



2012.3.19

大メコン「2億人経済圏」を日本の成長に取り込め

アジア調査部 主任研究員 苅込俊二

アジアは「世界の成長センター」といわれて久しいが、「CLMV4カ国」を中心に形成されるインドシナ地域こそ、21世紀に最も発展が期待される成長センターとなりつつある――。

CLMVという略語をみて、それが何かを言い当てられる方は相当なアジア通といえるだろう。ASEAN（東南アジア諸国連合）は知っていても、CLMVは耳慣れない用語に違いない。CLMVとは、カンボジア（Cambodia）、ラオス（Laos）、ミャンマー（Myanmar）、ベトナム（Vietnam）というインドシナ半島を形成する4カ国の頭文字をとった略語である。

CLMVの4カ国から想起されることといえば、「内戦・紛争」「人権抑圧、非民主的国家」「貧困・未開発地域」といったところだろうか。確かに、カンボジアは「未だ地雷が国中に埋まっている国」との印象が持たれているし、最近民主化の動きがみられるミャンマーについても、依然としてアウン・サン・スー・チー氏を弾圧してきた軍事政権のイメージが残っている。しかし、紛争や戦乱に明け暮れたのは1990年代初頭までであり、それ以後は欧米諸国の経済制裁を受けてきたミャンマーを除いて、先進国や国際機関から多額の経済援助を受けながら、経済開発を進めてきた。

低コストの労働力が魅力のミャンマー、カンボジア

こうした結果、CLMV4カ国のうち、すでにベトナムは経済的に“離陸（テイクオフ）”を遂げ、BRICsに次いで発展が期待される「ネクスト11」（注1）に名を連ねる存在となった。ベトナムの1人当たりGDPは1,274ドル（2010年）と、経済成長が加速するといわれる「1,000ドルの大台」を超えている。また、残りの3カ国についても、経済発展のレベルでは1人当たりGDPが1,000ドルに満たない水準にとどまっているものの、ここに至るにわかに注目度が増している。中国やタイでは労働コストが経済成長に伴い上昇するなか、日本をはじめ両国にこぞって進出した外国企業が新たな生産拠点の開拓を迫られているからだ。

改めて地図を眺めてみると、東アジアで生産拠点として低コストの労働力が活用できる国は、いまやカンボジア、ラオス、ミャンマーのほかには北朝鮮ぐらいしかない。また、インドシナ地域は、経済発展の著しい中国とインドに挟まれ、成長を続けるアジアのほぼ中心という地理的に有利な場所に位置していることもあり、生産拠点としては魅力的だ。実際、これらのラスト・フロンティアをめぐる、一昨年あたりからカンボジア、ラオス、ミャンマーの国名を冠した投資誘致セミナーが数多く開催され、何百人も収容できるホールはいつも満杯だ。視察ミッションも盛んに催行され、現地のホテルは出張者や視察団体客で満室状態だという。

このように今後の発展が期待されているCLMV4カ国だが、このうち、筆者は、昨年秋から今年初めにかけて、ミャンマーとカンボジアの2カ国を相次ぎ訪問する機会に恵まれた。

ミャンマーは、20年にも及ぶ軍事政権下での鎖国状況を打破しようと、外国企業を積極的に誘致する開放政策を急ピッチで進めている。1週間という短い滞在だったが、その間にも新しい政策が次々と発表され、日々、ビジネス環境が好転するのを目の当たりにした。同国の発展のカギを握る経済制裁解除が秒読み段階に入ったとみられるなか、「バスに乗り遅れるな」と日本企業の関心は否が応にも高まっている。

そのミャンマーに先んじて発展が始まっていると感じたのがカンボジアだ。日本企業のカンボジア進出は両隣のタイ、ベトナムとは対照的に、09年まで年間2～3件程度と遅々として進まなかったが、10年以降はその状況が一変、10年に6件、11年は18件と、さながら投資ラッシュの様相を見せている。現地で取材した縫製関連の日本人経営者は、労働コスト上昇に伴い人材確保が困難になった中国沿海部の拠点を畳んで、10年にカンボジアに拠点を移した。「カンボジアの発展がハッキリしてから進出したのではもう遅い」と進出を決めたという。カンボジアの首都プノンペンにはポル・ポト時代に廃墟と化したといわれるが、その面影はもはやない。幹線道路では、オートバイ、自動車、さらには自転車がひしめき合っている。1台のオートバイに3～4人乗って疾走する“アジアスタイル”も、所々で行われるアスファルト舗装工事でひどい交通渋滞が生じているのも、発展を始めたアジアの都市ならではの光景といえる。

ただし、両国を訪問して痛感するのは、インフラが圧倒的に不足していることである。ミャンマーには現状、外資系企業が入居できる環境を備えた工業団地が1つ(ミンガラドン工業団地)しかない。その工業団地も、軍事政権下における鎖国状態のなかでインフラが老朽化し、頻発する停電に備えて自家発電設備が不可欠な状況だ。また、道路はアスファルト舗装に必要な重油を輸入に頼っているため、外貨節約の観点からセメントで固められただけになっている。他方、カンボジアは93年の内戦終結からまだ20年に満たず、電気、水道、道路などの基礎インフラの整備状況はどれも十分とはいえない。とくに、電力供給能力が極端に低いことから、電力を隣国のタイ、ベトナムから購入せざるを得ず、結果として電気料金はベトナムの倍以上かかるなど、ビジネスコストは割高である。経済的離陸の糸口をつかみかけたインドシナ諸国にとって、発展を遂げていくための基盤整備は喫緊の課題となっている。

