

## メコン圏発展の可能性

著者	岡部 一明
雑誌名	東邦学誌
巻	41
号	1
ページ	1-28
発行年	2012-06-10
URL	<a href="http://id.nii.ac.jp/1532/00000257/">http://id.nii.ac.jp/1532/00000257/</a>

## メコン圏発展の可能性

岡 部 一 明

愛知東邦大学

## メコン圏発展の可能性

岡 部 一 明

### 目次：

- はじめに
- 世界10位の大河
- メコン圏協力の歴史
- 最重点の交通インフラ整備
- 東南アジア縦貫鉄道
- 貧困削減と経済発展の現況
- 河川漁業が成立するメコン
- メコンの河川交通
- インフォーマル・セクター再考
- メコン圏のインフォーマル・セクター
- 農村の伝統手工業
- 今後の方向

### はじめに

メコン川は東南アジアの大陸部を流れる全長4400キロの大河である（写真1）。今、この流域となるベトナム、カンボジア、タイ、ラオス、ミャンマー、中国雲南省など「メコン経済圏」が若々しい成長をはじめている。長く戦乱や虐殺の舞台になり、経済発展から取り残されていた。しかし、ベトナム戦争の終結（1974年）、大量虐殺のポル・ポト体制の崩壊（1979年）、そしてベトナムのドイモイ政策をはじめ各国で始まる市場経済導入の動き。そこにいち早く中進国入りしていたタイや、1978年以來の開放経済で活況を呈する中国（雲南省）などが加わり、新しい経済圏を形成しつつある。この地域はここ十数年でやっと成長の途についた地域であり、困難をかかえるが、同時に今後の大きな発展の余地を残した地域でもある。アジアの新しい経済成長を追う人々の間には、「次は中国」「その次はインド」という掛け声が聞こえる中、「そのさらに次はメコン圏」という言い方も出てきている<sup>1</sup>。

肥沃な大地と、豊富な農水産・鉱産・人的資源など、この地域の秘める可能性は大きい。2011年8月、愛知東邦大学研究費の助成を得て、ラオス、ベトナム、タイの調査を行う機会を得た。これを基礎に、2010年8月のタイ東北部の調査の成果も含めて、メコン地域の秘める可能性を筆者なりにまとめておきたい。



写真1 ラオス山間部中流域のメコン川

本論に入る前、現地でのある象徴的な体験を紹介する。

2011年8月、ラオスのビエンチャンからバスで北部の古都ルアンパバーンに向かっていた。タイのバンコクからはじめたこのメコン圏調査はすべて陸路を使った。本稿で述べるように、メコン圏開発で今最重視されているのは交通インフラ整備である。破壊され分断されていた地域を立て直すに、何をするにもまずは交通が確保されなければならない。2002年の大メコン圏首脳会議で、南北回廊（雲南省からバンコク）、東西回廊（ミャンマーからベトナム）など域内道路ルート整備を最優先課題とすることがうたわれた。その整備状況確認をしていかねばならない。

タイ側の道路はすばらしかった。バンコクから国境の町ノンカイまで片側2-3車線の立派な高速道路が走っていた。東北タイではベトナム戦争中、アメリカの援助により立派な高速道路がつくられている。しかし、ラオスに入るとそれはなくなる。ビエンチャンからルアンパバーンに向かう幹線国道（13号線。国の最も根幹部分を通る国道）は、中央分離線もない狭い地方道だった。車は少なく人や牛も歩く。このルート沿いには昆明・バンコク間高速鉄道を通す計画ももちあがっているとも聞いた<sup>2</sup>。そのルートがこれか、とショックを受けた。が、これに至るまでどれだけ苦労があったかの方を考えねばならぬのだろう。

やがて道路は山岳地帯に入る。人口密度は低く、夜になるとバスの外はまっ暗で星がよく見える。たまに、山村に着くと電気がともっているのが不思議なくらいだ。開けっぴろげの家の中にテレビを見る人々の姿が見える。ラオス山間部の電化率は低いが、さすがに幹線国道沿いには電気が通っている。

山に行く道路は至るところ山肌を削っているが、その崖の補強（擁壁工事）はまったくなされていらない。岩・土面が露出し、雨季だったので、100メートルおきくらいに小さな崩れが見られた。

ビエンチャンを午後3時に出て、翌朝にはルアンパバーンに着く予定だった（距離約400キロ）。が、まだ夜明け前に、どこかに停車したままになった。早く着いたので明るくなるまで乗客を車内に待機させるのかと思い、ゆっくり寝て明るくなって外に出る。そこは停車場ではなく山間の

道路だった。前後長い車列ができ、バスはその中に止まったまま。何事だ。トラックやバスの間を縫って約1キロ先に出てみると、巨大ながけ崩れ現場があった。高さ100メートル幅50メートルほど山側が、付近の民家も巻き込んで谷底に崩れ落ちている。ブルドーザーが1台だけ出て、道路を埋める土砂を撤去しているが、素人目にも復旧には相当の時間がかかりそうだった。大変なことになった。ようやく事態に気が付いた私はうろたえる。ラオスの旅では、故障、事故、災害で交通が止まる事態に何度も遭遇するが、これがその最初だった。車列の乗客、ドライバーたちもあきらめて周囲をうろつく。車座になって歓談する人、車体の下にゴザを敷いて寝るつわもの。幸い付近は村だった。村人が出て臨時的な屋台で食料や飲み物を売り始めている。備蓄はなかったものでこれはありがたかった。

4、5時間たった頃、山側に登っていく人の列ができた。言葉はわからないが、どうやら地元住民が、高台の山林を大まわりしてがけ崩れを迂回する緊急ルートをつくってくれたらしい。人々が大きな荷物のかついで、けもの道のような道を登っていく。私も続く。荷物を小さいものにしておいてよかった。かついで登れる。途中の本格的な急斜面になるあたりで男が通行料1000キップ（約100円）を徴収していた。山林を抜けとうもろこし畑を横切り、向こう側の道路近くに出ると、また男が立っていて、1000キップを取られた。またかよ、などとはまったく思わなかった。ありがたい。災害時の公的救援も十分でない中、村人が応急迂回路をつくってカネを取る。立派な起業家精神だ。

土砂崩れ現場の向こう側にも長い車列ができている。が、現場を迂回してきた人々を乗せる乗り合い小型トラックがさっそく営業を始めていた。それに飛び乗り先に進む。小型トラックがさらにエンストを起し、別の超満員バスに拾われて、などいくつかのハプニングは続くが、午後3時頃には無事ルアンパバーンに着くことができた。合計24時間のバスの旅。ラオス・交通インフラの現況をしっかりと認識させて頂く貴重な機会だった。そして、困難な中に暮らしながら、緊急時に素早く起業家精神を発揮する人々の活力にも感心した。メコン圏の現状と可能性を見せてくれる象徴的な出来事だったと思う。

## 世界10位の大河

メコン川は長さで世界10位の大河である。アジア大陸東側に注ぐ川では揚子江、黄河に次いで長い（表1参照）。熱帯モンスーンの豊富な降水を集めるので、最大時の流量では世界3位となる（アマゾン川、ガンジス支流のブラマプトラ川の次<sup>3)</sup>）。全長4400キロメートルといえば、日本最長の信濃川（367キロメートル）の12倍である。中国領内のチベット高原に発し、雲南省の山塊を南下し、ミャンマー、ラオス、カンボジア、ベトナムを経て南シナ海に注ぐ。揚子江、黄河（中国）、アマゾン川（ブラジル）、ミシシッピ川（米国）など、一国内を流れる川が多い中、メコン川は5カ国を通る国際河川であり、その管理に国際協調が必要なことも特徴的である。

表 1 世界10大河川

1	6,695km - ナイル川 (アフリカ)
2	6,516km - アマゾン川 (南アメリカ)
3	6,380km - 長江／揚子江、(中国)
4	5,969km - ミシシッピ - ミズーリ川 (米国)
5	5,568km - オビ - イルチシ川, (北アジア)
6	5,550km - エニセイ - アンガラ川, (モンゴル／ロシア)
7	5,464km - 黄河 (中国)
8	4,667km - コンゴ川 (アフリカ)
9	4,500km - ラプラタ - パラナ川 (南アメリカ)
10	4,425km - メコン川 (東南アジア)

出典： *The Times Atlas of the World*

メコン川をじっと見ていると川というもののイメージが変わる。河口部のメコンデルタでは、対岸がかすむほどにもなるが、中流域のラオス山岳部のメコンも、川というよりは「湖」だった。例えば多摩湖や河口湖。急峻な山に囲まれ、河原もなく、巨大な水塊がV字谷を満たす。そしてその水塊が秒速何メートルかで全体として静かに移動する。音を立てずに、しかし、雨季で蓄えられた膨大な水塊がかなりの速さで。ものすごいエネルギー量が今動いているのだろう。茶色の濁流の下には我々の知らない別世界がひろがっているようだ。実際、この水塊にはイルカほどの大きさのメコンオオナマズも生息しているという。大きいものでは体長2メートル、体重200キロ以上にもなる世界最大の淡水魚だ。

この巨大な水域は、だから、相当規模の河川漁業も成立させる（後述）。山間部道路が貧弱な中では重要な交通路にもなる。どちらも日本の河川ではあまり想像しにくい機能だ。ルアンパバーンからラオス西部の町フエイセイ（タイとの国境地域）までの約300キロ、メコンの船便で行くことにした。高速ボートなら約8時間で行け、バスよりずっと早い。高速ボートと言っても日本の川にもある普通の小舟に強力なエンジンをつけただけの船（7, 8人乗り）。時速80キロで雄大なメコンをさかのぼっていく。屋根がなく、熱帯特有の猛烈なスコールが来ると全身水浸しになる。息がしにくく溺れそう。体温も一気に下がる。が、雨はすぐ上がり、今度は熱帯の太陽。暑い。直射日光が肌にささる。衣服はすぐ乾く。豪快で怖いくらいの船旅であった。乗客は救命胴衣ではなくヘルメットをかぶらせられた。なるほどこんなスピードで船が転覆したら相当の力で投げ出され川面に頭を激突させてしまう。上りは（流れの比較的小さい）岸辺寄りを進むので、落水しても意識さえあれば岸まで泳げそう。時々、エンジンがストップして流されるままになることもある。おいおい、大丈夫か。その都度不安になるが、ぴちゃぴちゃとかすかな音をたてて流れるメコンに体をあずけ、大河のやさしさを感じる貴重な時間でもあった。

## メコン圏協力の歴史

2011年12月、ミャンマーのヤンゴンで大メコン圏経済協力プログラム（以下、GMSプログラム）の第4回首脳会議（サミット）が開かれた。アジア開発銀行（ADB）の支援で1992年に開始されたこのメコン圏連携のプログラムは20年の節目を迎え、サミットで2012年からの新しい10年の計画が合意された。それを伝えるADBのプレスリリースは次のように語る。

