

第6章 東西回廊とラオス 第2メコン国際橋完成で 何が変わるか

著者	ケオラ スックニラン(Keola Souknilanh)
権利	Copyrights 日本貿易振興機構(ジェトロ)アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	情勢分析レポート
シリーズ番号	4
雑誌名	大メコン圏経済協力 - 実現する3つの経済回廊 -
ページ	134-156
発行年	2007
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://doi.org/10.20561/00031035

東西回廊とラオス

第2メコン国際橋完成で何が変わるか

ケオラ・スックニラン

はじめに

大メコン圏経済協力（GMS）プログラムの枠組みで整備が進められている経済回廊は、ミャンマーのモーラマインとベトナムのダナンを結ぶ東西経済回廊とタイのバンコクと中国雲南省の昆明を結ぶ南北回廊とがある。前者は、第2メコン国際橋の完成で2006年末に、後者はラオス区間の完成で2007年中に全区間開通の予定にある。これら2つの経済回廊は、それぞれメコン地域の三大市場であるタイ、ベトナム、そして中国の雲南省を陸路で結ぶものであるため、これら3カ国との地域間のヒト、モノの流れの増大が確実視されている。しかし、ラオス国内では、貿易や投資の増大への期待を寄せる一方で、輸送時間の短縮により素通りされることへの懸念が根強い。とはいえ、近年、経済的にこれらの国との関係強化を進めているラオスにとって、道路インフラの整備を遅らせることは現実的な選択肢ではない。短縮される輸送時間のデメリットを抑えながら、有効活用の方法を模索することが、現実的な政策課題の1つになるう。

本章は、ラオス政府やADB、日本等の関連事業が進行している東西経済回廊、特に第2メコン国際橋の期待される効果を中心に東西経済回廊のインパクトを検証する。

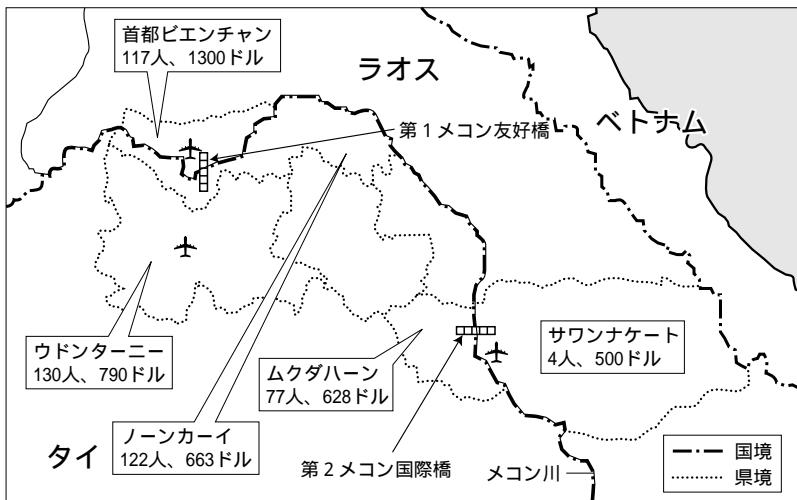
第1節 第1メコン友好橋による波及効果

2006年12月20日に完成し、ラオスのサワンナケートとタイのムクダハーンを結ぶ第2メコン国際橋の期待される効果を検討するうえで、1994年4月8日にラオスの首都ビエンチャンとタイのノンカーイとの間で開通した第1メコン友好橋がもたらした様々な変化の検証は、有用であろう。以下では、第1メコン友好橋の開通が直接および間接的にもたらした主な変化をみることにする。

1. 投資・貿易・観光業の拡大

ラオスに対する外国直接投資額、外国との貿易総額、そしてラオスを訪れる

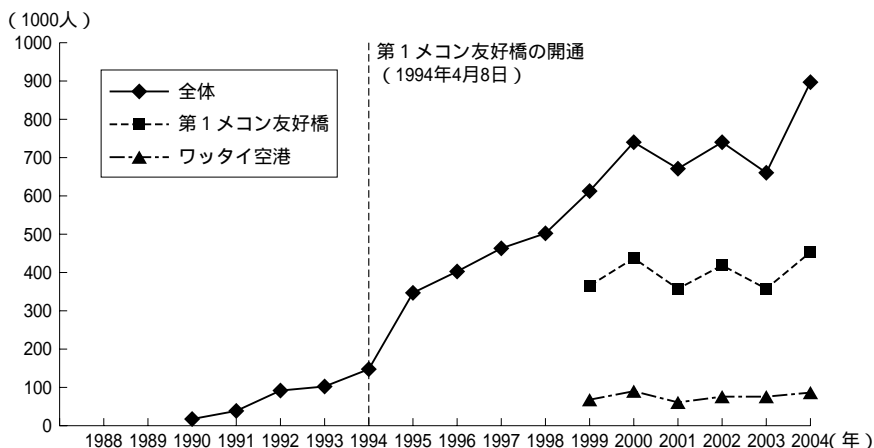
図1 第1メコン友好橋と第2メコン国際橋



- (注) 1) 県都名の下の数値は、人口密度(1km²当たり)と1人あたりGRDP。
 2) ラオスの人口密度、1人あたりGRDPは、2005年度(10月1日から9月30日)、タイの人口密度は2005年、1人あたりGRDPは、2003年の数字。
 (出所) 1) 首都ビエンチャンの人口、面積は首都計画投資課、1人あたりGRDPはラオス通信(KPL)。
 2) サワンナケート県の人口、面積、1人あたりGRDPは、県計画投資課。
 3) ノンカイ、ウドンターニー、ムクダハーン県の人口密度、1人あたりGRDPは、内務省、地方管理局。

