国際協調と国境地帯の産業集積
―拡大メコン圏の形成をめぐって―

生　田　真　人

Ⅰ．はじめに

インドシナ半島の国々では拡大メコン圏（以下、GMS）の形成に伴って、各国の地域政策と空間政策の再考や新たな検討が求められている。ここで地域政策とは、中央政府が国内の地域間の格差の是正を目指して法律や制度を伴って実施する政策を主に指している。ただし地域政策には、明示的な地域政策と暗示的な地域政策の２つがある[1)]。明示的な地域政策とは、上記の地域間格差の是正を目的とする法律や明確な制度を伴う政策である。他方の暗示的な地域政策とは、産業政策等の中で実質的には実施されるのだが、独自の制度等の整備が充分でない段階で実施される政策を示す。ところが1990年代以降になると、イギリスをはじめとする欧米諸国では、長く議論されてきた地域政策に代わって空間政策が展開され始めた[2)]。空間政策は、その中に地域政策の概念を含んでおり、場所を特定した産業や経済活動の調整を含む政策の体系である。空間政策の中には、幹線道路整備のような基盤整備や土地利用計画も含まれている。地理学的に言えば、個別の都市や農村を特定した政策と計画の全体が、空間政策である。

西欧の影響の強いインドシナ半島の国々でも、上記のような空間政策が展開されている。ただしインドシナ半島の国々は、国民国家の拡充の初期的な段階の国が多く、その展開は充分ではない。地域政策と空間政策がもっとも展開されてきたのがタイであり、その他の国とは大きく異なる。他の国々は、社会主義的体制から資本主義的体制への移行など、国家体制が変動している。それにもかかわらず空間政策が、徐々に浸透している。空間政策の考え方は、日本では中央政府がむしろ先行している。日本の地理学界ではあまり注目されていないのだが、地域に関する政策概念は発展途上国を含めて大きく変化している[3)]。

小論は、上記の視点を踏まえながらインドシナ半島諸国における国境を利用した産業開発の動向を検討したい[4)]。国境を利用した経済開発は東南アジアでは珍しいことではない。すでにシンガポールを中心とする成長の三角地帯の経験など、多様なものがある。産業動向を検討するにあたっては、インドシナ半島全域のマクロスケールの考察から次第に、国内の個別の都市や農村などのミクロスケールの検討へと地理的スケールを変化していくことにしたい[5)]。ミクロの記述については、タイのミャンマー国境の町におけるミャンマー人労働者やタイ南部におけるミャンマー人の低賃金労働、タイ北部のチェンマイの少数民族などの事例をみたい。ミクロとマクロという用語に関しては、地理学と経済学の間で大きな相違があるが、ここでは地理学ではなく経済学の用語法を用いる。以下では先ず、インドシナ半島全体と中国南部を含むGMSについてのマクロな考察から始めよう。

Ⅱ．拡大メコン圏の形成と国境経済

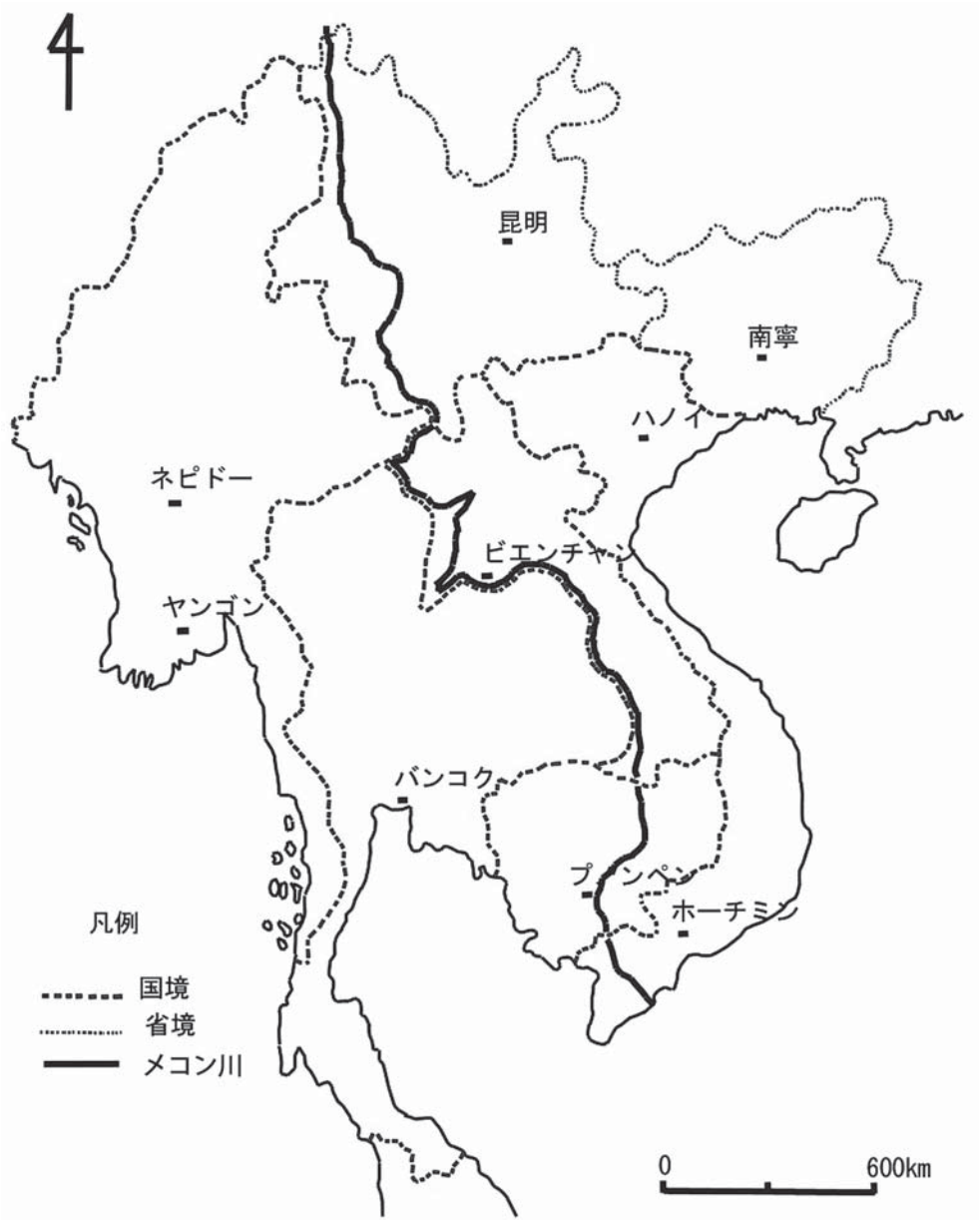
国境経済は、市場諸力と国家という2つの制度によって国境付近に拡大する経済活動であり、国境という制度的境界を利用した地域経済活動を示す。労働費や土地の価格は国によって大きく異なる。そして国家と国家が国境を接する地域では、両国の労働賃金と地価などの立地条件の違いを巧みに利用して産業が集積・集中することがある。東南アジアにおけるこのタイプの最も早期の具体的事例としては、シンガポールを中心とするマレーシアとインドネシアを含んだ成長の三角地帯の経験がある。それは1990年代のことであるが、今日のインドシナ半島諸国の国境経済の原型となっている。インドシナ半島における国境を利用した産業発展のパターンには、1）貿易の拡大を目指すもの、2）人的交流の拡大、3）産業立地の拡大、4）国境観光やカジノ等の娯楽施設の拡大などの多様なパターンがある[6)]。

日本の経済地理学で産業集積という場合には、主に工業を対象に考えてきたのだが、国境地帯では工業のみならず商業集積も含んで展開している。工業の立地のみではなく、商業施設やカジノなどの商業･娯楽施設の拡大もインドシナ半島の国境経済の特徴である。産業集積論の観点からは、工業集積とそれから商業・サービス業集積に加えて、人口集中をも加味した都市集積との区分問題をも考えるべきだろう。こうした変化は、資本主義経済の下で進行する市場経済の影響を受けるのみではない。国境地帯の産業経済の拡大には、政府の政策と各種の支援措置が大きく影響する。それには政府の経済政策や産業政策、そしてすでに述べた地域政策と空間政策も関連する。

第1図は、GMSに参加している国と地域（中国の1省・1自治区）を示している。インドシナ半島と中国南部における国際的な産業基盤の整備すなわちGMSの形成は、アジア開発銀行（以下、ADB）が主導して1992年からすすめられてきたが、1997年のアジアの金融危機によりあまり進展しなかった。しかし中国の内陸部開発とも連動することによって次第に進展し、近年注目されるようになった。ただこの地域統合の経緯をたどるならば、1950年代まで遡ることができる。国際連合（以下、国連）が主導して1957年に、メコン川の水資源の国際開発に関するメコン委員会が設置された。これ以降にさまざまな組織が作られて、東南アジアを代表する国際河川の共同開発が計画された。近年急速に進展しつつあるGMSの形成には、歴史的経緯があることを忘れてはならない。

