

CAS

News Letter

Center for Asian Studies, Kanagawa University

神奈川大学アジア研究センター

No.21 July, 2024



Contents

《調査報告》	
「ラオス出張報告：ラオス・中国鉄道 (Laos・China Railway: LCR) がもたらすメコン圏の物流の変化の可能性についての考察」	魚住 和宏 1
《調査報告》	
「異国文化との交流—長崎からもたらされたもの」	藤澤 茜 5
《調査報告》	
「マレーシア・ベナン調査」	石井 梨紗子 7
2023年度活動報告 (2023年11月～2024年3月) 9



共同研究 「アジアの国際ビジネス環境」

調査報告

ラオス出張報告：ラオス・中国鉄道 (Laos・China Railway: LCR) がもたらすメコン圏の物流の変化の可能性についての考察

客員研究員 神奈川大学経済学部非常勤講師 魚住 和宏

1. はじめに

LCRは、ラオスの首都ビエンチャンと中国雲南省の昆明との間、約1,000 km を結ぶ高速鉄道である。(図1、写真1, 2参照)

昆明から中国側国境のモーハンまでは以前より存在し、ビエンチャンからラオス側国境のボーテンまでの426kmが2016年末に着工し、2020年末に完成した区間である。約一年間の試運転及び訓練期間を経て、2021年12



図1：ラオス・中国鉄道とは？
出所：ジェトロ（ビエンチャン事務所提供）

月からまず貨物の一貫輸送が開始され、2022年4月よりビエンチャン・ボーテン間の旅客輸送、2023年4月から旅客の国際間一貫輸送が開始され、LCRの全ての機能が動き出した。

筆者は、東南アジア諸国連合(ASEAN)のロジスティクスを専門とする立場から2016年の工事開始から高い関心を持ち、2017年3月にも現地を訪問し、工事開始間もないタナレーンドライポートを視察し、日本貿易振興機構(JETRO)ビエンチャン事務所と意見交換を行う等した。筆者が注目していた点は下記の3点である。

- 1) ラオス側は、急峻な山岳地帯を通過する為、トンネル75本(198km)橋梁167本(62km)を建設する未曾有の難工事であることから実現出来るのか、約5年という工期通りの開業は可能なのかということ。
- 2) 想定最高時速は、旅客が160km、貨物は120kmと高速走行を前提としていること。旅客の160kmはともかく貨物の120kmは速い。日本のJR貨物も諸外国に比べかなり高速で走行するがせいぜい100kmである。
- 3) 建設総額は、約59億ドルで中国側が70%、ラオス側が30%を出資するが、ラオス側の負担の約18億ドルは、全額を中国輸出入銀行からの借り入れでまかない、名目GDP140億ドル程度(2017年当時)のラオスにとっては大きな負担であること。



写真1: LCRの貨物列車
出所: 筆者がルアンバパーン駅にて撮影



写真2: LCRの高速旅客列車
出所: 筆者がボーテン駅にて撮影

筆者自身も少なくともオンスケジュールでの実現性には懸念があったし、また、日本の関係者の間では実現性そのものの「否定的」な見方も大勢を占めていた。しかし、筆者は、中国政府は「一帯一路」構想の中で中国南部とASEANのメコン地域とのアクセス向上は重要視しており、何が何でも実現させるだろうと考えていた。一方で海に面していない内陸国であるラオスにとって、中国との貿易の拡大、観光客の誘致などの観点から「債務の罠」の懸念はあるもののLCRは不可欠のものと思われた。

いずれにせよ2020年から2022年頃まではコロナ禍にあったにもかかわらず、LCRの工事はほぼ予定通りの工期で完了し、開業にこぎ着けたことと、工事費が当初の見積もりを大きく上回ることはなかったということは称賛に値することと思われる。

そこで永年注目してきたLCRの利用実態や、今後の発展性等の研究の為、今回の視察出張を計画するに至った。本視察は、訪問先の選定や面談の設定等で、郵船ロジスティクスラオス社の多大なご協力を頂き、また、神奈川大学アジア研究センターから旅費の一部を補助して頂き実現した。本誌面を借りて謝意を申し上げる。