外国人観光客数のうち、公式統計で橋の効果として大幅な増加が確認できたのは、外国人観光客数である。図2で示されているように、ラオスを訪れる外国人観光客（タイ人を含む）は、橋が完成した翌年の1995年に137.0%も急増している。他方、橋が開通した年の前年の1993年の外国人観光客数は約10万人であるが、この数字はラオスとタイとの間の飛行機が提供できる年間の総座席数とほぼ同じ数に相当する⁽¹⁾。一方、図2からわかるように、第1メコン友好橋を通じた1999年から2002年までの出入国者数が、常に外国人観光客総数の5割を超えており、また、その増分が国全体の外国人観光客の増分とほぼ一致している。無論、近年の外国人観光客の増加には、入国ポイントが合計13ヵ所まで増えたことも少なからず影響しているものと思われる。しかし、第1メコン友好橋が、ラオスの出入国者数に大きな影響を及ぼしたことは、表1からも確認できる。表より、2001年から2003年においても、入国については、上述のように第1メコン友好橋経由が常に、5割を超えており、入国する外国人の増加に橋が与える影響が窺える。一方、出国については、第1メコン友好橋経由の出国が、2001年、2002年でそれぞれ92.2%（約120万人）、90.5%（約70万人）、そして、SARSの流行により、出国者数が急減する2003年も66.3%

図2 ラオスを訪れる外国人観光客数



(注) ラオス側の統計のため、外国人とはタイ人を含む。

(出所) 国家観光局統計をもとに筆者作成。

表1 主要出入国ポイント・形式別出入国者数

	(単位：人)			
	2000	2001	2002	2003
ワットタイ国際空港	91,782	61,461	77,600	72,224
第1メコン友好橋	434,615	355,192	417,320	357,038
サワンナケート	92,096	100,115	75,461	33,023
その他	114,443	157,055	165,281	174,076
合計	733,936	673,823	735,662	636,361
(うち通行証利用)			(377,210)	(346,443)
第1メコン友好橋経由のラオス人出国者数		1,204,885	702,323	395,666
(うち通行証利用)		(1,167,446)	(646,248)	(242,186)
その他		102,586	73,871	200,906
合計		1,307,471	776,194	596,572

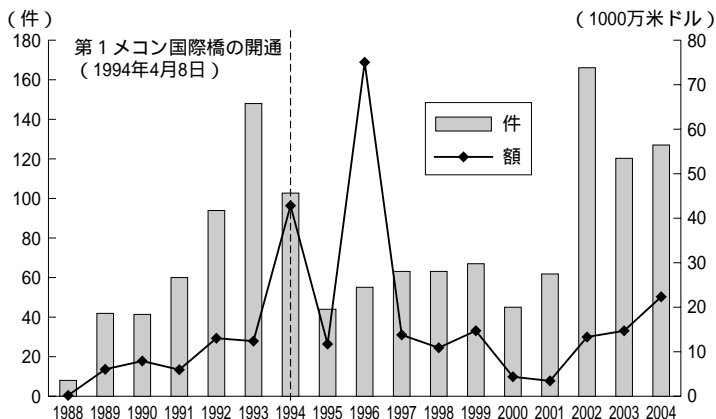
(出所) 国家観光局の統計に基づく。

(約40万人)となっている。このうち、買い物客と推定される通行証により出国したラオス人の割合は、同期間で、89.3% (約117万人) 83.3% (約65万人) として、40.6% (約24万人) となっており、橋の完成とそれに合わせ導入された通行証制度が、ラオス人の出国者数に与える影響がみてとれる。

アンケート結果からアジアの人気渡航先として、上位に入ることも多く、町全体が世界遺産に登録されているルアンプラバンの観光客数が伸び悩んでいる⁽²⁾のとは対照的に、観光資源がほとんどないとされる首都ビエンチャンに入る外国人観光客数が増加していることから、アクセスの良し悪しの影響がかなり大きいようである。この点からも、ラオスの観光業がこれまで拡大を続け、1991年に1万人余りしかなかった外国人観光客が2006年に100万人を突破できた主因の1つが、第1メコン友好橋の開通であることに異論はなからう。

次に、外国直接投資に対する効果をみてみたい。図3は、橋の完成と無関係と思われる水力発電事業を除いた外国直接投資の認可件数と事業総額を示したものであり、次のような特徴がみてとれる。まず、件数については、外国直接投資が初めて認められた1988年から2004年までの平均が約77件に対し、橋が完成するまでの3年間の平均は、約115件であり、第1メコン国際橋の完成に向けた3年間は、外国直接投資の申請が集中する期間の1つであることが確認できる。次に、認可額については、橋が完成開通した年の約4.3億ドルも、1988年から2004年の平均である約1.6億ドルを大きく上回り、衛星打ち上げや

図3 対ラオスFDI認可件数・事業総額



(注) 水力発電部門を除く。
(出所) 計画投資委員会の統計に基づく。

通信事業の大型案件が集中する1996年に次ぐ規模となっている。これらのデータは、ラオス全体に対するものであるが、その多くはビエンチャンに立地したものと考えられる。というのも、1988年から2004年までの第2の都市であるサワンナケートの平均認可件数と事業総額は、約4件と約2900万ドルに過ぎない。これまで、ビエンチャンに立地している外国、特にタイ企業と取引のある製造業者が圧倒的に多いことから、他の地方とのインフラ整備の違いを考慮しても、橋の効果は否定できないであろう。このように橋の開通に向けて、外国直接投資が増加することが観測され、これは橋の開通を見込んだ投資として位置づけられる。

貿易に関しては、第1メコン友好橋を通じた貿易データのうち、筆者の利用可能なものが2005年の1月から4月のものであることから、橋の開通効果をここから見出すことは難しい(表2)。しかし、国境通行証を通じて橋をわたるタイ人とラオス人の数が増えたなかで、こうした人々が対岸にわたり買い物などをしてきた場合の個人の輸出入のうち、ラオス人の個人輸入がいかにか大きいのかは、表2の通行人数と通行車台数をみれば大方推測のつく話である。表2の輸出の「個人」と輸入の「小口」に該当する数字は、正規に登録された輸出入業者ではない小規模な業者ないしは個人による輸出入額を意味し、個人の

輸出入はこの分類に計上される。このうち、「小口」に該当する輸入は、3月を除けばパーツ建て輸入の過半数を占めている。しかも、これらの数字も相当過小評価されているといわれる。実際のところ、国境周辺住民の日用雑貨、消費財、建材などの対岸での買い物は、通関手続きを経ない、または避けて個人の携帯品として輸入されている場合が多い。加えて、一定の輸出入税が支払われている場合でも、正規に登録した輸出入事業者ではないことから、税関との税額の交渉等が行われ、税関職員がそれらを輸出入統計に算入しない場合が多

表2 第1メコン友好橋経由輸出入及び人・通行状況(2005年)