インドシナ半島の諸国はいずれもタイを除けば現在、国民経済の形成における初期的な段階にある。それは2015年に創設されたアセアン経済共同体やGMSの方向性を定める条件ともなっている。各国にとっては、国民経済の成長が優先する課題である。そして、それらを促進するために国際的な連携がある。経済共同体の拡充やその他の国際的事業は、国民経済の成長に寄与する限りにおいて各国政府が関与できるものであり、逆の関係があるわけではない。GMSは、道路や電力などの基盤整備を地域全体として、国境を越えて行おうとするものであり、国際共同開発である。道路建設についてみると、国連によるアジアハイウェイの建設構想にも連動している[7)]。道路に関してはインドシナ半島を南北に縦断する複数の幹線道路と、東西方向の複数の幹線道路を建設し、経済活動の拡大を支援する。ただ、現状では国境を越える物的流通は、通関手続き等が煩雑で改善の余地が大きい。国境を通関する各種手続きの合理化の程度は、国際的にみて高いレベルではない。

幹線道路の建設や電力供給の拡大などの基盤整備が、地域の課題となっている。現在のメコン圏におけるダム開発をみると、中国が多く国内で14ダムが計画ないし建設中である。その合計数は、下流域のラオス（9ダムを計画ないし建設中）とカンボジア（2ダム）を加えた数よりも多い。そしてそ



第１図　拡大メコン圏の地域概観

出所）工藤年博・石田正美「越境移動の進展と国境経済圏」（石田正美編『メコン地域　国境経済をみる』）アジア経済研究所、2010 年、334 頁等より筆者作成。

れらの間には全体的調整がないという問題点が指摘されている[8)]。今日では、メコン川上流部における中国のダム開発が、ラオスやタイ、カンボジアやベトナムの渇水や河岸侵食、海水の逆流による塩害の原因となっているという批判がある。しかし、メコン川のダム開発を強力に推進したのは、以前はタイであった[9)]。タイは、急速な工業化による電力需要の拡大に対応するために自国内のダム建設に続いて、メコン川のダム開発を推進した。

GMS は、各国の基盤整備と産業成長に直接寄与すると各国が考える場合に推進される。GMS を構想したのは ADB であり、この国際銀行には日本とアメリカ合衆国（以下、アメリカ）に加えて中国もかなりの資金提供を行ってきた。ところが中国は資金提供していながら、出資比率の関係から日本やアメリカよりも発言力が弱かった。そこで中国が主体となって、アジアインフラ投資銀行（以下、AIIB）を新たに設立した。この銀行には、イギリスなど西欧諸国も出資したけれども、日本とア

メリカは参加していない。そして合計57カ国の代表が中国･北京で合意し、2015年中に運用が開始された。中国の出資規模が大きく、実質的に中国が主導する国際銀行となっている。

AIIBが創設され、業務の開始によってADBとの間に協調関係が新たに形成されつつある。この国際銀行は、資金量は豊富なのだが、運営する職員数はADBに比べて圧倒的に少ない[10)]。銀行の資金量は、ADBの75％程度に達しているけれども、職員数をみると6％程度にすぎない。資金はあっても、資金を用いて適切に組織を運営することが難しい。さらにこの銀行には、融資案件を決定する常設の理事会がないなど、制度上の課題も大きい。そこで、AIIBはADBなどと協調融資等を実施する体制を整えつつある。日本は、鉄道等のインフラ輸出を今後の成長戦略の一つとしている。日本政府はAIIBが実務的に運営されるとしたら､協調関係を構築しても良いと判断しているようだ。

新たな国際銀行に加えて、アセアン経済共同体や環太平洋経済連携協定、さらに中国が主導する他の国際組織もあり、広域的な経済連携が多数ある[11)]。GMSは1992年に創設され、農業、エネルギー、環境、人的資源開発、投資、通信、観光、貿易と交通・運輸の9分野の国際協力関係を推進するものである[12)]。東南アジアには、GMS以外にもBIMP-EAEGやIMT-GTなどのアセアン域内の地域協力機構がある。BIMP-EAEGは、東アセアンに成長地域を構築する。ブルネイ、インドネシア、マレーシアとフィリピンがメンバー国であり、1994年に創設された。またIMT-GTは、1993年に創設されたインドネシア、マレーシアとタイを対象とする成長の三角地帯のひとつである。これらはアセアンの統合を一層強力におし進めようとする組織である。その代表的組織がGMSであり、いずれも1990年代前半に創設された。これらの創設の元になったのがすでに述べたようにシンガポールを中心とし、マレーシア南部とインドネシアのバタム島・ビンタン島に広がる成長の三角地帯である。

2011年のGMS第17回閣僚会議は、2012年から2022年までの戦略フレームワークを再設定した[13)]。これは2002年から2012年までの戦略フレームワーク1を修正するものであり、新たな目標設定が行なわれた。戦略フレームワーク2は、国境を越える貿易の拡大、投資、観光やその他の経済協力を1層進めると明記されている。人的資源の開発なども強調されている。開発プログラムの事務局は、マニラに本部のあるADB本店内にあり、各国の高級事務官僚の会合などに基づいて開催される閣僚会合で主要事項が決定される。閣僚会合のメンバーは、インドシナ半島の5カ国と中国を合わせた6カ国である。より具体的な地域レベルに関する委員会組織としては、公共セクターと民間セクターが参加する経済回廊フォーラムが設けられており、経済回廊の形成に関する議論の場が設定されている。

経済回廊という新たな地域概念は､交通ルートの設定以上の広範な効果を期待して考えられた。経済回廊は地域統治のための新しい手段であるとの位置づけである[14)]。ここでは民間部門の新規投資をおり込んで考えられている。経済回廊は公共と民間の双方が進出する地域の管理をも視野に入れた新たな地域概念であり、公共部門の役割がより複雑になる。経済回廊の概念が提案されたのは、1998年の第8回閣僚会議であった。各種の事業が実施され、一定期間を過ぎると、事業の効果を評価する段階を迎える。例えばある報告書では、交通運輸、健康、そして観光に関する事業評価がなされた[15)]。交通網の整備は、地域協力の最も重要なテーマであるが、検討結果によるとこれまでのプロジェクトの進展とその効果はめざましいものではないことが示されている。また観光開発についてはカンボジア、ラオスとベトナムについて調査され、コミュニティに基づく観光の効果が測定

された。

国境を超える財の移動には関税がかけられるのが通例である。インドシナ半島諸国の場合には、特例として小規模な企業交易には、税金が免除されることもある。特例の範囲や規模等は、国家間の交渉によって決定される。インドシナ半島の国々は制度を調整しながら、国境を超える貿易を拡大しようとしてきた。国家間の制度とは別に、各国独自の経済・産業開発とその政策や社会政策等がある。他の東南アジア諸国や中国などに対抗しながら外国資本を導入し、雇用の創出を計画する各国の政策がある。

東南アジアには多様な非関税障壁がある。非関税障壁とは、例えば次のマレーシアの例のように、関税以外の貿易自由化に対する保護主義的な政策を指す。マレーシアの国産車であるプロトンなどの国民車は、物品税が安く設定されているため、先発6カ国間の完成車の輸入関税ゼロの政策に対しては非関税障壁に当たると指摘されている。国民車は国内のマレー人に対して割引価格で販売されるため、マレーシアへの車の輸入関税がゼロであっても、輸入車は相対的に高価格となる。マレーシアのマレー人優遇政策が東南アジア全体からみると非関税障壁であるとみなされるようになってきた。このような非関税障壁が当該地域の貿易に関する最大の課題であるとの複数の指摘がなされている[16)]。

Ⅲ．タイを中心とする国境経済

1．地域政策の展開

タイは、首都バンコクへの人口と産業経済の集中・集積が著しいが、他方では地域間の格差を是正しようとして先進国とも類似の考え方に基づく地域政策が実施されてきた。政府の国家経済社会開発計画の3次計画（1972-76年）は、バンコクの過剰都市化を指摘し、首都への人口の過集中に対する対策が取られた[17)]。この3次計画以降、地域間の格差是正のための政策が考えられた。1977年に設置された政府の投資委員会（以下、BOI）による地域政策があり、外国からの直接投資をバンコク首都圏以外の地方圏に導入するために、工業団地等が地方の各県で造成された。ただしこれは、冒頭で述べた暗示的な地域政策であって、明示的な地域政策ではない。そして第6次計画（1987-91年）では、バンコク郊外の東部に位置する東部臨海地域の工業開発が促進された。タイ国内の周辺地域にも工業団地は建設されたが、外資系企業の進出先は首都バンコクと上記の東部臨海を含む首都圏が中心であった。税制による誘導などの緩やかな規制しかなく、遠く離れた地方へ進出する外国企業は多くなかった。BOIが設定したゾーン3（首都圏以外）に対しては1990年代に入ると投資は拡大したが、外資系企業は東部臨海などの相対的に首都圏に近い地域に集中した。

タイは、冒頭で述べた国土の基盤整備を主目的とする空間政策も実施されてきた。しかし、首都圏対地方圏という地域間の対立が政治面に反映し、軍部がそれに介入する複雑な政治状況にある。首都圏対その他の地方圏の対立とは、具体的には都市中間層とそれから農民を中心とする低所得層を対象とする政党間の政治制度を介した対立である。この時、低所得層は首都圏にも、そして都市中間層は地方都市にもいるので、対立の構図は単純ではない[18)]。国民統合の視点からみると、地域間の格差を是正する地域政策が喫緊の課題となっている。この時、都市中間層と農民の生活レベルを比較する際には平均所得などのマクロな数値のみでなく、ミクロな生活実態を把握して記述するこ

