

第三部

タイからの視座



チャオプラヤー川に面した Asiatique からトンプリー側を臨む。2018年8月21日

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¹

はじめに

本章は、メコン広域開発協力発展の経緯をタイという国の視点から解き明かし、国際関係に対する含意を示そうとするものである。

図表 7-1 は、メコン川流域、あるいは流域を擁する国々の領土の開発を目指す開発協力枠組みを列挙したものである。これらの協力枠組みを、本章では「メコン広域開発協力」と総称する。一見して同じような顔ぶれが並んでいることがわかるだろう。なかでも、GMS から中国を除いたタイと、カンボジア、ラオス、ベトナム、ミャンマーは、ほぼすべての協力枠組みに参加している。他方で、計画を実施するための協力枠組みは、現在活動しているものだけでも 11 件、活動を停止したものを含めれば 12 件にもなる。

次に**図表 7-2** をみると、ほぼすべての協力枠組みが、非政治的な経済・社会開発事業に専念してきたことがわかる。先駆けとなったアジア開発銀行（ADB）の大メコン圏（GMS）開発協力以降、いずれの枠組も、国境を越えた道路・通信・電力設備の建設や、貿易・物流の円滑化といったインフラ整備、そして、インフラによる連結を前提とした経済開発を目指し、計画を策定・実施してきた。2000 年代には、メコン流域 4 カ国（中国、ラオス、ミャンマー、タイ）の間で、メコン川における航行安全のための合同パトロールも始まったが、現在のところ、領土問題や軍事協力、関係国の国内問題といった政治的課題について、**図表 7-1** で示した枠組みで協議をした形跡は見られない。つまり、似たような顔ぶれが、共通する実務的課題解決について、複数の枠組みを作り取り組んでいるというのが、メコン広域開発協力の現状なのである。

¹ 青木まき アジア経済研究所地域研究センター研究員。本章は、以下のプロジェクトの助成を受けて執筆したものである。平成 28-30 年度科研費基盤研究 B「東アジア地域統合の新展開と日米中 ASEAN」（研究代表者：大庭三枝）、平成 30-令和 1 年度科研費基盤研究 C「「メコン地域」概念の誕生：メコン委員会から GMS へ」（研究代表者：青木まき）。また本章執筆に際しては、研究協力者として参加した以下のプロジェクトでも多くの有益なコメントを受けた。平成 30-令和 1 年度 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」（研究代表者：末廣昭）。

図表 7-1 メコン広域開発枠組一覧（その1）

正式名称		拡大メコン圏協 力	メコン河委員会	ASEANメコン流 域開発協力	日・ASEAN経 済産業協力委 員会	発展の三角形	ASEAN統合イ ニシアティブ
名称(略称)		GMS	MRC	AMBDC	AMEICC	CLV	IAI
活動開始時期		1992.10～	1995.4～	1995.12～	1997.11～	1999.10～	2000.11～
提唱者		ADB・タイ	UNDP	マレーシア	日本(通産省)	カンボジア	シンガポール
参 加 国	タ イ	○	○	○	○	×	○
	カンボジア	○	○	○	○	○	○
	ラオス	○	○	○	○	○	○
	ベトナム	○	○	○	○	○	○
	ミャンマー	○	オブザーバー	○	○	×	○
	インドネシア	×	×	○	○	×	○
	シンガポール	×	×	○	○	×	○
	マレーシア	×	×	○	○	×	○
	フィリピン	×	×	○	○	×	○
	ブルネイ	×	×	○	○	×	○
中 国		○	オブザーバー	○	×	×	×

図表 7-1 メコン広域開発枠組一覧（その2）

正式名称		メコン・ガン ガー協力	イラワディ・チャ オブラヤ・メコン 経済協力戦略	日・メコン パートナーシップ プログラム	メコン下流域イ ニシアティブ	瀾滄江メコン 開発協力
名称(略称)		MGC	ACMECS		LMI	LMC
活動開始時期		2000.11～	2003.11～	2006.12～	2009.1～	2015
提唱者		インド/タイ	タイ	日本	米国	中国
参 加 国	タ イ	○	○	○	○	○
	カンボジア	○	○	○	○	○
	ラオス	○	○	○	○	○
	ベトナム	○	○	○	○	○
	ミャンマー	○	○	○	○	○
	インドネシア	×	×	×	×	×
	シンガポール	×	×	×	×	×
	マレーシア	×	×	×	×	×
	フィリピン	×	×	×	×	×
	ブルネイ	×	×	×	×	×
中 国		×	×	×	×	○

（出所）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2号、2015年、6-7ページ図をもとに筆者作成。

図表 7-2 メコン広域開発協力枠組みの重点活動分野一覧

開発協力 枠組	交通 運輸	人材 育成・能力 開発	貿易	エネ ルギー (ダムを含む)	観光	投資	情報 通信	農業・ 漁業	水資源・ 河川管理	環境	社会 開発・教育	人的 交流	民間 部門支援	河川 航行・内 陸水運	食料 安全保障	産業 高度化	災害 対策	その他
GMS	○	○	○	○	○	○	○	○	○*	○			○	○				経済回廊建設
AMEICC	○	○	○				○						○			○		
MRC		○		○	○			○	○	○				○				水運による木材搬出
AMBDC	○	○	○	○		○		○	○									
IAI	○	○		○			○											経済統合の推進
ACMECS	○	○	○		○	○												
日・メコン	○	○	○		○					**○	○	○				○	○	災害対処 制度的連結性強化
LMI	○			○				○	○	○					○			
LMC	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	***○			○		○	国境経済特区、金融****法 執行・安全協力

(出所) 各組織のウェブサイトより筆者作成。

(注) (1) * ADBの分類では農業・灌漑事業。(2) **「グリーンメコンフォーラム」による森林保全、生物多様性保全、温室効果ガスの削減、災害対処。(3) ***文化交流という形で計画。(4) ****各国の金融政策協調の他、AIIBへの出資も含む。

こうした状態は、関係国が自国の利益追求のための構想をそれぞれ提唱してきた帰結であり、しばしば枠組の「乱立」と言われる。しかし、GMS 提唱から 20 年余の過程のなかで、GMS や ASEAN の計画を部分的に取り入れた計画が策定されたり、それぞれの枠組みの実務者同士で定期的な相互連絡を行うなど、近年は計画の収斂と組織の連携が見られる²。

さらに興味深いのは、重層化したメコン広域開発協力枠組みのなかで、ほぼすべての枠組みに参加するカンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナムの 5 か国が、「メコン諸国」あるいは「メコン 5 か国」という地域的な国家グループとして認知されつつある点である。

² GMS のマスタープランや ASEAN の連結性計画を一部取り入れた計画としては、ASEAN メコン流域開発協力 (AMBDC)、ASEAN・MITI インドシナ・ミャンマー産業協力ワーキンググループ (現 AMEICC)、発展の三角形、ASEAN 統合イニシアティブ (IAI)、エーヤーワディー・チャオプラヤー・メコン経済協力戦略 (ACMECS)、日・メコン協力、メコン下流域イニシアティブ (LMI) が挙げられる。メコン川委員会 (MRC) は河川管理に特化した計画だが、GMS や IAI の実務会合に MRC 関係者が参加するなど、組織的連携に基づく計画の棲み分けが見られる。他方で、計画も組織も共に他との関連が不明瞭な枠組みとして、メコン・ガンガー協力 (MGC) と、瀾滄江・メコン川協力 (LMC) が存在する。ただし、これらの開発計画と協力枠組みの相互関係の分析については、別稿に譲ることとしたい。

この傾向は、2000 年以降にインド、日本、米国、中国といった、非流域諸国が呼びかけて設立した協力枠組みの名称に顕著に表れている³。

相次ぐ「メコン+大国」型枠組みの創設は、2008 年から 2012 年にかけて中国が ADB を抜いて GMS の最大出資者となり、GMS プロジェクトの多くが中国の東南アジア隣接地域である雲南省や広西チワン族自治区で行われるようになった経緯と、ほぼ並行して進展した。こうした経緯を踏まえて、メコン広域開発協力を大国間の競合の場ととらえ、「メコン」という地域的グループの形成を大国間競争の帰結とみなす議論もある。しかし、現実にはメコン広域開発協力のなかにはメコン諸国が提唱した枠組みもあり、一方でインドシナ総合開発フォーラムのようにドナー国である日本が提唱した枠組みが定着しなかった例もある。また、大国間の政治的要因に注目する議論は、非政治的な経済開発協力が継続してきた理由について、実は説明を与えていない。つまりメコン広域開発協力の発展を理解するためには、大国の政治戦略に注目するだけでは不十分であり、一見、唯々諸々と大国の構想を受け入れてきたかのように見えるメコン諸国側が、なぜ広域開発をめぐる協力を求めたのかという問いを検討する必要がある。



資料1 瀾滄江・メコン川協力
(Lancang-Mekong
Cooperation: LMC) 第1回首脳会
議 2016年3月22日。中国の三
亜で開催された。
(公式ウェブより、2018年9月10日
アクセス)

こうした問題を踏まえて、本章は「メコン」諸国のひとつであるタイを例に、メコン広域開発協力の起源とその背景を検証する。タイは連結された広域圏としてのメコンの価値に最も早期から気づき、その利益を享受しようとしてきた。例えば 1980 年代末にインドシナ諸国（ベトナム、ラオス、カンボジア）の経済開放政策にいち早く呼応し、「戦場から市場

³ 例えば、インドとの MGC、米国が提唱した MRC、日本の日・メコン協力は、それぞれ GMS から中国を除いた 5 か国のみを対象としている。中国もまた 2015 年の瀾滄江・メコン川協力 (LMC) 開始以降、自国を含む場合は「瀾湄六国」、含まない場合は「湄公河五国」として使い分けている。例として、中国外交部ウェブページ「澜沧江-湄公河合作 (Lancang-Mekong Cooperation) 最新更新 2018 年 3 月」を参照。(URL: http://www.fmprc.gov.cn/web/wjb_673085/zzjg_673183/yzs_673193/dqzz_673197/lcjmgghz_692228/gk_692230/。最終アクセス 2018 年 7 月 1 日)。

へ」の掛け声の下で、経済的善隣外交に乗り出した。1980年代末から90年代のタイでは、メコン広域開発の始動に先駆けて、その萌芽的構想が広く議論、提示されており、メコン広域開発協力の国内的起源を考察するうえで、格好の材料を提供していると考えられる。

20世紀の大半を通じ、インドシナ半島の国々は政治的理由から対立し、分断され、戦禍に苦しんできた。この事実を思い起こせば、同じ国々が1990年代以降に「メコン」という地域的まとまりを形成し、その中で経済・社会的繁栄という共通の目的に向けて、共に働くためのシステムを築いてきたことの意義は大きい。タイをメコン広域開発に駆り立てた動機を探ることで、本章で安定と繁栄に向けた国家間協力のメカニズムを考察する。

第1節 タイにおける「メコン」地域概念の形成——名称の変遷から

現在「メコン」と呼ばれる国々を、タイ国内ではどのように分類し、何と呼んできたのか。その名称の変化には、自国と相手との関係にかんするタイの政策担当者や市民が抱いた期待や不信についての認識が反映されていると考えられる。そこで本章ではまず、これらの国々をグループとして呼ぶ名称の変遷を過去にさかのぼって概観する。資料として用いるのは、タイ王国官報(Rachakitchanubeksa)と内閣事務局による閣議決定(Mati Khanarattamontri)の、ふたつのデータベースである⁴。

王国官報は1884年に創刊され、タイ国内で公布された現在までの法律や、議会の議事録など、法律で掲載を義務付けられた文書を収録している。法制局事務所(Samnakngan Krisdika)のウェブサイトには王国官報データベースがあり、創刊以来の文書を検索することができる。他方、内閣事務所の閣議決定データベースでは、1985年から現在までの歴代内閣の決定を検索することができる。タイの公文書データベースとしては、国立公文書館がまず想起されるが、文書公開は基本的に完結後20年間とされているため、最近の文書へのアクセスは極めて限られている。

本章の考察対象は、1980年代末から90年代以降と比較的最近であることから、2018年現在までの文書にアクセス出来る上記のデータベースを用いた。王国官報および閣議決定データベース検索サイトに、現在のカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの国名をそれぞれ入力して検索し、該当した文献のうちそれらの国をグループとして呼ぶ名称が記載されていたものを整理し、主要なものを並べたのが図表7-3である。ここから、タイと他の

⁴ タイ王国官報(Rachakitchanubeksa) (<http://www.rachakitcha.soc.go.th/RKJ/announce/search.jsp>、最終アクセス2019年12月30日)、および内閣事務局閣議決定(Mati Khanarattamontri、最終アクセス2019年12月30日)を参照。

「メコン」諸国との関係の変化を考察してみたい。

図表 7-3 タイ公文書における「メコン諸国」の分類と名称の変遷

	文書名	案件	含まれる国	出典
1	1927年勅令	「シャムとインドシナ間関係樹立のためのシャム仏間条約行使にかんする勅令」	仏領インドシナ	1927/7/13官報第44巻0n号58頁。
2	1940年首相府布告	「インドシナ局長任命の件」	内務省インドシナ局の管轄地域として、仏領インドシナのメコン川沿岸地域を想定	1940/11/29官報第57巻0a号2927頁。
3	1950年首相府布告	「公務員と国民とはラオスとカンボジアに對し友好的な態度を表明するべき事」	ラオス、カンボジアを「近隣諸国」と総称し、地政学的・文化的・宗教的・習慣的に近い「兄弟の如き友好関係」にあると表現。	1950/12/14官報第71巻84n号1848頁。
4	1953年6月17日閣議決定	「インドシナ国境事件について」		
5	1954年7月12日閣議決定	「インドシナ情勢について」		
6	1956年下院質問・答弁書	「メコン河調査に関して」	タイ、ラオス、カンボジア、南ベトナム	1956/3/13官報73巻21a号937頁。
7	1956年下院質問・答弁書	「インドシナ半島諸国間鉄道連盟設立に関して」	インドシナ半島諸国としてタイ、南ベトナム、カンボジア、マラヤ連邦、シンガポール	1956/7/31官報第73巻59a号2184頁。
8	1956年下院質問・答弁書	「近隣諸国との領海問題について」	ビルマ、カンボジア、マラヤ連邦	1956/9/18官報73巻74号2721-2724頁。
9	1957年下院質問・答弁書	「植民地支配下にあった近隣諸国との条約の有効性について」	ビルマ、インドシナ(カンボジア、ラオス、南ベトナム)	1957/1/1官報74巻1a号77-79頁。
10	1958年下院質問・答弁書	「メコン川開発計画の詳細について」	首相答弁書では、チベット、中国雲南省、ミャンマーも加えた「流域」のうち下流の「東南アジア4カ国」＝タイ、カンボジア、ラオス、南ベトナムが重要として回答。	19587/1官報75巻50a号1895頁。
11	1976年2月3日閣議決定	「世界食糧計画との協力について」	国内のインドシナ難民への支援について外務省に原則を指示。	
12	1981年8月25日閣議決定	「インドシナ避難民への支援について」		
13	1993年首相命令118/2536	メコン川流域経済開発協力調整委員会設置	メコン川流域6カ国として、ラオス、カンボジア、ミャンマー、タイ、中国、ベトナム。	1993/8/20公布(文書15で確認)
14	1994年7月12日閣議決定	「インドシナ諸国への法制度支援について」	カンボジア、ラオス、ベトナム	
15	1994年下院質問	「ラオス、中国、カンボジア、ミャンマー、ベトナム他アジア大陸諸国をつなぐ道路建設について」	インドシナ諸国(ラオス、カンボジア、ベトナム)、アジア大陸諸国(中国、ミャンマー)	1994/12/15官報第11巻57n号12頁。
16	1995年近隣諸国経済開発に関する首相府規則	近隣諸国経済開発調整委員会の設置	メコン川流域6カ国として、ラオス、カンボジア、ミャンマー、タイ、中国、ベトナム。近隣諸国として、タイを除いた上記5カ国に加え、インドネシア・マレーシアに言及(IMT-GT)し、同委員会の管轄とした	1995/6/28官報第112巻特別23a号7頁。
17	1996年近隣諸国経済開発協力基金設置首相府規則	NEDF設置	近隣諸国としてカンボジア、ミャンマー、ラオス、ベトナムなど	1996/11/21官報113巻a94号19-29頁。
18	1999年7月29日閣議決定	「GMS協力計画にかんするNESDB報告承認の件」	「メコン流域下位地域」としてGMS6カ国	
19	2001年下院質問・答弁書	「タイとインドシナ圏の国境貿易問題について」	「インドシナ圏」として、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム	2001/8/17官報第118巻66n号58頁。

図表 7-3 (続き) タイ公文書における「メコン諸国」の分類と名称の変遷

	文書名	案件	含まれる国	出典
20	2003年11月18日閣議決定	「近隣諸国とのエネルギー協力について」	「国境を接した近隣諸国」としてカンボジア、ラオス、ミャンマーを挙げ、ACMECS創設。	
21	2004年近隣諸国経済開発協力機構設置法	NEDF改組によるNEDA設置	近隣諸国としてカンボジア、ミャンマー、ラオス、ベトナムなど	2004/5/16官報第122号39n号1頁。
22	2011年下院質問・答弁書	「インドシナ地方・東北部タイを抜くメコン川を越え近隣諸国につながる道路建設の要請について」	インドシナとしてラオス、ベトナムを挙げている	2001/2/1官報128巻特別13号59頁。
23	2011年下院質問・答弁書	「南部から中部・東北部タイを抜くメコン川を越え近隣諸国につながる道路建設の要請について」	近隣諸国として、ミャンマー、カンボジア、ラオス	2011/2/22官報第128号21号27頁。

(出所) 王国官報、閣議決定データベースより、筆者作成。

タイの周辺国の総称として、もっとも初期に官報に出てくるのは「インドシナ」(indojin)である(図表 7-3 の 1)。文書を見ると、当時フランスの植民地支配下にあったカンボジア、ラオス、ベトナムを「仏領インドシナ」(Indojin franse)と呼び、これらの国々が独立した後も「インドシナ」と総称して現代にいたる(図表 7-3 の 12, 14, 22)。

ただし、「インドシナ」のうちタイと国境を接するカンボジアとラオスについては、文化的に近い「兄弟の如き友好関係」にある「近隣諸国」である旨が、1950年に首相府からわざわざ通達されている(図表 7-3 の 3)。この「近隣諸国」(prathet peuan ban)という用語は、1950年代の文書を見る限り、単に地理的に近接した国、あるいは国境隣接国という意味合いが強かった(図表 7-3 の 8, 9)。しかし、時代を下るにつれてその内容は大きく変化する。

1995年に公布された「近隣諸国経済開発にかんする首相府規則」では、インドシナ諸国、ミャンマー、中国に加え、当時ASEANのサブリージョナル協力の一環として始まった「成長の三角形」協力のパートナーであるインドネシアとマレーシアも含まれている(図表 7-3 の 16)。そして、1996年に近隣諸国経済開発協力基金(NEDF)設置法が制定されると、その中で「近隣諸国」とは、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムとその他と規定された(図表 7-3 の 17)。NEDFは2004年に改組されるが、その際も「近隣諸国」の定義は変わらない(図表 7-3 の 21)。

また、NEDF改組に先立つこと1年前、タイ政府はカンボジア、ラオス、ミャンマーの「近隣諸国」とACMECSを創設し(図表 7-3 の 20)、2004年にはベトナムもこの構想に加わった。現在、タイで「近隣諸国」という言葉は、場合によるものの、少なくともカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの4か国を含む概念だということができる⁵。

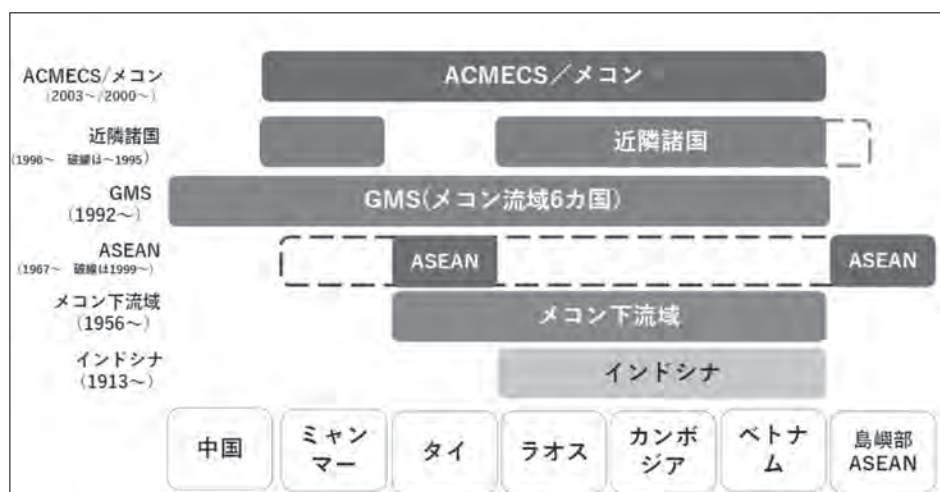
他方、「メコン流域」(prathet lum maenam khong)というグループは、1956年に国連アジア極東経済委員会(ECAFE)によるメコン流域調査への質問の中で触れられたのが、記録で見ると、最初の例となっている(図表 7-3 の 6)。その中で流域諸国として挙げられているのは、ラオス、タイ、カンボジア、南ベトナムのメコン下流域諸国である(図表 7-3 の 6)。

⁵ ただし、近年「近隣諸国」からはしばしばベトナムが外れることに注意。近隣諸国の内容は、今後さらに変化していく可能性がある。

1958 年のメコン川開発計画にかんする下院質問・答弁書でも、首相がチベット、中国雲南省、ミャンマーも加えた「流域」のうち下流の「東南アジア 4 カ国」、つまりタイ、カンボジア、ラオス、南ベトナムが重要であると述べている（図表 7-3 の 10）。これら「メコン流域」の範囲が、1957 年に発足した国連メコン委員会（Mekong Committee）のメンバー国を踏まえていることは明白であろう。さらに、1992 年に GMS が発足すると、1993 年にその国内対応組織としてメコン川流域経済開発協力調整委員会が設置され、「メコン流域 6 カ国」、あるいは「メコン流域下位地域 6 カ国」（anuphumiphak lum maenam khong 6 prathet）という分類が法令に明記され、現在の GMS 6 カ国を指す用語として定着した（図表 7-3 の 16, 18）。

以上の経緯を整理すると、以下のようになろう（図表 7-4 参照）。

図表 7-4 タイにおける「メコン」地域の名称変遷



（出所）図表 7-3 をもとに筆者作成。

まず、フランス植民地に由来する「インドシナ」が登場した後、近接した国々を漠然と指し示す「近隣諸国」という用語が現れ、「インドシナ」を徐々に包含していく。それと並行する形で、国連メコン委員会や GMS に触発される形で「メコン流域」が登場し、その内容は 1992 年の GMS 設置を契機に、「インドシナ」を含む下流域 4 か国から現在の GMS6 カ国へと拡大する。そしてこの「メコン流域」の変化プロセスを追うようにして、1996 年以降、それまで曖昧だった「近隣諸国」が CLMV、すなわち、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムを指し示す概念へと具体化していった。

このプロセスがほぼ完了したのは、1996 年から 2000 年代にかけてであり、2004 年の NEDF 改組による近隣諸国経済開発協力機構（NEDA）設置で定着したとみて良いだろう。そして現在、タイでは「近隣諸国」に自国を加えた 5 か国を「ACMECS 諸国」と総称するが、これは日・メコン協力、LMI、LMC の言う「メコン諸国」に他ならない。

タイの「メコン」地域概念形成までの過程のうち、とりわけ大きな転換点と考えられるのは、GMS 創設を受けて 1993 年に設置されたメコン川流域経済開発協力調整委員会により、それまでインドシナとそれ以外に分かれてきたメコン流域 6 カ国を一つのグループとして扱う制度ができたこと、そして、1996 年に近隣諸国経済開発協力機構のもとで「近隣諸国」が、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの 4 か国に収斂し、定着したことの二点であろう。これらの転換を含め、タイの地域概念形成はフランスの植民地形成、メコン委員会や GMS の設立など、大国の外交政策や国際社会の関与を契機として変遷してきたようにも見える。しかし、冒頭でも述べたように、国際社会の働きかけをなぜメコン当事国が受け入れたのかについては、より国内に目を向けた考察が必要である。

第 2 節 メコン広域開発協力を担ったのはだれか？——タイ国内での組織的変遷

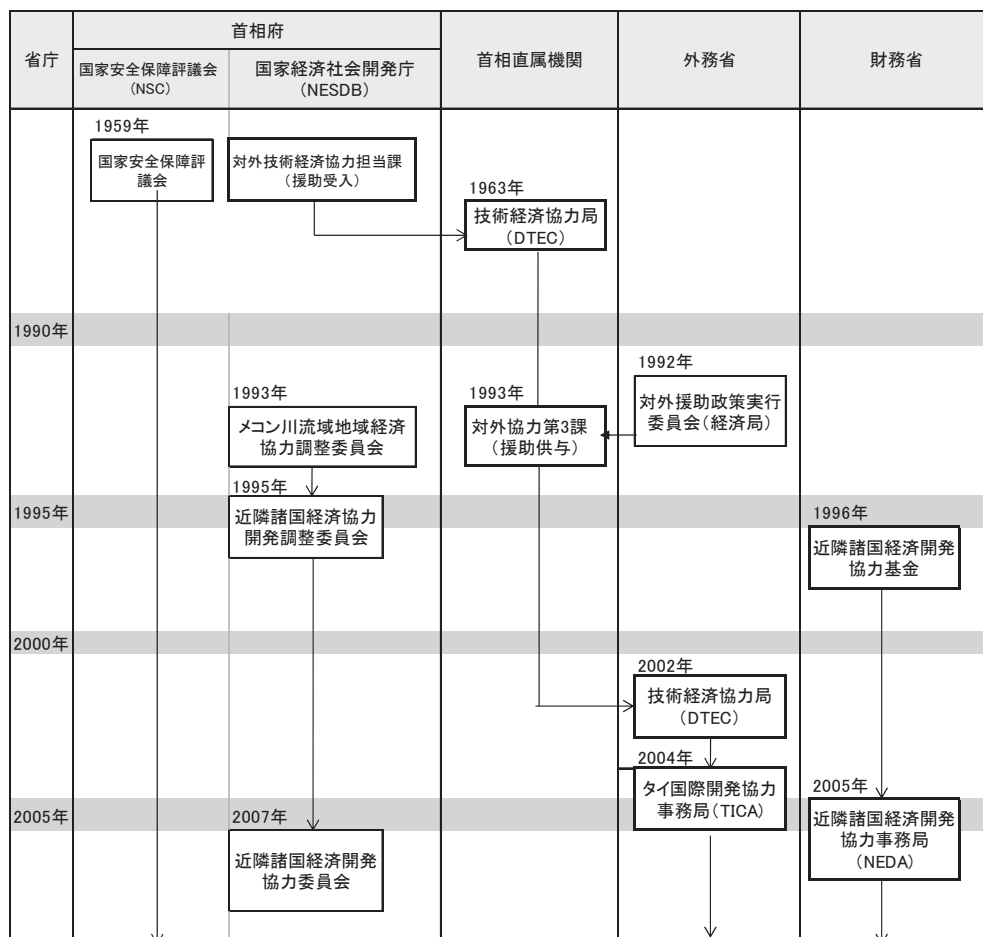
タイ国内における「メコン」地域概念形成の過程で、実際に地域を単位とした外交や広域開発協力を担ったのは誰か？これを示したのが、**図表 7-5** である。

1990 年代以前、インドシナ 3 か国との外交係は、共産主義勢力からの領土の防衛を至上課題とし、首相、国軍幹部、外相の間で高度に政治的な問題として処理されてきたといわれる。例えば、タイの現代外交制度に関する数少ない研究であるアッサダーゴーン・エークセーンシーの論文を見ると、サリット・タナラット政権期（1959-63 年）から 1980 年代末まで、外交にかんする重要な決定は、1959 年に首相府内に設置された国家安全保障評議会（NSC）の場で、NSC 議長である首相と評議員である国防相と国軍司令官、NSC 事務局長（国軍将校）の間で行った様子が描かれている⁶。米国をはじめとする西側諸国からの援助の受け入れとその分配もまた、1959 年に首相府内に設けられた国家経済社会開発庁（NESDB）の対外技術経済協力担当課（のちの DTEC）で行われた。

しかしながら、1990 年代にこの体制が大きく変化する。まず 1992 年に、外務省経済局を事務局として対外援助政策実行委員会が設置された。1993 年には、首相直属の技術経済協力局事務所（DTEC）に対外協力第 3 課が設置されている。DTEC は元来タイが受け入れる援助を扱う組織であったが、対外協力第 3 課を設置して援助供与事業に着手した。

⁶ Asadakorn, Eksaengsri, “Foreign policy-making in Thailand ASEAN policy, 1967-1972,” Ph. D. Dissertation, State University of New York, 1980, p.124

図表 7-5 タイにおけるメコン開発に関わる組織の変遷



(注) 太枠は常設事務所を持つ局相当の常設委員会、または省庁内の部局。

(出所) タイ官報、政府機関ウェブサイトに基づき、筆者作成。

相次いで外務省、DTEC の中に経済協力のための委員会や部局が設けられたのは、その直前の 1991 年 4 月に、当時のアーナン・パンヤーラチュン政権が決定した対外無償援助計画「タイ・エイド・プログラム」の実施のためである⁷。この事業では初年度（1991/92 年）予算として上限 2 億バーツを提示し、対外援助政策実施委員会事務局を務める外務省経済局と DTEC が連携し、医療、教育、農業、環境といった分野で研修、資材提供などを

⁷ 糸賀滋・タニン・パエム「拡大するタイとインドシナ三国の経済関係」糸賀滋編『パース経済圏の展望 一つの東南アジアへの躍動』アジア経済研究所、1993 年、27-52 頁。

行った。この計画のうち、カンボジア、ラオス、ベトナムの3カ国向け事業は合計で約1億3000万バーツであり、これらの国々が重点対象地域であったことがうかがわれる。

DTECは2002年に首相直属機関から外務省に移管され、2004年にタイ国際開発協力事務局（TICA）として、外務省下の独立行政法人となった。現在TICAは、タイの技術協力を担当する機関として、次に述べるNEDAとともに、タイの対外援助事業の中心機関となっている。

1992年8月、アーナン政権は対外援助の一環として資金融資を閣議で決定し、融資金利の管理を財務省に委ねることとした⁸。資金融資による援助はその後も継続し、1996年には財務省のもとに近隣諸国経済開発協力基金（NEDF）が設置され、ベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジアの「近隣諸国」を対象とする事業を統括することとなった⁹。NEDFは、2005年に近隣諸国経済開発協力事務局（NEDA）に再編され、現在に至る。

現在NEDAは、主に2003年にタックシン・チンナワット首相が提唱したACMECSの借款事業を担っている。NEDAの借款事業はドルでなくバーツで実施されている。融資額のうち半分以上を、タイ企業の製品やサービスに用いることを義務付けるなど、タイ企業に有利な条件になっている¹⁰。現在タイ政府の借款事業を含む援助政策全般については、外務省経済局を事務局とする技術協力政策委員会で審議しているが、同委員会にはNEDAなど政府機関の他、タイ商業会議所、タイ工業連盟、タイ銀行協会の代表が参加している¹¹。

外務省経済局およびDTECによる援助供与事業開始と並行して、1993年には首相直属機関である国家経済社会開発委員会事務局（NESDB）内に、首相を委員長とするメコン川流域地域経済協力調整委員会事務局が設置された。NESDB自体は、1950年代にタイ国内の国家開発計画を立案する機関として設置された。そのNESDBの中に設けられたメコン川流域地域経済協力調整委員会は、1993年のGMSの開始に伴って、GMS資金による開発計画の策定、実施を担ってきた。GMSは、設立当初から外務省ではなく、運輸やエネルギーなど個別分野の高級実務者による作業部会を中心に運営することを目指しており、特別の協定や組織の設置を伴わず、各国の開発計画の中から2カ国以上によって共同提案された案件を実施するという形式を採っている¹²。NESDBは、こうした国内開発にかんする国際的な実務者間協議の窓口となったのである。

1990年代初頭には、上記の援助関連機関に加え、貿易投資にかかわる政府組織もインド

⁸ 糸賀・タニン前掲書、43頁。

⁹ 1996年11月19日「仏暦2539年近隣諸国との経済開発協力供与基金に関する首相府規則」（官報113巻94号1996年11月21日付）

¹⁰ 2013年10月30日に筆者がNEDAプログラムオフィサーに対し行ったヒアリング。この条件は無償資金協力にも同様に適用されるとのこと。

¹¹ Jim Grassman, *Bounding the Mekong: The Asian Development Bank, China, and Thailand*, University of Hawaii Press, 2010, pp.76-81.

¹² 青木まき、「メコンサブ地域の形成」大庭三枝編著『東アジアのかたち』、千倉書房、2016年、121頁。

シナ諸国向けの政策に乗り出している。例えば、商務省は1991年の初めに、ハノイに商務省事務所を、プノンペンに貿易代表部を、それぞれ設置した¹³。タイ向け投資の窓口として首相府に置かれていた投資委員会(BOI)では、1992年3月にインドシナ室を開設し、タイ国内の実業家に対し情報提供を開始している。これらの経済関連省庁のなかでも中央銀行は、1990年に第1次金融制度開発三カ年計画を発表し、その中でインドシナ諸国向け金融・貿易のゲートウェイとなることを謳い、積極的にインドシナ諸国との経済交流に乗り出した。いわゆる「東南アジア大陸部金融センター構想」である(後出の写真2)。1992年になると中銀は、タイからインドシナ諸国への投資を促すだけでなく、インドシナ地域を目指す外国投資がタイの金融市場を経由することを目指すようになる¹⁴。そして実際に、1993年に国内で営業する47の銀行に対してオフショア営業を許可し、これらの銀行が外国から得た資金をもとに、インドシナ地域への投資や貿易決済の資金に充てようとした¹⁵。



写真1 ベトナムとラオスの国境ラオバオ。タイ住商(Sumisho Global Logistics [Thailand] Co.,Ltd.)のコンテナ車が東西経済回廊を使って、タイからラオス経由でハノイに向かう。(出所)2009年8月19日 末廣撮影。

¹³ 糸賀・タニン前掲書, 31頁。

¹⁴ Nuwai Pattana Rabob Kan-ngoen, Fai Wichagan, Kanpatthana prathet thai pen sun klang thang kan-ngoen nai phumipak (地域金融センターとしてのタイの開発), in Bank of Thailand, *Raingan Setthakit Raiduan* (中央銀行経済月報)、Vol.3.No.11, November 1994, pp.14-15.

¹⁵ Op.cit., p.14.

このように 1990 年代、GMS 開始に先駆けてタイでは援助供与事業が開始され、インドシナ諸国やミャンマーがそのターゲットとなった。そして、GMS 創設と前後するようにして、援助供与のための組織再編が外務省経済局、DTEC、NESDB で行われた。同時に、商務省、投資委員会、中央銀行といった経済関連の政府組織が、新たにインドシナ、ミャンマーとの貿易・投資促進に乗り出し、1990 年代の半ばには財務省のもとに借款事業のための専門組織が設けられた。1990 年代から 2000 年代にかけてのメコン広域開発協力ブームは、こうしたタイ国内における援助事業、貿易投資拡大の動きと関連しながら展開していったことに留意したい。

第 3 節 メコン広域開発協力への国内的動機

一連のメコン広域開発協力の背景に、タイ国内の援助・貿易投資拡大を推進する経済外交の進展があるのであれば、その外交政策を推進する動機とはいったい、どのようなものであったのか？ここではタイのメコン地域概念形成のところでみた二つの転機、1990 年代初頭の GMS 創設と、1996 年から 2000 年代に起きた「近隣諸国」への支援に端を発し ACMECS 創設につながる動きの背景を探ることとしたい。

1 「GMS」への乗り入れ

(1) インドシナ諸国との貿易自由化をめぐる

1980 年以降、タイのベトナム輸出は公式には途絶え、81 年には社会主義国への禁輸品 200 品目が定められた。しかし、実際には第三国経由での民間貿易が継続しており、1984 年にはベトナム政府がシンガポール経由によるタイからの輸入を公表した（『東南アジア要覧 1985 年版』、1-85 頁）。このような民間貿易の動静を踏まえて、タイでは 1986 年 1 月に、タイ農民銀行がインドシナ諸国との貿易自由化によって新規輸出市場を開拓するべきだとの報告書を発表した¹⁶。同レポートは、インドシナ諸国との交易のメリットとデメリットを検討した上で、政府に対し貿易規制の撤廃を提言するものであった¹⁷。同年 2 月には、国会の上院外交委員会および下院経済委員会が同レポートを検討し、インドシナへの輸出拡大政策を政府に提言した¹⁸。当時の新聞報道からは、与党議員のほか、当時の内務省官僚や政党（民主党）の中にも、貿易自由化に前向きな意見があったことがうかがわれる¹⁹。おりしも

¹⁶ *The Nation Review* 1986 年 1 月 8 日付けに掲載された、タイ農民銀行調査部による報告書を参照。

¹⁷ *Bangkok Post*, 1986 年 1 月 8 日。

¹⁸ *The Nation Review*, 1986 年 2 月 8 日。なおこの会議では、タイ農民銀行総裁が前述した記事に基づき報告を行った。

¹⁹ 民主党の対外政策方針とインドシナ政策については *Bangkok Post*, 1986 年 7 月 24 日のピ

1986年の9月には、ハノイでカンボジア、ラオス、ベトナムの3カ国が初の通商議定書に調印し、インドシナ諸国間における経済交流拡大の見通しが明らかになりつつあった。こうしたインドシナ諸国市場の動向に乗り合わせる形でタイの輸出拡大を目指すという構想は、当時の政治家や企業、そして一部省庁の間で、ある程度共有されていたと考えられる。

(2) 経済構造調整と国際通商ルール交渉の課題解決をめぐる

1979年の第二次石油危機とそれを契機として始まった一次産品価格の下落は、タイに貿易赤字と経常収支赤字の対GDP比増加にという事態をもたらした。事態を重視したタイ政府は、緊急対応措置として、1981年に国際通貨基金から緊急融資を、翌82年と83年には世界銀行から構造調整融資を、それぞれ受けることとなった²⁰。

またタイは1982年に、関税と貿易に関する一般協定(GATT)に加盟した。1986年にはウルグアイ・ラウンドが始まり、サービス貿易や知的所有権をめぐるルール作りや、投資と農産品貿易に関する規制の撤廃をめぐる、先進国と途上国の間で厳しい国際交渉が始まった。これを機にタイは、自国の経済制度をGATTの「自由・無差別」原則に適応させる義務を負ったのである。

末廣昭は、1990年代初頭に提唱された各種のインドシナ地域協力枠組みにかんする論考のなかで、中央銀行による「東南アジア大陸部金融センター構想」を取り上げ、それが1990年のタイのIMF8条国移行を睨んで始まった金融自由化措置の一環であったと指摘する。1987年以降のタイ輸出志向産業の成長は、タイ国内の貯蓄を上回る投資によって実現したものだった。結果として拡大した貯蓄・投資ギャップを解消するため、中央銀行はさらなる外資誘致と効率的な資金調達のための制度構築を目指して金融自由化を志向するようになる²¹。この構想は、1990年10月ごろになると他のアジアの国際金融市場を意識し、タイの競争力強化を目指すものに性格を変えてゆく。1992年に中央銀行が提唱した「東南アジア大陸部金融センター構想」や近隣諸国への資金融資事業は、単にタイ企業の利益追求行動をなぞったものでなく、国際経済における競争力をタイが維持するための財政運営上必要な措置として構想されていたと考えられる。

チャイ副首相の発言、および *Bangkok Post*, 1986年9月30日付に掲載された上院外交委員会のタナット・コーマン元外相の発言を参照、また内務省の見解については *Bangkok Post*, 1986年8月20日を参照。

²⁰ 末廣昭「コラム73 DTECの援助受入とタイ政府の技術経済協力」(『タイ国別援助報告書——「援助」から「新しい協力関係」へ』、独立行政法人国際協力機構国際協力研究所)、2003年、194頁。

²¹ 末廣昭「第2章 財政金融政策——中央銀行の独立性と組織の能力」末廣昭・東茂樹編著『タイの経済政策——制度・組織・アクター』アジア経済研究所、2000年、87頁。



写真 2 左はチャートチャーイ政権のもとで金融自由化を進め、「パーツ経済圏」の生みの親となったプラムアン財務大臣(出所:『月刊支配人』1989年7月号より)。右は、1992年10月、「大陸部東南アジア金融センター」を主導したタイ中央銀行総裁のウィチット・スピニット(出所:『タイ中央銀行50年史 1942-1992年』299頁より)。

(3) 地方開発の手段としての広域開発協力

3つ目の背景は、タイ国内の地方開発の文脈である。チャートチャーイ・チュンハワンは、首相在任時の1989年3月に「戦略的地方開発計画」を発表した。この計画はNESDBがチャートチャーイの指示を受けて策定したものであり、インドシナ諸国の新興市場と東北タイとを鉄道、航空などの運輸網で連携し、開発の遅れていたタイの東北地方をインドシナ向け輸出産業の拠点とすることを目指していた²²。

現実には、財政的な理由からも、カンボジア紛争をめぐる過去の経緯からも、タイが単独でインドシナ諸国の戦後復興についてイニシアティブを握ることは難しかった。一方で、日本は1989年初頭からカンボジア和平過程へ関与し始め、戦後の復興援助を視野に入れて地域でのパートナーを求めている²³。日本の外務省アジア局が抱いていた戦後のインドシナ地域秩序構想は、将来的にインドシナ諸国とASEAN諸国を統合しようとする点で、タイ側の構想と軌を一にしていた。「タイ・エイド・プログラム」の活動の中には、タイと主要先進援助供与国、そして、他の途上国の三者間による多角的援助が盛り込まれている。タイは先進国と共同でインドシナ諸国の復興援助をリードし、「インドシナの窓口」、あるいは「イン

²² *The Nation*, 1989年3月14日。このアイデアは、失脚後もチャートチャーイが国際会議などでしばしば提唱していることから、彼にとって重要な政策であった様子がうかがわれる。*Bangkok Post*, 1992年9月4日、5日。

²³ 日本のカンボジア和平とインドシナ復興支援に対するイニシアティブ模索の努力については、石井梨紗子「ポスト冷戦期インドシナにおける日本の援助外交——地域政策構想具現化に向けた援助の活用と限界」、『国際関係論研究』第20号、2003年9月、83-113頁を参照。

ドシナと ASEAN の仲介役」を目指したのである²⁴。しかしながら、日本は 1992 年にインドシナ諸国への援助を公式に再開するまで具体的な動きを示すことはなく、タイとのパートナーシップはなかなか実現を見ないままだった。

日本とのパートナーシップを模索する一方で、チャートチャーイ政権下で NESDB 長官を務めたサノ・ウナーグンは、アーナン政権時代に入り、ADB とラオス・タイ間で水力発電所のプロジェクトについて協議を開始している²⁵。ADB は 1984 年からラオス南部セセットで水力発電所のプロジェクトを開始していたが、サノとタイ発電公社 (EGAT) は、これをラオスからタイへ電力を輸出する契約に拡大しようとした。ラオス政府はタイとの協力に当初難色を示したが、ADB が間に立ち、この計画をラオスとタイを含む複数のインドシナ諸国による開発協力に結びつけるということで、最終的に合意を得た²⁶。ラオスが合意したことで、カンボジア、ベトナム政府もまた協力に前向きな姿勢を示した。

こうした動きを受けて、1992 年 1 月に NESDB は、タイがインドシナ半島の近隣諸国と新たな地域協力を年内に開始すると公表した。実際、同年 10 月、タイ、ADB、CLMV、中国雲南省の経済担当閣僚により、GMS の第 1 回経済閣僚会合が持たれた²⁷。この会合では、運輸、通信、エネルギー、人材開発、環境、貿易投資の 6 分野で協力を行うことで合意し、これが以後 GMS によるプロジェクトの大枠となっている。



資料 2 GMS の閣僚会議（2019 年 11 月）。スローガンは「GMS のさらなる統合、包摂、持続可能性」。
アジア開発銀行の公式サイトより。2019 年 12 月 26 日アクセス。

²⁴ Bangkok Post 1990 年 6 月 22 日掲載のアーサー・サラシン外相の発言。

²⁵ 元 ADB プログラムオフィサー森田徳忠氏への筆者によるヒアリングによる（2008 年 2 月 19 日バンコク、クイーンズ・ホテルにて）。

²⁶ 森田氏からのヒアリング。

²⁷ この時の会議の名称は「サブリージョナル経済協力会合」(Subregional Economic Cooperation) であり、GMS の名称が用いられるのは 1993 年の第 2 回会合以降である。

以上の経緯を踏まえると、タイ国内におけるメコン広域開発協力の起源は以下のようなものとして描くことができるだろう。1986 年までに、タイとベトナムをはじめとするインドシナ 3 カ国との間では、非公式な貿易が看過できない規模になっていた。また 1980 年代後半の経済成長がもたらした貯蓄と投資のギャップを埋めるための資金調達に向け、金融自由化が求められるようになった。そして、経済成長の一方で開発から取り残されたタイ国内の国境周辺地域の開発に向け、タイとインドシナ諸国とを運輸、エネルギーのインフラで物理的に統合し、国際社会で高まるインドシナ復興に乗り合わせようという構想も現れつつあった。日本によるインドシナ復興構想や ADB による GMS 構想は、こうしたタイ国内の経済的動機と結びつき、その後のタイとインドシナ 3 カ国、ミャンマー、中国を含む広域開発構想に結びついたと考えられる。

2 「近隣諸国」への収斂

GMS 創設の後、タイでは 1996 年から 2000 年代にかけて、それまでの「GMS 6 カ国」から中国を除いた「近隣諸国」へ、さらにそこにタイを加えた「ACMECS」へという地域概念形成の第二の動きが起きる。この動きの背景にあったのは、タイ自身の経済構造変化に加え、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムとの相互依存関係の深化であった。

1980 年代末のインドシナ諸国との貿易自由化以後、1985 年に約 19 億 2,700 万バーツだったタイと近隣諸国間の貿易総額は、1990 年には 104 億 4,800 万バーツ、1995 年には 497 億 8,000 万バーツと飛躍的に伸びていく。しかし、タイの貿易総額に占めるインドシナ 3 国との貿易額の割合は 1990 年でわずか 0.4% であり、その後も 90 年代を通じて、輸出入共に 3 % を越えることはなかった（図表 7-6）。

むしろ活発になったのは、タイからインドシナ諸国への輸出や投資ではなく、カンボジア、ラオス、ミャンマーといった国境隣接国からの資源や原材料の陸路を通じた輸入、そして、労働者の流入であった。タイの貿易構造は 1985 年から 90 年までの間に繊維・衣類、電子部品などの労働集約型工業製品の輸出に占める割合が伸びた。それに牽引されるようにして、就労構造にも 1990 年から 95 年にかけて変化が起きている。具体的には農林水産業就業者が減少し、生産・技能労働者が増加した²⁸。タイ政府は 1992 年にはタイ国内で就労している外国人労働者の登録と労働許可証発給を開始したが、93 年、96 年と対象となる県を拡大し、2002 年には全県を対象とした²⁹。1996 年の時点で、近隣 3 カ国からの労働者による登

²⁸ 末廣昭・東茂樹「タイ研究の新潮流と経済政策論」（末廣昭・東茂樹編『タイの経済政策——制度・組織・アクター』アジア経済研究所）、2000 年、7-8 頁。

²⁹ Huguet, Jerrold W. and Sureeporn Punpuing, *International Migration in Thailand*, Bangkok: International Organization for Migration Regional Office in Bangkok, 2015, p.34.

