

メコン地域の経済回廊について（前篇）

やすなが
安永
たけたに
武谷

えいし
英資
ゆき
由紀

一般財団法人日本経済研究所 国際局長

一般財団法人日本経済研究所 国際局 主任研究員

はじめに

2015年のASEAN経済共同体発足を控え、ASEAN地域、特にメコン流域諸国における連結性強化のために、様々な取組が進められており、日系企業はメコン地域への進出に一層関心を見せている。特に、近年、中国・タイにおける最低賃金の上昇や内政不安の高まり、タイの洪水被害等を受け、中国・タイ以外の近接国への分散投資を検討する企業も増加する中、国際経済回廊をはじめとした幹線道路整備の進捗による物流改善により、タイに隣接するカンボジア・ラオスへの立地に関心が高まりつつある。かかる背景を受け、本調査では、まず、本稿にてメコン流域諸国の経済開発動向や投資環境等についての現況を概観する。その後、次稿にて、特に注目を集めるカンボジア・ラオスに焦点を当て、投資環境や物流インフラの現状等の詳細につき分析する。

インドシナ半島における経済開発の動向

1. ASEAN経済共同体の概要

1967年、域内における経済成長、社会・文化的発展の促進、地域における政治・経済的安定の確保、域内諸問題に関する協力を目的とし、東南アジア諸国連合（the Association of Southeast Asian Nations：ASEAN）が設立された。設立当初からの加盟国はインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイの5カ国であるが、その

図表1：ASEAN、GMS加盟国・地域



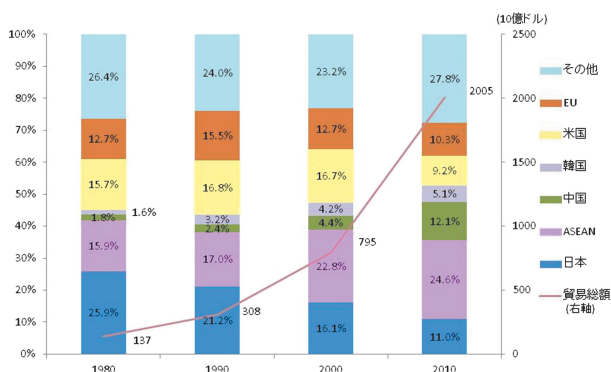
出所：各種資料に基づき日経研作成

後、1984年にはブルネイが、1995年にはベトナムが、1997年にはラオス、ミャンマーが、1999年にはカンボジアが新規加盟を果たし、現在10カ国にて構成されている。

ASEANは、現在、2015年より、ASEAN政治・安全保障共同体、ASEAN経済共同体、ASEAN社会・文化共同体から構成されるASEAN共同体構築を目指し、各種取り組みを進めている。このうち、ASEAN経済共同体（ASEAN Economic Community：AEC）とは、域内関税撤廃・非関税障壁の削減・撤廃を進め、域内の貿易自由化を目指すことを目的として、1993年に発足したASEAN自由貿易地域（ASEAN Free Trade Area：AFTA¹）を更に深化し、物品、サービス、投資、人（熟練労働者）、資本の自由な移動等を実現することで、ASEANを単一の市場と生産基地とし、域

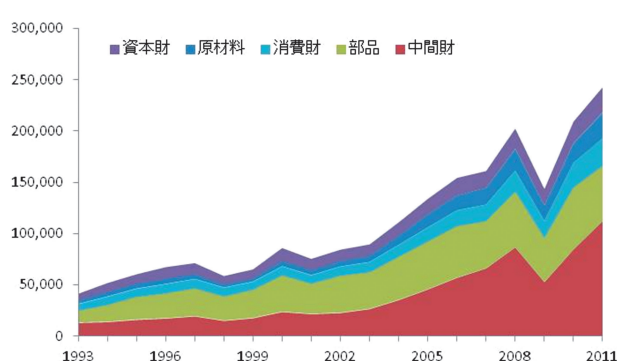
¹ 当初目的は、設立以降15年以内（2008年）までに域内関税率を5%以下へと引き下げることであった。なお、ASEAN先行加盟6カ国は、当目標を2003年に達成した。

