

■本資料のご利用にあたって(詳細は「利用条件」をご覧ください)

本資料には、著作権の制限に応じて次のようなマークを付しています。
本資料をご利用する際には、その定めるところに従ってください。

***** : 著作権が第三者に帰属する著作物であり、利用にあたっては、この第三者より直接承諾を得る必要があります。

CC : 著作権が第三者に帰属する第三者の著作物であるが、クリエイティブ・コモンズのライセンスのもとで利用できます。

 : パブリックドメインであり、著作権の制限なく利用できます。

なし : 上記のマークが付されていない場合は、著作権が東京大学及び東京大学の教員等に帰属します。
無償で、非営利的かつ教育的な目的に限って、次の形で利用することを許諾します。

- I 複製及び複製物の頒布、譲渡、貸与
- II 上映
- III インターネット配信等の公衆送信
- IV 翻訳、編集、その他の変更
- V 本資料をもとに作成された二次的著作物についての I からIV

ご利用にあたっては、次のどちらかのクレジットを明記してください。

東京大学 UTokyo OCW 学術俯瞰講義
Copyright 2015, 末廣 昭

The University of Tokyo / UTokyo OCW The Global Focus on Knowledge Lecture Series
Copyright 2015, Akira Suehiro

～陸からみた世界～ 大メコン圏(GMS)を 実走する

末廣昭

東京大学社会科学研究所

「地域」から世界を見ると？ 第5回

東京大学学術俯瞰講義

21KOMCEE 2015年5月29日

本日の講義の内容

1. 自己紹介と本日のテーマ

- 経歴と最近の研究
- 現代中国研究拠点事業

2. 大陸部東南アジアと経済回廊

- 大メコン圏(GMS)と3つの経済回廊
- 中国からみたGMS, 地域協力
- 日本からみた「タイ・プラスワン」戦略

3. 大メコン圏(GMS)の成立と発展

- CLMV・タイ・中国の域内経済関係
- GMS開発事業と中国

本日の講義の内容(続き)

4. 経済回廊を実走する

- 景色をみる、時速を測る、道路をみる
- だれが、何のために使っているか
- 国境経済の振興 vs. 地域経済の振興

5. GMS開発を超える中国の戦略

- 南進する中国経済
- GMSから「一帯一路」へ
- 対立か、共存か？

Part 1

自己紹介と 本日のテーマ

私の経歴と最近の研究

1970年4月 東京大学文科Ⅱ類入学

1976年3月 東京大学大学院経済学研究科修了

1976年～87年 アジア経済研究所調査研究部

1981年4月～83年9月 タイ国チュラーロンコン大学

1987年～92年 大阪市立大学経済研究所

1992年4月～現在 東京大学社会科学研究所

2009年～2012年 同研究所所長

～～～～～～～～～～

* タイに関する地域研究 (Area Study)

* アジアの経済と社会に関する研究

タイに関する2つの新書、1992年と2009年

著作権等の都合により、
ここに挿入されていた画像を削除しました

末廣 昭「タイ 開発と民主主義」(岩波書店、1993年)

<http://www.iwanami.co.jp/cgi-bin/isearch?isbn=ISBN4-00-430298-6>

著作権等の都合により、
ここに挿入されていた画像を削除しました

末廣 昭「タイ 中進国の模索」(岩波書店、2009年)
http://www.iwanami.co.jp/hensyu/sin/sin_kkn/kkn0908/sin_k486.html

新著『新興アジア経済論』岩波書店、2014年7月

著作権等の都合により、
ここに挿入されていた画像を削除しました

末廣明『新興アジア経済論—キャッチアップを超えて—
(シリーズ 現代経済の展望)』(岩波書店、2014年)

<https://www.iwanami.co.jp/.BOOKS/02/7/0287420.html>

グローバル化、経済の自由化、情報技術の革新が進む中で、**新興アジア経済の過去、現在、未来**を、「生産するアジア」「消費するアジア」「老いてゆくアジア」「疲弊するアジア」という、四つの側面から見ていく。同時に、日本の今後の役割についても展望する。

新興アジア経済をみる4つの視点

Factory Asia
生産するアジア
生産ネットワーク
域内貿易の拡大

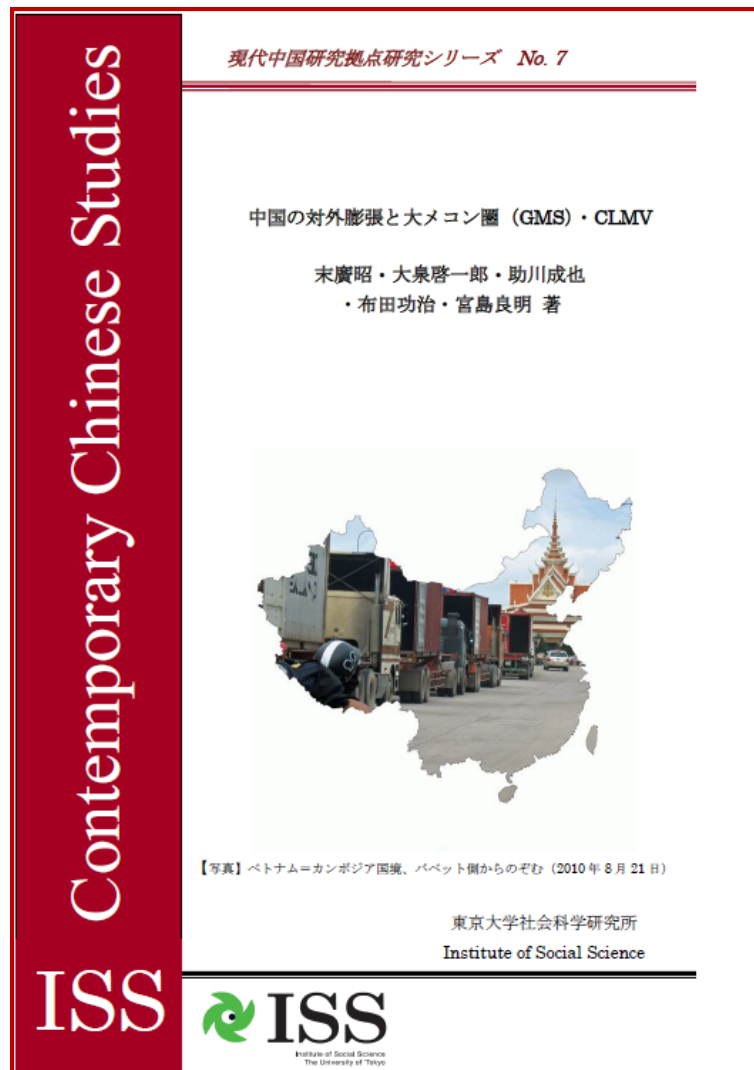
Consuming Asia
消費するアジア
都市化と中間層
巨大な消費市場

経済と社会の
バランス

Aging Asia
老いてゆくアジア
人口転換と成長
少子化と高齢化

Exhausted Asia
疲弊するアジア
経済的不平等の拡大
ストレス社会

2007年から「現代中国研究拠点事業」中国経済・貿易班を主宰



*



*

現代中国研究拠点 研究シリーズNo.7
『中国の対外膨張と大メコン圏 (GMS)・CLMV』
(ISS CCRS No.7, "China's Economic 'Offensive' Abroad and GMS・CLMV") (東京大学
社会科学研究所, 2011年)
[http://web.iss.u-](http://web.iss.u-tokyo.ac.jp/kyoten/research/ISS%20Contemporary%20China%20Studies%20No.7.pdf)
[tokyo.ac.jp/kyoten/research/ISS%20Contemporary%20China%20Studies%20No.7.pdf](http://web.iss.u-tokyo.ac.jp/kyoten/research/ISS%20Contemporary%20China%20Studies%20No.7.pdf)

現代中国研究拠点 研究シリーズNo.13『南進する中国と東南アジア：地域の「中国化」』
(ISS CCRS No.13, "Is China's southern advance Sinicizing Southeast Asia") (東京大学社会科学研究所、
2014年)
<http://web.iss.u-tokyo.ac.jp/kyoten/research/issccs/no13.html>
[http://web.iss.u-](http://web.iss.u-tokyo.ac.jp/kyoten/research/%E7%8F%BE%E4%BB%A3%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E7%A0%94%E7%A9%B6%E3%82%B7%E3%83%AA%E3%83%BC%E3%82%BANo13.pdf)
[tokyo.ac.jp/kyoten/research/%E7%8F%BE%E4%BB%A3%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E7%A0%94%E7%A9%B6%E3%82%B7%E3%83%AA%E3%83%BC%E3%82%BANo13.pdf](http://web.iss.u-tokyo.ac.jp/kyoten/research/%E7%8F%BE%E4%BB%A3%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E7%A0%94%E7%A9%B6%E3%82%B7%E3%83%AA%E3%83%BC%E3%82%BANo13.pdf)

Part 2

大陸部東南アジアと 経済回廊

大陸部東南アジア、メコン川流域、4つの経済回廊

GREATER MEKONG SUBREGION



Asian Development Bank (2009), *Corridor Chronicles*, Manila.

