



ラオス訪問に見る中国「一带一路」政策の実情

北陸銀行 国際部
バンコク駐在員事務所
所長 湧川 裕明

1. はじめに

2024年7月、タイとラオス両国の首都間654kmを約12時間で結ぶ国際旅客鉄道サービスが開始しました。この国際鉄道と中国の「一带一路」政策の一環で整備された交通機関を乗り継いで、タイのバンコクからラオスの観光地ヴァンヴィエンを訪れた際の体験についてレポートいたします。

2. タイ・ラオス鉄道

タイ側の始発駅は、首都バンコクのクルンテープ・アピワット中央駅です。2021年12月にバーンスー中央駅として開業し、翌年には国王の命名によって現在の駅名になりました。長年に渡りバンコクのターミナル駅として機能してきたファランポーン駅に代わる新しい玄関口として、日本の円借款を使って大規模な整備が行われ、東南アジア最大規模の鉄道駅となりました。

タイ・ラオス鉄道では日本の寝台車が使用されており、車両として第二の人生を送っています。車内のドアには「おす」「ひく」の日本語表示が残っています。

タイ側の出国審査は国境付近のノンカーイ駅で行われます。駅のホームに乗客全員が一旦下ろされ、ホームに設置された窓口に並びます。全員の手続きが終わるまでに長い時で1時間以上かかることもあります。

ノンカーイ駅を出発し30分程で終点のラオスの首都ヴィエンチャンにあるカムサワート駅に到着します。この駅はタイ・ラオス鉄道のために新しく整備された駅です。ここで入国審査を受け、ようやくラオスへ入国できます。

タイ・ラオス鉄道の車両
(かつて日本で走っていた車両が活躍している)(筆者撮影)

3. ラオス・中国鉄道

その後、ラオス・中国鉄道を利用するために16km離れた始発駅ヴィエンチャン駅にバスで約30分かけて移動しました。この乗り継ぎはバスの本数が少ないため接続が悪く、タクシーやトゥクトゥクで移動する人が多いそうです。

ラオス・中国鉄道は、中国が進める「一帯一路」構想を具現化した代表例であり、2021年12月にヴィエンチャンと中国雲南省昆明を結ぶ鉄道路線として開業しました（旅客列車の運行開始は2023年4月）。ラオス国内区間の整備費用約59億ドルのうち約7割を中国が負担し、約3割がラオス側の負担となりましたがその大半も中国輸出入銀行からの借入金で調達されました。

筆者が乗車したのはヴィエンチャン～ヴァンヴィエン間の約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はほとんど感じられず快適な乗り心地でした。

4. ラオス高速道路

ヴァンヴィエンからヴィエンチャンへの帰路は、高速バスを利用しました。舗装されているものの凹凸や陥没が目立ち砂埃が舞う一般道路とは異なり、きちんと整備された高速道路を走る高速バスは快適な乗り心地でした。

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ですが、2020年12月に開通したのは一部区間（ヴィエンチャン～ヴァンヴィエン間の約110km）のみで、現在もその他の区間は未開通の状態です。既開通区間の整備には、中国企業が建設費用の95%を出資しており、この道路も一帯一路政策の一環で整備された交通インフラだと言えます。

5. おわりに

ラオスは政府対外債務の半分を中国が占めており、中国による債務の罠に陥る懸念がある国と言われています。今回ラオスの交通インフラを実体験することで、中国の一帯一路政策の一部を垣間見ることができました。タイでも、自動車産業をはじめとして様々な分野で中国のプレゼンスが高まっており、今後も注目が必要です。

<ご注意> 文中意見は筆者の個人的見解であり、北陸銀行としての見解の反映ではありません。当レポートは作成時点の経済状況に基づき、情報提供のみを目的に作成したものです。記載内容については、ご利用者の判断と責任のもと、ご利用くださいますようお願いいたします。

ほくりく長城会

海外ビジネス情報

発行：北陸銀行 ほくりく長城会事務局
〒920-0024 金沢市西念1-1-3 コンフィデンス4F
（(株)人材情報センター内）
TEL：(076)254-6500 FAX：(076)254-6565
E-mail：info@chojo-hokugin.jp