



ひとびとに国境をひらく道

A Passage Across Borders



国境を越えて繋がる交流と繁栄の回廊をめざして
Building Regional Corridors of Communication and Prosperity



はじめに

古来、道は、シルクロードがそうであったように、文明を伝え、文化を育み、交易を通して人々を繋げてきた。近年、国境を越えた市場の広域化や国際分業の進展に伴い、クロスボーダー交通、すなわち国境を越えた人と物の移動が増加している。この国境を越えた動きを支える基盤として、クロスボーダー交通インフラの重要性・必要性が高まりつつある。

クロスボーダー交通インフラは、域内の国々との自由な貿易や投資促進だけでなく、経済発展の恩恵の及びにくい国境貧困地域の開発にも資するものであり、国際機関も積極的に関与してきている。一方で、クロスボーダー交通インフラ整備は、域内格差の拡大等、負の効果をもたらす可能性もあることや、ソフトインフラである制度基盤が十分に整備されておらず、道路や港湾といった物的施設が十分に活用されないなど、取り組むべき課題も多く残されている。

このような流れの中で、JICAはクロスボーダー交通インフラへの支援を進めるべく、平成17年から18年まで、「クロスボーダー交通インフラ対応可能性研究」を実施し、全世界を対象にリージョナリゼーションの進展とクロスボーダー交通の整備効果について検討を行った。この結果を受けてフェーズ2として研究を開始し、近年、クロスボーダー交通インフラ整備が急速に進みつつあるメコン地域に焦点をあて、クロスボーダー交通の現状や課題についてさらに分析を進めるとともに、JICAの今後の協力の可能性について検討を行った。この冊子は、その結果をまとめたものである。

Greater Mekong Subregion (GMS)

大メコン地域、Greater Mekong Subregion (GMS) と呼ばれるこの地域は、中国大陸を発しインドシナ半島を南下するメコン河流域に位置する地域であり、具体的には、カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナムの5カ国と、中国南部の雲南省と広西チワン族自治区の2省を含む地域を指す。



メコン地域の位置

1. クロスボーダー交通インフラとは

本調査がテーマとしたクロスボーダー交通インフラ (Cross-border Transport Infrastructure, CBTI) は、どのような状況で整備が進められていくのか、地域の社会経済とどのような関係にあるのか。ここでは、クロスボーダー交通インフラを取り巻く環境、そしてクロスボーダー交通インフラがもたらす効果について概観する。

クロスボーダー交通を取り巻く環境

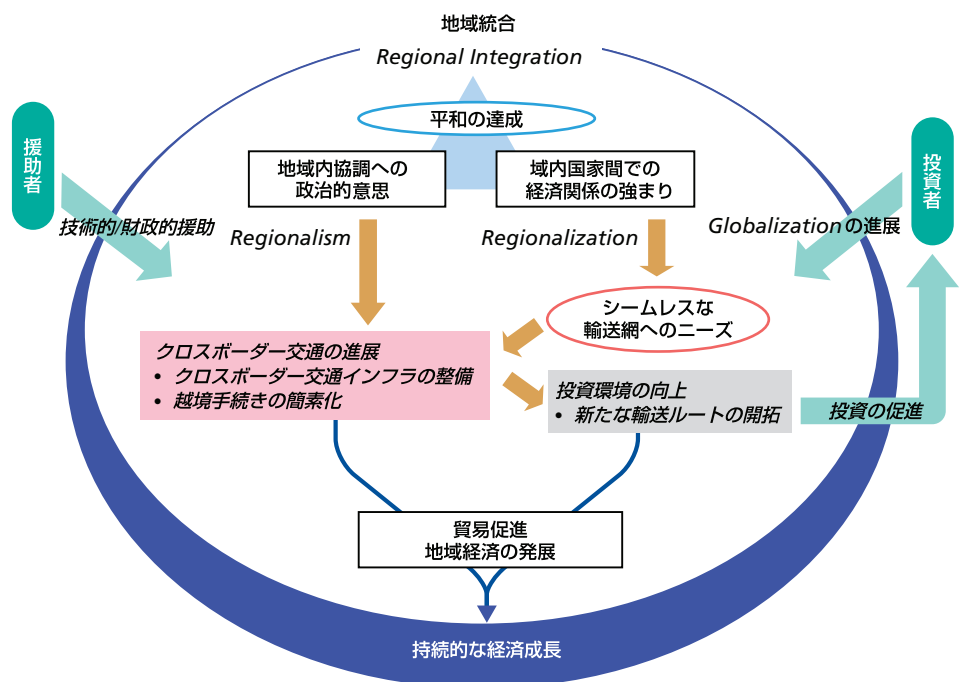


Bavet/ MocBai のベトナムとカンボジア国境
(上 ベトナム側、下 カンボジア側)

