

|   |                               |               |                    |
|---|-------------------------------|---------------|--------------------|
| タイトル  | (和文) ラオス視察報告 - ラオス経済と流通の現状と課題 |               |                    |
|   | (英文)                          |               |                    |
|   |                               | (フリガナ)<br>報告者 | ウオズミ カズヒロ<br>魚住 和宏 |
| キーワード   |                               | ご所属           | 神奈川大学 経済学部         |
|   |                               |               |                    |
| 報告時の言語  | 日本語 英語 (どちらかに○印をつけてください)      |               |                    |
| <p>ASEAN10 各国が 2015 年 12 月に ASEAN 経済共同体 (AEC) を発足させた。EU と異なり経済格差の大きな国々で構成される AEC はその格差の縮小による「公平な発展」が大きな命題の一つである。そこで AEC 最貧国の一つで、一方、Greater Mekong Sub-Regions (GMS) の内陸部に位置し、交通の要衝として注目され始めているラオスに着目し、ラオスはどのように発展を目指すべきなのか、現地視察と文献調査で明らかにすることを試みた。(176 字)</p>   |                               |               |                    |
| <p>ラオスは、GMS のほぼ真ん中に位置し、GMS 諸国である中国、ミャンマー、タイ、カンボジア、ベトナムと陸続きで接している内陸国である。また、タイとの国境に沿ってメコン川が流れ、メコンの豊かな水資源によって主要産業の一つである発電が行われ、また農業が営まれている。しかし、かつてはメコン川がタイとの往来の障害となり、またそれ以外の国との間も道路事情が劣悪でアクセスは悪かった。それが、1994 年のビエンチャン (ラオス) - ノンカイ (タイ) 間の第一友好橋を皮切りに現在までタイとラオスの間に 4 つの友好橋が建設され、またラオス国内ではあるがパクセー市内を流れるメコン川にもラオス・日本大橋が完成したことで状況は大きく改善した。また、東西経済回廊、南北経済回廊等の整備により、まさにラオスは Land Locked Country から Land Linked Country へ変貌しようとしている。しかし、交通インフラは整っても内陸国である事実は変えようがない。本発表では、ラオスがどう内陸国であるハンデを克服し、どういった分野で発展していくべきなのかを現地視察及び前後での文献調査を踏まえ、考察した。</p> <p>ラオスは人口が 700 万人強と少ない上に平均年齢が 21 歳、生産年齢人口比率が 61.4% とそもそも労働力に乏しい国である。電力コストや労務費はタイに比べ大幅に安いものの、人件費格差は年々縮小していくのは必定でタイのマザー工場の一部の労働集約型の工程をラオスと分業する国際間分業の競争力の持続性には疑問符を付けざるを得ない。また、内陸であることでビエンチャンやサワナケットから近隣の港であるタイのバンコクまでもそれぞれ約 670 km もあり、製造業の欧米や日本への輸出拠点となるにも余程の高付加価値品を除き、この内陸輸送コストが重く競争力に欠ける。</p> <p>また、今回の視察で、サワナケット (ラオス) からムクダハン (タイ)、ビエンチャンからノンカイに車で国境越えの実走を行ったが、越境手続の煩雑さは聞いていた通りで、またヒアリングを行</p> |                               |               |                    |

った企業からも強い不満が聞かれた。タイとラオスを含む周辺国とのハンドルの位置及び通行車線の違いによる非効率さも陸送による国際間輸送の大きな障害で、国境付近でのインランドコンテナデポの整備、また入出国・通関手続のシングルウィンドウ化の拡大等、越境手続の簡素化の取り組みの加速が強く望まれる。

一方、ラオスは農業国でありながら、農産物や食品が大幅な輸入超過に陥っている。農畜産物の競争力を高め、また食品加工業を誘致し、農畜産物・食品の貿易赤字を限りなくゼロにすることが、まず重要と思われる。また、GMS 地域では、中国産野菜の残留農薬への不安等から、タイを中心に有機野菜の需要が高まっており、タイは政府が有機認証制度導入し、その取得費用は無償とするなどして後押しし、栽培を奨励している。ラオスは気候や土壌的にも有機野菜の栽培に適しており、既に南部のパクセー郊外のボラベン高原では外資の農業関連企業も参入し、有機野菜の栽培が始まっている。こういった「農業ハブ」を少なくとも北部、中部にも設け、安価な電力コストを生かし、コールドチェーンを整備し、国内はもちろん、周辺国への陸送での供給拠点となることを目指すべきではないかと考える。高付加価値品は欧米や日本への輸出にもチャンスがあろう。

最後に、今回の視察で強く感じたことの一つにラオスの治安の良さがある。サワナケットはもちろんビエンチャンでも外国人が一人で歩いても全く不安を感じさせない。ホームレスや物乞いをする人は一人も見かけなかった。タクシーも安心して乗れる。食べ物も日本人の口に合う味でとてもおいしい。ラオス北部に世界遺産に登録されている古都のルアンバパーンがあり、既に観光産業は主要産業の一つであるが外国人観光客は約 350 万人に過ぎない。(2015 United Nation World Tourism Organization) 安全は重要な観光資源であり、政府目標である 2020 までに 600 万人達成に向け、観光産業にも更に注力すべきと考える。(1,599 字)