とによってより深い理解が得られる。

政治的な対立と地域間対立が連動する危機的な状態にあるので、タイ政府は地域間格差の是正のための地域政策を強力に推進することにした。地域政策とも深く関連する国家空間計画は、2000年代に入って内務省の都市農村計画局が作成した。タイの地域政策と空間政策については別途、詳細に検討する必要があろう。

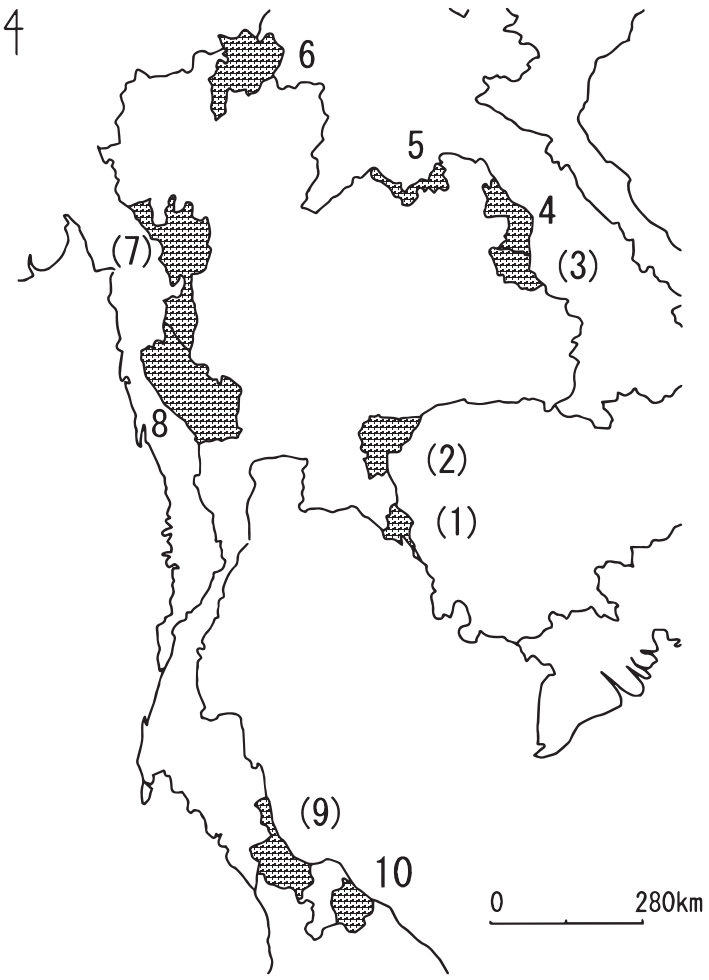
最近のタイでは2014年に軍部によるクーデターがあり、軍部が暫定政権を握った。暫定政権は、国内の地域間格差を是正するためにカンボジアやラオスなどとの国境地帯に複数の経済特区を建設する方針を2015年に明らかにした。発表はやや唐突にみえるが、タイ工業団地公社（以下、IEAT）が以前から計画していた。周辺国はタイの国境地帯の集積形成策はアセアン経済共同体の精神に反するとして反発している。もっともタイは、従来から隣接諸国との間に協力関係を構築してきた。タイの隣接諸国との経済協力は、道路のインフラ整備に重点が置かれている。タイは、国境貿易を発展させることで国内では後発のタイ東北部や北部等の地域開発を進展させようとしている[19]。

そしてタイ暫定政権による国境地帯の経済特別区（以下、SEZ）の開発計画が進展し始めた。具体的にはIEATによる事業で、カンボジアと接するサケオ県アランヤプラテート、ミャンマーに接するターク県メーソート（メーソットともいう）、マレーシアに隣接する南部ソンクラー県サダオなどの3つの経済特区で工業団地の建設を決めた。また、ターク県の南側に位置するカンチャナブリ県も優先的な開発が計画されている[20]。この計画にはBOIが関係しており、産業の地方分散も意図している。これは明示的な地域政策の一例である。国境経済特区は、進出する繊維産業や自動車関連、農業や漁業等の13業種に対して税制上の優遇を行い、電気・水道料金の1部削減などの措置を与える。政府はこれらの開発区に工業団地の建設を計画し、大企業に投資を促している。食品加工、自動車部品、電子部品、石油科学、IT関連、ゴム、衣料の7産業については追加的に優遇措置が与えられる。

第2図は経済特区が設置される国境付近の10県である。第1期の計画は5県で、東北部のムクダハン県と東部のトラート県の工業団地開発は主に民間開発に依存するようだ。大手財閥のCPグループやサハグループが関心を寄せている。第2期計画は北部チェンライ県や東北部ノンカイ県などの5県が対象である。国境地帯の8地区の国境特別区を評価した研究によると、ミャンマーと接するターク県メーソートとカンチャナブリ県カンチャナブリの基盤整備が相対的に遅れていること、さらにラオスと国境を接するムクダハン県ムクダハンも倉庫の不足や鉄道延長の要請などが指摘されている[21]。

タイ最北部チェンライ県のSEZは、3地区（メーサイ、チェンセン、チェンコン）で設定されている。その内1つについては国有地を利用し、国境を越えて通勤してくる労働者を活用する予定である。この地域のより深い理解のためにも労働者の越境労働とその生活の詳細を理解するべきだろう。ラオスータイ友好橋の完成後にはSEZが設定されたチェンコンを訪れる中国人観光客が増加している[22]。チェンライ県メーサイとミャンマーのタチレク間の国境にはまだ工業団地はないようだが、カジノ等が立地している。タイと中国は共にカジノが非合法であり、国境経済の中でも急成長している業種である。そこでの安価なミャンマー人労働力利用の可能性が指摘されている[23]。

タイによる国境開発の中心産業は工業である。しかし工業生産に不可欠の物流インフラはまだ脆弱であり、新設した工業団地に企業が進出するかどうかはわからない。また周辺国との労働力の奪い合いの傾向も強まっている。2015年末の時点で周辺国からタイに流入する労働者数は約400万人



凡　例

(1) トラート県	6　チェンライ県	(　) 第１期計画
(2) サケーオ県	(7) タック県	(　) なしは第２期
(3) ムクダハン県	8　カンチャナブリ県	
4　ナコンパノム県	(9) ソンクラー県	
5　ノンカイ県	10　ナラーティワート県	

第２図　タイの経済特区計画の分布

注）経済特区計画が立地する県を示す。

出所）福島章「チェンライ県における国境貿易の現状と SEZ 開発」バンコク日本人商工会議所所報 643 号、2015 年 3 月号、40-47 頁のデータを基に筆者作成。

という。別の資料によると、労働許可を得ている正規労働者はその半分の 200 万人であるという[24]。タイにはすでに多数の労働者が周辺国から流入しているが、この他にもミャンマー国内のタイに隣接する諸州における紛争を避けてタイに流入する難民等もいる。また、メコン地域では労働集約的な部門を国境付近に分離する動きが明らかになったとも指摘されている[25]。

第２図に示すタック県中央部でミャンマーに接するメーソートは、GMS の東西回廊上にも位置する。東西回廊は東西方向にベトナムのダナンとミャンマーのモーラミャインをつなぎ、総延長は約 1500㎞に達する。メーソートとミャンマー・ミャワディ間の国境地帯では、タイ側のメーソートに多くの縫製工場がある。タイの国境地域の開発は、2000 年代初頭のタクシン政権下で開始された。タイ側のメーソートに縫製工場が作られ、ミャンマー人が就労する。アメリカのミャンマーに対す

る経済制裁が契機となってタイ側に縫製工場が拡大した。ミャンマー側に工場が立地しない理由は、ミャンマー政府の輸出入に関する規制等が厳しいからである。ただし、ミャンマー側の投資環境が改善されると、そちらで産業が拡大する可能性もある[26]。そしてタイ北部のチェンマイにはミャンマー北部のシャン州、南部タイには南部ミャンマーから労働者が来るけれども、メーソートにはミャンマー全国から労働者が集まってくるという。労働力は若年女性で、低賃金労働が中心である。主に繊維関係の工場やセメント工場、そして食品加工などに勤務する。タイ東部のサケオ県では、多くのカンボジア人がタイ側に毎日、国境越えて通勤するようだ。

他方で国境地域への大型商業施設の進出も、消費人口の拡大を見越して始まった。タイの東部サケオ県のアランヤプラテートでは、カンボジア国境のすぐ近くに巨大な商業施設が建設された。建設主体は大手財閥で鉄鋼最大手企業を擁するサハウィリヤグループであるが、中国やシンガポールの投資家が使用権を押さえているという。アランヤプラテートのカンボジア側のポイペトにはタイ人を主な顧客とするカジノ施設がある。この国境地帯では、タイ人に対して1日通行券が発行されている[27]。ポイペト以外のカンボジア側でもカジノ施設がある。この他に流通大手企業のセントラル・グループは東北部や北西部にショッピングセンターを開業する。また大手百貨店のザモールグループは、東北部でショッピングセンターを拡張する。そして商業施設大手のMBKも上記のメーソートにショッピングセンターの建設計画を進めている。

2. ラオスとミャンマー

タイに隣接するのはカンボジア・ラオス・ミャンマーとマレーシアであるが、ここではラオス・ミャンマーとタイとの関係をみよう。ラオスの地域開発は、2000年代に入って進展した。開発の中心は首都のビエンチャンであるが、ラオス南部の開発も進展した。ラオス南部のサワン・セノ経済特別区やデンサワン国境貿易区の開発がなされ、タイ・カンボジア・ベトナムの3カ国が隣接する地域が次第に変貌している。これらの地域には、ベトナムからの投資が多いようだ。