クロスボーダー交通インフラの整備は、その地域諸国間の持続的平和が前提としてあり、さらに、グローバル化やリージョナリゼーションの進展によって、動き出すものである。

図に示すように、平和の達成、および投資者の存在は、リージョナリゼーションの進展には不可欠なものであり、さらに、各国による周辺国との協調への政治的な意志、すなわち地域内諸国間の開発戦略の共有がなされて、CBTIの整備や越境手続きの簡素化は可能となる。クロスボーダー交通の活性化は、新たな輸送ルートの開拓などを通じて地域経済の発展をもたらす、さらなる投資増へとつながる。そして、持続的な経済成長を実現する。地域によっては、当該国自らの技術・資金力に加え、援助者の存在もこれらの動きを加速させるためには不可欠となる。これまで、インドシナ半島のGMS地域においては、アジア開発銀行 (Asian Development Bank, ADB) がその先導役を担ってきた。

クロスボーダー交通を取り巻く環境



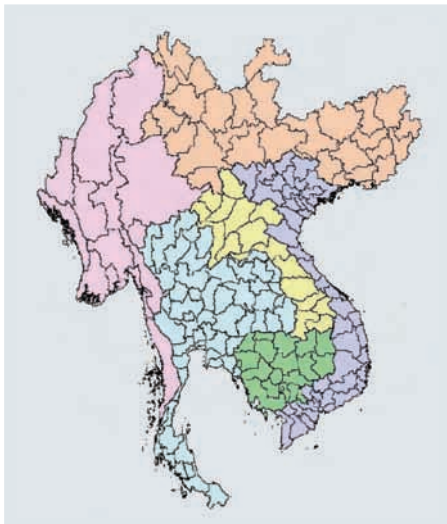
クロスボーダー交通整備がもたらす効果

CBTI 整備や越境手続きの簡素化の促進は、各国間の時間距離を短縮する。これは輸送コストの削減を意味する。下の図に示されるように、わずか数年前は、GMS 諸国は、CBTI の未整備や国境における制度的な抵抗のため、お互いに遠く離れ、孤立した島々のようであった。しかし、クロスボーダー交通インフラが整備され、越境手続きの簡素化が進むにつれて、これらは連続した地域となり、域内の時間的距離を劇的に短縮する。この効果は、クロスボーダー交通の進展がもたらす最大の便益である。



国境におけるフェリー渡河 (Thakhek, ラオス)

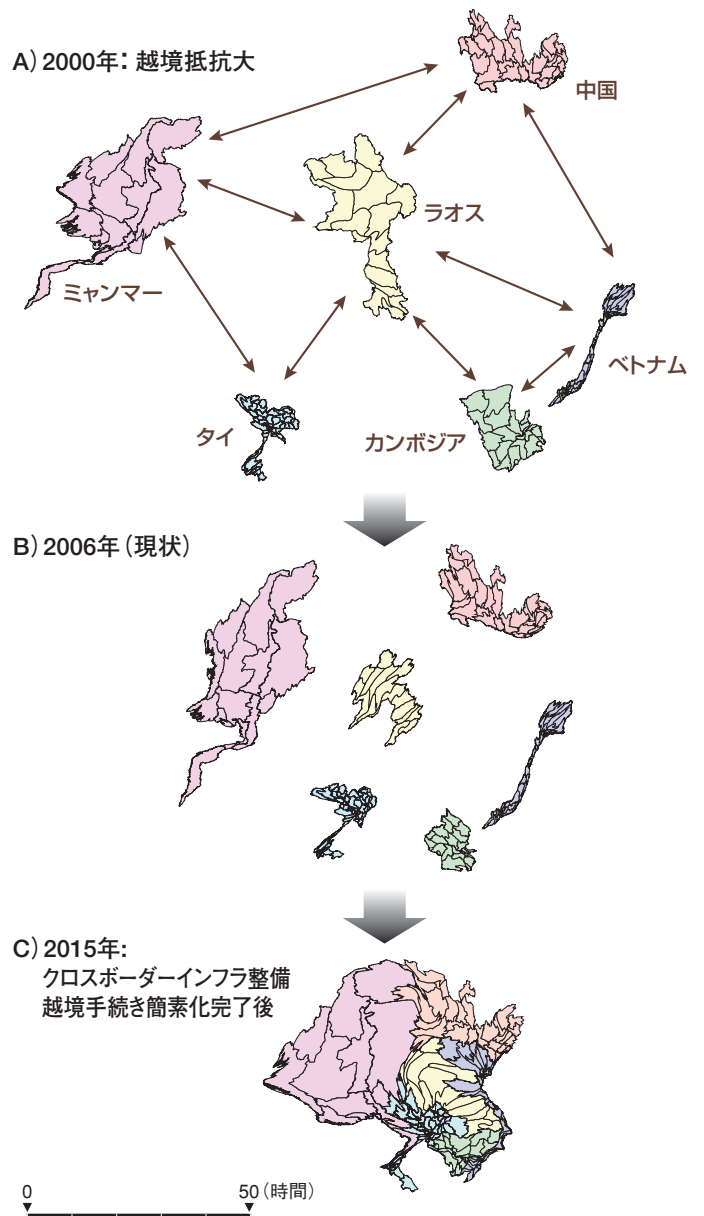
インドシナ諸国のクロスボーダー交通整備前後の時間地図



GMS諸国

時間地図

時間地図とは、地点間の時間距離（移動に要する時間）を地図上の距離によって表現した地図である。実際の地図と比較することで、交通インフラ整備水準の地域格差を視覚化することが可能となる。右図では、実際の移動時間だけでなく、越境手続きにかかる時間も考慮しており、交通インフラ整備水準だけでなく、制度基盤整備水準の地域格差の視覚化を行った。



