

# 中国雲南省と東南アジアを結ぶ交通ルート of 現状

—大メコン圏における水路と陸路—

橋 谷 弘

## 1 はじめに

2009年3月、東京経済大学雲南研究所のプロジェクトとして、中国雲南省と東南アジアを結ぶ交通ルートに関する調査を実施した。調査したのは、中国雲南省関累からタイのチェンセンに到るメコン川の水運ルートと、タイのチェンセンからラオスを経由して中国雲南省磨憨—景洪に到る陸上ルートである。本報告は、この調査をもとに、関連する情報も取り入れながら、大メコン圏経済協力の現状と問題点の一端を紹介することを意図している。

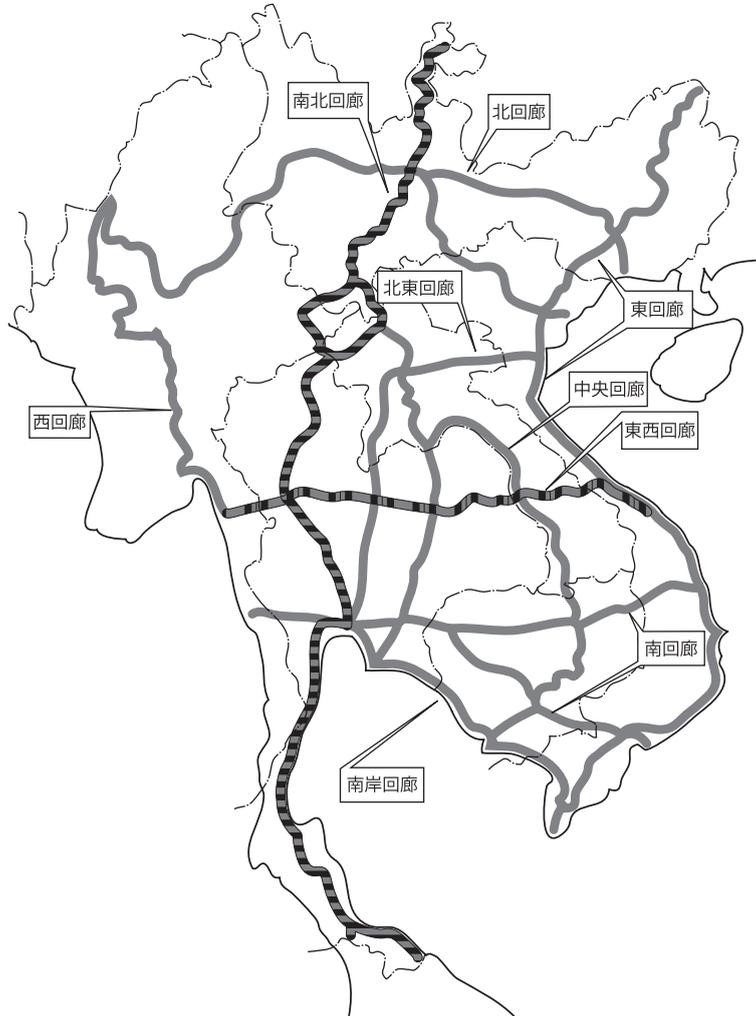
## 2 メコン川開発の歴史と大メコン圏 (GMS)

メコン川は中国チベットに源流を發し、中国雲南省—ミャンマー—ラオス—タイ—カンボジア—ベトナムを流れる全長4,425キロ、流域面積79万5千平方キロに及ぶ国際河川である。

メコン川開発に関する国際的な取り組みは、1957年10月のメコン川下流域調査調整委員会 (メコン委員会: Committee for Coordination of Investigations of the Lower Mekong Basin) にまでさかのぼることができる。このメコン委員会は、54年の第一次インドシナ戦争終結を機に、ECAFE (国連アジア極東委員会) の勧告に基づいて設立されたものである。加盟国は、タイ・南ベトナム (当時)・ラオス・カンボジアの4カ国で、メコン川下流域に7つの巨大ダムを建設する計画を打ち出したが、ベトナム戦争の拡大によって中断状態になった。その後、ベトナム戦争終結とベトナム・ラオス・カンボジアの社会主義政権樹立を受けて、カンボジアを除く3カ国が暫定メコン委員会を構成した。

やがて1991年にカンボジア内戦が終結してインドシナ半島の戦乱に終止符が打たれると、92年にADB (アジア開発銀行) の主導によって大メコン圏経済協力 (Economic Cooperation in the Greater Mekong Subregion) に関する第1回閣僚会議が開かれた。さらに95年4月、上記メコン委員会4カ国に上流の中国とミャンマーを加えてメコン川委員会 (Mekong River Commission) が発足した。こうして、当初は下流域に限られていた開発計画が、中国とミャンマーの参加によって、上流域を含む大メコン圏 (GMS) へと再編成された<sup>1)</sup>。

図1 GMSにおける道路網計画



(出典) 各種資料より筆者作成。

GMS 開発の内容は、ダム建設、観光開発、貿易拡大など多岐にわたっているが、今回の調査と関連する交通網の整備も重要な項目とされている。とくに道路整備に関しては、図1に示すような道路網がインドシナ半島を中心として建設される予定である。この中でもとくに重視され、建設も進んでいるのが中国からラオス、ミャンマーを経由してタイにいたる南北経済回廊 (North-South Economic Corridor) と、ベトナムからラオス、タイを経由してミャンマーにいたる東西経済回廊 (East-West Economic Corridor) の二つのルートである。南北経済回廊は中国が力を入れ、改革開放政策の進展と西部大開発の推進を背景として、国内外に多くの資金を投入している。一方、これに対抗して日本は東西経済回廊を建設し、関連する日本企業の進出も増加している。今回調査したのは、このうち南北経済回廊の水路と陸

