

論 文

メコン川第3国際橋開通が ラオス・サヴァナケットの経済開発に及ぼす影響

野 崎 謙 二

Abstract

The author conducted a survey whether the Savan-Seno Special Economic Zone (SaSEZ) can play a role to lead the development of the Savannakhet Province. In particular, the effect of the opening of the third international bridge over Mekong River was considered. The author concludes that labor-intensive industries do not gather here although the authority of the SaSEZ still expects them to come. Other industries such as mining related industry or service sector for tourists at casino may grow but will face the competition against the Thakhek, where the third bridge locates.

I. はじめに

1. 目 的

インドシナ地域は、拡大メコン地域 (Greater Mekong Sub-region ; GMS) として一体的な経済開発が進められている。特に、アジア開発銀行 (ADB) がインフラ整備に力を入れており、それに伴い域内各国・地域の経済連携が進んでいる。本稿で取り上げるラオス・サヴァナケットは、東西経済回廊 (EWEC)¹に位置し、タイとの国境を通るメコン川に2006年末に開通した第2国際橋が架かる都市である。EWECは、ラオスにおいてはサヴァナケットとベトナムとの国境に位置するデンサヴァンを結ぶラオス国道9号線が該当する。この経路は比較的平坦な道でベトナム国境までつながっていること、ベトナム

1 East-West Economic Corridorの略。ベトナムのダナンーボクオ、ラオスのデンサヴァンーサヴァナケット、タイのムクダハンーメーソート、ミャンマーのミャワディーーモーラミヤインを通る。

の先には積出港としてのダナンにつながっていることが特徴になる。そこでラオス政府は、増加が見込まれる物流を単に通過させるのではなく付加価値を高める効果を期待して、第2国際橋開通に先立つ2003年に、政令を公布してこの地に特別経済区 (Savan-Seno Special Economic Zone ; SaSEZ) を設置することを決めた。

国境を越えた経済開発を検討する際、ラオスのような内陸国において産業を誘致するためには、タイやベトナムといった消費市場や輸出のための港のある国と比べて生産にかかる費用をどれだけ抑えられるかが重要である。相対的に所得水準が低いことから人件費は安くすることができる反面、消費地までの輸送費、移動時間、国境を越えることに伴い必要となる手続きといったサービス・リンク・コストは余分に必要になってくる。これらを総合的に勘案してもなお、投資需要があるのかどうかSaSEZのような特区が成功するための一つの鍵となろう。

特に、近年サヴァナケットに関連するインフラ整備状況に変化が生じたことに注目しなければならない。具体的には、第2国際橋が開通して5年経過した2011年11月に、サヴァナケットからメコン川沿いの約110km上流に位置するタケクとタイのナコンパノムの上に第3国際橋が開通したことである (図1)。

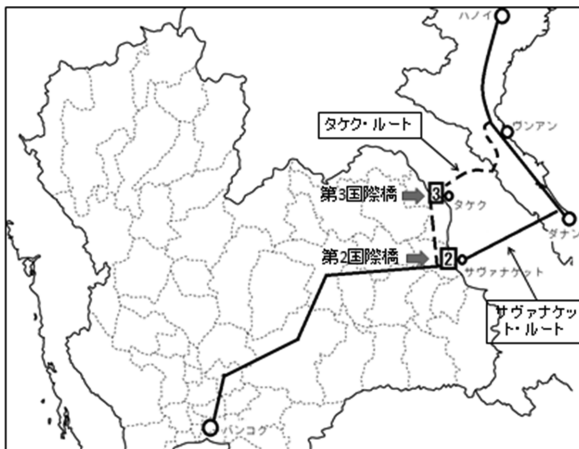


図1 メコン川第2・第3国際橋とバンコクーハノイ間のルート (イメージ)

(注) 筆者作成。

このルートの完成によるサヴァナケット経済への影響も考えながらSaSEZの有効性について改めて考える必要がある。つまり、第3国際橋の完成により、タイとベトナムを結ぶ物流経路としてはどちらが有利なのか、その結果第2国際橋の利用状況にどのような変化が生じるのかを含めて検討することが重要になってくる。その上で、SaSEZがラオスの特区制度として有効に機能するのかが検討されなければならない。

