

メコン経済圏開発協力における中国雲南省の関わり

畢世鴻 (Bi Shihong)

はじめに

メコン川は、流域面積79.5万平方キロメートル、全長4,880kmの東南アジア最大の国際河川をなしている。メコン川流域は、現在、一つの広大な経済圏を形成しつつある。

メコン川流域は、歴史的には、同流域には様々な民族が居住して相互に交易を行ってきた。また、冷戦時代には、メコン川それ自体が長い間東西両陣営を隔絶する壁ともなった。かかるメコン川流域をめぐる国際事情のもとで、中国では、1978年以来「改革・開放」政策の実施という新しい段階を迎えた。中国の一地方である雲南省も1980年代初頭から、メコン川の上流域をめぐる開発に本格的に動き出した。同時に、政治的安定を実現したメコン川流域に対して、経済の開発と発展に大きなポテンシャルティを有する地域として、国際的な関心も急速に高まった。

とは言え、雲南省とメコン川下流域諸国との国際関係については、歴史的な諸少数民族間の交易的経済関係から、近代的貿易関係へと転換する過程において、多くの問題が予想される。それゆえ、近年の雲南省とメコン流域の近隣諸国との開発協力関係を考察し、メコン経済圏の開発における雲南省の対応と役割を分析することは、当該地域における将来の国際関係の成立と発展を展望するうえで重要な意義をもつことになるだろう。

そのため、本報告書では、「メコン経済圏」形成の動きに着目し、同経済圏の開発における雲南省の対応およびその展望について考察する。

1 中国が参与した開発協力の現状

1.1 メコン川流域開発と中国の関係小史

近現代におけるメコン川流域の開発は、ラオス、タイ、カンボジアおよびベトナムの下流域4カ国の間で行われてきた歴史を有する。1957年10月に発足した旧メコン委員会は、メコン川下流域において、一部の開発プロジェクトを打ち出していた。

一方、中国は独自の開発計画を展開してきた。1950年代以来、深刻な電力不足の状態に

あった雲南省は、主にメコン川上流である瀾滄江の水力エネルギーに関わる調査および開発を行った。つまり、1960—1970年代の間に、当該流域の支流に小型水力発電所数十ヵ所を建設した。

冷戦構造の崩壊後、隣接する国家間の緊張緩和は、メコン川流域のみならず世界の地域的経済協力の動きをより活発にした。「戦場から市場へ」と変貌したメコン川流域諸国は、急速に域内の経済協力を進展させ始めた。

中国は、改革開放政策の実施以来、最優先課題たる国内経済建設に不可欠な安定した国際環境を構築し維持する必要がある。これを背景に、中国は、ASEANと政治関係を緊密化させ、双方の経済協力関係を進めた。2000年11月のASEAN+3首脳会議に出席した朱鎔基首相は、ASEAN諸国との経済・貿易関係を強化する方針を打ち出したとともに、メコン川流域における開発協力の強化など、地域協力に対して中国政府の積極的な姿勢を示した。さらに、2001年11月6日に、朱鎔基とASEAN諸国首脳は、ブルネイでのASEAN+1（中国）首脳会議において、中国—ASEAN自由貿易地域（AFTA）に関する自由貿易協定の10年以内締結の要望を正式に表明した。11カ国の総人口17億人余に上る巨大な市場が統合されれば、今後の世界の貿易、投資の流れに大きな影響を及ぼすことは必至と見られる。

他方、中国の国内においては、1999年から、新たに、「西部大開発」戦略の実施が正式に開始された。雲南省は、中国の西南部辺境にあるが、却って、東南アジアおよび中国内陸地域とをつなぐ地理の利を生かす東南アジア市場進出の中心的位置を占める事になった。

そこで、雲南省政府は、メコン川流域の開発に対する地域協力への参画姿勢をより鮮明にし、それをまさに21世紀の新しい経済圏構想として、雲南省経済発展の機軸に据えたのである。

