
第339回（6月26日開催）

「インフラ転換が生み出すアジア産業再配置」

日本貿易振興機構（JETRO）アジア経済研究所 国際交流・研修室専任調査役 石田正美氏

地方自治体レベル（州、省、県）－日本で言えば県レベル－の所得水準と人口データで大メコン圏経済協力プログラムにおける東西経済回廊の評価をしてみたい。

このような場合によく使われるのが、グラビティ・モデルである。これは
貿易量＝F（距離、所得、人口等）

と表現されるが、都市（地域）を結ぶ距離が短ければ短いほど、2都市の所得が高ければ高いほど、人口が多ければ多いほど、貿易量は大きくなる考え方である。日本とEUは距離は遠いけれど、ともに所得が高いため貿易量は大きくなる。アセアン圏内はお互いに距離は近いけれども所得と人口は低いので貿易量は現時点ではそれほど大きくなっていない。

（中略）経済回廊を発展させるための交通網・道路網の始点と終点は豊かな都市間を結んだ方がいいわけです。貧しい都市を結んでもインフラの意味がないのです。それでいきますとバンコクとハノイを結ぶというルートが発展します。

国境地帯の地域間人口格差も貿易量が増えるかどうかを測る重要指標になります。人口が多くて人口密度が高く賃金が低い地域と人口が少なく人口密度が低く賃金が高い地域とが国境を接しているとその国境地帯は発展します。人口が少なく賃金が高い地域から投資が、人口が多くて賃金が低い地域からは労働力が、相互に提供されます。

そういう点で一番良い条件がタイとミャンマーの国境地帯です。タイのメーソットとミャンマーのミャワディ。この2都市にはまさにそういう条件が整っており、そこではタイの繊維産業が栄えています。