

会議・視察報告

再び甦りつつあるボーテン特定経済区 —— 一带一路プロジェクトと大メコン圏、南北経済回廊北部をゆく

ERINA 調査研究部主任研究員

三村光弘



2018年2月26日～3月3日、中国の一带一路プロジェクトのインフラプロジェクトの中で事業が進捗していると言われる雲南省南部とラオス北部を訪れた。

景洪市—シーサンパンナ(西双版纳)タイ族自治州の州都

今回の訪問では、雲南省シーサンパンナタイ族自治州の州都、景洪市をゲートウェイとした。シーサンパンナタイ族自治州は雲南省の最南部に位置し、ラオス及びミャンマーと国境を接している。また、国際河川であるメコン川の水運を通じて、タイともつながっている。中国有数の茶の産地

で、プーアル茶の名称でも有名な普洱市とは陸路で100キロ弱で結ばれている(シーサンパンナタイ族自治州で生産された茶もプーアル茶として流通している)。

景洪市は2011年の人口が52万名で、タイ系の少数民族タイ(傣)族の民族自治州となっている県級市である。同じような少数民族地区である吉林省の延辺朝鮮族自治州の州都、延吉市とはほぼ同じ程度の人口である。延吉市には総合大学である延辺大学があるが、景洪市には西双版纳職業技術学院があるのみである。

景洪には空港があり、雲南省の省都、昆明市から1時間弱で到着できる。フライトのほとんどは昆明とのもので、その他中

国国内の主要都市やタイ、ラオス等と国際線で結ばれている。鉄道は後述する昆明(実際の出発点は玉溪)からラオスのビエンチャンまでの鉄道の一部として建設が進められている。玉溪から景洪までは複線で旅客列車は最高速度時速160キロ、景洪からラオス国境の磨憨までは単線で、全線電化される予定である¹。山間地帯を通る鉄道のため、トンネルや橋梁の比率が高く、79.7%に達するとされる²。

シーサンパンナタイ族自治州は、風光明媚な観光名所として知られ、市内にはいくつかのリゾートホテルが集中する地区がある。内陸にあるため、海南島ほどには大きなリゾートにはなっていないが、中国国内にある東南アジアといった立地であると考えればよいだろう。

景洪から磨憨、そして国境を越えてラオス・ボーテンへ

2018年2月28日、景洪バスターミナルを6時50分に出発するバスで、ラオスとの国境である磨憨へと向かった。運賃は85元、バスは磨憨行きではなく、ラオス北部のラオス北部のボーケーオ県の県都でタイ国境にあるファイサイ行きであった。途中、高速道路上のサービスエリアで2回休憩を取った以外はどこにも停車せず、磨憨に向かった。バスターミナルの手前で、荷物を下ろすために5分程度停車。それからバスターミナルに10時40分到着。磨憨で降車した

¹ 「中老国際鉄道重要組成部分玉磨鉄路全線開工建設」『央广网』2016年4月22日。[http://news.cnr.cn/native/city/20160422/t20160422_521954615.shtml] (2018年5月4日アクセス)

² 「玉磨鉄路」『百度百科』[<https://baike.baidu.com/item/玉磨鉄路>] (2018年5月4日アクセス)

乗客は私一人だけだった。

市内のホテルにチェックインして、荷物を置き、国境へと向かう。タクシーで国境まで10元とのことで払うが、乗って1分で国境の手前に到着。街と税関は1キロほどしか離れていなかった。

写真1 磨憨口岸の建物



(出所) 筆者撮影

中国側の出国審査場の手前に両替所があり、ラオスキープとの交換を行っていた。念のため100元だけ両替する。その後、出国審査場へ向かい、中国を出国。手続きはスムーズに済み、出国審査場を出るとそこはラオスへ向かう国際バスやトラックが列をなしており、渋滞していた。

