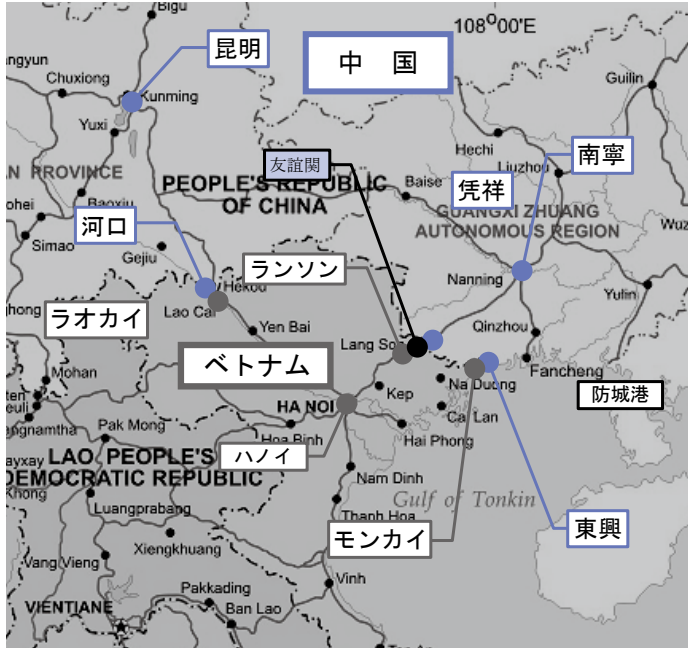




地図1 中越主要国境ゲート



(出所) アジア開発銀行ウェブサイト: <http://www.adb.org/GMS/img/gmsmap2007.jpg>

# 中越国境でみる両国の経済格差

—三つの国境ゲート

## ●往来活発な中越国境

一九七九年二月に勃発した中越紛争以降停止していた中越間の経済交流は、一九九一年一月に両国関係が正常化することによって再び活発化した。両国国境地域を訪

れると、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来する国境貿易の姿を目にする。モノや商人の往来だけでなく、親族訪問や観光旅行なども増加し、中越国境ゲートはいつでも訪れても活発な交流の現場という印象を放っている。

広州に駐在するようになってベトナムとの陸上国境を訪れる機会が増えた。とりわけ日系企業の中越間陸路物流ルートとして注目される広州—南寧—友誼関—ハノイの情報ニーズが高く、実地調査やミッション引率など、何度となく国境地帯を訪問することになった。

中越の陸上国境線が今の位置に画定したのは一九九九年のことである。総延長一三〇六キロの中越陸上国境線の両側は、中国側は広西チワン族自治区と雲南省、ベトナム側はライチャウ、ラオカイ、ハザン、カオバン、ランソン、クアンニンンの六省が隣接している。中越国境のなかでも交易やヒトの往来の多いゲートは、沿海部の「東興—モンカイ(クアンニン省)」、山間部の「凭祥(友誼関)—ドンダン(ランソン省)」

内陸部の「河口—ラオカイ(ラオカイ省)」である(地図1参照)。ここでは主にこれら三つの国境ゲートについて紹介しよう。

## ●中越貿易の現状

二〇〇八年、ベトナムの貿易に占める中国のシェアは輸出の七二% (第三位)、輸入の一九・四% (第一位) であり、ベトナムにとって中国が最大の貿易相手国となっている。二〇〇八年のベトナム貿易額は一九九一年比で約三二倍に増加したが、うち対中貿易額は同期間三六四倍という驚異的な拡大をみせている。そしてベトナムにとって中国との貿易量の拡大は貿易赤字の増大を引き起こす要因にもなっている。二〇〇八年のベトナムの貿易赤字一八〇億ドルのうち、対中赤字が一億一億ドル(六一%)を占める。品目別にみると、ベトナムの対中貿易は、輸出では原油、野菜、果物、水産物などの

池部 亮



河口国境ゲートで通関を待つ辺民互市貿易の荷役。商品は飼料



河口国境ゲートで通関を待つ辺民互市貿易の荷役。商品はカンゴ、ミカンなどの果物



ゲートの待荷型で、荷物は大型トラックで運ばれ、小口荷物はバイクで運ばれた。国境貿易の役割は大きい。

一次産品が中心であり、輸入は石油製品、鉄鋼、機械・設備などである。中越貿易ではベトナムの一次産品輸出、工業製品輸入という傾向が顕著であり、中国ASEAN自由貿易協定の実行で、中越貿易インバランスはさらに悪化することが懸念される。

