

ラオスの鉄道建設は中国の債務外交か

大 西 広

はじめに

習近平の外交路線には「人類運命共同体」というものがあり、その意味で共産主義的な「イデオロギー外交」を放棄した鄧小平以降の外交路線とは異なるものがある。とはいえ、この部面での「脱イデオロギー」に大きな変化は見られないので、やはり中国外交の基本でも「国益」が優先されている。そして、それは「一带一路」を通じたその国際的影響力の拡大という国益の追求にも見られる。ただし、その趣旨で西側諸国で一带一路が非難される論点のひとつとしての「債務外交」という論点には中国の国際的影響力の拡大をよしとしない諸勢力による過剰な強調がみられる。だいたい、中国を批判する側の諸国もそもそも国益で動いており、その意味で彼らに「国益外交」を批判する資格はない。たとえば、日本人は日本の外交官が国益で行動しない時、その外交官を非難するということをしないのであろうか。とすれば、日本人は国益のために活動する中国の外交官を非難することはできない。「イデオロギー外交」が放棄された以上、中国の外交官も日本の外交官と同様、国益で行動するようになったのは当然のことである。

したがって、もし一带一路の相手国が「契約違反」を行ない、それによって損失が発生する場合、その損失補填のために彼らが各種の対応をすることは当然のことであって、場合によれば、それを当初から予想して最後に建設資産の接収を行なうということもありうる。これは国際法に違反する行為ではなく、いわばどの国も（民間企業の海外投資の場合はどの企業も）行っていることである。もし、中国とそれ以外の諸国との間に相違があるのであれば、それは現在、諸外国にもっとも多くインフラ投資をしている国は中国であって、そのような案件に占める中国の比率が突出しているということにすぎない。「イデオロギー外交からの脱却」というのはそういうことである。¹⁾

このことを言葉を変えて言えば、一带一路で中国と協定を結ぶ国が債務危機に陥らないようにきちんと自国の返済能力や採算性について調査・検討をしなければならないということになる。つまり、それらの国の側の問題であって、その責任を自らが結んだ契約の相手国になすりつけてはならない。たとえば、スリランカのハンパントタ港の開発問題などはスリランカ政府の側の問題として正確に理解される必要があるのである。

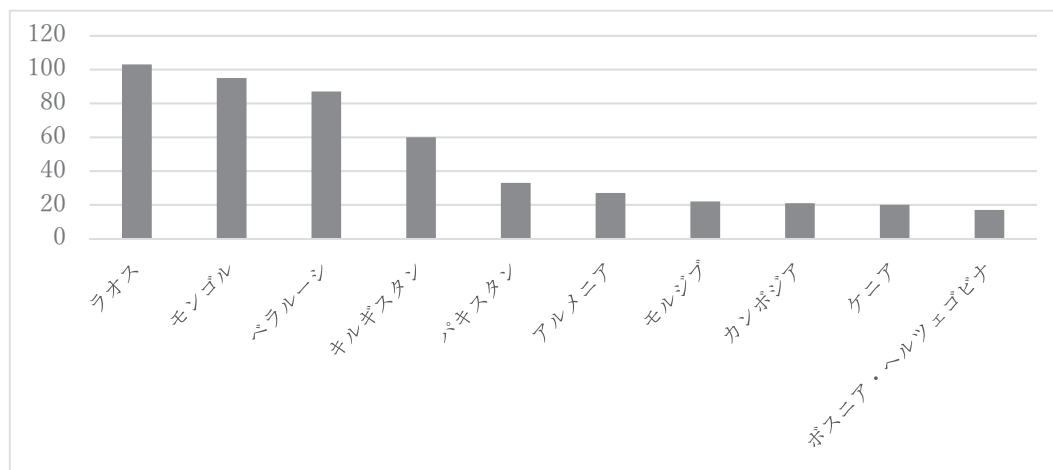
しかし、とはいえ、もしそうであれば、外国から見れば「債務外交」と見える諸案件も実際はきちんとしたフィージビリティ・スタディに基づいた正当なプロジェクトである可能性もある。そして、そのため、ここではラオスと中国国境を結ぶ鉄道建設（以下「中老鉄道」と呼ぶ）について、その採算性を中心とした検討を行なうこととしたい。その際、筆者が実際に2019年の3月末から4月初めにかけて現地で調査した結果も反映する。

