

## 第10章

### 中国とミャンマーを結ぶ大動脈

—瑞麗＝ムセ国境経済圏—

畢 世鴻



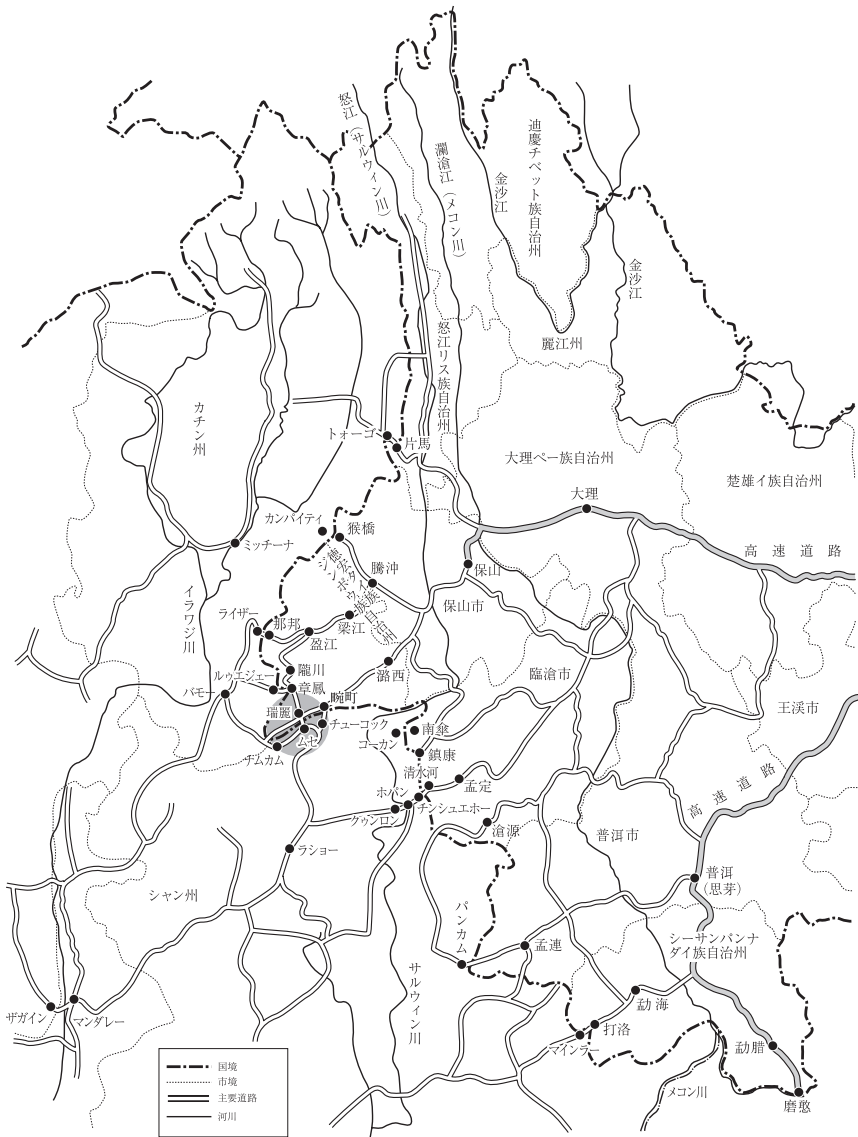
#### はじめに

中国にとってミャンマーは、国境問題を円満に解決した最初の隣国である。1950年、中国とミャンマーは国交関係を樹立し、その後貿易協定、バーター協定、経済協力協定などを次々と締結した。また、1954年6月、両国の首脳は共同で「平和五原則」<sup>(1)</sup>を提唱した。1960年1月、中国とミャンマー両国政府は、国境条約を締結し、国境線の画定を成功させている。

中国とミャンマーは、2160kmの国境線を共有しており、同国境線は雲南省・ミャンマー国境線 1997km、チベット・ミャンマー国境線 163km から構成される。しかし、ミャンマーに隣接するチベットとの国境地域では、大半がヒマラヤ山脈によって遮断された無人地域であるため、ヒトとモノの往来もほとんどない。これに対して、雲南省は、怒江リス族自治州、保山市、徳宏タイ族・ジンポウ族自治州、臨滄市、普洱市、シーサンパンナ・タイ族自治州の6つの州・市とミャンマーのシャン州、カチン州とが国境を接している（図1参照）。一方、カチン州とシャン州の国境地帯は、その大部分が諸少数民族武装グループの支配下にある。そのため、現実的には、ミャンマー政府が直接管轄できる中国との国境線は、チューコック、ムセ、ナムカムとルウエジェー周辺のわずか300kmしかないのである。

表1に示した通り、現在中国とミャンマーの間には合計11カ所の主要

図1 中国・ミャンマー国境



(出所) 中国・雲南省ミャンマーの地図などをもとに作成。

表 1 ミャンマーとの中国側主要国境ゲートの整備状況

クラス	中国側国境ゲート名	国境ゲート類別	開放時期	ミャンマー側国境ゲート名
国家 1 級	猴橋 (Houqiao)	道路	2000 年	カンバイティ (Kambalti)
	瑞麗 (Ruili)	道路	1978 年	ムセ (Muse)*
	畹町 (Wangding)	道路	1952 年	チューコック (Kyu-hkok)*
	清水河 (Qingshuihe)	道路	1991 年	チンシュエホー (Chinshwehaw)
国家 2 級	片馬 (Pianma)	道路	1991 年	トオーゴ (Htawgo)
	盈江 (Yingjiang)	道路	1991 年	ライザー (Laiza)*
	章鳳 (Zhangfeng)	道路	1991 年	ルウエジェー (Lweje)*
	南傘 (Nansan)	道路	1991 年	コーカン (Kokang)
	滄源 (Cangyuan)	道路	1996 年	パンワイン (Panwine)
	孟連 (Menglian)	道路	1991 年	パンカム (Pang Kham)
	打洛 (Daluo)	道路	1991 年	マインラー (Maila)*

(注) \*印付けの国境ゲートは、ミャンマー側の国家クラスの国境ゲートである。

(出所) 雲南省政府の関係文書により整理。

国境ゲート<sup>(2)</sup>があり、その内訳は猴橋、瑞麗、畹町、孟定といった国家 1 級国境ゲート<sup>(3)</sup>4 ヲ所、片馬、盈江、章鳳、南傘、滄源、清水河、打洛といった国家 2 級国境ゲート 7 ヲ所となっている。さらに、中国とミャンマーとの国境地帯において、上記の主要国境ゲート以外、自然的に発生した国境通路は 70 数カ所にも及んでいる（中華人民共和国駐マングレー総領事館経済商務室[2002]）。このような隣接的な地の利は、中国とミャンマーが貿易関係を発展させることに絶好の条件を生み出したのである。

これに対して、ミャンマー政府は中国との間に、ライザー、ルウエジェー、ムセ、チューコック、マインラー 5 ヲ所を国家クラスの国境ゲート<sup>(4)</sup>として認定し、貿易を行うことを正式に認めている。その他、ミャンマー政府は、ナムカム、クウンロン、ホパン、チンシュエホー、バモーなどの国境町で中国との国境貿易を行うことも認めている。

中国側の国境ゲートのなかでも、「境内関外」<sup>(5)</sup>方式が実施されたことで、瑞麗国境ゲートは中国で最も開放された陸路型国境ゲートのひとつになった。瑞麗国境ゲートは、雲南省における最大の国境貿易の輸出を取り扱う国境ゲートとなり、2007 年の国境貿易輸出額が 3 億米ドルを超え、雲南省国境貿易輸出総額の 30% を占めている<sup>(6)</sup>。これと同時に、瑞麗に隣接するムセもミャンマーにおいて、規模が最も大きく、政策面で最も優遇さ

れた道路型国境ゲートになっている。瑞麗とムセ周辺の国境地帯は、現在、ひとつの国境経済圏を形成しつつある。

本章の目的は、中国とミャンマーの経済関係の発展のために、瑞麗＝ムセ国境経済圏がどのような役割を果たしているか、そして中国とミャンマーの国境地帯の社会および経済発展にどのような影響を与えているか、などの問題を検討することである。そこで、本章では、中国とミャンマーの貿易関係の変化を考察しながら、中国とミャンマーを結ぶ大動脈である瑞麗＝ムセ国境経済圏の全体図を明らかにしたい。そのため、まず第1節では中国とミャンマーの貿易関係について述べることにする。第2節では、雲南省とミャンマーの通常貿易および国境貿易について述べるうえで重要な背景として、瑞麗国境ゲートを中心としたヒト・モノと車両の越境移動の現状を明らかにする。そして、第3節では瑞麗＝ムセ国境ゲートおよび姐告国境貿易区の発展状況について説明し、第4節で越境経済活動に伴う社会問題などを検討する。最後に、瑞麗＝ムセ国境経済圏の将来性を模索する。

## 第1節 貿易関係

1988年のクーデタで政権掌握以来、ミャンマー軍事政権は、欧米諸国から経済制裁を受けるなど国際社会から孤立した状況にある。それ以来、中国を含む近隣諸国との経済関係を発展させることは、ミャンマー経済の死活に関わるといっても過言ではない。一方、1990年代後半以来、中国は海外進出とりわけインド洋への進出に力を入れている。このことから、ミャンマーは、中国の理想的経済協力パートナーともいえよう。ミャンマー国内では、日用雑貨、家電製品、食品、電気機械、化学製品など、廉価な中国製品に対する需要が高まっている。中国では、ミャンマーからの木材、天然ゴム、鉱産物、水産物、熱帯農作物、石油、天然ガスなどの第1次産品に対するニーズも年々上昇している。このように、一般的には中国とミヤ

ンマーの経済関係は補完的であると考えられている。

### 1. 中国の総輸出入総額に占める対ミャンマー貿易の割合

1986 年以前、中国とミャンマーの貿易額は少なく、1 億米ドルを超えたことがなかった。1988 年以來、ミャンマー政府は、民間貿易の自由化、国境貿易の合法化など開放的経済政策を推進した。その後、欧米諸国からの経済制裁が強化されたこともあり、中国との経済関係を深めるようになった。その結果、中国・ミャンマー貿易額も大きく増大した。表 2 に示す通り、1988 年の中国・ミャンマー貿易額は 2 億 7000 万米ドルであった。