1.2 雲南省にとっての開発協力による利点

中国政府が提唱した西部大開発戦略においても、西部地域は積極的に近隣諸国へ市場を開放し、経済・技術協力の健全な発展を促進すること等が強調されている。雲南省にとっては、その対外開放の重点相手国・地域は、当然のことながらASEAN諸国である。とりわけメコン経済圏の経済協力に参加することは、雲南省にとって次のような利点を有すると思われる。

第1に、雲南省の地の利は、メコン経済圏の下流域諸国への市場開拓を有利にする。雲南省における国際ルートを開拓することは、この市場に速やかに進出し、中国の対外進出

戦略を実現し、グローバルな経済活動に積極的に参加させ、メコン経済圏ないし中国—ASEAN自由貿易地域を形成することに深遠な意義を有する。雲南省と下流域諸国との貿易においては、輸出品はほとんど完成品であるが、輸入品の大半は農産物や鉱産物等の一次製品である。それゆえ、当該輸出入商品の貿易構造は、雲南省の対外貿易を発展させるために有利である。

第2に、中国と東南アジア、南アジアとを連結する国際ルートの建設が促進される。雲南省にとって、従来の中国沿海地域経由の貨物輸送路と、ASEAN諸国経由の貨物輸送路を比較すれば、中国内陸からインド洋、中東地域、アフリカまたはEUまでの移動距離がマラッカ海峡を迂回した場合より3,000kmないし5,000km、移動時間が3分の1短縮され、かつ、運賃は半分以上節約できるだろうとの試算が成り立つのである。

第3に、中国では、今後、資源の不足問題が益々深刻なものになるだろう。それゆえ、中国の経済発展に必要な木材、鉱産物、石油、天然ガス等の資源の入手にとって雲南省は地の利を得ている。何故ならば、雲南省に隣接する諸国では、自然資源は豊富だからである。

第4に、タイ、シンガポール等のASEAN先発国から、より多い資金および先進技術を導入することができる。2000年のASEAN諸国による対中投資総額は、26.6億米ドルに達したが、そのほとんどは中国の沿海地域に投入された。一方、同じ年の雲南省に投資されたASEAN諸国の投資額は僅か0.3億米ドルに止まった。雲南省における国際ルートを速やかに開通すれば、同省でのASEAN諸国からの投資を招致する条件を大いに改善することが期待されている。

2 開発協力における雲南省の政策方針

2.1 雲南省の中長期目標

雲南省政府は、自省の実情に基づき、2000年4月に、雲南省を「緑色経済強省」、「民族文化大省」および「東南アジア・南アジアに連結する国際大通道」に建設する3大目標を掲げた。なかでも、タバコ産業・生物資源開発産業・観光業・鉱産物開発産業・電力産業という新規5大支柱産業の建設ペースを速める中長期目標を挙げたのである。

2.2 雲南省の政策方針

上記の諸目標を実現するため、メコン経済圏開発協力参加に当たって、雲南省政府は、以下の政策方針を打ち出した。

- 第1, 国内企業の東南アジア進出を促進する。
- 第2, 雲南省は, メコン川下流域諸国資源の相互活用を重要な目標にする。
- 第3, 中国—東南アジア国際ルートの建設工事を加速させる。
- 第4, メコン経済圏の資源と市場に関する調査および研究を強化し, 当該地域に進出する国内企業をバックアップすること。
- 第5, 東南アジア—雲南省国際観光コースを開設し, ASEAN諸国に滞在する欧米諸国の観光客を, 雲南省ないし西部地域に招致すること。
- 第6, 下流域諸国政府および国際麻薬取締機構と協力し合い, 麻薬取締を強化し, 麻薬による危害を撲滅する。これは, 周辺諸国と協力しあい, 全面的な取締および商品作物への代替栽培を促し, 同地帯の麻薬問題を根本的に解決することが不可欠である。
- 第7, 「西電東送」, 「雲電外送」の電力供給拠点を建設する。とりわけメコン川上流は巨大なエネルギー供給の拠点になる潜在能力は極めて高い。

3 雲南省が開発協力に参加する現状

3.1 インフラの整備

メコン経済圏のインフラ整備, 観光, 環境保全, 貿易と投資, 科学技術および人材育成等の各分野において, 経済協力を推進しようとしている。かかる雲南省の政策方針は, 第2節に述べた通りである。それらに基づいて, 雲南省は, まず開発協力の基盤となる交通およびエネルギーを含むインフラの整備に着手したのである。

