

第14回日韓アジア未来フォーラム
第48回SGRAフォーラム

アジア経済のダイナミズム - 物流を中心に

■ フォーラムの趣旨

日本は、交通・物流システム、自然災害への対策、経済発展と省エネルギーの両立、少子高齢化への対処など、多くの分野において関連する経験や技術を蓄積しており、圧縮成長を成し遂げてきた韓国の経験やノウハウも東アジア地域における将来の発展や地域協力の在り方に貴重な手掛かりを提供している。今回のフォーラムでは、日韓の先駆的な経験がアジアの持続可能な成長と域内協力にどのように貢献するかという問題意識に基づき、アジア地域で形成されつつある物流ネットワークの現状と課題を探り、その意味合いを社会的にアピールすることを目的とした。フォーラムでは、まず経済を中心にパワーシフトが起こっているアジア経済のダイナミズム、そしてアジアの中でのパワーシフト（東の中国から西のインドへと）の可能性について探り、そして北東アジアにおける多国間地域開発と物流協力、GMS（グレート・メコン・サブリージョン）における物流ネットワークの現状と課題についてそれぞれ報告を通じて浮き彫りにする。

SGRAとは

SGRAは、世界各国から渡日し長い留学生活を経て日本の大学院から博士号を取得した知日派外国人研究者が中心となって、個人や組織がグローバル化に立ちむかうための方針や戦略をたてる時に役立つような研究、問題解決の提言を行い、その成果をフォーラム、レポート、ホームページ等の方法で、広く社会に発信しています。研究テーマごとに、多分野多国籍の研究者が研究チームを編成し、広汎な知恵とネットワークを結集して、多面的なデータから分析・考察して研究を行います。SGRAは、ある一定の専門家ではなく、広く社会全般を対象に、幅広い研究領域を包括した国際的かつ学際的な活動を狙いとしています。良き地球市民の実現に貢献することがSGRAの基本的な目標です。詳細はホームページ (www.aisf.or.jp/sgra/) をご覧ください。

SGRAかわらばん

SGRAフォーラム等のお知らせと、世界各地からのSGRA会員のエッセイを、毎週木曜日に電子メールで配信しています。SGRAかわらばんは、どなたにも無料で購読いただけます。購読ご希望の方は、ホームページから自動登録していただけます。
<http://www.aisf.or.jp/sgra/>

アジア経済のダイナミズム 物流を中心に

総合司会 平川 均（ひらかわ ひとし：国土舘大学教授、名古屋大学名誉教授）
 日時 2015年2月7日（土）午後1時30分～4時30分
 会場 国立オリンピック記念青少年総合センター 国際交流棟 国際会議室

開会の辞 李 鎮奎（リ ジンギュ：未来人力研究院理事長、高麗大学教授）

はじめに 金 雄熙（キム ウンヒ：仁荷大学国際通商学部教授） 5

【基調講演】

「アジア経済のダイナミズム」 9

神原英資（さかきばら えいすけ：インド経済研究所理事長、青山学院大学教授）

中国やインド等の新興市場国が高い成長を続けています。中国もインドも19世紀初めまでは世界の2大経済大国。“リオリエント”現象とも呼ばれています。インドネシア等東南アジア諸国も高い成長を続けています。日本と韓国、台湾等が先行し先進国になっていますが、次第に成長センターは西に移っています。おそらく20年後にはインドの成長率が中国のそれを越えていくでしょう。2050年のGDPでは中国がアメリカを抜いてナンバーワン、インドはナンバースリーになると予測されています。

【報告1】

「東アジアの多国間地域開発と物流協力」 15

安 秉民（アン ビョンミン：韓国交通研究院ユーラシア北朝鮮インフラセンター所長）

最近、北東アジアにおいては国境を越える多国間開発事業が活発に行われています。中国は『1帯1路』という『シルクロード構想』を、韓国は『ユーラシアイニシアチブ』、ロシアは『ユーラシア連合』を推進しています。こうした構想は国際協力を前提にすることであり、特に北朝鮮、中国、ロシア、モンゴルなどの国々は多国間共同開発、共同運営という新しい協力方式を中心に交通、物流施設を建設しています。北東アジアの交通、物流協力の実状と今後の展望を中心に発表します

【報告2】

「GMS (グレーター・メコン・サブリージョン) における
物流ネットワークの現状と課題」

22

ドマン ホーン (桜美林大学ビジネスマネージメント学群准教授)

GMS経済協力プログラムの中で、輸送インフラ整備は最も積極的に進められてきたプロジェクトです。なぜならこのプロジェクトは、物流ネットワークの形成を推進することによって国境を越えたモノ、人、マネー、情報と技術の交流促進の効果で、同地域の経済社会の発展を導くことが期待されるからです。本報告では、これらの経営資源の国際移動という視点から、同地域での物流ネットワークの現状を分析し、ソフト(制度など)とハード(インフラシステム)の両面に関わる課題を検討します。

【ミニ報告】

「アジアハイウェイの現状と課題について」

31


李 鋼哲 (リ コウテツ: 北陸大学未来創造学部教授)

進行及び総括: 金 雄熙 (キム ウンヒ: 仁荷大学国際通商学部教授)

討論者: 上記発表者、指定討論者(渥美財団SGRA及び未来人力研究院の関連研究者)、
一般参加者

閉会の辞 今西 淳子 (渥美国際交流財団常務理事・SGRA代表)

講師略歴 42



第14回日韓アジア未来フォーラム・第48回SGRAフォーラム
「アジア経済のダイナミズム」
— 物流を中心に —

今回の日韓アジア未来フォーラムでは、日本と韓国の先駆的な発展経験が東アジアの持続可能な成長と域内協力にどのように貢献するかという問題意識に基づき、著しく成長しつつある物流ネットワークの域内協力をキーとして「アジア経済のダイナミズム」を展望したい。

プログラム:
【基調講演】
「アジア経済のダイナミズム」
柳原英貴 さかきばら えいすけ
インド経済研究所理事長・青山学院大学教授

第1部
【報告1】
「北東アジアの多国間地域開発と物流協力」
安 東根 アン ヒョンミン
韓国交通研究院ユーラシア北朝鮮研究センター所長

【報告2】
「GMS(グレーター・メコン・サブリージョン)における
物流ネットワークの現状と課題」
ドマン ホーン 桜美林大学経済・経営学系准教授

第2部
【自由討論】
進行及び総括: 金雄熙 キム ウンヒ
仁荷大学国際通商学部教授
ミニ報告: 「アジアハイウェイの現状と課題について」
李鋼哲 リ コウテツ
北陸大学未来創造学部教授
・日韓同時通訳付き
・フォーラム終了後に懇親会があります

日時: 2015年2月7日(土)午後1時30分～午後4時30分
会場: 国立オリンピック記念青少年総合センター国際交流棟国際会議室
主催: (公財)渥美国際交流財団/関口グローバル研究会(SGRA)
共催: (財)未来人力研究院(韓国)

参加申込み: 2015年1月31日までに各名前、所属、e-mail等の連絡先をご記入の上参加申込みをしてください。
渥美国際交流財団/関口グローバル研究会(SGRA)
e-mail: sgra-office@aisf.or.jp
Tel: 03-3943-7612 Fax: 03-3943-1512

