

第3章

タイの国境経済圏開発

—国境貿易の拡大と国境経済圏の形成—

恒石 隆雄

要約：

経済のグローバル化あるいはタイの経済発展に伴って、近年、タイ国境周辺においても人と物の出入りが活発化している。特に近隣諸国から多数の移民労働者が流入してきている。また、近隣諸国とタイの経済的相互依存関係は強く各国とタイとの貿易の大半が国境の税関を介しての国境貿易である。同時にタイは今後、近隣諸国への投資を活発化させ、特に国境経済圏の創設により国境周辺で近隣諸国の労働力と原材料を積極的に活用する方向をとりつつある。本章では、国境貿易とタイの政策に沿って形成されつつある国境経済圏の現状と展望を探る。

キーワード：

国境貿易、移民労働者、国境経済圏、ACMECS（エーヤーワディ・チャオプラヤー・メコン経済協力戦略）

はじめに

タイは、ミャンマー、ラオス、カンボジアおよびマレーシアと国境を接しており歴史的にも多くの国境紛争や問題を抱えてきた。1980年代後期以降、インドシナの開放あるいは市場経済化への動きに合わせてタイはこれらの近隣諸国と協力して広域的に経済開発していく政策をとってきている。

特に、タクシン政権以降、エーヤーワディ・チャオプラヤー・メコン経済協力戦略（ACMECS）協定に基づき、従来、紛争も多く貧困地域であった双方の国境地域を、ミャンマー、ラオス、カンボジア、ベトナム、タイの協力の下に同地域の経済回廊に沿って国境経済圏として開発していく動きを具体化しつつある。また、タイ南部は、マレーシアと国境を接しているが、現在イスラム過激派等による社会不安が治まる先がみえない状況である。現政権においては、マレーシアとの協力の下に同地域を開発し平穏な地域に戻すことも模索され始めている。

経済のグローバル化あるいはタイの経済発展に伴って、近年、タイ国境周辺においても人と物の出入りが活発化してきている。特に近隣諸国から多数の移民労働者が流入してきている。また、近隣諸国とタイの経済的相互依存関係は強く各国とタイとの貿易の大半が国境の税関を介しての取引いわゆる国境貿易である。同時にタイは今後、近隣諸国への投資を活発化させ、特に国境経済圏の開発により国境周辺で近隣諸国の労働力と原材料を積極的に活用する方向をとりつつある。

本章では、まず、第1節において、近隣諸国からの移民労働者と国境貿易に焦点を当てながらタイの国境周辺における人と物の動きを検討する。その際、より具体的に対象国別にどの地域のどの税関において国境貿易が行われているか明らかにする。第2節においては、タイの国境経済圏開発に関する政策、特に具体的に展開中のACMECSに基づく基本戦略を明らかにしたうえで、実際、国境上のどこにおいてどのような開発が進行しているかを明らかにする。おわりに、タクシン政権以降のスラユット暫定政権において近隣諸国政策がどう推移してきたか、また2008年2月初旬に組閣されたサマック新政権においてタイの国境経済圏開発政策がどうなるのか等その方向性を展望したい。

第1節 タイの国境周辺における人と物の動き

1. 人の動き

(1) 入国管理事務所にみる国境の概況

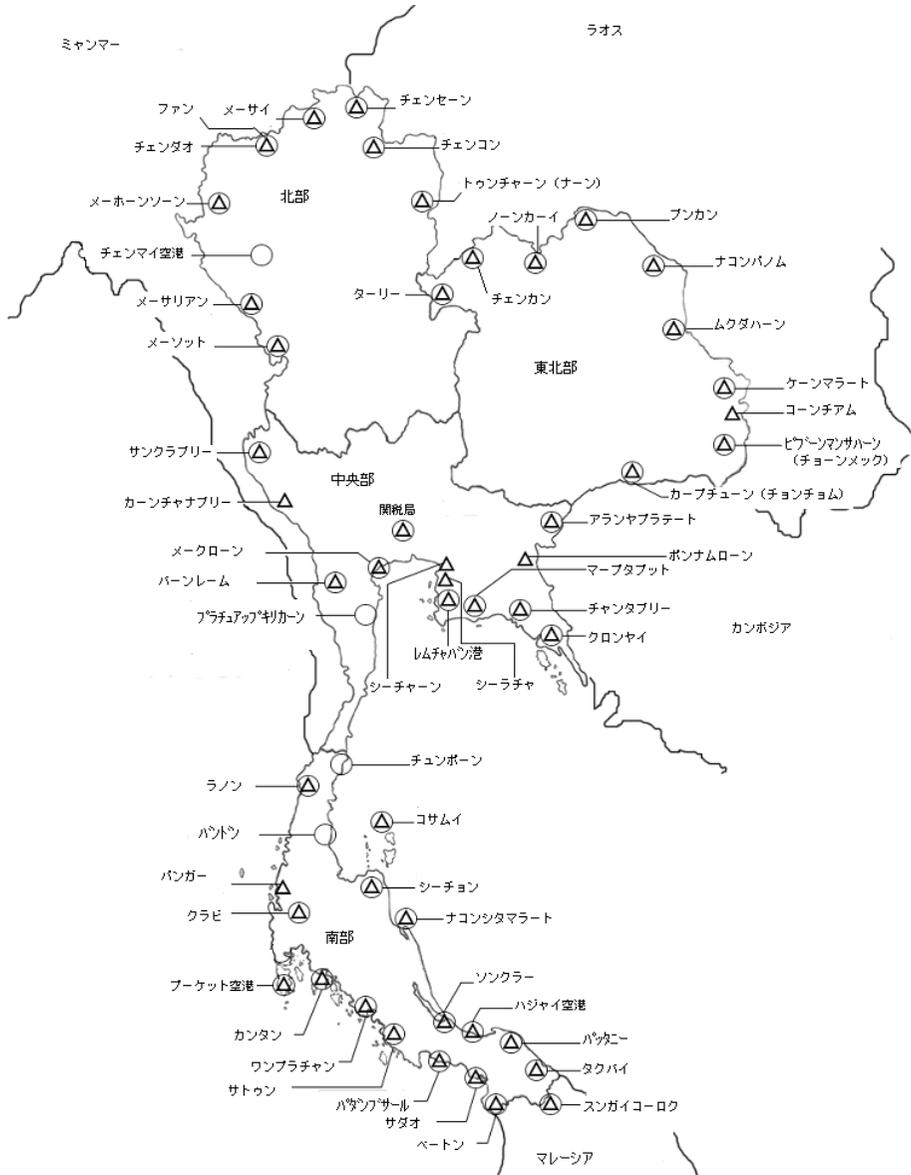
タイは、東南アジアの中央部に位置し、北部と北西部、西部ではミャンマーと、北部、東北部ではラオス、南東部ではカンボジア、また南部ではマレーシアと国境を接している。総国境距離は4863km（ミャンマー間1800km、ラオス間1754km、カンボジア間803km、マレーシア間506km）である。北及び北西部におけるミャンマー及びラオス間との国境はその大半がメコン川に沿っており、メコン川を北に遡れば中国の雲南省に至る。また、

メーホーンソーン県においては、サルウィン川によってミャンマーと一部国境を接している。西のターク県のメーソットにおいてもミャンマーとの国境はモエイ川に沿っている。このように多くの場所で川によって国境が仕切られており、従来から国境圏の開発は架橋が大きな課題となっている一方、ダム開発による自然破壊が問題となっている。また、東北部と南部においては、カンボジア、マレーシアと陸地で国境を接している。

タイ国境には2007年12月現在で、46箇所（北部8、東北部10、中央部10、南部18）の入国管理事務所がある¹（図3-1）。2006年の統計でみれば、入出国人数の多い入国管理事務所15位は表3-1の通りである。これら15箇所の入国管理事務所を通過した合計人数は約952万人でその47%が外国人である。カンボジアのポイペトに隣接しているサッゲーオ県のアランヤプラテートが入出国人数とも第1位であり、年間約264万人の人が出入りしており、その24%が外国人である。後述するように多くのカンボジア人がタイ側に働きにきていることもこの数字に反映されていると考えられる。第2位は、マレーシア国境のサダオ（ソクラー県）であり、第3位は、ラオス国境のノンカーイであるが、こ

¹ バンコク空港、スワナプーム国際空港、バンコク港、ハジャイ空港、プーケット空港、チェンマイ空港の各入国管理事務所は合計数から除外した。各事務所所在地等は入国管理局のウェブ参照。

