

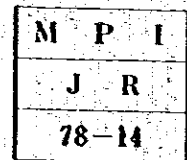
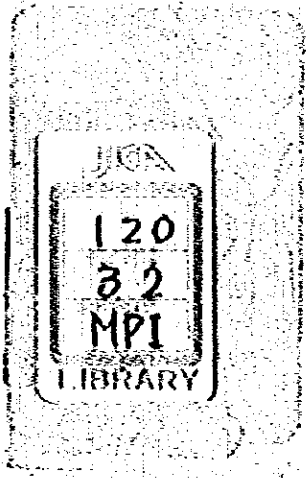
昭和52年度

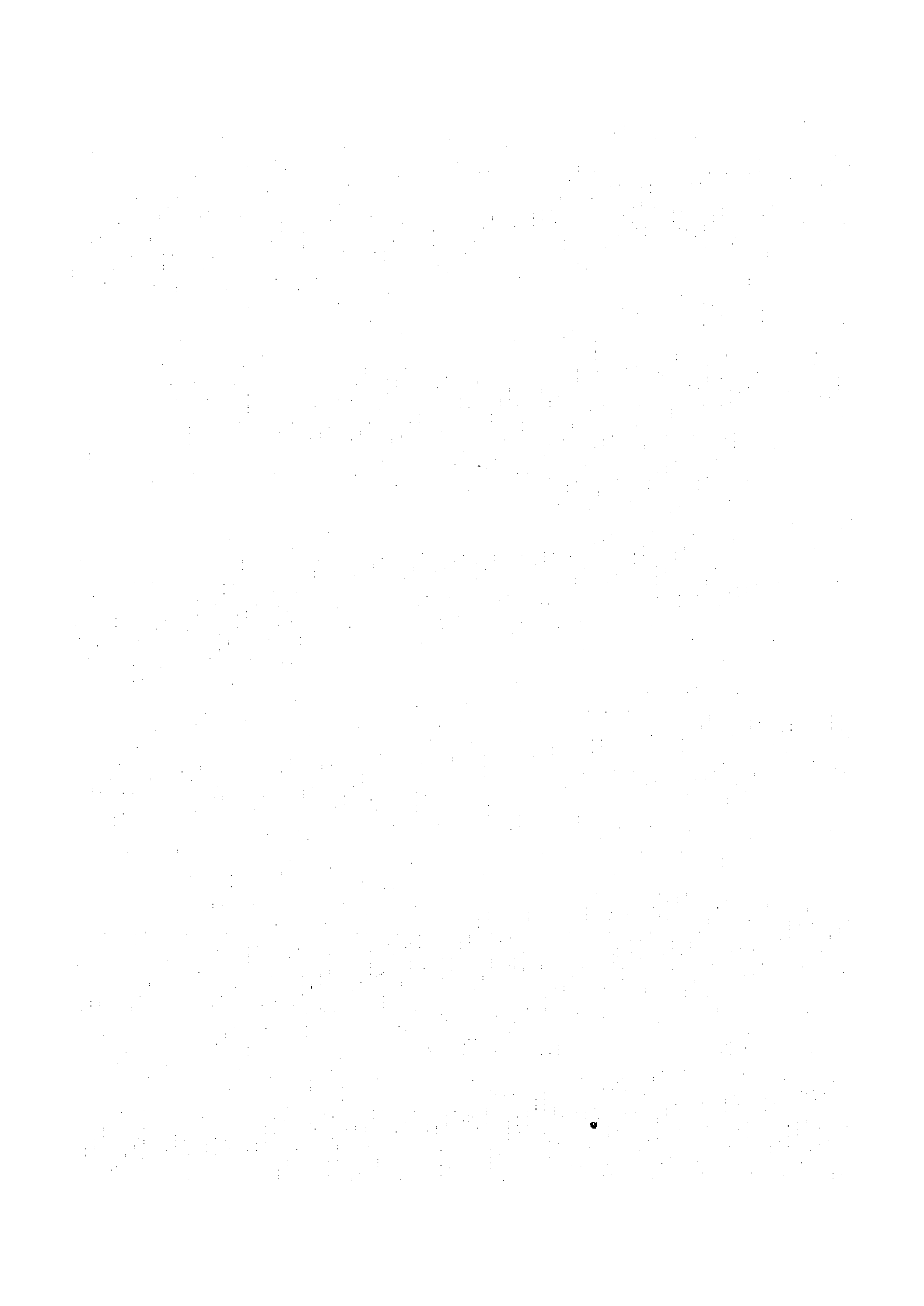
スリランカ共和国
自由貿易地帯開発計画
事前調査報告書

(昭和53年3月17日～3月28日)

1978年8月

国際協力事業団





JICA LIBRARY



1026347(3)

