

〔研究員論考〕

中越国境付近の経済と発展可能性

国際東アジア研究センター上級研究員 坂本 博

1. はじめに

現在の世界経済を語る上でグローバリズム（地球主義）とリージョナリズム（地域主義）の2つのキーワードが重要である。経済活動が日増しにグローバル化していく一方で、国家間や地域間の競争が熾烈となり、まずは近隣諸国の中で一体化していく動きが見られている。例えば、日本でも盛んに議論が行われている自由貿易協定（FTA：Free Trade Agreement）がその1つである。このような世界経済の動きの中で日本がどのような道を歩んでいくべきかを議論することは非常に重要である。しかし、その一方で他国の動きについて理解を深めることは一定の価値があると思われる。

他国の動きで重要なのが中国である。中国は1970年代後半から始まった改革開放政策により経済が急速に発展した国である。その結果、中国の世界経済における地位が大きく向上した。それに伴い、中国は世界経済組織に参加することで地位の向上と責任を持つようになった。中国は1991年にアジア太平洋経済協力（APEC：Asia-Pacific Economic Cooperation）に加盟し、2001年には世界貿易機関（WTO：World Trade Organization）にも正式に加盟した。

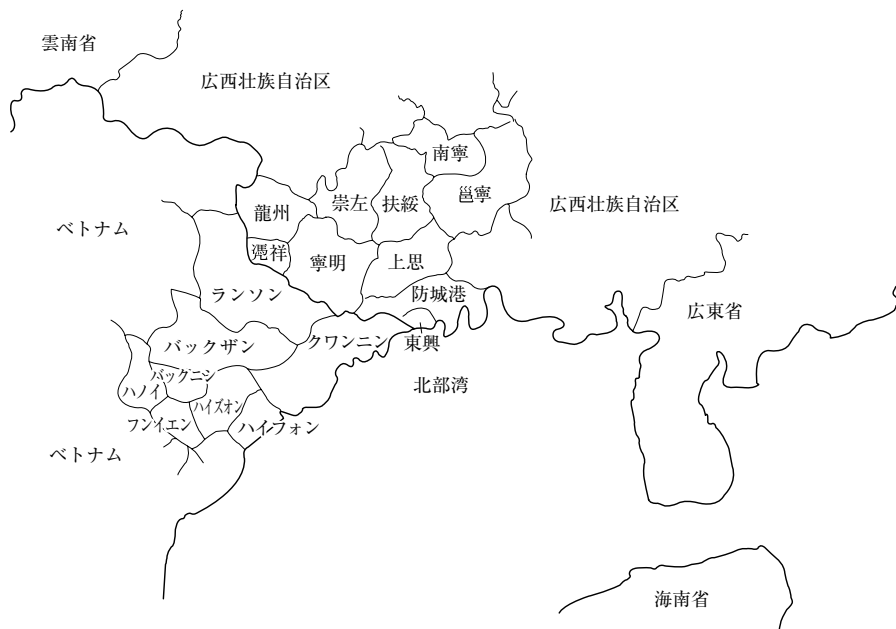
これらの動きに加えて、中国は東南アジア諸国連合（ASEAN：Association of South East Asian Nations）との関係を強化している。2002年に中国はASEANとのFTAに関する協定を結び、2004年から関税の引き下げが始まっている。中国は

ASEANの一部の国（ベトナム、ラオス、ミャンマー）と国境を接しており、こういった国々との関係を強化することは、経済的にも、政治的にも意義が大きい。特に、経済的な観点から見れば、中国がASEANと接している地域（雲南省および広西壮族自治区）は比較的貧しい地域である^{（注1）}。中国は、21世紀から始まった『西部大開発』戦略を通じて、こういった貧しい地域に対して積極的に経済支援を行っている。これは、経済発展の過程で拡大し続けている地域間格差を抑えるためであり、ASEANとの経済交流も、格差を抑える1つの手段として考えることができるだろう。

一方、中国と国境を接しているASEANの国の中では、ベトナムが経済のテイクオフをしたばかりである。ベトナムは1980年代後半のドイモイ政策を境に経済が発展するようになった。経済発展の速度は中国に劣るものの、ポスト中国の1つとして今後の発展が期待されよう。

本稿では、中国とベトナムの国境付近の経済状況に焦点をあて、その発展可能性を簡潔に考察したいと思う。対象が非常に局地的であるが、この地域一帯の将来性は、外国企業も注目しているからである。現在、中国とベトナムとの間には、地元の人にもみ解放されているローカルな国境貿易地帯を除いて、対外的には3つの陸路からのルートが開かれている。その中で、本稿ではベトナムと中国の広西自治区を結ぶ2つの陸路ルートおよびその周辺地域について紹介したい。

