



栗田匡相

(くりた きょうすけ)

一橋大学経済研究科にて修士号、博士号(経済学)を取得。国連大学世界開発経済研究所客員研究員を経て、早稲田大学大学院アジア太平洋研究科助教。開発経済学を専攻し、世帯、個人、企業といったミクロレベルのデータを用いた実証分析をタイ、フィリピン、インド、スリランカ、中国、ミャンマーなどを対象に行ってきた。

シリーズ

東アジア

【IAS 毛里研究プロジェクト】

ネットワーク解析

大メコンへのまなざし

アジアでの新たなビジネス拠点と目され開発が進んでいるGMS(大メコン圏)。しかしこの地域はアジアのなかでも特に貧しく、国・地域間の対立が激しい。GMSが社会開発の面でどれだけ遅れているのか、県別に明らかにする。

GMSブーム

大メコン圏(Greater Mekong Sub-region、以下GMS。図1を参照)と呼ばれる地域をご存じだろうか。メコン川はチベットを源流とし、中国の雲南省、ミャンマー、ラオス、タイ、カンボジア、ベトナムといった国々を流れる国際河川であり、GMSはこうしたメコン川流域の諸国・地域を指す。ご承知の通り、タイや中国をのぞけば、ミャンマー、ラオス、カンボジア、ベトナムといった国々の経済水準は他のアジア諸国に比較して相対的に低い(表1)。タイや中国もメコン川流域の地域は、国内の他地域に比べれば相対的に経済水準が低い地域でもある。つまりGMSとは、アジアの中でも経済水準から見れば最も遅れた地域ともいえる。しかしながらアジア域内の経済連携のあり方に飛躍的な進展が見られた昨今、これまで長く続いた戦乱や政情の不安定さから、どちらかといえば負のイメージが先行していたGMSが、アジアにおける新たなビジネス拠点として注目されている。

GMSでは、1992年のアジア開発銀行によるイニシアチブによって、大メコン圏地域協力プログラム(以下、GMSプログラム)が開始された。本格的な個別プロジェクトの実施は主に2000年以降に行われている。2002年以降は6カ国の首脳会合も定期的(3年おき)に開かれ、昨年に行われた第3回メコン川流域6カ国首脳会議(於ヒエンチャン)では、メコン川流域国の経済成長、貧困削減、社会開発促進、環境保護などを目指し、包括的5カ年行動計画(2008~2012年で218億ドルの拠出予定)が採択されている。

さて、このGMSプログラムでは、主に複数の国々をつなぐ交易ルートの確保に焦点をあてた大規模な開発プロジェクトが行われてきた。国家間を結ぶ大規模な輸送インフラ開発を目指したベトナム、ラオス、タイ、ミャンマーをつなぐ東西経済回廊、中国雲南省、ラオス、タイをむすぶ南北経済回廊、タイ、カンボジア、ベトナムを結ぶ第2東西経済回廊などの開発プログラムはGMSプログラムで提唱されたものである。あまり耳慣れないこの経済回廊という概念は、こうした輸送ルートの確保・充実によって、周辺地域や関係国間の経済開発と協力を促進し、単なる輸送ルート開発(インフラ整備)にとどまらず、生産、投資の拡大、さらには貧困削減までを包括的に結びつける戦略的構想である。これら3つの経済回

