

[論文]

インドシナの経済発展とラオスの外国投資可能性

鷺尾 紀吉

〈目次〉	はじめに
	1. インドシナ諸国と日本の経済関係
	2. 大メコン開発と中国の南進政策
	3. インドシナ物流と東西経済回廊
	4. ラオスへの投資可能性と投資法制
	おわりに

はじめに

インドシナは、かつては列強に支配されていた時期もあったが、現在ではASEANのメンバーとしてタイを筆頭に経済発展の途上にある。日本は、インドシナ諸国を始めASEANとの経済的結びつきを重視しているが、中国もACFTAを締結しASEANとの経済関係を強固にしている。アジアだけから見るとインドシナは、日本と中国との三角形的な経済関係を結合する様相を呈している。

このインドシナは、メコン川流域圏として相互経済開発関係の強化のための連携を強めており、特に2006年12月に完成した第2メコン国際橋の開通は、インドシナ諸国を横断的に結び付ける東西経済回廊の機能を一層強めることとなり、それはインドシナにおける国際物流のあり方を大きく変えることとなった。特に、タイとベトナムの中間に位置するラオスは、東西経済回廊の中継地としてだけでなく、インドシナ全体における国際物流の拠点性を高めることとなった。

そこで本論文では、インドシナの経済発展の状況を日本との関係で概観した後、東西経済回廊の完成がインドシナにおける国際物流に大きな影響を与え、その結果地政学的に優位性をもつラオスで外国投資が注目されたことから、その可能性を考察するものである。

1. インドシナ諸国と日本の経済関係

インドシナとは、文字に示すようにインドと中国の二大国の中間ということであり、そこにはタイ、ベトナム、カンボジア、ラオスおよびミャンマーの5カ国が含まれるが、現状、先に経済発展がなされたタイとその他の4カ国（各国の頭文字をとってCLMVと呼ばれる）との間には大きな経済規模の格差がある。これら諸国と日本との貿易・投資を中心にした経済関係は以下のとおりである（以下の記述は、日本貿易振興機構『ジェトロ貿易投資白書』第2部国・地域別編、各年版によっている）。

(1) タイ

タイの2005年輸出額は1108億83百万ドルで、主要輸出相手国は米国が第1位（170億64百万ドル、2005年構成比15.4%）で、次いで日本（151億56百万ドル、同13.7%）、中国（91億83百万ドル、同8.3%）と続く。この上位3カ国で37.4%と3分の1以上を占める。この他ではASEAN

向けの輸出が全体の21.6%（241億37百万ドル）を占めている。これはASEAN自由貿易地域（AFTA）の共通効果特惠関税（CERT：Common Effective Preferential Tariff）を利用した域内貿易の拡大が寄与しているものとみられ、特にベトナム、インドネシア向けではCEPT輸出が増加している。また2005年輸入額は1182億23百万ドルで、主要輸入相手国は日本が第1位（260億65百万ドル、2005年構成比22.0%）で、第2位の中国（111億59百万ドル、同9.4%）の2倍以上となっている。第3位には米国（86億83百万ドル、同7.3%）がつけている。この上位3カ国で38.7%を占め、ASEANからの輸入は18.3%（216億34百万ドル）となっている。

このようなことからタイの主要貿易相手国・地域は、日本、米国、中国、およびASEANということになる。しかしタイの国別貿易額の推移をみると、第3位の中国との貿易シェアがここ数年高まりつつある。即ちタイの中国への輸出シェアは2000年には4.1%で、米国、日本、シンガポール、香港、マレーシアに次いで第6位であったが、2005年には前述したようにシェア8.3%と約2倍に増加している。同様に中国からの輸入シェアも年々増加し、2000年の5.5%から2005年の9.4%へと1.7倍に上昇し、中国との貿易面での急拡大がみられる。

日本との関係では、日本はタイの最大貿易相手国であり、タイの貿易総額（2291億6百万ドル）の18.0%（2005年）を占め、第1位を維持している。日本への輸出品目は、IC、コンピュータ・同部品、天然ゴム、自動車・同部品、ラジオ・テレビ受信機・同部品が上位を占めている。一方日本からの輸入品目は、産業機械、鉄・鉄鋼、電気機械・同部品、IC、自動車部品が上位を占めている。これらの品目はタイに進出している日系企業の需要増大と関連があると考えられる。

タイへの直接投資（認可ベース）は、2005年金額ベースでみると日本が断然高く、1717億96万バーツ（354件）で、そのシェアは2005年には前年の39.7%から52.7%へと13ポイント増加している。ここ数年をみても日本が最大の投資国となっており、貿易額で大きな役割を占めていた米国や中国を大きく引き離している。業種別にみると、機械・金属加工、電気・電子機器、エレクトロニクス関連投資が多くみられる。このような業種の対タイ投資が、上述したような日本とタイの主要貿易品目の構成にあらわれているとみることができる。

このようにインドシナ諸国の中では日本とタイの経済的な結びつきは最も深く、さらに日・タイ間の EPA 締結も署名済である。

(2) ベトナム

ベトナムの2005年輸出額は324億41百万ドルで、主要輸出相手国は米国（59億30百万ドル、2005年構成比18.3%）、日本（44億11百万ドル、同13.6%）、中国（29億61百万ドル、同9.1%）の順となっており、3年連続でこの3カ国が上位を占め、全体の約40%となっている。これらに諸国に次いでオーストラリア（25億70百万ドル、同7.9%）、シンガポール（18億8百万ドル、同5.6%）と続く。また2005年輸入額は369億78百万ドルで、主要輸入相手国は中国が第1位で（57億78百万ドル、2005年構成比15.6%）、次にシンガポール（45億97百万ドル、同12.4%）、台湾（43億29百万ドル、同11.7%）、日本（40億93百万ドル、同11.1%）、韓国（36億ドル、同9.7%）と続き、これら上位5カ国で全体の約60%となり、この他タイ（23億93百万ドル、同6.5%）、マレーシア（12億58百万ドル、同3.4%）、香港（12億35百万ドル、同3.3%）を加えると、東アジア全体で73%を越え、輸入については東アジア諸国・地域との結びつきが極めて高い。

日本との経済関係においては、ベトナムにとって日本は輸出先で米国に次ぐ第2位、輸入先では第4位で、輸出入総額でみると貿易相手国としては中国に次いで第2位の地位を占めるなど、ベトナムとの間には強い貿易関係を有している。

またベトナムへの新規直接投資について国・地域別にみると、1988年-2005年累計（認可ベース）で第1位は台湾で1422件、77億69百万ドル（全体の構成比15.2%）、第2位はシンガポールで403件、76億10百万ドル（同14.9%）、さらに第3位は日本で600件、62億89百万ドル（同12.3%）となっており、この上位3カ国で全体の約42%を占めている。これら諸国に次いで第4位には韓国、1064件、53億37百万ドル（同10.5%）、第5位には香港、360件、37億27百万ドル（同7.3%）と続いており、これら東アジア諸国・地域で全体の60%に達し、ベトナムは貿易と同じように投資の面においても東アジアとの結びつきが強いことがうかがえる。

前述したとおり、日本はベトナムへの新規直接投資（1988年-2005年累計）については全体でみると第3位であるが、既進出日系企業の拡張投資（認可ベース）は、

2005年には前年の第2位から第1位（106件、投資額4億76百万ドル）となり、2005年の日本企業の新規・拡張投資を合わせた直接投資が9億13百万ドルであったことから、直接投資額の約52%が拡張投資に向けられたことになり、日系企業の現地事業活動が活発化していることがうかがえる。ジェトロが実施した「在アジア日系製造業の経営実態」調査によれば、ベトナムが中国一極集中リスクの分散先、あるいは「中国プラスワン」として評価されていることが明らかになっている。

このように日本とベトナムは貿易面でも直接投資面でも密接な経済関係を築きつつあることから、貿易面では日本・ベトナムの2国間経済連携協定（EPA）の締結に向けた正式交渉を開始することに合意し、そのための会合がすでに実施されている。また投資面においても2005年12月、「日越共同イニシアチブ・フェーズ2」を立ち上げ、より一層の投資環境改善に向けた協力関係が構築されるよう合意している。ベトナムは2007年1月11日、WTOに加盟したことから、今後諸外国とのより一層の貿易・投資の拡大が見込まれるものと思われる。