FIGURE 1 GMS ECONOMIC CORRIDORS MAP



Source: ADB (2009), *Corridor Chronicles*, <http://www.adb.org/documents/books/corridor-chronicles/Corridor-Chronicles-MS.pdf>

大陸部東南アジア: 3つの異なる構想が交錯する

- アジア開発銀行: 大メコン圏 (Greater Mekong Sub-region) の開発

- ☞ メコン川流域6カ国・中国2省の経済協力

- ☞ 4大経済回廊 (Economic Corridors) の推進

- 日本政府・企業: 「タイ・プラスワン」戦略

- ☞ メコン地域は中国に続く「世界の工場」

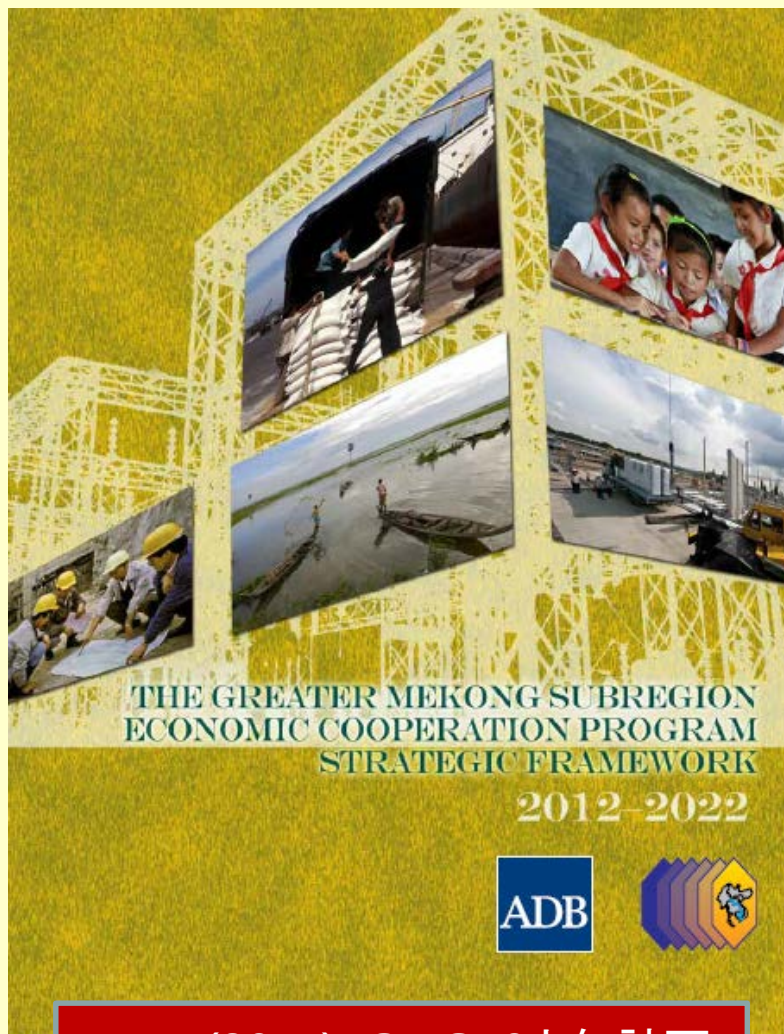
- ☞ タイをハブに、CLMVに生産・輸出拠点を拡大

- 中国政府・企業: 南進する中国、一帯一路

- ☞ 貿易、投資、経済合作、経済援助、孔子学院

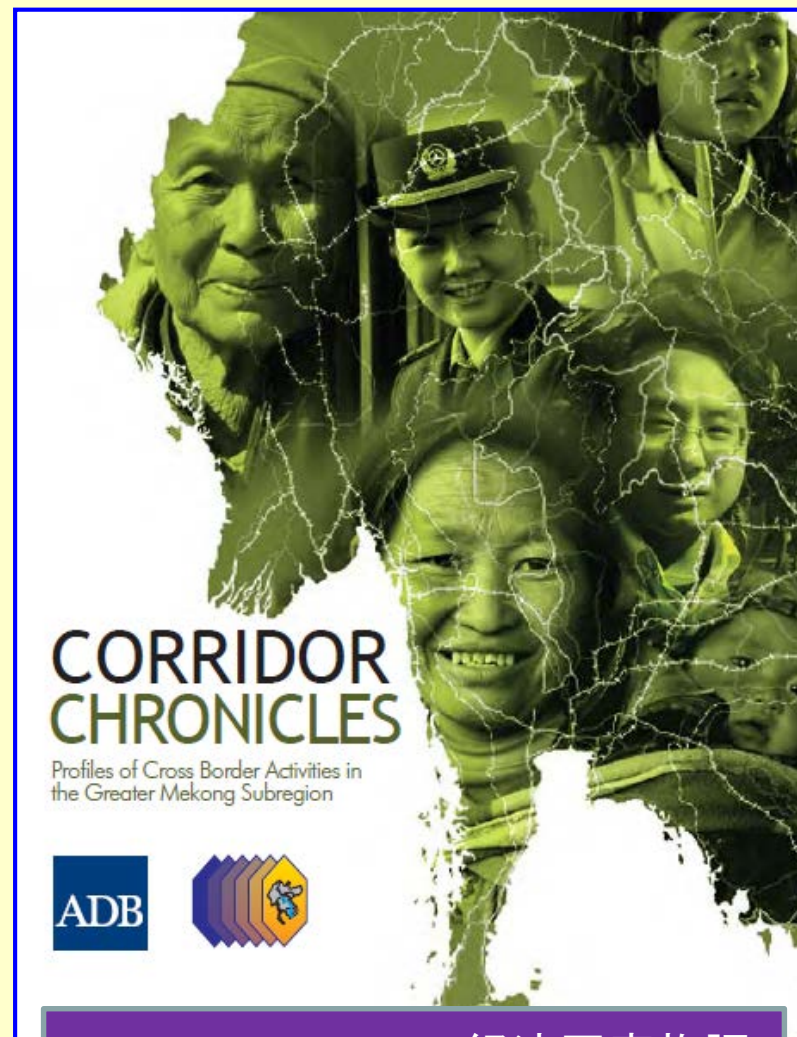
- ☞ 東南アジアの「中国化」Sinicization

3. アジア開発銀行が発行するGMS関係の報告書



ADB (2011), GMS10年計画

The Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program Strategic Framework (2012-2022)
<http://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/33422/files/gms-ec-framework-2012-2022.pdf>



ADB (2009), GMS経済回廊物語

Corridor Chronicles: Profiles of Cross-Border Activities in the Greater Mekong Subregion
<http://www.adb.org/sites/default/files/publication/29973/corridor-chronicles-gms.pdf>

経済圏としてのGMS（4大経済回廊）

GMS－中国を結ぶ4大回廊

南北回廊

昆明（中国）
↓
チェンライ（タイ）
↓
バンコク（タイ）

東西回廊

ダナン（ベトナム）
↓
サバナケット（ラオス）
↓
ムクダハン（タイ）
↓
モーラミヤイン
（ミャンマー）

中越回廊

香港
↓
広州（中国）
↓
南寧（中国）
↓
ハノイ（ベトナム）
↓
ホーチミン（ベトナム）

南部回廊

ホーチミン（ベトナム）
↓
プノンペン（カンボジア）
↓
ポイペット（カンボジア）
↓
バンコク（タイ）
↓
ダウエー（ミャンマー）

経済回廊による波及効果

- ✓ 生産拠点の変化・・・自動車、電機・電子部品など産業集積の進んでいる業種に関して、生産拠点の最適化を目指して、産業集積網がGMS各国に広がっていく可能性大。
- ✓ 交通要所の発展・・・各回廊の交通の要所にヒトが集まり、労働力の調達が容易に。