中老鉄道に批判的な諸見解について

そこでまず、最初に見ておきたいのは、中老鉄道に批判的な諸外国の論調である。たとえば、国連経済社会委員会の Sayavong (2018) は、中老鉄道の建設に以下の 5 つの問題があると主張している。すなわち、①中国の影響による政策決定へのバイアスの発生、②市場とリスクのあるビジネス環境を持続可能とするために追加的な事業が発生する可能性、③投資に伴う環境破壊、④多額債務の発生、⑤住民の移転や中国人労働者の流入によって生じる社会的諸問題である。

しかし、最も大きな議論の対象となっているのはやはり④の多額債務の問題であって、この報告者自身も以下に掲げるような図を示してその点を強調している。しかし、この図でトップ 2 を占めるラオスとモンゴルを除くと、ロシアなど他国からのプロジェクトを受けている国も多い。そして、それらの債務も合わせるとラオスが世界一の債務国ということにはならないだろう。ただ、Surya Chuen (2019) が主張するように、ラオスの公債はすでに 2018 年時点で GDP の 65% に到達し、それが前年度の 61% から上昇しているというのは事実である。

図 中国支援インフラプロジェクトの各国名目 GDP に占める比率 (%)



原典) Fitch Solutions – Keys Projects Database
出所) Sayavong (2018) より転載。

これらのことから、たとえば『日本経済新聞』の 2017 年 10 月 6 日付けは次のように解説している。すなわち、

「総工費は国家予算（約 36 億ドル）の 2 年分に迫る。人口わずか 690 万人の小国で必要性は不透明だ。/ 計画ではラオス負担分の 4 割、7 億 3 千万ドルをラオスが負担するが、政府は 65% を中国から借り入れる。返済負担は小さくない。ラオス政府は高速鉄道が 6 年で黒字化すると主張。（公共事業運輸省の）ラタナマニ副大臣は「事業収入を元手に完成から 30 年で借入金はい完済できると話す、根拠は曖昧だ。沿線開発についても「まだ決まっていない」と言葉を濁す。」

実際、このような報道に接すると、確かに相当無理な債務を負わされているように感じてしまうが、この報道は大きな誤解によっている。たとえば、この時点の為替レートで計算された 70 億ドルの総工費は国家予算の 2 年分に当たるといっても、ラオス政府が直接負担するのはそのうち運営企業が借入金で賄う 60% 部分を除いた 40% のそのまた 30% に過ぎない。つまり、全体の 12% の 8.4 億ドルにすぎないので、ラオスの国家予算が 2017 年時点で 36 億ドルであったとしても、たとえば

ここで書かれている返済期間として設定された今後 30 年間に年率 7% で国家予算が増大するとすれば²⁾、国家予算総額は 7244 億ドルとなり、本事業のラオス政府側負担総額はその 0.1% となる（ただし、実際の返済期間は 25 年に縮み、かつ利子もあるので、実際の比率はもう少し増える）。日経記事は負担金額に大きな計算違いをしていて、日本の読者に大きな誤解を招いている。さらに言えば、この『日経』記事は「不透明だ」とか「曖昧だ」といったまさに曖昧な表現で不安を煽っているだけで、この事業の詳細な計画を検討しているわけでもない。たとえば、ここで主に想定されている旅客はラオス国民ではなく外国からの観光客であるから、ラオスにとって第二の輸出産業である観光需要を想定して建設されるこの鉄道に対して「人口わずか 690 万人の小国で必要性は不透明だ」と表現するのは読者に国内需要のみを想定させるミスリーディングな表現としか言いようがない。そのため、本稿ではもう少し具体的計数的な検討をしてみたい。

