

第 2 章

ラオスの地域補完型工業化戦略

鈴木 基 義

はじめに

ラオスは1975年に社会主義国家として成立し、それから17年後の1991年に最初の憲法が制定された。2003年には改正が行われ、改正憲法第15条第1項において「国家は、ラオス人民民主共和国への外国からの投資を奨励し、資本、テクノロジー及び先進的な管理を生産活動、事業及びサービスに導入することを容易にする環境を作る」(瀬戸 [2004: 365])として対外開放を、第20条「ラオス人民民主共和国は、相互の独立及び主権の尊重、平等、並びに互恵の原則に基づき、多方面、多元的、多形式による経済関係の形態を用いた、外国との経済協力関係を開放する政策を実施する」として国際社会への参加や経済統合をうたっている。改正憲法第15条は、旧憲法第14条をベースに、また改正憲法第20条は旧憲法第18条をベースに改訂したもので、1990年代の初期においてラオスは、来るべき将来に備えて対外開放と国際社会への参加と経済統合への方針を決めていたことがわかる。

ラオスがASEANに加盟したのは1997年のことである。ASEANはASEAN自由貿易地域(AFTA)を創設し、関税撤廃のためのスケジュールを2012年に繰り上げた。しかしASEANの原加盟国は1967年の結成から輸入代替政策や輸出促進政策を実施して工業化を段階的に達成してきた国である。ラオスのような人口希少な内陸国で、植民地経験や内戦による荒廃という負の遺産を持

つ国が、地域統合の枠組みのなかで保護主義的な産業政策や貿易政策は実施しがたい状況にある。ラオスは遙かに遅れて経済発展のスタートをきった国であるから、自国の工業化戦略を策定するうえで、国境を手段とした関税・貿易政策路線を歩むよりもむしろ、こうした隣国の産業蓄積や経済力を援用し、補完関係を構築する政策をとることが時代に適している。

このようなコンテキストのなかでラオスはどのような工業化の方法をとりうるのか、考察していきたい。第1節においてラオス工業の現状を概説する。第2節では、地域補完型工業化戦略を提唱する。隣国タイでは、およそ7000社の日系企業が操業している。この集積を通じて技術的に高度な部品産業とそれを支える現地の人材が育成されてきた。この産業集積は日系企業に限らず、タイに進出してきた欧米系の企業によっても補強されてきた。タイの産業集積を利用し、タイから部品産業などの労働集約的な産業をラオスに誘致することにより、ラオスの工業化が加速される可能性がある。同時にタイは隣国ラオスを集積の恩恵のなかに取りこみ、地域的な生産構造を再構築し、タイの国際競争力を維持、強化、補完することができよう。

第3節では、ラオスの工業化と輸出促進に向けて、克服しなければならない課題として、輸入手続きの迅速化・簡素化ならびに輸送・ロジスティックの問題を議論する。ラオスにおいて輸出手続きを行う際、輸出で4～5日（約14書類）、輸入で12～21日（15書類）を要する。製品の輸出や原材料の輸入のために要する日数は、隣国タイではわずか1日にすぎない。東西回廊や第2メコン国際架橋の建設が進むなか、隣国とのクロス・ボーダー輸送協定の実効性のある締結が期待される。貨物輸送は船舶輸送と異なり、手軽に輸送できることが魅力である。国境を挟む両国の税関が24時間体制で対応し、ワン・ストップ・インスペクション化やワン・ストップ・カスタム化が実現すれば、人と貨物の往来はかなりの迅速化と簡素化がはかれるであろう。ラオスは、内陸のハンディーキャップを補うために生産のリードタイムを可能な限り短縮しなければならない。

最後に、ラオスの労働問題について敷衍する。ラオスの人口増加率は平均

年率2.5%と推計されるので、今後ラオスの人口がこの増加率で増大すると仮定すると、人口が1000万人を超えるのが22年後の2026年と推計される。人口の増加にともない、当然のことながら労働人口も増大する。これに対して新規雇用が増大しなければ、雇用不安を生み出し社会不安につながる恐れがあるため、雇用を提供するための政策の立案と実施が優先されなければならない。雇用不足と賃金格差からタイへ出稼ぎにでているラオス人の数は30万人を超えているという推計もある。タイで働くラオス人を呼び戻し、ラオス国内において安定した雇用を提供することこそ、政府の果たすべき責務ではないだろうか。この意味で外国企業の果たしうる役割は大きい。同時に都市に企業を誘致するのではなく、都市近郊や後背地農村への工場誘致を促進することで、都市の混雑や公害を緩和できるとともに、企業は近隣村落から労働を確保できる。農村における労働者への基礎教育や基本的なIT教育などはNGOが活躍できる分野である。

第1節 ラオス工業の現状

1. 人口・産業構造

ラオスの1人当たりのGDPは340米ドル(2004年)にすぎない。584万人余りの人口が日本の本州ほどの国土に居住している。就業者数の82%が農業に従事(表1)し、GDPの48.6%を農業部門の産出(表2および図1)が占める農業国家である。統計に表れない貨幣経済化されていない山岳地域の焼き畑農民などの就業者や所得を考慮すれば、農業の実際の占有率はさらに高くなると予想される。サービス部門の占める比率は就業人口で7%、所得割合は1994年の24.3%から2003年には25.5%へ若干の上昇をみたが、この10年間にほぼ横ばいであったととらえてよいであろう。しかし工業部門に従事する就業者比率は2001年の10.2%から2003年の3年間だけで10.8%へと上昇を示し、ま

表 1 ラオスの人口・労働人口・就業構造

	(単位:万人)				(%)		
	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003
人口	537.7	552.6	567.9	583.7	100.0	100.0	100.0
労働人口	257.2	262.3	267.3	271.4	47.8	47.5	47.1
就業者数	244.4	249.1	253.7	n.a.	100.0	100.0	100.0
農業	202.1	205.3	208.5	n.a.	82.7	82.4	82.2
工業	25.0	26.3	27.4	n.a.	10.2	10.6	10.8
サービス	17.3	17.5	17.8	n.a.	7.1	7.0	7.0
失業者数	12.8	13.2	13.6	n.a.	5.0	5.0	5.1

(出所) ラオス労働社会福祉省内部資料より筆者作成。

表 2 ラオスの産業構造の推移 (1990年固定価格)

(単位:10億キープ)

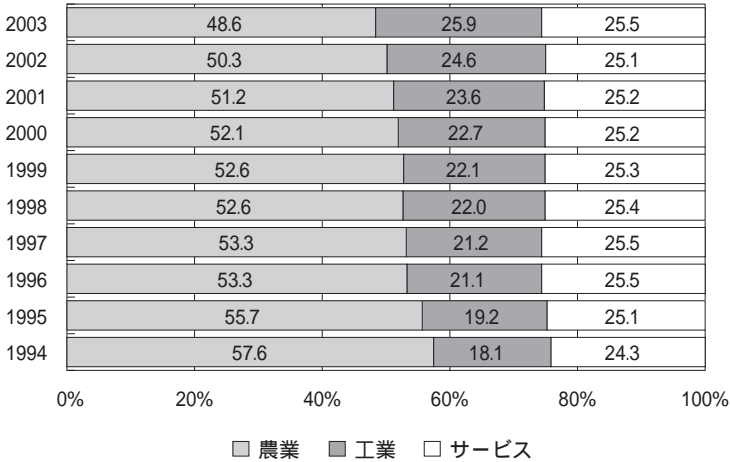
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
農業	440	454	464	499	517	556	584	606	630	644
工業	139	157	184	199	216	234	254	280	308	344
サービス	185	204	222	238	250	268	282	298	314	338
合計	764	815	870	936	983	1,058	1,120	1,184	1,252	1,326
	(%)									
農業	57.6	55.7	53.3	53.3	52.6	52.6	52.1	51.2	50.3	48.6
工業	18.1	19.2	21.1	21.2	22.0	22.1	22.7	23.6	24.6	25.9
サービス	24.3	25.1	25.5	25.5	25.4	25.3	25.2	25.2	25.1	25.5
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(注) ラウンディング・エラーのため各項目値の合計が一致しない。

(出所) IMF, *Lao People's Democratic Republic: Recent Economic Developments*, various issues, より筆者作成。

た所得割合では1994年の18.1%から2003年には25.9%へと大幅に上昇した。ラオス経済全体では依然として所得においても就業人口においても農業が支配的であったが、過去10年間の工業部門の躍進を見逃すことはできない。すなわち工業部門のGDPに占める割合は、1994年の18.1%から2003年には25.9%へ7.8ポイント上昇した。工業部門は、鉱業、製造業、建設および電気・ガス・水道の業種から構成されるが、なかでも製造業のGDPに占める割合が、同期間に12.9%から19.2%へ6.3%上昇した。ラオス経済においても農

図1 ラオスの産業構造の推移（構成比）



(出所) 表2と同じ。

表3 ラオスの産業別成長率

(%)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	平均
農業	3.1	2.2	7.5	3.7	7.5	5.0	3.8	4.0	2.2	4.3
工業	13.1	17.1	8.3	8.5	8.5	8.5	10.2	10.0	11.7	10.7
サービス	10.2	8.7	7.3	4.8	7.3	5.2	5.7	5.4	7.6	6.9
経済全体	6.7	6.7	7.6	5.0	7.7	5.9	5.7	5.7	5.9	6.3

