

第 1 章

メコン地域における国境経済圏の可能性 —低開発国の新たな発展戦略—

工藤 年博

要約

本章はメコン地域における国境経済圏の形成が、低開発国の発展戦略として有効であると主張する。国境経済圏とは、国境地域の限定された地理的範囲に形成される局地経済圏である。国境経済圏は国境という国家の枠組みと、これを乗り越えようとする市場の力とのせめぎ合いのなかで、生まれ成長する。

冷戦の終結と CLMV 諸国・中国の対外開放、市場経済化を背景に、メコン地域には先進地域と後進地域が国境を接する国境経済圏がいくつも形成された。国境経済圏は後進地域の立地優位性（労働力・原料へのアクセス、先進国による特惠措置など）と、先進地域の低いサービス・リンク・コスト（良好なインフラ・サービス、中間財・市場へのアクセスなど）を同時に享受できる場所であり、そこでは競争力のある産業集積が形成される可能性がある。

それでは、低開発国が国境経済圏を自国の発展戦略に有効に活かすための課題は何だろうか。それは国境地域に立地する産業を、一步国境線を越えて自国側に誘致すべく、投資・ビジネス環境を整えることである。その際、国境地域に経済特区を設置することは、有効な政策ツールのひとつである。

キーワード：国境経済圏、国境産業、国境貿易、経済統合、経済回廊、経済特区、サービス・リンク・コスト、移民労働者、縫製産業、CLMV、GMS

はじめに

メコン地域¹において3つの経済回廊の交通インフラ建設が着実に進んでいる。東西回廊は2006年12月の第2メコン国際橋の完成により、ミャンマー区間を残してほぼ開通した。南北経済回廊のラオス・ルートは、中国との国境の町ボーテンからタイとの国境の町ファイサーイまでの約230kmの舗装整備がほぼ完成し、ファイサーイとタイのチェンコンとを結ぶメコン国際橋が2009年に着工される予定となっている。この橋が完成すれば、中国雲南省の昆明からバンコクまでの道路が貫通する。南部経済回廊でも道路の拡幅・舗装は急ピッチで進んでおり、プノンペンから1号線をベトナムへと南下する際にネアックルンで渡るメコン川に架橋されれば、全線開通へ向けて大きく前進する。

交通インフラの完成を受けて、経済回廊は構想の段階を脱し、いよいよ実際に活用が模索される段階に入った。例えば、住友商事系の物流会社は、2005年から香港・深圳—広州—南寧—ランソン—ハノイを2泊3日で結ぶ中越陸路輸送サービスを、2007年からはバンコク—サワンナケート—ラオバオ—ハノイを3泊4日で結ぶラオス経由の泰越陸路輸送を、非定期便ではあるが商業ベースで開始した²。越境交通手続きの効率化・簡素化など、経済回廊を通じた物流の拡大には依然として多くの課題があるものの、経済回廊の有効活用へ向けた動きは今後とも続くだろう³。

¹ メコン川流域の中国雲南省、ミャンマー、ラオス、タイ、カンボジア、ベトナム、およびメコン川は流れていないが中国の広西チワン族自治区を加えた5ヵ国・2地域から構成される地域を、一般呼称としてメコン地域 (Mekong Region) と呼ぶ。一方、アジア開発銀行 (ADB) のイニシアティブで、1992年以降メコン地域における経済協力プログラムが実施されているが、これに言及する時は大メコン圏 (GMS) と呼称する。なお、メコン地域開発および GMS 経済協力プログラムの詳細については、石田編[2005]および石田・工藤編[2007]を参照。

² JETRO 主催「メコン物流・ビジネスセミナー」(2007年9月4日)における中西栄介氏(住友商事物流事業部)の発表。

³ 越境交通協定(CBTA)の内容および実施状況については第2章で議論される。ASEAN 域内の物流円滑化の課題については若松[2007]を参照。

しかし、現在の経済回廊の活用は、主に物流企業が輸送時間の短縮と輸送費の軽減をめざし、市場原理に基づいて進めているものであるため、当然のことながら、その活用は大きな産業集積をもつ都市から都市を結ぶ拠点間の物流が中心となっている。残念ながら、経済回廊の所期の目的でもある、回廊沿いの線的あるいは面的な発展へとは至っていないのが現状である。さらには、すでに産業集積をもつ都市と都市を結ぶ経済回廊の整備によって、拠点間にある中小の都市あるいはラオスのような内陸国が、素通りされてしまうことで、そうした地域・国の経済・産業がむしろ衰退してしまうのではないかと懸念も表明されている。

重点的な資金の投入により交通インフラとしての経済回廊が実現するなかで、いまだ大きな産業集積をもたない地方都市・地域・国の経済をいかに底上げしていくかは、メコン地域開発において、喫緊の課題となっている。そもそも、経済回廊構想の所期の目的のひとつには、経済発展著しい中国、タイと、後発低開発国であるカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム（以下、CLMV）を越境インフラと制度で緊密に連結することで、CLMV の発展を加速するという大きな目標があった。特に、各国の貧困地域を横断する東西経済回廊構想は、こうした役割を期待されていたはずである（ADB [2001]）。それでは、経済回廊の効果を CLMV 各国、特に貧しい地域や未開発の地域へと面的に拡大させていくためには、どのような方法が考えられるのであろうか。

本章の目的は、この課題に対するひとつの対策となるべきアイデアとして、国境経済圏の可能性を模索しようとするものである。経済回廊は各国を縦横に通っており、主要な国境ゲートだけでも、南北経済回廊で6ヵ所、東西経済回廊で3ヵ所、南部経済回廊で3ヵ所の国境がある。これらの国境地域を貿易・産業・観光等の拠点として開発することによって、経済回廊の効果を自国内へより深く呼び込むための原動力としようというのが、アイデアの中核である。ではなぜ国境地域に焦点を当てるのか。結論を先取りしていえば、2つの異なる国が接する国境とそこが形成する国境経済圏は、メコ

ン地域の不完全な経済統合という現実のなかで、両国の補完的リソースを結合し、競争力のある産業を形成しうる実効性をもった経済圏となりうるからである。そして、それは低開発国の新たな発展戦略のひとつとなりうるのではないかと考えている。

本章では国境経済活動として重要と思われる、①国境産業、②国境貿易、③国境観光・カジノを対象とする。そして、これらを有効に形成するために国境に設置される経済特区について検討する。第1節では国境経済圏を定義したうえで、なぜそれに注目するのかを議論する。第2節では国境産業を取り上げ、その成長と衰退の要因とメカニズムを検討する。第3節では国境貿易を、第4節では国境地域の経済特区の実態を、カジノ・ビジネスを含めて検討する。第5節ではミャンマー・タイ国境の縫製産業を、国境経済圏、とりわけ国境産業の事例として紹介する。最後に、国境経済圏の可能性を評価するとともに、それを低開発国の発展戦略として有効ならしめるための政策課題に言及する。

なお、メコン地域における国境経済圏の成立と、その低開発国の発展戦略としての活用は、本研究会および本書全体を通じるテーマである。そこで、本章はできるだけ分析枠組みと全体像の提示に重点を置く。その際、事例としては筆者が研究フィールドとしているミャンマーを主とすることが多くなるが、その他の各国・地域の事例は、第2章以下の各章で展開される。

第1節 なぜ国境経済圏なのか

国境経済圏とは何だろうか。それは国境地域の限定された地理的範囲に形成される、局地経済圏である。1980年代末の冷戦の終焉をひとつの重要な契機として、1990年代以降、市場経済化のうねりは旧共産圏を含めて文字通りグローバルに進展した。市場経済の波は国境の壁、そして国家の統治体制の違いさえ乗り越えて、市場原理に基づいて最も合理的と考えられる経済活動圏として、局地経済圏を誕生させた。1990年代の初め、局地経済圏が議論さ

れ始めた頃、華南経済圏、成長の三角地帯、パース経済圏、環日本海経済圏、環黄海経済圏などが具体的事例として注目を集めた（永井 [1993]）。これらは、成長の三角地帯を除いて、いずれも社会主義から市場経済への移行を進める経済主体を含んでいるという意味で、冷戦終結の産物であった。

そうした意味では、1992年にアジア開発銀行のイニシアティブで開始された GMS 経済協力も、冷戦終結と東南アジア大陸部における平和の実現を背景としたものであり、同様なモメンタムに支えられていたといえる。1988年にタイのチャーチャーイ首相がインドシナ地域を「戦場から市場へ」と呼びかけたことに端的に示される通り、タイとこれを取り囲むように存在していた社会主義国（CLMV+中国）との市場統合が、GMSの本質であった。

こうしてメコン地域自体が、政治的枠組みとしての国境を跨ぐ局地経済圏のひとつとして立ち現れたわけであるが、そうした局地経済圏のあり方を鮮明に示しているのが、国境地域に形成されているよりミクロな経済圏、すなわち国境経済圏である。本章ではこの国境を挟んで地理的に限定的な範囲に形成された経済活動のまとまりを国境経済圏と定義する。それでは、メコン地域において国境経済圏に注目する理由は何であろうか。

第1に、メコン地域には歴史的に国境を跨いだ自然な経済圏が、いくつも形成されていたからである。メコン地域は複雑な民族のタペストリーとなっており、国境が必ずしも各民族の居住地を境界付ける役割を果たしてはいない。言語・文化を共有する民族が国境を跨いで生活している場所は、メコン地域にいくらかでもある。例えば、タイ北部と国境を接する中国雲南省西双版纳（シーサンパンナ）には、タイ族が多く居住している。ミャンマーのシャン州に居住するシャン族もタイ族の一派である。彼らはタイ語を7割方理解できるといわれる。言語、文化、歴史を共有する同一民族や互いに近い民族が国境を跨いで住んでいる場合、伝統的に越境交易が活発であることが多い。そこでは、歴史的に自然な経済圏が形成されているのである。

第2に、にもかかわらず、国境線は両国間のヒト、モノ、カネの移動を制限し、異なった政策環境を生む。国境を挟んだ両国間には経済・産業の発展

段階の相違が発生し、結果として補完的な経済リソースが地理的近接性をもって存在することになる。こうしたケースでは、少しの工夫により国境経済圏、特に国境産業⁴が大きく発展する可能性を秘めている。こうした意味では、国境地域は2国間の経済格差から得られる経済機会を、地理的近接性のためにより効果的に利用できる可能性があるのである。

第3に、国境地域は多くの場合、経済活動の中枢を担う首都や主要都市など国の「中央」から遠く離れており、中央政府の統治が行き届かず、経済発展にも取り残された「辺境」であることが多い⁵。また、国境地域はしばしば少数民族の居住地域となっており、国内の民族問題に関連している場合もある。さらには、反政府勢力の拠点が置かれていたり、麻薬や非合法商品の生産地となっていたり、人身売買のルートになっていることもある。そのため、国境地域開発はしばしば、国家統一、治安維持、安全保障などの観点から、中央政府の優先課題となるのである。

