

内陸移行経済国の地域補完型工業化

鈴木基義(鈴鹿国際大学)

スックニラン・ケオラ(愛知学院大学)

1. はじめに

伝統的な輸入代替政策や輸出促進政策を実施しても発展の効果を享受し難い国がある。ラオスのような開発途上国は、ながらく植民地支配されてきた。独立のための闘争を継続し、国内は疲弊してしまった。1975年の独立により、社会主義国としての国造りをはじめたが、ソビエト連邦の崩壊は、対外開放や市場経済化を是とする政策の転換を決定的なものにした。ASEAN 原加盟国に比べて工業化への着手は大幅に遅れざるを得なかった。国内の経済的な遅れのために ASEAN 諸国が実施してきた輸入代替政策を推し進めても効果的な成果をあげにくい。その理由の第一は、人口がわずか 530 万人程度しか存在しないため、内需が非常に矮小であるから、製品の特徴にもよるが輸入代替企業は規模の経済を獲得できにくい。

第二に、輸入代替を進めるためには、機械などの資本財や原材料・部品などの中間財を輸入に依存しなければならないため、貿易収支が悪化する。完成品の輸入が削減されたことによる外貨の節約分と輸入代替に必要な資本財・中間財の輸入分を比べて、後者の輸入が少なれば輸入代替は正当化される。後者は現地生産を行うので雇用創出効果がより高く、法人税や所得税による増収効果も期待される上、物流などの派生需要も生まれることもプラス効果として認識されてよい。しかしながらラオスの輸入額は輸出額のおよそ二倍もある大幅な貿易赤字国であることも輸入代替工業化を推進する上での大きな制約条件となる。

第三に、輸入代替を進めるために各国が採用してきた伝統的な関税政策を新しい経済統合の枠組みのなかで採用できにくくなってきた。ラオスは 1997 年に東南アジア諸国連合 (ASEAN) に加盟を果たし、「ASEAN 自由貿易地域」(AFTA) を完成させるべく、「共通実効特惠関税スキーム」(CEPT) の実現に向けて努力している。ラオスはミャンマーと共に 2008 年までに「一般除外品目」(GEL) と「センシティブ品目」(SL) を除くすべての品目の輸入関税を 0 ~ 5 % へ引き下げ、さらに 2012 年までに 0 % へ完全に撤廃する計画である。もはや高関税を賦課した国内産業の保護や輸入代替産業の育成はさらに困難となる状況になっている。その一方で、機械や原材料や部品の輸入は関税引き下げにより有利となるが、ラオス政府が CEPT の実施による関税収入の減少分を、取引税 (turnover tax) と物品税 (excise tax) により補填しているため、輸入代替により国内生産された製品に対してもこれらの国内税が容赦なく賦課される。このため製品価格の 20% 程度の税金が最終的に消費者に転嫁されることになっている。すなわち国内税の導入が輸入代替を含む国内産業の発展を結果的に阻害している。(鈴木[2000])。

第四に、国境域に居住する住民は、日常、国の内と外を特に意識することなく自然発生的に交易を行ってきた。近代の国家の概念からすればこの交易は外国貿易と定義され、国境貿易と言われる。ラオスのように5か国で囲まれた内陸国の国境は長く、国家の貿易管理下におくことは極めて困難である。この環境下では、関税による障壁をもって国内輸入代替産業を保護するという議論は机上の空論にすぎない。「ベトナム HONDA」が現地生産したバイクは、ベトナム市場に密輸された「タイ HONDA」製のバイクと競合するという皮肉な現実直面している。

ラオスは、北は中国、東にベトナム、西にミャンマー、そして南はタイというラオスよりも経済発展を遂げた国家に囲まれている点を見落としてはならない。ラオスのような内陸国において輸入代替工業化が不可能ではないにしても、それを成功に導くことは大変困難である状況がわかるであろう。