表 2 中国とミャンマーの貿易額の比較

	中国輸出入総額 (100 万米ドル)		ミャンマー輸 出入総額 (100 万米ドル)		中国の対ミヤ ンマー貿易額 (100 万米ドル)		中国輸出入総額 に占める中国の 対ミャンマー貿 易額の割合 (%)	ミャンマー輸出入 総額に占める中国 の対ミャンマー貿 易額の割合 (%)
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入		
1988	47,520	55,270	420	580	130	140	0.26	27.0
1989	52,540	59,140	400	570	190	130	0.29	33.0
1990	62,090	53,350	500	910	220	100	0.28	22.7
1991	71,910	63,790	470	870	290	110	0.29	29.9
1992	84,940	80,590	810	1,000	260	130	0.24	21.5
1993	91,740	103,960	930	1,360	320	160	0.25	21.0
1994	121,010	115,610	980	1,620	370	140	0.22	19.6
1995	148,780	132,080	1,320	2,480	620	150	0.27	20.3
1996	151,050	138,830	1,240	2,780	520	140	0.23	16.4
1997	182,790	142,370	1,130	3,010	570	70	0.20	15.5
1998	183,710	140,240	1,120	2,470	510	60	0.18	15.9
1999	194,930	165,700	1,410	2,290	410	100	0.14	13.8
2000	249,200	225,090	1,960	2,680	500	120	0.13	13.4
2001	266,100	243,550	2,830	2,410	500	130	0.12	12.0
2002	325,600	295,170	2,660	2,240	720	140	0.14	17.6
2003	438,230	412,760	2,720	2,900	910	170	0.13	19.2
2004	593,320	561,230	2,950	2,950	940	210	0.10	19.5
2005	761,950	659,950	3,700	3,570	930	270	0.08	16.5
2006	968,940	791,460	4,380	3,790	1,210	250	0.08	17.9
2007	1,218,000	955,800	4,760	5,160	1,690	370	0.09	20.8

(出所) 中華人民共和國海関総署編 [1988-2004]、中華人民共和國国家統計局 [2005-2007]、中国商務部と International Monetary Fund (IMF) の貿易統計に基づき整理した。

ミャンマーは1992年から1995年まで高い経済成長率を達成し、1995年の中国・ミャンマー貿易額も7億7000万米ドルまで増加した。1996年以後、双方の貿易政策の調整、東南アジア金融危機の影響および輸出入に対するミャンマー政府の厳格な規制などが原因となって、中国とミャンマーの貿易額は4年連続して下落し続け、1999年には5億1000万米ドルまで減少した。2000年からは、両国の輸出入額は再び増加に転じ、同年の輸出入額は6億2000万米ドルで、前年度に比べて21.6%増加している。2003年の中国・ミャンマー貿易額は10億米ドルを突破し、10億8000万米ドルになった。さらに、2007年の貿易額は史上最高の20億6000万米ドルに達した。

しかし、中国の輸出入総額に占める対ミャンマー貿易額の割合は決して高いとはいえない。むしろ、中国の対外貿易総額の急速な増加に比べると、その割合は徐々に低下しているといえる。表2に示した通り、中国の総輸出入総額に占める対ミャンマー貿易額の割合は、1988年は0.26%であり、1989年と1991年に0.29%まで一時的に上昇したが、その後下落一方となり、1996年の0.23%と2000年の0.13%に続き、2007年は0.09%まで下がってきた。

## 2. ミャンマーの輸出入総額に占める対中貿易の割合

中国の対外貿易総額に占める対ミャンマー貿易額の割合が低いこととは対照的に、ミャンマーの輸出入総額に占める対中貿易額の割合は大きい。表2に示した通り、1989年には、中国・ミャンマー貿易額は、ミャンマー輸出入総額の33.0%を占めた。しかし、その後、若干上下に変動するが、その変動は低水準のなかでのものとなっている。1995年の割合は20.3%であり、2001年には12.0%まで下がり、2007年には再び20.8%まで上がった。

IMFの統計によれば、2007年現在、中国はミャンマーにとってタイに次ぐ2番目の貿易パートナーとなっており、輸出相手国として第3位、輸入相手国としては第1位である。しかし、中国とミャンマーとの貿易は、香港とシンガポールなどを中継して行われることも少なくないため、これ

らの数字を入れると、中国はミャンマーにとって最も大きな貿易パートナーといえる。

表3に示した通り、中国・ミャンマー貿易関係では、中国側の主要輸出品目は、機械設備、電気機器、鉄鋼製品、自動車・オートバイ、紡績製品など多岐にわたり、このほか日用雑貨や家電製品なども輸出されている。電気機器などの輸出が増加した理由のひとつは、近年中国企業がミャン

表3 中国の対ミャンマー貿易における主要品目

①中国の輸出（単位：％）											
順位	品目	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1	機械設備	25.1	12.4	13.3	17.7	24.2	19.0	11.6	12.8	12.9	16.4
2	電気機械	7.1	10.6	10.8	11.9	9.3	12.6	19.3	7.7	8.1	10.8
3	鉄鋼	1.7	2.4	4.8	2.5	1.8	3.9	8.7	8.6	9.6	9.2
4	自動車、オートバイ	2.3	3.1	3.3	4.0	8.5	12.1	9.3	6.3	7.6	9.1
5	鉄鋼製品	11.6	6.1	4.6	5.4	3.9	6.6	4.7	6.1	7.7	7.4
6	鉱物性燃料（石油など）	3.1	4.2	4.9	6.7	4.9	5.0	6.1	9.1	9.4	5.8
7	織物（合成繊維）	6.2	9.1	8.7	7.5	4.6	2.7	4.7	7.1	6.3	5.4
8	綿糸・綿織物	4.1	6.0	5.7	7.0	6.6	6.2	5.3	5.3	4.6	3.8
9	有機化学品	0.2	0.6	0.7	1.2	2.8	1.8	1.4	2.2	1.3	2.9
10	ゴム製品（タイヤなど）	1.0	1.5	1.6	1.5	1.6	1.6	2.0	2.2	2.8	2.6
11	その他	37.8	44.0	41.6	34.6	31.8	28.5	26.9	32.6	29.7	26.6
輸出総額（100万米ドル）		532.9	406.5	496.4	497.4	724.8	908.0	938.5	934.9	1207.2	1691.9
②中国の輸入（単位：％）											
順位	品目	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1	木材	38.5	48.2	64.7	66.4	71.7	69.3	68.6	70.7	60.2	51.1
2	鉱石	8.0	3.9	2.9	4.0	6.3	5.4	5.2	9.7	6.6	10.2
3	油糧作物（ゴマなど）	2.5	0.5	0.7	3.9	1.6	5.5	5.1	2.3	2.3	7.2
4	天然ゴム	0.0	0.1	0.3	0.6	1.8	2.5	5.8	3.6	8.5	6.8
5	水産物	0.4	0.7	5.5	5.0	1.7	1.5	1.8	0.9	1.6	4.9
6	野菜	4.7	0.7	1.1	0.6	0.5	0.2	1.5	1.1	1.3	3.4
7	宝石	12.3	26.7	6.7	2.8	2.2	3.1	3.7	1.7	4.2	3.3
8	電気機械	1.1	2.8	1.8	2.4	0.7	0.0	0.0	0.0	0.6	2.6
9	光ファイバー	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	2.2
10	乾燥果実	0.3	2.9	7.4	5.9	5.5	6.4	0.7	1.7	2.6	1.6
11	その他	32.5	13.5	8.9	8.4	8.0	6.0	7.6	8.1	12.1	6.7
輸出総額（100万米ドル）		61.6	101.5	124.8	134.2	136.9	169.5	206.9	274.4	252.7	370.6

（注）品目別貿易統計（HS2ケタ）に基づくシェア。

（出所）工藤「2006b:21」に基づき加筆作成。

マーの発電所建設案件に関与しており、これに伴って発電機などの機材輸出が増えたためである。そして、ミャンマー国内電力事情の悪化により、自家発電機の輸出も増加している。ミャンマーは国内の工業生産に必要な生産財・資本財を中国からの輸入に依存しているといっても過言ではない(JETRO[2006: 224])。一方、ミャンマーからの輸入商品は木材、鉱産物、農産品、水産物、宝石などの第1次産品が大半である。とりわけ木材は、2005年の輸入総額の7割を占めている。また、中国は現在、ミャンマーの水産物の最大の輸出先となっている<sup>(7)</sup>。

### 3. 中国・ミャンマー貿易額に占める雲南・ミャンマー貿易額の割合

ミャンマー政府が1988年に国境貿易を合法化させて以来、雲南省の対

**表4** 雲南・ミャンマー貿易と中国・ミャンマー貿易などの比較

(単位: 100 万米ドル)

	雲南の対 ミャンマー 輸出額	雲南の対 ミャンマー 輸入額	雲南の対 ミャンマー 輸出入額	雲南輸出入総 額に占める割 合 (%)	中国の対ミャン マー輸出入額に 占める割合 (%)	ミャンマー輸 出入総額に占 める割合 (%)
1991	38.73	1.98	40.71	7.4	10.2	3.0
1992	221.44	3.93	225.37	33.6	57.8	12.5
1993	262.44	119.11	381.55	45.4	79.5	16.7
1994	309.27	111.15	420.42	31.3	82.4	16.2
1995	392.13	98.00	490.13	25.8	63.7	12.9
1996	278.33	84.41	362.74	18.9	55.0	9.0
1997	276.37	28.40	304.77	15.7	47.6	7.4
1998	258.00	123.00	381.00	20.0	66.8	10.6
1999	245.99	53.53	299.52	18.0	58.7	8.1
2000	293.01	69.93	362.94	20.0	58.5	7.8
2001	251.51	97.22	348.73	17.5	55.4	6.7
2002	296.08	110.70	406.78	18.3	47.3	8.3
2003	356.83	135.96	492.79	18.5	45.6	8.8
2004	386.61	164.75	551.36	14.7	47.9	9.3
2005	410.63	220.99	631.62	13.3	52.6	8.7
2006	521.13	170.95	692.08	11.1	47.4	8.5
2007	640.68	232.89	873.57	9.9	42.4	8.8

