

中越国境（広西チワン族自治区）の状況

2012.1.31

香港 花木

広西チワン族自治区は中国で最大の少数民族「チワン族」（1600万人）の多くが住むことから1958年に改名されるまで長い間「広西省」と呼ばれていた。元の時代まで、「広西省」は「広東省」とあわせて「広南路」と呼ばれており、宋代に入ってからそのうち東部が「広南東路」（後の広東省）、西部が「広南西路」（後の広西省、現在の広西チワン族自治区）に分かれたという。現在では「広東省」と「広西チワン族自治区」はGDP規模で4倍以上、一人当たりGDPでも2.5倍以上の差が開いている。

「広西チワン族自治区」の経済発展が遅れた理由はいくつかあるだろうが、その一つにベトナムに接していることが挙げられよう。1979年の中越戦争以来、広西チワン族自治区は最前線として道路・鉄道等のインフラ投資が見送られ、改革開放の波に乗り遅れる結果となった。その後、1993年にそれまで閉ざされていたベトナムとの国境が再開されたとはいえ、ベトナム北部国境沿いの占領地域が中国からベトナムに返還されたのは1999年のことであり、国境が正式に確定したのも2004年のことにすぎない。

その後、相次いで広西チワン族自治区内には高速道路や港湾が整備されており、これまで自治区内には1本もなかった高速鉄道もここ2～3年の間に相次いで開業が予定されている。こうしたインフラ投資の急増の背景には、①西部大開発の一環として格差是正のために「後発」で「多民族居住地」である当地へのテコ入れがなされているという点に加え、②広西チワン族自治区が中国の周辺国貿易中最大のパートナーとなったベトナムに隣接しているという点があると見られる。これまで発展の足を引っ張ってきた「ベトナムに隣接」という点が、ASEANとの経済関係緊密化に伴い「セールスポイント」に転じつつあると言えるだろう。2012年の春節、変化しつつある広西チワン族自治区の西部国境地域を訪問したので現状をお伝えしたい。

1. 位置関係

広西チワン族自治区は広東省とベトナムとの間に挟まれている。区都「南寧市」は人口650万人（市区人口250万人）の大都市で、旧市街地の東部に広大な新市街地が建設され、高層ビルが林立している様子は一見沿海部の大都市にもひけをとらないほどである。