第4に、GMS 経済協力の特質を指摘することができる。すでに指摘した通り、GMS の場合、市場経済国として西側陣営にあったタイを、CLMV と中国という計画経済国が取り囲むという構図から出発し、後者が対外開放と市場経済化を進めるなかで、経済統合が進んできたという経緯がある。こうした動きを後押ししようとするのが、GMS 経済協力スキームであった。しかし、それは国家がフォーマルな協定や制度枠組みに基づいて、主権の一部譲渡までを含む欧州連合（EU）のような地域統合をめざすものではなく、基本的には最適な経済圏を求めて国境を乗り越えようとする市場の力による「実質的な統合」（*de facto integration*）を後押しするための経済協力であった。したがって、現在でもメコン地域の地図には国家の枠組みとしての国境線が色濃く引かれているのが実状であり、国境が意識されないレベルにまで薄くなることは、当面予想できない。メコン地域においては、経済活動における国境の抵抗値は、引き続き相当高く維持されると考えるべきである。

⁴ 本章では、国境地域に立地する産業を「国境産業」と呼ぶ。

⁵ ただし、ラオスの首都ビエンチャンはタイとの国境にある。

そこで、むしろこの国境の抵抗値を活かすことで、従来「辺境」と位置づけられることが多かった国境地域にヒト・モノ・産業を集めてくることはできないだろうか、というのが国境経済圏の構想である（この点については、次節で詳述する）。

それでは、以下、国境経済圏を構成する重要な経済活動、すなわち①国境産業、②国境貿易、③国境観光・カジノ、およびこれらの活動を促進する、④経済特区について、順次検討していこう。

第2節 国境産業

まず、国境経済圏を構成する最も重要な要素である国境産業について検討しよう。メコン地域において国境産業が成立する場合、その成長あるいは衰退を規定する要因は何であろうか。ここでは3つの要因を指摘したい。すなわち、①地域統合の進展と国境の抵抗値、②国境を跨ぐ補完的な生産要素の賦存、③サービス・リンク・コストの3つである。

1. 経済統合の進展と国境の抵抗値

第1に、経済統合の進展と国境の抵抗値（国境効果）について検討しよう。国境経済圏、特に国境産業の競争力は、そこに国境があるために補完的なリソースが地理的な近接性をもって存在する点にある。そこでは、企業は相手国の立地優位性、すなわち賃金水準、天然資源へのアクセス、電力等のエネルギー、インフラ・サービス、技術者等の人材などをほとんど自国に立地する場合と同様な輸送コストで利用することができる。なかでも、国際経済学において最も移動しにくい生産要素とされる労働力に関しては、国境が労働市場を分断することで、国境の両側で大きな賃金水準の格差が生ずることが多い。さらには、両国の人口の年齢構成や失業率の違いなどから、労働供給量にも大きな違いが出る。こうした豊富で廉価な労働力を求めて、労働集約的産業は国境地域に移動してくる。国境地域では一般に、経済発展段階の高

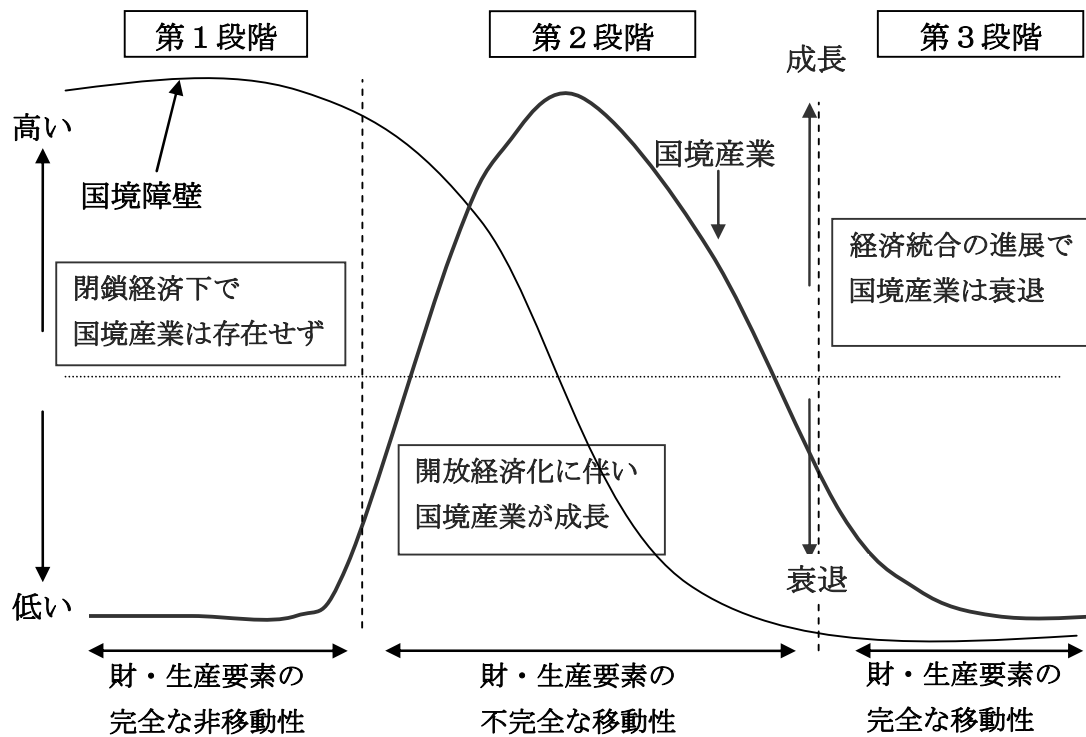
い国が資本、技術、市場（アクセス）を提供し、経済発展の低い国が土地と労働力を提供することで、両国の補完的なリソースが結合されるのである。

しかし、確かに国境地域では補完的なリソースが地理的に近接して存在してはいるが、実際の生産活動はいずれか一方の国土で行われる（工場は国境のどちらかに立地しなければならない）ため、労働力、原材料、製品などが国境を越えて移動できなければ、これらを結合することはできない。そこで、国境産業が成長するためには、国境の存在による分断性とリソースの移動を可能とする連結性の双方が必要となる。言い換えれば、国境の抵抗値と経済統合の進展のバランスが、国境産業の成長と衰退を規定する要因となるのである。

以上の議論を、図1—1を使って考えてみよう。この図においては、横軸に経済統合の進展度合いを、縦軸に国境障壁（国境の抵抗値）の大きさを概念的に示している。ここでは、経済統合の進展度合いに従って、便宜的に3段階に分類する。

第1段階では2つの国は完全に国境によって分断されており、ヒトやモノが国境を越えてまったく動かない状況が想定されている。図1—1では国境障壁を表す曲線が、非常に高い水準に描かれている。こうした想定は架空のものではなく、実際、メコン地域におけるタイと CLMV 各国は、冷戦体制下において長らく国境を閉ざしてきた。この時期は、小規模で非合法的な闇取引として国境貿易が細々と、特に山岳地域の少数民族（しばしば反乱軍）によって行われてきたのみである。このように国境が完全に閉鎖されている状況では、国境産業は成長しようがなかった。

図 1－1 財・生産要素の移動性と国境産業の盛衰



(出所) 筆者作成。

第2段階になると、国境障壁は徐々に低減する。実際に、メコン地域においても1980年代の終わりから、CLMV各国は徐々にその国境を隣国に開放していった。例えば、ミャンマーは1988年に軍事政権が登場すると、すぐに中国、タイの両国と国境貿易を再開した。両国と国境貿易協定を結び、その後、輸出入の自由化、貿易手続きの簡素化・制度化を進めた。さらには、陸路物流を支える道路の整備を行うなど、インフラ面でも国境貿易を支えた。この結果、ミャンマーと中国、タイとの国境貿易は急速に拡大した（工藤[2008]）。

しかしながら、この段階になっても、最も重要な生産要素のひとつである労働力は越境移動が困難なことが多い。実際には、低開発国側の労働者は相手国側の国境付近までには移動してくることが可能である。例えば、後で事例として紹介するミャンマー―タイ国境の縫製産業が集積するメーソットには、ミャンマー人移民労働者が多数住んでいる。多くの場合、彼らはミャンマー・パスポートやタイの入国ビザ、あるいは正式な労働許可書をもたない、不法移民労働者である。彼らはタイ国境地域（主にメーソット）までは、本来は日帰りのボーダー・パスを使って入国したり、山や川という自然の国境を歩いて越え入国したりすることが、実態として可能である。しかし、タイ国内を自由に移動し、仕事を探すことはできない。彼らは事実上、国境地域のみに賦存する労働力となっている。タイの労働集約産業はこの豊富で廉価なミャンマー人労働者を求めて、国境地域に移動、集積してきているのである。国境の存在による歴然とした賃金格差や労働供給量の相違と、国境の限定的な開放性とが国境産業を成長させるのが、第2段階である。

第3段階に入ると、経済統合はいつそう進み、国境を越えたヒトやモノなどの自由な移動が促進される。2つの国があたかもひとつの国のように完全に統合された場合、ヒト、モノ、カネ、技術、情報などの生産要素は両国を自由に動き廻る。この段階になると、企業には両国のどこにあっても生産要素を等しく入手できる可能性が開かれるわけで、企業は両国の全土を対象に最適な生産拠点を探して立地しようとするだろう。この場合、一般に辺境と

位置づけられることが多い国境地域が、最適生産地として企業から選ばれることはほとんどないと思われる。2つの経済が完全に統合された場合の国境地域においては、労働者はより高い賃金を求めて大都市に移動するため、生産に必要な十分な労働力を得られるかは疑問であるし、技術者、経営者に至ってはその調達はさらに難しい。加えて、そうした地域は両国の中核都市と比較して道路・港湾・電力・通信等のインフラが未整備なことも多いだろう。このように、2つの経済が完全に統合された段階では、国境産業が繁栄する可能性は小さい。また、たとえ国境産業が栄えたとしても、それは国境があるためではなく、たまたまその地域がある産業にとって最適生産地となる要件を備えていた、あるいは歴史的な経緯がそうしたということであろう。ここでは、国境経済圏と特筆すべき特徴はなくなっているはずである。結果として、第3段階においては、国境産業は衰退していくと考えられる。

以上のように、国境産業の盛衰を規定する第1の要因は、地域統合の進展度合いと国境の抵抗値とのバランスにあることがわかった。それでは、現実はどこにあるのであろうか。メコン地域をみた場合、ヒト・モノ・その他の生産要素が国境を越えてまったく移動しない第1段階にないことは明らかである。反対に、この地域があたかもひとつの国のように経済統合されている状況にないことも明らかである。現実には第2段階のどこかにあり、そのどこに位置付けられるかは、各国間そして各国境ポイント間においても異なっていると考えられる。そして、そのバランスの相違が、各国境の個性とも呼べる特徴を作り出しているのである。