ラオス側の税関までは国境をはさんで約400メートル、徒歩での移動となる。中朝国境は徒歩での越境は禁止されており、両国の税関を結ぶバスが走っているが、こちらは徒歩である。途中で国境を示す碑がある。

写真2 中老国境の碑



(出所) 筆者撮影

ラオス側の税関で入国前に1ドル払い、出入国カードをもらうことになっている(実際には1万ラオスキープ払った)。お金を払わないとカードをもらえないようになっており、料金の徴収効率を上げている。入国カードに記入して入国審査を待つ。日本人はノービザなので、ビザを取得する必要はない。3人の先客を3分ほど待ったので、

平均1分程度で処理されていた。入国審査に約2分ほど要して、入国スタンプをもらい、税関の建物を出る。そこは、中老両国を行き交うトラックやバスで混雑する、建設ラッシュの工事現場だった。

写真3 テスト営業中のホテル



(出所) 筆者撮影

写真4 建設ラッシュのボーテンの街



(出所) 筆者撮影

ボーテンの街はずれでは、2022年と言われる鉄道の開通を前に、トンネルや駅舎の建設が進んでいた。街中には鉄道建設の労働者や特定経済地域で働く職員たちの住むアパートが建てられ、4つ星程度とみられるホテルも建ており、テスト営業中とのことであった。また、免税店も新しく建設され(昔からある免税店は門を閉じていた)、主に中国人観光客が訪れていた。

免税店の品揃えは割合豊富で、中国や外国の酒、タバコの他に、衣類や装飾品も売られていた。食品ではラオス産の茶やなぜか日本製を含めた各種調味料類も売られていた。

写真5 新しくできた免税店



(出所) 筆者撮影

写真6 免税店で売られている品物



(出所) 筆者撮影

写真7 免税店で売られている品物



(出所) 筆者撮影

ボーテン特定経済区の展示館

ボーテンの税関から500メートルほどのところに、「磨丁経済特区展示中心」と銘打ったボーテン特定経済区の開発プランを紹介する展示館があった。

写真8 磨丁経済特区展示中心の外観

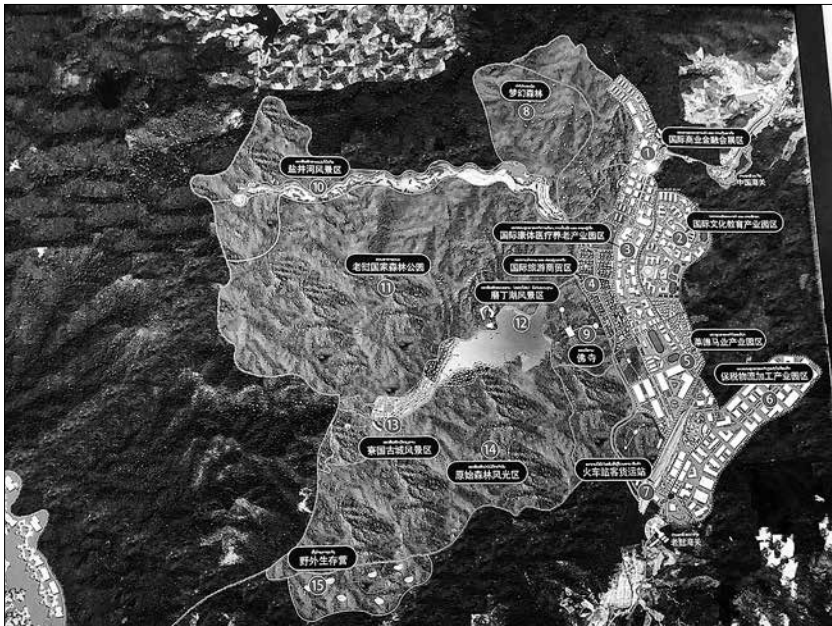


(出所) 筆者撮影

内部にはボーテン特定経済区の開発計画が展示されており、中国人の職員から開発計画のあらましを聞くことができた。

写真9にある地図によれば、展示中心のある現在の道路税関の付近は「国際商業金融コンベンション地区」となっており、新しく建設されるラオス側鉄道駅付近が「保税物流加工産業園区」になっている。その他、観光や医療観光、文化・教育産業の誘致などが検討されているようである。

