

# 陸封国ラオスの挑戦—GMSのハブへ—

林 克 彦

## 1. はじめに

最近、チャイナプラスワンの進出先として、ASEAN地域が注目を集めている。そのなかではカンボジアやミャンマーなどの沿海部に焦点が当てられがちであるが、一部企業は内陸国のラオスにも目を向け始めている。

ラオスは、インドシナ半島のほぼ中心に位置し、産業集積が著しいタイと急速に工業化が進むベトナムにはさまれている。ラオス北部は中国雲南省とミャンマーに、南部はカンボジアに接しており、発展段階の異なる国に囲まれている。このため、ASEAN域内の多様な産業分布を利用しながら、ラオスのポテンシャルを活用することが可能となる。

しかし、ラオスは周囲を他国に囲まれた陸封国であり、海港を持たないという大きなハンディキャップがある。このため、周辺国と比べて経済発展に取り残され、海外直接投資も極めて限られている。ようやく、最近になって大メコン圏（GMS）の輸送網整備が進み、状況が改善されてきた。

この機を活かし、ラオス政府はGMSのロジスティクス・ハブになることを将来ビジョンとして掲げている。陸封国の悪条件を克服し、GMSの地理的な中心に位置する強みを活かそうというのである。今後、GMSのインフラや国境通過手続きが改善され、ASEAN自由貿易地域（AFTA）が創設されれば、ラオスの地政学的条件は高く評価されるようになるかもしれない。

経済成長を維持し投資を呼び込むうえでも、ラオス国内とGMS域内の物流インフラの整備、さらに国境通過手続きの改善が重要な鍵となっている。本稿では、まずラオス国内物流の現状を把握したのち、GMSレベルでの物流インフラの整備や国境通過手続きの改善及びラオスにおけるその実情を検討することとする。最後に、ラオスの将来ビ

ジョンであるGMSのハブに向けての課題と展望をとりまとめる。

## 2. ラオス国内物流の現状

### (1) 物流に関連する政策

ラオスは、日本の本州と四国を合わせた程度の国土（236,800km<sup>2</sup>）を有し、人口約612万人を擁している。中部・南部のメコン川沿いに平野が広がるものの、国土の大部分は山地であり、人口密度は極めて低い。首都ビエンチャンですら人口約70万人程度であり、県庁所在地の人口はさらに少ない。このため、経済発展を図るうえで主要都市を結ぶ幹線道路網の整備が、重要な課題となっている。

主要産業は農業、鉱業、電力であり、工業化は進んでいない。国連が定める後発開発途上国（LDC：Least Developed Country）の認定基準を満たしており、ラオスはLDC脱却を重要な国家目標としている<sup>1)</sup>。ラオスの中核的な発展計画である国家社会経済発展計画（NSEDP: National Socio-Economic Development Plan）では、2020年にLDCから脱却し国連ミレニアム開発目標（MDG: Millennium Development Goals）を達成するとしている<sup>2)</sup>。

貧困を撲滅し経済成長を実現するうえで、陸封国の弱点を克服することが重要な鍵となるとNSEDPでは指摘している。第6次NSEDP（2011～2015年度）では、重要戦略としてラオスを「陸封国から接続国へ（from a landlocked to a land-linked country）」を挙げている。そしてラオスがGMSのロジスティクス・サービスの地域ハブになることをビジョンとして掲げている。

公共事業交通省（MPWT）は、NSEDPを受けて国家交通政策を定めている。その目的は、①有効で安全かつ効率的な輸送を低コストで全国に提供すること、②とくに国際通過ルートで効率的で信頼性の高い輸送インフラと施設を提供し、国境通過を促進することによりGMSのハブとなることである。

### (2) 道路網の現状

陸封国であり、鉄道もほとんど整備されていないことから、大部分の貨物はトラックによって輸送されている<sup>3)</sup>。MPWT統計によれば、2009年の輸送量は2億9620万トンキロ、内陸水運6950万トンキロ、航空20万トンキロである。内陸水運は、メコン川を利

1) LDCの認定基準は以下の3指標による。①一人あたりの国民総所得の3年平均値が905ドル以下、②人的資源（識字率、カロリー摂取量等）を示すHAI（Human Assets Index）が一定値以下、③経済的脆弱性（農産物生産の安定性、輸出の安定性、製造業の比率等）を示すEVI（Economic Vulnerability Index）が一定値以下。

