

## GMSにおけるラオス国の物流課題と 今後の展望に関する一考察

伊津野 範 博

### 目 次

1. はじめに
2. チャイナプラスワンの担い手として注目される GMS
3. GMS 諸国をつなぐ国際ルートを中心を担うラオス国
4. ラオスの輸送モードと物流インフラの現状
5. 物流における課題の整理
6. 立地特性を活かした物流ネットワークの構築の必要性
7. おわりに

### 1. はじめに

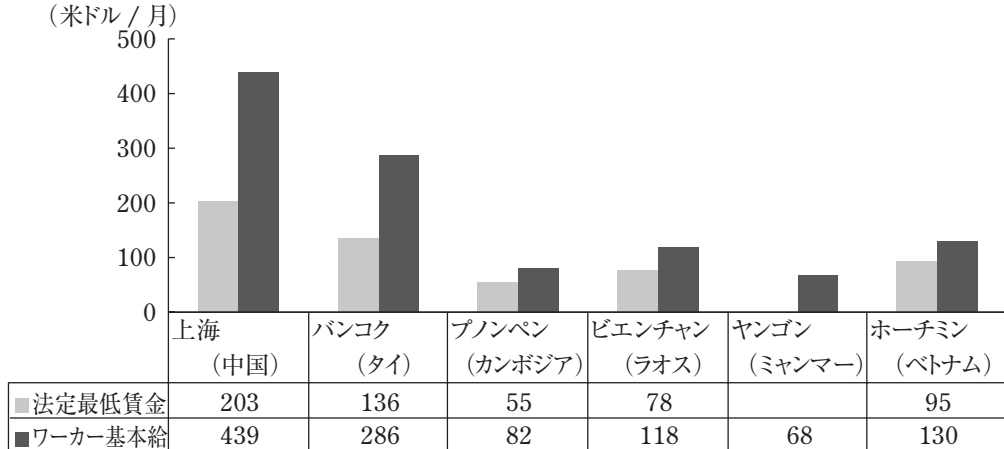
世界の工場といわれてきた中国に変化が生じている。従来は豊富な労働力と低廉な人件費による低コスト生産を目的に、海外からの投資が盛んであった。しかし近年の経済成長に伴う人件費の上昇や労務問題の発生により、より低コストで生産できる国へ製造業がシフトし始めているとともに、その巨大な人口と中間所得層の増加から販売市場へと海外企業の目的が変わってきている。生産コストの低減を目的に他国へシフトするチャイナプラスワンの担い手として、陸続きであるインドシナ半島の国々が注目されている。その中でもインドシナ半島の中心に位置するラオスは、内陸国でありかつ、半島内の国々と唯一、陸続きで接している国である。物流の観点からすると、道路インフラ等の整備により、中国からインドシナ半島を通過し、シンガポールまで陸上輸送することが可能となっているが、そのためには基本的にラオスを経由せざるを得ない。今後、要衝地としてその重要性が高まることになるが、解消しなければならない物流問題も抱えているため、現状物流の把握と課題整理、今後の方向性を考察したい。

### 2. チャイナプラスワンの担い手として注目される GMS

#### 2.1. 中国展開における事業リスクの上昇

先進国の中国への進出初期にあたっては、低廉な労働コストと豊富な労働力をもとに、生産コストの低減を目的としたものであった。近年の著しい経済発展により、中間所得層が増加し、その巨大な市場をいかに攻略するかと目的が変わってきた。また沿岸部だけでなく内陸部の経済発

図1 インドシナ半島諸国と中国の賃金比較



出所) 日本貿易振興機構海外調査部 (2012), 「第 22 回アジア・オセアニア主要都市・地域の投資関連コスト比較」

展により、労働力が分散され、公定最低賃金も上昇しており、従来の低コストによる生産を行うことは困難になってきた。

さらに人件費だけでなく、地代、設備費も増加する傾向にあるとともに、さまざまな労務問題も発生し、デモやストライキによる工場の稼働停止も頻発している状況にある。現在だけでなく将来にわたっての市場としては魅力的であるが、生産をより人件費の低い国に移行し、更なるコスト削減を追求していかなければ、これからの競争に勝てないことから、特に労働集約産業の水平分業が移行し始めており、そのチャイナプラスワンとして、特に中国と陸続きであるインドシナ半島の国々が注目され始めている (図1参照)。