(1) 交通分野

①道路輸送部門

雲南省政府は, 1998年以降, 道路建設費として, 毎年90億人民元以上を投資してきた。

昆明—ラシオ(ミャンマー)道路の建設計画は雲南省区間を5区間に分けて整備している。それらのうち, 安寧—楚雄(131km), 楚雄—大理(178km), 龍陵—瑞麗(154km), 大理—保山(166km)の4区間は, 工事が完了し既に開通している。特に, 楚雄—大理区間の道路建設は, 1995年, ADBから1.5億米ドルの借款を受けて, 早い時期から建設が開始されていた。その他, 昆明—安寧(22km)と保山—龍陵(78km)区間は2004年10月29日に工事が開始された。

昆明—バンコク道路の建設計画は雲南省区間を6区間に分けて整備している。そのうち,

昆明—玉溪（89km）、玉溪—元江（114km）、元江—磨黒（147km）、磨黒—思茅（71km）、思茅—小孟養（97km）の5区間は工事が完了し、既に開通した。小孟養—磨?区間（186km）の道路建設計画は、事前準備作業が順調に進められ、なお、ラオス国内の道路建設については、中国政府は、昆明—バンコク道路のラオス領内における未着工部分250kmの3分の1に達する建設工事とその建設費を負担することを約束し、かつ2003年内に着工し、ラオス・タイと協議し、相互協力のもとで、ラオス国内区間の道路を2006年に開通予定であるとした。さらに、これに先立ち、2002年3月4日に、中国とラオス両国の交通運輸関係省庁の代表者は昆明で、同年4月より二国間の陸路自動車越境運輸を発足させることについて合意に達した。同合意によれば、両国は、昆明からビエンチャン（約1,600km）までの道路を相互に開放する。これによって両国の自動車が自由に移動し往來することができるようになった。

昆明—ハノイ道路における雲南省区間の延長は467kmである。そのうち、昆明—石林が高速道路に、石林—開遠—蒙自区間（286km）は既に準高速道路に照らしてそれぞれ改造された。

上記3つの幹線道路が完成すれば、昆明から1日で国境を出て隣国に入ることができる。さらに、上述された道路の沿線にある都市は、いずれも人口が多く、経済力が比較的強い都市である。それゆえ、雲南省は、最終的には、これらの道路を結ぶ雲南—ミャンマー、雲南—ラオス—タイ、雲南—ベトナムの南北経済回廊建設を構想している。そのうち、とりわけ雲南—ベトナム経済回廊を最優先プロジェクトとして、その実施に向ける準備が開始されている。

②鉄道輸送部門

メコン経済圏域内の幹線鉄道は、汎アジア鉄道構想におけるシンガポール—昆明区間に当たる。同鉄道は、バンコクから昆明までの東ルート（カンボジアとベトナム経由）、南ルート（ラオス経由）および西ルート（ミャンマー経由）の3つの線路に区分される。

東ルートについては、2001年11月にブルネイで開催された第5回ASEAN首脳会議では、東ルートの建設案が承認され、ASEAN諸国が同鉄道の建設に25億米ドルを投資する計画案で合意した。これに合わせて、雲南省も雲南—ベトナム鉄道の改造を最優先課題として積極的に進めている。同時に、現存する南ルートの昆明—玉溪鉄道（108km）をさらに延長させ、玉溪—蒙自（147km）区間の建設工事を2005年に開始し、蒙自—河口区間の建設工事を2007年に開始する。

南ルートについては、現在の昆明—玉溪区間をさらに延長させ、玉溪—景洪区間の建設工事を2008年に開始する。

西ルートについては、昆明—大理（366km）区間は既に1998年に開通された。今後、大理—瑞麗区間（522km）建設工事を2006年に開始することが計画されている。いずれにせよ、中国と東南アジアを連結する汎アジア鉄道は、10年以内に開通できると予想される。