	(単位:米ドル/パーツ)			
	1月	2月	3月	4月
輸出(ドル建て)	1,377,255	856,313	1,076,457	1,204,539
木材、木製品	471,212	369,759	923,751	1,002,428
手工芸品	268,290	296,128	80,242	145,478
縫製	569,502	38,021	7,320	11,430
農産品	54,382	142,101	55,524	31,181
その他	13,869	10,304	9,620	14,022
個人(*)	1,895	638	3,050	24,777
輸入(パーツ建て)	5,042,572	5,133,765	41,343,954	6,586,427
小口(*)	3,651,068	3,560,474	3,555,555	3,867,290
免税品	106,690	240,130	237,850	186,006
縫製	145,969	98,550	160,449	217,877
臨時	659,450	811,500	37,352,850	1,702,660
国際機関	31,000	98,000	0	0
展示品	448,395	325,111	37,250	612,594
輸入(ドル建て)	5,830,815	8,850,042	7,545,106	12,549,190
プロジェクト	2,171	5,934	0	723,970
石油、ガス	5,751,607	8,813,077	7,177,624	11,787,640
滑油の原料	0	0	23,568	0
外国直接投資	0	28,286	3,601	37,580
国際機関	0	2,270	0	0
行政機関	72,096	0	340,313	0
展示品	4,941	475	0	0
通行人数(人)	179,284	202,438	204,336	213,474
通行車台数(台)	14,631	8,294	22,819	20,536

(出所) 友好橋商工業室週間報告書をもとに筆者集計。

いともいわれている。

実際、表2の1月から4月までの「小口」(約1463万パーツ)の輸入と「個人」(約122万パーツ)の輸出合計金額(約1585万パーツ)を、同期間の通行者数(約80万人)の半数で割り、1人1回橋を往復する際の平均個人輸出入額を求めると(通行者数の統計は、往來の利用延べ者数になっているため)、橋を渡る人の輸出入額は、平均1回40パーツ(1パーツ=3.6円で約144円)に過ぎない。これは、公共交通機関を利用した最も安価な交通費よりも安く、橋を利用する人の大多数がラオス人の買い物客であることを考えると、明らかに少ない⁽³⁾。

国境から車で5分、そして、約1時間のウドンターニー県にある大型デパートが看板などをラオス語併記にするほどラオス人の買い物客が大勢来店しており、貴重な外貨の流出を恐れ、規制をかけるべきとの意見がラオス当局の一部から出たほどである。当局のある概算によると、実際の「小口」と「個人」の総額は、少なくとも10倍以上となっているといわれる。なお、ラオス人がタイで購入したサービスは、輸入統計には表れていない。また、2階建ての大型バスで頻繁にタイからラオスを訪れるタイ人が、価格の違いにより頻繁に購入する外国産ウィスキーや格安の中国産ワイン、電化製品も、輸出の「個人」に該当することを考えれば、表2の数字は明らかに実際よりは小さい。

このほかの友好橋を経由した貿易の特徴として、輸入ではラオスが100%輸入に依存している石油の割合が圧倒的に多い。また、輸入統計の数字がパーツ建てとドル建てで別々に集計されているなど、タイとの取引の大きさが窺われる。輸出では、木材、手工芸品および原料を輸入して完成品に加工した衣料品の割合が大きい。電力や金をはじめとする鉱物資源などの輸出が別ルートで行われるため、橋を通して行われた2005年の最初の4ヵ月の輸出額(約451万ドル)は、当年の総輸出額(約5.53億ドル)の約0.8%にとどまる。輸入についても、橋経由の2005年の最初の4ヵ月の輸入(約362万ドル)が同年の総輸入(約8.82億ドル)の約4.1%となっている。このため輸出入とも前述のように、個人による輸出入が過小評価されているため橋を経由した貿易の統計については、輸出入とも過少評価の可能性が高い。

このように、貿易全体に対する橋の効果を計るには、より詳細な検討が必要となるが、往來の人数の多さや頻度から統計に表現されない携帯品としての個人輸出入の部分は、飛躍的に大きくなっていることは明らかであろう。

2. 着実に進行する两岸の統合

周辺地域や他のASEAN諸国との経済統合をめざしているラオスにとって、橋の効果として取り上げなければならないことは、橋の開通後、两岸の様々な分野の統合が進行したことである。経済的には、上述のように、少なくとも実態としては、投資、観光、貿易での拡大がみられる。しかし、次に挙げるように、その他の分野でも、統合が着実に進行している。

第1に、情報の統合が挙げられる。例えば、メディア分野での広告における統合が進んでいる。近年、首都ビエンチャンでは、タイの業者がラオス人向けの広告に両国のメディアを利用する動きが拡大している。同様に、ラオスの業者が、タイのメディアを利用する動きもみられる。これらの情報の統合は、いわば本来意図されない国境を越えた電波が利用されているに過ぎないが、正式な統合を促進する動きもある。例えば、2005年より、ラオスとタイの国境県、具体的には、ボケオ＝チェンラーイ、首都ビエンチャン＝ノンカーイ、サワンナケート＝ムクダハーン、チャンパーサック＝ウボンラーチャターニー間で、ラジオ番組共同制作（Twin Radio）事業が実施されている。この事業は、両国のラジオ局の共同制作番組を双方の電波で放送するというものであるが、これまでの成果を受け、今後他の国境沿い地域にも拡大することになっている⁽⁴⁾。

第2に、サービス市場の統合である。これは、個人が日常的に対岸のサービスを購入するという意味で、橋の効果として、上述した観光と異なるものである。具体的には、対岸のレストラン、映画館、コンサート会場から空港のようなサービス施設等を日常、またはそれに近い形で利用することを指している。

飲食店、娯楽施設、空港以外に、衣服の仕立て業や車の修理業等においても統合が進み、两岸の業者が两岸の住民にサービスを提供し、統一されつつある市場で競争しているのである。また、制度が不明瞭か規制し難いことから、統合が進むものもある。例えば、国境を越える損害・医療・生命保険や医療サービスそのものが挙げられる。ラオスでは、保険サービスが1つの国有企業と外国企業との合弁会社に独占権が与えられているにもかかわらず、首都ビエンチャンに住む外国企業、NGO関係者、富裕層の間ではタイ保険業者の保険への加入が増えている。タイ側の病院の救急車は、電話1本で首都ビエンチャンまで患者を迎えに来るほか、サービスの質が低いとされるラオスの病院を避け、高度の技術を必要としない病気の治療や出産でもタイ側の病院を利用する傾向



