

本論文は

世界経済評論 2022年7/8月号

(2022年7月発行)

掲載の記事です



世界経済評論

定期購読のご案内

年間購読料

1,320円×6冊=7,920円

6,600円

税込

17%

送料無料

OFF

富士山マガジンサービス限定特典

※通巻682号以降

定期購読
期間中

デジタル版バックナンバー読み放題!!



世界経済評論 定期購読



0120-223-223

[24時間・年中無休]

お支払い方法

Webでお申込みの場合はクレジットカード・銀行振込・コンビニ払いからお選びいただけます。
お電話でお申込みの場合は銀行振込・コンビニ払いのみとなります。

Fujisan.co.jp
雑誌のオンライン書店

メコン川流域開発協力 30 年 ： 拡大する中国，タイと CLMV の 「GMS 新興経済圏」



読売新聞元アジア総局長・神戸大学客員教授 深沢 淳一

ふかさわ じゅんいち 読売新聞元アジア総局長，神戸大学客員教授。経済部（経産省，財務省，外務省，内閣府，国交省，総務省，産業統括キャブなど），国際部，シンガポール支局（アジア経済担当），アジア総局長（バンコク駐在）など担当。

中国のチベット高原を源流に，インドシナ半島を蛇行してベトナム南部から南シナ海へ注ぐ全長 4000 m 超のメコン川。アジア開発銀行（ADB）と流域の中国，タイ，カンボジア，ラオス，ミャンマー，ベトナムが 1992 年，地域開発協力の枠組みとなる「大メコン圏（GMS）経済協力プログラム」を開始して，今年（2022 年）で 30 年を迎えた。

この間，域内では 2000 年代に ADB 主導で国際幹線道路網が整備され，同時期に東南アジア諸国連合（ASEAN）の自由貿易地域（AFTA）や，ASEAN と域外国との自由貿易協定（FTA）締結の動きが活発化した。2010 年代以降は，中国が巨大経済圏構想「一帯一路」で存在感を一段と高めている。

ただ，このような①国際道路網の整備，②貿易・投資制度の自由化，③中国経済の台頭——という 3 つのエンジンを絡めた成長シナリオは，30 年前は想定されていなかった。GMS 地域の開発モデルがユニークなのは，結果的にこれらの要素が機能的に連動して，広域新興経済圏が形成されたことである。

本稿はその過程と要因を検証し，米中経済対立やミャンマーのクーデターが GMS 圏に及ぼす影響も考察する。最後に，ミャンマーの完全民主化を大前提として，筆者の十年來の論である日本軍が建設した泰緬鉄道のビルマ側ルートを国際幹線道路に整備する提言で締めくくる。

I タイ，ベトナム主導で活性化する 現在の CLMV+T 経済圏

まず冒頭では，GMS 地域の現在のダイナミズムを共有したい。それを踏まえて 1980 年代の東南アジアにさかのぼり，新興経済圏の形成過程をたどる。

ASEAN に後発加盟したメコン川流域のカンボジア，ラオス，ミャンマー，ベトナムの四か

国は「CLMV」と称されるが，このうちフランス植民地だったカンボジア，ラオス，ベトナムは東西冷戦当時，西側から「インドシナ三国」と呼ばれた。1994 年 12 月，ASEAN のアジット・シン事務局長は「インドシナ三国とは，共産化した国々を敵視する際に使われた表現だ。植民地時代と冷戦構造が終わった今の呼び名にふさわしくない」と指摘し，「CLV」の呼称を提案した¹⁾。それにミャンマーを加えて，「CLMV」の名称が定着した。

つまり CLMV を軸とする開発協力は、ベトナム戦争当時から敵対してきた資本主義陣営「ASEAN」²⁾と共産主義陣営「インドシナ三国」の遺恨の構図が冷戦終結で完全に解消され、東南アジアの地域概念が 10 か国体制に再編・統一された歴史を象徴する取り組みなのである。

現在、タイと CLMV の「CLMV+T³⁾ 市場」では、自国の少子高齢化問題に直面するタイの企業が人口 1 億人に迫るベトナムの成長力に着目し、市場参入と M&A (企業の合併・買収) を活発化させている。一方、ベトナムは民政移管当初のミャンマーの囲い込みに素早く動いた。さらに足元のカンボジア、ラオスでは、タイとベトナム企業が市場開拓に注力している。