「1992年の開始以来、GMSプログラムは、かつて紛争で引き裂かれていたこの地域をより緊密に連携し、道路、空港、鉄道、通信、電力、都市開発、観光、自然保護、感染症予防など地域に多大な便益をもたらす約140億ドルの投資を生み出してきた。プログラムの開始以来、この地域のGDP成長は平均年8%を維持しており、一人当たり実質所得は1993年から2010年の間に3倍以上上昇した。2011年9月現在、このプログラムへのADB支援は約50億ドルに上っている。」<sup>4</sup>

大きな成果を上げつつあるメコン圏の連携活動だが、この協力の歴史を振り返ると、先駆者は1954年発足のメコン河川委員会Mekong River Commission（旧メコン委員会“Mekong Committee,”正式にはCommittee for Coordination on the Lower Mekong Basin）だった<sup>5</sup>。この1954年に第一次インドシナ戦争が終結し、ベトナム、カンボジア、ラオスが独立した。それを契機に、国連アジア極東経済委員会（ECAFE）の支援でメコン委員会が発足している。後年のADB支援のメコン圏協力と異なり、国連支援による国際協力事業である点に特徴がある。

しかし、この協力はすぐ頓挫する。ラオスでは内戦が続いていたし、1960年にはベトナムで本格的な戦闘が始まり、再び戦乱の時代が始まる（第二次インドシナ戦争）。戦争の中でメコン委員会のテコ入れに入ったのがアメリカだった。1965年の演説で、米ジョンソン大統領はメコン開発に10億ドルをつぎ込む方針を示し、メコン委員会の事業をTVA（1930年代のテネシー川流域開発）に例えている。「この事業は、1億の人々の希望と生活を豊かにするためのものであり、やるべきことが多大にある。広大なメコン川は我らのTVAをも小さくするスケールで食糧、水、水力を提供することができる」<sup>6</sup>。そして1975年、ベトナム戦争の終結によりアメリカがインドシナから撤退すると、メコン委員会の活動は再び停止した。

しかし、メコン流域の連携はこの地域の国々にとって必要な基盤であり、1977年にタイ、ラオス、ベトナムが「暫定メコン委員会」（Interim Mekong Committee）を新たに発足させる。カンボジアで大量虐殺を行なったポル・ポト政権が1979年に崩壊、曲折を経て1991年のパリ協定でカンボジア和平が実現すると、1995年、新たにカンボジアを加えた4カ国による『メコン川流域の持続可能な開発のための協力に関する協定』で新しいメコン河川委員会（Mekong River Commission）が発足した。将来的には上流の中国、ミャンマーの加盟も視野に入れ、灌漑、水力発電、航行、洪水制御、漁業、木材搬出、リクリエーション・観光を中心に「メコン川流域の水、及び関連資源の持続的発展、利用、管理及び保護のためのあらゆる分野」（同協定）で活動を展開し、今日に至る。

インドシナ戦乱終結に並行し、周辺情勢に大きな転換があった。タイは1970年代以降順調な成長を続け、この地域の先進経済になりつつあった。文化大革命の混乱を乗り越えた中国も、1978

年、対外開放と市場経済にかじを切り、高成長を開始する。1985年にはベトナムがドイモイ政策、ラオスが「新思考」政策で同様の転換を行う。さらに1989年のベルリンの壁崩壊、1992年のソ連邦解体で、冷戦が終結する。メコン圏の連携が本格化する条件が整った。東南アジア諸国連合（ASEAN）は1992年の首脳会議で、域内の経済統合をめざす自由貿易地域（AFTA）構想を打ち出した。このASEANに、95年にベトナム、97年にミャンマー、ラオス、99年にカンボジアが加盟し、東南アジア全体の共同体づくりの方向が見えてきた。1988年にはタイのチャーチャーイ首相が就任演説で「インドシナを戦場から市場へ」と訴え<sup>8</sup>、以後のメコン圏連携の動きを象徴する言葉となった。

メコン圏連携を目指す枠組みには、その他にも国連アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）によるアジアハイウェイ構想、日本の主導によるインドシナ総合開発フォーラム（FDCl）、アセアン・メコン川流域開発協力会議（AMBDC）など多様なものがある。その状況は「メコン・コンジェスション（混雑）」と揶揄されるほどだが<sup>9</sup>、こうした中で最も成果を上げ、大メコン圏（Greater Mekong Subregion）の名称の生みの親ともなっているのは、最初にあげたアジア開発銀行（ADB）主導の大メコン圏（GMS）経済協力プログラム（GMSプログラム）であった。1992年にカンボジア、中国雲南省、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナムの6カ国・省で発足し、2005年に中国広西チワン自治区が加わった<sup>10</sup>。総面積260万平方キロ、人口3億2600万と欧州連合の半分以上の規模をもつ地域を統合的に発展させようという野心的なプロジェクトである。2011年までにADB自身で56プロジェクト51億ドルのインフラ整備投資を行い、他から呼び込んだ投資を加えると総額150億ドルの大規模な開発支援を行なっている<sup>11</sup>。ADBがかかわることから資金動員力があり、各国当局者が直接協議にかかわり事業実施力が高いと評価される<sup>12</sup>。ADBは全体のプログラムの事務局となり、自ら資金を拠出する他、先進諸国、国際機関などからの資金他の資源投入を呼び寄せ、加盟国政府その他利害関係者間を調整する。加盟6カ国は首脳会議の他、閣僚レベル、事務レベルの協議を積極的に行ない協働していく。優先分野として交通運輸をはじめエネルギー、通信、観光、環境、人材開発、貿易、民間投資、農業を設定している<sup>13</sup>。

当初は、信頼醸成が中心で、あまり細かい計画づくりは行なっていなかったが、2002年に最初の本格的な長期的戦略計画『GMS経済協力プログラム戦略フレームワーク2002-2012』（The Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program Strategic Framework 2002-2012）を加盟国が採択する。これは「重要な画期」<sup>14</sup>で、それまで個々のプロジェクトで加盟国間の合意が図られてきたが、それらが総合的な戦略計画の中に統合された。この10年計画を2011年12月採択の『GMS経済協力プログラム戦略フレームワーク2012-2022』<sup>15</sup>が受け継いだ。

## 最重点の交通インフラ整備

ADBの2012-2014年のGMSプログラム向け投資総額は22億ドルに上る。その63%が交通分野への投資である<sup>16</sup>。交通インフラへの投資は今でも「主要なシェア」を占めるが、初期にはさらにそうだった。2008年4月までのADBのGMSインフラ整備向け融資・贈与の総額は30件35億2600万



ドルだが、そのうち26件33億5000万ドル（95%）が交通向け、20件29億7100万ドル（89%）が道路関係だった<sup>17</sup>。ADBは次のように振り返る。

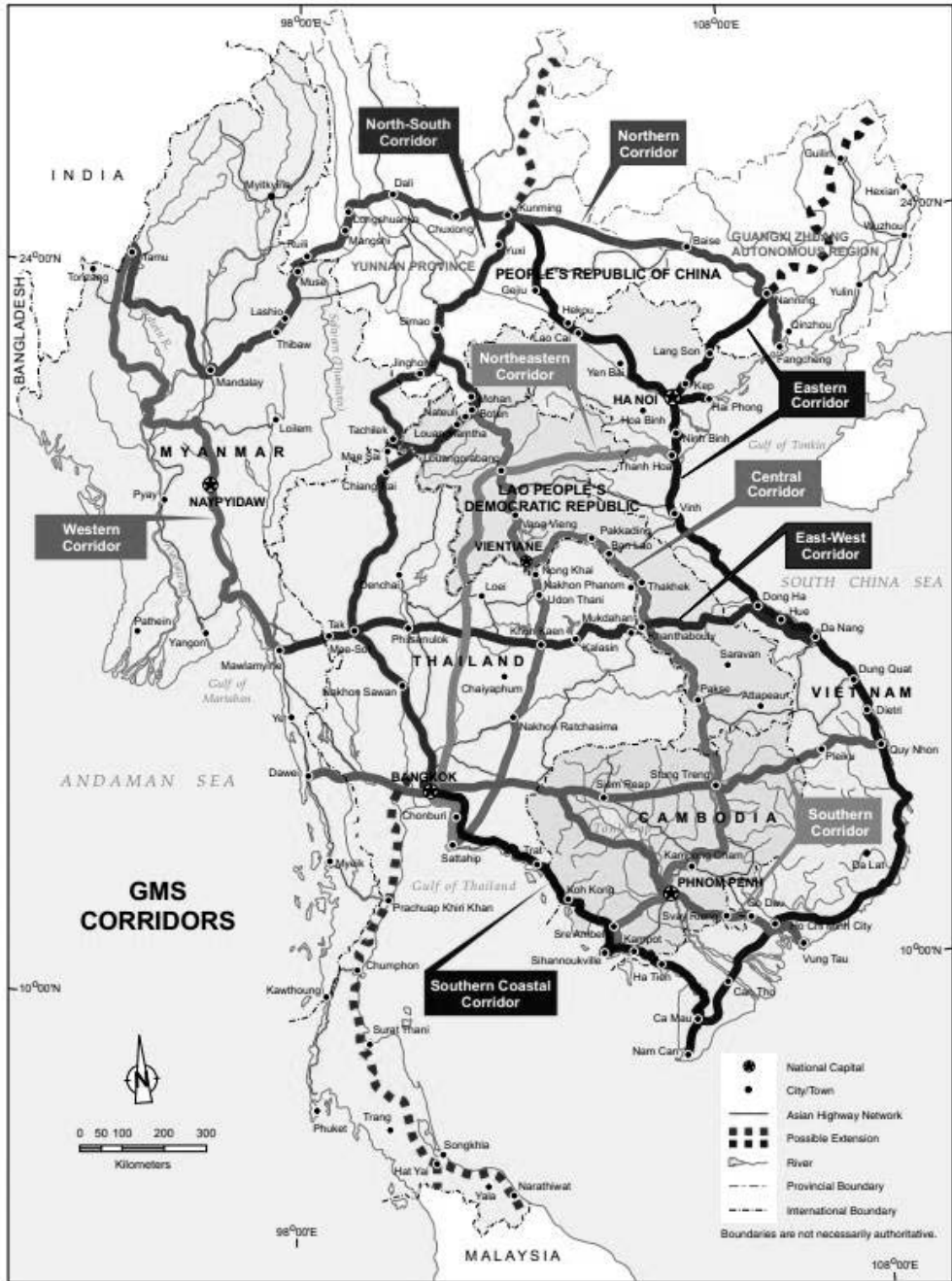
「1992年に大メコン経済協力プログラム（GMSプログラム）が発足したとき、その最初の協力分野のひとつが交通部門だった。当時、加盟諸国は自足的な戦略で動いており、その国境はあらゆる実際上の観点からみて閉じていた。GMSプログラムの域内開発へのアプローチが求められることは、加盟諸国間の結びつきを改善し、グローバリゼーションのただ中で競争力を強め、諸国間に共同体意識を高めることであった。そこで交通に関しては、国境を開放して諸国間の交易を容易にし、開発を促進して雇用機会を提供し、貧困を削減していくことが求められた。その中でとりわけ既存道路の改良が、諸国間の必要な結合を実現する上でぜひとも必要なことだった。」<sup>18</sup>

現状調査を元に諸国間の話し合いが進み、3年後の1995年にはGMS交通マスタープラン（GMS Transport Master Plan、TMP）が合意された。この中でも特に重視されたのが道路整備で、次の3つの「回廊」の整備方針が打ち出された。