(出所) 表2と同じ。

業の縮小と工業の拡大という構造変化が徐々に進んでいることがわかるであろう。

ラオスは、1995年から2003年までの期間に年平均6.3%の経済成長を達成してきた(表3)。しかしこの間の農業部門の成長は平均4.3%にすぎず、経済全体の成長率を超えた年は一度もなかった。一方、工業部門の平均成長率は10.7%と高く、経済全体の成長率を常に凌駕し、ラオス経済発展の先導役を果たしてきた。ラオスの統計分類では工業は鉱業、製造業、建設、電気・水道から構成される(表4)。2003年において工業部門のなかで製造業が73.8%

表4 ラオスの工業部門内構成(1990年換算)(単位:10億キープ)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
工業	139	157	184	199	216	234	254	280	308	344
鋳業	2	2	2	4	4	5	5	6	6	22
製造業	99	116	138	150	165	176	189	212	239	254
建設	26	28	30	33	27	28	25	29	27	30
電気・水道	12	11	13	13	21	25	35	34	36	37
	(%)									
工業	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
鋳業	1.2	1.1	1.3	1.8	1.9	2.1	2.0	2.1	1.9	6.4
製造業	71.3	74.1	75.3	75.5	76.3	75.2	74.4	75.7	77.6	73.8
建設	18.7	17.7	16.4	16.4	12.4	12.0	9.8	10.4	8.8	8.7
電気・水道	8.9	7.1	7.0	6.3	9.5	10.7	13.8	12.1	11.7	10.8

(注) ラウンディング・エラーのため各項目値の合計が一致しない。

(出所) 表2と同じ。

を占めており、製造業が工業部門の中核であることがわかる。セポン県における金の採掘やヴィエンチャン県の鉛の採掘、パンピエン郡のセメント生産、オートバイ組立、ナム・マンサ(Nam Mangsa)水力発電所の完成、ナム・トゥン(Nam Theung)水力発電所建設着工、加圧電線網整備、太陽熱発電の実験プロジェクトの着手(CPI[2005:5])など工業部門における確実な成果が上げられてきたが、木材加工や縫製などの軽工業が主体である。ラオス国家計画投資委員会・国家統計センターが実施した『2002年企業調査報告書』[2003]によれば、商業省に1589社の企業が登録(2002年)され、製造業に属する企業がもっとも多く、全体の29.1%を占めた。続いて建設業の25.1%、ホテル・レストラン業の10.5%(表5)であった。これを形態別にみると、ラオス民間企業が全体の67.6%を占め、外国民間企業は7.6%、外国企業とラオス企業の合弁は4%にすぎなかった。また国有企業は160社の登録があり、全体の10.1%を占めた(表6)。ラオス国家計画投資委員会・国家統計センターによる『2002年企業調査報告書』には地方で設立された企業データが欠落している。また国内・外国投資奨励管理委員会(DDFI)において登録された外国企業数とも大幅に異なるため、注意を払う必要がある。

表5 業種別企業数(2002年)

	鉱業	製造業	電力・水道	建設業	卸・小売・ 自動車修理	ホテル・ レストラン	輸送・倉庫・ 郵便・通信	教育・ 保険	その他	合計
	41	462	32	399	276	167	96	47	69	1,589
%	2.6	29.1	2.0	25.1	17.4	10.5	6.0	3.0	4.3	100.0

(出所) ラオス計画投資委員会・国家統計センター『2002年企業調査報告書』2003年。

表6 形態別企業数(2002年)

	国内 民間	外国 民間	国内民 間合弁	外国民 間合弁	国内民間・ 外国民間 合弁	政府・国内 民間合弁	政府・外国 民間合弁	政府・国内 民間・外国 民間合弁	国有 企業	外国企 業の支 店	合計
	1,074	120	62	27	63	14	36	21	160	12	1,589
%	67.6	7.6	3.9	1.7	4.0	0.9	2.3	1.3	10.1	0.8	100.0

(出所) 表5と同じ。

2. 貿易

次にラオスの貿易構造から工業の占める地位をみてみたい。ラオス農林産物の輸出の全体の輸出に占める割合は1994年から2003年の期間に平均38.5%であった(表7)。木製品(丸太および木材)の輸出がそのほとんどを占めていたが、近年コーヒーの輸出が伸び始めている一方、農産物自体の輸出は同期間に4.0%から2.3%へ低下している。工業部門の輸出のシェアは、1994年から1998年までの5年間の平均が48.2%であったのに対し、1999年からの5年間に平均63.8%へと大幅に上昇している。しかしその内容は縫製品と電力の輸出に依存したものである。

ラオスの輸入の特徴は、消費財輸入が輸入総額の47.2%(1994~2003年平均)を占める一方、51.4%が工業関連の輸入(投資財、縫製用材料、オートバイ組立用部品、電力の輸入合計)である点にある(表8)。ナム・グム・ダムは電力をタイへ売電している一方で、ラオス南部地域において電力をタイから購入し

表7 ラオス輸出の推移

(単位:100万ドル)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
輸出総額 ¹⁾	300.4	313.3	321.4	316.9	336.7	342.1	345.0	333.6	340.4	401.0
木材製品	96.1	88.3	124.6	89.7	115.4	84.9	87.1	92.7	93.5	93.5
丸太	41.8	28.7	34.3	16.7	87.4	20.0	26.0	n.a.	n.a.	n.a.
木材	48.5	51.5	78.7	67.4	87.4	26.9	37.7	n.a.	n.a.	n.a.
その他	5.8	8.1	11.6	5.6	17.5	38.0	23.4	n.a.	n.a.	n.a.
コーヒー	3.1	21.3	25	19.2	48.0	15.2	12.1	14.9	17.1	18.7
農業・林産品	12.1	13.7	17.8	18.1	8.4	8.3	15.4	8.6	9.9	9.4
工業製品 ²⁾	36.3	43.3	27.9	15.3	10.1	27.9	9.6	11.2	10.6	24.0
縫製品	58.2	76.7	64.1	90.5	70.2	72.0	91.6	98.7	104.9	104.9
オートバイ	46.2	17.7	12.5	17.1	17.8	38.4	22.1	n.a.	n.a.	n.a.
電力	24.8	24.2	29.7	20.8	60.7	90.5	112.2	106.4	103.6	91.0
金再輸出	18.8	21.9	15.2	41.5	1.3	0.0	0.0	0.0	0.0	58.7
外国航空会社による燃料購入	0.4	0.4	0.4	0.5	0.6	0.8	1.0	1.1	0.8	0.8
ロシア債務返済	-	-	-	4.2	4.0	4.0	0.0	0.0	0.0	0.0

(注) 1) 上記品目総額はロシアに対する現物支払額の為替レート調整を含むため輸出総額と一致しない。

2) 縫製品および木材製品を除く。

(出所) IMF, *Lao People's Democratic Republic: Recent Economic Developments*, various issues, および Bank of the Lao PDR, *Annual Report*, various issuesより筆者作成。

ている。電力の貿易収支はラオスの一方的な黒字であるが、ナム・トゥンダムの建設が2010年に完成すれば、タイからの電力輸入の必要がなくなるだけでなく、電力輸出が増大することになる。ラオスに安価な電力が豊富に存在することは魅力的な投資環境のひとつである。

3. 外国直接投資

1988年11月から2005年9月までの間に、登録資本累計額ベースで対ラオス外国直接投資は1409件、約143億ドルの規模に達した(表9)。外国資本の占有率は72%、ラオス資本の占有率は24.3%であった。ラオス占有資本額は、現金による拠出ならびに現金以外に提供された土地や建物などを時価換算したものを含む。

表8 ラオス輸入の推移 (単位:100万ドル)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
輸入総額 (cif)	564.1	588.8	689.6	647.9	552.8	554.3	562.0	542.1	570.1	618.2
投資財	146.1	189.3	277.0	226.8	226.7	184.0	161.8	182.3	209.6	231.2
機械・設備	32.0	43.8	71.3	52.0	44.4	21.0	16.2	36.2	53.0	63.0
自動車 ¹⁾	25.0	36.0	71.7	53.8	39.4	35.8	23.3	27.3	27.7	33.4
燃料 ¹⁾	21.4	30.8	32.8	38.2	61.8	36.7	79.1	57.9	57.9	60.8
建設資材・電気機器	67.7	78.8	101.2	82.8	81.8	90.5	43.2	60.9	71.0	74.0
消費財	276.5	283.8	308.0	267.7	234.1	252.7	288.0	280.1	280.1	304.0
縫製用材料	51.3	66.3	70.0	73.7	66.8	66.5	60.4	65.6	62.6	65.4
オートバイ組立用部品	34.6	13.3	12.0	24.9	17.0	38.4	22.6	0.0	0.0	0.0
金・銀 ²⁾	46.8	29.5	18.8	50.4	0.7	2.1	1.5	5.4	8.1	6.9
電力	2.4	3.1	2.6	3.2	5.8	8.6	5.8	6.4	7.2	8.3
ラオス航空会社による燃料購入	2.0	3.5	1.2	1.3	1.7	2.0	2.3	2.4	2.5	2.4

(注) 1) 輸入総額の50%が消費財であるという仮定に基づき推計されている。

2) 金再輸出を含む。

(出所) 表7と同じ。

表9 資本金および資本占有率 (1988年11月～2005年9月)

	件数	ラオス資本	外国資本	資本金合計
外国直接投資(ドル)	1,409	3,467,153,445	10,284,538,329	14,287,976,382
資本占有率(%)		24.3	72.0	100.0
1件当たり平均資本金(ドル)		2,519,750	7,358,911	10,302,266

