

## 第6章

# 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

畢 世鴻

### 要約：

中国雲南省が、アジア開発銀行（ADB）がイニシアティブを取る大メコン圏経済協力メカニズムに参加して以来、ラオス、ミャンマー、ベトナムとの越境インフラ整備、貿易、投資などの経済協力は大きな発展を遂げており、関係国の人的往来も日増しに増加している。同時に、国境を跨ぐ国境経済開発区の建設も開始されている。しかし、民族、文化、政治と経済制度がそれぞれ異なる大メコン圏では、貿易と投資の円滑化を促進することは容易ではない。そのため、総合的な対策と措置を講じる必要があるだろう。

### キーワード：

大メコン圏、中国雲南省、国境地域、国境貿易、人的移動、経済開発区

### はじめに

2005年7月、大メコン圏（GMS）第2回首脳会議が中国の昆明で開催された。中国の温家宝首相、カンボジアのフン・セン首相、ラオスのブンニャン首相、ミャンマーのソーウィン首相、タイのタクシン首相、ベトナムのファン・ヴァン・カイ首相と黒田東彦 ADB 総裁が会議に出席した。

今会議では「大メコン圏貿易投資円滑化戦略行動の枠組み」（SFA-TFI）を批准

し、「昆明宣言」が採択された。また各国首脳により「越境交通協定」(CBTA と略称)と『旅客貨物国境通過輸送円滑化協定』モデルケース実施のための覚書』が調印された。中でも SFA-TFI は GMS 経済協力の今後 10 年間の発展を導く重要な文書であり、それにより税関制度、検査検疫措置、貿易物流、ビジネス関係者の往来という 4 つの優先協力分野が確定された。こうした各協定の調印と宣言は、GMS の経済協力が新たなステージに入ったことを示すものだといえよう。会議では、GMS 諸国が CBTA 付属書と議定書についての交渉を急ぎ、SFA-TFI を真剣に実行し、GMS の貿易と投資の円滑化と相互に中国-ASEAN 自由貿易地域 (CAFTA) 創設を図り、商品の流通と人的往来のための良好な環境を整え、貿易・投資分野の協力を今後数年で大きく発展させていくことが強調され、中国は 2006 年 1 月 1 日から、カンボジア、ラオス、ミャンマーの 3 カ国に対する特惠関税の適用範囲を一方向的に拡大し、地域の貿易協力水準を高めることを宣言した。

SFA-TFI 実施の目標年限は一応 2010 年に設定され、CAFTA 創設プロセスと一致させている。この間に各国は状況に応じて自分自身のタイムテーブルを作成することになるが、各国のスタート時期が異なることと、目下、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの 4 カ国が 2015 年までに「ビエンチャン行動計画」を遂行すべく努力していることを考慮し、2005-2010 年の間に開始される一部活動の実施年限を 2010 年以降まで延長できるとして、二国間または多国間の相互作用を保証している。

本論の目的は、GMS 経済協力の枠組みの下で、これまでに中国雲南省がラオス、ミャンマー、ベトナムとの国境地域の経済活動によって上げてきた成果と直面している課題を詳細に研究することとしたい。そこで、本論では貨物輸送および越境交通協定の実施動向についてとりまとめ、雲南省と上述の 3 カ国間の人的往来と国境経済開発区など国境地域のビジネス活動について論述すると同時に、貿易と投資の円滑化を促進するための対策についても提案する。

## 第1節 貨物輸送および越境交通協定の実施動向

### 1. 輸送インフラの整備とその成果

#### (1) 輸送インフラの改善

インドシナ半島に連なり南アジアに隣接するという雲南省の地理的優位性を活かし、GMSの貿易と投資の円滑化を促進してCAFTAの創設を推進するために、2005年、雲南省政府は10年以内に中国と東南アジアおよび南アジアを結ぶ国際大通路<sup>1</sup>を建設し、隣国3カ国とのネットワークを構築するという戦略構想を打ち出した。すなわち、昆明－河口（汎アジア鉄道東部線）、昆明－磨憨（汎アジア鉄道中央線）、昆明－瑞麗（汎アジア鉄道西部線）の3本の鉄道および関連の道路と水路に沿って東・南・西の3方向から国境を越えベトナム、ラオス、ミャンマーの3カ国を経由して東南アジアや南アジア、さらなる遠隔地に至ると同時に、昆明をハルビンに継ぐ中国第2の内陸鉄道国境ゲートとし、中国と東南アジア、南アジアを結ぶ鉄道の中核として、雲南省経由で中国鉄道網をアジア鉄道網に結ぶ汎アジア鉄道の重要な一部とするというものである。

現在、雲南省はこれら3本の鉄道と3本の道路の建設を急ピッチで行っており、3本の水路建設についても関係各国と積極的に協議を進めている。

#### ① 3本の鉄道

2002年8月に開催された「ASEANメコン流域開発協力」第4回閣僚級会議で優先協力プロジェクトに指定された「シンガポール－昆明鉄道」がすでに始動している。

- a. 昆明－河口（汎アジア鉄道東部線）：雲南省内では新規に玉溪－蒙自－河口区間の建設が必要となる。全長309km。玉溪から蒙自の141kmは2005年9月1日に着工、2008年には竣工・開通する予定。蒙自から河口の168kmは2008

---

<sup>1</sup> いわゆる国際大通路とは、中国の雲南省を経由して中国大陸と東南アジア、南アジアおよび他のさらなる遠隔地に至る、通信を先導、道路を基礎、鉄道を基幹、航空を補助、水運を補足とする多様な運輸方式と情報ネットワークとを一体化した総合運輸システムをいう。

年着工、2010年竣工・開通の予定。河口で国境を越えた後、ラオカイでベトナム鉄道網に接続する。

- b. 昆明－磨憨（汎アジア鉄道中央線）：玉溪から磨憨まで全長 599km。2008年着工、2013年竣工・開通の予定。磨憨経由で国境を越えてラオスに入る。ラオス国内では新規にボーテン－ルアンプラバン－ビエンチャン区間の建設が必要になる。全長約 500km でタイ鉄道網に接続。
- c. 昆明－瑞麗（汎アジア鉄道西部線）：大理－瑞麗全長 340km。2007年の着工済、2011年に竣工・開通予定。瑞麗で国境を越えた後、ランオまでの 132km を新たに建設してミャンマー鉄道網に接続。これらが完成した暁には、中国鉄道網の末端に位置していた雲南の鉄道が中国鉄道網最前線の枢軸的存在となり、中国と東南アジア、南アジアを結ぶ国際大通路の中樞になる。

## ② 3本の道路

- a. 昆明－ハノイ：全長 756km。雲南省内の 400km 分はすでに 2007年に高規格道路として竣工している。ベトナム国内の 296km は ADB の借款によって高速道路への改造が計画されている。
- b. 昆明－バンコク：全長 1818km、雲南省内の 688km については 2007年に高規格化改造が完了している。
- c. 昆明－ヤンゴン：全長 1899km。雲南省内の 732km は 2007年に 500km 弱の高速道路が完成し、残りについても、目下、高速道路への改造が行われている。

## ③ 3本の水路

- a. メコン川：中国、ラオス、ミャンマー、タイ4カ国の協力で、2001年6月から4カ国の商船が中国の思茅港とラオスのルアンプラバンとの間を自由に航行できるようになっている。2010年までに中国の景洪からラオスのルアンプラバンに至る 808km の航路で 300トン級以上の船舶の通年航行により年間通航能力 600万トン超が実現されることになっている。

- b. ホン川 (Hong River) : 河口からホン川沿いにベトナムのハイフォンに至るルートで、水陸連絡輸送で海に出る雲南省最速のルートとなる。目下、ベトナム国内区間は 100—700 トン級船舶の通行が可能で、年間通過能力は 100 万トン超に上る。中越両国政府は中越ホン川水上運輸および国境通過運輸協定の調印に向けて現在交渉中で、2010 年までに河口からハイフォンまでの通過貿易貨物輸送、中越貿易、観光客と貨物の輸送ができるようになることをめざしている。
- c. 瑞麗—エーヤーワディ川 : 中国とミャンマーの水陸連絡輸送は 1990 年代に貨物の共同試験航行が行われている。中国とミャンマーは 2010 年までに中国と瑞麗—ミャンマーとバーモー港間の道路建設、バーモー港の拡張工事、中国と瑞麗からミャンマーとバーモー港までの道路輸送ルートの構築を計画しているほか、2011—2015 年にかけてエーヤーワディ川からインド洋に通じる水陸連絡輸送ルート (2000 万トンの年間輸送能力が見込まれる) として改造することが予定されている。