返済能力に関する具体的検討

そこで、まず、締結された具体的な条件について整理を行なう。これが必要なのは、矛盾した各種の情報が乱れ飛んでいるからである。そのため、私はラオス政府関係者から契約書に書かれた内容を直接に聞くこととした。また、その情報を基本としつつも、別資料による若干の情報も追加して整理する。その結果、次のとおりとなった。すなわち、

- ① 総投資額は 59.86 億ドル = 約 60 億ドルとなる。上記『日本経済新聞』などでは 70 億ドルと報道されていたが、その後の為替レートで約 60 億ドルとなった。
- ② その 60 億ドルのうち、40% = 24 億ドルは運営主体であるラオス中国鉄道会社の資本金として集め、残りの 60% = 36 億ドルはラオス中国鉄道会社が中国輸出入銀行から 25 年ローンで借入れを行なう。上記『日本経済新聞』などでは 30 年ローンとなっているが、契約書にはこう書かれている。
- ③ 資本金として以下の 4 つの企業がそれぞれの比率で出資する。具体的には
 - 1) Lao National Railway Enterprise (LNRE) 30%
 - 2) Boten-Vientiane Railway Company Limited 40%
 - 3) Beijing Yukun Investment Corporation 20%
 - 4) Yunan Investment Holding Group Co. 10%
 このうち 1) のみがラオス側企業である。ラオス側負担が 30% と伝えられることがあるが、この意味である。
- ④ 1) の金額は、計算上 60 億ドル × 40% × 30% = 7.2 億ドルとなるが、契約では（おそらく端数の関係で）7.3 億ドルとなる。ラオス政府はそのうち 2.5 億ドルを最初の 5 年間に 5000 万ドルの出資として支払う。残りの 4.8 億ドルは、これもやはり中国輸出入銀行から 25 年ローンで借入れる。この金利は 2.3% である。
- ⑤ 楊（2019）によると、このように当初の出資をさらに中国の別機関からの借款で賄うのは極めて異例であるが、中国政府が特別に許可した。
- ⑥ 楊（2019）によると、この借款の返済には資源の現物提供もありと両国が合意。現地 JICA 事務所からいただいた情報では、カリウム塩とボーキサイトの 4 鉱山からの配当金が担保となって

いる。

以下、これらの数字が想定されている返済計画が妥当なものであるかどうかを検討する。

まず、ラオス政府は当初5年間には2.5億ドルを分割で直接に事業に支払い、中国輸出入銀行から年率2.3%で借り入れる4.7億ドルを②のように当初5年は利子分のみを、後に元本も含めて支払うとすると、次のような計算が必要になる。すなわち、4.7億ドルの25年ローンを組むと利子総額は1.53億ドルとなるので（住宅ローン式の計算による）もしこれを最初の5年間に均等に支払うとすれば、その年間支払い額は3000万ドル弱となる。したがって、当初5年間の毎年の支払いは2.5億ドルを5年分割した5000万ドルにこの3000万ドル弱を加えて8000万ドル弱となる。この場合、5年後以降の毎年の支払いは元本4.7億ドルの単純な分割支払いとなるので、年額にすると4.7億ドル/25=1880万ドルとなる。

したがって、これらを総じていえば、ラオス政府は最初の5年間には毎年約8000万ドル弱を、その後は2000万ドル弱の支出を考えているのではなかろうか。これらの金額が現在の国家予算に占める割合は、それぞれ $0.8/36=2.2\%$ 、 $0.188/36=0.5\%$ 程度となり、当初の5年には厳しさもあるが、それを乗り切れば経済成長によってかなり楽な支払いとなろう。上で見たように、返済契約に関する情報は刻々と変化しているから、今後も交渉によって返済の先延ばしもあり得ようが、ともかくそれも含めて最終的にはラオス政府は返済を成し遂げるのではなかろうか。この意味で、私の判断では返済不能はこのプロジェクトではない。ラオス政府による返済は可能というのが私の結論である。³⁾

