を精力的に進めているフェリペたちのグループは、世界 124 か国の一人当たり国民所得（1990 年 PPP 固定価格）について、1950 年から 2010 年までの長期間をカバーするデータベースを作成した（Felipe et al 2012）。そして、「下位中所得国」（2,000 ドル以上で 7,250 ドル未満の国）に 28 年間以上留まっている国と、「上位中所得国」（7,250 ドル以上で 1 万 1,750 ドル未満の国）に 14 年以上留まっている国を、「中所得国の罠に陥った国」とみなした。

この定義によると、下位中所得国 38 か国のうち 30 か国、上位中所得国 14 か国のうち 5 か国の計 35 か国が、「罠に陥った国」に分類された。これらの国の大半はラテンアメリカ（13 か国）と中東・北アフリカ（11 か国）に集中しており、アジアは 3 か国ときわめて少ない。具体的に言うと、下位中所得国ではフィリピンとスリランカが、上位中所得国ではマレーシアが、それぞれ「罠に陥った国」に指定された。

ちなみに、下位中所得国から上位中所得国に移行したのは、マレーシアが 1995 年、タイが 2004 年、中国が 2009 年であった。フェリペたちがカバーしていない 2011 年以降も、これら 3 か国は高所得国に移行していないので、「上位中所得国」での滞在年数は、2019 年現在、マレーシアが 25 年、タイが 16 年、中国が 11 年となる。つまり、マレーシアだけでなくタイも、現在では「罠に陥った国」の代表国なのである[5]。

タイの経済的停滞は、2015 年から 2020 年までの、予測を含めたアジア開発銀行（ADB）のアジア諸国の経済成長率を比較した**図表 3-1** に端的に示されている。2018 年の実績をみると、カンボジアの 7.3%を筆頭に、ベトナム 7.1%、ラオス 6.5%、ミャンマー6.2%と、ASEAN 後発組である CLMV が、軒並み高い経済実績を示していた。それに対して、タイは 4.1%と、ASEAN 加盟国の中ではシンガポールを別にすれば、最低の数字であった。同様に、2015 年から 2020 年の 6 か年の平均値を見ても、タイの年経済成長率 3.5%は、CLMV の実績に対して約半分、最もパフォーマンスが悪かったと言われるマレーシアの数字（4.9%）と比べても、タイの実績はそれをはるかに下回る数字に留まった。タイの経済実績がこの 10 年間に際立って低いことが、図表から分かっていただけるだろう。

[5] もっとも、マレーシアは 2019 年現在、「上位中所得国」と「高所得国」の間の境界領域、もしくは「高所得国」の入り口手前に位置している。

図表 3-1　新興アジア諸国の経済成長の実績と予測、2015－2020 年（%）

Ranking 2019	国名	2015 実績	2016 実績	2017 実績	2018 実績	2019 予測	2020 予測	*2015-2020 6カ年平均
1位	カンボジア	7.0	6.9	7.0	7.3	7.0	6.8	7.0
2位	ベトナム	6.7	6.2	6.8	7.1	6.8	6.7	6.7
3位	ミャンマー	7.0	5.9	6.8	6.2	6.6	6.8	6.6
4位	ラオス	7.3	7.0	6.9	6.5	6.5	6.5	6.8
5位	フィリピン	6.1	6.9	6.7	6.2	6.4	6.4	6.5
6位	インドネシア	4.9	5.0	5.1	5.2	5.2	5.3	5.1
7位	マレーシア	5.1	4.2	5.9	4.7	4.6	4.7	4.9
8位	**タ イ**	3.1	3.4	4.0	4.1	2.8	3.5	3.5
	（タイ中央銀行）				4.1	2.8	3.6	

（注）タイ中央銀行の数字は、Bank of Thailand, "Monetary Policy Report March 2019" の最新予測。

（出所）Asian Development Bank, *Asian Development Outlook 2019*, online data より末廣昭作成。

この低い経済実績は、2012 年から 2014 年 5 月（軍事クーデタ）まで続いた政治的混乱に拠るところ大きかったとはいえ、低成長の理由をすべて政治的要因に求めることはできない。むしろ、2000 年代初めには 6%台の水準にあった「潜在的成長率」が、現在では半分の 3%にまで下がっている問題の方が深刻であった。

2. ソムキット経済チームと長期国家戦略

こうした低い経済実績に対して、これを「中所得国の罠」と理解し、強い危機感を抱き、罠から脱却するための長期経済戦略を提示したのが、2014 年 5 月の軍事クーデタで登場したプラユット政権であった。もっとも、軍事クーデタ直後のプラユット政権は、国境付近に経済特別区を建設する構想を提示するか、戦略的な産業に重点的に投資を行う「新投資戦略」を承認しただけであった（後出の**図表 3-3** の年表を参照）。「中所得国の罠」を克服する国家戦略として、「タイランド 4.0」を本格的に提唱したのは、プラユット首相が 2015 年 8 月に経済担当副首相として招聘したソムキット・チャトゥシーピタック、そのひとであった。

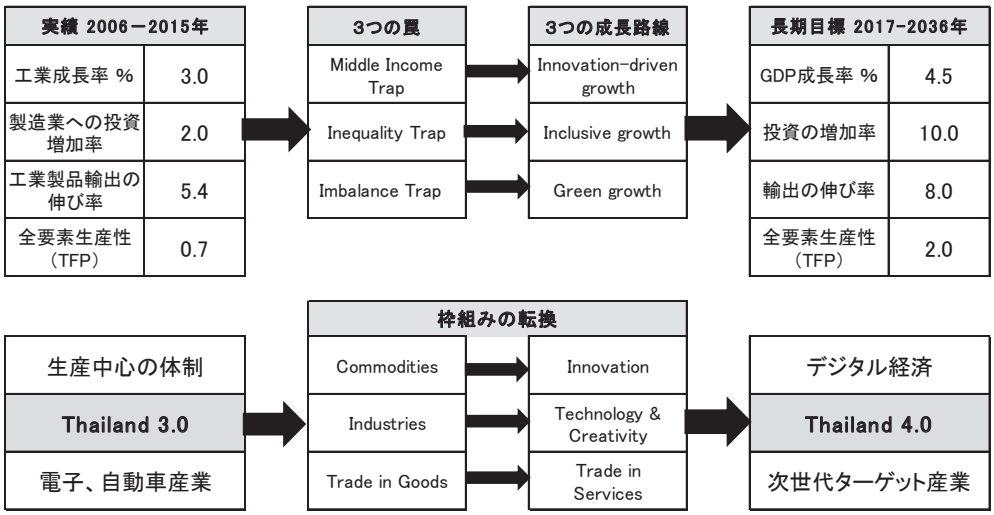
より正確に言えば、ソムキット経済担当副首相だけではない。彼が中心となり、タックシン政権時代（2001-2006 年）にソムキット（当時、プラユット政権と同じく経済担当副首相をつとめた）の政策顧問を務めたスウィット・メーシンシー（2016 年 12 月首相府大臣に就任）、ウッタマ工業大臣、アッチャガー科学技術大臣（もと投資委員会事務局長、工業大臣。製造業に詳しい）、アピサック財務大臣（ソムキットの高校の後輩）などを集めて「特別経済チーム」を編成し、「タイランド 4.0」をはじめとする国家戦略や景気浮揚政策を立案した。

そこで、**図表 3-2** を見ていただきたい。この表は工業省が 2016 年 10 月に公表した『タ

イ・インダストリー4.0 開発戦略、20 年（2017-2036 年)』（タイ語）の内容を筆者が整理したものである。対象は「タイ・インダストリー」であるが、実際は「タイランド 4.0」全体の構想と目標を示していた。

まず左端上の数字は、2006 年から 2015 年までの製造業を中心とした実質成長率、投資の増加率、工業製品輸出の伸び率、全要素生産性（TFP、資本と労働力の投入以外の経済成長への貢献要因＝技術革新の指標）の年平均値である。経済成長率の 3%、投資増加率の 2%、TFP の 0.7%など、タイ経済の停滞ぶりがはっきりと示されている。次に真ん中の欄は、こうした停滞の理由を示す項目で、その内容は「中所得国の罠」「経済格差の罠」「不均衡の罠（経済開発と環境保全の不均衡を指す)」の 3 つが掲げられている。そして、これらの罠に対処するための新成長戦略が、「イノベーション主導型成長」「包摂型成長」「グリーン成長（環境にやさしい成長)」の 3 つであった。

図表 3-2 「タイランド 4.0」とタイの長期国家戦略



（出所）Ministry of Industry（2016）などより筆者作成。

ただし、「3 つの罠」に 3 つの異なる成長戦略を対応させる発想は、ソムキットたち「特別経済チーム」の独自の考えとは必ずしも言えない。というのも、国家経済社会開発庁（NESDB）のアーコム長官たちが、第 11 次開発 5 か年計画（2012～2016 年）以降の長期戦略の柱として構想していた考え方と、相当部分が重なっていたからである[6]。

むしろ、ソムキットたちの大きな特徴は、3 つの罠のうち「中所得国の罠」を重視し、対策として「イノベーション主導型成長戦略」を前面に出した点にある。そして、この戦略

[6] この点は、国家経済社会開発 5 か年計画の過去と将来を大胆に整理した、Arkhom and Thanin [2009] の中で展開されている。

をとれば向こう 20 年間に、経済成長率は年平均 4.5%、投資増加率は 10%、輸出伸び率は年 8%に上昇し、TFP も 2%に改善して、2036 年にはタイはめでたく「高所得国」に仲間入りできる。これがソムキットたち「特別経済チーム」が描いた筋書きであった。大泉が指摘するように、プラユット政権は高成長路線に舵を切ったのである（大泉 2017a）。

では、以上のような高成長を実現するために、タイはどのような方法をとればよいのか。それを示したのが**図表 3-2** の下段である。つまり、タイはそれまでの製造業中心で自動車産業や電子産業を基盤とする「タイランド 3.0」の段階から、デジタル経済と次世代ターゲット産業を基盤とする「タイランド 4.0」の段階にステップアップする必要があるというのが、彼らの主張であった。「タイランド 4.0」は、第 4 次産業革命を念頭に置いたドイツ政府が提唱する「インダストリー4.0」を明らかに意識したもので、**後出の図表 3-3 の年表**に示したように、2016 年 2 月には東部タイのラヨーン市でドイツ・タイ商業会議所が、この問題をテーマに掲げて特別セミナーを開催していた。

ただし、「タイランド 4.0」とドイツの「インダストリー4.0」を比較すると、両者の間には随分と違いがあることが分かる。例えば、後者の場合、「インダストリー1.0」は蒸気などの新しい動力源を使った機械制工業生産の開始（第一次産業革命）を、「インダストリー2.0」は電力を動力源とする大量生産方式を、「インダストリー3.0」はコンピュータ制御によるフレキシブルな生産体制を示していた。そして、「インダストリー4.0」は、「スマート・ファクトリー（自分で考える工場）」と呼ばれる製造方式そのものの転換であり、人工頭脳（AI）やモノのインターネット化（IoT）を活用した、新次元の生産システムの誕生を意味していた（末廣 2018a, 88-89）。

一方、「タイランド 4.0」はこれとはまったく発想が異なる（次頁の**資料 2** を参照）。具体的には、「タイランド 1.0」が農業社会と家内工業の時代、「タイランド 2.0」が軽工業分野の輸入代替工業化と天然資源と安価な労働力の活用の時代、「タイランド 3.0」が輸出指向工業化と重化学工業化、外資活用の時代であった。そして、「タイランド 4.0」は、デジタル経済と未来志向型の次世代産業を基盤とする時代と捉えていた（Suvit 2016）。

一見して分かるように、ドイツの「インダストリー4.0」は動力源と生産システムの革新に重点を置いているのに対し、「タイランド 4.0」は、過去の政府による経済政策の特徴と工業化の発展段階を、単純に要約したものであった。したがって、両者の間には対応関係はない。誤解を恐れずに言えば、タイの生産システムの現状は、ドイツの基準に照らせば、「インダストリー2.0」と「インダストリー3.0」の間にある。つまり、「インダストリー4.0」をそもそも実現する産業基盤がないのである。

このようなギャップが生まれたのは、「タイランド 4.0」を起案したソムキットとその懐刀であるスウィットの両名が、米国のノースカロライナ大学に留学し、ケロッグ経営大学院で経営博士号を取得したことと密接に関連している。加えて、両名が師事した指導教官が、『マーケティング 3.0』や『マーケティング 4.0』で世界的に著名なフィリップ・コトラー教授であった。「タイランド 4.0」の構想には、コトラー教授の理論はそのまま借用され

ていないが、「スマート・ファクトリー」ではなく、「スマート農業」「スマート SMEs（中小企業）」「スマート・シティ」などが、鍵となる概念として紹介されている。「タイランド 4.0」が生産システムではなく、マーケティングや都市計画に軸足を置いた経済戦略であることを示す証拠であろう[7]。

資料 2　タイ工業省の「タイランド 4.0」の構想

（出所）タイ工業省「タイランド・インダストリー4.0 戦略」2016 年 10 月（タイ語）、3 頁より末廣昭作成。

第 3 節　東部経済回廊（EEC）開発構想とその制度化

1．「タイランド 4.0」の展開と次世代ターゲット産業

「タイランド 4.0」の構想が、初めてタイ国民の前に明らかにされたのは、筆者の理解では、2016 年 5 月に日刊紙『The Nation』の主筆であるスティチャイ・ユンが書いた記事であろう（Suthichai 2016）。この記事の中で、彼は当時まだ公表されていなかった「タイランド 4.0」の内容を紹介すると同時に、この構想を起案した中心人物がスウィット・メーシンシーであったことに言及している。スウィットは、すでに述べたようにソムキットと同様にケロッグ経営大学院で経営戦略を学び、タックシン政権時代から一貫してソムキット経済担当副首相の政策顧問を務めた人物であった。

[7] この点については、末廣（2018a、88-91）で検証した。

図表 3-3　年表：タイの新経済戦略と「タイランド 4.0」「東部経済回廊」の進展

年月	項目、経済政策
2011年3月	アーコムNESDB長官が、第11次開発5か年計画（2012-2016年）の基本的概念として、「創造的経済」を提唱する。
2013年11月	投資委員会（BOI）、新投資奨励戦略10分野（2013-2017年）」を発表。
2014年7月	5月にクーデタを実施した国家平和秩序評議会（NCPO）が、6つの県に国境特別経済区（SEZ）の設置を承認。
2014年8月	BOI本会議で新投資戦略（2015-2021年）を採択。2013年の新投資奨励戦略は破棄。
2015年8月	ソムキット（元タックシン政権の副首相）を経済担当副首相に招聘。
2015年11月	工業省の「次世代ターゲット産業10分野」のクラスター化を閣議で承認。
2016年2月	ドイツ・タイ商業会議所がラヨーン県で「ドイツ・インダストリー4.0」のセミナーを開催。
2016年4月	「デジタル経済社会開発計画」を閣議で承認。
2016年5月	NESDBが「国家長期経済戦略2017-2036年」を発表。「中所得国の罠」を脱却するための指針と方法を示す。
2016年7月	プラユット首相、ユーチューブなどで「タイランド4.0」の説明を開始。
2016年10月	閣議で「東部経済回廊（EEC）設置法案」の大筋を承認。
2016年10月	工業省が「タイ・インダストリー4.0開発戦略、20年（2017-2036年）」を発表。
2017年1月	政府が、チョンブリー県に「デジタルパーク・タイランド」の造成を発表。
2017年7月	「タイランド4.0」の法的根拠となる「国家戦略法」と「国家改革行動計画・工程表法」を『官報』に公布、施行する。
2017年6月	ウッタマ工業大臣と世耕弘成経済産業大臣の間で「EEC及びタイの産業高度化に向けた協力に関する覚書」に署名。
2017年8月	閣議で「ロボット産業開発5か年基本計画」を承認。
2017年9月	中国のアモイ市で習近平国家主席とプラユット首相が首脳会談。「一帯一路イニシアティブ」の共同推進と、向こう5年間の「タイ＝中国戦略的合作」に合意。
2018年2月	国家立法議会が「東部特別地区開発法（EEC法）」を承認。
2018年4月	タイ政府とアリババ集団の馬雲会長の間で「スマート・デジタル・ハブに関する戦略的提携」などの事業契約に署名。アリババ集団はEECへの投資110億バーツに合意。
2018年7月	東部高速鉄道の入札申込み書類の購入を7カ国31社が行ったと、運輸省が公表。同年11月、実際に事業提案を行ったのは、CP連合グループとBTS連合グループの2つのみ。
2019年3月	BOIへの過去4年間の投資認可は合計2兆2800億バーツ（5518件）。うち1兆2400億バーツ（54%）がEECエリア向けであったと発表。
2019年7月	タイ工業団地公団（IEAT）は、現時点でEECエリア内で合計18の工業団地造成の計画が進んでいると発表。
2019年7月	25日　3月の総選挙のあと、6月に首相に就任したプラユット首相は、この日の施政方針演説の中で、EECを継続する方針を強調した。
2019年8月	EEC開発事務局は中国の鄭州航空港経済総合実験区（ZAEZ）と、ウータパオ空港・臨空都市開発について、戦略的協力の覚書を交わした。
2019年9月	EEC政策委員会が、主要インフラ開発3プロジェクトの進捗状況を承認した。3プロジェクトは①マープタプット工業港第3期開発事業、②3空港連結東部高速鉄道建設、③ウータパオ空港・臨空都市開発事業。
2019年10月	タイ国鉄とCPグループが率いる東部高速鉄道事業会社（Eastern Highspeed Rail Linking Three Airports Co.,Ltd.）の間で、正式に事業契約の署名を行った。

（出所）各種資料や『週刊タイ経済（電子版）』の記事より末廣昭作成。

さて、タイ政府が「タイランド 4.0」のキャンペーンを本格的に展開したのは、**図表 3-3 の年表**に示したように、2016 年 7 月のプラユット首相によるユーチューブやテレビを使った国民向け説明からであった。それ以降は、工業省、科学技術省、商業省、情報通信省、公衆衛生省などが、相次いで自分の省庁で追求すべき「タイランド 4.0」の構想を発表していく。このやり方は、タックシン首相が実施した経済改革の方法――首相がまず国家戦略の指針を示し、各省庁がそれに合わせて、自分たちのミッションや行動計画を公表する方法――を、完全に踏襲したものであった[8]。