国際協力事業団	
入館	2050
登録No. 1261	3215
	JR1

国際協力事業団	
受入 月日 84. 5. 19	120
登録No. 05851	32
	MPI

大コロンボ自由貿易地帯計画事前調査報告書

目 次

I	調査の主旨	1
	1. 調査団派遣の目的と期間	1
	2. 調査団の調査範囲	1
II	調査団の構成	3
III	調査団の現地行動日程と訪問先	5
IV	調査結果	7
	1. スリランカ経済動向	7
	2. 開発戦略と自由貿易地帯開発計画の位置づけ	8
	3. 自由貿易地帯開発計画の概要	10
	A. 実施に関する法律及び制度	10
	B. 用地について	12
	C. 周辺インフラ整備	14
	D. 労働力と賃金	20
	E. 進出日本企業の反応	21

I 調査の主旨

1. 調査団派遣の目的と期間

本調査団は、スリランカが現在推進中の大コロombo自由貿易地帯開発計画について、現地踏査と、関係諸機関との協議を通じて、本計画の内容を可能な限り把握し、今後の我が国としての本計画に関連した技術協力の必要性の有無を検討することを目的として、国際協力事業団が3月17日から3月28日にかけて派遣したものである。

2. 調査団の調査範囲

調査期間が短期間であったため、事前に各対象別にクエスチョネアを準備し、本計画推進の組織、諸制度、社会基盤の整備計画とその進捗状況、労働事情、マーケット事情等につき、政府及びその関係機関、日系企業等を対象として、資料、情報収集を行った。

II 調査団の構成

団長 姫野 瑛一
国際協力事業団総合工業計画調査部部長

団員 中島 邦雄
通商産業省通商政策局技術協力課課長補佐

〃 紺野 昭
㈱地域計画連合 社長

〃 藤森 英男
アジア経済研究所 研究員

〃 永田 昌明
(株)海外コンサルティング企業協会

III 調査団の現地行動日程と訪問先

月日(曜)	時 間	訪 問 先	面 会 者 (先 方)	面 会 者 (当 方)
3月17日(金) 18日(土) 19日(日)		日本大使館 三井物産、伊藤忠商事 トリアン・コマリ(現地調査)	麻智大使、鈴木書記官、石岡理事官 滝沢所長、西澤所長	姫野、中島、藤森、水田 "
20日(月)	9:30 - 11:15 11:30 - 13:00 14:30 - 15:30 15:30 - 16:10 17:00 - 17:00	日本大使館 CCEC Ministry of Financing & Planning Central Bank of Ceylon Ministry of Agriculture & Lands	伊藤副所長、鈴木書記官、石岡理事官 Director General (Mr. U. Wijewardene) Deputy Director (Dr. Ratwatie) Director (Mr. M. Marikar) Additional Secretary (Dr. A. Meegama) Director of Economic Research (Mr. A. S. Jayawardene) Director of Agr. Development (Mr. Jayaratne)	全 " " " " 姫野、水田
21日(火)	9:00 - 10:00 10:00 - 12:00 10:30 - 11:10 11:15 - 11:50 14:00 - 15:00 15:00 - 16:00 16:00 - 17:00	Printing Office 商人協会 Ministry of Trade Ceylon Electricity Board Map Center Ministry of Industries & Scientific Port Cargo Corporation	Addit. Secretary (Mr. Kumaranatunge) General Manager Director of Policy (Mr. A. Zeyna), Chairman (Mr. Rajapakse)	姫野、藤森 中島、姫野、藤森 姫野、水田 " " 姫野、中島、藤森、水田 姫野
22日(水)	9:00 - 9:30 9:30 - 10:30 10:00 - 11:00 10:30 - 11:30 11:00 - 12:00 午 後	Map Center Ceylon Transport Board CCEC Railway Ministry of Labour 日本大使館	Chairman (Mr. Jayasuriya) Deputy Director (Dr. Ratwatte) General Manager, Planning Officer Commissioner of Labour 伊藤副所長、鈴木書記官、石岡理事官	姫野 " 姫野、中島、藤森、水田 姫野 藤森 全員

月日(曜)	時 間	訪 問 先	面 会 者 (先 方)	面 会 者 (当 方)
3月23日(木)	10:00 - 11:00	日本大使館	伊藤首席、鈴木書記官、石岡理事 Chief Operations Manager (Mr. C.D. Chinnakone) Assistant Chief Engineer (Mr. Gunatilleke) Resident Representative (Mr. Yoon-Yul Kim) 伊藤首席 Director (Mr. V. Gumarasamy) Mr. F. T. Moore, Mr. H. Yn Choi Superintendent (Mr. D. Javanandera)	姫野、中島、藤森、水田 結野 結野 姫野、中島、藤森、水田 姫野、中島、水田 結野、藤森 藤森 結野
	10:00 - 10:30	Port (Cargo) Corporation		
	10:40 - 12:00	Ceylon Port Commission		
	11:00 - 12:00	UNDP 事務所		
	14:00 - 15:30	大使館への中間報告		
	14:20 - 16:00	Industrial Development Board		
	16:30 - 17:30 18:30 - 19:00	世界銀行ミッション Ceylon Government Railways		
深 夜	姫野、中島、水田	パキスタンへ向けて出発		
3月24日(金)				
3月25日(土)	9:30 - 10:45 10:00 - 10:45	住宅・工業用地調査 Industrial Development Board	Mr. Gumarasamy	結野 藤森 結野 藤森 結野、藤森
	11:00 - 12:30 11:00 - 12:00 15:20 - 17:30	Ekalle Industrial Estate 視察 中央銀行にて資料収集 帝人工場視察		
	9:30 - 12:00 午 後	Colombo 周辺部工場地帯視察 資料整理		
	1 日	Flight キャンセルの為、別便のアレンジ、宿の交渉、etc.		
3月26日(日)				
3月27日(月)	午 前	日本へ向けて出発 (3月29日帰国)		
3月28日(火)				