写真9 ポーテン特定経済区の開発区域の地図



(出所) 筆者撮影

写真10 ポーテン特定経済区の
開発計画の模型(その1)

(出所) 筆者撮影

写真11 ポーテン特定経済区の
開発計画の模型(その2)

(出所) 筆者撮影

説明によれば、商業や観光、保税加工などが主要な産業として考えられており、ジャングルを活かしたキャンプ場やゴルフ場の建設も検討しているとのことだった。

再び磨憨へ

ラオス側税関から約2キロ弱の場所を回り、ラオス料理店で昼食を取ってから、磨憨に戻った。まだレストランと呼べるような

施設はなく、大衆食堂か屋台レベルであった。食事後、マッサージ店でタイ式按摩を受ける。1時間70元または8万キープだった。

ラオスの出国はスムーズで出国は1人1分程度の所要時間だった。中国側は出国とは異なり、入国の際にいろいろと質問をしてくる。事前にパスポート情報等が送られてくる空港での入国審査とは異なり、いきなり外国人がやってくるシチュエーションでは仕方のないことである。とはいえ、数分で入国審査が完了した。ベトナム国境もそうだが、東南アジアの国との国境ではそれほど入国審査に時間はかからない。ロシアから黒龍江省に入国するとき、場所によっては45分から1時間程度、照会のために待たされると比べるとずいぶんまじである(北朝鮮から中国への入国は丹東、圈河ともに、これと比べると極めてスムーズである)。

写真12 「中勐東盟商貿中心」の建物



(出所) 筆者撮影

写真13 「中勐東盟商貿中心」の位置



(出所) 筆者撮影

磨憨の街中には、「中勐東盟商貿中心」(中勐 ASEAN 商業貿易センター)という一種のビジネスセンターと物流センター、観光施設を兼ねたような施設が存在する。

このセンターの前の道は、現在のメインストリートとなっている「東盟大道」(ASEAN 大通り)とは異なるが、ラオスまで片道2車線の道でつながっている。どうもこちらが新しいラオスとの道路国境になる予定であり、道路の敷地はラオス領まで伸びている。

「中勐東盟商貿中心」の山側には、辺境貿易区が設けられていた。行ってみると、市場ではなく、物流センターとなっており、中国とラオスの間でいろいろな商品が交換されているようであった。

写真14 辺境貿易区の物流企業



(出所) 筆者撮影

写真15 はるか遼寧省からやってきたトラック



(出所) 筆者撮影

ここ磨憨の辺境貿易は、遼寧省丹東の北朝鮮向け辺境貿易と同じく、市場で交

易するのではなく、中国各地、ラオスやタイなどからの商品が行き交う場であった。写真15のトラックは、ラオス産のスイカを満載していたが、なんと遼寧省葫蘆島市のナンバーであった（筆者は中国とミャンマーの国境で、やはり同じようにミャンマー産のスイカを満載した遼寧省丹東市のトラックを複数目撃した。真冬に東北でもスイカが食べられるのはこういう物流ネットワークがあるためなのかと感嘆したことを思い出した）。その他、ラオスからはバナナなどの農産品が、中国からラオスへは日用品などの軽工業商品が多く運ばれているようであった。

磨憨市内には写真16のような、観光客向けの東南アジアの物品を売る商店街があるほか、通関代理などの物流関係の企業が多く立地していた。

写真16 観光客向けの商店街



(出所) 筆者撮影

写真17 物流関係企業が多い



(出所) 筆者撮影

ラオス・ルアンナムターへ

翌3月1日には、磨憨から国際バスでルアンナムターに向かった。ルアンナムターは、ラオス北部の中国とミャンマーとの国境を有するルアンナムター県の県庁所在地である。ルアンナムターには滑走路が1600メートルほどの空港があり、ピエンチャンとの間に1日1～2便の航空便がある。

