

第4章 中国・雲南省とミャンマー および周辺諸国との経済関係

1. 中国の市場経済化とミャンマー

市場経済化を進める中国とミャンマーとの経済関係は、年を追って拡大している。その背景には、両国関係の緊密化がある。94年9月には、ミャンマー国家法・秩序回復評議会（SLORC）のキンニェン第一書記が中国を訪問したの
に続き、年末には軍事独裁政権下のミャンマーを初の大国首脳として李鵬首相
が訪問した。

李鵬首相の訪問に際して中国外交部（省）スポークスマンは、訪問が友好目的であることを強調し、経済官僚らが同行することを明らかにするとともに、「ミャンマー政局の安定、経済の発展、民族の和解を望んでいる」と表明した。両国関係は、ミャンマーが国際的に孤立し、中国の経済・軍事援助を必要とするようになって一気に緊密化した。91年にSLORCのソウ・マウン前議長が訪中しているが、その後の両国関係改善に弾みがついたとみられている。

中国はミャンマー支援国として、武器供与や無利子融資の経済協力を行っているといわれており（注1）、さらに国境貿易も活発化している。中国がミャンマーの協力で、インド洋に軍事施設の確保をねらっているとの観測に対しては、全くの作り話として否定している。ここ数年は、ミャンマーの木材伐採権などを中国が買い取り、中国が空港・鉄道・水力発電所などのインフラ整備に協力しているともいわれる。

中国は雲南省とチベット自治区の一部を境に約2,100 kmの国境でミャンマーと接するが、雲南省の国境の町・瑞麗とミャンマー北部のイラワジ川上流のバーモをつなぐ道路が93年に完成した。中国紙は「太平洋側からマラッカ海峡経由で運んでいた中国内陸部の欧州・アフリカ向け輸出品を、ミャンマーを通じてインド洋に直接運びだせるようになった」と報じ、輸送距離短縮による経済

効果を強調した。しかし、一方では東南アジア諸国連合（ASEAN）とインドの間に割って入る形で両者を牽制でき、軍事的にも効果があるといわれている。

95年に入ってから7月に、ミャンマー政府が自宅軟禁下にあった民主化運動指導者スーチー女史を解放したことなどを受けて、中国ばかりでなく周辺諸国も経済関係の改善に力を注ぐ気配がみえている。

中国・ミャンマー両国間の貿易は、中国が改革・開放と経済発展を加速するなかで「国境開放都市」「国境経済協力区」を指定し、93年以降は表4-1に見るとおり一段と拡大している。93年は4億8,945万ドル、94年は5億1,239万ドルとなったが、それとともに中国側の出超額もそれぞれ1億5,987万ドル、2億2,583万ドルに増大している。

中国にとってミャンマーとの貿易額は対世界の0.2%、対アジアの0.3%で、現時点でのシェアは小さい。中国のミャンマー向け輸出商品としては電気・機械製品、繊維、化学肥料、軽工業品などがあり、ミャンマーからの輸入商品には木材、宝石、漢方原料、干魚などがある。

中国通関統計に基づく91年の中国とミャンマーの貿易総額の80%は国境貿易であるといわれる（注2）。雲南省はミャンマーと1,997 km、またベトナムと

表4-1 中国の対ミャンマー貿易

（単位：万米ドル）

年	総額	輸出	輸入	バランス
1988	27,071	13,361	13,710	-349
1989	31,372	18,766	12,606	6,160
1990	32,762	22,354	10,408	11,946
1991	39,209	28,617	10,592	18,025
1992	39,044	25,917	13,127	12,790
1993	48,945	32,466	16,479	15,987
1994	51,239	36,911	14,328	22,583

（注）通関ベース

（資料）「中国統計年鑑」各年版、中国統計出版社、「中国海関統計」から作成

1,353 km、ラオスと710 kmの国境で接している。雲南省の国境沿いに27の市と県があるが、総てが対外開放されているわけではない。しかし、中国が改革・開放政策を採用する以前でも同一民族間を中心に交易は行われていた。現在では、10年前に貧困県であったうちの半分以上が、貧困状態を脱却したといわれる（注3）。

雲南省には通関地として国家級の1類が5（瑞麗、畹町、河口、磨憨、昆明）地方管理の2類が12あり、1類のうち1つは空路（昆明）、もう1つはベトナムとの国境にある鉄道駅の河口である。