インドシナ半島におけるカンボジアやラオス、ベトナム、ミャンマーといった国々は周知の通り、新興国<sup>i</sup>として認識されており、中国の人口抑制策であった一人っ子政策もなく、豊富な労働力と比較的、物価や人件費の上昇率が低いことも魅力のひとつとなっている。また先進国によるインフラ整備も進んでおり、中国だけでなくタイとの水平分業として、特にベトナムへ製造業が集中して進出している状況にある。

これらインドシナ半島の国々は、将来的に中国と同様の経済発展を遂げるであろうといわれており、FTAによる経済の一体化により、インドシナ半島のみならず、アセアン全体としての巨大な潜在市場もまた魅力的なものとなっている。

## 2.2. 注目される GMS

チャイナプラスワンとして着目されているインドシナ半島の国々は、経済格差もあることから先進国による支援が活発に行われている。地理的にメコン川が半島を縦断しており、それら隣接した国々に対し、アジア開発銀行 (ADB: Asian Development Bank) のイニシアティブによる

経済協力プログラムが進んでいる。その対象となっている国をGMS（大メコン圏：Greater Mekong Sub-regions）という。その名称の通り、メコン川に隣接した国を対象としており、ラオス、ミャンマー、ベトナム、カンボジア、タイと中国雲南省、広西チワン族自治区の2省を加えたものとなる。協力プログラムは、農業、エネルギー、環境、人材育成、投資、通信、観光、貿易、交通の分野でプロジェクトが構成される。

中国を除いたGMSの人口を表1よりみると、それぞれの国に分散している人口が全体では約2.3億人と多く、人口ピラミッドも三角型、つぼ型と今後、労働人口が増加するため、中間所得層も増えることから潜在的な成長市場と位置付けられている。またもっとも人口の多い中国とイ

表1 GMSをまたがる各国の経済基礎情報の比較

	人口 (億人)	国土 (千km <sup>2</sup> )	実質GDP 成長率 (%)	名目 GDP (10億ドル)	1人当り 名目GDP (ドル)	総貿易額 (10億ドル)	総輸出額 (10億ドル)	総輸入額 (10億ドル)	対日本 輸出額 (10億ドル)	対日本 輸入額 (10億ドル)
中国	13.47	9,600	10.4	5,931	4,423	2,974.0	1,577.8	1,396.2	121.0	176.7
タイ	0.64	513	7.8	319	4,992	378.2	195.3	182.9	20.4	37.9
カンボジア	0.14	181	5.0	11	753	8.8	3.6	5.2	0.2	0.2
ラオス	0.06	237	7.5	6	984	6.0	2.0	4.0	0.0	0.1
ミャンマー	0.61	181	10.4	43	742	17.0	7.0	10.0	0.4	0.3
ベトナム	0.88	331	6.8	106	1,174	157.0	72.2	84.8	7.7	9.0
計(中国除く)	2.33	1,443		486	8,644	567.0	280.1	286.9	28.7	47.4

出所) 人口、国土：各国統計局、名目GDP：IMF「World Economic Outlook Database April 2011」、貿易額：IMF「DOT」。

