

中越国境地域開発と越境物流の現状と展望に関する一考察 — GMS 東西・南北経済回廊との相関を中心に —

名和 聖高

A Study on the Current Situation and Perspective of Development of the Border Area and Cross-border Logistics between China and Vietnam — From a viewpoint of the Correlation with GMS East-West and North-South Economic Corridors —

Kiyotaka Nawa

要約：カンボジア内戦の終結を告げる1991年のパリ和平協定を嚆矢として、インドシナはまさに「戦場から市場へ」という転換の時を迎えることになる。その先導役を務めたのがアジア開発銀行（ADB）であり、その支援で策定されたのがGMS経済協力プログラムである。プログラムの内容は多岐に亘るが、中心的事業はGMS経済回廊と称されるインドシナ道路網の整備である。当初計画の各独立した9回廊の建設整備は、諸環境に鑑みて計画自体が中止されたルートも有るが、今日では、本支線として結ばれる形で東西・南北・南部の3経済回廊として集約され且つ延伸を含めて広域に展開されている（巻末 ADB 資料参照）。南部経済回廊は、中国との物流という視点では直接的な関係を有しないが、雲南省昆明を北の基点としバンコクを南側基点とする南北経済回廊はもとより、中国領域を通過しない東側基点をダナンとする東西経済回廊に関しても、北部ベトナム地域及びそれに接する広西チワン族自治区との物流の視点で考察される必要がある。歴史的乃至政治的問題等で中越関係は複雑なものになっているが、両国間の貿易を始めとしたヒト・モノ・カネの越境移動は近時急増しており、GMS経済回廊の直接乃至間接的利用を通じた陸路による越境物流のみならず、北中部ベトナム港湾と広西チワン族自治区港湾との連結性、海陸複合一貫輸送の可能性、更には国境地域開発の可能性をも踏まえた考察が求められるのである。尚、ベトナム領域における中国資本による生産拠点等の設置に関する投資は一定の伸張を示しているが、国境地域での対越投資にはベトナム側の抵抗感が見受けられ、今後の中国資本によるベトナム領域国境地域開発はベトナム側の意識変化に拠るところが大きいと言える。

キーワード：GMS（大メコン圏）、東西・南北経済回廊、中越間越境物流、中越国境地域開発

1. はじめに

ADBの支援の下で、「陸のASEAN」と称されるタイ・カンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナムの5カ国に中国（雲南省、広西チワン族自治区）を加えた6カ国によって策定されたGMS経済協力プログラムは、1992年以降、漸進的ではあるが着実な進捗を遂げている¹⁾。中越間の物流の視点から、後

述の南北経済回廊は当初、雲南省・昆明を基点にして、ラオス乃至ミャンマー領域を経由しタイ領域（バンコク）に至るルートに加えて、ベトナム領域（ハノイ）に至るルートが計画されていたが、「点」としての各種貨物受発信拠点を経済回廊及びそれとの結節道路網である「線」で繋ぐことによる経済効果等を「面」としてのGMS全域に裨益させる、という視点から、2004年にはベトナムと国境を接する

広西チワン族自治区が上記プログラムに参加し、同自治区の首府である南寧、更には防城港・欽州港等の中国北部湾の港湾や、華南地域の都市乃至港湾との連結をも視野に入れた開発が進められている²⁾。

カンボジア内戦終結を告げる1991年のパリ和平協定締結というインドシナに於ける環境変化を嚆矢として、改革開放路線を進む中国とドイモイ政策を採るベトナムが水面下で進めていた交渉が1991年に国交回復として結実し、1992年には中越戦争の激戦地であったドンダン（ランソン）/友誼関（憑祥）、モンカイ/東興、ラオカイ/河口を含む12の中越国境が開放され、両国間の陸続きの経済関係がスタートしたと言える。即ち、中越国境は1990年までは厳しい緊張状態に有ったのであり、その背景を、1949年の新中国成立以来の中越関係を中心に、有史以来の中国の支配とベトナムの抵抗という歴史的な視点を含めて以下2で略述する³⁾。それは、特に陸続きの国境地域における今日的な開発や越境物流・人流の現状と展望を考察する上で不可欠な視点と思われるからである。

本稿の目的は、2017年5月及び9月並びに2018年3月及び8月の現地調査と、各種資料及び先行研究を踏まえて、ASEANにあっても特に成長著しいベトナムと中国との関係は、歴史的乃至政治的問題等に起因して複雑性を呈しているものの、陸続きの国境を通じた相互補完的な経済関係を更に深化させる方向に有る旨の理解に基づき、中越間における越境物流環境と国境地域開発をGMS東西・南北経済回廊との相関で考察するものである。

尚、周知の如くベトナムは雲南省と広西チワン族自治区で中国と国境を接しており、中越国境を論じる為には、雲南省と国境を接する北部5省のうち特にラオカイ省の河口/ラオカイ国境地域をも射程に入れるべきであるが、本稿執筆時点では当該国境地域のベトナム側からの現地調査は実施済みであるが雲南省側からの調査は未実施であるため、本稿では、中国支配を脱した後の中越国境に関しては、主として広西チワン族自治区とランソン・クアンニン両省における代表的な国境地域を対象にしている。

2. 今日の中越関係の背景

紀元前から10世紀中頃の独立までの約千年間に亘ってベトナムは中国の支配を受け（北属と称される）、独立後も中国（宋、明、清）から度々の侵略を受けてきた。ベトナムの中国に対する国民感情は後述の中越戦争に専ら由来する旨の理解もあるが、斯かる歴史的視点を踏まえれば、それは支配・侵略・搾取に起因する警戒心・不信任等によって形成された面も有ると言えるのではなかろうか⁴⁾。

独立後のベトナムにおける11番目の王朝として、19世紀初頭にベトナムの統一を回復した阮朝が成立したが、その間の中越関係は、中国の侵攻と支配、それに対するベトナムの抵抗の繰り返しとすることが出来る。斯かる関係の変化は、フランスのインドシナ進出と植民地化によってベトナムが中仏勢力争いの対象とされることにより齎され、歴史上続いてきた両国の支配・被支配の関係とは異なるものになった。第二次大戦前後におけるフランスからの解放を求めた抗仏戦争（第一次インドシナ戦争）にあっては中国からの支援が為されたが、戦後処理を巡って中越間に生じた問題の解決に関して、ベトナムは中国に対する強い不満を抱くことになった。1966年の米国による北爆に端を発した抗米戦争（第二次インドシナ戦争）にあってソ連の支援を受けたこともあり、ベトナム戦争後の中越は協力関係から対立に向かい、対ソ関係問題・援助打ち切り問題・華僑迫害問題・国境地帯少数民族問題・南沙及び西沙における領有権問題等に関する対立が表面化した。

更にカンボジア国内事情を巡る中越間の対立は、ベトナムによるカンボジア侵攻とそれに対抗する形で「広西と雲南の国境地帯を攪乱した」とする中国によるベトナム侵攻に繋がり、短期間且つ地域限定的とは言え極めて激しい1979年の中越戦争に発展した。両国間の戦闘は、今日における中越間物流・人流ルートとしても地域開発対象としても注目される憑祥（友誼関）/ランソン（ドンダン）と東興/モンカイ付近で行われた⁵⁾。中国軍の撤退によって終結した中越戦争に対する双方による評価の妥当性如何は別として、戦争終結直後に行われた外務次官級会議における中国による国境地帯安定化提案をベトナム

ム側が軍事的敗北意識無きままに拒否し、以後10年間に亘り両国の国交は途絶えることになる。

文化大革命による経済停滞と中越戦争による疲弊状態の打破を目指して、中国では1978年以降は開放改革政策が採られた。一方のベトナムでも、中越戦争後は社会不安と経済悪化が増幅したが、斯かる状況の変革を求める機運を背景にしたドイモイ政策が1986年末に導入された。「中越戦争後、中国・ベトナム関係は冷え切っていたが、改革開放路線を歩む中国とドイモイ政策を採るベトナムは、それぞれ経済的利益を求めて、関係を修復する機運が出てきた」⁶⁾のである。その間、西沙諸島（パラセル諸島）及び南沙諸島（スプラトリー諸島）の領有権を巡る争いはあったが、1990年まで緊張状態が続いた中越国境は、1991年のカンボジア内戦終結を告げるパリ和平協定締結と軌を一にしたベトナム首脳中国訪問と中国首脳ベトナム訪問によって、両国の国交正常化と貿易協定締結が実現された。前述の如く、1992年にはドンダン（ランソン）/友誼関（憑祥）等12カ所の中越国境が開放され、越境物流と国境地域開発の進捗が期待された⁷⁾。ただ、中国にとって中越国境は全国の国境線の僅か数十分の一を占めるに過ぎず、「中国は全般的な外交戦略の中でハノイとの関係を捉えている」⁸⁾が、ベトナムにとって中越国境は死活に関わる生命線であり、国境地域の安定化は極めて重要な問題である。基本的には経済優先路線を両国が採っている限り、国境地域で深刻な問題が発生する今日的な可能性は小さいが、ベトナム内陸における中国資本による生産拠点設置等を除き、インフラ建設を含み共同的な国境地域開発事業が積極的に進められるという状況にもないのである。そこには、経済的な結び付きの必要性を認めつつも、上述の如き歴史的背景に由来する警戒心・不信感を抱くという、ベトナム側の複雑な対中意識を垣間見ることが出来る。

勿論、今日にあっては、後述の南北経済回廊に於ける第3国境橋に繋がる中国側河口の北山開発庁区の設置・拡充に対応する形で、ベトナム側ラオカイのキムタイン貿易区が設置され、交易関係の深化に伴う相互的越境貨物の円滑な積替を図る目的が共有されており⁹⁾、また後述の如く、南北経済回廊に組

