



表1 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の概要

	首都ビエンチャン (1994年)	サワンナケート (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)	133	39
1人当たり県内総生産 ⁴⁾ (米ドル/人)	651	485

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

ラオス—タイ越境インフラ整備と経済活動

—メコン橋を中心に

はじめに

ラオスとタイの間には、近年、越境インフラであるメコン友好橋が相次いで整備された。まず、一九九四年に、オーストラリア政府の無償援助により、ラオスの首都ビエンチャンとタイのノンカイ県をつなぐ第一メコン友好橋が開通した。二〇〇〇年には、越境インフラではないが、日本政府の無償援助により、南部の主要都市であるチャンパーサット県の両岸をつなぐラオ・日本橋が完成した。さらに、二〇〇六年二月には、日本からの円借款により、ラオスとタイがそれぞれ約半分を負担する、ラオスのサワンナケート県とタイのムクダーハン県を結ぶ第二メコン友好(国際)橋¹⁾が完成した。さらに、第一と第二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三メコン友好橋の建設が進められている一方、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)とタイのチェンコン(チェンラーイ県)を結ぶ第四メコン友好橋の建設がタイや中国政府の支

援で計画されている。

メコン橋の建設は、いわば、波及効果を期待した多国間の国際公共事業的な側面が色濃い。上記から明らかのように、建設資金は、予定を含みそのほとんどが、日本のような国際的なドナー国と隣国による直接的な支援である。本稿の目的は、一九九四年と二〇〇六年に完成し、その後の越境経済活動に様々変化をもたらしたラオスとタイ間の友好橋の効果についての考察である。

初期条件の違い

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。タイ側のノンカイ県およびムクダーハン県は、タイでは経済発展が最も遅れている東北部に属し、ともに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。ビエンチャンとサワンナケートとで、橋が建設される以前の状況と比べると両都市

ケオラ・スックニラン

の明確な違いは、次に用に要約できる。まず最も大きな違いは、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。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、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、實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。

次に、人口密度に大きな違いが存在する(図1)。サワンナケート県の人口は、首都ビエンチャンの約一・五倍だが、面積も5倍以上と大きい。一般的に、首都ビエンチャンとサワンナケート県は、ともにラオスの四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、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。現在のサワンナケート県で

2) 第三メコン友好橋は、タイ政府が、建設費用を全額負担すること方向で建設されている(Bangkok Post, 2007年12月5日を参照)。二〇〇九年三月六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した起工式が行われた(第二地方広報機構のウェブサイトを参照)。

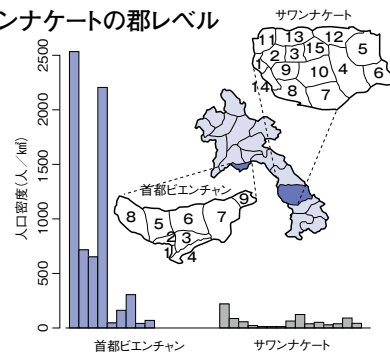
1) アジア開発銀行(ADB)や日本では、第二メコン国際橋と呼ばれることが多いが、現地では第二メコン友好橋と呼ばれているため、本書では後者で統一する。

表2 インフラ整備状況

	首都ビエンチャン (1997/1998年)	サワンナケート (2002/2003年)
電気にアクセスできる村(%)	100	35
乾期にアクセス可(%)	100	96
雨期にアクセス可(%)	100	64
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。

図1 首都ビエンチャンとサワンナケートの郡レベル地図と人口(2005年)



いうと、メコン川沿いにあるカイソン・ポムヴィーハーン郡(元カンタブリー郡)等に近い。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を合わせると、首都周辺の人口は、一二〇万人近くになり、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(表2)。二〇〇六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、一九九四年の首都では、遥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。国際空港も一九九四年の首都ビエンチャンには存在、二〇〇六年のサワンナケートにはなかった。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、二〇〇六年のサワンナケートでは総学生数が一二〇〇人にもみえない四つの短期大学しか存在しなかった。また、一九九七年度の首都ビエンチャンと二〇〇二年度のサワンナケートを比較しても、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。

●ラオス・タイ第一および第二メコン友好橋の効果

両地域とも、橋が完成した後に、ヒト、モノ、投資の越境した流れが大きく変化した。本項では、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