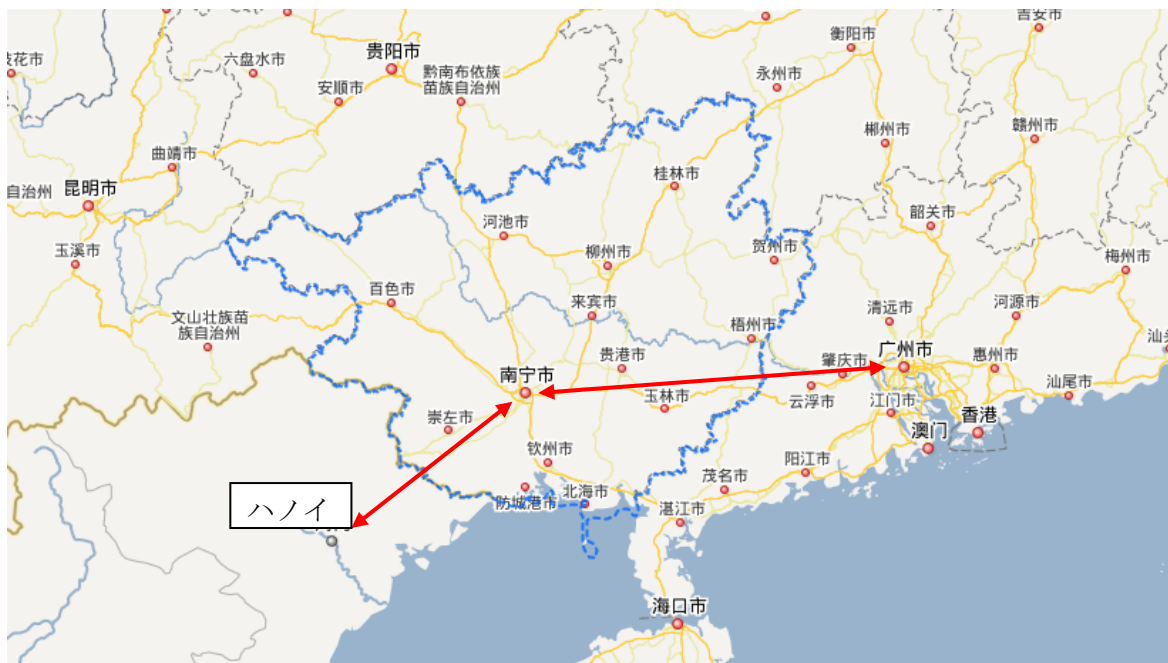


←旧市街地の中心部「朝陽路」の賑わい



←「民族大道」東側には新開発地が広がる。

広東省の省都広州市から南寧市までは約 600km、また南寧市から中越国境を越えてベトナムの首都ハノイまでは約 400km の距離となっている。



2. 南寧→憑祥→（友誼関）→ドンダン→ランソン→ハノイルート（赤線）

広州市とハノイを結ぶ地図上の最短ルートは上記地図赤線のルートであろう。既に広州から南寧までは全線高速道路がつながっており、南寧からベトナム国境の友誼関までの約 200km も 2005 年末に片側 2 車線の高規格高速道路が開通している。ハノイ近郊には中国から「チャイナプラスワン」で移転した工場が集積しているし、そうでない工場でも部品を広東省で調達している企業が多いので、広州⇒ハノイにはかなりの物流量がある。

南寧から国境の友誼関までの間は、途中に桂林で見かけるような山水画風の風景が広がる。広西省は石灰を豊富に産するが、特にこのあたりからベトナムのハロン湾一帯まではこうした特徴のある地形が広がっているようだ。



←山水画さながらの風景が車窓に広がる。

通行量の少ない高速道路を快適に走り、南寧から約 2 時間余りで国境の「友誼関」のある町「憑祥」に着く。友誼関は中越戦争の際中国軍がベトナムに侵攻したルートの 1 つだが、既に国境には緊張感は薄れ、みやげ物屋やヤミ両替屋で賑わっていた。



↑ 友誼関



↑ 真新しい国境ゲート

さて、肝心の物流だが、春節直後ということもあってか行き来するトラックはほとんど見かけなかった。南寧から友誼関まで続く高速道路は、友誼関手前で「総合保税区」ゲートをくぐり、そこで手続きを経たうえで友誼関近くの駐車場で荷物をベトナム側のトラックに積み替えるようになっている。この日はトラックは空荷のトレーラーを 1 台見かけただけで、積み替え駐車場には 1 台のトラックもおらず、拍子抜けであった。中国では春節は一大イベントであるが物流等は機能している。しかしベトナムでは全ての商店が閉まっており、物流関係もほとんどが休みのようであった。どうやらベトナムでは中国以上に旧正月（テト）を重視するようで、来る日の選択を誤ったようだ。



しかし、トラックが少ないのはどうも春節（テト）だけが原因ではないらしい。実は総合保税区の手前数キロのところに中国側の肝いりで 11 億円を投じて大規模な物流園（憑祥万通物流園）が開業したが、見込みに反してベトナムから中国への輸入貨物量が伸びず、閑古鳥が鳴いているという。どうやら最近では物流園の敷地の一部を「红木家具の展示場」に転用しようという話も出ているようである。中国からベトナムへの電子部品輸送等の需要は大きいものの、ベトナムから中国への輸送需要が伸びず、トラック輸送が片荷となるため結果的に輸送費が高いついてしまい利用が伸びないという構図があるようだった。更に中国側のインフラは整ったものの、国境を越えてベトナム側の町ドンダンからハノイまでの道路整備が追い付いていないようであった。



