

一帯一路とラオスの経済関係多角化の悲願

ケオラ・スックニラン（アジア経済研究所）

本報告は、内陸国ラオスにおける対外関係が、冷戦終結後の 1990 年代から政治的に全方位に進展してきた一方、地理的な制約により停滞していた多角的対外経済関係の構築が、近年の中国の一帯一路によって急速に進展していることと、それがもたらす恩恵と課題について論じることが目的である。

内陸国は隣国以外と直接交流できないため、隣国との友好的対外関係の構築が海に面している国に比べ、政治・経済の安全保障上のより重要な課題であることが多い。ラオスは内陸であることに加え、少なくとも 1980 年までは域内や世界の地政学的環境によって、緩衝国の役割を強いられ、地理的条件がもっとも良いタイとの経済関係は政策的に推奨されなかった。他方、地理的な制約から、タイ以外の隣国との経済関係の構築は難しい状況にあった。このため、冷戦中までのラオスにおける隣国との対外関係は、経済の結びつきが強いが政治的に対立していたタイ、政治的に親密であるが経済的関係が構築が停滞していたベトナムと、時代によって変容が激しいものの、中国とに大別できる。

冷戦終結後は 1992 年にタイと友好協力条約を結び、1980 年代に関係が悪化した中国とは 1997 年にラオス・中国経済貿易・技術協力委員会を設立したように、1975 年以降特別な関係にあるベトナムに加え、隣国との良好な関係が拡大した。しかし隣国との対外関係の進展はタイを除けばおおよそ政治または公的援助に限られ、経済的にはタイへの依存を強めた。一つの隣国への過度な依存の弊害が表面化したのがタイを震源地とした 1997 年のアジア通貨危機であった。越境するヒト、モノとカネのほぼすべてをタイに依存したラオスへの影響は極めて深刻だった。その後、大幅な関税率の引き下げと検査の簡略化などを柱とする二国間の貿易協定をベトナムと中国と結び、対外経済関係の多角化を目指したが、2010 年頃になるまで変化がほとんどなかった。その後は、中国向けの輸出が急拡大したが、中国からの輸入、ベトナムとの貿易、さらにはタイ以外の隣国との人の往来は依然として停滞している。タイ以外の隣国との連結性を高めるには、ラオス国内の数百キロメートルにわたる山間部を通る輸送インフラの整備が必要であり、ラオス経済の規模や国力では実現が不可能であることが現実である。これを大きく変化させたのは、中国が 2013 年に打ち出した一帯一路構想である。双方の思惑が一致して、2016 年ごろからラオスの首都と中国の雲南省をつなぐ高速鉄道や高速道路などの建設が相次いで動き出した。とはいえ、これらの大型インフラ整備コストは大国にとっても小さいとは言えない規模ばかりである。完成すれば世界第 2 の経済大国との貿易や観光客の往来が著しく拡大すし、ラオス経済に恩恵をもたらすことはほぼ確実であるが、莫大な初期投資が規模の比較的小さいラオス経済に長期にわたる大きな負担となっており、特に現行の新型コロナウイルスのような世界的ショックの下では、深刻なリスク要因となっている。