2. 内陸移行経済国の地域補完型工業化論

1960年頃からトヨタをはじめとする日系企業がタイに進出しはじめ、その後の第1次・第2次資本の自由化やプラザ合意後の円高などの影響により、数多くの日本企業がタイに進出を果たした。完成品の生産や組み立てをおこなう企業が現地に進出すると、それを支える部品産業もまた親企業に近い立地を求めて進出する傾向があり、タイでは現在およそ7,000社の日系企業が林立するまでになった。この集積によりタイではハイレベルの部品産業や人材が育ってきている。かくしてタイでは自動車産業や家電などに代表される多くの精密部品や高度技術が必要となる産業が世界的に高い品質と高いコスト競争力をあわせもつようになった(JETRO[2004])。まさしくタイではポーターの第3要素が成熟してきたわけである。

ところがタイに進出した日系企業に若干の異変が現在起きている。人件費等の生産コストの高騰により、在タイ日系企業はコストの削減に苦しんでいる状況にある。カメラや携帯電話、VTRなどのハイテク商品は数多くの軽量ハイテク部品から組み立てられているが、ハイテク商品を構成する部品であるからといって、必ずしも資本集約的に生産されているわけではない。むしろ労働集約的な生産方法がより合理的な場合も少なくない。この実態がわかっているならば、今出現している異変の本質に迫る新しい経済域の理論を導き出すことができる。すなわち、タイで比較優位を失いつつある労働集約的な部品の生産部分を隣国ラオスへシフトさせることができれば、部品生産が補完され、タイの部品産業の価格競争力が再びよみがえるであろう。タイとラオスという地域補完型で補強できる部品産業の集積の可能性について以下に探りたい。

(1)賃金水準：タイの最低賃金は2005年8月1日よりバンコク地域で181バーツ/日、チェンマイ地域では141バーツ/日であるが、ラオスでは給与に諸手当を含んでもわずか50バーツ/日にすぎない。賃金水準の格差は歴然としており、労働集約的な部品産業の立地に適している。

(2)技術移転：日本からラオスへ直接進出したとしても、ラオスの投資環境で成功するのは容易なことではない。英語を話すことに慣れていないラオス人従業員にラオス語もタイ語も理解しない日本人社員では、仕事にならない。タイの日系企業はすでにタイ人トレーナーの養成に成功しており、こうした日系企業等をタイから誘致すれば、タイ人トレーナーがラオス語と語源を同じくするタイ語を使用するのでコミュニケーションが容易化され、技術の移転が迅速化される。

(3)研修方法：ラオス人従業員の研修はタイの自社工場で行うことができる。ラオスとタイは技術修得において物理的距離が近く、文化・言語的にも類似しているためラオス人研修員を受け入れやすい立地上の優位がある。

(6)第1・第2メコン国際架橋：ラオスの首都ヴィエンチャンとタイのノンカイとの間に第1メコン国際架橋が、オーストラリアの援助により1994年に完成した。第2メコン国際架橋は日本の国際協力銀行(JBIC)の円借款を受け、タイのムクダハんとラオス南部の要衝の地サワンナケットとの間に2006年末に完成予定である。従来のタイ・ラオス間の物流は、トラックに物資を積載し、メコン川をフェリーで渡河していた。第2メコン国際架橋が完成すれば、ヴィエンチャン＝ノンカイ間同様にタイとラオスは陸でつながり、南部においても物流は相当な時間短縮が可能となる。

(7)拡大メコン圏開発プロジェクト：アジア開発銀行は、メコン地域の6か国を1つの魅力的な投資・生産市場にまとめ上げていくために、1992年より30億ドルという巨額な規模で「拡大メコン圏開発プロジェクト」(Greater Mekong Subregion---GMS)に着手した。流域国のベトナム、ラオス、カンボジア、タイ、ミャンマーそして中国雲南省を合わせた面積は約230万km²、人口2億5,000万人、名目GDP約1,900億ドルの市場規模(アジア開発銀行[2001])となる。GMS開発プロジェクトでは、メコン川流域を一つの市場圏として構築するためには、道路などのインフラストラクチャーを整備していく必要があり、特に道路網整備については東西回廊、南北回廊、南回廊の建設に努力が傾注されている。