図1 対象地域の位置



(出所) 各種地図情報より筆者作成

2. 中越国境ルート

図1はあとで詳しく紹介するが、本稿の対象となる2つのルートに関わる地域である。なお、3つの陸路によるルートについて、1つは、雲南省の昆明から河口—ラオカイの国境を通過してベトナム首都のハノイへ向かうルートである。狭軌ではあるが、両地点が鉄道で結ばれている。次に、広西壮族自治区の南寧から憑祥、ベトナム側のドンダン、ランソンを通過してハノイへ向かうルートで、こちらも北京からの国際列車が通過するルートに沿って道路インフラが建設されている。3つ目のルートは、南寧から東興—モンカイと抜けてハノイに向かう海岸沿いのルートである。これらのルートの中でいちばんの注目の的となるのが、南寧から憑祥、ドンダン、ランソンを通過してハノイへと向かうルートである。現在、この300キロあまりの行程は、車で急げば、5時間程度で到

達可能である。中国は2000年に入ってから至る所で高速道路の建設が行われており、南寧からベトナム国境に向かう2つのルートはいずれも高速道路となっている。そして南寧から広東省への交通インフラもほぼ完成していることから、『世界の工場』といわれている広東省から北部ベトナムまで陸路で走破することが可能である。言うまでもなく、広東省には日系企業が多数存在し、一方で北部ベトナムも最近では日本企業の投資が増えている。これら2つの投資集中地点が陸路で結ばれることになると企業活動がさらに活発になることが予想される。したがって、このあたりのインフラ整備は中国とベトナムだけの利益だけでなく、これら2国に投資している外国企業にとっても利益となりうるのである^(注2)。

とはいえ、この道路インフラを利用して日本企業などが積極的に進出したといったニュースはあまり聞こえてこない。そこで筆者としては現状を確認すべくベトナムと中国の広西壮族自治区の結

表1 中越国境道路インフラ状況

	距離 (Km)	所要時間	道路状況
南寧—東興（防城港）	170(150)	3時間	片側2車線，防城港までは高速道路。
南寧—友誼関（憑祥）	180(160)	3時間	片側2車線，国境まで全区間高速道路。
ハノイ—ドンダン（ランソン）	170(150)	3時間	ハノイ近郊以外は片側1車線，一般道路。
ハノイ—モンカイ	350	9時間	片側2車線，ハロン湾より先は片側1車線，一般道路，一部区間は未舗装。

(注) 筆者が公共交通機関などを利用したうえでの記載のため，記述は若干正確性を欠く。

(出所) 筆者整理

ぶ2つの陸路ルートについて公共交通機関を利用して実際に調べることにした。

3. 中越国境インフラ比較

ここで，中国の広西自治区とベトナムを結ぶ一連の地域のインフラ状況について紹介したい。

表1は筆者の現地視察を交えた上で，この2つのルートに関するインフラ状況をまとめたものである。道路インフラについては中国側が高速道路としてほぼ完成されているのに対して，ベトナム側がまだ貧弱だといえよう。ベトナム側では実際に乗ったミニバスが無理をして走っているために速く着くだけであって，物流用の大きなトラックでは車線も少ないし，かなりの時間がかかることが予想される。よって道路網が完成されているとはいいがたい。もっとも中国側も車の数は非常に少なく，先行投資の感が強い。

次に港湾インフラについて，中国側は防城港とその東の欽州，北海に港がある^(注3)。防城港は全国沿海地区の主要港の1つに挙げられ，1万t級のバース12個を含む25個のバースを擁し，年取扱量が1,000万tである。また，これら3つの港には鉄道がある点も魅力的である。一方，ベトナム側の港としてはハイフォンが有名であるが，ハイフォン港は河川港のため大型船舶の接岸が困難である。そこでハイフォンから北東約30kmのカイラン港を拡張・整備している^(注4)。

第3に空港について，中国側は呉圩空港が南寧の南西約30kmにある。滑走路は2,700メートル1本で，日本からの直行便はおろか，国際線自体が少ない。最近になってようやくASEANの主要都市との定期便が開設されたばかりである^(注5)。一方，ベトナム側はノイバイ空港がハノイの北約40kmにある。滑走路は3,800メートルを含む2本で，国際線はASEANの都市への直行便はもちろん，日本からの直行便もある。バンコクやシンガポールなど，ASEANの大都市の空港の規模や輸送実績には程遠いが，1国の首都の空港としては十分な輸送能力と実績があり，将来性も期待できると思われる。

