

## 第 5 章

### 東西経済回廊

ーラオバオ＝デンサワン国境ゲートー

白石 昌也



#### はじめに

インドシナ半島は長年の間、戦乱と対立の渦中に置かれてきた。したがって、国境地帯は治安、国防の最前線であり、戦略的補給ルートの要衝ではあっても、経済交流のための結節点とはみなされてこなかった。国境ゲートはしばしば閉鎖され、もしくは地元住民が日常生活の必要のために往来することが細々と黙認されるに過ぎなかった。

国境地帯、とりわけ主要な国境ゲートに新たな脚光が当たり始めたのは、1991年のカンボア和平協定成立と中越関係修復以後である。とりわけ近年になって、大メコン圏(GMS)経済協力プログラムの枠組みのなかでハード面での越境交通インフラが整い始め、さらには越境交通協定(CBTA)に基づくソフト面での体制作りが着手されるに伴って、越境経済活動が急速に活性化しつつある。また、国境ゲート周辺に経済特別区を設置し、新たなビジネス・チャンスを開拓する動きも本格化している。

GMS経済協力プログラムにおいて旗艦(flagship)プロジェクトのひとつとして位置づけられる東西経済回廊は、GMS経済回廊のなかでも最も早く交通インフラの整備が進み、同回廊上のベトナム・ラオス国境ゲートのあるラオバオ＝デンサワン国境ゲートでは、CBTAに基づくシングル・ストップ制度が、ほかに先駆けて試行的に導入された。さらに、ベトナム

中国

タイ

カンボジア

国境  
州・県境

182

とラオスの国境周辺一帯には、特別なステータスをもつ経済特別区を設けることが両国間で合意され、すでに（とりわけベトナムのラオバオ側では）企業の進出も始まっている。これらの試みは、二国間に長年培われてきた党・国家両レベルでの信頼関係に基づくものであり、また両国の友好関係を象徴する事業ともなっている。

本章においては、最近のベトナム・ラオス関係を概観した後（第1節）、ラオバオ＝デンサワン国境ゲートにおける越境交流の現状（第2節）、そしてラオバオ＝デンサワンの国境経済特別区の現状（第3節）について検討を加え、「おわりに」においてそれらの課題と展望を指摘することとしたい。

## 第1節 概観：ベトナムの視点から

### 1. 国境線と国境ゲート

ベトナムとラオスは2067kmの国境線を共有している。ラオスとの国境を有するベトナムの地方省は、ディエンビエン、ソンラー、タインホア、ゲアン、ハティン、クアンビン、クアンチ、トゥアティエンフエ、クアンナム、コントゥムの10省である（図2）。

ベトナム・ラオスの国境地帯は、ベトナム戦争期にはホーチミン・ルートと呼ばれた解放勢力側の戦略的補給ルートとして米軍機の攻撃目標となり、あるいは米軍、サイゴン政権軍と北ベトナム正規軍、南ベトナム解放軍やパテート・ラオ軍の間の激戦地となった。さらに、カンボジア紛争期には、ラオス向けの必需品やソ連支援物資が、北部ベトナムのヴィン港から国道8号線を経て、もしくは中部ベトナムのダナン港から国道9号線を経てラオスに搬送された。

ベトナムとラオスとの間で国境協定が成立したのは、カンボジア紛争期の1977年である。そして、具体的な画定作業も1984年に終了し、2008年初めには最後の国境標識が設置された。ベトナムと中国との協定締結が

1999 年（国境画定作業は 2008 年末完了）、ベトナムとカンボジアとの最終的な協定成立が 2005 年（国境画定作業は継続中）であったのに比べて、ベトナムとラオスの間での国境画定は早い時期に完了している<sup>(1)</sup>。これは、両国の緊密な関係を反映するものである。

以上の国境線に沿って、ベトナムとラオスの間に設定されている国際級国境ゲートは 7 ヵ所、国家級ゲートは 6 ヵ所である（第 3 章表 1 および表 2）。ラオスは内陸国であるため、ベトナムとラオスの交易や人的往来は、主要都市間の航空路を除けば、残りは陸路で国境ゲートや国境ポイント（そして非合法的な間道）を通じてなされることとなる。

## 2. ベトナム・ラオスの関係

ベトナムとラオスは長年来、党と国家の両レベルで友好的な関係を維持してきた。とりわけカンボジア紛争期には、近隣諸国と敵対し国際的に孤立したこともあって、両国間の「同志的な関係」ないし「特別な関係」は、政治、軍事、経済など多方面に及んだ。カンボジア和平の成立や両国の東南アジア諸国連合（ASEAN）加盟以降も、ラオスの党・政府幹部に対する政治研修、ラオスからの留学生受け入れ、ラオスへの小規模な政府開発援助（ODA）供与や投資などを通じて、ベトナムはラオスとの友好関係を継続している（古田[2006：131-133]）。

両国の貿易関係については、第 3 章表 4 をみると、1990 年代半ば以降、ベトナム側の出超から入超へと変化していることがわかる。ラオスからの木材や鉱産物（石膏、銅など）の対ベトナム輸出が増加しているからであろう。ただし、その規模は 2007 年時点でも 2 億米ドル程度に留まっている。

次にベトナムが受け取った外国直接投資については、第 3 章表 5 の通り、ベトナムが認可したラオスからの投資案件は、1988 ～ 2007 年の累計で 9 件、金額的にも 4870 万米ドル（登記資本額）であって、微々たるものである。他方、ベトナムからの対外投資については、第 3 章表 6 にみる通り、同国にとってラオスは最も重要な対象国となっている。すなわち、ベトナムが投資している 26 ヵ国・地域のなかで、ラオスは件数、登記資本額、

ベトナム側法定資本額のすべての項目において他を圧倒している。法定資本額でみれば、総額 12 億 6000 万米ドルのうち 66% に当たる 8 億 3000 万米ドルが対ラオス投資である。

## 第2節 ラオバオ＝デンサワン国境ゲート

### 1. 概観

東西経済回廊のベトナムからタイまでの区間は、中部ベトナムの主要海港ダナンを東側の海の玄関とし、ダナンからグエン王朝旧都のフエを経て、ベトナム国道 1 号線を海岸線に沿って北上し、ドンハー（クアンチ省都）で国道 9 号線に入り、ラオバオ＝デンサワン国境ゲートを抜けてラオス領の国道 9 号線を西進し、中部ラオス最大の都市サワンナケート県でメコン本流を越えて、ムクダーハーンでタイに入る（図 1 参照）。東西経済回廊のベトナム～ラオス間の交通インフラは、アジア開発銀行（ADB）に加えて日本政府の積極的な支援もあって、GMS 経済回廊のなかで最も早く整備された<sup>(2)</sup>。とりわけ、サワンナケート＝ムクダーハーン間の第 2 メコン友好橋の完成によって同ルート上の最大のボトル・ネックが解消され、ヒトとモノ、車の往来が格段に容易となった。

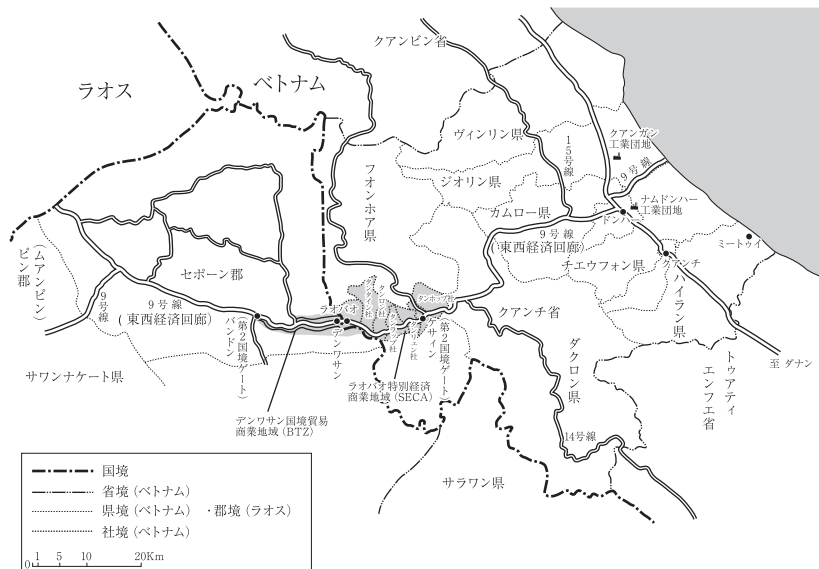
ラオバオ＝デンサワン国境は、ベトナムとラオスとの間の最も重要な国際級国境ゲートである。国道 9 号線の東の起点ドンハー（すなわちベトナム国道 1 号 A 線との T 字路）から西に約 80km、標高 250m の山岳部に位置する。東西経済回廊のラオス・タイ国境ゲートであるサワンナケート＝ムクダーハーンまでは 240km、太平洋側の海の玄関ダナン港までは 260km である<sup>(3)</sup>。

第 2 節に後述するように、ベトナム側では国境ゲートのあるラオバオから 25km 東進したケサイン地区まで、またラオス側ではデンサワンから 20km 西進したバンドン（ドン村）までが経済特別区に指定されており、地域全体が保税扱いとなっている。このため、ラオバオとデンサワンに第

1 国境ゲート（ゲート A）が、ケサインとバンドンに第 2 国境ゲート（ゲート B）がそれぞれ設けられている（図 2 参照）。

第 1 国境ゲートでは相手国との輸出入貨物を検査し、第 2 国境ゲートでは経済特別区と自国領内の間を出入りする商品を検査する。例えば、経済特別区で生産、加工する場合、第 1 国境ゲートを経て相手国側から輸入される原材料は無税扱いとなり、他方第 2 国境ゲートから自国領域側へと搬出される製品については、第三国への輸出ならば無税扱い、国内市場向けならば所定の輸入税が課されることとなる。国境ゲートに勤務する職員数（辺境防衛、税関、公安、検疫要員）は、ベトナム側の場合、第 1 国境ゲートに約 70 人、第 2 国境ゲートに 15 人である。ラオバオとデンサワンの第 1 国境ゲートでは、GMS-CBTA に基づくシングル・ストップ検査が試行されており、現在はその第 2 段階に入っている（第 3 項に後述）。

