

第6章

ラオスータイ越境インフラ整備と経済活動

ー第1・第2メコン友好橋を中心にー

ケオラ・スックニラン



はじめに

2006年12月のラオスのサワンナケート県とタイのムクダーハーン県を結ぶ第2メコン友好（国際）橋⁽¹⁾の建設が、日系企業のバンコクーハノイ間の陸路輸送を検討するひとつのきっかけになったことは、記憶に新しい⁽²⁾。一方、ラオスの首都ビエンチャンとタイのノンカイ県との間には、1994年に第1メコン友好橋が開通し、ヒトとモノの移動の拡大に大きく貢献してきた。2000年には、ラオス南部の主要都市であるチャンパーサク県の両岸をつなぐラオ・日本橋が完成した。さらに、第1と第2メコン友好橋の中間に位置するラオスのタケーク（カムアン県）とタイのナコンパノムを結ぶ第3メコン友好橋の建設が進められている⁽³⁾。一方、南北経済回廊の一部であるラオスのファイサーイ（ボケオ県）とタイのチェンコーン（チェンライ県）を結ぶ第4メコン友好橋（第9章参照）⁽⁴⁾の建設がタイや中国政府の支援で計画されている。

タイとの国境は、ラオス全体の国境線の約35%を占め、そのうち約半分がメコン川である一方、ともに平野部が多いという地理的条件、互に通じ合う言語、似通った文化⁽⁵⁾などの様々な要因から、国境を隔てた経済活動は、ほかの国との国境よりも盛んである。しかしながら、ラオスとタイとの経済交流は、長い間大きな国境障壁により停滞を余儀なくされてい

た。例えば、19世紀末から約半世紀の間、ラオスは現在のベトナムとカンボジアとともに仏領インドシナ⁶⁾に属し、イギリスが統治したミャンマーとの緩衝国であるタイとの国境には、英仏両勢力間の大きな国境障壁が存在した。その後、米ソ冷戦が1980年代末に終結するまで、ラオス・タイ間の国境は、政治的に対立する両陣営の最前線となり、ヒトとモノの移動を妨げる高い国境障壁が存在し続けた。

タイとの国境を隔てた経済交流が政治的理由により困難であったことから、これまでラオスを統治する政府は、タイ以外の隣国であるベトナムやカンボジアとの強い経済関係を構築しようとした。フランスは、ラオスからタイまたはタイ経由で行われた世界との貿易の経由地をカンボジアやベトナム南部の港へと移そうとし、メコン川のコーンの滝を迂回する約7kmの鉄道まで整備したが、1954年にインドシナから撤退するまで、成功することはなかった(Stuart-Fox[1995: 121-136])。1954年から現体制が成立した1975年までの間は、ラオスもインドシナ戦争の主戦場のひとつであったため、貿易や経済活動を行える環境ではなかった。1970年代後半には、タイが度々国境を封鎖したことで、メコン川沿いのラオスの都市部は深刻な物資不足に陥り、社会的な混乱がもたらされた(Zasloff and Brown[1977: 168])。この問題の解決策として、ラオスのメコン川沿岸都市部とベトナム間の交易ルートを確認するため、1980年代前半に多くの東西国道が改修・整備された(Bedlington[1981: 91], Thayer[1983: 89-91])。しかし、1990年代に入っても、ベトナムからラオスのメコン川沿岸都市部に大量物資が送られることはほとんどなかった。また1980年代後半から、ラオスの党・政府指導部の間には、戦火で経済が疲弊したインドシナ諸国より、まず1970年代から戦争の特需⁷⁾により経済発展が比較的順調に進み、かつ地理などの条件に恵まれたタイと経済関係を強める方が、効果的であるとの考えが浸透し始めた(Stuart-Fox[1989: 81-82])。

タイとの経済関係を強めることが経済的に大きな効果をもたらす可能性が大きいことは、第1メコン友好橋開通後にヒトとモノの流れが大きく増加したことによって明確に示されている(ケオラ[2007: 135-144])。また、第3, 4メコン友好橋の建設が予定されているように、ラオスとタイの間

には、経済の活性化を目的とした越境インフラの建設が今後とも続く状況にある。

本章は、タイとの国境が続くメコン川沿いの地域のなかでも、主要都市として位置づけられる首都ビエンチャンとサワンナケート県を選び、両都市で越境交通インフラとして整備されたふたつのメコン友好橋に考察の焦点をあてることとしたい。実のところ、ラオス国内においても、メコン地域域内の他国と同様、開発の三角地帯や国境貿易区など、国境に着目したプロジェクトが多く存在する。しかし、そのなかでも敢えて首都ビエンチャンとサワンナケート県に焦点を充てる理由を、以下簡単に述べておくこととしたい。第1にラオス国内に限定した場合、ほかの国境地域の開発事業は、ほとんどが進展しておらず、計画の段階に留まっている。第2に、ラオスの主要都市がメコン川との国境周辺に集中しており、拠点地域開発を考える場合において、メコン川沿いの国境地域に限定して考えることがまず最初に求められる。そして、第3に現時点でメコン友好橋によってタイと結ばれているのは首都ビエンチャンとサワンナケート県だけであり、その橋の経済効果を比較する意味でも、両都市は好対照事例となるのである。

本章の構成として、第1節では、ラオスの国境の特徴やタイとの国境の位置づけを明らかにしたうえで、そのなかの国境経済圏としての首都ビエンチャン⁽⁸⁾とサワンナケート県の概要を示す。第2節では、ラオスとタイにおける越境に関する制度を概説する。第3節では、本章の主要テーマである第1および第2メコン友好橋の効果の考察を行う。第4節では、第3節での考察結果を踏まえ、現行や計画中の国境経済圏開発や越境インフラの整備の現状と、それらにより期待される効果を展望する。そして、「おわりに」では、本章の主要な考察結果、結論などを述べることとする。

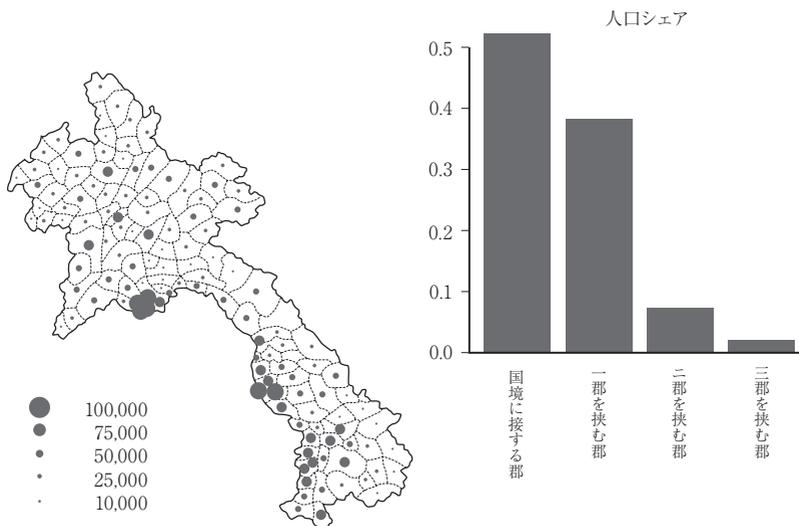
第1節 ラオスの国境と2地域の概要

1. 特徴

ラオスは、東にベトナムと2069km、西にタイと1835km、南にカンボジアと535km、北に中国と505km、そして北西にミャンマーと236kmの国境線をもつ (National Statistical Center[2007: 2])。カンボジアとミャンマーとの国境は、いずれも距離が短く、人口過疎地となっている。中国との国境周辺は、国境から数100kmが山岳部である。距離が最も長いベトナムとの国境地域では、比較的経済交流が盛んな地域もあるが、山岳部でかつ人口過疎地が多く、また周辺住民の大半が、少数民族である場合がほとんどである。これに対し、ラオスの4大都市部⁽⁹⁾は、すべてメコン川沿いに位置し、うち3つはメコン川がタイとの国境になっている。

郡別人口分布では、図1のようにラオス人は国境周辺、特にメコン川が

図1 ラオスの郡別人口分布と国境 (2005年)



(出所) 人口規模は、国家統計局の2005年人口センサスに基づき、筆者作成。地図は、GAUL、FAOに基づく。

タイとの国境になっている地域の平野部に集中している。人口の9割以上が、国境に接しているか、国境に接している郡の隣接郡に分布しているうえ、その約7割がタイとの国境地域に集中している。人口の最も多い4県が、タイと国境を接していることは、ラオスにとってこれらの国境地域が国内の都市部に存在することを意味する。したがって、これらの国境地域の開発は、ほかのインドシナ諸国のように補完的な資源を活用した辺境開発ではなく、実質的に国の中心地域での経済開発であり、ラオスにとって国の近代化の最前線となる。この点は、本章で扱うラオス国境経済圏が、本書で論じられる他国のケースと決定的に異なる点でもある。

ラオスの都市部がタイとの国境に集中している理由としては、地理的な条件と歴史・文化的な要因に大別できる。まず、地理的条件については、メコン川がタイとの国境になっている地域が国内の主要な平野を構成している。また、ラオスからメコン川さえ越えれば、ほとんど自然の障害のない平地でタイの中核都市であるバンコク、または世界とつながるレムチャバンやクロントイといった国際港にアクセスすることができる。バンコクから来た場合も、メコン川をわたった先が、ラオスの都市部になる場合が多い。これに対し、ベトナムと中国の国境は、ほとんどが険しい山岳地帯となっており、輸送面での困難が伴う。