最後に外国資本の受け入れについて，改革開放以降，中国は外国資本を利用して発展してきたが，その地域分布は東部沿海地域に極端に集中している。しかし，広西壮族自治区は『西部大開発』の前までは東部沿海地域に属していたにもかかわらず，外国資本の受け入れは極端に少ない。2006年の実績によると，外国資本企業による投資は全国で1兆7,076億USドル，うち広東省が3,143億USドル，広西自治区が180億USドルとなっている^(注6)。一方，ベトナム側は統計の処理が異なるため単純に比較できないが，2003年のベトナムのGDPに占める外資系企業の割合が全国で14.28%なのに対し，ハノイ市は16.87%となっている^(注7)。言うまでもなく，首都ハノイを擁するベトナム側のほうが外資を受け入れやすい環境となっている。

表2 中国側10市県の経済指標

	中国	南寧	邕寧	防城港	上思	東興	崇左	扶綏	寧明	龍州	憑祥
1995年											
人口(万人)	121,121	122	88	54	20	—	33	40	38	27	10
名目GDP(10億元)	60,794	122	30	26	6	—	16	12	12	8	5
第1次産業(%)	19.96	6.18	43.84	38.42	42.95	—	40.57	53.14	36.57	51.01	14.74
第2次産業(%)	47.18	38.37	33.06	19.73	34.63	—	34.53	23.17	26.14	23.05	20.41
第3次産業(%)	32.86	55.46	23.10	41.85	22.43	—	24.91	23.69	37.29	25.94	64.85
1人当たり名目GDP(元)	5,019	9,990	3,387	4,787	3,163	—	4,831	3,107	3,014	2,877	5,601
1人当たり名目GDP(USドル)	601	1,196	406	573	379	—	579	372	361	344	671
1人当たり実質GDP(USドル)	2,693	4,838	1,378	1,803	1,683	—	1,779	1,406	1,312	1,246	2,646
2000年											
人口(万人)	126,743	138	92	47	21	10	34	41	39	27	10
名目GDP(10億元)	99,215	215	41	37	10	12	16	16	15	10	9
第1次産業(%)	15.06	4.88	46.95	32.05	44.61	26.53	40.19	55.18	34.92	46.64	9.71
第2次産業(%)	45.92	30.08	32.76	26.56	35.97	16.19	28.94	14.28	14.79	20.04	6.71
第3次産業(%)	39.02	65.05	20.29	41.39	19.42	57.28	30.86	30.53	50.29	33.32	83.58
1人当たり名目GDP(元)	7,828	15,652	4,490	8,009	4,923	11,832	4,759	3,810	3,807	3,859	9,201
1人当たり名目GDP(USドル)	946	1,891	542	967	595	1,429	575	460	460	466	1,111
1人当たり実質GDP(USドル)	3,913	7,825	2,245	4,004	2,461	5,915	2,379	1,905	1,903	1,929	4,600
2003年											
人口(万人)	129,227	146	93	47	21	10	34	42	40	27	10
名目GDP(10億元)	135,823	304	52	49	12	11	19	22	14	12	6
第1次産業(%)	12.80	3.92	42.21	22.75	39.94	36.37	40.34	52.27	44.82	47.13	20.69
第2次産業(%)	45.97	29.95	35.40	34.55	33.96	27.30	30.94	24.82	22.89	29.80	17.51
第3次産業(%)	41.23	66.13	22.39	42.70	26.10	36.32	28.72	22.91	32.29	23.08	61.80
1人当たり名目GDP(元)	10,510	20,829	5,595	10,312	5,745	10,573	5,654	5,235	3,419	4,323	6,039
1人当たり名目GDP(USドル)	1,270	2,517	676	1,246	694	1,277	683	632	413	522	730
1人当たり実質GDP(USドル)	5,039	10,511	2,757	5,434	3,065	7,754	3,147	2,595	2,149	2,400	6,512

(出所) 広西壮族自治区統計局(1996, 2001, 2004)より筆者整理

ここまでを見る限り、道路および港湾インフラは中国側のほうが発達しているのに対し、諸外国との結びつきの面ではベトナム側のほうが有利ではないかと推測される。

4. 中越国境の経済状況

次に、今回の2つのルートの沿線地域一帯の経済状況を、各種統計データを用いて簡単に紹介したい。対象地域の中国側は広西自治区の南寧市(轄区; Nan Ning), 邕寧県, (Yong Ning), 防城港市(轄