1. 南北回廊—雲南省昆明とタイ・バンコクを、ミャンマー又はラオス経由でつなぐ。
2. 東西回廊—インド洋に面したミャンマー・モーラミヤインと南シナ海に面したベトナム・ダナンをつなぐ。
3. 南回廊—タイ・バンコクとベトナム・ホーチミンシティを、カンボジア・プノンペンを経てつなぐ。

もともと特定路線でなく、大まかな交通路である回廊（Corridor）という言葉を使っていたが、1998年10月の第8回GMS閣僚会議で新たに「経済回廊」というコンセプトが提唱された。交通インフラを中心としながらも、その他エネルギー、通信、観光産業を含めた総合的な経済インフラ整備の視点が打ちだされたのである。また、交通の障害になっているのは、貧弱な道路インフラのためだけではなく、国境での通関や出入国審査が複雑で時間がかかることも原因となっていた。2003年に、これをスムーズにし交通関係各種基準も共通化する国境通過交通協定（GMS Cross-Border Transport Agreement、CBTA）が結ばれる。さらに、2002年に長期的総合計画『GMS戦略フレームワーク2002-2012』が採択されたのを受けて、交通分野においてもより本格的な長期計画が目指される。2006年3月のGMS交通フォーラムで『GMS交通戦略2006-2015』（Transport Strategy 2006-2015: Coast to Coast and Mountain to Sea: Toward Integrated Mekong Transport Systems）が採択された。この中で、整備目標が当初の3回廊から9つの経済回廊に拡大され、より総合的かつ詳細な交通インフラ整備が行われていくことになる<sup>19</sup>（図1参照）。

この過程で、大河メコンに次々と、回廊に沿った橋がかけられていく。2004年、ノーンカイ・ピエンチャン間に最初のタイ・ラオス友好橋が完成した。全長1170メートル、片側1車線で、単線鉄道も通っている。下流域（ラオス以南）のメコンでは、日本の援助でつくられたカンボジアのキズナ橋（2001年完成）に次ぐ架橋だ。2007年には、ムックダーハン・サワンナケット間に第2タイ・ラオス友好橋（1600メートル、幅12メートル、片側1車線）が完成。東西回廊上の要衝



資料 : Asian Development Bank, *GMS Transport Strategy, 2006-2015: Coast to Coast and Mountain to Sea: Toward Integrated Mekong Transport Systems*, March 2007

図1 メコン圏の9つの交通・経済回廊

での架橋で、これも日本のODA融資資金の円借款ローン（約80億円）によって建設された。2011年には、そのやや北方、ナコーンパノム・カムモアン間に第3タイ・ラオス友好橋（630メートル、幅16.7メートル）が完成した。タイからハノイ方面が近くなる<sup>20</sup>。

そして、主要ルート・南北回廊の最後のミッシングリンクであったタイ北部国境（ラオス西部国境）のメコンで現在、第4タイ・ラオス友好橋の建設が進んでいる。活発に渡し船が行きかうチェーンコーン（タイ）・フェイセイ（ラオス）間に480メートル、幅14.7メートルの橋がかかる。2011年3月に工事が始まり、2013年12月に完成する予定だが、2014年にずれ込むとの情報もある<sup>21</sup>。2011年8月の現地調査時には、兩岸の土台工事が始まった段階で、橋げたはまだ姿を現していなかった。建設費3300万ドルを中国とタイが出しあう。

メコン圏の道路は、現地走破した限りではまだまだ立派とは言えないが、とにかく使える道路を通すという点において所期の計画をほぼ達成しつつある。2010年8月段階でGMSプログラム閣僚会議の声明は次のように評価している。

「最も重要な（三大）回廊は、1990年代後半において単に計画上の道路リンクにすぎなかったが、現在では現実のものとなった。数年前でさえ、実質的に完成しているのは東西回廊だけであった。しかし現在、当初の3回廊の他の2つ、南北と南の回廊も完成間近だ。さらにGMS諸国は、『GMS交通戦略2006-2015』で9つに拡大されたGMS路線の各国内部分の整備を、交通計画の中にすでに組みこんでいる。」<sup>22</sup>

これからも交通はGMSプログラムの中で重要な位置を占める予定だ。『GMS戦略フレームワーク2012-2022年』は交通について「今後もGMSプログラムの最前線に立ち続ける」と宣言している。「今後も『GMS交通戦略2006-2015』に基づき、優先的道路交通安全回廊の整備、交通と貿易の非物理的障壁の削減、道路交通回廊の経済回廊への最終的な転換に力を入れる。同『交通戦略』はまた、交通プログラムの範囲を拡大し、道路ばかりでなく、鉄道及び他の交通手段（水運や航空）も含めることも勧告している。」<sup>23</sup>

## 東南アジア縦貫鉄道

上記にもある通り、近年、GMSプログラムは、他の交通手段、特に鉄道インフラ整備にも力を入れはじめている。前述『GMS戦略フレームワーク2012-2022』の交通に関するセクションはほとんどを鉄道についての記述が占める。2008年3月のGMSサミットで鉄道ネットワーク整備の必要が確認され、2009年に本格的な調査が行なわれた。その報告を基に、2010年8月のGMS閣僚会議で、総合的な鉄道計画『大メコン圏鉄道の結合—戦略的枠組み』（Connecting Greater Mekong Subregion Railways: A Strategic Framework）が策定された。同『枠組み』はGMSの鉄道交通の現況と今後のニーズを検討した上で、域内を結ぶ次の4ルートを提起・比較検討している<sup>24</sup>（表2）。

- ルート1—バンコクからプノンペン、ホーチミン市、ハノイを経て昆明や南寧に至るどちらかと言うと海沿いを大まわりするルート。

- ルート2—バンコクから北上してビエンチャンに入り、ラオス北部を経て昆明、そこからさらに南寧やハノイを経てホーチミン市に至る内陸重視のルート。
- ルート3—バンコクからビエンチャン、そこからラオス東部に向きを変え、ベトナム中部に出て、ハノイ、昆明、南寧あるいはホーチミン市に向かうルート。
- ルート4—バンコクから南北回廊と同じくチェンライ方面に北上し、ラオス西部を通って昆明に至り、さらに南寧あるいはハノイ、ホーチミン市方面に向かうルート。

**表 2 東南アジア縦貫鉄道建設の費用、交通予測**

ルート	交通予測				建設費用予測 (10億ドル)
	乗客 (100万人)		貨物 (100万トン)		
	2014年	2025年	2014年	2025年	
1	1.8	3.2	6.8	25.7	1.09
2	1.6	2.4	6.3	23.8	5.32
3	2.9	4.4	6.3	23.8	2.29
4	3.7	6.3	6.3	23.8	6.28

資料：Asian Development Bank, *Connecting Greater Mekong Subregion Railways: A Strategic Framework*, August 2010

『戦略的枠組み』は目標として「2020年までにすべてのGMS諸国がGMS鉄道ネットワークで結び付けられること」をあげ、より具体的に「2020年までに少なくとも1つの結合ルートを完成させる」とし、さらに踏み込んで上記4ルートの中ではルート1が優先されるべきだと明記している。「最初の投資の優先ルートを決めたからといって他のルートの建設をあらかじめ除外するものではない」としながらも、「計画を達成する強い姿勢」を示すため優先ルートを明示する必要があったとする。「少なくともひとつの完成した鉄道ルートがない限り、鉄道ネットワークなどあり得ない」とも言う<sup>25</sup>。

ルート1は、アセアン・メコン川流域開発協力会議（AMBDC）のシンガポール・昆明鉄道リンク（SKRL）構想とも連動している。東南アジア諸国連合（ASEAN）の枠内でメコン圏の開発にかかわるAMBDCの目玉プロジェクトは、既存のマレー鉄道線をシンガポールからバンコクに向かい、そこから上記ルート1の諸都市を経由して昆明に至る全長7000キロの東南アジア縦貫鉄道の建設・整備である。2001年10月の第3回AMBDC閣僚会議でこの縦貫鉄道の合意がなされ、その後進み具合は必ずしも順調ではないが、2011年8月の第13回閣僚会議でもその重要性が再確認されている<sup>26</sup>。上記の通り、現在、ADBのGMSプログラムがこれを本格的に取り上げていることから、同計画の実現性が高くなった。

## 貧困削減と経済発展の現況

改めてメコン圏の概要をみてみよう（表3）。総面積は260万平方キロで日本の約7倍、ヨーロッパ連合（EU）の約5分の3である。人口は3億2600万で日本の2.5倍、アメリカとほぼ等しく、

EUのこれまた約5分の3である。人口密度はラオスの1平方キロあたり26人からベトナムの265人まで幅がある（日本は335人）。人口増加率は高いが、タイや中国ではやや収まり高齢化がはじまっている。少数民族は、多様な山岳民族が暮らすラオスの40%をはじめども多く、民族的・文化的に多様である。国内総生産（GDP）など経済的指標は低く日本などと比べるべくもないが、成長率は10%前後と非常に高い。タイや中国などでは一人当たりのGDPも上がり中進国の仲間入りをしつつある。貧困率も改善の方向にある。

長い戦乱で苦しんできたメコン圏の人々が、貧困を削減し生活向上を図るのがメコン圏開発の目標である。ADB主導のGMSプログラムは経済開発によりその目標達成を目指している。経済優先の開発がエリートを富ませるだけで、人々の伝統的暮らしを破壊し、ダム建設などで環境破壊を進めているとの批判もある<sup>27</sup>。そうした点に充分注意を払う必要があるが、貧困撲滅のため持続的な経済発展を図ることを基本に据えることは大切である。「貧困削減は、政府・非政府を問わず、国際、広域、国レベルの開発機関の掲げる大きな目標であり続けてきた」とADBのワンとセバスチアンも語る。「成長志向の開発戦略が『貧困者のための』成長（Pro-Poor Growth）、そしてより最近の『包摂的』成長（Inclusive Growth）にシフトしても、このことは変わらない。」<sup>28</sup>

2人は、世銀のデータを用いて、メコン圏の貧困を分析した。表3の右はじの方にある通り、2005年から2008年（2011年の時点でデータが得られた最新年）の間に、メコン圏の国々は「極貧層」（1日の支出額が1ドル25セント以下の人々。—その国の購買力により平準化した数値）をかなり減らしている。東南アジア全体を見ても2005年から2008年の間に9339万人（人口の18.81%）から7460万人（14.37%）に減った。中国も2億768万人（15.92%）から1億2233万人（9.24%）に減らしている<sup>29</sup>。1日の支出が2ドル以下の「貧困層」という基準で計算しても、2005年から2008年の間に東南アジア全体で計2754万人がこの貧困レベルから脱している。

経済成長、貧困削減の面からメコン圏及び東南アジアは順調な発展を遂げているように見えるが、それでも世界の日1ドル25セント以下の極貧層11億6595万人（2008年）の62%がアジアに住んでいる（約6%が東南アジア）。したがってこの「今でも世界の貧困層の圧倒的多数が暮らす」アジアは依然として「貧困削減のたたかいにおいて深刻な挑戦に直面している」ことを忘れてはならないとワン&セバスチアンは警告している。

