

アジアにおける国境をまたぐ地域の地域開発に関する一考察*

A Study on Cross-Border Regional Development in Asia*

金子 彰**

By Akira KANEKO**

1. はじめに

(1) 背景と目的

アジアにおいては、かつては国境の障壁は大きかったが近年国境を越える広域的な交通網が整備され、それに伴い新たな経済開発が推進されようとしている。その成果を関係する国や地域で十分享受するためには国境をまたぐ地域における協調した地域開発が重要である。しかし、まだその方法論は明確ではない¹⁾。

一方、わが国は交通インフラ整備と地域開発プロジェクトが一体となって進められる例が多くそのための手法も整備されている。しかし、発展途上国や国境をまたぐ複数の国のプロジェクトに、その方法をそのまま適用することは困難である。

EUにおいては、国境をまたぐ地域の協調した地域開発が域内の連携を深める上で有効であるとの考えに立ち、特に支援を強化している。ただし、状況が異なることから、必ずしもアジアで直ちに適用できるものではない²⁾。

本論文においては、アジアにおける国境をまたぐ地域開発の動向やわが国の交通インフラ整備と地域開発プロジェクトが一体となって進められる事例などを整理し、アジアにおける国境をまたぐ地域の地域開発の手法を検討する方向を考察することを目的としている。この研究により将来的にはこれら地域がいわば「陸の港町³⁾」といった形になることが望まれる。

(2) 論文の構成

本論文では、まず第2章においてアジアにおける国境をまたぐ地域開発の動向を整理し、次いで、第3章において筆者が整理した地域開発の観点からの国境をまたぐ地域の類型分類と課題を示す。さらに、第4章でわが国の交通イン

*キーワード：地域計画、産業立地、市街地整備

**正員、工修、東洋大学国際地域学部国際地域学科

(群馬県邑楽郡板倉町泉野1-1-1

TEL 0276-82-9015、FAX 0276-82-9015)

e-mail akirak@toyonet.toyo.ac.jp

フラ整備と連動した地域開発手法の事例を整理する。これらをふまえて第5章ではアジアにおける国境をまたぐ地域の地域開発の手法の考え方を述べ、今後の研究方向を示す。

2. アジアにおける国境をまたぐ地域開発の動向

(1) 越境交通等の検討における地域開発の提案とその課題

(独)国際開発機構(以下 JICA)は東南アジアにおける越境交通インフラについて調査⁴⁾を行っている。報告書とともにパンフレット⁵⁾も作成されている。その基本的な考えは越境交通インフラの整備や国境の障壁の低下により関連する地域に投資が促進され地域全体の経済開発が進むというものであり、大メコン圏開発などあげられている。またこの調査においては、越境交通インフラにより生じる問題点の指摘も行っている。例えば、短期的な格差の拡大、流出側の地域の負の経済効果、犯罪、疾病や交通事故の拡大である。ただし、越境交通インフラと関連する国境地域における各国の地域開発(主に SEZ という国境地域における工業団地)が示されているが、あくまでも調査の目的は越境交通インフラにあり、国境をまたぐ地域の開発は中心的課題ではない。

(2) ベトナムにおける国境をまたぐ地域の開発への取り組み事例⁶⁾

ヴェトナム発展戦略研究所の Nguyen Thi Lan Huong⁶⁾によるとヴェトナムにおいては 2006 年に Border-gate Economic Zone (BEZ) が制度化され 2008 年 1 月現在で 23 の BEZ が指定されている。この BEZ は特定の工業団地などではなく国境沿いの地域を広く指定しており、貿易、生産、観光などにより国境のある遅れた地域全体の広範な開発を目指すものである。この BEZ のうち中心はヴェトナムー中国国境である。この BEZ のうち Mong Cai などいくつかにおいては市街地が形成され経済開発や生活の向上とあわせてヴェトナムのイメージ向上に寄与していると