路の一部となるルートである。

### 3 関累港の建設とメコン川水運

我々の調査の出発点となったのは、雲南省の河港、関累である。

中国も、メコン川開発を「区域合作」(cooperation of region: 地域協力)よりも小規模な「次区域合作」(cooperation of subregion: 圏域協力)と位置付け、関累港をその拠点のひとつとしている。関累港は、3カ国に向かって開かれた対外開放港としては中国で唯一の存在で、ここを自由貿易区とする構想も示されている<sup>2)</sup>。

関累港は雲南省西双版纳タイ族自治州の南端にあり、思茅港・景洪港とともに、メコン川水運の中国側起点となる3つの港を構成している。この3港から、ラオス・ミャンマー・タイの国境に沿ってタイのチェンセンまでの区間が、南北経済回廊の水運ルートとなっている。2006年にこのルートで輸送された貨物は39万トンにのぼり、2005年に比べて30%増加している<sup>3)</sup>。このうち、今回の調査で航行した関累—チェンセンの距離は360kmである。

この区間の水運に関する国際協定は、上記4カ国間で1993年から協議が開始され、94年11月に「中華人民共和国政府とラオス人民民主共和国政府の瀾滄江—メコン川客貨運輸に関する協定」が調印されたのを皮切りに、97年1月に中国・ミャンマー間で同様の協定が結ばれ、2000年4月には4カ国間の「瀾滄江—メコン川商船通航協定」が締結された。これによって、2001年4月から中国雲南省の思茅からラオスのルアンパバーンまでの886kmが国際航路となった。

しかし、この区間は浅瀬が多く、船の航行に危険が伴うため、2002年からメコン川上流浚渫プロジェクトが進められている。これは、中国が500万ドルを出資して進めているプロジェクトで、メコン河の早瀬 (rapid) や岩礁 (reefs) を爆破し、上記の思茅からルアンパバーンまでの航路を整備して、大型貨物船の航行を可能にしようとするものである。

2002年から04年までのフェーズ1では、中国とミャンマーの国境石243番からラオスのフェイサイ、タイのチェンコンまでの331kmで作業を行い、100~150トン級の船の航行を可能にした。後述のように、今回の調査で我々が便乗した貨物船は、このクラスである。続くフェーズ2、3ではラオスのルアンパバーンまで300~500トン級の船を航行させることを目標としている。しかし、環境面では、メコン川の浅瀬・早瀬は魚の産卵・繁殖地として重要であり、この地域の漁業資源への影響が懸念されている<sup>4)</sup>。

また、関累港の建設は、1994年5月に雲南省交通庁が決定した「関累港総体布局規画」に基づいて進められている。開発区域は図2のように1区と2区に分かれ、港湾地区の面積は1区48,125㎡、2区65,000㎡である。初めは1区を客貨両用として着工し、最終的には1区が旅客用、2区が貨物用となる。現在のところ、まだ1区のみが機能している状態で、我々

中国雲南省と東南アジアを結ぶ交通ルートの現状

図2 関累港建設計画図



(出典) 劉大清・河大明主編『瀾滄江一湄公河結合部發展戰略及関累港建設研究』雲南民族出版社，1995年

の乗った貨物船も1区から出港した。

1区の完成予想図は、写真2のようにになっているが、現在はこれとは程遠い状態である。まず、客貨両用の埠頭は、計画図どおりに完成している。また、入管や待合室を含む旅客ターミナル（聯検楼）は、この完成予想図とはかなり異なる形態だが、ほぼ同じ規模で機能している。しかし、このほかに目立つ建物は景洪港边防検査站関累執勤点などの官庁だけで、民間の商業施設や飲食店などは中国の小さな城鎮でみられる程度の水準のものしか存在しない。市場も、「関累港四国辺貿互市場」と書かれた門が立てられているものの、実際に販売されているのは地元の生鮮食料品や日用品である（写真1～6）。

貿易品目として期待されているのは、中国の輸出品がセメント（勐腊・開遠で生産）、普洱茶（江城・勐腊・都盛で生産）、金物・衣類・日用雑貨（ラオス・ミャンマー向け）、輸入品が砂糖・果物・米（タイ）・木材（ミャンマー・ラオス）・海産物（タイ）などで、後述する実際の貿易品目と同様である。

#### 4 関累—チェンセンの航路

以上のようなメコン川水運の現状を調査するために、2009年3月16日から18日にかけて、東京経済大学雲南研究所の磯野弥生と橋谷弘が、雲南省関累からタイのチェンセンまで貨物船に便乗して航行した。以下はその記録である。

我々が便乗した貨物船S号は中国の思茅船籍で、排水量180トン、2基のディーゼルエンジンを備え、乗組員は男5名、女1名である（写真8・9）。季節によって航行回数や貨物量に変化するので、乗組員も増減するが、このときは閑散期であった。船は会社が所有し、船