提供: 東京大学地域/情報研究室

2. メコン地域の概要

GMSと呼ばれるメコン地域はどのような地域であるのか。ここでは、歴史的な経緯、社会経済状況、交通インフラやクロスボーダー交通に関する制度基盤整備状況を概観し、近年活発化している地域連携の動きについてレビューし、本調査の対象地域であるメコン地域の概要を把握する。

平和の訪れ

GMS では、第二次世界大戦終結後も長期に渡って紛争が続いていた。ベトナムではフランスとのインドシナ戦争(1946-1954)、米国とのベトナム戦争(1960-1975)があり、ラオスも王国政府とパテラオ軍の紛争など、1975年まで内戦状態であった。カンボジアでも長年の内戦が続き、その終結は、1991年パリ協定調印まで待たねばならなかった。

カンボジア内戦の終結以降、GMS 全体の政治的安定がもたらされた。それまでは、タイを除く各国は社会主義体制を取って

いたが、ベトナムでのドイモイ(刷新)政策の採用(1986)や、ラオスでのチンタナカーンマイ(新思考)政策の採用(1986)等に見られるように、地域全体の経済発展を市場経済の中で達成しようという気運が高まっていた。

このような状況下、地域の中心国タイのチャチャイ首相は「インドシナを戦場から市場へ」と呼びかけ、ADB による積極的な調整により、1992年に地域6カ国の経済閣僚会合が開催された。これがGMS 経済協カプログラムの端緒となった。

社会経済状況

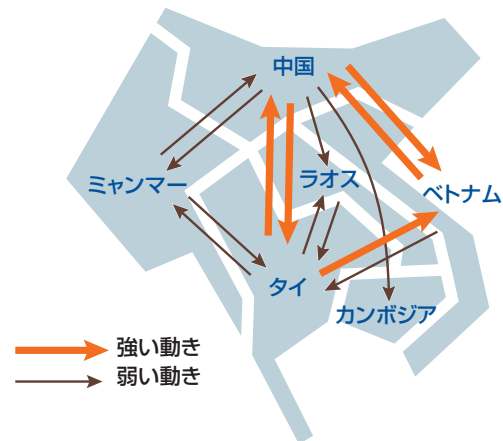
GMS 各国の社会経済状況を見ると、地域総生産(Gross Domestic Product, GDP)の規模ではタイが突出しており、その4分の1程度の規模で中国の雲南省と広西チワン族自治区、ベトナムが続く。カンボジア・ラオス・ミャンマーの3カ国が大きく取り残されている状況である。一人あたりGDPでも同様の傾向が見られ、GMS 域内でもその経済レベルには大きな格差が存在していることがわかる。

GMS 各国の貿易状況を見ると、貿易額はタイが突出しているが、その増加率はベトナムが著しい。増加率では、タイとカンボジアもそれに続いているが、ラオスの伸びは緩やかであり、ミャンマーは停滞した状況にある。貿易額の対GDP比率は、ほとんどのGMS 諸国で高いが、貿易額の僅かな変化が大きな経済的意味を持つという点で、低所得国の貿易は死活的な重要性を持っている。

GMS 域内の貿易状況を見ると、中国・タイ・ベトナムが強い三角形を形成しており、ラオス・カンボジア・ミャンマーがこの三角形にしがみついている形になっている。一方で、これら経済レベルの

低い国々ほど、域内貿易への依存は大きくなっており、特に、カンボジア・ラオス・ミャンマー諸国における対タイ貿易のシェアが拡大している状況にある。

GMS諸国間貿易模式図



GMS諸国の基本データ(2004)

	面積 (1,000k mi)	人口 (千人)	GDP (100万ドル)	1人あたり GDP(ドル)	輸出額 ¹⁾ (100万ドル)	輸入額 ¹⁾ (100万ドル)	貿易額 ²⁾ 伸び率(%)
カンボジア	181	13,589	4,864	358	3100	3700	17
ラオス	237	5,758	2,437	423	510	745	10
ミャンマー	677	54,745	9,081	166	2925	2250	0
タイ	513	64,470	163,547	2,537	110,110	118,191	16
ベトナム	330	82,222	45,402	554	31,625	36,476	21
雲南省	394	44,150	35,756	810	n.a.	n.a.	n.a.
広西チワン族自治区	237	48,890	40,113	821	n.a.	n.a.	n.a.
メコン流域全体	2,569	313,824	301,201	960	127,412	131,396	17