図3-1 タイ国境における出入国管理事務所と税関



(注) △は出入国管理事務所、○は税関のある国境を示している。
 (出所) タイ関税局およびタイ観光局 (TAT) の資料より筆者作成。

表 3 - 1 入出国者の多い国境管理事務所上位 15(2006 年)

| 入国管理事務所 | 隣接国 | タイへの入国 | | | タイからの出国 | | | 入出国計 | | |
|--------------------|-------|-----------|-----------|--------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------|--------|
| | | 人数 | 外国人 | (%) | 人数 | 外国人 | (%) | 人数 | 外国人 | (%) |
| アランヤプラテート(サゲウ県) | カンボジア | 1,320,956 | 325,319 | (24.6) | 1,316,375 | 317,599 | (24.1) | 2,637,331 | 642,918 | (24.4) |
| サダオ(ソクラー県) | マレーシア | 1,189,841 | 776,022 | (65.2) | 1,173,742 | 788,652 | (67.2) | 2,363,583 | 1,564,674 | (66.2) |
| ノンカーイ(ノンカーイ県) | ラオス | 512,592 | 286,269 | (55.8) | 528,645 | 259,346 | (49.1) | 1,041,237 | 545,615 | (52.4) |
| ボンナムローン(チャンタブリ県) | カンボジア | 240,340 | 68,999 | (28.7) | 238,652 | 68,310 | (28.6) | 478,992 | 137,309 | (28.7) |
| カーブチューン(スリン県) | カンボジア | 238,511 | 5,906 | (2.5) | 238,201 | 6,383 | (2.7) | 476,712 | 12,289 | (2.6) |
| パダンブサール(ソクラー県) | マレーシア | 164,194 | 79,869 | (48.6) | 188,031 | 87,434 | (46.5) | 352,225 | 167,303 | (47.5) |
| スンガイコーロク(ナラティワート県) | マレーシア | 168,638 | 63,876 | (37.9) | 176,664 | 65,482 | (37.1) | 345,302 | 129,358 | (37.5) |
| コサムイ(スラタニ県) | タイ湾 | 119,010 | 118,004 | (99.2) | 225,767 | 224,213 | (99.3) | 344,777 | 342,217 | (99.3) |
| ベートン(ヤラー県) | マレーシア | 161,965 | 95,940 | (59.2) | 151,054 | 86,337 | (57.2) | 313,019 | 182,277 | (58.2) |
| タクバイ(ナラティワート県) | マレーシア | 112,343 | 10,361 | (9.2) | 114,484 | 10,158 | (8.9) | 226,827 | 20,519 | (9.0) |
| プーケット(プーケット県) | タイ湾 | 110,110 | 108,258 | (98.3) | 114,406 | 112,538 | (98.4) | 224,516 | 220,796 | (98.3) |
| メーサイ(チェンラーイ県) | ミャンマー | 114,945 | 110,390 | (96.0) | 107,681 | 107,681 | (100.0) | 222,626 | 218,071 | (98.0) |
| ムクダハーン(ムクダハーン県) | ラオス | 108,161 | 49,325 | (45.6) | 96,679 | 41,608 | (43.0) | 204,840 | 90,933 | (44.4) |
| クロンヤイ(トラート県) | カンボジア | 80,334 | 31,468 | (39.2) | 76,667 | 28,268 | (36.9) | 157,001 | 59,736 | (38.0) |
| ラノン(ラノン県) | ミャンマー | 67,271 | 65,605 | (97.5) | 67,568 | 65,884 | (97.5) | 134,839 | 131,489 | (97.5) |
| 計 | | 4,709,211 | 2,195,611 | (46.6) | 4,814,616 | 2,269,893 | (47.1) | 9,523,827 | 4,465,504 | (46.9) |

(注) 括弧内の数字は、入出国者に占める外国人の割合(%)を示す。

(出所)タイ入国管理局資料より作成。

こは、1994年にオーストラリアの援助により開通した第1メコン友好橋によりすでに多くの物流と観光客の往来がある。以下カンボジア国境のポンナムローン（チャンタブリ県）とカープチューン（スリン県）、マレーシア国境のパダンブサール（ソクラー県）、スンガイコーロク（ナラーティワート県）、ベートン（ヤラー県）と続く。北部においてミャンマーのタチレクと隣接しているメーサイは、年間22万人程の入出国者数で12位である。ラオスのサワンナケートに隣接するムクダハーンは2006年の入出国者数は20万人であり第13位である。しかし、2007年年初から第2友好橋が開通し2007年6月までの半年の数字でみても17万2千人程を記録しており、往来が頻繁となってきたことが窺われる²。東西経済回廊の充実と相まって、すでにカンボジアとの間にはシングル・ビザ協定が結ばれているが、タイ政府は2008年早期にバンコクで開催予定のGMSフォーラムにおいてベトナムおよびラオスとシングル・ビザ協定が結ばれることにより近隣諸国間との観光客の往来の増加を期待している³。しかし、タイ政府が国境経済圏のひとつとして開発を予定しているクロンヤイ（トラート県）は、まだ、年間15万7千人程で第14位である。また、西のミャンマー国境のメーソットにおいては、正規のビザではなく年間10万人以上のミャンマー人が病気治療のために1日限りのボーダー・パスをもらいメーソットの病院を訪れているという報道もある⁴。

入国管理事務所は、隣接国の国情、国境における少数民族問題、麻薬に関連する事件等に起因して一時閉鎖されることが多い。特にミャンマー間との国境は同国の事情により一方的に閉鎖されることが多い。2007年も3月末にタイ警察官二人がミャンマー軍寄りのDKBA(民主カレン仏教徒軍)に拉致された事件でタークとスリーパゴダ（カンチャナブリー県）は一時閉鎖（タークは直ぐ開放、スリーパゴダは8月末まで）されたが、その後再開されている。また、マレーシア国

² 入国管理局の数字によれば2007年1月から6月の間入国者は8万7820人、出国者は8万4299人で計17万2119人（内外国人32.22%）である。

³ NESDB 副長官 Arkhom Tempittayapaisith のバンコク・ポストへの発言(2007年10月15日)。カンボジアとの正式協定締結は2007年12月17日(2007年12月13日付けバンコク・ポスト)。

⁴ 2006年にメーソットの Mae Tao クリニックだけで10万人以上のミャンマー人が治療を受け

境の南タイのヤラー、パッターニーおよびナラーティワートの3県では、イスラム教徒の過激派の襲撃あるいはタイ政府軍・警察との紛争による国境貿易の停滞やタイの村民がマレーシアに移住している例も伝えられている⁵。

(2) 近隣諸国からの移民労働者

タイには、現在、外国人移民労働者が多く働いており特に近隣のミャンマー、カンボジアおよびラオスからの労働者が多い。その数は、不法入国後就労している者も含めると150万~200万人いるといわれている。タイ労働省の統計によればこれらの3カ国からの移民労働者は、登録ベースでみて2006年中の登録者数は72万2475人に達している(表3-2)。うち、ミャンマー人が57万2240人で79.2%と大半を占めラオス人、カンボジア人で各々11.2%、9.6%を占める。これらの労働者は、当初から正規の手続きをとり入国してくる者よりもすでにタイに不法入国している者がタイ政府の呼びかけに応じて就労手続きをとって追認された者が圧倒的多数である。タイ政府は、タイ人の出生率の低下やタイ人がいわゆる3K労働を嫌うこともあり、未熟練労働者が不足しており、1996年以降違法移民労働者であっても住民登録をすれば、労働許可を与える再登録制度を取り入れ近隣諸国からの流入労働力を積極的に活用する方向を取り出している。しかし、同時に移民労働者の増加は、住民票等の書類不備な労働者の管理、セキュリティと犯罪、伝染病、人身売買、劣悪な労働条件、タイ人の未熟練労働者の労働条件への圧迫等の問題を引き起こしている⁶。一方、ポイペトからアランヤプラテートに出稼ぎに来て定住したカンボジア労働者の子女がポイペトの学校に

ている(2007年10月29日付けバンコク・ポスト)。

⁵ バンコク・ポスト(2007年10月26日と10月30日)。

⁶ バンコク・ポスト(2007年10月28日)特集記事「Perspective: Failed Safety Net」は、チェンマイの工事現場で働くミャンマー労働者の過酷な労働条件や怪我をしても医療が受けられないことを報道。サムット・サコン県の市場では約1200人のミャンマー人が不法就労で10月31日明朝に逮捕(2007年11月6日MCOTニュース)。また、メーソットのトウモロコシ栽培農家がミャンマー労働者がトウモロコシを盗み転売したことを恨み5人を焼き殺す事件も発生(2007年11月20日付けバンコク・ポスト)。

表 3 - 2 近隣 3 カ国からの登録ベースの移民労働者(2001-2007 年 9 月)

| 年 | 正規入国者 | | | | 追認入国者(注) | | | | 合計 | | | |
|------|--------|--------|--------|--------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | ミャンマー人 | ラオス人 | カンボジア人 | 計 | ミャンマー人 | ラオス人 | カンボジア人 | 計 | ミャンマー人 | ラオス人 | カンボジア人 | 計 |
| 2001 | 729 | 29 | 6 | 764 | 451,335 | 59,358 | 57,556 | 568,249 | 452,064 | 59,387 | 57,562 | 569,013 |
| 2002 | 3,906 | 275 | 16 | 4,197 | 340,029 | 32,492 | 36,818 | 409,339 | 343,935 | 32,767 | 36,834 | 413,536 |
| 2003 | 2,184 | 140 | 38 | 2,362 | 247,791 | 21,314 | 19,675 | 288,780 | 249,975 | 21,454 | 19,713 | 291,142 |
| 2004 | 2,279 | 357 | 129 | 2,765 | 633,692 | 105,259 | 110,601 | 849,552 | 635,971 | 105,616 | 110,730 | 852,317 |
| 2005 | 3,058 | 286 | 120 | 3,464 | 539,416 | 90,073 | 75,804 | 705,293 | 542,474 | 90,359 | 75,924 | 708,757 |
| 2006 | 3,362 | 29,523 | 21,014 | 53,899 | 568,878 | 51,336 | 48,362 | 668,576 | 572,240 | 80,859 | 69,376 | 722,475 |
| 2007 | 1,913 | 34,118 | 21,727 | 57,758 | 489,282 | 21,659 | 24,791 | 535,732 | 491,195 | 55,777 | 46,518 | 593,490 |

