

2016 年度 博士学位請求論文

経済連携の進展と地域経済構造の変化との関係
ー拡大メコン地域に関する考察ー

名古屋大学大学院経済学研究科

指導教員 柳原 光芳 教授

氏 名 野崎 謙二

はしがき

1986年にベトナムがドイモイ政策、ラオスが新思考政策を導入して、市場経済への取り組みが始まった。さらに1990年代に入って、カンボジア和平が実現し、タイを中心としてベトナム、ラオス、カンボジアを含めた地域を「戦場から市場へ」という掛け声が聞かれるようになった。実際にアジア開発銀行が東西経済回廊構想を提唱するなど、拡大メコン地域(GMS地域)を一体的に開発しようという動きが活発化した。私が経済企画庁からタイの日本大使館への出向を命じられたのは、そのようなタイミングの1997年5月であった。しかし、その直後の7月にタイでは通貨危機が発生し、それがアジア全体に広がり、アジア通貨危機、あるいはアジア経済危機と言われる事態に至った。当然のことながら、GMS地域の一体的な開発という機運は遠ざかった。私たちの業務もタイが通貨危機に陥った原因は何か、危機からの脱出のためには何が必要かというテーマに集中した。しかし、結果論でしかないかもしれないが、今となれば通貨危機は、アジアの中での地域協力の重要性を再認識させるきっかけになったのではないかと考えている。それを象徴する出来事が2000年に合意に至ったチェンマイイニシアティブであろう。各国が危機から脱してきたことにより、従来以上に国境を越えた経済開発が進むようになったと実感している。

大使館での勤務を終えた後、GMS地域とは関係の少ない時期をやや長く過ごした。しかし、2006年に名古屋大学に出向する機会を得たことは、そのブランクを埋める絶好の機会となった。事実、名古屋大学では教鞭をとりながら、本格的に同地域の経済動向や政策を分析することとなった。特に、何度か現地を訪問する機会も得て、2006年末に開通したメコン川第2国際橋やラオスの経済特区に進出した日本企業などを目にすることができた。ここでは、私が勤務していた1990年代後半のGMS地域とは異なり、遥かに地域内の経済連携が活発になっていることが実感できた。

2011年より、内閣府での職を辞して大学での教育、研究生生活に身を転じた。そこで、名古屋大学での研究を発展させる形で、研究を再開することとなった。GMS地域に関連する論文を何篇か書いていくうちに、体系的にまとめておきたいという気持ちが強くなった。そのような背景から、本博士論文は、GMS地域における経済連携の進展と地域経済構造の変化との関係を実証的に分析しようとした、一連の研究をまとめたものである。タイと比べて相対的に経済発展が遅れている周辺国が、GMS地域との経済連携を強めることによりどのように発展していくのか、また、そのための課題には何があるのかを、客観的なデータによる分析に基づき検討してきた。それは、ひいてはGMS地域以外の地域においても似たような条件の下で経済連携を進めようとする場合に、何らかの示唆を提供できるのではないかという希望も併せ持ったことである。こうした取組みがどの程度うまく行っているかは心許ないものがあるが、持てる力を尽くしたつもりである。

本論文の作成にあたり、指導教員の柳原光芳教授、副指導教員である中屋信彦准教授、そしてセミナー担当教員である根本二郎教授には多大なご教授を賜った。また、内閣府の先輩

でもある埼玉大学経済学部の田口博之教授には、分析手法から結果の解釈に至るまで数多くのご助言をいただいた。同様にラオス国立大学経済経営学部のプーペット・キオフィラフォン准教授からも現地の情報や資料を提供していただいた。そのほかにも、非常に多くの先生方から貴重なコメントをいただいた。記して謝意を表したい。ただし、論文中に事実誤認等がある場合は、ひとえに私自身の誤りであり、その責は私にあることを付け加えておきたい。最後に、仕事と大学院生生活の両立を支えてくれた家族に深い感謝の意を表したい。

目 次

第 1 章 研究の目的と先行研究	1
第 1 節 研究の目的	1
第 2 節 先行研究と分析の手法	2
(1) 経済連携について	2
(2) 経済特区について	5
(3) 製造業生産拠点の地方分散について	7
(4) 地域格差について	9
第 3 節 本論文の構成	11
第 2 章 GMS 地域における経済連携の進展	13
第 1 節 GMS 域内貿易の拡大	13
(1) GMS 域内貿易比率の推移	13
(2) タイから見た 2 国間貿易	14
(3) 域内貿易の増加と経済連携	15
第 2 節 GMS 域内の産業内貿易の進展	16
(1) グルーベル・ロイド指数(GL 指数)による分析	17
① 地域内貿易と GL 指数	17
② 輸出単価の比較	18
③ 貿易データによる分析についての考察	20
(2) グラビティ・モデルによる推計	20
① モデルの推計式	20
② 推計結果	22
③ モデル推計についての考察	23
第 3 節 まとめ	23
第 3 章 経済連携における経済特区の役割	33
第 1 節 はじめに	33
第 2 節 ラオスにおける経済特区成功のための条件	34
(1) ラオスの工業化と投資需要	34
① 経済成長・産業構成比の動向	35
② 労働力供給	36
③ 社会経済開発計画における投資の位置付け	38
④ 近年のラオスへの直接投資の状況	38

(2) 国内及び周辺国のインフラ整備	39
(3) 国境貿易に関連する制度整備	40
第3節 SaSEZ の運用	41
(1) SaSEZ 設立の経緯	41
① ラオス政府の要請と JICA の提案	41
② SaSEZ の設立	42
(2) SaSEZ における企業の立地状況	42
① 各サイトの構成と開発状況	42
② 企業立地の状況	43
第4節 ラオスの経済特区の特徴	45
(1) 経済特区を規定する法令の整備状況	45
(2) 各経済特区の状況	47
① Boten Beautiful Land Special Economic Zone	47
② Golden Triangle Special Economic Zone	48
③ Vientiane Industrial and Trade Area(VITA)	48
④ Phoukyo Specific Economic Zone	48
⑤ Saysetha Development Zone	48
⑥ Thatluang Lake Specific Economic Zone	49
⑦ Long Thanh Vientiane Specific Economic Zone	49
⑧ Dongphosy Specific Economic Zone	49
⑨ Thakhek Specific Economic Zone	49
(3) 経済特区の立地とタイとの経済連携	49
① 既存の経済特区の立地と経済連携	49
② 今後の経済特区の立地と経済連携	50
第5節 インフラ整備と経済特区の利便性	
ーメコン川第3国際橋建設に伴う事例ー	51
(1) 第3国際橋の建設	52
(2) 第2・第3国際橋の通行量の変化について	53
(3) サービス産業の圏域	54
第6節 まとめ	56
第4章 産業立地の変化要因についての検討：タイの事例	64
第1節 はじめに	64
第2節 貿易政策の変化と産業立地の分散	64
(1) 分析方法とデータ	64
(2) 貿易政策の転換点	65

(3) タイにおける工業立地の分散	66
① 製造業生産のシェア及びハーフィンダール指数の動向	66
② 生産拠点分散の動向	68
③ 生産拠点の今後の方向性	71
(4) タイにおける Krugman and Elizondo モデルの含意	71
第 3 節 2011 年の洪水がタイ経済に及ぼした影響	72
(1) 洪水の発生	72
(2) 洪水がタイ経済に及ぼした影響	75
① タイ経済全体に対する影響	75
② 日系企業への影響	78
③ 洪水被害を受けた地域への影響	83
第 4 節 洪水被害からの復旧に見る工業立地の変化	83
(1) BOI 統計から考察する洪水前後の FDI	83
(2) 洪水が企業立地に及ぼした影響	84
第 5 節 まとめ	85

第 5 章 経済連携の進展に伴う地域の経済構造の変化：

地域格差の動向	97
第 1 節 はじめに	97
第 2 節 GMS 地域の地域格差の動向	97
(1) 試算の前提	97
(2) 試算の方法	98
(3) 試算結果	98
① GMS5	98
② GMS7	99
(4) 後発地域の工業化と今後の格差の見通し	100
第 3 節 タイにおける地域格差の動向	101
(1) 既存の実証研究	101
(2) 分析の方法	101
(3) 分析結果	101
① 長期的な傾向	101
② 製造業の生産拠点シフトとの関係	102
③ 逆 U 字仮説	103
第 4 節 まとめ	104

第 6 章 結論と今後の課題	111
----------------------	-----

第 1 節 結論	111
第 2 節 今後の課題	112
参考文献リスト	115

【略語一覧】

各章最初の記述は「日本語(略語)」とし、以下略語で表記する。

ADB : Asian Development Bank, アジア開発銀行
AFTA : ASEAN Free Trade Area, アセアン自由貿易地域
ASEAN : Association of South-East Asian Nations, 東南アジア諸国連合
BOI : Board of Investment, (タイ政府)投資委員会
CBTA : Cross-border Trade Agreement, 越境貿易協定
CIF : Cost, Insurance and Freight, 運賃・保険料込条件
EAEC : East-west Economic Corridor, 東西経済回廊
FDI : Foreign Direct Investment, 対外直接投資
FOB : Free on Board, 本船渡条件
GDP : Gross Domestic Product, 国内総生産
GMS : Greater Mekong Sub-region, 拡大メコン地域
GPP : Gross Provincial Product, 県内総生産
GRP : Gross Regional Product, 域内総生産
HPAEs : High Performing Asian Economies, アジア高度経済成長地域
HS (code) : harmonized system (code), 輸出入統計分類番号
JCC (Bangkok) : Japanese Chamber of Commerce, Bangkok, バンコク日本人商工会議所
JETRO : Japan External Trade Organization, 独立行政法人日本貿易振興機構
JICA : Japan International Cooperation Agency, 国際協力機構
MoU : memorandum of understanding, 覚書
NCSEZ : (ラオス)国家経済特区委員会
NESDB : National Economic and Social Development Board, (タイ政府)国家経済社会開発庁
ODA : official development assistance, 政府開発援助
PPP : purchasing power parities, 購買力平価
LPI : logistic performance index, 物流指数
SaSEZ : Savan-Seno Special Economic Zone, サヴァン・セノ特別経済区
SEZA : Special Economic Zone Authority, 経済特区庁
S-NCSEZ : Secretariat, National Committee of Special Economic Zone, (ラオス)国家経済特区委員会事務局
UNCTAD : United Nations Conference on Trade and Development, 国連貿易開発会議
VITA : Vientiane Industry and Trade Area, ヴィエンチャン工業・貿易地域

第1章 研究の目的と先行研究

第1節 研究の目的

本論文では、拡大メコン地域(GMS 地域)を対象として、その域内経済連携の進展状況を分析し、経済連携に伴う地域の経済構造の変化を明らかにすることを目的とする。この分析を通じて、発展段階の異なる国々から構成される地域がその経済連携を進展させる状況を明らかにし、それを可能にするための政策上の役割、効果を検討する。また、経済連携の進展により、経済開発の先行国と後発国でどのような経済構造の変化が現れ、その総体として地域全体の生産構造がどのような変化をもたらすかを明らかにする。

GMS 地域は、カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ及びベトナムの 5 か国からなる地域である¹。これらの国々の中で、タイは、輸入代替工業化から輸出志向工業化への転換を果たし、1980 年代半ば以降、特に日本を含めた直接投資(FDI)を活用しながら経済発展を実現した。1990 年代後半にはアジア通貨危機による経済混乱、また、2000 年代に入って誕生したタクシン政権後の政情の不安定等による経済成長率の低下を招いたものの、地域の中では一歩進んだ経済開発を実現していると言えよう。それに対してその他の 4 か国は経済開発が遅れている。各国の頭文字を取って CLMV 諸国と呼ばれ、東南アジア諸国連合(ASEAN)の中でも後発国に位置づけられている。

このように経済開発に出遅れが見られる CLMV 諸国においても、1980 年代後半に市場経済システムを導入したベトナム、ラオスや、1990 年代に内戦からの和平を実現したカンボジア、2010 年代に入って民主化の進展が見られたミャンマーなど、各国の初期条件は異なっているものの、近年各国とも経済開発の進展を期待することが可能な状況になってきている。このような環境の変化は、CLMV 諸国それぞれで閉鎖的に営まれてきた経済活動が、今後は対外的な取引の中に組み込まれていく可能性を示している。その一方で、先行国であるタイにとっては、これまでは日米欧の先進国や先行 ASEAN 諸国との経済関係を重視してきた、あるいは重視せざるをえなかった状況が、CLMV 諸国をビジネスパートナーとすることが可能になる状況に変化しつつあることを示している。特に、タイの経済発展に伴い、タイが CLMV 諸国に対する資本供給国となり、製造業生産の中心となる可能性がある。

それでは、実際に GMS 地域においてどのような現象が起きているのであろうか。経済連携の進展、特に産業ごとにどのような分業体制が起きつつあるのかを知ることは、CLMV 諸国にとって産業政策をどのように置くべきか、人や物の交流を円滑にするためのインフラや制度の整備の必要性といった、経済開発にとってのあるべき姿を検討する際の参考になると期待される。また、事業環境の変化に伴い、企業立地にどのような変化が生じつつあるかを明らかにすることは、同様に産業政策、インフラ及び制度整備の推進に当たり必要な情報になるとともに、企業活動の指針にもなると期待される。従って、これらの現象を明らか

¹ メコンプログラムにおいては、この 5 か国とともに、中国の雲南省及び広西チワン族自治区の 2 地域を加えている。

にすることは、学術分野のみならず政策論においても重要になってくると考える。

第2節 先行研究と分析手法の整理

(1) 経済連携について

GMS 地域のような国境を越える地域の経済連携を検討するにあたり、一般的な視点としては、地域内の貿易がどのような関係にあるかに着目することであろう。それを捉える際に重要となるものは2つ考えられる。1つは域内貿易比率であり、もう1つは分業のありかたである。

まず、域内貿易比率とは、ある地域内における経済の相互依存関係の強さを表す指標のことを指す。GMS 地域に関する分析としては、Fujimura (2008) が GMS5 か国について域内貿易比率を計算している。

ただし、域内貿易比率が上昇しているからとはいえ、直ちに経済連携が進んでいるということとはできない。もし経済連携の分析を進めるのであれば、産業内貿易がどのような構造で進展しているかについて分析しなければならない。すなわち、二国間の産業内貿易について、それぞれの国の輸出品目が異なる産業分類に属する製品を相互に輸出しているだけの関係なのか、それとも同じ産業分類に属する商品を相互に輸出しあっている関係なのかにより、地域経済構造の様相は異なってくるであろう。そのための方法論を確立したのが、Grubel and Lloyd (1971) である。そこでは、産業分類ごとの貿易統計を用いることで、一方的な貿易なのか、あるいは相互に貿易を行っている分業関係にあるのかを計測する指数が提示されている。具体的には、

$$GL_i = \frac{(X_i + M_i) - |X_i - M_i|}{X_i + M_i}$$

で計算される指数を導入した。ただし、 GL_i は A 国と B 国における品目 i に関するグルーベル・ロイド指数、 X_i は A 国から B 国に対する品目 i の輸出、 M_i は同輸入をそれぞれ表す。上の計算式からわかるように、このグルーベル・ロイド指数は、輸出入が均衡している場合には1の値を取り、逆に一方的な貿易関係にある場合は、0を取るようになる。従って、グルーベル・ロイド指数が1に近ければ近いほど、生産活動において二国間の分業関係がより進んでいることを表す。

グルーベル・ロイド指数による分析はその後の多くの実証研究で用いられている。例えば、アジアの貿易分析に限っても、1980年代には Wadhwa and Asher (1985) が ASEAN と南アジアの産業内貿易の分析に用いており、Tharakan (1989) では先進国と新興アジア諸国との産業内貿易が要素賦存の違いにより生じている点を分析する際に用いている。

この分析を行うに当たり、データがどれだけ詳細な形で入手できるかという点は重要である。国連による UN-Comtrade の整備等に伴い、品目別に分類された二国間の貿易データ

の入手が容易になったことで、このような分析がより活発に行われるようになった。しかしグルーベル・ロイド指数は、品目 i がどの程度詳細に分類されているかによって数値の大小が影響を受けるため、必ずしも産業内貿易の進展度合いを反映するわけではないという点には注意が必要である。従って、分析の際には、例えば HS 分類の何桁で貿易統計を取るのかに注意しなければならない²。こうした点を統計の集計問題として指摘したのが、Greenaway and Milner (1983)である。

次に、分業のあり方については、大きく分けて垂直分業と水平分業の2種類が存在する。まず、垂直分業とは、ある国の生産過程の一部を別の国が分担するような、同じ産業内での貿易のことをいう。これに対して、水平分業とは、同じ品目であっても製品差別化により相互に貿易が行われる状態のことをいう。産業内貿易の進展が、垂直的な生産分業の関係の中でのものなのか、あるいは水平的な分業関係の中でのものなのかを考えることは重要である。特に、Jones and Kierzkowski (1990) が生産におけるフラグメンテーション理論を提案し、生産要素価格の1つである賃金の違いが生産における二国間の垂直分業に影響を与える点を指摘したこともあり、産業内貿易がどのような形で行われているかに関心が集まることになる。

そこで、本論文で論じる産業内貿易に関する生産の水平分業及び垂直分業について論点を整理しておく。まず、水平分業については、Linder (1967) が、先進国間の産業内貿易を対象として説明を行っている。すなわち、消費者の商品に対する選好が所得水準によって異なるのであるとすれば、所得水準が比較的近い国の間においては、同じ産業分類に属する商品の相互貿易が発生すると考える。より具体的には、相対的な高所得国が高級品を生産し、低所得国が大衆品を生産して相互に輸出すれば、産業内貿易が起きるであろう。その際、両国間の所得水準が著しくかい離している場合には、お互いの需要を満たす商品を生産できないということになる。これに対して、垂直分業については、最終製品の製造において、多数の工程の内その一部を賃金水準の異なる国で行うことにより、部品の貿易を行いながら製品を完成させていく分業の形態をとる。こうした分業が成立するためには、労働集約的な工程と資本集約的な工程に分けることができる場合に、賃金水準の異なる国の間で貿易、投資が容易に実行できることが必要である。また、賃金水準の差異に基づく生産費用の節約分が、輸送費用や関税などの追加的な費用を上回ることが必要である。木村(2003)など、近年のアジアにおける生産構造を分析した研究では、こうした垂直分業が起きていることを明らかにしている。

こうした産業内貿易における分業体制の考え方に対し、Greenaway et al. (1995) は、産業内での生産分業が起きている品目について、単価の比較を行うことにより、その分業が水

² HS 分類では、HS code (harmonized system code, 輸出入統計分類番号) による分類を行っているという意味で、その番号の桁数が大きくなるほど詳細な品目の分類がなされる。例えば、HS-2 桁であれば、「動物」、「穀物」といった分類に留まるのに対し、HS-6 桁であれば、HS-4 桁の「米」をさらに細分し、「もみ」、「玄米」といった分類になる。

平分業なのか垂直分業なのかを区分することを提案した。具体的には、グルーベル・ロイド指数が一定値以上の場合、すなわち産業内貿易が盛んな場合において、その品目の A 国から B 国への輸出単価が A 国の B 国からの輸入単価の上下 15%以内であれば、その貿易についてはどちらの国が付加価値の高い製品を輸出しているかを判断することはできない。従って、その場合は水平分業が行われているものと判断される。逆に、上下 15%以上かい離している場合は垂直分業にあると考える。実際には、情報の不完全性などの制約を考え、上下 25%に境界を置くことが現実的であると指摘している。本論文では、GMS 地域においてタイとの二国間貿易において産業内貿易が比較的活発な品目について、輸出入単価の比較を通じて産業内貿易が生産の水平分業によるものなのか、垂直分業によるものかについて検討する。

次に、産業内貿易と生産の水平分業、垂直分業を検討する方法としては、グルーベル・ロイド指数と輸出入単価の比較を通じて検討する方法とは別の視点で考察する、グラビティ・モデルの推計によるものがある。グラビティ・モデルは、距離に比例してその影響力が小さくなることをモデル化したもので、Anderson (1979) により貿易関係に適用できることが明らかにされた。それを受けてこれまでに様々な国際貿易に関する実証研究が行われてきた。

特にその中でも Bergstrand (1989) がグラビティ・モデルの説明変数に輸出国及び輸入国の 1 人当たり GDP を加えた分析を行った点は、注目に値する。輸出国にとって、1 人当たり GDP は、賃金の高低を表すと理解でき、輸出財が生産要素としての労働力に依存しているのか資本に依存しているのかを示す 1 つの値になると考えられる。一方、輸入国にとっての所得水準の高低は、必需品の輸入か奢侈品の輸入かに影響してくるであろう。つまり、1 人当たり GDP が大きいことは、輸出国にとっては労働集約型商品の輸出にはコスト増を理由に不利であり、輸入国にとっては、必需品の輸入は増えない代わりに奢侈品の輸入が相対的に増えるような状況をもたらす。逆に、1 人当たり所得が低い場合は、輸出国にとって労働集約型商品の輸出に有利であり、輸入国にとっては奢侈品の輸入には不利な状況をもたらす。従って、グラビティ・モデルの推計に説明変数として 1 人当たり GDP を加えた時に、正の関係がある場合は、その品目は資本集約的な商品(奢侈品)であり、負の関係がある場合は、労働集約的な商品(必需品)であると考えることができよう。

グラビティ・モデルの推計方法で同じ 1 人当たり GDP を考慮するものでも、輸出国と輸入国の賃金差に着目したのが、Jones and Kierzkowski (2005) によるフラグメンテーション理論である。そこでは、米国とメキシコの間为国境貿易に着目し、生産要素価格の相違により生産分業を行う際に、どちらの国がどの生産工程を行うかが決まるかを検証している。例えば、もし生産の垂直分業が起きていれば、1 人当たり GDP の差異によりその産業内の貿易が活発に行われることになる。Kimura et al. (2007) は、東アジアの生産ネットワークにおいて垂直分業が観察されることを確認した。また、Taguchi and Lar (2015)では、タイの機械製品に関する東南アジア諸国との輸出入について、フラグメンテーション・モデルを

利用した分析を行っている。

本論文では、GMS 地域において、グラビティ・モデルに基づいて産業連携の現状を分析する。これまで Taguchi and Tripetch (2014) のようなタイとミャンマーという特定の二国間関係の分析や、Taguchi and Lar (2015) のような機械部品の垂直分業をテーマとした分析はあったが、GMS 地域の各構成国間の二国間関係でのモデル分析はされてこなかったこと、衣料品産業と自動車産業を比較するという形で、労働集約型産業と資本集約型産業を対比する形での分析が見られなかったことが主な理由である。さらに、グルーベル・ロイド指数や輸出単価の比較を通じた貿易統計の分析と併せて、グラビティ・モデルによる分析がどれだけ整合的に説明できるかを明らかにしようとするものである。

(2) 経済特区について

GMS 地域において製造業部門での経済連携が進展するためには、後発の CLMV 諸国、その中でも特に内陸国であるラオス、内戦が続いたカンボジア、民主化の遅れから本格的な経済開発が遅れたミャンマーで投資が行われる必要がある。経済開発が遅れていると、国内投資に期待することは難しいため、外国資本をより効果的に導入することが不可欠であろう。そのためには、特別な制度を設けることにより外国企業に投資インセンティブを付与する経済特区の方策が有効である。

1978 年に改革開放路線を導入した中国では、1980 年に深圳、珠海、汕頭、厦門に経済特区を設立して、優先的な経済開発を図った。その大きな理由としては、中国全土を一度に開放することで問題が生じることがないように、特定の地域に限って開放するという実験的な方法を取る必要性があったことがあげられる。一方で、深圳などの外国資本がより投入しやすいところから指定されていったことからわかるように、外国資本を導入するための方策としての経済特区を位置付けたと考えることができよう。

このように考えると、中国の経済特区に関する既存の分析は CLMV 諸国の経済特区を検討、評価する際、外国資本の導入方策としての視点において一定の参考になると考えられる。こうした視点で既存研究を概観すると、まず、Wang (2013) をあげることができよう。ここでは中国全土に数多く展開された経済特区を類型化した上で、経済に及ぼす影響を分析している。中国における経済特区の政策は、外国資本の流入を増加させるものであるが、国内投資を排除するものではないと指摘している。つまり、経済特区により既存産業の再配置を目指すのではなく、新しい産業を誘致する効果が認められると分析している。そのため、新産業を誘致するためには導入すべき資本において内外無差別であることが重要であると指摘している。さらに、多くの経済特区の中で、当初設置された経済特区よりも新しい経済特区の方が、外国投資の際の偏り (distortion) が少ない傾向が見られるとも指摘している。すなわち、新しい経済特区は既存の経済特区に進出した産業の影響を受けることを念頭に置く必要がある。

次に、中国における個別の経済特区を対象にした研究も行われている。例えば Ge (1999)

は、中国の経済特区の中でも深圳に焦点を当て、経済特区における経済自由化に向けての教訓をまとめている。これによると、まず経済特区自体の成功のためには外資の導入が不可欠であり、そのためには豊富な労働力と税制上の優遇措置だけでは十分でなく、インフラや法体系の整備などを含めた包括的な投資環境の整備が重要であると指摘している。また、その立地する場所も重要であり、周辺から孤立した地域では立ち上げに向けた費用を増大させるとともに、将来的な拡張にも影響が出るとしている。次に、経済特区以外の地域との関係においては、地域格差が生じることを恐れず、担当者に自由度を付与して政策を推進させることが必要であると指摘している。それと同時に、経済特区の経験から上手くいった方法については全国展開に躊躇してはならないとしている。

一方、下野 (2010) は、深圳等とともに最初に設立されたにもかかわらず、厦門の経済特区が必ずしも当初の期待に応えるだけの成果を残してこなかった理由を分析している。それは、「台湾資本への過度の期待と現実の中台関係とのかい離、経済特区運営の失敗、全国的な対外開放の拡大と厦門の存在感の低下」に集約されるとしている³。経済特区運営の失敗の1つとして、具体的には、インフラ未整備があげられているが、その要因として資金不足、地方幹部の資質不足、汚職のまん延があげられている。

経済特区の経験ということでは、中国が改革開放政策に転じる前の 1965 年にマキーラ (Maquila) ・プログラムを導入したメキシコの経験や 2003 年に構造改革特区を導入した日本の経験も触れておく必要がある。

特にラオスの経済特区は、第 3 章で詳しく述べるように、現状では多くのプロジェクトがタイとの国境に面しており、将来的にはベトナムとの国境も意識した立地が検討されている。このように国境に面することによる留意点や法体系整備に関する注意事項に関するものについては、経済特区という呼称は用いていないものの、メキシコのマキーラ・プログラムの経験も参考になろう。

Cañas and Coronado(2002)、Gorjidoz and Vasigh(2009)によると、マキーラ・プログラムは、メキシコ移民の米国内労働の合法扱い終了に伴う措置で、1965 年に開始された政策である。プログラムのポイントとしては、100%外資の許可、関税優遇、外国人人材のビザの発給といった点である。特に関税優遇については、輸出向けであることを条件に、機械機器、部品、原材料の輸入関税を免除するものである。この政策の効果もあって、1980~90 年代に発展が進み、2000 年には 3,700 企業が 130 万人を雇用したと言われる。しかし、その後国際競争に直面したこと、国家間の制度である北米自由貿易協定 (NAFTA) との整合性を求められたことなどから、様々な課題に直面している。具体的には、中国、中米・カリブ海諸国といった低賃金国との競争が激しくなった上に、通貨ペソの実質為替レートが上昇したことに伴い、より高付加価値部門での生産にシフトすることが求められた。さらに、NAFTA 第 303 条が NAFTA 域外国からの原材料等輸入に対する保税措置の廃止を規定したことから、1998 年にメキシコの税法を改正し、マキーラ・プログラムによる企業への法

³ 下野 (2010) pp. 27 より引用。

人税を他の国内企業と均等化することとなった。

日本の構造改革特区が成功するかどうかのポイントについては、Nozaki (2008) が事例研究を通じて分析している。構造改革特区は、規制改革を推進するための方策として 2003 年に導入された。従って、中国が市場経済を実験的に導入し、将来的に全国展開を考えていたこととは類似していると言える。一方で、特区に対する経済的なインセンティブを付与するという政策を導入しなかったという点では異なる特徴を持つ。経済的なインセンティブがないということは、それだけ効果的な特区は成功するものの、失敗が明らかになった特区は、そのプロジェクトが比較的早い段階で中止されるため、成否がわかりやすいという特徴がある。なぜなら、補助金等を投入すると、失敗を明らかにすることを先延ばしする意識が働き、プロジェクトが延命されるからである。そうした経験から明らかになったのは、特区による特例措置を活用したプロジェクトが成功するためには、それに対する需要が必要なこと、関係主体間の調整機能が円滑に発揮されることであった。

これまでの事例研究から、いくつかの論点に整理することができる。まず、インフラ整備の重要性である。例えば、ラオスは内陸国であるために国内に十分な深度を確保できる港がない。従って、空路を除けば、機械設備や原材料の搬入及び製品を輸出する場合には、タイまたはベトナムから、あるいは両国の港を経由した貿易に依存することになる。そのためには、ラオス国内の交通インフラだけでなく、タイやベトナムとのアクセスや両国内のインフラの整備状況を考慮する必要がある。極言すれば、両国との国境地域に経済特区を立地すれば、ラオス国内のインフラ整備は後回しにすることさえ可能であるということもできよう。また、ミャンマーにおいても国内のインフラ整備は遅れているため、隣国タイのインフラを利用するなどの方策が考えられる。

次に、法制度の整備と経済特区の担当者への権限の委任、さらにはそれらを実行するだけの担当者の能力育成が重要である。第 3 章でラオスにおける経済特区を分析する際、関連する法体系がどのように整備されていったか、また、特に SaSEZ の運営にあたり、担当者がどのように経験を蓄積していき、円滑な運営ができるようになっていったのかについても注目する。

(3) 製造業生産拠点の地方分散について

GMS 地域で最も経済発展が進んでいるタイにおいて、周辺の CLMV 諸国との経済連携が進む中で、タイの中で製造業生産の地理的な構造が変化していくことが考えられる。経済連携が進む前提として、タイが内向きの経済政策である輸入代替政策から、輸出志向工業化へと進めていくためには、対外経済政策を自由化していることが必要である。また、その過程において製造業の生産構造にどのような変化が生じるかを検討することが重要であろう。Krugman and Elizondo (1996) では、貿易政策の変更と製造業の生産拠点の地方分散の関係について、アメリカと国境を接するメキシコの経験から次のような関係性を提示している。それは、輸入代替政策による保護主義的な政策を採用している期間は、生産拠点は大都

市に集中する。なぜなら、労働力を調達する際に移動費用を最小限にできるという面と、製品を消費地に供給する際に輸送費用を抑制することができるという両面からの理由が存在するからである。こうした集中が分散に転じるのは2つの場合が想定される。1つは輸入代替政策期において大都市への集中が過度になり、混雑費用が高まることにより周辺地域に生産拠点が分散する場合である。この時には大都市の周辺への分散となるため、大都市圏の拡大ということになる。もう1つは貿易政策が輸出志向に転換し、貿易自由化が進む場合である。この時には、開発途上国における市場規模と比べて輸出市場は遥かに市場規模が大きいいため、製造業の生産拠点は、輸出市場に近い国境に移動することになる。その結果、生産拠点の形成は、大都市圏の拡大という形ではなく、国境に向かってなされていくことになる。すなわち、メキシコにとっての最大の輸出市場は言うまでもなくアメリカであるため、輸入代替政策期には Mexico City 及びその大都市圏に集中していた生産拠点は、貿易政策の自由化に伴いアメリカとの国境に移動することになるというものである。

こうした考え方について、様々な議論がなされ、また、多くの実証分析がなされてきた。Krugman and Elizondo (1996) でも触れられている通り、Ades and Glaeser (1995) は保護主義的な貿易政策が大都市圏の形成を促進するという前提を支持している。また、Nieto (2010) は、メキシコのケースについてデータに基づく実証分析を行っている。Villar (1999) は、Krugman and Elizondo モデルを拡張し、具体的には、地方分散に向けた力を国内分散力と国際分散力に分けて考えている。前者は Krugman and Elizondo モデル同様、通勤費用や地代によるものとしたが、後者については、隣接国の人口規模に依存するものと考えた。つまり、隣接国の人口規模が大きければ輸出市場が大きいため国境に向かって生産拠点は移動するものの、そうでない場合は、生産拠点は大都市圏に維持されると考えた。一方、Paluzie (2001) では、スペインのように輸入代替期においても農村に人口が維持されていた国では、EU への参入のように貿易自由化が進められた場合であっても、国境地域に生産拠点が立地すると通勤費用が高くつくことから、周辺地域には立地せずに大都市圏への集中が起きると論じた。また、Amiti (1998) も EU を対象に分析を行い、経済統合すなわち貿易自由化を実施した後で、製造業の生産が特定の国に集中したと結論付けている。これらの分析は、分析の対象となる国の国際的な環境によって、生産拠点の立地の形態が変わり得ることを示している。すなわち、メキシコとアメリカのように、巨大な市場が隣国にある場合と、EU のように多くの経済的核となる国が存在する場合によって異なることが想定される。

アジア地域においても Krugman and Elizondo モデルに関して種々の実証的な検討が行われた。Sjöberg and Sjöholm (2004) はインドネシアの生産拠点の立地について、また Chakravorty (2000) はインドの生産拠点の立地についてそれぞれ分析している。Sjöberg and Sjöholm (2004) は州ごとの雇用と生産のデータを用いて製造業の生産拠点の分散を分析している。貿易政策自由化への転換点は、1982 年の原油価格の下落を契機に 1983 年に行われたと判断し、1980 年、1991 年、1996 年のデータを用いている。その結果、貿易政策の抜本的な変更が行われたにもかかわらず、首都ジャカルタへの生産拠点の集中が分散

に転換した様子は観察できないと結論付けている。その理由として、インドネシアが島しょ国であり、大陸国のメキシコとは異なり、生産拠点を分散させるためのインフラの整備が難しいことをあげている。一方、インドを対象にした Chakravorty (2000) は、1991 年に実施された経済改革の前後における生産拠点の変化について分析を行っている。1991 年の経済改革は貿易政策の自由化が含まれているにもかかわらず、工業化の先進州が製造業生産を集中させ、後発州との差が大きくなっていることが明らかとなった。これは、インドが非常に規模の大きい国であるため、各州が通常の国レベルの規模を持つことから、州の中での生産拠点の分散が起きたとしても、国全体としては特定の州に生産拠点が集中した結果となったと分析している。このことは、Amiti (1998) が EU で分析した結果と類似のパターンとなっていることを示している。

このように、アジア地域における Krugman and Elizondo モデルの妥当性を考えた場合、その地理的条件等によって結果が異なることが予想される。それぞれの結果が相矛盾したものであるわけではないものの、地理的な実情を踏まえて検討しなければならないことを示しているであろう。こうした状況で、これまで GMS 地域の各構成国についてこうした実証分析が行われたという研究は、筆者が知る限り存在していない。そこで、GMS 地域における経済連携の中心であり、経済統計も比較的整備されて長期的なデータの入手が可能なタイを対象にして、Krugman and Elizondo モデルの妥当性を検討することとする。

(4) 地域格差について

本論文で扱う地域格差については、GMS 地域全体としての格差と GMS 地域の構成国の 1 つであるタイの地域格差についての 2 つを考えている。これは、アジア諸国の地域格差を論じる際に酒巻 (2007) が指摘したように、製造業の新たな産業集積が形成されることにより、既存の高所得地域にキャッチアップするため地域格差が縮小する場合と、それ以外の地域との格差が拡大することにより地域全体としての格差が拡大する場合の両方が考えられるからである。実際に、どちらの性格が強いかによって、地域格差が拡大するのか縮小するのかが分かれるであろう。

これを GMS 地域で考えると、工業化の進展が早かったタイを高所得地域と考えた場合、CLMV 諸国が経済特区などを活用してキャッチアップを図る状態が地域格差の縮小として影響するのか、それともミャンマーのように経済特区の活用も遅れている地域との格差が大きくなっているのかという課題が生じる。それは、地域格差の存在が、賃金格差という形で表れ、生産分業の形態に影響を及ぼしうると考えられるからである。しかし、これまで筆者が見てきた限りにおいては、この問題にあたっているのは Fujimura (2008) が 2006 年の GMS 地域の 1 人当たり GDP 及び GRP を比較している程度に留まり、時系列で分析した先行研究は存在しない。これは、特に CLMV 諸国におけるデータ不足が原因であると考えられる。そこで、本論文では、各国間比較で重要になる為替レートについて、国連が公表している購買力平価を用いるという前提を置き、その他のデータの欠損についても適宜補

外推計を施し、長期時系列で分析を試みる。

次に、地域格差の分析方法について整理しておこう。所得格差の分析は、特定の階層に分配が偏っているかどうかを計測するものであるため、様々な計測方法が用いられている。ジニ係数やタイル尺度、第 2 タイル尺度とも呼ばれる平均対数偏差などが利用される。生産の地方分散の進展を計測するのに用いられるハーフィンダール指数も、地域格差を表す指標の 1 つということができよう。実際の地域格差の分析に関する既存研究を見ても、張(2008) ではジニ係数を使って分析しているのに対し、呉(2008) ではタイル尺度を用いている。ここでは、野崎(2007) に従い、人口ウェイトを加味した 1 人当たり GDP、1 人当たり GRP を用いて分析を行う。

ジニ係数は数式では、

$$GINI = \frac{1}{2\mu n^2} \sum_{j,i=1}^n |x_i - x_j|$$

という形で表される。ただし、 μ は平均所得、 n はサンプル数、そして $x_{i,j}$ は世帯等の各構成要素の所得をそれぞれ表している。このジニ係数は、全ての構成要素の所得が等しい場合、つまり完全な平等の時には 0 になり、1 つの構成要素が全ての所得を「総取り」している場合には 1 に近づく。ジニ係数は、横軸に低所得者から高所得者を順に並べ、縦軸に累積の所得を描いたローレンツ曲線からも計算できる。45 度線に囲まれる三角形の面積に対する 45 度線とローレンツ曲線によって形成される弓形の面積の比と同じになる。本論文では、1 つの国あるいは地域の中では所得は平等に分配されているとの仮定を置いて、ローレンツ曲線を近似し、そこからの面積比でジニ係数を計算する。

また、本論文ではタイの地域格差につき、経済成長の進展に伴い地域格差がどのように変化しているかについても検討する。経済成長の進展に伴う格差の変化については、Kuznets (1955) により提示された仮説が知られている。すなわち、経済発展の初期段階では所得格差は小さいものの、経済発展の過程で格差が拡大し、さらに経済発展が進むと逆に格差が縮小する傾向を指摘したものである。横軸に所得水準、縦軸に格差の水準を取ると、逆 U 字型の曲線を描くことから、これをクズネッツの逆 U 字仮説と呼び、またその時に描かれる曲線を逆 U 字曲線と呼ぶ。近年、日本を含めた各国で所得格差の拡大が政策課題となってきたことにより、例えば、内閣府(2007) でも格差の議論の中でクズネッツの逆 U 字仮説について紹介されている。タイにおいても、Ikemoto and Uehara (2000) が、タイの工業化の進展に伴う所得格差の変動がクズネッツの逆 U 字仮説に従うかについての検証を行っている。

一方で、逆 U 字曲線についての分析は、環境問題に関しても適用できるとの議論がある。すなわち、経済発展の初期段階では、工業化も進んでいないため汚染物資の排出も少ないが、工業化による経済発展が進むと排出量が増加し、その後環境対策が進むのに伴い、より経済発展が進むと逆に排出量は減少するとするものである。環境経済学において扱われる逆 U 字曲線を推計する分析に関しては、環境クズネッツ曲線といわれる、環境問

題を対象としたものが多く見られる。そこでは、逆 U 字曲線は、2 次曲線として推計されるものが多く、例えば、速水(1995) でもそのように分析している。

タイの地域格差の分析において、クズネッツの逆 U 字曲線を推計して分析したものは、少なくとも筆者が調べた限りにおいては見られなかったものの、逆 U 字仮説に基づいて分析した研究についてはこれまでにいくつか行われている。例えば、谷沢(1992) では、まだ地域格差は拡大局面にあり、逆 U 字仮説に当てはまるとしても、まだ格差の縮小局面にはないとしている。その後、池本(2000) では、タイの地域格差は逆 U 字仮説に当てはまっているとの指摘を行っているのに対し、石井(2002) は、1990 年代に入り地域格差は縮小したものの、それをもって逆 U 字仮説が妥当すると判断するのは安易であると指摘している。

本論文では、2000 年代までデータが入手できるようになったことを踏まえ、2 次曲線を推計し、逆 U 字曲線が妥当するのか、また妥当する場合には、地域格差が最大となる所得水準はどの程度なのかについて分析を行っていく。

第 3 節 本論文の構成

以上のような認識に基づき、本論文は次のとおりの構成とする。まず、次の第 2 章では、GMS 地域内の経済連携の進展状況を貿易の分析を通じて明らかにする。具体的には、まず GMS 地域における域内貿易比率を計算し、ASEAN 全体の域内貿易比率と比べて依然低い水準にあるものの、近年着実に上昇していることを確認する。その上で、増加しつつある域内貿易の中で経済連携の進展を示す産業内貿易がどのような分野で起きているのか、起きている場合にはどのような形態で起きているかを検討する。そのため、労働集約産業である衣料品産業と資本集約的であり技術依存の側面も多く持つ自動車産業を例にとり、貿易統計による分析とグラビティ・モデルの推計による分析を行う。その結果、労働集約的な産業である衣料品産業においては、GMS 地域においても既に垂直分業と水平分業の両方が始まっている可能性があるのに対し、資本集約的かつ技術依存型の自動車産業においては、垂直分業は起きつつあるものの、水平分業が起きる段階にはまだないことを明らかにしていく。

工業化が遅れた国において、こうした生産分業を担う産業を興すためには、外国資本を導入することが重要な鍵を握る。そのための方法として、経済特区の制度を導入し、特定の地域における投資に対して優遇策を講じるとともに、ハード、ソフトのインフラを重点的に整備することが CLMV 諸国に限らず多くの国・地域で行われている。そこで第 3 章では、内陸国という経済開発にとって不利な条件下にあるラオスを対象にして、経済特区がどのような条件において機能するかについて分析する。具体的には、経済特区が成功する条件を具体的に検討した後、GMS 地域において経済発展の中心となるタイとの関係において国境インフラの重要性という視点から分析するとともに、将来的な広域ネットワークの形成のための条件を検討する。

第 4 章では、経済連携の進展に伴い、工業化の先行国であるタイにおいて工業立地にどのような変化が生じてきたのかを検討する。長期的な視点で見ると、タイにおいて輸入代替

工業化政策から輸出志向工業化政策に転換することに伴い、Bangkok 及びその周辺への工業立地の集中から生産拠点の分散が起きているのかどうかを分析する。その中でカンボジアやラオスといった近隣国に向けての工業生産移転が起きているかどうかについても検討する。また、2011 年の洪水被害の発生に伴い、日本企業を中心とする外国投資に変化が見られることに着目し、洪水からの復興に際して長期的な地方分散の動きとどのような関係があるかについて考察する。

第 5 章は、経済連携の進展に伴う地域の経済構造の変化の結果として、地域格差がどのように変化しているかについて、タイ国内及び GMS 地域全体で検討する。GMS 地域での地域格差の存在は、周辺国が低賃金を背景とした労働集約型産業を発展させるための前提となっているものと考えられる。労働集約型の産業が発展すれば、CLMV 諸国の所得水準の上昇に伴い、地域格差が解消に向かうことが期待される反面、将来的にそうした産業の発展が労働制約を受けることになるであろう。実際に地域格差の動向はどうなっているかについて、長期的な観点から示してみる。また、GMS 地域の中で最も経済発展が進んでいるタイにおいて、第 4 章で論じるような産業の分散が起きている場合、地域格差にも変化が生じていると考えられる。そこで、果たしてタイの地域格差は既にピークを迎えたのか、またその場合にはピークがいつ頃になるのかについて分析する。

最後に第 6 章を結論部分とし、第 5 章までの分析を取りまとめる。その上で、今後の研究の課題や方向性を提示する。

第2章 GMS 地域における経済連携の進展

本章では、GMS 地域における経済連携が、1990 年代から 2010 年までの間に、どのような形で、またどの程度進んできたのかを、主に貿易構造の変化を見ることにより分析する。

第1節 GMS 域内貿易の拡大

本節では、まず、1990 年から 2010 年における GMS 地域の域内貿易率の変化について概観する。そして、GMS 地域の経済の中心に位置づけられるタイから見た周辺各国との貿易の状況を分析し、GMS 地域の経済の結びつきが、タイを中心に強化されつつあることを示す⁴。

(1) GMS 域内貿易比率の推移

第1章で述べた通り、GMS 地域が域内の経済連携を考えることができるようになったのは、1990 年代以降のことである。それまでは、1980 年代に輸出志向工業化を進めていったタイを除き、輸出自体がほとんど行われていなかった。事実、表 2-1 より、1990 年においては、GMS5 か国の輸出・輸入を合わせた総貿易額が約 632 億ドル、GMS5 か国域内の総貿易額が約 7 億ドルであり、GMS5 か国の総貿易額に占める GMS 地域内の総貿易額の割合で定義される域内貿易比率は、1.2%に過ぎず、非常に低かったことがわかる。また、表 2-2 にあるように、この GMS5 か国に中国の雲南省と広西チワン族自治区の 2 地域を加えた GMS7 の総貿易額、GMS7 域内の総貿易額および域内貿易比率が、1998 年においてそれぞれ約 1,295 億ドル、約 51 億ドルおよび 3.9%である。いずれの地域においても、その後は総貿易額、域内貿易額がともに増加しつつも徐々に域内貿易比率は上昇し、2010 年には GMS5 で 7.1%、GMS7 では 8.2%まで上昇している。確かに、依然その比率の水準自体は高いとは言えないものの、この間、各構成国・地域が総貿易量を大幅に増加させる中で、域内貿易比率を大きく上昇させていることから、域内貿易が活発になってきていることがわかる。