ラオスの地域開発は国際的なレベルでも進展している。首都ビエンチャンは、メコン川をはさんでタイとも隣接している。ビエンチャン市民の所得水準は意外に高く、ビエンチャン市民がメコン川を渡り、タイ側のノーンカーイ国境を越えて買い物に出かけるという[28]。またラオス南部のサヴァナケットのカジノはタイ東北地方からくるタイ人観光客でにぎわっている。日本は東西回廊の拡充を支援するとしてベトナムのダナンからミャンマーへと至るルートの整備を支援してきたが、サヴァナケットはこのルート上にある。ところがバンコクとハノイ間の物流を考えると、第3国境橋が完成すればサヴァナケットの利用可能性は高くないようだ[29]。

タイでは、2011年から13年にかけてバンコク周辺の最低賃金が上昇し、地方ではバンコク周辺よりもさらに上昇した[30]。この時にラオスが改めて注目されたが、なぜラオスが注目されるかというと、タイ人と同じ民族系統のラオス人はタイ語を理解できるからである。異なる民族でありながら言葉の問題がないという点は、マレー人とインドネシア人の場合と同じく、日常生活やビジネスにも大きく影響する。さらにラオスとタイの物流アクセスが改善され、ラオス南部でも経済特区が整備されてきた。日系大企業の一部もバンコク周辺での生産を中止し、工場をラオスに移転した[31]。

他方、タイとミャンマーの間には複雑な国境問題が横たわる。タイ政府に登録済のミャンマー人移民労働者は約110万人（2009年現在）であるが、問題も大きい。タイ南部クラ地峡の臨海部でタイとミャンマー国境のクラブリ川に面するラノーンは、タイ水産業の拠点である[32]。タイ人企業家は

産業活動のために半合法状態に置かれたミャンマー人労働者を雇用している。タイの沿岸漁業には、低賃金で働くミャンマー人が欠かせない。ミャンマー人は1990年代以降に増加したが、それ以前は東北タイからの出稼ぎ労働者が就業していた。ラノーンの売春宿にはミャンマー人女性が働いており、中には人身取引被害者もいる。

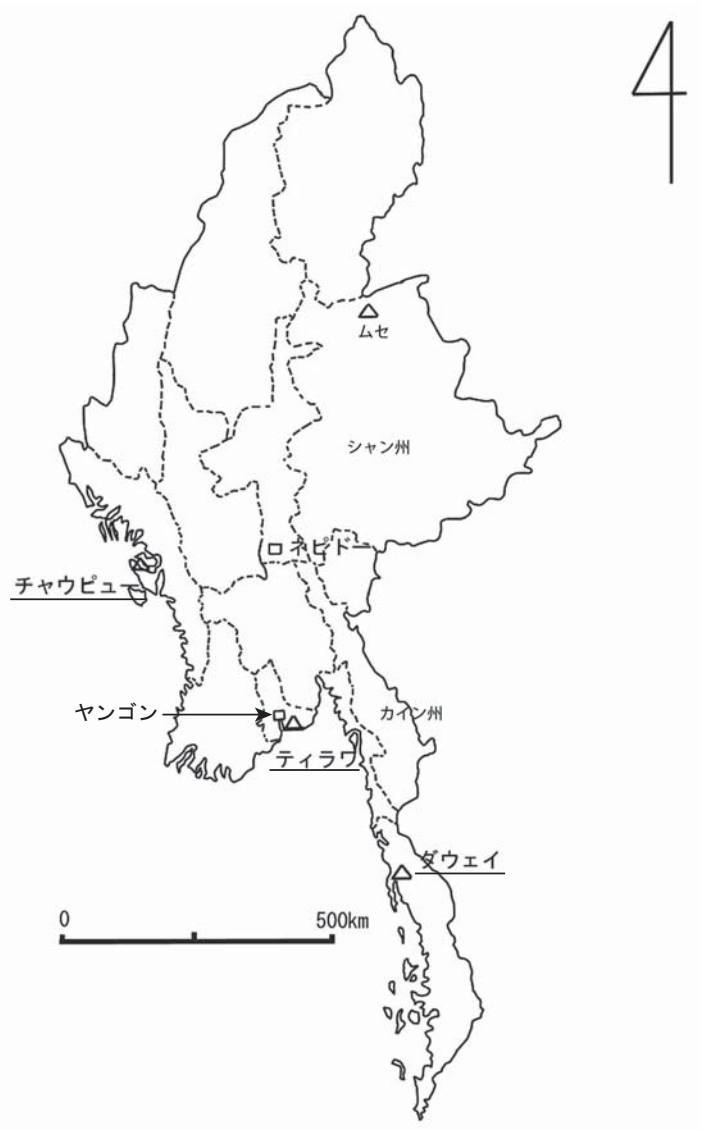
タイ北部に目を向けると、近隣諸国との関係が変化してきた。タイ北部の中心都市チェンマイには多数の中国人観光客が来るようになった。チェンマイは1997年のアジアの金融危機以降に欧米系の若者達の導入を図り、観光拠点として経済の立て直しを図った。現在は、中国人観光客の増加が目立っている。タイ北部は、中国と国境を接するベトナム北部とは異なる。ベトナム北部では国境越える交易が地域開発に貢献しているようだが、タイ北部は観光が地域経済に寄与している。ミャンマーやラオスと隣接するタイ北部は、かつては麻薬栽培で知られた貧困地域であったけれども、お茶のプランテーション等が進展してきた。山岳地帯は貧困層が取り残されているようだが、タイや中国は、ミャンマー・ラオスとの間の経済格差を利用した経済成長の可能性を追求している[33)]。

またタイ系企業がメコン川流域の国境貿易の拡大を前提に、タイ北部に投資を進めている[34)]。ミャンマー及びラオスと国境を接するタイ最北部のチェンライ県では、物流インフラの整備が進んでいる。港湾施設と倉庫の増強を大手民間企業（TCCグループ）が行っている。この企業は、ラオスの首都ビエンチャンにも近い東北部のコンケン県や、ミャンマーに近い北部のランプーン県でも倉庫建設を進めているという。

そしてチェンマイにもミャンマー人が居住し、働いている[35)]。ミャンマー人でアカ族のある女性は、土産物を観光客に販売して生計を立てている。土産物の歩き売りもするようだ。彼女の夫は同じチェンマイ市内で建設労働に従事している。タイの国籍は出生地主義であり、ミャンマー生まれの彼らは国籍問題を抱えている。彼女は15年以上も無国籍状態にある。彼女と同じようにミャンマーからタイへの流入が続いている。その場合、まず親がタイで就労し、生活の基盤を整える。次にミャンマー領内の村から子供らを呼び寄せる。そしてチェンマイ市内のアカ族のコミュニティ内に居住するというパターンがあるようだ。ただし国籍がなければ、より低賃金の労働に甘んじなければならない。男性は屋台の焼肉販売か日雇労働であり、女性はサービス業か土産物売りになることが多い。上記の石井香世子の調査によると、アカ族ミュニティの65％はタイ国籍保有、19％は外国人許可証、16％は身分証明を持たないという。ただしミャンマーでも国境経済の状況は地域により異なり、単純には考えられない。タイとの間に国境経済が発達している地域もある。2000年代初頭にはカイン州などでは統計上は、ヤンゴンよりも豊かであった[36)]。

ミャンマーと中国は2000㎞以上にわたって国境を接している。この間に11の国境ゲートがあるが、瑞麗・ムセ国境ゲートのミャンマー側は連邦政府が所管する。このゲートはシャン州にあり、ミャンマーにとっての中国との国境貿易の過半を超える拠点となっている。2000年には中国側に、さらに2006年にはミャンマー側にも自由貿易区が創られた。中国・ミャンマー間の瑞麗・ムセ地区では、国境産業が発達する[37)]。

ミャンマーでは、空間政策の範疇に含まれる首都機能移転に関連する諸課題が大きい。新首都ネピドーへのヤンゴンからの移転は2006年であるが、複数の目的を持って首都機能が移転された。首都移転の目的の第1には少数民族対策と国民統合の実現があり、第2に安全保障上の観点、そして第3にヤンゴンの過剰都市化への対応がある。ヤンゴンからの首都機能の移転は、国防上の観点が強調されているが、移転の理由は公表されていない。首都移転後の2012年に経済制裁が解除されて



第３図　ミャンマーの３経済特区

注）下線は経済特区を示す。
出所）筆者作成。

外資導入が始まった。ヤンゴン南部には現在、日系企業も多く進出するティワラ経済特区が建設されつつあり、外資導入策は新たな段階を迎えている。**第３図**に示すように、ミャンマーには３つの経済特区がある。