図表2：ASEANの主要貿易相手国・地域



出所：ASEANセンター（元データ：IMF）より日経研作成

図表3：ASEAN域内の輸出額（用途別内訳）



出所：RIETI-TID2012

内全体の経済成長と海外からの投資拡大を指向している。このうち、貿易の自由化については、AFTAに基づき、ASEAN先行加盟6カ国（タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、シンガポール、ブルネイ）の域内の物品関税撤廃を2010年に実現した。後発加盟国（CLMV）については、2015年（一部の例外品目については2018年）の関税撤廃を規定しており、2013年時点では、目標の7割程度の関税撤廃を達成している²。また、投資分野でも、2012年、既存の関連協定を統合したASEAN包括的投資協定が発効³するなど、域内の自由で開放的な投資制度実現のための方策が推進されている。

ASEAN域内関税撤廃が進む中、ASEAN地域内の貿易比重が高まっている。特に2000年前後より、貿易総額の伸長とASEAN域内貿易比重の増加が観察される（図表2）。貿易品目については、域内関税の削減・撤廃を受け、特に先行加盟国の域内関

税率が5%以下となった2003年以降、ASEAN域内での中間財・部品の生産が加速した（図表3）。以上より、2000年前後より、グローバルサプライチェーン構築の上で、ASEANの位置付けが特に重要となっていることが分かる。

AEC発足を目前に、外国企業がASEANを一つの経済圏として捉える傾向は更に強まっている。AEC創設に向け、域内関税撤廃等、制度的な統合が進む中、AECにより制度的な統合が進む一方で、後述の通り、陸続きであるメコン地域諸国間での道路等のインフラ整備を通じ、物理的な統合（連結性）の強化が進んでいることや、中国の操業環境の変化や政治的リスク⁴等を背景に、中国にある製造拠点を拡充・移管先（チャイナプラスワン）として、更には、ASEAN全域の人口が6億人を超える中、経済成長に伴い所得水準が向上することで、購買力を持つ中間層⁵・富裕層の更なる拡大が予測される⁶ASEAN市場への外国企業の更なる進出・展

² ASEAN事務局によれば、2013年2月時点の総品目数に対する関税削減・撤廃品目の撤廃率は99.2%。CLMVも、全体で68.6%、ラオス・ミャンマーは8割弱、ベトナムは7割程度、カンボジアは4割弱関税撤廃を達成している。

³ 同協定により、従来、在ASEAN企業のうち、対象外とされていた外資が大半を占める企業も投資保護の対象となる等、外国企業の投資環境改善を目指す内容となっている。

⁴ 中国では、各主要都市での賃金上昇（2006年をベースにすると、上昇率は各地で2倍程度）、労働者確保難が問題となっている。また、2005年以来、反日デモ・暴動等が頻発し、その潜在リスクも無視できない状況になっている。

図表4：南北・東西・南部経済回廊



出所：各種資料に基づき日経研作成

開への関心が高まっている。

2. 大メコン圏（GMS）経済協力プログラム（経済回廊）

大メコン圏（Greater Mekong Subregion：GMS）プログラムとは、1992年に、アジア開発銀行（ADB）のイニシアチブにより、インドネシア半島のメコン川流域地域、具体的には、タイ、カンボジア、ラオス、ベトナム、ミャンマーの5カ国と中国の一部（雲南省、広西チワン族自治区）を対象に実施されている経済協力プログラムである。域内交通網整備や貿易・投資の促進等により域内経済協力を強化し、対象地域の経済開発と発展の促進、貧富の格差縮小を目的とするものであり、交通、通信、エネルギー、人的資源、環境、貿易、投資、観光、農業の9部門に対する多様な地域プロジェクトが実施されている。

GMS プログラムは、陸続きであるメコン地域諸国を一つの投資・生産市場として、有機的な繋がりを形成することで、総面積約260万km²、人口約3.3億人を擁する該当地域の成長ポテンシャルを高めるために、インフラの整備・改良を優先的に整備し、域内貿易・投資の促進、経済発展に資することを目的としている。具体的には、経済開発の基盤となる、国境を越えたハードインフラ整備（道路・通信・電力）、また、域内物流や国際貿易の円滑化・簡素化、越境交通協定（CBTA）等を含むソフト整備・実施を目指すためのプロジェクトが中心に展開されている。