出典：石田正美、アジアワールドトレンド No.134, (貿易額は、2006年11月、WTO, World Trade Statistics, 2006)

注：1) 2005年値 2) 輸出額・輸入額の合計値の2001-2005年間の年平均伸び率

クロスボーダー交通インフラ整備状況

アジアハイウェイ/ASEAN ハイウェイ

アジアハイウェイは、アジア地域の地域開発の促進と地域内よび国際貿易・観光産業の育成、それに資する道路交通の改善を目的とした国際交通ネットワーク構想である。国連アジア極東委員会(後のUN-ESCAP)により1950年代から検討が始まり、2002年時点で総延長141,000km、32のアジア諸国とヨーロッパを結ぶネットワーク網の構想となっている。GMS地域においても、14,511kmが特定されており、各国による整備が進んでいる。

ASEANハイウェイは、東南アジア諸国連合(ASEAN)域内の統一した交通システム整備を目的としたASEAN交通ネットワークの一環として、ASEAN10カ国で23路線、38,400kmが指定されている。基本的には、上記アジアハイウェイを踏襲し、それを補完したネットワーク構想となっている。

これらの地域道路ネットワークのうち、特に地域経済において主要な役割を担うルート沿いにおいて、近年、積極的な道路整備、河川架橋事業が行われている。

鉄道ネットワーク

GMSでは、ラオスを除き鉄道が整備されており、ベトナムの一部をのぞき、狭軌(1m)のゲージが整備されている。GMS全体のネットワークとしてみると、主要都市間を結ぶ路線が完成しておらず、また、既存区間も単線区間が多い。鉄道の輸送能力は概して低く、その利用は旅客・貨物ともに限定的である。

空港・港湾

港湾は、GMS諸国の国際貿易においてきわめて重要な位置づけを有しており、国際物流の大半がこれらの港湾を通過している。一方で、各国の主要港湾であるベトナムのHai Phong港、Cai Lan港、カンボジアのShihanoukville港、ミャンマーのYangon港からは幹線航路は運行されておらず、SingaporeやLaem Chabang港等、域内主要港湾からのフィーダー航路しか運行されていない等、域内港湾のアクセシビリティは依然として低い状況にある。空港については、航空貨物利用は限定的であり、旅客利用が主となっている。

越境地点

GMS諸国間には多数の越境地点が設けられており、公式に認知されているものだけで、全ての国の人・物の通行が可能な第1級越境地点40箇所、隣接する国の人・物の通行が可能な第2級越境地点36箇所がある。このうちほとんどの越境地点は、簡易な施設のみとなっているが、国境を越えた陸上輸送の活性化の動きに伴い、越境手続きの簡素化が求められ、税関・検疫事務所、スキャン機材、ICT機器などの施設整備が急務となっている。

主要CBTIと主要越境地点



出展：各種資料よりJICA調査団作成

クロスボーダー交通に関する制度基盤

域内の国々との自由な貿易や人の動きが活発化するためには、ハードインフラと合わせ、通関・出入国といった制度構築が不可欠となる。GMSにおいては、従来の2国間合意に加え、越境交通に関する多国間合意文書が作成されている。本合意文書は、Cross-border Transport Agreement (CBTA) と呼ばれ、交通・税関・出入国・検疫に関する側面、具体的には、(i) 越境手続きの簡素化、(ii) 越境旅客交通制度、(iii) 国際通過貨物の取り扱い、(iv) 越境交通に資する道路車両基準、(v) 商業運送権

の交換、(vi) インフラ基準を包括したものとなっている。当初は、1999年にラオス・タイ・ベトナムの3カ国合意として作成されたが、2001年にカンボジア、2002年に中国、2003年にミャンマーが加入し、全ての附属文書について2007年3月に全加盟国の署名が完了した。

しかしながら、各国国内における批准は完了しておらず、CBTAの実施にはまだかなりの時間がかかることが予想される。

地域連携の取り組み

GMS 開発プログラム

域内経済発展と連携の改善に資するクロスボーダーインフラの効率的な整備を目指し、ADBのイニシアティブにより1992年に開始された地域経済協力プログラムである。GMSの取り組みは、特に交通インフラに優先順位がおかれているが、農業、エネルギー、環境、人材育成、投資、通信、観光、貿易促進を含む9つのセクターを包括している。

地域経済コリドー(回廊)の特定

インフラ整備が効果的・効率的に直接投資や生産活動へとつながることを目的として、域内の主要経済コリドーを特定し、優先的な開発を推進している。2000年当初は、南北コリドー2本、東西コリドー2本、南部コリドー2本であったが、2007年には、バンコクからハノイへ向かう北東コリドー、ミャンマーへつながる北部コリドーなどの新たなコリドーを特定し、全部で9本の地域経済コリドーとなっている。