第2国際橋は、日本の円借款による政府開発援助（ODA）が使われている。また、EWECのラオス区間であるラオス国道9号線の舗装にも日本のODAが使われているし、SaSEZの考えは日本の技術協力による調査に基づくものである。このように、SaSEZの成否は、単にラオスの経済開発という問題だけではなく、日本の支援の効果という側面も持っている。SaSEZの有効性の検討の中で、この地域に対する日本の支援の評価や今後の支援の方向性などについての示唆を与えることも本稿の目的である。

2. 本稿の構成

次章では、既存研究を整理する中でSaSEZの分析を行う際の視点を整理しておく。第Ⅲ章においてSaSEZの各ゾーンの開発状況を確認した上で、第3国際橋開通に伴う影響の有無等につき、製造業、物流、サービスの各主要セクターについて検討する。その際、タイからの観光客で賑わうカジノの効果も勘案する。これらの検討を通じて、第Ⅳ章でサヴァナケットの急速な発展が難しく、その際第3国際橋の開通は、連携によるメリットよりも競合によるデメリットの方が大きいと考えられると総括する。

Ⅱ. 既存研究のレビュー

1. 生産過程におけるタイとの分業について

木村（[3]，2003）では、近年の東アジア経済の国際分業体制の理解において、国際貿易理論におけるフラグメンテーション理論、アグロメレーション理論、「企業」という3つの枠組みを考慮することが有効であると指摘している。特に、フラグメンテーション理論は、生産活動を複数の生産ブロックに分解し、それぞれ最適な立地条件のところでの分散立地が可能となると説明している。またその際、各生産地を結ぶサービス・リンク・コストが十分に低いかも重要

であることを指摘している。

2. 特区に焦点を当てたSaSEZについて

筆者は、野崎 ([5], 2009) において、SaSEZの有効性について主に特区制度が成功するかどうかという視点から検討した。それは、Nozaki ([4], 2008) で検討したところ、特区という制度ができたからやってみた、という態度では失敗することが多く、もともと存在していた潜在的な需要を実現する際に制約要因となっている規制を緩和することによって需要が顕在化するような場合でないと特区による特別な措置は成功しないからである。また、関係者間での円滑な調整が不可欠であることが確認された。野崎 ([5], 2009) では、SaSEZ設置の経緯からも分かるように、サヴァナケットには強い投資需要は存在しないが、ラオス全体の経済成長に伴う緩やかな需要増の可能性はあること、タイ・ベトナムのような広域的な分業体制の進展等を考慮すべきとの指摘をした。その際、ラオスの政策当局者が強調する人口の集積にも注目している。

3. ラオスにおけるサヴァナケットの経済的な状況について

また、ケオラ ([2], 2010) では、メコン川第1国際橋の架かるラオスの首都ヴィエンチャとの比較におけるサヴァナケットの経済環境を評価している。それによるとサヴァナケットは県としての人口は2006年で83万人とヴィエンチャン市と比べて多いように見えるが、実際には人口の集積は起きておらず、メコン川沿いの郡を集めたレベルではヴィエンチャンの半分程度と指摘している。一方で、第2国際橋の開通に伴い、タイ人の中部ベトナムへの観光が盛んになっておりその多くがサヴァナケットを通っていること、鉱物資源が豊富でその関連産業の成長が期待できることを指摘している。サヴァナケットの鉱物資源の賦存状況については、杉本 ([8], 2010) で詳しく調べられており、それによると、サヴァナケット県のセボン鉱山においては、金の埋蔵量は限界が近づいているが、銅は中期的に供給可能であるなど、この地域の資源の豊富さが解説されている。

また、Phouphet ([6], 2009) によれば、2003年以降ラオスでは鉱業が輸出及び経済成長に占める寄与を高めており、その結果鉱業関連の海外直接投資が増加していると指摘している。一方で、ラオス国内の資源の賦存状況につい

では十分な調査がなされていないとの問題提起もしている。

4. ラオスの物流を巡る状況について

JICA ([1], 2011) では、タイからハノイに向かうルートで最短のタケク・ルート(第3国際橋を利用)と設定しており、サヴァナケット・ルート(第2国際橋利用)を代替ルートと考えている。