昆明とインドシナ半島を結ぶ 3 本の鉄道が完成すれば、昆明からシンガポールまでわずか 2 日、昆明からハノイ、ビエンチャン、バンコク、ヤンゴンへは当日の移動が可能になる。また、3 本の道路が完成した暁には、昆明—バンコク間の移動が 42 時間から 20 時間に、昆明—ハノイ間は 13 時間から 9 時間に、昆明—ラシオ (ミャンマー) 間は 15 時間から 10 時間に短縮される。3 本の水路が完成すれば、中国の景洪からラオスのルアンプラバンに至る 803km のメコン川水路で 300 トン級船舶の航行が一年中可能になるほか、中国の河口からベトナムのハイフォンまでの 486km のホン川水路で一年中 100 トン級以上の船舶の航行が可能となり、雲南省から海に出る最短ルートになる。また、ミャンマーのバーモーからヤンゴンに至る 1307km のエーヤーワディ川航路は、一年中 500 トン級船舶の航行が可能になり、中国とインド洋を結ぶ水陸連絡輸送の重要ルートとなる。

## (2) 出入国者の増加と輸出入貨物量の増加

雲南省は、8つの州・市と25の県（県クラス市）がミャンマー、ラオス、ベトナム3カ国と国境を接している。8つの国境州のうち文山、紅河、普洱の3つの州・市がベトナムのハザン、ラオカイ、ライチャウ省と国境を接している。また、シーサンパンナと普洱の2州とラオスのポンサリー、ウドムサイ、ルアンナムター州が国境を接している。徳宏、保山、臨滄、怒江、シーサンパンナ、普洱の6つの州・市とミャンマーのシャン州とカチン州が国境を接している。国境線総延長は4060km（中国－ミャンマー国境1997km、中国－ラオス国境710km、中国－ベトナム国境1353km）で、全国の陸地国境線総延長の1/5弱を占めている。

現在、雲南省には合計20カ所の国境ゲートがあるが、その内訳は1級国境ゲート<sup>2</sup>12カ所（表6-1）、2級国境ゲート<sup>3</sup>8カ所（表6-2）となっている。それ以外にも中国－ミャンマー、中国－ラオス、中国－ベトナム国境線沿いに89の国境通路がある（何[2004:29]）。なお、雲南省とGMSが経済協力を始めてからというもの、各国境ゲートを通過する出入国者が増え、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 国境ゲートを通過するヒトと貨物、輸送機器が年々増えている。これまで単なる国境住民の往来に過ぎなかった国境出入国者が、貿易・投資・公務・観光旅行にまで発展している。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にまで発展している。毎日の出入国車両もそれまでの800台余りから、今では3000台を超えるまでになっている。2005年の国境ゲートにおける出入国者数は延べ1451.5万人、貨物輸送量は431.4万トン、出入国輸送便（飛行機、船舶、列車）は延べ162万回に達し、前年同期比9.7%増であった。また、2007年の雲南省国境ゲートも輸出入額は

<sup>2</sup> 1級（国家クラス）国境ゲートは、第3国人の通過を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。

<sup>3</sup> 2級（省クラス）国境ゲートは、自国および相手国の人・物の通過をのみを認め、検疫など設置される関連諸機関も少なくなる。

表 6-1 雲南省の 1 級国境ゲートの状況

国境ゲート名	国境ゲート類別	対外開放時期
昆明国際空港	航空	1995 年
シーサンパンナ国際空港	航空	1995 年承認、1997 年 1 月 1 日対外開放
瑞麗	道路	1978 年以前
河口	道路	1992 年承認、1993 年 5 月 18 日対外開放
磨憨	道路	1992 年承認、1993 年 12 月 22 日対外開放
天保	道路	1992 年承認、1993 年 6 月 20 日対外開放
猴橋	道路	2000 年
畹町	道路	1952 年以前
金水河	道路	1992 年承認、1993 年 11 月 10 日対外開放
清水河	道路	2004 年
景洪港	水運	1993 年承認、2001 年 6 月 21 日対外開放
思茅港	水運	1993 年承認、2001 年 4 月 1 日対外開放

(出所) 雲南省政府の関係文書により整理。

表 6-2 雲南省の 2 級国境ゲートの状況

国境ゲート名	国境ゲート類別	対外開放時期
盈江	道路	1991 年 8 月 10 日承認
片馬	道路	1991 年 8 月 10 日承認
章鳳	道路	1991 年 8 月 10 日承認
孟連	道路	1991 年 8 月 10 日承認
打洛	道路	1991 年 8 月 10 日承認
南傘	道路	1991 年 8 月 10 日承認
滄源	道路	1996 年 9 月 3 日承認
田蓬	道路	1996 年 9 月 3 日承認

(出所) 雲南省政府の関係文書により整理。

32.7 億ドルで前年同期比 21.6%増、そのうち輸出は 24.5 億ドルで前年同期比 27.7%増、輸入は 8.2 億ドルで前年同期比 6.4%増であった。輸出入貨物輸送量は 651 万トンで前年同期比 41.5%増、そのうち輸出が 294.3 万トンで前年同期比 39.9%増、輸入は 356.7 万トンで前年同期比 42.9%増であった。出入国者は延べ 1540.4 万人で前年同期比 5%増、そのうち出国は延べ 778.2 万人で前年同

表 6-3 2006 年の雲南省国境ゲート輸出入貨物の統計

国境ゲート名	輸出入額 (100 万米ドル)			貨物輸送量 (トン)			
	合計	輸出	輸入	合計	輸出	輸入	
総計	2,728.23	1,924.60	803.63	4,729,727	2,126,092	2,603,635	
1 級国境ゲート合計	2,410.49	1,760.51	649.98	3,453,541	1,856,262	1,597,279	
1 級国境ゲート	昆明国際空港	984.09	682.87	301.22	12,975	10,041	2,934
	瑞麗	399.94	373.19	26.75	476,902	395,239	81,663
	畹町	30.64	27.14	3.50	58,133	31,775	26,358
	河口	651.09	459.22	191.87	1,890,184	1,191,878	698,306
	磨憨	163.24	117.90	45.34	235,640	89,709	145,931
	金水河	10.20	4.18	6.02	70,638	24,015	46,623
	天保	30.42	24.47	5.95	37,183	23,411	13,772
	景洪港	9475	52.04	42.71	85,331	42,410	42,921
	猴橋	31.30	10.12	21.18	545,773	27,715	518,058
	清水河	14.82	9.38	5.44	40,782	20,069	20,713
2 級国境ゲート合計	317.74	164.09	153.65	1,276,186	269,830	1,006,356	
2 級国境ゲート	片馬	4.22	0.40	3.82	107,439	394	107,045
	盈江	108.11	51.08	57.03	524,581	47,676	476,905
	章鳳	35.82	32.87	2.95	36,754	8,928	27,826
	南傘	10.50	8.22	2.28	136,119	44,846	91,273
	孟連	84.67	23.13	61.54	266,197	98,604	167,593
	打洛	37.47	29.73	7.74	121,250	49,987	71,263
	滄源	12.45	3.34	9.11	69,446	11,775	57,671
	田蓬	24.50	15.32	9.18	14,400	7,620	6,780

(出所) : 雲南省商務庁の關係統計資料。

期比 5.3%増、入国は延べ 762.2 万人で前年同期比 4.6%増であった。出入国輸送便 (船舶、飛行機、列車) は 190.4 万回で前年同期比 14.2%増、内訳は出国 95.7 万回で前年同期比 12.2%増、入国 94.7 万回で前年同期比 16.2%増であった。(雲南省商務庁[2008])。

- ② 国境観光が急成長している。GMS の 6 カ国政府が共同で進めるメコン川観光圏の建設に伴い、雲南省の国境観光が急速に伸びている。1999 年には国境観光は全省でも延べ 87.37 万人を数えるだけだったが、ここ数年は毎年平均延べ 200 万人を超え、GMS 経済協力の発展に貢献している。