1. ベトナムで台頭する「タイ脅威論」

2010 年代半ば以降、ベトナムのメディアは「タイ脅威論」を報じるようになった。「ベトナムの製造業者、タイを恐れる」(2017 年 2 月)、「タイの流通業がベトナムの小売業をさらに買収、シェア拡大へ」(2018 年 6 月)、「タイ企業、コロナ禍でも存在感を拡大」(2020 年 4 月)⁴⁾などの論調である。

タイ企業は 2014 年前後から、ベトナムに続々と参入を始めた。流通最大手のセントラルグループは 2012 年以降、ベトナムに 15 億ドルを投資してショッピングモール、食品ストア、衣料品店など 250 店舗を展開し、2016 年には仏系スーパー「Big C Vietnam」のベトナム事業を買収した⁵⁾。2022 年には 720 店に拡大し⁶⁾、食品などを宅配するオンライン市場のシェア獲得も狙う。

流通、不動産、保険やビールブランド「Chang Beer」(チャンビール)を手掛けるラ

イバルの congromarit 「TCC ホールディング」は、ベトナムのコンビニチェーンを買収した。ベトナムは 1 人あたりビール消費量が ASEAN 首位のビール大国でもあり⁷⁾、グループのタイビバレッジは 2017 年、ベトナムのビール最大手「サイゴンビール・アルコール・飲料公社」(サベコ)の株式を取得して、市場の主導権を握った。

ベトナムの流通業界は、「タイ製品の脅威に対する最初の警告は、2 年前(注・2015 年頃)に小売りチェーンが買収された時だった」⁸⁾と指摘する。ベトナムのメーカーが対策を打たなかったため、タイ製品はわずか 2 年で「あれだけ氾濫していた中国製に代わり、ベトナムの隅々に行き渡った」。

価格志向が強いベトナムの消費者に、タイ製品は値ごろ感があるという評価が定着し、マンガスチン、ランブータン、ドリアンなどタイ産果実も人気が高い。後述する AFTA による関税撤廃と GMS 域内の国際道路網の開発効果が相まって、タイはベトナムへの最大の果物輸出国になった⁹⁾。

タイ企業がベトナムを重視する最大の理由は、人口と消費市場の拡大が今後も見込めるためだ。人口(2020 年 9734 万人、世銀)は数年後に 1 億人に達する一方、タイ(同 6980 万人)は現在でもベトナムより少ないうえに、2028 年をピークに減少する¹⁰⁾。タイ大手行のカシコン銀行によると、ベトナムの小売市場規模は 1890 億ドルと ASEAN ではインドネシア(2460 億ドル)、タイ(1950 億ドル)に次ぎ、いずれタイを追い抜く。中間所得層以上の「強い購買力」を持つ人口は 2012 年の 1200 万人から増加傾向をたどり、個人消費の成長余力は大きい。

タイからベトナムへの2018年の投資額は3億3300万ドルと2003年より約14倍拡大¹¹⁾し、タイ企業はコロナ禍でも投資対象を拡大する戦略を鮮明にしている。2020年前後から、包装製品メーカー、畜産業、脱炭素社会を踏まえた大型の太陽光発電事業などにも投資を重ねている。

2. ベトナムはミャンマー、カンボジア市場の開拓に重点

一方、ベトナムは民政移管当時のミャンマー市場の囲い込みにいち早く動いた。民政移管前年の2010年4月、グエン・タン・ズン首相は約170社の自国企業ミッションを連れてミャンマーを訪問した。表向きはASEAN議長国として民主的な総選挙を求めることだったが、真の狙いは市場開拓だ。この時の首脳外交の成果は、現在に至るまでベトナム資本のミャンマーでの活発な投資とビジネス展開につながっている。

ズン首相はテイン・セイン首相との会談で、12分野の経済緊密化に合意した。特に重視したのは、市場開放で成長が見込める建設、情報通信を軸とするサービス市場への参入だった。ベトナムの軍系通信会社（ベトテル）はこの時、ヤンゴン事務所の開設と相互ローミングを許可された。これが事業展開の足掛かりとなり、2018年、ミャンマー軍系コングロマリットなどと合弁で携帯電話事業に参入した。不動産大手「ホアンアインザライ・グループ」は、ショッピングセンターと大型ホテルを核とする高層ツインビルからなる「ミャンマーセンター」を開発し、ヤンゴンのランドマークになっている¹²⁾。