図1 アジア各国と大メコン圏

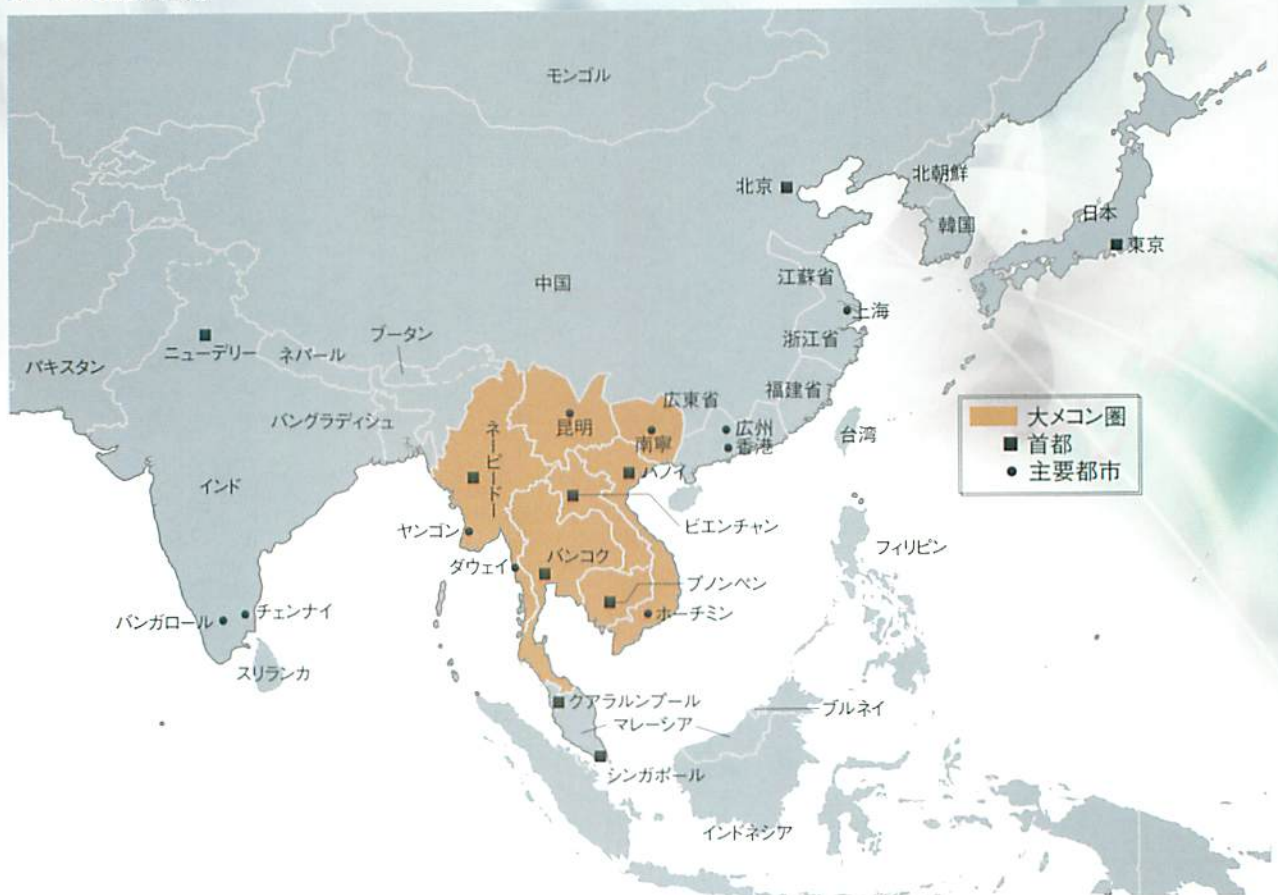


表1 GDP で見た各国の経済水準

	GDP (単位: 100 万ドル)		1人あたり GDP	
	2000年	2008年	2000年	2008年
ブルネイ	14,028	20,076	43,190	50,442
カンボジア	11,410	28,421	907	2,030
インドネシア	495,271	908,368	2,406	3,975
ラオス	6,342	14,324	1,252	2,387
マレーシア	211,503	383,116	9,004	13,816
ミャンマー	23,626	...	471	...
フィリピン	177,830	317,258	2,311	3,507
シンガポール	131,351	244,177	32,610	50,456
タイ	307,515	546,420	4,941	8,216
ベトナム	109,711	240,390	1,413	2,788

出所: アジア開発銀行 [Key Indicators 2009]

廊の中でも、着工時期が早かった東西経
済回廊については、2006年12月に開
通した第2メコン国際橋の完成によつて、
ミャンマー国内の一部区間をのぞく主要
インフラプロジェクトが完了した。表2
は第2メコン国際橋の完成前と完成後で
貿易量、交通量がどの程度増加したのか
を見たものだが、タイパーツ高のため、
タイへの輸出は抑えられているものの、
ラオスからタイへの輸入や利用車両台数
が大幅に増加していることがわかる。

表2 第2メコン橋の架橋効果

	貿易量	
	2006年1~9月	2007年1~9月
ラオスからタイへの輸入	2,319 パーツ/日	9,605 パーツ/日
タイからラオスへの輸出	6,141 パーツ/日	6,145 パーツ/日

	利用車両台数	
	2006年1~9月	2007年1~9月
旅客車	4.3 台/日	75 台/日
貨物車	46 台/日	99 台/日

出所: [ASEAN 物流ネットワークマップ2008] JETRO

「非公式」なGMSへのまなざし
しかし、先にも述べたように、GMS
はアジアの中でもとりわけ貧しく、各地
域・各国間の対立が激しい場でもあった。
この原稿を書いている約1年前の200
8年10月には、タイとカンボジアの国境
付近で銃撃戦があり、また少数民族の割
合が高い雲南省などでは、現地政府が進
めるインフラ整備や観光開発が、住民の