GMSの主要地域経済コリドー



出展：ADB, GMS Transport Sector Strategy, 2007

3. クロスボーダー交通を活用したGMS諸国の挑戦

GMSにおけるクロスボーダー交通を取り巻く環境を把握した上で、クロスボーダー交通を活用したGMS諸国の挑戦として、(イ)クロスボーダー交通インフラを活用した内陸コンテナ集配所(ICD)を含めた陸路基幹物流ルートの開拓、(ロ)ソフトインフラによる越境抵抗の削減、(ハ)クロスボーダー交通インフラと一体化した工業特区を含めた地域開発の実施、(ニ)負のインパクトの緩和、の4点がある。これらの挑戦を通じて、GMS諸国は、国際協力強化に伴う経済発展と、国・地域間格差の是正を種とした貧困削減を確かなものとすることを目指している。

クロスボーダー交通インフラを活用した陸路物流ルートの開拓

GMS地域における遠距離の貨物輸送は、水運、特に海運がその大半を担ってきた。しかし、クロスボーダー交通インフラの整備が進むにつれて、危険で障害の多かった越境陸上交通が見直されつつある。特に、GMSでは、2006年12月、タイ・ラオス間のメコン河を渡る第二メコン国際橋が円借款により完成し、ミャンマーからベトナムまでインドシナ半島を横断する東西経済コリドーが繋がって以来、道路によるGMS諸国間物流網を構築しようとする動きが高まっている。

中でも、Bangkok-Hanoi間は、現地企業のみならず日系企業を含めた多国籍合弁企業の要請も高く、物流業者によるトライアル輸送等、定期輸送便構築に向けた動きが本格化している。

本ルートでは、第二メコン国際橋の開通によって、海路で2週間かかるところが、陸路では3~4日に短縮される。コストは陸路が海路の倍以上になるため、大量輸送では依然海路の方が有利であるが、迅速性・利便性から陸路輸送への期待も大きい。今後は、通過国となるラオスにおける通関制度の簡素化が課題であり、また、タイ→ベトナムの輸送需要が逆方向ではほとんどないという片荷の問題を解決するためにも、クロスボーダー交通と一体化した地域開発の促進やルート沿いの内陸コンテナ集配所(ICD)等の物流施設整備が求められている。

都市間の物流コスト・時間比較

区間	陸上交通			海上交通		備考
	距離(km)	日数	コスト(US\$)	日数	コスト(US\$)	
広州-Hanoi	1,190	2	3,000	4-6	1,500	通関料込み、40ftコンテナ
HCMC-Hanoi	1,600	3-4	1,200	4-6	750	国内輸送、40ftコンテナ
Bangkok-Hanoi	1,555	3-4	4,200	10-15	2,000	通関料込み、40ftコンテナ
Bangkok-HCMC	913	2	1,390	2-3	560	通関料除く、10tトラックと20ftコンテナ
Bangkok-Yangon	945	3	730	30	1,130	通関料除く、10tトラックと20ftコンテナ

出典：NNA、東西回廊「育成」日本が取り組む、2007年2月

タイ Bangkok ~ベトナム Hanoi ルート



ソフトインフラによる越境抵抗の削減

道路や橋梁等のハードインフラ整備は、ADB・JBICを始めとする援助や、最近ではタイや中国による域内協力によって多く行われており、着実に進行している。その一方で、通関手続き等、越境に関する制度上の課題が数多く残っており、ソフト面の障害が越境抵抗の大きな割合を占めていると言える。

越境交通制度の枠組みとしては、GMS 6カ国間合意として越境交通協定(CBTA)が作成されているが、その完全実施に対しては、多くの課題・阻害要因が残されている。CBTAと国内法

制度の間に乖離があるケースや、国内法制度の整備が進んでいないケースなども見られる。さらには、通関という既得権益を持つ官吏からの抵抗が大きいことも報告されている。

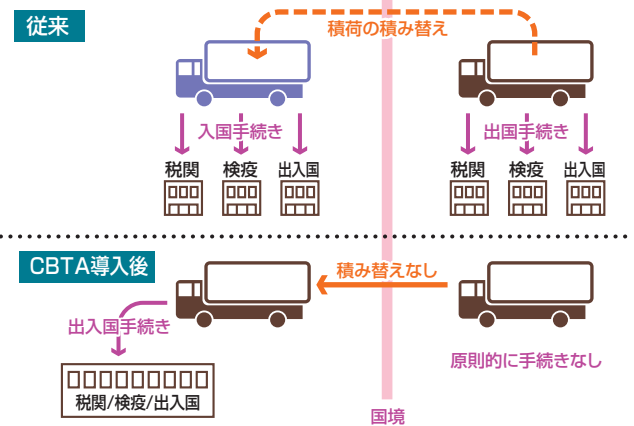


2006年12月に開通した第二メコン国際橋 (写真提供 山九株式会社)

CBTA 実現における大きな課題の一つは、越境手続きの簡素化である。この取り組みでは、従来は、越境地点を通過する際に、出国時・入国時と2回必要だった手続きを、隣り合う2カ国が共同で検査を行うことによって、入国側での1回の手続き、すなわちシングルストップで通過することが可能となる。さらには、税関・検疫・出入国の手続きを、それぞれ別々の窓口で提出するのではなく、一つの窓口を集約する取り組みも進められている。