(注) 資本金不明の投資案件が存在するため、ラオス資本占有率と外国資本占有率の合計が100%にならない。

(出所) DDFI内部資料より筆者作成。

1409件の投資プロジェクトのうち、合併は全体の39.1%、100%外国資本は59.5%を占めた(表10)。合併の比率が減り、100%外国資本の進出形態が増大している。「不明」に含まれる20件のほとんどが業務提携である。1988年の外国投資奨励管理法では投資形態として、業務提携、合併、そして100%外国資本の3形態が認められていたが、1994年の改正外国投資奨励管理法ではこのうち業務提携が廃止された。ところが2004年の改正外国投資奨励法では再び業務提携が投資の一形態として復活したため、統計の分類も今後過去にさかのぼり、業務提携に関し、再集計する必要が出てきたが、国内・外国投資

表10 投資形態による外国投資分類

投資形態	投資件数	(%)
合 弁	551	39.1
100%外国資本	838	59.5
不 明	20	1.4
合 計	1,409	100.0

(出所)表9と同じ。

表11 国別投資額累計(1988年11月～2004年) (単位:ドル)

	国 名	投資件数	件数(%)	投資額合計	投資額合計(%)
1	タイ	405	27.6	7,684,328,191	43.1
2	アメリカ	71	4.8	2,325,397,707	13.1
3	フランス	130	8.9	2,274,516,663	12.8
4	オーストラリア	74	5.0	1,469,176,110	8.2
5	イタリア	9	0.6	1,388,711,880	7.8
6	マレーシア	48	3.3	698,667,990	3.9
7	韓国	112	7.6	568,569,889	3.2
8	ドイツ	20	1.4	351,952,900	2.0
9	中国	219	14.9	296,254,254	1.7
18	日本	48	3.3	29,040,446	0.2
20	ロシア	21	1.4	21,343,630	0.1
	合 計	1,468	100.0	17,809,726,100	100.0

(注)合弁の場合は投資額を重複カウント。

(出所)表9と同じ。

奨励管理委員会(DDFI)の作業が終了していない。

1988年11月～2004年の累計値でみたとき、タイは投資額ベースで約43.1%、件数でも27.6%を占める最大の投資国である(表11)。タイはラオスと地理的に隣接するだけでなく、文化的にも言語的にも歴史的にも多くのエレメントを共有してきたことが、タイ企業進出の背景にあると思われる。ところが、2001～2004年の過去4年間の「件数」による累計でこれをみると、タイをおさえ中国(102件、23.4%)が第1位の座を占めた(表12)。しかしこの4年間における投資額合計ではベトナムが第1位(28.6%)、次いで大規模な鉱山投資を行うオーストラリア(19.1%)、そして中国(14.5%)が第3位を占めて

表12 投資件数上位10カ国(2001～2004年)
(単位:ドル)

年	国名	2001		2002		2003		2004		2001～2004			
		件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額		
1	中国	9	13,415,000	13	62,568,467	35	119,858,229	45	28,197,753	102	224,039,449	23.4	14.5
2	タイ	8	3,291,000	12	6,345,594	30	96,337,177	33	57,220,054	83	163,193,825	19.1	10.6
3	韓国	15	10,374,750	16	12,790,000	10	13,745,000	15	14,200,700	56	51,110,450	12.9	3.3
4	ベトナム	6	3,412,570	5	3,658,872,000	9	8,660,363	19	63,277,801	39	441,222,734	9.0	28.6
5	フランス	6	12,608,000	8	13,363,500	11	17,613,000	6	2,520,000	31	46,104,500	7.1	3.0
6	マレーシア	1	1,500,000	5	4,853,000	8	70,776,037	5	3,250,000	19	80,379,037	4.4	5.2
7	日本	1	500,000	3	381,000	9	3,340,583	6	4,525,000	19	8,746,583	4.4	0.6
8	アメリカ	3	3,211,560	1	8,000,000	4	1,223,000	7	2,820,000	15	15,254,560	3.4	1.0
9	シンガポール	1	250,000	3	700,000	5	36,150,000	1	3,170,000	10	40,270,000	2.3	2.6
10	オーストラリア	2	400,332	2	490,332	1	1,500,000	4	292,700,000	9	295,090,664	2.1	19.1
	合計	64	54,097,712	80	492,037,093	140	465,987,139	151	533,148,782	435	1,545,270,726	100.0	100.0

(注) 合弁の場合は投資額を重複カウント。
(出所) 表9と同じ。

表13 業種別件数および資本額（件数による順位）（単位:ドル）

順位	業種	件数		資本額合計	資本額順位		1件当たり 資本額
		(%)	(%)		(%)	(%)	
1	工業・ハンディークラフト	270	19.2	340,680,117	4	2.4	1,261,778
2	サービス	225	16.0	175,401,380	8	1.2	779,562
3	貿易	179	12.7	104,273,494	10	0.7	582,533
4	農業	170	12.1	249,533,782	6	1.7	1,467,846
5	鉱業	117	8.3	299,436,261	5	2.1	2,559,284
6	ホテル	105	7.5	576,283,432	3	4.0	5,488,414
7	縫製	94	6.7	83,318,398	12	0.6	886,366
8	木材	67	4.8	186,428,462	7	1.3	2,782,514
9	コンサルタント	60	4.3	9,961,572	13	0.1	166,026
10	建設	59	4.2	115,804,837	9	0.8	1,962,794
11	エネルギー	32	2.3	11,371,250,000	1	79.6	355,351,563
12	通信	19	1.3	678,804,647	2	4.8	35,726,560
13	銀行	12	0.9	96,800,000	11	0.7	8,066,667
	合計	1,409	100.0	14,287,976,382		100.0	10,140,508

(注) 1988年11月～2005年9月。

(出所) 表9と同じ。

いる。中国が第1位を占めるようになったのは2002年からであるが、鉱物資源の探査に関心を持つ中国の投資が活発化する可能性があるため、投資金額においても大規模化することが予想される。

業種別に外国投資を分類したとき、投資件数累計値と投資額累計値ではまったく業種が異なることに注意を払う必要がある。投資件数で見ると、第1位は工業・ハンディークラフト部門(19.2%)、第2位はサービス部門(16.0%)、第3位は貿易部門(12.7%)と近似した値(表13)をとる一方、投資額累計値でこれをみると、第1位のエネルギー部門だけで全体の約8割を占める。第2位の通信部門といえども4.8%を占めるにすぎない。エネルギー部門への投資は水力発電開発を目的としたものであるが、ダム建設予定地に指定された樹木の伐採を目的としたものが含まれている(水没木材として認定された場

合伐採可能)。縫製部門については、EUに付与された特惠関税(GSP)を利用した輸出促進型の外国直接投資である。委託生産により縫製原料がタイや中国からラオスへ輸入され、低賃金収奪型の大量雇用を生み出している。工業・ハンディークラフト部門、縫製部門、建設、鉱業、エネルギーといった工業部門への投資は投資件数累計値では40.7%、投資額累計値でこれをみると85.5%を占め、農業・林業部門への投資(それぞれ16.9%、3.0%)を圧倒している。

第2節 地域補完型工業化戦略の提唱

1. 希薄化する国境

経済の地域統合化が世界的に進展するにつれ、従来果たしてきた国境の意義が希薄化してきている。地域統合では、域内の関税の低下や撤廃にとどまらず非関税障壁の撤廃をも重要な政策手段としてとらえられている。このようなフレームワークに加盟する国家は、定められた期間のなかで輸入関税の削減か撤廃の方向にむけての努力が義務づけられるため、関税を武器に外国企業を誘致し、輸入代替政策や産業政策を実施することが非常に困難になってきた。「政府の政策が財・生産要素の移動に影響を与えるのであれば、国家は意味を持つ」とポール・クルーグマン[1994: 90]が述べるように、一国の経済発展は政治的・経済的にボーダーを確立できた時代と国境の意義が希薄化するボーダレスの時代ではとるべき戦略は異なるはずである。ラオスのような所得水準の低い内陸国がとるべき経済発展戦略は、高い国境障壁を設け、隣国を経済的脅威ととらえるのではなく、国境に固執することなく、ボーダレスワールドに適した地域補完型の工業化戦略を推し進めることが有効となる。地域補完型の工業化戦略について以下に説明したい。

2. 産業集積化が進むタイ

隣国タイでは、1960年頃から日系企業がタイに進出しはじめ、現在ではその数はおよそ7000社に達するまでに増大した。完成品の生産や組立企業の現地進出は下請け部品産業の現地進出を促すため、タイではこの集積のメカニズムの循環を通じて技術的に高度な部品産業とそれを支える現地の人材が育成されてきた（日本貿易振興機構 [2004]）。このメカニズムは日系企業に限らず、タイに進出してきた欧米系の企業についても当てはまる。関連・支援産業の広がりや成熟度、集積¹⁾が、タイという「国」の競争優位の形成に寄与してきたことに疑いはない。しからばラオスは隣国タイの産業集積を活用しない手はない。タイの産業集積を利用することで、ラオスの工業化を加速するにはどのような産業の誘致が適切であろうか。一方タイは隣国ラオスを集積の枠組みのなかに取りこんでゆき、地域的な生産構造を再構築し、自身の国際競争力を維持、強化、補完するうえで、ラオスの位置づけが戦略上変わっていくであろう。