3. 2億5000万人市場の「CLMV+T 経済圏」が出現

タイとベトナムの企業は現在、カンボジア、ラオスへの進出を活発化させている。タイの流通企業はカンボジア展開を本格化し、2021年9月、タイのBig Cはプノンペン一号店を開業した。タイ最大財閥CP（チャロン・ポカパン）グループのCPオールも同年8月、プノンペンに「セブン-イレブン」一号店を開いた¹³⁾。同社はタイで1万2000店以上のコンビニを展開しており、CLMV市場でも年中無休店を広げて地域シェアを獲得する狙いだ。

タイ、ベトナム企業の旺盛な輸出・投資戦略は、FTAが寄与している。AFTAに基づくASEAN物品貿易協定（ATIGA）によって2010年1月にタイ、2015年1月にはCLMVの関税が一部を除き撤廃された。2018年1月には除外品目を除く全てがゼロ関税になった。

CLMVを一つの地域とみた場合、タイの輸出先上位10か国・地域の中で、CLMVは1999年に10位で初めてランクインし、2018年には2位になった。輸出額（290億9400万ドル）は1位の中国（300億7100万ドル）に迫る水準で、タイにとってCLMVは米国、中国、日本と並ぶ重要な輸出市場に成長した（表1）。ベトナムからCLM+Tへの輸出も2019年までの20年間で18.8倍膨らみ、米国、中国、日本、韓国に次ぐ主要な輸出市場になった。

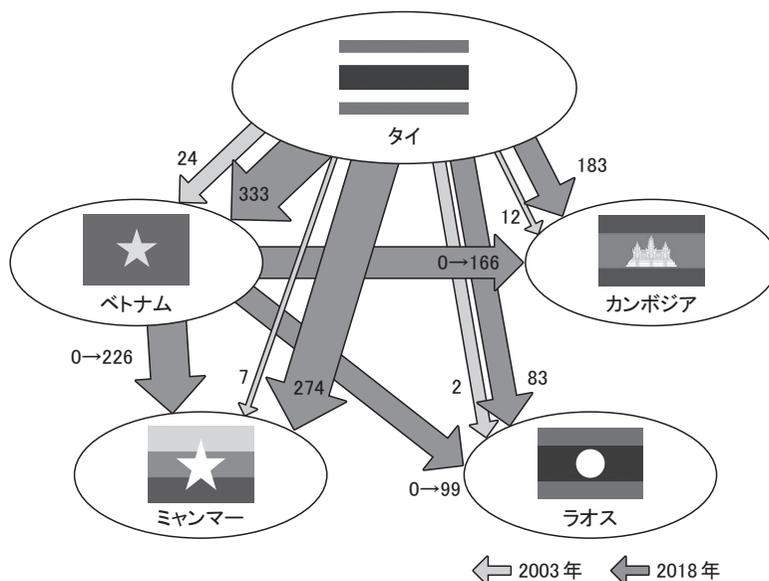
タイからCLMV向けと、ベトナムからCLM向けの投資も激増している（図1）。2003年と比べた2018年の対ミャンマー投資額はタイが約39倍、ベトナムはゼロから2億2600万ドルだった。対カンボジアはタイが15倍、ベトナムは同1億6600万ドル、対ラオスもタイは41倍、ベトナムは同9900万ドルに拡大した。ベ

表 1 タイの輸出先上位 10 か国地域に占める CLMV+C の順位

	1999 年	2001	2003	2008	2015	2018	2019
1	米国	米国	米国	米国	米国	中国	米国
2	日本	日本	日本	日本	中国	CLMV	中国
3	シンガポール	シンガポール	シンガポール	中国	CLMV	米国	CLMV
4	香港	香港	中国	CLMV	日本	日本	日本
5	オランダ	中国	香港	シンガポール	香港	香港	香港
6	マレーシア	マレーシア	マレーシア	香港	マレーシア	マレーシア	マレーシア
7	英国	英国	CLMV	マレーシア	豪州	豪州	豪州
8	台湾	CLMV	台湾	豪州	シンガポール	インドネシア	インドネシア
9	中国	オランダ	英国	インドネシア	インドネシア	シンガポール	シンガポール
10	CLMV	台湾	オランダ	オランダ	フィリピン	フィリピン	インド