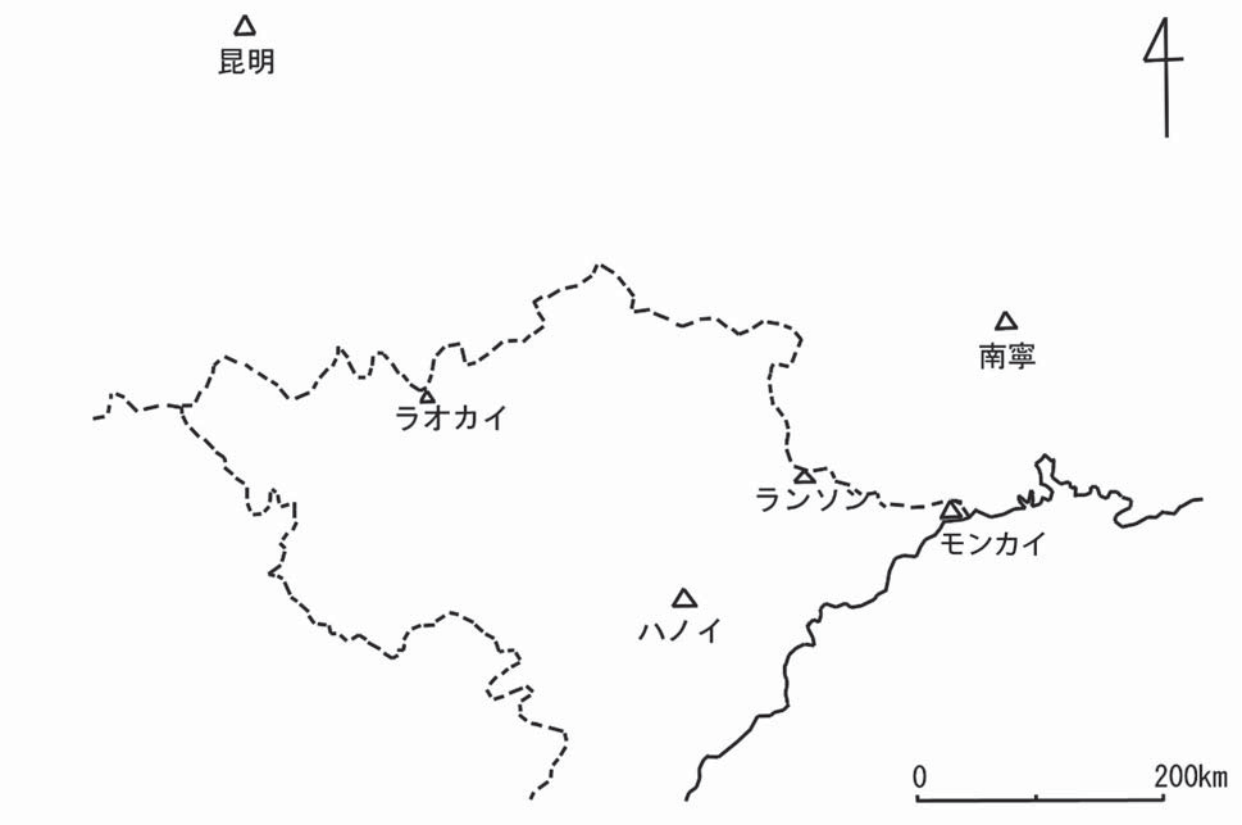
Ⅳ．ベトナムを中心とする国境経済

中国とベトナムは約 1400㎞に渡って国境を接しているが、両国の関係は平坦ではなかった。一時期両国間の関係は悪化して国境紛争が勃発し、1979 年には中国軍がベトナム北部に侵攻した。しかし、中越国境のベトナム側の開放が 1989 年になされ、1991 年には両国の国交が正常化した。中国は 1980 年代から 90 年代にかけて、国境貿易を拡大する政策を採用した。中国国内の辺境地域の経済発展のために、国境を超える国際貿易を拡大して経済を成長させようとした[38]。2006 年には雲南省の

余剰電力がベトナムのラオカイ省に供給されるようになり、翌2007年にはベトナム政府が「越中国境地域の開発計画」を発表した[39]。3つの経済区が設定され、雲南省昆明とラオカイ・ハノイを繋ぐ経済回廊と広西チワン族自治区の南寧とランソン・ハノイを繋ぐ回廊が設定された。ランソン省国際級ゲートのドンダンからハノイの間約170㎞は新国道が2001年に開通した。2006年の雲南省の国家1級ゲートの通過数をみるとミャンマーとの国境がある瑞麗道路の556万人に続いてベトナムとの国境のある河口の350万人であった[40]。また東興＝モンカイは、両国の沿海部に位置する。この地域には観光資源があるため、モンカイに入った中国人が宿泊するホテルも他の国境地帯よりも充実している[41]。中国系企業のホテル投資が進展し、中国系の高級マンションの建設も進んでいる。東興＝モンカイ国境は、国境産業と買物等も便利であり、国境経済活動に適した条件を備える。

ベトナムと中国・広東省との間は2000年代後半から急速に分業体制が緊密化してきた[42]。工程分業の品目は印刷機械や携帯電話などであり、広東省は競争力を低下させている。広東省とベトナムの間の輸送は、トラック輸送が増加している。輸送コストは陸路輸送の方がより高いけれども、輸送の定時制と輸送時の製品破損の回避という観点からトラック輸送が増加している。航空輸送や海運に対抗してトラック輸送が増加している。

中国とベトナムの間には国境少額貿易という制度がある。国境企業として認定を受けた企業が指定された陸上の国境税関を利用して行う貿易であり、関税やその他の諸税の減免措置を受ける。国境企業とは国境から20 km圏内にある企業であり、貿易会社などが多数設立されている。広西チワン族自治区が、繊維製品に関する集散地機能を持つようになったのも国境貿易の恩恵が大きいため



第4図　ベトナム・中国の国境地帯

池辺亮「中越国境経済圏でみる中越経済格差の縮図」（石田正美編『メコン地域　国境経済をみる』）アジア経済研究所、2010年、334頁より筆者作成。

である。自治区の対ベトナム貿易に占める国境少額貿易の比率は、貿易総額の急拡大にもかかわらず、2000年の29%から2011年の59%に上昇した。しかしこの貿易の関税が大部分撤退されると国境貿易の関税メリットはなくなり、国境少額貿易の魅力が低下すると予想されている。インドシナ半島を巡る国境経済は激しく動いている。

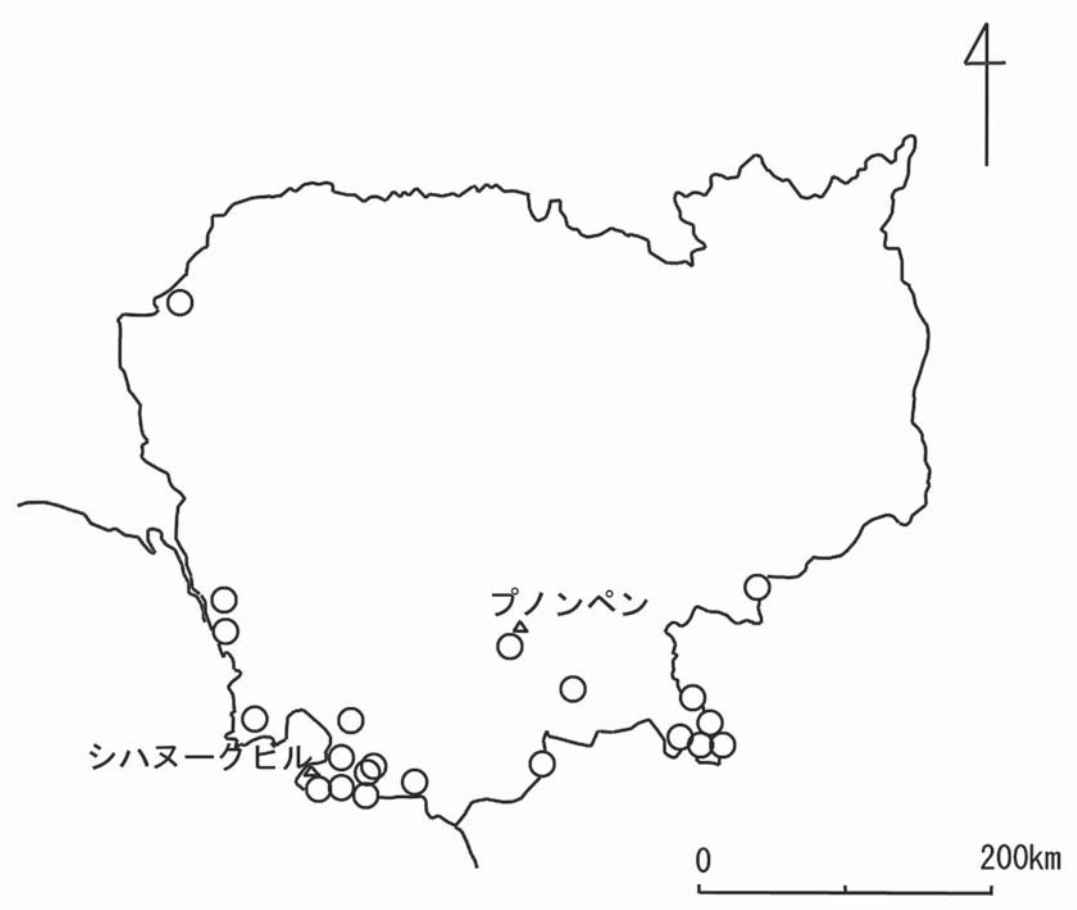
ベトナムの経済区（以下、EZ）や国境ゲート経済区（以下、BEZ）は工業団地とは考え方が異なる。ベトナムの工業団地は、2008年現在では183カ所（操業中は107）である[43]。当初はベトナム南部ホーチミン周辺が多かったが、工業団地の面積は大きくない。EZやBEZは町村などの行政組織の全体が指定されており、地方省政府の主導で設立・運営されると規定されている。BEZは、ベトナム独自の名称と機能を持った地区であり、2008年現在で24地点にまで拡大したが、2020年までに全国で30カ所の指定される予定である。モデル的な重点地区は、中国に隣接するモンカイ、ラオカイ、ランソン、ラオスに隣接するラオバオ、カウチェオ、ボーイー、そしてカンボジアに隣接するモクバイ、アンザン、ドンタップの合計9カ所である。