3. 生産コスト高騰に喘ぐ外国企業

タイでは中間所得層の割合が増大し、内需が拡大してきたことも経済成長を支えてきた要因のひとつである。賃金の上昇は所得の増大をもたらし、教育への投資を高め、それがタイの労働者の質を向上させ、産業集積の深化を陰ながら支えてきた。ところが、人件費等の生産コストの高騰により、価格競争力を失いつつある在タイの日系企業や欧米系企業が少なからず存在し、こうした企業はコストの削減に迅速に取り組まざるをえない状況に直面している。

タクシン首相は、低付加価値の労働集約的な産業から脱皮し、より付加価値の高い産業への転換がタイの将来の発展に寄与するという旨の発言を繰り返

かえしているが、首相の考え方がタイに古くから進出し操業をしてきた労働集約的な外国企業に強い危機感を与えていることも事実である。自動車やエレクトロニクス製品などの完成品を生産するハイテク産業もまた中国との価格競争に勝つために生産コスト削減に努力せざるをえない。そしてその値下げ圧力を直接受けるのが下請け産業である。

タクシン首相のこの高付加価値化戦略は、タイの最低賃金率の上昇にも如実に反映されている。タイの最低賃金は2005年1月にバンコク地域で175パーツ/日、チェンマイ地域では145パーツ/日に引き上げられたが、2005年8月よりバンコク地域で181パーツ/日（1ドル=38パーツ換算で4.8ドル）、チェンマイ地域では154パーツ/日に再び引き上げられた。1年のうちに2度も最低賃金率の引き上げが行われたことに対し、労働集約的な企業の間には衝撃が走った。一方ラオスの月額最低賃金率は29万キープ/月（1ドル=1万100キープ換算で28.7ドル）とラオス首相政令第64/PM号〔2005〕で定められている。これはタイの通貨に換算すると30パーツ/日（=0.8ドル）に相当する。筆者の在ラオス日系企業に対する聞き取り調査によれば、ラオスでは給与に諸手当を含んでもわずか50パーツ/日にすぎない。ラオスの平均賃金水準はタイの3分の1から6分の1程度にすぎず、ラオスは労働集約的な産業の誘致に適している。

4. ハイテク製品に使用される労働集約的部品

自動車、カメラ、ビデオ、VTR、DVD、コンピュータや携帯電話など、いわゆるハイテク製品が次から次へと市場に出現してくる。日進月歩の技術革新のペースに取り残された企業は存続が危ぶまれる時代である。しかし高度な技術集約的な製品であろうとも、その生産工程のすべてが資本集約的に生産されているわけではない。構成される部品のいくつかは労働集約的な方法で生産してこそコスト削減が実現できるのである。

5. マザー工場の機能

隣国ラオスに第2工場を新設し、タイで比較優位を失いつつある労働集約的な部品の生産部分をシフトさせる（鈴木 [2004: 25-26]）。マザー工場は少なくとも以下の7つの機能を持つためマザー工場としてのタイ工場は閉鎖してはならない。

まず第1に、AFTAの枠組みのなかでどの部品をどの国・地域で製造するかを決定するのは、あくまでも戦略本部機能を持つタイ・マザー工場の役割である。

第2に、産業集積が進んだタイにマザー工場を保有し続けることで「取引ガバナンス機能」が発揮される。タイ・マザー工場がつねに産業集積空間に立地し、「取引相手の探索にかかる費用や交渉および調整にかかる費用」（高岡 [1998: 111]）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。

第3に、タイ・マザー工場は、発注元からオーダーをとり、それをラオスの第2工場に回し、発注元の要望を細かく指示する「需給コーディネート機能」を担う。マザー工場は、取引ガバナンス機能と需給コーディネート機能を発揮することで「効率的な接合」を達成（高岡 [1998: 111]）することができる。これはタイにマザー工場を持たず、日本からラオスへ直接進出した場合と比較するとわかりやすい。産業集積が進んだタイ完成品市場から離れたラオスに部品製造工場を単独で進出すれば、マーケットに関する情報の格差・欠如が発生するうえ、ラオス工場が自ら需要を開拓しなければならない。この情報格差を補い、取引費用を低減させ、需給を調整する役割がタイ・マザー工場にある。

第4にラオス第2工場で使用される部品はタイ・マザー工場から輸入し、タイ・マザー工場の指示に従い加工された部品のすべてがラオス第2工場からタイ・マザー工場へ輸出される。すなわちマザー工場はラオス第2工場への部品供給機能と第2工場からの輸入機能を併せ持つ。さらにタイ・マザー

工場は、ラオス第2工場から輸入した部品にさらなる加工を加え、あるいは自社の他の部品と組み合わせたものを、完成品生産企業へ納入する「販売機能」を持つ。従ってラオス第2工場は原材料の輸入の心配も輸出の心配も、マーケットの心配もする必要がない。同時に輸入された原材料、部品は加工して全量輸出するので、ラオスの外貨準備不安や為替レートの変動などのマクロ経済の不安定要因を克服することができる。

第5に、ラオスでは貯蓄率が低く利子率が高いため資本調達に高い費用がかかる。マザー工場は第2工場設立のための資本調達や運転資金の調達機能を持つ。

第6に、ラオスにおける外国企業の成否はタイ・マザー工場によるラオス人労働者への技術移転機能にかかっているといても過言ではない。経済発展の初期段階にあるラオスでは技術力や経営能力が不足しているため、タイ・マザー工場がラオス第2工場へ外国人経営者や技術者、トレーナーを派遣することでこれを補う必要がある。タイの日系企業を含む外国企業は年月をかけてタイ人マネージャーや技術者、トレーナーなどを養成してきた。こうした日系企業等をタイから誘致すれば、タイ人トレーナーがラオス語と語源を同じくするタイ語を使用するので意思の疎通に問題はなくコミュニケーションが容易化され、技術の移転が迅速化(Keola and Suzuki [2005])される。直接日本からラオスへ進出する際、設立からしばらくの間日本人経営者や技術者を数名現地駐在させなくてはならないだろう。この場合、日本人の駐在費用が莫大であるだけでなく、日本人のコミュニケーション手段は通常英語に限られている一方、ラオス人工場労働者は英語を十分に解さないため、コミュニケーションが一方通行となる恐れがある。

反面、ラオス人のタイ人に対する錯綜した感情が、技術移転の過程において精神的軋轢を生み出しかねないことに十分な注意を払う必要があると、鈴木・ケオラ[2005a: 251]は警告する。進出の初期段階から定着に至るまでの期間、タイ人トレーナーを活用することは事業を成功に導くもっとも効果的な手段であることに間違いはない。しかしながら、外国企業がラオスに根

ざした企業へと脱皮していくためには、ある程度の段階までにタイ人に代わり中核として機能しうる「ラオス人」のトレーナーやマネージャーを育成していくことが肝要である（鈴木・ケオラ [2005a: 251]）。改正ラオス労働法第6条「労働者の雇用」では、「使用者は、事業所の必要に応じて労働者を雇用する権利を有するが、ラオス人を優先的に雇用」しなければならないと記されている。同時に第7条「外国人労働者の雇用」において、「外国人との雇用契約が完了する前に、外国人労働者がラオス人労働者に代替できるよう、詳細な技術移転の実施計画が策定」されなければならないとし、ラオス人の優先的雇用と、当面外国人を雇用した場合、中長期的にラオス人労働に代替される計画を策定しなければならない。さらに改正外国投資奨励法（2004）第12条第5項は外国人労働者の雇用人数制限を明記している。ラオスにおいて企業は、必要であれば外国人労働者を雇用できるが、企業全労働者の10%を上回ってはならないという上限枠が設けられていることにも配慮する必要があり、法的な側面からもラオス人マネージャーやトレーナーを育成していくことがラオスの発展戦略と合致する。

第7にタイ・マザー工場の研修機能の果たす役割は大きい。ラオス第2工場の設立に照準を合わせ、ラオス第2工場で働く予定の労働者にあらかじめタイ・マザー工場において研修を与えることができる。タイの日系企業にかぎらずカンボジアの華人系縫製会社においても「整理、整頓、しつけ、清潔、清掃」の5Sは必須のモラル教育となっている。またモデルチェンジなどの必要に合わせてラオス第2工場のラオス人労働者にタイ・マザー工場において集中研修プログラムを実施できる。タイとラオスの距離の近さ、陸路による移動が可能なこと、入国査証の取得義務の免除（2004年12月より）、通訳の不要、自社寮における滞在など、移動および研修にともなう費用が最小化できる。こうした要素においてラオスはカンボジアやベトナム、ミャンマーよりも第2工場の立地先としての比較優位を持つ。

6. 地域補完型工業化戦略の担い手

鈴木・ケオラ [2005a: 249] は、地域補完型工業化戦略の担い手になりうるものとして、携帯電話のバイプレーターや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やワイヤー・ハーネスなどの自動車部品といった部品生産企業をあげている。ハイテク製品を構成する労働集約的な部品をラオスで製造し、タイ工場での部品と合体する。タイ工場はこれらの部品を(1)タイに立地するSONYや東芝や日立、ノキアなど最終財供給企業へ、(2)自動車部品であれば、同じくタイのトヨタ、ホンダ、日野、いすゞなど完成車供給企業へ、あるいは(3)外国の自社工場等へ、輸出する第三国への輸出基地となる。このようにラオスで生産された部品はタイへ輸出されるので、ラオスに密輸された部品と競合することはない。タイ・マザー工場が取引ガバナンス機能と需給コーディネート機能を発揮することで「効率的な」接合を達成でき、ラオス工場はまとまったロットが受注でき、規模の経済が働くうえ、販路を確定できる。タイ工場があくまでも核としての機能を持ち、ラオス工場から搬入された部品をタイ工場ですらに他の部品と組み合わせたりしつつ、発注元の親会社に納入する。したがってラオス工場はタイから第三国へ輸出することを考える必要がなく、タイ工場へ納入すればそれで任務が完了する。部品を購入し完成品を製造したタイ日系企業がタイ国内ならびに周辺国、日本、欧米に輸出する。在ラオス日系企業は製造した部品の輸出市場を自ら開拓する必要はないのである。表14に掲載されたラオスに特有なビジネス環境上の制約・劣位性リストの大半は、上記の説明の通り、タイから労働集約的な日系・欧米系企業のラオスへの誘致により克服されうる課題なのである。