第14回日韓アジア未来フォーラム・第48回SGRAフォーラム

アジア経済のダイナミズム 物流を中心に」
報告

金 雄 熙

仁荷大学国際通商学部教授



2015年2月7日(土)、国際オリンピック記念青少年総合センターで第14回日韓アジア未来フォーラム・第48回SGRAフォーラムが開催された。今回は「アジア経済のダイナミズム - 物流を中心に」というテーマだったが、2013年度から5年間のプロジェクトの第2年目として、日韓の交通・物流システムにおける先駆的な経験が、アジアの持続可能な成長と域内協力にどのように貢献するのかという問題意識に立ち、アジア地域で形成されつつある物流ネットワークの現状と課題を探り、その意味合いを社会的にアピールすることを目的とした。

羽場久美子(はば・くみこ)青山学院大学教授のまとめによると、21世紀、世界とアジアで国際政治経済の転換点ともいえる二つの根本的事件が起こっている。一つは地域のナショナリズムが旧来の超大国を凌ぎ始めていること、米欧日の停滞、そしてアジア・BRICSの成長である。とりわけ、アジアではこのようなパワーシフトが経済を中心に生じており、世界的規模で見ると、イスラムの価値観が欧米の価値に挑戦状を叩きつけている。もう一つは、地域統合や地域協力の動きが広がりを見せていることである。ナショナリズムや欧米の価値を乗り越える政治的・軍事的な動きが表れながら、経済協力の枠組みが、二国間で、多国間で、地域ごとに、あるいは地域を超えて、多様な形で築き上げられている。また、最近関心が高まっているアジアインフラ投資銀行(AIIB)、「一帯一路」(one belt, one road)構想が、「中国の夢」の実現として推し進められている。この二つが、パワーシフトと絡んで進行している現状に目が離せない状況である。

パワーシフトとは、先進国から新興国への押しとどめられない流れで、21世紀には、物質の圧倒的なパワーに劣らず、ソフトパワーが急速に拡大して、20世紀的価値を追い詰めていることをも示している。IT、金融、情報メディアの著しい進歩は、先進国の旧インフラを超えて大きく進み、新興国(特に中国、インド、ASEANなど)は、製造業での競争力を強めるだけでなく、金融、インフラ、巨大な市場を抱えて、先進国を凌いで先端部門で急成長を成し遂げている。AIIB、一帯一路構想がまさにその象徴である。AIIBが一挙にADBに迫る規模となり、シルクロード構想や、新興国の金融優位、アジアの中産層が20億人レベルに向かいつつあることは地球的規模での国際政治経済秩序の再編が進みつつあることを示すものである。

一帯一路構想とAIIBとは相互補完関係にあり、戦略実現の資金的裏付けという関係ともいえる。「一帯」とは中国をスタート地点として、中央アジア5カ国を通してEUに達する新シルクロード経済ベルトであり、「一路」とは中国の東海岸にある福建省や広西チワン族自治区をスタート地点として、東シナ海、南シナ海、インド洋を通して、中東やアフリカに向かい、やはり終点をEUに置く新シルクロード海路である。

中国は、シルクロード経済ベルト構想を打ち上げ、これまで東に偏っていた発展のウィングを西にも伸ばそうとしている。この構想の終着点のロッテルダム港に至るまでの地域の人口は30億人にのぼる。この巨大な市場を目指して中国は着々と現代のシルクロードを建設しているのである。中国は、陸のシルクロードだけではなく、海のシルクロードも開拓することによって西欧社会との経済的、政治的繋がり、アジア全域における主導的地位を確たるものにしようとしている。

物流ネットワークの構築は、経済主体の調達・生産・販売に至るプロセスを結ぶ経済通商戦略的な機能を果たすとともに、地域統合を目指す国家戦略の要となる。経済成長の著しい地域が欧米や日本からNIEs、ASEAN、BRICSへと拡がり、経済のグローバル化とパワーシフトが著しく進展しているなかで、物流への関心が強まりつつある所以である。パワー転換期のグローバル経済に向けての物流戦略を考えるにあたっては、企業競争力と国としての競争力にとどまらず、面としての地域の競争力を同時に強化することを念頭に置く必要があり、またこうした動きに対して機敏な対応が求められるといえよう。

このような問題意識に基づき、フォーラムでは、まず経済を中心にパワーシフトが起こっているアジア経済のダイナミズム、そしてアジアの中でのパワーシフト（東の中国から西のインドへと）の可能性について基調講演を通じて探ってみた。そして北東アジアにおける多国間地域開発と物流協力、GMS（グレート・メコン・サブリージョン）における物流ネットワークの現状と課題についてそれぞれ報告を通じて浮き彫りにしようとした。南アジア地域には、インフラ整備の遅れなど課題が多々ある一方、発展途上の地域ゆへのチャンスに富むことも事実である。南アジアを面で捉えるロジスティクスは、経済主体のインドや東南アジア地域におけるサプライチェーンの構築および販売市場の拡充に対する大きな支えとなり、日中韓を含む東アジアの経済を刺激する起爆剤となるであろう。

フォーラムでは、未来人力研究院理事長の李鎮奎（リ・ジンギョ）教授による開会の挨拶に続き、基調講演と2人の研究者による発表が行われた。基調講演では、「ミスター円」と呼ばれた榊原英資（さかきばら・えいすけ）教授は、中国

やインドが19世紀初めまでは世界の2大経済大国であったことを考えると、昨今の高い経済成長は「リオリエント」現象とも呼ばれるべきものであると力説した。また、インドネシア等東南アジア諸国も高い成長を続けており、次第に成長センターは「西」に移っているとした。おそらく20年後にはインドの成長率が中国のそれを越え、2050年のGDPでは中国がアメリカを抜いてナンバーワン、インドはナンバーツーに近いナンバースリーになると予測されているとした。ちょうど15年前（渥美国際交流財団設立5周年）に榊原さんがこの同じ場所で中国の浮上を熱く語ったことがあったのだが、いまや「G2」論が話題になるようになった。これから15年後インドはグローバル経済という大舞台でどういう役を演じるようになるのか、またどの国・地域が新しく浮上し、東アジア共同体の成功への期待を膨らませるか興味はつきない。

安秉民（アン・ビョンミン）韓国交通研究院ユーラシア北朝鮮インフラセンター所長は、北東アジアにおいて活発に行われている国境を越える多国間開発事業、特に北朝鮮、中国、ロシア、モンゴルなどの国々による交通・物流インフラなどをめぐる新しい協力方式を中心に、北東アジアの交通・物流協力の実状と今後の展望について発表した。

とりわけ、羅津 - ハサンプロジェクトは、5.24措置などによって中国船籍の貨物船を利用するなど限界もあったが、韓国・北朝鮮・ロシアの初の協力モデルであり、韓国の「シルクロード・エクスプレス」に向けての大きな一歩であると評価した。また、同プロジェクトは中国の日本海進出をけん制する意味もあり、今後注目すべきは環日本海経済交流へのインパクトであるとした。さらに、「シルクロード・エクスプレス」構想にかかわる協力課題が中露のユーラシア戦略の中で二者択一として展開された場合、また日本を孤立させる形で進められる場合、ユーラシア大陸をめぐる主導権争いに巻き込まれるだけであり、また、朝鮮半島情勢の安定は決して避けて通れない難関であるとした。