もうひとつは、歴史・文化的な要因である。ベトナム、中国、カンボジアとの国境にも、国境をまたいだ地域を生活圏とする住民が存在するが、そのほとんどは両側の国の少数民族⁽¹⁰⁾である。これに対し、タイとの国境周辺では、ラオスの最も主要な民族であり、タイの東北部の主要民族であるラオ族が、はるかに大きな規模で分布している。そのため、ベトナム、中国、カンボジアとの国境周辺住民にとっては、主要な越境理由が農作業と市場での売り買いとなっているのに対し、タイとの国境を越境するラオス人はモノの売り買いにとどまらず、通院⁽¹¹⁾、避難⁽¹²⁾、短・長期の出稼ぎ⁽¹³⁾までより幅広い。フランスの植民地化により、現在の形に近い国境が定まった19世紀末からも、両側のラオ族の生活圏は国境を越えて存在しているのである。

2. 首都ビエンチャンの概況

国境に接しているという点で、国際的にも珍しい首都ビエンチャンは、ラオスのなかで、面積が約4000km²と最も小さい県級の行政区⁽¹⁴⁾である。しかし、県単位では、人口規模がサワンナケート県に次いで2番目であり、人口密度が最も高く、都市化の度合いが最も進んだ第1級行政区である。第1メコン友好橋が開通する1994年までは、首都ビエンチャンの国際空港がラオスと外国を結ぶ唯一のヒトの玄関であった。同時に、それぞれの県で行われる日用品の越境貿易を除けば、ほとんどの輸出入が首都を経由して行われることから、ラオス・タイ間の実質的なモノの玄関でもあった。いわば、1990年代半ばまでは、首都ビエンチャンは政治・経済の中心であるとともに、対外的なラオスの玄関でもあったのである。

メコン川からの距離が最も遠い地点へも数10kmに過ぎない首都ビエンチャンでは、1994年に第1メコン友好橋が開通したことで、タイの対岸地域との同一国境経済圏の形成が急速に進んでいる。橋の開通に合わせ、隣接するタイのノンカーイ県とバンコク間を結ぶ国道2号線の整備・拡張も行われ、空路に加え、輸送量が格段に大きい陸路でのアクセスが可能になった。これにより、ラオスに入国可能な外国人観光客の数と日帰りで越境するラオス・タイ人の数が飛躍的に増大した。橋の開通後、タイ人を含め、多くの外国人観光客がこの橋を通してラオスに入国した一方、それまでタイから輸入され日用品に依存していた首都民と在留外国人の一部は、隣接するタイ側のノンカーイ県、およびウドンターニー県の大規模ショッピング・センターで買い物をするようになった。また、ウドンターニー国際空港や病院などタイ側の公共インフラを利用するラオス人や、ラオス在住外国人も増加した(ケオラ[2007: 141-142])。

越境する人々の急激な増加の要因としては、越境インフラ整備と国境通行証や到着ビザ(visa on arrival)などの諸制度の改善が挙げられる。これらにより、越境に関わる費用、時間と煩雑さが低下した。例えば、バンコク-ノンカーイ間の移動に鉄道を利用すれば、値段が高い冷房車両でも費用は空路の約10分の1以下で済む⁽¹⁵⁾。そのうえ、ヨーロッパや日本

からバンコク経由でラオスの首都に入る場合、バンコクの空港での乗り継ぎ時の待ち時間を考慮すれば、バンコク乗り継ぎで空路首都ビエンチャンに入るルートと、バンコクから鉄道に乗り換えて首都ビエンチャンに入るルートとでは、所要時間はほぼ同じになる場合もある⁽¹⁶⁾。バンコクから鉄道でアクセスが可能になったことは、ラオスへの観光客を増加させ、またバスや自家用車で越境できるようになったことは、兩岸の一般市民、特に首都ビエンチャンの中産階級や在留外国人が日常的に越境するきっかけとなった。

ラオス最大の製造業である縫製産業における外資企業の多くも、橋が完成する前後から首都ビエンチャンに進出している。委託加工を中心に越境生産ネットワークに参加しているこれらの輸出志向縫製工場は、市街地から橋に向かう幹線道路沿いに点在し、ラオスの数少ない工業地帯を形成している。2008年には、タイ側のノンカーイ県まで引かれていた鉄道が、ラオス側のドンポーシー村のターナーレン駅まで延長された(図2)。

図2 国境経済としての首都ビエンチャンの概況



(出所) 筆者作成。

ラオス側の鉄道と駅が完成した2008年7月から数回の走行試験⁽¹⁷⁾が行われ、2009年3月9日より正式な運航が開始された⁽¹⁸⁾。この開通が、橋と国道13号線に挟まれ、数1000haの面積をもつビエンチャン工業区の開発を再検討するきっかけとなった。現在、同地域を、首都ビエンチャンの新しい市街地として開発する構想が浮上している。具体的には、2009年に開催された東南アジア競技大会(sea game)用の総合競技場が建設されたほか、ゴルフ場、工業団地、新空港の建設が進行または検討されている⁽¹⁹⁾。

換言すれば、もともとラオスの中核都市であり国境経済圏でもある首都ビエンチャンは、越境インフラである第1メコン友好橋の開通により、対岸と一体化した国境経済圏の性格を強め、かつその恩恵によりラオス経済の中心地帯、工業地帯としての機能の強化が可能となったのである。

3. サワンナケート県の概況

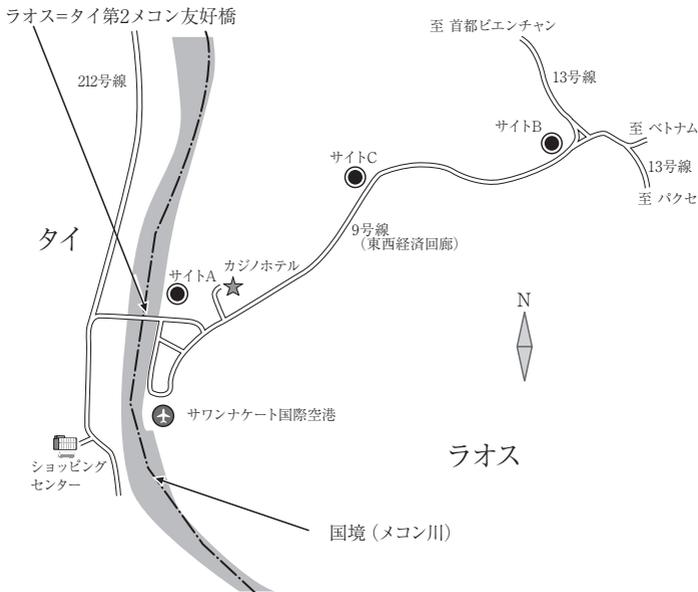
県単位では、サワンナケート県の人口はラオス最大となっているが、総面積が広いいため人口密度は高くない。国境地帯としての位置づけが可能なメコン川沿いの地域、いわゆる「サワンナケート」と呼ばれる市街地に限定すれば、人口は20から30万人となり⁽²⁰⁾、比較対象である首都ビエンチャンの約半分の規模に留まる。しかし、平地で東のベトナムと西のタイ⁽²¹⁾に比較的容易にアクセスできることから、フランス統治時代から戦略的に重要な地域とされ、多くの軍事施設が整備された。

このタイとベトナムを結ぶ地理的に障害の少ない条件を活かし、モノの移動については、以前からトランジット貿易が行われてきた。ヒトの移動については、兩岸の住民の往来もあるにはあるが、メコン川沿いの人口規模の違いから、首都ビエンチャンとノンカイ県との間の移動よりは少ない。1960年代にアメリカが軍用として整備した空港があるものの、需要などの理由から定期便が運航できない状況が続いた。ラオスのふたつ目のカジノ⁽²²⁾がサワンナケート県でオープンすることに合わせ、2008年11月に国際空港として再開され、サワンナケート県とバンコクとの間を週に2～3便で結ぶ定期便が運航されている。

サワンナケート県の大部分を構成するサワンナケート平野は、ビエンチャン平野とチャンパーサク平野とともに、ラオスの3大平野のうちのひとつである。また、ラオス最大の米の生産地であることが示すように農業が盛んな地域であるとともに、2000年代半ばから大規模な鉱山開発が急速に進められている。製造業については、首都ビエンチャンに多くの外国資本の縫製工場が進出したのと同時期に、いくつかはサワンナケート県のメコン川沿いの地域にも進出したが、その多くは2000年代初めまでに、規模の縮小か閉鎖を余儀なくされている。つまり、労働力人口などの面で製造業が相対的に発達した首都ビエンチャンに比べ、人口密度の少ないサワンナケート県は、これまで広大な平野という地理的な条件を活かした農業や鉱業が盛んである。

2006年に完成した第2メコン友好橋の建設に合わせ、2002年にラオス政府はサワン・セノー経済特別区の建設を決定した(図3を参照)。例えば、

図3 国境経済圏としてのサワンナケート県の概況



(出所) 筆者作成。

サイト A とよばれる第2メコン友好橋のラオス側の橋の周辺は、タイ航空地上サービス公社（TAGS）が開発に関する覚書をラオス政府と交わしているが、具体的な開発はこれまでのところ一切始まっていない。国道13号線と9号線が交差する付近にあるサイト B には、日系輸送企業が入居しているが、それ以外の入居企業は確認されていない。サイト A とサイト B の中間にあるサイト C は、マレーシア企業であるパシフィカ・ストリームズ社が工業団地を開発するコンセッションを取得し、整地などの作業を開始し、日系企業⁽²³⁾を含む数社が入居の契約を結んでいる。