2013年5月29日、メナムフォーラムでの高橋則孝みずほコーポレート銀行バンコック支店長の報告より

著作権等の都合により、
ここに挿入されていた画像を削除しま
した

「日経ビジネス 特集メコン 2020年、
新「世界の工場」へ」(2013年5月13日
号)表紙

[http://business.nikkeibp.co.jp/article/
NBD/20130508/247693/?ST=pc](http://business.nikkeibp.co.jp/article/NBD/20130508/247693/?ST=pc)

日経ビジネスの2013年 「特集メコン」:2020年、 新「世界の工場」へ

著作権等の都合により、
ここに挿入されていた画像を削除しました

「日経ビジネス 特集メコン 2020年、新「世界の工場」へ」(2013年5月13日号)
<http://business.nikkeibp.co.jp/article/NBD/20130508/247693/?ST=pc>
大メコン圏イラスト

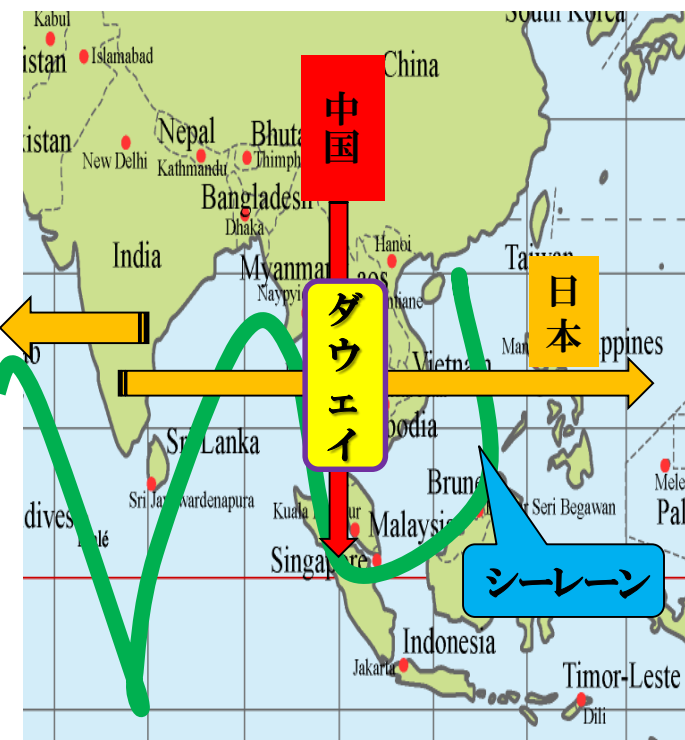
2013年5月13日号

1. タイ・プラス・ワンの本質と意義～成長の永久革命

【入門】 2050年世界の富の半分はメコンをハブとする地域（日本、インド、中国）から（ADB）

【基礎】 メコン経済圏は日本が得意とする「すり合わせ型ものづくり」を共有

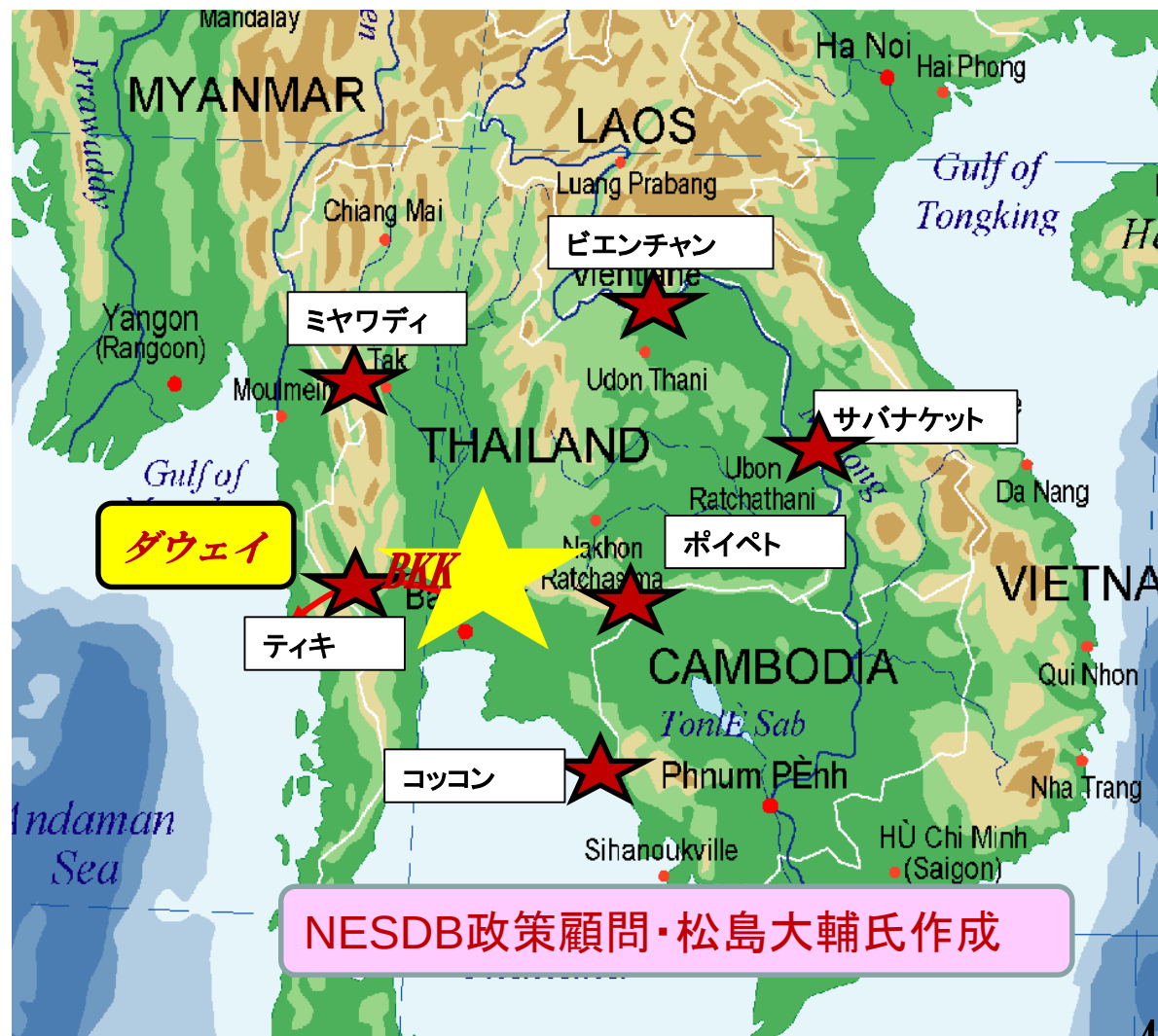
【応用】 ビジネス・政策のプライオリティが不可欠＝俯瞰的視座の獲得が不可欠



*

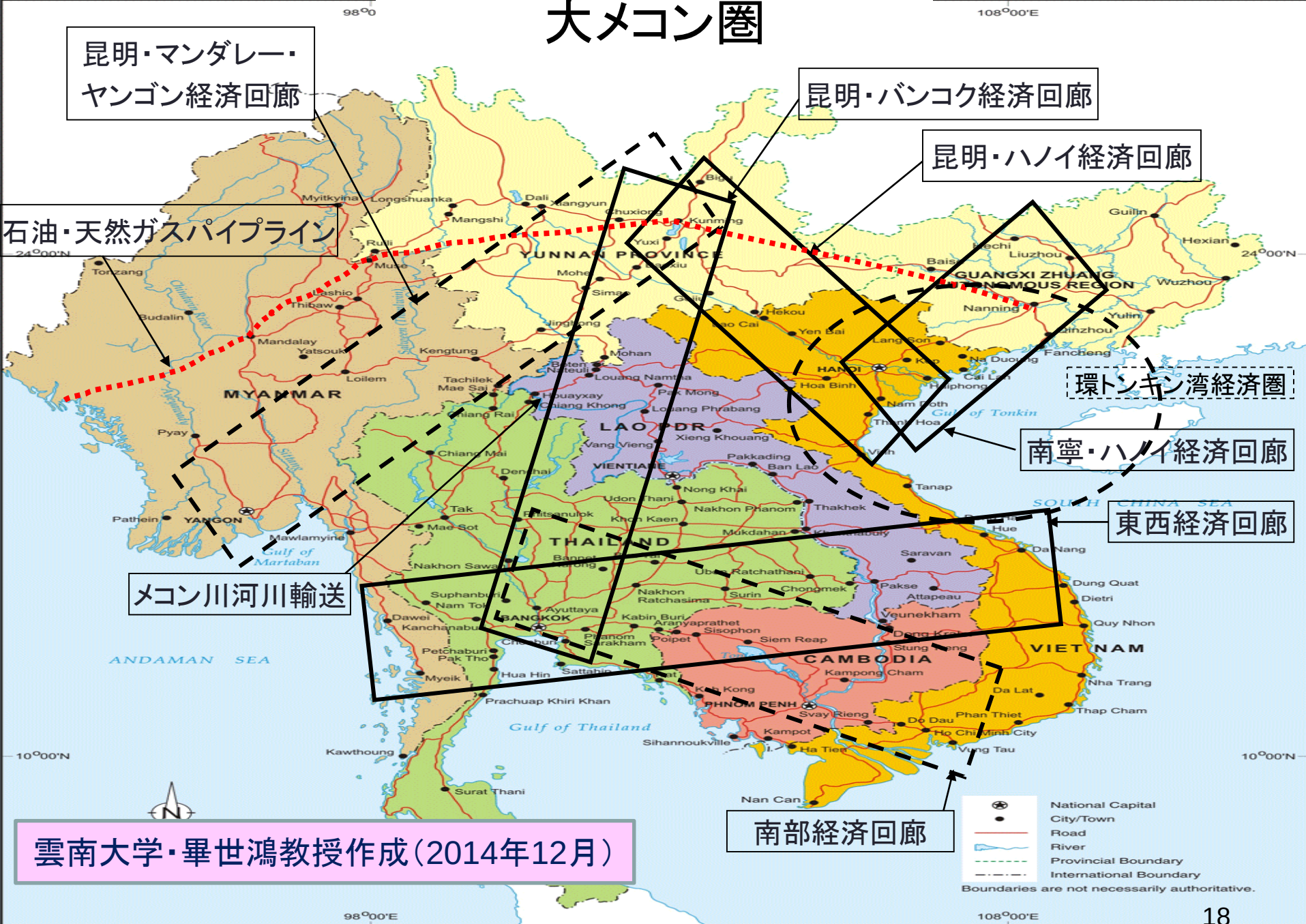
タイプラスワンとは
すり合わせ型ものづくり：
すり合わせVSモジュール

*



NESDB政策顧問・松島大輔氏作成

大メコン圏



雲南大学・畢世鴻教授作成(2014年12月)

南部経済回廊

著作権等の都合により、
ここに挿入されていた画像を削除しました

ミャンマー・中国天然ガス・石油パイプライン
着工式(2010/6)の写真

著作権等の都合により、
ここに挿入されていた画像を削除しました

ミャンマー・中国天然ガス・石油パイプライン
着工式(2010/6)の写真



雲南大学・畢世鴻教授作成(2014年12月)

著作権等の都合により、
ここに挿入されていた画像を削除しま
した

ミャンマー・中国天然ガス・石油パイプ
ラインの写真

Part 3

大メコン圏(GMS)の 成立と発展

図表1 GMS加盟6力国の基本経済指標、日本との比較 2013年

図表3-1 CLMV、タイ、中国の経済指標、2013年

国・地域別	経済開放	人口	国土面積	名目GDP	一人当たりGDP	輸出額	輸入額
	貿易/GDP	万人	万平方キロ	10億ドル	ドル	10億ドル	10億ドル
カンボジア	99.4	1,340	18	15.5	1,016	6.7	8.7
ラオス	49.1	690	24	10.8	1,593	2.3	3.0
ミャンマー	43.9	5,142	68	57	869	11.2	13.8
ベトナム	154.4	8,971	33	171	1,902	132	132
CLMV合計	121.8	16,143	143	254	1,575	152	158
タイ	123.5	6,446	51	387	5,674	228	250
中国	43.9	136,072	9,600	9,469	6,959	2,209	1,949
GMS6力国	48.9	158,661	9,794	10,110	6,372	2,589	2,357
ASEAN10力国	107.0	60,886	448	2,345	3,851	1,267	1,243
日本	31.6	12,730	36	4,898	38,463	715	832