図 2 ラオバン・デンサワン国境



（出所）ベトナムの省レベルの地図，ラオスの郡レベルの地図をもとに作成。

## 2. 越境経済活動

ベトナム側の資料に基づく、ラオパオ国境ゲートの2002年から2007年までの輸出入額、出入国車両数、出入国者数は表1の通りである。

輸出入額と出入国者数は2004年前後から顕著に増大し始め、さらに後者については2007年に飛躍的な増加がみられる。それぞれ、2004年2月に国道9号線ラオス領における最後の工事区間で改良・拡幅が完了したこと、および2006年12月に第2メコン友好橋が竣工したことが<sup>(4)</sup>、大きく作用していると思われる。

以上の2指標に比べて、車両の越境頻度はほぼ横ばいである。他方、ラオス領内の車両交通量については、セノーにおける計測によれば(表2)、とりわけ貨物車両が拡大しつつある<sup>(5)</sup>。タイとの国境に近いセノー地点での趨勢から推して、ベトナムと国境を接するデンサワン周辺においても、

**表1** ラオパオ国境ゲートにおける輸出入額、出入国車両数、出入国者数

	輸出入額 (米ドル)	出入国車両 (台数)	出入国者 (延べ人数)
2002年	21,531,199	33,511	84,047
2003年	29,287,016	45,138	104,966
2004年	46,302,796	58,088	135,225
2005年	68,000,000	51,461	143,048
2006年	136,188,281	51,815	183,567
2007年	148,503,140	55,544	273,872

(出所) ラオパオ国境ゲート管理事務所資料(2008年9月)。

**表2** ラオス領内国道9号線交通量

(単位: 台/日)

	2001/02年	2002/03年	2003/04年	2004/05年	2005/06年	2006/07年	2010年予測
物資輸送交通	254	565	598	662	972	1,262	4,860
旅客交通	240	256	268	281	310	336	1,550
合計	494	821	866	943	1,282	1,598	6,410

(注) セノー郊外重量ステーションでの調査結果。

(出所) ラオス公共事業運輸省道路局資料に基づく。(日本) 外務省「ラオス第2次国道9号 改修計画」からの再引用。

国道9号線の交通量は増大傾向にあると考えられる。にもかかわらず、ラオス・ベトナム間の越境車両が横ばいであるとすれば、1車両当りの運搬貨物や旅客が増大したのか、あるいは国境ゲート手前で貨物や乗客をいったん下ろし、貨物は簡便な運搬手段（自転車、リアカー、オートバイなど）で、乗客は徒歩で越境するケースが増えたことを意味しているというべきであろう。

出入国者、出入国車両の国籍に関しては、ラオス側国境ゲートによって提供された、任意の1日における通行量が参考になる（表3）。これによれば、圧倒的に多いのは車両、人間ともにベトナム国籍である。これは、越境経済活動が主としてベトナム人によって担われていることを示唆している。また、タイ国籍者も相対的にかなりの数となっているが、これは主

**表3** ある1日のデンサワン国境ゲート通過者数（2008年）  
（単位：人）

	出国	入国
ラオス人	17 (2)	69 (19)
ベトナム人	257 (78)	288 (68)
タイ人	64 (9)	4 (2)
その他	12 (7)	4 (2)
合計	350 (96)	365 (91)

（注）カッコ内は女性の人数。

ある1日のデンサワン国境ゲート通過車両数（2008年）  
（単位：台）

		出国	入国
ラオス車両	小型	6	7
	バス	8	4
	トラック	1	1
ベトナム車両	小型	1	4
	バス	1	1
	トラック	25	34
タイ車両	小型	16	
	バス		
	トラック	1	1
総計		59	52

（出所）デンサワン国境ゲート事務所でのヒアリング（2008年9月8日）。



として観光もしくはビジネス目的の越境者であろう<sup>(6)</sup>。また、ADB 報告に引用されている統計資料によれば、ベトナムからラオスへと越境する車両、人間の数と、ラオスからベトナムへと越境する車両、人間の数は、ほぼ等しい（表4）。

ラオバオ＝デンサワンにおける越境貿易の主要品目に関して、ラオス人専門家グループによる現地調査によれば、2002/03年時点でベトナムからラオスへの最大の輸出品はニンニクであって、貿易総額の5割以上を占めている。取引を担うのは大小規模の輸出入業者および個人的な小商人の双方である。ラオスに輸入されたニンニクの一部は同国内で消費されるが、大半はタイ側に、もっぱら個人的な小商人によって「非合法チャネル」を通じて再輸出される。タイ政府がニンニクの輸入に対して高い税金を課しているからである。同じ調査によれば、ベトナムからはまた廉価な衣料品が、主に小商人によって「正規、非正規の双方のチャネル」を通じて搬入される。それらはサワンナケートとセノーの市場や農村市場において販売されると同時に、一部がタイに再輸出されている（Leebouapao et.al.[2006: 93-97]）

2008年9月時点での筆者のヒアリングによれば、ベトナムからラオス側への輸出品として、依然ニンニクは重要である。ニンニクは合法的にラオスに輸入され、また正規に再輸出の手続きをした後に、タイ側に非合法に搬出される<sup>(7)</sup>。その他、ベトナムからラオスを経てタイ側に再輸出される商品として重要なのは衣料品である。衣料品がタイへ再輸出される場合、ラオスでの（税金や手数料の）徴収額はラオス国内消費用に比べて半額となる。ベトナムからラオス側に輸出される主要なものとして、さらに日用

表4 ラオバオ＝デンサワン国境ゲートの出入国車両数、出入国者数

	ベトナム→ ラオス車両数	ラオス→ ベトナム車両数	ベトナム→ ラオス人数	ラオス→ ベトナム人数
2005年6月～ 2007年5月 (2年間分)	49,802	48,414	173,836	181,700

（出所）ADB [2007].

消費財（プラスチック製品など）や農水産物などがある。また、最近ではラオス国内の建築ブームを反映して、建設資材も増えている。ベトナムが外国から輸入しラオスに再輸出するものとして重要なのは、ガソリンなどである。

他方、ラオスからベトナムへの輸出品として最も多いのは石膏、次いで木材、林産物、セポーン鉱山で産出する銅などである。タイからラオスを経てベトナム側に再輸出されるものには、家電製品や果物（バナナ、ジャック・フルーツ、竜眼など）などがある。ラオスの輸出入会社のほとんどは、タイ製品をベトナムに輸出する業務に従事している。果物などの一部は、ベトナムからさらに中国へと再輸出される。

その他、タイからラオスに生きた動物（牛、水牛）がトラックで正規ルートを通じて搬入され、ラオスからは徒歩でベトナム側へ非合法ルート（国道9号線から1 km 程外れた山道がいくつか存在する）を通じて搬出されるケースがみられる。これは、ベトナムの缶詰工場で原料の需要が急増しており、国内供給のみでは不足する事態に対応するものである<sup>(8)</sup>。

国境貿易には、正規の輸出入として扱われる「正額貿易」以外に、「小額貿易」がある。これは、国境周辺住民の日常的な要求に対応するものであって、一定金額以内であれば免税扱いとなる。「非正規貿易」ではあるが、「非合法貿易」ではない。ベトナム側の税関でのヒアリングによれば、ラオスのセポーン郡とベトナムのフオンホア県の住民に対しては、1日1人当たり200万ドンまでの持ち込みを無税とし、それ以上については課税する。例えば、ラオスの国境周辺農民が自分の生産物を持ち込んでベトナム側で販売する場合でも、上記金額以内であれば無税扱いとなる<sup>(9)</sup>。

他方、ラオス側の税関では、国境をまたいで親戚関係をもつ少数民族が多いという事情などに配慮して、ベトナム側で購入して持ち帰る者に対して、その金額の多寡にかかわらず原則的に徴税しない。ラオスで生産した農林産物をベトナム側に売りに行く場合でも、同様である。ただし、専門の商売人と認められる場合には、課税対象となる。サワンナケート県から車で来て越境し、ベトナム側で買い物をするケースでも、自家消費用か転売目的かによって、課税の可否を判断する<sup>(10)</sup>。

次に、車両の出入国については、必要な書類（車検、トランジット書類、両国の保険証など）が整っていれば、簡単に通過できる。ラオスとベトナムの車両はトラック・パスポートがあれば、相手国領内のどこへも行くことができる。他方、タイ・ナンバーの車をはじめとする右ハンドル車に関して、ラオスでは運転可能だが、ベトナムでは原則的に禁止されていた<sup>(11)</sup>。しかし、2009年6月11日からは、右ハンドル車も東西経済回廊の海への出口であるダナンまで走行可能となった（第2章参照）。

出入国者の取り扱いについて、ベトナム側国境ゲートの担当者によれば、従来はパスポート、国境通行証以外に、国境身分証明書が存在した。しかし、国境身分証明書の制度は、公安省の指示（国境居民に関する規定）により2008年末をもって廃止されることとなった<sup>(12)</sup>。

国境通行証（レッセパセ）には数次の通行証と1次の臨時通行証がある。数次の通行証は親戚訪問、観光、労働などのために、1次の臨時通行証は公務などの場合に、公安当局によって発行される。ベトナム人の場合は、クアンチ省民のみではなく、ラオスと国境を接する他省の住民にも適用される（換言すれば、国境通行証を所持するベトナム人は、ラオス領内の隣接国境地帯のみならず、他県へも旅行することが可能である<sup>(13)</sup>）。他方、ラオス人の場合、国境に接する住民がベトナム側の隣接する地方に立ち入ることのみが認められており（最大限7日間まで）、さらに他省を訪れたければ、ベトナム側公安当局の許可を得なければならない<sup>(14)</sup>（この点は、以下のラオス側の説明と若干食い違っている）。