各国の特徴を見ると、次のようにまとめられる。まず、GMS 地域の経済の中心的な位置付けにあるタイは、1990 年代には既に多くの域外貿易相手国が存在していたため、GMS 域内の貿易比率は 1990 年代前半には 1%未満であった。しかし、その後各構成国への輸出を増加させたため、域内輸出比率は徐々に上昇し、2010 年には 6.3%になったものの、GMS 地域からの輸入は 2.8%までの上昇にとどまった。その結果、2010 年におけるタイの域内貿易比率は 4.6%となっている。

タイに次いで経済開発が進んでいると考えられるベトナムについても、タイと同じ傾向を示している。すなわち、1990 年代初めには域内貿易比率は 2%程度であったものが、2010 年には 6.0%まで上昇している。確かにベトナムの工業化はタイの工業化に比べるとかなり遅れているが、長い海岸線を持ち優良な港を持っているため、タイを除く他の GMS 地域の

⁴ この節での議論は、主に Nozaki (2014a) をもとに行っている。

構成国と比べて域外との貿易が盛んであったと考えられる。また、ベトナムの場合、隣接する広西チワン族自治区との貿易が進んでいるため、2010年のGMS7域内貿易比率は10%に達している。

これに対して、ラオス、ミャンマー及びカンボジアはタイやベトナムとは異なる傾向を示している。まず、ラオスは、1990年代から2010年にかけて、多少の変動はあるものの、60%前後の域内貿易比率を維持している。内陸国であるため、国境を接するタイとベトナムとの貿易に大きく依存し、総貿易額に占めるタイとの貿易比率は2010年においては52.6%、ベトナムとの貿易比率は8.4%となっており、特にタイとの貿易に依存していることが鮮明である。次に、ミャンマーは1990年代まではほとんど域内貿易は行われていなかった。しかし、1990年代末から急速に域内貿易を増加させ、2010年には41.2%まで域内貿易比率が上昇している。国ごとに見れば、総貿易額に占めるタイとの貿易比率は2010年においては29.6%、雲南省との貿易比率は10.7%となっている。最後にカンボジアについては、1990年代には域内貿易比率が20%から30%台であったのが、2010年には13.6%まで低下している。特に域内輸出比率については、1990年代に50%を超えた年もあったものの、2000年代に入って低下し、2010年には4.4%になっている。これは、2000年代に入って繊維製品を中心にカンボジアがアメリカ向けの輸出を増加させたことを反映している。

(2) タイから見た2国間貿易

GMS地域における域内貿易比率の構成について詳しく見るために、タイ商務省が公表している2国間の主要貿易品目(上位20品目)の動向を、ベトナム、ラオス、ミャンマーの各国について見ることにする。ここでは、その大まかな傾向を知るため、貿易品目を①1次産品、②エネルギー・金属製品、③工業製品・部品、④その他の4種類に分類してそれぞれの傾向を見ていく。

まず、タイーベトナム間の貿易について見る(図2-1)。貿易量の面から見た場合には、1990年代初めは、ベトナムのドイモイ政策が始まったばかりであり、貿易量は極めて少なかった。その後、ベトナムの経済改革が進むに伴い輸出入とも増加していった。2010年には、タイのGMS地域への輸出の46%、同地域からの輸入の25%がベトナムとの貿易となっている。一方、貿易品目の面から見た場合には、タイからベトナムへの輸出品については、エネルギー・金属製品は2000年代の前半に増加したのに対し、工業製品・部品はその時期にいったんシェアを落としたものの、2011年には再び増加している。さらに詳細に見ると、工業製品・部品のうち、2000年代前半まではバイク・機械が多かったものの、2011年では機械に加えて内燃機関点火装置が主要品目として輸出されるほか、自動車・同部品・アクセサリが主要輸出品目に上がってきている。このように、近年はタイの輸出がベトナムの工業にとって不可欠なものとなっていることが伺える。一方、タイのベトナムからの輸入については、エネルギー・金属製品の中の鉄鋼製品と工業製品・部品の機械・同部品が近年増加していることが注目される。このように、近年タイの工業をベトナムからの輸入が支えるようになって

てきていることがわかる。

次に、タイとラオス間の貿易について見ると、ラオス向けの輸出の約半分がエネルギー・金属製品で、その大部分を占めるのは精製燃料である(図 2-2)。次に大きなものとしては工業製品・部品であり、この中ではバイク・同部品が主要製品となっている。従って、2011 年までは、タイからの輸出の大部分を燃料や最終製品が占めていることから、タイからの輸出がラオスの工業化を強くサポートしているとはいえずらい。ただし、鉄鋼製品や機械・同部品の輸出が 2011 年に見られるようになったことから、ラオスの工業化を促すような輸出が始まっていると考えることができる。一方、輸入については、9 割近くを一次産品が占めてきたが、2006 年以降においては、エネルギー・金属製品が大幅に増加している。これは、ラオスにおける鉱物資源の開発を反映したものといえる。

タイとミャンマー間との貿易について見る(図 2-3)。まず、ミャンマーへの輸出については 2000 年代半ばまではラオス同様、約半数がエネルギー・金属製品であったものが、2011 年には精製燃料に加えバイクが増えている。一方、ミャンマーからの輸入については、以前は一次産品がわずかに輸入されていたに過ぎなかったものが、2000 年頃からはエネルギーの輸入の増加がきわめて顕著に見られた。このエネルギーの大部分は、天然ガスが占めている。これは、2000 年頃から本格化した天然ガスの開発に伴うものであり、それによりタイへの輸出が急増し、ミャンマーの域内貿易比率の上昇に寄与した。

(3) 域内貿易の増加と経済連携

ここまで見てきたように、GMS 地域の中で最も工業化が進んだタイを中心に、近年様々な品目での域内貿易が増加してきていることが確認された。その中には、ラオスやミャンマーのように、天然資源に依存した貿易が中心になる場合もあり、域内貿易の伸展と製造業の生産分業が必ずしも一致するものではないことも明らかになった。しかし、一方で、タイ・ベトナムの間の貿易のように、お互いの製造業をサポートしあうような形での貿易が起きつつある可能性が示された。また、ラオスやミャンマーといった工業化が遅れた国との間の貿易においては、少しずつながらもタイから工業化に必要な物資の輸出が起きつつある。

こうした状況を可能にした条件として、ハード・ソフトのインフラ整備が重要であることを指摘しなければならないであろう。まず、ハード面においては、アジア開発銀行(ADB)が提唱する東西経済回廊(EWEC)などの経済回廊の構想に沿う形で、国際機関による支援、あるいは日本をはじめとする 2 国間の支援が進められ、交通網が整備されていることが挙げられる。例えば、EWEC を例に取れば、タイとラオスの国境を形成するメコン川を横断するための第 2 国際橋は日本の円借款により 2006 年末に完成し、また、ラオスを通過する部分の国道 9 号線の補修工事も日本の無償資金協力により進められている。また、ベトナムにおいても、ハイバントンネルには日本の円借款が利用されているなど、回廊沿いに日本の ODA が多く投入されている。

一方、ソフト面においても、地域内での共通制度の整備のために、各国間で調整が進んでいる。より大きな枠組みとしては、ASEAN 域内の関税撤廃に向けた(アセアン自由貿易地域)AFTA を挙げることができる。1990 年代に加盟した後発 ASEAN の 4 か国も AFTA に参加することを目指し、関税収入に依存しない経済構造を構築するための制度整備に取り組んでいる。GMS 地域としては、中国も含めた 6 か国で 2003 年に越境貿易協定(CBTA)に合意している。この CBTA の具体的な取り決めは 2 国間で行うこととなっているため、例えば、税関審査のワンストップ・サービス⁵や自動車の域内走行⁶といった個別の協定は、それぞれの案件ごとに当該国間で覚書を締結することとなっている。

このように、ハード、ソフトの両面でインフラ整備が進んでいることが域内貿易の活発化に貢献している。さらに、さまざまな貿易の中でも、タイの企業が周辺国に生産拠点の一部を移すことにより、企業内貿易を行うことを可能にしている。実際に、カメラメーカーのキヤノンが 2013 年にタイの工場の生産ラインの一部をラオスに移転したり⁷、同様に自動車の部品メーカーである豊田紡織が 2014 年にタイの工場の生産ラインの一部をラオスに移転したりしている⁸。1980 年代にタイが輸出志向工業化を本格化させた⁹状況でプラザ合意以降の日本の円高もあり、1980 年代以降日本の企業が数多くタイに進出した。これらの多国籍企業が GMS 地域における経済連携の構築に大きく関与していることから、多国籍企業の事業展開が円滑に進められることが地域経済の発展にとって重要になっている。

そこで次節では、各産業における生産分業の形態について、国連の Comrade の貿易統計を用いて、検討してみることとする。

第 2 節 GMS 域内の産業内貿易の進展

前節では、GMS 地域の域内貿易が 2000 年代に入り次第に増加してきている様子を見てきた。その一部は、域内後発国の天然資源の貿易の増加によるものであるが、製造業関連の相互貿易も起きつつあることが示唆され、具体的な企業の立地からも生産分業が進んでいる可能性があることが分かった。そこで本節では、製造業の内、衣料品産業と自動車産業を

⁵ 例えば、タイの税関職員がラオスの税関で審査を行えば、輸出審査と輸入審査を同時に行うことが可能になり、輸出入手続きが簡素化する。

⁶ 2016 年時点では、例えばタイ、ラオス、ベトナム間では、自国の自動車は隣国のみ走行可能となっている。その結果、タイの自動車はラオスでは走れてもベトナムは走れず、ベトナムの自動車はタイを走れないこととなっている。一方で、ラオスの自動車はこれら 3 か国のいずれも走行することが可能なため、ラオスの運送業者は、荷物の積み替えを行うことなく、タイからベトナムまで物資を輸送することが可能となっている。

⁷ 2013 年 3 月 21 日付の株式会社ニコンプレスリリース資料

(http://www.nikon.co.jp/news/2013/0321_01.htm 2013 年 12 月 15 日閲覧)による。

⁸ 2013 年 4 月 8 日付のトヨタ紡織株式会社プレスリリース資料(<http://www.toyota-boshoku.com/jp/news/130408.html> 2013 年 12 月 15 日閲覧)による。

⁹ タイの輸入代替工業化政策から輸出志向工業化政策への転換については、第 4 章で検討する。

選び、それぞれが GMS 地域内においてどのような生産分業を進めているのかを検討することとする¹⁰。

この 2 産業を選んだ理由は、同じ製造業とはいえ、衣料品産業が労働集約型の産業であり、特に高度な技術も要求されないのに対して、自動車産業は資本集約型の産業であり、生産過程も複雑で高度な技術を求められるため、両産業が対照的な性質を持つからである。また、GMS 地域では、前者の衣料品については、カンボジアが主にアメリカ向けに輸出しているなど域内後発国においても生産していること、そして後者の自動車産業については、東南アジアの中でもタイが重要な生産拠点であり、年によっては年間 200 万台を超える生産を行うなど自動車生産の集積地であるためである。

(1) グルーベル・ロイド指数(GL 指数)による分析

まず、Grubel and Lloyd (1971)の考え方にに基づき、衣料品及び自動車産業を対象に、GMS 地域構成国の 2 国間での GL 指数を計算した。それらの中で、GL 指数が 0.3 以上のものを産業内貿易が進んでいるものとみなし、それらの品目について、Greenaway et al. (1995)に従い、より詳細な品目分類で輸出単価の比較を行った。

貿易データについては、国連の UN-Comtrade のデータベースを活用した¹¹。ただし、データ上の制約から、次のように扱っている。Greenaway et al. (1995) では、ある国（例：タイ）の FOB ベースの輸出と CIF ベースの輸入のデータを用いているのに対して。本節では、可能な限り FOB ベースの輸出データで統一することを試みた。これは、CIF ベースの輸入データには文字通り関税や保険料、輸送費が含まれるため、製品出荷時の価格を上回り、FOB 価格から乖離しているためである¹²。ただし、ラオスとミャンマーから見た輸出額・輸入額のデータについては欠損値が多く見られることから、本節では、ラオス及びミャンマーからカンボジア、タイ及びベトナムへの輸出額を、カンボジア、タイ及びベトナムのラオス及びミャンマーからの輸入額で代替する。

① 地域内貿易と GL 指数

まず、衣料品産業について、HS-2 桁の分類から、HS61 と HS62 の品目について GMS 地域構成国間の貿易状況を調べた。具体的には、それらの 2012 年の貿易額及び GL 指数を一覧にしたのが、表 2-3 である。これを見るとわかる通り、タイ及びベトナムからカンボジア、ラオス及びミャンマーへの輸出額は輸入額よりも大きく、タイとベトナムとの間ではそ

¹⁰ 本節の議論は、主に Nozaki(2016)をもとに行っている。

¹¹ UN-Comtrade では、品目分類について、HS、SITC(標準国際貿易商品分類：Standard International Trade Statistics)などの分類で貿易額等が検索できる。ここでは、「商品の名称及び分類についての統一システム (Harmonized Commodity Description Coding System) に関する国際条約 (HS 条約)」に基づいて定められた HS コードによる分類を採用した。

¹² 実際、各データを見ればわかるように、多くの場合、ある国の輸入額の方が相手国からその国への輸出額よりも大きくなっている。

これらの差はあまり見られない。また、カンボジアからタイ及びベトナムへの輸出、ラオスからタイへの輸出も必ずしも小さくない。したがって、衣料品産業については、地域全体に相互貿易が広がりつつあることがわかる。その結果、GL 指数も、例えばカンボジア－タイ間では 0.427、ラオス－タイ間では 0.271、タイ－ベトナム間では 0.947 となるなど、一定程度以上の水準になっていることが観察される。このことは、衣料品産業においては、生産がタイに集中しているわけではなく、各構成国が生産活動を行い、産業内貿易が進展していることを示している。

それに対して、自動車産業においては対照的な関係を見せている(表 2-4)。自動車産業は、HS-2 桁では HS87 に分類され、2012 年のタイからの輸出が GMS 域内貿易全体の 79.8% を占め、ベトナムからの輸出が 16.9%とそれに続いている。かかる状況では、相互貿易が地域全体で活発に行われているとは言えないものの、タイ－ベトナム間の GL 指数は、0.668 と比較的高くなっている。このように、衣料品産業と比べて域内全体での生産ネットワークの拡がりは見られないものの、一部で産業内貿易が起こる兆しは観察される。

② 輸出単価の比較

ここでは、衣料品産業、自動車産業の中から相互貿易が相対的に活発に行われている品目を選び、輸出単価を比較することを通じて、垂直分業、水平分業のいずれが起きているのかについて検討する。そこでまず、輸出単価を、HS-6 桁による品目分類において掲載されている輸出額と輸出数量から求める¹³。次に、GL 指数の高い品目は相互貿易が一定程度以上に行われていることから、HS-2 桁の品目分類において GL 指数が比較的高い 2 国間の相互貿易に焦点をあてる。具体的には、衣料品産業については、タイとベトナムとの間及びタイとカンボジアとの間の相互貿易を、また自動車産業については、タイとベトナムとの間の相互貿易を対象とする¹⁴。

まず、衣料品産業については、品目が多岐にわたることから、ここではその代表的な品目と考えられるシャツ、コート及びズボンの 3 つの品目のみに限定して分析を行っていくこととする。これらの品目について、輸出額及び輸出数量のデータをもとに GL 指数と輸出単価比を求める。これを示したものが、タイ－ベトナム間については表 2-5 であり、またタイ－カンボジアとの間については表 2-6 である。

ベトナム－タイ間では、GL 指数が 0.3 以上となっている、相互貿易関係が観察されたものは 10 品目であった。その 10 品目を、輸出単価比の大きさからさらに 2 つに分けることができる。すなわち、HS610510、HS610520、HS610610 及び HS610462 の 4 品目につ

¹³ 本節で使用している HS-6 桁のコードについては、章末の付表で品目名との対照を行っている。

¹⁴ なお、分析に用いたデータは、2010 年のものである。これは、経済連携が現在進行している状況では、より新しいデータを用いることが望ましいものの、そこには欠損値が多く見られることから、データが「0」であることが相互貿易の不存在を示すのか、あるいは単にデータの欠落によるものかの判断が難しくなるからである。

いては、相互の輸出単価の乖離幅が比較的小さく、それに対して HS610220、HS610230、HS610342、HS610343、HS610349 及び HS610463 の 6 品目については、相互の輸出単価の乖離幅が大きなものとなっていた¹⁵。また、カンボジア－タイ間では、GL 指数が 0.3 以上となっている品目は 4 品目である。それは、HS610190、HS610422、HS610442 及び HS610459 である。それらの輸出単価の乖離幅については、ベトナム－タイ間とは異なり、すべての 4 品目とも大きなものとなっていた。

これらの結果からいくつかの特徴が指摘できる。第 1 に、ベトナム、カンボジアともタイとの関係において複数の品目で相互貿易が認められるものの、それぞれ輸出品目は異なっている。具体的には、一方の国でタイとの相互貿易が行われていても、もう一方の国ではタイとの相互貿易が行われていないか、行われていても非常に少ない。第 2 に、タイ－ベトナム間の相互貿易については、垂直分業と水平分業のいずれの存在も認められる。第 1 章でも触れたように、輸出単価の乖離が大きい品目については垂直分業が存在し、輸出単価の乖離が小さい品目については水平分業が存在していると考えられる。第 3 に、それに対してタイ－カンボジア間の相互貿易は、輸出単価の乖離幅が大きいことから、垂直分業のみ存在しているといえる。これらの第 2、第 3 の点で指摘されるような、ベトナムとカンボジアのタイに対する相互貿易に見られる特徴の違いは、カンボジアとベトナムの間の賃金水準の差異にその原因を求めることができる。すなわち、ベトナムと比べて所得水準が相対的に低いカンボジアでは、近年衣料品産業を発展させタイとの間で産業内貿易を増加させているが、それはタイとの賃金格差を活用した垂直的な生産分業に限られているということができよう。それに対してカンボジアより所得水準が高いベトナムにおいては、いくつかの品目については垂直分業を行っているが、水平分業を行う品目も見られるようになってきている。このことは、衣料品産業について、ベトナムの方がカンボジアよりも発展しているということを意味するであろう。

次に、自動車産業についての特徴を見ることとする。HS-6 桁の水準でデータを見た場合には、完成車の相互貿易は観察されない。従って、相互貿易が行われていることが確認できるのは、自動車部品及び装飾品に限られる。また、国家間という点では、主にタイとベトナム間において貿易が行われている。具体的には、HS870893 及び HS870895 の 2 品目については GL 指数が 0.3 以上となっており、その他 HS870840、HS870870 及び HS870899 の 3 品目について GL 指数が 0.2 以上となっている(表 2-7)。HS コードと品目を対照したものが付表 2-2 である。これらの品目の輸出単価比率を見る限り、いずれも生産の垂直分業が行われており、水平分業は起きていないと考えられる。さらに、輸出単価を比較した際の特徴としては、ベトナムの輸出単価の方がタイの輸出単価よりも高いことである。この点は、次のように説明できよう。すなわち、従来タイの工場では、部品からの加工組み立てを一貫して行っていた。近年ベトナム企業の工場が部品生産を行う能力を高めてきたため、タイ企

¹⁵ Greenaway et al. (1995) により、輸出単価比が 0.75～1.25 (±25%) の品目について、輸出単価の乖離幅が小さいものとみなした。

業はベトナムの工場に中間財を輸出し、ベトナムの工場で部品を完成させるという方式を取るようになってきたと考えられる。しかしそういった場合においても最終的な完成車の組み立てはタイで行うため、その部品をベトナムから輸入し、自動車をタイの国内販売あるいは第 3 国へ輸出する。こうしたメカニズムが起きている場合、その部品に関する輸出単価は、タイからの中間財価格と比べてベトナムからの部品としての輸出価格の方が高くなると考えられる。

③ 貿易データによる分析についての考察

ここまでの分析で、まず、衣料品産業と自動車産業の間に明確な相違があることが明らかになった。確かにタイの生産性は高いものの、衣料品産業は労働集約型の産業であるため、GMS 地域の中で発展段階の遅れた国においても、安い労働力を利用して輸出を推進することが可能であろう。特にベトナムにおける衣料品の生産はタイとの間で水平分業を行いつつ産業が発展していることを示唆している。これはベトナムの衣料品の品質が十分に高くなっていることを意味するであろう。カンボジアはベトナムに追随しているものの、その生産は依然タイとの間の垂直分業の段階にとどまっている。また、ラオスやミャンマーは、まだタイとの生産分業の段階に至っていない。

次に、タイが東南アジアにおける主要な自動車輸出国であるにもかかわらず、GMS 地域において、その波及効果は初期段階にとどまっていることが分かった。完成車の相互貿易が行われていないだけでなく、部品や装飾品においても産業内貿易は極めて限定的である。これは自動車産業が精密な機械加工など、資本集約型の技術が必要とされることによるものである。しかし、ベトナムからタイへの部品供給は徐々に行われつつある。従って、衣料品産業においてタイとの水平分業が行われていることと合わせて考えれば、ベトナムの製造業が相当程度に質の高い製品を供給できるまでに発展してきているといえる。言い換えれば、衣料品産業と自動車産業の産業内貿易の動向から考えると、二国間で製造業の生産能力の差は依然大きいものの、ベトナムがタイに追いつきつつあることが明らかになった。

(2) グラビティ・モデルによる推計

前項では、貿易統計を GL 指数、輸出単価の比較という個別の分析により GMS 地域における衣料品産業と自動車産業の生産構造を分析した。本項では、グラビティ・モデルによる推計からも同様の事実、すなわち、衣料品産業では水平分業と垂直分業のいずれも起きているのに対し、自動車産業では垂直分業のみ起きていることが確認されるのかについて検証する。第 1 章でも述べたように、グラビティ・モデルに 1 人当たり所得を説明変数に組み込んだ一般グラビティ・モデルが有意に推計されたとすると水平分業が起きていると考えられるのに対して、2 国間の 1 人当たり所得の差を説明変数に組み込んだフラグメンテーション・モデルが有意に推計されたとすると垂直分業が起きていると判断される。そこで、両産業につき、これら 2 種類のグラビティ・モデルにより推計することで、GMS 地域の貿易

構造を検討する。

① モデルの推計式

最初に、一般グラビティ・モデルにより推計する。2 国間の距離のほかに、説明変数の選択は以下のような形で行う。まず、Bergstrand (1989) に従い、1 人当たり GDP が大きい(小さい)場合には、資本集約度が大きい(小さい)ものと考えられることから、輸出国にとっては輸出製品が資本集約型(労働集約型)産業であるものとする。これとは逆に、1 人当たり GDP が 1 人当たり所得の近似とみなすことができるため、それが大きい(小さい)場合には、輸入国にとっては輸入製品が奢侈品(必需品)を示すものとする。また、Anderson and van Wincoop (2003) が指摘しているように、多国間レジスタンス項 (multilateral resistance terms: MRT) をコントロールする必要がある。そこで、Vandenbussche and Zanardi (2010) 及びそれを応用した Taguchi and Lar (2015) に従い、説明変数として 2 国間の実質為替レートを加えた¹⁶。以上をまとめると、推計式は以下のように表される。

$$\begin{aligned} \ln(\text{Export}_{ijt}) = & c_1 + \alpha_1 \ln(\text{Joint GDP}_{ijt}) + \beta_1 \ln(\text{Joint GDP per capita}_{ijt}) \\ & + \gamma_1 \ln(\text{Distance}_{ij}) + \delta_1 \ln(\text{REX}_{ijt}) \end{aligned} \quad (2.1)$$

ここで、下付き文字の i, j はそれぞれ輸出国、輸入国を、また、 t は年を表している。 Export_{ijt} は t 年における i 国から j 国への輸出を示している。ここで輸出統計は HS-2 桁で推計している。すなわち、衣料品産業については、HS61 と HS62 を、自動車産業については、HS87 を用いている。 Joint GDP_{ijt} は t 年における i 国と j 国の GDP の積を、 $\text{Joint GDP per capita}_{ijt}$ は t 年における i 国と j 国の 1 人当たり GDP を示している。 Distance_{ij} は i 国と j 国の両首都間の物理的な距離を、そして REX_{ijt} は t 年の i 国と j 国間の実質為替レートである¹⁷。

次に、フラグメンテーション・モデルによる推計を行う。このフラグメンテーション・モデルは、上の一般グラビティ・モデルにおける説明変数のうち Joint GDP_{ijt} を、フラグメンテーションを示す要素に置き換えたものとなっている。具体的には、Kimura et al. (2007) 及び Taguchi and Lar (2015) に従い、フラグメンテーションの要素を示すものとして 2 国間の 1 人当たり GDP の差を考え、それを説明変数 GAP_{ijt} としてモデルに組み込む。

¹⁶ Cheong, Kwak and Tang (2014)によれば、この多国間レジスタンス項は以下のように説明されている。”Multilateral resistance terms (MRTs) are considered to be one of the most crucial factors to be accounted for to avoid the omitted variable bias in the gravity model.”

¹⁷ ここでは、実質為替レートを、例えば、タイとベトナム間の実施レート = (ドン/パーツ) × (ベトナムの CPI) / (タイの CPI) のように定義した。

$$\begin{aligned} \ln(\text{Export}_{ijt}) = & c_2 + \alpha_2 \ln(\text{Joint GDP}_{ijt}) + \beta_2 \ln(\text{GAP}_{ijt}) \\ & + \gamma_2 \ln(\text{Distance}_{ij}) + \delta_2 \ln(\text{REX}_{ijt}) \end{aligned} \quad (2.2)$$

なお、推計式が対数線形なため、 GAP_{ijt} が正の値をとるように t 年における i 国と j 国の 1 人当たり GDP の差を 2 乗したものをを用いている。また、推計の方法としては、データ制約によりいくつかのサンプルで 0 値を取るものが観察されることから、両推計とも Tobit モデルを採用している。

② 推計結果

各モデルの推計に際し、次のデータを用いた。輸出は、UN-Comtrade データベースの HS-2 桁を採用した。すなわち、衣料品産業については HS61 及び HS62 を、自動車産業については、HS87 を用いている。また、前項の分析と同様、ラオス及びミャンマーからの輸出額は各貿易相手国の両国からの輸入で代替し、ラオスとミャンマー間の貿易についてはデータセットから外している。GDP 及び 1 人当たり GDP は IMF の World Economic Outlook データベースを、為替レートとその実質化のための消費者物価指数は ADB の Key Indicators 2014 を用いた。首都間の距離の測定には、2 都市間の距離を計測するウェブサイトを利用した¹⁸。

推計期間は 2003～2012 年で行っている。これは、メコン地域で産業内貿易がより活発に行われるようになったのがおおむねこの期間のことと認められることによる。特に、タイーベトナム間の 2 国間貿易に限ってみても、自動車産業における産業内貿易は 2002 年以前に遡るとほとんど行われていない¹⁹。

両産業に関する推計結果を表 2-8 と表 2-9 に示した。まず、衣料品産業について、一般グラビティ・モデルを推計する (2.1) 式において有意な結果が得られた。説明変数としての GDP は正に有意であり、距離は負に有意であった。この結果はグラビティ・モデルの基本的な想定に沿っている。さらに、1 人当たり GDP は負に有意であった。このことは、衣料品産業が労働集約型の産業であり、水平的な分業が起きている可能性が高いことを示している。一方、フラグメンテーション・モデルを推計する (式 2) においても有意な結果が得られた。GDP は正に有意であり、距離は負に有意であることに加え、1 人当たり GDP の差についても正に有意であった。この結果は、要素価格である賃金の相違が生産の垂直分業を実現させているという想定に沿ったものである。

このような、水平分業と垂直分業がともに見られた衣料品産業とは異なり、自動車産業に

¹⁸ <http://www.distancebetweencities.us/> を参照。

¹⁹ 衣料品産業においては、タイーベトナム間の相互貿易は 2002 年以前に既に行われていた。例えば、2000 年の GL 指数は 0.38 である。それに対して、自動車産業では、2000 年の GL 指数は 0.002 過ぎず、2003 年によりやく 0.05 まで増加する。

関する推計結果は以下の通りとなった。すなわち、一般グラビティ・モデルは有意とならなかったものの、フラグメンテーション・モデルは有意な結果となった。この一般グラビティ・モデルで 1 人当たり GDP が有意とならなかったという結果は、自動車産業が労働集約的な性質が薄いためであると考えられる。一方で、フラグメンテーション・モデルによれば、1 人当たり GDP の差が正に有意であったことから、タイとその周辺国間の、特にベトナムとの賃金格差が、生産の垂直分業を形成するのに寄与していることを示唆している。

③ モデル推計についての考察

グラビティ・モデルの推計結果が示唆する状況は、衣料品産業、自動車産業とも、前項の貿易データによる分析の結果と整合的である。衣料品産業については、貿易データによる分析で品目により水平分業、垂直分業とも成立していることが示されたのと同様、グラビティ・モデルによる分析では、一般グラビティ・モデルが有意となったことにより水平分業が、フラグメンテーション・モデルが有意となったことにより垂直分業が成立していることが支持された。確かに GMS 地域を構成する各国間での発展段階は異なっているものの、衣料品産業は労働集約型産業であるがゆえに域内で広く発展している。その中のいくつかの品目において比較優位を活かして後発国が生産、輸出を行っている。その一方で、賃金の格差を利用して垂直的な生産分業も行っていると考えられる。

自動車産業についても、貿易データによる分析と同様、グラビティ・モデルによる分析においても水平分業が見られず垂直分業が見られるという結果となった。一般グラビティ・モデルが有意でないことは、地域内では自動車産業の発展段階に差が存在することを意味する。他の構成国はまだ極めて生産の初期段階にあると考えられる。従って、相互貿易は地域に広がっているとは言えない。一方で、ベトナムでは自動車産業がタイに追随を始めている段階であり、いくつかの自動車部品や装飾品の相互貿易が増えている。このことは、両国間で生産の垂直分業が起きていることを示唆している。

第 3 節 まとめ

本章では、まず GMS 地域の域内貿易動向について概観した。それによると、カンボジア以外の国では域内貿易比率は小さいものの、近年それを高めてきていることが確認された。その中では、ミャンマーやラオスのように、天然資源に依存する輸出が増えているところもあるが、特にタイーベトナム間のように、工業製品を相互に輸出しあう貿易が増えていることがわかった。

そこで第 2 節では、労働集約型の産業を代表するものとしての衣料品産業、資本集約型の産業を代表するものとしての自動車産業を選び、GMS 域内の生産分業の進展の様子を、貿易データによる分析と、グラビティ・モデルによる分析という 2 種類の方法を用いて検討した。分析の結果は、いずれの方法も、衣料品産業においては生産過程の水平分業、垂直分業のいずれも起きていること、自動車産業では水平分業が起きるような段階には至って

いないが、垂直分業が起きつつある可能性があることが示された。このことは、労働集約型の産業では、域内で工業化の環境さえ整っていれば、最終製品まで生産することができる可能性を示しており、資本集約的な産業でもタイを中心とする生産工程の一部を賃金水準の低い周辺国で担うことが可能な状況になりつつあることを示している。本章の分析で用いている貿易データは最新のものでも 2012 年までのものとどまっており、本章の冒頭に示したような新しく稼働した企業の生産活動を反映した分析はまだできていない。このような状況を踏まえた形で分析を行ったとすると、今回明らかとなった垂直分業の進展傾向が一層強まっていることが示されるであろう。

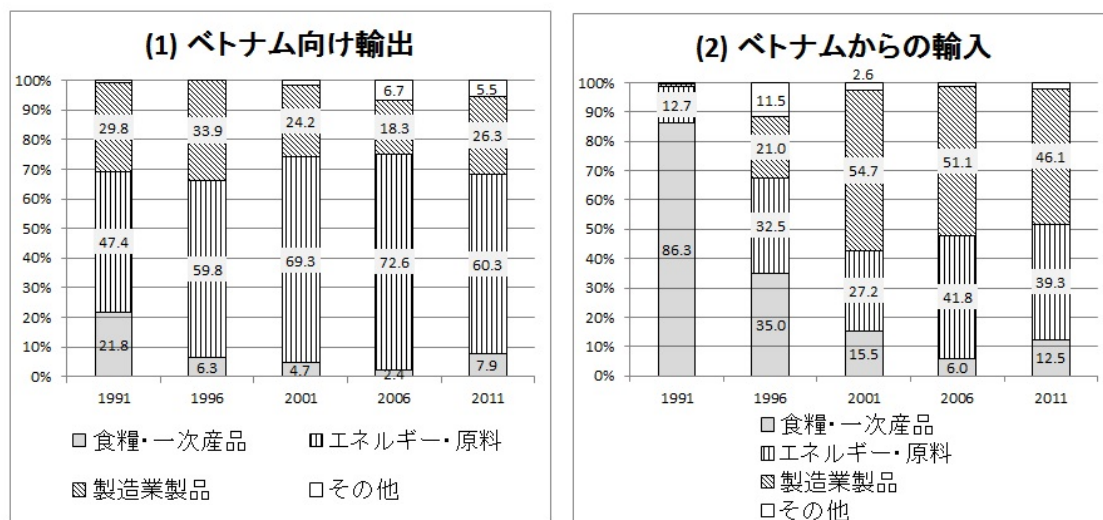
こうした生産分業をさらに加速させるためには、国境を越える物流網の整備や、通関審査に代表される手続きの簡素化が必要である。特に資本集約的な産業の多くは多国籍企業がその活動を担うことが多いものと考えられ、国境を越えたハード、ソフトのインフラ整備が重要になるであろう。

なお、本章の分析には残された課題もある。1 つは第 2 節の分析が 2 つの産業分野のみを対象としていることである。例えば、冒頭で触れたカメラ産業のように、近年新たに生産分業を始めている産業分野は他にも多くあると考えられるので、広く製造業全般にわたる分析に取り組むことが必要になってきている。もう 1 つはグラビティ・モデルの改善である。国境を越えたハード、ソフトのインフラ整備の必要性を主張する以上、物流の環境も地理的側面に限定するのではなく、質的な側面も考慮した分析を検討する必要がある。さらに、今後新しいデータが入手できるようになれば、それを踏まえた分析を行うことにより、よりダイナミックな分析ができると考えられる。

次章では、こうした経済連携の重要な主体となっている多国籍企業が生産活動を行う際、その利便性に注目して立地の参考にしていると考えられる経済特区、特にタイとの生産ネットワークを構築しつつある隣国ラオスの経済特区に焦点を当てて、その機能について分析する。

表2-1 GMS5か国の域内貿易			
(単位：100万ドル)			
	Total	GMS 5	Share
1990	63,241	744	1.2
1991	73,385	540	0.7
1992	82,141	996	1.2
1993	94,137	1,779	1.9
1994	114,515	2,613	2.3
1995	154,823	3,414	2.2
1996	154,625	3,495	2.3
1997	148,226	3,622	2.4
1998	124,652	4,398	3.5
1999	139,590	5,716	4.1
2000	169,651	6,628	3.9
2001	167,541	7,488	4.5
2002	180,014	7,880	4.4
2003	212,284	9,594	4.5
2004	261,549	13,113	5.0
2005	312,319	17,192	5.5
2006	363,688	22,285	6.1
2007	429,589	28,299	6.6
2008	522,016	35,920	6.9
2009	440,254	32,279	7.3
2010	565,853	40,236	7.1
(出所) IMF "Direction of Trade"により筆者 作成			

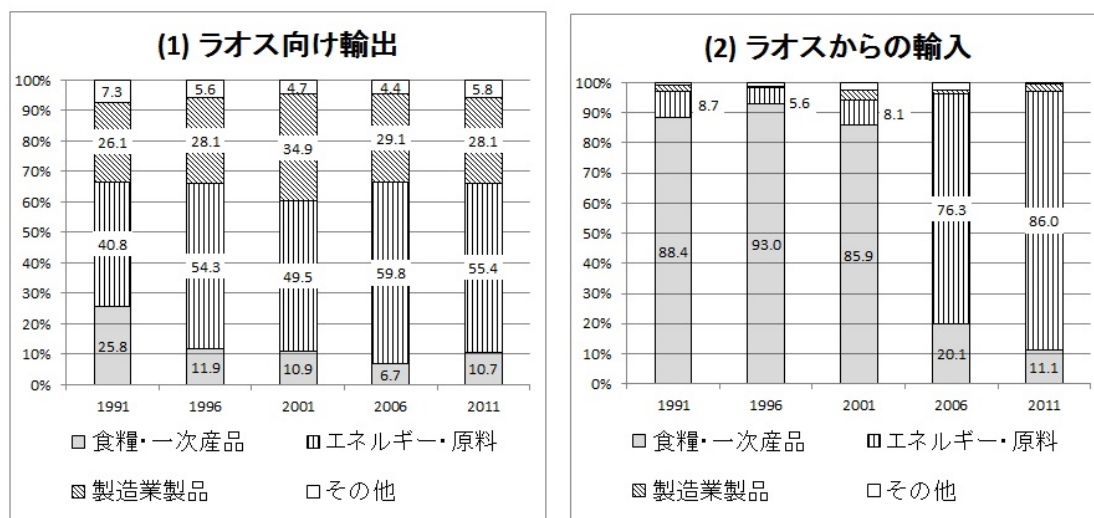
表2-2 GMS7か国・地域の域内貿易			
(単位:100万ドル)			
	Total	GMS 7	Share
1990	64,687		
1991	74,959		
1992	84,450		
1993	97,055		
1994	118,319		
1995	159,930		
1996	159,379		
1997	153,231		
1998	129,539	5,109	3.9
1999	143,003	6,437	4.5
2000	173,502	7,481	4.3
2001	171,327	8,387	4.9
2002	184,671	9,038	4.9
2003	218,143	11,129	5.1
2004	269,585	14,985	5.6
2005	322,240	19,373	6.0
2006	376,593	25,237	6.7
2007	447,645	32,951	7.4
2008	544,857	41,418	7.6
2009	462,479	38,832	8.4
2010	596,927	49,034	8.2
(出所) IMF "Direction of Trade", Yunnan Statistics Bureau (2015), Gwangxi Statistics Bureau (2015)により筆者作成。			



(出所) タイ商務省 “Thailand Trading Report”より筆者作成

(注) 各分類は、筆者による。

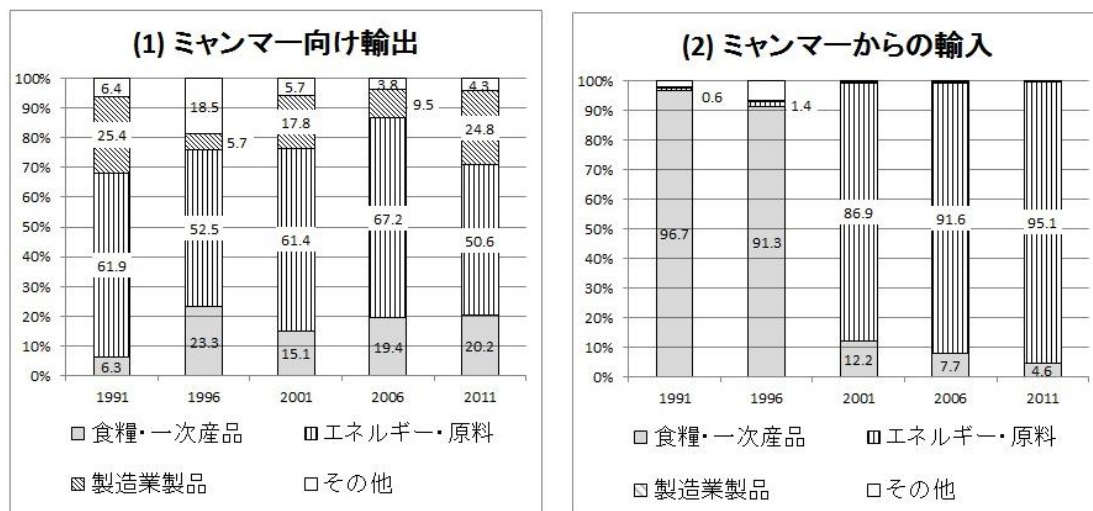
図2-1 タイ・ベトナム間貿易の構成の推移



(出所) タイ商務省 “Thailand Trading Report”より筆者作成

(注) 各分類は、筆者による。

図2-2 タイ・ラオス間貿易の構成の推移



(出所) タイ商務省 “Thailand Trading Report”より筆者作成
(注) 各分類は、筆者による。

図2-3 タイ・ミャンマー間貿易の構成の推移

表2-3 衣料品産業の域内貿易額とGL指数(2012年)					
(a) 域内貿易額					
(単位:ドル)					
	カンボジア向け	ラオス向け	ミャンマー向け	タイ向け	ベトナム向け
カンボジア	-	4,281	0	4,609,170	464,760
ラオス	0	-	0	2,054,239	27,846
ミャンマー	0	0	-	936,219	7,339
タイ	16,990,510	9,021,330	28,657,487	-	10,383,498
ベトナム	2,957,350	554,793	189,664	11,554,012	-
(b) GL指数					
	ラオス	ミャンマー	タイ	ベトナム	
カンボジア	0.000	n.a.	0.427	0.272	
ラオス		n.a.	0.371	0.096	
ミャンマー			0.063	0.075	
タイ				0.947	

(出所) UN-Comtradeより筆者作成
(注) 衣料品のデータは、HS61 及び HS62である。

表2-4 自動車産業の域内貿易額とGL指数(2012年)

(a) 域内貿易額					
(単位:ドル)					
	カンボジア向け	ラオス向け	ミャンマー向け	タイ向け	ベトナム向け
カンボジア	-	1,543,556	0	27,245,362	10,122,784
ラオス	3,886,287	-	0	7,098,407	0
ミャンマー	0	0	-	74,532	0
タイ	241,497,452	516,685,126	135,524,534	-	332,644,115
ベトナム	59,444,158	30,589,839	3,437,509	166,880,731	-
(b) GL指数					
	ラオス	ミャンマー	タイ	ベトナム	
カンボジア	0.569	n.a.	0.203	0.291	
ラオス		n.a.	0.027	0.000	
ミャンマー			0.001	0.000	
タイ				0.668	

(出所) UN-Comtradeより筆者作成
(注) 衣料品のデータは、HS87である。

表2-5 GL指数及び輸出単価比率
(タイ-ベトナム間の衣料品, 2010年)

HS コード	タイ輸出(ドル)	ベトナム輸出 (ドル)	GL 指数	輸出単価比率 (ベトナム/タイ)
610510	36,823	7,785	0.349	0.922
610520	92,155	179,693	0.678	1.001
610610	7,238	2,253	0.475	1.193
620520	1,292,959	50,339	0.075	0.969
610120	1,485	13,554	0.197	13.367
610130	472	17,742	0.052	0.583
610190	3	8,488	0.001	565.867
610220	2,207	5,956	0.541	7.394
610230	8,056	11,272	0.834	1.774
610342	1,837	2,780	0.796	4.448
610343	25,635	17,610	0.814	1.609
610349	5,746	32,031	0.304	4.248
610432	588	5,887	0.182	1.130
610442	19,066	1,489	0.145	0.050
610459	81	5,116	0.031	0.748
610462	8,984	14,093	0.779	0.834
610463	8,122	19,488	0.588	1.871

(出所) UN-Comtradeより筆者作成

表2-6 GL指数及び輸出単価比率
(タイ-カンボジア間の衣料品, 2010年)

HS コード	タイ輸出(ドル)	カンボジア輸出 (ドル)	GL 指数	輸出単価比率 (カンボジア/タイ)
610510	50,869	8,645	0.291	1.569
610190	864	300	0.515	5.760
610342	83,077	14,244	0.293	0.270
610349	72,604	2,994	0.079	0.395
610422	2,106	9,427	0.365	0.409
610442	6,417	4,077	0.777	0.422
610459	4,956	3,411	0.815	20.856
610462	2,934	44,443	0.124	5.902

(出所) UN-Comtradeより筆者作成

表2-7 GL指数及び輸出単価比率
(タイ-ベトナム間の自動車部品, 2010年)

HS コード	タイ輸出(ドル)	ベトナム輸出 (ドル)	GL 指数	輸出単価比率 (ベトナム/タイ)
870810	2,730,994	43,552	0.031	0.804
870829	5,535,846	21,297	0.008	0.967
870840	112,927	914,245	0.220	4.616
870850	1,182,984	2,022	0.003	1.199
870870	5,558,816	799,936	0.252	0.498
870892	9,243,051	5,011	0.001	0.537
870893	719,473	777,587	0.961	0.706
870894	13,627,170	79,248	0.012	1.542
870895	1,469,677	540,816	0.538	1.270
870899	102,491,291	11,358,238	0.200	1.303