区; Fang Cheng Gang), 上思県(Shang Si), 東興市(Dong Xing), 崇左市(轄区; Chong Zuo), 扶綏県(Fu Sui), 寧明県(Ning Ming), 龍州県(Long Zhou), 憑祥市(Ping Xiang)が該当する^(注8)。ベトナム側はハノイ市(Ha Noi), ハイフォン市(Hai Phong), バックニン省(Bac Ninh), ハイズオン省(Hai Duong), フンイエン省(Hung Yen), ランソン省(Lang Son), バックザン省(Bac Giang), クワンニン省(Quang Ninh)が該当する^(注9)。改めて、これらの位置を図1で確認していただきたい。中国は県レベル、ベトナムは省レベルと行政区分が

表3 ベトナム側8市省の経済指標

	ベトナム	ハノイ	ハイフォン	バックニン	ハイズオン	フンイエ	ランソン	バックザン	クワンニン
1995年									
人口(万人)	7,200	243	161	92	161	103	68	143	94
名目GDP(10億ドン)	228,892	14,499	6,139	1,699	3,870	2,035	1,236	2,294	2,863
第1次産業(%)	27.18	5.39	20.94	51.51	40.62	61.76	62.09	53.62	11.09
第2次産業(%)	28.76	33.01	26.76	20.91	34.93	12.71	9.01	14.68	40.79
第3次産業(%)	44.06	61.60	52.31	27.58	24.45	25.52	28.90	31.70	48.11
1人当たり名目GDP(1,000ドン)	3,179	5,964	3,817	1,855	2,405	1,970	1,819	1,603	3,041
1人当たり名目GDP(USドル)	288	540	346	168	218	178	165	145	275
1人当たり実質GDP(USドル)	1,993	2,074	1,570	739	1,068	777	726	659	1,270
2000年									
人口(万人)	7,764	274	169	95	166	108	71	151	102
名目GDP(10億ドン)	441,646	30,239	9,913	3,367	6,175	4,108	2,192	3,536	5,424
第1次産業(%)	24.53	3.11	18.81	37.96	34.79	41.47	51.04	49.87	9.83
第2次産業(%)	36.73	38.55	35.57	35.67	37.20	27.77	12.59	14.68	45.20
第3次産業(%)	38.73	58.34	45.61	26.37	28.02	30.76	36.38	35.45	44.97
1人当たり名目GDP(1,000ドン)	5,689	11,040	5,851	3,548	3,713	3,802	3,077	2,341	5,338
1人当たり名目GDP(USドル)	402	779	413	250	262	268	217	165	377
1人当たり実質GDP(USドル)	2,037	3,953	2,095	1,271	1,329	1,361	1,102	838	1,911
2003年									
人口(万人)	8,090	301	175	98	169	111	72	155	106
名目GDP(10億ドン)	613,443	46,323	14,149	5,483	9,997	5,685	3,066	4,873	8,679
第1次産業(%)	22.54	2.75	16.03	29.19	30.50	35.34	45.20	46.20	8.19
第2次産業(%)	39.47	41.89	40.36	42.96	41.00	33.17	16.78	20.10	46.51
第3次産業(%)	37.99	55.36	43.61	27.85	28.50	31.48	38.02	33.70	45.30
1人当たり名目GDP(1,000ドン)	7,583	15,405	8,066	5,614	5,918	5,111	4,234	3,150	8,222
1人当たり名目GDP(USドル)	489	993	520	362	382	330	273	203	530
1人当たり実質GDP(USドル)	2,260	5,776	2,875	2,091	2,357	1,703	1,501	1,167	3,102