### ● 辺境貿易の仕組み

一九九二年、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に陸上国境交易の開放許可を發布した。これによりベトナムと中国の主要陸上交易が正式に再開され、人とモノの往来が劇的に活発になった。国境貿易は国境周辺住民や企業が商いの主役となる交易であり、中国政府は辺境地域(中国で「辺境」は「国境」の意)の経済安定化や住民の所得向上などを目的に辺境貿易を奨励している。辺境貿易制度には「辺境小額貿易」と「辺民互市貿易」がある。「辺境小額貿易」は陸上国境に沿った国境地域に所在する企業が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。また、「辺民互市貿易」は国境住民による小口貿易を奨励するもので、国境線周辺二〇キロ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一人あたり一〇〇〇元未満)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。

辺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相互通行が可能となる措置をとっている。広西チワン族自治区を例にすると、中国が発行する「中越辺境地区出入通行証」を所持していれば、ベトナム国境住民は広西チワン族自治区国境地域への入国が認められる。この通行証による簡易出入国手続きの恩典は、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四つが明記されている。ただし、通行証を所持する国境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。東興や河口の国境出入国管理所を往来するヒトのなかでパスポートを提示するヒトは少ない。多くは中国人であればベトナム人であり、通行証だけで出入国手続きを数秒で終えていく。ヒトの移動を後押しする出入国管理に加え、通関手続きも小口荷物についてはほぼフリーパスで往来が可能だ。辺境貿易では国境ゲートや付近の道路整備やトラック・ターミナル、辺境貿易専用道といったハード・インフラ整備が重要となる。一方、辺境貿易制度や辺境貿易の担い手たちの往来手続きを簡素化するなど、商業を支えるソフト・インフラもまた、国境地域の交易を推進する重要なインフラとなっている。

### ● 国境ゲート概観

#### (1) 東興―モンカイ

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一二万人の小都市である。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、南寧から一七〇キロ、防城港から三八キロに位置し、人口の二三%が京族(ベトナム名・キン族)によって構成される。北侖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一〇〇メートルの橋で結ばれている。

東興とモンカイの辺境貿易は水運を使つた辺境小額貿易が盛んで、国境ゲートから約二〇〇メートル上流へ行つた「互市作業区」が船着き場である。ここはベトナムの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を行っており、水産物を載せた船がベトナムから中国へ、そして縫製品や菓子類、リンゴやミカンなどの果物類が中国からベトナムへと運ばれていた。

東興―モンカイゲートは広西チワン族自治区区内でヒトの往来が最も多い中越国境ゲートで、二〇〇七年は同自治区全体の出入境者数の五七%にあたる一九一万人の往来があった。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おり、観光旅客の往来もほかのゲートより多いようだ。



河国境ゲートで通関を待つ辺民互市貿易のベトナム人荷役たち

一方、貨物流量（二〇〇六年）は一六万トン（広西チワン族自治区の貨物流量全体の〇・四％）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三六〇キロで、乗用車でも八時間強を要する。ハロン湾までの国道一八号線は狭隘な山岳路であり、道路状態は陥没や補修カ所が多く、近隣住民の生活道路でもあるため交通量も多い。途中、コンテナ・トラックもみかけるが、カーブでは対向車線へのはみ出しもあり、かつ追い越し車両との衝突危険性も高い。工業製品を扱う安定的な物流路とはいえず、中越陸上貨物の多くは友誼関ルートを利用しているのが現状だ。

## ② 友誼関（凭祥—ランソン）

歴史的に友誼関は中越双方にとって国防の要所であったため、軍の施設や砲台跡など、両国の防衛線の名残が随所にみられる。また、友誼関ゲートは凭祥市街区の西南一八キロ、ベトナム側はランソン省ランソン市から一五キロ離れた山岳地帯に位置する。このため、東興—モンカイや河口—ラオカイと異なり、友誼関国境地域は町の活況が感じられず、どこか殺伐とした印象を受ける。

二〇〇一年に友誼関とハノイの一八〇キロを結ぶ新国道一号線が開通し、所要時間は三時間にまで短縮された。また、二〇〇五年一二月に南寧から友誼関までの一七九キロを約二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五時間の走行が可能になった。

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・センターで積み替えを行っている。トラック・センターは両国とも国境〇キロ地点から数十メートル領内に入ったところに立地しており、そこから先への外国貨物車両の進入はできない。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。しかし、観光バスの旅客は国境地帯で出入境手続きや通関、検疫のために下車する必要があるうえ、ツアーの目的地も相手国最寄市だけではないため、結局国境で相手国側バスに乗り換えるのが普通である。