表2 インドシナの域内貿易マトリクス（2010年度）

		貿易額 (単位：100万ドル)						伸び率					
輸出国	輸入国	タイ	ベトナム	ミャンマー	カンボジア	ラオス	ASEAN 10	タイ	ベトナム	ミャンマー	カンボジア	ラオス	ASEAN 10
タイ	2000		838	504	347	381	13,340		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
	2005		2,348	707	913	769	24,222		2.80	1.40	2.63	2.02	1.82
	2010		5,84	6,073	2,340	2,135	44,346		6.98	4.11	6.74	5.60	3.32
ベトナム	2000	372		6	142	71	2,619	1.00		1.00	1.00	1.00	1.00
	2005	863		12	556	69	5,743	2.32		2.00	3.92	0.97	2.19
	2010	1,183		50	1,552	198	10,351	3.18		8.33	10.93	2.79	3.95
ミャンマー	2000	233	3		0	0	422	1.00	1.00				1.00
	2005	1,623	42		0	0	1,899	6.97	14.00				4.50
	2010	2,590	93		0	0	3,007	11.12	31.00				7.13
カンボジア	2000	23	19	0		3	76	1.00	1.00			1.00	1.00
	2005	15	46	0		0	143	0.65	2.42				1.88
	2010	149	96	0		1	705	6.48	5.05			0.33	9.28
ラオス	2000	69	96	0	0		167	1.00	1.00		0.00		1.00
	2005	204	89	0	0		306	2.96	0.93		0.00		1.83
	2010	690	265	0	1		961	10.00	2.76		1.00		5.75
ASEAN 10	2000	12,813	3,958	1,252	1,041	487	101,470	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
	2005	23,321	9,094	1,648	1,984	888	165,458	1.82	2.30	1.32	1.91	1.82	1.63
	2010	34,341	19,762	3,940	6,533	2,377	262,180	2.68	4.99	3.15	6.28	4.88	2.58

出所) ジェトロホームページより作成。

ンドの中間に陸続きで立地していることから、それらをつなぐ物流ハブとしての機能や食料供給基地としても期待されている<sup>ii</sup>。

タイの場合、南アジア諸国の中でもGDPが突出しており、先進国の位置付けとなっている。自動車産業の発達により、裾野産業として経済発展を遂げていることから、人件費の上昇も近年、問題として表面化してきた。また近年の洪水による工場浸水もあり、チャイナプラスワンに追加し、タイプラスワンとして、豊富な労働人口やタイと比べて比較的低い人件費により、労働集約産業の水平分業の役割を担うカンボジアや、ラオス、ミャンマー、ベトナム、総称 CLMV へとシフトしつつある。結果、タイとの貿易額も拡大傾向にある（表2参照）。

一方、ベトナムにおいては、労働集約産業として代表的な縫製業だけでなく、精密機械の分野においても、国際分業体制が確立され始めている。中国と隣接していることから、チャイナプラスワンの代替地としての期待が高い。ただし近年、多くの海外企業の進出で法定最低賃金が継続的に上昇している状況である。

### 2.3. アセアン統合を見据えたGMSへの環境整備

アセアン統合を見据え、アセアン各国ではさまざまな取り組みが行われている。代表的なものとして、AFTAとCBTAを取り上げたい。AFTA（ASEAN FREE TRADE AREA）とは、2007年11月採択されたアセアン経済共同体ブループリントに基づいて2015年に向けて経済統合する、アセアン経済共同体創設の貿易自由化地域のことである<sup>iii</sup>。

またGMS経済協力プログラムの交通分野では、CBTA（越境交通協定：Cross Border Transport Agreement）が取り組まれている。CBTAは、国境をまたぐ多国間の包括的な交通協定のことであり、調印した国々であらかじめ決められたルートを相互に、1つの書類で車両が行き来できるものである。1999年にラオス、タイ、ベトナム、2001年にカンボジア、2002年にベトナム、2003年にミャンマーが調印済みとなった<sup>iv</sup>。主要な取り組みとして、シングルウィンドウ、シングルストップがあり、前者は通関窓口を輸出国で行い、データ通信にて輸入国も共有することで、通関手続きの簡素化、負荷軽減を目指すものである。後者は、輸出国と輸入国において、重複する通関処理、品質検査、検疫等を共同で行い、1回で完結する仕組みである。ただしタイでは国家公務員法により、公務員は外国での業務を認められておらず、公務員である税関職員もまた、タイ国内でしか従事することができないため、ワンストップサービスを提供することが困難な状況にあり、制度整備を必要としている。

### 2.4. GMSにおける経済回廊の構築

経済的統合に基づく国境貿易の増大にあわせ、GMS諸国をまたぐ国際輸送ルートの整備が急務となる。近年、南北、東西、南部と3つの国際道路である経済回廊が構築され、域間輸送の増加につながっている。

