

# 会議・視察報告

## 広西チワン族自治区から見る中越国境地域経済交流 —北海、東興、南寧、憑祥視察報告—

ERINA 調査研究部研究員 朱永浩、ERINA 調査研究部長・主任研究員 三村光弘

中国は東南アジア、北東アジア両地域において、隣接国・周辺国との地域協力の枠組み作りを同時に推進している。しかし、この両地域間での進捗の差は大きい。これまで何度も北東アジアの中ロ・中朝国境地域を歩いてきた筆者2人だが、中国と東南アジアの国境地域経済研究は未知の領域であった。我々は、いつか南国の国境の街に漂う雰囲気を味わってみたいと思っていたが、2011年8月30日～9月5日、広州市で開催された国際会議の参加・報告に合わせ、中越国境地域の視察の機会を得ることができた。

今回の視察対象は、中国とベトナムの国境付近に位置する広西チワン族自治区の4都市（北海市、東興市、南寧市、憑祥市）である（図）。対象地域が局地的であるが、現地

調査を通して中越国境地域の活気あふれる経済交流状況を肌で確かめることができた。以下、視察の概要を報告する。

### 1. 広西北部湾経済区

広西チワン族自治区は、中国の沿海部に位置する人口4,603万人、面積23.7万km<sup>2</sup>の省級行政区である。2010年における同自治区の実質GRP（域内総生産）成長率は14.2%、中国全体の成長率（10.3%）を大きく上回り、2002年以来9年連続で2桁成長を達成した。ただし、2009年の一人当たり名目GRPを見ると、同自治区は16,045元で全国平均（25,605元）を大きく下回っており、中国経済における後発地域に属していると言える<sup>1</sup>。

図 北海、東興、南寧、憑祥の位置図



(出所) © 2011 Google, Mapabc より作成

<sup>1</sup> 中国国家統計局『中国統計摘要』2011年版、21～29ページ参照。

日本との経済関係では、広西チワン族自治区で投資活動を行う日本企業数はわずか15社で、在留邦人数も205人（2010年10月現在、届出ベース）にとどまっている。また、対日貿易総額（2010年）は7.17億ドルで、そのうち輸出額が3.76億ドル（自治区輸出総額の3.9%）、輸入額が3.41億ドル（自治区輸入総額の4.2%）となっている<sup>2</sup>。

近年、中国とASEAN諸国との経済関係が深化する中、北部湾（ベトナム名、トンキン湾）に面した広西チワン族自治区は、ベトナムとの637km陸上国境線に加えて海上交通の利便性という地理的特性および良好な交通・港湾インフラを活かし、中国の対ASEAN経済交流の中核になろうとしている。とりわけ、中国政府が2008年1月に国家級開発プロジェクトとして認可した「広西北部湾経済区発展計画（2006～2020年）」の実施も同自治区の経済成長を後押ししている。広西北部湾経済区は、南寧市、北海市、欽州市、防城港市の4都市を中心とする地域で構成されるが、今回視察した東興市は、防城港市所轄の県級市である。この広西北部湾経済区は、北海、欽州、防城港などの港湾を擁するため、東南アジアとの経済交流の拠点となることが期待されている。

## 2. 沿海開放都市—北海市

8月30日、韓国の仁川国際空港で合流した我々は、広州白雲国際空港を経由し、深夜1時には最初の訪問地である北海市に到着した。北海市は広西チワン族自治区の南端に位置し、人口約140万人の貿易、観光、港湾都市である。8月31日、百年近い歴史を誇る北海市の有名な旧市街・珠海路を訪ねた（写真1）。ここは中国と西洋建築の様式が組み合わされた建物が多く、かつては北海市でもっとも賑

写真1 北海市の旧市街（珠海路）



（出所）朱永浩撮影

<sup>2</sup> 在広州日本国総領事館の公表データによる。

やかな商業地区だったことが感じられた。

北海市は1984年に中国の14ある沿海開放都市の1つに指定され、1990年代に不動産投機を目的とした投資が多く行われたものの、不動産バブルがはじけて、多くの建物はその後空き家となり大きな社会問題となった。ここ数年は、温暖な気候と美しい海岸に魅かれて、北海市の不動産は再び注目されるようになった。現地の方の話によれば、雪とは無縁な南国に憧れるせいか、その買い手には東北部の黒龍江省、吉林省の出身者が多いという。

北海市商務局にヒアリングしたところでは、同市進出の外国企業はまだ少なく、その大半は北海輸出加工区に集中している。今後、港湾・高速道路の整備等によって東南アジア諸国への海上・陸路アクセスが改善されるにつれ、東南アジア市場（とりわけベトナム市場）をターゲットとする外国企業の北海進出が期待できるという。特にベトナムにおいて存在感の高い日本企業の北海進出に、強い期待感が示された。