2) MDGsは8つの目標から構成される。①極度の貧困と飢餓の撲滅、②普遍的な初等教育の達成、③ジェンダー平等の推進と女性の地位の向上、④乳幼児死亡率の削減、⑤妊産婦の健康状態の改善、⑥HIV/エイズ、マラリア、その他の疾病の蔓延防止、⑦環境の持続可能性を確保、⑧開発のためのグローバルなパートナーシップの推進。

用した小型船舶による輸送であり、主に農産品の輸送で用いられている。

貨物輸送の太宗を担うトラック輸送であるが、輸送需要はまだ限られている。山地が国土の大部分を占めていることもあり、道路輸送の整備水準は極めて低い状態にある。道路総延長は、37,323km(2009年度)であり、国土面積当たりの道路密度は0.16km/km<sup>2</sup>である。この密度は、隣国のベトナムの0.36km/km<sup>2</sup>と比べても低い。ただし、所得水準が低いため、貨物だけでなく旅客の道路輸送需要が限られていることにも注意する必要がある。ビエンチャン首都圏の朝夕時間帯等を除き、道路混雑は生じていない。

より大きな問題は、幹線道路の整備水準の低さである。首都と県庁所在地等を結ぶ幹線道路である国道でさえ、舗装率は半分程度であり、走行性の低い砂利道や土道が半分近くを占めている。他の道路では、さらに舗装率が低く、雨期には水たまりやぬかるみが生じ、乾期には土埃が舞い上がりやすい。

舗装路のうちDBST舗装は、2層瀝青表面処理による舗装である<sup>4)</sup>。先進国では、補修や仮設的な補修のために用いられているが、ラオスではもっとも一般的に用いられている。DBST舗装は、施工が低コストで容易であるもの、耐久性に乏しく頻繁に補修が必要となる。道路予算に乏しいラオスでは、十分な補修が行われておらず、MPWTでは舗装路のうち3割が悪い状況にあるという。

実際に、国内主要幹線を走行してみても、最も重要な国道13号線ですら、ひび割れ、陥没箇所が多く、さらに路肩が崩れた区間もみられた。DBST舗装は、とくに雨期にひび割れ箇所から雨水が路盤に流れ込み土を流出させ陥没が広がるなど、ダメージが急に加速するという。このため、主要幹線でさえ大型車両の通行に困難を伴う場合がある。

また、山岳地が国土の大部分を占めており、南部の平野部を除いてカーブや急坂が非常に多い。資金制約のため、トンネルや橋梁はできるだけ設置しないように地形に沿って道路が設けられているため、この傾向が助長されている。またメコン川やその支流では橋梁に限られ、幹線道路でもフェリーを利用せざるをえないことが多い。

インドシナ半島の真ん中に位置するラオスの主要幹線道路は、ASEANの重要な国際

表1 道路整備状況(単位: km)

	国道	県道	地区内	都市内	農村	特別	合計
コンクリート舗装	1.80		1.09	26.78		1.00	30.67
アスファルト舗装	430.02			51.11			481.13
DBST舗装	3,498.12	459.91	250.73	440.01	50.59	91.42	4,790.79
砂利	2,489.60	3,731.31	2,377.09	866.35	2,842.82	264.72	12,571.88
土	733.64	3,023.04	2,356.86	470.76	12,518.08	345.75	19,448.13
合計	7,153.18	7,214.26	4,985.77	1,855.01	15,411.49	702.89	37,322.60

出所: Pholsena (2011)

3) タイからの鉄道が第1国際メコン橋を経由して、ビエンチャン近郊のタナレーン駅まで開通したが(国内区間延長は3.5km)、旅客輸送のみである。過去にはフランス植民地時代に、ラオス南部に鉄道が短区間整備されたが、戦争で破壊された。

4) 国際協力機構(2011)。DBST舗装は、瀝青材料の上に骨材を敷き転圧する簡易な舗装を2層行う方式。



出所：JETRO（2008）に国道番号を加筆。

図1 アジアハイウェイとラオス主要国道

道路でもある。国連アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）は、そのいくつかをアジアハイウェイ（AH）として指定している。例えば、ラオス国道13NはAH-12、国道13SはAH-11、国道9はAH-16、国道3はAH-3に相当している。

### (3) 道路整備政策

道路整備は、NSEDPの目標を達成するうえで重要な施策となっている。MPWTは、「輸送・郵便・建設計画に関するコミュニケ」を2002年に策定し、2020年までに主要幹



注：台船とプッシャーを使って渡河。(2012年3月撮影)