③水上輸送部門

水上輸送部門については、雲南省は、メコン川上流の浚渫および通航を最優先プロジェクトとして推進してきた。1990年以来、中国・ラオス・ミャンマー・タイ4カ国の関係機関は、4回にわたって景洪—ビエンチャン間1,180kmの河川に関する共同調査を行い、一部の水路を整備した。これによって、当該区間の水路は100 - 150トン・クラスの船舶が通年で通航できるようになった。2001年6月26日中国・ラオス・ミャンマー・タイ4カ国によるメコン川国際水運が正式に発足した。4カ国の船舶は、雲南省・思茅港からラオス・ルアンプラバンまでの間（886km）に自由に航行することができるようになった。

その他、雲南省の関連機関は、ミャンマーとの間に結ぶイラワジ川水陸連絡輸送ルート、およびベトナムに連結するホン川越境輸送の前期整備作業も積極的に進めている。

④航空輸送部門

雲南省は総面積の94%を山岳地帯が占めており、鉄道とか高速道路を建設するのに、かなりのコストがかかる。それゆえ、航空輸送部門の整備拡充は雲南省が最も重点を置く部門の一つである。とりわけ昆明およびシーサンバンナーの幹線空港は、最優先的に改造されてきた。昆明国際空港の改造工事は、既に1999年4月に完成された。その規模は、関西国際空港を大幅に超えた週1700便で、中国7番目の空港となった。昆明からメコン経済圏内の重要都市までの航空路は大半が開設された。シーサンバンナー空港は改造工事を終えた後、1997年1月に、国务院の許可を得て国際空港に正式に昇格された。

現在のところ、雲南省内には民間空港が10カ所あり、中国では民間空港の最も多い地域となった。

（2）エネルギー開発分野

メコン川の水資源を開発することは、メコン経済圏の開発協力における重要な分野である。雲南省は、既にメコン川上流の本流に14カ所の大型・超大型水力発電所を建設する計画を有している。1995年6月、漫湾水力発電所はその送電を開始した。これによって、メコン川上流の本流における水力発電所を建設する幕が開かれた。漫湾水力発電所に次いで、大朝山水力発電所も、2001年に送電を開始した。そして、2001年1月20日に、規模が三峡ダムに次いで中国国内2番目で、小湾ダムが着工された。その建設工事は2012年に完了される予定である。

メコン経済圏におけるエネルギー協力分野の目玉事業として、中国・タイ両国が合弁で建設する景洪水力発電所については、2002年8月、その前期準備建設工事が開始された。また、タイ側の電力ニーズに応じるため、雲南省は2005年に、糯扎渡(Nuo Zha Du)水力発電所の建設に着工する計画もある。

雲南省側は2001年1月から、ラオス側に送電を開始し、ラオス経由の雲南―タイ送電網をも整備している。また、2004年9月25日、河口県からベトナムのラオカイに送電された。これは、次第にラオス、タイを含め、東南アジア大陸向けの送電網が形成されるのであろう。

一方、雲南省の関連企業はそのノウハウを提供し、下流域諸国の水力発電所の建設工事を請け負っている。1998年までに、中国はミャンマーで16ヵ所の水力発電所の建設工事を担当した。

3.2 人材育成、観光および麻薬取締分野における協力

(1) 人材育成分野における協力

メコン経済圏における人材育成の協力においては、目標が明確で、システムが完備し、効果が顕著なプロジェクトは、コーンケン大学(Khon Kaen University)に設立されたメコン学院であろう。2000年末までに、雲南省は23回にわたって115人の幹部をメコン学院に派遣し、雲南省の対外開放およびメコン経済圏の開発協力を促進するための人材を一部育成した。

また、下流域諸国の雲南省に対する理解・親近感を深めるため、雲南省政府は、2004年から毎年180万人民元の政府奨学金を設置し、近隣諸国の留学生が雲南省にて留学することを奨励している。

(2) 観光分野における協力

メコン川流域には、観光資源が豊富である。1999年の昆明花博覧会の開催を契機に、雲南省と下流域諸国との観光協力は大いに推進された。また、中国政府は同年、ミャンマー、タイ、ベトナム、カンボジアおよびラオスと合意した上で、上記の諸国を「中国国民による観光奨励国」に認定した。これを受けて、これら諸国に赴く中国とりわけ雲南省の観光客は、その後年々増加してきた。