中国とベトナムの国境経済圏に行くと、両国の経済格差を目のあたりにするという[44]。高速道路や国境事務所の建物や物流センター、そして両国の隣接する都市の街並みなどを比べると、その差が歴然としている。住民生活の状況も、中国側が物質的に豊かであり、大きな差があるという。ベトナムは中国に対しては巨額の貿易赤字が続いている[45]。しかしベトナム北部の中国との国境地帯のベトナム側には、4カ所の国境と経済地区が創設されて、国境をまたぐ経済活動が活発化している。経済地区には外資系企業のみならず中国系の企業の投資もなされている。中国の主要な衣料品メーカーや食品加工業、機械組み立て工場なども立地している。また国境を超える貿易も拡大している。それらの中でも沿海部でトンキン湾に面する国境の町モンカイには、労働者の流入による都市化が進行している。付近には世界遺産もあり、中国人観光客の流入もある。

ベトナム政府が中部地域に国境ゲート経済区を設定しようとした理由は、ベトナム中部地域の経済開発を促進するためであった[46]。また、ベトナムがBEZを設定する主な理由は、その地区内に含まれる住民の福利厚生と生活水準の向上を主な目的とする。地元住民の雇用を優先するようだ。ベトナムは南北に細長い国土を持ち、地理的に遠隔の中部地域は南部のホーチミン市、北部のハノイなどの大都市を中核とする産業開発の効果が到達しにくい。政府は国土の均衡ある発展を追求する観点から、地域の経済活動を活発にしようとした。政府は2005年にラオバオ特別経済・商業区を設定したが、これはベトナム全土に設定されたBEZの中でも唯一であった。この特区は企業所得税の減免期間の延長などの特別措置を含んでおり、政府の地区開発に関する特別の配慮を示している。

さて、カンボジアはインドシナ半島の南部に位置し、首都プノンペンはGMSにおける南部回廊の拠点である。プノンペンの市街地形成に当たっては、植民地時代にフランス人の都市計画家が活躍した。長い内戦等の混乱の後に外資導入策を開始したが、2008年の世界金融危機の以降には、外資のみではなく国内産業にも注目するようになった。国内農業の開発余地が大きいことから、農業開発も重視されている。カンボジアについては、**第5図**に示すようにベトナムとの国境地帯に多くの経済特別区（以下、SEZ）が立地しているが、南部の港湾拠点シハヌークビルでも設定されている。かつてカンボジアの工業は首都プノンペンが中心であり、国境地帯には工業生産はなかった。しかし政府の政令（2005年）によって、SEZが設置できることになった。

カンボジアでは2000年代初頭に21のSEZが認可された[47]。SEZは首都には1つしかなく、立地の中心はベトナム国境付近（6カ所）と南部臨海のシハヌークビル（6カ所）である。タイ国境付近に



第５図　カンボジアの経済特区

川田敦相『メコン広域経済圏―インフラ整備で一体開発―』勁草書房、2011 年、92 頁より筆者作成。

も３カ所あり、その他が５カ所となっている。シハヌークビルは、カンボジアで唯一コンテナ船が入港できる港であって、港の周辺地域は輸出産業に適している[48]。国境地域では、タイやベトナムなどから電力を購入できる。カンボジアの発電能力は低くて非効率で、電力料金が高い。国境地域に産業集積が形成されるのは、タイヤベトナムからの安定的で安価な電力供給が期待できるからである。これらの特区には主に台湾や中国系企業が進出した。政府は多くの土地を外資系企業等に払い下げ、開発許可を出している。このため、カンボジアの各地で政府と農民の間に土地問題が発生した。

カンボジア東南部でベトナムとの国境に近いバベットには５つの経済特区が認可されている。バベットにはカジノも立地しているが、白石昌也の調査によるマンハッタン SEZ への企業進出をみよう[49]。マンハッタン SEZ は、台湾系のマンハッタン・インターナショナル社による開発で、カンボジアで最も早い開発であった。この SEZ の優位性はベトナム・サイゴン港までの距離で、それは約 80㎞にすぎない。総面積は約 180 haで、2008 年現在で 10 企業と進出契約が成立していた。進出企業の多くは台湾系で労働集約的な産業が中心である。これらの企業がカンボジアに投資をする理由は、安価な労働賃金の他に欧米諸国がカンボジアからの製品輸入に特恵関税他の優遇措置を付与しているからである。SEZ には輸出関連の事務手続きをプノンペンまで行かずに、当地で済ますことのできるサービスセンターがあり、企業にとって便利である。ここの電力はベトナムから供給されていた。

カンボジアの場合には、国内の特定地域を政府が重点的に振興するような政策姿勢をみることができないという。政府が行うのではなく、むしろ民間の活力を利用しようとする姿勢が強い[50]。しかし、国内特定地域を振興する政策が全くないわけではない。政府は、プノンペン、シアヌークビル、シュムリアップにつづいて、国内の東北地方を第4の政策対象の場所としている。東北地方は、農業と鉱業が主体でクラチェ州の他に4州が含まれるメコン川西岸の地域である。

中国はカンボジアにおける外国投資総額のおよそ3分の1を占める[51]。対象分野は主に繊維産業と観光産業である。カンボジアにおける産業の発展には比較的最近にカンボジアに移り住んだ新華僑と在来の老華僑のネットワークが重要であった[52]。また、ベトナム系企業のカンボジア進出もある。携帯電話通信サービス、肥料工場、銀行業等でベトナム系企業の進出が続いている。

カンボジアの農業部門の成長を妨げている主な理由は、農民が明確な土地保有権を持っていないことである[53]。1993年に国連によるカンボジア暫定統治が終了し、日本は復興支援を続けた。国連の暫定統治にあたって日本の自衛隊が展開したが、日本の自衛隊の専守防衛機能との関係で国会において議論になった。中国がカンボジアに対して支援に乗り出したのは、2007年から2008年にかけてである。首相のフンセンは、かつてのクメールルージュからカンボジアの政治権力を獲得したヘンサムリン政権の首相に1985年に就任し、今日まで首相であり続けている。

V．国境経済の拡大と各国の空間政策

インドシナ半島では、中国や日本を含む国際連携の拡大と、各国の産業化が進行し、各国の国内地域経済が大きく再編されている。GMSの形成は、道路・電力の整備などによって、各国の経済成長が促進されると判断される側面から推進される。中国の経済発展とより一層の関与があり、半島の北部が変化している。ADBやAIIBなどの国際銀行が、地域開発に関与している。ただしその産業基盤の整備は、統合的に推進されるべきだろう。そして、各国の外資導入政策が進展するとともに、経済の発展段階の違いと国境を前提にした国境経済の拡大が続いている。国境を利用した産業開発は、東南アジアに経済共同体が創出されて、一層促進するだろう。

インドシナ半島の諸国の地域政策と空間政策を見る際には、タイとその他の諸国と分けてみた方が良い。タイでは、産業政策とも合体した暗黙の地域政策が、1970年代から実施されてきた。その政策効果という点では充分ではなかったけれども、政策対象の明確化と制度の設計が次第になされた。産業化の進展は都市化を促す。地方都市の雇用拡大と、産業化の推進などによる地域間格差の是正を目的とする独自体系としての地域政策の構築は容易ではない。

国境経済の変化のこれまでの実績と、今後の計画の2つを明確に区別しなければならない。タイでは、これまでの国境経済の開発の成功を受けて、それを今後もタイ国内のほか他の地域にも適用しようとする、明確な目的がある。バンコク首都圏が急速に成長し、その他の地方との地域間格差が拡大してきたために、地方開発の手段としての国境経済の開発が続くだろう。既にみた特別経済区の開発は、周辺諸国の労働力を利用しながら、開発を継続する可能性が強い。

他方、カンボジアの場合には計画的というよりもむしろ、電力などの基盤を近接諸国に求めるため利用できるものは利用して国境経済が発展することになった。カンボジアでは、国内の場所を特定した政策の有り様は充分ではない。カンボジアでは、場所を特定した空間政策などは充分には明

確にできてないのではないか。しかし他方で、カンボジアは拡大メコン圏の中の南北回廊の中に明確に位置づけられている。国内レベルの空間政策よりもむしろ、国際的レベルの計画が先行する事態となっている。

インドシナ半島諸国の多くは、産業政策と明確に区別される独自の政策体系としての地域政策と空間政策は充分に確立しているとはいえない。社会主義から資本主義への体制移行に関連する諸課題への対応や国民統合の実現と経済・産業政策の確立などのために、独自の地域政策を実施できる段階にはなっていない。しかし、国民統合と経済成長は主要な課題であり、ミャンマーのように国民統合の観点等から首都機能の移転という実質的な空間政策がなされてきた。これは重要な国家政策の１部であった。ミャンマーは、イギリスによって植民地化されて独立後にも多く様々な影響受けてきた。空間政策や空間計画という概念の利用は、イギリスや近年の西欧諸国の影響を受けているようだ。ミャンマーでは地域政策という概念とその政策体系をバイパスして一気に空間政策が展開しているようにみえる。