写真 国道4号線（メコン川支流ナムウー川）

線道路（国道2，3，8，9，12，13N，13S，16，18号線）を道路規格Ⅲクラス（車道幅員構成3.5m×2車線）まで改良することを目標として掲げている。

整備計画の実施にあたっては、道路・橋梁整備5箇年計画を立てており、第6次計画（2006～2010年）では、次の目標を掲げている。

- ① 国土すべての地域から他の地域における人々との交流，市場へアクセスができるよう輸送施設を整備する。
- ② 道路網がより効率的に機能するようにインフラ建設，リハビリ，維持管理を行い，経済成長を促進する。
- ③ 道路にアクセスできない地域や地形上不利な状況にある地域を接続し，貧困削減を加速する。
- ④ 開発ポテンシャルのある地域の道路インフラを整備する。

道路維持管理については，世界銀行等の支援により道路維持管理システムが導入され，効率的な予算計画の策定や資金の安定的確保を図ってきた。2001年には，道路維持基金制度が導入され，燃料税，道路・橋梁通行料，過積載車両への罰金，国際通過車両への課金等が行われた。しかし，いずれの課金水準も低く車両数も少ないため，その収入は全維持コストの40～50%に過ぎない。このため，主要道路でさえ，十分に維持管理が行われていないのが現状である。



ラオスにとって幸運なことは、主要国道の重要区間がGMSの経済回廊として指定されていることである。GMS経済回廊は、周辺国や国際機関の資金援助によって整備が進められており、ラオスはこれらの資金によって主要区間を整備できた。さらに、その他の区間でも、先進国政府や国際機関から多額の援助を受けて道路整備が行われている。

### 3. GMSレベルの輸送網整備

#### (1) 経済回廊の整備

GMS経済協力プログラムは、1992年にアジア開発銀行（ADB）で開催されたタイ、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム、中国の閣僚会議から始まった。これまで紛争が絶えなかったこの地域では、国際輸送網の整備が十分に行われておらず、経済発展の制約条件となっていた。国際輸送は、輸送時間のかかる海上輸送に頼っており、付加価値の高い商品では在庫費用や機会費用が問題となっていた。GMSで広がっている国際分業型の生産体制をさらに発展させるうえで、迅速で柔軟なトラック輸送が求められている。

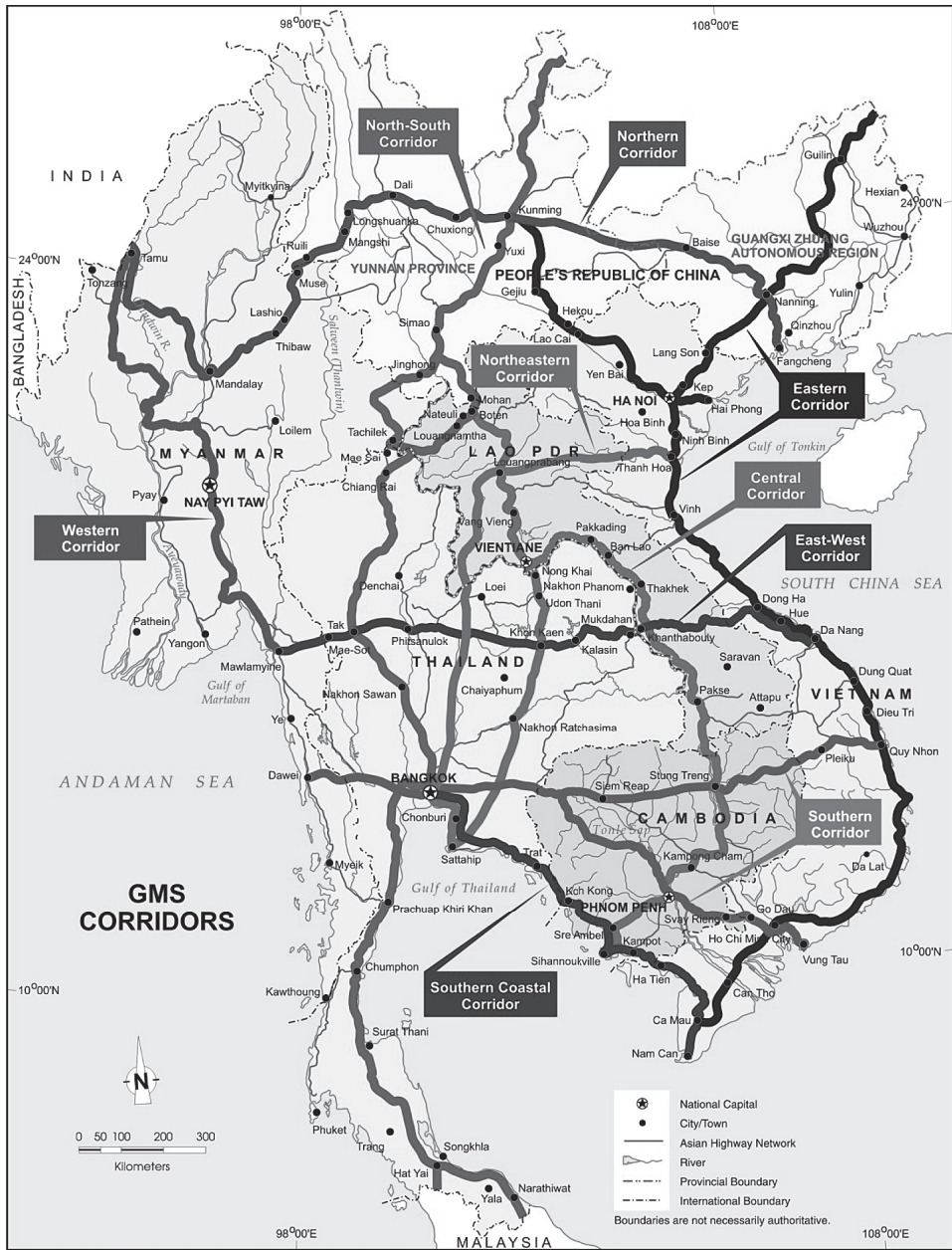
1995年、GMSを結びつける輸送回廊マスタープランが作成された。1998年には「南北」、「東西」、「南部」の3つの回廊整備が優先プロジェクトに指定され、2002年には旗艦プロジェクトに格上げされて急ピッチで整備が進められた。さらに2007年には、経済回廊の数は9路線に拡大された。