(3) ラオス

ラオスの2005年度輸出額は4億55百万ドルで、主要輸出相手国は第1位がタイ（2005年構成比36.1%）、第2位がオーストラリア（同構成比18.2%）、第3位がベトナム（同構成比8.9%）で、これら上位3カ国で約63%と3分の2近くを占めている。タイへは電力と木材、オーストラリアへは金、またベトナムへは木材中心となっている。日本向け輸出は、少しずつ増加しているが、現状第16位（2005年320万ドル）で、主に木材製品や手工芸品が輸出されている。

また2005年度輸入額は6億86百万ドルで、主要輸入相手国はタイ（2005年構成比63.1%）がずば抜けて高く、次に中国（同11.65%）、ベトナム（同10.8%）と続く。日本は第13位（2005年390万ドル）で、主に工業製品・原材料、建設資材、縫製材料を輸入している。

このように、ラオスの貿易構造は隣接しているタイ、およびベトナムに依存した経済関係となっており、このことは地政学的にも後述するタイ-ラオス-ベトナムの国際物流の重要性を高めているといえる。

またラオスへの直接投資は金額ベースで増加傾向にある。国別にみると、2005年度（認可ベース）で第1位はタイで25件、4億50百万ドル、第2位はフランスで6件、

3億70百万ドルとなっており、ともに電力開発が中心である。第3位には中国（33件、58百万ドル）があげられ、主に石炭などの鉱山開発が中心となっている。日本の直接投資は、2005年度5件、440万ドルと現状少ないが、在タイ日系企業がより安い人件費を求めて進出し、タイの現地工場を補完する労働集約型生産拠点として活用している例もみられる。

(4) カンボジア

カンボジアの2004年度輸出額は27億97百万ドルで、主要輸出相手国は米国が第1位で、全体の構成比46.9%と半数近くを占める。この他の国ではドイツ（同8.5%）、英国（同6.3%）、カナダ（同3.4%）などがあげられ、欧米向けに輸出全体の約7割を占めており、品目別にみると縫製品が大半となっている。また2004年度輸入額は20億62百万ドルで、主要輸入相手国は東アジア諸国・地域が大多数を占め、上位の香港、中国、台湾からは縫製品メーカーの現地法人設立に伴う原材料、中間加工品の輸入が輸入品目の中心となっている。日本との関係では、カンボジアから日本への輸出は、2005年1億5百万ドルで、靴が90%以上を占めている。また日本からカンボジアへの輸出は、同期78百万ドルで自動車、一般機械、電気機械等の機械類が多くみられる。

カンボジアへの直接投資は増加傾向にある。2005年（認可ベース）における国・地域別にみると、第1位は中国で41件、4億52百万ドル、全体の構成比の3分の2を占め、断然に高い。第2位がタイで6件、81百万ドルとなっている。中国の直接投資の特徴は、件数で見ると約7割が縫製業であるが、金額ベースでは大規模な石油精製工場の建設がみられ、石油・鉱業用開発が約8割を占めている。縫製業に限っていえば、中国を中心に台湾、韓国等の国がカンボジア国内で直接投資により現地法人を設立して縫製業を行い、そこでつくられた縫製品が欧米諸国に輸出されるという貿易・投資構造が浮き彫りにされてくる。このように中国、台湾、韓国など外資系縫製業の対カンボジア投資が活発化される背景には、欧米諸国の対中国セーフガード措置発動に備えたりリスク分散のねらいがあるとみられている。このようにカンボジアの場合、隣接するラオスとくらべると極めて異なった貿易・投資構造を有していることがうかがえる。

(5) ミャンマー

ミャンマーの2004年度輸出額は166億97百万チャット

で、主要輸出相手国はタイが第1位で（67億19百万チャット、2004年度構成比40.2%）で、次いで第2位はインド（19億55百万チャット、同11.7%）、第3位は中国（16億44百万チャット、同9.8%）となっており、隣接国であるタイが大きな割合を占めているが、タイ向け輸出品目の約8割が天然ガスである。また輸入面においては、ミャンマー政府が輸出で得た外貨の範囲内でのみ輸入を認める「輸出第1主義（Export First policy）」と呼ばれる政策をとっていることから、輸入については厳しい規制がとられている。このような状況の中で2004年度輸入額は113億38百万チャットで、主要輸入相手国は第1位がシンガポール（34億71百万チャット、同30.6%）が最も高く、以下中国（28億19百万チャット、同24.9%）、タイ（10億54百万チャット、同9.3%）と続く。但しシンガポールの場合は第3国からの中継貿易が多く含まれていることを考慮に入れると、中国が実質的に最大の輸入相手国とみることにもできる。日本との関係では、ミャンマーからの輸入は2004年金額ベースで第5位（7億37百万チャット、同4.4%）で、水産物、縫製品、靴が上位3品目を占めている。またミャンマーへの輸出は、同じく第4位（9億20百万チャット、同8.1%）で機械、自動車が主要な輸出品目となっている。

ミャンマーへの直接投資（認可ベース）は、2004年度金額ベースで見ると中国が1億26百万ドル（11件）と全体の約8割を占め、第2位のタイ（4件、29百万ドル）を大きく引き離し、その内容は石油・ガス等の資源開発投資が中心となっている。日本からの直接投資は現状極めて低調で、2001年に縫製業が2件認可されたが、2002年度以降新規の認可案件はない（2004年に既存投資先の拡張投資が認可されている）。

以上、インドシナ諸国と日本の経済関係を貿易・投資を中心に概観してきたが、その特徴として以下の点をあげることができる。

- ①インドシナ諸国の中では、タイが諸外国との間における貿易・投資の面で断然に規模が大きいのが、近年ベトナムが諸外国との貿易・投資を活発化しつつある。
- ②タイとベトナムの経済発展の進行および中国とインドシナ諸国との経済的結びつきの強化により、地政学的にラオスの物流面等での役割が高まってきている。

③日本は、タイ、ベトナムとの経済関係が極めて緊密である。しかし近年中国はインドシナ諸国との経済関係を強固にしつつあることから（中国は ASEAN との間で自由貿易協定（ACFTA）を締結し、2005年7月から関税引下げが開始されている）、アジアだけから見るとインドシナは、日本と中国との三角形的な経済関係を結合する様相を呈してきており（図表1-1参照）、インドシナにおける日本と中国のプレゼンスが一層強くなっている。

2. 大メコン開発と中国の南進政策

インドシナの経済協力プロジェクトに大メコン圏（GMS, Greater Mekong Sub-region）開発協力がある。これは、1992年にメコン川流域6カ国・地域（タイ、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムおよび中国（雲南省））が相互の経済関係強化のために、アジア開発銀行（ADB, Asian Development Bank）の支援の下で発足した包括的な地域経済協力プロジェクトである。

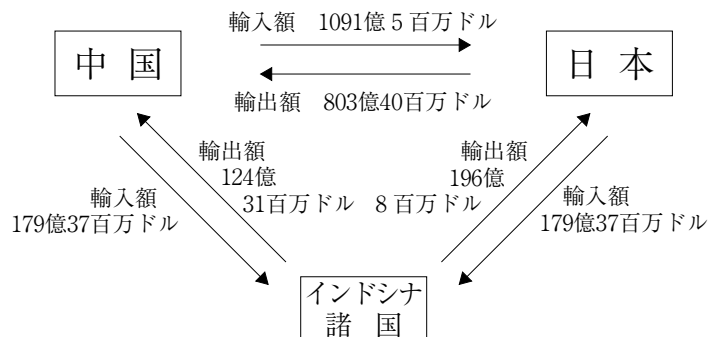
このプロジェクトの内容は、地域の発展、資源の共有、地域圏における人や物資のより自由な流通の促進に寄与することであり、それはこの地域の全人口2億5千万人とメコン流域地域構成国の経済的な結合をより緊密にさせるための触媒の役割を果たすものである。特にこの地域のインフラ整備には力を入れており、プノンペン・ホーチミン高速道路のグレードアップや後述する東西経済

回廊の建設などに取組んでいる。

近年、大メコン圏開発に積極的な協力姿勢を示しているのが中国である。メコン川流域開発は、ミャンマーからタイ、ラオスを経由してベトナムに至る東西経済回廊と中国（雲南省昆明）からラオスを経由してタイに至る南北経済回廊の建設によるインフラ整備が中心となっており、中国は後述するように南北経済回廊を重視している（2002年に中国とASEANで締結された「包括的経済協力枠組み協定」の1つにも、このメコン川流域開発の整備が合意されている）。また2005年7月に開催された第2回GMS首脳会議では、中国はカンボジア、ラオス、ミャンマーに特惠関税措置を適用することを発表している。さらに広西チワン族自治区がGMSに参加することが認められ、これによりベトナムとのより一層の関係強化が見込まれる。

