

# ミャンマーと中国の国境貿易 -- 「特区」と新ビルマ・ロード (バンコク研究センター プロジェクト II)

著者	工藤 年博
権利	Copyrights 日本貿易振興機構 (ジェトロ) アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
雑誌名	アジ研ワールド・トレンド
巻	180
ページ	42-46
発行年	2010-09
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2344/00004425">http://hdl.handle.net/2344/00004425</a>

# ミャンマーと中国の国境貿易

—「特区」と新ビルマ・ロード—

工藤 年博

## ●重要性増す国境貿易

一九八八年以来、軍市政権が続くミャンマーは、民主化・人権問題を理由に欧米諸国から経済制裁を受けてきた。一九九七年にアメリカは自国企業によるミャンマーへの新規投資を禁止し、欧州連合（EU）はミャンマーからの輸入品に対する一般特惠関税（GSP）の適用を停止した。二〇〇三年にはアメリカはミャンマーからの輸入を全面的に禁止し、かつ金融制裁を科したことでミャンマーとの貿易のドル決済が困難になった。この結果ミャンマーは、二〇〇〇年には輸出全体の二二・四%を占める最大仕向地であったアメリカ市場を失った。さらには、二〇〇七年九月の僧侶デモに対する国軍の武力弾圧を受けて、先進各国は軍政幹部や関係企業の資産凍結、ビザ発給停止、木材や宝石など特定製品の輸入禁止など、様々な制裁措置を発動した。

にもかかわらず、ミャンマーの

輸出額は一九八八〜二〇〇八年にかけて四四・七倍、輸入額は二八・〇倍の増加を示した。二〇〇〇〜〇八年に限っても、輸出で三・三〇倍、輸入で二・二倍と順調に拡大している。欧米諸国の経済制裁下にあってもミャンマーの対外貿易が好調なのは、近隣諸国との貿易関係が強化されたためである。中国、タイ、インドの近隣三カ国がミャンマーの対外貿易に占める割合は、一九八八年で輸出において四・三%、輸入において四・二%に過ぎなかったが、一九九〇年にはそれぞれ三〇・九%、一三・八%へと上昇し、二〇〇八年には七三・九%、五六・四%を占めるに至った。現在、ミャンマーは近隣三カ国との関係さえ良好に維持できれば、対外貿易の過半を確保できるようになった。

であった。ミャンマー軍政は一九八八年に権力を掌握するとすぐに国境貿易を合法化し、近隣諸国との国境貿易拠点を、中国と五カ所（現在は三カ所）、タイと四カ所、インドと二カ所、Bangladeshと二カ所設置した。密貿易やインフォーマルな取引の多い国境貿易の規模の把握は難しいが、筆者はかつてミャンマー輸出総額の約五分（タイへのパイプラインによる天然ガス輸出を含む）、輸入総額の三割以上が国境貿易によって行われていると推計したことがある。なかでも、中国との国境貿易はミャンマー経済を支える大動脈となっている。しかし、複雑な情勢の国境地域を抱えるミャンマーでは、国境貿易の将来に不安がいわけではない。本稿では中緬国境貿易の実態を紹介すると同時に、その持続的成長のための課題を検討する。

## ●中緬国境貿易の規模

ミャンマーの国境貿易額の統計的捕捉は難しい。ミャンマー商業省の国境貿易局の統計に基づけば、二〇〇七年度（四〜三月）の同国の対外貿易に占める国境貿易の割合は、輸出で一・七%、輸入で一七・四%、輸出入合計で一三・六%に過ぎなかった。しかし、ミャンマー政府が定義する「国境貿易」は銀行決済を伴わないなど、商業省が定める正規の貿易手続きに従わない、いわば非正規貿易に近いものである。一九九七年以降、ミャンマー政府は国境貿易の通常貿易化を進めており、たとえ国境ゲートを陸路で通過した貨物であっても、国境貿易として計上されていないケースがある。また、後で述べるように、政府直轄でない国境ゲートを通じた貿易は政府統計に計上されない。このように、ミャンマー側の統計では国境貿易の規模を特定することは困難である。そこで、本稿では主に中国側の貿易統計に依拠して、議論を進めたい。

貿易」と定義しておきたい。ミャンマー向け（から）の財が陸封地形の雲南省の昆明税関を通過するということは、その大方が両国の国境を陸路で通過した貨物と見なすことができるだろう。なぜなら、昆明の税関を通った貨物が、わざわざ中国沿海部やベトナムのハイフォン港を経由して、ヤンゴン港へと運ばれるケースは少ないと考えられるからである。もちろん、昆明空港を通じた空路での財の取引はあるだろう。但し、雲南省の対ミャンマー貿易については、取引される品目から考えて空路の利用は少ないものと推測される。