写真1 関累港の入り口

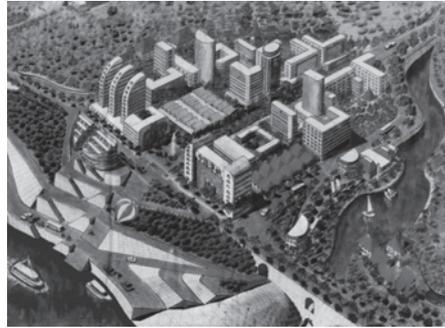


写真2 関累港完成予想図（『瀾滄江—湄公河結合部發展戰略及関累港建設研究』より）



写真3 旅客ターミナル（関累港聯檢樓）



写真4 出入国審査カウンター

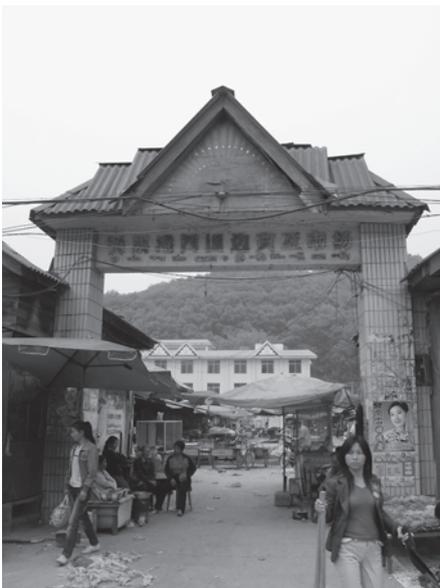


写真5 関累港四国辺貿互市場



写真6 関累港に停泊中の貨物船

中国雲南省と東南アジアを結ぶ交通ルートの現状



写真 7 ラオスから輸入した木材の荷役



写真 8 便乗した貨物船



写真 9 貨物船の船室



写真 10 貨物船の調理場



写真 11 食事風景



写真 12 座礁した貨物船



写真 13 川岸との間隔は狭い



写真 14 難所を通過する



写真 15 船に乗り込んできたミャンマーの警官



写真 16 浅瀬で立往生する



写真 17 竹ざおで水深を確かめながら進む船



写真 18 牛を積んだラオスの船

中国雲南省と東南アジアを結ぶ交通ルートの現状

長以下乗組員はその社員だが、船長は20年間の船員経験があるという話だった。今回の航海の積荷は、ラオス向けの飼料、鋼管、ウレタンフォームマットなどであった。一般的には、中国からタイ・ラオスには雑貨を運び、タイから中国には食用農産物を運ぶそうである。貨物船は2~3隻で船団を組み、1か月に2往復ほど航行している。

1日目は、関累港のターミナルビルで出国手続きを済ませたあと、16:20に出港した。港の一隅では、ラオスなどから運ばれた南洋材の丸太や、これを製材した板材が盛んに荷揚げされていた(写真7)。メコン川の周辺は湿度が高く、水面はいつも霧がかかった状態で、掲載した写真も遠景は不鮮明である。中国から出るまでは、すれ違う船はほとんど中国の貨物船ばかりで、われわれの船と同型か、もう一回り大型でキャビンが3階建ての船の2種類がみられた。

この日はそのまま順調に航行して18:25に河岸に停泊し、船上で夕食をとった。炊事員は船長の妻で、船上には大きな冷蔵ケースが2台とプロパンガスが積まれ、毎食5~6品の本格的な料理が提供された(写真10・11)。デッキには衛星放送の受信できるテレビとビデオデッキが備え付けられていて、夕食後は各自休憩に入る。

我々の停泊した地点付近では、座礁した船があって、かなり長時間エンジンをふかしながら脱出を図っていた(写真12)。3月は乾季の最後の時期にあたり、メコン川は渇水期で、水深が浅く隠れた岩も多い水域に入ると航海は困難を極めた。ちなみに、2009年の冬から2010年にかけて、雲南省や広西チワン族自治区が旱魃に見舞われ、メコン川の水位も極端に低下して、原因が自然現象なのか中国のダムなのか激しい論争が起こった。

2日目の朝は7時前に乗組員が起床して朝食を済ませ、8:00に出航した。そのあと、12:00ごろに昼食のために停泊したところ、写真15のように銃を持ったミャンマー人の警官が乗り込んできた。我々はトラブルを避けるために船室にいたので詳細は不明だが、何らかの金を要求されたようで、船員があわてて人民元以外の外貨を持っていないか問い合わせてきた。

この日のもう一つのトラブルは、16:00ごろ浅瀬で立ち往生したことである(写真16・17)。船長と操舵員が付近にいたボートに乗って航行可能なルートを探しに行ったり、舳先に立った船員が長い竹ざおで水深を確かめながら低速で航行したりして、結局2時間ほどほとんど同じ場所から動くことができなかった。

この日の船上でのインタビューによれば、雲南省からタイまでの航海は2日から3日かかるということだったが、今回はこの浅瀬で一緒に出発した僚船とは離れ離れになり、ほかの船は3日以上かかってタイに到着したようである。航行にかかる日数の違いは、川を下るか上るかという違いのほか、水量が少ないと低速での航行を強いられるという事情もあるようだった。この間、ラオスとミャンマーの国境地帯を航行したが、行きかう貨物船は中国以外にラオスの船があり、船体は半分木造で、牛を積んでいるものが多かった(写真18)。2日

目の夜は19:00に停泊して夕食をとった。

3日目の朝も、8:00ごろ出発した。タイに近づくとつれ、川幅が若干広くなり、兩岸の岩の様子が変わって、砂浜も多くみられる(写真20)。また、周辺の山では焼畑の跡が目立つようになった(写真21)。さらに、ラオス・ミャンマー・タイ3国の国境であるゴールデン・トライアングルのあたりでは、観光施設が現われて来た。ミャンマーやラオスの川岸には、後述のような巨大なカジノが建ち、タイに入ると金色の大仏を乗せた観光施設が見えた(写真22)。

やがて10:50(タイ時間9:50)にチェンセン港に到着した。港には貨物船の荷揚げのできる棧橋があり、入管の入ったターミナルビルもある。渇水期であるにもかかわらず、多数の貨物船がタイ側とラオス川双方に停泊して荷揚げ作業を行っていた(写真23~26)。

