

## 特集／メコン地域開発の現状と展望

### ラオス——南北・東西経済回廊のインパクト

#### ケオラ・スックニラン

#### ●はじめに

大メコン圏経済協力プログラムの枠組みで整備が進められている経済回廊の内、ラオスを通るルートとして、①ミャンマーのモーラミヤインとベトナムのダナンを結ぶ東西経済回廊と、②タイのバンコクと中国雲南省の昆明を結ぶ南北経済回廊とがある。前者は、第二メコン国際橋の完成で、二〇〇六年末に、後者はラオス区間の完成で、二〇〇七年中に、全区間開通の予定である。それぞれ、メコン地域の三大市場であるタイ、中国の雲南省、そしてベトナムを陸路で結ぶもののため、これらの市場間の物流量の増大が確実視されている。しかし、ラオス国内における反応は、それに伴う貿易や投資の増大への期待とともに、輸送時間短縮により素通りされることへの懸念が入り混じるものとなっている。

全長二二七キロの南北経済回廊ラオス区間が通るボケオとルアンナムターは、ともに人口が一五万人弱の小さな県であり、国内でも、経済発展が比較的遅れている地域である。現在、中国人商人による飲食店や

宿泊施設、また、植林事業の経営が一部で見られるものの、完成される経済回廊を有効活用するための政府、または国際機関主導の事業、計画や構想すら存在しないのが現状である。

一方、ラオス区間の東西経済回廊が通るサワナケートは、人口、面積共に国内最大の県である。ラオス一のコメ生産地であり、国内最大の輸出拠点でもある。県当局によると、二〇〇六年度の最初の二〇カ月だけ

表1 主要指標の比較

	首都ビエンチャン	サワナケート
人口(人)	66.5万	82.4万
密度(人/km <sup>2</sup> )、高	2,500	216
低	40	11
面積(km <sup>2</sup> )	3,900	21,700
コメ生産量(トン)	28.9万	47.8万
外国人観光客(人)	60万	19.2万

(出所) 首都ビエンチャン計画投資課、サワナケート計画投資課、2004年度年次報。

(注) ①人口・面積は、2005年度の統計。②密度は、人口密度がもっとも高い郡と低い郡の数値。③首都のコメ生産量・外国人観光客は、2004年度の数値。

で、金を中心とする鉱物の輸出が急増したため、県の輸出総額(約四億六〇〇〇万米ドル)が、既に前年度の全国の輸出総額を上回っている。いわば、都市化や産業集積においては首都に及ばないものの、規模では、既にラオス経済の中心地になっているのである(表1)。

ラオス初の経済特区構想の予定地に指定されていることから、東西経済回廊に対する政府を中心とする国内の期待の大きさがうかがえる。ここでは、政府や国際機関主導の関連事業が進行している東西経済回廊、特に第二メコン国際橋の期待される効果を中心に、東西・南北経済回廊のインパクトを検証する。

#### ●第一メコン国際橋による経済効果

第二メコン国際橋の期待される効果を予測する上で、一九九四年に開通した第一メコン国際橋がもたらした様々な変化の検証は、有用であろう。

第一メコン国際橋は、メコン川を挟むラオスの首都ビエンチャンとタイのノーンカ



サワナケート・ムクダハーン間の乗り物運搬用連絡船（筆者撮影）

ーイ及び周辺の県に大きな変化をもたらした。まず、統計でもっとも顕著に現れた変化は橋を渡って、ラオスに入出国する外国人・ラオス人の観光客の数である。橋が完成した翌年の一九九五年にラオスに入国した観光客数は、前年比で一三七%以上増加した。また、二〇〇一年には、国境通行証で主にタイ側へ買い物に出かけるラオス人が、年間延べ一〇〇万人を突破した。橋の完成まではタイからラオスの首都に入る観光客が主に利用するルートは、両国の首都間で運行されていた一日二往復の航空便だけであった。ビエンチャンとノンカーイ間に一日数便の旅客船が運航されていたものの、便数の少なさや運行状況が天候に大きく左右される不便さから利用客のほとんどは小規模な国境貿易を営んでいた両岸の住民であった。そのため、首都ビエンチャンを通じてラオスが受け入れられた観光客は、事実上、航空便が提供できる席数の制約を受けていた。現在、観光客が入国可能となすすべての入国ポイントから年間一〇〇万人以上の外国人観光客がラオスに入国しているが、その半数以上は、第一メコン国際橋を利用した観光客である。この観光客数の増加は、橋の開通に合わせ、様々な規制が緩和されたとはいえ、橋なしでは、達成が極めて困難なものだと言えよう。当局の試算では、観光産業は現在、外貨獲得源としてもっとも大きな貢献をしているとされており、橋が経済全体に与えたインパクト