録数は 37 万 2,000 人を超え、その後も増加の一途をたどる。その結果、2009 年 12 月時点で、3 か国からの労働者数は合計で 131 万 4,382 人、うちミャンマーからの労働者が約 108 万人と最大を占めている³⁰。

図表 7-6 タイの近隣諸国との輸出入の推移、1995-2005 年(100 万バーツ)

輸出	カンボジア	ラオス	ミャンマー	ベトナム	近隣諸国計	総額比(%)	輸出合計
1995年	8,324	8,832	8,659	11,654	37,469	2.66	1,406,310
1996年	9,190	9,201	8,079	14,664	41,133	2.91	1,412,111
1997年	9,620	11,814	12,573	17,041	51,047	2.82	1,806,700
1998年	12,412	15,265	14,127	24,376	66,181	2.94	2,248,321
1999年	13,382	15,567	14,935	21,695	65,579	2.96	2,215,180
2000年	13,913	15,382	20,234	33,864	83,393	3.00	2,773,827
2001年	20,771	18,249	15,743	35,439	90,202	3.12	2,884,704
2002年	22,139	17,093	13,935	40,630	93,797	3.20	2,923,941
2003年	28,676	18,916	18,198	52,399	118,189	3.55	3,325,630
2004年	29,091	23,383	24,344	75,395	152,213	3.92	3,874,824
2005年	36,868	30,980	28,401	94,985	191,233	4.31	4,436,676

輸入	カンボジア	ラオス	ミャンマー	ベトナム	近隣諸国計	総額比(%)	輸入合計
1995年	3,987	1,738	5,511	1,074	12,309	0.69	1,763,591
1996年	1,210	1,735	3,293	1,666	7,904	0.43	1,832,825
1997年	2,205	1,734	2,535	5,732	12,207	0.63	1,924,283
1998年	1,011	1,298	2,591	9,646	14,545	0.81	1,774,066
1999年	557	2,141	4,263	8,686	15,647	0.82	1,907,391
2000年	317	3,014	10,467	13,331	27,128	1.08	2,494,141
2001年	545	3,957	35,788	14,521	54,810	1.99	2,752,346
2002年	482	4,011	38,924	10,311	53,728	1.93	2,774,840
2003年	508	4,297	37,213	13,942	55,959	1.73	3,138,776
2004年	1,113	4,611	54,519	17,687	77,929	2.05	3,801,171
2005年	1,270	9,127	71,916	35,955	118,267	2.48	4,756,000

(出所)タイ中央銀行ウェブサイト統計ページ資料より、筆者作成。

(URL <http://www.bot.or.th/bothomepage/databank/EconData/EconFinance/Download/Tab44.xls>).

このようにラオス、カンボジア、ミャンマーは、2000 年代までにはタイ経済にとって不可欠の存在となっていた。こうした経済的相互依存関係を強化し、制御するために始まったのが、これらの国々に向けた援助政策であった。タイの資金供与事業は、当初の 2,200 万バーツ (1990 年) から 4 億 1,200 万バーツ (1997 年) へと大きく拡大した。アジア通貨危機の直後にその規模は半減したものの、2000 年代に入ると再び急速に拡大し、2004 年には過去

³⁰ Huguet, Jerrold W. and Apichat Chamratithirong eds., *Thailand Migration Report 2011:*

Migration for Development in Thailand: Overview and Tools for Policymakers. Bangkok:

International Organization for Migration Regional Office in Bangkok, 2011 を参照。

最高の総額 80 億バーツに達する。これは同年のタイの国民総収入の 0.19%にあたり、一部の OECD 加盟国の援助額を上回るものだった³¹。

こうした援助規模の拡大は、タックシン・チンナワット政権（2001-2006）による政策だった。タックシン首相は 2003 年 4 月に、Economic Cooperation Strategy（ECS）を提唱し、11 月に行われた第 1 回 ECS 首脳会議で「加盟国の国境地帯にさらなる経済成長をもたらすべく、競争力を強化する」ことを宣言した³²。ECS のタイ語での公式名称は、「国境地帯沿いの経済システム構築」（*Kanjat rabop setakit tam neu chaidae*n）であり、英語名に比べて、近隣諸国経済との統合をより直裁に伺わせるものであった。ECS は 2004 年にベトナムを加えて ACMECS に改称するが、具体的には貿易障壁の撤廃、農・畜産業の契約栽培飼育、加盟国間を繋ぐ交通インフラ連繋の推進、そして、タイと陸路国境を接する 3 ヶ国との国境にそれぞれ移民労働者の特区を設立し、そこへのタイ国内の労働集約的製造業の移転を目指していた³³。タックシン首相は 2006 年のクーデタで失脚したものの、NEDA や ACMECS、そして国境経済特区構想は、タイの近隣諸国関係を支える制度として現在も継続している。



写真 3 カンボジア・プノンペン市内を通る「日本・カンボジア友好橋」。1963 年に建造され、1991 年、2018 年と二度の補修工事を経て現在も使用されている。この橋のすぐ隣には、2014 年に中国の援助で新たに建造された「中国・カンボジア友好橋」がある。メコン広域開発の発展を象徴する橋といえるだろう（2018 年 1 月、筆者撮影）。

³¹ TICA, *Thailand Official Development Assistance, Report 2007-2008*, Thailand International Cooperation Agency, 2009 年, 12 頁。最終ダウンロード 2018 年 7 月 1 日、(URL: <http://www.th.undp.org/content/dam/thailand/docs/ThailandODAReport2007-08.pdf>。)、しかし、これ以降タイの援助は再び縮小を続け、2013 年現在は 25 億バーツを計上している。

³² NESDB, *Kanjat Rabop Sethakij Tam Neu Chaidae*n (国境経済システム構築), *Economic Cooperation Strategy*, NESDB, Regional Development Office, 2003.

³³ ACMECS, *Bagan Declaration* 12th November 2003, Bagan.

おわりに

本章では、2000 年以降メコン広域開発協力の中で「メコン」と言われる国家グループが形成され、協力の主体として繁栄と安定を追求してきた点に注目した。そして、「メコン」の形成と一連のメコン広域開発協力を推進した原動力を探るべく、タイ国内における近隣諸国の総称の変化をたどり、「メコン」形成の転機となる時期を検証した。そして、その時期に起きた変化の背景を理解するべく、1990 年代を通じてメコン広域開発を担ってきた組織の変遷をたどり、メコン広域開発協力発展の動機をメコン諸国の立場から考察した。

従来の現代タイ外交研究では、「インドシナを戦場から市場へ」という外交政策転換については説明したものの、メコン地域における多国間開発協力枠組みを推進した経済的背景についてはほとんど触れてこなかった。本章の作業はこれをつなぐことを試みたものである。経済的な関係の深化と国と国との外交関係の変化の相互作用は、国際関係にとっての古くて新しい問題である。タイを含むメコン地域の広域開発をめぐることは、しばしば日中米といった大国間の政治的競合に焦点が当たりがちである。しかしながら、開発の当事者であるメコン諸国の経済問題に端を発する内在的動機が、同諸国の関係を安定させ、発展をもたらしてきたことは、もっと積極的に評価されてよいのではないだろうか。



写真4 中国南部、南北経済回廊の途中にある都市・景洪（チェンホン）にて。ラオスの長距離観光バス（中国＝ラオス＝タイ）が停まっていた。（出所）2016年8月20日 末廣昭撮影。

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

はじめに

2014 年 5 月のクーデター後、プラユット政権は矢継ぎ早に中国と日本との政府間合意 (G to G) で、それぞれ東北部と北部に至る中速／高速鉄道計画を打ち出し、その早期実現を目指してきた。しかしながら、先行している中国との協力によるバンコク～ノーンカーイ間の中速／高速鉄道計画も計画が二転三転して一向に進まず、当初 2015 年末に予定されていた着工式は 2017 年末へと 2 年延期されたのみならず、2019 年末時点でも着工されているのは、わずか 14.5 km の区間の土木工事のみという状況である。他方で、2016 年に入ってから浮上した東部経済回廊 (EEC) の一環としてのバンコク～東部臨海地域間の高速鉄道計画は、2018 年 11 月に入札が行われ、2019 年 10 月に落札者のタイ最大の財閥チャルーンポーカパン (CP) 社を中心とする企業連合との間で契約調印が行われた。この計画には国内外の多くの企業が関心を示し、入札から調印までの交渉過程も逐次報道され、かつ予想以上に時間を要したことから、目下タイの高速鉄道計画の中で最も注目を集めている。

このようなタイと中国との協力による高速鉄道計画の遅れについて、トリン (Trin Aiyara) は、議会制民主主義のルールの下で成立したインラック (Yinglax Chinnawat) 政権が国際入札によって、最も条件の良い高速鉄道技術の導入を目指したのに対し、クーデターにより成立したプラユット (Prayut Chan-ocha) 政権は、特定の国との政府間合意によって高速鉄道を実現させようとしたことから、官僚側が合法的なプロセスでないとして計画の遂行に消極的となったためであるとし、最終的に暫定憲法第 44 条を発動して、半ば強制的に計画を進行させざるを得なくなったと指摘している (Trin 2019) ¹。しかしながら、遅れの背景にはタイ側の官僚による抵抗のみならず、できるだけ有利な条件を引き出そうとしたタイ側の交渉術や、そもそも高速鉄道に対するタイ側と中国側の思惑の違いが背景に存在したはずである。

このため、本論はタイと中国の協力の下で進められている中速／高速鉄道計画がなぜ遅れているのかを、双方の思惑の違いに焦点を当てて明らかにすることを目的とする。具体的

¹ 暫定憲法第 44 条は国家平和秩序評議会 (Khana Raksa Khwam Sa-ngop haeng Chat) の命令として委員長であるプラユットに無制限の権限を認める制度であり、戒厳令が解除された 2015 年 4 月以降に多用されることになった。

には、タイと中国の鉄道協力の現状を確認したうえで、中国における高速鉄道網の急速な拡張と国外への鉄道輸出の状況を考察し、タイ中国高速鉄道が遅延した要因を分析し、その今後を展望する。

第1節 タイと中国の鉄道協力の現状

1 鉄道協力の開始

タイと中国の鉄道協力の起源は、アピシット（Aphisit Wetchachiwa）政権下の2010年に遡ることができる。アピシット政権は、タイで最初の全国高速鉄道計画を打ち出した政権であり、2009年11月に了承された鉄道輸送システム開発計画（Phaen Kan Phatthana Rabop Kan Khonsong Thang Rotfai）の中の長期計画の1つとして、バンコクから北のチェンマイ、東北のノンカーイ、東南のチャンタブリー、南のパーダンベサーへ至る計2,675 kmの高速鉄道整備計画が盛り込まれた²。ただし、高速鉄道計画はあくまでも2015年から始める長期計画に含まれたにすぎず、さしあたり民活による整備方法を検討することが認められたに過ぎなかった³。2010年に出された4線の総工費は6,942億バーツと見積もられ、官民パートナーシップ（PPP: Public Private Partnership）方式での推進が決められたものの、実現に向けて直ちに動き出す見通しは全くなかった⁴。

ところが、2010年7月にステープ（Suthep Thueaksuban）副首相が中国を訪問した際に、中国側がこの計画に関心を示し、中国側と交渉の結果、バンコク～ノンカーイ間、バンコク～ラヨーン間、バンコク～パーダンベサー間の高速鉄道計画を中国との協力で推進する交渉を行うことが9月の閣議で了承された⁵。後述するように、中国はラオスとの間で標準軌の高速（中速）鉄道整備計画の交渉を始めており、ノンカーイからパーダンベサーまでタイを縦貫する高速鉄道を整備することで、中国とシンガポールを結ぶ高速鉄道計画を実現させようと考えていた。実際に、2010年12月に中国で開かれた第7回世界高速鉄道大会（UIC High Speed Congress）では、中国からラオスを経てタイに至る高速鉄道建設について3か国が同意したと報告されていた（臧 2014: 380）⁶。中国に関心を示した

² EKK "Phon Kan Prachum Khana Ratthamontri nai Suan thi Kiaokhong kap Krasuang Khamanakhom. 2009/11/18", "Phaen Kan Phatthana Rabop Kan Khonsong Thang Rotfai."

³ MKR 2009/11/17 "Phon Kan Prachum Khana Kammakan Ratthamontri Setthakit Khrang thi 16/2552."

⁴ PCT (OE) 2010/06/10 "Khamanakhom Reng Prochek 7 Saen Lo. Chai Moden "PPP" Lo Ekkachon Long Thun."

⁵ PCK (OE) 2010/09/08 "Kho Ro Mo. Sang Lui Rotfai Thai-Chin 4 Saen Lan Mop Khamanakhom Damnoenkan Rap Fang Khwam Khit-hen."

⁶ この世界高速鉄道大会は世界の鉄道事業者が加盟する国際鉄道連合（International Union of Railways）が開催する会議であり、数年に一度開催されている。

ことで、バンコク～ノーンカーイ間については、中国との間で合弁会社を設置して建設を行う方向でまとまり、双方の間で覚書の締結を目指した⁷。

しかしながら、2011年5月に国会が解散されたため、アピシット政権下での覚書締結は結局実現せず、次のインラック政権が計画を引き継ぐことになった。インラック政権も高速鉄道計画を推進する意向を選挙戦から示しており、2011年8月の施政方針演説でも、バンコク～チェンマイ間、バンコク～コーラート間、バンコク～フアヒン間の高速鉄道計画とエアポート・レールリンクのパッタヤー延伸を推進することを謳っていた（SLK 2011, 24）。これを受けて、運輸省は交通政策計画事務所に対して、高速鉄道計画の基本調査・設計を行うことを命じ、2012～13年度予算でバンコク～チェンマイ間、バンコク～ノーンカーイ間、バンコク～フアヒン間の調査・設計に着手した（RKK (2013), 54-55, 116-117）。

他方で、インラック政権は中国と日本を天秤にかけながら、高速鉄道計画の実現を目指そうとした。2011年12月には、中国の習近平国家副主席がタイを訪問し、バンコク～チェンマイ間高速鉄道建設の覚書を交わした⁸。次いで、2012年4月にインラックが中国を訪問した際にも再度覚書に調印し、中国と協力して高速鉄道計画を進めることが確認された⁹。他方で、インラックは4月には日本を訪問して九州新幹線にも試乗しており、日本側にも高速鉄道計画をアピールした¹⁰。中国と日本はタイの高速鉄道計画の基本調査を行ってタイ側に提出し、タイ側は交通政策計画事務所の基本調査・設計の結果も踏まえて国際入札による事業遂行を計画していた。

2013年に出された輸送インフラ投資計画（Phaen Longthun Dan Khongsang Phuentan nai Rabop Khonsong khong Prathet）では、バンコク～チェンマイ間、バンコク～コーラート間、バンコク～フアヒン間、スワンナブーム空港～ラヨン間の4線が対象とされており、鉄道輸送システム開発計画に比べると、区間の絞り込みがなされていた。この計画では毎年の予算配分も決められており、2020年度までに4線の整備を完了させるための道筋は整っていた¹¹。

しかしながら、この計画は実行に移されないまま2014年5月のクーデターによるインラック政権の崩壊とともに消えてしまい、タイの高速鉄道計画は再び振り出しに戻ることになった。この間、2013年10月に中国の李克強首相がタイを訪問し、タイの農産物とインフラ整備、すなわち高速鉄道整備をバーターで行うという覚書に調印した¹²。これは籼米担保

⁷ KT (OE) 2010/12/11 “Poet Rang “MOU” Haisapit Thren Thai-Chin.” 出資比率はタイが51%、中国が49%、合弁会社への免許期間は30年で中国側と交渉を進めていた。

⁸ KT (OE) 2011/12/19 “Thai-Chin Cho Sen MOU Sang Thang Rotfai Khwam Reo Sung Ko Tho.-Chiang Mai.”

⁹ KKK 471/2555 “Nai Chatchat Sitthiphan Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom Prachum Khwam Ruammue Dan Rotfai Thai-Chin JSC Khrang thi 2. 2012/12/06”

¹⁰ PCK (OE) 2012/06/15 “Yipun Ping Long Thun Haisapit Thren.”

¹¹ EKK “Phaenkan Long Thun Dan Khongsang Phuentan nai Rabop Khonsong khong Prathet: Chamnaek Rai Pi, Khomun Na Wanthi 2013/03/14”

¹² PCK (OE) 2013/10/14 “Fuen Barter Trade Khao Laek Haisapit Thren.”

融資制度によって政府が高価格で買い上げた米と高速鉄道を「交換」といううまい話ではあったが、2000年代の機関車調達計画の際に結局失敗しているように、実現可能性は低いものであった¹³。

2 タイ中国鉄道協力合同委員会の設置

高速鉄道建設をめぐる中国との鉄道協力は、2014年のクーデター後すぐに復活することになった。クーデター後にプラユットが創設した国家平和秩序評議会（Khana Raksa Khwam Sa-ngop haeng Chat）が打ち出した輸送インフラ開発戦略（Yutthasat Kan Phatthana Khongsang Phuenthana Dan Khamanakhom lae Khonsong khong Thai）では、高速鉄道計画は標準軌線計画、すなわち中速鉄道計画に「格下げ」され、ノンカーイ～マープタープット間 737 km、チェンコーン～バーンパーチャー間 655 kmの2線を優先し、将来計画としてバーンパーチャー～パーダンベサー間、コーラート～ウボン間、ターク～バーンパイ間の3線が含まれていた¹⁴。

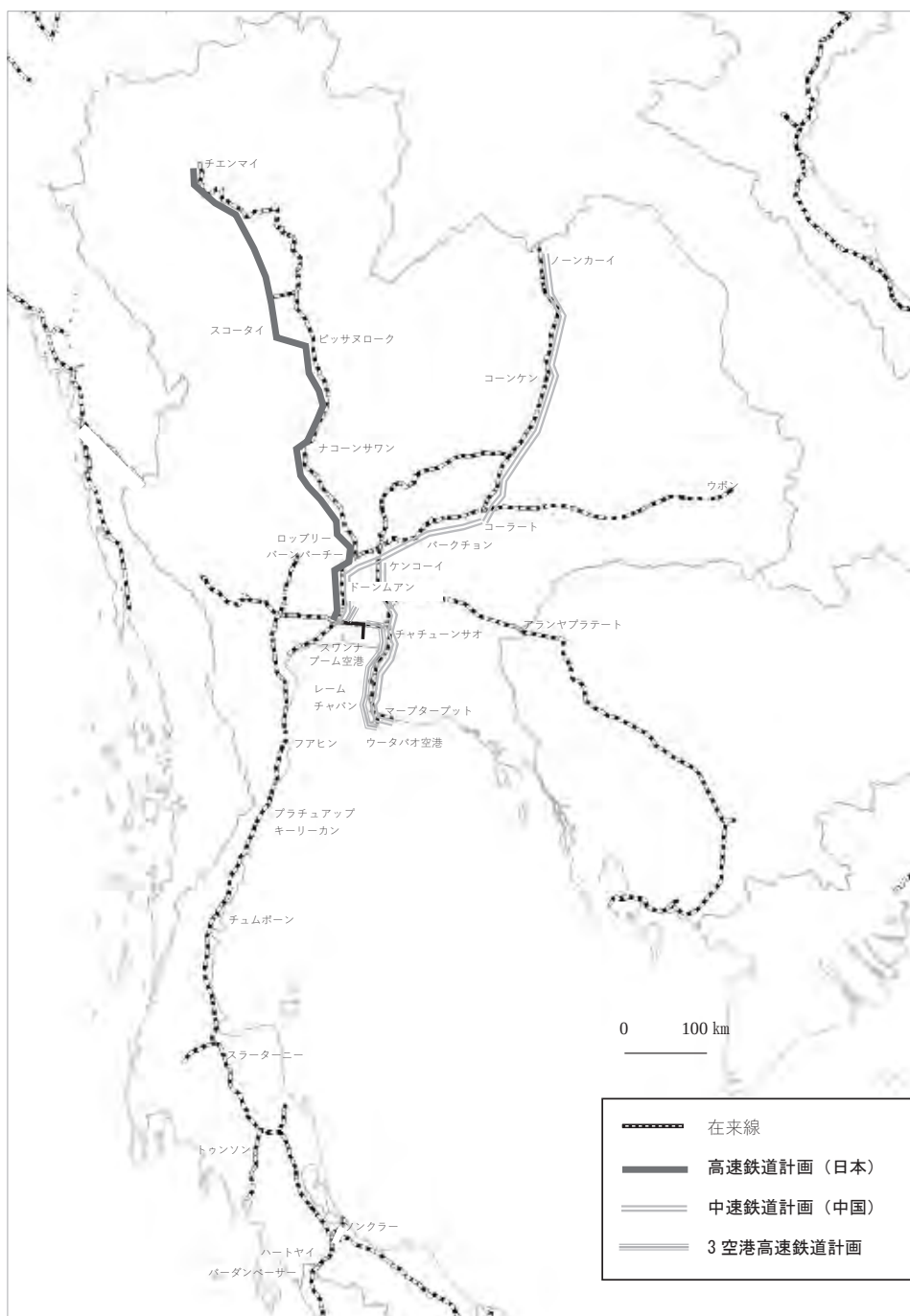
優先される2線は東北部と北部を東部臨海地域へと結ぶものであり、バンコクまで到達しない点が特徴であった。すなわち、この計画は貨物輸送を第一義に考えられたものであり、高速列車の運行を前提としないことから標準軌線へと「格下げ」がなされたのであった。この計画は2008年にサマックが打ち出した標準軌線計画と似ており、やはり中国との貨物列車の直通を目指したものであった¹⁵。

¹³ 粳米担保融資制度は、インラック首相が公約に掲げて2011年に復活させたもので、市場価格の1.5倍で米を担保に融資を行ったものの、実際には米の高価格買取制度であり、政府が買い上げた米の売却が進まず、買取価格よりも安値で売却せざるを得なくなり、大きな赤字を計上することになった。一方、タックシン政権下の2004年には、インドネシアとの間で米とのバーターによって機関車を調達しようと計画し、その後翌年には中国との間で竜眼（のちに米に変更）とのバーターでの機関車調達計画が浮上したが、どちらも実現しなかった（柿崎 2018, 20）。

¹⁴ EKK "Yutthasat Kan Phatthana Khongsang Phuenthana Dan Khamanakhom lae Khonsong khong Thai Pho So 2558-2565." 正確には優先される2線には、バーンパーチャー～ケンコーイ間にミッシングリンクが存在するものの、この間を結ばないとチェンコーン～バーンパーチャー間を建設する意味がないことから、チェンコーン～ケンコーイ間が正当と思われる。

¹⁵ サマックは2008年に首相に就任すると、北部のラオス国境チェンコーンとノンカーイからバンコクを経てカーンチャナブリーのミャンマー国境に至る標準軌鉄道を在来線に並行して建設する計画を立て、将来の中国との貨物列車の直通を想定した標準軌鉄道網の構築を目指していた（柿崎 2015, 34-36）

図表 8-1 タイの高速鉄道計画（2019 年）



出所：RKK (2018)、RSN (2015)より筆者作成。

このように、中国の意向に配慮した形で高速鉄道計画が中速鉄道化されたことから、中国との間で実現に向けた交渉が進められることになった。2014年8月に首相に就任したプラユットは、10月のアジア欧州会議（ASEM）の際に中国の李克強首相と会談し、中速鉄道計画への協力を求めた¹⁶。その後、11月に北京で開催されたアジア太平洋経済協力会議（APEC）の際には、習国家主席と会談して、中国～タイ間の中速鉄道計画を推進することで合意した¹⁷。対象路線は図表8-1のように、バンコク～ノーンカーイ間とケンコーイ～マープタープット間867kmとなり、当初外れていたバンコクへの路線が追加された。そして、2014年12月に中国との間で覚書を結び、最高時速180kmの中速鉄道を、総工費3,500億バーツで建設する方向性が固まった¹⁸。

プラユット首相と習国家主席の首脳間の合意を受けて、タイと中国はタイ中国鉄道協力合同委員会（Khana Kammakan Ruam Phuea Khwam Ruammue Dan Rotfai rawang Thai' Chin）を設置し、中国との間ではほぼ月1回のペースで会議を開き、計画の詳細を煮詰めていくこととなった。図表8-2は2015年中の合同委員会の会議の状況を示したものである。これを見ると、2015年中は計9回会議が開かれており、1～2か月に1回のペースで双方が交渉を行っていたことが分かる。

初回の会議では、中国側が事業化調査を9月末までに終わらせることが確認され、4つに分けられた区間のうち、①バンコク～ケンコーイ間133km、②ケンコーイ～マープタープット間265kmを優先させることが決まった。第2回目の会議では、計画の具体的な方向性が示されており、2015年10月に最初の2区間を着工し、残る区間も2016年初めには着工させることが決められた。建設に当たっては、土木工事こそタイ側に任せることになっていたものの、鉄道システムについては、中国側に設計から建設までを一括して任せる設計・調達・建設方式（EPC方式）を、中国側が提案していた。次の第3回会議では、鉄道システムを担当する中国側の企業名も挙がっており、運営と保守は共同で行うことが提唱されていた。

その後、第6回会議にて、優先整備区間は①と③（ケンコーイ～コーラート間139km）に変更されており、バンコク～コーラート間を先に整備することに決まったことが分かる。これは、この区間についてはタイの交通政策計画事務局がすでに基本調査・設計を行っていたことから、中国側がその結果を利用することで所要時間を短縮したのと考えられる。その結果、2015年8月末には①、③の調査結果がタイ側に示されたが、タイ側はその結果が不十分であるとして、9月の第7回会議では追加で総工費や収入予測を示すよう求めている。これに伴って当初計画した10月の着工は不可能となり、10月23日に設定された着工日は延期されることとなった。すなわち、ここまでは中国ベースで話が進んできたが、ここからタイ側との間で思惑の違いが表面化してきたことになる。

¹⁶ PCK (OE) 2014/10/20 “Prachin” Phoei Chin Prap Rotfai Reo Sung Khao Lao Luea 160 Ko Mo./Cho Mo.”

¹⁷ PCT (OE) 2014/11/14 “Thai-Chin' Lui Rotfai 3 Senthang.”

¹⁸ KT (OE) 2014/12/19 “Prayut' Sen MOU 'Kha Sinkha Kaset-Sang Rotfai.”

図表 8-2 タイ中国鉄道協力合同委員会会議の合意事項（2015 年）

回数	年月日	開催地	主要合意事項
1	2015/01/21-22	バンコク	・路線を①バンコク～ケンコーイ間、②ケンコーイ～マープターブット間、③ケンコーイ～コーラート間、④コーラート～ノンカーイ間の4区間に区分 ・中国国鉄が専門家を派遣して事業化調査を行い、2015年9月末までに①、②を完了させる
2	2015/02/11-12	北京	・2015年2月末に中国側が専門家を派遣してタイ側と共同して事業化調査を行い、①、②は9月まで、③、④は年末までに終了させる ・中国国鉄が調査設計、建設、車両製造を担当する子会社と合併事業体を設置 ・中国側は設計・調達・建設方式（EPC方式）による協力を提案 ・土木工事はタイ（トンネル除く）、線路敷設、信号・運行システム設置は中国側が担当し、運行は当初中国側が行い、徐々にタイ側に移管する ・①、②は10月に着工し30か月で完成、③、④は2016年初めに着工し36か月で完成
3	2015/03/10-12	バンコク、 ノンカーイ	・中国側が調査設計を、タイ側が土地収用と環境評価を担当する ・第2回目の①、②は中国鉄建（CRCC）が、③、④は中国鉄路工程（CREC）が建設を担当 ・土木工事はタイ側、設備工事は中国側が担当し、運行・保守は共同で行う
4	2015/05/06-08	昆明	・タイ側は①、②の建設のために要員800人（運営200人、技術600人）の要請を求める ・資金源については、事業化調査の終了後に輸出入銀行からの借款額と利率を検討する
5	2015/06/30- 07/02	コーラート、 バンコク	・バンコク～ケンコーイ間を中国側の担当者が試乗し、ケンコーイ工場を視察 ・調査設計を7月中に終わらせ、10月に着工することを確認
6	2015/08/06- 08/08	成都	・①、③の調査設計は8月に終了し、10月中にも着工することを想定 ・メートル軌鉄道網にも対応可能な運行指令室を設置 ・列車運行と保守についてはタイ国鉄と中国鉄道が出資する合併会社が担当
7	2015/09/11-12	バンコク	・①、③の調査結果が8月31日にタイ側に示されたが、その結果が不十分であるとして総工費や収入予測を示すよう求め、中国側は1か月以内に示すと回答 ・中国側は②、④の調査結果を11月までに提出する ・10月23日から始める予定であった①、③の建設は延期する ・中国側は最も有利な借款の条件を供与すると確認する
8	2015/10/28-29	北京	・両国は「タイの輸送インフラ開発戦略（2015～2022年）の下での鉄道インフラ開発協力に関する枠組み」に2週間以内に調印する ・12月15～20日に運行指令室を設置するチェンラークノーイで定礎式を行う ・11月中旬までに第1期計画の設計を完成させ、2016年5月に着工予定
9	2015/12/03	バンコク	・チェンラークノーイでの定礎式は12月19日に行い、その直前の16日には計画を周知するためのセミナーを開催する ・タイ側は交通政策策定事務所の指摘に基づき技術面及び経済面の調査結果の修正を2月8日の第10回会議までに提出するよう求める ・「枠組み」に調印

出所：PPK、KKK より筆者作成。

その後、2015 年 10 月に、後述するインドネシアの高速鉄道建設に関する合意がなされ、中国が年利 2%の利率を提示したとの報道が出たことから、タイ側も同じ条件を中国側に求めた¹⁹。さらに、中国の調査結果で、建設費が当初より大幅に高い 5,300 億バーツとなる見

¹⁹ PCT (OE) 2015/11/02 “Chin Len Ngae Mai Lot Dokbia Ngoen Ku Sang Rotfai.”

積もりが出されたことも、タイ側の不信感を高めた²⁰。このため、2015 年中の着工は不可能となり、最終的に 12 月 19 日にバンコクの北 46 km に位置し、運行指令室を設置する予定のチェンラクノーイ駅構内で定礎式を行うにとどめ、本格着工は 2016 年 5 月に先送りとなった²¹。とりあえず、着実に計画が進んでいることを印象づけることを主目的に、プラユット首相と習国家主席が鉄道協力を合意してから 1 年となる節目に、形だけの定礎式を行ったというのが実情であった。

3 計画の二転三転

この後、タイと中国の協力による中速鉄道計画は二転三転し、2015 年末から延期された着工は、最終的に 2 年後の 2017 年末まで遅れることになった。図表 8-3 のように、2016 年 1 月に開かれた臨時の会議では、総工費を抑制するために当面バンコク～ノーンカーイ間のみを建設して、ケンコーイ～マープタープット間を棚上げとし、しかもコーラート～ノーンカーイ間は単線での建設を検討することを決めた。これは、当初見込まれていた総工費 3,500 億バーツが約 50% 増加する見通しとなったことで、初期投資額を抑えるために、一部区間の先送りと単線化を計画したものであった。また、すでに 2015 年中に合意していた運営と保守を行うための合弁会社について、タイ側は中国側に対して 60% の出資を要求した。

これに対し、中国側は出資額を増やす条件として、鉄道沿線の土地利用権を認めるよう要求したが、タイ側はこれを却下した²²。中国側は借款の利率についてもタイ側に満足な回答を提示しておらず、出資額の増加についても、事実上拒否したのである。

この中国側による事実上の「ゼロ回答」がタイ側に与えた影響は大きく、2016 年 3 月のプラユット首相と李克強首相の会談で、タイ側は中国側に対して大きな計画変更案を伝えた。これはすなわち、バンコク～コーラート間の建設を優先して、中速鉄道計画を最高時速 250 km の高速鉄道に戻す一方で、中国側との合弁事業をタイ側の単独事業に変更するというものであった。プラユットはタイにはバンコク～コーラート間を建設する十分な資金があるとし、中国との合弁事業ではなく、タイの単独事業にしたほうがふさわしいと説明した²³。

²⁰ PCT (OE) 2015/12/17 “Chin Phlaeng Ruet Phon Sueksa Ruam Long Thun Rotfai Thai.”

²¹ PCK (OE) 2015/12/19 “”Thai-Chin” Chuenmuen Pak Thong 2 Chat Sun Khuapkhun Doen Rotfai Chiang Rak Noi.”

²² BP (OE) 2016/02/25 “China Wants Rights along Railway Lines.”

²³ KT (OE) 2016/03/24 “Lan Mai Ruam Chin Rueang Rotfai Reo Sung.”

図表 8-3 タイ中国鉄道協力合同委員会会議の合意事項（2016 年以降）

回数	年月日	開催地	主要合意事項
臨時	2016/01/29	北京	・総工費を抑制するために、第1期としてバンコク～コーラート間（複線）、コーラート～ノンカーイ間（単線）を5月に着工し、第2期としてケンコーイ～マーブターブット間（複線）、コーラート～ノンカーイ間（2線目）を後で建設する変更を検討する ・タイ側は建設と運営を担当する特定目的事業体（SPV）への中国側の60%出資を要求
ブラットと李の会談	2016/03/23	海南島	・タイは中国との協力の下でバンコク～コーラート間250kmの高速鉄道（最高時速250km）の建設を優先し、残る区間はその後に整備することを確認 ・タイは中国側に対してタイ側の見積額に極力近づけるよう建設費の削減を求める ・タイ側が建設費をすべて負担し、一部は中国からの借款用いる際には他の資金源と同程度の低利とすることを求める ・着工の時期については当初の2016年5月から4～5ヶ月程度遅らせて周到に詳細を検討する時間を確保する
10	2016/05/11-12	北京	・土木工事（EPC-1）については、中国側が作成した詳細設計を用いてタイ企業に発注し、軌道敷設・システム調達（EPC-2）は高速鉄道での実績がある中国公企業を選んで行う ・最初の区間の着工は8～9月とする ・列車運行はタイ側が設立する会社が担当し、中国側が運行面や人材育成面で協力する
11	2016/06/16	バンコク	・最初の区間としてクランドン～バーンアソーク間3.5kmを8～9月に着工する ・元建ての借款は市場金利よりも低く設定する ・タイ側はこれまで行ってきた調査費用を中国側が負担するよう求める
12	2016/07/27-28	バンコク	・バンコク～コーラート間の総工費については、調査費と人材育成費を除き確定
13	2016/08/23-24	北京	・2015年12月3日付枠組みに代わる「輸送インフラ開発戦略（2015～2022年）の下での鉄道インフラ開発協力強化に関する枠組み」に署名 ・EPC-2については契約を細分化することで合意 ・タイ側は将来の貨物輸送への考慮の有無による建設費の差を確認
14	2016/09/21	バンコク	・EPC-2については設計、監督会社雇用、車両・信号システム・保守・訓練の3つに分け、10月までに合意予定 ・入札書類については、中国側に仕様書の英語での表記と、建設費を算出できるよう詳細を示すことを求め、11月の入札を目指す ・スケジュールを見直し、クランドン～バーンアソーク間3.5kmを12月中に着工する
15	2016/10/26-28	バンコク	・バンコク～コーラート間の設計については次の会議までにすべての点で合意を目指す
16	2016/12/02	バンコク	・工区は第1区3.5km（クランドン～バーンアソーク間）、第2区11km、第3区110km、第4区110kmとする ・両国は2017年1月にバンコク～ノンカーイ間高速鉄道をラオスと接続させることを確認する覚書に調印することで合意 ・借款についてはタイは最良の条件を要求することを確認
17	2017/04/7-10	昆明	・EPC-2の第1契約（第2.1契約）は資金源以外は合意 ・第2.2契約の内容を合意し、5月末までの調印を目指す ・第1区の入札仕様書については5月末までに完成させ、7月着工を目指す
18	2017/05/22-24	バンコク	・第2.1、第2.2契約に含まれる技師の資格について、中国人技師がタイの規定と法律に抵触しないようにするために法律の専門家と関係機関において方法を検討することを決める ・中国側はパンスー～ドーンムアン間でのエアポート・レールリンクと線路共用はできないと回答
19	2017/07/05-07	北京	・両国は第2.1契約の金額を合意 ・第2.1契約は8月末までに、第2.2契約は9月第1週までに、第2.3契約は9月末までに調印し、第1期3.5kmを9月に着工することを確認 ・国家平和秩序評議会命が出されたことを受けて、中国側はタイ側と相談して設計と監督にかかわる中国人技師を8月までに訓練・審査して着工に間に合わせる ・両国はコーラート～ノンカーイ間の建設計画を至急開始することを了承する

図表 8-3（続き）タイ中国鉄道協力合同委員会会議の合意事項（2016 年以降）

回数	年月日	開催地	主要合意事項
20	2017/08/15-17	バンコク	・第2.1契約については8月末か9月に第2.2契約と同時に調印することを目指す ・第2.3契約については9月末までにTORと仕様についての結論を出す ・総工費は1793億1221万バーツとする ・借款契約案については10月までに合意する
21	2017/09/20-22	天津	・両国は第1期3.5kmを11月中に着工することで合意し、10月中に環境影響調査報告書が了されるようタイ側が尽力する ・両国は早急にコーラート～ノンカーイ間計画を始動させることを了承する ・借款契約については契約案の見直しを行い、まだ合意できていない個所の交渉を進める ・タイ側は調査を開始する担当者へのビザ給付が迅速に行えるよう支援する
22	2017/11/22-24	バンコク	・第1区3.5kmを12月21日に着工することで合意 ・両国は第2期計画（コーラート～ノンカーイ間）を最高時速250kmの高速鉄道として整備する計画を至急進めることで合意 ・タイ側は総工費1794.13億バーツを閣議で了承されたと報告
23	2018/02/7-9	北京	・中国側はコーラート～ノンカーイ間の調査結果について、電力設備と車両については中国の基準に従って算出したと報告 ・中国側はノンカーイ～ピエンチャン間の基本調査を行っており、タイ、ラオス、中国の三者による検討を行い技術面や税関面の検討を行うことを提案 ・タイ側は高速鉄道運営組織を作るうえで中国側の支援を求める
24	2018/05/30-06/01	バンコク	・両国はノンカーイ～ピエンチャン間の鉄道接続の必要性が高いことを確認し、新メコン川橋梁は旧橋の南30mに標準軌、メートル軌の併用橋として整備することで合意 ・タイ側はタイ、ラオス側の双方に税関、入国管理、積替施設などを設置することを求め、中国側は基本調査に反映させる ・会議後に両国はコーラート～ノンカーイ間計画の技術面を相談し、2019年中の着工を目指す ・第2.3契約については8月中の合意を目指す
25	2018/08/08-10	北京	・両国は駅構内、トンネル、パースー～ドーンムアン間では砕石道床を使用しないことで合意 ・ノンカーイ～ピエンチャン間については至急タイ側とラオス側と協議して積替駅と入国管理について合意し、この間の旅客、貨物輸送量を確認する ・第2.3契約の訓練と技術移転については、①列車運行と保守、②タイ国内に訓練センターの設置、③試験室の設置、④技術移転とする ・両国は借款契約について共同で案を作成することで合意
26	2018/11/23	バンコク	・両国はシーキウ～クットチック間11kmの入札状況について確認 ・第2.3契約を基本了承し、残る課題を修正して2019年1月までに調印する ・砕石道床区間はすべて非砕石道床区間に変更し、その分建設費が高騰することをタイ側は了承する ・第2期コーラート～ノンカーイ間計画は2019年中に開始し、タイ側が土木工事の設計を行う ・ノンカーイ～ピエンチャン間の建設が重要であることを確認し、今後三者間で検討する
27	2019/02/27-03/01	北京	・シーキウ～クットチック間の契約調印は3月6日の予定 ・ケンコーイ～コーラート間119.4kmとパースー～ケンコーイ間119kmは12契約に分けて入札し、5契約は6月に、7契約は7月に調印して工事を開始する ・双方は第2.3契約についての残っている課題を解決し、第2回一帯一路会議にて調印できるよう努力する ・タイ側がコーラート～ノンカーイ間の事業化調査結果を見直し、今後詳細設計を行う ・第17回会議で確認したように双方は第2.3契約に必要な資材を可能な限りでタイで調達するよう努力し、現在枕木などは調達できる状況である

出所：図表 8-2 に同じ。

タイ側の方針変更の後、会議の主導権はタイ側が握るようになった。2016年5月の第10回会議では、土木工事についてはタイ企業に発注することが明記され、列車運行についても、タイ側が単独で会社を設立することが確認された。着工は8～9月とされたが、これを実現するために、次の第11回会議では、最初に着工する区間をクラーンドン～パーンアソーク間3.5kmとすることを決めた。この間はわずかの区間でしかないが、在来線のすぐ南側を並行する区間であり、直線区間で地形も比較的平坦なうえに、既存の鉄道用地内のみで建設ができることから、建設に当たって最も難易度の低い区間といっても過言ではなかった。

最終的に第14回会議で工区を4つに分けることが決まり、第2工区が第1工区の東側に当たるパークチョン～クローンカナンチック間11kmとやはり短く、残る2つの工区がそれぞれ110kmと長くなっていた²⁴。さらに、環境影響評価もまだ通っていなかったが、超法規の暫定憲法第44条を使って先に入札を行うことで、当初の計画から1年遅れの2016年末に着工する見通しがようやく立った²⁵。

ところが、入札仕様書の問題が浮上し、最初の区間の2016年末の着工はさらに先送りされることになった。第14回会議の合意事項に含まれているように、9月の時点で中国側が提出してきた入札仕様書は、中国語で書かれていたことからタイ側で解読ができないのみならず、詳細が不十分であったことから、基準価格を算出することも難しかった(PPK 14)。このため、タイ側ではタイ企業に発注するための入札仕様書を作成することができず、年内の着工は事実上不可能となった。さらに、2017年4月の第17回会議では、タイ側は中国側が指定した建設に必要な資材をタイで調達できるか確認を行っており、12種の主要資材のうち11種がタイで調達可能であることを確認したのち、残る1種についても中国側に詳細を確認し、第19回会議において、タイで調達できることを確認していた(PPK 17, 19)。このため、実際に最初の第1工区の入札が可能となったのは2017年半ばのことであった。

もう1つの問題は、中国人技師の資格問題であった。タイの法律ではタイ国内で業務を行う技師や建築家はタイの資格審査をパスする必要があるが、鉄道システムの設計や監督を行う中国人技師や建築家にその条件を課すと、さらなる遅延が予想された。この問題は2017年5月の第18回会議で取り上げられており、最終的に翌月15日に、プラユット首相が国家平和秩序評議会命令として暫定憲法第44条を発動し、特例として資格審査を免除することにした²⁶。これによって、中国人技師の研修は9月～11月に中国で、建築士の研修は10月～11月にタイで、それぞれ行うことで資格審査に代えることが決まり、この問題は解決した(PPK 20)。

この間、第19回会議で最後まで残っていた設計契約(第2.1契約)の金額が約17億バーツで確定したことから、2017年7月11日の閣議で、バンコク～コーラート間高速鉄道

²⁴ 残る2つの工区はバンコク～ケンコーイ間、ケンコーイ～コーラート間となっており、後者の区間に第1、第2工区が含まれる形になっていた。

²⁵ PCT (OE) 2016/08/27 “Dan Sut Lim.”

