

ラオスにおける外資系企業の影響とモータリゼーション －自動車市場の形成とサービス展開－

石川 和男

はじめに

1967年に地域協力機構として発足した東南アジア諸国連合（ASEAN：Association of South - East Asian Nations）は、半世紀を経て域内一体化をより一層進めることになった。2015年末にASEAN経済共同体（AEC：ASEAN Economic Community）が発足し、政治・安全保障、経済、社会・文化などの分野において、共同体創設を目標に掲げた。AEC発足から5年が経過し、各分野において変化が伝えられるようになった。一方で越えられない壁の存在もやはり伝えられている。とくにASEANを構成する10カ国は、各国の形成過程だけでなく、人口、地勢、民族、宗教など多様な面で異なっている。また政治体制の違いや経済力の差が明確であり、1つの枠組みとして一体となって行動するには困難が多くあることは想像に難くない。

1967年の発足当時からASEANに加盟していた国と、その後加盟した国では、シンガポールを除いて、大きな差が存在する。CLMV（Cambodia, Laos, Myanmar, Viet Nam）と称される国々は、先に参加した国と比べると経済格差があり、これらの国でも経済発展の速度差が明確になりつつある。筆者はこれまでASEANにおける耐久消費財市場の形成・拡大について「自動車」を通して観察してきた。本稿では、ラオス人民民主共和国（ラオス：Lao People's Democratic Republic）に焦点を当てる。同国については、最近のASEANの状況を踏ま

え、ASEANに多様な影響を与えている隣国中国、さらに日本との関係も観察し、同国でのモータリゼーションに対して外資系企業が与える影響を中心に考察したい。

1 ラオスの概要

(1) ラオスの形成と地勢

ラオスは、1353年に建国された仏教文化を基盤としたランサーン（Lan Kang）王朝が原型である。同王朝は18世紀初め3王朝に分裂し、19世紀初めタイ王国（タイ）に併合された。また1899年に仏領インドシナの一部としてフランス植民地となり、1953年に独立後、旧王族の流れを汲む「右派」、中国などに支援された「ラオス愛国戦線」、「中道派」による内戦状態となった。また米国がベトナム戦争を背景に右派に肩入れし、不安定な状況が長期化した。1974年に左派が実権を握ると、1975年12月に王政が廃止され、ラオス人民民主共和国が成立し、穏健な社会主義の道を歩むことになった（日本証券経済研究所、124-125）。同国建国後は、現在までラオス人民革命党（Lao People's Revolutionary Party）による一国独裁政権が継続している。

現在のラオスは、面積23万6,800k㎡、人口約710万人（2019年、ラオス計画投資省）である。同国には約半数以上を占めるラオ族を含む50民族が居住し、言語はラオス語、宗教は75%が（上座）仏教、その他アニミズム、キリスト教、イスラム教、バハイイ教教徒も存在

する。同国の地勢は、高地が全国土の約80%を占め、農地は3%しかない。気候は5月から10月が雨季であり、11月から4月の乾季熱帯と亜熱帯に分かれる（外務省ウェブサイト）。1992年には同国で1日あたり1.9ドル（2011年の国際ドル）以下で生活する極貧人口は、32.2%であったが、2012年には22.7%へと約10%減少した。平均寿命は、2016年に66.7歳となり、2017年の人間開発指標は世界189カ国中139位である（UNDP（[2019]）。現在のラオスは、約710万人という人口でありながら、さまざまな宗教を崇拝する信者が多くおり、地勢上恵まれ得ない条件下、農業中心に生計を立てている国民が大部分を占める国として認識できる。

（2）ラオスの諸側面

1）産業概観

ラオスは、計画経済の失敗から1986年に「チンタナカーン・マイ（Chintana Khan Mai：新思想）政策」を採択し、市場経済体制に移行した（酒井ら[2007] 10）。その後、経済開放に取り組んだが、1990年にはカイソン政権への一党独裁批判が体制内から起こった（日本経済新聞[1990/12/29]）。現在同国は、安価な人件費や豊富な水力資源を生かし、電力を輸出する「東南アジアのバッテリー」である。ただ同国では、農業や観光業の従事者が多く、工場労働に向く人材確保が難しい。現在約6.6億人の人口を擁するASEANでは、同国は100分の1強に過ぎない。また同国は、中国、ミャンマー、カンボジア、ベトナム、タイに隣接し、海岸線のない国である。そのため経済活動上の地理条件は恵まれず、生産拠点や販売市場として同国に投資する製造業やサービス業は少ない。さらに同国は、経済改革で市場経済導入と開放政策を推進してきたが、同条件で同時期に経済開放政策に

転換したベトナムに比すると工業化が遅滞している（池部[2013] 35-36）。とくに同国が海岸線を有しないことによる経済上のハンデは計り知れない。それゆえ隣接国からプラスマイナスのさまざまな経済的な影響を受けていることがわかる。

ラオスのGDP成長率は、2019年は5.5%であったが、最近の10年は平均7%を維持している。2018年の183億ドル（1兆9,764億円）から2019年に約189億ドル（ラオス計画投資省[2019]）に増加した。他方、同国は外国直接投資の流入も2017年の6億6千万ドル（712億8千万円）から2018年は160億ドル（1兆7,280億円）に増加した。同国人口の約70%は農業従事者であるが、農業がGDPに占める割合は16%（2019年は31%は産業、40%はサービス業）に過ぎない。また鉱業・発電など資源関連では、主に中国、ベトナム、タイの投資が大部分を占める。2012年以降、新しい採掘権の割当と規制により、鉱業の相対的優位性は減少傾向にある（Global Partners Consulting [2019]）。つまりラオスの産業は、農業中心であるが、その他産業分野は近隣国との関係により成立していることがわかる。

ラオスでは、1985年から2017年にかけてGDP（2010年ドル固定価格）が7.4倍（年率6.5%）となり、1人あたりGDPは432ドルから1,730ドルへと4倍に増加した（World Bank）。同国は、農業の自由化、価格の自由化、国営企業改革（経営自主権拡大や民営化）、貿易自由化、外国直接投資誘致、為替レートの一歩化、税制改革、銀行制度改革など打ち出してきた（松永[2019] 3）。他方、ラオスへの政府開発援助（ODA）の総国民所得（GNI）に対する比率は一時20%を超え、2006年まで10%超が継続した。対外債務残高のGNIに対する比率は、ほぼ全期間を通して約100%であり、近年は低下傾向にあ

るものの、ベトナムの2倍以上にもなる。とくに2017年の対外債務残高のGNI対比率は90.8%、輸出額の同比率は248.6%であった。さらにこれら債務以外に中国からの巨額借入もある（松永 [2019] 15-16）。一方、経済特区（SEZ：Special Economic Zone）開発が進み、2016年には12カ所が稼働するようになった（SEZ Secretarial Office [2016]）。

2) 市場概観

ラオスの人口は約710万人と少ないため、規模の利益が働かない。ただ25歳未満の人口が半数以上のため、2050年でも中央年齢は34.2歳と予測され、消費市場として期待される。首都ビエンチャンの人口は、2018年は約91万人であった。1人あたりGDPも同年には約5,300ドルとなり、自動車や家電などの耐久消費財購買が活発化する3千ドルを超えた。ビエンチャンでは、若年層向けやインターネットを介したサービスも増加している。また2020年1月にはマレーシア系のパークソン（Parkson）がスーパーを開業し、ファストファッションやタイの高級スーパーなどの開業も予定されている（日経産業新聞 [2020/7/10] 9）。

外資系流通企業の海外進出は、自国市場の狭隘さによる新市場獲得の側面が強い。また先行投資である場合が多いのがその特徴である。したがって既に市場として形成される以前から市場を育成する、あるいは一定規模以上の市場となることへの期待が大きい。

(3) ラオスの教育と特性

1) 教育制度

ラオスの教育制度は、任意の就学前教育後、義務教育・初等教育（小学校）5年間、前期中等教育（中学校）4年間である。その後、後期中等教育（高等学校）3年間で修了すると、高等教育（大学、大学院）に進学できる。また技術

職業教育訓練（TVET：Technical and Vocational Education and Training）の機会として前期中等教育修了後1～3年間のコース（修了者にCertificate授与）がある。さらに中等後教育（高等教育ではない）として1～4年間のコース（修了者にはコース年限に応じDiplomaまたはHigher Diploma授与）もある。このうちCertificateレベル修了後の大学進学は許可されていないが、Diplomaレベル修了後は大学に進学できる（進学時の学年は、修了したTVETコース等で相違）。反対に高等学校修了後にはDiplomaレベルのTVETへ進学できる（国際協力機構 [2017] 98）。

2) 仕事観と消費特性

ミャンマー、カンボジア、ラオスの国民に対する仕事観の調査では、仕事選択ではラオスとカンボジアは給与水準、ミャンマーではやりがい重視している¹⁾。仕事上「やりがいはあるが給料が安い仕事」と「やりがいはないが給料が高い仕事」の重視については、ミャンマーでは前者重視の回答割合が62%にのぼったが、カンボジアは後者重視86%、ラオスも同回答が72%を占めた。さらに今後1～2年以内に購入・買替検討の耐久消費財では、カンボジアは49%が薄型TV、46.5%がスマートフォン（スマホ）となり、家電製品への旺盛な購買意欲が明確になった。ただラオスでは新車が50%で群を抜いた。同国では、自動車の割賦販売を初めて導入した韓国のコラオ・グループの影響により、新車購入者が急増した。そして給与用途では、各国で相違が目立った。ミャンマーでは最多が「貯蓄」50%、カンボジア・ラオスは「教育・進学」が首位であった²⁾（日本経済新聞 [2015/3/6]）。こうした特定財やサービスに対する購入意向の順位は興味深いものがある。それは単に現状の欲求による場合もあるが、長く同国あるいは同地域で必要とされる財やサービスが明確になるた

めである。とくにASEANでは、移動可能性を拡大する必要が以前からあった。それが同国では、自動車という欲求として顕在化している。

2 ラオスにおける産業化の進展

(1) ラオスの経済政策

1) 経済政策の転換

1986年以降、ラオスでは先にあげたチンタナカーン・マイによる経済開放と市場原理導入により、国営企業の民営化、銀行制度や税制改革、法整備が推進され、外国企業誘致に取り組んできた。同国での経済自由化の影響は、首都ビエンチャン各所にみられた。市場では、タイからのTVや二輪車・衣類・食品などが増加した。また公定と実勢相場が乖離した通貨（kip）のレートもほぼ一本化され、緊縮財政政策によるインフレ鎮静化が見られた。さらに中央銀行の係官が毎朝市内の市場実勢を調査し、当日の公定レートを決定するようになった。外国企業誘致について法整備が行われ、1988年から1990年にかけて進出決定の外資系企業は104社（承認件数）となり、総投資額は2億ドルを超えた。これら企業は、タイ資本の軽工業や木材加工が中心であった。他方、1991年にはそれまで最大であったソ連の援助が大幅に減少した。それ以前は、中央の計画を全国で実行しようとしても道路も通信も未発達で実現できなかった。こうした計画経済の不確立が、市場経済導入にプラスに作用した（日本経済新聞[1990/12/29]）。

