

第9章

中越国境経済圏でみる中越経済格差の縮図

池部 亮



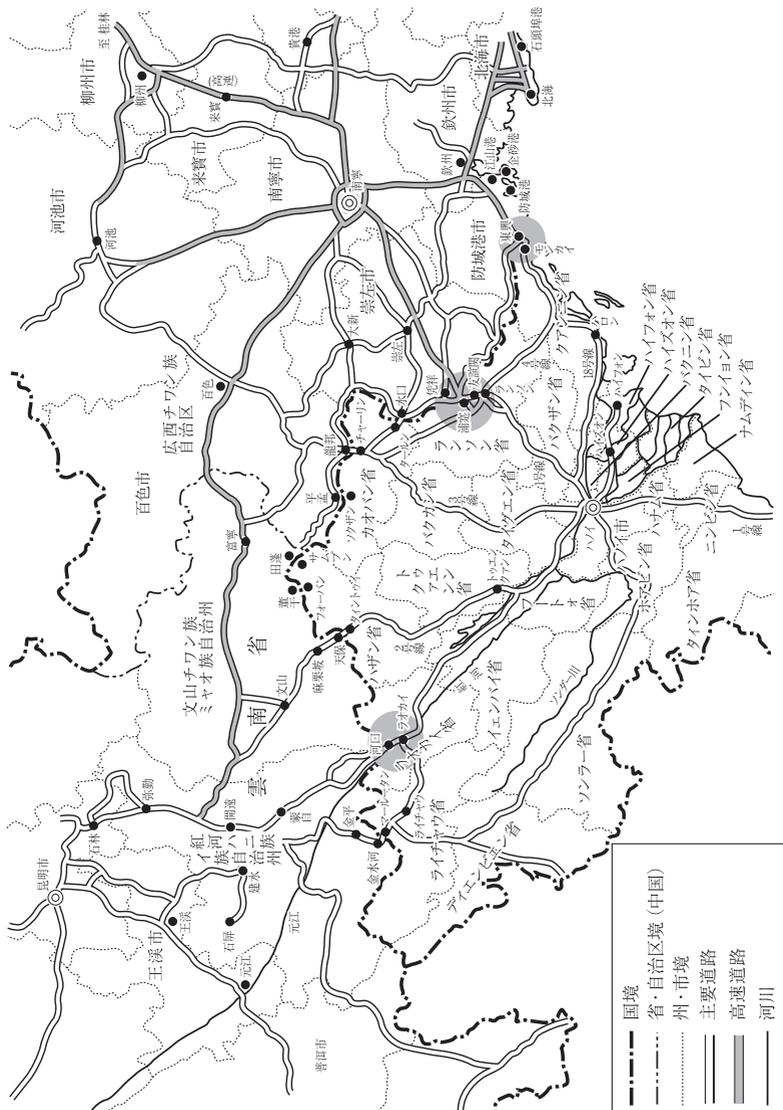
はじめに

ベトナムは北部で中国と、北西部でラオスと、そして南西部ではカンボジアと国境を接する。カンボジアとの国境線の多くは比較的平坦な地形に位置しているが、ラオスや中国との国境線の多くは険しい山岳地帯にある。こうした国境地域は、少数民族が居住する地域であり、住民は生活領域の一部として隣国との間を往来してきた。特に焼畑耕作地の循環的移動が暮らしの前提となる少数民族にとって、国境という概念は生活領域を隔て、ときに限定してしまう存在でもある。

ベトナムは、紀元前 203 年の南越国⁽¹⁾による直接支配以降、938 年に初の民族王朝を成立させるまでの 1100 余年の間、中国の属領であった。また、ベトナムは民族王朝樹立後も中国の冊封体制に組み込まれ、朝貢によって独立を維持した。中国に強大な王朝が成立するたびに中国の侵攻の脅威にさらされ、中国の南進圧力への抵抗と従属を繰り返した。一方でベトナムは中国との関わりにより儒教や仏教、そして科学技術や言語、生活習慣など広範な文化的影響を享受した（池部[2008: 148]）。

両国の陸上国境が現在の位置で画定したのは 1999 年のことである。これにより総延長 1306km の中越陸上国境が正式に画定した⁽²⁾。このほか、ベトナムはラオスと 2067km、カンボジアと 1137km の国境線を有する。

図1 中国・ベトナム国境



(注) 高速道路と一般国道が併設されている区間は高速道路のみが示されている。
 (出所) ベトナム、中国・雲南省並びに広西チワン族自治区の地図をもとに作成。

ベトナムと3カ国との陸上国境総延長は4510kmであり (Nguyen[2000: 87]), このうち中国との国境線は29.0%を占める。一方, 中国はインドやロシア, モンゴルや北朝鮮など14カ国と陸上国境を接し, 国境総延長は2万2800kmである⁽³⁾。中国の陸上国境に占めるベトナムとの国境線は5.7%に過ぎない。

本章第3節で紹介するが, 中越国境ゲートに行くと, 農産物や海産物, 小型家電製品や化学肥料といった商品を自転車やリアカーに満載して往來する荷役の姿を目にする。国家を隔てる国境線はそこを生活域としてきた人々の行動範囲を限定した一方で, 交易による潤いをもたらした。本章第1節で取り上げる国境貿易制度⁽⁴⁾は, 国境住民の手を借りた小口貿易を推奨したものである。中越国境は戦場から市場へと変貌を遂げ, かつての国防の最前線は経済交流のフロンティアとしての性格を強めている。

中越陸上国境地域は中国側は広西チワン族自治区と雲南省, ベトナム側はディエンビエン, ライチャウ, ラオカイ, ハザン, カオバン, ランソン, クアンニンの7省である。中国は1992年に陸上国境地帯の主要地域を国境開放都市に指定し⁽⁵⁾, 1994年5月には, 「中華人民共和国対外貿易法」を制定, 国境貿易に各種優遇措置を実施することを決めた。その後, 1996年1月に「国境貿易に関する通知」を發布, 諸外国との間で陸上国境貿易を推進し, 国境地域の経済発展を促し, 国境地域の安定と隣国との友好関係構築を掲げた。また, 同通知により国境貿易の形態と優遇税率の適用を具体的に定めた。

本章では中越国境ゲートのなかでも, 1992年に開放都市となった広西チワン族自治区の「東興」と「凭祥」, 雲南省の「河口」を取り上げる。これら中国側都市と対応するベトナム側都市は, それぞれモンカイ, ランソン⁽⁶⁾, ラオカイである (図2参照)。1991年の中越関係正常化を契機に中越経済関係は緊密さを増している。本章では中越関係の深化に伴う国境経済圏の現状を報告する。

第1節では両国貿易の推移をみながら, ベトナム経済に占める中国の存在の大きさを紹介する。さらに国境経済振興施策の根幹を成す国境小額貿易や国境住民による互市貿易制度について概観し, 広西チワン族自治区と

雲南省の貿易に占めるベトナムとの国境貿易の割合などを示す。第2節では中国の国境ゲートにおけるヒトとモノの流れを、「出入国ゲート統計」⁽⁷⁾を参照しながら詳述し、国境をまたぐ経済圏の発展を制度面で支える越境交通協定（CBTA）の概要と進捗状況について考察する。第3節では中越国境3大開放都市である「東興」と「凭祥」および「河口」それぞれの国境経済圏の特徴を詳述し、国境経済圏が中国経済の影響を強く受けつつある状況を報告する。

第1節 中越貿易

1. 中越貿易の推移

1979年2月17日に勃発した中越紛争以後、中越間の正式な経済交流は停止した。このため1980年代の両国間の貿易統計はゼロ計上となっている。中国の関係機関などの経済報告をみると統計数値こそないものの、小規模な中越間国境貿易は1989年に再開されたとされる⁽⁸⁾。両国首脳が関係正常化を宣言したのは1991年の11月5日であるが、経済交流は政治的な決定を待たずして国境貿易を中心に再開されていたことになる。

両国政府統計部門が公表する中越貿易額の間には大きな開きがある。ベトナム側統計は中国側統計と比べ対中輸出が過大に、対中輸入が過少に計上されている。本章では、必要に応じてベトナム側統計を参照するが、主として国境経済に関連する統計が充実している中国側統計を使用して中越経済関係をみていく。

中国の貿易総額とそれに占める対ベトナム貿易比率の推移をみたものが表1である。1991年の中国の対外貿易に占めるベトナムの割合は0.02%であり、ベトナムの貿易総額に占める中国貿易の割合も0.85%に過ぎなかった（表2参照）。2000年になると中国貿易に占めるベトナムの割合は0.52%へ拡大、ベトナム貿易に占める中国貿易のシェアは1991年比で約12倍の9.8%へと急拡大した。2007年には中国貿易に占めるベトナムの

表1 中国の貿易推移

(単位：100万米ドル)

	1991	1995	2000	2005	2006	2007
輸出総額	71,840.0	148,780.0	249,200.0	761,950.0	968,940.0	1,218,000.0
うちベトナム (シェア)	21.4 (0.03)	720.3 (0.48)	1,537.3 (0.62)	5,643.9 (0.74)	7,463.4 (0.77)	11,900.0 (0.98)
輸入総額	63,790.0	132,080.0	225,090.0	659,950.0	791,460.0	955,800.0
うちベトナム (シェア)	10.8 (0.02)	332.1 (0.25)	929.2 (0.41)	2,552.8 (0.39)	2,486.1 (0.31)	3,216.0 (0.34)
貿易総額	135,630.0	280,860.0	474,290.0	1,421,900.0	1,760,400.0	2,173,800.0
うちベトナム (シェア)	32.2 (0.02)	1,052.4 (0.37)	2,466.4 (0.52)	8,196.7 (0.58)	9,949.4 (0.57)	15,116.0 (0.70)

(注) カッコ内の数字の単位は%。

(出所) 中華人民共和国国家統計局ウェブサイト (<http://www.stats.gov.cn/tjsj/nds/>) に基づく。

シェアは0.7%へと微増した一方、ベトナム貿易に占める中国のシェアは14.0%に増勢している。ベトナムの対外貿易にとって中国のシェアは1991年比で約16倍に拡大、輸出の6.8% (第3位)、輸入の19.7% (第1位)を占める最大の貿易相手国となった(池部[2008: 149])。

表2が示す通り、ベトナムの貿易額は1991年から2007年までの期間、約22倍に拡大した。なかでもベトナムの対中貿易額は同期間364倍という驚異的な拡大をみせ、特に対中輸入額では584倍と激増している。また、2007年のベトナムの貿易赤字は108億米ドルに達し、うち対中赤字が78

表2 ベトナムの貿易推移

(単位：100万米ドル)

	1991	1995	2000	2005	2006	2007
輸出総額	2,087.1	5,448.9	14,482.7	32,441.9	39,826.2	43,695.4
うち中国 (シェア)	19.3 (0.92)	361.9 (6.6)	1,536.4 (10.6)	2,961.0 (9.1)	3,030.0 (7.6)	2,981.0 (6.8)
輸入総額	2,338.1	8,155.4	15,636.5	36,978.0	44,891.1	54,483.1
うち中国 (シェア)	18.4 (0.79)	329.7 (4.0)	1,401.1 (9.0)	5,899.7 (16.0)	7,390.9 (16.5)	10,751.4 (19.7)
貿易総額	4,425.2	13,604.3	30,119.2	69,419.9	84,717.3	98,178.5
うち中国 (シェア)	37.7 (0.85)	691.6 (5.1)	2,937.5 (9.8)	8,860.7 (12.8)	10,420.9 (12.3)	13,732.4 (14.0)