述べられている。これも、ひとつの先駆的事例であるが相手国側と協調した地域開発を行っているとの説明は見られない。

(3) タイーラオス国境地域の地域開発に関する調査⁷⁾

JICA はタイーラオス国境において両国の協調した地域開発に関する調査が行われた。対象はタイ側は北東国境地域(NBR)、ラオス側は Savannakhet and Khmmouan 地区で国境を接している。Savannakhet 空港を双方が利用する構想を核として両国の協調した地域開発を行うもので、プロジェクトとしては、国境をまたぐビジネス開発フォーラム(官民の協議機関)、Savannakhet 空港の共同利用、国道 9 号線の維持などが優先プロジェクトとして取り上げられており、すでに実現にむけて動いている。限定的なプロジェクトであるが双方にとって効果のあるプロジェクトが核になっていること、協調した開発のためのソフトな仕組みが機能していること、両国が協調できるよう援助機関の仲立ちがある点など参考になる。

(4) 中国辺境開放地区の現状

中国は長大な国境線を有している。改革開放以前は国境は一部を除いて閉鎖されており緊張状態にあった。金ら⁸⁾によると 1992 年以後辺境開放地区が指定され国境の開放が進んでいることが明らかにされ、そのうちのいくつかの地点の現状を考察している。対象は琿春(中国ーロシア/北朝鮮)、二連浩特(中国ーモンゴル)、綏芬河(中国ーロシア)、河口(中国ーベトナム)、徳宏州(中国ーミャンマ)である。ただしいずれの地点も中国から生活関連工業製品の輸出および限られた天然資源の輸入であり、中国側では国境貿易関係者のためのかなりの活動が見られ都市が形成されているが、相手国側の集積は大きくなく、協調した地域開発の段階には至っていない。

以上のことからタイーラオス国境の事例を除くとアジアにおける国境をまたぐ地域においては EU とは異なり、越境インフラの整備、自然発生的な開発の進行あるいは国境の片側で行われている開発であり、国境をまたぐ協調した地域開発としてはその萌芽状態と考えられる。

なお、わが国の新しい国土計画である国土形成計画(全国計画)(案)⁹⁾においては第 3 章第 1 節に東アジアとの円滑な交流・連携をあげている。

交通においてはアジアゲートウェイ、シームレスアジアあるいは輸送の準国内化があげられている。また産業における東アジアネットワークがあげられている。ただし国境をまたぐ協調した地域開発としては具体的な記述はなく、今後策定される広域ブロック計画の中で具体的に示されることが期待される。

3. 地域開発の観点からの国境をまたぐ地域の類型分類と課題

以上の議論をふまえ国境をまたぐ地域を類型化すると表 1¹⁰⁾のようになる。なお、表 1 で、

①経済社会機能の分布

A:国境の両側に一定規模の経済社会機能が存在
B:国境の片側のみに一定規模の経済社会機能が存在

C:国境のどちら側にも一定規模の経済社会機能は存在しない

②国境をこえる交通機能(施設のみならず手続き面もふくむ)

a:幹線交通で外部と結ばれている/国境通過が容易

b:国境およびその周辺の交通があるが局地的/幹線交通があっても局地的利用に制限

c:国境をつなぐ交通がない/国境通過が強く規制

である。

表 1 国境をまたぐ地域の現状のモデル

	A	B	C
a	連携型(国境の障壁が低い先進国間)	タイプ 1 経済特区型 タイプ 2 窓口型	通過交通型
b	局地的連携型	局地的市場型	伝統的交流型 (地元居住者限定の通行)
c	未開放(分断都市など)	未開放(辺境都市型)	未開放(閉鎖型)

注) 着色部は北東アジアに見られる主要なモデル

出典 筆者作成

表 1 でみると国境の障壁が低い先進国間に見られる Aa:連携型は、例えば東南アジアであるがシンガポールージョホールバル(マレーシア)間などで萌芽はみられ、通勤を含む日常生活圏と云うものになっているが本研究で言う国境をまたぐ地域の協調した地域開発には至っていない。金子¹⁰⁾によれば地域の協調した地域開発のためには、