(出所) 雲南省統計局 [2000-2007]、中国商務部、雲南省商務庁と昆明税関の統計資料に基づき作成。



ミャンマー貿易額は年々増加している。表4に示す通り、1990年代以来、中国・ミャンマー輸出入額における雲南の対ミャンマー貿易額の割合は、1991年を除けば40%を超えている。とりわけ2001年以来、ミャンマーは、雲南省にとって最大の貿易パートナーになっている。2007年の雲南省の対ミャンマー貿易額は、同年の雲南省輸出入総額の9.9%、中国の対ミャンマー輸出入額の42.4%、ミャンマー輸出入総額の約8.8%をそれぞれ占めている。また、雲南省の対外経済技術協力<sup>(8)</sup>業務の45%がミャンマー市場に集中している。雲南省の対ミャンマー貿易のパターンは多種多様であり、通常貿易、加工貿易、国境貿易<sup>(9)</sup>などに分けられている。そのうち、表5に示す通り、とりわけ国境貿易は、雲南省の対ミャンマー貿易において大きな割合を占めている。

#### 4. 中国・ミャンマー輸出入額に占める国境貿易の割合

中国の雲南省では、従来から国境を通じたミャンマーとの交流が活発であったが、文化大革命により交流は一時停滞していた。1988年以前においては、法律上中国・ミャンマー間の国境貿易は禁じられていたが、両国政府が黙認した形で、事実上密輸として行われていた（聶・趙[2006: 322-323]）。

1988年のクーデタによって成立したミャンマー軍事政権は、それまでの鎖国政策から開放政策に転換した。それに合わせ、ミャンマー政府は、1988年国境ゲートを通ずる国境貿易を正式に認め、ミャンマー貿易省（現商業省）傘下のミャンマー輸出入サービス公社が中国・雲南省の輸出入会社との間で国境貿易協定を締結し、1989年から中国との間で正規の国境貿易が始められた。それ以来、両国の国境貿易は急速に活発化し、中国製品が雲南省を通じて大量にミャンマーに流入し始めた。

以後、雲南省の対外貿易の重要な構成部分として、国境貿易は中国とミャンマー両国の国境地域の経済成長を効果的に牽引している。雲南省の国境貿易の主な形式は国境小額貿易、国境地域対外経済技術協力<sup>(10)</sup>、国境住民による互市貿易であった。改革開放以来、雲南省は国境貿易における農・

林・漁業産品、副産物、地方特産物、鉱産物など160余りの品目に対する輸入税免除または半額徴収、柔軟な管理という国の政策をうまく活用することで、ミャンマーとの国境貿易を積極的に進めて来た。その結果、詳細は後述するが、中国・ミャンマー国境貿易は大幅に増加してきた。

表1に示している通り、国境貿易を展開させるため、中国とミャンマーは合計11カ所の主要国境ゲートを設置している。中国政府は、国境貿易を管理する専門部門を、対外貿易経済協力部（現商務部）の傘下に置いた。雲南省では、対外貿易経済協力庁（現商務庁）の下に、国境貿易処という専門管理部門が置かれている。これに対して、ミャンマー政府は、1996年、国境貿易の監督・促進を強化するため、商業省の下に国境貿易局を設立し、輸出入の許認可業務を行ってきた。また、2001年には、国境貿易の取り締まりを強化する観点から、税関・警察・国軍で構成する国境安全・検査連隊が創設され、密輸などの取り締まりを行ってきた。2005年に入ると、ミャンマー政府は全国の国境ゲートにおける行政組織を効率化するため、国境貿易局の下、関税局、歳入局、警察、入国管理局、ミャンマー経済銀行（Myanmar Economic Bank: MEB）の6つの部署を一元化した国境貿易事務所に再編し、ワン・ストップ・サービス（OSS）を提供している（国際金融情報センター[2005: 2]）。

さらに、ミャンマー政府は、通常貿易・国境貿易の如何にかかわらず、正規の手続きを経た貿易を促進し、密輸を厳しく取り締まる方針を採り始めている。幹線道路には数多くの検問所が設けられており、税関書類がチェックされ、積荷を調べられている。これによる密輸の抑制と関税の増収益などの効果が期待される。しかし、前述の通り、中国に隣接する国境地帯では、ミャンマー政府が直接コントロールできる範囲は限られており、国家クラス国境ゲート以外では、諸少数民族武装グループに管理されている国境ゲートも少なくない。また、国境貿易がこれら少数民族武装グループの利権となっていることも多い。そのため、諸少数民族武装グループが管理する国境ゲートまたは国境通路でも、国境貿易または密輸が頻繁に行われている。

中国・ミャンマー国境貿易額は、1996年に中国・ミャンマーの両国政

府が貿易管理・規制を強化したため、1997 年度に輸出を中心に急減した。その後、輸入については、1997 年度以降、およそ 10～20% の伸びで順調に増加している。一方、輸出については、2002 年度以降になって、10～20% の伸びを示している。表 5 をみると、中国の対ミャンマー輸出入額における国境貿易の割合の高さがわかる。2006 年の中国・ミャンマー国境貿易は 5 億 6250 万米ドルであったが、2007 年にはそれが 7 億 230 万米ドルに増え、前年同期比 24.9% 増となっている。とりわけ 2007 年には、国境貿易は中国の対ミャンマー輸出の 28.3%、輸入の 60.7%、さらにミャンマー輸入総額の 9.3%、ミャンマー輸出総額の 4.7% をそれぞれ占めた。国境貿易の興隆は、ミャンマーに対する経済制裁とも無関係ではない。欧米諸国から厳しい制裁を科され、銀行間で米ドル決済にも困難をきたす現状下、人民元とチャットで決済できる国境貿易は、ミャンマーの対外貿易で重要な地位を占めており、ミャンマー国内の需要を満たすための重要なルートとなっている（工藤[2006a: 18]）。

国境ゲートごとの輸出入額については、表 6 に示している通り、畹町、章鳳、盈江、南傘、孟連、猴橋などに比べれば、瑞麗の輸出入額が圧倒的に多いといえる。その理由としては、瑞麗＝ムセ国境ゲートが、その他の地域にリネージュできる地理的な優位性、両国の中央政府から直接管轄されている利便性を有することが挙げられる。また、畹町＝チューコック国

表 5 中国の対ミャンマー国境貿易の推移

(単位：100 万米ドル)

	2004	2005	2006	2007
中国の輸出	239.8	322.8	400.7	477.8
中国の対ミャンマー輸出額に占める割合	(25.5)	(34.7)	(33.1)	(28.3)
雲南省の対ミャンマー輸出額に占める割合	(62.0)	(78.6)	(76.9)	(74.6)
ミャンマーの輸入総額に占める割合	(8.1)	(9.0)	(10.6)	(9.3)
中国の輸入	160.9	209.8	161.8	224.5
中国の対ミャンマー輸入額に占める割合	(76.6)	(77.7)	(64.7)	(60.7)
雲南省の対ミャンマー輸入額に占める割合	(97.7)	(94.9)	(94.6)	(96.4)
ミャンマーの輸出総額に占める割合	(5.5)	(5.7)	(3.7)	(4.7)

(注) カッコ内は%。

(出所) 雲南省商務庁と IMF の統計資料に基づき作成。

表6 2006年中国・ミャンマー主要国境ゲートの出入国と輸出入の統計

国境ゲート名	出入国者 (延べ人数)		自動車出入国数 (延べ台数)		輸出入額 (100万米ドル)		貨物輸送量 (トン)	
	出国	入国	出国	入国	輸出	輸入	輸出	輸入
瑞麗	2,768,916	2,789,705	452,198	450,185	373.19	26.75	395,239	81,663
畹町	208,890	216,308	30,521	31,282	27.14	3.50	31,775	26,358
猴橋	71,356	74,300	20,689	17,544	10.12	21.18	27,715	518,058
清水河	197,334	178,712	40,036	38,778	9.38	5.44	20,069	20,713
片馬	95,190	84,210	32,941	23,268	0.40	3.82	394	107,045
盈江	289,932	330,738	58,481	61,463	51.08	57.03	47,676	476,905
章鳳	391,241	179,750	38,018	17,507	32.87	2.95	8,928	27,826
南傘	213,724	232,618	22,276	21,250	8.22	2.28	44,846	91,273
孟連	366,496	338,466	47,071	49,480	23.13	61.54	98,604	167,593
打洛	124,851	126,006	32,262	29,485	29.73	7.74	49,987	71,263
滄源	72,996	77,507	18,533	19,354	3.34	9.11	11,775	57,671

(出所) 雲南省商務庁の関連統計資料。

境ゲート周辺では、平地が少なく、大規模な貿易関連施設の建設は困難である。そして、諸少数民族武装グループの財源を断つため、その支配下にあるコーカン、パンカム、マインラーなどの国境ゲートを開放させたくないミャンマー政府の思惑もあるようである。

## 5. 国境で取引されている主要産品

雲南省のミャンマーからの主な輸入品は米、豆類、水産物、熱帯果物、木材であり、主な輸出品は繊維製品、日用雑貨、医薬品、農薬、肥料、エンジン、トラクターなどのほか、近年は家電製品が多くなっている。国境ゲートごとの輸出入商品について、猴橋、盈江では主には木材、瑞麗、畹町などの国境ゲートでは工業製品、農産物、水産物が多い。

中国からの商品は、陸路で瑞麗などの国境ゲートを通関してからムセ、ラショー経由でマンダレーなどに流入している。マンダレーを中心とするミャンマー北部の市場では、中国製のプラスチック製玩具、扇風機、衣類、タオル、家庭用品などの低価格消費財や、移動用小型発電機などの機械が数多く販売されている。実態を把握するのは困難であるが、その一部は、

トランジット貿易、国境貿易または密輸を通じてさらにタイ、インド、バングラデシュなどへ再輸出されている模様である。筆者は、2008年1月にタイ東北地域のメーサイという国境の町を訪れたが、ミャンマー側のタチレクから多くのミャンマー人が毎日国境を越えて取引を行っている姿を目にした。そのメーサイの店舗では、多くの中国商品が取り扱われていた。また、決済の際、大半の商人はタイ・バーツや人民元を使用している。さらに、ミャンマー経由でタイの工業製品を輸入するケースも増えている(第9章参照)。

これに加え、最近、ミャンマーの道路整備により輸送効率が大幅に改善したことを背景に、中国・インド、中国・バングラデシュ間でもミャンマー北部の山岳地帯経由のトランジット貿易が検討されている。山岳地帯で輸送することとなるものの、海上輸送よりも時間が短縮され、特に中国・インドの場合、マラッカ海峡を通過するよりも1ヵ月以上も輸送時間が短縮されるというメリットがある。

## 第2節 ヒトと車両の移動

国境を接する雲南省とミャンマーの経済活動が活発に行われてからというもの、国境ゲートを通過する出入国者が増え、越境する車両と輸出入貨物量も安定的に増加している。具体的な状況は以下の通りである。