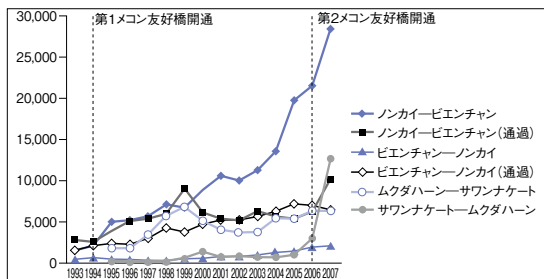
図2には、外国人観光客が入国可能な国境検問所ごとの外国人観光客の入国者数の推移が示されている。メコン川がタイとの国境になっている地域には、メコン友好橋が建設された首都ビエンチャンおよびサワンナケート県以外に、ボケオ県、ボリカムサイ県、カムアン県の国境ゲートがある。図から明らかのように、外国人観光客は、実質的に入国が可能となった一九九一年から徐々に増加しているものの、年間一〇万人を突破しているのは、第一メコン友好橋およびサワンナケート県(第二メコン友好橋とデンサワンを含む)だけである。第一メコン友好橋では、橋が開通した一九九四年の翌年に入国する外国人観光客がそれまでの二倍以上となる二〇万人以上に急増した。これに対し、サワンナケート県では、第二メコン友好橋が完成するまで、年間約一〇万人を上限に増減を繰り返していたに

もかわらず、橋が完成した翌年の二〇〇七年には、四〇万人にまで大きく伸びた。

つまり、ビエンチャンで六年かけて達成した水準に、サワンナケートでは橋開通後一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。第二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。ベトナムのドンハー県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、ドンハー市がタイ人でごった返していることもしばしばあるという。これは、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、三カ国にわたる広範囲な越境の補完関係が構築される事例である。これに対し、第一メコン友好橋経由でラオスに入る外国人観光客は、主に大型バス等でビエンチャン首都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目的であるのに対し、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。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

3) 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。

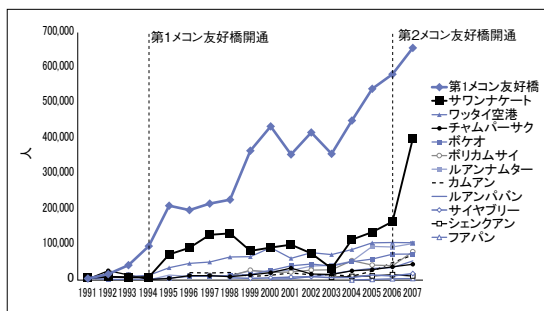
図3 首都ビエンチャン・ノンカイおよび
サワンナケート・ムクダーハーン間の貿易



(出所) タイの地方対外貿易室に基づく。

しかし、ラオス側からタイに輸出する場合、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イ県への輸出は、通常の輸出よりもトランジット貿易が多い。首都ビエンチャンからタイへの純輸出は、再輸出を含むタイへの輸出の五分の一以下で、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

図2 国境検問所別外国人入国者数の推移



(出所) ラオス観光庁。

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。

(2) モノの流れ

図3は、タイの各地方の税関が公開している統計から、第一メコン友好橋のある首都ビエンチャン・ノンカイ間および第二メコン友好橋のあるサワンナケート・ムクダーハーン間の国境貿易統計が示されている。

第一メコン友好橋が開通する一九九四年までは、ノンカイから首都ビエンチャンへの輸出と、ムクダーハーンからサワンナケートへの輸出³⁾は、ともに同程度の水準であったが、橋が開通した効果からか、一九九五年からビエンチャンへの輸出(通過を含まない)が大きく増加した。その後、一九九〇年代後半半にかけ、サワンナケート県でも同水準まで増大したが、二〇〇七年までにノンカイ県から首都ビエンチャンへの輸出がムクダーハーン県からサワンナケート県への輸出に比べ、六倍近くその差を拡大させている。

ているが、二〇〇六年までは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、第二メコン友好橋が開通した二〇〇六年の翌年では、サワンナケート県からムクダーハーン県への輸出が、一気に五倍以上増加した。増加の要因は、ラオスが二〇〇六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ある。しかし、約一三〇億バーツ(約四億米ドル)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。

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では異なった様子が観測できる。タイ側との一対一のやりとりの傾向が強い首都に対し、サワンナケートは、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。

