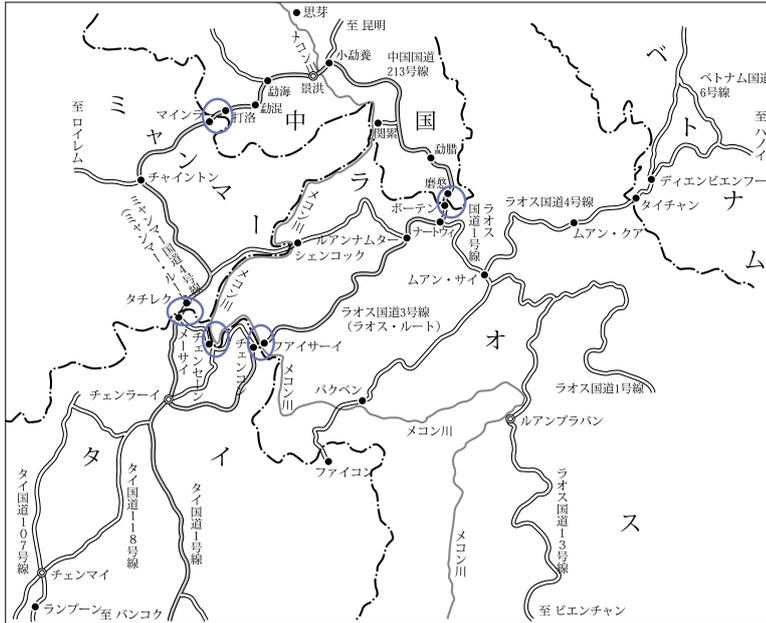




図1 南北経済回廊のラオス・ルートとミャンマー・ルートの周辺地図



(注) ○で囲んだ地域が本稿で検討対象の国境地域である。
(出所) 筆者作成。

南北経済回廊上の国境貿易と国境経済圏の進展

恒石隆雄

●はじめに—南北経済回廊の経緯

二〇〇八年初め、中国雲南省からタイに至る南北経済回廊がラオスとタイ間の架橋

を残しほぼ完成した。この道路は、雲南省、ラオス北部、ミャンマー・シャン州、タイ北部地域を縦断している。この地域は、中国やタイ系の少数民族が入り組んで住んでおり民族的、歴史的共通性をもつが、共に貧困で自給自足的な生活を余儀なくされてきた。

この地域を貧困から脱却させるために一九九二年創設の大メコン圏(GMS)経済協力プログラムでは、一九九四年第三回GMS閣僚会議でチェンライと昆明間の道路改修を優先案件とした。

チェンライからラオス經由の区間がラオス・ルート(R3A)、ミャンマー經由の区間がミャンマー・ルート(R3B)と指定され、

西双版纳タイ族自治州

の小勐養で交差している(図1参照)。その後、九八年の第八回GMS閣僚会議で「経済回廊」の概念が導入され、昆明とバンコクの区間と、昆明からハノイやハイフォンに至る両区間が南北経済回廊に指定された。ベトナム・ルートはここでは検討しない。

雲南省内の南北経済回廊建設(六九八キロ)に関し、中国は比較的独自に建設を進めてきた。昆明—玉溪間(八六キロ)が一九九九年に六車線高速道路に完成したことをはじめとして、玉溪—磨憨間(二五九キロ)が〇三年、磨憨—思茅間(七一キロ)が〇八年、思茅—小勐養間(九七キロ)が〇六年に四車線道路として完成した。小勐養—磨憨間(一八五キロ)は、二〇〇八年五月に完成した。中国内のR3Aは、磨憨と小勐養間が国道二二四号線で一八五キロあり小勐養から昆明間は国道二二三号線で五二三キロある。中国内のR3Bである小勐養と打洛間(一六七キロ)は、小勐養から景洪を経て勐混までの一〇四キロは完成しているが、勐混から打洛間(六三キロ)はまだ拡張中である。中国の道路工事は、既存道的高速道路への拡充であるが、蛇行

表1 関連国境における越境通行量と国境貿易の状況

	チェンコン (2007)	メーサイ (2007)	チェンセン (2007)	磨憨 (2008)	打洛 (2008)
ヒト(人)	246,528	3,392,426	211,720	640,111	236,900
(伸び率 %)	(34.1)	(5.7)	(-10.9)	(48.8)	(1.9)
車両(台)	5,547	229,393	N.A.	98,765	23,800
(伸び率 %)	(-65.8)	(11.4)			(-48.5)
船舶(艘)	N.A.	—	3,653	—	—
国境貿易 (100万バート)	1,555.1	2,861.0	7,204.5		
(伸び率 %)	(-10.6)	(30.0)	(-7.1)		
(100万ドル)	45.0	82.9	208.7	180.0	58.4
(伸び率 %)				(42.8)	(-26.2)

