

インフラ・制度の整備進展とメコン地域を結ぶ国への変貌

- ラオス投資環境視察ミッション報告 -

国際機関日本アセアンセンターは、2011年9月11日から17日にかけてラオスに投資環境視察ミッションを派遣いたしました。今回のミッションでは、ラオスの首都ビエンチャンの関係省庁や近郊の企業等を訪問した後、第1メコン橋を経てタイに入り、東西回廊を、タイのコンケンからムクダハーン、第2メコン橋を経由し、ラオスのサワンナケートに入り、さらにベトナムとの国境まで走破し、戻っては、将来の新たな物流動脈と期待されている、11月に開通予定の第3友好橋も視察しました。

以下はその概要です。

1. 首都ビエンチャン及び近郊など（9月12～13日）

ラオス・日本人材開発センター（ラオス日本センター）

ラオス初の国立総合大学であるラオス国立大学が1995年に設立された後、日本のJICAによる技術協力で、同大学内に本センターと経済経営学部が設立されました。本所は社会主義国であるラオスの市場経済化を進めるために設けられ、2001年に開所しました。ラオスでは唯一のMBA（経営管理）コースの他、短期の実践的なビジネスコースと日本語コースがあり、日本語スピーチコンテストも実施しているそうです。

ラオス商工会議所とも密接な協力関係を持っており、日系企業の求人情報や奨学金情報なども提供しています。

日系企業

医療器具製造企業を訪問しました。若い労働力の確保を通じて高い品質を確保することができるのがメリットとのことでしたが、人材の確保や定着など、いろいろと課題もあるようです。

ワークショップ：「閉ざされた内陸国」から「メコン地域を結ぶ国へ」

計画投資省において、計画投資省及び公共事業運輸省の主催により、ラオスの投資環境やインフラ整備の状況を中心としたワークショップが開催されました。計画投資省からは、フンペン投資促進局長や永井投資促進アドバイザーなどから話があり、メコン地域における戦略的なロケーション、政治の安定性、アセアンの市場統合、鉱物や農産品などの資源、

アセアンでもっとも安価で安定な電力、インフラ整備の進展、42カ国との間で適用されるGSP（特惠関税）など、ラオスの魅力について話がありました。

本年五月からは、新しい投資法が施行され、地域別・業種別に分けた形で法人所得税の免税期間（最長10年）が設定されていること、教育や健康関連産業は追加的な法人所得税免税期間など別途優遇されていること、50万ドル以上の投資を行う場合には新たに外国人にも一定の条件で土地所有権の購入が可能となったことなどが主な内容でした。



公共事業運輸省からは、経済回廊整備が進み、東西経済回廊の一部を構成する国道9号線や中央経済回廊の一部を構成する国道13号線の開通により、ラオスがメコン地域を結ぶ国に変貌を遂げることができたのみならず、国内的にも交通をタイ経由など隣国に頼っていた現状から脱し、経済成長につながっているとの話がありました。その一方で、輸入の半分がビエンチャン税関、輸出の半分がサワナケート税関（いずれも金額ベース）となっているなど、片荷が運送コストを押し上げているとのことでした。今後、地域内で越境交通協定（CBTA）の締結が進み、経済成長が進むにつれてこの問題は解消されていくとの期待が示されました。

なお、セポン鉱山に近い部分で損傷が進んでいると言われている国道9号線については、日本政府の支援による改修が決まったとのことでした。

日系企業

安全靴製造企業を製造している企業で、原材料を輸入し、裁断や縫製をし、一部は製品にして輸出しています。全ての部材をラオス国内で加工し、製品は日本でGSPの適用を受けているとのこと。人材の定着が課題で、随時職員を採用しているそうです。



ビエンチャンからコンケン（タイ）へ

ビエンチャンから遷都450年記念道路を通り、第一友好橋でタイの国境町ノンカイを經由してコンケンに到着しました。第一友好橋は、オースト

ラリアの援助で架けられた、道路上に鉄道の線路が敷設・共用されている橋で、タイから来た鉄道は、ビエンチャン郊外のタナレーン駅まで結ばれています。

記念道路は、ノンカイ方面に湿地帯を走る幅広い30キロ弱のバイパスで、隣接する2000haの工業用地の一部140haはJICAにより工業団地として開発するFS調査が行われた地域とのことです。

2. コンケンから東西経済回廊をサワンナケートへ（9月14日）

サワンナケート税関

ラオス側が日本の援助で架けられた第2友好橋を渡ってサワンナケートに入り、税関を訪問しました。

一日あたりの通行量は人が約3000人、車両300台（うち1割は貨物車）、輸入は26.5万トン、2.8億ドル（2010年度）、輸出は16.8万トン、6.2億ドルとのことでした。

輸出が多いのは、サワンナケート県で採掘される銅の輸出ルートになっていることなどによります。



サワンパーク工業団地

サワン・セノ特別経済区内の、東西経済回廊の一部である国道9号線沿いに立地しており、タイまで3キロ、サワンナケート国際空港まで5キロの場所です。

土地のリース期間は最大75年（12年分割引）、2万平米以上の場合のリース料は、一平米・年当たり40米セントだそうです。法人所得税は業種により2～10年免税、その後は8～10%と優遇されているとのことです。

現在、第一期40haが分譲中で、本年6月末時点で、24件の入居が決まっているそうです。国別の内訳は、ラオス企業8件、マレーシア3、香港、日本、オランダが各2件ずつなどで、業種別には、スズ精錬、航空機部品、衣料、自動二輪車などです。



