

## 第8章

# 南北経済回廊上の国境貿易と経済圏の形成

—4カ国の結節点を中心に—

恒石 隆雄



### はじめに

中国・青海省に源流をもつメコン川（瀾滄江）は、雲南省を過ぎると、ミャンマーとラオスの三角地帯を経て、ミャンマーとラオスとの国境を下り、同2カ国とタイとの国境地帯、いわゆる「黄金の三角地帯」に流れ着く。このふたつの三角地帯の距離は、わずか236kmである。この中国、ミャンマー、ラオス、タイの4カ国の地域では、1990年代初頭からタイの主導により「四角形経済圏構想」が着想されている。

ミャンマーとタイの国境は南北に1800kmあり、北タイのチェンラーイ県、チェンマイ県およびメーホーンソーン県がミャンマーのシャン州に接している。シャン州は、ミャンマーの14州のなかで最大の面積を誇る州であるが、北から南に流れるサルウィン川溪谷に阻まれた山岳地帯である。ラオスとミャンマー間の国境はボケオ県とルアンナムター県がメコン川を挟んでシャン州と国境を接しているが、236kmと比較的短い。雲南省は、西側でミャンマーのシャン州と1997km、一方南側でラオスのルアンナムター県およびポンサーリー県と各々130km、297km接している。また、タイのチェンラーイ県とラオスのボケオ県はメコン川を挟んで国境を接している。

この四角形経済圏構想が出た背景のひとつとして、この地域は歴史的、

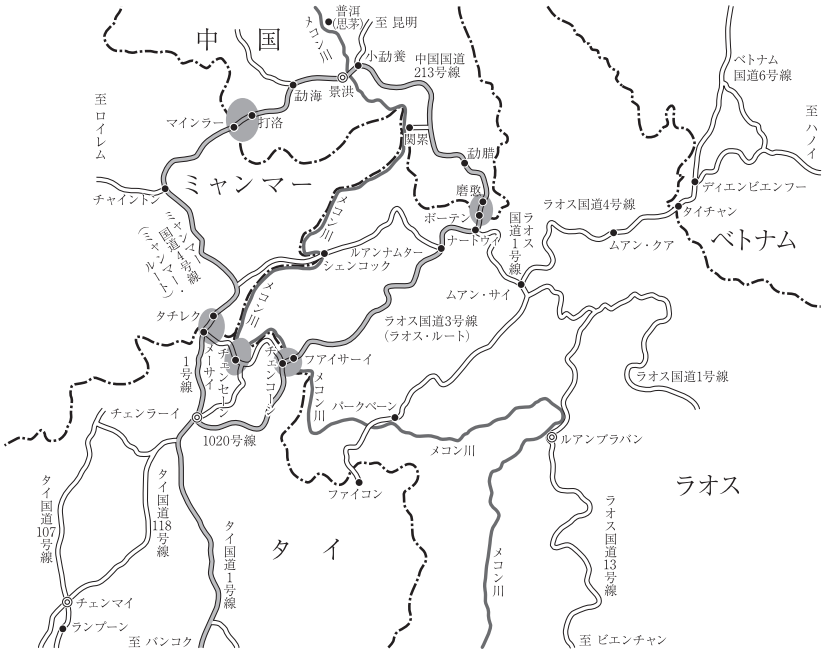
民族的な近似性をもっている点が挙げられる。例えば、ラオスは、フランスによる植民地化以前は、タイの支配下にあったこともあり、政治、行政、経済的にもタイとのつながりが強い。この地域はイギリスやフランスに植民地化される以前は、国境というものはあまり意識されずに交易が行われてきた。一方、雲南省、ラオス、タイ、ミャンマーの各々の国境周辺にはダイ、ジンポウ、アカ、リス、ラフ、ワ、ヤオ、パオなどの少数民族が入り組んで住んでいる。特に、タイ族は中国ではダイ族（あるいは大タイ、タイ・ルー）、タイではタイ族（小タイ）、ラオスではラオ、ミャンマーではシャン族と称しているがもともとと同じ民族である（Than[1996: 217-218]）<sup>(1)</sup>。これらの少数民族、特にタイ人と共通性をもつタイ族や中国系民族の存在が、経済活動においても結束力を高めている。一方、同地域では華僑・華人が経済的な面では活躍している。特に、華僑・華人ネットワークが貿易や投資の促進に果たす役割は大きい。

しかしながら、この地域は山岳の辺境の地であり、ミャンマーのシャン州を除けば、それぞれの国内ではかなり貧しい地域に相当する。タイのチェンライ県の1人当たり地域総生産（GRP）は、2007年現在1283.8米ドルで、タイの1人当たり国内総生産（GDP）である3142.9米ドルの4割程度に過ぎない。中国・雲南省の西双版纳タイ族自治州の1人当たりGRPは1327.4米ドルであり、同年の中国の1人当たりGDPの約5割に過ぎない。こうしたことから、中国・雲南省もタイも、これらの辺境地域の経済発展を促したいとの思惑があると同時に、その背後にそれぞれ大きな市場があることを意識している。すなわち、タイにとって中国の市場は当然非常に大きなものであり、西部大開発や南進策を進めている中国にとってもバンコクをはじめとするタイの市場は魅力的である。こうしたことから、中国とタイは、ミャンマーないしはラオスを介して、互いに経済関係を発展させたいとの意向が強い。他方、四角地帯のミャンマーの都市チャイントン（「ケントウン」ともいう）の住民にとっては、ヤンゴンからの距離は遠い。また、ラオス北部のルアンナムター県の1人当たりGRPも337.4米ドルで、ラオス全体の約5割の水準で同じく貧しく、首都ビエンチャンからの距離も同じく遠い。このことから、四角形経済圏のラオスとミャンマーの地域

は、自給自足的経済を余儀なくされていた。

このように、中国とタイの市場を結び、ラオスやミャンマーの自給自足的経済からの脱却を実現する目的から、1992年に始まる大メコン圏経済協力プログラム（以下「GMSプログラム」とする）では、チェンラーイから昆明に向かう道路の改修をR3ルートとして、1994年第3回GMS閣僚会議で優先プロジェクトに指定した。このうち、チェンラーイからラオス経由の区間がR3A、ミャンマー経由の区間がR3Bと指定され、それらは西双版纳ダイ族自治州の景洪周辺（小勐養）で交わるように設計されている（図1）。その後、1998年に第8回GMS閣僚会議で「経済回廊」のコンセプトが導入されると、バンコクからチェンラーイを経て、昆明に至る区間と、昆明からハノイを経て、ハイフォンに至る区間が南北経済回廊

図1 南北経済回廊のラオス・ルートとミャンマー・ルートの周辺地図



(注) ○で囲んだ国境圏が本章の主な検討地域である。

(出所) 4カ国の地図に基づき作成。

に指定された。この南北経済回廊に指定されたことにより、ラオス・ルート（R3A）とミャンマー・ルート（R3B）の開発が進められ、冒頭で述べた四角形経済圏構想の夢が、次第に実現されようとしている。

本章では、ラオス・ルートとミャンマー・ルート、さらにメコン川の水運ルートに沿って、この地域の国境経済圏の可能性をみていくこととしたい。まず、第1節では、四角形経済圏構想と南北経済回廊のルートについて、その経緯や現状を概説することとしたい。第2節では、ラオス・ルートについて概説し、タイとラオスとのチェンコーン＝フアイサーイ国境、ラオスと中国とのボーテン＝磨憨国境についてみていく。第3節では、ミャンマー・ルートを概説し、タイとミャンマーのメーサイ＝タチレク国境、ミャンマーと中国のメインラー（「モンラー」ともいう）＝打洛国境についてみていく。第4節では、メコン川の水運を通じたこの地域の港湾を紹介し、メコン川を通じた貿易をタイの主要港であるチェンセーン港を中心にみていくこととする。なお、各国境については、まず国境周辺の位置関係を地図を用いて説明し、続いて開門時間、ヒトの移動、モノの移動ないしは国境貿易の現状を紹介する。そのうえで国境地域において進められている国境貿易区や経済特別区などの開発動向を紹介するとともに課題を提示したい。

## 第1節 南北経済回廊の経緯と進捗状況

### 1. 四角形経済圏構想

1980年代終わりからアジアにおいても、「成長の三角地帯（GT）」など隣接する数カ国が連携して経済開発を促進する経済圏構想が誕生した。中国華南GT（中国華南、香港、台湾）、シジヨリGT（シンガポール、マレーシアのジョホール州、インドネシアのリアウ群島州）、豆満江GT（中国北東、北朝鮮、ロシア極東）、IMT-GT（インドネシア、マレーシア、タイの成長三角形）などがある（嘉数・吉田[1997: 24-27]）。「四角形経済圏構想」もこの経済圏構想のうちのひとつである。しかし、同構想は、同地域が歴史的、民族的、文化的な近似性をもつと同時に自然発生的に生じて

きた国境貿易や交通網が存在する点でほかの地域とは異なる(Than [1996: 205-206])。

チャーチャイ首相が1988年にインドシナを戦場から市場に転換させると唱えてから、タイは官民協力して積極的に近隣諸国との開発協力を進めてきた。チェンラーイ商工会議所は、1990年にタイ、ミャンマー、ラオス、雲南省との協力の下でこの4カ国地域の開発を進める「四角形経済圏構想」を打ち出し、雲南省に経済使節団を送っている<sup>(2)</sup>。タイは、1992年の第1回GMS閣僚会議を受け関係諸国との折衝を続け、1993年4月、当時のスパチャイ副首相は、「四角形経済圏構想」を対外的に公表し、5月に第1回会合をバンコクで開催した。基本的な構想は、物流とサービスの向上および人的資源の効果的利用により、同地域に安定と成長をもたらそうとすることにあった。その後、同構想の具体化のため1993、1994年と会議を重ねてきたが、1997年の経済危機により中断された。2000年に入り、チェンマイ商工会議所の主導により、タイ北部10県の商工会議所をメンバーに組み入れ再出発している。4カ国関連機関として「連携四角形経済委員会(JEQC)」があり、北タイの商工会議所のほかに雲南省商工会議所、ラオス商工会議所およびミャンマー商工会議所連合会が加盟している(CEQP[2006: 183-188])。

重要な点は、同構想が単に貿易と投資の促進だけでなく、その基礎となる道路、鉄道、水路などのインフラ整備を国、地方、民間で協力してはかり、運輸・通信を改善し観光と国境経済圏の形成を促し、同地域の経済を向上させることにあった<sup>(3)</sup>。これらのインフラ開発の基本的な構想は、GMSプログラムのなかに組み入れられ、実施されてきている。

## 2. 南北経済回廊建設の経緯と現状

バンコクー昆明道路は、「はじめに」でも述べたように、1998年に経済回廊のコンセプトが提示されて以降、南北経済回廊の一部として開発されている。2002年11月3日にプノンペンで開催された第1回GMSサミットでは、南北経済回廊の開発が11の旗艦(flagship)のひとつに位置づけ

られ、ラオス・ルートとミャンマー・ルートのインフラとそれと関連する経済開発が進められてきている。

タイの区間はチェンラーイとミャンマー国境のメーサイとの間の60kmは国道1号線が、一方チェンラーイとラオス国境のチェンコーンとの間115kmは国道1020号線が利用可能である(図1および図2)。いずれも舗装道路であり、特に国道1号線は片側2車線で高速走行が可能である。また、チェンラーイとバンコク間の約800kmは、国道1号線の途中から国道11号線を使用してピサヌローク経由でいくことも可能であるが、実際上は国道1号線でターク経由のルートが利用されることが多い。タークとピサヌロークは、東西経済回廊と交差しており物流の要所として開発されつつある。

雲南省内の南北経済回廊建設(698km)に関しては、中国は比較的独自に建設を進めてきている。中国内の道路は昆明―玉溪間(86km)が1999年に6車線高速道路に完成したことをはじめとして、玉溪―磨黒間(259km)が2003年、磨黒―普洱間<sup>(4)</sup>(71km)が2008年、普洱―小勐養間(97km)が2006年にそれぞれ4車線道路として完成している。また、小勐養―磨憨間(185km)は、2008年5月に完成している。中国は自前の資金で道路建設を実施しているが、元江―磨黒間(147km)だけは、ADBの融資(2億5000万米ドル)を受けている。R3Bの中国部分である小勐養と打洛間(167km)は、小勐養から景洪を経て勐混までの104kmは完成しているが、勐混から打洛間(63km)は2009年現在まだ拡張中である。