ドマン ホーン桜美林大学ビジネスマネジメント学群准教授は、GMS（大メコン圏）経済協力プログラムの中で、最も積極的に進められてきたプロジェクトである輸送インフラ整備を中心に、同地域での物流ネットワークの現状を分析し、道路・港湾、クロスボーダーインフラなどのハード面から見ても、また通関制度、国際交通協定などのソフト面から見ても大きく改善されたものの、国際物流・貿易の活性化による経済発展効果がまだまだ高められる余地があるとした。そしてGMS出身の立場から、GMSの中の各経済回路の間にある農村地域はごく最近まで伝統的な農業社会がまだ多く残存しているので、それぞれの地域の伝統社会文化を維持しながら、もともと多様多彩な文化を観光資源として、観光産業

を振興する選択の方が合理的であると主張した。観光産業の振興により、同地域内で往来する人が増えれば、あらゆる市場またはサービスへの需要が生まれてくる好循環により、整備された道路システムの経済効果が発揮され、最終的に物流ネットワークの質的な発展に繋がるとした。

コーヒー・ブレイクを挟んで、ラウンドテーブルでは、まず第48回 SGRA フォーラムの仕掛け人でもある北陸大学未来創造学部の李鋼哲（リ・コウテツ）教授が「アジアハイウェイの現状と課題について」報告を行った。討論のたたき台としてのミニ報告を予定していたが、「アジア人」として長年にかけての「ローマンチックな」夢が熱く語られ、会場を大いに盛り上げた。その後、畑村洋太郎（はたむら・ようたろう）東京大学名誉教授、沼田貞昭（ぬまた・さだあき）鹿島建設顧問、韓国未来人力研究院の徐載鎮（ソ・ジェジン）院長、滋賀県立大学人間文化学部のブレンサインさん、SMB C日興証券のナポレオンさんらによるコメントが続いた。著しく成長しつつある物流ネットワークの域内協力をキーとしてアジア経済のダイナミズムについてそれぞれの立場や専門領域を踏まえた、そして自分の夢が込められた素晴らしい議論であった。

また、100名を超える参加者が集まるというすごい反響は、これからのフォーラム運営により一層の活力とやりがいを与えてくれた。

前回の日韓アジア未来フォーラムの報告でも言及したが、これから「ポスト成長時代における日韓の課題と東アジア協力」について、実りのあるフォーラムを継続して行くためには、総論的な検討にとどまらず、今回のように各論において掘り下げた検討を重ねていかなければならない。

次回のフォーラムの開催に当たっても、このような点に重点を置きつつ、着実に進めて行きたいと考えている。

基調講演

「アジア経済のダイナミズム」



榊原英資

インド経済研究所理事長・青山学院大学教授

本日はアジアのダイナミズムということで話をいたします。

長い歴史を見ますとアジア、特に中国とインドは、ほとんどの時代世界の最先端のナンバーワンの経済大国であり、ナンバーツーの経済大国であったわけです。古代4大文明のうちの二つが中国とインドですが、古代だけではなく19世紀までは、ほとんどの時代、中国が世界最大の経済大国であり、世界ナンバーツーの経済大国はインドでした。

アンガス・マディソンという経済史の専門家の推計によりますと1820年頃の世界の総生産の29%は中国でした。そして16%がインド。つまり、19世紀の初めまでは、中国とインドで世界の総生産のほぼ半分を占めていたということです。19世紀からさらに18世紀、17世紀、16世紀とさかのぼりますと、これもアンガス・マディソンの推計ですが、15世紀には中国とインドの総生産が世界の3分の2、7割近くを占めていたということです。

中国とインドは世界の非常に大きな経済大国だったのです。

西洋と中国のGDPが逆転するのは、1870年です。つまり、19世紀の終わりに初めて西洋全体で中国のGDPを上回るということになったわけです。

これは産業革命の結果です。産業革命までは、基本的には欧米諸国では消費物資はアジアから輸入し、絹は中国から輸入していましたし、陶磁器も輸入し、あるいは綿製品はインドから輸入していました。例えば1700年前後、インドの綿織物をキャラコといいます。そのキャラコが非常にイギリスでブームになり、イギリスの国際収支の赤字が膨大になってしまうので、1700年にはイギリスはインドからの綿の輸入を禁止します。禁止しても密貿易がかなりあったので、1730年にはキャラコ、綿の使用を禁止しました。その時期から、イギリスは懸命になってインドの綿製品を模倣しようとしたのです。

川勝平太さんという経済史家によりますと、イギリスの産業革命、欧米の産業革命はインドの模倣から始まった。インドの綿をなんとかイギリスで作りたいと

懸命になり、結果としていろいろな形の紡績機などが新たにできてインドの綿を模倣することができた。それが産業革命だったというのです。

これは一つの産業革命の解釈ですが、産業革命の契機は、インドの綿製品の輸出だったことを言っているのです。

この産業革命で状況が逆転します。それまではヨーロッパはインドから大量に綿製品を輸入していましたが、産業革命を経て、逆に今度はインドがヨーロッパから綿製品を輸入し始め、欧米とインドあるいは中国との状況の逆転が起こるのです。

それでも19世紀の初め、1820年ぐらいまでは、中国とインドは世界経済のほぼ半分ぐらいの生産額を占めていたのですが、19世紀の半ばになると、産業革命の影響で、欧米の武器の精度が非常に高くなっていきます。また、19世紀の半ばというのは、欧米によるアジアの植民地化の時代でもあります。1840年アヘン戦争があり、1842年には香港の九龍半島がイギリスに割譲されます。それからアロー戦争により1858年には天津が事実上の植民地になります。インドもムガル帝国が崩壊するのが1857年。このあたりからイギリスの影響が非常に強くなり、1877年にはインドがイギリスの植民地となります。

アジアの国で欧米の植民地にならなかったのは、日本だけなのです。タイは形式的に独立を保っていますが、事実上イギリスのコントロール下にありました。今日は韓国の方が多いわけですが、日本は逆に韓国と台湾を植民地にしたのです。唯一植民地にならなかった理由として、地理的なメリットもあったのだと思います。極東であるため、日本まで来るのは大変だったということ。さらに明治維新以降の富国強兵政策がある程度成功したということで植民地にならなかったのです。

19世紀の半ばからは、それまで世界経済の中心であったアジアが植民地化されて没落し、西洋のGDPの合計が1870年には中国を上回るということになりました。アジアの没落というのは、欧米の植民地化によってもたらされたことであり、それが第二次世界大戦まで続いていくのです。

第二次世界大戦後アジアの国々が次々と独立します。第二次世界大戦というのは、日本と欧米との戦争であり、しかも大義のない戦争であったということで、日本国内でも非常に批判的な意見が多いのですが、当時の日本側の大義名分としては、アジアを欧米の植民地から解放することだったのです。

その大義名分とはだいぶ違った戦争になりましたけれども、「アジア解放の夢」（大義名分）を、日本政府あるいは日本軍が持っていたということは確かです。戦争では、その夢は実現しませんでした。第二次世界大戦後、アジアが解放され、アジアの国々が次々と独立するということが起こりました。