このように中国はインドシナ諸国との経済的結びつきをますます強化しつつあるが、中でもタイとの経済関係は年々強固になってきており、特に中・タイ間の貿易は急拡大している。2000年におけるタイの中国向け輸出は、28億37百万ドルであったが、2006年には117億97百万ドルに達し、この6年間で約4.2倍に拡大している。またタイの中国からの輸入は、2000年の33億90百万ドルから2006年には136億42百万ドルへと、これも同様に約4倍に増加している。この結果、タイの輸出面では米国、日本に次いで第3位（2000年は第5位）、輸入面では米国を抜き日本に次いで第2位（2000年は第4位）の地位を確

図表1-1 貿易面からみたインドシナ、日本、中国の経済関係



(備考) 1. インドシナ諸国と中国および日本との貿易は、インドシナ諸国からみた中国と日本に対する輸出入額である。
 2. 日本と中国の貿易は、日本からみた中国に対する輸出入額である。
 3. 貿易額は、2005年の数値である。
 (資料出所) 日本貿易振興機構(2006)等によって作成

保するまでに経済的結びつきが深まった（詳しくは、助川、2007、pp. 85-92参照）。

また中国は隣接するラオスとの経済関係にも力を入れつつある。前述したように、ラオスの最大の貿易相手国はタイであるが、近年中国はラオスとの間で貿易だけでなく、投資も拡大してきており、投資件数で見ると中国はタイを上回る最大投資国となっている。例えば、シャンハイ・ジンヘ・リアル・エステート・ディベロップメントは2005年に銅採取工場の建設を行っており、またシノ・ラオ・ポタッシュ・マイニングは炭酸カリウムの採取を開始し、これら鉱物資源の採取プロジェクトは、主にルアンナムター県やウドムサイ県、セーコーン県、サイソンプーン特別区に集中しており、採取された鉱物資源は全量中国へ輸出されることになっている。またルアンナムター県では大規模なゴム栽培のための投資が行われており、全量が中国へ輸出されている（以上の事例は、鈴木、2007a、pp. 207-208によっている）。

以上のようにタイ、ラオスとの経済関係の結びつきが強化される中で重要となるのが、これら国との物流である。このためのプロジェクトが前述した南北経済回廊の建設である。これは、中国・昆明からタイ・バンコクまで全長2000kmに及ぶハイウエー計画で、中国の支援により建設するものである。この道路は途中ラオス国内約230kmを縦断するが、一部の道路は完成している。ラオスの国境の町ボーテンでは中国企業による開発が進められ、中国資本による大型ホテル（250室）もオープンし、中国人の経営による市場（いちば）も活発化している。タイとの国境にはメコン川が流れているが、ここに橋をかけてタイのチェンライ県と結ぶ計画である。この橋は全長450mで、総工事費36億円の半分を中国が負担することで合意しており、これが完成すれば中国国境まで車で3時間で行くことができるという。この南北経済回廊の完成は中国とインドシナとの経済関係をより一層緊密化させるだけでなく、インドシナ全体の物流の円滑化に寄与するものと考えられる。

3. インドシナ物流と東西経済回廊

(1) インドシナ域内の経済交流と東西経済回廊の開通

インドシナ5カ国の経済発展は、タイが1970年代以降、諸外国からの直接投資を受け入れてそれを梃子に先行発

展する形で図られてきた。しかし1980年代に入ると、ベトナムが1986年、ドイモイ（刷新）と呼ばれる対外開放政策を打ち出し、本格的に外国資本の受入を開始した。カンボジアは、1991年にカンボジア和平協定が成立し、1992年には日本からの円借款が再開されるとともに、対外開放が進み、特に中国からの投資が活発化している。またラオスは1991年のソ連邦崩壊の動きを受けて、近隣諸外国との友好関係を基本とする全方位外交へと方針を転換し、経済的にも対外開放が進んでいる。一方、ミャンマーは1988年に従来の鎖国政策を放棄し、対外経済開放路線へと転換したが、民主化運動指導者アウンサンスーチーの取り扱いをめぐる、米国が経済制裁措置を行うなどの影響もあって、現状対外経済活動は厳しい状況にあるが、中国、あるいはタイとの経済関係の強化の中で、インドシナ域内での経済活路を見出している。

このように1990年代以降、インドシナ諸国の政治的安定化に伴い、既述したようにインドシナ諸国の外資受入等による経済発展が加速化し、域内経済交流も活発化し、1995年にベトナム、1997年にラオスとミャンマー、そして1999年にカンボジアが ASEAN に加盟し、その結果 ASEAN10 の時代が到来した。

インドシナの経済発展と域内における経済的結びつきの拡大に伴い、インドシナ域内での物流ニーズが高まってきた。インドシナの主要都市間の陸上距離はそれ程遠くないが、インドシナでは、①国によって道路が未整備なところのみられ、しかもメコン川で域内交通が分断されている、②通関手続きが不透明かつ煩雑である（例えば、タイでは関税評価の査定や関税分類の認定基準が不明瞭である、あるいはベトナムでは法令等ルールの運用が不徹底であることなどが指摘されている。詳しくは、ジェトロ海外調査部（2005）参照）、さらには③国境付近における治安問題などの理由から、陸上輸送はほとんど行われず、海上輸送が物流の主流であった。しかし海上輸送では、例えばバンコクとハノイ間で約2週間、バンコクとミャンマーのヤンゴン間では、シンガポール沖を経由するため、約1カ月間を要しており、インドシナ諸国の経済発展と域内経済関係の強化に伴い、物流環境、特に陸上輸送の改善が急務な課題となっていた。

特に中国は ASEAN と FTA を締結し、生産拠点および消費市場として発展がめざましいタイおよびその他のインドシナ諸国との陸上輸送による物流網の整備は重要

な課題となっていた。このため中国は、雲南省・昆明からバンコクに至る陸上交通の整備に積極的な取り組みを行い、それが昆明からラオスを經由してバンコクに至る南北経済回廊であり、その計画概要については前述した通りである。

南北経済回廊が中国とインドシナを結び付ける陸上交通のタテの動線ならば、今1つインドシナ域内の物流で必要となるのは、インドシナ諸国を横断的に結び付ける陸上交通のヨコの動線である。この課題に取り組んだのが、東西経済回廊（East-West Economic Corridor）の建設である。

インドシナはメコン川で分断され、陸上輸送の円滑化のためには、ここに橋をかけて接続する必要がある、そうしないと域内物流が十分に発展しないことになる。しかし大河であるメコン川に橋をかけるとなると、莫大な資金が必要となる。これを域内諸国だけで負担することは難しく、外部の援助に頼らざるを得ない。タイとラオス間で最初にメコン川に橋がかかったのは、1994年オーストラリアの援助によってラオスのビエンチャンとタイのノンカイ（Nong Khai）の間を結ぶタイ・ラオス友好橋である。これは物流面でそれなりの効果があったが、ベトナムに行く場合、国道13号線を下ってサワンナケット（ビエンチャンから約450km）を經由して、そこから国道9号線に入ってベトナム国境に向かうことになる。このルートでは、ビエンチャンを經由するため、タイ・バンコクからベトナム国境・ラオバオに至るまでかなり迂回することになり、遠回りとなることから時間的ロスや費用等の面で効率が悪い。

そこでラオスのサワンナケットでタイのムクダハンと直接結び付ける架橋の建設が求められていた。これが第2メコン国際橋（Second Mekong International Bridge）であり、これによりミャンマーからタイ、ラオス、ベトナムの4カ国を横断的に結び付けることができる。これが東西経済回廊プロジェクトである。

東西経済回廊のプロジェクトは、大きく4つからなる。すなわち第2メコン国際橋の建設、ラオスとベトナムを結ぶ国道9号線の修復、ハイバントネルの建設、およびタンルウィン川の鉄道橋を兼ねた道路建設であるが、最も大きなプロジェクトが第2メコン国際橋の建設である。