瑞麗と畹町の両市は徳宏タイ族チンポー族自治州の国境の町であり、40年代には「援蔣ルート」上にあった。このルートの復活によって国境貿易が拡大し、住民間の「国境市場」が設置され、ミャンマーとの国境貿易の80%以上がこの地で行われているといわれる。瑞麗は面積917km²、人口8.3万人の町だが、92年7月に県から市に昇格した。この地を往来する人々の数は毎日1.5万人以上にのぼり、雲南省全体の貿易額の70%はここを通過するとみられる。また畹町は面積103km²、人口約1万人のうち46%が少数民族であり、帰国華僑やその家族が600人、また同市に関係ある中国人及び中国系人が香港・マカオ、台湾に約3,000人居住するといわれる（注4）。

ここを通過する商品のうち、91年のミャンマー向け商品にはメリヤス、綿製品、日用品、家電製品、建材、金物などがみられ、一方ミャンマーからの輸入品としては農林産品、畜産品、海産物、鉱物資源などがある（注5）。最近では、中国の輸出品として機械類などが増加し、ミャンマーからはフランスや英国製の香水、インドネシア製の石鹸などを含めて世界各地の製品が入るようになった（注6）。

雲南省の対外貿易は94年の輸出が10.5億ドル、輸入が5億ドルであり、輸出相手国・地域で見るとミャンマーが第1位で、次いで香港・マカオ、日本の順である（注7）。同省の国境貿易は90年に20億元（人民元の対ドルレートは90年平均で1ドル=4.8元、95年11月15日現在では1ドル=約8.3元）を超えたが、その取引には省外の企業を含めて600以上が様々な形で参画しているといわれる。その殆どは人民元決済方式で行われているとみられる（注8）。

2. 雲南省と周辺国家との協力関係

瀾滄江・メコン川は、中国内陸部からインドシナ半島を経て南シナ海に注ぐ4,020 kmの国際河川である。6カ国にわたる流域人口は、約2億1,500万人におよぶ。93年8月には関係6カ国による会議がフィリピンのマニラで開催され、各国間の関係改善について協議するとともに、道路・鉄道・その他のプロジェクトについてアジア開発銀行（ADB）の協力を受けることに決定した。

そこで6カ国は、ADBに対して次の4つの道路建設プロジェクトのフィージビリティ・スタディー（FS）を依頼することとした。①バンコク－プノンペン－ホーチミン間の道路整備、②ベトナム沿岸からラオスを経て北部タイにいたる東南ハイウェイの整備、③タイ北部のチェンライと雲南省の景洪、さらに西部でミャンマーに交差し、東部ではラオスに交差する環状道路の建設、④雲南省の大理とミャンマーのラシオ間の道路補修である（注9）。

この地域における相互利益は既に現れはじめている。人的往来が活発になり、雲南省の省都・昆明とタイの首都バンコクは直行便で約2時間、乗客の飛躍的増加で毎日飛行機便がある。ミャンマーのヤンゴンとの間にも週1便が飛行しており、他のチェンマイ、クアラルンプール、シンガポール、香港とも飛行機便で結ばれている。

雲南省は豊富な鉱物資源をメコン川や国際道路を通じて世界のマーケットに輸出したい意向があり、このような国際プロジェクトに対して積極的である。現時点では、中国沿海部の港まで鉄道輸送をするわけだが、取扱能力や他省との関係もあって思うように進まないために、別のルートを検討しているわけである。

自然資源を利用した2国間協力関係も生まれつつある。ラオスは水力発電による電力をタイに販売しており、周辺諸国間で今後このような形態はますます増えていくものと思われる。さらに中国西南5省・区（雲南・四川・貴州の3省と広西チワン族・チベットの2自治区）は、93年8月下旬に昆明で初めての輸出品交易会を開催したが、国外からの参加者3,000人の多くは東南アジアからであり、タイ1国だけでも300人を超えたといわれる（注10）。

95年8月にも昆明で同様の交易会が開かれ、周辺のミャンマー、ベトナム、ラオス、タイ、香港、シンガポール、マレーシアなどからの出展と大型貿易団

の派遣がなされた。ミャンマー、ベトナム、ラオスからは貿易大臣も参加した。日本からも商社を中心とする代表団が交易会に参加したが、米国、ドイツなど43に及ぶ国と地域から4,160人が参加した。うち東南アジアからの参加者は、合わせて約1,500人である（注11）。