ラオス・ルートは、中国の小勐養(R3AとR3Bの合流点)からチェンラーイに至る528kmである。一方、ミャンマー・ルートは、中国の小勐養から景洪を経て、さらにミャンマーのマインラーやタチレクを経てタイのメーサイやチェンラーイに至る483kmである。これらについては、第2節と第3節でそれぞれ詳述する。

近年は、GMSの枠組みにおいて、建設した道路を単に道路で終わらせるのではなく、本来の意味での経済回廊とするための努力が払われている。2005年7月4～5日に開催された第2回GMSサミットでは、南北経済回

廊へ民間投資を呼び込むために、「南北経済回廊の開発調査」技術援助を承認し実施してきた。これは、南北経済回廊に民間外国投資を呼び込み、真の経済回廊にするための戦略づくりである。経済回廊上でインフラ、貿易および投資に関して現状でどのような相互依存関係があるか、ボトル・ネックはどこか、また優先投資分野はどこにあるのかなどを探るものである。中国とADBの資金で実施され、成果の一部は2007年5月に発表され、2007年9月に終了予定であったが、さらに経済回廊化への行動計画と戦略を策定するため1年間延長された。また、2008年3月31日の第3回GMSサミット（ピエンチャン）では、中国が経済回廊フォーラム（ECF）の設置を提案し、2008年6月6日には第1回ECF会議が昆明で、また2009年9月16日～17日には第2回会議がプノンペンで開催されている。

## 第2節 ラオス・ルート

### 1. ラオス・ルートの概要

タイのチェンラーイからチェンコーン間は、国道1020号線で115kmあるが、山岳地域を走っており、タイ政府は現在道路の拡張に着手している。また、チェンラーイとチェンコーン間は国道1号線の終点メーサイからチェンセーン経由で行くことも可能であり、現状でも通行にあまり支障はない。チェンコーンは、メコン川を挟んでラオスのボケオ県ファイサーイ郡と国境を接している。

ラオス区間は、ボケオ県とルアンナムター県を通過している。山岳地帯で建設コストもかかり、またラオスの国土の北端をかすめるようなルートで、中国とタイへの恩恵は大きいですが、ラオスにとっては通過されるだけで、その恩恵は小さいとの理由で、ラオスはこの区間の建設には消極的であった。したがって、決定までには長期間を要したが、2002年にタイと中国とADBが分担して融資することを承認し決着した。ファイサーイとポーテンとの間の228kmの建設に関して、タイはタイ国境寄りのファイサー

イからの85kmに2850万米ドル（13億8500バーツ）、中国は中国国境寄りのポーテンからの69kmに3000万米ドル、ADBは中間の74kmに3000万米ドルの融資を行った。タイの融資はバーツ借款（30年間借款，10年間利子免除，利子1.5%）であり，タイの業者の利用が付帯された。2004年から建設が開始され，2008年初めにはほぼ完成している。チェンコーンとファイサーイ間の第4メコン友好橋<sup>(5)</sup>の架橋計画は，2007年の第14回GMS閣僚会議で中国とタイで建設費（3500万米ドル）を折半する覚書を締結している。

ファイサーイとルアンナムターとの間に位置するルアンナムター県のビエンプーカー郡では，タイのビエンプーカー炭鉱会社（タイ資本100%）が年間10万トンの石炭を産出しており，うち90%はタイに輸出している。また，R3Aの沿道の山々においては，中国の投資によるゴムの植林が急速に増大している（コラム1）。

ルアンナムター県は，交通の要所となっている。南北経済回廊（国道3号線）がタイから中国に通じているだけでなく，途中のナートゥイから国道1号線を経由して国道13号線で首都ビエンチャンに行ける。また，ナートゥイからの国道1号線を経由して，さらに国道4号線でベトナムのディエンビエンフーやハノイに通行可能である（図1）。ルアンナムター市にはバス・ターミナルも2007年に完成しておりビエンチャン，ルアンプラバン，ボケオなどのラオス国内や中国の勐腊へのバス便がありハブとなっている。また，ルアンナムター市内から南へ6kmのところでは，2008年3月末ADBの融資（総工費430万米ドル，ADB融資分78%，残り政府）により空港拡張改修工事が完了している。滑走路を1200mから1600mに拡張し，現在はMA60型機（中国，56席）やATR型機（仏，68席）が飛行可能となった。ビエンチャンとの間に週3便（月，水，金）の定期便がある。県の観光局はチェンマイや昆明にも飛行させ，地域の国際空港にする計画をもっている<sup>(6)</sup>。ルアンナムター県は，中国の西双版納ダイ族自治州と国境を接しており，ポーテン＝磨憨国境は，ルアンナムター市内からR3Aに沿って北へ57kmの地点にある。

中国内のR3Aに関しては，磨憨とR3AとR3Bの合流点である小勐養間



は国道 214 号線で 185km ある。さらに小勐養から昆明間は国道 213 号線で 513km ある。中国の道路工事は、基本的には既存の国道を 4 車線の高速道路に改良する方法であるが、蛇行を少なくするために多数のトンネルと橋が設置され、新たに道路が設置されたところも多く、磨憨—昆明間では既存道路の 832km から改修後は 698km となり、134km 短縮されている。道路の舗装具合は良好であり、沿道の動植物など環境への配慮もなされている。

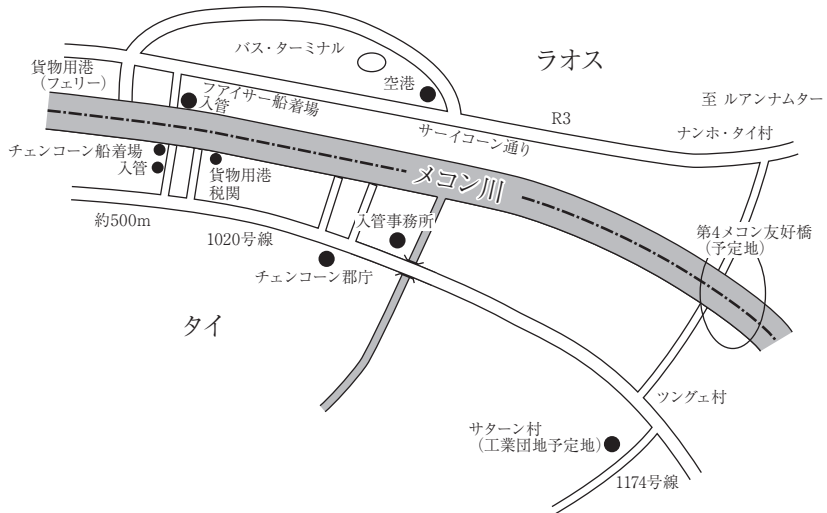
以下、タイとラオスのチェンコーン＝ファイサーイ国境およびラオスと中国のポーテン＝磨憨国境について、詳しくみていきたい。

## 2. チェンコーン＝ファイサーイ国境

### (1) 国境の概況

チェンコーン（チェンラーイ県）は、バンコクから国道 1 号線で 830km 離れたチェンラーイからさらに北東に 100km から 150km 離れている。チェンコーンは対中国貿易の拠点であるチェンセン港から 52km、またミヤ

図2 チェンコーン＝ファイサーイ国境周辺



(出所) 筆者作成。

ンマー国境のメーサイから 81km 東に位置している。国道 1020 号線からメコン川岸へ 100m 程下ったところに客船用の港と入管事務所がある（図 2）。チェンコーンとファイサーイ間は、10 人程が乗れる小舟で 5 分程かかる。貨物用のチェンコーン港は 2003 年 12 月に開港しており、客船の船着場から東へ 500m 程離れたところにある。港には税関や検疫施設はあるものの、ラオス向けにフェリーや小船が出入りしているだけで、後述するチェンセーン港に比べて小規模である。ファイサーイ側も客船用の港と貨物用の港は別にある。チェンコーンおよびファイサーイ市内には、欧米からのバック・パッカーも多く、小さな民宿や飲食店が数多くある。ファイサーイ市内の道路は R3A に接続し、ルアンナムター経由でポーテン国境まで通じている。

チェンコーンの国境検問所は、第三国人も通過できる国際ゲートであり、通常開門時間は 8 時から 18 時までである。一方、ファイサーイの国境検問所の開門時間は、通常 8 時から 16 時までである。ラオス人に対する国境通行証（border pass）には 1 次通行証（1 枚紙）と数次通行証（手帳のようなもの）がある。1 次通行証は 1 回のみ使用が可能であり、有効期間は 3 日間であるが 7 日間まで延長可能で、国境を隔てた病院への通院などの場合は交渉でさらに延長できる。延長手数料は 1 日につき 100 バーツである。1 次通行証は、ボケオ県民だけでなくすべてのラオス人に発行され、1 回につき発行料が 5 万キープであるが、渡航範囲はチェンラーイ県に限られる。タイ人がラオスに入国する場合も国境通行証が発行されるが、渡航範囲はボケオ県内に制限される。他県に行く場合は、パスポートを使う必要がある<sup>(7)</sup>。

チェンコーン経由のヒトと車両の出入国状況は表 1 の通りである。毎年 20 万人前後のヒトが、チェンコーン経由でタイとラオス間を往来している。2007 年のラオスからチェンコーンへの入国者は、10 万 681 人で、うち 71% はタイ人（42%）とラオス人（29%）である。うち国境通行証の利用者は 5 万 1014 人で、総入国者の 51% を占める。また、チェンコーン経由でのラオスへの出国者は 14 万 5847 人で、うち 51% はタイ人（32%）とラオス人（19%）である。うち、国境通行証の利用者は 4 万 9843 人（タ

表1 チェンコーンにおけるヒトと車両の出入国状況 (2005～2008年)

(単位:人/台)

ヒト												
年	タイへの入国				タイからの出国				タイとの出入国			
	ラオス人	タイ人	その他	計	ラオス人	タイ人	その他	計	ラオス人	タイ人	その他	合計
2005	27,126	22,708 (11,996)	17,879	67,713 (29,875)	25,632	26,621 (14,290)	45,552 (59,842)	97,805	52,758	49,329 (26,286)	63,431	165,518 (89,717)
2006	23,830	29,780 (16,272)	20,401	74,011 (36,673)	23,346	32,230 (18,324)	54,296 (72,620)	109,872	47,176	62,010 (34,596)	74,697	183,883 (109,293)
2007	29,366	42,295 (20,647)	29,020	100,681 (49,667)	27,644	46,772	71,431 (24,573)	145,847 (96,004)	57,010	89,067 (45,220)	100,451	246,528 (145,671)
2008	20,631	43,354 (22,342)	28,159	92,144 (50,501)	18,187	47,237 (24,781)	52,584 (77,365)	118,008	38,818	90,591 (47,123)	80,743	210,152 (127,866)

年	車両		
	タイへ入国	タイから出国	出入国合計
2005	1,733	1,828	3,561
2006	7,148	9,080	16,228
2007	2,720	2,827	5,547
2008	1,744	1,829	3,573

(注) 1) 出入国者数は、国境通行証での出入国者数を含む。カッコ内の数字は、このうちパスポートを使用した者の内数である。ただし、ラオス人の数字はすべて国境通行証使用者であり、パスポート使用のラオス人はその他に含まれている。

2) 2008年の数字は1月から8月までの合計である。

(出所) チェンコーン国境検問所提供資料より作成。

イ人2万2199人、ラオス人2万7644人)で、総出国者の34%を占める。総出入国者の約6割がタイ人とラオス人であり、彼らの大半は国境通行証(タイ人の場合49%)で往来していることがわかる。車両の往来は、2007年でみればタイへの入国は2720台、一方タイからの出国は2827台である。年によりバラつきはあるものの、全体的にはヒトと車両の往来は増大基調にあり、経済活動の活発化を示している。