●雲南省の国境ゲート

中国雲南省は、ミャンマーと一九九七キロに及ぶ国境を接してい

る。ベトナムとの国境は一三五三キロ、ラオスとの国境は七二〇キロであるので、近隣三カ国のなかで最も長い国境線を共有していることとなる。中国政府は雲南省とミャンマーとの間に、自国および相手国の人・モノに加えて第三国の人・モノも通行できる第一級（国家クラス）の国境ゲート四カ所と、自国および相手国の人・モノのみが通行できる第二級（省クラス）の国境ゲート二カ所を設置している。雲南省の主要な国境ゲート別（空路・海路を含む）の貿易額をみると、近隣三カ国との陸路による国境貿易が約六割、昆明国際空港による空路での貿易が三六％、瀾滄江（メコン河）の景洪港を通じた貿易が四％弱という割合となっている（表2）。この数字からでも国境貿易の大きな役割が分かるが、これを貨物輸送量（トン）でみてみると、じつに九八％の貿易が国境貿易を通じて行われており、内陸・陸封地形の雲南省にとつての、陸路国際物流の重要性が明らかとなる。そして、ミャンマーとの国境貿易は雲南省

表1 中国の対ミャンマー国境貿易

(100万ドル)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
国境貿易による輸出	293.5	261.2	358.3	446.3	500.6	540.6	656.0	800.4	915.4
(構成比)	59.1%	52.5%	49.4%	49.1%	53.3%	57.8%	54.3%	47.3%	46.3%
国境貿易による輸入	66.9	93.7	105.4	134.5	164.5	223.5	166.8	231.6	461.4
(構成比)	53.6%	69.8%	77.0%	79.3%	79.5%	81.5%	66.0%	62.5%	71.6%

(注1) 国境貿易は「昆明を通関した輸出入」と定義。  
 (注2) 構成比は中国の対ミャンマー貿易に占める国境貿易の割合。  
 (出所) 中国税関 (World Trade Atlas) データベースにて検索。

表2 雲南省国境ゲート別貿易額 (2006年)

(100万ドル)

ミャンマー側の統治主体	輸出	輸入	輸出入計額	シェア (%)	貨物輸送量	シェア (%)
瑞麗	373.2	26.8	399.9	14.7	10.1	
盈江 (那邦)	51.1	57.0	108.1	4.0	11.1	
孟連	23.1	61.5	84.7	3.1	5.6	
打洛	29.7	7.7	37.5	1.4	2.6	
章鳳	32.9	3.0	35.8	1.3	0.8	
猴橋	10.1	21.2	31.3	1.1	11.5	
畹町	27.1	3.5	30.6	1.1	1.2	
清水河	9.4	5.4	14.8	0.5	0.9	
滄源	3.3	9.1	12.5	0.5	1.5	
南傘	8.2	2.3	10.5	0.4	2.9	
片馬	0.4	3.8	4.2	0.2	2.3	
ミャンマー計	568.6	201.3	769.9	28.2	50.4	
河口	459.2	191.9	651.1	23.9	40.0	
その他国境	44.0	21.2	65.1	2.4	2.6	
ベトナム計	503.2	213.0	716.2	26.3	42.5	
ラオス (磨憨)	117.9	45.3	163.2	6.0	5.0	
昆明国際空港	682.9	301.2	984.1	36.1	0.3	
景洪港	52.0	42.7	94.8	3.5	1.8	
合計	1924.6	803.6	2728.2	100.0	100.0	

(出所) 雲南省商務庁。

の貿易総額の約三割、輸送量ベースでは約五割を占めている。さて、ここでひとつ疑問が湧く。中緬国境の雲南省側の国境には、一六カ所（主要なものだけで一カ所）の国境ゲートが設置されているのに対し、先に指摘したとおり、ミャンマー側には現在、正式には三カ所の国境ゲート（ムセ

「二〇五マイル」、ルウエジェー、チンシュエホー）しか設置されていない。これはなぜだろうか。じつは中緬国境の国境ゲートの多くは、ミャンマー側では少数民族勢力が実効支配する「特区」に設置されているため、ミャンマー政府の正式な国境ゲートと認められていないのである。



中国雲南省普洱市に設置された孟連国境ゲート。写真の  
手前側はUWSAが実効支配するワ州の州都・邦康。  
(2009年7月29日、筆者撮影)