写真1 タイ側の国道沿いのラオス語広告看板
〔2006年9月3日筆者撮影〕

が広がっている。

サービス分野で、言及すべきものとして、空港および携帯電話サービスがある。国際空港である首都ビエンチャンにあるワットタイ空港よりも、地域の主要ハブ空港であるバンコクへの便数がより多いウドンターニー空港を利用する首都ビエンチャン在住のラオス人、外国人が多い。利用者数の増加に伴い、ウドンターニー空港は、国際空港に格上げされ、2007年初めから直行の国際線が運行される予定である⁽⁵⁾。携帯電話サービスについては、制度や管理の不備が利用されているともいえなくもないが、現在、兩岸の数キロ地点まで双方の携帯電話が利用可能な状況である⁽⁶⁾。これに伴い、タイの携帯電話のプリペイド・カードがラオスの首都ビエンチャンと第2メコン国際橋が開通したサウンナケートでも購入・使用が可能である。

このように、ヒトが移動し、消費するサービス業においても、統合が着実に進行している。また、制度の構築の遅れが目立っており、上述のように、規模の経済からビジネス活動全般でタイにプラスに働くケースが多い。ラオス政府にとっては、橋の効果としてのこの統合効果を考慮し、対策を講じる必要がある。

そして、最後は、広い意味での文化的な統合である。兩岸は、そもそも歴史的に言語と文化を共有している。伝統行事はもとより多くの共通した祭が催されている。橋の開通により、これらの文化的なイベントにおけるヒトの往来は、

より一層活発化している。このように接触する機会が増えることによる文化的な影響は、文化そのものを変化させる大きな力をもっていると思われる。文化的な影響を総合的に論じることは、この章の範囲を越えるため、言語に対する影響に限定し、言及することにする。まず、ラオス人に対するタイ語（タイ王国の標準語）の影響については、外国人観光客に接する機会の多いレストラン、ホテル等で、タイ語で接客する機会が増えている。一般人、特に若者のラオス語、タイ語の混用には、長年外国に生活し、ラオス語を母国語とする筆者も困惑する場面が多い。一方、タイ側の住民ほとんどは、日常的にはラオス語に近い、タイの「東北弁」を使用するが、正式な場や書き言葉にはタイ語を使用している。ところが、橋が開通してからは、大きな百貨店の看板はもとより幹線道路の広告にもラオス語標記がみられる。また、いわゆる「ビエンチャン弁」でラオス人客に接客する店員も珍しくなくなっている。

3. 橋の開通により前進する様々な改革

最後に、第1メコン友好橋の効果として特筆したいことは、橋の開通により直接的、または間接的に改革、改善がみられたことである。例えば、直接的なものとしては、日帰りのラオス人、タイ人の観光客の飛躍的な増加を可能にした国境通行証制度の導入である。これは、隣接する両国の県民が3日までの入国滞在（通常は、隣接する相手国の県までだが、ビエンチャンとノンカーイの場合、さらに隣接する他県までの通行が認められている）を可能にするものである⁽⁷⁾。もちろん、通行証は橋の開通後に導入された制度であるが、最近通行人の入力の手間が省けるバー・コード・システムが試験導入され、手続き時間短縮のための努力が続けられている。

また、トラックの相互乗り入れ合意がなされる前から、タイのトラックに限り、ビエンチャン側の工場まで入国が認められたのは、ラオス側で縫製工場を運営しているタイ人経営者の要請に応えた部分が大きいといわれる。迅速な輸出を可能にする税関職員の時間外の現場での検査等も同様であろう⁽⁸⁾。第1メコン友好橋のラオス側における出入国手続きも1994年当初に比べ、大きく短縮された。このような改善の要請には、外からの要請だけではなく、出入国手続きの迅速さについては、タイ側にわたり、所要時間の違いを実感したラオス人から指摘ないしは進言されたものもある。このように、橋の開通で外との

接触機会が増えたことによる様々な制度改善は、第1メコン友好橋の歓迎すべき大きな効果の1つであろう。

第2節 第2メコン国際橋完成で何が変わるか

橋が完成し、そして、開通したのは、2006年12月20日と間もないことから、ここで述べる波及効果は、期待・推測の域を出ないが、確実なことは、ラオスのサワンナケートとタイのムクダハーン間の輸送に必要な時間が大幅に短縮され、より多くの荷物を運ぶことが可能になることである。

これによりどのような変化が起きるのかを検証するため、まず、第1節で第1メコン友好橋の波及効果を取り上げた。ここでは、橋の完成により変わるラオスのサワンナケートとタイのムクダハーン間の輸送の現状、橋の完成を期待し、橋の完成前から起こりつつある変化、橋の有効活用を目的として推進されている事業や構想、そして、第1メコン友好橋との違い、または競合関係を検証することで、可能な範囲で第2メコン国際橋の完成がもたらす変化のシナリオを提示することとしたい。

1. サワンナケート＝ムクダハーン間の輸送の現状

橋の開通の効果を検証するうえで、橋が未開通であった時期の輸送のあり方を明らかにすることは、最低限必要であろう。橋の開通前のサワンナケート＝ムクダハーン間の輸送は、旅客用と貨物用とで異なっていた。旅客用は、一度に数十人（写真2は約70人）が乗れる屋根付きの船が、1日6往復運航されていた。運賃は、片道で1人1300キープ、または50パーツ（1パーツ3.6円で約180円）であるが、2000パーツ（1パーツ3.6円で約7200円）で船をチャーターすることも可能である。チャーター便は、急病人が出るときなどに利用されていたようであるが、出入国管理事務所が開いている時間外では、運用が不安定であったとのことである⁽⁹⁾。乾季では、浅瀬に乗り上げないよう遠回りのルートを取らざるを得ないことから、30分以上かかることもある。

貨物用については、一度にトラックが数台（写真3は6～7台）運搬可能な屋根のない鉄製の筏^{いかだ}が利用され、乗せるスペースがなくなれば出発する形で運

行されている。40フィート・コンテナを積載のトラックも運搬可能で、トラックの大きさにはほぼ制限がない状況ではあるが、出発時間と便数が、天候を含め様々な外的要因に左右され、1日に出荷できる回数に制約があるとサワナケートで活動中の縫製工場担当者は話していた。