(注) カッコ内の数字の単位は%。

(出所) ベトナム統計総局ウェブサイト (<http://www.gso.gov.vn/>) より。

億米ドル（72%）であり、中国からの輸入の拡大が貿易収支の赤字を増幅させている。

1999年12月30日の中越陸上国境画定と、2000年12月25日にはトンキン湾（中国名は北部湾）の領海画定が実現し、両国間の政治的な軋轢がほぼ取り除かれたことを受け、原油やガソリンといった戦略物資の貿易が増加をはじめた（池部[2006b: 401]）。現在のベトナムの対中貿易をみると、輸出では原油、野菜、果物、水産物などの第1次産品が中心で、輸入は石油製品、鉄鋼、機械・設備などとなっている⁽⁹⁾。中越貿易ではベトナムの第1次産品輸出、工業製品輸入という傾向が顕著であり、2015年に中越貿易が完全自由化⁽¹⁰⁾を迎えると、中国から工業製品の輸出が加速し、中越貿易のインバランスの悪化が予想される（池部[2008: 155]）。

2. 国境貿易の仕組み

1992年、中国国務院は雲南省河口、広西チワン族自治区東興および凭祥を含む全国の国境地域14都市に対し、陸上国境交易の開放許可を相次ぎ発布した（本章「はじめに」参照）。これによりベトナムと中国の陸上交易が正式に再開され、鉄道輸送も1996年2月14日にハノイー北京間、1997年4月18日にはハノイー昆明間が再開された⁽¹¹⁾。しかし、前述の通り両国の国境貿易は、関係が正常化される前の1989年頃から、陸上国境付近の住民間で行われていた。

この国境付近の住民や企業による国境貿易を奨励することが、1994年5月の「中華人民共和国対外貿易法」に盛り込まれ、1996年1月には、国務院が「国境貿易に関する通知」により国境貿易制度の目的や形態を具体的に定めた施行細則を通知した。同通知によると、国境貿易制度には「国境小額貿易」と「国境住民による互市貿易」がある。「国境小額貿易」は陸上国境地域に所在する企業が事前認定を受け、指定の国境税関を利用して行う貿易で、関税や関連諸税の減免など優遇措置を受けることができる。ただし、取扱可能な商品は隣国を原産とする商品のみに限られ、タバコ、酒、化粧品なども適用除外とされる。また、「国境住民による互市貿易」は国

境住民の小口貿易を奨励するもので、国境線周辺 20km 以内の通商開放地域や政府が指定した行政市の住民が携行する商品であれば、限度額（輸入商品の金額が毎日 1 人当り 1000 元未満）を超えない範囲で、輸入税と関連諸税が免除される制度である。

国境貿易制度は 1994 年に公布された「中華人民共和国対外貿易法」で、国境貿易の原則と優遇措置の適用が明文化されたことで活気づいた。同法では「中国国境地域と隣国国境地域との間で行われる貿易および国境住民による通商貿易に対し優遇措置を行う」とし、国境省や自治区に一定の国境貿易管理権や輸出入権を与えた。このほか、徴税や貨幣の使用およびビジネス関係者の出入国手続きを簡素化することもうたっている。

国境貿易の担い手となるのは、中越双方の国境地域の住民である。こうした住民に対して両国は簡便な手続きでの相互通行が可能な措置をとっている。広西チワン族自治区を例にとると、1992 年より施行された「広西チワン族自治区中越国境地区人員入境出境暫行規定」（広西チワン族自治区人民政府令第 6 号）によって定められる⁽¹²⁾。本規定総則では、「中華人民共和国外国人入境出境管理法」、「中華人民共和国公民出境入境管理法」、「中華人民共和国政府とベトナム社会主義共和国政府の国境事務処理に関する臨時協定」に基づき施行されると定められる。こうした国境地帯での出入国関連諸制度は、両国間による互惠制度とするのが原則である。ここでは広西チワン族自治区の規定で、両国国境住民の相互通行制度簡便化の内容を確認する。

広西チワン族自治区人民政府令第 6 号によると、ベトナム国境住民は中国が発行する「中越国境地区出入通行証⁽¹³⁾」（以下「国境通行証」とする）を所持していれば、広西チワン族自治区国境地域への入国が認められる。国境通行証による簡易出入国手続きの恩典が得られ、日帰り商人や荷役などの商業活動を支えている。また、中国への訪問目的は、①親族・友人訪問、②病気治療、③商売、④民族の伝統的祭やイベントに参加することの 4 つが明記される。ただし、国境通行証を所持する国境住民であっても、国境地域以外の中国地域に赴く場合、パスポートとビザが必要となる。

国境通行証による相手国国境地帯での滞在についても、詳細規定がある。

国境通行証を携行するベトナム人が入国日当日に出国手続きがとれない場合、中国側の国境地域に宿泊することができることとされる。正当な理由があれば臨時居留証が発行され、最大6ヵ月間の中国側国境地域での滞在が可能となる。また、最大3ヵ月を1回とする延長が2回まで可能で、国境通行証と臨時居留証だけで、最大1年間の中国側国境地域での滞在が許される。

東興や友誼関、そして河口の国境出入国管理所を往来するヒトの流れをみると、パスポートを提示するヒトは少数である。多くの中国人、ベトナム人が国境通行証だけで出入国手続きを数秒で終え通過している。こうした出入国管理の簡素化に加え、国境通行証で通過するヒトが携行する荷物の通関検査もほとんど行われていない⁽¹⁴⁾。

中越の主要な陸上国境ゲートを見ると、管理事務所や付近の道路整備、トラック積替所や国境貿易専用道といった越境交通インフラ（CBTI）の開発が進んでいる。しかし、「CBTIが建設されても、国境地域の手続きに時間を要してしまえば、国境を越えるヒトとモノの自由な動きは、想定されていたようには進まない」（石田編[2008: 46]）とされる通り、国境往来円滑化のための諸制度が重要となる。この点、国境貿易制度は国境地域の交易を推進する重要なソフト・インフラのひとつとして機能している。

3. 国境貿易の見方

中国の地方別貿易額をみると、主に通関統計と原産・仕向地統計があり、どちらの統計を使用するかによって数値が異なる。広西チワン族自治区の場合、通関統計では2008年の輸出と輸入はそれぞれ73億4744万米ドルと58億8872万米ドルである。一方、原産・仕向地統計をみると、それぞれ68億3999万米ドルと80億2428万米ドルとなる。通関統計は他省が最終仕向け地となる輸出品や他省を原産地とする輸出品であっても、自治区内の税関で通関手続きをとれば、自治区の貿易に算入される。つまり、通関統計では広西チワン族自治区が「通過点」となっている貿易も含まれている。また、原産・仕向地統計は、同自治区の最終的な需要や輸出品生

産高の把握には便利であるが、他省で通関される貿易貨物も含まれるため、同自治区が直接外国と交易する貨物量がどの程度かを把握できない。さらには、例えばベトナムの工業団地の税関で輸出手続を終え、友誼関を通過して広東省に輸入される貨物の場合、広西チワン族自治区は海運という公海上と同じ扱いとなる。貨物は確かに同自治区の陸上国境を越えて中国に輸入されるが、保税転送されていることから、同自治区の通関統計にも原産・仕向地統計にも反映されない。

また、中国の貿易形態は通常の貿易形態である「一般貿易」と別に、加工貿易や外資系企業による設備輸入、援助物資の輸出入、在外華僑からの寄付・贈答品、国境小額貿易など項目分類は多岐にわたる。中国各省の貿易をみる際、こうした項目分類は当該省の経済的な特徴を捉えるのに便利である。例えば、輸出産業が多く集積する広東省の輸出をみると、加工貿易が全体の6割にも達する（広東省統計局・国家統計局広東調査総隊編[2008]）。一方、広西チワン族自治区や雲南省では、加工貿易比率は小さく、逆に「国境小額貿易」の割合が大きい（広西チワン族自治区統計局編[2008]、雲南省統計局編[2008]）。

本章では国境貿易の実態把握を目的としており、調査対象地域の実需よりも貨物の流れをみるため、通関統計を使用することにした。また、上述の「国境小額貿易」の値も通関統計であることから、整合性をとるためにも通関統計を使用することとする。さらに、こうした統計では捕捉できない保税転送貨物の国境通過流量を含んだ数値をみるため、第2節では出入国ゲート統計を利用して各国境のヒトとモノの移動量を確認したい。

4. 中国国境省の対越貿易

中国は広西チワン族自治区と雲南省でベトナムと接している。広西チワン族自治区は2004年から「中国—東盟博覧会」（「東盟」はASEANの意味）を毎年開催するなど、中国・ASEAN経済連携の中核都市として内外にその存在をアピールしてきた。また、2008年1月、中国政府が同自治区の「北部湾（トンキン湾）経済区計画」を正式に批准したことから、ASEANと

のゲート・ウェーとしての役割は一層強化される方向にある。中国政府からの政策的後押しを受け、北部湾地域では港湾、道路、石油化学プラント開発を急ピッチで進めている⁽¹⁵⁾。

一方、中国の南西部に位置する雲南省については、「大陸部東南アジアの3カ国（ミャンマー、ラオス、ベトナム）と国境を接し、さらにタイやカンボジアとも比較的至近の距離に位置することは、潜在的にそれら諸国との関係を自身の発展に活用し得る地理的条件に恵まれている」（白石[2005: 44]）とされる。しかし、潜在的な可能性は大きいとしても、同省はこの「地の利」を十分に活用することができないで来た」（白石[2005: 43]）。確かに、表3に基づき計算すると、同省とミャンマー、ラオス、ベトナムとの2007年の貿易額は19億米ドルであり、同省の貿易額の2割強に過ぎない。近接する3カ国がASEANのなかでも経済開発が遅れた地域であり、貿易量の拡大に限界があること、陸運は海上輸送に比べ輸送能

表3 雲南省の貿易推移

(単位：100万米ドル)

雲南省		2000		2005		2006		2007	
		輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
形態別	一般貿易 (シェア)	784.25 (66.7)	421.01 (66.2)	1,824.29 (69.1)	1,521.40 (72.6)	2,234.43 (65.9)	2,027.80 (71.4)	3,485.08 (73.6)	3,127.40 (77.3)
	国境小額貿易 (シェア)	278.08 (23.7)	78.21 (12.3)	385.58 (14.6)	269.08 (12.8)	465.38 (13.7)	311.11 (11.0)	567.74 (12.0)	443.27 (11.0)
	その他 (シェア)	112.83 (9.6)	138.45 (21.7)	431.71 (16.3)	306.16 (14.6)	691.62 (20.4)	501.40 (17.7)	683.30 (14.4)	472.96 (11.7)
	合計	1,175.16	637.67	2,641.58	2,096.64	3,391.43	2,840.31	4,736.12	4,043.63
国別	ベトナム	92.64	7.66	263.66	59.23	374.63	132.82	777.73	193.94
	(国境貿易シェア)	(n.a.)	(n.a.)	(19.3)	(82.1)	(11.7)	(94.1)	(9.0)	(94.8)
	ラオス	13.36	5.90	28.77	12.67	34.69	34.63	35.91	47.48
	(国境貿易シェア)	(n.a.)	(n.a.)	(41.2)	(84.1)	(60.1)	(73.1)	(60.1)	(73.4)
	ミャンマー	293.01	69.93	410.63	220.99	521.33	170.95	640.68	232.89
	(国境貿易シェア)	(n.a.)	(n.a.)	(78.6)	(94.9)	(76.9)	(94.6)	(74.6)	(96.4)

(注) 表中の(国境貿易シェア)は原典に忠実に記載したものであるが、ベトナム、ラオス、ミャンマーの輸出入額にそれぞれ国境貿易シェアを乗じ、3カ国の国境貿易額を求めたうえで合計すると、形態別の国境小額貿易とほぼ同額となる(誤差率は平均で0.12%、最大で0.31%)。このことから、本文中では本表の国境貿易シェアを、国境小額貿易シェアとして取り扱う。

(出所)『雲南統計年鑑』2001および2006~2008年版、統計出版社および雲南省商務庁のウェブサイト(<http://www.bofcom.gov.cn>)などに基づき作成。