### (3) 経済協力を通じた社会・経済の発展

雲南省が 1992 年に GMS 経済協力に参画して以来、ラオス、ミャンマー、ベトナム 3 カ国との貿易と投資が急増し、経済協力はすでにその黄金期に入った感がある。

#### ① 安定的な伸びをみせる雲南とラオスの経済協力

ここ数年来、雲南とラオスの経済協力が大きな発展を遂げている。2001 年の二国間貿易額は 1833 万ドルで同年の中国対ラオス貿易総額の 29.7%を占めた（表 6-4）。1990 年代以降、雲南省の企業が工事請負、労務協力、設計コンサルティング、海外投資などの方式でラオスと結んだ経済協力プロジェクトは数十件（契約総額約 1 億ドル）に上り、現在、雲南省の対ラオス投資と経済協力が中国全体で大きな比重を占めるようになってきている。1989-2000 年の雲南省対ラオス投資協力プロジェクトは 35 件、金額は 3186.7 万ドルで、中国の対ラオス投資協力プロジェクト総数の 42.2%、総額の 42.8%をそれぞれ占めている（劉[2003:7]）。

#### ② 安定した増加基調を示す雲南とミャンマーの経済協力

ミャンマーは雲南省第 2 の貿易パートナーで、2001 年の雲南省とミャンマーの貿易総額は 3 億 4873 万ドルで全省の輸出入総額の 17.53%、中国とミャンマーの貿易総額の 5.21%を占めた（表 6-4）。雲南省の 45%の対外経済業務がミャンマー市場に集中している。1998 年から 2002 年 4 月にかけて、雲南省とミャンマーの間で締結された工事請負、設計コンサルティング、労務協力契約は合計 213 件、契約総額 418 億ドル、売上高は 219 億ドルに達した（劉[2003:6]）。

#### ③ 急成長する雲南とベトナムの経済協力

1990 年代以降、雲南省の対ベトナム貿易が年間平均 2 ケタ成長を維持し、経済技術協力、加工貿易、越境貿易、一般貿易、バーター貿易、小額貿易、辺民互市貿易（第 5 章参照）など多くの形式が並存する局面を迎えている。2007 年だけでも 1-11 月の二国間貿易額は 8.6 億ドルに達し、1992 年比 131 倍増となっている。ベトナムはすでに雲南省にとってナンバーワンの貿易パートナーとなり、冶金、機械、鉱物、運輸などの業種で積極的な経済技術協力が展開されている。

表 6-4 雲南省とラオス、ミャンマー、ベトナムとの貿易

(単位：100 万米ドル)

年度	雲南省-ラオス			雲南省-ミャンマー			雲南省-ベトナム		
	輸出入総額	輸出	輸入	輸出入総額	輸出	輸入	輸出入総額	輸入	輸出
1992	7.39	7.39	0.00	225.37	221.44	3.94	6.53	6.53	0.00
1993	9.51	7.24	2.24	381.55	262.44	119.11	58.35	54.09	4.26
1994	12.88	11.41	1.47	420.42	309.27	111.15	56.25	50.77	5.48
1995	33.68	28.67	0.05	490.13	392.13	0.98	62.20	53.34	8.88
1996	18.99	13.49	5.50	362.74	278.33	84.41	35.67	27.45	8.22
1997	13.91	10.53	3.38	304.77	276.37	2.84	54.96	51.40	3.56
1998	14.44	8.82	6.52	381.00	258.00	1.23	68.67	62.41	6.26
1999	15.31	10.22	5.39	299.52	245.99	53.53	72.21	62.52	9.69
2000	19.26	13.36	5.90	362.94	293.01	69.93	100.30	92.64	7.66
2001	18.33	14.08	4.25	348.73	251.51	97.22	160.99	142.32	18.67
2002	16.55	10.53	6.02	406.78	296.08	110.70	162.66	133.71	28.95
2003	21.11	14.58	6.53	492.79	356.83	135.96	221.14	192.99	28.15
2004	33.76	26.63	7.13	551.36	386.61	164.75	338.61	286.83	51.78
2005	41.44	28.77	12.67	631.62	410.63	220.99	322.89	263.66	59.23
2006	69.32	34.69	34.63	692.08	521.13	170.95	507.45	374.63	132.82

(出所) 雲南省商務庁、昆明税関の関連統計資料。

#### ④ 継続的に成長する国境貿易

国境貿易は雲南省の対外貿易の特色であり、かつその重要な構成部分としてGMS国境地域の経済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、国境対外経済技術協力、国境住民による辺民互市貿易であったが、改革開放以来、雲南省は国内市場のサポートと国境貿易における農業・林業・漁業産品、副産物、地方特産物、鉱産物等 160 余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、GMSのベトナム、ラオス、ミャンマー3カ国を中心に強力に国境貿易を進めて来た。統計によれば、2004年の雲南省国境小額貿易の輸出入総額は5.24億ドルであったが、2005年にはそれが6.55億ドルに増え、前年同期比24.9%増となっている(康編[2007:69])。

表 6-5 雲南省とラオス、ミャンマー、ベトナム 3 カ国との国境貿易

(単位：100 万米ドル/%)

項目	輸出入総額			輸出			輸入		
	2006 年	2007 年	成長率	2006 年	2007 年	成長率	2006 年	2007 年	成長率
ラオス	38.48	42.85	11.4	19.17	17.43	-9.1	19.31	25.42	31.6
ミャンマー	509.53	627.65	23.2	353.51	429.24	21.4	156.02	198.41	27.2
ベトナム	148.10	216.73	46.3	39.17	63.50	62.1	108.93	153.23	40.7

(注) 2007 年と 2006 年の数字はいずれも 1-11 月のもの。

(出所) 雲南省商務庁の関連統計資料。

#### ⑤ 顕著な効果がみられる対外経済技術協力

2005 年の雲南省対外経済技術協力プロジェクトの契約額は 5.3 億ドル、実質売上高は 3.88 億ドルで前年同期比 15.5%増であった。プロジェクトは主に道路、水道/電気、橋梁、製紙、鉱山採掘、二輪車の組み立て、ホテル経営などの分野に及び、100 社以上の国境貿易企業が国境対外経済技術協力に関わり、その売上高は雲南省対外経済技術協力総額の約 1/3 を占めた。また、雲南省国境貿易企業によるベトナム、ラオス、ミャンマー 3 カ国への直接投資額は 1116 万ドルで、主に自動車販売、技術サービス、鉱業開発、製薬、繊維、運輸分野の投資が多い。

#### ⑥ 国境地域の経済発展を促進する経済協力

改革開放以来、雲南省国境地域は歴史的に最も安定かつ繁栄した状況にあり、経済協力の活発化により隣国との国境地域の発展が強力に推し進められている。ラオス、ミャンマー、ベトナム 3 カ国と雲南省の国境地域はいずれも中国国内においては後進地域とみなされていたが、雲南省が対外開放政策をとってからというもの、国境貿易が雲南省とラオス、ミャンマー、ベトナム 3 カ国の国境地域経済を結ぶ「橋渡し」の役割を果たしている。国境貿易の発展によってラオス、ミャンマー、ベトナム 3 カ国の国境地域に新たな市場が形成され、国境貿易によって一次製品が中国市場に、中国の工業製品と日用品がラオス、ミャンマー、ベトナム 3 カ国にそれぞれ持ち込まれ、三国の国境地域の生産および生活上の需要を賄っている。また、ラオス、ミャンマー、ベトナムの 3 カ国も雲南省に対応した

国境ゲートや機構の建設、雲南省に通じる道路の敷設、対中国輸出の拡大、国境地域の開発および雲南省国境地域商工業企業との経済連繋の強化などの措置を講じて貿易の発展を図っている。以上のように、ラオス、ミャンマー、ベトナム3ヵ国国境地域の経済と社会が急速に発展している（朱[2000:56-57]）。

#### (4) 国境ゲートごとの経済発展の潜在力

2000年以降、雲南省の国境ゲート建設が急速に進められている。すなわち、

- a. 中国政府によって騰冲猴橋と孟定清水河が1級国境ゲートとして承認された。
- b. 瑞麗国境ゲートを第三人に開放した。
- c. 河口と磨憨の国境ゲートに査証機関を設けて到着ビザ（寄港地入国査証）が発給されるようになった。
- d. 昆明国際空港、シーサンパンナ国際空港、景洪港、思茅港、瑞麗、河口、磨憨の7つの国境ゲートが拡張され、第三人に開放された。