これらの経済回廊は、GMSを一体的に捉えて主要都市間を短距離で結んでいる。従来の海上輸送と比べ輸送距離が短縮され、港湾での積み替えの必要がなくなる。GMS経済回廊の整備によって、域内の輸送時間が大幅に短縮され、域内貿易の活発化や国際水平分業体制の発展をもたらすことが期待されている。

9経済回廊のうち、東西、南北、中央、東北の4経済回廊がラオスを通過している。このうち、旗艦プロジェクトである東西、南北経済回廊はほぼ整備が終わり、それぞれラオスの南部と北部に影響を及ぼし始めている。一方、中央、東北経済回廊は、指定から日が浅く、ラオスの奥深い山岳地域を通過していることもあり、整備はこれからの大きな課題である。両経済回廊は、ラオスの中心部を通過し、GMSの経済的中心であるバンコクとハノイ、昆明を結ぶ路線であることから、もし整備されればラオスへの経済的影響は、東西、南北経済回廊よりも大きいと予想される。

#### (2) 国境通過手続きの改善

国際輸送サービスは、原則的に関係国が国際協定を結び、輸送権益を交換する形で行われる。国境では、輸送サービスを提供する車両が国際協定に基づいているかチェックし、さらに通関、検査、検疫等を行うなど、様々な国境通過手続きが必要となる。従来



出所：ADB (2007)

図2 GMS経済回廊

から、国境手続に時間がかかることが問題とされていたが、輸送インフラの整備とともにこの問題がより大きなものとなっている。

ラオスは、周辺諸国と2国間協定や多国間協定を結んでいる。タイとは、1978年に最

初の2国間輸送協定を締結し、徐々に輸送円滑化を図ってきた。2004年協定では、両国のトラック輸送事業者が相互に自由に運行できるようになった。また主要な国境ポイントでは、通関と貨物検査の処理手続きが大幅に簡素化された。

ラオスは、同様な2国間協定をベトナム、中国、カンボジアとも締結し、徐々に輸送サービスの円滑化を進めている。しかし、輸送許可証の発行枚数が限られていたり、取得が困難であったりするなど、制約が厳しい内容に留まっている<sup>5)</sup>。このため、GMSレベルで国境通過手続きをみると、パッチワークのような複雑な様相を呈しており、国境での検査待ち車両の列や貨物の積替えが常態化している。

GMSの国境通過輸送協定（CBTA: Cross Border Transport Agreement）は、既存の2国間協定や国境通過手続きで欠けている広域的な視点から、国境通過手続きを円滑化しようとするものである。経済回廊によるインフラ整備と同時に制度的な改善を図るため、1996年にアジア開発銀行がCBTAの枠組み原案を作成した。この枠組みには1999年、ラオス、タイ、ベトナムが合意し、2003年までにカンボジア、中国、ミャンマーも合意に達している。