力が小さいことなどが両地域の貿易拡大を阻んでいると思われる。雲南省の貿易拡大には、貿易の8割を占める諸外国、例えばオーストラリア、アメリカ、日本などとの貿易振興が重要となろう。そのためには広西チワン族自治区や広東省、そしてベトナムなど、海港へのアクセス改善が優先課題となってくる。

次に中越国境省の対越貿易の状況についてみていく。まず、広西チワン族自治区の貿易は、2005年は2000年比で2.5倍に拡大し、2007年も92億7686万米ドル（前年比39%増）と引き続き拡大基調にある。しかし、2007年の同自治区の貿易額は中国全体の0.43%を占めるに過ぎない（表4および表1参照）。

また、同自治区の対越貿易額（2007年）は23億7722万米ドル（輸出は14億2374万米ドル、輸入が9億5348万米ドル）で、ベトナムは同自治区の貿易の25.6%を占める最大の貿易相手国である（表4参照）。また、同自治区は全中国の対越貿易額（表1参照）の15.7%を占める最大省であり、中越貿易のゲート・ウェーとなっている。ちなみに、同自治区が陸で接する外国はベトナムだけであり、表4が示す国境小額貿易はすべて対越貿易である。対越輸出の約4割、そして対越輸入の約9割が国境小額貿易制度を利用している。

表4 広西チワン族自治区の貿易推移

(単位：100万米ドル)

広西チワン族自治区		2000		2005		2006		2007	
		輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
形態別	一般貿易 (シェア)	1,183.92 (79.3)	314.47 (57.7)	2,058.52 (71.5)	1,522.90 (66.1)	2,678.01 (74.4)	1,989.61 (64.7)	3,842.19 (75.1)	2,664.49 (64.0)
	国境小額貿易 (シェア)	83.51 (5.6)	66.62 (12.2)	377.29 (13.1)	324.11 (14.1)	386.59 (10.7)	663.48 (21.6)	625.18 (12.2)	878.97 (21.1)
	その他 (シェア)	225.76 (15.1)	163.61 (30.0)	441.60 (15.3)	458.47 (20.0)	534.03 (14.8)	422.26 (13.7)	645.80 (12.6)	620.23 (14.9)
合計		1,493.19	544.70	2,877.41	2,305.48	3,598.63	3,075.35	5,113.17	4,163.69
国別	ベトナム	222.14	69.48	643.88	343.53	749.74	717.12	1,423.74	953.48
	(国境貿易シェア)	(37.6)	(95.9)	(58.6)	(94.3)	(51.6)	(92.5)	(43.9)	(92.2)

(出所) 『広西統計年鑑』2001および2006～2008年版、中国統計出版社および広西統計局のウェブサイト (<http://www.gxtj.gov.cn/>) などにに基づき作成。

同自治区招商促進局⁽¹⁶⁾によると、2007年の同自治区の対越輸出品（金銀ベース）は、鉄鋼（16.6%）、貨物列車（7.2%）、合成繊維（3.7%）であり、主要輸入品は石炭（46.2%）、原木（11.2%）、果物類（8.6%）などであった。また、『広西年鑑 2008』で国境小額貿易主要品目（2007年）をみると、輸出では衣料品（25.7%）、家電製品（3.3%）などの工業製品が43.0%を占め、果物（6.3%）や野菜（2.2%）などの農水産物が16.3%を占める。また、輸入は石炭（29.3%）、水産物（16.9%）、ゴム（3.6%）などであった。

次に雲南省の貿易は、2005年は2000年比で2.6倍に拡大、2007年も87億7975万米ドル（前年比40.9%増）と引き続き増加している（表3参照）。しかし、中国全体に占める同省貿易額の割合は0.40%であり、同省最大の貿易相手国であるベトナムとの貿易額も中国の対越貿易額の6.4%に過ぎない（表3および表1参照）。雲南省商務庁ウェブサイト⁽¹⁷⁾で2008年の雲南省の主な貿易品目をみると、輸出は磷（31.3%）、電気機械類（19.6%）、農産品（16.0%）で、輸入は金属原料（44.5%）、非金属原料（22.9%）、電気機械類（14.5%）などであった。

表3に基づいて計算すると、雲南省貿易額に占めるベトナム、ラオス、ミャンマー3カ国との貿易額は21.9%である。また、同省の3カ国との国境小額貿易額は10億1101万米ドルで、これら3カ国との貿易総額の52.4%に相当する。雲南省商務庁⁽¹⁷⁾によると、同省の対越国境小額貿易の主要品目（2005年）は、輸出では農産物（39.1%）、粘結炭（27.5%）、化学肥料（4.9%）、輸入では鉱産物（マンガン、亜鉛など）（58.3%）、農産物（17.3%）、天然ゴム（13.5%）であった。

表3および表4でみるように、広西チワン族自治区と雲南省の隣国との国境小額貿易の比率は、同自治区が16.2%であるのに対し、雲南省は11.5%に留まっている。広西チワン族自治区がベトナムとの間だけで国境小額貿易制度を実施しているのに対し、雲南省は隣接するベトナム、ラオス、ミャンマーの3カ国との間で同制度を利用する環境にある。しかし、雲南省では優遇措置を享受できる国境小額貿易制度を広西チワン族自治区ほど利用できていないのが実情である。

また、表4で広西チワン族自治区の対越国境小額貿易の比率をみると、

輸出では43.9%であるのに対し、輸入では92.2%と高いシェアを占める。同様に表3で雲南省の対越貿易に占める国境小額貿易の割合(表3注参照)をみると、輸出で9.0%であるのに対し、輸入では94.8%に達する。いずれも対越輸出では国境小額貿易の割合が小さいものの、輸入では9割以上が国境小額貿易を利用した形態であった。石炭や野菜、水産物といった比較的国境付近の産品が主要な対中輸出品となるベトナムにとって国境貿易の恩典は大きい。一方、国境付近だけではなく比較的広範囲な地域が産地となる中国からの工業製品の対越輸出では、一般貿易形態をとるケースが多いことが背景にある⁽¹⁸⁾。

第2節 中越陸上国境の状況

1. ヒトの流れ

中国国務院が発布した「出入国ゲート開放に関する規定」(1985年)によると、中国内の出入国ゲートは国家1級と国家2級(省級)に分類される。国家1級出入国ゲートは国務院の批准によって開設され、外国籍および中国籍の船舶、飛行機、車両など輸送機器の出入りに対して開放される場所で、貨物と旅客のための出入国ゲートとされる。例えば、外国船が出入航する海港や国際空港、外国人が出入国できる陸上国境ゲートなど、比較的大規模な出入国ゲートが国家1級出入国ゲートとなる。一方、国家2級出入国ゲートは省級人民政府の批准により設置され、国境住民の往來のための小規模交易地点として利用されている。国家2級ゲートは、国境通行証でのみ出入国が可能で、パスポートやビザがあってもこの地点からの出入国は許可されない。国家2級ゲートでは国家1級ゲートから職員が派遣され、通関などの検査業務にあたる。

国土面積が大きく14ヵ国と陸上国境をもつ中国は、貿易の拡大とともに交易ルートを増設しており、『中国出入国ゲート年鑑2008』(中国語では『中国口岸年鑑』とする)によると、2007年だけで9ヵ所の国家1級

出入国ゲートが新設された。2007 年末時点で国家 1 級ゲートは 267 ヲ所あり、内訳は水運ゲートが 137 ヲ所と最も多く、国際空港ゲート 58 ヲ所、道路国境ゲート 55 ヲ所、鉄道ゲート 17 ヲ所となっている。以下、広西チワン族自治区と雲南省の出入国ゲートのヒトと貨物の流れをみていくが、出入国ゲート年鑑では各省の出入国ゲートの合計流量を公表するものの、出入国ゲートごとの詳細が 2006 年を最後に公表されていない。このため、出入国ゲート別のヒトや貨物の流れは 2006 年の数値を使用することとする。

出入国ゲート年鑑によると、2007 年広西チワン族自治区の国家 1 級ゲートと国家 2 級ゲートの出入国者数は前年比 27.4% 増の 566 万人であった。また、同自治区の国家 1 級ゲートにおける出入国者数は 333 万人であり（表 5 参照）⁽¹⁹⁾、同自治区出入国者全体の約 4 割に相当する 233 万人が国家 2 級ゲートを利用していることになる。同自治区の国家 1 級ゲートは 17 ヲ所あり、うち旅客が往来する国家 1 級ゲートは 8 ヲ所となっている。出入国者が最も多い出入国ゲートは東興の 191 万人で、同自治区国家 1 級ゲートの 57.4% を占める。陸路で 2 番目に入出国者が多い出入国ゲートは友誼関（凭祥鉄道含む）の 62 万人であった。

一方、出入国ゲート年鑑でみる雲南省の出入国者数（2007 年）は前年

表 5 2007 年広西チワン族自治区国家 1 級ゲートの旅客往来状況

(単位：人)

広西チワン族自治区	出境	入境	合計
北海港	132,159	131,616	263,775
防城港	23	23	46
欽州港、梧州港、貴港、柳州港、北海空港	0	0	0
友誼関道路	307,612	307,469	615,081
東興道路	945,705	963,801	1,909,506
水口道路	6,200	6,261	12,461
凭祥鉄道	2,900	4,400	7,300
桂林空港	210,370	192,924	403,294
南寧空港	61,902	52,651	114,553
合計	1,666,871	1,659,145	3,326,016

(出所) 中国口岸協会編[2008]。

比5%増の1540万人で、広西チワン族自治区の出入国者の約2.7倍に相当する。同省には全部で12カ所の国家1級ゲートがあり、そのうち出入国旅客を取り扱う国家1級ゲートは11カ所となっている。表6は雲南省国家1級ゲートにおけるヒトの流量（2006年）をみたもので、出入国者が最も多いのはミャンマーとの国境がある瑞麗道路の556万人、次いでベトナムとの国境がある河口の350万人であった。この2カ所の出入国ゲートだけで雲南省全体の出入国者数の75.9%を占める。ラオスとの出入国ゲートは磨憨が唯一であるが、出入国者数は35万人と少ない。

第1節でみた国境貿易の1形態である「国境住民による互市貿易」による貨物は、換言すれば個人旅客の携行荷物である。大型トラックで運んできた中国産農産物や自転車や小型家電製品を国境住民による互市貿易とするために国境手前で降ろし、小口化したうえで国境住民が携行荷物として運んでいる⁽²⁰⁾。トラックで輸出すると、一般貿易として関税が課されるため、小口化して関税がかからない国境住民による互市貿易にしているのである。こうした国境住民による互市貿易の数量や金額を統計で把握することは難しく、出入国者数から推測するしかない。広西チワン族自治区の

表6 2006年雲南省第国家1級ゲートの旅客往来状況

(単位：人)

雲南省		出境	入境	合計(人)
	昆明空港	453,864	521,189	975,053
ミ	瑞麗道路	2,768,916	2,789,705	5,558,621
ミ	畹町道路	208,890	216,308	425,198
ベ	河口道路・鉄道	1,733,835	1,768,340	3,502,175
ラ	磨憨道路	180,012	173,028	353,040
ベ	金水河道路	64,335	62,567	126,902
ベ	天保道路	210,252	220,975	431,227
ミ・ラ	思茅港	0	0	0
ミ・ラ	景洪港	18,433	17,267	35,700
	騰納空港	6,746	7,487	14,233
ミ	騰冲猴橋	71,356	74,300	145,656
ミ	孟定清水河	197,334	178,712	376,046
合計		5,913,973	6,029,878	11,943,851