- ①国境をまたぐ地域への経済効果
- ②WIN-WIN の関係構築
- ③局地的市場型からの脱却の方策
- ④交流の持続的拡大と深化による地域の安定への寄与

といった課題が指摘され、国境をまたぐ地域の協調した地域開発の実現のためには、

- ①今行われている自治体・地方政府間の交流をステップアップする。
- ②片側のみに集積がある場合が多いが、相手側の集積を高めるような投資や事業に対し双方で優遇する
- ③ネックとなっているインフラなどは相互に計画を調整した上で協調して実施する。相手側への投資をおこなうことや国際機関による投資も有効。
- ④国境をまたぐ地域の自治体・地方政府の定期的な交流と協調した取り組みが指摘されている。

4. わが国の交通インフラ整備と連動した地域開発手法の事例

さて、3. において、方向は示されているものの具体的な手法などの提示は行われていない。わが国における都市の面的整備の手法には様々なものがある。詳細は関係の文献¹¹⁾に譲るが事業者により用地を買収し住宅や工業用地を造成、分譲する新住宅市街地開発事業や工業団地造成事業などがあり、また地権者が用地を提供し、道路などの公共施設を整備するとともに住宅、商業や工業用地の開発を行い、旧来の地権者にもどすとともに用地の分譲を行う土地区画整理事業がある。これらに対する支援や資金確保のための仕組みが整備されている。

鉄道については鉄道整備と一体となった住宅地の開発は古くから民間鉄道事業者により行われ優良な住宅地に支えられた鉄道の経営が行われてきた。また、1989年に公布された「大都市地域における宅地開発と鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」により新たな鉄道であるつくばエクスプレスが整備され、あわせて住宅や商業開発が行われた¹²⁾。

また、港湾においては古くから世界の多くの港において港湾機能とあわせて都市が形成されてきた。わが国においても同様であるが、特に対外貿易のために開港した近代化の当初に神戸、横浜など今日に残る港湾都市が作られた。これらの港湾・都市では港湾施設の整備は公的に行われ、その背後に港湾機能と密接に関連す

る市街地が形成された。これらは計画的なものも自然発生的なものもあるが、今日の港町の原型を形成した¹³⁾。さらに、主として戦後の高度成長期以降上記の港湾都市とは別に、臨海工業地帯と呼ばれる大規模な工業ゾーンが港湾と一体的に整備されて地域の発展に寄与した。公共による港湾整備や工業用地造成と民間による立地と工業開発が連動して行われた。さらに、ウォーターフロント開発のために、商業・業務なども港湾と一体的に開発されている。これらの一体的な整備の制度の概念を図1に示す。

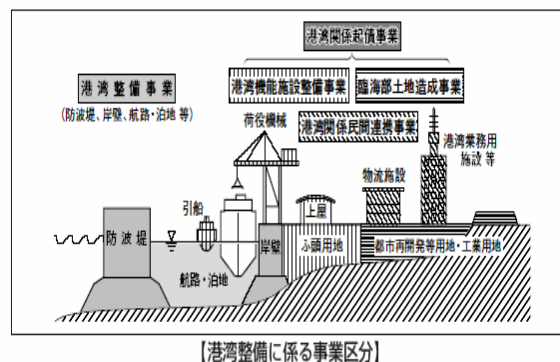


図1 港湾整備に係る事業区分の図

出典：平成20年度港湾局関係予算概要¹⁴⁾

以上に述べたわが国の交通インフラ整備と連動した地域開発手法はそのまま本研究の対象に適用できるものではないが、公共によるインフラ整備と民間による立地や住宅、産業を含めた地域開発を一体的に進めている点貴重な先進事例となる。

また「構造改革特別区域計画」（特区）¹⁵⁾がある。これは上記の制度とは異なり交通インフラ整備と連動した地域開発手法そのものではないが、規制改革のために規制緩和などを行うもので投資の促進などが図られる。なお経済特区などは中国はじめ各国で実施されており、上に述べたBEZも同様である。

5. まとめと今後の研究の方向

(1) まとめ

ここまでの議論をまとめると第2章においてアジアにおける国境をまたぐ地域開発の動域開発について、様々な先駆的試みが行われているが、EUのような本格的取り組みにはなっておらず萌芽的状況とまとめられる。次いで、第3章において筆者が整理した地域開発の観点からの国境をまたぐ地域の類型分類と課題や国境をまたぐ地域の協調した地域開発の実現のための考え方を示している。その中で、すでに行われている交流の推進と協調した計画、投資・実施お