まず、首都ビエンチャンとサワンナケート県でみた場合、件数では常に首都が大き

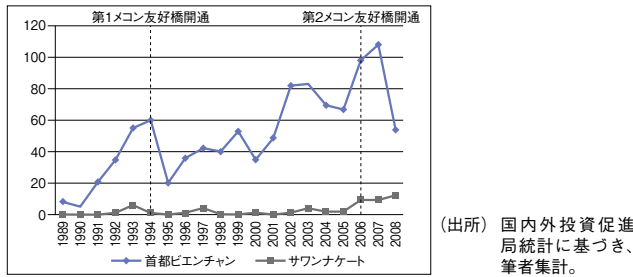
く上回っている。一九八九年以降、首都ビエンチャンでは、外国直接投資の認可が、累積で一〇〇〇件以上認可されているのに対し、サワンナケート県では、わずか約五〇件に過ぎず、人口密度の違いだけでは説明できない大きな差がある。首都で橋が完成してから約一五年経ったのに比べ、サワンナケートで橋が本格的に運用されるようになったのは二〇〇七年春になってからであり、橋が開通した後の期間の違いがもたらす格差と考えることもある程度説明がつく。しかしながら、橋の建設が投資に与える影響は、「橋の完成後」ではなく、将来の橋の建設を見越した「橋の着工後」に顕著現れる傾向にある。各県の投資認可件数の累積件数を求め、累積件数に対し橋が着工された後の累積件数の割合をみると、首都ビエンチャンでは約九九パーセント、開通して間もないサワンナケートでも約七割と非常に高い。

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は、サワンナケート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

5) 公式的な橋の開通は二〇〇六年一月一日であるが、地方間の必要な関係規則の作成と合意にさらに数ヵ月を要した。

4) 県庁職員やサワンナケートのベトナム人会長によると、事実上二ニクなどの農産物およびそのほかの消費財が、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ぬ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。

図4 サワンナケート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。

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、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等による考察が必要であろう。しかしながら、ここでの初步的な考察は、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している。

●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可能性があることを示した。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、サワンナケートでは、橋が完成した一年以上の二〇〇九年初時点でも、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では、可能な限りより大きな効果が期待される。本章の分析に基づき提言を行い、結びとしたい。第一に、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せず、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の場合でいえば、首都では高い人口密度と比較的に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。

第二に、二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」を促す試みが重要である。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。

(アジア経済研究所開発研究センター)

《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—第2メコン国際橋完成で何が変わるか—」(石田正美・工藤年博編『大メコン圏経済協力—実現する3つの経済回廊—』情勢分析レポートNo.4, アジア経済研究所, 134-156頁)。
 ケオラ・スックニラン [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—動き出す国境経済圏—』調査研究報告書, アジア経済研究所, 2008, 117-146頁)

《外国語文献》

Bedlington, Stanley S. [1981] "Laos in 1981: Small Pawn on a Larger Board," Asian Survey, Vol. 22, No. 1, A Survey of Asia in



- 1981: Part I. (Jan., 1982), pp. 88-98.
- 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, Vathana and Banomyong, Ruth [2006] "Laos: From Buffer State to Cross-roads?," 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.
- Statistics Planning Division [2008] "2007 Statistical Report on Tourism in Laos," National Tourism Authority of Lao P.D.R.
- Stuart-Fox, Martin, [1989] "Laos in 1988: In Pursuit of New Directions", Asian Survey, Vol. 29 No. 1, A Survey of Asia in 1988: Part I. (Jan., 1989), pp.81-88
- Stuart-Fox, Martin, [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, A Survey of Asia in 1982: Part I. (Jan., 1983), pp. 84-93.
- ラオス政府 [2002] 『ニンサフン村国境貿易区に関する首相令25号』。(ラオス語)
 ——— [2003a] 『サフン・セノー経済特別区に関する首相令2号』、『経済及び金融・財政分野の法令』 pp 297-299。(ラオス語)
 ——— [2003b] 『ニンサフ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] 『リアンナムター県ゾーン国境貿易区に関する首相令 162号』、『経済及び金融・財政分野の法令』 pp 445-463。(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/>
 タイ国際航空 : <http://www.thairair.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/>
- 日本ロジストン株式会社 : <http://www.log-item.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>