独立後はアジアの成長率は非常に高くなります。

まず、高度成長したのは日本です。1956年から73年までの20年弱の間の日本の平均成長率は9.1%、高度成長期でした。それに次いで韓国、台湾、香港、シンガポールが高度成長しました。さらには、ASEAN諸国が成長率を高めて行きます。1980年代になると、今度は中国とインドが成長率を高めます。雁行形態の成長論と言われますが、日本がまず高成長し、それがずっとアジアに波及して

いくというプロセスが起こったのです。

アンガス・マディソンがまとめた、1980年代から2010年ぐらいまでのデータでは、その30年間の世界の国々の成長率をみると、実はナンバーテンまでが全てアジアの国なのです。79年から2008年までの成長率が一番高かったのは中国で、平均9.8%です。中国の次に高かったのはシンガポールで7.0%です。そして韓国が6番目ですけれども、6.3%成長しています。インドも5.8%ということで、中国、シンガポール、ベトナム、ミャンマー、マレーシア、韓国、インド、台湾、ラオスと世界のナンバーテンが全てアジアの国なのです。

ちなみにこの時期のアメリカの成長率の平均は2.9%です。日本はもう成長の時期は終わり、安定成長から成熟期に入っていますので、成長率は2.4%です。

まさに第二次世界大戦後はアジアの時代なのです。アジアの国々が、次々と成長率を高めていった時代なのです。

中国とかインドはエマージングカントリー（新興市場国）と言われていますが、これは新興市場国ではなく、「リエマージングカントリー」、つまり、かつての経済大国が再び力を取り戻してきているということです。先ほど申し上げたように、長い歴史の中で、中国とインドは、19世紀の半ばまでは経済大国であり続けてきたのです。欧米の侵略によって、それが中断されたのは19世紀から第二次世界大戦までの間だけだったのです。そういう意味で、中国、インドをはじめとするアジアの国々が非常に高い成長を達成するようになったというのは、まさに「リエマージ」した、再びアジアの時代がやってきたのだと考えるべきなのです。

2000年にアンドレ・グンダー・フランクという非常に有名な歴史学者が『リオリेंट』という非常に有名な本を書きました。

アジアのダイナミズムというのは、もともとアジアはダイナミックだった。一時的に西洋に逆転されたけれども、それが再び戻ってきているのだ、再び経済の中心がオリेंट、東洋に戻ってきたのだと言っています。

オリेंटというのはダブルミーニングです。オリेंटというのは方向を変えるという意味がありますから、東洋に、アジアに再び世界経済が方向を変えてきたことを、『リオリेंट』という言葉で表したのです。中国はかつての経済大国です。それがいよいよ再び世界経済のフロンティアに出てきて、経済大国になりつつあります。

今日の中国は恐らく今高度成長期から安定成長期に差し掛かっている段階です。確かに2010年ぐらいまで平均10%で成長してきましたが、大体成長率が7%台に落ちてきました。IMFの予測によりますと、2015年の中国の成長率は6.8%だとされていますから、中国の成長率が6%台、7%台に落ちてきているのです。この移行をうまくやるかどうかということは、非常にクルーシャルなことだと思います。日本も高度成長から安定成長に移行したのは、1973年、74年です。1973年までは高度成長期でした。74年から90年というのは安定成長の時代で、その時期、特に70年代は日本経済は結構混乱したにもかかわらず、そこそこうまく移行できたと言えるでしょう。

40年ほど遅れて中国が高度成長期から安定成長期になります。これからの中

国にとっては、この移行をスムーズにできるかどうか非常に重要な問題になってきます。移行は必ずしも簡単ではありません。高度成長期にはバブルも生じていますから、そのバブルの影響またはバブルが破裂した影響というもあります。安定成長期に移行するといっても、あれだけの巨大な国がそれをうまくできるかどうかです。

もう一つ、日本とは違った問題というのがあるとすれば、格差の問題です。中国もインドも格差が大きい国です。更に農村と都市の差もあります。それらをうまくマネージできるかどうかというのが、これからの中国の課題です。これも、そう簡単な課題ではないでしょう。

インドもかつての6%、7%の成長から、5%台の成長に落ちてきているわけですから、インドにとっても高度成長期が終わったということであろうと思います。ただ、インドの場合には中国と違って一つの優位な点があるとすれば、インドは人口の成長率が世界の大国の中で一番大きいことです。今、インドの人口は12億4000万で、中国は13億4000万ですから、中国より1億人少ないのですけれども、恐らく後10年ぐらいで中国とインドの人口が逆転すると言われていきます。中国は13億7000万ぐらいでピークを打ち、その後は人口の減少と高齢化という、まさに日本がたどった道に入っていくわけです。

他方インドの人口はどんどん増え続け、10年後ぐらいには中国とインドの人口が逆転して、2050年にはインドは17億人となり、中国の人口は13億を切ると推計されています。恐らく成長率もインドが上回るでしょう。

GDPから見ると、今のインドのGDPは低く、大体、日本の3分の1ぐらいですから、そういう意味では、まだ高度成長する余地が非常に高いと言えます。人口は増え、成長率は少なくとも6~7%維持することが可能という状況です。今後の成長率が最も高い大国という、インドが中国にとって代わると思われます。

もう一つ、インドの利点は、インドは人口構成が非常に若いことです。25歳以下の人口は全人口の54%です。日本や中国とは全く違います。日本や中国は高齢化のプロセスに入っていますが、インドはこれから生産年齢人口がどんどん増えていきます。ですから、成長率も高まっていく余地があるのです。

去年政権交代があったので、今インドは非常に活性化しています。長いこと、国民会議派がずっと政権を取っていて、マモンハン・シンという人が首相でした。去年の選挙で国民会議派が大敗し、BJP = インド人民党が政権を取り、その党首がナレンドラ・モディという人です。

グジャラート州という州がインドの西にあります。一番産業の発達している州です。その州知事を10年近くやっていたのがナレンドラ・モディであり、その指導の下でグジャラート州が非常に発展したのです。

私も2度ほど会ったのですが、1度目に会ったときに、すごい人だなと思いました。彼が忙しかったので飛行場の側のホテルでお話をしたのですが、私の飛行機の時間が迫っていたので「急いで帰らないといけない」と言ったら、モディさんが「そうか、それでは交通を止めてやる」とトラフィックを全部止めてパトカー先導で飛行場まで行ったのです。今までパトカー先導で行ったことはありません。

したが、トラフィックを止めてまで、というのは初めてでした。そのときに、彼がすごい影響力のある人で、州知事でもトラフィックが止められるのだと思ったのです。これは一つのエピソードですが、このように非常に強い指導力を持ったリーダーです。

今度彼が人民党の党首になって、この間の選挙で大勝しました。しかも、今次々と改革を主導しており、いろいろなことが実行されつつあります。

このナレンドラ・モディの指導力により、インドは非常に成長率が高まるのではないかと国際機関が予測しています。

もう一つのインドにとってのプラス要因は、昨年インドの中央銀行の総裁にラグラム・ラジャンという人が就任したことです。ラグラム・ラジャンはもともとアメリカに住み、シカゴ大学の教授を経て、その後IMFの調査局長だった人です。