## (2) 国境貿易

ラオスとの国境貿易は、その大半が東北部で行われており、北タイのチェンコーンやチェンセーンでの取引量(2006年)は第7位、9位と少ない(恒石[2008: 99-101])。チェンコーン港の貿易は、表2に示されているように

2005年、2006年は61.2%、15.1%と高い率で伸びたためか、2007年は-10.6%と落ちている。2007年の輸出は、前期比18.1%減の8億7090万パーツで、輸入は前年同期比1.0%増の6億8420万パーツである。同港はラオスと雲南省向けに使用されているが、ラオスとの取引が例年95%程を占めている。チェンセーン港に比べれば、貿易量も少なく、港の規模や施設も貧弱である。同港経由のタイからの輸出品は精油、セメント、自動車・自動車部品、工事用資材、日用品などである。一方、ラオスからの輸入品は、木材、褐炭・加工石炭、トウモロコシなどである。

### (3) 国境経済圏など

この国境経済圏の焦点は、第4メコン友好橋の建設計画であり、その効

表2 チェンコーン税関における国境貿易（2001～2008年）

(単位：100万パーツ / %)

年	対ラオス			対雲南省			合計		
	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計
2001	482.3	287.3	769.6				482.3	287.3	769.6
2002	502.4	205.2	707.6				502.4	205.2	707.6
	(4.2)	(-28.6)	(-8.1)				(4.2)	(-28.6)	(-8.1)
2003	504.7	189.5	694.2				504.7	189.5	694.2
	(0.4)	(-7.7)	(-1.9)				(0.5)	(-7.7)	(-1.9)
2004	643.0	294.6	937.6				643.0	294.6	937.6
	(27.4)	(55.4)	(35.1)				(27.4)	(55.4)	(35.1)
2005	1,059.6	430.6	1,490.2	0.1	21.3	21.4	1,059.7	451.9	1,511.6
	(64.8)	(46.2)	(58.9)				(64.8)	(53.4)	(61.2)
2006	1,062.1	600.2	1,662.3	0.7	77.2	77.9	1,062.8	677.4	1,740.2
	(0.2)	(39.4)	(11.5)	(600.0)	(262.4)	(264.0)	(0.3)	(49.9)	(15.1)
2007	855.1	614.7	1,469.8	15.8	69.5	85.3	870.9	684.2	1,555.1
	(-19.5)	(2.4)	(-11.6)	(2,227.9)	(-10.0)	(9.5)	(-18.1)	(1.0)	(-10.6)
2008	789.1	481.2	1,270.3	12.0	59.0	71.0	801.1	540.3	1,341.4

- (注) 1) カッコ内の数字は前年比伸び率を示す。  
 2) 2004年以前のチェンコーン税関の対雲南省の数字は小額で分割されておりラオス分に含まれている。  
 3) 2008年の数字は1月から7月までの合計である。  
 4) 各年のパーツの対米ドル年間平均レートは、44.43パーツ(2001)、42.96パーツ(2002)、41.48パーツ(2003)、40.22パーツ(2004)、40.22パーツ(2005)、37.88パーツ(2006)、34.52パーツ(2007)、33.31パーツ(2008)である(ADB, *Key Indicators*, 2009参照)。  
 (出所) タイ関税局の資料より作成。



第4メコン友好橋予定地（2008年8月31日筆者撮影）

果を期待して中国・雲南省からの投資も始まりつつある。中国とタイは、2007年6月に本架橋計画に関して、橋本体、導入道路および国境管理施設（BCF）の建設費を折半して負担する覚書を交わしている。設計・調査は、2007年9月から開始され2008年6月に完了しており、それに基づき、タイ、中国およびADBの関係者間で運営委員会が定期的に開催されている。これらの資料によれば、橋はタイ側においてはツングェ村で国道1020号線に接続、またラオス側においては、ナンホ・タイ村で国道3号線に接続されることとなっている（図2）。架橋地の川幅は雨季で最大355mと予測されており、110mごとに橋下駄が設置され、両国の橋の手前には検問所、料金所、事務所などの国境管理施設（BCF）が建設される計画である。2008年後半から2009年初めまでの間に中国とタイとの間で財務契約を締結し、2009年末までに建設工事の入札を実施し、2010年2月から30ヵ月かけて工事する計画となっている<sup>(8)</sup>。2008年8月末に予定地（チェンコーン港から東に10km程下ったドン・マハ・ワン村）を訪問した際は、国道1020号線から予定地までの道路は片側1車線で舗装済みであったが、メコン川に面したトウモロコシ畑のなかに「2009年3月着工で工期30ヵ月予定」との告知板があるだけであった（写真参照）。しかし、周辺地域の発展を見越して、架橋予定地から西に2km程離れたところに雲南省のジュージョ・インターナショナル社（Chie Chou International）

が9.6haの土地に300室のホテルやミニ・ゴルフ場を建設することを2007年6月に決定している<sup>(9)</sup>。また、対岸のファイサーイ（ボケオ県）周辺は、欧米からのバック・パッカー向けの小さなホテルや民宿が多い観光業中心の地域であるが、2008年6月には韓国企業が1000ライ（160ha）の土地にホテルとゴルフ・コースを建設する契約をしたといわれている<sup>(10)</sup>。

一方、タイ政府は、2003年にチェンラーイ県を特別国境経済区（SBEZ）のパイロット・プロジェクトとして開発することを決定し、関連施設の開発に積極的に取り組んできている（恒石[2007: 46-47]）。そのひとつであるチェンコーンの工業団地の開発に関しては、チェンコーン郡内の2ヵ所ですべて計2720haの開発が検討されてきた。最終的にはサターン村（Ban Sathan, 図2）の800haに決定しており、タイ工業団地公社（IEAT）は、フィージビリティ・スタディ（F/S）を2008年10月に終了している。SBEZ関係の法律に関しては、2006年2月にIEATから同法の法制化は広域開発となるため、チェンラーイ県政府など地域の関係機関との調整が困難であり、延期すべきとの要請を受け、政府のSBEZ設定委員会および国家経済社会開発庁（NESDB）も既存の工業団地法などの運用でいく方向で決定している<sup>(11)</sup>。

#### (4) 課題

前述したように、2003年からタイ政府は、元来タイ国内では貧困地域であるチェンラーイ県を、GMS諸国に対する玄関口として開発することを国家プロジェクトとして進めており、特にチェンコーンにはIEATにより工業団地も開発の予定である。また、ファイサーイとチェンコーンの間には2011年に第4友好橋が架橋の予定であり、南北経済回廊上の他の国境経済圏に比べて最も高い発展可能性をもっている。したがって、この国境地域の貿易と投資の振興の課題は、チェンコーンにおける第4友好橋の円滑な架橋の遂行に尽きる。架橋によりラオスおよび特に中国とのR3Aを介しての陸運による貿易は、一層強化されるであろう。投資に関しても、雲南省投資家によるチェンコーンへのホテル投資やファイサーイにおける韓国企業による投資計画も、架橋による同地域の発展の可能性を

先取りしたものである。また、チェンコーンに予定されている工業団地も、円滑な架橋が推進されれば当初想定したように雲南省などからの投資家を呼び込むことも可能となるであろう。

### 3. ボーテン＝磨憨国境

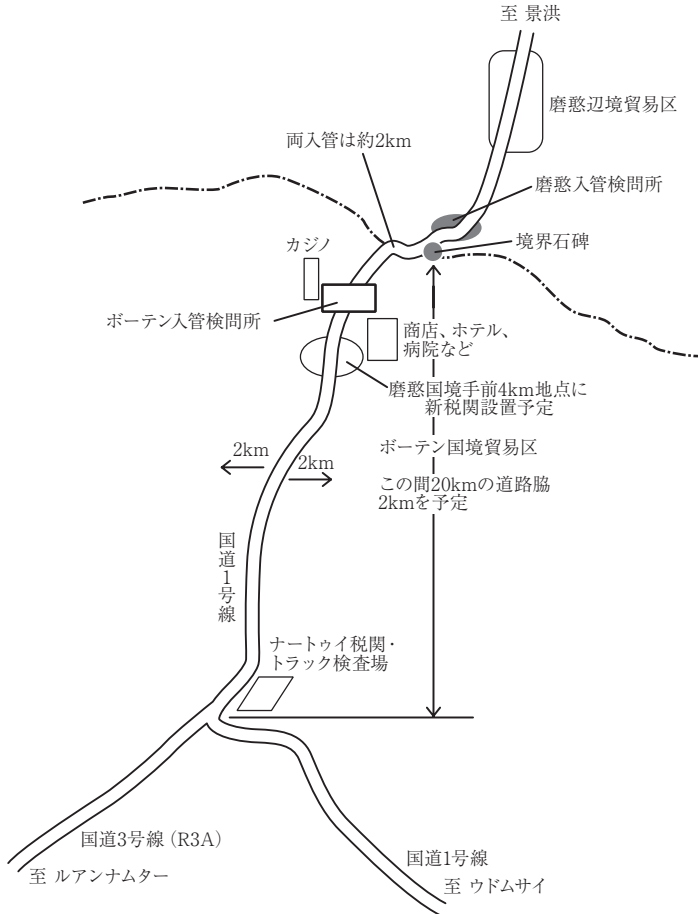
#### (1) 国境の概況

ボーテン国境（ラオス・ルアンナムター県）は、ルアンナムター中心部からR3Aに沿って北東に57km離れている。中国の磨憨国境（雲南省西双版納ダイ族自治州勐腊県）から19km程手前のナートゥイで、ルアンナムターからのR3Aとウドムサイからの国道1号線が合流している（図3）。ボーテンから行く場合、磨憨の検問所に入る100m程手前に境界碑がある。磨憨入管とボーテン入管は境界地帯として2km程離れている。ボーテン税関の背後で少し離れたところに外見が派手な建物があるが、これは中国の投資家が中国人とタイ人の観光客を目当てにコンセプション方式で開発したホテルとカジノ（Royal Jinlun Hotel-Casino Complex）である。1993年12月に中国とラオスの両国政府は磨憨＝ボーテンを、第三国人も通行可能な第1級国境ゲートとして承認している（畢[2008a: 203]）。

ボーテン国境ゲートの開門時間は、第三国人に対しては7時から16時までであるが、ラオス人と中国人に対しては、さらに18時まで延長している。磨憨ゲートも第三国人の場合、8時から17時（中国は時差が1時間早い）であるが、中国人とラオス人に対しては、さらに19時まで開門している。

ラオス人は、身分証明書をもっていれば誰でも国境通行証を作成することができる。国境通行証でのラオス人の渡航期間は通常10日間であり、渡航地域は景洪および普洱までと限定されている。ただし、渡航期間は交渉により最大20日間取得可能であり、病院へ通院の場合は延長も可能である。さらに、商人は6ヵ月、また中国で勉強する学生は1年間の取得も可能である。国境通行証の作成手数料は1回3万5000キープ（1ドル＝8000～1万キープ）であり、延長の場合もさらに同額支払う必要がある。

図3 ボーテン＝磨憨辺境貿易区周辺



(出所) 筆者作成。

一方、中国人もラオス北部4県（ルアンナムター、ボケオ、ウドムサイ、ポンサーリー）に10日間の渡航が可能であり、さらに状況により10日間延長可能である。しかし、北部4県以外はパスポートを使用しなければならない。雲南省の住人の国境通行証は、白黒の手帳（中国語表記）である。また、雲南省の住人以外に対してもパスポートに似た国境通行証（英語表



記)が発行されている<sup>(12)</sup>。

陸運に関してラオスは、1994年に中国と、1999年にタイと陸路運送協定を締結(Mekong Institute[2008: 26])しており、両国のトラックがラオスに入ることを制限していない。ラオスの車両も、ラオスの農産物や木材をラオスの車両で中国内に輸送している。タイのトラックも協定上はルアンナムターを通行することができるが、実際にはボケオ県内のメコン川の港まで入るだけで、その先にはほとんど行かないようである。建材をボケオに輸送するベトナムの車両も、ルアンナムターに入って来ている。しかし、実際上はトラックの規格・重量制限が、タイ、ベトナム、中国など場所によって異なり、目的地の規制に従う必要があるため、目的地のトラックを使うことが多い。ルアンナムター県の外国車両は通過が大半であり、観光用の車両が多く、トラックは少ない。トラックは、タイからラオスで積み替えた後、中国に向かうものが多い一方、中国からタイ向けは水路を多用するため少ない。ラオスは、シングル・ストップ化など物流の整備に関して、ラオスをトランジット基地として開発する政府方針があり、新税関をポーテンに設置する予定である。現在、ラオスはGMS関連会議やADBの指導にしたがってR3Aに沿って、物流整備の戦略を策定中である<sup>(13)</sup>。