このように、旅客用フェリーの定員を100人、片道の所要時間を30分とし、フル稼動した場合の運搬可能な人数は2400人である。トラックに関しては、1回に乗せられる台数を10台でフル稼動にした場合は、240台である。しかし、



写真2 サワナケート=ムクダハーン間の旅客用フェリー
〔2006年7月27日石田正美撮影〕



写真3 サワナケート=ムクダハーン間の車両運搬用フェリー
〔2006年7月28日筆者撮影〕

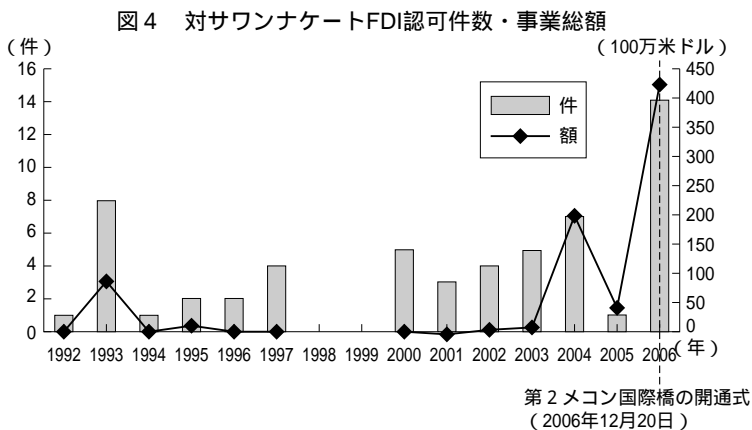
天候、ヒト・モノの利用時間帯に違いが当然あることから、上記フル稼働を想定した数字の達成はきわめて困難と考えられる。橋の開通により、国境を越えるのに必要な移動時間が短縮・安定的になるに加え、利用したい時に利用できる利便性の向上により、国境を越えるヒト、モノの数の増加はほぼ確実といえる。

2. 橋の開通を見込んでの変化

第1メコン友好橋と同様、完成に近づくにつれ、橋の完成を見込んで多くの変化が現れ始めている。それらのうち、主要なものいくつかを取り上げることにする。

(1) 急増した外国直接投資の認可額

橋の完成を見込んだものとして、現在サワンナケートで最も明確に現れている変化は、県当局および中央政府が2006年に認可した外国直接投資の事業総額である。認可ベースのため、実際に実施されるとは限らないが、2006年の8月までに認可された外国直接投資の事業総額は、既に1992年から2005年までの累積額を上回っている。この投資認可申請の急増は、1994年に開通した第1メコン友好橋の状況に似ており、今後の地域経済の発展状況が良好な場合、橋の開通を確認した後も投資が増える可能性を含んでいる。



(出所) サワンナケート件計画投資課。

今年サワンナケート県で認可された投資のほとんどは、農林部門に集中し、ラオス政府が橋の有効利用策の1つとして整備の構想を打ち出しているサワン・セノー経済特別区外となっている。そのため、経済特別区に限定した外国直接投資に対する恩典が再考されている⁽¹⁰⁾。

認可額が多いものとして、3億5000万米ドルのユーカリ植林・製パルプ事業、2500万米ドルのカジノ事業、そして2250万米ドルのサトウキビ植林・製糖事業がある。短期的な点から、ラオスにおける第2メコン国際橋、または東西回廊がラオスにとって有効に活用されるかどうかは、これらの投資が実際に実施されるかどうかで変わってくるであろう。

(2) 拡大する資源関連の投資

ラオス区間の東西回廊のセポーン郡にある金鉱は、ラオスで初めて商業ベースの稼動に成功した事業である。これは、豪州の資源中堅企業による外国直接投資によるものであり、必要な資金、技術、販路を外資側が提供する代わりに、ラオス政府は採掘権を供与し、利益の一部が得られる事業である⁽¹¹⁾。2003年から豪州向けに金を輸出し始めたが、付加価値の高い金は空輸で輸出される。しかし、最近同企業は、大規模な設備投資を実施し、付加価値が比較的低いことから、空輸が難しいとされる銅の本格的な生産を始めた。同企業の幹部によると、現在陸路で周辺国の顧客に運んでいるが、橋の開通でタイ向けの輸出が格段に便利になることを期待しているという。この点からも、橋の存在が今後増えると予想される付加価値の比較的低い銅の資源開発投資の判断材料の1つとなった可能性が高い。

3. 進行中の事業、構想

(1) シングル・ストップ通関の段階的な導入

GMSのシングル・ストップ通関が、2005年6月30日より、ラオスのサワンナケート県とベトナムのクアンチ省の国境であるデンサワン＝ラオバオにおいて、パイロット事業としてスタートした。試験導入は、当面第1と第2フェーズ⁽¹²⁾に分けられ、現行している第1フェーズでは、商品の検査業務のみを、輸出国の税関職員が輸入国側において共同で実施する。しかし、申告手続きは、輸出入ともにこれまでと同様、それぞれの国の窓口で行う。第2フェーズでは、

輸入国側で双方の税関職員が常住する事務所を設け、1ヵ所で輸出入手続きが行える方式を採用する予定である。近く実施が予定されている第2フェーズに向け、両国の職員が駐在する事務所の建設は、ベトナム側ですでに完了したが、2キロ離れた地点にあるラオス側については、建設がまだ始まっていない(2006年8月現在)。

第1フェーズの試験導入で、みえてきた問題点は、主に次の2点である。第1に、検査で不正が発覚した場合の裁判権がどの国に属するかの問題である。現在、ラオスとベトナムが結んだ協定によれば、不正行為がどの国の法律に反するかで裁判権が決まることになっているが、双方の法律に抵触した場合の扱いがまだ不明瞭である。これは、それぞれの国でシングル・ストップ通関の窓口を設置する方式を導入する場合において、どのように他国の領土で業務を遂行する税関職員の権限を確保するかの問題であり、同方式の導入の成功を左右する大きな課題といえよう。第2に、第1フェーズでは、双方の申請書類の方式が統一されておらず、このままでは、申請の物理的な場所が1ヵ所になっても、申請の手間があまり少なくなれないという問題がある。これは、シングル・ストップ通関の方式として採用可能なものとはいえ、本来の目的である通関業務の迅速化がまだ十分にはかられているとはいえない。

