研究ノート

メコン地域における一帯一路お膝元の状況[1)]

――ミャンマー，タイ，ラオスの中国国境地帯視察より――

藤　村　　学

本稿では筆者が 2019 年 3 月にミャンマー北東部を，同年 8～9 月にタイ・ラオス北部を視察した際に入手した情報および関連の 2 次情報をベースに，大メコン圏（GMS）の北部地域における中国経済の浸透や経済統合の状況を報告する。最後に，新型コロナのパンデミックがこの地域に及ぼしつつある影響について触れる。

1.　マンダレー～中国国境

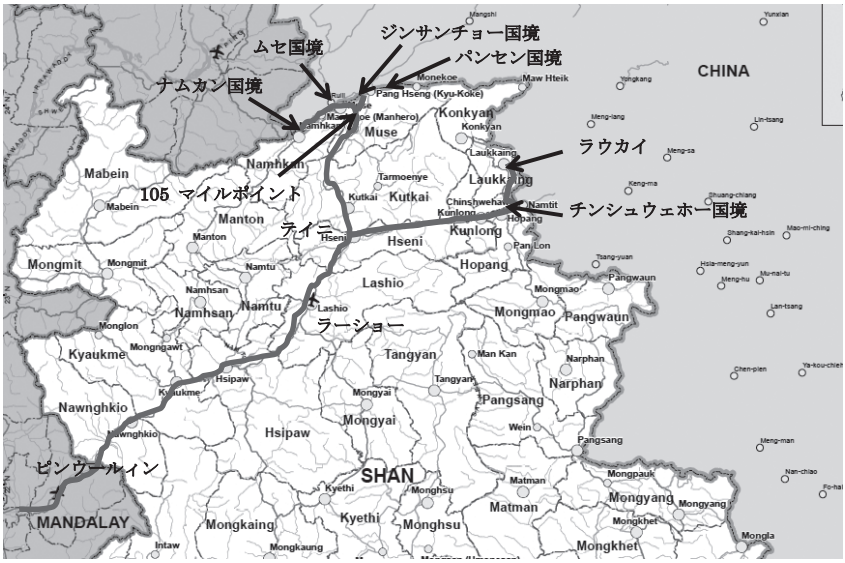
まず，ミャンマー北東部の視察について報告する。走行径路とその実走記録は図 1 および表 1 の通りである。

マンダレーからムセ国境までの幹線道路（Mandalay-Lashio Road および Lashio-Muse Road：国道 37 号線）は 2012 年の実走時と比べ，全般に舗装・拡幅工事が進展している。この幹線道路はすべて Oriental Highway 社（オーナーは Asia World 社）による BOT 運営であり，道中，頻繁に同社の料金所を通過した。マンダレー～ピンウールィン間はほぼ全線にわたり片側 2 車線に拡幅され，低速車を追い越すことができるのでスピードを出せる。

ピンウールィンは英国統治時代に高原地帯に開発された避暑地としての歴史があり，コーヒー，野菜，花などの栽培が盛んである。市街の商店には中国ブランドの看板の携帯電話ショップが目立つ（その後の沿線都市でもそうだった）。

1）　本稿は青山学院大学経済研究所から支援いただいた 2019 年度海外出張助成の成果物である。

図 1　2019 年 3 月 12～21 日の走行経路



出所　Myanmar Information Management Unit https://themimu.info/gis-resources-agency-maps から入手の地図に筆者加筆

表 1　陸路実走まとめ（市街～市街ベース，2019 年 3 月時点）

区間	距離 km	実質走行時間	平均時速 km/h	当面のボトルネック
マンダレー～ピンウールィン	69	1 時間 15 分	55	なし。山道だが舗装・拡幅済み
ピンウールィン～ティーボー	142	3 時間 20 分	43	急勾配，拡幅工事中の箇所多い
ティーボー～ラーショー	67	1 時間半	45	道路幅が狭く追い越し困難
ラーショー～ムセ国境	183	約 4 時間	46	テイニ・クッカイ間の悪路，ムセ国境ゲート手前の渋滞

扱うブランドは Samsung 以外は ViVo, Kembo, Huawei（華為），Meizu, Xiami（小米），Techao（小米系），Honor（華為系），と中国製スマホが並ぶ。これらの小売価格はブランドによって異なるが 10〜50 万チャット（約 8000 円〜4 万円）。ヤンゴンに本店をもつ各メーカーの販促チームがロゴ付きのショーケースごと売り込みに来るという。販売代理の小売店にはそれぞれ販売目標があるようで，販促条件に照らして適宜判断してストックを買い入れるという。

ピンウールィンから幹線道路を北東方向へ走ると，拡幅および修復工事の箇所が増える。走行にさほど問題はないが，低速・重量車両の追い越しが危険で，注意を要する。重量車両の交通量がだんだん増え，拡幅工事中の区間が断続的に続く。

ピンウールィンを発って約 2 時間後，九十九折りの下り坂とその後の登り坂が続く。前方を大型トラックやトレーラーが塞ぎ，スピードが極端に落ちる。運転手によれば，マンダレー〜ムセ間の「ビルマロード」の全行程のなかで，この区間が最大の難所で，トラックが 1 台でも座礁すれば，交通がストップしたままひと晩過ごすこともあるという。

ティーボー市街は狭く，容易に歩いて回れる。メインストリート沿いの左右には中国系の料理屋，ファッション雑貨店，中古電機店などが並ぶ。店主がミャンマー語を話せないところもある。

ティーボー市街から再び幹線道路を走り，ドッタワディ川を東へ渡ると，道路は川沿いを北上する。中央線がない 2 車線幅の道路だが，路面はさほど痛んでおらず，この区間は起伏も激しくないので，走行はスムーズだった。スイカやメロンなど 3 月が収穫期の果物を満載して中国方面へ向かうトラックが多かった。道路沿線は左右にパイナップル畑やスイカ畑が多い。バナナ畑も見る。このあたりはトウモロコシの産地でもあるが 12 月に収穫を終えている。

ラーショーの市街は 2012 年に訪問したときと比べて垢抜けた商店が増え，快適な宿泊施設の数も増え，目に見えて発展している。ただし，漢字表記の看板を掲げる商店が多く，中国色が強まっている。伝統的マーケットでは多様な中国製日用雑貨に加え，生鮮品売り場では中国産のリンゴ，梨，みかんなども売

