



東西経済回廊

——ラオバオ・インドネシア・サワン国境ゲート

白石昌也

●インドシナ半島中央部の潜在的な大動脈

東西経済回廊は、インドシナ半島の中央部を貫いて、太平洋側のベトナム中部からインド洋側のミャンマー東部へと至る、総延長一四五〇キロのルートである。このうちの東半区間に当たるベトナムとラオスの陸路九号線が整備され、さらに二〇〇六年一月にサワンナケート（ラオス）―ムクダーハーン（タイ）間の第二メコン国際橋が完成した。これによって、ベトナムのハノイやダナンとタイのバンコクを結ぶ潜在的な大動脈が開通し、マスコミなどからの脚光を浴びている。

事実、同回廊では複数の経済区が構想されており、また沿線およびその周辺には世界文化遺産を含めて豊かな観光資源があり、今後の発展が期待されている。ただし、現時点においては、未だ多くの制約を抱えているのも事実である。本章では、同回廊のベトナム・ラオス国境ゲート地帯に焦点を絞って、その現状と課題を検討する。

●ラオバオ・インドネシア国境ゲート

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。そのために、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すぎなかった。しかし、カンボジア和平（一九九一年）以降の地域情勢の安定化、そして一九九〇年代半ば以降の国境を跨ぐ交通インフラの整備に伴って、ヒトやモノの往来が活発となり始めていく。ラオスは内陸国であるため、空路を除けば、両国間の連絡は全て陸路に頼ることとなる。

ベトナムとラオスは二〇六七キロの国境線を共有しており、そこに全部で七ヶ所の国際級国境ゲートが存在する。そのうちでも最も重要なのが、東西経済回廊上のラオバオ・インドネシア国境ゲートである。国道九号線の東の起点ドンハー（すなわちベトナム国道1号との合流点）まで約八〇キロ、

ダナン港までは二六〇キロ、ラオスとタイの国境サワンナケート―ムクダーハーンまでは二四〇キロの距離にあり、標高二五〇メートルの山岳部に位置する。

最近の統計資料（表1）を見ると、ラオバオ・インドネシア間の越境貿易額、出入国車両数、出入国者数のいずれもが、増加傾向にある。とりわけ、二〇〇四年二月にラオス領九号線における最後の工事区間で改良・拡張が完了したこと、および二〇〇六年一月に第二メコン国際橋が竣工したことが、それぞれ弾みとなっている。

ラオバオ・インドネシアにおける越境貿易の主要品目に関して、ベトナムからラオス側への輸出は、ニンニク、廉価な衣料品、日用消費財（プラスチック製品など）や農水産物である。このうち、ニンニクの大半、そして衣料品の一部は、ラオスからさらにタイへと（しばしば非合法ルートを通じて）再輸出される。ラオスからベトナムへの輸出で最も多いのは石膏、ついで木材、林産物、セボン鉱山で産出する銅などである。これ以外に、タイからラオスを経てベトナムに輸出されるものとして、家電製品や果

表1 ラオバオ国境ゲートにおける輸出入、出入国車両、出入国者

	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) ラオバオ国境ゲート管理事務所資料 (2008年9月)。



ラオス側デンサワン国境



ベトナム側ラオバオ国境

物どがある。ラオスの貿易会社のほとんどは、タイ製品をベトナムに中継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。

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」ではあるが「非合法」ではない。ラオス人よりもベトナム人のほうが商売に熱心で長けており、デンサワン側に設けられた国境マーケットでも、その大半が日帰り越境して来るベトナムの商人たちによって占められている。

ヒトの出入国については、(第三国人を含めた) パスポートによるケースと(近隣住民に交付される) 国境通行証によるケースとがある。これ以外に、国境身分証明書による越境制度が従来存在したが、二〇〇八年末をもって廃止されることとなった。第三国人では、ベトナムを観光やビジネスで訪れるタイ人の往來が増大している。

表1によれば、以上の越境貿易額および出入国者数の二指標に比べると、車両通過数の伸びは緩やかである。その理由のひとつは、つぎに見るような制度上の制約にある。大メコン圏(GMS)の越境交通協定(CBTA)によって、国境ゲートにおける諸手続きの簡素化が合意された。しかし、そのプロセスが最も進展しているはずのラオ

バオIIデンサワンの国境ゲートですら、二〇〇八年秋段階で税関と検疫の共同検査の試験的実施の段階にあって、税関、検疫の書類共通化に着手されていなかった。最終的な目標である、出入国手続きを含めたシングル・ストップ・サービスの実現は、

まだかなり先の話である。また、タイ車両(右ハンドル)とベトナム車両(左ハンドル)の相互乗り入れについても、二〇〇八年段階では前者の進入はラオバオ国境経済区までしか認められていなかった。二〇〇九年になってようやくダナン港(東西経済回廊の終点)までの乗り入れが実現したものの、まだハノイなどの都市への走行は認められていない(ベトナム車両もバンコクまでは進入できない)。

バンコク・ハノイ間の陸送は、海運に比べて所要時間が短く、また小さな数量でも随時搬送できるといった利点がある反面、以上のような制度的条件のゆえに、また本格化するには至っていない。さらに、バンコクからハノイ方面への貨物はあるが、その逆方向の需要が少ないことから生じる片荷問題が、陸送コストを割高としている。

したがって、ハノイとバンコクのそれぞれに生産拠点を持つ日系企業にしても、東西回廊ルートの活用にはまだ慎重である。確かに、二〇〇八年末以来タイで反政府デモが高揚してレムチャバン港が封鎖された時期に、一部の日系企業はバンコクからハノイまでの製品輸送をトラックに切り替え