### 1. 二国間の出入国統計

1991年5月、中国政府による特別許可が出されたことで、瑞麗からミャンマーへ行く国境観光が緩和された。これにより、同年度の瑞麗からミャンマーに入る中国人国境観光客数は延べ1万5000人余りにも達した。それ以来、瑞麗周辺の国境観光客数が急速に伸びている。これまで単なる国境住民の往来に過ぎなかった国境での出入国の目的が、貿易・投資、公務、観光旅行にまで拡大している。1998年には国境観光客数は延べ18万9000

人を超え、瑞麗市の経済と社会発展に貢献している。2004年の瑞麗国境ゲートにおける出入国者数は延べ538万人に達した。表6に示した通り、2006年の出入国者は延べ556万人で、そのうち出国は延べ277万人で、入国は延べ279万人であった。その他の国境ゲートと比較すると、瑞麗国境ゲートでの出入国者数は圧倒的に多い。2007年現在、瑞麗国境ゲートにおける毎日の出入国者数は平均で1万5000人余りである（王ほか[2007: 24]）。いまや瑞麗国境ゲートは、雲南省最大の国境貿易と観光のための国境ゲートに成長している（畢[2008c: 32]）。

## 2. 車両の通行状況

これまでの出入国貨物もそれまでの少量の農産物と農業副産物のやりとりから、製造業や様々な生活資材へと変化している。例えば、瑞麗国境ゲートでは、毎日の出入国車両も1990年代初期の800台余りから、現在では2000台を超えるまでになっている。表6に示している通り、2006年の瑞麗国境ゲートにおける貨物輸送量は47万6902トン、そのうち輸出は39万5239トンで、輸入は8万1663トンであった。自動車出入国数は延べ90万2383台に達しており、そのうち、出国は延べ45万2198台、入国は延べ45万185台に達した。輸出入額は3億9994万米ドルで、そのうち輸出は3億7319万米ドルで、輸入は2675万米ドルであった。また、2006年の瑞麗国境ゲートにおける輸出入額は、同年度の雲南省の対ミャンマー輸出入額の57.8%、中国の対ミャンマー輸出入総額の27.4%をも占めている。現在、瑞麗国境ゲートは、中国の道路型国境ゲートのなかで、最大規模の国境ゲートになっている。

他方、表6の国境ごとの自動車出入国数をみれば、瑞麗国境ゲートは最も多いが、国境ごとの貨物輸送量については、瑞麗国境ゲートは猴橋、盈江に続いて第3位まで下がっている。これは、瑞麗国境ゲートを通関する貨物の多くが工業製品と農産物であり、猴橋、盈江の国境ゲートを通関する貨物が主に重い木材であることと関係すると思われる<sup>(11)</sup>。

### 3. 第三国人の利用状況

「中国－ミャンマー国境管理協定」に基づき、有効なパスポートとビザをもつ第三国人は、瑞麗＝ムセ、畹町＝チューコック、打洛＝マインラーの国境ゲートを通関して、中国・ミャンマー国境を出入りできるとされている。しかし、実際にはそれがまだ実現されておらず、ミャンマーでは3ヵ月前に国防省の許可が必要とされている。一方、中国側では公安部から授權されて瑞麗国境ゲートが外国人に到着ビザ（すなわち寄港地入国査証）を発給できることになっている。ただし、ミャンマー側は有効なパスポートをもつ第三国人のムセからの出国を禁止している。そのため、現在のところ、第三国人は中国・ミャンマー国境ゲートを通過することができない。

### 4. 国境通行証の制度と通行証による出入国状況

#### (1) 中国人について

現在、雲南省とミャンマーの陸路越境に使われる国境通行証（border pass）の正式名称は、「中国・ミャンマー国境地域出入国通行証」である。その発給は1冊で100人民元かかり、有効期間は、6ヵ月または12ヵ月で、利用者は主に国境住民である。パスポートに比べてビザを申請せずに隣国に入国でき、コストが安い。また、中国の国境通行証は、ミャンマーの国境地域しか使用できないが、商用を理由に、マングレー、ミッチーナなどのミャンマーの内地にも使用が認められている。そのため、雲南省とミャンマーの国境ゲートを通過する中国人は、ほとんど国境通行証を使用していた。2003年1月1日までに、国境地域に長期滞在する非国境住民も、国境住民と同様に、国境警備検査機関が発給した国境通行証を所持すれば、国境を越えてビジネス活動を行うことができた。

しかし、2003年1月1日から、出入国管理機関は中国公安部の「中国・ベトナム、中国・ラオス、中国・ミャンマー国境地域出入国通行証の管理業務をさらに強化することに関する通知」を実施し始め、非国境住民の中国人に対して、国境通行証を発給せず、国境地域の一時滞在者で確かに国



境観光やビジネス活動のために出国の必要のある者については、警察機関の出入国管理部門が規定に基づきパスポートまたはその他の国際旅行証明書を発給するとしている。これにより、非国境住民の中国人は容易に出入国することができなくなった。国境地域で通常貿易と国境貿易に従事する企業関係者の80%以上が非国境住民で、彼らは日に何度も中国とミャンマーの国境を往復してビジネス活動を行っている。ただし、パスポートによる出国を申請する場合は、その手続きや手順が複雑で、時間もかかり、ビザ代も高く、企業または個人は相当重い負担を強いられる。この問題によって、国境地域の対外貿易企業が苦境に立たされるという状況が発生した。

そこで雲南省政府がこの問題の改善に乗り出し、2004年3月22日、雲南省公安庁によって「『中華人民共和国出入国通行証の発給管理業務の強化に関する通知』の配布に関する通知」が下部機関に配布され、ビジネス関係者が出入国の際に携帯する証明書の発給管理について新たな規定が打ち出された。すなわち、2004年1月1日から、国境地域に一時滞在する国境貿易関係者の出入国は、新たな「中華人民共和国出入国通行証」（商用国境通行証）を申請するということになった。その申請方法は現地の商務局に一時滞在証明、営業許可証、所属先の証明書などを提出し、現地の商務局によって証明書が作成され、警察機関が審査したうえで発給されることになる。

これにより、国境観光と国境貿易に参加する非国境住民は、国境通行証を容易に申請し、国境ゲートにて出入国できるようになった。国境観光に使われる通行証の発給は1冊で20元かかり、1回の出入国に限り使用できる。国境貿易に従事する非国境住民が使う通行証については、その発給は1冊で100人民元かかり、有効期間は12ヵ月である。

## (2) ミャンマー国境住民について<sup>(12)</sup>

ミャンマーの国境住民は雲南省の国境地帯に一時入国する際に、国境ゲートにある中国の出入国管理機関から発給された「雲南省国境地域国外国境住民出入国証」（国外国境住民出入国証）を提出すれば、国境ゲート



で入国できる。国外国境住民出入国証の発給は1冊で10元かかる。

ミャンマーの国境住民は雲南省の国境地帯にて一時滞在するとき、本人の身分証明書（IDカード）と国外国境住民出入国証を所持して、中国の出入国管理機関にて「雲南省国境地域国外国境住民一時滞在許可証」を新たに申請しなければならない。一時滞在許可証の発給は1冊で2元かかり、有効期間は1～15日である。

また、ミャンマーの国境住民は雲南省の国境地帯にて3ヵ月から1年までの短期滞在をする場合、本人のIDカード、国外国境住民出入国証および短期滞在理由に関する証明書を所持して、中国の出入国管理機関にて「雲南省国境地域国外国境住民短期滞在許可証」を新たに申請する必要がある。短期滞在許可証の発給は1冊で15元かかり、有効期間は3～12ヵ月である。

そして、ミャンマーの国境住民が雲南省の内地に入る場合には、中国の出入国管理機関にて「中華人民共和国外国人出入国証」を新たに申請しなければならない。外国人出入国証の発給は1冊で100元かかり、有効期間は1ヵ月である、事情によって1回に限って延期できる。さらに、外国人出入国証を申請する際に、本人IDカード以外、下記のような書類を提出する必要がある。第1に、親族訪問の場合、中国国内親族からの招請状、目的地の警察機関が発給した滞在許可証が必要となる。第2に、商用の場合、ビジネス関係を有する中国内企業または会社からの招請状、目的地の警察機関から発給された滞在許可証を提出しなければならない。

### 第3節 瑞麗＝ムセ国境ゲートおよび姐告国境貿易区

#### 1. 国境地帯の状況

図2に示した通り、姐告は中国・雲南省瑞麗市に位置するが、瑞麗江という川で瑞麗市内と分かれる。姐告の東・南・北の3面がミャンマーのムセ市に隣接し、西側は瑞麗江に臨み、飛び地のようになっている。姐告は、

税関・検査・検疫の検問所

姐告瑞麗江大橋

姐告国境貿易区

瑞麗・ムセ出入国管理事務所

姐告・ムセ国境経済圏

ムセ市内

瑞麗市内

国道320号線

国境線

国境  
主要道路  
河川

瑞麗市内から4km離れており、そして国境線を挟んで、ミャンマーのムセ中心地までわずか500m、ナムカムまでも30kmしかない。被告は、「被告瑞麗江大橋」をわたると瑞麗市内に至り、ミャンマーにアクセスしやすい条件と密輸防止のための条件を合わせもつ。写真1で示すように、瑞麗市内から2kmほど離れる橋の手前の幹線道路で、税関と検査・検疫のための検問所を設置し、輸出入の貨物に対して検査・検疫などの関連業務を取り扱っている。この検問所は第2国境ゲートに当たる。中国内地から被告に入る車両、貨物と物品、または被告から中国の内地に入るすべての車両、貨物と物品は、橋の手前にある検問所を通過しなければならない。また、図2に示す通り、被告とムセの国境線を挟んで、出入国管理事務所を設置し、ヒトの出入国管理業務を取り扱っている。この出入国管理事務所

写真1 税関の検問所（第2国境ゲート）



姐告瑞麗江大橋手前にある税関と検査・検疫機関の検問所。瑞麗市内からここを通過すると、姐告国境貿易区に入る。さらに姐告国境貿易区を通過すれば、国境線に設置される出入国管理事務所がある。奥にある山はミャンマー領である。2008年8月16日、筆者撮影。