1990年前後は、多くの国でそれまでの経済・政治体制が大きく変化した時期に当たる。ラオス国内では同様の変化は起こらなかったが、同国に影響した国における変化を直接受けたといえる。特に同国の場合、ソ連の変化が大きく影響し、それが次第に薄くなり、同国でのさまざ

まな分野の変化に繋がっているようだ。

2) 産業発展政策の展開

ラオス政府は、資源を生かした産業発展を目指し、水力発電所を民営方式で建設・運営した。そこでは米ドルやタイバーツなど外貨収入による実業家が出現した。他方、急激な外貨流入により農産物中心に物価が急騰し、貧富の差が拡大した。同国はタイ経済の影響を受け、政府は「1997年ASEAN正式加盟」を目標とし、資本主義的な経済成長路線を継続した。これが一般市民の不満を招き、一党独裁体制を脅かす時期もあった（日本経済新聞[1996/2/28]）。他方同国では、1990年代後半以降、工業化が鈍化し、GDPの約半分を農業が占めた。背景には基盤整備状況、低賃金労働者の供給力、現地部品調達の有用性など工業立地条件が劣り、アジア通貨危機後も海外直接投資（FDI: Foreign Direct Investment）が低迷した時期があった。就業構造は、カンボジア・ミャンマー・ベトナムは農業・工業・サービス業の割合が6:1:3であった。しかしラオスは、その割合が8:1:1と極端になり、農業の割合が高くなった。それは工業化促進の制約が多く、貧困削減でも農業部門の生産性向上、所得拡大が重要課題とされた（酒井ら[2007] 12）。その後2003年までにサービス業が拡大し、2003年以降は鉱業・電力中心に第2次産業が発展し、農林業の割合が急減した（東京商工会議所[2015] 4）。ASEANにおいては、しばしばまとめて扱われることの多い国々でも、このように産業構造やその割合が異なることは、その環境条件からも当然である。

1994年4月にタイ、ラオス国境のメコン川に初めて「タイ・ラオス友好橋」が架かった。これを契機にラオスではタイからの投資ラッシュが起こり、開通後はラオス観光ブームが期待された。同国は、経済刷新や市場原理導入加速化への期待と西側経済、文化の急激な流入への不

安が交錯した。橋はビエンチャン郊外とタイ東北部ノンカイを結び全長1,174mであった。オーストラリアが3,050万ドル（約32億円）を援助し、2年余で完成した。当面は、自動車と歩行者用とし、将来は鉄道も敷設可能に設計された（日本経済新聞 [1994/4/8]）。また2006年12月には、日本のODAによる円借款（約80億円）による東西経済回廊のサバナケット（ラオス）—ムクダハン（タイ）間のメコン川に第2次友好橋が架かり、貿易・投資の促進と経済発展が期待された（税所 [2015] 48）。ラオスは世界銀行及びIMFの構造調整融資により、財政面では国有企業の独立採算制導入や民営化が進捗し、金融面では金融機構の見直しにより国家財政の規律回復を企図した。この政策により「ビアラオ（beerlao）」のラオ・ビール会社（タイ・シンガポール資本）が民営化され、業績が伸張し、同国最大級の法人納税者となった。一方、ラオス航空、電力事業会社、山岳地域開発公社など不採算国有企業や国有商業銀行の資金繰り（不良債権拡大）は、モノバンク時代の国家財政と金融制度の一体的運営を完全に払拭できず、低迷した（酒井ら [2007] 13-14）。

2013年には全ラオス企業のうち、零細企業の割合が90.1%を占めた。同国では、零細企業が全般的に減少したが、同年でも8割以上が4人以下の零細企業であり、零細性がラオス企業の特徴である。同国の中小企業政策は、1994年の事業法制定以降、中小企業の経済発展を重視し、第4次社会経済開発5ヵ年計画（1996~2000年）による初の中小企業政策が策定された。第5次社会経済開発5ヵ年計画（2001~2005年）では、中小企業の役割を強調し、2004年に中小企業振興・開発に関する首相令（No.42/PM）を公布し、中小企業支援の基金と組織、規則、政策などを策定した。法令は、以後の5ヵ年計画に組み込まれ、2011年には中小企業奨励法

（No.11/NA）へ格上げされた。中小企業開発計画（2011~2015年）は、中小企業奨励のため、①事業活動の政府管理と規則改善、②金融アクセス改善、③企業家育成、④中小企業サービスセンター設立、⑤大企業との連携促進、⑥品質改善を目指した生産性向上、⑦市場アクセス改善を目的とした（松永 [2019] 8-9）。中小企業政策は、各国の経済体制や経済の発展段階により異なることが多い。同国の場合、経済発展の遅れにより、中小企業は近年まで政策対象とされなかった面が強い。

（2）外資系企業によるリスク分散

1) 「チャイナ+1」「タイ+1」への注目

かつて世界の工場として注目された中国は、人件費が高騰し、安価な人件費を目的に進出した企業にとっては負担増となった。そのため、中国以外への投資が指向され始めた。ラオスは、カンボジアやミャンマーとともに「チャイナ+1」「タイ+1」のリスク分散国として注目されるようになった。これにより開発途上国の一般特恵関税制度（GSP: Generalized System of Preference）、低廉な労働力、改革・開放政策推進、インドシナ地域での輸送基盤整備進展等により、FDIが伸張した。同国自体も経済開放化政策の推進、国営企業民営化、銀行制度や税制改革、法整備、外国企業誘致を目指した。そこでSEZを活用し、生産性向上や活性化等に重要な役割を担う産業クラスターが形成され始めた（税所 [2015] 47）。

とくにラオス政府は、人件費高騰が起きたタイから生産工程の一部を移管し、コスト抑制する「タイ+1」に期待した。2013年の同国の1人あたりGDPは1,477ドルであり、タイの約1/4であった。また同国は人件費の低さとともに政情の安定が魅力であった。農産品や資源の他、水力発電による電力輸出などが成長を主導

した。他方で同国は、金や銅など資源輸出が中国景気の減速に影響された。しかし、成長持続と後発発展途上国からの脱却という政府目標の実現が新たな牽引役として必要だった。そこで4千社超のタイに進出した日系企業に期待が集まった。ただ現地では労働者が全く集められず、増産できない事情があった。それは同国の約710万人という人口が周辺国に比べて少なく、さらに給料の高いタイへの出稼ぎが増加したためであった（日本経済新聞 [2014/6/13]）。

外資系企業にとって、進出国の件数高騰は経営上の大きなリスクである。件数は、一時的に上昇しても日本のように長い間停滞する国もある。したがって、単に件数が上昇する局面において、その点だけで企業あるいは工場配置を変更することは別のリスクともなり得る。「チャイナ+1」や「タイ+1」が指向されるが、対象国でも件数が天井知らずに上昇するわけでない。件数の局面だけで他国での事業展開を試行するのではなく、さまざまな要素や今後の展望を見据えた上で判断しなければならない。

2) 外資系企業による認識

ラオスの経済政策は、社会主義国である中国・ベトナムをモデルとし、段階的に市場開放し、市場経済原理を導入するものであった。2011年以降、年率8%を超える高成長が継続し、順調に伸張した。また高成長が継続したがインフレの兆しはなかった。2014年の消費者物価上昇率は4.12%であり、政府による統制が機能した。それにより、国民の生活水準も徐々に上昇した（日本証券経済研究所、124-125）。

従来、アジア域内では、日本企業の最多進出国は中国とタイであった。日本企業には、タイ政府が外資企業誘致に熱心で対日感情も良好であった。しかし、タイ進出の日本企業は、コスト削減とリスク分散のため、「タイ+1」を指向し、製造工程の一部をラオスなど周辺国移管が

開始された。それは、同国の件数がタイよりも大幅に低く、最低賃金がタイの半分以上であったためである。またラオス人は、タイ人と同系統民族のため、タイ語がほぼ理解できる。そこでタイに進出した日本企業は、ラオス進出ではタイ工場のタイ人マネージャーのラオス工場派遣が進んだ。それはタイ語で現場指導ができ、タイ語のマニュアルがそのまま利用可能なためであった。

一方、ラオスは内陸国のため、物流の便が悪い。そこで同国は、日本やアジア開発銀行の援助によるタイやベトナムを結ぶ道路や橋梁を建設し、交通状況が改善した。同国内では、SEZに認定された工業団地整備が進捗した。南部サワン・セノ SEZ には、タイの大手日系企業が進出した。ただ同国は人口が少ないため、タイやベトナムに比べて労働力供給面での制約があった。そのため大規模工場を次々建設する国ではなく、タイ工場の労働集約的工程の一部移管に適合しているとされる（日経産業新聞 [2015/5/11]）。これは同国の人口の少なさが、外資系企業の進出判断において大きな制約条件となっている。

ラオスの貿易は、輸出入とも増加傾向にあり、輸入が輸出の約2倍に伸張し、貿易赤字が拡大した。同国では技能労働者不足が顕在化し、米中心の食糧増産も中長期的課題であった。為替政策は、米ドルとバーツに対する安定を目指したが、中央銀行は外貨準備高の減少のため外貨への規制懸念があった（東京商工会議所 (2015)）。他方、同国の2018年の消費者物価上昇率は2.0%であった。石油価格上昇により交通・輸送が4.3%上昇した。石油は公定価格であり、2018年は価格改正が15回あった（うち9回は値上げ）。政府は石油価格安定のため、品質検査費、検量費、備蓄金引下げ実施、国際価格変動を吸収できなかった。そこで価格引下げ

の可能性を探るため、10月には雲南省から64トンの石油を輸入した。そのため5月には、月額最低賃金を3年ぶりに引き上げ、22%増の110万キップとした。同国の為替政策は、2018年末時点でドルに対し前年比2.9%安となり、パーツに対し4.1%安とキップ安が進行した(日本貿易振興[2019] 2)。

3) サービス人材の課題

ラオスの労働市場では、非熟練労働者の問題もある。同国の外国人労働者は、主に中国(建設)、ベトナム(ネイル、ビューティーサロン)などから来ている。これらの分野で熟練したラオス人は、タイなど海外で働くという不思議な現象が起こっている。また同国では、大卒者の多くが職を得られない状況となった。2018年には2万人の大卒者が就職できなかった。他方、スマホアプリを活用したネット関連のサービスが台頭が見られる。小売やネット関連などは隆盛しているものの、医療や教育分野などは依然不足している。後者の分野は、出資比率などに関して外資規制のある場合が多く、現地企業との提携が不可欠である(日経産業新聞[2020/7/10])。つまり、同国では人材需要に偏りがあり、それは産業構成にも影響している。それがさらに産業発展程度にも影響している。とくに大卒人材を有効に活用できないことは同国産業界にとっても不幸である。