Ⅳ 調査結果

1. スリランカ経済動向

スリ・ランカ共和国（以下、スリランカ）は、インド南端の面積6.56万平方キロ、北海道の約80分の1の広さの島国である。人口は、1976年現在1,427万人で、年平均1.75%の人口増加率を示している。

気候の変化は激しく、ヤラ期（5～9月）と呼ばれる乾季と、マハ期（11～3月）と呼ばれる雨季に分かれる。又、地域的にも雨量の差が激しく、南西部では年平均5,000mm以上の雨量のある地域があるのに比し、北部の乾燥地帯では、乾季になると平均100mm以下の雨量しかない。従って、耕作地は、南西部に偏っており、乾燥地帯の開発がスリランカ経済発展の重要なポイントになっている。

1976年の1人当りGNPは、216ドルと際立って低く、実質経済成長率は、70年4.2%、71年0.9%、72年2.5%、73年3.5%、74年3.4%にとどまっている。60年代後半の5ヶ年間の平均成長率4.8%に比べると、70年代の経済成長率は一貫して、4%以下であり、経済の低迷と不振が恒常化している。

このような経済成長の停滞の背景には、天候不順による農業の不振、外貨不足、国内投資の低迷があげられる。特に74年のオイルショックにより、輸入必需品の高騰、及びスリランカの輸出農作物の海外市場環境の悪化などが、大きな影響を及ぼしたと思われる。

スリランカは、耕地面積の約6割を占めるプランテーションで生産される。茶・ゴム・ココナッツなどを輸出し、他方、米・小麦粉などの食糧品をはじめ、肥料・原油・化学製品等の中間財及び機械等の資本財を輸入するというモノカルチャー的パターンを続けている。

輸出価格の下落（60～70年の間に80%）により交易条件は近年特に悪化しており、73年に1億ドルであった外貨準備は、75年5,800万ドルに減少したが、76年には紅茶価格の高騰があり、9,200万ドルに回復した。

貿易相手国は、同国が旧英国植民地であったため、英国との貿易が60年代まで半分以上を占めていたが、年々減少している。最近の傾向としては、輸出では中国、アメリカ、パキスタンが、又輸入では中国、日本、アメリカ、フランス等が増えており、特に中国との貿易の近年の躍進がめざましい。

1977年7月の総選挙では、保安的な統一国民党(United National Party)が圧勝し、ジカヤワルディナ氏が大統領に就任した。新政府は、「大コロombo自由貿易地帯」の設置、「マハベリ河総合開発計画」の短期完遂、「住宅建設」等を目標に、自由経済政策を発表した。

2. 開発戦略と自由貿易地帯開発

ジカヤワルディナ政権は、①民間主導による工業開発、②政府直接投資による農業開発という開発戦略を打ち出した。

この開発戦略に則り 政府は民間投資の促進を図るべく、国内で競合する148品目を除く、75万ルピー(5万米ドル)迄の全ての財の輸入自由化およびルピー切り下げを実施するとともに、公社の民間移行を現在進めている。又、農業開発に関しては、投資額が巨大になること、受益者たる農民が全人口に占める割合が圧倒的に高いこと、およびそれに反し経済的・政治的弱者であること等を考慮し、政府が重点的に投資を行なう旨発表している。

スリランカが直面している経済破綻状況は、現象面に於いては、もしくは具体的には、百万を越すといわれている失業者の問題、および多額の食糧輸入による外貨準備不足の問題の二点に集約的に現われている。失業問題は、就業人口比20%前後の失業率で、且つ、毎年20~25万人の増加が予想されているという、単に量的な面だけでなく、その内容をみると、若年層(18~30才)の高学歴者に顕著であるという質的な面をも含んでいることからその深刻さが理解できよう。同国は、そのモノカルチャー的産業構造、および前政権の「バラツキ」社会保障の一環たる米の無料配合等の理由により、米、小麦、砂糖等食糧物資(necessities)を年間40億ルピー(3

億米ドル弱)も輸入し、この額は総輸入額の4割に達している。その結果、同国の貿易収支は、大幅な入超となり、中間財・資本財の輸入に向けられる外貨は不足し、工業発展は阻害されて来た。

現政権は、この経済問題の解決こそが、スリランカの社会の安定、及び発展の基本であるとして、前述の三大公約 — ④「大コロンボ自由貿易地帯(以下 F.T.Z.)」の設置、⑤「マハベリ河流域総合開発計画」、⑥「住宅建設」 — を掲げ国民に訴えたのであった。