ただし、今後、メコン地域の経済統合が進展、深化していくことは間違いない。その場合、近い将来、この地域が第3段階に至る可能性はあるのだろうか。メコン地域のうちASEANに加盟するタイとCLMV各国は、2015年までに完成をめざすASEAN経済共同体(AEC)にコミットしている。AECにおいては、関税撤廃や越境経済活動の円滑化措置により、非熟練労働者を除く財・生産要素・技術・情報・その他の要素の国境を越えた移動が自由化されることになっている。また、ASEAN中国自由貿易協定(ACFTA)によ

る自由化は、ASEAN 自由貿易地域（AFTA）における貿易自由化を数年遅れで辿る形となっている（木村[2007:28]）。このようにメコン地域各国の国境措置の撤廃は進むと期待される。

しかし、少なくとも非熟練労働者を含むヒトの移動については、AECにおいても自由化は想定されていない。中国の2つの省区を含むメコン地域における経済統合は、基本的には市場の力による「実質的な統合」であり、EUのように高い政治レベルの統合がめざされているわけではない。したがって、現在同地域の地図に相当色濃く引かれている国民国家の枠組みとしての国境線が、経済主体に意識されないレベルにまで薄くなることは、当面予想されない。メコン地域においては、経済活動における国境の抵抗値は、引き続き相対的には高い状態に維持されると考えるべきであろう。それゆえ、今しばらくは、メコン地域の国境産業が、その存在価値を失うことはないのである。

2. 国境を跨ぐ補完的な生産要素の賦存

すでに何度も言及した通り、国境経済圏、特に国境産業の競争力の源泉は、補完的な生産要素が地理的近接性をもって存在しており、これらをほとんど輸送コストをかけずに利用することができるという点にある。現実には、これまで提案され、実現してきた局地経済圏の大部分は、先進地域と後進地域が国境を形成している地域での労働集約産業の集積から始まったものであった。例えば、北村[1995]によれば、華南経済圏においては香港企業が深圳特別区や広東省で委託加工や直接投資による生産を行い、海峡兩岸経済圏においては台湾企業が廈門経済特区や福建省を対象に同様なビジネスをし、環黄海経済圏においては日本や韓国企業が山東省、河北省、遼寧省を対象とし、マキラドーラ経済圏においてはカリフォルニア、アリゾナ、ニューメキシコ、テキサス各州の米国企業がメキシコのマキラドーラ・ゾーン（輸出保税加工地区）に生産拠点を立地させている。これらはいずれも、先進地域の企業が国境の先にある後進地域の豊富で廉価な労働力と土地を利用しようとして、形成された局地経済圏である。

メコン地域における国境経済圏も、多くの場合、同様な経済インセンティブに基づいて形成されている。そこでは、典型的にはタイの企業や産業が CLM の労働力を求めて国境経済圏を形成してきた。ただし、メコン地域の場合、それは必ずしも相手国企業に対するフォーマルな委託加工ビジネスや直接投資という形態はとられず、タイ国境地域に存するミャンマー、カンボジア、ラオス各国からの移民労働者を当て込んだ国境産業という形態がとられたのである。タイ企業が周辺国に対してフォーマルなビジネス形態で進出しなかったのは、タイ企業自身が国際ビジネスの経験に乏しかったこともあるが、CLM 各国の投資・ビジネス環境が悪く、外資企業として進出するにはリスクが高かったためでもある。

それでは、タイには CLM 各国の移民労働者はどれ位いるのだろうか。タイでは 2004 年 4 月の閣議決定に基づき同年 7 月に大規模な外国人登録が実施された。この時タイ内務省に登録したタイ居住の外国人は 128 万人で、うち 81 万 4000 人がタイ労働省に労働許可を申請した (Huguet and Punpuing [2005:30-34])。81 万 4000 人の登録移民労働者のうち、ミャンマー人が約 3 分の 2 の 61 万人で、これにカンボジア人 10 万 5000 人、ラオス人 9 万 9000 人と続く。最も人数の多いミャンマー人労働者の分布は、バンコク (9 万 8000 人)、バンコク郊外 (1 時間程度) で漁業・水産加工業が盛んなサムット・サコーン県 (6 万 8000 人)、そしてミャンマーと国境を接するターク県 (5 万 1000 人) となっている。このターク県のミャンマー人労働者が、第 5 節で紹介するミャンマーとの国境の町メーソットにおける国境産業の存立基盤である⁶。

この他、電力、天然資源、原材料、インフラ・サービス、技術などに関しても、国境地域では補完的なリソースが存在している。例えば、現在、サルウィン川にミャンマー、タイ、中国企業が合弁で水力発電ダムを建設する計

⁶ ただし、法的ステータスの曖昧な移民労働者は雇用者から搾取されやすいなど、様々な問題がある。今後、メコン地域協力のなかで、タイで働く移民労働者の合法化・正規化が重要な課題である。

画が進んでいる。そのダム建設予定地は、サルウィン川がミャンマーとタイの国境を形成する区間のミャンマー側である。ダムが完成すれば、タイ側であれミャンマー側であれ、この近くに立地する国境産業にとっては貴重な電力源となるはずである。タイでは住民の反対などによりダムの建設が難しくなっているが、ミャンマー領内ではそうした問題は少ない。もちろん、環境問題や周辺住民の強制移住の問題など、開発にあたって考慮されるべき点は多い。しかし、国境地域では労働力以外にも、このようなリソースを開発できる可能性があるのである。

3. サービス・リンク・コスト

低開発国、特に CLM 各国が、東アジアに展開する生産・流通ネットワークに参画できない大きな要因として、各国経済に埋め込まれたサービス・リンク・コストの高さがある。1990 年代以降の東アジアにおける国際的生産・流通ネットワークの構築は、元来 1 ヶ所で行われていた生産活動が複数の生産ブロックに分解され、それぞれが最適立地条件の場所に分散立地する、フラグメンテーションを伴う過程であった（木村[2006:87]）。そこでは、切り出された生産ブロックが賃金水準や資源アクセス、さらには低開発国に対する先進国の一般特惠関税制度（GSP）の適用などを含めた、立地の優位性により生産コストを削減できる効果と、それらの生産ブロック間あるいは生産ブロックと市場とを結ぶために発生するサービス・リンク・コストの 2 つが比較考量され、生産ブロックが分散立地するか否か、すなわちフラグメンテーションの程度が決定された。そして、1990 年代以降の急速なサービス・リンク・コストの低減は、生産ブロックの分散立地をより有利にし、フラグメンテーションを加速し、東アジアに密度の高い生産・流通ネットワークを構築したのである（Kimura [2006:17]）。

フラグメンテーション理論からみた場合、CLM 各国の後進性とそれに伴う低い賃金水準や GSP 適用などは、生産ブロックを誘致するのに有利な条件である。他方、CLM 各国においては、そこで生産するために必要な原材料

を運び込む、あるいはそこで生産された製品を市場へと運び出すためのサービス・リンク・コストが高いため、立地優位性による生産コスト削減効果が帳消しになってしまっているのである。結果として、CLM 各国への生産ブロックの集積は進まず、そのため一般に規模の経済が働くサービス・リンク・コストも低減せず、これがまた生産ブロックの立地を妨げるという、悪循環に陥ってしまう。

サービス・リンク・コストを低減するためには、基本的には道路、港湾、通信などのインフラを整備し、物流や越境経済取引を円滑にするための制度を整えていくより他に方途はない。しかし、こうしたインフラや制度の整備には莫大な資金と時間がかかるため、それは低開発国にとっては容易な課題ではない。そこで、考えられるのが国境経済圏の活用である。そこには後進地域の立地優位性と、先進地域の良好なインフラが隣り合って存在している。例えば、東西経済回廊におけるミャンマーとタイとの結節地点であるミャワディーメーソット国境地域をみた場合、ミャワディには低廉で豊富な労働力（立地優位性）があり、小さな川を橋で越えてメーソットへ入れば、そこには良く整備された道路がバンコク港やレムチャバン港まで続いている（低いサービス・リンク・コスト）。このように後進地域と先進地域の国境は、外資企業にとっても競争力のある立地となり得るのである。

第3節 国境貿易

もうひとつの重要な国境経済活動は、国境貿易である。本節ではメコン地域における国境貿易の重要性を指摘し、その事例としてミャンマーと中国雲南省との国境貿易の現状と発展要因を検討する。

1. 国境貿易の重要性

メコン地域の域内貿易比率をみると、ラオス、ミャンマー、中国の雲南省といった低開発あるいは陸封地形の国・地域の数値がきわめて高いことがわ

かる（表1－1）。これに対して、タイ、ベトナム、カンボジア、広西チワン族自治区のメコン域内貿易比率は比較的低い。これらの国・地域はカンボジアを除いて、相対的に発展段階が高く、経済規模も大きい⁷。後者は域外国とも活発に貿易を行う力があるのに対し、前者は距離的に遠い域外市場へと進出していくだけの能力がないのである。このことは低開発国がサービス・リンク・コストの高さのために、世界的な生産・流通ネットワークに深く統合されていないという先の議論と整合的である。

結果として、ラオス、ミャンマー、雲南省にとって、近隣諸国との貿易はきわめて重要となる。そして、当然のことながら、国境を接する近隣諸国との貿易においては、陸路による国境貿易（Cross-border Trade）が大きな役割を担うことになる⁸。メコン各国の国境貿易の実態は本書の各章で紹介されるが、ここではミャンマーと中国雲南省との国境貿易の事例を少し詳しくみてみよう。

表1－1 メコン域内貿易比率 (％)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
カンボジア	22.0	19.5	27.3	18.4	17.6	19.1	17.5	20.1	na.
ラオス	70.6	65.6	66.9	65.5	66.3	63.3	68.0	73.5	na.
ミャンマー	27.6	29.0	34.1	37.1	41.6	47.6	51.4	56.2	na.
ベトナム	11.9	14.9	14.2	14.4	15.7	18.1	18.4	17.5	na.
タイ	5.9	6.8	7.7	8.9	10.2	10.9	12.2	13.6	14.5
雲南省	47.3	54.6	50.2	57.4	67.7	63.7	50.0	48.5	56.0
広西チワン族自治区	28.0	28.8	37.9	29.2	29.8	24.6	26.1	27.6	28.4

（出所）カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムはIMF, *Direction of Trade*。