このような状況からみても中国西南地域の中心である雲南省が、インドシナ半島、東南アジアを含む21世紀の新たな発展地域として注目を集めるとともに、経済関係が活発に動き出していることを示している。閉幕後の報道によると、交易会における成約額は15.16億ドル（輸出4.38億ドル、輸入2.84億ドル、外資導入123件で6.83億ドル、不明1.11億ドル）で、国境貿易は8.75億ドルと伝えられている（注12）。

雲南省は人口3,940万人、面積は39.4万平方メートルと日本より大きく、95%が山間地で海拔平均1,800メートルの亜熱帯と熱帯の特徴を有し、資源・植物・動物の三大宝庫といわれている。省内には26の民族が居住し、人口の3分の1は少数民族である。

中国はメコン川上流の瀾滄江に8つのダムと発電所を建設する電源開発を進めており、下流地域への影響などFSがさらに必要という問題もあるが、共同の開発と相互利益は、この地域の共通の課題となりつつある。周辺国・地域を含めておよそ面積500万平方メートル、人口5億人の経済圏が形成される可能性は高い。

昆明を中心とした周囲200 kmに4本の高速道路（昆明－大理、昆明－シーサンパンナ、昆明－曲靖、昆明－河口〔世界銀行の資金使用〕）が建設中であり、貨物輸送のネックとなっている他省との鉄道輸送でも昆明－南寧（広西チワン族自治区）を結ぶ南昆鉄道が97年の完成を目指している。これが完成すると年間1,000万トンの輸送能力が2,000万トンに倍増される。さらに昆明からベトナムのハノイ・ハイフォン間の鉄道800 kmが95年中には修復される計画である。雲南省は、これら周辺諸国との輸送条件整備により、中国西南地域の要衝としての役割がますます高まっていくものと思われる（注13）。

3. 雲南省の東南アジア向け開放の状況

雲南省の非農業人口は12.2%であり、農業人口の比率は全国30の省・市・自治区のなかで3番目に高い。また同省の国民所得実質伸び率は79年から92年の平均が9.6%で、全国平均の9%を上回っているものの、91年から94年の平均伸び率は9.9%で、全国平均のそれを2.3ポイント下回っている。93年の1人当たり国内総生産額（GDP）は全国平均2,091元に対して、雲南省は988元で第24位であったが、93年にはそれぞれ2,912元に対して1,704元に増大した。

雲南省の全国に占める対外貿易と外資利用額のシェアは、あまり大きなものではない。93年の中国の対外貿易総額は1,957.13億ドル、うち輸出が917.63億ドル、輸入が1,039.5億ドルであるが、雲南省の対外貿易総額は12.13億ドルでシェアは0.62%と小さく、輸出は7.74億ドル、シェア0.84%、輸入は4.39億ドル、シェア0.42%である。しかし、人口は3.3%のシェアとなっている。従って1人当たりの貿易額は全国平均の5分の1にすぎない。

一方、外資導入についてみると93年の外国投資契約件数は中国全体で83,265件、外資契約金額は1,108.52億ドル、年内の実際投入外資金額は259.59億ドルである。そのうち雲南省はそれぞれ509件、11.55億ドル、1.65億ドルで、全国に占めるシェアも0.61%、1.04%、0.63%となっている。

国境貿易は、88年の中国全体の数字が6.5億ドルで、うち雲南省とミャンマーのそれが2.3億ドル、シェア35.4%をしめたが、93年の全国8つの辺境省・区の総額が55.47億ドルに拡大したものの、雲南省は3.41億ドルに止まり、シェアも6.1%であった（注14）。

93年に開催された中国共産党第14期第3回中央委員会総会では、効率を優先したうえでの公平追求が決議され、雲南省などの後発地域にとっての新たな目標が提示された。それは自力で能力と効率を高め、国際市場競争に参画していくことである。雲南省の対外開放は、確かに歴史的原因と地理的環境の要因により、沿海地域や揚子江（長江）沿いの地域に比べてスタートラインから差がある。発展と開放の総合的条件の差が、弱点として明らかに存在している。雲南省社会経済発展の総合指数は、連続3年間、下から2番目であり、豊富な資源を持つという優位な面も生かし切れていない（注15）。