られている。

幹線道路沿いでトラクター，脱穀機，セメントミキサーなど中国製機械を売る商店でヒアリングしたところ，これらはマンダレー経由の輸入であった。こうした機械類は瑞麗＝ムセ国境から陸路輸送するよりも，海運でヤンゴン港へ運び，そこからマンダレー経由で上ビルマ各地に流通させているようだ。部品交換やメンテナンスサービスの拠点がヤンゴンやマンダレーにあるせいだろう。その隣の家電販売店に並んでいる雑多な製品の表示は英語，漢字，タイ語，ベトナム語などが入り乱れている。タイ製（日本ブランドを含む）の洗濯機や冷蔵庫やベトナム製の飲料水サーバーや浄水器などはマンダレーの卸売業者から調達しているという。

ラーショーからムセ国境へ向かう前に，ムセの東南東約 100 km に位置する，中国系少数民族のコーカン（果敢）族による自治区があるチンシュウェホー（Chinshwehaw）国境およびラウカイ（Laukkaing）の街を視察した。

ラーショーの中心部から北東方向へ約 60 km のテイニ（Thein Ni もしくは Hseni）というタウンシップに分岐点があり，ここから道なりに北へ進むとムセ国境まで 124 km，東へ右折して進むとチンシュウェホー国境まで 102 km である。この方面の道路も Oriental Highway 社による BOT 運営で，片側 1 車線，路肩はないが，アスファルト舗装がまだ新しく，路面は良好だった。

テイニの分岐点から約 70 km，クンロン（Kunlong）というタウンシップにミャンマー国軍によるチェックポイントがあり，パスポートの提示に加え，非公式な通行料を要求された。

クンロンの北に隣接するラウカイのタウンシップの入り口に料金所があり，そこから向こうは「果敢（コーカン）自治区清水河分区」と漢字名のつく区域となる。チェックポイントから北方向へ約 35 km にラウカイの中心地がある。中心地の料金ゲートは「果敢自治区城鎮開発建設管理局」が管理している。

料金ゲートから入ってすぐの区域はトンチェン（Tone Chain）という区域で，それまでの農村風景を抜けて忽然と現れたコンクリートの街並みは，「福利来集団」というマンダレーでも不動産開発を行っている中国企業が「果敢新天地」

を開発している。一帯には完成したばかりのカジノホテル，ショッピングモール，宝石店など中国人向けの施設が並ぶ。巨大な人工池までつくり，そのほとりに海鮮レストラン，重慶火鍋レストラン，スパ，土産物店なども並ぶ。カジノ観光客だけでなく，中国人居住者によるチャイナ・シティを構想しているようだ。

「果敢新天地」から 1.5 km ほど先にラウカイ（「老街」）の旧市街があり，そちらには「鑫百利大酒店」「百勝国際酒店」と 2 軒の大きなカジノホテルがあり，どちらも繁盛している様子だった。ただし，ギャンブル客以外は宿泊できない。ホテルスタッフの大半は中国人で，英語もミャンマー語も通じず，同行の通訳ガイドは困惑していた。

その後，テイニの分岐点まで戻りムセへ北上した。テイニの分岐点から北へ 26 km のクッカイ（Kutkai）という町で 1 泊したが，そこまでの途中の道路はかなり難路だった。路面の痛みが激しく，カーブの多い登り坂の山道であった。途中から拡幅工事の区間が始まり，舗装がはげた箇所は走り難かった。ただし，クッカイ手前の最後の 10 km ほどは拡幅工事が完了し，片側 2 車線のアスファルト道路はスムーズだった。

クッカイから 1 時間半余りで「105 マイル」ポイント（正式名称は Ministry of Commerce, Department of Trade, 105 Mile Trade Zone）に到達する。「105 マイル」とはラーショーからの約 170 km の距離を指している。ここにはゲートが 4 つあり，ミャンマーから輸出される貨物は Export In から入って検査を受けて輸出ライセンスを発行してもらい，イミグレ・通関手続きを経てから Export Out から出てムセの国境ゲートへ向かう。中国から入る輸入貨物は Import In から入って検査を受けて輸入ライセンスを発行してもらい，イミグレ・通関手続きを経てから Import Out から出てミャンマー国内各地へ向かう。

「105 マイル」ポイントのメインの敷地の裏には広い高台が造成されており，そこに農産品に特化した大規模な屋外取引所がある。スイカやメロンを満載したおびただしい数のトラックが出入りしているのに驚いた。取引所の運営会社にヒアリングした結果は以下の通りであった。

・毎朝午前 3 時間半ほどの時間帯に平均 400～500 台のトラックをさばく。最大 1200 台ほどまでさばくキャパシティがある。
・バイヤーは全員中国人で，遠くは海南省，チベット自治区，東北各省からやってくる者もいる。1 日当たり 400～500 人のバイヤーが参加している。
・ムセ・姐告の国境ゲートが混雑し，トラックの待ち時間が長くなったため，農産品は 105 マイルポイントから北東に向かい，ジンサンチョー（Jin San Kyawt）国境か，そのさらに東のパンセン（Pang Hseng）国境へ向かう。ただし，後者のルートは治安が悪いため，輸出果物の大半は現在，ジンサンチョーへ向かう。
・ジンサンチョーへ向かう道路は中国の援助で補修された。同国境は中国側では公式の貿易ゲートに格上げされたが，ミャンマー側は非公式の状態のままで，国境ゲートには貿易を管轄する当局は存在せず，ミャンマーの各行政区の役所の「総務部」に相当する General Administration Department（GAD）に貨物通過を報告するだけ。ただし，治安維持のために国軍が国境を警備している。

その後，ムセ国境を視察した。ここには中国側の「姐告貿易特区」と陸続きとなる 3 つの国境ゲートがあり，北側の軽自動車用ゲート，東（メイン）の歩行者用ゲート，南のトラック用ゲートとすみ分けされている。どのゲートも混雑しているが，とくにトラック用ゲートではトラックやトレーラーが長い列ができており，ゲートへつながる停車余地のある 300 m ほどではとても収まらず，車列はムセ市街へ導線となるバイパス道路でも待機させられている。早晩，トラック用ゲートを別の場所に移さなければ渋滞が悪化することは明らかだ。