タイ、雲南省、広西チワン族自治区は*World Trade Atlas*。

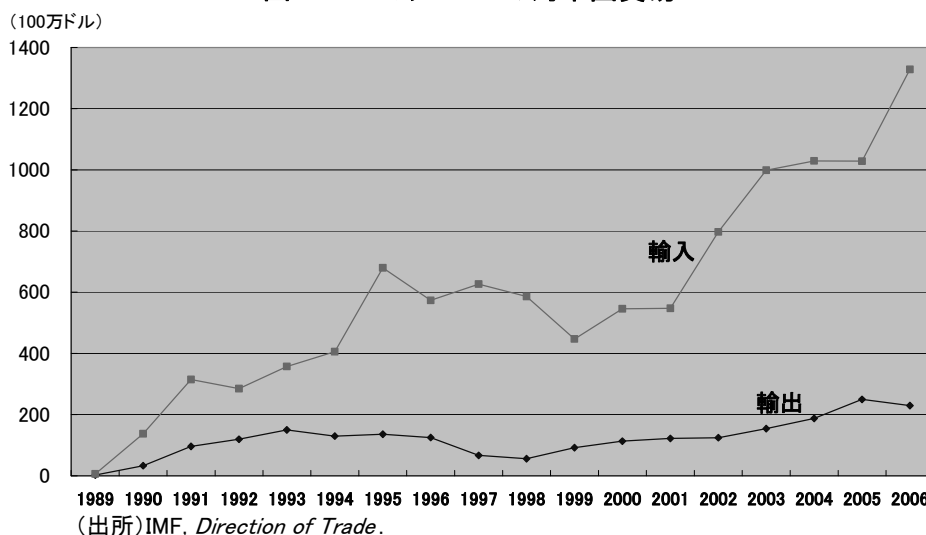
⁷ カンボジアに関しては、輸出総額の大半（2006年時点で76％）を占める衣料品が主に欧米市場向けであることから、メコン地域への貿易依存度が比較的小さくなっている。

⁸ タイにとっても CLMV との貿易においては、国境貿易が重要である。詳しくは本書の第3章を参照。

2. ミャンマーと中国雲南省との国境貿易

ミャンマーにとって中国は最も重要な貿易相手国のひとつである。2006年のミャンマーの中国への輸出は2億3000万ドル（輸出総額の5.3%）で相手国として第4位、中国からの輸入は13億2800万ドル（輸入総額の34.0%）で第1位であった。特に輸入額の伸びは大きく、2001年から2006年の間に2.4倍となった（図1-2）。

図1-2 ミャンマーの対中国貿易



両国の貿易の拡大を支えたのは、ミャンマーのシャン州、カチン州と中国の雲南省との間で行われる国境貿易⁹の活発化であった。表1-2をみると、中国の対ミャンマー貿易に占める国境貿易の割合の高さがわかる。2007年において、国境貿易は中国の対ミャンマー輸出（＝ミャンマーの輸入）の約5割、輸入（＝ミャンマーの輸出）の約6割を占めた。

⁹ ここでは国境貿易を「雲南省の昆明税関を通過した輸出入」と定義し、中国税関の統計に依拠する。なお、このセクションは工藤[2007a]および Kudo[2006]の統計を更新し、加筆修正したものである。

表1-2 中国の対ミャンマー国境貿易

(100万ドル、%)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
輸 金額	293.5	261.2	358.3	446.3	500.6	540.6	656.0	800.4
出 国境貿易比率	59.1%	52.5%	49.4%	49.1%	53.3%	57.8%	54.3%	47.3%
輸 金額	66.9	93.7	105.4	134.5	164.5	223.5	166.8	231.6
入 国境貿易比率	53.6%	69.8%	77.0%	79.3%	79.5%	81.5%	66.0%	62.5%

(注)1)国境貿易は「昆明税関を通関した輸出入」と定義。

2)国境貿易比率は中国の対ミャンマー貿易に占める国境貿易の割合。

(出所)中国税関。

こうした国境貿易の活況は、何によってもたらされたのであろうか。国境貿易が伸長したのは、当然のことながら、両国市場の需要、特にミャンマー側の物資・商品に対する強い需要を背景にしたものであるが、それが国境取引を通じて行われるようになるためには、道路インフラの整備と越境取引の自由化と制度化が必要であった。インフラと制度の整備という2つの要因は、メコン地域における他の国境ポイントでの国境貿易の拡大にとっても重要である。さらに、これら共通の2つの要因に加えて、ミャンマーの場合、個別の要因としてアメリカの経済制裁による影響がある。以下、それぞれにつき検討していこう。

第1に、国境貿易の物流を支える道路整備が重要である。中国との国境貿易のミャンマー国内のルートは、国境の商業拠点ムセ（中国側は瑞麗）と同国第2の都市で上ビルマの商工業の中心地であるマンダレーとを結ぶ約460キロの道路である。このルートは1939年に開通した重慶に至る（蒋介石率いる）国民党支援の道、いわゆる「援蒋ルート」の一部であった。1998年にミャンマーの民間企業アジア・ワールド（AW）およびダイヤモンド・パレスが、BOT（Build, Operate and Transfer）方式で拡幅舗装した。この道路の完成までは、マンダレー—ムセ間は難所が多く、車両が崖から転落するなど危険な山道であった。同区間を走破するのに、数日から雨期だと1週間も

かかることがあったという。現在は 12～16 時間程度で走破可能となった。道路整備を請け負った AW は、かつての麻薬王といわれるローシンハンの息子が経営する会社である。ダイヤモンド・パレスは軍情報局関連の会社といわれる。AW がこの戦略道路を単独支配するのを避けるために、1 区間を軍情報局の関連会社が所有したといわれる。ところで、首都ヤンゴンと第 2 の都市マンダレーを結ぶ幹線道路が、同じく BOT 方式で整備されたのは 2003 年になってからであった。ミャンマー政府がいかにこの道路、すなわち中国との国境貿易を重視していたかがわかるだろう。

一方、雲南省においても道路整備が急ピッチで進められた。昆明—瑞麗—ムセ—ラシオ（ムセとマンダレーの中間地点に位置する商業都市）を結ぶ道路の整備は、GMS 経済協力プログラムに含まれている。雲南省は 1995 年に ADB から 1 億 5000 万ドルの資金協力を得て、楚雄—大理区間の高速道路を建設した。その後、自国の資金も投入し、2007 年までに雲南省内の 732km のうち約 500km の高速道路が完成し、残りの区間についても着実に建設が進んでいる（畢[2008]）。両国・地域における道路インフラの整備が、国境貿易を促進した第 1 の要因である。

第 2 に、国境貿易に関する政策・制度の整備が重要である。国境貿易は合法化、正規化、自由化を経て、現在は円滑化が進められる段階に入った。ミャンマー軍政は 1988 年に権力を掌握するとすぐに、それまでの鎖国主義とも評される対外姿勢を転換し、対外開放へと乗り出した。対外開放へ向けた重要な政策転換のひとつが、社会主義時代においては闇取引であった国境貿易の合法化であった。中国、タイ、インド、バングデシュの 4 カ国と国境貿易協定を結び、国境貿易拠点を設置した。そして、民間企業・業者の国境貿易への参加が自由化された。1995 年にはムセに国境貿易事務所が設置された。この事務所は翌 1996 年には、商業省の国境貿易局へと発展した。1998 年にはムセ（105 マイル）において国境貿易拠点が拡充され、1 カ所でミャンマー側での様々な輸出入手続きをすませることができるシングル・ウィンドー・サービスを開始した。

中国側でも国境貿易に関する制度整備が進んだ。これについては本書第6章および畢[2008]に詳しい。一連の制度整備のなかで最も大きな制度改革は、2000年7月の「姐告国境貿易区」の設置であった。これについては、次節で紹介する。こうした両国・地域での越境取引に関する政策変更や制度整備は、国境貿易の拡大に貢献した。

第3に、ミャンマー固有の要因として2003年7月に発動されたアメリカの経済制裁の影響を指摘することができる。この経済制裁により、ミャンマーの対外取引における銀行間ドル決済が事実上困難になった。しかし、ほとんどの取引が中国人民元あるいはミャンマー・チャットなど現地通貨で決済され、かつフォーマルな銀行取引に依存しない国境貿易は、この制裁の影響をほとんど受けなかった。銀行間ドル決済が難しくなるなかで、現地通貨による決済が可能な国境貿易は、ミャンマー経済にとって都合のよい貿易形態となっている。こうした国境貿易の利点をよく知るミャンマー政府は、アメリカの経済制裁の発動後に、タイ、インド、バングラデシュを含む国境貿易を倍増すべしと大号令をかけている。今や、ミャンマーにとって国境貿易は、物資の確保において生命線ともいえる重要性をもつに至っている。

第4節 国境の経済特区

国境地域に経済特区を設置しようとする動きは、メコン地域各国で広く観察される。国境の経済特区は、本章で議論してきた国境産業および国境貿易などの国境経済活動を効率的、効果的に行うことを目的としている。また、狭い意味での経済特区ではないが、国境地域に特別に許可されたカジノなどの娯楽施設を建設し、隣国の観光客を誘致しようとする国境観光も、国境の経済特区と同様なビジネス・モデルといえることができるだろう。そこで、本節では国境の経済特区を、国境産業型、国境貿易型、そして国境観光・カジノの3つに分類して、いくつかの事例を紹介する。

1. 国境産業型

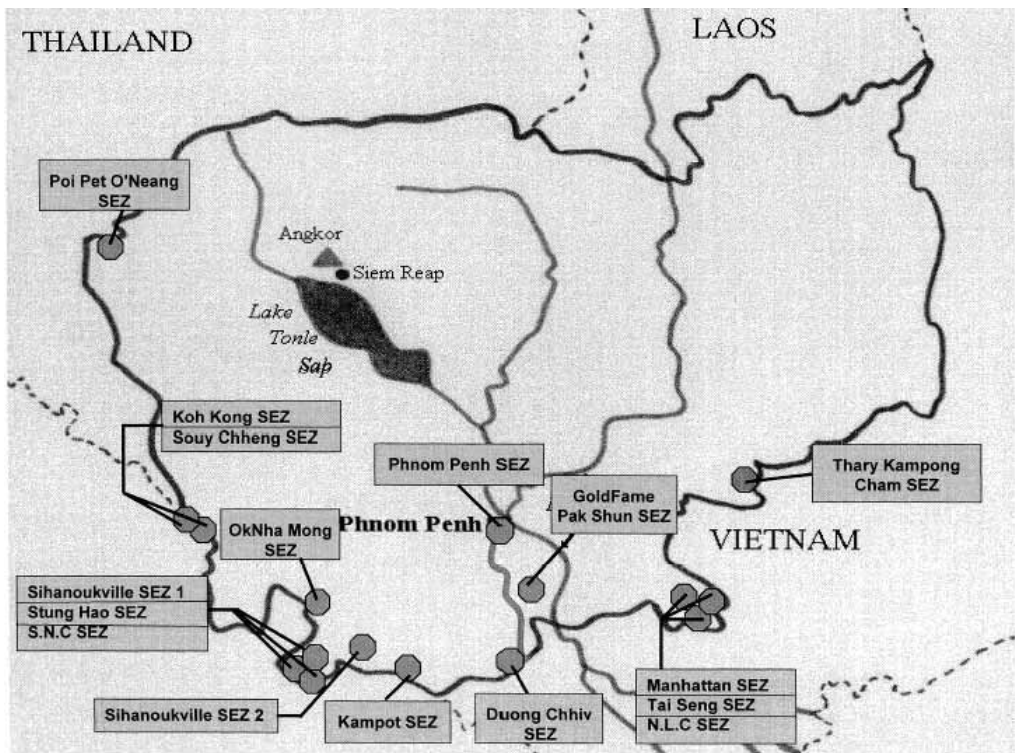
国境地域に企業誘致のための経済特区を設置する目的は、国境産業がもつ優位性を効率的、効果的に活用する点にある。すなわち、国境地域に賦存する補完的なリソースを低いサービス・リンク・コストで結び付ける場が、国境の経済特区なのである。

