



巻頭言

これからの日本－ラオスパートナーシップ －ラオスの強みを活かした開発を－

(独)国際協力機構 ラオス事務所 所長 戸川 正人

私は、2010年2月にラオス人民民主共和国（以下「ラオス」という。）に着任し、それから約2年が経過した。ラオスは、ASEAN でありながら、日本ではベトナムやカンボジアほど知られていないように思う。内陸国であり、日本との貿易の量などに起因するかも知れない。しかし、日本との外交関係は1955年に樹立されており、また1965年に青年海外協力隊が初めて派遣された国の一つであることもあり、日本との関係は非常に良好である。実際に、ODA 案件を記念する切手や紙幣が複数発行されている。フランス植民地時代の面影を残す街並み、世界遺産の古都ルアンパバン、多くの仏教寺院や緑豊かな自然など観光資源にも恵まれており、優しく控えめな国民性は日本人にとってもたいへん魅力的な国だと私は感じている。

ラオスに着任以来、「ラオスにふさわしい発展」とは何か、を常に考えるようにしているが、なかなか容易に明確な解を見出すことができない。それでも、ラオスの競争力の源泉は、労働力ではなく、豊かで美しい自然資源と環境にあるのではないかという思いはある。ASEAN 諸国の多くが、豊富な労働力と競争力を源泉とする工業化により発展してきたが、ラオスは他のASEAN 諸国と、自身の開発経路を差別化することができ、この開発経路はラオスモデルとしてユニークであるといえる¹。実際に、JICA がアセアン事務局

と連携して実施している「JICA - ASEAN 連係パイロット・プロジェクト (LPP)」において標榜する“Clean, Green and Beautiful Laos”というビジョンは、ラオス政府高官にも浸透しつつある。

2012年1月、JICA が実施した「ラオス国首都ビエンチャン都市開発マスタープラン策定プロジェクト」がラオス政府の閣議において承認を得た。都市発展のあり方には、色々なモデルがあるが、ビエンチャンには、マルチコア都市構造 (Multi-core Structure) が望ましいと提言している。マルチコア都市構造は、サブセンターやアーバンクラスターなどの都市拠点を新たに創出することで、既成の中心市街地の拡大に伴う過剰かつ無秩序な都市機能の一極集中を回避することを狙いとする。中心地から半径15～20km 一帯に配置されるサブセンターに都市機能を持たせ、中心市街地の機能を分散させる。アーバンクラスターは、その周辺一帯の集落に対して、公共・商業サービスを提供できる地方拠点とする。サブセンターと中心市街地は、公共バス又はLRT で結ぶことを想定している。

高層ビルが立ち並ぶような一極集中型の都市ではなく、「環境との調和がとれた街」を目指すことがラオス政府内で確認されたことになる。2030年を目標年次とした首都ビエンチャンの開発計画策定に日本が貢献し、それをラオス政府が承認・共有したという意義は極めて大きい。今後、JICA としては、同マスタープランに基づいたインフラ整備などを促進すべく、円借款投入も念頭に置いた詳細な事業実施計画を策定する必要があると考えている。

ラオスは、総人口613万人（2009年）、国土面積は23.7万km²で、日本の本州とほぼ同じ面積である。首都ビエンチャンの人口は、79.5万人で、総人口の12.3%を占める。首都ビエンチャンは、政府の活動の中心であり、社会経済活動の中心となっている。そのため、首都ビエンチャンでは、年々進む都市化の進行と人口の増大、経済活動も活発化する中で、乗用車やオートバイなどのモータリゼーションの進展により個別交通手段の普及が著しく、すでに都市部を中心として、朝夕のピーク時を中心に大規模な交通渋滞を招



ボートレースの練習に励む村人
(ラオス・パンビエン撮影：高山結衣)

¹ JICA「第三章 LPP の基本コンセプト」『ラオス人民民主共和国 ASEAN 統合に向けた開発格差是正を目指したラオス・パイロット・プログラムのための情報収集確認調査』2010年

いている。また、それに伴い大気汚染も深刻化しつつある。車両登録台数は、2005年から年平均14%増加しており、2010年には2000年との比較で自家用車は8.3倍、オートバイは3.5倍に増加している²。都市機能が拡散・散在するラオスでは、自家用車利用が一層高まり、将来的にCO₂排出量が増加する可能性がある³。

ラオスでの現状や日本での経験を踏まえ、日本政府はラオス政府からの要請に基づき、公共交通の補強として公共バスの供与等に取り組んでいるが、環境面や財政面⁴への影響を考慮すると、中長期的には石油代替エネルギーによる運輸システムへの転換を図る必要性は極めて高い。ラオスは、豊富な包蔵水力を利用して、タイなどの隣国への電力輸出を着実に増加してきている。現時点では、国内電力需要は非常に小さいが、運輸部門のエネルギー源を石油に代替して、クリーンな再生可能エネルギーである水力により発電した電力に転換すれば、エネルギー安全保障上の効果に加えて、CO₂排出を伴わない「エコ・シティ」「エコ国家」のモデルが実現可能となる。そのためには、日本の先進的な技術を駆使して、例えば都市交通セクターにおいて、より環境負荷の小さい電気自動車等を導入・普及することが望まれる。