筆者のタイにおけるその後の調査において、労働集約的部品産業だけではなく、冷凍食品の食材加工、スポーツ用品、ペンダントや指輪などの装飾品、スタンプなどの文房具・事務用品、カツラ（頭髮）等々を生産する企業がラオ

表14 ラオス・ビジネス環境上の制約・劣位性リスト

立地上の制約・劣位性
[1] 外洋に面しない陸封的地形
[2] 国境貿易・密輸品との競合
[3] 隣国との外資誘致競争
[4] インフラ未整備
マクロ経済・経済政策上の制約・劣位性
[1] 財政赤字、貿易赤字と外貨準備不足、為替レートの変動
[2] 租税制度の問題（物品税，取引税，最低税）
[3] 低貯蓄・高利率
[4] 法律の未整備
[5] 高関税政策実施不可
[6] 輸出入手続きの煩雑性
需要条件上の制約・劣位性
[1] 小人口，内需矮小，低所得
[2] 産業集積の欠如
供給条件上の制約・劣位性
[1] 技術力・資本力・経営能力不足
[2] 情報収集能力不足
[3] 熟練労働者不足
[4] 職業訓練・技術習得学校不足

（出所）筆者作成。

ス進出の機会をうかがっていることが判明した。これらの企業もまたすべて労働集約的な産業に属し、低賃金国としてのタイに魅力を感じて進出を果たした企業であった。こうした企業は、タイで製造した鋳型をラオスへ搬送し、鋳物をラオスで鋳造する。鋳物を加工し研磨した部品をタイ・マザー工場へ輸出する。タイ・マザー工場では、さらに高度な加工を加え、他の部品と結合させることで付加価値を高める。メッキ工程はそれを専門とする企業へ外部発注する。産業集積の深化したタイにマザー工場を堅持することこそ、ラオス第2工場の機能をより有機的に活用でき、同時にラオス第2工場の稼働によって、タイ・マザー工場の競争力が維持・強化・補完できると考えていることに共通した特徴がみられる。しかしラオス進出を希望する企業の側に固有の問題がみえないわけではない。たとえば冷凍食品の食材加工企業の場合

合、1000トン程度の食材を冷凍できる冷凍庫がラオスにおいて入手できることが進出の不可欠な条件であることや、カツラ生産企業の場合には日本やタイから送信されてくる3次元映像の仕様に従い植毛するため、ラオスの工場建設地に高速のADSLが入手できることが進出の必須条件として加わる。1000トン規模の冷凍庫については首都ヴィエンチャンでは入手できるが、今のところ地方ではより小型のものしか入手できない。インターネットサービスについては、2005年から高速ADSLサービスが首都ヴィエンチャンで開始されたが、地方へ普及するにはもう少しばかり時間がかかるであろう。しかしメコン河に面した地域では、タイのADSLサービスが受信できる地域も多く実質的な問題とはならないであろう。

第3節 GMS開発協力プロジェクトとクロス・ボーダー輸送協定

1. サワン＝セノ経済特区

アジア開発銀行は、ベトナム、ラオス、カンボジア、タイ、ミャンマーそして中国雲南省のメコン地域6カ国・地域をひとつの投資・生産市場として有機的なつながりを持たせるべく、1992年より「拡大メコン圏（Greater Mekong Subregion: GMS）開発協力プロジェクト」に着手した。2001年11月に開催された第10回GMS閣僚会議では、(1)インフラの連結を強化すること、(2)クロス・ボーダー貿易および投資の促進、(3)開発に民間部門の参加を促進すること、(4)人的資源開発・能力強化、(5)環境保護と流域諸国の自然資源の持続可能な利用の促進という5つの戦略的重点目標を採択した(ADB[2005a: 1])。とくに東西回廊の建設整備などの輸送インフラに対する支援は、2005年までに40億米ドルを投資してきたことからGMS開発協力プロジェクトの中核といってよい。アジア開発銀行のGMS開発協力プロジェクトが評価される

とすればその所以は、一国に対する開発協力ではなく、メコン地域6カ国・地域をひとつの面ととらえている点にあるといえよう。東西回廊はベトナムのダナン港からラオスのサワンナケート、タイのムクダハンを経由して、ミャンマーのモーラマインへ通じる4カ国を貫通する全長1500キロメートルの幹線道路となる。ダナン港からベトナム=ラオス国境のラオバオまでは山道でカーブが続くが、ラオス領内のデンサワンからサワンナケートまでの道路は視界の広がる直線道路となる。ラオスを走る東西回廊は国道13号線と重なるが、2層式アスファルト表層工(Double Bituminous Surface Treatment: DBST)による簡易舗装であるため、将来交通量が増加し重量のあるトラック交通が増加すれば路面の劣化・損傷が進むであろう。そのため簡易舗装からアスファルトコンクリートへの改良が必要となる。国道13号線には、ガードレールなどの交通安全施設が少なく、バイク・自転車車線がない。一般生活交通と長距離交通とのコンフリクトを低減させていくことが今後必要である(経済産業省[2005:3])。

ラオスの首都ヴィエンチャンとタイのノンカイとの間に第1メコン国際架橋(友好橋)が、オーストラリアの援助により完成したのが1994年のことであった。タイのムクダハンとラオス第2の都市サワンナケートとの間に第2メコン国際架橋が、日本の国際協力銀行(JBIC)の円借款を受け、2006年12月に完成する(鈴木[2005b:61])。従来のタイ・ラオス間の物流は、トラックに物資を積載し、メコン河をフェリーで渡河していた。ラオス南部がタイと陸でつながることにより、タイとベトナムもまた陸路で連結することになる意義は大きい。この進展の過程においてラオス政府は、東西回廊と第2メコン国際架橋の完成をにらみ、サワン=セノ経済特区を建設する首相政令第148号(Laos' Prime Minister's Office[2003b])および第177号(Laos' Prime Minister's Office[2003a])を發布した。サワン・セノ経済特区は輸出加工区と自由貿易区の機能を持つサイトA(305ヘクタール)と特惠サービス・物流センターの機能をもつサイトB(20ヘクタール)の2地域からなる。第2メコン国際架橋に隣接するサイトAには、トレードセンター、ホテル、工場、国境管理施設、

住居の機能を集中させ、国道13号線と9号線の交差するサイトBには工場、倉庫、カーゴターミナル、税関を誘致する計画である。サイトAの完成は2011年、サイトBの完成は2009年を予定している。「サワン・セノ経済特区に対する管理規則および奨励策に関する首相政令第177号」(Laos' Prime Minister's Office [2003a])では、輸入関税の免除、さらには取引税(同政令第25条第1項)、物品税(第25条第2項)、最低税(第25条第9項)を免除した恩典が付与されている(鈴木[2005b: 254-255])。

国境間にまたがる道路や橋梁、経済特区といったインフラの整備が地域としての「面」で展開しているが、同時に運輸、物流、通関等のロジスティックの簡素化と迅速化が求められる。進展状況を以下にみてみたい。

2. クロス・ボーダー輸送協定

ラオス一国の入出国手続きや税関諸手続を簡素化および迅速化することはいうまでもないが、国境を挟む相手国の協力があってはじめて効果的な取組みが実現できる。アジア開発銀行の「拡大メコン圏における経済協力」の一環として、「GMSにおける貨物と人のクロス・ボーダー輸送軽便化協定」すなわち「GMS合意」が締結された。GMS合意は10節と17の添付書類および3つの実施要綱からなる。その主たる内容は、

- (1) シングル・ストップ/シングル・ウインドウによる関税検査の実施、
- (2) 国境間の人の移動(輸送業務に携わる人の査証)に関わる手続きの簡素化、
- (3) トランジット貨物制度(物的関税検査、警護、動植物検疫等を含む)の確立、
- (4) 国境を越える運送に耐えうる輸送機器の要件取りまとめ、
- (5) 商業的輸送権の交換の促進、
- (6) 道路および橋梁の設計基準、道路標識を含むインフラ整備、

である(ADB[2005b: 2])。

GMS合意の第4添付書類第3項では、国境を挟む2国の税関のオフィスパワーを24時間とする体制を確立することにより、貨物の検査待ち時間の消滅

を提言している。第4項「シングル・ウインドウ・インスペクション」では、パスポート、査証、免許証、通関、外貨交換、検疫、自動車登録、自動車整備状況、貨物通関、貨物係数等、複数省庁にまたがる検査を同時に行う（双日総合研究所[2005: 13]）ことで時短化を実現する。第5項「シングル・ストップ・カスタム・インスペクション」では、国境を挟む2国の税関が共同かつ同時に貨物の検査を行う（joint inspection）こと、また出・入国あるいは人・貨物の区別を設けることで、両国税関の業務を分担する（split arrangement）ことを提言している。第6項「ハーモナイゼーション、簡素化、通関書類に使用される言語」では、国連“Layout Key”のような国際基準を採用することで通関書類の統一をはかること、可能な限り通関書類の数を削減すること、書類は英語表記（ADB[2005b: 34]）とすることが提言されている。