次いで、2016 年 10 月に、「タイランド 4.0」の舞台として東部タイ 3 県を選定し、「東部経済回廊（EEC）設置法案」の枠組みを閣議で承認する。そしてそれ以降は、2018 年 2 月の「東部特別地区開発法」の承認に至るまで、矢継ぎ早に投資プロジェクトの発表と法律や制度・組織の整備が進んでいった（**図表 3-3 を参照**）。

「タイランド 4.0」と東部経済回廊の展開過程の説明は**図表 3-3** に譲って、以下では、東部タイ 3 県において予定している「次世代ターゲット産業」（以下、次世代産業）について取り上げたい。**図表 3-4** は、アッチャガー工業大臣（元投資委員会事務局長）を中心とする「未来産業育成派」によって提案された 10 の次世代産業の一覧を示したものである（2018 年に防衛産業、2019 年に教育産業が追加された）。

図表 3-4 「タイらしさ」を生かした創造的経済と次世代ターゲット産業の比較

「タイらしさ」を生かした創造的経済	**次世代ターゲット産業10業種　◎外国人企業誘致**
2011年3月文化省でのアーコム長官の講演	2015年11月閣議承認
（1）文化遺産と自然資源にもとづく産業	**（1）既存産業の競争力強化　第一次S字カーブ**
＊手工業	1　**次世代自動車　◎**
＊タイ式医療（スパなど）、タイ料理	2　**スマート・エレクトロニクス　◎**
＊文化に基盤を置いた観光産業	3　医療・健康ツーリズム
（2）芸術	4　農業とバイオテクノロジー
＊Performing Arts & Visual Arts	5　未来食品
（3）メディア	**（2）未来型産業の育成　第二次S字カーブ**
＊映画・ビデオ制作	6　**ロボット　◎**
＊音楽、楽器演奏	7　**物流と航空産業（メンテナンス）　◎**
（4）機能創造（Functional Creation）	8　**バイオ燃料とバイオケミカル　◎**
＊デザイン、ファッション	9　**デジタル産業　◎**
＊建築	10　**医療ハブとなる産業（medical hub）◎**
＊広告業	**（3）追加された産業**
＊ソフトウェア開発	11　防衛産業　　12　教育産業◎

（出所）Arkhom Toemphithayaphaisit,"Setthakit Sangsan khon Thai（タイの創造的経済）", NESDB, 8 March 2011。
次世代ターゲット産業は、末廣昭「「中所得国の罠」の克服」、2018年3月、85頁ほかより筆者作成。

[8] ソムキットたちの経済政策は、地方の草の根支援を目的とする「プラチャーラット政策」や低所得者層の支援、県を越えたクラスター戦略など、タックシン政権時代の政策を踏襲したものが多い。プラユット政権の経済政策は江川（2019）を参照。

もっとも、国家経済社会開発庁のアーコム長官や投資委員会のウドムたちは、タイの現実と競争力を念頭に、背伸びした産業ではなく、タイの国際的競争優位や「タイらしさ（Thai-ness）」を生かした産業の投資奨励を考えていた（Arkhom 2011; 末廣 2014、147-150）。伝統医療の一部である SPA やタイ人のホスピタリティを生かしたケア産業などを軸とする「創造的経済」の推進がそれである。しかし、プラユット政権はこうした方針の一部は受け入れたものの、新世代の自動車産業（電気自動車など）、バイオ技術を使った農業、未来食品、ロボット産業など、21 世紀型の産業の育成に、政策目標をシフトさせた。なお、当初想定された「次世代産業」は 10 業種であったが、2018 年 2 月 1 日の EEC 政策委員会で、防衛産業を 11 番目のターゲット産業として承認している[9]。

2. 東部経済回廊（EEC）開発と投資事業計画

プラユット政権は、こうした次世代産業を全国に分散させるのではなく、東部タイ 3 県（チョンブリー県、チャチュンサオ県、ラヨーン県）に集中的かつ戦略的に配置することを決めた。東部タイを選定した理由は次の 4 点によっている。

写真1　ウータパオ空港に向かう地区を示す看板。（出所）2017 年 8 月 19 日 末廣昭撮影。

第一に、EEC は 1981 年に開始された東部臨海開発計画のリハビリテーションを意図していた。別言すれば、老朽化している港（レームチャバン、マープタプット）、バンコクとラヨーンを結ぶ高速道路、自動車産業などが集積している工業団地（2016 年現在、26 か所）などを利用することができる、という優位性があった（末廣 2018 a、96-98）。

第二に、「タイランド 4.0」が発表される前から構想されていたデジタル経済開発計画と

9 『週刊タイ経済』2018 年 1 月 18 日号。

投資委員会（BOI）の次世代産業のモデル地区として、政府が東部タイを想定していた点である。そのため、EEC はこの 2 つを車の両輪とする「タイランド 4.0」を実現するためのホームグランドとなった。

第三に、2015 年 12 月末に発足した ASEAN 経済共同体（AEC）のコネクティビティの構築にあたって、東部タイが「AEC のハブ」に位置づけられた点である。とくに、ミャンマーからタイ、カンボジア、ベトナムと大陸部東南アジアを横断する経済回廊のハブに位置づけられた（Ministry of Industry 2017）。

第四に、中国やインドとの経済交流が深まる中で、東部タイが西のミャンマー、インド、東のカンボジア、ベトナム（さらには日本・米国）、南の ASEAN 諸国、北の中国とつながる、文字通り「アジアのゲートウェイ」という戦略的地位を付与された点である。特に中国とのつながりは、「一帯一路イニシアティブ」の一部をなすことで、タイと中国の国レベルの戦略的提携へと発展していった。

さて、**図表 3-5** は、タイ政府が現在構想している東部経済回廊（EEC）の具体的プロジェクトを地図に落としたものである。

図表 3-5 EEC 開発の主要な投資事業と地理的配置

主な投資事業は 4 つの分野と 15 の投資事業からなる（Ministry of Industry 2017, 11; 末廣 2018a、101）。具体的な事業名と投資予定額は次のとおりである。

（1）インフラの整備が 7 つ。①ウータパオ空港の整備と臨空都市開発（航空機メンテナンスやオーバーホールを含む）、②サッタヒープ海軍港の再開発、③レームチャバン港開発第 3 期事業、④マープタプット港開発第 3 期事業、⑤ドーンムアン＝スワンナプーム＝ウータパオ 3 空港連結の東部高速鉄道の建設、⑥既存鉄道の複線化事業、⑦高速道路＝モーターウェイの建設。投資予定額は 5,708 億バーツ（158 億ドル）。

（2）次世代産業の開発と工業団地の造成が 4 つ。⑧次世代自動車 EV、⑨航空機の MRO（メンテナンス＝リペア＝オーバーホール）、ロボット、スマート電子、⑩石油化学とバイオテクノロジー、⑪医療ハブとなる産業。投資予定額は 5,000 億バーツ（140 億ドル）。

（3）観光業。⑫パッタヤー特別市など。投資予定額は 2,000 億バーツ（57 億ドル）。

（4）スマート・シティなど新しい街づくりが 3 つ。⑬グローバル・ビジネスハブ、⑭包摂的な都市開発計画、⑮公益施設の開発。投資予定額は 4,000 億バーツ（115 億ドル）。

以上が 15 の投資事業の概要である。投資予定額は総額で 1 兆 6,700 億バーツ、日本円に換算すると 5 兆円という巨額のプロジェクトだったのである。

第 4 節　EEC と外国人企業、タイのファミリービジネス

1. EEC 次世代ターゲット産業と想定される企業

ここでもう一度、冒頭の問いに戻ってみよう。つまり、EEC の投資プロジェクトを担うのはだれかという基本的な問いである。

前出の**図表 3-4** に示した次世代ターゲット産業 10 業種のうち、右側に◎の印をつけたのは、外国人企業の誘致もしくは技術協力がなければ事業が実現しない、と筆者が考えた業種である。逆に、印がない「医療・健康ツーリズム」「農業とバイオテクノロジー」「未来食品」は、タイ企業が参入可能で国際競争力を有する業種である。なお、11 番目の「防衛産業」や 12 番目の「教育産業」は、その内容が不明ではあるものの、海外のドローン技術の導入や先端的な外国高等教育機関（工学系の大学院）との連携を意図しているので、恐らくは外国人企業の誘致が前提となる。

もっとも、こうした判定は必ずしも根拠がないわけではない（**図表 3-6** を参照）。例えば、タイ政府は、次世代自動車のハイブリッド自動車や電気自動車の生産は欧米、日本、中国の企業（メルセデス＝ベンツ、BMW、トヨタ自動車など）に、スマートエレクトロニクスの製造は日本、米国、韓国、中国の企業（マイクロチップス、三星電子タイランドなど）に、ロボット産業や医療器具の製造は日本の企業（不二越、平田機工など）や中国の企業

（新松ロボット＆オートメーション）などに、それぞれ期待しているからである[10]。

次に、航空機の MRO センター（メンテナンス＝リペア＝オーバーホール）については、すでにタイ政府と合意しているタイ航空（Thai Airways International PCL）のほか、米国のエアバス社、ボーイング社、サーブ社、マレーシアの格安航空会社エアアジア社、日本の三菱重工などが関心を示していた[11]。同様に、航空機部品についても、米国のトライアンフ・グループが進出を決め、航空機用タイヤの製造については、EEC が発表される前に、米国のグッドイヤー社が、パトゥムターニー県の自社工場の敷地内に新工場を建設することを決定している。

図表 3-6 EEC 次世代ターゲット産業 10 業種の担い手と想定される企業

番号	業種	国もしくは企業
1	次世代自動車	欧州企業（メルセデス＝ベンツ、BMW）、日本企業（トヨタ自動車）、中国企業（上海汽車集団）
2	スマートエレクトロニクス	米国企業（マイクロチップス）、韓国企業（サムスン電子タイランド）、中国企業
3	医療・健康ツーリズム	タイ企業（Bangkok Dusit Medical Service = BDMS ほか）
4	農業とバイオテクノロジー	タイ企業（CP Group, Mitr-Pol etc）
5	未来食品	タイ企業
6	ロボット産業	日本企業（不二越、平田機工など）、オーストラリア（ANCA）、中国（新松ロボット＆オートメーション）
7	物流と航空機MROセンター	欧州企業（エアバス）、米国企業（ボーイング、サーブ、グッドイヤー、トライアンフ）、マレーシア（エアアジア）、日本（ブリヂストン）
8	バイオ燃料、バイオケミカル	タイ企業（PTT Group ほか）
9	デジタル産業	デジタルパークは中国のアリババ集団、タイ企業（サハ・グループほか）
10	医療ハブとなる産業	日本企業、台湾企業
11	防衛産業	不明。主な輸入先は米国、中国
*	高速鉄道（3空港連結）	タイ企業（PTT Group）、中国・タイ企業（中信集団＝CP Group）、フランス企業、日本円借款（JICA）

（出所）各種資料により末廣昭作成。

以上とは別に、ドーンムアン空港＝スワンナプーム国際空港＝ウータパオ空港の 3 つの空港をつなぐ高速鉄道の建設に対しては、2018 年 7 月の時点で、合計 7 カ国 31 社が関心を示した（**資料 3** を参照）。このうち、中国の中信集団（CITIC）や中国鉄建集団（CRCC）と組んだタイの CP 連合グループと、バンコクの高架鉄道を所有・運営する BTS 連合グループの 2 つのコンソーシアムが事業提案を行い、最終的に 2019 年 10 月に、CP 連合グループに契約相手先が決まった（前掲の**図表 3-3 の年表**を参照）。

[10] Ono [2018a]、『週刊タイ経済（電子版）』2018 年 3 月 13 日号など。
[11] 『週刊タイ経済（電子版）』2017 年 3 月 14 日号、7 月 18 日号、8 月 10 日号など。

資料 3　2018 年東部高速鉄道 3 空港連結工事の入札応募に関する宣伝ポスター

（出所）EEC 開発委員会事務局の公式ウェッブサイト（http://www.eec.org）より（2018 年 11 月 1 日、末廣昭アクセス）。

以上のように EEC の投資事業は、インフラ整備を含めて、外国人企業の投資、あるいは全面的な技術協力を不可欠の要因としていた。逆に言えば、外国人投資家と外国の政府系金融機関の協力抜きには、EEC の実現は考えられないのである。この点は、外国人投資家の全面的な関与を前提にタックシン首相が構想したメガプロジェクト、つまり、「タイ王国の現代化計画（KTMF: Kingdom of Thailand Modernization Framework）」の場合と、まったく同じであった[12]。

2. タイ投資委員会（BOI）と次世代ターゲット産業、EEC

では、タイ企業の EEC に対する対応能力はどうであろうか。この点を検証する前に、タ

12　「タイ王国の現代化計画」（KTMF）は、2005 年 6 月に閣議で承認された総額 1 兆 8,000 億バーツに達する巨額の投資プロジェクトで、エネルギー、運輸、大量輸送システム、住宅、水資源などからなる。外国人投資家が消極的だったことと、2006 年 9 月のタックシン首相を駆逐する軍事クーデタで延期となり、その後立ち消えになった（末廣 2009、174-177）。

イ投資委員会（BOI: Board of Investment）の投資奨励企業のデータを使って、2016 年から 2019 年 9 月までの投資奨励の認可企業の動向（件数と投資金額）を概観しておきたい。ここで取り上げる項目は、

①認可企業に占める外国人企業の比重（もしくはタイ人 100%所有企業の比重）、

②政府が「タイランド 4.0」で目標に掲げた次世代ターゲット産業 10 業種の比重、

③全国（地域別）に占める東部タイ 3 県（チョンブリー県、チャチュンサオ県、ラヨーン県）の比重、の 3 つである。

図表 3-7-1 は認可企業（プロジェクト）の件数を、**図表 3-7-2** は認可企業（プロジェクト）の予定投資金額を、それぞれ整理したものである。

まず、認可ベースの投資件数を 2016 年から 2018 年の 3 年間の合計でみておこう。所有形態別にみると、タイ人 100%所有企業は 4,487 件のうち 1,705 件（38%）を占めた。逆に言えば、62%が外国人企業（外国人 100%所有企業と外国人とタイ人の合弁企業の 2 種類）であったことが分かる。注意すべきは、外国人企業の比率が、2016 年 57.6%、2017 年 62.3%、2018 年 66.7%と、年を追うごとに上昇している点である。なお、2019 年 1 月から 9 月（第 3 四半期）までの暫定数字をみると、外国人企業の比率は 61.1%と、依然として高いことが分かる。

次に、業種別の分布をみると、2016 年から 2018 年の 3 年間の合計のうち、次世代ターゲット産業 10 業種は 2,270 件と、全体の 50.6%を占めた。件数が多いのは、デジタル経済（621 件）、農業とバイオテクノロジー（434 件）、石油化学・化学（281 件）、スマート電子（273 件）、未来食品（238 件）、次世代自動車（203 件）の順であった。ただし、ここに含まれている投資案件は、あくまで業種分類であるため、それぞれの事業が先端技術を使用しているかどうかは基準となっていない。そのため、次世代タイプの投資案件はここに示したものより少ないとみるべきであろう。なお、2019 年 1 月から 9 月の統計は 529 件と全体の 49.3%を占めており、過去 3 年間の傾向を維持している。

最後に、地域別の分布をみると、EEC の優位性が判明した。具体的には、2016 年から 2018 年の 3 年間に、チョンブリー県、チャチュンサオ県、ラヨーン県の 3 県の合計は 1,105 件に達し、全体の 24.6%に達した。EEC3 県の比重の高さは、投資件数ではなく予定投資金額でみるとより明確になる。**図表 3-7-2** から分かるように、EEC3 県は 2 兆 481 億バーツのうち 1 兆 137 億バーツと、全体の 49.5%に達しており、EEC3 県への集中が際立っていた。2019 年 1 月から 9 月の動向をみても、予定投資金額は全国の 55.7%を占めており、とくにラヨーン県に大型プロジェクトが集中していることが判明した。

次いで、認可ベースの予定投資額のほうもみておこう。所有形態別にみると、外国人企業の比重は、2016 年から 2018 年の 3 年間で、2 兆 481 億バーツのうち 60.9%を占めた。したがって、投資件数とほぼ同じ比重であった。一方、2019 年 1 月から 9 月の数字は、全体の 79.7%と、2018 年の 78.9%と同様に、きわめて高い水準となっている。

次に、業種別の分布をみると、2016 年から 2018 年の 3 年間の合計のうち、次世代ター

ゲット産業 10 業種は 1 兆 1,096 億バーツと、全体の 45.8%を占めた。こちらも、2019 年 1 月から 9 月の数字が 76.3%と、2018 年の 75.9%と並んで、高い水準を示した。このことは、近年ますます投資奨励企業が、投資優遇措置の多い次世代ターゲット産業に向かっていることを示していると言えよう。最後に、地域別の分布はすでに述べたとおりで、全体の半分以上が EEC3 県に向かっていた。

図表 3-7-1 投資奨励企業の所有形態別・業種別・地域別分布、2016-2019 年 9 月（件数）

Code	地域区分、県別	2016	2017	2018	*2016-2018	#2019/1-9
	（1）投資の所有形態別					
1	**投資件数、全体**	**1,688**	**1,330**	**1,469**	**4,487**	1,074
2	うち100%タイ人企業、件数	715	501	489	1,705	418
3	***100%タイ人企業の%**	**42.4**	**37.7**	**33.3**	**38.0**	**38.9**
4	うち100%外国人、件数	603	501	576	1,680	440
5	うち合弁企業、件数	414	328	404	1,146	216
	（2）業種別：次世代ターゲット産業10業種					
6	次世代自動車	55	46	102	203	59
7	スマート電子	102	86	85	273	66
8	観光業	16	24	32	72	25
9	農業とバイオテクノロジー	247	87	100	434	145
10	未来食品	91	79	68	238	15
11	ロボット産業	13	5	11	29	4
12	航空機関連	3	7	7	17	1
13	石油化学、化学	112	66	103	281	66
14	デジタル産業	270	209	142	621	112
15	医療ハブとする産業	24	33	45	102	36
16	**次世代10業種　小計**	**933**	**642**	**695**	**2,270**	**529**
17	**次世代10業種の%**	**55.3**	**48.3**	**47.3**	**50.6**	**49.3**
	（3）地域別：EEC東部3県の比率					
18	東部	454	340	455	1,249	311
19	チョンブリー県	184	153	203	540	124
20	チャチュンサオ県	42	42	64	148	38
21	ラヨーン県	164	105	148	417	121
22	**EEC3県の小計**	**390**	**300**	**415**	**1,105**	**283**
23	**EEC3県の比率**	**23.1**	**22.6**	**28.3**	**24.6**	**26.4**
24	中部	833	665	704	2,202	486
25	東北部	122	61	96	279	77
26	北部	107	93	70	270	58
27	西部	57	40	39	136	38
28	南部	85	82	63	230	78
29	工場・事業所未定	74	49	42	165	26