ベトナムもまた国民統合の実現が重要な政策課題となっているが、空間計画は建設省が所管する。ベトナムでは、計画及び投資を所管する省が、国の社会経済計画を管理している。ベトナム政府全体の行政構造からみると、その他の諸部門が担当する各種の計画があり、それらと計画・投資関連省と建設省が協力して国家全体を運営する構成となっている。そして都市計画法が2010年にようやく制定されて制度が整ってきた。このベトナムやミャンマーと国境を接する中国の空間計画は、空間計画と表現されているが土地利用計画に限定されるようだ。

カンボジアやラオスをみると、地域政策や空間政策は産業政策と合体しているといえる。両国では、国際的レベルの地域統合も同時に進行しており、事態は複雑に変化している。このような中で国境経済が急速に拡大している。

各国における国境経済の発展が、各国の地域構造をどのように、そしてどの程度再編することになるかという点の評価がこの小論にとって重要な考察のポイントである。各国は、それぞれに国境という明確な制度的境界を最大限に利用しながら産業拡大に努めている。それは、長期的には国家のレベルを超えた拡大メコン圏全体の経済回廊の形成と言う視点と対立する可能性がある。現代は、すでにみてきたようにタイの地域政策・空間政策の進展とGMSの拡大の下での国境経済の拡大が進行している。

各国レベルの開発とGMSの国際的レベルの開発が適切に統合されて進んでいるわけではない。現在の動向がそのまま続くと、国際的レベルの経済回廊の建設と、各国の国内レベルの地域計画との矛盾がより明確になってくるかもしれない。つまり、国際的レベルの計画と各国レベルの地域および空間計画が対立するような事態になるのではないかという懸念がある。

この小論は、インドシナ半島の国境経済を検討することが研究目標であった。その際に注目したのは以上に述べてきたマクロな側面のみではなく、ミクロの側面の考察も含むという点である。ミクロについては紙面の関係で充分には検討出来なかった。労働者の個別的な状況に研究するミクロな考察は、この様な国境経済を考える上でも重要である。タイ政府は、タイ国内の国境経済の特別地区の開発にあたって、隣接国から通勤してくる労働力の利用を想定している。このような労働力がどのような人々であるのか、労働生活以外の日常生活はどのように変化しているのかなどのミクロな記述と考察を欠かすことができない。国土の周辺地域であった地域が、国境経済の拡大とともに産業立地が進展することになった。それは、当該地域の人々にとっては雇用機会の拡大を意味す

る。それは彼らの労働と消費生活の両面における大きな変化をもたらす。

国境経済を考える際には、国境またいで生活する人々と、人々を受け入れる各国の体制が、整合的に対応していない点を考慮すべきである。国境という新たな境界にとらわれずに移動する山地民族がいる。彼らに対する対応には、各国による違いがある。すでにみたタイ北部のミャンマー人の事例のように、違法な就業状態に置かれることもある。こうした人々の定着と就労、生活水準の向上と子弟の教育、それから福利厚生や病院の利用等の日常生活を安全にできるような体制の構築を地理学的な視点から考えることも重要だろう。

Ⅵ. おわりに

この小論では、次の３つの点について検討した。すなわち第１に拡大メコン圏の動向であり、第２にタイを中心とする国境経済の動向であり、第３にベトナムを中心とする国境経済の動向である。そして最後に、国境経済の発展と各国の地域構造との関係と拡大メコン圏について若干の考察をした。

拡大メコン圏は、経済回廊の創設を目指して諸事業が進展している。この形成に当たっては、国連が主導するメコン川の開発の長い経緯があった。さらに拡大メコン圏が進展し始めた契機には、中国の参加が大きかった。中国国内の地域間格差を是正しようとする内陸開発の進展が関連している。

タイは、地域政策と空間政策に関してインドシナ半島では先行している。このタイが、首都圏と地方の間の著しい地域間格差の是正を目指して、国境地域の産業開発を大規模に開始した。これに対する周辺諸国の対応は様々であるが、アセアン経済共同体の創設の理念に反するという強い反論がある。ミャンマーはまだ国民統合が完成していないけれども、経済成長の手段としての国境経済を重視している。

ベトナムの国境開発は、タイとは異なっている。中国・ラオス・カンボジアがベトナムと国境を接しており、ベトナムでは各国との間にそれぞれに異なった国境地域の産業開発が行われている。これらの中で、ベトナムの経済成長にとって最も注目すべきなのが中国である。中国とベトナムの間には、政治的には対立もあるが、経済成長のために相互に利用できる部分については利用するという実利的な関係にある。ラオスとカンボジアも中国の影響力が強い国であり、ベトナムは中国との政治経済的関係を巧妙に調整しながら、国境経済の開発を推し進めるだろう。

国境経済の拡大が各国の空間政策の体系化に先行して進展している。それは資本主義的体制の帰結である。国境経済の開発は、各国にとっては各国の空間政策の一部を構成する。経済成長の手段としての国境経済の開発が、各国の空間政策の中にどのように体系的に位置づけられるかという点に注目したい。拡大メコン圏の拡充と各国の空間政策が調和的に進行するように、地理学的な見地からの検討を続けるべきだろう。

注

１）生田真人「アジアの空間政策」（辻悟一編『経済地理学を学ぶ人のために』世界思想社、2000、所収）、229-245 頁。

２）辻悟一編『イギリスの地域政策』2001、世界思想社。

３）ここで空間政策とは、中央政府によって全国を対象に実施される経済的地域政策と国内の部分空間の経

済政策の双方を含む（辻悟一編『経済地理学を学ぶ人のために』世界思想社、2000、208 頁）。国内の部分空間に関する政策には、各都市の都市政策や土地利用計画などを含んでいる。前掲注 2）によると、空間政策が上位概念で地域政策は下位概念である。ただし歴史的には、地域政策が空間政策に先行した。イギリスでは 1980 年代に空間政策に関する議論が進展し、EU の形成に伴って ESPD などの国家の領域を超えた広域的な政策が必要となった。こうした社会変化によって空間概念の展開があり、用語が普及した。

4）生田真人「カンボジアとミャンマーの地理的空間における個人と社会―ミクロの視点とマクロの考察―」、立命館文学 649、（印刷中）。関連する以下の文献も参照されたい。生田真人「世界都市」（経済地理学会編『キーワードでみる経済地理学』原書房、所収）、（印刷中）。生田真人『東南アジアの大都市圏』2011、古今書院。生田真人「東南アジアの観光開発―タイとインドネシアの 4 地方都市を事例に―」立命館大学人文科学研究所紀要 98 号、9-48 頁。

5）ここでのミクロとマクロの区分と方法論については、次の文献を参照されたい。生田真人「経済地理学の展開と D. ハーヴェイの空間概念―インドシナ半島の空間性の理解に向けて―」立命館文学第 645、2016、25-44 頁。

6）工藤年博・石田正美「越境移動の進展と国境経済圏」石田正美編『メコン地域　国境経済をみる』アジ研選書 22 アジア経済研究所、序章、2010、3-48 頁。

7）1959 年に国連アジア極東委員会（ECAFE）により提唱され、1968 年には国連アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）に事務局が設立された。ユーラシア大陸を横断する道路網の整備計画である。

8）*The Economist* 2016 Feb13th-19th, vol418 number8976.

9）阿曽村邦昭訳『メコン地域経済開発論』古今書院、2012、385 頁。

10）朝日新聞 2016 年 5 月 7 日。

11）日本経済新聞 2015 年 11 月 30 日。中国が主導する新たな国際組織とは、東アジア地域包括的経済連携であり、アセアンの全 10 カ国が参加している。

12）Asian Development Bank "*Regional and subregional program links: mapping the links between ASEAN and the GMS, BIMP-EAEG, and IMT-GT*", 2013.

13）Asian Development Bank "*Regional and subregional program links: mapping the links between ASEAN and the GMS, BIMP-EAEG, and IMT-GT*", 2013, p.9、55.

14）Nathalie Fau, Sirivanh Khonthapane, Christian Taillard, eds, "*Transnational dynamics in Southeast Asia: The Greater Mekong Subregion and Malacca Straits economic corridors*", ISEAS, p.17.

15）Asian Development Bank "*Assessing impact in the greater Mekong subregion: an analysis of regional coopration projects*", 2014.

16）Jayant Menon, Anna C. Melendez, 'Trade and investment in the Greater Mekong Subregion: Remaining challenges and the unfinished policy agenda', in Omkar L. Shretha, Aekapol Chongvilaivan, eds, *Greater Mekong Subregion: From Geographical to Socio-economic Integration*, ISEAS, 2013.p.155. Eggaluck Suwannakarn & Pisespon Wasawong, Thailand's perspective on the role of the private sector in the process of regional integration, in Sanchita Basu Das ed. *Achieving the Asean economic community 2015*, ISEAS, p.296.　また、日本経済新聞 2015 年 11 月 26 日などを参照されたい。

17）Nitaya Kmonwatananisa, Thailand's regional and spatial development, NESDB, 2008, p.6.