CLMV/日本	*	1.27	3.94	0.05	0.04	0.21	0.19
GMS/日本	*	12	271	2.06	0.17	3.62	2.83

*

(出所) ADB, *Key Indicators of Asia and Pacific 2014*、日本貿易振興機構(JETRO)のウェブサイトより作成。

現代中国研究拠点 研究シリーズNo.13『南進する中国と東南アジア:地域の「中国化」』(ISS CCRS No.13, "Is China's southern advance Sinicizing Southeast Asia") (東京大学社会科学研究所、2014年)

<http://web.iss.u-tokyo.ac.jp/kyoten/research/issccs/no13.html>

第二章南進する中国と中国ASEAN 博覧会p61、図表2-9 中国ASEAN博覧会の開幕式における主要招聘者、2004-2012年

1. 中国2省、CLMVのGMS域内貿易比率

1. 中国南部2省のGMS依存率 2007⇒2012年

- 昆明市 56% ⇒ 77%
- 南寧市 28% ⇒ 37% (2010年) ⇒ 30%

2. タイとCLMVのGMS依存率 2000⇒2013年

- タイ 7% → 20.4% 中国が最大の輸出先
- カンボジア 20% → 55% 米国が最大の輸出相手国、中国が最大の輸入相手先
- ラオス 66% → 82% タイが最大の輸出先
- ミャンマー 29% → 60% タイが最大の輸出相手国、中国が最大の輸入相手先
- ベトナム 15% → 23% 米国が最大の輸出国、中国が最大の輸入相手先

図表2 GMS6力国・中国2省の域内貿易比率、2000～2013年

図表3-2 GMS加盟6力国・2省内の域内貿易（輸出＋輸入）比率の推移、2000-2013年（％）

年次	雲南省	広西省	タ イ	カンボジア	ラオス	ミャンマー	ベトナム
2000	55	29	7	20	66	29	15
2001	50	38	8	27	67	34	14
2002	57	29	9	18	66	37	14
2003	68	30	10	18	66	42	16
2004	64	25	11	19	63	48	18
2005	50	26	12	18	68	51	18
2006	49	28	14	20	74	56	18
年次	昆明	南寧	タ イ	カンボジア	ラオス	ミャンマー	ベトナム
2007	56	28	18	35	70	54	23
2008	63	25	18	42	...	57	23
2009	66	34	21	47	...	57	25
2010	76	37	20.3	44	80	59	25
2011	77	34	20.7	50	78	60	26
2012	77	30	21.6	52	79	57	26
2013	...	...	20.4	55	82	60	23

（出所）各国の貿易データ、ADB, *Key Indicators of Asia and Pacific 2014*, ほかより末廣昭作成。

2. 中国とGMS(大メコン圏)の経済関係: 投資

2. 外国人直接投資に占める「中国＋香港」

- タイ 1995-2003年、3% (540億バーツ)
⇒ 2004-2012年、4% (1090億バーツ)
- カンボジア 1991-2003年、13% (7.1億ドル)
⇒ 2004-2011年、43%へ急増 (89.6億ドル)
- ラオス 1992-2003年、5% (2.7億ドル)
⇒ 2004-2011年、26%へ急増 (33.7億ドル)
- ミャンマー 1989-2003年、3% (2.4億ドル)
⇒ 2004-2011年、61%へ大急増 (200億ドル)
- ベトナム 1988-2003年、10% (44億ドル)
⇒ 2004-2011年、6%へ減少 (98億ドル)