（出所）(1) 2016-2018年：BOI, *Kan Kho-rap (Kan Anumat Hai) Kan Songserm Kan Long-thun Sutthi: Mokkarakhom- Thanwakhom 2561 Priapthiap kap Pi 2559 lae Pi 2560* (as of 21/1/2019). (2) 2019年1月～9月：BOI, Kan Kho-rap (Kan Anumat Hai) Kan Songserm Kan Long-thun Sutthi: Mokkarakhom- Kanyayon 2561 Priapthiap kap Pi 2560 lae Pi 2561 (as of 18/10/2019)。末廣昭作成。

図表 3-7-2 投資奨励企業の所有形態別・業種別・地域別分布、2016-2019 年 9 月(100 万バーツ)

Code	地域区分、業種	2016	2017	2018	*2016-2018	*2019 1-9
	(1)投資の所有形態別					
1	投資金額、全体	867,530	631,080	549,480	2,048,090	274,340
2	100%タイ人企業、金額	326,260	359,010	116,070	801,340	55,680
3	*100%タイ人企業の%	37.6	56.9	21.1	39.1	20.3
4	うち100%外国人、金額	139,490	112,510	131,330	383,330	99,470
5	うち合弁企業、金額	401,770	159,560	302,070	863,400	119,190
	(2)業種別:次世代ターゲット産業10業種					
6	次世代自動車	60,650	53,540	71,360	185,550	43,200
7	スマート電子	64,500	38,270	38,690	141,460	18,450
8	観光業	12,870	26,980	33,540	73,390	19,220
9	農業とバイオテクノロジー	121,410	19,900	27,150	168,460	21,680
10	未来食品	45,670	17,850	13,390	76,910	8,550
11	ロボット産業	770	780	1,460	3,010	810
12	航空機関連	140	2,760	2,740	5,640	6,470
13	石油化学、化学	162,250	32,940	205,900	401,090	73,640
14	デジタル産業	5,520	4,610	6,940	17,070	7,220
15	医療ハブとする産業	14,080	7,130	15,960	37,170	10,000
16	次世代10業種 小計	487,860	204,760	417,130	1,109,750	209,240
17	次世代10業種の%	56.2	32.4	75.9	54.2	76.3
	(3)地域別:EEC全体3県の比率					
18	東部	409,510	334,610	352,610	1,096,730	161,870
19	チョンブリー県	113,260	118,250	225,500	457,010	40,790
20	チャチュンサオ県	19,510	30,780	23,100	73,390	6,750
21	ラヨーン県	224,940	163,540	94,790	483,270	105,360
22	EEC3県小計	357,710	312,570	343,390	1,013,670	152,910
23	*EEC3県の比率	41.2	49.5	62.5	49.5	55.7
24	中部	151,730	185,960	98,600	436,290	55,210
25	東北部	78,300	13,950	13,860	106,110	8,320
26	北部	33,550	11,300	8,970	53,820	5,280
27	西部	28,980	13,780	5,330	48,090	4,760
28	南部	29,400	32,070	35,670	97,140	21,270
29	工場・事業所未定	136,060	39,410	34,440	209,910	17,630

(出所)図表3-7-1 に同じ。

3. 株式時価総額からみたトップ 20 所有主家族

さて、改めてタイ大企業、もしくはタイのファミリービジネスの EEC 投資事業に対する対応能力について、取り上げてみたい。

じつは、この点を検証する上で格好の材料がある。『月刊金融と銀行』(Kan Ngoen Thanakhan)が毎年 12 月号に掲載している、その年の 9 月時点での個人別(上位 500 名)、所有主家族別(上位 200 家族)の保有株式時価総額のランキングがそれであった。このデータには、あくまで個人が株主として登場している場合のみ集計されている。したがって、

まず所有・支配している企業を上場していない家族は集計には登場しない（かつてのピロムパクディ家など）。同様に、家族投資会社や事業会社を通じて、グループ内の企業を所有・支配している CP グループのチアラワノン家や、TCC＝Thai Beverage グループのシリワッタナパクディ家も、集計には登場しない。しかし、タイの大企業を牛耳るオーナーファミリーの大半は、『月刊金融と銀行』の保有株式時価総額のランキングに含まれていると考えてよかった。

さて、この資料の特徴と利用価値は、ファミリービジネスの所有主家族別の収入合計や総資産合計のランキングではなく、国内外の投資家がどの家族の事業に関心を持っているのか、あるいは将来どの業種が伸びると予測しているのか、いわば投資家から見た「人気ランキング」を毎年の株式時価総額を通じて示している点にあった。そこで、2016 年の上位 20 家族とそのビジネス基盤を整理したものが**図表 3-8** である。

図表 3-8　所有主家族別の保有株式時価総額（2016 年 9 月、100 万バーツ）

Ranking	所有主家族名	グループ名	業種	事業の内容	株式時価総額
1	プラサートトーン＝オーソット*	Bangkok Dusit Medical	サービス業	病院経営、格安航空会社	107,918
2	チラーティワット	Central Group	サービス業	近代小売、百貨店、ホテル	58,142
3	ガーンチャナパート	Bangkok Land/BTS	サービス業	不動産、首都BTS運営	42,210
4	ウィチットラポンパン *	Pruksa Real Estate	サービス業	住宅産業	35,401
5	トーンデーング *	Bangkok Dusit Medical	サービス業	病院経営	31,612
6	アッサワポーキン	Land & Houses	サービス業	不動産、住宅産業	30,986
7	オーサタヌクロ	Osothsapha	サービス業	消費財販売	29,093
8	ティラゴーメン *	MK. Restaurant	サービス業	「タイすき」のチェーンレストラン	26,272
9	アフナイ *	Energy Absolute	サービス業	再生可能エネルギー	24,574
10	ハーンパーニット	Land & Houses	サービス業	不動産、住宅産業	20,561
11	ソーポンパニット	Bangkok Bank	金融業	商業銀行、生命保険業	20,212
12	ポータラミック	Jasmine Group	サービス業	情報通信	19,886
13	スリヤーワナグン *	Global Group	サービス業	住宅用建材の販売	18,546
14	マリーノン	BEC World	サービス業	芸能、テレビ番組	17,548
15	チャンシリ	Thai Union Frozen	アグロ	アグロ、ツナ缶詰製造	16,983
16	ゲーウブッタ *	Srisawad Power 1979	サービス業	発電	16,381
17	オンゴーシット *	KCE Electronics	製造業	電子部品製造	16,083
18	ベーレベルド（Bijleveld） *	Asia Aviation	サービス業	格安航空会社	15,265
19	タノームブーラジャルン *	Carabao Group	製造業	機能飲料の製造販売	14,715
20	ペートアムパイ *	Muang Thai Leasing	金融業	リース業	14,661

（注）所有主家族に* を付与した家族は、1997年アジア通貨危機以後、台頭してきた新興グループ。
（出所）*Kan Ngoen Thanakhan*, No.416, December 2016, pp. 236-240。所有主家族のグループ名と事業内容は筆者の調査。

図表 3-8 から一見して分かることは、電子部品の受託製造を行うオンゴーシット家（17 番）と機能飲料の製造販売を行うタノームブーラジャルン家（19 番）の 2 件のみが製造業で、さらに、世界最大のツナ缶詰の製造と輸出を行う Thai Union Group のチャンシリ家（15 番）のアグロを加えても 3 件にすぎず、残り 17 件のうち 15 件がサービス業、2 件が金融業であった事実である。一方、EEC の「次世代ターゲット産業 10 業種」をカバーし

ている家族は、タイ最大の医療・ヘルスケア財閥（BDMS Group）であるプラサートトーン＝オーソット家（1 番）、トーンデーング家（5 番）の両家と、再生可能エネルギーを事業基盤とするアフナイ家（9 番）の 3 件だけであった。残りのグループは、ショッピングモールや住宅産業、外食レストランや不動産業に、もっぱら事業基盤を置いている。つまり、国内外の投資家が成長を見込んでいるタイ企業（ファミリービジネス）の事業分野と、政府が期待する次世代ターゲット産業の間には、大きな乖離が存在するのである。

次に**図表 3-9** を使って、2018 年 9 月現在の保有株式時価総額トップ 20 所有主家族の状況を見てみよう。

図表 3-9　所有主家族別の保有株式時価総額（2018 年 9 月、100 万バーツ）

ランキング	所有主家族名	グループ名	業種	事業の内容	市場価格
1	プラサートトーン＝オーソット*	Bangkok Dusit Medical	サービス業	病院経営、医療ツーリズム	104,530
2	ペートアムパイ*	Muangthai Capital	金融業	農民、地方向けリース業	70,592
3	チラーティワット	Central Group	サービス業	近代小売、百貨店、ホテル	70,382
4	ラッタナワディ*	Gulf Energy Development	資源エネルギー	エネルギー電源開発	57,644
5	アフナイ*	Energy Absolute	資源エネルギー	再生可能エネルギー	45,421
6	ガーンチャナパート	Bangkok Land/BTS	サービス業	不動産、BTS運営	42,828
7	アッサワポーキン	Land & Houses	サービス業	不動産、住宅産業	39,196
8	オーサタヌクロ	Osothsapha	サービス業	消費財販売	33,544
9	ウィチットラポンパン*	Pruksa Real Estate	サービス業	住宅産業	33,417
10	ハーンパニット	Land & Houses	サービス業	不動産、住宅産業	31,642
11	スリヤーワナーグン*	Global Group	サービス業	住宅用建材の販売	29,745
12	トーンデーング*	Bangkok Dusit Medical	サービス業	病院経営、医療ツーリズム	29,140
13	ポータラミック	Jasmine Group	サービス業	情報通信	28,919
14	タンカラワグン	TOA Paint Group	製造業	住宅用塗料、海外展開	28,118
15	ハーンジットガセーム*	M.K. Restaurant	サービス業	外食レストラン、チェーン店	22,589
16	ティラゴーメン*	M.K. Restaurant	サービス業	外食レストラン、チェーン店	22,230
17	ソーポンパニット	Bangkok Bank	金融業	商業銀行、生命保険	19,281
18	リンク	B.Grimm Power	資源エネルギー	エネルギー開発	19,238
19	ジュラングーン	Summit Autoseats	製造業	自動車部品製造	17,770
20	タングマティタム	M.K./Supalai	サービス業	不動産、コンドミニアム	17,697

（注）所有主家族に*印を付したグループは1997年アジア通貨危機以後、台頭してきた新興グループ。
（出所）*Kan Ngoen Thanakhan*, No.440, December 2018, pp.213-215。所有主家族、グループ名、事業内容は末廣の調査。

こちらも、2016 年 9 月の傾向とそれほど変わらない。トップ 20 所有主家族のうち製造業グループは、塗料を製造し CLMV への進出が著しいタングカラワノン家（14 番）と自動車部品製造の大手サミット・オートシートを所有するジュラングーン家（19 番）の 2 件のみである[13]。それ以外は、サービス業が医療・ヘルスケア財閥の BDMS グループを

[13] 2019 年 3 月の総選挙で大躍進を遂げた反軍政党の新未来党（アナーコット・マイ）の党首タナトーン・ジュンルンルアンギットは、ジュラングーン家と姻戚関係にあるが、運営しているビジネスグループ（Thai Summit Group）は彼らとは別である。

筆頭に 13 件、電源開発のラッタナワディ家（4 番）や再生可能エネルギーを開発するアフナイ家（5 番）など、資源エネルギー関連が 3 件、金融業が 2 件であった。2016 年には 20 位であった農民・地方向けリース業を行うムアンタイ・キャピタル社のペートアムパイ家が、2018 年には 2 位に躍進している点が目を惹く。かつては、銀行を核とする金融財閥のトップに位置していたバンコク銀行グループ、その所有主家族であるソーポンパニット家の株式時価総額が、新興グループであるペートアムパイ家の 3 分の 1 にも達していない事実に、時代の大きな変化を見出すことができるだろう。

ところで、2016 年や 2018 年と同じ作業を行って、過去の上位 20 家族におけるビジネス基盤の分布をみてみると、アジア通貨危機直前の 1997 年の場合、トップ 20 家族中 9 件が、製造業とアグロインダストリーであった[14]。この時期はまだ製造業グループに対しても、投資家の人気が集まっていたのである。ところが、2008 年になるとトップ 20 家族のうち 7 件、2013 年にはトップ 20 家族のうち 3 件と、現在に近づくにつれて、人気グループの脱製造業の傾向が目立っている。先に「タイランド 4.0」は、ドイツの「インダストリー3.0」の段階にも達していないと説明したが、投資家の眼にはタイの「製造業グループ」は決して魅力的には映っていない。むしろ、投資家はサービス業や資源エネルギー産業に従事する新興グループのほうに、より期待を抱いていることが判明した。

第 5 節　タイ大企業の事業戦略と中国との戦略的提携

1. ファミリービジネスの事業拡大戦略

タイの大企業（それを支配しているファミリービジネス）は、アジア通貨危機後に、主に次の 4 つの戦略をとって事業を維持し、かつ拡大してきた[15]。

第一は、タイが保有する資源（天然ガス、天然ゴム、セメント用石灰石）をベースとした産業やアグロ産業を別とすると、事業基盤の中心に製造業をすえる方針からの離脱である。アジア通貨危機以前は、タイ企業も自動車、電機電子、鉄鋼、石油化学などに進出し、

[14] 1997 年の 9 件とは、6 位のリアウパイラット家（石油化学、セメント）、8 位のダムナーンチャーンワニット家（農産物加工・輸出、パルプ）、9 位のサップサーコン家（果実缶詰、アスファルト製造）、12 位のウォングソンギット家（砂糖、鉱業）、14 位のパアーンチョーク家（自動車改造）、16 位のシーソムブーラナーノン家（製紙・パルプ）、17 位のホールンルアング家（鉄鋼）、18 位のポングチャルーム家（ガーメント）、20 位のチャトラチューターマート家（自動車部品）であった。ちなみに、1 位はマリーノン家（芸能・テレビ番組制作）、2 位がタックシン・チナワット元首相の一族（情報通信）であった。*Kan Ngoen Thanakharn*, No.200, December 1998, pp.153-157 と末廣昭のタイ企業データベースによる。

[15] 以下の記述は主に Suehiro [2017] に拠っている。

同時に事業の多角化を積極的に進めていた。しかし、1997 年のアジア通貨危機以後は、多角化路線を放棄して「選択と集中」の路線に転換し、事業基盤も製造業からサービス業にシフトした（末廣 2014、第 5 章）。あるいは、アジア通貨危機後に急成長を遂げたグループは、**図表 3-8** や**図表 3-9**、そして**図表 3-10** に示した資源関連産業、アグロインダストリー、サービス業に基盤を置くグループであった。

図表 3-10 タイのファミリービジネスが競争的優位をもつ事業分野と主要グループ（2019 年現在）

分野	事業の内容	グループ名（グループ内の分担企業名）
資源ベースの産業	石油化学、石油精製	PTT Group (not family business, but Government-linked companies)
	建築資材、セメント	SCG Group (Royal family), Siam City Cement
	独立発電、再生エネルギー	Gulf Energy Development (Ratanawadi), Energy Absolute (Afunai), Mitr Phol Group
アグロインダストリー	ビール、ソフトドリンク、酒	TCC (Thai Beverage, Oishi), Boon Rawd Brewery (Singha), Osothsapha, Katin Daeng
	農産物輸出、サイロ、穀物倉庫	CP (CP Intertrade), Capital Rice, Bangsue Chia Meng, Asian Golden Rice
	砂糖製造＋エタノール	Mitr Phol Group, Kaset Thai International Sugar or KTIS Group, Khon Kaen Sugar Industry Group
	天然ゴム、同関連品	Sri Trang Agriculture, Thai Rubber Latex Corp. Group, Von Bundit, Southland Rubber, CP (CP Intertrade)
	ブロイラーチキン	CP (CP Foods), Betagro
	ツナ缶詰、魚介缶詰	Thai Union Frozen (TUF)
不動産開発、建設請負、住宅、倉庫業	建設業	Italian-Thai Development ITD), Ch. Karnchang
	不動産開発	Sansiri, L&H, CP (CP Land, MQDC: Magnolia Quality Development), TCC (Univentures, TCC Land)
	住宅産業	Pruksa Real Estate, Supalai, Quality House, Siam Global House
	倉庫、物流	WHA Corporation
	工業団地造成	Saha Group, Amata Corp., Hemaraj
ショッピングモール、その他サービス業	コンビニエンスストア	CP (CP All: 7-Eleven), Central (Familymart), Saha Group
	ショッピングモール	Central (CPN), Siam Piwat=Siam Parakon (+Sansiri), TCC
	百貨店	Central (Central, Robinson), The Mall
	レストラン、チェーン店	Central (CRC), MK Restaurant, S&P, Saha Group
	ファーストフード	Mahakijsiri (Nesle coffee), Minor Group (Piza Hut)
	ホテル	Central (CENTEL), CP (CP Land), Dusit Thani
	病院、ヘルスケア	BGH (Bangkok Dusit Medical Service), Thonburi Hospital
運輸・航空サービス	バンコク高架鉄道 BTS	BTS Group Holding (Kanjanapas)
	低コスト航空 LCC	Bangkok Airways (BDMS Group), Thai Airways International
	高速鉄道	CP Group (+ China's CTIC)
芸能関係	映画館・シネコンプレクス	Major Cineplex
	テレビ番組制作	BEC World, Grammy, Kantana

（出所）末廣の企業データベースと調査により作成。

図表 3-10 のうち、アジア通貨危機以前から存在する事業分野は、資源・エネルギー関連産業（再生可能エネルギーを除く）、アグロインダストリー、不動産開発・建設、百貨店やコンビニエンスストア、テレビ番組制作などである。これに対して、アジア通貨危機後