中国側の瑞麗（ルイリ）市街から国境の瑞麗川を挟んだ対岸のムセ近郊一帯が中国化しつつあるのに驚いた。中国資本が背景にあると推測されるマンダレー拠点の不動産開発会社が「木姐中央商務区（Muse Central Business District）」と呼ばれる約 120 ha の広さのニュータウンを開発し，商業地区，公共インフラ施設，住宅地区，レクリエーション地区などゾーニングしている。完成済みのショッピングモールの南端には新しい第 4 の国境ゲートが完成しており，オー

プン間近であった。開発会社の事務所でヒアリングしたところ，住宅ゾーンの宅地単価もモールのテナント料も，ミャンマーの一般物価からはかけ離れたもので，需要も供給も中国人の資金力が前提であることは明らかだ。

雲南省と国境を接するムセのタウンシップは東西に約 70 km の広がりがあり，その西隣のナムカン（Namkhan）のタウンシップも東西に約 40 km の広がりがある。これらのタウンシップと国境を成す瑞麗川（Shwe Li River）を挟む対岸は，瑞麗市とその東隣の畹町（ワンディン）鎮となっている。この一帯にはムセ以外に陸路でアクセス可能な国境が少なくとも 3 ヵ所ある（図 1）。

1 つ目は，上述した通り，農産品が向かうジンサンチョー国境である。105 マイルポイントから幹線道路を北上して 7 分後，北東方向への分岐点を右折するとそのすぐ先に，牛をたくさん飼っている「キャンプ」のような場所をいくつも見た。ミャンマー北中部の農家から買い集められた家畜であろう。「猛洪公司」などという漢字表記があり，国軍と何らかの共生関係をもつ現地武装グループが運営し，中国人バイヤーとの取引を仲介する拠点のようだ。国境地域ではこうした密輸が野放しになっている。

2 つ目の国境は 105 マイルポイントから北東方向へ約 16 km 地点にあるパンセン国境である。こちらは合法貿易ルートにも関わらず，複数の特定困難な武装グループが強盗などを働くらしく危険だと地元の案内役に聞いた。道路は舗装部分が 1 車線分ほどしかなく，しかも痛みが激しい悪路だった。筆者は 2012 年にこの国境の中国側で畹町鎮の中心の畹町国境ゲートに立ち寄ったことがあるが，小規模なローカル国境という印象だった。

3 つ目の国境はムセ市街から幹線道路を西へ約 40 km のナムカン国境である。そこに至るまでの瑞麗川沿いには非合法貿易を行う船着き場が 5〜6 か所あるという。ミャンマー国旗の代わりにシャン州旗を掲げ，堂々とボート貿易を行っている。タイ国境のモエイ川と同様の治外法権的な国境貿易風景である。

ミャンマー北東部はミャンマー中央政府・国軍と少数民族武装勢力との間の和平プロセスがいまだに不透明な状況が続いている。今回と過去の視察および関連情報から，筆者が理解する限りの中緬陸路国境とその特徴を，表 2 の通り，

表 2　ミャンマーの各陸路国境の特徴（2019 年 3 月時点）

カチン州国境ゲート	治安管轄	雲南省国境ゲート	国境の特徴
Kanpiketi	国軍，カチン州第 2 特別区（SR-II）	保山市・猴橋（Houqiao）	中国側・国家 1 級ゲート ミャンマー産バナナの対中輸出拠点。
Panwa	NDA-K, カチン州第 2 特別区（SR-II）	保山市・滇灘（Diantan）	中国側・国家 2 級ゲート
Laiza	旧カチン州第 2 特別区（SR-II）→ KIA	徳宏傣族景頗族自治州・那邦（Nabang）	中国側・国家 2 級ゲート ミャンマー側にあったカジノは 2011 年の武装衝突再開で破壊されたとのこと。
Mai Ja Yang	同上	?	?
Lweje	カチン族 BGF，カチン州第 2 特別区（SP-II））	徳宏傣族景頗族自治州・章鳳（Zhangfeng）	中国側・国家 2 級ゲート
シャン州国境ゲート	治安管轄	雲南省国境ゲート	国境の特徴
Namkham	国軍，政府直轄地域	徳宏傣族景頗族自治州・弄島（Nongdao）	中国側・国境通路
Muse	同上	徳宏傣族景頗族自治州・姐告（Jiegao）	中国側・国家 1 級ゲート ゲート 3 つあり。4 つ目オープン近い。
Jinsankyawt	同上	徳宏傣族景頗族自治州・混板か（畹町鎮）	中国側・国家 1 級ゲートか ミャンマー産果物の対中輸出拠点
Pang Hseng（Pan Saing-Kyu Koke）	同上	徳宏傣族景頗族自治州・畹町（Wangding）	中国側・国家 1 級ゲート ミャンマー産果物の対中輸出拠点 地元 militia が複数跋扈し治安悪い
Laukkaing	コーカン族 MNDAA BGF，北部第 1 特別区（SR-I）	臨滄市・南傘（Nansan）	中国側・国家 2 級ゲート カジノ都市「ミニ・マカオ」
Chinswheahaw	同上	臨滄市・清水河（Qingshuihe）	中国側・国家 1 級ゲート ミャンマー産サトウキビの輸出拠点

Pangwaun	ワ州連合軍 UWSA，北部第2特別区（SR-II）	臨滄市・滄源（Cangyuan）	中国側・国家2級ゲート
Pangkham / Pangsang	同上	普洱市・勐阿（Menga）	中国側・国家2級ゲート 2013年訪問時は静かな国境の印象
Mongyawng	同上	普洱市・芒信（Mangxin）	中国側・国家2級ゲート
Mongla	東シャン州軍（シャン族 NDAA），東部第4特別区（SR-IV）	西双版納傣族自治州・打洛（Daluo）	中国側・国家2級ゲート 2015年ごろからカジノ街が復活

注：中国側の国境ゲート名は畢（2008）p. 179 を参照した。BGF＝Boarder Guard Force。少数民族武装グループが国軍と和平協定を結び，治安維持権限を国軍傘下へ再編する代わりに，自治を保障された地域での国境警備隊。SR＝Special Region は 2008 年憲法に基づいて BGF が設置されている国境が属する地域で，州ごとに番号が付されている。