雲南省の国境ゲートの統計(表3)によれば、磨憨ゲートの出入国者数は、2006年で35万3040人であり、ミャンマー国境の瑞麗(555万8621人)やベトナム国境の河口(350万2175人)に比べると少ない。しかし、R3Aの開通により、ここを通じてのヒトと車両の往来が急増していることは明らかである。雲南省には12カ所の第1級国境があり、2006年の出入国者数の平均増加率は4.0%であるのに比べて、磨憨は29.6%と高い伸びを示している。さらに、2008年には、出入国者数約64万人、出入車両9万8765台と伸びている。

## (2) 国境貿易と投資

雲南省が1992年にGMS経済協力の枠組みに参画して以来、ラオス、ミャンマー、ベトナムなどとの貿易と投資は増大し、雲南省とラオスの経済協力が大きな発展を遂げている。2001年の二国間貿易額は1833万米ドルで、

表3 雲南省国境における出入国状況と国境貿易（2006年）

国境ゲート名	磨憨		景洪港	第1級国境 (12ヶ所)計	打洛		第2級国境 (8ヶ所)計	合計
	2006	2008			2006	2008		
年	2006	2008	2006	2006	2006	2008	2006	2006
出入国者(人)	353,040	640,111	35,700	11,943,851	250,857	236,900	3,067,675	15,011,526
(前年比伸び率, %)	(29.6)		(-3.3)	(4.0)		(1.9)		
出国	180,012	321,498	18,433	5,913,973	124,851	116,800	1,651,480	7,565,453
(前年比伸び率, %)	(29.9)		(-8.2)	(3.0)		(0.5)		
入国	173,028	318,613	17,267	6,029,878	126,006	120,100	1,416,195	7,446,073
(前年比伸び率, %)	(29.3)		(2.4)	(5.1)		(3.3)		
交通手段(自動車, 船舶)	41,505	98,765	2,701	1,241,200	61,747	23,800	472,197	1,713,397
出国	21,734	50,213	1,352	624,976	32,262	11,900	250,226	875,202
入国	19,771	48,552	1,349	616,224	29,485	11,900	221,971	838,195
輸出入額(100万米ドル)	163.2	180.0	94.8	2,410.5	37.5	58.4	317.7	2,728.2
輸出額	117.9	n.a.	52.0	1,760.5	29.7	n.a.	164.1	1,924.6
輸入額	45.3	n.a.	42.7	650.0	7.7	n.a.	153.7	803.6
貨物輸送量(トン)	235,640	320,000	85,331	3,453,541	121,250	62,400	1,276,186	4,729,727
(前年比伸び率, %)	(74.1)	(42.2)	(-17.0)	(9.1)		(-5.2)		
輸出	89,709	n.a.	42,410	1,856,262	49,987	46,600	269,830	2,126,092
(前年比伸び率, %)	(66.7)		(-27.7)	(15.2)		(-15.7)		
輸入	145,931	n.a.	42,921	1,597,279	71,263	15,800	1,006,356	2,603,635
(前年比伸び率, %)	(79.0)		(-2.7)	(2.8)		(49.9)		

(注) 1) 統一的な資料としては2006年であるが、磨憨と打洛については2008年の数字を一部補足した。磨憨の出入国者と車両数は勐腊県経済商務局資料(2009年3月2日)、輸出入額と貨物輸送量は磨憨経済開発区管理委員会資料(2009年3月20日)、また打洛については勐海県政府資料(2009年3月20日)に基づく。

2) 2008年の打洛の輸出入額は1米ドル=6.95元(ADB Key Indicator)により換算。

(出所) 2006年については畢[2008a]188ページと202ページ、2008年については上記により作成。

同年の中国の対ラオス貿易総額の29.7%を占めた。また、雲南省とラオス間の貿易総額は2005年4144万米ドル(前年比22.7%増)、2006年6932万米ドル(前年比67.3%増)と伸びてきている(畢[2008a: 190])。表4に示されているように、2007年の雲南省のラオスへの輸出は3591万米ドル(前年比3.5%増)で、輸入は4748万米ドル(前年比37.1%増)、輸出入総額は8339万米ドル(前年比20.3%増)である。雲南省の貿易総額に占めるラオス、ミャンマー、ベトナムの割合は各々0.9%、9.9%、11.1%で合計22.0%である。ラオスと雲南省間の貿易の特徴は、中国が国境周辺の小規模な企業の交易の振興のために導入している国境小額貿易の占める割合が貿易総額の65.7%と高いことである。この貿易額は、ポーテン=磨憨ゲ-

表4 雲南省の対ミャンマー、ラオス、ベトナム貿易額 (2006~2007年)

(単位: 100万米ドル)

	輸出			輸入			輸出入合計		
	2006	2007	伸び率 (%)	2006	2007	伸び率 (%)	2006	2007	伸び率 (%)
ベトナム	374.63	777.73	(107.6)	132.82	193.94	(46.0)	507.45	971.67	(91.5)
(全省に占める割合, %)	(11.0)	(16.4)		(4.7)	(4.8)		(8.1)	(11.1)	
国境小額貿易	43.86	69.95	(59.5)	124.93	183.93	(47.2)	168.79	253.88	(50.4)
(貿易総額に占める割合, %)	(11.7)	(9.0)		(94.1)	(94.8)		(33.3)	(26.1)	
ミャンマー	521.13	640.68	(22.9)	170.95	232.89	(36.2)	692.08	873.57	(26.2)
(全省に占める割合, %)	(15.4)	(13.5)		(6.0)	(5.8)		(11.1)	(9.9)	
国境小額貿易	400.68	477.78	(19.2)	161.76	224.51	(38.8)	562.44	702.29	(24.9)
(貿易総額に占める割合, %)	(76.9)	(74.6)		(94.6)	(96.4)		(81.3)	(80.4)	
ラオス	34.69	35.91	(3.5)	34.63	47.48	(37.1)	69.32	83.39	(20.3)
(全省に占める割合, %)	(1.0)	(0.8)		(1.2)	(1.2)		(1.1)	(0.9)	
国境小額貿易	20.84	19.93	(-4.4)	24.39	34.83	(42.8)	45.23	54.76	(21.1)
(貿易総額に占める割合, %)	(60.1)	(55.5)		(70.4)	(73.4)		(65.2)	(65.7)	
雲南省合計	3,391.43	4,736.12	(39.6)	2,840.31	4,043.63	(42.4)	6,231.74	8,779.75	(40.9)
近隣3カ国の小計	930.45	1,454.32	(56.3)	338.40	474.32	(40.2)	1,268.85	1,928.64	(52.0)
(全省に占める割合, %)	(27.4)	(30.7)		(11.9)	(11.7)		(20.4)	(22.0)	

(注) 近隣3カ国とはラオス、ミャンマー、ベトナムを指す。

(出所) 雲南省商務庁の統計資料より作成。

トにおける数字そのものではないが、同ゲートは雲南省とラオス間の唯一の主要ゲートとなっており、雲南省とラオス間の貿易はほぼこの数字に等しいといえる。

一方、投資に関しても、雲南省の対ラオス投資と経済協力が中国全体で大きな比重を占めるようになってきている。1989~2000年の雲南省の対ラオス投資協力プロジェクトは35件、金額は3186万7000米ドルで、中国の対ラオス投資協力プロジェクト総数の42.2%と総額の42.8%を各々占めている(畢[2008a: 189])。

### (3) 国境経済圏など

ラオス政府は、2002年2月にナートゥイ交差点までの国道1号線の20km区間の両側2km地域(図3)に商業・サービス業地区、工業製造地区および管理地区を含む「ボーテン国境貿易区」を開発することを決定している(ケオラ[2008: 140-141])。現在、入管手続と検疫はボーテンで実

施されているが、貨物の通関手続はナートゥイ交差点で行われている。これを磨憨=ポーテン国境の手前4kmに戻す方針を中国とラオス間で2007年に合意している。中国は、そこに倉庫を2001年に設置したが、まだ関連施設を移転していない。同国境貿易区は、2008年9月現在、ナートゥイの税関とトラックの検査場、トラック積替所以外は、ポーテン国境近辺にいくつかの商店、ホテル、病院、カジノがみられるだけである。

一方、中国・雲南省政府は、2000年6月、磨憨に辺境貿易区(26.9km<sup>2</sup>)を設置することを決定し、2001年5月「磨憨辺境貿易区」が発足した。2004年9月、中国政府が正式に建設を認可し、2004年末から工事が開始されほぼ完了している。現在、磨憨辺境貿易区には、免税店、貿易市場、ホテルなどのほか、約150の企業・商店などが登録している。2004年の磨憨の出入国者数は21万6294人(うち第三人は5779人)、出入国車両は3万6472台、貿易額は7860万米ドル、貨物輸送量は9万8000トンであった。これを2010年には出入国者数200万人、出入国車両50万台、貿易額6億米ドルに引き上げることを目標に掲げている(Mohan Frontier Trade Area[2005: 13-14])。実績をみれば、2008年には、出入国者数64万111人、出入国車両9万8765台、輸出入額約1億8000万米ドル、貨物輸送量32万トン(前年比42.2%増)と順調な伸びを示している(表3)。

ラオスの商人が商品を仕入れる拠点としては、タイ商品に関してはチェンコーンであるが、中国商品に関しては勐腊や磨憨が中心である。ラオスの商人は、ここで生地、玩具、電気製品などを買求めると、車でウドムサイ、パークベンなどへ運び、そこからさらに船でボケオ県、ルアン普拉バン県、ビエンチャン県などへ運んで販売するといわれている(ティップムンタリー[2003: 486])。

#### (4) 課題

この国境地域において、中国内の磨憨辺境貿易区ではすでに150程の商店・企業が集積し、順調な経済活動が展開されている。しかし、ラオスのポーテンにおいては開発計画は宣言されているものの、現状ではポーテン国境にカジノや若干の商店があるだけで工業地区の開発はまったく着手さ

れていない。この国境地域におけるラオスの課題は、ボーテン国境貿易区の開発構想の具体的な計画案の策定とその推進である。ルアンナムター県をR3A上の単なる通行地域としないための工夫が必要である。隣接する中国側ともっと連携協力したボーテン国境貿易区の開発が望まれる。

### 第3節 ミャンマー・ルート

#### 1. ミャンマー・ルートの概要

ミャンマー・ルート（R3B）建設計画も、1994年の第4回GMS地域経済協力会議で優先プロジェクトとして承認された。タイは、1997年タチレクとチャイントン間163kmの建設に対し3億バーツを融資し、タイ企業による建設を決定した。これは、近隣諸国経済開発基金（NECF）<sup>(14)</sup>の最初のプロジェクトになる予定であったが、ミャンマー側がミャンマー企業を指定したため1998年に協定破棄となった経緯がある（CEQP[2006: 87-88]）。結局、R3Bの建設は、ミャンマー政府が独自に実施し、タチレクとマインラー間256kmが一応完成している。このうち、マインラーとチャイントン間93kmは、国と地方政府により2車線化が完了し、チャイントンとタチレク間163kmは、ミャンマーの鴻邦（Hong Pang）社によりBOT方式により建設され、2車線化がほぼ完了している。しかし、道路は最小限の必要性を満たす第3級道路であり、狭隘な個所をさらに拡張中である<sup>(15)</sup>。

タイのメーサイは、チェンラーイから国道1号線で北に向かって60kmの地点にあり、サイ川を挟んでミャンマー・シャン州のタチレク郡と国境を接している。タチレクからさらに北にR3B（国道4号線）を163km走ればチャイントン郡に至る。チャイントンは、ミャンマーの最東部の山岳地域であり、北から南に流れるサルウィン川に阻まれ、ヤンゴンをはじめとする他のミャンマーの地域とは隔離されてきた。現在は、タイから中国に通じるR3Bの建設により、チャイントンやマインラーにもタイ製品や

