

ラオスにおけるインフラ整備の現状と課題

小林：本日は、ラオス国立大学経済経営学部副学長であるプーペット先生にお越しいただきました。プーペット先生は、2003 年に神戸大学で学位を取得され母国ラオスに戻られました。その後、教鞭に立つだけでなく、日本・他国の教育・研究機関、そして国際機関と精力的に協力関係を築かれるなど、ラオス経済の情報中枢であると我々は認識しています。最近では、ラオスの大手企業 LAOCOM の顧問となられ、ビジネス業界におけるラオスの現状についても詳しい方です。

今回は、ラオス国における経済とインフラ開発についてお話を伺いたいと思います。インドシナ半島の経済状況は劇的に向上しています、ラオスも、その経済成長の恩恵を授かっていますが、最近のインドシナ半島、東南アジア諸国の関係等を含めたラオス経済の動向、特に道路網等のインフラ開発についてお話を伺いたい所存です。



Dr. Phouphet KYOPHILAVONG :

Vice Dean, Associate Professor, Faculty of
Economics and Business Management,
National University of Laos

【インフラ整備から見たラオスと中国との関係】

プーペット：小林先生も御存知の通り、大メコン圏の経済は劇的に変化し、急成長を遂げています。ラオスの経済成長率は年 7-8%程度ですが、ベトナム、カンボジアやミャンマーはそれを上回る勢いです。しかしながら、我が国では、いくつか問題を抱えています。

ひとつはインフラネットワークの問題です。インフラネットワークとは、道路網だけでなく、鉄道や通信網等も含みます。ラオス政府は、中華人民共和国(中国)が打ち出している OBOR (One Road, One Belt) と呼ばれる「一带一路」政策に賛意を表しています。これは、中国から始まりアジア・中東・アフリカ東岸・ヨーロッパを「一帯」(シルクロード経済ベルト)と海路の「一路」(21 世紀海上シルクロード)で結び、経済協力関係を構築するという巨大な経済・外交圏構想です。この構想の下に、中国の昆明市からラオスの首都ビエンチャンまで、現在、中国・ラオス高速鉄道を建設しています。この高速鉄道プロジェクト、およびそれに付随するプロジェクトは、我々にとって重要であります。2021 年までにプロジェクトを終了しなければならず、大きな挑戦でもあります。しかし、このプロジェクトが竣工すれば、中国の各主要都市だけでなく、地方都市から人や物流がラオス、タイ、マレーシア、シンガポールに繋がっていき、ラオスはその巨大経済圏の中心、そして、中国の入り口に位置することになります。加えて、高速道路網の整備も同時に実施されており、これによる社

会的・経済的恩恵が期待されています。しかし、その一方で、「債務の罠 (Debt trap)」という問題が浮上してきました。

小林：「債務の罠 (Debt trap)」というのは、それら鉄道や道路の建設費は、中国企業による投資ではなく、ラオス政府が資金を調達しているということですか。

プーペット：ラオス国内の建設事業は民間も含めたジョイントベンチャー (JV) で実施します。私が経営顧問をしている LAOCOM も出資しています。ラオス政府もちろん出資していますし、中国政府から借入れもしています。

小林：インドネシアにおける高速鉄道建設に関しては、中国政府は 100% 出資し、建設・運営を約束していますが、ラオスでは同様ではないのですね。それは非常に興味深いです。しかし、ラオス政府が出資しているのならば、プロジェクトの大部分、つまり 51% 以上をラオス政府が占有できるということですよ。

プーペット：残念ながら、一部のみです。ラオス政府は資金を潤沢に持ち合わせていませんから、それに応じてのシェアであり、おそらく 10% 程度と記憶しています。

小林：それは危険ですね。しかし、その鉄道は、タイの国有鉄道に連結され、タイの首都バンコクまで直接到着できるようになり、アジアの鉄道ネットワーク網が整備されるようになれば素晴らしいですね。しかし、ベトナム、カンボジア、ラオス、タイの各国では、技術基準や品質が異なります。たとえば、鉄道整備もそれぞれが独自の基準を持っており、それらを徐々に統一する必要があるのではないですか。

プーペット：現在は、現存するシステムを活用せず、ビエンチャン市に駅を建設し、そこで乗り換える形を構想として描いています。将来は、連結する可能性はありますが、すべてのシステムが連結されることはないでしょう。中国がエジプトで実施しているように調査・コンサルティング・設計から建設工事請負まで提供するわけではありませんし、我々の国には、中国だけでなく、アジア開発銀行 (以後 ADB)、そして日本を含めた多くの国が援助パートナーとして存在し、他のドナーが中国と同じシステムを導入するということは極めて難しいでしょう。先生がおっしゃるように、基準を整備することが重要だと思います。建設後にシステムを統一したり、移行や変更を加えたりするのは、技術的にも難しいですし、コスト的にもさらに嵩むと予想されます。