東西回廊はベトナムのダナン港からラオスのサワンナケット、タイのムクダハンを経由して、ミャンマーのモーラマインへ通じる全長1,500kmの幹線道路となる。南北回廊は、バンコクからチェンライを経由し、ラオス・ルートとミャンマー・ルートに分岐し昆明へ、さらにハノイを経由しハイフォン港に至る。南回廊は、バンコクからカンボジアの首都プノンペンやアンコールワット遺跡で有名なシェムリアップを経由して、ホーチミンに至り、その先のブンタウ港で太平洋に面する。これら3回廊の総延長は4,000kmを超え、2007年の全線開通が期待されている。

3回廊の成功の鍵を握るのは、インフラの整備もさることながら運輸、物流、通関、諸経費等のロジスティックにかかる時間と費用の削減に大きく依存していると言っても過言ではない。タイからラオスへ部品の通関に1日以内、ラオスからタイへの通関に1日以内で取り組むことができるようになれば、ラオス工場の相対的価値は高くなる。ラオスの輸

出入手続きの簡素化ならびに迅速化は、本稿で提起した地域補完型工業化の生命線でもあり、ラオス政府の努力が最も傾注されなければならない分野である。

(8) サワン = セノ経済特区：ラオス政府は、ラオスを南北に走る国道 13 号線と東西回廊が交差する要衝の地サワンナケットに、サワン = セノ (Savan=Seno) 経済特区 (SEZ) の建設を計画している。サワン = セノ経済特区は 2 つのサイトに分かれ、第 2 メコン架橋に隣接する 305 ha のサイト A には、金融、商業、観光の機能を集中させ、国道 13 号線と 9 号線の交差するサイト B (20ha) に倉庫と工場を誘致する計画である (鈴木 [2002, 20])。筆者は、サワン = セノ経済特区 (SEZ) に第 1 段階としてタイの日系企業等の労働集約的部品産業を誘致することが内陸国ラオスの SEZ を成功に導く最も合理的な近道であると思慮する。

(9) 規模の経済と輸出市場：ラオスへ進出する部品産業はタイで工場を設立し操業してきたいわば老舗である。AFTA の枠組みのなかでどの部品をどの国・地域で製造するかを決定するのは、あくまでも戦略本部の立地するタイ工場である。タイ工場を全面的に閉鎖し、ラオスへ逃避するというゼロ・サム・ゲームではなく、現在生産している部品のなかで労働集約的な部品の生産だけをラオスへシフトさせ、できた部品をタイ工場へ送り返す。たとえば携帯電話のバイブレーターや家電用マイクロチップ、デジタルカメラのフラッシュに使うトリガーコイルやワイヤー・ハーネスなどの自動車部品など、ハイテク製品を構成する労働集約的な部品をラオスで製造し、タイ工場では他の部品と合体する。タイ工場はこれらの部品を タイに立地する SONY や東芝や日立、ノキアなどへ、自動車部品であれば、同じくタイのトヨタ、ホンダ、日野、いすずなどへ、あるいは 外国の自社工場等へ輸出する。このように販路が確定しているため、ラオス工場ではまとまったロットが受注でき、規模の経済が働く。タイ工場があくまでも核としての機能を持ち、ラオス工場から搬入された部品をタイ工場ですらに他の部品と組み合わせたりしつつ、発注元の親会社に納入する。したがってラオス工場はタイから第 3 国へ輸出することを考える必要がなく、タイ工場へ納入すればそれで任務が完了する。部品を購入し完成品を製造したタイ日系企業がタイ国内並びに周辺国、日本、欧米に輸出する。在ラオス日系企業は製造した部品の輸出市場を自ら開拓する必要はないのである。

(10) 雇用創出：縫製工場や部品工場などラオスで大量に低賃金労働を雇用している外国企業は、従業員の定着率があまり高くなく、また募集をかけても集まりが弱いというラオス労働市場の特質をとく (大野・鈴木 [2000])。これらの工場で働く従業員はほぼ 100% 女性であり、女性労働者が工業製品の輸出増大に多大な貢献をなしてきた (森・水野編 [1985])。先発の開発途上国と同様の形態をラオスもまた歩むと思われる。しかしながら農繁期には会社を辞めて田舎に戻る従業員も珍しくない牧歌的光景がみられる。低廉労働の入手のための外国直接投資がラオスに連鎖的に進出してきた場合、雇用数の絶対的確保が困難となり、労働供給の不足が賃金をにわかに高騰させるのではないかと危惧する声もある。アジア諸国の急速な工業化の過程で、技術者や専門職の不足が発生しただけでなく、単純労働者の不足も引き起こされ、この不足を補ったのが臨時労働者と外国人労働者の 2 つのグループであると、末廣 (2001, 264) が指摘している。バンコクのアランポーン中央駅の周辺