まず、④「F.T.Z.計画」はコロンボ周辺地域に、F.T.Z.(スリランカ側はF.T.Z.よりむしろ Investment Promotion Zone : I.P.Z.の用語を多用していたが、実態は殆んど同じであると考えられる。)を設け、労働集約型の産業を誘致することにより、失業者の吸収、外貨取得を図る他、国内への経済的・技術的波及効果を目的としている。

⑤「マハベリ河流域総合開発計画」は、スリランカ国土の6分の1に相当する北東部乾燥地帯を同国最大の河川マハベリ河の水を調節することにより灌漑し、既耕地、未耕地合わせて903エーカーを二毛作可能地にするとともに、500MWの規模の電源開発を行い、年間26億KWHの電力供給を可能にしようとするものである。この計画自体は、1950年代から調査、策定されているものであるが、現政権は、遅々として進捗をみなかった同計画を可能な限り短期間で実施し、雇用機会の創出と食糧自給を達成し、貿易収支を改善する方針を打ち出している。

第三の⑥住宅建設計画は都市及び農村における、主に労働者を対象とした住宅の供給(1978~82の5年間で10万戸建設予定)を通じ、国内の住宅不足の解消・定住化の促進を図ることとしている。本計画はF.T.Z.計画、マハベリ河流域総合開発計画と密接な関係にあり、前者に対しては、F.T.Z.関係者への住宅供給、後者に対しては、当該地帯の増加定住人口に対する住宅供給を行うこととしている。

3. 自由貿易地帯開発計画の概要

A. 実施に関する法律および制度

F.T.Z. 計画の立案、実施に際して、スリランカ政府は 1978年1月31日に大コロンボ経済委員会(The Greater Colombo Economic Commission ; 以下G.C.E.C.と略称)に関する設置法を制定し、現在このG.C.E.C.がF.T.Z.に関する法制面の整備や具体的な作業を一元的に行なっている。G.C.E.C.は大統領の任命による5人の委員によって構成されるが、下部機構の整備も次第に進むものと予想される。

関係法令の整備については、下記に示すように、進出企業に対する免税措置や、優遇業種、インフラ利用上の便宜等がすでに明らかにされている。租税上の優遇措置としては、①操業開始後、5ケ年所得税の免除、②同5年後は国内・外の売上げに対してそれぞれ5%と2%の所得税を課税、ロイヤルティーと技術サービスの支払いに対して10%課税、③非居住者の配当送金に対する税制上の特例措置、④免税期間内における当該プロジェクト関係の外国人に対する税制上の特例措置、等が定められている。金融関係では①非居住者を対象とした外貨による預貸金業務の認可、②外国銀行に対するOffshore Banking 制度の参加、③5ケ年の免税期間後、非居住者の預貸金業務から得られる純利益に対して5%の課税等が定められている。その他、F.T.Z.に輸入される機械設備、建設資材、その他の投入財は一般輸送車両を除いて一切非課税となる。

一方、投資形態として純粋外資、内資、内外資合併等が考えられるが、特に外資進出を促進する為の現地資本参加は強制されていない。又、所謂フェイド・アウトも管理者レベルの現地人化も当面はともに考えていないといわれる。投資保証協定に関しては米国、西独との間で締結されたが、更に英国およびその他の国とも交渉中で、外資誘致のため、スリランカ政府は積極的な意向を示している。他方、二重課税防止協定もインド、スウェーデン、デンマーク、ノルウェー、西独、日本、パキスタン、マレーシアの8ヶ国と結んでおり、更に米国、英国、加、シンガポール、バングラ

デシュ、ポーランド、チェコ、仏等とも締結交渉を進めている。

F.T.Z. に対する誘致業種として、次の 8 業種が挙げられているが、いずれも輸出志向の労働集約産業であることは言うまでもない。

- 1) 電子機器—組立タイプ
- 2) 電子機器—部品製造タイプ
- 3) 軽機械—組立タイプ
- 4) 軽機械—部品製造タイプ
- 5) コンピューター—会計パンチ・レコード・データ処理
- 6) 宝石加工—ダイヤモンド・カット
- 7) 衣料製造
- 8) 個別プロジェクト—例えばタイヤ工場

最後に F.T.Z. 進出企業の輸出比率は生産量または生産額の 50% 以上とも良いとされており、企業あるいは製品毎にケース・バイ・ケースで対処する方針といわれる。この点は製品の大半は輸出に義務づけた他の国の F.T.Z. と若しく異なるが、これは既存の国内産業との競合が余り予想されない為である。

なお、F.T.Z. を中心にスリランカに外資を積極的に誘致するため、外資法を準備中であり数ヶ月内に成立の見通しといわれる。このような見通しは現政府が議会で絶対多数を占めて安定した体制下に成り立っている点に帰因しよう。一方、1971年に成立した企業接収法 (Business Acquisition Act) から進出企業を守るため外資保証法の制定も考えているといわれる。同国政府によると、企業接収法の狙いは国防ないし国家の安定に取って緊要と考えられる場合にのみ適用されるものと説明している。にも拘らず、同法の存続が外資を中心に民間投資の阻害要因となっている点を指摘する向きも強い。外資保証法の実現が待たれるであろう。

