

## 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)

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])。

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、タイのムクダハン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km<sup>2</sup>、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305ha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量する。

(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、いすゞなどへ、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。

(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。)