## 5 ゴールデン・トライアングルにおけるカジノ営業

タイ・ミャンマー・ラオスの国境地帯はゴールデン・トライアングルと呼ばれ、かつては中国国民党の残党、ビルマ共産党、ミャンマーの少数民族武装組織など、さまざまな勢力がケシを栽培して麻薬(アヘン)を密造していた。現在では、こうした非合法活動はほとんどなくなり、新たな観光開発が進展している。こうしたなかで、今回調査したチェンセンの周辺で中国人を主な顧客とするカジノ建設が進んでいることがわかった。

カジノはミャンマー、ラオス双方で営業しているが、ミャンマー領ではチェンセンから9キロ北方のソップ・ルアック(Sop Ruak)にホテルを併設した大規模なカジノがある(写真27)。インターネットの予約サイトでもタイの住所が記され、国境通過の際にビザもスタンプも必要ないというが、明らかにミャンマー領に位置している。このホテルはミャンマー政府から480haの土地を借り、日本とタイの合弁企業がthe Paradise Resortを経営している。ここではドルとバーツのみが通用し、完全に外国人向けのリゾート施設である<sup>5)</sup>。

また、この付近では最近犯罪が多発し、我々が訪れる直前の2009年2月にも、中国外務省は、中国人が詐欺や誘拐の被害にあうのを防ぐため、ミャンマーへのカジノ旅行の自粛を呼びかけた<sup>6)</sup>。おそらくこれが原因で、今回の調査に同行した中国人の研究者はメコン川の貨物船に乗るための出国が許可されなかった。2000年には、タイ政府がタイ人のカジノ利用客による麻薬取引や密輸を防ぐために、国境を封鎖している<sup>7)</sup>。2009年8月には、ゴールデン・トライアングルの北のラオカイで中国系といわれる少数民族コーカン族がミャンマー国軍と衝突し、その前後に1万人前後の難民が中国領に流入するという事件も起こっている。これは、コーカン族による麻薬や武器の密造が絡んだ事件だといわれている<sup>8)</sup>。また、最近では北朝鮮から脱出した人々が、中国・ミャンマー経由でタイに入国して亡命を求めるルートにもなっている。このように、以前ほどではないにせよ、相変わらずゴールデン・トライ

中国雲南省と東南アジアを結ぶ交通ルートの現状



写真 19 水面に露出する岩礁



写真 20 タイに近いラオスの川岸



写真 21 山肌に焼畑が目立つ



写真 22 ゴールデン・トライアングルの  
仏像



写真 23 チェンセン港の貨物埠頭



写真 24 チェンセン港の荷役



写真 25 チェンセン港のターミナル



写真 26 雲南省とチェンセンを結ぶ旅客船



写真 27 パラダイス・リゾート (ミャンマー)



写真 28 ラオスに建設中のカジノ (香港金木綿集団 Web サイトより)

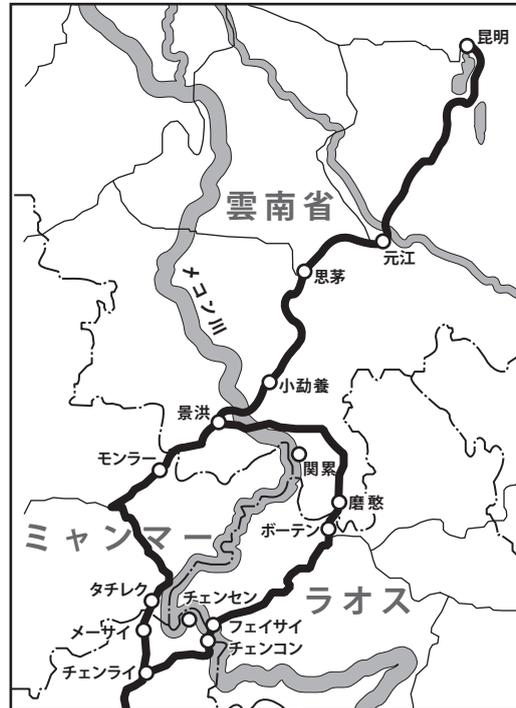


写真 29 ドンサオ島の看板



写真 30 ドンサオ島の土産物屋

図3 南北経済回廊の3ルート



(出典) 各種資料より筆者作成。

(注) メコン川の川幅は、実際より誇張されている。

アングル周辺では治外法権的な状態が続いているようである。

一方、ラオス領では香港の金木綿集团公司 (Kingsromans) をはじめとする中国企業が中心となって、22.4 億ドルを投資し、ボケオ県 (Bokeo) トンフン (Tonpheung) に2009年9月9日カジノをオープンした。開発区域は3000 haの広さを持ち、ゴールドトライアングル・パラダイス 827 ha とスワンナコーン仏教文化発展区 2250 ha、パンマー工業区 150 ha の建設が予定され、このほか原始森林保護区 7000 ha が設定されている。開発区域にはカジノやホテルのほか、ゴルフコース・学校・病院・商業施設・工場などを含む複合施設を2020年までに建設する予定である。ラオス政府は、この地域を観光経済特区に指定し、2007年4月から99年の年限で中国企業に使用させる。近くのドンサオ島 (Don Sao) には免税店を置くことになっている<sup>9)</sup>。

我々が訪れたときは、このラオス領のカジノはまだ建設中だった。また、ドンサオ島は対岸のチェンセンからの遊覧ボートのコースに入っていたが、観光客向けの土産物屋が並ぶ小さな村にすぎなかった (写真 28~30)。しかし、その後の情報ではホテルが営業を開始し、もっぱら中国語で中国人観光客の受け入れを行っているようである。

このように、かつて麻薬密造で無法地帯となっていたゴールド・トライアングルは、現

表1 西双版纳州からGMSへの実績(2008年, 空路のみ2007年)