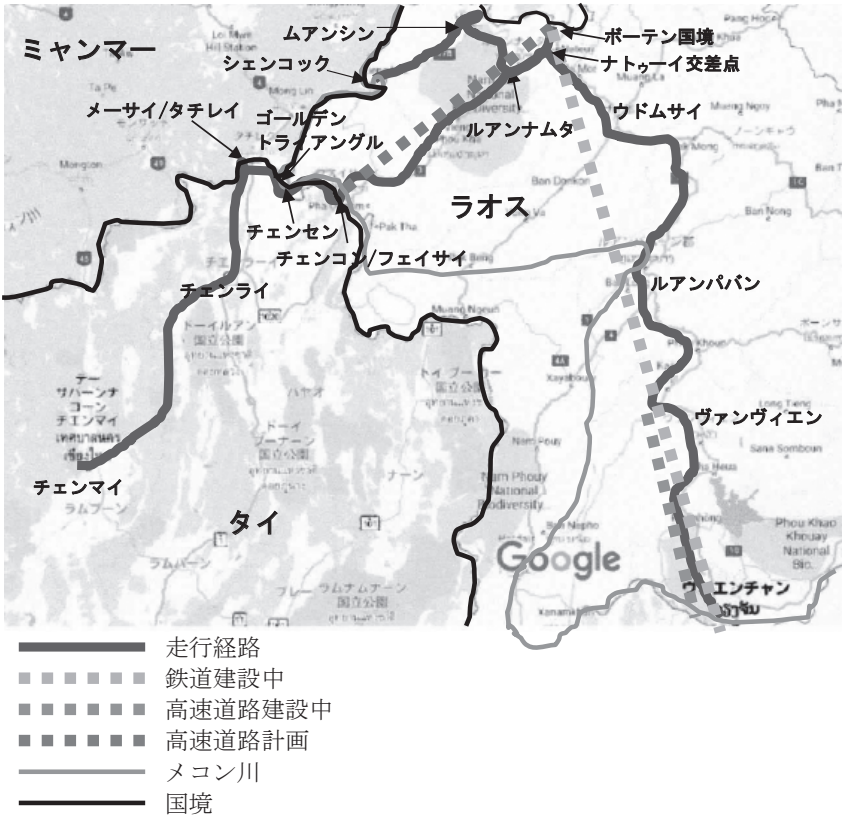
整理しておく（北から南の順）。

2. チェンマイ～チェンライ～ラオス北西部～中国国境～ビエンチャン

次に，タイ北部のチェンマイから出発してラオス北部の中国国境へ，そして折り返してビエンチャンまで実走した際の状況を報告する。今回の走行径路とその関連の実走記録は図 2 および表 3・4 の通りである。

チェンマイ：チェンマイの街を少し歩いただけで気づくのは，レストラン，マッサージ屋，薬屋，レンタルバイク屋など各店舗の正面の看板に，前回 7 年前の訪問と比べて漢字表記が明らかに多いことだ。中国人観光客が急増しているのだろう。とくに旧市街から北西に約 6 km の地点にあるニマンヘミン通りの界隈が新興繁華街で，ここに若い富裕な中国人観光客が買い物に殺到している。2012 年に中国で大ヒットした “Lost in Thailand” という映画でのなかで，チェンマイを舞台にしたシーンが多く撮影され，若い中国人観光客がチェンマイに押しかけるようになったそうだ。ニマンヘミン通りの左右には明らかに中国人観光客を意識した看板が中国語表記の店舗が多い。「退税」（税の払い戻し）といったアピールをしている。ただし，チェンマイを訪ねる中国人観光客は，中国企

図 2　2019 年 8 月 16 日～9 月 1 日の走行経路



出所：グーグルマップ上に筆者作成

業が建設したホテルに泊まり，中国旅行社がアレンジしたツアーにのり，タイ語を習得した中国人ガイドが案内し，中国資本が絡んで栽培したドリアンを買って帰る，といったパターンが多いらしく，あまり地元経済にお金を落としていないともいわれる。同様の話はその後のチェンライでも聞いた。

チェンライ：チェンライについては，地元商工会議所の幹部らにヒアリングした結果を含めて整理する。チェンライ経済圏において中国との貿易が盛んになるきっかけは 2005 年に発効した ASEAN・中国自由貿易協定（ACFTA）のアー

表 3　南北経済回廊ラオスルートの移動データ
（雲南省区間とチェンライ～バンコク区間は 2014 年 1 月，それ以外は 2019 年 8 月時点）

国・省	区間	移動手段	距離	実質走行時間	平均速度
雲南省	昆明～景洪	公共バス	523 km	約 7 時間半	70 km/h
	景洪～勐腊	公共バン	176 km	約 2 時間半	70 km/h
	勐腊～磨憨	公共バン	53 km	約 50 分	67 km/h
ラオス	ボーテン～ルアンナムタ	借上げバン	57 km	1 時間 20 分	43 km/h
	ルアンナムタ～ファイサーイ	借上げバン	192 km	約 3 時間半	55 km/h
タイ	チェンコーン～チェンライ	借上げバン	135 km	1 時間 50 分	73 km/h
	チェンライ～バンコク	公共バス	785 km	約 10 時間	79 km/h

表 4　中央経済回廊ボーテン～バンコク間の移動データ
（ラオス区間は 2019 年 8 月，タイ区間は 2013 年 7 月時点）

国	区間	移動手段	距離	実質走行時間	平均速度
ラオス	ボーテン～ウドウサイ	借上げバン	107 km	2 時間 20 分	46 km/h
	ウドムサイ～ルアンパバン	借上げバン	190 km	約 5 時間	38 km/h
	ルアンパバン～ヴァンヴィエン	借上げバン	約 240 km	約 6 時間	40 km/h
	ヴァンヴィエン～ビエンチャン	借上げバン	156 km	約 4 時間	39 km/h
タイ	ノンカイ～ウドンタニ	公共バス	約 50 km	50 分	63 km/h
	ウドンタニ～コーンケン	公共バス	約 120 km	1 時 35 間分	77 km/h
	コーンケン～ナコーンラチャシマ	公共バス	約 200 km	2 時間 40 分	75 km/h
	ナコーンラチャシマ～バンコク	公共バス	255 km	約 4 時間	64 km/h