このように、スリランカには従来外資に対する法的保証が存在しなかった。1972年の投資白書 (The White Paper on Private Foreign Investment) も政策の発表である、法律ではない。但し、民間投資を促進する為、1969年頃から進出外資を含めて個別に免税措置が与えられる仕組みになっ

ている。因みに1969年以降に操業を開始した外資系企業や創始産業分野に進出した外資に対して5年間の非課税(所得税)措置が与えられている。これまで進出した外資の多くが、このような優遇措置の適用を受けて来たが、上述のように政治的理由で企業接収法の適用が残されていること。投資保証規定(法律)が明確な形で存在しないこと、又、免税措置の適用に際して、ケース・バイ・ケースで決定される、等のため投資環境は決して良好とは言えなかった。このような法制度の不備ないし欠陥はかねてから国内の民間経済団体からも指摘されて来た問題であり、それだけに外資企業にとって著しく投資意欲を阻害するものであったことは容易に想像されるであろう。

その結果、1972年を初年度とする5ヶ年計画に於いて、国内貯蓄を増大させる方策として国産原材料の利用、輸出志向及び技術志向の産業分野に外資を誘致する方向が明示されたにも拘らず、みるべき実績を挙げていない。その背景にはオイル・ショックを契機とした世界不況の到来によって、外資の進出意欲が極端に冷却したこともあろうが、スリランカの場合、政府部門を中心とした産業体制の存続や外資受入れに関わる上述のような法制度の不備乃至欠陥がより大きな問題として指摘されねばなるまい。

この意味で、F.T.Z. 設置に伴う外資優遇策の具体化が伝えられるような外資法・外資保証法の制度化は、グルーミーにみられていた従来投資環境を一変させるものであり、政情安定化のさざしと相俟って注目される。法制度の内容と並んで、いまひとつの問題は法制度がいかに運用されるかであろう。従来経験からネゴシエーション・ベースあるいはケース・バイ・ケースの運用は一見柔軟さを思わせるが、実際には進出外資の投資意欲を妨げる結果を生んでいることは注意されねばならない。

B. 用地について

1) F.T.Z. の地域選定

当初、The Greater Colombo Economic Commission : G.O.E.C.

(大コロンボ経済委員会)が管轄するコロンボ市北方の約200平方マイ

ル全域 (Area of Authority) を F.T.Z. とする構想もあったと聞くが、G.C.E.C.としては、管轄地域内に数百エーカーの F.T.Z. (I.P.Z.) を設置し、徐々にその数を増やして行くという方針であった。現在、この F.T.Z. の候補地として 3ヶ所 (A zone, B zone, C zone) が G.C.E.C. にて挙げられている。その内最も具体化しているのは、バンダラナイケ国際空港のある Katunayake 地区 (コロンボ港北方約 18 マイル) の空港隣接地 572 エーカーを占める C zone である。この C zone には、植製業、エレクトロニクス等の労働集約的 (雇用促進型)、且つ、非用水型の軽工業の企業進出を期待している。

尚、用水型産業については、A zone に誘致するが、G.C.E.C. が現在 A zone として予定しているのは、コロンボ港東北東約 8 マイルの Kelani gauga (ケラニ河) 流域である。尚、貿易省に於ける情報では Negombo lagoon 東方 (コロンボ港北方約 14 マイル)、Dandugam oya (ダンドウガム河) 流域が A zone の候補地であるとのことであったが、本計画は既述の如く G.C.E.C. が一元的権限を持ってプランニング及び実施していることから、G.C.E.C. の Kelani ganga 地区が、将来 A zone として選定されるものと思われる。

ii) インフラ整備

上記 C zone については、アイルランドの Shannon 社が (同社は、アイルランドの F.T.Z. である Shannon 国際空港のプランニング施工、マネジメントを実施した企業である)、UNIDO の資金にて区画割り、インフラ整備等のマスター・プラン作成を現在進めており、そのレポートは 5 月完成予定とのことであった。主なインフラ整備としては、下記のもの上げられ、1978 年 12 月完成を目途に一部着工に入っているが、本調査団は全体の計画の進捗からみて、12 月完成は困難であるとの印象を受けた。

- a. 電 力：36 千 KW (工業用の現行料金は基本料金 22 米セント/unit および Kwh 料金 4.95 米セント/Kwh であるが、これは 8 年前に定められたもので、F.T.Z. 完成頃には

値上げされるであろうとのことであった。

- b. 用 水：100万ガロン/日（含、地下水20万ガロン/日）
- c. 電話回線：1,000回線（全自動化）及びTelex
- d. コンテナ・システムを有する港湾設備の他、道路、鉄道、住宅、下水排水施設（基本的には各工場毎）の整備
- e. 標準工場：作るか否かについては未決定。多分、進出企業が自ら作ることになろう。

iii) 土地利用

工場等の用地は、売却ではなく、リースを予定しており、その条件としては、リース期間99年、頭金2万ドル/エーカー、地代500ドル/年/エーカーである。これはマレーシアの1/2、シンガポールの1/4の価格である。