出所：IMF Direction of Trade Statistics から筆者作成

図 1 タイ、ベトナムの域内投資は急増している



注：単位は 100 万ドル。2003 年の矢印がないケースは 100 万ドルに満たなかったため。

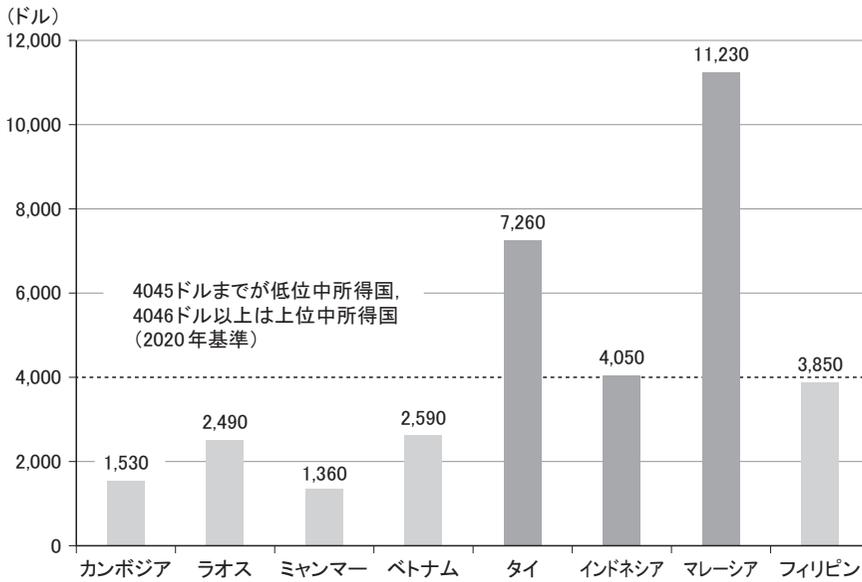
出所：ASEANStats をもとに筆者作成

トナムの経済力が 2010 年代に CLMV の中で抜きん出たことがわかる。

世界銀行の国民総所得 (GNI) に基づく定義では、タイは 2008 年に上位中所得国になり、CLMV では 2009 年にベトナム、2011 年にミャンマーとラオス、2014 年にカンボジアが

低所得国から下位中所得国に昇格した (図 2)。現在、CLMV+T の GDP は ASEAN 全体の 4 分の 1 を占め、人口 2 億 5000 万人市場を形成している (表 2)。

図2 タイは上位中所得国, CLMVは下位中所得国



注：シンガポール、ブルネイは高水準のためグラフから除外
出所：世界銀行 World Development Indicators

表2 ASEAN内でのCLMV+Tの規模

2019年	人口(万人)	GDP(名目, 億ドル)
ASEAN10 各国	6億6063万	3兆1732億
CLMV	1億7417万(26%)	3833(12%)
CLMV+T	2億4380万(36%)	8055(24%)

II 1990年代から10年単位で 変化したGMS経済圏

では、CLMV+T 経済圏はどう形作られてきたのか。1980年代の東南アジアでは、カンボジアに侵攻したベトナムと当時のASEAN5 各国が敵対し、タイとカンボジアの国境付近でタイ軍とベトナム軍の戦闘も起きた。1990年前後に冷戦が終結して東南アジアの地域冷戦も終焉すると、ベトナムは東側からの支援に依存できなくなり、ASEAN と共生して成長を目指す選択しかなかった。それを機に、ASEAN は現在までほぼ10年単位で変質してきた。

1. 1990年代、冷戦終結とカンボジア和平で「拡大ASEAN」局面に

カンボジア和平の可能性が出てきた1988年に就任したタイのチャチャイ首相は、ベトナム敵視政策を撤回し、「インドシナを戦場から市場に」と呼びかけた。和平実現後のインドシナと平和的な経済関係を構築し、ベトナム、ラオス、カンボジアをタイ経済圏（パーツ経済圏）に囲い込む狙いだった。

1989年4月、バンコクで行われた経済シンポジウムにベトナムのグエン・コ・タク外相、タイと国交がなかったカンボジア（ヘン・サムリン政権）のコン・サム・オル副首相らが出席し、チャチャイ首相は「東南アジアは社会主義諸国とASEAN 諸国に分かれていたが、今後は地域一丸で発展を目指さなければならない」と講演で述べ、タイが地域経済を牽引する姿勢を強調した¹⁴⁾。