3. GMSの発足と首脳会合（GMSサミット）

1992年10月 アジア開発銀行の主導のもと、「サブ地域経済協力」のための6カ国経済閣僚会議。

1998年06月 第6回ASEAN首脳会議で「東西経済回廊の推進」を承認。

2001年11月 三つの経済回廊の推進を決定。

➤ 2002年11月 第1回GMSサミット（プノンペン）
五つの戦略、九つの課題を採択。

➤ 2005年07月 第2回GMSサミット（昆明）

➤ 2008年03月 第3回GMSサミット（ビエンチャン）
ビエンチャン行動計画（2008～2012年）採択。

➤ 2011年12月 第4回GMSサミット（マニラ）

➤ 2014年12月 第5回GMSサミット（ネピドー）

4. GMS開発のための11のフォーラム・WG

1995年04月	観光部門作業グループ(TWG)
1995年04月	電力フォーラム(EPF) 
1995年04月	交通フォーラム(STF) 
1995年10月	環境作業グループ(WGE) 
1995年11月	通信フォーラム(STCF)
1995年12月	投資作業グループ(SIWG)
1996年12月	人的資源開発グループ(WGHRD)
1998年06月	電力の相互接続専門家グループ
1999年11月	貿易促進作業グループ(TFWG)
2000年10月	GMSビジネスフォーラム(GMS-BF)
2003年11月	GMS農業作業グループ(WGA)

5. 中国とGMS(大メコン圏)開発プロジェクト

1. 第1期開発(1994-2007年):ADBアジア開発銀行

件数 34件

投資総額 98.7億ドル

運輸・交通81.6%、エネルギー関係17.5%

投資額負担 ADB 34.7% 中国政府 27.2%

2. 第2期開発(2008-2012年):ビエンチャンプラン

件数 110件

投資総額 154.5億ドル

運輸・交通73.2%、エネルギー関係20.6%

投資額負担 ADB 22.1% 中国政府 32.2%

⇒だれのためのGMS開発か？

図表3 GMS開発プロジェクト:だれのための事業か?

図表 大メコン圏（Greater Mekong Subregion）開発の実施プロジェクト、1994-2012年（100万ドル）

番号	開始年	プロジェクト	対象国	計画進捗	総投資額
11	1999	雲南省南部地区道路建設事業	中 国	事業完了	770.30
12	1999	GMS-東西経済回廊	ラオス	事業完了	345.00
13	1999	GMS-東西経済回廊	ベトナム	事業完了	97.00
14	2001	広西チワン族自治区道路建設	中 国	事業完了	552.70
17	2002	GMS-メコン観光開発事業	ラオス	事業完了	14.20
18	2002	GMS-メコン観光開発事業	ベトナム	事業完了	12.20
19	2002	GMS-北部経済回廊	ラオス	事業完了	95.79
20	2003	雲南省西部地区道路建設事業	中 国	事業完了	585.00
21	2003	カンボジアGMSトランスミッション事業	カンボジア	事業完了	95.00
22	2004	広西チワン族自治区道路開発第2フェーズ	中 国	事業完了	726.00
23	2004	雲南省鉄道建設(大理=Lijang間)	中 国	事業完了	548.00
24	2005	ナムトゥーン水力発電第2フェーズ	ラオス	事業完了	958.50
25	2005	GMS地域大の伝染病防止事業	カンボジア	事業完了	11.17
26	2005	GMS地域大の伝染病防止事業	ラオス	事業完了	7.50
32	2007	広西チワン族自治区西部道路開発事業	中 国	進行中	1,570.00

(出所) "List of GMS Investment Projects" in Asian Development Bank, *Greater Mekong Subregion: Twenty Years of Partnership*, Manila: ADB, May 2013, pp. 125-127 より末廣昭作成。

図表4 GMS実施プロジェクトの国別分布、1994-2012年

図表 GMS実施プロジェクトの国別分布、1994-2012年（件数、100万ドル、%）

国名	件数	%	投資額	%
1. 中国	11	19.3	7,910.53	52.6
2. ベトナム	16	28.1	3,020.88	20.1
3. ラオス	16	28.1	3,343.39	22.2
4. カンボジア	13	22.8	577.93	3.8
5. タイ	1	1.8	179.40	1.2
合 計	57	100.0	15,032.13	100.0

（注）当初の計画では、1994-2012年に計144件、253.2億ドルの予定。ミャンマーに対するプロジェクトは、アメリカを含む理事会の方針で凍結したため、実施は見送り。

（出所）"List of GMS Investment Projects" in ADB, *Greater Mekong Subregion: Twenty Years of Partnership*, Manila: ADB, May 2013, pp. 125-127 より末廣昭作成。

投資額の国別分布は当該国の負担を意味しない。中国でのプロジェクトは大規模なものが多いため、全体の5割以上を占める。

⇒中国の国内辺境開発、西部大開発への利用。

Part 4

3つの経済回廊を 実走する



★車による実走の一覧★

- ①2008年8月 南北経済回廊の一部 バンコク～ラオス国境、雲南省昆明市へ
- ②2009年8月 東西経済回廊の一部。ベトナムからタイ
- ③2010年1月 ベトナム中部の「開発の三角地帯」
- ④2010年8月 南部経済回廊。ベトナムのホーチミンからカンボジア(プノンペン、コッコン)、タイ。
- ⑤2011年8月 ミャンマー、ヤンゴンからネピドー陸路
- ⑥2011年8月 南タイのラノン市
- ⑦2012年8月 広州＝南寧市＝ベトナムとの国境(友誼関)
- ⑧2013年8月 東西経済回廊の一部。コーンゲンからメーソート。ミャンマーのミヤワディ

*

時刻	経過時間、分	累計時間、分	地点	距離計	備考
6:41	0:00	0:00	タークのホテル出発	0.0	ピン川沿いの道路
6:45	0:04	0:04	1号線に合流	2.0	片道4車線。ガムベーンベツまで67キロ
6:45	0:00	0:04	給油	3.5	峠越えを考慮し、少なめの1,000バツ給油
6:53	0:08	0:12	出発	3.5	ガソリンスタンド出発
6:56	0:03	0:15	1号線と12号線の三叉路、12号線、AH1 へ	7.0	メーソットまで80kmの看板。ສາມແມ່ນແລ່ນສວຍ
7:07	0:11	0:26	山道に入り、1車線に変わる	9.5	S字カーブが続く。
7:25	0:18	0:44	メーソット県入り。山道下り	34.0	この付近、コンテナ、タンクローリー、連結トラックの対向車多数
7:28	0:03	0:47	マーケットあり、検問①通過	36.5	
7:41	0:13	1:00	写真撮影のため車を止める	48.9	
7:45	0:04	1:04	出発	48.9	付近に小学校と病院あり
7:46	0:01	1:05	検問②通過	49.8	付近はトウモロコシ畑続く
7:57	0:11	1:16	橋の修理工事	60.0	
8:18	0:21	1:37	検問③通過	78.5	この間、道路工事多数
8:21	0:03	1:40	リゾート地あり	81.0	
8:24	0:03	1:43	交差点（ラウンドアバウト）	83.0	国境から9kmの看板
8:26	0:02	1:45	Centara Hotel 通過	84.8	周りはキャッサバとトウモロコシ畑
8:34	0:08	1:53	メーソット工業団地、サハグループ事務所到着	91.8	海拔180メートル、工業団地130ライ。ミャンマー人1050名、タイ人120名
			M.S.B. Apparel で工場見学		日本の下着メーカーの受託生産
10:38	2:04	3:57	出発	91.8	
10:45	0:07	4:04	12号線に戻る	98.5	
10:56	0:11	4:15	タイ側の国境ゲートに到着	105.2	出国事務所です手続き
11:10		4:29	タイ出国手続き完了		
11:16		4:35	タイ＝ミャンマー友好橋を渡る		トラックの総重量制限25トン。コンテナの荷物が積めない悩みがある
11:28		4:47	ミャンマー側入国事務所		パスポート預け、入国手数料（10ドルか500バツ）を支払う
11:40		4:59	ミャンマー側で車の手配		運転手は Mr. Win Zaw
11:58		5:17	昼食		入国事務所近くのレストラン。野菜と肉の各種カレー8皿。全部で1200バツ。
12:28		5:47	市内各地を観光		船着き場、チェリントン寺、公営市場
13:10		6:29	街の税関まで8キロ。午後1時32分、税関所に到着。対向車はトラック、乗用車含めて87台		これより先は外国人の入国は不可、輸出と輸入の保税倉庫あり。*8月28日から、ビザがあれば外国人もヤンゴンまで陸路で移動可能と、当局が入国制限の大幅な自由化の発表（8月27日）
14:10		7:29	タイの出国事務所		パスポートチェック完了
14:11	3:15	7:30	出発	105.2	
14:23	0:12	7:42	ホテル到着	138.4	Centara Mae Sot Hill Resort Hotel
18:06	3:43	11:25	夕食に出発	138.4	
18:33	0:27	11:52	レストランに到着	154.3	市内を車で回る
20:00	1:27	13:19	出発	154.3	
20:05	0:05	13:24	ホテルに帰還	156.9	