iv) 企業進出状況

調査団訪問中の時点での応募状況は、16社（米、西独中心、他、英国、香港、ノルウェー）で我が国企業の実応募は無かった。（商社筋からの情報に依れば、日立及びノリタケが進出検討中）。G.C.B.C.は offshore banking system（外国銀行に対し、課税を免除又は軽減することにより、地場銀行との競争を避けつつ資金の導入を図る制度）をF.T.Z.内に導入する意向であるが、これに応じて米国系金融機関一社が申請中であった。尚、帰国後の情報では、工場設立認可済みのものは25件あり、その内、西独企業（衣服用ゴムひもを生産）及び香港企業（ジーンズ、シャツの縫製）の2社は、既に工場設立取り決めに調印している。又、インド企業も進出を検討しており、インド商業会議所連盟が、7月中旬にスリランカへ企業化調査団を派遣する予定である。（6月29日AFP時事及びDPA時事）

C. 周辺インフラ整備

i) 道路およびそのネットワーク

F.T.Z.の中央部を国道3号線が貫通し、肋骨道路により、地区内の

道路のネットワークが構成されている。

現在、F.T.Z. 地区内北部にある国際空港で、国道3号線の拡幅工事（片道2車線プラス歩道又は路肩による、推定道路幅員18m～21m）を完了し、現在舗装工事中である。

国道3号線から分岐する主要地方道は、幅員6m以上で、舗装（簡易）されているが、側溝がないので、豪雨時に交通ストップすることもある。その他の一般道についても同様である。

国道3号線の拡張工事が完了すれば、当面のF.T.Z. の開発および地区内交通の上での問題は無い。

道路にかかわる最大の問題は、3号線がコロombo市街に入る際に、ケラニ川にかかるビクトリヤ橋を通るが、この橋が、往復2車線で、かつ自転車その他の交通も混入するため、大型車のすれちがいが、低速で行なわれていることであり、ネックとなることである。

ii) 鉄道網について

a) 現 況

セイロン国有鉄道による全国ネットがあり1976年の輸送実績は、旅客29.3億人・km、貨物226万t（約4億t・km）である。

これをコロombo地区に限ってみると、旅客4.1百万人（7.5億人・km）、貨物148万t（2.8億t・km）であり、この地区の旅客輸送は急増している。

一日走行列車本数は、旅客310本、客貨56本、貨物90本であり、国鉄従業員数は26,200人である。

F.T.Z. 地区には、地区内を国道3号線と併行して縦貫しPuttalam方面に至るline（これには空港引込線がある）と、Ragamaでこの線と分岐して、北部のJaffnaやTalamannarへ向う北部本線（仮称）と北東部のTrincomalee、東部Batticaloaに至る。北東本線、東部本線（仮称）が、地区内の一部を通っている。

F.T.Z. 地区へはコロomboから10～20mileで列車で25～50分の距離にあり、通勤用として、又貨物輸送の為に十分利用できる。

b) 計 画

国鉄では、新5ヶ年計画の中で、F.T.Z.に直接かかわる計画はない。主として複線化や車両の更新などが中心となっている。

c) 問 題 点

F.T.Z.が国鉄を利用する場合、次の4点が問題となる。

イ. コロンボ市内での路線、ヤード、港湾への引込線が、複雑な上、道路交通の渋滞のためもある、市内の操車が問題となっている。ヤードの移転や臨港線のつけかえなどの検討が必要と考えられる。

ロ. Ragama-Colombo間に、Puttalam線、北総本線、北東本線、東部本線が集中してくるので、現在すでに過密ダイヤ化していること。

ハ. 全体の車両および各施設が老朽化していること。新5ヶ年計画では、車両更新などに452.5百万ルピー、線路などの更新に433.5百万ルピーを計上しているが、そのうち96%を外貨に依存した計画となっている。

ニ. 現在国鉄には、コンテナ輸送がないことである。

将来F.T.Z.の開発にも対応して、国鉄内部でコンテナ化の考えはあるが、具体的なものはない。

iii) 港 湾

a) 現 況

コロンボ港の概要は次の通り

港域 602 エーカー

39バース(ピアバース17、ドライバース22)

クレーン類 約35(40t~3t含)

フォークリフト約40、フローテング2

取扱貨物量 1977年2.5百万t

(注. 施設能力3.8百万t)

主要取扱貨物

輸入 食料品(米、砂糖、粉) 66万t

肥料 22万t
一般貨物 35万t
輸出 紅茶 46万t
ゴム 13.5万t
ココナツ関係 23万t
その他

水深 36ftz と 33ftz あり

平均潮位差 約1m、5~10月のモンスーン期に最大波高5m(ただし、閉港は10年に1回位、その時の波高22ftの記録)

港湾管理者……Colombo port Comission 荷役とその関連業務は、Port (Cargo) Corporation

b) 計画

F.T.Z.との関連で、コンテナターミナルの整備が、新5ヶ年計画の中の目玉である。

現在400ヶ/月の入はあるが、出はない。コンテナ船受入のための専用岸壁700ftを整備し、拡張計画をもっている。1978年末までに1部供用開始予定。

クレーン、タグボート、フォークリフト、電源など、コンテナヤードやマーシャリングヤードとあわせて、今後整備をすすめる予定である。

c) 問題点

コロンボ港の各施設が老朽化していて、稼働率が悪い為に、取扱貨物量自体が少なくなっている。

また貨物のhandlingが、P.C.C.によっており、労務省のストの多発も取扱能率の低下に結びついている。

さらに、港湾地区に隣接したところが、密集した市街地であり、道路輸送、鉄道輸送ともに、その影響をうけて、輸送の円滑な流れがさまたげられることがある。現状のままではコンテナ化することで、