しかし、1991 年のパリ和平協定締結後もカンボジアでは混乱が続き、パーツ経済圏の展開が阻まれた。むしろ、他の ASEAN 各国とベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマーからは CLMV の ASEAN 加盟への気運が高まり、1991 年 10 月にベトナムのポー・バン・キエト首相が各国と歴史的和解を果たすと、「拡大 ASEAN」構想が動き出した¹⁵⁾。

ASEAN は同時期の 1992 年の首脳会議¹⁶⁾で「シンガポール宣言」を採択し、AFTA 構想を打ち上げた。欧州共同体 (EC)、北米自由貿易協定 (NAFTA) のメガ地域統合がそれぞれ実現に動いており、「何もしなければ投資が ASEAN から流出する」(シンガポールのゴー・チョクトン首相) という危機感が背景にあった。

ASEAN 市場が競争力を維持していくには、市場規模と貿易自由化措置の深化が必須だ。このため、ASEAN は欧米の批判を覚悟のうえで軍政のミャンマーを取り込み、1999 年のカンボジア加盟で 10 か国体制を完成させた。

一方、GMS 協力の枠組みは、1997 年にアジア通貨危機が発生して ASEAN 経済が大打撃を受けた影響もあり、1990 年代は停滞していた。

2. 2000 年代、国際道路整備と FTA の同時進行で飛躍

GMS の開発協力は 2000 年代に本格的に始動し、この 10 年間で経済圏の輪郭が具体的に変わった。中核となる国際道路網の整備では、雲南省昆明とラオス、タイを結ぶ「南北経済回廊」、ベトナム、ラオス、タイ、ミャンマーを結ぶ「東西経済回廊」、ベトナム、カンボジア、タイ、ミャンマーを結ぶ「南部経済回廊」の 3

本の幹線道路が 2000 年前後に相次いで着工した。

通商分野では、中国が 2001 年に世界貿易機関 (WTO) に加盟し、ASEAN とは 10 年以内に FTA 完成を目指すことに合意した。この合意に焦った日本、韓国、インド、豪州、ニュージーランドも ASEAN との FTA 締結に動き、「FTA 空白地帯」だった東アジアで市場統合が一斉に加速した¹⁷⁾。この流れが 2010 年代の環太平洋経済連携協定 (TPP)、東アジア地域包括的経済連携 (RCEP) につながり、一連の自由化効果で GMS にも活発な経済活動が創出された。

CLMV の経済回廊沿線では、タイの成長力や外資の拠点を誘引するため、経済特区 (SEZ) を開発する動きが広がった。このうちラオス政府は東西回廊沿いのメコン川に面した南部のサバナケットに SEZ を計画し、2004 年 2 月、現地では CLMV+T と ADB の国際会議が開催された。

当時、サバナケットでは日本が 81 億円を援助して全長 1600 m の第二メコン国際橋の建設が始まっていた。会議ではラオス政府高官がサバナケットに SEZ と物流拠点を整備する計画を表明し、回廊の東側起点にあたるベトナム中部の港湾都市ダナンの幹部は「東西回廊は新シルクロードになる」と経済効果に期待を寄せた¹⁸⁾。国際橋は 2006 年に完成し、東西回廊のミャンマーまでのルートのうち、ダナンとタイ西部メソトの間が幹線道路でつながった。

カンボジアでも、タイ東部アランヤプラテートと向き合うポイペトに SEZ を開発する構想が 2000 年代初頭に浮上し、商業省幹部は「人件費はタイ東部の半分のため、製造業の進出が見込める」とタイ企業を誘致する方針を示し

た。

3. 中国は2001年にASEANへの「南進」を開始

中国がASEAN市場の囲い込みを本格化したのも2000年代である。2001年11月、ブルネイでの朱鎔基首相とASEANとの首脳会議で、双方が10年以内のFTA完成に合意したことが起点になっている。

中国はその前月、初めて務めたアジア太平洋経済協力会議(APEC)の議長国として上海でAPEC首脳会議を主催し、米同時テロ後の反テロ宣言をまとめた。ブルネイでの首脳会議の翌週には、ドーハのWTO閣僚理事会で中国の加盟が承認され、中国は2001年秋の約一か月の間に、様々な多国間貿易の枠組みにデビューした¹⁹⁾。