²⁶ PCK (OE) 2017/06/16 “Mo. 44 Thaluang Uppasak Rotfai Thai Chin.”

計画が正式に認可された²⁷。最終的な総工費は 1,794.13 億バーツとなり、入札手続きを省略するために第 1 工区については、国鉄が道路局に委託して土木工事を行うことになり、10 月にも着工することになった。この時点でようやく開通後の運行形態の詳細が報じられ、2021 年の開通時には、列車 6 両編成を導入して 90 分間隔で運行し、バンコク～コーラート間の運賃は 535 バーツで、1 日 5,310 人の旅客を想定していた²⁸。

こうして、ようやく第 1 工区の着工の見通しが立ったが、最後のハードルは環境影響評価であった。2017 年 9 月の第 21 回会議で、10 月中に環境影響評価報告書が認められるようタイ側が尽力すると書かれているように、これが予定より時間を要したことから 10 月中の着工も難しくなった。最終的に 11 月の第 22 回会議で、12 月 21 日に着工することで中国側と合意し、いわば見切り発車することになった。環境影響評価報告書はその直後の 11 月 30 日に認められ、タイ中国高速鉄道計画の着工に向けたハードルはすべて取り払われたのである²⁹。こうして、2017 年 12 月 21 日に、パーンアソークより東に約 5 km のところにあるモーラックヒンと呼ばれる、かつて 1898 年にコーラート線建設工事を視察したラーマ 5 世が降り立ったことを記念する場所にて、着工式が行われた³⁰。

この後、タイ中国鉄道協力合同委員会の会議の頻度は減り、図表 8-3 のように 2017 年 11 月の第 22 回会議の後は、2019 年 2 月に至るまで計 5 回しか開かれていない。会議の話題もコーラート～ノーンカーイ間やノーンカーイ～ビエンチャン間など、後述するラオス中国鉄道との連絡に関する点が中心となっている。

実際に、2019 年 4 月 25 日には、中国で開かれた第 2 回一帯一路会議で中国、タイ、ラオスの 3 か国が、ノーンカーイ～ビエンチャン間高速鉄道建設に関する覚書に調印した³¹。これはタイとラオスが、中国の協力の下で両国の高速鉄道を接続させるための鉄道を建設するというもので、メコン川に架かる第 1 タイ・ラオス友好橋の東側に鉄道専用橋を新たに整備することを謳っている³²。なお、2018 年 9 月から別に、タイ中国鉄道協力計画運営委員会 (Khana Kammakan Borihan Kan Phatthana Khrongkan Khwam Ruammue Dan Rotfai rawang Thai-Chin) が開かれるようになり、2019 年には少なくとも 6 回会議が開かれていることから、両国間の調整の場は新たな会議体に移ったことになる³³。

²⁷ PCK (OE) 2017/07/11 “Rotfai Thai-Chin 1.79 Saen Lan Chalui.”

²⁸ Ibid.

²⁹ PCK (OE) 2017/12/04 “So Pho. Fai Khiao EIA “Rotfai Thai-Chin” Fet Raek.”

³⁰ PCK (OE) 2017/12/21 “Phu Wa Chong Khuepna 2 Khrongkan Yai.”

³¹ PCT (OE) 2019/04/25 “Sen Lao!”

³² 現在ノーンカーイとラオス側のターナーレーンを結ぶメートル軌の在来線は、第 1 友好橋で道路と橋を共有しているが、新たに整備する橋梁はメートル軌との 3 線区間とし、鉄道と道路を完全に分離することになっている。

³³ この会議は 2018 年 9 月 24 日に 2018 年度の第 1 回会議が開かれており、2018 年中の開催はその後なかったものと思われ、2019 年には 2 月 14 日に第 1 回目の会議が開かれていた (PCK (OE) 2019/02/14 “Akhom” Bip Chin Yuet Ko Mo. Thai.”)。確認できる限りでは、2019 年 10 月 24 日の第 6 回会議が 2019 年度の最終回である (Phak Phumchai Thai “Sak Sayam” Ro Mo Wo. Krasuang Khamanakhom Prachum Khana Kanmakan

写真 1 第 1 工区の建設状況（2019 年 3 月）



出所：筆者撮影。

肝心のバンコク～コーラート間の高速鉄道計画については、依然として牛歩状態が続いている。新たに第 2 工区に指定されたシーキウ～クトチック間 11 km については、入札の上で 2019 年 3 月に落札したタイのシビルエンジニアリング社との間で契約調印され、工事が開始された³⁴。残る区間の建設工事については、図表 8-3 のように、2019 年 2 月末の第 27 回会議にて 12 工区に分けて入札を行い、7 月までに契約調印を行うことを確認していた。

しかしながら、図表 8-4 のように、このうち 9 工区については入札を行って落札予定者も決まったものの、2019 年中の契約調印は実現しなかった³⁵。なお、この土木工事の入札には中国企業もタイ企業との企業体を組んで参加しており、図表 8-4 のように 2 区間で落札予定者となっている。もしこれが実現すれば、中国企業がタイの鉄道建設事業に参入する初めての事例となる。

Borihan Kan Phatthana Khrongkan Khwam Ruammue Dan Rotfai rawang Thai–Chin Khrang thi 6/2562. (2019/10/24)” (<https://www.Bhumjaithai.com/news/12488>、2020/01/16 最終閲覧))。

³⁴ PCT (OE) 2019/03/06 “Chao Raek!”

³⁵ PCT (OE) 2019/11/01 “Hai Sapit Sai Isan.” これは追加の環境影響評価を行っているためであると報道されている。

図表 8-4 バンコク～コーラート間高速鉄道の土木工事入札状況（2019 年末）

契約	区間	距離 (km)	落札者 (落札予定者)	契約調印日	備考
4-1	バーンスー～ドーンムアン	14.0			未入札
4-2	ドーンムアン～ナワナコーン	21.8	中国水電建設、サハカーン、ティッパコーン		
4-3	ナワナコーン～バーンポー	23.0	中国建設工程、ナオワラット、ASアソシエート		
4-4	チエンラークノイ車両基地				未入札
4-5	バーンポー～ブラケーオ	13.3	イタリアンタイ		
4-6	ブラケーオ～サラブリー	31.6	ユニック		
4-7	サラブリー～ケンコーイ	13.0			未入札
3-1	ケンコーイ～クランドン、 バーンアソーク～バンダイマー	30.2	タイエンジニアリング		
3-2	トンネル（ムアクレック、ラムタ コーン）	12.2	ナオワラット		
	クランドン～バーンアソーク	3.5	道路局	2017/12/20	進捗率70%
3-3	バンダイマー～ラムタコーン	26.1	クルントンエンジニアリン グ		
3-4	ラムタコーン～シーキウ、 クットチック～コーククルアット	37.5	BPNP（ビナ、ナパー）		
	シーキウ～クットチック	11.0	シビルエンジニアリング	2019/3/8	進捗率5%
3-5	コーククルアット～コーラート	12.4	ナパー		
計		249.6			

注：斜体は推定値である。

出所：PCK (OE) 2019/06/25、PCT (OE) 2019/09/05、PCT (OE) 2019/10/30 より筆者作成。

さらに、高速鉄道システム調達である第 2.3 契約についても、依然として契約調印まで至っていない。図表 8-3 のように、この第 2.3 契約についてはタイ側と中国側の間で長らく調整が続いており、何度も契約調印のデッドラインを決めたものの一向に実現しなかった。第 27 回会議では、2019 年 4 月の第 2 回一帯一路会議での調印を目指す双方で合意していたものの、結局この時には上述のノーンカーイ～ビエンチャン間建設に関する 3 ケ国間の覚書の調印しか実現しなかった。この間、全線の非碎石道床化が決まり、さらに導入する高速鉄道車両も、当初の「和諧号」（CHR 型）から最新の「復興号」（CR 型）に変更されたことで、第 2.3 契約の金額は 385.6 億バーツから 506.3 億バーツに引き上げられた³⁶。

³⁶ PCK (OE) 2020/10/17 “Bot Ro. Fo. Tho. Fai Khiao San-ya 2.3 Ngan Rabop Haisapit “Thai-Chin.” ただし、上述の土木工事契約が基準価格よりも安く済むことから、最終的な総工費 1,794.1 億バーツ以内には収まるとしている。

懸案の中国からの借款については、タイ側は国内での資金調達に全面的に切り替えたいとドル建てでの支払いを中国側に求めて交渉を行い、2019 年末の時点では、ドル建て 80%、パーツ建て 20%で行うことで中国側と合意したとされていた³⁷。このため、2020 年 2 月に開かれる予定の第 28 回会議で正式に合意して契約調印を目指すとしており、計画は事実上 4 年遅れでようやく動き出そうとしている状況である。

第 2 節 中国の鉄道輸出

1 急速な高速鉄道網の整備

中国は世界最長の高速鉄道を保有する国となったが、本格的な高速鉄道の歴史は約 10 年と非常に浅い。中国で最初に鉄道の高速化が目指されたのは広州と深圳の間の広深線であり、1994 年にこの間にディーゼル機関車牽引の最高時速 160 km の列車が営業し始めたのが最初であった（秋山 2013, 54）。その後、上海～南京間などの幹線で最高速度 140 km への引き上げが行われ、1998 年には広深線でスウェーデン製の動力集中型電車を用いた最高速度 200 km の高速列車の運行が開始された（千葉 2012, 38）。

これは在来線の改良による高速化であったが、中国は 1990 年代から最高速度 300 km を目標とした高速鉄道の建設を計画し、1999 年に初の高速新線となる秦瀋客運專線の建設を開始した（千葉 2012, 38）。これは北京から東北方面に伸びる京哈線の秦皇島から瀋陽までの約 400 km の路線であり、設計最高速度 250 km の規格で建設されて 2003 年に開通した。この新線を用いて中国が自主開発した動力集中型電車「中華之星」の運行試験が行われたものの、結局失敗に終わってしまった（秋山・三浦・浜口 2012, 146）。このため、中国は高速鉄道車両の自主開発をあきらめ、2004 年に国際入札を行ってボンバルディア、川崎重工業、シーメンス、アルストムの 4 社に発注する形で高速鉄道車両を調達した。これらはいずれも日本の新幹線と同じく動力分散型であり、川崎重工業に発注された車両は JR 東日本の E2 系とほぼ同様の仕様であった（千葉 2012, 39）。これらの車両をベースに中国は車両の国産化を進め、現在の「復興号」に至っているのである。

このように外国の高速鉄道技術の導入により高速鉄道車両の調達のめどが立ったことで、中国は本格的な高速鉄道網の整備に乗り出した。2004 年 1 月に決められた中長期鉄路網計画では、2020 年までに最高速度 200 km 以上の客運專線を全国に 1 万 2,000 km 以上建設することを打ち出し、北京～上海間、北京～深圳間、北京～哈爾濱間、杭州～深圳間の「四縦」と、徐州～蘭州間、杭州～長沙間、青島～太原間、南京～成都間の「四横」からなる、「四縦四横」の高速鉄道ネットワークを構築することを目標とした³⁸。ほかにも大都市圏での短

³⁷ PCK (OE) 2020/01/06 “Rotfai Thai-Chin” Phrom Long Nam Ton Ko. Pho. Ni.”

³⁸ この「四縦四横」は、2010 年の戦略的新興産業政策に基づく高速鉄道整備計画では

距離都市間輸送を行うための城際客運線の整備も打ち出され、北京～天津間、南京～上海～杭州間などが対象となった（千葉 2012, 39）。こうして 2005 年から高速鉄道の建設が始まり、2008 年には北京～天津間を含む計 3 線の高速鉄道が開通したのであった。

写真 2 ポンバルディア製の高速鉄道車両をベースにした CRH1 型（2011 年 3 月）



出所：筆者撮影。

この後、中国の高速鉄道網は急速に拡大していった。2011 年 6 月には北京～上海間の京滬高速鉄道が開通し、世界最速の最高時速 350 km で運行を開始したが、その直後に温州で起きた高速列車の追突事故を受けて、すぐに最高速度を 300 km に落として運行を継続していた³⁹。2012 年には北京～広州間約 2,300 km の京広高速鉄道と大連～哈爾濱間約 900 km の哈大高速鉄道も開通し、「四縦」はすべて完成した（秋山 2013, 56-57）。「四横」についても着実に整備が進み、2017 年の宝鶏～蘭州間の宝蘭高速鉄道約 400 km を最後に全区間が開通した。このような中で、中国政府は 2016 年に新たに「八縦八横」計画を打ち出し、2030 年までに全国に約 3 万 8,000 km の高速鉄道網を構築することを目標とした⁴⁰。

2008 年以降の中国の高速鉄道網の急速な拡大は、統計にも明瞭に表れている。図表 8-5

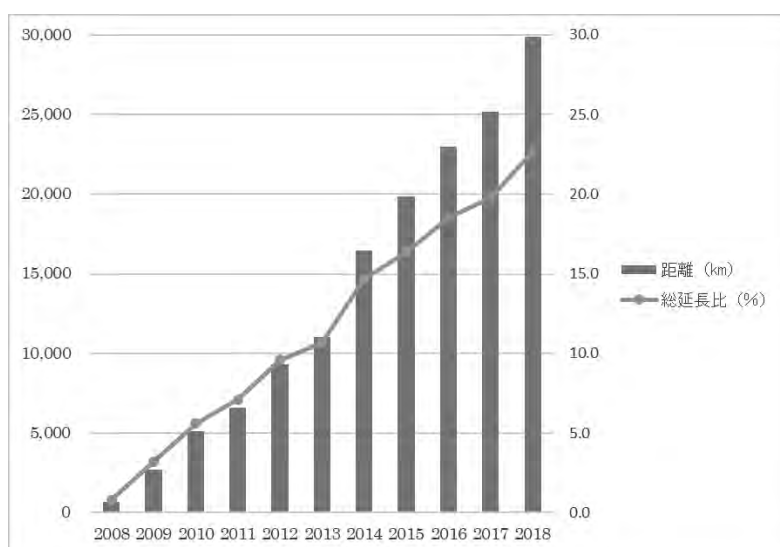
「四横」の杭州～長沙間を杭州～昆明間に延伸し、総計 1 万 6,000 km の路線網を 2020 年までに整備する計画に変更された（白 2014, 105-106）。

³⁹ この措置は 2016 年 9 月に新型の CR400 系が導入されるまで続いた。

⁴⁰ RGI (OE) 2016/07/21 “Chinese High Speed Network to Double in Latest Master Plan.”

のように、中国の高速鉄道網の総延長は2008年の672 kmから2018年には2万9,904 kmへと急速に増加していた。その結果、高速鉄道網の総延長は鉄道総延長約12.8万kmの22.3%にまで増加していた。すなわち、わずか10年足らずで中国の鉄道網の2割強が高速鉄道になったのである。この急速な拡大は、まさに目を見張るものがあった。図表8-6のように、2018年時点の高速鉄道網も中国の広大な領域をかなり網羅していることが分かり、沿海地域はもちろんのこと、遠隔地においても東の北朝鮮国境の丹東や琿春、西の烏魯木齊、南の海南島や昆明へも高速鉄道が到達していることが分かる。また、主に大都市周辺に整備されている短距離の城際客運線も、広州、武漢、鄭州などで整備され、都市内輸送にも高速鉄道が参入し始めている。

図表 8-5 中国の高速鉄道距離と総延長比(2008～2018 年)



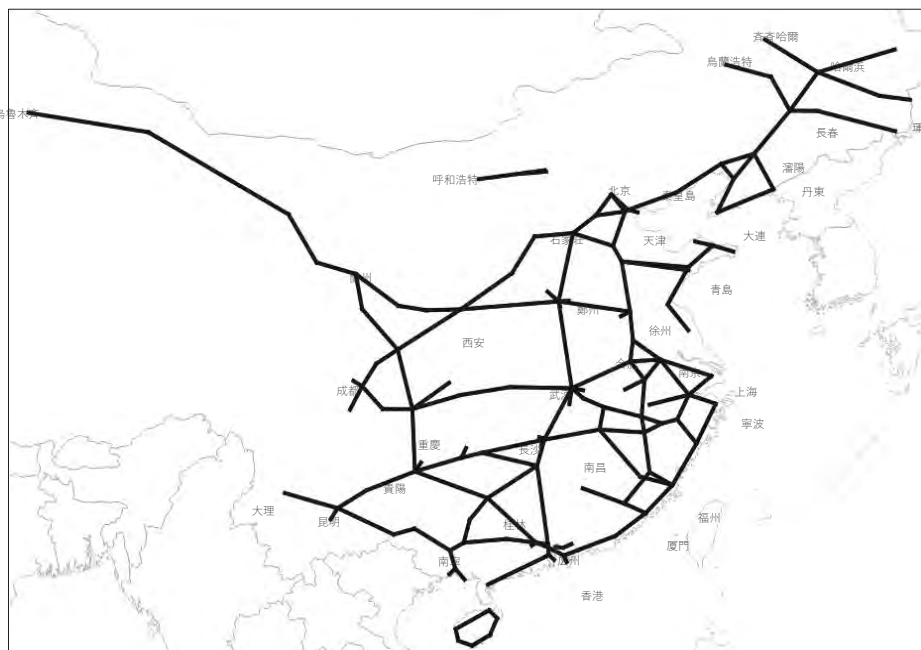
出所：『中国統計年鑑』（2019）より筆者作成。

このような急速な路線長の増加に伴い、高速鉄道の旅客輸送量も急増している。図表8-7のように、2008年の開業以降高速鉄道の輸送量は加速度的に増加しており、2018年には20億人を超えていることが分かる。これに伴って総輸送量に占める割合も増加しており、2018年には60%を超えるまでに増えていることが分かる。高速鉄道の総延長は全体の2割強であったことから、高速鉄道の旅客輸送比率がその3倍となっていることは、中国の鉄道旅客輸送中に占める高速鉄道の役割が急速に高まったことを示している。輸送密度（人キロ）で比較すると、2016年の中国の高速鉄道旅客輸送密度は、世界の高速鉄道全体の65%を占めており、2位の日本の14%と比べても圧倒的なシェアを誇っていた（IUR 2018, 16）⁴¹。言い換えれば、2016年には世界の高速鉄道利用者の3分の2が、中国の高速鉄道利用

⁴¹ 2016年の中国高速鉄道旅客輸送密度は4,641億人キロであった（『中国統計年鑑』2017）。

者となっていたのである。

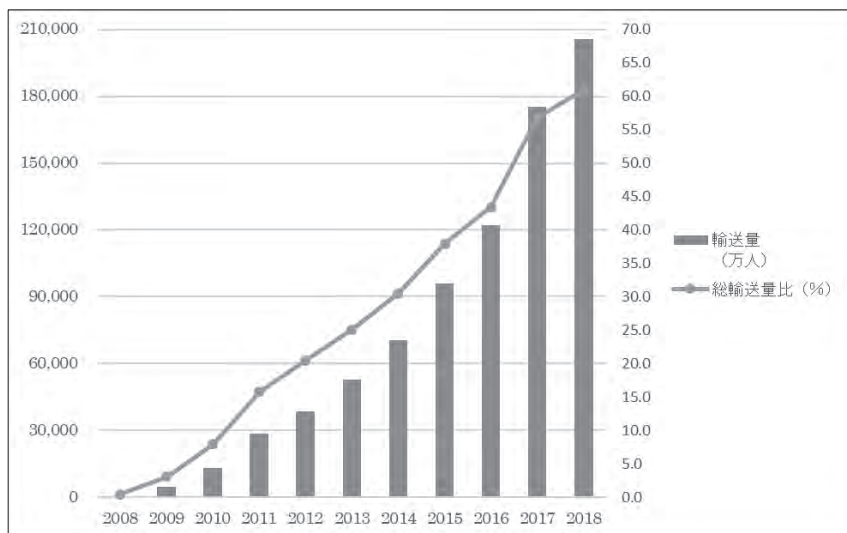
図表 8-6 中国の高速鉄道網(2018 年)



注：旅客最高時速 200 km以上の区間を対象としている。

出所：中国研究所編 2010-2019、千葉 2012 より筆者作成。

図表 8-7 中国の高速鉄道旅客輸送量と総輸送量比(2008～2018 年)



出所：図表 8-5 と同じ。

2 国外の鉄道建設事業への参入

中国が国外の鉄道建設事業に積極的に関与し始めるようになったのは、2000年代に入ってからのものであった。実際には、それ以前にも社会主義国や独立間もない発展途上国への鉄道協力を行っており、最も大規模なものは、1975年に開通したタンザニアのダルエスサラームからザンビアのカピリムポシまでを結ぶ総延長約 1,900 kmのタンザニア・ザンビア（タンザン）鉄道への資金協力と技術協力であった（海外鉄道技術協力協会 2015, 352-353）。このタンザン鉄道建設への協力は、当時中国が力を入れていた対アフリカ諸国支援の一環として行われたものであり、約 10 億元と過去最大規模の援助かつ初の有償資金協力でもあった（長瀬 2010, 98-102）。1970年代まではアメリカやソ連への対抗もあってアジアやアフリカの発展途上国への国際協力を拡大させてきた中国であったが、1980年代に入るとその規模を縮小し、中国企業の利益となるような案件を増やすようになった（長瀬 2010, 98-99）。この傾向は現在まで継承されており、中国の国際協力はいわゆるヒモ付き援助として中国企業に国外での仕事を提供しているのである。

タンザン鉄道以後は、しばらく大規模な国外の鉄道建設事業への参入はなかったが、2000年代に入ると中国の海外鉄道事業への関与は活発化した。図表 8-8 は判別した限りの中国の海外鉄道計画への関与をまとめたものである。

これを見ると、2004年のフィリピンの在来線修復計画を皮切りに、主にアフリカを中心に中国が国外の鉄道建設に積極的に関与していることが分かる⁴²。中国の関与については確認が取れたもののみを記載しているが、おそらくほとんどの案件が、資金面でも中国からの借款に依存しているものと考えられる。これらの案件の大半が政府間合意に基づくものであり、中国政府系金融機関からの借款を用い、中国鉄路総公司系の国営企業が調査・設計・建設や車両調達を行うのが一般的であった。建設形態は在来線の修復よりも新線建設が多く、特に在来線が狭軌の場合は、新たに標準軌新線を並行して建設することが多くなっている。その典型例が 2014年に契約したケニアのモンバサ～ナイロビ間であり、この間には植民地時代に建設されたメートル軌の鉄道が存在していたが、速度と輸送力向上のために標準軌新線を並行して建設し、2017年に開通した⁴³。

⁴² フィリピンの在来線修復計画は、1980年代以降休止されていたマニラから北に延びる北線を複線化して復活させて近郊輸送を行うという通称ノースレール計画と呼ばれるものであったが、計画は頓挫し 2012年に中止された（PS (OE) 2012/09/26 “Phil, China Drop North Rail.”）

⁴³ RGI (OE) 2017/05/31 “Mombasa–Nairobi Standard Gauge Railway Opened.”

図表 8-8 中国の海外鉄道計画への関与(普通鉄道)

契約年	国名	区間	距離 (km)	建設 形態	規格	総工費 (億ドル)	中国の関与				備考
							資金	建設	車両	運行	
2004	フィリピン	カルーカン〜マロロス	32	修復	狭軌・非電化・複線	4.2	○	○			2012年計画中止
2006	フィリピン	カラニバルセナ	77	修復	狭軌・非電化・単線	2.6	○				中国からの借款計画中止
2007	コンゴ民主	キンシャサ〜イレボ	700	新線	狭軌・非電化	50	○				政府間合意 進展なし
2008	アンゴラ	ロビト〜ルアウ	1,301	修復	狭軌・非電化・単線			○			着工年 2017年8月完工
	リビア	アルフス〜スルト〜サ バハ	1,002	新線	標準軌・非電化・複線			○			2011年リビア内戦で中断
2009	ナイジェリア	カドゥナ〜アブジャ	187	新線	標準軌・非電化・単線	8.8	○	○	○		2016年7月26日開通
	リビア	トリポリ〜ラスアジ ディール	172	新線	標準軌・非電化・複線	8		○			2011年リビア内戦で建設中断
2010	アルゼンチン	ロサリオ〜レシステン シア〜サルタ	1,500	修復	狭軌・非電化	100	○	○			
	イラン	テヘラン〜コスラヴィ	580	新線	標準軌・非電化(旅客 160km/h、貨物120km/h)	20		○			政府間合意年 2017年5月8日テヘラン〜ハマダーン間267 km、マラーイエル〜フィルザン間70km開通 2018年3月20日 フィルザン〜ケルマンシャー 間110km開通
	スリランカ	マータラ〜ベリアッタ	27	新線	広軌・非電化・単線 (120km/h)	2.7	○	○			マータラ〜カタラガマ間新線計画 (115km) の一部
2011	バングラデシュ	トウング〜バィラブ	64	修復	狭軌・非電化・複線	1.8		○			
	スーダン	ニャラ〜エルジェナナ	300	新線	標準軌・非電化			○			政府間で合意 未着工
	チャド	コウレレン〜ジャメナ〜 アドレ	1,364	新線	標準軌・非電化 (120km /h)	56	○	○			アベチュ〜アドレ (スーダン国境) 間161km から着工
2012	エチオピア・ジブ チ	アジスアベバ〜ジブチ	756	新線	標準軌・電化 (120km /h)	34 (エチオ ピア国内)	○	○	○	○	着工年 2016年10月5日開通 5年間は中国人要員が運行担当
2013	ウズベキスタン	アングレン〜タッブ	123	新線	広軌・電化	16.3	○	○	○		2016年6月22日開通
	スリランカ	マータラ〜ベリアッタ	27	新線	広軌・非電化・単線 (120km/h)	2.7	○	○			着工年 マータラ〜カタラガマ間新線計画 (115km)の一部 2019年4月8日開通
2014	ケニア	モンバサ〜ナイロビ	472	新線	標準軌・非電化・単線 (旅客140km/h、貨物80 km/h)	36	○	○	○	○	着工年 2017年5月31日開通
	サウジアラビア	リヤド〜ダマン	78	修復	標準軌・非電化・単線	0.3		○			
	ナイジェリア	ラゴス〜カラバル	650	新線	標準軌・非電化 (120km /h)	120		○	○		中国企業が獲得した過去最大額の単独契約
2015	エチオピア	ハラガベヤ〜メケレ	220	新線	標準軌・電化・単線	15		○			着工年
	ケニア	ナイロビ〜ナイヴァシャ	120	新線	標準軌・非電化・単線	15	○	○	○	○	2019年10月16日開通
	タンザニア	ダルエスサラーム〜ン ルンジ、ウガンダ	2,561	新線	標準軌・非電化	76	○	○			2016年11月就任のマグフリ大統領が計画撤 回
	タンザニア	ルデワ〜ムワラ	1,000	新線	標準軌・非電化	14	○				2016年11月就任のマグフリ大統領が計画撤 回
	マレーシア	グマス〜ジョホールバル	197	修復	狭軌・電化・複線	18		○			
	モンテネグロ	コラシン〜コス	10	修復	標準軌・電化・単線	0.06		○			
	ラオス	ホーテン〜ビエンチャン	414	新線	標準軌・電化・単線 (旅客160km/h、貨物 120km/h)	62.8	○	○	○	○	2016年12月着工
2016	ケニア	ナイヴァシャ〜マラバ		新線	標準軌・非電化・単線		○	○	○	○	
	ザンビア	セレンジェ〜チバタ	389	新線	メートル軌・非電化 (旅客120km/h、貨物80 km/h)	22.6		○			
	セネガル・マリ	ダカル〜バマコ	1,286	修復	狭軌・非電化・単線 (旅客100km/h、貨物80 km/h)	27.3		○			中国からの借款供与を目指す
	バングラデシュ	ダッカ〜ジェッソール	169	新線	広軌・非電化・単線 (120km/h)	41	○	○			2018年7月着工
2017	アルゼンチン	ブエノスアイレス〜メン ドーサ	1,626	修復	広軌・非電化	24	○	○			
	ウガンダ	マラバ〜カンバラ	273	新線	標準軌・電化	23	○	○			着工年
	エジプト	カイロ〜第10ラマダンシ ティ	66	新線	標準軌・電化・複線	12.4	○	○	○		都市間軽量鉄道
	スーダン	ポート・スーダン〜ハル ツーム〜ニャラ〜エル ジェナナ		新線	標準軌・非電化						事業化調査 スーダン〜チャド〜カメルーン間鉄道3,400 kmの一部
	ナイジェリア	ラゴス〜カノ	1,315	新線	標準軌・非電化・単線	67 (イバダ ン〜カドゥナ間)	○	○			着工年 (ラゴス〜イバダン間156km) 2018年5月イバダン〜カドゥナ間開通
	マレーシア	クアラルンプール〜トゥ ムパット	539	新線	標準軌・電化・複線 (160km/h)	128	○	○			着工年 2018年7月7日計画中止を発表 2019年7月25日建設再開
2018	イラン	ハマダーン〜サナンダジ シーラーズ〜ファラシュ バンド	132 250	新線 新線	標準軌・非電化 標準軌・非電化			○			
	ネパール	吉隆〜カトマンズ	150	新線	標準軌・非電化・単線						覚書調印年
2019	ナイジェリア	アブジャ〜ワリノロコ ジャ		新線	標準軌・非電化		○	○			
	ベトナム	ハイフォン〜ラオカイ	392	新線	標準軌						基本調査

注：中国の関与については原則として建設に関与したものを対象とし、建設以外については判別したもののみを記している。

出所：IRJ (OE)、『日本経済新聞』、JWR、PS (OE)、RGI (OE)、VT (OE)より筆者作成。

一方、高速鉄道についても、中国は 2000 年代から国外の計画への関与を深めていた。図表 8-9 のように、2005 年に契約したトルコのイスタンブール～アンカラ間高速鉄道が中国にとって初の国外の高速鉄道計画となった。このトルコの高速鉄道計画では、中国鉄建（CRCC）、中国機械進出口（CMC）がトルコ企業と企業体を組んで土木工事を請け負ったもので、中国の高速鉄道システム自体を導入したわけではなかった⁴⁴。

2009 年のサウジアラビアの高速鉄道も、中国企業が土木工事の企業体に参加したのみであったことから、中国にとって初の高速鉄道のシステム輸出は、同年に契約したベネズエラの高速新線計画であった。この鉄道計画はとくに高速鉄道と謳われたわけではなく、貨物列車との共用新線であったが、設計上の最高時速は 220 km と高速鉄道としての規格を備えていた⁴⁵。実際に着工されたようであるが、ベネズエラ経済の混乱によって請け負った中国鉄路工程（CREC）への支払いが止まり、建設は中断されてしまった。

図表 8-9 中国の海外鉄道計画への関与（高速鉄道）

契約年	国名	区間	距離 (km)	建設形態	規格	総工費 (億ドル)	中国の関与				備考
							資金	建設	車両	運行	
2005	トルコ	イスタンブール～アンカラ	250	新線	標準軌・電化・複線 (250km/h)		○	○			土木工事のみ 2014年7月25日全線開通
2009	サウジアラビア	メッカ～メディナ	444	新線	標準軌・電化・複線 (320km/h)			○			土木工事のみ 2014年7月25日全線開通
	ベネズエラ	アナコ～ティナコ	468	新線	標準軌・電化・複線 (220km/h)	75.0		○	○		2013年4月建設中断と報道
2011	イラン	テヘラン～イスファハーン	410	新線	標準軌・電化・複線 (250km/h)			○			高速鉄道を含む計8線（総額130億ドル）の建設を受注
2014	イラン	テヘラン～マシュハド	926	修復	標準軌・電化・複線 (200km/h)	25.6	○	○	○		在来線電化・高速化
	ハンガリー・セルビア	ブダペスト～ベオグラード	350	修復	標準軌・電化・複線 (200km/h)	38.0	○	○			中国政府との合意年 在来線複線化・高速化
	メキシコ	メキシコシティ～ケレタロ	210	新線	標準軌・電化・複線 (300km/h)	37.5		○	○	○	ターンキー方式 2014年11月落札取消 2015年1月計画無期延期
2015	アメリカ	バームデール～ラスベガス	370	新線	標準軌・電化・複線 (高速鉄道)			○	○	○	2016年6月中国側との連携解消を公表
	インドネシア	ジャカルタ～パンドウン	142	新線	標準軌・電化・複線 (250km/h)	55.0	○	○	○	○	2016年1月21日定礎式

注 1：最高時速 200 km 以上の計画を対象としている。

注 2：中国の関与については判別したもののみを対象としている。

出所：IRJ (OE)、NYT (OE)、RGI (OE)より筆者作成。

その後のイランでの新線建設と修復も高速鉄道とは報じられなかったが、2014 年に中国鉄建などの企業体が受注に成功したメキシコの高速鉄道計画は、最高時速 300 km の本格的な高速鉄道であったことから、中国初の高速鉄道技術の輸出であると注目を集めた。しかしながら、落札決定の報道のわずか数日後に、落札を取り消して再入札を行うとの報道がなされ、計画は振出しに戻ってしまった⁴⁶。これは、入札に応じたのがわずか 1 社しか

⁴⁴ NYT (OE) 2014/07/28 “China Exports High-speed Rail Technology to Turkey.” トルコの高速鉄道の車両はスペイン製を用いている。

⁴⁵ RGI (OE) 2009/08/03 “Venezuela Rail Construction Contract Agreed.”

⁴⁶ RGI (OE) 2014/11/07 “High Speed Contract Award Cancelled.”

かったことから、入札をやり直すことによってより多くの企業の参加を促し、競争によって建設費が下がることを期待したものであった。しかしながら、政府の財政状況の悪化に伴い、2015年に入って計画は中止されてしまった⁴⁷。

同様に、2015年に浮上したアメリカ・ラスベガスへの高速鉄道計画への中国企業の参加も、アメリカ政府の車両を国内で生産するという条件を満たすことができず、翌年には連携解消が報じられた⁴⁸。このように、高速鉄道のインフラ整備には参加できたものの、高速鉄道システムの輸出はなかなか実現しなかった。

現在のところ、中国の高速鉄道システムが最初に実現する可能性が高いのは、2015年に契約されたインドネシアのジャカルタ〜バンドゥン間高速鉄道計画である。この計画については、当初日本の支援によって調査設計が行われ、日本政府が円借款を供与することを決めていたが、中国側がインドネシア側の負担を実質ゼロとする案を提示し、それが採用されたものであった⁴⁹。これは、中国鉄建などがインドネシア企業と合弁で設立する企業体が、中国開発銀行から融資を受ける形で建設を行うもので、政府による借款返済が不要という計画であった。しかしながら、2016年1月に定礎式を行ったものの建設は大幅に遅延し、2017年5月ようやく、中国開発銀行から企業体への45億ドルの融資が決まった状況であった⁵⁰。現在建設は続いているが、当初計画の2019年完成は実現していない。

3 鉄道網の外延的拡大

このように、中国は近年国外の鉄道建設事業に積極的に関与しているが、そのほとんどが中国の鉄道網とは直接関係のない、遠く離れた地の鉄道建設事業であった。その中で、2015年に契約した中国〜ラオス間の鉄道は唯一中国の鉄道網に接続するものであり、中国の鉄道網の外延的拡大を目指すものであった。

中国の鉄道網と国外の鉄道網との連絡は、第2次世界大戦後徐々に拡大してきた。戦前においては、国際鉄道は東北部に偏っており、ソ連との接続点である旧東清鉄道の満州里、綏芬河、朝鮮鉄道との接続点である丹東、集安、図們の計5か所で隣国の鉄道と直通していた（王 2002, 190-193）。なお、他に中国の鉄道網からは孤立していた、フランスが建設したハイフォン〜昆明間のメートル軌の滇越鉄道が存在し、雲南省南端の河口で仏印側と接続していた。戦後は1955年に、広西の憑祥とベトナムのドンダンの間の国際輸送が開始さ

⁴⁷ RGI (OE) 2015/02/03 “High Speed Project Cancelled as Economy Worsens.”

⁴⁸ RGI (OE) 2016/06/10 “Las Vegas High Speed Line Promoter Drops Chinese Partners.”
これはサンフランシスコ〜ロサンゼルス間を中心に整備が計画されていたカリフォルニア高速鉄道から分岐してラスベガスに至る高速鉄道建設をエクスプレスウェスト（Xpress West）社が計画したもので、2015年に中鉄国際（CRI）の企業体と建設、資金調達、運行に関する提携を行うことで合意したものの、翌年提携の解消に至ったものである。なお、カリフォルニア高速鉄道は2014年に着工された（海外鉄道技術協力協会 2015, 385）。

⁴⁹ IRJ (OE) 2015/10/05 “China Beats Japan to Build New Indonesian Line.”

⁵⁰ IRJ (OE) 2017/05/15 “\$US 4.5bn Loan Agreed for Indonesian HS Line.”

れ、翌年には二連浩特でモンゴルとの鉄道とも接続した。ベトナムの鉄道はメートル軌であったが、ベトナム戦争が本格化した 1965 年から中国の支援で標準軌用のレールを敷設して 3 線区間とし、ハノイ（イエンビエン）まで標準軌の列車が乗り入れられるようにした（Doling 2012, 185）。一方、モンゴルの鉄道はロシアと同じ広軌（1,520mm）であったので、国境に貨物積替設備と台車交換所が設けられた。

写真 3 昆明南駅に到着する河口北行の標準軌列車(2019 年 8 月)



出所：筆者撮影。

その後、1992 年に入って中国とカザフスタンを結ぶ国際鉄道が開通した。これは新疆ウイグル自治区の阿拉山口とカザフスタンのドストウイクを結ぶもので、ソ連時代から計画されて、ソ連（現カザフスタン）側では 1959 年に開通していたものの、中国側の建設が遅れて 1990 年によりやく国境に至る北疆線が開通し、1992 年から国際輸送を開始したものである（王 2002, 193; 海外鉄道技術協力協会 2015, 279）。カザフスタン側も広軌であることから、モンゴル国境と同じく貨物積替設備と台車交換所が設けられた。

その後、2012 年にはその南のコルゴス（霍爾果斯）～アルティンコル間の第 2 の国際ルートも開通し、こちらがヨーロッパ方面への最短ルートとなった（海外鉄道技術協力協会 2015, 279）。このカザフスタン側との国際鉄道が、近年急速に輸送量を拡大させている中国～ヨーロッパ間の貨物輸送の主要なルートとなっているのである。なお、中国は滇越鉄道の代替ルートとして、昆明からベトナム国境の河口に至る標準軌の新線も建設しており、2014

年までに全通させている。

このように、中国の鉄道網は徐々に国外の鉄道網との接続を拡大させてきた。そして、2015年に最終的にラオス側との建設契約にたどり着いた中国～ラオス間の鉄道は、タイ、マレーシアを経由してシンガポールに至る、新たな鉄道網を構築する可能性を担っている。2009年の時点で、中国はロシア経由でヨーロッパに到達する欧亚高速鉄道、上述のカザフスタン国境経由で中央アジアからドイツに至る中亜鉄道、雲南から東南アジア大陸部を縦断してシンガポールに至る汎亜鉄道網の3つのルートで、高速鉄道の拡張を目指す計画を立てていたという（関 2016）。

これを受けて、2010年に入ってラオスに中国～ラオス間の鉄道整備計画を持ち掛け、両国は中国国境のボーテンからビエンチャンに至る鉄道建設を進めることで合意し、4月に覚書に調印した⁵¹。この鉄道計画は高速鉄道という名称を用いていたが、実際は図表 8-8 のように最高時速が旅客 160 km、貨物 120 kmの中速鉄道であった。上述のように、2010年末には、中国からラオス経由でタイに至る高速鉄道計画を世界高速鉄道会議の場で披露しており、中国の高速鉄道拡張政策は順調なスタートを切ったかに見えた。

しかしながら、タイ側の計画が二転三転して 2018 年までにほとんど進展しなかったのと同様に、ラオス側の区間においても、着工までに紆余曲折があった。当初 2011 年 4 月に着工式が行われるとの話があったが、実際には先送りされた⁵²。これは、総額 70 億ドルに上る高額な建設費のみならず、中国側が沿線の土地開発権を要求したことが、ラオス側の憂慮を拡大させたとも言われた⁵³。その後、2012 年 10 月に、国会でラオスの高速鉄道計画がようやく了承され、ラオス政府が中国の輸出入銀行からの借款で建設費全額を賄うことになった⁵⁴。しかしながら、当時のラオスの国内総生産額は年間約 100 億ドルであり、これだけ高額の借款を受けることに反対の声も存在した（山田 2013, 19-20）。このため、その後も費用負担に関する交渉が行われ、着工される見通しがなかなか立たなかった。

最終的に、2015 年 11 月に総工費の 4 割を中国 70%、ラオス 30%の出資で賄い、残る 6 割は合弁企業が中国からの融資で調達することで合意した（山田 2018, 4）⁵⁵。これは当初の計画から見れば中国側の大幅な譲歩であり、ラオス政府の当面の負担額は約 7.2 億ドルと大幅に軽減されたのである（Ibid.）。その背景には、ラオス区間の実現可能性を高めることで、2015 年末の着工を目指していたタイ中国高速鉄道計画を円滑に進めようとの狙いがあったものと考えられる。

その結果、2015 年 12 月に着工式が行われたが、その後も本格的な着工は遅れた。2016

⁵¹ VT (OE) 2010/07/05 “China to Provide Loan for Vientiane–China Rail Link.”

⁵² VT (OE) 2011/05/20 “Laos–China Railway on Track, Despite Rumors.” 遅れの原因として、2011 年 2 月の中国鉄道部首脳の変更問題があったとの指摘もある（NAR (OE) 2017/06/24 “Land-locked Laos on Track for Controversial China Rail Link.”）。

⁵³ RGI (OE) 2012/10/30 “Chinese Loan Agreements Revive Trans-Laos Project.”

⁵⁴ VT (OE) 2012/10/19 “Govt Goes Full Steam Ahead with Laos–China Rail Project.”

⁵⁵ ラオス政府の出資分の一部は、中国輸出入銀行からの借款で賄うことになっている。

年6月に入って国境の磨憨（モーハン）～ボーテン間などのトンネル掘削は開始されたが、それ以外には具体的な進展は見られなかった⁵⁶。これは、全工区の請負業者が決まっていなかったためであり、計6工区のうちの最後の3工区の落札者が2016年9月によりやく決まった⁵⁷。これを受けて、ようやく全区間での着工のめどが付き、2016年12月から本格的な建設が始まった⁵⁸。その後は2021年末の開業を目指して順調に建設が進んでおり、2019年11月末時点の進捗率は83%となっている⁵⁹。

中国の鉄道網はまだラオス国境まで到達していないが、中国～ラオス間鉄道に接続する玉溪～磨憨間の玉磨線も、2016年4月に全線着工されている⁶⁰。また、昆明から玉溪南までの昆玉線に並行する最高時速200kmの高速線も2016年末に開通しており、この間での高速列車の運行も始まっている⁶¹。このように、計画通りにいけば、2021年にも中国の鉄道網はラオスまで到達し、東南アジアを縦貫する汎亜鉄道の一部が実現することになるのである。

第3節 タイと中国の高速鉄道協力の実像

1 停滞するタイ中国高速鉄道

これまで見てきたように、タイと中国の高速鉄道協力は2010年から始まったものの、2019年までの9年間で得られた具体的な成果は、わずか14.5kmの区間の土木工事の着工のみであった。中国側は当初から汎亜鉄道の実現へ向けて、あるいは2013年以降使われるようになったフレーズである「一帯一路」の実現へ向けて、タイ中国高速鉄道計画を迅速に推進させようとしてきたが、タイ側の反応は鈍いと言わざるを得ない。その背景には、トリンが指摘していた官僚の非協力のみならず、タイ側のしたたかさと高速鉄道計画をめぐる双方の思惑の違いが挙げられる。

中国側から見れば、高速鉄道計画をめぐるタイ側のしたたかさは、想定外のものではあったはずである。中国側は当初タイが自分たちの言いなりになると考え、完全に中国ベースで計画を策定し、タイ側にそれを呑むよう求めていた。中国はすでにアジアやアフリカで鉄道を

⁵⁶ KPL (OE) 2016/06/24 “Senthang Lotfai Lao–Chin Dai Loem Kosang Umong Yu Khet Yusi–Boten Yang pen Thangkan.”

⁵⁷ RGI (OE) 2016/09/15 “Laos Railway Construction Contracts Awarded.” 落札したのはいずれも中国鉄道総公司の系列会社であった。

⁵⁸ VT (OE) 2016/12/26 “Construction of Laos–China Railway Kicks off.”

⁵⁹ KPT (OE) 2020/01/06 “Bolisat Thang Lotfai Lao–Chin Salup Wiak Ngan Nueng Pi Phan Ma lae Wang Phaen Pi 2020.”