(2) サワン・セノー経済特別区構想

ラオス政府は、東西回廊、特に第2メコン国際橋の完成によって、かつてラオスの業者が仲介していたタイとベトナムの貿易を、両国が直接行うことに強い懸念をもっている。サワン・セノー経済特別区構想は、このいわゆる「素通り」をされないために考え出された策の1つである。

経済特別区整備の準備・実施機関として、サワン・セノー経済特別区機構(SEZA)が、2003年9月29日付けの首相令148号によって、設置された。これまで、JICAやタイ工業団地公社(IEAT)の支援で、初期的かつ社会・環境に対する影響調査が終了している。現在は、ようやく収容予定地の住民との交渉が始まった段階で、具体的な整備に入る前段階にある。サワン・セノー経済特別区の予定地は、JICAの支援で実施した調査により提案されたサイトA、B、C、DのうちのサイトA(サワン)とサイトB(セノー)となっている。サイトAのサワンとサイトBのセノーは、それぞれ、ラオス側の第2メコン国際橋付近

と、国内を南北に走る国道13号線がビエンチャン方面からみて東西経済回路である国道9号線と重なる交差点にある。

予定地の住民の移転に関する補償については、現金のみか、一部の現金と代替住宅地、農民の場合耕地+農作物の案が検討された。最近、統括機関である首相府は、現金補償額が最も低い(約1億2000万米ドル)第3の案に同意したが、開発・運営を受託する業者が住民補償費用を負担するというのが、今の経済特別区機構の方針である。経済特別区機構によると、現在、外国直接投資の現地法人1社および在外の外国企業が開発受託に強い意向を示しており、審査に苦慮しているという。一方、最近認可した投資案件がそもそも経済特区に入ることのできない農林分野であることを考慮し、経済特区の予定地をサイトA、Bに限定しない案が当局によって検討されている。

(3) サワナケート空港共同利用構想

もう1つ進行している橋の有効利用措置として提案されているものが、サワナケート空港の共同利用である。これは、ラオス側にある空港を改修し、国際空港に格上げするとともに、タイの国内便にも利用してもらうものである。現在対岸のムクダハーンに、空港が整備されていないため、国境周辺のタイの住民にとって、もっとも近い空港は、200キロ以上離れている隣接県にある空港である。これに対して、ラオス側の空港は、国境から2キロの地点にあり、大きな時間の短縮が可能となる。

サワナケート空港は軍用空港として1950年代に建設された後、1990年代末からフランス政府等の支援で数回の改修、拡張工事が実施されてきた。しかし、莫大な資金で拡張工事を実施した後、2003年10月のラオ航空の定期便運行停止により、ほぼ閉鎖状態に追い込まれた経緯がある。ラオ航空の100%以上となる運賃の値上げが国道13号線南部区間改修工事の完成に重なり、陸路による旅客輸送と比べた航空輸送の競争力が急激に低下したことが大きいといえ、多額な資金を有効活用するには、綿密な計画と多くの関係機関の協力体制が必要であることが浮き彫りにされた⁽¹³⁾。

4. 第1メコン友好橋との違い・競合

橋そのものの機能については、第1メコン友好橋が鉄道も兼ねた橋となる点

について、第2メコン国際橋とは異なるものの、それ以外の大きな違いはあまり考えられない。そこで、ここでは、それぞれがつなぐ兩岸の違いをみていくこととしたい。タイ側のノンカーイ県、ムクダハーン県については、空港のない、タイの地方でも比較的規模が小さく、発展が遅れている地域である。タイの首都バンコクからの距離やアクセスにも、第1メコン友好橋の近くまで鉄道が通っている以外、タイ側の両県の状況には大差がないといえる。それに比べるとラオス側には、大きな違いがある。橋が完成した後の効果の違いが生まれる要因となる可能性があるものとして、第1に所得の違いが挙げられる。首都ピエンチャンの平均所得が、既に1000米ドル⁽¹⁴⁾を超えたのに対し、サワンナケートは、まだその約半分の500米ドル台にとどまっている。第2に、総人口においては、サワンナケート県が首都ピエンチャンより若干多いものの、面積がピエンチャンの10倍に上ることから、人口密度に大きな差が存在している。この2つのことから、橋完成後の人の流れに違いが出てくる可能性が高いと推測される。多くのラオス人がタイ側で買い物に出かけるピエンチャンに比べ、サワンナケートに起きる変化がどのようになるのかが大変興味深い。

次に、主要産業が、首都ピエンチャンとサワンナケートとも農業であることに違いはないが、伝統的にタイとベトナムの貿易を中継してきたサワンナケートと違い、首都ピエンチャンは、貿易の中継地としての歴史がほとんどない。これにより、橋の活用のあり方に違いが出てくる可能性もあろう。

首都ピエンチャンとの競合については、まず両県とも製造業を中心とする外国直接投資の誘致を掲げていることから、この点で競合関係は避けられない。現在、ラオス国内での外資の工場が、ピエンチャンに集中しており、また新規進出を考えている日系企業の間でも、首都ピエンチャンを検討しているところが少なくない。これらの企業にとって、インフラ整備がより進み、受け入れ先として、比較の実績のある首都の方がより魅力的であることが原因と考えられるが、この点でサワンナケートにとって、より一層の努力が今後必要になろう。

次に中継貿易地としての機能については、首都ピエンチャンとサワンナケートの間であるポリカムサイ県を通る国道8号線の改修が進んでいることにより、第1メコン友好橋のタイとベトナムの貿易を中継する役割が拡大している。ラオスとタイをつなぐことが第1の目的である第1メコン友好橋に対し、有効活用の方法として第2メコン国際橋が想定しているもっとも大きなものの1つ