採算性について

ただし、この返済問題には、資本金に関するものだけでなく、運営主体であるラオス中国鉄道会社が中国輸出入銀行から借りる36億ドルの問題もあり、それにはこの鉄道事業がどれほどの収益を生むかが関わっている。この36億ドルは利率2.3%の25年ローンで借りると総額47.7億ドルとなる。そして、その直接の収入源はその運送収入である。そして、その推計に参考となるデータが楊(2019)によって提供されている。次の表に示された鉄道開通区間における道路輸送と鉄道輸送のコストと所要時間の差を比べたものである。これを見ると、所要時間の短縮化が明確であるだけでなく、おおよそその運賃を示してくれている。中国国境からビエンチャンまでの旅客運賃が約130元ということだから、約20ドルということになる。

表 鉄道開通による利便性の時間的経済的改善の程度（414km 全線利用の場合）

	運送時間	乗客1人当たりの運賃
道路輸送の場合	約2日	225元
鉄道輸送の場合	3時間未満	およそ130元

出所) 楊(2019) p.50

とすると、開通後、どの程度の旅客が乗車することになるかという問題で、ここでも楊(2019)は参考になるいくつかの数字を提供してくれている。それによると、まず2016年段階でラオスに入境

した外国人総数が424万人であったのが2020年には680万人になり、その結果、旅客の方は鉄道開通後第1年目の2022年には398万人に、それが短期のうちに611万人に、長期には862万人になるとの予想を提示している。ただし、旅客のすべてがこの全区間に乗車するわけではないので、返済期間の25年間に600万人が平均的に全区間運賃の $\frac{3}{4}$ =約15ドルを支払うとすると(かつ運賃値上げがないとしても)、 $15 \text{ ドル} \times 600 \text{ 万} \times 25 \text{ 年} = 22.5 \text{ 億ドル}$ の旅客収入ということになる。しかし、不便なバスに乗っても225元かかるものを快適な鉄道で短時間で移動できるのなら130元に抑える必要はないから、少なくとも現行の225元=34ドルは料金として徴収できる。また、今後の25年間でこの料金もこの10年間(2009-2019年)の平均GDPデフレーター上昇率3.757%で上昇するとすれば、平均600万人が25年間乗車するとしてその合計運賃は60億ドルと計算される。もちろん、利益はここから鉄道運営のランニング・コストを差し引くことになるので、これに利益率をかけなければならない。抜群に高収益な日本の東海道新幹線でもその利益率は50%程度でしかないので、残念ながらこの旅客収入だけではペイしないという結論となる。

したがって、問題はもうひとつの柱である貨物運賃ということとなり、これはこの分野に近いラオスの国会議員かつ物流会社SMT社社長のプラチャット・サヤボーン氏も主張しているとおりである⁴⁾。

実際、先の表にあるように物流面での鉄道の貢献は大きく、それを見込んだ対内投資の増大などが予想されている。たとえば、遠藤(2018)は東京・渋谷区にあるミドリ安全という企業の現地法人がラオスから日本に製品を運ぶコストの低減の必要性を感じていると報じている。40フィート・コンテナを日本まで運ぶ場合、バンコクからは1200ドルで済むものが、ビエンチャンからだとも3000ドルに跳ね上がるというのである。これはもちろん、中国企業にとっても同じで、鉄道開通によるこのコスト低減を狙ってビエンチャン貨物駅が予定されている地区にはすでに32の企業が進出している。2030年にはこれが150社、3万の事業拠点が確保される予定ということであるから、物流需要は相当増大するものと想像できる。要するに、ここからどれだけの運賃収入を得ることができるかという問題である。⁵⁾