特に交通分野（道路整備）については、主要都市

の国際的な連結推進のために、9つの地域経済回廊が特定されている。このうち、図表4に示す通り、南北・東西・南部経済回廊の整備が優先的に行われ、ADBや二国間ドナーの協力の下、回廊を構成する既存の主要幹線道路の改修・拡張事業、また、国境を繋ぐ国際橋架橋建設等が進められている。

各回廊の整備状況は以下の通りである。

- ・南北経済回廊：2013年12月、中国・タイ政府の支援で建設された第4タイ・ラオス友好橋（国際メコン架橋）の開通により、中国雲南省（昆明）からタイ（バンコク）までの一貫走行が可能となった。
- ・東西経済回廊：2006年12月、日本政府の支援で建設された第2タイ・ラオス友好橋（タイ：ムクダハンとラオス：サバナケットを結ぶ国際メコン架橋）完成により、ベトナム（ダナン）・ラオス・

⁵ 2012年度に経済産業省により発表された新中間層獲得戦略では、家計所得5,000ドル～35,000ドルの世帯を中間所得層、うち、世帯所得5,000～15,000ドルの世帯を下位中間層、15,000ドル～35,000ドルの世帯を上位中間層と定義している。

⁶ 2020年にはASEAN 全域の富裕層・中間層が4億人近くとなり、人口に占める割合は、タイでは58.7%（参考：2008年は28.5%）、ベトナムでは15.6%（同0.6%）となると予想されている（出所：中間層を核に拡大するASEAN 消費市場、みずほリサーチ2011年1月号、みずほ総研）

タイ間が2006年に開通した。現在、日本政府支援により、道路状態の悪い一部（国道9号線）を補修中である。

現状、ラオス国内に立地する日系企業は主にタイから原材料を輸入しているところ、その物流ルートの一部として活用している。例えば、タイの第二工場として労働集約的工程を実施する工場の立地が進むサバナケット経済特區内に立地する日系企業は、主要物流ルートとして、その一部（コンケン～サバナケット）を活用している。

- ・南部経済回廊：日本政府支援により建設中のカンボジア国内メコン川渡河橋（ネアックルン橋）の完成（2015年予定）をもって、ベトナム（ホーチミン）・カンボジア・タイ（バンコク）間が開通予定である。なお、南部沿岸回廊が副回廊として位置付けられている。

現状、カンボジア国内に立地する日系企業は主にタイから原材料を輸入しているところ、その物流ルートの一部として活用している。例えば、カンボジア最大の経済特区であるプノンペン経済特區に進出している日系製造業は、その製品・部品をタイのマザー工場に供給するべく、南部経済回廊

や南部沿岸回廊の一部を利用している。

3. 大メコン圏（GMS）諸国の概要

以下に、GMS 地域全体や、GMS を構成する各国概況について概観する。なお、本稿では、ASEAN とメコン川流域諸国という観点から分析を進めるため、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム、タイを対象とし、中国（雲南省・広西省）は、GMS 構成地域ではあるもの、分析の対象外とする。

1) GMS 諸国の概況

2013年現在、GMS 諸国のうち、中国を除く5カ国の人口は約2億4500万人と推定されており、ASEAN 全体の人口（約6億2600万人）の約39.1%を構成している⁷。GMS のうち、タイを除く4カ国（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）はそれぞれの国の頭文字を取ってCLMV と呼ばれている。

カンボジア、ラオス、ベトナムはフランス、ミャンマーはイギリスによる統治下にあり、独立以後も内戦が続き、また、社会主義一党体制或いは軍事政権といった政治体制に基づく鎖国的な対外政策等が