## 河川漁業が成立するメコン

「ラオスは漁業国である。」とルアンプラバーン省の漁業を調査した水生生物資源研究センター（LARReC、本部ビエンチャン）の報告書は結論づけている<sup>30</sup>。内陸国ラオスは、山の国、森林国などとは考えるだろうが、普通「漁業国」とは考えない。しかし、ルアンパバーン近辺の漁業のサンプル調査を行ったところ、調査した27村の全世帯のうち72%が何らかの形で（河川）漁業に関わっていた。63%の村では世帯の95%に関わっていた。ラオス全体を対象にした政府の農業センサスでも、全世帯の62%が漁業に関わり、農家世帯だけだと70%が漁業に関わるという結果が出ている。このことからLARReCは「漁業国」という面白い断定をしてみせたのである。

表3 メコン圏の経済・社会

	面積	人口 2000年 1000人	2010年	(2011年)	人口 密度 2010年	増加 '00-'10 %	増加率 年平均 '05-'10 %	65才以上 人口割合 2010年 %	都市化 2005年 %
カンボジア	181,035	12,447	14,136	14,305	78	113.6	1.14	3.8	19.7
ラオス	236,800	5,317	6,201	6,288	26	116.6	1.50	3.9	27.4
ミャンマー	676,578	44,958	47,963	48,337	71	106.7	0.70	5.1	30.6
タイ	513,120	63,155	69,122	69,519	135	109.4	0.71	8.9	32.3
ベトナム	331,210	78,758	87,848	88,792	265	111.5	1.10	6.0	26.4
(中国)	9,596,961	1,269,117	1,341,335	1,347,565	140	105.7	0.51	8.2	40.4
雲南省	394,100	42,880	46,000		117	107.3			
広西チワン族自治区	236700		46,100		195				
メコン圏計	2,569,543	247,515	317,370		124				
(対ドル人民元レート：\$ 1 =									
(参考)									
日本	377,915	125,720	126,536	126,497	335	100.6	0.02	22.7	66.0
アメリカ	9,826,675	282,496	310,384	313,085	32	109.9	0.89	13.1	80.8

参考資料：

1. Guangxi Statistical Bureau, *Guangxi Statistical Yearbook 2011*, quoted in Hong Kong Trade Development Council, *Profiles of China Provinces, Cities and Industrial Parks: Yunnan Province*, 30 Nov 2011, <http://www.hktdc.com/info/mi/a/mpcn/en/1X06BURR/1/Profiles-Of-China-Provinces-Cities-And-Industrial-Parks/GUANGXI-ZHUANG-AUTONOMOUS-REGION.htm>
2. Rapid Intelligence, "People Statistics: Ethnic groups (most recent) by country," *NationMaster.com*, [http://www.nationmaster.com/graph/peo\\_eth\\_gro-people-ethnic-groups](http://www.nationmaster.com/graph/peo_eth_gro-people-ethnic-groups)
3. United Nations Department of Economic and Social Affairs, *World Population Prospects: The 2006 Revision and World Urbanization Prospects: The 2007 Revision*, <http://esa.un.org/unup>
4. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP), Population and Social Integration Section, "Status of Population and Family Planning Programme in China by Province: Yunnan," *Population Data Sheet 2006*, <http://www.unescap.org/esid/psis/population/database/chinadata/yunnan.htm>
5. United Nations Statistical Division, National Accounts Section, *National Accounts Main Aggregate Database*, Data Upload: December 2011, <http://unstats.un.org/unsd/snaama/dnllist.asp>

少数民族 %	GDP 100万米ドル 2000年	一人当り 米ドル	GDP 100万米ドル 2010年	一人当り 米ドル	成長率 2010年 %	貧困化率 日支出 \$ 1.25以下 2005年 %	2008年 %	輸出 100万米ドル 2010年	輸入 100万米ドル 2010年
10	3,667	295	11,272	797	6.0	40.19	28.17	7,447	7,480
45	1,653	311	6,496	1,048	9.4	35.68	35.12	1,835	2,138
32	7,275	162	42,027	876	10.4			48	37
25	122,725	1,943	318,850	4,613	7.8	0.40	0.20	227,347	203,619
14	31,173	396	103,902	1,183	6.8	22.81	13.88	77,275	91,617
9	1,192,836	940	5,739,358	4,279	10.4	15.92	9.24	500,454	487,859
33	23,617	551	106,714	2,320	12.3			7,606	5,762
37			141,369	3,067	14.2			9,603	8,099
	190,110	768	730,630	2,302				331,161	318,752
8.2784		6.7695 )							
2	4,667,448	37,126	5,458,873	43,141	4.0			830,620	768,048
36	9,898,800	35,040	14,447,100	46,546	3.0			1,839,800	2,356,700

6. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, "Population Division (2011). World Population Prospects: The 2010 Revision," Press Release (3 May 2011),  
<http://www.un.org/esa/population/>
7. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, "PSIS China database - Yunnan,"  
<http://www.unescap.org/esid/psis/population/database/chinadata/yunnan.htm>
8. United States Central Intelligence Agency, *The World Factbook 2011*, Central Intelligence Agency, 2011, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html>
9. World Bank, *The World Development Indicators (WDI)*,  
<http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG>
10. Yunnan Statistical Bureau, *Yunnan Statistical Yearbook 2011*, Yunnan Statistical Bureau, 2011.

大河メコンは、広大な平野に豊かな農業地帯をつくり、周囲の豊かな森林資源とともにこの地域の経済基盤を形成している。しかし、川自体が水産の場として大きな富の源泉になっていることも忘れてはならない。日本では水産業と言えば海であり、河川漁業はあまり考えられていない。しかし、メコン水系では、河川漁業が広範に行われ、経済的にも重要な位置を占める。メコン河川委員会（MRC）は2003年の流域状況報告書で次のように記している。

「メコンの漁業はメコン下流域に住む5500万の人々にとって極めて重要である。同地域の1200万世帯のほとんどが農耕とともに漁業を行い、魚は大多数の人々の食生活において主要な動物タンパク源になっている。推定4000万の農村住民が少なくともパートタイム又は季節的に漁業にかかわっている。」「メコン川は世界でも最も豊富な漁業をはぐくんでおり、恐らくそれは世界最大の河川漁業である。」<sup>31</sup>

メコンの河川漁業についてはあまり正確な統計は取られていなかった。しかし、メコン河川委員会が2007年、水系20地域で水産資源消費のサンプル調査を行い、漁獲量の推定を行った<sup>32</sup>。2000年時点でメコン下流域（ラオス以南）の漁業生産高を206万トン、他の河川動物（貝類、カエルなど）採取を含めて256万トンという数字を出した。水産資源の消費の面から割り出した漁獲量であり、これまであまり明らかにされていなかった伝統的生活における自給消費のための漁業生産も含まれる点が画期的である。メコン漁業のほとんどが自家消費のための小規模かつ伝統的な家族労働漁業であり、例えばラオスでは人口の半分が何らかの形で漁業にかかわっており、ラオス世帯の所得の2割は漁業から来ているとする。

その後の生産増、養殖業の発展などを加味して、2010年の流域状況報告書は2008年の総産出を390万トンとしている。表4に示す通り、内訳は、390万トンのうち漁獲（fish capture）が190万トン、養殖（aquaculture）が200万トンである（うち160万トンが、近年発展が著しいベトナム・メコンデルタ地域、タイでの養殖）。養殖生産量のうち100万トンは域外への輸出にまわされている。それ以外（計290万トン）が域内消費である。市場に出る河川水産物だけで年間39億ドルから70億ドルの経済価値があるという<sup>33</sup>。

#### 表4 2008年のメコン下流域（ラオス以南）漁獲生産高

総水産量	390万トン（ドル換算で39億ドルから70億ドル規模の産業）
漁獲量	190万トン
養殖生産量	200万トン（うち100万トンは域外への輸出）

資料：Mekong River Commission, *State of the Basin Report 2010, Summary*, Mekong River Commission, June 2010

消費の面からみると、メコン下流域の人々の水産物消費量は表5の通りである。各国とも一人当たりにして年41キロから51キロの水産物を消費する。カンボジアのトンレサップ湖周辺の住民では消費量はさらに高くなり、「世界最高の水準」になる。日本のような海洋国家では、内陸の住民でも海産物に頼ることになるが、メコンでは域外からの海産物移入はわずかであることもわかる。



表5 メコン下流域における漁業生産物の推定消費量（千トン）

	内水面		小計	域外から移入 された海産物	水産物 総消費量
	魚	他の水生動物			
カンボジア	555	121	676	13	689
ラオス	185	45	230	3	232
タイ	740	196	937	134	1070
ベトナム	746	173	920	140	1059
計	2217	535	2752	294	3045

出典：Mekong River Commission, *State of the Basin Report 2010*, Mekong River Commission, April 2010

日本の内水面漁業生産量は年間8万トンである<sup>34</sup>。海面漁業が543万トンであるのに比して非常に少ない。しかもそのかなりが養殖や湖面漁業であり、河川漁業はアユ漁などごく小規模である。これに対して、メコンの河川漁業生産高は390万トンと、桁が違ふ。日本の河川漁業の衰えには、河川規模の違い以外に、河川の水質汚濁、ダム建設（魚回遊環境の切断）、そして大規模漁業である海面漁業からの競争、などの要因が関与している。メコン川でも上流部（雲南省側）で建設されたダムの問題があり、下流域でも多数のダムが計画されていて問題となっている<sup>35</sup>が、今のところ決定的な阻害要因とはなっていない。水質汚濁も進んではない。漁獲高が減っているという報告もあるが、統計調査上は必ずしも確認されていない<sup>36</sup>。海からの水産物移入も表5の通りいまだ内水面漁業の1割程度であり、大きな競争になっているとは言えない。もちろん今後、域内交通の発展に伴い、安い海産物が大量に流入する可能性はあるが、河川規模が違ふメコンの漁業がそう簡単には衰退するとは考えられないし、河川漁業が伝統的な住民生活と深く結びついていることから考えて簡単に衰退させるべきでもない。

## メコンの河川交通

メコンが日本の川と異なるもう一つの点は、今でも河川交通が活発なことである。日本でも江戸時代頃には、河川交通が重要な役割を果たしていた<sup>37</sup>。しかし、近代になり、鉄道、道路の発達により姿を消し、現在では観光舟などが残るのみだ。しかし、世界の大河では河川交通が今でも現役である。メコン川は、季節による水量の変動が大きいこと、多くの早瀬・岩礁が存在することで河川交通には必ずしも適していない。特にラオス南部のコーンパベン滝（長さ10キロに渡り落差計21メートルの急流的な滝が続く）は決定的な障害で、河口から上流への連続した溯上は不可能である。

しかし、中短距離の移動、輸送には現在も活発に使われ、例えば中国・昆明とチェンセンなどタイ北部との間に年間30万トンの水上物資往来がある<sup>38</sup>。2008年までの4年間に倍増しており、2012年4月には、約42億円をかけた第二チェンセン港が開港する予定である<sup>39</sup>。