(注) 不法入国後、タイ政府の呼びかけに応じ 1 年間の就労許可を得た者。

(出所) Department of Employment, Ministry of Labour 資料。

通学することを認めざるを得ない現実も生まれつつある⁷。このため、タイ政府はこれらの問題の緩和する一方、秩序ある労働力移入のために近隣3カ国と雇用協力に関する覚書を2002-2003年に交わしている（Paitoonpong[2006]）。

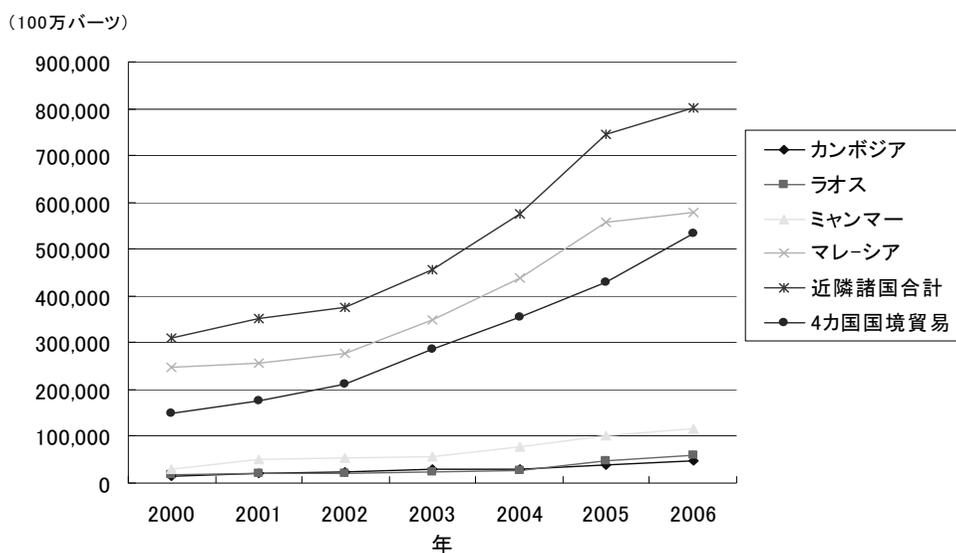
2. モノの動き

(1) 近隣諸国との貿易と直接投資の概況

① 貿易

タイとカンボジア、ラオス、ミャンマー、マレーシアの近隣4カ国との貿易は、2000年の3114億バーツから2006年の8016億バーツへと年率平均17.1%で伸びてきており、これは同時期のタイの貿易総額の伸び率11.1%よりも高い。その推移は図3-2に示す通りである。特にミャンマーへの貿易が25.1%と高い

図3-2 タイと近隣諸国との貿易推移(2000-2006年)



(出所) タイ中央銀行などの資料をもとに作成。

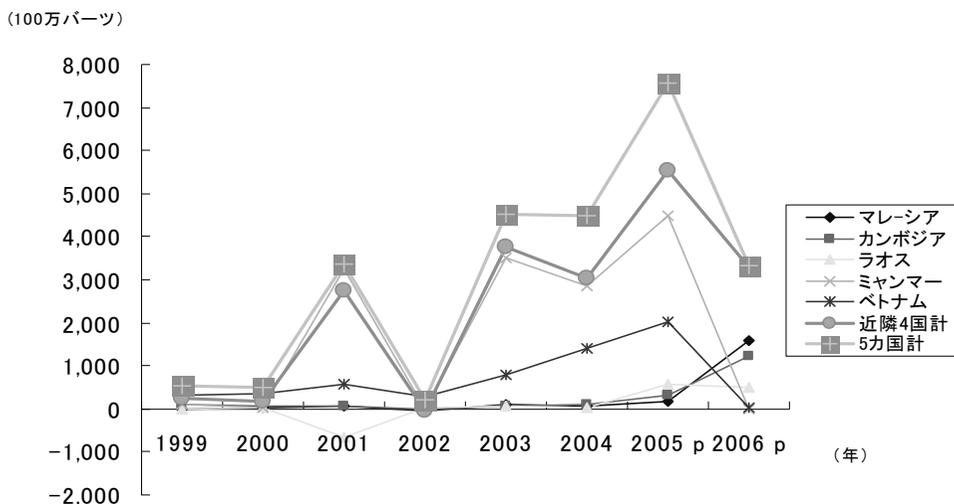
⁷ バンコク・ポスト記事「No borders to education」(2007年12月24日)。

伸び率を示しているが、これはタイのミャンマーからの天然ガスの輸入が拡大しているためである。これら4カ国との貿易額は、タイの貿易総額に比べれば小額であるが、その割合は2000年の2.8%から2006年の5.4%へと増加している。一方、タイとの貿易はカンボジア、ラオス、ミャンマーにとってタイの占める割合が高くタイへの依存度が大きい（恒石 [2007]）。また貿易を拡大するためにラオスとタイは、2007年9月現在政府間の話会により貿易額を2006年の150億ドルから2010年には3倍の450億ドルに拡大する計画を策定している⁸。これら4カ国との国境税関を通しての貿易いわゆる国境貿易の割合は、これら4カ国との貿易総額の5割から6割を占めており、その年率平均伸び率は23.7%である。国境貿易が貿易の伸び全体に対して重要な役割を果たしているといえる。これ以外に国境周辺においては、いわゆる密貿易も正規貿易に近い規模で行われているといわれており、實際上国境上の取引は予想外に大きいであろう。

② 近隣諸国への直接投資

2000年から2005年間のタイのマレーシア、カンボジア、ラオスおよびミャンマーに対する直接投資は、年率平均101.0%と高い伸びを示している。特にミャンマーへの投資は、年によって変動差が大きいものの同期間平均で174.1%と急激に拡大している。次いでラオスおよびカンボジアへの投資が66.8%、44.8%と伸びている（図3-3）。また、国境は接していないが、従来からベトナムに対する投資も42.7%と増大している。1999年から2006年間の投資額で見ればベトナムを加えた近隣5カ国の投資額245億4191万バーツ中の57.9%、23.6%をミャンマーとベトナムで占めている一方、マレーシアおよびカンボジアへの投資は拮抗しており、マレーシア、カンボジアが

図 3-3 タイの近隣諸国への直接投資（1999-2006年）



(出所) タイ中央銀行資料より作成。

各々8.2%、7.9%を占めている。

タイ投資の受け入れ国側からみれば、ミャンマー、ラオス、およびカンボジアにおいてタイの投資の占める割合は高くタイに対する依存度は大きい（恒石 [2007]）。

1988年から2006年6月までのミャンマーへの累計投資額でみればタイが53.4%を占め第1位である。2007年3月現在、ミャンマーで操業する外資系企業は、265社あり、シンガポールの49社に次いでタイ系企業は37社と多い⁹。投資分野は、ホテル・観光（10）、製造業（9）、畜産・農水（6）運輸・通信（4）、鉱業（3）、建設（2）、工業団地（1）、石油・ガス（1）、水力発電（1）である。うち、イタル・タイ関連企業3社がある。水力発電への投資計画は多数あり投資額も大きい。例えば、タイのMDXグループは2006年9月から操業し60億3000万ドル投資している。

⁸ MCOT（旧タイ・マスコミ公社 <http://www.mcot.net/>）英文ニュース（2007年9月7日）。

⁹ ジェトロ・ミャンマーの調査資料（Foreign Direct Investment companies in Myanmar, March

ラオスでは、2006度のタイの投資は6億5523万ドル(27件)で同国の認可投資額26億9969万ドルの24.3%を占め第1位である。第2位は、中国の4億2323万ドル(45件)で15.7%を占める。2001年から2007年8月までの累計認可額(総投資額6億2481万ドル)でもタイが第1位(21.3%)、中国が第2位(18.2%)である。カンボジアに対しては、2000年1月から2007年10月までの累計認可投資額8億5670万ドルに占めるタイの割合は中国17.1%、韓国14.7%に次いで多く3.2%で第3位である。ベトナムでは、タイからの直接投資は、2006年の認可額でみれば、6250万ドル(17件)で第10位(総額の0.7%)であり、大きくはないが、2005年541.2%、2006年91.0%と高い伸び率を示している¹⁰。

マレーシアは、逆にタイに対する主要投資国のひとつとなっており、タイ中央銀行の資料によれば、2003年36億バーツ、2004年59億バーツ、2005年18億バーツの直接投資がある。また、BOIの資料によれば2006年のマレーシアからの認可済みベースの投資は、35件で54億バーツである。

(2) 国境貿易

① 国境周辺の税関の概況

タイの国境周辺には図3-1に示すように北部8箇所(チェンマイ国際空港を除く)、東北部9箇所、中央部7箇所(本部、レームチャバン、マープタプットを除く)および南部17箇所(コサムイ、プーケット空港を除く)の合計41箇所の税関がある。

北部においては、ミャンマー、ラオスおよび雲南省との国境貿易が行われている。ミャンマーとの取引は、ターク県のメーソット、チェンラーイ県のメーサイとチェンセーン、メーホーンソーン県のメーサリアンとメーホーンソーンおよびチェンマイ県のチェンダオにおいて行われている。北部ではメーソットでの取引

28, 2007)より推計。

¹⁰ ラオス、カンボジア、ベトナムの認可済み投資額資料はジェットロ・バンコク収集資料参照。カンボジアの投資はカンボジア自体の投資が47.3%を占め最大である。タイの投資分野については、恒石[2005]参照。

額が一番多い。ラオスとの貿易は、北部においてはチェンセーン港とチェンコン港において行われているが、少額であり、大部分のラオスとの貿易は東北部で実施されている。また、チェンセーン港は中国の雲南省との貿易に 8 割が使用されている。