表2のうちミャンマー政府の直轄地域に設置されている国境ゲートは、瑞麗と畹町のみである。これら二カ所の国境ゲートを通過した貨物は、ミャンマー側ではいずれも国境の町ムセやチューコックから十数キロ離れたムセ（一〇五マイル）の国境貿易拠点で検査を受け、輸出入の手続きが行われている。一方、ルウエジェー（中国側は章鳳）はカチン独立軍（KIA）、チンシュエホー（中国側は清水河）はコーカン軍（MNDA）の支配地域に設置された国境ゲートではあるが、実態としてミャンマー政府の影響力が強く働くため、正式な国境ゲートとして位置づけられているものと考えられる。すなわち、これら三カ所（中

国側では四カ所）の国境ゲートを通過した財のみが、ミャンマー政府の統計に捕捉される国境貿易ということになる。他の国境ゲートを通過して輸出入された財については、ミャンマー政府の統計には出てこない。

### ● 停戦合意と「特区」

では、なぜ中緬国境のミャンマー側には、少数民族武装勢力が実効支配する特区が設置されたのであろうか。これを知るには現軍政が登場した一九八八年まで遡って歴史をひもとく必要がある。ミャンマーには人口の七割を占めるビルマ族を含めて、一三五ともいわれる多くの民族が住んでいる。一九四八年のミャンマーの独立以来、これらの少数民族のいくつかは分離独立、あるいはより大きな自治を求めて、武装闘争を戦ってきた。一方、ビルマ共産党は共産主義革命という国家体制の抜本的な改革を目指して、時に少数民族武装勢力と共闘しながらも、独自の戦いを続けてきた。

て一万人ともいわれる民主化活動家がタイ国境へと逃れ、カレン、モン、カレンニー、パオなどの少数民族武装勢力との共闘を模索した。しかし、当時これらの反乱軍には十分な武器がなかった。一方、中緬国境に拠点を置くビルマ共産党は、一九八〇年代初頭まで続いた中国共産党の武器援助のお陰で、依然として強勢を保っていた。

ニック・ラインで分裂した四つの武装勢力が登場した。すなわち、統一ワ州連合軍（UWSA、ワ族）、ミャンマー民族民主同盟軍（MNDA、コーカン族）、東シャン州軍（ESSA、シャン族）、カチン新民主軍（NDA-K、カチン族）である。

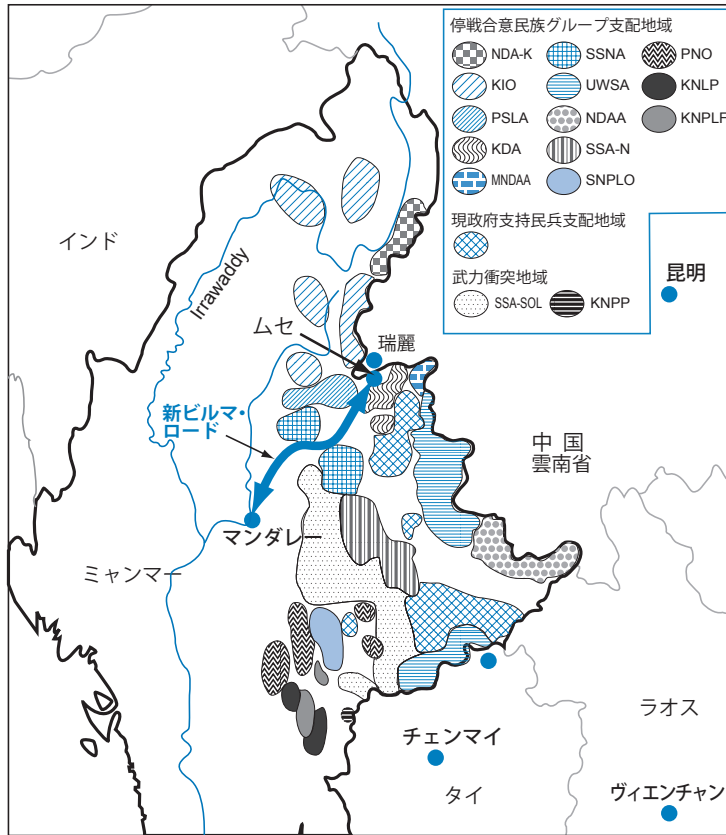
もし仮に、ビルマ族民主化勢力、少数民族武装勢力、ビルマ共産党の大同団結がなれば、ミャンマー国軍にとって本当の（すなわち、権力を失いかねない）脅威となる可能性が生じた。ここに国軍はいかなるコストを払ってでも、反政府武装勢力（特にビルマ共産党）を中立化する必要に迫られた。好機はすぐに訪れた。一九八九年四月、ビルマ共産党が謀反により内部分裂したのである。同月一七日、当時ビルマ共産党傘下にあった統一ワ州連合軍は州都・邦桑（パンサン、現在は邦康に名称変更）にあった党本部を急襲した。党幹部は中国の介入を期待したが、前年に登場したばかりのミャンマー軍政と関係が強めていた中国が事件に介入することはなかった。ここにビルマ共産党は消滅し、エス