中国製品が物資として運ばれてきている。マインラーは、チャイントンから R3B を北へさらに 93km 行ったところである。マインラー市の中心部から 3~4 km 北東に行くと、マインラー=打洛国境に至る。

なお、タチレクとマインラー間では、検問所が 6 ヶ所ある。これは、通行者の安全確保が目的であるというが煩雑である。各検問所では手続料は無料であるが、マインラー地区に入るとき検問所で 1 人 180 元と車 1 台につき 40 元の支払いが必要となる。マインラーは東シャン州軍が実効支配する「第 4 特別区」となっているためである。

中国の打洛と勐混間の道路 63km はまだ拡張工事中であり、今回（2008 年 9 月）通行した際は、雨季で道路がぬかるんでいるうえに崖崩れもあり、2 時間程を要した。早期の竣工が待たれるところである。以下タイとミャンマーのメーサイ=タチレク国境、ミャンマーと中国のマインラー=打洛国境について、詳しくみていきたい。

## 2. メーサイ=タチレク国境

### (1) 国境の概況

メーサイは、バンコクから北に 785km 離れたチェンラーイ県の最北端にあり、ミャンマーのタチレクと国境を接しており、県庁所在地のチェンラーイからは 60km 離れている。国境の間にはサイ川が流れており、タイの援助により第 1 友好橋が架けられている。橋の手前のタイ側にはタイの入管および税関の検問所がある。国境に至るパホンヨーティン（国道 1 号線）通り<sup>(16)</sup>の両脇には多数の店舗があり、ミャンマーの民芸品、宝石、中国の衣料品、電化製品などが販売され賑わっている。橋から 100m 程でタチレクに至る。タチレク側には、同様に入管事務所や商店街がある（図 4）。パホンヨーティン通りからムアン・デーン通りに入り東に 3 km 程行くと、新設の第 2 メーサイ税関に至る。タチレク側においては、既存の税関と新税関はボージョ・アウン・サン通りで接続されており、この道路はミャンマーの国道 4 号線つまり R3B であり、チャイントンやマインラーに通じている。

図4 メーサイ=タチレク国境周辺地図



(出所) Google Earth などをもとに作成。

メーサイ入国管理事務所の開門時間は通常の場合、8時30分から16時30分までである。タチレクのゲートは、パスポートの場合は8時から16時までしか通過できないが、国境通行証所持者の場合6時から18時（タイ時間で6時30分から18時30分）まで通行が可能である。タチレクの住人は身分証明をもっていれば無料でタイに入国可能であるが、チェンラーイ県メーサイ郡中の5km以内に通行を制限されている。滞在期間は交渉次第で長くできるようであるが、通常は1日から7日間である。病院に通院する場合は1ヵ月間も可能である<sup>(17)</sup>。タチレク以外のミャンマー人は写真と申請書を提出し手数料500チャットを支払った後、さらにタイ側で10バーツを支払うことで入国可能となる。

タチレク側のヒトの移動の規則については、ミャンマーでは入管当局などから直接情報を入手することが困難であるため、チャイントンのホテル経営者から以下のような間接情報を得た。ミャンマー側のガイドラインにより、若年の女性は人身売買など防止のため病気の場合を除き入国不可能

である。1日当たり約400人が買い物や親戚訪問のためタイに出国している。タイ人もタチレク（5 km 以内に限定）に行くときは国境通行証を1日から6日間までの有効期限内で取得可能である。作成手数料は30パーツであるが、タチレクで入国税10パーツを支払う必要がある<sup>(18)</sup>。

ミャンマーの普通車は、タイ側でチェックされ許可されればタイに出国できるが、通常ミャンマーの車はタチレクまでである。トラックのタイへの乗り入れは認められていない。タイの普通車や観光バスはタチレクからミャンマーへの出国が可能である。通常5 km 以内に限定されているが、タイとミャンマー間の合意があり、特殊な場合はマインラーまで行くことができる<sup>(19)</sup>。表5に示されているように、2007年は約23万台の車両が出入りしているが、タイ人は自動車、一方ミャンマー人はオートバイで越境している。トラックは、中国とタイからミャンマーに出国できない。

ヒトの移動については、年間約300万人が出入りしているが、2007年でみれば、出入国者の80%がタイ人、16%がミャンマー人、残りの4%が第三人国である（表5）。総出入国者数の96%が国境通行証使用のタイ人およびミャンマー人である。約270万人ものタイ人が出入りしているが、パスポート使用のタイ人は年間数千人に過ぎない。タイからミャンマーへは、新年や土日により多くのヒトが中国製品購入のため越境している。パスポート使用のミャンマー人の統計は不明であるが、ほとんどのミャンマー人は国境通行証による往来であると推測される。

## (2) 国境貿易と投資

ミャンマーとタイの国境貿易は同国間の貿易総額の9割近くを占めている。ミャンマーとの国境貿易に関しては、2006年でみて貿易額が一番多いのは天然ガスの輸入がなされているカーンチャナブリーのサンクラブリー、第2位はメーソット、第3位はラノーンである。メーサイとチェンセーンは、各々第4位、第5位である（恒石[2008: 98-100]）。

2007年のメーサイ税関におけるタイのミャンマーへの輸出額は24億5120万パーツであり（表6）、主なものは、燃料油、インスタント・コーヒー、タイヤ、鉄・非鉄板、医薬品などである。ミャンマーからの輸入は3億



表5 メーサイにおけるヒトと車両の出入国状況 (2004～2008年)

(単位:人/台)

年	タイ人 (国境通行証)		ミャンマー人 (国境通行証)		その他 (パスポート)		計(人)	
	入国	出国	入国	出国	入国	出国	入国	出国
2004	872,675	886,858	596,229	523,952	55,527	56,028	1,524,431	1,466,838
2005	853,959 (4,571)	860,062 (5,036)	393,227	356,881	74,706	75,600	1,321,892 (99,680)	1,292,543 (95,366)
2006	1,167,764	1,182,219	343,330	334,722	90,647 (タイ人 4,555)	90,793 (タイ人 4,530)	1,601,741 (114,945)	1,607,734 (107,681)
2007	1,356,797	1,364,868	275,559	271,647	61,761 (タイ人 1,385)	61,794 (タイ人 2,866)	1,694,117 (69,296)	1,698,309 (76,985)
2008	991,033	990,365	174,342	172,150	46,044	46,054	1,211,419	1,208,569

年	自動車(タイ)		自動車 (ミャンマー)		オートバイ (タイ)		オートバイ (ミャンマー)		計(車両)	
	入国	出国	入国	出国	入国	出国	入国	出国	入国	出国
2004	34,400	34,440	25,819	25,281	19,662	19,967	30,473	32,186	110,354	111,874
2005	39,839	39,360	7,556	7,047	14,507	14,782	38,501	38,199	100,403	99,388
2006	40,133	38,599	12,076	11,265	16,250	16,282	41,936	41,017	110,395	107,163
2007	41,687	40,178	16,414	15,328	16,284	16,381	41,972	41,798	116,357	113,685
2008	35,181	35,613	15,020	15,130	11,768	11,817	31,901	32,016	93,870	94,576

(注) 1) タイ人とミャンマー人の出入国者数は、2004年と2005年についてはパスポートでの出入国者を含むが、2006年以降は国境通行証によるものだけである。2006年以降、パスポートによるタイ人とミャンマー人の出入国者は、その他に分類されている。カッコ内の数字はパスポート使用のタイ人の数を示すが、合計のカッコ内の数字はタイ人以外のパスポート使用者を含む。なお、ミャンマー人のパスポートによる出入国者は不明である。

2) 2008年の数字は1月から9月までの合計である。

(出所) メーサイ入国管理事務所提供資料から作成。

8870万パーツで、主なものはチーク材、ニンニク・タマネギ、オレンジ、水牛、衣料、宝石などである。2007年の同税関経由のミャンマーとの貿易は、輸入は66.2%、輸出は26.7%の伸びを示しているものの、大幅なタイの黒字となっている。

### (3) 国境経済圏

既存のメーサイ税関は1940年7月に開設されており、メーサイ、チェンセーン、チェンコーンの3カ所の税関が管轄下にある。新メーサイ友好橋

表6 メーサイ税関における国境貿易 (2001~2008年)

(単位: 100万バーツ/%)

年	対ミャンマー			対ラオス			対雲南省			合計		
	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計
2001	715.5	45.9	761.4									
2002	909.4 (27.1)	96.4 (110.0)	1,005.8 (32.1)									
2003	1,617.0 (77.8)	215.0 (123.2)	1,832.0 (82.2)									
2004	2,039.6 (26.1)	514.0 (139.0)	2,553.6 (39.4)									
2005	1,930.4 (-5.4)	280.4 (-45.5)	2,210.8 (-13.4)									
2006	1,934.1 (0.2)	233.8 (-16.6)	2,168.0 (-1.9)	0.7	0.0	0.7	6.2	25.1	31.3	1,941.0	259.0	2,200.0
2007	2,451.2 (26.7)	388.7 (66.2)	2,839.9 (31.0)	0.0	0.0	0.0	10.5 (69.4)	10.8 (-57.0)	21.3 (-31.9)	2,461.7 (26.8)	399.5 (54.2)	2,861.2 (30.1)
2008	2,338.6	43.8	2,382.4	0.2	0.0	0.2	12.5	9.2	11.7	2,351.3	53.0	2,394.3

- (注) 1) カッコ内の数字は前年比伸び率を示す。  
 2) 2005年以前のメーサイ税関の対ラオス、対雲南省の輸出入額は不明。2008年の数字は1月から7月までの合計である。  
 3) 各年のバーツの対米ドル年間平均レートは、44.43バーツ(2001)、42.96バーツ(2002)、41.48バーツ(2003)、40.22バーツ(2004)、40.22バーツ(2005)、37.88バーツ(2006)、34.52バーツ(2007)、33.31バーツ(2008)である(ADB, *Key Indicators*, 2009参照)。  
 (出所) タイ関税局の資料より作成。

(2006年1月完成、長さ90m、幅14.7m、2車線)の手前に、予算3億4500万バーツをもって新税関を2009年3月末に竣工している。43.2haの敷地面積に、タチレクに向かい左側が輸出部門(倉庫など)、右側が輸入部門(倉庫、モバイルX線装置など)で構成される先進的税関である(図5)。

メーサイ新税関の整備に際しては、ミャンマーとの貿易だけでなく、今後は南中国との貿易の拡大も強く意識されている。現在、新税関では1日当たりトラックが輸出入合わせて30台程出入りしている<sup>(20)</sup>。

#### (4) 課題

メーサイ=タチレクの国境周辺では、特にタイ側のメーサイは多くの商店がパホンヨーティン通りに連なり、またミャンマー側のタチレクにもメーサイほどではないが商店街があり、双方において国境貿易の賑わいが

図5 メーサイ新（第2）税関配置



(出所) メーサイ税関資料より作成。

みられる。しかし、タチレクから R3B をしばらく走り、内陸部に入るとほとんどが山岳地帯であり、チャイントンを除き小さな村落しかない。現状では最も開発の可能性が低い地域といえよう。この地域の開発の課題は、タイから中国に続く R3B の通行をいかに円滑なものとし、チャイントンなどの後背地の発展をはかるかという点にある。R3B は中国国境まで一応開通しているものの山岳地域を通過しており、道幅が一車線通行がやっとのところも多くある。現状では観光用の車を除き、タイのトラックはマンマーへの乗り入れは許可されておらず、交易を妨げている。またタチレクとマインラー間には、第4特別区の出入り口も含め検問所が6カ所あり、そのうえタチレクとチャイントンとの区間（鴻邦社の開発）には3カ所の