採算性の点でさらに言及したいことは、旅客・貨物の運賃収入ではない、それ以外の収入であり、両国間の協定ではこのことにも十分考慮されている⁶⁾。駅や付属施設の建設現場の大きさを実感できた筆者としては⁷⁾、そこへの商店の進出による地代収入の他、鉄道会社自身が車内での販売や広告で得る収入もばかにならないと想像する。考えてみれば、日本の鉄道会社の収入の多くも不動産開発を含む周辺の事業での収入である。ともかく、鉄道の採算性とはこれら全体を考えて判断されなければならないということである。

また、最後に、この鉄道は開業から50年後には無償かつ全面的にラオスのものとなるということも重要である⁸⁾。また、それまでにラオス側だけで営業が継続できる仕組みを整えておく必要も取り決められている。50年は長いかも知れないが、25年の資金返済期間の後25年で完全にラオスは自分のものにできる。この利益をラオス政府が選択したということとなる。ありうる判断だと思う。

建設労働者の現地雇用の問題について

さらにもうひとつ、こうした経済性の問題については、本事業で雇用される総数5万人とも言わ

れる雇用でどの程度、現地人が優先雇用されているかという問題があり、このことは両国が取り結んだ契約書でもひとつの 이슈として明記されている。しかし、起工式が行われた 2016 年 12 月に入った時点でもカンフェン・サイソムフェン労働社会福祉大臣はビエンチャンで開催された重要会議で、必要とされる労働者の数やスキルがどの元請け企業からも通知されていないと発言している⁹⁾。ただ、このことを報じた楊 (2019) も主張するように鉄道建設の技術の特殊性を無視することはできない。ラオスにはこれまでタイ国境から橋を渡った 3.5km だけの鉄道を作った経験があるが、これはタイの援助によるものでラオス自身には鉄道建設の技術が存在しない。特に、今回のように 414km の距離に、72 のトンネル (全行程の 43% を占める)、167 の橋梁 (同様に全行程の 16%)、32 の駅を建設するという難事業に適切なラオス企業やラオス人労働者を見つけるのはそう簡単ではなく¹⁰⁾、まずは、元請けはすべて中鉄 5 局、中鉄国際、中鉄 8 局、中鉄水電、中鉄電建、中鉄 2 局の 6 社に任せ、その下請けがどの程度までラオス企業に回されるかが問題となっている。たとえば、Pongkhao (2016) はこの下請けに応募した 75 のラオス企業のうち採用されたのは 20 社にすぎなかったこと、事業の 10% しか下請けに回されていないと公共事業運輸省のラタナマニ・クオニボン副大臣が述べたこと、そして最後にラオス政府がこの下請け比率を 15% に増やすべく交渉したことを報じている。

実は、筆者自身、ちょうど 10 年前にこの地域における中国企業の道路建設事業を調査したことがあり、大西 (2010) でレポートしたように、その際の建設労働者の殆どすべてが中国人であったことを確認している。当地で建設の指揮にあたっている企業責任者へのインタビューも行ったが、彼らが言うにはラオス人は炎天下でのこのような厳しい仕事を求めて来ないということであった。

しかし、今回、中老鉄道の南端から北端に至る十か所余りの工事現場を観察し確認できたことは、ベトナム人やラオス人もかなり雇用されていたということであった。たとえば、ビエンチャン郊外の中鉄 2 局現地事務所の周辺で働いていたひとつのグループは多数派がベトナム人、一部にラオス人、たまに来る管理者だけが中国人ということであり (写真 1 参照)、バンビエン郊外の盛り土を固める作業でもラオス人とベトナム人主体の工事がなされていた。これは、周辺的かつ単純な作業で、おそらく下請けによるものだったためと思われるが、前者の工事現場から数百メートル離れた橋梁の接続作業現場でもラオス人が雇われていたことには感心した (写真 2 参照)。現場作業者に声をかけて確認したところでは、中鉄 2 局周辺の工事現場では台湾で働いたことがあるため中国語のできるベトナム人が現場責任者をしてラオス語でラオス人にも指示を行っていた。また、橋梁接続作業現場では片言のラオス語のできる中国人現場責任者がラオス人に指示を行っていた。ここで分かるのは、最終的な現場監督は中国人にしかできないこと、そして、そこから先は中国語を解するベトナム人かラオス語のできる中国人がいて初めて仕事を組めるということである。