の大きさがうかがえる。

貿易については、マクロ統計からそれ程の変化が見られなかった。しかし、これは、橋利用者のほとんどを占めるラオス人の買い物客が輸入する分が統計に計上されないためと推測される。二〇〇四年度では、入出国者数を合わせ、二二〇万人以上が橋を渡っている。平均して一日に数千人のラオス人が買い物のため、タイ側に渡っている計算であり、一人一〇〇〇バーツ（約三〇〇〇円）の買い物をし、ラオスに携帯品として持ち込むと仮定するだけでも、橋を通じた年間の公式輸入統計に匹敵する額の輸入となる。

そして、言及すべきもっとも大きな変化の一つが対岸の市場の統合が急激に進行したことである。橋を渡る活発な人の移動により、周辺の県を含め、対岸の市場が一つになりつつある。両岸の住民に対し、ラジオを中心に双方のメディアを通じた広告が伝達され、そして、多くの場合、ラオス、タイ双方の連絡先の電話番号が提供される。両岸の住民が同一市場の消費者とされている証拠の一つであろう。ラオス人は、値段のより安いタイの百貨店で買い物をし、便数の多さから利便性のより高い橋から一〇〇キロ地点にあるウドンターニー空港を利用する傾向がある。逆に、タイ人は、タバコ、酒類、一定の電気機器（主に中国製）を値段のより安いラオス側に渡り購入する。両岸の住民は、より安い財、サービスを求

め、移動するのである。つまり、第一メコン国際橋がもたらした変化を、人の流れと物の流れから見た場合、前者、つまり、消費者の流れに対する効果がより大きいことが、特徴の一つである。近い将来全区域間開通の予定にある東西経済回廊、特に、第二メコン国際橋がもたらす変化では、どのような特徴が現れるのか大変興味深いものがある。

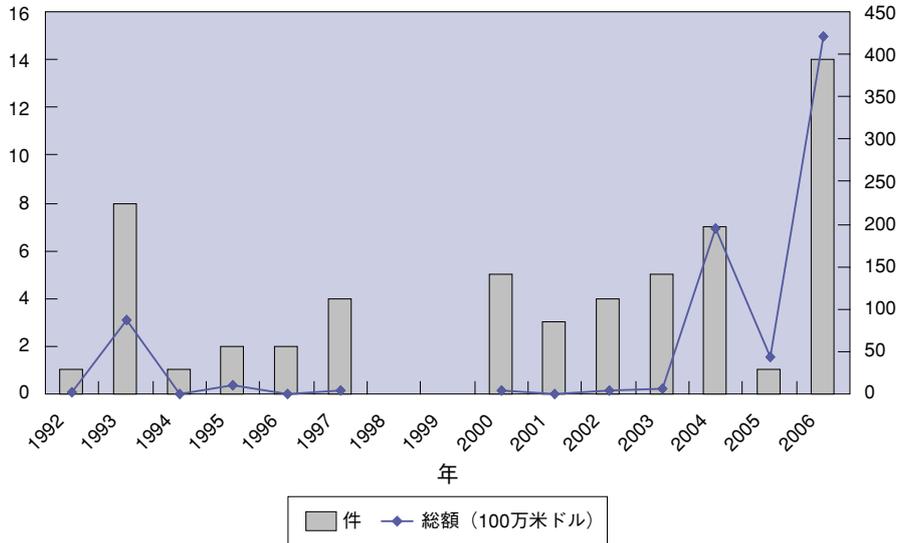
## ●第二メコン国際橋の完成で何が変わるか

橋が完成し開通するのは、二〇〇六年一月のため、ここで述べる波及効果は、期待・推測の域を出ないが、確実なものとしては、橋で繋がるラオスのサワナケートとタイのムクダハーン県間の輸送に必要な時間が大幅に短縮され、そして、より多くの荷物量を運ぶことが理論的に可能になることである。橋の完成を見込んで進行している事業や変化としては、次のものがある。