当時、中国のASEANへのアプローチは「微笑みの南進政策」というべきものだった。南シナ海の領有権問題を棚上げして経済外交を優先し、FTAの自由化や経済協力でCLMVに配慮する姿勢をアピールした²⁰⁾。中国はASEANとのFTA、GMSプログラム、南北経済回廊を通じて、雲南省や広西チワン族自治区の経済浮揚を図る狙いだった。雲南省経済研究センターの幹部は、「雲南省は中国と東南アジアの結節機能が高まる」と相乗効果に期待した²¹⁾。

メコン川上流にあたる雲南省の古都・大理では2003年9月、中国とCLMVTによるGMS経済協力閣僚会議が行われ、ミャンマー代表はインドと高速道路の接続計画に合意したことを明らかにした。この時の筆者の現地取材では、各国高官は鉄道についても、①昆明とベトナム・ハイフォン港区間の広軌化、②昆明—ラオ

ス—バンコクを結ぶ鉄道の建設、③昆明—ミャンマー—インドを結ぶ鉄道の建設——などの計画を明らかにした。これらを地図上にプロットすると、雲南省から道路と鉄道が放射状にCLMVTとインドへ伸びる。後に習近平国家主席が打ち出した「一帯一路」の原型である。

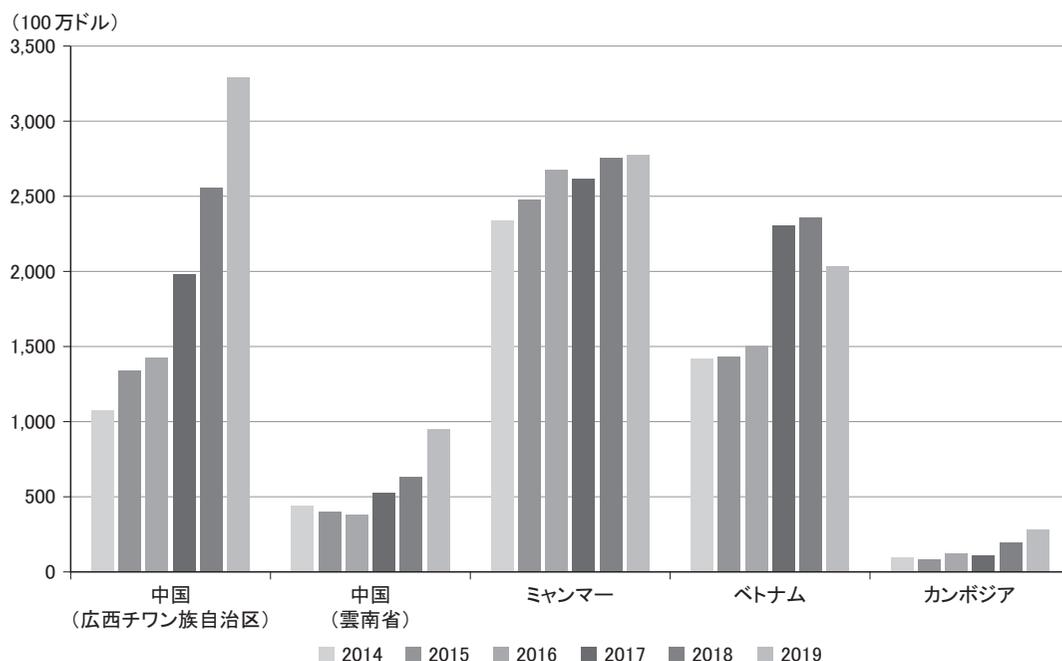
昆明とラオスを結ぶ鉄道は、2021年12月に開通した。ミャンマーでは、アンダマン海側チャウピューから雲南省に石油・天然ガスを輸送するパイプラインが2010年代に稼働しており、中国は一帯一路の一環として、これに並行して鉄道と幹線道路を通す「中国ミャンマー経済回廊」(CMEC)を実現させる計画だ。タイのプラユット政権が掲げるタイ東部の大型インフラ開発(EEC)と一帯一路の連携も計画しており、中国とCLMV+Tの経済関係は強力な固着化が多重に進んでいる。

4. 2010年代以降はサプライチェーン拡大で陸路貿易が活発化

CLMV+T経済圏や中国を含むGMS経済圏では、幹線道路網と貿易・投資の自由化が進むに従い、日本企業など外資のサプライチェーンが拡大した。韓国のサムスン電子がベトナムを広域サプライチェーンに組み込むなど、ASEAN域内外との電子、自動車などの部品や完成品の貿易が増加傾向にある。