前日の夕方、磨憨のバスターミナルでルアンナムター行きのバス乗車券を購入しよう

としたところ、切符は当日にしか売らないとのことであった。磨憨始発のバスはなく、すべてのバスは昆明や景洪、勐腊始発で、バスが来てから出ないと空席状況が分からないとのことであった。実は中国のバス乗車券販売はオンライン化されているのだが、バスターミナルを出発してから途中の路上でお客がいれば乗せるため、磨憨のバスターミナルに到着した時点でないと何席空席があるのか分からないからだ。

当日の朝、少し早めにバスターミナルに行き切符を買おうとするが、バスが着いてからでないと分からないという。その後、ピエンチャン発ファイサイ行きのバスが到着した。窓口の係員は、直接運転手と交渉して乗せてもらうようにという。結局、誰も乗っていない寝台バスの2号車に、40円でルアンナムターのバスターミナル（旧市街地から10キロ弱の場所にある）まで乗せてもらう約束を取り付けた。切符を買おうとすると、40元という料金設定がコンピュータにないので、運転手に直接払ってくれということであった。仕方がないので言われたとおりにする。

筆者の乗ったバスはバスターミナルを出発し、数分で中国側税関へ。前日と同じように出国手続きを行い、バスを待つ。20分ほどでバスは検査を終えやってきた。再びバスに乗り、ラオス側税関まで数分で到着。ラオスの入国審査は前日に予備の入国カードを入手していたため、1ドル払わずに済んだ。入国後、同じバスに乗り込む。ここまでで約40分ほど。

ポーテンからルアンナムターまでの間は約2時間。途中、ポーテン特定経済区の出口に税関がある。ポーテンの街は北朝鮮の羅先経済貿易地帯と同じく、保税地帯となっており、特定経済区と国内の一般地区を隔てる税関の方が検査が厳しい。

ルアンナムターは、タイとラオス、中国を結ぶトラックが往来する、交通の要衝である。バスターミナルはホテルなどが集中する旧市街から離れた空港近くの、ポーテンとタイ国境の街、ファイサイを結ぶ国道3号線沿いにある。

バスターミナルから乗り合いタクシーで旧市街まで向かう。運賃は20,000キープ（約260円）。ルアンナムターの旧市街は、山岳少数民族の村を訪れるトレッキングツアー

などの起点となっており、中国人のビジネスパーソンだけでなく、日本人や韓国人、欧州人観光客も多く訪れる観光の拠点となっている。

写真18 タイ、ラオス、中国を結ぶトラック



(出所) 筆者撮影

写真19 ルアンナムターの旧市街



(出所) 筆者撮影

中国国境近くのムアンシンへ

ホテルにチェックイン後、中国国境地区のムアンシンへと向かう。ムアンシンにはフランス植民地時代の建物が残っており、欧州人観光客に人気があるようだ。

写真20 ルアンナムターからムアンシンに向かう山道



(出所) 筆者撮影

ルアンナムターからムアンシンまでの道のりは約60キロ。途中、山越えがある。平坦地は幅4.5メートルほどの舗装道路であるが、山に差しかかると写真20のような悪路となる。磨憨の国境ができる前の1980年代には、写真21のパンハイ税関が雲南

省とラオスを結ぶ主要なルートだった。このルートが廃れた理由は、山が険しく、道路建設に支障をきたすからであろう。

写真21 バンハイ税関



(出所) 筆者撮影

ムアンシンの街は、大きな市場があり、中国やタイから運ばれてきた食料品や日用品も多く売られていた。注目すべきは写真23にあるように、野菜の種子で、市場で売られているのはすべて中国製のものだった。在来種であれば、自家採取できるが、中国から輸入されているものはおそらく一大交雑種であり、継続的に種子を購入しないとイケないであろう。日本も種子法の廃止で、主要穀物の種子の国産化が危ぶまれている中、ラオスの事情は人ごとと思えなかった。

