

# ラオスにおける事業環境変化とロジスティクス

Changes of business environments and logistics in Lao PDR



林 克彦：流通経済大学 流通情報学部 教授

## 略 歴

1984年東京工業大学理工学研究科修士課程修了。  
同年日通総合研究所。1993年流通科学大学商学部専任講師。  
同助教授、教授を経て、2007年4月から現職。

[要約] ASEAN経済共同体設立の動きやGMS(大メコン圏)広域インフラ整備によって、インドシナ半島内陸部に位置するラオスの事業環境が改善している。チャイナプラスワン、タイブラスワンの視点から拠点分散を進める企業や、洪水等の災害リスクに対処しようとする企業等は、ラオスを進出先候補として捉え始めている。これまで陸封国として低く評価されがちであったラオスについて、経済・貿易の情勢やインフラ整備動向等の事業環境の変化を明らかにするとともに、進出日系企業の諸課題についてロジスティクスに係わる側面を中心に把握する。

## 1. はじめに

近年、ASEAN（東南アジア諸国連合）における地域統合の進展を背景に、また中国集中リスクを避けるために、日系企業がASEAN域内に進出する動きが加速している<sup>1</sup>。ASEAN域内でも、GMS（Greater Mekong Sub-region: 大メコン圏）では、アジア開発銀行や諸外国の支援を受けて、域内主要地域を陸路で結ぶ東西経済回廊、南北経済回廊等の広域インフラ整備が進み、沿海部だけでなく内陸部のポテンシャルが高まっている。

GMSの地理的中心となるラオスでは、海港を持たない陸封国であることが経済発展の

大きな制約要因となっていた。しかし、国境のメコン川への国際架橋やラオス国内を通過する経済回廊の整備等によって、ラオスからの天然資源の輸出、周辺諸国からの工業製品の輸入が増加している。ラオスは国境周辺地域に特別経済区（SEZ）の整備を行い、企業誘致を進めており、日系企業を含め外国企業の期待が高まっている。

これまでラオスは、GMSの経済回廊の通過国として看過されていたきらいがある。しかし、経済体制を市場志向型に転換した後のラオスは、鉱山や水力発電の開発等、資源部門を柱に高成長を維持している。さらに、広域インフラの整備によるロジスティクスコストの低下や周辺諸国と比較した諸条件の相対

的な優位性が評価されて、日系企業を始めとする外国企業が進出候補としてラオスを検討するようになってきた。

本稿では、日系企業からも注目を集め始めているラオスについて、近年の事業環境の変化として経済や貿易の動向を概観したうえで経済回廊やSEZ等のインフラ整備の状況を把握する。次いで、最近の日系企業のラオスへの進出状況をみたくうえで、主要企業の運営体制を把握し、諸課題についてどのように対処しているか、とくに重要となるロジスティクスの側面を中心に検討する。

## 2. 経済と貿易の発展

### (1) 地理的条件

ラオスは、主にメコン川と山脈によって国境が区切られ、海に面していない陸封国である。ベトナムとは、政治体制上「特別な関係」があり、ベトナム・ダナン港にラオス関係者が専用使用できるバースがあったこともあるが、このような特殊事例を除けば海港へのアクセスは困難であり、工業化や貿易では大きな制約条件となっていた。最近のメコン国際橋の整備や国際的な経済回廊の整備は、この制約条件の改善に大きく貢献している<sup>2</sup>。

ラオスには、日本の本州と四国を合わせた程度の国土(236,800km<sup>2</sup>)に、人口651万人が住んでいる(2012年)。国土は細長く、中部・南部のメコン川沿いの平野を除けば、大部分が山地であり、人口密度は極めて低い。

首都ビエンチャン特別市の人口は約80万人程度であり、他の県庁所在地の人口はさらに少ない。ラオスの人口は、毎年平均2%台

の増加が続いているが、都市に集中する傾向が強まっている。ビエンチャン特別市以外では、その周辺のビエンチャン県に51万人、東西経済回廊が通過するサバナケット県に94万人、南部のチェンパサック県に67万人、世界遺産に指定された観光都市があるルアンパバーン県に46万人が住んでいる。

人口そのものが少なく、さらに十分な訓練を受けたことのない労働者が大部分を占めていることが、大規模工場の進出を阻害する大きな要因となっている。年齢別人口構成は、ほぼ釣鐘型でバランスがとれており、平均年齢が若いため労働力の供給は増加が続くものの、他のCLMV(カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム)と比べて総人口数が1桁少ないことが大きな制約となっている。

なお、しばしばラオスの優位性として指摘される賃金水準は、ジェトロ(2013)によるとビエンチャンの一般工職で月額132ドルであり、バンコク345ドルの38%程度の水準である。しかし、ベトナムのホーチミン148ドル、ハノイ145ドルとほぼ同水準であり、カンボジア・プノンペン74ドル、ミャンマー・ヤンゴン53ドルと比べるとかなり高くなっている。人口制約と経済成長のため、最近では賃金水準が上昇し始めていることも、国際競争上の課題となり始めている。

### (2) 経済発展と貧困の撲滅

ラオスは政治体制では、人民民主共和制をとり、ラオス人民革命党を指導党としている。周辺諸国と比べ、政治体制は安定しており国内の治安も良い。

表1 実質GDP成長率、消費者物価上昇率、為替レートの推移

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
実質GDP成長率(%)	5.8	5.8	6.9	6.2	7.0	6.8	8.7	6.8	7.5	7.5	8.1	8.1*
消費者物価上昇率(%)	87.3	17.9	13.4	27.7	12.2	6.9	6.8	4.5	7.6	0.0	6.0	7.6
為替レート(kip/US\$)	8,022	9,000	10,166	10,664	11,483	10,677	10,133	9,605	8,752	8,516	8,248	8,011