ヴィエンチャンからノンカイまでのラオス木材輸出にかかる実際の運送費と通関手数料を表15に示す。輸出のための通関手続きが簡素化されていない現状がみえる。手続きの煩雑さは、政府諸機関による検査料および手数料の徴収を目的とした必要悪であると指摘されても仕方あるまい。

3. 改善されたタイ・ラオス間トランジット輸送

内陸国のラオスからベトナムもしくはタイを経由して第三国へ輸出する場合、貨物はトランジットの扱いを受け、保税輸送される必要がある。この場合、タイやベトナムの税関ではトラックの内蔵貨物を外国貨物として扱い、輸入通関を行わず、国内輸送を行う。

ラオスには、T.L. Enterprise社（TLE）、Lao Freight Forwarder社（LFF）、Societe Mixte Transport社（SMT）等およそ15社程度の運送業者が操業し、「ラオス貨物運送業者協会」（Lao Freight Forwarder Association: LFFA）を設立している。またラオスでは個人運送用トラックの所有者はすべて“Association of Truck”という組織に加盟しなければ運送業を営むことができない（鈴木[1999: 77]）。ラオスのトラックがタナレーンの税関を通過し、第1メコン国

表15 ヴィエンチャン=ノンカイ運送費・通関手数料(ラオス木材輸出)

	経費明細 ¹⁾	備考	キープ	パーツ
1	農林省農林局木製材品検査料		100,000	378
2	農林省農林局手数料	2,000キープ / m ³ × 26m ³	52,000	197
3	農林省農林局書類審査料		11,500	44
4	商業省輸出認可検査料		50,000	189
5	農林省農林局トラック検査料		100,000	378
6	農林省農林局輸出許可検査料		100,000	378
7	原産地証明書		60,000	227
8	税関トラック荷積み検査料		132,500	500
9	税関スタンプ手数料		50,000	566
10	警察荷積立会手数料		132,500	500
11	税関森林局証明書発行料		50,000	189
12	友好橋通行料		50,000	189
13	税関輸出手数料		50,000	189
14	友好橋税関トラック検査料		50,000	189
15	トラック運送費ヴィエンチャン=ノンカイ	3,000パーツ/1台 × 3台 ²⁾	2,385,000	9,000
16	友好橋森林輸出書類検査料		50,000	189
17	友好橋森林トラック検査料		50,000	189
18	警察トラック検査料		50,000	189
	合計		3,523,500	13,680

(注) 1) 2005年6月現在。

2) 10輪トラック3台分の木材量でコンテナ1基分に相当する。

(出所) 聞き取り調査より筆者作成。

際架橋(友好橋)を横断する。タイ・ノンカイの税関に入り、ラオスのトラック貨物はタイ・トラックに積み替えが行われる。ノンカイからバンコクまでのトランジット・カーゴ輸送ライセンスを持っている会社は、T. L. Enterprise(1991)社、Ubol Sahatham(1996)社、ETO社、Regional Container Line社、Thai Railway社の5社に限定されていたが、2004年3月3日に「ラオス・タイ間トランジット輸送に関する協定」が締結され、トランジット・カーゴ輸送会社は表16のごとく14社に拡大し、輸送料率が以前に比べて低下した。同時に両国のトラックの相互乗入れが可能となった。しかしラオスのトラックは老朽化が進み、トラックの規格がタイの道路交通法に抵触するためタイへの乗入

表 16 ノンカイ=バンコク間トランジット・カーゴ輸送ライセンス取得会社名

	社 名
1	127 Co., Ltd.
2	Kenthan Co., Ltd.
3	Vongkhad Co., Ltd.
4	E.P.C. International Transportation Co., Ltd.
5	N.N.N. Inter Freight Co., Ltd.
6	T.EC. Co., Ltd.
7	Goods & Parts Transportation Co., Ltd.
8	Thai Railway Co., Ltd.
9	Ubol Sahatham (1996) Co., Ltd.
10	T.L. Enterprise (1991) Co., Ltd.
11	B & J Mammoth Co., Ltd.
12	Bangkok Terminal Services Co., Ltd.
13	C.K. Transport and Services Co., Ltd.
14	V.W. Logistic Co., Ltd.

(出所) 聞き取り調査より筆者作成。

れは行われていない。一方的にタイのトラックがラオスへ乗り入れている状況が続いている。すなわちラオスからのトランジット・カーゴはノンカイで積み替えを行う状態が続いている。クロントイ港やレムチャバン港への直接乗入れを可能とするにはトラックを新車並に整備する必要があるが、予算をどのように工面するかは大きな課題である。また直接乗入れが可能となっても、復路の片荷の問題に改善が行われない限り、料率が低下しがたい。加えてコンテナ輸送も視野に入れておく必要がある。トランジット貨物輸送をコンテナ貨物にかえることができれば、貨物の盗難、差し替え、異物混入の可能性が大幅に低下する。しかしラオスの輸送会社でコンテナを所有している企業は1社も存在しない。東西回廊の進展ならびに第2メコン国際架橋の完成、およびこれにともなう輸出入量の増加に合わせ今後コンテナの利用が進む可能性が十分にある。タイ、ラオス、ベトナムの3カ国は、コンテナの物的容器の規格について規定した「コンテナ通関条約」ならびに「コンテナに関する通関条約及び国際道路運送手帳による担保のもとで行う貨物の国

際運送に関する通関条約 (TIR条約) (Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets [TIR Convention]) への加盟が期待される。コンテナ貨物にTIR条約に基づいたシール(密封)を施し、通過国の税関では手帳(carnet)の写しを提示すれば、最終目的国に到着するまで通関業務を行う必要がなくなるため、通関手続きの簡素化と迅速化を達成できるとともに通過国における貨物の盗難、差し替え、異物混入リスクが低下しよう。

経済産業省 [2005: 9] は、バンコクの工場からハノイの工場までの貨物輸送にかかる所要時間を、海上輸送 (Full Container Load Cargo: FCL) を利用した場合10~15日、航空輸送の場合2~3日、ヴィエンチャンのタナレーン積替のトラック輸送の場合4日を要することを、実際に貨物を輸送することで比較検証した。第2メコン国際架橋が建設され、サワンナケートが積替地点となり、税関が24時間対応となれば、バンコク=ハノイ間のトラック輸送はわずか2日へと短縮でき、割安であるが日数を要する船舶輸送から需要を引き寄せることができると期待される。タイ=ベトナム間の貨物輸送の9割が船便で行われているのが現状である。輸出入手続きならびに税関・入出国手続きの簡素化と迅速化はラオスの工業化にとって不可欠の要素であることに間違いはない。しかしこれにとどまらず、簡素化と迅速化は、主流の海上輸送から陸送への転換をはかる流通革命を生み出し、サワンナケート地区やタイ東北地域への外部効果をもたらすこととなる。

第4節 ラオスの労働問題

1. 労働人口の増大

1987年のラオスの人口は383万人にすぎなかったが、2004年には574万人に1.5倍に増大した。とくに最近の5年間の人口増加率は年率2.8%と非常に高

表17 ラオスの人口・労働人口・新規雇用必要数の推計

(単位：万人)

	第6次国家社会経済開発計画					LLDC 脱却 目標	人口 1,000 万人 突破	2004 年人口 倍増
	年	2006	2007	2008	2009	2010	2020	2026
1 人口 ¹⁾	613.2	628.6	644.3	660.4	676.9	866.5	1,004.9	1,224.4
2 労働人口 ²⁾	289.5	296.7	304.1	311.7	319.5	409.0	474.3	577.9
3 必要とされる新規雇用数 ³⁾	7.1	7.2	7.4	7.6	7.8	10.0	11.6	14.1

(注) 1) 1987年から2004年までの人口増加率は年2.5%と推計される。2005年以降の人口をこの人口増加率2.5%と仮定して推計。

2) 「労働人口」の「人口」に対する割合は47.2%であるので、これを基準値として2005年以降の労働人口を推計。

3) その年の労働人口 - 前年の労働人口

(出所) 筆者作成。

い。1987～2004年までの17年間の人口増加率は年率平均2.5%と推計されるから、今後ラオスの人口がこの増加率で推移すると仮定すると、人口が1000万人を超えるのが22年後の2026年に、そして人口が倍増するのは29年後の2034年と推計される。人口の増加にともない、当然のことながら労働人口も増大し、第6次国家社会経済開発計画(2006～2010年)の最終年には319万5000人に達する。ラオス政府は増大を続ける労働人口に対していかに雇用を与えるかという難題を背負うことになる。表17は2006年から2010年までの5年間に37万1000人(毎年7万4000人)の雇用が創出されなければならないことを示している。ラオス政府が最貧国(LLDC)を脱却したいと計画する2020年には年間10万人分の新規雇用が必要となり、人口が倍増する2034年には14万人分以上の雇用が毎年新たに生み出されなければならない。労働人口の増大に対して新規雇用が創出されなければ、雇用不安が生まれ社会不安へとつながる。

Suzuki et al. [2002: 168] は、ラオスに進出した外国企業50社に対する聞き取り調査を実施したところ、1社平均145人を雇用していたことを報告している。第5次国家社会経済開発計画(2001～2005年)期間中に行われた外国投資は計626件であった。年平均125社の外国企業の進出があったわけである。す