しかし雲南省が努力を重ねるなかで、東南アジアに向けて開放の基本的条件

が整いつつある。国境貿易を発展させるという基礎のうえで、周辺の東南アジア諸国と経済技術協力を逐次拡大し、ミャンマーの持つ優位性などと結びついて、既に実質的な進展がみられる。

雲南省とミャンマー、タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ラオス、ベトナム 8 カ国に対する輸出は89年が3,294.5 万ドルであったが、93年には1.4902億ドルになり、4 年間で4.5 倍に拡大した。88年以来ミャンマーは、雲南省の東南アジアにおける最大の貿易パートナーで、ミャンマー向け輸出はそのシェアを年々高めている。

雲南省とミャンマー、ラオス、ベトナム 3 国とタイのチェンライ、チェンマイ 2 都市の経済技術協力項目は既に100 件を超え、双方の政府が正式に許可した項目だけでも46件、1.1 億ドルに達した。雲南省が周辺諸国に投資したなかで一番多いのはミャンマーの70余件、うち政府部門の批准を受けたものが21件、契約金額は3,996.45万ドルで、すでに1,424.8 万ドルが実行に移された。最大の投資項目は5,000トンの水酸化ナトリウム工場で、総投資額は1,100 万ドルである。

雲南省に対する周辺諸国からの投資の最大はタイである。92年末現在、タイの投資項目25件の投資契約金額は6,800 万ドルで、そのうちタイ資本が4,200 万ドルとなっている。主要な案件としては飼料加工、医薬品工業、食品加工、化学工業、真珠・宝石加工、観光と娯楽分野である。雲南省もタイに対して比較的小規模な投資を6 件ほど行っているが、総投資額は338 万ドルで、そのうち雲南省の投資額が162 万ドルとなっている。案件としては鉱山採掘、練り歯磨き生産、飲食業、観光業などである。他にラオスに対しても2、3の投資案件と工事請負を行っている。

雲南省とインドシナ半島との間には、既に交通網の整備が始まっている。水路交通の面では、周辺諸国と協力して瀾滄江・メコン川の航路を早く確保しようと努力している。90年以降、中国とラオスは瀾滄江・メコン川上流の景洪からバンコク間の航路を何回も視察し、試験航行を重ねてきた。93年2 - 3月にかけて中国、ラオス、ミャンマー、タイの4カ国は合同調査団を組織し、雲南省から始まってラオス、タイを通る360 kmの渇水期における航路調査をおこなった(注16)。

雲南省内では道路の補修と拡張工事が進められ、またインドシナ半島の道路との連結工事も既に始まっている。雲南省南部の勐腊からラオスのムオンシン

を通りタイのチェンライへ通ずる道路と打洛からミャンマーの景棟・大其力を経てタイのチェンライに通ずる道路の建設も既に決定されている。インドシナ半島の道路ネットワークはタイのチェンライを経てバンコクに通じ、さらに南のマレーシアとシンガポールに繋がっている。これらの道路建設は、雲南省の東南アジア向け開放を一層促進していくものと思われる。

瀾滄江・メコン川流域の地域協力は既にスタートし、アジア開発銀行（ADB）の支持を得ている。ADBは92年10月と93年12月の2回にわたって地域協力技術援助会議を開催し、94年4月にはベトナムの首都ハノイでメコン川流域6ヵ国経済協力シンポジウムを主催した。この3回の会議には雲南省の代表者も参加している。

雲南省の南向き開放政策の実施に伴い、タイ、ラオス、ミャンマーなどの国々はますます北部地域の発展と瀾滄江・メコン川航路の開発を重視している。さらに流域地域の開発が周辺諸国の経済発展に重要な意味を持っているため、2国間、多国間、地域間の経済協力の勢いが日増しに高まっている。それは交通、エネルギー、観光、経済と貿易、技術、人的資源の開発、環境保護などの分野で拡大、発展していく可能性が大きい。

瀾滄江・メコン川流域総合開発計画は、今世紀末から21世紀初頭にかけてのインドシナ半島と中国西南地域の最大の投資開発計画であり、総投資額は約200億ドルとみられている。94年4月のハノイ会議では流域地域における26の開発プロジェクトを確定し、そのうち9項目は雲南省関連である。この9項目は「22221工程」と略称され、雲南省-タイ、雲南省-ミャンマーの2本の鉄道、2本の道路、瀾滄江・メコン川、元江・紅江に2本の航路、昆明と景洪に2つの空港、さらに景洪に150万キロワットの水力発電所建設などとなっている。（注17）。