注\*:暫定値

出所:Lao Department of Statistics, "Annual Report 2012"

経済体制は、1986年に「新経済メカニズム」と呼ばれる経済改革により中央集権計画型から市場志向型へ自由化方針に転換された。以後、税制改革、外国投資法の制定、国営企業の民営化等、市場経済の導入と開放経済政策が進められている。経済成長による貧困の撲滅を重要な政策課題として掲げており、2015年までに国連ミレニアム開発目標<sup>3</sup>の達成を目指している。

近年の実質GDPの推移をみると、毎年高い成長率を記録しており、とくに2010年以降は政府が経済計画5カ年計画で目標として掲げる年8%を越える高成長を続けている。しかし、一人当たりGDPをみると2011年で1,281ドルに留まっており、なおも最貧国のレベルにある。政府は2015年の目標値として1人当たりGDP1,700ドルを掲げており、目標達成のためには、今後も高成長を維持する必要がある。

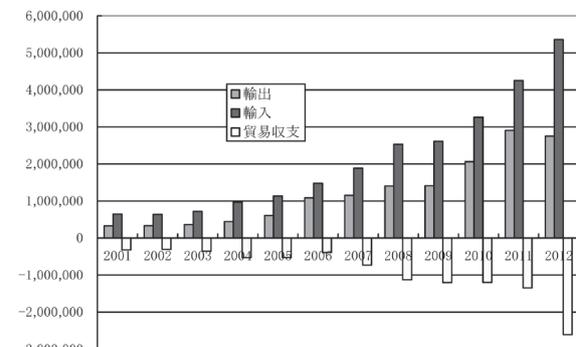
一方、ほとんどの工業製品を輸入に依存しているため、為替レートの変動や資源価格の高騰によって物価が激しく変動し、過去には激しいインフレを経験したこともある。しかし2005年以降、為替レートの上昇によって輸入物価が落ち着きをみせ、消費者物価上昇率は一桁台まで低下している。ただし、高成長による所得水準の上昇とともに輸入急増が続いており、高成長と物価安定の両立が大きい

な課題となっている。

近年の経済発展の原動力は、銅・金を中心とする天然資源の輸出と豊富な水力を利用した電力輸出である<sup>4</sup>。工業化は遅れており、GDPに占める工業の比率は27%に留まっている(2011年)。しかも縫製業等の労働集約的な産業に限られており、工業製品のほとんどを輸入に依存している。なおも農林業がGDPの28%を占めており、1次産業主体の産業構造である。サービス業がGDPに占める比率は38%と高いものの、その大部分は生業的な小売業や飲食業であり、サービス業の近代化が課題である。

### (3) 貿易の推移

ラオスの貿易額は急増を続けており、2012年には輸出28億ドル、輸入54億ドルとなった。輸出の伸びを上回って輸入が増えているため、貿易収支は大幅な赤字が続いている<sup>5</sup>。



出所:WTO, "International Trade Center Database"  
(<http://www.intracen.org/>)より作成

図1 貿易額の推移(千ドル)

主要輸出品目は、鉱物資源である。なかでも2005年から銅鉱山開発が本格化し、現在は銅の輸出額が全輸出の22%を占める最大品目となっている（2011年）。これに続いて鉱物性燃料及び鉱物油等、鉱石・スラグ・灰となっており、これら上位3品目の鉱物資源で59%を占めている。第4位も、木材及び同製品であり、ようやく縫製品が第5位に入っている。その後も、コーヒー・茶・スパイス、無機化学・貴金属・放射性物質、ゴム及び同製品が続いており、縫製品を除けば鉱物や農林産品など第1次産業の輸出が大部分を占めている。

一方、輸入品目は、石油製品、自動車、機械類の上位3品目で全輸入額の51%を占めている。これらの品目に続いて、電気・電子機器、鉄鋼、飛行機・同部品、肉類等が続いており、様々な製品類が輸入されている。国内の工業化の遅れから、食品を含めあらゆる製品類が輸入されており、国内消費が増えることと輸入の増大がもたらされることになる。

主要貿易相手国をみると、国境を接するタイ、中国、ベトナムが輸出入ともに上位3国を占めている。なかでも主にメコン川を国境として接するタイとの貿易額が多く、輸出では38.9%、輸入では65.6%を占めている。中国との貿易額は、最近急速に増加しており、輸出では28.5%、輸入では11.2%を占めている。かつては政治的結びつきが強いベトナムが最大の貿易相手国であったが、タイさらには中国にも追い抜かれ、ベトナムとの貿易額は輸出、輸入とも3位となっている。これら3国との貿易額は、輸出では83.2%、輸入で

は83.5%を占めており、ラオスの貿易の大部分が隣接国の間で行われている。

日本との貿易額についてみると、輸出ではインドに次ぐ第5位の1億2,398万ドルである。主要輸出品目は、コーヒー・茶・スパイス等、無機化学・貴金属・放射性物質が上位2品目となっている。注目されるのは、第3位に縫製品、第4位に靴類が登場することである。それは、これらの製品が進出日系企業に関連する工場から輸出されていると推測されるからである。輸入では、韓国、ドイツに次ぐ第6位、1億3,773万ドルとなっている。主要輸入品目は、自動車が最大で日本からの全輸入額の57.6%を占めている。さらに機械類、肉類が続いている。