CBTAは、貨物と旅客両方の輸送サービスだけでなく、通関、検査、検疫等の国境手続や交通制度（免許、速度規制、交通施設等）等を含む、広範な分野を対象としている。輸送サービスに関する規定によれば、GMS免許を保有する車両は自由に域内で輸送サービスを提供できるようになる。各国の運転免許も相互に承認され、加盟国の免許保有者は域内どこでも運転ができるようになる。国境での通関、検査、検疫手続きに係る書類は統一され、GMS標準書式が用いられるようになる。

さらにCBTAでは、国境手続の円滑化のため、シングル・ウィンドウとシングル・ストップが導入される。シングル・ウィンドウは、車両や貨物、人の通関、検査、検疫等の様々なチェックを一カ所でまとめて行うというものである。シングル・ストップは、輸出入国でそれぞれ行っていた検査を、輸入国で共同して実施することである。シングル・ウィンドウとシングル・ストップが実施されれば、従来何度も必要であった手続きが、輸入国で一度だけで完了するようになり、時間と費用の削減が期待される。

CBTAは広範であるため、CBTAに基づいて様々な国内法を整備したり、施設を整備したりすることが必要となり、各国での批准は遅れがちであった。このため、重要な国境から優先的にパイロット・プログラムを実施することになった。最初に、東西経済回廊のベトナム・ラオス国境（2005年）とラオス・タイ国境（2006年）がパイロット・プログラムに選ばれた。この協定に基づく許可証を取得した車両は、貨物を積み替えることなく東西経済回廊上を自由に輸送することができるようになった。国境では、シングル・ストップとシングル・ウィンドウが導入され、国境通過手続き時間が短縮された。

---

5) 2国間協定、CBTAの概要についてはジェットロ（2008）参照。



このパイロット・プログラムは、南北経済回廊でも導入に向けた合意に達している。

さらに最近のCBTAの重要な進展として、GMS税関トランジットシステム（CTS）<sup>6)</sup>に関する官民パートナーシップ（PPP: Private Public Partnership）の確立が挙げられる。ラオス、タイ、ベトナムの税関と民間保証機関間で、2009年に暫定合意に達し、東西経済回廊でPPPが導入された。各国のフォワーダー協会が、加盟企業の車両やコンテナの保税輸送を保証することにより、国境でのチェックが簡素化された。

CBTAの行程表によれば、2013年に域内で完全実施を予定している。しかし、後述のようにパイロット・プログラムの実際の運用状況をみると、様々な課題が残されており、予定通り実現するか予断を許さない状況である。

#### 4. ラオスにおける経済回廊の整備状況

##### (1) 東西経済回廊の整備

東西経済回廊は、ベトナム161km、ラオス208km、タイ807km、ミャンマー約200kmから構成される。ラオスの道路延長はそれほど長くはないものの、メコン川とアンナン山脈越えルートとなり、道路の整備水準も他国と比べ低くボトルネックとなっていた。

2006年には、フェリーを利用する最大の難所であったメコン川に第2メコン国際橋が竣工し、タイとラオスが陸続きとなった。ラオス国内道路は、アジア開発銀行と日本国際協力銀行の支援により2車線の舗装道路に整備された。他国区間でも整備がすすめられ、東西経済回廊は、現在ではミャンマー国内を除く全区間について、大型トラックがスムーズに通行可能である。

東西経済回廊は、バンコクとハノイを結ぶ大型トラックが利用可能な最短経路として注目されている<sup>7)</sup>。輸送時間は、従来の海運の10～14日から、トラック輸送による3～4日に短縮された。域内外のトラック企業が、東西経済回廊を利用した定期トラックサービスを開始している<sup>8)</sup>。トラック運賃は海上運賃と比べ2倍程度かかるといわれているが、高付加価値製品や部品等の輸送で利用されている。

東西経済回廊のラオス区間を2011年に実走したところ、比較的平坦で線形もゆるくアップダウンも小さい。通行量が少ないこともあり、大型トラックが快適に走行可能で

6) CTSは、先進国が締結しているTIR (Transports Internationaux Routiers) 条約と同じ役割を果たす。TIR条約に基づいて、国際道路運送手帳 (TIRカルネ) の発給を受け、封印されたコンテナ貨物は、通過国を輸出入税免除で国際通過輸送できる。