こうした状況で、日本貿易振興機構(JETRO)は実際に荷物を積載したトラックで第3国際橋を使う実走実験を行った²。この調査の特徴は、実際にトラックに荷物を積載し、走行時間を計測するとともに、通関手続き等に必要な時間も確認した点、バンコクからハノイへの通行において第3国際橋を通る場合(タケク・ルート)と第2国際橋を通る場合(サヴァナケット・ルート)の両者の所要時間の比較を行っている点である。それによると、まず実走時間について、タケク・ルートでは、ラオスの国道12号線が急こう配となる山地を通るため、走行速度は低下するものの、走行距離短縮の効果からサヴァナケット・ルートと比較して3時間近い短縮が可能となっていることが明らかになった。

一方、通関等に要した時間はタケク・ルートの方が長くなっており、その結果合計の所要時間はタケク・ルートの方が長くなっている。また、サヴァナケットで認められている越境交通協定(CBTA)の適用がタケクでは認められなかったり、タケクでは通過税³が課されたりするといった問題が見られたとのことである。

なお、タケク・ルートが山地の急こう配道路を通行することによる揺れから起こる工業製品の品質維持の心配については、確かに一定程度の揺れはあるものの、精密機械等の運搬に不適切となるレベルには達していないとの見解であった⁴。

2 調査は、物流企業の日本ロジテムが受託した。2012年5月30日にJETRO本部で開催された調査報告会では、同社の担当者が説明を行った。

3 ラオス国内は単に通過するだけであれば関税は納付する必要がないため、サヴァナケットでは納付・還付の手続きも不要であるのに対して、タケクでは通常関税額の20%分が課され、その還付もなかったとのことである。

また、ラオスの物流産業の課題として、荷物が一方向に偏る片荷の問題、具体的にはタイからベトナムへの物流が逆方向の物流に比べて非常に大きいためコスト低下が図れないという問題が指摘されてきた。この点については、野崎〔5〕、2009〕でも指摘したところであり、JICA〔1〕、2011〕では、貿易構造の分析も踏まえて片荷の問題及びその解決に向けて必要な点を指摘している。JETROによれば、近年は徐々に片荷の問題が改善しつつあるとの見解であった⁵。

5. 既存研究から考えられる論点

まず、何よりもSaSEZあるいはサヴァナケットに投資需要が発生しているのかどうか重要な論点としてあげられよう。果たして特区として指定された区域以外にも広がるような投資への動機があるのかどうか。またそれは労働集約型産業として実現されるのかについての検討も必要な事項であろう。

また、SaSEZに企業を立地する際の手続きの煩雑さや、第2国際橋の利便性そのものがどのように改善していったのかも重要である。利便性が改善するために一定時間が必要であるということは、第3国際橋に関連するサービスでも発生することが予想される。すなわち、最終的にはタケク・ルートが有利であったとしても、当面はサヴァナケット・ルートの方が便利な移行期間が存在することを想定して、企業は戦略を考えなければならないからである。

Ⅲ. SaSEZの現状

既存研究から想起される問題意識を持ちつつ、実際にSaSEZの開発がどの程度進んでいるのかについて現地調査及び特別経済区庁（SEZA）へのヒアリング等の情報から概観する。

4 揺れの強度は、タケク・ルートもサヴァナケット・ルート（悪路によるもの）もともに最大で5.8Gとの結果である。日本ロジテムの担当者の説明によれば、15～20G程度であれば問題が発生すると考えられるが、6G程度であれば問題はなかろうとのことである。

5 前掲2012年5月30日のJETRO本部での説明会において、JETROからの報告でその旨コメントがあった。

1. 各サイトの開発状況

SaSEZはAからDまで4つのサイトに分けられており、それぞれその開発用途が決められている（図2）。筆者は、2012年2月にSEZAにおいてSaSEZへの進出状況に関する資料を入手した。それをベースに、現地視察や関連企業等へのヒアリングを活用して整理すると次のようになる。

(1) Site A

Site Aは、橋から直ぐのところ立地する305haの地区で、商業・サービス業を振興する地域とされている。タイ系の企業が開発を行うこととしてライセンスを取得していたが、事情により撤退した。現地では2009年に訪問した際には既に造成が始まっていたが、2012年時点でも造成は終わっておらず基本的には変わっていない。ただし、その中に建設中の建物が1棟あり、これはSEZAの事務所のためのビルで、2012年中に完成予定とのことである。