#### (4) WTO、AFTAへの加盟

発展途上国にとって、国内産業を保護育成すると同時に、経済発展のために貿易の促進を図ることが重要な課題となっている。ラオスには、発展途上国に対する特惠関税制度（GSP: Generalized System of Preferences）が適用され、対象となる繊維、アパレル等の製品を一般の関税率より低い関税率で輸出することができる。日系企業を含めた外国企業が、特惠関税制度の利用を前提としてラオスに進出している。

一方、継続的に貿易を拡大していくうえで、国際機関に加盟して世界で認められた制度に基づいて透明な制度運営を行うこと重要である。ラオス政府は、1997年に世界貿易機関（WTO）への加盟を申請したが、認められるまで長い時間を要した。ラオス政府は国内制

度の改正等の準備を続け、ようやく 2012 年に WTO 特別会合で承認が得られた。WTO に正式に加盟できたのは、国内批准手続きを経た 2013 年のことであった。WTO 加盟により、外国企業はラオスの貿易制度が整備され適正に制度が運用されることが期待できるようになり、貿易や投資拡大が見込まれている<sup>6</sup>。

さらにラオスは、ASEAN で進む地域統合に積極的に取り組んでいる。1997 年、ラオスはミャンマーとともに、ASEAN 自由貿易地域 (AFTA: ASEAN Free Trade Area) に参加し、域内貿易における輸入関税率の引き下げを進めてきた。ラオスは、1993 年発効の共通効果特惠関税 (CEPT: Common Effective Preferential Tariff) 協定、さらに同条約に代わり 2010 年に発効した ASEAN 物品貿易協定 (ATIGA: ASEAN Trade in Goods Agreement) に加盟している。2010 年までに、先行加盟国 (タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ブルネイ) が適用品目の平均関税率を 0.05% まで低減させたのに対し、ラオス、ミャンマー、ベトナム、カンボジアの新規加盟国も関税率 5% 以下の品目が 99% に達している。2015 年までに、全加盟国が全品目の関税率撤廃を目指している。

#### (5) 外国直接投資の動向

外国からの投資を呼び込むため、ラオスは 2 国間投資協定を日本を含め 27 か国との間で締結している。2008 年に締結された日ラオス投資協定では、投資許可段階からの内国

民待遇及び最恵国待遇の原則供与、投資家との契約遵守義務等、投資家の権利が保護されている。

これまでの外国直接投資の受入動向をみると、増加傾向を続けており、2011 年の投資承認事業は 441 件、外国直接投資額は 28 億 2,038 万ドルとなった。近隣のタイ、中国、ベトナムからの投資が圧倒的に多く、他の国からの投資額は限られている。なかでも、最近是中国からの投資が急増しており、過度な中国集中が一部で問題視されるほどになっている。

単年度ベースでみると、発電、鉱山開発等の大プロジェクトの動向によって、大きな変動がみられる。そこで最近 10 年間の累積ベースでみると、発電、鉱山への投資額がそれぞれ全体の 34.0%、25.9% を占めており、資源部門だけで過半数を占めていることになる。ラオス国内のメコン川支流には、ダム建設の適地が多く残され、70 以上のダム建設が計画されている。2010 年にインドシナ半島最大級のナムトゥン 2 ダムが完成するなど、アジアのバッテリーとして周辺国に電力を本格的に輸出し始めている。鉱山開発では、金の輸出は変動が激しいものの、銅の輸出は堅調でラオス最大の輸出品となっている。

これらに続いて、サービス業、農林業がそれぞれ全外国直接投資額の 11.5%、9.4% を占めている。サービス業では、タイ資本を中心に近代的なチェーンオペレーションの流通業者の進出が増えており、生業的な市場や小売店、飲食店が大部分を占めるラオスの流通業の近代化を促している。農林業では、天然

ゴム、コーヒー、ユーカリ、キャッサバ、砂糖キビ等の大規模農地開発が進んでいる。

上位4分野に対し、投資地域の経済への寄与が大きい製造業への投資額は第5位の8.4%に留まっている。ラオス政府は、鉱山や農地への外国投資が過剰で収奪的な要素が強いことから、これらの分野への外国直接投資を制限し、製造業への投資を呼び込む政策を打ち出している。

### 3. インフラ整備の進展

#### (1) GMSレベルの広域インフラ整備

前章でみたように、ラオスの製造業の発展には地理的条件、人口制約、産業構造の脆弱性等、大きな制約条件がある。しかし、GMSレベルでみると、そのような制約条件が最近徐々に緩和されるように動き始めており、一部の外国企業はラオスを新たな拠点立地の候補として検討を始めている。