より交通混雑が生ずるものと考えられる。

IV) バス輸送

a) 現 況

バスによる輸送は、Ceylon Transport Board によって行なわれている。

C.T.B. の概要は次の通り

従 業 員	52,453 (1976)
輸 送 人 員	約7億人(コロンボ近郊25)
	約7.4億人(その他)
バス保有台数	5,368 台
伸 び 率	年7~9%

b) 計 画

F.T.Z. 開発計画は、C.T.B. にとって歓迎する計画であり、5ヶ年計画の中では、コロンボ近郊25mile 圏の輸送強化計画を打出しており、F.T.Z. はその中に入る。

計画内容としては、F.T.Z. のためWattala, Katubedda のバスターミナルの強化と、修理工場、鑄造工場、タイヤの再生、運転手の養成、その他が含まれている。

5ヶ年計画案では、総額151百ルピーを計上(うち57.4百万ルピーがF.P. である)、その他バス5,400台購入を予定している。総額12.6億Rs. (うちF.P. 9.9億ルピー)

c) 問題点

バスの老朽化による実働台数の低下、部品等の供給の不円滑、運転および修理技術の未熟などがあり、輸送力確保のための早急なテコ入れが必要と考えられる。

F.T.Z. への輸送は、都心からの逆輸送になるので、余力は十分にあるといえる。

V) 工業団地

a) 現 況

F.T.Z. 地区の中央部に Ekala 工業団地がある。これは、スリランカで第1号の工業団地である。1962年から開発スタートし、現在拡張中である。

面積 62 エーカー

入居企業 43 工場

入居業種 食品加工、繊維関係、ソジウム、ペイント、樹脂、皮製品、鉛筆、建材、その他

b) 計 画

現在約20エーカーの拡張工事中であるが、F.T.Z.との関係で、新団地の開発も検討している。

c) 問 題 点

中小企業中心であり、中には輸出をしている工場もある。I.P.Z. とのかかわりで、この団地の性格を明確化する必要がある。また、この団地の周辺に、約10工場（大および中規模の工場）の進出をみているが、これらの工場の扱いも問題となろう。

VI) 住宅について

a) 現 況

スリランカは Rent Control Act により、貸家の建設が認められていなかった為に、自宅建設と政府供給住宅に限られていた。住宅事情は都市地域で著しく悪い。スラムまたは、シャンティ居住者が40%に及ぶ。

b) 計 画

スリランカ政府では、1978年から始まる5ヶ年計画に、10万戸の住宅建設計画をもっている。総額1.77兆ルピー（うち9.25%が外貨）計画である。

F.T.Z.との関係で、空港南の Seeduwa に、Raddoluwa Estate を1978年着工予定

面積 100 エーカー

戸数 3,300 戸

入居対象 Low income labor 用

① 問題点

労働者用の住宅については、F.T.Z. 地区内で、何らかの形でまかなえると考えますが、外国人、高級技術者等の住居を現地で確保することは困難と考えるし、居住のための商業、その他施設の不足も問題となろう。

vii) 関連インフラのまとめ

短期間の事前調査のため、調査時間の制約から、調査もれが若干あるとはいえ、F.T.Z. にかかわる各種施設等の概要については把握できたと考えている。

新5ヶ年計画の中では、F.T.Z. 計画に対応して、各省それぞれの事業をもち込んでおり、F.T.Z. 計画に対する政府の強い姿勢がうかがえる一方、この開発をかなりの比率で外貨に依存している計画であることから、強力な外国からの支援がない限り、円滑に進められないともいえる。

D. 労働力と賃金

各国の事例からも示されるように、F.T.Z. の存立条件の中で最も基本的なものは質量ともに優れた労働力の存在と安い賃金の利用である。

スリランカの場合、前述したように人口約1,427万の中で、失業者数は100～120万人に達するといわれる。1960年代に比較して低下してはいるものの、人口の伸び率は年率1.7%を維持しており、この為毎年加わる新規労働力も20～25万人に及んでいる。その結果、労働力人口の20%が失業者で、これに半失業者を加えると、失業率は相当数に達するものと推定される。加えて、これも前述した通り、同国では一方で教育が広汎に普及しているものの、他方では雇用機会が未だ小さいため、被教育者 (Educated People) の失業問題が深刻化しており、社会不安の一因ともなっている。このような現象は1945年に導入された Free Education Schemeの結果であるが、また同国では文科系偏重という教育内容

の重みから、ホワイト・カラーの失業増大がかねてから問題となっており、この点でも生産活動の活発化が期待されるであろう。この意味で、要素賦存比率に立脚して良質で安い労働力を十分に活用した F.T.Z. の設置は確かに時宜を得たものであり、一つの有効な政策選択と言えるかも知れない。