←開業から 5 年ながら既に転業の噂が立っているという「憑祥物流園」

3. 東興→モンカイ→ハイフォンルート

山越えの新設ルートである「憑祥→友誼関」ルートに比べ、海沿いのルートはより以前から中越国境交易のメインルートとして利用されてきた。このルートの中心は広西チワン族自治区の海の玄関口「北海市」であり、そこから海沿いに欽州→防城港→東興とたどってベトナム側のモンカイに入るルートである。



このルートのメリットは、ベトナム側の道路が比較的整備されており、また港湾都市「ハイフォン」までの距離が近いことであろう。中国側は「北海」、「欽州」、「防城港」までは高速道路が整備されており、「防城港」から「東興」までの間も高速道路並みの全線立体交差で片側二車線の一級公路（無料）が整備されている。



↑ 東興までつながる一級公路

東興の町はかなり大きく、国境は町はずれの川沿いにあった。川のほとりには清代に建てられたという国境の碑がガラスに囲まれて復元してあり、観光客がしきりに写真を撮っていた。中国人にとって「清代の国境」というのは、中国が列強から不当に搾取される以前の境界として、納得性の高いメルクマールになっているように感じられる¹。本当にこの碑が昔からここに建っていたのか確かめようがないものの、ベトナムとの間でのしこりをほぐし、現在の国境線に説得力を与える大きな広告塔としてこの碑が復元展示されているように思われた。



清代の国境碑 →



←橋の中央に引かれた中越国境線

¹ 逆に言えば清代に影響力が及んでいた地域については「祖国復興」の範囲に含まれることになる。

国境の両側での経済力の格差はここでも鮮明で、何人ものベトナム人がタバコや薬等の日用品を持ちこんで国境の川沿いで露店を開き、通行する中国人に売っていた。賃金の安いベトナム人の不法入国も増えているようで、「このようにしてヤミ入国者を捕まえた」という看板が目立つところに建っていた。



なお、東興市は国境地帯ということで国境沿いに住むベトナム人は簡易な「辺民証」での中国入国が認められているが、こうしたベトナム人が東興市を越えて広西チワン族中心部やひいては広東省に流れていかないように、東興市の境界では武警による車両一台づつを停めての検問も実施されていた。

4. 急速に整備が進む海の玄関「防城港」

さて、東興の強みは物流ルートだけではない。広西チワン族自治区の海沿いには「北海」、「欽州」、「防城港」と港湾が連なっているが、中でも最近西部大開発の一環として多額の投資がなされているのが東興に隣接した「防城港」である。ここは天然の地形に恵まれ水深が深く波が静かなため大型船舶の寄港に適した地形だそうで、埠頭の整備にあわせて遠洋コンテナ船航路が続々と開設されているという。同時に周辺に大規模な石油化学コンビナートの建設が進められている。中国はかつて石油の輸出国であったが 1993 年に輸入国に転じており、また石炭についても 2009 年に輸入国に転じ、昨年 (2011 年) には早くも日本を抜いて世界最大の石炭輸入国になったという。こうして急増するエネルギーや資源を中国が受け入れるには、マラッカ海峡から南シナ海を北上して最短距離に位置する広西チワン族自治区一帯の港湾 (北部湾という。) は最適な位置にあるのである。(同時に海南島中国海軍基地の戦略的意味も明確となる。) 南シナ海における中国の主張と、北部湾の整備は明らかに連携した発想の下に一体として進められているといえるだろう。かつて「ベトナムとの最前線」であったこの地は、膨張する中国経済を支える最前線に姿を変え、その重要性をますます増しつつあるのであった。



↑ 水深 15m 以上の「深水港」として注目を集める防城港（遠景）



↑ 投資で活気づく防城港新市街



↑ マラッカ海峡から最短距離で到達できる深水港として価値が注目され始めた防城港港。

(以上)

Disclaimer: 本資料中の数字は注意してチェックしていますが正確さを保証するものではありません。

文章中意見にかかる部分は個人的見解でありいかなる組織の意見でもありません。