ミャンマー国軍の対応は素早かった。キンニョン第一書記（当時）はすぐに中緬国境に入り、新たに登場した四つの少数民族勢力との停戦合意に成功した。これを鎗矢としてミャンマー国軍は次々と少数民族反乱勢力と停戦合意を結んだ。武力で中央の国家権力を掌握したミャンマー国軍は、皮肉なことながら、自らの権力を維持するために、辺境では「和平」を選ぶという選択をしたのである。こうして一九九七年までに一七の少数民族武装勢力と停戦合意が締結され、独立以来はじめて国内に大きな戦闘のない平和が実現した。停戦合意グループには大きな自治が認められる特区が与えられた。こうして、中緬国境地域の大方が少数民族勢力によって実効支配されるようになったのである（地図）。

特区では少数民族勢力が国境貿易



地図：少数民族勢力支配地域と新ビルマ・ロード



(出所) Transnational Institute, "Neither War Nor Peace: the Future of the Cease-fire Agreements in Burma," July, 2009より抜粋。新ビルマ・ロードの矢印は筆者が追加。

易に独自に関税や通行料を課した。このため特区を通過する物流は、特区を越えてミャンマーと中国の大消費地へと結びつくことができず、大きく発展することができなくなってしまう。これに対して、ミャンマー政府の直轄地にあった瑞麗―ムセの国境ゲートは、ミャンマーと中国の大消費地を結ぶことに成功し、大きく成長した。それが新ビルマ・ロードである。

### ●新ビルマ・ロード

二〇〇六年において、中緬国境貿易のおよそ半分が瑞麗―ムセの国境ゲートを通じて行われた(表2)。この国境ゲートを通過したトラックは、ミャンマー第二の都市で上ビルマの商工業の中心地であるマンダレーまで約四六〇キロの道走る。この道路は一九三八年に開通したいわゆる援蒋ルートのひとつ、ビルマ・ロードである。一九九八年にミャンマーの民間企

業アジア・ワールド(AW)およびダイアモンド・パレス(DP)が、BOT方式で拡幅舗装することになった。この道路の完成までは、マンダレー―ムセ間は難所が多く、車両が崖から転落するなど危険な山道であった。同区間を走破するのに、数日から兩期だと一週間もかかることがあったという。現在は一二〜一六時間で走破可能である。道路整備を請け負ったAWは、かつての麻薬王ローシンハンの息子が経営する会社である。DPは国軍情報局関連の会社といわれる。民間企業がこの戦略道路を単独支配するのを避けるために、一区間を情報局関連の会社に所有させたといわれている。ところで、旧首都ヤンゴンと第二の都市マンダレーを結ぶ幹線道路が、同じくBOT方式で整備されたのは二〇〇三年になってからであった。軍政がいかにこの道路―すなわち対中国国境貿易―を、重要視していたかが分かるだろう。

雲南省においても道路整備が急ピッチで進められた。昆明―瑞麗―ムセ―ラシオ(ムセとマンダレーの中間地点に位置する商業都市)を結ぶ道路の整備は、アジア開発銀行(ADB)が主導する大メコン圏(GMS)経済協力プロジェクトである。雲南省は一九九五年にADBから一億五〇〇〇万ドルの資金協力を得て、楚雄―大理間の高速度道路を建設した。その後、自国の資金を投入し、昆明―瑞麗間七五八キロのうち約一〇〇キロを残して、高速度道路がほぼ完成している。こうした両国での道路インフラの整備が、国境貿易を促進した第一の要因である。

道路建設に加えて、トラック貨物の積み替えや輸出入手続きを円滑に行うための、国境貿易拠点の建設も積極的に進められた。瑞麗は一九七八年以降、国家第一級の国境ゲートに指定されているが、一九八八年にはここに姐告開発区が設置され、二〇〇〇年七月には中国で最初の「境内関外」が適用される国境貿易区に指定された。姐告国境貿易区は保税地区となり、ミャンマーのトラックはこの地域まで無税で進入することができる。中国のトラックは姐告大橋の手前に設置された、通関と検疫を行う瑞麗合同検問所(瑞麗口岸聯検中心)を通過すると輸出扱いとなる。この他、姐告国境貿易区