	磨憨(陸路)	打洛(陸路)	景洪(水路)	景洪(空路)
貨物輸出入量(万トン)	32.81	6.24	20.72	—
貨物輸出入額(万ドル)	18325	4052	16440	—
出入国人数(万人)	64.01	23.69	4.64	1.34
出入国車両・船舶・航空便数	9.88万台	2.38万台	0.86万隻	322便

〔出典〕西双版纳州商務局「西双版纳州对外经济贸易和口岸建设发展情况」(2009年10月20日)により作成。西双版纳報Webサイト <http://www.bndaily.com/Templates/NewsTemplate.asp?NewsID=45050>。

在, カジノを中心とする一種の観光特区として観光開発が進んでおり, とくに中国資本や中国人観光客の進出がこの動きを増長しているようである。中国資本のカジノは, 後述するラオス・中国国境のポーテンでも営業している。しかし, これらのカジノの増加は, 後述するような新たな社会問題を生み出している。

## 6 チェンセン—磨憨の陸上ルート

雲南省と東南アジアを結ぶルートは, これまで述べたような水運だけでなく, 前述のように道路も整備が進んでいる。今回の調査では, タイから雲南省への帰路にラオス経由の陸路を使うことにした。このルートも, ADB・中国・タイが開発中の南北経済回廊(North-South Economic Corridor)の一部にあたる。

前述のように, 大メコン圏(GMS)のインフラ整備の一環として道路網の整備が進められているが, 中国が力を入れている南北経済回廊は, 日本が中心となって進めている東西経済回廊と並ぶ最も重要なルートとして予定されている。完成すれば, 昆明—バンコク間の約1,860 kmが舗装道路で結ばれることになる<sup>10)</sup>。

昆明—バンコク間の南北経済回廊は, 途中で図3に示すような3つのルートに分かれる。このうち, これまで最も多く利用されてきたのがメコン川の水運ルートで, チェンセンにおける通関コストが安いので全体のコストも抑えられ, 2006年にバンコクから昆明までゴム1トン当たりの輸送コストが270.5ドルだった。しかし, 所要時間はもっとも長く, 同じ年の調査で88時間かかっている。その時間の大半はメコン川の航行と港での荷役で, 約60時間を費やしている。一方, ほとんど利用されていないのがミャンマーを陸路で通過するルートで, コストが470ドルと最も高く, とくにミャンマー国内を通過する際のコストが高いうえ, 政治情勢も不安定である。所要時間も46時間で, 最短とはいえラオスルートと大差ない。ラオスを陸路で通過するルートは, コストが392ドル, 所要時間が51時間で他の2つのルートの中間の水準だが, 今後の関税引き下げと道路整備によって, どちらもさらに引き下げ

表2 昆明—チェンライ—バンコク間の道路現状

国名	区間	距離	現状
中国	昆明—玉溪	91 km	6車線高速道路
	玉溪—元江	112 km	4車線高速道路
	元江—磨黒	147 km	4車線高速道路
	磨黒—(思茅)普洱	71 km	2級道路(65kmは2010年に高速道路に)
	普洱(思茅)—小勐養	98 km	高速道路
	小勐養—磨憨	175 km	2級道路
ラオス	ボーテン—フェイサイ	228 km	中国・タイ・ADBの援助で舗装改修済み
	フェイサイ—チェンコン		中国・タイの援助で第4友好橋を建設中
タイ	チェンコン—チェンライ	110 km	2車線高速道路(4車線に拡張予定)
	チェンライ—バンコク	830 km	4車線に拡張予定

〔出典〕 ADB “Toward Sustainable and Balanced Development: a Strategy and Action Plan for the GMS North-South Economic Corridor”, p. 60 などにより作成。

ることが可能である<sup>11)</sup>。

このように3つのルートと比較してみると、将来は中国—ラオス—タイの陸路のルートが主流になるのではないかと考えられる<sup>12)</sup>。表1に示すように、ラオス内の道路がほぼ完成した直後の2008年の時点でも、すでに輸出入量、輸出入額ともメコン川の水路を上回っている。以下、このルートについて、さらに具体的な姿をみていきたい。

南北経済回廊整備の計画は、すでに92年に始まったGMS経済協力の一環に組み込まれていた。しかし、97年のアジア経済危機によって計画は中断し、再開されたのは2002年に中国が資金供与に乗り出してからである<sup>13)</sup>。この年8月、中国とタイ、ADBはラオス国内部分(228 km)の工事資金として9千万ドルを同国政府に融資することを正式決定した。そして三者で工事区間を分担し、改修を進めた。これに先立って、タイ国内部分は全線開通、中国国内部分も4分の1が完成していた。ラオス国内部分の建設は2007年に完成する予定だったが、若干遅れて2008年にほぼ完成し、2009年10月にGMS第3回首脳会議がビエンチャンで開かれた際に開通式が行われた<sup>14)</sup>。ラオス経由のルートの現状は表2に示すとおりである。

残された唯一の未開通区間は、メコン川を渡るタイ—ラオス間の第4友好橋である。この橋の着工は当初計画よりも大幅に遅れていたが、ようやく2010年1月に具体的な建設計画が発表された<sup>15)</sup>。これによると、建設は中国とタイの合弁企業CR5-KTが請負い、総工費1兆624億バーツは中国政府とタイ政府が折半し、労務管理費4億5500万バーツはタイ政府が負担する。橋は2車線480mで、周辺道路を含めて11.6 kmの区間が、30か月で完成予定である。架橋場所は、ラオス側はフェイサイ(Huai Sai)の町から約9キロ離れたドンキーノック村、タイ側はチェンコン(Chiang Kohng)の町から約10キロ離れたシードンチャ

タイ地区ドーンマハワン村と決定した。また、橋の完成を見越した中国側の投資も始まり、タイ側の基点となるシードンチャイ地区では、中国資本が300部屋を有する8階建てのホテルを建設中である<sup>16)</sup>。