タイ系企業の撤退が決まった後の開発主体に関して動きがないかというところでもなく、SEZAによれば、カジノ⁶を経営している米国系企業とラオスの地

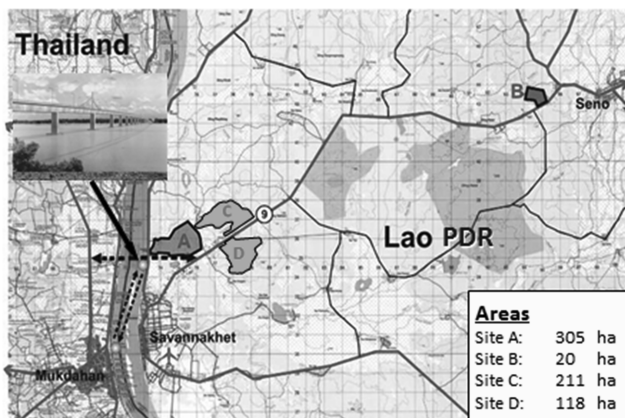


図2 SaSEZにおける各サイトの位置
(注) SEZA投資家向け説明資料より作成

6 Savan Vegasという名前のカジノがSaSEZのゾーンCに隣接するような形で立地している。ラオスでは、カジノは別の法律で設置が決められており、SaSEZの目的には合致しておらず、特区とは別物である。

場企業が開発に関心を持っているとのことである。いずれもコンセプトは同じで、カジノに集まる客層を呼び込むようなホテル・ショッピングセンターを考えているとのことである。

なお、SEZAの資料によると、このSite Aにラオス企業とスイス企業が各1社ライセンスを取得しており、前者はレストラン・免税店、後者は宝石加工との登録を行っているが、開発行為自体が不透明であり、そのまま実現するかどうかははっきりしない。

(2) Site B

橋から内陸に移動し、ラオスを南北に通る国道13号線とEWECの路線である国道9号線の交差地に立地する20haの地区であり、物流業を振興することを想定している。既に日系物流企業が稼働している他、SEZAの資料によればタイ系物流企業2社が立地することになっている。しかし、既に立地している日系企業によれば、現状では立地に向けた具体的な動きは見られず⁷、このままの状態が続き、立地許可が取り消される可能性もある。

Site Bに物流企業が集積すれば、ポーター（[7]，1999）の言うような産業クラスターは形成されないまでも、同業他社の集積による情報共有や共同活動によるメリットが生じることが期待されるが、現状難しいようである。逆に、タイ系企業が立地の判断を留保しているとすれば、サヴァナケットの物流企業にとっての重要性が低下している可能性がある。

(3) Site C

Site CはSite Aの東側に位置する211haの地区で、製造業や商業を振興することを目的に開発してきた地区である。マレーシアの中国系企業が開発を行い、既に工業団地はできており、日系のスズ製錬・精製工場など2社が稼働、その他数社が建設中となっている。これらを含めSEZAへのライセンス登録は開発業者を除き22社と各Siteの中で最多となっており、ここから一定の傾向・特徴を見てとることができる（表1）。

まず、出資者を国別で見ると、ラオス企業が半数近い10社を占めていることが目につく。業種としては、貿易・コンサルタントといったサービス業が多くなっている。このことはSaSEZの開発にとって重要な視点を含んでいる。つま

7 2012年2月ロジテム・タイランドでのヒアリングによる。

表1 SaSEZ Site Cにライセンス登録のあった企業の内訳

国	企業数	主 な 業 務
ラ オ ス	10	貿易, 鉱業支援サービス, 建設, 投資コンサルタント
マ レ ー シ ア	4	不動産, 土木コンサルタント, バイク輸入販売
日 本	2	スズ製錬・精製, 建設・不動産
オ ラ ン ダ	2	不動産, 航空機部品製造
オーストラリア	1	鉱業用機械リース
中 国	1	衣料品製造
フ ラ ン ス	1	建設材料製造
韓 国	1	スズ加工

(注) 1. 2012年2月にSEZAから入手した資料による。

2. マレーシアには, Site Cを開発した企業(サヴァン・パシフィカ開発)は含んでいない。

り, 外資導入の起爆剤として特別経済区を導入したにもかかわらず, 地場の企業が多く入っているのは, それだけ外資の進出が活発ではなかったことの裏返しであろう。うがった見方をすれば, 開発したSite Cの入居率を高めるためにラオスの地場企業が誘致された可能性すらある。また, 貿易などの業種は労働集約型の製造業や接客のあるサービス業とは異なり, それほど多くの雇用を創出しない。言い換えれば, SEZAが従来から考えている⁸ような, 豊富な人口を背景とした労働集約型の誘致はうまくいっていないことを示唆している。