18）タイの政党は多数成立し、しかも短期間の変化が激しくて不安定である。元首相のタクシン・チナワットが結成したタイ愛国党は、禁止令によって国民の力党へと変化し、さらにタイ貢献党へと変化した。タイ貢献党はタクシン派の政党であり、民主党と共に二大政党を構成する。2016 年には軍部主導で作成した新憲法が国民投票に付され、信任された。タイ政治の特徴等については次の文献を参照のこと。永井史男「タイ―「国王を元首とする民主主義」国家―」（清水一史・田村慶子・横山豪志編著『東南アジア現代政治入門』ミネルヴァ書房、2011、所収）、101-121 頁。

19）石田正美編『メコン地域　国境経済をみる』アジア経済研究所、2010、416 頁。日経産業新聞 2015 年 6 月 12 日の国境経済に関する記事等も参照のこと。

20）福島章「チェンライ県における国境貿易の現状と SEZ 開発」バンコク日本人商工会議所所報 643、2015、

11 月、40-47 頁。

21）対象地区はアランヤプラテート、ムクダハン市、チェンコン、チェンセン、メーサイ、メーソート、カンチャナブリ、ソンクラである。Jittichai RUDJANAKANOKNAD, & Chanikan VONGSMAENTHEP, Assessment of Thailand's Border Special Economic Zones by Infrastructure and Border Trade Facilitation Indices, 2015, www.dynamicglobalsoft.com/easts2015/program/pdf_files/1114.pdf　2016 年 7 月 13 日参照。

22）中国側の雲南省の拠点都市チンホン（景洪）とタイ北部の拠点都市チェンライの間はメーサイを経由する 3B とチェンコンを経由する 3A の 2 ルートがある。3A ルートに含まれるラオスータイ友好橋が完成すると中国とタイの貿易量が拡大するだけでなく、観光客等も増加した。Thein Swe & Paul Chambers, *Cashing in Across in the Golden Triangle: Thailand's Northern border trade with China, Laos and Myanmar*, Mekong Press, 2011, p139.

23）石田正美・平塚大祐「国境経済圏の可能性と今後の展望」石田正美編『メコン地域　国境経済をみる』アジア経済研究所、2010、437-438 頁。

24）初鹿野直美「メコン地域の移民労働者―タイの受け入れ状況とカンボジアからの送り出し状況」アジ研ワールドトレンド 245、2016、3 月号、26 頁。

25）春日尚雄『ASEAN シフトが進む日系企業―統合一体化するメコン地域―』文眞堂、2014、179 頁。

26）石田正美・平塚大祐「国境経済圏の可能性と今後の展望」石田正美編『メコン地域　国境経済をみる』アジア経済研究所、2010、436 頁。メーソートのミャンマー人労働者については次の文献を参照のこと。Dennis Arnold, The situation of Burmese migrant workers in Mae Sot, Thailand, *ASIAN TRANSNATIONAL CORPORATION OUTLOOK 2004: ASIAN TNCS, WORKERS, AND THE MOVEMENT OF CAPITAL,* Chap.11, Published by Asia Monitor Resource Centre, 2005, pp.287-329. WWW.Amrc.org.hk/sites/default/ATNC-2004.pdf#page=300（参照年月日 2016 年 7 月 11 日）。

27）石田正美・平塚大祐「国境経済圏の可能性と今後の展望」石田正美編『メコン地域　国境経済をみる』アジア経済研究所、2010、438 頁。

28）石田正美・平塚大祐「国境経済圏の可能性と今後の展望」石田正美編『メコン地域　国境経済をみる』アジア経済研究所、2010、435 頁。

29）野崎謙二「メコン川第 3 国境開通がラオス・サヴァナケットの経済開発に及ぼす影響」駿河台経済論集 22－1、2012、29-45 頁。

30）日経産業新聞 2015 年 5 月 11 日。

31）石田正美編『メコン地域　国境経済をみる』アジア経済研究所、2010、418 頁によると、ラオスは 2002 年にサワン・セノー経済特別区とベトナムとの国境地域であるデンサワン村国境貿易区を指定し、サワンナケート県の第二メコン友好橋周辺地域を開発しようとしている。

32）藤田幸一・遠藤環・岡本郁子・中西嘉宏・山田美和「タイにおけるミャンマー人移民労働者の実態と問題の構図―南タイ・ラノーンの事例から」東南アジア研究 50－2、2013、157-210 頁。

33）Okuyama Satoko, The Development of Border Economic Zones : The Economic Potentiality of Asia's Golden Triangle, 商経論叢（神奈川大学）49-1, 2013, pp.21-42.

34）日本経済新聞 2015 年 5 月 27 日。

35）石井香世子「国際観光システムを底辺で支えるはざまの人々―タイ山岳少数民族と観光産業」（江口信清・藤巻正己編『貧困の超克とツーリズム』明石書店、2010、所収）、291-323 頁。

36）岡部一郎「ミャンマー民主化の課題と展望―少数民族問題、経済開発―」東邦学誌 41－2、2013、13-46 頁。

37）石田正美・平塚大祐「国境経済圏の可能性と今後の展望」石田正美編『メコン地域　国境経済をみる』アジア経済研究所、2010、437 頁。

38）磯田貴子「ベトナムにおける国境貿易発展の背景と現状―中国、カンボジアとの農産物取引を例として―」国際開発フォーラム 41、2012、72 頁。

39）細川大輔「ベトナムー中国関係―協調の中の管理された対立―」立命館国際地域研究 39、2014、130-131 頁。

40）池部亮「中越国境経済圏でみる中越経済格差の縮図」石田正美編『メコン地域　国境経済をみる』アジア経済研究所、2010、347、355 頁。
41）石田正美・平塚大祐「国境経済圏の可能性と今後の展望」石田正美編『メコン地域　国境経済をみる』アジア経済研究所、2010、435 頁。
42）池部亮『東アジアの国際分業と「華越経済圏」―広東省とベトナムの生産ネットワーク』新評論、2013、192-193、202-203 頁。
43）白石昌也「南部経済回廊―モクバイ＝バベット国境ゲート」石田正美編『メコン地域　国境経済をみる』アジア経済研究所、2010、125、128 頁。
44）池部亮「中越国境経済圏でみる中越経済格差の縮図」石田正美編『メコン地域　国境経済をみる』アジア経済研究所、2010、364 頁。
45）細川大輔「コラム 4」（西口清勝・西澤信善編著『メコン地域と ASEAN 共同体―域内格差の是正を目指して―』晃洋書房、2014、所収）、215 頁。
46）白石昌也「東西経済回廊―ラオバオ＝デンサワン国境ゲート」石田正美編『メコン地域　国境経済をみる』アジア経済研究所、2010、196-197、207 頁。またこの論文で白石は、ベトナムにおける国境ゲート経済区では、商業分野は急成長しているが、工業分野は遅れている、と指摘した（138 頁）。
47）川田敦相『メコン広域経済圏―インフラ整備で一体開発―』勁草書房、2011、80-83、126-127 頁。
48）矢倉研二郎「カンボジアータイ国境における経済開発の現状と課題―」石田正美編『メコン地域　国境経済をみる』アジア経済研究所、2010、169 頁。
49）白石昌也「南部経済回廊―モクバイ＝バベット国境ゲート」石田正美編『メコン地域　国境経済をみる』アジア経済研究所、2010、133-137 頁。
50）石田正美編『メコン地域　国境経済をみる』アジア経済研究所、2010、418 頁。
51）阿曽村邦昭訳『メコン地域経済開発論』古今書院、2012、53 頁。
52）守政毅「カンボジア経済の発展における中国の役割―中国系アパレル企業のカンボジア進出と華人ネットワークを中心に―」西口清勝・西澤信善編著『メコン地域と ASEAN 共同体―域内格差の是正を目指して―』晃洋書房 2014、251-270 頁。
53）阿曽村邦昭訳『メコン地域経済開発論』古今書院、2012、283、291 頁。

（本学文学部教授）

International Cooperation and Industrial Agglomeration in Border Areas in the Greater Mekong Subregion, Continental Southeast Asia

by
Masato Ikuta

This paper considers the following three points with the aim of clarifying the relationship between the developing of border economies and planning of regional structures. Firstly, various enterprises related to the Greater Mekong Subregion（GMS）project are being developed to create an economic corridor that might have a crucial role for future industrial activities. The United Nations had contributed for a long time to the international development of the Mekong River before the GMS project. China has contributed considerably to improve infrastructure, such as power stations, roads, and other things.

Secondly, a number of foreign companies have invested directly in the region, and some border areas are growing rapidly due to the difference in labor and land costs. In considering border economies, Thailand should be distinguished from other countries. Thailand has had a rich history of regional and spatial policy since the 1970s, although it is widely recognized that there are serious regional imbalances in Thailand due to severe overurbanization in Bangkok.

Thirdly, other nations in continental Southeast Asia cannot firmly establish their own regional and spatial policies to reduce regional disparities that can be clearly distinguished from industrial policies, although industrial agglomerations are growing rapidly in the border areas. A socio-political stage still lies ahead to realize spatial policy because transition from a socialist to a capitalist system, achievement of national unity, and creation of new economic and industrial policies take time. Myanmar's new capital, Naypidaw, is characterized by national unity and security, among other attributes. Promising regional policy, instead of the abovementioned specific regional policies, is reflected in this move of relocating the capital. Cambodia's spatial policy is not clearly determined in spite of the fact that border areas are being hurriedly restructured by the influence of neighboring countries.

For the geographer, it is crucial whether the international planning efforts such as the GMS project and regional restructuring by market mechanisms can be integrated and coordinated properly in the region.