実際、ビエンチャン市内を歩いていると中国人用のラオス語学校をよく目にするようになっている。中国人のパワーはここにもある。また、ラオス人に比べたベトナム人のアクティブさも目立っており、現場労働者にベトナム人が多いことは遠藤 (2018) によっても確認されている。情けないのは他国語を話せるラオス人がいないことである。ただし、そうしたラオス人はホテル業や、旅行社、観光地のレストランなどに吸収されている可能性もある。そこが観光業を第二の輸出産業とするラオスの特徴である。

筆者は今回の現地調査で、中国が行なう中老鉄道以外の建設現場にも数多く訪問したが、そこでも多くの現場ではラオス人と思しき (見ただけではベトナム人との区別がつかないのでベトナム人であ

た可能性もあるが) 作業員が大多数であった。鉄道建設と比べて簡単な作業であったためという可能性もあるが、請負い企業が大きな利益を得たければ常識的に考えて中国人より安く雇えるラオス人を雇うに越したことはない。この点で筆者が過去にラオス北部で中国の道路建設を調査した時点との違いを認識することも重要である。ちょうど10年前に道路建設を調査した際の中国人労働者の賃金は多くとも現在の50%以下であったと想定されるからである。労働力不足状況となっている中国の企業が無理をして中国人を雇おうとしているとの非難には合理的根拠はない。



写真1 ビエンチャン郊外中鉄2局作業本部前にて。2019年3月28日筆者撮影。



写真2 ビエンチャン郊外中鉄2局作業本部付近にて。2019年3月28日筆者撮影。

土地収収に対する賠償の問題について

最後に、この鉄道建設に伴う土地の収収に対する賠償金の問題についても述べておきたい。4411の家族の所有する3832haの農地、3346の建物がその対象となっているが、収収の後にも補償のなされていないという問題がVaenkeo (2018) や楊 (2019) , 遠藤 (2018) などによって指摘されているからである。ちなみに、414kmのほぼ全区間を視察したところ、工事は家屋の立ち退きを要するような地区ではまだ殆どできていない。また、Open Development Mekongというウェブサイトは2016年10月28日の記事で5990億キップと予定されているその補償金額自体が不十分であると報じている。

しかし、この詳細な事情を知ると、このことで中国を非難するわけには行かないことが分かる。実は、こうした用地確保および立ち退き対象者への家屋や土地の保証は中国側の業務ではなくラオス政府側のものとなっており、つまりラオス政府側の作業の遅れという問題なのである。筆者はこのことを現地のラオス政府役人から聞いた。宅地エリアでの用地確保が遅れているというのもこの事情から理解できるが、両国間の協定ではこの用地提供に遅れがあってはならないとも書かれている¹¹⁾。今後の用地確保が気になるところである。

また、楊 (2019) はこの金額確定におけるラオス側の問題点も指摘している。というのは、補償金の支払い計画は一旦2016年12月の工事開始までに決められたものの、補償方法や保証金額が省別にばらばらに決められ、よって基準が統一されていなかったというのである。楊 (2018) によると、この補償基準は一年後の2017年末までに確定されたとなっている。

その後、遠藤 (2018) が2018年に自身の行なった調査報告をしているところでは、少なくともルアンパバン付近では補償金がまだ支払われていないので、この問題はまだ完全解決には至っていないが、その遠藤 (2018) のレポートが報じる限り、当該の農民たちもそれほど深刻に捉えているわけではない。政府に対する信頼なのか、こんなものとの楽天的な性格のおかげなのかは分からないが、ラオスでは補償金支払いが多くの場合、土地収収の後に行なわれるということである (遠藤 (2018))。