## 3. 国境貿易で賑わう東興市

9月1日、中国と東南アジアを結ぶ重要な物流玄関口・東興市を日帰りで訪ねることにした。同日朝、北海市バスターミナルでは、ちょうど東興行き高速バスと同じ時刻にベトナム・ハノイ行きの国際バスに遭遇し、中国とベトナムとの距離感をさらに間近に感じた。北海市から東興市までは約2時間半かかったが、渋滞も無く時刻表通りにスムーズに快走した（写真2）。

東興市は面積540.7km<sup>2</sup>、人口約11万人の中越国境の街である。古くからベトナムとの国境貿易で栄えた同市は、ベトナム戦争と中越戦争で国境貿易は一時中断したものの、

写真2 北海市バスターミナル（ベトナム・ハノイ行き改札口）



（出所）朱永浩撮影

1992年に国境開放都市に指定され、中越国境貿易促進のための「辺境経済合作区」も1996年に設置された。その後、中越経済関係の緊密化を背景に、東興市の経済は主要産業の国境貿易、観光に支えられ、急速な成長を遂げている。

我々は、先ず中越国境を流れる北侖河（ベトナム名、カロン川）にかかる中越友誼大橋の目の前にある東興口岸（通関点、Immigration）に向かった（写真3、4）。東興口岸からは、カロン川を僅か100メートル挟んで隣接するベトナム側のモンカイ市（中国名、芒街）が見えた。大勢の観光客と国境貿易商人は中越友説大橋を渡って往来していたほか、東興口岸の入り口に並ぶ通関待ちのトラックの列も見え、活気に満ち溢れていた。トラック運転手に訪ねたところ、地元東興の住民は、国境近くに住んでいることを証明する「辺民証」を提示すれば、簡単に国境を越えて往来することができるという。

東興口岸を後にしてバイクタクシーに乗って訪れた場所は、東興辺民互市貿易区だった。辺民互市貿易区では、1人一日当たり8,000人民元までの輸入商品（除外品を除く）

の貿易取引額の関連税が免除される。東興辺民互市貿易区では、ベトナム産タピオカ澱粉を取り引し運び出す商人や運転手で賑やかだったが、澱粉と水産物のほかに目立った取引商品は発見できなかった（写真5、6）。

#### 4. ASEANと中国を繋ぐ結節点—南寧市

9月2日の朝、北海市を出発した我々は、鉄道で広西チワン族自治区の区都である南寧市に向かった。北海～南寧間の急行列車は約3時間でした。

南寧駅は在来線中心の地方駅というイメージの通りだった（写真7）。しかし、駅からホテルへと向かう途中、建設中の多くの高層ビルを見るにつれ、南寧市の目覚しい発展ぶりを実感した。同市は郊外を含めて人口700万人の大都市だが、街中を散策すると、どこも清潔で暮らしやすい印象を受けた。

2004年以来、南寧市で毎年「中国—ASEAN国際博覧会」が開催されている。また、市中心部には、ASEAN諸国の趣向を凝らしたオフィスビル、住宅、商業施設等も多く整

写真3 北侖河にかかる中越友誼大橋



（出所）朱永浩撮影

写真4 東興口岸の入り口



（出所）朱永浩撮影

写真5 東興辺民互市貿易区の入り口



（出所）朱永浩撮影

写真6 ベトナム産タピオカ澱粉を満載したトラック



（出所）朱永浩撮影

写真7 南寧駅前



(出所) 朱永浩撮影

備されている。近年、多くの東南アジアの首脳、閣僚が当地を訪れるようになり、同市はASEANと中国を繋ぐ結節点として地域的な国際都市の地位を確立しつつある。

一方、日本では南寧市の知名度は高いとは言えないが、同じように南寧市における日本の存在感は必ずしも高くないようだ。市内のタクシーに何回も乗ったが、日本語で会話した我々に「韓国人なのか」、「中国北方のどこから来たか」という質問が毎回出たが、日本語に気づいた人は皆無だった。昼食や夕食のレストランでも同じ状況に遭遇したことから、民間レベルでの日中相互交流がもっと必要だと感じた。

##### 5. 中越最大陸路通関口—憑祥市

9月3日の朝、鉄道を利用して南寧市から中越最大陸路通関口である憑祥市に向かった。走行距離220kmの所要時間は3時間50分で意外と遠いと思ったが、指定席30元（約360円）という切符の安さには驚いた。

到着した憑祥駅は中国のどこにもあるような田舎の駅だったが、改札を出てすぐ近くにある憑祥（鉄道）口岸が見えると、国境の街に漂う雰囲気が伝わってきた（写真8、9）。なお、中国側の軌間が1,435mmの標準軌であるのに対し、ベトナム側が1,000mmの狭軌である。憑祥で見たレールが3本になっていたが、これは線路幅が異なるベトナムと相互乗り入れをするためである（写真10）。