これに伴い、域内の陸路貿易も拡大している。タイ—ベトナム間の陸路貿易は2019年が20億5900万ドルと、2014年比で43%増加した。タイ—中国・広西チワン族自治区の間も、途中国を通過するトランジット輸送の形態で急増しており、2018年にはタイ—ベトナム間の陸路貿易額を上回り、2019年は33億1800万ドルと2014年比で約3倍に膨らんだ。

図 3 対中国が急増するタイの国境貿易の推移



出所：タイ中央銀行統計から筆者作成

タイー雲南省間も 2019 年は 9 億 6300 万ドルと倍増²²⁾しており、旧日本通運グループの NIPPON EXPRESS ホールディングスは今年 4 月、昆明ービエンチャン間の鉄道で貨物を輸送し、トラックに積み替えてタイや周辺国をつなぐ複合輸送サービスを始めた。今後、域内各国間で車両の相互乗り入れが柔軟化されれば、陸路貿易は飛躍的に拡大するであろう (図 3 参照)。

5. タイと中国が雁行を先導する二重経済圏

本稿でのこれまでの分析で、GMS ではタイが主導する ASEAN 側の「CLMV+T 経済圏」と、それを中国が包み込む「CLMV+T+C 経済圏」の二重構造が形成されていることがわかる。カンボジア、ラオス、ミャンマーの外交政策は親中国で、タイも中国と良好な関係を維持

している。

他方、激化する米中貿易摩擦や、ロシアのウクライナ侵攻での西側各国の対ロ最惠国待遇の撤廃により、冷戦後に ASEAN 内外で拡大してきたグローバルな自由貿易体制は、その概念、制度ともに瓦解を始めた。各国の企業は、経済安保に基づくサプライチェーンの適正配置と厳格な貿易管理を求められている。

そうした状況の下、中国はエネルギー輸送を含む安全保障の観点からも CLMV+T+C 経済圏で影響力を強化していくのは確実だ。一方、日本や欧米企業にとっても CLMV+T は生産・販売の重要市場であるうえ、域内各国は RCEP に加盟しているため、経済安保を念頭にした中国拠点の再配置先としても活用しやすい。各国の中でミャンマーだけは長期低迷が不可避であり、クーデターで成長機会を逸失した

打撃は計り知れない。米中摩擦にかかわらず、CLV+T 市場は中国や日本、欧米資本の流入が続き、貿易・投資は拡大を続けるだろう。一方で、国際社会はミャンマーの完全民政復帰と、それを前提とした経済関係の正常化に強く関与する必要がある。

Ⅲ ミャンマーと接続する新経済回廊の整備を

1. ミャンマー側は未完成の東西、南部経済回廊

ADB と GMS 各国は、1990 年代に東西、南北、南部の各経済回廊ルートを設計した。当時の状況は、軍が 1988 年にクーデターを起こしたミャンマーに対して、欧米は禁輸や ODA 停止などの経済制裁を発動した。ADB もヤンゴン事務所を民政移管後まで閉鎖している。東西回廊ミャンマー側区間のタイ寄りの東部は軍と少数民族武装勢力が激しい戦闘を展開する内戦地域だった。

こうした状況にありながら、東西、南部の各回廊はミャンマー区間を含む全線開通を前提に最適ルートが線引きされたのだろうか。例えばダナンからタイ東北部を通過してミャンマーのミヤワディに接続する東西回廊のベトナム、ラオス、タイ側の大部分は、産業集積が乏しく人口も少ない地域だ。

ミャンマー区間の整備は民政移管後に始まったが、2019 年に現地取材した際は、デコボコのアスファルトや未舗装の区間が多く、民家の軒先をトラックがかすめるような生活道路区間も混在していた。物流道路の品質は全く満たしていなかった。

2. 泰緬鉄道ビルマ側ルートを「第二南部経済回廊」に

ただ、それでもミャンマーへの外資集積などでタイとの 2019 年の陸路貿易は 28 億 100 万ドルと、2014 年比で 19% 増加した²³⁾。GMS 地域はコロナ禍が収束すれば以前を上回る成長が期待される。ミャンマーが完全民政復帰して、軍と少数民族武装勢力の和平も実現すれば（国際社会は実現を信じて最大関与すべきである）、将来の CLMV+T 域内の物流増加をにらんだ乗数効果が大きい新回廊の整備が検討課題になるだろう。