第2メコン国際橋は、タイのムクダハン（Mukdaharn）

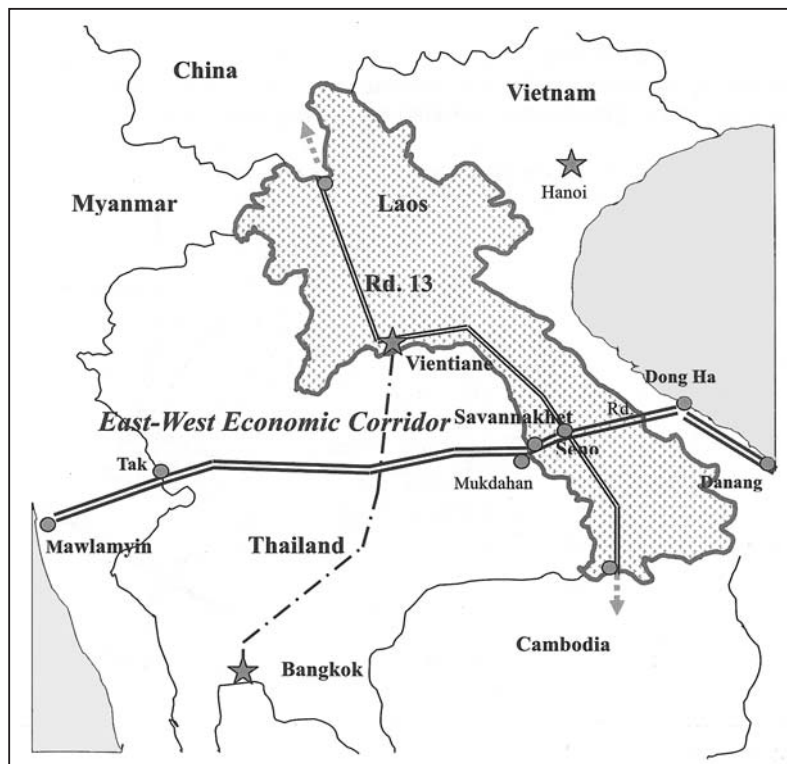
とラオスのサワンナケット（Savannakhet）を結んでいる。全長1600mで、車輻幅4.5mの車道と1.5mの歩道が付いており、この橋へと接続する陸橋がラオス側200m、タイ側250mあり、これを含めると全体で2050mと2kmにも及ぶ長い橋となる。2003年12月に着工し、2006年12月に完成し、2007年1月19日より一般の車輛が通行可能となり、着工から完成まで3年間を要したことになる。なお総工事費は81億円で、その費用は国際協力銀行（JBIC：Japanese Bank for International Cooperation）を通じて、すべて日本政府の円借款によって賄われている。

第2メコン国際橋の開通により、ミャンマーのモーラミヤイン（Mawlamyine）からタイのムクダハン、ラオスのサワンナケット、ベトナムの国境ラオバオ（Lao Bao）を經由して、ベトナムの中部都市ダナン（Da Nang）まで全長1450kmの東西経済回廊によってすべて陸路で結ばれることとなった（図表3-1参照）。

この東西経済回廊で注目されることは、タイーラオスーベトナムにおける陸上輸送である。既に述べたように、インドシナ諸国の中ではタイが最も経済発展を遂げ、特にバンコクおよびその周辺には日系企業が数多く進出している。ベトナムは近年、日本との経済的結びつきが一層強くなり、日系企業の新規投資、拡張投資が加速化している。またベトナムでは、インドシナ諸国との経済関係が今後より強まることが予想されることから、ラオスからベトナムに入る国境の街であるラオバオに経済特区（自由貿易区）を設け、インドシナにおけるベトナム側の物流拠点の有利性を発揮した地域開発を進め、既にこの経済特区には外国企業を含む35社が進出し、人口も1.5倍に膨らんだとのことである。さらに交通の難所といわれるハイバン峠に全長6kmのトンネルをつくり、これまでこの峠を越えるのに1時間程要していたが、このトンネルを利用すると、わずか10分程で越えられるようになった。これをさらにベトナム内部を横断してダナンに至れば、ダナン港から海上輸送によって海外との港と連結することになり、ダナン港はインドシナ全体の物流拠点と発展することが予想される。

一方ベトナムでは、裾野産業が十分に発達しておらず、部品等の生産財の調達を海外に依存している状況である。タイには日系企業が多く立地していることから、タイから部品等の生産財をベトナムに持ってくる場合には、タイーベトナム間の陸上物流ルートの整備を実現した東西

図表 3-1 東西経済回廊の概要



(原資料) Inthavong, Sonephet (2005), *The Greater Mekong Sub-region's East-West Economic Corridor Investment Opportunity*
 (資料出所) 日本アセアンセンター、2007、p. 79

経済回廊の開通は、両国の経済活動にとって極めて大きな活力を与えることになる。

ここで注目されるのは、タイとベトナムの間に位置するラオスである。東西経済回廊の開通は、インドシナ中央に位置するラオスの地政学的優位性を一層高めることとなった。そこでラオス政府は、東西経済回廊のラオス側国境の街であるサワンナケットをインドシナにおける国際的な経済活動拠点にする計画を立てた。サワンナケットは、ミャンマーのモーラミヤインとベトナムのダナンを結ぶ東西経済回廊のほぼ中間点に位置し、また同時にサワンナケットに隣接するセノ(Seno)は、中国雲南省とカンボジアを結ぶラオス国道13号線と東西経済回廊が交差しているところである。ラオス政府は、この地域に後述するサワン・セノ経済特区を設置し、インドシナ内陸部における一大経済拠点として機能するよう決定している。

(2) サワン・セノ経済特区の概要

東西経済回廊のラオス側ゲートウェイがサワンナケットである（ラオス語でサワンナ(Savanna)は金(gold)、ケット(khet)は領土(territory)を意味する）。ラオス政府は、ここにサワン・セノ経済特区(Savan-Seno Special Economic Zone)を設置することを決定し、現在その計画実現に向けて進行中である（以下の記述は、サワン・セノ経済特区庁の資料による）。

サワン・セノ経済特区の主要目的は、以下の通りである。

- ①投資を誘引し、促進するためにこの特区の戦略的立地および有利な土地を活用すること。
- ②仕事を創出し、ラオスの被雇用者のノウハウと技能のさらなる向上を図ること。
- ③ラオス国家の産業化と現代化のための基盤を開発すること。
- ④東西経済回廊の貿易・サービスセンターとして、この特区を開発すること。

経済部門地区においては、輸出（志向）加工区、自由貿易区、特惠サービス・ロジスティクスセンターが設置されることとなっている。

この経済特区は、ベトナムの首都ハノイから南へ約500km、パクセ（ラオス南部の都市）から北へ約240km、ベトナムのダナン港から500km、タイの港バンコクから約600kmの距離にあり、地政学的には立地条件は優れているといえる。

この経済特区の設置のために、サワン・セノ経済特区庁が2003年9月29日付けの首相令に基づいて設立された。この特区庁は、投資家と向かい合って、この特区を全体的に管理・運営する責任を負うとともに、ワンストップサービスセンターとしての機能を遂行するものである（図表3-2参照）。

この経済特区は、サワンナケット県の国道9号線（東西経済回廊の一部）に沿って、A地区とB地区の2カ所に分かれて設置される。A地区（サイトA）は、開発面積が約300haで、カンタプリー地区の県都であるサワンナケット市の上方に位置し、タイのマクダバンとラオスのサワンナケットを結ぶ第2メコン国際橋に最も近い。このA地区には、工業地区、ホテル、住居地区等に分かれるが、その立地場所と具体的な土地利用計画は、図表3-3に示した通りである。

B地区（サイトB）は、開発面積が約20haで、セノ町にあり、カンタプリー地区の28km東に位置し、国道9号

線と国道13号線の接続点に位置している。このB地区には、工業の他に、物流施設、管理施設等が設置されることとなっているが、その立地場所と具体的な土地利用計画は、図表3-4に示した通りである。これら2つの地区は既に開発され、付近の地域のさらなる拡張開発も予定されている。