には数多くの人材派遣会社が事務所をかまえ、地方からでてきた弱年労働者の斡旋に忙しい。これをみれば容易に推測できるように、不足の発生には追加供給を生み出す市場メカニズムが機能する。ラオスにもブローカーが店を構え、人材派遣会社が設立されることにより不足を補う調整メカニズムが自然発生することであろう。

しかしラオスではむしろ労働の超過供給と職種の不マッチという深刻な問題が実際に起きている。タイのタクシン首相は 2004 年 7 月 31 日までに登記をおこなった外国人不法滞在者に対し、タイにおける 1 年間の滞在と就労を認めるという政令を出したところ、締め切り日までに 18 万人を超えるラオス人が押し寄せ登記を済ませたと、*Voice of America* (2004) は報道している。この事実は、ラオスの労働市場では供給不足と同時に雇用不足も併存して起きていることを意味している。タイに出稼ぎに出ているラオス人を呼び戻し、ラオス国内において安定した雇用を提供することこそ、政府の果たすべき義務ではないだろうか。さらにラオスの英字新聞 *Vientiane Time* (2004) によれば、今年度ラオス国立大学を卒業した 3,000 人のうちヴィエンチャン出身者はその半数の 1,500 人で、このうち省庁などの国家公務員に就職できたものはわずか 20 人にすぎず、残りのものは自ら就職を探さなければならない深刻な就職難と失業に直面していると報じている。単純労働と専門職に雇用を創出し得るタイの日系等部品産業のラオスへの進出はこの意味でもありがたい。

最後に、ラオスに誘致されたタイの日系企業は、まず CEPT により部品の輸入関税率(0~5%)の低下を享受できるが、ラオス政府は、CEPT の実施によって発生する関税収入の減少を、物品税と取引税の 2 つの国内税で補填していくことが当面必要であることを、上記で述べた。物品税と取引税の税率を下げるか全面撤廃し、その代わりに付加価値税(VAT)を導入する案も検討されているが、関税収入の減少分を何らかの国内税で補う必要性があることに変わりはない。ラオス政府は、ラオスで生産された部品をタイへ輸出する際、国内税が賦課されないよう税制を含む輸出恩典措置を至急検討する必要がある、国内税制から隔離された輸出促進制度を確立させなければならない。この輸出促進措置が実施されるならば、税収確保と輸出増進という 2 大目標が矛盾なく両立することになるからだ。

(本稿は、鈴木基義「内陸開発途上国の地域補完型工業化論 - 地域経済統合の波に乗れ - 」『世界経済評論』2004 年 11 月. pp. 21-28 を書き改めたものである。)

【参考文献】

1. アジア開発銀行 『メコン流域諸国における域内経済協力』2001 年。
2. 森健・水野順子編 『開発政策と女子労働』アジア経済研究所。1985。
3. 日本貿易振興機構 (JETRO) 『世界は今 - JETRO Global Eye 特集：メコン地域の新たな胎動(前・後編)』2004 年 8 月 7 日・14 日。
4. 大野昭彦・鈴木基義「工場労働者の第 1 世代をめぐる職務意識 - ラオスを対象として - 」京都大学東南アジア研究センター『東南アジア研究』Vol. 38. No.1. 2000 年 9 月. pp. 3-21.
5. 鈴木基義「ラオスで AFTA が成功しない理由」『世界経済評論(上・下)』2000 年 12 月. pp. 52-55, 2001 年 1 月号. pp. 60-64
6. 鈴木基義 『ラオス投資ガイド』国際機関日本アセアンセンター . 2005 年 4 月 .
7. *Voice of America*, "Over 180,000 Illegal Laotian Workers Have Registered in Thailand",

August 3, 2004.