



中国をはじめ外国資本の活用により 発展をめざすアセアンの小国“ラオス”

北陸銀行 バンコク駐在員事務所
所長

湧川 裕明



中国ラオス鉄道を走る電車

1. はじめに

ラオスはアセアン10カ国中唯一の内陸国で、中国、ベトナム、カンボジア、タイ、ミャンマーの5カ国と国境を接しています。言語が似ているなど、民族的つながりからタイとの結びつきが強い国ですが、近年、中国資本によるインフラ投資が増え、一帯一路政策に加盟するなど、中国との親密化には目を見張るものがあります。

今回は、筆者の訪問体験も交えながら、ラオスの現状についてレポートします。

2. 1人あたりGDPはアセアン10カ国中8番目

ラオスの人口は約755万人、1人あたりGDPは2004米ドルといずれもアセアン10カ国中8番目と比較的小規模な国です。現地通貨“キープ”は2年前と比べて対米ドルで2分の1にまで下落しており、輸入物価の上昇もあって20%を超えるインフレ率となっています。通貨安のため外貨需要が非常に強く、首都“ヴィエンチャン”や観光地“ヴァンビエン”では、スーパーやレストランでの支払いがタイバーツでも可能です（但し、釣り銭は“キープ”）。

ラオスの産業は、農業と鉱業が中心で第2次・3次産業があまり発展していないため、日用品から自動車に至るまでタイからの輸入品が席巻しています。

2023年9月にラオス初となるセブン-イレブンがヴィエンチャンにオープンしました。開店初日に来店客で混雑する様子がタイでも報道されましたが、その店舗運営もタイでセブン-イレブンを展開するCPグループ（タイの大手財閥）でした。

表1 ラオスの概況

人口	約755万人(2023年) ※愛知県に相当
面積	23万6,800km ² ※日本の本州に相当
首都	ヴィエンチャン(約98.9万人、2022年)
民族	ラオ族をはじめ計50民族
言語	ラオス語(公用語)
宗教	上座部仏教、精霊信仰など
通貨	キープ(1キープ≒0.007円)
主な輸出品目	鉱物(金、銅)、電力
主な輸入品目	化石燃料(ディーゼル)、機械、電子機器
進出日系企業数	110社(ラオス日本人商工会議所会員数)

JETROの資料に基づき筆者作成

3. クリーンエネルギー開発を積極的に推進

中国雲南省から流れるメコン川がラオス国内を北から南へ約1500kmにわたって流れており、いくつもの支流がメコン川本流に流れ込んでいます。このため水力資源が豊富で、電源構成では水力発電が約7割と大部分を占めています。

5カ国と国境を接しており、国外への送電網を整備しやすいという地理的特性を活かし、ラオス国内で発電された電力のうち、8割を超える量がタイやベトナムなどの周辺国に輸出されています。その輸出額はラオスの輸出総額の3割、GDPの約1割に相当し、ラオス最大の輸出品目と言えます。近年では、水力発電ダム建設に加えて太陽光、風力、地熱などのクリーンエネルギー開発も積極的に進められています。

4. 労働集約型産業に強み

ラオスの最低賃金は、メコン川流域5カ国の中では、ミャンマーに次ぐ低さです（表2）。ラオス国民は子どものころから農作業をはじめとした手作業に慣れているため、手先が器用で、細かく正確さを求める作業に適性があると言われています。

こうしたことから、縫製、玩具製造といった労働集

表2 メコン川流域5カ国の最低賃金

	ラオス	カンボジア	ミャンマー	ベトナム	タイ
最低賃金	実質250万キープ/月	204ドル/月	4,800チャット/日	468万ドン/月	330~370バーツ/日
月、円換算	17,363円	31,015円	5,842円	28,106円	43,279円
	2024年10月より	2024年1月より	2018年5月より	2022年7月より 第一地域(ハノイ、HCM等)	2024年1月より

JETROの資料を基に筆者作成(為替は11月時点の報道資料より)

約型産業の分野に強みがあり、進出している日系企業にもそうした労働集約型の業種が多いようで、従来タイで生産していた工程の一部をラオスに移管する「タイプラス1」といった生産分業の動きが見られます。

筆者が訪問したかつらメーカーも、タイでブレンディングした材料(毛)を列車でラオスへ運び、ラオス工場では手作業による植毛を行っていました。そのかつらメーカーでは、自ら資金を拠出して職業訓練学校に植毛科を設け、卒業した生徒を自社で雇用するという人材確保の取り組みをしているとのことでした。



ラオスのかつら植毛工場

ラオスは、全人口約755万人のうち25歳未満人口が約半数を占めているため、毎年14~15万人程度の労働者が新たに「供給」される計算となります。一方で、ラオスは経済規模が小さいため国内での雇用機会が少なく、タイへの出稼ぎが加速しているという現実もあります。タイへの出稼ぎは20~30万人いるとみられ、バンコク市内の飲食店従業員の大半はラオスやミャンマーからの出稼ぎ労働者とも言われています。

5. 中国の「一帯一路」政策によりインフラ整備が進む

近年、ラオスには多額の中国資本が入ってきています。代表的な例が2021年12月に開通した中国ラオス鉄道(中老鉄道)で、中国南部の雲南省昆明とラオスの首都ヴィエンチャンを結ぶ全長1035kmの高速鉄道です。これは、中国が進める一帯一路政策を具現化した代表例として挙げられ、ラオス国内区間(約

422km)の整備費用約59億ドルのうち、約7割を中国が負担、ラオス側負担の3割も大半を中国輸出入銀行からの借入金で調達しています。特筆すべきは着工から開業までのスピードで、2017年の建設開始からわずか5年足らずで開業にこぎつけています(ちなみに北陸新幹線の金沢~敦賀間約125kmは、2015年の金沢開業から2024年の敦賀開業までに9年を要しています)。

筆者が中国ラオス鉄道に乗車したのは、ヴィエンチャン~ヴァンビエン間の約1時間でしたが、車両は新しく、タイ・ラオス鉄道と比べて揺れもほとんど感じられず非常に快適でした。

また、高速道路も中国資本による整備が進んでいます。首都ヴィエンチャンと中国国境のボーテン間440kmを結ぶラオス初の高速道路が、2020年12月に一部区間(ヴィエンチャン~ヴァンビエン間約110km)

ラオス人民民主共和国地図

で開通しました。この区間は中国企業が95%を出資して建設されており、これも一帯一路政策の具体例の一つと言えます。



6. おわりに

中国資本の参入によって、ラオスのインフラ整備は急速に進んでいます。「世界一何もない首都」とも言われてきた首都ヴィエンチャンにも、スターバックスやショッピングモールが建ち、タイの中核地方都市と肩を並べるほどに発展しつつあります。ラオスは今後も、中国をはじめとした外国資本を活用しながらアセアン内での地位を少しずつ高めていくことでしょう。