(3) 麻薬の取締および代替農作物栽培分野における協力

雲南省の国境に近いミャンマーおよびラオスの北部は、長い間、大量のケシおよび大麻が栽培されて、中国、東南アジアないし国際社会にとっては、深刻な麻薬地帯である。

今まで、雲南省は、3億人民元以上の資金を投入し、3,000人以上の専門家と技術者を

派遣し、ミャンマーとラオスの技術者および農家に対し代替商品作物栽培の技術指導を行い、ミャンマーおよびラオスの麻薬生産を有効的に抑制し、同地域の経済および社会の安定を促進している。

そして、2002年2月、雲南省の関係機関は、ミャンマーの麻薬取締機関の要請により、その職員らを昆明に招き、麻薬捜査技術等の訓練を行い、関連装備を寄付した。これらの努力によって、麻薬の取締に関わる関連国・機関の連携を強化した。

これらの構想が実現した暁には、商品・資本の交流だけでなく、人の交流を飛躍的に増大させることになるだろう。そして、メコン経済圏の形成は、東南アジアにおける経済活動の一大拠点になることが推測される。

4 問題点

メコン経済圏における雲南省の役割は、同経済圏建設事業の完結のために無くてならない存在であると同時に、メコン経済圏ないしASEAN諸国と中国の連結には不可欠な役割を有する。また、雲南省は豊富な水力エネルギーを有することから、同経済圏に対する電力エネルギーの供給が可能である。そして、ベトナム、ラオスおよびミャンマーと連結する国際ルートが整備されれば、雲南省から上記3カ国に対する産業シフトや下請け発注等の形態も今後拡大する可能性が生じてくる。

ただし、現状としては、数多くの計画は提起されているが、それぞれの推進への情熱は高くなっても、実行への水準は決して高いものばかりではない。また、本格的に実施されているものも多くはないと言わざるを得ない。同経済圏の形成過程で発生した諸問題を、以下の通りに指摘できよう。

第1は、雲南省と近隣諸国間における経済的格差が大きくて、その利害は必ずしも一致しないことである。域内諸国には、ミャンマー、ラオス、カンボジアがいわゆる後発発展途上国である。タイや雲南省との経済格差は大きい。したがって、各国においては発展戦略にも当然の開きがある。また、当該地域をめぐる各種の開発がもたらす受益率には、それぞれの国・地域にとって差異が生じることは否定できない。例えば、ラオスの北西部を通過する昆明―バンコク道路について、雲南省とタイの経済交流を促進する意義は大きい。ラオスにとっては単に領域通過のみで、多少の雇用促進効果は期待されるとは言え、きわめて限定的波及効果しか期待できない。加えて、雲南省自身にも、中国内陸からASEAN諸国に進出する通過地域になってしまう恐れもある。

そして、水資源の利用については、目下のところ大きな問題にはなっていないが、上流

域にある雲南省のダムの建設における水利用が増加することによって、カンボジアのトンレサップ湖における水位低下と汚染、ベトナムのメコンデルタでの水位低下による潮害と塩害の増加等が懸念されている。かつ、上流域開発の進展は、たとえ環境保全が強化されても森林の破壊や河川の汚染は避けられない矛盾を内包している。このことに対する下流域諸国の反発が必然的に予測される場所である。将来的には、中国側の新メコン委員会への早期加盟と共に情報の公開が期待される。

第2は、域内における開発プロジェクトの実施は多額の資金を要するが、資金調達は困難である。域内の道路整備、電力設備、灌漑用ダム、農地整備および植林等の事業において民間資金の積極的な導入も検討されている。また、民間資金の導入を如何に円滑化させるべきかの法的、制度的な整備（例えばBOT方式の採用等）が緊急かつ重要な課題であろう。