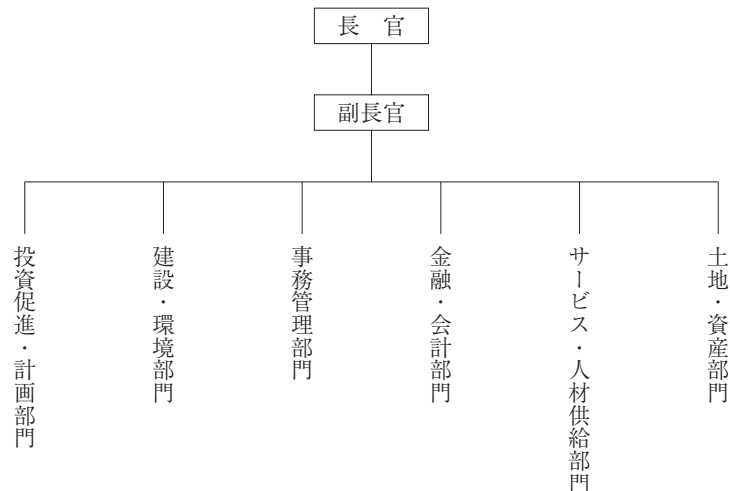
既に述べたように、この経済特区はベトナムのダナン港とタイのバンコク港の間を結ぶ中途に位置するとともに、中国（雲南省）とカンボジアの間を結ぶ国道13号線の中間に位置する。従って、この経済特区はインドシナの東西軸と南北軸という2つの道路軸の合流点となる。その結果、この経済特別区は近隣アセアン諸国と中国、すなわちミャンマー、タイ、ラオス、カンボジア、ベトナム、そして中国・雲南省を含めた貿易・サービスセンターの地域センターとなることが期待されている。

ラオス政府は、現在カンタプリー地区にある国内空港をアップグレードし、近い将来国際空港とし、東西経済回廊とサワン・セノ経済特区の乗客や貨物通行の輸送条件に適合させることを計画している。

(3) バンコク・ラオス・ハノイ間の国境通関円滑化への取組み

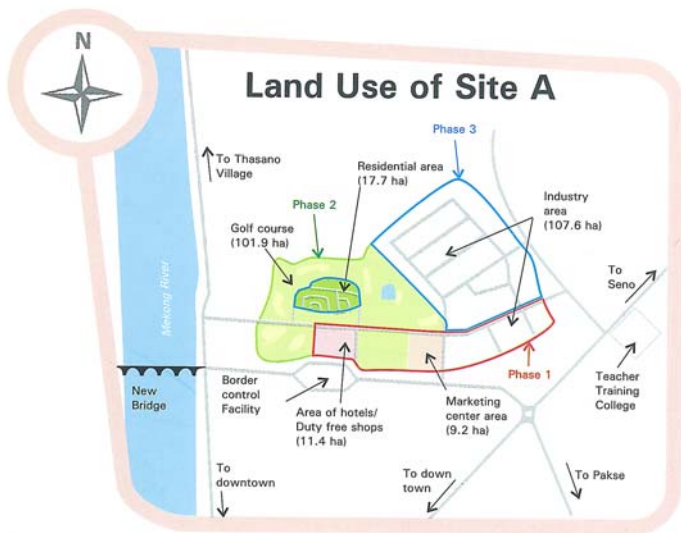
第2メコン国際橋の開通により、タイのバンコクと近年外資系企業の進出が増加しているベトナムのハノイとの国際陸上輸送日数が短縮されることとなった。第2メコン国際橋が建設される以前は、バンコクからハノイに

図表3-2 サワン・セノ経済特区庁の組織図



(資料出所) サワン・セノ経済特区庁資料

図表 3-3 A地区の立地場所と具体的な土地利用計画

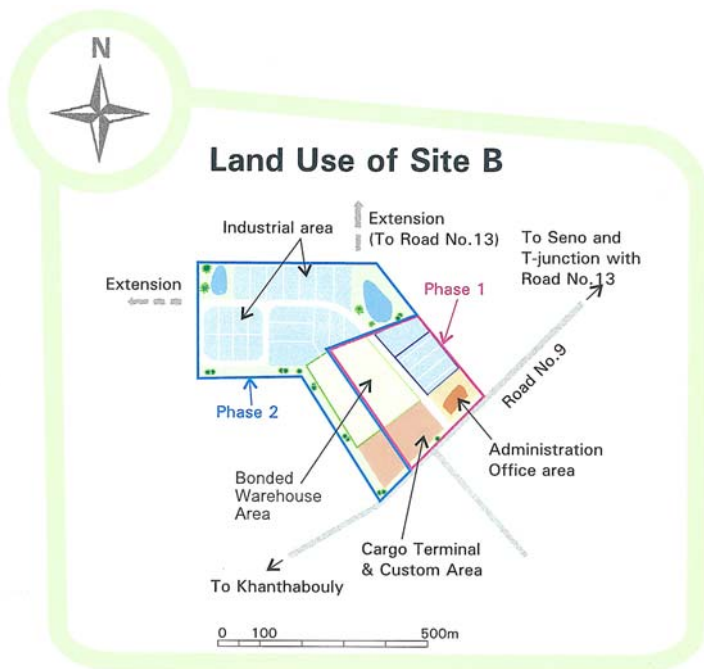


(単位：ha)

	第1期	第2期	第3期	合計
工業地域	17.1		90.5	107.6
ホテル用地	11.4			11.4
マーケティングセンター	9.2			9.2
ゴルフコース		101.9		101.9
住居地域			17.7	17.7
緑地	7.5		9.9	17.4
道路その他の施設	11.9	8.0	19.9	39.8

(資料出所) サワン・セノ経済特区庁資料

図表 3-4 B地区の立地場所と具体的な土地利用計画



(単位：ha)

	第1期	第2期	合計
工業地域	1.1	5.4	6.5
貨物ターミナル地域	1.2	0.8	2.0
保税倉庫地域	1.9	1.4	3.3
管理施設用地	0.5		0.5
道路, 緑地, その他の用地	1.5	6.2	7.7

(資料出所) サワン・セノ経済特区庁資料

至る陸上輸送を例にとると、バンコクからコンケン (Khon Kaen) を経由してタイ側の国境ノンカイ (Nong Khai) まで行き、そこでタイ・ラオス友好橋を渡ってピエンチャンに入る。ラオス国内では、ラオス国道13号線 (ピエンチャン・サワンナケット間450km) とラオス国道9号線 (サワンナケット・デンサワン間214km) を通過して、ベトナム国境ラオバオに入り、ドンハ (Dong Ha)

に至る (ラオバオ・ドンハ間82km)。ドンハからはベトナム国道1号線に入って北上し、途中ビン (Vinh) を経由してハノイに入ることになる (ドンハ・ハノイ間580km)。

しかし第2メコン国際橋が開通したことによって、従来のピエンチャン経由の遠回りルートを利用せずに、コンケンから東西経済回廊を東上し、ムクダハンからサワンナケットへ直行通行ができる。コンケン・サワンナ

ット間は260kmで、ビエンチャン経由が630kmであったことから、走行距離が6割近く短縮され、走行時間もその間の道路事情が概ね良好であったことから、従来の9時間から3時間45分程度となり、この結果バンコク・ハノイ間の所要時間は最短3日間で輸送可能であることがテスト走行で明らかになった。海上輸送する場合は、バンコク・ハノイ間は約2週間要していたことから、海上輸送とくらべると大幅な時間短縮が図られることとなった(詳しくは、福田、2007、p.15参照)。

このように東西経済回廊の開通によって、タイ・ラオス・ベトナム間の国際輸送インフラが整備され、走行時間が短縮されたとしても、国境における通関手続きが煩雑で、しかも時間がかかるようでは陸上輸送のメリットは減り、その結果東西経済回廊建設の意義は薄れてしまうことになる。

一般にA国(輸出国)とB国(輸入国)における陸上国境通関は、A国側から輸出する場合、①輸出国であるA国側で税関検査を行う、②A国のトラックが積み替え場へ進入する、③輸入国であるB国のトラックに貨物を積み替える、④B国側の税関で輸入手続きのための税関検査を行う、という手順を経る。このような各国境ごとの通関手続きは煩雑であり、時間も多くなることから国際物流の円滑化に支障を生じさせる。

そこで国境通関を①輸出国であるA国のトラックが直接積み替え場へ進出する、②A国およびB国両国が合同で積み替え場において検査を行う、③検査終了後、B国のトラックに貨物を積み替え、そのままB国に入国する。この手順によれば、両国の合同チームが同じ場所で同時に検査を行うことから、通関手続きが簡素化され、時間短縮にもつながる。これを「ワンストップ通関制度」といっている。