東北部においては、主にラオスとの国境貿易（一部チョンチョムにおいてカンボジアとの国境貿易がある）が行われている。ラオスのビエンチャンに近いノンカーイ、ラオスのサバナケートと第 2 友好橋を介して接しているムクダハーン、ウボンラーチャターニ県のピブーンマンサハーン、ナコンパノム、ノンカーイ県のブンカン等の貿易額が大きい。

中央部においては、東側では陸地でカンボジアと接しており、アランヤプラテート、トラート県のクロンヤイ、スリン県のチョンチョム等において国境貿易が実施されている。また、西側ではミャンマーに接しており、カンチャナブリー県のサンクラブリー経由で大量の天然ガスがタイに輸入されている。

南部においては、マレーシアと国境を接しており、ソクラー県のサダオやパダンブサール、ヤラー県のベートン、ナラーティワート県のスンガイコーロクやタクバイにおいてマレーシアとの国境貿易が行われている。また、ラノンにおいてミャンマーとの国境貿易も盛んである。

全国境にわたり 2006 年の貿易額の多い順にみれば、サダオ（対マレーシア 2025 億バーツ）、パダンブサール（対マレーシア 1356 億バーツ）、サンクラブリー（対ミャンマー 779 億バーツ）、ノンカーイ（対ラオス 198 億バーツ）、アランヤプラテート（対カンボジア 189 億バーツ）、クロンヤイ（対カンボジア 133 億バーツ）、メーソット（対ミャンマー 122 億バーツ）、ムクダハーン（対ラオス 93 億バーツ）、ピブーンマンサハーン（対ラオス 55 億バーツ）、ナコンパノム（対ラオス 43 億バーツ）、ブンカン（対ラオス 35 億バーツ）メーサイ（対ミャンマー 26 億バーツ）等である（表 3-4）。

タイ政府は、国境貿易の重要性を認識しており、近年、港湾施設の税関の施設の拡充やシングル・ウィンドー化を進めてきており、シングル・ウィンドー化はほぼ完了している。例えば、シングル・ウィンドー化は、2006 年には北部のメ

ーサイ、チェンセーン、チェンコン、メーソット、東北部のノンカーイ、ムクダハーン、アランヤプラテート、南部のサダオ、パダンブサル等が完了している。また、2007年には、東北部のブンカン、南部のソクラー、ラノンが完了している¹¹。メーサイの第2税関やチョーン・メック（陸路でラオスのワンタオへ隣接）等 国境周辺の施設が近年新たに整備されつつある。

② 対象国別国境貿易の概況

タイの2005年と2006年の近隣諸国4カ国とタイの国境貿易額は表3-3の通りである。国境貿易の占める割合は4カ国とも高いが、特にミャンマーとの国境貿易は同国間の貿易総額の9割近くを占めている。マレーシアとの国境貿易の割合は他国に比して低いながらも5割から6割を占めている。中国の雲南省との国境貿易も2003年のFTA協定締結以来チェンセーン港等において盛んとなってきているが、金額でみる限りごくわずかであり中国とタイ間の貿易額の1%にも満たない。また、これら4カ国の国境貿易は、タイの貿易総額の伸び率よりも高い率で増加してきている。2006年では、マレーシアとの国境貿易が26.9%と最も高い伸び率を示している。カンボジアとの国境貿易の伸び率は15.7%である。

2006年のこれら近隣諸国との国境貿易を対象国別に具体的にタイのどの地域のどこの税関を経由して取引されたのか検討したものが、表3-4である。カンボジアとの国境貿易の大半は、サッターオ県のアランヤプラテートとトラート県のクロンヤイの税関を経由して取引されている。これらの2地域は後述するようにタイ政府とカンボジア政府が協力して国境経済圏として開発を進めている地域である。

ミャンマーとの国境貿易に関しては、貿易額が一番多いのがカンチャナブリ

¹¹ タイにおけるシングル・ウィンドーは、カスタム、イミグレーション、検疫のいわゆるCIQサービスが一箇所の施設で出来ることを意味している。現状については関税局に聴取（2007年12月）。

表 3-3 タイ国境貿易と貿易総額の比較(2005-2006年)

(単位:100万バーツ)

| 相手国 | 2005年 | | | | 2006年 | | | | 国境貿易 伸び率 |
|---------|---------|-------------------|---------|--------|---------|-------------------|---------|---------|-------------|
| | 貿易総額 | 国境貿易 | 輸出 | 輸入 | 貿易総額 | 国境貿易 | 輸出 | 輸入 | |
| マレーシア | 558,255 | 272,224 (48.8) | 188,868 | 8,356 | 572,543 | 345,321 (60.3) | 244,022 | 101,299 | (26.9) |
| ミャンマー | 100,298 | 88,293 (88.0) | 22,725 | 65,568 | 117,482 | 104,313 (88.8) | 23,161 | 82,304 | (18.1) |
| ラオス | 40,092 | 38,548 (96.2) | 32,803 | 5,745 | 57,583 | 47,724 (82.9) | 37,924 | 10,081 | (23.8) |
| カンボジア | 38,072 | 31,128 (81.8) | 29,593 | 1,535 | 48,651 | 36,027 (74.1) | 34,668 | 1,359 | (15.7) |
| ASEAN 計 | 736,717 | 430,193 | 273,989 | 81,204 | 796,259 | 533,385 | 339,775 | 195,043 | (24.0) |
| 雲南省 | 816,397 | 5,165 (0.6) | 4,075 | 1,090 | 525,637 | 5,198 (0.7) | 4,108 | 1,090 | (0.6) |

(注) 各国下段の括弧内の数字は貿易総額に占める国境貿易の割合、右の列の数字は2005年と比較した2006年の国境貿易の伸び率を示す。

(出所) タイ商務省 WEB 資料と Bank of Thailand 資料より筆者作成。

一のサンクラブリーであるが、これは、ミャンマーからの天然ガスの輸入がここを通じてなされているためである。続いて貿易額が多いのはメーソットとラノンである。北部のチェンラーイ県の国境貿易額はメーサイとチェンセーンが各々第4位、第5位を占める。メーソットはタイとミャンマーが共同して国境経済圏として、またメーサイとチェンセーンはチェンラーイ国境経済圏としてタイ政府が開発を進めている地域である。ラノンは、中央部あるいは南部に分類される地域に位置し、チャン川河口でミャンマーに接している漁港の町であり、漁民として働くミャンマー人も多いといわれている。その他メーホーンゾーン、チェンマイ、プラチュアアップキリカーンでミャンマーとの国境貿易が行われているが山岳地域等であり取引額も小さい。

ラオスとの国境貿易は、その大半が東北部で行われており、ノンカーイ、ムクダハーン、ウボンラーチャターニ県のピブーンマンサハーン、ナコンパノム、ノンカーイ県のブンカン等の税関を経由して取引されている。ムクダハーンはラオスのサバナケートに隣接しておりラオスと共同して国境経済圏として開発

表3-4 対象国・税関別国境貿易額 (2006年)

(単位：100万バーツ)

| 対ラオス | | | | 対ミャンマー | | | |
|----------------------------|--------|-------|--------|---------------------------------|--------|--------|---------|
| 税関名(県名) | 輸出 | 輸入 | 計 | 税関名(県名) | 輸出 | 輸入 | 計 |
| ノーンカーイ (ノーンカーイ) | 18,228 | 1,584 | 19,812 | サンクラブリー (カーンチャナブリー) | 226 | 77,670 | 77,896 |
| ムクダハーン (ムクダハーン) | 6,419 | 2,916 | 9,335 | メーソット (ターク) | 10,948 | 1,301 | 12,249 |
| ピブーンマンサハーン (ウボンラーチャターニ) | 2,941 | 2,556 | 5,497 | ラノン (ラノン) | 8,022 | 1,887 | 9,909 |
| ナコンパノム(ナコンパノム) | 3,767 | 505 | 4,272 | メーサイ(チェンライ) | 2,143 | 457 | 2,600 |
| ブンカン(ノーンカーイ) | 3,118 | 346 | 3,464 | チェンセーン(チェンライ) | 1,221 | 33 | 1,254 |
| ターリー (ルーイ) | 807 | 947 | 1,754 | メーサリアン (メーホーンソーン) | 496 | 182 | 678 |
| チェンコン (チェンライ) | 979 | 579 | 1,558 | プラチュアアップキリカーン (プラチュアアップキリカー) | 126 | 313 | 439 |
| チェンカン (ルーイ) | 465 | 166 | 631 | メーホーンソーン (メーホーンソーン) | 77 | 55 | 132 |
| チェンセーン (チェンライ) | 405 | 22 | 427 | チェンダオ (チェンマイ) | 14 | 1 | 15 |
| ケーンマラート (ウボンラーチャターニ) | 321 | 43 | 364 | | | | |
| トウンチャー (ナーン) | 86 | 50 | 136 | | | | |
| 計 | 37,536 | 9,714 | 47,250 | 計 | 23,273 | 81,899 | 105,172 |

| 対カンボジア | | | | 対マレーシア | | | |
|----------------------------|--------|-------|--------|------------------------|---------|---------|---------|
| 税関名(県名) | 輸出 | 輸入 | 計 | 税関名(県名) | 輸出 | 輸入 | 計 |
| アランヤブラテート(サゲウ) | 17,721 | 1,142 | 18,863 | サダオ(ソクラー) | 121,372 | 81,143 | 202,515 |
| クロンヤイ(トラート) | 13,290 | 56 | 13,346 | パダンブサール (ソクラー) | 117,946 | 17,622 | 135,568 |
| チャンタブリー (チャンタブリー) | 2,777 | 133 | 2,910 | ペートン (ヤラー) | 3154 | 69 | 3,223 |
| チョンチョム (スリン) | 595 | 22 | 617 | スンガイコーロク (ナラーティワート) | 1365 | 1839 | 3,204 |
| チョンサガオ(シーサケット) | 293 | 7 | 300 | タクバイ(ナラーティワート) | 92 | 383 | 475 |
| ピブーンマンサハーン (ウボンラーチャターニ) | 138 | 0 | 138 | サトウン (サトウン) | 362 | 282 | 644 |
| チョンタク(プリラム) | 0 | 0 | 0 | ワンプラチャン(サトウン) | 0 | 46 | 46 |
| | | | | パッターニー (パッターニー) | 0 | 0.05 | 0.05 |
| 計 | 34,814 | 1,360 | 36,174 | 計 | 244,291 | 101,384 | 345,675 |