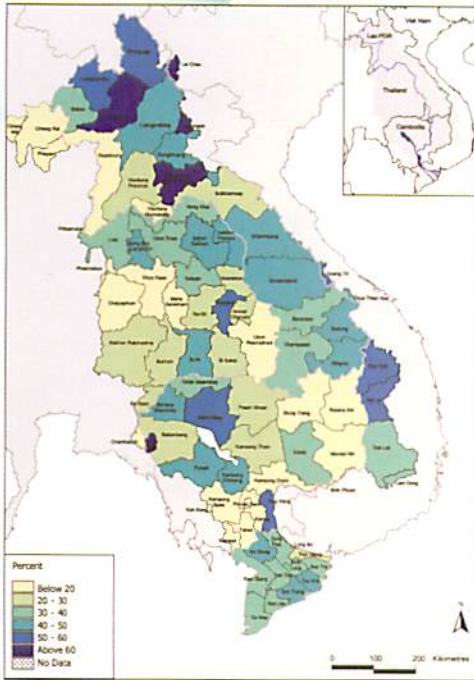


図2 県別で見た GMS の貧困者比率

利益を高める事態と、貧困化させている事態とを平行して生じてさせているとの指摘もある。経済回廊構想や首脳会議で採択された包括的行動計画が目指す貧困削減や社会開発、環境の保全といった側面からみて、この GMS がどのように変化していくのか。今後、さらなる物流ネットワークの拡充、インフラ整備などが行われる中で、単なる物流の促進や比較的認識の容易な「公式の」国家間関係のみから分析を行うのではなく、よりサブリージョナル、ミクロな「非公式の」次元に目を向け、そこからこの GMS 地域の今後を占うことは非常に重要であろう。

こうした認識のもと、OASIRUNA SIA（早稲田大学アジア研究機構アジア

地域のネットワーク解析研究拠点構築）では、政治、経済、社会・文化の各領域で独自にデータ収集や研究会などを開催しているが、2009年度は共同研究として、「GMS 開発の再考」を設定し、複数の視点から3領域をまたいだ分析・研究をすすめている。筆者はその中で、GMS における貧困状況や生活の質の改善度合いといった社会開発の進展について、主に世帯や個人といったミクロの視点、あるいは県や省といったサブリージョナルな視点でどのような変化が見られたのかについて研究を行っている。最新のデータを用いた分析は2010年3月に刊行される成果報告書にて詳しく述べることにして、今回はまず、GMS プログラム

が本格化する以前（2000年前後）の GMS の社会開発の現状をサブリージョナルデータである県別データによって振り返り、GMS が如何に社会開発の面で立ち後れた地域となっているのかを確認してみよう。

県別に見た生活の質

図2、図4までの各図は、メコン川委員会（1995年4月5日にカンボジア、ラオス、タイ、ベトナムの4カ国によって締結されたメコン川流域の持続的開発のための協力に関する協定に基づいて設立された国際機関）が作成した『Social Atlas of the Lower Mekong Basin』から転載した。これら図は主に1990年代後半から2002年までのデータを元に作成されており、GMS プログラムが本格化する直前の状態を表していると考えられる。

さて、まず図2は、各国の定める貧困ライン（※1）以下で暮らす人々の割合を示したものである。どの国でも貧困者比率が3割、4割を超えるような地域が見られるが、とりわけラオスでは、大多数の県で貧困者比率が40%を超えており、国全体がかなりの貧困状態に置かれていることを物語っている。相対的に裕福なタイにおいて

も、4割を上回るような県も見受けられる。先にも述べたが、タイのメコン川流域は最も貧しい地域（東北地域）である。2000年時におけるタイ全体の貧困者比率は21・32%なのに対し東北地域は35・03%となっており、いかにこの東北地域が貧しいかということがわかる（現在でもタイ全体における貧困者人口の半分以上が東北地域に居住している）。

次は、「安全な水へアクセスできる人口比率」の状況を見てみよう（図3）。タイではほとんどの県が90%以上を達成しているが、メコン川本流域の県では、その数値が下がっている。また、カンボジアでは、ほとんどの地域が20%を下回る結果となっている。ラオス、ベトナムは全体の平均的な達成率を考えるとカンボジアほど悪い数値ではないが20%以下の地域と80%以上の地域が混在し、国内で達成率の差がかなり大きいことがわかる。

最後に、図4は「清潔なトイレへアクセスできる人口比率」である。タイはすべての県で90%以上の達成率を誇り、ベトナムのメコンデルタ地域などでも概ね良好な達成状況にあると考えられる。しかし、ここでもラオス、カンボジア両国の数値が際だって低く、ラオスでは、国内における達成率のばらつきも大きい。