(出所) UN-Comtradeより筆者作成

表2-8 GMS構成国の衣料品輸出に関するグラビティ・モデル推計結果

説明変数	GMS構成国の輸出: Export_{ijt}	
	(2.1)式	(2.2)式
定数項	64.365 *** (13.337)	7.167 (6.991)
GDPの積: $\ln(\text{Joint GDP}_{ijt})$	3.048 *** (0.372)	0.737 ** (0.312)
1人当たりGDPの積: $\ln(\text{Joint GDP per capita}_{ijt})$	-1.614 *** (0.605)	
1人当たりGDPの差: $\ln(\text{GAP}_{ijt})$		1.018 *** (0.195)
距離: $\ln(\text{Distance}_{ij})$	-8.070 *** (1.280)	-2.305 ** (1.029)
実質為替レート: $\ln(\text{REX}_{ijt})$	-0.079 (0.061)	-0.079 (0.061)
データ数	180	180

(出所) UN-Comtrade, World Economic Outlook データベース (2014年4月, IMF), Key Economic Indicators 2013 (ADB)より筆者作成。

(注) *, **, *** は、それぞれ 10%, 5%, 1% で有意なもの。()内は標準誤差。

表2-9 GMS構成国の自動車輸出に関するグラビティ・モデル推計結果

説明変数	GMS構成国の輸出: Export_{ijt}	
	(2.1)式	(2.2)式
定数項	41.000 *** (15.879)	33.555 *** (8.504)
GDPの積: $\ln(\text{Joint GDP}_{ijt})$	1.691 *** (0.443)	0.894 ** (0.038)
1人当たりGDPの積: $\ln(\text{Joint GDP per capita}_{ijt})$	0.612 (0.720)	
1人当たりGDPの差: $\ln(\text{GAP}_{ijt})$		0.816 *** (0.237)
距離: $\ln(\text{Distance}_{ij})$	-7.449 *** (1.524)	-5.804 *** (1.252)
実質為替レート: $\ln(\text{REX}_{ijt})$	-0.112 (0.077)	-0.112 (0.074)
データ数	180	180

(出所) UN-Comtrade, World Economic Outlook データベース (2014年4月, IMF), Key Economic Indicators 2013 (ADB)より筆者作成。

(注) *, **, *** は、それぞれ 10%, 5%, 1% で有意なもの。()内は標準誤差。

付表2-1 表2-5及び表2-6で用いた衣料品のHSコードと品目

HS コード	品目
610510	Men's/boys' shirts, knitted/crocheted, cotton
610520	Men's/boys' shirts, knitted/crocheted, man-made fibre
610610	Women's/girls' blouses, shirts & shirt-blouses, knitted/crocheted, cotton
620520	Men's/boys' shirts (excl. knitted/crocheted), cotton
610120	Men's overcoats and similar articles, knitted cotton
610130	Men's overcoats and similar articles, knitted man-made fibres
610190	Men's overcoats and similar articles, knitted, other textile material
610220	Women's overcoats and similar articles, knitted cotton
610230	Women's overcoats and similar articles, knitted, man-made fibres
610342	Men's trousers knitted cotton
610343	Men's trousers knitted, synthetic fibres
610349	Men's trousers knitted, other textile materials
610432	Women's jackets and blazers, knitted cotton
610442	Women's dresses, knitted cotton
610459	Women's skirts and divided skirts, knitted, textile materials other than wool fibres
610462	Women's trousers, knitted cotton
610463	Women's trousers knitted synthetic fibre

(出所) UN-Comtrade

付表2-2 表2-7で用いた自動車部品のHSコードと品目

HS コード	品目
870810	Bumpers & parts
870829	Parts & accessories of bodies
870840	Gear boxes and parts
870850	Drive-axles
870870	Road wheels and parts and accessories
870892	Silencers (mufflers) and exhaust pipes
870893	Clutches and parts
870894	Steering wheels
870895	Safety airbags with inflater system
870899	Other parts and accessories

(出所) UN-Comtrade

第3章 経済連携における経済特区の役割

第1節 はじめに

第2章では、拡大メコン地域(GMS 地域)における経済連携の進展状況を分析した。ここでは、製造業において生産分業が起きつつあることを明らかにした。今後こうした生産分業がさらに進展するためには、工業化が遅れた国において企業が進出しやすい環境が整備されることが重要であることを指摘した。しかし、ラオス、カンボジア、ミャンマーでは、様々な理由から急速な工業化が難しい状況に直面している。いずれの国も、国内のインフラ整備が遅れていること、例えばカンボジアやミャンマーでは民主化が実現してから期間が短いこと、ラオスでは工業化が進まない段階で社会主義体制となり、市場経済の経験が短いことなどがあげられよう。さらにラオスは、内陸国であり港湾から離れているため輸出市場へのアクセスに不利であると同時に、GMS 地域の中では人口が最も少ないため、国内市場向けの生産活動により規模の経済のメリットを確保することが難しい。

これらの経済環境で工業化を促進させる有力な手段として、経済特区の設置がある。実際ラオスでは、経済特区を設けて国内外の投資家に特典を与えつつ、タイとの経済連携を活用して工業化を推進するという方法が現実的なものとなっている。また、多少条件は異なるものの、カンボジアにおいても経済特区の手法が効果をあげていると考えられるとともに、経済特区がまだ本格的に稼働していないミャンマーにおいてもその効果に期待が持たれている。

そこで本章では、GMS 地域の中で工業化が遅れている国の中でも、内陸国のために港湾を持たず、工業化のために特別な手段が必要であるラオスを対象に、その工業化、経済連携推進のために設置された経済特区の現在の状況を分析する。こうした分析を通して、工業化の進んだ国に隣接する国が、進んだ国との経済連携を高める中で工業化を推進するための手段としての経済特区の役割を明らかにするのが本章の目的である。それは、ミャンマーのような GMS 地域内で今後経済特区を活用して工業化を進めようとしている国に限らず、域外において類似の環境にある国の工業化を検討するうえでも参考になることが期待される。

アジア開発銀行(ADB)は 1998 年に東西経済回廊構想(EWEC)を発表し、インドシナ地域において、ベトナムからラオス、タイを経由してミャンマーに通じる広域的な道路計画が明らかになった。ラオスにおいては、ベトナム国境のデンサヴァンからサヴァナケットまでの Savannakhet 県を通る国道 9 号線がその路線に当たる。東南アジアの広域的な開発に力を入れる日本も EWEC に積極的に関与しており、交通の難所であるメコン川を横断するメコン川第 2 国際橋の建設には政府開発援助(ODA)である円借款を供与し、2006 年 12 月に開通を果たした。また、国道 9 号線の改修工事にも ODA を供与してきている。

タイの首都 Bangkok からベトナムの Hanoi まで陸上輸送を行う場合、従来は第 1 国際橋のあるラオスの首都 Vientiane を経由していたが、第 2 国際橋の開通により、輸送期間が約 1 日短縮することが可能となった。しかし一方で、第 2 国際橋の完成だけでは、タイとベトナム間の通過地となるサヴァナケットに経済効果が発生することは期待できない。

これは、ラオスが 1997 年に ASEAN に加盟し、ASEAN 自由貿易協定(AFTA)にも参画したため、物資の国境通過に伴う関税収入は限定的なものにならざるを得ないという事情による。そこでラオス政府は、サヴァナケットにおいて何らかの経済的インセンティブを付与するような特別措置を講じることにより沿線に外国資本を導入する方策を検討することとした。こうした検討の一助とするため、国際協力事業団(JICA、現国際協力機構)が開発調査を実施し、2001 年に経済特区に関する報告書(JICA(2001))を提出した。本報告書は、他のアジア諸国の特別経済区概念を整理した上で、サヴァナケットに適した制度を提言しているものであり、その背景としてサヴァナケットの経済集積が不十分であることを分析した先駆的な研究としての側面も持つ。この調査に関してさらに重要な点は、日本の ODA の特徴である、①ODA でインフラ整備を推進するとともに、②技術協力(開発調査等)により望ましい開発計画を提示し外国直接投資(FDI)が流入しやすい環境を整備し、③日系企業が進出して事業活動を行うことにより経済が発展する、という官民の協力により当該途上国の経済開発を支えるという考え方が適用された点である²⁰。つまり、第 2 国際橋の建設や国道 9 号線の補修といったインフラ整備を ODA で行うのみならず、交通の便の改善を利用してラオスの地において日系企業が活躍できる環境を整備する意図があったものと推測される。

ところが、最初の経済特区である Savan-Seno Special Economic Zone (SaSEZ)の発足以降、SaSEZ を含めたラオスの経済特区の進捗状況やその経済効果を分析した資料及び研究は見られない。従って、SaSEZ において経済特区としてどのような政策体系が用意されたのか、また、それが企業誘致に対してどういった効果があったのかを考察することは重要である。それにより、日系企業がどの程度経済開発に貢献しているかが明らかとなり、また JICA による提案がどの程度効果的であったのかが確認できる。

こうした問題意識から、本章では、まず第 2 節において経済特区が成功するための条件に関して、ラオスへの投資需要、投資誘導のためのラオス国内及び周辺国のインフラ整備や国境貿易に関連する制度整備について概観する。第 3 節では、SaSEZ について、その設立の経緯を概観した後、企業誘致の状況について分析する。第 4 節では SaSEZ 設立以降、全国的に展開された経済特区の仕組みを、政策上の位置付けも勘案しながら検討する。第 5 節では、タイとの経済連携を考える上で、国境インフラの整備がラオスの経済特区に及ぼす影響について、メコン川第 3 国際橋の建設を具体例として取り上げて考察する。第 6 節は本章の結びである²¹。

第 2 節 ラオスにおける経済特区成功のための条件

(1) ラオスの工業化と投資需要

²⁰ 例えば、外務省(2006) pp. 19-25 参照。

²¹ 本章での議論は、主に野崎(2009, 2012, 2014)、及び Nozaki and Kyophilavong (2015) をもとに行っている。

第1章で検討した通り、日本の構造改革特区が成功するために必要な要素の1つとして、特区に対する投資需要の存在があげられる。ここでは、ラオス政府が経済特区を設置する際に、その成否を決定づける投資需要の状況について検討してみたい。

① 経済成長・産業構成比の動向

ラオスでは、2020年に低開発国(Least Developed Countries)からの卒業を目指して経済開発を進めている。ラオスは、第2章でも述べた通り、隣国タイへの経済依存度が高いこともあり、アジア通貨危機の際には間接的な影響を強く受けた。しかし、2000年代に入って経済成長を回復し、その後経済成長率を高め続けている。2001～2005年を計画期間とする第5次国家社会経済開発計画においては、期間中の目標経済成長率を7～7.5%に設定し、実績はやや下回ったものの、6.2%の経済成長を実現した²²。次の第6次計画(計画期間2006～2010年)においては、目標経済成長率を7.5～8%に設定し、実績でも7.9%となり目標を達成している。また、2011～2015年を計画期間とする第7次計画では、目標経済成長率をさらに引き上げ、8%以上と設定している²³。2014年までの実績値を見ると、平均成長率が7.9%となるなど、目標をわずかに下回っているものの、第6次計画期間と同水準の経済成長を達成し続けている²⁴。

こうした中でGDPの産業別構成比を見ると、農業を中心とする第1次産業の比率の低下と第2次産業の比率の上昇が見られる。例えば、SaSEZの設立が決まった2002年では、第1次産業の比率が42.7%と4割を超え、これはタイに照らせば本格的な工業化が始まる前の1950年代初めの水準である。これが2014年には依然高いものの、24.8%と大幅に低下する。これに対して第2次産業の比率は、同期間に19.5%から34.7%へと大幅に上昇している。

このことは、必ずしも近年のラオスにおいて工業化の進展が著しいことを示しているわけではない。より細かく見ると、第2次産業の中でも、金や銅などの金属資源の開発が進んだことにより鉱業の比率が0.3%から15.2%へと大幅に増加しており、逆に製造業の比率は、9.0%から8.4%とほとんど横ばいで推移している。つまり、資源開発に関わる投資需要は大きかった一方で、工業化に向けての投資需要はそれ程大きくなかったといえる。もちろん、年率6～8%の経済成長率を維持する中で製造業の比率が横ばいであるということは、製造業生産も増加しているので、製造業分野への投資需要も一定程度あったと見ることはできる。しかし、経済特区の目的が製造業を誘致するところにあったことを鑑みれば、少なくともSaSEZ発足当初は投資需要の不十分さという困難に直面していたと考えられる。

²² Committee for Planning and Investment (CPI) (2006) p. 16 参照。

²³ Ministry of Planning and Investment (MPI) (2011) p. 9 参照。

²⁴ ADB Key Indicators for Asia and Pacific 2015 により2014年までの実質GDPの平均成長率を計算した。

② 労働力供給

ラオスを投資先として考える場合には、内陸国としての地理的な不利さと、隣国タイなどと比べて相対的に安い賃金の有利さとを比較考量する必要がある。ただし、この賃金面における優位性は、労働供給が質・量ともに投資家の需要に応えられてこそ担保されるものである。そこでここではラオスにおける労働力供給の現状について検討する。

ラオスの人口は、2014年で約680万人と推計されており。2000年の約510万人から年平均2.1%の人口増加率を維持している²⁵。このような高い人口増加率を記録しているとはいえ、人口自体は経済成長が進んだタイを除いても、近隣国のベトナム(9,070万人)、ミャンマー(5,150万人)と比べて遥かに少なく、カンボジア(1,520万人)と比べてもかなり少ない。もちろん、人口規模だけが経済発展を決定づける要因ではない。確かに、人口規模がラオスに近かったシンガポールでは、経済発展の過程で労働集約的製造業が中心的な役割を果たした時期も見られた。しかしシンガポールでは、地理的な優位性もあり貿易や金融といったサービス産業を発展させることが可能であった。そうした状況は今やラオスで起きることは想定しにくい。さらに、シンガポールのような人口が集積している国とは異なり、本州とほぼ同じ24万km²に同程度の人口が分散されているところも労働集約的な製造業の発展を阻害する要因となり得る。例えば、2005年の人口センサスによれば、最も人口が多いところであっても、SaSEZが立地するSavannakhet県の82.6万人(1995年は67.5万人)であり、それに続くのが首都であるVientiane都の69.8万人(同53.2万人)という状況である。

これに対して、まだ工業化が十分に進展していない現在の段階では、今後暫くの間労働集約型の産業を誘致していくことで経済の発展を図ることも可能である。その要因として、まず、人口構成で今後人口ボーナスが享受できる点が挙げられる。第7次計画によると、出生率は依然高い水準を維持しているため15歳以下人口の比率は高いものの、緩やかな低下傾向にあり、1995年の45%から2005年の39%を経て、2015年には36%まで低下すると推計されている。それに対して、生産年齢人口である15～64歳人口の比率は1995年の51%から2015年には60%まで上昇すると推計されている。このように、生産年齢人口が増加していることは、少ない総人口の中でも生産に投入できる人的資源は相対的に増加していることを示し、生産年齢人口比²⁶は、現在上昇傾向にある。このように、ラオスは当面、人口ボーナスを享受できるため、長期的に将来の高齢化社会に向けた社会保障等の制度整備は必要であるが、社会的な負担が比較的軽い中で生産活動に労働力を投入できる環境にあることは間違いないであろう。

また、賃金水準にしても中期的には有利な点があげられる。野崎(2009)では、2007年時点のタイ東北地域の最低賃金とラオスの最低賃金との間には3～4倍の格差があるものの、ラオスでの最低賃金引き上げの動きもあるため、ラオスの賃金水準による優位性は弱くな

²⁵ ADB Key Indicators for Asia and Pacific 2015 による。

²⁶ ここでいう生産年齢人口比は、若年人口と高齢者人口の合計に対する生産年齢人口のことを指している。

る可能性を指摘した。しかし、タイが 2013 年より全国一律で最低賃金を 1 日 300 バーツに設定し、外国人労働者(例えばタイで働くラオス人)にも適用すると決めた結果、再びタイとラオスの間の賃金格差が広がっている。事実、野崎(2009)と同様の考え方で試算すると、2009～2012 年は 2 倍を下回る程度に賃金格差は縮んだが、2013～2014 年は再び 3 倍程度に拡大している²⁷。長期的には賃金格差が縮小していくと考えられるものの、中期的にはこのような賃金格差が維持され続けるものと考えられる。

一方、労働の質という観点では、少しずつ改善しているものの、教育水準の上昇については依然課題も多く、検討する必要がある。労働集約型産業の発展を図る際、重要になるのが基礎教育の充実である。具体的には、小学校の就学率は 1991 年に 58%であったものが、2008 年には 89.2%にまで上昇し、2015 年には 98%に達することを目標とするまでに至っている。その結果、15～24 歳人口の識字率は 2001 年の 78.5%から 2005 年には 84%まで上昇した。識字率についても目標を定めており、2015 年には 15～24 歳人口の識字率を 99%に、また 15 歳以上人口全体の識字率を 87%に設定している。このように、基礎教育の重要性をラオス政府が十分に認識し、その上で基礎教育の充実に精力的に取り組んできた結果、その状況が改善傾向にあるのは間違いない。しかし、これらの目標が実現可能かどうかという点では疑問が残る。なぜなら、基礎教育を受ける機会を逸するとそのまま非識字者として残ってしまうため、基礎教育を受ける世代の就学率が上昇しただけでは社会の人口全体の識字率を上げることにはつながらないからである。従って、例えば、2008 年に就学できなかった就学年齢人口の 10.8%の者の多くは、15 歳前後になる 2015 年においても依然非識字層に残っている可能性が高い。

労働力の質については、こうした基礎教育の習得の問題に加え、工業化が遅れているが故の意識の問題もある。それは、労働者が工場勤務に慣れていない点である。2014 年 3 月に SaSEZ に進出した日系企業に聞き取りを行った際には、ラオス人の労働者に対して特に問題はないとの答えであったが、2015 年 8 月に Vientiane 都にある Vientiane Industry and Trade Area (VITA)の事務所で聞き取りを行った際には、新規に採用された労働者が 1 か月で大量に来なくなってしまったとのことであった。その原因は、農繁期となったために工場を欠勤し実家に戻ってしまったことによる。また、その多くは 1 か月後に職場に復帰したとのことである²⁸。工場勤務は、農家である実家の繁閑に関わらず継続的に勤務を続ける必要があるという就業慣行が、当たり前のように習慣づけられていくことが必要である。

このように、長期的には労働制約が生じることが予想されるものの、中期的にはいくつかの課題を抱えつつもメリットは決して少なくなく、労働集約的な産業を誘致し得るだけの状況にあるということができよう。

²⁷ タイ側の最低賃金は、ラオスのサヴァナケットの対岸に当たる Mukdahan 県のもので計算した。

²⁸ 2015 年 8 月 27 日に VITA の Thongkhanh 副総裁にヒアリングしたもの。

③ 社会経済開発計画における投資の位置付け

第7次計画によれば、開発に必要な資金を公共投資、ODA、民間投資に分けて整理している。ここでまず言えることは、ラオスの社会経済開発が外国資金に依存している体質である。第7次計画期間(2006～2010年)における公共投資の金額(24兆7,470億キップ²⁹⁾のうち、国内資金は16.1%に過ぎず、残りの8割強は海外からの資金に依存している。ODAは同期間に24.43億ドルの供与を受けており、その間の為替レートで換算すると、公共投資を賄う海外からの資金とほぼ同額あるいはそれ以上の規模に達する。同様に、民間投資についても、同期間に実施された110億ドルのうち国内投資が約20%に当たる22億ドルで、対外直接投資(FDI)が8割を占めていることがわかる。このように、ビジネス機会が多く投資需要が旺盛で海外から資金が次々に投資されているというよりは、官民ともに経済開発のために必要な資金が国内で調達できず海外からの資金に頼っているというのが実情であると考えられる。なお、計画期間(2011～2015年)の経済成長率目標を実現するために必要な国全体の投資額(127兆キップ)の50～56%を民間投資で賄う必要があるとしているが、その調達先については、国内外の区別は明示していない。

このように、社会経済開発計画においても、ラオス国内に潜在的な投資需要があることで、それを実現するために経済特区を設置するということを目指したものではない。むしろ、目標とする経済成長を実現するためには一定規模の投資が必要であるものの、国内貯蓄が不足していることから直接投資を受け入れる必要があり、そのために経済特区で環境整備をしたいという、政策的な態度がうかがえる。これは、何らかの投資誘発要因が発生しない限り、投資需要のないところに経済特区を設置してもうまく行かない可能性を有しているものといえる。

④ 近年のラオスへの直接投資の状況

実際のラオスへの直接投資はどのような特徴が見られるのであろうか。まず、ラオスの国際収支統計を見ると、2000～2005年までは2～3,000万ドルの流入超過(2005年は2,770万ドル)であったものが、2006年に1億8,730万ドルと1億ドルを超えた後、流入超過額がさらに拡大し、2013年は4億2,670万ドル、2014年には9億1,320万ドルの流入超過となっている³⁰。

2012年までの投資国の内訳を国連貿易開発会議(UNCTAD)の統計で見ると、国際収支統計上で直接投資が増加した2006年以降、中国が最も多く、2011年は2億7,800万ドル、2012年は1億4,300万ドルとなっている。タイがそれに続くが、1億ドルに達する水準には至っていない。なお、日本は1,000万ドル前後で推移している(表3-1)。こうした各年のフローベースの動きを反映して、ストックベースで見た場合も2012年で中国が19億2,800万ドル、タイが10億900万ドルとこの2か国に集約される。中国によるラオスへの投資

²⁹ 2006～2010年の平均レートで換算すると、約27億ドルになる。

³⁰ Bank of the Lao PDR (2014)、Bank of the Lao PDR 資料による。

は、電力や鉱物資源などの資源関連が多いと言われており、先の産業構成における分析で、第 2 次産業が増えている主な要因が鉱業によるものであったことと同様、必ずしも製造業を中心とした工業化のための投資が増えているとは言えない。

このようなラオスへの直接投資と比べ、タイへの直接投資は、国際収支統計での直接投資が 2013 年は 21 億 4,000 万ドル、2014 年は 48 億 6,900 万ドルとなっている³¹。総額で見ただけの場合、ラオスよりも多くなることは当然かもしれないが、人口や経済規模を勘案すると、ラオスへの投資も少なくない水準だと考えることができよう。一方、UNCTAD の統計による投資国別に見ると、タイへの直接投資はストックベースで 1,857 億ドルの内、日本が最も多く、全体の 31.0%を占める 576 億ドルとなっており、中国からのものは近年増えているものの 25 億ドルに過ぎない状況である。このように、タイにおける日本の直接投資の占める位置を鑑みると、工業化の進展に向けて日本からの直接投資に対するラオスの期待は高いものと考えられるが、日系企業を中心とした外資により工業化を進めたタイと比べて、まだ十分な投資が行われていない状況である。

(2) 国内及び周辺国のインフラ整備

ラオスの工業化の推進において、インフラの不足が問題であるとの指摘が多くなされる。特に、隣国タイとの比較においては、かなり遅れていると言われている。そのことは、ラオス政府も十分に認識してきたものであることが伺える。例えば、第 6 次計画では、それまでのインフラ整備に一定の成果があったと評価しつつも、経済発展に必要な水準には達していないことを指摘しており、インフラ整備を加速させることを目標にしている³²。また、第 7 次計画では、第 6 次計画期間においてインフラ整備がいつそう進んだとしつつも、次の段階に進むべきだと指摘している。特にラオスが GMS 地域の中心に位置していることから、国境関係の設備を充実させるべきことや、中国、韓国、日本など ASEAN 以外の他地域との接続にも適しているという地理的特徴を考慮すべきであることを指摘している³³。

実際に、ラオスのインフラ整備の状況を世界銀行が公表しているロジスティックス・パフォーマンス・インデックス(LPI)で見てみよう。LPI は、インフラ、通関、出荷、追跡等の指標を総合したものである。そこで、その中の構成要素であるインフラの、GMS 地域を構成する 5 か国について世界的な順位を取り出したのが表 3-2 である。これによると、GMS 5 か国の中で、ラオスは 2014 年の指標では 128 位とミャンマーに次いで低く、また、2007 年に 120 位であったことと比べてもほとんど変化がなかったことがわかる。これに対して、タイは 2007 年以降 30~40 位で推移しており、GMS 地域の中では非常に高いインフラの整備状況となっていることを示している。また、ベトナムは 2012 年までは 60~70 位だっ

³¹ Bank of Thailand 資料による。

³² インフラの水準については第 6 次計画 p.56、目標については、同 p.58 などに記述されている。

³³ 第 7 次計画 pp.76-77。

たものが、2014 年は 44 位になるなど、タイにはまだ及ばないものの、ラオスと比べるとかなり高い水準に達している。

このように、ラオスのインフラ整備がある程度進展しているのは事実かもしれないが、世界レベルで見るとまだ不十分であることがわかる。一方で、タイのインフラ整備は先進国と比べても遜色のない水準に近付いており、ラオス国内の物流と比べ、タイ国内の物流はスムーズであり、レムチャバン港などの設備を活用して出荷することはそれ程大きなコストになっていないことが推測される。また、ベトナムでのインフラ整備が進んでいることから、ラオス国内のインフラ整備が進めば、ラオスが第 7 次計画で指摘している通り、広域的な物流網が形成できることがわかる。

(3) 国境貿易に関連する制度整備

ラオスがタイとの産業連携を前提にタイのインフラを活用しようとする場合、国際橋の役割が重要であることは明らかである。ただし、単に橋が開通するだけでは不十分で、通関等の手続きがいかに円滑に進められるかという点も同じように重要である。いわば、国境を越える際に、追加費用、待機時間、製品の劣化・損傷等の問題が生じれば、移動に伴うコストが大きくなるため、例えばタイの事業活動の地方展開の延長線としてラオスの経済特区を検討することは難しくなる。

この点については、タイとラオスの二国間の関係だけでなく、拡大メコン地域として、1990 年代より、車の乗り入れや通関での扱い等、人や物の越境移動についての検査や手続きの簡素化の議論が始まり、2003 年には越境交通協定(Cross Border Transportation Agreement, CBTA)に関して拡大メコン地域のタイ、ラオス、ベトナム、カンボジア、中国、ミャンマーの 6 か国間で、本協定の署名がなされた。その後、詳細分野ごとの付属文書、議定書を順次議論していった。この協定の特徴として、国境ごとに条項を定めて覚書(MoU)を締結する点が挙げられる。つまり、タイとラオスの間で 1 本の覚書が締結されるのではなく、ヴィエンチャン・ノンカイ間、サヴァナケット・ムクダハン間、タケク・ナコンパノム間はそれぞれ別の覚書を締結するのである。例えば、サヴァナケット・ムクダハン間の覚書は、2005 年に締結されている。この協定により、シングル・ウィンドウ(入国手続き、検疫、税関の手続きを 1 か所の窓口で処理できること)、シングル・ストップ(出国と入国の手続きを 1 か所で行うこと)の各サービスに向けた取り組みが進みつつある状況にある。

また、CBTA により、自動車車両が越境して通行できるようになっている。現在のところ、例えば、タイ、ラオス、ベトナム間では、それぞれの隣国までは自動車が越境して通行できる段階になっている。より具体的には、タイの自動車はベトナムには入国できないが、ラオスまではそのまま入国できるため、荷物の積み替えが不要になっている。積み替えが必要となれば、製品によっては破損や故障の原因になりかねない。そのため、積み替えが不要であることは、国境を越えた産業連携にとって非常に重要な点である。

このように、2006 年にメコン川第 2 国際橋が開通した頃には、制度面での準備は整えら

れつつあったといえる。しかし、こうした協定には多数の文書があるため、現地の税関職員等にとって、それに慣れることが重要であり、そのために職員の人材育成に時間がかかることを考慮しなければならない。第4節で議論する2012年のBangkok－Hanoi間の実走実験では、ラオス側ではなくベトナム側の税関職員の対応力不足を課題として指摘しているが、2011年に第3国際橋、2013年に第4国際橋が開通するなど、人や物の移動が増えることが期待されている中で、人材育成はラオスにおいても必要であろうし、そのために一定の時間がかかることは考慮に入れなければならない。

第3節 SaSEZの運用

(1) SaSEZ設立の経緯

① ラオス政府の要請とJICAの提案

第2国際橋の経済的メリットをラオス国内に引き出すための方策として検討された経済特区の導入は、ラオス特別経済区庁(SEZA)のBouakham Sisoulath 総裁の説明によると、タイ、中国、ベトナム、フィリピンといった近隣のアジア諸国が、外資導入のために経済特区の制度を導入したという経験を参考にして始めたものである³⁴。しかし、そこでは経済特区としてどういった特例措置を制度化するのかという概念整理は十分でなかったようである。

JICA(2001)によれば、ラオス政府は、当初、JICAに開発調査を要請する際に、既に経済特区の候補地として考えていた4つの地域を追認してもらうことを想定していたようである。それらは、①第2国際橋アクセス道路付近、②セノ近辺(国道9号線と13号線の交差点付近)、③サイブリ地区(①から25キロほどメコン川上流に移動した地区)、④デンサヴァン地区(国道9号線沿いでベトナムとの国境地区)である³⁵。①は保税倉庫、③は工業・手工芸省による工業団地、④は商業・観光省による自由貿易区の開発計画が、それぞれ立案されている状態であった。このように、とりあえず各省庁が考えたバラバラの地域振興策としての特例措置がSavannakhet 県に集まったと感じざるを得ないものであり、経済特区を自由貿易区にしたいのか、工業団地を作ってそこに優遇措置を設けて企業誘致をしたいのか、それとも各種特別措置を組み合わせることにより地域振興を図りたいのかその目的が明確でない状況であった。

JICAの調査は、経済特区の目的や機能を明確にする必要性を指摘した上で、これら4地域案に対するフィージビリティを検討する形で進めている。具体的には、経済特区が効率的に実施されるための社会的条件(人口、経済活動)と技術的条件(アクセス性、土質、地形、電力・給水・通信などの関連施設、環境影響)についてそれぞれ3段階評価し(5点、3点、1点)、経済特区としての機能(製造業、物流、商業等)ごとに必要な条件にウェイトをつけた上で、機能ごとの開発可能性に関するスコアリングを行って、各候補地のポテンシャルを評価

³⁴ 2009年3月19日にサヴァナケットにあるSEZA事務所にてヒアリングしたもの。

³⁵ JICA(2001) 第6章 pp.8-9 参照。

している(表 3-3)。

各候補地の評価をみると、①が最も高いポテンシャルを有し、製造業、物流、商業、サポート業の分野が高く、特に製造業が高いポテンシャルを示している。また、②も物流、商業で高いポテンシャルを有している。しかし、③、④はいずれの分野も低い評価となり、候補地から除外された。その結果、第 2 国際橋からラオスの国道 13 号線と 9 号線の交差点までの 9 号線沿いの 2.5 キロ圏を経済特区の区域と設定することが経済特区の代替案として最適であるものとしている³⁶。また、特区としての機能としては、製造業の振興のみの追求には制約があることから、輸出加工区と同時に自由貿易地域と自由通過地域を兼ね備えた、複合型の経済特区が適していると提言し、経済特区の定義を明確にしている³⁷。

② SaSEZ の設立

JICA(2001)を受けてラオス政府は SaSEZ 設立に関する首相令(No.02/PM)を公布し、2002 年 SaSEZ を設立した³⁸。SEZA は、JICA(2001)を参考にしつつ若干の変更を施し、図 3-1 に示すように、国道 9 号線沿いに Site-A、B、C、D の 4 地域を指定している。Site-A は第 2 国際橋近くの 305ha でサービス関係の事業用地にしている。Site-B はセノ地区(国道 9 号線と 13 号線の交差点)の 20ha で物流・製造業用地にしている。Site-C は Site-A の東側の 211ha で商業・製造業用地とし、Site-D は Site-C の南側の 118ha でこれら地域の住民の移転住居用地としている³⁹。また、Site-B の西側約 300ha を Site-B1 として Site-B の拡張に備えた。

こうした土地利用計画の整理の背景には、特に Site-A の当初の開発主体の意向が反映していたようである。具体的には、Site-A は JICA(2001)では各産業分野のポテンシャルが高いものの特に製造業のポテンシャルが高いと判断された地域であるが、開発主体として応じたのがタイの華僑系サービス開発会社であるタイ・エアポート・グランド・サービス(TAGS)社であり、ショッピングセンターやホテルといったサービス業を中心とする地域に指定された。その結果、製造業の機能は隣接する Site-C に集約し、マレーシアの華僑系企業であるパシフィコが開発を進めた。一方、Site-B は物流に高いポテンシャルがあるという調査結果に沿った開発をしており、面積的にも小規模であるためラオス政府が開発に当たった。なお、Site-B1 では、製造業も含めた産業誘致が行われている。

(2) SaSEZ における企業の立地状況

① 各サイトの構成と開発状況

³⁶ JICA(2001) 第 6 章 pp13-15 参照。

³⁷ JICA(2001) 第 6 章 pp1-2 参照。

³⁸ 当該首相令は 2003 年 9 月に現行の首相令(No.148/PM)に改正された。

³⁹ SEZA 副総裁 Thongsay Sayavongkhamdy 氏のプレゼン資料(“Investment Opportunities In The SAVAN-Seno Special Economic Zone (SaSEZ)”, 2008 年 10 月)による。

SaSEZ の開発面積は全体で 954ha である。これは、SEZA の説明によれば、Site-A の 305ha、Site-B の 20ha、Site-C の 211ha、Site-D の 118ha に加え、Site-B1 として輸出加工区を想定して基礎調査を行った 300ha を合わせた面積である。なお、第 4 節で説明する通り、投資奨励法において特別経済区は 1,000ha 以上の広さを持つ区域とされており、SaSEZ はそれには若干足りないが、ほぼ 1,000ha に達していること、将来的な拡張の可能性も持つことから、後述する首相令(No.443/PM)によっても引き続き特別経済区の位置づけを維持している⁴⁰。

投資奨励法では、特別経済区は小規模な社会行政単位として都市の機能を持つと定義しているが、実際には設置後 10 年経過した現在もその段階には至っていない。その理由は大きく分けて 2 つあると考えられる。まず、Site-A から D までが一体的なまとまりとなっていない。Site-B、B1 は国道 9 号線をメコン川から離れた国道 13 号線の交差点まで進んだところに立地しているので、Site-A、C、D とは別のところに立地している。一方、Site-A、C、D は確かに相互に近い関係にあるが必ずしも隣接しているわけではないので、一体的なまとまりは感じられない。もう 1 つの理由は、サイトごとに開発段階が異なっている点である。Site-B、C は比較的早い段階から立地が始まり、実際に稼働している企業も多いのに対し、Site-A、D はまだ進んでいない。特に Site-A は、メコン川第 2 国際橋からサヴァナケットに入ったところに位置しており、最もポテンシャルが高いと評価された地区であるが、実際には、2013 年 8 月時点では SEZA が設置されるビルの建設を除くと、依然整地されただけの状態が続いている。このサイトは、JICA による製造業のポテンシャルが最も高いとの評価に対して、SEZA によりサービス業用の地区に指定されたにもかかわらず、開発が遅れる結果となっている。これは、当初開発を手がけようとライセンスを取得したタイの企業自身の理由により、撤退を余儀なくされたという事情がある。用途の指定を含め、こうした経済特区における調整の難しさを示している例と言えるかもしれない。

一方で、SaSEZ の域外に立地するカジノは多くのタイ人観光客で賑わっており、また別の地区には大型のショッピングセンターが立地するなど、都市としての機能、賑わいを持ち始めている状況である⁴¹。

② 企業立地の状況

ここでは、比較的企業立地が進んでいる Site-B、C について、SEZA から入手した資料をもとに 2013 年 8 月までに進出した、あるいは進出を決めた企業の状況を見ることとする(表 3-4、3-5)。

1) Site-B の状況

⁴⁰ 2013 年 8 月 27 日、SEZA Dararassamy 部長に対して実施した聞き取り調査による。

⁴¹ 2013 年 8 月 27 日に当地を訪問した際にはまだ完成前であったが、ほぼ出来上がっていた。

この地区は、SaSEZ の中で物流・製造業用地に指定されているサイトで、従来は各サイトの中では最も狭かったが、既述のとおり、Site-B1 の開発が始まるなど、近年新しい動きが見られているところである。Site-B1 の開発はプノンペン経済特区社により行われ、そこには日本人のスタッフがおり、Savan-Japan 経済特区として開発が進められている。SEZA では、プノンペンでの経済特区運営の経験を SaSEZ で活用してもらうことを期待している。

こうした開発状況も反映して、近年、Site-B において新しいタイプの企業がライセンス取得に加わっている。具体的には、従来は、2007 年に日系の物流企業が最初にライセンスを取得して以来、この地区では物流、貿易関係の企業がライセンスを取得していたのに留まっていたが、2013 年には日系の製造業 2 社が進出してきた。特に、その中の 1 社はタイに製造拠点を置くカメラメーカーである。当該企業のプレスリリース資料からわかるとおり、タイにあるデジタル一眼レフカメラの製造工程の一部を担当するものである⁴²。それによれば、2013 年 10 月の稼働当初の時点で 800 名を雇用する予定とされており、労働集約型の製造業が本格的に参入してきたと言える。

こうした製造業の進出の波及効果としては、その関連企業も合わせて進出してくる可能性があることである。SEZA には既に何社か進出に関する相談が来ているようであり、実際に、日本の新聞では、プノンペン経済特区社の担当者には日系企業から問い合わせが急増していると報道されている⁴³。SEZA としては、プノンペン経済特区社がカンボジアで蓄積してきたノウハウを活用しつつ、自らも特に次に述べる Site-C での経験を活かして円滑な運営が進むことを期待している⁴⁴。

2) Site-C の状況

一方、マレーシアの華僑系企業による大規模な開発が比較的早い段階から進んでいた Site-C は、商業・製造業用地として開発され、2013 年 8 月までの間に 37 社(開発会社を除く)がライセンスを取得している。このサイトにおいても近年新しい動きが見られる。

日系企業のスズ製錬企業が最初にライセンス取得した 2008 年より 2010 年までの 3 年間でライセンスを取得した企業は 15 社、2011 年から 2013 年 8 月までの 2 年半では 22 社と進出企業は増加している。その中で、製造工場と考えられるプロジェクトは 4 社から 8 社と全企業数の増加率よりも多くなっている。そうした中で、日系企業は 4 社ライセンス取得をしているが、注目されるのは 2012~13 年に取得した 2 社である。1 社は自動車用内装部品の製造工場で、この工場もタイにおける生産拠点を補完するサテライト工場として位置づけられている点である⁴⁵。もう 1 社は衛生陶器、化粧品等を製造する企業であるが、そ

⁴² 2013 年 3 月 21 日付 株式会社ニコン報道資料「ラオスにおける新工場の設立」による。

⁴³ 2013 年 7 月 6 日付 日本経済新聞「ASEAN ルネサンス 3 国境地域を狙え」による。

⁴⁴ 注 21 に同じ(2013 年 8 月 27 日、SEZA Dararassamy 部長に対する聞き取り調査)。

⁴⁵ トヨタ紡織株式会社 2013 年 4 月ニュースリリース「トヨタ紡織、ラオスに初めて自動

の企業の特徴は、タイの製造工場のサテライト工場としての機能ではなく、ベトナムを経由して日本への輸出を検討しているという点である。この企業は、もともと中国にあった生産ラインをラオスにシフトしてきているため、工場建設に際しての機材の搬入も中国からベトナムを経由して運んできているとのことである。

これら新しい動きが感じられる投資案件がみられるだけでなく、様々な業種の企業も集まってきている。例えば製造業関係でも鉱物資源関連や、塗料、建設資材といった業種がライセンスを取得しているほか、物流、貿易業、建設関係といった企業のライセンス取得も行われている。野崎(2009)で指摘しているように、元来、物流関係は第2国際橋近くが便利であるため Site-A での立地を希望した日系企業に対して、SEZA は Site-B に誘導した経緯がある⁴⁶。それにもかかわらず、Site-A に隣接する Site-C に多くの物流業にライセンスを付与していることは、外国の民間企業による開発を進めた Site-C が成功するよう、とにかく入居率を上げるために業種を選ばず誘致してきたことが考えられる⁴⁷。実際、SEZA もその傾向を否定せず、環境問題等の対応に苦慮していると述べている⁴⁸。

第4節 ラオスの経済特区の特徴

(1) 経済特区を規定する法令の整備状況

SaSEZ が設立、運用されたのに続き、ラオスでは経済特区が設置されていき、2015 年時点で合計 10 か所の経済特区が設立されている。ここではこれら経済特区の法令上の根拠がどのように整備されていったかについて整理しておく。

まず、前節で述べた通り、SaSEZ の設置においては、首相令(No.02/PM)を法的根拠にしている。SaSEZ の設置に当たり提出された JICA(2001)では、ラオス政府が法律を制定することを提言していた。それは、税の減免や外国人労働者への優遇など、法の例外となる特典を付与することが想定されていたため、実施機関である SEZA による実施官庁や地方政府との交渉力を担保するためにも法的な支持が必要であると考えたからである。

しかし、実際には法律よりも一段低い政令(首相令)で規定されたことにより、経済特区としての特例措置の実施に影響が生じたと考えられることに加え、実施機関にとっても初めてのことで職員の不慣れが原因と思われることにより、投資家にとって不都合な事象が発生した。例えば、SEZA の言うシングル・ウィンドウ・システムによれば、関係省庁に関連する届出等もサヴァナケットにある SEZA の事務所で済ませられるはずであるが、実際には所管省庁のある Vientiane 都まで赴く必要があったようである。なお、No.02/PM を改正した No.148/PM では、No.03/95/NA No.02/NA/2003 と⁴⁹という 2 つの法律に言及してい

車用内装部品の生産拠点を設立」による。

⁴⁶ 野崎(2009)、p.5 参照。

⁴⁷ Site-B は政府が直接開発を担当した。

⁴⁸ 注 21 に同じ(2013 年 8 月 27 日、SEZA Dararassamy 部長に対する聞き取り調査)。

⁴⁹ 後述する現行の投資奨励法も同じ記号 No.02/NA が振ってあるため、ここではこの法律(政府法)を区別するため No.02/NA/2003 と表記する。

る。前者は JICA(2001)よりも前の 1995 年 10 月に法律として成立していた旧投資奨励法なので、経済特区についての規定はない。また、後者については、2003 年 5 月のもので JICA による提案の後のものであるが、政府機関について規定する条文の中に、SEZA の設立といった経済特区に特化した規定は盛り込まれていない。

従って、その後設立される経済特区もしばらくは個別の首相令に基づき設立されてくることとなった。現在の法体系が確立したのは、2009 年 7 月に成立した現行の投資奨励法(No.02/NA)による。No.02/NA により、経済特区運営のために必要な投資優遇策の方針が規定されるとともに、特別経済区(Special Economic Zone)、特定経済区(Specific Economic Zone)についての規定も盛り込まれた。

これは、2015 年の ASEAN 経済共同体に向け、2007 年に ASEAN 憲章が署名された後のタイミングである。ここで、SaSEZ の設置根拠を残した形で No.02/NA を制定していったということは、上位法である投資奨励法や、さらに上位に位置する ASEAN 憲章の制定に際して、ラオスの経済特区の恩典が矛盾しない結果を導くこととなった。

No.02/NA を受けて、政府はさらに詳細な規定を設け、2010 年 10 月 26 日に「特別経済区及び特定経済区に関する首相令(No.443/PM)」として公布した。また、関連して、2010 年 12 月 9 日には、国家経済特区委員会の設置に関する首相令(No.517/PM)が公布され、No.02/NA 及び No.443/PM を実施する体制が整えられた。ここには、第 12 条において経済特区の設立審査手続きが規定されており、それまで個別の首相令によって設置されてきた経済特区がこれ以降、本首相令を根拠に設立されることとなった。

No.443/PM において注目されるのが、「小さな行政による広範な社会」という概念の導入である。この「小さな行政」が意味するところは、経済特区自身が、その権利と義務の範囲内において、国内外のすべての関係者との連絡、調整等の責務を果たすという考え方である。投資家、特に外国人投資家にとって、投資に際してシングル・ウィンドウ・サービスが保証されることは非常に重要な点である。特に首都から離れた地域においては、シングル・ウィンドウ・サービスが行われないと首都との往復を何度も繰り返すことにより、大変な手間、コストになる。そこで、No.02/NA において、シングル・ウィンドウ・サービスの条文が盛り込まれ、経済特区において「ワンストップ・サービス事務所」を設置することが明文化された⁵⁰。このように「小さな行政」という概念を導入して、経済特区事務所において広範な手続きが一括して行うことができることを示した点は高く評価できる。

経済特区の運営組織について規定した No.517/PM では、国家経済特区委員会(NCSEZ)の役割について記述している。この首相令の規定において、NCSEZ が政府の特別組織であり、政府の経済特区推進を助ける機関であるとしている。議長は副首相が就き、関係閣僚が副議長や委員を構成するとしている。NCSEZ は常設機関ではないが事務局(S-NCSEZ)を常設組

⁵⁰ 条文には、ワンストップ・サービスという表現が用いられているが、本論文では税関業務等の共通化をワンストップ・サービスと呼んでいるので、誤解を避けるためシングル・ウィンドウ・サービスと表記した。

織として首相府に置く。このように、SEZA を統括する組織として副首相を長とする機関が設けられ、そこに常設の事務局が首相府に置かれることにより、SEZA の組織がより有効に機能する体制が出来上がったと言えよう。