その際、最適なのは両国最大都市のバンコクとヤンゴンを最短で結ぶルートだ。具体的には、南部回廊のタイ側ルートをタイ西部カンチャナブリからミャンマーとの国境のスリーパゴダパス（ミャンマー側はパヤトズ）まで延伸し、泰緬鉄道ビルマ側ルートに沿って、国境からアンダマン海側タンビュザヤまでの約 100 km 区間を整備する。つまり「第二南部経済回廊」である²⁴⁾。

表 3 バンコクーヤンゴン間の所要時間の比較

経由ルート	トラックの陸路貿易（国境手続きの時間を含む）	乗用車で国境手続きを加味しない場合の最短時間
現状の東西経済回廊	4～5 日（ミャンマー側道路の改善で 3 日程度）	24 時間～30 時間
泰緬鉄道ビルマ側ルートを開発した場合	24 時間	15～17 時間

出所：筆者の推計値

筆者はこの区間（パヤトンズータンビュザヤ）を 2019 年に実走した²⁵⁾。大戦後にレールが撤去され、今では存在しない鉄道ルートに概ね沿って劣悪な道があり、平均時速は 20 km しか出せず、走破に 5 時間余を要した。だが、高規格道路なら 1 時間の距離で、バンコクから東西回廊を経由するよりも大幅な時短効果が見込める（表 3）。

泰緬ルートを整備すれば、沿線各国の最大都市（ホーチミン、プノンペン、バンコク、ヤンゴン）、主要工業集積地（ホーチミン、プノンペン、アユタヤ、ミャンマーのティラワ SEZ）、大型港湾（ホーチミン、タイ・レムチャバン）がほぼ直列に並ぶ広域産業ベルトが形成され、域内の人、モノ、投資の流れは確実に拡大する。

アウン・サン・スー・チー国家顧問は 2020 年 7 月、東部モン州に貿易港を備えた SEZ の開発構想を表明した。クーデターで見通しは不明だが、モン州 SEZ と泰緬ルートを一体開発するのも一案だ。第二次大戦当時は敵対し、今は自由で開かれたインド太平洋構想を共に進める日本と米豪印英が「21 世紀の平和と繁栄のルート」として再整備に共同で取り組めば、その意義は経済効果だけにとどまらないであろう。

う。

【注】

- 1) 読売新聞 1995 年 1 月 27 日
- 2) インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイの原加盟国
- 3) 本稿は CLMV とタイ、中国は「CLMV+T」「CLMVT+C」などと記す。
- 4) Vietnam Net など
- 5) Kasikorn Bank 2019 年 2 月「RETAIL SECTOR in Vietnam」
- 6) The NATION 2018 年 8 月 23 日
- 7) Vietnam News 2018 年 7 月 23 日
- 8) Vietnam Net 2017 年 2 月 10 日
- 9) Vietnam Net 2020 年 6 月 8 日
- 10) タイ国家経済社会開発委員会（NESDB）の予測
- 11) ASEAN Stats
- 12) Myanmar Times 2015 年 6 月 24 日
- 13) Khmer Times 2021 年 9 月 6 日
- 14) 読売新聞 1989 年 4 月 29 日
- 15) 読売新聞 1991 年 10 月 26 日
- 16) 当時はブルネイが加わって 6 か国体制
- 17) ASEAN と日中韓インド米国などの FTA の狙いと交渉の記録などは『ASEAN 大市場統合と日本』（文真堂）第 1 部で筆者が取材をベースに詳述。
- 18) 筆者の当時の現地取材
- 19) 筆者は米同時テロ後のニューヨークとワシントン、上海 APEC、ブルネイの中国 ASEAN 首脳会議、ドーハの WTO 関係会議を現地取材した。
- 20) 『ASEAN 大市場統合と日本』に中国と ASEAN の駆け引きなど詳述。
- 21) 筆者による当時の昆明でのインタビュー。
- 22) タイ中央銀行統計
- 23) タイ中銀統計
- 24) 筆者は 2013 年 6 月 23 日読売新聞、2019 年中央公論 11 月号ほかで提言してきた。
- 25) グーグル検索「泰緬鉄道 深沢淳一」で読売新聞、東洋経済の各オンラインに掲載された動画、ルポをご覧ください。