み込まれると共に東西経済回廊の実質的な延伸区間とも言えるハノイ/ランソン（ドンダン）/憑祥（友誼関）/南寧ルートにあっては、ハノイ/ハイフォン/モンカイ/東興/防城港/欽州ルートにあっては、特に国境貿易を含む越境物流の活性化や円滑化に向けた動きが見られる。例えば、ドンダン国境ゲートにあっては、2004年以降の「中国＝東盟（ASEAN）博覧会」の開催地である南寧に通じる南友高速道路に接する形で、友誼関ゲート横に設置される憑祥総合保税區との車両相互の越境乗り入れを円滑に行う為に、越境車両待機場の整備拡充と効率的な車両移動のルート調整が実施されている。また、モンカイ国境ゲートにあっては、中国側施設である東興辺境貿易区の対岸に、当該貿易区の一角を占める北部湾国際海産品市場と直結する保税區としてのCang Can ICD Mong Caiを設置すると共に、現在は舟運で行われている輸出入を車両の浮橋（2018年8月の現地調査時には建設中）利用へ切換えることによって、不安定な小型船によるか、又は1カ所の国境橋梁利用によるしか選択肢が無かった越境物流ルートの多角化が進められている。

3. GMS 経済回廊の現状と展望

1) GMS 経済回廊の段階的整備

1991年のパリ和平協定を嚆矢とし、ADB支援の下で策定されたGMS経済協力プログラムは交通、通信、エネルギー、人的資源、環境、貿易、投資、観光、農業の9分野で構成されていたが、その中核が道路整備事業としての経済回廊計画であり、それは以下のように展開されている¹⁰⁾。

①第1期（1992～1997年）

- ・道路整備事業の進捗に向けた基礎作りとも言える時期であり、1992年には優先的7道路事業が選定されると共に、1994年には新たに2道路事業が追加され、GMS全域への道路整備効果の裨益を企図するプログラムであることが強調された。

②第2期（1998～2007年）

- ・プログラムを構成する9分野の統合強化を推進す

る為にも道路整備事業の進捗が不可欠とされ、2000年には東西・南北・南部の3経済回廊を優先開発道路に指定すると共に、2002年には2002～2012年のGMS Strategic Frameworkに基づく基幹計画に取り込まれた。

- ・2004年には広西チワン族自治区が参加し、それに伴って南北経済回廊の本支線状況が変化した（昆明/ラオス又はミャンマー経由でチェンライ/バンコク及び昆明/ハノイ/ハイフォンに南寧/ハノイ/ハイフォンが追加され、特に中越間における連結性の強化が企図された）。
- ・南部経済回廊の本支線状況にも変化が見られた（バンコク/プノンペン/ホーチミン/プンタウを結ぶ道路を本線としての中央サブ回廊として位置付け、バンコク/シェムリアップ/ストゥントレン/ラッタナキリ/プレイク/クイニョンを結ぶ道路を北部サブ回廊とし、またバンコク/トラート/カンポット/ハーティエン/カマウ/ナムカンを結ぶ道路を南部沿岸サブ回廊とした。更に、東西経済回廊との連結を企図するシハヌークビル/プノンペン/ドンクロー/パクセ/サワンナケートを結ぶ回廊網も支線として位置付けられ、GMS域内にあっても産業集積が進む地域乃至都市の連結性の強化が図られた）。
- ・2006年には2015年までのGMS Transport Sector Strategyを採択し、東西・南北・南部経済回廊を中心とする9回廊のGMS経済回廊網整備計画が策定された。

③第3期（2008年以降、今日迄）

- ・南北・南部経済回廊構成が変更され、特に南部経済回廊に関しては上述の3サブ回廊と東西経済回廊との結節が図られた。また、2011年にはバンコクからダウエイへの延伸が承認され、プーナムロン/ティキ国境ゲートが南部経済回廊上のタイ/ミャンマー国境として位置付けられた。
- ・南北経済回廊に関しては、昆明/チェンライ/バンコクを結ぶ西部サブ回廊（ラオス又はミャンマー経由）、昆明/ハノイ/ハイフォンを結ぶ中央サブ回廊、友誼関（憑祥）/ドンダン（ランソン）経由、防城港/東興/モンカイ経由で南寧/ハノイを

結ぶ東部サブ回廊の3ルートで再構成され、特に中越間ルートに焦点が当てられた。また、南部経済回廊に関してはバンコク/プノンペン/ホーチミン/プンタウを結ぶ中央サブ回廊、バンコク/シェムリアップ/ストゥントレン/ラッタナキリ/プレイク/クイニョンを結ぶ北部サブ回廊、バンコク/トラート/コックコン/ハーティエン/カマウ/ナムカンを結ぶ南部沿岸サブ回廊（計画当初の南部沿岸経済回廊）の3ルートで再構成され、更に当該3ルートと東西経済回廊とを連結させる回廊内リンクとして、シハヌークビル/プノンペン/ストゥントレン/ドンクロー/パクセ/サワンナケートを結ぶ道路網整備の方向性が明らかになった。

2) GMS 経済回廊の延伸と再編

上述の如く段階的整備が進められるGMS経済回廊計画に関しては、特にその延伸と再編に関して、域内における道路整備拡充の効果を広範囲に裨益させる必要が有る旨の視点から、以下のような評価が為されると共に課題が抽出されている。

①回廊整備評価

- ・2012年6月開催の第4回GMS経済回廊フォーラムにおける域内道路インフラ及び物流環境に関する初期評価を踏まえて、同年10月の第16回GMS Sub-regional Transport ForumにおいてGMS地域投資枠組み2013～2022が提示検討され、次のような確認が為された。
- ・域内における鉄道網整備状況に鑑みれば、その交通インフラの中心は港湾と連結した道路輸送網であり、越境貿易の現状と展望を踏まえた選択的・集中的整備が必要である。
- ・特に隣接する中国とタイとの国境貿易が急増するミャンマーが組み込まれた道路の整備が必要である。
- ・カンボジア/タイ、カンボジア/ベトナム、ラオス/タイ、ミャンマー/タイ（2カ所）、ミャンマー/中国、ラオス/中国、ベトナム/中国（2カ所）のゲートにおける国境貿易の重要性に鑑みた道路整備が必要である。
- ・域内の主要国境貿易ルートとして、ラオス経由の

昆明/バンコクの南北経済回廊, バンコク/プノンペン/ホーチミンの南部経済回廊, バンコク/ビエンチャン (現時点ではGMS経済回廊に含まれない), メソット/ミヤワディ経由のバンコク/ヤンゴン (現時点ではGMS経済回廊に含まれない), 瑞麗/ムセ経由の昆明/マンダレー (現時点ではGMS経済回廊に含まれない), 昆明/ハノイ/ハイフォン (南北経済回廊) が特定される。

②経済回廊の再構築乃至延伸

- ・GMS経済回廊 (東西, 南北, 南部経済回廊) 再構築の主関心事項は, ミャンマーの発展を考慮すること, 域内における全ての首都と主要経済中心地を含み且つ連結すること, 域内主要港湾及び産業ハブと連結すること, 主な貿易の流れと関連させることである。因みに, 東西・南北・南部経済回廊に占めるミャンマー領域道路延長の割合は12~14%程度であり (2011年のダウエイ取込みまでは南部経済回廊の一部区間としては位置付けられていない), 東西・南北経済回廊に占めるラオス領域道路延伸割合も同程度である。
- ・上記要求との相関に鑑みて, 東西経済回廊及び南北経済回廊におけるラオス及びミャンマーの関係性が他の域内国に比べて限定的なことで, ヤンゴン, ネビドウ, ビエンチャンが経済回廊に取り込まれていないこと, ヤンゴン港が経済回廊と連結していないこと, 中国/ミャンマー, ミャンマー/タイ, 中国/ラオス/タイ間における主要越境貿易ルートが経済回廊再構築に反映されていないことを踏まえた経済回廊の延伸乃至再構築が必要である。因みに, バンコク/ビエンチャン, メソット/ミヤワディ経由のバンコク/ヤンゴン, ムセ/瑞麗経由の昆明/マンダレーは依然として経済回廊に取り込まれていない状態である。

4. GMS 東西・南北経済回廊の再構築乃至延伸の方向性

1) 東西経済回廊再構築乃至延伸の方向性

①西側基点の変更

- ・当初のモーラミヤインからヤンゴンへ, 更には

ティラワ経済特区 (SEZ) への基点変更を検討すると共に, タイ国境のミヤワディ/ヤンゴン間の短縮ルートを計画する。

②ミャンマー領域における再構築乃至延伸

- ・ヤンゴン (ティラワ) 及びヤンゴン港の経済回廊との未連結状態の解消, 陸路によるタイ/ミャンマー間の貿易額の90%を占める最重要貿易ルートとしてのメソット/ミヤワディ経由の越境貿易環境の整備, ADB資金によるエインドゥ/コーカレイ間道路の改良, タイ資金による越境物流インフラの整備 (ミャンマー領域ミヤワディ/コーカレイ間の日替わり一方通行区間の迂回路は2015年に完成済みであり, 貨物専用第2友好橋は2018年中の供用開始が予定されている) を進める。
- ・ティラワのSEZ開発とミヤワディの特別国境経済工業地区の開発事業を進める。
- ・ミャンマーにおける多人口地域・工業ハブ・農業地帯・観光資源所在地域との連結及びパテイン/ヤンゴン又はティラワ/ミヤワディ区間のエイヤワディデルタ及び東バゴー・モン・カイン地域というミャンマーにおける2大農業地帯の連結を検討する。特に, パテインの農業・林業・観光業開発の潜在性に鑑みたパテインと東西経済回廊との将来的連結の方向性を確認する。