は第1国境（＝瑞麗国境ゲート）に当たる。

このような特殊な管理モデルは、「境内関外」といわれる。すなわち、国境線（第1国境ゲート）と税関管理境界線（第2国境ゲート）が分かれ、第1国境ゲートと第2国境ゲートの間にある姐告は、国境貿易区として指定される。本来国境線で設置するはずの税関と検査・検疫施設を内地（第2国境）に撤退させ、姐告周辺の中国領土を税関の管理範囲外の特別地域としている。ミャンマーのムセから姐告に入る車両、貨物、物品は中国税関の管理を受けず、税関申告と関税、輸入関連税の徴収が免除され、姐告から輸送された貨物には中国の輸入商品関連の管理規定と徴税政策が適用される。また、瑞麗市から税関の検問所を通過し、姐告に入った貨物と物品は、輸出とみなされる。現在のところ、中国では、「境内関外」という税関の管理モデルは、唯一瑞麗市の姐告国境貿易区で実施されている。

## 2. 通関制度と通関施設の進捗状況

「シングル・ウィンドー」通関は、中国の国境ゲートと国際国境ゲートの管理を統合するための重要措置である以外に、GMSの人的往来と貿易の円滑化を促進するための措置でもある。2006年1月から河口（中国・雲南省）＝ラオカイ（ベトナム・ラオカイ省）で「シングル・ウィンドー」通関が試行され、通関効率を高めることを目的に両国の国境ゲートの関係管理部門によって輸出入貨物に対する「1回の申告、1回の検査、1回のサービス、1回の通関」が行われている。

しかし、現在のところミャンマーが越境交通協定（CBTA）の付属文書と議定書を批准しておらず、タイも一部しか批准していない。また、CBTAの早期実施（IICBTA）に関する覚書が中国とミャンマーとの間でまだ締結されておらず、瑞麗＝ムセ国境ゲートでは、「シングル・ウィンドー」通関はまだ導入されていない。そのため、国境での積み替えが必要とされ、トラックの直接相互乗り入れは多くない。姐告国境貿易区では、貨物の積

写真2 積み替え場



姐告国境貿易区にある積み替え場。クレーン車の後に大型冷蔵庫がある。ここでは、大きな貨物はクレーン車で積み替えされるが、小さな貨物は人手で載せ替えられる。2008年8月16日、筆者撮影。

み替え場が設置されている（写真2）。中国側のトラックはここに入って、ミャンマー側のトラックと貨物を積み替えた後、そのまま引き返す。冷蔵庫などの貯蔵施設があるが、貨物ヤード、クレーンなどの施設はまだ設置されていない。貨物の積み替えと積み卸しの大部分も人手に頼っているために作業効率が悪く、利用者に多大な不便をもたらしている。

また、中国の車両がミャンマーの「ムセ105マイル」<sup>(13)</sup>の検問所<sup>(14)</sup>（コラム参照）まで輸出入貨物を直接積み卸しできるようになっている。しかし、ムセ国境ゲートからムセ105マイル検問所までの15kmにわたる道路整備が遅れ、かつミャンマー領内で走行する車両と貨物が中国の輸送保険からカバーされていないなどの理由で、中国側のトラックが実際にムセ105マイル検問所まで貨物を輸送するケースは少ない。今後、ミャンマーによるCBTAの批准ないしはIICBTAの覚書締結により、「シングル・ウィンドー」通関が瑞麗＝ムセ国境ゲート両方にも採用され、以上のような問題が解決されると思われる。

他方、雲南省とミャンマーの貿易活動の発展に伴い、国境ゲートにおける通関を円滑化させるため、雲南省政府は瑞麗国境ゲートにおいて、国境電子税関情報システムの構築に向けたテスト運転を実施している。いまや国境電子税関が国境ゲートの機能をグレード・アップし、通関の円滑化を加速するための重要な情報システムになっている。将来、国境ゲート検査部門間に一元化されたITネットワークにおける執務が実現できた場合、「最短の時間、最速のスピード、最低のコスト」で企業にサービスを提供することが期待される。

国境通関の利用時間・時間外通関の利用状況に関しては、姐告国境貿易区においては、税関の利用時間は、普通の貨物は、毎日8時から22時まで（北京時間）とされるが、生鮮食品、腐りやすいモノやハイテク製品などの貨物は、予約のうえ24時間通関が可能となっている。また、22時から翌日8時までの時間外通関に当たる輸送機器、貨物、物品およびヒトについては、瑞麗市政府が税関の規定にしたがって同様な管理を行っている。

そして、貨物ヤード・クレーンなどの整備状況については、雲南省は2002年から毎年国境ゲート建設資金として2000万元を投入しているが、

国境ゲートの検査・検疫施設の建設がなかなか思うように進んでいない。瑞麗国境ゲートでは、以下のような問題がある。第1に、国境ゲートの通関検査施設が前近代的で、通関窓口もスペースの関係で数が少なく、通関に非常に時間がかかっている。第2に、検査・検疫施設はあるが、貨物ヤードが完全密閉型でないために、税関の現場に大型 X 線機器や電子天秤などの検査設備を設置することができずにいる。また、人手による検査方法を採用しているため貨物の通関に時間がかかり、異地通関に影響が出ている。第3に、出入国車両消毒検査現場の設備が老朽化しているほか、検査方法も立ち後れているために、貿易の円滑化というニーズに対応できない。なお、国境ゲートによっては、検査・検疫機関が未整備で人手も不足しているために、動植物製品の多くを未検査のまま入国させているところもある(畢[2007: 32])。

### 3. 通関・検疫・出入国（ヒトと車両）に必要な書類

出入国者について、中国人は身分証明書（ID カード）を所持すれば、瑞麗市内から姐告国境貿易区に出入りができ、さらに有効なパスポートまたは国境通行証があれば、ムセへの出入国が許可される。ミャンマー人はムセ市の ID カードさえあれば、姐告国境貿易区に容易に出入りできるが、「姐告瑞麗江大橋」をわたって瑞麗市内に入るときに有効なパスポートまたは「雲南省国境地域外国国境住民出入国証」が必要とされている。なお、第三国人がミャンマーのムセから姐告国境貿易区に入る場合は 72 時間の臨時査証が発給されるが、瑞麗市に入る場合は査証手続きが必要になる（李[2002: 24]）。

車両については、以下のような手続きと書類が必要とされる。中国国内から姐告に出入りする乗用車については、税関の検問所にて、税関に対して申告をしなければならない。申告する際に、以下のような書類を提出する必要がある。すなわち、①政府管理部門がその出入国を許可した書類および車両の走行を認める書類、②車両に乗車する乗客の身分証明書および運転手の運転免許証、③税関が認めた中国国内機関が作成した保証書であ

る（保証書のない場合には税金に相当する保証金を納付する）。また、頻繁に出入国する外国籍の車両については、税関に登録を申請し、『雲南国境出入国車両用ビザ』（有効期間1年）を発給してもらい、当該ビザを所持して通関手続きを行う。

また、姐告に出入りするトラック、貨物を積載した小型車またはトラクターについては、税関の検問所の貨物輸送通路を通らなければならない。貨物輸送通路に出入りする際に、輸送機器の責任者は税関に申告し、関連書類を提出し、税関による管理、審査と検査を受けなければならない。

#### 4. 姐告＝ムセ国境貿易区の存在

中国とミャンマーの国境貿易をさらに発展させるため、中国政府は2000年7月1日、瑞麗市の姐告周辺で2.4km<sup>2</sup>の場所に限り、保税区並みの優遇政策を提供し、貿易、加工、倉庫貯蔵、観光、娯楽などを一体化させた「姐告国境貿易区」を設立し、全国に先駆けて「境内関外」管理モデルを実施した。その結果、2005年の瑞麗国境ゲート経由の国境貿易額は2億6000万米ドルに達し、雲南省の同年の国境貿易総額の約50%を占めた<sup>(15)</sup>。

これに合わせて、中国・ミャンマー国境貿易の急速な発展ニーズに対応すべく、ミャンマー政府は、2006年4月、姐告国境貿易区に隣接するムセ市に経済特別区を設立し、輸出手続きを効率化し、貿易振興をはかった。ミャンマー政府は点在していた通関や検査施設、倉庫などを集め、企業誘致活動も開始した<sup>(16)</sup>。民間活力を利用した大規模な開発と建設が行われ、優遇政策によってムセ市は短期間に劇的な変化を遂げるようになった。また、ミャンマー商務省はムセの貿易量を増やすことを目的に、40億米ドルを投入してムセ市から15km離れる「ムセ105マイル」での税関などの検問所の大規模拡張工事も行っている。

さらに、ミャンマー政府は2004年、姐告国境貿易区の「境内関外」政策にならって、ムセからムセ105マイル検問所までの300km<sup>2</sup>にわたる広大な地域を自由貿易区に指定した。ミャンマー国内の物資がムセ105マイ



ルの検問所を越えてムセに入る場合は輸出とみなされるが、ムセに入っても 105 マイル検問所を越えない外国物資については輸出品とみなさないことになっている。また、貨物の通関スピードを速めるために、輸出入検査エリアに 12 レーンの車両通路が設置され、1 ヲ所でミャンマー側の様々な輸出入手続きを済ませることができるワン・ストップ・サービスを提供している。

## 5. 姐告国境貿易区の恩典

姐告国境貿易区に対する中国政府の特別許可や雲南省政府による主な優遇政策は以下の通りである。

投資・貿易政策については、企業は国境貿易区内で通常貿易、加工貿易、トランジット貿易、国際経済技術協力などの業務を展開することができ、外国企業の人民元による投資が認められている。中国国民と外国企業が国境貿易区内に合弁企業または合作企業を設立することも認められている。国が明確に禁止している商品以外であれば、各国のいかなる商品も国境貿易区内で展示・販売することができる。

税制および土地政策に関しては、国境貿易区内に企業を設立する場合は、生産開始日から 3 年間は企業所得税を免除、その後 2 年間は半額徴収とされる。また、中国政府が奨励する産業に合致し、投資総額枠内で輸入した自家用設備に対しては、その輸入関税と付加価値税（VAT）が免除される。2003 年 12 月 31 日までは不動産税と土地使用税の徴収が免除されていた。国境貿易区域内の観光客は、合理的な数量であれば、外国商品を買って域外にもち出すことができる。2000 年 7 月 1 日から域内の「土地使用証書」と「建設用地許可証」などすべての行政料金が免除され、「汚水処理費」などの経営に関わる料金については半額徴収とし、その他の料金は最低限度額を徴収する。

工商管理政策としては、2004 年 12 月 31 日までは工商行政管理の各種費用の徴収を免除するとされていた。国境貿易区内の投資プロジェクトについては「ワン・ストップ・サービス」の審査・承認を実施し、企業の設