たが、それも政情が平穏化するまでの臨時的な対応に終わった。また、デモ期間中も多くの企業は、タイからの貨物をマレーシアの港に運び、そこから海路でベトナムに搬送した。

現時点では、タイ、ベトナムの中間に位置するラオスでトラック荷物の積み替えが必要である。それを見越して、日系の物流企业は九号線上の要衝サワンナケートに進出し、またラオスの運送業界も貨物中継業務に意欲を示しているが、この大動脈が潜在性を開花させるまでには、まだ少々時間がかかりそうである。

●ラオバオ特別経済・商業区

ラオバオとデンサワンに特別な経済区を設ける構想は、両国の長年にわたる同志的友好関係を象徴する事業として、党・政府間で一九九二年頃から協議され始め、一九九〇年代末以降に至って具体化した。

ベトナム側については、一九九八年一月の首相決定二一九号によって「ラオバオ商業・経済奨励・発展地域」の設立が認可され、さらに二〇〇五年一月の首相決定二一〇号によって現在の正式名称「ラオバオ特別経済・商業区」(SECA)に改められた。経済区の開発と運営は、中央政府直轄の管理委員会であって、他の国境ゲート経済区が省人民委員会(地方政府)の管轄下に置かれているのとは異なっている。名称に「特別」という言葉が挿入されているゆ



ラオバオ工業・商業・サービス区域完成予想図

えんである。

国境ゲート経済区は、(幾つかの)行政単位の領域全体が範囲として指定され、住民を包含する。この点で、工業団地や輸出加工区が限定された区域のみに設けられ、かつその中に住民の存在を認めないのとは、大きく異なっている。

ラオバオSECAの場合には、クアンチ省フオンホア県に所属する二つの町(ラオバオとケサイン)ならびに周辺の五つの行政村から構成され、総面積一万五八〇四ヘクタールである。経済区に新たに移住してきた人々以外に、従来から農業や林業に従事していた住民約五万人(そのうち少数民族は五〇〇〇人)を包含する。以上の領域全体が保税区域に指定されており、したがって、ラオスと接するラオバオに第一国境ゲート、ベトナム領内への進入口のケサインに第二国境ゲートが設置されている。両者間の距離は二五キロである。

同SECAには国境管理施設と関連施設(保税倉庫、免税店、駐車場など)のほかに、商工業区域や観光区域などの開発が計画されている。なかでも発展の核となるのは、ラオバオ国境ゲートに隣接する工業・商業・サービス区域(一〇〇ヘクタール)であり、すでに基礎的インフラ整備が終了しており、企業の入居も始まっている。

SECAに入居する企業には、通常の工業団地以上に税制上の特典が付与され、さらに外国からの輸入車両を免税で保有でき、

また外国人でも住宅を取得できるといった特権が認められている。また、土地リース料も破格の安さに抑えられている。

二〇〇八年七月時点で、認可を取得、もしくは取得見込みのSECAへの直接投資案件は五二件(操業中二七件)である。国別内訳では、ベトナム系企業が四四件(操業中二四件)と圧倒的に多く、それ以外にタイ系三件(二件)と中国系五件(一件)がある。業種別で見ると、生産・加工はベトナム系(発電二件を含む)一〇件、タイ系三件、中国系二件の合計一五件である。その多くは、タイやラオスで原材料を調達する企業や、タイやラオスを販売市場として狙う企業である。

投資案件の七割を占めるのは、商業・サービス、銀行、ホテル・レストラン、輸送、ガソリン給油などである。すでにショッピング・センターや中級ホテルが開業しており、将来的に、より大規模なホテルやショッピング・プラザが建設される予定である。

ラオバオSECAに進出する企業にとつての誘因は、東西経済回廊上の国境地帯に立地することの地の利、そしてそこで認められる特典、特権にある。しかし、後者に關してはWTO加盟や自由貿易協定の実施などによって、徐々にそのメリットが失われていく趨勢にあり、今後のさらなる発展のためには、付加的な魅力を新たに創出する工夫が必要となろう。

●デンサワン国境貿易・商業地域

他方、ラオス側のデンサワン国境貿易・商業地域(BTZ)は、二〇〇二年三月に首相令第二五号によって設立が認可された。経済区の範囲はサワンナケート県セボン郡の一四カ村を包含し、総面積三三〇一ヘクタール、住民数は五〇〇〇人である。国道九号線のデンサワン第一国境ゲートからバドンの第二国境ゲートまで二〇キロの沿線に、国境管理施設や住宅・商業区域、工業区域などを建設する予定だが、その整備はまだ本格化しておらず、さらには第二次インドシナ戦争期の不発弾も残存している。しかも、ベトナム側から供給される電力も、現状では不十分なままであり、また現地で調達できる労働力にも限界がある。

したがって、種々の特典が約束されているものの、企業の出足は鈍い。二〇〇八年九月時点で操業していたのは、中国系モーターバイク・タイヤチューブ工場一件のみであった。それ以外に、ベトナム系とロシア系のプラスチック製品工場、そしてベトナム系スーパー・マーケットが、建設を開始、もしくは用地を決定済みの段階にあつた。デンサワンBTZの発展は、ラオバオSECAや、ラオス領内のサワン・セノ経済区よりも、さらに出遅れていることは否めない。

(しらいし まさや/早稲田大学大学院アジア太平洋研究科教授)