上述の如く, 東西経済回廊に関してはミャンマー領域内の道路事情等の物流環境の改善が今後の課題とされることは当然だが, ラオス乃至ベトナム領域にあっては当初の目論見と異なる機能に対する評価が為されている。それは「計画」と供用開始当初からの「実態」との乖離とも言えるが, ダナン (港) が本回廊の東側基点とされながら, 実際の特にタイからの物流は9号線と1号線が交わるドンハから1号線を北上し, ハノイ等の北部ベトナム地域を結ぶ為のルートとして評価されていた。また, 今日では中越間物流のみならず, ベトナム及びラオス経由の中泰間物流のルートとしても位置付けられている。更に, 特にラオス領域の本回廊に対する物流業者の評価から, 本回路のラオス及びベトナム領域区間 (9号線) に代替するルートとして, プンアン港と連結する12号線乃至クアロー港と連結する8号線の

活用が、2011年のタイ/ラオス第3友好橋の完成と相俟って、北部ベトナム地域との連結性のみならず、広西チワン族自治区や華南地域等を陸路乃至海路で結ぶ物流ルートとして期待されている¹¹⁾。尚、ハノイ等北部ベトナム地域と雲南省及び広西チワン族自治区とを結ぶ道路網は、南北経済回廊の一部を構成する東部回廊としてADBは位置付けているが、本稿では中越間乃至中泰間物流の視点から東西経済回廊と相関付けている。

2) 南北経済回廊再構築乃至延伸の方向性

① 中国と「陸のASEAN」との連結性強化

- ・現時点では、南北経済回廊として位置付けられていないが、昆明/瑞麗/ムセ/ヤンゴンを結ぶ道路は中緬間国境物流における最重要陸上ルートであり（泰緬間国境貿易ルートのメソット/ミヤワディにおける越境貿易額の10倍以上）、またマンダレー/ネピドウ/ヤンゴンを結ぶルートはミャンマー国内における主要物流ルートである。何れについても物流環境の改善が必要だが、特に前者に関しては、中緬間国境貿易の拡大に伴う交通量の増加や山岳地帯通行に鑑みた内陸コンテナ拠点(ICD)設置等が求められており、その本回廊への取り込みを通じた沿線地域における物流インフラの改善や投資促進が期待される。
- ・また、当該ルートの延伸を通じたマンダレー/タム（インド国境）への展開は、ミャンマー領域を経た本回廊の南アジアへの架橋機能、中国・南アジア間物流に関するマラッカ海峡通過海上輸送ルートに代替する陸上輸送ルートとしての機能、GMS/南アジア間の貿易投資促進機能として結実することが期待される。
- ・磨憨で雲南省と国境を接するボーテンと首都のビエンチャンを結ぶ道路は中羅間貿易の主要ルート、ビエンチャン/ノンカイ/バンコクは羅泰間貿易の主要ルートであり、またバンコクの南東に位置するレムチャバン港は、タイ最大の貿易港であると共に内陸国ラオスにとっての玄関港であり、ボーテン/ビエンチャン/バンコク/レムチャバンを結ぶ道路と本回廊との連結は、ラオスにおける経済回廊網の拡大を意味し、GMSの中心地とし

て特に中国との交易関係におけるラオスの重要性を認識せしめる効果が期待できる。

② ベトナム領域における道路網等の物流環境整備

- ・上述東西経済回廊の実際の機能、そのラオス及びベトナム領域における代替ルートとしての可能性（12号線と連結するブンアン港乃至8号線と連結するクアロー港の活用を含む）を踏まえた、ハノイ等北部ベトナム地域乃至港湾並びに広西チワン族自治区、南寧經由の華南地域乃至四川省等内陸地域との南北経済回廊及びその中国内の接続道路を通じた物流網の拡充、即ち、特に中国との越境物流活性化の視点からのベトナム領域における東西経済回廊及び南北経済回廊並びに広西チワン族自治区（港湾）との結節をも視野に入れた、北部ベトナム港湾との連結に向けた環境整備が期待される。

3) その他の示唆乃至検討事項

① CBTAの早期完全実施に向けた動き

- ・本則44カ条と20の付属書及び議定書で構成されるCBTAは、2015年に全てのGMS構成国における批准を得ており、関係国間の覚書（例えば、タイ/ラオス/ベトナム3国間覚書、中越間覚書）と相俟って、GMS域内における円滑且つ迅速な越境交通の実現に向けた完全実施が期待されているが、各国内事情等との相関で必ずしも捗々しい進展を遂げている訳では無い。例えば、国境でのワンストップサービスが現時点で実施されているCBTA適用ゲートは、2015年1月に開始された東西経済回廊のラオバオ（ベトナム）/デンサワン（ラオス）1カ所であり、南北経済回廊にあっては、越境貨物が多い中越国境の河口/ラオカイ、友誼関（憑祥）/ドンダン（ランソン）、東興/モンカイにあっては未実施の状態である。
- ・他国登録車両の越境走行が容認されれば越境時の積替は不要になるが、関係国間覚書に基づき設定される自国内走行区間乃至ルートの制約及び越境車両台数の制限は、国境ゲートにおける上記輸出入手続きの二重性問題と共に、CBTA完全実施の桎梏になっていた。国内法令との相関のみなら

ず輸送業者の利害に直接関係する問題でもある為に関係協議は暫く膠着状態が続いたが、その解決の糸口として ADB が主導する形で、Early Harvest の2018年8月1日～2019年3月末日の実施及び今日の状況を踏まえた CBTA 改定の手法確定に関する合意が為された。最大の懸案事項であった越境車両台数に関しては、「GMS 道路通行及び一時入国許可書 (TADs)」の各構成国500通の発行が合意された¹²⁾。ミャンマーに関しては、Early Harvest 実施は2020年とされると共に、当初の TAD 発行は200通とされたが、一部報道によればタイとの二国間輸送協定で、「当面はミャンマーからの輸送はタイのコンケン県まで、タイからの輸送はミャンマーのモーラミヤインまでとする」としつつ、両国間における越境物流環境の整備が進められることになっている¹³⁾。

②中越間物流における東西・南北経済回廊と北中部ベトナム港湾との連結性への期待

- ・上述の如く、東西経済回廊の一部であるラオス及びベトナム領域における9号線を利用する物流は、タイ及びラオスとダナン（港）及びその周辺地域とを結ぶという当初の計画とは異なる部分が少なくなく、その結果として代替ルートとしての12号線（ブンアン港結節）と8号線（クアロー港結節）が注目された¹⁴⁾。
- ・東西経済回廊初期計画における東側基点として位置付けられたダナン（港）は、水深11～12mの8バースから成る海港のティエンサ港、河川港のソンハン港及び化石燃料等専用ターミナルとしてのリエンチュウ港で構成されており、最大2,500TEUのコンテナ船の接岸が可能とされる¹⁵⁾。中部ベトナムを代表する海港であり、今日まで機能拡充に向けた諸施策が展開されてきたが、コンテナ貨物を中心とした取扱量は期待程の伸びを示しておらず、ハード・ソフト両面での次の様な指摘が為されている¹⁶⁾。即ち、狭隘なコンテナヤード、不適切な運営管理、高額な港湾コスト、数少ない定期航路（直行便、経由便）、限定的なユーザである。9号線利用のタイ乃至ラオスとの物流が少なく、ハノイ/ホーチミン間物流の中継港としての

機能は果たしているものの、国際貿易港としては中国・香港・台湾・シンガポール・韓国・日本に開かれているに過ぎない。中国港湾との連結の視点からは、製紙原料としての木材チップの輸出が、また織布や機械類の輸入が華南地域港湾との間で行われている程度である。少なくとも現時点では、中越間における陸路と海路を組み合わせた複合的な貨物移動との関わりは乏しいが、ダナン港背後圏における製造業企業の展開と9号線利用物流の活発化を通じて、中越間物流の基点乃至中継点としての機能に期待が集まる。

- ・12号線延長上に位置するブンアン港は、内陸国であるラオスの外港としての機能に期待したラオス政府が、その港湾運営会社に出資を行う中部ベトナムの代表的港湾の一つであり、我が国も積極的な機能拡充に取り組むべく、「日メコン経済産業協力イニシアティブ行動計画に基づくメコン開発ロードマップ」に取り上げている¹⁷⁾。現在は、岸壁延長185m・水深11mと同270m・水深13mの2バースから成る港湾で、ダナン港のようなコンテナ積降用ガントリークレーンは設置されていない為に一般貨物のみの取扱であるが、2018年中に予定される岸壁延長270m・水深13mの第3及び第4バースと22haの上屋の完成によって45,000DWT・4,000TEU級船舶の接岸が可能になる等、その港湾機能は飛躍的な向上を遂げることになる¹⁸⁾。中国港湾との連結の視点からは、ラオス産木材チップ・金銅鉱石・カリウム肥料、ベトナム産キャッサバ乃至タピオカ粉の輸出、また中国産機械部品・精密機械乃至同部品の輸入の拠点になっている。後述広西チワン族自治区の防城港及び欽州港との間に定期航路が開かれており、現時点でも12号線利用の陸上輸送貨物の海路利用による中国向け移動及び、その逆方向の中国発信貨物のタイ乃至ラオス向け移動に関する結節点としての機能を営んでいる。今後は、タイ乃至ラオス領域受発信貨物移動拠点性の強化、隣接ブンアン経済区を始めとしたハティン周辺工業団地等との至近性と中部ベトナム港湾（海港）としての地理的特性の積極的活用、防城港等広西チワン族自治区乃至広州港等華南地域港湾との連結性の強化を