⁶⁰ 『人民日報』（電子版）2016/04/20 「中老国際鉄路玉磨鉄路全線正式開工建設」

⁶¹ 中国はミャンマーへの鉄道の一部となる昆明～大理間にも2018年に高速鉄道を完成させている（千葉 2019, 339）。

含むインフラ整備計画に関与しており、アフリカでの鉄道建設のように、中国側が資金供与から建設、システム納入、さらには運営までを主体的に行う計画を進めてきた。このため、タイの高速鉄道計画にしても、当初は同じ枠組みで行えるものと楽観視していた可能性が高い。

しかしながら、タイ側が高速鉄道の実現を希求しているのは確かではあるものの、中国の言いなりになって高い買い物させられることを非常に警戒している。タイは伝統的に特定の国との関係を緊密にしすぎるのを好まず、むしろ、大国を競わせて自らに最も優位な状況を作り出すことを狙ってきた。例えば、1960年代から本格的に始まった借款による道路整備の際には、相対的に高くつく二国間のヒモ付き借款よりも、国際入札による競争の結果より低価格での発注が可能となる世界銀行の借款を好んでいた(柿崎 2009, 113-115)。2011年からのインラック政権時には、中国とバーターによる高速鉄道建設を検討してはいたものの、原則としては国際入札を行って、最もタイに有利な条件を提示した企業あるいは国を選択する姿勢を固守していた。

確かに、プラユット政権は、中国との政府間合意の下で、バンコク～ノーンカーイ間高速鉄道計画を進めることをはじめから打ち出していたことから、タイが高い買物をさせられる危険性は高かった。しかしながら、実際にはタイ側で交渉を担当する官僚は、中国側の提示してくる条件に目を光らせており、中国側の思い通りにはさせなかった。とくに、中国側が提示した建設費がタイ側の想定を大幅に上回ってからは、タイ側の不信感が徐々に高まり、最終的に当初の整備区間をバンコク～コーラート間に短縮する形で建設費を削減するとともに、中国への依存度を極力減らすことでタイ側が主導権を握ろうとした。

タイ側は中国側が出してきた不十分な調査結果や、中国語でしか書かれていない入札仕様書を突き返し、中国側が出してきている詳細を理解したうえで、それらを極力タイで調達することで中国への依存度を下げようとした。自らの任期中に具体的な成果が欲しいプラユット首相ではあったが、高い買物をさせられるつもりは初めからなかったのである。それは、2016年3月に自ら李克強首相に対して、事業形態を改めると説明したことからも明らかであろう。

また、中国から導入する高速鉄道システムの調達契約にしても、タイ側の粘り強い交渉の結果、中国側の提示した高金利の借款を用いることなく、国内で調達した資金のみでの支払いを実現させようとしている。そもそも中国主導型の計画が行き詰ったのは建設費が想定外に高くなることが判明したためであり、資材や土木工事を極力国内で賄うことで費用を節約するものの、高速鉄道システムについては中国に依存する必要があった。この支払に用いる中国からの借款の利率の高さが長らく問題となっており、最終的にタイ側はドル建てでの支払いによって中国からの借款を回避する方針を打ち出し、それを実現させるべく交渉を続けてきたのであった。

高速鉄道に対する思惑の違いは、旅客輸送と貨物輸送のどちらに重点を置くかという点での相違である。タイ側が希望する鉄道はあくまでも旅客輸送用の高速鉄道であり、ヨーロ

ップや日本など世界で一般的な旅客用の高速電車を走らせることであった。確かに、2014年の輸送インフラ開発戦略では、高速鉄道という言葉を使わずに標準軌線と称しており、貨物列車との共用を前提とした中速鉄道へと規格を下げていた。ところが、中速鉄道にしたにもかかわらず、中国側が提示した建設費がタイで高速鉄道として試算した金額を大幅に上回ったことから、2016年3月に、プラユット首相が李克強首相に計画変更を説明した際に、バンコク～コーラート間は最高時速 250 kmの高速鉄道に規格を戻したのである。これによって当面は旅客輸送のみを行うことが決まったため、貨物輸送関係の設備や車両調達を外すことで、建設費の若干の低下が実現したはずである。

一方、中国側が目指していたものは、中国の鉄道網の南への拡張策であり、汎亜鉄道あるいは「一帯一路」の実現であった。この国際鉄道は一応高速鉄道を謳っているものの、実際の中国側の意図は旅客輸送よりも、むしろ貨物輸送を目的としたものであった。例えば、中国からタイまでの高速鉄道が実現して昆明～バンコク間に高速列車を走らせようとしても、この間約 1,700 kmを平均時速 200 kmで走行したとしても 8 時間以上かかり、航空輸送に太刀打ちできないことは明らかである。実際に、ラオス国内の区間は中速鉄道の規格であり、貨物列車の走行を前提としたものである。このため、中国としては高速鉄道という名前を付けながらも、実際には貨物輸送面の効用を期待しているのであり、この点が高速旅客列車の走行のみを想定していたタイ側とは根本的に思惑が異なっていた。

このような事情から、中国にとっては中国の鉄道網の南への拡張がラオスのビエンチャンまでで終わってしまうことは意味がなく、最低でもバンコクや東部臨海地域の港まで到達させることで、国際貨物輸送に役立てなければならないのである。中国側は 2015 年末にラオスとの出資比率の交渉を終わらせ、進展しつつあったタイ側のバンコク～ノーンカーイ間高速鉄道の開通に間に合わせて、中国～ラオス間鉄道を完成させようとラオス側に妥協したのであったが、皮肉にもその直後に、タイは方針を改めてバンコク～コーラート間に計画を短縮してしまった。このため、**図表 8-3** のように、2016 年に入ってから中国側は会議の場で、コーラート～ノーンカーイ間の延伸や、ラオスとの接続のためのノーンカーイ～ビエンチャン間計画を頻繁に取り上げており、タイ側に対して早急にコーラート～ノーンカーイ間のミッシングを除去するよう促しているのである。

このように、タイと中国側の思惑の不一致が、結果としてタイ中国高速鉄道計画を大幅に遅延させることになったのである。中国側からすれば、一刻も早く高速鉄道を実現させたいタイは、中国の言いなりになると高をくくっていた面もあるが、軍事政権と言えども、タイのしたたかさは健在であった。

2 「一帯一路」の実現

タイ中国高速鉄道計画は非常に遅々としながらもその歩みを止めたわけではなく、2020

年中にはほぼすべての区間で土木工事が着工されるはずである⁶²。タイでは2016年から浮上した東部経済回廊（EEC）の一環としてのバンコクと東部臨海地域を結ぶ高速鉄道計画に注目が集まり、官民連携によるPPP純費用方式で建設を行うべく、2018年11月の入札を目指して、6月に公募要領が販売された⁶³。この高速鉄道はバンコク市内とスワンナブーム空港を結ぶエアポート・レールリンクを延伸する形で、ドーンムアン、スワンナブーム、東部のウータパオの3つの空港を結ぶことから、「3空港高速鉄道」と呼ばれることになった。この計画は計50年間の免許計画であり、国鉄が所有するバンコク市内のマッカサンと沿線のシーラーチャーの土地開発をセットとすることで利益を確保できるようにしており、政府もあらかじめ設定した上限額までの負担を認めるものの、政府側の支払いは後払いとなることから、応募者側が事前に資金調達の見通しを付けておく必要があった（SRT 2018, 1-6）。

タイ内外の企業計31社が公募要領を購入したが、実際に2018年11月の入札に参加したのは、バンコクの都市鉄道を営むBTSC社を中心とするBSRグループと、CP社を中心とするグループの2例のみであった⁶⁴。開札の結果、CPグループの提案のほうが政府への出資要請額が低かったことから、国鉄はCPグループとの交渉を進めた。CP側が様々な条件を出したことから交渉は難航したものの、最終的に2019年10月24日に契約調印に至った⁶⁵。こちらのほうが沿線人口は格段に多く、航空利用者や沿線のパッタヤーへの観光客輸送の需要もあることから、タイ中国高速鉄道よりも採算性の高いものとなっている。なお、CPグループには中国鉄建が参加していることから、中国の高速鉄道システムが導入される可能性が高い⁶⁶。

他方で、中国〜ラオス間鉄道の建設は順調に推移していると報じられている。予定通り2021年末に開業しなかったとしても、途中で工事が中断されない限り、遠くない将来中国の標準軌鉄道網がビエンチャンに到達することになる。その際に、現在ラオスのターナーレーンで止まっているメートル軌の鉄道をビエンチャンまで延伸すれば、中国の希望する「一帯一路」は形式的には完成することになる。実際に、このターナーレーン〜ビエンチャン間

⁶² バンコク側のバーンスー〜ドーンムアン間は3空港高速鉄道とルートが重複することから、両者の線路を共用させるかどうかも含めてさらなる調整が必要であり、この間の着工はさらに遅れる可能性もある。

⁶³ PCT (OE) 2018/07/11 ““Echia-Yuop” Thum Ching Haisapit Chueam 3 Sanambin.” この民活方式はPPP純費用方式であり、民間企業が建設を行って免許された期間の運営を行うもので、免許期間は着工から50年間、鉄道施設はBTO（建設・譲渡・運営）方式、2ヶ所の不動産開発はBOT（建設・運営・譲渡）方式でそれぞれ整備を行い、総工費約2,200億バーツのうち、政府が約1,200億バーツを出資する計画である（SRT 2018）。

⁶⁴ PCT (OE) 2018/11/15 “Suek Ching Haisapit CP-BTS Doem Phan Thurakit Doem Phan Prathet.”

⁶⁵ PCK (OE) 2019/10/24 “Sen Haisapit 3 Sanambin.”

⁶⁶ ただし、この計画は当初第3国におけるインフラ整備の日中連携のモデル事業と想定されたことから、日本の国際協力銀行（JBIC）がCPグループへの資金調達役として名を連ねており、鉄道システムの一部に日系企業が参入する可能性はある。

7.5 kmの鉄道建設計画は、タイの支援により整備されることが決まっており、近隣諸国経済開発協力機構 (NEDA) の支援を用いての調査・設計が 2010 年に終了していた (RSP (2011), 137)。

しかしながら、中国～ラオス間鉄道計画が浮上したことから、ラオス側はこの鉄道建設の延期を希望し、最終的に計画を第 1 期と第 2 期に分けて、第 1 期ではターナーレーン駅のコンテナヤード整備のみを行い、第 2 期のビエンチャン延伸は当面見合わせることで、タイとラオスが借款・贈与契約に 2012 年 6 月に調印した (RSP (2016), 19-21, 81-82) ⁶⁷。このうち、第 1 期のコンテナヤード整備計画は、タイの請負業者によって 2015 年 9 月までに完成し、2017 年 3 月に正式にラオス側に引き渡された⁶⁸。このコンテナヤードは長らく利用されていなかったが、2019 年 8 月からタイ～ラオス間の鉄道によるコンテナ輸送が開始されている。第 2 期についてもようやく 2017 年から計画が動き出し、2020 年までの完成を目指している (RSP (2017), 15)。

このため計画通りにいけば図表 8-10 のように、2021 年にはビエンチャンで中国から伸びてくる標準軌線とタイから伸びてくるメートル軌線が接続することになる。レールの間隔が異なるため列車の直通は困難であるが、コンテナの積替えであれば簡単に行うことができる。

写真 4 第 1 タイ・ラオス友好橋を渡る国際列車(2019 年 8 月)

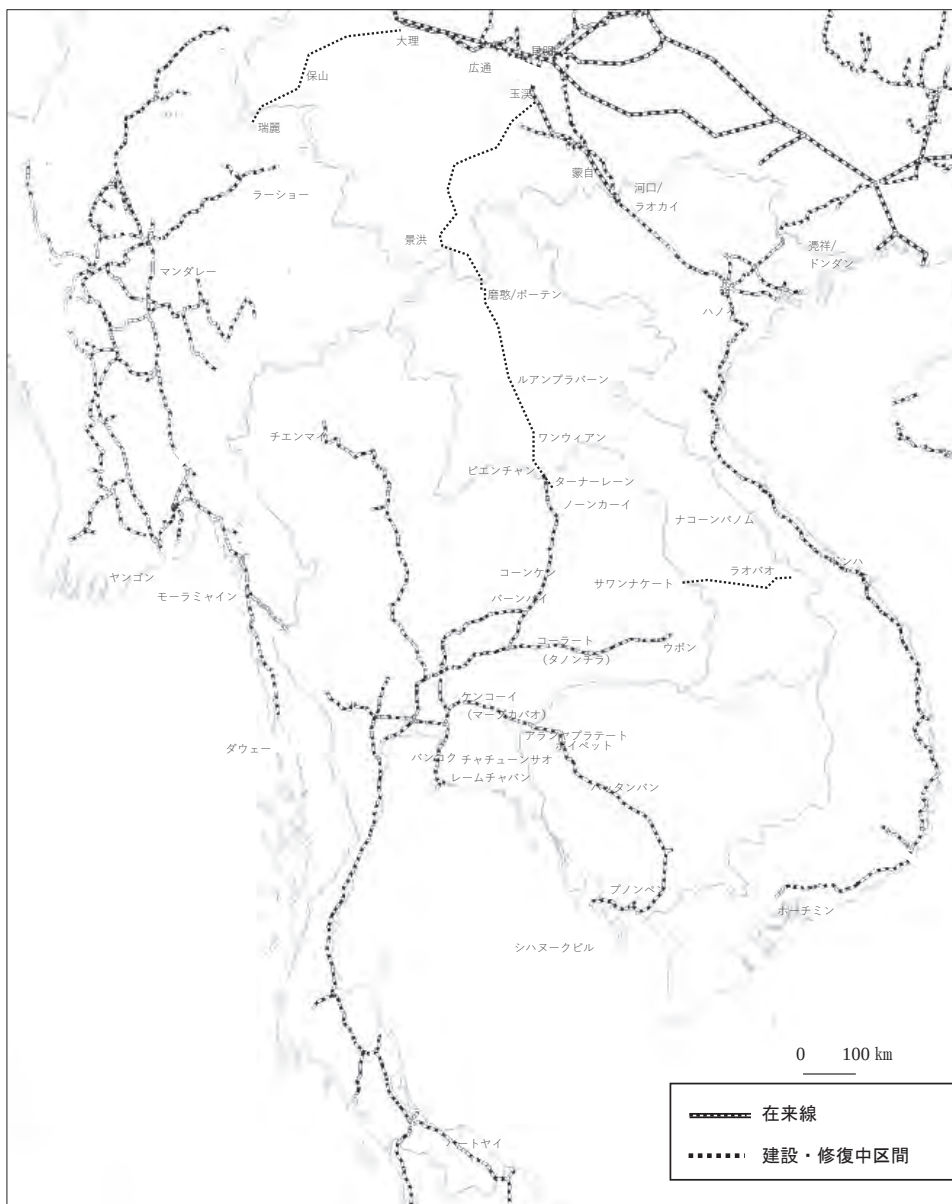


出所：筆者撮影。

⁶⁷ これは借款 70%、贈与 30%となっており、2009 年に開通したノーンカーイ～ターナーレーン間 3.5 km の建設の際も同様の条件であった。

⁶⁸ PCK (OE) 2017/03/23 “Thai Khayap Sang Ik 7.5 Komo. Thang Rotfai Chuang Sutthai Pay Wiangchan.”

図表 8-10 東南アジア大陸部の鉄道網（2019 年末）



出所：IRJ (OE), GNLM (OE), NLM (OE), RGI (OE)より筆者作成。

実際に中国とヨーロッパを結ぶコンテナ輸送の貨物列車は、途中でロシアやカザフスタンの広軌区間を経由する必要があるため、中国＝ロシア／カザフスタン国境とベラルーシ＝ポーランド国境でコンテナの積替えを行っている。同様の積替えをビエンチャンで行うことで、中国～タイ間のコンテナ輸送を行うことが可能となる。さらにタイとマレーシアの

間では、1999 年からコンテナ輸送列車の運行を開始していることから、中国からタイを経由してマレーシア、シンガポールに至るコンテナ列車の運行も物理的には可能となる⁶⁹。

現在中国とヨーロッパの間の鉄道コンテナ輸送が活発化しており、新たな物流ルートとして注目が集まっている。この中国～ヨーロッパ間のコンテナ輸送は、2012 年に重慶とドイツのデュースブルクを結ぶ形で運行が始まり、その後運行区間が拡大して中国、ヨーロッパの双方で発着地が増加した⁷⁰。この間のロシアでは、2016 年の中国～ヨーロッパ間の通過コンテナ個数は 7.3 万個（TEU）であったが、2017 年上半期の個数は 5.6 万個と大幅に増加している⁷¹。2013～2016 年の中国～ヨーロッパ間の鉄道コンテナ輸送量は年平均 65% 増加し、2016 年には計 51 万トンに達したという報道もあり、海運、空運と並ぶ新たな選択肢として定着してきたことを示している⁷²。これは中国～ヨーロッパ間の場合、鉄道輸送の所要時間が空運と海運の中間程度となっているためであり、空運の 5～6 日、海運の 35～40 日に対して鉄道輸送は 14～17 日となっている⁷³。

このため、タイにとっても中国との間の「一帯一路」は、旅客輸送よりもむしろ貨物輸送面で重要な役割を担うはずである。バンコクや東部臨海地域を発地として考えた場合、中国の沿岸部など海運の便が良い地域が目的地の場合には鉄道輸送のメリットは少ないと思われるが、重慶など内陸部の場合は鉄道輸送の優位性が高くなる。さらに、重慶からはヨーロッパ方面へのコンテナ輸送列車が発着していることから、これに接続すればヨーロッパの内陸部へも鉄道輸送が新たな選択肢となる可能性がある。このような「一帯一路」の貨物輸送面の重要性はタイ側も認識しており、プラユット首相も 2017 年 12 月の第 1 区 3.5 km の着工式の際に、タイ中国高速鉄道は中国の高速鉄道と接続し、「一帯一路」を通じてアジアやヨーロッパの 60 ヶ国以上と結ばれるようになるとその意義を強調しており、タイの経済発展や新たな投資に貢献するとの期待を示していた⁷⁴。

しかしながら、「一帯一路」の貨物輸送にとって、高速鉄道は必ずしも必要条件ではない。現在タイはメートル軌の在来線の複線化に本格的に取り組んでおり、バンコク～ノーンカーイ間 624 km でもバンコク～マープカバオ間 134 km が完成し、マープカバオ～コーンケン

⁶⁹ KT 1999/07/21 “Ro Fo Tho. Chap Mue Male Doen Rot Khon Tu Sinkha Rawang Prathet.” このコンテナ輸送列車はバーンスー（後にラートクラバン内陸コンテナデポ）とクアラルンプール近郊のスンガイウェイ内陸コンテナデポを結ぶもので、ランドブリッジ輸送と呼ばれるようになった。

⁷⁰ RGI (OE) 2012/11/02 “Russian Railways Logistics to Cut Two Days from China – Europe Timings.”

⁷¹ RGI (OE) 2017/03/08 “RZD Logistics Traffic Up 5%.”, IRJ (OE) 2017/08/30 “RZD Logistics Intermodal Traffic Grows in First Half.”

⁷² RGI (OE) 2017/05/16 “China–Europe Rail Freight Poses a Growing Threat to Air Cargo.”

⁷³ RGI (OE) 2017/05/16 “China–Europe Rail Freight Poses a Growing Threat to Air Cargo.”

⁷⁴ BT (OE) 2017/12/22 “Construction Bids for High-speed Train Project in Coordination with China to be completed in 2018.”

間 316 kmが建設中であり、残るコーンケン～ノーンカーイ間 174 kmも今後複線化されることになっている⁷⁵。当初の中国タイ中速鉄道計画に含まれていたケンコーイ～マープターブット間 265 kmでも、ケンコーイ～チャチューンサオ間 106 kmでやはり複線化工事が行われており、チャチューンサオ～レームチャバン間 78 kmは 2012 年に複線化が完了している（柿崎 2018, 24）。現在でもこのルートを用いて、東北部とラートクラバンやレームチャバンとの間にコンテナ輸送列車は運行されており、複線化されたうえで車両の増備が行われれば、さらなる輸送時間の短縮や輸送力の増加も期待できる。ビエンチャンで標準軌とメートル軌の鉄道の接続さえ実現できれば、タイ国内の高速鉄道にこだわらなくても、国際コンテナ輸送は可能なのである。

このように、バンコク～ノーンカーイ間高速鉄道の完成を待たずとも、ラオス国内の中国ラオス鉄道とターナーレーン～ビエンチャン間鉄道が開通すれば、中国から東南アジアへと延びる「一帯一路」は事実上 1 つにつながるのである。「一帯一路」の国際輸送が実現して、実際にどの程度の輸送需要を生み出すかを見極めたうえで、在来線の輸送力が逼迫して線増が必要となった時点でノーンカーイへの高速鉄道計画を実行に移すのが賢明であろう。

写真 5 完成したコーンケン付近の複線化工事（2019 年 8 月）



出所：筆者撮影

⁷⁵ コーラート（タノンチラ）～コーンケン間は 2015 年に、マープカバオ～コーラート（タノンチラ）間は 2017 年に請負業者と契約し、それぞれ翌年着工された。2019 年末時点で、コーラート～コーンケン間の複線化はほぼ完成している。

写真6 ノーンカーイで発車を待つコンテナ輸送列車（2019年8月）



出所：筆者撮影

おわりに

本章はタイと中国の協力の下で進められている中速／高速鉄道計画がなぜ遅れているのかを、双方の思惑の違いに焦点を当てて明らかにすることを目的とした。タイの高速鉄道計画への中国の関与は2010年から本格化し、タイ側との間で協力の枠組みについての交渉が進められてきた。2014年に成立したプラユット暫定政権の下で、計画は中速鉄道計画に格下げの上、バンコク～ノーンカーイ間、ケンコーイ～マープターブット間の建設を進めるべく計画が動き始めたが、当初の予定よりも建設費の高騰が見込まれることからタイ側の疑念が強まり、2016年に入って当面バンコク～コーラート間の建設に絞ること、タイ側の単独出資による事業とすること、高速鉄道計画に戻すことが決まった。2017年末にようやく最初の区間の土木工事が着工されたが、2019年末までに着工された区間はごくわずかであり、鉄道システム契約の調印も実現しなかった。

一方、中国の高速鉄道網は急速に拡大し、2018年までに国内の高速鉄道網は約3万kmに到達した。中国は2000年代に入ってから国外の鉄道計画にも積極的に関与するようになり、アフリカを中心に政府間合意の下で中国が借款による資金を供与する形で調査・設計から

建設、車両調達、さらには完成後の運営も行うケースが出現している。その典型例の1つがタイ中国高速鉄道に接続する中国～ラオス間鉄道であり、紆余曲折を経て2016年に入ってようやく建設が開始され、2021年の完成を目指して工事が進んでいる。高速鉄道についても、中国は国外の計画に積極的に関与しており、日本との競争の末に2015年に勝ち取ったインドネシアの高速鉄道計画が、最初に実現する中国の高速鉄道技術輸出となった。

このように、中国が積極的に国外の鉄道整備計画に関与し、すでに中国とラオスを結ぶ鉄道建設を進めていることから、タイ中国高速鉄道の実現に対する期待も大きい。しかしながら、タイ側は中国の言いなりに高い買い物をする気がないのに対し、中国側は他国と同様に、自分のペースで計画が進められるものと楽観視しており、これが計画を遅らせる要因の1つであった。

さらに、高速鉄道の役割についても、タイ側が旅客輸送を念頭に置いた高速鉄道整備を期待しているのに対し、中国側は「一帯一路」の物流ルートとしての貨物輸送をむしろ重視しており、このような双方の思惑の不一致も結果として計画を遅らせる要因となった。ただし、現在国際貨物輸送の中心となっているコンテナ輸送については、中国から伸びてくる標準軌線とタイのメートル軌線が接続されれば、積替え方式によって実現可能であり、タイ国内の高速鉄道整備の実現を待たずとも、「一帯一路」の物流ルートは成立するのである。その点では、中国側が盛んに促しているコーラート～ノンカーイ間の高速鉄道整備を、タイが拙速に行う必要はないのである。

現在タイでは在来線の複線化も精力的に進めており、タイ中国高速鉄道計画のルートと並行するマープカバオ～コーラート間では、複線化工事が佳境に入ってきている。時速160kmでも走行可能と思われる高規格のメートル軌複線が完成する予定であり、高速鉄道と合わせると、複々線の高規格鉄道がバンコク～コーラート間を結ぶことになる。これまでの非電化の単線が過少であったとも言えようが、非電化単線からいきなり複々線化、しかもうち半分は標準軌の高速鉄道という状況は明らかに過剰と言える。しかも、この間では並行する都市間高速道路も建設中であり、完成した暁に一体どの程度の鉄道需要が見込まれるのか、疑問を抱かざるを得ない。

かつて19世紀末に、このバンコク～コーラート間の鉄道を建設した際には、「政治鉄道」と揶揄された歴史があるが、現在のタイ中国高速鉄道計画も「政治鉄道」の側面が強い。実際には、かつての「政治鉄道」はバンコクと東北部間の商品流通の拡大に大きな役割を果たしてきたのであるが、21世紀の「政治鉄道」は、そのレッテルを払拭することができるだろうか。

引用資料 ((OE)は Online Edition、() 内数値は年版を示す) ~~~~~

Bangkok Post. (BP)

Ekkasan Krasuang Khamanakhom. (EKK) [Ministry of Transport Document.]

International Railway Journal. (IRJ)

Khao Krasuang Khamanakhom. (KKK) [Ministry of Transport News.]

Khao Pathet Lao. (KPL)

Krungthep Thurakit. (KT)

Mati Khana Rathamontri. (MKR) [Cabinet Resolution.]

New York Times. (NYT)

『日本経済新聞』

Nikkei Asian Review. (NAR)

Philippine Star. (PS)

Phon Kan Prachum Khana Kammakan Ruam Phuea Khwam Ruammue Dan Rotfai rawang Thai-Chin. (PPK) [Result of the Thai-Chinese Railway Cooperation Committee.]

Phu Chatkan. (PCK)

Prachachat Thurakit. (PCT)

Raingan Pracham Pi Krasuang Khamanakhom (RKK) [Annual Report of the Ministry of Transport.]

Raingan Pracham Pi Samnakngan Khwam Ruammue Phatthana Setthakit kap Prathet Phuean Ban. (RSP) [Annual Report of the Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Agency.]

Railway Gazette International. (RGI)

『人民日報』

Vientiane Times. (VT)

『中国統計年鑑』

引用文献 ~~~~~

秋山芳弘 (2013) 『図解 鉄道の技術』 PHP 研究所。

秋山芳弘・三浦一幹・原口孝之 (2012) 『世界のハイスピードトレイン』 JTB パブリッシング。

白春騷 (2014) 「中国の高速鉄道産業と海外での展開」『常葉大学経営学部紀要』第 1 巻第 1 号、103–112 頁。

千葉正史 (2012) 「中国高速鉄道の歴史と課題——温州事故の背景にあるもの」(中国研究所編『中国年鑑』2012 年版 中国研究所)、37-40 頁。

千葉正史 (2019) 「交通運輸」(中国研究所編『中国年鑑』2019 年版 中国研究所)、339-

342 頁。

中国研究所編（2010）～（2018）『中国年鑑』中国研究所。

Doling, Tim（2012）. *The Railways and Tramways of Viet Nam*. Bangkok, White Lotus.

海外鉄道技術協力協会（2015）『世界の鉄道』ダイヤモンド社。

柿崎一郎（2009）『鉄道と道路の政治経済学——タイの交通政策と商品流通の変容 1935～1975 年』京都大学学術出版会。

柿崎一郎（2015）「タイの高速鉄道計画 第3回 高速鉄道計画の浮上」『タイ国情報』第49巻第3号、29-38頁。

柿崎一郎（2018）「「対立」の時代のタイ国鉄（1998～2015年）——鉄道の凋落と復権」『アジア太平洋討究』第31号、15-29頁。

関志雄 [かん・しゅう]（2016）「中国における高速鉄道の発展の新段階——技術導入から独自の研究開発を経て海外展開へ」経済産業研究所。

長瀬誠（2010）「中国の対外援助と課題」『ICCS 現代中国ジャーナル』第2巻第1号、94-102頁。

Samnak Lekhathikan Khana Ratthamontri (SLK)（2011）*Kham Thalaeng Nayobai khong Khana Ratthamontri: Nangsao Yinglak Chinnawat Nayok Ratthamontri Thalaeng To Sapha*. Bangkok, SLK. [Cabinet Policy Explanation of Yinglak Chinnawat.]

State Railways of Thailand (SRT) 2018. “Invitation to Tender: Private Investment for State Undertaking, The High-Speed Rail Linking Three Airports Project.” Bangkok, SRT.

Trin Aiyara（2019）. *The Rise of China and High-Speed Politics in Southeast Asia : Thailand's Railway Development in Comparative Perspective*. Ph.D. Dissertation, National Graduate Institute for Policy Studies (GRIPS).

王馨源（2002）『中国鉄路国際聯運大事記（1950～1999）』中国鉄道出版社。

山田紀彦（2013）「ラオスの鉄道計画を考える」『盤谷日本人商工会議所報』第616号、19-21頁。

山田紀彦（2018）「ラオス・中国高速鉄道プロジェクト——これまでの経緯、進捗状況、問題点」（IDEスクエア・海外研究員レポート）、日本貿易振興機構アジア経済研究所。

臧世俊（2014）「中国の高速鉄道建設の発展と世界的展開」『千葉商大論叢』第52巻第1号、355-388頁。

引用ホームページ ～～～～～～～～～～～～～～～～～

Phak Phumchai Thai (<https://www.bhumjaithai.com/>)

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

はじめに

2010 年代前半、産業集積を誇るタイにおいて、労働者不足と賃金上昇を背景に、周辺国に衛星工場を設置し、労働集約的な工程を移管する動き、いわゆる「タイプラスワン」が起こった。これにより、タイのサプライチェーンが国境を越えて、周辺の後発途上国に広がった。東南アジア諸国連合（ASEAN）はカンボジア、ラオス、ミャンマー等後発加盟国（CLM）の経済の底上げには、国際的なサプライチェーンへの参画が必要としてきた。実際に同戦略によって、タイの周辺国との貿易は拡大の一途を辿っている。しかし、その流れにミャンマーは乗り遅れた。タイの国際的サプライチェーンのミャンマーへの延伸を阻んできたのは、ハード面・ソフト面双方での連結性の欠如である。

実際に、ミャンマーは ASEAN 随一の産業集積地タイに隣接しているが、同国に進出している日系製造企業にとって調達がボトルネックになっている。2017 年のジェトロ調査によると、在ミャンマー日系企業の平均現地調達率は 14.4%で、カンボジア（同 8.0%）、ラオス（同 8.2%）より高いものの、ASEAN 域内調達はカンボジア（同 28.3%）、ラオス（同 26.2%）に比べてミャンマーは 15.3%で凡そそれらの半分でしかない。これは特に、隣国タイとの物理的連結性の問題に起因するとみられる。

近年、ミャンマーは、これらボトルネックが徐々に解消しつつあること、さらにラオス、カンボジアを圧倒的に上回る 5,200 万人の人口規模を抱えていること等から、「最後のフロンティア」として注目されている。ティラワ特別経済区（SEZ）など一部地域で外国企業の進出ラッシュが起きるなど、工業化に向けた胎動が始まった。本章では、タイプラスワンとしてのミャンマーの現状とポテンシャルを考える。

第 1 節 現地調査の概要

学習院大学国際社会科学部末廣昭教授を団長とする総勢 6 名の GMS（大メコン圏）調査団は、2018 年 8 月 17 日から 20 日にかけて、ミャンマー最大都市ヤンゴンを起点に、ティラワ SEZ や隣接するコンテナターミナルのプロジェクトサイトを訪問し、ヒアリン

グ調査をするとともに、ヤンゴンからカレン州の州都パアーンを経由してタイ国境ミャワディを抜け、ターク県メソットからバンコクまでを実走した。ヤンゴンからバンコクまでの走行距離は1,008kmであった。その走行記録が以下の表である（詳しくは本報告書の第1章を参照）。

図表 9-1 末廣 GMS 調査団のヤンゴン＝バンコク間走行記録

走行日	走行区間	国名	走行時間 時間:分	走行距離 キロメートル	平均時速 キロ/時間
2018年8月17日	ヤンゴン⇄ティラワ	ミャンマー	3:04	80	26.1
2018年8月18日	ヤンゴン⇒パアーン	ミャンマー	6:02	298	49.4
2018年8月19日	パアーン⇒ミャワディ	ミャンマー	4:27	167	37.5
	メソット国境⇒市街	タイ	0:40	32	48.0
2018年8月20日	メソット市街⇒バンコク	タイ	7:29	511	68.3
ヤンゴン＝バンコク間			18:38	1008	54.1

（出所）ヤンゴン＝バンコク間走行記録（記録作成者：助川成也、末廣昭、宮島良明）より。

ヤンゴン＝バンコク間の走行に要した時間は18時間38分である。平均時速をみることで、凡その道路状況や混雑状況が推察できる。ヤンゴン市内からティラワ SEZ 間はヤンゴン市内やバゴー川を渡河する際の渋滞、また人通りが多い街中を抜けることから、平均速度は26kmにとどまった。ティラワ SEZ はヤンゴン中心部から南に約25km、車で約1時間のタンリン郡区に位置し、実走結果とほぼ整合している。



地図 1 末廣 GMS 調査団のミャンマー国内走行ルート
助川成也作成。

2日目には、ヤンゴンから幹線道路を使いパアーン、3日目にはさらに東進し、タイ国境の街ミャワディまで走行した。まずヤンゴンから東北方向に延びる国道1号線を走行し、旧都バゴーを抜け、パヤジイ（Hpa Yar Gyi）で8号線に入り、さらにタトン（Thadon）で85号線を経由してパアーンを目指した。その間の平均時速は49kmであり、その多くは片側2車線両側4車線の幹線道路で、その走行に大きな不安はない。

しかし、パアーンからミャワディ間の 167km は調査団が予想した以上の約 4 時間半を要し、その平均時速は 37.5km であった。特にパアーンからミャワディの手前約 70km 地点に位置するコーカレイ間の 85 号線の道路状況は、雨季であったこともあろうが、劣悪な箇所が多数あったことから、調査団はエインドゥ（Eindu）から南に迂回を余儀なくされるなど、現時点でヤンゴン＝バンコク間物流の最大のボトルネックである。以降、2018 年 8 月の末廣 GMS 調査団の活動を報告する。

第 2 節 タイとミャンマーの陸上輸送

1. ヤンゴン＝バンコク間陸上輸送の潜在性

ミャンマーとタイとの間には、険峻な山々が連なり、国境線自体は約 1,800km に至るものの、正式な国境数自体は数えるほどしかない。両国間の陸上輸送は課題が多い一方、ティラワ SEZ に見られるように、局地的には外国企業の進出ラッシュが続き、工業化に向けた胎動が始まっている。その加速化には、ハード・ソフト両面で物流インフラを整備し、ミャンマー＝タイ間でサプライチェーンの連結可能性を高める必要がある。

ミャンマーとタイとを繋ぐ陸上物流網の代表例は東西経済回廊である。もともと同回廊は、2001 年の第 10 回 GMS 閣僚会議で採択された 10 の旗艦プロジェクトの一つに位置付けられる。この経済回廊は、インドシナ半島をミャンマーのモーラミヤインからタイ、ラオスを横断してベトナムのダナンまでの 1,450km を繋ぐ構想であった。ただし、その回廊上には各国の主要な都市や物流拠点はなく、東西に運ぶ貨物が極端に少ないなど、経済効果面では懐疑的な見方もあった。2016 年の第 21 回 GMS 閣僚会議では、経済回廊を GMS 全ての首都、主要な都市、重要港湾に繋ぐ形で延伸・拡大する方向で検討されることになった。

バンコクとヤンゴンとが経済回廊として高規格道路で繋がり、あわせて国境手続きが簡素化・円滑化されれば、その経済効果は計り知れない。バンコク＝ヤンゴン間の輸送では、海上の場合、マラッカ海峡を経由して通常約 21 日を要している。一方、陸上輸送では、距離にして約 1,000km、必要日数は 3 日間である。陸上輸送は、ハード・ソフト面の各種ボトルネックが解消されれば、さらに輸送時間の短縮が可能である。

2. 解消される両国のボトルネック

タイプラスワンの動きが始まった 2010 年代前半、バンコク＝ヤンゴン間の陸上輸送におけるボトルネックについて、タイ側では、①ターク市街からメーソットまでの山越え区間は、片側 1 車線の急坂・急カーブが続く難所であったこと、②国境のモエイ川にかか

るタイ・ミャンマー第1友好橋は構造上欠陥があること、である。特に②については、橋脚に複数の亀裂があり、中小型トラック（総重量25トン10輪以下のトラックを指す）のみ通行可能である。タイ側が大型トラックで国境まで輸送した場合、橋の手前で中小型トラックに、さらに橋を渡って再び大型トラックへと、少なくとも2度の積み替えが必要になっていた。

一方、ミャンマー側のボトルネックは、③国境周辺は少数民族勢力地域であり、タイ国境からミャワディ・トレードゾーンを越え、18km地点以西は外国人の立ち入りが制限されていたこと、④国境の街モーラミヤインを抜けた先のコーカレイの山越えルートは急峻で幅が狭く、隔日毎の一方通行であったこと、等である。



**写真1 タイ・ミャンマー
第2友好橋**
(出所) 2018年8月
19日助川成也撮影。

これら両国のボトルネックは解消しつつある。まずタイ側の①について、現在、全長86kmを4つの区間に分け、拡幅工事及び勾配緩和工事が急ピッチで進められている。うち3区間は工事が終了し、片側2車線でかつ勾配も緩やかになり、高速走行も可能になった。

実際に、GMS調査団の走行記録によれば、メーソット市街からターク迄の山越えルートでの平均時速は60.7kmであった。また②について、第1友好橋から直線距離で約4kmの地点に第2友好橋が設置され、2019年3月に完工し、同年10月30日に供用が開始された¹。このようにタイ側のボトルネックは解消の目途が立っている。

一方、ミャンマー側について、③については、2013年8月末以降、外国人の通行が可能になっており、また④のルートも、タイの支援により45.5kmのバイパス道路（ミャンマー・タイ友好道路）が2015年8月末に開通、これにより輸送時間が大幅に短縮され

¹ Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program, Joint Ministerial Statement, the 23rd Ministerial Conference, Phnom Penh, Cambodia, 18 November 2019.