(注) 「ミ」はミャンマー、「ベ」はベトナム、「ラ」はラオスとの出入国ゲート。

(出所) 中国口岸協会編[2007]。

2007年の出入国者のうち、陸上国境の出境数は126万人、入境数は128万人である。出入国あわせた254万人がベトナムとの陸上国境（国家1級出入国ゲート）を往来した旅客数の延べ人数になる。また、雲南省は昆明空港と版纳空港を除いた1095万人（2006年）が、河川水路か陸上国境を利用してミャンマー、ラオス、ベトナムとの間を往来した旅客数となる。出境数545万人に対し入境数は550万人であり、出境と入境の差が小さい。これには観光旅行やビジネスマンの往来も含まれるが、出境数と入境数の差が小さいのは、多くの旅客が単純往復しているためではないであろうか。単純往復するヒトの流れが国境住民による互市貿易の数量と仮定すれば、雲南省は広西チワン族自治区の4倍近い国境住民による互市貿易を行っていることになる。

2. モノの流れ

出入国ゲート統計では貿易貨物の数量も確認することができる。この貿易量は通関統計と異なり、実際に貨物が出入国ゲートを通過した量であり、モノの流量をみるうえで有用である。出入国ゲート年鑑によると、2007年の広西チワン族自治区の貨物流量は前年比27.3%増⁽²¹⁾の4974万トンであった。表7は同自治区の出入国ゲートごとの貨物流量（2006年）を示している。ゲートの種別は水運ゲートが防城港、北海、欽州、江山、石頭埠、企砂、梧州、貴港、柳州の9カ所で、これら水運貨物が同自治区の貿易貨物の95.7%を占める。国際空港ゲートは南寧、桂林、北海の3カ所にあるが、貨物の取り扱いが計上されているのは桂林空港だけで、しかも2100トンとごくわずかである。また、ベトナムとの陸運交易路としては、南寧とハノイを結ぶ凭祥の鉄道ゲート1カ所、そして道路は友谊関、水口、東興、龍邦の4カ所である。中越間の陸路交通路が注目されるが、陸運国境ゲートの貿易貨物総量は166万トンで同自治区全体の貿易貨物の4.3%に過ぎない。同自治区の陸上輸送路で最も大きいのが凭祥鉄道（57万トン）で、次いで友谊関道路（45万トン）、水口道路（30万トン）となっている。凭祥鉄道の主要貨物は、ベトナムからはゴム、石炭、鉱物資源など、中国

表7 2006年広西チワン族自治区第国家1級ゲートの貨物流量

(単位: トン)

広西チワン族自治区	輸出量	輸入量	総量
防城港	5,970,700	16,385,700	22,356,400
北海港	1,747,600	757,900	2,504,900
欽州港	296,600	2,854,700	3,151,300
江山港	0	6,485,100	6,485,100
石頭埠港	0	231,700	231,700
企砂港	34,100	1,087,300	1,121,400
梧州港	272,800	166,900	439,700
貴港	139,600	67,200	206,800
柳州港	167,700	16,900	184,600
友誼関道路	327,000	127,800	454,800
東興道路	72,000	91,100	163,100
水口道路	104,100	196,200	300,300
龍邦道路	37,400	133,700	171,100
凭祥鉄道	333,800	239,900	569,300
桂林空港	200	1,900	2,100
南寧空港、北海空港	0	0	0
合計	9,503,600	28,844,000	38,342,600

(出所) 中国口岸協会編[2007]。

からは鋼材、化学肥料、建材、農業機械などとなっている⁽²²⁾。また、表7をみると、友誼関道路は中国からの輸出量がベトナムからの輸入量の2倍以上にもなっており、物量面でも中国からの出超であることがわかる。

一方、出入国ゲート年鑑によると、雲南省の2007年の貨物量は前年比41.5%増の651万トンであった。同省はヒトの流れでは広西チワン族自治区の約2.7倍の流量があるものの、貿易貨物では同自治区の7分の1～8分の1の規模である。雲南省は大量輸送手段である海運ゲートをもたないため、自ずと貿易貨物量は少なく、一方で国境住民による互市貿易が盛んである。表8で出入国ゲートの通過貨物量をみると、同省最大の輸送手段は河口道路・鉄道である。河口国境ゲート(道路と鉄道)が189万トンと同省全出入国ゲートの54.7%を占める最大のゲートで、これ以外は陸路による小規模輸送モードしかない。また、ゲートの種別をみると、水運ゲートは思茅港、景洪港、孟定清水河の3カ所しかなく、思茅港は貨物の取り扱いがないので雲南省は実質2カ所の水運ゲートしかもたない。また、国

表8 2006年雲南省第国家1級ゲートの貨物流量

(単位：トン)

雲南省		輸出量	輸入量	総量(トン)
	昆明空港	10,041	2,934	12,975
ミ	瑞麗道路	395,239	81,663	476,902
ミ	畹町道路	31,775	26,358	58,133
ベ	河口道路・鉄道	1,191,878	698,306	1,890,184
ラ	磨憨道路	89,709	145,931	235,640
ベ	金水河道路	24,015	46,623	70,638
ベ	天保道路	23,411	13,772	37,183
ミ・ラ	思茅港	0	0	0
ミ・ラ	景洪港	42,410	42,921	85,331
	版納空港	0	0	0
ミ	騰沖猴橋	27,715	518,058	545,773
ミ	孟定清水河	20,069	20,713	40,782
合計		1,856,262	1,597,279	3,453,541

(注) 「ミ」はミャンマー、「ベ」はベトナム、「ラ」はラオスとの出入国ゲートを意味する。

(出所) 表7に同じ。

際空港ゲートは昆明空港と版納空港の2カ所があるが、版納空港は貨物の取り扱いがないので航空輸送路も1カ所のみである。その他はすべて陸路国境ゲートで、国家1級ゲートは7カ所である。

雲南省の出入国ゲートをみると、数が多いものの立地は大規模輸送に向きな山岳地帯であったり、周辺に中規模都市や工業集積地がない地域が多い。出入国ゲート年鑑によると同省の国境ゲートを通過した貿易貨物は、2007年に32億7000万米ドルであった。これは他省で通関された貨物も含まれるため単純な比較はできないが、雲南省の貿易額の約4割弱にあたる。裏を返せば、同省の6割以上の貨物は他省を経由して貿易されていることになる。内陸に位置する同省にとって中国他省はもちろん、ミャンマーからインド洋へ抜けるルート、そして河口を経由してベトナムのハイフォン港へ抜けるルートなど、外国と直接結びつく交易ルートの確保が重要課題である。また、出入国ゲート年鑑によると、雲南省は国境を接する相手国と国境通過円滑化に向けた取り組みである、「国境便利化措置」を進めている。例えば、国境ゲートの開門時間延長や通関所要時間の短縮、予約通関や24時間通関の導入などで、出入国ゲート年鑑によるとシングル・

ストップ通関やワン・ストップ検疫についても河口＝ラオカイ国境ゲートで2007年9月30日から試行が始まったとされる⁽²³⁾。

3. 越境交通の円滑化

アジア開発銀行（ADB）が主導する大メコン圏（GMS）経済協力プログラム参加国間では越境交通協定（cross-border transport agreement [CBTA]）が締結されている（石田・工藤編[2007: 27]）。CBTAは二国間の貿易やヒトの往来を促す制度であり、ハード面でのインフラ整備が着実に進行するなか、交通路の効果的な利用を根底で支えるソフト・インフラである。なかでも車両の相互乗り入れは、通行許可を得た車両が既定ルートを走行して両国の都市間を往来できる「トラック・パスポート制度」と呼ばれるもので、実現すれば国境地域での貨物の積み替え作業が不要になる。また、「シングル・ストップ通関・検疫」が伴えば、越境時のリード・タイムを大幅に短縮させることができ、陸上国境を使った陸路物流の円滑化につながる（石田・工藤編[2007: 9]）。このほか、観光旅行者の出入国簡素化や観光車両の相互乗り入れもCBTAの対象であり、地域間の交流促進と観光振興にも期待が寄せられる（石田編[2008: 51-60]）。

中国とベトナムはGMSが主導するCBTAの枠組みに先んじて、1994年11月に両国の運輸省にあたる交通部と交通運輸省が「中国・ベトナム自動車運輸協定」を締結、観光と貨物輸送車両の相互乗り入れを模索してきた。しかし、「中国・ベトナム自動車運輸協定」の第7条では国内輸送に抵触する行為を禁じており、両国都市間を直接結ぶ国際輸送に限定した相互乗り入れが前提とされていた。例えば、中国のトラックがベトナム領内を走るときはベトナム産品を積むことができず、またベトナムの観光バスが中国領内を走るときには中国人観光客を乗せることができない。観光客は最終的には出発地に戻るため問題が少ないが、輸送トラックは往復分の国際貨物を確保できなければ、片道は回送を余儀なくされる。結局は、両国の物流トラックが国境地域で荷物を積み替える措置をとってきた。1994年当時は、両国間の貨物輸送や観光旅行者の数も、現在に比べ格段

に少なかった。したがって、国境地域で貨物の積み替えや旅客のバス乗り換えが必要になっても大きな混乱はなかった。

しかし、両国間の貿易は増加の一途をたどり、2007年の貿易額は151億米ドルと1995年比で14倍に増加している（表1参照）。中国は2002年にCBTAに署名しており、越境交通の実効化に向け利用企業の期待も高まっている⁽²⁴⁾。こうしたなか、2007年5月29～31日に中越両国は、ベトナム中部のフエ市で「中越自動車運輸会議」を開催し、「定期、不定期の旅客・貨物輸送で、国際貨物代理輸送の資格をもつ企業の車両は、一定ルートでの乗り入れを認める」ことが合意された⁽²⁵⁾。両国にとってはじめてルート（3ルート）を設定したうえで、より遠方にまで乗り入れることを前提とした越境交通構想が合意された。その後、2008年5月に中国杭州市で開催された「中越自動車運輸会議」では、1994年から続く「中国・ベトナム自動車運輸協定」を国家級協定に格上げすることや、さらに6つの越境交通ルートを追加することが合意された。これまでに合意された9つの越境交通走行ルートは、①南寧－友誼関－ハノイ、②昆明－河口－ラオカイ－ハノイ－ハイフォン、③文山－トゥエンクアン、④南寧－東興－モンカイ－ハロン－ハイフォン、⑤崇左－友誼関－ハノイ－ハロン、⑥桂林－ハノイ、⑦広州－ハノイ、⑧昆明－ライチャウ、⑨昆明－トゥエンクアンとなっている⁽²⁶⁾。

2008年10月下旬の第5回中国・東盟博覧会開催にあわせ両国当局者が集まり、貨物車両については凭祥の「中国－東盟自由貿易区凭祥物流園區」、ランソン省ドンダンの物流園區までの相互乗り入れが合意され、近々実施される見通しと伝えられた⁽²⁷⁾。しかし、2009年4月時点では、友誼関における貨物車両の乗り入れは、両国国境ゲート付近の積み替え場までに限られている。貨物車両については両国都市間の相互乗り入れはおろか、ベトナム車両が凭祥の中国－東盟自由貿易区凭祥物流園區までも乗り入れができない状況にある。

これまでみたように、越境交通は中越両国にとって古くて新しい課題である。1994年から越境交通の円滑化を模索した両国だが、これまで具体的な進展はみられなかった。これは、走行可能ルートの詳細設定がなかつ

たことも原因のひとつであるが、前述の通り相互乗り入れトラックの相手国領内での国内輸送業務が禁止されていることが、貨物輸送における実効的な相互乗り入れを阻害している。物流や観光に携わる両国それぞれの業界にとって、越境交通実施による利益は必ずしも均等とならない。貿易貨物や観光旅行者の輸送手配をみた場合、輸出側が輸送手段を手配するのが普通であり、貨物の輸出側、旅行者の出発国側がより多くの恩典を享受することになる。中越の場合、貨物と観光旅行者は中国からベトナムへ向かう流れが圧倒的に多い。中越主要都市間の越境交通が自由化された場合、中国からの貨物を国内輸送するベトナム側の輸送会社や、インバウンドの旅客サービスを提供するベトナム旅行業界は商機を失うであろう。国内輸送部分を相手国に譲ることができなければ、結局は回送を避けるため、いずれの業界も国境地域での積み替え（乗り換え）を選択せざるを得なくなる。