ラオス側国境ゲートの担当者によれば、現在通用しているのは、パスポートと国境通行証であり、後者には1次の臨時通行証と数次の通行証の2種類がある。1次の臨時通行証（A4サイズの紙）は、サワンナケート県の住民に発給される（県公安当局発行、手数料1000キープ）。ベトナム領内に7日間滞在でき、さらに1回の滞在延長ができる。数次の通行証（パスポート・サイズで薄緑色の表紙）は有効期間1～2年間、県外の住民でも取得可能である（手数料5米ドル）。ベトナム領内に15日間滞在でき、かつベトナム領内のどこへでも行くことができる。

デンサワン国境ゲートの通行料は平日ならば徴収せず、週末のみ5000

キープ徴収する。業務時間は通常午前7時から午後7時までである（週末も同じ）。時間外の業務に対しては、通過車両とヒトの双方から（特別の）手数料を徴収する。動物検疫については、書類を点検した後、1匹ずつ検査をする<sup>(15)</sup>。

### 3. シングル・ストップの実施状況

越境交通協定（CBTA）シングル・ストップ制度は、同議定書1で示されている16カ所の国際級ゲートのうち、5つのパイロット地点で先行実施されることとなっている（第2章参照）。ラオバオ＝デンサワンについては、2005年3月にベトナムとラオスの両国政府間で覚書（MoU）が締結された。二国間の当初合意によれば、制度の実施は次の4段階に沿って進む。

第1段階は、輸入国側の共同検査場（CCA）で税関の共同検査を実施する段階である。例えば、トラックがベトナム側からラオス側へと通過する場合、まずベトナム側の国境ゲートで税関、検疫、出国の書類手続きをして越境し、ラオス側国境ゲートで税関、検疫、入国の書類手続きを行い、さらに必要に応じて、ラオス側のCCAでラオス、ベトナム両国の税関職員が立ち会う貨物検査を受けることになる。これを実施するためには、国境ゲートの双方にCCAおよび関連設備が備わっており、かつ税関職員がCCAでの実地検査のために相互に立ち入ることが前提となる。

第2段階は、以上に加えて輸入国側のCCAで検疫の共同検査をも実施する段階である。すなわち、トラックはまずベトナム側の国境ゲートで税関、検疫、出国の書類手続きをして越境し、ラオス側国境ゲートで税関、検疫、入国の書類手続きを行い、さらに必要に応じて、ラオス側のCCAでラオス、ベトナム両国の税関職員および検疫担当者が立ち会う貨物検査を受けることになる。これを実施するためには、税関職員とともに検疫担当者も相互に立ち入ることが前提となる。

第3段階は、以上に加えて、税関と検疫の書類手続きも共通化（輸入国側で実施）する段階である。トラックはベトナム側の国境ゲートで出国の

書類手続きをして越境し、ラオス側国境ゲートで税関、検疫、入国の書類手続きを行い、さらに必要に応じて、ラオス側のCCAでラオス、ベトナム両国の税関職員および検疫担当者が立ち会う貨物検査を受けることになる。つまり、この段階になって初めて、ベトナム側の国境ゲートでの税関、検疫関係の書類手続きがなくなり、出国手続きのみとなる。これの実施には、税関職員と検疫担当者が相互に常駐すること（そして彼らのための控え室もしくは執務室を設けること）が必須となる。

第4段階は、以上に加えて、出入国の書類手続きも入国側で一括処理する段階である。すなわち、トラックはベトナム国境ゲートを素通りして越境し、ラオス側国境ゲートで税関、検疫、出入国の書類手続きを一括して行い、さらに必要に応じて、ラオス側のCCAでラオス、ベトナム両国の税関職員および検疫担当者が立ち会う共同検査を受ける。つまり、この段階でシングル・ストップおよびシングル・ウィンドーの体制が完成する。この段階に至るためには、税関職員、検疫担当者のみならず出入国担当官の相互常駐が前提となる。

なお、その後の二国間協議によって、以上の第2段階と第3段階は統合されることとなった。したがって、政府レベルの合意としては、制度の実施は実質的に3段階を経て進むこととなった（多田羅[2006: 63-68], ADB[2007]）。

2005年3月の二国間覚書に基づいて、第1段階の実施が同年6月から開始されたが、ADBの調査報告によれば2007年5月までの2年間で実施された（試行的な）共同税関検査は、ラオス側で342台分（金額585万米ドル）、ベトナム側で399台分（金額2866万米ドル）の積載貨物であった。同期間の通過車両の総数は、同報告に記載の数値（表4参照）によれば、ベトナムからラオスへ4万9802台、ラオスからベトナムへ4万8414台であったとされるから、検査率はそれぞれ0.7%、0.8%となる。

この試行的実施で明らかとなったメリットは、次の通りである。車両の通過に要する時間が短縮された（ベトナムに入国する場合の所要時間は貨物車両が60分、それ以外の車両が15分となった）。両国税関に対する「外圧」<sup>(16)</sup>が、規則や手続きを見直すきっかけとなっている。両国税関間の

協力関係（とりわけ業務分担、経験や情報の共有など）が拡大し、改善された。その結果として、（税などの）徴収漏れのリスクが減少し、また汚職の機会が大幅に減少した。

他方、明確となった困難や課題は、以下の通りである。二国間で法規の枠組みが食い違っている。ラオス側でのリスク管理プロセスが欠如している。ラオス側の CCA は暫定的なものであり、かつ貧弱である。国境手続き・検査に関わる当局（agencies）の数がベトナム側で 4 機関であるのに対して、ラオス側では 14 機関もあるために、足並みが揃っていない（ADB [2007]）。

2008 年 9 月時点での筆者のヒアリングによれば、シングル・ストップの試験の実施は、前年から第 2 段階に入っている。ただし、担当者は相手国の国境ゲートに常駐しているのではなく、必要に応じて出張し共同検査に立ち会う。事実、筆者の観察によれば、ベトナム側国境ゲートにラオス職員のための控え室が準備されていたが、室内には誰もいなかった。

また、ラオス側では、これからデンサワンの第 1 国境ゲートに正規の共同検査場（CCA）を建設する予定であって、貨物検査用の X 線車（車体はボルボ、X 線機材は中国製）も第 1 国境ゲートに常置する場所がないために、バンドンの第 2 国境ゲートに暫定的に置いてある。他方、ベトナム側のラオパオ（第 1 国境ゲート）には、いくつかの倉庫とその周囲に駐車スペースを有する CCA がすでに建設されており、またその敷地内に X 線車やコンテナ起重機も設置されていた。しかし、国境ゲート責任者の話では、既存の CCA はスペース的にまだ十分ではないとのことであった。

また、通関手続きに関して、ベトナム側では紙で提出された書類を、税関職員がコンピュータに入力する方法を取っているが、その電子情報をラオス側で閲覧できる態勢にはなっていない。総じて、ベトナム側とラオス側とでは、設備や機材が不揃いなこともあり、効率的で円滑なシングル・ストップ化を本格的に実施するうえでの障害となっている。さらに、ラオス側では既存の国境ゲート施設にベトナム側担当者を収容するスペースがなく、施設の拡充が必要である（そのための支援を ADB に申請中）<sup>(17)</sup>。

ところで、シングル・ストップ制度に関する以上のようなベトナム・ラ

オス間での試行は、CBTA でもともと想定されていたプロセスとは食い違っている。後者によれば、第2段階が税関書類の共通化、第3段階が検疫書類の輸入国側での共同検査と書類の共通化となっていたはずである（第2章参照）。ところが、現実の両国間合意では、第2段階と第3段階の内容が変更されている。その背景として考えられるのは、税関にしても検疫にしても共同検査の実施が比較的容易であるのに対して、書類の共通化は難しいことである。

事実、ラオバオ＝デンサワンでのシングル・ストップ制度の進捗状況は、両国間合意の第2段階（税関、検疫の共同検査）に留まっており、まだ第3段階（税関、検疫の書類手続きの共通化）へと入ることができないでいる。原因は、ベトナムとラオスの保健省や農業省の間での意見の不一致が解消されていないからである。つまり、シングル・ストップ制度は、両国政府間の合意にもかかわらず、第2段階と第3段階が同時実施されておらず、かつ手続き書類の共通化などの問題で第3段階への展開が遅延していることになる。ちなみに、第3段階に至れば、車両通過に必要な時間は、現行の3分の1か、それ以下に短縮される見込みである<sup>(18)</sup>。

先程引用したADBの報告書はさらに、ベトナム、ラオス両国担当者の意見を集約して、シングル・ストップ実現のための前提条件として、①両国の安定した政治システム、②両国間の友好関係、③ADBからの援助と支援、④ビジネスとヒトの移動を円滑化することの利益に関する理解の共有、⑤双方のCCA間の地理的近接性、を挙げている（ADB[2007]）。以上のうち、①と②は確保されている。事実、デンサワン側の責任者は次のように強調する。ラオス・ベトナム国境は両国間の特別な関係を反映して、連携や協力が円滑であり、その点ラオス・タイ国境とは状況が異なっている。しかし、それだけではシングル・ストップ化の進展には十分ではない。法規や手続き面でのすり合わせ、施設・機材の新設や拡充、そして担当職員の実訓練など問題は多岐にわたっており、その多くはADBをはじめとするドナーからの、より一層の財政的、技術的援助を必要とするものである。



### 第3節 国境経済区

#### 1. ラオバオ特別経済・商業地域（SECA）

##### (1) SECA 設置の経緯

ラオバオはもともとパコー、ヴァンキエウといった少数民族が居住する地域であったが、ベトナム戦争が終了した1975年以降、クアンチ省チエウフォン県の住民が入植して新経済区を開拓し始めた。しかし、それ以降10年以上にわたって、へんぴな地方として留まっていた<sup>(19)</sup>。