他方観光業では、観光客数が増加し、これに連動して各種政策支援が必要となった。人材面では、管理部門の人材不足がある。人材育成機会には、政府のガイド育成コース、LANITH カレッジ、大学の観光学部がある。ただ企業の評価は、実践的教育機会として質量ともに不十分である。また観光業の人材需給に対する課題として、①育成機会の未整備、②高等教育の人材供給量が少ないが、これら人材が観光業に従事できていない、③宿泊・飲食業では、ミドルマ

ネージャ層の必要性が認識されているものの未確保、である。その結果、これらの職種はタイ人等の外国人が担い、将来の発展に向けては自国人材を育成する必要がある(国際協力機構(2017) 96-97)。ラオスではタイへの憧れが強く、信頼感もあるため、日本人よりもタイ人が主導するのが適切である。そこで近隣諸国の人材に依存しすぎず、ラオス労働者の定着率を高め、優秀な人材抜擢が必要である(日経産業新聞[2014/6/10])。

ラオスにおいて隣国タイとの言語の近似性は、単にコミュニケーションがとれるという側面を見ると、プラスに働いている。しかし、コミュニケーションがとれるということは、すぐにタイでも活用可能な人材として位置づけられることを意味する。それゆえにタイでは低廉な労働力として雇用される可能性があり、同国では人材流出に繋がる可能性がある。

3 ラオスに対する外国投資の増加

(1) 外資系企業によるラオスへの投資

1) 外国投資に対する制度変更

ラオスでの外国投資については、主に企業法と投資奨励法及び投資奨励法施行令があり、外国投資促進の優遇措置なども規定している。前者は広く投資奨励を目的とし、推奨分野は教育・医療分野である。奨励しない分野は、短期的・長期的な国家の安全保障関連、自然環境に悪影響を与える事業であり、公衆衛生や国民文化に有害な事業はネガティブ・リストとされた(東京商工会議所(2015) 16)。こうしたネガティブ・リストは、とくに同国だけでなく、安全保障など当該国の存立を脅かす要素となり得る分野、さらには雇用に大きく影響する分野は、制限している国の方が圧倒的に多い。

ラオスへの外国直接投資は、まず1988年に

外国投資奨励管理法が制定され、1994年に改正された。これによりFDIブームが起きた。同法は、主に外国投資管理での奨励策はほぼなかった。また1994年の同国の事業法は、ラオス人だけでなく、外国人の事業活動を認め、その権利と利益を法律で保護し、平等な事業活動を保証した。ただアジア金融危機によりブームは短期間で終息した。2004年には改正され外国投資奨励法となり、積極的奨励策となった。これにより外国投資の有効期間は50年に延長され、法人税の減免措置の拡張、輸入機械・部品等への関税が免除された（鈴木 [2010]）。この細則は2005年に実施され、多額のFDIが流入した。改正は2005年制定の企業法にも継承され、基本的内容は変更せず、事業法の適用範囲が100万キップ（当時の為替レートで約1万円）以上の資本金により設立した企業から、企業法はラオスで設立された全企業（国内民間企業、国有企業、合併企業、外国企業）を対象とした（松永 [2019] 5）。

投資奨励法では、ラオスでの事業ライセンス有効期間は、独資企業15年間と合併企業20年間であった。それは2004年の改正投資奨励法で独資と合併企業とも50年間に延長された。また2010年の統一投資法（ラオス投資奨励法）では、企業登録証に基づく一般事業（外国資本の総資本金は10億キップ以上等）及び社会経済開発計画事業投資許可証に基づく政府や地方政府の社会経済開発計画事業への投資が無期限に延長された。さらに施設の所有権を移転せず、民間事業者にインフラの事業運営に関する権利と長期間に付与するコンセッション事業、及びSEZ設立コンセッション証と投資可証に基づくSEZ開発事業への投資も99年間に延長された（税所 [2015] 52）。

このようにラオスへのFDIは、法制度整備と世界的資源ブームによって2000年代後半から

急増した。受入相手国では、ベトナムが最大であり、中国、タイが続き、3カ国で投資累計額の約80%を占めた。業種別投資累計額は、鉱業が最大で次いで発電事業であった。この2業種で投資累計額の過半を占めた（東京商工会議所 [2015] 6）。またラオスではWTO加盟に向けて、内外投資家に同一の投資奨励法が2010年に制定され、FDI純流入額が急増し、2012年に6億ドル超、改正を経て2017年には16億ドルを超えた（松永 [2019] 5-6）。このように同国への投資のしやすさは最近になればなるほど高まっていることがわかる。これは同国に限らず、途上国や中進国の場合、特定国からの投資が大部分を占めることがある。当初はさまざまな国が投資をしても次第にいくつかの国に収斂するのは、投資国、被投資国どちらにもメリットとデメリットがある。

2) 日本企業による発電投資

日本企業では、関西電力がラオスで大型水力発電事業を開始した。出力5万～6万kwの発電所を建設し、2011年に電気を製造業集積のあるタイ向けに販売しようとした。同社の総投資額は100億～140億円にのぼったが、国内需要が低迷し、経済成長が期待できるアジア中心に積極的海外投資を指向した。そのため同国政府、タイの発電事業者と水力発電所運営の合併会社を設立し、同国南部・セカタム川の一部を堰き止めたダムを利用した。同社の発電規模は、黒部川第四発電所（出力33万5千kw）の1/5から1/6であったが、現地の約20万世帯の電力需要を賄うことができた。セカタム川の一部の独占開発権を関電に与える覚書を政府と締結し、2005年6月に事業化調査に着手し、2007年着工、2011年に運転開始を目指した（日本経済新聞 [2005/6/10]）。ただ外資系企業が、他国に販売することを目的とする発電の場合、同国には大きなメリットをもたらさない。あとで取り上げ

るが、電気自動車普及への活用など具体的な需要対象を明確に開発を進める必要もあろう。

(2) ラオスのWTO加盟

1) WTO加盟をめぐる

WTOは、2012年10月に一般理事会の特別会合を開催し、ラオスの加盟を承認した。その後、同国内の批准手続を経て、2013年2月に158番目の国として正式加盟した。同国は、加盟を機に投資・貿易相手国の多角化、経済の中国依存度軽減を目標とした。同国は、1997年に加盟申請後、国内の制度改正などを踏み、ラオス加盟作業部会で加盟承認に合意した。特別会合で加盟157カ国が承認した。同国は、縫製業や自動車部品産業などの輸出加工産業を誘致してきた。そのためSEZを2020年までに25カ所整備するとした。中国への依存度の軽減については、2011年のFDIで中国が6億9,320万ドルで最大であったことが影響した。また2000~2011年の累計でも中国が投資件数1位、投資額2位となった（日経速報 [2012/10/26]）。このように中国が投資件数や投資額の上位を占めることが、ASEANに限らず他国でも見られるようになった。

ラオスでは中国からの投資は魅力的であったが、同国の鉱物事業のうち4割弱の権益を中国系企業に握られ、国内で警戒感が出るようになった。また中国系労働者の流入や開発による環境破壊も懸念された。そこで同国は、米国や日本からの投資を拡大しようとした。また日米も南進する中国牽制のため同国に関与するようになった。米国は、2012年7月に国務長官として約60年ぶりにクリントンが同国を訪問し、同年9月に同国初の米国商工会議所が開設された。同国のWTO加盟後、米は一般特惠関税供与を表明した。日本も2012年に7年ぶりに円借款再開を決定した（日経速報 [2012/10/26]）。

2) 日系企業によるタイからの生産移管

ラオスでは、中心部から離れた国境地帯は人件費が安く、国境を越え複数国の人材が活用できる。そのため多くの国とサプライチェーンを組みやすい。タイ国境沿いのラオス中部サバナケットには「ニコン城下町」が形成された。タイに比べ人件費が安いと、ニコンは2013年10月に一眼レフデジタルカメラの一部工程を移管し、関連部品メーカーも進出を予定した（日本経済新聞 [2013/7/6]）。同様にトヨタ紡織は、同国初の自動車用内装部品の生産拠点である自動車用内装部品の生産新会社 Toyota Boshoku Lao Co., LTD. を設立した。新会社は、トヨタ紡織グループのタイの生産拠点を補完するサテライト工場と位置づけた。同社は、自動車用シートカバーなど内装部品を2014年4月から生産し、タイのシート生産拠点に供給するとした。同グループは、重要な市場の1つであるアジア・オセアニア地域においてラオスでの生産体制を整備し、最適生産・最適物流体制を整備しようとしている（トヨタ紡織 [2013/4/8]）。ニコンとトヨタ紡織に見られるように、同国の生産環境に適合した工場進出である。それは大規模工場ではなく、中小規模の工場であり、また多くの人員を雇用しなければならない事業ではない。

(3) 経済特区の整備

ラオスは、2020年までに後発発展途上国脱却を目指し、経済成長の原動力を探索した。同国は、自動車産業集積地であるタイに隣接するため、外国企業誘致に照準を合わせた。ただ同国が安定した投資の受け皿となるには、労働力確保の課題があった。ビエンチャンから南へ約600kmのパクセでは、製造業向けに国内3カ所目のSEZ計画があり、コーヒーや野菜産地、食品加工業などの進出を見込んだ。そこでは従業

員が数十人程度の中小企業を対象としたSEZを目指した。同国での既存2ヵ所の製造業向け特区は、主に中国から40社超の企業が進出した（日本経済新聞 [2014/6/13]）。パクセでのSEZに進出する企業についても、大規模工場で大人数を雇用する業種ではないことがわかる。

一方、日本の自動車メーカーは、長い間タイにおいて自動車関連部品を製造してきた。近年は、人件費高騰で製造コストが上昇し、それを抑制するためにラオス進出を検討してきた。同国への工場進出はその規模が検討事項である。それは同国の人口が少ないため都市化が進まず、大量の労働者を雇用できないためであった。そのため500名以下の中小規模工場に親和性があった。そこでSEZか一般地区進出かが検討された。前者は、2003年に東西経済回廊沿いのサバナケット（現サワン・セノSEZ）に初めて設置され、その後ビエンチャンのピタパークSEZが整備された³⁾。外資系企業の進出では、どのような経済的な恩恵が受けられるかがその意思決定に大きく影響する。とくに国境を接している国の場合、外資系企業の進出を期待する際にはSEZと一般地区との比較だけでなく、国境を跨いだそれらとの比較も検討されることになる。

ラオスへの進出企業には、電力料金も隣国タイに比べ約1/2は魅力であった。課題は2014年4月に最低賃金が44%増の90万キップ（約110ドル）への引き上げであった。それにより隣国ベトナム（最大140ドル）やカンボジア（128ドル）の水準に接近し、賃金面の優位性が弱くなった。政府は、メコン川を挟みサバナケット対岸のタイ・ムクダハンで工業団地の建設調査開始を懸念した。それは企業をタイに奪われるというSEZ関係者の心配からであった。タイで工業団地が稼働すると、同国の労働者が高給を求めて出稼ぎに出る可能性もあった（日経産