(注) 対カンボジアのチョンサガオとチョンタクは簡易税関である。ピブーンマンサハーンは一部カンボジアに対しても使用されている。また、チェンセーンは、雲南省、ミャンマーとラオスに使用されている。

(出所) タイ関税局資料より作成。

を進めている地域である。ノンカーイ県のブンカンはメコン川対岸のラオス中部のパクサンとの国境貿易が活発化している。タイとベトナムの貿易に利用されており、2006年10月～2007年5月の貿易額は、前年同期比68%増の30億5500万バーツに拡大した。新たな港湾が完成しシングル・ウィンドー・センターを設置し、輸出入手続きを簡素化したことから利用が増えている。ベトナム中北部のゲアン省都ビンまで320キロと近く、ほかの国境を利用するより低コスト・短時間で輸送できるためである¹²。

マレーシアとの国境貿易は、南部においてマレーシアに近いサダオ（ソクラー県）、パダンブサル（ソクラー県）、ベートン（ヤラー県）、スガイコーロク（ナラーティワート県）、タクバイ（ナラーティワート県）、サトゥン（サトゥン県）等の税関を経由して行われている。

第2節 タイの国境経済圏開発

1. タイの政策—ACMECSによる国境経済圏開発の推進

チャーチャーイ首相が1988年にインドシナに対して「戦場から市場へ」という積極的な経済政策を打ち出して以来、歴代タイ政府は、近隣諸国特にメコン地域との広域経済圏構想を積極的に支持してきた。1990年代以降は、インドシナとの貿易と投資が促進されたこともあり、地方拠点都市の開発構想からGMS諸国との国境経済圏の開発戦略への拡充がみられる。特に、第9次経済社会開発計画（2002—2006）では、南北経済回廊および東西経済回廊に沿った国境の県をGMS諸国への経済的ゲートウェイとして開発することが強調されている（恒石[2005]）。タイは、現在GMSおよび以下で述べるACMECS構想に沿って近隣諸国との経済回廊の整備を進めている。同時に回廊に沿って国境経済圏と地域開発拠点を設置し、タイと近隣諸国の双方が相対的に貧しい国境地域を繁栄させる

¹² 2007年6月21日付クルンテープ・トゥラキット。タイの輸出が26億9500万バーツと大半であり、主要品目は家電、バイク部品、加工食品、商用車など。ラオスからの輸入品は木材、ニンニクなど農産物が中心。

ことをめざしている。

タクシン首相は、2003年4月29日のバンコクでSARS対策を協議するために開催されたASEAN緊急首脳会議で、カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ間の経済協力戦略構想（ECS）を提唱し、同年11月ミャンマーのパガンでサミットを開催し、エーヤーワディ・チャオプラヤー・メコン経済協力戦略（ACMECS）として発表した。

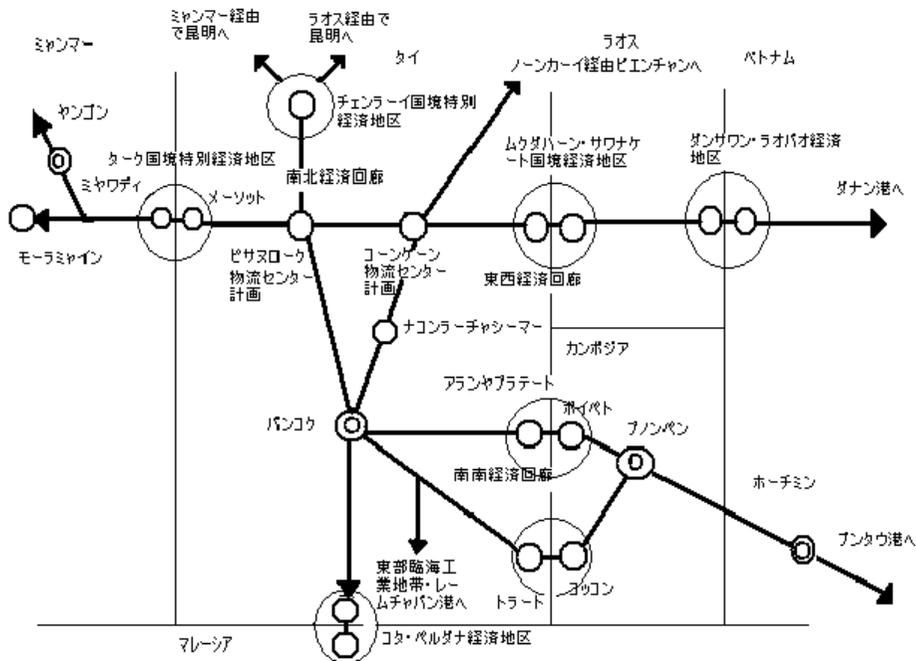
同戦略は、2003～2012年の10年間で、□国境に沿った競争力の向上と成長の促進、□比較優位をもった場所に農業と製造業の移転の促進、□所得格差の縮小と雇用機会の創設等の目標を達成し、同地域を平和で安定し成長する地域に転換することにある。協力分野は、□貿易と投資、□農業、□工業、□輸送リンクージ、□観光、□人的資源開発、□保健衛生の7分野である。同戦略のポイントは、輸送リンクージで関係の深い国境の都市間において姉妹都市協定を結び、主要な箇所に工業団地、物流施設、委託農業を行う農業関連集積地を含む国境経済地区を設置することにある。こうした政策は、農業や労働集約的な製造業を国境経済圏に移転させた場合、タイの企業が近隣諸国の安価な労働力や資源を活用することができる一方、近隣諸国も労働者の雇用を確保し、市場を育成させることが可能になるとの判断に基づいている。タイは、同戦略に沿って、ミャンマー、カンボジア、ラオスの目標都市間を連結する道路の建設や改修に近隣諸国経済開発協力機構（NEDA）を通して資金を供与してきている。

タイ国内の国境経済圏並びに地域開発拠点としては、南北経済回廊に沿っては、チェンラーイ、ランパーン等、東西経済回廊に沿ってはターク、ピサヌローク、コーンケーン、カラシン、ムクダハーン等、また、南部経済回廊に沿ってはサッゲーオ、トラート等の県がある。これらの県の多くは、タイのなかでは貧困地域である北部と東北部に属する。これらの地域は、近隣諸国と一体となった新たな地域開発を展開しつつある。国境沿いの県は、隣国との国境経済圏を梃子に開発しようとしており、また、内陸部のピサヌロークやコーンケーンのような県は、東西経済回廊と南北経済回廊ないしはビエンチャンにつながる国道2号線と交差する物流の要所となる優位性を活かした発展をめざしている。経済回廊のリン

ケースにより国境経済圏に創設される新たな生産拠点および内陸部における物流拠点等の全体的配置は図3-4の通りである。

一方、南部開発に関しては、南部のイスラム過激派による社会不安・紛争解決のために経済開発による安定が必要であり同時にマレーシアとの協力が不可欠との認識が強くなっている。特に、スラユット首相になってから南部開発の必要性が強調されマレーシアとの友好ムードが高まっている。タイ政府は、2007年11月6日の閣議で、南部工業地帯開発計画を策定しADBに融資を求めることを決定している。2008年2月に組閣されたサマック政権下でもこの計画は引き継がれNESDBは、現在同プロジェクトのフィージビリティ・スタディ（以下「F/S」とする）を実施中である。

図3-4 経済回廊に沿ってのタイの新生産拠点



(注) デンサワン-ラオパオ経済地区はタイの協力プロジェクトではない。

(出所) NESDB 資料等より筆者作成。

2. 国境経済圏

(1) チェンラーイ国境経済圏

2003年7月29日、タイ政府は、中国の雲南省、ラオス、ミャンマー等とメコン川および南北経済回廊を通じて結びつきの強くなるチェンラーイ県を、タイの最初の国境経済特別地区として開発することを決定した。チェンラーイ県のメーサイ郡、チェンセーン郡、チェンコン郡は、税関や物流センターの整備開発計画を進め国境貿易の振興をはかる一方、新たな生産拠点として工業団地設置計画を進めている。タイ政府は、基本的なインフラ改善、人的資源開発、社会・環境開発のために2003～2005年の3年間の予算として13億5600万バーツを認可した。また、国境経済特別地区の関連法整備予算も認可され、同法律の整備は民間に委託し2004年半ばに終了したもののその後の政治空白で中断している。