2. 視察日程

今回の視察日程は下記の通りである。

- 3/24(日): 成田からホーチミン経由でビエンチャン入り。
- 3/25(月): 郵船ロジスティクスラオス社(YLラオス)訪問。ラオスの政治経済状況、ビジネスの概要等をヒアリング。タナレーンドライポート、ビエンチャン南貨物駅等ビエンチャン市内物流関連施設を視察。(YLラオススタッフ同行)
- 3/26(火): LCR 高速旅客鉄道に乗車して中国国境のボーテンに移動。ボーテンの国境ゲート、通関施設、インランドコンテナデポ(IDC)等を視察。(YLラオススタッフ同行) 視察終了後、LCR 高速旅客鉄道でルアンバパーンに移動。
- 3/27(水): ルアンバパーン駅周辺物流施設視察、その後、LCR 高速旅客鉄道にてビエンチャンに移動。
- 3/28(木): JETRO ビエンチャンオフィス、日系玩具メーカー エポック社工場訪問(YLラオススタッフ同行) 終了後、ハノイ経由の深夜便にて帰国。
- 3/29(金): 朝、成田空港着。

紙面の都合で全てはご紹介出来ないののでLCRラオス側の最重要物流拠点であるタナレーンドライポートを次章で紹介させて頂く。

3. タナレーンドライポート (Thanaleng Dry port: TDP)

タナレーンは地名でビエンチャン郊外の街の名前である。ドライポートは文字通り、「陸の港」であり、LCR、タイ国鉄 (State Railway Thailand: SRT)、更にクロスボーダー輸送を行うトラック等も乗り入れ、通関手続や相互の積み替え作業等が行なわれる。海上コンテナの集積場所として日本にもあるインランドコンテナデポとは似て非なるものである。TDPは2021年12月にビエンチャンロジスティクスパーク内に完成、開業した。TDPのロケーションを図2、全体レイアウトを図3に示す。

図2の下側に「タイ国鉄タナレーン駅」とあるが、ここから第1友好橋を通りタイ国内につながっている。タイの国境の町、ノンカイからタナレーンまではLCR開業前から旅客、貨物共に極めて限定的ではあるが営業しており、LCRが出来てSRTがTDPまで延伸した。筆者が非常に興味を持っていたのは、LCRの線路幅は中国仕様の標準軌という1.43m に対し、SRTの線路幅はメーターゲージと呼ばれる1.00m であり、どのようにタイ発着のコンテナを積み替えているかであった。図3はTDPの全体レイアウトだが、税関やX線検査装置、トラックの積み換え(主にタイのトラックからラオ



図2:TDP のロケーション

スのトラック)を行なう倉庫(Warehouse)等が機能的に配置されているのが分かる。右上にある「Transship Station LCR and SRT」というのが正に積み替えステーションである。この図の左からSRTの線路がここまで伸びてきて、逆にここからLCRの線路が右に向って伸びているのである。ここでコンテナをつまみ上げる大型のフォークリフトであるトップリフターという荷役用具で行なう。(写真3参照)

では、TDPを通過する貨物の属性に関するデータを紹介する。これは、YLラオス社がTDPからヒアリングしたもので2023年1-6月の実績である。(カッコ内は構成比)総通過量が12,150 コンテナ(個)に対し、中国発ラオス向けが、4,999個(41%)、ラオス発中国向けが、2,219個(18.3%)、タイ発ラオス向けが734個(6%)、中国発ラオス経由タイ向けが2,072個(17%)、タイ発ラオス経由中国行きが2,126個(18%)などである。ラオスは通過だけする中国・タイ間の輸送で全体の35%までも占め、しかも北向き、南向きのバランスが良いのが大きな特徴で、これが、LCRが単に中国とラオスの為のものではなく、タイ、将来的にはミャンマーやカンボジアを含めた大メコン圏(Greater Mekong Sub-Regions: GMS)のインフラ足りうる可能性を感じさせるものである。



写真3:TDPトランスシップステーション
出所:ジェットロ(ビエンチャン事務所提供)