同じことは別の視点からも言える。それは, タイ企業の進出が見られない点である。隣国であるタイがSaSEZに関心を持たないということは考えられず, 実際Site A, Bには進出の動きがある, あるいはあったことは既述のとおりである。Site Cに進出の動きがないということは, タイの産業界がここへの進出にメリットを見いだせていないということを示しているであろう。なぜなら, もし, 労働人口が豊富であれば, 人件費の上昇に伴いタイから労働集約型の企業が移転あるいは業務拡大に伴う追加的工場の建設のために進出してくること

8 野崎 ([5], 2009) p. 10にあるように, SEZAは豊富な雇用を活用することを意図してきた。このスタンスは変わっておらず, 2012年に筆者がSEZAパノムコン(Phanomkone)部長に面接調査した際も, 同様のことを話していた。

が想定されるからである⁹。

これに対して、資源を活用した産業での可能性があることが明らかになった。スズの製錬・精製を始めている日系企業の他、豪州・韓国・ラオスの企業が鉱業関連でライセンスを取得している。豊富な鉱物資源の賦存を背景に、掘削機械のメンテナンスといった鉱山での活動支援のためのサービス業や産出した金属の精錬・精製といった製造業が増加する可能性はSaSEZ域内に限らず高いものと考えられる。

なお、開発主体がマレーシア企業であることに関連していると思われるが、マレーシア企業のライセンス取得が4社とラオスに次いで多くなっており、開発主体の影響が大きいことが考えられる。しかし、業種はまちまちであり、進出企業間で何らかの関係が持たれているのかどうかについては明らかではない。また、野崎 ([5], 2009) で指摘した¹⁰中国や華僑系企業が関与する可能性について、中国企業は1社のライセンス取得にとどまっている。確かに、その企業は衣料品製造で労働集約型産業と思われる業種なので、引き続き今後の動向に注意する必要があるが、1社であるという状況が労働集約型産業にとって有利ではない状況を示していると考ええる。

(4) Site D

Site Cの南に位置する約118haの地区であり、Site A～Cに住んでいた住民の代替居住地として開発される予定の場所である。ただし、近年特に目立った動きがないとのことだったので、今回は特に調査等を行っていない。

2. メコン川第3国際橋完成の影響

SaSEZの現状は前節で説明したとおりである。本節では、2011年11月に完成したメコン川第3国際橋がSaSEZあるいはサヴァナケットの経済開発にどのよ

9 あるいは、タイに進出した日系企業が追加的な工場として立地することも考えられよう。実際、首都ヴィエンチャンにおいては、タイに進出していた日系企業が追加的な工場を建設し、言語が近いタイ人技術者によるラオス人への技術指導を行っているという事例がある。SaSEZに進出している日系企業は、後述のとおり鉱物資源を目的とした進出である。

10 野崎 ([5], 2009) p. 12

うな影響を及ぼすことが想定されるか主な産業別に検討する。

(1) 製造業

まず、労働集約型の製造業については、ケオラ ([2], 2010) が指摘するところ、労働人口の集積は難しく、その振興は難しい状況にあると考えられる。SaSEZにおいてごく一部を除きそういった企業の立地が見られないことはそうした点を裏付けていると言えよう。一方、第3国際橋のかかるタケクにおいて、そういった産業の集積が見込めそうかという点、必ずしもそうではないと考えられる。確かにタイとベトナムの産業内分業が進展することに伴い、部品の移動が増加すると、タケクを通過するものも多くなることが予想される。しかし、タケクはサヴァナケット以上に人口の集積はなく¹¹、加工組み立て型の工程を一部引き受けるなどの分担は難しいと考えられる。従って、サヴァナケットにおける労働集約型の製造業については、タケクとの競合によるものではなく、そもそも発展の可能性が低いと考えられる。