(注) ヒトと車両は出入の合計、貿易は輸出入合計額を示す。タイ関係は2007年、中国関係は2008年の数字。チェンコンの車両数は2006年が異例に多かったため一時的に急減している。
(出所) タイは関連国境入管・税関資料、中国は雲南省各県等資料。

軽減のためトンネル、橋および新道が設けられた箇所も多く、磨憨―昆明間が一三〇キロ短縮されている。

R3Aは、中国の小勐養からチャンラーイに至る五二八キロである。ラオスは通過点で、その恩恵は小さいとみられ、同国は建設に消極的であったが、〇二年にタイと中国とADBが融資を決定し〇四年から建設を開始した。ファイサーイとポーテン間の建設に関しタイはタイ寄りの八五キロに二八五〇万米ドル、中国は中国寄りの六九キロに三〇〇〇万米ドル、ADBは中間の七四キロに三〇〇〇万米ドル融資した。チェンコンとファイサーイ間の第四メコン友好橋の架橋計画も後述するように進展している。

一方、R3Bは、中国の小勐養から景洪を経てさらに、ミャンマーのマンラーヤタチレクを経てタイのメーサイヤチェンラーイに至る四八三キロである。ミャンマー内の道路は、同国の軍と民間により建設された。

近年は、回廊を単に道路でなく、本来の「経済回廊」とする努力がなされている。〇五年の第二回GMSサミットでは、真の経済回廊化の戦略づくりのため「南北経済回廊の開発調査」を承認し実施した。また、〇八年の第三回GMSサミットでは、中国が経済回廊フォーラムの設置を提案し同年六月に第一回、〇九年九月に第二回の会議が開催された。

本稿においても南北経済回廊の経済開発の進展を明らかにするためR3A、R3B、およびメコン川ルート上の国境地域における越境通行量、国境貿易(表1参照)および経済特別区の開発動向や課題を提示したい。

●ラオス・ルート(R3A)

タイのチェンラーイからチェンコン間は、国道一〇二〇号線で一一五キロあるが、山岳地域を通過している。チェンコンとラオスのファイサーイはメコン川で隔てられている。ラオス区間は、ボケオ県とルアンナムター県を通過しており沿道の間々では中国の投資によりゴムの植林が急速に増大している。

チェンコン⇄ファイサーイ国境

チェンコン港は、バンコクから国道一号線で八三〇キロあるチェンラーイからさらに北東に一五〇キロ程離れている。毎年約二〇万人が、チェンコンとファイサーイ間を往来している。車両は、〇七年のタイへの入国は二七二〇台、タイからの出国は二八二七台である。ヒトと車両の往来は、増大しており経済活動の活性化を示している。

ラオスとの国境貿易は、東北部が主であり、北タイのチェンコン港では少ない。〇七年の貿易額は一五億バート(輸出は前年比一八・一%減の八億七〇〇〇万バート、輸入は前年比一・〇%増の六億八〇〇〇万バート)である。

タイ政府は、〇三年にチェンラーイ県の特別国境経済区としての開発を決定し積極的に取り組んでいる。タイ工業団地公社は、チェンコンの工業団地の開発に関してフィジビリティ・スタディを〇八年一〇月に終了している。本経済圏の焦点は、第四メコン友好橋の建設計画である。中国とタイは、二〇〇七年六月に本架橋計画に関し建設費(三五〇〇万米ドル)を折半する覚書を交わした。設計は、〇七年九月から〇八年六月間に実施した。〇九年中に工事の入札を実施し、二〇一〇年二月から三〇カ月の工事予定である。架橋の効果も期待して予定地近辺に雲南省のジージョー・インタナショナル社(Chie Chou International)がホテルやゴルフ場の建設を〇七年六月に決定している。

本国境地

域の貿易投資振興の課題は、第四友好橋の円滑な架橋に尽きる。架橋によりラオスや、特に中国と陸運による貿易が一層強化されるであろう。ま



第4友好橋予定地 (2008年9月筆者撮影)



ボーテン国境付近 (2008年9月筆者撮影)

た、設置予定の工業団地も円滑な架橋により雲南省等からの投資の誘致も可能となる。

ボーテン⇨磨憨国境

ボーテン国境(ラオス・ルアンナムター県)は、県中心部からR三Aに沿って北東に五七キロ離れている。中国の磨憨国境から一九キロ程手前のナートウイで、ルアンナムターからのR三Aとウドムサイからの国道一号線が合流している。一九九三年一二月に中国と