7) 2011年11月に、タイの支援により第3メコン国際橋がタイのナコーンパノムとラオスのタケク間に竣工した。第3メコン国際橋を渡りラオス国道12号線及びベトナム国道12号線を経由すると、第2メコン国際橋を経由するよりバンコク～ハノイ間の輸送距離が250kmほど短縮できる。ただしこのルートは、国境部分が急峻な山地を通過し急カーブと急勾配が続き、舗装等の道路状態も東西経済回廊と比べて劣っている。道路整備が進めば、東西経済回廊との競合が激しくなるとみられる。

8) 日系企業では2007年、日本ロジテムがラオス企業を子会社化して東西経済回廊で輸送サービスを開始した。2008年には、日本通運がラオフレートと提携しサービスを開始するなど、その後も参入が続いている。

ある。ただし、東西経済回廊の周辺にはラオス最大級の鉱山があり、銅などの鉱産品を輸出する大型トラックが通行している。そのDBST舗装への影響は大きく、多くの区間で改修が行われているものの、一部にはひび割れや陥没が見られ、通行には注意が必要である。

シングル・ストップとシングル・ウィンドウについては、電子化はされていないもののラオス・ベトナム国境では実施されている。しかし、ラオス・タイ国境では、シングル・ストップ用の税関・入国管理・検疫のための共同利用施設が完成しているものの、国内法が未整備であるため、まだ利用されていなかった。

さらに両国境近くで多くのトラックが貨物を積み替えており、とくにラオス側のサバナケットには積替え施設が多数立地している。CBTAが活用されず、なおも貨物の積み替えが行われている理由としては、交通規制の差異、とくにタイの左側通行がラオス・ベトナムでは右側通行に変わることが挙げられる。また、パイロット・プログラムでは、自由に走行できる範囲が東西経済回廊上に限定されていることも大きな制約要因である<sup>9)</sup>。主要な発着地であるバンコクやハノイは東西経済回廊から外れている。さらに、タイからベトナムへの貨物量に比べ帰り荷が少なく、長距離の空車走行をトラック事業者が避けていることも大きな要因である<sup>10)</sup>。

## (2) 南北経済回廊の整備

南北経済回廊は、中国・昆明とバンコクを結ぶルートで、ラオス北部を通過する。ラオス国内区間は国道3号線に相当するが、山岳地帯を通過し、経済回廊として整備が始まるまでは未舗装で雨期にはしばしば通行困難となる道路であった。さらにタイとラオスの国境であるメコン川を小型フェリーで渡らなければならない。南北経済回廊でも、ラオス区間の約230kmがボトルネックとなっていた。

ラオス区間は、中国、アジア開発銀行、タイの支援により、2007年に2車線の舗装道路として整備がほぼ完了した。従来の未舗装道路が全天候型の舗装道路となったことにより、安定的な輸送が可能となり輸送時間と費用が削減された。バンコクから昆明までの輸送時間は35時間から24.5時間に短縮された<sup>11)</sup>。

メコン川には、現在第4メコン国際橋が建設中であり、2012年に竣工予定である。建設費は、ラオスとタイが50%ずつ負担するが、ラオスの建設費は中国からの借款による。第4メコン国際橋が完成すれば、さらに輸送時間と費用が削減され、安定性も向上する

9) 2国間協定に基づく輸送許可を取得すれば経済回廊以外の地点にも輸送できる。ラオスは、タイ、ベトナムと2国間協定を結んでおり、タイやベトナムと比べて優位な立場にある。

10) このような制約にもかかわらず、迅速な輸送サービスを提供しようとする試みもある。日新はラオスのフォワードerと合弁でラオス日新SMTを設立し、積み替えなしで輸送するメリットを強調した「メコン・ランドブリッジ」を2012年3月から開始予定である。

11) Banomyong (2007) による国境通過時間を含んだ走行時間。生ゴムを輸送するモデルケースに基づいている。

と期待される。

2011年に実走したところ、東西経済回廊と比べはるかに曲がりくねった勾配のきつい道路であるが、40フィートコンテナを積載した大型車両も通行している。また、路面のひび割れや陥没等も多くあり、路肩が崩壊している箇所や改修工事が行われている区間もあった。このラオス区間には大きな都市はなく、大型車両ではラオスのナンバーよりもタイ、中国のナンバーを付けたものの方が多く見受けられた。通過する外国車両に対し適切に課金し、十分な道路整備を行うことが必要である。