リーハーベスト（前倒し）措置として，中国が輸入するタイ農産品の関税が無税となったことである。チェンライの農家は雲南省向けにロンガン（竜眼）などを栽培し始め，乾燥ロンガン工場が建ち始めた。しかし，これらの工場はタイ人パートナーが名目所有者だが，サプライチェーンの 98% は中国企業側が支配し，そして供給過剰になった場合の値崩れリスクはすべてタイ農家側が負うという非対称な構造となっている。タイ側の農産加工のキャパシティができていない段階で，中国政府による「走出去」政策（対外投資に対しゼロ金利融資など）に乗って中国の大手企業がタイの地方に大挙やって来て，潜在輸入品を探し回るという構図だった。チェンライ経済にとってはあまりにも速くあまりにも急激に中国資本が押し寄せた。タイ側農家の交渉力は弱く，自由取引をすれば，利益の不公正は配分になることは避けられなかったという。

チェンライ県の経済特区構想としては，2006～8 年ごろ，中国側がチェンセンで工業団地開発を要望してきた。中国側としてはチェンライ県を足掛かりに ASEAN 市場へ中国製品の販路を広げたい狙いだった。ところが 2008 年以降，ACFTA が本格始動し，中国本土から ASEAN 市場へ工業製品を有利に輸出できるようになったため，中国側は工業団地構想を取り下げた。その後，チェンライ県は，国境貿易・物流ハブ，農業・農産加工，観光の 3 分野での優位性を伸ばそうと考えている。しかし，チェンライ経済は高成長というほどは盛り上がっていない。観光産業においてはチェンマイに大きく後れをとっている。

メーサイ＝タチレイ国境地帯： メーサイ（タイ・チェンライ県）＝タチレイ（ミャンマー・シャン州）国境での陸路貿易は第 1 メーサイ橋（徒歩で渡れる）と第 2 メーサイ橋（徒歩では渡れない）に分かれる。第 1 メーサイ橋からの輸出貨物は日用品中心の小型トラックに限られ，1 日平均 450 台程度が通過する。第 2 メーサイ橋からは大型貨物，建設資材，ガソリンなどが輸出される。輸入品はチーク材，みかん，マンガン（主用途は粗鋼生産時の強度向上剤か），衣類などである。

第 1 メーサイ橋からタイを出国し，ミャンマーに入国すると，橋のふもとの東側にタチレイのマーケットが広がる。筆者が過去数回訪問したときと同様，

中国製の偽ブランドのハンドバッグ，ポロシャツ，シューズ，腕時計，そして海賊版 DVD などで溢れている。メーサイ側の商店街は海運でバンコクから流通する商品が優勢なのに対し，タチレイ側は雲南省経由で非公式に輸入された中国製品が大半のようだ。メーサイ側にはそれほどの海賊版の品ぞろえはないので，これらを目当てに，そしてカジノ（タチレイ市内に約 5 カ所）目当てにタイ人がタチレイへ越境するのだろう。

メーサイ側の商店街にはタチレイ側のような露骨な海賊製品はあまりないが，果物，衣料品，電子製品，雑貨など，中国製の商品があふれる。「China Town」と称するアーケード区間もある。この商店街で販売される中国製品の輸入ルートは，季節と商品のタイプにより，異なる。電子製品の大半は広東省など華南で製造されたものが，バンコク方面から流通している。流通販売の拠点がバンコクにあることが多く，そちらから仕入れるほうが仕入れ値が安いことが多いからだ。果物や雑多な日用品，衣料品などは，乾期は打洛・マインラー国境経由の南北回廊ミャンマールートを中心に，雨期はメコン川水運を中心に入ってくると推測される。桃やプラムといった中国産果物は勐腊（モンラー）あたりからメコン川を船で運んでいるようだ。

第 2 メーサイ橋は 2006 年に開通し，南北経済回廊のミャンマールートにおいて雲南省とチェンライ県をつなげる要衝だが，ミャンマー側のチャイントンから中国国境のマインラーまでがシャン州の少数民族武装勢力の勢力下にあるため，ミャンマー政府との紛争があるたびに治安が悪化し，安定した物流がこのルートでは難しい。メーサイ国境での公式輸出入額は大雑把に輸出が年間 80〜90 億バーツ（1 バーツ＝約 3 円）に対し，輸入が 2〜3 億バーツとアンバランスが激しい。過去 10 年間，この貿易額と構造はあまり変わっていない。公式の主要輸出品目はガソリン，建設資材，日用品などだが，これらの流通先はサイ川対岸のタチレイ，中国方面への途中のチャイントン，ネピドー方面への途中のタウンヂーの 3 都市圏にほぼ限られる。シャン州内の地方道路がまだよく整備されていないためだ。

ゴールデントライアングル対岸の金三角経済特区： チェンライ県には古くか

らメーサイ，チェンセン，チェンコンの 3 つの国際国境があるが，これらとは別に，タイ，ミャンマー，ラオスの 3 ヵ国の国境が出会う地点（ソプルアク村）には，対岸へ渡るために 2013 年ごろにできた新国際国境がある。約 30 人乗りのボート（運転手もスタッフも中国人）で 5 分あまりで対岸のラオスに着く。イミグレ施設は Golden Triangle International Check Point という英語と「金三角国際口岸」と中国語が併記されている。

チェンマイやチェンライへ観光に来る中国人の団体客がこちらにも押しかけて，出入国管理ビルが混雑している。そこは，ラオス政府から 3000 ha という広大な土地の長期開発権を得て，マカウのカジノビジネスで成功したといわれる人物が経営する中国企業が 2011 年から経済特区を建設中である。2013 年にここを視察した時は，Kings Romans というカジノ以外に見るべきものはほとんどなかったが，今回はその周辺の変貌ぶりに驚いた。カジノのすぐ裏に 20 階建てほどの金ピカの派手なホテルが建設中であり，さらにその裏には「唐人街」のアーチをもつチャイナタウン（ショッピング街）が建設完了している。カジノを中心に約 2 km 圏内には商業や建設関係と思われる中国人が数万人単位で生活圏を築き，中国の都市部で見かけるのと同じアパートが林立している。カジノから南方へ伸びるメインストリート沿いには高層コンドミニアムが続々建設中だ。カジノから 1 km ほどのメコン河岸に「木棉島」と名付けられたショッピング街がある。メコン川の中州になっていた場所を埋め立てたもので，前回は未舗装の土産物屋が数件しかなかったが，今はきれいに舗装され，ファッションブランド店の入る真新しいビルまでできている。静かなラオスの農村部が大改造され，ラオス地元民にはほとんど無縁のチャイナシティと化している。