が、タイとベトナムの貿易を中継することであるため、この点における第1メコン国際橋との競合は、第2メコン国際橋の効果を左右することになる。

おわりに

ラオス経済の中心地である3つの平野（ピエンチャン、サワンナケート、チャンパーサク）は、いずれもメコン川に面するか、それを挟む形となっている。これまで交通網の整備の遅れたことを主な要因として、これらの平野、特にサワンナケート、チャンパーサクと首都ピエンチャン以北は、ラオス国内で分割された市場として存在していた。その根拠として、国内を南北に走る13号線が完成するまでは、首都ピエンチャンとサワンナケート間の移動に2～3日を要した。現在5、6時間にまで大幅に時間が短縮されたものの、経済的にはメコン川を挟む対岸とのつながりの方が依然として強い。例として、国内でコメ生産量が自給できるようになったにもかかわらず、コメ生産地のサワンナケート、チャンパーサクから北部に運搬できないため、北部の米不足が解消されない状態が長い間続いていた。また、首都ピエンチャン近くで生産されるラオス・セメントは、首都周辺ではタイのセメント企業と競争できる状況であるにもかかわらず、輸送コストの高さから、現在でもサワンナケートのセメントはタイからの輸入に依存している。

このように、これまで対岸を隔てたラオスとタイ東北部との結びつきは、文化・言語のほか、交易をはじめとする経済活動に関しても、伝統的に強い。メコン川に面するラオスの県はこれまで、輸送に様々な制約があるなかで、伝統国境（船着場）を通してタイから輸入される様々な消費財に依存している。つまり、経済的にメコン川沿いでは、川を挟む東西方向の結びつきが南北方向の結びつきより強い。第1メコン友好橋も、第2メコン国際橋もこうした傾向を強めると予想される。事実、第1メコン友好橋では、それが証明されている。

もちろん、この強くなる結びつきは、ラオス経済、産業にとってプラスなものもあれば、マイナスなものもあろう。プラスの効果の例としては、第1メコン友好橋の完成後の国内の様々な制度の改革が進んだことや人の移動が容易になったことが挙げられるが、マイナスの効果の例としては首都ピエンチャンの

大型小売の発展が妨げられたことが挙げられよう。

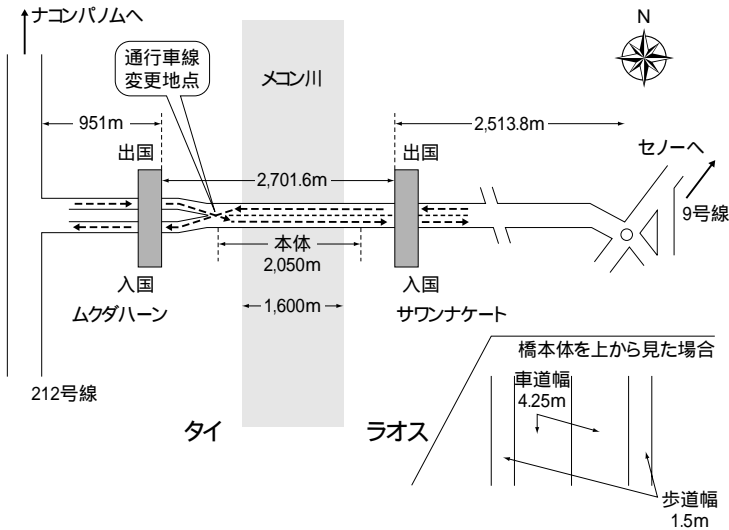
しかし、経済統合やそれに伴う競争の激化は逆戻りのできないものとなっている。そのため、ラオスにとっての橋の効果を高めるには、統合するそれぞれの国に必要なように、ラオスにも自らの比較優位が最大限活かされる総合的な政策の策定および実施が必要となろう。第2メコン国際橋がもたらす変化は、ラオス側の状況の違いから、第1メコン友好橋の場合との違いが予想されるが、これらは直に明らかになるだろう。それがどのようなものにしる、ラオス当局の継続的な対応なしでは、ラオスにとっての第2メコン国際橋の有効活用は難しいといっても過言ではない。

【コラム 東西回廊を結ぶ、第2メコン国際橋】

本書の表紙に掲載されている第2メコン国際橋について簡単に報告しておきたい。東西経済回廊を完成させるうえで、難関の1つであった第2メコン国際橋は、建設に向けた調査が、2002年末から13ヵ月間にわたり行われた。第1メコン友好橋の約1.8倍となる長さ2050mの橋本体は、川幅が約1600mの地点のメコン川に建設された。建設工事は、2003年12月3日に着工され、2006年12月2日に竣工した。同工事は、橋本体とそれぞれのボーダー・コントロールまでの計2701.6mの区間、ラオス側のボーダー・コントロールから国道9号線までの約2513.8mのアクセス道路、そして、タイ側のボーダー・コントロールから国道212号線までの約951mのアクセス道路の3つの部分からなっている。は、ラオスとタイが共同で発注し、と は、それぞれが単独で発注した。橋本体は、片側4.25mの2車線と両サイドに1.5mの歩道がある構造となっているおり、第1メコン国際橋とほぼ同じ幅だが、中央に単線の鉄道建設が再開された第1メコン友好橋に対し、第2メコン国際橋は、鉄道を想定した設計になっていない。建設資金については、国際協力銀行（JBIC）がラオス政府とタイ政府のそれぞれに供与した40億1100万円と40億7900万円の円借款が当てられた。第2メコン国際橋の開通により、交通量が開通前の1日約200台から翌年に約700台、そして2027年までに5000台以上になるとJBICは予測しており、タイ、ラオス、ベトナム間の物流に大きく貢献すると期待されている。

ラオスとミャンマーの間で、メコン国際橋を建設する予定がまだないため、今のところ、計画中のものを含め、メコン国際橋は、すべてラオスとタイとの間のもとなっている。現在、第1と第2の間となるラオスのタケークとタイのナ

第2メコン国際橋の概略図



コンパノムとの間、またはラオス北部のファイサイとタイのチェンコンを結ぶ橋の建設に向けて、話し合いが行われているが、中国政府がラオス負担分の工費の支援を表明した後の方が第3メコン国際橋になる公算である（第2章参照）。