調査局長というのは、IMFのナンバーワンのエコノミストということですが、しかも若い、まだ50歳前後ですが、極めて優秀なエコノミストとして高い評価を得ています。

その彼が帰国して、昨年インド中央銀行の総裁になると、すぐかなりの成果を上げています。大胆な金融引き締めで、インドのインフレ率を10%から8%まで下げました。インフレ率が下がってくると、今度は金融緩和をして、成長率を促進させています。

ラグラム・ラジャンに対する評価は非常に高く、インド経済も非常に順調に推移し、今年は成長率が6%台になると言われています。

いわゆるBRICs諸国の中でうまくいっているのはインドだけです。中国は成長率が下がっていますし、特に低迷しているのはロシアとブラジルです。ロシアは今年の成長率は恐らくマイナスになるでしょう。ウクライナ問題を抱えているということもありますが、基本的には石油をはじめとする資源価格が下がっているということに非常に大きな影響を受けています。アメリカのシェールガス価格も同様ですが、石油価格が50ドル台になると原材料輸出国は大変なダメージを受けます。ロシアも、天然ガスの輸出に非常に大きな影響を受けて成長がマイナスになります。

もう一つの資源大国がブラジルです。BRICsのBです。ブラジルも恐らく今年はゼロ成長になります。資源価格が下がり、世界経済の状況がかなり変わってきてしまっています。

今、世界経済の中で極めて順調なのはアメリカなのです。アメリカとイギリスが非常に順調です。BRICsは、インドを除いては非常に成長率が下がってきます。これが一時的なものなのか、構造的なものなのかということについては、まだ最終的な判断は下せませんが、世界経済に大きな変化、どちらかというところとしてはネガティブな変化がおこってきていると思われれます。

今後、世界経済の構造はどのように変わっていくかという予測がいろいろと出ています。例えばプライスウォーターハウス・クーパーズは、2025年から30年の間に中国のGDPがアメリカを抜くと予測しています。

いろいろな人が同じ見方をしています。関志雄氏が『チャイナ・アズ・ナン

バーワン』という本を書いています。彼も大体2030年ぐらいまでには中国のGDPがアメリカのそれを抜くだろうと言っています。

さらに、プライスウォーターハウスの、2050年、今から35年ぐらい先、2050年には中国が圧倒的なGDP大国になると予測しています。推計ですが中国のGDPは、2050年には70兆ドルになる。アメリカがナンバーツーですが、GDPは中国よりかなり小さく36兆ドルと予測されています。2050年まで今の状況が続けばということが前提ですが、2050年には中国がかつてのような世界ナンバーワンの経済大国、しかも、圧倒的な経済大国になると予測しているのです。

インドも同じように、2050年にはGDPが37.7兆ドル。インドはナンバースリーですが、アメリカに非常に近い。ナンバーツーに近いナンバースリーということです。2050年にはまさに中国とインドがかつてのように、アメリカも含めて、三大経済大国の中に入ってくるということです。

まさにアジアの時代が戻ってくるのです。中国とインド以外でも、例えばインドネシアは非常に大きく成長率を伸ばす。インドネシアは恐らく2050年の世界のナンバーシックスになると言われています。

全体としては中国とインドの2極が中心ですが、これにインドネシアが加わり中国とインド、インドネシアをコアにしたアジアのダイナミズムが生まれ、アジアは復権する、というのがこれからの時代の大きな流れと予測されています。

ですから、1870年に欧米と中国のGDPが逆転して以来の再逆転がこれから何年かの間に起こっていくということです。欧米中心の時代からアジア中心の時代へと変化して行くと思います。

日本と韓国にとっても、最も重要な経済パートナーが中国です。

例えば日本の輸出を見ると、日本の輸出の20%は中国に対する輸出です。日本の最大の経済パートナーだったアメリカへの輸出は、既に15%を切っている。中国への輸出に香港と台湾を加えると、日本の輸出額の30%になります。それに東南アジアを加えると、日本の輸出の50%以上がアジアへの輸出であり、日本とアジアの依存関係、あるいは日本と中国の依存関係が、ますます深くなってきています。

残念なことに、私は韓国の統計は手元に持っていませんが、恐らく韓国でも同じようなことが言えると思います。

中国は、われわれにとって、少なくとも経済的には、最も重要な国であります。政治的には、しばしばぎくしゃくしますが、経済面を考えると、この関係をスムーズに保っていくことが非常に重要です。

ダイナミックなアジアが、再び世界経済の前面に立ってきているということです。まさに『リエマージング』、再びアジアの時代がやってきたということが言えるのではないかと思います。

報告 1



北東アジアの多国間地域 開発と物流協力

交通、物流協力を中心に

安 秉 民

韓国交通研究院ユーラシア北朝鮮インフラセンター所長

1. はじめに

北東アジア地域での多国間地域開発協力構想は、1990年代から本格的に議論されるようになった。その構想とは、隣接の国々が特定の境界地域に対し、自国の土地を提供し、物流、貿易、工業機能を備えた国際都市を共同開発、管理、運営するというものである。しかし、この理想的な構想は、総論的観点からのみ合意され、各論部門においては合意までに至らなかった。

その後、このようなコンセンサスをもとに国連開発計画（United Nations Development Programme: UNDP）の支援下で図們江地域開発計画（Tumen River Area Development Programme: TRADP）が発足し、大図們江イニシアティブ（Greater Tumen Initiative: GTI）までに発展したが、域内多国間地域開発のビジョンや具体的な事業はまだ実現されていない。

また、国際連合アジア太平洋経済社会委員会（United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific: UNESCAP）は、1992年からアジアとヨーロッパをアジア横断鉄道（Trans-Asian Railway: TAR）とアジア高速道路（Asian Highway Network: AH）で繋ぐアジア陸上交通インフラ計画（Asian Land Transport Infrastructure Development: ALTID Project）を推進した。この事業は、初期段階で現状調査や路線網の指定などのある程度成果を示したが、本事業までには発展できていない。

最近では、国際機関が支援する多国間協力の形態ではなく、両者間協力方式で交通回廊を中心に様々な開発計画が進んでおり、多国間の交通協力事業も現れている。

本稿では、北東アジア地域の域内多国間地域開発協力の現状を踏まえ、今後の発展可能性を展望する。

2. 北東アジア地域の多国間地域開発の流れ

1) 国際機関支援下での多国間開発協力の現状

北東アジア地域で本格化された多国間地域開発協力は、国連開発計画（UNDP）の図們江地域開発計画（TRADP）である。TRADPは1992年に正式に発足したが、対象地域国の中国とロシア、北朝鮮が自国の国家戦略を多国間協力モデルに拡大・発展したものである。中国は吉林省の出海通路の確保方策として、ロシアは極東地域の基盤施設の拡充と産業団地誘致戦略、北朝鮮は羅津・先鋒地域開発を通じた中国・ロシア連携輸送回廊の構築をそれぞれの戦略として多国間地域開発協力事業に参加した。