(2) 各経済特区の状況

次に、SaSEZ 以外の経済特区についてまとめておく。前述の通り、投資奨励法が現行の No.02/NA に改正された際、特別経済区と特定経済区が分類された。さらに首相令 No.443/PM においてそれぞれについて詳細な定義付けが試みられている。このように経済特区を特別経済区と特定経済区の 2 つに分けているのは、ラオス特有のものである。まず、両者に共通する事項として、どちらも特別な投資奨励のための特典が得られること、予算上の独立性が認められることがあげられる。一方、特別経済区と特定経済区の間で、定義上異なる点がある。具体的には、特別経済区は、1,000ha 以上のものを指し、住民の居住も可能であるが、特定経済区は規模が小さく居住も想定されない。また、No.443/PM は、特別経済区の中に特定経済区を設置することを可能としている⁵¹。このことは、特別経済区が特定経済区よりも包括的な概念に基づくものであることを示している。

しかし、No.443/PM は、特別経済区も特定経済区も英語では SEZ という略語を用いているように、実際には両者の相違が明確でないところもあり、設立、運営などの機能では差異を見出すことが難しい面がある。例えば、既述の通り SaSEZ は現状その規模は 1,000ha を若干ではあるが下回っており、特別経済区の定義からは外れているにもかかわらず、特別経済区として位置づけられている⁵²。また、特定経済区に居住用の住居や学校を整備しているものもある。以下、各経済特区の概要を説明するが、特別経済区と特定経済区が果たす役割の違いは、現時点では明確ではなく、今後これらの経済特区が本格的に運用される中で再整理される可能性がある。

① Boten Beautiful Land Special Economic Zone

2003 年の首相令(No.162/PM)により、国境貿易及びビジネス運営のための特別経済区として指定された。しかし、当初はカジノ経営に関わる開発が進められたため、様々な問題が発生し、カジノの経営は中止され、関連するサービス企業も閉鎖に追い込まれた。結果的に 2010 年に特別経済区から特定経済区に変更され、現在、倉庫や物流センターなどの設備が整備されている。

このような状況に至った原因としては、行政と開発主体である民間との間の調整不足が指摘されている。

⁵¹ 開発企業と特別経済区管理委員会の方があるいは両者が経済執行委員会との間で契約を締結した場合、その契約に従い設立される。

⁵² 2013 年 8 月 27 日、SEZA Dararassamy 部長に対して実施した聞き取り調査によると、ほぼ 1,000ha に達していること、将来的な拡張の可能性も持つことから、No.443/PM によっても引き続き特別経済区の位置づけを維持しているとのことである。

② Golden Triangle Special Economic Zone

タイ・ラオス・ミャンマーの国境が接するこの地域は、かつて「黄金の三角地帯」として、麻薬の栽培及び取引が盛んなことで悪名高い場所であった。そのイメージを改善するため、Bokeo 県政府は開発計画に取り組んできたがなかなか実現に至らなかった。2006 年に Bokeo 県政府は経済開発計画を策定し、それに基づきラオス政府が 2007 年 4 月に開発者と契約を締結した。法令上は個別の首相令である No.090/PM(2010 年 2 月)に基づき、特別経済区として承認されている。

この特別経済区では、その運営委員に特別経済区の実施、運営についての理解が不足しており、行政と開発主体との間の調整不足が問題となっているとの指摘がなされている。例えば、重要な外国人ビジネスマンへの入国査証の発給において問題が生じたことがあった。また、総合歓楽施設のため、関連するトラブルも発生したようである。

③ Vientiane Industrial and Trade Area(VITA)

2009 年にラオス政府(商工業省)と台湾系企業との間で開発主体が立ち上げられ、包括的な首相令である 2010 年 10 月の No.443/PM によって特定経済区として承認された。開発面積は 110ha と小規模であるが、首都 Vientiane 都から約 21 km と近く、繊維産業や電子部品などの製造業や貿易業の立地を想定していた。2014 年に入居企業が営業を始め、既に日系企業も含めた外資系企業が入居し、稼働している。強い投資需要を反映し、200ha の拡張が計画されている。

④ Phoukyo Specific Economic Zone

2010 年にラオス政府とラオスの地場企業との共同で開発主体が立ち上げられ、VITA 同様、2010 年 10 月の No.443/PM によって承認された。特定経済区として承認されているが、開発面積は 4,850ha と他の経済特区と比べても大きく、誘致対象とする産業も製造業、物流から、商業、スポーツ、教育までと多岐にわたっている。今後開発が進展するに伴いどのように実現されるかが注目される。

⑤ Saysetha Development Zone

2010 年に Vientiane 都において、ラオス政府がラオス企業と中国企業との合弁企業を設立し、特定経済区とした⁵³。規模は 1,000ha あり、農業、林業製品、軽工業や電子機器産業の誘致を行っている。

⁵³ S-NCSEZ(2012)や計画投資省の HP には、設立根拠の法令が記述されていないが、特別な首相令は見当たらないことから、No.443/PM によるものと考えられる。(6)~(9)も同様である。

⑥ Thatluang Lake Specific Economic Zone

2011 年に Vientiane 都に設立された特定経済区である。365ha の敷地に中国企業がホテル、居住区、観光設備などを整備しており、中国からタイに陸路で訪れる観光客に活用してもらうことを想定している。

⑦ Long Thanh Vientiane Specific Economic Zone

プロジェクト自体は 2008 年に立ち上げられたが、特定経済区に承認されたのは 2012 年である。Vientiane 都で 557.75ha の敷地に、ベトナム企業がゴルフ、ホテル及びスポーツサービスを運営しようとしている。

⑧ Dongphosy Specific Economic Zone

プロジェクト自体は 2009 年に立ち上げられたが、特定経済区に承認されたのは 2012 年である。Vientiane 都で 53.94ha という比較的狭い敷地に、マレーシア企業が商業施設や保税倉庫を運営しようとしている。

⑨ Thakhek Specific Economic Zone

2012 年に Khammouan 県に特定経済区として設立された。1,035ha の敷地にラオス政府が直投開発を手掛けている。誘致している産業は貿易、サービス業の他、ホテルや住居、居住者に対する教育、医療サービスを想定している。

(3) 経済特区の立地とタイとの経済連携

① 既存の経済特区の立地と経済連携

SaSEZ 及び前項の 9 つの経済特区の立地を示したのが図 3-2 である。これを見るとわかるように、ラオスの経済特区はいずれも国境近くに立地しており、またその多くはタイとの国境に面している。その中でもタイとラオスの国境の大部分はメコン川によって形成されているため、各経済特区はメコン川の国際橋に近い場所に立地していることが見て取れる。

タイとの国境にラオスの経済特区が置かれる理由は、ラオス側の理由、タイ側の理由がそれぞれ考えられる。まず、ラオス側の理由としては、タイとの経済連携を重視している点があげられる。それは同時にラオス国内のインフラ整備にかかる費用や時間を節約することも企図している。つまり、国際橋が建設されている状態で、通関サービス等が十分に整備されていれば、タイとの国境に立地するラオスの経済特区は、経済的にはタイの地方都市であるのと同等の役割が果たせるものと期待できよう。その前提としてはタイの国内インフラの整備水準が高いことが条件となるが、第 1 節で見た通り、LPI の中でタイのインフラ整備水準は、GMS 域内では非常に高く、先進国並みの水準にあると考えることができる。従って、製造業であれば、タイに立地する企業がタイの地方部において事業展開するのとはほとんど同じ条件でラオスの経済特区に進出することが可能であり、観光等のサービス業であ

れば、タイ人が国内旅行に行くのと同じような感覚でラオスの観光施設を利用することができる。

これに対し、タイ側の理由としては、タイの人件費が上昇することによって生じる労働市場の問題がある。第 2 節で述べた通り、ラオスの人件費も上昇を続けているものの、2013 年にタイでは全国一律の最低賃金が導入され、かつ外国人労働者にも適用されることとなった。そのため多国籍企業にとっては、タイの地方都市に事業展開するよりもラオスの経済特区に進出する方がコスト面で有利である。逆に 2013 年にタイで経済特区の制度ができて高賃金を背景にラオス人労働力を吸収しようという動きができていますが、実際に企業が人件費の高いタイの経済特区に進出するかについては不透明であるとともに、ラオス人にとっては多少賃金が低くても自宅から通勤できるラオスの経済特区での勤務を選ぶ可能性が高い。

なお、タイとラオスとの関係においては、言語が非常に似ているため、ラオス人がタイ語を理解できるという点が特徴的である。従って、タイ企業あるいはタイで稼働する外国企業がタイ人スタッフをラオスに派遣することにより、コストの抑制を図りつつラオス人労働者とのコミュニケーションを取ることが可能である。タイの既存工業地帯の多くはラオスよりもカンボジアの方が近く、物流面ではカンボジアの方が有利であるが、コミュニケーションの点においてはラオスの方が有利である。このことは、今後タイとミャンマーとの経済連携が進められる際に留意されるべきことかもしれない。

② 今後の経済特区の立地と経済連携

S-NCSEZ(2012)には 23 の経済特区がリストアップされている。そのうち承認済みとなっている 5 か所の他、交渉中とされている 5 か所のうち **Laobao Border Trade** を除く 4 か所と、フィージビリティ・スタディの段階であるとされている 13 か所のうち **Thatluang Lake Specific Economic Zone** が既に承認を受けている。

フィージビリティ・スタディ中あるいは構想段階の、まだ承認されていない経済特区の内のいくつかは、ベトナムとの国境に立地する予定であることが注目される。それは、ここまで議論してきたような、タイを中心とした生産ネットワークだけでなく、ベトナムも含めた広域的な相互連携の中でラオスの経済特区を位置付ける必要があるからである。第 2 章で議論した通り、タイとベトナムの間で様々な生産ネットワークができつつあることから、今後、ラオスの経済特区に進出してきたタイ企業が取引先をベトナムに広げる可能性もある。また、逆にベトナムとの生産分業を念頭に進出してきた企業が、より市場の大きいタイとの経済連携を考えるようになる可能性もある。

こうした事業展開が進む場合、ラオスの経済特区はもはやタイの一地方都市としてタイの国内インフラを利用するだけでは十分ではなくなり、ラオス国内のインフラ整備を進める必要が生まれてくる。また、地域の問題としては、まだタイには及ばないベトナムのインフラ整備をさらに進める必要や、ラオスとベトナム間の国境を越えるハード、ソフトのイン

フラを整備する必要がある。こうした認識はラオス政府にもあり、それは次のように 5 か年計画における記述にも表れている。

まず、ラオスで最初の経済特区である SaSEZ が承認されてから 4 年が経過した 2006 年 10 月に取りまとめられた第 6 次計画においては、まだ経済特区をどのように活用していくのかについて包括的な記述はほとんど見られない。経済特区に対して電力供給などのインフラを優先的に提供するといった指摘の他には、資源や環境に関する地域協力的手段として経済特区が使えないかという問題提起が見られる程度である。ただし、SaSEZ がタイとの経済連携を強化することへの支援に関しての記述があることは、経済特区について将来的な方向性を示しているものと捉えることができる。

それに対して、第 7 次計画では、第 2 章第 4 節(地域・地方開発)に「経済特区の開発」という独自の項目を設け、既存の特別経済区の活用と新しい特定経済区の設立について論じている⁵⁴。その際特に、市場や直接投資を念頭に近隣国との関係を考慮すべきとしている点が注目される。

具体的に、経済特区に関して、SaSEZ、Boten、Golden Triangle、Thakek といった現時点で設立されているものに加えて、他にも経済区を設立することが重要であると指摘している⁵⁵。例えば、タイとの国境である Kenethao、Thakek に加え、Nonghat (Xiangkhuan 県)、Khamkeuth (Borikhamxay 県)、Dansavanh (Savannakhet 県)といったベトナムとの国境に所在する地区に、国境経済協力地域や国境貿易センターを設置することを提案している。その上で、政策手段として、高質で効率的な管理システム、インフラや公益施設(排水・廃棄物)の整備による直接投資の誘致環境の改善などが必要であるとしている。

このように、投資奨励法が No.02/NA に改正されたことを受け、ラオスの経済社会政策の基本的な方針を示す 5 か年計画においても経済特区が位置づけられるようになったことがわかる。また、タイだけではなくベトナムや中国も含めた近隣国との経済連携を念頭に経済特区を活用しようとする態度もうかがえるようになってきており、そのために国内のインフラ整備が必要であることが政策的に指摘されたことは大きな前進であると言える。

第 5 節 インフラ整備と経済特区の利便性ーメコン川第 3 国際橋建設に伴う事例ー

ここまでの議論を踏まえ、国境インフラが整備されることにより地域経済にどのような影響があるか、一方で国内インフラの整備がいかに必要かについて、メコン川第 3 国際橋の建設の影響を通じて分析してみる。まず、第 3 国際橋ルートと第 2 国際橋ルートの利便性の違いを整理しつつ、第 3 国際橋の開通に伴い交通量にどのような変化が生じたかを明らかにする。また、サービス産業の圏域についても少し触れた上で、両国際橋を活用した経

⁵⁴ 第 7 次計画(英語版)の pp.170-172 に 4.5 Development of Special Economic Zones という項目を設けている。

⁵⁵ 英語版では、“other economic zones”という表現を用いているので、必ずしも経済特区に限っているわけではないと考えられる。

済特区の役割について検討する。

(1) 第3国際橋の建設

2006年にラオスのサヴァナケット(Savannakhet 県)とタイの Mukdahan 県との間に第2国際橋が開通した後、約5年を経て第3国際橋がラオスのタケク(Khammouan 県)とタイの Nakhonphanom 県との間に第3国際橋が建設された。この橋は、第2国際橋から約110km上流に遡ったところにあり、タイからベトナムの Hanoi に通じる陸上交通で最短ルートをつなぐための橋と位置付けることができる。一方で、第2国際橋ルートは、EWECの一部であるラオス国道9号線を通り、ラオスを通過する際に高低差が比較的少ないルートになる。JICA(2011)では、タイから Hanoi に向かうルートを最短の第3国際橋ルートと設定しており、第2国際橋ルートと考えている(図3-3)。

こうした状況で、2012年に日本貿易振興機構(JETRO)は実際に荷物を積載したトラックで第3国際橋を使う実走実験を行った⁵⁶。この調査の特徴は、実際にトラックに荷物を積載し、走行時間を計測するとともに、通関等手続きに必要な時間も確認した点、Bangkok から Hanoi への通行において第3国際橋(タケク)を通る場合と第2国際橋(サヴァナケット)を通る場合の両者の所要時間の比較を行っている点である。それによると、まず実走時間について、第3国際橋ルートでは、ラオスの国道12号線が急こう配となる山地を通るため、走行速度は低下するものの、走行距離短縮の効果から第2国際橋ルートと比較して3時間近い短縮が可能となっていることが明らかになった。

一方、通関等に要した時間は第3国際橋ルートの方が長くなっており、その結果合計の所要時間は第3国際橋ルートの方が長くなっている。また、サヴァナケットで認められている越境交通協定(CBTA)の適用が本調査の時点ではタケクでは認められなかったり、タケクでは通過税が課されたりするといった問題が見られたとのことである⁵⁷。

なお、第3国際橋ルートが山地の急こう配道路を通行することにより揺れから起こる工業製品の品質維持の懸念については、確かに一定程度の揺れはあるものの、精密機械等の運搬に不適合となるレベルには達していないとの見解であった⁵⁸。また、ラオスの物流産業の課題として、荷物が一方向に偏る片荷の問題、具体的にはタイからベトナムへの物流が逆方向の物流に比べて非常に大きいためコスト低下が図れないという問題が指摘されてきた。この点については、野崎(2009)でも指摘したところであり、JICA(2011)では、貿易構造の分

⁵⁶ 入札の結果、物流企業の日本ロジテムが受託した。2012年5月30日にJETRO本部で開催された調査報告会では、同社の担当者が説明を行った。

⁵⁷ ラオス国内は単に通過するだけであれば関税は納付する必要がないため、サヴァナケットでは納付・還付の手続きも不要であるのに対して、タケクでは通常関税額の20%分が課され、その還付もなかったとのことである。

⁵⁸ 揺れの強度は、第2国際橋ルート(悪路によるもの)も第3国際橋ルートもともに最大で5.8Gとの結果である。日本ロジテムの担当者の説明によれば、15~20G程度であれば問題が発生すると考えられるが、6G程度であれば問題はなからうとのことである。

析も踏まえて片荷の問題及びその解決に向けて必要な点を指摘している。JETRO によれば、近年は徐々に片荷の問題が改善しつつあるとの見解であった⁵⁹。

このように、1本の橋の建設に伴い、広域的な地域交通網に大きな影響が及ぶ。また、実走時間だけでなく、通関時間も考慮する必要がある点が重要である。第2国際橋でも開通当初は様々なトラブルがあったということなので、今後第3国際橋でも職員が経験を蓄積する過程で非走行時間も短縮することが期待される。そのためには、個別の通関ごとに協定を締結する CBTA の協議を進めるとともに、税関職員等の教育、訓練を充実させる必要があるだろう。

(2) 第2・第3国際橋の通行量の変化について

さて、第3国際橋の開通により、物流等にどのような影響が生じたのか国境貿易の統計などから検討してみる。表3-6は、タイ中央銀行が公表している国境貿易額を通関ごとに集計した数字である。

まず、長くラオスとの国境を接しているタイ東北地域の国境貿易は、貿易総額で見て2005年の256億バーツから、2015年までの10年間で2,799億バーツと10.9倍に増加している。その中で、1995年に第1国際橋が開通し、ラオスの首都である Vientiane 都との国境貿易は、85億バーツから625億バーツと増加しているものの、7.3倍と地域全体の伸びを下回っている。それに対して、第2国際橋のあるサヴァナケットとの国境貿易は63億バーツから807億バーツと12.7倍、第3国際橋のあるタケクとの国境貿易は、31億バーツから1,099億バーツと36.0倍という大幅な増加を記録している。

こうした動向を詳細に見るために、各国境貿易総額のタイ東北地域の国境貿易総額合計に占める割合を計算し、グラフにしたのが図3-4である。Vientiane 都との国境貿易が2009年をピークにそのシェアを縮小させつつあるのに対して、2010年にサヴァナケットとの国境貿易が大幅にシェアを拡大させる。しかし、2013年にタケクとの国境貿易が急速にシェアを拡大させ、2014年以降は他の国境貿易を上回るシェアとなっている。表3-6と合わせて見ると、タイの東北地域で行われている国境貿易総額が増加する中で、Vientiane 都との国境貿易は、第2国際橋の開通によってシェアを低下させているものの、貿易額としては増加を続けている。つまり、第2国際橋が第1国際橋の物流の役割を代替した分はそれほど大きくない。一方で、タケクとの国境貿易がそのシェアを上昇させるのに伴い、サヴァナケットとの国境貿易はシェアが縮小するだけでなく、貿易額そのものも減少し、2014年以降回復しているものの、まだピークの2012年の水準に戻っていない。このように、地理的な近接性も手伝い、第2国際橋と第3国際橋は物流という観点からはその機能を相互に代替しているものと考えられる。

また、表3-6、図3-4によれば、細かい点ではあるが興味深い特徴が見て取れる。それは、

⁵⁹ 前掲2012年5月30日のJETRO本部での説明会において、JETROからの報告でその旨コメントがあった。

国際橋の開通時期と貿易の増加のタイミングである。サヴァナケットとの国境貿易のシェアが大幅に増加したのは2010年で、第2国際橋が開通して4年目のことであった。それに対してタケクとの国境貿易のシェアが大幅に拡大したのは第3国際橋が開通して2年目に当たる2013年であった。このことは、タケクにおいては第2節で議論したような通関手続きの簡素化や税関職員の作業効率の向上など、ソフトにかかる部分の改善が早かったことを反映しているものと考えられる。同時にそれは、貿易量を急増させるのに4年間必要であったサヴァナケットでの様々な経験の蓄積をタケクにも波及させることができたと考えられる。

一方で、タケクとの国境貿易が増加したのは、タイとベトナム、あるいはラオスとベトナム間の経済連携の強化が進んだことも一定程度影響しているものと考えられる。石田(2012)にもある通り、ラオス政府はベトナム中部の北寄りにあるヴンアン港(図3-3)に出資をして港湾整備に参画している。また、実際に港湾整備が一定程度進んでいることは、野崎(2012)でも指摘した通りである。こうした状況で、深海港の整備が必ずしも進まないダナン港は、EWECの東端であるにもかかわらず、港湾としての利用は期待されたほど進まず、企業の進出も芳しくないと言われている。そこで、ベトナム港湾協会(Vietnam Seaport Association)の資料をもとに、各港の取扱量の推移を整理する(表3-7)。これによると、ダナン港の取扱量も2004年から2014年の10年間に2.6倍に増加しているものの、全体の2.7倍よりもわずかに下回っており、そのシェアを縮小させている。それに対してヴンアン港は、取扱量自体は依然ダナン港の約3分の1にとどまっているものの、10年間で5.5倍と大幅に増加しており、そのシェアは拡大している。このように、第3国際橋の開通は広域的な物流構造の変化に対応していることがわかる。その結果、経済特区としては後発になるタケクの特定経済区が、先行するSaSEZと比べて地理的な優位性を持っていることから、ラオス国内の交通インフラの整備が進むに従い、特にベトナムとの経済連携において重要な役割を果たすようになる潜在力を有しているといえる。

なお、ベトナム全体での動向を見ると、南部Ho-Chi Minh市にあるサイゴン新港が個別の港としてベトナム全体の取扱量の2割以上を占め、そのシェアも拡大させている。それはもちろん、ベトナムの経済発展によるところが大きいと考えられるが、一方で、第2章で指摘したようにタイとベトナムの経済連携が進展する関係で、サイゴン新港が利用されている可能性もある。その場合、中継する国はラオスではなくカンボジアであり、関連産業はカンボジア内に立地することになる。カンボジアにも多くの経済特区がベトナムやタイとの国境を中心に設置されており、その役割が注目される。

(3) サービス産業の圏域

第4節で見たように、ラオスの経済特区は、全て製造業やそれに関連する産業を誘致することを目的とするわけではない。観光、ホテルといったサービス産業を目的とするものもいくつかある。そこで本章の最後に、国境に存在し、隣国からの観光客を顧客とするサービ

ス産業が、その隣国のどのような地域を商圈としているかを検討する。具体的には、タイとの国境に立地するカジノを対象に、顧客がタイのどこから訪れているかを調査した上で、新しい国際橋が建設されるとどのような影響を受けるのかについて検討することとしたい。

SaSEZ に近接する地域にサヴァン・ヴェガスという名前でカジノが立地しており、ホテルの機能も有し、連日タイ人観光客で賑わっている⁶⁰。ただし、このカジノは SaSEZ とは別の法律を根拠に設立されており、経済特区には含まれていない。しかし、Golden Triangle Special Economic Zone のように、観光産業としてカジノを有する経済特区も存在するので、国際橋の建設に伴う経済効果について検討する際の参考になると考える。

サヴァナケットにおいて営業しているカジノへのタイ人観光客の多くは、ベトナム旅行のついでに寄っているというよりは、カジノを主な目的とする小規模な旅行で訪れていると考えられる。その傍証として、例えば、サヴァナケットとムクダハンでの出国審査あるいは対岸への連絡バスを待つ格好を見ると、ほとんどの観光客が手軽な荷物で、遠距離の観光という風情には感じられなかったことである。また、カジノに駐車していた車両からは近隣からのものが多いと考えられる点である。第 2 節で述べた通り、タイの車は比較的容易にラオスに入国できるが、ベトナムまで通行することは制度上困難である。従って、ラオスに自家用車で来ている場合は、わざわざラオスに車を置いてベトナムまで行くことは考えられないので、ラオスのみを目的地とした観光(あるいは観光を兼ねたビジネス)と考えることができよう。実際、筆者が 2009 年、2012 年に当地を訪問した際には、いずれもカジノでの駐車車両の 2 割強がタイ・ナンバーであった⁶¹。連絡バスでの観光客も含め、カジノに来ている観光客の多くはベトナムまで行かないと考えるのが自然である。

こうした状況で、第 3 国際橋との競合関係を考えると、カジノへの顧客がタイのどこからやってきているのかということが一つの切り口になると考える。カジノの駐車場にあったタイ・ナンバーの車の登録県を調べてみると、図 3-5 のように、バンコク・ナンバー車を除くと、タイの東北地域からほぼ万遍なく来ており、逆に他地域登録の車はほとんどなかった。このことから、タイ人の多くは、比較的近くにあるカジノに足を運んでいることが推測できる。

以上のように、カジノのようなサービス産業は隣接する国からの観光客を顧客の対象とするが、その国の全域から観光客を誘引するものではなく、ある程度限定された区域からのものとなっていることがわかる。タイで言えば、東部の観光客はカンボジア、北部の観光客は Golden Triangle 特別経済区というように、地域ごとの棲み分けが行われると考えられる。従って、ラオスの経済特区において、製造業の誘致ではなく、消費者向けのサービス業を誘致する場合も、経済特区に近接するタイの消費者が主要な顧客になることから、彼らの

⁶⁰ 出入り口でのパスポートチェックは行われていないが、制度上はラオス人の利用は禁止されている。

⁶¹ 2009 年 3 月 20 日が 68 台中 14 台、2012 年 2 月 14 日(昼間)は 24 台中 6 台がタイ・ナンバーだった。

利便が高まるように、国境にかかる交通インフラ、シングル・ウィンドウ・サービスなどの手続きの円滑化が重要である。さらに、第2国際橋に加えて第3国際橋が開通した場合のように、広域的なアクセス構造の変化により、顧客の流れが変化する可能性を想定しておくことが必要である。

第6節 まとめ

本章では、GMS地域が経済連携を進める上で、後発国に生産機能を置くための政策手段としての経済特区のあり方を検討してきた。これらの結果、次の各点について明らかになった。

まず、改革開放政策を推進するための手段として中国が導入した経済特区とは性格がやや異なる点があげられる。中国では、計画経済から市場経済に移行する際に、市場経済による弊害が生じないかを確認するために地域を限定して経済特区を設立しており、いわば社会的な実験であったといえる。それに対してラオスでは、最初の経済特区の設置に15年以上先立つ1986年に全国的に市場経済導入を始めている。従って、中国のような市場経済実験型の経済特区ではなく、限られた資源を効率的かつ集中的に投入するために経済特区を指定したとみなすことができよう。もちろんその際シングル・ウィンドウ・サービスを導入するなど、規制を緩和する動きがあったことは事実である。

次に、日本の構造改革特区のような、経済発展が相対的に遅れている地域の開発の起爆剤としての性格も弱かったと思われる。あくまで投資を呼び込みやすいようにするためのものであり、国境地域、特に多くがタイとの国境に立地されることとなった。それは、言い換えれば、近隣国の交通インフラを借用して生産ネットワークに編入されていくことにつながっている。従って、今後の課題は、さらに広域的な生産ネットワークに組み込まれていくためにも、タイの「地方都市」としての位置付けではなく、ベトナムや中国との経済連携、さらにはそれらをつなぐ広域的な経済連携に有機的に関わっていくことが重要であり、そのためには遅れている国内インフラの整備などに取り組む必要があろう。

また、SaSEZ発足からの変化を見てもわかるように、中央政府から地方の現場に至るまで経験の蓄積が重要である。投資奨励法に経済特区の項目を設けること自体、当初はあまり真剣に検討されなかったか、あるいはそれ自体が困難なため比較的容易な首相令で発足を優先させたことにより、最初はうまく行かなかったシングル・ウィンドウ・システムが徐々に円滑に運用されるようになっていったことも、縦割り行政の改善という意味も含め経験の蓄積によるものと考えることができるし、それだからこそ投資奨励法の改正も可能になった可能性もある。ラオスという、国全体として限られた人材の中で経済を運営していかなければならない国で、こうした経験を国内で広く共有していくことが、今後とも増加が見込まれる経済特区の成功の鍵になるであろう。

ラオスの場合、労働力供給の限界がどうしても成長の制約要因、言い換えれば経済特区の機能の限界になる。労働の質の改善は可能であり、それに向かって政策対応も行われている。

総人口が限られている中で絶対的な量としての労働力には限界があるからである。確かに、少子高齢化がタイなどと比べて相対的に遅れており、今後人口ボーナスを享受できる環境にあり、工業化が進んでいない現状においては、限られた労働力とはいえそれらを投入して生産ネットワークに加わっていくであろう。しかし、長期的には、そういった成長には限界があることを十分に認識しておかなければならないであろう。

表3-1 ラオスへの直接投資の投資元の国別動向												
(単位：百万ドル)												
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
中国	12	1	-	-	-	-	-	43	36	46	278	143
タイ	2	2	2	4	5	8	86	34	17	37	24	6
ベトナム	1	-	-	1	1	3	4	13	24	17	49	16
シンガポール	-	5	-	-	-	-	10	-	16	-	2	0
日本	1	-	2	1	-	-	18	10	17	8	12	8
韓国	1	2	-	2	-	1	15	47	6	2	2	5
合計	24	25	21	17	28	187	324	228	319	279	467	294

(出所) UNCTADのFDI/TNC データベース(ラオス中央銀行の報告に基づくもの)による。

表3-2 LPIにおけるインフラ指標の順位の推移				
	2007	2010	2012	2014
ラオス	120	132	106	128
カンボジア	81	115	128	79
ミャンマー	145	134	133	137
タイ	31	36	44	30
ベトナム	60	66	72	44
国数	150	155	155	160

(出所) World Bank「Logistics Performance Index」による。

表 3-3 JICA 調査によるラオス政府の 4 案に対するポテンシャル評価(スコア)

	①地区	②地区	③地区	④地区
製造業	4.2	2.5	2.2	2.2
物流	3.6	3.1	1.0	1.5
商業	3.6	3.1	1.0	1.5
観光業	2.0	2.0	1.0	1.5
住居	2.0	2.0	1.0	1.5
サポート産業	3.5	3.0	1.0	1.5

(注) JICA(2001)第6章p.13より引用。スコアが5点に近いほどそのポテンシャルが高く、1に近いほど低い。①地区が第2国際橋近辺、②地区がセノ地区(国道9号線と13号線の交わる地区)、③地区は第2国際橋より北に位置するメコン川沿いの場所、④地区はベトナムとの国境付近。なお、サポート産業は管理・マーケティング業。



(資料)ラオス特別経済区庁の投資家向け説明資料より

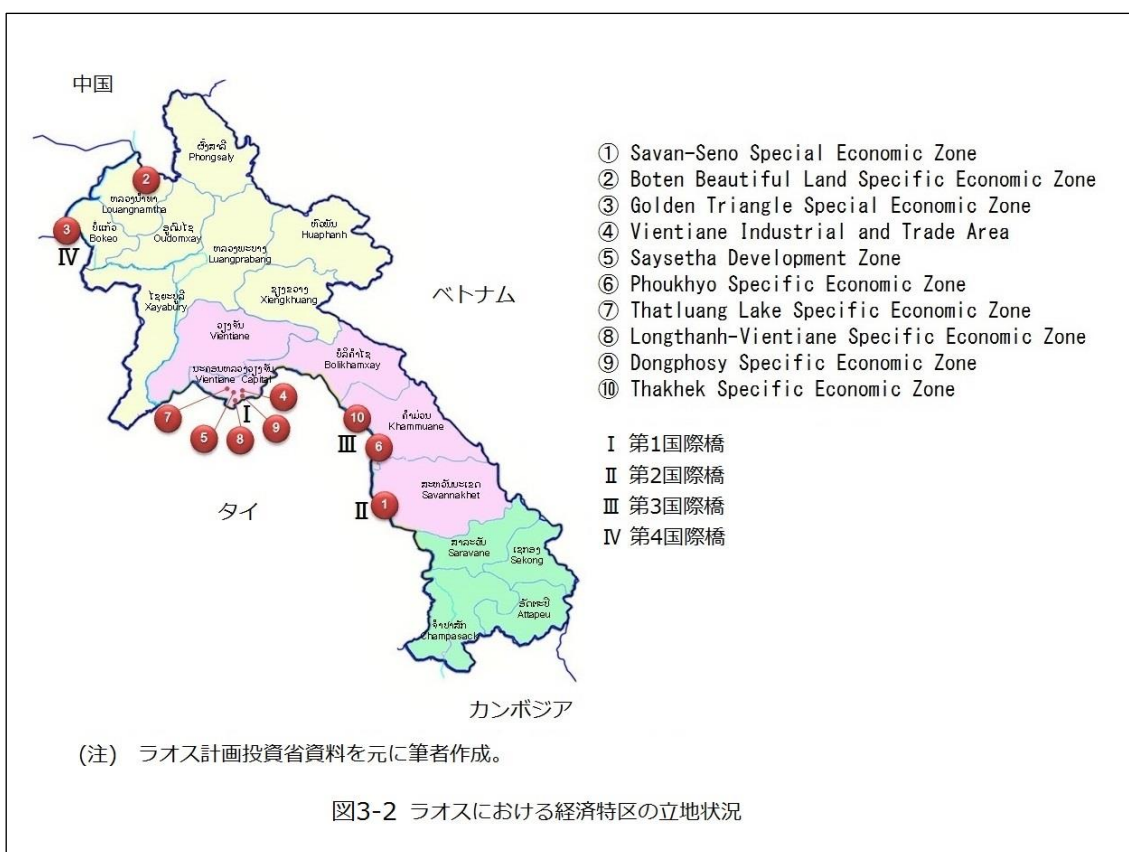
図3-1 サヴァナケット特別経済区

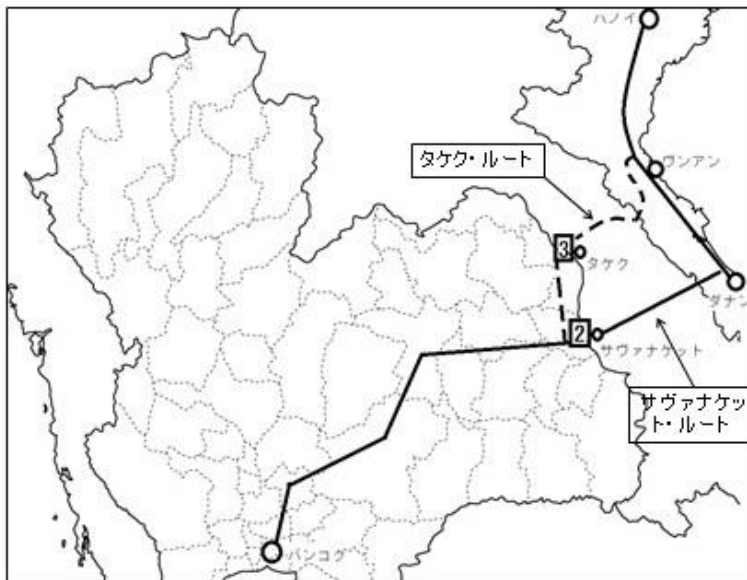
図表3-4 SaSEZ Site-Bにライセンス取得した企業の内訳(2013年8月時点)		
国	企業数	主な業務
日本	3(2)	物流、製造業(カメラ部品、プラスチック製品)
タイ	3(1)	貿易、物流
ラオス	1(1)	自動車輸入販売

表3-5 SaSEZ Site-Cにライセンス取得した企業の内訳(2013年8月時点)		
国	企業数	主な業務
ラオス	15(9)	製造業(電子ケーブル)、不動産、物流、貿易、鉱業支援サービス、建設、投資コンサルタント等
フランス	4(3)	製造業(建設材料、眼鏡部品)、不動産
日本	4(2)	製造業(スズ製錬、プラスチック製品、自動車部品)、倉庫
マレーシア	4(0)	不動産、土木コンサルタント、バイク輸入販売
タイ	3(3)	製造業(塗料)、物流
オランダ	2(1)	製造業(航空機部品)、不動産
英国	1(1)	不動産
ベトナム	1(1)	建設業
オーストラリア	1(0)	リース(鉱業用機械)
中国	1(0)	製造業(衣料品)
韓国	1(0)	製造業(スズ製錬)

(資料) SEZA資料より筆者作成。

(注) ()内の数字は、進出企業数の内、2011年以降にライセンス取得した企業数。



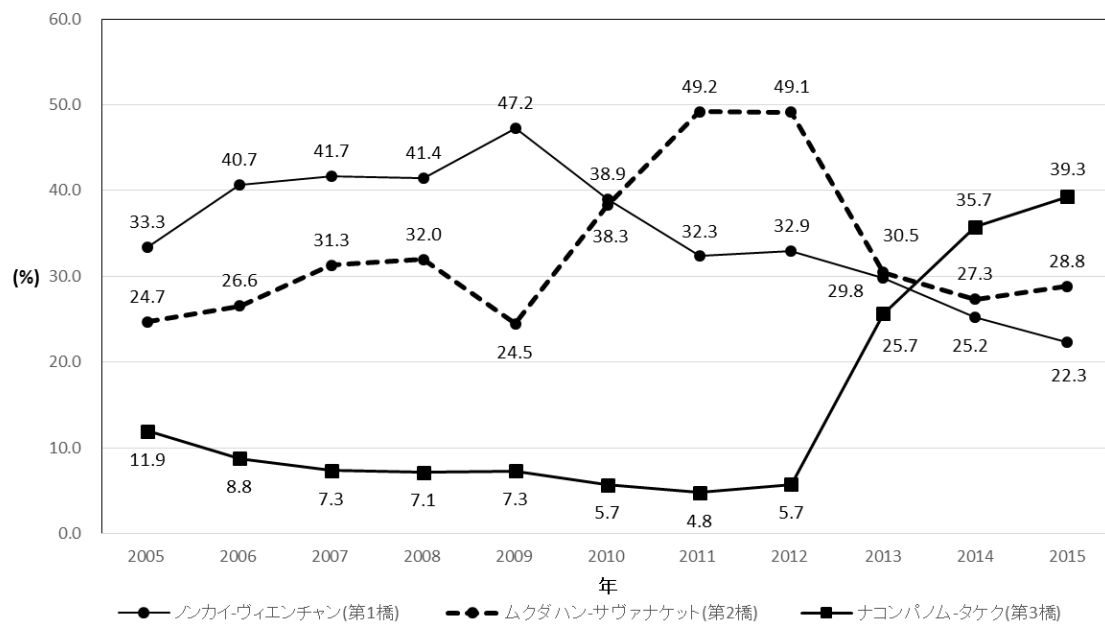


(注) 筆者作成

図3-3 メコン川第2・第3国際橋とバンコク-ハノイ間のルート
(イメージ)

表3-6 タイの東北税関におけるタイ-ラオス間の国境貿易の推移											
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	(単位: 百万バーツ)
ノンカイ-ウィエン チャン(第1橋)	輸出額	7,380	18,318	23,730	29,072	31,079	36,138	45,346	62,176	55,649	57,856
	輸入額	1,165	1,507	1,560	2,053	2,314	2,799	2,383	3,854	2,990	3,538
	貿易総額	8,545	19,825	25,290	31,124	33,393	38,937	47,729	66,030	58,638	61,394
ムクダハン-サヴァ ナケット(第2橋)	輸出額	5,372	6,419	6,347	10,298	7,875	23,709	47,836	64,329	34,865	34,727
	輸入額	955	6,531	12,654	13,739	9,422	14,555	24,760	34,121	25,060	31,763
	貿易総額	6,327	12,950	19,001	24,037	17,297	38,264	72,596	98,449	59,925	66,490
ナコンパンム-タケク (第3橋)	輸出額	2,419	3,767	3,697	4,105	3,648	4,137	4,603	8,308	38,261	43,852
	輸入額	636	505	754	1,270	1,508	1,548	2,430	3,202	12,215	43,135
	貿易総額	3,055	4,272	4,451	5,376	5,156	5,684	7,033	11,510	50,476	86,987
タイ東北地方国境貿 易総計	輸出額	20,691	36,187	43,484	55,841	54,816	78,721	115,347	155,958	153,386	162,061
	輸入額	4,936	12,569	17,231	19,364	15,908	21,313	32,314	44,534	43,331	81,265
	貿易総額	25,627	48,757	60,716	75,206	70,724	100,034	147,662	200,492	196,717	243,325

(出所) Bank of Thailand ウェブサイトより筆者作成。



(出所) Bank of Thailand ウェブサイトより筆者作成。

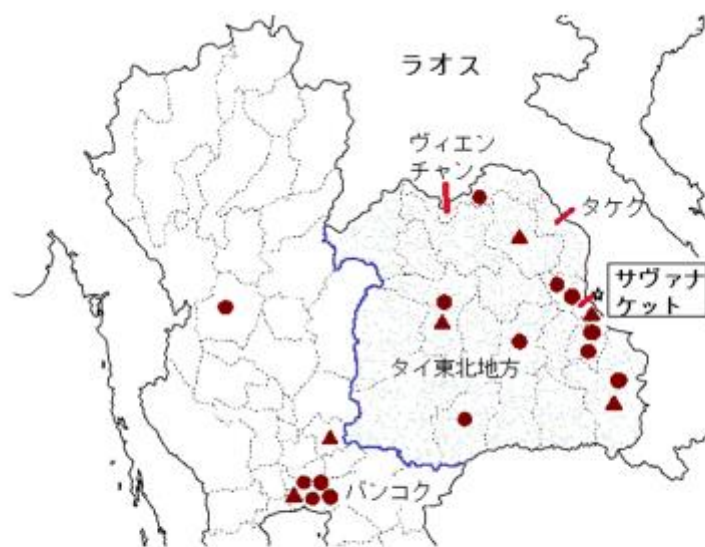
図3-4 タイの東北地域におけるタイ-ラオス間の国境貿易のシェアの推移

表3-7 中部ベトナムの港の取扱量の推移

年	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ヴァン	370 (0.6)	565 (0.8)	425 (0.5)	738 (0.7)	964 (0.7)	1,187 (0.8)	786 (0.5)	815 (0.5)	1,071 (0.7)	1,613 (0.9)	2,855 (1.5)	3,099 (1.5)
ダナン	2,179 (3.4)	2,309 (3.1)	2,256 (2.6)	2,371 (2.3)	2,737 (2.0)	2,742 (1.9)	3,132 (1.8)	3,303 (2.2)	3,868 (2.5)	4,423 (2.6)	5,010 (2.6)	6,022 (2.9)
中部合計	8,700 (13.6)	10,760 (14.4)	10,754 (12.6)	12,435 (12.1)	15,099 (11.3)	15,035 (10.2)	14,994 (8.7)	16,760 (11.1)	19,317 (12.3)	20,714 (12.0)	23,751 (12.4)	26,317 (12.8)
ハイフォン(北部)	10,350 (16.2)	10,500 (14.1)	10,511 (12.3)	11,151 (10.8)	12,301 (9.2)	13,969 (9.5)	14,370 (8.3)	15,689 (10.4)	17,892 (11.4)	18,100 (10.5)	18,800 (9.8)	19,726 (9.6)
サイゴン新(南部)	8,700 (13.6)	11,049 (14.8)	14,570 (17.1)	20,000 (19.4)	25,600 (19.1)	26,965 (18.3)	33,000 (19.2)	31,132 (20.6)	24,306 (15.5)	35,478 (20.5)	45,500 (23.7)	45,925 (22.4)
全国	63,879	74,618	85,314	102,878	133,989	147,172	172,128	151,007	157,140	172,974	191,987	205,088

(注) 単位は1,000トン、()は全国に占める割合(%)。

(出所) Vietnam Seaport Association (ベトナム港湾協会)資料により筆者作成。



(注) ●は2009年3月20日、▲は2012年2月14日に調査したもの。
●、▲1つがそれぞれ車両1台を示す。

図3-5 サヴァナケットのカジノにおけるタイ・ナンバーの駐車車両の登録県

第4章 産業立地の変化要因についての検討：タイの事例

第1節 はじめに

第3章では、GMS地域の経済連携が進展する中で、後発国における生産拠点の構築に向けた経済特区が重要な役割を果たすことを議論した。その中で、ラオスの経済特区がGMS地域の中で最も工業化が進んだタイとの国境に置かれることにより、タイの「地方都市」として生産分業に関与していく可能性を指摘した。これを逆にタイ側から見ると、タイの生産拠点が地方に分散している中で、その分散先が近隣国にまで拡張していることになる。こうした考えは、タイにおいて生産拠点が地方に移転していることが前提となる。それでは、実際にタイにおける生産拠点の集中、分散はどのような動向を示しているのであろうか。また、地方移転が行われている場合には、それがどのような要因で行われているのであろうか。これらについて、以下分析していく。その際、貿易政策が保護主義的なものから自由化されていく過程で企業立地にどのような影響が及ぶかという長期的な動向分析や、災害といった外的ショックが企業立地の動きに変化をもたらすのかについても検討することにより、状況をより詳細に理解することができるであろう。

そこで本章では、まず第2節でタイの貿易政策の変化、具体的には輸入代替的な政策から輸出志向の政策に転換したことにより、生産拠点がどのように移っていったかについて概観する。第3節及び第4節では、2011年にタイで発生した大洪水が生産構造の変化にどのように影響したのかを分析する。第3節で洪水がタイ経済に及ぼした影響について見た上で、第4節でその復興及びそれに伴う生産拠点の移転について分析し、タイの生産拠点の移転という大きな流れの中でどのように位置づけられるかを検討する。第5節は、本章のまとめである。

第2節 貿易政策の変化と産業立地の分散⁶²

(1) 分析方法とデータ

第1章で述べた通り、Krugman and Elizondo (1996)のモデルは、貿易政策が保護主義的である輸入代替政策期には、生産拠点が大都市に集中し、輸出志向工業化への政策移行に伴い貿易自由化が進められると、生産拠点が国境に向かって分散することを理論づけている。この考えは、基本的には広く支持されているものの、地理的な条件や周辺国の工業化の進展状況により例外的な状況が起きることが指摘されている。