要約すると、サワンナケート県は、首都ビエンチャンと同様、メコン川を国境とする主要都市部ではあるが、越境経済活動やそれを活用した生産活動の規模は首都ビエンチャンよりも小さいものとなっている。また、地理的にタイとベトナムを結ぶルート上にあるものの、現段階では首都ビエンチャンがもつラオスへのヒトの玄関としての機能を有していない。しかし、県内で採掘される金と銅がラオスの輸出の半分以上を生み出しているように、広大な平野や豊富な地下資源開発の可能性は大きい。

第2節 ラオスータイ国境関連制度の概要

1. タイ側との国境ゲート

国境ゲートの種類については、ラオス側で公表されている資料が限定的であるため、ここではタイ側の資料を活用する。表1に、ラオスとの国境ゲートの種類が示されている。まず、政府間の合意が必要なものとして、常設である国際および地方級の国境ゲートがある。国際級国境ゲートは、モノに加え、ラオス人、タイ人と第三人の越境が認められる国境である。また、到着ビザ（visa on arrival）が取得できるようになっており、事前に入国ビザが必要な第三人も、国際国境でビザを取得することが可能である。これに対し、地方級国境ゲートは、原則、モノとラオス人、タイ人しか越境できない国境ゲートである⁽²⁴⁾。許容国境⁽²⁵⁾ゲートは、隣接する

表1 タイの国境の種類

種類		設置権限	通行可
常設	国際国境	政府	ラオス人、タイ人、ほかの国籍
	地方国境	政府	ラオス人、タイ人
許容国境		知事	ラオス人、タイ人
臨時国境		内務省	ラオス人、タイ人
準国境		不明	ラオス人、タイ人

(出所) タイ中小企業振興機構。

ラオスとタイの県の知事の合意に基づき⁽²⁶⁾、設置が可能なものである。臨時国境ゲートは、内務省が通過を認める国境ゲートである。ラオス側で水力発電所や道路・橋梁建設など、大規模建設事業を行う際、特定の場所で建設資材の輸出入が必要な場合がこれに当たる。最後に、数で最も多いのは、準国境ゲートであり、伝統的にまたは自然に両国の住民が越境する箇所を指し、また法的な根拠がないものをいう⁽²⁷⁾。タイ商業省の資料によれば、人々が物理的に越境しやすい、または越境できる国境は、700カ所に上る⁽²⁸⁾。

表2には国際および地方国境ゲートが示されているが、設置年が最も古いものでも、1988年からとなっている。このことから、1988年以前のラオス・タイ間の国境では、ヒトやモノの越境がいかに不安定な制度の下で行われていたかがうかがえる。1988年とは、人民革命党が第4回党大会で正式に「新思考政策」を打ち出し、市場経済化に着手してから2年後に当り、「外国投資管理に関する政令」が公布され、外国人の入国を広く認めるようになった年である(Stuart-Fox[1989: 82], Freeman[2001: 102])。新思考政策により、市場経済化への改革が進められた。その内容は、①国有企業の民営化、②外国直接投資の受け入れ、に大別できる(Pholsena & Banomyong[2006: 27])。外国人の入国を広く認める必要のある外国直接投資受け入れの実質的な開始は、「外国投資管理に関する政令」が公布された1988年からである。これとほぼ並行した形で、外国人観光客の受け入れも始まった。つまり、1988年から、タイとの合意に基づいた国境ゲートを設置する必要性が出てきたと考えられる。

表2 ラオス＝タイの国際および地方級国境ゲート（北から南への順）

種別 開放時間 設置、格上げ	ラオス側		タイ側	
	県	郡	県	郡
国際 08：00～18：00 1988, 1989	ボケオ	ファイサーイ	チェンラーイ	チェンコーン
地方 08：00～18：00 1989	ボケオ	トンブン	チェンラーイ	チェンセーン
地方 08：00～18：00 1993	サイニャブリー	グン	ナーン	チャルム バキヤアト
地方 08：00～18：00 1992	サイニャブリー	サイニャブリー	ルーイ	ターリー
地方 08：00～18：00 1989	ビエンチャン	サナカーム	ルーイ	チェンカーン
地方 08：00～18：00 1992	ビエンチャン	サナカーム	ルーイ	パークチョム
地方 08：00～18：00 1988	首都ビエンチャン	タードゥア	ノンカーイ	ノンカーイ
地方 08：00～18：00 1992	ポリカムサイ	パークサン	ノンカーイ	ブンカーン
国際 06：00～22：00	首都ビエンチャン	ハードサーイ フォーン	ノンカーイ	ノンカーイ
国際 08：00～18：00 1988, 1999	カムアン	タケーク	ナコンパノム	ナコンパノム
国際 08：00～18：00 1988, 1993	サワンナケート	カイソーン ポムヴィンハーン	ムクダーハーン	ムクダーハーン
地方 08：00～18：00 1989	サラワン	ラコンペン	ウボン ラチャターニー	ナーターン
国際 08：00～18：00 1988, 1999	チャンパーサック	ワンタオ	ウボン ラチャターニー	チョンメク

(注) ノンカーイ県庁所在郡には、国際級と地方級国境がひとつずつ存在する。タードゥアと向かい合う地方級国境は、現地では「ターデサット」と呼ばれている。ハードサーイフォーンと向かい合う国際級国境は「ハーチョムマニー」ないしは「友好橋」とよばれている。

(出所) タイ商業省外国貿易局のウェブサイト (<http://www.dft.moc.go.th/>) に基づく。

ラオス・タイ間の国際級国境ゲートが設置されている場所の特徴は、ふたつ挙げられる。ひとつは、首都ビエンチャン、サワンナケート県、チャンパーサック県などのラオスの主要都市である。これらの地域は、周辺住民の越境する需要が大きく、また第三国の国籍をもつ在留外国人の越境を認める必要性が高い地域でもある。もうひとつは、観光ルートであり、例えば国際的な主要観光地であるタイの北部と中国南部を結ぶルートのタイからラオスへの入り口となっているボケオ県に、早い段階から国際級国境ゲートが設置されている。

2. ヒトとモノの越境移動に関する制度

ここで検討するのは、ヒトとモノの越境移動に関する制度である。まず、制度の詳細に入る前にふたつの留意点を述べておきたい。第1に、タイとラオスの国境のなかでも、国境ゲート間で異なる制度が存在することである⁽²⁹⁾。そして、第2に、法令上の規則と実際の運用に違いがあることである⁽³⁰⁾。

まずヒトの移動について、ラオス人とタイ人がお互いの国に出入国する方法として、①パスポートか、②国境通行証 (border pass) を利用するのが、一般的である。后者は、第1メコン友好橋の完成に伴い導入が始まり、国境周辺の住民に、渡航範囲を国境地域までに限定する国境通行証を発給する制度である。これは、国境周辺住民の渡航をもう一方の国の限られた地域まで制限する代わりに、一定期間内であれば、ビザ⁽³¹⁾の必要ない形で、円滑に越境することを可能にする制度である。国境通行証には、表3のように、一定期間有効な通常の国境通行証と1回限りの臨時国境通行証が存在する。タイは、国境通行証制度をタイとの国境を有しているカンボジア、ラオスとミャンマーとの間で運用しているが、有効期限や滞在可能日数は、それぞれの国とで若干異なっている (最終章参照)。

モノの越境移動については、ラオスでは一般的に、越境するモノの流れ、つまり貿易を、①正規、②非正規、そして③密輸の3つに分類している。定義はそれほど厳密ではないが、正規貿易とは、主に税関職員により記録

表3 タイの国別国境通行証制度の概要

	国境通行証 (国境地域の住民・数次)		臨時国境通行証 (国境地域外の住民)	
	有効期間	滞在期間	有効期間	滞在期間
ラオス	1年	2泊3日	滞在期間内	2泊3日
カンボジア	2年	7日 (15日まで延長可)	なし	なし
ミャンマー	2年	2週間	滞在期間内	2週間

(出所) タイ商業省外国貿易局のウェブサイト (<http://www.dft.moc.go.th/>)。

され、貿易統計でも確認ができるモノの越境移動を指す。非正規貿易とは、税関職員が駐在していない国境を通る場合か、または記録されないモノの合法的な越境移動を指す。記録が取られない点から、越境するヒトの携行品としての輸出入も非正規貿易扱いとされるが、非合法ではない。これに対し、輸入や輸出が明確に禁止されているモノの越境移動が、密輸に当たる。

車両の越境は、一時輸入として扱うことで可能になっている。通常の輸出入の場合は、国境ゲートで輸出入の関税を支払って越境する。これに対し、一時輸入は、再輸出を前提にしたものである。一時輸入は、主にタイから機材を輸入する必要がある大きな建設工事などで、活用されてきた。GMS 経済協力プログラムのCBTAは、これを拡大することで、個人や輸送業者の車両の越境を可能にするものといえる。一時輸入扱いとなる自家用車やトラックには、越境する際に必要な車両用国境通行証と保険の加入が義務づけられている。

第3節 第1および第2メコン友好橋の効果

1. 第1および第2メコン橋の初期条件

ここでは首都ビエンチャンとノンカーイ県を結ぶ第1メコン友好橋とサワンナケート県とムクダーハーン県を結ぶ第2メコン友好橋のふたつの橋の初期条件の共通点と相違点を明らかにしておきたい。まず、共通点と