それでも、「国境をまたぐ航行のための動脈としてのメコンの可能性はまだ充分には実現され

ていない」とメコン河川委員会は指摘する。「これは部分的には、不十分な法的枠組みから来る船舶移動への非物理的障害によるものである」として、航行規則、安全基準、賠償責任、環境保護などの法律とルールが各国まちまちで自由な交通を難しくしていると指摘する<sup>40</sup>。これを打破すべく、部分的な範囲のものにとどまるものの、様々な二国間、多国間航行協定が結ばれている。例えば2000年4月には、中国、ラオス、ミャンマー、タイの間で、『思茅（雲南）・ルアンパバーン（ラオス）間の瀾滄－メコン川の商業航行に関する協定』（Agreement on Commercial Navigation on the Lancang-Mekong River between Simao (Yunnan) and Luang Prabang (Lao PDR)）が結ばれた。特に雲南省からタイのチェンセーンに至る河川交通の改善を目指し、関係各国間の協力体制を定めた。その後、早瀬や岩礁などを除去し物理的にも航行しやすいルートづくりもなされている。協定署名をめぐっては、メコンを「東洋のドナウ川」にしようという声もあがった<sup>41</sup>。ドナウ川はドイツ南部に発し、ヨーロッパの8カ国を通過して黒海にそそぐ国際河川で、活発な交通・運輸ルートとなっている。

メコン川の最下流域に行くと水運はさらに大規模で、コンテナ輸送なども行なわれる。ブンペン港のコンテナ取扱量は2005年の27万8000トンから2009年の43万トンまでほぼ倍増した。ベトナム・デルタ地帯での水運貨物取扱量は2005年の115万トンから2008年の284万トンへと急増している。年間300万トン前後という日本地方港湾（海港）の年間貨物取扱量に匹敵する。

観光船の利用では、上流ではラオスのルアンパバーン・フェイセイ間の利用が有名である。この路線を中心にメコン上流域で年間2万人の観光客の利用がある。ラオス・タイ間をつなぐ第4友好橋が完成していない現状では、この路線はルアンパバーンとチェンマイなどタイ北部を結ぶ交通路としても重要である<sup>42</sup>。現地調査の折り、私の乗った小型高速ボートにもルアンパバーンからチェンマイに帰るタイ人ビジネスマンが同乗していた。簡単な英語を話すので旅仲間の友人になったが、言語が近いラオス人たちと自由に会話しているのが印象的だった。

メコン下流域の観光船利用はさらに盛んで、カンボジアには年間7万人の観光客がメコン川利用で訪問し、ベトナムには18万人が訪問する<sup>43</sup>。

河川運輸・交通は道路交通より環境への負荷が少ないとされるが、大規模になるとそうでもない。ディーゼルエンジンの導入は大気汚染・騒音問題を招き、石油など危険なものの輸送も増え、流出事故の危険が増す。道路・鉄道網の発達には、おのずと河川運輸の必要を減じていくだろうが、コスト計算をすると長距離・大量輸送の場合、依然としてメコンを通じた水上輸送の方が効率がよく<sup>44</sup>、これを適正規模に調整していくことが課題となっている。

## インフォーマル・セクター再考

メコン圏に限らず、途上国に行けば、それははっきり感られる。街に繰り出すあらゆる生業。ヌードルその他安価な食事を提供する屋台、爪切り、石鹸、くし他あらゆる日用品を歩道に並べる露天商、オートバイや小型トラックを改造して客を載せるタクシー、停車した車にこれまたあらゆる商品を売りにくる少年、靴磨きはもちろん、床屋や家電製品の修理まであらゆる種類のサ

ービス業が展開する街路。生きがための必死の「サバイバル経済」であるが、その懸命な起業家精神には圧倒される活力がある。

これを「インフォーマル・セクター」または「インフォーマル経済」という（インフォーマル雇用、シャドー経済、第二の経済、並行経済、現金経済など論者により多様）。アフリカの都市経済を論じた1971年のケイス・ハートの論文<sup>45</sup>が最初に名付けたが、1972年の国際労働機構（ILO）のケニア調査団報告がこれを正面から論じ、学問的な注視の発端となった<sup>46</sup>。

行けばはっきり感じられるが、それを正確に定義し、かつ統計を出すのは至難の業である。それまでの経済学は、こうした伝統的な生業部門は市場経済の発展とともに近代産業に吸収され消えていくと考えていた。しかし、それは今日に至るまで特に途上国の「過剰都市」の中で脈々と生き続け、むしろ拡大する傾向さえある。はっきり見えるものばかりでない。女性が家で刺繍その他多様な民芸品をつくり近所の人に売る。家をベースに裁縫活動が行なわれる。そうした「製造業」の分野にもインフォーマル経済は浸透する<sup>47</sup>。農村にも多様な伝統産業のインフォーマル・セクターが潜在する。前述したメコンの河川漁業も、その多くはこのインフォーマル・セクターに含まれる経済活動である。大きな利益は出ないが、それらすべてを総合すれば巨大なセクターになる。多くは政府の統計に入らず、許認可、課税、営業規制からも漏れる。だからこそ「インフォーマル」なのだが、そうした経済は先進諸国にもある程度存在することが後の研究でだんだんわかってきた。

世界各国のインフォーマル経済を調べたシュナイダーは、「よく使われる実用的な定義は、公式に計算された国民総生産には入る登録されていない経済活動、である」と言う<sup>48</sup>。スミスは「合法、非合法にかかわらず、公式のGDP推計から漏れるモノとサービスの市場的生産」と定義する<sup>49</sup>。1993年の労働統計国際会議は、データ収集に実用的なレベルで詳細な定義を「決議」として採択した。長いものではしるが、簡易には例えば次のような表現も見られる。「インフォーマル・セクターは、当人に雇用と所得をつくりだすのを主な目的にモノとサービスの生産に関わる単位、と広く性格づけられるかも知れない。こうした単位は典型的には、低レベルの組織化の中で、生産の要因として労働と資本の区別がほとんど、あるいはまったくない状態で運営されている。労働関係（それがあつた場合だが）は、公式保証をとまなう契約手続きに基づいておらず、多くの場合カジュアルな雇用、家族または人的付き合いの関係に基づくものである。」<sup>50</sup>ウィキペディアは「どの単一のソースもインフォーマル経済について簡潔で権威ある定義をできていない」としつつ、最も簡単な定義は「通常かつ公式のビジネスの圏外で行なわる人々の間の経済価値あるモノとサービスの交換」だと表現する<sup>51</sup>。

シュナイダーの調査で2000年の途上国インフォーマル経済は、アジア地域平均でGDPの26%、アフリカ平均で42%、南北アメリカ平均で41%だった<sup>52</sup>。ILOの2002年調査の数値では、途上国の「非農業インフォーマル雇用」は北アフリカで全雇用の48%、サハラ以南アフリカ72%、アジア65%、南北アメリカ60%だった。これらの非農業インフォーマル雇用のうち自己雇用（自営）の占める割合は、それぞれ62%、70%、59%、60%だった<sup>53</sup>。2000年のシャルムの推計では、ア

ジアの非農業雇用の67.5%（全雇用の33.6%）、非農業部門GDPの37.3%（全GDPの27.7%）がインフォーマル・セクターだった<sup>54</sup>。

「40年の後：インフォーマル雇用の測定に関し何がなされたのか。」

このような副題の付いた最近の論考で、シャルムは多数の経済学者を巻き込んできたインフォーマル・セクターの議論を苦渋気味に振り返っている。1972年のILO報告の概念提起後から、膨大な数の研究論文が出され、データをつかもうとする精緻を極めた定義の努力やサンプル調査が積み重なられてきた。しかし、「このすでに相当長期にわたる定義とデータ収集手法の歴史を簡単に振り返って湧く疑問は、なぜこの概念・関心が永続的な（少なくとも定期的な）データ収集システムを構築できなかったのか、例えば今日途上国支援の強力な分析手段となっている人口保健調査（DHS）や複数指標クラスター調査（MICS）などのようなものをつくり出せなかったのか、ということである。」<sup>55</sup>

詳細に渡る多数の文献、しかし、詳細に渡れば渡るほど合意点が遠のき、また、本質から離れて行くような論考群に溺れていると、確かにだれしもその思いにとらわれる。インフォーマル・セクターという妖怪に研究者たちは振り回されてきただけなのか。特に雇用が自営かなど経済関係の特定より、合法か否か、政府による認知があるか否かの議論が研ぎ澄まされていくのはどうなのか。何を求めてこの概念に取り組みはじめたのか、原点に帰る必要があるのではないか。既存の経済学からは漏れるが、混沌の中で可能性を秘めてうごめく活力から得たインスピレーションを思い出す必要があるのではないか。

バンガッサーが共感のもてる総括をしている。インフォーマル・セクターの概念を世界に知らしめる契機となった1972年のILO報告書について、「ここで示された定義または叙述、あるいはこの概念が開発論議になぜ重要な貢献なのかの分析について、現在に至るまでこれを超えるものはなかなか見出せない」と言う。だから多量の引用をするも許されるだろうとして報告書の中身を詳細に紹介してくれている<sup>56</sup>。孫引きになるので一つだけあげれば、例えば次のような叙述がある。

「インフォーマル・セクター活動についての一般的見方は、それらは主に大都市の路上に居る行商人、街頭売り子、靴磨き少年その他の『不完全就業』の徒たちだ、というものである。しかし、本編13章の調査結果が示すことは、インフォーマル・セクターのかなりの雇用は、規模が小さく単純な技術、資本の少なさ、フォーマル・セクターとの断絶などで限界づけられているにもかかわらず、生産性が限られるどころか、経済的に効率的であり利益を上げているということである。インフォーマル・セクターのそうした部門に雇用されているのは大工、石工、仕立屋、その他多様な職人、そして料理人、タクシードライバーたちであり、住民の大多数の貧困層のためモノとサービスを提供するあらゆる技能を発揮している。」<sup>57</sup>

インフォーマル・セクターは、生きるために必死人々がつくりあげた、だからこそこれ以上ない活力あふれた市場経済である。貧しく時に悲惨だが、現時点である社会が前に進もうとし、進んでいるそのままの状態を映した経済である。伝統社会においても近代社会においても、人々

は生きるためにあらゆる方法を駆使して働いてきた。資本と労働にきれいに分解しないありのままの人間の社会。その扱いに経済学者たちは四苦八苦し、負け戦を強いられてきた。理論が追いついていない。既成理論を越えて存在する途上国の人々の息吹をこの概念は何がしか体現している。その意味から、バンガッサーの次の指摘は極めて重要な意味をもつ。

「ケニアに関する（ILOの）レポートについての叙述を終える前に、追加コメントをしておきたい。脚注に小さく触れられていただけだが、同報告書は、インフォーマル・セクターの概念が、調査団として送られたハイレベルの外国人『開発専門家』たちからではなく、ナイロビ大学開発学研究所のスタッフたち、その研究調査から生まれてきたことを明記している。それ以後忘れ去られている事実だ。言いかえればインフォーマル・セクターの概念を発明したのはILOではないということである。それは第三世界の思想家やアナリストたちから出てきた。ILOは基本的にこの概念を拾いより広く流通させる役割を果たしただけである。この事実が、この概念が開発専門家集団のハイレベルでなかなか受け付けられなかったが第三世界自体には急速に受容されていったことをよく説明しているかも知れない。」<sup>58</sup>

