中越国境貿易の現場（雲南省紅河ハニ族イ族自治州　河口市）

2013.01.04

香港　花木

雲南省は省全体が北から南に向かって棚田状の地形になっている。四川省に隣接する北端には年中雪を頂く梅里雪山（標高 6700m）があり、そこから省都昆明（標高約 2000m）へと標高を徐々に下げていく。南部に至っても標高は依然 1500m ほどあるが、川が高台を切り裂くように浸食して、深い谷をはぐくむようになる。気候も亜熱帯性となり、バナナやタバコ、天然ゴムといった商品作物が山の上まで植えられているほか、棚田も発達しており、中でも雲南省最大の河川である「紅河」沿いに住む少数民族「ハニ族」は棚田づくりの名人として知られている。

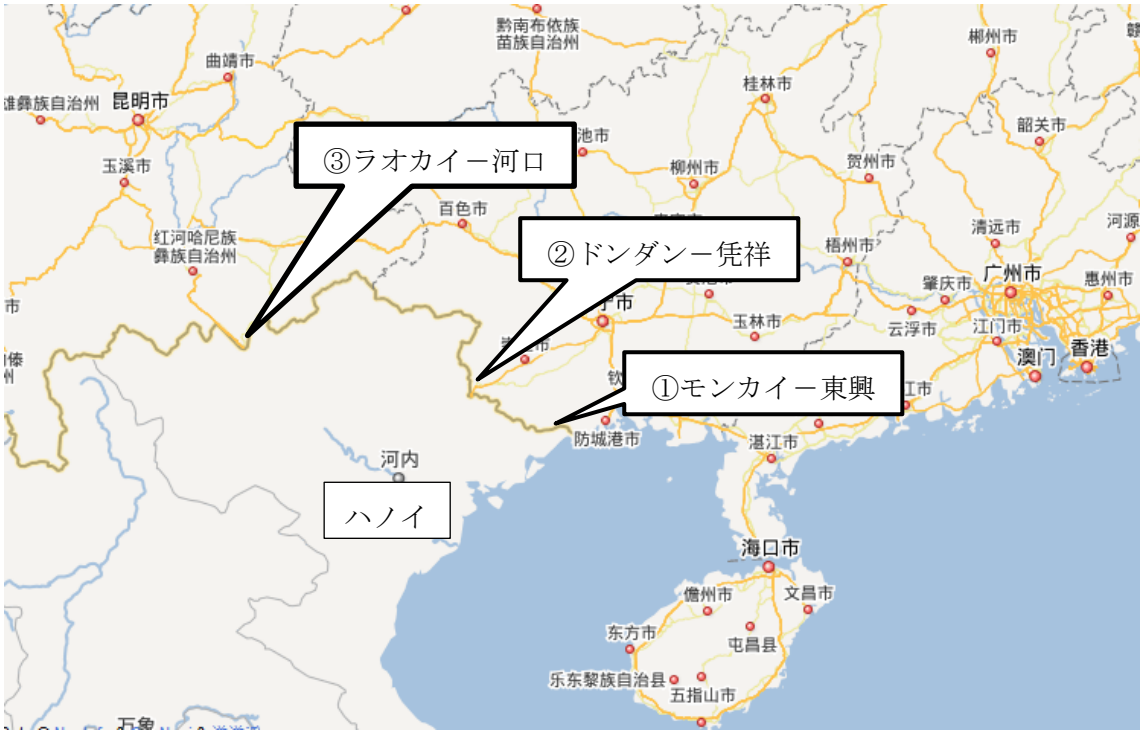
↑　雲南省南部の典型的な風景。棚田（左）やバナナ農園（右）が目立つ。

雲南省は中国の主だった河川の源流地であり、上海に至る長江、広州に至る珠江のほか、ベトナム・ハノイに流れ込む「紅河」、ミャンマー、ラオス、タイ、カンボジア、ベトナムと流れるメコン川も雲南省から流れ落ちている。中でも河口まで最も距離の短い紅河（ホン河）は雲南省南部の山地を深く削って流れており、中越国境地点での標高はわずか 70m にまで低下している。その中越国境の紅河沿いにある町が河口である。