ラオバオとデンサワンに特別な経済区を設置しようとする考えは、ベトナム共産党とラオス人民革命党の両党間で1992年頃から協議され始めた<sup>(20)</sup>。ベトナム側にあつては、中越関係の進展をきっかけとして主に北部山岳地帯を対象として1996年に着手された国境ゲート経済区（BEZ）の実験的設立（第3章参照）とは異なる文脈で、しかもそれに先行する形で、ラオバオ＝デンサワンの経済特別区計画が着想されたわけである。1992年という時期は、前年末のカンボジア和平協定の成立、そしてソ連邦の最終的解体によって、ベトナムとラオスを取り巻く国際情勢と地域情勢が根本的に変化した時期に当たっている。それに伴って両国の関係も、臨戦体制下における戦略的側面に重点を置く「特別な関係」から、平時における経済面を重視した「特別な関係」へと方向転換する時代的要請（古田[2006: 131-133]）に直面しつつあった。

しかし、政策面での具体化は、中越国境での経済区の試行的実施よりかなり遅れ、GMS協力の枠組みにおいて、東西経済回廊の形成に注目が集まり始めた1990年代末になってからのことである。すなわち、ベトナム側で1998年11月12日付けの首相決定第219号によって「ラオバオ商業・経済奨励・発展区」の設立が認可された<sup>(21)</sup>。他方、ラオス側ではさらに遅れて、2002年3月25日付けで首相令第25号が発出されている（後述）。

その後、ベトナム共産党は2004年8月16日付けで政治局決議第39号を発出し、「2010年までの中部ベトナムの北半地域および中部ベトナムの沿岸地域における経済・社会発展と国防・治安保障の方向性」を提示した。



これを受けて中央政府は2005年5月20日付けで首相決定第113号を定め、当該地域の経済・社会発展を促進し、国内の交通・流通における架け橋としての役割を発揮させ、あわせて社会的安定、国防・治安保障、生態環境保全に資するために、インフラ投資などを強化する政策を提示した<sup>(22)</sup>。すなわち、発展が顕著なホーチミン市を中心とする南部やハノイを中心とする北部に比べて、相対的に立ち遅れている中部の発展に弾みをつけることによって、国土全体の均衡的発展を維持しようとする共産党の意思が、中央政府レベルの政策に反映された。

そのような趨勢のなかで、中央政府はラオバオに対して2005年1月12日付けで首相決定第11号を発出した。これに伴って、従来の首相決定第219号は廃止された<sup>(23)</sup>。新たな根拠法令である首相決定第11号は<sup>(24)</sup>、経済区の名称を現在の「ラオバオ特別経済・商業区」(SECA)に改め、また様々な追加的な特典を付与した。全国の国境ゲート経済区(BEZ)のなかで「特別」という名称を冠するのは、ラオバオのみである(第3章表10)。新たに付与された特典としては、①進出企業の企業所得税の減免期間の延長、②土地リース代の免除期間の延長、③4000万米ドル以下の外国投資案件に対する認可権の付与、④貿易関係手続きの現地化などである。なお、同決定の前文は、「2001年12月25日付け政府組織法、および1996～2000年のベトナム・ラオス経済・文化・科学・技術協定に従い、商業省とクアンチ省人民委員会の提案に基づき」となっており、ラオバオSECAの設立がベトナム・ラオス間の合意に基づくものであることを明記している。

ラオバオSECAの建設、運営は、中央政府直轄の管理委員会(MB)が担っている。他の国境ゲート経済区では当該地方省の人民委員会が設立する管理委員会(MB)に管理、運営が委ねられるのに対して、ラオバオは「特別」なステータスを有しているためである。ただし、同委員会の現主任(首相により任命)はクアンチ省人民委員会副委員長(副知事)の1人であるため、実際の運営においては地方省の意向や影響力が反映されていると考えられる。

## (2) SECA 内の基礎的インフラの整備状況と今後の計画

ラオバオ SECA の基礎的インフラ建設に関しては、1998 年の発足当初から 2003 年までは、他の国境ゲート経済区と同様に、ラオバオ国境ゲートから得られる中央税収の 50%を還元する優遇策を受けた。しかし、2004 年以降はそのような全国一律の政策が廃止され、代わりに中央政府から（個別申請ベースに基づく）財政的支援が提供される形となった<sup>(25)</sup>。1998～2008 年の累計で、ラオバオが受け取った中央政府からの資金は 3200 億ドン、その他からの資金は 2800 億ドンであった。今後 2009 年から 2020 年までに、さらに中央政府から 3000 億ドン、その他から 7000 億ドンの投資を見込んでいる。国境ゲート経済区のインフラ整備は、工業生産・商業区域の整備に限定されるものではなく、SECA 域内の地方道路や電気、上水道の整備など、一般住民の便益となる事業にも拡大していく。

ラオバオ SECA の範囲は、クアンチ省フォンホア県に所属するふたつの町（ラオバオとケサイン）と周辺の 5 つの社（行政村）<sup>(26)</sup>から構成される（図 2 参照）。他の国境ゲート経済区（BEZ）と同様に（第 3 章参照）、域内に従来からの住民や農地、山林などを包含する。人口は 5 万 5000 人、そのうち少数民族はヴァンキエウ、パコーなど 5000 人である。総面積 1 万 5804ha、その全体が保税地域扱いとなる。

同 SECA のなかに新たに建設が計画されているのは、ラオバオ国境ゲート区域（60ha、第 1 国境ゲート管理施設など以外に保税倉庫、免税店、駐車場などを整備）、それに隣接する工業・商業・サービス区域（100ha）、文化公園（25ha）、さらにラオバオからケサインにかけての国道 9 号線沿いに西北工業区域（47ha）、オーオー・エコツーリズム区域（20ha）、ランヴァン観光サービス区域（65ha）、タントイン工業区域（50ha）などである<sup>(27)</sup>。

これらのうち、ラオバオ SECA にとって発展の核となる工業・商業・サービス区域（100ha）に関しては、すでに基礎的インフラ整備が終了しており、電力（2005 年に 100KV の配電ステーション完成、さらに 2007 年に 76MW の水力発電所がケサイン町域に完成）、水道（ラオバオとケサインにそれぞれ 1 件の浄水プラント、給水能力 9000m<sup>3</sup>/日）、電信施設（携帯

電話含む）などが備わっている。それ以外に、分別機能を備えたりサイクル型の廃棄物処理施設の建設を予定しており、外国政府などに支援を要請中である<sup>(28)</sup>。

### (3) SECA における貿易・投資面の優遇策

土地リース代（リース期間は70年以内）は特別割引（クアンチ省における通常水準の30%）が適用されるために、年間0.004～0.0003米ドル/m<sup>2</sup>に設定されており、しかも最初の11年間は免除される。

税制面の優遇策として、企業所得税に関しては、利益が出てから4年間は免除、その後9年間にわたって50%減、それ以降は一律10%の税率が適用される。しかも、損失が出た場合には、その翌年から5年間に限って税が還付される。ベトナムおよび外国から輸入される財・サービスに対する輸入税は免除、またSECAから外国に輸出する場合の輸出税も免除される。SECAで生産・加工された製品をベトナム国内市場に出荷する場合には、原材料・部品の外国からの輸入分のみに輸入税が課される（ただし、最初の5年間はこれも免除）。SECA内で生産、消費される財・サービス、外国およびベトナム国内からSECAに輸入される財・サービス、SECAから外国に輸出される財・サービスは、すべて付加価値税（VAT）が免除（もしくは税率0%適用）される。SECA内で消費される財・サービス、SECAから外国に輸出される財・サービスは、特別消費税（SCT）が免除される。SECA内で働く高額所得者に対する個人所得税は、50%減額される。

SECA内では海外越僑、ベトナム在住外国人、外国投資家が、分譲用もしくは賃貸用の住宅を建設することができ、また住宅を購入できる。SECA域内では右ハンドル車の運転が可能である。また、SECA内で投資、営業する組織、個人は、車両を免税で購入しラオバオに登録することができる。この登録車両は1回当たり30日間に限って、SECA外のベトナム領内を走行することができる<sup>(29)</sup>。

それ以外の優遇策として、SECAで買い物をした訪問客（内外を問わない）は、50万ドン（約30米ドル）までの免税品をベトナム国内に持ち込

める。また、ラオス原産の製品、生産物が SECA からベトナム国内に搬入される場合には、(両国政府間の合意に基づき) 輸入税が半減される (Management board of Lao Bao SECA[2008a])。

以上の諸条件を、同じクアンチ省の省都ドンハー近辺に立地するふたつの工業団地ナムドンハーおよびクアングンの事例と比較してみよう。土地リース代金は、ナムドンハーの場合 0.11 米ドル/m<sup>2</sup>、クアングンの場合 0.05 米ドル/m<sup>2</sup>であり、ラオバオ SECA の方がケタ違いに安い、いずれにせよ絶対額は僅少といえる。また、営業開始から 11 年間土地リース代金の支払いは免除となっており、この点でも SECA との条件は同等である。他方、2010 年までのインフラ使用料金が免除されると記載されているが、SECA についてこうした記載は明示されていない。

以上のように、土地リース代についてはあまり差別化がなされていないが、税制面ではラオバオ SECA の方がかなり有利な条件を得ている。すなわち、クアンチ省の一般的な工業団地の場合、企業所得税について、特別奨励業種は 15 年間 10%、優遇業種は 12 年間 15%、それ以外は 10 年間 10%の税率が適用される (一般的な税率は 28%)。損失に対する企業所得税還付については、それぞれ 9 年間、7 年間、6 年間以内の税率 50%減が認められる。輸入関税、付加価値税などについては、業種、製品によっては政府の規定に基づく減免処置を得られる (Quang Tri Industrial Zones Authority[2008])。

#### (4) SECA への投資状況

2008 年 7 月 15 日現在、ラオバオ SECA 経済区で認可を取得した、もしくは取得見込みの直接投資案件は 52 件 (うち操業中 28 件) である (表 5 参照)。国別内訳では、ベトナム系企業が 44 件 (うち操業中 25 件) と圧倒的に多く、それ以外はタイ系 3 件 (2 件)、中国系 5 件 (1 件) である。業種別内訳では、生産・加工がベトナム系 10 件 (水力発電 2 件を含む)、タイ系 3 件、中国系 2 件の合計 15 件、投資案件総数の 29%となっており、それ以外の案件は食用亀養殖 1 件を除けばすべて商業・サービス (ガソリン給油を含む)、銀行、ホテル・レストラン、輸送などである。商業施設