友誼関（鉄道含む）の出入境者数は年々増加傾向にあり、二〇〇七年には前年比二倍の六二万人であった。それでも東興ゲートに比べると三分の一の流量に過ぎない。友誼関では辺民互市貿易などの辺境貿易がほとんど行われていないため、ヒトの流量がそれほど多くない。友誼関から三キロほど離れた浦寨ゲートが辺民互市貿易の主力ゲートとなっており、同ゲートの中国側には主に農産物や工芸品、家具などがベトナムから持ち込まれ、トラック・センターを囲むようにベトナム産品を売る商店が軒を連ねている。友誼関では大型貨物や工業製品などの一般貿易品が主に取り扱われており、二〇〇六年の貨物輸送量は鉄道が

五七万トン、道路輸送が四五万トンと、友誼関は広西チワン族自治区の陸路輸送貨物の六一％が通過する一大交易ゲートである。友誼関は日系企業にとっても、部材や製品の中越陸路貿易ルートとして利用されつつある。既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。例えば、ベトナム北部のキヤノンが生産したプリンターを華南市場向けに運び、華南からはハノイの日系企業向けに資材や部品を供給する。華南とベトナム北部間の産業リンケージを支える物流ルートとして、友誼関ルートの利便性向上に期待が寄せられる。

## ③ 河口—ラオカイ

ベトナムのラオカイ市と接する河口鎮（鎮は日本の行政単位では「村」に相当する）は雲南省の省都、昆明市から四六九キロに位置し、紅河自治州河口県に属する。河口県は人口一〇万人の行政区で市街区の河口鎮は南溪河が紅河に合流する地点に築かれ、これら二つの河川の対岸はベトナム



河口国境ゲートで通関を待つ辺民互市貿易のベトナム人荷役たち





開通に向け最終段階にあった昆明—河口高速道路。  
2008年7月時点

ムのラオカイ市である。ラオカイからハノイまでは二九六キロだが、昆河鉄道で九時間、車でも一〇時間以上を要する。

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、二〇〇一年一月には鉄道橋から一〇〇メートルほど下流に車両とヒトの専用橋、南溪河公路大橋が開通した。現在はトラックによる一般貿易、辺境小額貿易のほか、自転車とリアカーに荷物を満載した辺民互市貿易が集中し活況を呈している。

ラオカイ側の経済合作区である「XiBei (Thanh (金成) 貿易区)」と河口側の「北山開発片区」を繋ぐ第三の国境橋も完成した。いずれの経済区も商業センター、辺民互市市場、輸出入検査場、物流配送センター、保税倉庫、輸出加工区などが設けられる予定だ。

二〇〇六年の河口ゲート出入境者は延べ三五〇万人に達し、雲南省全体の二九%を占める。また、貨物輸送では一八九万トンと同省陸路貿易貨物の五四・七%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、辺民互市貿易は中国製の自転車や肥料、日用品、玩具などを載せた自転車やリアカーが辺境貿易出境地点に長蛇の列をつくっていた。荷役は皆ベトナム人で、一日二往復以上するという人もいた。

河口とラオカイの街区を出れば人口希薄な少数民族の集落が点在する地域であり、大きな消費市場は見当たらない。結局は中国側は昆明市、ベトナム側はハノイ市までを結ぶ交易路の完成が待たれる。ハノイと昆明間の両国車両の乗り入れが可能となり、かつ良好な道路環境が整えば商業利用上価値ある越境交通路が実現するであろう。

### ●最後に

中越の国境経済圏に行くと、高速道路や国境事務所建物、物流センター、そして国境隣接都市の町並みなど、インフラ整備力と経済力の両国差を改めて思い知ることになる。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を圧倒し、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。国境を共有する二国間の経済格差は国境経済圏において、より鮮明な印象を放っているのだ。

通行証によるヒトの往来はベトナム人の子供や女性を対象とした人身売買や両国の不法就労者を増加させた一面もある。また、辺民互市貿易による物量の増加と検査の簡素化による武器や麻薬などの禁制品を含む密輸の増加も懸念される。実際、*News Net Asia (NNA)* ベトナム版の二〇〇四年四月から二〇〇九年四月までの六年間の記事の中越間の密輸に関する記事は八一件にのぼった。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、そして未検査の家禽類、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。国境往来の規制緩和は経済交流の活性化に不可欠な要素である一方、様々な社会問題の発生を引き起こしかねないといった負の側面も持っている。

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あう関係を築いてきた。しかし、現在の中越国境経済圏では中国の開発スピードや、貿易量がベトナムを圧倒している。中越国境を訪ねてみて、「国境経済圏の発展」が必ずしも両国の均衡のとれた経済発展を担保するわけではないことに改めて気付かされる。

(いけべりょう／ジェトロ広州事務所次長)



ラオカイ側からみた中国河口