このような越境手続きの簡素化を通じて、道路や橋梁といったハードインフラ整備による時間短縮に匹敵する効果が得られることが期待されている。ハードインフラ整備だけでなく、CBTA の完全実施に向けた取り組みが急務である。

越境手続きの簡素化



クロスボーダー交通インフラと一体化した地域開発の実施

クロスボーダー交通の整備効果を最大限に発現するためには、クロスボーダー交通の整備効果に着目した地域開発が重要となる。これまでは、一国内の産業構成や資源配置から開発の優先順位が決める傾向にあったが、隣国との交流・貿易がふえ、国境を越えた労働力資源の移動が容易になるにつれて、地域全体でみた産業構造、隣国との比較優位などの変化に応じた開発戦略が不可欠となっている。

クロスボーダー交通インフラと一体化した地域開発を行うことで、単なる海路や空路から陸路への転換交通だけではなく、沿線開発による新たな誘発交通による需要が期待できる。特に、地域経済回廊の通過地点に位置するラオス、カンボジアにおいては、このような資源開発や農業開発を含めた地域開発の実施がクロスボーダー交通インフラ整備による便益を自国の経済に内部化するという意味で極めて重要である。

提案されている主な国境地域開発

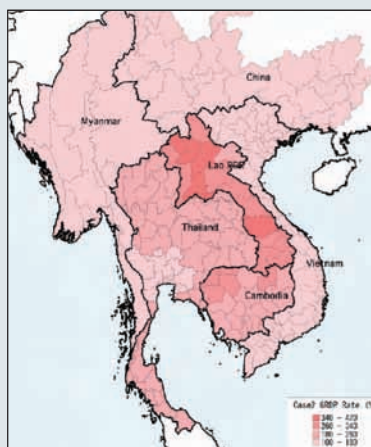
カンボジア	Manhattan 経済特区 (Bavet) Poipet 経済特区 KohKong 経済特区 Sihanoukville 経済特区
ラオス	Savan-Seno 経済特区
ミャンマー	Myawadi-Mea Sot 地域開発
タイ	Chiang Rai 国境経済特区 Mukdahan 国境経済特区 Trat-Koh Kong 国境経済特区 Myanmar 国境経済特区
ベトナム	Lao Bao 経済特区 Moc Bai 経済特区

クロスボーダー交通インフラ整備/CBTA実施による各地域のGRDPの変化

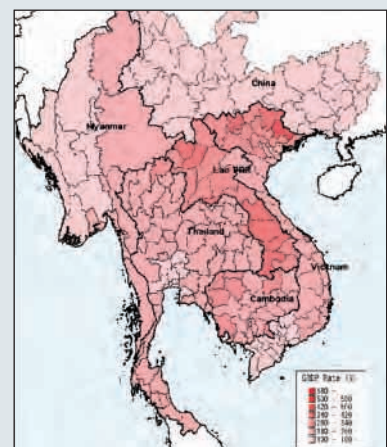
左の図Aは、GMS 地域経済回廊に特定されている南北・東西コリドー沿いの道路整備を行うことで、各地域の GRDP がどの程度増減するかを試算したものである。右の図Bは、CBTA の実施が予定されている16箇所の越境箇所において、越境手続きの簡素化により、通過時間が30分まで短縮された時の、各地域の GRDP の増減率をそれぞれ示したものである。

本試算はかなり大胆な仮定をおいたものであるため、詳細な検討を行うことはできないが、ラオスやカンボジア等 GRDP の低い地域ほどその増加率は高く、また、越境手続きの簡素化を推進することで、ハードインフラ整備に匹敵する経済効果が得られることが示唆されている。

図A：南北・東西回廊を整備したケース¹⁾



図B：16越境地点で越境手続きが簡素化されたケース²⁾



出典：ADB, Transport Sector Strategy Study, 2005 のデータを元に JICA 調査団作成

注：1) Bangkok-Hani、Bangkok-HCMC、Bangkok-Kunming の道路を整備

2) CBTA 実施予定の16の越境地点において、通過時間を30分まで短縮

負のインパクトの融和

クロスボーダー交通インフラの整備や越境手続きの簡素化と、それに伴う越境交通量の増大や国境地域開発の進展は、地域の経済発展だけでなく、国境地域の活性化にもつながる。しかし、その一方で、種々の好ましからざる影響も同時にもたらす可能性がある。これらの負の要素に対しては、適切な緩和策を、開発段階から講じていくことが求められている。現在、議論されている負の要素には次のようなものがある。

- A. 一時的な失業を伴う国・地域間格差の拡大
- B. 通過地域・国における負の経済効果
- C. 人・家畜・動植物等への感染症拡散
- D. 人身売買・麻薬・武器の密輸、テロの脅威
- E. 交通安全状況の悪化(交通事故の増加)