図表5 経済回廊の実走を分単位で記録する

- (1) 同じ自動車（トヨタ・ハイエース）を使用。
- (2) 分単位で走行距離、休憩、分岐点、車外の風景などを記録していく。
- (3) この記録をもとに区間毎の正確な時速を算出する。

				休憩時間の合計			10:41
				走行時間			2:43
				山越え区間			1:41

【3日目まとめ】

走行日	走行区間（昼食・休憩時間除く）	分当たり速度	走行時間（分）	時速
8月23日	ターク～メーソット	0.962576687	163.0	57.8
	山越え区間	0.908910891	101.0	54.5

2009年8月18日、ハノイを出発。ハノイ郊外の街並み



ベトナムの国道は、無法地帯。人、自転車、自動二輪、トラック、バス



【写真1】ベトナム国道1号線、荷物を満載して走るトラック（2009年8月18日）

現代中国研究拠点 研究シリーズNo.7『中国の対外膨張と大メコン圏(GMS)・CLMV』(ISS CCRS No.7, "China's Economic 'Offensive' Abroad and GMS・CLMV") (東京大学社会科学研究所、2011年)

<http://web.iss.u-tokyo.ac.jp/kyoten/research/ISS%20Contemporary%20China%20Studies%20No.7.pdf>

p8, 写真1

*

ベトナム＝ラオス国境、ラオバオのタイ製品免税店



2009年8月19日 末廣撮影

ベトナムからラオスに入る。車の数が激減、道路保全も悪い



*

【写真4】至るところで道路の損壊をみたラオスの東西経済回廊（2009年8月19日）

現代中国研究拠点 研究シリーズNo.7『中国の対外膨張と大メコン圏(GMS)・CLMV』(ISS CCRS No.7, "China's Economic 'Offensive' Abroad and GMS・CLMV") (東京大学社会科学研究所、2011年)

<http://web.iss.u-tokyo.ac.jp/kyoten/research/ISS%20Contemporary%20China%20Studies%20No.7.pdf>

p9, 写真4

ラオス＝タイ国境、サワンナケートにある巨大なカジノ



【写真5】ラオス・サワンナケート市の郊外にあるカジノ入り口
(サワン・ベガス。2009年8月19日)

タイの道路。中央分離帯があり、道路保全も万全



*

【写真6】中央分離帯があり、十分整備されたタイの東西経済回廊
(ムックダーハーンからコーンゲーンに向かう途中。2009年8月20日)

現代中国研究拠点 研究シリーズNo.7『中国の対外膨張と大メコン圏(GMS)・CLMV』(ISS CCRS No.7, "China's Economic 'Offensive' Abroad and GMS・CLMV") (東京大学社会科学研究所、2011年)

<http://web.iss.u-tokyo.ac.jp/kyoten/research/ISS%20Contemporary%20China%20Studies%20No.7.pdf>

p10,写真6

図表6 GMS実走の平均時速：東西と南部経済回廊ほか

図表1 GMS実走の走行距離と時速の比較（単位：キロメートル）

年次	参考	国	走行区間と道路の等級	走行距離	時速
2009	参考	ベトナム	ハノイ＝ディエンチョウ（国道21号、15号線）	392	63.1
2009	参考	ベトナム	ディエンチョウ＝ドーンハ（国道1号線）	340	49.3
2009	参考	ベトナム	ドーンハ＝ラオス国境ラオバオ（山間部）	76	53.6
2009	参考	ラオス	国境デンサワン＝タイ国境サヴァンナケート	243	71.8
2009	参考	タイ	国境ムックダー＝ハーン＝コーンゲン（209号線）	254	80.6
2010	参考	ベトナム	ホーチミン＝カンボジア国境モックバイ	74	36.7
2010	参考	カンボジア	国境バペット＝プノンペン（1級国道）	172	60.7
2010	参考	カンボジア	シハヌークビル港＝タイ国境コッコン（山間部）	252	57.9
2010	参考	タイ	国境ハートレック＝バンコク（高速）	480	82.5
2011		ミャンマー	ヤンゴン市内＝ネピドー（高速含む）	355	78.3
2011		ミャンマー	ヤンゴン＝ネピドー（片道4車線の新道のみ）	323	84.3

（注）2010年のカンボジアは現代自動車COUTY、ベトナムとタイはトヨタ・ハイエース。2011年、2012年、2013年はいずれもトヨタ・ハイエース（10人乗り、15人乗り）。

（出所）各年の実走記録にもとづき末廣作成。

図表7 GMS実走の平均時速：南寧市、東西経済回廊

図表1(続き) GMS実走の走行距離と時速の比較 (単位:キロメートル)

年次	参考	国	走行区間と道路の等級	走行距離	時速
2012		中国	広州＝南寧(高速のみ)	446	81.0
2012		中国	南寧＝ベトナム国境友誼関(高速のみ)	150	80.5
2012		中国	国境浦寨＝南寧(高速のみ)	153	78.9
2013		タイ	バンコク＝ナコンラーチャシーマー(2号線)	299	63.5
2013		タイ	ナコンラーチャシーマー＝コーンゲン(2号線)	156	74.4
2013		タイ	コーンゲン＝ピッサヌローク(12号線、山間部)	232	67.3
2013		タイ	ピッサヌローク＝ターク(12号線)	164	73.9
2013		タイ	ターク＝ミャンマー国境メーソート(全行程)	163	57.8
2013		タイ	ターク＝メーソート(山越え区間)	101	54.5
2013		タイ	スコタイ＝ナコンサワン(1号線)	273	68.4
2013		タイ	ナコンサワン＝バンコク(1号線)	226	71.2
(出所)図表1に同じ。					

ベトナム＝カンボジア国境をカンボジア側（バベット）から見る



【写真】ベトナム＝カンボジア国境、バベット側からのぞむ（2010年8月21日）

現代中国研究拠点 研究シリーズNo.7『中国の対外膨張と大メコン圏（GMS）・CLMV』（ISS CCRS No.7, "China's Economic 'Offensive' Abroad and GMS・CLMV"）（東京大学社会科学研究所、2011年）

<http://web.iss.u-tokyo.ac.jp/kyoten/research/ISS%20Contemporary%20China%20Studies%20No.7.pdf>

p2, 写真（内表紙）

カンボジアのシハヌークビル港から北上、川を渡る



【写真15】カンボジアとタイの国境、コッコンに向かう途中のフェリー
(2010年8月21日)

*

2010年8月21日 カンボジア＝タイ国境、コッコン工業団地



2010年8月21日 末廣撮影

2011年8月21日、ミャンマー首都ネピドーを臨む



ネピドー街中の100メートル道路。戦闘機の滑走路にも



2011年8月21日 末廣撮影



★車による実走の一覧★

- ①2008年8月 南北経済回廊の一部 バンコク～ラオス国境、雲南省昆明市へ
- ②2009年8月 東西経済回廊の一部。ベトナムからタイ
- ③2010年1月 ベトナム中部の「開発の三角地帯」
- ④2010年8月 南部経済回廊。ベトナムのホーチミンからカンボジア(プノンペン、コッコン)、タイ。
- ⑤2011年8月 ミャンマー、ヤンゴンからネピドー陸路
- ⑥2011年8月 南タイのラノン市
- ⑦2012年8月 広州＝南寧市＝ベトナムとの国境(友誼関)
- ⑧2013年8月 東西経済回廊の一部。コーンゲンからメーソート。ミャンマーのミヤワディ

*

2012年8月19日、中国・南寧市からベトナム国境に向かう



中国＝ベトナム国境の友誼関。向こうに見え建物はホテル



交通量を観察する：車種ごとのすれ違い台数

1. 経済回廊の2つの側面：道路としてのインフラ面と商品を運ぶ経済面

- * 国境における行政のボーダレス化の遅れ

- * 本当に運ぶ価値のある商品があるのか？

☞ 昆明からバンコク(1802km)、ミャンマーからタイ、ラオス経由でベトナム(1500km)に送る商品??