立条件を緩和する（畢[2008b: 204-205]）。

上記のような恩典を受けるため、国内外の企業は相次いで国境貿易区に入居し始めた。姐告国境貿易区は設立以来、すでに国内外から10億人民元余りの投資を引き受けた。貿易区内で登録した企業数は1400社を超えており、そのうち貿易企業は20社余り、加工・組み立て企業は10数社、各種の倉庫の敷地面積は $0.3\text{km}^2$ に達している（張・楊編[2007: 503]）。そうしたなか、浙江省の資本を背景とした浙江伯楽グループは2005年8月、総額2億5000万人民元を投資し、姐告国境貿易区において敷地面積が $0.2\text{km}^2$ に達し、卸売り・貿易機能を揃えた大型取引市場である「中緬伯楽国際商城」の操業を開始した。この市場は、国境貿易などの優遇政策を利用し、ミャンマー人をターゲットにしたマーケットである。市場では、浙江省、江蘇省、上海市からの繊維製品、日用雑貨、家電製品、金物、機械設備、建築材料、オートバイ、農業用機械などの専用展示スペースが設置されており、「浙江商品」を輸出する拠点として日増しに活気を見せている<sup>(17)</sup>。

## 第4節 越境に伴う社会的諸問題

### 1. カジノによる影響

雲南省に隣接するミャンマー北部の大半は、少数民族が直接支配する地域である。この地域の経済はアヘンなどの麻薬の生産と販売に依存してきた。1990年代初期から、中国など周辺国から麻薬取り締まりの圧力が強まり、さらにミャンマー政府と停戦合意に達した少数民族勢力は、「代替栽培」などの国際開発協力プログラムに参加し、麻薬ビジネスからの脱却をはかろうしてきた<sup>(18)</sup>。これにより、資金投入とリスクが少なく、収益率の高いカジノは、よい代替的な「生活の糧」となった。

一方、中国ではカジノは禁止されているため、隣国でカジノを楽しみたいという大きな潜在需要がある。ミャンマーにとっては、カジノは外国人

観光客から容易に外貨を稼ぐことができるビジネスである。そこで、1993年、現地の少数民族グループは、最初のカジノを経営し始めた。その後、雲南省に隣接するミャンマーのライザー、ルウエジェー、ムセ、コーカン、パンカム、マインラーなどの国境の町では、カジノが続々と建設された。最も繁栄した時期には、82カ所のカジノが経営されていた<sup>(19)</sup>。カジノの経営者は、大半がミャンマー人であるが、そこで働くスタッフと利用客はほとんど中国人であり、使用する言語と貨幣もほとんど中国語と人民元である（藍[2006: 53]）。しかし、2005年からは、ギャンブルによる社会的悪影響を懸念する中国政府の圧力で、81カ所のカジノが営業停止に追い込まれた（王ほか[2007: 24]）が、ムセ市周辺では、密かにカジノを引き続き経営しているケースは少なくない。

例えば、2004年以来、香港出身の実業家が、瑞麗との国境線からわずか200m離れたミャンマー側で、ホテルを建設し、インターネットなどハ

写真3 出入国管理事務所周辺と旧カジノ・ビル



瑞麗国境ゲートの出入国管理事務所。ヒトはここで出入国の手続きをする。ビルの右側は出国用、左側は入国用。ビルの向こうはミャンマーのムセである。ゲートを出たらミャンマー領に入る。ムセ側にある建築物はかつてカジノなどが入っていた娯楽施設である。2008年8月16日、筆者撮影。

イテクを駆使し、カジノを密かに経営していた（写真3）。2008年6月に摘発されるまでには、このカジノは、3000人余りのスタッフを雇い、ギャンブルをする中国人客が1万人を超えており、ギャンブルに使われた資金が86億8000万人民币元にも達した。この案件は、中国史上最大のインターネット・ギャンブル案件だといわれる。2008年11月、主犯格の香港人は、雲南省高等裁判所から懲役8年、罰金2000万人民币元の判決を言い渡された<sup>(20)</sup>。

## 2. ヒューマン・トラフィッキング

貧困や、国内および国家間の経済格差は、地域社会のなかに人身売買という現象を生み出した主な原因である。しかし、近年のGMS諸国の経済成長が示すところでは、貧困が緩和されても、人身売買によって性的搾取の対象となる女性や子供の数は必ずしも減っていない。例えば、中国・雲南省からミャンマー経由でタイに売られる事例が比較的多い。中国警察当局の統計によれば、1990年代の末期までに、中国・ミャンマー国境周辺では、すでに約5000人の中国人女性がタイへ売春婦として売られた（IMADR[1999]）。

一方、中国に嫁として売られたミャンマー人女性も年々増加している。その行き先は、雲南省だけではなく、山西省、河南省など遠い中国の内陸地域も少なくない。中国政府はかねてから女性と子供の人権保護を重視しており、人身売買を厳しく取り締まってきた。2005年から2006年までの1年間で、河南省警察当局は、現地の中国人男性と事実婚姻関係を有する103人のミャンマー人女性を摘発し、これらのミャンマー人女性に対して国外退去を命じた。しかし、強制送還された一部のミャンマー人女性が、その後中国での比較的豊かな生活に憧れ、再び河南省に戻って来たケースもある<sup>(21)</sup>。このケースでわかるように、国家間または地域間の経済格差が解消されない限り、ヒューマン・トラフィッキングを根本的に解決することはきわめて困難であろう。

### 3. 非伝統的安全保障問題<sup>(22)</sup>

#### (1) 麻薬犯罪

雲南省の国境に近い「ゴールデン・トライアングル（黄金の三角地帯）」は、長い間、大量のケシおよび大麻が栽培されており、中国、東南アジアないし国際社会にとって深刻な問題をもたらしてきた。ミャンマーのシャン州はそのなかでも中核的な地域であった。また、シャン州は雲南省と国境を接しており、特に瑞麗にも近いため、麻薬などが中国に流入する主要なルートにもなっている（郝・任[2006: 265]）。近年は国際的にも「黄金の三角地帯（golden triangle）」におけるケシ栽培を撲滅させる動きが活発になり、国連の発表によれば、ミャンマー全域のケシ栽培面積が、2006年には過去100年間で最低となる2万7000ha前後にまで減少した。

しかし、麻薬に関わる犯罪活動は後を絶たない。例えば、雲南省の警察当局は2008年10月1日から「秋季麻薬取り締まり活動」を開始し、国境につながる幹線道路に臨時の検問所を設け、麻薬販売やその他の違法犯罪を取り締まった。わずか45日間で押収されたエフェドリン、ヘロインなどの薬物は60kg以上にも上った<sup>(23)</sup>。

#### (2) エイズ感染問題

雲南省では、現在エイズの拡大が問題となっている。ミャンマーとの国境貿易で発展を続ける瑞麗では、HIV感染者への対策に追われている。政府関係機関の調査によると、瑞麗におけるHIV感染率はすでに3%まで上昇しており、エイズで死亡する人が後を絶たない。急速に感染者が増える傾向にある中国のエイズは、ミャンマーを含むGMS諸国と雲南省を拠点とした麻薬密売ルートと重なる形で感染を広げている可能性が高いという指摘がある<sup>(24)</sup>。

一方、瑞麗に隣接するムセでも、エイズの拡大は深刻である。瑞麗国境ゲートでの出入国者から検出されたHIV感染者は、雲南省の国境ゲートで検出されたHIV感染者総数の50%を占めている。とりわけミャンマー籍トラック運転手の感染率は高いとされる。そのうち、2002年から2006

年までの5年間、瑞麗国境ゲートで検出されたHIV感染者のなかでは、ミャンマー籍トラック運転手の占める割合は平均で13%にも達した（梁・李[2007: 70]）。

### （3）不法入国・不法滞在・不法就労

中国では、経済発展が続いているばかりでなく、労働力も不足し始めている。これまで不法入国・不法滞在・不法就労すなわち「3非人員」<sup>(25)</sup>が続々と瑞麗市に入っており、すでに瑞麗市で社会問題となりつつある。中国国内の需要を満たすように、非合法ではあるがミャンマーから労働力が瑞麗ひいては労働力不足に悩む中国の沿海地域にも流入している。しかも、その数は猛烈な勢いで増え続けている。

瑞麗市が位置する徳宏タイ族・ジンポウ族自治州<sup>(26)</sup>政府の統計によると、2002年から2006年までの5年間で、徳宏州警察当局が取り締まったミャンマー籍「3非人員」は延べ6300人余りにも及んでいる。そのうち、強制送還されたミャンマー人は延べ3500人余りで、滞在を認められるミャンマー人は2800人余りであった。同時に、その他の省に協力して200人余りのミャンマー人を強制送還したのである（何[2008: 39]）。一方、ミャンマーでのビジネス・チャンスをめざし、ミャンマーに入る中国籍の「3非人員」も増えている。例えば、2006年6月17日、ミャンマー政府は、森林伐採の目的で不法入国した427名の中国人を一斉に中国側に強制送還した<sup>(27)</sup>。

## 4. 国境地域の少数民族問題

ミャンマーに接する雲南省の国境地域では、その人口の半分以上は少数民族である。2000年、「西部大開発」<sup>(28)</sup>戦略を確実に遂行し、国境地域の経済発展をさらに促進するため、中国政府は、「富民、興辺、強国、睦隣」（民を豊かにし、国境地域を豊かにし、国を強め、隣国との友好を深めること）を目的とする「富民興辺プロジェクト」<sup>(29)</sup>を正式にスタートさせた。その目標は、約10年をかけて、国境の民族地域のインフラ整備を改善し、

少数民族の生活レベルを向上させ、少数民族の経済と社会事業を全面的に進歩させることにある。

しかし、国境地域の経済を発展させるため、インフラ整備などの実施は大規模建設工事に伴う住居移転を余儀なくし、しばしば現地少数民族の生活基盤の変更または破壊をひき起こしている。従来の開発政策は、ほとんどがトップ・ダウン式の政策決定方式で行われ、移転を余儀なくされる少数民族の権利は軽視されてきた。結果として、現地少数民族の生活基盤は破壊され、しばしば貧窮化させる事態をひき起こしている。こうした少数民族への扶助政策は急務といえよう。