通じて、陸路と海路を利用した中越間複合一貫輸送拠点としての機能が期待される。

- ・ 8号線延長上に位置するクアロー港（正確には、ベンチェイ埠頭と共にゲティン港を構成するクアロー埠頭を意味する）は、何れも水深7.5mで、岸壁延長170mと160mの各2バースから成り、接岸可能船舶は最大25,000DWTであるが、建設中の2本のコンテナターミナルが完成すれば30,000～50,000DWT級船舶の接岸が可能となり、大幅な貨物取扱増が見込まれている¹⁹⁾。しかしながら、現時点ではコンテナ積降用ガントリークレーン導入計画はなく（その点ではブンアン港と同様）、当面はバルク中心の一般貨物取扱港湾として機能することにならざるを得ない。また、浅い水深と言う構造的問題（その点では大水深のブンアン港と異なる）と、近年大規模開発が進むニーソン経済区を背後地とし70,000DWT級船舶の寄港が可能な大水深港ニーソンとの距離の問題等との相関で、国際貿易港としての活性化が図られているとは言い難い状態である。中国との物流の視点からは、建設資材としての石灰岩を中心とした鉱物資源、リン肥料・木炭等のラオス産品の輸出と、近隣地域へ供給する機械及びその部品等の輸入程度であり、香港及びシンガポールを結ぶ航路の基点になっているものの、12号線との比較における8号線の使い勝手の問題も原因してハード・ソフト両面でのインフラ整備の遅れが目立ち、中越間物流の拠点としての機能を営む為には相当の工夫を要するであろう。
- ・ 北部ベトナムを代表する港湾はハイフォン（河口付近のディンブー港を含む）、ラックフェン（2018年5月の供用開始）、カイランの3港である。ホン河沿いに3カ所のターミナルと20以上のバースが設置されるハイフォン港は北部ベトナム最大のコンテナ港湾である（木材等の非コンテナ貨物取扱ターミナルも有る²⁰⁾）が、河川港故の浅い水深と恒常的な浚渫の必要性等に起因する運営コストは高い。ハノイから東へ約100km（高速道路利用で1時間、国道5号線利用でも2～3時間程度）であり、中越国境のモンカイまでも数時間という立地上の優位性が認められ、貨物取扱量は

増加の一途を辿って来た。しかしながら、同港の水深で対応可能な船舶は最大1,500TEU・2,000DWT級とされ（更に、その接岸は潮待ちになる²¹⁾）、ハイフォン港から北東へ約30kmでモンカイまで160kmに位置するハロン湾に隣接し（2018年9月にハノイ/ハイフォン間高速道路がハロンまで延伸され同年10月に供用開催された）、水深12mで3,000TEU・85,000DWT級船舶の接岸可能なカイラン港の貨物取扱能力を踏まえても（航路が世界遺産のハロン湾に開設されている為に拡充が難しいだけでなく、ラックフェン港との競争による取扱貨物減少リスクという問題を抱えている）、今後の貨物量増加に適切に対応することは困難と考えられていた²²⁾。また、現時点ではハイフォン・カイラン両港には欧米直行航路が無く、香港乃至シンガポールでの積替を余儀なくされており、今後の東南アジアにおけるハブ港としての機能を有する港湾建設が喫緊の課題とされていた²³⁾。斯かる問題への対応としてベトナム政府はハイフォン沖合カイハイ島に我が国のODAによるラックフェン港の建設を計画し、2018年5月に第1期施設の供用が開始された²⁴⁾。同港は水深16mのコンテナターミナル（岸壁延長750mのバース2本）であり14,000TEU・100,000DWT級船舶の接岸が可能な大水深港である。欧米航路を中心とした展開が可能な同港は今後も更なる拡張が予定されている²⁵⁾。1991年11月の国交正常化以来、多少の変動は認められるものの、中越間貿易は増加の一途を辿っている²⁶⁾。ただ、ベトナムの対中輸出は農水産物や原油・鉱物と言った一次産品であり、中国の対越輸出は工業品（完成品及び部品）を中心とした二次産品と言う基本構造に今日でも大きな変化は無く²⁷⁾、物流拠点と手法も斯かる貨物と相関することになる。斯かる状況に鑑みた北部ベトナム港湾が関わる輸送手法の複合化を通じた中越間物流の視点からは、ハイフォンとカイランの機能とラックフェンの機能とは異なると言えよう。即ち、大型コンテナ船の寄港が可能な大水深港であるラックフェンは、特に従前は香港乃至シンガポールでの積替を余儀なくされていた欧米向け北部ベトナム受発信貨物の拠点港として両港と競争

し得るハブ港として期待され、北部湾沿いの防城・欽州・北海港との特に欧米を視野に入れたフィーダーによる中越間海上物流も想定されるが、過度の貨物集中による香港の港湾機能低下等の問題が生じない限り、上述北部湾沿いの港湾とハイフォンやダナン等のベトナム沿海までの航海距離の短さを理由に、広西チワン族自治区のみならず広東等華南地域の工業品の北部湾経由の輸出急増の可能性を主張する向きも有る²⁸⁾が、少なくともラックフェンに関しては北部湾沿いの港湾と直接海路で結ぶという機能は極めて小さいと思われる。一方、ハイフォン及びカイランに関しては、モンカイ/東興国境乃至ドンダン(ランソン)/友誼関(憑祥)国境を経る形の陸路による中越間物流に供される貨物を含むベトナム北部受発信乃至中継貨物(中泰間物流に供されるラオス及びベトナム領域の保税通過貨物を含む)に関する、海上輸送乃至陸海複合一貫輸送の基点港乃至中継港としての機能が期待されている。

5. ハノイ/ドンダン(ランソン)/友誼関(憑祥)の物流ルートにおける物流環境と国境地域開発の可能性

- ・広西チワン族自治区における道路整備及びその沿線開発に比べて、国境を接するベトナム側における遅れが目立つと言うのが定説であったが、今日では相当な改善が図られている。例えば、ハノイから国境に向かう国道1号線(約160km)は、特にランソン省に隣接するバクザン省²⁹⁾にあっては片側2乃至3車線の高速道路が20社以上の日系企業が展開する数カ所の工業団地が所在する省都Bac Giangまでの約50kmに亘って既に整備されている。それ以降ランソンまでの数カ所で高速道路延伸工事³⁰⁾が行われているものの、現時点では片側1車線の簡易舗装道路である。カーブは多いが比較的平坦な路面状態は良好であり、コンテナ車等大型貨物車両の走行には全く支障が無い。また、ランソンから国境のドンダン(Huu Nghi 国境ゲート)までの約15kmは急カーブが多い山岳道路区間で、高速走行には向かないものの路面状態

は良好であり、大型貨物車両の走行にはまったく支障が無い³¹⁾。

- ・本国境ゲートではCBTAが企図するワンストップサービスは未実施の状態である為に、相互の越境(輸出入)に際しては貨物の積替を要するが、中国側には南寧へ繋がる高速道路に接続する形で憑祥総合保税區が設置されており、ベトナム車両は出国手続後に当該保税區まで入場することが出来る。また、ベトナム側では領域内の積替場から中国に戻る全ての中国車両用の広大な駐車プールと越境専用ゲートが2017年11月に設置され、積替場での边防検査(車両と運転手に関する検査)と海関検査(貨物に関する検査)の効率化・迅速化と併せて、中越間越境物流の円滑化が進行している。
- ・後述のモンカイ/東興国境にあっても同様であるが、一般貨物輸出入の他に、殆ど通関手続を要しない国境地域の住民のみに認められる辺民互市貿易及び日・月・年で限度額が設定された少額貿易が相当程度行われており、実質的にはフリーパス状態と言える。その為に、斯かる貨物に関しては正規貿易と非正規貿易とを峻別できないことが少なくなく、それが中越国境付近における模倣品(知的財産権侵害物品)流通の背景になっているものと思われる³²⁾。
- ・広西チワン族自治区の首府である南寧は、広州等の華南地域や雲南省・四川省等内陸地域とを結ぶ陸上交通の要衝であると共に、防城港・欽州・北海という北部湾沿いの港湾とを結ぶ貨物の集散地でもある³³⁾。斯かる機能は、ベトナムを始めとしたASEAN(中国では東盟と称する)との地続きのゲートウェイとしての位置付けによって一層強化されており、南寧市内のみならずベトナム国境の友誼関とを結ぶ高速道路の沿線には、シンガポールやマレーシア等との合資乃至合作による数カ所の保税區・工業区・貿易區が設置されている。しかしながら、国境を挟む形でのベトナムとの共同的且つ相互補完的な地域開発は行われておらず、現時点では貨物の越境の円滑化に焦点が当てられているに過ぎない³⁴⁾。

6. ハノイ/ハイフォン/モンカイ/東興/ 防城港の物流ルートにおける物流環境と 国境地域開発

- ・ハノイとハイフォンを結ぶ基本ルートは、2015年12月開通の高速道路（2018年9月にハロンまで延伸され10月に供用開始された）と既存の5号線であるが、路面状態を含む走行環境が優れている前者は、高額料金を理由にコンテナ等大型貨物車の通行が一般に回避される傾向にあり、物流ルートとしては後者利用が圧倒的であると言える³⁵⁾。5号線は中央分離帯付き片側2車線アスファルト舗装道路であるが、極めて交通量が多い為に路面の傷みが激しく、また沿線住民が多い地域を通過することとの相関で、物流ルートとしての走行環境自体は良好と言えない。
- ・上述の高速道路延伸までは、ハイフォンとハロンを結ぶ道路は10号線経由の18号線に限られていた。両都市間の距離は40km程度ではあるが、路面状況や沿線地域状況に鑑みれば、特に大型貨物車の走行環境は芳しくなかった。特にハイフォン（港）は、ハノイ及びその周辺地域とを結ぶ貨物受発信拠点だけではなく、モンカイ/東興国境を経る中越間物流の基点でもある為に、高額な料金設定³⁶⁾が懸念されるものの、斯かる物流環境の改善に資することは間違いなく、中国側の整備された道路網（南寧/東興/防城港/欽州/北海を結ぶ高速道路網）との効果的結節を目指したモンカイに至る更なる延伸の早期実現が期待される。
- ・ハロン/モンカイは距離的には170km程であり、両地域を結ぶ唯一の道路としての18号線は、アスファルト舗装が施され路面状態は概ね良好と言える。中央分離帯が設置されている区間も有るが、基本的にはセンターライン付き片側1車線道路であり、多くのバイク走行が認められる生活道路でもある為に、コンテナ車等の走行環境として優れているとは言えない。しかしながら、モンカイ/東興越境貨物関連のハイフォンを基点乃至中継点とするコンテナ車を始めとして大型貨物車やバス等の交通量は多い。
- ・2017年5月調査時のモンカイ/東興国境における