ラオス両政府は磨憨⇨ボーテンを第三国人も通行可能な第一級国境ゲートとした。磨憨ゲートの入出国者数は、〇八年で六四万人と急増しているが、ミャンマー国境の瑞麗やベトナム国境の河口に比べ少ない。

〇七年の雲南省のラオスへの輸出は三五九一万美元(前年比三・五%増)で、輸入は四七四八万美元(前年比三七・二%増)、貿易総額は八三三九万美元(前年比二〇・三%増)である。この国境貿易の特徴は、中国が国境周辺の小規模な企業の交易振興のため導入した国境小額貿易の割合が貿易総額の六五・七%と高いことである。

ラオス政府は、〇二月二月にナートウイ交差点までの一号線の二〇キロ区間の両側



磨憨边境貿易区 (2008年9月筆者撮影)

二キロ地域に「ボーテン国境貿易区」の開発を決定したが、現在もナートウイの税関、トラックの検査場やボーテン国境近辺に商店、ホテル、病院、カジノがあるだけである。

一方、雲南省政府は、〇一年五月「磨憨边境貿易区」を発足させ〇四年九月、中国政府が建設を認可し、ほぼ完了している。現在、磨憨边境貿易区には、免税店、貿易市場、ホテル、約一五〇の企業・商店がある。〇八年には、入出国者数約六四万人、入出車両約九万九〇〇〇台、貿易額一億八〇〇〇万美元(前年比四二・八%)、貨物輸送量三三万トン(前年比四二・二%)と伸びている。

この国境地域の課題は、ボーテン国境貿易区の開発構想の具体化である。ルアンナムター県をR三A上の単なる通行地域としないため中国側と連携した開発が望まれる。

●ミャンマー・ルート(R三B)

タイのメーサイは、チェンラーイから国道1号線で北へ六八キロの地点にあり、サイ川を挟んでミャンマー・シヤン州のタチレク郡と国境を接している。タチレクから北にR三B(国道四号線)を一六三キロ走

ればチャイントン郡に至る。同郡は、ミャンマーの最東部の山岳地域であり、サルウィン川に阻まれ隔離されてきた。現在は、タイから中国に通じるR三Bの建設によりチャイントンやマインラーイにもタイ製品や中国製品が運ばれて来ている。マインラーイは、チャイントンからR三Bを北東へさらに九三キロある。マインラーイ市の中心部から三キロ程北東にマインラーイ⇨打洛国境がある。

メーサイ⇨タチレク国境

メーサイは、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六〇キロ離れている。国境間のサイ川にはタイの援助

により第一友好橋が架けられている。国境に至るパホンヨーティン(国道一号線)通りには、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、電化製品等



メーサイ新税関 (2008年9月筆者撮影)



タチレク国境付近 (2008年9月筆者撮影)

が販売されている。この道路から東に三キロ程行くと、新設の第二メーサイ税関に至る。タチレク側では、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R三Bとなりマインラーに至る。

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入国が可能であるが、通常五キロ以内に限定されている。年間約二〇万台の車両が越境しているが、タイ人は自動車、ミャンマー人はバイクで越境している。トラックは、中国とタイからミャンマーに入国できないし、ミャンマーのトラックもタイや中国への越境はできない。二〇〇七年には、約三四〇万人が越境しているが、入国者の八〇%がタイ人、一六%がミャンマー人、残りの四%が第三国人である。年間一〇〇万人を超すタイ人が国境通行証で越境しており、パスポート使用者は数千人に過ぎない。

ミャンマーとタイの国境貿易は同国間の貿易総額の九割近い。〇七年のメーサイ税関の貿易額は約二八億バーツ(ミャンマーへの輸出額は前年比二六・七%増の二四億五〇〇万バーツ、ミャンマーからの輸入は前年比六三・二%増の三億九〇〇〇万バーツ)である。

〇六年一月に完成した新メーサイ友好橋の手前に新税関が〇九年三月に竣工している。四三ヘクタールの広い敷地にモーバイルX線装置等を備えた先進的施設である。

この整備は、ミャンマーとの貿易だけでなく、南中国との貿易の拡大も意識されている。メーサイ・タチレクの国境周辺は、双方で国境貿易の賑わいがみられる。しかし、R三Bを内陸部に入ると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である。R三Bは山岳地域にあり路幅が一車線のところも多い。またタチレクとマインラー間は検問所が六カ所あり通行手続きが煩雑である。R三Bの物理的、制度的改善がまず必要である。