また、国境地域における国境観光などの開発事業は、確かに観光地の少数民族により多くの経済収入をもたらし、政府が従来から主張した少数民族を貧困から脱出させる政策は確実に成果を挙げている。しかし、観光開発が生態系の破壊と少数民族の文化変容の現象を起こしていることは無視できない。少数民族の伝統文化は風俗習慣、文学、芸術、道德などの各方面において特徴を有し、長い間継承されてきた。しかし、観光開発は、外来人口の増加、外来文化の流入をひき起こし、少数民族の伝統文化を急速に近代化の潮流のなかに押しやっている。また、諸少数民族間の経済格差、地域格差が著しくなってきたことも事実である。これら民族の文化変容は、開発と伝統維持がいかに難しい問題であるかを表わしている（畢[2005: 473]）。

## おわりに

姐告はかつて瑞麗市における最も貧しい地域のひとつであったが、姐告国境貿易区の発足以来、ミャンマーとの経済交流を深めながら、木材加工、宝石加工、倉庫業、卸売市場の建設および不動産開発や観光開発に力を入れている。とりわけ「境内関外」という特殊な税関管理方式が実施されて以降、姐告国境貿易区では、それまでの単一的な国境貿易や国境住民による互市交易だけでなく、通常貿易、加工貿易、トランジット貿易、中継貿

易などの貿易も行われるようになり、経済協力の分野でも単純な輸出入から双方向の投資とサービス貿易に拡大されるようになった。いまや姐告国境貿易区は瑞麗市財政収入の増加、地元住民の就職、少数民族の収入増と生活レベルの向上に大きく貢献している。

国境貿易区の設立以来、姐告は、それまでの簡単な物資中継拠点から東南アジア、南アジアの物流拠点への転換、簡単なバーター貿易から通常貿易を主とする多様な貿易方式への転換、国境貿易区から完全な自由貿易区への転換を実現しつつある。姐告国境貿易区はすでに東南アジアと南アジアの国際市場開拓のための橋渡しの存在になっているが、こうした姐告国境貿易区の試みは、中国が国境地域に加工貿易区を建設して国境貿易を発展させるうえで参考にできる管理モデルだといえよう。「境内関外」政策の実施により、姐告はまさに中国の東南アジアに通じる国際ハイウェイ上の重要な国境貿易区になりつつある。

いまや姐告国境貿易区は中国とミャンマーの貿易中継点である。瑞麗国境ゲートは、中国の対ミャンマー貿易最大の陸路国境ゲートであると同時に、中国とミャンマー両国の物流拠点でもある。また、姐告国境貿易区で「境内関外」方式が実施されたことによって、瑞麗国境ゲートは中国で最も開放された道路型国境ゲートのひとつになった。一方、姐告国境貿易区の全面開放と急速な発展がミャンマーに大きな模倣効果をもたらしている。ムセはいまやミャンマー最大の陸路国境ゲートとなり、ムセ自由貿易区はミャンマーにおける最大規模かつ政策的に最も優遇された対外貿易区となっている。現在、ムセの年間輸出入額はミャンマーにおける陸地輸出入貿易総額の50%、ミャンマー国境貿易総額の75%を占めている<sup>(30)</sup>。そのため、タンシュエ・ミャンマー国家平和発展評議会（SPDC）議長が、ムセ市に対して「国境模範都市」の称号を授けた経緯もある（張[2006: 196]）。

これにより、瑞麗とムセの経済発展は、中国とミャンマー国境地域経済の急速な発展を牽引し、国境経済圏の形成を促進している。現状からみれば、瑞麗＝ムセ国境経済圏の形成過程では、ミャンマー国内政策の頻繁な変更、ミャンマー側の貿易赤字の増大、越境に伴う非伝統的安全保障など、



依然として多く課題が残されている。しかし、中国とミャンマーのパートナーシップが変わらない限り、瑞麗＝ムセ国境経済圏の設立はより速いスピードで推進されていくであろう。

#### 【コラム：中緬国境貿易を支えるマングレー・ムセ間道路とムセ国境貿易区】

中緬国境にあるミャンマー側のムセと中国側の瑞麗（中国語で Ruili、ミャンマー語で Shweli）では、ムセから瑞麗に毎日 5000 人が、瑞麗からムセに 3000 人が行き来するという。中国側に日用雑貨・家電などの物資を直接買い付けに行くミャンマー人もいれば、ムセ側に豆やトウモロコシ、西瓜、うなぎなど農水産物買い付けの商談に毎日車で通う中国人もいる。なかには、瑞麗側でオートバイを購入し、そのまま運転して、マングレーまで運んで売っているミャンマー人もいる。

ミャンマーの公式統計では、2008 年度（4～3 月）の対中輸出が約 6.2 億ドル、輸入が約 12.1 億ドルで、うち国境貿易による輸出が約 4.9 億ドル（全輸出の 79.4%）、輸入が約 5 億ドル（同 41.0%）を占める。中緬の国境貿易はムセだけで行われているわけではないが、この国境が多くを占めているという。加えて、ミャンマーの国境貿易総額のうち、タイやインドなどとの国境ゲートを含めても、ムセは 75%を占めるともいい、ミャンマーにとって重要な国境貿易の拠点となっている。

この中緬の国境貿易を支えているミャンマー側の物流インフラが主にふたつある。ひとつは、中国側で買い付けられた物資、またはミャンマー側から送り出す物資が通る約 460 キロに及ぶ道路である。これは、ミャンマー中部の商都マングレーとムセを結ぶ道路で、かつて戦時中に重慶に拠点を置いた蒋介石が率いる中国国民党を支援するため建設されたことから、「援蔣ルート」と呼ばれた道路でもある。この道路は、1998 年にミャンマーの民間企業アジア・ワールドとダイヤモンド・パレスによって民活 BOT 方式で拡幅舗装され、2006 年からアジア・ワールドが運営・管理している。危険を感じるような急な斜面も数カ所あり、全体的にアップダウンが多い山間の道を通るものの、100 キロ以上で走れるような平坦なところもある。舗装前は、同区間を走るのに数日、雨季の場合は 1 週間を要したようであるが、筆者が 2008 年末に同区間を走ったときには、休憩・通行許可



待ちなどを含めても、往路・復路ともに約10時間45分（正味走行時間は約9時間）で走破できた。ミャンマー国内のほかの道路と比べても、良くメンテナンスされているという印象だ。

もうひとつの重要なインフラが、2006年4月11日に開業したムセ国境貿易区（ムセ105マイル）である。同区は、国境貿易局、税関、出入国管理局、国税局、警察、ミャンマー経済銀行という6つの政府機関が入っており、いわば国境貿易のワン・ストップ・サービスを提供する場所である。従来から国境貿易は行われているが、このような機能をもつ国境貿易区が設置されたのはミャンマーでは初めてのことだ。国境から約11キロ内陸に入った場所に位置し、現在1000エーカーの予定地のうち370エーカー分の建設が終わっているが、その敷地内に「輸出入ライセンス取得や通関・決済ができるメイン・ビルとそれに敷設されるX線貨物検査機器を配備した検査施設、輸出入トラックの積み替え場所が一箇所に集まっている地区」と農水産品の卸売市場、保税倉庫などが一体的に集合している。先に述べた中国人パイヤーは、ここの卸売市場までやってきて、商談を行っている。ここにあるX線貨物検査機器は、同区開所にあたって中国から寄贈されたものであるが、中緬の結びつきを感じさせるものである。また、第7章で紹介されているミャワディも国境貿易区として開発されているが、これはムセ国境貿易区がモデルとされており、同区の仕組みがミャンマー政府内で旨く機能していると捉えられていることがわかる（ミャワディは2008年9月から非公式オープンしており、2010年までの完成をめざしている）。

ムセには、ミャンマー人ビジネス・マンで組織する商工会議所が存在するが、常駐している会員700人のうち90%以上は、ムセ以外の出身者という。ビジネス・チャンスを求めて、近隣のシャン州から移住してきた者もいれば、ミャンマーとインド国境のタムという町から移住してきた者もある。2009年10月、筆者は2度目の訪問をし、そうしたビジネス・マンと話すことができた。時期的に中国・ミャンマー国内の不景気が彼ら自身の国境ビジネスにも影響しているという不安な声もあったものの、彼らの存在は国境の利点を活かしたビジネスの可能性を感じさせてくれた。

（小島英太郎）

〔注〕

- (1) 「平和五原則」は、領土主権の相互尊重、相互不可侵、内政不干渉、平等互惠、平和共存という5項目から成る。
- (2) 国境ゲートとは、国家によって指定された対外往来の門戸であり、ヒトの出入国およびモノの越境輸送の中枢であり、国際物流の連結点である。また、越境輸送方法の違いにより、国境ゲートは、空路、水路、鉄道、道路の4種類に分けられる。中国・ミャンマー国境線にある国境ゲートは、すべて道路型国境ゲートである。
- (3) 中国では、国家1級国境ゲートとは、國務院が批准した、中国および隣国のヒト・モノのみならず、原則的には第三国人の通過も認める国境ゲートである。同ゲートでは、国境ゲート警備、税関および検査・検疫などの国境通過に関わる関連諸機関が設置されている。また、国家2級国境ゲートとは、中国の省級人民政府から批准され、中国および隣国のヒト・モノの通過のみを認める国境ゲートである。同ゲートでは検疫など設置される関連諸機関も少なくなる。
- (4) 中華人民共和国駐マダラレー総領事館経済商務室[2002]による。ミャンマー政府がどの国境を認めているのかについては、情報ソースによって異なる(第7章参照)。ミャンマーの国境ゲート名については、最新のミャンマー地図におけるビルマ語の発音によるものであるが、ミャンマー側の地名標記がときどき変更されているため、アルファベットで正確な国境ゲート名を標記するのは困難である。また、中国とミャンマーの制度上および国境ゲート整備上の温度差により、両国の隣接する国境ゲートのクラスは必ずしも対等ではない。中国とミャンマー間の国境ゲートを対等に設置することについては、今後の両国政府間協議の締結が期待される。
- (5) いわゆる「境内関外」管理方式とは、自国領内にある一定の地域を国境貿易区または自由貿易区として設定し、国境貿易区と国内隣接地域の境界線を税関境界線(第2国境ゲート)とし、税関と出入国検査・検疫機関をこの境界線の両側に設置し、出入国者、輸送車両、貨物、物品に対し税関の監督管理機能を履行することをいう。このような管理方式は、中国沿海地域で設置される「保税區」における管理方法と類似する。車両と人は通関するが、出国扱いにしない。国内側から国境貿易区に入った貨物と物品は税関境界線を越えた時点で輸出扱いとなり、国の輸出商品管理规定と徴税政策の対象となる。また、区内に投資する企業は、関税、付加価値税および流通税が免除されるなどの優遇政策を享受しており、かつ通関の利便性も高くなるため、国外に進出せずに、加工貿易を積極的に展開させることができる。
- (6) 雲南省商務庁 2007 年度の統計に基づいて換算。
- (7) 雲南省商務庁 HP (2006 年 2 月 14 日参照)。
- (8) 中国でいう対外経済技術協力とは、中国企業が外国で行う工事請負、労務協力および設計・コンサルティングなどを含む。その具体的な内容については、畢[2008a: 197]を参照。
- (9) 国境貿易は、中国で行われている中央政府の干渉なしに地方政府が許認可をもつ貿易であり、国境地域において国境貿易経営権を許可された企業が、国が指定した道路型国境ゲートを通じて、隣国国境地域の企業またはその他の貿易機構との間で行った貿易活動を意味する。この国境貿易は、中国が改革開放政策を採用したことにより、隣国との貿易が増加するに伴い活発化したが、従来も非公式には行われていた。形