2. 経済回廊の経済社会的インパクト

- * 国境辺境地区のインフラ整備。「国境経済」という限定された経済圏の発展。

- * 経済回廊は必ずしも連続した経済線ではない。ただし、物理的な Connectivity を保障。

図表1 東西経済回廊(コーンゲン=ターク)の各地点における対向車(1回15分間) 2013年8月22日(木曜日)調査

	1	2	3	4	5	6
対向車・追抜き	対向車	対向車	対向車	対向車	対向車	対向車
調査日	8月22日	8月22日	8月22日	8月22日	8月22日	8月22日
調査開始	9時40分から	10時10分から	12時30分から	14時20分から	15時00分から	15時30分から
調査終了	9時55分まで	10時25分まで	12時45分まで	14時35分まで	15時15分まで	15時45分まで
目視場所	ロムサック手前 100キロ・コース サーンから14キロ (山岳地帯、S字 カーブ)	ロムサック手前58 キロ・国立公園か ら14キロ (山岳 地帯、S字カーブ)	ロムサック展望台 (山岳地帯)から ピッサヌローク県 境(平地)の間	ピッサヌローク県 西側からスコータ イ県境5キロ地点	ターク手前81キロ 地点(平地)から 手前63キロ地点	ターク手前41キロ 地点(平地)から 手前22キロ地点
走行距離(km)	14	14	17	18	18	19
気候条件	小雨	小雨	雨	雨	曇り	曇り
車線	片側1車線	片側1車線	片側1車線	片側2、3車線	片側2車線	片側2車線
ワゴン、バン	0	0	2	8	4	2
乗用車	3	1	2	61	17	12
ピックアップ車	29	23	45	112	38	42
バス(路線、観光)	1	0	1	9	0	2
トラック4輪	1	1	2	10	5	2
トラック6輪	1	1	1	2	2	3
トラック6輪連結	2	0	0	4	3	3
トラック10輪以上	1	0	0	2	2	0
コンテナ車	0	0	0	1	0	0
タンクローリー	0	0	0	0	1	0
コンクリートミキサー						
その他	-	郵便コンテナ	-	パトカー	軍用車	耕運機
		1		1	25	1
(注)(1)ピックアップ車は通常の1トン積み商用車のほか、荷台を改造した車を含む。						
(2)トラック6輪は、タイヤが前輪2個、後輪が4X2=8個の「シップロー」(10輪車)を指す。						
(3)トラック6輪連結は、前輪2個の駆動車に、6輪(タイヤ12個)の荷台を2連結合した車。						
(4)トラック10輪以上は、タイヤが前輪2個、後輪が10X2=20個(22輪車)、12X2=24個(26輪車)。トレーラーを含む。						
(出所)末廣昭・助川成也・宮島良明の3名による合同調査(目視調査)から集計。						

北タイのターク県からミャンマー国境メーソートに向かう12輪コンテナ車



*

【写真 27】 タークからミャンマーとの国境メーソートに向かう大型コンテナ車 (2013 年 8 月 24 日 8 時 59 分 57 秒撮影)

社会科学研究所 森田英嗣撮影

現代中国研究拠点 研究シリーズNo.13『南進する中国と東南アジア:地域の「中国化」』(ISS CCRS No.13, "Is China's southern advance Sinicizing Southeast Asia") (東京大学社会科学研究所、2014年)
<http://web.iss.u-tokyo.ac.jp/kyoten/research/%E7%8F%BE%E4%BB%A3%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E7%A0%94%E7%A9%B6%E3%82%B7%E3%83%AA%E3%83%BC%E3%82%BANo13.pdf>
口絵写真集p22、写真27

2013年8月24日、3分間の間に5台のコンテナ車をみる



(同日 9 時 00 分 08 秒撮影)



(同日 9 時 01 分 52 秒撮影)



(同日 9 時 02 分 22 秒撮影)



(同日 9 時 02 分 40 秒撮影)

タイ(メーソート)＝ミャンマー(ミヤワディ)国境をタイ側から



【写真21】 タイ(メーソート)とミャンマー(ミヤワディ)の国境ポイント(メーソート、2013年8月23日)

現代中国研究拠点 研究シリーズNo.13『南進する中国と東南アジア：地域の「中国化」』(ISS CCRS No.13, "Is China's southern advance Sinicizing Southeast Asia") (東京大学社会科学研究所、2014年)
<http://web.iss.u-tokyo.ac.jp/kyoten/research/%E7%8F%BE%E4%BB%A3%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E7%A0%94%E7%A9%B6%E3%82%B7%E3%83%AA%E3%83%BC%E3%82%BANo13.pdf>
口絵写真集p19、写真21

楽しみは食事！ 末廣撮影



【写真28】 タイ、ミャンマーの各地で食べた料理の数々（2011年8月、2013年8月）

Part 5

GMSを超える
中国の戦略

第9回中国ASEAN博覧会の開幕式(南寧市)、2012年9月(公式ウェブ)

著作権等の都合により、
ここに挿入されていた画像を削除しました

CAEXPO公式ページ
<http://eng.caexpo.org/>
2012年CAEXPO 写真
<http://www.caexpo.org/gb/zhuanti/caexpo2012/写真>

WIN=WINの
協力関係

著作権等の都合により、
ここに挿入されていた画像を削除しました

CAEXPO公式ページ
<http://eng.caexpo.org/>
2012年CAEXPO 写真
<http://www.caexpo.org/gb/zhuanti/caexpo2012/写真>