4. 雲南省と周辺諸国との経済圏形成の可能性

雲南省と周辺諸国との経済協力の規模はまだまだ小さく、発展の余地は大きいものの克服しなければならない困難も多い。93年の中国とASEAN各国との貿易額合計は106.8億ドルであり、雲南省とASEANとの貿易額は1億ドルにも満たない。またASEAN諸国の対中投資は既に累計で60億ドル以上となってい

るが、大部分は沿海地域に集中していて雲南省にはあまり向いていない。

ここ数年の状況からみると、資本輸出能力の比較的高いシンガポール、マレーシアなどの主だった興味は沿海地域への投資にある。雲南省の企業が東南アジアへ出かけていって、多国籍企業を創立することは未だほとんど無い。雲南省と周辺諸国との国境貿易は不均衡で、輸出超過の問題はなかなか解決が難しい問題である。国境貿易の利益幅は年々下降傾向にあり、重視すべきことである。国境貿易の一部の商品は品質などの問題もあって、競争のなかで市場から追い出されてしまった。

瀾滄江・メコン川流域の地域協力は始まったばかりで、発展が軌道に乗るまでに少し時間がかかりそうである。さらに流域地域の大規模開発に必要な資金も調達しなければならず、従って雲南省にとってこの絶好のチャンスをいかに掴み、優位性を発揮し、協力関係を拡大し、発展を加速するかは、直面する大きな課題といえる。

中国、ミャンマー、ラオス、タイ4カ国の国境地域はいずれも貧しい地域であり、経済の中心地から掛け離れ、経済力が弱くインフラ等の整備も遅れている。投資に対する利益も沿海地域に比べて極端に低いもので、多国間協力をいかに推進するかは難問であり、新たなメカニズムを具体的に検討すべきである。

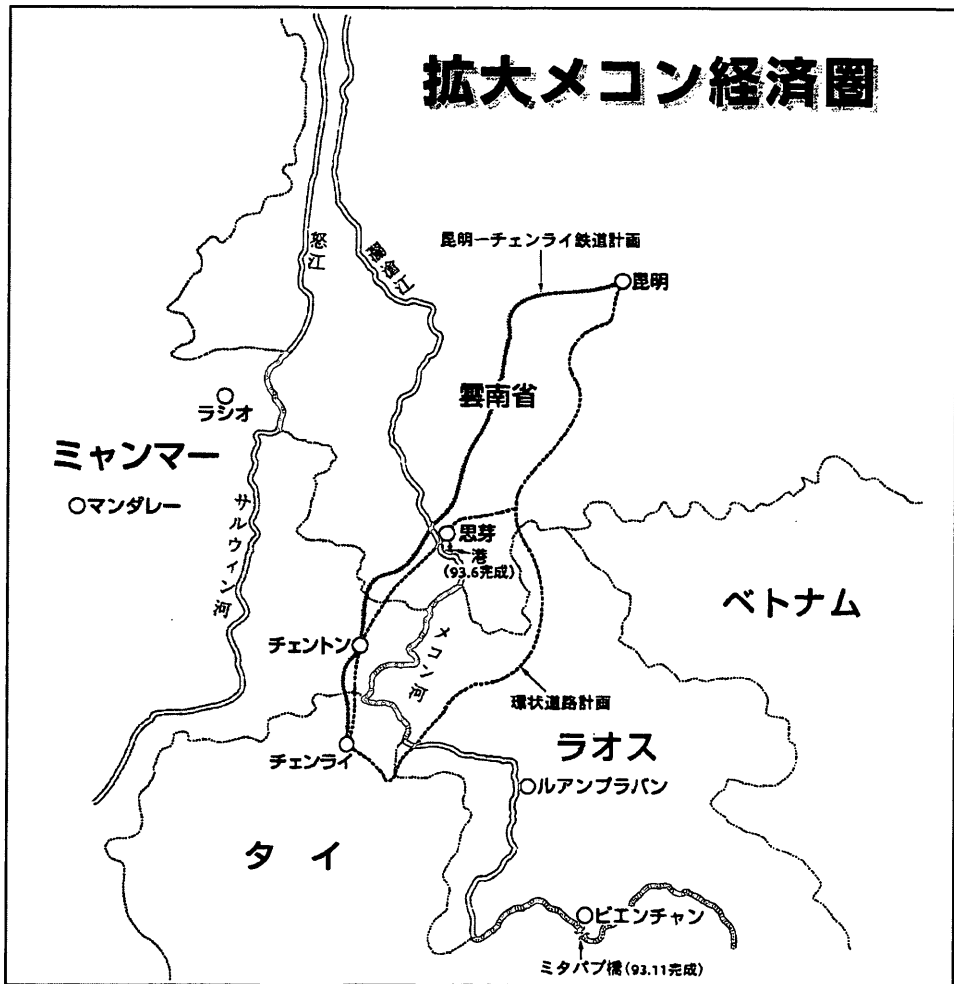
雲南省の発展のためには資金が必要であり、外資を導入する必要がある。雲南省と周辺諸国との交流を増進し拡大するためには、遅れているインフラ設備を整え、交通の未発達な状況を改めなければならない。インフラ建設の投資額は大きく、周期は長くて回収には時間がかかる。初歩的見積りでは、既に建設が認可されている雲南省－ミャンマーと雲南省－タイ間の鉄道には、各々100億元以上の資金が必要である。これは雲南省の財政だけでは、とても賸りきれない金額である。また周辺国家も発展途上国であり、大量の資金を国境の貧しい地域のインフラ施設に投資する積極性は、まだ十分に存在しない。