チェンコン： チェンコン（タイ・チェンライ県）とフェイサイ（ラオス・ボケオ県）を結ぶ第 4 メコン友好橋の完成（2013 年 12 月）により，3 年前までは中国人観光客が自家用車で月 4000 台規模でチェンコン国境へ押し寄せていた。中国正月ともなると 3〜4 万台が押し寄せ，タイ側は大混乱となった。これに対し，タイ当局が自家用車で越境する中国人渡航者に対し，運転研修や自動車事故保険加入などを義務付けた結果，中国人観光客の自家用車族はタイを敬遠し

て，ラオスのルアンパバンやビエンチャン方向へ転換したようだ。現在はラオス経由の中国人観光客の多くは団体観光バスでチェンライ県やってくる。

第 4 友好橋の完成を機に地価上昇を見込んで投機的動きが多かったが，地元経済が目覚ましく発展しているわけでなく，投機筋のあては外れたようだ。チェンコンからチェンライ方向へ約 15 km 南の Wiang Kaen という町にホテル，博物館，動物園，工業団地などを誘致する計画があったが，話は進んでいないという。バンコクポスト紙（2016）は，友好橋建設がチェンコンの地元にもたらしたものは，土地投機とタイや中国の大企業との競争という，負の側面が多かった点を指摘している。

現在のチェンコンの特区計画は物流拠点をつくる方向で，中央政府もその方向で支援しており，チェンライ空港の拡張整備を支援するほか，第 4 友好橋の付近に One Stop Service Center を建設し，国内最大級の貨物積み替え拠点づくりを目指すという戦略だという。その整地現場を見たが，敷地は広く，これが完成したら確かに大きな物流ハブになる可能性はありそうな印象だった。

ボーテン国境：ラオス北部を縦断するルートは山岳地帯で起伏が激しい難路だが，舗装は完成し，ボーテン～ビエンチャン間は陸路で一貫輸送が可能である。タイ国内は道路インフラにとくに問題はない。ラオス区間で中国が鉄道と高速道路を建設中である。

ラオス北端の国境町ボーテンは大きく変容しつつある。「雲南海誠実業集団」という中国企業が，ラオス政府から 99 年の開発権を得て，1640 ha の土地に「老挝（ラオス）磨丁経済特区」を開発中である。同社展示ルームの情報では，国際居住区，国際商業金融中心，国際教育産業中心，国際医療産業園区，国際保税物流加工園区，磨丁火車駅総合区といったゾーニングが計画されている。国際商業金融中心はほぼ完成しており，その周囲の山々を削り，3 km 四方もあろうかと思われる盆地平野を人工的に作り出そうとしている。7 年前にここを訪れたときは，2010 年に起きたカジノ犯罪事件をきっかけに，中国政府がビザ発給の厳格化をラオス政府に要求したため，訪問客が激減し，カジノホテルが破綻し，2011 年以降，ボーテンはゴーストタウンと化した。その後，脱カジノによ

る総合開発を行う特定経済特区として再生するという話だった。2016 年に雲南省の昆明からこの国境を経てビエンチャンへ至る鉄道の工事が開始したのを契機に，この町には巨額の中国資本が投下され，町の原型をとどめないほど改造中で，周囲の風景は緑色から赤土色に塗り替わっている。

ボーテン～ビエンチャン間のインフラ建設：中国ラオス鉄道はボーテン・磨憨国境前後を 9.6 km のトンネルで貫通することになっており両端から掘削工事が進んでいる。今回の視察でボーテン側の入り口を見たが，このトンネルは序の口で，ボーテンからビエンチャンまで全線 417 km のうち，普通に地上を走る区間は 38% しかなく，残りは 167 ヵ所の高架橋と 75 ヵ所のトンネルから成り，橋梁とトンネルの合計距離はそれぞれ 61 km と 198 km に及ぶ。ラオスを縦断する国道 13N 号線を走破する間に，無数の高架橋脚，トンネル工事，線路敷設用の整地といった現場を目撃した。建設作業は，路線区間，橋梁部分，トンネル部分などそれぞれの分野に応じ，中国国有大手がそろい踏み状態で元請けとなっている。鉄道建設資金のかなりの部分をラオス政府が中国輸出入銀行の借款で賄うことになっている。ラオスという小国の経済規模に不相応な巨大インフラを公共事業として建設するにあたり，通常は事前に便益費用分析を行うのが賢明だが，筆者が見聞する限りでは，そうした形跡がなく，長期的に，債務問題が深刻になったときに説明責任の主体が存在しないことが懸念される。ビエンチャン～ヴァンヴィエン間は，「雲南建設」よって高速道路も建設中で，最終的にはボーテンまで伸ばす計画である。さらには，ラオス北部でメコン川に合流するウー川には中国資本の入った Sino Hydro 社が建設済み・建設中の水力発電ダムが 7 ヵ所ある。（鉄道工事などの詳細は藤村（2020）を参照）

ラオス北部における中国経済の浸潤：今回出張では，ラオス北部のボケオ県，ルアンナムタ県，ウドムサイ県，ルアンパバン県，そしてビエンチャン県と走破したが，とくに前者 3 県は陸路インフラ整備が進むにつれ，中国経済との結びつきが加速している現状を目の当たりにした。