た。③および④によって、漸く外国人が同地域への立ち入りが可能になった²。

3. 課題が残る緬側パアン・コーカレイ間道路

GMS 経済回廊の設計基準は、基本的に欧州ハイウェイに準じて 4 つのカテゴリーに分けられている。最終的に 2020 年には、①基本的に全区間がクラス I 以上に整備されること、②交通量の少ない非幹線道路についてはクラス II 以上とすること、を目指している³。そのため、ヤンゴン＝ミャワディ間もクラス I の道路整備が期待される。

- ① プライマリー：4 車線以上、設計速度 60～120km/h、自動車専用道路
- ② クラス I：4 車線以上、設計速度 50～100km/h
- ③ クラス II：2 車線、設計速度 40～80km/h
- ④ クラス III：2 車線、設計速度 30～60km/h

2018 年 8 月に、ヤンゴンを起点に国境を越えてバンコクまで約 1,000km を走行したが、最大の難所は、サルウィン川の東に位置するパアン＝コーカレイ間約 80km の区間である。パアンは 2018 年 7 月、モンスーンの影響による豪雨に見舞われ、洪水が発生した。GMS 調査団の訪問時も、サルウィン川の水位はほぼ地上面に達し、土地が低い場所では川から水が流れ込むなど、洪水による輸送網寸断のリスクがある（写真集を参照）。



写真 2 パアン市内で発生していた洪水の様子。（出所）2018 年 8 月 19 日 助川撮影。

² 末廣 GMS 調査団は 2013 年 8 月にもミャワディを訪れているが、国境から 18km 地点以西への外国人入境制限により、ミャンマー国内の道路状況は確認出来ていなかった。

³ 春日尚雄（2017）「AEC2025 に向けた ASEAN 連結性の強化」『経済統合で変化する投資環境と機械工業の ASEAN 投資』国際貿易投資研究所、31 頁。

さらにコーカレイまでの道路は、アスファルトの表面が剥離・陥没するなど、至るところで破損がみられる。車両はそれら破損箇所を避けながら走行するため、通行には相当の時間と注意を要する。また、モーラミヤインでサルウィン川に合流するジャイン川支流（ラインプウェ川）にかかるジャイン・コーカレイ橋は木造で、大型輸送車両はここを通行出来ず、同橋を迂回、隣接する地点に設けられた浮き橋（Pontoon 橋と呼称）を通行する。しかし、2018年8月の調査時は、川の水位が高く、浮き橋の陸地との連結部分が水没、浮き橋は通行止めになっていた。

これらヤンゴン＝バンコク間ルートを物流の大動脈化するには、わずか80kmの区間であるが、パーン＝コーカレイ間において、クラスI水準の全天候型道路の整備、木造橋梁の現代的な橋梁への架け替え等が待たれる。道路整備はアジア開発銀行（ADB）とミャンマーの民間企業とが、それぞれ維持管理および拡幅工事を行っている。大型貨物輸送実現の要となる橋梁は、日本が東西経済回廊整備の一環で、JICAが支援し、コーカレイ近郊のジャイン・コーカレイ橋、モーラミヤイン近郊のジャイン・ザタピン橋、アトラン橋の3橋梁を架け替える予定である⁴。ジャイン・コーカレイ橋は2019年3月に安藤ハザマ⁵が、残りの2橋は2020年2月にIHIインフラシステム⁶が、それぞれ事請負契約を締結している。前者は2021年6月、後者は2023年7月に完成を予定しており、輸送環境の改善が一気に進むことになる。



イメージ 架け替え後のジャイン・コーカレイ橋（出所）安藤ハザマプレスリリース（2019年3月18日）。

⁴ 工事額はジャイン・ザタピン橋（1億2911万ドル）が最大で、ジャイン・コーカレイ橋（1億2286万ドル）、アトラン橋（6825万ドル）が続く。

⁵ <http://www.ad-hzm.co.jp/info/2019/pre/20190318.html> (20年2月10日閲覧)

⁶ https://www.ihico.jp/ihico/all_news/2019/infrastructure_offshore/2020-2-07/index.html (2020年2月10日閲覧)

第3節 タイ＝ミャンマー間のソフト面の国境インフラ整備状況

1. 国境税関で電子通関システムを導入

バンコク＝ヤンゴン間の物流の大動脈化には、国境を中心としたソフト面のインフラ整備も重要である。ミャンマー税関局（MCD）は、日本の支援を受ける形で、日本の電子通関システム NACCS のミャンマー版 MACCS⁷を、2016 年 11 月よりヤンゴン国際空港、ヤンゴン本港、ティラワ地区港、ティラワ SEZ 内税関で運用を開始した。

タイとの陸上国境であるミャワディ税関でも、2018 年 6 月から運用を開始したが、ヤンゴンに比べ関税の振込手数料が高いこと、一部の通関書類は電子データによる提供で済むはずが、原本を要求される場合もあるという⁸。陸上国境で MACCS が安定的に運用されれば、バンコク＝ヤンゴン間の一大物流ルート化に向け、同国境税関手続きの電子化は大きな進展である。



写真3 ミャワディ・トレードゾーン。（出所）2018 年 8 月 19 日 助川成也撮影。

また ASEAN は、輸出者から貿易関連書類や情報を電子的に一元的に受け付け、それらが輸入相手国の一元窓口を通じて瞬時に関係機関に電送される、いわゆる ASEAN シングルウィンドウ（ASW）の構築作業を行っている。ASW により通関手続きに要する時間やコストを大幅に削減出来る。現在、ASW を通じ ASEAN 自由貿易地域（AFTA）の電子的な原産地証明書「e-ATIGA フォーム D」について、2018 年 1 月よりインドネ

⁷ MACCS は Myanmar Automated Cargo Clearance System の略。

⁸ ジェトロ・ヤンゴン事務所クン・トゥーレイ次長からの調査団によるヒアリング。

シア、シンガポール、マレーシア、タイ、ベトナムの5カ国での電子的交換が始まった⁹。5カ国に遅れて2019年にはブルネイが4月から、カンボジアが7月からそれぞれ参加した。ミャンマーはUSAIDの支援を受けて、AXWAY ASW Gateway およびナショナル・シングルウィンドウ（NSW）Routing プラットフォームを開発している。2020年1月20日に残る3カ国、具体的にはミャンマー、ラオス、フィリピンも参加、10カ国全てで電子的交換が行われている。今後、ASWでe-ATIGA フォームDの交換に続き、ASEAN 電子税関申告書（ACDD）と電子衛生植物検疫証明（e-Phyto）についても、順次、交換テストを開始する。

現在、在タイ企業の中で労働集約的な工程のみを周辺国で行うタイプラスワン戦略を採用する企業が徐々に増えているが、周辺国で当該工程を終えた製品をタイに戻す場合、AFTAを用い関税減免を受けることになる。原産地証明書の輸出入国との間での電子的交換により、国境通関手続きが迅速化・円滑化することが期待される。

2. 待たれるCBTA アーリーハーベストへの参加

自国の輸送車両が、国境を越えて隣国や第三国への輸送を可能にする越境輸送の実現も、物流円滑化の鍵である。越境輸送の実現は、国境での相手国車両への積み替えによるタイムロスや貨物破損リスクを最小化する。

現在、ADBが主導するGMSの一環で、メコン5カ国に中国を加えた6カ国は、輸送車両の相互乗り入れ実現を目指し、豪州の支援を受けて越境交通協定2.0（CBTA 2.0: Cross Border Transportation Agreement）（改訂版CBTA）への改定作業が進められている。同協定は2019年の発効を目指していたが、2020年2月現在、実施に至っていない。

CBTA 2.0 およびその附属書のうち、産業界の要請を受けた形で車両およびコンテナの他国への一時的輸入について、2016年12月の第5回CBTA 合同委員会で「アーリーハーベスト措置」として前倒し実施が決まった。2018年3月にベトナム・ハノイで実施されたGMS 首脳会議の一環で、「GMS-CBTA のアーリーハーベスト措置の実施にかかる覚書」が署名された。ここでは、各国とも500台を上限に一時許可証（Temporary Admission Document : TAD）を発行、同許可証を携行している車両に対し、30日を上限に他国への乗り入れを認める。その際、一時的に輸入する車両およびコンテナについて、輸入関税の支払いや税関への預け金、輸入禁止・制限措置を課さないことが約束されている。

ミャンマーを除く5カ国で18年6月1日にアーリーハーベスト措置が開始される予定

⁹ ジェトロ・バンコク事務所蒲田広域調査員によれば、マレーシアが発行したe-ATIGA フォームDがタイで正しく表示されない事例や、ベトナムで受け取り確認が出来ないなど技術的なトラブルが発生しており、移行期間を9月末まで延長していた。

であった¹⁰。しかし発効を前に、ラオスが通行車両に対し、道路維持・管理費用の徴収制度の導入を求めたことにより、実施は2カ月遅れの8月1日になった。

ミャンマーはCBTA2.0 アーリーハーベストに2021年に参加するが、それに先駆けてタイはミャンマーとの2国間で、試行的に各々100台を上限に貨物輸送車両の相互乗り入れに乗り出すべく、2019年3月に覚書を締結した。ミャンマー側では、2019年6月時点で国際越境オペレーター(ICBO)ライセンスを発行しており、初期段階として21車両分のライセンスを3社に発行した¹¹。一方、タイ側もさらに2019年11月の第23回GMS閣僚会議の一環で、タイ＝ミャンマー間でCBTA改善にかかる覚書を締結、メーソット＝ミャワディ間の出入国検査所と通関手続きの改善を図る。バンコク＝ヤンゴン間の一大物流ルート化に向け、二カ国間での相互乗り入れの本格化、そしてCBTA2.0への期限通りの参加が期待される。



写真4 バゴー市、ミャンマー精米所協会東部地区会長のU KYI TUN氏のオフィス前にて集合記念写真。(出所)2018年8月18日 ミャンマー側のスタッフが撮影。

¹⁰ ミャンマーは2年間(2020年6月1日まで)、実施が猶予されたが、さらに猶予期間が1年間延長され、同国の参加は2021年になる予定である。

¹¹ 2019年6月12日付『ミャンマー・タイムズ紙』によれば、MK トランスポテーション、ヘラクレス・ロジスティクス、およびリソース・グループ・ロジスティクスの3社にライセンスを付与した。

第4節 ティラワ開発と拡大するヤンゴン都市圏

1. 郊外に拡大の機運をみせるヤンゴン

日本企業を中心とした外資系企業の進出が続き、後発途上国の工業化に向けた胎動を直に感じられるのがティラワ SEZ 及びその周辺である。ティラワ SEZ はヤンゴン中心部から南に約 25km、車で約 1 時間のタンリン郡区に位置する。2020 年 2 月 1 日現在、110 社が契約を締結、うち 79 社が操業を開始している¹²。110 社のうち 65 社は、これまでほぼ外資系企業が参入してこなかった国内市場の開拓を目指している。うち半分の 55 社が日系企業である。GMS 調査団が訪問した 2018 年 8 月時点で、ティラワ SEZ で約 7,100 人の直接雇用を創出しているが、現在開発中のゾーン A およびゾーン B をあわせて最終的に 4 万人の雇用創出を見込んでいる。

ティラワ SEZ の総面積は 2,400ha。これはタイで最も日本企業が集積しているアマタシティ・チョンブリ工業団地（旧名アマタナコン工業団地。総面積 4,000ha）の 6 割。2020 年 2 月時点で、開発中の面積は全体の約 4 分の 1（629ha）で、今後の需要に応じて開発面積を拡大していく予定である。

2015 年 9 月に供用開始したゾーン A（開発面積 405ha）はすでにほぼ完売し、開発中のゾーン B（開発面積：第 1 期 101ha／第 2 期 77ha／第 3 期 46ha）について、第 1 期は 2018 年 7 月に、第 2 期は 2019 年 8 月に、それぞれ供用を開始し、第 3 期は 2021 年 4 月の供用開始を目指し、整備が進められている。



**写真 5 日メコンビジネスフォーラムでのアウン・サン・スーチー
国家顧問**

**（出所）2018 年 10 月 9 日
助川成也撮影。**

2018 年 10 月初旬、日メコン首脳会議で来日したアウン・サン・スーチー国家顧問兼外務相は、日本貿易振興機構（ジェトロ）が主催した日メコンビジネスフォーラムに登壇、日本が関与する 19 のプロジェクトの中でも特にティラワ開発を取り上げ、開発中の SEZ

¹² Myanmar Japan Thilawa Development (MJTD) 社資料による。

内ゾーン B への投資も「目白押しである」とし「成功の典型例」と称賛、さらなる投資を呼びかけた。また、投資や事業にかかる許認可手続きを 1 カ所で行える同 SEZ 内ワンストップセンターを、全国に展開していく意向を示した。

アウン・サン・スーチー国家顧問が実質的に領袖を務める国民民主連盟 (NLD) 政権は、国内では経済改革の遅れから「全くの期待外れ」との声が広がり、国際社会からはロヒンギャ問題で強い非難を浴びている。NLD 政権は発足当初、ティラワ開発について「ティン・セイン前政権下のプロジェクト」として関心を示さなかった。ところが、同地区を起点に工業化の胎動が始まっている状況から、2019 年 8 月に、アウン・サン・スーチー国家顧問がティラワ SEZ を初めて訪問し、4 社を見学、関与を決めた模様だ。

日メコン首脳会議で採択された東京戦略 2018 では、「ハード連結性」について、インフラ整備及び官民連携 (PPP) 促進の潜在性と重要性を確認した。このうちティラワ SEZ は、ハード・ソフト面のインフラ整備などを日緬両国政府が支援するなど、官民連携による国家プロジェクト的要素を兼ね備えている。これがティラワ SEZ に企業が殺到している背景である。

長年、ミャンマーは ASEAN 諸国の中で最もインフラが脆弱で、特に製造業の進出が困難であったが、政府の強力な支援で、電力、交通アクセス、港湾などハード・インフラのボトルネック解消が進められている。特に同国で深刻な電力問題については、政府開発援助 (ODA) で発電所、変電所を設置し、高圧送電網と配電網を整備した。従来、月 4〜5 回程度発生していた停電は、新たに 200MW の容量を有する変電所が 2018 年 2 月に稼働して以降、劇的に改善したという¹³。



写真 6 ティラワ SEZ 入口と高圧送電線。(出所) 2018 年 8 月 17 日 助川成也撮影。

ティラワ SEZ は前述のアマタシティ・チョンブリ工業団地と同じく、都心から 1 時間

¹³ Myanmar Japan Thilawa Development (MJTD) 清水禎彦社長による。

強を要していた。アマタシティの場合、都心からの距離はティラワ SEZ の2倍強の約 60km。ティラワ SEZ について、アクセス道路 8.7km を片側 2 車線の 4 車線道路にするなどのインフラ整備が完了すれば、大幅な時間短縮が期待出来る。

ティラワの開発が順調に進み、工業用地の販売も予想以上に順調なことから、タンリン郡区のヤンゴン川を挟んだ西側対岸のダラ郡区に、新たな開発計画が持ち上がっている。2018 年 1 月、ヤンゴン市街とヤンゴン川西岸ダラ郡区を結ぶダラ大橋建設について、合併事業を含む韓国企業を対象に競争入札の公示が行われた。資金は韓国経済開発協力基金（EDCF）の援助で賄われ、2021 年の完成を目指す（**本章末尾の地図 2**を参照）。

続いて 2018 年 3 月、ヤンゴン管区は新ヤンゴン開発公社を設立、同社がヤンゴン川西岸の新都市開発を担うことになった。2020 年 1 月 29 日付 NNA によれば、同年 1 月、習近平国家主席のミャンマー訪問に合わせて、中国交通建設集団（CCCC）との間で、ヤンゴン新都市開発に関する基本合意書（LOI）を交わしたという。この開発プロジェクトは中国・ミャンマー経済回廊（CMEC: China-Myanmar Economic Corridor）の一部に位置付けられている。

ティラワ地区に加え、ダラ地区などの開発が進展すれば、ヤンゴン経済圏が同地区を含めた形で郊外に拡大し、バンコクと同様、ヤンゴンも中間所得層を数多く内包した巨大都市圏を形成することが期待される。

2. 整備が進むティラワ周辺のインフラ整備

ヤンゴン都市圏がティラワ地区を含めた形で拡大するには、SEZ にアクセスする各種交通インフラの改善が必要不可欠である。ティラワに関するインフラ改善は主に、(1) 新タケタ橋架橋工事、(2) バゴー橋架橋工事、(3) タンリン・ティラワ道路の改修工事、(4) コンテナターミナル港整備、がある（**本章末尾の地図 2**を参照）。

(1) については、ヤンゴン市中心部からティラワに繋がるルート上で、バゴー川支流パズンダウン川に架かるタケタ橋は、1966 年にコロンボ計画としてカナダの資金協力で建設されたものである。同橋はヤンゴン市中心部とタケタ地区、タンリン地区を結ぶ交通の要衝で、朝夕を中心に慢性的な渋滞が発生していた。また、建設からすでに 50 年以上が経過し、10 トンの重量制限が設けられていた。日本は新たな橋梁を無償資金協力で整備支援、2018 年 8 月下旬に、片側 2 車線の新タケタ橋（ドーボン橋）の開通式が行われた。

(2) については、タケタ地区とタンリン地区を隔てるバゴー川にはタンリン橋、ダゴン橋の二つが架けられている。最も SEZ に近接するタンリン橋は、1993 年に中国の支援で架橋された片側 1 車線の道鉄併用橋で、老朽化によりコンテナ積載トラックなど大型トラックは同橋を通行出来ず、ダゴン橋への迂回を余儀なくされてきた。そのため、日本政府が支援する形で、新たに片側 2 車線、最大 75 トンまでの車両が通行できる新バゴー橋が建設中である。三井住友建設と横河ブリッジとの共同事業体が 2019 年 3 月に契約を締結

した。工期は 32 カ月を予定している。



写真 7 タンリン橋の軌道を走行する鉄道。（出所）2018 年 8 月 17 日 助川成也撮影。

(3) はタンリン・ティラワ道路のタンリン橋南側の 8.7km を、片側 2 車線へ拡幅・整備するプロジェクトである。土木、建築工事を請け負う鉄建（株）が受注し、2017 年 12 月に工事を開始している。MJTD 社（Myanmar Japan Thilawa Development Ltd.）によれば、完工は 2019 年 12 月を予定している。

(4) については、ティラワ SEZ に隣接するヤンゴン川に、日本政府が支援する形でコンテナターミナルの建設・整備が進められており、ミャンマー進出企業の原材料・部材調達や輸出の拠点となることが見込まれる。末廣 GMS 調査団は 8 月中旬に現地のプロジェクトサイトを視察する機会を得た。その詳細を次で報告する。

第 5 節 海上物流のハブ化が期待されるティラワ港

1. 河川港ヤンゴン本港のボトルネック

世界の国際貿易の主力は海上輸送である。ミャンマーも同様に、2015/16 年度の輸送モード別貿易をみると¹⁴、往復貿易額に占める海上輸送の割合は 61.5% である。近年、インフラ整備と相俟って、陸上輸送（国境貿易）のシェアが増加しているものの、依然として 2 割（19.2%）程度である。特に輸入では 8 割超（82.2%）を海上輸送が占めるなど、貿易上、最も重要な輸送モードである。

¹⁴ 4 月～3 月。しかし政府は 2018 年度から会計年度を 10 月～9 月に移行する予定。

アンダマン海に面したミャンマーには、ミャンマー港湾公社（MPA）が管理する9つの港がある¹⁵。うち最大の貿易港はヤンゴンにあるヤンゴン港である。2015/2016年度において外航船・内航船を含めた港湾別の入港船舶数では、ミャンマー全体で1万1,661隻であった。うちヤンゴン港は3,381隻で約4分の1を占めるに過ぎない。しかし、旅客または貨物の運搬容量を示す純トン数で見れば、ミャンマー全体の1,400万トンのうち1,200万トンがヤンゴン港に集中する。MPAによれば、ヤンゴン港は同国の輸出入の9割を担う同国最大の港湾である。

ヤンゴン港は、ヤンゴン市内にあるヤンゴン本港（以下、本港）とティラワ地区港（以下、ティラワ港）とに分かれる。本港はヤンゴン川の河口から上流に約32km地点に位置する河川港である。河川港ならではの課題もある。ヤンゴン港に入港出来る船舶の喫水（水面から船底までの深さ）は9mである。現状では1,000TEU積み程度のフィーダー船しか寄港できない。さらに河口からヤンゴン港の間には、エレファント・ポイント（水深6m）とモンキーポイント（水深4.5m）と呼ばれる2つの浅瀬がある。前者は河口地点に、後者はヤンゴン近郊バゴー川との合流地点にある。

河口からヤンゴン港に至るには、満潮の時間に合わせてこの浅瀬を通過する必要がある。毎回、満潮の時間に合わせ、待機していた船舶が船団を組んで浅瀬を航行するという。そのため、河口からヤンゴン港に入港するまでに、上り下りとも2回の潮待ちを余儀なくされる。特にモンキーポイントは、航路幅が95mと最も狭く、かつ湾曲しているため、一方通航に制限されている。バンコク＝ヤンゴン間の海上輸送は、マラッカ海峡を経由して通常約21日を要するが、うち2日間はヤンゴン川河口からヤンゴン港までの輸送に費やされるのだ。

さらに、本港は後背地が奥行100～200mしかなく、経済活動の活発化とともに貨物は増大すると見込まれ、早晚、取扱い能力の限界を迎える可能性がある。また、本港はヤンゴン市内に位置することから、近年、慢性化している交通渋滞をさらに悪化させることが懸念されている。

2. ティラワ SEZ 横にコンテナターミナル設置

それに対しティラワ港は、河口から約16km、モンキーポイントの下流に位置する。そのため潮待ちは1度だけで済む。また、後背地も奥行750mが確保出来、コンテナ取扱数の余力が大きい。輸送時間や貨物取扱能力等を鑑みれば、将来的に、経済の中心地ヤンゴンの物流拠点は、本港からティラワ港にシフトしていくことになるう。

¹⁵ 北からシットウエー港、チャオピュー港、タンドウエ港、パテイン港、ヤンゴン港、モーラミヤイン港、ダウエー港、ベイ港、コートウン港。



写真 8 建設中のティラワ・コンテナターミナル。(出所) 2018 年 8 月 17 日 助川成也撮影。

ティラワ港は全 37 区画（1 区画は 200m×750m）あり、そのうち 24～26 区画の 3 区画を、日本政府の ODA により整備した¹⁶。25 区画をコンテナヤードとし、隣接する 24 区画は仮設ヤード、26 区画は将来の拡張予定地に設定した。

同コンテナターミナルは 2 バースある。1 バースで約 20 万 TEU／年の取扱いが可能である。1 バースの大きさは 200m×40m で、船長 200m までの船舶が接岸できる。ヤンゴン港が最大船長 167m であるのに比べ、より大型の船舶が寄港できる。同栈橋の建設には、羽田空港の D 滑走路と同じジャケット工法が用いられている。ジャケット工法とは、打設した鋼管杭の上にジャケットと呼ばれる構造物を被せ、その上にプレキャスト床版を設置するものである。羽織るという意味で「ジャケット」と呼ばれる。日本工営の石見和久ヤンゴン港開発事務所長によれば、海外で同工法を用いた栈橋を建設するのは、ティラワ港が初めてであるという。

2016 年 6 月に始まった工事は、2018 年 12 月に完工した。コンテナターミナルの運営は、2018 年 3 月に MPA と港湾物流を得意とする上組とが、ターミナル運営に係るコンセッション契約を締結、19 年 6 月にターミナル運営を開始した。ティラワ港は、ティラワ SEZ に入居する企業はもちろんのこと、ミャンマー全土の海上物流の拠点になると見込まれ、ミャンマーの工業化を支える重要なインフラとなる。

¹⁶ 設計施工監理は日本工営、施工は東洋建設と JFE エンジニアリングの共同事業体（JV）が、荷役機械は三井造船が、それぞれ担当した。

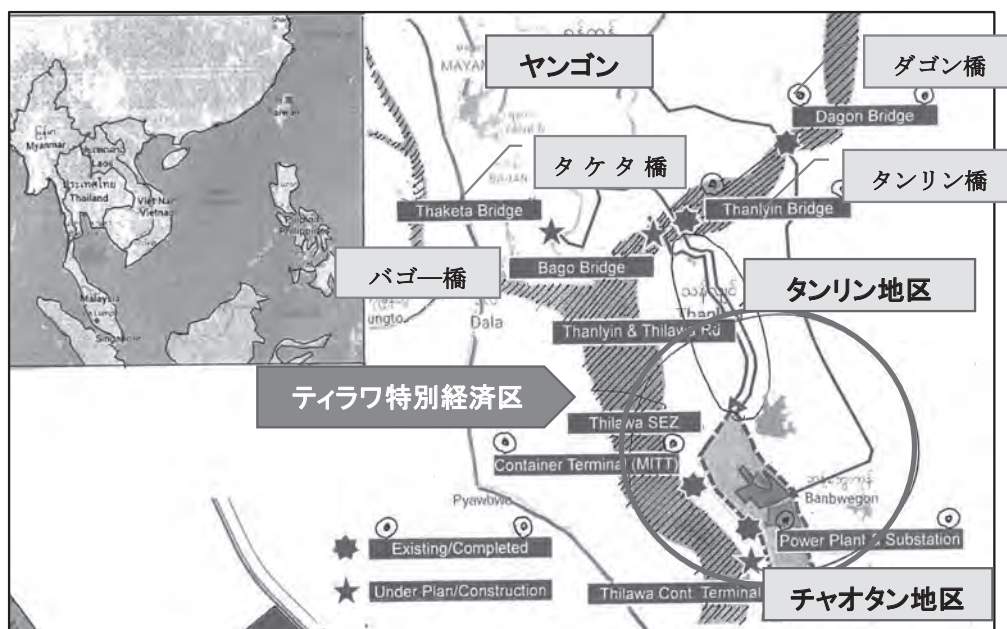
おわりに

近年、メコン地域は市場統合や連結性の強化により、各々の国家単位ではなく、国境を越えた「面」として捉えることが可能になりつつある。2018年1月にはAFTAが完成し、10カ国の域内関税が撤廃された。特にASEAN後発加盟国のCLMVが約束通り関税撤廃に踏み切った結果、タイを含めたメコン5カ国の総品目数のうち関税が撤廃されている割合、いわゆる自由化率は98.1%になった（前出、第4章助川論文）。

メコン地域の「面」としての機能が強化されれば、タイなどASEAN先発加盟国を中心にサプライチェーンを張り巡らせてきた日本企業にとっても、その賃金水準の違いを含め様々な生産要素賦存条件を勘案した新たな分業体制構築に道を開く。

とくに、ヤンゴン近郊のティラワSEZと、タイ・バンコク周辺に構築された産業集積とがサプライチェーンで繋がれば、この間はメコン最大級の物流の大動脈になる。これはミャンマーが、国際的サプライチェーンにより深く組み込まれることを意味し、経済格差は正に寄与することが期待される。その結果、メコン地域が中国やインド、その他ASEAN諸国など、新興巨大市場を連結する役割を担うのも夢ではない。その先に、メコン地域の新たな役割が見えてこよう。

地図2 ティラワ地区、タンリン(Thanlyin)地区、チャオタン(Kyauktan)地区の開発計画



（出所）ミャンマー日本ティラワ開発会社(MJTD 社)の資料より作成。

第 10 章

転換期を迎えるタイと中国・CLMV の貿易

宮島 良明

第 1 節 2000 年代の東アジア地域の貿易

1990 年代、「奇跡」と呼ばれた経済成長から一転、アジア通貨危機に見舞われた東アジア地域であったが、2000 年代に入ると、もとの成長軌道に早々に復帰した。ただし、2000 年代以降の東アジアの成長の「主役」は、1990 年代までのそれとは異なっていた。

東アジア地域の経済や貿易の分野における、2000 年代以降のもっとも顕著な特徴のひとつは、無論、中国の台頭であろう。2001 年の WTO 加盟後、中国は、世界経済の舞台に「主役」として本格的に登場してきた。これにより東アジア地域の各国と中国との貿易額は急増し、東アジア地域の域内貿易は急拡大した。

2000 年代以降のもうひとつの特徴は、1995 年の Microsoft Windows 95 発売以降、パソコンや携帯電話などのインターネット端末が、急速に社会に普及し、生活必需品となることで、いわゆる IT 関連製品が、経済社会の「主役」として登場してきたことである。これにより、世界的に産業構造が急速にかつ大きく変化し、東アジア域内の主要な貿易品目も、IT 関連製品へと変わっていった。2000 年代以降のこれら「主役」の交代は、東アジア地域の貿易構造を大きく変化させた。この変化について、2000 年代以降のタイと中国の貿易、およびタイと CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）の貿易に焦点を当てて検討を行うことが、本章の目的である。

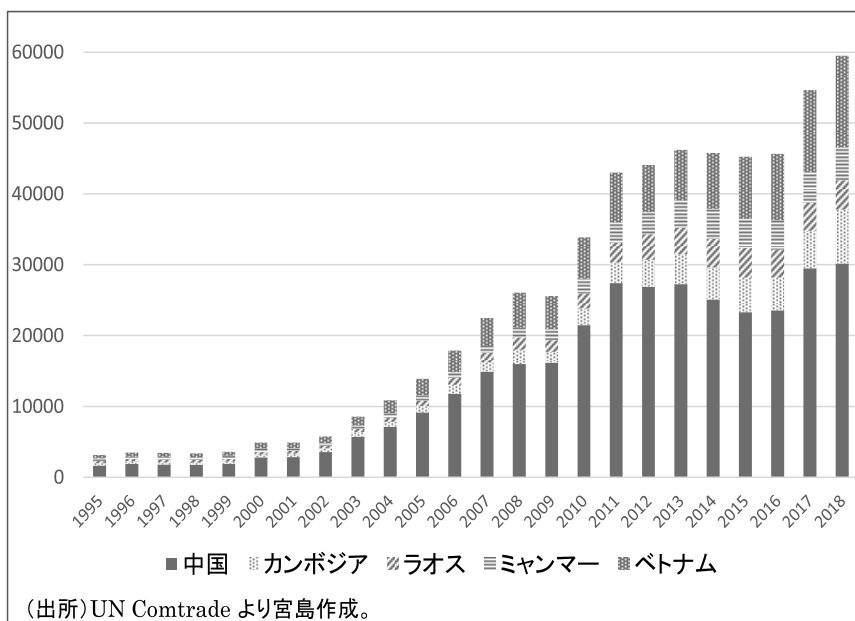
まず、次節ではタイと中国・CLMV の貿易額の推移を確認する。続く第 3 節では、タイと中国・CLMV 相互の貿易におけるポジション（重要性）の変遷について検討を行う。第 4 節では、タイと中国の貿易について貿易の中身を、第 5 節ではタイと中国の貿易の特徴を分析する。第 6 節では、タイと CLMV の貿易品目について確認をする。最後の第 7 節では、2000 年代にタイと CLMV の貿易が拡大してきた背景について、タイの近隣諸国政策を振り返りつつ、検討を行う。

第 2 節 タイと中国・CLMV の貿易額

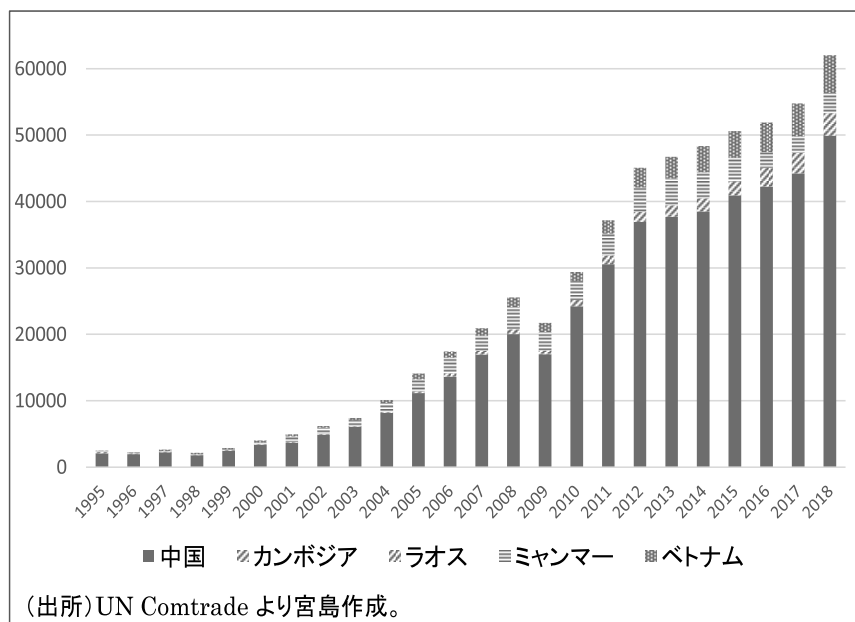
タイと中国・CLMV の貿易は、2000 年代をとおして拡大してきた。その貿易額の推移を確認するため、図表 10-1 および図表 10-2 には、タイの中国・CLMV への輸出額と、

タイの中国・CLMV からの輸入額の推移をそれぞれ示した。

図表 10-1 タイと中国・CLMV の貿易(輸出額、100 万ドル)



図表 10-2 タイと中国・CLMV の貿易(輸入額、100 万ドル)



次に、図表 10-3 には、2000 年から 2018 年に貿易額がどの程度増加したのかを知るために、輸出入額それぞれの増加倍率を計算した結果をまとめた。

図表 10-3 タイと中国・CLMV の貿易額の増加倍率、2000 年と 2018 年の比較（倍）

	中国	カンボジア	ラオス	ミャンマー	ベトナム	世界
輸出	10.7	22.0	10.8	9.2	15.4	3.7
輸入	14.8	97.7	34.9	11.6	17.2	4.0

（出所）UN Comtrade より、宮島良明作成。

貿易額がもっとも大きいのは、もちろん、中国とのものである。2000 年のタイの中国への輸出額は 28 億ドル、中国からの輸入額は 34 億ドルであったが、その後、2018 年には輸出額が 302 億ドルと 10.7 倍に、輸入額は 499 億ドルと 14.8 倍に増加した。

タイと CLMV との貿易も、この間、顕著に拡大した。2000 年のタイのカンボジアへの輸出額は 3 億ドル、カンボジアからの輸入額は 800 万ドルであったが、2018 年には輸出額が 76 億ドルと 22.0 倍に、輸入額が 8 億ドルと 97.7 倍に急増した。とくに、タイのカンボジアからの輸入額の伸びが著しく大きい、これは、あまり活発に行われていなかったカンボジアによるタイへの輸出が、この間に「開始」されたとみるべきであろう。詳細は第 7 節で検討するが、近年のポイペトやコッコンなどの国境開発や、南部経済回廊の整備による、いわゆる「タイプラスワン」構想の進展の結果によるところが大きいと考えられる。

同様に、タイのラオスへの輸出額は 2000 年の 4 億ドルから 2018 年の 41 億ドルへ 10.8 倍に、ラオスからの輸入額は同 7,500 万ドルから同 26 億ドルへ 34.9 倍に増加した。ラオスの場合も、タイへの輸出（タイのラオスからの輸入）額の増加がより顕著となっている。この背景には、カンボジアの場合と同様に、「タイプラスワン」構想の進展という背景があるものと考えられる。

また、タイのミャンマーへの輸出額は、2000 年の 5 億ドルから 2018 年の 46 億ドルへ 9.2 倍に、ミャンマーからの輸入額は同 3 億ドルから同 30 億ドルへ 11.6 倍に増加した。同じく、タイのベトナムへの輸出額は、同 8 億ドルから同 130 億ドルへ 15.4 倍に、ベトナムからの輸入額は同 2.6 億ドルから 57 億ドルへ 17.2 倍の増加となった。

ちなみに、同じ期間にタイの総輸出額は 688 億ドルから 2,525 億ドルへ 3.7 倍に、総輸入額は 619 億ドルから 2,492 億ドルへと 4.0 倍に増加した。このことを勘案すると、2000 年代以降、タイと中国・CLMV の貿易は、総じて相対的に早いペースで拡大したことがわかる。

第3節 タイと中国・CLMVの貿易における相互のポジションの変化

貿易が拡大するなかで、タイと中国・CLMVは、お互いに貿易パートナーとしての重要性を増していった。図表10-4は、2000年代のタイの貿易における中国とCLMVのポジション（貿易相手国として順位）の変化をみたものである。

まず、2000年代をとおして、中国がタイにとってもっとも重要な貿易パートナーとなってきたことがわかる。2000年の時点ですでに、中国は、タイの貿易相手国として輸出で第5位、輸入で第4位であったが、その後、2005年には、輸出で第3位、輸入で第2位、2010年には、輸出で第1位、輸入で第2位と順位をあげた。そして、2018年時点では、中国は輸出相手国としても、輸入相手国としても第1位となり、タイにとって最大の貿易相手国となった。これにともない、タイの貿易における中国のシェアも拡大した。2000年には、タイの総輸出額に占める中国への輸出割合は、4.1%であったが、2018年には12.0%に拡大した。同様に輸入においても、2000年の5.4%から2018年の20.0%へ急拡大を遂げた。タイの輸入全体の5分の1以上が中国からのものということになる。

図表10-4 タイの貿易における中国とCLMVのポジションの変化（100万ドル、%）

国名 輸出と輸入		1995			2000			2005			2010			2015			2018		
		貿易額 (100万 ドル)	シェア (%)	順位	貿易額 (100万ド ル)	シェア (%)	順位	貿易額 (100万ド ル)	シェア (%)	順位	貿易額 (100万ド ル)	シェア (%)	順位	貿易額 (100万ド ル)	シェア (%)	順位	貿易額 (100万ド ル)	シェア (%)	順位
中国	輸出	10,078	17.9	6	2,816	4.1	5	9,134	8.3	3	21,473	11.0	1	23,311	11.1	2	30,175	12.0	1
	輸入	2,095	3.0	8	3,369	5.4	4	11,158	9.4	2	24,239	13.3	2	40,919	20.3	1	49,953	20.0	1
カンボジア	輸出	334	0.6	27	346	0.5	29	915	0.8	24	2,342	1.2	19	4,882	2.3	12	7,621	3.0	11
	輸入	160	0.2	38	8	0.0	92	32	0.0	78	215	0.1	51	638	0.3	34	768	0.3	36
ラオス	輸出	354	0.6	25	382	0.6	26	769	0.7	26	2,136	1.1	20	4,168	2.0	15	4,125	1.6	17
	輸入	70	0.1	45	75	0.1	48	227	0.2	40	749	0.4	30	1,465	0.7	26	2,613	1.0	23
ミャンマー	輸出	347	0.6	26	503	0.7	23	705	0.6	27	2,073	1.1	22	4,108	1.9	16	4,618	1.8	16
	輸入	221	0.3	32	260	0.4	35	1,787	1.5	16	2,814	1.5	15	3,557	1.8	15	3,012	1.2	20
ベトナム	輸出	468	0.8	21	842	1.2	17	2,357	2.1	12	5,845	3.0	9	8,764	4.2	7	12,958	5.1	4
	輸入	43	0.1	53	331	0.5	30	894	0.8	26	1,397	0.8	26	4,034	2.0	14	5,709	2.3	14

（注）国連による推計値を含む。

（出所）UNCTAD STATより宮島作成。

他方、CLMVは、2000年の時点で、タイの貿易相手国として総じて順位はあまり高くなかった。カンボジアが輸出で29位、輸入で92位、ラオスが輸出で26位、輸入で48位、ミャンマーが輸出で23位、輸入で35位、ベトナムが輸出17位、輸入で30位であった。その後、前節でみたように、タイとCLMVの貿易は総じて拡大したため、それにともなって、CLMVの順位も徐々に上がってきた。2018年には、カンボジアが輸出で11位、輸入で36位、ラオスが輸出で17位、輸入で23位、ミャンマーが輸出で16位、輸入20位、ベトナムが輸出で4位、輸入で14位となった。とくに、ベトナムは近年、タイの貿易相手国としてその存在感や重要性を増してきていることがわかる。順位の上昇とともに、タ

イの貿易におけるベトナムのシェアも、輸出で 2000 年の 1.2%から 2018 年の 5.1%へ、輸入で同 0.5%から同 2.3%へ増大している。

一方、逆に中国と CLMV の貿易におけるタイの位置づけは、2000 年代にどのように変化してきたのだろうか。図表 10-5 は、2000 年代の中国と CLMV の貿易における、相手国としてのタイの順位を示したものである¹。上記図表 10-4 のタイ側からみた場合とは反対に、中国にとってのタイの順位はあまり高いものではなく、逆に CLMV にとってのタイの順位が著しく高いものとなっている。

図表 10-5 中国と CLMV の貿易におけるタイのポジションの変化（100 万ドル、%）

国名 輸出と輸入	1995			2000			2005			2010			2015			2018			
	貿易額 (100万ドル)	シェア (%)	順位	貿易額 (100万ドル)	シェア (%)	順位	貿易額 (100万ドル)	シェア (%)	順位	貿易額 (100万ドル)	シェア (%)	順位	貿易額 (100万ドル)	シェア (%)	順位	貿易額 (100万ドル)	シェア (%)	順位	
中国	輸出	1,752	1.2	12	2,243	0.9	17	7,819	1.0	20	19,741	1.3	21	38,291	1.7	14	42,712	1.7	17
	輸入	1,611	1.2	16	4,381	1.9	9	13,992	2.1	11	33,193	2.4	10	37,169	2.2	11	48,348	2.3	12
カンボジア	輸出	351	41.0	1	13	0.9	12	24	0.8	11	188	3.4	9	374	4.4	8	488	3.5	11
	輸入	287	24.1	2	326	16.8	2	783	20.0	1	1,450	21.4	1	3,291	24.8	2	4,157	22.1	2
ラオス	輸出	69	22.3	1	64	19.4	2	185	35.5	1	690	44.4	1	1,296	35.5	1	2,253	42.6	1
	輸入	354	60.1	1	286	53.4	1	568	64.4	1	1,255	65.7	1	3,484	61.4	1	3,706	60.1	1
ミャンマー	輸出	143	16.6	1	217	13.2	2	1,492	37.8	1	3,177	36.7	1	3,346	29.3	2	3,057	18.3	2
	輸入	189	14.0	3	474	19.8	1	157	8.1	3	473	9.9	3	1,958	11.6	3	2,595	13.4	3
ベトナム	輸出	140	2.6	14	372	2.6	13	863	2.7	10	1,183	1.6	17	3,178	2.0	12	5,596	2.3	10
	輸入	405	5.0	6	811	5.2	6	2,374	6.5	6	5,602	6.6	5	8,270	5.0	5	12,338	5.2	6

（注）国連による推計値を含む。

（出所）UNCTAD STATより宮島作成。

とくに、ラオスでは、2000 年代をとおして、タイが最大の貿易相手となっている。2000 年こそ輸出で第 2 位の位置づけであるが、その後は、輸出入ともにタイが最大の貿易相手国である。この間、ラオスの貿易が、タイへの依存度を高めていることもわかる。2000 年には、輸出で 19.4%、輸入で 53.4%がタイとの取引であったが、2018 年には、輸出で 42.6%、輸入で 60.1%と、タイとの割合が増した。現時点において、ラオスの貿易は輸出で 3 分の 1 強、輸入で 3 分の 2 弱がタイとの貿易ということになる。

同じく、ミャンマーの貿易におけるタイの順位も、2000 年代をとおして、高く推移している。2000 年時点で、タイは輸出で第 2 位、輸入で第 1 位の貿易相手国であり、輸出入それぞれで 13.2%、19.8%のシェアを占めていた。2018 年には、輸出で第 2 位、輸入で第 3

¹ 本来、図表 10-4 と図表 10-5 の輸出入額のデータは表裏の関係となる。つまり、タイ側の輸出額と中国・CLMV 側の輸入額、同じくタイ側の輸入額と中国・CLMV 側の輸出額が一致していなければおかしいが、図表 10-4 はタイ側の国連データ、図表 10-5 は中国と CLMV 側の国連データに基づいて作成しているため、ここでは必ずしも両者の輸出入額は一致していない。これは、各国の貿易データの収集方法の違いや、たとえば、輸送運賃を金額に含めるかいないかなど、各国の統計処理上の定義の違いによるものと考えられる。

位と、順位こそ下げたものの、輸出シェアは18.3%、輸入シェアは13.4%と、依然としてミャンマーの貿易にとって、タイがもっとも重要な貿易相手国のひとつとなっていることがわかる。

カンボジアとベトナムは、輸入でタイへの依存度が高いことがわかる。カンボジアの貿易相手国としてのタイは、2000年に輸出で第12位、輸入で第2位であったが、2018年には輸出で第11位、輸入で第2位と、カンボジアにとって輸入相手国としてだけではなく、輸出先としても少しずつ存在感を増している。同期間にカンボジアの貿易におけるタイのシェアも、輸出で0.9%から3.5%へ、輸入で16.8%から22.1%に拡大した。他方、ベトナムの貿易において、タイは2000年に輸出で第13位、輸入で第6位、2018年には輸出で第10位、輸入で第6位であった。その間、輸出におけるシェアは2.6%から2.3%へ、輸入におけるシェアは5.2%から5.2%へと、同程度のシェアで推移している。

最後に中国の貿易にとって、タイがどのような位置づけとなっているのか確認しておこう。前節で確認したように、タイと中国の貿易は2000年代に急増している。そのなかで、タイは中国の貿易相手国として、2000年の輸出で第17位、輸入で第9位から2018年の輸出で第17位、輸入で第12位へと、同程度の順位を維持している。同期間に中国の総輸出に占めるタイの割合は0.9%から1.7%へ、総輸入に占めるタイの割合は、1.9%から2.3%へと微増となり、中国側からみたタイの重要性も、2000年代に緩やかに増じてきていることがわかる。



写真1 通関を待つトラックの列。タイ側のメーソットとミャンマー側のミヤワディの間の国境。

(出所) 2013年8月23日 宮島良明撮影。

第4節 タイと中国の貿易品目

これまでにみてきたように、タイと中国・CLMVは、2000年代に貿易を顕著に拡大すると同時に、互いに貿易パートナーとしての存在感や重要性を増してきていることがわかった。それでは、この貿易の拡大や深化は、どのようにもたらされたのであろうか。本節では、タイと中国の貿易について、その中身の検討を行う。

図表10-6は、タイの対中国貿易において、輸出入金額が大きい品目を順番に10品目並び、1995年からの上位品目の移り変わりをみたものである。ここでは、UN Comtradeのデータを用い、HSコード4桁分類で整理を行った。

図表10-6 タイと中国の貿易上位10品目、1995-2005年(100万ドル)

輸出	1995			2000			2005		
	品目名	金額	%	品目名	金額	%	品目名	金額	%
第1位	ショ糖(1701)	387	23.6	コンピュータ関連部品(8473)	402	14.3	コンピュータ関連製品(8471)	1,794	19.6
第2位	コメ(1006)	371	22.6	天然ゴム(4001)	299	10.6	天然ゴム(4001)	813	8.9
第3位	天然ゴム(4001)	217	13.3	石油ガス(2711)	221	7.8	コンピュータ関連部品(8473)	618	6.8
第4位	甲殻類(0306)	73	4.4	集積回路(8542)	156	5.5	原油(2709)	546	6.0
第5位	冷凍魚(0303)	73	4.4	石油精製品(2710)	128	4.5	集積回路(8542)	415	4.5
第6位	ポリカルボン酸(2917)	44	2.7	コメ(1006)	120	4.3	キャッサバ(0714)	295	3.2
第7位	合成繊維(短繊維)(5503)	34	2.1	陰極線管(8540)	86	3.1	ポリカルボン酸(2917)	291	3.2
第8位	キャッサバ(0714)	24	1.5	ポリカルボン酸(2917)	62	2.2	エチレン重合体(3901)	230	2.5
第9位	冷蔵庫(8418)	19	1.2	原油(2709)	62	2.2	ポリアセタール(3907)	196	2.1
第10位	鉄鋼製管(その他)(7306)	19	1.2	気体ポンプ(8414)	60	2.1	コメ(1006)	195	2.1
総額		1,640	100.0		2,816	100.0		9,134	100.0

輸入	1995			2000			2005		
	品目名	金額	%	品目名	金額	%	品目名	金額	%
第1位	鉄鋼半製品(7207)	161	7.7	コンピュータ関連部品(8473)	492	14.6	コンピュータ関連部品(8473)	1,000	9.0
第2位	再生繊維(短繊維)の織物(5516)	92	4.4	集積回路(8542)	107	3.2	無線送信機器(携帯電話を含む)(8525)	766	6.9
第3位	鉄鋼フラットロール製品(熱延)(7208)	77	3.7	トランスフォーマー(8504)	105	3.1	コンピュータ関連製品(8471)	651	5.8
第4位	鉄鋼フラットロール製品(冷延)(7209)	76	3.6	光ファイバケーブル(8544)	90	2.7	鉄鋼半製品(7207)	543	4.9
第5位	コンピュータ関連部品(8473)	69	3.3	鉄鋼半製品(7207)	87	2.6	集積回路(8542)	371	3.3
第6位	銑鉄(7201)	47	2.2	発電機(8501)	72	2.1	携帯電話(8517)	260	2.3
第7位	無線受信機器(8527)	43	2.1	原油(2709)	64	1.9	銀(7106)	215	1.9
第8位	牛革(原皮)(4101)	36	1.7	コンピュータ関連製品(8471)	63	1.9	トランスフォーマー(8504)	205	1.8
第9位	発電機(8501)	34	1.6	プラスチック雑品(3926)	60	1.8	発電機(8501)	162	1.4
第10位	メリヤス編物(6002)	33	1.6	綿織物(5208)	57	1.7	通信機器部品(8529)	147	1.3
総額		2,095	100.0		3,369	100.0		11,15	100.0

図表 10-6 (続き) タイと中国の貿易上位 10 品目、2010-2018 年 (100 万ドル)

輸出	2010			2016			2018		
	品目名	金額	%	品目名	金額	%	品目名	金額	%
第1位	コンピュータ関連製品 (8471)	4,023	18.7	天然ゴム (8517)	2,078	8.8	合成ゴム (4002)	2,151	7.1
第2位	天然ゴム (4001)	2,446	11.4	レーザー (9013)	1,380	5.9	天然ゴム (4001)	1,960	6.5
第3位	配合ゴム (未加硫) (4005)	1,231	5.7	木材 (4407)	1,141	4.8	エチレン重合体 (3901)	1,475	4.9
第4位	コンピュータ関連部品 (8473)	926	4.3	エチレン重合体 (3901)	1,135	4.8	コンピュータ関連製品 (8471)	1,459	4.8
第5位	集積回路 (8542)	808	3.8	キャッサバ (0714)	1,107	4.7	環式炭化水素 (2902)	1,390	4.6
第6位	石油精製品 (2710)	803	3.7	集積回路 (8542)	1,031	4.4	木材 (4407)	1,216	4.0
第7位	キャッサバ (0714)	802	3.7	合成ゴム (4002)	994	4.2	集積回路 (8542)	914	3.0
第8位	エチレン重合体 (3901)	658	3.1	コンピュータ関連製品 (8471)	875	3.7	レーザー (9013)	896	3.0
第9位	ポリカルボン酸 (2917)	590	2.7	コンピュータ関連部品 (8473)	667	2.8	キャッサバ (0714)	892	3.0
第10位	木材 (4407)	500	2.3	環式炭化水素 (2902)	581	2.5	でん粉 (1108)	718	2.4
総額		21,473	100.0		23,572	100.0		30,175	100.0