して、ふたつのメコン友好橋は、メコン川で隔てられたラオスとタイを結ぶ橋で、橋を隔てた対岸には、文化的にも、民族的にもほとんど同一なラオス人およびラオ族といわれるイサーン地方のタイ人が生活している。このような文化的・民族的近接性のために、兩岸を結ぶ経済活動は橋が建設される以前から活発であった。タイ側のノンカイ県およびムクダーハーン県とも、タイでは経済発展が最も遅れているタイ東北部に属し、これら2県における産業に占める製造業の割合は小さく、農業が主要産業である。これら2県は、バンコクに出稼ぎ労働者を供給し、また他県で生産されたタイの日用品をラオスに輸出する中継地的な役割を果たしていた。橋が開通する以前から、フェリーで兩岸を往来する小規模の商人がタイ側からラオス側に日用品を運び、ラオス側の都市部の住民の生活を支えていた。タイ側の国境に近い病院を利用するラオス人も珍しいことではなかった。しかし、ラオス全土に社会主義政権が成立した1975年から、実質的に外資の導入を再開した1988年の間に、タイ人または第三人が川を越えて、観光、または投資を目的に、ラオス側に入ることは非常に難しく、事実上不可能に近かった。

首都ビエンチャンとサワンナケート県とで、橋が建設される以前の状況と比べると、両都市の明確な違いは、様々な統計から確認できる。第1に、最も大きな違いは、周辺地域との接続性から来る地理的な条件である。首都ビエンチャンは、終着点の側面が強い。事実これまで、石油のような一部の戦略的物資を除き、ラオス・タイ間のモノの流れが、首都ビエンチャン経由でラオスの他県やさらにはベトナムに運ばれることは少なく、首都ビエンチャンを起点ないし終点として貿易が行われるケースがほとんどである。これに対し、サワンナケート県は、ラオス国内では、実質的にベトナムとタイとのアクセスが平野で唯一可能な場所であり、両国を結ぶ地理的な要所に位置している。

第2に、人口密度に大きな違いが存在する。表4から、サワンナケート県の人口は、首都ビエンチャンの約1.6倍、また面積では5~6倍も大きいことがわかる。一般的に、首都ビエンチャンとサワンナケート県は、ともにラオスの4大都市圏のひとつとして、同列で論じられることが多いが、

表4 メコン友好橋が完成した年の首都ビエンチャンとサワンナケート県の概要

	首都ビエンチャン (1994年)	サワンナケート県 (2006年)
人口 ¹⁾ (人)	524,107	825,902
面積 ²⁾ (km ²)	3,920	21,774
村数 ³⁾	500	1,543
人口密度(人/km ²)	134	38
1人当り地域総生産 ⁴⁾ (米ドル/人)	651	485

(出所) 1) 首都ビエンチャンは1995年の国勢調査、サワンナケート県は2005年度社会経済計画実施報告書に基づく。

2) 年間報告書、国家統計局、計画投資省。

3) 国家統計局統計に基づき、筆者集計。

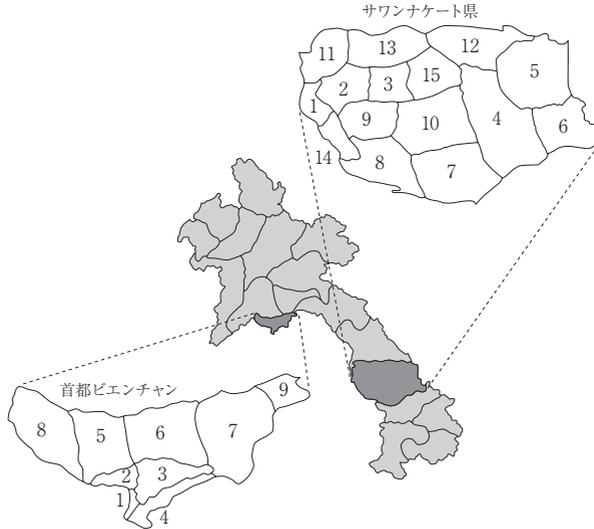
4) 首都ビエンチャンは筆者推計。サワンナケート県は2005年度社会経済計画実施報告書に基づく。

こうした見方は実情を見誤ること結果になる可能性が高い。首都ビエンチャンは、面積がサワンナケート県と同程度のビエンチャン県の人口の多いメコン川沿いの諸郡が切り離され、設立された首都である(図4を参照)。現在のサワンナケート県でいうと、メコン川沿いにあるカイソーン・ポムビハーン郡(元カンタブリー郡)などに近い。首都とサワンナケート県のメコン川沿い周辺の郡だけを比較すると、サワンナケート県の人口が首都ビエンチャンの約半分に留まる。反対に、サワンナケート県と同じ面積の地域(首都ビエンチャンとビエンチャン県)を合わせると、首都周辺の人口は、120万人近くになり、これも、サワンナケート県より大きくなる。

これらがもたらす違いは、人口密度である。首都ビエンチャンでは、人口密度が2000人/km²を超える郡がふたつあるうえ、残る7つの郡のうち、3つが300人/km²を超えている(表5)。これに対し、サワンナケート県では、人口密度が最も大きい郡でも222人/km²に過ぎない。サワンナケート県の低い人口密度は、移動コストが比較的高いラオスでは、生産および消費活動の双方の制約要因となる⁽³²⁾。

第3に、橋が建設された時期に、首都ビエンチャンとサワンナケート県の間で、購買力に大きな違いが存在した。サワンナケート県の2005年度⁽³³⁾の1人当り地域総生産(GRP)が485米ドルに対し、1994年度の首都ビエンチャンは同651米ドル⁽³⁴⁾のより高い水準であったことが推計される。

図4 首都ビエンチャンとサワンナケート県の郡レベル地図と人口(2005年)



(注) 各郡の番号と名称の関係は表5を参照されたい。
 (出所) GAUL, FAO. 各郡の番号と名称の関係は表5を参照されたい。

1人当たり地域総生産の大きな格差の原因として、まず考えられることは在留外国人の数の違いである。首都ビエンチャンには、1994年当時から各国の在外公館、国際機関、NGOの職員や外国投資家とその家族が生活しているのに対し、2006年のサワンナケート県には、在外公館がベトナムとタイのふたつの領事館のみで、進出外国企業の数も首都ビエンチャンと比べると大きく下回る。なかにはサワンナケート県に進出して、一部の職員を首都から確保しなければならない外国企業もある。例えば、サワンナケート県にあるセポーン鉱山には、数千人の従業員が働いているが、外国人や単純労働者以外のラオス人職員のほとんどは、首都ビエンチャンに住み、1週間から2週間おきに専用小型機で現地に入っている⁽³⁵⁾。次に、在外ラオス人からの送金の規模も大きな格差があると考えられる。1975年以降アメリカやフランスなどに亡命した旧政権の政府や軍関係者の大半が、首都ビエンチャンに集中しており、主にアメリカに数多く亡命したモン族の集落も首都ビエンチャン周辺に点在している。そのため、ラオスの

表5 首都ビエンチャンとサワンナケート県の郡別人口および人口密度

首都ビエンチャン	サワンナケート県
1. チャンタブリー (68,858 人, 2,535 人)	1. カイソーン・ボムビハーン (112,915 人, 222 人)
2. シーコータボン (99,908 人, 720 人)	2. ウトゥムボーン (80,516 人, 88 人)
3. サイセーター (97,514 人, 657 人)	3. アートサバントン (39,102 人, 58 人)
4. シーサタナーク (68,686 人, 2,200 人)	4. ビーン (50,784 人, 20 人)
5. ナーサイトン (58,368 人, 52 人)	5. セボーン (43,046 人, 14 人)
6. サイターニー (150,793 人, 163 人)	6. ノーン (21,106 人, 11 人)
7. ハードサーイフォーン (78,338 人, 304 人)	7. ターパントン (31,497 人, 11 人)
8. サントン (24,215 人, 40 人)	8. ソンコーン (82,461 人, 64 人)
9. パークグム (45,041 人, 70 人)	9. チャムボーン (101,559 人, 126 人)
	10. ソンブリー (51,472 人, 35 人)
	11. サイブリー (54,441 人, 50 人)
	12. ヴィラブリー (30,264 人, 28 人)
	13. アートサボン (50,448 人, 35 人)
	14. サイブートン (44,557 人, 90 人)
	15. ブラーンサイ (31,734 人, 41 人)

(注) カッコ内は、人口と人口密度 (人/km²)。

(出所) 筆者作成。人口規模は、国家統計局の 2005 年人口センサスに基づく。
面積は、サワンナケート県年間報告書 2006 年に基づく。

主要外貨収入源のひとつである在外ラオス人の本国送金は、首都の住民に対するものが、サワンナケート県を大きく上回っていると考えられる。

このほか、県内の様々な社会・経済インフラ整備の状況にも大きな開きが存在した。2006 年のサワンナケート県では、中心部の数本の道路およびラオス区間の東西経済回廊しか舗装されておらず、また電気や水道も事実上これらの道路沿いしか整備が進んでいなかった。これに対し、1994

表6 インフラ整備状況 (%)

	首都ビエンチャン (1997/98年)	サワンナケート県 (2002/03年)
電気へのアクセスできる村	100	35
乾季に電気へのアクセスが可能	100	96
雨季に電気へのアクセスが可能	100	64
衛生上安全な水がある村	89	55
小学校のある村	88	75

(出所) *Lao Expenditure and Consumption Survey 1997/98 (LECS2) and 2002/03 (LECS3)*, 国家統計局, 計画投資省。

年の首都ビエンチャンでは、はるかに広い地域が舗装（簡易舗装を含む）され、また水道や電気が利用できる状況にあった。国際空港も1994年の首都ビエンチャンにはあったが、2006年のサワンナケート県にはなかった。高校以上の高等教育機関が、すべて首都にあったのに対し、2006年のサワンナケート県では総学生数が1200人にも満たない4つの短期大学しか存在しなかった。表6が示すように、1997年度の首都ビエンチャンと2002年のサワンナケート県を比較しても、電気、道路、安全な水、初等教育へのアクセスにおいて、大きな格差が存在していたことがわかる。