当初は工業団地をチェンセーンに設置する計画があり、タイ工業団地公社(IEAT)は2005年9月にF/Sを終了した。しかし、チェンセーンはランナー文化の遺跡が多いことから反対運動が起こり、政府もチェンセーンを世界遺産として残していく方向に転換した。2006年2月7日、閣議はチェンラーイ県チェンコン郡内の2箇所を候補地として挙げ、合計1万6000ライ(2560ha)の工業団地を開発することを発表した。同団地の開発に関しては、当初から中国雲南省からの投資を期待しており、2003年には昆明の開発企業と工業団地の共同開発の覚書を締結していたが、反古となった経緯がある。タイ政府は引き続き、雲南省からの投資が来ることを期待している。特に、タクシン政権後の暫定政権においても、スラユット首相が2007年5月中国を訪問し貿易と投資の促進を呼びかけている。また、タイから雲南省に続く鉄道建設の構想も同訪問時持ち出されている。その後、スラユット暫定政権は、2007年11月13日の閣議で運輸省が申請したアジア鉄道網に関する政府間合意を認可しているが、このなかでチャンラーイと雲南省を結ぶ鉄道の建設計画が盛り込まれている¹³。

中国とタイのFTA合意(アーリー・ハーベスト)や国境経済圏の構想もあり

¹³ 首相の中国訪問はMCOTニュース(2007年5月27日)また、閣議了解はタイ経済(2007年11月19日)。

国境貿易は順調に伸びており、メーサイ税関はミャンマー、チェンセーン税関は中国またチェンコン税関はラオスとの国境貿易に重点的に使用されている。3税関の貿易総額の割合は、メーサイ 23.2%、チェンセーン 62.1%、チェンコン 14.7%でありチェンセーンの取引額が大きい。3税関の貿易総額は、2006年は、前年度比で 3.6%に減速しているが、これは 2005 年が 46.5%と高い伸び率であったためである（表 3-5）。

① メーサイ税関

既存の税関はミャンマーのタチレクにわたる第 1 メーサイ友好橋の側にあり、新税関は既存の税関から東へ 2 km 程離れた第 2 メーサイ橋の袂にある。この新税関も現在使用中のものは簡易施設であるが、221 ライ(35.4Ha)の敷地に 3 億 4500 万バーツの建設費（建物のみ）をかけ本格的な税関施設が建設中であり 2008 年 4 月には竣工の予定である¹⁴。税関事務所、輸出入用倉庫、X 線コンテナ検査施設、コンテナ・ヤード、職員住宅等を含む大規模な近代的な施設である。この新税関もミャンマーのタチレク、チャイントン、中国国境のマインラー（打洛）を経由して景洪に続く南北経済回廊（R3B）につながっており、ミャンマーとの貿易だけでなく、今後の南中国との貿易の拡大も強く意識されている。メーサイ税関における 2006 年のミャンマーへの輸出額は 21 億 4315 万バーツであり、主なものの燃料油、外国輸入酒、インスタント・コーヒー、屋根用鉄板、タイヤ、セメント、エンジン・オイル等である。ミャンマーからの輸入は 4 億 5740 万バーツで、主なものはチーク材、オレンジ、ニンニク、水牛、衣料、宝石等である。2006 年の同税関経由のミャンマーとの貿易は、輸入は 63.1%また輸出は 17.6%の伸びを示しているものの大幅なタイの黒字となっている。

② チェンセーン港・税関

2006 年のチェンセーン港の輸出は 58 億 1440 万バーツ（前期比 2.3%減）で、

¹⁴ 2007 年 12 月 6 日、現場およびメーサイ税関での聴取およびメーサイ税関年報 2007 年参照。

表3-5 チェンラーイ県における国境貿易（2001-2007年）

（単位：100万バーツ）

| 年 | メーサイ税関 | | | チェンセーン税関 | | | | | | | | | | | |
|------|---------|--------|---------|----------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 対ミャンマー | | | 対ミャンマー | | | 対ラオス | | | 対雲南省 | | | 合計 | | |
| | 輸出 | 輸入 | 計 | 輸出 | 輸入 | 計 | 輸出 | 輸入 | 計 | 輸出 | 輸入 | 計 | 輸出 | 輸入 | 計 |
| 2001 | 715.5 | 45.9 | 761.4 | 63.6 | 1.6 | 65.3 | 125.4 | 225.2 | 350.7 | 2,225.6 | 547.0 | 2,772.6 | 2,414.7 | 773.9 | 3,188.6 |
| 2002 | 909.4 | 96.4 | 1,005.8 | 31.4 | 0.0 | 31.4 | 82.1 | 212.1 | 294.3 | 2,735.7 | 460.6 | 3,196.3 | 2,849.2 | 672.8 | 3,522.0 |
| 伸び率 | 27.1% | 109.8% | 32.1% | -50.7% | -100.0% | -51.9% | -34.5% | -5.8% | -16.1% | 22.9% | -15.8% | 15.3% | 18.0% | -13.1% | 10.5% |
| 2003 | 1,617.0 | 215.0 | 1,832.1 | 19.7 | 1.6 | 21.2 | 29.5 | 81.6 | 111.0 | 3,129.1 | 1,087.4 | 4,216.5 | 3,178.2 | 1,170.6 | 4,348.8 |
| 伸び率 | 77.8% | 123.2% | 82.2% | -37.3% | N.A. | -32.4% | -64.1% | -61.5% | -62.3% | 14.4% | 136.1% | 31.9% | 11.5% | 74.0% | 23.5% |
| 2004 | 2,039.6 | 514.0 | 2,553.6 | 197.2 | 1.2 | 198.4 | 269.7 | 65.2 | 334.9 | 2,110.3 | 1,242.4 | 3,352.6 | 2,577.1 | 1,308.8 | 3,885.9 |
| 伸び率 | 26.1% | 139.0% | 39.4% | 903.1% | -28.2% | 835.7% | 815.7% | -20.1% | 201.6% | -32.6% | 14.2% | -20.5% | -18.9% | 11.8% | -10.6% |
| 2005 | 1,930.4 | 280.4 | 2,210.5 | 1,325.7 | 44.1 | 1,369.7 | 453.1 | 46.5 | 499.6 | 4,171.8 | 1,047.3 | 5,219.2 | 5,950.6 | 1,137.9 | 7,088.5 |
| 伸び率 | -5.4% | -45.5% | -13.4% | 572.2% | 3667.5% | 590.5% | 68.0% | -28.7% | 49.2% | 97.7% | -15.7% | 55.7% | 130.9% | -13.1% | 82.4% |
| 2006 | 2,143.2 | 457.4 | 2,600.6 | 1,220.5 | 33.4 | 1,253.9 | 404.8 | 22.3 | 427.1 | 4,189.1 | 1,089.8 | 5,278.9 | 5,814.4 | 1,145.5 | 6,960.0 |
| 伸び率 | 11.0% | 63.1% | 17.6% | -7.9% | -24.2% | -8.5% | -10.7% | -51.9% | -14.5% | 0.4% | 4.1% | 1.1% | -2.3% | 0.7% | -1.8% |
| 2007 | 1,412.8 | 388.7 | 1,801.4 | 529.6 | 33.3 | 1,253.9 | 52.6 | 5.1 | 57.7 | 1,385.7 | 319.7 | 1,705.4 | 1,967.9 | 358.1 | 3,017.0 |

| 年 | チェンコン税関 | | | | | | | | | 総計 | | | | | | | | |
|------|---------|--------|---------|------|------|------|---------|--------|---------|---------|---------|----------|----|----|---|---|--|--|
| | 対ラオス | | | 対雲南省 | | | 合計 | | | 輸出 | | | 輸入 | | | 計 | | |
| | 輸出 | 輸入 | 計 | 輸出 | 輸入 | 計 | 輸出 | 輸入 | 計 | 輸出 | 輸入 | 計 | 輸出 | 輸入 | 計 | | | |
| 2001 | 482.3 | 287.3 | 769.6 | | | | 482.3 | 287.3 | 769.6 | 3,612.4 | 1,107.2 | 4,719.6 | | | | | | |
| 2002 | 502.4 | 205.2 | 707.7 | | | | 502.4 | 205.2 | 707.7 | 4,261.1 | 974.3 | 5,235.4 | | | | | | |
| 伸び率 | 4.2% | -28.6% | -8.1% | | | | 4.2% | -28.6% | -8.1% | 18.0% | -12.0% | 10.9% | | | | | | |
| 2003 | 504.7 | 189.5 | 694.2 | | | | 504.7 | 189.5 | 694.2 | 5,299.9 | 1,575.2 | 6,875.1 | | | | | | |
| 伸び率 | 0.4% | -7.7% | -1.9% | | | | 0.4% | -7.7% | -1.9% | 24.4% | 61.7% | 31.3% | | | | | | |
| 2004 | 643.0 | 294.6 | 937.6 | | | | 643.0 | 294.6 | 937.6 | 5,259.7 | 2,117.4 | 7,377.1 | | | | | | |
| 伸び率 | 27.4% | 55.4% | 35.1% | | | | 27.4% | 55.4% | 35.1% | -0.8% | 34.4% | 7.3% | | | | | | |
| 2005 | 1,059.6 | 430.6 | 1,490.2 | 0.1 | 21.3 | 21.5 | 1,059.7 | 452.0 | 1,511.7 | 8,940.7 | 1,870.2 | 10,810.9 | | | | | | |
| 伸び率 | 64.8% | 46.2% | 58.9% | | | | 64.8% | 53.4% | 61.2% | 70.0% | -11.7% | 46.5% | | | | | | |
| 2006 | 979.2 | 579.5 | 1,558.7 | 2.4 | 78.8 | 81.1 | 981.6 | 658.3 | 1,639.8 | 8,939.1 | 2,261.3 | 11,200.4 | | | | | | |
| 伸び率 | -7.6% | 34.6% | 4.6% | | | | -7.4% | 45.7% | 8.5% | 0.0% | 20.9% | 3.6% | | | | | | |
| 2007 | 401.1 | 297.5 | 698.6 | 0.0 | 31.4 | 31.4 | 401.1 | 328.9 | 730.0 | 3,781.8 | 1,075.7 | 4,857.4 | | | | | | |