図表5：GMS 諸国概況

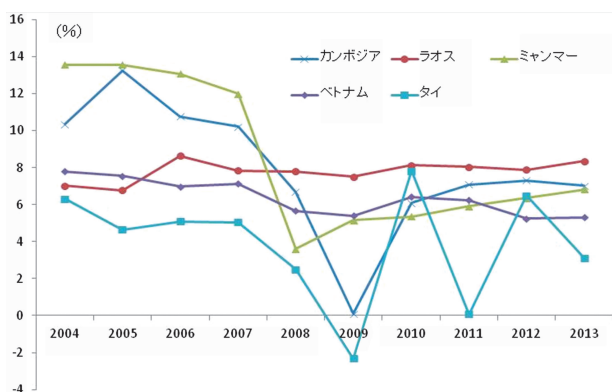
		カンボジア	ラオス	ミャンマー	ベトナム	タイ
面積	(万㎡)	18.1	23.7	67.7	33.1	51.3
人口(2013)	(百万人)	15.4	6.8	64.9	89.6	68.2
首都		プノンペン	ビエンチャン	ネーपीドー	ハノイ	バンコク
独立	(年)	1953 (仏)	1953 (仏)	1948 (英)	1976 (仏)	N.A
アセアン加盟	(年)	1999	1997	1997	1995	1967
政治体制		立憲君主制	人民民主共和制	大統領制連邦共和制	社会主義共和制	立憲君主制
GDP 成長率*	(%)	7.0	8.2	7.5	5.4	2.9
一人当たり GDP *	(USD)	1,016	1,477	869	1,901	5,674
日系企業進出数	(社)	153	52	133	1,077	1,458
在留邦人数(2013年)	(人)	1,479	589	625	11,194	55,634

注：GDP 成長率、一人当たり GDP は2013年推測値

出所：WB、ADB、IMF、外務省、JETRO、各商工会議所等より日経研作成

⁷ 出所：World Economic Outlook Database、IMF（2014年4月）

図表6：実質 GDP 成長率



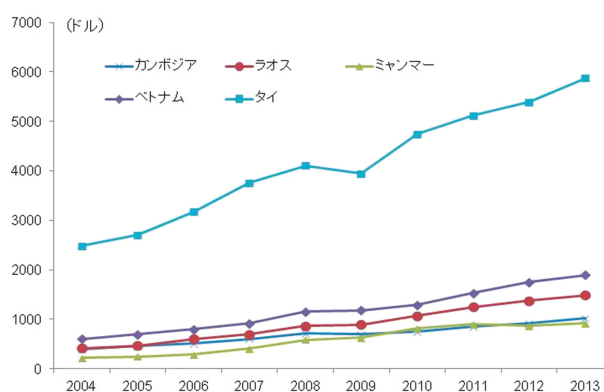
出所：IMF

取られたものの、内戦終結による政治的安定の達成や民主化の進展等を背景に、政治経済体制の改革を進めている。

2) 経済概況

CLMV は、国際機関や先進国・近隣国からの支援により、政治経済体制の改革と共に、インフラの整備等を進めてきた。その結果、経済成長は安定的に推移している。外需依存度が比較的高い一部の国においては、世界金融危機による影響が見られたものの、概して、2010年以降の経済成長率は安定しており、鉱物資源や豊富な水力を発電源とする電力輸出が順調なラオスでは年平均8%、他の国においても、海外直接投資（FDI）の安定的な増加等を背景に、平均6%程度を記録している。なお、タイは、世界経済の減速や2011年の洪水の影響、内政の混乱等により、経済成長は減速方向にある。2012年には、内需（自動車販売の好調等）が牽引し、経済成長は6.5%を記録したが、2013年は、同年後半以降の政情不安等により、成長率が鈍化（2%台）、以降もその影響が懸念されている。

図表7：一人当たり GDP



出所：IMF

3) 日系企業の関心の高まり

日系企業の当地域への進出意欲は高い。国際協力銀行が2013年度に実施した第25回海外直接投資アンケート調査結果によれば、低賃金、豊富な労働力を理由に、同調査開始時から中期的（3年程度）な有望事業展開先国・地域として常時1位であった中国が、人民元高による輸出競争力の減退、投資環境の変化（特に賃金高騰や人材確保難）、また、反日デモ・暴動等の潜在リスク等により、4位となった。一方で、既に日系企業の進出が進んでおり、また現地マーケットの今後の成長性についても期待が寄せられるタイ（3位）やベトナム（5位）だけではなく、ミャンマー、カンボジア、ラオスが、其々8位、17位、20位と、GMS 5カ国全てが初めて20位以内にランクインする等、日系企業の当地域への更なる関心の高まりが窺われる。