2. ラオス・タイ第1および第2メコン友好橋の効果

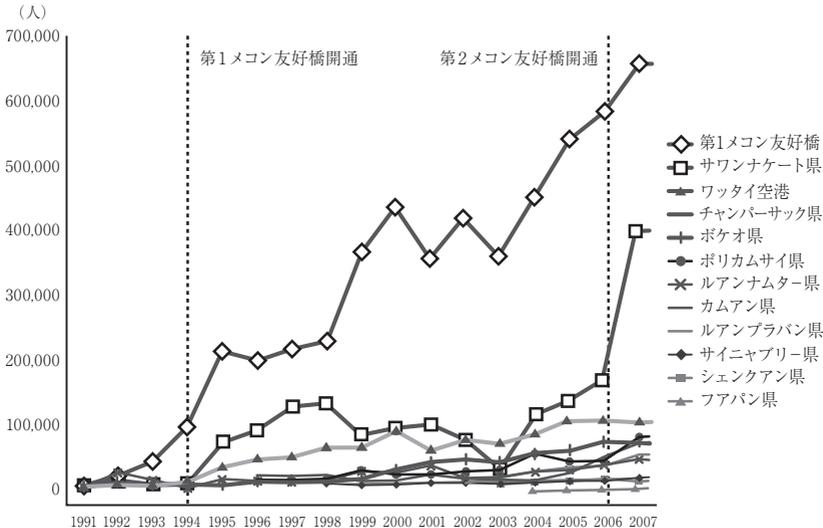
ここでは、橋が完成した後の変化をヒト、モノ、投資に関して考察していくこととする。これらの3つの越境する流れは、密接に関係している。例えば、観光客が越境し、買い物をして持ち帰る場合、ヒトに伴いモノの流れも発生する。ただし、携行品や少額貿易として越境する場合、その数量や金額が記録されることはほとんどないことから、その実態の把握は難しい。本項では、それぞれの変化を明確、かつ単純に議論するため、外国人観光客、貿易、および外国直接投資を、それぞれヒト、モノ、投資の流れの指標とし、これらに関する統計データを考察することにより、橋完成後の変化を論じることとする。

(1) ヒトの流れ

友好橋の開通による効果のなかで、最も顕著な変化は、観光客数の増加である。1975年のラオス全土における社会主義政権化以降、外国人観光客の受け入れが再開されたのは、実質的には1990年代に入ってからである。これは、ラオス版「改革開放政策」が1986年の党大会で決定されたものの、実施するには様々な関連法規を整備する必要があったためである。また、観光庁の外国人観光客の統計からも、1990年以前の数字は確認できない。

図5では、外国人観光客が入国可能な主要な国境検問所と県別の外国人観光客の入国者数の推移が示されている。メコン川がタイとの国境になっている地域には、メコン友好橋が建設された首都ビエンチャンおよびサワンナケート県以外に、ボケオ県、ポリカムサイ県、カムアン県の国境ゲートがある。図から明らかのように、外国人観光客は、実質的に入国が可能となった1991年から徐々に増加しているものの、年間10万人を突破して

図5 国境検問所県別の外国人観光客入国者数



(注) 警察による入国審査を受けた入国者すべてを含む。

(出所) 国家観光客統計に基づく。

いるのは、首都ビエンチャンの第1メコン友好橋とワッタイ空港およびサワンナケート県（第2メコン友好橋とデンサワンを含む）だけである。第1メコン友好橋では、橋が開通した1994年の翌年に入国する外国人観光客がそれまでの約10万人の2倍以上となる20万人以上に急増した。これに対し、サワンナケート県では、第2メコン友好橋が完成するまで、年間10万人前後で増減を繰り返したが、橋が完成した翌年の2007年には、40万人にまで大きく伸びた。

サワンナケート県における年間40万人という外国人観光客数は、首都ビエンチャンにおける第1友好橋開通6年後の観光客数にほぼ等しい。つまり、首都ビエンチャンで6年かけて達成した水準に、サワンナケート県では橋開通後1年で達したことになる。背景には、サワンナケート県経由で、ベトナム中部の観光地を訪れるタイ人が急増したことがある。第2メコン友好橋経由でラオスに入るタイ人は、タイのムクダーハーン県を朝出発すれば、ラオスのサワンナケート県経由で、午後にはベトナム中部の都市のホテルにチェック・インすることが可能である。ベトナムのクアンチ省外務委員会の話によると、橋が開通してから特に土日では、ドンハーでタイ人が大勢みられるという。つまり、国境周辺の補完的な資源の共同利用は、必ずしも二国間とは限らず、3カ国にわたる広範囲な越境の補完関係が構築される場合もある。これに対し、第1メコン友好橋経由でラオスに入る外国人観光客は、主に大型バスなどで首都ビエンチャンに入るタイ人やその他の短期観光客と首都ビエンチャン経由でラオスの他の地域をめざす観光客とに分けられる。前者は、ほとんどが、日帰りの非常に短期間の観光や買い物が目的である。後者は、直接アクセスが難しいラオス国内の観光地へ向かうバック・パッカーなど第三国から来た外国人観光客が中心であるとみられる。いずれの場合でも、観光の目的地がラオス国内となっていることから、首都ビエンチャンで入国する外国人観光客の数は、首都周辺の観光資源に左右される。

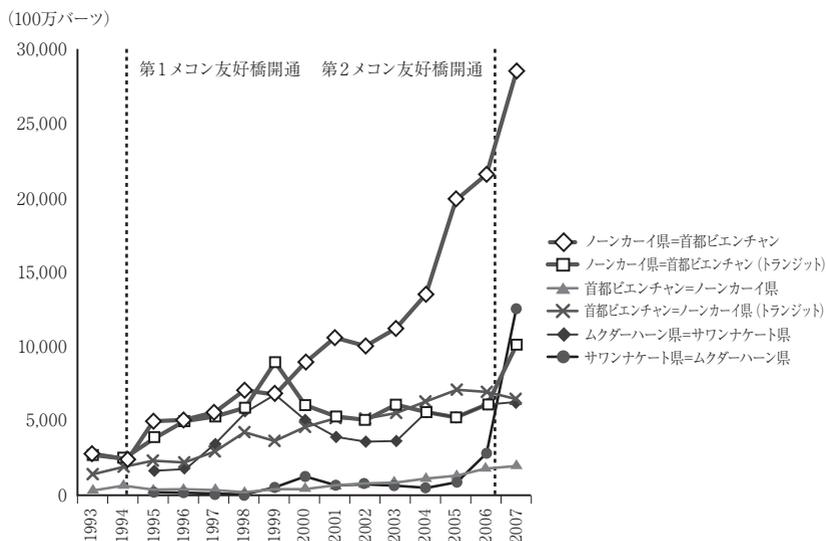
このように、越境インフラの橋を含む東西経済回廊によって、3カ国の広範囲にわたる越境の補完関係が構築される場合があるにもかかわらず、ラオス側のサワンナケート県とタイ側のムクダーハーン県では、友好橋の

経済効果に期待する一方で、常に「素通り」をされることへの懸念を示してきた。しかし、これは少なくとも、当初から東西経済回廊で予想された効果のひとつのはずである。「素通り」により、県内への経済的恩恵が少なくなるから、どうしても「素通り」はしてほしくないという議論になれば、ラオスを含む広域全体における東西経済回廊の存在意義を削ぐことになるであろう。

(2) モノの流れ

国境検問所、あるいは県別の輸出入の統計が、ラオスでは整備・公開が進んでいないため、第1および第2メコン友好橋のモノの流れに対する効果は、タイ側の統計で考察する。図6では、タイの各地方の税関が公開している統計から、第1メコン友好橋のある首都ビエンチャン＝ノンカイ県間および第2メコン友好橋のあるサワンナケート県＝ムクダーハン

図6 首都ビエンチャン＝ノンカイ県およびサワンナケート県＝ムクダーハン県間の貿易額の推移



(注) トランジットとは第三国から、または第三国を目的地とする貿易。

(出所) タイの地方対外貿易室に基づく。

県間の国境貿易の輸出入額の推移が示されている。

量の違いはあっても日用品については、首都ビエンチャン、サワンナケート県ともタイ側からみると消費地であり、ノンカーイ県やムクダーハーン県経由で、橋が開通する以前から多くの日用品の貿易が行われてきた。第1メコン友好橋が開通する1994年までは、ノンカーイ県から首都ビエンチャンへの輸出と、ムクダーハーン県からサワンナケート県への輸出⁽³⁶⁾は、ともに同程度の水準であったが、橋が開通した効果のためか、1995年から首都ビエンチャンへの輸出（トランジットを含まない）が大きく増加した。その後、1990年代後半にかけ、ムクダーハーン県からサワンナケート県への輸出も同水準まで増大したが、2007年までにノンカーイ県から首都ビエンチャンへの輸出がそれに比べ、6倍近くその差を拡大させている。この違いは、最終消費・中間財の需要が首都ビエンチャンの方が大きいことによると考えられる。