表5 ラオバオ SECA 進出企業 (その1) (認可ベース、2008年7月15日現在)

	案件名	出資者	国籍	投資資金 (1000万ドン)	生産物	生産能力等	設立もしくは は合意締日	備考
1	Tuynel レンガ加工工場	Bach Dang JSC	ベトナム	7,018,000	Tuynel レンガ	1,000万個/年	2000.12.15	操業中
2	精力飲料製造工場	Chaichareon Viet-Thai Co.Ltd.	タイ	40,712,000	缶入り精力飲料, ハンカチ	900万缶/年		
				8,000,000	ビン入り精力飲料	1,500万缶/年	2001.3.14	操業中
				3,000,000	ビン入り果物ジュース	300万本/年		
3	コーヒー加工工場	Duong 9 Services Coffee Co.	ベトナム	19,036,000	コーヒー		2002.10.10	操業中
4	ハオソン・ホテル	Construction no.1 Co.Ltd	ベトナム	5,467,000	ホテル, 観光サービス	24室	2005.12.31	操業中
5	ラオバオ電子技術工場	Lao Bao Electromechanical JSC	ベトナム	10,000,000	波形銅板, 電子機材	2200セット/年	2002.5.20	操業中
6	セボル・ホテル	Quang Tri Trading one member Co.Ltd	ベトナム	8,537,000	貿易, サービス	24室	2003.6.9	操業中
7	ホアビン・ホテル	Quang Tri Export-Import JSC	ベトナム	7,010,000	貿易, サービス	20室	2006.1.5	操業中
8	ラオバオ石油販売	Quang Tri Petroleum Company	ベトナム	2,400,000	ガソリン, 油, 建設資材		2002.4.4	操業中
9	クアンチ石油事務所	Quang Tri Petroleum Company	ベトナム	2,800,000	ガソリン, 油			
10	クアンチ農業農村発展銀行ラオバオ支店	Quang Tri Bank for Agriculture and Rural Development	ベトナム	2,870,000	銀行業		2001.10.23	操業中
11	フークイ石油販売	Phu Quy General Trade Co.Ltd	ベトナム	3,000,000	ガソリン, 油		2006.3.7	操業中
12	石油貯蓄, 販売	Petrolinex Trade and Transport JSC	ベトナム	1,100,000	ガソリン, 油		2004.2.18	操業中
13	ラオバオ 110kv 変電所	Electric Company No.3	ベトナム	130,000,000			2001.12.21	操業中
14	モビフォン, ビナフォン営業所	Vietnam Post and Telecommunication Corporate	ベトナム	5,500,000	通信		2004.11.19	操業中
15	ラオバオ給排水システム	Quang Tri Water Supply and Drainage Company	ベトナム	34,850,000	給水		2002.12.19	操業中
16	オートバイ・タイヤ・チューブ製造工場	Carrel Rubber (Vietnam) Co.Ltd	タイ	75,000,000	オートバイ用タイヤ, チューブ	1,350万本/年	2007.10.24	操業中
17	輸出用コーヒー加工工場	Thai Hoa-Quang Tri Co.Ltd	ベトナム	54,000,000	コーヒー豆, インタースタント コーヒー	9,000トン/年	2003.11.17	操業中
18	タイニン・ホテル	Khe Sanh Construction Co.Ltd	ベトナム	29,139,977	ホテル, レストラン	5階建て, 2つ星	2007.10.26	操業中
19	果物加工工場	Quynh Anh Export-Import JSC	ベトナム	8,094,000	チップ	300トン/年	2006.4.25	操業中
20	亀養殖場	Bao Cong Private Enterprise	ベトナム	2,500,000	食用肉, 飼育用亀		2005.12.16	操業中

(続く)

表5 ラオバオ SECA 進出企業 (その2) (認可ベース、2008年7月15日現在)

	案件名	出資者	国籍	投資資金 (1000VNドン)	生産物	生産能力等	設立もしくは は合意締日	備考
21	タンロン・ワイン醸造、瓶詰め	Nhu Mai Private Enterprise	ベトナム	285,510	タンロン印ワイン		2003.2.24	操業中
22	ラオバオ郵便・通信センター	Quang Tri Posts	ベトナム	280,000	郵便・通信サービス		2004.11.19	操業中
23	自動車サロン・部品センター	Minh Hung Co.Ltd	ベトナム	117,000,000	自動車、部品、建設資材		2005.3.18	操業中
24	中国商業ゾーン			72,000,000	貿易、サービス			第1期工事終了 (450万ドル分)
25	ラオバオ・サンホテル・リゾート	Thai Duong-Lao Bao Trade Development Co.Ltd	中国	96,000,000	ホテル、レストラン、サービス		2006.12.7	認可手続き中 (600万ドル分)
26	ラオバオ物資・旅客運送サービス			48,000,000	運送サービス			認可手続き中 (380万ドル分)
27	ASEAN スーパー・マーケット		ベトナム	34,152,000	スーパー・マーケット			建設中
28	ASEAN プラザ	Hiep Thanh-Lao Bao Investment-Development JSC	ベトナム	39,468,000	貿易センター		2007.3.17	操業中
29	ヒエップタイン貿易促進センター		ベトナム	6,371,673	貿易促進			土地賃貸手続き中
30	ヒエップタイン・ホテル		ベトナム	147,606,000	ホテル	150室		建設準備中
31	「ベトナム麗しの国」文化公園	Mai Linh JSC	ベトナム	62,000,000	サービス	4つ星	2007.11.20	建設中
32	ラーラー水力発電所	Mai Linh Energy JSC	ベトナム	40,000,000	電力	発電能力2000kw 900万kwh/年	2006.8.31	建設中
33	キムソン貿易サービス・センター	Kim Son Co.Ltd	ベトナム	12,057,000	自動車貿易		2006.8.8	操業中
34	ラオス・タイ貿易サービス・センター トウソン・ラオバオ	Quang Tri Trading one member Co.Ltd	ベトナム	6,400,000	スーパー・マーケット		2007.7.25	建設中
35	Steel Experienced 工場	Tu Son Steel construction Co.Ltd	ベトナム	97,730,000	Steel Experienced 製品製造		2006.10.29	建設中
36	ハールアクアン水力発電所	Song Cau JSC	ベトナム	120,034,000	電力	6MW	2006.10.20	操業中
37	オートバイ部品工場	Asean Autoparts Appliance Co.Ltd	タイ	75,000,000	オートバイ・自転車用部品	440万個/年	2003.12.17	建設準備中 (490万ドル分)
38	ミレニアム免税スーパー・マーケット	Millennium Trade Co.Ltd	ベトナム	200,000,000	スーパー・マーケット、 駐車場		2006.5.5	建設中
39	ラングァイ・サービス商業センター	Quang Tri Trading one member Co.Ltd	ベトナム	55,553,000	サービス		2007.8.21	建設中
40	東西回廊サービス・ゾーン	Quang Tri Petroleum Company	ベトナム	7,500,000	サービス、ガソリン、油		2006.1.18	建設中

(続く)

表5 ラオバオ SECA 進出企業 (その3)

(認可ベース、2008年7月15日現在)

案件名	出資者	国籍	投資資金 (1000VND)	生産物	生産能力等	設立もしくは 合意締日	備考
41 ラオバオ取引部門	Branch of Industrial and Commercial Bank	ベトナム	8,000,000	銀行業		2003.2.28	建設中
42 ムクダハーン商業・サービス・センター	Mukdahan-Vietnam Export-Import Co.Ltd	ベトナム	16,000,000	オフィス賃貸、ショールーム レストラン		2006.3.21	操業中
43 ダイフン・センター	Dao Hung Co.Ltd	ベトナム	7,500,000	スーパー・マーケット		2008.19	建設中
44 タイチュオノン・ホテル	Phuoc Thanh Co.Ltd	ベトナム	10,000,000	ホテル、レストラン	5階建て	2007.10.10	投資計画作成中
45 フォンナム電気オートバイ・自転車 組立工場	Phuong Nam Co.Ltd	中国	50,000,000	電気オートバイ・自転車 組み立て	4万台	2007.9.21	操業中
46 クアサゲルゴ貿易サービスセンター	Quasa-Genuco JSC	ベトナム	23,600,000	オフィス賃貸、ホテル、 レストラン	3階建て	2006.9.1	投資計画作成中
47 東西経済回廊会議・博覧会・貿易 促進センター	East-West Economic Investment and Development JSC	ベトナム	421,920,000	オフィス賃貸、ショールーム、 レストラン		2007.10.30	投資計画作成中
48 グエンフアット・サービスセンター	Nguyen Phat JSC	ベトナム	5,000,000	ショールーム、サービス		2007.9.21	投資計画作成中
49 商業サービスゾーン	Agricultural and Rural Development Construction-Hanoi Construction Corporate	ベトナム	20,000,000	ホテル、レストラン、 サービス、スーパー・マー ケット		2007.11.2	投資計画作成中
50 アバート		ベトナム	27,000,000	賃貸住宅			投資計画作成中
51 ICALL 携帯電話組立工場	ICALL-Lao Bao Electronics and Telecommunication Co.Ltd	中国	81,300,000	携帯電話	60万台/年	2008.7.1	投資計画作成中
52 製材工場	Green Indochina Development JSC	ベトナム	20,000,000	製材・加工		2008.6.19	
合計			2,230,000,000				

(出所) Management Board of Lao Bao SECA の配布資料に基づき、筆者作成。

として大規模なものは、ベトナム系（マカオ生まれのベトナム人）のスーパー・マーケット、ショッピング・プラザ、大規模ホテル（表5の案件27～30）<sup>(30)</sup>と、中国系の中国商業ゾーンおよびホテル（表5の案件24～26）である。