業新聞 [2015/4/17]）。ラオスは2014年にメコン5ヵ国（タイ、ベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジア）では、ミャンマーに次ぐ7%台半ばの高成長率を示してきた。ビエンチャンの日本人商工会議所は、会員数が2011年の32社から2014年には70社超へと増加し、進出企業も増加した（日本経済新聞 [2015/3/13]）。

サワン・ノゼSEZにはレンズ大手の仏エシロールなどの欧州勢、マレーシアやタイなどのASEAN勢も含めて約60社が進出した。累計投資額は、約2億2,600万ドルにのぼった。ラオスにおける外資の進出継続の背景には、サバナケットがメコン地域を横断し、ベトナム、タイ、ミャンマーを結ぶ国際幹線道路「東西経済回廊」に位置しているためであった（日経産業新聞 [2015/4/17]）。こうした状況を見ると、単に特定国のどこに進出するかではなく、域圏としての選択を考慮しなければならない面もある。また製造業の場合、製品物流に関しては重要事項であろう。ラオスのように海岸に面していない国では、陸路での財移動は、他国以上に考慮しなければならない。

(4) AEC発足と進展

1) AECの発足

ASEANは、1967年に地域協力機構として発足し、域内一体化を進めてきた。AECが2015年末に発足し、約6.6億人の経済圏が誕生した。発足時に決定的変化はなかったが、域内関税撤廃などは進展した。AECの最終目標は、「単一生産基地」と「単一市場」創設である。そこでは①域内関税撤廃などを通じた貿易促進、②金融や小売などサービス産業の相互出資規制緩和、③熟練労働者の移動自由化、を目標の柱とした（日本経済新聞 [2015/5/5]）。

AECは、1993年発効のASEAN自由貿易地域

(AFTA) を原型とした経済連携枠組みであった。2003年に域内自由化の対象をモノの貿易だけでなく、サービスや投資にも拡大し、加盟10カ国はAECへの発展に合意した。創設メンバー5カ国にブルネイを加え6カ国は品目数ベースで98%以上の域内関税を撤廃した。CLMVも2018年までに全品目で域内関税ゼロを目指した。一方、国内保護のため輸入許可の厳格化など非関税障壁を高くした動きもあった。(日本経済新聞 [2015/12/31])。

他方、ASEAN進出計画企業は、単一生産拠点・単一市場を目標とするAECの理想の実効性を注視した。輸出入時には煩雑な手続があり、自国企業を守るため輸入品に高い税金を課す非関税障壁が残れば、単一経済圏は実現できない。そのため、各国の保護主義政策抑制が重要である。AECが目指す単一経済圏創出過程では、先行した関税撤廃は既に効果があった。ASEAN各国の2013年の域内向け輸出は3,286億ドル(約39兆円)に達した。これは貿易自由化開始前の1990年の約12倍になった。ASEANの全輸出に占める域内向け割合も20%から26%へと上昇した(日本経済新聞 [2015/5/5])。

サービス分野では、小売や金融、熟練労働者の移動自由化が遅滞した。背景には内需型産業が多く、雇用への影響が懸念された。モノの自由化においても保護主義的政策は残った。先発6カ国間の完成車の輸入関税はゼロとなったが、マレーシアでは「国民車」の物品税が安い。これが非関税障壁となった。積み残した自由化項目の達成と統合強化を目指し「ASEAN2025」と呼ぶ新工程表を採択した(日本経済新聞 [2015/11/26])。当該国を代表する産業や特定製品やサービスが他のそれらと同一に非関税となることについては、一定枠での例外扱いは当然議論される。ただそうした産業や製品・サービスの例外規定を明確化することにより、枠組

みが崩壊する危険性も考慮しなければならない。

先にもあげたようにラオスの貿易は陸路依存である。同国内で製造・加工した輸出の場合、割高な物流コストが負担となった。AEC発足でインドシナ地域でもサービス貿易の自由化、広域の基盤整備、関税撤廃などが進捗し、未整備状態の道路網活用拡大が期待された。同国は人口約710万人であり、タイが成長軌道に乗った「安価で、豊富な(大量の)労働力」供給が懸念である。今後、多くの新興国が導入した海外からの支援・政府などの助成による「大規模工業団地」の造成→海外企業誘致→国内雇用拡大→技術等国内への転嫁→持続的成長、が課題である。国土を活かした農業の付加価値を向上させ、水力発電能力の活用、観光産業の振興などでラオスの国情に即した経済戦略とAECを連携させ、独自の発展を志向しようとしている(日本証券経済研究所 [2017] 125-126)。ただラオスの場合、スタート時点である大規模工業団地の造成、海外企業の誘致をしても、人材雇用の壁にぶつかる。したがって、同国ではタイが軌道に乗ったようなモデルは適用できない。

2) ASEAN後進国におけるAECの意義

ASEANの中でCLMVは、国民所得水準の向上で消費市場として魅力が向上した。2010年に567億ドル(約6兆8千億円)であったCLMVの小売市場合計額は、2014年には約2倍の1,003億ドルとなり、2019年には1,764億ドルに増加した。生活必需品だけでなく、二輪車や自動車需要も伸張した。人口は1億7,000万人前後、将来2億人に達する見込みとなった(日本経済新聞 [2015/9/4])。AEC誕生により域内関税は2018年までに撤廃され、人とモノの移動の活発化が期待された。

現在ASEANは、経済統合により域内関税をほぼ撤廃した。ASEAN自由貿易地域(AFTA)が発効した1993年には、平均関税率は11.4%

であったが、2015年には0.23%に低下した。関税がほぼなくなり、商品流通が増加した。ASEAN各国の2015年の域内向け輸出は3,056億ドル（約34兆円）であり、2000年と比べて約3倍になった。自動車や電機など製造業中心に域内分業が進捗し、国境を跨いだ部品などの往来が増えた。AEC発足でヒトやカネ、サービス分野も自由化が推進された。非関税障壁の撤廃などを盛り込んだ2025年までを目標に統合を目標とした（日本経済新聞 [2017/8/17]）。非関税障壁の撤廃は、これまでも取り上げてきたように、2025年という目標時期を示したが、各国において「神聖不可侵」に位置づけられる産業や製品・サービスが存在するため、紆余曲折も予想される。

3) ラオスにおけるタイへの依存

海外進出後、人材問題に陥る企業は多い。それは文化や宗教が異なり、労働者の考え方も異なるためである。ラオスには独特の雇用法・労働法がある。労働法は、企業よりも従業員に有利である。日本人と同じ価値観をラオス人従業員に押し付けても無意味である。細部まで盛り込み、周知する必要がある。サービス部門拡大には観光業が寄与した。ラオスには世界遺産のルアンプラバンなど観光資源があり、自然が残る。物価も安い同国は、欧米旅行者に人気がある。外国人観光客数は2003年以降急増し、それが飲食業、ホテル業、運輸業などの伸長を押し上げている（三菱UFJリサーチ [2014] 4）。

ラオスは、日本の本州ほどの広さに約710万人が居住しているだけで生存競争は厳しくない。そのため、人口密度が高いベトナムのようなハングリーさがなく、勤労意欲や作業効率が低いとされる。日系製造業の対ラオス投資は、主目的がタイの生産工程の一部移管であり、これまでも取り上げたようにあくまで「タイ+1」である。同国にはタイのような産業集積がなく、

原材料・部品は国内で調達できない。アジア諸国に進出する日系企業の現地調達率を国別に比較すると、同国の現地調達率は、他国に比べて著しく低く、同様の事情を抱えるカンボジアとほぼ同様である。ASEAN域内では、同国の原材料・部材供給源の中心は実質的にその全てがタイである。同国がその10倍の人口を有するタイやミャンマーに比肩する生産拠点となる可能性は低い。同国の製造業は、低い人件費を武器に労働集約的作業工程を受託し、タイの生産活動補完が中心である（三菱UFJリサーチ [2014] 20）。したがって、ラオスの立ち位置を明確にする必要がある。同国が「世界の工場」や「アジアの工場」となることは当面あり得ない。それは大規模移民でもなければ、工場で雇用される人材のパイがそもそも小さいためである。そのため、他の要素を指向した生産拠点の可能性を探るべきであろう。

(5) 交通網の整備

ラオスにおける交通網の整備については、メコン川に橋を架けるだけでなく、陸路での交通網整備も進んだ。同国では中国と共同でASEAN域内初の高速鉄道を建設開始した。総事業費70億ドル（約5,740億円）で2011年4月に一部区間が着工し、2015年完成を目指した。中国主導によるインドシナ半島からマレー半島に至る広域鉄道網整備の第1弾であり、2010年1月から本格化した貿易自由化に続き、中国とASEAN経済の一体化が加速した。中国とラオスは、高速鉄道の事業化調査を行い、事業の具体化を確認した覚書を締結した。中国は2010年に、ASEANとの間で発効した自由貿易協定（FTA）の実効性を高めようとした。雲南省昆明からラオス、タイ、マレーシアなどを通りシンガポールへの高速鉄道を利用し、経済成長を続けるASEAN各国へ輸出拡大が期待された。

ラオス側は、一大消費地、生産基地である中国とASEAN各国を連結し、内陸国のラオスを陸上貿易の中継拠点としようとした（日本経済新聞 [2011/1/18]）。つまり中国にとって、ラオスの位置づけを優先したといえる。これは他国では、当然同国に対する認識は異なっている。

東西経済回廊と南北経済回廊は、2015年までにほぼ完成した。ベトナム、カンボジア、タイをつなぐ「南部経済回廊」もバンコクからミャンマー南部ダウエーまで延伸工事が進んだ。中国の「一帯一路」構想による高速鉄道計画も始動した。これは中国の雲南省昆明からシンガポールをつなぐ計画であり、ラオスで建設が開始された。日系企業も交通インフラを生かし、製造・物流網が拡大する。南部経済回廊沿いのカンボジアのSEZには、デンソーやミネベアが進出した（日本経済新聞 [2017/8/17]）。高速鉄道には、建設総距離410Kmの鉄道のトンネル75カ所が必要であり、160か所の橋梁が同国で建設予定である。2016年に建設が開始され、2021年12月に完成予定とし（Global Partners Consulting [2019]）、その予定通り完成した。各国の事情に合わせ、交通政策は行われるべきであるが、陸路で繋がっている国の場合、自国の事情だけでなく、大きな経済圏でのモノや人の移動を含めた交通政策も考慮される。ただそこでは、交通網で繋がる、結ばれる国と国との政治や経済力などにより大きく揺れる。その面を考えると、交通の利便性向上といった場合、どこにとってという「主語」を考慮する必要もある。

（6）ラオスにおける課税政策

ラオスでは、日本の法人税に相当するプロフィット税がある。税率は居住法人、非居住法人（支店）とも24%である。非居住法人が、

ラオス源泉所得として受け取る配当、利子は10%、使用料は5%の源泉税がかかる。同国では、国内で利益創出する法人だけでなく、国民及び居住者である外国人に帰属する個人事業の所得も課税対象とされた。他方、ラオス証券取引所に登録する企業は、登録日から4年間は税率が5%軽減された（東京商工会議所 [2015] 9）。