TRADPの初期構想は、1990年代から20年間、300億ドルレベルの海外投資を誘致して、中国の琿春、北朝鮮の羅津と先鋒、ロシアのウラジオストクと近隣地域を最新の交通施設や産業機能を持つ国際的な投資都市として開発することであった。このような構想で検討された地域の開発案は、加盟国が資金を共同出資することであったが、参加国間の意見の違いにより合意までには至らなかった。また、直接開発方式から徐々に調和していく方式に開発戦略が修正され、貿易および投資環境を長期間にわたって改善していく戦略が合意された¹。

表1 UNDP TRADP 計画に関する加盟国の戦略

| 区分 | 中国 | 北朝鮮 | ロシア |
|-------|--------------------|-----------------------------|-------------------------|
| 基本目標 | 自由経済貿易地帯 (琿春) | 自由経済貿易地帯 (羅津、先鋒) | 自由経済貿易地帯 (ウラジオストク) |
| 地帯の種類 | 輸出加工地帯 | 中継型輸出加工地帯 | 輸出入加工地帯 |
| 拠点都市 | 琿春、防川、延吉 | 羅津、先鋒、清津 | ザルビノ、ナホトカ、ウラジオストク |
| 地帯機能 | 国際内陸港 吉林省中心工業都市 | 国際貨物中継地 加工輸出基地 国際観光基地 | 国際貨物中継地 (ザルビノ港中心) |

出所：パク・ジョン（2014）

2005年、TRADPは北朝鮮、中国、ロシアで構成された参加国の事業の推進が現実的に難しいという共通認識から、大図們江イニシアティブ（GTI）に名称を変更し、事業地域をモンゴル、韓国東海岸地域までとした。新たに改編されたGTIは、域内交通回廊、貿易と投資、エネルギー、環境、観光分野などの多国間協力のための共同調査と協議会、国際会議運営などを行っている。

北朝鮮は2009年にGTIを脱退したが、最近でも中国とロシアの2国間協力として事業が推進されている。日本はGTI発足初期に各種会議へのオブザーバとして参加したことはあるが、加盟国登録に関する公式のコメントを明らかにした

1 パク・ジョン（2014）「大図們江イニシアティブ（GTI）の現状と示唆点」『輸銀北朝鮮経済』韓国輸出入銀行、2014年12月号、p.3.

ことはない。(パク・ジヨン(2014)「大図們江イニシアティブ(GTI)の現状と示唆点」『輸銀北朝鮮経済』韓国輸出入銀行、2014年12月号、p.3.) GTIは2016年5月にUNDPの管理終了となっている。GTI参加国は、終了後にGTIの国際機関への法的移行を合意しており、現在合意されたロードマップに基づいて変換作業が進められている。

UNESCAPはソ連体制崩壊後、アジアとヨーロッパ間の大陸連携輸送回廊を構築し、各国間施設の近代化、輸送連携、輸送の経済性と安全性の確保を推進することとした。これに応じてUNESCAPは1992年4月に開催された第48回総会で「アジア陸上交通網のインフラ開発事業(ALTID)」に合意した。この事業は、アジア横断鉄道(TAR)、アジアハイウェイ(AH)、陸上交通の円滑化(Facilitation of Land Transport)の3つの分野で構成されている。

この事業は、特に朝鮮半島、ロシア、モンゴル、中国、カザフスタンが含まれている北のルートで進展が見られている。2003~2004年には一部区間で列車試験運行が行われ、2006年のUNESCAP交通大臣会合では、アジア横断鉄道の政府間協定が締結された。韓国政府は、南北間に断絶した4つの鉄道路線のうち2つを繋ぎ、大陸鉄道と物理的な運行が可能となる基盤を構築した。

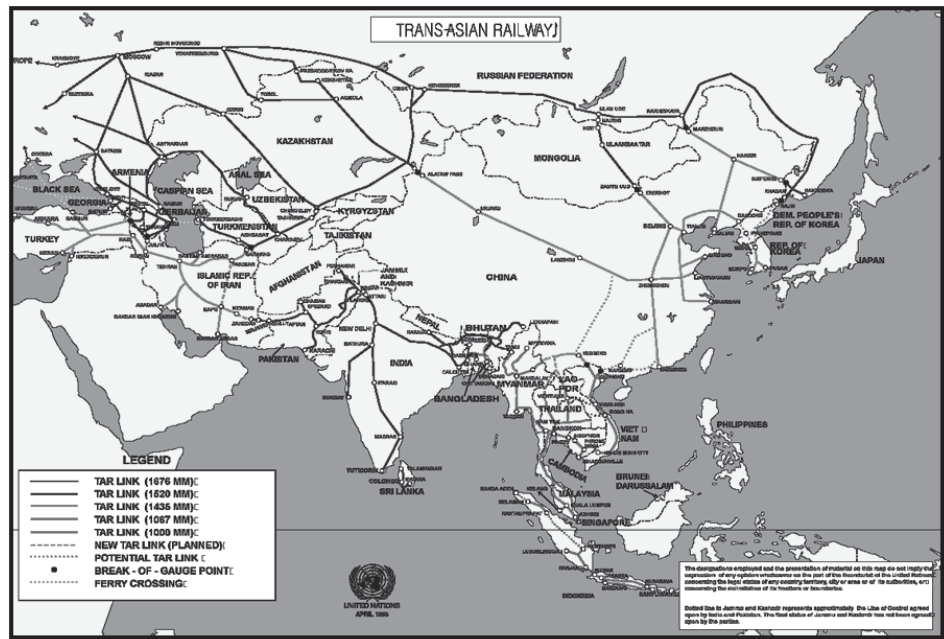


図1 UNESCAPのアジア横断鉄道路線図

2) 国家間の両国・多国間協力の現状²

(1) 北朝鮮と中国

北朝鮮と中国は、UNDPの主導の下で図們江地域開発計画が計画された1980年代末から交通協力が推進された。初期において中国は、中央政府の指導下の吉

² 詳細については、アン・ピョンミン(2014)「羅津-ハサン交通物流事業の現状と今後の発展可能性」『KDI北朝鮮経済レビュー』韓国開発研究院、2014年2月号を参照。



林省政府が、北朝鮮は中央部署の対外経済協力推進委員会が主導する形であり、延辺朝鮮族自治州政府の朝鮮族企業が北朝鮮内の羅津港に物流荷役設備を提供するレベルであった。また、北朝鮮内の羅津連結鉄道の近代化のための共同調査事業などが推進された。

中朝間の体系的な事業の議論は、中国国務院が「東北旧工業基地の対外開放拡大の実施に関する意見」という、いわゆる「36号文書」を発表した2005年から始まった。この時期には事業主体が吉林省に格上げされており、省政府の支援下、地方政府（地級市、県級市）が間接支援する形であった。事業方式は、地方政府が主導する方式ではなく、民間企業を通じた迂回投資方式が主流であった。地方政府の民間企業への支援は、財政支援よりは行政的支援が多かったため、北朝鮮に投資した中国企業は深刻な資金難による事業進捗の困難を経験した。中国湖南省の「東林」という企業が北朝鮮と羅先国際物流合併会社を設立し、羅津港を繋ぐ道路の建設と経営、貨物運送事業と倉庫施設の運営、保税開発区および背後産業団地開発や経営などを推進した。しかし、資金調達に失敗して事業化までは進まなかった。