相互乗り入れやシングル・ストップによる通関、検疫、出入国管理の実施は利用者にとって大きなメリットとなる。しかし、弱小国の輸送や旅行サービスに関わる企業にとって、利益が相手国企業に独占されてしまう懸念は払拭できない。また、車両やヒトの国境通過を管理・監視することは国家主権そのものであり、安全保障や密輸防止などの観点から、利便性ばかりを優先できない事情もある。このため現在の中越陸上国境ではシングル・ストップなどの措置も未だとられていない⁽²⁸⁾。CBTAの概略が固まり、走行ルートの設定が完了しても、業界の利害が絡む問題が解消されない限り、越境交通の大きな進展は期待できない。

4. 旅行者の越境

ベトナム統計総局ウェブサイトによると、2007年にベトナムを訪問した外国人は423万人で、うち約6割の261万人が観光目的であった。また、国別の来訪者のなかでは中国本土からの来訪者が最大で、前年比11.3%増の57万人（全来訪者数の13.6%）となった。中国人来訪者の内訳は不明であるが、大半が陸路で入国する観光客だという⁽²⁹⁾。また、ベトナム統

計総局ウェブサイトによると、ベトナムの旅行代理店取扱旅客の60.5%、全国宿泊施設の利用客数の80.2%が外国人によるものであり、ベトナムにとって外国人観光客から得る収入は大きい。なかでも外国人渡航者の13.6%を占める中国人観光客は重要な収入源となっている。

一方、『中国統計年鑑2008』によると、2007年に中国を訪問したベトナム人は前年比約2倍の65万人に達した。ただし、2007年に中国を訪れた外国人は2611万人であり、うちベトナム人は2.5%を占めるに過ぎない。

ベトナムにとって重要な観光収入源である中国人旅客であるが、ベトナム統計総局ウェブサイトによると、2004年に78万人に達した中国人旅客はその後減少を続け、2006年には51万6000人と前年比28%も減少した。これは中国政府が海外旅行先での中国人のカジノ賭博を禁止し⁽³⁰⁾、中国からベトナムへの団体旅行が激減したことが主因とされる⁽³¹⁾。中越国境のベトナム側には、モンカイとラオカイにカジノがある。2002年1月に現地調査でモンカイのカジノを訪問した際、中国人団体旅行客で賑わっていたが、2008年1月の現地調査の時点ではカジノを利用する中国人は明らかに減少していた。また、カジノ禁止措置以外の観光客減少要因としては「ベトナムは魅力的な観光地に乏しく、とりわけ買い物などを楽しめる場所が少ない」といった評判もある⁽³²⁾。一方、ベトナム側にとっても国境通行証だけで入国する中国人観光客は一般的に低所得者であり、観光収入の面で寄与が少ないことが指摘されている。

カジノ禁止通知の前文には、賭博が犯罪の温床になりやすいことに加え、「中国人が、旅行先地域の社会秩序を乱すことなく、健全な発展に寄与することが重要」と記載されている。中国では旅券の発行に公安部などの厳格な審査を要する。スクリーニングを経ずに簡便な国境通行証だけで自国民を外国へ出境させ、仮に前文に掲げた「中国人が旅行先地域の社会秩序を乱す」ことになれば、周辺国における中国の評判も悪化しかねない。ベトナム側はベトナム人の国境通行証による旅行を認めているが、中国側は観光客の出境を引き締める方向にある。

中国人観光客誘致を進めたいベトナムは、1998年に「中国人観光客の入国に関する規定（第229号）」を施行し、国境通行証による15日間の観

光入国を認めてきた。また、2004年9月には同規定を改正（第849号）し、国境通行証だけでもツアー客であればベトナム国内の航空便をパスポートなしで利用できるようにした。しかし、広西チワン族自治区南寧市の「中国国際旅行社」によると、「国境通行証だけでのベトナム旅行は、入国時や宿泊時にベトナム側でトラブルが発生するケースが頻発したため、パスポートとビザをとって入国することを勧めている」という⁽³³⁾。

ベトナム側が国境通行証による全国への渡航を認めているのに対し、中国側はベトナム人の国境通行証による入国を国境地域に限定している（詳細は後述）。中国人旅行者に対し、ベトナムが制度運用で大幅な譲歩をみせている状況も、また中国の経済力がベトナムに与える影響の大きさを示す一例である。

第3節 国境経済圏

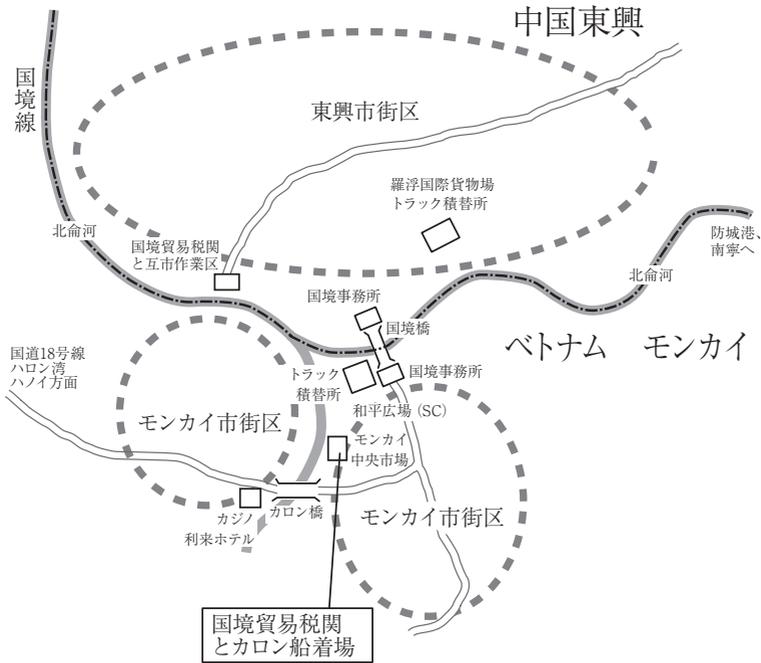
1. 東興＝モンカイ国境

広西チワン族自治区防城港市の県級市である東興市は、中国沿海部最西部に位置する人口12万人の小都市である。東興は中越国境のなかで唯一沿海部に位置する国境の町で、南寧から170km、防城港から38kmに位置する⁽³⁴⁾。北侬河を挟んで対岸がベトナムのクアンニン省モンカイ市で、両国国境ゲートは約100mの橋で結ばれている（図2）。広西チワン族自治区の中越国境のなかでは唯一、中堅都市同士が隣接するゲートである。

筆者が行った現地調査⁽³⁵⁾に基づき、東興＝モンカイ・ゲートの状況を紹介する。東興国境ゲートの開門時間は8:00から20:00（中国時刻）である。中国側の出入国管理所が建物の2階に位置しているため、自転車やリアカーが乗り入れできない。このため、国境住民による互市貿易を担う荷役の姿は少ない。

東興ゲートでは、貨物車両もヒトと共用の国境橋をわたってベトナム側へ入境する。モンカイ側には橋のたもとにトラック積替所があり、中国か

図2 東興—モンカイ



(出所) Google Earth, 東興市招商局パンフレットをもとに筆者作成。

らベトナムへ入境したトラックの荷台からベトナム側のトラックへ箱詰めされた菓子類を積み替えていた。また、東興側にも国境ゲートから1kmほど東興の街中に入った県道沿いにベトナム車両が乗り入れるトラック積替所「羅浮国際貨物場」があり、中国への輸入貨物の積み替えや輸出貨物の検査のほか通関業務を行っている。

越境交通については貨物車両であれば東興市内とモンカイ市内までの乗り入れが可能だが、実際にはトラック積替所までの乗り入れに留まっている。また、観光車両については両国の相互乗り入れは行われておらず、旅客は国境手前で下車し徒歩で国境を越えている。

東興の国境貿易地点は国境ゲートから約200m上流に位置する「互市作業区」にある。ここはベトナムとの国境小額貿易の船着場で、主にモンカ

イ中央市場の横にあるカロン船着場との間で交易が行われていた。2008年1月の調査時には、箱詰めされた菓子類や縫製品、水産物を載せた船が頻繁に行き来していた。東興市側の互市作業区で船積みされた縫製品や化学肥料、農産物がモンカイ側のカロン船着場まで運ばれ、簡易な通関手続きを経て隣接するモンカイ中央市場へと搬入される。中央市場の駐車場にはベトナムのハノイやダナン、ホーチミン市など各地のナンバー・プレートを付けたトラックが停車しており、縫製品や家電製品などを市場から積み出していた。

表5の通り、東興=モンカイ・ゲートは同自治区内でヒトの往来が最も多いゲートで、2007年は同自治区全体の出入国者数の57.4%に相当する191万人の往来があった。東興=モンカイ地域は中越国境のなかでも商品貿易だけでなく、ハロン湾と桂林を結ぶ観光ルートとしても利用されている。

一方、表7をみると、貨物流量(2006年)は16万トン(広西チワン族自治区の貨物流量全体の0.4%)と少ない。モンカイからハロン湾を経由してハノイまでは360kmで、乗用車でも8時間強を要する。ハロン湾までの国道18号線は片側1車線の狭い山岳路で、道路状態は陥没や補修箇所も多く走行し難い。また、近隣住民の生活道路でもあるため、交通量も多い。このため、日系物流企業によると、同ルートは工業製品を扱う物流路としては不向きで、中越陸上貨物の多くが友誼関ルートを利用しているという。

東興市人民政府ウェブサイトによると、中国国務院は東興市の4km²を1992年に国境経済開発区に指定した。ベトナムとの間で国境をまたぐ経済特別区を設立する計画もあり、2007年11月に「東興=モンカイ国境経済合作区計画に関する協定」を両国で締結した。協定によると、東興側では第1期計画で第2国境橋を建設し、12km²の国境経済合作区を開発、その後第2期では40km²まで拡大し、最終的には103km²の合作区を完成させるとしている。合作区内には工業団地、輸入資源加工区、観光区などが建設される予定である。

東興=モンカイ国境経済圏は、両国の中堅都市同士が国境を挟んで隣接

している。そして同ルートは観光ルートでもあるため、ベトナムへ入境した中国人観光旅行者がモンカイに滞在するための施設が、ほかの国境地域よりも充実していた。例えば、2002年から営業を開始した5つ星ホテルの「利来酒店」、2008年1月から正式開業となった「モンカイ国際ゴルフ場」、2008年中頃から入居開始となった市内中心部の高級分譲マンション、国境ゲートの目の前に建設中の商業センター「和平広場」が、いずれも中国企業の投資によって建設されている。