ラオスでは、開発遅滞地域へ投資促進のため、全国のインフラ整備状況と投資事業奨励レベルで9区分し、各々に応じたプロフィット税免除期間を設定した。同税以外の優遇税制は、原料輸入時や機械類・車両の輸入関税の免除、欠損金の3年間繰越などを盛り込んだ。またSEZでは各々優遇措置を適用した。主なものはプロフィット税、付加価値税、関税などの減免が中心である（東京商工会議所 [2015] 16）。

ラオスでは、付加価値税はWTO加盟に伴う関税率引下げによる税収減を補い、税収安定のため導入された。同国では付加価値税はサービスを含め、国内向け生産及び流通段階で付加された価値に課税される。付加価値税は、事業売上税（BTT: Business Turnover Tax）の後継として2009年1月に導入された。その税率は一部例外を除き10%である。また同国内の年間収益が4億キップ以上の事業者及び任意で登録した事業者に課税される。その他、国内へ商品・サービスの輸入を行う事業者と、同国に拠点はないが、商品・サービスを提供する事業者も課税対象である⁴⁾（東京商工会議所 [2015] 11）。事業活動に対する課税は、外資系企業には進出や事業形態を考慮する重要要素である。ただ当初はさまざまな優遇を受けて進出が実現しても、その後の税制変化までは予測することができない。とくに課税は、企業の利益を左右する重要な要素であり、長期的な戦略が必要な分野である。

4 ラオスの自動車市場

(1) ラオスにおけるモータリゼーション

1) 中古車による自動車社会の開始

ラオスでは、1980年代終わりに韓国から中古車輸入が増加した。韓国ではASEAN・中国からの引き合いが急増し、1988年に60台であった中古車輸出台数は、1989年には数百台になった。そこでアジアへの中古車輸出において圧倒的に多かった日本の事業者も韓国車を仲介した。韓国の中古車輸出台数は1985年5台、1986年7台、1987年28台であった。中古車流通市場の拡大により1988年から輸出台数が増えた。韓国からは、現代自動車の小型車がラオスに輸出された。韓国内の中古車流通価格は2年落ちで約20%引きと割高であり、日本の中古車と比べて輸出競争力がなかった。しかし日本のバイヤーが品揃えを増加させ、韓国車販売に熱心になった（日経産業新聞 [1989/5/15]）。

1990年代には、ラオスの首都ビエンチャンでも道路は未舗装であった。そこで同国では2004年から自動車輸入規制を緩和し、輸入許可証を廃止した。その結果、2009年まで中古車輸入が急増し、日本や韓国からの古い車が流入した。ただ同国は、右側通行のため日本製の中古車は、同国内で左ハンドルへのコンバージョンが行われた。同国では、自動車は右ハンドルの道路走行が禁止され、日本やタイ、ベトナムから輸入された中古車はハンドルの付替えが必要であった。その後政府は、交通渋滞と安全性・環境面から2009年に中古車輸入を実質停止し、以降は公式に輸入されていない。これにより、同国自動車市場ではほぼ新車のみ増えている。一方、トラックは中古車輸入可能である。そのため、トラックには右ハンドルを左ハンドルに付け替えるコンバージョン需要がある。最近では日本製トラックから安い中国製ト

ラックへと市場の中心が変化し、安価なトラック需要が高まった（川崎 [2017]）。中古車輸入では、同国のように乗用車は禁止する場合はしばしばあるが、トラックは経済活動と直結している場合が多く、規制対象外とされることが多い。

2009年以降、ラオスでは新車しか購入でなくなったため、新車割合が増加し、年間自動車販売台数の約8割が新車となった。二輪車やトラックが主な移動手段であるが、ビエンチャンでは舗装道路も次第に広がり、所得増加により本格的なモータリゼーションに向かった。他のASEAN同様、同国では日本車人気が高い。そこで日産、マツダ、三菱、ホンダ、いすゞの日系メーカーのディーラーが進出した。ただ近年は、同国でも価格の安い韓国車が市場を拡大している。同国市場は、国の政策による物品税の変動により新車価格が上昇の可能性がある。そのため新車から中古車へ傾向が変化する可能性もある。実際、それを敏感に察した中古車ディーラーが増えている（川崎 [2017]）。中古車ディーラーの増加は、モータリゼーションの途上で当然見られる現象である。ただ同国は人口の少なさから、ASEANの他国で見られた爆発的な自動車台数の増加は、実現しないだろう。したがって、中古車ディーラーの増加も一定程度増加するとその後減少が予測される。

ラオスは内陸国のため、港湾がなく、直接中古車輸入ができなかった。しかし、他国から陸路で自動車が流入し、混在している。同国の一般公務員の給料は月約1万円であるが、高級車も走行し、価格は日本よりも高めである。日本ではクラシックカーに属する自動車も走行している。日本車比率は他のASEANより低い（ラオス訪問レポート）。それは日本車は右ハンドルであり、既に左ハンドルの自動車に比べてハンデがあるためである。

2) 新車需要の拡大

ラオスの自動車市場では、比較的新車割合が高いのは、先にあげたように中古車輸入が原則禁止されているためである。また中古車取扱業者には輸入割当があり、年間の輸入可能台数が制限されている。自動車部品はタイからの輸入が大部分である。同国は内陸国で燃油輸送費がかかるため、燃油価格が高い。これが自動車普及の遅滞原因にもなった（『日経速報ニュースアーカイブ』[2013/7/4]）。同国が内陸国であるため自動車市場拡大のハンデの1つとなった燃料価格の問題であるが、これは同国のGDPの低さも影響している。

2015年のラオスにおける新車年間販売台数は約3万5,000台であった。他方、中古車の年間販売台数は、同年にはビエンチャンで6,700台、全体で15,000~18,000台であった。同国には統計データがなく、市場把握情報が少なく不明確である。市場占有率は45%のトヨタが他のASEAN諸国と同様、支持された（川崎 [2016b]）。ただ現地で走行している自動車は、明らかにインドネシアやタイとは異なり、日系メーカーの割合が低い。それは日系メーカーが、同国の人口の少なさゆえ市場と認識しなかったせいもある。

ラオスの交通現況は、モータリゼーションの加速により変化した。2005年から2010年にかけては、自動車台数が2倍以上になった。主な車種は現在も二輪車（74%）であるが、乗用車台数も急増した。年間所得5,000~6,000万キップ（5,950~7,140ドル）の世帯の40%以上は車を所有している。これまで環状及び放射状道路網が建設されたが、舗装率は25%である。また都心部では、駐車スペースが不足し、路側駐車や歩道まで乗り上げた駐車に限られた道路交通容量を更に低下させ、歩行者の安全な通行を妨害している（国際協力機構：JICA5-3）。こう

した状況は、自動車社会となる前に街が形成された国や地域ではしばしば見られ、珍しいものではない。ただ通行規制や駐車規制など交通政策が必要であろう。

ラオスでは自動車台数の増加により、ビエンチャンの中心エリアでは朝夕のラッシュ時に渋滞が発生するようになった。同国の中古車平均販売価格は約1万3,500ドルである。したがって、ビエンチャンの中古車市場規模は約100億円と推計され、同国全体の中古車市場規模は240億円に達する。中古車市場の規模は年々拡大している（川崎 [2016a]）。

3) 自動車所有意欲の上昇

2017年のASEAN自動車市場は、インドネシア、タイ、フィリピン、マレーシア、ベトナムの5ヵ国合計で約327万台に達し、全体の96%を占めた。これらの国は自動車生産国であり、シンガポール、ラオス、ブルネイ、ミャンマー、カンボジアは輸入国である。日本とASEAN市場では、自動車所有欲の相違がある。ASEANでは、他に何を我慢しても自動車を所有したい欲望が自動車市場を支持している。とくにラオスは新車への憧れが強い。しかし「見栄えのいい中古車」の流通量が増えると変化する面もある。同国のユーザーは、モデルチェンジには頓着せず、外観にキズがないキレイさにこだわる。メーカーや調査会社は、ASEAN自動車市場の規模を年間500万台市場と予測した。1人当たりGDPで突出したシンガポールとブルネイは自動車生産国とはならない。両国以外ではマレーシアが約1万ドルでトップである。2位はタイで約6,000ドル、3位はインドネシアで約3,500ドルである。フィリピンは平均が3,000ドル台に乗り、ベトナムは急速に2,500ドルに接近しつつある。自動車生産拠点のあるこれら5ヵ国は着実に経済発展が継続している（牧野 [2018]）。こうした点から考えると、既にビエ

ンチャンでは3,000ドルを突破していることからモータリゼーションが起こってもおかしくない状況にある。

(2) ラオス新車市場と国内中古車市場の形成

1) 新車ディーラーの増加

1995年にはメルセデス・ベンツのタイ販売総代理店でKD生産しているトンブリ・オートモティブ・アSEMBリー・プラント（Thonburi Automotive Assembly Plant Co., Ltd. : TAAP）がラオスに進出した。同社は、現地資本との合併によりビエンチャンに販売・サービス会社を設立、事業化調査に着手した。また同社は、タイでベンツ車のディーラーを有し、バンコク南部サムトプラカーン県の自社工場でKD生産をしていた。そしてラオスの規模拡大が可能と判断し、事業の国際化に踏み切った。同国では1980年代後半からの経済開放で市場経済導入が進んだが、自動車市場規模は小さいままであった。1994年に友好橋の架橋により、タイからの投資が増え、進出企業を中心に高級乗用車需要も見込まれた。さらに交通インフラ整備でバスなど商用車の市場拡大も有望となった。そこで同社は、現地資本と合併会社設立で合意し、同社タイ工場でKD生産した自動車輸出も検討した。他方、日系メーカーは、トヨタ、三菱自、日産のタイ現地法人が、同国で生産した商用車を商社経由などでラオスへ既に輸出した（日経産業新聞 [1995/3/9]）。日系メーカーの対応は、直接進出するのではなく、隣接国であるタイからの輸出を念頭に置いていることがわかる。それはGDPが上昇しても、人口の少なさによる市場規模の限界があるためであろう。

日本メーカーでは、マツダは1992~2000年にラオスで販売していたが、同社は一旦撤退し、現地企業ケオグループ（Keo Group）に販売を委託し、第1号店のディーラーを設置した。同

社は、タイ工場で生産したピックアップトラック「BT-50」新型車を2012年10月に販売開始した。同国自動車市場の急成長を見込んでチャネルを構築し、年間400台の販売を目標とした。まず2012年9月にビエンチャン郊外に同グループがマツダ車正規ディーラーを設置した。同グループは、ラオスにおいて日産車など販売実績があった。マツダはフォードとの合弁会社Auto Alliance Thailand Co., Ltd（AAT）が運営するタイ工場でBT-50の他小型車「マツダ2（デミオ）」と同「マツダ3（アクセラ）」を生産していた。そこでAATからマツダのタイ現地法人を通じ、BT-50を供給した。（日本経済新聞 [2012/9/26]）。