(出所)GSO(2000, 2005)より筆者整理

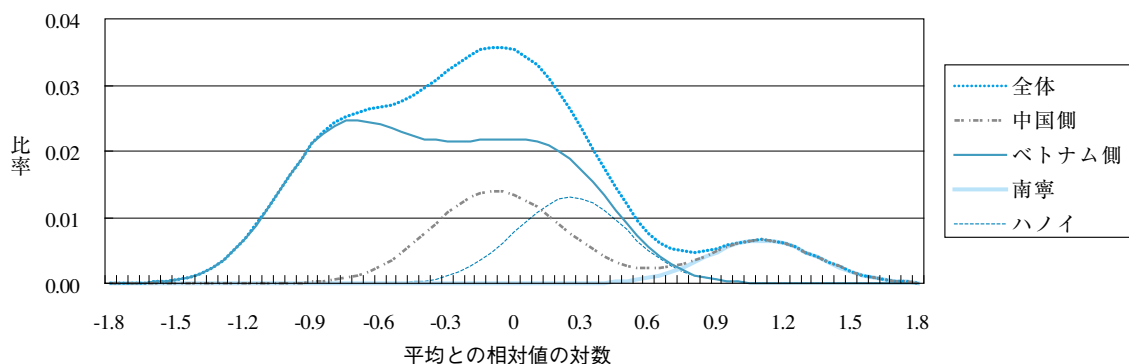
異なるが、ここでの対象地域の面積はおおむね同じであることが分かる。

次に、表2, 3は対象各地域の基本的な経済状況をまとめたものである。少し古いが、比較可能なデータの入手の関係上1995年、2000年、2003年の3時点のみとする^(注10)。また、表の最後の欄の1人当たり実質GDPは、購買力平価(PPP)と成長率指数またはデフレータを用いて2000年時点の価格で評価した^(注11)。人口を見れば分かるように、対象地域のうちベトナム側のほうが圧倒的に多く、中国側の2倍以上である。面積がおおむね同じであることから、ベトナム側の人口がかなり密集し

ていることが容易に分かる。

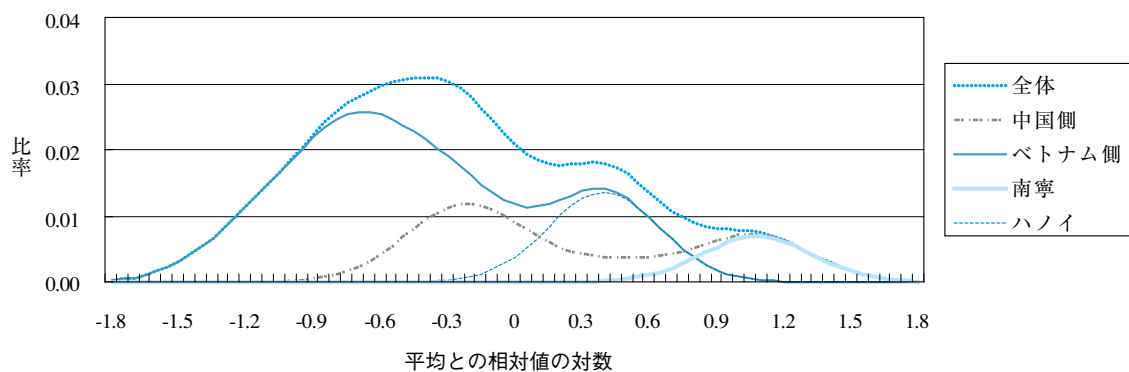
産業構造について、表では名目GDPに対する各産業の比率を表示した。全国レベルでは中国側のほうが産業構造の高度化の進展が早いことが分かる。しかしながら、ここで取り上げた10市県はあまり高度化がなされていない。都市部であり中心地でもある南寧市はかなり第3次産業の比率が高いが、国境貿易の盛んな憑祥市を除くとほとんどの地域が第1次産業中心の構造となっている。特に、南寧市の隣の扶綏県は2003年の時点で第1次産業の比率が依然50%以上である。国境近くの防城港市は若干産業構造が高度化しているが、国