今回の調査では、礪野・橋谷のほか、雲南研究所客員研究員・沖縄大学教授の劉剛と東経大大学院の蔣芳婧が合流して、2009年3月20日7:40にチェンセンを車で出発した。途中、休憩やビザ用の写真撮影などに時間を費やしたため、8:50にチェンコンで渡し船に乗船したが、車での実質所要時間は1時間ほどであった。

渡し船は10分ほどで対岸のラオスのフェイサイに着く(写真31)。入国にあたって日本人は15日以内ならノービザだが、中国人など多くの外国人はビザが必要である。フェイサイはこれといった特徴の無い小さな町だが、我々はここから車で40分ほど離れたマーケットに向かった。ここは、中国人経営の店の並ぶチャイニーズ・マーケットで、衣料品、化粧品、家電製品、工具などさまざまな中国製の日用品が売られていた(写真32)。中国からは大企業が進出しているだけでなく、このような個人商店の進出も盛んなようだ。

途中の道路は、写真33・34のような2車線の一般道で、中国・タイ・ADBそれぞれの分担区間で若干舗装や側溝などの仕様が異なり、中国が施工した区間が一番しっかりしていたようだ。走行車は多くないが、石炭を満載して中国に向かう大型トラックが目立った。途中で合計1時間半ほどの休憩をはさみながら、15:50に中国国境のボーテン(Boten or Bortene)に到着した。前述の2006年の資料ではラオス国内の所要時間が約10時間となっているから、道路整備で半分に短縮されたことになる。休憩時間を除いた平均時速は50kmほどになり、一般道とはいえ信号は皆無に近く、対向車もほとんど無い状態でかなりの高速走行が可能であった。

ボーテンのイミグレーションで出国手続きを終えたあと、そのまま中国側の磨憨の入管へ向かったが、ここでの入国手続きに時間がかかり、景洪へ向けて出発したのは16:30(中国時間17:30)になっていた(写真35)。磨憨から景洪までは、高速道路を使って2時間ほどで到着した。

ところで、このボーテンにも中国資本のカジノが置かれている。ここには“Boten Golden City”と呼ばれる21km<sup>2</sup>の経済特区が設置され、中国企業ゴールドデンシティ・グループが2003年にラオス政府から30年の年限で使用権を得る契約を結んでいる。この契約は、さらに60年の延長が可能である。この中に、カジノやホテルのほか、将来はゴルフ場、コンベンションセンター、別荘から空港までの建設が計画されている<sup>17)</sup>。

ここですでに開業している271室のカジノホテル皇京錦倫大酒店では、中国の人民元だけが通用し、中国時間と中国語が使用され、中国人はノービザで入国できる(写真36)。つまり、ここは完全に中国人のための経済特区なのである。

しかし、前述のゴールドデン・トライアングルを含めて、こうした中国周辺諸国へのカジノ

中国雲南省と東南アジアを結ぶ交通ルートの現状



写真 31 タイーラオス間の渡し船とフェイサイ入管



写真 32 ラオスのチャイニーズ・マーケット



写真 33 ラオス国内の道路



写真 34 中国の建設部分（西双版纳報 Web サイトより）



写真 35 ポーテンの入管



写真 36 皇京錦倫大酒店（南方報業網 Web サイトより）

表3 GMS 域内貿易の比重 (域内貿易/貿易総額)

国・地域	2001	2002	2003	2004	2005
中国 雲南省	28.9	28.3	30.8	28.1	24.3
中国 広西自治区	21.2	21.7	22.3	19.1	20.1
ラオス	66.9	65.5	66.3	63.3	68.8
ミャンマー	34.1	37.1	41.6	47.6	51.3
タイ	7.7	8.9	10.2	11.0	12.2
ベトナム	14.2	14.4	15.7	18.1	18.4
カンボジア	27.3	18.4	17.6	19.1	16.6
平均	10.8	11.8	13.1	14.2	15.2

〔出典〕ADB “Toward Sustainable and Balanced Development: a Strategy and Action Plan for the GMS North-South Economic Corridor”, p. 53 より引用。

表4 雲南省と GMS 諸国との貿易額 (2009 年)

単位：百万ドル (%)

国	貿易総額 (比率)	輸出額	輸入額	貿易差額
ラオス	15501 ( 1.9)	7434	8067	- 633
ミャンマー	122733 (15.3)	77506	45227	32279
タイ	23586 ( 2.9)	20265	3320	16945
ベトナム	79001 ( 9.9)	66132	12868	53264
カンボジア	367 ( 0.0)	293	74	219
GMS 諸国合計	241188 (30.1)	171630	69556	102074
雲南省合計	801912 (100)	451402	350510	100892

(出典) 2009 年 12 月云南省与东盟分国别贸易总值表 により作成。  
<http://yunnan.mofcom.gov.cn/aarticle/sjtongjizl/201002/20100206772119.html>

の進出は大きな社会問題となっている。とくに、航空券やホテル代を無料にして普通の中国人をギャンブルに誘い込み、負けた金が払えないと人質にとって虐待したり、家族に金を要求したりするという犯罪があとを絶たない。ゴールデンシティに関しても、問題点を報道する記事が出されている。また、中国外交部と駐ラオス中国大使館も、こうした事例に関して警告を発している<sup>18)</sup>。

## 7 貿易の拡大と今後の見通し

以上、2009 年 3 月の調査による GMS 南北経済回廊の水路と陸路の現状と関連情報を紹介した。こうした交通路の整備は、域内貿易にどのような影響を与えているのだろうか。