4) 事業環境概況

GMSのうち、多くの日系製造業企業がサプライチェーンを構成する⁸タイにおいては、2011年秋の洪水により、バンコク北部の日系企業進出先（工業団地）や産業集積に壊滅的な被害が発生したことを

⁸ 日本政策投資銀行「円高・タイ洪水等に関する取引先ヒアリング結果」（2011年12月）によれば、回答企業の半数以上が、タイの洪水により、企業のサプライチェーンに「何らかの影響あり」と回答している。

図表8：GMS 諸国の主要事業コスト

2013年 (USD)		カンボジア (プノンペン)	ラオス (ビエンチャン)	ミャンマー (ヤンゴン)	ベトナム (ハノイ・ホーチミン)	タイ (バンコク)
一般法人税率		20%	24%	25%	25%	20%
賃金	月額	74	132	53	ハノイ：145 ホーチミン：148	345
	年間実負担額	1764	2,292	1,100 (2012)	3,000	6,936
	法定最低賃金	80	78	n.a.	128 (2014)	230
賃料	工業団地 (/㎡、月額)	0.1	0.03~0.06	0.21~0.5	ハノイ：0.17 ホーチミン：0.10~0.28	6.90~7.22
	事務所 (/㎡、月額)	24	13	95	ハノイ：18~62 ホーチミン：34~36	21
公共料金	業務用電気料金 (/kWh)	0.2	0.08~0.09	0.12	0.06~0.11	0.15
	業務用水道料金 (/㎡)	0.24~0.37	0.06~0.34	0.88	0.34~0.81	0.31~0.53
輸送費	コンテナ輸送 (40ft) 最寄港→横浜港	1,500	2,114~2,309	1,600	ハノイ：2,000 ホーチミン：500	1,162

注：赤色：最も優位性がある国、青色：二番目に優位性がある国。賃金（除：法定最低賃金）、賃料、輸送費については、進出日系企業へのアンケートの回答内容に基づくもの（平均値等）。

出所：JETRO、報道記事等より日経研作成

受け、事業継続の観点からも、拠点を分散する動きが見られている。また、労働市場の逼迫⁹により、工場労働者の確保が大変困難であることに加え、タイ政府の産業構造転換政策による投資環境の変更¹⁰、最低賃金の大幅上昇¹¹等を受け、タイに基幹拠点を構える製造業の一部には、人件費が安い¹²周辺国、特に国際経済回廊の整備を通じアクセスが改善されたカンボジア・ラオスに製造行程の一部を移管する動きが見られる。これらの動きはタイ・プラス・ワンと称され、その数は増加しつつある。

具体的には、GMSの現在の事業コスト比較を踏まえ、労働集約的工程の実施等、低廉な人件費の実

現を重要視する企業は、カンボジアへの立地を、賃料や水道・光熱費の安さや電力の安定供給を求める企業は、ラオスへの立地を検討する動きが見られる。なお、カンボジア・ラオス共に、原材料は主にタイからの輸入であることを考えると、上記コストに加え、タイとの物流条件（輸送コスト、時間等）についても考慮する必要がある（詳細は次号にて記載予定）。

4. 越境交通協定

越境交通協定（Cross Border Transportation Agreement、越境交通協定、以下CBTA）は南北・

⁹ タイの失業率は0.7%（IMF（2013年推計値））。

¹⁰ 新投資誘致策（2013年、BOI）により、産業の高付加価値化推進による投資恩典の見直しにより、法人税引き下げなどの投資恩典を適用する産業を、バンコク首都圏から遠い地域ほど恩典を厚くする従来の「地域別区分」から、産業別区分（①インフラ及び基幹産業、②先端技術産業、③資源開発産業、④グローバル産業）への変更が発表されている。