タイ・ラオス・ベトナムでは、上記に示したワンストップ通関に向けた取組みを始めている。大きく4つの段階に分かれる(福田、2007、pp.19-22)。

- 第1段階 ①輸出国税関検査を輸入国税関検査場で実施
②書類審査(申告)は2カ国で別々に実施
- 第2段階 ①輸出国税関検査は輸入国税関検査で実施
②輸入国税関書類手続きと輸入国税関手続きの窓口の一本化
- 第3段階 税関検査は両国合同チームで実施
- 第4段階 税関、イミグレーション、検疫手続きの窓

口の一本化(シングルウィンドウ・ワンストップサービスの実施)

ラオス・ベトナムのそれぞれの国境(デンサワ・ラオバオ)では既に第2段階までを試験的に実施しており、税関検査のワンストップ化の取組みが行われている。

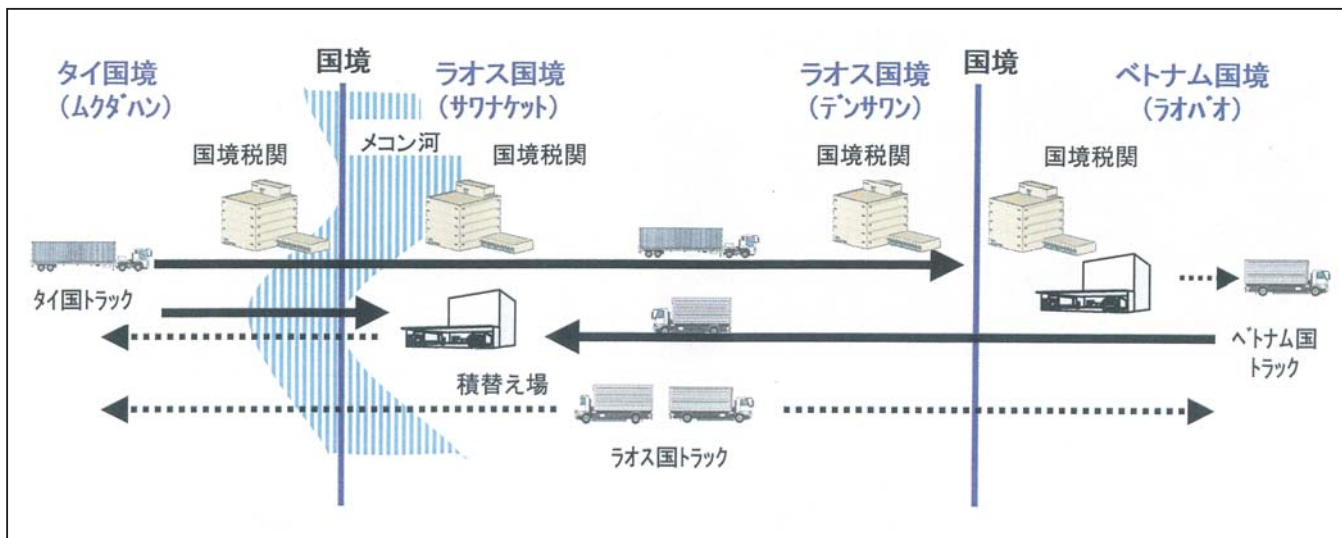
国際陸上物流の円滑化に資する制度の今1つの方法に「トラックパスポート制度」がある。インドシナ諸国では、他国の車輛が自国領土内に進入することを原則として認めていない。このため前述した通り、トラックは積み替え場で貨物を積み替えた後、それぞれ自国領土内に戻っていく。しかし、この方法であると貨物の積み替えに手間と時間がかかることとなり、また積み替え時に貨物の破損等のトラブルが生じる恐れもある。そこでタイ・ラオス政府は、両国にける国際陸上物流の円滑化のために2004年3月からあらかじめ登録された相手国車輛の自国内乗り入れを認める「トラックパスポート制度」を導入した。

この制度では、運送業者が自国の運輸当局へ申請し、車輛を登録する。登録業者にはステッカー(タイ車輛は「T」、ラオス車輛は「L」)が配布され、フロントガラスに張り付ければ、貨物を国境で積み替えなくても相手国内を走行できるというものである(竹本、2006、p.21)。一方、ラオスはベトナムとの間でベトナム側の車輛がラオス国内を通過させる、つまり乗り入れさせる制度(事前承認必要)を設けているので、ベトナム車輛がラオス国境で貨物の積み替えをすることなく、ラオス国内を通行することができる。この結果、ラオス側の車輛は、タイおよびベトナム両国に直接乗り入れすることができ、1台の車輛でタイ・ラオス・ベトナム間のスルー輸送が可能となった。しかし現在のところ、そのようなラオス側の車輛はないようである(日本インターナショナル フロワダーズ協会編、2007、p.77)。

図表3-5は、タイ国境(ムクダハン)からラオスのタイ側国境(サワンナケット)を通過してラオス国内における通行、またベトナム国境(ラオバオ)からラオスのベトナム側国境(デンサワン、Deng Savan)を通過してラオス国内における通行を示したものである。

このようにみえてくると、ラオスがタイ・ベトナムの中間に位置し、両国の中継地としての役割を果たすことによって、タイ・ラオス・ベトナム間の国際陸上貿易が円滑化し、ひいてはインドシナ全体の国際物流のより一層

図表3-5 タイ・ラオス・ベトナム間の車輛通行の状況



(資料出所) 福田、2007、p.10

の活性化に寄与するものと思われる

上述したように、第2メコン国際橋の開通により、ラオスのインドシナにおける国際物流の優位性がより一層高められることとなった。しかし東西経済回廊のラオス側拠点であるサワンナケットでは輸出入の手続きはすべてここで行うことができるようになったものの、輸入関税の納付はビエンチャンで行わなければならないこととなっている。関税を納付しなければ輸出許可証を取得できないため、その都度ビエンチャン税関へ申請のため出向かなければならない。またラオス国内を保税のまま通過することは可能であるが、輸送に先立ちビエンチャン税関へトランジットチャージの免除申請/許可が必要である。ラオス国境税関では、上記オリジナル許可書の提示が求められるが、書類を迅速に輸送するクーリエサービスがない(日本国際ショナル フレイト フォワードーズ協会編、2007、p.71)。

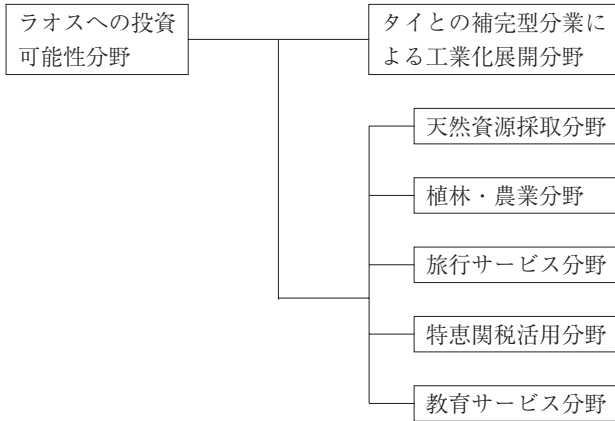
前述したようにサワンナケットからビエンチャンに行くためには国道13号線を利用することになるが、その距離450kmもあり、車で片道6時間、往復で12時間かかり、時間的ロスばかりでなく、手続き的なコストも大きな負担となる。ラオスが東西経済回廊における国際陸上輸送上の中継点としての機能を発揮するためには、サワンナケットで関税納付を含めたすべての輸出入手続きが完結するような制度を構築することが必要であろう。

4. ラオスへの投資可能性と投資法制

(1) タイとラオスの補完型分業による工業化戦略の展開
 前述したように東西経済回廊の開通は、現状、タイ、ラオス、ベトナム間の輸出手続きについての円滑化等にやや難点があるものの、3国内の国際物流のみならず、インドシナと諸外国を結ぶ国際物流を飛躍的に発展させる大きな原動力となったことは明らかであろう。特に、ラオスはタイとベトナムの中継地だけでなく、地政学的にみてインドシナ5カ国の拠点としての優位性を発揮できる役割を有する立場にある。これは、ラオスに対する外国投資の魅力を一層高めることになる。鈴木(2007b)は、ラオスの投資可能性の分野を図表4-1のように示すが、この中で特にタイとの地域補完型分業による工業化が極めて重要であると指摘し、これをラオスの工業化発展のビジネスモデルとする。その理由として鈴木は以下のように述べる(鈴木、2007b、pp.31-37)。