マインラーII打洛国境

マインラー(ミャンマー・シャン州。「モインラー」ともいう)は、一九八九年に東シャン州軍がミャンマー軍

政と和解し東部シャン州第四特別区となった。マインラーは、中国語を解するシャン族やワ

族もいるが、新たにビジネスを求めて来た中国人が多くチャイナ・タウンを形成している。打洛は、中国政府がマインラーのカジノへの

中国人の出入りを禁止する〇三年までは一日に二〜三〇〇〇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。

〇七年の雲南省の対ミャンマー輸出は、六億四〇六八万米ドル(前年比二二・九%増)、一方輸入は二億三三九万米ドル(前年比三六・二%増)あり貿易総額は八億七三五七万米ドル(前年比二六・二%)である。この貿易総額は雲南省の貿易総額の九・九%であり、国境小額貿易が貿易総額の八〇・四%と高い。〇八年の打洛ゲートの越境者は約三三万七〇〇〇人、車両台数約二万三〇〇〇台(前年比四八・五%減)、輸出入額は五八四〇万米ドル(前年比二六・二%減)である。

この国境地域の発展の可能性は、道路の円滑な使用に依存している。R三Bを観光や国境貿易のため使用可能なものとするた



打洛国境ゲート (2008年9月筆者撮影)



打洛・動混間工事中 (2008年9月筆者撮影)



チェンセーン港 (2008年9月筆者撮影)

め、まず、打落国境をタイ人等第三国人も通過可能な第一級国境にさせる必要がある。中国は〇七年一月批准しているが、ミャンマーの事情で実施されていない。また、勐混と打洛間の工事を早急に竣工させる必要がある。

●メコン川ルート

内陸部の雲南省にとつて、メコン川の円滑な水運は死活問題である。二〇〇〇年四月に、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」を締結した。沿線には中国、ラオス、ミャンマーおよびタイの港があり、交易を行っている。チェンセーン港から北に二四〇キロ程測れば中国雲南省の関累港に、さらに一〇〇キロ測れば景洪港に至る。また、思茅港は、景洪港からさらに北に八〇キロ測つたところである。ラオスのシェンコック港は、メコン川とR三Aの交差点にある。チェンセーン港と雲南省の関累や景洪等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ある。貨物船は、景洪港からチェンセーン港に下りは一二時間程であるが上りは二〜三日を要する。

チェンセーン港は、チェンライイから北東に九六キロ離れており、ミャンマー国境のメーサイイから国道一二九号線に沿って東に三〇キロ程である。また、第四友好橋予定地のチェンコンから五〇キロ程西にある。

〇七年の入出国約二二万人中タイ人が約一六万人と約八割を占める。第二はラオス人で四万人強である。中国人は三〇〇〇〇人程であるが、船舶の乗組員等と考えられる。船舶の往来は、中国とタイ間が多く〇七年は、中国からの入国が一五一九隻、中国への出国が一五二隻で全体の八割を占める。チェンセーン港は、中国との国境貿易の拠点港であり〇七年の貿易額七二億バーツに占める中国、ミャンマーおよびラオスの割合は各々七六・一%、一九・七%、四・二%である。現在、中国との貿易の拡大に伴い施設が不足している。〇八年一月からメコン川を東へ一〇キロ程下ったコック川との合流地点に税関・入管・検疫の総合機能をもつ第二港を建設予定である。

ラオス・ボケオ県のトンブン地域にも中国の影響が出てきている。雲南省の企業が、ゴールデン・トライアングルのトンブン郡に二〇一一年の竣工に向けホテル、カジノ、商店街、免税店、ゴルフ場、軽工業地区等で構成される経済観光開発区を建設中である。チェンセーンは北タイの主要港でありここでミャンマー、ラオスおよび中国と国境を接しているともいえる。タイの課題は、雲南省との貿易推進のためチェンセーン第二港の円滑な建設である。同港は、中国にとつ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である。このチェンセーンや対岸ラオスのトンブンの課題もやはり、中国の経済力をいかに

活用し調和のある開発を推進するかにある。

●おわりに

回廊の国境では、隣国の国民はパスポートでなく国境通行証で往来しその数は増大しているが、車両の越境はR三Bに見られるように自由でなく経済活動を阻害している。沿線の近隣諸国間の貿易と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。

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、ミャンマー等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等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イイ県の開発を積極的に行っている。タイは、三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、いずれも基本的には共存共栄関係を維持していこうとしている。

(つねいし たかお／アジア経済研究所国際交流・研修室)