経済特区の定義には違いがあるものの、すべてのメコン地域の各国はなんらかの国境産業型経済特区の構想をもっている。例えば、タイは 2003 年にタクシン政権下でエーヤワディ・チャオプラヤー・メコン経済協力戦略（ACMECS）を打ち出し、周辺国との国境経済圏の創出を経済協力の柱とした（恒石[2007]）。タイは国境経済圏を国内の地方開発と結び付けることで、バンコクへの一極集中問題や地方との格差問題を解決しようと試みているのである。具体的には、2003 年にタイ最初の国境経済特区として開発が決定された「チェンラーイ国境特別経済地区」を皮切りに、「ターク国境特別経済地区」、「ムクダハーナーサワンナケート国境経済地区」¹⁰などの構想が出されている。それぞれの地区に工業団地が建設される予定である。

しかし、各国・地域で多くの構想が次々と出されているにもかかわらず、実際に国境地域に経済特区が設置され、そこで操業が始まった例は意外と少ない。すでに稼働が確認されている事例としては、南部経済回廊上でベトナムのモクバイと国境を接する、カンボジアのバベットに設置されたマンハッタン経済特区（Manhattan SEZ）がある。カンボジアでは 2008 年 1 月時点で、18 の経済特区が政府より認可されている。カンボジアの経済特区の配置をみると、首都プノンペンやカンボジア最大の港シハヌークビル以外では、国境地域に多く立地していることがわかる（図 1－3）。

¹⁰ カウンターパートとなるラオス政府も、サワンナケート州に「サワン・セノー経済特別区」の設置を準備中である。詳しくはケオラ[2007]を参照。

図 1—3 カンボジアの経済特区



(注) この地図では経済特区の数は 16 カ所となっている。

(出所) カンボジア経済特区庁 (CSEZB) (2007 年 11 月 16 日、筆者入手)。

カンボジア開発評議会 (CDC) 傘下のカンボジア経済特区庁 (CSEZB) の副長官によれば¹¹、カンボジアの経済特区は必ずしも国境地域のみを立地のターゲットとするものではないが、国境地域に立地することの優位性を次のように認識していた。すなわち、①近隣諸国 (特にタイ) で成り立たなくなった労働集約産業がカンボジアの労働力を活用できること、②カンボジアが低開発国 (LDC) として享受している様々な先進国の特惠措置を利用できること、③近隣諸国のインフラ (道路・港湾・電気など) を利用できることの 3 点である。カンボジア政府は、タイやベトナムとの国境地域に経済特区を出島的に設置することで、近隣諸国の企業があたかも自国でビジネスをす

¹¹ 筆者によるインタビュー (2007 年 11 月 16 日)。

るような感覚で、あるいは第3国の企業がタイやベトナムへ投資するような条件で、カンボジアへ進出することを可能にしようとしている。

そのためか、実は経済特区に立地する企業に与えられる税制上のインセンティブは、経済特区外に立地する企業へのそれと比べて大差はない。むしろ、越境経済取引を円滑化することで、近隣諸国と同様な事業環境を整えることに、経済特区の重点が置かれている。そして、そうした事業環境には欠かすことができない、国境手続きのシングル・ウィンドーとシングル・ストップのサービスを提供するため、税関、検疫所、出入国管理局、商業省などが、職員を経済特区に派遣する計画である。派遣された職員には経済特区運営会社の負担で相対的に高い給与が保証され、汚職などによる非効率が発生しないように工夫されている。

さて、ベトナムとの国境に位置するマンハッタン経済特区であるが、すでに第1フェーズの区画（70ha）整備が終わっている。ベトナムからの電力供給も始まっている。ここでは台湾系企業の2工場（自転車、ネジ）がすでに操業を始めており、もう1工場（靴）も現在建設中である。バベットからベトナムのホーチミンまでは約60kmで、道路状況も良い。マンハッタン経済特区で生産された製品は、国境手続きさえ円滑に行われれば、すぐに良く整備されたホーチミンの港へ運び、そこから世界へ向けて輸出することができる。こうして、バベットというカンボジア国境の田舎町は、経済特区の設置によってベトナム最大の産業集積地であるホーチミンの窓口へと変貌するのである。

2. 国境貿易型

国境貿易を促進するために、国境地域に自由貿易型の経済特区が設置されることも多い。そこでは、国境手続きに必要な税関・出入国管理・検疫（CIQ）関連施設、トラック・ターミナル、貨物の積み替え施設、倉庫などが建設され、銀行、物流サービス企業、商社、免税店などが進出してくる。メコン地域の3つの経済回廊の主要な国境ポイントは、こうした経済特区に指定され

ている場合が多い。

国境地域の経済特区は、保税區としても機能している。保税機能をもつ経済特区では、外国から貨物が入ってくる国境線は開放されており、基本的にすべての財・物資を自由に輸出入することができる。また、貨物が経済特区に在る限りは免税である。ただし、外国貨物が経済特区より国内に運び込まれる際には、当該国の税関規定に従って管理、課税される。一般に、相手国のトラックも経済特区までは進入することができ、そこで貨物の積み替えを行う。

先に述べた通り、中国は 2000 年 7 月に雲南省の対ミャンマー国境貿易拠点である瑞麗の姐告地区に「姐告国境貿易区」を設置した。この経済特区は全国に先駆けて「境内関外」（すなわち保税地区）に指定され、両国民の往来も大幅に自由化され、トラックも自由に入れるなど、国境貿易の円滑化に大きく貢献した。姐告国境貿易区の設置はその後の中緬国境貿易の拡大、特に中国の対ミャンマー輸出の増加をもたらした最重要な要因である（第 6 章参照）。

雲南省の第 1 級国境ゲート¹²を通じた貨物輸送量（2006 年）をみると、ベトナムのラオカイと国境を接する河口ゲートが 189 万トンで第 1 位、ミャンマー・カチン州のカンパイティーと国境を接する猴橋ゲートが 54 万 6000 トンで第 2 位、ミャンマー・シャン州のムセと国境を接する瑞麗ゲートが 47 万 7000 トンで第 3 位であった（第 6 章の表 6－3）。猴橋ゲートが主にミャンマーからの木材の輸入に使われていることを考慮すれば、一般貨物・商品の輸送における瑞麗ゲートの重要性は明らかであろう。

しかしながら、国境貿易の促進のためには、未だ課題も残っている。例えば、中国とミャンマー間の越境交通協定（CBTA）覚書が締結されていないため、トラックの相互乗り入れができる見通しが無い。また、トラック貨物の積み替えも基本的に人力で行われており、物流施設の近代化が必要である。

¹² 第 3 国人の通過を認める国境ゲート。

こうした課題を解決することで、両国の国境貿易はさらに拡大していくだろう。



中国雲南省瑞麗市「姐告国境貿易区」でのトラック積み替え。中国雲南省のトラック（右）から、ミャンマーのトラック（左）へ積荷を載せ替える。ミャンマー人と思われる労働者が人力で作業している。2006年3月8日、筆者撮影。

3. 国境観光・カジノ

カジノとそれを彩る華やかなネオン・ライトは、国境地域によく見られる光景である。ギャンブルを楽しむカジノは、メコン各国に限らず、先進国においても立地に関する規制が厳しい。カジノが全面的に禁止されている国も多い。しかし、こうした規制の厳しいビジネスであるがゆえに、国の中心部から離れた国境地域に立地することが多いのである。

なかでも、低開発国が国境地域の自国側にカジノや関連施設を建設し、所得水準の高い隣国の観光客を呼び込むというビジネス・モデルが多い。具体的には、CLM3カ国が隣国のタイ、ベトナム、中国の観光客をターゲットと

して、国境地域にカジノを建設している。タイ・ベトナム・中国の国内ではカジノは禁止、もしくは厳しく規制されているため、それを楽しむためには外国へ行かなければならない。そのため、隣国でカジノを楽しみたいという大きな潜在需要がある。CLM 各国にとっては、カジノは外国人観光客から容易に外貨を稼ぐことができるビジネスである。

また、国境地域の特定の区画にカジノを設置すれば、自国民をそこから隔離しつつ、隣国の観光客に対してのみカジノへのアクセスを与えることができる。例えば、カンボジアとタイの国境のひとつであるポイペトーアランヤプラテートでは、カンボジアの出入国管理事務所とタイのそれとの間の100m ほどの区間（カンボジア領）に、数軒のカジノ・ホテルが建てられている。タイ人がこの区間（すなわちカジノ）のみに入境する場合は正式な出入国手続きは必要なく、簡単に入ることができる¹³。一方、一般のカンボジア人にとっては、この区画の手前に出入国管理事務所があるため、カジノへのアクセスは遮断されている。

ミャンマーのアンダマン海のタテー島についても、同様な仕組みが観察される。タテー島は事実上全島がタイのリゾート企業に借地され、この企業がカジノ・ホテルを初めとして、ゴルフ・コースやダイビングなどの娯楽施設を島に建設した。タテー島へのアクセスはタイのラヨーンからの船しかなく、その対岸のミャンマー国境の街コートウンからミャンマー人がタテー島に観光に行くことはできない¹⁴。このように、自国民への閉鎖性を保ちながら、豊かな隣国の観光客を呼び込もうとする戦略が、国境地域におけるカジノ・ビジネスの本質である。