タイには7000社以上の日系企業があり、自動車産業や家電などの精密部品・ハイテク製品分野においては国際競争力を有している。しかし、生産コストの上昇に苦慮しているのが現状である。そこでタイの工場をマザー工場として、ラオスに第2工場をつくり、両者の補完型分業を行うことによって、ラオスの工業化が促進できるという。鈴木はこれを「地域補完型工業化戦略」と呼び、ラオス工業化のビジネスモデルとして有効であると述べ

図表 4-1 ラオスにおける外国投資可能性の分野



(資料出所) 鈴木、2007b

る。鈴木は、タイのマザー工場に大きく以下のような機能をもたせるとしている (図表 4-2 参照)。

- ①戦略本部機能—タイの工場を全面的に閉鎖せずに、現在生産している部品のなかで労働集約的な部品の生産だけをシフトさせる。
- ②取引ガバナンス機能—産業集積の進んだタイに立地し、取引相手の探索にかかる費用、交渉および調整にかかる費用を負担することで、ラオス第2工場の取引費用は低減する。
- ③需給コーディネート機能—タイのマザー工場は、発注元からオーダーを取り、それをラオス第2工場に回し、発注元の要望に細かく指示して、生産させる。
- ④部品供給・輸入機能—ラオス第2工場で使用される部品は、タイのマザー工場から輸入し、マザー工場

図表 4-2 タイとラオスの補完型工業化分業構造

タイ マザー工場	ラオス 第2工場
①戦略本部機能	労働集約的な部品の生産
②取引ガバナンス機能	取引費用の低減
③受給コーディネート機能	受注増への対応
④部品供給・輸入機能	加工後の輸出
⑤資本調達機能	工場設立・運営のための資金手当て
⑥技術移転・研修制度機能	技術移転・研修機会の確保

(資料出所) 鈴木、2007b

の指示に従って加工された部品のすべてがマザー工場に輸出される。ラオス第2工場は、原材料の調達も市場への販売も心配する必要はない。また輸入された原材料、部品は加工して全量輸出されることから、ラオスの外貨準備不安および為替レートの変動等マクロ経済の不安定要因を克服することができる。

- ⑤資本調達機能—ラオスでは、貯蓄率が低く、利率が高いため資本調達に高い費用がかかる。そこでタイのマザー工場に資本や運転資金を調達し、第2工場の設立、運営のための資金手当てをする。
- ⑥技術移転・技術研修制度機能—タイの日系企業がタイ人トレーナーを育成し、その後タイ人トレーナーがラオス人トレーナーを育成することによって、技術移転が可能となる。またタイのマザー工場に研修セミナー等を開催することなどにより、ラオス労働者に技術研修を受講させる。

このようなタイのマザー工場とラオス第2工場の補完型工業化を担う産業として、携帯電話のバイブレーター、家電用マイクロチップ、デジタルカメラのフラッシュに使うトリガーコイル、ワイヤー・ハーネスなどの自動車部品、カツラ、食品加工、事務用品、指輪・ネックレス等の労働集約的産業が考えられ、このような補完型分業によって両国の競争力が強化されるとする。このビジネスモデルによってラオスの工業化の進展が図られるとともに、タイのマザー工場ではラオス第2工場から調達(輸入)した部品をタイに立地するソニー、東芝、日立、あるいは自動車部品であればタイのトヨタ、ホンダ、日野、いすゞなどの日系企業に販売できるし、あるいは外国の自社工場等へ輸出できるというメリットがある。鈴木は、このようなタイとラオスの補完型分業によるラオスの工業化戦略の展開によって、ラオスへの投資可能性は極めて高いと主張する。

(2) 投資法制

ラオスに対しては、前述したように外国投資の可能性は高まってきているが、外国投資の受入れには一方では、明確で適正な法整備が必要となる。ラオスに初めて外国投資に関する法律が制定されたのは、1988年制定の「外国投資奨励管理法」である。その後、1994年に改正され、さらに2004年に「改正外国投資奨励法」が制定され、現在この法律に基づいて外国投資の奨励、保護、および管理が行われている。また外国投資に関し、上記法律を補

完する形で「ラオス外国投資奨励法施行細則」(首相政令第301/PM号)が2005年10月12日に制定されている。これら法律および施行細則の全文については、ラオス投資ガイド2007年版に掲載されている。ここでは、外国投資の奨励に関する部分を中心にその概要を述べることとする(以下の記述は、ラオス投資ガイド(2007)による)。なお、根拠条文等の表記は、説明の簡略化のため省略している。

①外国投資の形態と有効期間

ラオスにおける外国投資の形態は、以下の3つの形態のいずれかとなる。

- (i) 業務提携
- (ii) 合弁企業
- (iii) 100%外国投資企業

業務提携とは、ラオスにおいて新たな法人を設立せず、国内および外国投資法人がお互いに業務を提携することである。合弁企業とは、ラオスの法規に基づき、外国投資家と国内投資家との間で、設立、登記された事業活動を行う共同所有の企業である。外国投資家は最低でも30%以上出資しなければならないと規定する。また100%外国投資企業とは、ラオスに設立される一者のみの投資による外国投資企業のことである。その企業は、新法人または外国企業の支店として設立されるべきである。投資ライセンスの有効期間は、3形態ともに通常50年間、最長75年間と規定されている。なお、代表事務所は外国投資の形態には含まれない。

②投資奨励地域

ラオスでは、外国投資奨励地域を3つのレベルの地域に分け、基本的には発展段階の低い地域に対し、より高い奨励策の措置を講じている。すなわち投資奨励第1地域は、投資に便利な経済インフラストラクチャーのない山岳、高原、平野地域を指定し、7年間利潤税が免除され、減免期間後は10%の利潤税が課せられる。同第2地域は、部分的に投資に便利な経済インフラストラクチャーが保証できる山岳、高原、平野地域を指定し、5年間利潤税の免除、以後3年間7.5%の利潤税、減免期間後は15%の利潤税が課せられる。同第3地域は、投資に便利な経済インフラストラクチャーが十分に保証できる山岳、高原、平野地域を指定し、2年間利潤税が免除され、以後2年間10%の利潤税、減免期間後は20%の利潤税が課せられる。多くの発展途上国では経済的に開発の遅れた地域に

投資誘致を促進する意向が強いが、ラオス政府の地域別投資奨励策もこのような方針に基づくものである。

③投資奨励分野

大まかな投資奨励分野は、以下のように規定されている。

- (i) 輸出のための商品生産活動
- (ii) 農林業、農林産品加工および手工業活動
- (iii) 加工産業、技術活用産業、先端技術活動、科学および開発研究活動、環境およびさまざまな生産種の保護
- (iv) 人的資源開発、労働技能および国民の健康を守る活動
- (v) インフラストラクチャー建設活動
- (vi) 重要産業生産に応えるための原材料、機材生産活動
- (vii) 観光産業開発および中継サービス

ラオスでは、このような投資奨励分野を設ける一方、外国投資に対する規制も行っている。規制は、a.許可を必要とする分野、b.条件付き許可を必要とする分野、c.免許権を必要とする分野、の3つに分けられるが、いずれも国家の経済政策、当該分野の特質等によるものである。また、国家の安全保障に影響を及ぼす分野ならびに環境や国民の健康、文化に深刻もしくは長期的な影響を及ぼす活動分野に対しては外国投資は許可されない。これは、国家の主権、統治権が侵害される恐れのある外国投資は認めないという趣旨で、各国とも同趣旨の規定を設けている。これら外国投資の規制分野、不許可分野の詳細については、ラオス外国投資奨励法施行細則で細かく規定しているので、これを参照されたい。

④輸入税等の減免措置

以下の輸入については、輸入税等の減免措置を設けている。

- (i) 国内において生産されていないか、もしくは生産量の不十分な財の輸入に対する免税措置
- (ii) 半製品の輸入に対する減免措置
- (iii) 付属品の輸入に対する減免措置
- (iv) 設備、機械、スペアパーツの輸入に対する関税、物品税および取引税の免税措置
- (v) 生産やサービス活動に直接使用される自動車の輸入に対する関税、物品税および取引税の免税措置

⑤貿易・外国為替

外国投資家は、機械などを本国などで購入したものを

ラオスに持ち込むことができる。その際実物による投資は、投資家が外国において設備や機械を購入した際に支払った金額と等価とし、許可を受けた事業の目的にラオスにおいてそれらを合法的に購入できる。