日系企業

安価な電力を利用して自社鉱山で採掘されたスズを精錬し、海外の姉妹会社で精製する事業を準備しており、近々商業運転開始予定とのことです。電力事情が比較的よいラオスですので、停電時の危険回避のための最低限の電力を供給できるよう非常用発電機を設置する以外には、工業団地内で供給される電力だけで対応可能とのことでした。

日本ラオス投資促進セミナー

ラオス計画投資省、在ラオス日本大使館、ジェトロバンコク事務所及び当センターの主催による投資セミナーに参加しました。ラオスからは、ソムディ・ドゥアンディ計画投資大臣、サワナケート県のスパーン・ケオミサイ知事など、日本側からは、横田順子大使にご挨拶いただきました。横田大使によると、ラオスには実はすでに70社ほどの日本企業が進出しているが、日本からの直接投資がODAと同様にトップクラスのシェアを占めることを期待したいとのことでした。



続いて、計画投資省やサワン・セノ特別経済区などによる講演が行われました。サバナケット県が重点的に誘致している産業は、様々な農畜産品、電線・苛性ソーダなど資源活用型の製造業、工芸品・製靴などその他の製造業、ホテルやクルーズなど各種観光業、大学など教育、薬草栽培や病院など健康関連産業などとのことです。

また、第2友好橋がなかった十年以上前に同県に進出した日系企業のクラフト・インダストリー社（縫製業）からも、進出の経緯などについての講演がありました。

3. 東西経済回廊をベトナムとの国境まで走破（9月15日）

デンサワン税関

国道9号線およそ200キロを4時間走行し、ベトナムとの国境に位置する税関を訪問し、その後、歩いて国境を越えてみました。

デンサワン税関では、前出のCTBAで規定されたシングル・ストップ・インスペクション（SSI）が本年5月に開始、さらにシングル・ウィンドウ・インスペクション（SWI）の準備が進められるなど、通関手続きの迅速化・簡素化の実現に向けた取り組みが進められています。

輸入貨物は、ガソリン、建設資材、家電製品などで、金額は0.7億ドル（2010年度）、輸出貨物は、鉱物資源（石灰石、石膏、銅板）、木材、農産物などで、金額は銅1.1億ドル程度とのことでした。また、通過貨物は、ベトナムからタイへ輸出される衣類、アクセサリ、家電製品（ベトナム製品や中国製品が含まれる）などが約2.1億ドル、タイからベトナムへは、飲料水、果物、家電製品などで1.0億ドルなどとのことです。

車両の通過は、ラオス車両が月に900台程度（一日平均30台程度）出て、ベトナム車両が同1700台程度入って来るそうです。

4. タケク（9月16日）

メコン第3友好橋

タイの援助により建設された橋で、飾りなどの仕上げを残して98.5%完成しています。11月11日11時に開通しますが、歩いて渡ることができました。幅は13メートル、長さ1423メートルだそうです。



いわゆる「経済回廊」ではありませんが、タイの首都バンコクとベトナムの首都ハノイを最短（それぞれにおよそ700キロ）で結ぶ地点に架かる橋であることから、将来的にはメコン地域の大動脈になることが期待されている橋です。

ラオス側の町であるタケクは、サワンナケートから北に130キロ、ビエンチャンからは南東に350キロの位置にあります。また、首都ビエンチャンと南部の拠点都市パクセの中間地点にあり、ラオスの国内においても重要な位置です。

国道13号線南

サワンナケートからタケクまでは、国道13号線南を走行しました。この道路は、ビエンチャンからラオス南端に至るいわば大動脈です。

ビエンチャン・パクセ間の距離は670キロですが、10年ほど前までは、水田と同じ高さにあぜ道を舗装したような道があるだけで往来に1～2日かかっていましたが、盛り土をした国道13号線が



完成してからは、乗用車でおよそ10時間、トラックでも12時間となりました。地形の制約もありこれまでは国内の往来も一度タイに出てからという状況で、経済的にもタイに依存していたラオスですが、この道路の完成は同国発展の足がかりとなったようです。

プーキョウ特定経済地区

カムアン県の県都タケクでは、今年1月にプーキョウ特定経済区の開発がラオス政府から許可されており、デベロッパーの社長から話を伺いました。この特定経済区は、メコン第3友好橋から近くタイとの交通の便が良いと共に、ベトナム中部にあるブンアン深海港まで300キロの距離にあり、内陸国ラオスにあっては海上輸送の便も良い地域に立地しています。また、近くにはベトナムに至る鉄道の駅の建設予定地もあり、将来的には鉄道の利用も視野にいた開発も期待できると思われまます。

ここでは、製造業から金融業まで幅広い業種の産業を誘致するとのことです。デベロッパーの社長は、工業団地開発企業に対する売り込みを念頭に置いているようで、土地代は相談に応ずるとのことでした。

最後に

ラオスの労働者の賃金については、最低賃金に皆勤手当を加えて月当たり70ドル強程度が標準であるとの話も伺いましたが、食費や交通費などを加えると、労働者の技能の程度にもよりますが100ドル程度になることもあるようです。課題は、人材確保で、毎日工場に通勤することに慣れていない農村出身者をいかに教育していくかということにあるようです。人口の



(豪雨の後の国道13号線北での風景)

少ない同国に関しては、労働力不足の懸念もありますが、労働力人口のおよそ1割前後がタイに出稼ぎに行っているという状況では、魅力的な就業場所があれば、地元で就労するのではないのでしょうか。また、物流コストの高さや現地調達率の低さも重要な点のようですが、これも今後の経済発展などに伴い解消されていくことが期待されるでしょう。

今回の訪問についての詳細やラオスへの投資についてのお問い合わせ等ありましたら、お気軽に日本アセアンセンターまでご連絡ください。