なお、この問題に関連して、収収時にその両側50mの範囲に柵が張られて住民が排除されたという問題についても述べておきたい。この問題は日本でも報じられていたが、この問題もやはりラオス政府の問題と考えるべきである。土地の確保については、ラオス政府側の責任とされているからである。つまり、補償金未払い (もちろん補償金額も未確定) のままにこうした収収が可能であるというラオスの制度問題と直接に関わっているからである。ただし、少なくとも私は写真2に見るように工事現場の直近にまで近づいて写真撮影をできているので、この柵は土地収収後には撤去されていることが分かった。ともかく、土地確保の在り方に関わるラオス側の問題と理解しなければならない。¹²⁾

むすびに代えて

以上にて、この中老鉄道を「中国の債務外交」として非難する在り方には問題があることを説明した。たとえば、スリランカのハンバントタ港については批判はあり得ても¹³⁾、この中老鉄道につ



写真3 ビエンチャン郊外中鉄2局作業本部付近にて。この下の道路も橋梁の建設のために作られたもので、現地住民の自由な利用が保障されている。2019年3月28日筆者撮影。

いては言えない。中国の一帶一路を批判したいばかりに、何でもかんでも同じように言うという西側の態度は改められなければならないというのが本稿の結論である。実際、こうした西側の態度を批判して、Li&Zheng (2019) は、フィリピンの財務長官であるカルロス・ドミンゲスの次のような言葉を引用している。すなわち、

「2022 年末のフィリピンの対中債務は我が国の債務総額の 4.5% に達するが、対日債務の比率は 9.5% となる。この対日債務で我々が溺れかけていることをどうして人々は言わないのか私には分からない。」

多くのアジア諸国はインフラ建設が遅れていて、それが経済成長のネックとなっている。そのため、資金の提供先を求めて交渉を重ねるものの、世界銀行や IMF などは資金提供を渋るので、彼らにとっての最後の望みは中国主導のアジア・インフラ投資銀行や中国政府それ自身ということとなっているのである¹⁴⁾。これは上述の Li&Zheng (2019) でも強調されている。そして、だからこそ、現地住民は基本的には中国によるインフラ建設に好意的で、たとえば、遠藤 (2018) がレポートしたルアンプラバン付近の農民も、補償金が未払いにも関わらず、「鉄道が完成すればいつか乗ってみたい」とその完成に期待をしているのである。

さらに細かなことを言えば、ラオスでは今なお国土の 3 割以上の土地に米軍施設の不発弾が 1 億個近く眠っていて、これへの対策が建設費用増の一因となっていることも知っておきたい。楊 (2019) によると、現在もなお毎年 50 件程度の死亡事故を発生させているというから、安全対策には特別の費用がかかる。少なくともアメリカは中老鉄道の採算性を問題とする前にこの後始末をこそ考えるべきだろう。つまり、こうして、中老鉄道の問題は、単に中老 2 国の問題であるだけではなく、もっと大きな国際関係上の問題として存在するのである。

しかし、とはいえ、こうして中国外交への濡れ衣を解いたとしても、それが「国益外交」の範囲

である限りはどの国も自国利益のために様々なキャンペーンを張らなければならない。そして、その趣旨から言えば、中国外交がこうして非難されて来たことも結果としては良いことだったのかも知れない。たとえば、今回の中老鉄道の契約内容については、その報道される内容が徐々に変化し、全体としてラオス側に有利な変更が行われたと推測されるからである。中国は西側的な「投票民主主義」は採用しないと主張しているが、それは言い換えると、「大衆世論」重視の伝統があることを意味し、今回はそれが「国際世論」として機能したと理解される。私の考えるところ、この「大衆世論重視」の民主主義観は毛沢東の「大民主」から来ている。¹⁵⁾