景洪港は中国が瀾滄江を使って輸出する際の最初の港で、昆明ーバンコク・ルートが完成した暁には、景洪が中国西南地区における対外開放の要衝になる。関累港は景洪港の一部という位置づけで、中国、ラオス、ミャンマー3ヵ国国境の水上ゲートともいえ、メコン川国際河川輸送における中国最後の関門であると同時に、中国に入る最初の関門でもある。

磨憨国境ゲートは中国・ラオス国境における唯一の1級国境ゲートである。昆明ーバンコク・ルートが竣工・開通後は、磨憨国境ゲートがCAFTA陸路輸送ルートの中枢となる。瑞麗国境ゲートは姐告国境貿易区に隣接し、税関の「境内関外」管理方式<sup>4</sup>の特定地域として、中国とミャンマーの経済協力において重要な

---

<sup>4</sup> いわゆる「境内関外」管理方式とは、国境内にある一定の地域を国境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。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、国の輸出商品管理規定と徴税政策の対象と

役割を果たしている。河口国境ゲートは紅河水運航路が開通すれば、鉄道と道路、水路が一体化したベトナムに通じる総合国境ゲートとなる。雲南省とベトナムのラオカイ省は、2001年から毎年交替して河口とラオカイにおいて国境経済貿易交易会を開催しているが、貿易促進のために河口国境ゲートでは通関時間が延長され、鉄道 24 時間、道路 15 時間の無休日通関を実現している。また、中越両国の貨物輸送では、河口県とラオカイ省との間で相互乗り入れがなされている。なお、河口国境ゲートでは人民元決済による国境小額貿易貨物の輸出税還付の特恵政策が受けられる（劉[2005:62]）。2005年の河口国境ゲートの貨物出入国総量は 153 万トン、出入国者数は延べ 293 万人に達した。

## 2. 課題

雲南省の国境地域経済は大きな成果を挙げているが、国境ゲートの建設と管理面でまだ GMS 貿易投資円滑化のニーズに対応できておらず、さらなる強化が待たれる。現在、雲南省には 20 ヲ所の国境ゲートがあり、国境ゲートの数では全国第 12 位にランキングされているが、インフラ建設で出遅れたことに加えて、大多数の国境ゲートが貧困地域に分布しているために地元財政が苦しく、国境ゲート建設のための融資システムも柔軟性に欠けている等の理由で国境ゲートのインフラ建設が停滞し、対外開放のニーズに対応できないでいる。

### (1) 国境ゲートのインフラ建設の遅れ

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。目下、雲南省 20 ヲ所の国境ゲートのうち昆明空港、シーサンパンナ空港、景洪港、思茅港、河口、盈江、瑞麗、猴橋、畹町、清水河、天保、章鳳など 12 ヲ所に検査検疫施設があるほか、金水河、打洛、滄源、片馬の 4 つの国境ゲートで検査検疫施設の建設が進められているが、残りの孟連、南傘、田蓬、磨憨はまだ着工さ  

---

なる。

れずにいる。また、景洪港は資金不足で埠頭にクレーン設備や貯蔵施設が整備されておらず<sup>5</sup>、貨物の積み卸しの大部分を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（梁 [2004:19]）。

貨物ヤードについても、現在、河口、章鳳、盈江の3ヵ所にあるだけで、天保、清水河、滄源、片馬の4国境ゲートが目下建設中であり、その他の国境ゲートには貨物ヤードがまったくない状況である。国境ゲートの建設資金投入が不足していることと建設資金が分散しているために、出入国旅客、貨物の検査施設を同時に建設できないでいるほか、検査のためのインフラが未整備で、建設もアンバランスということもあり、国境ゲートとしての機能が十分に果たせないでいる。2005年の雲南省全体の輸出入総額は47.4億ドルだったが、国境ゲート経由の輸出入額はわずか19.4億ドルで41%を占めるに過ぎなかった。雲南省の国境ゲートにおけるハードウェアの建設が遅れているために、現状では、企業の多くが沿海地域に迂回させて貿易を行わざるをえない。

## (2) 通関検査施設の立ち遅れ

第1に、一部国境ゲートの通関検査施設が非現代的で、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る。第2に、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線機器や電子スケールなどの検査設備を設置することができずにいる。また、人手による非現代的な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でいる。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で入国させているところもある（畢[2007:32]）。

---

<sup>5</sup> 編者が2006年11月に訪問した際は、クレーンが稼動していた（编者注）。

### (3) 進まない電子プラットフォーム構築

CAFTA の構築と GMS 経済協力の発展に伴い、今や国境電子税関が国境ゲートとして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プラットフォームになっている。国境ゲートにおける通関の円滑化という中国政府の要求に基づき、雲南省政府は以前から昆明空港、瑞麗、河口、磨憨の4つの重点国境ゲートにおいて、国境電子税関情報プラットフォームの構築に向けたテストケースを実施している。国境ゲート検査部門間の単一電子プラットフォーム上における執務を早急に実現し、「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をめざしているが、資金不足のために20カ所の国境ゲートで電子プラットフォームの構築が頓挫したままになっている。

### (4) 国境ゲート建設のための融資システムの硬直化

これまで河口国境ゲートに比べ後れをとっていたベトナムのラオカイ国境ゲートのインフラ建設が、近年猛スピードで進められている。その理由はベトナム政府が国境ゲートで徴収した関税を還付してその建設に当てているからである。雲南省もそれに倣い、国境ゲートで徴収した関税の一部を一定比率で還付して雲南省の国境ゲートのインフラ建設に用いることを中央政府に何度も提案しているが、まだ承認されるには至っていない。また、国境ゲート建設のための融資システムが硬直化しており、国境ゲートのインフラ建設に必要な資金が調達できずにいる。

### (5) 不便な交通運輸

雲南省の各国境ゲートは中国の沿海地区から遠く離れ、鉄道も全国鉄道網の末端に位置し、通関貨物がなかなか処理できないという受身的状況がある。メコン川の国際航路は長い時間をかけて整備されて来ているが、

- a. 危険な早瀬と暗礁の問題、
- b. 航行の安全が保障されていない、

- c. 通航能力が低いために「通航できても渋滞する」等の問題がまだ抜本的に解決されておらず、それが水上輸送の発展を甚だしく阻害する要因になっている。雲南省と GMS 諸国間の貨物輸送は道路輸送が主になっているが、道路輸送は輸送レベルが低く、災害防止能力にも劣り、運賃が割高であるため、雲南省の国境ゲートを利用し難いものになっている。

## 第2節 人的往来の動向

### 1. 中国ビジネス関係者の往来の現状と問題点

CBTA の枠組み内での人的往来の奨励と促進、特にビジネス関係者が自由に移動できる環境をつくることは貿易と投資家の自信を強め、資金・情報・貨物の流通を促進することになる。したがって、ビジネス活動に従事する GMS 各国国民の域内での自由な往来を実現し、ビジネス関係者の GMS における自由な貿易と投資活動を奨励することが SFA-TFI の戦略目標になる。こうした目標に鑑み、GMS 各国政府は以下についての詳細を検討中である。すなわち、

- a. ビジネス活動に従事する GMS 各国国民の域内における査証申請、居留延期、臨時居留手続きを簡素化させる。
- b. GMS 各国国民に対し域内の数次入国を認める GMS ビジネス査証を交付する。
- c. ビジネス関係者向けに英文出版物などの文書を提供して関連法律と規則の透明度を高める。
- d. GMS ビジネス査証を第三国に拡大する可能性を検討する。

中国政府はビジネス関係者の往来を規範化し、それを促進するために、一連の関連法律と法規（表 6-6）を公布している。また、GMS の経済協力に参画する中国主要地方として雲南省も一連の法規と規則（表 6-7）を公布し、ヒトの出入国を円滑化するための新措置を講じ、対外経済貿易と GMS 協力を推進するうえで積極的な役割を果たしているが、これらの法律と法規はその大多数が



1980年代から1990年代にかけて制定されたもので、中国の対外開放政策の変遷、特にここ数年来、CAFTAの構築とGMS経済協力が加速していることもあり、その内容の一部がSFA-TFIの要件から甚だしく乖離したものになっている。そこで、以下の法律と法規を早急に改正および整備することが求められている。