しかし、「なぜラオスなのか」という疑問もあるだろう。私は、①包蔵水力が豊富であること、②内陸国であること（Land-linked Country）、③車両登録台数が少ないこと（転換が容易）、④ラオス政府が積極的な姿勢を示していること、⑤ODA投入の可能性があり、などラオスならではの優位性も存在すると考えている。隣国に比して電気料金が著しく安いことも、ライフタイムコストを考える上で重要な要素となる⁵。日本のODAと技術を活用してラオスでの電気自動車導入・普及の方向性として次のようなことが考えられる。

電気自動車の初期需要を創出するためには、政策により低公害自動車導入を強力に進めることと併せ、充電インフラ整備や普及啓発など集中的に行うなど、ソフト面とハード面での取り組みを同時に行う必要がある。ソフトの施策とは、低公害自動車購入に伴う補助金や優遇税制等の整備、政府や公共交通等公共部門による購入枠設定、観光業とのタイアップや市街区域

への乗入れ規制、「充電インフラマップ」整備等利便性促進、広報による需要掘り起こし等などである。ハードの施策とは、充電設備整備や、車両及び充電機器類の修理工場整備（一定期間無償点検・修理等）、公共交通機関における活用促進のための道路・交差点や交通施設整備等である。

日本や他国の教訓から、これを具体化していくためには、モデル地域を選定し、電気自動車の導入及び環境整備を集中的に行い、普及モデルの確立を図り、その後ラオス全土への展開を目指すなどの方策を検討することが現実的である。例えば、空港ターミナルの拡張（空港と市内主要ホテルを結ぶシャトル・バス）、ルアンパバン（世界遺産）で観光開発、ADBが調査中の首都における「パーク・アンド・ライド」（市内巡回・観光用小型バス）との連携等を検討することも重要である。一般的に、電気自動車には航続距離及び充電施設等の制約条件が存在するが、路線バスやタクシーは、限定されたエリア内で運行する形態であることから、導入適性があるといえる。その場合、初期導入コストの低減が課題となるが、これについても補助金制度⁶や優遇税制などの措置を講ずることにより対応が可能となる。

交通インフラが初期段階にある現段階で、次世代を見据えたインフラを戦略的に整備して行くことにより、高い投資効果も期待される。固定電話を経ずに、携帯電話に移行するのと同じ理屈といえる。「新成長戦略」⁷にもあるように、日本は開発した技術をラオスに輸出し、ラオスはその恩恵を受ける。ラオスは、車両登録台数がインドシナの他国と比較し、極めて少ないことから、電気自動車への転換が容易であるといえる。その結果、ラオスが電気自動車の「ショールーム」となることが期待される。また、インドシナの中央に位置する内陸国であるという地の利を生かすことにより、ラオスから近隣国への波及も期待される。

アジアに対するODA予算は縮減傾向にあるが、産公学が連携することにより、日本と被援助国の双方に裨益をするwin-winの関係を構築することは可能である。ラオスらしい発展を、日本の産公学が一体となって計画的に支援することは、環境に優しい国・社会の実現を支援するという意味で国際益の実現といえる。

² ラオス公共事業運輸省データ

³ 日本では、CO₂総排出量のうち、運輸部門の排出量は21%、その約9割が自動車からの排出量である（国土交通省HP（http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html））。

⁴ ラオスは、石油・ガスを全量輸入している。

⁵ 2009年のラオスのkWh当たり平均電気料金は6.45¢。カンボジア（同20¢）、タイ（同10¢）、日本（同18.6¢）等。

⁶ 日本では「クリーン・エネルギー自動車等導入促進対策費補助金」が予算化されており（2011年度予算案では、267億円規模）、自動車と充電設備を対象に、通常車両との価格差の1/2以内を補助している（経済産業省HP（<http://www.meti.go.jp/policy/automobile/evphv/information/system.html>））。また、例えば京都府は国の補助金に加え差額の1/4を補助している（経済産業省HP（<http://www.meti.go.jp/policy/automobile/evphv/material/pdf/kyoto-2.pdf>））。さらに、電気自動車にかかる優遇税制として、①自動車取得税の免税、②自動車重量税の免税、などのインセンティブも講じている（国土交通省HP（http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr1_000005.html））。

⁷ 日本政府が2010年6月に閣議決定したが、その戦略分野の一つが「アジア経済戦略」である。日本が持つ優れた技術・ノウハウをアジア諸国が抱える開発課題の解決に活用し、アジアの発展をさらにダイナミックで持続可能なものにし、その活力を取り組み共生するという相互繁栄の考えに基づいている（JICAHP（http://www.jica.go.jp/story/interview/interview_105.html））。