メコン川では、小型のバージとプッシャーを用いた河渡しが行われていた。頻繁に発着しているものの待機時間も必要であり、安全性や乗り降り時の衝撃などの面でも問題がみられる。第4国際橋が完成すれば、このような問題は解消されるであろう。

南北経済回廊でも、国境通過手続きが大きな課題となっている。CBTAの適用も覚書にサインが終わった段階で、現在のところ従来通りの手続きが必要である。CBTAを本格的に導入して国境手続を効率化しなければ、道路や橋梁を整備した効果は十分に生かされないであろう。

### (3) 整備が期待される中央、北東経済回廊

旗艦プロジェクトに指定されている東西・南北経済回廊と比べ、中央、北東経済回廊の整備はこれからの課題である。東西・南北経済回廊がラオスの南部と北部を經由するのに対し、中央、北東経済回廊は中心部を經由しており、ラオスの経済発展にとって重要な鍵となりうる。

中央経済回廊は、ラオスの背骨ともいえる国道13N、13S号線を経由して中国とカンボジアを繋いでいる。またビエンチャンからタイのレムチャバンまでの経路も、中央経済回廊として指定されている。国道13S号線は、メコン川沿いの平坦地を通り、急カーブや急坂が少なく、整備も進んでいる。

これに対し、国道13N号線は、山岳地帯を通るため、曲がりくねった急坂が続いている。全線で舗装はされているものの損傷箇所が目立っており、定期的な維持管理が必要である。首都ビエンチャンと世界遺産に指定されているルアンパバーンを経由し中国国境に至っており、中国との貿易で利用が拡大している。このため、中国の支援によって改修整備が行われている区間もある<sup>12)</sup>。

北東経済回廊は、バンコクからルアンパバーンまで北上し、そこから東進してハノイに至るルートである。バンコクからハノイへの最短経路となり、経済的効果が大きいものと推測される。しかし、ラオスの山岳地帯を通過することから、難工事となり資金の確保も困難であろう。

12) 昆明からビエンチャンまで、中国政府の支援により鉄道を整備する計画も発表されている。しかし、費用負担や整備条件等の交渉段階に留まっている模様である。

## 5. 経済特別区の整備

GMSレベルでの広域インフラ整備や制度改革を活かして工業化を図るため、ラオスは経済特別区（SEZ: Special Economic Zone）制度を設けている。

2002年に設置されたサバンセノSEZは、ラオス政府とマレーシア企業の合弁によるものである。東西経済回廊沿いの立地条件を活かし、外国直接投資を誘致し、製造業、輸出業、サービス業を育成することを目的としている。様々な投資許可申請手続きを行うワンストップサービス機関が設置され、進出企業の手続きをサポートしている。民間のデベロッパーに大きな開発権限が与えられ、課税優遇措置や所得税免除が認められている。SEZへの進出企業には、関税免除、事業取引税・国内消費税の免除、所得税の免除等の優遇措置が認められている。

サイトC（商業・工業開発地区）には、広大な敷地（234ha）に対して空地が目立つものの、労働集約的な繊維、家具、食品加工、プラスチック製品を製造する香港、マレーシア、日本、台湾、中国、ラオス等の企業が進出している。サイトB（物流・工業開発地区）には、日系物流企業やタイのリサイクル企業が立地している。

工業が中心となるSEZとしては、ビエンチャン近郊で第1メコン国際橋からも近いノンソン工業団地が注目されている。2009年に台湾企業に対し75年間、100haの土地利用権（コンセッション）を認め、工業団地の開発が始まった。100社以上の企業誘致を計画しており、日本企業の進出計画もある<sup>13)</sup>。

## 6. 物流課題と展望

表2 SEZの概要

SEZ名（整備主体）	場所（県）
1. サバンセノ（Savan-Seno）（ラオス政府－マレーシア企業）	サバナケット
2. ボーテン（中国）	ルアンナムタ
3. サームリアム・トーン・カム（中国）	ボケオ
4. フォケウナコン（ラオス）	カムアン
5. ノンソン工業団地（台湾）	ビエンチャン

出所：Khattiya（2011）

GMSの中心に位置するラオスにとって、整備が進む広域インフラ整備やCBTAの進展は大きなチャンスである。ラオス政府は、「陸封国から接続国へ」を目標に掲げ、

13) ボーテンSEZは、南北経済回廊の中国国境付近に設けられた。国境近くは商業・サービス地区に指定され、中国企業によりカジノやホテル等が設置されている。その先には工業地区も設けられているが、ほとんど立地はみられない。サームリアム・トーン・カムSEZは、黄金の3角地帯とよばれるラオス、タイ、ミャンマー地区にあり、カジノやホテルを中心としたリゾート施設が整備されている。フォケウナコンSEZは、タケク市近くに2011年竣工した第3メコン国際橋付近に整備が予定されている。