通関業者への聴き取りによれば、通常の通関を行う一般貿易貨物を積載した1日当たりの越境車両は相互に10～20台程度であり（繁忙期でも50～60台程度とのことであるが、越境貨物の多くは積替えられている）³⁷⁾、中国の対越輸出貨物の多くは縫製用原反、ベトナムの主な対中輸出貨物は米と即席麺とされ、殆どがコンテナ車利用とのことである。ワンストップサービスは未実施であるが、ネット利用による15日前からの事前申告が行われること、現物チェックは積替場で行われゲートでは書類確認のみが行われること等、車両乃至貨物の越境自体は極めてスムーズに行われている。

- ・上述ドンダン/友誼関国境が一般貿易貨物の輸出入に多く利用されていることに比べて、モンカイ/東興国境の特徴は辺民互市貿易乃至少額貿易による物流と、その実施手段としての越境人流と中国人観光客の多さが特徴と言える。即ち、特に、辺民互市貿易は越境者の手荷物の形で実施されることが少なくなく、殆どフリーパスの状態と言える。また、少額貿易の場合は1日当たり8,000円相当の貨物は基本的に国境措置の対象にならない為に、貿易区の外で複数の越境者から貨物を集荷することで、本来為すべき一般貿易としての通関手続きを脱法的に免れる業者も少なくないが、殆どが目溢しされている状態である³⁸⁾。

7. 東西・南北経済回廊と 広西チワン族自治区港湾との連結性

①広西北部湾開発計画の進捗状況

- ・広西北部湾開発計画とは何か

北部湾とは、広西チワン族自治区（海岸領域のみならず内陸の南寧及びその周辺地域を含む）・広東省南部・海南省・北部ベトナムに囲まれた南シナ海の西北の湾を意味し、従前はトンキン湾と呼ばれた海域である。中越間の緊張状態が長期に亘り継続した為に、言わば閉ざされた海域であったが、特に1991年のパリ協定締結を嚆矢とした中越国交正常化を通じて、新たな可能性に満ちた海域として注目されるようになった。

1978年末の中国の対外開放政策に基づく14の沿海

主要都市開放（1984年）に際して北海市が含まれたものの、当時は地理的優位性は認識されながらも閉鎖的な雰囲気強く、他の沿海地域における発展の波に乗ることが出来なかった。北海市の開放に続いて、1988年には欽州市が、1992年には南寧市が17の内陸開放都市の一つとして開放された。南寧市開放前年の中越国交正常化に伴って、友誼関（憑祥）や東興などのベトナムに接する国境が開かれ、広西チワン族自治区の海と陸を通じた西南地域開放の戦略的位置が明確にされたと言える。

2002年には中国とASEANとの経済協力推進を企図する「中国＝東盟（ASEAN）自由貿易区が批准され、2004年には南寧で「中国＝東盟博覧会」が初めて開催され、それ以降今日まで毎年盛大に開催されている。2006年には国務院が西部大開発計画における西部三大重点経済区の一つとして北部湾を指定し、2008年の正式批准によって国家レベルの計画として本格的な開発が開始されることになった。

当該計画は、全体を南寧地区、欽州・防城地区、北海地区、鉄山地区、東興・憑祥地区という5ブロックに分けて推進されることとなり、各地理的特性や産業構造等に鑑みた開発軸が設定されている。例えば、内陸地域の場合、南寧は西部地域や広州等の華南地域とを結ぶ物流拠点としての優位性に鑑みた開発と共に、ベトナム国境の憑祥・東興へのアクセスの容易性というASEANとの結節点としての機能に期待した開発が中心になっている。沿海地域の場合、欽州・防城港等の大水深港湾としての優位性に鑑みた背後地と一体化した開発が中心になっている（鉄山地区に関しては、産業集積が顕著な広東省との至近性に着目した開発が企図されている）。

②広西チワン族自治区港湾の現状と展望

・GMS 東西・南北経済回廊との陸上物流面での結節、ベトナムを始めとしたASEAN諸国の港湾との海上物流面での結節、陸海複合一貫輸送面での結節が進行する、又は期待される同自治区内の代表的港湾は、防城港、欽州港、北海港であり、それらは南寧と共に上記広西北部湾開発計画の中核と言える。2004年以来、南寧で毎年開催されている中国－ASEAN 博覧会の2013年第10回におけ

る中国とASEAN諸国との海上協力推進に関する中国側の提起を踏まえて、2016年5月に中国－ASEAN 港湾都市協力ネットワークが立ち上がり、港湾・航路物流情報の相互連結や新たな航路の開設が進んでいる³⁹⁾。

・ベトナム国境の東興から約35kmに位置する防城港市（東興市は防城港市の管轄下にある）は、北部湾地域最大の防城港を有する港湾都市である。後述の欽州と同様にベトナムに近接することなどから開発が遅れていたが、2008年以降急激な開発が進行し、今日では鉄鋼・原子力発電・非鉄金属に関する巨大プロジェクトが展開される重工業都市として認識されている。それら3大プロジェクト以外にも、石油化学・食用油製造等の産業が防城港の背後地としての防城港経済技術開発区内に展開している。東興から防城港市へは、120km走行が可能な高速道路に加えて、高速道路と見間違うほど整備され路面状態が極めて良好な一般道路（小型車80km, 大型車60kmの速度制限は有る）の何れかで容易に移動することが出来る。防城港の開港は1968年で、地級市になったのは1993年であるが、ベトナムのモンカイで国境を接する東興等を窓口にした交易で栄えた地域でもある（今日では国際貿易区とされ、中越間国境貿易の3分の2を担っている）。同市は広西チワン族自治区における最大の港湾都市であると共に重工業都市、国際貿易都市でもあり、また530kmに及ぶ海岸線を利用した海浜リゾート基地としての特徴をも有している。防城港は既に欧米・日本・韓国及びASEAN諸国の港湾との間に定期航路を有しており（ベトナムに関してはホーチミンのカットライ港）、その貨物取扱量は1億トンを超え、今後さらなる増加が期待されている。

・今日では、ハノイから中越国境を経て南寧に至る区間、南寧と防城港を結ぶ区間及びハノイからハイフォンを経由し中越国境を経て防城港に至る区間、広西チワン族自治区内において南寧と防城港を結ぶ区間が南北経済回廊の一部として位置付けられている。

・防城港市の東に位置する欽州市は1994年に地級市として設立されたが、ベトナムとの地理的近接性

に起因する政治的理由で、上述の防城港市と同様に開発が遅れたが、交易自体は古くから盛んに行われていた地域である。

- ・ 欽州市は欽州港を中心とする工業都市であり、また ASEAN との交易窓口としての機能を有する港湾都市でもある。欽州港を取り囲む形で広大な欽州港経済技術開発区が設置されている。本開発区は石油化学産業（主として原油はイランからの輸入、石炭はベトナムからの輸入）エリアを中心に、物流機械装置等製造業エリア、紙パルプ製造業エリア、物流加工業エリア、食用油製造業エリア及び保税エリア等から構成されており、完成車の輸入基地（西南地域で完成車輸入が認められる唯一の港湾）でもある為に、近時は自動車部品産業の成長が著しい。本開発区に隣接する形でマレーシアとの合作による工業園区が設置されており、今後は中国・ASEAN 間の自由貿易地域に昇華することが期待されている⁴⁰⁾。
- ・ 欽州港の基本的機能は、本開発区内で製造された産品及び南寧等で集荷された内陸地域の産品の ASEAN 諸国に対する輸出であり、ベトナムのハイフォン・ダナン・ホーチミンを始めとして、シンガポール、マレーシア、ミャンマー、タイ、インドネシアとの間で多くの定期航路を有している（香港が絡む直行、経由、巡回航路に加えて東京港等の日本港湾を巡回する航路も有るが、日本の船社による運航は、前述防城港と同様に今日まで行われてない）。
- ・ 広東省に接し14の沿海開放都市の一つとして1984年に開放された北海市は、1870年のアヘン戦争終了後に開放港とされ、一時期は各国の領事館が置かれていた国際都市であった。防城港や欽州港と同様に、緊張関係に有ったベトナムに近接することで発展が遅れたが、1983年の地級レベルに昇格した後は、特に鄧小平の南巡講話が有った1992年以降、隣接する広東省に牽引される形で急速な発展を遂げた。今日では、広州と結ぶ高速道路と南寧を結ぶ高速道路の結節点になっており、海上物流のみならず陸上物流の要衝として位置付けられている。
- ・ 北海市には国家級の広西北海輸出加工区を始めと