南北経済回廊とは、中国雲南省の省都、昆明からラオスまたはミャンマーを經由し、タイの首都バンコクまでを結ぶ約 2,000 km の国際道路である。ただしラオス北部では山岳地帯、また路肩の崩れにより低速走行を強いられている状況にある。また同地域では夜間照明が行き届いておらず、夜間走行は困難な状況にある。

東西経済回廊とは、ベトナムのダナン港からラオスのサバナケット、タイのムクダハンを經由し、ミャンマーのモーラミヤインまでを結ぶ約 1,500 km の国際道路である。ミャンマーの経済発展に伴い、日系企業のみならず、世界各国がヤンゴンまでの延伸を調査、検討中である。特にこのルートが整備されれば、西側諸国との海上輸送において、ヤンゴン、もしくはダウエイ港より陸路でインドシナ全域をカバーすることができ、マラッカ海峡を通過する海上輸送から陸上輸送へとシフトすることも可能となり、輸送日数の短縮につながる効果を持つ。

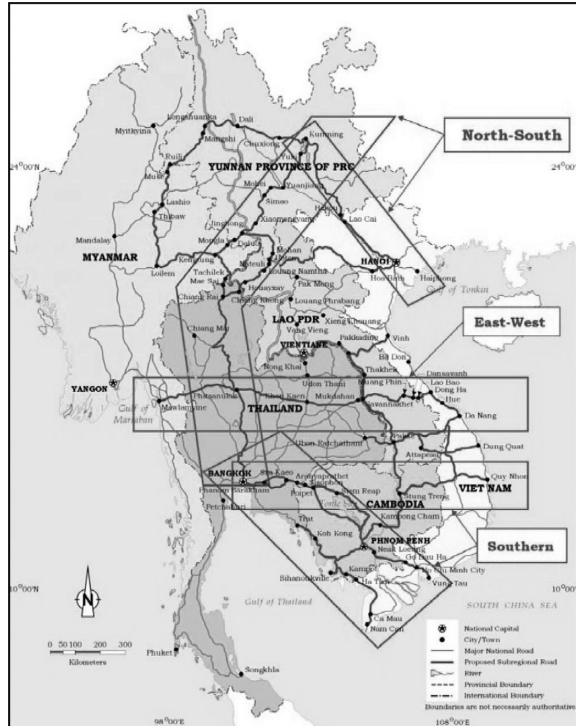
南部回廊とは、ベトナムのホーチミンからカンボジアのプノンペンを經由し、バンコクまでを結ぶ約 1,000 km の国際道路である。今まではカンボジアとタイの国際輸送がメインであったが、ベトナム、ホーチミンの経済発展により、カンボジア、ベトナム間の貨物量が增大している状況にあり、近い将来、物量の逆転が発生するといわれている。

### 3. GMS 諸国をつなぐ国際ルートを中心を担うラオス国

GMS の中心に位置するラオス人民民主共和国 (Lao People's Democratic Republic) は、国土約 24 万 km<sup>2</sup> の 8 割を山岳部が占め、人口約 650 万人の社会主義国である。2010 年度の名目 GDP が 64.1 億ドル、1 人当たり GDP 984 ドル、実質経済成長率 7.9%、輸出額約 20 億ドル、輸入額約 40 億ドルの輸入過多となっており、GMS 諸国の中でも後発開発途上国の位置付けにある。輸出主要品目は、鉱物や水力発電から得られた電力、縫製品、輸入主要品目は、機械、燃料、車両、一般消費財となる。

内陸国であるラオスは全ての GMS 諸国と唯一、接しているため、“Land Locked Country” か

図2 GMS における経済回廊



出典) Asian Development Bank (2005), “GMS Cross-Border Transport Agreement”.