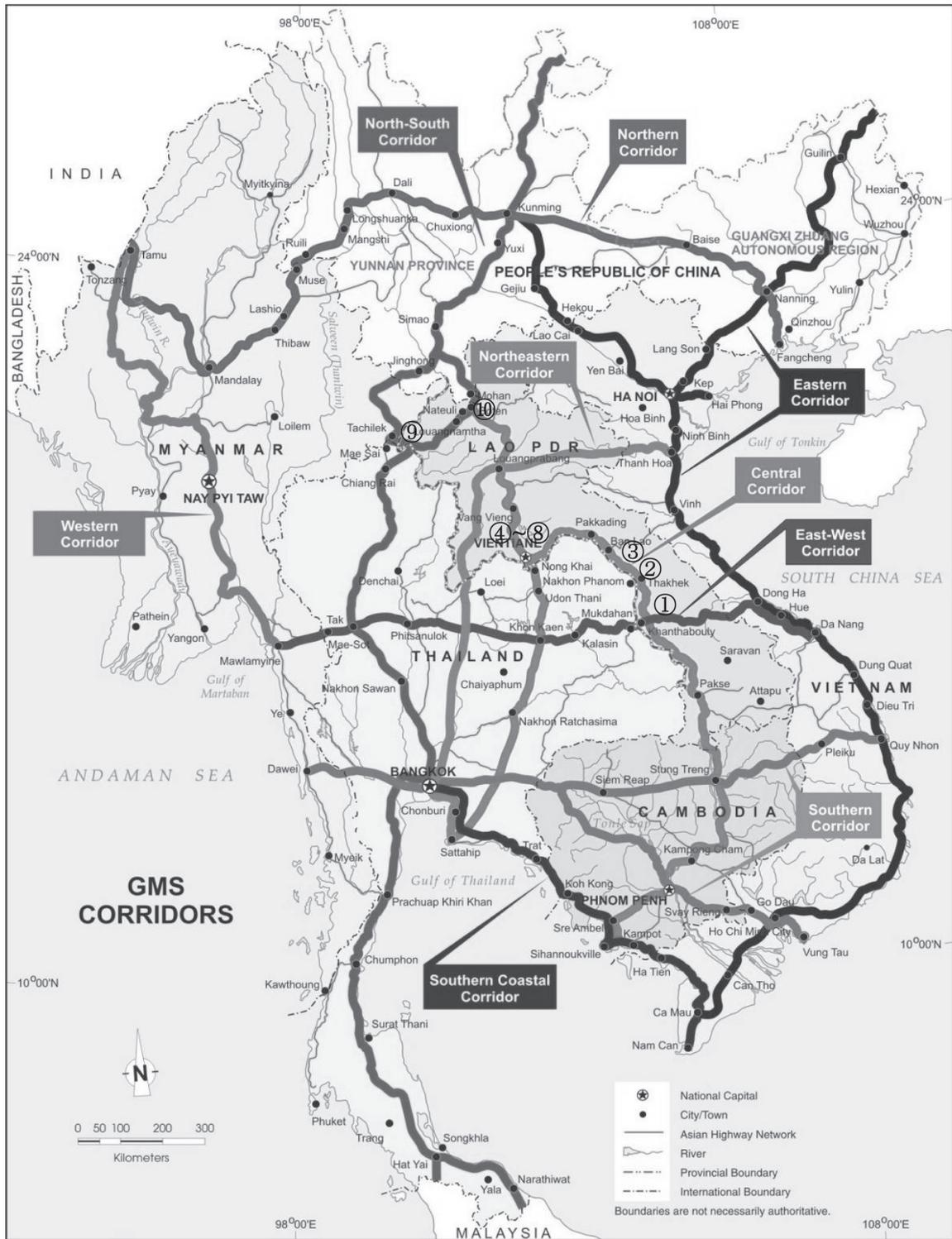
GMSの発展には、1992年に始まったGMS経済協力プログラム(GMS Economic Cooperation Program)が大きく貢献している。インドシナ半島のメコン川流域地域(ベトナム、ラオス、カンボジア、タイ、ミャンマー、中国雲南省・江西省チワン族自治区)は、メコン川や山脈によって分断され、他のASEAN地域と比べて発展が遅れていた。そこでアジア開発銀行(ADB: Asia Development Bank)で開催されたGMS閣僚会議で、広域インフラの整備を行うことによってGMSの経済発展を図るプログラムが議論された。当初の進捗は遅れ気味であったものの、現在ではメコン川を渡る国際橋や

GMSを結び付ける主要な経済回廊(Economic Corridor)が整備されるなど、AFTAによる市場統合と歩を揃えインフラ整備が進捗している。

国境となるメコン川には、1994年、首都ビエンチャン近郊に第1メコン国際橋が開通し、タイと陸続きとなった。ビエンチャン周辺の輸出入貨物は、ほとんどが第一国際橋を利用しており、片側1車線の全幅15m、全長1,174mの橋梁がラオス最大の貿易通路となっている。タイ・バンコクからの旅客鉄道も、この橋梁を利用してラオスに乗り入れている。

第2メコン国際橋は、東西経済回廊の一環として、日本の円借款により2006年に完成した。ベトナム・ダナンとミャンマー・モーラマインを繋ぐ東西経済回廊は、ミャンマー国内区間を除きほぼ完成し、GMSの幹線道路としての役割が期待されるようになった。東西経済回廊は、ASEANの最大の産業集積地であるタイと急速な工業化が続くベトナムを陸路でショートカットするルートであり、従来の海上輸送と比べて大幅に輸送時間を短縮できる。このことに着目して、ローカル系だけでなく日系、欧米系の物流企業が定期トラック輸送を開始するなど、ラオスは物流の要衝と成り始めている。

第3メコン国際橋は、ラオス・タケクと対岸のタイ・ナコンパノム間にタイ政府の支援により2011年に完成した。東西経済回廊をバイパスするルートとなるが、道路が山岳ルートとなりアップダウンや急カーブが多い。このルートについても、トラック輸送ルー