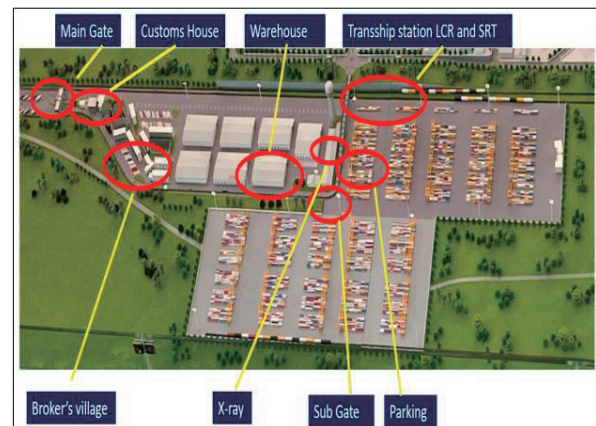


図3:TDPの全体レイアウト

出典:いずれもYLラオス社提供資料

4. LCRの運行状況

- 旅客:特急列車は往復それぞれ1日5便、その内1便が昆明と結ぶ国際列車でビエンチャンとの間を9時間26分で結んでいる。その他に普通列車も運行されている。特急は14両連結で1等車は一両のみ。二等車に搭乘したが新幹線こだまの自由席といった雰囲気だった。最高時速は車内で163kmを表示していたが振動、騒音共に全く気にならなかった。チケットは、出発日の三日前から発売。旅行会社が一括して予約することもあり外国からの購入は困難。
- 貨物:往復それぞれ1日10-15便、需要に合わせて運行。貨物のブッキングは3週間前でやや不便。ドレージは中国系物流会社を指定される。中国・ラオス両区間をシームレスに手配するにはラオスと中国の両国で広いネットワークを有する中国の大手物流会社を介して手配するのが、今のところ現実的な運用のようである。YLラオス社は、中国・ラオス間の輸送に関しては中国法人の鉄道輸送部門と連携して行なっているとのこと。開通して2年余りとしては、十分に機能している。ただ、「中国第一」の運用になっており、日本企業にやさしいオペレーションになるにはまだ時間を要す、と感じた。

5. ラオス視察出張まとめ

本視察を通じて最も驚いたのがラオス経済の疲弊振りである。インフレが前年比30%を超え、通貨キープも大暴落。対外債務は膨張し、対GDP比で125%にも達している。人々の生活は苦しく企業経営も非常に困難である。従って、隣国であり言語的なハードルも低いタイへの人材の流出が加速していてラオス国内の人手不足は深刻である。

LCRの利用状況は、期待通りだった。単線の為、ダイヤに制約はあるものの、定時運行が徹底されており、列車の車内も清潔だった。トンネルが多く景色はあまり

見られないかと思ったら意外に気にならず車窓からの風景も楽しめた。LCRの貨物の方も北向きは果物等一次産品、南向きは工業製品や日用品に活用され、ラオスを通り中国・タイ間の貨物にも活用されている。ただ、ブッキング等オペレーションは中国側が牛耳っており、ラオスの特に日系フォワーダーにとっては使い勝手は決して良くない。ラオス国内を走行する外国のトラックは、タイは通行不可、ベトナム車両も原則不可だが黙認、中国車両は30日まで通行可能。ラオス車両は、タイへは許可を持っていれば入れるが、中国、ベトナムには入れない。

陸上の越境輸送、いわゆるクロスボーダー輸送は、活発にはなっているが、それに伴って運用面での課題も増えているように感じた。

6. LCRに対する今後の期待・可能性

中東情勢の緊張が増す中、商船がスエズ運河を航行するのは当面、不可能で、アジアから欧州に海上輸送するには60日前後かかる、つまり平常時より20日程度輸送リードタイムが伸びているということである。ここで関係する荷主企業に留意して欲しいのは輸送中の在庫、いわゆる「オンレール在庫」が大幅に増えてしまっているということである。「オンレール在庫」とは、会計処理上は「未着品在庫」とも呼ばれ棚卸資産の一部である。更に製品や原材料の在庫も積み増すはずで関連する棚卸資産は大幅に増加しているはずである。

そこで、ビエンチャンからLCRを使い、昆明、重慶などを経由し、中国欧州鉄道(中欧班列)につなぎ欧州に運ぶとすると30日程度である。オンレール在庫だけで半減できるということである。運賃水準は、2024年3月末現在、海上だと\$4,000/40ftコンテナ(FEU)程度が鉄道だと\$10,000/FEUと大きいので貨物の価値やビジネスのボリュームにもよるが、運賃の増額分と棚卸資産の減少額を比べると棚卸資産の減少額の方が勝るケースは少なくないはずである。

レムチャバン港から欧州に海上輸送で輸出している在タイ企業は、ビエンチャンまでSRTかトラックで運び、そこからLCRや中国国内の鉄道輸送ネットワークを経由して中欧班列を通じて欧州に運ぶことも可能である。筆者は同じことがベトナム国鉄と中欧班列の活用にも言えると考えており、現に大手の在ベトナム日系メーカーが輸送テストを繰り返している、という情報を視察中に入手した。

PL視点とキャッシュフロー視点の違いはあるが、意外に見落としている企業が多いと感じており、コンサルタントとして鋭意啓発していきたい。