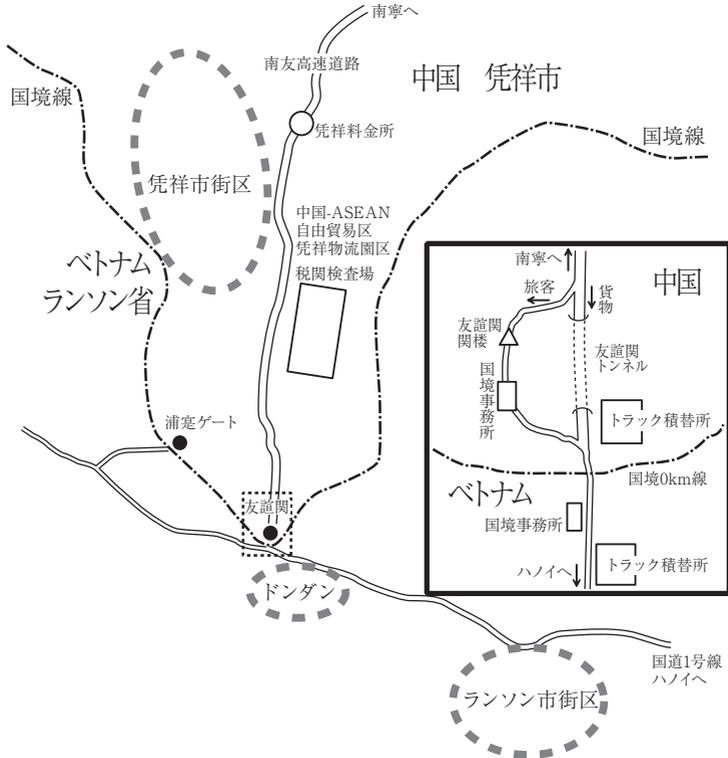
2. 友誼関（凭祥＝ランソン）国境

友誼関は古くから中国とベトナムを結ぶ主要交通路で、広西チワン族自治区凭祥市街区の西南18km、ベトナム側からはランソン省ランソン市から15km離れた山岳地帯に位置する⁽³⁶⁾。日本企業にとっても、中越陸路物流における友誼関は、ASEANと中国という世界の成長センターの中間に位置しており、ベトナム北部と中国華南地域をつなぐルートとして注目される（池部[2006a: 40-41]）。実際、友誼関ルートを使ってベトナム北部で生産されたプリンターが、華南に向けコンテナ陸路便で運ばれている。また、ベトナム北部に新たに進出した日系企業の華南からの原料・部品調達路としても利用が始まっており（池部[2008: 176]）、中越間の陸送貨物の主力ゲートとなっている。

以下、現地調査⁽³⁷⁾に基づき友誼関ゲートの状況を紹介したい。友誼関ゲートの開門時間は8:00から20:00（中国時刻）で、南寧とハノイを結ぶ鉄道は日に3便の貨物輸送を行っている⁽³⁸⁾。友誼関からハノイを結ぶ国道1号線は道幅が狭く、路面状況も劣悪な旧道であったため、以前は6時間以上を要した。2001年に友誼関とハノイの180kmを結ぶ新国道1号線が開通し、所要時間は3時間に短縮された。また、2005年12月に南寧から友誼関までの179kmを約2時間で結ぶ完全高架の高速道路が開通し、南寧とハノイは陸路輸送で約5時間の走行が可能になった⁽³⁹⁾。

友誼関を通過する貿易貨物は、それぞれ輸入国側のトラック積替所で積み替えを行っている（図3）。トラック積替所は両国とも国境0km地点か

図3 凭祥—ランソン



(出所) Google Earth, および現地調査をもとに筆者作成。

ら数十 m 領内に入ったところにあり、そこから先への外国貨物車両の進入はできない。2006 年以降に現地調査で訪問した際、ベトナム側トラック積替所は、中国からの輸入貨物車両で溢れており、中国側にもベトナム側にも、積み替え待ちのトラックが長い列をつくっていた。2009 年には、凭祥市とドンダンのそれぞれの物流園区までの貨物車両の乗り入れが可能になり、積み替えに要する時間が大幅に短縮されるとする報道もあるが、その後の進捗状況は確認できていない⁽⁴⁰⁾。

また、観光車両は事前許可があれば中国側は凭祥市内、ベトナム側はランソン市内まで入境できる⁽⁴¹⁾。しかし、観光ツアーの目的地は一般的に

ハロン湾やハノイ、中国側であれば南寧、桂林といった国境周辺ではないため、どこかで相手国側バスに乗り換える必要があり、結局国境で相手国側のバスに乗り換えている。また、国境通行証を使った国境住民の中国への入境は凭祥市内に限定される⁽⁴²⁾。

出入国ゲート年鑑によると、友誼関（鉄道含む）の出入国者数は年々増加傾向にあり、2007年には前年比2倍の62万人となった。それでも東興ゲートに比べると3分の1の流量に過ぎない。友誼関では国境住民による互市貿易などの国境貿易がほとんど行われていないため、ヒトの出入国は多くない。友誼関から3kmほど離れた浦寨ゲートが国境住民による互市貿易の主力ゲートとなっており、現地調査で訪問した際、同ゲートの中国側には主にベトナム産の農産物や工芸品、家具などを売る商店がトラック積替所を囲むように軒を連ねていた。また、表7にある通り、友誼関の貨物輸送量（2006年）は鉄道が57万トン、道路輸送が45万トンであった。友誼関は広西チワン族自治区の陸路輸送貨物の61.7%が通過する一大交易ゲートとなっている。

友誼関は日系企業にとっても、部材や製品の中越間陸路貿易ルートとして利用されつつある。すでに日系物流企業による混載便や、コンテナ・トラックによる定期輸送も始まった。華南とベトナム北部間の物流ルートとして日系物流企業も注目しているが、積み替え待ちの時間が長いこと、税関の窓口業務時間が短いこと、中国とベトナムの間に1時間の時差があり実労時間はさらに制限されるなど、まだまだ改善の余地が大きいようである。

出入国ゲート年鑑によると、凭祥市は鉄道の凭祥国境ゲートと道路国境ゲートである友誼関国境ゲートの2ヵ所の国家級ゲートを有する。このほか、国家2級ゲートの浦寨ゲートと5ヵ所の国境住民による互市貿易の国境ゲートをもつ。1992年に国境隣接地域の7km²が、国境経済合作区として國務院により批准され、中越両国にまたがる形で国境経済特別区「中越国境経済合作区」を建設する計画もある。開発区面積は両国それぞれ約9km²で、入居する工場や企業は関税や法人税などで優遇措置が与えられる⁽⁴³⁾。しかし、2008年10月の現地調査で確認したところ、中国側に「中

国一東盟自由貿易区凭祥物流園區」が完成した以外で、インフラ整備面での国境経済特別区の進展はなかった。

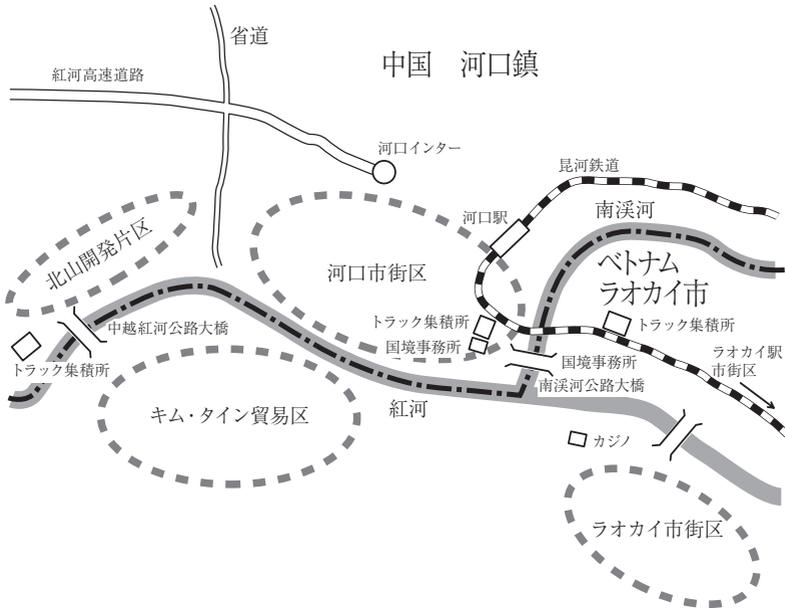
「中国一東盟自由貿易区凭祥物流園區」は2006年9月に竣工した総合物流センターで、友誼関から凭祥市街区に向かって8kmに位置する。中国国際物流大手の万通国際物流有限公司が11億元（約164億円）を投じて建設し、総面積は120haに及ぶ⁽⁴⁴⁾。万通国際物流によれば、同施設は国境経済特別区の一部を成すもので、中国からの輸出貨物の通関、検疫、保税倉庫、コンテナ・ヤード、配送サービス区、企業の事務所と従業員住宅がすでに完成し、今後保税加工区や大規模な住宅開発も進められる。

3. 河口＝ラオカイ国境

ベトナムのラオカイ市と接する河口鎮は、雲南省の省都、昆明市から469kmに位置し、紅河自治州河口県⁽⁴⁵⁾に属する。河口県は1332km²、人口10万人の行政区で、市街区はベトナムのラオカイ市との国境の町、河口鎮にある。1992年に同鎮の4km²が「国境経済合作区」として国務院によって批准され、国境開放地域として開発が始まった⁽⁴⁶⁾。河口鎮の市街区は南溪河が紅河に合流する地点に築かれ、これらふたつの河川の対岸はベトナムである(図4)。ラオカイ市からハノイまでは296km⁽⁴⁷⁾であるが、昆明とハノイを結ぶ昆河鉄道で9時間⁽⁴⁸⁾、車では悪路のため鉄道以上の所要時間となる。

筆者の現地調査と各種報道資料などにに基づき、河口＝ラオカイ国境の状況を紹介したい。従来、河口＝ラオカイの国境は、南溪河に架かる昆河鉄道橋によってのみ結ばれていた。鉄道貨物と車両、ヒトの往来が増加し、2001年1月には鉄道橋から100mほど下流の紅河との合流地点に車両とヒトの専用橋、南溪河公路大橋が開通した⁽⁴⁹⁾。現在はトラックによる一般貿易、国境小額貿易のほか、自転車とリアカーに荷物を満載した国境住民による互市貿易の通過地点になっている。この南溪河公路大橋から紅河の上流2kmのところ、河口＝ラオカイ国境で3本目の橋となる中越紅河公路大橋が2009年5月に開通している⁽⁵⁰⁾。この第3国境橋はラオカイ

図4 河口ーラオカイ



(出所) Google Earth およびラオカイ人民政府発行のパンフレット、現地調査をもとに筆者作成。

側の経済合作区である「キム・タイン (Kim Thanh) 貿易区」と河口側の「河口国際国境北山開発片区」をつなぎ、両国をまたいで建設される国境経済特別区の主要道路となる⁽⁵¹⁾。北山開発片区は2006年に雲南省が開発を決定した総面積2.8km²の経済区で、商業センター、国境住民による互市市場、輸出入検査場、物流配送センター、保税倉庫、輸出加工区が設けられる予定である。

2008年8月の調査時点で、北山開発片区には問屋などが入居する商業センターの一部が建てられ、労働紹介センターや倉庫棟が完成していた。ベトナム側のキム・タイン貿易区も管理事務所棟や商業センター(中国産品を販売する商店街)の一部が完成しており、第3国境橋により、双方の貿易貨物の集散地として両経済区の更なる発展が期待される。また、北山開発片区には、ベトナムへの送電を担う変電所や貿易貨物の操車場も併設

されている⁽⁵²⁾。

表6にある通り、2006年の河口ゲート出入国者は延べ350万人に達し、雲南省全体の29%を占める。また、表8の通り、貨物輸送では同省陸路貿易貨物の54.7%に当たる189万トンがこのゲートを利用しており、ミャンマーとの国境ゲートである瑞麗と並んで大きな交易路となっている。また、ほかの国家1級国境ゲート（友誼関や東興）では、国境住民による互市貿易は、付近の国家2級国境ゲートなど専用の国境貿易地点を利用しており、国家1級国境ゲートを利用する一般貿易貨物との棲み分けが進んでいた。河口国境ゲートでは、2008年8月の調査時点で一般貿易も国境住民による互市貿易と同じように第2国境橋で行われていたが、第3国境橋の開通により同橋を一般貿易貨物向けに利用する傾向はすでに進んでいるものと思われる。2008年8月調査時点では、中国製の自転車や肥料、日用品、玩具などを自転車やリアカーに載せた荷役のベトナム人が、河口国境ゲートでラオカイにわたるために出境自転車道（国境住民による互市専用道）で長蛇の列をつくっていた。河口国境ゲートでは、国境住民の往来や貨物輸送の増加を受け、2004年7月から国境ゲートの開門時間を延長、鉄道は24時間、第2国境橋は8:00から23:00（中国時間）となった⁽⁵³⁾。雲南省河口に国境通行証を使って入国したベトナム人は河口県内であれば自由に渡航が可能である。しかし、県外に出る場合は事前に県の公安局で許可をとる必要がある⁽⁵⁴⁾。