¹¹ 2012年4月から主要都市部で最低賃金が40%程度上昇、2013年4月以降には全国一律で1日300バーツとなった。

¹² 順調な経済成長、労働市場の逼迫、政治的理由等により、CLMV各国の賃金も上昇傾向にはある。カンボジアは、2013年末に、縫製・製靴業の工場労働者の最低賃金を14年から18年まで段階的に2倍（160ドル）に引き上げる予定。ラオスでは、2013年1月に最低賃金が80%引き上げられ、ベトナムでも2013年に約17%、2014年から約15%の引き上げが実施された。

東西・南部経済回廊を含め、指定された区間や国境における越境交通円滑化に関する GMS 諸国間で締結された多国間協定である¹³。主な内容は以下の通りである。

- ・越境手続きの円滑化に関する通関規定（シングルウインドウ（旅客・車輛・貨物の国境手続の窓口一本化）／シングルストップ（国境における貨物の輸出入検査等を、輸出国と輸入国が共同して一箇所（主に輸入国）で実施）
- ・物（貨物）と人（旅客）の国際輸送に関する規定（経由国における通過貨物への検査の省略、車輛の相互通行に係る安全規則の統一化（運転免許、車輛登録、車輛検査の相互承認）等）

CBTA は、2003年に GMS 6 カ国全てが合意、2007年には全ての協定書・付属文書が署名されたものの、タイ・ミャンマーにおいて、一部につき批准が未完了であることから、現状、協定発効は部分的なものとなっている。

例えば、GMS 各国での相互通行について、関係国間での車輛規制の違い等により、現在、二国間協定・三国間協定を活用して行われている¹⁴。また、

経済回廊上の主要国境上では各国のシングルウインドウ（国境での各種手続窓口の一本化）の整備はかなり進んでいるものの、東西経済回廊（タイ・ラオス・ベトナム間）で先行的に実現する予定であったシングルストップは、ラオス・ベトナム国境でのみ実現している。また、タイの制度上の問題により、未だ、ラオス・タイ国境においては、越境車輛は出入国地点双方で通関・検疫・出入国手続きを行わなければならない状態であったが、2013年3月、タイの法改正¹⁵により、自国の税関職員が自国外で、また、外国の税関職員が自国で、共同で通関検査を実施することを可能とする法令が制定されたため、同法令が施行され次第、タイ・ラオス間のシングルストップ検査が実現し、東西経済回廊の利便性が増すこととなる。

なお、シングルストップ・シングルウインドウを円滑に実現するための IT システム¹⁶整備・導入について、タイでは2011年から導入が始まった。CLMV 各国は2015年までの導入を目指し、現在、各国で導入準備中である¹⁷。（次号に続く）

¹³ 2003年に GMS 6 カ国全てが合意、2007年には全ての協定書・付属文書が署名されたものの、CBTA と GMS 各国の法制度との調整等が必要であること等により、完全な発効には至っていない。

¹⁴ タイは右ハンドル、ベトナムは左ハンドルであるため、途中で車輛を交換して荷物を積み替える必要がある。また、現在、タイ・ラオス、ラオス・ベトナム間での車輛乗り入れは可能であるが、タイ・ベトナム間での車輛乗り入れは不可能（ラオス車輛はタイ、ベトナム両国への通行が可能）。

¹⁵ Thailand Cross-Border Transportation Act for Joint Inspections in Foreign Territories (2013年3月制定)

¹⁶ 2015年の ASEAN 共同体構築に向け、ASEAN 域内で標準化された貿易・通関手続きを導入するアセアンシングルウインドウ（ASEAN 加盟各国のシングルウインドウシステムの稼働、相互連携により、ASEAN 域内での通関手続の標準化等を通じ、ASEAN 域内共通のシングルウインドウ化を実現する計画）整備を目指し、各国毎のナショナルシングルウインドウ（通関手続きを電子化し、一回の入力・送信で関係機関に対する申請・届け出を可能にするシステム）整備が進められている。

¹⁷ 本稿執筆（2014年4月）時点の、各国の準備状況は様々である模様。ベトナムは日本の支援を得て、2014年内にシステム導入完了の見込み。ラオスは世銀支援により導入計画進行中、カンボジアは導入に向けて国内調整中とのこと。