して数カ所の経済開発区が設置されており、電子機器・精密機械・薬品・繊維・皮革・海産品加工等の軽工業（非重工業）の展開が多く、北海港の設備等との相関も有り、製鉄プロジェクト主体の防城港、石油精製・石化プロジェクトの欽州とは産業展開上の相違が見受けられる。香港や珠江デルタ地域との近接性という地の利を生かした来料加工や進料加工が中心になっており、組立加工輸出型企業乃至珠江デルタからの所謂2次展開企業が少なくなく、従来は斯かる軽工業品の ASEAN 向け輸出基地として位置付けられて来た。しかしながら近年では、北海市の東方約50kmの地に広東省と接する形で、計画開発面積123km²という広大な鉄山港区の開発が進められており、近い将来には「防城港の製鉄プロジェクト、欽州の石油精製・石化プロジェクトを上回る規模で巨大な石化基地、製紙、造船、さらに物流基地が形成されていくことになりそうである。」⁴¹⁾とされ、港湾設備乃至機能の拡充と共に、今後の北部湾開発の中心テーマとして注目されることになろう。

③中越間物流における東西・南北経済回廊と 広西チワン族自治区港湾との連結性

- ・ 上述の如く、東西経済回廊はダナンを基点とした物流ルートという当初の目論見とは異なり、ベトナム国道1号線との結節がハノイ/ハイフォンを中心とした北部ベトナムとの連結を齎している。また、北部ベトナムとの連結性という視点から、同回廊の一区間を構成するラオス/ベトナム領域の9号線に代替するルートとしてのブンアン港に繋がる12号線とクアロー港に繋がる8号線の利用との相関を理解する必要がある。即ち、本回廊と広西チワン族自治区港湾（防城港、欽州港、北海港）との連結性という視点からは、中部ベトナム港湾としてのダナン港、ブンアン港そしてクアロー港との物流が注目されることになろう。また、上述の如きルートで北部ベトナムに原部材乃至中間財として陸上輸送された貨物が当該地域で完成品化され、それが大量輸送を要する貨物としてハイフォン港等から海路で広西チワン族自治区港湾に輸送されることも想定内の現象と言える。

更に、中国側港湾に集荷した工業品等が逆の流れでベトナムに輸入されるという現象も考えられる。勿論、これらの指摘は物流ルートという、言わば器の視点からのものであり、それに盛られるべき受発信貨物次第ということになるが、海上物流の世界では船が貨物を呼ぶというだけでなく、貨物が船を呼ぶという考え方も有り、現時点では具体的な貨物と直接的な関係を有さないような物流ルートの可能性も検討されなければならない。

・東西経済回廊に関しては、当初計画と異なる利用が為されていることとの相関で代替ルートに関する議論が為されているが、回廊自体の変化は西側基点であるモーラマインからヤンゴンまでの延伸程度である。一方、南北経済回廊は中国の雲南省と広西チワン族自治区との関係を始めたCLMV及びタイにおける物流環境との相関で、相当な変化が見られる。因みに、GMS経済回廊計画立ち上げ時の主ルートは雲南省昆明とバンコクを結ぶものであり景洪でラオス・ルートとミャンマー・ルートに分岐し、前者は磨憨からラオスのボーテンとファイサイを経てタイのチェンコンに至るルートであり（以後はメソットを経てバンコクに至る）、後者はメコン川渡河後に打洛でミャンマーに入り、ケントンとタチレクを経て再びラオスに入りファイサイに至るルートである（何れのルートにあってもしラオスのファイサイを経てタイのチェンコンに至ることになる）。斯かる主ルートに加えて、昆明とハノイを結ぶ支線（河口/ラオカイで越境）も南北経済回廊の一部として置付けられた⁴²⁾。それ以降は、特に中越間物流を視野に入れ、ハノイから広西チワン族自治区の南寧を結ぶルート（ドンダン/友誼関で越境）と、ハノイからハイフォンを経て広西チワン族自治区の防城港・欽州・南寧を結ぶルート（モンカイ/東興で越境）が新たに加えられた（タイ領域におけるチェンライ/バンコク間は従前のメソット経由ルートに加えて、ピサヌローク経由ルートが本回廊主ルートの一部として位置付けられた。今後の延伸計画としては、ボーテンからルアンパバン・ビエンチャンを経てバンコクとを結ぶルートと、昆明からミャンマー領域に入りバゴー・ヤ

ンゴンとを結ぶルート（瑞麗/ムセで越境）並びにインドとの結節を企図したミャンマー領域内における西方展開がある。

・南北経済回廊と広西チワン族自治区の代表的港湾である防城港、欽州港、北海港との効果的結節を通じた中越間越境物流の効率化と円滑化の可能性如何に関して、以下では現状を踏まえた考察を試みる。今日における本回廊は、北の基点である昆明からハノイ・ハイフォンを経てモンカイで越境し、広西チワン族自治区の防城港と欽州港、更には南寧に繋がるルート、ハノイからドンダンで越境し広西チワン族自治区の南寧に繋がるルートに加えて、上述東西経済回廊の事実上のハノイ・ハイフォンまでの延伸と当該回廊の代替ルートと一部で重なることになるが、昆明からビエンチャンを経てバンコクに至る新ルートと、ベトナム国道1号線と結節する形で東西経済回廊の一部を構成する9号線と並行する国道8号線と12号線を南北経済回廊の一部とする視点も示されている。それに拠れば、8号線の延長上に位置するクアロー港や12号線の延長上に位置するブンアン港と防城港、欽州港との海路での連結性のみならず、斯かる港湾と経済回廊とを連結した海陸複合一貫輸送というビジネスモデルの展開は大いに期待できる。現時点では輸送貨物の偏り等に起因して、中越港湾間の海上輸送が一部で行われているに過ぎないが、特に北部ベトナムにおける産業の活性化、広西チワン族自治区乃至雲南省における産業構造の変化、北部湾開発の進捗、華南・珠江デルタ地域とASEANとの経済的連結性強化等を通じた貨物の受発信乃至輸送の拡大が、斯かるビジネスモデルの活性化に繋がるものと思われる。

8. むすびにかえて

本稿では、中越間越境物流環境とそれとの相関における国境地域開発の現状と方向性に焦点を当て、先行研究と各種資料を参考にしつつも基本的には筆者の現地調査を踏まえた実証的な考察を試みた。

上述の如く、中越関係は様々な要因が複雑に絡み合い、特にベトナムにおける対中警戒心・不信感に

は根深いものが有るが、経済的補完関係は益々深化し、陸路利用の越境物流は増加の一途を辿っている。ただ、両国間の基本的貿易構造は、サムソン等による北部ベトナムにおける携帯電話等製造に関する物流を除けば、農水産物や石炭等の一次産品のベトナムからの中国向け輸出、工業品等の中国からベトナム向け輸出という姿に大きな変化は見られない。斯かる越境物流環境は、GMS 経済回廊としての道路網整備のみならず、今日では、通関等の国境措置の軽減・簡素化を通じた越境の容易性の視点からは相当程度実現されていると言える。また、特に中国側にあつては、越境貨物の受発信基地としての機能を有する工業区や貿易区の設置が盛んに行われており、広西チワン族自治区ではシンガポールやマレーシアとの合作によるものも設置されている。一方ベトナム側にあつては、ラオスやカンボジアとの国境地域に越境貨物の受発信を企図する経済区等設置の動きは有るものの、経済回廊で結ばれる中国内陸地域はもとより、中越国境地域においても中国資本による、またはベトナム資本による、もしくは合作による中国との越境貨物の受発信基地を設置するという具体的な動きは、少なくとも現時点では見受けられず、寧ろ中国との越境物流に鑑みたモンカイにおける経済特区設置計画に関しては、地元を中心とした反対運動に見舞われている状況である。中国に対するベトナム側の警戒心や不信感が払拭されない限り、現実問題としてベトナム側国境地域に、又は両国の国境を跨ぐ地域に中越間の越境貨物用受発信基地が設置される可能性は乏しいと思われる。

しかしながら、中国側にとっては、ASEAN 接近政策実現の為には中越間物流の円滑化・活性化が不可欠と言え、ベトナム側にとっても、特に経済的視点からの中国との相互依存関係の一層の深化が現実的な選択肢になろう。その為には、タイ向け貨物等の保税輸送環境を含む国境措置等、越境物流環境の整備拡充というソフト面での対応が必要であるが、既存の道路網と港湾を如何に対中越境貨物輸送に利用するかという視点も必要になる。その意味では、東西経済回廊の本来の基点であるダナン（港）を含む東西・南北経済回廊に繋がる北中部ベトナム港湾と、広西チワン族自治区の防城港、欽州港、北海

港、更には、華南地域や珠江デルタ地域と海路乃至陸路で連結するルートによる物流ビジネスモデルの開発が喫緊の課題と言えよう。

今日の中越間貿易における輸送手段としては海路が支配的であるが、特にその輸送日数に鑑みれば陸上輸送に優位性が認められること当然である。しかしながら、陸上輸送にあつては、大量輸送には不向きであること、定時性に難が有ること、道路状況如何によっては貨物損傷の危険が有ること、複数の国境での税関対応が求められることや積替を要すること、現時点では貨物需要との相関で片荷になる可能性が強くコスト高に繋がる等の問題が有り、それらの解決に向けた官民一体化した施策が求められる⁴³⁾。

国境地域開発は、関係国が政治・安全保障、経済、文化等の視点からの相互補完の必要性を意識するところから始まるものと言える。中越間の相互補完関係の多くは、経済中心の視点からのモノの移動という貿易取引によって今日まで実現されており、資本の移動を伴う生産拠点の設置乃至運用という形で効果的に実現されているとは言い難い。中国側は今後一層の傾斜を図る ASEAN への重要な窓口としてベトナムを位置付け、賃金格差を背景とする直接投資を通じたベトナム領域の国境地域における生産拠点設置を渴望しているが、ベトナム側の対中警戒心・不信感を容易に払拭できない状態が続いている、というのが実情と言え、ベトナムとしてはモノの関係の深化を通じた相互補完は必要不可欠だが、深いカネの関係までは踏み込めないということであろう。