１．中越国境貿易の最前線

中国とベトナムは総延長 1347km と、中国の陸地国境線総延長の約 6%に相当する長さの国境線を共有している。1979 年に発生した中越戦争以降、国境は閉じられてきたが、1991 年に両国国交が正常化して以降、相次いで口岸（国境ゲート）が再開されるようになった。

現在、中越国境の口岸はいくつもあるが、外国人の通行が認められている一級口岸としては①東興（広西チワン族自治区）－モンカイ、②凭祥（広西チワン族自治区）－ドンダン、③河口（雲南省）－ラオカイの三か所のみである。中でも、③の河口－ラオカイ口岸は、1910 年にはフランス領インドシナだったハノイから昆明までの鉄道（雲南鉄道）が建設される等、歴史的にも早く発達し、重要な役割を果たしてきたルートであり、2011 年の輸出入総額は約 12 億ドルにのぼっている。



注:広西チワン族の中越国境については http://chinareport.dousetsu.com/120131.pdf 参照。

↑　紅河（手前）沿いに発達した河口の町。奥に見える橋が中越国境橋だ。

２．国境少額貿易

中国には、国境少額貿易という簡易貿易の仕組みがある。簡単に言えば、国境沿い 20km 圏内に住む者であれば、日用品を低関税で輸出入できるという制度であり、対象者には通行証と呼ばれる簡易身分証明書が発行され、これを提示することで日常的に国境の出入りが可能になる仕組みである。ただし、もともと個人的な日用品の買い回りを念頭に置いた制度であるため、あくまでも対象は個人（法人は不可）であり、かつ、トラック等を使わずリヤカー等人力で運べる範囲の貨物が対象になっている。

実際には、この制度を利用した事実上の商業取引がさかんであり、主に中国製の家電製品や衣類等の身の回り品が「個人的な日用品の買い回り」名目でベトナムに輸出されているようだ。河口口岸の手前、中国側には大規模な衣類の卸問屋が並ぶ一角があり、ノンラー（藁の三角帽子）をかぶった日焼けしたベトナム人が男性女性を問わず多数買い出しに来ては、大量の荷物をリヤカーに積んでベトナム側に持ち込んでいた。

↑　大賑わいの河口問屋街。賑やかな声と札束が飛び交う。

ただし、交易に際しては先ほど述べたように、あくまでトラックでなくリヤカー等の人力で越境することが条件になっている。このため、信じられないほど大量の商品が気合で積み込まれ、ふらふらしながら数人がかりでベトナムへと渡っていく姿が多く見られた。分量がどれだけ多量であっても、とにかくリヤカーに積んでさえしまえば国境少額貿易として低関税率が認められるからで、ある意味スーパーの詰め放題と同じ感覚だろう。

←これは序の口

←三人がかりで荷積み中

←自転車リアカーでもこれだけ積めるものだ

３．明白な中越の力の格差

中国経済の急成長に伴い、雲南省のような内陸部でも、国境沿いの地域では特に周辺国との力の格差がはっきりしたものになっている。一昨年ご紹介した中国－ミャンマー国境地帯（http://chinareport.dousetsu.com/111223.pdf）では、中国製の家庭薬が「安全安心なブランド品」としてミャンマー人の買い出し対象となっており、所得の格差を反映して薬を一粒からでも買えるようなばら売りが行われていることをご紹介した。ベトナムはミャンマーに比べれば経済力は高いとはいえ、ベトナム全土の GDP は雲南省一省にも及ばず、一人当たり GDP も中国平均の 3 分の 1 にも満たない。こうした格差は先ほどの国境少額貿易にも反映し、ベトナム側が中国の工業製品を輸入し、中国は一部の鉱物資源以外には、せいぜい果物や紅木等、一次産品しか買うものがないという状況にある。

また、実際に目で見て実感するのは何といってもインフラ整備の格差であろう。雲南省では最近急速に道路整備が進んでおり、ここ河口も、昆明からほぼ全線片側二車線の高規格高速道路がつながっており、車で約 5 時間ほどの時間距離となっている。ベトナムには未だハノイからハイフォンまでの高速道路すら整備されていないことを考えると、そのインフラの格差は歴然たるものがあると言えよう。