## メコン圏のインフォーマル・セクター

2002年に前述の110カ国インフォーマル経済の規模を推定したシュナイダーらが、2010年、今度は151カ国の「シャドー経済」（この時の論文での用語）の推定値を出している<sup>59</sup>。メコン圏の国々のインフォーマル・セクターは表6のように出されている<sup>60</sup>。

表6 メコン圏のインフォーマル・セクター

（GDPに対するシャドー経済の割合。1999-2007年の平均。）

151国中の順位	国名	対GDP比率
9	タイ	50.6%
(11)	ミャンマー	50.3
13	カンボジア	48.7
91	ラオス	29.6
138	ベトナム	15.1
143	中国	12.7

資料：Friedrich Schneider, et al., *Shadow Economies All over the World: New Estimates for 162 Countries from 1999 to 2007*, World Bank Policy Research Working Paper 5356, July 2010より作成。（ミャンマーは算出方法の違いで151カ国に入らず参考順位。）

タイ、ミャンマー、カンボジアが非常に高い。公式GDPの半分相当のインフォーマル経済がある。タイは、対象となった途上国151カ国の中で9番目に規模が大きい。2002年のシュナイダーの推計でも、タイは52.6%と、アジアで最高だった<sup>61</sup>。中国、ベトナムはかなり低い（下から数えて9番、14番）。ただし、基本的には社会主義体制なのでデータの取り方にバイアスがあるかも知れない、との脚注が付いている<sup>62</sup>。参考までに日本のインフォーマル・セクターの推定値は

11.0%で、147位（下から5番）。最もシャドー経済が小さいのはスイスの8.5%である。（先進諸国に関してはインフォーマル・セクターと呼ぶよりシャドー経済と呼ぶ方がふさわしいと思われる。）

タイのインフォーマル・セクターの割合が高いのは、バンコクの巨大なスラム群（約200カ所、住民総数約200万人<sup>63</sup>）の存在を知るだけで納得がいく。しかし、インフォーマル・セクターは通常、先進諸国で小さく、貧しい途上国で大きくなる。その点からは、メコン圏の先進経済となったタイのインフォーマル・セクターが大きいのは意外である。その理由は、タイ経済成長におけるインフォーマル・セクターの特徴的な位置づけにあるかも知れない。タイにおいても初期にはインフォーマル・セクターは排除し消滅させるべきものととらえられていた。しかし、国際的に同セクターをめぐる論調が変化中、国内の認識が変わり、政府も同セクター支援の政策に変わっていった。遠藤<sup>64</sup>によれば、

「インフォーマル・セクター（本文ではISと略—引用者注）として例にあげられているような都市雑業の類は、従来都市問題の根源、もしくは非近代的なものとして排除・撤去の対象となっていた。しかし、スラムの実態調査から貧困層の生計の場としての機能が積極的に評価され、発想の転換の必要性が提示されるに至ったと言えよう。また同時に、スラム住民の調査からは、職住近接型であること、IS従事者が相対的に多いことなどが観察された。」

「例えば、労働福祉省とILOによって1994年に開催されたワークショップでは、露天商はバンコク経済に18億バートの貢献をしており、毎日7,500人の中間層レベル以上の民間、公的機関被雇用労働者に安い食事と材を提供していることや、廃品回収は、毎日約1,000トンのごみを回収しており、約1億1,200万バートの税金の節約に貢献しているという推計が報告された。」

「1980年代後半には、不足する都市交通サービスの代替機能を担う形で、バイクタクシーが登場し、急増した現象や、外貨獲得第1位に浮上する繊維産業をはじめとして、輸出競争力を持った労働集約的産業における労働需要の増大、下請けや外注化によるISの拡大が観察されていた。そこには、従来経済発展と共に縮小するものとして捉えられていたISの一部が、むしろ経済発展に伴い拡大しているということ、そしてタイ経済にとって重要な位置を占めているという認識があったと言える。」

このような認識の転換を基にタイ政府がインフォーマル・セクターの活動を支援していく詳細を遠藤は紹介している。成長可能性の高い部門に支援が片寄るなど一時期の不十分性は指摘されるが、タイの経済発展がある程度インフォーマル・セクターへのテコ入れの中で動いてきたことが読みとれる。

カンボジアについては、インフォーマル・セクターのさらに大きい数値もある。2003年段階で、全労働力の85%、GDPの62%相当がインフォーマル・セクターだったという<sup>65</sup>。労働力での割合は1998年、2000年、2003年と85%で一定だった。GDP比での規模は1998年70%、2000年64%、

2003年62%と少しずつ下がっている。フォーマル・セクターの労働力は15%だけということになるから経済の大部分がインフォーマル経済だ。フォーマル・セクターの主な業種は繊維産業（23万人）、観光産業（7万人）、公務員（35万人）である。

カンボジアでは「実は、フォーマル経済の方が、戦争と破壊の年月の後にやっと再導入されたにすぎない」という<sup>66</sup>。他の社会にとっても我々が通常と思っている「フォーマル・セクター」の方が実は近代に新しく出てきた奇妙な現象だったかも知れない、とまでは言わないが、そういう視点で見ることにも時には必要だろう。

一方、2001年の政府統計によると、カンボジアの全労働力618万人のうち自営業者とその家族労働者（ほぼインフォーマル・セクターに相当）が84%、その他（つまり通常の労働者）が16%である。労働力の大多数544万人は農村におり、そこでは自営業者・家族労働者が86%、その他が14%である。都市労働力は73万人と少ないが、自営業者・家族労働者69%、その他（通常の労働者）31%とフォーマルセクターの労働力がやや増える。農村で伝統農業にかかわる圧倒的多数の農民を含めるのでインフォーマル・セクターの規模が大きくなったことがわかるが、都市のインフォーマル・セクターもフォーマルの2倍以上であり、やはり大きい。

都市では、40万人のスラム住民の80%がインフォーマル・セクターで働く一方、エリート層の同セクター参入も見られる。カンボジアではフォーマル・セクターの方が給料が低い場合も珍しくなく、よりよい稼ぎを求めてインフォーマル労働にかかわる<sup>67</sup>。例えばプノンペンのオートバイタクシーのほとんどが公務員の副業だという。プノンペンのインフォーマル・セクター労働力の半分近くが大卒という調査もある。

カンボジアの4省での5職種についての調査によると、インフォーマル・セクター労働力の実に98.9%が自営業（self-employed）であった<sup>68</sup>。アジア全体でも、前出2002年ILO調査によると、全雇用の65%に相当する「インフォーマル雇用」のうち自営の占める割合は70%だった<sup>69</sup>。当然だろう。路上の床屋さんから露天商、信号で止まった車にキャンディーを売り付ける少年に至るまで、インフォーマル・セクターの典型的なイメージは、冷静に考えれば自営業者だ。決して近代的な賃労働者ではない。組織性があるとしてもせいぜい家族の自営事業の一部である。（自営業以外の同セクター労働力としては、シャドー経済の企業に雇われる労働者がある）。外見のあまりの壮絶さから、フリーランス、SOHO、小ビジネスなどの言葉を使わず、インフォーマル・セクターといった特別の用語が使われてしまう。しかし、純粹の経済学のみで見ればそれは自営、つまり個人のビジネスである。

先進諸国で1980年代、90年代、小ビジネスや個人のビジネスによる起業家経済がもてはやされ、それとの関連で途上国のインフォーマル・セクターが見られる時期があった<sup>70</sup>。途上国のサバイバル経済の中にも、次の時代につながる活発な起業精神が潜んでいるかもしれない。逆に、先進諸国のフリーランスもSOHOも仕事が少なくなればインフォーマル・セクター状態だ。

伝統社会の中で「専業農家」などというのは存在しなかったろう。サバイバルのためにあらゆる副業を行い、農産加工を行い、民芸品やゴザ、ワラジその他生活用品をつくり、魚をとり、山

業を採集したはずだ。そうした必死の「自営」の行為の延長が、途上国のインフォーマル・セクターの中に展開していると考えれば、この現象はよく理解できる。ILOが1972年にインフォーマル・セクターという言葉を提唱する以前、この分野の経済は「伝統セクター」(traditional sector)とも呼ばれていたのである<sup>71</sup>。

## 農村の伝統手工業

途上国では農村の過剰労働力が大規模に都市に流出している。しかしベトナムの農村では「未だ潜在的失業者が顕在化していない」と杉原らは言う<sup>72</sup>。辻の先行研究<sup>73</sup>を例示しながら「その理由の一つとして、ベトナム農村に立地する銅細工、竹細工、薬草加工、木工加工、陶器加工などの伝統的農村手工業の存在が、農村で抱え込みきれなくなった潜在的失業者を一気に都市部に流出するのをとどめている」ことをあげている<sup>74</sup>。

前述の通りベトナムのインフォーマル・セクターは15%程度で、世界的に見てかなり低い。メコン圏の中では特異と言えるほどだが、その有力な原因のひとつが、農村で発達するこうした伝統産業の存在である。

杉原らは、メコンデルタのThoi Long村(人口35,064人、世帯数6,290)で現地調査を行なった。ベトナムには野菜/果樹、養魚、畜産を有機的に結びつけた資源循環型の「VACシステム農業」が普及しているが<sup>75</sup>、農業所得の高いこうした農家よりも、耕地面積が狭く世帯員数の多い稲作単一農家の方に伝統的手工業、農産加工を手掛ける農家が多いという。そうした農家10世帯について労働時間を調査している。10世帯の成員数は5人から10人に分布し、農地面積は26アールから140アール、手がける手工業・農産加工はゴザ、海老取りカゴ(2軒)、笠、酒、カマド、豆腐・せんべい、豚肉ハム、縫製、ザルである。結果は、興味深いことに、これらの農家は(本業のはずの)稲作より手工業・農産加工の方に圧倒的な時間を費やしているというものだった。10世帯平均で(対稲作比)17.8倍の労働時間を手工業・農産加工に当てていた。これはもはや副業とは言えないレベルである。世帯員のうち稲作にかかわる人より手工業・農産加工にかかわる人の方が多い。しかも稲作労働時間の平均44.3%を外部への作業委託や雇用労働にお願いしてしまっている。その外部者の労働時間を含めた全稲作労働時間のさらに17倍を手工業・農産加工にあてている、ということなのだ<sup>76</sup>。相当規模で伝統的手工業・農産加工が農村に浸透してきていることがうかがわれる。

ベトナムでは徐々に、批判に耐ええるような詳細な統計が出るようになってきた。英語で、かつウェブ上で自由に見られる。ベトナム政府の統計局が2006年に「地方農業漁業統計」という興味深い統計調査を行なっている。農村の経済生活に絞った統計で、中央政府の農村開発重視の強い姿勢をうかがわせる。これによると2001年から2006年の間に、農村の農林水産業世帯は1057万世帯から978万世帯に減った(7.5%減)。それに対し、工業建設業世帯が75万から140万へ86.4%増えた。同じくサービス業世帯も138万から205万へ48.7%増えている。主な収入をどこから得ているかの統計でも、農林水産業が1033万世帯から934万世帯へ9.6%減。逆に工業建設業は80万か