ラオス北部に集中して見られるゴム林は，その歴史が中国との事実上の経済統合を象徴する現象の 1 つである。ことの発端は 1990 年代後半から起こった中

国雲南省の南端に位置するシーサンパンナ（西双版納）タイ族自治区を中心としたゴム栽培のブームであった。中国国内の自動車産業をはじめとする製造業の興隆に伴い拡大するゴム需要に反応し，雲南省南部の山々が急速にゴム山に変身する一方，地元農家の所得水準向上に大きく貢献した。市場の需要急増に対して供給力が追い付かず，地理的条件が延長上にあるラオス北部にそのブームが拡張するのは自然の成り行きだった。制度上，そのプロセスを促進したのが，中国政府による，ラオスやミャンマーに対する麻薬撲滅を大義とした代替作物奨励支援政策だった。雲南省でゴム栽培のノウハウを培った中国資本がこの政策に乗じてラオスへ進出するインセンティブが大きかったのに対し，ラオス政府側も，ゴム栽培が北部諸県の現金収入向上の契機となると考え，そうした投資を歓迎し，土地のコンセッションを進めた。しかし，2011 年ごろからゴムの市場価格が下落し始め，雲南省やラオス北部のゴム農園の出荷価格も下落し始めた。ゴムの木は苗木を植えてから収穫開始まで 5〜7 年かかるが，ラオス北部では市場価格が高騰したときに植樹したものの，収穫開始までには価格が下落している，という憂き目に遭った農家は多いようである。（こうした経緯は Lu（2017）に詳しい）。

ゴムのブームが去り，次にラオス北部にやってきたのはバナナだった。2014 年ごろから中国資本によるバナナ栽培（契約農家とプランテーション両方あり）がブームとなった。しかしながら，農薬流出による環境汚染や農民の健康被害が明らかとなり，ラオス政府は 2016 年からバナナ園用の土地コンセッションを禁止とした。そして，バナナ栽培の風向きが悪くなったのち，バナナ園から現在はサトウキビ畑へと転換中の農園が多い。

ムアンシンからシェンコックのミャンマー国境橋まで視察した際，沿線の風景は，道路手前側にはサトウキビ畑，奥の山の斜面にはゴム林が多かった。運転手によれば，以前は沿線はすべてバナナ園だったがサトウキビ畑に変身したそうだ。ときどき道路沿いに少数民族の住む村があるが，彼らはバナナやゴムの現金収入で自給自足生活から脱し，「赤貧」というイメージの住民は見かけなかった。通過した村の 1 つに立ち寄り，比較的立派な造りの家の夫婦にヒアリ

ングした結果は以下の通りである。

・親の代からこの道路沿いに住んでいる。このあたりに中国人がやってきたのは 2005 年ごろ。最初はカボチャ栽培を持ち掛けられ，それが成功したことから，中国人がますますやってくるようになった。中国向けにカボチャの次はスイカ，その次はバナナ，そしてサトウキビの順に栽培を転換してきた。そうしているうちに現金収入が増え，おかげで 2 年前，トヨタ「ハイラックス」（ピックアップトラック）を諸税込みの約 350 万円で購入できるまでになった。中国人と組まなければここまでこなかった。

・このあたりのバナナ栽培は 2012 年ごろから始まった。ラオス人パートナーが名義貸しをする以外，ほかのすべては中国企業が仕切り，収穫にはラオス人労働者を雇う。しかし 2015 年ごろから政府の政策によってバナナ農園への土地貸与を禁止した。（しかし，その後の視察中にバナナ園をたくさん見たので，規制の強制力は疑わしい）

・政府としては（食料安全保障を優先して）稲作を奨励しているが，農家にとってはサトウキビのほうが実入りがいい。コメはむしろ，ミャンマーから輸入している。

ラオスを縦断する国道 13N 号を走行中も，中国経済の浸透を肌で感じる場面が多かった。昆明～ビエンチャン（万象）間を結ぶ国際路線バスと何度となくすれ違った。ウドムサイ郊外の露店長屋で一時停車したとき，農産品に加えてモグラを売っていた。野生動物の希少価値で 1 匹 5000 円ほどもするというが，雲南省，浙江省，重慶（「渝」）などのナンバーの中国車両が乗りつけた中国人客が物色していた。

ウドムサイの市街へ入る道路の左右には「川賽酒店」，「鑫騰酒店」「盛昌大酒店」，「盛昌家具」，「盛昌超市」「丹薩旺超市」「丹薩旺酒店」という中国語の看板が並ぶ。Sojen というブランドの中国製軽トラックを販売する店舗にヒアリングしたところ，オーナーは西双版納（シーサンパンナ）出身の中国系住民で中国語もラオ語も話せた。中国支援の鉄道について尋ねたところ，地元の景気を刺激し商売が盛り上がるので歓迎だという立場だった。

風光明媚な観光町であるヴァンヴィエンは，6 年前に訪れたときには韓国人観光客の多さに驚いた。今回も市街中心部の宿泊施設やレストランは依然ハングル文字の看板が優勢だったが，13N 号線沿線には漢字表記の中国人用宿泊施設も目立った。南方向の郊外には地場の古いセメント工場（ラオス国内で最初に建設）に隣接して，中国企業が鉄道工事にあわせて建設した第 2，第 3 のセメント工場がある。ヴァンヴィエン市街の東側にある米軍飛行場の滑走路跡（1970 年代のラオス内戦時に使用された）は中国資本がコンセッションを得てショッピングセンターを建設する予定だという。

ビエンチャン： 2001 年以来，筆者がビエンチャンを再訪するたび，メコン川沿いののんびりとした雰囲気が薄れてきたと感じる。近代都市への変貌を感じるとともに，とくに中国資本のプレゼンスが目立つ。

ビエンチャン市街中心部には Vientiane Center, World Trade Center, Vientiane New World など，中国資本が開発した大規模なショッピングビルが建設中もしくは完成済みである。市街近郊の 13N 号線沿線には自動車のショールームが並んでしのぎを削っているが，なかでも「BYD」，「東風汽車」，JMC（Jiangling Motors），「三一重工」，「JAC」「Sojen」など中国ブランドが圧倒的に優勢である。

中国資本による経済特区開発も盛んである。ビエンチャン市街中心部から東へ約 5 km 地点の国際展示場 ITECC 裏側に立地する That Luang Specific Economic Zone（塔銮湖新天地経済特区）は，2011 年にラオス政府との共同という形で上海万峰企業集団が 365 ha の敷地（沼地）に総合商業区開発のコンセッションを得た。3 年前に視察したときからの変化としては，市街から特区へアクセスする片側 4 車線のメインストリートが完成，コンドミニアム 9 棟の建設はほぼ完了し，入居可能な部屋数推定 600 戸のうち，半数程度の 300 戸は売れたという。ただし，実際に居住しているのはその 4〜6 割ではないか，とラオス人スタッフが明かした。実際，現状を視察した限り，先行投資のバブルの印象が残った。コンドミニアムが並ぶ敷地にショッピングセンターが新たに建設されているが，客の気配はなかった。ちなみに，この特区の沼地には以前 17 の村があったが，ラオスが 2009 年にホスト国となった SEA Games（ASEAN 10 ヵ国と東チモール