次に、鉱物資源に関連する製造業及びそれを支援するサービス業について考えてみる。銅の産出が今後も望めるセボン鉱山を擁するなど、タケクと比べてもサヴァナケットの優位性が存在することを考慮すれば、この産業分野の発展は引き続き望めるのではないかと考える。ただし、Site Cで稼働する日系のスズ製錬・精製工場が利用しているスズの原料は、タケクがあるカムワン県¹²から調達されていることから、鉱物資源はラオスの各地に賦存していることを考慮する必要がある。従って、サヴァナケット県（あるいはそれよりも南部）で産出する鉱物資源に関する企業はサヴァナケットで、それよりも北で産出される資源については、場合によりタケクあるいはその周辺で立地することになる。サヴァナケットの優位性は維持しつつ、一部タケクと競合することになっていくと考えられる。

(2) 物流業

物流業については、JETROの実走実験で見てきたとおり、長期的にはタケクに優位性があることが分かった。特に、これまでは所要運搬時間には重きを

11 SEZAのパノムコン部長（計画投資省から出向）も、タケクにおいて労働集約型の産業が発展することは期待されないとコメントしていた。

12 しかもタケクとの位置関係でいえば、サヴァナケットの反対側に位置する。

置かなかった海運やメコン川を利用した水運が主流であったことから、陸路を使う場合は、走行時間の短縮がもたらすメリットが大きいと考えられる。そこで、ここではまず、数年スパンの中期的な視点で注意点を整理しておきたい。

具体的には、タケク・ルートにおける通関手続き等に必要な時間についてである。タケク・ルートでは走行時間は大幅に短縮されることが分かったが、通関手続き等に要する時間がサヴァナケット・ルートと比して長く、そのため合計所要時間で長くなっている。これは、タケク・ルートの経路としての問題点ではなく、サヴァナケット・ルートでも経験した現場の慣れや経験の蓄積といった問題であろう。サヴァナケットでも円滑な運用の実現までに一定程度の期間が必要だったことを考慮すると、タケク・ルートがその走行時間の短縮のメリットを享受できるようになるまでには数年の調整・経験蓄積期間が必要であり、それまではサヴァナケット・ルートが優位性を持つ、あるいは同程度の利便性を持つ可能性がある。

次に、道路の補修にかかる時間の問題を簡単に整理しておきたい。JETROの実走実験では、サヴァナケット・ルートに当たるラオス国道9号線が悪路のため、平地であるにもかかわらず走行速度が上がらないとの指摘がなされた。それに対応して、日本の支援により国道9号線の再整備事業が進められる予定である¹³。その結果、路面が改善し、サヴァナケット・ルートでの走行速度が上昇すれば、タケク・ルートの代替機能を果たしやすくなると考えられる。従って、過積載を完全に排除するシステムを導入するか、逆にある程度の過積載を所与のものとして道路設計に余裕を持たせるかといった対応が必要であろう。そうでなければ、再度のODA投入にもかかわらず悪路を印象付けるとともに、タケク・ルートの代替路線としての機能も劣る案件に累次の支援を行っているとの批判を受けかねない。一方で、タケク・ルートも、ナパオーチャーローの国境を越えてベトナムに入ったところでは路面の整備状況が悪いとのことであった。今後、大きな交通需要が発生する可能性があることを考えると、援助国・機関がどこであれ、この区間に対して支援を行うことは有意義ではないかと考えられる。

13 既述のとおり、ラオス国道9号線の舗装には日本のODAが投入された。しかし、過積載の問題等により路面の悪化が著しい。

中期的な議論を整理すると、当面は手続き上の所要時間が長いためにタケク・ルートの利便性は発揮されないと考えられるが、ラオス国道9号線の補修がうまく行われれば、タケク・ルートの手続き時間が短縮してもサヴァナケット・ルートが代替路線としての役割を維持することが期待されるということになるだろう。

ところで、タケク・ルートの優位性について、需要構造の点からも考えてみたい。そもそもJETROによる実走実験はバンコクとハノイを結ぶ陸路の代替部分の走行時間の比較という視点で調査を行っているが、バンコクからの終着点が違う場合にどうなるのかという視点も検討の価値があるのではないかとのことである。つまり、タイあるいはラオスからの貨物の積出先として、ベトナムの港湾を利用する場合、ラオス国道9号線と12号線のどちらを利用する方が便利かという点である。もともと第2国際橋を通るEWECは、ベトナム中部に港があるダナンを起点と想定されてきた。一方、タケク・ルートの先にはヴンアン港がある。それぞれの港の取扱量の変化を把握しようと試みたものの、残念ながら必要なデータを入手できなかった。しかし、近年ヴンアン港の取扱量が増加しており、港湾設備の拡張の動きがあるとの指摘もある¹⁴ので、国際港湾としてのヴンアン港の将来性が高い可能性がある。その場合、タイとベトナムを結ぶ物流として、タケク・ルートの使用頻度が高くなるであろう。