しかし、ラオス側からタイに輸出する場合は、異なった動きが観察される。まず、首都ビエンチャンからノンカーイ県への輸出は、通常の輸出よりもタイ経由で第三国に輸出されるトランジット貿易が多い。首都ビエンチャンからノンカーイ県へのトランジット輸出は、2000年代初めからほとんどの年で50億バーツ（約135億円）を越える水準にある。この50億バーツの金額は首都ビエンチャンにある縫製工場が欧州連合（EU）を中心に輸出している水準である約1億3000万米ドルにほぼ一致している。首都ビエンチャンからタイへの輸出は、トランジット輸出を含むタイへの輸出の5分の1以下で、タイ側が現在首都ビエンチャンにとって消費地ではないことを示しているが、2005年までほとんどの年でサワンナケート県からムクダーハーン県への輸出は、さらにそれよりも低い水準にあった。しかし、第2メコン友好橋が開通した2006年の翌年には、サワンナケート県からムクダーハーン県への輸出が、一気に前年の5倍以上拡大した。拡大の要因は、ラオスが2006年から本格的に陸路でサワンナケート県から銅を輸出するようになったためでもある。しかし、約130億バーツ（約4億米ドル）のタイ側への輸出の増加分は、銅の輸出の急増だけでは説明できない。サワンナケート県からムクダーハーン県への輸出の増加には、

サワンナケート県経由のベトナムからのタイへの再輸出分が含まれている可能性が高い⁽³⁷⁾。

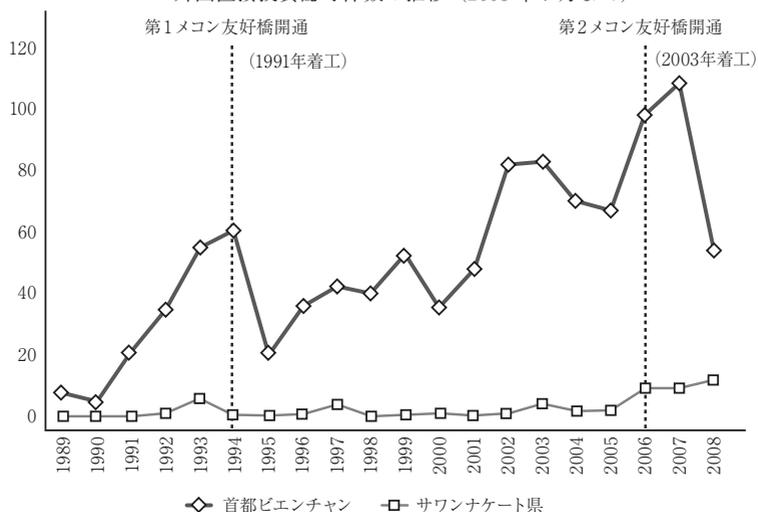
この橋の効果としてのモノの流れの変化は、ヒトの流れと同様、首都ビエンチャンとサワンナケート県では異なった様子が観察できる。首都ビエンチャンが、タイ側との1対1のやりとりの傾向が強い首都に対し、サワンナケート県はタイとベトナムの中継地としての機能を果たしている。

(3) 投資の流れ

ここでは、橋が建設され、そして開通することへの投資家の関心の高さを示す資料と考えられる申請件数の代替資料として、外国直接投資の認可件数で実際の投資の流れを評価することとしたい。ヒトとモノの越境移動ほど因果関係は明確ではなかったものの、外国直接投資の認可件数と橋の建設との間には何らかの関係をうかがわせる傾向もみられる。

まず、首都ビエンチャンとサワンナケート県でみた場合、件数では常に

図7 サワンナケート県と首都ビエンチャンにおける外国直接投資認可件数の推移（2008年7月まで）



(出所) 国内外投資促進局統計に基づき、筆者集計。

首都が大きく上回っている（図7参照）。1989年以降、首都ビエンチャンでは、外国直接投資の認可が、累積で1000件認可されているのに対し、サワンナケート県では、わずか40件に過ぎず、人口規模の違いだけでは説明できない大きな差がある。首都で橋が完成してから約15年経ったのに比べ、サワンナケート県で橋が本格的に運用されるようになったのは2007年春になってからであり⁽³⁸⁾、橋が開通した後の期間の違いがもたらす格差と考えることもある程度説明がつく。しかしながら、橋の建設が投資に与える影響は、「橋の完成後」ではなく、将来の橋の建設を見越した「橋の着工後」に顕著現れる傾向にある。各県の投資認可件数の累積件数を求め、累積件数に対し橋が着工された後の累積件数の割合をみると、首都ビエンチャン（1991年着工）では約99%、開通して間もないサワンナケート県（2003年着工）でも約7割と非常に高い（図7参照）。

次に首都ビエンチャンとサワンナケート県とで、外国直接投資部門の違いについてみていくこととしたい。サワンナケート県への認可における特徴のひとつとして、首都ビエンチャンと違い、植林を含む農林業と鉱物採掘を含む鉱工業の割合が高いことが挙げられる。首都ビエンチャンは面積が狭く、天然資源がほとんど確認されておらず、農業や植林に利用できる空き地も少ない。これに対し、サワンナケート県では、ラオス最大の金・銅鉱山が操業中で、多くの鉱物資源が確認されているほか、県全体の面積が非常に広大であるため、大規模な植林、または商品作物の栽培が可能な状況にある。つまり、こうした違いは首都ビエンチャンとサワンナケート県とのリソースの違いが大きく反映されたものといえよう。

首都ビエンチャンに、外国直接投資を含む製造業がある程度集中していることは、周知の事実である。これは、本章の前半で述べた、人口密度や様々な資本や人的資源の蓄積の有無が関係しているものと考えられる。外国直接投資の増加の要因が橋によるものかどうかや首都ビエンチャンとサワンナケート県の初期条件の違いがどのように異なった結果に結びついたかをより高い信頼度で証明するには、大規模なアンケート調査などによる考察が必要であろう。しかしながら、ここでの初歩的な考察は、その地域に存在しているリソースの違いが、外国直接投資の受入部門などで、異なっ

た結果をもたらす可能性を示唆している。

第4節 ラオスにおける越境インフラ整備の展望

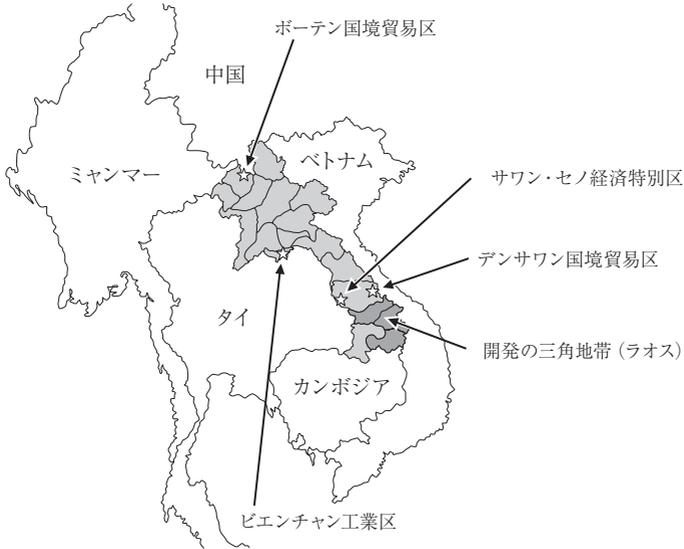
1. ラオスの国境経済圏

ラオス人の経済活動は、周辺諸国、とりわけ、言語・文化が近くかつ経済が比較的豊かなタイとの国境を越えて行われていることが多い。このことが国内での産業振興、経済開発を策定する当局を悩ます原因となる場合も少なくなかった⁽³⁹⁾。従来、当局は国境に障壁を設けることによって、国内産業の振興をはかろうとしてきた。期待していた成果が達成されない状況が続くなか、1990年代半ばから当局は、国境を越えた経済活動を国内経済の成長に活かすための政策への転換を始めた。オーストラリアの援助で、ラオスの首都とタイの地方都市を結ぶ1994年に開通した第1メコン友好橋をはじめ、多くの越境交通インフラが1990年代初めから建設された。

2000年代に入ると、国境を隣接する国との間で二国間、また多国間協力の国境経済圏開発事業が始まった。例えば、二国間では、ベトナムや中国との国境での国境貿易区、またはタイとの国境での経済特別区の設置の根拠法が2002年に相次いで公布されている。また、多国間では、カンボジア、ベトナムとの開発の三角地帯のように、国境をまたぐ第1行政区全体を多国間の開発区に指定する事業が挙げられる。

これらの国境経済圏開発事業のうち、第1に根拠法が明確なものに限定すると、2002年にサワンナケート県とベトナム、そしてルアンナムター県と中国国境地域周辺に、国境貿易区を設置する根拠法が相次いで公布された(図8参照)。デンサワン国境貿易区とボーテン国境貿易区は、それぞれ2002年3月25日付けのデンサワン村国境貿易区に関する首相令第25号と2002年2月11日付けの首相令第162号が、設置の根拠法となっている。設立の目的は、投資、商品の製造、輸出、輸入、再輸出、越境ト

図8 ラオスの国境経済圏開発事業



(出所) 筆者作成。地図は、GAUL, FAOに基づく。

ランジット輸送, そしてサービスを通して, 雇用を創出し, 国家の経済・社会開発に貢献するためとされている。同年に, サワン・セノ経済特別区を設立する根拠法である2002年1月21日付けのサワン・セノ経済特別区に関する首相令第2号, そして翌年には2003年9月29日付けサワン・セノ経済特別区に関する首相令第148号, 2003年11月13日付けサワン・セノ経済特別区の管理規則および投資促進に関する首相令第177号の政令も公布された。経済特別区設置の目的は, 戦略的な地理的条件を活かした外国直接投資の誘致, 製造業, 輸出業, サービス業の振興, および工業化の芽を育てることとされている。

第2に, 根拠法はないものの, 1990年代はじめから, 首都ビエンチャンの第1メコン友好橋から数km地点の地域に5000haの工業区開発計画が, ラオス政府内に持ち上がっている。この計画は, その後首都ビエンチャン商工課に移管された。これまで, 国道13号線と第1メコン友好橋を結ぶ, 同工業区内を通る未舗装の道路, この道路沿いの電線, および水道が整備