協働して明る
い未来を

1. CAEXPOの発足とその背景

2002年11月 中国ASEAN包括連携協定(暫定
⇒2010年に完全化)を締結。

2003年10月 第7回ASEAN・中国首脳会合(バリ島)
)で温家宝首相が、毎年の博覧会を提唱。

2004年4月から5月 広西壮族自治区の主席(陸兵)
が各国を訪問。首脳、経済界と会見して博覧会
への参加を呼びかけ。

2004年11月 第1回CAEXPOを南寧市で開催。

~~~~~

主催: 中国商務省、広西壮族自治区(事務局)、  
ASEANの貿易・産業担当省、ASEAN事務局。

オブザーバー: 日本、韓国、カナダ、オーストラリア等

## 図表9 中国ASEAN博覧会(CAEXPO)の発展、2004-2012年

図表 中国ASEAN博覧会(CAEXPO)の発展、2004-2012年 (企業数、ブース数、100万ドル)

| CAEXPO | EXPO開催<br>年月日       | 参加<br>企業数 | 出展ブース数 |         |      |       | 成約投資 (US\$ Million) |        |
|--------|---------------------|-----------|--------|---------|------|-------|---------------------|--------|
|        |                     |           | 合計     | ASEAN10 | その他* | 中国    | 外国と**               | 中国国内   |
| 第1回    | Nov. 3-6, 2004      | 1,505     | 2,506  | 626     | 131  | 1,749 | 4,968               | 5,864  |
| 第2回    | Oct.19-22, 2005     | 2,000     | 3,300  | 696     | 86   | 2,518 | 5,290               | 6,124  |
| 第3回    | Oct.31- Nov.3, 2006 | 2,000     | 3,663  | 837     | 163  | 2,663 | 5,850               | 6,945  |
| 第4回    | Oct.28-31, 2007     | 1,908     | 3,400  | 1,124   |      | 2,276 | 6,150               | 7,651  |
| 第5回    | Oct.22-25, 2008     | 2,100     | 3,300  | 1,154   | 70   | 2,076 | 6,364               | 8,807  |
| 第6回    | Oct.20-24, 2009     | 2,450     | 4,000  | 1,168   | 106  | 2,726 | 6,440               | 9,054  |
| 第7回    | Oct.19-23, 2010     | 2,200     | 4,600  | 1,178   | 43   | 3,379 | 6,690               | 9,962  |
| 第8回    | Oct.21-26, 2011     | 2,300     | 4,700  | n.a     |      |       | 7,420               | 11,316 |
| 第9回    | Sept. 21-25, 2012   | 2,280     | 4,600  | 1,300   |      | 3,300 | 8,204               | 12,712 |

(注): 1)「その他」は韓国、オーストラリアなど非ASEAN加盟国。2)「外国と」は、中国企業(中国進出外国企業を含む)とASEAN等の企業間の投資成約を指す。「中国国内」は中国企業同士の投資成約を示す。

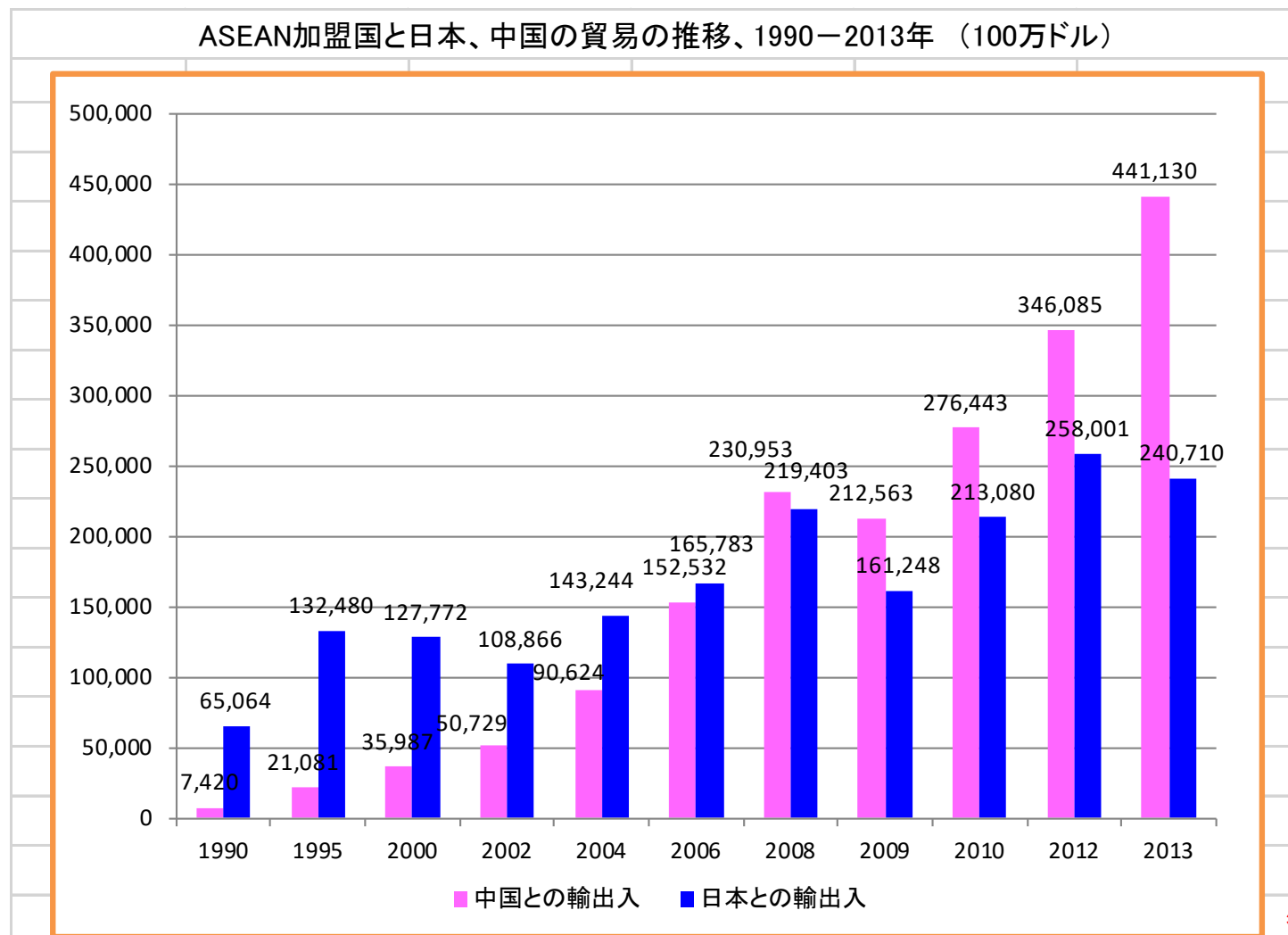
(出所)『中国東盟年鑑』2003年版から2011年版(中国語); official website of CAEXPO (<http://www.caexpo.org/>)

## 2. CAEXPOはどのように実施されているのか？

- **盛大な開幕式** 首相、大臣クラスを招聘
- **国別パビリオン**
- **国別企業別物産展・新技術（農業など）の展示**  
⇒ブースの数は第2回（2005年）の場合、全体で**3300**。うちASEAN696、**中国2518**、その他86
- **「魅力之城」(Cities of Charm)**  
⇒各国の都市紹介と観光誘致。第2回目から
- **中国東盟商務与投資峰会**：投資合作の交渉  
⇒中国とASEAN諸国、中国企業同士も。
- **各種フォーラム、政策対話の実施**
- **文化交流と懇親会**：民族伝統、ゴルフ、テニス



# 図表10 ASEANと日本、中国の貿易の推移、1990～2013年



（出所）中国ASEAN貿易はGlobal Trade Atlas より宮島良明集計、日本ASEAN貿易は財務省統計より筆者集計。2012年以降は、日本はジェトロ貿易資料、中国は『中国経済年鑑2014年版』より末廣昭作成。

### 3. なぜ、中国はCLMV,東南アジアに向かうのか？

#### 1. 中国の南進に関する通説:

- \* 現実主義にもとづく近隣外交(タイ、CLMV)
- \* 発展途上国支援という責務履行(対CLM)
- \* 南シナ海、インド洋への「海への道」の確保

#### 2. わたくしの解釈:

- ① **石油、天然ガスの確保**(ミャンマー、タイ、インドネシア)⇒3大石油石化集団の自己利益
- ② **希少鉱物資源の確保**(ミャンマー、ラオス、ベトナムほか)⇒3大鉱物資源集団の自己利益
- ③ **電力源の確保** ⇒5大電力集団の事業拡大
- ④ **中国の内陸部開発**のための手段  
⇒昆明商品交易会、中国ASEAN博覧会

著作権等の都合により、  
ここに挿入されていた画像を削除しました

産経ニュース

2015.4.16 22:50

どこまで膨張する？ 中国の「新シルクロード構想」 南太平洋からアフリカまで  
... 国営メディアが地図公表

<http://www.sankei.com/world/photos/150416/wor1504160043-p1.html>

記事

<http://www.sankei.com/world/news/150416/wor1504160043-n1.html>

## 4. 「一帯一路」: OBAOR, One Belt and One Road

### ● シルクロード経済ベルト構想:

- ① 中国から中央アジア、ロシアを経て欧州のバルト海へ達する道。
- ② 中国から中央アジア、西アジアを経てペルシャ湾、地中海へ達する道。

### ● 21世紀の海上シルクロード構想:

- ③ 中国の港から南中国海、インド洋を経て欧州へ。
  - ④ 中国沿岸から南中国海を経て南太平洋へ。
- ☞ 2014年11月、アジア太平洋経済協力会議APECの北京総会で、習近平国家主席が提唱。
- ☞ 現在まで60カ国が対象。ASEAN等が賛意表明。



## 5. 南進・西進する中国:リーダーシップの発揮

### 2000年以降、国際化の推進

- 貿易の拡大、資源確保、経済合作と援助
- ASEAN諸国がターゲット

### 習近平国家主席の時代

- 経済大国に見合った、経済外交面でのリーダーシップの発揮。
  - 蓄積された外貨をアジア地域のインフラ整備に
  - ☞ アジア・インフラ投資銀行AIIB、シルクロード基金
- 中国 vs. ASEAN、中国 vs. 南アジア・中東、さらに  
中国 vs. 欧州へ
- WIN=WINの関係か、それとも新たな対立か？

ご清聴、どうも  
ありがとうございました



2011年8月21日 ネピドーにて、末廣撮影