輸入	2010			2016			2018		
	品目名	金額	%	品目名	金額	%	品目名	金額	%
第1位	コンピュータ関連部品 (8473)	1,529	6.3	携帯電話 (8517)	4,342	10.3	携帯電話 (8517)	4,891	9.8
第2位	コンピュータ関連製品 (8471)	1,301	5.4	コンピュータ関連製品 (8471)	1,752	4.1	コンピュータ関連製品 (8471)	2,064	4.1
第3位	携帯電話 (8517)	1,207	5.0	鉄鋼製品 (未区分) (7326)	1,671	4.0	鉄鋼製品 (未区分) (7326)	1,337	2.7
第4位	通信機器部品 (8529)	771	3.2	集積回路 (8542)	863	2.0	集積回路 (8542)	998	2.0
第5位	集積回路 (8542)	644	2.7	発電機 (8501)	834	2.0	自動車部品 (8708)	994	2.0
第6位	トランスフォーマー (8504)	430	1.8	光ファイバーケーブル (8544)	738	1.7	光ファイバーケーブル (8544)	773	1.5
第7位	電気回路関連機器 (8536)	411	1.7	自動車部品 (8708)	706	1.7	鉄鋼フラットロール製品 (被覆) (7210)	724	1.5
第8位	鉄鋼製品 (未区分) (7326)	379	1.6	鉄鋼半製品 (7207)	705	1.7	配電盤 (8537)	688	1.4
第9位	印刷回路 (8534)	374	1.5	気体ポンプ (8414)	668	1.6	電気回路関連機器 (8536)	687	1.4
第10位	録音用媒体 (8523)	362	1.5	特殊電機機器 (8543)	648	1.5	トランスフォーマー (8504)	668	1.3
総額		24,239	100.0		42,251	100.0		49,943	100.0

(出所) UN Contrade より宮島作成。

2000 年代のタイと中国の貿易におけるもっとも顕著な特徴は、「コンピュータ関連製品 (8471)」、「コンピュータ関連部品 (8473)」、「集積回路 (8542)」のいわゆる IT 関連製品の 3 品目が、輸出、輸入双方の上位品目として登場し、上位に定着したことである。具体的にみていくと、1995 年の時点では、この IT 関連製品の 3 品目のうち、コンピュータ関連部品が、タイの中国からの輸入品目第 5 位に登場するのみであった。それが、2000 年には、タイから中国への輸出品目第 1 位にコンピュータ関連部品、第 4 位に集積回路が、タイの中国からの輸入品目第 1 位にコンピュータ関連部品、第 2 位に集積回路、第 8 位にコンピュータ関連製品が位置することとなった。その後、2005 年には、コンピュータ関連製品が輸出で第 1 位、輸入で第 3 位、コンピュータ関連部品が輸出で第 3 位、輸入で第 1

位、集積回路が輸出、輸入ともに第 5 位と IT 関連製品が貿易の中核となった。

これは、1995 年に Microsoft Windows 95 が発売され、さらに、ときを同じくして携帯電話が全世界的に普及する過程で、タイや中国を含む東アジア地域が、それらいわゆる「インターネット端末」の世界的な生産拠点となったことを意味する。これらのパソコンや携帯電話などは、同一規格のインターフェイスを持つ部品を組み立てることにより、完成品となるという製品特性を持つ。つまり、部品の貿易をお互いにするなかで、最終的に製品として組みあがるということである。ゆえに、同一の HS 番号の同一製品が、輸出上位にも、輸入上位にも登場することになるのである。



写真 2 タイからカンボジアに輸出されるトラクター。カンボジア側のポイベトとタイ側のアランヤプラテートの間の国境。（出所）2015 年 11 月 25 日 宮島良明撮影。

また、IT 関連製品の登場は、貿易「金額」の増加にも寄与した。1995 年の輸出第 1 位品目「ショ糖（1701）」の輸出額は 3.9 億ドルであったが、2005 年の第 1 位品目のコンピュータ関連製品の輸出額は 17.9 億ドルと、第 1 位の品目の金額は 10 年で 4.6 倍の規模となった。輸入品目でも同様に、1995 年の輸入第 1 位の品目「鉄鋼半製品（7207）」の輸入額は 1.6 億ドルであったが、2005 年の第 1 位の品目のコンピュータ関連部品の輸入額は 10 億ドルと、第 1 位の品目の金額が、こちらも 10 年で 6.2 倍の規模となった。このことがタイと中国の 2000 年代の貿易の拡大を後押ししたのである。

第 5 節 タイと中国の貿易構造の変化

この IT 関連製品の貿易の拡大によって、タイと中国の貿易構造は 2000 年代に大きく変化を遂げた。その様相を探るため、ここでは宮島・大泉 [2008] の手法を援用し、タイと中国の貿易における「水平分業指数」の計算を試みた。具体的には、UN Comtrade の HS4 桁コードの貿易データを用い、製品ごとに産業内貿易指数（貿易特化係数）を算出²、その後、その指数の値により、以下の 5 つのカテゴリーに製品を分類し、総貿易に占めるカテゴリー別の割合を計算した。

- ①タイが優位な品目（0.6 超）
- ②タイがやや優位な品目（0.2 超 0.6 以下）
- ③優位性がみきわめにくい品目（-0.2 以上 0.2 以下）
- ④中国がやや優位な品目（-0.6 以上 -0.2 未満）
- ⑤中国が優位な品目（-0.6 未満）

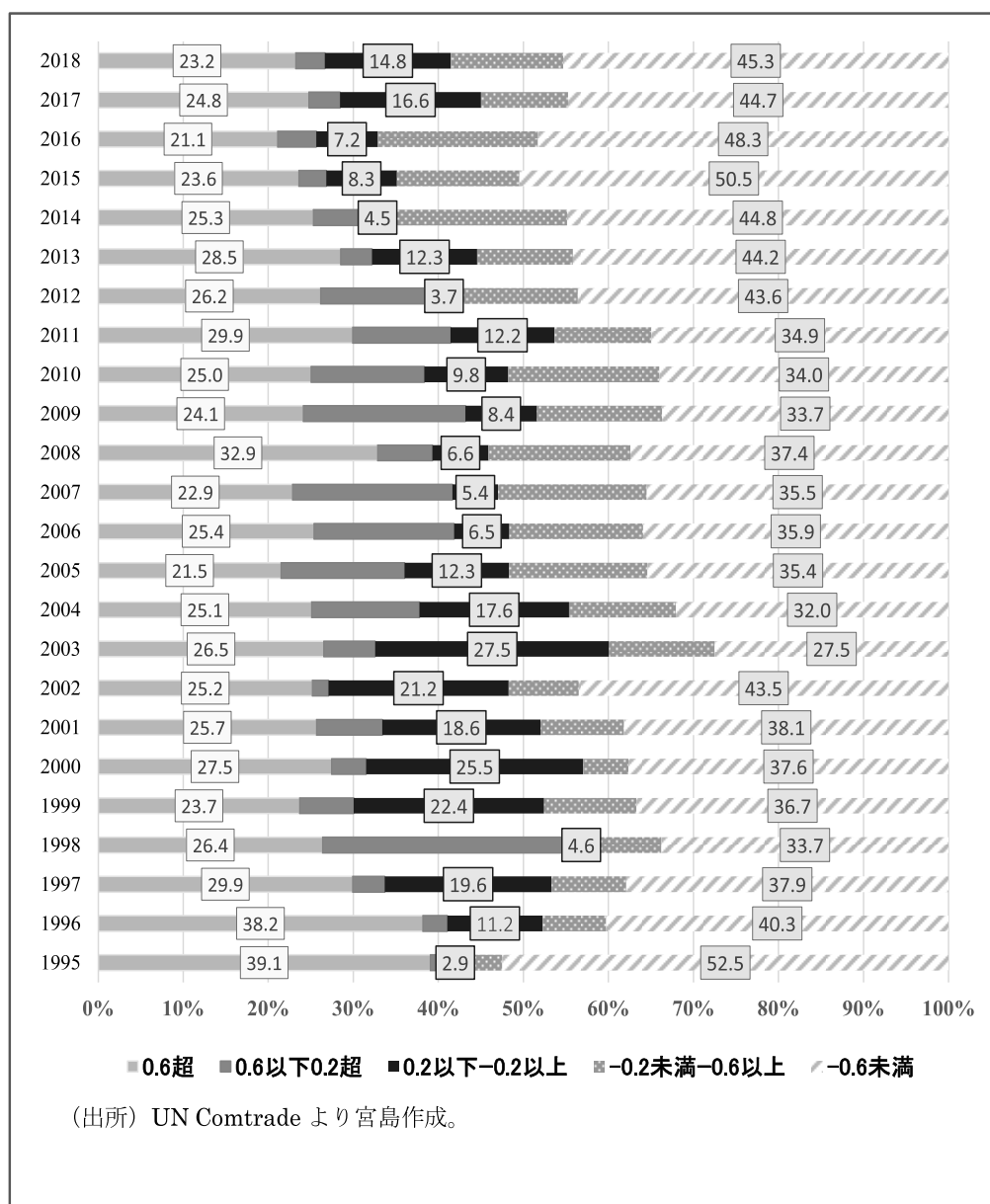
その計算結果について、1995 年から 2016 年までのカテゴリー別の割合をグラフに示したのが、図表 10-7 である。グラフの左端、数字の入った色のやや薄い部分が、「①タイが優位な品目（0.6 超）」の割合を、右端の斜線が入った色の薄い部分が「⑤中国が優位な品目（-0.6 未満）」の割合を表す。これらは、タイ側からみると、①が輸出に「特化」している品目に、②が輸入に「特化」している品目ということになり、いわゆる「垂直」型の分業に分類できる。

反対に、色の濃い中央の 3 つのカテゴリーは、左からそれぞれ「②タイがやや優位な品目（0.2 超 0.6 以下）」、「③優位性がみきわめにくい品目（-0.2 以上 0.2 以下）」、「④中国がやや優位な品目（-0.6 以上 -0.2 未満）」を表す。これらの分類に含まれる品目は、産業内貿易指数（貿易特化係数）の特徴により、タイが中国に対して輸出も、また中国から輸入もしている品目であるということを示す。つまり、輸出にも輸入にも「特化」していない、いわゆる「水平」型の貿易に分類できる。

² 産業内貿易指数（貿易特化係数）は、「(輸出額－輸入額) / (輸出額＋輸入額)」により求められ、1 から -1 の値をとる。

図表 10-7 タイの中国貿易の構造変化: 産業内貿易指数による5分類の推移 (%)

(HS 4桁、貿易総額を100とした)



IT 関連製品は、タイと中国の貿易において、輸出の上位品目でもあり、輸入の上位品目でもある。つまり、この中央の色の濃い部分に対応する水平貿易の品目ということになる。これらを念頭に図表 10-7を確認すると、1995年の時点で、この真ん中の色の濃い部分、いわゆる水平貿易は 8.5%に過ぎなかったが、その後、2000年代に入ると割合を増し、

ピークの2003年には46.0%を占めるに至った。その後も2000年代をとおして、水平貿易の割合は4割前後の水準で推移した。

ただし、2010年代に入るところから再び様相が変わり始めた。水平貿易の割合は縮小し始め、2018年には31.4%となった。このことについては、2018年のタイと中国の貿易における上位10品目の変化からも、その様子をうかがい知ることができる（図表10-6）。タイの中国に対する輸出第1位品目が「合成ゴム（4002）」に変わる一方で、コンピュータ関連製品は第4位、集積回路は第7位に順位を下げ、コンピュータ関連部品はランク外（第16位）となった。これまでも、2000年代でさえ、ASEAN諸国と中国の貿易を考える場合には、IT関連製品などの水平貿易のみではなく、天然ゴム（タイ）と工業製品（中国）などの垂直貿易の重要性にも、注目する必要があるということを指摘してきたが³、2010年代以降については、とくにこの垂直貿易の増加傾向に拍車がかかっているといえる。

第6節 タイとCLMVとの貿易品目

本節では、タイとCLMVの貿易の中身について確認しておこう。図表10-8は、2018年のタイとCLMVとの貿易について、輸出と輸入の金額が多い順に10品目を表にしたものである⁴。前節で検討したタイと中国の貿易の場合とは異なり、輸出、輸入ともに上位10品目にIT関連製品の3品目は見当たらない。つまり、タイとCLMVの貿易構造は、タイと中国のそれとは異なるということである。

具体的に貿易品目を確認しておこう。タイのカンボジアへの輸出のうち、もっとも輸出額が大きい品目は「金（7108）」である。輸出額は17.0億ドルで、カンボジアへの総輸出額に占める割合は22.4%である。他方、タイのラオスへの輸出第1位の品目は、「石油精製品（2710）」である。この石油精製品は、ミャンマー、ベトナムへの輸出でも第1位、またカンボジアへの輸出でも第2位の品目となっている。ラオスへの石油精製品の輸出額は8.6億ドルで、ラオスへの総輸出額に占める割合は20.9%、ミャンマーへの輸出額は4.6億ドルで、ミャンマーへの総輸出額に占める割合は9.9%、ベトナムへの輸出額は10.7億ドルで、ベトナムへの総輸出額に占める割合は8.2%であった。石油精製品が、近年のタイからCLMVへの主要な輸出品目となっていることがわかる。

³ 例えば、宮島（2016）を参照。

⁴ タイとCLMVの貿易上位10品目に関して、2012年については宮島（2014、42）を、2016年については宮島（2018、28）を参照。

図表 10-8 タイとCLMVの貿易上位 10 品目（2018 年、100 万ドル）

輸出	カンボジア			ラオス			ミャンマー			ベトナム		
	品目名	金額	%	品目名	金額	%	品目名	金額	%	品目名	金額	%
第1位	金(7108)	1,707	22.4	石油精製品(2710)	861	20.9	石油精製品(2710)	457	9.9	石油精製品(2710)	1,067	8.2
第2位	石油精製品(2710)	1,559	20.5	乗用車(8703)	196	4.7	ショ糖(1701)	320	6.9	乗用車(8703)	677	5.2
第3位	清涼飲料水(2202)	402	5.3	生きている牛(0102)	166	4.0	清涼飲料水(2202)	201	4.4	果実(その他)(0810)	636	4.9
第4位	ショ糖(1701)	219	2.9	印刷回路(8534)	91	2.2	調整食料品(その他)(2106)	101	2.2	エアコン(8415)	537	4.1
第5位	オートバイ・自転車部品(8714)	127	1.7	家きん肉(0207)	86	2.1	オートバイ(8711)	97	2.1	清涼飲料水(2202)	443	3.4
第6位	エンジン(8407)	126	1.7	清涼飲料水(2202)	72	1.7	携帯電話(8517)	84	1.8	貨物自動車(8704)	392	3.0
第7位	ポर्टランドセメント(2523)	126	1.7	携帯電話(8517)	66	1.6	脱穀機(8433)	81	1.8	エチレン重合体(3901)	360	2.8
第8位	乗用車(8703)	108	1.4	金(7108)	62	1.5	医薬品(3004)	80	1.7	自動車部品(8708)	329	2.5
第9位	トラクター(8701)	106	1.4	有機界面活性剤(3402)	59	1.4	窒素肥料(3102)	76	1.6	冷蔵庫(8418)	254	2.0
第10位	貨物自動車(8704)	91	1.2	コンテナ(8609)	53	1.3	ポर्टランドセメント(2523)	70	1.5	銅線(7408)	246	1.9
総額		7,621	100.0		4,124	100.0		4,618	100.0		12,958	100.0

輸入	カンボジア			ラオス			ミャンマー			ベトナム		
	品目名	金額	%	品目名	金額	%	品目名	金額	%	品目名	金額	%
第1位	キャッサバ(0714)	201	26.2	電気エネルギー(2716)	1,409	53.9	石油ガス(2711)	2,299	76.3	携帯電話(8517)	1,150	20.1
第2位	光ファイバーケーブル(8544)	123	16.0	精製銅(7403)	367	14.0	精製銅(7403)	180	6.0	原油(2709)	543	9.5
第3位	アルミニウムくず(7602)	54	7.0	通信機器部品(8529)	256	9.8	生鮮魚(0302)	80	2.6	テレビ(8528)	206	3.6
第4位	アルミニウム製品(その他)(7616)	53	6.9	携帯電話(8517)	160	6.1	生きている牛(0102)	72	2.4	魚フィレ(0304)	160	2.8
第5位	銅くず(7404)	25	3.3	キャッサバ(0714)	74	2.8	鉄くず(7204)	39	1.3	鉄鋼製管(その他)(7306)	153	2.7
第6位	Tシャツ(6109)	24	3.1	ポर्टランドセメント(2523)	59	2.3	肉・魚の粉(2301)	34	1.1	自動車部品(8708)	129	2.3
第7位	とうもろこし(1005)	20	2.6	光ファイバーケーブル(8544)	29	1.1	イカなどの軟体動物(0307)	27	0.9	コーヒー豆(0901)	109	1.9
第8位	飼料用調製品(2309)	20	2.6	カリ肥料(3104)	15	0.6	甲殻類(0306)	23	0.8	光ファイバーケーブル(8544)	101	1.8
第9位	発電機(8501)	14	1.9	コーヒー豆(0901)	13	0.5	落花生(1202)	22	0.7	ナット(0801)	90	1.6
第10位	貴金属(7112)	14	1.8	キャベツ(0704)	12	0.5	木材(4407)	17	0.6	促進剤(3809)	79	1.4
総額		768	100.0		2,613	100.0		3,012	100.0		5,709	100.0

(出所) UN Comtrade より宮島良明作成。

そのほかには、自動車やオートバイなど輸送機器関連の品目も上位に目立つ。たとえば、「乗用車(8703)」は、ラオスとベトナムで第2位、カンボジアで第8位の輸出品目である。また、「貨物自動車(8704)」がベトナムで第6位、カンボジアで第10位、「自動車部品(8708)」がベトナムで第8位、「オートバイ(8711)」がミャンマーで第5位、「オートバイ・自転車部品(8714)」がカンボジアで第5位である。これらは、CLMVの経済成長にともなう、消費市場の拡大によるものであると考えられる。

一方、タイのCLMVからの輸入をみると、資源エネルギーや一次製品の輸入が多い。資源エネルギー関連では、ラオスからの輸入第1位の品目が、「電気エネルギー(2716)」(電力を指す)であり、輸入額は14.1億ドルで、ラオスからの総輸入額に占める割合は53.9%

に達する。ミャンマーからの輸入第1位の「石油ガス（2711）」も、輸入額23.0億ドルと、ミャンマーからの総輸入額の76.3%と高い比率となっている⁵。

他方、カンボジアからの輸入第1位、ラオスからの輸入第5位の「キャッサバ（0714）」や、カンボジアからの輸入第7位の「とうもろこし（1005）」、ラオスからの輸入第9位、ベトナムからの輸入第7位の「コーヒー豆（0901）」、ラオスからの輸入第10位の「キャベツ（0704）」、ミャンマーからの輸入第9位の「落花生（1202）」、ベトナムからの輸入第9位の「ナッツ（0801）」などの農産品、およびミャンマーからの輸入第3位の「生鮮魚（0302）」や第7位の「イカなどの軟体動物（0307）」、第8位の「甲殻類（0306）」、ベトナムからの輸入第4位の「魚フィレ（0304）」などの水産品の輸入も多い。さらに近年は、ベトナムからの輸入第1位、ラオスからの輸入第4位の「携帯電話（8517）」や、ラオスからの輸入第3位の「通信機器部品（8529）」など電気電子機器の輸入も増えている。

第7節 タイとCLMVの貿易拡大の背景

最後にタイとCLMVの貿易が、2000年代に拡大してきた背景についてみておこう。第1番目には、アジア開発銀行（ADB）が支援するGMS開発プロジェクトなどにより、タイとCLMVを含む、インドシナ半島の輸送インフラ開発が着実に進んでいることが挙げられる。

なかでも、南北経済回廊（バンコク＝昆明＝ハノイ）、東西経済回廊（モーラミヤイン＝ムックダーハー＝ダナン）、南部経済回廊（ダウエイ＝バンコク＝プノンペン＝ホーチミン）という3つの国際幹線道路の整備の意義が大きい。これらの経済回廊の整備は、ただ単に物流を促進するだけではない。人的交流の活発化や情報流通の円滑化、またそれにもなう国境経済圏の開発などに活用されることが期待されている⁶。

もちろん、タイと近隣諸国（とくにCLM）の貿易においては、海路ではなく、国境をまたぐ陸路輸送が主要な物流手段となる。そのため、国際幹線道路の整備が貿易の拡大にとってはとくに重要となる⁷。私たち科研費共同研究のグループでは、この経済回廊の実走調査を継続して行ってきたが⁸、タイと近隣諸国の国境ゲートは、人やバイク、トラッ

⁵ ミャンマーの石油ガス生産は、1999年以降急増した。ミャンマーで生産された石油ガスの7割以上がパイプラインを使って、タイと中国に輸送される（高木2017）。

⁶ 3つの経済回廊の整備の意義については、大泉（2008、11-14）を参照。

⁷ 工藤年博と石田正美の推計によれば、2009年のタイの対ミャンマー貿易の90.7%、対ラオス貿易の90.6%、対カンボジア貿易の80.2%が、陸路（国境貿易）によるものである。ちなみに、タイ全体の貿易に占める陸路（国境貿易）の割合は6.5%である（工藤・石田2010、19）。

⁸ 実走記録については、本報告書の第1章のほか、末廣ほか（2014、第1章）、および末廣ほか（2011、第1章）を参照。

ク、リヤカーなどが頻繁に行き来し、活気に満ちているところが多い（前出の**写真 1**と**写真 2**、本頁の**写真 3**を参照）。



写真 3 中国からベトナムに運ばれる大量の荷物。中国側の河口とベトナム側のラオカイの間の国境。（出所）2019 年 8 月 19 日 宮島良明撮影。

2 番目の背景として、タイの近隣諸国への政策があげられる。図表 10-9 には、タイの近隣諸国、とくにカンボジア、ラオス、ミャンマーの 3 か国に関する主な政策を年代順にまとめた。今から 30 年前の 1988 年、チャートチャーイ政権は、「インドシナを戦場から市場へ」というスローガンを掲げ、近隣諸国との経済関係の強化に乗り出した。その後、1990 年代の経済ブームや通貨危機を経て、2003 年、ときのタックシン政権は、成長戦略のひとつとして、インドシナのハブ機能をタイが担うべく、「イラワディ・チャオプラヤー・メコン経済協力戦略（ACMECS）」を打ち出した。

しかし、2006 年 9 月に起こったクーデターと、その後の政治的な混乱により、タイの近隣諸国政策は、しばし中断を余儀なくされた。2011 年にインラック政権が誕生し、2013 年には「新投資促進戦略（2013－2017）」を打ち出すものの、2014 年 5 月には再びクーデターが起こった。クーデターの直後、「特別経済開発区（SEZs）」の委員長に就いたプラユット陸軍総司令官は、国境開発の推進を急いだ。続いて、「7 年間投資戦略（2015－2021）」を打ち出し、所得の低い 20 県の優遇政策を留め置き、国境貿易の促進や、国境地域を労働集約的産業の受け皿として活用する政策へと、前政権の方針を転換した。

図表 10-9 タイの近隣諸国(CLM)関連政策の変遷

年	政策/スローガン	内容	政策主体/政権
1988	「インドシナを戦場から市場へ」	近隣諸国との経済関係の強化	チャートチャーイ政権
1992	東南アジア大陸部金融センター構想	「パーツ経済圏」を構築し、インドシナの金融のハブを目指す	タイ中央銀行
1996	近隣諸国経済開発基金 (NECF)	タイが近隣諸国に対して援助国になることを示す	タイ財務省
2003	イラワジ・チャオプラヤー・メコン経済協力戦略 (ACMECS)	経済協力戦略 (ECS) に基づいて行われた4か国 (CLMT) サミットでのバガン宣言による協定	タックシン政権
2005	近隣諸国経済開発協力機構 (NEDA) (NECFの改組)	近隣諸国への援助と支援を加速	タックシン政権
2013	新投資促進戦略 (2013-2017)	労働集約的産業への投資優遇措置の廃止、地域別投資優遇策の廃止	インラック政権
2014	特別経済開発区 (SEZs)	国境開発によるタイプラスワンの推進	プラユット委員長 (陸軍総司令官)
2014	7年間投資促進戦略 (2015-2021)	所得の低い20県の優遇策留保、国境貿易の促進、国境地域を労働集約的産業の受け皿として活用	プラユット政権
2015	クラスター政策	メコン圏におけるタイのハブ機能の強化、スパーククラスター (4業種)、一般クラスター (2業種) を指定	プラユット政権 (ソムキット副首相)
2016	東部経済回廊 (EEC) 開発プロジェクト	「アジアのゲートウェイ」を目指し、チョンブリー、チャチュンサオ、ラヨーンの3県を広域開発	プラユット政権

(出所) 大泉[2017]、末廣[2018]、恒石[2005]より、宮島作成。

そして、2016 年になると、タイ政府は「アジアのゲートウェイ」を掲げ、チョンブリー、チャチュンサオ、ラヨーンの3県の広域開発を目指す、「東部経済回廊 (EEC)」開発プロジェクトを開始した (本報告書の第3章、末廣論文を参照)。この EEC 開発プロジェクトは、南部経済回廊の整備と組み合わせられ、プノンペンやホーチミンを巻き込んだ大掛かりな開発が期待されている。こうしたことを見据え、すでに多くのタイ企業がカンボジアにおいて事業の拡大を進めている⁹。

3 番目の背景としては、タイに進出している日本企業の戦略をあげることができる。い

⁹ 牛山 (2017、109-119)。サイアム・セメント・グループや CP グループ、バンコク・ドゥシット・メディカル・サービスなどの展開事例が紹介されている。

わゆる「タイプラスワン」戦略と呼ばれるものであり、タイにある拠点のほかに、タイの近隣諸国への事業展開を検討するものである。具体的には、長期化するタイの政治的な混乱や、洪水などの自然災害のリスクを避け、また、タイにおける人手不足と賃金の上昇などに対応するため¹⁰、労働集約的な部門などを近隣諸国であるカンボジアやラオス、ミャンマーに移転させる計画のことを意味する。

実際に、近隣諸国の国境沿いにある工業団地に進出した日系企業も存在する¹¹。ただし、現実には、経済発展の段階により、インフラの未整備や労働者の教育など、かえってコストがかさむことも想定され、二の足を踏む企業も多い¹²。今後の展開次第ではあるが、タイと近隣諸国との経済関係を考える際には、欠かせない視点となるであろう。

参考文献 ～～～～～～～～～～～～～～～～～

- 牛山隆一（2017）「タイ、対 CLM 経済関係の拡大進む——南部経済回廊、対カンボジア貿易で役割増大」浦田秀次郎・牛山隆一編『躍動・陸の ASEAN、南部経済回廊の潜在力：メコン圏の新展開』文眞堂。
- 大泉啓一郎（2017）「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（第2章）」浦田秀次郎・牛山隆一編『躍動・陸の ASEAN、南部経済回廊の潜在力：メコン圏の新展開』文眞堂。
- 大泉啓一郎（2013）『「タイプラスワン」の可能性を考える——東アジアにおける新しい工程間分業』『環太平洋ビジネス情報 RIM』Vol. 13, No. 51。
- 大泉啓一郎（2008）「大メコン圏（GMS）開発プログラムと CLMV の発展——経済回廊整備で広がる可能性と日本の役割』『環太平洋ビジネス情報 RIM』Vol. 8, No. 30。
- 工藤年博・石田正美（2010）「越境移動の進展と国境経済圏（序章）」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。
- 末廣昭（2018）「アジアのゲートウェイを目指すタイ」『タイ国情報』第 52 巻第 1 号。
- 末廣昭・伊藤亜聖・大泉啓一郎・助川成也・宮島良明・森田英嗣（2014）『南進する中国と東南アジア——地域の「中国化」』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. 13。

¹⁰ 2013 年 1 月からタイでは全国一律に最低賃金が 1 日 300 バーツとなった。さらに、2012 年以降の円安により、日本企業にとっての円換算での賃金水準は、2015 年末に 2012 年の 2 倍となった（大泉 2017、74-76）。

¹¹ 日本電産（カンボジア・ポイペト）、タイ矢崎（カンボジア・コックン）、ミカサ（カンボジア・コックン）、ニコン（ラオス・サワンナケート）、トヨタ紡織（ラオス・サワンナケート）の事例があるが、数は限られる（大泉 2013、8）。

¹² Kimura [2013] は、各国の「フラグメンテーション」による生産ネットワークへの参入、関与について、経済の発展段階によって、その可能性を 3 段階に分けて説明している。カンボジア、ラオス、ミャンマーは、いまずぐには国際的な生産ネットワークには参入できないものの、きっかけとしての物流インフラの開発とともに、工業化への新しい枠組みを考える段階にあるとされる。

末廣昭・大泉啓一郎・助川成也・布田功治・宮島良明（2011）『中国の対外膨張と大メコン圏（GMS）・CLMV』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. 7。

高木路子（2017）「ミャンマー大水深探鉱状況」『石油・天然ガス資源情報』独立行政法人石油天然ガス・金属鉱物資源機構（JOGMEC）。

恒石隆雄（2005）「ACMECS（エーヤーワディ・チャオプラヤ・メコン経済協力戦略会議）の進展」『海外研究員レポート』日本貿易振興機構アジア経済研究所。

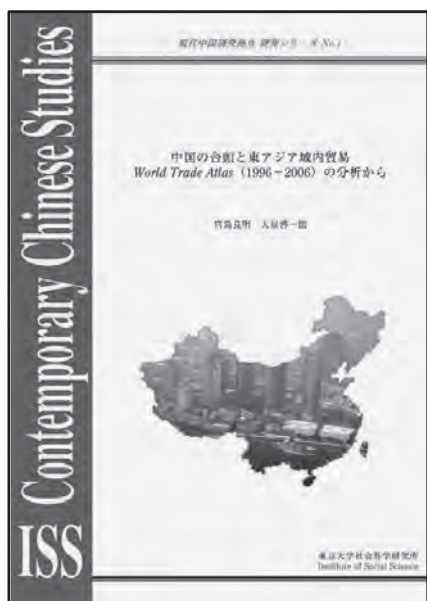
宮島良明（2014）「拡大するメコン圏の域内貿易——インフラ整備等に伴い更なる増加も」『メコン圏経済の新展開』公益社団法人日本経済研究センター。

宮島良明（2016）「中国と ASEAN の貿易・分業構造の変化」池部亮・藤江秀樹編『分業するアジア——進化する ASEAN・中国の分業構造』ジェトロ。

宮島良明（2018）「転換期を迎えるタイと中国・CLMV の貿易」『タイ国情報』第 52 巻第 2 号。

宮島良明・大泉啓一郎（2008）『中国の台頭と東アジア域内貿易 World Trade Atlas（1996-2006）の分析から』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. 1。

Kimura, Fukunari [2013]. "The Development of Logistics Infrastructure in ASEAN: The Comprehensive Asia Development Plan and The Post-AEC Initiative," in *Enhancing ASEAN's Connectivity*, edited by Sanchita Basu Das, ISEAS Publishing.



第四部

中国からの視座



中国雲南省の弥勒から蒙自に行く途中のトールゲート 2019年8月19日

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*

はじめに

中国でいう第三国市場協力とは、中国が優位を示す産業、先進技術、資金支援、エネルギー資源及び教育などの分野において、相互補完関係を構築するために、日本など第三国と協力することを指す¹。2018 年 5 月、李克強首相が訪日中に、両国は「中日企業の第三国市場協力に関する覚書」に署名した。そして同年 10 月に、安倍晋三首相が訪中した際に、「第 1 回中日第三者市場協力フォーラム」を開催し、合計 52 件の協力案件に署名した。これにより両国は、第三国市場協力を展開するための制度的枠組みに合意したのである。

第三国市場協力は、実質的には中日が「一帯一路」イニシアティブ（Belt and Road Initiative: BRI）の枠組みのもと、さまざまな分野で協力を展開する新しいモデルだと考えられる。その枠組みのなかで、ASEAN 諸国は BRI を実施するための最優先地域でもある。本章では、とくに中国人研究者の言説に注意を払いつつ、まず両国の企業と ASEAN 諸国の協力の現状を分析し、次いで、第三国市場協力の必要性和可能性を検討し、最後に、第三国市場協力が直面する四つの課題について論じていきたい。

第 1 節 中日第三国市場協力の背景

中米間の貿易摩擦の長期化や、日米間の通商交渉をめぐる利害の対立の影響を受けて、中

* 畢世鴻：雲南大学国際関係研究院教授。

本文は下記の科研プロジェクトの支援を受けて執筆されたものである。2017 年度中国教育部哲学社会科学研究重大課題攻關項目 17JZD035、2016 年度中国国家社科基金特別委託項目 16@ZH009、平成 30 年度（2018 年度）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」（研究代表者：末廣昭）、雲南大学 2018 年度辺疆治理与地縁政治学科（群）特区高端科研成果培育項目（Z2018-04）、雲南大学一流大学建設周辺外交研究理論創新高地項目、国家級高端智庫与教育部新型智庫建設（周辺外交研究中心）項目、雲南大学一帯一路沿線国家総合数拠庫建設項目（C176240101）。

¹孫麗、張慧芳「「一帯一路」框架下中日第三方市場合作的可行性与模式選択」『日本問題研究』、2019 年第 3 期、13 頁。

日間の経済協力を強化することが両国にとって共通の利益になる、という認識が生まれてきた。こうした認識を背景に、安倍政権は中国の BRI に対する従来の態度を軟化させ、第三国市場協力という新しいモデルに協力することに合意した。第三国市場協力は中国、日本、第三国の三者のニーズに合わせた新しい協力モデルになりつつある。

1 「政冷経涼」から「政温経熱」に変わる中日関係

2012 年、東シナ海における中日両国の島嶼紛争が激化した。2013 年の安倍首相による靖国神社参拝はさらに両国の間の溝を広げた。また、悪化する両国の政治関係は経済と貿易の関係にも直接影響を与えていった。具体的には、2012 年以後、中日の貿易額は一貫して下落していき、2015 年には 3,000 億米ドルを割り、2016 年には 2,703 億米ドルにまで低下した。一方、日本の対中国向け直接投資（実行ベース）は、2012 年に 738 億米ドルと、史上最高値を記録したものの、その後は反転して低下に向かい、2016 年には 311 億米ドルにまで下がった。

そうした中で、両国政府は二国間の経済協力を深化させ、自由かつ公正な貿易と投資の成長を通じてアジア地域と世界の繁栄を実現するという点で、認識を共にした。実際、2017 年に入ると、両国における政府高官の往来が増え、長年低迷していた貿易は回復の兆しを見せた。同様に、2017 年の中国向け直接投資額（実行ベース）は 327 億米ドルと、2016 年に比べて 16 億米ドル増になっている²。さらに、2018 年の貿易額は 3,175 億米ドルと、2017 年に比べて 6.8%の増となった。

一方、政治関係に関しては、2018 年が「中日和平友好条約締結 40 周年」にあたることから、両国の指導者たちは、長年中断していた相互の訪問を再開させた。同年 5 月の李克強首相の訪日に続き、10 月には安倍晋三首相の訪中が実現し、中日関係は正常化の軌道に戻りつつある³。とりわけ、習近平国家主席は、2019 年 6 月に大阪で開催された G20 サミットに参加することで、2013 年の国家主席就任以来、初めての訪日を実現した⁴。

2 安倍政権の BRI への姿勢: 猜疑から条件付き協力へ

BRI が提唱された当初、安倍政権は、これをアジア太平洋地域における日本の既得権益に損害を与えるものと捉えた。とりわけ、米国が BRI を既存の世界秩序に対する挑戦と見做し、一貫して高い警戒心を示してきた。そのため、日本は米国との協調を保つために、中国

²楊伯江編『日本研究報告（2018）』、社会科学文献出版社、2018 年、106-108 頁。

³劉江永「安倍晋三首相訪華後の中日関係」『当代世界』、2018 年第 12 期、28 頁。

⁴ “Chinese President Xi vows to visit Japan in June to attend G20 summit”, *The Japan Times*, April 24, 2019, <https://www.japantimes.co.jp/news/2019/04/24/national/politics-diplomacy/chinese-president-xi-vows-visit-japan-june-attend-g20-summit/#.XMRbCYVpzGA>

の動きを牽制する行動に踏み出した。例えば、中国が「一帯一路」沿線諸国で、インフラ整備、エネルギー開発、交通網整備などの大型協力プロジェクトを発表すると、日本はこれに競合するプロジェクトを提唱した。そして、日本が資金、技術、事業運営のガバナンスのあらゆる面で優位に立っていることを強調し、中国に対抗する姿勢を鮮明にしたのである⁵。

しかし、米中の貿易摩擦の激化、日米間の経済をめぐる意見対立、北朝鮮の核・ミサイル開発問題に対する連携の要請など、中日間の協力関係を促す要因が立て続けに生じた。その結果、両国は二国間の関係改善に舵を切り、中日関係は「政冷経涼」から「政温経熱」に変わりつつある。

例えば、日本と米国の間では、通商交渉めぐって利害の対立が浮上し、「同盟のひび割れ」の懸念さえ生まれた。米国のトランプ大統領は就任直後、TPP からの撤退を宣言し、日本の対米貿易赤字を絶えず批判し、日本の米国向け直接投資に対しても大きな圧力をかけ続けている。こうした日米間の利害対立は、間違いなく日本を対中関係の改善に向かわせる要因になったのである⁶。

次に、北朝鮮の核・ミサイル開発問題については、日本は十分な影響力を発揮できないだけでなく、当該問題の外交交渉の舞台で周縁に追いやられることを懸念した。そのため、安倍政権は対中関係を改善することで、当該問題に関する中国との協調体制を構築し、それによって日本の安全保障と大国としての地位を保つことを目指している⁷。

一方、中国の方からみても、日本との関係改善はメリットがある。米国との貿易には構造的に不均衡があるだけでなく、軍事と結びついたハイテク産業における知的財産権をめぐるヘゲモニー争いも存在する。そのため、米国との貿易摩擦が近い将来収束するという見込みはない。こうして、日本と中国は、米国との貿易摩擦に付随するさまざまな不確実性とリスクに直面しており、両国の経済連携を強化することが双方にとって望ましいことに、意見が一致したのである。

2017 年から、安倍政権は米国との関係の調整を図ると同時に、中国との関係改善を探ってきた。その背景には、一部の自民党元老と財界のトップによる強い催促が存在した。実際 2017 年 6 月に、安倍首相は東京での演説において、条件が成熟すれば、「一帯一路」沿線諸国で中国と協力することもやぶさかでないと指摘した。同年 12 月、同じく安倍首相は、両国民間企業の代表や元政府幹部との対話の席上で、中国の指導者と第三国市場協力につい

⁵施錦芳、趙霞「新形勢下拡大中日経貿合作的思考－基于日本对「一帯一路」倡議的態度变化」『東北財経大学学報』、2018 年第 6 期、37-38 頁。

⁶楊伯江「新時代中美日關係：新態勢、新課題、新機遇」『日本学刊』、2019 年第 1 期、7-9 頁。

⁷Ryotaro Nakamaru, “Abe eyes diplomatic win with Xi Jinping visit but faces balancing act between China and U.S.”, *The Japan Times*, April 16, 2019, <https://www.japantimes.co.jp/news/2019/04/16/national/politics-diplomacy/abe-eyes-diplomatic-win-xi-jinping-visit-faces-balancing-act-china-u-s/#.XMRXHIVpzGA>

て意見が一致したと表明した⁸。実際、彼の発言を裏付けるように、2018 年 5 月、李克強首相の日本訪問期間中に、両国政府は『第三国における中日民間経済協力に関する覚書』を締結した。そして、両国ハイレベル経済対話の枠組みのもと、省庁を横断する官民合同委員会を設けることに同意し⁹、9 月には第 1 回目の会合を開いたのである。

こうした動きに呼応する形で、2018 年 10 月には安倍首相の中国訪問期間中に、両国は財界トップを含め約 1,400 名が参加する中で、「第 1 回中日第三国市場協力フォーラム」を北京で開催した。同時に、両国の政府関係機関・企業・経済団体等は、インフラ、物流、IT、ヘルスケア、金融等に関する計 52 件の協力覚書に署名・交換した¹⁰。これによって、両国の企業は共同で ASEAN 諸国の企業と協力するための制度的環境を獲得したのである。

協力覚書の交換より 1 年以上前の 2017 年 5 月に、中国政府は『「一帯一路」共同建設——理念、実践と中国の貢献』を公表し、第三国市場協力が「一帯一路」にとって不可欠の分野であることを強調した。日本は中国にとって「周辺外交」かつ「大国外交」の欠くべからざる対象国である。そのため、日本は BRI を実施するうえでの重要な構成国となる¹¹。この点について、中国社会科学院世界経済・政治研究所の張琳は、第三国市場協力が中日両国の経済協力に新しい領域を開き、同時に、BRI を建設するうえで新しいモデルを提供するだろうと、高く評価した¹²。

3 第三国市場協力の相対的な優位性

第三国市場協力は、中国が有する巨大な生産能力、先進国が持つ先進技術、そして発展途上国の広大な発展ニーズ、この三つを効果的に結びつけることを目指す。それは「共に検討し、共に建設し、共にシェアする（共商、共建、共享）」理念のもと、多角的な二国間経済協力メカニズムを通じて、「一帯一路」建設の新たな原動力になり得る。中国の製造業と先進国の優れたハイエンド技術を結合すれば、第三国に対して、高いコストパフォーマンスを誇る製品とサービスを提供することもできるだろう。さらに入札過程での過当競争を避けることができれば、中国と先進国は「WIN=WIN 関係」を実現できる¹³。

⁸王厚双、張霄翔「「一帯一路」框架下中日加強在東盟第三方市場合作的對策思考」『日本問題研究』、2019 年第 2 期、25 頁。

⁹「李克強・中華人民共和國國務院總理の訪日（公賓）（全体概要）」、外務省、2018 年 5 月 11 日、https://www.mofa.go.jp/mofaj/a_o/c_m1/cn/page4_003999.html。

¹⁰52 件の協力覚書リストは、下記のホームページにて閲覧できる。「第 1 回「日中第三国市場協力フォーラム」開催にあわせて日中の政府関係機関・企業・経済団体の間で協力覚書が締結されました」、経済産業省、2018 年 10 月 26 日、<http://www.meti.go.jp/press/2018/10/20181026010/20181026010.html>。

¹¹張利華、胡芳欣「日本対「一帯一路」倡議態度轉變及其機遇」『人民論壇・學術前沿』、2019 年第 3 期、86 頁。

¹²張琳「中日開展第三方市場合作的五大亮点」『世界知識』、2018 年第 21 期、11 頁。

¹³吳浩「第三方合作：「一帯一路」的新動能」『人民論壇・學術前沿』、2019 年第 2 期、

以上の点から、第三国市場協力は、日本が BRI に参加するうえで、最も適切かつ実際的な方法になり得る可能性が高い。

第一に、日本は外交面での懸念材料を減らすことができる。米国は一貫して、中国の BRI が既存の国際秩序を乱すと批判している。というのも、人民元と中国の技術体系が広く利用された場合、世界経済における米国の求心性が損なわれると考えるからである¹⁴。つまり、トランプ政権は、BRI を中国による米国の覇権に対する挑戦だと考えているわけだ¹⁵。

米国の最重要の同盟国である日本は、当然のことながら、米国の方針に反対することはできない。その結果、日本政府は「一帯一路」という言葉を直接使用しないと明言し、代わりに、第三国市場協力という道を選択した。その際、安倍政権は政府主導ではなく、あくまで中国と日本の企業による第三国での投資である点を強調した。米国を刺激することを避けて、BRI を第三国市場協力で置き換えることで、二国間関係の実利を伴った改善を狙ったのである。

第二に、日本側は BRI の下での協力は、あくまで「限度のある協力」である点を強調している。この「限度のある協力」とは、政府が直接参加せずに、企業が率先して中国との協力分野を選ぶことを意味する。

具体的には、(イ) 中日企業が共同で注文を受けてインフラ事業を運営する場合、(ロ) 日本企業が注文を受けて、中国企業が工事の請負と機械設備を提供し、第三国企業に完成品を販売する場合、(ハ) 日本企業が中国企業に部品を提供し、中国企業が完成品を第三国市場に販売する場合、(ニ) 中日企業間で第三国市場に関する情報の共有を強化する場合など、多様な事例が考えられる¹⁶。

日本企業は、BRI に対して「行動の自由」を維持しつつ、情勢が変化した場合には直に対応できる態勢をとっておきたいだろう。これは外交レベルで見ると、日本は米国と中国の間で外交のバランスをとる必要があり、かつ自国の方針について戦略的な余地を残しておく必要もある¹⁷。つまり、「限度のある協力」こそ、日本にとっては最大限の利益を保証する方法なのである。

仮に中国が協力の強化を提案した場合でも、日本側は慎重な態度を保ち、具体的には「協力の限度」の範囲を設定することで、自分たちの利益を維持することができる。もともと日本の間では、中国側は常に日本に圧力をかけ、要求を限りなくエスカレートさせていくという強い警戒心が存在する。その結果、日本企業の側では、できるだけ手持ちのカードを揃え

86-87 頁。

¹⁴ Jonathan Hillman, “China’s Belt and Road Initiative: Five Years Later”, Center for Strategic and International Studies, January 25, 2018, p.10.

¹⁵ Emel Akan, “America Competes with China’s Belt and Road,” *The Epoch Times*, December 24, 2018, https://www.theepochtimes.com/america-competes-with-chinas-belt-and-road_2747924.html.