SECA 管理委員会の責任者も、ラオバオが海や大都市から離れた山中にあるために、工業生産よりも商業・貿易、観光・サービスなどに潜在的発展性があると予測している。それでは、生産・加工案件の場合、どのような理由や背景があつて、ラオバオに進出することを決めたのであろうか。いくつかの事例を以下に検討する。

2008年9月に筆者が訪れた入居企業のひとつは、外資系の精力飲料などを生産する工場であつた（表5の案件2）。主たる出資者はタイ・ムクダーハーン在住の華人であり（その妻は越僑）、それ以外にラオス人も出資している。彼らは以前から、タイ製品をラオスの東西経済回廊経由でベトナムに輸出する貿易業で提携関係にあつた。工場は2001年に設立され、精力飲料の生産能力は現時点で日産10万本（瓶と缶の合計）であるが、実際の生産量は月産140～150万本程度、主に中部ベトナムの近隣6～7省（コンビニなど）に出荷している。それ以外におしぼりタオルを、やはりベトナム国内市場向けに生産している。従業員は事務員を含めて45人、地元の住民である。

工場責任者の説明によれば、ラオバオへの進出理由は、次の通りである。  
①投資者が以前からクアンチ省知事と個人的な関係を有しており、知事から雇用創出のために協力を求められた。  
②以前から東西経済回廊を使って日用品の交易を行ってきた経験をもち、土地勘があつた。  
③様々な投資優遇策を受けられる。

以上の理由は、ベトナムと強い結びつきをもつムクダーハーン在住の華人が、なぜラオバオへの投資を決定したのかの説明とはなっているが、それまで貿易業を専業としていたビジネスマンが、なぜ精力飲料生産という形で投資するに至ったのかを説明していない。工場責任者は明示的に語らなかつたが、その理由として最も重要なのは、生産に必要な原材料をタイから輸入するのであれば、ラオバオに工場を立地することに物流上の便益



があり、かつ優遇政策のメリットを享受できるという事実である。

ただし、今後は原材料の調達先を極力ベトナム国内に転換する方針である。なぜならば、製品をベトナム国内市場に出荷する場合、当初5年の免税期間を過ぎると、外国から輸入した原材料部分について、輸入税を課せられることになるからである。しかし、それでも最も重要な原材料のひとつであるビタミン剤などは、引き続きタイから輸入する。つまり、ラオバオに生産拠点を立地することの地理的意義が、完全に消滅するわけではない。

筆者が訪問したいまひとつの企業は、ベトナム系のコーヒー豆加工工場であった(表5の案件17)。投資者はハノイに拠点をもち、全国的にコーヒー産業を展開する民間企業グループである。同グループはラオバオの工業・商業・サービス区域以外にケサインにも投資しており、コーヒー(アラビカ種)農園と加工工場を別途有している。ラオバオの工場は2004年に着工し、2006年から生産を開始した。現在の月産は40トン、そのうちの15%はベトナム国内市場向け、85%は欧米、日本向けである。焙煎そのものは機械化されているので、従業員は比較的少なく、袋詰めなどに20人を雇用している。

同グループがラオバオに進出した理由は、工場責任者の説明によれば次の通りである。①広い敷地が確保できる、②労賃が安い、③コーヒー生育に気象条件が適している(日照時間が長く、良質の原料豆の調達が可能)、④国境ゲート経済区としての特典やインセンティブを得られる、などである。ここでも、工場責任者は明示的に語らなかったが、いまひとつの要素として原料の調達先を指摘できよう。すなわち、原料のうちアラビカ種は主に地元のクアンチ省産だが、ロブスター種の方はすべてラオス産を使っている。同社の場合、加工豆の主たる輸出先は海外諸国であるので、5年の免税期間を過ぎた後でも輸入税を納める比率は少ない(課税対象となるのはベトナム国内市場向けの分のみ)。

ただし、製品を海外へ輸出する際には、北部のハイフォン港もしくは南部のサイゴン港を利用している。ダナン港では船便が少ないうえに、自社製品とまとめて積載するほど他社の輸出用コーヒー豆が集まらないからで

ある。距離的に比較的近いダナン港を利用できないという点では、東西経済回廊に立地するメリットが減殺される。

なお、同企業グループは、ラオス国内に10人のパートナー（主としてベトナム留学経験者）をもっており、さらにパートナーとの合弁でチャンパーサック県のコーヒー豆加工工場に投資した。これはベトナムとラオスの副首相が会談した際（時期不詳）に、ベトナム企業による対ラオス投資（とりわけコーヒー、ゴム）の促進に合意したことを受けたものである。

以上の2事例から明らかとなるのは、ラオスやタイから原材料を調達して生産、加工する業種であるならば、ラオバオに立地する意義があるということである。同地に進出を決めている投資案件のうち、この条件に明らかに該当するのは、以上に紹介した2件以外に、表5にあるベトナム系のコーヒー豆加工（案件3）、タイ系のゴム・タイヤ（案件16）<sup>(31)</sup>、ベトナム系の木材加工（案件52）への投資などがある。さらに、タイ系のオートバイ、自転車修理用部品製造（案件37）も、このカテゴリーに入る可能性がある。いまひとつの工場進出のタイプとして考えられるのは、ラオスや東北タイの市場を射程に入れた生産、加工の拠点をラオバオに立地する場合である。原材料をベトナム国内もしくは海外から調達してSECAで生産、加工、組み立てし、ラオス側に搬出するプロセスで、様々な税制上の特典や物流上の便益を期待できるからである。例えば、表5のうち、ベトナム系のレンガ生産（案件1）、中国系のオートバイ、自転車組み立て（案件45）や携帯電話組み立て（案件51）への投資などが、このカテゴリーに入る可能性がある。

## （5）労働力の供給問題

最後に、今後の課題のひとつとして重要なものに、進出企業の要求に対応できる労働力の供給問題がある。SECA 管理委員会が作成した資料によれば、経済区の発展に伴って創出された雇用は、現時点で5500人分であり、そのうち2500人が工場、企業、代理店、販売促進などに就労し、残りの3000人がトレード・センターや商店、スーパー・マーケット、免税店での商売、サービスに従事している。しかし、その大半は他省から来た人々

か、地元住民であっても（近隣に適切な教育・訓練施設が整備されてないために）他省で教育を受けて戻ってきた人たちである。

他方、経済区の人口5万5000人のうち就労年齢にあるのは40%、2万2000人であるが、上述の通り、彼らは以前から居住していた少数民族を除けば、1975年以降入植して農林業に従事する人々であって、その教育水準は概して低い。ちなみに、2002/03年にベトナム人研究者たちが実施したサンプル調査によれば、農業専従者が67.5%、農業・非農業兼業者が20.2%、非農業専従者が12.3%であって（Nguyen et.al.[2006:228]）、モクバイ地区（農業専従者3.6%）（第3章参照）と好対照をなしている。

第3章で指摘した通り、ベトナム政府が国境ゲート経済区を設立する主要な目的のひとつは、そのなかに包含される居住民の福利厚生や生活向上と、それを通じての国境地帯の安定確保にある。その点からするならば、経済区で新たに創出される雇用機会を享受すべきなのは、まず何よりも地元住民であり、そのためには彼らの労働力としての質を向上しなければならない。このような観点から、SECA管理委員会はラオバオに中等職業訓練学校の設立を計画しており、海外ドナーなどに支援を求めている。同計画によれば、短期訓練コース（3ヵ月～1年間）では建設、運転免許など、長期訓練コース（2年間）では機械、電気工事、木工など、高度訓練コースでは外国語、IT、観光などを教えることが計画されている（Management Board of Lao Bao SECA[2008c]）<sup>(32)</sup>。

## 2. デンサワン国境貿易・商業地域（BTZ）

ラオス側のデンサワン国境貿易・商業地域（BTZ）は、2002年3月25日付け首相令第25号によって設立が認可された<sup>(33)</sup>。経済区の範囲はサワンナケート県セボーン郡の14ヵ村を包含し、総面積3301ha、住民数は5000人である。

国道9号線のデンサワン第1国境ゲートからバンドンの第2国境ゲートまで20kmの沿線に、国境ゲート管理施設（バンドン、デンサワンの双方で計74ha）、住宅・商業施設（529ha）、工場（1220ha）の用地を整備し、

残り 1478ha は森林、緑地、農地として残す予定である。経済区の整備および管理はサワンナケート県が行っている。県はインフラの建設や国内外投資誘致政策の策定を担当している。関連インフラ整備のために、デンサワンでの関税、手数料収入の 50%を還元される（ベトナムで当初採用されていたのと同様の政策）。

投資奨励業種は、商業（一般、ショー・ルーム、輸入、再輸出、トランジット）、製造・加工（国内消費と輸出のための生産、手工業、加工、パッキング、部品）、サービス（輸送、保険、倉庫、観光、ホテル、レストラン、通信、銀行、学校、病院、スポーツ）、そして国内外企業の代理オフィス・支店である。投資認可手続きは BTZ 管理委員会で行い、その所要日数は 10日以内である。土地のリース期間は最大 50年間、ただしさらに 20年の延長が可能である。BTZ への進出企業は輸出入に従事でき、BTZ で購入された外国製品を第三国に輸出できる。

BTZ への投資に対する優遇政策は次の通りである。

- ①進出企業の土地リース代は、当初 11年間は免除される。
- ②営業税（business tax）は免除される。
- ③利潤税（profit tax）は利益の出た年から 6 年間免除、その後 3 年間は半減する。減免期間が過ぎた後に企業が損失を出した場合、翌年度から損失分を還付する。企業が利潤を追加投資する場合には、3 年間にわたって免税とする。
- ④分割所得税（divided income tax）は、以上の利潤税の免除期間について免除する。
- ⑤輸入税については、BTZ で生産、加工、組み立てされた製品をラオス国内市場に出荷する場合には 10%の減税となる。ただし、ラオス産の原材料や部品を 20%以上用いた製品をラオス国内市場に出荷する場合には、ラオス産の原材料や部品の分について免除する。ベトナムからの輸入品については減額する。展示、見本用に BTZ に輸入された製品については輸入税免除、ただし BTZ 内で販売する場合には、営業税を 20%減額して課税する<sup>(34)</sup>。