※1 各国ごとに定められた消費バスケット内の財を購入するために必要な金額で定められる。たとえば、タイ全体の2002年の貧困ラインは922バーツ/人/月となっており、この金額で必要最低限の食糧とその他の財を購入することが出来ると考えられる。

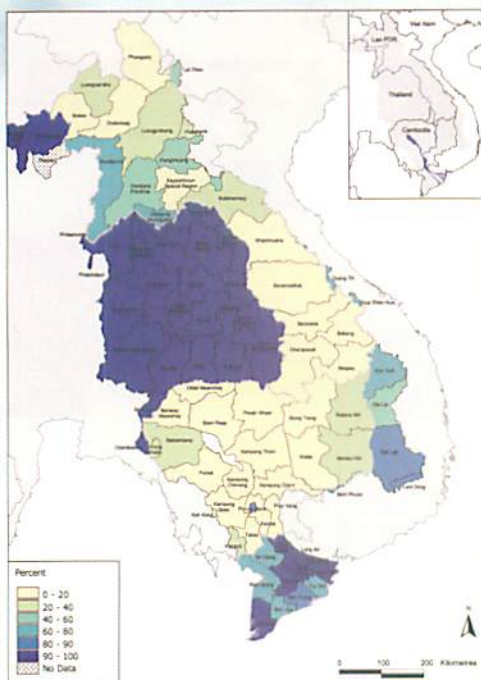


図4 清潔なトイレへアクセスできる人口比率

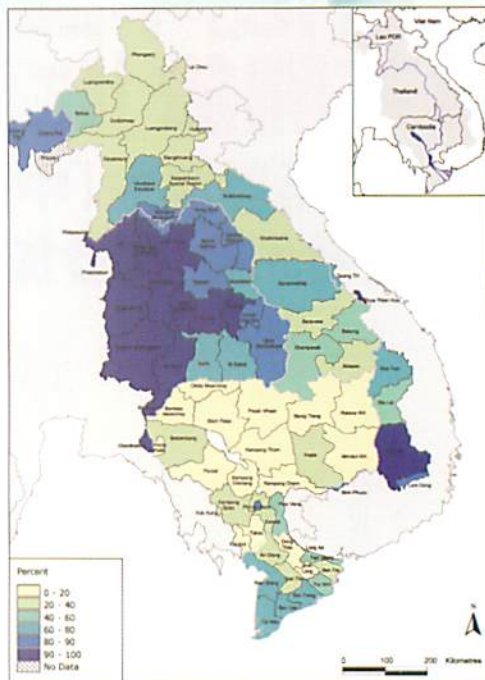


図3 安全な水へアクセスできる人口比率

以上簡単に2000年前後におけるGMSの社会開発の達成状況を振り返って見た。現在でも一国レベルで見たら一人あたり国内総生産（GDP）の値が低いラオスやカンボジアの社会開発達成状況がかなり低いことは十分予想がついたが、サブリージョナルデータである県別データで眺めてみると一国内におけるばらつきやメコン川本流域の貧しさなどにも目が向くこととなる。さてGMSプロジェクトの本格的始動から約10年近い年月が流れたが、この状況はどのように改善されたのであろうか？

おわりに

最近では「東アジア共同体」という言葉を耳にする機会が増え、鳩山首相は国連総会などでその構想を宣言するなど、実現化にむけた動きが進みはじめている。タイが拠出する政府開発援助（ODA、2007年度、約8億7000万バーツ）はカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム向けのグラントとして8割以上が振り向けられ、その6割がエネルギー開発とインフラ整備に充てられている。また、2010年にはASEAN先行加盟国の関税が撤廃される予定であり、GMSにおける開発の大波は今後もしばら

く続きそうである。

9月25日に世界自然保護基金は、GMSで1997年から2007年までに1000種類以上、2008年には168種類の新種の動植物が発見されたと報じた。こうした自然環境の保護もGMSプロジェクトが掲げる大目標の一つだが、それらは往々にして経済開発とトレードオフの関係にあることが多い。

今後のGMSプロジェクト並びに様々な開発計画によってどのようにGMSが変化していくことになるのか。我々が進める「GMS開発の再考」研究プロジェクトでは、あくまで「非公式」なまなざしを保持しつつ、「GMS地域の重層的越境ガバナンスの検討」「GMSの労働移動とサブリージョンの形成」「ラオスの開発戦略とGMS」「GMS開発の影響評価・社会開発の視点から」といった個別の研究トピックを設定し、研究を進めている。その研究成果は、『RUNASIA'S View シリーズ』として2010年3月に刊行する。この成果本には、巻末の付録として、我々が収集したGMS地域の地域別データ等を納める予定であり、GMS地域のデータ資料集としても有用なものになるよう現在作成中である。乞うご期待！