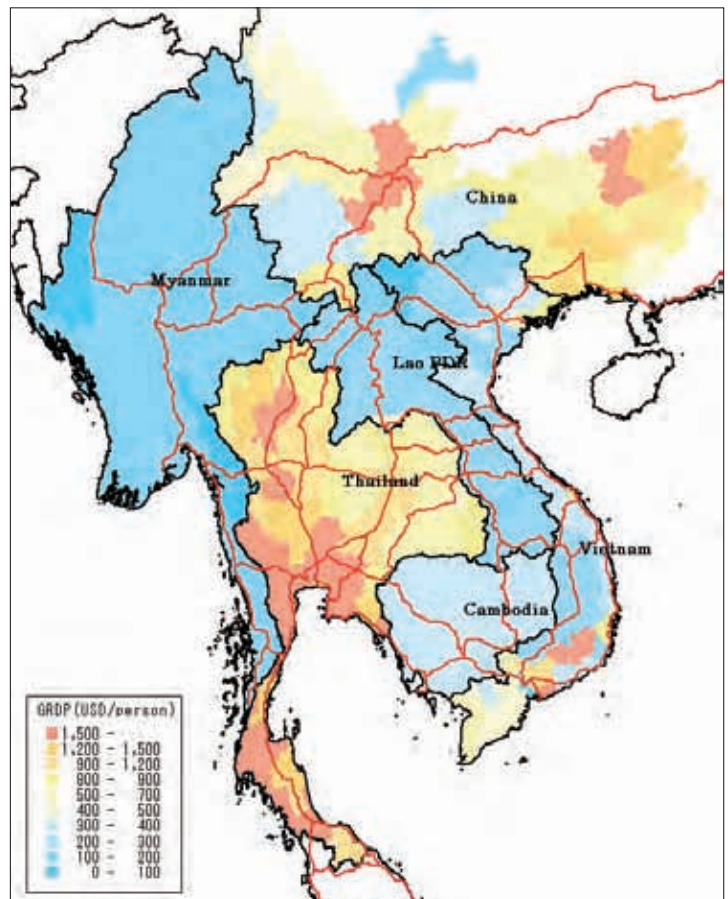
国境を通過する行商人 (Bavet / Moc Bai 国境)

GMS地域全体の成長へ、そして域内格差の是正

これら負の要素に挑戦していくことで、GMSは域内交通コスト削減による競争力強化を通じてグローバル化を機会ととらえてコミュニティとしての共栄を目指している。

一方で、現状では、GMS諸国・地域の1人あたりGRDPには、大きな格差が存在し、タイ・中国のような先行国と、カンボジア・ラオスといった後発国の差は広がりつつある。前頁の試算からも示されるように、クロスボーダー交通の促進は、後発国により大きな経済成長率をもたらすことが期待されている。補完的な政策を積極的に導入することによって、国・地域間格差の是正へとつなげることが肝要である。

GMS諸国の一人あたりGRDP



出典：各種資料より調査団作成

- 注：1) カンボジアの値は、国全体のGDP指標。ラオス・ミャンマーの値は、国全体のGDP指標を州別に分解(調査団推定)。中国・タイ・ベトナムは、GPP (Gross Provincial Product) 指標を用いて推計した。
- 2) カンボジア：2004年、ベトナム：2004年、タイ：2003年、中国雲南省：2003年、広西チワン自治区：2005年値を使用。
- 3) ミャンマーの1人あたりGRDPは、2004年のGDPと2005年の人口とGRDPで推計。
- 4) ラオスの1人あたりGRDPは、2002年の人口と2003年のGDPで推計。