（注）2004年以前のチェンコン税関の対雲南省の数字は小額で、ラオス分に含まれている。2007年の数字は1月から6月までの半年である。

（出所）タイ関税局の資料より作成。

輸入は 11 億 4550 万パーツ（前期比 0.7%増）である。同港は、中国、ラオス、ミャンマーの 3 カ国向けに使われている。2006 年の貿易額に占める割合は各々 75.9%、6.1%、18.0%である。2003 年 10 月の中国とタイの FTA 合意以来、同港を経由しての両国間の貿易も伸びている。主な輸出品は、ゴム、乾燥竜眼、パーム油等、また輸入品は、生野菜、りんご、梨、ニンニク等である。同港は中国・雲南省の景洪港や関累港との国境貿易の拠点港となっている。

同港は 2003 年に開港され、埠頭の改修も実施され、入管、検疫、貿易手続きをひとつの建物で行うシングル・ウィンドーの導入（2005 年 10 月）もはかられてきた。しかし、雲南省との貿易が盛んになるなか、施設能力が不足してきている。同港への寄港船の数は 2005、2006、2007 年の各々の財政年度で 2489 隻、2062 隻、1903 隻であり、数は減少しているが、これは船の規模が大きくなっているためである。メコン川は、雨季は 300 トンの船の走行が可能であるが、その他の時期は水量が減り 100～200 トン級の船の走行となる。施設能力拡充のため、既存の港からメコン川を東南へ 10km 程下ったソブコック (Sob Kok) 村に、コンテナ・ヤードを含め 400 ライ (64ha) の新港を、2009 年の完成を目標に 15 億 4600 万パーツかけて 2007 年から建設予定である。敷地は、コック (Kok) 川とメコン川の合流地点であり、100 ライのドックヤードの他に倉庫、CIQ 施設（カスタム、イミグレーション、検疫のためのシングル・ウィンドー施設）、事務所等が予定されおり道路は既存の 1129 号線に接続させる予定である。このチェンセーン第 2 港の建設については、同郡の水運・商業用水事務所は、2007 年 2 月末に建設地住民からの土地収用が完了したことを明らかにしているが、2007 年 12 月に現場を訪問した時点では、工事の準備はなされていない状況であった¹⁵。

また、この新港とは別に地元資本のサイアム・サウスチャイナ・ロジスティック社等が民間コンソーシアムを構成し、ゴールデン・トライアングルのハーチャン・ショッピング・モール周辺に 3000 万パーツ(当初 3 年間分)を投資し 2007

¹⁵ チェンセーンに関することは、チェンセーン税関での聴取およびチェンセーン税関年報 2007 年参照。

年末までに 400 メートルの埠頭をもつ河川港と流通センターを建設することを公表している。しかし、チェンセーン税関によれば認可手続きにまだ数ヶ月はかかりそうとのことであった。これは雲南省との貿易の拡大や対岸のラオスに中国がアグロ・ベースの工業団地を 2008 年から建設することに対応した動きである¹⁶。

③ チェンコン港・第 3 メコン友好橋の建設

2006 年の輸出は、前期比 7.4%減の 9 億 8160 万パーツで、輸入は前期比 45.7%増の 6 億 5830 万パーツである。同港はラオスと中国向けに使用されているが、ラオスとの取引が 95.1%を占める。チェンセーン港に比べれば、貿易量も少なく、港の規模や施設も貧弱である。同港経由のタイからの輸出品は自動車、自動車部品、工事用資材、ディーゼル油、日用品等である。一方、ラオスからの輸入品は、木材、褐炭、中国産衣料等である。

ファイサーイとチェンコン間には第 3 メコン友好橋の架橋計画（630m、3100 万ドル）があり、2006 年末中国とタイで折半して資金援助することが決定している。この橋は、現在建設が進みつつある中国雲南省の昆明に続く南北経済回廊ラオス・ルート（R3A）の仕上げともいえるものである（恒石[2007]）。チェンラーイ県は、2007 年 10 月に設計に着手し 2009 年 3 月から着工する見通しを明らかにしている¹⁷。架橋予定地は、チェンコン港から東南にメコン川を 10km ほど下ったドン・マハ・ワン（Don Mah Wan）村であり、1020 号線に接続する予定である。予定地の川幅は 463m であり、480m の橋本体に加えて導入助走路 150m の計 630m の橋となる予定である。中国側は、簡素で実用的なものにし、出来るだけ予算を削減することを申し入れてきており、予算規模は縮小の見込み

¹⁶ 新港に関する情報はクルンテープ・トゥラキット（2007 年 2 月 28 日および 2007.6 月 28 日）、またサイアム・サウスチャイナ・ロジスティック社の記事はバンコク・ポスト（2007 年 11 月 19 日）参照。

¹⁷ 2007 年 2 月 15 日付ポストトゥデー。現場の掲示によれば 2007 年 10 月から 2008 年 6 月まで設計、2009 年 3 月から 30 ヶ月かけて工事とのこと。予算は、中国の削減要求で 2000 万ドル程になりそうであり、タイ政府は予算逼迫であり早期の工事は困難な模様、関連情報はチェンコン税関で聴取（2007 年 12 月 8 日）。

である。また、架橋予定地から南に 3km 離れた場所には雲南省資本 Chie Chou 国際社が 2 年間かけ 60 ライの土地に 300 室のホテルと物流センターを建設することが報道されている¹⁸。2007 年 12 月に架橋現場を訪問した際は、まだ、トウモロコシ畑であり建設通知の立て看板があるだけであったが、数組の現地企業家と思われる人たちが図面を広げ現場を視察している姿が見受けられた。周辺の地価が上昇しているようである。

(2) ムクダハーン・サワンナケート国境経済圏

ラオスは、2002 年 1 月 21 日にサワンナケート州セノー地区に経済特別地区設置の首相布告を發布した。サワンナケートの経済特別地区の開発に関しては、日本の国際協力機構（JICA）が 2001 年 1 月に F/S を終了し、自由通過地域、輸出加工区等を備えた複合的な経済特別地区の設立を勧告した。その後、タイの IEAT もラオス政府に協力し、2005 年 2 月から 2006 年 5 月まで同地区の開発 F/S を実施し、基本的に JICA と同様な内容の計画を提案した。これらの勧告を受けて、現在、工場、住居、ホテル、免税商業地区、国境管理施設等から構成されるサイト A（305ha、メコン川寄り国道 9 号線）と、工場、貨物集配センター、倉庫、税関等で構成されるサイト B（20ha、9 号線と 13 号線の交差地域）の合計 325ha の工業団地が計画当中である。現地には、2002 年から サワン・セノー経済特別区機構（SEZA）が設立されているが、サワンナケートの人口密度が少ないため市場としての魅力に乏しいこと、土地の調達が円滑に進んでおらず、進捗状況ははかばかしくない。ラオスの国道 9 号線の改修工事（208km）が日本の無償援助と ADB の融資によって完了している。ムクダハーンとサワンナケート間の第 2 メコン国際橋（2050m、100 億円）は、2004 年 3 月から日本の円借款により進められ 2006 年 12 月 20 日に竣工した。これまでハノイとバンコク間は、ノンカーイの第 1 友好橋経由で約 2000km あったが、新しい橋を使うと約 1500km に短縮され、輸送日数も通関を含めて従来の 4 日から 3 日となる。

¹⁸ バンコク・ポスト記事（2007 年 12 月 3 日）。

また、海路では、従来 10～15 日間を要しており、陸路の優位性が高まっている。

1992 年から 2007 年 8 月までのサワンナケートへの外国直接投資は、累計で 8 億 4300 万ドル(54 件)ありインド、オーストラリア、タイで投資額の各々 41.5%、37.9%、9.1%を占める。分野別にみれば農業、鉱業・エネルギー分野への投資金額が各々 53.0%、38.8%と大半を占める。タイは、金額的には第 3 位であるが、件数で見れば 16 件と一番多い(Savannakhet Province [2007])。ラオス政府は、土地の無期限の貸し付けや法人税の 5 年間免税等の恩典供与を決定しタイからの投資を期待している。

IEAT は、ムクダハーン側にも梱包関係等の軽工業中心の小規模な工業団地を含む物流センターの設置を計画しており、2006 年 8 月に F/S を終了している。コンテナ・ヤード、倉庫、サービス会社等で構成される物流配送センターの 50 ライ (8 ha) の土地に加えて 500 ライ (80ha) 程の工業団地 (EPZ を含む) を第 2 友好橋のタイ側に設置することを検討している。また、IEAT は 2007 年 4 月 25 日、民間企業と共同で工業団地を新規開発する計画を明らかにしたが、そのなかでは、ムクダハーン県の案件が最も規模が大きく、面積は 400 ha に及ぶ見通しである。

(3) ミャンマー国境経済圏

① タイ側ターク県の開発

タイは、ターク県に国境経済地区を創設する計画を 2004 年 10 月 19 日に閣議決定し、開発を進めてきている。ターク県のメーソット、メーラマート、ポップラの 3 地域の開発が計画されている。メーソットは、北タイで取引額も多くミャンマー向けの重要な窓口であり工業中心の開発をめざしている。その他の 2 地域は農業中心の開発を想定している。タイ政府は、メーソット空港の F/S、洪水防止システムの建設、都市計画、ICD (Inland Container Depot) の設置の F/S、メーソット地域道路拡張の環境インパクト調査等の経費を 2005 年度予算に計上した。NESDB 北部事務所や関連機関は、閣議決定に従って、2005 年 1 月にターク県に対して、工業団地の設置の F/S、地域の環境インパクト調査および農業