注:○数字はSEZの位置 出所:ADB(2007)に加筆

図2 GMS経済回廊

トとして利用する企業が出始めている。  
第4メコン国際橋は、タイ・バンコクと中国・昆明を結ぶ南北経済回廊の一環として、ラオス・フェサイとタイ・チェンコンを結ん

でいる。タイ政府と中国政府の支援により建設が進められているものの、当初予定の2011年には完成せず、2013年末頃に完成見込みである。南北経済回廊は、途中でラオス

経由ルートとミャンマー経由に分かれるが、ミャンマールートはほとんど進展がみられないのに対し、ラオス経由ルートは第4メコン国際橋を除きほぼ完成した。現在、フェリーで渡河しているが、大型トラックやトレーラーの利用も増えており、中国内陸部とタイを結ぶ重要な貿易ルートとなりつつある。

中央経済回廊と北東経済回廊も、整備はまだ十分に進捗していないものの、GMSの重要な縦貫路線としてラオス国内を縦断する。両経済回廊は、ラオス国内の主要都市をも結び、南北に細長いラオスの経済一体性を強固にする役割が期待されている。



図3 建設中の第4メコン国際橋(2013年3月撮影)

## (2) SEZの整備

ラオスの製造業誘致では、電力、上下水道、道路等のインフラが整備された工業団地が不足していることも制約要因として指摘されている。ラオス政府は、特別経済区(SEZ: Special Economic Zone)制度を設け、主に経済回廊周辺で開発を行っている。SEZでは法人税・所得税の減免、輸入関税・付加価値税の免税等の優遇措置を導入することにより、国内外資本を誘致し開発を促進することを目的としている。なお、SEZには特定経済区(Specific Economic Zone)制度もあり、

特定経済区では特別経済区では認められていない民間資本100%の開発が可能である。

2003年、東西経済回廊沿いのタイ国境付近に Savan-Seno Special Economic Zone、南北経済回廊沿いの中国国境付近に Boten Beautiful Land Specific Economic Zone が設置された。2007年には、タイ、ミャンマー、ラオス、3カ国の国境付近に Golden Triangle Special Economic Zone が設置された。2010年以降は、首都ビエンチャン周辺に5カ所のSEZが相次いで指定された。また2011年に開通した第3メコン国際橋周辺にも、2カ所SEZの整備が進められている。

経済回廊沿いの国境周辺地域にSEZを設けることにより、周辺のタイ、ベトナム、中国から再輸出を条件に部品や原材料を関税・付加価値税(VAT)免除で輸入し、ラオス人従業員が組立・加工し、製品を輸出するこ

表2 SEZの概要

	設立年	面積(ha)
① Savan-Seno Special Economic Zone	2003	954
② Phoukhyo Specific Economic Zone	2010	4,850
③ Thakhek Specific Economic Zone	2012	1,035
④ Vientiane Industrial and Trade Area	2011	110
⑤ Saysetha Development Zone	2010	1,000
⑥ Longthanh- Vientiane Specific Economic Zone	2012	558
⑦ Thatluang Lake Specific Economic Zone	2011	365
⑧ Dongposy Specific Economic Zone	2012	54
⑨ Golden Triangle Special Economic Zone	2007	3,000
⑩ Boten Beautiful Land Specific Economic Zone	2003	1,640

注:○数字は図2に対応している。

出所:Lao Ministry of Planning and Investment



図4 整備中のVientiane Industrial and Trade Area(2012年8月撮影)

とができる。さらに AFTA では、2015 年にセンシティブ品目を除き域内関税が撤廃されることが予定されており、さらに効率的な運営が可能になる。

## 4. 日系進出企業の諸課題

### (1) 進出企業の概要

チャイナプラスワン、さらにはタイプラスワンの進出先として、日系企業もラオスに関心を深めている。しかしながら前述のように人口規模や地理的条件から、実際にラオスに進出する企業は限られている。ビエンチャン日本人商工会議所の会員数は、2011 年 3 月に 32 社であったが、2012 年 12 月には 47 社まで増加した<sup>7</sup>。なお、会員には、ラオス現地法人だけでなく、駐在員事務所や出張所、支店も含まれている。

日本人商工会議所会員の詳細は公表されていないので、やや古いデータとなるが 2008 年 7 月時点の在ラオス日本国大使館調べによると、日系企業は駐在員事務所を含めて 11 業種 54 社が進出している。駐在員事務所がほとんどを占める商社、建設業を除くと、もっとも多い業種は工業および工芸品の 14 社である。なかでも縫製業、機械部品（コイル、ワイヤーハーネス、ケーブル等）の労働集約的な工程を担う例が多い<sup>8</sup>。

このなかには、ラオ山喜株式会社、東京コイルエンジニアリング（ラオス）株式会社等のように、タイ工場をマザー工場としてラオスに工場を設置する企業が多くみうけられる。Santhiphab Suzuki Lao Factory、ユニオン・ヤギ・ラオのようにタイ現地法人と日

本法人との共同出資により設立されるケースもある。また、技術提携により現地企業に生産委託をするタイ矢崎グループのような事例も含まれている。

### (2) 先行進出日系企業の事例<sup>9</sup>

日系企業がラオスに進出するようになったのは、首都ビエンチャン周辺では第 1 メコン国際橋が 1994 年に完成し、タイとの安定的な物流体制が構築できるようになってからである。ビエンチャン周辺で、SEZ の整備が始まったのは 2010 年以降であるため、当時日系企業は進出適地を独自に調査せざるをえなかった。主な立地地点は、第 1 メコン国際橋周辺や国内主要幹線である国道 13 号線沿線などである。