GMSのハブとして発展を図ろうとしている。しかし、ラオス国内の物流の現状をみると、課題が山積している。

最大の課題は、国内道路網の整備水準の低さである。東西、南北経済回廊は整備されているものの、それぞれラオス南部と北部を通過しており、首都ビエンチャンがある中部地域への波及効果は限られている。国土を縦貫する国道13S、13N号線を整備し、首都圏と南部、北部の一体性を強化することが必要である。中長期的に道路整備を継続できるように、安定的な財源を確保することも必要である。現在のところ、道路維持基金は整備に必要な資金を確保できておらず、海外からの援助に依存している。

物流産業の育成も大きな課題である。トラックは日本や韓国製の中古が多く、近代的な倉庫や物流センター等の物流施設もほとんどない。物流産業は、農業や鉱業中心の産業構造を反映したサービスしか提供しておらず、現代の製造業のニーズに合致していない。このことは、外国企業進出の阻害要因ともなっている。

また、有利な条件にありながら、国際輸送を行うラオス事業者は少なく、周辺国の事業者がほとんどの国際輸送サービスを提供している。ラオスの物流事業者には近代的な管理や輸送技術、ノウハウが不足しており、ラオス政府による物流産業の育成策や外国企業との合弁・提携による経験の蓄積が必要である。

GMSレベルでも、物流課題は多い。ラオスにとっての課題を挙げると、東西・南北経済回廊はほぼ完成したものの、通過交通が主体でラオスに経済的効果が小さいことである。国境付近にSEZを設けて製造業を中心に企業を誘致しているが、この成否が鍵を握るであろう。

東西・南北経済回廊のインフラ整備が進み、CBTAがより大きな課題となっている。実際の輸送時間と費用をみると、国境通過部分の占める割合が高まっている。パイロット・プログラムである東西経済回廊でさえ、CBTAは完全実施されておらず、2013年に主要国境で完全実施という行程表には暗雲が漂っている。

一方、2015年のASEAN自由貿易地域（AFTA）創設という大きな流れの中で、GMSの経済的一体化が加速すると見込まれる。もしそうならば、今後も着実にGMSレベルでの物流課題は解消されるとも期待され、ラオス国内の物流課題に対処する必要性がさらに高まるであろう。ラオスがビジョンを実現できるか否かは、自らの物流課題を解消する努力にかかっている。

## 参考文献

飯田牧代「国境を越える物流インフラ整備について—ラオスを中心に」『運輸と経済』第69巻第9号、2009年9月

石田正美『メコン地域国境経済をみる』アジア経済研究所、2010年

川田敦相『メコン広域経済圏』勁草書房, 2011年  
国際協力機構『ラオス道路維持管理能力強化プロジェクト事前評価表』2011年  
ジェトロ『ASEAN物流ネットワークマップ』2008年  
鈴木基義『ラオス経済の基礎知識』JETRO, 2009年

Anderson, Magnus and Banomyong, Ruth, "The Implications of Deregulation and Liberalization on the Logistics Service Industry in Lao PDR", *International Journal of Production Economics*, No. 128, 2010.

Asia Development Bank (ADB), *GMS TRANSPORT STRATEGY 2006-2015 Coast to Coast and Mountain to Sea: Toward Integrated Mekong Transport Systems*, 2007.

ADB, *Independent Evaluation Department Sector Assistance Program: Evaluation for the Transport Sector in the LAO PDR*, 2010a.

ADB, *Strategy and Action Plan for the Greater Mekong Subregion East-West Economic Corridor*, 2010b.

ADB, *Strategy and Action Plan for the Greater Mekong Subregion North-South Economic Corridor*, 2010c.

Banomyong, Ruth, *Logistics Development Study of the North-South Economic Corridor*, Report prepared for the Asian Development Bank, 2007.

Japan International Cooperation Agency (JICA), *The Comprehensive Study on Logistics System in Lao PDR Volume 1: National Logistics Strategy*, 2011.

Khattiya, Bouatha, *Special and Specific Economic Zones (SEZ) Development and Management in Lao PDR*, 2011,

Lao PDR, *Statistical Yearbook*, 2007.

Pholsena, Sommad, *Review of infrastructure Master Plan in Lao PDR*, 2011.