生産の再編調査を含む総合調査を、2007年からの開発開始をめどに2006年中に完成するように要請した。

これを受けてターク県は、チェンマイ大学に調査を委託し、調査を2006年1月に開始し11月中旬に終了した。同報告書では、2500ライ（400ha）の工業団地の創設が想定されており、候補地9箇所を挙げ、メーソット内の3箇所を最有力地として選定した。また、運輸省陸上輸送局は、メーソットのトラック・ターミナル設置に関するF/Sを2005年にチュラロンコーン大学の交通研究所に委託し、2006年8月に終了している。

ターク県の商工会議所によれば、メーソットでの新工業団地においては、縫製、繊維、セラミック、家具等の企業の誘致が期待されているが、メーソットにはすでに300社（20%は外資系）程がありこれらの移設の可能性もあるとのことである。

② ミャンマー国境内の開発

タイとミャンマー政府は、東西経済回廊に沿ったこの地域をACMECSに基づき国境経済圏として共同開発していく計画をもっている。ミャンマーはミャワディを雲南省隣接地に続き第2の国境ポイントと位置づけ、さらに、ミャワディをミャンマーの6つの新たなSEZのひとつにしていく構想をもっているという¹⁹。

タイはミャンマーに積極的に協力している。タイのIEATは、ミャンマー内の開発F/Sを2005年3月から実施してきており2006年7月に終了している。同報告書によれば、ミャワディの950エーカー（384ha）、モーラミヤインの684エーカー（276ha）およびパアンの981エーカー（396ha）が開発対象地として検討されている。最も高い評価を得ているのは、ミャワディの開発であり、敷地の65%を輸出用工業地区（EPZ）として227区画開発することが計画されている。電力はメーソットから供給予定である。ミャワディの人口は現在5万2600人であり、就業者は6000人とみられている。もし、ミャワディの工業が本格化

¹⁹ MCOT ニュース(2007年8月14日)。

すれば、5万2000人程の労働力が必要であるが、これには周辺からの労働力移動を期待している。ミャンマーの最低賃金はターク県の1日の最低賃金147バーツ(2008年1月現在)の3分の1の1078チャット(約49バーツ)であり、安価な労働力を求めるタイ企業の投資が期待されている。

国境経済圏のなかでは、委託農業も計画されており、ミャワディでは、東西経済回廊周辺で委託農業がパイロット・プロジェクトとして実施されている。6万200ライ(9万6320ha)にメイズ、緑豆、ピーナツ、サトウキビ等が作付けされている。ミャンマーの農家の特典は、農産物のタイへの輸入税の免除やタイ政府からターク県・商業会議所経由で作付け業者に補助金が供与されることにある。

タイ暫定政府は2007年6月19日の閣議で「委託農業計画(2006~08年)」を認可し、同事業への参加企業が近隣諸国で委託農業を行い生産した農作物について、引き続き輸入関税率をゼロにすることを決定している。国内で作付量が減少しているトウモロコシ、大豆、緑豆、ユーカリ、ゴマなど9品目が対象となっている²⁰。しかし、ミャンマーでの委託農業については、政府ベースで関税を免税する協定を交わしていても、實際上ミャンマー側で課される例や、ミャンマー国内でのミャンマー軍による土地の強制調達、カレン族との紛争等の問題が報道されている。

③ 国境貿易

メーソットとミャワディ間の国境貿易は、順調に伸びてきたが、伸び率は2005年-2.7%、2006年1.7%と停滞気味である。ミャンマー側のインフレによる購買力の低下、軍政下での輸入規制の強化等が原因といわれている。2006年のタイの輸出は109億4801万バーツ、輸入は13億112万バーツとタイの輸出超過の状況にある。主な輸出品は、グルタミン酸ナトリウム、亜鉛メッキ鉄板、ディーゼル油、オートバイ、綿布、TV、プラスチック・シート、植物油等工業製品

²⁰ 更に閣議は2007年8月1日ラオス、カンボジア、ミャンマー3カ国との契約農業に伴う9品目の輸入税免除に関する財務省令を承認。チャンタブリ、サグゲーオ、ルーイ、ナコンパノム、ウボンラーチャターニ、タークの6県の通関経由の輸入に限定(2007年8月2日付け時事通信社の時事速報)。

であり、一方主な輸入品は、木工加工品（家具）、鮮魚・干魚を含む魚介類、生きたままの牛・水牛、農産品、亜鉛鉱等原材料品である。

(4) カンボジアとの国境経済圏

トラート・コックン国境経済特別区の工業団地開発については、ACMECS 構想に基づきタイ工業団地公社 (IEAT) が協力し F/S を実施し、その結果は 2005 年 1 月にプノンペンの商務省のセミナーで海外の投資家等に発表された。実際の開発は、同地域でリゾート開発・ホテル経営を実施しているカンボジア資本のコックン国際リゾート・クラブ社 (Koh Kong International Resort Club Co., Ltd.) によって実施されており、2002 年 11 月から進行中である。すでに土地 (339.4ha) は確保され、管理事務所とゲートも完成している。電力はタイ側から供給される予定であり、給水も近辺に貯水池があるため問題はない。現在は、企業が未入居の状況であるが、同社は 2005 年から 10 年間かけて完成させる目標（1－2 年目マーケティング促進、3－5 年目周辺道路の完成、労働者訓練施設の整備、倉庫・ロジスティック整備、一部操業開始、6－10 年目第 2 次マーケティング促進）をもっている。コックンは、タイのトラート県に隣接しており、現地の安価な原材料と労働力を求めるタイ企業の投資が期待されている。タイの援助により 2007 年中の完成が予定されているコックンとスラェオンバル間の国道 48 号線（南部経済回廊の南側沿岸サブ回廊の一部）の拡充（4 箇所）の架橋を含む）が完成すれば、シアヌークビル港まで 229km となる。タイ側においては、やや狭いが既存の国道 318 号線があり、東部臨海工業地帯にも 300km 程である。

南部中央経済サブ回廊に沿ってのタイのアランヤプラテートとカンボジアのポイペトとの国境では、国境貿易やカンボジア人のタイ国境内での雇用も増大している。しかし、この地域の開発は、ACMECS の協定に基づくものではなく、GMS 経済協力プログラムに沿って民間ベースで進められている。現在、カンボジアの企業 2 社 (Chhay Chhay Investment Ltd. と ASK&KH Group Ltd.) による工業団地造成がポイペト市内から国道 5 号線 (南部経済回廊の中部サブ回廊を構成) に沿って東へ 12km 程離れた箇所において進行中である。

おわりに

これまでみてきたようにタイと近隣諸国との間の国境経済圏の開発は、従来からのタイの地方開発の延長線上にあり、近年は、ACMECS 協定に基づき近隣諸国と共同して貧困地域である国境地域をともに開発していく方向を強化している。

タクシン政権下で明確となったこの基本的政策方針は、タクシン政権以降のスラユット暫定政権および2008年2月初旬に組閣されたサマック新政権においても変わることなく継続されている。その政策は、2006年10月から開始されたタイの第10次経済社会開発計画(2007-2011)にも明らかにされている。経済的に関連する地域をリンクさせる重要なインフラを開発することによりGMS、ACMECS、インドネシア・タイ・マレーシア成長の三角地帯(IMT-GT)およびベンガル湾他分野技術協力イニシアティブ(BIMSTEC)関係諸国との国境経済における協力を促進することが述べられている。また、クロス・ボーダー投資促進、観光産業振興、環境保全、人的資源向上のために国内および国際的な法的整備を行うこと、特に、不法就労、麻薬、メコン川流域の環境問題等国境を超える問題のため協力を促進することも明確に記述されている。スラユット首相は、2006年の就任直後の10月から11月にかけて、ラオス、カンボジア、マレーシア、ミャンマーを訪問し近隣諸国との友好関係は基本的に変わりがないことを示した。また、2007年5月には、中国も訪問し雲南省とタイを繋ぐ鉄道の建設や貿易投資を拡大することを発表している。

2007年12月23日の下院の総選挙により、パラン・プラチャーチョン(PPP、国民の力)党が定員数の過半数に迫る議席を確保し、2008年2月8日に同党を中心とする連立政権が樹立された。同党はもともとタクシンのTRT(愛国党)が解散させられ新たに結成されたものであり、タクシンの政策は引き継がれている。また、近隣諸国との協力下でのタイの国境圏開発政策は、ACMECS 協定等ですす対外的に公約され進行中である。サマック新首相は、3月初旬ラオス、カンボ

ジア等を訪問し近隣諸国との友好関係を確認する予定である。さらに、近隣諸国との経済協力関係の下でタイの国境圏開発を進めることは、タイの近隣諸国との経済依存関係やタイの今後の経済構造の変化を考慮する際タイに利益をもたらすことは明らかであり、サムック新政権においてもこの方針は、変更なく継続されていくと考えられる。

参考文献

<日本語文献>

恒石隆雄[2005]「タイの地域開発政策と近隣諸国との経済関係」(石田正美編『メコン地域開発－残された東アジアのフロンティア』アジ研選書 No.1、アジア経済研究所,PP.248-280)。

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、PP.34-61)。