に急成長を遂げたのは、住宅産業、ショッピングモール、レストランチェーン店、病院経営・ヘルスケア、低コスト航空（LCC）などであった。こうした新しい事業分野に進出した新興グループの株式は、**図表 3-8** や**図表 3-9** ですでにみたように、タイ証券市場（SET）で人気銘柄となっている。

第二に、バンコクや首都圏の土地価格の継続的な上昇が、土地を保有するファミリーの事業拡大を大いに助けた。というのも、CP グループ、TCC グループなど、アジア通貨危機後に土地の集積を進めたグループは、値上がりした土地を担保にして、以前にもまして商業銀行から資金を借りることができたからである。

具体的に、バンコクの土地価格の上昇を確認しておくと、1985 年の平均地価を 100 とすると、土地投機ブームをへた 1996 年には 3320、つまり 33 倍以上に上昇した。その後、アジア通貨危機の影響で、1999 年には 2590 まで下がるが、2000 年からは反転して再び上昇を始め、2004 年には 3100、2013 年には 4450 まで上昇した（Soporn 2014）。その後の数字を筆者は持っていないが、不動産調査機関の定点観測によると、2014 年以降もほぼ毎年 4%から 5%ずつ上昇している。つまり、「土地」はアジア通貨危機以前に比べて、はるかに資産価値の高い商品になったのである。

加えて、地価の上昇は、土地や建物を証券化する「不動産ファンド」の普及を引き起こし、土地・建物の所有主は、莫大な資金を証券市場から直接調達することも可能となった。そして、銀行借り入れや不動産ファンドを通じて得た潤沢な資金を使って、タイの大企業は国内と国外で企業の統合＆買収（M&A）を積極的に進め、これを通じて事業の拡大や多角化を推進した。本報告書の第 2 章で、タイからの対外直接投資がタイに入ってくる対内直接投資を上回るようになった事実に注目したが、このことは近年のタイ企業による M&A 戦略の積極化を反映したものにほかならなかった。

第三に、国内経済の長期不況と ASEAN 経済共同体（AEC）の発足があいまって、タイの大企業は中国と ASEAN 加盟諸国、とりわけ近隣のカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム（CLMV）に進出していった。これも先の第 2 章で指摘したことであるが、中国や ASEAN の今後の市場拡大を前提に、タイ大企業のアジア進出が本格化していったのである[16]。

ひとつの例として、CP グループが所有経営する東南アジア最大のアグリビジネス企業である Charoen Pokphand Foods PLC （以下、CPF）を事例に取り上げてみよう。CPF の事業は現在、大きく 3 つの柱からなっている。すなわち、①飼料製造部門、②農場部門（ブロイラー、アヒル、豚、えびの養殖）、③食品加工部門がそれである。『年次活動報告 2018 年度』によると、CPF はこれらの事業をタイと海外 16 カ国・地域で展開していた。

[16] CLMV への進出に積極的なグループは、消費財を製造販売するサハ・グループ、工業団地を造成するアマタ・グループ、飲料・酒や飲料用のボトルを手がける TCC グループなどである。また、ASEAN 諸国の地場大企業の海外事業展開については、牛山（2018）が詳しい。

このうちアジアは 9 か国であった。また、同じ資料の海外子会社のリストをみると、アジアの場合、中国（119 か所）を筆頭に、以下、香港（11 か所）、台湾（6 か所）、ベトナム（3 か所）、カンボジア（1 か所）、ラオス（1 か所）、マレーシア（7 か所）、フィリピン（1 か所）、インド（3 か所）、スリランカ（1 か所）と、幅広く展開していた[17]。

次に、**図表 3-11** は、CPF の収入の源泉を、国内販売、輸出、海外事業の 3 つに分けて、その推移を整理したものである。2008 年当時、CPF の全体の収入のうち 68%をタイ国内販売が占め、残りを輸出と海外事業がそれぞれ 16%ずつ分け合っていた。ところが、その後、輸出の比率が低下し、2012 年には連結決算の組み替えもあって、海外事業が国内販売を上回るほどになった。そして、2018 年には、海外事業が全体の 67.0%を占めるまでになり、まさに 2008 年のときとは逆の比率になっている。こうした海外事業の積極化は、ASEAN 諸国を中心に海外事業を展開しているサイアムセメント・グループ（SCG）などにも、確認できる動きであった[18]。

図表 3-11　Charoen Pokphand Foods の海外事業展開、2008－2018 年（100 万バーツ、%）

年次	海外事業	海外事業	輸出	輸出	国内販売	国内販売
	金額	%	金額	%	金額	%
2008	24,998	16.0	24,998	16.0	106,242	68.0
2009	31,362	19.0	24,759	15.0	108,942	66.0
2010	49,153	26.0	26,467	14.0	113,429	60.0
2011	51,950	25.2	28,429	13.8	125,720	61.0
2012	197,751	55.4	30,862	8.6	128,562	36.0
2013	224,909	57.8	29,980	7.7	134,362	34.5
2014	250,765	58.9	26,986	6.3	148,288	34.8
2015	254,308	60.4	26,456	6.3	140,591	33.4
2016	285,883	61.6	28,727	6.2	149,855	32.3
2017	323,104	64.4	30,508	6.1	147,895	29.5
2018	363,257	67.0	n.a.	n.a.	178,680	33.0

（注）2018年は、輸出と国内販売を統合して「タイ事業」となり、「海外事業」と2本立ての統計となった。

（注）Charoen Pokphand Foods Public Limited Companies, *Annual Report 2006, 2008, 2010, 2012, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018*より末廣昭作成。

第四に、タイ大企業が新しい事業に進出するか、事業を多角化する場合、中国企業（国有企業、民間企業）と合弁会社を設立するか、技術協力の覚書を結ぶ事例が急増した。も

17 Charoen Pokphand Foods PLC, *Annual Report 2018*, “Business Overview,” pp.6-22 より末廣集計。

18 SCG の『年次活動報告』によると、SCG の ASEAN 向け輸出と ASEAN 諸国での海外事業収入の合計金額、並びに SCG 全体の収入に占めるその比率は、2006 年 309 億バーツ（全体の 3%）、2011 年 612 億バーツ（同 7%）、2014 年 1,009 億バーツ（同 9%）、2017 年 1,066 億バーツ（同 14%）と、急成長を示した。

っとも、この合弁方式はかつて、自動車、家電、鉄鋼、繊維、食品加工などに進出する場合、タイ企業が日本、韓国、欧米の企業をパートナーに選んだパターンと同じである。そのパターンがアジア通貨危機以後はめっきり減ってしまった。というのも、外国人の資本所有比率の規制緩和のもとで、外国企業とくに多国籍企業は、単独出資を選好するようになったからである。そうした時期にタイ企業に手を差し伸べたのが中国企業であった。

2. タイ大企業と中国企業との戦略的提携

タイ企業と中国企業の間の共同投資の典型的な事例は、自動車組立とタイヤ製造に見ることができる。どちらも、アジア通貨危機以後は、日本企業と欧米企業の排他的支配のもとに置かれ、タイ企業は排除されていた業種であった。ところが、2012 年に上海汽車集団と CP グループが合弁会社（SAIC Motor-CP Company、上汽正大）を設立し、乗用車市場に参入した。同社は、2014 年 8 月から MG ブランドの車の生産を開始し、販売台数は 2017 年が 1 万 2,013 台、2018 年には 3 万台を目標とする。同社の動向は、エコカー専用の新工場や ASEAN 市場向けの小型乗用車、ピックアップ車の輸出計画など、タイの自動車産業の将来を予測させる興味深い事例となっている（**写真 2**）[19]。

写真 2　上海汽車集団と CP グループの合弁企業がタイ・チョンブリー県に新工場設立

（出所）SAIC Motor Corporation Limited 公式サイトより（2019 年 12 月 8 日）。
https://www.saicmotor.com/english/latest_news/mg/50359.shtml 2020 年 3 月 2 日アクセス。

また、タイの中国向け天然ゴム輸出の最大手のひとつであったラックチャイ・キティポン（林立盛）が率いるタイフアラバー社は、青島のタイヤ製造会社（Sentury Tire Co.,Ltd.）と合弁で、念願のタイヤ生産に進出した。その結果、米国のグッドイヤー社、日本のブリ

19 『週刊タイ経済（電子版）』2014 年 8 月 11 日号、同 2018 年 1 月 29 日号。Kotani [2018] などを参照。

ギストン社、フランスのミシュラン社の 3 社寡占体制が長く続いたタイのタイヤ産業は、中国企業との連携により新しい時代を迎えたことになる。

図表 3-12 は、2019 年までのタイ企業と中国企業との間の共同出資や業務提携の一覧を示したものである。

図表 3-12 タイ企業と中国企業の戦略的提携、2008－2019 年

業種	年月	形態	事業場所	タイ側	中国側
(1)資源エネルギー					
海底資源	2008年2月	業務提携	ミャンマー	PTTグループ	中国海洋石油CNOOC
バイオマス	2010年5月	合弁発表	中国	ミットポン・シュガー	扶南製糖所
原子力発電	2017年1月	業務提携	タイ	B Grimm Power	中国能源建設
(2)自動車・自動車関連					
小型乗用車	2012年12月	合弁発表	タイ	CPグループ	上海汽車集団(SAIC)
高速鉄道	2014年12月	合意文書	タイ	プラユット首相、運輸大臣	李克強首相、商務大臣
自動車タイヤ	2015年8月	生産開始	タイ	Thai Hua Rubber	青島Sentury Tire
電気自動車	2015年12月	合弁発表	タイ	Loxley Group	比亜迪汽車
1トン積みピックアップ車	2016年10月	受託生産	タイ	Pranakhon Automobile (Bangchan General)	北汽福田汽車(Beiqi Foton)
自動車タイヤ	2016年11月	資本提携	タイ	ND Rubber	山東銀宝輪胎集団
自動車全般	2019年4月	合弁契約	タイ	CPグループ	福田汽車(Foton Motor)
バッテリーEV	2019年5月	業務提携	タイ	Energy Absolute	上海汽車集団(SAIC)
トラックEV	2019年5月	合弁契約	タイ	サミット・グループ	EV のトップスリーの1社
ピックアップ車	2019年8月	生産計画	タイ	CPグループ	上海汽車集団(SAIC)
(3)情報通信					
情報通信	2014年6月	資本提携	中国タイ	CPグループ, True Corp.	中国移動通信
情報通信	2015年6月	合弁発表	タイ	ロックスレイ	China Telecom Global
情報通信	2016年7月	業務提携	タイ	CATテレコム(政府系)	中国通信(China Telecom)
ネット通販	2016年11月	資本提携	中国タイ	CPグループ	アリババ集団
電子商取引	2017年9月	資本提携	タイ	セントラル・グループ	京東商城(JD ドットコム)
ネット通販	2017年11月	業務提携	中国	Asia Golden Rice	アリババ集団
デジタル経済	2017年11月	技術提携	タイ	タイ・デジタル経済省	華為技術(ファーウェイ)
デジタル経済	2018年4月	協力覚書	東部EEC	タイ政府、プラユット首相	アリババ集団　馬雲会長
電子商取引	2018年6月	協力覚書	タイ	TCC グループ	アリババ集団
電子商取引	2019年1月	共同投資	タイ	WHA Corporation	アリババ集団
デジタル経済	2019年3月	戦略提携	タイ	Thai Union Group	アリババ集団
5G通信	2019年9月	業務提携	タイ	CPグループ, True Corp.	中国移動通信
(4)不動産開発、工業団地					
工業団地	2011年3月	合弁発表	タイ(ラヨーン)	アマタ・コーポレーション	ホーリー・グループ
不動産開発	2014年4月	合弁発表	タイ	CPグループ	グリーンランド(上海)
不動産開発	2015年1月	業務提携	中国	CPグループ	CITIC 中信集団
ダウェー港開発	2016年3月	業務提携	ミャンマー	Italian-thai Development	中国鉄路工程集団
工業団地	2017年9月	合弁発表	タイ(ラヨーン)	CPグループ(CP Land)	広西建工
(5)金融・保険、デジタル金融					
商業銀行	2010年1月	業務提携	中国タイ	ガシコン銀行	中国民生銀行
商業銀行	2011年3月	業務提携	中国タイ	バンコク銀行	中国工商銀行
生命保険	2012年12月	株式取得	中国	CPグループ	平安保険
金融支援	2017年5月	協力覚書	東部EEC	タイ政府、タイ銀行協会	中国工商銀行

(出所)各種新聞記事より末廣昭作成。

図表 3-12 が明確に示しているように、タイ企業と中国企業の間には、製造業以外の分野、とくに情報通信やデジタル経済、金融の分野にも、業務提携をはじめとする戦略的提携（strategic alliance）が広がっていること、とくにタイを代表する華人企業である CP グループの場合には、自動車組立、情報通信、ネット通販、不動産、工業団地造成、生命保険など、あらゆる分野で中国企業との連携を推進していた。というより、CP グループは中国と連携することで、グローバル化と中国化（Sinicization）が進むアジア地域での生き残りを図っているようにも思える（末廣　2018b）。

第 6 節　南進する中国と EEC

ソムキット副首相は、タイ投資委員会（BOI）が過去 4 年間に、合計 2 兆 2,800 億バーツ、5,518 件を認可し、このうち 1 兆 2,400 億バーツ（54%）が、東部経済回廊地区であったと発表した（**図表 3-7-1、図表 3-7-2** も参照）[20]。また、BOI が 2018 年 3 月 19 日にバンコクで開催した EEC 投資セミナー「Thailand Taking-Off to New Hights」には、国内外から 3,000 名の投資家や報道陣が参加したと報告されている[21]。

ただし、こうした報道から、EEC 開発構想の将来を過度に楽観視することはできない。タックシン元首相の「タイ王国の現代化計画（KTMF）」が、「絵に描いた餅」に終わったように、国内外の投資家が関心を失えば、仮に「国家戦略法」や「東部特別地区開発法」で法的に守られていても、投資プロジェクトの規模が急速にしぼむ可能性があるからである。

そうした中で今回、EEC を「タイ王国の現代化計画（KTMF）」と決定的に区別する要素が 2 つある。ひとつ目が、2017 年 9 月に、プラユット首相と習近平国家主席の間で交わされた国レベルでの「戦略的合作」に関する合意書であり、二つ目が、タイ政府とアリババ集団の馬雲（ジャック・マー）会長の間で交わされた協力覚書に代表される、中国企業の EEC に対する積極的な協力姿勢であった[22]。

タイ政府とアリババ集団の間の覚書は、①電子商取引を活用したタイの農産物の中国市場向け輸出の支援、②EC 分野への人材開発への協力、③デジタル観光プラットフォームの構築、④EEC 内のスマート・デジタル・ハブへの投資の 4 件である[23]。中国の消費者に関するビッグデータを保有するアリババ集団との連携の効果はてきめんで、覚書交換の前日

20 『週刊タイ経済（電子版）』2019 年 3 月 20 日号。
21 『週刊タイ経済（電子版）』2018 年 3 月 20 日号。
22 アリババ集団の東南アジア展開については、酒向（2018）に詳しい。
23 アリババ集団との連携の経済的意義は、『週刊タイ経済（電子版）』2018 年 4 月 20 日号、Ono [2018b]、Techsauce Team [2018] を参照。また、アリババ集団のタイ政府への協力約束は、2016 年 10 月、中国訪問中のプラユット首相と馬雲会長との会談に遡る（樋泉 2017）。

に仮想モール「Tmall.com」で開始された、果実の王様「ドリアン」の中国向け販売は、じつに 1 分間で 8 万個の成約を記録した[24]。

ところで、本報告書の第 2 章（**地図 2 と地図 3**）で紹介したように、中国の「一帯一路イニシアティブ」のうち「陸のシルクロード」は、昆明市からラオスを通ってバンコク、さらにはシンガポールへと伸びている。さらに、EEC への進出は東部タイのレームチャバン港、サッタヒープ港を拠点に、カンボジア、ベトナムへと東シナ海に出るためのルートの確保を意味した（**資料 4** を参照）。実際、EEC 政策運営委員会の資料には、昆明と EEC をつなぐさまざまな投資プロジェクトの青写真が描かれていた。

資料 4　南進する中国、南シナ海版「真珠の首飾り」の展開

（出所）Nikkei Asian Review, “Cambodia’s biggest port sees China covering Japan’s dominant role”, August 3, 2018. をベースに末廣昭作成。

したがって、日本や米国が EEC に対して仮に消極的になっても、中国が「一帯一路イニシアティブ」の看板を前面に掲げ続け、アジアインフラ投資銀行（AIIB）や中国国家開発銀行の資金を最大限に活用し、さらには、アリババ集団や華為技術などが EEC の要とも言える「デジタル経済」の構築に全面的に協力するようであれば、EEC は決して「絵に描いた餅」にはならないのである。

その意味で、EEC の今後の動向は、「南進する中国」という新しい地域の秩序と環境のもとで、タイが、ひいては ASEAN 諸国が、どのように変わっていくのかを示す重要な試金石となっているのである。

---

24 『週刊タイ経済（電子版）』2018 年 4 月 23 日号。

参考文献　～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～

牛山隆一（2018）『ASEAN の多国籍企業――増大する国際プレゼンス』文眞堂。

江川暁夫（2019）「プラユット政権の経済政策の総括――政策の継続を前提に」『タイ国情報』第 53 巻第 3 号、5 月、15-26 頁。

大泉啓一郎（2017a）「「タイランド 4.0」とは何か（前編）――高成長路線に舵を切るタイ」『環太平洋ビジネス情報 RIM』Vol. 17, No.66, 8 月、91-103 頁。

大泉啓一郎（2017b）「「タイランド 4.0」とは何か（後編）――EEC（東部経済回廊）開発とその課題」『環太平洋ビジネス情報 RIM』Vol. 17, No.67, 11 月、99-115 頁。

コトラー、フィリップ、ヘルマワン・カルタジャヤ、イワン・セティアワン（恩蔵直人監訳、藤井清美訳）（2017）『コトラーのマーケティング 4.0――スマートフォン時代の究極法則』朝日新聞出版。

酒向浩二（2018）「中国アリババの海外展開に呼応するタイ・マレーシア」『みずほインサイト・アジア』2 月 27 日号、1-7 頁。

酒向浩二（2019）「タイ EEC に積極関与する中国――「一帯一路」リンクによりインフラ分野で存在感」『みずほインサイト・アジア』2 月 18 日号、1-10 頁。

末廣昭（2009）『タイ――中進国の模索』岩波新書。

末廣昭（2014）『新興アジア経済論――キャッチアップを超えて』岩波書店。

末廣昭（2018a）「「中所得国の罠」の克服――「タイランド 4.0」とタイ大企業の対応能力」法政大学『経済志林』（絵所秀紀教授退職記念号）、第 85 巻第 4 号、3 月、67-129 頁。

末廣昭（2018b）「東南アジアに南進する中国」末廣昭・田島俊雄・丸川知雄編『中国・新興国ネクサス――新たな世界経済循環』東京大学出版会、99-135 頁。

樋泉克夫（2017）「急接近する「アリババ」とタイ「プラユット政権」、それぞれの思惑」http://www.huffingtonpost.jp/foresight/alibaba thailand b_1419-4800.html. 2017 年 10 月 20 日アクセス。

Arkhom Termpittayapaisith [2011]. “Setthakit Sangsan khong Thai”（タイの創造的経済）, Bangkok: NESDB, December.