2008年9月時点で実際にデンサワンBTZに進出し操業を開始しているのは、中国系のオートバイ用タイヤ・チューブ工場1件のみである（営業期間30年）。地元住民93人を雇用している。それ以外に、工場の建設に着手している案件が1件あり、ベトナム（ホーチミン市）の企業が出資してプラスチック製品を生産する予定である。また、敷地決定済みのベトナム系のスーパー・マーケット1件、ロシア系のプラスチック工場1件がある<sup>(35)</sup>。それらを合計すると5件（うち操業中1件）となり、ベトナム・ラオバオ側の52件（うち操業中28件）と比べて、その差は歴然としている。ふたつの経済特別区の外観についても、ラオバオ側ではこの数年間ですっかり街らしい様相を備えてきたのに対して、デンサワン側での整備は、はるかに立ち遅れている。

デンサワンBTZの責任者は、用地の整備がまだ簡単な区画整理をした段階に留まっていると認める。また、同経済区の発展にとって必須の電力が不足していると指摘する。現在はベトナムから2MWの電力を購入しているが、そのうち1.9MW分はセポーン郡および近隣の3郡全体で利用するためのものである。BTZの発展のためには、2015年までに10～15MWの追加電力が必要である。

ラオス人専門家による調査報告書も、以下のように指摘する。デンサワンBTZにおけるインフラ整備は財源不足で進捗しておらず、制度的枠組みにも不備があり、また現地スタッフの訓練が急務となっている。セポーン郡住民は教育、技術水準の低さによって、ベトナム側の生産者や商人に太刀打ちできない。現に、ラオス側のデンサワン国境マーケットで営業している商人のほとんどはベトナム人である。自給自足的な生活を送る大半のラオス住民は、越境経済活動の進展から疎外されたままである。それから利益を得ているのは、レストラン、商店、ゲスト・ハウスの経営者や、国境貿易に関与する一部の農業生産者などに限定されている。そして、これらのことが、外国投資家の進出にとっての障害となっている。しかも、この地域には第2次インドシナ戦争中に遺棄された多数の不発弾が存在している（Leebouapao et.al.[2006:133-136]）。

以上のような状況に対して、ラオバオ側のSECA責任者も懸念を表明し、

ラオバオとデンサワンが均しく発展することが重要であると強調する。つまり、デンサワン BTZ を競合相手とみなすのではなく、ともに発展すべきパートナーと捉えているのである。このような現場での姿勢は、友邦としてのラオスとの「特別な関係」を象徴する事業として、ラオバオ＝デンサワンの発展を位置づけるベトナム党中央や政府の方針（前述）に照応している。

ラオス人専門家による調査報告書は、具体的な方策として、デンサワン BTZ における優遇政策の実効的運用、管理組織の強化、インフラ整備、地元住民への教育・訓練、小規模金融システムの導入、越境手続きの迅速化などとともに、ラオスの当局者と住民がベトナム側から管理・運営やビジネス経営のノウハウを学習することを勧告している（Leebouapao et.al. [2006 : 136-137]）。

ベトナム側との提携、協力の現状について、デンサワンの国境ゲート、BTZ の担当者は次のように述べている。お互いの経験を学び、外国投資家を相互に紹介することなどに努めているが、国境経済区の間での定期的な会合はなく、必要に応じてアドホックに協議するに留まっている。つまり、サワンナケート県とクアンチ省の地方政府レベルでは年 1 回の定期的な会合がもたれ、また中央政府レベルでも様々な機会に話し合いが行われているが、現場レベルでの協力、提携はまだ十分に制度化されていない。

## おわりに：展望と課題

本章にみてきたように、東西経済回廊沿いにベトナム・ラオス間のヒトの往来や物流は、交通インフラの整備にしたがって急増しつつある。そのようななかで、ラオバオ＝デンサワン国境ゲートにおけるシングル・ストップ制度の試行が開始されたが、双方の施設、機材、制度などの不揃いのゆえに第 2 段階で停滞しており、また正規ゲートを迂回する非合法活動も依然存在している<sup>(36)</sup>。

国境経済特別区の現状に関しては、ラオバオ（ベトナム）側で相当程度

の発展がみられるものの、デンサワン（ラオス）側ではまだ非常に立ち遅れている。ラオバオでの直接投資は、いまのところ越境経済活動に関連する商業、運輸、サービス、観光などの分野に集中しており、製造、加工分野での進出は相対的に少数である。この分野での投資は、ラオバオに立地することでメリットを得られる業種にほぼ限定されてきたが、今後もその趨勢に変わりはないであろう。そのような業種とは、ラオスや東北タイなどで原材料を調達し、ラオバオの SECA で生産、加工して、海外市場もしくはベトナム国内市場に輸出するタイプ、および海外やベトナム国内で原材料を調達し、SECA で生産、加工して、ラオス市場もしくは東北タイ市場に輸出するタイプである。

この点で興味深いのは、筆者が訪問した SECA に入居する生産企業の責任者が、東西経済回廊の沿線上に立地することを自明の前提とし、そのうえで回廊上のどこに投資するのかを検討した結果として、ラオバオへの進出を決めたと言ったことである。すなわち、ラオバオか、それともクアンチン省都ドンハー、あるいは国道1号線上のフエのフーバイ、チャンマイや東西経済回廊の終点で港湾都市のダナンかという、実践的な立地選定の問題である。ここでは、内陸の山岳部に位置するラオバオ SECA と、平野部の空港や港湾に近隣する工業団地との間の優位性が問われている。結局、彼らがラオバオへの進出を決めた決定的な要因は、国境ゲートに近接した保税地域で享受できる様々な法制・税制上の特典や、輸出入に当たっての物流上の利便性であったと考えられる。したがって、ラオバオが今後、工業分野の発展を継続的に実現していくためには、SECA としての優遇政策を維持することが決め手のひとつとなる。

一方、商業、サービス分野での投資誘引に関しては、東西経済回廊の主要国境ゲートに隣接しているという地理的優位性のゆえに、いままでのところかなり成功している<sup>(37)</sup>。しかし、このような状況は今後とも長期的に持続するのであろうか。無論、国境ゲートに隣接しているという利便性は、今後とも消滅しない地理的な不変の条件である。しかし、保税地域としてのメリットは、貿易自由化のさらなる進展とともに徐々に薄れていくであろう。また、タイ車両（右ハンドル車）の走行可能範囲についても、



すでにダナンまで延伸されている。すなわち、ラオバオとそれ以外の東西経済回廊沿線地域との間の法制・税制上の差別化が、徐々に消滅していくと予想される。

そのような状況変化のなかで、ラオバオが商業、サービス分野での投資を今後とも吸引し続けるためには、新たな工夫や努力が必要となるであろう。例えば、観光分野に関していえば、ラオバオ地区にはいまのところ、ベトナム戦争時代の戦跡（ケサイン米軍基地跡）程度しかみるべきものがない。東西経済回廊沿いに越境する観光客がラオバオを素通りせずに、そこに滞在するだけの魅力をいかに「創出」するかは、これからのアイデアと努力にかかっている。

同様の視点からラオス側をみるならば、東西経済回廊沿いに立地するという地理的条件において、デンサワンはサワン・セノー地区と競合関係にあるといえよう。そして、当分の間は、3時間の走行距離しか隔たっていないタイ国境寄りのサワン・セノー地区の方が圧倒的に有利である。サワン・セノー地域の方が都市的環境において断然優れており、労働力として供給できる人口規模で優位にあり、かつベトナムより経済活動が活発で購買力も大きいタイと隣接しているからである。さらに、デンサワンが東西を横断する国道9号線の沿線に位置するだけであるのに対して、サワン・セノー地区の場合は、国土を南北に縦断する国道13号線やタイとの国境沿いに貫流するメコン本流と東西経済回廊（国道9号線）が交差する交通、物流の要衝に位置しているのである。

したがって、デンサワン地域がサワン・セノー地域に対抗するのは、現時点ではかなり困難である。後者の発展が一定水準に達し、労働力や土地などの供給が逼迫した時点で初めて、デンサワンBTZにも発展のスピルオーバーが波及すると予測される。しかし、その間においても、ベトナムとの国境ゲートに隣接しているという地理的メリットを活かすような商業、工業分野での投資形態、またデンサワンを素通りせずに、そこに留まることを促すようなタイプのサービス、観光分野での投資形態を探し出し、それに備えた体制を備えることは可能であるし必要である。さらに、企業進出に対応する労働需要を満たすためには、地元住民の教育、技術レベル



の向上は必須である。その点で、ベトナムのラオバオ側で建設を構想している中等職業訓練学校を、ラオス側でも共同活用するなど、国境をまたいだ協力と連携を体系的、継続的に追及することが不可欠となろう。