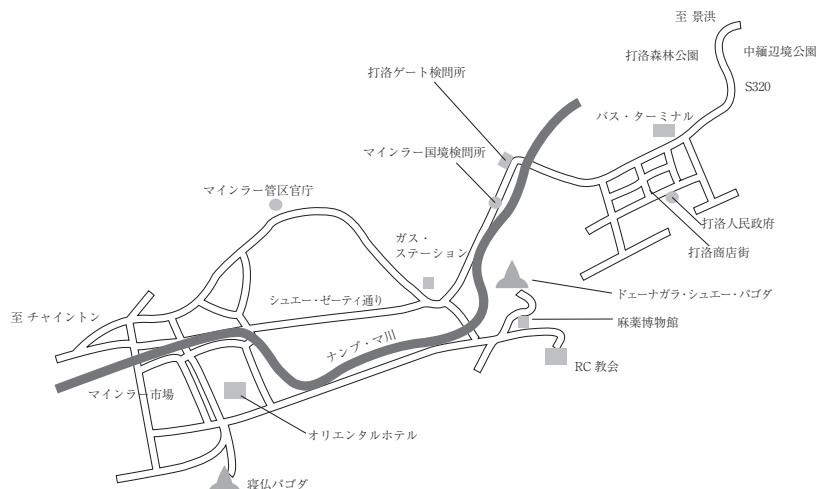
料金所もあるなど、通行手続きが煩雑である。何よりも R3B の物理的、制度的な改善がまず必要である。

### 3. マインラー＝打洛国境

#### (1) 国境の概況

マインラー（ミャンマー・シャン州）は、タチレクから 163km 離れたチャイントンを経て、さらに 93km 行った中国との国境に位置する（図 6）。マインラーは、1989 年に東シャン州軍がミャンマー軍政と停戦和解決して東部シャン州第 4 特別区（自治区, 4952km<sup>2</sup>）となっている。マインラーは、中国語を理解するシャン族やワ族も少数ながらいるが、新たにビジネスを求めて入ってきた中国人が多く、チャイナ・タウンを形成している。北側はタイ族（タイ・ルー）が住むが、南側は中国系住民が多く、ミャンマーにあってもほとんど中国語の世界である。市場では、中国製品を販売する店が多く、飲食店もほとんどが中国系であり、中国人系の客で賑わってい

図 6 マインラー＝打洛国境周辺



(出所) 筆者作成。

る。

打洛は、マインラー国境近くの丘にある仏塔から眺められる。打洛は、西双版纳ダイ族自治州勐海県のひとつの鎮であり、2005年現在で人口は1万8294人（うち男9291人）であり、うち農家人口は1万7055人と、ほとんどが農家人口で占められている<sup>(21)</sup>。打洛は、中国政府がミャンマー領内のマインラーのカジノに中国人が行くことを禁止する2003年<sup>(22)</sup>までは、1日に2000～3000人の中国人観光客で賑わったというが、現在はさびれた様子である。国境から東部に3km程離れたところに町があり、市場や商店がある。ミャンマー経由で入ったと思われるタイ製のお菓子・食料品、ベトナム製サンダルなどの雑貨などが販売されている。町の外れの東にバス・ターミナルがあり、17人乗りの小型バスが景洪と打洛間を20～30分おきの間隔で結んでいる。また、便数は少ないが、昆明や普洱行きのバスもある。中国にはミャンマーとの間に第1級と第2級を合わせて17カ所の検問所があり、シャン州との国境には検問所が10カ所ある。打洛ゲートもそのひとつであるが、第2級ゲートであり、他のミャンマー向けゲートである瑞麗や騰沖に比べると取引量は少ない。

マインラーの国境ゲート開門は7時から22時（中国時間で8時30分から23時30分）までである。打洛国境は、第三国人の通行ができない第2級国境ゲート<sup>(23)</sup>であり、開門時間は8時から18時までである。

「中国人は、マインラーから入国シタチレクまで行ける。西双版纳州の住人は国境通行証の作成に10元支払い、さらにミャンマーで4元程入国税を支払うことで入国可能である。滞在期間は交渉により7日間まで可能である」といわれている<sup>(24)</sup>。中国の車両は、トラックを除きミャンマーに入国可能であるが、ミャンマー車両の中国への乗り入れは認められていない。

2006年の打洛ゲートの統計によれば、打洛国境ゲートからマインラーに出国した人数は12万4851人、反対に入国した人数は12万6006人である。また出国した車両は3万2262台で入国した車両は2万9485台である。2008年には、出入国者合計数は23万6900人、また出入国車両合計数は2万3800台に減少している（表3）。カジノが盛んな頃は、打洛経由でマインラーを1日2000～3000人が訪れたが、現在は少ない。それでも、マイ

ンラーの内陸部に移転したカジノに、違法ではあるが、中国人が1日20～30人は来ている様子である。

## (2) 国境貿易と投資

中国とミャンマーは1988年に国境貿易協定を締結し、両国の国境貿易は急速に伸びている。2005年には国境貿易は、ミャンマーの対中国輸入の57.8%、輸出の81.5%を占めた（畢[2008b: 178]）。2007年の雲南省の対ミャンマー輸出は6億4068万米ドル（前年比22.9%増）、一方輸入は2億3289万米ドル（前年比36.2%増）であり、貿易総額は8億7357万米ドル（前年比26.2%増）である（表4）。この貿易総額は雲南省の貿易総額の9.9%を占める。対ラオス貿易と同様に国境小額貿易が貿易総額の80.4%と高く、国境周辺において小規模な国境貿易が数多く行われていることを示している。2006年の打洛ゲートの貨物輸送量は、12万1250トン、輸出入額は3750万米ドルであった。2008年の貨物輸送量は6万2400トン（前年比5.2%減）、輸出入額5840万米ドル（前年比26.2%減）とこの地域の国境貿易が現在停滞していることがうかがえる（表3）。

かつて栄えたカジノは、現在はマインラーから車で20分程内部の水田地帯のなかに移転している。カジノのオーナーは第4特別区の投資家である。マインラーにおけるカジノは、東シャン州軍がミャンマー政府と停戦合意後「第4特別区」の自治権を獲得すると同時に、手っ取り早い開発資金の獲得策として、中国人観光客を相手に展開してきたものである。国境経済の振興策として多くの場所でカジノが設置されているが、その意義と効用については議論のあるところである<sup>(25)</sup>。

## (3) 課題

この国境地域の発展の可能性は、短期的には中国側の積極的な対応に依存しているといえる。ミャンマー・ルートをタイから中国の景洪まで実際に観光や国境貿易のために使用可能なものとするためには、まず打落国境をタイ人など第三国人も通過可能な第1級国境に昇格させる必要がある<sup>(26)</sup>。また、現在拡張中の勐混から打洛間の工事を早急に竣工させる必要がある。

ミャンマー政府は、マインラーを直接統治することも検討しているといわれている。もしこれが実施されることとなれば、両国間で深刻な政治経済問題が発生し、タイなど第三国との物流にとって大きな障害となる可能性もあるが、統治のやり方によっては中国とミャンマーの貿易が活発化する可能性もある。

## 第4節 メコン川ルート

### 1. メコン川ルートの概要

メコン川の水運に関しても、1992年の第1回GMS閣僚会議以降、メコン川の水路改良を検討してきている。2000年4月20日には、ミャンマー、中国、ラオス、タイ間で「メコン川商業航行自由化協定」を締結し、翌年6月26日から正式に発効している。内陸部の雲南省にとって、メコン川の円滑な水運の確保はきわめて重要である。同協定は、中国の思茅港からラオスのルアンプラバンまでのメコン川886km中の浅瀬を爆破するなどして、300トン級の大型船の通年航行を可能にさせるものである（大西・中山[2008: 115]）。このため中国は資金を供与し、すでに浚渫を始めている。

メコン川に沿って、中国、ラオス、ミャンマーの港があり、互いに交易を行っている。中国の雲南省の思茅、景洪、関累等およびラオスのシェンコック、バーン・モン（モン村）、ムアン・ムーン、ファイサーイ等並びにミャンマーのワン・ポーン（ポーン村）などの港があり互いに交易が行われている。チェンセン港からメコン川を北に240km程遡れば中国・雲南省の関累港に、そこからさらに100km遡れば景洪港に至る。また、思茅港は、景洪港からさらに北に80km遡ったところである。ラオスのシェンコック港は、メコン川とR3Aが交差している地点で関累とチェンセン港の間に位置している（図1）。ラオスとミャンマーの港は、図7に示したところに位置しているが、いずれも小規模である。チェンセン港と雲南省の関累や景洪などの港との間には貨物船が頻繁に就航しており、

またチェンセーンと景洪間には客船の定期便も就航している。景洪港とチェンセーン港との区間で、貨物船の航行に要する時間は、下りは12時間程であるが、上りは2～3日を要する。往來する船の船籍はほとんどが中国のものであり、近年中国船は大型化してきており200トン級のものが多し。

## 2. チェンセーン港

チェンセーン港は、チェンラーイから北東に96km（国道1号と国道1016号線）離れており、ミャンマー国境のメーサイから国道1129号線に

図7 チェンセーン＝トンブン国境周辺



(出所) チェンセーン入管事務所ウェブサイト資料より作成。



沿って東に30km程の位置にある。また、第4友好橋予定地のチェンコーンから50km程西に位置している。チェンコーン港から北西にメコン川を9km遡った地点がミャンマー、ラオス、タイの3カ国の国境地帯で、かつ中国からのメコン川とミャンマーからのルアック川（川上のメーサイにおいてはサイ川という）の合流地点でもある。この地点はゴールデン・トライアングル（黄金の三角地帯）と称され観光スポットとなっており、タイ側にはレストラン、ホテル、土産物店などの商店街があり、またミャンマー領内にはカジノもある。メコン川の沿岸周辺には、タイ港湾公社管理のチェンコーン港だけでなく14の小さな港もあり、入管の検問所も数カ所ある。対岸は、ラオス・ボケオ県のトンブン郡である（図7）。チェンコーン港は2003年に開港しており、同時に100トン級の船が16隻停泊できる施設容量をもち、1日当り6～7隻の船が積み卸ししている。平均の停泊日数は3日間である<sup>(27)</sup>。

2005年から現在までのチェンコーン入管事務所に登録された出入国者数と船舶数は、表7の通りである。2007年には21万人程が出入りしており、うちタイ人の出入国者数が約16万人と一番多く、次いで多いのはラオス人で4万人強である。中国人は3000人程であるが、これはほとんどが船舶の乗組員であると考えられる。船舶の往来は、中国とタイ間とのものがほとんどである。2007年は、中国からの入国が1519隻、中国への出国が1512隻でこれは全体の8割強を占める。タイ、ラオス、ミャンマーは船を所有しておらず、同港に往来する船の95%以上は中国船籍の船舶である<sup>(28)</sup>。チェンコーン港は、中国との国境貿易の拠点港となっている。一方、メコン川の船舶がミャンマーやラオス向けにも使用されているが、その数は非常に少ない。表8はチェンコーン税関における国境貿易を示したものであるが、2007年の同港の貿易額に占める中国、ミャンマーおよびラオスの割合はそれぞれ76.1%、19.7%、4.2%である。同港を介してのタイと中国の国境貿易は、2002年11月4日に中国とASEAN自由貿易地域（AFTA）協定が合意され、2003年10月1日より両国間において果物や野菜など188品目の輸出入品が無税となる「アーリー・ハーベスト」が導入された。チェンコーン港を介しての国境貿易は、盛んとなってきている

表7 チェンセーンにおける出入国状況（2005～2008年）

（単位：人／隻）

	ヒト											
	タイへの入国					タイからの出国						
	タイ人	ラオス人	ミャンマー人	中国人	その他	計	タイ人	ラオス人	ミャンマー人	中国人	その他	計
2005	85,881 (1,666)	24,149	1,154	3,792	1,496	116,472 (6,248)	103,294 (885)	22,990	1,162	1,338	1,271	130,055 (5,506)
2006	86,246 (1,105)	29,592	0	4,724	1,019	121,581 (6,243)	101,063 (889)	12,578	0	1,943	585	116,169 (3,125)
2007	79,902 (2,299)	27,259	0	2,424	738	110,323 (5,428)	84,938 (1,048)	15,247	0	784	428	101,397 (2,126)
2008	39,737 (1,202)	19,593	0	2,136	396	61,862 (3,534)	42,063 (229)	13,119	0	786	262	56,230 (1,056)