Arkhom Termpittayapaisith and Thanin Pha-em [2009]. “Phaen Phatthana Setthakit lae Sangkhom haeng Chat Chabap-thi 1-11: Think Green” (第 1 次から第 11 次までの国家経済社会開発計画――緑の成長を考える), Bangkok: NESDB, August.

Asian Development Bank (ADB) [2011]. *Asia 2050: Realizing the Asian Century*, Manila: ADB.

ADB [2017]. *Asian Development Outlook 2017: Transcending the Middle-Income Challenge*, Manila: ADB.

Board of Investment (BOI) [2018]. *Pawa Kan Songserm Kan Long-thun Pi 2529 thung Pi 2531*（投資奨励の状況、2016 年から 2018 年）, Bangkok: BOI.

BOI [2019a]. *Kan Kho-rap (Kan Anumat Hai) Kan Songserm Kan Long-thun Sutthi:*

Mokkarakhom- Thanwakhom 2559 Priapthiap kap Pi 2557 lae Pi 2558（2016 年 1 月から 12 月の投資奨励の申請と認可の状況、並びに 2014 年、2015 年との比較）, Bangkok: BOI.

BOI [2019b], *Kan Kho-rap (Kan Anumat Hai) Kan Songserm Kan Long-thun Sutthi: Mokkarakhom- Thanwakhom 2561 Priapthiap kap Pi 2559 lae Pi 2560*（2018 年 1 月から 12 月の投資奨励の申請と認可の状況、並びに 2016 年、2017 年との比較）, Bangkok: BOI.

BOI [2020], *Kan Kho-rap (Kan Anumat Hai) Kan Songserm Kan Long-thun Sutthi: Mokkarakhom- Kanyayon 2562 Priapthiap kap Pi 2560 lae Pi 2561*（2019 年 1 月から 9 月の投資奨励の申請と認可の状況、並びに 2017 年、2018 年の同期間との比較）, Bangkok: BOI.

Felipe, Jesus, Arnelyn Abdon, and Utsav Kumar [2012]. "Tracking the Middle-Income Trap: What Is It, Who Is in It, and Why?" Working Paper No.715, New York: Levy Economics Institute of Bard College, April.

Kotani, Hiroshi [2018]. "SAIC Aims to Take a Bite Out of Japan's Car Dominance in ASEAN," *Nikkei Asian Review*, January 18.

Ministry of Industry, Thailand [2016]. *Yutthasat Kan Phatthana Utsahakam Thai 4.0 Raya 20 Pi: Pho. So. 2560-2579*（タイランド・インダストリー4.0、20 年間の長期戦略：2017～2036 年）、Bangkok: MOI, October.

Ministry of Industry, Thailand [2017]. "Eastern Economic Corridor Development Project: Driving Forward," Bangkok: MOI, February 15.

Nation (The) and China Daily [2017]. "International Conference on Belt and Road Initiative: Network Opportunities with CLMVT", at The Athenee Hotel, Bangkok, November 24.

National Economic and Social Development Board (NESDB) [2019]. *Rai-ngan Phonkan Phatthana Prathet nai Rop 5 Pi (Pho.So. 2557-Pho.So. 2561)*（プラユット政権の 5 年間の開発成果、2014 年から 2018 年）、February 6. https://www.nesdb.go.th/ewt_news.php?nid=8639&filename=index. 2019 年 7 月 15 日アクセス。

Ono, Yukako [2018a]. "Thailand Attempts Do-or-die leap to A Technology-driven Economy: Junta Courts Investment to Regain Edge on Faster Growing Neighbors", *Nikkei Asian Review*, February 20.

Ono, Yukako [2018b]. "Thai Industry Goes High-tech with Alibaba and Airbus Set to Move In: Government Tax Incentives Spur Move Away from Labor-intensive Production", *Nikkei Asian Review*, May 3.

Pavlicevic, Dangan and Agatha Kratz [2017a]. "Implications of Sino-Japanese Rivalry

in High-Speed Railways for Southeast Asia, *East Asian Policy*, April, pp.15-25.

Pavlicevic, Dangan and Agatha Kratz [2017b].”Testing the China Threat Paradigm: China’s High-Speed Railway Diplomacy in Southeast Asia,” *The Pacific Review,* Vol.31, No.2, June, pp.151-168.

Prajak Kongkirati and Veerayooth Kanchoochat [2018]. “The Prayuth Regime: Embedded Military and Hierachical Capitalism in Thailand,” *TRaNS* (Trans-Regional and National Studies of Southeast Asia), Vol.6, No.2, July, pp.279-305.

Soporn Pornchokchai, Agency for Real Estate Affairs [2014]. *Bangkok Land Prices Change, 1994-2013: Chronological Research*, Bangkok: AREA.

Suehiro, Akira [2017]. “New Growth Strategies of Thailand’s Big Firms in the ASEAN Economic Community Era,” in Khoo Boo Teik, Keiichi Tsunekawa, and Motoko Kawano (eds.), *Southeast Asia Beyond Crisis and Traps: Economic Growth and Upgrading*, London: Palgrave Macmillan.

Suthichai Yoon [2016]. “Thailand 4.0: Will It Move the Country Out of Its ‘Lost Decade’?”, *The Nation,* May 26.

Suvit Maesincee [2016]. “Thailand 4.0: Thriving in the 21st Century through Security, Prosperity & Sustainability”, PathumThani: Asian Institute of Technology.

Techsauce Team [2018]. “Alibaba Group and the Government of Thailand Enter into Strategic Partnership in Support of Thailand 4.0” https://techsauce. co/en/country-en/china-country-en/　2018 年 4 月 24 日アクセス。

Trin Aiyara [2019]. “The Rise of China and High-Speed Policies in Southeast Asia: Thailand’s Railway Development in Comparative Perspective,” Ph.D dissertation, National Graduate Institute for Policy Studies (GRIPS), Japan. May.

World Bank Group [2016]. *Getting Back on Track: Reviving Growth and Securing Prosperity for All*, Thailand Systematic Country Diagnostic, Washington D.C.: The World Bank.

ウェッブサイト ～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～

東部経済回廊政策委員会（EECPC, Khana Kammakan Nayobai Kan Phatthana Rabiang Setthakit Phiset Phak Tawan-ook）. https://www.eeco.or.th

第 4 章

ASEAN 経済共同体で変わる
タイと GMS との関係

助川　成也

はじめに

東南アジア諸国連合（ASEAN）は経済共同体（AEC）の実現を通じて、真の「単一市場と生産基地」化を目指している。特に 2018 年、タイと陸続きの後発加盟国が、ASEAN 自由貿易地域（AFTA: ASEAN Free Trade Area）に基づき域内関税を完全に撤廃し、タイはメコンの後発加盟国を「市場」として、また「生産基地」として、より有効に活用出来る環境を手に入れた。実際に、タイはメコンに対する輸出機能を強化し、また人手不足や賃金上昇など自らの国内問題の解決にメコンの有効活用を図っている。

本章では、メコン各国の AFTA における関税撤廃の取り組み、単一市場実現の最前線となるタイ国境や通関の実態と課題、そして貿易拡大の鍵である貿易円滑化に向けた取り組みを概観する。

第 1 節　ASEAN 経済共同体（AEC）の創設とメコン

ASEAN は 2015 年 11 月 22 日、マレーシアでの ASEAN 首脳会議において、域内経済協力・経済統合の集大成として ASEAN 共同体[1]を、同年 12 月 31 日に設立すると宣言した。ASEAN 共同体は、ASEAN 政治・安全保障共同体（APSC）、ASEAN 社会・文化共同体（ASCC）、そして ASEAN 経済共同体（AEC）の 3 つの共同体から成る[2]。その中でも最もビジネスに影響を与え、実体的な共同体構築作業を牽引するのが AEC である[3]。

---

[1] もともと ASEAN 共同体は、1997 年の第 2 回 ASEAN 非公式首脳会議で提示した中期計画「ASEAN ビジョン 2020」に端を発する。同ビジョンで 2020 年までの地域の発展および域内協力を通じた豊かな生活の実現に向け、ASEAN は経済協力、政治・安全保障、文化等全ての分野を包括する地域協力の在り方を提示し、2020 年までに「ASEAN 共同体」構築を目指すとした。

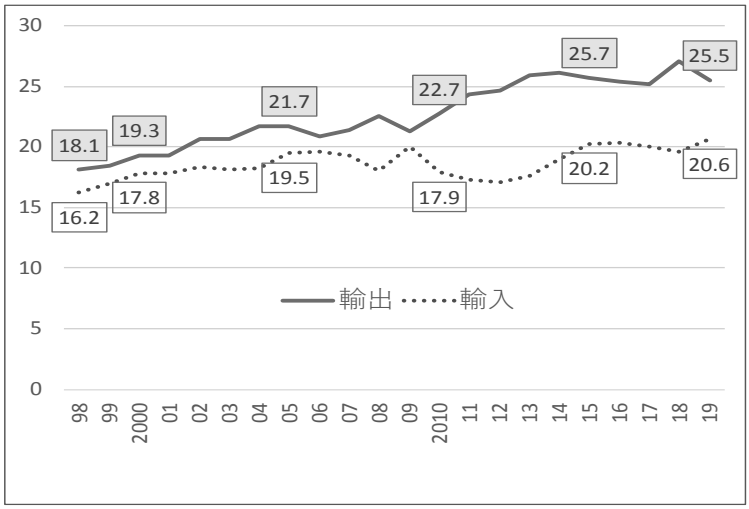
[2] ASEAN 共同体構築の下、明確な目標として 3 本柱を打ち出したのは、2003 年 10 月に発出した「第二 ASEAN 協和宣言」においてである。

[3] 本章では AEC を、2015 年末の創設を目指し取り組んできた統合作業（AEC2015）と、2025 年を目指し取り組んでいる統合の深掘り作業（AEC2025）に区別する。

AEC2015 では、①単一市場と生産基地、②競争力のある地域、③公平な経済発展、④グローバルな経済への統合、の 4 つの特徴を持つ統合体を目指した。特に、産業界が最も注目し期待したのは、①「単一の市場と生産基地」である。ここには、i）物品の自由な移動、ii）サービスの自由な移動、iii）投資の自由な移動、iv）資本のより自由な移動、v）熟練労働者のより自由な移動、vi）優先統合分野、vii）食料・農業・林業、の計 7 つのコア・エレメントが掲げられている。

特に、タイは ASEAN 随一の産業集積を有しており、「物品の自由な移動」の実現は、輸出拡大を通じた自らの経済成長の鍵である。タイの総輸出に占める ASEAN 域内向け輸出比率は、アジア通貨危機の影響を受けた 1998 年（18.1%）から、ASEAN 各国の堅実な経済成長に加えて、ASEAN 自由貿易地域（AFTA）による域内関税の削減・撤廃が後押しし、現在までに ASEAN 向け輸出比率は 4 分の 1 を超えている。これは中国向け（シェア 11.8%）の倍以上である。一方、輸入は 1998 年（同 16.2%）から緩やかに上昇しているが、2005 年以降、20%前後の水準で推移している。輸入を尻目にタイの域内輸出機能が強化されている証左である（**図表 4-1**）。

図表 4-1　タイの貿易に占める ASEAN 向け比率の推移, 1998-2019 年 （%）

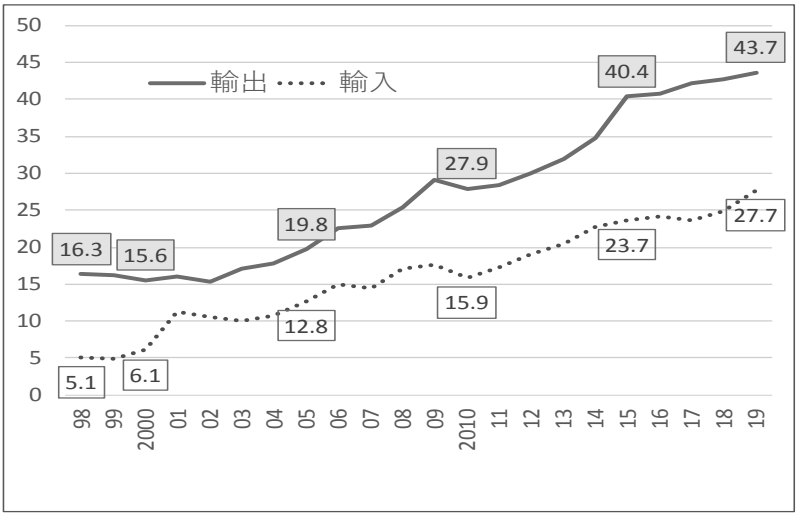


（出所）タイ通関統計から筆者作成。

タイを除く ASEAN9 カ国の経済規模は 2018 年で 2 兆 4,422 億ドルである。このうち、タイを囲むメコン（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）は後発加盟国であり、経済規模は 3,525 億ドルで、9 カ国全体のわずか 14.4%を占めるに過ぎない。しかし、タイの対メコン貿易は経済規模の位置付けを大きく上回る。2000 年時点においてタイの ASEAN 向け輸出のうちメコン向けは 15.6%、輸入で 6.1%を占めるに過ぎなかったが、関税の低減に加えて、インドシナ半島を縦横断する経済回廊やメコン川の橋梁等ハードイ

ンフラの整備、二国間・三カ国間での越境交通協定の締結等に代表されるソフトインフラの整備等が進展した結果、タイの対メコン貿易シェアは経済規模を上回る形で増加し、2019 年には輸出で 4 割台半ばを、輸入でも 2 割台後半を、それぞれ超える（**図表 4-2**）。特にタイは産業集積や経済発展面で周辺国との間で圧倒的な格差があり、タイにとってメコンは確実に貿易黒字を稼げる「ドル箱」地域である。

図表 4-2 タイの ASEAN 向け貿易に占めるメコン 4 カ国向け比率推移, 1998-2019 年 （%）



（出所）タイ通関統計より筆者作成。

第 2 節　ASEAN 自由貿易地域（AFTA）実現に向けた取り組み

1. 進展する関税削減と利用条件の整備

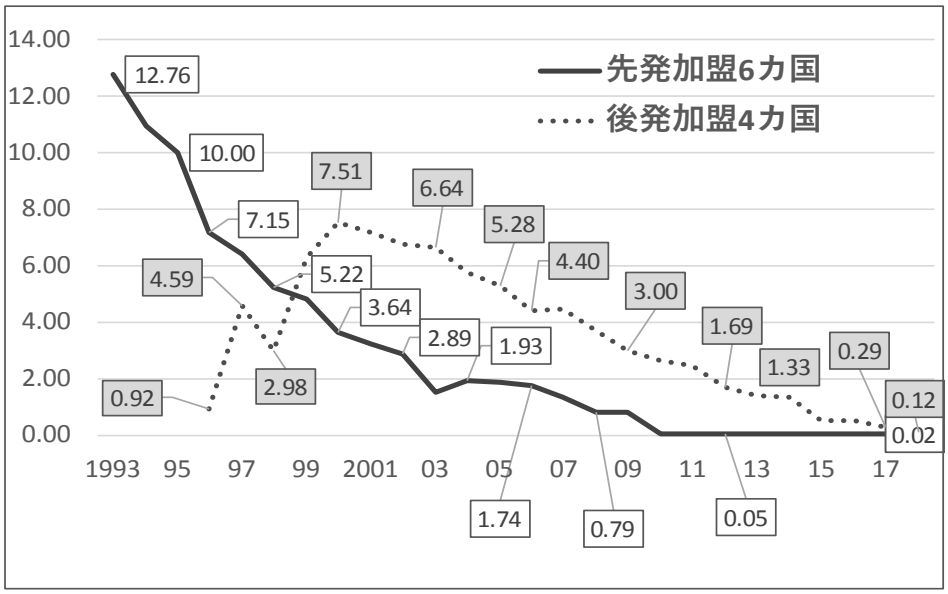
ASEAN 各国は 1993 年以降、ASEAN 自由貿易地域（AFTA）の下で ASEAN 産品を対象に関税削減を進めてきた。AFTA はもともと先発加盟 6 カ国で取り組みが開始されたが、AFTA 元年である 1993 年の単純平均 AFTA 特恵税率は 12.76%であった。以降、ASEAN は 1997 年のアジア通貨危機を大きな転機として、関税削減目標年次の前倒しや最終目標の深掘りを決断し、先発加盟国については、2003 年までに関税削減対象品目（Inclusion List: IL）の 0～5%化、2010 年の関税撤廃を目指した。

実際の先発加盟国の AFTA 特恵関税率は、2003 年には平均で 1.51%に、関税撤廃期限の 2010 年には 0.05%に、それぞれ低下した。2010 年に先発加盟国の AFTA 実現に向けた取り組みはほぼ終了したが、筆者が ASEAN 各国の AFTA 譲許税率表をもとに、直近の単

純平均 AFTA 特恵税率を計算したところ、2015 年以降は 0.02%にまで低下している。

一方、後発加盟国は、1995 年のベトナムに続き、97 年にはラオス、ミャンマー、99 年にはカンボジアが ASEAN に加盟、AFTA にも参加した。これら後発加盟 4 カ国の 2000 年時点での単純平均 AFTA 特恵税率は 7.51%であった[4]。後発加盟国は、AFTA 参加 10 年目を目標に、IL について 0%品目数の最大化を目指した。すなわち、ベトナムは 2006 年、ラオス・ミャンマーは 2008 年、カンボジアは 2010 年である。そして、2015 年、後発加盟国は IL のうち関税撤廃が難しい総品目数の 7%分を除き関税を撤廃し、残り 7%分については、2018 年 1 月 1 日まで猶予された。こちらも筆者が AFTA 譲許税率表をもとに、直近の単純平均 AFTA 特恵税率を計算したところ、後発加盟国のそれは、2015 年で 0.53%に、2018 年には 0.12%に、それぞれ削減された（**図表 4-3**）。