マツダは、2013年にベトナムからマツダ2など主力車種をラオスへ輸出開始した。ベトナムでは、現地資本の販売パートナー、ヴィナマツダ（Vina Mazda Automobile Manufacturing Co., LTD）にKD方式で生産を委託し、2011年10月にマツダ2（年間2000台）の生産を開始した。その後、マツダ3（同2,500台）、SUV「CX-5」（600台）のKDも開始した。それまでベトナム向けに生産してきたが、ラオスにも3車種を輸出し、現地協力ディーラーに販売を委託した（日経速報ニュースアーカイブ [2013/7/4]）。

三菱自は、ラオスで現地の自動車販売会社KLM Import-Export Sole Co., LTD.（KLM）と同国での販売・サービス契約を2013年12月に締結した。三菱自は、同国で販売体制の再構築・強化を検討し、全三菱車はKLMに切り替え販売するとした（三菱自動車ウェブサイト）。そこで、ビエンチャンに1号店となるディーラーを開設し、サバナケット、パクセなどラオス第2の都市にもディーラーを拡大した。そして同社はピックアップトラック「Triton」とSUV「Pajero Sport」を販売し、年間販売台数約130台を予定した。また2014年度に年間800台販売

を目標とし、車種追加も計画した。同国では、二輪車やトラック需要が中心であり、新車販売台数は約5,000台であったが、経済発展や道路舗装とともに自動車市場の成長を見込んだ（日経産業新聞 [2013/12/16]）。

さらにトヨタカローラ新大阪（大阪市）は、2014年4月にタイ東北地方のウドンタニ県でディーラー店舗を開業した。同社はトヨタの新車や中古車販売だけでなく、定期点検や修理など保守サービスの提供も開始した。そのため同社は、現地資本との合弁会社を通じ、ウドンタニ市街地に約10億円をかけて設置した。店舗の敷地面積は約3万㎡であり、従業者約160人体制となった。同県はラオス国境に近く、道路網整備に伴い新車需要の増加が見込めると判断した。そのためショールーム、定期点検や修理を手がける整備工場も設置した。同社は「カローラ」や新興国戦略車「IMV」など月150台の販売を目標とした（日本経済新聞 [2014/4/17]）。

また豊田通商は、ラオス初のトヨタ車ディストリビューターとしてToyota Laos Co., Ltd (TLAO) を設立し、2018年9月から販売代理店業務を始めた。同社は、トヨタ車ディーラーと連携した。同国では2012年から中古車輸入が規制され、新車を安定的に販売できる環境が整備された。同国ではトヨタ車の販売台数が首位であり、年間1万台前後で推移してきた（日刊自動車新聞 [2018.11.13]）。これまでラオス国内にトヨタ車のディストリビューターは所在しなかったが、豊田通商はディストリビューターとしてTLAOを設立した。豊田通商は、世界各国で自動車関連事業を展開し、同国にも拠点があり、幅広く事業を展開してきた。自動車関連分野では、2016年12月に販売金融会社のToyota Tsusho Leasing (Lao) の営業を開始し、トヨタ車向けの販売金融事業を開始した⁵⁾（豊田通商）。

このように日系メーカーによるラオスを市場ととらえた動きが、近年は顕著となってきた。そこではいかに優秀な現地パートナーと共同するかが需要となっている。さらにラオスだけの展開ではなく、広くメコン地域を捉えた展開を描いていることに気付く。それは同国の人口の少なさもあるが、地域として一体で生産・販売政策を考慮していることに表れているといえよう。

2) 中古車オークション市場の形成

ラオスでは2015年にLAOCAM SOLE Co., Ltd が設立され、中古車オークションが4回開催された。これが同国初のオークションとなった。同国の自動車流通課題は、ディーラー店舗はあっても市場相場の形成がないことであった。通常、相場がない市場での事業展開は難しい。しかし、同社はオークション事業について、中古車業界全体のニーズを満たし、明確な中古車相場を生み出す機会と捉えた。そこで2015年6月に誰でも出品可能なオークション（出品台数70台）を開始し、同年9月に新車ディーラーの下取車両のオークション（出品台数50台）をし、会員制オークション（出品台数50台）を同年12月に2回開催した。その結果、現在はビエンチャンの新車ディーラー、中古車ディーラー、ファイナンス会社の約80%とオークション会員契約を締結した⁶⁾（川崎 [2016a]）。

中古車オークション市場についても、自動車社会が拡大する中では、当然生成する事業である。また中古車という、メーカーやブランドは同じであっても各商品により品質が異なり、当然価格も異なる。それらに対して健全な市場で取引をすべきとして事業を開始した企業、さらにその枠組みに入り、同市場を健全なものにしようとする動きは注目すべきである。それは悪意のある事業者を市場に入れないために重要なためである。

(3) ラオスにおける自動車ローンの提供

ラオスでは、これまで取り上げてきたように自動車販売が増加しているが、ビエンチャンでは中国と韓国の自動車ディーラーの競争でローン金利が月0.8%へと低下した。中国車は価格に優位性があり、比亞迪汽車（BYD）は、売れ筋が排気量1,000ccの小型車は8,500ドルとラオス最安値水準になった。同社ディーラーでは、ローンを2種類提供し、頭金半額で月利1.5%、4割であれば同1.8%とした。そのためディーラーでは納車が注文に追いつかなくなった。他方、韓国メーカーは安価な中国車に対抗した。現代自動車のディーラーは、月利0.8%のローンを提供した。車両価格（排気量1,300cc）は1万3,800ドルと中国車より高いが、ローン金利が1%を割ったために来店客が増え、納車まで1~2ヵ月を要する状態になった。ラオスでの自動車販売急増は、経済成長の加速によるものであった（日経MJ [2010/1/15]）。自動車ローン金利の引き下げ競争は、需要者にとってはメリットである。ただ供給者には、事業基盤が盤石となっていない状況において、引き下げ競争をすることは自動車ローン市場を崩壊に導く可能性もある。

またタイの大手銀行アユタヤ銀行傘下のクルンスリ・コンシューマーは、自動車ローンなどファイナンス会社をラオスで設立した。クルンスリ・グループ70%、現地パートナーが30%を出資し、2013年7月から営業を開始した。同国では、経済発展で徐々に自動車ローンなどの需要が発生し、アユタヤ銀行の支店所在も進出要素となった（日経速報ニュースアーカイブ [2013/5/20]）。こうした需要を創出したこともモータリゼーションの進捗の成果である。

またラオスでは、クレジットカードや信販、リースなどノンバンクの動きも目立つようになった。セディナは、ベトナム現地銀行に自動

車ローンの審査手法を提供した。他社も分割払やコンサルティング業務を開始した。アジア新興国の金融インフラは、わが国の高度成長期の水準にとどまっていた。中間層拡大による生活に密着したサービス需要が上昇し、現地化も進捗した。イオングループの銀行持ち株会社イオンフィナンシャルサービスは、アジア各地で分割払事業の経験があった。香港やタイでは、クレジットカード発行、連結営業利益の4割を海外事業が占めた。2013年度中にミャンマーとラオスに進出し、家具や家電の分割払事業を開始した（日本経済新聞 [2013/6/13]）。さらに韓国KB持ち株会社は、2016年2月にラオスで自動車ローン事業参入を発表した。傘下のKBキャピタルとKB国民カードが現地企業と合弁会社を設立し、2016年下半年からの本格的展開を目指している（日本経済新聞 [2016/2/4]）。自動車ローンに参入するプレーヤーの増加は、需要者には歓迎すべきことである。ただ競争が低金利競争に陥ると、事業継続の可能性が減少する。事業者は十分すぎるほどの利益を確保する必要はないが、事業継続可能性を念頭に置いた事業運営が可能となる金利を提示しなければならないだろう。

(4) ラオスにおける電気自動車の導入

1) EV導入プロジェクト

世界的な潮流により、ラオスでも電気自動車（EV）や電動バイク普及プロジェクトが始動した。同国はダムが多く、電力が安価で豊富である。そこでガソリン車普及遅滞を逆手にとり、EVによる低公害型のモータリゼーションと産業振興を図ろうとしている。このプロジェクトには、JICAや三菱自など日本企業も参加した。同国政府は、優遇税制で2030年に240万台普及を目標に掲げた。2012年からはJICAが同国政府と協力し、EV普及の立案をした。そこでは

ビエンチャン、ルアンプラバンなど主要都市で充電施設を整備し、公共バスや三輪タクシーなどからEV化を行うこととした。三菱自は、小型EV「i-MiEV」やプラグインハイブリッド車「OUTLANDER PHEV」などを豊田通商の子会社である豊通エレクトロニクスなどを通し、三輪EVなどの部品をラオスに持ち込もうとした（日本経済新聞 [2013/5/21]）。

ラオスでは、2012年の人口約650万人に対し、自動車普及台数は約20万台であった。ただ水力発電は、国内需要を上回る能力があり、タイへの売電が重要産業となった。国内の電力料金は1kw/時あたり7円相当であり、タイの約半分、日本の2～3割程度であった。電池に使用する鉛やモーター用のレアアース（希土類）などの資源も国内にあった。同国政府は、EVへの優遇税制導入も検討し、2020年以降のガソリン車とEVとの普及台数の逆転も想定した。そこでEV産業を数少ない自前の製造業として育成することとした。またガソリン輸入を増やさない環境保護の面もあった（日本経済新聞 [2013/05/21]）。まさにガソリン車市場が形成されていない市場では、固定電話と携帯電話の例のように、電気自動車の市場拡大の可能性が広がるかもしれない。

2) EV導入実験

日本企業では、電動二輪・三輪車を手掛けるプロツァ⁷⁾は、ラオスでの三輪車の実証試験を行った。JICAの支援でルアンプラバンにおいて、2015年3月から1年間実施した。そのためJICAと同国の運輸省などと実証試験の契約を締結した。JICAを通して2015年3月から車両14台と充電装置を2台提供した。同国政府と共同で1年間かけ走行データや顧客の声を収集し、事業性を検証した（日経産業新聞 [2014/10/23]）。同国での電動バイクやEV導入プロジェクトは、日本企業以外では中国の海爾

集団が、2015年7月に電動バイク試作品を同国政府に納入した。ルアンプラバンでは電動三輪車の本格導入が開始され、2016年には3千台超の販売を目標とした。当初は日本から輸出し、将来的に同国で生産を検討した。同国科学技術省との共同開発で電動バイクベンチャーであるシムスインターナショナル（滋賀県）の技術協力があった。これは1度の充電により8時間、80km走行可能である（日本経済新聞 [2015/7/29]）。

2スト車ではトゥクトゥク（タイやラオス）や「トライシクル」（フィリピン）、「オートリクシャー」（インド）など三輪タクシーの問題がある。市民や観光客の足であるが、騒音や排気ガスなどのためである。ルアンプラバンでは、朝5時半にはオレンジ色の大行列がある。僧侶が信者の家々を巡り、食糧などを乞う托鉢である。しかし突然、静寂を切り裂く音が、トゥクトゥクから発せられる。そうすると托鉢目当ての観光客には、神聖な雰囲気台無しとなる。そこで、騒音と排ガスをまき散らすトゥクトゥクを問題視し、三輪EVに注目が集まるようになった。同国政府は、騒音や大気汚染を防ぎ、まちの静寂を守ることにした。現在、同国国公共事業運輸省中心としてルアンプラバンで三輪EVを定期路線で運行の準備をしている（日経産業新聞 [2015/11/13]）⁸⁾。