¹³ ただし、この区間を過ぎてカンボジアに入国する場合には、正式な出入国手続きが必要である。

¹⁴ ただし、タテー島のリゾート施設で働くミャンマー人を運ぶ船はコートウンから出ている。



カンボジア国境のポイペト。出入国管理事務所を通ると、門の奥に見えるカジノ・ホテル群がある。2007年11月19日、筆者撮影。

しかし、ギャンブルによる社会的悪影響を懸念する隣国の圧力で、カジノが廃止に追い込まれる事例もある。中国雲南省の打洛ゲートと国境を接する、ミャンマーのマインラーのケースを紹介しよう¹⁵。マインラーは、少数民族反乱勢力であった東シャン州軍が1989年のミャンマー政府との停戦合意によって獲得した自治区「第4特別区」の中心都市である。この地域の経済は従来アヘン栽培とその販売に依存しており、ミャンマー政府との停戦をきっかけに麻薬ビジネスからの脱却と地域開発が喫緊の課題となった。そこで、東シャン州軍は手っ取り早い開発資金の獲得方法として、中国人観光客をターゲットとしたカジノ・ビジネスを展開したのである。中国本国では賭博が禁止されているため、中国人が大挙してこの小さな山間の国境町に押しかけた。何軒ものカジノや高級ホテルが建設され、マインラーは賑わった。

¹⁵ この部分は主に工藤[2007b]による。

しかし、風紀の乱れと中国人負債者の増加、さらには公金横領事件の発生などを懸念した中国政府の圧力によって、2004 年頃にマインラーのカジノは閉鎖に追い込まれてしまった。第 4 特別区は中国側に物資、エネルギー、安全保障を依存しており、たとえミャンマー領内における事業展開とはいえども、中国政府の意向を無視することはできなかったのである。現在では、ホテルやカジノの豪華な建物が閑散とした町に残るのみである。かつては中国人観光客で賑わっていたマインラー—打洛の国境ゲートも、筆者が 2006 年 12 月に訪問した時には、人通りもまばらであった。お土産屋もほとんど閉鎖され、シャッター商店街といった様相を呈していた。東シャン州軍はマインラーからミャンマー国内に車で約 30 分程入ったマインマーに、新たにカジノ街を建設したものの、かつての賑わいは取り戻せていない。

このように国境のカジノ・ビジネスに対しては、顧客ターゲットとされる相手国からの反発もあり得る点に留意する必要がある。カジノ・ビジネスは隣国の理解と協力の下に進める必要がある。両国間でカジノ産業のあり方や問題点を話し合う場も必要であろう。他方で、第 4 特別区はカジノ産業を梃子に停戦合意後の経済再建を果たし、2000 年にはアヘン撲滅宣言（Opium Fee Zone）を出していた。資源に乏しいこの地域が再び麻薬依存に戻らないためにも、国境産業、国境貿易、さらには改善された形でのカジノ産業などの振興が求められている。

第 5 節 ミャンマー—タイ国境の縫製産業の事例

本節では、ミャンマー—タイ国境地域のタイ側の町メーソットに集積する縫製産業の実態と、その競争力の源泉を国境産業のひとつの事例として検討する¹⁶。この事例はこれまで本章で議論してきた国境経済圏、特に国境産業の特質を示す好例であるのみならず、それを低開発国の発展戦略として活用していくための政策課題を考えるうえでも、有益なケースである。

¹⁶ 本節は主に Kudo [2007]に依拠している。

1. メーソットの縫製産業

ミャンマーではここ数年、最大都市ヤンゴンからタイとの国境の小さな町ミャワディ、そしてタイ側のメーソットへの奇妙な労働者の移動が起きている。ミャンマー最大都市ヤンゴンに集積していた縫製産業が 2003 年 7 月のアメリカの経済制裁によって大きな打撃を受けるなかで、大量に発生した失業者の一部が、タイ側のミャンマーとの国境の町メーソットに集積する縫製工場をめざして移動しているのである。ミャンマー縫製業者協会（MGMA）のミンソー会長によれば、ここ数年で自社の工場の労働者 150 人のうち 10 人程が工場を辞め、メーソットへ流出したという¹⁷。

図 1－4 ターク県とメーソット



(出所) http://en.wikipedia.org/wiki/Mae_Sot.

¹⁷ MGMA ミンソー会長へのインタビュー（2007 年 9 月 4 日、東京にて）。

メーソットは北タイのターク県に位置し、モエィという小さな川によってミャンマーのミャワディと分けられている。モエィ川にはタイ政府の援助により建設された橋が架かっており、乗用車やトラックが頻繁に往来している。しかし、ヒトの往来については、小さな川であるため乾期には歩いて対岸へ渡ることができるなど、違法入国を取り締まることは難しいのが実状である。

最近 10 年間ほど、メーソットには多くの工場が新設あるいは移転してきている。2005 年時点でメーソットには 235 工場が立地し、3 万 1876 人が働いていた。ターク県全体では 464 工場、労働者数 3 万 6821 人が在ったので、工場の約半数、労働者の約 9 割がメーソットに集中していた計算になる。これは労働集約産業である縫製産業が、ほとんどメーソットに立地しているためである。表 1－3 によれば、ターク県には繊維工場とガーメント工場の 2 業種（以下、縫製産業¹⁸）で 113 工場（労働者数 2 万 6,889 人）が操業しているが、これらは大部分がメーソットに立地している。

表 1－3 ターク県の工場（2005 年）

業種・製品	工場数	労働者数			1工場 当たり
		男	女	合計	
縫製産業	113	6,986	19,903	26,889	473
うち繊維(編立)	58	5,940	11,330	17,270	298
うちガーメント(縫製)	55	1,046	8,573	9,619	175
農作物加工	78	231	85	316	4
非鉄金属	63	1,640	1,483	3,123	50
輸送機器	40	285	30	315	8
食品	37	357	382	739	20
木材加工	17	553	280	833	49
鉄製品	13	132	66	198	15
機械	11	47	2	49	4
皮革製品	7	159	651	810	116
家具	7	287	35	322	46
その他	78	1,804	1,423	3,227	41
合計	464	12,481	24,340	36,821	79

（出所）タイ工業連盟（ターク県支部）。

¹⁸ メーソットに立地する繊維（Textile）工場はニット生産、ガーメント（Garment）工場は布帛の縫製が多く、川上・川中の紡織工場はほとんど存在しない。本章では繊維とガーメントを合わせて、縫製産業と呼ぶ。

アジア経済研究所とタマサート大学の経済研究研修センター(ERTC)は、
メーソットの縫製産業とそこで働くミャンマー移民労働者について、2006
年8～9月に共同で調査を実施した。メーソットに立地する縫製工場 10 カ
所とミャンマー人労働者 100 人に対して質問票による聞き取りを行った
(ERTC [2007])。

この調査によれば、10 工場のうち 6 工場が 2001 年以降に設立されたもの
であり、残りは 1998 年に 2 工場、1995 年と 1990 年にそれぞれ 1 工場が設
立されていた。サンプル数が小さいため確実なことはいえないが、メーソッ
トの縫製産業は比較的若く、最近も成長している様子がうかがえる。1 工場
当たり平均の労働者数は 423 人で、タイ工業連盟（ターク県支部）の資料と
整合的である。7 工場がタイ 100%の単独資本、残り 3 工場は中国との合弁
企業である。輸出の有無については、9 工場がバンコクの輸出業者の下請け
生産であり、直接輸出していた工場はひとつだけであった。

メーソットに立地した理由について尋ねたところ、2 工場がミャンマー移
民労働者が大量に雇用可能であることを指摘し、4 工場は本社の意思決定に
従ったためと回答し、2 工場は経営者がメーソットの住民のためとの回答を
得た（残り 2 工場は無回答）。本社が立地を決定する際にも労働者の雇用しや
すさを考慮したはずであるし、メーソットの住民が縫製工場を始めたのもミ
ャンマー人労働力の存在を知っていたためと思われる。労働集約的な縫製産
業の立地選択において、メーソットにおけるミャンマー移民労働者の存在は
大きな要素となったと考えられる。

2. 労働力

次に、労働者のプロフィールをみてみよう。調査の対象となった 100 人の
うち 61 人が女性であった。労働者の年齢は 18 歳から 36 歳までの幅があり、
平均年齢は 27 歳であった。女性 61 人のうち 44 人が独身で、男性 39 人のう
ち 20 人が独身であった。出身地はミャンマー側の国境ミャワディが 23 人、
カイン（カレン）州の州都パアンが 20 人、モン州の州都モーラミヤインが

11 人、ミャンマー最大都市ヤンゴンが 9 人、モン州の古都タトンが 6 人、バゴ管区の区都バゴ（ペゲー）が 4 人であった。当然、ミャワディやパアンといった近くの町の出身者が多いが、ヤンゴンやバゴなど 500km 程度離れた大都市圏から移動してきた者もいる。MGMA のミンソー会長が指摘する通り、ヤンゴン縫製工場の労働者がメーソットへ流出している可能性もある。また、100 人の労働者のうち、96 人はビルマ族であった。これはこの国境付近にはカレン族が多いとされる一般のイメージと異なるものである。

ミャンマー人労働者がタイへ入国した時期は、100 人のうち 74 人が 2002 年以降と、比較的最近である。特に、2004 年に 25 人、2005 年に 27 人が入国した。この数字は、先に述べたタイ政府の外国人移民労働者に対する政策と、2003 年 7 月のアメリカによるミャンマーへの経済制裁と関係があるかも知れない。労働者は全員がタイ側に住んでおり、ミャンマー側から通勤している労働者はいなかった。91 人の労働者が工場の寮に住んでおり、うち 71 人は住居費を払う必要がなかった。

メーソットで働くミャンマー人労働者の教育水準はきわめて低い。43 人がまったく学校教育を受けておらず、36 人が小中学校（4～8 年）、18 人が高校（9～10 年）、4 人が短大・大学（11～12 年）、という教育水準であった。これは 2005 年に筆者が、ヤンゴンとその近郊に立地する縫製工場の労働者 100 人に対して行った調査結果と大きく異なる。この調査では、学校教育をまったく受けていない人はおらず、3 人が小学校、38 人が中学校、39 人が高校、19 人が短大・大学、1 人が職業訓練校、という教育水準であった（Kudo [2005:22-24]）。ミャンマー全体の初等教育の就学率が男性 99%、女性 101%（ADB *KI*）であることを考慮しても、メーソットのミャンマー人労働者の教育レベルは著しく低い。両者の間の大きな差の原因は不明であるが、国境地域における教育環境の問題などがあるのかも知れない。

彼らは通常、1 日 8 時間、週に 6 日働いている。100 人のうち 92 人が 1 日 143^{バー}（2006 年 9 月の為替レート換算で約 3.8^{ドル}）の日給を得ていた。これはタイ政府が定めたこの地域の最低賃金である。このほか、6 人が 150^{バー}、

2 人が 160^ペ以上を稼得していた。月給に換算すると $143^{\text{ペ}} \times 25$ 日で、3575^ペ (約 94^{ドル}) となる。ヤンゴンの労働者 100 人の 2004 年時点の平均月給が 17,800^{チャット} (約 20^{ドル}) であったから、両者の賃金格差は 5 倍近い。この賃金格差がミャンマー人労働者をメーソットへ引きつける最大の要因である。