### ①急増した外国直接投資の認可額

橋の完成を見込んでのものとして、現在サワナケートでもっともはつきり現れている変化は、県当局及び中央政府が二〇〇六年に認可を交付した外国直接投資の事業総額である。認可ベースのため、実際に実施が保障されるものではないが、今年の八月までに認可が下りた外国直接投資の事業総額は、既に一九九二年から昨年までの累積

図1 対サワナケート FDI 認可件数・事業総額



(出所) 県計画投資課。

額を上回っている(図1)。

しかしながら、これらのほとんどは、農林分野に集中し、ラオス政府が橋の有効利用策の一つとして整備の構想を打ち出しているサワン・セノ経済特別区外となっている。認可額が多いものとして、三億五〇〇〇万ドルのユーカリ植林・製パルプ事業、二五〇〇万ドルのカジノ事業、そして、二二五〇万ドルのサトウキビ植林・製糖事業

がある。短期的に、ラオスにおける第二メコン国際橋、または東西経済回廊が有効に活用されるかどうかは、これらの投資が実際に実施されるかどうかで変わってくるであろう。

### ② シングルストップ通関の課題

ASEANにおけるシングルストップ通関のパイロット事業として、二〇〇五年十一月三〇日より、ラオスのサワナケートとベトナムのクアンチの国境であるデンサワン・ラオバオにおいて試験的な実施を開始した。試験導入は、当面第一と第二フェーズに分けられ、現在進行している第一フェーズでは、商品の検査業務のみを、輸出国の税関職員が輸入国側において共同で実施する。つまり、申告窓口は、輸出入共にこれまでと同様、それぞれの国で行う。シングルストップ通関の方式の内、輸入国側で双方の税関職員が常駐する事務所を設け、一カ所で輸出入手続きが行える方式を採用する予定である。近く実施が予定されている第二フェーズに向け、両国の職員が駐在する事務所の建設は、ベトナム側ですでに完了したが、ニキロ離れた地点にあるラオス側については、建設がまだ始まっていない。

第一フェーズの試験導入で見えてきた問題点は、主に次の二点がある。第一に、検査で不正が発覚した場合の裁判権がどの国に属するかの問題である。現在、ラオスとベトナムが結んだ協定によれば、不正行為

がどの国の法律に反するかで裁判権が決まることになっているが、双方の法律に抵触した場合の扱いがまだ不明瞭である。これは、それぞれの国でシングルストップ通関の窓口を設置する方式を導入する場合において、どのように他国の領土で業務を遂行する税関職員の権限を確保するかの問題であり、同方式の導入の成功を左右する大きな課題と言えよう。

第二に、第一フェーズでは、双方の申請書類の方式が統一されておらず、このままでは、申請の物理的な場所が一カ所になっても、申請の手段があまり少なくならないのである。これは、シングルストップ通関の方式として採用可能なものとはいえ、本来の目的である通関業務の迅速化が図れない恐れがある。

### ③ サワン・セノ経済特別区構想

ラオス政府は、東西回廊、特に、第二メコン国際橋の完成によって、かつてラオスの業者が仲介していたタイとベトナムの貿易を、両国が直接行うことに強い懸念を持っている。サワン・セノ経済特別区構想は、このいわゆる「素通り」をされないために考え出された策の一つである。

経済特別区整備の準備・実施機関として、サワン・セノ経済特別区機構が、二〇〇三年九月二九日付けの首相令一四八号によって設置された。これまではJICAやタイ工業団地公社 (Industrial Estate Authority of