さらに川崎市の日本エレクトライクは、開発した三輪EV「エレクトライク」が2015年6月、国土交通省の型式認定を取得した。同車は1人乗りで最大用途は郵便や貨物などの集配業務向けであった。搭載するリチウムイオン電池容量の違いで2つのモデルがあった。容量7.8kw/時の車両は、1回の充電で約60km走行が可能であり、容量3.9kw/時の車両は約30kmであった。同社の試算では、走行距離1km当たり電気代は2円であった。車両価格は補助金を使用する

と約100万円で購入可能であった。低コスト化のため、インドのバジャジ・オート製のガソリン三輪車の車体を使用した（日経産業新聞[2015/11/13]）。最近は、1度の充電での走行距離や時間が問題とされる。これらは利用地域の事情に影響されるものである。したがって、各地域で平均的に必要とされる機能で十分であろう。

日本企業だけでなく、中国企業もラオスでのEVの可能性を探っている。この背景として、同国での市場獲得や市場拡大を視野に入れているのは伝わってくるが、それ以上に同国での実績を他国に展開したい意図がある。つまり、同国での実績を自社製品の実績として、ターゲットとする市場で訴求するためである。同国にはこうした役割も期待される。

(5) ラオスにおける自動車関連サービスの生成

1) 車検システムの導入

ラオスでは、1990年代半ばに日本の事業者が車検事業を開始した。現地法人と合弁会社Japan Engineering Technology（JET）は、同国政府から車検業務の認可を取得し、ビエンチャンなど4カ所で自動車整備工場運営を開始した。同国では、自動車・二輪車が急増し、同国政府の要請を受けて進出した。JETは資本金10万米ドル、日本側97%、ラオス側3%が出資した。日本側は、福島県郡山市の企業が中心に出資した。現地企業の大型整備工場を借り、ビエンチャンで業務を開始した。工場長は日本から派遣し、従業員20人は現地採用した。整備士教育は、日本メーカー、ディーラーにも協力を要請した。またルアンプラバン、サバナケット、パクセの地元工場を利用し、整備工場を設置した。ラオスの自動車・バイク台数は、毎年倍増ペースが継続していた。一方、車検制度が未整備であり、同政府は日本並みの厳しい基準は求

めないが整備不良車両の抑制目的で車検普及を目指した。同国では政府系車検場が減少し、JETは同国内の車両の大半を引き受けられるとし、軌道に乗り年間数億円の利益を期待した（日本経済新聞[1996/8/9]）。車検制度は、自動車の安全走行のための仕組みである。そこで日本の車検制度が注目され、それを輸入し、自国政策に活用しようとした点は評価されよう。

2) 自動車修理サービス

デンソーと豊田通商、アイシン精機は、アジアやアフリカ新興国で自動車修理・点検サービスの連携を試行した。新興国はトヨタなど、日系メーカーの中古車中心であるが、修理や保守体制は不十分であった。トヨタグループ3社でサービスを手掛け、市販の部品事業の強化や日本車のブランド力が向上した。カンボジアやミャンマー、ラオスでは自動車整備店を展開している。直営店や認定店を通じ、デンソーやアイシンの市販部品を使った保守サービスを開始した。中古車修理や整備中心に行う方針とした（日経産業新聞[2013/11/29]）。悪路のまだ多いASEANでは、自動車は故障して当然である。そのため故障した際の対応がいかにできるかが重要である。日系メーカーは、性能のよい自動車を安価に製造するだけではなく、さらにその修理品質もしばしば海外から評価される。その点では、日系メーカーのサービス品質の高さが同国での標準となる努力も必要である。

3) レンタカーサービス

ラオスでは、国民の自動車所有が増えたため、洗車、パーツ交換、カーアクセサリ販売などを手がける自動車関連サービスも出店している。また同国で最も人気のあるレンタカー専門店エイビスでは約120台を保有している。他方、NAGAはレンタカー会社の中で最もコスト効率がよいレンタカーを提供している。同社は同国唯一の日本人経営企業である。車種はセダン・

SUV・ピックアップ・バンの4種類である。同国では、セダンは個人や会社で都市部の短期間の出張に利用され、SUVやピックアップは会社によるレンタルで中長期利用され、バンは会社による運転手付きの利用が一般的である。主な顧客は、中国人、次にオーストラリア人、アメリカ人、シンガポール人、マレーシア人であり、まだ日本人の取扱は少なく、拡大可能性が期待される（川崎 [2016c]）。単なるレンタカーサービスの展開ではなく、レンタカーとして利用した車両の売却システムなど背後のシステムも考慮されている。

4) 自動車保険サービス

損保ジャパン日本興亜は、メコン経済圏に事業機会を見出し、2016年5月に外国保険会社として初めてミャンマーの保険会社 AYA Myanmar Insurance Co., Ltd. と業務協力の覚書を締結した。そこで当該地域で保険引受体制を強化した。ラオスの実質GDP成長率は、毎年約7%とメコン経済圏でも最高水準であり、廉価な労働力、安く安定した電力に加え、2015年12月のASEAN経済共同体発足により、企業進出の加速が予想された。この動きから同国での損害保険市場の急成長が見込まれ、提携締結を機として、損保ジャパン日本興亜は Sompoo Insurance (Thailand) 社内にラオス室設置し、フロンテイング方式⁹⁾を構築した（損保ジャパン日本興亜 [2017]）。そもそも保険サービスは、経済的損失を補填する制度である。こうしたサービスが受容できる社会は、経済的成熟に向かい、またその経済施設も整いつつあるといえよう。こうした点から考えると、ラオスにおける耐久消費財である自動車を巡るサービスの生成は、同国でのモータリゼーションを推進し、多くの人がその恩恵を受けられる状況に近づいているとも解釈できる。

おわりに

本稿では、ASEANの一角を占めるラオスについて概観し、その地勢的な不利益の問題やごくわずかな土地を耕作した農業が産業の大部分を占めている状況を確認した。また人口の少なさによる経済発展の問題についても言及した。ただそうした制約条件が多い中にありながら、近年はGDPが堅調に伸張し、それが海外企業からは「チャイナ+1」「タイ+1」として評価され、徐々にFDIが増加している状況についても取り上げた。そこではやはり人口の少なさによる成長の限界や事業の制限、生産工場立地としての問題はあるものの、同国で可能なことを模索する外資系企業の姿も確認することができた。

ラオスにおける外資系企業の事業活動拡大により、同国が経済的な貧困から脱出し、経済成長を見通す中、ヒトやモノの動きを活発にさせるには自動車の活用が必要不可欠である。1990年代には、ASEANの多くの国はモータリゼーションが達成され、自動車社会へと変貌するようになった。一方ラオスは、道路舗装さえ進んでいない状態であった。そうした状況から中古車輸入を解禁し、移動車台数が増加することにより、交通渋滞や環境汚染などの弊害も起こった。それを道路整備や中古車輸入（乗用車）の禁止により前進させ、さらに電力資源の豊富さからEV導入の取り組みを開始し、目標台数や時期を設定し、モータリゼーションを進めようとしている同意国の姿が浮き彫りになった。ただこれらは同国自身の自助努力ではなく、日本や周辺国をはじめとした外資系企業による投資やさらに自動車関連サービスの支援が徐々に拡大していることと無縁ではない。今後は同国におけるEV施設の増加やより自動車保有がしやすいサービスの導入・展開について考察を深めたい。

＜参考文献＞

- Global Partners Consulting [2019]「ラオスにおけるビジネスチャンスを探る」2019.7.29：https://www.gpc-gr.com/jp/news/detail.php?seq=134 (2021.4.10)
- Lao Investment Promotion Department, Ministry of Planning and Investment (ラオス計画投資省MPI)：http://investlaos.gov.la/ (2021.9.5)
- Special Economic Zone (SEZ) Secretariat Office [2016], Annual Report
- World Bank, World Development Indicator, various issues
- UNDP[2019]Human Development Data (1990-2017). http://undp.org/en/data (2021.5.20)
- 池部亮 [2013]「日本企業にとってのカンボジア、ラオス、ミャンマーの投資環境—中国リスクを見据えた最適立地の可能性について—」『ふくい地域経済研究』No.16、29-56
- 外務省ウェブサイト：https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/laos/data.html (2021.4.20)
- 株式会社日本貿易保険ウェブサイト：https://www.nexi.go.jp/cooperation/eca/index.html (2021.10.10)
- 川崎大輔 [2016a]「ラオスに芽生えた自動車オークションビジネス」https://response.jp/article/2016/05/31/276074.html (2021.4.5)
- 川崎大輔 [2016b]「新車天国ラオスと中古車天国カンボジアの未来」https://response.jp/article/2017/08/21/298745.html (2021.4.5)
- 川崎大輔 [2016c]「秘境ラオス、自動車レンタルビジネスに挑む日本人」2016.9.20、https://autos.goo.ne.jp/news/282073/ (2021.4.5)
- 川崎大輔 [2017]「新車天国ラオスのこれから」https://www.goonews.jp/news_detail.php?view=auto&id=8534 (2021.4.5)
- 国際協力機構 (JICA5-3)「ラオス国低公害型公共交通システム導入に向けた情報収集・確認調査」
- 税所哲郎 [2015]「ラオスにおける産業クラスターに向けての展望と課題についての考察—VITA Park (特別経済区) を事例として—」『東アジアへの視点』アジア成長研究所、2015年3月号、第26巻1号、47-60
- 酒井克彦・ONPHANHDALA Phanhpakit [2007]「ラオスにおける付加価値税制度 (1) —付加価値税導入の意義と展望—」『比較法研究』第30号、1-26
- 鈴木基義 [2010]「ラオス外国投資法の変遷」山田紀彦編『ラオス チンタナカーン・マイ (新思考) 政策の新展開：共同研究会中間報告』アジア経済研究所
- 損保ジャパン日本興亜 [2017]「ラオス民間保険会社との包括業務提携書締結について」『News Release』2017.2.15：https://www.sompo-japan.co.jp/~media/SJNK/files/news/2016/20170215_1.pdf (2021.9.15)
- 豊田通商 [2018]「豊田通商、ラオス初のトヨタ車デистриビューターを開業」2018.10.25 https://www.nextmobility.jp/car_sales/toyota-tsusho-launches-the-first-toyota-vehicle-distributor-in-laos20181025/ (2021.9.10)
- トヨタ紡織 [2013]「トヨタ紡織、ラオスに自動車用内装部品の生産拠点を設立」『プレスリリース』発表日：2013年4月8日
- 日刊自動車新聞「豊田通商、ラオスにトヨタ車初のDBを設立」2018.11.13
- 日経MJ「ラオス、韓国車のローン金利、月0.8%」2010.1.15、13面
- 日経産業新聞「韓国、中古車輸出が急増—東南ア・中国から引き合い」1989.5.15、15面
- 日経産業新聞「タイのKD生産会社、ベンツ車販売でラオス市場開拓—年内にも合弁設立」1995.3.9、3面
- 日経産業新聞「デンソーなど3社、アジアで車整備連携、店舗を展開」2013.11.29、14面
- 日経産業新聞「ラオス企業と販売契約、三菱自、新興国開拓急ぐ」2013.12.16、13面
- 日経産業新聞「ラオス、近隣国の人材活用—日本総合研究所総合研究部門研究員花井衣理氏」2014.6.10、4面
- 日経産業新聞「ラオスで電動三輪車、プロツァ、JICAなどと検証」2014.10.23、9面
- 日経産業新聞「ラオス、進出地の比較必要—日本貿易振興機構ビエンチャン事務所柴田哲男氏」2015.1.16、4面
- 日経産業新聞「ラオスに日系など60社、南部、トヨタ紡織やアデランス、タイと隣接、税の優遇手厚く」2015.4.17、5面