### (1) 公用パスポートと査証による出入国申請

中国のパスポートは外交パスポート、公務パスポート、公用普通パスポート、私用普通パスポートの4種類に分かれ、前の3種類は公用パスポートに属し、外交部および外交部から授権された機関が交付し管理している。

#### ① 公用目的出国業務の審査・許可権限

雲南省では中国共産党雲南省委員会、省政府、省外事弁公室、省商務庁、省科学技術庁、昆明市政府、シーサンパンナ州政府、瑞麗市政府、河口県政府など8部門が公用目的の出国業務審査、承認権限を中国政府から与えられているが、公用パスポートおよび査証は省外事弁公室だけが発給・管理できることになっている。いずれかの国と地域に公用目的で出国する場合は、必ず上述8部門のうちのひとつに申請し、省外事弁公室の審査を経たうえでパスポートと査証の手続きをすることになる。GMS諸国への出国申請手続きおよび提出文書もこれとほぼ同じで、公用目的出国業務の申告は、手順に従い逐級で報告書を上申していかなければ

表6-6 中国の出入国に関する法律と法規

名 称	公布時期
「中華人民共和国公民出入国管理法」	1985年11月22日
「中華人民共和国公民出入国管理法実施細則」	1994年7月15日
「中華人民共和国外国人入国出国管理法」	1985年11月22日
「中華人民共和国外国人入国出国管理法実施細則」	1986年12月27日
「中華人民共和国出国入国国境警備検査条例」	1995年9月1日
「労務人員出国手続弁法」	2002年4月1日

(出所) 國務院の関係資料により整理。

表 6-7 雲南省の地域的な出入国関連法規

名 称	公布時期
「雲南省における中国－ベトナム、中国－ラオス国境地域出入国人員管理暫定規定」	1992年8月31日
「雲南省における中国－ミャンマー国境地域中国人の出入国人員管理に関する暫定規定」	1992年8月13日
「外国人が本省を旅行する際の若干の問題に関する通知」	1990年7月
「本省における中国－ミャンマー国境地域の両国住民の出国入国関連事項に関する通知」	1991年11月28日
「シーサンパンナ、景洪国境ゲートから入国する第三人の入国査証事後手続に関する通知」	1999年7月23日
「『外国人の娯告国境貿易区 72 時間査証免除実施弁法に関する管理規則』の配布およびその具体的実施管理弁法に関する通知」	2000年7月1日

(出所) 雲南省政府の関係資料により整理。

ればならず、申請手続きは複雑で、何重にも審査・承認が必要とされている。

## ② 公用目的出国業務の審査・承認手続き

出国の承認文書（通知書）、政治審査許可書、パスポートおよび査証の申請過程で記入が必要な用紙、カード、提出書類の種類が非常に多い。各部門とも行政審査手続き履行時の決済をしやすいように、ますます多くの用紙や各種証明書類の提出を求めている。機構改革によって行政定員が削られ、作業量が多いにもかかわらず、受理審査係が1-2人という場合が多く、作業効率が低い。

③ 改革開放以来、中国の各級政府部門は積極的に各種改革施策を推進し、競争およびイノベーションシステムを導入すると同時に、「行政許可法」に基づき審査・承認権限を取り消したり、権限を逐次下級機関に降ろしたりして政府の事務作業効率を高め、国民の便宜をはかるための施策を次々に打ち出しているが、外事管理体制は基本的に変わっておらず、一部の審査・承認権限（政治審査許可など）が下級機関に降ろされた以外に、新しい段階の発展ニーズに見合った調整は

行われていない。こうした管理体制が当面の社会経済の発展ニーズへの対応を難しいものになっている。

④ 今や民間企業が国際ビジネスの主力部隊になっており、2004年の雲南省輸出入総額の50%は民間企業によるもので、しかもその成長の勢いが加速しているにもかかわらず、民間企業関係者が政府部門の組織する海外展示会に出展したり、プロジェクト視察に参加したりする時に公用普通パスポートが申請できないでいる。その主な理由は政治審査部門による政治審査や担保がないためで、結局、警察機関で私用出国を申請するほかなく、不公平な処遇になっている。

⑤ 関連規定により、公務員は帰国後1ヵ月以内に必ず公用パスポートを省外事弁公室に返却しなければならない。個人が公用パスポートを保管することができないことになっているので、再度出国を申請する場合は、公用目的出国業務の申告方式の手順に従って逐次上級に報告書を上げていく必要がある。したがって、業務上、何度も出入国が必要なビジネス関係者にとって業務の必要に応じた即時出国が非常に難しく、それは国際貿易業務に深刻な影響を及ぼし、競争力を削ぐことにもなっている。

⑥ 中国とGMSの多数の国とは査証免除取り決めを結んでおり、しかも国によっては外国ビジネスマンの入国の便宜をはかるために、査証免除証明書がないものについては「寄港地入国査証」の待遇を与えているが、現在の中国の国境警備検査では、パスポートがあっても出国証明がない人と査証がない人に対しては、出国をいっさい許可しない（劉・戴 [2006:46-47]）。

## **(2) 私用普通パスポート・査証による出入国申請**

私用パスポートとは中華人民共和国の私用普通パスポートを意味し、公安部およびそれにより授権された機関が交付・管理している。ここ数年、警察部門が改革開放に力を入れ、積極的な利便政策が推進されたことで、事務手続きが簡素化さ

れ、各種規則制度も公開・透明化され、事務効率が向上している。ビジネス関係者の出入国、特に GMS 諸国に渡航してのビジネス活動では圧倒的多数のヒトが私用普通パスポートの交付を申請することになるが、手続きが以前よりも簡単になり、申請に要する時間も短く、低コストで、業務に応じて渡航時期を自由に選ぶことができ、直接、目的地国の大使館と領事館で査証申請ができるといった融通の効くシステムになっている。

### (3) 「国境地域出入国通行許可証」の申請

2003年1月1日から、国境警備検査部門は公安部の「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許可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、中国とベトナム、ラオス、ミャンマー国境地域の現地住民以外は「国境地域出入国通行許可証」を発給せず、国境地域の一時滞在者で確かに国境観光や経済貿易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。国境ゲートで外国貿易と国境貿易に従事する企業関係者の80%以上が非現地住民で、彼らは日に何度も中国とベトナム、ラオス、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が、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繁雑で、時間もかかり、査証料金も高く、企業は相当重い負担を強いられ、その出入国問題によって国境地域の対外貿易が苦境に立たされるという状況が発生した。そこで地方政府と雲南省政府が協力してこの問題を改善するところとなり、2004年3月22日、雲南省公安厅によって『中華人民共和国出入国通行許可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ることになり、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「中華人民共和国出入国通行許可証」を申請するという事になった。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、会社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、警察局が誤りのないことを審査したうえで発給され

ることになる。

## 2. 第三人の国境ゲートからの出入国の状況

2004年の9月と11月、中国政府は正式に雲南省の河口と磨憨に到着ビザ（すなわち寄港地入国査証）発給権を与え、公安部によって河口と磨憨の到着ビザ事務所が国境ゲート査証業務を実施することが正式に承認された。2005年9月末現在、河口は合計40ヵ国延べ184人に、磨憨は合計30ヵ国延べ126人に到着ビザを発給しているが、雲南省の到着ビザ業務は始まったばかりで告知が不足しているために、ビジネス関係者と観光客の多くが上述の国境ゲートで査証が取得できることを知らないことに加えて、国境地域の交通インフラが立ち後れ、道路状況があまり良くないこともあり、第三人の上記2国境ゲートからの入国者数はそれほど多くなかった（2006年の数字は表6-8参照）。

また、「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査証をもつ第三人は瑞麗-ムセ、畹町-キュウコク、打洛-マインラーの国境ゲートから中国-ミャンマー国境を出入りできるとしているが、実際にはまだそれがまだ実現できておらず、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、中国も公安部から授権されて瑞麗姐告国境ゲートが外国人に到着ビザを発給できることになっているが、ミャンマー側が有効なパスポートと査証をもつ第三人のムセからの出入国を禁止しているために、結局、第三人は中国とミャンマーの双方の国境ゲートを通過することができずにいる。