小林：次に、高速道路建設についても教えていただけますか。これも中国政府が主な援助国ですよ。ラオスでは、中国政府が非常に大きな影響力を持ち始めて、多くのインフラを建設しています。中国政府が推進している一帯一路政策は、必然的に中国技術標準によるユー



ロシア大陸の技術の標準化という別の大きな政策効果をもたらすと考えています。

プーベット：現在のラオスは、まさに、中国技術標準による国際的な技術標準化の中に巻き込まれていると思います。高速道路は、ビエンチャンとその北部に位置するバンビエンという町の間に建設される計画があり、中国政府の支援で、中国の建設会社が建設する予定になっています。



ただし、100%の公共事業でなく、PPP という形態で、ラオス政府もパートナーとして出資しています。その道路はさらに北上し、中国国境まで延長される予定です。

【ラオスのインフラ整備に関する課題】

小林：今まで、中国を主流としたインフラの新規建設計画や建設の現状をお聞きしてきましたが、ラオス固有のインフラ問題についてお話をさせてください。

プーベット：ラオスは小国で、インフラが未整備である状態が経済発展の大きな足枷となっています。また、同時に、大きな問題となっている貧困問題を解決するためには、インフラを充実させなければなりません。

つい最近、地方道路の状況を調査する機会があったのですが、道路へのアクセス性の向上は、必ず貧困削減に貢献できると確信を持ちました。このような道路整備の重要性に関する確信は持っていますが、我々の国の大部分は森林に囲まれているために、道路建設については、自然環境との調和も同時に考えなければならないという大きな課題もあります。この自然環境との調和という問題は、水力発電のためのダム建設、すべてのインフラ分野でも同様の課題を含んでいます。

【聖なる母メコン川と周辺諸国との関係】

小林：メコン川流域開発についてお話を伺えますか。メコン川を水路として利用するのは非常に難しいと考えます。特にカンボジアとラオスの国境には大きな滝があり、これを越えることはできません。ラオスはメコン川を交通網として、どのように活用できるとお考えですか。

プーベット：メコン川は、多くの国と流域を共有していますが、ラオス人にとっては特別な存在です。農業だけでなく、生活や環境にとって極めて重要であり、我々はメコン川のことを「聖なる母」と呼んでいます。

このメコン川については、近隣国それぞれが、水域や水源を管理しようと考えており、水道水として活用し始めています。その影響で、メコン川の支流のダムでは、水量が安定しなくなってきました。そのため、我々は、メコン川流域の水源および水質汚染や生態系に関して、

長期的視野を持ち、協議を継続する必要性を訴えています。

小林：ラオスの電力は、近隣国であるタイにほとんど輸出されていますね。この電力分野はさらに成長するとお考えですか。そして、将来的には、ラオス政府にとって必ず採算が合う (Balance out) とお考えなのですね。



プーベット：鋭いご質問ですね。この分野は成長していくと確信していますが、ラオスの電力プロジェクトはタイや他の国の外資系企業が出資で、発電された電力のほとんどがタイに送電されています。一方、国内の電力需要は劇的に上昇していますので、国内の電力不足と価格上昇を引き起こすことが予想されます。先生が御質問された「Balance out」という表現は、電力輸出と国内需要を考慮すると非常に危険な状態に陥るといわざるを得ないでしょう。

小林：つまり、電力輸出事業もタイの外資系企業がかなりのシェアの資本を保有していますね。ラオス王国はかつて 3 つの独立した王国で構成されていた歴史がありますね。これらの王国は、互いに文化的にも、歴史的にも異なっているとは理解していますが、現在でも地域的な対立は存在しているのでしょうか？さらに、隣国のタイとラオスとの間には非常に密接な関係が存在し、経済的にだけでも統合するといった可能性はありますか。

プーベット：確かに、かつては 3 つの独立した王国に分割されていましたが、地域的な対立はほとんどないと思います。また、ラオスとタイの二国間で摩擦はないですが、過去の長い歴史を考えると、経済的な統合は実現はしないでしょう。南部はタイと密接にかかわっていますが、北部は中国との関係が深いです。ラオスは、80%以上が山に囲まれている結果、国内の道路網が発達できず、どちらかといえばラオスの国が分断されているというイメージでしょうか。南部は、農業が発達し、鉱物資源も潤沢にありますから、裕福な地域といえるでしょう。一方、北部は、農業も難しく、人々は貧困に苦しんでいます。そのため、中国支援による国内インフラ開発が地域格差を低減すると期待しているのです。

【インフラ整備と開発に関する教育機関の役割】

小林：ラオスは資源が豊かな国であると考えますが、資源に依存しすぎることは非常に危険だと思います。オランダ病（天然資源の輸出により製造業が衰退し失業率が高まる現象）を引き起こす可能性があります。対応策としては、海外企業と競争できるような国内の企業家育成、人材育成が急務と考えますが、いかがですか。そして、その主要な役割はラオス国立大学が担うべきだと思いますが、プロジェクト等はどのようなものを実施されていますか。