(3) 観光サービス業

観光サービス業を検討する際に非常に大きな役割を果たすのがカジノである。なぜなら、現在サヴァナケットにおいて営業しているカジノが非常に多くのタイ人観光客を吸収しているからである。

ケオラ（[2]、2010）が指摘するようなタイ人のベトナム中部への観光客数の実態を把握することはできなかったが、サヴァナケットのカジノは連日タイ人観光客で賑わっている。彼らのかなりの割合はベトナム旅行のついでに来たわけではなくラオスでの観光に特定しているものと考えられる。その理由の一つは、やや感覚的でしかないが、サヴァナケットの対岸であるムクダハンでの出国審査あるいはサヴァナケットへの連絡バスを待つ格好である。ほとんどの

14 JICA田口博之専門家（タイ王国国家経済社会開発庁派遣）へのインタビューによる。

観光客が手軽な荷物で、遠距離の観光という風情には感じられなかった。もう一つの理由が、カジノに駐車していた車から考えられる点である。タイの車は比較的容易にラオスに入国できるが、ベトナムまで通行することは制度上困難である¹⁵。従って、ラオスに自家用車で来ている場合は、わざわざラオスに車を置いてベトナムまで行くことは考えられないので、ラオスのみを目的地とした観光（あるいは観光を兼ねたビジネス）と考えることができよう。そこで筆者が2009年、2012年に当地を訪問した際にチェックしたところ、いずれも駐車車両の2割強がタイ・ナンバー¹⁶であった。自家用車でラオスに来る人間がベトナムにはいかないことを考えると、連絡バスやラオス・ナンバーの車¹⁷でカジノに来ている観光客の多くもベトナムまで行くわけではないと考えられる。

こうした状況で、第3国際橋との競合関係を考えると、カジノへの顧客がタイのどこからやってきているのかということが一つの切り口になると考える。カジノの駐車場にあったタイ・ナンバーの車の登録県を調べてみると、図3のように、バンコク・ナンバー車を除くと、タイの東北地方からはほぼ万遍なくきており、逆に他地域登録の車はほとんどなかった。このことから、タイ人の多くは、比較的近くにあるカジノに足を運んでいる¹⁸ことが明らかになった。

今後、タケク・ルートの交通量が増え、タケク周辺にも特別経済区ができてくると、タケクでもカジノを経営しようとする動きが出てくるであろう。もちろん、タイの所得が今後とも上昇することに伴い、ラオスやラオス経由のベトナムへの観光客は大幅に増加することが期待される。従って、限られた観光客をサヴァナケットとタケクで奪い合いというような状況は起きないと考えられ

15 同様にベトナムの車もラオスには入国できるがタイには入れない。ちなみにラオスの車は両国に入ることが可能である。

16 2009年3月20日が68台中14台、2012年2月14日（昼間）は24台中6台がタイ・ナンバーだった。

17 おそらく、車を借り上げているものと考えられる。

18 タイ国内ではカジノは認められていないので、タイ人は近隣国のカジノに出かけることになる。北部タイの人は、ラオス・ミャンマー国境（黄金の三角地帯と呼ばれる地域で、ミャンマー側、ラオス側にカジノがある）、東部タイの人はカンボジア国境（カンボジアのポイペトにカジノがある）に行っていると考えられる。



図3 カジノにおけるタイ・ナンバーの駐車車両の登録県

(注) ●は2009年3月20日、▲は2012年2月14日に調査したもの

るが、現在のように、タイ東北部からの観光客(と一部バンコクからの観光客)のほとんどをサヴァナケットが受け入れることにはならず、タケクとの競合関係が発生する可能性があることを考慮に入れなければならないであろう。その際、SaSEZのSite Aの開発を手がけようとしている米国企業あるいはラオス企業が、カジノへの観光客を前提に計画を立てる際に、どの程度タケクでの同様の開発を念頭に置くのか興味深い。

IV. 結 論

本稿では、サヴァナケットの今後の開発可能性を、SaSEZの現状及びメコン川第3国際橋の開通に伴うタケクとの共存・競合の観点から考察してきた。そこから明らかになってきたことを最後にまとめておくこととしたい。