本格的な事業の進行は、中国国務院が長吉図開発開放先導区のための中国図們江区域合作開発規画概要を設けた2009年8月から、中朝間の羅先経済貿易地帯の共同開発が合意された2011年にかけて本格化した。この時期には、中国の中央政府の指導下で、吉林省政府と北朝鮮の国境地方政府が共同事業を推進した。同期間中の2009年11月、北朝鮮は図們江地域開発を担当している国際機関GTIを脱退した。これは、北朝鮮が中朝国境地域の開発を、開発事業の実行力と財源が不足していた国際機関よりも中国の開発計画に参加することが、自国にとって実益が高いと判断したためである。

中朝間に合意・推進された協力事業は、主に羅津と清津などを繋ぐ鉄道・道路網、国境橋、税関施設の新設および近代化事業であった。2008年には羅津港1号埠頭の現代化事業が、2010年には、羅津に接続されている中国の圈河と北朝鮮の元汀の国境橋の改修事業が完了した。

この事業は、中国長吉図開発計画の道路・港湾・エリア一体化戦略に基づいており、長吉図計画の100大重点建設対象に含まれている。

表2 長吉図開発計画の中の羅津・清津港関連事業

| | 事業内容 | 建設期間 |
|------------------------------|------------------------|--------|
| 八道－三合－清津道路建設 | 47km / 総 28 億元 | 2015 年 |
| 琿春－圈河－羅津道路建設 | 39km / 総 23 億元 | 2015 年 |
| 和龍－南平－清津道路建設 | 50km / 総 30 億元 | 2015 年 |
| 図們－南陽－図們江－ハサン鉄道近代化 | 126km / 総 24 億 3 千萬元 | 2020 年 |
| 図們－清津鉄道近代化 | 171.1km / 総 20 億元 | 2020 年 |
| 図們－南陽－羅津鉄道近代化 | 158.8km / 総 12 億 7 千萬元 | 2020 年 |
| 圈河、図們、沙坨子、開山屯、三合、南平税関改修、橋梁建設 | 2,152m / 総 5 億元 | |

出所：韓国交通研究院北朝鮮研究センター内部資料から再作成

中国の長吉図開発計画の重点事業は、主に北朝鮮の羅津港、清津港を通じた出海通路の確保に関連する交通網の建設事業と極東ロシア地域の港湾と繋ぐ事業で行われた。これと併せて国境橋と税関近代化事業も含まれていた。

2011年6月、北朝鮮と中国は羅先市と黄金坪、威化島経済地帯の共同開発、共同運営に合意し、中央政府間の合意（中国商務部と北朝鮮貿易省）に基づいて経済区開発協力連合指導委員会を構成した。羅先経済区開発協力連合指導委員会は、8つの開発事業を確定したが、主な事業は琿春 - 圈河間の2級道路補修、羅津港經由中国貨物輸送、羅先試験農業区開発、羅先市の100万トンのセメント工場建設、中国の観光客の羅先市観光などであった。

中朝間の経済協力の中心的な役割を果たしていた北朝鮮の張成沢国防委員会副委員長処刑の後、北朝鮮と中国の大規模な協力事業は中断された状態である。最近、金正恩国防委員会第一委員長が主導する、小規模の地方経済開発区事業が北朝鮮の重点事業として登場している。北朝鮮の19個地方経済開発区のうち5つは、中国の国境地域に位置しており、今後どのような形で協力が行われるかが主な関心事項となっている。

(2) 北朝鮮とロシア

北朝鮮とロシアの本格的な交通部門の協力事業は、2001年の露朝首脳会談で両国の鉄道協力事業を主な内容とするモスクワ宣言を発表してから開始されている。

モスクワ宣言により、露朝は朝鮮半島縦断鉄道（Trans-Korean Railway: TKR）とシベリア横断鉄道（Trans-Siberian Railway: TSR）を繋ぐ事業を本格的に推進し、鉄道近代化のための事前事業として北朝鮮内の3つの路線の共同調査を実施した。

ロシアは2006年に韓国側に北朝鮮の羅津とロシアのハサンとの間の交通、物流事業を対象とする韓露合弁会社設立を提案した。韓国コンソーシアムが資本金の40%、ロシア鉄道公社が60%を投資し韓露合弁物流会社を設立し、この会社が北朝鮮と70:30の比率で露朝合弁会社のロシア持分を取得する形態となった。

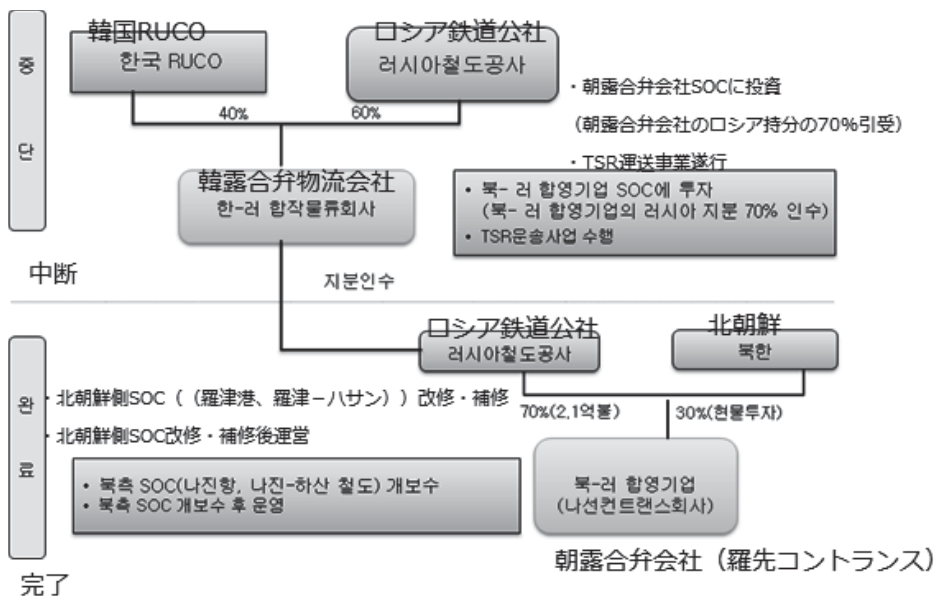


図 2 羅津-ハサン事業の事業構造(韓国コンソーシアムと羅先コントランス)

出所: 韓国鉄道公社

この提案について韓国側は6社がコンソーシアムの形で参加し、韓露間の会社設立のためのMOUまで締結した。しかしこの事業は、韓国側参加企業の経営参加保証の未合意、北朝鮮の核問題などで失敗した。

ロシアは韓国との合弁会社設立に失敗した後、北朝鮮 - 中国の羅津先鋒地域共同開発計画に刺激を受け、2008年4月に北朝鮮と羅津 - ハサン間の鉄道の近代化および羅津港3号埠頭の開発に合意した。北朝鮮とロシアは、この事業を推進するため合弁会社である羅先コントランスを設立した。事業主体は、ロシア鉄道公社と北朝鮮鉄道省であり、ロシアが持分の70%、北朝鮮が30%を投資する形であった。