¹⁶ 徐梅「從「一帯一路」看中日第三方市場合作的機遇与前景」『東北亞論壇』、2019 年第 3 期、61 頁。

¹⁷ 齊桐萱「中日關係近期有望持續改善」『國際政治科學』、2018 年第 4 期、147 頁。

て対応するという戦術をとる可能性がある¹⁸。そうだとすると、第三国市場協力という枠組みについて、「限度のある協力」を切り口に、柔軟性のある新しいモデルの構築が必要になるであろう。

第 2 節 ASEAN 諸国における中日の第三国市場協力の潜在的力

日本企業は、長年 ASEAN 諸国で投資および事業活動を行っており、現地での市場占有率を見ても優位な立場にある。一方、中国企業は ASEAN 諸国への進出の歴史はまだ浅く、サプライチェーンの構築や他企業との連携強化の面などでは、日本企業に遠く及ばない。

1 中日の企業と ASEAN 諸国との経済協力の現状

現在、日本は ASEAN 諸国にとって最大の投資国であると同時に、2 番目の貿易相手国でもある。日本企業は、製造業、金融、インフラなど多分野に進出しており、現地のプロジェクト管理においても、豊富な経験とノウハウを持っている。

2012 年末に、安倍晋三氏が政権に返り咲いた後、「インフラシステム輸出戦略」を公表した。この中で日本政府は ASEAN 諸国を最も重要な市場と位置付けている。実際、日本外務省の海外在留邦人統計によると、ASEAN 諸国に滞在する日本人の数は 2017 年に 8 万 3,000 人となり、2012 年に比べて 32% も増加した。北米の 5 万 5,000 人、欧州の 3 万人と比較すれば、東南アジアにおけるその数の多さが判明する。

その他、日本企業が ASEAN 諸国に海外本部を設立する動きも活発化している。2017 年 7 月、日本郵船、商船三井、川崎汽船の 3 社は、定期コンテナ船事業を統合し、シンガポールに事業運営会社を設立した。さらに、中米貿易摩擦の激化を受けて、日本企業がその輸出拠点を中国から ASEAN 諸国に移転させる動きも顕在化している。例えば、2019 年 5 月には、事務機器大手のリコーが、複合機の米国向け生産拠点を中国からタイへ全面的に移管することを決めた¹⁹。

さて、中国企業の ASEAN 諸国進出が本格化するのは 2000 年以後で、日本企業よりかなり遅い。とはいえ、中国の対 ASEAN 貿易と直接投資は 2010 年代に急速に増加し、日本に追いつくか追い越しつつある。とくに貿易面でみると、**図表 11-1** に示したとおり、中国は 2009 年に日本を抜いて ASEAN 諸国にとって最大の貿易パートナーとなった。直近の 2018 年には、中国の対 ASEAN 貿易額（輸出と輸入の合計額）は 5,879 億米ドルと、前年比

¹⁸ 盧昊「日本対「一帯一路」倡議的政策：変化、特徴与動因分析」『日本学刊』、2018 年第 3 期、76 頁。

¹⁹ 「米中貿易摩擦再燃、日本企業の生産シフト加速も」『日本経済新聞』、2019 年 5 月 7 日号。

14%の増加を示した。中国は過去 10 年連続して ASEAN 諸国最大の貿易パートナーとなり、中国側から見ても、ASEAN 諸国は 8 年連続して、EU、米国に次いで三番目の地位を維持している。

図表 11-1 ASEAN 諸国の対中国、日本、世界向け貿易額、2008－2017 年(100 万米ドル)

年次	ASEAN諸国の輸出			ASEAN諸国の輸入		
	中国	日本	世界計	中国	日本	世界計
2008	87,489	105,828	979,236	109,217	108,897	921,736
2009	81,511	78,046	810,785	96,538	82,910	727,010
2010	112,512	102,901	1,045,531	121,783	115,799	949,300
2011	139,913	127,916	1,237,486	153,190	128,082	1,152,245
2012	142,362	127,749	1,252,895	174,622	136,287	1,218,183
2013	153,112	122,240	1,272,278	195,213	117,703	1,249,259
2014	153,656	119,814	1,287,601	208,989	108,672	1,234,477
2015	145,291	101,941	1,171,734	218,205	100,859	1,101,128
2016	144,176	96,552	1,152,688	224,518	105,855	1,085,912
2017	186,475	105,792	1,322,186	254,534	113,466	1,252,102

(出所) The Office of ASEAN Secretary-General, "Trade in Goods by Reporting Country, Partner Country, Year and Flow" より畢世鴻作成(2019年7月20日アクセス)。

次に図表 11-2 で、ASEAN 諸国の外国直接投資 (FDI) の受入れ状況を見ておこう。2010 年当時、中国と香港の直接投資の合計額は 64 億米ドルと、日本の 130 億米ドルの半分、EU28 の 211 億米ドルの 3 分の 1 にも達しなかった。その後、2016 年からは両者の合計金額は 200 億米ドルを超えるようになった。直近の 2018 年には中国と香港の合計額は 203 億米ドルと、ASEAN 域内 (245 億米ドル)、EU (220 億米ドル)、日本 (212 億米ドル) に匹敵する規模にまで増加している。

2018 年末までの ASEAN 向け国別直接投資累計額でみると、中国 (香港を含めない) の金額は 890 億米ドルと、すでに ASEAN 諸国にとって三番目の投資国になっている。他方、ASEAN 諸国の合計金額は中国にとって二番目の投資先でもある²⁰。ポストインダストリーの段階に入った中国にとって、製造業の過剰生産設備を海外に転出させる「走出去」は、産業構造の高度化を図るためには避けて通れない手段である。ここ数年来、ASEAN 諸国とりわけ CLMV は、中国にとって重要な産業移転先になりつつある。鉄鋼、化学、セメントや、繊維産業などの軽工業に従事する中国企業は、相次いで ASEAN 諸国に進出している。同時に、新しい産業も同地域への進出を開始した。アリババ (阿里巴巴)、テンセント (騰訊)、京東 (JD) などの IT 企業は、ASEAN 諸国をデジタル経済の重要な投資先とみているからである。

²⁰ 「中国—東盟経済合作逆風飛揚」『国際日報』、2019 年 1 月 28 日。

図表 11-2 ASEAN 諸国の外国直接投資の流入額、2010－2018 年(100 万米ドル)

年次	世界計	ASEAN域内	日本	中国	香港	米国	EU28
2010	108,174	16,306	12,986	3,488	2,884	13,682	21,145
2011	87,664	16,426	7,753	7,190	3,110	8,068	24,289
2012	117,544	23,537	14,618	8,168	7,848	19,115	-1,770
2013	120,956	18,464	24,608	6,165	4,562	11,457	15,718
2014	130,114	22,180	13,436	6,811	10,573	21,141	28,943
2015	118,667	20,819	12,962	6,571	1,312	22,912	20,373
2016	118,959	25,728	14,241	9,609	9,860	21,663	34,014
2017	146,901	25,484	16,273	13,706	10,187	24,911	15,097
2018	154,172	24,543	21,192	10,161	10,161	8,111	21,960

(出所) The Office of ASEAN Secretary-General, “Flows of Inward Foreign Direct Investment by Host Country and Source Country” より畢世鴻・末廣昭作成(2019年6月20日, 8月5日アクセス)。

ただし、中国と日本の直接投資を比較すると、そのレベルや質の面で両者の間には大きな差が存在することも事実である。日本企業は、早い段階から ASEAN 諸国の輸出品目の高度化に貢献してきた²¹。日本の直接投資は自分たちのサプライチェーンを、投資相手国に延長する試みである。つまり、ASEAN 諸国の工場や支社は、日本の親会社が展開するサプライチェーンの一部分であり、成熟した生産・販売ネットワークと技術面でのイノベーション能力の双方を有している。そのぶん、ASEAN 諸国の経済成長を牽引する日本企業の役割に対する現地の期待も大きい。

これに対して、中国企業の対 ASEAN 諸国の直接投資残高は、2013 年から 2017 年にかけて 1.9 倍に増加した。2013 年の対 ASEAN 直接投資残高で高い割合を占めていたのは、製造業、卸・小売業、鉱業の 3 業種である（いずれも 16.4%）。それが 2017 年には製造業（22.7%）が単独で 1 位となり、卸・小売業、リース・ビジネスサービス業、建設業がこれに続いた（図表 11-3）。中国が ASEAN 諸国との間で製造業のグローバル・サプライチェーンを構築し始めた様子がうかがえる。

しかし、中国企業の ASEAN 向け直接投資は、依然として資源の獲得とプロジェクトの建設事業が中心をなす。中国国内の資源不足を補い、インフラ整備の面では比較優位性を発揮できるものの、日本企業のように、生産ネットワークを構築することは当面難しい。したがって、中国と ASEAN 諸国の経済協力関係は、日本企業のサプライチェーンが作り出すほどの緊密さもなければ、現地の企業を組織化していく側面も、いまのところないのである²²。

²¹ 経済産業省『通商白書（令和元年版）』、2019 年 7 月、291 頁。

²² Zhai Dayu, “Comparison of China and Japan's Investment in ASEAN”, State Information Center, March 24, 2015. <http://www.sic.gov.cn/News/456/4373.htm>.

図表 11-3 中国の対 ASEAN 直接投資:2013 年と 2017 年の投資残高(100 万米ドル、%)

業 種	2013年残高	構成比%	2017年残高	構成比%
製造業	1,200	16.4	3,200	22.7
卸・小売業	1,200	16.4	2,400	17.0
リース・ビジネスサービス	600	8.2	2,100	14.9
建設業	700	9.6	1,900	13.5
運輸・倉庫・郵送サービス	100	1.4	800	5.7
金融業	500	6.8	700	5.0
不動産業	100	1.4	700	5.0
電力、ガス、水道	800	11.0	600	4.3
農林水産業	500	6.8	600	4.3
鉱業	1,200	16.4	400	2.8
その他	400	5.5	700	5.0
合 計	7,300	100.0	14,100	100.0

(出所) 中華人民共和国商務部・国家統計局・国家外匯管理局:『2013年度中国対外直接投資統計公報』、2014年、第29-30頁。中華人民共和国商務部・国家統計局・国家外匯管理局:『2017年度中国対外直接投資統計公報』、2018年9月、第32-33頁。

2 中日企業の無秩序な過当競争がもたらす負のインパクト

ここ数年間、両国の企業は ASEAN 諸国で激しい競争を繰り返してきた。その過程で競争入札の場面では入札価格が低く抑えられ、業界全体の利益が損なわれ、市場秩序もかき乱されてきた。その結果、当事者である中日企業自身も大きな経営リスクに直面している²³。



写真1 ラオス首都ビエンチャン郊外にある「サイセター総合開発区」。中国の雲南省海外投資有限会社がビエンチャン市政府と合併で設立した。敷地面積は 11.5 km²で、2020 年 1 月時点で日本企業が 4 社入居している。
(出所) 2018 年 5 月 畢世鴻撮影。

²³張琳「中日開展第三方市場合作的五大亮点」『世界知識』、2018 年第 21 期、11 頁。

過度な競争と競争入札における不適切な行為は、入札に参加する企業だけでなく、その後にある国家間の関係にも負の影響を与える²⁴。例えば、中国企業は、鉄道などのインフラ整備の土木工事と、それに従事する労働力のコスト面で競争優位を有している。そうした中で、日本企業が中国企業との入札競争に競り勝とうとすれば、低い利益率という大きな代価を支払う必要がある。逆に、中国企業がその入札競争に勝った場合でも、一定の利益を犠牲にせざるをえない²⁵。



写真 2 ベトナム・ハイフォン郊外にある「中国・ベトナム（深圳・ハイフォン）経済貿易協力区」。中国深圳の企業がハイフォン市政府と合併で設立したもので、敷地面積は 196 ヘクタール、2019 年 4 月時点で中国企業のみが入居している。
（出所）2019 年 4 月 畢世鴻撮影。

中日両国は、ASEAN 諸国において高速鉄道の受注で競争を繰り返しているが、ある日本の専門家は「例え落札価格がゼロ円になっても、オファーを絶対獲らなければならない」とまで極言している²⁶。このような発想は、経済協力のルールに合わず、継続性がないだけでなく、結局は中国政府の敵対的な行為を引き起こす原因となり、二国間関係を損なってしまうことになりかねない。同様に、ASEAN 諸国にとっても、中日両国の無秩序な競争はプロジェクトの失敗を招き、最終的には自分たちの成長の好機を見失うことになるだろう。

両国の無秩序な過当競争は、重複する建設を生み出し、多種多様な基準を生み出す²⁷。例えば、高速鉄道の建設を例にとると、中国と日本の間では鉄道運営のシステムや建設の工法が異なるため、ASEAN 諸国が両国から異なる仕組みをそれぞれ採用すると、ASEAN 諸国

²⁴徐梅「「一帯一路」：中日互利合作新平台」『世界知識』、2018 年第 6 期、19 頁。

²⁵劉江永「安倍晋三首相訪華後の中日関係」『当代世界』、2018 年第 12 期、30 頁。

²⁶“Japanese Experts Offer Advice to Compete with China for the Asian High-Speed Rail Market: Zero Yuan must also Win the Bid,” *IFeng Finance*, September 17, 2014, http://finance.ifeng.com/a/20140917/13121312_0.shtml.

²⁷張蘊嶺「把「在第三方合作」坐實」『世界知識』、2019 年第 6 期、72 頁。

間の連結性が損なわれることになる²⁸。もちろん、両国間の競争が ASEAN 諸国にとってプラスに働くこともある。とくに、財政面で困難に直面している ASEAN 諸国にとっては、両国の政府や企業が融資の条件を緩和することは歓迎すべきことだろう²⁹。ただし長い目で見ると、両国間の過当競争は ASEAN 全体の発展にとってマイナスの影響のほうが大きい。

3 ASEAN 諸国における中日企業の協力の可能性

中日両国は、第三国市場協力の進展を通じて、貿易、投資、産業面での協力を強化することができる。そして、両国は「第三国市場」における双方の公平な交渉や適切な競争入札を保証することで、相互補完関係を実現することもできるはずである³⁰。

第一に、両国の企業が ASEAN 諸国で協力を拡大することは、お互いの投資リスクを分散させるだけでなく、各自の優位性を発揮することにつながる。

一般に、日本が提案する質の高いインフラ整備は、資金不足などの制約に直面する。これに対して、中国側は資金面で相対的に余裕があるため、日本と協力して融資すれば、投資のリスクとコストをシェアすることができる。同様に、中国の設備機械や労働力と、日本の先進技術と販売ネットワークを結び付けてインフラ整備を進めていけば、全体のコストを節約することもできるだろう。

例えば、中国の中信集団（CITIC）は、伊藤忠商事、タイの CP グループとすでに資本・業務提携関係にある。そのため、タイをはじめ海外市場の開拓に腐心している。中日・タイからの要請を受けて、上記の 3 社は、タイにおける総合開発プロジェクトである「東部経済回廊」（EEC）の開発に意欲を示している。なお、EEC の開発を推進するため、2017 年以来、タイ政府は一連の優遇政策を打ち出して、中日の企業と合同セミナーを数回開催してきた³¹。

第二に、両国の企業間協力は、ASEAN 諸国の技術の向上と人材の育成に役立つ。中国企業はコスト・コントロール、プロジェクトのデザイン、機械設備の供給、建設面での効率性において比較優位性を有しており、他方、日本企業は資金の運用、技術開発、ハイテク設備の供給、プロジェクトの運営と管理などの面で優れている。中日の企業が相互補完関係を実

²⁸劉洪鐘「中日在亞洲的基礎設施投資：競争与合作」『遼寧大學學報（哲學社會科學版）』、第 2019 年第 1 期、181 頁。

²⁹ Malcolm Cook, “China and Japan’s power struggle is good news for Southeast Asia,” *Southeast Asia Globe*, November 9, 2018, <http://sea-globe.com/china-japan-rivalry/>

³⁰施錦芳、李博文「中日在「一帯一路」沿線國家貿易與投資現狀評析——兼論推進中日經貿合作新思路」『日本問題研究』、2019 年第 2 期、61 頁。

³¹しかし、タイ政府は財政負担を嫌い、土地の収用や既存の鉄道施設の修繕にかかる費用以外は補助しないと譲らなかった。東部高速鉄道の建設には、マッサンなどの国鉄保有地の開発も含んでいるため、民間企業だけで十分収益を挙げられるというのが、タイ政府の理屈である。そのため、巨額の投資が必要となる公共事業にもかかわらず、日本企業は消極的な姿勢を変えなかったという。吉岡桂子「幻となった「日中協力」タイ高速鉄道は中国とタイで建設へ」『朝日新聞』2018 年 12 月 29 日号。

現すれば、プロジェクトのコストを大幅に削減できるだけでなく、ASEAN 諸国から見ても、コストパフォーマンスの優れたプロジェクトが可能となる。中国商務省アジア局の尹剛が主張するように、まさに「WIN=WIN 関係」のビジネスモデルが実現できるのである³²。

すなわち、まず中国企業はグローバルな生産・輸出システムのもとでコアの地位を得ているものの、多くの分野において、その技術レベルは依然として低い。次に、日本企業は優れた設備とノウハウを持っているものの、海外市場ニーズの不足に悩まされている。最後に、大半の ASEAN 諸国は、インフラ整備と製造業のさらなる発展に大きなニーズを有するものの、技術と資金を自前でまかなうことができない。かくして、中日の企業が ASEAN 諸国で第三国市場協力を展開すれば、コストパフォーマンスの高い生産設備を提供し、製造技術の向上や人材の育成などを推進することで、ASEAN 諸国のニーズを満たすことができるのである³³。



写真 3 ベトナム北部に進出した中国系企業。日本市場向けの靴下を生産する。

(出所) 2019 年 4 月 畢世鴻撮影。

第三に、両国の企業は協力面で豊富な経験を有しているので、双方が ASEAN 諸国で第三国市場協力を展開することは決して難しくない。日本企業はすでに中国市場に進出してから長い時間と経験を有しており、合弁事業の運営、製造業での R&D の推進、部品の調達と供給、製品販売などの分野において、中国企業との間でさまざまな協力関係を築いてきた。一方、日本企業は ASEAN 諸国向けの直接投資累計額は、中国向けのそれよりも多く、構築した産業集積も中国よりも大きい。とりわけ製造業では、日本企業は圧倒的な優位性を誇っ

³² 尹剛「中日在東盟第三方合作的前景分析」『國際經濟合作』、2018 年第 12 期、33—34 頁。

³³ Zhou Wuying, "Sino-Japan Third-Party Market Cooperation can be Promoted in an Orderly Manner", *Economic Information Daily*, October 26, 2018.

ており、金融、物流などの分野においても強みを有している。拓殖大学政経学部で教鞭をとる朱炎も指摘するように、中国企業が ASEAN 諸国に進出する際に、日本企業の産業集積を活用できるならば、それは中国企業にとって大きいプラスとなるだろう³⁴。

第3節 ASEAN 諸国市場における中日の第三国市場協力のロードマップ

両国の企業は、ASEAN 諸国でのインフラ整備、デジタル経済、金融、物流、省エネ、環境保護などにおいて、第三国市場協力を展開することが可能である。同時に、ASEAN 諸国のニーズに適切に対応し、協力の質を高めるためには、ASEAN 諸国側がイニシアティブをとり、同時にオーナーシップを保持することが重要であろう。以下では主な協力分野について検討を加えていく。

1 主な協力の分野

第一に、質の高いインフラ整備は、第三国市場協力の重要な突破口となりうる。

ASEAN 諸国は、新興市場として巨大なインフラ建設のニーズを有している。アジア開発銀行（ADB）の予測によると、2016 年から 2030 年の 15 年間に、ASEAN 諸国がインフラ整備に必要とする投資規模は、じつに合計 3 兆 1,000 億米ドルになる見通しである³⁵。インフラ整備についていうと、日本企業は入念なフィジビリティ・スタディ（FS）の実施や都市計画のシステム管理の面で比較優位を有し、環境への負荷が小さいプロジェクトの運営でも優位に立っている。他方、中国企業は建設コストの安さ、人的資源の蓄積、イノベーションの推進、建設工事の効率性などの面で競争力を有する。

ASEAN 諸国では、中国と日本は過去いずれも数多くのインフラ整備を実施しているが、そのインフラの利用率は決して高いとはいえない。中国、日本、ASEAN 諸国にとって、既存のインフラや建設中のインフラをリンクさせることは、経済協力の効率をこれまで以上に引き上げ、同時に、ビジネス活動のコストを引き下げることにつながる。そのため、日本の高い技術力と実績で受注し、日本側が技術提供する一方、中国は EPC（設計・調達・建設）を提供するという協力形式は、技術性、経済性、環境性からよい組み合わせとなり、事業の持続可能性をもたらす。

³⁴ 朱炎「日本企業参与「一帯一路」建設的可能性」『日本研究』2018 年第 3 期、8-9 頁。

³⁵ Qin Wei, Cao Zhe, *ASEAN Investment Environment and Business Opportunities*, China Business Center of National University of Singapore Business School, 2018, p.14.



写真 4 ベトナム・ハノイーハイフォン高速道路。2015 年 12 月に開通し、片道 3 車線で快適な高速道路。（出所）2019 年 4 月 畢世鴻撮影。



写真 5 ベトナム・ラオカイーハノイ高速道路。2014 年 9 月に開通し、すべての区間が一方通行ではない準高速道路。（出所）2019 年 8 月 畢世鴻撮影。

近年以来、ベトナムでは急激な経済成長に伴って電力需要が急増している。そのため、国際協力銀行は、ベトナム電力公社との間で、総額約 73 億円を限度とするバイヤーズ・クレジットの貸付を行って、同国ハイフォン市の火力発電所の新設を支援することを決めた。そのなかで、丸紅と中国の東方電気集団会社が発電プラント機器の供給・据付を行う。東方電

気集团公司からの発電プラント機器の輸出には、中国輸出入銀行から輸出信用が供与される。本件は、日本企業と中国企業が相互に補完、協調することで第三国向けの商談を獲得し、それぞれの国の輸出信用機関が金融面で支援を行うものといえる³⁶。また、中国水電工程顧問集団と東芝水電設備（杭州）有限公司のコンソーシアムが、ベトナムのチュンソン水力発電所 1～4 号機を納入している。同様に、浙江国貿易集団東方機電工程も、EPC を担当するミャンマーのアップパーイエワ水力発電所向けの水車と水車発電機 4 ユニットを納入することを決めている³⁷。



写真 6 ベトナム・ハノイに事務所を持つ中国電力建設集団。同集団はベトナム各地で発電所などのインフラ整備を行っている。
（出所）2018 年 12 月 畢世鴻撮影。



写真 7 急ピッチで建設されている中国・ラオス鉄道。ラオスの古都ルアンパバーンのメコン川をわたる鉄道橋であり、その建設工事が 2019 年 7 月下旬に完成した。中国・ラオス鉄道は 2021 年に全線開通する見通しである。
（出所）2018 年 5 月 畢世鴻撮影。

³⁶ National Development and Reform Commission, China, *Third Party Market Cooperation Guidelines and Cases*, August 2019, p.66.

³⁷ 植村哲士、板谷美帆、益田勝也、章亜莉、何徳白樹「インフラ輸出における日中の競合と補完」『知的資産創造』、2017 年 11 月号、56 頁。

第二に、デジタル経済の今後の発展は、経済協力分野で巨大な潜在的可能性を秘めている。

ASEAN 諸国はインターネット利用者の増加が最も速い地域の一つであり、ユーザーの数は現在、中国、インドに次いで世界で 3 番目に位置する。2017 年、ASEAN 諸国におけるデジタル経済の規模は 500 億米ドルと推計され、ASEAN 諸国の GDP 合計額の 2%に該当した。現在の年間成長率（年率 27%）で試算すると、2025 年にデジタル経済の規模は 2,000 億米ドルになり、ASEAN 諸国の GDP 合計額の 6%を占めるまでになる³⁸。

これに対して、日本におけるデジタル経済の規模は 2017 年に 2 兆米ドルに達し、GDP 総額の 20%を超えている。分野別でみるとすでに 3 番目の大きさを占める。日本政府は、科学技術のイノベーションを支援することを重点に、e-Japan、u-Japan、i-Japan、ICT 成長戦略、スマート・ジャパン ICT 戦略、統合イノベーション戦略、総合イノベーション戦略などの戦略を相次いで打ち出した。スマート製造業の促進、デジタル人材の育成などの分野でも、政策的支援を推し進めている。

2018 年、中国のデジタル経済規模は世界で 2 番目に位置し、その規模は 4 兆 200 億米ドルである。2017 年、中国におけるデジタル経済の年成長率は 2.5%であった³⁹。デジタル経済は、中国と ASEAN 諸国の産業協力の新しい成長分野であり、よく知られているように、中国の IT 企業は ASEAN 諸国での EC（電子商取引）ビジネスの加速化に貢献している。例えば、EC の大手である Alibaba（阿里巴巴、アリババ）、JD（京東、ジンドン）、Tencent（騰訊、テンセント）は、ASEAN 諸国の企業に対して、すでに出資などを通じて産業協力を行っている。

「一帯一路」建設の進展に伴って、ASEAN 諸国における中国の投資の増加は、今後も継続すると予測されている。事実、EC を基盤に急速に事業を拡大してきたアリババは、ハードウェアを重要視するようになった。その点、中国企業と、ハードウェアや「B to B」の面で強みを持つ日本企業との提携は、今後進展する可能性が高い⁴⁰。両国の企業と ASEAN 諸国が、次世代通信網である 5G などのデジタル経済分野で協力を拡大すれば、「WIN=WIN 関係」を実現することは十分可能であろう。

第三に、ADB やアジアインフラ投資銀行（AIIB）などの国際金融機関を活用すれば、ASEAN 諸国における金融協力を強化し、かつ ASEAN 経済共同体の建設をバックアップすることができる⁴¹。

³⁸ The ASEAN Secretariat, *ASEAN Investment Report 2018: Foreign Direct Investment and the Digital Economy in ASEAN*, November 2018, p.163.

³⁹ The China Academy of Information and Communications Technology, *G20 National Digital Economy Development Research Report*, December 2018, pp.1-5,2.

⁴⁰ 「インフラ相互活用で新ビジネスを日中第三国市場協力で丁可氏提言」、科学技術振興機構、2019 年 6 月 11 日、https://spc.jst.go.jp/experiences/coverage/coverage_1914.html。

⁴¹ 金仁淑「中日与東盟区域経済合作戦略及其経済効応」『日本学刊』、2018 年第 3 期、99 頁。

トランプは大統領に就任して以来、「アメリカ・ファースト」のスローガンを掲げて、世界中で保護貿易主義が復興することを助長してきた。その結果、中国や ASEAN 諸国は、資本の海外流失や自国通貨の減価などの圧力に直面し、地域の金融リスクが増大しつつある。ASEAN 諸国のインフラ整備の急増に対して、ADB と AIIB だけでは、到底その巨額のニーズを満たすことができない。ただし、ADB と AIIB の融資は、その後に続く民間企業の投資の「誘い水」の役割を持っている。そのため、中国社会科学院日本研究所の劉瑞が強調しているように、中国と日本は ADB と AIIB の ASEAN 諸国向け融資に協力することが望ましい⁴²。日本の金融システムと中国のモバイル支払い技術が結合すれば、ASEAN 諸国の金融システムのグレードアップにもつながるだろう。

また、JICA や国際協力銀行（JBIC）などは、中国輸出入銀行（The Export-Import Bank of China）など中国の援助機関のガバナンス強化を支援し、ASEAN 諸国に対する中国の援助資金を適正化することも考えられる。現在、協力可能なインフラ・プロジェクトの検討、JBIC と国家開発銀行（CDB）による協調融資案件の組成、日本貿易保険（NEXI）と中国輸出信用保険有限公司（SINOSURE）による協力案件の検討などが推進中となっている⁴³。



写真 8 ベトナム・ハノイに支店を持つ中国農業銀行。ベトナムに進出する中国企業に対する金融サービスを提供する。（出所）2018 年 12 月 畢世鴻撮影。

第四に、国境を超える物流は、中日両国の企業が ASEAN 諸国で展開する事業分野の中で、最も重要な分野になりえる。

日本の IT 産業は比較的早い時期にスタートし、物流分野においては、随分と前から高度なオートメーション化とコンピューター化を進めてきた。また、物流分野では、両国の企業

⁴²劉瑞「中日金融合作：進程、障碍与前景」『日本問題研究』2018 年第 3 期、50-51 頁。

⁴³清水聡「アジアにおけるインフラ・ファイナンスの拡大に向けた官民の課題」『環太平洋ビジネス情報』、2019、Vol.19、No.75、155 頁。

は以前から協力を行ってきた実績がある。例えば、2015 年 7 月から、日本通運の現地法人である日通国際物流（中国）有限公司とタイ日本通運は、中国・昆明とタイ・バンコク間をつなぐ新しい陸路チャーター輸送サービスの提供を開始した。これにより、従来の海上輸送では 2 週間以上要していた昆明＝バンコク間の Door to Door サービスが最短 4 日間と大幅に短縮された。さらに、昆明でコンテナに積み込み、コンテナのままバンコクまで一貫輸送するため、荷物の積み替え作業が無く、ダメージリスクが低減され、海上輸送に比べ船の運行スケジュールによる制約がなく、柔軟な輸送対応が可能になった⁴⁴。

2017 年 7 月、中国電子商取引第 2 位の京東とヤマトホールディングス株式会社は戦略的協議書を締結し、ASEAN 諸国における越境物流網の共同利用などについて合意した⁴⁵。2018 年夏には、中国最大手の物流会社であるシノトランス社（中外運長航集团有限公司）が、日本の大手物流会社である（株）日新と協力して、ロシア極東地域から中国、中央アジアを経由してヨーロッパに至る「海陸連結輸送テスト」を開始している⁴⁶。



写真 9 中国・ラオス・タイ三か国に往来する国際路線バス。中国＝ラオス国境ゲートの中国雲南省シーサンパンナー・モーハンにて。（出所）2016 年 8 月 畢世鴻撮影。

ところで、ASEAN 諸国では、高品質の越境物流システムの構築がまだ進んでいない。2018 年現在、ASEAN 諸国における物流システムは、大半が首都圏に限定されており、地方都市を含めて全国的には展開されていない。ASEAN 諸国における物流分野はいままさに勃興期

⁴⁴ 「日通、中国～タイ間「南北回廊」で陸路輸送サービスの提供を開始」、日本通運、2015 年 8 月 11 日、<https://www.nittsu.co.jp/press/2015/20150811-2.html>。

⁴⁵ 「京東と国際物流巨頭雅瑪多達成战略合作」『中国経済網』2017 年 7 月 12 日、http://finance.ce.cn/rolling/201707/12/t20170712_24177027.shtml。

⁴⁶ 「日本企業積極搭乘中国「一帯一路」快車」『大陸橋視野』、2018 年第 11 期、70 頁。

にある。中国における物流の発展をみると、EC（電子商取引）市場と物流が互いに補って成長している。したがって、物流分野において、日本のノウハウ、中国における EC 市場と物流の共同発展の経験、そして ASEAN 諸国のニーズを、第三国市場協力の枠組みを使って上手に結合すれば、「WIN=WIN 関係」を実現することが可能であろう。



写真 10 中国・ラオス・タイ三か国に往来するコンテナ・トラック。中国・ラオス国境ゲートの中国雲南省シーサンパンナー（西双版纳）モーハンにて。（出所）2016 年 8 月 畢世鴻撮影。

第五に、省エネと環境保護は、両国の第三国市場協力の中では最も実現可能性が高い分野の一つである。

2017 年 12 月、世耕弘成経済産業大臣は、「第 11 回日中省エネルギー・環境総合フォーラム」の挨拶のなかで、中日両国が世界の経済を牽引する主要国として、第三国におけるビジネス協力を進めていくことが重要であると力説した。そして、協力分野としては「省エネ・環境分野」が最も有望であり、両国が互恵的な関係を築き、第三国からも高く評価されるプロジェクトを実現することを期待したいと述べた。

両国の関係企業は、省エネルギー、クリーンコール技術、石炭火力発電、資源循環利用・ごみ分別処理、自動車の自動運転や電動化など、省エネ環境分野において第三国市場協力を展開することで一致した⁴⁷。日本は省エネ、新エネルギーの開発と環境保護などの分野で、すでに優れた経験とノウハウを持っている。一例として、2019 年 3 月、新エネルギー・産

⁴⁷ 「第 11 回日中省エネルギー・環境総合フォーラム【全体会議等全般】」、日中経済協会、2017 年 12 月 24 日、<https://www.jc-web.or.jp/jcbase/publics/index/166/>。

業技術総合開発機構（NEDO）と中国科学院は、上海で実施した省エネルギービル実証事業で得られた成果をタイに普及させるため、バンコクで技術セミナーを開催した。このセミナーには、タイに進出している日本企業、中国企業のほか、現地の企業も参加した⁴⁸。



写真 11 ベトナム・バクニン省に進出した中国企業「ヴィナ・ソーラー」社。太陽光パネルを製造する。（出所）2019 年 4 月 畢世鴻撮影。

2 協力の原則

第一に指摘すべきは、ASEAN 諸国のイニシアティブを尊重し堅持することである。実際のプロジェクトで、仮に中日両国政府が直接介入し、規格、技術、投資、建設などの面で別々の基準を作ろうとすれば、成功する確率は低いと考えられる。日本側の一部の見方によれば、中国のスタンダードは国際的にみて遅れており、品質を軽視し、投資活動のルールに従わず、「債務の罠」を作るなどのデメリットがある。もし ASEAN がイニシアティブをとって、ASEAN インフラ整備のスタンダードを制定することができれば、その方が望ましい。

具体的には、各国の現状とニーズに合致した「ASEAN スタンダード」を作り上げれば、ASEAN 経済共同体のネットワーク作りにも役立つであろう。そして、このスタンダードに沿って中日の企業がプロジェクトの入札や建設を進めれば、悪質な競争や重複した建設も回避できるだろう⁴⁹。したがって、ASEAN 諸国は、中日企業が行う第三国市場協力においてリーダーシップを発揮すると共に、スタビライザー（安定化措置）の役割を果たすことが重要である。

⁴⁸ 「日中第三国協力による技術セミナーをタイ・バンコクで開催」、新エネルギー・産業技術総合開発機構、2019 年 3 月 8 日、https://www.nedo.go.jp/ugoki/ZZ_100825.html。

⁴⁹ 張蘊嶺「把「在第三方合作」坐实」『世界知識』、2019 年第 6 期、72 頁。

次に、政府が誘導し、企業が中心となって運営し、利益を共有する原則に従うべきである。両国が第三国市場協力を行う場合、企業は終始一貫してその活動の主体でなければならぬ。一方、政府はこの協力に関わる制度や法律の枠組みを提供し、あくまで協力の環境作りに徹することが望ましい。

現在のところ、国際社会は、BRI に対して、中国企業がプロジェクトを遂行する上で独占的な地位を占め、現地企業や中国以外の外国企業に対しては門戸を開放していないとみなしている。事実、米国 CSIS のデータベースによると、プロジェクトに関わる請負会社は、中国企業が全体の 89%と他を圧倒し、現地企業と外国企業はそれぞれ 7.6%と 3.4%にとどまった。これに比して、国際金融機関が融資したプロジェクトの請負会社をみると、中国企業の 29%に対し、現地企業は 41%、外国企業は 30%をそれぞれ占めた。中国政府が、BRI は外部に開放的でグローバルな構想だといくら主張しても、実際は中国企業が自国政府から補助金を得て、数多くの投資プロジェクトと利益を獲得していると批判される根拠のひとつがここにある⁵⁰。

したがって、プロジェクトに対する中国政府の具体的な介入を減少させ、日本と ASEAN 諸国の企業の関与する度合いを引き上げ、企業が透明性を保持して行動すれば、国際社会の批判や懸念は軽減されると思う。そして、この点が実現すれば、両国の第三国市場協力は、途上国を舞台とする中国と先進国の相互協力のモデルになり得るのである。

第4節 中日第三国市場協力の課題

総じていえば、第三国市場協力は中日両国が激動する国際情勢のもとで選んだきわめて現実的な選択肢である。まず両国は、ASEAN 諸国における第三国市場協力が、二国間関係の改善と自国の経済発展に役立つものと考えている。ASEAN 諸国も、この第三国市場協力においてリーダーシップを確保できれば、ASEAN 経済共同体の建設を促進させ、ASEAN 諸国間のコネクティビティをさらに増強するができると考えている。とはいえ、ASEAN 諸国を舞台とする第三国市場協力が、中日両国の構造的な矛盾、米国による両国への圧力、ASEAN 諸国の警戒といった課題に直面することも、否定できない事実である。そこで以下ではこうした課題について説明していきたい。

第一は、中国と日本が抱えるさまざまな問題が、第三国市場協力を強化したからといって、自動的に消滅していくわけではない点である。

中日両国の間には、依然として歴史認識の違い、島嶼をめぐる主権の争い、東シナ海と南シナ海における海洋権益に関する対立、安全保障をめぐる食い違いなどが存在する。日本側は、中国の持続可能な経済成長が自国の経済成長にとって重要であることを十分認識して

⁵⁰ Jonathan Hillman, “China’s Belt and Road Initiative: Five Years Later”, Center for Strategic & International Studies, January 25, 2018, pp.3-9.

いる。逆に中国の影響力が大きいがゆえに、経済大国化する中国への懸念も高まっているのである⁵¹。換言すれば、中日両国間の安全保障のジレンマや総合的な国力の変化がもたらす構造的な矛盾は解消していない。

加えて、両国間にある戦略的信頼関係の基盤が弱いことも、中日の第三国市場協力の進展に影響を与えている⁵²。他方、経済面でのリスクも無視できない。前掲するタイの EEC について、2018 年末、伊藤忠商事は、「当該プロジェクトが甚だしい損失をもたらす」ことを考慮し、CITIC（中国）、CP（タイ）との業務提携から辞退すると表明した。これは、「FS よりもまずはプロジェクトを前に進めようとする中国企業と、しっかり FS を行い一旦コミットしたらやり切ろうとする日本企業の足並みが揃わなかった」との指摘の通り、まず受注することを重視するスタンスの中国と、採算性を重視する日本のアプローチの違いが、改めて浮き彫りになった結末となっている⁵³。換言すれば、中日両国政府は第三国市場協力を強化する意欲を示しているにも関わらず、企業は自社の利益を優先させ、政府の意向に左右されないケースもしばしばある。

第二は、安倍政権が推進している「自由で開かれたインド太平洋戦略」（FOIP）が、中日の協力関係に一定程度的影響を与えている点である（本報告書第 5 章大庭論文を参照）。

中国は、日本政府が推進している FOIP が、ユーラシア大陸で増大する中国の影響力を封じこめるための地政学的な戦略だと理解している。一方、日本政府は、BRI は中国が自国の勢力範囲を拡張するための戦略だとみなしている。いずれにせよ、両国が相手国の外交戦略を自国の国際的な地位に対する脅威と捉えている点では共通している⁵⁴。

このような認識の対立は短期間で解消することはできない。換言すれば、BRI の影響力を FOIP で抑制することは、安倍首相が両者の構想は融合できると表明したにもかかわらず、到底期待できないのである⁵⁵。結局のところ、中国の影響力を封じ込めるという地政学的戦略の性格が強い日本の FOIP と、周辺国との「WIN=WIN 関係」の構築を目指す BRI の間のギャップをどこまで縮小できるのか。この点について第三国市場協力が果たす役割の評価については、中国人研究者の間でも依然として明確ではない⁵⁶。

⁵¹ Glenn D. Hook, Julie Gilson, Christopher W. Hughes, Hugo Dobson, *Japan's International Relations: Politics, Economics and Security*, Third Edition, (Abington: Routledge, 2012), p.226.

⁵² 張利華、胡芳欣「日本対「一帯一路」倡議態度転変及其機遇」『人民論壇』、2019 年第 2 期、92 頁。

⁵³ 酒向浩二「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』、2019 年 2 月 18 日、8 頁、<https://www.mizuho-ri.co.jp/publication/research/pdf/insight/as190218.pdf>。

⁵⁴ Cary Huang, “China's love-hate relationship with Japan is love again. Ahem”, *The South China Morning Post*, 20 May, 2018, <https://www.scmp.com/week-asia/opinion/article/2146443/chinas-love-hate-relationship-japan-love-again-ahem>.

⁵⁵ 楊伯江、張曉磊「日本参与「一帯一路」合作：転変動因与前景分析」『東北亜学刊』、2018 年第 3 期、10 頁。

⁵⁶ 胡令遠、洪偉民「峰回路転与行穩致遠之際—安倍訪華評估与中日関係の走勢」『当代世界』、2018 年第 12 期、36 頁。

第三は、米国が中日の協力関係に圧力をかけ、あるいは一定の影響力を行使しようとしている点である。

トランプ大統領が強調した「ディールを通じて自国の立場を有利にする」という政策の下では、日本が米国にひたすら追随することは、決して日本の利益に合致しないだろう。その一方、日本は米国が決めた軌道から逸脱することもできない。例えば、2018年11月16日に、ペンス米国副大統領は、APEC 首脳会議に先立つ演説で、BRI に対して、「米国はベルトで相手国を締め付けたり、一方通行の要求をしたりはしない」と、露骨に当てこすった。また、中国が負債返済に苦慮している途上国のインフラ整備事業を囲い込むそのやり方を念頭に、「米国は相手国を借金漬けにすることも、相手国の自立性を脅かすこともしない」と主張した⁵⁷。そのため、日本は対米と対中の外交バランスをとらざるを得なくなり、そのことが対中関係の改善に一定の限界を与えている。

実際、2019年3月25日、安倍首相は参院予算委員会の場で、BRI の融資に関して、「対象国の財政健全性、事業の開放性、事業の透明性、事業の経済性の四つが満たされることを条件に、中国側と第三国での協力を実施してもよい」と答弁した⁵⁸。これらの態度は、いずれも「限度のある協力」の意思表示であり、仮に中米関係がますます悪化していった場合、日本が中国側に対して積極的協力の姿勢を維持することは難しくなると考えられる。

第四は、中国および BRI に対する ASEAN 諸国の態度が、中日の第三国市場協力に与える影響の問題である。

ASEAN 諸国で、中国の資金を利用してインフラ整備が進めば、中国との間でヒト、モノ、資金、情報の流れが活性化して、経済関係の強化につながるだろう。しかし、ASEAN 諸国の多くは、経済大国化する中国に対して警戒感を示している。彼らは中国が温厚な国だとは決して思っていないし、返済能力を超える借入れがもたらす債務問題を懸念し、中国が東南アジアを勢力範囲の一部にすること恐れている。この点に関連して、ASEAN 諸国はスリランカ南部で中国が実施したハンバントタ港プロジェクトを失敗の典型例とみなしていた。日本経済新聞社の秋田浩之記者が指摘するように、ASEAN 諸国はプロジェクトの不透明性と中国からの借款が生み出す「債務の罠」を強く警戒しており、その結果、彼らの間には、日本の手を借りて中国を牽制しようとする思惑も存在するのである⁵⁹。

シンガポールの東南アジア研究所 (ISEAS-Yusof Ishak Institute) が 2018 年 12 月に実施した ASEAN 諸国エリート層 (公務員、学者、企業主) に対する世論調査によれば、「中国が東南アジアで再び大国なることをどう見ているか」という質問に対して、全体の 45% が「中

⁵⁷ 「ペンス氏「米はベルトで締め付けない」 一帯一路を当てこすり」『東京新聞』、2018 年 11 月 18 日号。

⁵⁸ 「一帯一路協力の 4 条件、首相「全面賛成ではない」」『日本経済新聞』、2019 年 3 月 25 日号。

⁵⁹ Hiroyuki Akita, “ASEAN seeks strong Japanese presence in Asia to counter China”, *Nikkei Asian Review*, September 19, 2017, <http://cn.nikkei.com/politicsaeconomy/politicsasociety/27082-2017-09-22-04-51-30.html>

国が国家主義にもとづく大国になり、東南アジア諸国を中国の勢力圏に取り込むだろう」という回答に賛同した。国別でみると、フィリピンでは回答者の 66%、ベトナムでは 61%、シンガポールでは 57%、カンボジアでは 50%、タイでは 45%、インドネシアでは 38%が、それぞれ中国に対して、上記のようなネガティブな見方を示した。「中国を温和な国だ」と見ている人は、回答者全体の 9%でしかない。

次に、「BRI に対してどのように対処すべきか」という質問に対しては、回答者の 70%が、「自国政府が慎重な姿勢で「一帯一路」建設の交渉に臨み、中国が仕掛ける「債務の罠」は回避すべきである」との見方を示した。国別でみると、マレーシアでは回答者の 84%、フィリピンでは 79%、タイでは 73%、インドネシアでは 73%、カンボジアでは 71%と、きわめて高い比率で上記のような認識をもっていることが判明した⁶⁰。

おわりに

中米貿易摩擦が長期化し、イギリスが EU からの離脱を図ろうとするなど、世界情勢が不安定化するなかで、中日両国は関係改善を模索し、協力し合ってアジア地域が直面する課題を解決し、それによって地域に恩恵をもたらそうとしてきた。第三国市場協力は、中日両国の協力の在り方にヒントと新しいモデルを提供している。また、この協力は両国の利益に合致するだけではなく、中国に対する日本側の懸念を払拭し、日本が要望する「限度のある協力」にも符合するものである。日本と中国の企業が第三国市場協力を進めることは、お互いの比較優位に基づく相乗効果を生み出すとともに、中国に対して国際的な標準・ルールに従った行動をとるよう促していく効果をもつ。そして、ASEAN 諸国という広大な空間において、両国は協力する可能性と必要性の両方を有している。

中国と日本は異なる発展段階にあるため、ASEAN 市場において、それぞれ優位の分野と優位でない分野を持っており、そのおかげで両者は相互に補完するメリットを有する。協力をさらに強化し、無秩序な過当競争を回避することは、中国、日本、ASEAN 諸国の利益に合致する。したがって、ASEAN 諸国において持続可能な第三国市場協力を実現するためには、中日の企業は経営の現地化を推進し、現地の経営管理面での人材を育成し、原材料調達と生産加工の現地化を進めることが肝要であろう。というのも、ASEAN 諸国が第三国市場協力から、自国や地域にとって明確な利点を獲得できなければ、彼らに対して積極的な協力は期待できないからである。

⁶⁰The State of Southeast Asia: 2019 Survey Report, ISEAS-Yusof Ishak Institute, 29 January 2019, pp.18-20.