写真22 ムアンシンの市場(その1)



(出所) 筆者撮影

写真23 ムアンシンの市場(その2)



(出所) 筆者撮影

ルアンナムターから ルアンプラバンへ

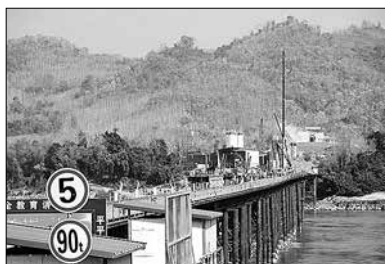
3月2日、ルアンナムターからバスでルアンプラバンへ向かう。運賃は10万キープ(約1300円)で、約8時間の道のりである。大型バスのはずが乗客が少ないため、日本製のミニバスへと振替となり、快適な旅程であった。とはいえ、300キロの道のりに8時間を要するのは、トンネルのない峠道を延々と走るからであり、現在建設中の鉄道が通れば、ポーテンからルアンプラバンまでの所要時間は3~4時間となるであろう。

途中で中国が支援する水力発電所や建設中の鉄道トンネルや橋脚をいくつも見ながら、ルアンプラバンに到着した。

メコン川鉄道橋とトンネル

ルアンプラバンでは、建設中のメコン川鉄道橋とそれにつながるトンネルを見に行った。写真24はルアンプラバンから北東に約9キロ離れた郊外に建設中のメコン川鉄道橋の建設現場である。技術者だけでなく、働いているのはほぼ全員が中国人であった。

写真24 メコン川を渡る鉄道橋の工事現場



(出所) 筆者撮影

写真25 ルアンプラバン駅北側のトンネル



(出所) 筆者撮影

この橋を渡ってから写真25のトンネルに入り、トンネルの南側がルアンプラバン駅となる。駅は市内中心部から南東に直線距

離で約10キロほど離れたところに建設される予定である。

写真26 中国語の看板を掲げた商店



(出所) 筆者撮影

ルアンプラバンには、華僑も多く、漢字の看板を掲げた店もたくさん存在する。写真26のように、主要道路沿いにあるのは新しく来た中国人の店が多いようで、店員さんも西北官話(雲南地方の方言)というよりは、東北官話や四川官話、中原官話を話す人が多いように感じた。昔からいる華僑は旧市街のチャイナタウンに多く住んでおり、標準語は通じるものの、かなり多くの人に中国行きバスが発着するターミナルの場所を尋ねても知らない人が多かったことに象徴されるように、本国との行き来はそれほど盛んではないようであった。

写真27 中国ラオス国際病院



(出所) 筆者撮影

以上、一帯一路プロジェクトが盛んに行われている中国雲南省南部からラオス北部にかけて回ってみたが、印象的だったのは工事現場で働いている技術者だけでなく、労働者もほとんどが中国人だったこと(ラオス人がいるかもしれないが、ほとんど見なかった)だった。また、中国人ビジネスパーソンも、始めて来る人は中国語しか話せない人が多く、そういう人は多くの場合ラオス人に無視されたり、意地悪されたりしていた。ラオスに長い間いるビジネスパーソンの場合、挨拶だけでもラオス語で話す人

が多く、そういう人はラオス人にもそれなりに受け入れられていたように思う。短期間の訪問で極めて断片的な情報しかないため、これを一般化することは難しいが、周辺国を訪れる中国人ビジネスパーソンがそ

の国の文化を尊重し、言語を習得してゆけば、個人レベルでの葛藤は相当減少するのではないかと感じた。

ルアンプラバンはラオスでも屈指の観光地であるが、ここを訪れる観光客の中にも

中国人が相当いた。こちらは上海などの沿海部の都市から来た人が多いようだった。日本を訪問する観光客と同じく、片言の英語やタイ語を話す人も多く、街に溶け込むのも早いようであった。