サワナケート空港 (筆者撮影)



ラオス側からみたベトナムの新通関所 (筆者撮影)

Thailand II (EAT) の支援で、社会・環境に対する影響を含む基礎的な調査が実施され、そして収容予定地の住民との交渉が始まった段階であり、具体的な整備に入る前の段階にある。

サワン・セノ経済特別区の予定地は、JICA の支援で実施した調査により提案されたサイトA、B、C、D の内のサイトAとサイトBとなつている。サイトAとサイトBは、それぞれラオス側の第二メコン国際橋付近と、ラオス区間の東西経済回廊である国道九号線と国内の南北回廊である国道一三号が交差する地点にある。

予定地の住民の移転に関する補償については、現金のみか、いくらかの現金十代替住宅地、耕地十農作物の案が検討された。最近、統括機関である首相府は、現金補償額がもつとも低い(約一億二〇〇〇万ドル) 第三の案に同意したが、開発・運営を受託する業者がこれを負担するというのが、今の経済特別区機構の方針である。

経済特別区機構によると、現在、外国直接投資の一現地法人及び在外の外国企業が開発受託の強い意向を示しており、審査に苦慮しているという。一方、最近認可した投資案件がそもそも経済特区に入ることでできない農林分野であることを考慮し、経済特区の予定地をサイトA、Bに限定しない案が当局によって検討されているのが、この構想を巡る最新の動きである。

#### ④サワナケート空港共同利用構想

橋の有効利用法としてもう一つ提案されているものが、サワナケート空港の共同利用である。これは、ラオス側にある空港を改修し、国際空港に格上げするとともに、タイの国内便にも利用してもらおうものである。現在対岸のムクダハーンに空港は、整備されていないため、国境周辺のタイの住民にとつて、もつとも近い空港は、二〇〇キロ以上離れている隣接県にある空港である。これに対して、ラオス側の空港は国境から二キロ地点にあり、大きな時間の短縮が予想される。

サワナケート空港は軍用空港として一九五〇年代に建設された後、一九九〇年代末からフランス政府等の支援で数回の改修、拡張工事が実施されてきた。しかし、莫大な資金をかけて拡張工事を実施したものの、二〇〇三年一〇月のラオ航空の定期便運行停止により、ほぼ閉鎖状態に追い込まれた経緯がある。ラオ航空の一〇〇%以上となる値上げが国道一三号線南部区間改修工事の完成と重なり、陸運と比べた航空輸送の競争力が急激に低下したという外部要因による影響が大きいとはいえ、多額な資金を有効活用するには、綿密な計画と多くの関係機関の協力体制が必要であることが浮き彫りになったケースである。

#### ●おわりに

ラオス経済の中心地である三つの平野

(ビエンチャン、サワナケート、チャンパーサク) は、いずれもメコン川に面するか、それを挟む形となっている。そして、文化・言語の他、交易をはじめとする経済活動も地理的な条件等から、対岸との結びつきが伝統的に強い。第一メコン国際橋の完成で両岸の人・物の流れが増大したのと同じように、第二メコン国際橋の完成、ひいては東西経済回廊の全区間開通により、期待される効果も大きい。

しかしながら、人の流れの効果の方が顕著な第一メコン国際橋に比べ、二大市場を繋ぐ東西経済回廊のラオス区間がもたらす変化については、サワナケートの人口密度が首都ビエンチャンを大きく下回る(表1) ことから、物の流れの比重が大きくなるであろうと推測される。ラオス政府はこの予測される大量な人・物の流れがラオスを素通りすることを強く懸念し、そして、そうならないために、サワナケートを生産サービスの拠点に発展させようとしている。短期的には、これが成功するかどうかで、ラオスが世界経済の成長の中心地域の一つであるASEANへの統合を成し遂げられるかどうかの鍵であると言っても過言ではなからう。成功するかどうかは、政府が的確なビジョンを打ち出し、そして、確固たる実施体制を構築できるかどうかで変わってくるであろう。

(ケオラ・スックニラン／アジア経済研究所開発研究センター)