それでは、タイにおいてこのモデルを適用するとどういう結果が得られるのであろうか。タイでは、第2次世界大戦後の工業化の過程で、輸入代替政策を採用し、その後輸出志向工業化に転じて1980年代半ばからアジア通貨危機発生までの約10年間にわたって高い経済成長率を実現し、World Bank (1993)によれば、アジア高度経済成長地域(HPAEs)に数えられるようになった。タイにおける貿易政策の転換が経済発展を促進したことは、それが生産拠点の集中、分散とどのような関係を有していたのかについて、Krugman and Elizondo

⁶² 本節での議論は、主に Nozaki(2014b)をもとに行っている。

(1996)のモデルに照らして分析してみる。

具体的な分析の方法としては、製造業の集積を示す指数として、タイ政府経済社会開発庁(NESDB)が公表している県内総生産(GPP)統計より各県の製造業生産のシェアを計算したものに加え、それらからハーフィンダール指数を計算して推移を見る方法を用いる。これは、インドネシアにおいて実証分析を行った Sjöberg and Sjöholm (2004)や、メキシコを対象に実証分析を行った Nieto (2010)などが Krugman and Elizondo (1996) のモデルを実証分析する際にハーフィンダール指数を用いていることに従っている。ハーフィンダール指数とともに、各県のシェアを併用しているのは、ハーフィンダール指数ではタイの中での集中度の変化は見られるものの、その集中や分散がどの県に向かって進んでいるのかについては明らかにできないため、例えば分散が本当に国境に向かって起こっているのかを確認するため、県ごとの動きを見る必要があるからである。これらの数値を時系列で分析することにより、タイにおいて貿易政策の自由化が生産拠点の分散にどういった影響を及ぼしているかについて考察する。

(2) 貿易政策の転換点

タイでは、多くのアジア諸国同様、第 2 次世界大戦後における工業化のプロセスで輸入代替政策を導入し、その後輸出志向工業化に転換し貿易の自由化を進めている。そこで、貿易政策自由化の転換時期がいつ頃であったかの判断を行う必要がある。ここでは、Urata and Yokota (1994) や Kohpaiboon (2003) での議論を参照しながら検討してみることとする。

多くの開発途上国では、中期的な開発計画を策定しており、対外政策も含めた各種政策の方向性を見ることができる。タイ政府は 1961 年より経済社会開発計画 5 か年計画を策定し、政策形成のための開発指針及び目標を提示している。最初の開発計画(計画期間：1961～66 年⁶³)は国内産業を育成するため、外国製品との競争から保護する政策を打ち出し、輸入代替政策に取り組むという政策態度を明らかにしている。第 3 次 5 か年計画(計画期間：1972～76 年)において、タイ政府は輸出振興に政策の重点を置くという、貿易政策のスタンスとしての変化を見せる。しかし、貿易政策の変化と言い切れるだけの政策の変更は行われず、国内市場は依然保護され、輸出振興策は限られたものであった。第 5 次 5 か年計画(計画期間：1982～86 年)において、製造業製品の生産性の上昇と競争力の強化がうたわれるようになり、政策面においては 1982 年に関税率の大幅な引き下げが実施された。その意味で貿易政策の転換ということでは重要な時期ではあるが、状況は単純ではなかった。それは、政府の関税収入が減少したため、低関税政策を維持することが難しくなり、1985 年には機械やその他工業製品の関税率が再び引き上げられたのである。

Urata and Yokota (1994) は、機械類に関する名目保護率に加え実効保護率が 1985 年に上昇したことを示した。ただし、製造業製品全体の保護率は低下が続いていることも示して

⁶³ 最初の計画は 6 か年計画となっており、第 2 次計画以降 5 か年計画となっている。

おり、そのため、1980年代半ばは、政策の方向性がはっきりしない時期となったと言える。

第6次5か年計画(計画期間：1987～91年)でも、競争力強化を図るという目的は維持された。1988年には電気・電子機器やその中間投入財の関税引き下げという重要な政策変更が始まった。1995年と1997年には包括的な関税引き下げが実施されるとともに、輸入ライセンス、輸入割当や現地調達率条件といった非関税障壁も解消されていった。

このように、タイにおいて保護主義的な政策から貿易自由化への転換は1990年代に完了したと考えることができる。しかし、政策の転換時期という視点で見ると、1980年代後半と考えることが適当と言えよう。タイの生産性改善状況について分析した Urata and Yokota (1994) も、タイへの直接投資(FDI)の動向を分析した Kohpaiboon (2003) も、その分析の際には、1980年代後半を貿易政策自由化への転換点とみなしている点で共通している。

以上のことから、タイの貿易政策の転換については、次のようにまとめることができよう。まず、タイの工業化は輸入代替政策として本格的に始まり、1970年代にかけて保護主義的な政策が進められた。1970年代の終わりから1980年代にかけて一時的な揺り戻しはあったものの、総じて輸出志向工業化に向けた貿易の自由化が段階的に進められた。最終的な貿易自由化の完成は1990年代と考えることができるが、政策上の転換点は1980年代後半といえることができよう。従って、工業立地の分散について考察する際には、1980年代の後半を政策の転換点とする。

(3) タイにおける工業立地の分散

①製造業生産のシェア及びハーフィンダール指数の動向

現在タイには77県が存在する⁶⁴。その内6県については、1977年以降に他の県からの分割により設置された⁶⁵。従って、時系列で分析する場合、過去のデータが取れなくなるため、新しい県の統計は便宜上、分割前の県の数字として扱い、71県のデータとする⁶⁶。そうした上で製造業生産の集中度を見たハーフィンダール指数を描いたのが、図4-1である。ここでは、71県でのハーフィンダール指数を H_{71} 、7地域(東北、北部、南部、西部、東部、中部及び大バンコク圏)にまとめた地域でのハーフィンダール指数を H_7 で示している⁶⁷。

H_{71} の傾向を見ると、製造業生産の集中度は1970年代にかけて上昇し、1970年代後半に

⁶⁴ 正確には Bangkok 都と76県という表現が正しいと考えられるが、便宜上 Bangkok 都も1つの県として扱うこととする。

⁶⁵ Phayao 県は1977年に Chiangrai 県から、Mukdahan 県は1982年に Nakhonphanom 県から、Nongbualamphu 県は Udonthani 県から、Amnatchareon 県は Ubonratchathani 県から、Sakaeo 県は Prachinburi からそれぞれ1993年に、Buengkan 県は2011年に Nongkhai 県から分割された。

⁶⁶ GPP は2002年基準で1995年以降の数字が公表されている。それ以前については、旧基準のデータで接続した。元のデータの連続性は失われているが、製造業比率は連続していると仮定する。

⁶⁷ ここでの地域分類は、NESDB が地域ごとの集計を7地域に分けていることに従った。

ピークを迎えたと考えられる。1977年に0.314の最大値を取った後は、緩やかな低下を続けた。それに対して、 H_7 は異なる傾向を示している。つまり、71県を7地域に集約しているため、集中度を示す指数としては H_{71} よりも高い数値を取るのは当然として、より重要な相違点として、1980年代後半まで集中度を示す指数が上昇を続けたことである。1987年に0.602の最大値を取り、その後低下傾向を続けている。1990年代以降は、水準が異なることを除けば、 H_{71} と H_7 はほぼ同じ傾向を示しているが、それまでの期間については、製造業生産の集中において、異なる傾向が見られることが明らかになった。

このような差異が生じる理由としては、Bangkok都周辺における生産の拡大があげられる。つまり、Bangkok都への集中が進み、混雑費用の緩和のために周辺県に生産拠点が広がっていく場合に、集計度の違いから H_{71} と H_7 の間に傾向の相違が発生しているからである。 H_{71} を構成しているのは、各県であるため、例えばBangkok都からその隣県であるSamutprakan県に生産拠点がシフトした場合にハーフィンダール指数は低下する。それに対して、 H_7 ではこうしたシフトは大バンコク圏での生産の集中が持続した形で表れるため、ハーフィンダール指数は上昇するか、少なくとも横ばいとなるであろう。従って、1970年代後半までは、Bangkok都への一極集中が続いた時期であり、その後1980年代後半にかけては、Bangkok都から周辺県に生産拠点の拡張、分散が起きたものの、それは大バンコク圏という、首都圏への集中が続く中での分散であったことが推測される。1980年代後半以降は、 H_{71} 、 H_7 とも縮小傾向を示していることから、生産拠点が大バンコク圏からの分散が進んだことを示している。

こうした動き、特に1970年代終わりから1980年代にかけて起こった状況の検討に資するため、県ごとの製造業生産のシェアを一覧にしたのが表4-1であり、1975年、1980年、1990年、2000年及び2010年のシェアが高い順に各県を並べたものである。一方、7地域の地域ごとのシェアの動きを示したのが図4-2である。言うまでもなく、ハーフィンダール指数はタイにおける集中度を表す指標であるものの、それがどこに集中しているのか、あるいは集中がどこに向かって分散しているのかを示しているものではない。そういった情報は、各県、各地域のシェアを見ることにより分析が可能になる。

表4-1によれば、Bangkok都は1980年代までタイの約半分の製造業生産を行っており、それ以降は徐々にシェアを縮小させたものの1990年でも46.2%のシェアを維持していた⁶⁸。その後はシェアの縮小が進み、1995年には40%を割り込み、2010年にはわずか1.4%とタイの中でも工業生産では14番目にまで縮小している。一方、Bangkok都の近隣県においては、1980年代に入ってもそのシェアを高めている。例えば、Samutprakan県では、1975年に12.4%であったシェアを1990年には15.8%に拡大している。その後Bangkok都のような急速なシェアの縮小は起きていないものの、2010年には11.5%まで縮小している。このような状況で、大バンコク圏としてのシェアは以下のようにまとめられる。まず、1975年の68.0%から拡大を続け、1987年に最高値の76.8%に達した。その後は縮小を続け、2006

⁶⁸ 1977年には最高値の54.1%に達していた。

年以降は地域別のシェアで東部地域を下回り、2010年には30.4%となった。

これに対して東部地域は1990年までは10%前後のシェアで安定的に推移していたが、その後シェアを拡大させ、2010年には35.8%となっている。その中でもRayong県の動きが特徴的である。Rayong県のシェアは、1980年以前は0.1~0.2%程度しかなく、ほとんど工業化は進んでいない状態であった。1980年代に入り緩やかにシェアを拡大させ、1989年に初めて1%を超えた後、1990年代半ば以降拡大を続け、2010年には全国で第3位の10.9%に達している。一方、同じ東部地域でもBangkok都に近いChonburi県は、多少異なった傾向を見せている。1975年時点で既に8.5%とかなり大きな製造業生産のシェアを有しており、1980年には最初のピークである10.1%に達した。1980年代にいったんシェアを縮小させるが、1990年代半ば以降再び上昇し、2010年には13.1%と全国で最も多くの工業生産を行う県となっている。

他地域については、中部地域が1990年代後半に入って製造業生産のシェアを拡大させた。1998年に10%を超え、その後も10%以上を維持している。また、東北地域は、タイで最大の人口を擁するとともに、最も経済開発が遅れた地域である。製造業生産のシェアは低水準が続いていたが、近年拡大の動きを示しており、2010年には7.1%に達した。東北地域で最大の都市であり、東西経済回廊(EWEC)のタイ国内の経路に当たるKhonkaen県では、2010年には製造業生産のシェアが2.0%となり、Bangkok都の1.4%を上回るようになっている。なお、その他の地域である西部、南部、北部の各地域においては、いずれも製造業生産のシェアは低く、特に特徴的な動きは見られない。

②生産拠点分散の動向

ここでは、ハーフィンダール指数や製造業生産のシェアの分析結果を、Krugman and Elizondo (1996) のモデルに照らして、タイにおいてどのような解釈ができるのか検討することとする。特に、 H_{71} と H_7 が異なる傾向を示した1980年代の状況が意味するところを明らかにしたいと思う。Krugman and Elizondo モデルについては、既に第1章で触れたところであるが、表4-2でその考え方を簡単にまとめてみた。

まず、1970年代終わりまでの期間は、タイの工業化という視点では、輸入代替工業化が進んだ時期である。 H_7 の増加が、工業生産の大バンコク圏への集中を示しているだけでなく、同時に H_{71} も増加していることで、県レベルで見てもBangkok都に生産が集中していたことがわかる。つまり、都市圏としてではなく、1つの大都市としてBangkok都に生産が集中したことを示しており、これは、消費面からも労働供給面からも人口集積地である大都市(Bangkok都)に生産が集中していたと考えられ、まさにKrugman and Elizondo モデルで、輸入代替期前半に起きると想定された状況に沿っている。

次に、1970年代終わりから1980年代後半にかけての期間は、 H_{71} の低下が示す通り、生産拠点の分散が始まった時期である。しかし、 H_7 が上昇を続けていたことからわかる通り、大バンコク圏から離れた地域に生産拠点の分散が進んだわけではなく、大バンコク圏とし

て Bangkok 都周辺に拡張したものと考えられる。つまり、この期間は貿易政策として依然輸入代替的な性格が色濃く残っている段階で、Bangkok 都周辺の県に工業立地の拡散が起きている段階であったと判断できる。これは、Krugman and Elizondo モデルでは、輸入代替期後半に大都市の混雑コストが限界に達し、周辺に拡散すると想定される状況に沿ったものと考えられる。

1980 年代後半以降は、タイの輸出振興策が本格化し、貿易自由化が進んだ時期である。こうしたタイミングで、 H_{71} 、 H_7 とも低下傾向を続けていることからわかるように、大バンコク圏の拡張ということではなく、生産拠点が大バンコク圏から地方へ分散していったことがわかる。そこからは、Krugman and Elizondo モデルの、輸出志向政策により貿易自由化が進められる段階の状況と整合的であるということができよう。しかし、同モデルに本当に整合的であるのかどうかについては、Krugman and Elizondo (1996) が指摘しているように、新しい地方の生産拠点の立地が国境に向かっているかどうかを検証する必要がある。そこで、各県の製造業生産のシェアが 1980 年から 2010 年にかけてどのように変化したかを地図に落としたのが図 4-3 である。

この図を見ると明らかな通り、1980 年時点での製造業の生産拠点は非常に限られた地域で行われていたことがわかる。つまり、Bangkok 都及びその周辺県に集中していた。それに対して、2010 年には各地に生産拠点が拡がり、大バンコク圏の拡張だけではなく、新たな生産の核となる地域が発生してきていることが確認される。ここで、新しい核となる県は、Chonburi 県、Rayong 県、Songkhla 県、Phachuapkhirikhan 県、Suratthani 県及び Lamphun 県である。これらの各県で共通する特徴は、表 4-3 にあるように、いずれも県内あるいはすぐ近くに港あるいは空港が整備されている点である。

Bangkok 港はチャオプラヤ川下流に設けられた河川港である。輸入代替期においては、原材料や設備機器を輸入するためのほぼ唯一の港であったということができ、近年においてもなお、その取扱量は少なくない。しかし、河川港であるが故に、その拡張や深度の確保には困難な点も多く、取扱量の増加は期待できない。従って、タイが貿易政策を変更し、輸出志向工業化に転換した場合には、増加する貿易取扱量を処理するために新たに港を建設することが必要であった。

タイの東部臨海開発計画は 1970 年代に提起され、その計画において Chonburi 県のレムチャバンに新たな港を建設する計画が含まれていた。1980 年代に入り、第 5 次開発計画において東部臨海開発計画の推進が強調され、タイ政府は、輸出産業を誘致するための工業団地の建設と重化学工業のための工業団地の整備を進めた。ここで、重化学工業のための工業団地というのは、当時シャム湾で発見された天然ガス油田を活用しようとするもので、広い意味では輸入代替政策に当たると考えられる。しかし、国内で発見された天然資源に基づく産業であるので、特に保護主義的な政策と結びついているわけではないこと、輸出産業のための工業団地を整備しようとしていることから、輸出志向に向かいつつある計画と位置付ける方がより適切と考えられよう。本計画を推進するために、レムチャバン港とマブタプッ

ト港の建設が始まり、1991年にはレムチャバン港が、1992年にはマプタプット港がそれぞれ運用を開始する。特にレムチャバン港については、その後も累次の拡張が行われる。

これらは、タイの製造業が海外市場に進出する際の重要な施設としての役割を果たすようになる。特に、東部臨海開発計画の主要地域となる **Chonburi** 県や **Rayong** 県が輸出志向政策の中心地域となるために必要な機能を担ったということができる。また、レムチャバン港の建設による産業構造の変化は、それが所在する **Chonburi** 県の製造業シェアの動向の説明材料になろう。つまり、**Chonburi** 県の製造業生産のシェアが 1970 年代に既にかなり大きかったのは、東部地域に属しているとはいえ、**Bangkok** 都に近接していることによる影響があったものと考えられる。つまり、**Chonburi** 県の中でも **Bangkok** 都に近いところでは、消費地に近く、労働供給も容易なために工業生産が行われるという、輸入代替期の性格が反映していたものと考えられる。1980 年代に入り、混雑費用の制約により、そういった地域での工業化の進展は減速し、いったんシェアを低下させたものの、1990 年代に入り、今度は同じ **Chonburi** 県でもレムチャバン港の周辺で輸出向け工業団地が整備され、生産拠点が形成されていったものと考えられる。このように、**Chonburi** 県は、輸入代替政策期と輸出志向政策期で異なった位置付けとなった点で、**Rayong** 県とは性格を異にしているといえることができる。

他の港も同様に輸出市場との窓口としての機能を果たしていると考えられる。**Prachuapkhirikhan** 県のバンサパン港は西部地域の開発拠点として、**Songkla** 県のソングラ港は南部臨海開発計画の中心地として輸出を支える機能を果たしており、**Suratthani** 県のスラタニ港は地方港としての位置付けではあるが、南部地域の輸出拠点として機能していると考えられる。また、**Lamphun** 県は内陸県で港を持たないが、隣県にチェンマイ国際空港があり、品目によってはここからの輸出を行っていると考えられる。

以上のような状況から考えると、タイにおける輸出志向政策の下での生産拠点の立地は、**Krugman and Elizondo** モデルで示されている含意に、多少の修正はあるものの、ほぼ対応した形で行われてきたものと考えられる。すなわち、**Krugman and Elizondo** モデルはメキシコの生産拠点の移動を分析対象とし、輸出志向への政策転換により輸出市場であるアメリカに向けた生産拠点の移動がそのまま地理的な国境に向かう状況を分析した。それに対し、タイの場合は輸出拠点としての港を物流面での国境とみなし、その周辺への工業立地が増えていることを大バンコク圏から国境地域への生産拠点の分散ととらえることができる。こうした解釈に基づけば、タイにおいて **Krugman and Elizondo** モデルに従った動きをしていると判断できよう。

それでは、地理的な国境への生産拠点の展開はどうなっているであろうか。図 4-3 から、近隣国との国境に向かった生産拠点のシフトが進んでいる可能性が見てとれる。例えば、ラオスの首都である **Vientiane** との国境に近い **Udonthani** 県、カンボジアの **Poi-pet** 市との国境に隣接する **Prachinburi** 県や **Sakaeo** 県、ミャンマーとの国境に隣接する **Ratchaburi** 県や **Kanchanaburi** 県に生産拠点が延伸するように分散している様子が伺える。第 2 章で

論じたように、GMS 地域内での域内貿易比率は依然それ程大きくはない。それは、タイに隣接するラオスやカンボジアは人口が十分に多いわけではないのと同時に所得水準も高くないため、タイの製品にとって、輸出市場としての役割を果たす段階には至っていないためと考えられる。しかし、賃金格差等を背景に、生産分業が始まりかけたところであるため、生産ネットワークの形成のために、隣国に向かって生産拠点を移すという状況が起きつつある可能性がある。この場合も、厳密に言えば Krugman and Elizondo モデルの意味するところとやや異なるものの、少なくとも輸出市場の窓口としての港のある地域に向けたものだけでなく、GMS 域内の経済連携が進展する中で、地理的な国境に向けての生産拠点のシフトも起きつつあることが確認できたと言えよう。

③生産拠点の今後の方向性

最後に、今後の生産拠点の展望について検討しておきたい。まず、中期的な方向性については、投資プロジェクトの承認状況を先行指標としてとらえることができよう。なぜなら、新規に投資される案件はその地域での生産の増加を示すものの、実際には投資の承認からプロジェクトの稼働開始までには一定期間を要するため、先行性を有すると考えられるからである。タイ投資委員会(BOI)では、直接投資(FDI)を含む投資に対して恩典を付与しており、承認された案件については個別プロジェクトの状況を公表している。具体的には、2008 年以降に恩典付与が承認された全プロジェクトの立地、製品やサービスの内容、投資額、出資者の国籍等の情報を入手することができる。そこで、2008 年～2011 年の間の全案件から、ソフトウェア開発、海外調達拠点など製造業生産と直接関係のないプロジェクトを除き、県別に集計した⁶⁹。図 4-4 は、県ごとのプロジェクト数とプロジェクト金額のシェアをそれぞれ地図に示したものである。

この間に承認された新規投資案件の立地状況は、2010 年の製造業生産のシェアの分布とほぼ同様な状況となっている。つまり、大バンコク圏からの分散は続いており、特に輸出拠点となる港を有する県に向かっての生産拠点のシフトが続いていることが確認される。一方で、周辺国、特に EWEC 沿いのラオスに向かう地域への新規投資はそれ程進んでおらず、東北地域の工業の中心である Khonkaen 県にとどまっていることも確認された。

長期的な展望としては、GMS 域内の経済連携の深化に伴いより国境に近い地域での生産活動が起きることが期待される。そのためには、メコン川国際橋の建設・整備、道路舗装の改善や制度整備といったハード、ソフトのインフラが整備されることにより、生産分業が一層進展することが誘因となる。

(4) タイにおける Krugman and Elizondo モデルの含意

⁶⁹ 2012 年は、2011 年に発生した洪水被害の復旧投資が多くなっていると考えられるため、ここでの分析の対象外とした。なお、洪水の影響については、第 3 節及び第 4 節で論じる。

本節では、タイにおいて Krugman and Elizondo モデルが適用されるのかについて、GPP の製造業生産の統計を活用して、県や地域ごとのシェア、ハーフィンダール指数を計算して検証した。これらの分析によれば、一定の条件を置けば、タイにおいても同モデルは適用されることが分かった。すなわち、輸入代替期の途中までは Bangkok 都に製造業生産が集中した後、輸入代替期後期には混雑コストから Bangkok 都への集中は解消されつつあるもそれは地方への分散ではなく、周辺県も含めた大バンコク圏への集中であった。そして、1980 年代後半に主要な政策が輸出志向となり、貿易自由化が進むに伴い、地方に生産拠点が分散した。ただし、ここで一定の条件としたのは、生産拠点の主要なシフト先が地理的な国境ではなく、輸出市場への窓口となる港を有する地域への分散であること、地理的な国境へのシフトも起きつつあるが、現時点では近隣国の消費市場に向けての生産拠点の移動ではなく、生産分業の中での経済連携によるものであることという状況によるためである。もちろん、将来的に周辺国の所得水準が上昇することにより消費地としての役割を高めていけば、それを目的とした生産拠点のシフトが起きることが予想されるが、現時点ではそうした兆候は観察されないし、またそのためには、かなりの長期間を要するものと思われる。

第 3 節 2011 年の洪水がタイ経済に及ぼした影響⁷⁰

(1) 洪水の発生

2011 年にタイで発生した洪水は、バンコク北側に立地する 7 つの工業団地を冠水させた。これらの工業団地には多くの日系企業が集積しており、その被害は大きく、日本でも連日報道された。ここではまず、チャオプラヤ川流域で洪水が発生した経緯についてまとめておく。

タイでは、大まかに 5～10 月の雨季と 11～4 月の乾季に分けられる。雨季には時に集中的な豪雨となり大きな被害が発生するだけでなく、都市部において道路の冠水が毎年のように観察される。一方で 2011 年の水害は 50 年に 1 度の洪水であると言われる。そこで、まず、この洪水がどのように発生したのかを、沖(2012)、小森(2012)を参考にして整理してみよう。その際、助川(2012)、石井(2012)が、単なる天災ではなく人的管理ミス(人災)の側面も有すると指摘している点についてどのように理解すればよいかも考えてみたい。

まず、雨量について、2011 年 5～10 月のチャオプラヤ川流域の平均総降水量は平年値である約 1,000 mm の約 1.4 倍に相当する 1,439 mm となった。これは 5～10 月の全期間で月平均降水量が平年値を上回り、7、9 月で過去最高値を記録した結果であり、この降水量の平年値からの超過確率は 2%、つまり 50 年に 1 回の大雨であったと説明される。さらに、平年であれば 1,000 mm の降水の内、800 mm 程度が蒸発や植物からの蒸散により、残りの 200 mm が流下するところ、降水量が増えても蒸発量等は増えないので、約 1,400 mm から 800 mm を引いた 600 mm、つまり平年の 3 倍の水が流下したことになる⁷¹。実際、2011 年の 6～10 月

⁷⁰ 本節での議論は、主に野崎(2013)及び野崎(2015)をもとに行っている。

⁷¹ 小森(2012) p.5 では、スコータイの観測所のデータを用いて、期間降水量が 1,192 mm、蒸発量 842 mm で、2011 年の降水量が 1.4 倍になると、流下量は、2 倍以上(246%)になる

に Nakhonsawan⁷²での総流量は 326 億 m³に達し、平年の 2 倍以上であった。また、総氾濫水量はその半分程度の 160 億 m³であったと見積もられているとのことである⁷³。

これに対して、チャオプラヤ川の上流には 7 つのダムがあり、総貯水量は 247 億 m³である。その内、主要な 2 つのダム、プミポンダムとシリキットダムの総貯水量は 230 億 m³であり、堆砂容量などを除いた有効貯水容量は 164 億 m³である。当初の貯水量が少なかったこともあり、洪水期間に 117 億 m³を貯めることができた指摘されている。

このように、50 年に 1 度と言われる大雨のためにダムの容量を超えた量の水が流下したことになり、洪水発生そのものを防ぐことは難しかったものと考えられる。もちろん、ダムの貯水管理の仕方によっては、早めに放水することにより洪水時の貯水量を増やすことは可能であったかもしれないが、沖(2012)、小森(2012)ともに、雨季全体とでも言うべき中期的な降水予測を正確に行うことの困難さから、そうした操作は難しいのではないかと評価するとともに、仮にそれが可能であったとしても被害を一部軽減できたということにとどめている。

以上のことから、ダムの放水時期の判断ミスによる被害の深刻化への指摘については、事後的に最適な操作のタイミングを指摘することは可能かもしれないが、現実的にはその判断のための材料、特に十分に中期的な気象予報は現時点では難しいこと、最適な操作を行ったとしても洪水そのものを防ぐのは難しかったのではないかと考えられる。

一方、どこで洪水をせき止め、どこから下流域を守るのかという判断については、タイ政府内の混乱も散見されたようで、そのことが洪水被害を深刻化させた点是否定できないであろう。洪水の南下をせき止めて Bangkok 都を防衛するのか、それともある程度 Bangkok でも被害を共有しながら、その上流域の被害を相対的に小さくするのか、そういった判断が政府には求められ、何より正確な情報を外国人に提供できるようにすることが重要である。タイには多くの日系企業が活動しているため、石井(2012)が指摘しているように、英語や日本語での情報提供があれば、混乱が小さく、人災という批判も少なく済んだものと考えられる。そういう点では、人災の批判を免れない面も存在するようである。

2011 年 10 月には、チャオプラヤ川流域を南下してきた洪水が日系企業も多く入居する工業団地に到達した。報道等によって多少日時のずれが生じているが、その経過を、バンコク日本人商工会議所(JCC)事務局(2012)をベースにまとめると次の通りになる。

まず、最初に冠水したのが、Phranakhon Sri Ayutthaya 県(以下 Ayutthaya 県)の最北に位置するサハラタナナコン工業団地で、2011 年 10 月 5 日に冠水した⁷⁴。続いて、10 月 9 日にはロジャナ工業団地の全域が冠水し、操業停止に追い込まれた⁷⁵。10 月 13 日にはハイ

としている。

⁷² チャオプラヤ川の主な支流がここで合流する地点である。

⁷³ 沖(2012) p.21 参照。

⁷⁴ 助川(2012)による。なお、2011 年 11 月 6 日付日本経済新聞では、10 月 4 日に冠水したと記述している。

⁷⁵ 助川(2012)によれば、洪水が襲ってきたのは 10 月 8 日未明とのことである。

テク工業団地、10月15日にはバンパイン工業団地、10月16日にはファクトリーランド工業団地、10月18日には Pathumthani 県のナワナコン工業団地⁷⁶、10月20日にはバンガディ工業団地が冠水した。洪水はさらに南下し11月6日に Nonthaburi 県のバンチャン工業団地の一部が浸水したとのことである⁷⁷。

このように、チャオプラヤ川流域に立地する数々の工業団地で、北の Ayutthaya 県から徐々に洪水被害が南下していったことがわかる。Ayutthaya 県を通過するのに約2週間、2つ南の Nonthaburi 県に到達するのに1か月かかっている。日本の河川と異なり、いかに平坦に流れているかがうかがえよう。

上記7つの工業団地には日系企業が多数入居しており、日本貿易振興機構(JETRO)が確認できたところでは、入居企業804社の内、日系企業は55.8%を占める449社に上っている。また、北村(2012)からもわかるように、水害の被害を受けた日系企業が全てこれら7つの工業団地に入居していたわけではない⁷⁸。工業団地外に立地して洪水被害を受けた企業も100社程度は存在したようである⁷⁹。

洪水が下流域に広がって行く一方で、徐々に復旧への動きも始まっていく。11月7日にはロジャナ工業団地で排水作業が始まる。翌11月8日にはハイテク工業団地、バンパイン工業団地で排水作業が始まった。11月13日には、ファクトリーランド工業団地の80%の排水が終了して12工場が操業を開始するなど、復旧作業が進展した。同日付のタイ工業省の説明によれば、バンパイン工業団地は11月25日、ハイテク、ロジャナ工業団地は11月30日に排水完了の見込み⁸⁰との見通しを示したが、サハラタナナコン、ナワナコン、バンガディの各工業団地は水位が依然高く排水の見込みがないとのことであった。実際、ナワナコン工業団地で排水を開始したのは、バンパイン工業団地の排水が完了した11月17日の翌11月18日であり、バンガディ工業団地で排水作業を開始したのは11月25日であった。なお、最初に冠水したサハラタナナコン工業団地は排水作業が最も遅れ、その開始は11月下旬になった模様である⁸¹。

⁷⁶ 2011年11月6日付日本経済新聞では、バンパイン工業団地の冠水が10月14日、ナワナコン工業団地の冠水は10月17日と記述している。

⁷⁷ バンチャン工業団地は操業停止等の事態には至らなかったようで、洪水被害を受けた工業団地は、上記7工業団地と言わるのが一般的である。

⁷⁸ タイ国内に複数ある帝人グループの製造拠点の内、3拠点が被災した。その内2事業所はバンパインとロジャナの工業団地内に入居していたが、Pathumthani 県にも事業所があり、それは工業団地ではなかったため、自ら防水対応を求められたとのことである。

⁷⁹ 助川(2012)p.93によれば、「洪水被害を受けた日系企業は工業団地内外合わせ少なくとも550社は超えると見られる。」としている。従って、工業団地内の449社を除くと約100社が工業団地外ということになる。

⁸⁰ ロジャナ工業団地の排水は11月28日、ハイテク工業団地の排水は11月30日に完了した。

⁸¹ JCC 事務局(2012)には、サハラタナナコン工業団地の排水作業が実際に始まった日付が記録されていないが、例えば、連結子会社が入居しているティ・エス テック株式会社の「タイの連結子会社の水害による操業一時停止のお知らせ(第2報)」(2012年12月6日)

(2) 洪水がタイ経済に及ぼした影響

前項で見てきたように、洪水は 2011 年の 10 月に Bangkok 都の北側に位置する 7 つの工業団地やその周辺の企業を冠水させ、その生産活動の停止を余儀なくした。経済的被害はそれだけにとどまらず、そうした企業との取引を行っている被災地以外の企業にも間接的な被害を引き起こし、経済全体に大きな影響を及ぼした。ここでは、タイ全体のマクロ経済、日系企業への影響について考察した後、被災県への影響について GPP により詳細に分析する。これらの分析を通じ、被災 2 県が製造業生産に特化していることを明らかにし、その被害が大きかったことから、復興の過程で生産拠点のシフトが実際に起きたかについて考察する。

①タイ経済全体に対する影響

タイ経済への影響については、櫻井(2012)、助川(2012)が需要面、供給面ごとに各指標を活用して分析している。それらを参考にしつつ、またその後の基準改定による経済成長率の修正を踏まえてまとめると次のようになる。タイ経済は、2009 年には、世界金融危機の影響で -0.7% とアジア通貨危機時の 1998 年以来のマイナス成長を記録した。2010 年はそこから回復し、 7.2% の比較的高い成長率を実現したが、2011 年に入って、東日本大震災や世界経済の減速の影響を受けて経済成長率を落とした。そのため、政府が当初考えていた 4% を実現するペースではなかったものの、前年同期比で $2\sim 3\%$ 前後の成長で推移していた。ところが、10 月以降の洪水被害の拡大とともに第 4 四半期には急速に景気が落ち込み、季節調整済み前期比で -6.3% 、前年同期比で -4.1% とマイナス成長を記録した。

洪水被害は、タイ政府のマクロ経済予測部局もその対応に迫られた様子がうかがえる。NESDB は、国民所得統計を公表するとともに、その分析を行っている機関であるが、その NESDB は、2011 年 11 月に、当該年の経済成長率の見通しを当初の $3.5\sim 4.0\%$ 程度から、 1.5% に引き下げ、その際洪水被害の影響で 2.3% ポイント引き下げる寄与があったと試算した。さらに 2012 年 2 月には GDP の実績値を公表し、経済成長率が 0.1% になったことにつき、洪水被害が 3.7% ポイント引き下げたと試算していることを明らかにした⁸²。このように、タイ政府も徐々に洪水被害の深刻さを認識し、予想以上に経済成長の足を引っ張っていったことを認める形となった⁸³。

によれば、11 月下旬に排水作業が開始し、排水完了を受けて 12 月 6 日より復旧作業に入ったとのことである。

⁸² 2012 年に内閣府経済社会総合研究所が開催したワークショップ「ESRI/NESDB ワークショップ」における、NESDB の Arkhom 長官によるプレゼンテーションにおいても、 -3.7% ポイントの寄与が報告されたので、タイ政府としては、最終的にこの数字が洪水の影響と公式に考えているとみなしてよいと考えられる。なお、基準改定に伴う修正により、2016 年時点で、2011 年の実績は 0.8% と公表されている。

⁸³ 筆者が洪水発生直後の 2011 年 10 月 16 日に NESDB の Arkhom 長官から聞き取りした際に、既に第 4 四半期はマイナス成長になるであろうと述べていたが、同時に経済成長

こうした経済の減速をアジア通貨危機時と比較してみよう。1997年7月にバーツが急落したのを契機に発生したアジア通貨危機は、タイ経済に深刻な影響を及ぼした。1997年の経済成長率は-2.8%とマイナス成長を記録し、1998年には-7.6%とマイナス幅を拡大させた。それに比べると、洪水の影響による経済成長率の減速は、2011年の第4四半期は前年同期比-4.1%となったものの、2011年通年では0.8%とマイナス成長は回避し、2012年第1四半期には前年同期比でも2.0%とプラス成長に回復するなど、マイナス成長の期間は短期にとどまった。

これを四半期ごとの季節調整済み前期比の動きで見ると、アジア通貨危機時と洪水時との間で対照的な傾向が見て取れる(図4-5)。アジア通貨危機時は、バーツの下落が始まる前の段階で経済成長の減速が始まっており、例えば1996年第4四半期、1997年第1四半期では2期連続でマイナス成長を記録している。さらに、資本流出が止められず1997年7月に変動相場制を導入して通貨が下落した第3四半期以降は、対前期比での経済収縮が1998年第2四半期まで計4四半期続いた。これに対して洪水時には、2011年第4四半期に前期比-6.3%と、1四半期ではアジア通貨危機時にも経験しなかった大幅なマイナス成長となったものの、翌2012年第1四半期にはそれを相殺する形(同9.5%)で回復し、その後も前期比でプラス成長が続いた⁸⁴。その結果、前年同期比で見ても、2012年第1四半期には2.9%と前年水準を上回ることであった。このように、経済成長率に限ってみれば、2011年の洪水による影響はアジア通貨危機時と比べると一過性のものであったとみなすことができるが、短期間とはいえ、経済活動の減速が急であったことがうかがえる。

次に、GDPを産業別に分けてその動向を見ると、洪水被害は製造業生産に大きな打撃を与えたことがわかる。国民所得統計ベースで2011年第4四半期の製造業生産は前年同期比で-16.1%と大幅なマイナス(経済成長率への寄与度は-4.7%ポイント)となったのに続き、GDP全体では前年同期比でプラスに回復した2012年第1四半期でも同-3.0%と前年割れが続いた。生産の回復に加え、東日本大震災の影響で2011年第2四半期の生産水準が落ち込んだ反動増もあり2012年第2四半期になってようやく同4.7%と増加に転じた。第4四半期には同29.6%の増加となり、2011年の落ち込みの回復分のみならず、2010年水準からも大きく増加した。こうした結果、2011年の製造業は成長率が-4.8%となった後、2012年は6.9%の増加となった(表4-4、図4-6)。

このように、2011年第4四半期の-4.1%の経済成長は、-4.7%ポイントの寄与度となっている製造業生産の落ち込みが主因であったことがわかる。製造業生産が落ち込むことにより、物流等の活動に影響が及んだと思われるが、非製造業でマイナスとなることはなく、2012年第1四半期には前年同期比でプラス成長に転じた際の原動力となった。

率への影響は試算するごとに大きくなっていると述べていた。このことから被害が深刻さを増していった様子がうかがえよう。

⁸⁴ なお、洪水被害発生前の2011年第2四半期は、日本の東日本大震災の被害の影響を受けてマイナス成長を記録している。

これに対して、アジア通貨危機の際には、需要の落ち込みや運転資金の不足などにより製造業生産の減少も小さくなかったが、金融部門等への影響が大きかったことから、非製造業部門の落ち込みが大きなものとなった。その結果、最も経済成長率のマイナス幅が大きくなった1998年では、-7.6%の経済成長率の内、製造業生産の寄与度は-2.3%ポイント(前年比-8.4%)だったのに対して、金融業の寄与度が-2.6%ポイント(同-34.7%)と製造業を上回るなど、非製造業の落ち込みが大きくなっている。このことからわかるように、アジア通貨危機の時には、金融システムのあり方等、タイの経済構造そのものの改革が求められたのに対して、2011年の洪水の時には、製造業生産に集中した被害であったことから、設備の復旧をいかに進めるかが求められたということができよう。

一方、需要項目別に見るとどういった特徴が見られるのであろうか。図4-7は、経済成長率(前年比)の主な需要項目別寄与度を表したものである⁸⁵。2012年第4四半期は全ての需要項目がマイナスに寄与しているが、その中でも特に外需の寄与が非常に大きいことがわかる。さらにこれを国民経済計算ベースの財・サービスの輸出、同輸入に分けてみるとその特徴が明らかになる。

まず、同輸出の大幅な落ち込みが顕著である。2009年に世界金融危機の影響で世界経済が悪化したことを反映して同輸出が減少したことからの回復もあって、2010年の同輸出は前年比14.1%の増加を記録した。2011年に入ってもその傾向は続き、東日本大震災の影響にもかかわらず2桁の増加率を続けてきた。そこへ洪水の影響により2011年第4四半期の同輸出が前年同期比-7.1%と急ブレーキがかかったことになる。一方で、同輸入は2010年に引き続き2桁の増加を続けた後、2011年第4四半期には同3.4%と伸び率を低下させたものの、前年水準を上回った。この結果、2011年の第4四半期の外需(純輸出)は、GDPの-4.1%を大きく下回る、-7.8%ポイントの寄与度となった。

2011年第4四半期の外需以外の需要項目の寄与度については、民間消費が-1.4%ポイント(前年同期比-2.7%)、設備投資(民間総資本形成)が-0.7%ポイント(同-2.9%)となり、外需と比べるとその寄与は相対的に小さくなっている。それだけ輸出の減少が足を引っ張ったものと考えられるが、2011年第3四半期までの高い伸び、2012年第4四半期に前年同期比20.4%増まで急速に回復したことを考慮すれば、輸出不振の原因は、生産設備の損壊に伴う供給能力の低下によるものと考えて良いだろう⁸⁶。

こうした状況はアジア通貨危機の時とは全く逆の動きである。例えば、経済成長率が-7.6%となった1998年の各需要項目別の寄与度を見ると、民間消費は-5.6%ポイント(前年比-10.2%)、設備投資は-17.9%ポイント(同-44.0%)と内需が大いに減速したのに対し、外需は14.6%ポイントと大幅なプラス寄与となっている。改めて言うまでもなく、アジア通

⁸⁵ 図4-7の注にある通り、タイのGDPは生産側の統計により推計しているため、各需要項目を合計した支出側で計算されるGDPとの間で誤差が生じている。その誤差は必ずしも小さくないため、分析には注意が必要である。

⁸⁶ 野崎(2013) p.113では、2012年第4四半期の輸出が増加することが見込まれるとの表現にとどまっていたが、実際に大幅な増加となった。

貨危機時のタイ経済は、バブル経済の崩壊ともいえる余剰設備の問題や IMF 主導の緊縮的な財政金融政策の影響で内需が縮小していたわけであり、こうした景気の落ち込みを外需が不十分ながら下支えしたのである。その外需は、財・サービスの輸出が前年比 10.8%増、同輸入が同-19.6%であった。通貨下落に伴い価格競争力を回復した輸出が増加するとともに、非常に弱い内需を反映して輸入が大幅に減少したことが結果として経済成長のマイナス分を一部相殺していたことがわかる。このように、消費や設備投資の需要不足による不況であったアジア通貨危機時とは異なり、今回の洪水による一時的なマイナス成長は、生産設備が被災したことによる供給能力の低下によるものが中心であることがマクロ経済指標からも確認することができる。

なお、設備投資については、洪水により長期間水没したことにより設備が損傷したケースが多くあると考えられる。これらは、資本ストックの減少にはなっても、総資本形成には影響しないため、GDP の増減には計上されない。従って、機械設備が使い物にならなくても経済成長率を需要面で考える上ではマイナスにカウントされないが、逆に復興過程で設備を更新する場合は、設備投資の増加という形で経済成長率にプラスの寄与となる。

②日系企業への影響

洪水被害が製造業生産に影響した中で、タイにおける外国企業として主要な位置を占める日系企業に被害が及んだ。既述の通り、Ayutthaya 県、Pathumthani 県に立地する 7 つの工業団地の 449 社の他、工業団地外企業も含めた合計 550 社の日系企業が被災した。これらに加え、サプライチェーンの寸断などで間接的な被害を受けた多数の企業も存在する。こうした日系企業への被害状況を把握するには、JCC 経済調査会が実施している景気動向調査が活用できる。同調査は、毎年 2 回、上期と下期に JCC 会員企業を対象に、業況感やタイ政府への要望等を定期的に調査しており、その時どきの出来事に応じて、特別調査を質問項目に加えている。そこで、JCC 経済調査会(2012a, 2012b)をベースにその状況を整理しておく。なお、2011 年下期の調査期間は 2011 年 12 月 16 日～2012 年 1 月 15 日(記者発表は 2012 年 2 月 29 日)、2012 年上期の調査期間は、2012 年 6 月 1 日～6 月 29 日(記者発表は 2012 年 7 月 27 日)である。

両調査とも洪水の事業への影響として、建物、設備等への直接的被害があったか、取引先等が被災し間接的被害があったかについて質問している。ここでの留意点としては、2011 年下期調査では複数回答、2012 年上期調査では単一回答であったことから、単純な比較はできなくなっていることである。その点を念頭に置きつつ、両者を一覧にしたのが表 4-5 である。ここからわかる特徴は次のとおりである。

まず、製造業について、両調査とも約 4 分の 1 の企業が直接的な被害を受けているとの結果になっている。それに対して、間接的被害を受けた企業は、2011 年下期調査では 78%、2012 年上期調査では 61%となっている。これは、間接的被害を受けた企業が減っているのではなく、前者が複数回答のため、直接的被害を受けた企業が間接的な被害も受けている場

合、あるいは、同じ企業でも事業所によって、直接的被害を受けた事業所と間接的被害のみを受けた事業所と複数あったためであると考えられる。従って、単一回答である後者調査が示す 6 割といったところが間接的被害のみを受けた企業比率と考えることができよう⁸⁷。すなわち、直接的被害を受けた企業の約 2.5 倍の企業が間接的な被害を受けたと考えることができ、それだけ、タイ国内においてもサプライチェーンの寸断が起きていたことが想像できる。なお、被害を受けなかった企業は両調査とも約 15%であった。また、2011 年下期調査では、直接的被害を受けた企業が工業団地内に立地しているか工業団地外に立地しているかを聞いている。それによると、工業団地内が 41 社に対して、工業団地外は 11 社となっており、製造業であっても約 4 分の 1 が工業団地外で被害を受けていることがわかる。

非製造業については、直接的被害を受けた企業が両調査ともほぼ同じで 13~14%と製造業よりもその比率は低くなっている。一方、間接的被害を受けた企業は概ね製造業と同じような数字となっており、2011 年下期調査で 76%、2012 年上期調査で 61%であった。製造業とは異なり、工業団地やその周辺に立地していない企業も多く、直接的な被害を受けた企業比率が低くなったものと考えられるが、それでも商社、建設土木、小売業が工業団地に入居していたようである。一方、間接的被害を受けた企業が製造業と同じ傾向を示したということは、それだけ、サプライチェーン寸断の影響が製造業部門にとどまらず幅広く広がっていった様子がうかがえる。特に、商社は、複数回答であった 2011 年下期調査で回答した 45 社全社が間接的被害ありと回答していることからわかるように、日本を含めたタイ国外との取引に支障が生じたであろうことがわかる。