このほか河口＝ラオカイの国境ゲートでは、様々な国境経済振興策が実施されている。2004年の開門時間延長に続き、2006年からは国境施設利用料や貨物管理費、国境ゲート建設費などの名目で利用者から徴収していた国境利用費をすべて撤廃した⁽⁵⁵⁾。また、車両の相互乗り入れは、ベトナム側はラオカイ省内、河口側は紅河自治州内への乗り入れが可能である⁽⁵⁶⁾。しかし、河口とラオカイの市街区を出れば人口希薄な集落が点在する地域であり、貨物輸送の必要性は少なくなる。2009年8月に全線開通した昆明－河口間的高速道路（一部区間は高規格道路）に続き、2012年に予定されるラオカイ－ハノイ間的高速道路が開通⁽⁵⁷⁾すれば、ハノイと昆明を結ぶ輸送路として商業的な利用価値が高まるであろう。

また、同省貿易貨物の最大の輸送手段である昆河鉄道は、山岳地帯の多い昆明とハノイの区間を結んでおり、仏領インドシナ時代の1910年1月に開通した。標準軌を採用する現在の中国鉄道で唯一残された1m軌間（メートル・ゲージ）の鉄道で、老朽化のため中国側では新たに標準軌道化への改軌工事を進めている⁽⁵⁸⁾。ベトナム側でもADBから6000万米ドルの融資を受け、枕木とレールの交換、橋梁の補強のほか、中国の援助による信号システムの高度化などが進められている⁽⁵⁹⁾。利用者が少ない国際旅客列車は2003年から休止され、現在は貨物のみ1日15便が運行されている⁽⁶⁰⁾。

おわりに

中越の国境経済圏に行くと、高速道路や国境事務所の建物、物流センター、そして国境隣接都市の町並みなど、インフラ整備と経済力に関する国力の差を目の当たりにする。どこをみても中国の開発力が規模とスピードでベトナムより勝っており、国境住民の生活も中国側が物質的な豊かさを享受している。

両国政府による国境経済特別区や物流施設の建設構想など、国境経済圏の利用価値を高める諸策が次々と策定されている。友誼関では中国側に巨大な物流園が完成しており、南友高速道路の開通と国境トンネルの貫通も終えている。さらに、河口＝ラオカイでは中国側の陸運の難所だった昆明から河口までの山岳地帯に高速道路が建設されており、2009年8月に全線開通している。東興＝モンカイ国境経済圏では民間投資が進み、モンカイ側でホテル、カジノ、ゴルフ場、ショッピング・センターなどが、中国企業によって次々と建てられている。国境経済圏ではすでに中国側のインフラ整備は最終段階にあり、ヒトとモノの自由な往来の後盾となる制度の整備を待つだけの状態となっている。

中越間の国境貿易では、ビールやタバコ、菓子類や生鮮野菜、水産物といったモノが両国国境住民によって交換されてきた。1990年代に導入さ

れた国境貿易制度の確立は、国境住民同士の非公式な交易の多くを正式な交易に格上げする意味を含んでいた。国境住民による互市貿易や国境小額貿易の制度化により、貿易決済の迅速化や輸送の円滑化が進み、国境地域の活性化とともに国境地域の暮らしに豊かさをもたらした。一方、正式な国境貿易の影に隠れ、密輸も後を絶たない。*News Net Asia (NNA)* ベトナム版の2004年4月から2009年4月までの6年間の記事で、中越間の密輸に関する記事は81件であった。中国からの密輸品は、計算機、エアコン、テレビ、デジタル・カメラ、ビデオ・カメラ、時計、化粧品などの偽ブランド商品、そして未検疫の家禽類、爆竹、肥料、衣類、偽造ポリマー札（ベトナム通貨）、タバコ、中古家電や中古自動車部品などであった。また、ベトナムから中国へ密輸されたものは、石炭、鉄鉱石、ガソリン、軽油、コメのほか、ヘロインなどの禁制品や人身売買事件に関する記事もあった。国境通行証によるヒトとモノの移動手続きの簡素化は、密輸の取り締まりを難しくしているだけでなく、子供や女性を対象とした人身売買や不法就労者を増加させる側面があることも否定できない。売春や児童労働、農村の嫁不足解消のため中国に売られたベトナム人のうち、1999年から2004年までの間に2900人余がベトナムに逃げ帰ったとされる⁽⁶¹⁾。また、広東省で摘発される外国人不法就労者が増加傾向にあり、多くは国境通行証を使って入国したベトナム人である⁽⁶²⁾。国境往來の規制緩和が社会問題の拡大といった負の側面をもつことの一例であろう。

中越経済の緊密化は両国の政治的な雪解けを背景に、目の前の実利を享受し合う関係を築いてきた（池部[2004: 67-90]）。「国境経済圏の発展」をイメージするとき、一般的に中越両国が経済交流を密にしながら、互いに均衡のとれた経済発展を実現していく印象をもつのではないか。しかし、本章でみたように、ヒトとモノの国境往來の自由化は、国境を共有する2国に均等な利益配分を必ずしも担保するものではない。例えば、ベトナムは中国からの国境通行証入境者に全国渡航を認めている一方、中国はベトナム人の国境通行証入境者に一部地域への渡航しか認めていない。また、貿易と観光で中国からの入超が続くベトナムにとって、両国間の車両の越境交通は、中国からの物流車両と観光車両の大量流入を意味する。中国の

トラックやバスの運行によってベトナム国内の商圈が中国企業に奪われてしまう懸念もある。

ベトナムにとって、中国は最大の貿易相手国であり、経済協力におけるドナー国であり、対内投資でも重要な投資国になっている。ベトナム経済における中国の存在は今後ますます大きくなっていくであろう。強大な中国の経済力、そして中国への依存を増すベトナム経済の縮図を中越の国境経済圏ではみることができる。

〔注〕

- (1) 南越国は紀元前 203 年から紀元前 111 年にかけて栄えた中国南部の王国である。首都は番禺（現在の広州市）におかれ、最盛期には広東省からベトナム北部にわたる華南地域を領有した（広州にある「西漢南越王博物館」ウェブサイト、2009 年 4 月 23 日参照）。
- (2) 中越の陸上国境画定問題は、1887 年と 1895 年にベトナムの旧宗主国であるフランスと清朝との間で合意された国境線を見直したいとするベトナムからの要望により、1957 年から両国間で交渉が開始された。その後、ベトナム戦争や中越紛争などで交渉は断絶したが、1990 年代から交渉が再開され、①清仏合意を法的根拠とし、②国境地域の土地管理が歴史的属性、③地形と地誌、④古地図、⑤管理上の合理性、などの要素を総合的に判断し、戦乱などで曖昧となった 231km² の領地をほぼ均等に分け合う形で決着した（Nguyen[2000: 87]）。
- (3) 中国語で国境は通常「辺境」と呼ばれる。ただし、本章では中国語による引用箇所を除いて、「国境」という表現で統一していくこととしたい。
- (4) 中華人民共和国中央人民政府ウェブサイト（2009 年 4 月 17 日参照）。
- (5) 中国國務院は「進一步對外開放黑河等四個辺境城市的通知」（1992 年 3 月 9 日 国函〔1992〕第 21 号）で黒龍江省の黒河市、綏芬江市、吉林省の琿春市、内モンゴルの満洲里市の 4 市を、「新疆ウイグル自治区進一步擴大對外開放問題的批復」（1992 年 6 月 9 日 国函〔1992〕第 61 号）でウイグル自治区の伊寧市、博楽市、塔城市の 3 市を、そして「進一步對外開放南寧、昆明市及凭祥等五個辺境城鎮的通知」（1992 年 6 月 9 日 国函〔1992〕第 62 号）で、広西チワン族自治区の南寧市、凭祥市、東興鎮（当時）、雲南省の昆明市、畹町市、瑞麗県、河口県の 7 地域を開放都市に指定した。これら開放都市で、隣国との国境貿易、投資・技術交流など経済分野の緊密化を推進するとされる。国函〔1992〕第 21 号と国函〔1992〕第 62 号は、Lexis Nexis（律商網）ウェブサイト（2009 年 4 月 27 日参照）、国函〔1992〕第 61 号は、『中国網』ウェブサイト（2009 年 4 月 27 日参照）に、それぞれ基づく。以後、本文中の法令、通知、規定類は特段の断りのない限り Lexis Nexis（律商網）ウェブサイトから引用した
- (6) 凭祥に対するベトナム側地名はランソン省カオロック県ドンダン村である。同村は、省都ランソン市から 17km 離れた中国国境に接する人口 7500 人の小さな村であ

- る。本章では凭祥に接するベトナム側の地域名として、省名であり市名である「ランソン」を使用する。
- (7) 中国語では「口岸統計」という。「口岸」は中国語で港を意味する。出入国手続き、通関を行う場所であることから空港、港湾の出入国ゲートや、陸上国境ゲートなど、外国との玄関口の総称として使われる。
- (8) 中華人民共和国税関総署ウェブサイト（2009年1月5日参照）。
- (9) ベトナム税関総局資料に基づきジェトロ・ハノイが作成したデータによる。
- (10) 中国・ASEAN自由貿易協定は、2000年11月25日の首脳会談で両国・地域による研究の実施を決定し、2001年11月6日の首脳会談で10年以内のFTA実現に合意、2002年11月4日には包括的経済協力枠組み協定に調印、2004年からは特定農産品8品目（HS2ケタ）を対象に、先行して関税を引き下げのアーリー・ハーベストを実施した。関税引き下げは2003年から交渉を行っており、2004年11月29日に合意に達し、物品の貿易協定に調印、2005年1月に協定は発効した。CLMV諸国（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）を除く6カ国は2010年1月1日より発効している。CLMV諸国は2015年に、一部センシティブ品目を除いて関税を撤廃する（石川[2005: 34-35]）。
- (11) 中華人民共和国対外貿易経済合作部ウェブサイト（2008年10月28日参照）。
- (12) 『找法網』ウェブサイト（2008年12月26日参照）。
- (13) 法規上、ベトナム国境住民は中国が発行する国境通行証を所持するとあるが、実際ベトナム人が携行する国境通行証は、ベトナム側の国境省の人民委員会が発行した国境通行証である。運用上、相互認証をする形で各々の行政機関が、自国民に対して国境通行証を発行している。
- (14) 筆者現地調査による。東興は2008年1月4～5日、同10月23日に、友誼関および浦寨は2006年7月5日、同10月15日、2008年1月6日、同10月23日に、河口は2008年8月22日にそれぞれ実施した。
- (15) 2009年1月6日、広西チワン族自治区は「北部湾経済区開放・開発に向けた政策規定」を公布、70項目の優遇策を発表した。新規投資企業の法人税優遇や対ASEAN投資企業への補助などが盛り込まれている。なかでも、北海港や欽州港、防城港の出入国ゲートと並び、友誼関、東興の国境ゲートのコンテナ輸送車両の通行料を半額にする措置などが規定された（中華人民共和国中央人民政府ウェブサイト、2009年4月27日参照）。
- (16) 同局アジア大洋州促進処から入手した内部資料による。
- (17) 雲南省商務庁対外貿易処での筆者ヒアリングによる（2007年12月6日、昆明市）。国別の国境小額貿易の品目別データは非開示のため、聞き取りのみで資料は入手していない。
- (18) 雲南省商務庁対外貿易処での筆者ヒアリングによる（2007年12月6日、昆明市）。
- (19) 出入国ゲート統計でみる出入国者数は、国境通行証による往来数を含む。また、『中国出入国ゲート年鑑2008』では広西チワン族自治区のヒトの出入国者数（2007年）について、出入国ゲートごとの数値を公表している。
- (20) 友誼関ゲート近郊の浦寨国境貿易地点（2006年7月5日、同10月15日、2008年1月6日、同10月21日）および雲南省河口ゲート（2008年8月22日）での筆者現