#### ① タイ矢崎グループ

タイ矢崎グループは、タイ進出 50 年以上の歴史があり、タイ国内 4 工場で自動車部品の生産を行っている。タイ国内に自動車産業が集積し自動車部品需要が急増する一方、賃金水準が上昇を続けたため、タイ地方部に工場を分散したり外注を拡大してきた。その一環として、2002 年に労働集約的なワイヤーハーネスの組立工程をビエンチャンの現地企業 Vientiane Automation Products Ltd. に委託することにした。

工場敷地面積 8,000 m<sup>2</sup>、従業員 250 名で、タイ工場から現場管理者を派遣している。タイ語が通じタイ人管理者が品質管理を指導できることが、ラオス企業に生産委託を決める大きな要因となった。

同工場で使用する部品は再輸出を前提に関

税・付加価値税が免除されており、タイ・ピサロヌーク工場から深夜8時間かけて陸送され、第1国際橋の税関で通関後、ラオス工場まで保税輸送される。午前10時半に到着したトラックには、組立を終えた半完成品を積み込み13時半ごろ出発、通関を経て、タイ工場に深夜到着する。従来は、国境での通関に5時間ほどかかり、タイのトラックからラオスのトラックに積み換えが必要であったが、現在は通関時間が2時間程度に短縮されタイのトラックがそのままラオス国内に乗り入れできるようになった。

タイとラオスの工場間で分業体制を構築し、タイ側の監督者が厳しく生産管理を行っていること、工場間で生産情報や部品の動静管理を正確に行っていること、往復実車化、通い箱改善など様々な工夫による輸送効率を向上させていること、税関当局との事前打ち合わせ等により通関時間を短縮したことなどが、成功要因となっている。

### ② ラオ山喜株式会社

ドレスシャツ・ワイシャツ等のアパレルを製造する山喜株式会社は、台湾、タイ、中国・上海に続いて2005年にラオス工場を設立した。その他、中国各地、インドネシア、バングラディシュ、ベトナムに契約工場がある。ラオスを選択した理由として、タイとの言語の類似性によりタイ工場から技術移転しやすいことをまず挙げており、その他に親日的、賃金の安さ、政治的安定性等を列挙している。

繊維生地は大部分を中国から輸入しており、一部インドネシアや日本からも輸入して

いる。いずれも海上輸送でタイのレムチャバン港まで運び、保税輸送でラオスまで陸送している。なおボタン等の副資材は、タイ山喜から輸入している。

ラオスの大きなメリットとして、国内で縫製したアパレル製品が特惠関税の対象となることが挙げられる。特惠関税制度を活用して、約半分の製品を日本にその他を欧州に輸出している。FCL (Full Container Load) で輸出入する場合、物流コストは問題となる水準ではないが、小口のLCL (Less than Container Load) ではかなり割高になる。輸送時間はレムチャバン港との陸送時間は1日程度、レムチャバン港から日本まで約2週間かかるが、定番品が主体であるため輸送時間が大きな問題となることはあまりない。

同社でも、言語の親近性からタイ山喜の技術支援が行ないやすいことを大きな要因として挙げている。また物流面ではタイ・レムチャバン港までの道路が整備され大きな問題はないものの、輸送時間や小口貨物の物流コストが課題として指摘している。

### ③ ミドリ安全株式会社

安全靴、ヘルメット、ユニフォーム等の安全衛生保護具を製造するミドリ安全株式会社では、1973年にブラジル拠点を設立後、1988年に中国・広州に進出、以後香港、中国・浙江省・上海等に海外拠点を拡大してきた。

2007年に、ラオ・ミドリ・セーフティ・シューズを設立し、安全靴を生産する工場を設けた。同工場はビエンチャン郊外国道13号線沿いに立地し、道路を隔てた反対側には

ラオ山喜工場が位置している。それまで安全靴の生産は国内工場中心で、海外からはOEM生産で供給を受けていた。他のラオス進出企業がタイプラスワンあるいはベトナムプラスワンとしてラオスを位置付けているのに対して、ミドリ安全は安全靴生産で初めての海外工場としてラオスを選んでいる点に特徴がある。

ラオス進出の最大のメリットとして、特恵関税により日本に関税率0%で輸出できることを挙げている。その他に、低廉な労働コスト、法人税の軽減措置等も指摘している。原材料は、インドから皮を輸入しており、その他の原材料を日本、中国、台湾、タイから輸入している。全製品は、40フィートコンテナを利用してレムチャバン港経由で日本に輸出している。なお、2009年には、安全靴のJIS認定工場となっている。

物流上の課題として、原材料納入が遅延する場合があるため安全在庫を余分に保有せざるを得ないことを指摘している。またラオスでは、インランドコンテナデポが十分に整備されていないため空コンテナのピックアップが難しく、タイから回送するためのコストがかかることが多いのも問題である。

#### ④ 株式会社丸八真綿

丸八真綿では、タイ現地法人であるハッチ・トレーディングが2005年にハッチラオ(Hatchi Lao, Ltd.)を設立した。ハッチラオは、国道13号線沿いに立地し、従業員130人で布団の外側やカバーの縫製を行っている。

同社では、ラオス進出のメリットとして、中国一極集からのリスクヘッジ、賃金の安さ、政治の安定性、ある程度インフラが整備され、電力・水道料金が安いことなどを挙げている。また他の進出企業と同様に、タイ語が通じるためタイ技術者の支援が得られること、タイからの資材調達が容易なこと、特恵関税制度が利用することも指摘している。一方、デメリットとして、港湾までの物流費がかかること、教育水準の低さ、離職率の高さなどを指摘し、日本人派遣者にとって高度医療施設が国内にないことも問題としている。