100 人のうち 79 人がミャンマーの実家へ送金していた。回答を得た 30 人の月当たりの平均送金額は 2393^ペ (約 63^{ドル}) で、これは最低賃金の 67% に相当する金額であった。また、回答を得た 64 人が過去数年に送金した総額は 1 万 6407^ペ で、これは労働者の約 7 ヶ月分の給与に相当する金額であった。彼らの送金が故郷の家族を支えていることもあり、100 人のうち 72 人の労働者はミャンマーに帰国する意思はないと回答した。

3. ロジスティックス

メーソットに立地する産業は、ロジスティックス（物流）においても強みをもっている。ここでは、メーソットで生産した衣料品を東京へ送る場合と、ヤンゴンで生産した衣料品を東京へ送る場合とを、所要時間と輸送費について比較してみよう。まず、前者のルートであるが、メーソットからバンコクまでの 490km の道路状況は良好で、トラックで 12 時間、輸送費 290^{ドル} で走破できる。バンコクにはバンコク港（クロントイ港）とレムチャバン港がある。特に大型船が寄港可能なレムチャバン港は東アジアを代表する港のひとつである（大高[2007:63-64]）。バンコクから日本の東京港までは 8～9 日、40 フィート・コンテナ 1 本当たり 1340^{ドル} の輸送費で到着する（ジェトロ（JETRO）[2007]）。すなわち、メーソットーバンコクー東京ルートは所要時間約 10 日、輸送費 1630^{ドル} である。

次に、ヤンゴンー東京ルートについてみてみよう。ヤンゴンの縫製工場はミャンマー最大の港であるヤンゴン港まで 1～2 時間の工業団地に立地している場合が多い。工場からヤンゴン港までの輸送費は 50^{ドル} 程度である。しかし、ヤンゴンから日本への直行便はなく、シンガポールで積荷の載せ替えが必要となる。ヤンゴンーシンガポール間は 4～5 日、40 フィート・コンテ

ナ1本当たり 650 ㄦ程度の輸送費がかかる¹⁹。しかも、ヤンゴンーシンガポール便は3日に2便しかなく、シンガポールでの積み替えには少なくとも1日は必要である。シンガポールー東京間は7日、40 フィート・コンテナ1本当たり 940 ㄦの輸送費がかかる。すなわち、ヤンゴンーシンガポールー東京ルートは所要時間 13 日、輸送費 1640 ㄦ、およびシンガポールでの積替費用がかかる。しかも、ヤンゴン港での手続きは煩雑で時間がかかるため、実際にはさらに時間とコストがかかっているのが実態である。

メーソットに立地する縫製工場は、原料（生地、ボタン、縫い糸、その他付属品）の調達という点でも有利である。先の調査によれば、回答を得た8社のうち、4社は現地タイ製の原料のみを使用しており、1社は73%はタイ製、27%は輸入原料を使っていた。残りの3社は輸入原料のみを使用していた。これに対して、ヤンゴンの縫製工場はすべての原料を外国から輸入しなければならない。これはミャンマーではまったくサポーティング・インダストリーが、発展していないためである。これに輸出入手続きの煩雑さも加わり、ヤンゴンの縫製工場はQR（クイック・レスポンス）の対応ができない。生産・流通のリード・タイムの長さから、季節性やファッション性の高い商品を生産できないため、ヤンゴンの縫製工場はその競争力を削がれてしまっている。

現在、こうした輸送時間・コストを低減するため、東西経済回廊を通じた陸路物流が注目を集めている。表1－4はバンコクーヤンゴン間を海路と陸路で輸送した場合の時間・コストを比較したものである（福田[2006]、ルートについては図1－5を参照）。バンコクーヤンゴン間をメーソットーミャワディの国境ポイントを通過する陸路輸送が可能となれば、現在の海路輸送に比べて、時間・コストともに大幅に削減できることがわかる。しかし、現実にはミャンマー側の道路の一区間がきわめて悪路であること、およびミャンマー政府の国境取引に関する厳しい規制のため、この区間の陸路物流は実現

¹⁹ MGMA ミンソー会長へのインタビュー（2007年9月4日、東京にて）。

していない。GMS 経済協力のなかで、こうした課題が克服され陸路物流が実現すれば、国境産業のみならず、ヤンゴンに立地する産業の競争力を高めることにもつながるだろう。

表1－4 バンコク～ヤンゴン間の陸上輸送と海上輸送の比較

	区間	道程 (km)	時間	輸送コスト (円)	道路状況
陸路	①バンコク～メーソット	490	12時間 (1日目)	290	極めて良好
	②メーソット～コーカレイ	75	4時間 (2日目)	440	極めて劣悪
	③コーカレイ～ヤンゴン	380	15時間 (3日目)		良好
	計	945	3日	730	-
海路	①バンコク市内～バンコク港	20-30	1～2時間	80	極めて良好
	②バンコク港～ヤンゴン港	約4,000	20日	1,000	-
	③ヤンゴン港～ヤンゴン市内	20-30	1～2時間	50	良好
	計	-	約1カ月	1,130	-

(注) 陸路輸送のコストは、10トン・10輪トラック1台分の料金。海上輸送のコストは、20フィートコンテナ1本分の料金。いずれも通関費、港湾費などを除く。

(出所) 福田[2006:19]。

(原典) 山九株式会社の実地調査(2004年12月現在)。

図1－5 バンコク～ヤンゴン間の陸上・海上輸送ルート



(出所) ジェトロ (JETRO) [2007]。

4. 電力

ミャンマーは 1990 年代後半以降、現在に至るまで深刻な電力不足の状況にあり、縫製産業も大きな影響を受けた。2005 年にヤンゴンの 142 工場を対象に実施した縫製企業調査（2005 年）²⁰では、ミャンマーの電力、通信、交通インフラの状況について 5 段階評価をしてもらっている。この調査では、電力に関する不満が圧倒的に大きかった（表 1－5）。

表 1－5 ヤンゴン縫製企業によるインフラ状況の評価（回答数）

	大変深刻な問題	主要な問題	通常の問題	やや問題	問題なし
通信	3	18	30	34	56
電力	53	55	17	8	8
交通	0	2	20	35	84

（出所）縫製企業調査（2005 年）。

しかし、ミャンマー国内であっても国境地域においては、タイ側からの電力供給を得ることが可能である。現時点ではミャワディには縫製工場は集積していないが、仮に工場がミャンマー側に立地した場合、電力についてはタイ側からの供給を期待できる。タイ工業団地公社（IEAT）が 2006 年に実施した事業化可能性調査によれば、ミャワディの 950 エーカー（384ha）が開発対象とされており、うち 65%を輸出加工区（EPZ）とすることが提案されている。電力もタイ側が供給することが予定されている（恒石[2007:50-51]）。

実際、現在、すでにミャワディの一部の世帯では、タイからの電力供給を受けている。国有企業法（SEE Law）に基づけば電力事業は国家独占となっており、ミャンマーにおける合法的な電力供給主体は第 2 電力省傘下のミャンマー電力公社（MEPE）を初めとする国有企業のみのはずである²¹。そのため、ミャワディの世帯や企業がタイ側から電力供給を受けるのは合法的ではない。かつそもそもミャンマー国民が外貨を許可なく所持することが違法

²⁰ この調査とミャンマー縫製産業の詳細については、工藤[2006]を参照。

²¹ ミャンマーの電力行政については、嶋田[2008]を参照。

という外国為替管理体制において、タイ通貨のパーツで電気代を払うことも違法行為となる。

しかし、このような法的・制度的整備がない状況下でさえ、ミャワディにおいてタイの電力への依存が発生しているという実態は、ミャワディにおいて強い電力需要が存在することを示すものである。ミャンマー・タイ両国間でひとたび法的・制度的な整備がなされれば、ミャワディは大きな便益を受けられるだろう。そして、タイ側からの電力の安定供給は、ミャワディにおける産業集積の可能性を開くことに貢献するだろう。

4. なぜミャンマー側に立地しないのか

以上から、ミャンマー・タイの国境地域には労働集約産業が立地するための有利な条件が備わっていることがわかった。それでは、なぜ縫製企業はタイのメーソットにのみ立地して、ミャンマーのミャワディに立地しないのであろうか。メーソットの縫製企業は、小さなモエィ川を越えてミャワディに立地すれば、より大きな立地優位性を享受できる可能性がある。

例えば、タイの縫製企業はメーソットに立地している限りタイ政府の定めた最低賃金を労働者に支払わなければならない。先に述べた通り、この最低賃金はヤンゴンの労働者の賃金の5倍に近い。タイの縫製企業の経営者が実際には最低賃金を支払っていないとの指摘もあるが、少なくとも我々がインタビューした100人の労働者に関しては、最低賃金が支払われていた。また、メーソットの縫製企業は外国人移民動労者を雇用するうえで必要な、煩雑でコストのかかる諸規則に従わなければならない。いずれにせよ、タイ企業はモエィ川を一步越えさえすれば、現在の最低賃金より格段に低い賃金で働きたいと希望するミャンマー人労働者を、現在よりもたくさん雇用することができるであろう。しかも、製品をモエィ川の橋を使ってバンコクへと輸送すれば、物理的な輸送時間と輸送費はミャワディに立地する工場とメーソットに立地する工場とでほとんど差はないはずである。

にもかかわらず、ミャワディ側に縫製企業が立地しないのは、ミャンマー

の投資・ビジネス環境が悪いためである。例えば、先に指摘した通り、ミャワディに対するタイからの電力供給は実際には行われているものの、ミャンマーの法律に基づけば「違法行為」となってしまう。また、ミャンマー政府による厳しい輸出入規制も問題である。特に縫製産業のような CMP (Cutting, Making and Packing) 委託加工の場合、海外バイヤーから提供された資材（生地、芯地、裏地、ファスナー、その他アクセサリなど）を無償で輸入し、衣料を縫製して、全量を海外バイヤーへ再輸出するというビジネス・モデルが基本となる（工藤[2006:122-124]）。しかし、現状ではミャンマーの国境貿易において CMP 型の輸出入は許可されていない。ミャンマー政府は無償で輸入された資材が、国内で横流しされてしまうことを懸念しているとされる。国境の税関において物資の横流しを防ぐための、検査機材の不足や電子システムの不備を理由に、CMP 型輸出入が認められていないのである²²。