↑　けわしい山を縫うように建設された高規格の高速道路。（中国側）

現在、中国が力を入れているのが、雲南省の省都昆明からベトナムの首都ハノイを結ぶ新線鉄道の建設である。もともとこの両都市間には 100 年以上前に雲南鉄道が建設されているものの、フランスが植民地経営の一環として敷設した狭軌鉄道で路盤も脆弱なため、中国国内での旅客営業は安全問題を理由に現在停止されており、細々と石炭輸送が行われているのみである。このため、中国は、両都市を結ぶ設計速度 120km の現代的な鉄道建設を提案、自国内部分については先行的に整備を進め、2012 年に玉渓－蒙自間を開通させたほか、2013 年早々には残った蒙自－河口間の着工を発表している。

↑　蒙自から河口に向けて延長工事が始まった全線高架の高速鉄道路線。（蒙自市にて）

↑　フランスが 1910 年に敷設した旧雲南鉄道の路線。（左は蒙自駅。右は中越国境橋。）

４．中越どちらの制度がより優れているのか？

ベトナム国内におけるインフラ整備がこれほどまで遅れている理由については、対中警戒心が強いことのほかにも、政府の能力や資金の不足、国民の資質等、様々な解釈があり得ようが、土地所有権の問題（私権が強いこと）も一因となっているのは否定できまい。ある河口の市民に本件を聞いてみたところ、面白いことを言っていたので紹介したい。曰く、「中国は国は金持ちだが個人は貧乏だ。ベトナムは国は貧乏だが個人は金持ちだ。」というのである。その心は、中国では個人の土地に対する権利は弱く、安価で強制収用されてインフラ建設が進められるのに対し、ベトナムでは個人の土地に対する権利が強く、高額の補償金を受け取らない限りインフラ建設に協力する人はいないのだということだ。インフラ以外にも、所有している土地に資源が発見されたりした場合も同じで、「ベトナムには、たまたま自分の土地の下で鉱物が出たというだけで成金になった人間がたくさんいる。」というのである。そんな河口市民に、「ではあなたは中国とベトナムのどちらがいいと思うか？」と聞いてみると、彼はためらいなく中国がいいと言い、「ベトナムを見ればわかる。昔は同じようなものだったが、今や圧倒的に引き離しているだろう。」と誇らしげに述べたのであった。

都市化による土地の値上がり益を、土地所有者と政府との間でいかに分配するかは、実は目下の中国にとって非常に大きなテーマである。かつて、日本でも、バブル真っ盛りの頃には、土地の値上がり益を旧来の農家等の地主が独り占めして膨大な不労所得を得ると同時に、売り惜しみや高値売却によって公共事業コストが高騰、インフラ整備が沈滞したり、勤労者の住宅価格が高騰する等の経験をしている。実際、いまだに東京都市部の駅前広場や道路整備等はとても先進国のものとして胸を張れる水準に達しているとは言えないだろう。これに対して中国は逆に個別の農家に対しては土地の値上がり益を一切配分せず、地方政府がすべてを独占している。その結果、一方でインフラの整備速度が極めて早いものの、他方で地方政府における事業者との癒着や腐敗が深刻化しているのだ。しかし、今回話を聞いてみた河口市民のように、ベトナムという身近に見ているモデルと比較して、中国モデルに高い得点を与える庶民も少なくないのは、地方政府がいったん独占した利益を、都市開発という形を通じて幅広く公益に還元する役割を一定程度果たしているからこそであろう。

中国社会科学院が発行した 2013 年版社会白書によれば、中国ではここ数年、年間 10 万件を超える集団抗議運動が発生しているとするが、その半分は土地収用をめぐる紛争だという。従来の「優れた指導者が率いる慈悲深い政府」による一方的な配分決定という方式（梶谷懐氏）に対し、配分に当たって一定の民衆による参加を認めるべきという下からの参加の流れがあり、これが各地方都市においてレントの配分をめぐる制度間競争を引き起こしているのだ。ベトナムに隣接した河口では、ベトナムとの比較という具体的な目に見える形で、2 つの制度間の比較が庶民にもわかりやすい形で提示されているというのは、大変面白い発見ではないだろうか。

←国境少額貿易取引場

←ベトナムからの輸入品－
果物類

←世界最大のコーヒー生産
国ベトナムからはインス
タントコーヒーも輸入さ
れている。