表3は、GMS 域内貿易が各国・地域の貿易総額に占める比重を示している。雲南省にと

## 中国雲南省と東南アジアを結ぶ交通ルートの現状

って、GMS 諸国との貿易は5年間の平均で28%の比重を占め、一貫した重要性がみられる。GMS 諸国の平均でも、域内貿易の比重は上昇を続けている。なかには、ラオスやミャンマーのように域内貿易が5割を超える国も現れている。

一方、表4は雲南省からみた貿易相手国を示している。2009年の雲南省の貿易総額に占めるGMS 諸国の比率は30.1%で、その半分ほどがミャンマーとの貿易である。そして貿易差額をみると、ラオスの少額の入超を除いて他はすべて出超であり、GMS 諸国全体に向けた出超額は、雲南省の貿易黒字額とほぼ等しい。とくにベトナムに対しては大幅な出超で、貿易黒字のほぼ半分はここから生じている。他の年をみても、輸出入額の変動はみられるものの、基本的にGMS 諸国の比重が3割程度であることと、雲南省側の出超であることは、一貫した傾向とみることができる。

また、雲南省の貿易統計では、「一般貿易」「加工貿易」と区別して、国境での貿易を示す「辺境小額貿易」が示されているが、2009年のこの項目の比重は省の輸出総額の15.7%、輸入総額の15.8%を占めている<sup>19)</sup>。前述のチャイニーズ・マーケットのような小商人の進出を含めて、中国の進出が大資本によるものだけではないことを示している。

対外投資に関しては、2009年にラオス・ミャンマー・ベトナムの3国だけで雲南省からの新規投資の77%を占める50件の直接投資があり、契約額で4.19億ドル（全体の84%）、実施額で2.03億ドル（同75%）にのぼっている。とくに、ラオスは件数52.3%、契約額47.3%、実施額36%と圧倒的な比重を占めている。業種別では、電力が実施額の45.6%、エネルギー・地下資源が実施額の43%を占めている<sup>20)</sup>。

このように、雲南省にとってGMS 諸国との貿易は大きな比重を占めており、これを実現している南北経済回廊の重要性は今後も高まっていくと思われる<sup>21)</sup>。直接投資も拡大しており、本稿で紹介した道路など交通インフラ整備や、カジノなど特殊な観光分野だけでなく、電力・エネルギー・地下資源など重要分野の占める比重が高い。

その一方で、中国をはじめGMS 諸国によるダム開発や資源開発などによって環境破壊が進んでおり、2009年から10年にかけて雲南省が大規模な旱魃に襲われ、メコン川の水位が大幅に低下した際にも、開発行為の影響を指摘する声があがった<sup>22)</sup>。このような状況の中で、持続可能な開発へ向けて長期的に安定した政策に転換できるかどうか、今後のGMS協力の成否の鍵を握っているだろう。

（2010年4月脱稿。この論文は、東京経済大学の2007-08年度個人研究助成費Bの研究成果である。）

注—————

- 1) GMS 開発についてはADB “Greater Mekong Subregion” in “Asian Development Outlook 2010” 2010, <http://www.adb.org/GMS/about.asp>。その中間評価についてはADB “Mid-term Review

- of the Greater Mekong Subregion Strategic Framework 2002-2012” 2007 <http://www.adb.org/Documents/Reports/Mid-Term-Review-GMS/mid-term-review-gms.pdf> (Web サイトの閲覧は 2010 年 4 月 20 日, 以下同様)。
- また, ロックフェラー財団の援助で, この地域の研究者の多面的な論考をまとめたものとして, M. S. I. Diokno and Nguyen Van Chinh ed. “The Mekong Arranged & Rearranged”, Mekong Press, Ching Mai, 2006。
- 2) 以下, この項目の記述に関しては, 刘大清・河大明主编『澜沧江——湄江河结合部发达战略及 関累港建设研究』云南民族出版社, 1995 年, および畢世鴻「メコン経済圏開発協力における 中国雲南省の関わり」(『大阪産業大学経済論集』第 7 巻第 2 号, 2006 年 2 月)。
  - 3) ADB “Toward Sustainable and Balanced Development: a Strategy and Action Plan for the GMS North-South Economic Corridor” 2008, p. 65. <http://www.adb.org/documents/events/2008/Senior-Officials-Meeting/NSEC-Development-Strategy.pdf>.
  - 4) メコン・ウォッチ「メコン川上流浚渫プロジェクト」<http://www.mekongwatch.org/env/tb/rapidblasting/index.html>。  
このほか, メコン川の開発と環境については, 松本悟『メコン河開発——21 世紀の開発援助』築地書館, 1997 年, および笠井利之「メコン川流域の開発と環境を考える」(『立命館国際研究』第 15 巻第 3 号, 2003 年 3 月)。
  - 5) このカジノについての情報は乏しいが, さしあたって Joe Cummings; et al “Lonely Planet Thailand” 2009, p. 462 に紹介がある。また, 体験記として Kevin Scullin “Gambling in the Golden Triangle” 2004. 7. 4, in “Things Asian” <http://www.thingsasian.com/stories-photos/2929>。
  - 6) ロイター日本語版「中国, ミャンマーへのカジノ旅行に自粛呼び掛け」2009 年 2 月 26 日 <http://jp.reuters.com/article/oddlyEnoughNews/idJPJAPAN-36701020090226>。
  - 7) 『バンコク週報』914 号, 2000 年 7 月 14 日号 <http://www.bangkokshuho.com/archive/1997-2000/shuho/articles/914-2830/mnews.htm>。
  - 8) 「ミャンマーから大量難民」『日本経済新聞』2009 年 8 月 29 日, 「ミャンマー軍事政権, 少数民族と軍交戦」『日本経済新聞』2009 年 8 月 31 日。
  - 9) 公式 Web サイトは金三角経済特区政府網 <http://www.laosez.com/Index.html>。  
香港金木綿集团公司の公式 Web サイトは <http://www.xiuxianhuisuo.com/>。  
このほかの情報 は Brussels Export “Vietnam-Laos Newsletter” 2009. 9 (原資料は “Vientiane-times” 2009. 9. 14), pp. 15-16. [http://www.bruxelles-export.be/index.cfm?dsn=mypublisher\\_bxlExport&fuseaction=plugins.imageview\\_home&view=details&docdir=A67BBBB8-D321-B07A-B11FA321B0AD9928&option\\_dspHeader=1&option\\_reset&exclude=1637343E-C101-684F-F866C25FEAFF8B88 &CFID=124354&CFTOKEN=60613009](http://www.bruxelles-export.be/index.cfm?dsn=mypublisher_bxlExport&fuseaction=plugins.imageview_home&view=details&docdir=A67BBBB8-D321-B07A-B11FA321B0AD9928&option_dspHeader=1&option_reset&exclude=1637343E-C101-684F-F866C25FEAFF8B88 &CFID=124354&CFTOKEN=60613009)。
  - 10) ADB “Corridor Chronicles - Profiles of Cross Border Activities in the Greater Mekong Subregion.” 2009, [www.adb.org/Documents/Books/Corridor-Chronicles/default.asp](http://www.adb.org/Documents/Books/Corridor-Chronicles/default.asp)。  
Calla WIEMER “Economic Corridors for the Greater Mekong Subregion” EAI Background Brief No. 479, 2009, <http://www.eai.nus.edu.sg/BB479.pdf>。
  - 11) Ruth BANOMYONG “Logistics Development Study of the Greater Mekong Subregion North South Economic Corridor” 2007, pp. 6-12. <http://www.adb.org/GMS/Publications/NSEC-logistics-final.pdf>。