次に、2011 年度⁸⁸の各企業の売上がどう変化したかについて考察してみよう。JCC 経済調査会の調査では、前年度の総売上の実績額が前年度から増加したか減少したか、あるいは横ばいだったかについて聞いている。2011 年度の売上が増加したと回答した企業は 54%となり、2010 年度の 82%から 28%ポイント減少した。これを業種別に見ると、製造業で増加したと回答した企業は 44%で、2010 年度と比べても 83%から 39%ポイントの大幅な減少となった。減少と回答した企業は 44%となり 2010 年度の 12%から 32%ポイントの増加となったが、その中でも減少幅が 20%以上と回答した企業が 14%に及んだ。

これに対して、非製造業は、売上が増加と回答した企業が 70%で、2010 年度の 79%から 9%ポイント減少したが、製造業ほどの大幅な落ち込みとはならなかった。減少と回答した企業も 13%と 2010 年度の 11%からは 2%ポイントの増加にとどまった(表 4-6)。このように、日系企業の 2011 年度の売上で見ても、製造業の方がより大幅な落ち込みを見せており、マクロ経済と同様の動きを見せていることがわかった。

一方、アジア通貨危機の時の売上はどう変化したのであろうか。まず、製造業は、危機が

⁸⁷ 例えば、非製造業の回答企業数から、「被害なし」回答の企業数を引いた数字が「間接的被害」回答の企業数を下回っていることからわかるように、直接的被害と間接的被害の重複にとどまらず、企業によって、おそらく事業所により被害を受けた事業所と被害を受けなかった事業所の両方がある場合、どちらにも回答をしている例があると考えられる。

⁸⁸ 年度は、回答した各企業の経理年度による。

始まった 1997 年度に売上が増加したと回答した企業が 63%、危機が深刻化した 1998 年度でも 51%とかなりではあるが過半数の企業が売上を増加させた。それに対して非製造業は、1997 年度に売上が増加したと回答した企業は 51%、1998 年度には 38%と半数を大きく下回り、減少したと回答した企業が 1998 年度には過半数の 56%で、20%超の減少と回答した企業も 26%に及んでいる。このことから、アジア通貨危機は、非製造業により影響が強く、2011 年の洪水被害は製造業により強い影響が及んだことが日系企業の売上面からも確認できる。

次に、収益構造を確認するために税前損益に関する質問を見ておこう(表 4-7)。2011 年度の税前損益が黒字となった企業は全体の 74%で、2010 年度の 86%から 12%ポイントの減少となった。業種別に見ると、製造業は 72%(2010 年度は 87%)、非製造業は 78%(同 82%)が黒字というように、製造業の方が前年度からの減少幅が大きくなった。視点を変えて、利益の改善・悪化の観点から見ると、2011 年度に利益が拡大(あるいは赤字が縮小)した企業は 30%(2010 年度 67%)、利益が縮小(あるいは赤字が拡大)した企業は 51%(同 18%)となり、2010 年度から悪化した。業種別に見るとやはり製造業の悪化が顕著で、利益が拡大(あるいは赤字が縮小)した企業は 22%(同 69%)にとどまり、利益が縮小(あるいは赤字が拡大)した企業が 63%(同 18%)となった。なお、非製造業は、利益が拡大(あるいは赤字が縮小)した企業は 44%(同 64%)、利益が縮小(あるいは赤字が拡大)した企業は 32%(同 17%)となった。

収益については、アジア通貨危機時は製造業への質問しかない。それによると、1997 年度は赤字企業が 51%と半数を上回っているが、1998 年度は黒字企業が 62%と逆転している。利益の方向性についての質問でも、1997 年度は利益が拡大(あるいは赤字が縮小)と回答した企業が 23%に過ぎず、赤字拡大(あるいは利益縮小)が 68%となっていたが、1998 年度は前者が 57%、後者が 32%と逆転している⁸⁹。非製造業は、これよりは悪い収益であったと考えられるが、マクロ経済では 1998 年に-7.6%と大幅なマイナス成長を記録したにもかかわらず、製造業が業績を回復させる動きを示している点が興味深い。これは、生産設備が損傷したわけではなく、パーツ安を背景に輸出を増やすなど経営を立て直す余地があったことがうかがわれる。

ここで視点を変え、保険を切り口に洪水が日系企業に及ぼした影響を考えてみよう。2011 年度は、台風などの自然災害に加えて日系企業が多数進出しているタイで起きた洪水被害が重なり、日本の損害保険各社が業績を悪化させた⁹⁰。日本損害保険協会の 2012 年 6 月 22 日付けニュースリリース(No.12-004)「平成 23 年度 損保決算概況について」を用いてタイ

⁸⁹ 1997 年度は経常利益という形で質問を立てているので、単純には比較できない。なお、1998 年度以降は、現行と同じ税前損益という聞き方をしている。

⁹⁰ 例えば、2011 年 5 月 19 日付日本経済新聞では、損害保険の大手 3 グループが発表した 2012 年 3 月期の決算が、本業の収益を示す保険引受損益で 2,603 億円と過去最悪水準の赤字となったこと、その主因としてタイ洪水に伴う保険金支払いが約 5,000 億円に上ったことがあげられると報じている。

の洪水被害が損害保険各社にどのような影響を及ぼしたのか整理してみよう。

同リリースではまず、日本損害保険協会加盟各社の 2011 年度決算について、保険引受利益(損失)が、国内自然災害やタイ大洪水の影響により過去最大の赤字となったことを、2 点にまとめたポイントの 1 つにあげている。発生保険金の内訳を見ると、2011 年度の発生保険金 7,235 億円の内、タイの洪水関係が 5,017 億円に上り、さらにその内 1,556 億円が正味保険金、3,461 億円が未払保険金となった。後者は、保険金支払いに至らず支払備金計上になり、当該年度の決算に直接負担となった。その結果、保険引受利益(損失)は過去最大の 3,391 億円の赤字となった⁹¹。

この数字から大きく分けて 2 つの論点を考えることができる。まず、発生保険金の 5,017 億円についてである。洪水発生当時の為替レートである 1 バーツ=約 2.5 円で換算すると、約 2,000 億バーツになる。2011 年のタイの名目 GDP は 10 兆 5,400 億バーツであるから、タイの GDP の約 1.9%が保険金と計算されたことになる。保険金の対象には、喪失利益も一部含まれているにせよ、大部分は建物や機械設備に対するものと考えられるので、マイナス成長の寄与と短絡的に考えるのは適切ではないが、それだけ資本ストックが損傷したといえることができよう。さらに、実際に被害を受けただけ保険金が支払われるわけではないので、その点にも注意が必要である。

もう 1 点は、発生保険金が大きかったがゆえに、保険の再契約が難しくなったり、再契約の場合も保険料が上昇したりしたことである。保険契約に洪水被害がカバーされなければ、再度洪水被害が発生した場合のリスクを企業が負うことになる。今回の洪水が確率的に 50 年に 1 度ということであっても、次の異常気象がいつ起こるかわからない状況で、洪水リスクを考えずに企業経営はできないであろう。タイ政府が洪水対策は万全に行うと述べたとしても、洪水をどこでせき止め、下流に放水するかの判断を誤る可能性が消えたわけではない上に、適切な情報提供体制という点で不安があることも間違いない。一方、保険契約に洪水被害がカバーされていたとしても、保険料が著しく上昇すれば、その分コストとして企業の負担になることは言うまでもない。

これらの状況を、JCC 経済調査会(2012b)により見てみよう。まず、保険金の受領状況を見ると、直接的被害を受けた企業の内、全て受領した企業は 18%にとどまっており、内金のみ受領という企業が 58%、全く支払われていないとする企業も 11%存在した。前述の発生保険金の内、未払保険金はこれら内金のみ、支払いなしの中に含まれていると考えられるが、企業側は保険の対象となると想定していても全部あるいは一部が支払われないことが起きていたことが考えられる。

このことは、河井・佐藤(2012)を見るとイメージが容易となる。河井・佐藤(2012)では、

⁹¹ 保険引受利益(損失)=保険引受収益-保険引受費用-保険引受に係る営業費及び一般管理費±その他収支である。なお、東日本大震災に係る保険金については、地震保険が、原則、損益が発生しない制度となっていること、その他の保険については 2010 年度中に支払備金計上を行ったため、2011 年度の保険引受利益に与える影響は限定的となったとのことである。

保険会社、被災企業双方のマンパワー、被災資産の特定、保険の額と再調達費用の差額などの問題を考慮する必要があると指摘している。

マンパワーの問題とは、以下のようなものである。今回のような災害時には、多数の企業が多数の被災物件を持つことから、保険会社が一度に多数の案件を抱えることになる。そうすると、全体として処理が遅くなり、直ちに保険金が支払われない事態が発生することになる。保険金がいつかは払われるという状況は、払われない状況と比べて良いのは間違いないが、一日も早い復旧、事業再開を目指す場合には大いに足かせになることは言うまでもない。一方、被災企業側も、保険対応の専属職員がいることはまれであろう。さらに復旧のために多くの人員が必要な状況で現場の状況がよくわかって保険対応のできる人間はそう多くなかったであろうことは想像に難くない。そうすると、保険会社との交渉に慣れた職員が不在だと、その分審査に時間がかかることになり、復旧に必要な保険金の入金が遅くなるという悪循環に陥るであろう。

被災資産の特定は、約款の解釈において保険会社と被災企業との見解が異なることから、想定した額が認められなかったケースも考えられる。また、保険の額と再調達の費用の差額については、例えば使用中の機械設備を日本から持ち込んだ場合、その保険額は中古機械の評価になるが、実際に被災して機械を入れ替える場合は新品を購入するため、保険では設備の入れ替えを賄いきれないという事態も特約の内容によっては生じたようである。

保険料の上昇について、再び JCC 経済調査会(2012b)により検討してみよう。洪水後に保険を更新した場合の保険料上昇率は、直接的被害を受けた製造業で平均値 236%、中央値 228%と 3 倍以上となっている。非製造業は平均値 154%、中央値 50%とややばらつきが見られ、直接的被害を受けた企業のサンプル数が少ないことが影響しているようである。ただ、直接的な被害を受けた企業が比較的少ない非製造業でも、更新した保険料は中央値でも 5 割上昇というのはかなり大幅な引き上げとなっていると言えるであろう。

次に、保険の更新状況に関しては、JCC 経済調査会(2012b)の調査が行われた 2012 年 6 月時点で、洪水をカバーする保険に加入した企業は、製造業で 42%、非製造業で 23%なのに対して、洪水をカバーしない保険に加入した企業が製造業で 37%、非製造業で 38%に上った。また、保険を更新しない企業が製造業で 5%、非製造業で 14%存在している。なお、これから更新すると回答した企業は製造業で 12%、非製造業で 14%であった。残念ながら資料では直接的被害を受けた企業とそうでない企業の内訳が公表されていないので詳細は明らかではないが、少なくとも洪水をカバーしていない保険に加入した企業数 130 社は、直接的被害を受けた企業数の 75 社を大きく上回っており、今回の洪水に関し、保険会社がタイの洪水リスクをかなり広くとらえていることが推測される。

以上のように、今回の洪水は、保険会社としては、その収益に大きな圧迫を及ぼすものであったと同時に、被災した企業にとっては、自社にとって完全に納得のいく保険金が迅速に入金できないことに加え、今後の事業展開に必要な契約の更新において、洪水をカバーできない場合や、できたとしても大幅な保険料の引上げを受け入れなければならないという結

果をもたらしたということができよう。

③洪水被害を受けた地域への影響

ここまで、タイ全国の経済動向をアジア通貨危機時に照らして見てきた。ここでは、GPPを用いて、洪水被害を受けた Ayutthaya 県と Pathumthani 県に絞って、その影響を見ることとする。

まず、2 県それぞれの成長率をまとめたのが、表 4-8 であり、両県を合計して寄与度とともに示したのが図 4-8 である⁹²。これによれば、2011 年の経済成長率は、Ayutthaya 県が -14.5%、Pathumthani 県が -15.7%と、大幅なマイナス成長となり、両県を合わせると -15.1%となった。既述の通り、タイ全国での 2011 年は 0.8%のプラス成長であり、両県へのダメージが非常に大きかったことがわかる。その中でも製造業生産の落ち込みが顕著で、Ayutthaya 県では前年比 -19.0%(寄与度 -14.0%ポイント)、Pathumthani 県でも前年比 -15.7%(寄与度 -10.1%ポイント)となっている。また、タイ全国ではプラス成長に転じた 2012 年も製造業生産はマイナスであり、GPP で見ても Ayutthaya 県は前年比 1.9%とプラスに転じたものの、Pathumthani 県は -2.1%とマイナス成長が続き、2 県の合計では 0.0%と前年比横ばいに終わった。2013 年によりやうく両県とも製造業生産がプラスとなり、GPP の成長率もプラスとなったが、洪水前の 2010 年の水準には回復していない。

このように、洪水に被災した 2 県においては、タイ全体と比べてその落ち込みが激しく、かつ長期間にわたったことが確認される。その要因として、両県において製造業に特化しているという産業構造が影響していることが考えられる。Pathumthani 県は大バンコク圏、Ayutthaya 県は中部地域に属しており、第 2 節で論じた通り、前者は 1970 年代から製造業生産のシェアが高く、Bangkok 都のシェアの低下を引き継ぐ形で高いシェアを維持してきた。後者は特に輸出志向工業化の進展に伴い、1990 年代以降製造業のシェアを高めてきた。そうした状況で他の産業よりも製造業に特化した経済発展を続けており、洪水発生前の 2010 年の製造業の特化係数は、Ayutthaya 県で 2.30、Pathumthani 県で 2.06 と非常に高い値となっている。

このような被災 2 県における製造業生産の落ち込み、及びその回復の遅れは、災害復旧に時間がかかるために起きている一時的現象によるものだけではなく、洪水を契機に企業の立地状況に変化が生じていることをも反映している面もあるであろう。次節において、洪水発生後のタイへの FDI の状況を見て検討することとしたい。

第 4 節 洪水被害からの復旧に見る工業立地の変化⁹³

(1) BOI 統計から考察する洪水前後の FDI

⁹² タイの GPP は年次ベースのデータしかない。また、供給サイドで推計されているため、需要項目別の数字もない。

⁹³ 本節での議論は、主に野崎(2013)をもとに行っている。

2012 年におけるタイ全体における生産の回復は、タイ政府による災害復興のための景気対策も含め、需要が存在したことによる。一方で、被災 2 県における製造業生産の停滞が続いたことについては、次の 2 通りの解釈が可能であろう。1 つは、直接被災しなかった地域と比べて、改めて生産設備の復旧あるいは再投資が必要なため、生産の回復に要する時間が長くなるためという説明である。もう 1 つは、被災地の再度の水害リスクを懸念し、タイ国内で生産を再開するにしても、水害の起きにくい地域に移転することにより被災 2 県での生産能力そのものが低下した可能性があるという説明である。実際には、どちらの要因も考えられるが、そうした状況を確認するために、BOI の投資統計を分析することとする。

まず、BOI に投資申請を行い、実際に承認を受けたプロジェクトの動向を見てみよう。BOI 統計の場合、大きなプロジェクトの有無により増減のばらつきが大きくなるのは仕方ないところであるが、概ね、全投資案件、直接投資、日本からの直接投資とも似たような傾向を持ち、その増加幅が大きいときは、国民所得ベースでの設備投資(総固定資本形成)も増加し、マイナスに振れる時には、設備投資の増加幅が縮小するか減少に転じている。実際に洪水前後の動きを見ると、2009 年の減少後、2010 年はいずれも大幅に増加し、2011 年の停滞と続いている(表 4-9)⁹⁴。それに対し、2012 年は件数、投資額とも大幅に増加し、2013 年は伸びが頭打ちになるものの、高い水準を維持した⁹⁵。このことから考えると、一時的な投資需要、つまり洪水被害からの復興のための投資が一定程度存在したと考えられる。そこで、2012~13 年に行われた投資が地域的にどのような配置がなされたのかを観察してみることにする。

BOI の直接投資のうち、全体および日系企業の案件を投資が行われる県ごとに集計し、それぞれのタイ全体に占めるシェアを示したのが表 4-10 である⁹⁶。被災 2 県を合わせると、直接投資全体の件数では、10%台で推移し、2013 年に 19.1%まで上昇しており、日系企業の直接投資件数では、20%台でほぼ安定している。投資金額で見ると、2009 年、2010 年に日系企業による大型案件が両県で行われたため、両年のシェアが高く、比較が難しくなっているが、日系企業は 2012 年から、直接投資全体で見ても 2013 年にはシェアが上昇している。

(2) 洪水が企業立地に及ぼした影響

こうした状況を企業立地の変化という視点で考えた場合、どのような解釈ができるだろうか。表 4-9 と表 4-10 を合わせて見ると、2 つのことが指摘できる。まず、被災地における復旧投資の存在である。FDI が増加した 2012 年において、被災 2 県のシェアがほぼ同じであったということは、被災 2 県への投資額が大幅に増加したことを示している。さら

⁹⁴ ただし、日本からの直接投資は 2011 年も大幅な増加を続けた。

⁹⁵ 2010 年と比べると、2013 年は投資件数、投資額とも大幅に増加している。

⁹⁶ BOI は、ホームページで承認日ごとに案件リストを公表しているが、それを合計しても必ずしも合計値として公表している数字にはならないので、ここでは前年比の増減は論じない。

に、2013年には、タイ全体で投資が引き続き高水準であった中で被災2県のシェアが高まったわけであるから、より被災地における復旧投資が増えたと考えられよう。もう1つは、同時に被災2県以外への投資も大幅に増加したことを意味する点である。つまり、前者については、被災2県への再立地が将来的な水害リスクを持つにもかかわらず、そこに投資をするメリットが大きいということである。言い換えれば、保険料の増加というコスト要因、あるいは無保険という高リスク要因にもかかわらずそこで再稼働を目指す動きが一定量存在するということであろう。また、後者については、洪水被害を契機に別の場所に生産拠点を移動させる動きもあったということである。実際は、どちらの要因がより強く影響しているのだろうか。

そこで投資案件の県別のシェアの順位の変化を見ると、被災2県ともに洪水の前後で大きな変化がないと見ることができる⁹⁷。表4-11の通り、Ayutthaya県は2010～2013年と4位であり、Pathumthani県は2011年に7位になったものの、その前後は6位を維持している。一方で、Ayutthaya県は2013年に急速にそのシェアを高めており、順位が変わらないのは上位の県も同様にシェアを高めているためである。また、承認されたプロジェクトの立地する県の数を見ても2010年は67県、2011年は64県あったのが、2012年57県、2013年は37県と急速に減っている。その結果、集中度を示すハーフィンダール指数が2013年に急速に拡大した。

以上の状況から、2012、2013年の投資の状況について、次のように推察できる。洪水被害の復旧に向けた投資は非常に活発で、被災県においても2012年は他地域と比べて遅れた面もあったものの、2013年には相当量発生した。しかし、復旧のための投資は、被災県以外においても多く行われたと考えられ、タイ全体におけるシェアは上昇したものの、他の投資が盛んな県との順位に大きな変動をもたらすものではなかった。これは、近年投資のシェアが高かった県、すなわち本章第2節で論じた輸出港に近接する地域への投資が復旧投資も吸収した可能性がある。それに対して、地理的な国境に向けた投資は増えているとは考えられず、広範な生産拠点の分散は起きている様子はいかがえない。ただし、承認件数が増大している様子からは、事務作業の増加が起きていることが考えられるため、洪水被害の復旧案件あるいは担当官がそう判断した案件を優先させた可能性がある。承認プロジェクトの立地県数が減少したことは、そうした事務処理上の影響があり得ることを考慮する必要がある⁹⁸。

第5節 まとめ

⁹⁷ ここでは全ての投資件数でカウントしているため、ソフトウェア、調達拠点等の投資も含まれている。Bangkok都のシェアが大きいのはそのためで、実際、投資金額は小規模なものが多い。

⁹⁸ ただし、2014年に入り、反政府運動による行政施設の占拠が起きてBOIの作業が止まってしまうなど、今後2014年の統計を分析しても、十分な傾向を把握することは難しいと考えられる。

本章では、まず長期的な視点から、タイの貿易政策の自由化の進展に伴う製造業の生産拠点の移転について分析した。1970年代までの輸入代替政策期、つまり保護主義的な貿易政策が中心であった時期は、Bangkok 都及びその周辺地域に生産拠点が集中したが、その後1980年代にかけて輸出志向工業化の下で貿易自由化が図られると、国境に向かって生産拠点が移動していく様子が観察された。この点で Krugman and Elizondo モデルが適用されることが確認されたが、ここでの国境には、輸出拠点として世界市場との窓口に当たる港湾も含まれている点がタイとしての特徴であった。タイにとって、港湾の所在地に向かって生産拠点が移転していったということは、タイの製造業にとって主たる関心のある市場は欧米や日本といった大規模消費地であったことを示している。一方、地理的な国境に向けての分散についても、緩やかに起きている様子が観察された。第2章で議論した通り、GMS 地域において域内の生産分業が起きつつある。その過程で、多国籍企業によりタイの周辺国に向けた投資が行われていることが想起されるが、同時に、タイ国内においても生産拠点が地理的な国境に向けても移転が進みつつあり、周辺国との生産分業に応じた生産拠点の再配置が進んでいる可能性が指摘できる。

こうした長期的な動向が、2011年に起きた洪水といったショックによりどういった影響が発生したのかを第3節、第4節で議論した。洪水被害は、タイ経済全体にとっては一時的な影響であったが、産業別に見ると製造業、特に被害の大きかった Ayutthaya 県、Pathumthani 県においては、アジア通貨危機時と匹敵する影響が起きた。復旧の過程で、再度洪水が発生した時のリスクや保険料の上昇等の費用増を考慮し、被災2県以外での立地を考えている企業が多く存在するのではないかというのが問題意識であった。その際に、第2節で論じたように、港湾に向かって移転するのか、それとも地理的な国境に向かって移転するのかという点に注目して分析した。分析の結果、被災2県で操業を再開する選択をした企業も相当数あることが確認される一方で、近年 FDI の投資件数が常に上位に位置していた Chonburi 県や Rayong 県といった、輸出拠点である港湾に近い県への投資が非常に増えていることが明らかになった。被災した企業の多くが工業団地に立地しており、輸出企業が多いためであると考えられ、復旧投資は近隣国との生産分業の進展よりも、生産の回復と輸出の継続ということを考えると、港湾に近い県に移転が進む事例が多いのは当然のことと考えられる。その中で、地理的な国境に向かって生産拠点を移転した事例が実際にどの程度存在したのかについては、データの制約等により明らかにできなかったが、そうした動きが顕著であるという程には多くなかったと考えられる。

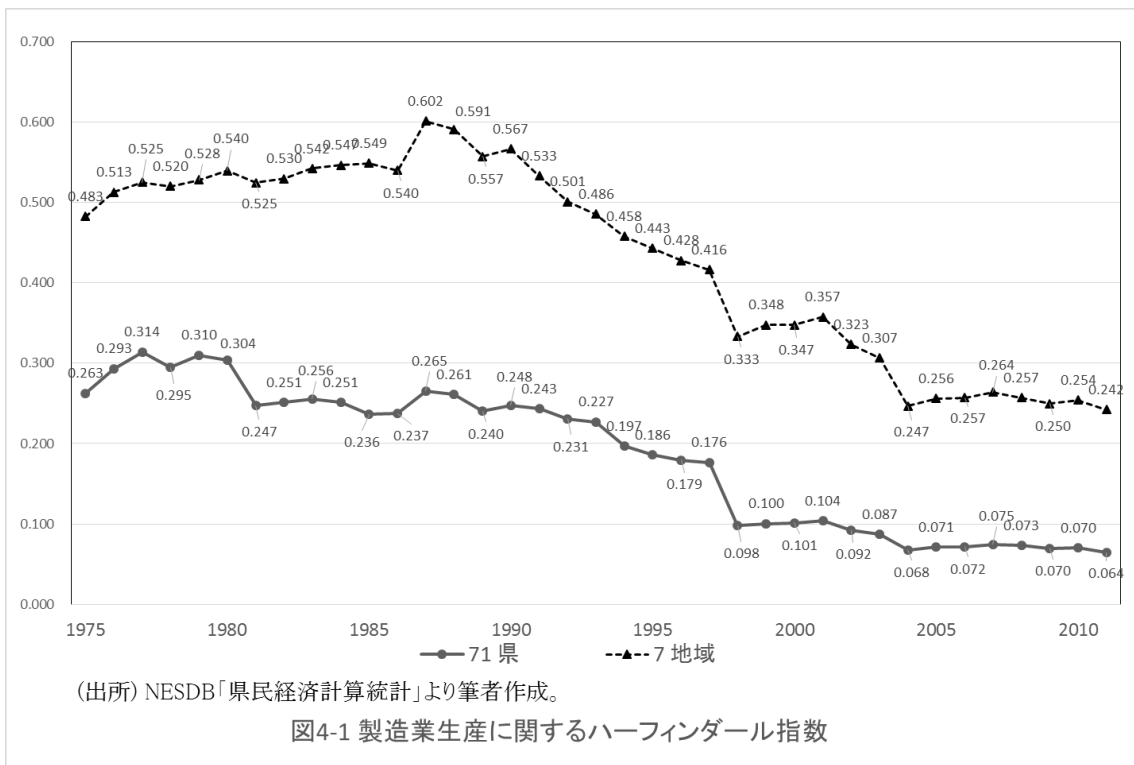
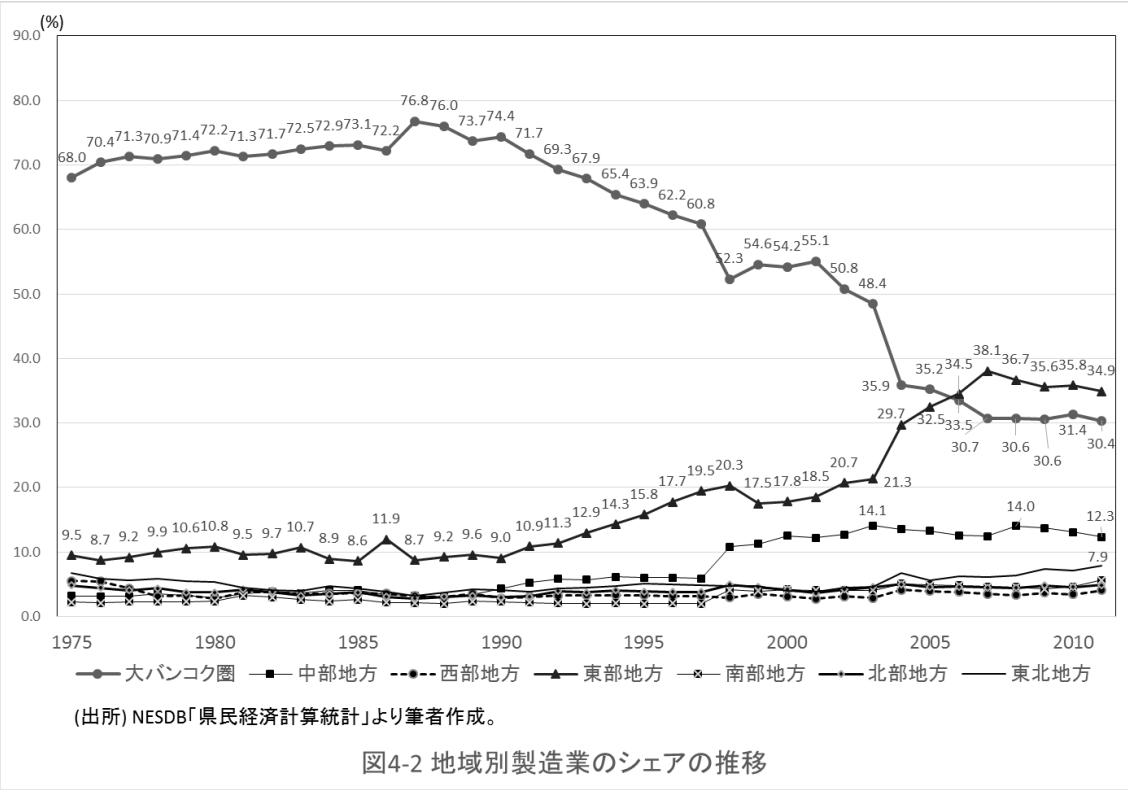


表4-1 各県における製造業生産のシェア

(単位:%)									
	1975		1980		1990		2000		2010
Bangkok	48.6	Bangkok	52.2	Bangkok	46.2	Bangkok	21.4	Chonburi	13.1
Samutprakan	12.4	Samutprakan	13.8	Samutprakan	15.8	Samutprakan	15.7	Samutprakan	11.5
Chonburi	8.5	Chonburi	10.1	Chonburi	5.5	Phranakhon Sri Ayuthaya	8.8	Rayong	10.9
Pathumthani	3.5	Pathumthani	3.4	Pathumthani	5.3	Samutsakhon	7.5	Phranakhon Sri Ayuthaya	8.4
Ratchaburi	2.1	Saraburi	1.6	Nonthaburi	3.4	Chonburi	7.3	Samutsakhon	7.3
Kanchanaburi	2.1	Ratchaburi	1.2	Saraburi	2.8	Rayong	7.0	Pathumthani	6.9
Nakhonratchasima	1.5	Nakhonpathom	1.1	Samutsakhon	2.7	Pathumthani	5.6	Prachinburi	6.2
Nakhonpathom	1.4	Nonthaburi	1.0	Chachoengsao	1.6	Chachoengsao	2.8	Chachoengsao	5.4
Saraburi	1.3	Nakhonratchasima	1.0	Rayong	1.2	Nakhonpathom	2.5	Saraburi	3.4
Phranakhon Sri Ayuthaya	1.2	Samutsakhon	0.8	Nakhonratchasima	1.1	Saraburi	2.1	Nakhonpathom	2.9
Nonthaburi	1.1	Phranakhon Sri Ayuthaya	0.8	Nakhonpathom	1.1	Songkhla	1.9	Khonkaen	2.0
Samutsakhon	1.0	Khonkaen	0.8	Ratchaburi	1.0	Lamphun	1.9	Nakhonratchasima	1.8
Udonthani	1.0	Kanchanaburi	0.7	Phranakhon Sri Ayuthaya	1.0	Nonthaburi	1.4	Songkhla	1.6
Khonkaen	0.8	Nakhonsawan	0.6	Kanchanaburi	0.8	Ratchaburi	1.2	Bangkok	1.4
Chiangmai	0.8	Nonthaburi	0.5	Khonkaen	0.7	Lopburi	1.2	Nonthaburi	1.4
Nakhonsawan	0.7	Surin	0.5	Chiangmai	0.6	Khonkaen	1.1	Ratchaburi	1.2
Lampang	0.5	Songkhla	0.5	Nakhonsawan	0.6	Nakhonratchasima	1.0	Lamphun	0.9
Kamphaengphet	0.5	Nakhonsithammarat	0.5	Nakhonsithammarat	0.4	Prachinburi	0.6	Suratthani	0.8
Suphanburi	0.5	Udonthani	0.4	Suratthani	0.4	Nakhonsithammarat	0.5	Kamphaengphet	0.7
Songkhla	0.5	Chiangmai	0.4	Buriram	0.4	Phetchaburi	0.5	Nakhonsithammarat	0.7
Ubonratchathani	0.5	Chiangrai	0.4	Chaiyaphum	0.3	Suratthani	0.5	Nakhonsawan	0.6
Surin	0.4	Lampang	0.3	Uttaradit	0.3	Kanchanaburi	0.5	Phachuapkhirikhan	0.6
Phachuapkhirikhan	0.4	Kamphaengphet	0.3	Suphanburi	0.3	Phachuapkhirikhan	0.5	Lopburi	0.6
Chaiyaphum	0.4	Phachuapkhirikhan	0.3	Udonthani	0.3	Chiangmai	0.4	Kanchanaburi	0.6
Chiangrai	0.4	Chaiyaphum	0.3	Phachuapkhirikhan	0.3	Nakhonsawan	0.4	Udonthani	0.5
Roiet	0.3	Phitsanulok	0.3	Ubonratchathani	0.3	Udonthani	0.3	Chiangmai	0.5
Phetchaburi	0.3	Uttaradit	0.3	Kamphaengphet	0.3	Phitsanulok	0.3	Ubonratchathani	0.5
Phetchabun	0.3	Nongkhai	0.3	Songkhla	0.3	Trang	0.3	Phetchaburi	0.4
Nongkhai	0.3	Buriram	0.3	Phuket	0.3	Suphanburi	0.3	Suphanburi	0.4
Buriram	0.3	Trang	0.3	Prachinburi	0.3	Singburi	0.2	Trang	0.3
Phitsanulok	0.3	Roiet	0.3	Nongkhai	0.3	Tak	0.2	Singburi	0.3
Prachinburi	0.3	Suphanburi	0.3	Chanthaburi	0.2	Chaiyaphum	0.2	Roiet	0.3
Singburi	0.3	Phetchaburi	0.3	Phetchaburi	0.2	Lampang	0.2	Buriram	0.3
Sukothai	0.3	Sukothai	0.2	Chiangrai	0.2	Satun	0.2	Chaiyaphum	0.3
Nakhonsithammarat	0.3	Prachinburi	0.2	Ranong	0.2	Roiet	0.2	Chiangrai	0.2
Suratthani	0.3	Suratthani	0.2	Phitsanulok	0.2	Chumphon	0.2	Lampang	0.2
Kalasin	0.2	Phetchabun	0.2	Tak	0.2	Buriram	0.2	Chumphon	0.2
Rayong	0.2	Nakhonphanom	0.2	Angthong	0.2	Ubonratchathani	0.2	Mahasarakham	0.2
Nakhonphanom	0.2	Kalasin	0.2	Lopburi	0.1	Kalasin	0.2	Kalasin	0.2
Phichit	0.2	Phichit	0.2	Singburi	0.1	Kamphaengphet	0.1	Tak	0.2
Sisaket	0.2	Sisaket	0.2	Lamphun	0.1	Surin	0.1	Chanthaburi	0.2
Chachoengsao	0.2	Chachoengsao	0.1	Sukothai	0.1	Angthong	0.1	Surin	0.2
Trang	0.2	Singburi	0.1	Lampang	0.1	Samutsongkhram	0.1	Chainat	0.2
Sakonnakon	0.2	Mahasarakham	0.1	Roiet	0.1	Nakhonphanom	0.1	Nongkhai	0.2
Uttaradit	0.2	Rayong	0.1	Yala	0.1	Yala	0.1	Phetchabun	0.2
Loei	0.2	Chumphon	0.1	Krabi	0.1	Chiangrai	0.1	Pattani	0.2
Phrae	0.2	Yala	0.1	Phichit	0.1	Mahasarakham	0.1	Phitsanulok	0.2
Samutsongkhram	0.2	Tak	0.1	Trang	0.1	Chainat	0.1	Samutsongkhram	0.2
Mahasarakham	0.1	Phuket	0.1	Surin	0.1	Phuket	0.1	Sisaket	0.2
Lamphun	0.1	Sakonnakon	0.1	Mahasarakham	0.1	Uttaradit	0.1	Phichit	0.2
Narathiwat	0.1	Narathiwat	0.1	Chainat	0.1	Phetchabun	0.1	Sakonnakon	0.2
Lopburi	0.1	Loei	0.1	Trat	0.1	Phrae	0.1	Krabi	0.1
Yala	0.1	Chanthaburi	0.1	Sakonnakon	0.1	Sisaket	0.1	Uttaradit	0.1
Chumphon	0.1	Lopburi	0.1	Pattani	0.1	Sakonnakon	0.1	Satun	0.1
Phuket	0.1	Phrae	0.1	Samutsongkhram	0.1	Pattani	0.1	Phatthalung	0.1
Chanthaburi	0.1	Phatthalung	0.1	Chumphon	0.1	Sukothai	0.1	Yala	0.1
Nan	0.1	Samutsongkhram	0.1	Sisaket	0.1	Narathiwat	0.1	Uthaitani	0.1
Phatthalung	0.1	Nan	0.1	Nakhonphanom	0.1	Phatthalung	0.1	Nakhonphanom	0.1
Yasothon	0.1	Ranong	0.1	Narathiwat	0.1	Chanthaburi	0.1	Narathiwat	0.1
Chainat	0.1	Krabi	0.1	Kalasin	0.1	Phichit	0.1	Angthong	0.1
Angthong	0.1	Phangnga	0.1	Phatthalung	0.1	Nongkhai	0.1	Yasothon	0.1
Tak	0.1	Chainat	0.1	Phetchabun	0.1	Ranong	0.1	Sukothai	0.1
Pattani	0.1	Yasothon	0.1	Phangnga	0.1	Nan	0.1	Phrae	0.1
Krabi	0.1	Lamphun	0.1	Satun	0.0	Uthaitani	0.1	Phuket	0.1
Phangnga	0.1	Pattani	0.1	Loei	0.0	Krabi	0.0	Loei	0.1
Ranong	0.1	Trat	0.1	Uthaitani	0.0	Phangnga	0.0	Phangnga	0.1
Uthaitani	0.1	Maehongson	0.0	Yasothon	0.0	Nakhonmayok	0.0	Nakhonmayok	0.1
Trat	0.1	Angthong	0.0	Phrae	0.0	Yasothon	0.0	Ranong	0.1
Nakhonmayok	0.1	Uthaitani	0.0	Nakhonmayok	0.0	Loei	0.0	Trat	0.0
Satun	0.0	Satun	0.0	Nan	0.0	Trat	0.0	Nan	0.0
Maehongson	0.0	Nakhonmayok	0.0	Maehongson	0.0	Maehongson	0.0	Maehongson	0.0

(出所) NESDB「県民経済計算統計」より筆者作成。



貿易政策		生産拠点の立地の特徴
輸入代替	前期	<ul style="list-style-type: none"> 多くの人口を擁する大都市は製品の消費地であるとともに、製造拠点への労働力供給拠点でもある。 →生産拠点は大都市に集中する。
	後期	<ul style="list-style-type: none"> 大都市が消費及び労働力供給の拠点であることは変わらないが、生産拠点の大都市集中に伴い混雑費用が生じ、大都市での生産に限界が生じる。 →大都市での生産は頭打ちになるが、大都市の周辺部に拡散し、大都市圏としての生産の集中が続く。
輸出志向		<ul style="list-style-type: none"> 製品の販売先は輸出市場となるため、輸送費用を節約するため、生産拠点大都市周辺に置く意義が薄くなる。 →生産拠点が国境に向かってシフトする。 (例) メキシコの輸出企業が、主要な消費地である米国との国境に向かって生産拠点を移す。

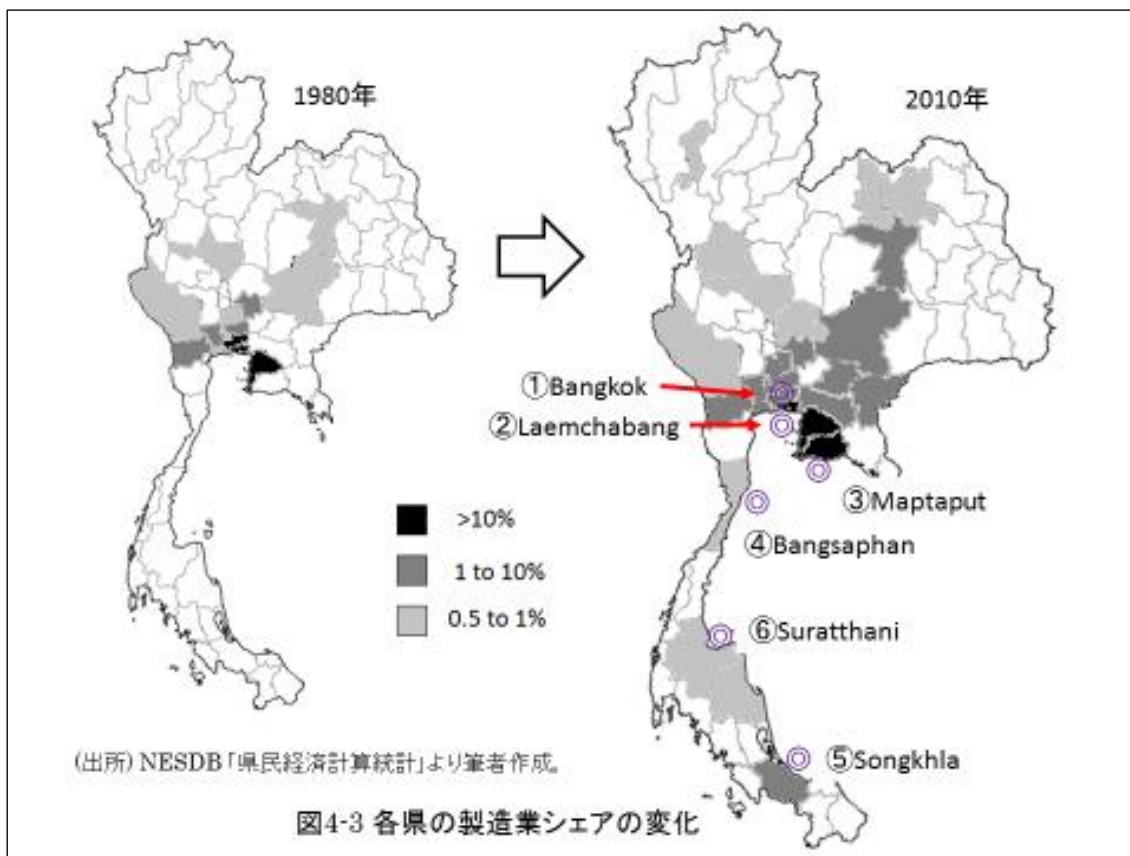
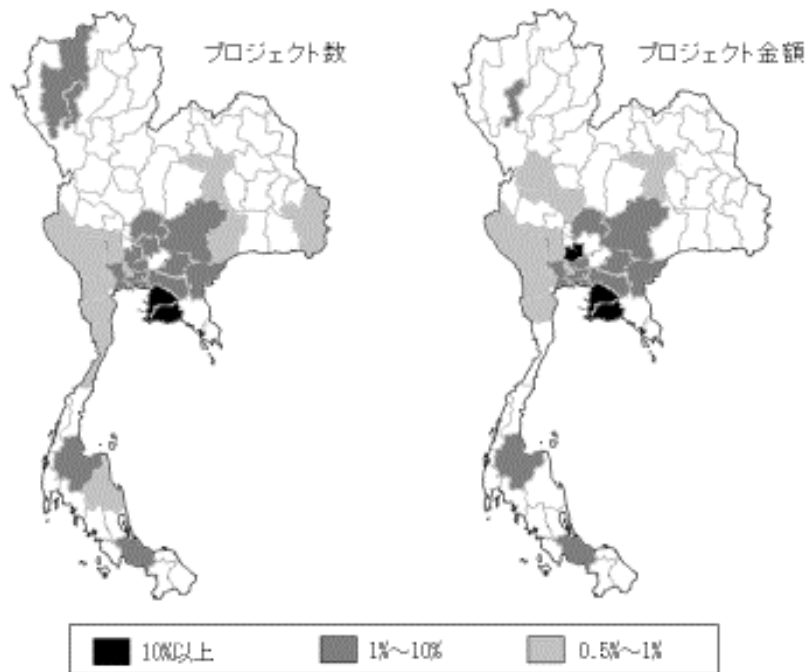


表4-3 タイにおける主要港

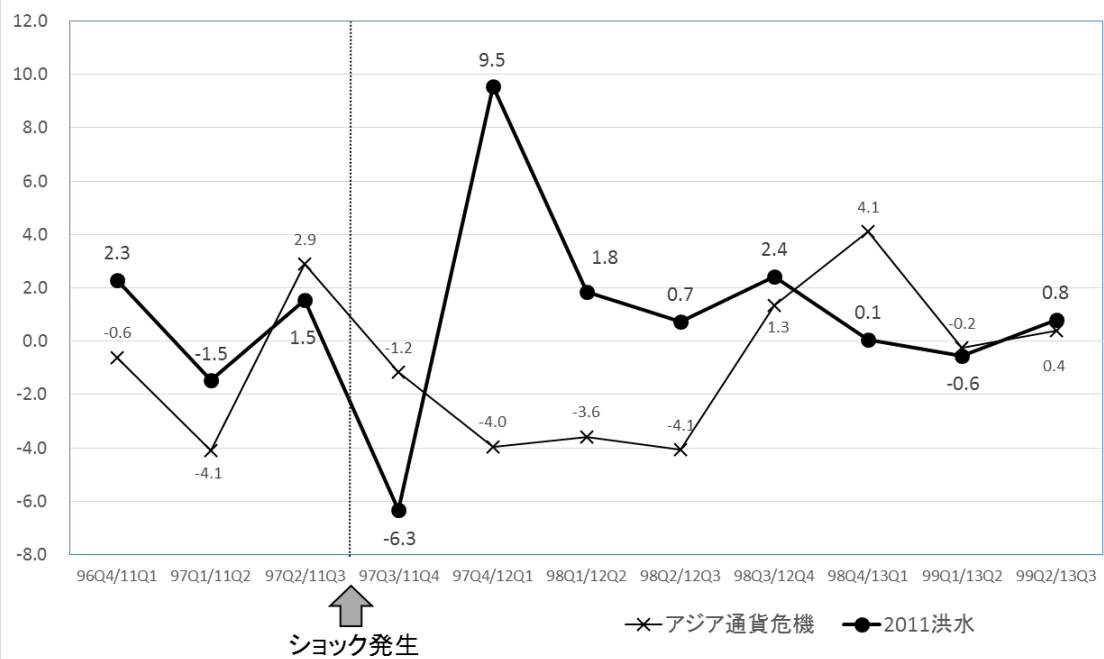
図4-3における番号	港名	立地県	備考
①	Bangkok	Bangkok	・1951年より港湾局により運営。
②	Laemchabang	Chonburi	・1991年より運営。 本港の沖に、Sriracha 港が立地、さらに5キロ先には、Ko-Sichang港が海上港として立地している。
③	Maptaput	Rayong	1992年より運営。
④	Bangsaphan	Prachuapkhirikhan	西部地域の開発のために運営。
⑤	Songkhla	Songkhla	南部臨海地域の開発のために運営。
⑥	Suratthani	Suratthani	全国的には、地域港としての位置付け。