すべての原料・副資材は、中国・タイから再輸出を条件に無税で輸入し、ラオス工場で裁断、縫製し半完成品を製造している。半完成品は、特恵関税を利用して、すべて日本に輸出し、日本で綿入れして最終製品として販売している。なお日本で綿入れするのは、貨物容積を小さくして物流費用を削減するためである。

物流を効率化するため、タイ・アユタヤに原料・半完成品を保管し、ラオスとの間を月1回大型トラックで陸送している。資材・原料を積んできたトラックに半製品を積み込み、往復実車化している。燃料価格高騰によりトラック運賃が上昇しているため、大型化や積載率向上が課題となっている。在庫量が増える可能性があるため、トータルコストをみながら最適な物流体制を検討している。

#### (3) 東西経済回廊沿いのSEZへの進出

2006年に第2メコン国際橋が完成し東西経済回廊の主要部が繋がったことにより、タ

イ・ラオス・ベトナム間の効率的な国際陸上輸送が可能になった。ラオス政府も、東西経済回廊沿いに Savan-Seno SEZ の整備を進め、国際水平分業を担う製造拠点の誘致を強化するようになった。

この頃、タイ・ベトナムでは経済急成長とともに賃金上昇が顕著になった。さらに2011年にバンコク周辺で発生した大洪水によって、危機管理の視点からも拠点分散の動きが急速に広がった。タイやベトナムの大きな産業集積の利用を前提として経済回廊周沿いに生産拠点を分散立地する動きが広まった。

そのなかにはラオスの SEZ の立地特性や、低廉な人件費、ラオス人がタイ語を十分に理解できることなどを高く評価する企業もある。2013年、株式会社ニコンが Savan-Seno SEZ に進出を表明し、続いてトヨタ紡織株式会社も同 SEZ への進出計画を発表した。電子機器や自動車産業は複層的な分業関係で成り立っており、今後さらに両社の関連企業の進出が期待されている。

ニコンでは、これまでタイ・アユタヤ工場 でデジタル一眼レフカメラ普及機の生産を行っていたが、洪水被害で生産が停止した。リスク分散とコスト低減のため、アユタヤ工場の一部工程をラオスの新工場に移管する。部品等はすべて東西経済回廊で陸送し、ラオス工場 で製造工程の一部を分担した後、タイ工場に陸送されて最終製品化する。新会社ニコンラオスカンパニーリミテッドの資本金は、600億キープ（約6億円）、工場敷地面積12,500㎡、従業員数は約800人（当初）で

ある<sup>10</sup>。

トヨタ紡織では、タイの生産拠点を補完するサテライト工場として、自動車用シートカバーなど内装部品を生産するトヨタ紡織ラオスを設立した。新会社の資本金は約5億円、工場敷地面積約80,000平米、従業員数約180人（当初）、生産能力20,000台分である。タイ東部のチョンブリ県アマタナコン工業団地からシート素材を9時間かけ陸送し、ラオス工場では裁断、縫製工程を行い、タイ東部チュンサオ県ゲートウェイ工場に陸送し製品化する<sup>11</sup>。

#### 4. おわりに

GMSの中でラオスは唯一海に面しておらず、貿易で大きなハンディキャップを負っている。若年労働者層の比率は高いものの人口が限られ、しかも農業従事者が多くを占め、製造業やサービス業で大量の雇用を確保するのは難しい。国民所得もまだ低く人口の少なさと相まって、消費市場としての魅力は小さい。銅を始めとする鉱物資源や電源開発のポテンシャルが高く、農林業に適した自然環境であるため、これらの分野に外国直接投資が集中しているものの、環境面への影響を考慮すると持続可能性は低い。

このような制約条件に対し、ラオスはGMSレベルの広域インフラの整備を活用すべく国内にSEZを整備することにより、外国企業の誘致を図ろうとしている。周辺国の豊富な産業集積から原材料・部品をSEZに関税免除で輸入し、低廉な労働力で分業生産を行い、再輸出する。

ラオス進出日系企業の中には、SEZ 以外に立地する企業でもこのような再輸出を条件とする関税免除の制度を利用して事業展開を行っている企業が多い。これらの企業の事業体制をみると、内陸地での事業展開に伴う物流コストの増大を抑制するため、トラックの定時運行、往復実車化、積載率向上を図るとともに、税関との事前相談等により通関時間の短縮を図るなど、計画と管理に基づく輸送体制の整備を図っている。拠点立地でも物流コストを考慮した幹線道路近くへの立地が多く、生産計画の精緻化と拠点間の情報共有といった生産体制まで含めた検討が行なわれている。

以上のようにラオスの事業環境はインフラ整備等により改善が進んでいるものの、周辺諸国とくに CLM と総称されるカンボジア、ミャンマーと比べても特殊性が強い。ラオスへの進出に際しては、この特殊性を十分に考慮して対応策を検討しておく必要がある。特殊性のなかでは陸封国として物流の制約が大きく、今後のインフラ整備や AFTA の進展によって改善が進むと見込まれるものの、企業レベルでも進出企業事例にみられるように様々な制約を克服するロジスティクス体制を整備することが重要である。