ラオスとタイとの間に国際橋を架ける場合、常に様々な話し合いが必要といわれる。その1つが開通式の日程である。2006年12月20日に行われた開通式典は、ラオス人民民主共和国の成立記念日である12月2日を主張したラオス側とは別の日を希望したタイ側が、妥協し最終的に決まったものといわれている。また、どこで通行車線の変更をするか、つまりクロス・ポイントをどこに設けるかを巡っても話し合いが行われた。これは、同じインドシナ半島にありながら、フランスに支配され、ラオス、カンボジア、ベトナムが右側通行であるに対し、どちらかというイギリスの影響が強かったタイは左側通行となっているからである。現在、第1メコン友好橋ではラオス側で、そして、第2メコン国際橋では、図のように、タイ側でクロスしているが、第3メコン国際橋がどうなるかも興味深い。

最後に、第2メコン国際橋の建設に携わった日本、フィリピン、タイ、ラオス人のコンサルタント、技師、建設労働者が建設中の事故に見舞われ、20人の方々が、死傷、行方不明になられたが、対岸の地域住民、両国の経済ひいては地

域の経済発展に多く寄与すると期待される偉業が忘れられることはないだろう。
(ケオラ・スックニラン)

【注】

- (1) 時期によって便数の増減があるようであるが、通常、ラオスの首都ビエンチャンとタイの首都バンコクを結ぶ便数は、ラオス国営航空とタイ国際航空が運航する1日2便であった。ただし現在は、2006年末にタイ航空が1日2便に増便したため、1日3便となっている。
- (2) 2006年12月現在で、ルアンプラバンへはタイの首都バンコク、チェンマイ、そして、ベトナムの首都ハノイからの直行便がある。
- (3) 2006年9月現在で、首都ビエンチャン＝ノンカーイおよびウドンターニーの直行バスは、ともに1日6便が運行され、それぞれ片道の運賃が55、80パーツ(1パーツ3.6円で約198、288円)となっている。また、ビエンチャン市内の中心部からラオス側の橋まで国内バスを利用した場合、片道5000キープ(1キープ、0.01円で約50円)となるが、橋の両側を結ぶシャトル・バス代の約10パーツとタイ側の橋から目的地までの交通費(この場合通常は、「トゥクトゥク」という三輪車になる)は含まれない。これに、国境を越えるための諸手数料(身分証明書として通行証、またはパスポートの利用で異なる)が必要となる。
- (4) ボイス・オブ・アメリカ(VOA) 2006年9月20日付けのラオス語放送に基づく。
- (5) シンガポールとウドンターニー間を、シンガポールを拠点にしているTiger Airが2007年1月9日より運航を開始している(http://booking.tigerairways.com/about/news_2006.php)。なお、シンガポール航空の子会社であるシルクエアが運航していたシンガポール・ビエンチャン便は、アジア通貨危機直後から運休のままになっている。
- (6) 首都ビエンチャンの場合、2006年9月現在で、メコン川から数キロ奥に入った地点までタイの携帯電話の利用が可能であった。サウンナケートの場合、1キロ弱の地点までしか利用が可能ではなかった。タイ側については、ノンカーイ県の数キロ奥までラオスの携帯の利用が可能であった。
- (7) 橋で発行される臨時通行証は1日まで、手帳タイプの数次利用の通行証は、3日間までである。
- (8) 以上、Adidasの製品を委託加工している現地企業のタイ人経営者のインタビューに基づく(2001～2002年)。
- (9) ラオスの場合、職員が事務所不在の場合でも、緊急の場合、自宅等に尋ねれば対応してくれるケースもあった。橋が完成する以前から、緊急の場合、設備の整

っているタイ側の病院を利用するラオス人がサワンナケート、首都ビエンチャンでも一般にみられる。首都ビエンチャンの場合、タイ側の病院の救急車がビエンチャン市内まで出動している。

- (10) 2006年8月29日サワン・セノー経済特別区機構 (SEZA) に対する面談記録に基づく。
- (11) 2006年中にラオス政府が事業の過去の支出の10%を配当から払い込むことで事業の10%の株を取得することになっている (<http://www.oxiana.com.au/LaosOverview.asp> を参照)。
- (12) シングル・ストップ通関実現のための段階的な導入は、4フェーズから成り、最終的にはヒトの出入国の窓口も一本化されることとなる。
- (13) 2006年8月に現地でのサワンナケート空港管理当局の面談記録に基づく。
- (14) LNA (Lao News Agency) の2006年11月17日付けの電子版によると、首都ビエンチャンの年間1人当たり平均所得は、1200万キープ (約1200米ドル) を達成したという。

【参考文献】

< 日本語文献 >

天川直子編 [2006] 『後発ASEAN諸国の工業化』、アジア経済研究所。

天川直子・山田紀彦編 [2005] 『ラオス 一党支配体制化の市場経済化』、アジア経済研究所。

石田正美編 [2005] 『メコン地域開発 残された東アジアのフロンティア』、アジア経済研究所。

ケオラ・スックニラン [2006] 「ラオス 南北・東西経済回廊のインパクト」(『アジア研ワールド・トレンド』、No.134 (2006.11)、アジア経済研究所、pp.12-16)。

< 外国語文献 >

Bank of the Lao P.D.R. [1993] *Annual Report*, Bank of the Lao P.D.R.

[1996] *Annual Report*, Bank of the Lao P.D.R.

[2002] *Annual Report*, Bank of the Lao P.D.R.

[2004] *Annual Report*, Bank of the Lao P.D.R.

Monique Kromhof [1994] *Socio-Economic Effects of the Garment Industry in Lao P.D.R.*, United Nations Development Program.

National Tourism Authority of Lao P.D.R. [2003] *2002 Statistical Report on Tourism in Laos*, Statistics Planning and Cooperation Division, National Tourism Authority of

Lao P.D.R,

[2004] *2002 Statistical Report on Tourism in Laos*, Statistics Planning and Cooperation Division, National Tourism Authority of Lao P.D.R.

< ラオス語文献 >

首都ピエンチャン商業課友好橋商業室『週間報告書』、首都ピエンチャン商業課友好橋商業室、2005年1月1日から4月30日まで。

首都ピエンチャン友好橋国境『友好橋週間情況報告書』、友好橋国境、2005年1月3日から4月24日まで。

< ウェブサイト >

ADB, Key Indicators : <http://adb.org/Economics/>

ラオス商工業省 : <http://www.moc.gov.la/>

ラオス政府観光局、日本語サイト : <http://www.lao.jp/visa.html>

Oxiana Limited, ラオス事業 : <http://www.oxiana.com.au/LaosOverview.asp>