ら155万（94.6%増）、サービス業は146万から209万（43.5%増）にそれぞれ増えた。細かく見ると農林水産業の中でも林業世帯や水産業世帯は増えているから、農業世帯だけの単独減という傾向が明らかで、ベトナムの農家がどんどん多角経営に乗り出している姿が読み取れる<sup>77</sup>。

事業体数の統計でも同じことが言える。2007年の事業体統計によれば、2002年から2007年にかけて、全国で、企業は9万9732社から18万5276社に増え（85.8%増）、自営業は262万から375万に増えた（43.1%増）。この自営業（Individual Business Establishment）は「個人基礎」とも訳され、公式定義上は従業員10人以下の自営業者だが、実際は家族経営がほとんどで従業員数は（本人含めて）平均1.76人となっている<sup>78</sup>（「企業」は従業員平均38.6人）。自営業の都市部と農村部への分布を見ると、全体の57.1%が農村部に存在する。工業建設業の自営業の場合には80.1%が農村部に存在する。サービス業は48.9%が農村部だ<sup>79</sup>。農村部への工業建設業の集積が著しい。

ただ、農村自営業者の実数ではサービス業の方が多い。2005年で、全農村自営業174万2321のうち工業建設業35.3%、サービス業64.2%である。農村は工業ばかりでなく、サービス業も活発なのだ。農村サービス業には、オートバイ修理業が多いなど、オートバイが広く普及するベトナムらしい業種の特徴も見られる<sup>80</sup>が、小売り、卸し、宿泊施設、飲食店、輸送、家電修理、その他多様な分野が見られる。露天商などインフォーマル・セクター的自営業がどれだけ含まれているか不明だが、そうしたものも含めて独立生産者を中心とした農村の地域市場圏が活発にたちあがっていることが垣間見られる。

ベトナムでは、1996年6月の第7期ベトナム共産党第5回中央委員会総会が農村発展に関する議決（05/1993/NQ-HNTW）をあげて以来、政府もコメ以外の作物の生産を奨励し、林業・水産業、小手工業、サービス業など多角的経済活動を積極的に支援してきた<sup>81</sup>。しかし、こうした活気ある農村経済は、中央政府が指導して初めて生まれてきたというより、ドイモイ政策の中で解放された民衆の起業的エネルギーが、伝統的社会からの流れも汲みながら自生的に立ち上がり、それに政府も積極的に呼应しはじめた、という構図のように思われる。

## 今後の方向

この農村経済の台頭から直ちに想起されるのは例えば「プロト工業化」論である。産業革命が始まる前、ヨーロッパの各地で農村手工業の発展があった。1972年のメンデル論文<sup>82</sup>からはじまるこの理論が、産業革命の起源を追求する人々に大きな影響を与えた。これと同様の分析視角をもった理論として、農村工業と局地的市場圏が資本主義を準備したとする大塚史学を含めてもよいだろう<sup>83</sup>。さらに、日本の近代の中で根強く残った「在来産業」が日本の産業化の基盤をつくったとする中村隆英の「在来産業」論もある<sup>84</sup>。在来産業とは、近世以来の伝統的な産物・サービスの生産・提供にたずさわる家族経営を主とした産業セクターのことである。日本では、1930年代前半に至ってなお近代産業部門は全有業者の12.1%を占めるに過ぎず、他は、在来産業41.5%、農林業54%であった。在来産業は、産業化の進展で近代産業に駆逐されるどころか、1880年代前半の27.5%から1930年代の41.5%まで拡大したという。日本の産業化は、近代産業だ

けでなく、在来産業の発展にもかなりの程度支えられて遂行されたことを中村は明らかにしていた。

こうした議論についてはすでに別のところで論じた<sup>85</sup>のでここでは繰り返さない。インフォーマル・セクター論もある意味で、この周辺に迫る理論である。近代の産業化が全世界をおおいはじめ中、「離陸」の可能性が取りざたされるところに混沌のインフォーマル・セクターが現われる。それは途上国の悲慘さとグローバル資本主義の矛盾を体現する現象かも知れないが、他方で、人々の必死の起業活力が後の時代につながる人的・産業的基盤を生み出す空間なのかも知れない。サバイバル経済の人々は「過剰都市」でゴミ拾い、露天商からタクシー運転まで何でもやって「事業」をつくりだす。農村でも生きるために何でもはじめる。農業だけでなく、伝統手工業も、新しい技術の工業も、あらゆる種類のサービス業も活発につくりだす。それらが政府規制の枠内に入っているかどうかは二次的なことだろう。法的な枠におかまいなく（かまう余裕もなく）必死のサバイバル経済が何かをつくりだしてきた。

ヨーロッパや日本ではプロト工業化や在来産業や局地的市場圏を基礎にして本格的な近代化が訪れたのになぜ今、途上国ではインフォーマル・セクターの混沌なのか。これまで多くの論客たちがそう問題を立てて論じてきた。一方では産業化が準備されたのに、他方ではなぜ永遠の貧困が続くのか、と。が、現代の世界では、そうばかりは言っていられなくなった。あちこちの途上国から徐々に離陸と産業化の息吹が生まれている。アジアはその先陣を切っており、メコン圏も遅かれ早かれそういう時代を生み出すだろう。先進諸国の経験した過去の記憶も動員しながら、共通の理論的枠組みを用意する必要があると思う。

輸出主導型の工業化がアジアの多くの経済を離陸させた。対外開放と自由で公正な市場経済の導入が結局は社会を発展させてきた。その基本は動かせない。しかし同時に、その中で、伝統的社会から引き継ぐ人々の経済をきちんと位置づけなければならない。プロト工業化でも局地的市場圏でも在来産業でもインフォーマル・セクターでもよい。伝統社会から引き継ぐ活力ある経済が強く展開する局面を確保する必要がある。それは一時の応急措置、というより、次の時代に伝統を伝えていく不可欠なプロセスであり、自生的な産業化を行う方法である。人々の中に潜在する起業家精神を解き放ち、将来につなげていく。新しい技術や経済が外から嵐のように襲ってくることは結構なことだ。それに簡単に負けてしまうほど私たちのバックにある伝統はやわではない。外からの衝撃と伝統の活力が互いに反応して新しいものが生まれる。歴史は常にそうやって進んできた。アジア、そしてメコン圏もそうした発展のプロセスを生み出す十分なエネルギーを持つと信じる。

---

## <注・出典>

<sup>1</sup> 例えば、メコン圏に関する優れた入門書である柿崎一郎『東南アジアを学ぼう 「メコン圏」入門』（ちくまプリマー新書、2011年）の「帯」には「中国、インドの次はココ！」という絶妙のキャッチコピーが付いている。

- <sup>2</sup> 2010年12月に北京で行われた第7回世界高速鉄道大会で、ラオスを経由して中国・タイを結ぶ高速鉄道の計画があることが公表された (『人民網 日本語版』2010年12月9日、<http://people.icubetec.jp/a/7bf1eeb0f7424a709da18a0a71014b7b>。以下URL確認はすべて2012年3月20日)。2011年着工、2015年完成とされたが、2012年3月現在着工されていない。
- <sup>3</sup> Baran E., Van Zalinge N., Ngor Peng Bun, “Floods, Floodplains and Fish Production in the Mekong Basin: Present and Past Trends,” pp. 920-932, in Ahyaudin Ali et al.(Eds.), *Proceedings of the Second Asian Wetlands Symposium*, 27-30 August 2001, Penang, Malaysia. Penerbit Universiti Sains Malaysia, Pulau Pinang, Malaysia.
- <sup>4</sup> ADB Press Release: “Mekong Leaders Agree on Wide-Ranging Development Plan for Next Decade,” 20 December 2011, Asian Development Bank, <http://beta.adb.org/news/mekong-leaders-agree-wide-ranging-development-plan-next-decade>
- <sup>5</sup> Jacobs, Jeffrey W. 2002. “The Mekong River Commission: transboundary water resources planning and regional security.” *The Geography Journal*, 168(4): pp.354-364.
- <sup>6</sup> Presidents Johnson’s Statement at Johns Hopkins University on April 7, 1965, <http://www.lbjlib.utexas.edu/johnson/archives.hom/speeches.hom/650407.asp>
- <sup>7</sup> 1995 Agreement on the Cooperation for the Sustainable Development of the Mekong River Basin, [http://ns1.mrcmekong.org/agreement\\_95/Agreement-procedures-guidelines.htm](http://ns1.mrcmekong.org/agreement_95/Agreement-procedures-guidelines.htm)
- <sup>8</sup> Steven Erlanger, “Thailand Seeks to Shape a ‘Golden Peninsula,’” *The New York Times*, April 30, 1989.
- <sup>9</sup> 森園浩一『インドシナ地域（拡大メコン圏）協力の現状と課題 —わが国の地域開発協力の視点から—』国際協力事業団、2002年3月、p.3。
- <sup>10</sup> 中国側から見たメコン圏協力については、畢世鴻「メコン経済圏開発協力における中国雲南省の関わり」『大阪産業大学経済論集』（第7巻2号、pp.355-364、2006年2月）が、問題点も含め客観的かつ詳細な分析をしている。
- <sup>11</sup> Asian Development Bank, *Overview: Greater Mekong Subregion Economic Cooperation*, 2012, pp.3-4.
- <sup>12</sup> 森園浩一、前掲書、pp.ii-iii.
- <sup>13</sup> Asian Development Bank, *op. cit.*, pp.3-5.
- <sup>14</sup> Asian Development Bank, *Midterm Review of the Greater Mekong Subregion Strategic Framework (2002-2012)*, 2007, p.5.
- <sup>15</sup> *The Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program Strategic Framework 2012-2022*, <http://beta.adb.org/documents/greater-mekong-subregion-economic-cooperation-program-strategic-framework-2012-2022?ref=countries/gms/publications>
- <sup>16</sup> Asian Development Bank, *Regional Cooperation Operations Business Plan: Greater Mekong Subregion 2012-2014*, December 2011.
- <sup>17</sup> Asian Development Bank (Operations Evaluation Department), *Evaluation Study: Transport and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion—Time to Shift Gears*, December 2008, p.10.
- <sup>18</sup> Asian Development Bank, *GMS Transport Strategy, 2006-2015: Coast to Coast and Mountain to Sea: Toward Integrated Mekong Transport Systems*, March 2007, p.1.
- <sup>19</sup> Asian Development Bank, *Ibid.*
- <sup>20</sup> 交通に関しては実地調査をふんだんに踏まえた柿崎一郎、前掲書が詳しい。
- <sup>21</sup> Phitsanu Thepthong, “One river, One land: The fourth Thai-Lao bridge is about to take shape to further expand trade volume among six regional countries,” *Bangkok Post*, February 14, 2011; “Fourth Mekong bridge falls behind schedule,” *The Nation*, January 4 2012, <http://www.nationmultimedia.com/breakingnews/Fourth-Mekong-bridge-falls-behind-schedule-30173111.html>