- 1 日経新聞 2013 年 8 月 11 日によれば、中国の賃金上昇や日中関係の冷え込みにより、日本企業による海外直接投資が、中国から ASEAN にシフトしているという。2013 年 1～6 月の ASEAN への投資額は約 1 兆円に増え、中国向けの 2 倍となった。ASEAN 域内では、タイの賃金上昇やリスク分散対策により、タイプラスワンの動きが鮮明となっている。
- 2 対日輸出で最寄港まで横浜港まで 40 フィートコンテナを輸送する場合のコスト（保険・通関除く）をみると、バンコクからはレムチャバン港経由で陸送を含め 1,162 ドル、ベトナム・ホーチミンからは 500 ドルである。これに対し、ビエンチャンからタイ・クロントイ港まで陸送のみで 1,264～1,359 ドル、そこから海上運賃も 850～950 ドルかかり、トータルではバンコクから輸出する場合の 2 倍程度かかる。ただし、ベトナム・ハノイからは 2,000 ドルとほぼ同水準であり、カンボジア・プノンペンから 1,500 ドル、ミャンマー・ヤンゴンからも 1,600 ドルと日本向け航路がある港湾まで遠距離の都市ではかなり運賃がかかっている。ジェットロ (2013) 参照。
- 3 2000 年「国連ミレニアム宣言」に掲げられたミレニアム開発目標 (MDGs (Millennium Development Goals)) では、21 世紀国際社会の以下の 8 つの目標が示された。①極度の貧困と飢餓の撲滅、②普遍的な初等教育の達成、③ジェンダー平等の推進と女性の地位向上、④乳幼児死亡率の削減、⑤妊産婦の健康状態の改善、⑥ HIV/エイズ、マラリア、その他の疾病のまん延防止、⑦環境の持続可能性を確保、⑧開発のためのグローバルなパートナーシップの推進。
- 4 電気料金はアジアのなかで最安水準にあり、ビエンチャンでは一般用電気料金 1kWh 当たり 0.05 ドルである。なおバンコク 0.11 ドル、ハノイ、ホーチミンともに 0.09 ドル、プノンペン 0.18 ドル、ヤンゴン 0.12 ドルである。同様に水道料金も、ビエンチャンでは一般水道料金 1㎡当たり 0.15 ドルで最安水準にある。なお、バンコク 0.37 ドル、ハノイ 0.32 ドル、ホーチミン 0.43 ドル、プノンペン 0.23 ドル、ヤンゴン 0.44 ドルである。ジェットロ (2013) 参照。
- 5 WTO、International Trade Center Database による統計値。このデータはラオス政府統計局の数値と比べ、かなり大きな貿易額を示している。WTO 統計値は、貿易相手国の統計値も利用しており、より信頼性が高いと考えられる。
- 6 WTO 加盟には、最近高まっている中国への依存度の軽減を図る目的もあると報じられている。日本経済新聞 2012 年 10 月 26 日。
- 7 ビエンチャン日本人商工会議所 HP (<http://jcciv.org/profile.html>) による。
- 8 進出日系企業リストは ASEAN-Japan Centre HP (<http://www.asean.or.jp/ja/asean/known/country/laos/>) による。
- 9 本項の記述は ASEAN Japan Centre セミナー・ミッション資料集および 2011 年 8 月、2012 年 3 月、8 月における現地インタビュー調査に基づく。
- 10 ニコン社プレスリリース 2013 年 3 月 21 日、日本経済新聞 2013 年 3 月 21 日による。
- 11 トヨタ紡織株式会社ニュースリリース 2013 年 4 月 8 日、NNA.ASIA2013 年 4 月 9 日による。

参考文献

- アセアン日本センター『ラオス視察ミッションレポート(2012年度)～工業団地の完成とタイプラスアルファの魅力～』2013年2月
- 石川 幸一「新 AFTA 協定の締結」『季刊国際貿易と投資』2009年、No.75
- 石田正美『メコン地域国境経済をみる』アジア経済研究所、2010年
- 大泉啓一郎、「大メコン圏(GMS)開発プログラムとCLMVの発展—経済回廊整備で広がる可能性と日本の役割—」『環太平洋ビジネス情報 RIM』2008年、Vol.8、No.30
- 川田敦相『メコン広域経済圏』勁草書房、2011年
- 黒田東彦「高成長する3億人のメコン川流域」『日経ビジネスオンライン』2010年1月15日
- 鈴木基義『ラオス経済の基礎知識』JETRO、2009年
- 道法清隆・山田健一郎・水谷俊博「新興メコンの実力」『ジェトロ・センサー』2012年3月
- 日本貿易振興機構(ジェトロ)海外調査部 アジア大洋州課『ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情』2013年6月
- 日本貿易振興機構(ジェトロ)『ASEAN物流ネットワークマップ』2008年
- 日本貿易振興機構(ジェトロ)海外調査部『第23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』2013年
- 林克彦「陸封国ラオスの挑戦：GMSのハブへ」『流通経済大学流通情報学部紀要』2012年5月
- 「勝てるアジア最前線」『日経ビジネス』2013年8月
- Asia Development Bank (ADB), *GMS TRANSPORT STRATEGY 2006 - 2015 Coast to Coast and Mountain to Sea: Toward Integrated Mekong Transport Systems*, 2007.
- ADB, *Strategy and Action Plan for the Greater Mekong Subregion East-West Economic Corridor*, 2010.
- Khattiya, Bouatha, *Special and Specific Economic Zones (SEZ) Development and Management in Lao PDR*, 2011.
- Lao PDR, *Statistical Yearbook*, 2012.
- Pholsena, Sommad, *Review of infrastructure Master Plan in Lao PDR*, 2011.