	船舶							
	タイへの入国				タイからの出国			
	ラオス	ミャンマー	中国	計	ラオス	ミャンマー	中国	計
2005	299	201	1,791	2,291	285	198	1,757	2,240
2006	294	109	1,556	1,959	1,895	110	1,527	3,532
2007	313	1	1,519	1,833	307	1	1,512	1,820
2008	217	9	765	991	223	7	794	1,024

（注） 1） 出入国者数は、国境通行証での出入国者数を含む。カッコ内の数字はパスポートを使用した者の内数である。タイ人以外のパスポート利用者の詳細はわからない。

2） 2008年の数字は1月から6月までの合計である。

（出所） チェンセーン入国管理事務所提供資料から作成。

ものの、それでも中国とタイ間の貿易額の1%にも満たない。チェンセーン港の貿易は、2005年、2006年は、それぞれ82.4%、9.4%の伸びを示したが、2007年は-7.1%となっている。2007年の輸出は63億2540万バーツ（前年比4.5%減）で、輸入は8億7890万バーツ（前年比22.5%減）である。主な輸出品はゴム、乾燥竜眼、パーム油など、また輸入品は生野菜、りんご、梨、ニンニク・タマネギなどである。

現在、中国との国境貿易の拡大に伴い、コンテナ（現在なし）、埠頭・倉庫、駐車場などが不足している。そのため、2008年10月から3年間の工期で、メコン川を東へ10km程下ったコック川との合流地点の403ライ（64ha）の土地に、コンテナ・ヤード、倉庫のほか税関・入管・検疫手続を一括して実施できる総合施設（C.I.Q）を備えた第2港を建設の予定（図

表8 チェンセーン税関における国境貿易（2001～2008年）

（単位：100万バーツ/%）

	対ミャンマー			対ラオス			対雲南省			合計		
	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計
2001	63.6	1.6	65.2	125.4	225.2	350.7	2,225.6	547.0	2,772.6	2,414.7	773.9	3,188.6
2002	31.4	0.0	31.4	82.1	212.1	294.2	2,735.7	460.6	3,196.3	2,849.2	672.8	3,522.0
	(-50.6)	(n.a.)	(-51.9)	(-34.5)	(-5.8)	(-16.1)	(22.9)	(-15.8)	(15.3)	(18.0)	(-13.1)	(10.5)
2003	19.7	1.6	21.3	29.4	81.6	111.1	3,129.1	1,087.4	4,216.5	3,178.2	1,170.6	4,348.8
	(-37.3)	(n.a.)	(-32.4)	(-64.1)	(-61.5)	(-62.3)	(14.4)	(136.1)	(31.9)	(11.5)	(74.0)	(23.5)
2004	197.2	1.2	198.4	269.7	65.2	334.9	2,110.3	1,242.4	3,352.7	2,577.1	1,308.8	3,885.9
	(901.0)	(-28.2)	(831.5)	(817.3)	(-20.1)	(201.6)	(-32.6)	(14.2)	(-20.5)	(-18.9)	(11.8)	(-10.6)
2005	1,325.7	44.1	1,369.8	453.1	46.5	499.6	4,171.8	1,047.3	5,219.1	5,950.5	1,137.9	7,088.4
	(572.2)	(3667.5)	(590.5)	(68.0)	(-28.7)	(49.2)	(97.7)	(-15.7)	(55.7)	(130.9)	(-13.1)	(82.4)
2006	1,636.9	32.3	1,669.2	398.8	20.1	418.9	4,587.3	1,082.4	5,669.7	6,622.9	1,134.8	7,757.7
	(23.5)	(-26.7)	(21.9)	(-12.0)	(-56.8)	(-16.1)	(10.0)	(3.3)	(8.6)	(11.3)	(-0.3)	(9.4)
2007	1,418.3	3.6	1,421.9	288.3	13.0	301.3	4,618.9	862.4	5,481.3	6,325.4	878.9	7,204.3
	(-13.4)	(-89.0)	(-14.8)	(-27.7)	(-35.3)	(-28.1)	(0.7)	(-20.3)	(-3.3)	(-4.5)	(-22.5)	(-7.1)
2008	934.7	0.6	935.3	99.2	9.0	108.2	2,719.1	509.6	3,228.7	3,753.0	519.2	4,272.2

- (注) 1) カッコ内の数字は前年比伸び率を意味する。  
 2) 2008年の数字は、1月から7月までの合計である。  
 3) 各年のバーツの対米ドル年間平均レートは、44.43バーツ(2001)、42.96バーツ(2002)、41.48バーツ(2003)、40.22バーツ(2004)、40.22バーツ(2005)、37.88バーツ(2006)、34.52バーツ(2007)、33.31バーツ(2008)である(ADB, *Key Indicators*, 2009参照)。  
 (出所) タイ関税局の資料より作成。

7) で、予算はすでに認可済みである。接続する道路は、国道1129号線も使用できるが、国道1271号線、国道1098号線および国道1029号を拡張し、国道1号線に接続させる計画である<sup>(29)</sup>。

ラオスのボケオ県トンブン郡周辺にも中国の影響が出てきている。雲南省のドーク・ギョウ・カム社(Dok Gniew Kham Co.)は、2007年にフアイサイ市内から西に50km程行ったゴールデン・トライアングルのトンブン郡に土地約800haを確保(50年賃借)している。2011年の竣工を目標に、6800万米ドルをかけてホテル、カジノ、ショッピング・センター、免税店、ゴルフ・コース、手工業・軽工業地区などで構成される総合的な経済観光開発区を建設中である<sup>(30)</sup>。また、北タイにも中国の投資の影響がみられる(コラム2)。

### 3. チェンセーン＝トンブン国境の課題

メコン川の水運において、チェンセーン港はタイ側の主要港となっており、川沿いのミャンマー、ラオスおよび中国と貿易を行っており、ここで3カ国と国境を接しているともいえる。現在、まだ陸路のR3Bによるタイと中国間のトラック輸送が不可能であり、またR3Aが昆明からファイサイまで開通したとはいえ、大量輸送は水路に依存せざるを得ない状況であるため、タイと中国間国境貿易の拠点港となっている。しかし、既存のチェンセーン港の施設能力は不足しており、中国とタイ間の国境貿易の拡大に対応できない状況が生じてきている。したがって、タイにとっての課題は、雲南省との貿易をさらに推進するために、チェンセーン第2港の開発をいかに円滑に進めるかということである。チェンセーン港は、中国にとっても雲南省からレムチャバン港を経て諸外国に輸出する中継ハブとして重要な役割が期待されている。このチェンセーンや対岸ラオスのトンブンの貿易や投資振興の課題もやはり、中国の経済力をいかにうまく取り込み、いかに調和のある開発をしていくかという点にある。

### おわりに

3つのルートにわたって、タイ、ラオス、ミャンマーおよび中国の4カ国の結節点として、5つの国境ゲートのヒトと車両の動き、国境貿易、国境経済圏の形成を含めての投資の状況などを検討してきた。

沿道の国境においては、隣国の国民同士はほとんどの場合、正規のパスポートでなく国境通行証によって往来しており、その数は増加傾向にある。隣国の省・州・県との取り決めによる補完的な国境通行証の制度が、小額貿易などを通じて国境周辺の人々の経済活動を促進しているといえよう。しかし、車両の出入国に関しては、ミャンマー―中国間にみられるように経済活動を阻害している面が多く、今後関係国間で調整中の越境交通協定(CBTA)の早期の運用が期待される場所である。

国境貿易と近隣国間の投資は、中国とタイが核になりながら着実に伸びてきている。国境貿易は、本来自然発生的に生じてきた小規模なものが多いが、中国では国境小額貿易に対し減免措置を与えていることもあり、この占める割合がラオスやミャンマーとの国境貿易では高い。一方、国境経済圏の形成は、自然発生的でなく、辺境地帯である国境周辺の経済振興のために国策として進められており、タイ、ラオスおよび雲南省において形成されつつある。

各ルートにおける現状と課題は以下のようなものである。R3A ルート上においては、中国とラオスの国境において、磨憨辺境貿易区やポーテン国境経済圏がある。磨憨辺境貿易区は2004年に建設され操業されているが、ポーテン国境経済圏は、まだ計画だけでありほとんど着手されていない。また、ラオスにおいては、ボケオ県のファイサーイ郡やトンブン郡およびルアンナムター県への中国の投資拡大が注目される。しかし、ルアンナムター県のゴム園開発への中国の投資にみられるように、あまりに急激な投資は環境悪化を招くことも懸念される（コラム1）。また、タイのチェンコーンにおいては、タイが重点国家プロジェクトとして推進しているチェンラーイ国境経済圏の一部として工業団地の開発計画がある。今後、2011年のチェンコーンとファイサーイ間の第4友好橋の架橋により、中国とタイ間の物流は一層促進されよう。中国への中継地となるルアンナムター県は陸運のハブとなることが期待される。経済圏構想や新友好橋の架橋などプラス材料の多い当沿道の発展が、一番有望視されるところである。

R3B ルートに関しては、2009年のメーサイ新税関の整備などにより、ミャンマー経由による中国とタイ間の物流も促進されよう。しかし、ミャンマーと中国間の国境地域であるマインラーや打洛の開発に関しては、多くの課題が残されており、まだ時間がかかりそうである。打洛と勐混間の道路を整備することや、国境を第三人にも開放された第1級国境に昇格させることのほか、ミャンマー内でのヒトと車両に対する通行税や通行許可証などの障害緩和、トラックの自由な乗り入れなど物流制度の整備が必要である。また、マインラーの管区統合の問題も残されている。

メコン川ルートは、従来から中国と周辺国の貿易に使用されてきている。

特にタイと雲南省との国境貿易は 2003 年の FTA 協定締結以来、チェンラーイ県のチェンセーン港と中国の景洪港、関累港などの間において増加している。今後、R3A による陸運が増大するとしても新チェンセーン港の完成により水運による貿易も更なる増加が期待される。

中国は、東南アジアや南アジアに向け南進策をとりつつ、雲南省を前線として、ラオス、ミャンマーなどとの経済協力関係を重視し、援助、貿易、投資を積極化させている。一方、ミャンマーやラオスは、中国やタイからの援助、貿易、投資をうまく活用させながら自国の開発をはかろうとしている。タイは、ラオスやミャンマーの道路などのインフラ整備を援助すると同時に、インドシナや中国への玄関口であるチェンラーイ県の開発を積極的に行っている。タイは、3つのルートで雲南省とつながっており、中国との貿易拡大や中国からの投資の導入を期待している。各国の思惑は、南北経済回廊上で交錯しているが、いずれも共存共栄関係を維持していこうとしている。

#### 【コラム 1 : ルアンナムター県で急増する中国のゴム園開発】

ルアンナムター県はラオスの 17 県中下位 5 位の貧困県であり、県内の 5 郡中 3 郡はラオス全国的最貧困郡の 47 郡に属する。したがって、同県は農業、教育、道路、保健の 4 つの開発目標を立て、開発に努力している。外国投資は、中国からのものが最大であり、そのほとんどは農業関連で、かつゴム園の開発に集中している。

ゴム園の開発は 1998/99 年頃からラオス人によって小規模に実施されてきたが、2004/05 年頃から中国の投資により大規模に実施されるようになった。同県は、特に農業中心の開発を目標としてきたため、中国からのゴム園の開発に依存している。ゴム園の開発は、保護林のあるピエンプーカー郡を除き、ポーテンまでのほとんどの場所で実施されており、ラオスのなかでもこの県が最大である。ラオス人経営のものは、すでに樹脂がとれているが、中国人のものはまだ植林したばかりである。ゴム園の形態には住民が山の使用权をもったまま、中国の投資家と委託農業契約を結び行うものと、国が使用权を貸与する場合との 2 種類があ

る。前者が3割、後者が7割である。現在の作付済み面積は2万haであり、通常1社で500ha以上もっている。その結果、農家1戸当りの現金収入は植林前に年間約500万キープ(5万円)であったものが、植林により2000~3000万キープ(20~30万円)となり、学校、病院に行ける状況が生まれたという(ルアンナムター県計画・投資部からのヒアリング〈2008年9月1日〉)。