また外国投資家によるラオスから本国もしくは第3国への送金は、完全に認められる。すなわち法規に基づいて関税、租税および他の手数料に関する責務を完全に果たした後、利潤、資本および他の収入は、ラオス国内の銀行を通じて本国または第3国に送金することができる。さらに、投資期間が満期を迎えるか、投資活動が部分的もしくは全面的に終了した場合、すべての財務上の義務を果たし、他の債務を返済した後、外国投資家はラオス銀行の発布した規定に従い、投資資金を本国もしくは第3国へ送金できると規定する。

(3) ラオスへの外国投資に対する私見

既述したように、鈴木(2007b)は、ラオスへの投資可能性に対する分野として、特にタイとの補完型分業による工業化の展開を強調している。これは、タイの工場をマザー工場とし、ラオスではその生産・加工拠点としての第2工場を設立し、タイの経済力を受けてラオスの工業化を進める戦略である。確かにタイはインドシナにおける経済発展の進んだ国であり、かつ日系企業も多い。在タイの日系企業は、労働コスト等をはじめ生産コストの上昇への対応に苦慮していることから、タイの工場からの生産受託型の第2工場の設立は、ラオスの投資奨励策としては最も実現性の高いものであり、ラオスにおける雇用増大、輸出拡大による外貨獲得、あるいは技術移転効果等多くのメリットが期待できるであろう。

しかしラオスは地理的に外洋に面していない内陸型国家であり、人口は560万人と小人口で、山岳地帯をかかえインフラが未整備である。ラオスにおける生産力の向上のためには、企業による生産設備、生産体制等の整備が求められるが、これら生産を支えるためには、各種部品供給や周辺サービスを提供する裾野産業の存在が絶対的な条件となり、これら裾野産業とのネットワークの形成によってはじめてラオス全体の生産体制等の構築ができ上がるのである。しかし、ラオスではそのような産業集積の整備がほとんどなされていないのが現状である。このような状況の中で、タイからの第2工場型投資は単発的な効果でしかなく、もちろんそれでもラオスにとってはそれなりのメリットはあるかも知れないが、ラオス

のさまざまな資源を鑑みると、今後のラオスの発展を図るためにはもっと有効な方策があると思われる。

IT産業は、基本的には生産を主体にした産業であるが、その周辺にはそれを支えるサービス産業がある。例えばパソコンによるデータの打ち込みとか、データの加工処理である。またコンピューターによる建築設計などもある。これらの業務は、最近の国際通信網の発展によって海外から受注することができるサービス業務となっている。このようなサービス業務は、多くの設備投資を必要とせず、小資本によって運営することが可能である。また労働集約的な部分も多くあり、ラオス人の雇用増大にもつながる。このようにIT産業における周辺サービス分野の投資も十分可能性がある。

またラオスは、地政学的にみてインドシナ域内の国際物流の拠点となることが予想される。この国際物流の分野は、非常に大きな経済発展の可能性を有しているが、ラオスではこの分野は全くといっていいほど未整備であるため、その発展可能性の環境を生かせないでいるのが現状である。そこで国際物流を担う海外の輸送業者、フレイト・フォワーダー、あるいはロジスティクス企業にラオス国内で事業を行う市場機会を与えることが必要であり、それによりラオスにおける国際物流の拠点性が実現される。また国際物流と並行して海外ネットワークをもった貿易業務を行う企業も必要となる。

しかし、このような産業、企業分野の中には現行の投資法制の下では、ラオス政府の許可、あるいは条件付き許可を要するものが含まれている。ラオスの国情を考えると、上記で述べたような産業、企業分野ならばタイだけでなく、日本をはじめ多くの先進国からの投資対象となり、タイ依存型経済からも脱皮できる。このような観点からの外国投資の可能性を模索し、それに応じた経済政策の構築、投資法制の整備を図ることが重要ではないかと考える。

おわりに

ラオスは、タイ、ベトナム、カンボジア、ミャンマー、そして中国に囲まれた、外洋に面していない人口560万人ほどの国である。しかし、インドシナ諸国の経済発展と南北経済回廊と東西経済回廊という2つの大回廊を中心とした域内物流網の整備によって、ラオスはインドシ

ナにおける国際物流の拠点となることが予想される。

このようなインドシナにおける域内諸国の経済発展とラオスの国際物流拠点性の高まりは、ラオスへの外国投資の機会を与えることになる。外国投資については、タイ経済との結びつきを強化した工業化投資も有望ではあると思うが、ラオスには裾野産業が育っていないので、それにも限界があると思われる。ラオスの地政学的優位性を活かすためには、国際物流・ロジスティクスの分野や IT 産業周辺分野等への投資可能性も模索すべきであると考えられる。

謝辞

本論文の作成に当っては、多くの方々のご協力を頂きました。特に国際協力銀行 楠木伸二様、山九株式会社 福田規保様、日本インターナショナル フレイト フォワードズ協会 伊東恭一様には貴重なご意見と資料を頂きました。前鈴鹿国際大学学長 鈴木基義先生には専門家の立場からラオス経済、投資可能性等について多くのご教示を賜りました。アジア経済研究所開発研究センター ケオラ先生にはラオス政府およびラオス国立大学訪問に際しての便宜を図って頂きました。またビエンチャン訪問時におけるラオス計画投資委員会委員長 スリヴォン・ダラボン大臣との対談では、大臣から直接にラオスの経済運営の方針、投資環境、投資機会等の話を聞くことができ、筆者のラオス投資への考えをまとめる際の参考とすることができました。さらにラオス国立大学ボンケオ先生にはラオス国立大学における大学教育、人材育成等について有益な話を聞くことができました。ここに記して感謝の意を表する次第です。

参考文献

- 井田浩司他 (2006) 「メコン開発がインドシナの物流を変える」『ジェトロセンサー』第56巻第663号、日本貿易振興機構。
- 国際協力銀行 (2006) 『ラオス農産物加工ビジネスの展望』国際協力銀行企業金融部。
- サワン・セノ経済特区庁資料。
- 助川成也 (2007) 「第4章 普及品市場に浸透し始める中国製品～タイ」木村福成・石川幸一編『南進する中国とASEANへの影響』日本貿易振興機構。
- 鈴木基義 (2007a) 「第9章 中国のラオス進出」木村福成・石川幸一編『南進する中国とASEANへの影響』日本貿易振興機構。
- (2007b) 「日系企業にとってのラオス投資の魅力と課題」『ラオス経済・投資セミナー資料』日本アセアンセンター。
- ジェトロ海外調査部 (2005) 『ASEAN 関税・通関制度の実態と問題点』日本貿易振興機構。
- 竹本正史 (2006) 「通関円滑化に向けた新制度導入促進を」『ジェトロセンサー』第56巻第663号、日本貿易振興機構。
- 日本アセアンセンター編 (2007) 『ラオス投資ガイド 2007年版』日本アセアンセンター。
- 日本インターナショナル フレイト フォワードズ協会編 (2007) 『アセアン物流事情調査 (その1)』日本インターナショナル フレイト フォワードズ協会。
- 日本貿易振興機構『ジェトロ貿易投資白書』各年版。
- 福田規保 (2006) 「第二メコン国際橋・東西回廊完成後のインドシナ物流」『ラオス経済・投資セミナー資料』山九株式会社。
- (2007) 「東西回廊完成によるアセアン物流への波及」『ASEAN アセアン物流セミナー資料』山九株式会社。

Economic Development of Indochina and Foreign Investment Possibilities in Laos

Kiyoshi WASHIO

Abstract

This study gives an overview on the economic development of Indochina and discusses the possibility of foreign investment in Laos (Lao PDR). In recent years, the economic development of Indochina countries has been remarkable, with foreign trade and overseas investment from developed countries expanding. As especially China and Japan have strengthened the economic ties between Indochina countries year by year, triangular economic linkage among these countries is forming.

Great changes are now underway in Indochina, including the construction of a highway to run through the Indochina countries. The completion of the “East-West Economic Corridor (EWEC)” is expected to contribute greatly to the development of Indochina. The opening of EWEC brings not only a new way of international distribution in Indochina, but also enhances the geopolitical advantage of Laos, which is located in the center of Indochina. Given these new conditions, therefore, the prospects of Laos for foreign investment in several sectors are improving. This paper will seek to identify these sectors and suggest possible investment strategies in Laos.

Keywords: Indochina, East-West Economic Corridor, Foreign investment possibility, Laos