図 3 ラオス国の位置



出所) JICA (2011), 「ラオス国全国物流網計画調査」。

巻く国との経済バランスが取れていないといったことから、物流の通過国となっていることも問題である。しかし、この通過と中心地という特性をうまく利用して、GMSをまたぐ相互認証車両制度を隣国と締結し、同一車両による3国間輸送サービスを開始した。2008年、タイのバンコクから、ラオス、サバナケットを経由し、ベトナム、ダナンまでを走行する相互認証制度、GMSライセンスが発行され、50社、400ライセンスが申請された。翌2009年にその制度は更新されたが、それ以降の更新は保証金が1,000万バーツ（当時換算、約2,700万円）と大幅に増加したため、企業が更新しなくなるとともに、それ以降の新規申請もなくなり、従来の2国間協定へと戻っている状況にあった。

しかし、カンボジア、ラオス、ベトナムのCLV3カ国では、2012年3月に相互認証車両の3国間協定（CLV Shipping Scheme）を策定し、認証された車両はそれぞれの国を自由に走行することになった。株式会社日新は、2012年2月、ラオス現地物流事業者であるSMTと合弁会社、ラオ日新SMT株式会社（日新グループ会社）を設立し、ラオスの登録車両で、ベトナム、ハノイからラオスを経由し、タイ、バンコク間までの3国間を積み替えなしで結ぶトラック輸送サービスを展開している<sup>v</sup>。

なお、ラオスとタイでは相互通行車両の2国間協定を結んでいるが、ラオス登録車両の老朽化

ら、“Land Linked Country”へと、その立地特性を活かし、物流の結節点としての機能を今後拡大していくという国家戦略を打ち出した（図3参照）。第7次国家社会経済開発計画（2011～2015年）の運輸部門においては、人、物の流れを円滑化するため、各国との連結性の強化に重点を当てている。

近年、チャイナプラスワン、タイプラスワンの受け皿として、ラオスもその安い人件費、後発開発途上国による特惠優遇関税適用国等より、縫製業といった労働集約産業の水平分業が進み始めている。しかし、産業のシフトが進む中、物流は輸入過多による物量アンバランスを起因とした高コスト構造、車両の老朽化等、様々な問題が発生しているのも事実である。

また、GMSの中心に立地していること、後発途上国であること、ラオスを取り

を理由に、タイ側での警察の取締りが厳しく、ラオス車両はほとんどタイ国内を走行しておらず、タイの登録車両が行き来している状況となっている。しかし今後のCBTAの発行により、GMSにおける3国間貿易はさらに増加すると予想される。

#### 4. ラオスの輸送モードと物流インフラの現状

##### 4.1. 陸上輸送

内陸国であるラオスの物流を担うのは、陸上輸送がメインとなる（表3参照）。ラオス国内には南北回廊と東西回廊の国際道路が通っているものの、生活道路として併用されており、家畜の横断、都市間の街灯の未整備、過積載による路肩の崩れや路面状況の悪化、山岳地帯の幅員の狭さ等により、高速走行が困難な状況にある。そのため深夜にトラックを運行することができず、リードタイムが長くなる傾向にある。なお東西回廊に当たっては、日本政府が援助してきた経緯もあり、2013年より道路補修計画が進められている。

今後、道路が整備されたとしても、トラック事業者の大半がオーナードライバーであるため、過積載<sup>vi</sup>や車両の不整備による故障を避けるための教育が必要となる。現在はラオス国内にトラックドライバー専用のスクールがなく、また資格制度も整備されていない状況にあるため、2012年から2013年にかけて、車両登録制度と免許制度が予定されている。それ以外にも、国際輸送のトラックドライバーが通関手続きの知識が乏しく、ブローカーが介在していることから、物流コストの増加要因ともなっており、トラックドライバー教育の早急な確立が指摘できる。

##### 4.2. 鉄道輸送

現在、タイ、ラッカバン港からラオス国首都ビエンチャン近くの国境地点より3.5 km 入ったタナレーン駅まで敷設されている。2013年2月時点で、1日あたり4往復、運行されているが、メインは旅客となっており、鉄道貨物は旅客列車の空きスペースで少量輸送が行われており、貨