憑祥市は、崇左市所管の県級市の人団約10万の都市である。市の南部はベトナム側のランソン（中国名、諒山）と97kmの国境線を接し、ハノイまでは172kmの距離にある。中越戦争で中断された憑祥市の国境貿易は1988年に再開し、現在の対越貿易額が広西チワン族自治区全体の約1/3を占める。同市には、有名な友誼関口岸（写真11）のほかに、憑祥（鉄道）口岸、平而関口岸、浦寨辺民互市貿易点、弄懷辺民互市貿易点、油隘辺民互市貿易点、平而關辺民互

写真8 憑祥駅のホーム



(出所) 朱永浩撮影

##### 写真9 憑祥（鉄道）口岸



(出所) 朱永浩撮影

##### 写真10 狹軌（ベトナム側）と標準軌（中国側）の複合軌



(出所) 朱永浩撮影

市貿易点などの通関口・国境貿易拠点がある。今回の視察では、国境貿易がもっとも盛んな浦寨辺民互市貿易点、弄懷辺民互市貿易点、油隘辺民互市貿易点を訪ねた。

憑祥駅を出て最初に訪れた浦寨辺民互市貿易点は、1992年に開発が始まった憑祥市最大の国境貿易拠点である。中

国全国各地の商人とベトナム人と合わせると、常時5,000人以上が滞在していると言われている。中国側の機械設備、家電、紡績製品と、ベトナム側の果物、工芸品、紫檀材・家具がもっと多く取引されているようだった。

浦寨辺民互市貿易点には、検査検疫などの国境通過に関

写真11 観光客で賑わう友誼関口岸



(出所) 朱永浩撮影

写真12 浦寨検査検疫ヤード



(出所) 朱永浩撮影

写真13 浦寨辺民互市貿易点を走るベトナムのトラック



(出所) 朱永浩撮影

わるヤード（貨物置場）があった（写真12）。この他、ベトナム側のトラックが数台浦寨辺民互市点を走っていたことも確認できた（写真13）。なお、中国とベトナムは1994年に「中越自動車輸送協定」、1997年に「中越自動車輸送協定議定書」を締結した。これらの取り決めにより両国の車両相互乗り入れは国境付近に限定され、輸入貨物はそれぞれ国境の輸入国側で輸入国のトラックに積み替える必要がある。今後、中越旅客輸送と物流の円滑化に向け、奥地までの相互乗り入れの実現や積み替えの問題などの解決が待たれている。

次に、3時間かけて弄懷辺民互市貿易点と油隘辺民互市貿易点を視察した（写真14、15）。弄懷辺民互市貿易点では、中国側の日用雑貨、金物、家電、農業用器具、ベトナム側の木材、ゴム、鉱石、水産品が多く取引されていた。油隘辺民互市貿易点は、憑祥市中心部から遠く離れた上石鄉油隘村に位置するが、道路状況は未舗装の区間が多いにもかかわらず、中国側の小型トラックが長蛇の列を作っていたことが印象に残った。トラックが運ぶ貨物の種類は確認で

写真14 弄懷辺民互市貿易点



(出所) 朱永浩撮影

写真15 油隘辺民互市貿易点



(出所) 朱永浩撮影

きなかったが、地元の方の話しによれば、中国側の日用雑貨とベトナム側の農産品、水産物、鉱石が多いという。

この他、友誼関口岸の近くから、新設したばかりの広西憑祥総合保税区が見えた（写真16）。総合保税区は、保税港区と並んでもっとも優遇措置が与えられた税関特殊監督管理区域<sup>3</sup>である。2008年12月に中国政府に認可された広西憑祥総合保税区では、輸出入貨物および通関未決の貨物の保管、国際中継貿易含む対外貿易、国際的な買付・販売・配送、国際トランジット、検品・アフターサービス、商品展示（保税）、R&D、加工・製造、金融・保険・コンサルタント等の業務が可能となる。今後、拡大する中国対ASEAN貿易、物流ニーズに対応すべく重要な中越国境地域の拠点としてその役割が期待されている。

憑祥市から南寧市への帰りは、2005年12月に開通した「南友（南寧～友誼関）高速道路」（延長194km）を走行する快適な高速バスを利用し、約2時間半を要した。

帰りのバスの中で、我々は中国と北東アジアおよび東南アジアの地域経済交流について考えてみた。現状では、北東アジアと東南アジアにおける国際環境や社会経済情勢が

写真16 広西憑祥総合保税区の入り口



（出所）朱永浩撮影

大きく異なるため、単純な比較はできない。しかし、いずれも中国と周辺国のお互いの立場、違いを前提として、経済交流の実態を細部まで掘り下げて、その共通点および相違点を分析し、互いに参考となる部分を抽出する必要があると感じた。

<sup>3</sup> 税関特殊監督管理区域とは、中国政府の認可によってほかの地域と厳格に隔離し、税関が該当エリアに出入りする貨物の監督・管理を行う特別なエリアを指す。税関特殊監督管理区域は、大きく保税区、輸出加工区、保税物流园区、クロスボーダー工業区、保税港区、総合保税区の6種類に分けられる。なお、税関特殊監督管理区域の詳細については、別稿にて改めて論じたい。