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

はじめに

2010 年以降、東南アジア経済を検討する上で、中国を組み込んだ議論がますます必要となってきた。広域経済圏構想「一带一路」に代表されるような中国政府、そして中国企業が主導するインフラ建設事業が加速していることは周知の事実である。しかしながら、2015 年からの 3 年を見ると、さらに新たな論点が生まれつつある。従来の貿易や投資、そしてインフラ建設を超える論点として、イノベーションやデジタルエコノミーの領域での中国企業の役割を検討する必要性が生じているのである。東南アジアやタイにおける、中国の e コマース企業であるアリババの展開を考える際でも、本国である中国における動向を視野に入れたうえで検討することが望ましい。

そこで本稿は、第 1 節で、アジア経済を議論する上で、中国经济を組み込む必要が生じていることを、主に 1980 年代以降の段階的変化に注目して整理を行う。続いて第 2 節では、2010 年代以降に明確になってきたイノベーション大国としての中国について、主要な類型に整理して、新製品と新サービスの創出パターンを述べる。そのうえで第 3 節では、越境を始めた中国のテクノロジー企業の動向を、とくにインターネット系企業に注目して検討する。

第 1 節 アジア経済論に中国をどう組み込むか

1. 戦後アジアと中国経済

タイや東南アジアの経済を議論する際にも、中国の役割を組み込む視点が再び重要になってきた。第二次世界大戦の終結後、経済的に見れば、長らく中国の対外的な影響力は限定的であった。中国共産党の統治、そして、東側社会主義陣営の一翼としての中華人民共和国は、東南アジア地域への共産主義革命の輸出を狙ったこともあった。1960 年代から 1970 年代に中国大陆を文化大革命が吹き荒れるころには、この社会主義の理念は海外にも影響力を持っていたかのように見えたかもしれない。しかしながら、1980 年代以降、明らかになったことは、むしろアジア経済、とりわけ韓国、台湾、香港、シンガポールとい

ったアジア新興工業経済地域（NIEs）の急速な経済成長とは対照的に、中国经济が決定的に停滞していたことである。

筆者は1980年代以降の、アジア経済と中国经济の関係のあらましを、以下の3つの時代に区分している（伊藤 2018a）。

第一に、1980年代は、アジアが中国を変えた時代だった。すでに指摘したようなアジア NIEs 諸国の発展の経験を、中国が積極的に取り入れたのである。世界銀行による著名な報告書、『東アジアの奇跡』は、所得格差を縮小させながら高い成長を実現したアジア諸国を高く評価した。その主因として、高い対外開放度、高い貯蓄投資比率、高い初等教育の普及度、そして安定したマクロ経済運営といった要因を指摘した。同報告書の冒頭に提示される地図には、韓国をはじめとするアジア NIEs、そしてタイ、マレーシア、インドネシアが濃く表示された一方で、中国は議論の対象にはなっていなかった。

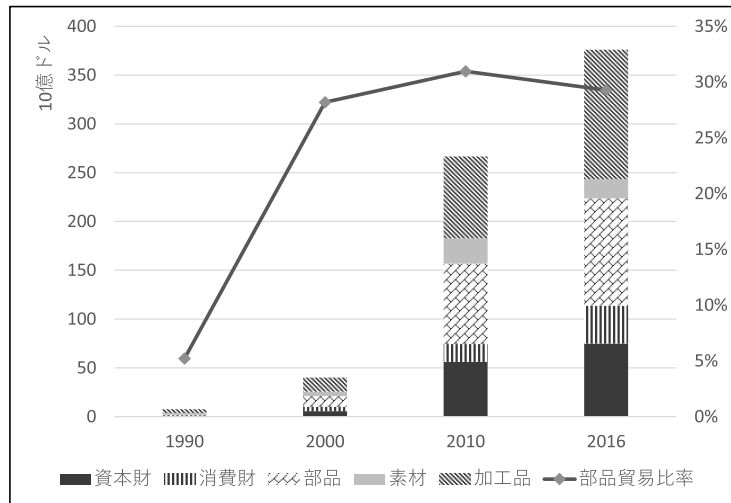
この広大な地図上の空白と省略には理由がある。端的に言えば、中国が「経済小国」だったからである。1990年時点で中国の GDP 規模は、北東アジアと東南アジア（今の ASEAN10）全体の9%を占めるにすぎなかった。「ジャパンアズナンバーワン」とも呼ばれた日本は実に71%を占め、アジア NIEs 諸国も比率を高めつつあった。

こうしたアジアの成長の経験を大胆に取り込もうとしたのが、周知の「改革開放」路線である。沿海部に設置された経済特区を切り口として、外資企業による直接投資、加工貿易を中心とする外向き工業化、そして、市場メカニズム及びそれに対応する法整備が進んでいった。

第二に、1990年代から2000年代は、中国がアジア経済に組み込まれていった時代であったと評価できる。1992年の鄧小平による南巡講話、2001年のWTO加盟を画期としつつ、中国への直接投資が加速し、さらに直接投資がアジア域内貿易を惹起しつつ、地域内での事実上の経済統合を加速させていった。

図表12-1のとおり、中国とASEAN諸国の間の貿易額（輸出入額）は急増した。1990年の75億ドルから、2000年には400億ドルへ、さらに2010年には2,666億ドルへと拡大した。この急拡大の大部分を部品貿易が支えてきたことも周知のとおりである。2000年には、部品貿易は貿易総額の28.2%、2010年には31.0%にも達した。中国を含む形での「東アジア生産ネットワーク」、いわゆる「ファクトリー・アジア」の形成である。

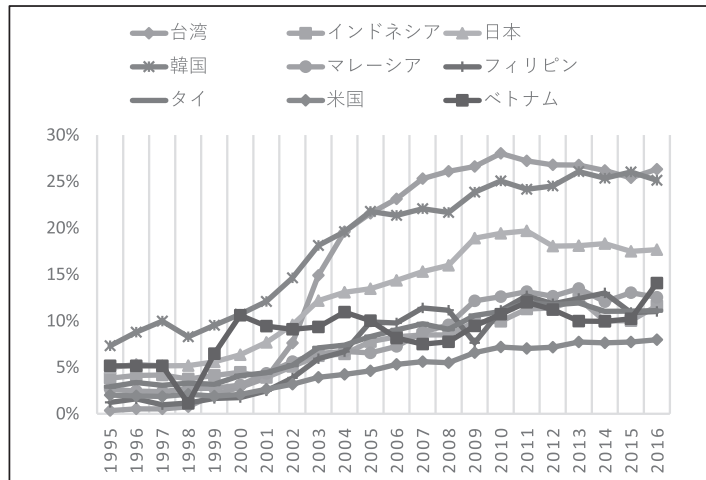
図表 12-1 中国—ASEAN 間貿易の構成と部品貿易比率



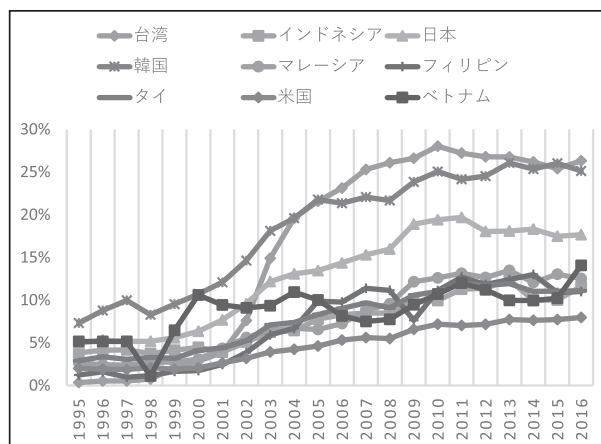
(出所) 経済産業研究所 RIETI-TID 2016 より筆者作成。

第三に、2010 年代に入ると、中国がアジア経済、ひいては世界経済に大きな影響を与えるようになってきた。極論すれば、1980 年代の「アジアが中国を変えた」時代から 2010 年代以降の「中国がアジアを変える時代」への転換である。中国が日本を抜いて世界第二位の経済規模を持つに至り、図表 12-2 に示すように、アジア各国の輸出と輸入に占める中国の比率は高まっている。特に 2010 年代以降、中国から ASEAN 諸国への輸出が持続的に拡大しており、この点は今後検討が必要であろう。

図表 12-2-1 アジア太平洋諸国の輸出に占める中国の比率 (%)



図表 12-2-2 アジア太平洋諸国の輸入に占める中国の比率（％）



（出所）UNCTAD データベースより筆者作成（2018年5月6日アクセス）。

2. 「一帯一路」構想と中国の影響

中国の経済大国化が貿易・投資を通じて各国に与える影響は、いわゆる「中国効果(The China Effect)」論として議論されてきた。中国からアメリカへの輸入の増加が、アメリカ中西部の地域雇用にもマイナスの効果を与えたという研究はとくに有名である(Autor, et al. 2013)。ASEAN 地域に関しても、中国の貿易が ASEAN 諸国からの輸出を「押し出す（クラウディングアウト）」してしまうのではないか、という論点が注目を集めてきた。

現在では、中国は単なる貿易・投資の主体を超えたプレーヤーとなりつつある。習近平体制が成立した 2013 年以降、中国が「一帯一路」構想を軸として、政治外交を含む新たなレベルでの広域経済圏構想を提示し始めたからである。投資家としての中国に加えて、「構想の提案者」としての中国という新しい側面が登場したことになる。

広域経済圏構想である「一帯一路」を巡っては、インフラ建設のニーズがある一方で、そのプロジェクトとしての持続性や環境および現地住民への配慮の不足、現地政府高官との合意に基づくゆえの政権交代によるプロジェクトの頓挫など、さまざまな問題点が指摘されてきている（伊藤 2018c）。

こうした中国の影響力の拡大を考えるうえで、有用な仮説の一つが、『中国は東アジアをどう変えるか？』というタイトルのもと、白石・ハウ（2012）が提示したものである。同書では、2012 年ころまでの中国の対外投資事例と東南アジア諸国の対応を検討し、まず東南アジア諸国が、中国も含めたいかなる大国への依存も顕著にならないようなヘッジ戦略を採用している点を指摘する。そのうえで、とくに地域の生産ネットワークに統合されている程度によって、中国の投資プロジェクトの相対的な存在感が決まるという、興味深い指摘をしている。

3. 中国のイノベーション大国化

中国経済の国外への影響力の拡大を考えるうえで、従来の貿易やインフラ建設に加えて、新たなに組み込む必要が生じている論点がある。それは中国のイノベーション大国化であり、テクノロジー企業やデジタルエコノミーの対外進出である。

中国における研究開発、そして新興企業の台頭は、さまざまなデータから確認が可能である。OECD のデータでは、2015 年時点で、中国の研究開発支出額（購買力平価、2010 年ドル表示）は欧州連合（EU）28 か国の合計を超えている¹。さらに近年注目を集めているのは、ベンチャー企業の成長速度である。非上場にもかかわらず 10 億ドル以上の企業価値を持つ、いわゆる「ユニコーン企業」を見ても、米国に続いて中国が世界第二位の輩出国となっている。この中には、スマートエレクトロニクスの領域で台頭が目覚ましい小米科技、ライドシェアの滴滴出行、ドローンの世界最大手である大疆創新（DJI）などが含まれている²。こうした中国の新たな側面を組み込んだ議論を進めていく必要がある。

第2節 加速する中国のイノベーション

1. サプライチェーン型のイノベーション

筆者は中国で進むイノベーションについて、4 つの分類に類型化して整理をしている。具体的には、①製造業のサプライチェーンに軸足を置いたイノベーション、②デジタルプラットフォームを起点としたモバイル経済圏におけるイノベーション、③モバイル時代を超えて実体経済との融合の中で生じつつある社会実装型のイノベーション、④基礎研究に根差した科学技術型のイノベーションである（伊藤 2018b）。以下では、東南アジアとの関係を考えるうえでも重要な①から③までのパターンについて、簡単に説明しておこう。

サプライチェーン型のイノベーションが最も明確な形で現れているのは、スマートフォン市場である。2017 年時点で、世界のスマートフォン市場における出荷台数上位 10 社を示したのが図表 12-3 である。第 1 位のサムスン、第 2 位のアップルに続く、第 3 位のファーウェイ、第 4 位の Oppo、第 5 位の vivo、第 6 位の小米科技、第 8 位のレノボ、第 9 位の ZTE が、いずれも中国企業である。実に上位 10 社のうち 6 社を中国企業が占めており、スマートフォン市場の低成長にもかかわらず、6 社合計の出荷台数は、2016 年の 4 億

¹ OECD.Stat(<http://stats.oecd.org/>), Main Science and Technology Indicators より。

² 例えば Visual Capitalist, “The World’s 200+ Unicorns, in One Giant Map”, 2017, 21st September (<http://www.visualcapitalist.com/worlds-200-unicorns-map/>)を参照。

7,900万台（31.5%）から2017年の5億6,600万台（36.5%）へと増加している。

図表 12-3 メーカー別スマートフォン出荷台数（単位：百万台）

順位	年 次	2016年	2017年	伸び率
	合 計	1,517	1,551	2.2%
1位	サムスン	310	318	2.5%
2位	アップル	215	216	0.3%
3位	華為技術	139	153	10.1%
4位	Oppo	93	121	30.4%
5位	vivo	74	101	35.5%
6位	小米科技	62	96	56.1%
7位	LG	55	56	1.6%
8位	レノボ （モトローラ含む）	51	50	-2.0%
9位	ZTE（nubia含む）	60	45	-25.3%
10位	アルカテル	34	21	-39.3%
—	その他	424	375	-11.6%
—	主要中国企業 出荷台数	479	566	18.2%
—	主要中国企業シェア	31.5%	36.5%	-

（出所）Counterpoint、2018年2月2日プレスリリース記事“Global Smartphone Shipments Reached Record 1.55 Billion Units in CY 2017”。

(<https://www.counterpointresearch.com/global-smartphone-shipments-reached-record-1-55-billion-units-cy-2017/>)。

中国企業の台頭の背景にあるのは、「世界の工場」と呼ばれたサプライチェーンの蓄積だけではない。ミドルローエンド製品では、垂直分裂的な分業構造を活用して設計を外注しつつ、もう一方で、ハイエンドモデルでは内製するという割り切った開発方針を取っていることも一因である³。後者の自社開発を支えるのは、豊富な研究開発資金であり、ファーウェイは自社系列のハイシリコン社で、半導体（SoC）のKirinを開発している。

特にこうしたエレクトロニクス産業の集積が進んでいる広東省深圳市には、半導体チップセットからさまざまなIoT製品用の基板を開発する設計会社が立地し、ドローンや教育用ロボットといった多様な製品が開発されている。スマートフォンに搭載される部品を活用することで、バーチャルリアリティ（VR）製品、ドローン、IoT端末などが開発可能であるため、スマホのサプライチェーンが「ポスト・スマホ」とも呼ぶべき製品群の開発につながっている。

³ 「垂直分裂的な分業構造」については、丸川（2007）を参照。

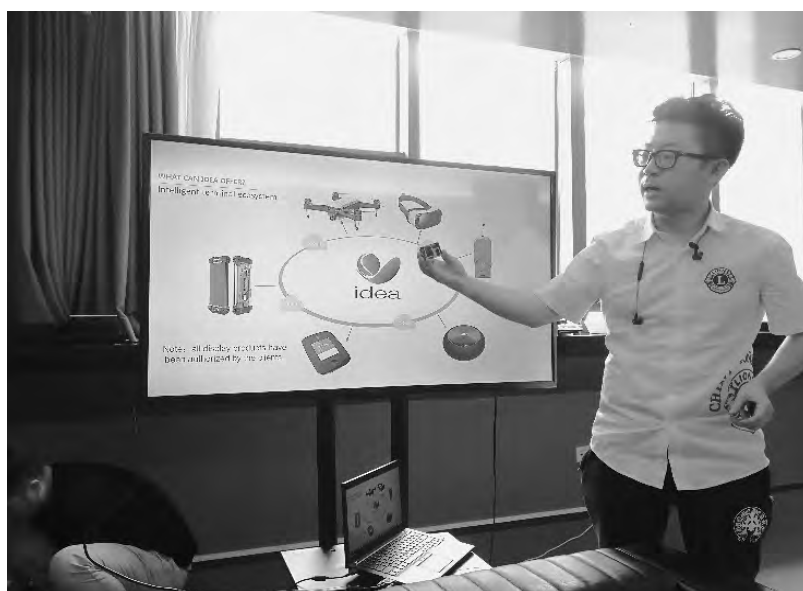


写真 1 Qualcomm 社チップセットから多様な IoT 機器を設計開発する設計会社(深圳)。
(出所) 筆者撮影。



写真 2 ハードウェアスタートアップを育成するアクセラレーター (HAX Shenzhen)。
(出所) 筆者撮影。

2. デジタルプラットフォーム型のイノベーション

第二の類型は、デジタルプラットフォーム型のイノベーションである。そのけん引役は、アリババとテンセントに代表されるモバイル時代のスーパーアプリを開発し、市場を押さえている会社である⁴。

デジタルエコノミーを定義することは難しいが、ソフトウェア・アプリケーションの特性として、①供給側の限界費用が小さいこと、②需要側にネットワーク経済性が働くことを指摘できるだろう。前者は、企業が生産量を増やすときの追加的コストが低いことを意味し、ソフトウェア産業に加えて製薬産業にも似た性質を指摘できる。後者の需要側のネットワーク経済性とは、SNSに典型的にみられるように、サービスの質のみならず、利用者が多いこと自体が重要な顧客満足につながる状況を指す。この結果、デジタルエコノミーの市場では、特定の一定以上の顧客数（クリティカルマス）を持つサービスに、顧客が集中することになる。

上記の要因は各国でも同様に働くが、人口大国・中国にこのメカニズムが働いた結果、中国からグーグル、アップル、フェイスブック、アマゾンといった企業と並ぶ企業価値を持つアリババ、テンセント、そしてバイドゥ（百度）の台頭をもたらした。

現状ではアリババとテンセントが10億人に迫るアクティブユーザー数を誇り、ユーザーをさまざまなサービスに誘導する最強の導線を確保している。具体的には、アリババが展開するeコマースプラットフォーム「タオバオ（淘宝）」と決済プラットフォーム「アリペイ（支付宝）」、そして、テンセントが展開するメッセージ SNS アプリ「ウィーチャット（微信）」及び決済機能「ウィーチャットペイ（微信支付）」である。通常「スーパーアプリ」と呼ばれるこれらアプリケーションから、各種のモバイルサービスへの導線が確保されているのである。

テンセントのウィーチャットを事例とすると、その主要な機能はメッセージアプリであり、中国では各種のイベントに行くと、その場でグループチャットを作り、さっそくデジタル上での交流が始まる。そして、フェイスブックやツイッターのような企業のパブリックアカウントも多数開設されており、メディアもこのウィーチャット上での発信の重要性が上がっている。また個人が体験した出来事などをつぶやく SNS 機能に加えて、ゲームにも直結しており、さらに、資産運用、募金活動、公共料金の支払い、電話料金の支払い、航空券・列車・ホテル・映画チケットの予約、ライドシェアの利用、シェアサイクルの利用等々、主要サービスに直結している。

ユーザーの入り口と決済を押さえることで、スーパーアプリを起点とする新サービスの展開が実現しているのである。

⁴ 中国インターネット業界の歴史については山谷（2015）が参考になる。

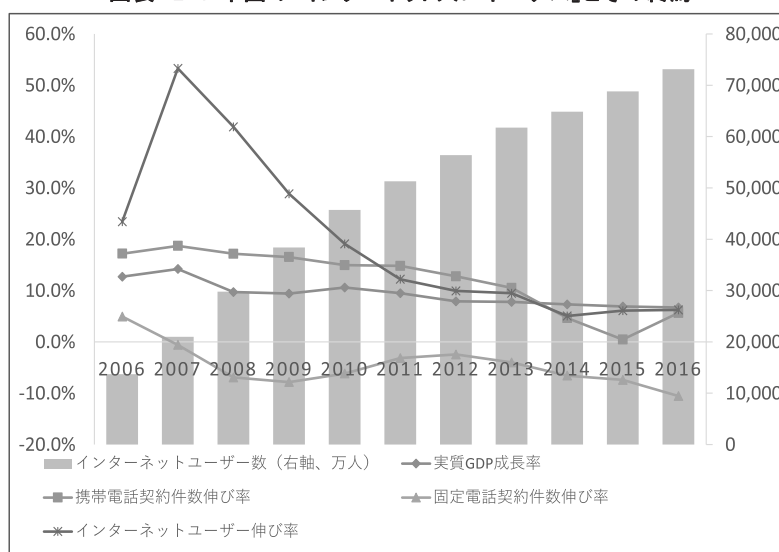
3. 社会実装型のイノベーション

現在中国では、オンラインとオフラインの世界をつなぐ新サービスの導入が加速している。モバイル決済を前提としたさまざまなサービスの展開は中国社会を、とくに都市部で変えており、社会実装型のイノベーションとも呼ぶべき一群の現象をもたらしている。

背景として指摘できるのはインターネット市場の成熟とインフラとしてのモバイル決済の普及である。

中国国内では、インターネットユーザーの伸びが経済成長率よりも高い状況を「インターネット人口ボーナス」と呼ばれている。図表 12-4 に示したように、こうした急激なユーザー数の増加が中国のインターネット、そしてモバイルインターネット上の産業の急拡大をもたらしてきた。しかしながら、百度の創業者李彦宏氏が指摘するように、ユーザー数は徐々に頭打ちとなってきた。この結果、現在中国で生じているのが、インターネットユーザー数の頭打ちを前提とした各種サービスの深掘りである。

図表 12-4 中国の「インターネット人口ボーナス」とその終焉



(出所) インターネットユーザー数、経済成長率は『中国統計年鑑』2017年版より、固定電話および携帯電話契約件数は International Telecommunications Union データ (<https://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Pages/stat/default.aspx>)より。2018年4月24日閲覧。

すでに紹介したスーパーアプリの先にある各種のサービスは、オンラインからオフラインをつなぐサービスとして「O2O (on-line to off-line) サービス」と呼ばれる領域である。返却場所が固定されていないシェアサイクルの場合、2016年以降の多数の参入と倒産を

経て Mobike と Ofo の 2 社が主要企業となっており、主要都市部では、すでに地下鉄の駅を降りたら自転車があることが当たり前になっている。シェアサイクルの場合には、事業としての継続性に疑問符も残るが、このほかにもさまざまな O2O サービスが広がりつつある。

一つの背景として指摘できることは、第四世代の通信システムと、消費者がみなスマートフォンを持っている社会を仮定すると、モバイル決済が「どこからでも、誰からでも、無人で代金回収ができる」という状況を生み出していることである。この結果、シェアサイクルに加えて、無人コンビニ（例えば、入り口でウィーチャットを使って実名認証して店舗内に入り、RFID が付いた商品をレジの上に載せて自分で会計を済ませる）、無人バッテリーレンタルサービス（ショッピングモールなどに電子レンジまたは自販機ほどの機械を設置し、スマホからデポジットを支払うとバッテリーが貸し出され、返却可能）、無人商品棚（棚に商品が置いてあって、消費者が自分で手に取って自分で決済する）、大規模無人駐車場管理サービス（車が駐車場に入場するときにカメラの画像認識でナンバープレートを認識し、出場時に滞在時間に応じた料金を消費者が自ら支払うと、出口でナンバープレートが認識されてゲートが開く）といったサービスが多数生まれるのである。

すこし回り道になったが、東南アジアの、そして、例えばアリババによる投資を考えるうえでは、彼らが本国である中国で展開しつつあるサービスを認識したうえで考えていく必要があるのである。



写真3 中国で広がる新サービス。左からシェアサイクル、卓上充電サービス、無人商品棚、無人電子部品棚。（出所）筆者撮影。

第3節 越境する中国テクノロジー企業

1. 中国テクノロジー企業による対アジア投資

中国の ASEAN 諸国への投資はかねてから進んできたが、上記に紹介したような中国のテクノロジー企業は、ASEAN でどのような位置を占めているのだろうか。

すでに前節の「サプライチェーン型のイノベーション」で取り上げたスマホ企業は、東南アジア市場でもシェアを拡大している。報道によれば、2017 年にファーウェイ、Oppo、vivo の 3 社合計で 2,980 万台を販売し、サムスンの販売量を抜いた。2013 年の販売台数の 20 倍である⁵。筆者が 2017 年 8 月にバンコクを訪れた際にも、スワンナプーム国際空港、市内の主要な駅（バンコク高架鉄道 BTS や MRT）のホームには、中国スマホ企業の広告攻勢が明確であった。



写真4 バンコク市内での中国スマホ企業の広告。(出所) 筆者撮影。

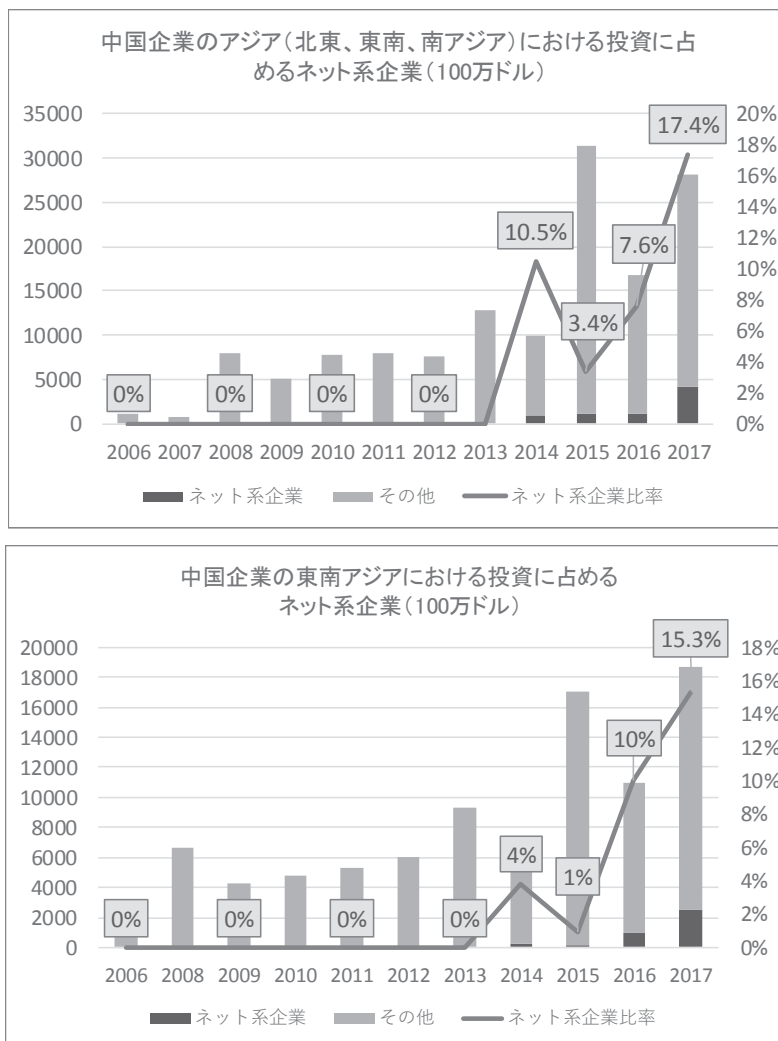
続いてインターネット系企業の動向を見ておこう。図表 12-5 は、米国アメリカン・エンタープライズ・インスティテュートのデータベースから、中国の対アジア（北東アジア、東南アジア、南アジア込み）と、対東南アジア（ASEAN10）への投資総額と、その中に占める主要なインターネット企業の投資額を見たものである。

それによると、中国インターネット系企業の対アジア投資は 2014 年頃から始まり、2017 年に特に多額の投資が行われていることが分かる。対アジア合計で見ると、2017 年に、中国インターネット系企業は合計 41.7 億ドルの投資を行っており、これは同データベースのアジア地域向け投資合計額の実に 17.4%を占めている ASEAN 向けを見ると、同様に 2017 年の投資額が 24.8 億ドルと急激に拡大しており、同年の中国の対 ASEAN 投資額の

⁵ 日本経済新聞 2018 年 5 月 12 日記事「中国スマホ東南ア席巻 広告・販促大盤振る舞い OPPO など 3 社、サムスン抜く」より。

15.3%を占めている。

図表 12-5 中国の対アジア、対東南アジア投資に占めるインターネット系企業



(注) ネット系企業は百度、アリババ、テンセント、京東、滴滴、Ctrip を集計。

(出所) American Enterprise Institute, China Global Investment Tracker, January 2018
をもとに筆者集計。

次にアリババとテンセントによる対外投資を集計し、その上位 10 案件を見たものが図表 12-6 である。米国、フィンランドへの投資のほか目立つのは、アリババによる東南アジアの e コマース大手ラザダへの投資である。テンセントはインドのフリットカートへの投資を行うほか、ランク外ではあるが、インドネシアのライドシェアサービス・Go-Jek に

投資を行っている。全 48 案件をマッピングすると、**図表 12-7** の通り、フィンランド、米国に加えて、インド、インドネシアといった国々の投資も目立つ。とくに新興国のベンチャー企業への投資が、中国的なデジタルソリューションおよび社会実装の、海外への波及につながるのか、注目が必要である。

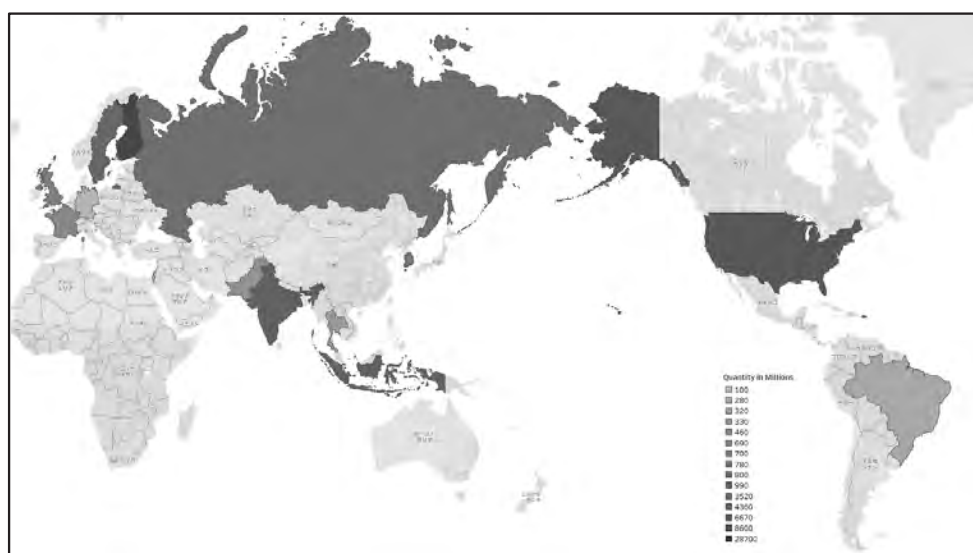
図表 12-6 アリババとテンセントによる対外投資（上位 10 案件）

年	投資企業	対象国	対象企業	金額 (100万ドル)	取得株式 比率
2016	テンセント	フィンランド	スーパーセル(Supercell)	\$ 8,600	84%
2017	テンセント	米国	スナップチャット(Snapchat)	\$ 2,240	12%
2018	アリババ	シンガポール	ラザダ(Lazada)	\$ 2,000	-
2017	テンセント	米国	テスラ(Tesla)	\$ 1,780	5%
2016	アリババ	シンガポール	ラザダ(Lazada)	\$ 1,000	51%
2017	アリババ	シンガポール	ラザダ(Lazada)	\$ 1,000	32%
2017	テンセント	スウェーデン	スポティファイ(Spotify)	\$ 800	-
2017	テンセント	インド	フリップカート(Flipkart)	\$ 700	-
2019	アリババ	英国	ワールドファースト(WorldFirst)	\$ 690	100%
2015	アリババ	インド	One 97	\$ 680	16%

(注) 集計範囲はデータセット上でアリババとテンセントの投資対象案件である。

(出所) American Enterprise Institute, China Global Investment Tracker（2019 年 12 月末）データより筆者作成。

図表 12-7 アリババとテンセントによる投資案件マップ（全 48 案件合計）



(出所) 図表 12-6 に同じ。

確かに、域内人口 6 億 2,000 万人を抱える東南アジア市場の潜在性が大きく、特に人口大国インドネシアのインターネット人口はすで 1 億人を超えて、国別で世界 4 位と言われる。中間層市場の拡大が予想されるなかで、東南アジアの e コマース市場、デジタルコンテンツ市場の潜在性は明らかである。しかし同時に、物流網およびモバイル決済システムは依然として発展途上であり、シリコンバレーの主要 IT 企業、通称 GAFA(グーグル、アップル、フェイスブック、アマゾン)をはじめとする先行サービスとプラットフォームが存在しているため、中国企業の展開も容易ではない。

例えば、メッセージアプリを例にとると、インドネシアでは Whatsapp やブラックベリーメッセージャーが、タイでは Line が高いシェアを持っており、テンセントのウィーチャットもそのシェアの拡大は容易ではない。ローカル系財閥との協業や有力スタートアップや、プラットフォーム企業への投資と買収を梃子とした進出が進みつつあるのも、こうした理由によると考えられる。

2. アリババの東南アジア進出とバリューチェーン上の意味

中国のインターネット系企業の対東南アジア進出の中で、特に目立っているのがアリババによる事業展開である。

アリババは東南アジア最大級の e コマース事業者ラザダに対して、2016 年に 10 億ドル、2017 年にも 10 億ドル、そして、2018 年には 20 億ドルを追加投資し、合計 40 億ドルの投資によって同社の株式の 83%を取得している。事実上アリババの子会社となっているといえる。現在ラザダは、シンガポール、マレーシア、インドネシア、タイ、ベトナム、香港に拠点を持ち、タイのラザダウェブサイトを開くと、アリババが展開する e コマースサイトである「タオバオ(淘宝)」へのリンクがトップページに示されるなど、明確なリンクページがみられる。

2018 年 3 月の 20 億ドルの再投資のタイミングで、アリババは人事の面でさらにラザダへのテコ入れを行っている。アリババの創業初期メンバーで、通称「18 羅漢」と呼ばれる古参幹部の一人、彭蕾氏をラザダのトップに据えたのである。同氏はアリババのなかでも、中核企業であるアリペイを展開するアントフィナンシャルの元董事長であり、最も有力な人材の一人を東南アジア事業に振り分けたことになる⁶。

アリババは各国政府との協力関係を重視しており、世界電子貿易プラットフォーム(eWTP)の構想を提起している⁷。東南アジアにおいても戦略的提携を進めつつあり、マ

⁶ 「蚂蚁金服董事长彭蕾出任东南亚电商 Lazada CEO 阿里再增资 20 亿美元」
(<http://tech2ipo.com/10037285>)。

⁷ Electronic World Trade Platform(eWTP)プロジェクト HP を参照。
(<https://www.ewtp.org/>)。

レーシアでは、マレーシアデジタルエコノミー公社（Malaysia Digital Economy Corporation, MDEC）と、2017年3月にデジタル自由貿易区プロジェクトを始動している。e コマースの展開に加えて、自動化倉庫の整備、現地でのクラウドシステムとサービスおよび決済システムの展開、デジタル人材の育成を進めるとしている⁸。

タイでは東部経済回廊 EEC プロジェクトを通じて、「タイランド 4.0」構想への協力を表明している（末廣 2018）。2018年4月には、アリババの創業者ジャック・マー（馬雲）氏がタイを訪問した際、プラユット首相、ソムキット副首相らと面会したうえで3億ドルの投資を表明し、タイ政府と4つのMOUを結んだ⁹。インドネシアでは、アリババは現地 e コマース大手の Tokopedia への出資と、Emtek との協業を通じて、ブラックベリーメッセンジャー（BBM）上での決済への参入を進めている¹⁰。

第2節で紹介したユーザーの入り口を確保し、そしてその先の決済と導線を押さえることは、バリューチェーン論、スマイルカーブ説を念頭に置くと、もっとも顧客に近い場所を押さえることにつながる。アマゾンが日本国内の通販市場で高いシェアを誇っているが、通販プラットフォーム上で得られた需要動向や顧客情報の把握を通じて、特定品目から総合品目への拡張や、自社プライベートブランドへの展開も見られ始めている¹¹。中国でもこのような変化はすでに進みつつある¹²。東南アジアでも今後似たような展開が生じうるのは、また当然ながら、現地企業や政府からの反発も想定できるため、引き続き注意深い検討が必要だろう。

3. 「デジタル一帯一路」概念の登場

こうしたインターネット系企業の対外進出と関連する政策的な動きが、いわゆる「デジタル一帯一路」と呼ばれる領域である。「デジタル一帯一路」は、2015年に一帯一路の政策文書に記載されている衛星情報や光ケーブルのインフラの敷設などが一つの論拠であった。しかし、2017年5月に北京で開催された「一帯一路サミット」において、冒頭の習近平演説の一節で、「イノベーション駆動発展を堅持し、デジタルエコノミー、人工知能、ナノ技術、量子コンピューターなどのフロンティア領域での協力を進め、ビッグデータ、ク

⁸ マハティール氏が、2018年総選挙の結果、再び権力の座に戻ったことで、今後どのような変化があり得るのかについては、注目する必要がある。

⁹ JETRO HP 『ビジネス短信』2018年4月27日記事「アリババ会長、プラユット首相と会談」（<https://www.jetro.go.jp/biznews/2018/04/045c2b5ff9da7ec1.html>）を参照。

¹⁰ AFP 通信、2017年11月7日記事「アリババ、世界電子貿易プラットフォーム新計画をクアラルンプールで発表」（<http://www.afpbb.com/articles/-/3149582>）。

¹¹ 例えば、『ビジネス+IT』2017年10月23日記事「世界を震撼させるアマゾンのPB戦略、その影響はアパレル以外にも及ぶ」（<https://www.sbbt.jp/article/cont1/34170>）参照。

¹² 例えば、中国国内アリババの淘宝心选（<https://good.world.tmall.com/>）を参照。

ラウドコンピューティング、スマートシティ建設を推進し、21 世紀のデジタルシルクロードをつなぎ合わせる」と、具体的な言及があった¹³。

2017 年 12 月には、中国で開催された第 4 回世界インターネット大会にて、中国、エジプト、ラオス、サウジアラビア、セルビア、タイ、トルコ、アラブ首長国連邦の政府部門が、『『一帯一路』デジタルエコノミー国際協力イニシアティブ』を共同発表しており、構想が徐々に形作られてきている¹⁴。

情報通信にかかわるハードなインフラ建設の面では、習近平政権となる以前から見られてきた。華為科技や中興通訊(ZTE)といった通信設備の建設はとくにアフリカをはじめとして広がってきたが、上記のデジタル経済イニシアティブに参加している国の中では、ラオスの人工衛星「ラオ 1 号(Lao Sat 1)」の事例は興味深い。ラオス人民民主共和国の建国 40 周年に向けて、中国の資金、そして中国企業の技術によって情報通信衛星が 2015 年 11 月に打ち上げられたのである。契約は 2009 年 9 月に遡り、2012 年 7 月にラオス政府が中国輸出入銀行から 2 億 5900 万ドルの融資を受けるスキームが決まり、2015 年 11 月に四川省の西昌衛星発射センターから打ち上げられた。ラオス政治の専門家である山田紀彦氏は、「これらの事業は人民革命党、国家、そしてラオス国民が成し遂げてきた成果というよりも、中国資金で中国の支援と技術によりすべて「実施してもらった」、また「今後実施してもらう」プロジェクト」という面が否定できないと指摘する(山田, 2015)。運用寿命 15 年の間に、投資額に見合う波及効果が見られるのかは不明である。中国は類似した衛星の一括輸出をナイジェリア、ベネズエラ、パキスタン、ボリビアといった国々にも提供している。

おわりに 中国企業がデジタル経済における競争と協業のプレーヤーに

中国のテクノロジー企業、そしてデジタルエコノミーが越境することによって、東南アジアをどのように変えるだろうか。この論点に答えるのにはいまだ時期尚早である。しかしながら、タイ、マレーシア、インドネシアといった「東アジア生産ネットワーク」にしっかりと統合されてきた国々で、中国のインターネット系企業が活発に投資を行い、また現地政府も企業の進出をある程度歓迎しているように見える。

むろん、東南アジアのデジタルエコノミーの主導権を握る可能性があるのは、アリババ、

¹³ http://www.china.com.cn/opinion/theory/2018-04/28/content_50992294.htm
<http://media.people.com.cn/n1/2017/1203/c14677-29682583.html>

¹⁴ 中国網日本語版 2017 年 12 月 4 日記事「世界インターネット大会、「一帯一路」デジタル経済国際協力を発表」(http://japanese.china.org.cn/politics/txt/2017-12/04/content_50084702_7.htm)。フルペーパーは『人民網』2017 年 12 月 3 日「《“一帯一路”数字经济国际合作倡议》发布」(<http://media.people.com.cn/n1/2017/1203/c14677-29682583.html>) を参照。

テンセントだけではない。シリコンバレー企業、あるいは米国や欧州のリテール大手も今後さらに攻勢をかけつつあり、現地の通信大手や財閥企業も重要な役割を果たすであろう。さらに言えば、こうした企業群の間の協業もありえる。ここでもまた中国一辺倒で物事が進むというような一方的な見方は慎むべきだろう。

むしろ、新たなコンビネーションが生まれつつ、ダイナミックに変化を遂げていく兆しがある。実際、インドではテンセント、マイクロソフト、ウォールマートと組むフリップカート陣営と、アリババ、ソフトバンク・グループによる Paytm 陣営、そしてアマゾンという、3つの陣営の競争となりつつある¹⁵。東南アジアにおいても、少なくとも中国のインターネット企業を主要なプレーヤーの一角として位置付けることは必要であり、サプライチェーンの議論よりも中国企業の役割を重視する必要がある。

参考文献 ~~~~~

- 伊藤亜聖 (2018a) 「中国が変えるアジア——改革開放と経済大国・中国の登場」 遠藤環・伊藤亜聖・大泉啓一郎・後藤健太編著『現代アジア経済論 「アジアの世紀」を学ぶ』有斐閣、51-70 頁。
- 伊藤亜聖 (2018b) 「やさしい経済学 加速する中国のイノベーション」『日本経済新聞』2018 年 3 月 20 日～3 月 29 日、全 8 回連載。
- 伊藤亜聖 (2018c) 「中国・新興国ネクサスと「一带一路」構想」 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、17-74 頁。
- 白石隆、ハウ・カロライン (2012) 『中国は東アジアをどう変えるか——21 世紀の新地域システム』中公新書、中央公論新社。
- 末廣昭 (2018) 「東部経済回廊 EEC と中国との戦略的連携」 日本タイ協会『タイ国情報』2018 年 5 月号。
- 丸川知雄 (2007) 『現代中国の産業——勃興する中国企業の強さと脆さ』中公新書、中央公論新社。
- 山田紀彦(2015)「ラオス人民民主共和国建国 40 周年 通信衛星と鉄道プロジェクトの意味を考える」 IDE スクエア・海外研究員レポート(2015 年 12 月)。
- 山谷剛史 (2015) 『中国のインターネット史——ワールドワイドウェブからの独立』 講談社。
- Autor, David, David Dorn, and Gordon Hanson (2013). “The China Syndrome: Local Labor Market Effects of Import Competition in the United States”, *American Economic Review*, 2013, 103(6).

¹⁵ 『日本経済新聞』2018 年 5 月 10 日記事「米中巨大企業、アジアのネット消費争奪 ウォールマートのインド企業買収で過熱」 参照。

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

2020 年 3 月発行（非売品）

現代中国研究拠点 研究シリーズ No.21

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

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

発行所 〒113-0033 東京都文京区本郷 7-3-1

TEL 03-5841-4904 FAX 03-5841-4905

東京大学社会科学研究所 現代中国研究拠点

<http://web.iss.u-tokyo.ac.jp/kyoten/>

印刷所 大日本法令印刷株式会社