中国を除く GMS 諸国にあつては、貿易関係はもとより隣接国の低廉な労働力によって担保されるカネの移動による生産基地としての貨物受発信拠点の設置が進められており、斯かる拠点を通じた相互補完関係が相当程度形成されている。例えば、タイの場合は、カンボジア領域のポイペトやコッコンに設置された経済特区に生産拠点を設けてカンボジアの低廉な労働力を利用する一方で、カンボジア側は就労先として斯かるタイ企業を捉えるという形での補完性であり、ラオスにおけるビエンチャンやサワンナケートにおいても同様な補完性が認められる。更に、タイ領域内のメソットに経済特区を設置し隣国

のミャンマーから低廉な労働力を導入し、ミャンマー側は斯かる特区内のタイ企業に就労の場を求めるといふ形での相互補完関係も維持されている。何れも一方が隣国の低廉な労働力を利用する、就労の場を求める、という形での相互補完関係であり、広西チワン族自治区内においても、広西チワン族自治区と隣接するベトナムのランソン省及びクアンニン省との国境地域においても、実現可能なビジネスモデルと言える⁴⁴⁾。特に東南アジアへのゲートウェイとしての広西チワン族自治区に於ける今後の経済成長可能性に対する評価は高く⁴⁵⁾、貿易のみならず外資の直接投資が盛んになることは間違いないであろうが⁴⁶⁾、ベトナムからの投資は貿易の活性化との比較において、当面は低調に推移するものと思われる。シンガポールやマレーシア等の資本によって広西チワン族自治区内に設置される生産拠点に於けるベトナム人労働者の就労、という相互補完の関係はベトナム側との賃金格差に鑑みれば実現可能と言えるが、中国側の単純乃至未熟練外国人労働者の国内流入に関する厳しい対応との相関で困難な状況である⁴⁷⁾。一部で報道された中越国境付近のベトナム領域ランソンにおける中越合作経済区設置計画の進捗如何が今後の国境地域開発の試金石になると思われるが、現時点では机上の計画の域を出ておらず、当面は貿易取引に特化した貨物受発信基地としての拠点の設置乃至維持が国境地域開発の中心になると思われる。

様々な難しい問題を抱えながら、中越関係は特に経済面での相互補完関係を深めており、また国境を接する両国としては関係の深化が必要且つ不可欠な選択と言える。現時点では、上述の如く貿易取引が中心であり、斯かる視点からの、特に GMS 東西・南北経済回廊との相関を踏まえた越境物流環境の整備がハード・ソフトの両面で進められている。しかしながら、企業による直接投資や国家レベルのインフラ整備支援等、カネ（資本）の越境移動に関しては、他の GMS 諸国間におけるカネ絡みの相互補完との比較において、必ずしも活発であるとは言えず、両国間におけるカネの越境移動が今後の国境地域開発の要諦と考えられる。



FIGURE 7

New Configuration of East-West Economic Corridor, North-South Economic Corridor, and Southern Economic Corridor



Source: ADB Study Team.

- 1) GMS の全容に関する基本書としては、石田正美・工藤年博編 (2007)『大メコン圏経済協力』アジア経済研究所、石田正美編 (2008)『メコン地域開発研究－動き出す国境経済圏』アジア経済研究所、石田正美編 (2010)『メコン地域国境経済をみる』アジア経済研究所、石原伸志他編著 (2016)『ASEAN の流通と貿易－AEC 発足後の GMS 産業地図と企業戦略』成山堂書店、等を挙げることが出来る。
- 2) GMS 域内の貿易乃至越境物流に関する論考としては、拙著 (2016)「大メコン圏における国境地域開発と国境貿易」『地域政策学ジャーナル』第5巻第2号、藤村学 (2016)「メコン地域における経済回廊と日系企業の展開」『季刊 国際貿易と投資』No.103 <http://www.iti.or.jp>、「大メコン圏の経済回廊 (道路網の視点から)」『国建協情報』2014No.844 www.idi.or.jp、春日尚雄 (2013)「メコン地域開発と GMS プログラム」『亜細亜大学亜細亜研究所紀要』第39号47～73頁、日本海事検定協会・日本国際貿易促進協会 (2013)『中国－アセアン物流事情に関する調査研究』、石田正美 (2013)「ASEAN 域内の物流ネットワーク－GMS 経済回廊の現状と展望－」www.ide.go.jp/library/、損保ジャパン日本興和 (2010)「大メコン圏における物流事情」『物流ニュース』No.76、大泉啓一郎 (2008)「大メコン圏開発プログラムと CLMV に発展」『環太平洋ビジネス情報 RIM』Vol.8 No.30 4～28頁、等を挙げることが出来る。東西経済回廊を中心にした論考としては、拙著 (2018)「GMS 東西経済回廊代替ルートの可能性に関する一考察」日本港湾経済学会『港湾経済研究』No.56 71～84頁、拙著 (2005)「東西経済回廊への期待とベトナム・ダナン港の役割」『港湾経済研究』No.44 205～214頁、拙著「GMS 東西経済回廊・南部経済回廊とカンボジア・ベトナムの港湾事情」『日本海事新聞』2007年7月19日付 海の日特集号5面等有る。
- 3) 関満博・池部亮『「交流の時」を迎える中越国境地域』(新評論, 2011年)、坪井善明『ヴェトナム「豊かさ」への夜明け』(岩波新書, 1994)、鹿沢武『中国・ベトナム関係 中越紛争の歴史と国際環境』(教育社, 1978)、庄司智孝「ベトナム・中国の国境線画定・領土問題」防衛省『防衛研究所紀要第8号第3号 (2006年3月)』www.nids.mod.go.jp (2018/10/5取得) 等を参照。
- 4) 2018年8月11日付け日本経済新聞朝刊8面には「ベトナムの経済特区難航」と題する記事が掲載されている。それは、中国の東興と国境を接するモンカイにおけるベトナム初の経済特区 (SEZ) 建設に反対する地域住民のデモに関する記事である。最大の貿易パートナーと称される如く、中国への通商上の依存度が高いという事実は理解しているものの、経済力を梃にした中国の影響力増大は受け入れ難いという複雑な国民感情の表れと言えよう。因みに、中越間の貿易品は対中輸出品が農林水産物及び鉱産物中心の一次産品、対越輸出品がサムソン拠点向け携帯電話部品を含む工業品中心の二次産品であるが、国境地域住民に容認される取引を除く、統計に表れる双方貿易額は1000億ドルを超える勢いで急伸している (<http://vietnam.vinanet.vn/japanese>, <http://vovworld.vn/ja-JP> 参照)。
- 5) 雲南省昆明から国境の河口までは約400kmあり、また紅河沿いのラオカイはベトナム中心部から相当離れている為に、ハノイとの距離が短い広西チワン族自治区国境地帯における戦闘に比べて河口/ラオカイ付近の戦闘は極めて小規模であった。
- 6) 「中越戦争」『世界史の窓』<https://www.history.net/appendix/> 引用。
- 7) 中越経済関係と中越間国境貿易に特化した論考としては、トラン・ヴァン・トゥ (2012)「越中国境経済調査ノート」IDE/JETRO <http://www.ide.go.jp>、池部亮 (2010)「中越国境経済圏でみる中越経済格差の縮図」『メコン地域 国境経済をみる』日本貿易振興機構アジア経済研究所、池部亮 (2008)「中越経済の緊密化と国境経済」石田正美編『メコン地域開発研究－動き出す国境経済圏』アジア経済研究所、等有る。
- 8) 朱建榮「江沢民の中国 内側から見た「ポスト鄧小平」時代」中公新書 1994年 190頁引用。
- 9) 南北経済回廊に焦点を当てた論考としては、三村光弘 (2016)「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」www.erina.or.jp/wp-content/, [ERINA REPORT PLUS] No.142, 建設経済研究所 (2016)「海外の建設業」『建設経済レポート』www.rice.or.jp/regular-report/、藤村学 (2015)「大メコン圏における経済回廊の現状と越境インフラの経済効果－東部回廊とその関連ルート」ci.nii.ac.jp/naid, 「第23回雲南懇話会資料 中国 (雲南) の南進策」(2012) www.yunnan-k.jp、橋谷弘 (2010)「中国雲南省と東南アジアを結ぶ交通ルートの現状－大メコン圏における水路と陸路－」www.tku.ac.jp/kiyou/contents/ 等有る。
- 10) 21th Ministerial Conference “Review of Configuration of the Greater Mekong Sub-region Economic Corridors November 2016” www.adb.org/countries/gms/main, 7th Economic Corridors Forum, Kunming, Yunnan Province, 2015 “Revisiting the GMS Economic Corridor Strategies and Action Plans” www.adb.org/countries/gms/strategy 参照。
- 11) 国道12号線乃至8号線の東西経済回廊代替ルートに関しては、拙著 (2018)「GMS 東西経済回廊代替ルートの可能性に関する一考察」日本港湾経済学会『港湾経済研究』No.56 71～84頁参照。
- 12) Early Harvest' Implementation of the Cross-Border Transport Facilitation Agreement <http://greatermekong.org/early-harvest-implementation-cbta> 参照。また、実施措置の内容は GMS 構成国毎にアカウントが設けられている。例えばベトナムの場合は、<https://www.greatermekong.org/sites/default/files/PRF9.pdf> とされる。中国における現時点の TAD 発行数は雲南省100、広西チワン族自治区20に止まり、依然として国境での積替えが主流になっている (2018年10月9日開催の「日・メコンビジネスフォーラム」における日本通運メコン開発センター長花岡宏氏の発言)。
尚、既にタイ拠点の日系物流企業数社が TAD 取得済みで、泰中間の越境物流可とされる (<http://www.nittsu.co.jp/press/2018/2018o606>, <http://www.trancy.co.jp/home/neaslist>, <http://lnews.jp/2018/06/k060617.html> 参照)。
- 13) Early Harvest Brochure <http://www.greatermekong.org/sites/default/files/PRF-9MYA>, NNA Asia <http://www.nna>