プーベット：おっしゃるように、この 20 年のラオスの経済成長は、ほとんど天然資源に依

存しています。それによって、物価も上がり、結局は我々の国際競争力を阻害しています。国内産業を強化することが急務であることは分かっていますが、初期コストが高いことが足枷になっています。オランダ病にならないために、民間企業の経営方針作成支援やそれに関わる研究も実施しています。今後は、若い人材の企業家研修も強化していきたいと考えています。

小林：先ほど話された天然資源依存型企業のアウトプットの輸送を目的とした国際道路網のみを重点的に整備すれば、ラオスのオランダ病はさらに深刻になると考えています。そのため、それに注意しながら、国内道路網を国際道路網に連結することが重用



だと考えます。道路網の維持管理のためにも、経済研究を実施するためにも、援助国や外資系企業を巻き込んだ財団を設立されてはいかがでしょうか。多くの関係者を書き込むことは、非常に複雑で難しいかもしれませんが、現在のラオスにとっては非常に有意義であると考えます。

プーペット：道路網の維持管理においては、ラオス政府が中心になり実施すべきですが、民間企業である LAOCOM が中心になり道路特定財源制度にかかる案を提案しています。しかし、道路料金の徴収やガソリン代の上昇等の問題が、長期的観点から産業に打撃を与えないような方策について慎重に調査・検討しているところです。

小林：道路整備にかかる費用等の徴収方法については、ヨーロッパでも大きな問題になりましたね。欧州統合後、ドイツの車がベルギーに押し寄せ、ベルギーで料金を支払っているというフリーライダー問題が発生しました。現在では、車に GPS が装備され、利用距離によって料金が再分配されて、各国のインフラの維持管理費に活用されています。大メコン圏でもこのように統合できれば良いですね。

プーペット：それは素晴らしいシステムですね。ラオスには道路維持管理のための財源が限られています。タイのムクダハンという町からラオスのサワナケット市、そしてベトナムのダナン市に通じる道路が約 9 つ存在しますが、ラオス国内を通るトラックのほとんどがベトナムとタイから入り込んでいます。ラオス国民はこの道路をほとんど使いませんから、これらのトラックの荷重で道路が劣化していることは確実です。先生が提案されたシステムを是非とも投入し、インフラネットワークの利益とコストの共有を図りたいですね。

【多様な関係者によるインフラ整備援助の必要性】

小林：日本政府は、目に見えるインフラ事業を中心に支援してきましたが、今後は、開発理念等のソフト部分の支援に移行していかなければならないと考えます。日本の政府開発援

助に関して期待されていることはありますか。

プーペット：日本政府は、今までに培ったノウハウ等を通して、我が国の経済発展に貢献していただいています。その貢献は、空港、東部経済回廊、ダム建設等、多岐に渡り感謝しています。現在は、それらの建設・整備されたインフラを如何に維持管理していくかという課題が残っています。ただ、維持管理コストが非常に高いため、PPP を含めた民間の参入が急務となっています。無償・有償資金協力に関わらず、民間も含めた PPP 事業への移行、自立発展性が今後問われると思います。

小林：日本政府の途上国援助は、要請主義(Demand driven)を基本にしていますが、それは現地住民や裨益者の便益に合致していないといけないという理論ですが、我々はその要請主義哲学を十分に国民に説明できずにいます。要請主義というのは簡単ですが、実行するのは非常に難しいと考えます。

プーペット：とても大きな概念ですね。ラオスでは、政策決定者が開発を大きなスケルトンで考えていないことが問題として挙げられます。政府関係者は、国民を除外し、国内外の専門家や関係者に協議を限定してプロジェクトを決定していることが問題であると考えます。

小林：世間では、持続可能な開発目標等が良く取り上げられています。共通目標を持つことは重要ですが、ASEAN のそれぞれの国が異なる基準や価値観を持っており、必ずしも統一する必要はないと考えます。それぞれの国の状況に合わせて、各国が目標を設定すべきですね。ASEAN 諸国は密接で、互いの影響力が強いですので、他の国の政策から学ぶことも大切ですが、自分の国の状況にあった青写真を描く必要があると考えます。先生は、多くの国の教授や研究者とネットワークをお持ちですから、手伝ってくれる学者はたくさんおられるでしょう。

概念的には、その青写真は、要請主義に基づかなければいけないと思います。資金の問題も大きく関与していますが、海外からの干渉や圧力に耐えるためには、やはり理論的な裏づけがとても重要であると考えます。中国の一带一路政策は大きなグローバル化の力であり、これと対抗することは実施的に不可能であると思います。それと同時に、ラオスの社会、文化にふさわしい技術体系を構築し、グローバル化の力に対して、しなやかな関係を構築できるような、戦略を打ち出す必要があると思います。我が国は、それをご支援できるし、これが教育・研究機関の役割であると考えます。本日はどうもありがとうございました。