しかし、一方R3Aの開通により中国側からのゴム園開発のための投資の急増を招き、山林の伐採に伴う土砂崩れや洪水などの環境問題、エコ・ツーリズムへの悪影響、森林に依存し生活していた少数民族の生活確保などの社会問題も生じている。これらの状況について、タイのPrachatai紙(2007年9月21日付け非営利ウェブ日刊紙〈www.prachathai.com〉)は、道路建設は中国のための経済回廊を作り出し、ゴム植林はエリート層の懐を肥やし、工場やプランテーションで働く貧者(労働者)を生み出していると皮肉たっぷりに批判している。

ルアンナムター県は、2008年に入り環境問題への配慮や他の農産物の作付け促進のためゴム園開発の投資認可を中止している。しかし、これまでの認可面積はすでに10万haあり、うち2割しか実施されていないので、山林の伐採は今後も続くと予想される。

### 【コラム2：タイと雲南省間の投資】

タイから雲南省への投資は累計でみて約80~90件あるといわれている。2006年および2007年の雲南省への外国投資は、国別にみれば香港からのものが各々59件、60件を占め、全体額の30~40%を占めている。タイは、比較的多い方で2006年は第7位(5件、675万米ドル、全体の2.23%)、2007年は第6位(3件、306万米ドル、0.7%)である。タイは、中国との友好関係が改善すると直ぐに投資を始め、タイのアグロ・ビジネスの有力企業であるCPグループは、タイの中国投資の第1号に登録されており、現在は200社以上の関連企業を有し50億米ドルの投資額をもつという。雲南省にも、CP関連企業は、ECIメトロ公司(建設工用機械)、昆明正大有限公司(家畜飼料)、雲南版纳正大公司(農産物、花、種子)、昆明光華飼料有限公司(家畜飼料)の4社があり、いずれも

1990年代初めに進出し、いまや雲南省政府が重視する企業となっている。タイの財閥系のサハ（Saha）グループも発電事業に出資している。また、近年、チャー・ビールのオーナーも雲南省でマオ・タイ酒の醸造会社を設立する一方、ホリデーイン・ホテル（「昆明桜花ホテルと改名」）や昆明銀行ホテルの買収を数年前に行っている（在昆明タイ領事館および昆明正大有限公司でのヒアリング〈2008年9月5日〉）。

逆に、中国の政府関係機関や企業もタイ、特に北タイへの投資を行っている。例えば、昆明政府傘下の土地開発関連機関である昆明国家高新技産業開発区は、チェンセーンに工業団地を建設する覚書を2003年に交わしていたが、タイ政府が場所をチェンコーンに変更したため取り止めている。タイ投資委員会（BOI）の資料によれば、2008年6月現在、BOIの奨励を受け、北タイに投資した中国企業は累計で11社あるが、中国企業はBOIの投資奨励を受けずに進出してくる例が多いという（BOI内部資料とヒアリング〈2008年9月9日〉）。チェンコーンに新たに架橋される橋の側には、雲南省のジュージョ・インターナショナル社（Chie Chou International）がホテルの建設を2007年に決定している。昆明の瀾滄江ビール企業集団は、2000年からチェンライでビールなどの製造を行っている。

#### 〔注〕

- (1) 例えば、雲南省の西双版纳（シブソンバンナーないしシーサンバンナ）タイ族自治州は、歴史的にはタイ族の王国（タイ語で「シブソン」は「12」、「バンナー」は「1000の田」という意味）であり、北部タイのランナー王国、ミャンマー・シャン州のケントゥン王国（現在のチャイントン周辺）、ラオス北部のランサーン王国などのタイ系諸王国と密接な相互関係があったといわれている（長谷川[1998: 625]）。
- (2) 中国側においても、中国と東南アジアの外交関係が正常化に向かい始めた1980年代後半から、特に雲南省において4ヵ国が協力して同地域を開発しようとする動きが高まり、4ヵ国間の協議が重ねられていたことも指摘されている（長谷川[1998: 636]）。
- (3) CEQP[2006: 86-87]およびチェンライ商工会議所でのヒアリングに基づく（2008年8月28日）。
- (4) 普洱市ははかつて思茅市とよばれていたが、2007年4月8日に普洱市と改称された。ただし、「思茅」の名称は「思茅区」や「思茅港」と残されている。そこで、本章では



- 都市の名称と高速道路のインターチェンジの名称を「普洱」、港の名称を「思茅」の名称を用いることとする。
- (5) この橋を第3とする文書もみられるが、第3メコン友好橋は、タイ東北部のナコンパノム県とラオス中部のカムアン県間にタイの援助により建設することを、2007年12月にタイとラオス政府間で決定しており、タイ政府はチェンコーンとファイサーイ間の橋を第4としている。
- (6) ルアンナムター空港関係者からのヒアリングに基づく（2008年9月1日）。
- (7) チェンコーン入管事務所の就業時間は窓口で確認した（2008年8月31日）。その他の情報はラオス政府観光庁ポケオ支部に確認した（2009年4月28日）。
- (8) NESDBの内部資料（タイ・中国間の運営委員会への提出資料）およびNESDBでのヒアリングに基づく（2008年9月9日）。その後第15回ASEANサミット会期中（2009年10月23～25日）にタイ、中国、ラオスの閣僚級の話し合いが行われ、2010年2月から建設されることが合意された（2009年11月16日付けジェットロ・メールマガジン）。
- (9) *Bangkok Post*, December 3, 2007.
- (10) チェンラーイ商工会議所でのヒアリングによる（2008年8月28日）。
- (11) NESDBの国際経済戦略ユニットからのヒアリングに基づく（2008年9月9日）。
- (12) ポーテン検問所事務所でのヒアリングによる（2008年9月1日）。
- (13) ルアンナムター県公共事業・交通部からのヒアリングに基づく（2008年9月1日）。
- (14) 1996年、ラオス、ミャンマー、カンボジアなど近隣諸国のインフラ建設などのための資金援助機関として財務省財務政策局下に設立、2005年5月、独立の公的機関「経済開発協力機構（NEDA）」として再編されている。
- (15) 南北経済回廊の進捗状況に関してはGMS Subregional Transport Forum (STF) の議事録、特に第9回会議（2005年、北京）、GMS Development Matrix, GMS Vientiane Plan of Action 2008-12などを参照した。
- (16) バンコクの勝利記念塔を起点として、アユタヤ、ナコン・サワン、ターク、ランパーンを経由してメーサイまで通じている道路で、タイの国道1号線である。
- (17) メーサイ入国管理事務所からのヒアリングに基づく（2008年8月28日）。
- (18) チャイントンのプリンセス・ホテル経営者からのヒアリングによる（2008年8月30日）。
- (19) 数年前までは中国の景洪まで行くことができた（メーサイ入国管理事務所でのヒアリング、2008年8月28日）。
- (20) メーサイ税関でのヒアリング（2008年8月29日）および同税関年報 *Maesai Customs House* [2007] を参照した。
- (21) 打洛鎮人民政府前の掲示板情報に基づく（2008年9月3日）。
- (22) 本カジノは中国、マカオおよび香港の投資（50億元）で設置された。禁止の背景は中国高官の娘が本カジノで大金を失ったことや、公務員が頻繁に公金を流用する事件が起きたためといわれている（*Asia Times Online*, Nov.25, 2003 参照）。
- (23) 中国において第1級（国家クラス）国境ゲートは、第三国人の通過を認めるが、第2級（省クラス）国境ゲートは自国および相手国のヒトとモノのみの通過を認める。打洛が第2級国境ゲートに承認されたのは、1991年8月10日である（畢[2008a:

- 186-187])。
- (24) チャイントンのプリンセス・ホテル経営者からのヒアリングに基づく(2008年8月30日)。なお、ミャンマー並びに中国の国境検問所当局者とのインタビューは困難である。
  - (25) ミャンマー・フラッシュ第5回「南北経済回廊とメインラー」アジア経済研究所工藤年博(2007年1月25日, 時事通信社 JOIN21)。
  - (26) 中国政府は2007年11月13日付けで批准しているが、ミャンマー側の事情で進展していないといわれている(西双版纳商務部の2007年対外経済貿易及び口岸状況分析(2008年1月30日) xsbm.mofcom.gov.cn など参照)。
  - (27) タイ港湾公社のチェンセーン港に関する資料およびチェンセーン港でのヒアリング(2008年8月29日)。
  - (28) タイ、ラオス、ミャンマーの貿易に使われている船は、例えばタイからラオスへの輸出で使用される船であっても、ほとんどが中国船籍である(チェンセーン港でのヒアリング, 2008年8月29日)。
  - (29) タイ港湾公社のチェンセーン港に関する資料「Chiang Saen Port Thailand」(2008年8月29日) およびチェンセーン港でのヒアリングに基づく(2008年8月29日)。
  - (30) 2007年11月27日付けプラチャーチャート・トラキット紙および2008年9月17日付け Bernama 通信社の情報に基づく。前者によれば予算は30億米ドルと報道されている。

#### [参考文献]

##### <日本語文献>

- 大西香世・中山幹康[2008]「国際河川流域管理における中国の役割」(大塚健司編『流域ガバナンス—中国・日本の課題と国際協力の展望』アジア研選書 No.9, アジア経済研究所, 109-141 ページ)。
- 嘉数啓・吉田恒昭編[1997]『アジア型開発の課題と展望』, 名古屋出版会。
- カムペーン・ティップムンタリ[2003]「ラオス・中国国境」(ラオス文化研究所編『ラオス概説』, めこん, 476-491 ページ)。
- ケオラ・スックニラン[2008]「ラオスにおける国境経済圏開発事業」(石田正美編『メコン地域開発研究—動き出す国境経済圏』調査研究報告書, アジア経済研究所, 117-146 ページ)。
- 畢世鴻[2008a]「中国・雲南省とラオス, ミャンマー, ベトナム国境地域の経済活動」(石田正美編『メコン地域開発研究—動き出す国境経済圏』調査研究報告書, アジア経済研究所, 181-213 ページ)。
- [2008b]「ミャンマーと中国の経済協力関係」(工藤年博『ミャンマー経済の実像—なぜミャンマーは生き残れたのか—』選書 No.12, アジア経済研究所, 2008年3月, 163-199 ページ)。
- 恒石隆雄[2007]「タイの近隣諸国への経済協力と国内地域開発の新展開」(石田正美・工藤年博編『大メコン圏経済協力—実現する3つの経済回廊』情勢分析レポート No.4, アジア経済研究所, 34-61 ページ)。
- [2008]「タイの国境経済圏開発—国境貿易の拡大と国境経済圏の形成」(石田正

- 美編『メコン地域開発研究—動き出す国境経済圏』調査研究報告書、アジア経済研究所、85-115 ページ)。  
長谷川清[1998]「国境を越えるネットワークとエスニシティの動態—雲南省・シブソーンパンナー、タイ・ルーの事例から」(『東南アジア研究』第35巻4号、京都大学東南アジア研究センター、1998年3月、620-643 ページ)。

〈外国語文献〉

- Asian Development Bank (ADB)[2002] *Proposed Loan-Greater Mekong Subregion Northern Economic Corridor Project (Lao People's Democratic Republic)*, Manila.
- The Committee of the Economic Quadrangle Project (CEQP)[2006] *Business, Investments and Tourism; Opportunities in the Economic Quadrangle Region Project*.
- Chiangsaen Customs House[2007] *Annual Report 2007*.
- Mekong Institute [2008] *Regional Policy Dialogue on Trade Facilitation Policy Gap Analysis on Cross Border Transport Agreement (CBTA) in the Greater Mekong Sub-region*, Khon Kaen.
- Maesai Customs House[2007] *Annual Report 2007: Border Trade to South China*.
- Mohan Frontier Trade Area[2005] *Investment Guidelines*, Xishuangbanna, Yunnan Province, March 2005.
- Than Mya [1996] *Growth Quadrangle of Mainland Southeast Asia* in Lim, Imran ed. *Growth Triangles in Southeast Asia –Strategy for Development*, Kuala Lumpur: ISIS, Malaysia, pp.205-245.

〈ウェブサイト〉

- 雲南省商務庁 <http://www.bofcom.gov.cn/>  
チェンセーン入管事務所 <http://www.chiangsaenimm.com/>  
Asia Times <http://www.atimes.com/>