東南アジアの国と地域のなかで対外投資の能力を最も備えているとされるのは、シンガポール、マレーシア、タイの3国であるが、いずれも利益追求に重点をおいている。特にシンガポールとマレーシアは中国を投資対象重点地域とし、3国のこれまでの対中投資はほとんどが沿海地域である。シンガポールの対中投資は契約ベースで94年末の累計が4,159件、投資契約金額が73.39億ドル、投資実行金額が15.09億ドルで、ほとんどが上海、北京、山東、江蘇と海南島

などに集中している。マレーシアも投資金額はそれほど多くないものの、シンガポールと同様の傾向を見せている。

従って雲南省がいかに効率よく資金を確保し、周辺国家間との道路と鉄道並びに河川航路の建設を加速させることができるかは、同省が東南アジアにむかって発展していくための前途を占う1つの重要な課題なのである。

重ねていえば、雲南省と東南アジアを中心とする経済協力の前途は、長期的にみれば楽観できるものであり、21世紀初めの10年ないし20年には、経済交流ないし経済協力の集合体としての経済圏が実現する可能性は高い。それもひとえに、周辺諸国間との経済協力と経済交流を核とした経済圏形成の目標があったことである。



[注]

- (1) 1995年10月に在ミャンマー中国大使館を訪問した際のヒヤリングでは、ミャンマーに対して橋・吊り橋・製糖工場・製紙工場・紡績工場・精米工場・合板工場・体育館・劇場・衛星地上ステーション建設など、21の協力案件が完成または進行中とのことであった。
 - (2) 劉宝榮・廖家生主編『中国沿辺開放与周辺国家市場』法律出版社、1993年5月、312ページ。しかし(1)と同じヒヤリングでは、93年の両国間の国境貿易額は3.22億ドルとのことであり、これは両国輸出入総額の65.8%のシェアとなる。また94年のそれは3.45億ドルで、総額に占めるシェアは67.4%である。これら公式統計のなかには、民間人による小額取引は集計されていないとの指摘がある。
 - (3) 「人民日報」1992年3月23日。
 - (4) (2) に同じ、102-103ページ。
 - (5) 「北京週報」1991年30号。
 - (6) 「人民日報」海外版、1993年6月3日。
 - (7) 日本国際貿易促進協会「95昆明交易会・雲南省投資環境視察団報告書」1995年8月、10ページ。
 - (8) 「人民日報」海外版、1993年1月12日。
 - (9) 「Far Eastern Economic Review」1993年9月16日。
 - (10) 「日経産業新聞」1993年8月23日。
 - (11) 「人民日報」海外版、1995年8月16日。
 - (12) 「国際貿易」1995年8月29日。
 - (13) (12) に同じ。
 - (14) 馬洪主編『経済白皮書(1993-94年中国経済形勢与展望)』中国發展出版社、1994年参照。
 - (15) 賀聖達「雲南面向東南亞開放的内外環境、現状及前景」、「東南亞」1994年第3期、5ページ。
 - (16) (15) に同じ、6ページ。
 - (17) (15) に同じ、1-2ページ。
-