- <sup>22</sup> Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program 16th Ministerial Meeting, *Joint Ministerial Statement – GMS in the Next Decade: New Frontiers of Cooperation*, 20 August 2010, Ha Noi, Viet Nam, p.1.
- <sup>23</sup> Asian Development Bank, *The Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program Strategic Framework 2012–2022*, 2012, p.13.
- <sup>24</sup> Asian Development Bank, *Connecting Greater Mekong Subregion Railways: A Strategic Framework*, August 2010, p.18.
- <sup>25</sup> Asian Development Bank, *Ibid.*, pp.20–21.
- <sup>26</sup> Association of Southeast Asian Nations, “Singapore–Kunming Rail Link Project to Sync with Master Plan on ASEAN Connectivity,” ASEAN Secretariat News, 12 August 2011, <http://www.aseansec.org/26564.html>
- <sup>27</sup> 例えば、環境保護団体の連合組織・Save the Mekongのウェブページ<http://www.savethemekong.org/>参照。
- <sup>28</sup> Guanghai Wan and Iva Sebastian, *Poverty in Asia and the Pacific: An Update (ADB Economics Working Paper Series No. 267)*, Asian Development Bank, August 2011, p.1.
- <sup>29</sup> Guanghai Wan and Iva Sebastian, *Ibid.*, pp.6–9.
- <sup>30</sup> Living Aquatic Resources Research Center, *LARReC Research Report No. 0001; Fisheries Survey Luang Prabang Province, Laos*, Living Aquatic Resources Research Center and Mekong River Commission, October 2000, pp.3–5.
- <sup>31</sup> Mekong River Commission, *State of the Basin Report 2003*, Executive Summary, Mekong River Commission, June 2003, p.18.
- <sup>32</sup> Mekong River Commission, *Consumption and the Yield of Fish and Other Aquatic Animals from the Lower Mekong Basin*, MRC Technical Paper No. 16, October 2007.
- <sup>33</sup> Mekong River Commission, *State of the Basin Report 2010, Summary*, Mekong River Commission, June 2010, pp.12–13.
- <sup>34</sup> 水産庁『平成22年度水産動向』（水産白書）、56ページ。
- <sup>35</sup> メコンの自然を守る環境団体などの連合体Save the Mekong coalitionのウェブページを参照。  
<http://savethemekong.org/>
- <sup>36</sup> Mekong River Commission, *op. cit.*, June 2010, pp.14–15.
- <sup>37</sup> 例えば川名登『近世日本の川船研究〈上・下〉近世河川水運史』日本経済評論社、2003年。
- <sup>38</sup> Mekong River Commission, *op. cit.*, June 2010, p.192.
- <sup>39</sup> 「メコン川の第2チェンセーン港、4月開港へ」『NNA.ASIA』、2012年3月9日、  
<http://nna.jp/free/news/20120309thb017A.html>
- <sup>40</sup> Mekong River Commission, *op. cit.*, June 2010, p.195.
- <sup>41</sup> Deng Gang, “Lancang–Mekong River, Golden Water Course,” *People’s Daily Online*, February 20, 2001, [http://english1.peopledaily.com.cn/english/200102/20/eng20010220\\_62899.html](http://english1.peopledaily.com.cn/english/200102/20/eng20010220_62899.html)
- <sup>42</sup> Mekong River Commission, *op. cit.*, June 2010, p.194.
- <sup>43</sup> Mekong River Commission, *Ibid.*, p.194.
- <sup>44</sup> Mekong River Commission, *Ibid.*, p.192.
- <sup>45</sup> Keith Hart, “Small Scale Entrepreneurs in Ghana and Development Planning,” *Journal of Development Planning*, July 1971.
- <sup>46</sup> International Labour Organization, *Employment, Incomes and Equity: a Strategy for Increasing Productive Employment in Kenya*, International Labour Organization, 1972.
- <sup>47</sup> 例えば、Kaushal Joshi, Glenita Amoranto and Rana Hasan, “Informal Sector Enterprises: Some Measurement

- Issues,” *Review of Income and Wealth*, Series 57, Special Issue, May 2011.
- <sup>48</sup> Friedrich Schneider, *Size and Measurement of the Informal Economy in 110 Countries around the World*, July 2002, p.3.
- <sup>49</sup> Philip Smith, “Assessing the Size of the Underground Economy: The Statistics Canada Perspectives.” *Canadian Economic Observer*, May 1994, vol.7 no.5, p.18.
- <sup>50</sup> International Labour Organization, *15th International Conference of Labour Statisticians (ICLS) Resolution on Statistics of Employment in the Informal Sector*, January 1993, Section 5.1.
- <sup>51</sup> Wikipedia contributors, “Informal Sector,” *Wikipedia, the Free Encyclopedia*, [http://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Informal\\_sector&oldid=483487532](http://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Informal_sector&oldid=483487532)
- <sup>52</sup> Schneider, *op. cit.*, July 2002, pp.4-14.
- <sup>53</sup> International Labour Office, *Women And Men in the Informal Economy: A statistical Picture*, International Labour Office, 2002, p.16 & p.20.
- <sup>54</sup> Jacques Charmes, “The Contribution of Informal Sector to GDP in Developing Countries : Assessment, Estimates, Methods, Orientations for the Future,” Paper submitted to the 4th Meeting of the Delhi Group on Informal Sector Statistics, Geneva, August 28-30, 2000.
- <sup>55</sup> Jacques Charmes, “Measuring Informal Employment – 40 Years Later: What Has Been Done in Terms of Measurement of Informal Employment What Are the Gaps? Where are the New Frontiers?” Paper submitted to WIEGO – Research Conference, March 24-26, 2011 Cape Town, South Africa, March 2011, p.4.
- <sup>56</sup> Paul E. Bangasser, *The ILO and the Informal Sector: An Institutional History*, Employment Paper 2000/9 , Employment Sector of the International Labour Organization, 2000.
- <sup>57</sup> International Labour Organization, *Employment, Incomes and Equity: a Strategy for Increasing Productive Employment in Kenya*, International Labour Organization, 1972, p.5.
- <sup>58</sup> *Ibid.*, p.10.
- <sup>59</sup> Friedrich Schneider, Andreas Buehn and Claudio E. Montenegro, *Shadow Economies All over the World: New Estimates for 162 Countries from 1999 to 2007*, (World Bank Policy Research Working Paper 5356), Development Research Group, Poverty and Inequality Team, and Europe and Central Asia Region of Human Development Economics Unit, July 2010.
- <sup>60</sup> *Ibid.*, pp.19-20.
- <sup>61</sup> Friedrich Schneider, *Size and Measurement of the Informal Economy in 110 Countries around the World*, July 2002, p.9.
- <sup>62</sup> *Ibid.*, pp.20.
- <sup>63</sup> Thai Government Social Development Department, “Sub-Standard Housing (Slums) in Bangkok by Districts: 2010,” [http://203.155.220.118/info/stat\\_search/stat\\_11/stat11\\_13.htm](http://203.155.220.118/info/stat_search/stat_11/stat11_13.htm)
- <sup>64</sup> 遠藤環「タイにおける都市貧困政策とインフォーマルセクター論：二元論を超えて」『アジア研究』Vol.48, No.2, 2003年4月。引用はpp.70-71。
- <sup>65</sup> Economic Institute of Cambodia, *Decent Work in the Informal Economy in Cambodia – A Literature Review*, International Labour Office, 2006, pp.13-14.; Economic Institute of Cambodia, *Handbook on Decent Work in the Informal Economy in Cambodia*, International Labour Office, 2006, p.8.
- <sup>66</sup> Economic Institute of Cambodia, *Ibid.*, p.12.
- <sup>67</sup> Ulla Heinonen, “The Hidden Role of Informal Economy: Is Informal Economy Insignificant for Phnom Penh’s Development?” Kumm, M., Keskinen, M. & Varis, O. (eds.), *Modern Myths of the Mekong*, 2008, pp.125.
- <sup>68</sup> Economic Institute of Cambodia, *op. cit.*, p.13.

- <sup>69</sup> International Labour Office, *Women And Men in the Informal Economy: A statistical Picture*, International Labour Office, 2002, p.16 & p.20.
- <sup>70</sup> International Labour Office, *Ibid.*, p.10.
- <sup>71</sup> Kristina Flodman Becker, *Fact Finding Study: The Informal Economy*, Swedish International Development Cooperation Agency (SIDA), March 2004, p.8.
- <sup>72</sup> 杉原たまえ、Quoc, Tran Anh、廣瀬典史、鈴木俊「メコンデルタにおける伝統的農村手工業および農産加工の展開」『東京農業大学農学集報』Vol.53, No.1, pp.32-40, 2008年6月。
- <sup>73</sup> 辻雅男『アジアの農業近代化を考える 東南アジアと南アジアの事例から』九州大学出版会、2004年。
- <sup>74</sup> 杉原たまえ他、前掲書、p.32.
- <sup>75</sup> 山本麻衣『ベトナム農業・農村構造の変動 —ニンビン省での実態調査を事例として—』、Department of Agricultural and Resource Economics working paper series, No. 07-F-02, 東京大学、2007年3月, p.12.
- <sup>76</sup> 杉原たまえ他、前掲書、pp.34-35.
- <sup>77</sup> General Statistics Office Of Vietnam, “Results of the 2006 Rural, Agricultural and Fishery Census, Volume 1 – General Results”, Statistical Publishing House, 2007, pp.180-196,  
[http://www.gso.gov.vn/default\\_en.aspx?tabid=515&idmid=5&ItemID=8058](http://www.gso.gov.vn/default_en.aspx?tabid=515&idmid=5&ItemID=8058)
- <sup>78</sup> 坂田正三「ベトナム農村の工業化」『アジア研ワールド・トレンド』No.177、2010年6月、4ページ；  
General Statistics Office Of Vietnam, “Overview on Establishments,”  
[http://www.gso.gov.vn/default\\_en.aspx?tabid=487&ItemID=8390](http://www.gso.gov.vn/default_en.aspx?tabid=487&ItemID=8390)
- <sup>79</sup> General Statistics Office Of Vietnam, “Number of Individual Business Establishments by Urban and Rural,”  
[http://www.gso.gov.vn/Modules/Doc\\_Download.aspx?DocID=5258](http://www.gso.gov.vn/Modules/Doc_Download.aspx?DocID=5258)
- <sup>80</sup> 坂田正三「ベトナムの農村工業化と工芸村の発展」、坂田正三編『変容するベトナム経済と経済主体』調査研究報告書、アジア経済研究所、2008年、180ページ。
- <sup>81</sup> 同書、173ページ。
- <sup>82</sup> F. F. Mendels, “Proto-Industrialization: the First Phase of the Industrialization Process,” *Journal of Economic History*, 32(4), 1972, pp.241-261.
- <sup>83</sup> 例えば、大塚久雄『欧州経済史』岩波書店、1973年、94～107ページ、参照。
- <sup>84</sup> 例えば、中村隆英『明治大正期の経済』東京大学出版会、1985年。
- <sup>85</sup> 岡部一明「日本近代化における地域ビジネスの役割」東邦学園大学地域ビジネス研究所編『近代産業勃興期の中部経済（地域ビジネス研究叢書2）』唯学書房、2004年。

受理日 平成24年3月30日