表3 ラオスの輸送機関分担率の推移

Years	トンベース					トンキロベース				
	Total	land	water	sea	air	Total	land	water	sea	air
1980	415.2	380.2	34.0	—	1.0	55.2	45.5	9.4	—	0.3
1990	667.9	551.1	106.0	10.3	0.5	149.4	97.7	33.0	18.6	0.2
2000	2308.5	1635.0	672.0	...	1.5	221.6	162.2	58.9	...	0.6
2005	3213.7	2592.0	621.0	...	0.7	301.4	259.9	41.1	...	0.3
2006	3307.6	2709.0	598.0	...	0.6	309.4	266.3	42.8	...	0.3
2007	4089.4	3322.0	767.0	...	0.4	338.3	277.1	60.9	...	0.2
2008	4542.6	3659.0	883.0	...	0.6	354.5	286.7	67.6	...	0.3
2009	4668.4	3707.0	961.0	...	0.4	365.9	296.2	69.5	...	0.2

出所：Ministry of Planning and Investment, Lao PDR. (2009), "Statistical Yearbook".

注：1990年の海上輸送は、ベトナム港湾利用の値となる。

物鉄道は運行していない状況である。

なお、2012年4月、NEDA（タイ周辺諸国経済開発協力機構：The Neighboring Countries Economic Development Cooperation Agency）によるタナレーン駅から新設されるピエンチャン駅までの7.5 kmの延伸計画が締結されているが、運行はタイ国鉄が主導であり、タイとラオス間の物流のほとんどがトラックによる輸送であることから、貨物輸送としての位置付けは低い状況にある。

今後、中国政府による資金援助で、中国とラオス国境のボーテンから首都ピエンチャンまでの旅客、貨物を対象とした高速鉄道計画があるが、まだフィージビリティスタディが完了した段階に留まっている。タイの軌道幅が狭軌、中国は標準軌であり、当初、連結させるための施設をピエンチャン駅近隣に設置する計画があったが、3カ国の政府協議にて連結しないことが決定された。将来的に計画が実行されれば、ピエンチャンに両国の鉄道をつなぐターミナルの整備が必要となる。

#### 4.3. 河川輸送

ラオスは内陸国であるため、海上輸送は存在せず、河川輸送のみとなる。東南アジア特有の雨季、乾季による干満期の水位差が激しいことから、河川輸送の長所である長距離輸送には適さない。さらにラオスとカンボジア国境に、インドシナのナイアガラといわれるコーンパベンの滝が存在し、カンボジアからの遡上を妨げており、沿岸部から内陸への船舶を利用した輸送はほぼ不可能といってよい。そのためメコン川の上流地域の中国からラオスまでの輸送のみが利用されている。未だ国境をまたぐメコン川に橋梁がかかっていないところもあるため、バージ船の利用は盛んに行われている状況にある。

#### 4.4. 航空輸送

ほとんど利用されていないのが現状で、各国へのアクセス増加のため、機材の大型化も検討されているが、現時点ではあくまでも旅客がメインとなっている。なお、旅客の急増で既存の空港施設が対応しきれず、日本国政府による経済援助で、首都ピエンチャンのワットタイ国際空港のターミナル拡張が決まっている状況にある。

### 5. 物流における課題の整理

ラオスの輸出入における物流コストは、他のGMS諸国よりも高い現状にある。表4、ラオスの輸出入の計を見ると、輸入過多となっていることが把握できるが、これは物流においても大きな影響を与えている。

最大貿易相手国は輸出入ともタイとなっており、その物流はほとんどがトラックによる陸路輸送となる。タイからラオスまでは貨物で満載のトラックが走行し、復路であるラオスからタイま



表4 ラオス国における貿易主要国（2011年度）

(単位：百万ドル)

	輸出額	構成率		輸入額	構成率
計	2,959.4	100.0%	計	4,603.0	100.0%
タイ	1,028.5	34.8%	タイ	3,035.0	65.9%
中国	729.0	24.6%	中国	519.3	11.3%
ベトナム	297.1	10.0%	ベトナム	244.5	5.3%
イギリス	95.1	3.2%	韓国	169.9	3.7%
ドイツ	71.3	2.4%	日本	85.9	1.9%
米国	54.8	1.9%	フランス	146.7	3.2%
日本	88.3	3.0%	シンガポール	38.2	0.8%
韓国	3.9	0.1%	ドイツ	37.9	0.8%
フランス	16.8	0.6%	香港	32.4	0.7%
ベルギー	16.4	0.6%	ベルギー	34.2	0.7%