態的には、地方政府に認可された国境貿易会社により行われる貿易と、辺境地域の住民個人の国境を通じた商業活動のふたつに分けられる。国境貿易と密輸の違いは地方政府の承認の有無であり、通常貿易と国境貿易の差は、中央政府の認可か地方政府の認可かの違い、国際通貨の使用の有無および貿易実施者の所在地による違いである。

- (10) 国境地域対外経済技術協力とは、中国の国境地域において、商務部から許可を得て、対外経済技術協力の経営権を有する企業が、隣国の国境地域において対外工事の請負と対外労務協力プロジェクトに従事することを意味する。対外工事の請負と対外労務協力プロジェクトの具体的な内容については、畢[2008a: 197]を参照。
- (11) 猴橋、盈江の国境ゲートを通関する貨物が主に木材であることの理由として、現在ミャンマーの対中国輸出の木材は大部分、カチン州で伐採されたものである。筆者は、2008年8月、盈江国境ゲートを訪れたが、ミャンマーからの木材が数多く堆積されていた。
- (12) 雲南省公安厅の国境管理規定による。
- (13) 「ムセ105マイル」とは、ムセとマンダレーの中間に位置する都市ラショーから、105マイルに相当する地点である。
- (14) 1998年、ミャンマー政府は、対中国国境貿易を発展させるため、ムセ市内から15km離れた幹線道路沿いの105マイルというところに検問所を設置し、1ヵ所で様々な輸出入手続きを済ませることができるワン・ストップ・サービスを開始した。
- (15) 在マンダレー中国総領事館経済商務室の関連統計に基づいてまとめた。
- (16) 『日本経済新聞』、2006年2月27日。
- (17) 『雲南日報』、2005年4月25日。
- (18) 「代替栽培」については、畢[2006: 175-176]を参照。
- (19) 『法制日報』、2005年4月5日。
- (20) 『春城晚报』2008年11月19日。
- (21) 『大河報』2006年5月19日。
- (22) 非伝統的安全保障という概念は、比較的最近、特に冷戦後に使われている。これまで軍事を中心としていた安全保障の規範、パラダイムが支配的であったが、それでは対応できない脅威にどう取り組んでいくかという安全保障の課題が近年重要になっている。具体的には、麻薬などの越境犯罪や、環境問題、感染症の問題、さらに広くいえばエネルギー安全保障などの問題である。これらを総称して非伝統的安全保障と呼んでいる。
- (23) 人民網 HP (2008年11月24日参照)。
- (24) この結論については、日本の国立感染症研究所チームによる HIV の遺伝子分析でわかった。これに関する詳しい議論は、『読売新聞』2005年7月3日の報道を参照。
- (25) 中国では、このような不法入国・滞在・就労者は、非合法入国、非合法滞在、非合法就労、すなわち「3非人員」といわれている。
- (26) 徳宏タイ族・ジンポウ族自治州は、その下の潞西県、隴川県、盈江県、梁河県と瑞麗市を管轄している。
- (27) 新華網 HP (2006年6月20日参照)。
- (28) 西部大開発戦略を実施する背景には、東部沿海地区と西部内陸地域の地域格差の拡大

大、生態環境の急激な悪化などが挙げられる。この負の遺産を解決するため、また改革・開放を導いた鄧小平理論の主要部分をなす「先富論」の第2段階（先行して豊かになった地域が後進地域の発展を支援する段階）として、さらには建国以来未解決の課題である少数民族経済振興問題への対応策として、農村部における貧困問題緩和政策をも包含しながら中国政府はこの一大プロジェクトを実施したのである。西部大開発の着実な実施を保障するため、中央政府は開発実施における5つの重点を明らかにしている。それらは、西部地域のインフラ建設の加速、生態環境の改善と整備、産業構造の調整と合理化、科学技術と教育の発展、改革深化と開放拡大である。西部大開発の地理的範囲は、四川省、重慶市、貴州省、雲南省、甘粛省、陝西省、青海省、寧夏回族自治区、新疆ウイグル族自治区、チベット自治区、広西チワン族自治区、内モンゴル自治区の合計12省市区である。

- (29) 「富民興辺プロジェクト」の主要な内容は以下の通りである。衣食問題の解決を貧困扶助の重点とする。水道、電気、交通、通信などを中心としたインフラ施設の建設を行う。新たな産業を育成し、特色ある経済を形成することを目的とした産業構造の調整を行う。周辺区域との経済協力と国境貿易の発展を重点とし、対外開放を行う。9年制義務教育を普及させ、青年・成人非識字者を一掃し、先進技術の推進・拡大を主体とした社会発展を促す。少数民族文化の繁栄を目的とした民族文化施設の建設を行う。「退耕還林」などの環境保全プロジェクトを実施する。

- (30) 『雲南日報』, 2007年9月10日。

## 【参考文献】

### 〈日本語文献〉

- 工藤年博[2006a]「ミャンマー：経済支える中国との国境貿易」（『ジェトロセンサー』, 2006年8月号, 18ページ）。
- [2006b]「中国依存強めるミャンマー経済—厳しき増す国際環境の中で」（『アジア研ワールド・トレンド』, No.131, 2006年8月, 20-23ページ）。
- [2008]「メコン地域における国境経済圏の可能性—低開発国の新たな発展戦略」（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, 1-44ページ）。
- 国際金融情報センター[2005]『ミャンマーの国境貿易：国際的な闇金システムの実態』（トピックスレポート, 国際金融情報センター, 2005年12月1日）。
- 日本アセアンセンター編[2008]『ASEAN－日本統計ポケットブック2008』（国際機構日本アセアンセンター）。
- 日本貿易振興機構（JETRO）[2006]『2006年版日本貿易振興機構貿易投資白書』（日本貿易振興機構）。
- 畢世鴻[2005]「雲南の開発—その問題と展望」（『科学』, 2005年4月号, 470-474ページ）。
- [2006]「中国雲南省と近隣諸国との越境交渉」（白石昌也編『インドシナにおける越境交渉と複合回廊の展望』, 早稲田大学大学院アジア太平洋研究科, 159-180ページ）。
- [2007]「メコン地域の物流効率化を促進する制度づくりに課題」（『SUPER CITY CHINA ビジネス』, 2007年8月号, 32ページ）。

- [2008a]「ミャンマーと中国の経済協力関係」(工藤年博編『ミャンマー経済の実像—なぜ軍政は生き残れたのか—』アジ研選書 No.12, アジア経済研究所, 167-199 ページ)。
- [2008b]「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, 181-214 ページ)。
- [2008c]「国境経済開発区のモデルケースとなった姐告」(『SUPER CITY CHINA ビジネス』, 2008 年 5 月号, 32 ページ)。

#### 〈外国語文献〉

- International Movement Against All Forms of Discrimination and Racism (IMADR)  
 [1999] “Asian Dialogue on Trafficking in Intra-Regional Cooperation: Toward the Strengthening of Intra-Regional Cooperation,” *Working Paper on Trafficking in Women and Children in Asia*, March 21-23, 1999, Tokyo.
- 郝時遠・任一飛[2006]『中国少数民族現状と発展調査研究叢書・瑞麗市イ泰族卷』(民族出版社)。
- 何躍[2008]「雲南辺境地区主要貿易口岸の境外流動人口と辺疆安全」(『雲南師範大学学报』, 2008 年第 2 号, 35-43 ページ)。
- 藍箭[2006]「中緬辺境賭潮暗湧」(『環球』, 2006 年第 1 号, 52-53 ページ)。
- 李懷明[2002]「充分利用“境内関外”政策提中緬開放経済能力」, (『創造』, 2002 年第 9 号, 24-25 ページ)。
- 梁躍波・李洪[2007]「瑞麗口岸出入境緬甸卡車司機中 HIV 新感染状況の調査」(『中国国境衛生検疫雑誌』, 2007 年第 2 号, 69-70 ページ)。
- 聶德寧・趙洪[2006]『全球下中国与東南亞經貿關係の歴史, 現状及其趨勢』(厦門大学出版社)。
- 王勉・李自良・徐家軍[2007]「辺境賭博新動向」(『瞭望新聞週刊』, 2007 年第 3 号, 24-25 ページ)。
- 雲南省統計局[2000-2007]『雲南省統計年鑑(2000-2007 年版)』(中国統計出版社)。
- 張麗君[2006]『田比隣中外辺境城市功能互動研究』(中国経済出版社)。
- 張麗君・楊思遠編[2007]『中国民族地区経済社会發展与公共管理調査報告(第 3 輯)』(中央民族大学出版社)。
- 中華人民共和国国家統計局[2005-2007]『中国統計年鑑(2005-2007 年版)』(中国統計出版社)。
- 中華人民共和国海関総署編[1988-2004]『中華人民共和国海関統計年鑑(1988-2004 年版)』(中華人民共和国海関総署発行部)。
- 中華人民共和国駐曼德勒(マングレー)総領事館経済商務室[2002]『中緬主要通商口岸和通道表』(2002 年 3 月)。

#### 〈ウェブサイト〉

- 人民網: <http://j.people.com.cn/94475/94700/6539333.html> (2008 年 11 月 24 日参照)。
- 新華網: [http://news.xinhuanet.com/photo/2006-06/20/content\\_4722150.htm](http://news.xinhuanet.com/photo/2006-06/20/content_4722150.htm) (2006 年

6 月 20 日参照)。

雲南省商務庁：<http://yunnan.mofcom.gov.cn/aarticle/sjshangwudt/200602/20060201502746.html> (2006 年 2 月 14 日参照)。