なわち1年当たりの雇用創出数はわずか1万8125人分(=626件×145人)にすぎない。一方、第6次国家社会経済開発計画(2006~2010年)期間中に労働人口の増分は計63万7000人(年平均7万4000人)に及ぶと推計される。これらの労働人口の増分に雇用を与えるためには、既存国内企業および既進出外国企業の新規雇用をゼロと仮定すると4393社(=63万7000人÷145人/社)の外国企業の進出が必要となる。1年当たり879社は、第5次国家社会経済開発計画(2001~2005年)期間中にラオスに進出した実際の外国投資件数(年間平均125.2件=626件÷5年)の実に7倍の水準となる。日系企業などの労働集約的な企業の進出ラッシュが起きれば、ラオスの賃金が即座に高騰するという憶測や危惧は短期的な調整過程にありえても、中期的には杞憂となろう。むしろ、増大する労働人口に雇用を提供するための政策の立案と実施が真剣に検討されなければならない。

2. タイにおけるラオス人不法・合法就業者

タイでは、外国人不法滞在者に対し、正式な登記を行ったものに関しタイにおける1年間の滞在と就労を認めるという首相政令を發布したところ、2004年7月31日の締切り日までに18万人を超えるラオス人が登記に押し寄せたと、*Voice of America* [2004] は報道している。またKanjapat [2005: 3] によれば、2004年における在タイ・ラオス人労働者数は10万5134人で、その55%が女性であると報告している(表18)。そしてこれらのラオス人女性の48.5%がタイで不足している家政婦として働いている。Pokong et al. [2005: 12] は、タイへのラオス人出稼ぎ労働者数を30万人以上と推定し、そのうち10万人はサワンナケート県の農村出身であると述べている。両国の賃金格差がラオスからタイへの労働移動の方向性を決定しているが、農業以外に働く場が少ないラオスの絶対的雇用不足が原因と推測される。サワンナケート県では、農閑期に子供と老人以外はほとんどすべてタイへ出稼ぎに出ている村落さえある。これらの報道や調査は、ラオスにおいて働く場が非常に限られており、

表18 在タイ・外国人労働

(単位：人)

年	ミャンマー			カンボジア			ラオス		
	男性	女性	計	男性	女性	計	男性	女性	計
2000	58,701	32,023	90,724	6,898	1,023	7,921	749	262	1,011
2001	257,354	193,981	451,335	43,216	14,340	57,556	25,771	33,587	59,358
2002	192,169	147,860	340,029	28,149	8,669	36,818	13,166	19,326	32,492
2003	134,812	112,979	247,791	13,976	5,699	19,675	8,611	12,703	21,314
2004	350,401	282,053	632,454	77,238	32,804	110,042	47,315	57,819	105,134
							(家政婦) (4,046) (28,068) (32,114)		
							(%) 9 49 31		

(出所) Kanjapat [2005] より筆者作成。

大きな賃金格差の存在のゆえに、ベトナムではなくタイへ出稼ぎにむかうという筆者の主張を裏付けるものである。タイで働くラオス人と呼ばれ、ラオス国内において安定した雇用を提供することこそ、政府の果たすべき責務ではないだろうか。外国企業の進出による雇用創出効果に期待がふくらむ。

3. 農村への工場誘致

一般に都市地域においては、農村地域よりもはるかに充実したインフラが整備されており、相対的に労働者の教育水準も高く、良質の労働力が入手できるため、企業は都市地域ならびに都市近郊において工場を設立する傾向がみられる。そのため多くの国において工業化が進展する過程で工場建設ラッシュが起きると、当然のことながら都市地域において労働力が不足し、農村地域から都市地域へ労働移動が誘引されてきた(鈴木 2005a: 19)。この人口・労働移動の現象は国際間でも同様に起こっていることは上記の通りである。ラオスでもまた人口の増加と所得の増加に比例して都市化がさらに進展し、雇用を求めて労働が移動することが予想される。事実首都ヴィエンチャンではすでに建設ラッシュが起き、道路が舗装され、店舗が増え、オートバイの急増により交通事故が多発している。

農村における人口増加、雇用先の絶対的不足と低賃金水準のゆえに、賃金が相対的に高い都市（隣国を含む）に向けて労働移動が起こる。しかし出稼ぎ労働者にとって都市の生活費は農村に比べて決して安価でないため、相対的に高い収入を得ても相対的に高い支出をせざるをえないうえ、就職を斡旋するブローカーに支払う契約料も無視できないから、出稼ぎ労働者が期待したほどの貯蓄がたまらないのが一般的である。この結果都市工場における出稼ぎ労働者の転職率・離職率が高くなり、労働はさらに流動化する。

バンコクおよびその近郊における工業団地についていえば、この10年間で賃金率がおよそ2倍に跳ね上がった。筆者が調査したところ、同一工業団地内では、1日3パーツ程度の賃金差があれば、労働移動が発生し、労働者の転職を防ぐために、中小企業は大企業の賃金率と同程度に引き上げざるをえない状況が続いている（鈴木[2005a: 19]）。工業団地内の他の企業のボーナスがより高ければ、賃金率が同一でも労働は流動化する。工業団地内に工場を建設した中小企業は労働の確保に予想以上に苦労している。

経済発展の初期段階にある国とはいえ、都市の中心地に工場を建設することは避けるべきである。かならず、混雑が発生し、工場の移転を考えなければならぬときがくるはずである。都市の中心ではないが、都市近郊あるいは後背地で電気や水道の供給が得られ、道路が整備された村落がヴィエンチャンにもサワンナケート県には多数存在する。農村地域の特質は雇用不足と低賃金である。雇用創出のためには、賃金高騰に悩む労働集約的な工場を農村に誘致することが効果的である。たとえ農村よりも賃金率が高くとも生活費のかさむ都市地域で工場勤務するよりも、生まれ育った農村に家族とともに暮らし、副次的に農業をも営みながら風さわやかな自然環境のもとで、工場勤務を行えば、タイへの出稼ぎ労働も減るであろう。これは企業と労働者双方にメリットをもたらす。こうした観点から靴下を全量日本へ輸出するCraft Industry社は、サワンナケート経済特区建設予定地から30キロメートル離れた農村に工場を建設し、安定した労働力を獲得している。タイ政府は農村へ工場を移転する企業に対し、税制面の優遇策や原材料の輸入関税の減免

など国家的支援策（投資奨励法ゾーン指定）を行って支援している。ラオス政府は改正投資奨励法第17条「奨励を受ける地域」および改正外国投資奨励法施行細則第12条～第14条において、インフラの発展段階に応じ奨励度を3段階に分け、インフラの発展段階の低い地域ほど高い奨励策を受けることができる改正法を施行した。ラオス政府は投資に便利な経済的なインフラが入手できない地域を投資奨励第1地域と規定し、もっとも高い優遇措置を与えているが、膨大な埋蔵量が確認された天然資源の採掘プロジェクトを除けば、この地域に投資を行う外国企業はおそらく希であろう。むしろ投資に便利な経済的インフラが部分的に入手可能な「投資奨励第2地域」への優遇措置を拡充することが、都市近郊・後背地農村への工場誘致を促進するうえで現実的かつ有効な施策である。これと合わせ重要なのが教育である。農村における労働者への基礎教育や基本的なIT教育などはNGOが行える分野である。1974年にミーチャイ・ヴィラヴァイダ（Mechai Viravaidya）氏により設立されたNGO「人口・コミュニティ開発協会」（PDA）がタイの農村に工場を誘致してきた試行錯誤の歴史はラオスの環境に合わせた改良を施し取り入れる価値がある（鈴木 [2005a: 19-24]）。

おわりに

タイ・マザー工場とそのラオス第2工場という関係は、ラオスのタイへの従属を深めると危惧する向きがあるかもしれない。しかし外国企業が進出してくるわけであるから子会社が親会社の意向や指令、決定に従うのは当然²⁾である。進出の初期段階ではたとえラオスのタイへの従属関係を深めるとしても、多くの日系・欧米系企業がラオスへ進出し労働集約的な部品の生産を増やしていく過程で、タイのマザー工場は、ラオス第2工場の部品なくして完成品を組み立てることができないといわれる時代が訪れよう。東莞と香港の間の高速道路が中断されるならば、世界のパソコン出荷の7割に影響がで

るとIBM幹部が述べている（黒田 [2001]）ように、そうした従属の逆転現象は香港のマザー工場と珠江デルタに設立された第2工場との関係においてすでに顕在化している。ラオスは、単純な労働集約的な産業のタイからのシフトに始まったとしても、相互依存を深めていく過程で確かな技術力とそれを担う人的資源を醸成し、産業の裾野を広げ、より付加価値の高い労働集約的な産業へと段階的に発展していくことができる可能性を持っている。

〔注〕

- (1) ポーター [1992] では、国の競争優位の要因を、(1)要素条件、(2)需要条件、(3)関連支援産業の広がりや成熟度、集積、(4)企業の戦略・構造・ライバル間競争という4つのファクターの相互作用によって創出されると述べている。本章ではこの第3の要素である関連支援産業の広がりや成熟度、集積について、「国をまたがる地域」としての集積に着目したい。
- (2) John H. Dunningの諸研究Dunning [1981a, b, c, d] によれば、外国直接投資は、立地優位（location advantage）と所有権優位（ownership advantage）、内部化優位（internalization advantage）の3つの優位の有機的な組み合わせにより行われるという見解を示したが、まさしく在外子会社に対する親会社の直接支配こそ直接投資の動機であるだけでなく取引費用を低減させる多くの便益をもたらす。