よび、双方の地域の自治体の協調が上げられている。さらに、第4章でわが国の交通インフラ整備と連動した地域開発手法の事例を整理して示しているとともに特区についても言及している。これまでのアジアにおける取り組みは広域的なインフラ整備とそれによるマクロ的な効果をはかること、各国毎に国境を開放したことの効果を発揮するための方策をとっていることといえる。しかし特に国境をまたぐ両国の協調した地域開発にはなっていない。

(2) 今後の研究の方向

はじめにこの研究により国境をまたぐ両側の地域がいわば「陸の港町³⁾」といった形になることが望まれると述べた。その中には国境をまたぐ幹線的なインフラ、その経済的な便益を顕在化するための機能（工業、流通・商業、観光など）および地域社会としての居住、環境、生活などの機能が国境をまたぐ両側の地域にバランスのとれた形で形成されることが含まれる。しかしこの形成のための仕組みは体系的には整備されていない。

アジアには EU のような共同体が形成されていないため国をこえた制度は容易ではない。一方で、アジアには多くの発展途上国があり国際機関や先進諸国の支援が行われている。さらに既に述べたように多くの国で独自の制度が用意されており、民間投資の誘致促進も含まれている。

これらをふまえ、今後の研究の方向として

- ①現在進められているプロジェクトに関連する国境をまたぐ地域の変化および各国の施策や援助機関の動向について実証的に明らかにする。
 - ②国境をまたぐ地域ではないが交通インフラと連動した地域開発についての制度の詳細とその成果について検証する。特に経済機能だけでなく生活・社会機能について事例をふまえ具体的に明らかにする。
 - ③国境をまたぐ地域の地域開発に有効な開発の仕組みについて具体的な提案を行う。
- ことが必要と考えられる。

6. おわりに

本報告は、筆者がこれまで行ってきたアジアの国境をこえた開発や発展途上国の地域開発の方向などの研究や実践をふまえ、具体的な提案につなげようとするものである。現地調査などに多くの方のご支援、ご協力をいただいたが改めて感謝の言葉を表したい。

参考文献

- 1) 金子彰：オノンツンガルガ：北東アジアの地域間交流とモンゴル鉄道の機能に関する一考察、環日本海研究第13号、pp66～74、環日本海学会、2007
- 2) 金子彰：EUの計画をふまえた東アジアの環海圏地域開発についての考察、地域活性化研究所報第3号、pp110～126、東洋大学地域活性化研究所、2006
- 3) 岡本哲志、日本の港町研究会：港町の近代、学芸出版社、2008
- 4) JICA/ALMEC：The Research on the Cross-border Transportation Infrastructure Phase 2 Final Report、JICA、2007
- 5) JICA：国境をひらく道、国際協力機構、2007
- 6) Nguyen Thi Lan Huong：Some Ideas on driver area development in economic structure change process in Vietnam, National Spatial Policy Seminar FY2007, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Japan, 2008
- 7) IDCJ/KRI International/PCI：Development Vision and Cooperation Program for the Cross-Border Region Final Report, JICA, 2001
- 8) 金玄／金子彰：中国辺境開放都市に関する研究—琿春を対象として—、環日本海学会第13回研究大会予稿集、環日本海学会、2007
- 9) 国土交通省：国土形成計画(全国計画)(案)、国土交通省、2008
- 10) 金子彰：国境をまたぐ地域開発による地域の安定化への貢献—ボトムアップによる地域の安定化の途一、国際共生社会学第5章、朝倉書店、2008
- 11) 加藤晃他編著：新・都市計画概論改訂2版、共立出版、2006 p236
- 12) 高津俊司：鉄道整備と沿線都市の発展、成山堂書店、2008
- 13) 岡本哲志・日本の港町研究会：港町の近代、学芸出版社、2008
- 14) 国土交通省港湾局、平成20年度港湾局関係予算概要、2008、国土交通省港湾局
- 15) 内閣府特区・地域再生ホームページ <http://www.wagamachigenki.jp/saisei/index.html> (2008年7月13日ダウンロード)