まず、SaSEZを設置した際に強く念頭にあった労働集約型産業の発展は非常に難しそうであるという点である。SEZAが主張しているような人口の集積はなく、実際にそうした産業の立地も進んでいない。既にタイやベトナムに進出した日系企業が生産の一部を移転するような動きは期待しづらいし、今後、タイとベトナムの間での製造業生産の分業体制が進化していくとしても、その一部をサヴァナケットで引き受けることは難しいように思われる。

しかし、同じ製造業でも、近隣に豊富な鉱物資源があることから、それを活用した産業、具体的には金属の精錬・精製や産出活動をサポートする産業（掘削機械のリースやメンテナンス等）が発展する可能性は高い。まだ明らかになっていないものも含めた資源の賦存状況に依存するが、この点では、タイやベトナムといった天然資源にはあまり依存しない近隣国とは異なった開発モデルが可能なのかもしれない。

物流業については、当初の地域開発としては、EAECの理念の中でベトナムとタイ（将来的にはミャンマー）を結ぶ交通の要所で整理されていたと思われるが、実際に山地を通過してもバンコクからハノイへの最短ルートが開発される状況では、タケク・ルートの代替ルートとしてどこまで機能するかという視点に落ち着くのではないか。ただし、改善に一定の時間が必要と考えられるタケク・ルートでの税関手続き等の問題やサヴァナケットからの国道9号線の悪路改修など、中期的にはサヴァナケット・ルートがどのような利用方法がなされるか不確定な要素がある。

最後に観光や関連サービス業については、タケクと競合していく可能性が高い。特に独自の観光資源を有するわけではないので、観光が中心となってラオスの開発をけん引することは期待しづらい。

結局、ラオスがGMSの地域全体の経済発展の恩恵を受け、その中でサヴァナケットにも一定程度の効果が波及するという状況が予想される。そのような中でタケクと競合してもあまり利点が多いわけではなく、全体のパイが大きくなる中でいかに利益を持ち込むことができるかということになるであろう。

そういう流れの中で、確かに日本はこれまでサヴァナケット地域に対して相当な種類・量の支援を投入した。しかしだからといってこの地域が中心となって力強い経済発展を実現する可能性は高くないので、追加的な支援に拘る必要もないのではないかと考える。一定程度の開発をもたらしたことはそれなりに評価されるべきものであるし、サヴァナケットへの一層の追加的な支援は、日本のODAの理念である自助努力の考え方に沿わないのではないかと考える。それよりもGMSの地域全体、その中でも開発のポテンシャルが高いが資金不足に困っているところに援助需要はあると思われるので、国際社会の一員として引き続き関与していくことが重要であると考えられる。ラオス国内にもそういう援助需要は多いと考えられる。

なお、近年インドシナ地域への関与を強めている中国や華僑系企業のこの地域の開発への関与については今回も明確な見解を得ることができなかった。引き続き今後の研究課題としたい。

参考文献

- [1] 国際協力機構（JICA）「ラオス国全国物流網計画調査」, JICA, 2011年
- [2] ケオラ・スックニラン「ラオスータイ越境インフラ整備と経済活動—第1・第2メコン友好橋を中心に」（『アジア研選書22 メコン地域国境経済をみる』第6章）, アジア経済研究所, 2010年
- [3] 木村福成「国際貿易理論の新たな潮流と東アジア」, 『開発金融研究所報』第14号, 2003年
- [4] Kenji NOZAKI “Japan’s Economic Structural Reform: Regulatory Reform and Special Zones for Structural Reform”, *Discussion Paper of Economic Research Center of Nagoya University*, E08-2, 2008
- [5] 野崎謙二「ラオス・サヴァナケットの特別経済区の有効性に関する考察」, 『経済科学』第55巻3号, 2009年
- [6] Phouphet Kyopephilavong “Mining Sector in Laos”, ‘*Major Industries and Business Chance in CLMV Countries*’, edited by Shuji UCHIKAWA, BRC Research Report No. 2, 2009
- [7] マイケル・E・ポーター「競争戦略論II」（竹内弘高訳）, ダイヤモンド社, 1999年
- [8] 杉本真一郎「ラオスにおける鉱業発展」（山田紀彦編『『ラオス チンタナカーン・マイ（新思考）政策の新展開』調査研究報告書』）, アジア経済研究所, 2010年