(出所) 宮地(2013)の情報より筆者作成。



(出所) タイBOI「投資承認プロジェクト」統計より、筆者作成。なお、県の分類は71県に合せている。

図4-4 2008-11年における各県への投資プロジェクトのシェア



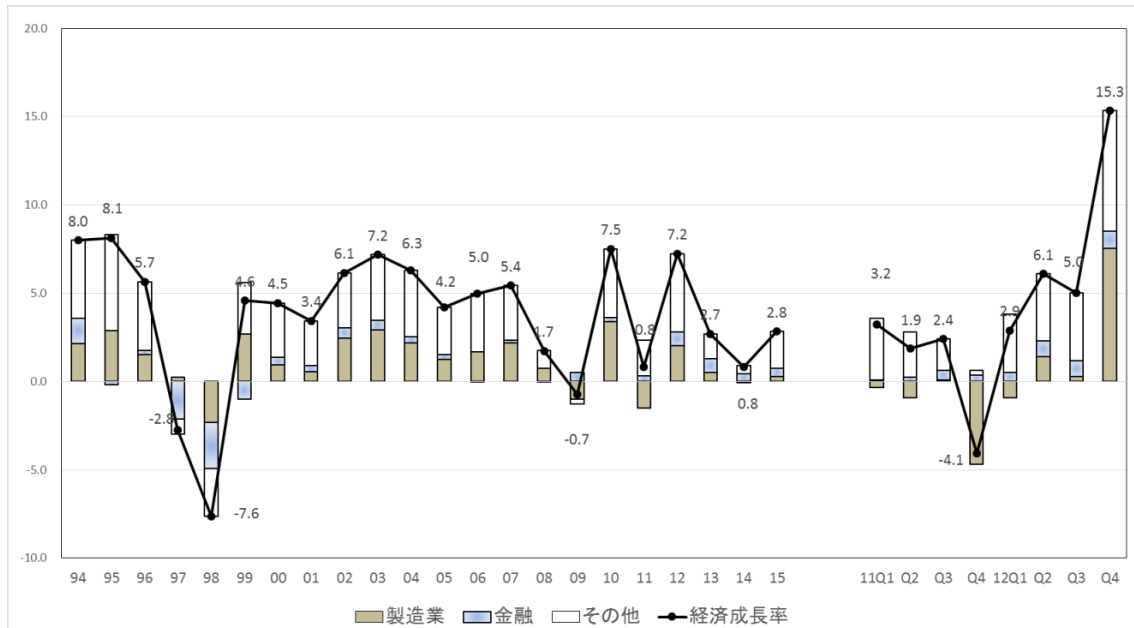
(出所) NESDB「県民経済計算統計」より筆者作成。数字は、季節調整済み前期比。

図4-5 アジア通貨危機時と洪水時の前期比成長率の比較

表4-4 タイの経済成長率における製造業成長率と寄与度

	1996	1997	1998	1999	2000	2009	2010	2011	2012	2013	11Q1	Q2	Q3	Q4	12Q1	Q2	Q3	Q4
経済成長率	5.7	-2.8	-7.6	4.6	4.5	-0.7	7.5	0.8	7.2	2.7	3.2	1.9	2.4	-4.1	2.9	6.1	5.0	15.3
製造業成長率	5.7	0.9	-8.4	9.8	3.3	-3.3	11.4	-4.8	6.9	1.7	-1.1	-2.9	0.3	-16.1	-3.0	4.7	1.0	29.6
(製造業寄与度)	(1.5)	(0.2)	(-2.3)	(2.7)	(1.0)	(-1.0)	(3.4)	(-1.5)	(2.0)	(0.5)	(-0.3)	(-0.9)	(0.1)	(-4.7)	(-0.9)	(1.4)	(0.3)	(7.6)
非製造業成長率	5.6	-4.1	-7.3	2.6	4.9	0.4	5.9	3.4	7.4	3.1	1.9	-6.9	0.3	6.1	6.6	-5.9	0.3	9.8

(出所) NESDB「国民所得統計」より筆者作成。



(出所) NESDB「国民所得統計」より筆者作成。

図4-6 経済成長率と生産分類別寄与度(前年比:%)

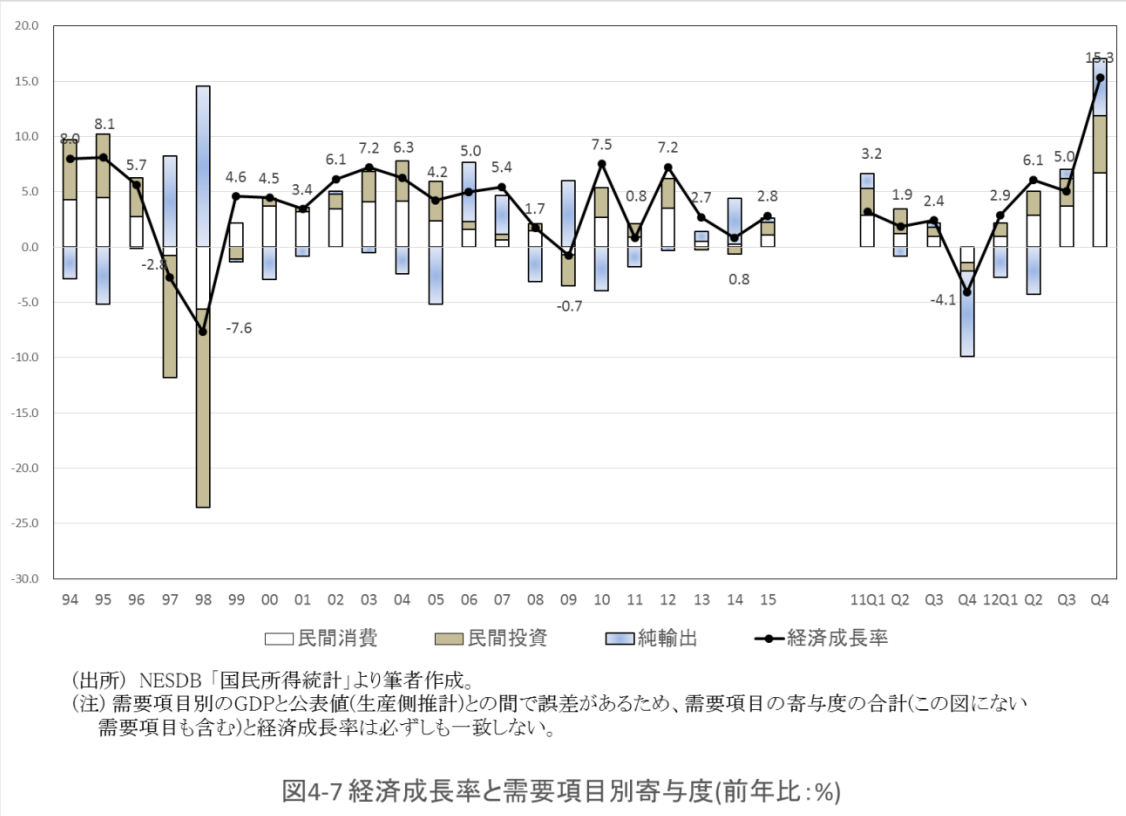


表4-5 日系企業の直接的・間接的被害の状況

(単位:回答企業数、()内は回答企業割合(%))

業種	調査期間	建物、設備 等への直接的 被害あり			取引先等が 被災し間接 的被害あり	被害なし	回答企業数
			工業団地内	工業団地外			
製造業	2011年下期	51(23.4)	41(18.8)	11(5.0)	171(78.4)	33(15.1)	218
	2012年上期	55(24.3)	—	—	138(61.1)	33(14.6)	226
非製造業	2011年下期	18(13.2)	10(7.4)	11(8.1)	104(76.5)	43(31.6)	136
	2012年上期	20(14.4)	—	—	86(61.9)	33(23.7)	139
全体	2011年下期	69(19.5)	51(14.4)	22(6.2)	275(77.7)	76(21.5)	354
	2012年上期	75(20.5)	—	—	224(61.4)	66(18.1)	365

(出所) JCC経済調査会(2012a)、(2012b)より筆者作成。

(注) 2011年下期調査は複数回答、2012年上期調査は単一回答になっているので、両者の数字を単純に比較することはできない。

表4-6 日系企業の売上高の増減

(単位: 回答企業数、()内は回答企業割合(%))

業種	年度	増加	横ばい(不変)	減少	20%超
製造業	1997年度	126(62.7)	11(5.5)	64(31.8)	23(11.4)
	1998年度	111(51.2)	16(7.4)	90(41.5)	48(22.1)
	2010年度	185(83.3)	11(5.0)	26(11.7)	3(1.4)
	2011年度	98(43.8)	27(12.1)	99(44.2)	32(14.3)
非製造業	1997年度	64(51.2)	4(3.2)	57(45.6)	22(17.6)
	1998年度	50(37.9)	8(6.1)	74(56.1)	34(25.8)
	2010年度	105(78.9)	13(9.8)	15(11.3)	6(4.5)
	2011年度	95(70.4)	22(16.3)	18(13.3)	7(5.2)
全体	1997年度	190(58.3)	15(4.6)	121(37.1)	45(13.8)
	1998年度	161(46.1)	24(6.9)	164(47.0)	82(9.5)
	2010年度	290(81.7)	24(6.8)	41(11.5)	9(2.5)
	2011年度	193(53.8)	49(13.6)	117(32.6)	34(9.5)

(出所) JCC経済調査会(1998)、(1999)、(2012a)、(2012b)より筆者作成。

表4-7 日系企業の税前損益(経常利益)の変化

(単位: 回答企業数、()内は回答企業割合(%))

業種	年度	黒字	収支均衡	赤字	利益拡大・赤字縮小	利益・赤字横ばい	利益縮小・赤字拡大
製造業	1997年度	92(46.5)	5(2.5)	101(51.0)	45(22.7)	18(9.1)	135(68.2)
	1998年度	136(61.5)	17(7.7)	68(30.8)	126(57.0)	25(11.3)	70(31.7)
	2010年度	194(87.4)	4(1.8)	24(10.8)	153(68.9)	28(12.6)	41(18.5)
	2011年度	161(71.6)	6(2.7)	58(25.8)	49(21.8)	34(15.1)	142(63.1)
非製造業	2010年度	111(84.1)	9(6.8)	12(9.1)	85(64.4)	25(18.9)	22(16.7)
	2011年度	105(77.8)	8(5.9)	22(16.3)	60(44.4)	32(23.7)	43(31.9)
全体	2010年度	305(86.2)	13(3.7)	36(10.2)	238(67.2)	53(15.0)	63(17.8)
	2011年度	266(73.9)	14(3.9)	80(22.2)	109(30.3)	66(18.3)	185(51.4)

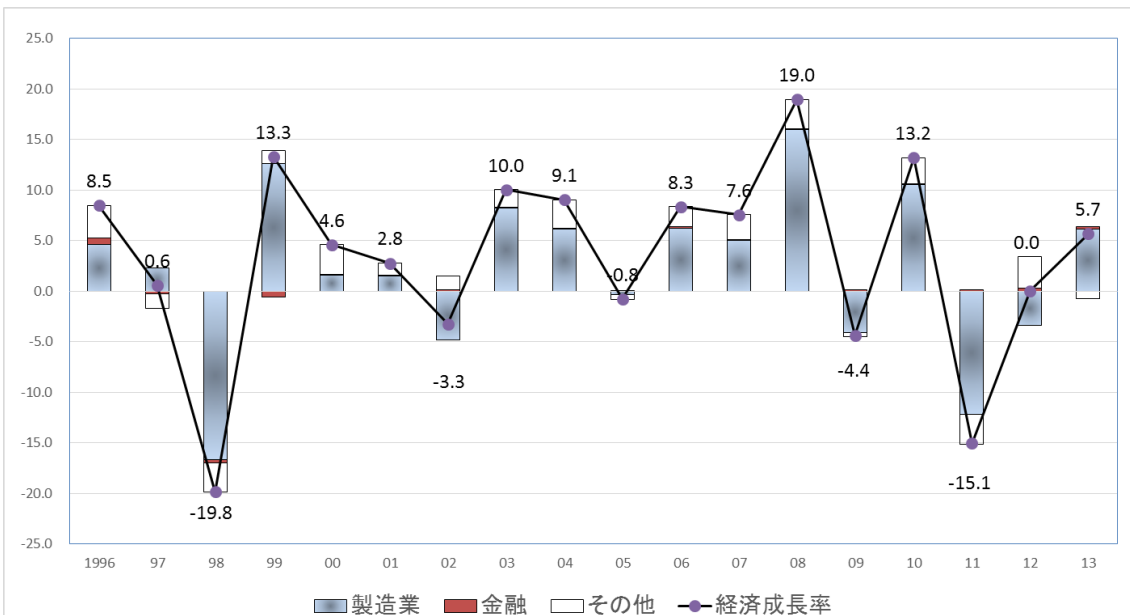
(出所) JCC経済調査会(1998)、(1999)、(2012a)より筆者作成。

(注) 1997、98年度の調査は製造業のみを対象としたもの。なお、1997年は税前損益ではなく、経常利益である。

表4-8 被災2県のGPP成長率(前年比:%)

	1996	1997	1998	1999	2000	2009	2010	2011	2012	2013
Ayutthaya県										
経済成長率	17.1	3.0	-7.6	8.2	13.5	-13.6	13.6	-14.5	1.9	7.5
製造業成長率	14.9	6.1	-12.0	13.0	12.1	-16.4	15.6	-19.0	-1.6	12.8
(製造業寄与度)	(9.9)	(4.0)	(-8.1)	(8.3)	(8.1)	(-12.3)	(11.3)	(-14.0)	(-1.1)	(8.6)
非製造業成長率	21.4	-2.7	1.6	-0.2	16.4	-5.2	8.6	-1.9	9.9	-3.5
Pathumthani県										
経済成長率	3.4	-1.1	-28.5	17.9	-2.8	8.1	12.7	-15.7	-2.1	3.6
製造業成長率	2.1	1.7	-33.0	25.7	-5.7	11.1	15.5	-15.7	-9.1	5.6
(製造業寄与度)	(1.4)	(1.1)	(-22.7)	(16.6)	(-3.9)	(6.8)	(9.7)	(-10.1)	(-5.9)	(3.4)
非製造業成長率	6.1	-6.6	-18.4	3.8	3.5	3.2	8.0	-15.7	10.7	0.6

(出所) NESDB「県民経済計算統計」より筆者作成。



(出所) NESDB「県民経済計算統計」より筆者作成。

図4-8 被災2県の経済成長率と製造業の寄与(前年比:%)

表4-9 洪水前後のタイへのFDIの状況

		2008	2009	2010	2011	2012	2013
全FDI	件数	838	614	856	904	1,357	1,224
	金額	351,142	142,077	279,233	278,447	548,954	478,927
日本からのFDI	件数	324	243	342	484	761	697
	金額	106,155	58,905	100,305	158,968	348,430	298,135
総固定資本形成(名目)		2,567,263	2,232,019	2,593,168	2,921,294	3,335,092	3,279,886

(注) FDIは、BOIによる承認ベースを集計したもの。総固定資本形成は国民所得統計ベースのもの。金額の単位は100万バーツ。BOI、NESDBの各ホームページより筆者作成。

表4-10 FDI(BOI承認ベース)のシェアの推移

(1) 件数

		2008	2009	2010	2011	2012	2013
被災2県	全体	11.7	12.0	13.8	13.8	14.8	19.1
	日系	21.6	23.8	26.5	24.2	25.7	23.8
Ayutthaya県	全体	7.4	5.3	7.7	8.2	9.7	13.0
	日系	13.8	13.7	16.6	17.2	18.0	16.1
Pathumthani県	全体	4.3	6.7	6.1	5.6	5.1	6.1
	日系	7.8	10.1	9.9	7.0	7.7	7.7
上記2県以外	全体	88.3	88.0	86.2	86.2	85.2	80.9
	日系	78.4	76.2	73.5	75.8	74.3	76.2

(2) 金額

		2008	2009	2010	2011	2012	2013
被災2県	全体	1.4	2.5	19.5	6.2	7.1	20.5
	日系	9.7	35.4	44.2	14.8	26.9	22.1
Ayutthaya県	全体	0.8	1.0	9.2	5.5	4.3	16.2
	日系	6.4	21.2	38.5	11.6	16.8	19.2
Pathumthani県	全体	0.6	1.6	10.3	0.8	2.8	4.2
	日系	3.3	14.2	5.7	3.2	10.1	2.9
上記2県以外	全体	98.6	97.5	80.5	93.8	92.9	79.6
	日系	90.3	64.6	55.8	85.2	73.1	77.9

(注) BOI承認統計より筆者作成。

表4-11 FDI件数(BOI承認ベース)の集中状況

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Chonburi県	15.4 (2)	13.9 (2)	13.9 (2)	16.7 (1)	15.3 (1)	19.9 (1)
Rayong県	14.3 (3)	9.8 (3)	10.0 (3)	10.8 (3)	12.5 (3)	16.8 (2)
Bangkok都	18.5 (1)	19.4 (1)	14.7 (1)	12.8 (2)	12.9 (2)	16.5 (3)
Ayutthaya県	7.4 (4)	5.3 (6)	7.7 (4)	8.2 (4)	9.7 (4)	13.0 (4)
Samutprakan県	5.0 (5)	6.7 (4)	6.5 (5)	6.7 (5)	5.1 (5)	6.3 (5)
Pathumthani県	4.3 (7)	6.7 (4)	6.1 (6)	5.6 (7)	5.1 (6)	6.1 (6)
ハーフィンダール指数	0.0948	0.0855	0.0726	0.0799	0.0779	0.1242

(出典) BOI資料により筆者作成。

(注) 各県の数字はシェア(単位:%)、()内は順位。

第5章 経済連携の進展に伴う地域の経済構造の変化：地域格差の動向

第1節 はじめに

生産における分業のあり方と、地域の中における経済格差との間には、どのような関係が認められるだろうか。生産の垂直分業が成立するためには、生産分業を行う地域間で賃金格差が存在することが必要である。また、生産の水平分業は、製品差別化を価格で行わない際には賃金格差を前提としないであろう。一方、GMS 地域において、生産分業が活発化し経済連携が進展すると、経済開発の遅れたラオス、カンボジア、ミャンマーといった国に産業が立地し、所得水準の上昇が期待される。このような低所得国の所得上昇は、地域内の格差縮小に寄与することが期待される。

また、第4章で議論したように、タイは GMS 地域の中で最も工業化が進んでいる。そのタイにおいては、地方に生産拠点が分散しているため、地域格差は縮小傾向にあることが期待されることから、近年地域格差がどのように進展をしているかが注目される。もし地域格差の縮小が顕著であれば、大都市圏である Bangkok 都へ労働力が集中する必要性はないことになる。

以上のような認識により、本章では、ここまで議論してきた GMS 地域の経済構造の変化が地域格差、すなわち地域間での所得格差としてどのように表れているかについて分析する。まず次節では、GMS 域内の格差の動向について、そして第3節においてはタイ国内の地域格差の動向について分析する。第4節はまとめとする。なお、GMS 地域の各国・地域の賃金水準を比較することはデータ面で難しいため、ここでは、1人当たり GDP あるいは域内総生産(GRP)で示される所得を用いて分析する。

第2節 GMS 地域の地域格差の動向

(1) 試算の前提

本節では、GMS 地域における所得格差について、Nozaki (2014a) で行った分析方法を踏襲しつつ、新たに計算し直すこととする。その理由は大きく2点ある。まず、Nozaki (2014a) では、2009 年までのデータで分析を行っているため、近年の生産分業の進展を見るには新しいデータで計算する必要があるためである。そこで、データは2012年まで延長することとする。次に、ミャンマーにおける人口統計の見直しを反映させる必要があるためである。ミャンマーでは、2014年に約30年ぶりに人口センサスが実施された。その結果、当該センサスが実施される前の時点では約6,000万人とされていた人口が2014年3月時点で5,148万人にとどまっていたことが明らかとなった。それを反映し、2012年の人口については、ADBのKey Indicators 2014では6,098万人であったのが、同2015では5,070万人と、約1,000万人下方修正されている⁹⁹。これまで人

⁹⁹ 水谷(2015)によれば、下方修正の理由として、近隣の先進 ASEAN 諸国に数百万人単位で出稼ぎ労働として流出し、国内の人口減となるような影響を受けたことを指摘している。

口が約 2 割過大に推計されていたということは、単純計算で国民 1 人当たり所得が約 2 割少なく計算されていたことになるため、GMS 地域の地域格差の推計を行う際には大きな影響が及ぶことが想定される。

(2) 試算の方法

ここでの地域格差の測定には、各国の 1 人当たり GDP を、人口ウェイトを加味してローレンツ曲線を近似し、そこからジニ係数を計算する形で行っている。なお、本節での議論においては、GMS5 による分析に加え、中国雲南省及び広西チワン族自治区の 2 地域を加えた GMS7 での分析も行った。

試算に際して問題となったのは次の 2 点である。まず、それぞれの現地通貨で表された GDP の指標を共通通貨に換算する時の為替レートの設定である。公式に発表された為替レートは、市場の実勢を反映しておらず、例えば過去のミャンマーの所得を公式発表の為替レートで換算すると、日本の 1 人当たり GDP を上回ってしまうケースもあったからである。そのためここでは、Nozaki (2014a) と同様の処理を行っている。つまり、国連が公表している購買力平価(Purchasing Power Parities, PPP)で購買力平価ベースの 1 人当たり GDP を計算した。さらに、国連の PPP においても欠損値がある¹⁰⁰。具体的には、1993 年以前のカンボジアと 1994 年以前のベトナムである。そこでその間については、カンボジア、ベトナムとアメリカのインフレ率を示す指標として、それぞれ GDP デフレーターを用いて PPP を補外した¹⁰¹。なお、雲南省、広西チワン族自治区については、それぞれ省・自治区の統計より人口及び GRP を用い、PPP は便宜上中国の PPP で代替した¹⁰²。

もう 1 点の問題であるミャンマーの人口については、まず、ADB の Key Indicators 2015 により 2010 年以降の推計値が掲載されているので、それを用いた。それ以前については、2010 年の人口をベースに、Key Indicators 2011 に掲載されている旧推計ベースの 1990～2010 年の人口増加率を割り戻すことにより推計した。

(3) 試算結果

GMS5 及び GMS7 について、それぞれ地域格差をジニ係数で示したのが図 5-1 である。それぞれの特徴は次の通りである。

①GMS5

¹⁰⁰ IMF の World Economic Outlook Database では、ドルベースの 1 人当たり GDP を推計しているが、ミャンマー、カンボジア、ベトナムの古いデータは欠損値となっている。

¹⁰¹ アメリカとのインフレ格差により PPP が存在する期間を推計したものは、必ずしも PPP と一致しないが、大幅な離れは見られなかった。補外期間は数年のため、この数値を利用することにした。

¹⁰² 雲南省については Yunnan Statistical Bureau (2015)、広西チワン族自治区については Guangxi Statistical Bureau (2015)による。

1990年代半ばまでは、ジニ係数が0.45を上回っていることからわかるように、非常に大きな格差が存在していたことがわかる。その後、徐々に格差は縮小に向かい、2005年に0.4を下回り、2012年には0.354となった。既述の通り、ミャンマーにおける人口統計の見直しに伴う低所得国であるミャンマーの1人当たり所得の増加により、Nozaki (2014a) と比べてわずかにジニ係数が小さくなっているが、その傾向自体は変わっていないこと、また2010年以降も同じ傾向が続いていることが確認された。一方で、2012年時点においても、依然かなり大きな格差が残されていることが明らかになった¹⁰³。

1990年から2012年への変化を、ローレンツ曲線を描いて考察してみよう(図5-2)。まず、GMS5の1990年のローレンツ曲線からわかるように、1990年代の地域格差が非常に大きい時期においては、タイのみが相対的に経済開発を進めており、他の4か国との差が大きかったことがわかる。タイ以外の4か国は、ローレンツ曲線の傾きがほぼ等しいことから、特に特定の国において経済開発が遅れているというよりは、全体的な傾向として遅れていたことがわかる。それに対して、2012年は、タイ以外の4か国でローレンツ曲線の傾きが急になっていることから、この間いずれの国もタイよりも経済発展が進んだことを示している。特に、ベトナムは近年タイとの差を縮めている様子が見えてくる。このように、第2章での生産分業の議論で示した通り、タイとベトナムの間には依然賃金格差が残されているため、多くの労働集約産業、資本集約産業でも垂直分業が行われていると言える。一方で、所得水準の上昇はベトナムにおいて産業の高度化が進んでいることを意味し、品目によっては水平分業が起きつつある可能性がある。このように、タイとベトナム間の地域格差は、第2章での分析と整合的であると考えることができよう。また、ベトナム以外の3か国については、少しずつタイとの格差を縮めつつあるものの、依然その格差は大きいため、生産分業が起きていても賃金格差に基づく垂直分業が中心となっていると考えられる。

なお、2012年のローレンツ曲線から明らかな通り、この年の所得水準が最も低いのはカンボジアとなっており、Nozaki (2014a) の分析における最終年の2009年において示されていた、ミャンマーが最低所得水準国に留まっていたとの結果と異なるものとなっている。これは、当然人口統計の見直しによるところが影響しているものと考えられるが、今回の推計においても2009年時点ではミャンマーの方が所得水準は低くなっているため、近年ミャンマーにおいて所得上昇が起きており、それが寄与している部分もあると考えられる。

②GMS7

¹⁰³ なお、IMFのWorld Economic Outlook Databaseにより、2012年の名目1人当たりGDP(ドルベース)でジニ係数を計算すると、0.356と、PPPで計算したものとはほぼ同じ水準となった。

図 5-1 で見られる通り、中国の雲南省、広西チワン族自治区を加えてジニ係数を計算すると、1990 年代半ばまでは GMS5 とほぼ同じ動向で、ジニ係数は 0.45 を超えていた。2012 年時点でも 0.310 と必ずしも小さいとは言えないが、GMS5 と比べて格差縮小のペースがやや速い。これは、ローレンツ曲線を描いた図 5-3 で明らかな通り、中国の 2 地域がより速いペースで所得の上昇を実現していることによる。すなわち、両地域とも 2012 年にはタイに次ぐ所得水準でベトナムよりも高いことが、GMS5 に比べ GMS7 の格差が小さくなる要因となっている。特に、広西チワン族自治区は、1990 年にはミャンマー、カンボジアに次ぐ低所得地域であったが、2001 年以降タイに次ぐ高所得地域となり、2012 年にはタイの 1 人当たり GDP の 63.6% に達している。このように、中国の 2 地域を加えた形で GMS 地域を見ると、その地域格差は平準化がより進んでいることが明らかとなった。

(4) 後発地域の工業化と今後の格差の見通し

ここまで見た通り、GMS 地域の後発国においても、1990 年代後半以降、経済成長が進んでおり、地域格差は徐々に縮小してきている。そこで、現在も残る格差が、今後も賃金格差を通じて垂直的な生産分業に寄与し得るかどうかについて検討する。

賃金の格差は、第 3 章のラオスの経済特区の分析でも議論した通り、生産の垂直分業の進展等を通して、後発国の工業化に寄与することが期待できる。さらに、そうした低賃金労働力が農業部門から供給することができれば、当該国の平均所得の上昇を維持しつつ工業化を進めることができる。図 5-4、図 5-5 は、GMS5 か国における所得(PPP で換算した 1 人当たり GDP)と農業生産比率、農業就業者比率の関係を示したものである。これらの図によれば、ペティ=クラークの法則に従い、所得の上昇に伴い農業生産比率、農業就業者比率とも低下していることが確認される。図からわかる通り、GMS 地域の後発国が現在のタイと同じ程度の農業の生産比率、就業者比率に向かうにしても、当面、農業部門から工業部門にシフトすることが可能である。従って、今後数年間は農業からのシフトにより労働集約型の製造業の発展が期待できるであろう。

ただし、ここで注意すべき点として、タイにおいて工業化が進んでいるにもかかわらず、一定程度の農業部門の存在がタイ経済を下支えしていることがあげられる。つまり、GDP に占める比率では約 10%、就業者比率では 40%弱で下げ止まっている。これは、農業の 1 人当たり生産性が製造業やサービス産業と同程度の速さで改善していることを意味している。こうした状況が長期的に持続可能なかどうかは明らかではないが、タイ以外の 4 か国においても、農業が重要な産業であり続ける可能性は高く、農業部門からの労働供給が可能となる人数は、見かけの農業就業者数ほど多くないと考えられる¹⁰⁴。従って、タイの後を追うベトナムにおいては、当面は農業部門からの労働供給が継

¹⁰⁴ タイやミャンマーでは、鉱物資源に依存する産業(分類上は第 2 次産業)が存在するため、そこでの労働需要を考えると、製造業部門に労働供給できる余地はより小さくなると

続可能であると考えられるが、中期的には、製造業部門内での生産の高度化等による所得の増大が期待されるであろう。

第3節 タイにおける地域格差の動向

(1) 既存の実証研究

第4章で見た通り、タイでは1980年代の後半に製造業の生産拠点の地方分散が進み始めた。所得の上昇が見込まれる製造業への雇用機会が発生することにより、地方の所得の増加が見込まれるとともに、物流等の製造業に関連するサービス産業はそれから多少遅れて立地していくことが考えられることから、地域経済全体で考えれば、1990年代に地方経済の活性化、すなわち地域格差の縮小が起きていたことが想定される。

1980年代以降にタイが高度経済成長期を迎えたことに伴い、1990年代以降、いくつかの実証研究が行われてきた。例えば、池本(2000)は、拡大傾向にあったタイの地域格差が1990年代に入って縮小を迎えたと指摘しており、石井(2002)も1990年代に入り地域格差が縮小したことを確認している。しかし、同時に石井(2002)は地域格差の縮小は短期的であり、クズネッツの逆U字仮説が妥当すると判断するのは時期尚早との見解を示した。野崎(2007)は、データを2006年まで延ばした上で検討を試みたが、時系列で見た場合にアジア通貨危機時の影響と考えられる不規則な動きがあったため、1990年代半ば以降タイの地域格差は縮小傾向にあるものの、逆U字仮説の妥当性については検討していない。そこで、本節では、データを2013年まで延ばして検討することとする。

(2) 分析の方法

地域格差の測定は、前節でGMS地域の地域格差を計算した方法に従い、タイ政府国家経済社会開発庁(NESDB)が作成する域内総生産(GRP)から、地域別人口を加味してローレンツ曲線を近似し、そこからジニ係数を計算した。その際、地域区分は第4章同様、NESDBによる7地域(東北、北部、南部、西部、東部、中部及び大バンコク圏)とした¹⁰⁵。なお、データについては、1995年以降は現在長期時系列として公表されている2002年基準のデータ、それ以前は1988年基準のデータで分析した。

(3) 分析結果

①長期的な傾向

地域格差の長期的な動向を示すのが図5-6である。これによれば、1980年代前半に

考えられる。

¹⁰⁵ 野崎(2007)は、家計調査との関係进行分析するために、タイ政府統計局の分類による5地域で分析を行っている。そのため、本章での分析結果と多少異なる動きをすることが想定される。

0.4 前後で推移していたジニ係数は、1980 年代後半以降増加し、1995 年には 0.505 と 0.5 を上回る水準に達した。野崎(2007)で論じた通り、1 人当たり GRP を用いた格差水準は、家計調査等による計算と比べて過大に推計される特徴を有するのは事実であるが、同じように 1 人当たり GDP で計算した GMS 地域の地域格差と比べてもこの時期のタイ国内の地域格差は大きなものであったことがわかる。ジニ係数はそれ以降徐々に減少していき、2013 年には 0.367 と依然高水準にあるものの、2010 年以降 0.4 を割り込むなど格差の縮小傾向が続いている。この間、1997 年～2000 年のアジア通貨危機時には大幅な格差縮小と再拡大を伴うが、総じて見れば、縮小傾向にあることが確認される。

以上のように、既存研究が 1990 年代に入って地域格差が縮小局面に入った可能性があると指摘している点に関して言えば、今回の推計は 1990 年代半ばに縮小局面に入ったという結果になっている点は若干異なるが、総じて見れば概ね既存研究の示唆に沿った結果といえることができる。また、野崎(2007)がアジア通貨危機の影響により地域格差の動向が読み取りにくくなっているとの指摘をしている点に関しては、第 4 章で指摘した通り、アジア通貨危機はサービス業等の非製造業に対してより深刻な影響を及ぼしたため、大バンコク圏を中心とした高所得地域に強い影響が及び、1997～98 年は一時的に長期的な傾向以上の格差縮小が起きたものと考えられる。その結果、経済危機の影響から回復の動きに向かった 1999 年には格差がいったん再拡大し、改めて長期的な縮小傾向に戻ったと考えることができる。なお、この期間は、経済危機の影響により所得水準が名目 1 人当たり GDP、PPP 換算の 1 人当たり GDP とも減少し、地域格差がピークとなった 1995 年よりも低い水準になったため、後述する通り、逆 U 字仮説に従う場合、いったん格差の水準も 1990 年代初めの水準まで低下し、改めて上昇したという説明が可能である。

②製造業の生産拠点シフトとの関係

次に、こうした地域格差の動向と第 4 章で論じた製造業の生産拠点のシフトとの関係を考えてみよう。製造業生産の大バンコク圏への集中は、1980 年代後半まで続き、7 地域で見た場合のハーフィンダール指数(H_7)は、1987 年に最大値を取り、その後徐々に低下していく。つまり、GRP ベースで見た地域格差は、製造業生産の集中と比べて 8 年の時間差を経てピークを迎えたことになる。これは、製造業生産は GDP の主要構成項目であるものの、製造業の進出に伴い時間差を経て、物流や対企業サービスといった製造業をサポートするサービス産業が立地するようになり、それらの活動に伴う所得上昇が付随したためであると考えられる。つまり、製造業生産の分散は 1980 年代後半から始まったことから、製造業生産に限ってみれば、格差のピークを 1980 年代後半に迎えたと考えられる。しかし、その後も 1990 年代半ばごろまでは製造業に関連するサービス産業等、より付加価値生産の高い産業の大バンコク圏への集中が続いたため、地域所得全体としての格差のピークは、製造業生産よりやや遅れてピークを迎え

たものと考えられる。その結果、全国的に見た場合の地域格差は 1990 年代半ばより縮小傾向に向かったものと考えられる。

一方、生産拠点、特に主要港であるレムチャバン港の立地する東部地域にシフトしていき、それが地域格差の動向に影響を与えている点は興味深い。つまり、東部地域の発展が地域格差縮小に寄与していると考えられる。図 5-7 は 1981 年、格差が最大であった 1995 年及び最新の 2013 年におけるローレンツ曲線を描いたものである。ここから明らかなように、東部地域は、従来から大バンコク圏に次ぐ所得水準の高い地域であったが、2013 年には、最も所得の高い地域となっている。大バンコク圏/東部地域の 1 人当たり GRP 比を見ると、1981 年には 2.4 倍だったものが、1995 年には 1.7 倍に縮まり、2012 年に逆転し、2013 年には 0.87 倍となる。この間、製造業の生産比率が東部地域にシフトする中で、それに追随する形で関連するサービス産業の立地も進み、大バンコク圏を上回ることとなり、そのことが地域格差の縮小に寄与していることがわかる。

なお、他の地域の変化を見てみても、1981 年と 2013 年の違いは、東部地域の所得増加によるところが大きいことがわかる。つまり、所得の低い東北地域や北部地域においては、1980 年代～1990 年代は、農業への依存度が高く、その結果高所得地域での工業化が進むのに伴い、地域格差を拡大させる方向に寄与したが、その後大バンコク圏との関係では格差を縮小させつつあり、徐々に工業化が進みつつあることがわかる。

③逆 U 字仮説

1990 年代半ばに地域格差が縮小局面に入ったとみられることは、タイの地域格差の動向がクズネッツの逆 U 字曲線に当てはまると考えられることを示唆している。これをより正確に表現すれば、図 5-6 のように時系列で見るのではなく、所得水準と格差の程度との関係で見なければならない。そこで、横軸に名目ドルベースの 1 人当たり GDP を取った場合と、横軸に PPP で換算した 1 人当たり GDP を取った場合に分けた上で、縦軸にジニ係数を取って散布図を描く。その際、速水(1995)によれば、クズネッツの逆 U 字曲線を 2 次関数で近似していることから、ここでも同様に 2 次曲線で近似する。また、所得分布は対数正規分布に従うと考え、対数形で推計するためジニ係数(GINI)は%表示とした。その結果が図 5-8 及び図 5-9 である。

それによると、名目では、

$$\ln(\text{GINI}) = -0.2019 \ln(y_n^2) + 3.0624 \ln(y_n) - 7.0652 \quad (R^2 = 0.8583)$$

PPP 換算では、

$$\ln(\text{GINI}) = -0.1895 \ln(y_p^2) + 3.0883 \ln(y_p) - 8.7141 \quad (R^2 = 0.8062)$$

となった。ここで、 y_n は市場レートで換算したドル表示の名目の1人当たりGDP、 y_p はPPP換算でドル表示した1人当たりGDPである。

これらによれば、2次関数の軌跡に従う形で、所得の上昇に伴い地域格差は拡大し、格差が最大値となる所得を超えた後、縮小傾向に向かうことが確認された。なお、格差が最大となるのは、名目のGDPでは1,966ドル、PPP換算では3,458ドルとなる¹⁰⁶。この所得水準は、前者では1992年頃、後者では1993年頃の所得水準となる。以上のように、タイにおける地域格差は、クズネッツの逆U字曲線に従って変化しており、1990年代前半から半ばにかけてピークとなり、現在のタイは地域格差の縮小局面にあることが確認された。

第4節 まとめ

本章では、GSM地域としての地域格差とその中で最も経済発展が進んでいるタイの国内における地域格差を分析した。まず、GMS地域における地域格差は、域内での生産分業が進んでいる中で、格差が存在するために垂直分業に見られるように経済連携が進む面と、経済連携が進む中で低所得国の産業高度化に伴い所得水準が上昇し、格差が縮小するという、双方向の関係が考えられる。1990年代半ば以降の地域格差縮小の動きは、こうした状況が並存する形で起きていることを示している。同時に、2012年時点でもなお、相当程度の格差が存在していることから、当面所得格差を背景とした生産の垂直分業が発生、継続することが想定される。ただし、その際の労働供給について、農業就業者のほとんどが他の産業に移動するわけではなく、農業部門に相当程度残る可能性があることをタイの事例が示している点に注意が必要であろう。

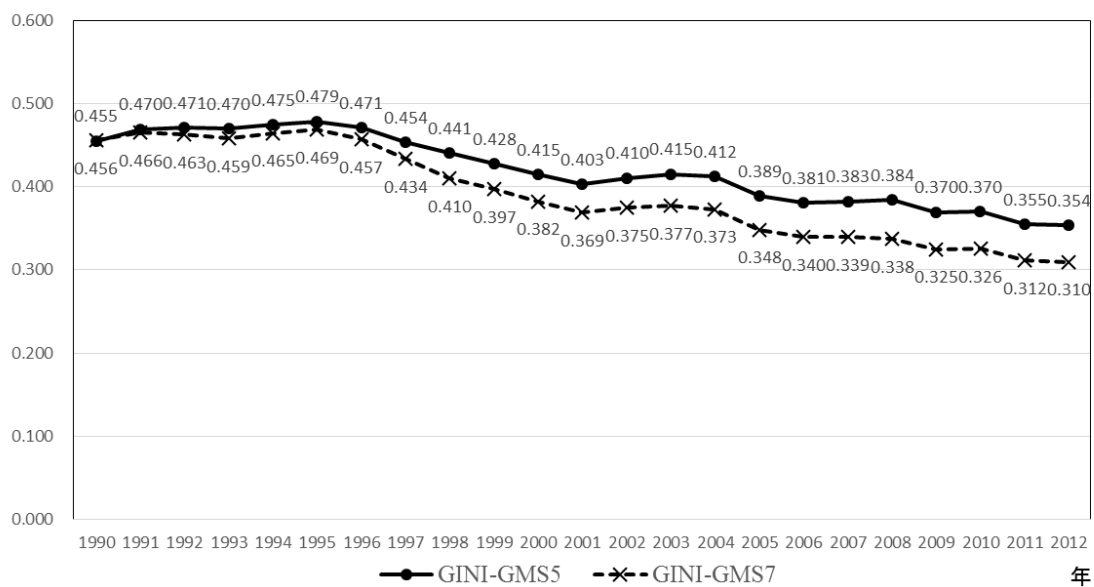
また、雲南省及び広西チワン族自治区という中国の2地域を組み入れることにより地域格差の動向を違った形でとらえることができることが明らかになった。両地域の経済発展の速さは著しいものがあり、そこには製造業生産の高度化やタイ、ベトナム等との生産分業の発生が起きている可能性がある。本論文ではこの点について十分に分析できなかったが、データの収集も含め、今後の課題となろう。

次に、タイの地域格差については、長期的に輸出志向工業化が進む中で地域格差が拡大し、1990年代前半から半ばにかけてピークを迎え、近年は縮小局面にあることが確認され、所得との関係を見れば、クズネッツの逆U字曲線に当てはまることが分かった。その背景としては、野崎(2007)でも指摘した通り、基礎教育を中心とする教育の普及や地域開発といった政策の効果によるところが大きいと考えられる。一方で、大きな枠組みとして、1980年代にそれまでの輸入代替政策から輸出志向工業化に政策を転換することにより、結果として地方に製造業の生産拠点を分散させたことが、関連するサ

¹⁰⁶ ここでは、第2節同様、国連のPPPを用いている。PPPは、例えばIMFも推計しているが、推計機関により推計値が異なる。そのため、ここでの換算された1人当たりGDPは国連のPPPによるものであることに注意する必要がある。

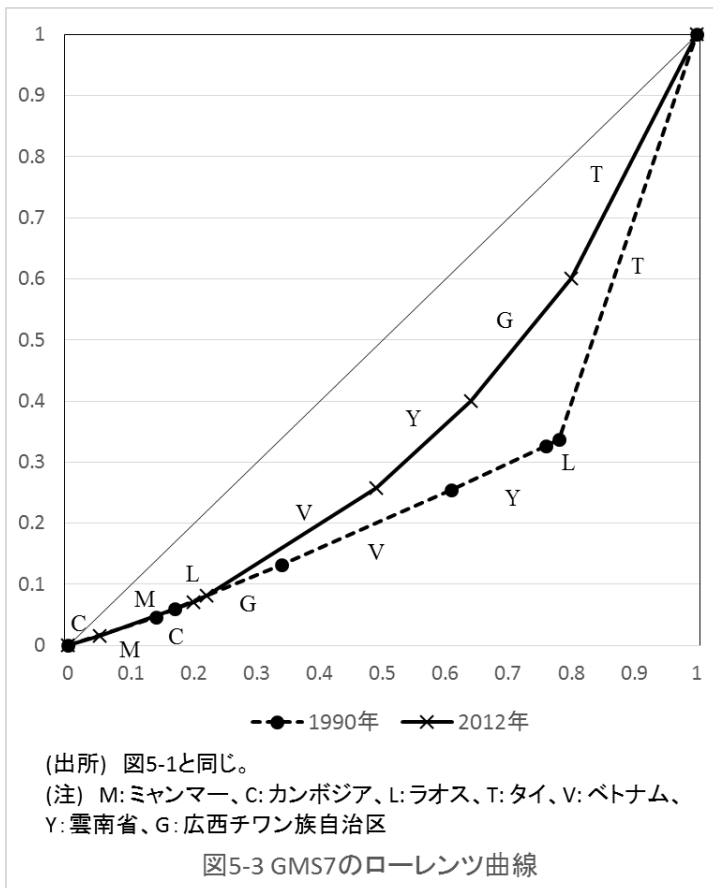
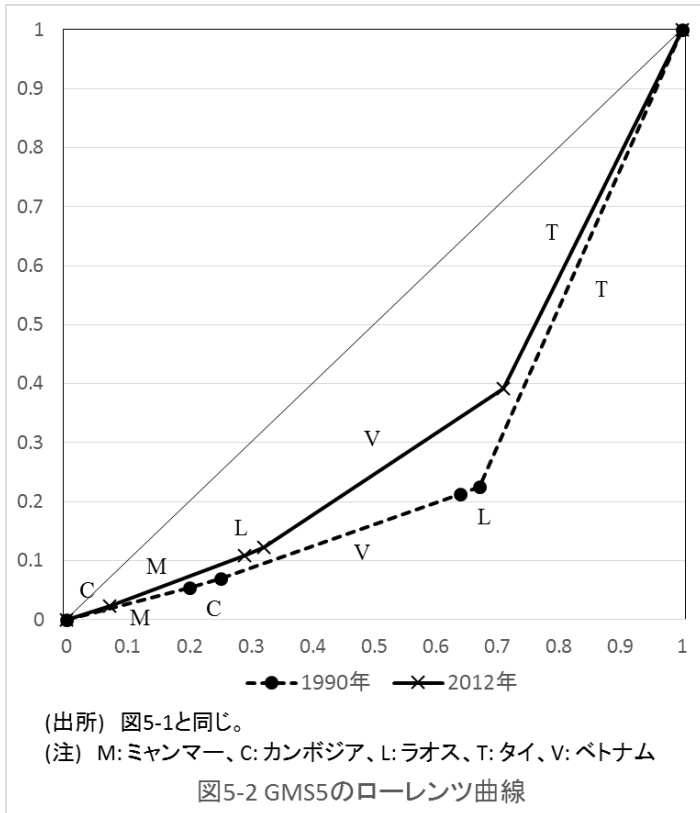
ービス産業の立地も含めて地方の所得上昇に寄与し、地域格差を縮小させたことということもできよう。