## 中国雲南省と東南アジアを結ぶ交通ルートの現状

- 12) ラオス国内部分の開通1年後に、雲南省のメディアもこのルートの記事を掲載しているが、貿易拡大の見通しに関しては肯定、否定両方の分析があり、あげられている数字にも矛盾があって判断しがたい。雲南新聞網「昆曼公路通途一周年：走一趟竟要5天」2009年3月20日 <http://www.yn.chinanews.com.cn/html/jingji/20090320/93385.html>。  
雲南網「昆曼公路开通一周年纪实：问题之路？ 黄金之路？」2009年3月31日 [http://special.yunnan.cn/feature2/html/2009-03/31/content\\_315045.htm](http://special.yunnan.cn/feature2/html/2009-03/31/content_315045.htm)。
- 13) 「インドシナに二大幹線道」『日本経済新聞』2002年10月14日。
- 14) 「ASEAN 首脳会議、広域インフラ整備で協力」日経速報ニュースアーカイブ、2009年10月22日。
- 15) MCOT English News, 2010. 1. 10. <http://enews.mcot.net/view.php?id=13649>。
- 16) チェンマイ・田舎・新明天庵だより2010年3月24日（原資料は Chiang Mai News, 2010. 3. 24.） <http://chaocnx.seesaa.net/article/144526475.html>。
- 17) ゴールデンシティ・グループの Web サイトは <http://www.laosgbc.com>。  
ゴールデンシティを含むラオス北部への中国企業進出の記事は、“China and Laos: Counting the Cost of Progress” Asia Times online, 2009. 9. 19 [http://www.atimes.com/atimes/Southeast\\_Asia/KI19Ae01.html](http://www.atimes.com/atimes/Southeast_Asia/KI19Ae01.html)。
- 18) 「賭命老挝：签单赌博与致命的逼单手段让人亡梦碎」『南方都市报』2010年3月31日 [http://nf.nfdaily.cn/nfdsb/content/2010-03/31/content\\_10616772.htm](http://nf.nfdaily.cn/nfdsb/content/2010-03/31/content_10616772.htm)。  
中国新聞網「外交部提醒：中国公民不要赴老挝参赌 避免受害」2010年3月10日 <http://www.chinanews.com.cn/gn/news/2010/03-10/2160589.shtml>。
- 19) 雲南省商務庁「2009年12月云南省进出口总值分类统计表」 <http://yunnan.mofcom.gov.cn/aarticle/sjtongjizl/201002/20100206772100.html>。
- 20) 雲南省商務庁「2009年云南省外经业务统计」 <http://yunnan.mofcom.gov.cn/aarticle/sjtongjizl/201002/20100206772157.html>。
- 21) 雲南省のASEANへの関心のあり方については、やや古いが、賀圣达主编『中国—东盟自由贸易区建设与云南面向东南亚开放』云南人民出版社，2003年。南北回廊にも触れながら、雲南省の企業について紹介した論文として、西澤正樹「中国『辺境』の地域経済と企業（2）～雲南省昆明市と西双版纳傣族自治州～」(『アジア研究所紀要』（亜細亜大学）第35号，2009年3月)。
- 22) 第1回メコン川流域諸国首脳会議が開かれ、メコン川の渇水問題が取り上げられた2010年4月前後だけでも、多数の報道があった。「渴くメコン川 足りぬ飲み水、物資船が座礁 中国ダムに下流国反発」『朝日新聞』2010年4月3日夕刊。「メコン川の水位低下深刻——対中関係、距離感難しく」『日本経済新聞』2010年4月20日夕刊。'Mekong body fails to protect waterway' "Bangkok Post" 2010. 4. 2. 「西南大部分地区干旱 各地科学应对罕见旱情」雲南網 [http://news.yunnan.cn/html/2010-03/19/content\\_1110639\\_3.htm](http://news.yunnan.cn/html/2010-03/19/content_1110639_3.htm)。