図表 4-3　ASEAN の単純平均 AFTA 特恵税率, 1993-2018 年



（出所）ASEAN 事務局。2016 年以降は筆者が譲許場をもとに算出した。

企業が実際に AFTA を利用するかどうかは、AFTA による関税コスト削減効果と AFTA 利用に要する手続きコストを比べて利用を判断することになる。一般的に、輸入時に課される輸入関税を最恵国待遇（MFN）税率と呼ぶが、AFTA 特恵税率との関税差、いわゆる「特恵マージン」の大きさが、AFTA を利用するかどうかを判断する重要な基準となる。ジェトロが 2008 年に実施した調査によると、在 ASEAN 日系企業が FTA 利用

[4] 1996 年以降、後発加盟国の平均 AFTA 特恵税率が一旦上昇したのは、①ベトナムが 1995 年に加盟後、残る国々は遅れて ASEAN に加盟したこと、②関税削減対象品目を徐々に拡大したこと、が背景にある。

を検討する特恵マージンの閾値は平均で 5.2%であった[5]。WTO が公表している直近 2018 年時点で、ASEAN 各国の単純平均 MFN 税率と ASEAN 事務局が公表している AFTA 譲許表を用いて、同年時点の特恵マージンを算出したところ、シンガポールとブルネイを除き、残り 8 カ国で閾値 5.2%を超えている。必ずしも全ての品目で閾値以上のマージンを確保出来ているわけではないが、コスト面では AFTA 利用条件が整っている（**図表 4-4**）。

図表 4-4 最恵国待遇（MFN）税率と AFTA 特恵税率、および特恵マージン、2018 年 （%）

項 目	ブルネイ	カンボジア	インドネシア	ラオス	マレーシア
MFN税率	0.2	11.1	8.1	8.5	5.6
AFTA税率	0.0	0.7	0.0	0.4	0.0
特恵マージン	▲ 0.2	▲ 10.4	▲ 8.1	▲ 8.1	▲ 5.6
項 目	ミャンマー	フィリピン	シンガポール	タイ	ベトナム
MFN税率	6.5	6.2	0.0	9.6	9.5
AFTA税率	0.2	0.1	0.0	0.0	0.7
特恵マージン	▲ 6.3	▲ 6.1	0.0	▲ 9.6	▲ 8.8

（注）MFN 税率につき、カンボジア、マレーシア、タイは 2017 年の数字。
（出所）World Tariff Profiles 2019. AFTA 譲許表から筆者作成。

2. 後発加盟 4 カ国の関税撤廃とベトナムの非関税障壁導入の動き

後発加盟 4 カ国の関税削減・撤廃は、ASEAN の中でも特に経済回廊を通じて陸路で繋がっているタイに、大きな経済的利益をもたらす。2018 年 1 月、後発加盟国は総品目数の 7%分の品目について、関税撤廃の猶予期間 3 年が経過し、関税を撤廃した。2018 年 1 月に関税が撤廃された品目数は、各国とも 640～670 品目にのぼり、4 カ国合計で 2,645 品目であった（**図表 4-5**）。

これら国々の関税残存品目は、一部の未加工農産品や武器及び銃砲弾等のみとなった結果、後発加盟国の自由化率は 2018 年に一気に 98.0%に上昇し、ASEAN 全体の自由化率も 98.8%にまで高まった。これは 2018 年 12 月に発効した CPTPP（包括的及び先進的な環太平洋パートナーシップ協定）、いわゆる「TPP11」における日本の自由化率 95%をも大きく上回る。しかし、ASEAN 統合の深化に伴うタイの輸出拡大への期待をよそに、AEC の理念に逆行する動きも出てきている。

[5] ジェトロ『アジア・オセアニア日系企業実態調査（2008 年度）』（2009 年 3 月）。

図表 4-5　後発加盟国の 2015 年以降の AFTA 特恵関税残存品目数と撤廃品目数

国名	総品目数	関税残存品目							自由化率（18年）
		2015	追加撤廃（16/1/1）	2016	追加撤廃（17/1/1）	2017	追加撤廃（18/1/1）	2018	
後発加盟国計	38,145	3,437	▲ 43	3,394	-	3,394	▲ 2,645	749	98.0%
カンボジア	9,558	810	-	810	-	810	▲ 662	148	98.5%
ラオス	9,558	1,049	▲ 28	1,021	-	1,021	▲ 669	352	96.3%
ミャンマー	9,558	711	-	711	-	711	▲ 645	66	99.3%
ベトナム	9,471	867	▲ 15	852	-	852	▲ 669	183	98.1%

（注）（1）AHTN2012 バージョン。（2）2018 年時点で関税が残存している品目は主に未加工農産品。（3）ベトナムは輸送機器関連 87 品目について、CKD 税率設定なし。そのため総品目数に差異が生じている。
（出所）ASEAN 事務局資料をもとに著者が作成。

後発加盟国のうち、カンボジア、ラオス、ミャンマーの 3 カ国は、2015 年時点でほとんどの品目の関税を 5%以下に削減していた。一方、ベトナムは、2018 年 1 月に撤廃する 669 品目のうち 77 品目は、2015 年時点で 50%の関税が課され、16 年に 40%、17 年に 30%、そして 18 年 1 月に一気に撤廃された。これらは全て輸送機器関連品であり、具体的には、バス等人員輸送用自動車（10 品目）、乗用車（47 品目）、バイク（20 品目）である。ベトナムはこれらの品目の関税撤廃を可能な限り先送りし、その間に自動車関連産業育成を模索してきた。

ベトナムの AFTA 完全実施が 2018 年 1 月に迫る中、自動車メーカー各社は、ベトナム拠点の位置付けを慎重に検討してきた。一般的に、自動車組立工場を採算ベースに乗せるには、年産 20 万台以上の規模が必要とされる。しかし、ベトナムでは全体の総生産台数が 2017 年にようやく 20 万台に届いた程度であり、タイ（同年 199 万台）、インドネシア（同 122 万台）に比べ、圧倒的に小規模であった。

また、ベトナム政府はベトナム工業化戦略[6]の中で自動車産業を「戦略産業」と位置付けてきたものの、その基盤となる裾野産業育成策は打ち出されず、関係者を度々失望させてきた。今回も、2018 年 1 月に迫っていた AFTA による関税撤廃を控え、各社は、工場自体の撤退や、存続する場合においても、生産モデルの「選択と集中」を慎重に検討していた。ベトナム国内で生産継続を目指す自動車メーカーからは、輸入車に価格面で対抗できるよう、フィリピンなど他の ASEAN 諸国に倣い、国産車への補助金や税制優遇などを求める声もあがっていた[7]。

[6] 正式名称は「越日協力の枠組みにおける 2020 年に向けたベトナム工業化戦略及び 2030 年へのビジョン」。2013 年 7 月 1 日付でグエン・タン・ズン首相（当時）が承認した。
[7] 例えばフィリピンは、2015 年 12 月に「包括的自動車産業振興戦略（CARS）プログラ

しかし、ベトナムは国内生産支援ではなく、事実上の輸入制限に舵を切ったのである。2017 年 10 月、ベトナム商工省は「政令 116 号」を告示した[8]。同政令では、輸入ロット（1 船）毎に、車両仕様別で排気量や安全性能などサンプル検査を義務付けることや、生産国政府発行の車両形式認証（Vehicle Type Approval: VTA）提出を義務付けるなど、完成車輸入の抑制に乗り出した。

前者について、仮に規定通りの検査を実施した場合、ロット毎のサンプル検査に 2 カ月、検査にかかる費用は約 1 万ドルにも達する。また後者について、通常、輸入車両は輸入国側が求める安全基準や環境基準等に適合しているか、事前に輸入国側で審査される。しかし、輸入国側が輸出国側公的機関の証明書を求める制度や、輸出国側でも輸出車向けに各種基準への適合を示す証明書を発行する仕組みはほぼなかった。この規制について、日系大手自動車会社の ASEAN 地域統括事務所関係者は、「政令 116 号は寝耳に水であった」と話している[9]。

規定改定を強く求めてきたインドネシア・ルキタ貿易相は、これまで規制改正に応じない場合、世界貿易機関（WTO: World Trade Organization）に提訴する意向を明らかにしていた（2018 年 2 月 28 日付発言）[10]。これに対し、タイ政府とインドネシア政府は、輸出支援の一環として、輸出者の要請に応じ、特別に VTA の発給を応諾、両国からのベトナム向け完成車輸出は約 4 カ月後に再開した。

タイ政府はベトナム政府に対し、ベトナム国内の検査・試験施設が不足しており、検査まで長期の期間を要するとして、輸出国での試験と認証が輸入国でも有効性を持てるよう枠組み作りを提案した。その結果、2019 年 4 月に開催された非公式 ASEAN 経済相会議（AEM）の場で、「ASEAN 自動車製品形式認証相互認証協定」（ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Type Approval for Automotive Products: AP-MRA）を承認、2019 年 9 月の AEM で署名されることになった。

しかし、具体的な理由は不明であるが、AEM 直前で急遽、署名が延期になった[11]。共同プレス声明では、AP-MRA について 1 年以内に署名するとしている[12]。タイ、インドネシ

ム」を打ち出し、6 年以内に累計 20 万台以上生産するモデルを対象に補助金を交付している。交付対象は最大 3 モデルであるが、トヨタ自動車、三菱自動車工業が各々1 車種ずつ認定されている。

8 政令の正式名称は、「自動車の製造、組立、輸入と自動車貿易の保証・保守サービスにおける要件」（116/2017/ND-CP）。

9 2019 年 9 月 1 日付けの筆者インタビュー。なお、日本政府は VTA を発給していない。

10 2019 年 9 月 20 日現在、WTO 紛争解決一覧に本案件は登録されておらず、未通報。ただし、2019 年 7 月 17 日付週刊タイ経済速報によれば、タイ工業省ワンチャイ工業製品規格事務局長の話として、19 年 6 月にジュネーブで開催された WTO「貿易の技術的障害に関する委員会」（TBT 委員会）に本件を報告した。

11 タイでは AEM を目前に控えた 2019 年 9 月 3 日の閣議に提案、AEM での署名が承認されていた。

12 共同プレス声明での表記は、” signing within the year”と表記。

アの混乱をよそに、「政令 116 号」についてベトナムのチン・ディン・ズン副首相は、国内自動車産業発展に向け寄与していると評価している[13]。

ASEAN 域内の主要自動車輸出国であるタイやインドネシアが早々と VTA を発給し、再び自動車輸入が軌道に戻り始めると、ベトナム政府は新たな措置の検討に入った。その一つが、特別消費税（SCT: Special Consumption Tax）制度の見直しである。SCT は排気量別に税率が定められていたが、商工省は同税率を引き上げる一方で、課税ベース（車両価格）から現地調達部品価額分を除くことを検討している[14]。SCT 自体が、事実上の輸入関税と見做される可能性があり、その場合、WTO の内国民待遇原則違反に問われる可能性がある。

ベトナムが提示した「政令 116 号」は、AFTA を規定する ASEAN 物品貿易協定（ATIGA: ASEAN Trade in Goods Agreement）において、非関税障壁・措置に関するスタンドスティルの原則[15]から逸脱していると言わざるを得ない。補助金を付与し国内生産の維持を目指すフィリピンや、国内調達比率に応じて物品税の調整を行うマレーシアなど、WTO 規定に照らし合わせ、「灰色」措置が導入されている先例もあるが、ベトナムの「政令 116 号」は、より直接的に輸入を制限しており、SCT を含め他の加盟国にとって看過出来ない措置である。

ASEAN がベトナムのこれら措置導入を放置すれば、今後、他の加盟国も同様の措置採用で追従する懸念がある。実際、インドネシアは 2018 年秋に、事実上の自動車輸入数量制限を打ち出した。長年、自由貿易を推進し、自らもその恩恵に与ってきた ASEAN 諸国であるものの、仮に保護主義措置が連鎖的に拡大すれば、自由貿易推進と不可分の関係にある直接投資を成長のエンジンに据えてきた ASEAN 自体への評価、今後も継続的に進める AEC に対する信頼性、直接投資に対する ASEAN の求心力の低下を招きかねない。

日本が TPP 交渉において、米、麦、牛肉・豚肉、乳製品、砂糖をいわゆる「重要 5 項目」と位置付け、国内市場の保護を指向したのと同様、ASEAN も国ごとに重要品目を抱え、それら品目で少なからず非関税措置・障壁を抱えている。ATIGA の 42 条で非関税障壁の撤廃について、2018 年までは柔軟性を持たせながら、ベトナムに対し 2013～15 年の 3 段階での非関税障壁の撤廃を求めていた。ASEAN では、加盟各国が抱える非関税障壁一覧を作成したものの、その削減・撤廃は難航しているのである[16]。

---

13 ”Gov’t to smooth way for auto firms”, *Vietnam News*, 20 March 2018。

14 ベトナム・ネット。詳細は、 https://vietnamnet.vn/vn/oto-xe-may/tin-tuc/xe-noi-thua-xe-nhap-gia-re-2-nam-de-xuat-uu-dai-thue-tieu-thu-dac-biet-o-to-van-dam-chan-569347.html。

15 貿易的制限措置を新たに導入しないという原則。

16 現在、ASEAN の非関税措置に対する取り組みは、実際に発生している問題に的を絞り、その解決に取り組んでいる。

第３節　AEC 下で進むメコンのハードインフラ整備の現状

1. AEC におけるインフラ整備の役割と枠組み

近年、タイのメコン域内貿易が拡大しているが、その背景の一つに「タイプラスワン」の動きがある（**本報告書の第 6 章大泉論文**も参照）。タイで事業を展開する企業は、慢性的な労働者不足とそれに伴う賃金上昇に常に悩まされてきた。しかし、一歩国境を越えれば、賃金水準が半分以下、かつ豊富な労働力が十分に活用されずに眠っている。実際、2019 年 11 月発表のジェトロ調査によれば、タイの日系企業で働く工場労働者の賃金を 100 とした場合、カンボジアで 44、ミャンマーとラオスで 36 の水準である[17]。

タイにおける賃金上昇や洪水、政治不安など、さまざまなリスクの分散を念頭に、カンボジア、ラオス、ミャンマー等に衛星工場（分工場）を設置し、一部の労働集約的な生産ラインを移管する動きが顕在化している。その際、原材料や部品等はタイ工場から陸路で供給し、分工場での工程が終了したものを、再び陸路でタイに持ち帰る方式を採る場合が多く、いわゆる「タイプラスワン」と呼ばれる。国境を越えて生産ネットワークが拡がることは、AEC のアウトカムであり、また ASEAN が目指してきた後発加盟国の国際的サプライチェーンへの参画でもある。

それを実現させたのが、メコン地域でのソフト面・ハード面のインフラ整備と国境障壁の低下である。近年、メコン地域では縦横断する経済回廊が国境を跨ぐ形で整備され、また国境周辺を中心に経済特区（SEZ）が設置されている。

ASEAN は 2007 年 11 月の首脳会議で、AEC ブループリント 2015 を発出したが、AEC 実現に向け、同ブループリントに加え多くの行動計画が出され、重層的に取り組むことで AEC 構築を補完している。

2010 年 10 月の第 17 回 ASEAN 首脳会議では、AEC の形成には、ASEAN 域内の交通・運輸分野の改善と連結性の向上が重要であり、それらはまた格差是正を目指す「公平な経済発展」を後押しするとの認識から、「ASEAN 連結性マスタープラン（MPAC: Master Plan on ASEAN Connectivity）」を打ち出した。ASEAN の経済成長には外国投資の呼び込みが重要であるが、それには「単一の市場と生産基地」化をより進めることが鍵となる。関税面では、AFTA によって国境障壁を着実に削減してきたものの、企業のサプライチェーンを、国境を越えて複数国間に跨り拡大・強化するには、交通分野におけるハードとソフトの両面でのインフラ整備・改善が必要との認識から、MPAC が策定されている。

MPAC における連結性は、①物的連結性、②制度的連結性、③人的連結性、に分けられ、19 の行動計画が策定された。さらには戦略的な観点から、陸・海・空における優先プロジ

[17] ジェトロ『アジア・オセアニア進出日系企業実態調査（2019 年度）』による。タイ（446 ドル／月）、カンボジア（196 ドル）、ミャンマー（159 ドル）、ラオス（160 ドル）。

ェクト・課題が盛り込まれている。この中でメコン域内での経済関係強化に資する取り組みは、物的連結性では、ASEAN 高速道路ネットワーク（AHN: ASEAN Highway Network）やシンガポール・昆明鉄道（SKRL）の整備、制度的連結性では、輸送円滑化 3 枠組み協定[18]の全面的実施や貿易円滑化の大幅な改善、物品貿易障壁の除去による物品の自由な移動の加速化、などがある。

連結性向上の使命は、AEC2025 にも引き継がれている。AEC2025 は 5 本柱から構成されるが、そのうちの一つ「高度化した連結性と分野別協力」に 9 項目が提示されており、その一つが「交通」である。AEC2025 においても、交通・運輸分野を核とした連結性強化が AEC 深化の鍵に位置付けられている。

また、アジア開発銀行（ADB: Asian Development Bank）のイニシアティブで実施している大メコン圏（GMS）計画は、AEC の輸送面での統合計画を補完している。特に、GMS 計画の下での経済回廊建設構想において、メコンで国境を越えて縦横断する東西、南北、南部の道路インフラを整備し、ここに送電や工業団地を整備するものであった。

一方、AHN は、1997 年に ASEAN 交通大臣会合で採択され、2 年後の 99 年に AHN プロジェクトに署名、23 ルートが指定された。もともと AHN 構想はアジア・ハイウェイを源流とし、GMS 経済回廊構想と並行して整備が行われている。主に道路整備による道路規格の格上げやミッシングリンクの解消に取り組んでいる。