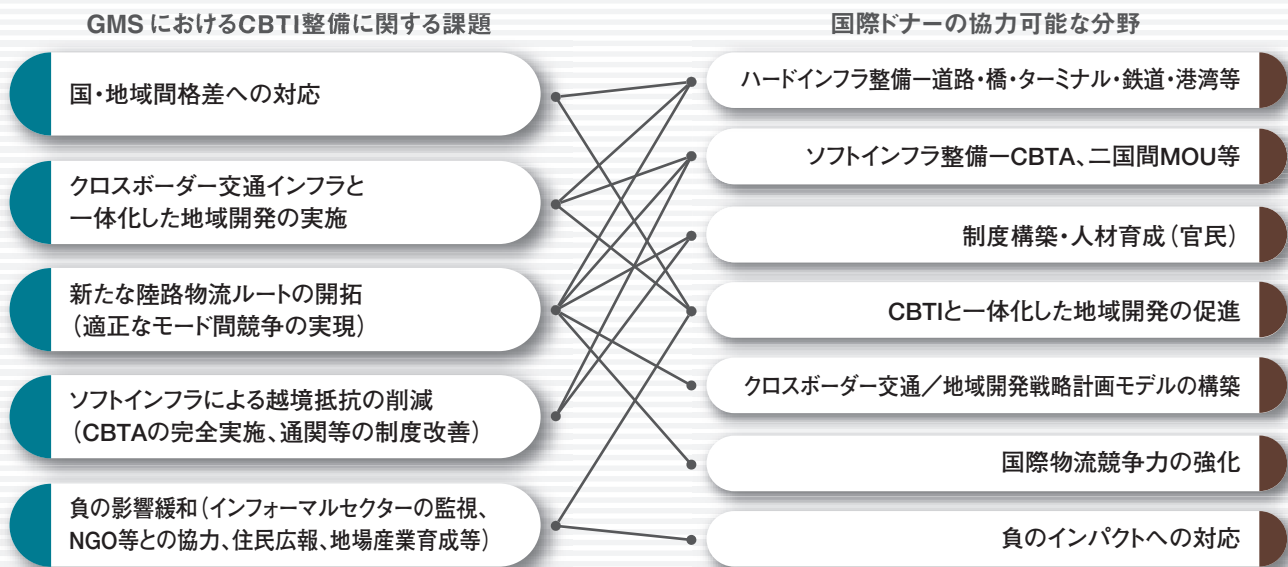
4. 今後の展望とJICAの協力の可能性

これまで述べたクロスボーダー交通整備にかかる主要課題に対応するためには、多岐にわたる分野において、GMS各国による国境を越えた協調が必要とされる。そして、人材育成・制度設計・組織強化等の技術面および資金面で、JICAをはじめとする国際ドナーの支援が求められている。

JICAは、これらの課題を踏まえた上で、多国間地域協力がその地域の持続的発展と共存共栄達成の確かな手段であると認識し、

ひいては日本の繁栄にもつながるものと捉えて、今後も積極的に越境交通の促進や国境を越えた地域共通の課題へ対応するための協力を行っていく。JICAの資源・資産を有効に活用するためにも、他ドナーによる既存の取り組みや、2008年の新JICAとしてのスキームとの対応を考慮した上で、より優先的な分野や地域を選択し、集中的な協力を行っていくこととしている。

課題に対応するために協力が必要な分野



略語一覧

ADB	Asian Development Bank : アジア開発銀行
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations : 東南アジア諸国連合
CBTA	Cross-border Transport Agreement : 越境交通促進に関する合意
CBTI	Cross-border Transport Infrastructure : 越境交通施設
GDP	Gross Domestic Product : 国内総生産
GMS	Greater Mekong Subregion : 大メコン地域
GRDP	Gross Regional Domestic Product : 地域総生産
ICD	Inland Container Depot : 内陸コンテナ集配所
JICA	Japan International Cooperation Agency : 国際協力機構
SEZ	Special Economic Zone : 特別経済区
WTO	World Trade Organization : 世界貿易機構

主要参考資料

ADB, 1999, Cross border Transport Agreement
 ADB, 2005, MOU on the Initial Implementation of Cross Border Transport Agreement at Dansavanh, Lao PDR and Lao Bao, Vietnam
 ADB, 2004, The Greater Mekong Subregion: Beyond Borders
 ADB, 2005, Transport Sector Strategy Study
 ADB, 2007, Transport Sector Strategy
 NNA, 2007, 東西回廊「育成」、日本が取り組む
 WTO, 2006, World Trade Statistics
 アジア経済研究所, 2006, ワールドトレンド
 海外投資情報財団 (JOI), 2005, 海外投融資
 海外運輸協力協会 (JTCA), 2006, 総合物流体系整備協力調査
 山丸株式会社, 2006, 第二メコン国際橋・東西回廊完成後のインドシナ物流
 日本貿易振興機構 (JETRO), 2006, ASEAN Logistics Network Map



本稿は、独立行政法人国際協力機構社会開発部が実施した「クロスボーダー交通インフラ対応可能性研究(プロジェクト研究)フェーズII」の成果としてとりまとめたものである。

研究会主査

吉田恒昭 東京大学大学院国際協力学専攻教授

研究会

岡崎有二、三宅光一、小山伸廣、勝田穂積、中村明、伊藤富章、宮本秀夫、菅野祐一、倉科芳朗、竹内博史、増田親弘、室岡直道、山村直史、鈴木智良、讚井一将、渡辺玉興、大前正也(以上、社会開発部)、小泉幸弘(アジア第一部)

調査団

株式会社アルメック

庄山高司、丸岡健二、吉田禎雄、金 広文、金子素子

表紙写真

【おもて/上から】メコン河にかかるきずな橋(カンボジア、写真提供 日本工営)、買い物客で賑わう国境免税店(Moc Bai、ベトナム)、ICDで積み替えられるコンテナ(Lat Krabang ICD、タイ)、通関手続きを行うトラックの行列(Lao Bao、ベトナム)、国境の開門を待つ商人(Lao Bao、ベトナム)
【うら/上から】メコン河を渡るフェリーを待つ人々(Neak Loeng、カンボジア)、越境手続きを待つトラックの行列(Trapeang Plong、カンボジア)



よりよい明日を、世界の人々と。

独立行政法人 国際協力機構

〒151-8558 東京都新宿区代々木2-1-1 新宿メインズタワー