注

- 1) この趣旨から筆者は「脱イデオロギー」ということ自体を批判の対象としてきた。このような国益外交を非難したいのであれば、我々は中国にイデオロギー外交への回帰をこそ求めなければならない。これが筆者が大西（2012）で主張した立場である。
- 2) 7%という増加率はかなり低めの想定である。たとえば、2018年の名目GDP成長率は8.4%であった。
- 3) こうして本稿は中老鉄道が返済可能なプロジェクトであるとの結論を導くものであるが、それはこのプロジェクトを単体として見たものでしかない。逆に言うと、中国や他国との多くのプロジェクトを抱えつつ債務の返済をどうするかという点での検討は十分ではない。この点は課題として残されている。
- 4) 遠藤（2018）のレポートによる。
- 5) ビエンチャンではこの間、中国資本による高級マンションや大型商業施設の建設が続いており、上述の『日本経済新聞』記事はその総額が2011-15年だけでもすでに25億ドルに達しているとしている。鉄道の開通によって加速される外資のこうしたさらなる流入は地方政府に毎年3億ドルの税収増（30年では90億ドル）をもたらすと言われており、また、経済全体の成長をも加速して政府による返済を容易にする。
- 6) ラオス政府関係者からのヒアリングによる。
- 7) ラオス政府関係者へのヒアリングによると、ビエンチャンやムアンサイでは1000ha以上の、ルアンパババンやバンビエンでは500ha以上の駅周辺用地が鉄道会社に提供されることとなっている。
- 8) ラオス政府関係者からのヒアリングによる。
- 9) Vientiane Times, 2016年12月21日付け記事より。
- 10) ラオスはこれまで道路トンネルも作った経験がなく、これまで陸橋も基本的には存在しなかった。山間部の道路がカーブばかりとなっているのはこのためである。道路のアップグレードが問題となって初めてこれらの建設に手がつけられ始めているが、やはりその施工は他国に頼られている。
- 11) ラオス政府関係者からのヒアリングによる。
- 12) 建設に付随する周辺の土地利用については、たとえばトンネルや橋梁を通常の道路から離れたところに建設する際に作られるアクセス道路などもあり、両国間の協定では支障がない限りそれらを住民が自由に使用できると書かれている。これもラオス政府関係者からのヒアリングによる。
- 13) スリランカについては趙・周・謝（2016）が詳しい。
- 14) なお、この意味では中国支援のインフラ建設はそもそもが世界銀行やIMFなどの投資の対象外だったものである。このことも投資の採算性に関係があるかも知れない。
- 15) 毛沢東の「大民主」についても大西（2012）を参照されたい。

参考文献

- 遠藤堂太（2018）「【重慶バンコク】ラオス鉄道、1日1～2便か（4）市民は歓迎、ベトナム人も建設に従事」NNAASIA アジア経済ニュース、9月9日付け。
- Li, Shipeng and Dongchao Zheng（2019）, “BRI Links Nations, does not Lay ‘Debt Traps’,” *China Daily*, March 28th.
- 大西広（2010）「国境の外の「少数民族問題」—ラオス境内中国ボーダーの中国の経済進出に関わる諸問題」『季刊中国』第102号。
- 大西広（2012）『中国に主張すべきは何か』かもがわ出版。

- Pongkhao, Somsack (2016) , “Lao Construction Companies to Benefit from Planned Railway Link,” *Vientiane Times*, 9 月 16 日付け。
- Sayavong, Vanxay (2018) , “Current Activities of BRI in Lao PDR,” a report at the National Workshop at National Institute for Economic Research (NIER) , November 6th.
- Surya Chuen (2019) , “Gallery: The China-built Railway Cutting through Laos,” *Chinadialogue*, February 8th.
- Vaenkeo, Souksakhone (2018) , “Railway Compensation Gathers Stream in Laos,” *Vientiane Times*, 3 月 1 日付け。
- 楊卓娟 (2019) 「中老鐵路：推動東盟區域一体化建設」『国別和区域研究』第 1 期。
- 趙江林・周亜敏・謝来輝 (2016) 『一帶一路面臨的國際風險与合作空間拓展—以斯里蘭卡為例』中国社会科学出版社。

(慶應義塾大学経済学部教授)