2. タイと周辺国との主要国境の現状：カンボジア

タイの周辺国との国境貿易において、東側のカンボジアやラオス国境は、険峻な地帯を越えるわけではなく、物理的国境障壁は高いわけではない。カンボジアの場合、アランヤプラテート（タイ）＝ポイペト（カンボジア）[19]国境について、近年の貿易量増大に通関インフラ整備が追い付かず、タイ側国境には毎日、貨物を積んだトラックが数キロにも及ぶ通関待ちを余儀なくされるなど、滞留が常態化している。ポイペト側で事業を行う日系企業駐在員は「国境でのトラックの通関待ちはおよそ 4〜5 時間にのぼる」[20]と話す。タイのカンボジアとの貿易は国境貿易が中心であることが背景にあるが、その割合は 2017 年現在、輸出で 57.3%、輸入で 76.7%に達する[21]。

---

18 ASEAN 交通円滑化協定には、通過貨物円滑化に関する枠組み協定（AFAFGIT）の他、マルチモード輸送に関する枠組み協定（AFAMT）、国際輸送円滑化に関する枠組み協定（AFAFIST）がある。

19 本稿で国境地名はタイを先に、次いで相手国を表記する。以降も同様。

20 2017 年 8 月 24 日にインタビュー。

21 2017 年のタイのカンボジア国境貿易額は、輸出で 1,023 億 8,100 万バーツ、輸入は 235 億 7,600 万バーツ。ただし、タイ中央銀行が発表する近隣諸国との国境貿易に関する統計は、2018 年 6 月以降、更新されていない。

写真 1　カンボジア・ポイペト国境。（出所）2017 年 8 月 24 日　助川成也撮影。

タイ・カンボジア両政府は輸送トラック滞留の解消を目指し、2018 年以降、新たにタイ・カンボジア国境高速道路を敷設するとともに、現在のクロンルック国境ゲートの東北約 10km 地点のパーライに、貨物専用の国境ゲートを設置する計画である[22]。同様に、南東のノンイェン（カンボジア側 Stung Bot）にも新国境ゲートが計画されている。

また、タイ・カンボジアは鉄道による連結性向上も図っている。もともとタイ・カンボジア間は、第二次世界大戦中の 1943 年から 61 年頃まで直通列車が運行されていたが、カンボジア内戦以降、線路が破壊され、長年、運行が停止されていた。ミッシングリンクになっていたのは、タイ側東本線終着駅アランヤプラテートとカンボジア側北線終着駅ポイペト間である。2015 年末のタイ・カンボジア首脳会談で、ミッシングリンク区間の軌道の再整備、両国間の連結に合意した。ミッシングリンクが解消されれば、バンコク＝プノンペン間約 650Ｋｍが鉄道で繋がり、企業などユーザーにとって越境輸送の選択肢が増えるとともに、陸路輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトが期待出来る。

2019 年 4 月には、国境にかかるタイ・カンボジア友好橋、タイ側国境のバーン・クロンルック駅の竣工式を挙行した。また、この場で鉄道共同運行の合意覚書にも署名した。2019 年 7 月には、タイ国鉄によりバンコクからアランヤプラテート駅を越え、カンボジア国境バーン・クロンルック駅まで、上下で各々1 日 2 本の列車運行を開始した。しかし、両国間の直通運行は 2020 年 2 月現在、実現できていない。

---

[22] JICA タイ事務所によれば、2020 年 2 月現在、パーライ新国境についてタイ側の施設建設は進んでいるが、カンボジア側では全く準備が進んでいない。両国政府は 2018 年内の設置を目指したが作業は遅れており、2020 年 2 月現在、工事は完了していない。

写真 2　カンボジア国境を越えて敷設された線路。（出所）2017 年 8 月 24 日　助川成也撮影。

河川や山脈など物理的障壁がない国境を抱えるカンボジアは、これまでタイプラスワン戦略の中心であった。しかし近年、進出企業による事前の想定を大幅に上回る最低賃金の急速な上昇が、同戦略を採る企業を困惑させている。政府、使用者、労働組合各々の代表で構成される労働諮問委員会は、2020 年 1 月から最低賃金を 187 ドルに引き上げることで、いったん合意した。ところが、それに対してフン・セン首相自らが 3 ドルの上乗せを指示し、最終的に現行の 182 ドルに対し、前年比 4.4%増の 190 ドルに決定した。同首相は 6 年連続で、委員会が答申した最低賃金に上乗せを命じている。

その結果、カンボジアの最低賃金は、ベトナムのハノイ市区部やホーチミン市区部など最低賃金が最も高い「地域 1」とほぼ同水準に、それ以外はカンボジアの最低賃金が上回る現象が生じている[23]。政府主導による最低賃金の引き上げは、与党カンボジア人民党の支持獲得の狙いが背景にあると言われており、タイプラスワンなど企業の対カンボジア投資に水を差しかねない状況になっている。

さらに、権威主義的な政権運営なども、同国の進出リスクとして認識され始めている。2017 年 11 月に、カンボジア最高裁判所は、野党カンボジア救国党（CNRP）が政府転覆を謀ったとの政府の訴えを受けて、同党の解党を命令した。同時に、上級党員など合わせて 118 人に 5 年間の政治活動禁止を命じた。それから 3 カ月後の 2018 年 2 月 25 日には、上院議員選挙が実施され、与党カンボジア人民党が改選 58 議席を独占した。

[23] ベトナムの 2020 年の「地域 1」の最低賃金は月 442 万ドン（192 ドル、1 ドル＝2 万 3,069 ドン）。「地域 2」は 392 万ドン（170 ドル）、「地域 3」は 343 万ドン（145 ドル）、「地域 4」は 307 万ドン（133 ドル）。本報告書第 1 章 38 頁の図表 1-8 を参照。

これに対し米国は、選挙結果が国民の真の意思を反映していないとして、「カンボジアの民主主義の後退を深く懸念する」とする声明を発出、カンボジア政府や軍への支援の一部中止・削減に踏み切っている[24]。一方、EU は 2001 年以降、武器以外の全品目を無関税で輸出できる特恵関税制度 EBA 協定[25]をカンボジアに適用していたが、野党を弾圧するなどの人権侵害に対し、2020 年 2 月 12 日、一部の衣類と履物、すべての旅行用品、砂糖など、輸出総額のおよそ 5 分の 1 に相当する製品を対象に、2020 年 8 月からの優遇措置停止を決めた。EU のカンボジア制裁措置が、同国の投資先としての魅力を棄損させることは間違いない。

3. タイと周辺国との主要国境の現状：ラオス

主にタイ東北部が接するラオスについて、タイ＝ラオス国境はメコン川が兼ねる部分も多く、同河川の架橋が両国間の連結性強化や貿易拡大には不可欠である。タイとラオス間の国際橋架橋は、豪州支援によるノーンカーイとビエンチャン間の第 1 友好橋（1994 年 4 月開通）を手始めに、2006 年 12 月には日本が支援したムックダーハーン＝サヴァンナケートの「第 2 友好橋」、ナコンパノム＝タケークの「第 3 友好橋」（2011 年 11 月開通）、チェンコン＝フアイサーイ間の「第 4 友好橋」（2013 年 12 月開通）と、次々と架橋・整備されてきた。「第 4 友好橋」は南北経済回廊のメコン川によるミッシングリンクを解消し、この架橋によって、中国・雲南省昆明からバンコクまで南北経済回廊が物理的に一本の道路で繋がった。

さらに、2014 年 11 月には、タイのプラユット首相がラオスを公式訪問し、トンシン首相（当時）と AEC における友好関係強化と協力の深化について協議、両国間のアクセス向上のため、「第 5 友好橋」建設に関する資金協力と、「第 6 友好橋」[26]の建設について協議したとされる[27]。

「第 5 友好橋」は、タイ・ブンカーン県とラオス・ボーリカムサイ県パクサンとを結ぶ 2 車線で、長さ 1,350m を予定している。タイ・ラオスの両国政府は 2019 年 6 月、「第 5 友好橋」建設に合意した。建設費は接続道路を含めて約 39 億バーツで、うち 3 分の 2 をタイ側が負担する。ラオス側の費用は、近隣諸国経済開発協力機構（NEDA）が低利融資

---

[24] 2018 年 2 月 27 日付米ホワイトハウス報道官声明。
https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/press-briefing-press-secretary-sarah-sanders-022718/
https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/statement-press-secretary-reduction-assistance-government-cambodia/

[25] EBA は、”Everything But Arms”の略。

[26] タイ・ウボンラーチャターニー県とラオス・サラワン県との架橋構想。

[27] 『通商弘報』（2014 年 12 月 15 日付）。

する[28]。これが完成すれば、タイからラオス国道 8 号線を通じてベトナム北部ゲアン省、そして首都ハノイへ繋がる最短ルートになるという。

写真 3　タイ・ラオス第 4 友好橋入口。（出所）2016 年 8 月 21 日　助川成也撮影。

タイとラオスの間にはすでに 4 本の国際橋がかけられ、架橋は両国間の貿易、特にタイからの輸出拡大に寄与している。また、ラオスは内陸国で外港を持たないことから、貿易の多くはタイを通じて行われる。その結果、ラオスの貿易拡大はタイでの貨物取扱いや港湾施設の使用増につながり、タイに副次的な経済効果ももたらす。

4. タイと周辺国との主要国境の現状：ミャンマー

タイ西側に位置するミャンマーとタイとの国境には、カンボジアやラオスと異なり、険峻な山が連なっている。国境線は隣接国中最長の約 1,800km にのぼるにもかかわらず、正式な国境ゲート自体は数えるほどしかない。そのため、陸上輸送の面では課題が多い一方で、ティラワ SEZ でみられるように、ミャンマーでは外国企業の進出が始まっている。また、ヤンゴン北東部では、タイの工業団地開発・運営大手であるアマタ・グループが 80%、ミャンマー建設省都市住宅開発局（UHDD）が 20%を出資し、工業団地「ヤンゴン・アマタ・スマート・アンド・エコシティー」の開発を開始した。2020 年 1 月に合弁および土地

[28] 新華電子版（2019 年 6 月 14 日付）http://www.xinhuanet.com/english/2019-06/14/c_138144281.htm

リース契約を締結、今後 5 年をかけて開発を進めるが、最大 3 万 3,000 人の雇用を創出するという[29]。ミャンマーでは工業化に向けた萌芽が始まっている。

ハードとソフトの両面でのタイとの物流ルート整備が、今後のタイからのサプライチェーン構築および輸出拡大に向けた課題である。タイとミャンマーとの主な国境は北から順番に、①チェンラーイ県メーサイ＝ターチーレック、②ターク県メーソット＝ミャワディ、③カーンチャナブリー県スリーパゴダパス＝パヤートンズー、④カーンチャナブリー県プーナムロン＝ティキ、⑤プラチュアップキーリーカーン県シンコーン＝マウダウン、さらにタラブリー川河口を挟んだ⑥ラノーン＝コータウン（ミャンマー最南部）、等である。

しかし、実際に物流ルートとして使える国境は限られている。③はバンコクからカーンチャナブリー県を抜け、タンビューザヤ、モーラミャイン、そしてヤンゴンに至る最短ルートではあるが、ミャンマー側でカレン族、モン族などの少数民族支配地域を抜けることから、陸上輸送ルートとしては、安全面とその整備状況が課題と見られてきた。

2019 年 7 月に、同ルートを読売新聞深沢淳一氏が、現地少数民族の協力を得てタイ国境パヤートンズー（仏三基の意味。タイ側スリーパゴダパス）とモーラミャイン間約 150km を走行したところ、ほぼ全区間が舗装されており、かつ平坦または緩やかな丘陵地帯で、走行時間は 3 時間半に過ぎないことが報告された。この区間には木造の橋梁が 2 カ所あったが、特に危険な治安状況にはなく、道路を改良・整備することで、産業道路または国際幹線道路として十分に機能するという[30]。

次に④は、アンダマン海側に位置するダウェーに繋がる。その山岳道路は急峻かつ未舗装で、特に雨季は危険が伴い、現時点で陸上輸送ルートには適しているとは言い難い[31]。2020 年 2 月に、著者はこの区間を実際に走行したが、350～450m の山越えが 6 か所もあり、4 輪駆動車でないと走行には困難が伴う。また、ダウェーSEZ の 0km 起点標からティキ間（156km）は基本的に山岳帯であり、その間、わずかに地元商店が点在するに過ぎない。この区間の開発は、ダウェーSEZ 開発と表裏一体である。また⑤は、従来、ミャンマー住民だけが通行可能な地方国境ゲートであったが、2013 年 5 月に恒久国境ゲートに格上げされた。同国境では木材や海産物が主に取引されている。

---

[29] The Global New Light of Myanmar 紙（2020 年 1 月 25 日付）
https://www.globalnewlightofmyanmar.com/agreements-signed-for-yangon-amata-smart-and-eco-city-project/

[30] ASEAN 研究会（2020 年 1 月 27 日開催）での同氏による発表に基づく。

[31] ただし、AEC2025 における統合戦略的行動計画（CSAP）において AHN の一環でカンチャナブリ＝ダウェー間の高速道路建設が主要行動計画（Key Action Line）として明記されている。

写真 4　プーナムロン国境でのタイ側チェックポスト 1。（出所）2020 年 2 月 6 日　助川成也撮影。

写真 5　ミャンマー側道路（国境から 84km 地点）。（出所）2020 年 2 月 6 日　助川成也撮影

これら国境の中で、現状でタイ＝ミャンマー間の主要な物流ルートは、②タク県メーソット=ミャワディ間である。これまで国境として最も利用されてきたモエイ川にかかる第 1 友好橋には複数の亀裂があり、重量制限のため通行は中小型トラック（総重量 25 トン 10 輪以下）に限られていた。大型トラックの場合は、橋の手前で中小型トラックに、さらに橋を渡ってミャンマー側で再び大型トラックへと、2 度の積み替えが必要であった。これでは積み替えに時間を要するのみならず、積み替えの際に貨物が破損する恐れも十分あった。

第 1 友好橋から直線距離で約 4km の地点に第 2 友好橋の設置工事が行われていたが、2019 年 3 月に完工し、同年 10 月 30 日に供用が開始された。第 2 友好橋が陸上物流の主国境となる。第 2 友好橋は耐荷重量 60 トン[32]で設計されており、総重量でおよそ 40 トンとなるフル積載のコンテナであっても問題なく通行でき、積み替えが不要になる。

また、ミャンマー側道路について、東西経済回廊コーカレイ・バイパス道路が 2015 年 8 月に開通した。これにより隔日での一方通行が解除され、毎日双方向の往来が可能になり、輸送時間が大幅に短縮された。その結果、バンコク＝ヤンゴン間は約 1,000km あるが、現在では同国境を通じて 3 日間での輸送が実現している。

海上輸送ではマラッカ海峡を経由して通常約 21 日を要する。これはベトナム・ホーチミン（約 5 日）、ハノイ（約 8 日）、中国・昆明（約 14 日）と比べても、圧倒的に輸送日数を要する[33]ことから、陸上輸送が使われる場面も多い。詳細は**第 9 章**に譲るが、特にハード面では、パアーン＝コーカレイ間の約 80km の区間が、陸上輸送上のボトルネックになっている。拡幅等道路整備、木造橋梁の架け替え等が行われているものの、これらインフラ整備で時間とコストの削減が進展すれば、タイ＝ミャンマー間最大の物流ルートとして、さらに重要な役割を担うことになろう。

タイ＝ミャンマー間陸上貿易は、今後、貨物車両走行時の安全性が向上し、確保されることで、いっそう拡大する可能性がある。確かに、ミャンマーはタイ、中国、インド、バングラデシュ、ラオスと国境を接する。しかしながら、イラワジ川沿いの中央部は、現政権を担うビルマ族の勢力地域である一方、特にタイ、中国、インド国境沿いの山岳地帯は、少数民族の勢力地域である。タイ国境沿いの場合、北部が接するミャンマー側地域はシャン族、メーソット国境を抜けたミャワディ地域およびプラチュアップキーリーカーン県周辺のミャンマー側地域はカレン族、そしてカーンチャナブリー県スリーパゴダパスやプーナムロン国境を抜けた先はモン族とカレン族の勢力地域である（**次頁の地図**を参照）。

ミャンマー側では少数民族勢力が自治と文化の継承を求め、ミャンマー政府と長年対立し、一部地域では戦闘も断続的に行われてきた。ミャンマーでは、戦後の 1947 年 2 月にシャン州パンロンにおいて、独立運動家アウン・サン将軍と少数民族代表とが会談[34]、ビルマ政府は少数民族の自治権を認めた上で、連邦国家として独立することを旨とする「パンロン協定」が調印された。しかし、少数民族との対話を主導してきたアウン・サン将軍が暗殺されて以降、少数民族の自治権は大幅に制限され、現在に至っている。

---

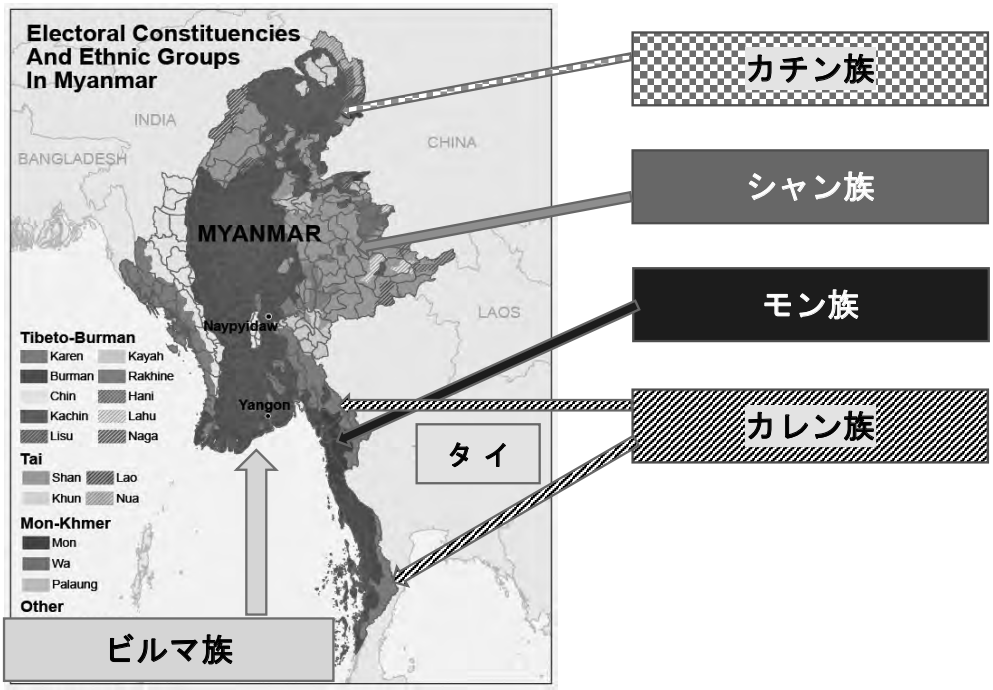
32 *"Second Friendship Bridge to be built at Mae Sot"* Nation（August 24, 2012）