〔参考文献〕

<日本語文献>

クルーグマン，ポール（北村行信他訳）[1994]『脱「国境」の経済学』東洋経済新報社。

黒田篤郎 [2001]『メイド・イン・チャイナ』東洋経済新報社。

経済産業省 [2005]「平成16年度先導的貿易投資環境整備実証事業 メコン地域における陸路物流網構築に関わる実証事業報告書」（日本貿易振興機構委託）。

末廣昭 [2001]『キャッチアップ型工業化論』名古屋大学出版会。

鈴木基義 [1996]『改正・ラオス労働法』（日本語訳）日本ラオス協会。

[1999]「ラオス投資環境の実態と提言」（『法経論叢』第16巻第1号 三重大学社会科学学会）35-91ページ。

[2000]「ラオスでAFTAが成功しない理由」（『世界経済評論』〔上・下〕12月，52-55ページ / 1月，60-64ページ）。

[2002a] 「移行経済国ラオスの現状と課題」(石田暁恵編「2001年党大会後のヴィエトナム・ラオス 新たな課題への挑戦」アジ研トピックリポートNo.46, 日本貿易振興会アジア経済研究所) 153-177ページ。

[2002b] 「ラオス - 新経済体制下の模索」(『岩波講座 東南アジア史 第9巻』岩波書店) 257-279ページ。

[2003] 「経済」(ラオス文化研究所編『ラオス概説』めこん) 293-323ページ。

[2004] 「内陸開発途上国の地域補充型工業化論 地域経済統合の波に乗れ」(『世界経済評論』11月) 21-28 ページ。

[2005a] 「NGOが主導する農村への工場誘致 タイにおける農村立地型工業化戦略」(『世界経済評論』10月) 19-24ページ。

[2005b] 『ラオス投資ガイド』国際機関日本アセアンセンター。

[2006] 「改正ラオス外国投資奨励法施行細則(日本語訳)」(日本経済研究所「経済産業省委託平成17年度アジア産基盤強化等事業・アセアン諸国における投資環境改善調査」) 1-51ページ。

鈴木基義, スックニラン・ケオラ [2002] 「ラオス外国投資環境改善の視点」(『世界経済評論』6月) 31-38ページ。

[2004] 「ラオス外国直接投資を評価する 優良・不良・未進出・撤退プロジェクト」(天川直子編「ラオスの市場経済化 現状と課題」日本貿易振興機構アジア経済研究所) 159-209ページ。

[2005a] 「進出と撤退からみるラオス外国直接投資」(天川直子・山田紀彦『ラオス 一党支配体制下の市場経済化』日本貿易振興機構アジア経済研究所) 217-264ページ。

[2005b] 「ラオス外国直接投資の環境整備 ASEANとの競合」(『CAMPANA』鈴鹿国際大学紀要 第11巻) 1-14ページ。

瀬戸裕之 [2004] 「ラオス人民民主共和国」(萩野芳夫他編『アジア憲法集』明石書店) 336-378ページ。

双日総合研究所 [2005] 「平成16年度アジア産業基盤強化等事業 第2 東西回廊を利用したバンコク～ホーチミン間貨物陸上輸送実証調査報告書」。

高岡美佳 [1998] 「産業集積とマーケット」(伊丹敬之・松島茂・橘川武郎編『産業集積の本質』有斐閣) 95-129ページ。

日本貿易振興機構(JETRO) [2004] 「世界は今 - JETRO Global Eye 特集: メコン地域の新たな胎動」(前・後編) 8月7日・14日。

[2005] 「ASEAN・中国のFTAを見据えた各国政府・企業の動き」ポーター, M・E (土岐他訳) [1992] 『国の競争優位』上・下, ダイヤモンド社。

< 英語文献 >

- Asian Development Bank [2005a] *Building on Success GMS Flagship Programs and Development Matrix*, Manila.
- [2005b] *Facilitation of the Cross-Border Transport of Goods and People in the Greater Mekong Subregion*, Manila.
- Committee for Planning and Investment(CPI) [2005] *Government of the Lao People's Democratic Republic, Sixth National Socio Economic Development Plan (2006-2010)*, Vientiane.
- Dunning, John H. [1981a] " Explaining Changing Patterns of International Production: In Support of the Eclectic Approach, " in J.H. Dunning, *International Production and the Multinational Enterprise*, London: George Allen & Unwin, pp. 72-108.
- [1981b] " Explaining the International Direct Investment Position of Countries: Towards a Dynamic or Developmental Approach, " in J.H. Dunning, *International Production and the Multinational Enterprise*, London: George Allen & Unwin, pp. 109-141.
- [1981c] " Trade, Location of Economic Activity and the Multinational Enterprise: A Search for an Eclectic Approach, " in J.H. Dunning, *International Production and the Multinational Enterprise*, London: George Allen & Unwin, pp. 21-45.
- [1981d] " Trade, Location of Economic Activity and the Multinational Enterprise: Some Empirical Test, " in J.H. Dunning, *International Production and the Multinational Enterprise*, London: George Allen & Unwin, pp. 46-71.
- Governments of the Kingdom of Cambodia et al. [2005b] *Annex 4 Facilitation of Frontier Crossing Formalities to the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of the Cross-Border Transport of Goods and People in the Greater Mekong Subregion*, Phnom Peng.
- Government of the Lao People's Democratic Republic et al. [1999] " Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of the Cross-Border Transport of Goods and People, " Vientiane.
- Kanjapat Korsieporn [2005] Labor Migration and Rights-based Issues in the Greater Mekong Subregion: Documented and Undocumented Women Migrant Labor

- from Burma, Cambodia, and Lao PDR in Thailand," Paper Presented at International Conference on ' Transborder Issues in the Greater Mekong Sub-Region ' at Nevada Grand Hotel, Ubon Ratchathani, Thailand, Organized by Mekong Sub-Region Social Research Center, Faculty of Liberal Arts, Ubon Ratchathani University.
- Keola, Souknilhan and Motoyoshi Suzuki [2005] "Prospects of the Motorcycle Sector in the Lao P.D.R.," in National Economic Research Institute (NERI), Laos' State Planning Committee(SPC)and Japan International Cooperation Agency (JICA) *Macro Economic Support Policy for Socio-Economic Development in the Lao People's Democratic Republic*, pp. 43-60.
- Laos' Prime Minister's Office [2003a] "Decree of the Prime Minister on the Management Regulations and Incentive Policies Regarding the Savan=Seno Special Economic Zone. No. 177/PM. "
- [2003b] "Decree of the Prime Minister on the Savan=Seno Special Economic Zone. No. 148/PM. "
- Leeber Leeboupao, Thanongsai Soukhamthat, Saysack Sengarloun [2002] " Economic Integration of Lao Economy: Case Study on the Lao Cement Industry," in National Economic Research Institute (NERI), Laos' State Planning Committee (SPC) and Japan International Cooperation Agency (JICA) *Macro Economic Support Policy for Socio-Economic Development in the Lao People's Democratic Republic Vol. 2*, pp.109-127.
- Suzuki, Motoyoshi, Phonthavong Singhalath, Khamsing Palatkhamone, and Souknilanh Keola [2002] "Issues of Foreign Direct Investment Environment in the Lao People's Democratic Republic: Interview Survey," in National Economic Research Institute(NERI), Laos' State Planning Committee(SPC) and Japan International Cooperation Agency(JICA) *Macro Economic Support Policy for Socio-Economic Development in the Lao People's Democratic Republic Vol. 2*, pp.166-191.
- Suzuki, Motoyoshi and Souknilanh Keola [2005] "Subregionally Complementary Industrialization Strategy for Laos under Economic Unity," in National Economic Research Institute(NERI), Laos' State Planning Committee(SPC) and Japan International Cooperation Agency(JICA) *Macro Economic Support Policy for Socio-Economic Development in the Lao People's Democratic Republic*, pp.25-42.
- Pokong Thepkaysone et al. [2005] " Lao Labor Migration," ADB Mimeograph.
- Vientiane Times* [2005] " Cement Company Seeks Shareholder," December 22.
- Voice of America* [2004] " Over 180,000 Illegal Laotian Workers Have Registered in

Thailand, " August 3.

< ラオス語文献 >

Khoueng Savahnakhet[2004]*khortoklon khong chao khoueng savahnakhet vadouai kantengtang kanahapphitsop kan khoueng poua khonkhoua khamhong khor lonthoun, bodviphak sethakit-teknik, phichalana ok baianouyat lonthoun lea kan hai nayobai songseum kea phou lonthoun phainai lea tangpathet, 582/CK.SK, 30/07* (サワンナケート県庁 『投資申請書, 経済・技術分析書, 投資許可書及び国内・外からの投資促進政策を検討するための県レベルの責任者の任命に関するサワンナケート県知事決定』 第582/SKP号。7月30日) .

Samnangnan nayoklatthamonty [2005] *damlat vadoua kankamnot khahenngan tamsout kon phouokhen ngan nai koukhet thoulakit, 64/NN, 21/03* (首相府 『最低賃金に関するラオス首相政令』 第64/PM号。3月21日) .

Khanakammakaan phaenkaan lae kaanlongthun haengsaad, Suunsathiti haengsaad [2003] *laai ngaan kaansamluad thulakid pii 2002* (国家計画投資委員会・国立統計センター 『2002年企業調査報告書』) .