され、2008年10月現在数社が入居しているが、予定地のほとんどは整地されておらず、工場までの電線や水道も入居企業が負担することになっている。

第3に、1990年末から、ラオス、ベトナム、カンボジア3カ国で、ラオスの南部、ベトナムの中部およびカンボジアの北部の一部を、共同で開発するいわゆる「開発の三角地帯構想」が打ち出された。これは一言でいうと、発展が遅れている3カ国の地域が協力・協調し、経済発展をめざすものである。エネルギー、学校、病院の共同利用などが強調されているほか、国際ドナーに対し、3カ国共同でアプローチすることも目的として掲げられている。

2. ラオスの国境経済圏開発の展望

ラオスにおける国境地帯の開発は、開発の三角地帯を除き、掲げられている設立の目的に照らして考えると、ほとんど進展していないといえる。サワン・セノー経済特別区、デンサワン国境貿易区、ビエンチャン工業区とも、明確な開発財源も確保されておらず、開発資金不足で進展がほとんどみられない。ポーテン国境貿易区については、外国人投資家が50年以上の開発権を取得し、カジノやホテルを整備した意味で最も大きな変化がみられたが、設置目的とかけ離れたものになっているため、このほど設置根拠法が取り消されたといわれる。

これに対し、開発の三角地帯では、留学生の受け入れや交換、病院、電力の共同利用が比較的進んでいる（ケオラ[2008: 120-134]）。これは、比較的発展しているベトナムが中心になっていることと、開発資金が国際的なドナーより最初から提供されていることが大きな要因であろう。開発の三角地帯関連事業と考えられる道路建設、水力発電所建設などをみると、ベトナム政府、または国際機関の支援によるものが多い。

開発の三角地帯を除く国境経済圏開発事業が進展しない理由は、大きくふたつある。まず、国内の開発財源の確保の難しさである。最も古いビエンチャン工業区開発事業、デンサワンとポーテンの国境貿易区開発事業、

そして経済特別開発事業のいずれも開発資金の確保が十分でないか、ほとんど確保されていない開発事業となっている。

次に、それぞれの国境経済圏にどのような補完的な資源が存在し、そしてそれをどのように活用するかの事前調査やそれに基づいた開発計画が十分に検討されてこなかった点も挙げられる。国境の両側に同様な開発事業を計画し、国境を隔てた国と競争する必要がある場合、資金のより豊富なベトナムや中国に対抗できないのは当然である。経済特別区のように開発を民間に委ねようとする場合でも、開発予定の地域がもっている優位性が活かされるものでなければ、民間企業の進出も期待できなくなる。言い換えれば、明確な開発財源確保と合理的な開発ビジョンなしでは、ラオスにおける国境経済圏開発事業の停滞した状況は打破できないであろう。

おわりに

これまでの分析から、初期条件の様々な違いが存在し、その違いがふたつの橋の完成後のヒト、モノ、投資の動きが異なった様相を示す要因であったことが明らかになった。多くのタイ人観光客が、ラオスの首都を訪れるようになったのに比べ、サワンナケート県の場合、急増したタイからの観光客のほとんどは、ベトナム中部にある観光地へ行くために素通りするだけである。橋を利用したモノの移動も、ヒトの移動とほぼ同様な様相を示す。投資については、橋の完成前後に首都ビエンチャンでの製造業が大きく成長したのに比べ、サワンナケート県では、橋が完成した1年以上の2009年初時点でも、製造業における外国直接投資に大きな変化はみられないが、優位性のある土地や資源関連事業の認可、実施はともに大きく伸びている。

多額の資金および二国間・多国間の様々な関係機関の協力を必要とする越境インフラ整備に際し、より大きな効果を達成するために考慮すべき点について、本章の分析に基づき提言を行い、結びとしたい。第1に、越境インフラを整備する関係国は、自国の希望のみを重視し、他の地域との違

いを無視した形で目的を設定するよりも、補完的な資源をもっているそれぞれの地域全体に資するような目標の設定を行うべきである。首都ビエンチャンとサワンナケート県の場合でいえば、現状のままであれば、首都では高い人口密度と比較的整備されたインフラを活かした経済活動を強化し、そしてサワンナケート県では広い土地を必要とする植林や農産物加工業をめざすべきということになる。

第2に、2カ国以上が関係する国境経済圏開発や越境インフラ整備事業の場合、相手がより大きな便益を受けることは、必ずしも自分にとっても悪いことではないと認識すべきである。東西経済回廊の現状のように、回廊沿いの地域がヒトとモノの素通りを恐れるあまり、積極的に国の枠を超えた回廊全体の発展に参加できないことは、関係国にとってマイナスである。むしろ、ガソリン・スタンドやサービス・エリアの設置など「立ち寄り」を促し、「素通り」をされない部分の拡大をはかるべく、周辺国と積極的に協力していくことが重要である。最後に、プロジェクトの成否に影響を与えるものとして、各地域の初期条件だけではなく、実施中または実現された後の取り組み姿勢も重要である点を指摘しておきたい。

〔注〕

- (1) アジア開発銀行（ADB）や日本では、第2メコン国際橋と呼ばれることが多いが、現地では第2メコン友好橋と呼ばれているため、本書では後者で統一する。
- (2) 例えば日本ロジテム株式会社が、2007年6月15日付けで現地企業である Global Logistics Co.,LTD.の第3者割当増資引き受け（38万5000米ドル）により、同社を子会社化（Logitem Laos GLKP Co.,Ltd.）する合弁契約を締結した。その目的のひとつを2007年6月18日付けのプレス・リリースで、「アジア・ハイウェー東西回廊を利用したタイーラオスーベトナム間の国際輸送網の確立」としている（日本ロジテム株式会社ウェブサイトを参照）。
- (3) 第3メコン友好橋は、タイ政府が、建設費用を全額負担することで建設されている（Bangkok Post, 2007年12月5日を参照）。2009年3月6日に、ラオスのブンニャン副大統領とタイのシリントン王女が参列のうえ、起工式が行われた（タイ首相府：広報局・第2地方広報機構のウェブサイトを参照）。
- (4) 2008年8月現在の建設予定地の看板によれば、完成が2011年とされている。
- (5) ラオス・タイ国境のタイ側には、ラオ族といわれるイサーン（東北）地方のタイ人が人口の大多数を占める。ほかの地方のタイ人も、ほとんどがラオス人と同様、タイ（Tai）系諸族に属しているため、言葉が相互に通じ合う。
- (6) フランスによるインドシナ統治は、1887年から1954年までの期間に及んでいる。

- このうち、ラオスは、1893年から1954年の期間、統治されていた（Handler[1943: 131], Evans[2002: 45]を参照）。
- (7) タイは、1970年前後より、ラオスでの戦争にタイ人部隊を派兵し、1972年には少なくとも6000人の雇兵で構成される15部隊が活動していた。雇兵への報酬は、ウドンターニーにあるアメリカ中央情報局（CIA）の事務所から、タイ国軍に総額8590万米ドル相当のタイ・バーツで支払われたという（Zaslloff[1973: 61]）。また、タイには、米軍の空軍基地やインドシナ戦争に派兵されている兵士の保養地が整備され、タイ国内で大きな経済効果をもたらしたとされている。
 - (8) 2006年に首都の正式名称が、ビエンチャン特別市（Vientiane Municipality）から首都ビエンチャン（Vientiane Capital）に変更された。
 - (9) 県別の総人口でみた場合、2007年度の統計で、サワンナケート県（85万8582人）、首都ビエンチャン（72万5830人）、チャンパーサク県（62万5746人）、ビエンチャン県（44万2030人）の順になっている。このうち、メコン川がラオスの領内を流れるチャンパーサク県以外では、メコン川がタイとの国境になっている。しかし、首都ビエンチャンを除き、一般に「都市部」と呼ばれる地域は、これらの県のメコン川東岸の周辺地域を指すことが多い。
 - (10) 2006年にラオス・ベトナム国境のラオス側の国境ゲートを訪れた際、一切の検査を受けずに、国境を越えていた人たちは、国境周辺で生活している少数民族であるとの説明を受けた。少数民族が多数分布しているラオス・ベトナム国境周辺には、同一の部族が国境にまたがって生活しているケースが多い。
 - (11) タイのノンカーイ県立病院長によると、ラオス人患者から回収できない診療台は、年間200万バーツに上っているという。その理由として、支払い能力のあるラオス人患者は、タイの私立病院に通院し、支払い能力のないラオス人が県立病院に集中していること、およびタイの王室、政府、外務省の方針で受け入れを拒否できないことを挙げていた（2008年9月4日のヒアリング）。
 - (12) 日常的な事件や事故から紛争時に至るまで、対岸に逃亡・避難することが、1893年以来多くみられる。
 - (13) ラオス側の生活水準がより高い20世紀半ばの内戦期では、多くのタイ人が、ラオス側に出稼ぎに来たが、1980年代から近年にかけては、逆に多くのラオス人がタイに出稼ぎに出ている。このように、言語などの障壁がほとんどないため、同一経済圏のように、就業機会のより多い側に移動する傾向が強い。
 - (14) 2009年現在で、ラオスの第1行政区は、16県と1首都から構成されている。
 - (15) バンコクービエンチャン間のタイ航空の片道正規運賃は、6990バーツ（約1万8905円）だが、バンコクーノンカーイ間の片道運賃は、冷房車両で497バーツ（約1343円）である（航空運賃は、タイ国際航空のウェブサイト、運賃はタイ鉄道公社のウェブサイトを参照）。ノンカーイ駅から橋を通っての首都ビエンチャン市街地までの交通費を加えても、空路が陸路の10倍以上かかる計算となる。
 - (16) 夜20時の列車に乗れば、翌日の8時半にノンカーイ駅に到着する（タイ鉄道公社のウェブサイト参照）。
 - (17) Railway Gazette International, 2008年7月7日。同誌ウェブサイト参照。
 - (18) Vientiane Mai 新聞の電子版, 2009年3月11日。