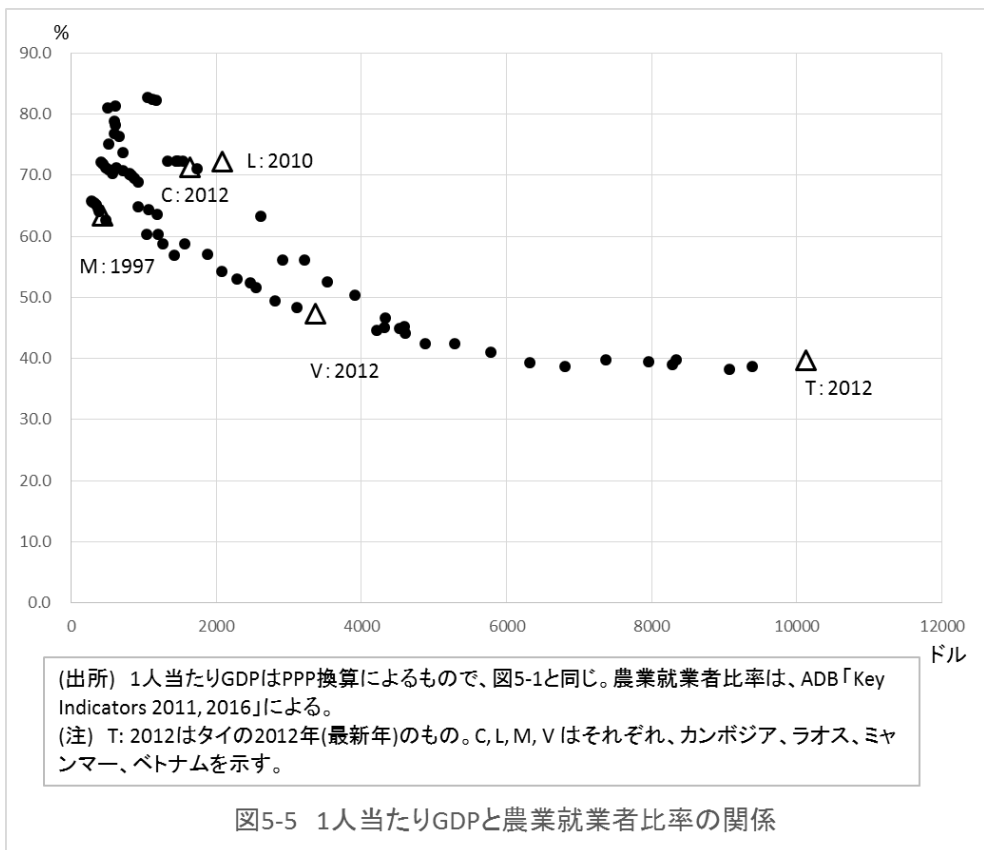
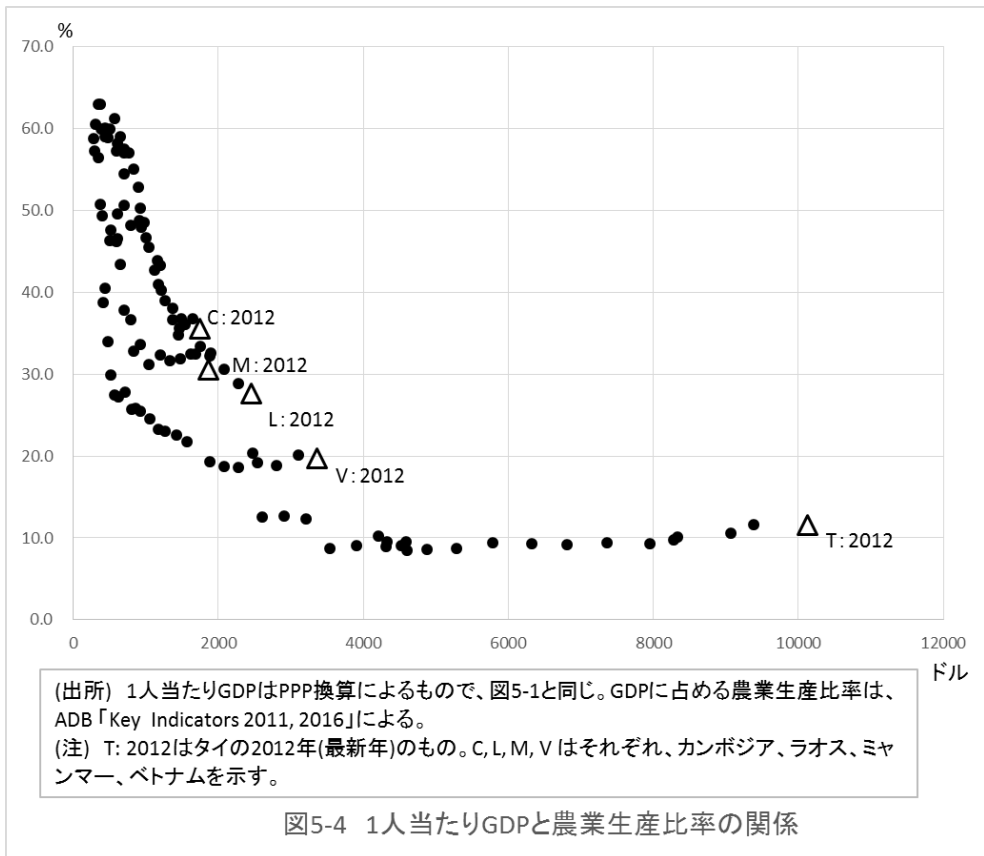
こうしたタイの経験は、タイの周辺国でも起きることが想定される。例えば、第3章で経済特区の役割を分析したラオスにおいては、現在はまだ所得水準が低く、経済発展に伴い地域格差が拡大する局面にあると考えられる。実際に、主にタイとの国境付近に立地する SaSEZ や VITA パークのように、Vientiane や Savannakhet といった一部の都県に製造業は集中しているものと考えられる。こうした局面では、地域格差は拡大傾向にあるだろう。しかし、ラオス政府が目指すように、ベトナムや中国雲南省等との経済連携の進展など、他の地域でも製造業立地が進んでいけば、ラオス全体としての所得水準が上昇するとともに、ラオス国内の地域格差も縮小に向かうようになると期待される。



(出所) ADB「Key Indicators 2011, 2015」、IMF "World Economic Outlook Database (Oct. 2016)", Yunnan Statistics Bureau (2015), Gwangxi Statistics Bureau (2015)により筆者作成。

図5-1 GMS地域における地域格差の動向





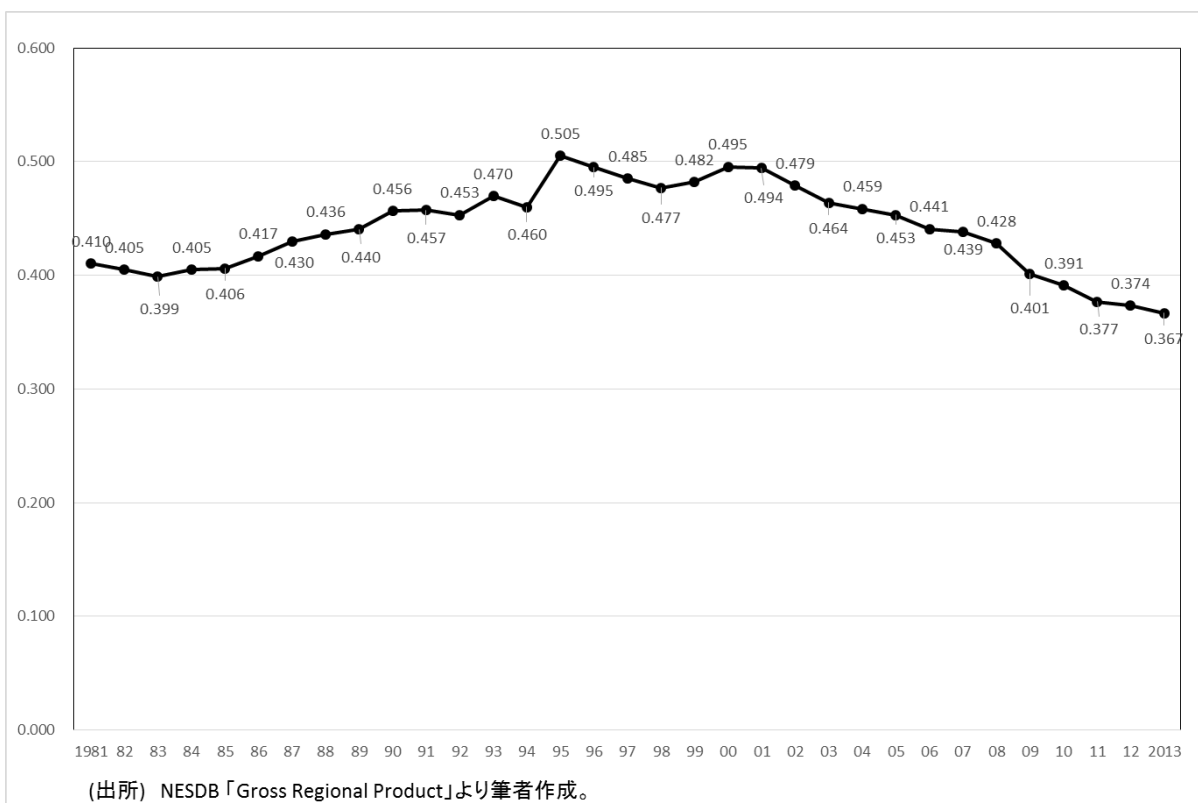


図5-6 タイの地域格差(ジニ係数)の動向

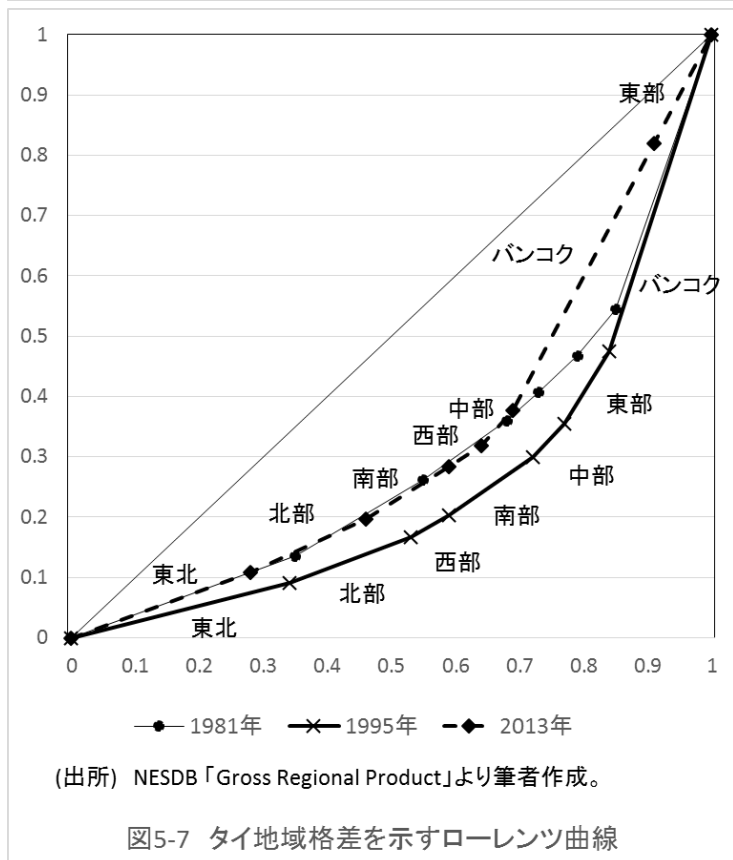
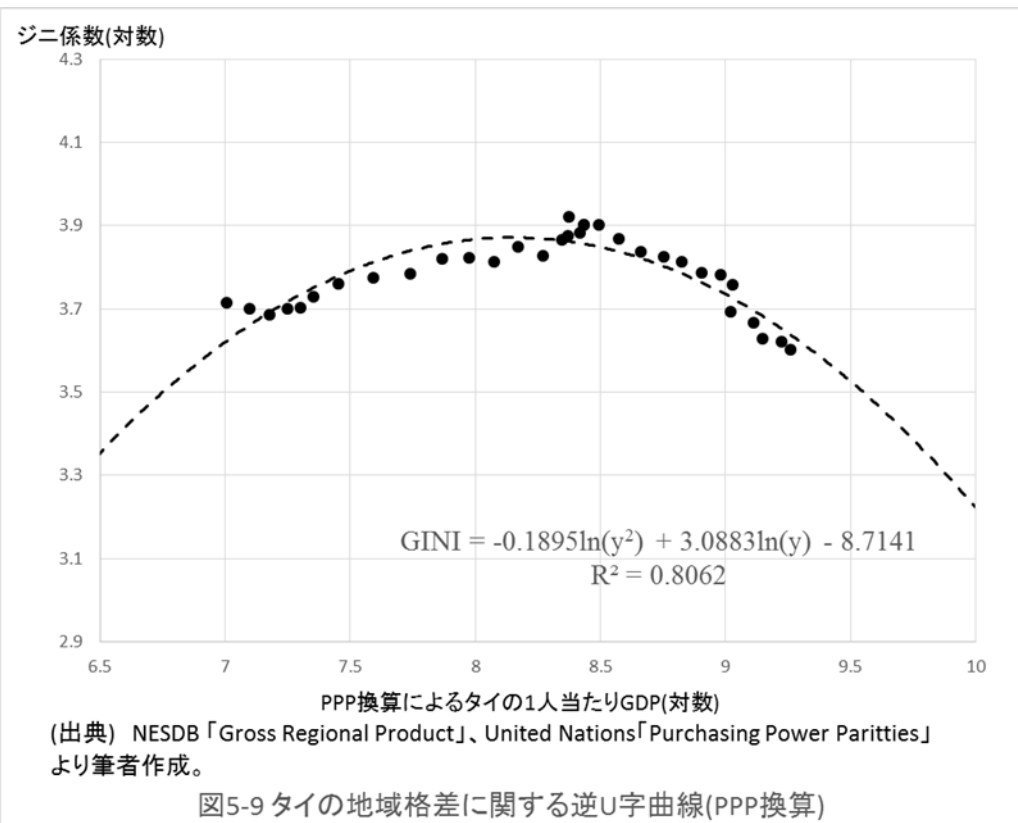
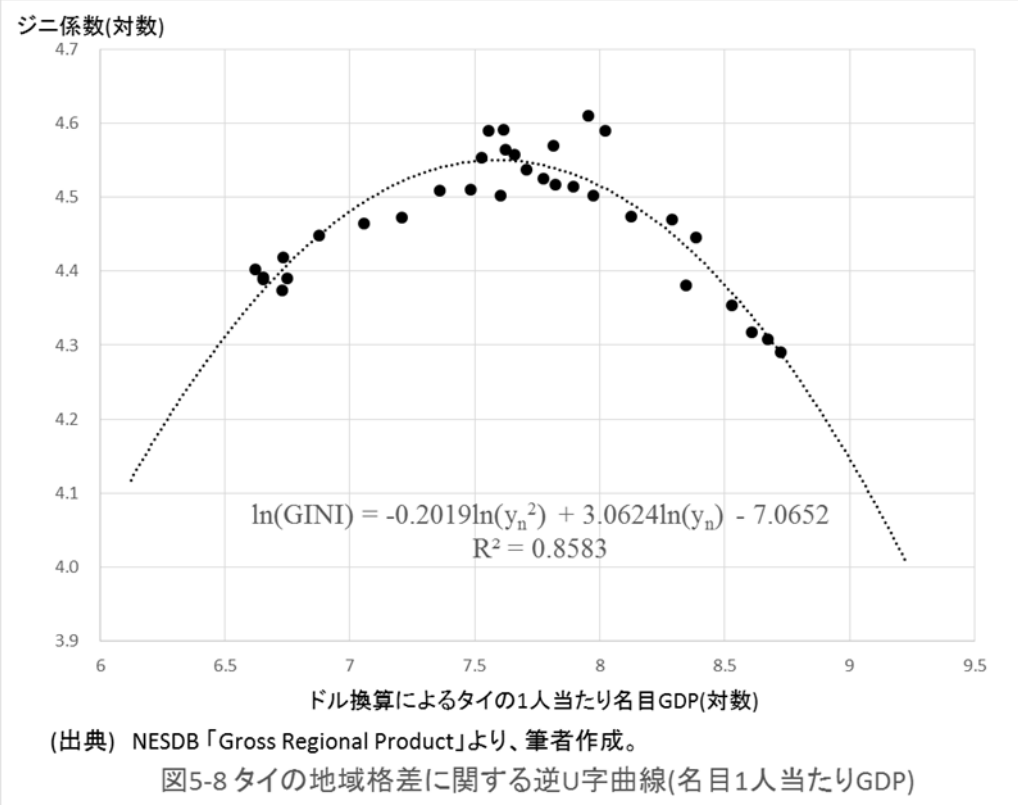


図5-7 タイ地域格差を示すローレンツ曲線



第6章 結論と今後の課題

第1節 結論

本論文では、経済連携が進む拡大メコン地域(GMS 地域)において、どのような形態の連携がどの程度進捗しているかを明らかにするとともに、そうした連携が GMS 地域の経済構造にどのような影響を及ぼしているかを明らかにすることを目的に分析を進めてきた。本論文の分析を通じて、以下の諸点について明らかにすることができたと考える。

まず、第2章において、GMS 地域の経済連携の現状について分析した。GMS 地域の経済連携の進展は、域内貿易比率の上昇によって示される。それによると、現時点では域外との貿易に比べてそれ程多くはないものの、その比率は長期的な趨勢としては上昇傾向にあるといえる。また、現在でもミャンマーの天然ガスやラオスの鉱物資源のように天然資源に依存する貿易が重要な地位を占めていることも事実であるが、その一方で、工業製品の域内貿易が増加傾向にあることも間違いない。そこで、この工業製品の域内貿易の状況を見るために、1つは労働集約産業としての衣料品産業を、もう1つは資本集約産業としての自動車産業をそれぞれ例にとり、比較分析を行った。そこから得られた興味深い結果としては、衣料品産業では、生産の垂直分業、水平分業の両方が起きていることが示されたのに対し、自動車産業では、垂直分業は起きつつあるものの、水平分業は起きていないことが明らかになった点である。このような結果を、貿易統計の詳細な品目分類によって確認をしたことと、グラビティ・モデルによって推計をしたことという、異なる2つの分析手法によって導いている点が、本論文の主要な貢献である。

第3章以降は、GMS 地域の今後の経済連携の進展に向けた各構成国あるいは構成国間の経済構造について分析した。ラオスの経済特区を分析対象とした第3章では、内陸国であり人口集積も小さいラオスが工業化による経済発展を目指す場合に、経済特区は限られた政策手段の1つであると考えられるため、この効果や有効性を検証した。こうした検証は、GMS 地域の経済連携を考察するうえで重要であると考えられるからである。本章では、ラオスが経済特区を設置するにあたり、周辺国、特にタイとの経済連携を意識している点について指摘した。メコン川第2国際橋の建設による東西経済回廊(EWEC)としての位置付けで最初の経済特区であるサヴァン・セノ特別経済区 (SaSEZ)が設立されたことから明らかな通り、タイとの国境に立地してタイとの取引を行うために重要なのはタイの整備されたインフラであることを示した。これは、ラオス国内のインフラ整備の遅れを補完する効果を有していることが分かった。ラオス国内の他の多くの特区においてもタイとの国境、特にメコン川を横断する国際橋の近くに立地していることが明らかにされた。

第4章では、GMS 地域の経済連携において中心的な役割を果たしているタイにおいて、製造業の生産拠点がどのように変化しているかについて分析した。まず、長期的な視点から、Krugman and Elizondo モデルがタイに適用できるかどうかについて検討した。その結果として、港湾を輸出市場との窓口という視点で捉えれば、貿易自由化に伴い生産拠点は国境に向かって移転するという同モデルがタイでも起きていることを明らかにした。一方で、

GMS 地域の経済連携という点では、周辺国との国境に向かう生産拠点の分散も起きつつある可能性を指摘した。このように、貿易政策の変更に伴う生産拠点の分散化の流れの中で、周辺国との経済連携強化がタイ国内の生産構造に影響を及ぼす可能性があることを指摘した。

このような貿易自由化が生産拠点を決定する形に対して、前章の第 3 章では、ラオスにおいて、輸入代替工業化の効果を待つことなく、輸出志向工業化により経済政策としての経済特区の導入が図られていたことから、生産拠点が国境に分散する結果がもたらされていた。貿易と生産拠点の立地の関係については、タイとラオスではやや性格を異にする面もあるが、いずれの国においても生産拠点の分散が貿易と関わって進展してきたことは共通している。

次に、短期的な要因として、2011 年に起きた洪水被害の影響について検討した。それによると、被災県に再度投資をする動きは一定程度存在し、当該地域の生産拠点としての重要性は示されたものの、完全に投資が戻るような状況にはなく、洪水のリスクの小さい地域に移転が進んでいる可能性が明らかとなった。ただし、その際、周辺国との国境地域への投資が急増したという明確な証拠を見つけることはできなかった。これは、企業の生産ネットワークの形成が、長期的な視点に立って行われるものであるため、洪水被害等の特殊要因からは大きな影響を受けないことを示唆するものである。

第 5 章では、経済連携の進展との関係で、GMS 地域及び最も経済発展が進んだタイにおける地域格差を分析した。GMS 地域の格差については、経済連携が進む中でタイの周辺にある低所得国の所得水準が上昇し、徐々に地域格差が縮小している様子を明らかにすることができた。今後、周辺国における産業構造の高度化が、製造業の水平分業をもたらす可能性が出てくるであろう。一方で、現在においてもなお相当程度の格差が存在していることは、今後も労働集約的な産業が周辺国に立地していく可能性があることを示している。

タイの地域格差については、域内総生産(GRP)ベースでの分析によるものではあるが、1990 年代半ばに地域格差がピークを迎え、その後縮小傾向に向かっていることを明らかにするとともに、既存研究では結論付けられなかった逆 U 字曲線に沿った動きを示すことができた。また、第 4 章で見た製造業の生産拠点の分散に沿った形で地域格差が縮小していることも明らかにしつつ、経済構造の変化を多面的に分析した。

以上の分析は、今後さらに経済連携を強め経済発展が進むことが期待される GMS 地域の経済構造を分析するという意義を持つ。さらに、今後 GMS 地域と類似の経済発展を目指す地域、例えば多国籍企業により工業化の進んだ国の隣国がその国との経済連携を活用しながら経済開発を進めようとする場合に、その現状分析や政策評価を行う際のモデルになるものであると考える。

第 2 節 今後の課題

本論文では、可能な限り多様な切り口から GMS 地域について分析してきたため、今後の

研究に向けた様々な課題も明らかになった。最後にそれらを整理しておくこととする。

まず、本研究の主要部分となる第 2 章の GMS 地域の経済連携の動向分析について、衣料品産業と自動車産業に限定している点である。これらは、それぞれ労働集約産業、資本集約産業を代表する産業であると言うことはできるであろうが、各 1 産業のみの分析というのは十分ではないであろう。製造業の製品についてそれぞれ労働集約産業、資本集約産業に分類した上で、可能な限り包括的に分析することが望ましいのは言うまでもない。また、本分析の限界として、データの利用できる期間の問題がある。この第 2 章の分析では、HS-2 桁で推計したグラビティ・モデルでも、データ期間は 2012 年までであった。しかし、トヨタ紡織のラオス工場が生産ラインの一部をラオスに移転させたのが 2014 年であったように、自動車産業に限っても近年になって新しい生産拠点の分散が進んでいる¹⁰⁷。従って、2013 年以降には、タイとベトナム間だけでなく、タイとラオス、カンボジアとの経済連携が進んでいる可能性が高い。データが十分な推計期間を確保できるのを待って、改めて分析を行えば、より進んだ状況が明らかにできると期待できよう。

次に、第 3 章で行った経済特区の役割の分析はラオスのみを対象として行っている点である。カンボジアでもタイやベトナムとの国境において経済特区が設立され、企業の立地が進んでいる。カンボジアはラオスと異なり港湾を有するという経済的優位性を有するものの、ラオスのように鉱物資源の開発が行われていないこともあり所得水準はラオスを下回っているのが現状である。一方で、地理的な距離としては、ラオスの各経済特区よりも産業集積が進むタイ東部地域、ベトナムの Ho-Chi Minh 市やその周辺から近いというメリットを有している。これらの経済特区がタイやベトナムとの経済連携にどのように貢献しているのか、その進展のためにはどのような政策課題を持つのか、今後の分析が期待される分野である。

一方、ミャンマーの経済特区は、Dawei、Thilawa とともにタイとの国境に立地していない。タイとの国境付近に経済特区を設立するという話はあってもなかなか具体化していない。これには、ミャンマーにおける民族対立といった政治的な要因が関係していると考えられるが、Dawei の開発にタイ政府が積極的に関与していることから考えられるように、タイとの経済連携が念頭にあることは間違いないであろう。ミャンマーはロジスティック・パフォーマンス・インデックス(LPI)で見て、総合順位もインフラ整備状況もラオスを下回って GMS 地域では最下位である。このような状況で経済特区がどのように機能するのか、今後注目すべきである。

第 3 章及び第 4 章では、経済連携の進展に伴う経済構造の変化について分析を行った。ここでは、データ収集上の制約から経済発展が最も進んだタイを主たる分析対象にしてき

¹⁰⁷ その他にも、例えば 2012 年 12 月に、タイとの国境に近いカンボジアのコッコン経済特区に矢崎総業が自動車用ワイヤーハーネスの工場を建設し、タイの自動車メーカーに製品の供給を始めている。(株式会社大林組 2013 年 1 月 11 日付プレスリリース、http://www.obayashi.co.jp/news/news_20121227_1, 2016 年 10 月 28 日閲覧)。

たが、周辺国においても経済特区の稼働の影響を含め、どのような生産拠点の分散が起きているのかを見る必要はある。一方で、タイの経験を踏まえると、周辺国の所得水準からは地域格差が依然拡大局面にあることが予想される。経済特区の設置など、政策的に産業の分散が進められる中でタイとは異なる傾向が見られるのか、データが揃うことが必要ではあるものの、研究対象としては興味深い。

なお、タイの地域格差について、その動向を明らかにしてきたが、所得水準の上昇に伴う地域格差の縮小に対して、教育や地域振興策がどのような効果を及ぼしたのかについては、具体的な形で分析がなされていない。本論文では、製造業の生産拠点のシフトや周辺国との経済連携という動きの中で地域格差がどうなっているのかという文脈においてを分析対象に限定したためであるものの、地域振興という政策課題としては今後より詳細な検討が必要であろう。

最後に、本論文の分析で明らかになったことは、GMS 地域の分析において、雲南省や広西チワン族自治区といった中国の 2 地域の関与が小さい点である。しかし、本論文では、データの制約の関係から部分的にしか扱うことができなかった。今後、中国の省別のデータの拡充及び公表が行われれば、よりダイナミックな分析が行えると期待される。

参考文献リスト

【和文】

- 池本幸生(2000)「タイにおける地方間格差の多様性」大野幸一編『経済発展と地域経済構造—地域経済学的アプローチ—』アジア経済研究所, pp. 59-81.
- 石井信行(2012)「大洪水にもめげず好調なタイ経済—マイペンライの強さと冬に備えるDNA—」『グローバル経営』日本在外企業協会第 363 号, pp. 4-7.
- 石井優子(2002)「発展途上国の国内地域間格差の変動に関する一考察」『立教経経済学研究』第 56 巻第 1 号, pp. 255-281.
- 石田正美(2012)「新興経済回廊の開発・整備」『アジ研ポリシー・ブリーフ』アジア経済研究所第 14 号.
<<http://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Download/PolicyBrief/Ajiken/pdf/014.pdf>>
(2015 年 4 月 2 日閲覧)
- 沖大幹(2012)「チャオプラヤ川における 2011 年の大洪水とタイの水害」『予防時報』日本損害保険協会第 250 号, pp. 18-23.
- 外務省(2006)『2006 年版政府開発援助白書』国立印刷局.
- 河井昭夫・佐藤貴郎(2012)「タイ洪水後の保険金請求を経験して」『Business Law Journal』レクシスネクシス・ジャパン株式会社 2012 年 10 月号, pp. 76-78.
- 北村五香(2012)「準備しても避けきれない災害リスク—災いを転じて未来へつなげる復興戦略—」『グローバル経営』日本在外企業協会第 363 号, pp. 16-19.
- 木村福成(2003)「国際貿易理論の新たな潮流と東アジア」『開発金融研究所報』JICA 研究所第 14 号, pp. 106-116.
- 呉海鷹(2008)「西部大開発と地域格差是正」薛進軍他編『中国の不平等(第 5 章)』名古屋大学大学院経済学研究科附属国際経済政策研究センター叢書 12, pp. 65-79.
- 小森大輔(2012)「2011 タイ国チャオプラヤ川大洪水はなぜ起こったか」『バンコク日本人商工会議所所報』バンコク日本人商工会議所第 598 号, pp. 2-10.
- 酒巻哲朗(2007)「東アジア諸国の地域格差—地域格差尺度の変動と地域構造・産業構造」『開発金融研究所報』国際協力銀行第 35 号, pp. 158-201.
- 櫻井宏明(2012)「2011 年のタイ経済を総括する」『バンコク日本人商工会議所所報』バンコク日本人商工会議所第 601 号, pp. 19-29.
- 下野寿子(2010)「飛躍できなかった経済特区—厦門の歩み—」『北九州市立大学外国語学部紀要』第 127 号, pp. 1-35.
- JICA (2001) 『ラオス国国境(サバナケット)地域経済特別区開発計画調査報告書』JICA(国際協力事業団).
- JICA (2011) 『ラオス国全国物流網計画調査』JICA(国際協力機構).
- JCC 経済調査会(1998)「1998 年春期タイ国日系企業景気動向調査報告」『バンコク日本人商工会議所所報』バンコク日本人商工会議所第 438 号, pp. 60-78.

- JCC 経済調査会(1999)「1999 年春期タイ国日系企業景気動向調査報告」『バンコク日本人商工会議所所報』バンコク日本人商工会議所第 450 号, pp. 44-70.
- JCC 経済調査会(2012a)「2011 年下期タイ国日系企業景気動向調査」『バンコク日本人商工会議所所報』バンコク日本人商工会議所第 600 号, pp. 20-46.
- JCC 経済調査会(2012b)「2012 年上期タイ国日系企業景気動向調査」『バンコク日本人商工会議所所報』バンコク日本人商工会議所第 605 号, pp. 1-30.
- JCC 事務局(2012)「2011 年タイ大洪水の発生の経過(2011 年 9 月 30 日～11 月 30 日)」『バンコク日本人商工会議所所報』バンコク日本人商工会議所第 597 号, pp. 25-37.
- 助川成也(2012)「『タイ大洪水』を振り返るー経済・産業へのインパクトと政府・企業の対応ー」,『海外事情』拓殖大学海外事情研究所平成 24 年 5 月号, pp. 92-106.
- 張軍拡(2008)「地域経済の発展と地域格差」薛進軍他編『中国の不平等(第 4 章)』名古屋大学大学院経済学研究科附属国際経済政策研究センター叢書 12, pp. 53-64.
- 内閣府(2007)『平成 19 年度年次経済財政報告』時事画報社.
- 野崎謙二(2007)「タイにおける地域格差ー人口移動が可能な社会での状況ー」『経済科学』名古屋大学大学院経済学研究科第 55 巻第 3 号, pp. 181-198.
- 野崎謙二(2009)「ラオス・サヴァナケット特別経済区の有効性に関する考察」『経済科学』名古屋大学大学院経済学研究科第 57 巻第 3 号, pp. 1-15
- 野崎謙二(2012)「メコン川第 3 国際橋がラオス・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』駿河台大学経済学部第 22 巻第 1 号, pp. 29-45.
- 野崎謙二(2013)「2011 年大洪水がタイ経済に及ぼした影響」『経済研究』大東文化大学経済研究所第 26 号, pp. 99-117.
- 野崎謙二(2014)「ラオスにおける経済特区の機能に関する考察」『経済研究』大東文化大学経済研究所第 27 号, pp. 121-138.
- 野崎謙二(2015)「2011 年タイの洪水と対外直接投資の動向」『駿河台経済論集』駿河台大学経済経営学部第 24 巻第 2 号, pp. 1-19.
- 速水佑次郎(1995)『開発経済学』創文社.
- 水谷俊博(2015)「ミャンマー 国勢調査に見る市場像」『ジェトロセンサー』日本貿易振興機構 10 月号, pp. 54-55.
- 宮地豊(2013)「港湾整備」井内摂男他編『タイ国経済概況 12/13 (第 11 章)』バンコク日本人商工会議所, pp. 526-537.
- 谷沢弘毅(1992)「タイにおける地域間格差」『アジア経済』アジア経済研究所, 第 33 巻第 6 号, pp. 56-71.

【英文】

- Ades, A.F. and Glaeser, E.L. (1995) "Trade and Circuses: Explaining Urban Giants," *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 110, No. 1, pp. 195-227.

- Amiti, M. (1998) "New Trade Theories and Industrial Location in the EU: A Survey of Evidence," *Oxford Review of Economic Policy*, Vol. 14, No. 12, pp. 45-53.
- Anderson, J.E. (1979) "A Theoretical Foundation for the Gravity Equation," *American Economic Review*, Vol. 69, No. 1, pp. 106-116.
- Anderson, J.E. and van Wincoop, E. (2003) "Gravity with Gravitas: A Solution to the Border Puzzle," *American Economic Review*, Vol. 93, No. 1, pp. 170-192.
- Bank of the Lao PDR (2014). *Annual Economic Report 2014*.
- Bergstrand, J.H. (1989) "The Generalized Gravity Equation, Monopolistic Competition and the Factor Proportions Theory in International Trade," *The Review of Economics and Statistics*, Vol. 71, No. 1, pp. 143-153.
- Cañas, J. and Coronado, R. (2002) "Maquiladora Industry: Past, Present and Future", *El Paso Business Frontier*, No.2.
- Chakravorty, S. (2000) "How does Structural Reform Affect Regional Development? Resolving Contradictory Theory with Evidence from India," *Economic Geography*, Vol. 76, No. 4, pp. 367-394.
- Cheong, J., Do Won Kwak, D. W. and Tang, K. K. (2014) "The WTO Puzzle, Multilateral Resistance Terms and Multicollinearity," *Applied Economics Letters*, Vol. 21, No. 13, pp. 928-933.
- CPI (2006) *National Socio-economic Development Plan (2006-2010)*, Government of the Lao PDR.
- Fujimura, M. (2008) "Economic Integration in the Greater Mekong Subregion and Cross-Border Transport Infrastructure," *Journal of Greater Mekong Subregion Development Studies*, Vol.4, pp. 21-41.
- Ge, W. (1999) "Special Economic Zones and the Opening of the Chinese Economy: Some Lessons for Economic Liberalization," *World Development*, Vol. 27, No. 7, pp. 1267-1285.
- Gorjidoz, J. and Vasigh, B. (2009) "The Maquiladora Industry: Recent Downturn and Future Prospects," *International Business & Economics Research Journal*, Vol. 8, No. 3, pp. 47-58.
- Greenaway, D. and Milner, C. (1983) "On the Measurement of Intra-Industry Trade," *The Economic Journal*, Vol. 93, No. 372, pp. 900-908.
- Greenaway, D., Hine, R. and Milner, C. (1995) "Vertical and Horizontal Intra-Industry Trade: A Cross Industry Analysis for the United Kingdom," *The Economic Journal*, Vol. 105, No. 433, pp. 1505-1518
- Grubel, H.G. and Lloyd, P.J. (1971) "The Empirical Measurement of Intra-Industry Trade," *Economic Record*, Vol. 47, No. 4, pp. 494-517

- Guangxi Statistical Bureau (2015) *Guangxi Statistical Yearbook 2015*, China Statistics Press.
- Ikemoto, Y. and Uehara, M. (2000) "Income Inequality and Kuznets' Hypothesis in Thailand," *Asian Economic Journal*, Vol. 14, No. 4, pp. 421-443.
- Jones, R. W. and Kierzkowski, H. (1990) "The Role of Services in Production and International Trade: A Theoretical Framework", Jones, R. and Krueger, A. (Eds.) *The Political Economy of International Trade: Essays in Honor of Robert E. Baldwin*, Basil Blackwell, pp. 31-48.
- Jones, R.W. and Kierzkowski, H. (2005) "International Trade and Agglomeration: An Alternative Framework," *Journal of Economics*, Vol. 86, S1, pp. 1-16.
- Kimura, F., Takahashi, Y. and Hayakawa, K. (2007) "Fragmentation and Parts and Components Trade: Comparison between East Asia and Europe," *North American Journal of Economics and Finance*, Vol. 18, Issue 1, pp. 23-40.
- Kohpaiboon, A. (2003) "Foreign Trade Regimes and the FDI-growth Nexus: A Case Study of Thailand," *The Journal of Development Studies*, Vol. 40, No. 2, pp. 55-69.
- Krugman, P. and Elizondo, R.L. (1996) "Trade Policy and the Third World Metropolis," *Journal of Development Economics*, Vol. 49, No. 1, pp. 137-150.
- Kuznets, S. (1955) "Economic Growth and Income Inequality," *American Economic Review*, Vol. 45, No. 1, pp. 1-28.
- Linder, S. B. (1967) *Trade and Trade Policy for Development*, New York: Praeger.
- MPI (2011) *The Seventh Five-year National Socio-economic Development Plan (2011-2015)*, Government of the Lao PDR.
- Nieto, A.B.T. (2010) "The Aftermath of Openness and Integration in the Mexican Manufacturing," *Jahrbuch für Regional Wissenschaft*, Vol. 30, No. 1, pp. 23-44.
- Nozaki, K. (2008) "Japan's Economic Structural Reform: Regulatory Reform and Special Zones for Structural Reform," ERC Discussion paper series (Nagoya University) E08-2, 1-25.
- Nozaki, K. (2014a) "Regional Disparity and Economic Linkage in the Greater Mekong Sub-region," *International Journal of Development Issues*, Vol. 13, No. 1, pp. 59-71.
- Nozaki, K. (2014b) "Industrial Dispersion in Thailand with Changes in Trade Policies," *International Journal of Asian Social Science*, Vol. 4, No. 7, pp. 806-819.
- Nozaki, K. (2016) "Progress in Intra-industry Trade in the Greater Mekong Sub-region," *Foreign Trade Review*, Vol. 51, No.2, pp. 147-161.
- Nozaki, K. and Kyophilavong, P. (2015) "Progress and Prospect of Special Economic Zones in Lao PDR," *Progress Report on the Potentials on the Indochina Economic Zone*, Economic and Social Research Institute, Cabinet Office, pp. 80-101.

- Paluzie, E. (2001) "Trade Policy and Regional Inequalities," *Papers in Regional Science*, Vol. 80, No. 1, pp. 67-85.
- Sjöberg, O. and Sjöholm, F. (2004) "Trade Liberalization and the Geography of Production: Agglomeration, Concentration, and Dispersal in Indonesia's Manufacturing Industry," *Economic Geography*, Vol. 80, No.3, pp. 287-310.
- S-NCSEZ (2012) *Development Strategy for Special and Specific Economic Zone (SEZ) in the Lao PDR, 2011-2020*, Government's Office of Lao PDR.
- Taguchi, H. and Lar, N. (2015) "Fragmentation and Trade of Machinery Parts and Components in Mekong Region," *The Singapore Economic Review*, Vol. 60, No.5, pp. 1550041-1-21.
- Taguchi, H. and Tripetch, N. (2014) "The 'Maquila' Lessons and Implications to Thai-Myanmar Border Development," *International Journal of Asian Social Science*, Vol. 4, No. 3, pp. 392-406.
- Tharakan, P. K. M. (1989) "Bilateral Intra-Industry Trade between Countries with Different Factor Endowment Patterns," Tharakan, P. K. M. and Kol, J. (Eds) *Intra-Industry Trade: Theory, Evidence and Extensions*, Springer, pp. 69-91.
- Urata, S. and Yokota, K. (1994) "Trade Liberalization and Productivity Growth in Thailand," *The Developing Economies*, Vol. 32, No. 4, pp. 444-459.
- Vandenbussche, H. and Zanardi M. (2010) "The Chilling Trade Effects of Antidumping Proliferation," *European Economic Review*, Vol. 54, No. 6, pp. 760-777.
- Villar, O.A. (1999) "Spatial Distribution of Production and International Trade: A Note," *Regional Science and Urban Economics*, Vol. 29, No. 3, pp. 371-380.
- Wadhwa and Asher (1985) *ASEAN-South Asia Economic Relations*, Institute of Southeast Asian Studies.
- Wang, J. (2013) "The Economic Impact of Special Economic Zones: Evidence from Chinese Municipalities," *Journal of Development Economics*, Vol. 101, pp.133-147.
- World Bank (1993). *East Asian Miracle: Economic Growth and Public Policy* Oxford University Press.
- Yunnan Statistical Bureau (2015) *Yunnan Statistical Yearbook 2015*, China Statistics Press.

【ウェブサイトによるデータ出所】

- ADB Key Indicators. <<https://www.adb.org/publications/series/key-indicators-for-asia-and-the-pacific>> Accessed on Nov. 2, 2015.
- Bank of the Lao PDR. <<http://www.bol.gov.la/english/index1.php>> Accessed on Nov. 2, 2015.

-Balance of Payments. <<http://www.bol.gov.la/english/annualreports1.html>> Accessed on Nov. 2, 2015.

Bank of Thailand. <<https://www.bot.or.th/English/Pages/default.aspx>> Accessed on Nov. 2, 2015.

-Balance of Payments.
<<https://www.bot.or.th/English/Statistics/EconomicAndFinancial/Pages/StatBalanceofPayments.aspx>> Accessed on Nov. 2, 2015.

-Cross Border Trade.
<https://www.bot.or.th/English/Statistics/RegionalEconFinance/Pages/ForeignTrade_NE.aspx> Accessed on Oct.21, 2016.

BOI. <<http://www.boi.go.th/index.php?page=index>> Accessed on Sep.10, 2016.

-Project Approval.
<http://www.boi.go.th/index.php?page=project_approval> Accessed on Sep.10, 2016.

IMF. <<http://www.imf.org/external/index.htm>> Accessed on Sep. 10, 2016

-Direction of Trade. <<https://www.imf.org/external/pubs/cat/longres.aspx?sk=19305.0>> Accessed on May 16, 2016.

-World Economic Outlook. <<http://www.imf.org/external/ns/cs.aspx?id=28>> Accessed on Sep. 10, 2016.

Ministry of Commerce, Thailand. <<https://www.moc.go.th/index.php/moc-english.html>> Accessed on Jul. 13, 2015.

-Trade Statistics. <<https://www.moc.go.th/index.php/trade-information/2015-11-16-12-08-59.html>> Accessed on Jul. 13, 2015.

Ministry of Planning and Investment. <<http://www.investlaos.gov.la/>> Accessed on Nov. 2, 2016.

-Special Economic Zone.
<<http://www.investlaos.gov.la/index.php/where-to-invest/special-economic-zone>> Accessed on Nov. 2, 2016.

NESDB. <http://www.nesdb.go.th/nesdb_en/main.php?filename=index> Accessed on Sep. 10, 2016

-National Accounts.
<http://www.nesdb.go.th/nesdb_en/main.php?filename=national_account> Accessed on Sep. 10, 2016.

UN-Comtrade. <<https://comtrade.un.org/data/>> Accessed on May 16, 2016.

UNCTAD (Foreign Direct Investment Statistics).
<<http://unctad.org/en/Pages/DIAE/FDI%20Statistics/FDI-Statistics.aspx>> Accessed on Nov. 2, 2015.

United Nations, purchasing power parities.

<<http://data.un.org/Data.aspx?d=MDG&f=seriesRowID:699>> Accessed on Nov. 2, 2015.

Vietnam Seaports Association.

<http://www.vpa.org.vn/english/information/info_static2014.html> Accessed on Feb.24, 2106.

World Bank (Logistic Performance Index). <<http://lpi.worldbank.org/>> Accessed on Feb.24, 2106.