こうした問題を解決するために、ミャンマー側でも、先の IEAT の事業化可能性調査でも提案されているような、ミャワディにおける経済特区の設置が検討されている²³。ここでは特定の地理的範囲のなかで、様々な越境取引が原則自由に行われることが想定されている。経済特区においては、CMP 委託加工型輸出入を含む貿易が自由化され、電力や通信などのインフラ・サービスは合法的にタイから供給され、ミャンマー人労働者も適正な賃金水準で雇用される計画である。経済特区には、労働集約的な縫製産業を初めとして、木材加工、農作物加工などミャンマーの原材料を活用する企業の誘致がめざされている。さらには、経済特区への投資家に関してはビザ免除の特権を与えることや、ミャワディには空港がないためメーソットの空港の両国による共同利用など、投資・ビジネス環境の改善へ向けて様々な工夫が考えられている。このような経済特区が設置されれば、現在、メーソットに集積し

²² MGMA ミンソー会長へのインタビュー（2007 年 9 月 4 日）。

²³ ミャンマー政府は現在、経済特区法の制定とミャワディにおけるその実施へ向けて、検討を続けている（新華社通信 2008 年 2 月 25 日報道）。

ている企業の一部がミャワディ側へと移転することが期待される。

おわりに

国境経済圏は、国境という国家の枠組みとこれ乗り越えようとする市場の力とのせめぎ合いのなかで、生まれ成長してきた局地経済圏である。

メコン地域の場合、市場経済国として西側陣営にあったタイを CLMV と中国という計画経済国が取り囲むという構図から始まり、後者が対外開放と市場経済化を進めるなかで地域全体の経済統合が進んできた。そして、こうした動きを経済協力スキームとして後押ししようとしたのが GMS 経済協力であった。しかし、それは国家がフォーマルな協定や制度枠組みに基づいて、主権の一部譲渡までを含む EU のような地域統合をめざすものではなく、基本的には最適な経済活動圏を求めて国境を乗り越えようとする、市場の力による「実質的な統合」を後押しするための経済協力であった。したがって、現在でもメコン地域の地図には国家の枠組みとしての国境線が相当色濃く引かれているのが実状であり、それが国民や企業に意識されないレベルにまで薄くなることは、当面予想されない。メコン地域においては経済活動における国境の抵抗値は、引き続きある程度高いと考えるべきである。

そうであるならば、むしろこの国境の抵抗値を活かすことで、従来「辺境」と位置づけられることが多かった国境地域にヒト・モノ・産業を集めてくることはできないだろうか、というのが国境経済圏の発想である。国境経済圏は経済統合という連結力がなければ成り立たないし、同時に国境という抵抗値がなくなってしまうたら存在価値をもたない。それは経済統合の進展と国民国家の存在という狭間に誕生、成長するのである。そして、それは市場経済国として経済発展で一步先を行くタイと経済成長著しい中国を、対外開放を進める CLMV が隣接し取り囲むメコン地域において、現実的な可能性をもつ経済圏構想といえるのではないだろうか。

それでは、低開発国の発展戦略において、国境経済圏は具体的にどのような

な意味をもつのであろうか。それは端的に言えば、低開発国、特に CLM 各国、の経済に埋め込まれた高いサービス・リンク・コストという桎梏を克服することで、低開発国ならではのロケーション・アドバンテージ（豊富で廉価な労働力、原料へのアクセス、先進国からの特惠措置など）の魅力を高め、それによって近隣諸国や先進国からの投資を誘致し、生産工程のフラグメンテーションが進むなかで切り出され分散立地される生産ブロックを集積し、もって東アジアに展開する生産・流通ネットワークに参画していくための、戦略的な発展構想という意義であろう。

このような可能性をもつ国境経済圏を、低開発国の経済発展に有効に活かすためには、どのような課題があるのだろうか。メコン地域の多くの国境では後進地域と先進地域とが接しており、その地理的近接性が後進地域のロケーション・アドバンテージと先進地域の低いサービス・リンク・コストを結び付ける立地上の鍵であった。しかし、ミャワディーメーソットの縫製産業の事例にみるように、産業集積は往々にして先進地域側に形成されてきた。そこでは、後進地域の労働者が国境を越えて先進地域へと移動していた。こうした移民労働者を正規の労働力として活用していくことは、先進地域における政策課題のひとつであろう。

しかし、後進地域の発展戦略としては、国境地域に集積する企業を、国境線を越えてほんの少し自国内に引き入れることが重要となる。中国やタイ、さらに近年はベトナムにおいてさえ現地通貨の増価や労賃の上昇、および生産拠点の一極集中に伴うリスクの分散のために、チャイナ・プラス・ワン、タイ・プラス・ワン、ベトナム・プラス・ワンなどがいわれ始めた。低開発国側の課題は、経済発展で一步先を行くこれらの近隣諸国の企業が、自国内の延長線上にあるような感覚で、国境経済圏の後進地域側に立地できる投資・ビジネス環境を提供することである。

国境の後進地域側に産業が立地する事例は、カジノ産業についてすでに観察されている。しかし、これは相手国のギャンブルに関する政策が先進地域側でのカジノの立地を規制しているからであり、後進地域の立地優位性が十

分に発揮されたためではない。やはり雇用や技術移転など大きな経済的効果が期待される製造業を、低開発国側に立地させるための政策的工夫が必要である。国境における低開発国側での経済特区の設置は、そうした政策アイデアのひとつであり、すでにいくつかの国で実験が始まっている。こうした政策努力と工夫によって、国境経済圏は低開発国の発展戦略の現実的なひとつの政策パッケージへと展開していくことが期待される。

参考文献

石田正美編 [2005]『メコン地域開発—残された東アジアのフロンティア—』アジ研選書 No.1、アジア経済研究所。

石田正美・工藤年博編 [2007]『大メコン圏経済協力—実現する3つの経済回廊—』情勢分析レポート No.4、アジア経済研究所。

大高俊記「東アジアの海運と港湾インフラ」(池上寛・大西康雄編『東アジア物流新時代—グローバル化への対応と課題—』アジ研選書 No.8、アジア経済研究所、51～70 ページ)。

北村倫夫 [1995]「「局地経済圏」の構造仮説—「連結の経済性」概念による空間・経済・制度の構造化—」*経済学研究* (北海道大学)、45(1)、28～40 ページ(<http://hdl.handle.net/2155/31991>、2008年2月25日アクセス)。

木村福成 [2007]「東アジア国際分業の深化—中国は ASEAN をいかに変えたか—」(木村福成・石川幸一編『南進する中国と ASEAN への影響』ジェトロ、13～40 ページ)。

——— [2006]「東アジアにおけるフラグメンテーションのメカニズムとそ

の政策的含意」(平塚大祐編『東アジアの挑戦—経済統合・構造改革・制度構築—』研究双書 No.551、アジア経済研究所、88～107 ページ)。

工藤年博 [2008]「軍政下のミャンマー経済—停滞と「持続」のメカニズム—」
(工藤年博編『ミャンマー経済の実像—なぜ軍政は生き残れたのか—』アジア研選書 No.12、アジア経済研究所)。

——— [2007a]「中国はミャンマー経済を支えられるか」(木村福成・石川幸一編『南進する中国と ASEAN への影響』ジェトロ、185～200 ページ)。

——— [2007b]「【ミャンマー・フラッシュ】第5回 南北経済回廊とマインラー」『時事速報バンコク』時事通信社、1月25日配信)

——— [2006]「ミャンマー縫製産業の発展と停滞—市場、担い手、制度—」
(天川直子編『後発 ASEAN 諸国の工業化—CLMV 諸国の経験と展望—』研究双書 No.553、アジア経済研究所、101～139 ページ)。

ケオラ [2007]「東西回廊とラオス—第2メコン国際橋完成で何が変わるか—」
(石田正美・工藤年博編『大メコン圏経済協力—実現する3つの経済回廊—』情勢分析レポート No.4、アジア経済研究所、134～156 ページ)。

ジェトロ (JETRO) [2007]『ASEAN 物流ネットワーク・マップ』日本貿易振興機構。

嶋田晴行 [2008]「インフラの現状とミャンマー政府の対応—道路と電力を対象として—」(工藤年博編『ミャンマー経済の実像—なぜ軍政は生き残れたのか—』アジア研選書 No.12、アジア経済研究所)。

恒石隆雄 [2007]「タイの近隣諸国への経済協力と国内地域開発の新展開」(石田正美・工藤年博編『大メコン圏経済協力—実現する3つの経済回廊—』情勢分析レポート No.4、アジア経済研究所、34～61 ページ)。

永井敏彦・小林誠・山本聡 [1993]「アジア局地経済圏の基本構造と発展メカニズム」(『フィナンシャル・レビュー』大蔵省財政金融研究所、第29号、1993年6月)。(http://www.mof.go.jp/f-review/r29/r_29_109_125.pdf、2008年2月22日アクセス)。

畢世鴻 [2008]「ミャンマーと中国の経済協力関係」(工藤年博編『ミャンマー経済の実像—なぜ軍政は生き残れたのか—』アジ研選書 No.12、アジア経済研究所)。

福田規保 [2006]「バンコク～ヤンゴン：輸送日数の短縮効果は大きい」『ジェトロセンサー』2006年2月号、18～19 ページ)。

若松勇 [2007]「ASEAN 経済統合と物流円滑化の課題」(池上寛・大西康雄編『東アジア物流新時代—グローバル化への対応と課題—』アジ研選書 No.8、アジア経済研究所)。

Asian Development Bank (ADB) [2001] Preinvestment Study for the Greater Mekong Subregion East-West Economic Corridor, Vol.1-6.

----- [various numbers] *Key Indicators of Developing Asian and Pacific Countries*.

Economic Research and Training Center (ERTC), Thammasat University
[2007] “Joint Study for Economic and Social Aspects of Migrant

Workers of Garment Industry in Thai-Myanmar Border Area,” JRP Data Series No.25-2, Institute of Developing Economies, JETRO.

Huguet, Jerrold W. and Punpuing, Sureeporn [2005] International Migration in Thailand, Bangkok: International Organization of Migration (IOM). (http version is available at http://www.old.iom.int/documents/publication/international_migration_thailand_23_aug_05.pdf).

Kimura, Fukunari [2006] “The Development of Fragmentation in East Asia and its Implications for FTAs,” in Hiratsuka, Daisuke ed. *East Asia's De Facto Economic Integration*, New York: Palgrave Macmillan and IDE-JETRO, pp.16-31.

Kudo, Toshihiro [2007] “Border Industry in Myanmar: Turning the Periphery into the Center of Growth.” IDE Discussion Paper Series No.122, Institute of Developing Economies, JETRO, available at <http://www.ide.go.jp/English/index4.html>.

----- [2006] “Myanmar’s Economic Relations with China: Can China Support the Myanmar Economy?” IDE Discussion Paper Series No.66, Institute of Developing Economies, JETRO, available at <http://www.ide.go.jp/English/index4.html>.

----- [2005] “The Impact of United States Sanctions on the Myanmar Garment Industry,” IDE Discussion Paper Series No.42, Institute of Developing Economies, JETRO, available at <http://www.ide.go.jp/English/index4.html>.