出所：ADB (2012), "Key Indicators for Asia and the Pacific 2012" より作成。

での往復運賃が提示されている。それはラオスから空荷でトラックの返送が多いためであり、物流コストの増加要因となっている。近年、中国との貿易も拡大傾向にあるが、その物流は先述した南北回廊のビエンチャンから雲南省へのトラック輸送が中心となっており、タイの帰り荷をカバーすることはその立地上、不可能となる。また、先述した高速走行、夜間走行ができない道路インフラの未整備により、ドライバー2名の交代体制による昼夜運行ができず、リードタイムの短縮が困難な状況である。

ベトナム、ラオス、タイの3国間輸送においても、通行区分、言語の問題が残されている。ベトナムとラオスは右側通行、タイは左であり、ラオスとタイは言語体系が同じであるがベトナムは異なり、意思疎通ができない。ラオスの登録車両、ラオス人ドライバーでベトナムを走行した場合、通常通りの運転はできるが、事故対応に不安が残る。また逆も然りで、タイでは慣れない左側通行をうまく走行できるかという問題もある。そのため、ラオスにてドライバーチェンジ、もしくはトラックヘッドの交換、貨物の積み替えが必要となり、物流コストやリードタイムの増加要因となっている。

貿易を促進させるため、そして海外からの投資を呼び込むためには国境通関の迅速化も重要な位置付けとなる。ただしラオス国内の国境通関施設の開庁時間の短さが、迅速な通関処理を阻害している。地域によって状況は若干異なるものの、およそ8時から16時までと短く、かつ12時からの1時間の休憩中は通関ストップとなる。また通過貨物と輸入貨物の通関所要時間がほぼ同様となっており、通過型の短縮、シングルストップ等の促進要望も多い。

すでに導入されている通関システム、ASYCUDA (Automated SYStem for CUstoms Data)<sup>vii</sup>によるEDI通関のトライアルを行っているものの、処理時間の集中、ハードの問題によりアクセス負荷がかかっており、当初想定していたよりも時間がかかっている状況にある。しかし通関簡

素化の取り組みは、アセアン全体の枠組みの中の1つとして位置付けられており、今後も電子通関、手続きの簡素化、迅速化への取り組みは進めていかなければならない。

## 6. 立地特性を活かした物流ネットワークの構築の必要性

ラオスは先述したとおり、インドシナ半島で唯一、陸続きで各国と接している。そのため、南部回廊以外は基本的に、ラオスを経由しなければならない。現在、ラオスの物流は輸入後の国内消費、水平分業も含めた輸出、単純な通過貨物に区分することができる。輸入後の国内消費の場合、輸入貨物は全て国内配送へ振り分けられることから、復路のトラック荷台は空のままとなる。水平分業の場合、原材料や部材の輸入と製品後の容積の違いより、復路のほうが車両台数が増加する可能性がある。純粋な輸出に関しても、容易に帰り荷の確保ができる状態ではない。通過貨物は、最終国の需要立地により、本来ならば結節点にて分配できるほうが良い場合もある。これらは全て、ラオスに結節機能がないために発生しうる問題である。すなわち現状の物流を行う限り、各企業は独自手配のトラックにて輸送するため、トラック台数の増加、帰り荷確保の不確実性が残ることになる。情報技術が発達していない新興国においては、貨物情報の提供も困難である。

そこで、その立地を活かし、“Land Linked Country”へ変化を図るため、物流の結節点機能を拡充する必要がある。ラオスを中心としたGMS全体を網羅する物流ネットワークを構築することで、結節点へ貨物を集中させ、片荷による高コスト構造を解消する可能性も高い。貨物の集中により、必然的に通関処理も迅速化せざるを得ず、相乗効果も得られるであろう。

またGMSの経済発展に伴い、消費市場だけでなく、メンテナンス市場も将来的に発生しうることになる。部材や部品の供給センターとして、ラオスから各国へ補充する体制も、ネットワークの構築により実現可能となる。