地調査に基づく。

- (21) 出入国ゲート統計の2008年版の総論から得た数字であり、2007年版に基づく表7の2006年の数字から計算される伸び率とはわずかに異なる。これは、速報値と確報値との誤差によるものと思われる。
- (22) 中国・東盟博覧会公式ウェブサイト（2008年12月23日参照）。
- (23) しかしながら、2008年8月21日および22日に河口＝ラオカイ国境ゲートを訪問したときにはシングル・ストップ通関が実施されている様子はなかった。
- (24) 2008年1月5日の実走調査に加え、中越間陸路物流の定期便を運行する華南住商国際物流（深圳）有限公司（SGL）でのヒアリング（2006年10月18日、南寧市）および近鉄国際貨運（香港）有限公司でのヒアリング（2007年12月21日、珠海市）などによる。以下、本章で「日系物流企業」とする箇所は同情報源に基づく。
- (25) *News Net Asia (NNA)*, 2007年6月14日。
- (26) 北部湾東盟経済網ウェブサイト（2009年4月27日参照）。
- (27) 『南寧新聞』, 2008年10月6日。
- (28) 出入国ゲート年鑑をみると、2007年広東省深圳市は年間1億7770万人（うち8割が香港・マカオ居民）の出入国を処理している。これは中国全土の出入国者数の52%を占めるが、深圳と香港を結ぶ出入国ゲートでも、出入国のシングル・ストップ化は実現していない。また、前述の通り河口で試行が始まったとされるシングル・ストップ通関も、実態は確認できていない。
- (29) *Thoi Bao Kinh te Viet Nam*（ベトナム経済時報）, 2006年10月19日。
- (30) 2005年6月、国家旅遊局は「海外への団体旅行でカジノ賭博に参加することを禁止する通知」を全国の旅行社と関係行政機関に発布した（『南昌旅遊網』ウェブサイト, 2008年11月12日参照）。このほか、2005年9月に公安部も同様の通知「公安部通知要求堅決遏制我国公民出境参賭活動」を発布している（中華人民共和国公安部ウェブサイト, 2008年11月12日参照）。
- (31) *News Net Asia (NNA)*, 2007年1月17日で、ベトナム観光総局の話として伝えている。
- (32) *Thoi Bao Kinh Te Viet Nam*（ベトナム経済時報）, 2006年5月11日で、中国・雲南省の旅行代理店の話として伝えている（*News Net Asia (NNA)*, 2006年5月12日からの再引用で、以下本段落中の説明も同情報源に基づく）。
- (33) 中国国際旅行社有限公司の南寧支社「広西中国国際旅行社」に「国境通行証だけでベトナムを旅行したい」と電話で相談した際の回答（ジェットロ広州事務所スタッフによるヒアリング, 2008年10月30日）。
- (34) 東興市人民政府ウェブサイト（2008年9月22日参照）。
- (35) 2008年1月4日と1月5日および同年10月23日に筆者が実施した東興、モンカイでの現地調査による。
- (36) 『広西新聞』, 2005年3月31日。
- (37) 2006年7月5日, 同10月15日, 同12月6日, 2008年1月6日, 同10月21日に筆者が実施した現地調査による。
- (38) 南寧経済信息网ウェブサイト（2008年9月23日参照）。
- (39) 以上、2001年以前の走行時間は1996年3月の筆者の実走調査、ベトナム新国道1

- 号線の実走時間および南寧ーハノイ間の走行時間は、2006年7月6日～2008年10月21日の5回にわたる筆者の実走調査に基づく。
- (40) 『南寧新聞』, 2008年10月6日。
- (41) 2008年1月6日調査時点で、ベトナムのハノイから友誼関に向かう途中、国境手前1kmの検問所で、「この車両のまま凭祥市内まで入るかどうか」を聞かれた。申請書類を記入すれば、ベトナム車両も凭祥市内に乗り入れられるとのことであった。
- (42) 「中国-東盟自由貿易区凭祥物流園区」の開発企業である万通国際物流有限公司の現地管理事務所よりの筆者ヒアリング(2008年10月21日、凭祥市)。以下、本節文中で記載する万通国際物流による情報は同ヒアリングに基づく。
- (43) 以上、国境経済合作区の批准を含め、凭祥市人民政府ウェブサイトに基づく(2008年11月23日参照)。
- (44) 中国新聞網, 2007年5月10日(2007年10月26日参照)。
- (45) 正式名称は雲南省紅河哈尼(ハニ)族彝(イ)族自治州河口瑤(ヤオ)族自治県。
- (46) 『中国紅河』(雲南省紅河哈尼(ハニ)族彝(イ)族自治州人民政府)ウェブサイト(2008年9月28日参照)。
- (47) 雲南省商務庁ウェブサイト(2008年9月19日参照)。296kmは鉄道の距離を示す。
- (48) 筆者が実施した現地調査(2008年8月21日に昆明から河口までの陸路ルート実走、翌22日に河口、ラオカイの国境付近視察、22～23日にラオカイからハノイまでの列車移動を実走)による。以下、河口＝ラオカイの現地調査は、この調査時点の情報に基づく。
- (49) 『雲南日報』, 2007年2月2日。
- (50) 紅河自治州人民政府のウェブサイトの公告では、2009年5月に同橋は竣工した。なお、本項では、従来からの鉄道橋を第1国境橋、2001年に開通した南溪河公路大橋を第2国境橋、2009年に開通した橋を第3国境橋として記述する。
- (51) 雲南省電子政務門戸網駅ウェブサイト(2008年11月3日参照)。以下、本段落未までの説明も同情報源に基づく。
- (52) 電力不足に悩むベトナムは2004年9月より中国から電力を輸入しており、北部6省は中国から電力供給を受けている。
- (53) 『雲南日報』, 2008年7月29日。
- (54) 「雲南省中越、中老辺境地区人員出入国管理規定(1992年8月31日、雲南省人民政府第179号令)」による(『百度法律』ウェブサイト, 2008年12月11日参照)。なお、中老とは中国・ラオスを意味する。河口で許可を取得した場合、どの範囲まで渡航可能かは不明である。いずれにしても省令であることから省外地域への渡航はパスポートとビザが必要になる。
- (55) 雲南省財政庁、同省發展改革委員会は国境通過時の利用料金などの不徴収を定めた「国境ゲート管理と徴収費用に関する通知」(2006年7月26日)を発布した(『南日報』, 2008年7月29日)。
- (56) 公的機関の情報ではないが、ベトナムの貿易会社である Hoa Phong Company & Joint Entrepreneur Union 社での石田正美氏ヒアリングによる(2008年8月23日、ラオカイ市)。
- (57) 『雲南信息港』ウェブサイトによると、2009年8月6日、昆明ー河口間的高速道路

が全線開通したとしている（一部区間は高速道路に準ずる高規格道路）（2009年12月7日参照）。ラオカイーハノイ間の高速道路は、アジア開発銀行（ADB）ウェブサイトに基づく（2009年1月20日参照）。ADBはハノイ（ノイバイ）とラオカイを結ぶ高速道路（全長244km）建設で約11億米ドルを融資する。次段落のADBに関する記載も本ウェブサイトによる（参照日同じ）。

- (58) 『雲南網』ウェブサイトおよび『中国紅河』ウェブサイト（2009年4月17日参照）。
- (59) *News Net Asia (NNA)*, 2005年11月9日。中国政府は、ハノイーラオカイ間を含むベトナム南北縦断鉄道の信号システムの改善のため、総額5億5000万人民币元（約6800万米ドル）の低利融資を決めた。
- (60) ラオカイ省人民委員会国境经济管理部副部长, Doan Dinh Khoi氏への筆者ヒアリングによる（2008年8月22日, ラオカイ市）。
- (61) *News Net Asia (NNA)*, 2005年11月1日。
- (62) 『南方報業』, 2008年8月4日。

〔参考文献〕

〈日本語文献〉

- 池部亮[2004]「対外経済関係の拡大」(白石昌也編『ベトナムの対外関係:20世紀の挑戦』暁印書館, 67-90ページ)。
- [2006a]「ベトナム市場経済化の基本構造」(関満博・池部亮編『ベトナム/市場経済化と日本企業』新評論, 13-46ページ)。
- [2006b]「補論 ベトナムの投資動向と今後の展望」(関満博・池部亮編『ベトナム/市場経済化と日本企業』新評論, 396-419ページ)。
- [2008]「中越経済の緊密化と国境経済」(石田正美編『メコン地域開発研究一動き出す国境経済圏—』調査研究報告書, アジア経済研究所, 147-180ページ)。
- 石川幸一[2005]「始動するASEAN—中国FTA (ACFTA)」, 『季刊国際貿易と投資』Autumn 2005/No.61。
- 石田正美編[2008]『メコン地域開発研究一動き出す国境経済圏—』調査研究報告書, アジア経済研究所。
- 石田正美・工藤年博編[2007]『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。
- 白石昌也[2005]「活性化するメコン地域協力」外務省〔調査受託機関〕(社団法人日本経済研究センター)『FTA時代の中国・ASEAN関係』, 43-79ページ)。

〈外国語文献〉

- Nguyen Hong Thao[2000]“The China-Vietnam Border Delimitation Treaty of 30 December 1999,” *Boundary and Security Bulletin*, Vol.8 No.1, International Boundaries Research Unit (IBRU) of Durham University.
- 広東省統計局・国家統計局広東調査総隊編[2006-08]『広東統計年鑑』2006-2008年版, 中国統計出版社。
- 広西年鑑社編[2008]『広西年鑑2008』広西年鑑社。
- 広西チワン族自治区統計局編[各年]『広西統計年鑑』2001および2006-2008年版, 中国

統計出版社。

雲南省統計局編[各年]『雲南統計年鑑』2001 および 2005-2008 年版, 中国統計出版社。

中国口岸協会編[2006-08]『中国口岸年鑑』2006-2008 年版, 中国海関出版社。

中華人民共和国国家統計局編[2006-08]『中国統計年鑑』2006-2008 年各年, 中国統計出版社。

〈ウェブサイト〉

百度法律：<http://www.law.baidu.com/>

北部湾東盟經濟網：<http://www.bbwdm.cn/>

東興市人民政府：<http://www.dxzf.gov.cn/>

広西統計局：<http://www.gxtj.gov.cn/>

南昌旅遊網：<http://www.nctour.nc.gov.cn/>

南寧經濟信息網：<http://www.nn.gx.cei.gov.cn/04/nb041203.htm/>

凭祥市人民政府：<http://www.gx.xinhuanet.com/dtzz/pxwz/index.htm/>

雲南省電子政務門戸網：<http://www.yn.gov.cn/>

雲南省商務庁：<http://www.bofcom.gov.cn/>

雲南網：<http://life.yunnan.cn/>

雲南信息港：<http://news.yninfo.com>

西漢南越王博物館：<http://www.gzwh.gov.cn/whw/dw/xhnywbwg/>

新華網：<http://www.xinhuanet.com/>

中華人民共和国對外貿易經濟合作部：<http://www.cofortune.com.cn/>

中華人民共和国税関総署：<http://www.customs.gov.cn/publish/portal0/>

中華人民共和国公安部：<http://www.mps.gov.cn/>

中華人民共和国国家統計局：<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/>

中華人民共和国中央人民政府：<http://www.gov.cn/>

中国紅河：<http://www.hh.cn/>

中国 - 東盟博覧会：<http://www.caexpo.com/>

中国新聞網：<http://www.chinanews.com.cn/>

アジア開発銀行 (ADB)：<http://www.adb.org/>

ベトナム統計総局：<http://www.gso.gov.vn/>

Lexis Nexis (律商網)：<http://www.lexiscn.com/>

紅河自治州人民政府：<http://www.hh.gov.cn/>