2011年10月には羅津 - ハサン試験列車の運行が、2012年には、北朝鮮の鉄道技術者のための研修プログラムが実施され、2013年9月に52kmの羅津 - ハサン鉄道開通式が開催された。

(3) 北朝鮮-ロシア-中国

中国は、長吉図開発計画の一環として、中国の図們、北朝鮮の南陽、ロシアのハサンを繋ぐ総126kmの鉄道近代化事業を北朝鮮とロシアに提案し、3者間の原則的な合意をしたことが知られている。2020年までに、中国政府は約20億元を投入することにしたが、事業着手は行われていない。最近は、北朝鮮・ロシア・中国の国境地域を対象とする3カ国間の観光が行われたことがある。

(4) 韓国－北朝鮮－ロシア

2013年11月、ソウルで開催された韓露首脳会談では、35項目の合意文が発表された。この合意内容のうち1つが、韓露交通・物流インフラ協力であり、特に羅津－ハサン鉄道の修復と羅津港第3号埠頭の近代化に伴う両国企業間の鉄道と港湾協力事業が合意された。

韓国のポスコ（POSCO）、現代商船、韓国鉄道公社がこの事業に参加することにした。ロシアは、保有している羅先コントランスの持分の一部（49%）を韓国企業に売却して、新規事業の資金を調達することにした。韓国コンソーシアムは、POSCOが端末の運営や石炭などの鉱物資源の確保、韓国鉄道公社は鉄道運営と荷役、現代商船は海上輸送を担当することで知られている。韓国企業が参加する羅津－ハサン交通・物流事業の主な貨物は石炭である。

2014年に韓国側から北朝鮮内の羅津港と羅津－ハサン鉄道の現地調査が行われ、2014年12月には、シベリア有煙炭の試験輸送が行われた。

3. まとめ

経済学的な立場から交通の機能を言えば、交通は人と財の空間移動を通して生産や消費の効用を最大化するものといえる。しかし、交通は経済的な機能だけを持っているわけではない。交通には閉鎖された社会を開放させる機能もある。19世紀のドイツの鉄道網の構築は、封建国家レベルにとどまっていたドイツの統一に寄与しており、アメリカ開拓時代には米国を統合して新たな社会を形成するに鉄道は大きな貢献をした。

また、東西ドイツの統一の出発点も1972年に締結された東西ドイツ間の通行協定である。この協定をきっかけに、東西ドイツの人的・物的交流が本格化され、交通はベルリンの壁を崩して統一を成す重要な役割を果たした。

交通網を通じた旅客と貨物の移動は、北朝鮮のように閉鎖された地域を開放させ、北朝鮮を北東アジアの域内経済圏に誘引する機能を果たすことができる。

金正恩体制の登場以後、北朝鮮には交通、物流部門で新しい変化が表れている。北朝鮮が本格化する国際輸送に備えて、グローバルスタンダードに近い関連法の整備作業をしており、北朝鮮の交通システムの一部ルートが外国によって建設、運営される局面に入ったからである。

もう一つの大きな変化は、北朝鮮の交通網関連事業が一つのポイントとポイントを結ぶ線の構築という単純な思考から抜け出し、交通網や産業を繋ぐクラスター構想、交通事業のパッケージ化に発展しているということである。交通、物流網は、ガス、電力などのエネルギーを同時に構築するネットワーク産業として注目を集めている。

北東アジアの共同繁栄と平和の定着、均衡発展は、域内の人的・物的移動がどれくらい自由に迅速に移動するかにかかっている。北東アジア域内交通、物流協力の障害であった高い参入障壁、自国中心の開発計画による重複投資の非効率性、国際輸送回廊の閉鎖性を共同解決する必要がある時代に直面しているのである。

報告 2



GMSにおける 物流ネットワークの 現状と課題

ドマン ホーン

桜美林大学ビジネスマネジメント学群准教授

1. GMSの概要

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

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

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

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

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

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

表1 GMSの経済概況

大メコン圏(GMS)の経済概況(2012年)

| | 面積 (km ²) | 人口 (1,000人) | 人口密度 (人/km ²) | 名目GDP (100万米ドル) | 1人当り GDP (米ドル) |
|-----------|--------------------------|--------------------|------------------------------|----------------------|----------------------|
| カンボジア | 181,035 (7.0) | 14,741 (4.4) | 81.4 (62.0) | 14,411.2 (1.5) | 977.6 (5.5) |
| ラオス | 236,800 (9.2) | 6,514 (1.9) | 27.5 (21.0) | 9,083.1 (1.0) | 1,394.3 (3.9) |
| ミャンマー | 676,577 (26.3) | 60,994 (18.1) | 90.2 (68.7) | 53,998.7 (5.7) | 885.3 (6.1) |
| ベトナム | 330,958 (12.9) | 88,773 (26.3) | 268.2 (204.4) | 141,669.1 (14.8) | 1,595.9 (3.4) |
| タイ | 513,120 (20.0) | 67,912 (20.1) | 132.4 (100.8) | 366,126.6 (38.3) | 5,391.2 (1.0) |
| 雲南省 | 394,139 (15.3) | 46,310 (13.7) | 117.5 (89.5) | 163,328.0 (17.1) | 3,526.8 (1.5) |
| 広西チワン族自治区 | 236,700 (9.2) | 51,990 (15.4) | 219.6 (167.3) | 206,437.9 (21.6) | 3,970.7 (1.4) |
| GMS全体 | 2,569,328 (100.0) | 337,235 (100.0) | 131.3 (100.0) | 955,054.6 (100.0) | 2,706.2 (2.0) |

資料) 石田(2013)から引用

本報告は、アジア開発銀行の資料やGMSに関わる調査報告などを参考しながら、GMS物流ネットワークをハードとソフトの両面から現状と問題点を点検して、今後GMSの自立的かつ長期的な経済発展のための政策を提示したい。

2. GMS物流ネットワークの現状と課題

A. ハード面(道路・港湾などの物的インフラ)の着実な整備

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

それらは、広西・雲南・ミャンマーを繋ぐ北部回路、雲南・ラオス・タイを繋ぐ南北回路、タイ・ラオス・ベトナムを繋ぐ東北回路、ベトナム沿岸部を繋ぐ東回路、カンボジア・タイ・ラオスを繋ぐ中央回路、雲南・ミャンマーを繋ぐ西回路、ミャンマー・タイ・ラオス・ベトナムを繋ぐ東西回路、タイ・カンボジア・ベトナムを繋ぐ南部回路、タイ・カンボジア・ベトナム間の沿岸部を繋ぐ南部沿岸回路である。

他に、中国とベトナム間では中越回路(雲南・LAOCAI・HANOI・HAIPHONGと広西・LANGSON・HANOI・HAIPHONG)もあり、元々2カ国間の協力により起案されたが、他の回路の形成とも整合している。

しかし、これらの中で現在ある程度進んできたのが、南北回路(雲南・VIENCHAN・BANGKOK)、東西回路(ミャンマーの南部・タイの北部・ラオスの中部・ベトナムの中部)、南部回路(BANGKOK・PHNOMPENH・HOCHIMINH)と中越回路である。その理由は、GMS内の貿易自由化(アセアンメンバー間のAFTA及び中国・アセアン間のCAFTA)の動きが急速に活発になった現在、