

Savan - Seno 経済特区

神戸大学経済経営研究所
教授 太田 博史

ラオス南部を東西に走る国道 9 号線。ベトナムの Danang からミャンマーの Mawlamyine に抜けるインドシナ半島東西経済回廊の一部である。日本の無償援助とアジア開発銀行(ADB)の資金により、ベトナム企業が施工して 9 号線の改修・整備が行われた。舗装が終わっていない短い橋がいくつかあったが、タイ国境側からベトナム国境の Densavan まで全線開通している。片側一車線であるが、首都 Vientiane からの南下に使う国道 13 号線に比べて、車ははるかにスムーズに走る。道路の両側には水田と簡単な高床式の住居が広がる。通行量はまだほんのわずか。時折、水牛の親子がのんびりと道を横切るの、そのたびにスピードを落とさなければならない。牛はまだしも、沿線住民も自由に道を横切る。人も動物も高速で近づく車の速度にまだ慣れていないのか、はっとするほど近づいてからでも平気で渡ろうとする。それまでの 9 号線は、とても高速輸送には適しなかったであろう。

東西回廊と 13 号線との交点、Seno 地区からタイ国境にぬける Savannakhet にかけて、ラオス初の経済特区が計画されている。2003 年 9 月 29 日の首相令で設置された Savan-Seno 経済特区庁本部事務所で話を聞いた。

Savan は天国、Seno はフランス語の南・東・北・西の頭文字で国道 9 号線と 13 号線の交差点を意味する。古くからの交通の要衝であり、フランス統治時代には、ここに軍事基地があった。ちなみに、se は大河を指し、ラオス北部では小さい川が多く、それらは nam と呼ばれるとのこと。

ラオスには海がない。陸路南下してタイ湾に出て、マレー半島を迂回し、インド洋に達するには 15 日かかる。東西回廊では、ベトナムの Danang を出て、Savannakhet とタイの Mukdahan を結ぶ新メコン橋(第 2 メコン橋)を渡ってミャンマーまで走れば、太平洋からインド洋まで 4 日で行ける。ADB が東西回廊の可能性について調査を行い、回廊沿いに輸出加工区・自由貿易地域を設置する構想を示した。特区は 2 ヶ所に分かれ、Site A は工業ゾーン・輸出加工ゾーンで、新メコン橋に近い。住居地区やホテル、ゴルフ・コースも計画されていて、総面積 305ha。Site B は Seno の西 28km で 20ha、保税倉庫や配送センター機能を担う。全体で、10 年のプロジェクトであり、2009 年または 2010 年完成予定とのことであった。

特区はラオスにとって初めてのプロジェクトなので、国として過去に用地取得の経験が

ない。建設予定地に何人住んでいて、建築物がどれだけあるかに関する情報を集めなければならない。土地は国有だから代替地と無償交換ですむが、建物については補償がいる。さらに、特区へ海外からの直接投資をどのようにして呼び込むかが今後の課題になる。どのような製造業誘致を考えているかとの質問に対しては、タイ産の黒米を日本に輸出できるようにする、あるいは原木輸出の禁止にともない加工木材の輸出が考えられるとのことであった。黒米だけで 100ha の工業ゾーンはとても埋まらないと思うが、とにかく日本向け輸出に期待がかかっているのであろう。また、東に約 500km はなれた Danang 港を使うために、陸送費用の半額を政府が負担することも考えられているとのこと。独占状態にあるタイの運輸業が、AFTA（アセアン自由貿易地域）協定のため今後は運賃を下げなければならない。ラオスへの影響も大きい。現在は、タイから入ってきてベトナムにぬける貨物は Savannakhet で別のトラックに積み替えられている。3 国間輸送をどうするかはこれから政府間で協議されるであろうとのことであった。

Savannakhet 以外から原材料をどのようにして調達するかも検討されている。ラオス国立大学経済経営学部の若手教員は、ここよりさらに南部の Champasack 県産の農産物を特区で加工する案を練っていた。国内外を問わず、原材料の移輸入は無制限・無税である。特区に関するラオス首相令 177 号にもあるように、外国から見てラオスの投資環境は以前に比べてはるかに良くなっていくものと期待されている。メコンをはさんだタイの Mukdahan 県庁では、ラオス 9 号線沿いのエコ・ツーリズムに期待する声があがった。われわれも、しばし喧騒を忘れて水牛の背に揺られてみようか。疾走する車にだけは十分気をつけながら。

(2004 年 7 月 11 日)