jp/news/show/1749394 参照。

- 14) 拙著 (2018)「GMS 東西経済回廊代替ルートの可能性に関する一考察」日本港湾経済学会『港湾経済研究』No.56 71～84頁参照。
- 15) VPA Shipping Times www.vpa.org.vn 参照。
- 16) 国際協力機構『ベトナム国第二期ダナン港改良事業準備調査最終報告書』2014年12月参照。
- 17) 経済産業省 HP www.meti.go.jp/policy/Mekong_Develop_Doad_map 参照。
- 18) News VietNam Net <http://english.vietnamnet.vn/fms/business/156748>, Shipping Times Vung Ang Port <http://www.vpa.org.vn/central>, Ha Tinh Economic Zone Authority <http://kkthatinh.go.vn>, Hascon Agency Port of Vung Anh as of July 2016 (2016年8月の訪問時に受領), 日本経済新聞2017年5月31日付11面及び同6月1日付13面参照。
- 19) Viet Nam News <http://vietnamnews.vn/economy/268622> 参照。
- 20) VPA Shipping Times <http://vpa.org.vn/english/members/north/haiphong.htm> 参照。
- 21) SANKYU・物流サービス <http://webciiss.sankyu.co.jp/portal/j/asp/newsitem>, 参照。
- 22) 吉見昌宏「海外事情調査 ベトナムの港湾」国際臨海開発研究センター ocdi.or.jp/pdf/76_kaigai02.pdf, 中野宏幸「急成長する物流とベトナム北部の港湾」日本港湾協会 www.phaj.or.jp/distribution/lib/Asia.html 参照。
- 23) 日本経済新聞2018年5月3日付朝刊12面, 同紙2018年1月18日付朝刊8面, 同紙2017年6月8日付3面, 同紙2016年10月19日付9面, Vietnam Business Access-Sep2016 3～5頁参照。
- 24) JICA http://www.jica.go.jp/press/2018/20180514_02.html, 商船三井プレスリリース <http://www.mol.co.jp/pr/2018/18034.html> 参照。
- 25) 2018年8月訪問時の受領資料 (HAI PHONG INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL CO., LTD.), 日本経済新聞2018年10月11日付朝刊11面参照。
- 26) Bloomberg <http://bloomberg.co.jp/news/articles/2018-04-18>及びベトナムフォトジャーナル <http://vietnam.vn/japanese> は、ベトナムがASEANにおける中国の最大の貿易パートナーであることを強調している。対中依存度が高まるASEAN貿易にあっても、特にベトナムの依存度上昇が指摘されてる (日本経済新聞2018年8月26日付8面)。
- 27) 池部亮 (2010)「中越国境経済圏でみる中越経済格差の縮図」『メコン地域 国境経済をみる』日本貿易振興機構アジア経済研究所, 池部亮 (2008)「中越経済の緊密化と国境経済」石田正美編『メコン地域開発研究－動き出す国境経済圏』アジア経済研究所参照。
- 28) トラン・ヴァン・トゥ (2012)「越中国境経済調査ノート」IDE-JETRO <http://www.ide.go.jp> 参照。
- 29) 農業生産が盛んで、30カ国以上に輸出されている特産のライチの最大輸出先は中国であり (www.nna.jp, biz.searchchina.net/id/ 参照), ドンダン/友誼関ゲートを経る陸路での輸出入が行われている (2018年8月のドンダン税関開き取り)。また、ハノイから1時間程に立地するという高い利便性が近時注目されている (JETRO www.jetro.go.jp/biznews, ベトナム日本商工会議所 JBAV 投資促進委員会 vtown.vn/ja/category7_bac-giang.html 参照)。
- 30) 中国 ODA によるハノイ/ランソン間高速道路建設計画で、2018年末に全線開通予定とされる。2018年8月の現地調査時においては、相当程度の工事新進捗が見られた。
- 31) 本ルートは道路状況との相関で精密品の物流には向かない旨の理解が一般であるが、北部ベトナムで組立てられベトナム輸出総額の20%を占めるサムソン製品向け一部原部材の対越輸入及び一部完成品の対中輸出は、本国境ゲートを通じて行われている (2017年5月及び2018年8月のドンダン税関開き取り)。
- 32) 日本貿易振興機構広州事務所『中越国境における中国からベトナムへの模倣品流通実態調査 2016年3月』は河口/ラオカイ、友誼関/ドンダン及び東興/モンカイの各国境における模倣品輸出入・流通状況に関する調査報告書であるが、地続きの各ゲートにおける貨物の越境状況を知る上で参考になる。
- 33) 例えば、山九株式会社が展開する広州から南寧經由ハノイ向け (広州からは内陸走行ルートと北海湾沿いの欽州を通過するルートがある) 陸上輸送サービスは、約1,170kmの距離を海上輸送ならば10日間を要するところ、最短3日間での配送可能とする (https://webciiss.sankyu.jp/portal/j/neasitem.asp?nw_id=3452 参照)。
- 34) 10年程前に、中越国境を跨ぐ各8.5kmのクロスボーダー開発区「中越辺境経済合作区」計画が持ち上がり、往時は生産工場を含む企業立地を含み2015年の運用開始が予定されていたが、今日に至るまで具体的な進捗は見受けられない。
- 35) 高速道路料金は乗用車及びバスについては席数で、また貨物車については積載重量で決められるが、「利用が少ない高速道路料金を値下げすると共に5号線利用料金を値上げする」という手法が2017年に採られた (例えば40フィート・コンテナ車の高速料金は84万 VND → 54万 VND とされ、5号線利用料金は一律3.5万 VND → 4.5万 VND) が、依然として価格差が大きい為高速道路を回避した5号線利用の傾向は不変とされる。
- 36) 2018年10月に共用開始されたハイフォン/ハロン間の高速料金は40フィート・コンテナ車につき18万 VND とされる等、極めて高額な料金設定である為に2018年12月の現地調査時においては大型貨物車両の走行は殆ど視認できなかった。因みに20フィート・コンテナ車の高速料金は12万 VND とされる。
- 37) 台数制限は有るが登録車両に関しては、ベトナム車両は防城港まで、中国車両はハイフォン港までの越境走行が認められており、その場合は国境での積替を要しない。
- 38) 中国では、許可企業が指定保税倉庫に搬入蔵置された輸入貨物の受発注や決済をネット経由で行う越境 EC (国境を越えた電子取引) が2015年以来積極的に進められており、その進捗に伴い保税輸入される貨物の増加が予想されている。広西チワン族自治区の首府である南寧は雲南省の昆明と共に越境 EC 総合試験都市に指定されており、現時点で少額貿

易乃至辺民互市貿易を通じて越境輸入されている貨物が、今後ドンダン/友誼関国境において、コンテナ単位で保税輸入される越境 EC 用貨物（基本的には消費者向け商材）に一部代替される可能性は有ろう。尚、1 回当たり取引額の現行2,000元の5,000元への引上げや年間取引上限額一人当たり20,000元の26,000元への引上げのみならず、低税率の適用や輸入許可免除等によって越境 EC による消費者向け取引を拡大する施策が採られている（<http://www.nna.jp/news/pront/1788393>及び同1839566 並びに <https://jetro.go.jp/biznews/2016/04/d965d7ba1493c7f2.html> 参照）。

- 39) http://japanese.china.org.cn/business/txt/2017-09/12/content_50016251.htm 参照。
- 40) 2018年3月の欽州港経済技術開発区管理委員会における聞き取り及び入手資料。
- 41) 関満博・池部亮 前掲書（注3）145頁引用。
- 42) ADB “*Review of Configuration of the Greater Mekong Subregion Economic Corridors*” (November 2016) 参照。
- 43) CBTA が企図するワンストップサービスが実施されている国境は、現時点では東西経済回廊ラオス/ベトナム国境のドンサワン/ラオバオに限られるが、AEC の深化によって今後は急速な進展が予想される。また、関係国において一定台数の登録車両の越境移動が認められており、その限りでは国境での積替が不要とされ、登録車両は今後も段階的に増加されることになっている。中越間にあつては共に左ハンドル・右側通行である為に、交通標識等の問題については別として、積替無しの越境走行は便利と言えるが、不慣れな交通事情に鑑み敢えて積替を選択する輸送企業も存在する（ハイフォン/防城港間の越境走行は、今日では常態化しているが）。
- 44) トラン・ヴァン・トゥ 前掲論文（注7）参照。
- 45) 富士通総研「外資移転の受け入れ基地になる広西自治区」<http://www.fujitsu.com.jp/group/fri/report/china-research/topics/2008/no-85.html> 参照。
- 46) 何為明・朱永浩「中国辺境地域における日本との経済交流の現状と可能性－広西チワン族自治区の事例を中心に－」ERINA REPORT No.2015 DECEMBER 参照。
- 47) 広西チワン族自治区を含む北部ベトナムの経済成長可能性に関しては、池部亮「華越経済圏から捉えるベトナム北部の可能性」（2018年1月12日 日本アセアンセンセンター主催セミナーにおける配布資料）に貿易と投資の視点から紹介されており、北部ベトナム地域に関しては、中国工場の二次展開先としての可能性が指摘されている。