〔注〕

- (1) ベトナム外務省国境委員会からのヒアリング（2008年8月5日，ハノイ）。
- (2) ダナン港の改良・拡張，ダナン港から国道1号線までのアクセス道路の改良・拡張，国道1号線ダナン・フエ間のハイヴァン・トンネル新設，およびサワンナケート＝ムクダーハーン間の第2メコン友好橋新設の各事業は日本政府の円借款，ラオス領内国道9号線の西区間の改良・拡張は日本政府の無償資金協力，国道9号線のベトナム領内の全区間とラオス領内の東区間の改良・拡張とはADBのローンによって実施された。なお，日本やADBでは，「第2メコン国際橋」の呼称が正式に用いられているが，本書では「第2メコン友好橋」の呼称に統一している（序章参照）。
- (3) ラオバオ＝デンサワン国境ゲート事務所でのヒアリング（2008年9月8日），および Management Board of Lao Bao SECA[2008a]に基づく。本項における以下の記述も，これらの情報源に基づく。
- (4) 外務省「ラオス第2次国道9号線改修計画」（日本外務省ウェブサイト）。
- (5) ちなみに，セノー地点での2006/07年の交通量は，年間に換算すれば，貨物46万台，旅客12万台，合計58万台となる。
- (6) ちなみに，これらの数値を単純に年間に換算すれば，出入国者数26万975人，出入国車両数4万150台となり，ベトナム側提供資料の2007年度の数値（18万4000人と5万8000台）と比べて，前者はかなり，後者はやや低いものとなる。つまり，平均より通行量が少ないある1日の数値であると結論づけられる。ただし，国籍別の傾向を知るためには参考となるであろう。
- (7) デンサワン国境ゲート事務所でのヒアリング（2008年9月9日）によれば，タイ政府がニンニクを原産国の如何を問わず全面的に輸入禁止しているからであるとする。これは，中国・ASEAN自由貿易協定の適用によって中国産ニンニクが大量に流入し，タイ国内農家が大きな打撃を受け問題となったことなどを受けて，（一時的に）取られた処置であると思われる。ちなみに，上述のラオス人専門家たちの調査報告によれば，2003年時点では，高率の輸入税が課されていたものの，輸入が禁止されていたわけではなかったようである。
- (8) デンサワン国境ゲート事務所でのヒアリング（2008年9月9日）によれば，ベトナムへの搬入が非合法となるのは，ベトナム政府が輸入を禁止しているからであるという。あるいは，輸入は認められているが，検疫が煩雑であるのかもしれない。ベトナム国内では口蹄疫がしばしば流行しており，大型家畜の輸入には警戒的である。
- (9) これは，国境経済特別区内（の企業や住民）の輸入税は免除という規定（後述）と矛盾しているようにみえる。なお，第2国境ゲートを越えてベトナム領内に携行する場合の免税限度額は50万ドンである（後述）。
- (10) 以上の説明では，国境に隣接するセボン郡のみならず，サワンナケート県の他の住民にも，事実上「小額貿易」を認めていることとなる。いずれにせよ，課税する

か否かが、現場の担当官の裁量に委ねられている状況がうかがわれる。

- (11) ただし、ラオバオでは例外的に、1998 年からタイ車両の走行が認められていた（ラオバオ特別経済商業地域（SECA）責任者からのヒアリング、2008 年 9 月 9 日）。
- (12) 南部経済回廊のモクバイ＝バベット国境ゲートでは、隣接社と行政区（どちらも commune）の住民に限って、身分証明書（全国民に交付される証明書）提示での越境を認めているといい、その制度が近々廃止されるとの言及はなかった（第 3 章参照）。
- (13) ラオス側国境ゲート担当者も、一次の臨時通行証を携行するベトナム人はラオス側に 7 日間滞在でき、延長可能、数次通行証は 1 年有効で、かつラオス国内どこへも行けると述べている。
- (14) この点はラオバオ国境ゲート経済区に関するベトナム首相決定第 11 号（2005 年 1 月 12 日付け）第 14 条にも明記されている。
- (15) ラオバオ、デンサワン国境ゲート事務所でのヒアリング（2008 年 9 月 9 日）に基づく。
- (16) ADB 調査報告書には「外圧」（external pressure）の具体的説明がないが、CBTA の締結によって、国境手続きの簡素化、円滑化が政府間の約束事となり、その進展状況が中央政府や他国政府、ADB などの関連機関によって注視され、モニターされるようになった状況を指すと考えられる。
- (17) ラオバオ、デンサワン国境ゲート事務所でのヒアリング、および筆者による観察に基づく（2008 年 9 月 9 日）。
- (18) ラオバオ国境ゲート事務所でのヒアリングに基づく。
- (19) *Bao Quang Tri*, 2008 年 11 月 10 日（ウェブサイト）。
- (20) ラオバオ SECA 管理委員会でのヒアリング（2008 年 9 月 9 日）による。
- (21) *Bao Quang Tri*, 同上（ウェブサイト）。
- (22) 前注記事、および *Viet Bao*, 2005 年 5 月 24 日。
- (23) 上述 *Bao Quang Tri* 記事、およびラオバオ SECA 管理委員会でのヒアリング（2008 年 9 月 9 日）。なお、2002 年 1 月 7 日付け首相決定第 08 号も同時に廃止された。決定第 08 号は、前年の 2001 年 4 月に国境ゲート経済区（BEZ）に関する全国的な法規（首相決定第 53 号）が制定されたことに伴って、ラオバオ国境ゲート経済区に関する既存法規（首相決定第 219 号）を補足、修正したものと考えられる。
- (24) “Decision 11/2005/QĐ-TTg on Promulgation of Regulation on Lao Bao Special Economic-Commercial Area, Quang Tri Province”（ラオバオ SECA 管理事務所提供）。
- (25) 第 3 章で言及したように、全国レベルで国境ゲート経済区への一律的な中央税収 50%還元政策が廃止され、経済区ごとの個別的な中央政府補助政策に変更されたのは、2005 年 10 月首相決定第 273 号によってである。ラオバオの場合は、それに先立って 2004 年から新政策への転換がなされたこととなる。
- (26) タンティン、タンロン、タンリエン、タンラップ、タンホップの 5 社。すべてがタン（漢字起源で「新」の字が当たる）の名称を冠しており、新規開拓地であることを暗示する。
- (27) ラオバオ SECA 管理委員会でのヒアリング（2008 年 9 月 9 日）および Management Board of Lao Bao SECA[2008a], Department of Information and

- Communication of Quang Tri Province[2008]に基づく。本項の以下の記述も、特に断らない限り、以上の情報源による。
- (28) 現在ラオパオ地区で毎日出る廃棄物は20～40トンになる。新設予定の処理施設ではプラスチック、ガラス、鉄などを分別してリサイクルし、有機物質は肥料に加工する。残余は15～20haの埋立地に廃棄する。建設費用の見積もりは、関連機材などを含めて300～340万米ドルとなる(Management Board of Lao Bao SECA[2008b])。
  - (29) その期間を2カ月に延長するように、現在中央政府に申請中である。
  - (30) 投資者はホテル内にスポーツ施設などとともに外国人専用カジノを設けたい意向であるが、政府からの許可がまだ下りていない。
  - (31) このタイ系工場は、オートバイ用ゴム・タイヤを生産し、ベトナム国内以外に南米にも輸出している(ラオパオ SECA でのヒアリング)。
  - (32) 同計画書によれば、予算規模は340万米ドルである。
  - (33) 首相令第25/PM号(原文ラオス語)。
  - (34) 同上首相令、およびデンサワン BTZ 管理委員会責任者からのヒアリング(2008年9月9日)、および同管理委員会提供のパンフレット(英語、ラオ語併記)である *Board of Management Committee of the Dansavanh Border Trade Commercial Zone* に基づく。
  - (35) デンサワン BTZ 管理委員会責任者からのヒアリングによる。
  - (36) Leebouapao et.al.[2006:137]は、非合法ルートを正規の国境ポイントに認定して管理を強化し、密輸などに効果的に対処すべきことを提言する。
  - (37) なお、クアンチ省外務局でのヒアリング(2008年9月10日)などによれば、サワンナケート＝ムクダハーンから東西経済回廊経由でダナンまでの距離は500kmであり、サワンナケートーバンコク間交通の利便性に対抗できない。クアンチ省には目下、同省南部の沿岸にミートゥイ深海港(サワンナケート県との距離300km)を建設する計画があり、もしもそれが完成すれば、ラオスや東北タイからの物資や訪問者をより多く吸引できると予期される。

#### 〔参考文献〕

##### 〈日本語文献〉

- 多田羅徹[2006]「拡大メコン地域(GMS)のインフラ整備の現状と物流」(白石昌也編『インドシナにおける越境交渉と複合回廊の展望』早稲田大学大学院アジア太平洋研究科, 53-76 ページ)。
- 古田元夫[2006]「ベトナムとラオスの『特別な関係』に関する一考察」(白石昌也編『インドシナにおける越境交渉と複合回廊の展望』早稲田大学大学院アジア太平洋研究科, 131-138 ページ)。

##### 〈外国語文献〉

- Asian Development Bank (ADB) [2007] *Case Study: Joint Controls and Single Stop Inspection at a GMS Border Crossing* (Chris Page Customs & Trade Facilitation Consultant), ADB のウェブサイトより入手可能。
- Department of Information and Communication of Quang Tri Province[2008] *Lao*

*Bao Special Economic-Commercial Area, Quang Tri Province.*

- Leebouapao Leeber, Phonesaly Souksavath, Phetsamone Sone, Souphith Darachanthara & Vanthana Norintha[2006] “Lao PDR’s Cross Border Economy: Case Study in Dansavanh, Savannakhet, and Houaysai/Tonpheneung,” Development Analysis Network with Funding from the Rockefeller Foundation ed. *The Cross border Economies of Cambodia, Laos and Vietnam*, pp.79-141.
- Management Board of Lao Bao SECA[2008a] “The Detailed Information on Lao Bao Special Economic-Commercial Area (Lao Bao SECA), Quang Tri Province,”
- [2008b] “Project Identification: Garbage Treatment Plant.”
- [2008c] “Project Identification: General Vocational School of Lao Bao Special Economic-Commercial Area, Quang Tri Province.”
- Nguyen Thi Kim Dung & Cu Chi Loi[2006] “Vietnam’s Cross Border Economy,” Development Analysis Network with Funding from the Rockefeller Foundation ed. *The Cross border Economies of Cambodia, Laos and Vietnam*, pp.201-238
- Quang Tri Industrial Zones Authority[2008] “Industrial Zones of Quang Tri Province (Viet Nam),” March (越語, 英語併記).

〈ウェブサイト〉

アジア開発銀行(ADB): <http://www.adb.org/>

日本外務省: <http://www.mofa.go.jp/>

*Bao Quang Tri*: <http://baoquangtri.vn/default.aspx?TabID>.

*Viet Bao*: <http://vietbao.vn/>