「大メコン圏経済開発プログラム」で進む流通網整備

CLMV4カ国を中心とするインドシナは「メコン地域」とも称される。それは半島を横断する全長4,880km、流域面積が60万㎏に及ぶメコン川に由来する。メコン川はカンボジア、ベトナムに広大なデルタを形成して南シナ海に注ぎ込む、インドシナの大動脈である。かつてクメール王国(現在のカンボジアを中心とする地域)やタイのアユタヤ王朝が、そのメコン川が提供する肥沃な大地、水運を利用して繁栄を謳歌した。しかし、皮肉なことに、肥沃であるが故に昔から領土の取り合いが絶えず、戦乱に明け暮れたのもまた事実である。20世紀に入ると域外列強による植民地化で分断され、この地域が統一的に開発されたことはつい最近までなかった。

メコン地域が今後発展を遂げていく上では、交通、通信、電力など経済インフラを個々の国の事情に即して整備していく必要がある。しかも、各国が個別に開発、整備するのではなく、インドシナ全体を見据えて一体的に進めていく発想が重要だ。こうした考え方の下、インフラの絶対的不足をインドシナ地域全体で整備していこうという計画がすでに進められている。アジア開発銀行(ADB)を中心とする「大メコン圏経済開発プログラム」(以下、GMS計画)だ。

GMS計画は、メコン川流域国であるカンボジア、ラオス、ミャンマーと、工業化で先行するタイ、ベトナム

との流通網の整備を皮切りに、メコン地域全体の経済活動を活性化しようとするものだ。現在、インドシナ半島を縦断して中国南部からタイやベトナムに至る「南北経済回廊」(注2)、インドシナ半島中央部を横断してベトナムからミャンマーに至る「東西経済回廊」、インドシナ半島南部を通過してベトナム南部からタイ南部に至る「南部経済回廊」の整備が進められている。

これら流通網の整備によって、インドシナ地域の利便性は格段に高まる。例えば、現在、ベトナムのホーチミンからインドのチェンナイまでは、海路でマラッカ海峡を経由して2週間かかる。これが、ホーチミンからインド洋アンダマン海沿岸(タイ)までの陸路が整備されることにより、10日で到達できるようになる。通関など国境通過にかかる手続きを短縮できれば、さらに8日まで短縮が可能だ。

こうしたルートの沿道周辺に工業団地など関連インフラが整備されれば、生産ネットワークが形成され、インドシナ地域はインドや中東地域も視野に入れた生産拠点としての発展が期待できる。また、同地域は一つひとつの国の規模は小さくても、タイまで含めれば総人口が2億人を優に超える一大経済圏となる。GMS計画は、かつて「戦場」だったインドシナを「市場」に変えるプロジェクトともいえる。

「経済的離陸」を日本の成功体験で後押しせよ

インドシナ地域が発展する上で不可欠な道路や鉄道、発電所、工業団地といったインフラ整備には膨大な開発資金を要する。こうした資金は、援助など公的資金だけでなく、民間資金を活用する工夫が求められよう。また、広域インフラ整備を産業開発、制度改善などとともに一体的、計画的に進めることで、地域全体の成長力を高める構想力も必要だ。いわば「カネ」も「知恵」も求められるが、実は高度成長期の日本こそ、インフラ開発を大規模に進めたよき先例といえる。高度成長期、日本は高速道路や新幹線などの高速交通網を全国で整備し、これが地方の工業化、発展を促す契機となった。インドシナ地域など発展余地の高い地域開発に、日本が自らの成功体験を伝えることの意義は小さくない。

日本の今後の成長戦略を語る時、「アジア内需を日本の内需と一体的に捉えよ」といわれる。それは、低成長が続く日本の「内需」ではなく、成長するアジアの「内需」を日本の成長力に活用するという意味で解釈されることが多い。日本企業にとって、人口減少段階に入った日本市場よりも、30億人を超える人口を抱えるアジア市場が生命線になりつつあるのは確かだ。しかし、アジアの内需をターゲットに日本からの輸出拡大を志向するだけでは、これまでの輸出主導型の成長戦略と何も変わらない。「アジア内需」と謳う限りは、それを「日本の内需の一部」と捉える“一体感”が企業や政府レベルで共有される必要があろう。

「アジアとともに生きる」とは成長するアジアの中で日本が生き抜く道(方途)を見出すことに他ならない。それは、日本が自らの成功体験をアジアに伝え、アジアの成長力強化に資する構想力を示すことだろう。こうした観点からは、拡大する「アジア内需」を他国と競争し「取り合う」ではなく、日本自らが「アジア内需」の創出に関わる発想こそ求められよう。成長するアジアで自ら「富」を生み出し、アジアの「富」を貿易や投資を通じて還流させ、それを日本の雇用やイノベーションにつなげていく。それが、日本経済を成長させていく原動力となるだろう。(了)

(注1) 米国のゴールドマン・サックスが、BRICs(ブラジル、ロシア、インド、中国)に続き成長が期待されるとした11の新興国のこと。具体的には、ベトナムのほか、イラン、インドネシア、エジプト、韓国、トルコ、ナイジェリア、パキスタン、バングラデシュ、フィリピン、メキシコ。

(注2) 回廊とは、各国を横断(もしくは縦断)し、国境を越えて人とモノが活発に移動できるようにする、道路や橋梁等の運輸インフラのこと。

当レポートは情報提供のみを目的として作成されたものであり、商品の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成されておりますが、その正確性、確実性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容は予告なしに変更されることもあります。