- 日経産業新聞「ラオス（下）タイプラスワンで注目—三菱UFJリサーチ&コンサルティング調査部主任研究員堀江正人氏」2015.5.11、4面
- 日経産業新聞「電動三輪車、バス路線に、プロッ
ツァなど、ラオス北部の古都で」2015.9.10、13
面
- 日経産業新聞「フィリピンやインド、日本のVB
攻勢、三輪EV、アジア疾走—騒音・排ガス対
策で脚光」2015.11.13、2面
- 日経産業新聞「ラオス—日本貿易振興機構海外調
査部アジア大洋州課山口あづ希氏、若い消費市
場、サービスに商機」2020.7.10、9面
- 日経速報ニュースアーカイブ「WTO、ラオス加
盟を承認 対中依存の軽減目指す」201.10.26
- 日経速報ニュースアーカイブ「タイ・アユタヤ
銀傘下のクルンスリ・コンシューマー、自動車
ローンなどでラオスに合弁」2013.5.20
- 日経速報ニュースアーカイブ「マツダ、ベトナム
から完成車輸出 域内供給拠点に」2013.7.4
- 日本経済新聞「郡山の経営者、ラオスで車検業—
ビエンチャンなど、4ヵ所に整備工場」1996.
8.9 地方経済面 東北B24面
- 日本経済新聞「経済開放進めるラオス、社会主義
政権15周年—外資誘致急ピッチ」1990.12.29、
7面
- 日本経済新聞「ラオス・タイ国境、「友好橋」が
開通」1994.4.8、夕刊2面
- 日本経済新聞「ラオス経済に「成長の波」、企業
台頭、外資も流入—貧富の格差は広がる一方」
1996.2.28、9面
- 日本経済新聞「ラオスで大型水力発電—関電、
100億—140億円投資」2005.6.10、13面
- 日本経済新聞「ラオス、中国と高速鉄道、事業費
5,700億円、15年完成へ、東南ア一体化を加速」
2011.1.18、夕刊3面
- 日本経済新聞「マツダ、ラオスで車販売、ピック
アップトラック、年400台目指す」2012.9.26、
地方経済面 広島23面
- 日本経済新聞「ラオス、EV先進国狙う、三菱自
など、安い電力活用」2013.5.21、9面
- 日本経済新聞「ノンバンク、アジア攻勢、車ロー
ンや家電の分割払、中間層拡大に的」2013.6.13、
夕刊1面
- 日本経済新聞「ASEANルネサンス（3）国境地域
を狙え—地の利回廊で高まる」2013.7.6、1面
- 日本経済新聞「ラオス、特区整え外資誘致、高成
長持続へけん引期待、労働力確保など課題」
2014.6.13、6面
- 日本経済新聞「トヨタカローラ新大阪、タイ東北
地方に販売・保守拠点」2014.4.17、11面
- 日本経済新聞「ミャンマー「やりがい」重視、東
南ア3カ国仕事観に差、カンボジア・ラオスは
「給料」」2015.3.6、9面
- 日本経済新聞「メコン経済圏開拓に足場、東洋ロ
ザイ、ラオス進出、耐火レンガなど現地生産」
2015.3.13、神奈川26面
- 日本経済新聞「グローバルを考える、ASEANが
経済共同体、6億人市場そろり動く、域内の格
差など課題」2015.5.5、15面
- 日本経済新聞「ハイアール、ラオスで電動バイク
販売、現地生産も検討」2015.7.29、9面
- 日本経済新聞「新興メコン4国、2億人消費争奪、
国境越え企業進出加速—小売市場、4年で倍増」
2015.9.4、9面
- 日本経済新聞「ASEAN経済共同体AECのABC
（2）進む生産分業—非関税障壁なお残る」
2015.11.26、6面
- 日本経済新聞「東南ア成長加速へ、ASEAN共同
体発足、人口6億人の巨大経済圏」2015.12.31、
5面
- 日本経済新聞「KB金融持ち株会社、ラオスで自
動車ローン」2016.2.4、11面
- 日本経済新聞「中国、メコン流域開発支援、ベト
ナムなど、周辺5カ国と首脳会議、融資枠1.1
兆円」2016年3月24日、6面
- 日本経済新聞「ラオスで20億円橋梁受注、安藤
ハザマとJFEエンジ」2017.1.30、5面
- 日本経済新聞「ASEAN50年特集—加速する交通
網整備」2017.8.17、11面
- 日本経済新聞「ベトナム、車に非関税障壁、東南
アの関税撤廃—単一市場実現に影」2018.1.17、
11面
- 日本経済新聞「豊通、ラオスにトヨタ車代理店、
販売増見据え設立」2018.10.26、地方経済面 中
部7面
- 日本証券経済研究所「[2017]「陸のASEAN」へ
賭けるインドシナ—ラオス、カンボジア—」
117-146、<https://www.jsri.or.jp/publish/general/>

pdf/g25/05.pdf (2021.4.20)

日本貿易振興機構 [2019]「ラオス」1-4 : https://www.jetro.go.jp/ext_images/world/gtir/2019/13.pdf (2021.9.10)

牧野茂雄 [2018]「安価な価格帯でASEANをねらう中国勢」Motor Fan illustrated 編集部、2018.8.14、<https://motor-fan.jp/tech/10005238> (2021.4.20)

松永宣明 [2019]「ラオスの経済発展の中小企業政策」『国民経済雑誌』220 (4) 1-20

三菱自動車ウェブサイト [2013]「三菱自動車、ラオスで新販売会社を起用」2013.12.13

https://www.mitsubishi-motors.com/publish/pressrelease_jp/corporate/2013/news/detail4733.html (2021.4.25)

三菱UFJリサーチ & コンサルティング [2014]「ラオス経済の現状と今後の展望～発展のビッグ・チャンスを迎える内陸国ラオス～」『調査レポート』2014.3.6、1-23

ラオス訪問レポート https://www.hai-sya.com/column/laos_column.html (2021.4.25)

「ラオスに芽生えた自動車オークションビジネス」
<https://response.jp/article/2016/05/31/276074.html> (2021.4.10)

- 1) 本調査は、日経リサーチ「新しい消費市場の胎動 ミャンマー・カンボジア・ラオス 消費者の暮らし調査結果レポート2015」によるものである (日本経済新聞 [2015/3/6])。
- 2) 本調査はミャンマーのヤンゴン、カンボジアのプノンペンに住む18~49歳の各都市200人、ラオスのビエンチャンに住む同100人対象に2014年7~8月にかけて面接形式で実施 (日本経済新聞 [2015/3/6])。
- 3) SEZにおける優遇措置は、「サワン・セノ SEZ の管理規則及び奨励優遇に関する首相令」で規定され、製品の70%以上を輸出すると最大10年間法人税が免除され、個人所得税が5%で定率固定とされた (日経産業新聞 [2015/1/16])。
- 4) ラオスの付加価値税率は、国内へ輸入される商品や物品、サービス、あるいは販売される商品や物品に課税され、サービスは原則10%、商品や物品、サービスの輸出取引は0%の取引が

課税対象である (税所 [2015] 51)。

- 5) TLAO は、豊田通商がグループで9割、現地財閥系企業が1割を出資した。ラオスでは、従来、現地ディーラーがトヨタのタイ現地法人から調達・販売していた。同国にはトヨタのディーラーが既に8店舗あり、現地のシェアは約5割であった。豊田通商は、同国では2016年に販売金融会社の営業を開始し、トヨタ車の自動車ローンも提供してきた (日本経済新聞 [2018/10/26])。ディーラーは同国に販売代理店を設立することで輸入関連業務が不必要となり販売に集中でき、市場に適合したブランド戦略を打ち出しやすくなり、そのチャネルが機動的に構築されることが期待される。
- 6) ラオスの自動車市場規模は小さく、外資を含む大手企業の進出が鈍化しており、短期間で多くの企業とのネットワーク構築が可能であった。他方、同国では中古車輸入は名目上停止されていたが、タイに隣接していたため、禁止にも関わらず輸入業者も存在した。同国では、自動車は高嶺の花であり、新車購入車は一部裕福層か外国人に限定される。また同国自動車市場は、政策により物品税変動で新車価格の上昇可能性がある。それにより新車から中古車へ変化する可能性もある。実際、その流れを察し、中古車ディーラーが同国で急増した (川崎 [2016a])。オークションの開催は、需要者と供給者が一堂に会するため、市場規模の測定やその可能性を測ることができる。
- 7) EV化はベンチャー企業中心に取組が開始された。ラオスで採用されたプロツァは、フィリピンのセブ島に生産工場がある。三輪やEVの特徴が出るように車両が開発し、三輪EVタクシー用の車両「Peloco」に電池交換式を採用し、容量約2.9キロワット時のリチウムイオン電池を搭載、1回の充電で40km前後の走行が可能となった。電池残量が少なくなると最寄の電池交換施設で充電済みの電池カートリッジに交換する方式とした (日経産業新聞 [2015/11/13])。
- 8) 世界遺産ルアンプラバンには3路線が設置され、約15カ所の停留所に電動トゥクトゥクを定時運行するため、30個の充電池と2個の充電機が設置された。充電池交換では充電に必要な待機時間を削減し、効率的運用を行う。観光客だけ

でなく、地元住民にも活用を促進する。これは交通計画などのコンサルティングを行うアルメックVPIが全体を計画した。総事業費1億円であり、JICAの中小企業海外展開支援事業の一環として、機材調達など無償資金援助を活用した。2016年4月に運用実績をまとめ、その後の地場企業の主導で事業化を計画した（日経産業新聞 [2015/9/10]）。

9) フロンティングとは、外国で保険販売の免許を有する元受保険会社を通じて、NEXI（株式会社日本貿易保険）の保険商品を代理販売する再保険スキームである。これは通常の保険では救済ができないリスクをカバーし、海外現地法人に安定的に保険キャパシティを供給する役割を担っている（日本貿易保険ウェブサイト）。