33 「アセアン・陸路クロスボーダー輸送の現状と課題」（日本通運、2015 年 10 月 19 日）。
https://www.jbic.go.jp/wp-content/uploads/topics_ja/2015/11/44220/topics1125_06-08.pdf（2020 年 2 月 17 日閲覧）。

34 パンロン会議。ただしここで署名したのは、シャン、カチン、チンの 3 民族のみで、カヤー、カレン、モン、アラカン等は署名に加わっていない。

現在、ミャンマー政府が交渉相手と認めている少数民族勢力は 15 組織ある[35]。テイン・セイン前政権時代の 2015 年 10 月に、8 組織との間で全土停戦協定に署名した[36]。アウン・サン・スー・チーを首班とする国民民主連盟（NLD）が 2016 年に政権に就いて以降、18 年 2 月に初めて、南東部モン州を拠点とする新モン州党と北東部シャン州のラフ民主同盟との間で停戦協定を締結した。前の 8 組織と合わせて、10 組織との間で停戦が成立したことになる。停戦協定によって、これらの少数民族勢力地域で外国政府や機関などの投資や援助活動などが可能になる。

今後、停戦協定調印に続き、自治権の範囲や連邦制への統合、武装解除などを話し合う政治対話での合意や和平合意により、恒久的な社会秩序確保が待たれる。停戦協定には、国軍や少数民族の戦闘員であっても武器を所持しない限り、相互の勢力地域であっても自由に移動出来ることが明記されており、今後のタイ＝ミャンマー間での陸上物流の活発化が期待出来る。



地図　ミャンマーの民族分布。https://ローカル地球の歩き方.com/

35　中国系コーカン族が組織するミャンマー民族民主同盟軍（MNDAA）など 3 組織について、ミャンマー政府は交渉相手として認めていない。

36　8 組織は次の通り。①カレン民族同盟（KNU）、②パオ民族解放機構（PNLO）、③民主カレン仏教徒軍（DKBA）、④カレン民族解放軍平和協議会（KNLA）、⑤全ビルマ学生民主戦線（ABSDF）、⑥チン民族戦線（CNF）、⑦アラカン解放党（ALP）、⑧シャン州和解評議会／シャン州軍（RCSS/SSA）。

タイ＝ミャンマー間の陸上輸送は、東西経済回廊西側のメーソット＝ミャワディ国境ルートについて、地域統括会社「南アジア・オセアニア日本通運」によれば、山越えとなるコーカレイ・バイパス道路が 2015 年 8 月に開通して以降、従来設けられていた私設料金徴収所もほぼなく、安全輸送が実現していたという。ただし、輸送先がカイン州やモン州などであった場合、稀にルート変更を余儀なくされていたようだ。

2015 年 10 月にカレン族との間で、18 年 2 月にはモン族との間で、それぞれ停戦合意が実現した。その結果、タイ＝ミャンマー間での輸送は治安面でもより安全になり、かつルート変更などの必要が無くなることが期待出来る。また、停戦合意によって、スリーパゴダパス・パヤートンズー国境の物流ルートとしての開発可能性も高まる。同ルートは戦前、旧泰緬鉄道が敷設され、バンコク＝ヤンゴン間の最短ルートである。

前出の読売新聞深沢淳一氏は、同ルートはメーソット＝ミャワディ・ルートを凌ぐ物流ルートになる可能性を秘めているとみている。それのみならず、その整備に日本が関与することで、「死の鉄道」を「21 世紀の平和と繁栄のルート」に生まれ変わらせることが出来るという。特に、①インド洋と南シナ海を結ぶ陸路の大動脈効果、②少数民族の発展に資するミャンマー内政への効果、③日本企業の効果としてタイやベトナムとの貿易・投資拡大、④日本による整備協力で日本の国際イメージ向上、中国の「一帯一路」構想との差別化、などが期待できるとしている。

第４節　メコンの通関事情とさらなる貿易円滑化に向けて

AEC の設立における最大の成果は AFTA による域内関税撤廃であることは間違いない。しかし、ASEAN は「関税撤廃だけでは開かれた市場は創出されない」[37]として、非関税面においても制度改善を通じ、域内貿易拡大・円滑化を推進する姿勢を示している。

1. 越境輸送の現状と課題

越境輸送を推進する上で、制度整備などソフト面も重要な課題である。メコン地域を戦略的に「面」として活用するには、越境輸送の早期制度整備が求められる。越境輸送に関し、GMS6 カ国（ラオス、ベトナム、カンボジア、中国、タイ、ミャンマー）間で越境交通協定（CBTA）を締結、発効準備を進めてきた。CBTA は越境輸送実現に向けてソフトインフラの整備を目指すものであり、①シングルストップ、シングルウィンドウの税関手続き、②交通機関に従事する労働者の越境移動、③検疫などの各種検査の免除要件、④越境

[37] “A Blueprint for Growth: ASEAN Economic Community 2015:Progress and Key Achievements”の P10 では”Tariff elimination alone does not create an open market”と表現。

車両の条件、⑤国際通過貨物輸送、⑥道路や橋の設計基準、⑦道路標識や信号に関する事項、などについて規定している。

CBTA はもともと 1998 年頃に策定され、翌 99 年 11 月に署名された。以降、各国は国内批准手続きを行ってきたが、最後国ミャンマーは 2015 年 9 月に批准した。しかし、CBTA 策定からすでに 20 年が経過しており、協定内容自体が、IT 技術が使われる現在の通関システムに適合・整合しておらず、CBTA を動かすには協定自体を改定する必要があった。以降、オーストラリア国際開発庁（AusAID）が支援する形で、2019 年の発効を目指し、改訂版の「CBTA2.0」に向けた作業を行ってきた[38]。

それに対し産業界は、車両およびコンテナの他国への一時輸入だけでも早急に実現できるよう各国政府に働きかけた結果、2016 年 12 月に開催された第 5 回 CBTA 合同委員会で、この部分を「アーリーハーベスト措置」として早期実施を目指すことで合意、「GMS–CBTA のアーリーハーベスト措置の実施にかかる覚書」が 2018 年 3 月に署名された。これにより、ミャンマー[39]を除く 5 カ国は、2018 年 8 月から各国とも 500 台を上限に、30 日以内に限り他国への乗り入れが可能になった。

2. メコンの通関システムの現状

ASEAN に進出している日系企業は、輸出入関連手続きが煩雑、不透明、輸入してから貨物を引き取るまでに時間がかかるなど、関税面以外でも大きな悩みを抱えている。ASEAN は税関手続きを含め貿易関連手続きの簡素化、標準化の促進を通じた物流の迅速化や、貿易関連コストの削減を通じた貿易円滑化を目指している（**図表 4-6**）。

特に、AEC2015 の下で通関システムの電子化を前提とする ASEAN シングルウィンドウ（ASW）の構築や、税関業務の円滑化の一環で進められる関税番号や関税評価、原産地認定の事前教示制度の導入が目指されているものの、タイを除き後発加盟国のメコン各国では、導入に向けて克服すべき課題が少なくない。

実際に、メコン各国の通関制度や手続きの現状について、現状をアップデートした[40]。ASW 導入の前提である電子通関システムは各国とも導入されてはいるが、ベトナム及びミャンマーは日本の支援の下で日本の電子通関システム NACCS をベースにしつつも、ベトナムでは VNACCS、ミャンマーでは MACCS が、それぞれ導入されている。ベトナムは全国で、ミャンマーでは 2016 年 11 月からヤンゴン港、ティラワ港や空港など一部

[38] 同協定は 2019 年中の発効を目指していたが、20 年 2 月現在、発効したとの情報はない。19 年 11 月に行われた第 23 回 GMS 閣僚会議の共同声明では、CBTA の完全な実施に向けて、CBTA 2.0 およびその附属書と議定書に関し、更なる作業が奨励された。

[39] ミャンマーは 2 年間（20 年 6 月 1 日まで）、実施が猶予されたが、更に猶予期間が 1 年間延長され、同国の参加は 21 年になる予定である。

[40] もともとは「アセアン経済共同体における生産・流通・投資環境調査」（平成 29 年 3 月、大和総研）による。

で、2018 年 6 月にはタイ国境ミャワディで、それぞれ導入されている。また、2020 年末には中国国境ムセでの導入を目指している[41]。

図表 4-6 メコンの通関制度・手続きの現状

項目	タイ	ベトナム	ラオス	カンボジア	ミャンマー
主な特徴	全ての輸出入申告から関税支払まで電子化	ポータルサイトで一括処理が可能	ラオバオ・デンサワンでシングルストップ化	税関に加えて商業省カムコントロールが関与	電子通関システム導入。他制度導入中
手続きの電子化	○	○	○	○	○
電子通関システム	E-Customs(2007/1～)	VNACCS(2014/4～)	ASYCUDA（2011～）	ASYCUDA	MACCS(2016/11～)
電子通関導入地域	全国	全国	全国11ヵ所	全国67ヵ所 （国境、港、空港など）	港湾、空港、ティラワ。国境ではミャワディ等一部。
事前教示制度	あり	あり（十分機能せず）	あり（十分機能せず）	あり	試験導入中（相談窓口もあり）
事後調査制度	あり	あり	あり	あり	あり
AEO制度	あり（日系の認定事業者も）	あり	なし	類似制度ありBest Traders Initiative (BTI)（2014/6～）	あり
ナショナルシングルウィンドウ（NSW）	あり	あり（2018年で11省庁機関。2020年までに全省庁）	無（一部あり。税関と銀行システムの連携。商工省とで取組中）	あり	準備中
ASEANシングルウィンドウ	試験運用中	試験運用中	準備中	試験運用中	準備中
シングルストップ（輸出入検査の共同実施）	ラオス国境で停止中。	2015/5より、ラオス国境（ラオバオ）にて共同検査を実施	ベトナム国境（デンサワン）で利用中。タイ国境で停止中。	無	無
主な問題点	事業者側で関税率を計算するのが手間	書類の提出が必要税関のキャパシティ不足（人員、設備など）	書類の提出が必要	書類の提出が必要	書類の提出が必要。

（出所）大和総研資料をベースに日本通運の情報提供を踏まえ、筆者が加筆修正。

しかし、産業界が最も期待しているのは ASW の導入である。ASW は貿易関連書類や情報を電子的に一元的に受け付け、一括処理されるとともに、通関にかかわる一元的意思決定を経て、それらが輸入相手国の一元的窓口を通じて瞬時に関係機関に電送されることで、通関手続きに要する時間やコストを大幅に削減する取り組みである。その前段階として、国内関係機関を繋ぐナショナルシングルウィンドウ（NSW）を構築し、ASEAN10 カ国の NSW を繋ぐことで ASW が構築される。ASEAN は NSW の実現に向けて、ASEAN 域内での通関手続きに要する必要書類の記載内容の標準化や、技術的仕様の格差是正に取り組んできた。

[41] NNA（2019 年 10 月 24 日付）。

ASW は、2005 年 12 月に、マレーシア・クアラルンプールで開催された ASEAN 首脳会議で、「ASW の設立と実施にかかる協定」に合意、先発加盟 6 カ国は遅くとも 2008 年までに、後発加盟 4 カ国は同 2012 年までに、NSW の運用を開始することを目指した。現在までに、メコンで NSW を構築できていないのはミャンマーのみである。その結果、2018 年以降、ASEAN 原加盟 4 カ国とベトナムの計 5 カ国で、ASW の下、電子的原産地証明書 e -ATIGA フォーム D の交換を行ってきたが、2019 年 4 月にブルネイが、7 月にカンボジアがそれぞれ参加し、計 7 か国で電子的交換を行うようになった。

現在、ASW での交換は e-ATIGA フォーム D のみであるが、今後、電子的植物検疫証明（e-Phyto）、税関申告書類（e-ACDD）などの交換も予定されている。ASW が本格的に稼働すれば、通関やその手続き時間やコストが確実に削減され、同時に、通関手続きの際に係官等との物理的な接触が減ることから、不透明な資金の授受機会の減少を通じ、ASEAN の国境障壁が大きく削減されることが期待される。

3. さらなる統合の深化に向けた貿易円滑化の役割

2018 年 1 月をもって ASEAN 域内関税がすべて撤廃され、AFTA が完成した今、域内貿易の活性化は「貿易円滑化」にかかっており、AEC2025 において貿易円滑化は重要な取り組み課題として位置付けられている。

ASEAN は 2017 年 9 月の経済相会議で、「AEC2025 貿易円滑化戦略的行動計画」を採択した。ASEAN は同行動計画の実施を通じて、貿易取引コストを 2020 年までに 10%削減すること、2025 年の ASEAN 域内貿易額を 2017 年比で倍増させること、世界経済フォーラムや世界銀行関連の国際ランキング、そこでの順位を含む加盟国のパフォーマンスを改善することを、それぞれ目指す。

同行動計画ではそのビジョンとして、ASEAN 域内の貿易と生産ネットワーク強化のため、地域の競争力、効率性、継ぎ目のないモノの移動を達成し、グローバル・バリューチェーンにより深く参画し、AEC のより広い視野に合致した、高度に統合された一貫性のある経済を確立することによって、経済成長の加速と繁栄の共有につなげるとしている。この中では 7 つの戦略目標を掲げており、この目標の下に実施すべき行動が示されている。

ここでは、2017 年 2 月に発効した WTO 貿易円滑化協定（TFA）における約束を順守した上で、地域統合と競争力強化を目指し、ASEAN 独自の取り組みとして、ASW の完全な運用、国境手続きの簡素化・迅速化、WTO に従った公認事業者（AO）制度[42]または同様の制度の導入、これまであまり成果が挙げられていない非関税措置（NTM）における相互通知の徹底やスタンドスティルおよびロールバック[43]の検討、貿易障壁の要素を持つ撤廃す

[42] 日本では AEO（Authorized Economic Operator／認定事業者）制度と呼ばれる。
[43] 既存の貿易制限措置を段階的に削減・撤廃すること。

べき NTM の特定に向けた評価に関するガイドライン作り等が明記されている。

図表 4-7 「AEC2025 貿易円滑化戦略的行動計画」における 7 つの戦略目標

a) WTO や世界関税機構（WCO）など国際機関により受け入れた貿易円滑化措置や他の関連する最良慣行に照らし、実施促進する。

b) ASEAN の貿易・生産ネットワークを強化し、グローバル・バリューチェーンに参画し、高度に統合された一貫性のある経済を確立し、地域の競争力、効率性、シームレスなモノの移動を達成する。

c) ASEAN でのビジネス実施におけるコストと時間を削減しつつ、正当な政策目標を追求するため、非関税措置（NTM）の貿易歪曲効果に効率的に対処すべく、効果的かつ即応性のある地域的アプローチを実施する。

d) 地域経済統合の過程の中で、特に中小零細企業（MSMEs）の開発と促進に重点を置き、民間部門に積極的に関与する。

e) 2016～2025 年の分野別作業計画と ASEAN ブループリント 2025 における各々の一貫した趣旨に沿って、貿易円滑化措置を効果的に実施するため、ASEAN の関連部門間の制度調整を強化する。

f) ASEAN の貿易円滑化プログラムの実施において、全ての加盟国（特に後発加盟国）の参加を増やすことに取り組む。

g) ASEAN の産業と企業の競争力向上のため、効果と対応力向上の視点から、貿易円滑化措置実施のための監視メカニズムを改善する。

WTO によれば、 TFA が完全に実施されれば、加盟国の貿易コストが 14.3%削減され、貨物の輸入に要する日数は 1.5 日程度、輸出については 2 日程度が短縮、その結果、要する時間は輸入で 47%、輸出で 91%程度短縮されるとしている。2019 年 12 月 17 日時点で、WTO 加盟 164 カ国のうち約 9 割を占める 134 カ国が TFA に批准しており、ASEAN 加盟国は全て批准している。

TFA の特徴として、先進国は貿易促進措置として、12 条にわたる措置、全 239 項目を直ちに実施することが求められている。他方、開発途上国は、自らの能力を勘案して実施スケジュールを設定でき、また、実施に際して能力開発等技術支援が必要な場合は、その旨通報すれば国際機関や先進国等から導入支援が受けられる。

メコン 5 カ国の TFA 第 10 条「輸入、輸出、通過に関する手続」部分についての約束を抜粋した（**図表 4-8**）。ラオス、ミャンマーを中心に、メコン 5 カ国はシングルウィンドウをはじめ多くの項目で、能力開発援助や支援供与を求めている。AEC2025 の実現を目指すに際し、またタイが貿易面を中心に AEC の恩恵をより享受するため、国境貿易手続きの簡素化を通じた通関時間とコストの圧縮等には、TFA の取り組みをより有効に活用することが求められる。

図表 4-8　メコン 5 カ国の貿易円滑化協定約束への対応 （第 10 条のみ抜粋）

条項		取り決め内容	タイ	カンボジア	ラオス	ミャンマー	ベトナム
			区分	区分	区分	区分	区分
10		輸入、輸出、通過に関連する手続					
	10.1	手続及び所要の書類	A	B	C	C	A
	10.2	写しの受理	A	A	C	C	A
	10.3	国際的な基準の使用	A	A	C	C	B
	10.4	シングルウィンドウ	A	C	C	C	C
	10.5	船積み前検査	A	A	A	A	A
	10.6	通関業者の利用	A	A	A	B	A
	10.7	共通の国境手続・統一的な所要の書類	A	A	C	C	A
	10.8	輸入が許可されなかった物品	A	A	C	B	B
	10.9	物品の一時輸入並びに国内加工・国外加工	A	A	A	C	C

（注）A：即時または発効後 1 年以内に実施。
B：移行期間を経て実施（2018～20 年末）。
C：能力開発援助・支援供与を受け実施（2018～2022 年末）、「-」は通知未了。
（出所）WTO 貿易円滑化データベース（2020 年 2 月 17 日閲覧）をもとに筆者作成。

資料 「ASEAN 経済統合に関する第 37 回高級タスクフォース」2020 年 2 月 12 日-13 日、ハノイにて。（出所）ASEAN 事務局の公式サイトより。