## 第3節 国境経済開発区などの国境地域のビジネス活動

2001年、雲南省政府はラオス、ミャンマー、ベトナム3ヵ国と隣接する1級国境ゲートの姐告、磨憨、河口に国境貿易区を設立した。

### 1. 磨憨国境貿易区

磨憨国境ゲートは雲南省の最南端に位置し、ラオスのポーテンと国境を接し、

表6-8 2006年雲南省国境ゲートの出入国者および交通手段の統計

国境ゲート名		出入国者(延べ人数)			交通手段 (自動車、船舶、飛行機、列車)		
		合計	出国	入国	合計	出国	入国
1 級 国 境 ゲ ー ト	昆明空港	975,053	453,864	521,189	8,265	4,116	4,149
	瑞麗	5,558,621	2,768,916	2,789,705	902,383	452,198	450,185
	畹町	425,198	208,890	216,308	61,803	30,521	31,282
	河口	3,502,175	1,733,835	1,768,340	90,014	45,146	44,868
	磨憨	353,040	180,012	173,028	41,505	21,734	19,771
	金水河	126,902	64,335	62,567	8,079	4,400	3,679
	天保	431,227	210,252	220,975	9,017	4,591	4,426
	景洪港	35,700	18,433	17,267	2,701	1,352	1,349
	版納空港	14,233	6,746	7,487	386	193	193
	騰冲猴橋	145,656	71,356	74,300	38,233	20,689	17,544
	孟定清水河	376,046	197,334	178,712	78,814	40,036	38,778
1級ゲート計		11,943,851	5,913,973	6,029,878	1,241,200	624,976	616,224
2 級 国 境 ゲ ー ト	片馬	179,400	95,190	84,210	56,209	32,941	23,268
	盈江	620,670	289,932	330,738	119,944	58,481	61,463
	章鳳	570,991	391,241	179,750	55,525	38,018	17,507
	南傘	446,342	213,724	232,618	43,526	22,276	21,250
	孟連	704,962	366,496	338,466	96,551	47,071	49,480
	打洛	250,857	124,851	126,006	61,747	32,262	29,485
	滄源	150,503	72,996	77,507	37,887	18,533	19,354
	田蓬	143,950	97,050	46,900	808	644	164
2級ゲート計		3,067,675	1,651,480	1,416,195	472,197	250,226	221,971
総計		15,011,526	7,565,453	7,446,073	1,713,397	875,202	838,195

(出所) 雲南省商務庁の関連統計資料。

昆明までは701km、ラオスのビエンチャンまでは680km、タイのバンコクまでは1186kmの位置にあり、ラオスに通じる中国唯一の1級陸路国境ゲートであり、東南アジアに通じる最速の陸路ルートおよびGMS経済協力の主体ルートのひとつであると同時に、CAFTAを構築するうえでの最良の結節点でもある。現在敷設中の昆明ーバンコク道路と計画中的のパンアジア鉄道中央線が磨憨国境ゲートを通過することになっている。

1992年3月3日、中国政府は磨憨を1級国境ゲートに承認し、1993年12月22日には中国政府とラオス政府によって磨憨—ボーテンを1級国境ゲートとして開通することが発表された。また、1994年8月、中国政府は磨憨の第三人に開放することを承認し、2000年6月、雲南省政府が磨憨を国境貿易区とすることを承認した。2001年5月22日、26.9km<sup>2</sup>をその管轄範囲とする磨憨国境貿易区が正式に発足し、2002年5月1日には昆明、思茅、景洪、磨憨を経てラオスのビエンチャンに至る国際バス路線が開通した。2004年9月6日、中国政府は磨憨の到着ビザ発給業務を承認し、現在、中国とラオス両国の国境住民が出入りする以外に、世界の112の国と地域からの人々が磨憨から出入国しており、磨憨は雲南省において昆明空港以外で第三人の出入国が最も多い国境ゲートになっている（王編[2007:240]）。

現在、磨憨国境貿易区内には150の企業、会社、個人経営者が登録している。2004年の磨憨の輸出入総額は6.47億元で、2003年の6.29億元より3%増であったが、その内訳は輸入が0.73億元で2003年の0.35億元に比べ109%増、輸出は0.57億元で2003年の0.59億元に比べ4%減であった。輸出入貨物量は9.82万トンで2003年同期の8.87万トンに比べ11%増、その内訳は輸出が6.19万トンで2003年の5.41万トンに比べ14%増、輸入は3.63万トンで2003年の3.45万トンに比べ5%増であった。出入国者は延べ21万6294人で2003年の延べ20万7643人に比べ4%増、そのうち第三人は延べ5779人で前年の延べ人数4159人に比べ39%増であった（中国駐老撾大使館経商処[2004:58]）。

磨憨国境貿易区が設立された後、ラオス政府もボーテン国境ゲートにおいてボーテン国境貿易区を設立することを許可し、優遇政策が打ち出された。2002年5月17日には「境内関外」管理方式が試行され、さらに2003年1月22日にはラオス政府によってボーテンに第三人のための入国査証機関が設けられ、第三人に対し国境貿易区内進入後72時間の入国査証免除権が付与されることになった。

## 2. 姐告国境貿易区

### (1) 姐告国境貿易区の「境内関外」モデル

2000年7月1日、雲南省は中国政府の承認を経てミャンマーのムセ市に隣接する姐告地域に面積3.14km<sup>2</sup>の「姐告国境貿易区」<sup>6</sup>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。すなわち、ミャンマーのムセから姐告国境貿易区に入る輸送機器、貨物、物品は税関申告と関税、輸入関連税の徴収が免除され、姐告国境貿易区内から輸入される貨物には国の輸入商品関連の管理規定と徴税政策が適用される。出入国者については、中国国民は有効な証明書があれば通行が許可され、ミャンマー国民はミャンマーのムセ市の通行許可証があれば姐告国境貿易区に出入りできるとしている。なお、第三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]）。

姐告国境貿易区に対する国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。すなわち、

- a. 投資貿易政策。企業は域内で一般貿易、加工貿易、中継貿易、国際経済技術協力などの業務を展開でき、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域内に合弁企業または合作企業を設立することが認められている。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域内で展示・販売できる。
- b. 税制および土地政策。域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年間は半額徴収とする。2003年12月31日までには不動産税と土地使用税の徴収を免除する。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持ち出すことができる。2000年7月1日から域内のすべての行政料金が免除され、経営性料金については半額徴

---

<sup>6</sup> 姐告は中国雲南省瑞麗市に位置し、ミャンマーのムセ市に隣接している。姐告国境貿易区の東・南・北の三面がミャンマーのムセ市に隣接し、西側は瑞麗江に臨む。姐告大橋を渡ると瑞麗市街区に至り、良好な対外開放のための条件と閉鎖管理のための条件を合わせ持つ。今や姐告は中国とミャンマーの貿易中継点であり、中国の対ミャンマー貿易最大の陸路港湾であると同時に、姐告に対するミャンマーのムセ港もミャンマー最大の陸路貿易港になっている。「境



収とし、法定料金は最低限度額を徴収する。

- c. 工商管理政策。2004年12月31日までは工商管理の各種費用の徴収を免除する。域内の投資プロジェクトについては「ワンストップ」式の審査・承認を実施し、企業の設立条件を緩和する。

## (2) 姐告国境貿易区によってもたらされた経済効果

- ① 国境貿易と観光旅行が急速に発展した。1988年以前、姐告では国境住民による少量の辺民互市貿易が行われているだけだった。その後、姐告国境ゲートができ、1995年の輸出入総額は30.4億元、貨物取扱量50万トン、出入国者数は延べ305万人に達したが、1996年以降、中国とミャンマーの国境貿易優遇政策が縮小されるにつれて姐告の貿易量は年々減少していった。ところが、2000年に「境内関外」方式の管理が実施されるや、当年の姐告の輸出入総量は一挙に15.2億元に達し、前年同期比38%増となり、貨物輸出入総量も28万トンで前年同期比22%増であった。国境住民による「互市交易」額は1.74億元で前年同期比1.2倍増であった。姐告から出入国した観光およびビジネス関係者は延べ458万人、出入国車両は延べ64万台に上り、今や姐告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。
- ② 地域経済区の形成が促進された。姐告の全面開放と急速な発展がミャンマーに大きなモデル効果をもたらしている。中国－ミャンマー国境経済の急速な発展ニーズに対応すべく、ミャンマー政府は姐告に隣接するムセ市にミャンマー経済特区を設立し、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ことになった。また、ミャンマー商務部はムセの貿易量を増やすことを目的に、直接40億ドルを投入してムセ市内の105マイル・チェックポイントの大規模拡張工事も行っている。さらに2004年には、姐告の「境内関外」政策に倣って、ムセから105マイル・チェックポイントまでの300km<sup>2</sup>弱を自由貿易区とし、中国の車両が105マイ