- (19) 総合競技場、ゴルフ場、工業団地に関する情報は、2008年9月6日の現地調査、新空港は Malaysian National News Agency の電子版(2008年12月9日)を参照した。
- (20) メコン川に接する3つの郡(サイブリー郡、カイソーン・ポムビハーン郡、ソンコーン郡)で約24万9000人、それにチャンポーン郡とウトゥムポーン郡を加えれば、約31万9000人となる。
- (21) 2006年12月に第2メコン友好橋が開通するまでは、タイまでは船でわたるフェリーがあった。
- (22) サワンバガスが2009年3月10日に正式オープンした(2009年4月19日付け pasaxon 紙・電子版を参照)。
- (23) 日系のスズ精錬工場の担当者からのヒアリング(2008年12月22日)に基づく。
- (24) しかし、実際の運用では、パスポートを預けることなどを条件に、第三人の越境が認められる地方級国境ゲートも確認されている。
- (25) ラオス側では、「伝統国境ゲート」と呼ばれている。
- (26) 正式には中央政府の許可が必要になるが、実質的には県知事が設置の権限をもっている状況に近い。
- (27) 二国間で正式な合意がないことを指す。実際には、郡や村単位で越境を黙認する場合が多い。
- (28) タイ商業省外国貿易局のウェブサイトに基づく。
- (29) ラオスとタイの越境に関する規則は、両国中央政府が決定する場合と、定期的に会合を重ねる地方レベルの話し合いで決定されるものがあるため、国境間で制度が異なっている(2008年9月7日のサワンナケート県外務課職員からのヒアリング)。
- (30) 例として、病院の整備が遅れているラオス側の住民は、タイ側にある病院を利用することがよくある。病人が越境する場合は、国境ゲートが閉まっている時間帯でも出国や入国に必要な書類および手続きを経ずに、越境することも可能である(2006年8月27日のサワンナケート船着き場の出入国担当警察官からのヒアリング)。
- (31) ラオスでは、相手国のビザに加え、ラオスの出国ビザも必要であったが、2005年以降出国ビザが必要なのは公用および外交パスポートのみとなっている。
- (32) 人口密度が比較的高い首都ビエンチャンでも、十分な労働力を確保するために、10数ヵ村の協力が必要なケースがある。2008年にラオスとタイの第1メコン友好橋から数km地点に進出した日系企業は、周辺15の村から労働力を確保している。
- (33) ラオスの年度は、10月1日から9月30日までの期間である。
- (34) 2005年度の首都ビエンチャンの1人当たりGRPが、全国のGDPの伸び率で成長しているものとして算出した。1994年から2005年の首都と全国の1人当たりGDPの成長率が同一と仮定している。
- (35) セポーン鉱山社員へのヒアリングによる(2008年10月2日)。
- (36) 公開されている統計では、ムクダーハーン=サワンナケート間は、ノンカーイ=首都ビエンチャン間のように、トランジット貿易(再輸出)の項目がないため、輸出額の数字にトランジット貿易が含まれているものと考えられる。
- (37) 県庁職員やサワンナケート県のベトナム人会会長によると、事実ニンクなどの農産物およびその他の消費財が、ラオス経由でタイに輸出されているといわれている。また、タイ側からラオスに輸入しなければならないものが増加している一方の状況

- では、タイとの貿易赤字を少しでも解消するために、ベトナムのトランジット貿易を活用すべきとの意見も、サワンナケート県の指導部では実際に出ている。
- (38) 橋の開通は公式には2006年12月20日であるが、地方間の必要な関係規則の作成と合意にさらに数ヶ月を要した。
- (39) 例えば、中部でセメント工場を建設しても、南部への輸送には高い輸送コストが加算されるため、価格の面でタイから輸入されるセメントに対し競争力をもつことができない。また、ラオスにショッピング・センターや病院があるとしても、そこへのアクセスは、国内の交通インフラ整備が遅れているため、例えば県内の住民にとっても、メコン川をわたって、タイへ行く方が便利な場合が少なくない。

〔参考文献〕

〈日本語文献〉

- ケオラ・スックニラン[2007]「東西回廊とラオスー第2メコン国際橋完成で何が変わるかー」(石田正美・工藤年博編『大メコン圏経済協力ー実現する3つの経済回廊ー』情勢分析レポート No.4, アジア経済研究所, 134-156 ページ)。
- [2008]「ラオスにおける国境経済圏開発事業」(石田正美編『メコン地域開発研究ー動き出す国境経済圏ー』調査研究報告書, アジア経済研究所, 2008, 117-146 ページ)

〈外国語文献〉

- Bedlington Stanley S.[1981] “Laos in 1981: Small Pawn on a Larger Board,” *Asian Survey*, Vol. 22, No. 1, January 1982, pp. 88-98.
- Evans Grant[2002] *A Short History of Laos: The Land in Between*, Sydney: Allen & Unwin, 2002.
- Freeman Nick[2001] “The Rise and Fall of Foreign Direct Investment in Laos, 1988–2000,” *Post-Communist Economies*, Vol. 13, No. 1, 2001, pp. 101-119.
- Handler Joseph[1943] “Indo-China: Eighty Years of French Rule,” *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 226, Southeastern Asia and the Philippines. (Mar., 1943), pp. 129-136.
- Kudo Toshihiro[2007] “Border Industry in Myanmar: Turning the Periphery into the Center of Growth,” *IDE Discussion Paper Series*, No.122, Institute of Developing Economies, JETRO, available at <http://www.ide.go.jp/English/index4.html>.
- National Statistical Center[2007] *Statistical Yearbook 2007*, Ministry of Planning and Investment of Lao P.D.R, Vientiane Capital, Jun 2008.
- Pholsena Vatthana and Ruth Banomyong[2006] *Laos: From Buffer State to Crossroads?*, Bangkok: Mekong Press, 2006.
- Savan-Seno Special Economic Zone Authority[2004a] “Compilation of Decrees of the Prime Minister Concerning the Savan-Seno Special Economic Zone,”
- [2004b] “Savan-Seno Special Economic Zone.”
- Statistics Planning Division[1995] *Laos Tourism Statistical Report 1994*, National

- Tourism Authority of Lao P.D.R., Vientiane.
- [1996] *Laos Tourism Statistical Report 1995*, National Tourism Authority of Lao P.D.R., Vientiane.
- [2000] *1999 Statistical Report on Tourism in Laos*, National Tourism Authority of Lao P.D.R., Vientiane.
- [2001] *2000 Statistical Report on Tourism in Laos*, National Tourism Authority of Lao P.D.R., Vientiane.
- [2004] *2003 Statistical Report on Tourism in Laos*, National Tourism Authority of Lao P.D.R., Vientiane.
- [2008] *2007 Statistical Report on Tourism in Laos*, National Tourism Authority of Lao P.D.R., Vientiane.
- Stuart-Fox Martin[1989] “Laos in 1988: In Pursuit of New Directions,” *Asian Survey*, Vol. 29 No. 1, January 1989, pp.81-88.
- [1995] “The French in Laos, 1887-1945”, *Modern Asian Studies*, Vol. 29, No. 1. (Feb., 1995), pp. 111-139.
- Thayer Carlyle A.[1983] “Laos in 1982: The Third Congress of the Lao People's Revolutionary Party,” *Asian Survey*, Vol. 23, No. 1, January 1983, pp. 84-93.
- The Government of Cambodia, Laos and Vietnam[2004] “*Socio-economic Development Master Plan for Cambodia – Laos –Vietnam Development Triangle*,” Hanoi, November 2004.
- Zasloff Joseph[1973] “Laos 1972: The War, Politics and Peace Negotiations,” *Asian Survey*, Vol. 13, No. 1. January 1973, pp. 60-75.
- Zasloff Joseph and MacAlister Brown[1977] “Laos 1976: Faltering First Steps toward Socialism,” *Asian Survey*, Vol. 17, No. 2, February 1977, pp. 107-115.
- ラオス政府[2002] “デンサワン村国境貿易区に関する首相令 25 号”(ラオス語)。
- [2003a] “サワン・セノー経済特別区に関する首相令 2 号”『経済および金融・財政分野の法令』 297-299 ページ (ラオス語)。
- [2003b] “デンサワン村国境貿易区に関する首相令 25 号の一部改定に関する首相令 155A 号”(ラオス語)。
- [2003c] “ルアンナムター県ポーテン国境貿易区に関する首相令 162 号”『経済および金融・財政分野の法令』, 445-463 ページ (ラオス語)。

〈ウェブサイト〉

- タイ商業省外国貿易局：<http://www.dft.moc.go.th/>
- タイ中小企業振興機構：www.sme.go.th
- タイ国際航空：<http://www.thaiair.com/>
- タイ鉄道公社：<http://www.railway.co.th/>
- タイ首相府・広報局・第 2 地方広報機構，：<http://region2.prd.go.th/>
- 日本ロジテム株式会社：<http://www.logitem.co.jp/news/20070618news1.pdf>
- ラオス国家統計局：<http://www.nsc.gov.la/>

ロイター：<http://www.reuters.com>

Lao News Agency: <http://www.kpl.net.la/>

Malaysian National News Agency：<http://www.bernama.com/>

Railway Gazette International：<http://www.railwaygazette.com>