では付加価値税（VAT）の免除や、外資系企業でも人民元での投資が可能となるなどの特恵が与えられている。ここには、シンガポール、タイ、ミャンマーなどの外資企業約一〇社、中国企業一〇〇〇社以上が進出している。姐告国境貿易区にはトラック貨物積替場（大貨場）も整備されており、中国とミャンマーのトラックが集まり、荷物の積替を行っている。

ミャンマー側のムセにおいて、姐告国境貿易区を手本として、二〇〇六年に国境線からムセのチェックポイントまでの約三〇〇平方キロメートルが、同国初の国境貿易区に指定された。中国のトラックは国境線から約一五キロ離れたムセのチェックポイントまで進入することができ、ここまでは保税扱いとなる。しかし、瑞麗の貿易業者によれば、保険や交通安全上の問題から、このチェックポイントまで進入する中国のトラックはほとんどなく、ミャンマーのトラックが姐告まで来るのが現状である。また、ムセに国境貿易区が設置されたというもののその便宜は大きくなく、通常の貿易手続きが適用されているようである。中国の貿易業者のなかには、

ミャンマー政府の国境貿易政策が安定せず、制度の運用が恣意的であるとの不満を漏らす人も多い。瑞麗では国境貿易の他、国境観光も盛んである。姐告を含む瑞麗には四つ星ホテルがいくつも建設されている。中国人がミャンマーへの観光や、公式には禁止されているがムセ側にあるカジノを目当てに越境している。ミャンマー側から中国への入国も多い。ミャン

マーから徳宏タイ族・ジンポー族自治州へ日帰りのボーダー・パスで入境した人数は、二〇〇六年に八〇万人を超えており、この多くは瑞麗経由と考えられる。モノの動きが増加する中で、人の往来も活発になってきている。こうして、一九八〇年代までは辺境の小さな街であった瑞麗は、中緬国境貿易を梃子に、大変な賑わいを見せる都市へと変貌したのである。

### ●おわりに

新ビルマ・ロードが中緬国境貿易の中心となったのは、それがミャンマー政府の支配地域に在ったからである。このルートおよび瑞麗や畹田につながるミャンマー側の国境の町ムセ、ナムカンからチューコックへ至る地域は、一九

八七年にミャンマー国軍が死闘の末に当時のビルマ共産党から奪還した地域である。そのため、一九八九年にビルマ共産党が割れ、新たに登場した少数民族勢力とミャンマー国軍が停戦合意を結んだ際にも、ビルマ政府の直轄地として残ったのである。その後、この国境とラシオを経由してマンダレーを結ぶビルマ・ロードが拡幅整備されることよって、現在の中緬国境貿易の隆盛もたらされた。

一方、少数民族勢力が支配する特区に設置された国境ゲートは、大きく成長することはなかった。それはこれらの国境ゲートを通じた中国との貿易ルートが、特区を越えてミャンマーの大消費地と結びつくことができなかつたからである。例えば、UWSAが実効支配するシャン州第二特区の州都であり国境ゲートでもある邦康（パカン）からマンダレーまでは、サルウィン河を越えなければならぬもの、二〇〇キロ少々という近さにある。中国側は国境の町・孟連に、既に国家第一級の国境ゲートとしても機能できる立派な建物と設備を設置し、本格的な国境貿易の開始に備えている（写真）。しかし、ここからマンダレー

の間には一カ所ものチェックポイントが設置され、通過する村落においても通行料が取られているという。特区の存在が国境貿易の発展を阻んでいるのである。

さらには、国境地域の平和と治安にも懸念が生じている。ミャンマー軍政は二〇〇八年に制定された新憲法に基づいて、二〇一〇年に総選挙を実施する予定である。総選挙を経て樹立される新政権の下で、特区は憲法に規定される自治区、あるいは州・管区の一部へと再編・統合されることになっている。そして、停戦合意グループが保持する武力は、国境警備隊としてミャンマー国軍の指揮下に入ることが求められている。しかし、多くの少数民族武装勢力はこれを拒否しており、中緬国境では二〇〇九年八月にミャンマー国軍とコーカン軍の武力衝突も起きている。国境地域の平和が乱れることがあれば、中緬国境貿易の将来に暗雲が垂れ込めることになりかねない。今やミャンマー経済にとって物流の大動脈へと成長した中緬国境貿易の行方が注目される。

（くどう としひろ／アジア経済研究所東南アジアⅡ研究グループ）