---

内関外」方式が実施されたことで姐告は中国で最も開放された陸路港湾のひとつになった。

ル・チェックポイントで輸出入貨物を直接積み卸しできるようにしている。ミャンマー国内の物資が 105 マイル・チェックポイント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・チェックポイントを越えない外国物資については輸入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、輸出入検査区に 12 レーンの車両通路が設置され、ムセは今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して、その輸出入額はミャンマーの陸地輸出入貿易総額の 50%、ミャンマーの国境貿易総額の 75%を占めるまでになっている（黄・孫[2003:17]）。

- ③ 国境地域経済の急速な発展を牽引している。国境貿易区ができるまでは、姐告は瑞麗最貧困地域のひとつだったが、姐告国境貿易区の発足以来、ミャンマー、インド、タイ、バングラデシュなどの東南アジアや南アジア諸国との経済交流と経済協力が強化されている。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、一般貿易、加工貿易、中継貿易、国境貿易、辺民互市貿易が強力に推し進められている。2005 年現在、すなわち姐告国境貿易区が「境内関外」という特殊な監督管理方式を実施してからの 5 年余りの間、輸出入と輸出はそれぞれ年平均 23.3%と 29.6%という高い伸び率を維持している。「境内関外」方式の管理が実施されて以降、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、一般貿易、通過貿易、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。2000 年から 2004 年にかけて中国－ミャンマー貿易は連続 5 年 2 ケタ成長を維持し、雲南省の対外貿易を牽引している。今や姐告国境貿易区は地方財政収入の増加、地元住民の就職、国境住民の収入増と生活レベルの向上に貢献する中国とミャンマー両国の物流センターであり、情報センターでもある。

姐告国境貿易区の設立以来、以下の 3 つの転換が進行している。すなわち、それまでの簡単な物資中継ステーションから東南アジア、南アジアの物流センター

への転換、簡単なバーター貿易から一般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である。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（黒河市委・市政府視察団[2001:35]）。

### 3. 中国・紅河ーベトナム・ラオカイ経済協力区

中国・紅河ーベトナム・ラオカイ経済協力区における経済協力はまだ始動段階にある。その第1ステージはすなわち「中越紅河商業貿易区」の設立であり、中国の河口北山とベトナムのラオカイ金城商業貿易区に共同で「貿易総合体」を建設する計画がある。河口北山計画は 2.85km<sup>2</sup>、ラオカイ金城商業貿易区計画は 2.5km<sup>2</sup>で、中国とベトナム国境の紅河自動車専用橋を挟んだ 2 ヲ所の面積は合計 5.35km<sup>2</sup>になる。河口北山は昆明ーハノイ経済回廊の重要な貿易物流および商品の中継集散地として雲南省国際大通路を構築するうえで重要な構成部分になっている。中越紅河商業貿易区では「両国1区・閉鎖運営・境内関外・自由貿易」という管理方式が採られ、自由貿易区関連の政策が実施されている。商業貿易区内は双方とも有効な証明書によって出入りし、車両と貨物は相互に移動が可能で、貨幣の自由兌換など、貿易の円滑化や投資奨励、税収特惠などの措置が講じられている（寧[2004:125]）。

中国・紅河とベトナム・ラオカイの経済協力の第2ステージでは、2007年から2年かけて中国・紅河ーベトナム・ラオカイ経済協力区を設立することになっている。第1ステージの協力をベースに二国間協力をさらに拡大し、河口北山とラオカイ国境ゲート貿易区を重点的に発展させ、工業区における協力を強化し、紅河自治州とベトナム・ラオカイの産業の発展段階と相互補完が可能といった有利な条件をフルに活用した、それぞれ強みのある産業による相互補完的な協力を進めていく。また、二国間のエネルギー、鉱物資源、技術、農林業製品加工、加

工貿易分野での協力を強化すると同時に、合理的な産業構造になるように調整し、高度加工を拡大し、産業チェーンを延長する。なお、第2ステージでは「統一計画、統一調整、分業協力、相互利益」という管理方式によって産業協力が進められていくことになる（新華社広西支社[2006]）。

## 第4節 対策と措置

### 1. GMS 貿易投資円滑化を促進するための措置

中国の国家発展と改革委員会、外交部、財政部は、GMS 経済協力第2回首脳会議において「中国が大メコン圏経済協力に参画することに関する報告」と題する発表を共同で行った。報告では、中国の雲南省と広西チワン族自治区を中国がGMS 経済協力に参画する際の最前線とし、中国政府の戦略計画に基づき、雲南省が一貫してGMS 経済協力において重要な役割を担って来ているという指摘がなされた。

GMS における貿易と投資の円滑化を推進するために、雲南省政府は 2006—2010 年までの国境ゲート発展計画を策定し、2010 年までにさらに 16 カ所の 1 級国境ゲートを開放することになっている。具体的には空港 3 カ所（大理、麗江、迪慶）、鉄道国境ゲート 1 カ所（昆明東駅）、水運港 1 カ所（関累港）、陸路国境ゲート 11 カ所（洛河、章鳳、南傘、盈江、孟連、片馬、滄源、田蓬、勐康、都龍、芒海）である。2010 年には雲南省のどの国境県も少なくとも道路国境ゲート 1 カ所が開放されて隣接国と結ばれるほか、水運国境ゲートによってメコン川下流の 5 カ国ともつながり、鉄道国境ゲートはベトナムまたはラオス、ミャンマーに出てカンボジア、タイ、マレーシアを経て終点のシンガポールに至ることになる。また、昆明国際空港では ASEAN 諸国の重要都市への直行便が開通し、雲南省の対外開放のためのニーズがほぼ満たされることになる。なお、各国境ゲートではそれぞれ検査検疫施設 1 棟、一定の規模を具えた貨物ヤード 1 カ所または国境貿易市場とそれに付随する道路、通信、水道、電力などのインフラが整備される。国境ゲートのインフラ整備に伴い、貨物ヤード、国境貿易市場、検査検疫

現場の機能が全面的にグレードアップされ、それにより検査検疫と税関の窓口一本化、出入国者と貨物通関の分離、検査検疫効率の向上、通関コストの削減を図り、中枢国境ゲートと重点国境ゲートを中心に他の国境ゲートを牽引していくような雲南省国境ゲート物流システムを構築していく。さらに計画では、以下のような措置を講じることによって、GMS の貿易と投資の円滑化を促進し、雲南省の主要国境ゲートを中国から GMS 諸国に至るための陸地国際物流ルートにすることが計画されている。

### (1) 「ワンストップ式」通関の実施

「ワンストップ式」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。中国とベトナムは 2006 年 1 月から河ローラオカイで「ワンストップ式」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サービス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」が行われているが、今後はこの方式が他の国境ゲートにも普及していくものと思われる。

### (2) 電子通関の実施

業務の IT 化は今や国と地域の競争力にとって重要な要素であり、IT 資源の統合と共有を実現し、国境ゲートにおける通関の電子化を推進し、通関効率を高めることが、国境ゲート管理の最終目標になっている。先ず昆明、河口、瑞麗、磨憨の 4 ヶ所の国境ゲートと国境都市にそれぞれ情報センターと電子決済センターを設立し、できるだけ早い時期に GMS 経済協力に向けた貿易、金融、マンパワー開発のためのプラットフォームを構築し、上述の国境ゲートを中国が GMS と ASEAN 諸国にに向う国際物流ルートおよび最速の IT チャネルにしていく。さらに国境ゲートの管理機構と貿易仲介機構が、企業と密接に連携し合って各機関と企業間の電子ネットワークを構築し、各機関と企業がひとつの電子プラットフォーム上で通関申告と通関手続きができるようにする。