の計 11 ヵ国が参加するミニ・オリンピック）のメインスタジアムを中国国家開発銀行が 1 億ドルを投じて建設・寄付することと引き換えに，この沼地開発のコンセッションを中国側に供与したとされている（Doig, 2018, pp. 26–27）。

3. 新型コロナの影響

新型コロナウィルスの感染拡大は陸路よりも空路が圧倒的に大きく，どの国も空の玄関をもつ都市部にクラスターが起こり，その後地方へと拡散していく。20 世紀初頭のスペイン風邪のウィルスは主に海路でパンデミックを引き起こしたが，ヒトの移動が空路中心になった現在では空路がパンデミックの経路になる。東南アジアでは，インドネシア，フィリピン，マレーシアといった島嶼国で感染・死者数の増加が激しいのに対し，発生源の中国と陸続きで近隣するメコン諸国は（本稿執筆の 2020 年 9 月末時点で）全般に感染封じ込めに成功している。

ベトナムは 2020 年 2 月時点にロックダウンを開始し，感染拡大を封じてきた。7 月までは死者がゼロだったが，8 月に入って中部都市ダナンを中心に初めて死者が出た。それでも 9 月 28 日時点で感染者 1077 人，死者 35 人（データはジョンホプキンス大学まとめより）と，人口が 1 億近い途上国としてはコロナ対応に際立って成功している。カンボジア，ラオス，ミャンマーの CLM 諸国は感染者と死者がそれぞれ 277 人，23 人，11631 人と 0 人，0 人，256 人（同上）と，ミャンマーの感染拡大が心配だが封じ込めに比較的成功している。これら後発途上国は医療基盤がぜい弱なだけに政府は国境管理を徹底しているようだ。タイについては感染者 3559 人，死者 59 人（同上）だが，感染経路はほぼすべて空路と考えてよいだろう。

このようにメコン諸国は感染拡大の抑え込みに比較的成功している一方で，経済活動の制限が与えるマイナスの影響が明らかになってきた。とくにタイについては自動車産業観光産業が大打撃を受け，2020 年はマイナス 5〜6%（タイ政府発表）と，大洪水のあった 2014 年以来のマイナス成長が予測されている。

ラオスもインフラ建設の遅れや観光産業への打撃でマイナス 0.5～1.0%（アジア開発銀行）とマイナス成長が予測されている。

「一帯一路」関連の中国支援によるインフラ建設プロジェクトも，中国からの資材や人材の越境が滞り，支障をきたしている。ミャンマーの火力発電所（計 90 万 kW）は完成予定の 4 月上旬に稼働せず，タイの高速鉄道（約 250 km）の契約期限を 5 月から 10 月に延期，カンボジア火力発電所（計 40 万 kW）も 5 月稼働予定が延期された（日本経済新聞 5 月 5 日付報道）。一方で，上述の中国ラオス鉄道は，困難にもかかわらず当初予定の 2022 年初旬の運行開始に向けて工事が進行中と伝えられる（Vientiane Times 紙 8～9 月の報道）。

陸路国境貿易については直接的な影響が出ている。例えば，ラオスのトラックがボーテン国境から中国へ入境できないため，ラオス領内で中国トラックに詰め替えが必要となり，混乱が発生している。ラオス側も体温スキャナー設置など防疫措置を強化し，貨物車両の通過が 1 日当たり 400 台程度から 200 台程度に半減しているという（Vientiane Times，6 月 19 日付）。上述の金三角経済特区にはコロナ前は約 5 万人が住んでいたが，コロナ後，2 万人に減ったという。とくに中国人とミャンマー人が帰国したまま戻れない。同区への貨物車両の往来は 1 割に減少したという（Vientiane Times，6 月 8 日付）。

ミャンマーについては，上述のようにシャン州から雲南省へ大量の果物が輸出されていたところ，コロナ後は中国側の移動制限により，青果取引所に乗り入れるトラックの数が 1 日あたり 50～70 台に激減したという。タイからは中国でブームとなっているドリアンの出荷が滞り，タイ国内向けに切り替えることで価格が 3 分の 1 に値崩れする見通しだという。ベトナムでは同国産ドラゴンフルーツの 9 割が中国向けだが，こちらも国境移動制限で出荷トラックが国境付近で足止めされ，混乱をきたしているという（日本経済新聞 2 月 23 日付）。

新型コロナのグローバルレベルでの収束のシナリオはまだ見えないが，世界経済・貿易が 2020 年はマイナス成長となるのはほぼ確実である。コロナ前にすでに出現していた米中新冷戦とサプライチェーンの「デカップリング」という伏線上に，コロナ後は，中国の「一帯一路」構想は，遠方よりも近隣のアジア

諸国への資本投入を優先することが予想される。なかでもお膝元のメコン諸国はコロナによる経済停滞と財政力減退のなか，インフラ開発を中国に依存する度合いが高まる見込みが強い。感染収束までは陸路の越境物流は混乱を続けるだろうが，収束後はメコン地域の経済統合における中国のプレゼンスはさらに高まっていることが予想される。

参考文献

・畢世鴻 2008「第 6 章　ミャンマーと中国の経済協力関係」アジア経済研究所『ミャンマー経済の実像―なぜ軍政は生き残れたのか―』アジ研選書 12，p. 167–200
・藤村学 2020「第 5 章　タイおよびラオス北部の陸路連結性と中国経済の浸潤」『タイ経済とメコン』国際貿易投資研究所（ITI）調査研究シリーズ No. 100，pp. 76–99
・Doig, Will. 2018. *High-speed empire: Chinese expansion and the future of Southeast Asia*. Columbia Global Reports: New York.
・Lu, Juliet. 2018. “Chapter 7 Development Cooperation with Chinese Characteristics: Opium Replacement and Chinese Rubber Investments in Northern Laos” in Jason Morris-Jung ed., *In China’s Backyard: policies and politics of Chinese resource investments in Southeast Asia*. ISEAS Yusof Ishak Institute. pp. 154–181.