## 7. おわりに

ラオスは経済成長による後発開発途上国からの脱却を目指している最中である。そのために、その立地特性を活かし、物流立国として他国とのより円滑な連結性を構築することで、経済発展を遂げる潜在性を持つ。

また外国直接投資を増やすために、投資奨励法といった法整備も整いつつある。これは国内及び外国投資家に均等な機会を提供するもので、投資期間制限の撤廃や、投資優遇策である法人税免除期間の延長、外国人による不動産分野への投資、経済特別区や工業団地の開発を促進している<sup>viii</sup>。さらに日本国政府だけでなく、タイや中国、韓国といった各国もラオス政府へODAを活用し、各種インフラの整備を行っている状況にある。このような援助を受けながら、立地特性を活かしたラオスを中心とした物流ネットワーク構築の確立が望まれる。

## 注

- i インドシナの中ではラオス、ミャンマー、カンボジアが新興国の中でも後発開発途上国（LDC：Least Developed Country）と国連から認定を受けている。
- ii JICA へのヒアリングによる。
- iii 石田正美編（2008）「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。
- iv Asian Development Bank（2011），“Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement Instruments and Drafting History”。
- v 株式会社日新「第103期（平成24年3月期）有価証券報告書」。
- vi 陸上輸送において県をまたがるとき、県境税を支払う必要があり、トラックはそこで過積載防止のため、重量チェックが行われているが、それも賄賂の温床と指摘できる。
- vii ASYCUDAとは、UNCTAD（国連貿易開発会議：United Nations Conference on Trade and Development）が提供している新興国向けの通関業務支援システムのことである。GMSではラオスのほかにカンボジアも導入している。またタイは独自の電子通関システムである“E-Customs”を構築し、ベトナムは日本のシステムである“NACCS（Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System）”の導入が合意している。なおミャンマーは韓国の“UNI-PASS（関税情報システム）”となる。
- viii ラオス大使館投資官、ブヴォン・タンマウォン（2013）「ラオスの投資環境」大メコン圏ビジネス研究会第4回勉強会。

## 参考文献

- 独立行政法人国際協力機構（2007）「クロスボーダー交通インフラ対応可能性プロジェクト研究フェーズ2」。
- 内閣府経済社会総合研究所（2007，2010）「企業行動に関するアンケート調査報告書」。
- 日本貿易振興機構（2008）「ASEAN 物流ネットワーク・マップ2008」。
- 日本貿易振興機構（2009）「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査（2008年度調査）」。
- 経済産業省（2008）「H19年度小売の国際展開に関する研究会調査報告書」。
- 石田正美編（2008）「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。
- 根本敏則，橋本雅隆編著（2010）「自動車部品の調達システムの中国・ASEAN 展開 トヨタのグローバルロジスティクス」中央経済社。
- 伊津野範博（2011）「脱中国を視野に入れたグローバル時代の日系流通企業の国際調達の現状～中国に次ぐ新たな製造拠点としてのインドシナ半島の魅力～」『流通ネットワークキング2011年7・8月号』。
- 東洋経済（2012）「海外進出企業総覧（国別編）」。
- 伊津野範博（2012）「アジア新興国における日系物流事業者の戦略的提携構築について」『日本物流学会誌20号』。
- 日本貿易振興機構海外調査部（2012）「第22回アジア・オセアニア主要都市・地域の投資関連コスト比較」。
- Asian Development Bank（2005），“GMS Cross-Border Transport Agreement”。
- Asian Development Bank（2007），“GMS TRANSPORT STRATEGY 2006–2015 Coast to Coast and Mountain to Sea: Toward Integrated Mekong Transport Systems”。
- Asian Development Bank（2011），“Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement Instruments and Drafting History”。
- Department of Transport, Ministry of Public Works and Transport, Lao PDR（2012），“Transport Sub-Working Group”。
- Asian Development Bank（2012），“Key Indicators for Asia and the Pacific 2012”。
- Ministry of Planning and Investment, Lao PDR（2009），“Statistical Yearbook”。