### **(3) 事前の検査と通関申告によって 24 時間通関**

先ず河口と瑞麗で「異地通関申告、事前検査申告、国境ゲートの検収通過」を内容とする通関改革を試行し、河口で中越両国国境住民の「電子カード」通関による出入国を試験運用する。それと同時に、河口と昆明空港でまず 24 時間通関を実現し、2010 年までに全省の国境ゲートで 24 時間通関を行うようにする。なお、航空国境ゲートの空輸貨物の引取・発送時間は現在の 1-1.5 日から 10 時間以内に、道路輸送貨物の引取・発送時間は現在の 1.5-2 日から 14 時間以内に、鉄道国境ゲート輸送貨物の引取・発送時間は現在の 2-3 日から 18 時間以内にそれぞれ短縮する。

## **2. SFA-TFI 実施のための対策**

### **(1) ビジネス関係者の往来を積極的に奨励し、貿易と投資家の自信を強化する**

GMS はひとつの多角的な地域であり、民族、政治、経済から社会制度や文化背景に至るまで大きな差異がみられ、経済協力に参画するに当たっての域内各国の目標と必要性もすべて同じというわけではなく、相互の調整と協力には一定の困難が伴う。GMS 域内に多様な協力システムが并存し、経済競争がますます激化しているほか、GMS 各国の対外経済貿易の重点が依然域外に置かれていることもあり、域内貿易の貿易総量に占める割合はわずか 10%弱という状況にある。また、国によっては社会・政治問題が外国投資家の自信を削ぎ、この地域は貿易投資リスクが比較的高い地域ということになっている。したがって、人的往来の奨励と促進、特にビジネス関係者が自由に往来できる条件を創出することは、貿易および投資家の自信を強めることになり、人々の自由な往来によって双方のコミュニケーションと理解が深められ、人々に円滑化による成果を実感させることにもなる。

### **(2) ビジネス活動に従事する GMS 諸国国民の域内査証申請手続きの簡素化**

出国のためのパスポートおよび査証申請手続きをさらに簡素化し、徐々に必要

に応じたパスポート発給方式に移行していく。企業関係者の GMS 構成国への往来には 1 年間有効の数次査証を発給し、毎回の出国は外事部門への報告と記録記載のみをすればよいようにする。外交ルートを通じて、早急に GMS 構成国との相互査証免除協定のための交渉を開始し、公用普通パスポートや私用普通パスポートなどの相互査証免除証明書の種類を増やし、カンボジアと相互査証免除協定を締結する。

ビジネス関係者の移動性が SFA-TFI 下における貿易投資の円滑化のための重要な前提であることから、GMS 各国政府はできるだけ早く GMS ビジネス査証に関する交渉をスタートさせ、GMS ビジネス関係者の自由な往来を実現すると同時に、GMS ビジネス査証政策の第三国への拡大の実行可能性についても検討していく。GMS 諸国への往来が認められたビジネス関係者については、GMS 諸国に行った後に実際の必要に基づき現地の大 sứ館・領事館で他国の査証が取得できるようにし、中国国内で 2 カ国以上の査証を取得しなくてもよいようにする。中国政府は隣国の国境地域の住民が自国の国境住民身分証で中国国境ゲートと国境経済開発区を行き来してビジネス活動に従事することを認めると同時に、中国国境地域の住民が自国の国境住民身分証によって隣国に行き観光や商業貿易活動を行うことを認めるような政策を実施する。非査証免除国のパスポートをもつ隣国および第三人については、15 日以内の査証免除入国と国境経済開発区の滞在を許可する。

### 3. 国境経済開発区の一層の発展を促進するための措置

#### (1) 二国間協力のための政策コミュニケーションメカニズムを構築する

関連国は早急に国際的な陸路ルートを建設し、国境通過車両円滑化のための政府間協議メカニズムを構築することで、域内交通運輸市場の障害を取り除き、地域の交通運輸面の協力を強化し、ヒトと貨物の国境通過の円滑化を推進し、関税を徐々に引き下げていくと同時に、越境輸送を促進し、輸送コストを下げ、地域間の貿易・観光分野の協力を推進していくようにする。また、関連国は国境経済

開発区の税関、検査検疫、電子商取引、物流、ヒトの出入国等のサービスを改善していくことで、貿易と投資の円滑化を促進し、取引コストを削減し、効率を高め、国境地域の経済の繁栄と社会の発展を促進していくことが求められている。

## **(2) 二国間協力のための調整メカニズムを確立する**

関係国政府が共同で国境地域の地域発展調整委員会を発足させ、地域発展戦略の策定、地域産業の発展計画の統合、産業チェーンの構築、域内インフラの建設などの重要課題についての協議を行い、共同发展をはかるようにする。こうした調整メカニズムを通じて、二国間国境経済開発区間、輸送ルート間、各種輸送方式間の合理的な配置を実現し、重複建設を避け、貿易障壁と商品流通の地域的障害を解消し、共同で地域貿易物流ネットワークを構築していく（柴・陸・楊[2007:86]）。また、二国間国境の経済開発区間の非政府協力調整メカニズムも確立していく。域内の仲介機構と民間組織のネットワークとその強みを十分活用し、業界団体などの非政府組織に企業と政府との関係を調整する機能をもたせる。二国間国境経済開発区共通の貿易・投資紛争を調整・解決するための機関を設立し、一元的なクレーム受付・調整・仲裁のためのシステムを構築していく。

## **(3) 地域的障害を解消し、市場開放を促進する**

関係国は地方保護的および市場閉鎖的な地方法規・政策を全面的に整理し、公平な競争原理に基づく市場環境を創出するようにする。また、商品市場を開放して域内市場の一体化をめざす。各国とも商品流通を規制するような地域的障害を解消し、域内で流通する商品については同等の扱いとする。展示即売会への参加登録のための迅速なルートを確立し、域内企業の各種越境商品展示即売会開催のために迅速かつ手軽なサービスを提供していく。各国とも異なる国籍や所有制度の経済組織体が域内で経済協力を行い、相互に投資や資本参加を進め、各経済組織体がそれぞれの強みを発揮することを奨励し、企業の域外への発展を促進していく。



## 参考文献

<日本語>

畢世鴻[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、p.32）

<中国語>

柴瑜、陸建人、楊先明編[2007]『大湄公河次区域經濟合作研究』（社会科学文献出版社）。

何繼志[2004]「雲南口岸發展漫談」、『中国工程諮詢』（2004年第2号、p.28-32）。

黑河市委、市政府視察団[2001]「赴雲南姐告边境貿易区考察報告」、『黒河学刊』（2001年第5号、p.34-36）。

黄光成、孫可欽[2003]「從姐告边貿区看边貿發展」、『東南亜』（2003年第1号、p.16-21）。

康雲海編[2007]『雲南經濟發展報告（2006-2007）』（雲南大学出版社）。

李懷明[2002]「充分利用“境內関外”政策提中緬開放經濟能力」、『創造』（2002年第9号、P.24-25）。

梁洪[2004]「雲南国际水運的管理還需加強」、『珠江水運』（2004年第8号、p.18-19）。

劉還枝[2005]「河口：雲南最繁忙的口岸」、『今日中国』（2005年第7号、p.62）。

劉小龍、戴傑[2006]『『大湄公河次区域貿易投資便利化戰略行動框架』下的中方商務人員流動問題』、『当代亜太』（2006年第6号、p.45-49）。

劉稚[2003]「雲南与東盟各国經貿合作的現狀与發展思路」、『東南亜』（2003年第3号、p.5-12）。

寧萃[2004]「中国河口—越南老街自由貿易区建立戰略研究」、『經濟問題探索』（2004年第6号、pp.124~125）。

王士録編[2007]『東南亜報告（2006-2007）』（雲南大学出版社）。

中国駐老撾大使館經商処[2004]、「中老边境口岸孟力腊見聞」、『東南亜縦横』（2004

年第 9 号、p.55－60)。

朱振明[2000]、「雲南与隣国的边境貿易及其發展」、『雲南社会科学』(2000 年第 6 号、p.53－59)。

<ウェブサイト>

新華社広西支社[2006]、

[http://www.gx.xinhuanet.com/ca/2006-08/29/content\\_7895152.htm](http://www.gx.xinhuanet.com/ca/2006-08/29/content_7895152.htm) (2006 年 8 月 29 日)。

雲南省商務庁[2008]、

<http://www.bofcom.gov.cn/bofcom/432926132136837120/20080116/181430.html> (2008 年 1 月 16 日)。