第3は、開発と環境保全との矛盾はその解決への道筋が十分に示されたとは言えない。メコン経済圏の開発における多くのプロジェクトは道路、鉱山、森林および観光開発等に関わるが、これらの開発プロジェクトが、自然環境に悪影響を与えることは無視できない。この矛盾がもたらす資源開発者と環境保護者との間の摩擦と衝突は、現在のところ緩和する見通しが見つからない。例えば、昆明―バンコク道路の建設プロジェクトについて、当初から雲南省・シーサンパーバンナー自然保護者らが反対したため、プロジェクトは大幅に延期せざるをえなかった。こうして、経済発展や生活向上に対する欲求と環境保全の間に、それぞれのケースごとに、細かい配慮と対応が必要となるだろう。

第4は、メコン川本流ダムの建設などに伴って、現地政府が土地と家屋を失った地域住民の権益を重視せず、地域住民の生活の貧困化させている事態も無視できない。今までのダム開発では、ほとんどはトップ・ダウン式の政策決定方式で行われていた。移民政策、移住地の選択および移住した後の扶助プロジェクトの選択・実施などの一連のプロジェクトにおいては、ほとんどの移民は参画する権利がなかった。これは、移民達の生活が貧困化する最も重要な原因の1つであると言える。

第5は、雲南省が果たしうる役割はまだ弱いことである。メコン経済圏の開発協力は、表面的には、国家間、すなわち中国と近隣諸国との地域協力である。しかし、事実上、そのほとんどは雲南省がミャンマー、ラオス、タイ、カンボジアおよびベトナム5カ国と協力関係を構築する構図になっている。その結果として、中国国家全体の共通利益と雲南省の局地的利益が必ずしも一致していないばかりか、国家の下位にある雲南省の地位は、必ずしも強いものではない。そのため、雲南省が提出した協力計画・プロジェクトは、過去には、時々重視されない場合もあったのである。

その他、地域協力の仕組が完備されていないばかりか、法整備も整っておらず、麻薬犯罪と代替商品作物栽培、不法入国・出国、地下経済の活発、AIDS・SARS・鳥インフルエンザなど伝染病の蔓延、テロリズムの影響、ミャンマー国内情勢等の問題も、雲南省と下流域諸国との経済協力に影響を与えている。さらに、越境制度の改善、少数民族への配慮、民間活力の利用の条件整備、地域開発計画の充実等も今後克服すべき課題であろう。これらの問題に対応することに当たり、今までの経済発展優先を経済発展と安全保障と共に重視し、同時に、下流域諸国との協力関係を強化すると共に、日本、アメリカなどの域外大国との協調も重視すべきである。とりわけ、経済力の強い日本は下流域諸国およびADBに対する影響力が大きい。メコン経済圏の開発において、中国と日本が緊密な協力関係を結成できれば、メコン経済圏諸国の経済・社会発展を促進するばかりか、現在ギクシャクした中日関係の改善にも役立つのであろう。

将来的展望

メコン経済圏の開発協力における雲南省の将来的展望について言えば、次のように推測されよう。まず、21世紀初期において、雲南省のインフラ整備は、初期段階の形成を終えて、同時に周辺国と共同で汎アジア鉄道、昆明—バンコク道路、メコン川水路の整備を加速し、周辺国への交通網の全面的な連結を実現しようとしている。これにより、東アジア・東南アジア・南アジアを連結し、太平洋とインド洋をリンケージする巨大な国際通路は、既にわれわれの前に姿を現している。そして、雲南省が21世紀の中国対外開放における1つの窓口として、メコン経済圏ないし中国—ASEAN自由貿易地域における重要な地域的な貿易・金融・情報センターになることも予想できる。こうして、雲南省が提唱した持続可能な発展といった目標も、緩やかに実現されていくであろう。また、将来には、汎アジア鉄道の完成を受けて、新たなユーラシア・ランドブリッジが形成することも予想される。なお、メコン経済圏の形成に生じたモデル効果によって、中国—ASEAN自由貿易地域の建設を加速させ、さらに、AFTAおよび中国の沿海地域にある華南経済圏と環黄海経済圏と連結して、日本と韓国を含む更なる広大な東アジア共同体になる可能性も視野に入れるべきであろう。