スリランカの雇用構成を業種別にみた場合の一つの特徴は製造業部門では雇用の伸び率が鈍化していることであろう。その一因は民間セクターの雇用が政府セクターに比べて不振を示している点に求められ、これは外資を含めて民間投資を含めて民間投資の不振を明らかに反映したものであろう。この意味で F.T.Z. を契機とした外資導入の積極化は民間セクターの雇用増加に大きな刺激となることが予想される。とりわけ民間セクターでは政府セクターとは違って、製造業の雇用比率が際立って大きいだけに、外資導入を起爆剤とした雇用吸収効果が何よりも期待されるであろう。

労働力の過剰を背景として、賃金水準は当然ながら低いが、O.C.E.O. でも同国の低賃金を外資進出の最大の誘因であるとし、一日当たり平均賃金を熟練労働 18.50 ルピー (1.25 米ドル)、半熟練労働 16.00 ルピー (1.05 米ドル)、未熟練労働 12.00 ルピー (0.80 米ドル) と公表している。

スリランカでは労働運動が発達しており、又、制度的にも賃金委員会法 (The Wages Board Ordinance) に基づいて業種別に最低賃金が定められる仕組みとなっている。このような労働者保護は労働時間、年間休暇、その他の労働条件全般にわたって制度化されている。その結果、平均賃金は明目的には低くとも、労働生産性との対比で勘案すると、賃金コストは幾分上方へシフトすると考えられなくもない。因みに年間労働時間は日本では 1,800 時間であるが、スリランカでは 1,500 時間程度といわれる。

尚、F.T.Z. との関連に於いては、スリランカ政府当局は進出企業と雇用労働者の間で労働協約を結ぶことを勧める意向であるが、この協約と労働基準法とが抵触する際の考え方、等については残念ながら明確な情報は得られなかった。

近年における一つの特徴として、同国では労働力の中東流出が増えてい

る点が挙げられる。その数は労働省でも捉えられていないが建設労働者を中心にサービス関係にまで及んでおり、国内技能工の賃金上昇をもたらしている。その結果、F.T.Z.の建設にも一定の影響を及ぼすことも一部で懸念されているが、政府当局では技能教育の整備が進んでいることを理由に楽観視している。その為、中東への労働力流出に対して政府は特別の対策を持っていない。むしろ海外からの送金がある為、労働力流出は国民経済的にプラスとなる面が強調されている。

E. 進出日本企業の反応

F.T.Z.に対する現地日本企業の反応は総じて鈍く、当面は事態の推移を見守っている感が強い。このような印象は「二番手、三番手としてならともかく、一番手としてF.T.Z.に乗り込む気が無い」という。出先実業人の率直な発言に集約されている。

既述のように、手先が器用で教育も施されているながら、賃金水準が世界でも最低のグループに属するスリランカに於いて、現地日本企業がF.T.Z.進出に必ずしも敏感な反応を示していない理由は何かが問題となろう。かねてから存在する具体的な問題として、同国の経済に対する不確実性（懐疑）が指摘されている。1977年の政権交代に伴って、経済政策も政府のコントロールから大幅な自由化を断行し、政府セクター中心の産業体制から外資導入と民間セクター重視の産業（本制へと180度の政策転換が図られており、F.T.Z.もこの延長線に出て来たものであるが故に、現地日本企業からみると、前政権下で経験した政策的要因によって、ともすると投資意欲が妨げられることが多かっただけに、この政策転換を顔面通り受取り、直ちに即応する体制を整備するには至っていない模様である。

とりわけ現地の進出企業が注目している問題として、第一に投資関連法規の整備があり、同時に法規ないし諸制度の運用にも多大の関心を寄せられている。従来の経過をみると、直接投資に関する手続は法律に基くというよりも、むしろ行政的にケース・バイ・ケースで処理されることが多かった。この事実は、外資法が今日に至るまで制定されなかった点にも明確

に示されるであろう。このような法制度の不備に長年慣らされて来た結果、F.T.Z.に関する政策が随時に公表されても、それが一国の政策体系として明確に位置づけられねば、直ちに反応を示すことが事実上困難な状況にあると思われる。

第二にインフラの整備が進出の前提条件として求められている。差当り、電話回線の増設・送電網の整備（特に停電が問題）、港湾施設の整備・拡充が問題となるが、又入港する船の便数が少ないこともF.T.Z.の機能に影響することが懸念される。

第三に技能労働力の確保が問題となろう。スリランカの労働市場は流動性が高いが、技能労働力の中東流出によって、流動性は昨今一段と増大している。この為、企業的調練を施しても企業内に定着する保証は何ら存在しない。加えて中堅管理者層の不足も先行き問題となることが予想される。

第四に、同国において労働者福祉が進んでいることである。労働運動の発達は既述の如くであるが、又、最賃制や残業・休暇制度等労働条件全般にわたって福利厚生が浸透している。この為、企業経営の立場からすると生産性とのかね合いで、低賃金メリットが文字どおりには生かされない場合もあることが指摘される。

JICA