図2 1995年における当該地域の所得分布密度



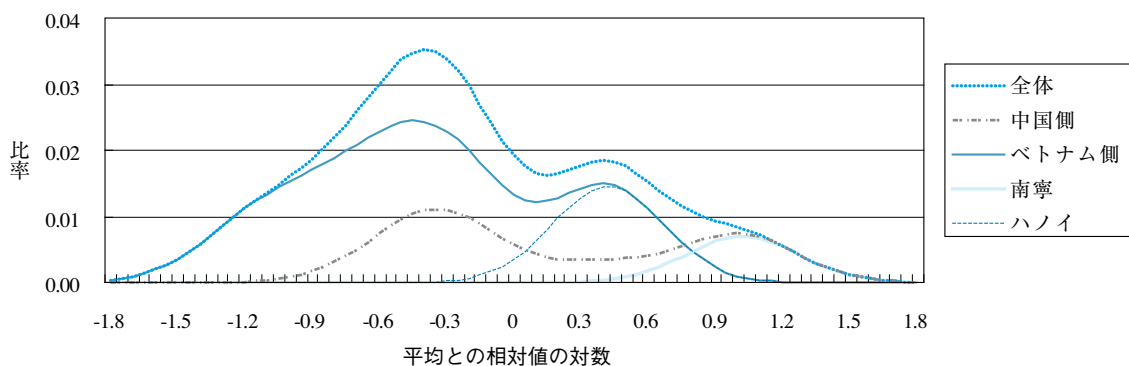
(出所) 筆者計測・整理

図3 2000年における当該地域の所得分布密度



(出所) 筆者計測・整理

図4 2003年における当該地域の所得分布密度



(出所) 筆者計測・整理

境地帯の東興市は逆に構造が悪くなっている。総じて、この辺り一帯はあまり産業基盤が整っていないといえる。一方、ベトナム側については、産業構造に大きな違いがあるとはいえ、どの地域も一様に高度化していることが分かる。都市部であり中心地でもあるハノイ市は第2次産業の比率を上げているが、産業構造自体はかなり高度化されている。北部ベトナム第2の都市であるハイフォン市も工業化が進んでいる。国境地域のモンカイおよび観光開発を進めているハロン湾が含まれるクワンニン省も農業の比率が低い。国境地域のドンダンがあるランソン省は依然第1次産業の比率が高いが、1995年の62%から2003年の45%と大きく比率を下げている。第1次産業の比率が高い省が多いが、これらが首都のハノイから150~200キロ圏内だと考えると中国側より発展する可能性も考えられる。

所得分配について、表では1人当たり実質GDPを計算しているが、ここではさらに分析を精密化するため、所得分配状況を視覚化してみた。視覚化の手法はカーネル密度関数の推計による^(注12)。図2~4は1995年、2000年、2003年の所得分配状況を各々推計したものである。状況をより詳しく見るため、全体の分配状況のほかに中国側10市県、ベトナム側8市省および、南寧市とハノイ市のみの状況も表示した。なお、図の説明に先立って、統計量を説明する。人口比重を加味した1人当たり実質GDPの平均は1995年が1,608USドル、2000年が2,658USドル、2003年が3,786USドルである。また、人口比重を加味した変動係数は1995年が0.6692、2000年が0.7226、2003年が0.6879で、対象地域の地域間所得格差は一度拡大したものの、若干縮小してきたといえる。

図2~4は、平均を0とした場合に、各々の所得の相対値に対して、百分比でどれだけの人口がいるのかということを示している。これらの図を見

る限り、全体的に所得分配構造はいびつである。その中で中国側とベトナム側を比較した場合、中国側の所得が高いことが分かる。しかし、年が経つにつれてその差がわずかに縮小している。また中国側では南寧市が、ベトナム側ではハノイ市がそれぞれの国の高所得層を形成し、中心都市とその他周辺地域との間の所得の2極分化が鮮明である。そして、ハノイ市が中国側の2極分化の間に位置づけられるようになっている一方で、両国の周辺地域の分布の頂点にあたる部分の相対所得（水準）がかなり接近している。図4でいえば、-0.5~-0.4あたりに両国の周辺地域の分布の頂点が存在する。もっともベトナム側は、頂点より左の部分が大きいいため貧しいことには変わりはないが、平均的には中国側もベトナム側も大差がなくなってきたといえる。

中国の省間所得格差を調べた場合、広西壮族自治区は中国の中でも貧しい省であると紹介されている^(注13)。しかしながら、国際比較を考えた場合、ベトナムは同自治区よりもさらに貧しいということが分かる。

続いて、両国の国境貿易について簡単に紹介したい。中越の国境貿易は1980年代に国境紛争があったため、再開は1991年の国境正常化まで待たなければならなかった^(注14)。しかし、国境正常化以降は国境貿易も急速に発展してきた。表4は中越国境貿易の実績を表にまとめたものである。言うまでもなく輸出入共に拡大傾向にあるが、必ずしもどちらかの国が輸出超過（輸入超過）となっているわけではない。なお、2006年の時点の主な輸入品目として、水産品、石炭、合成ゴムおよび原木が上げられる。主な輸出品目は布、セメント、家庭用電器および家具である。確かに、憑祥も東興も家具の間屋が目立っていたことを考えると、小規模ながらも発展の余地があると思われる。

表4 中越国境貿易の概況（中国側の統計，単位：万元）

	1995		2000		2003		2006	
	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出
合計	148,380	117,669	118,137	259,920	221,191	401,474	648,002	561,576
一次産品	85,230	18,588	45,246	27,981	97,361	99,735	216,199	113,685
工業品	37,579	55,854	24,056	81,876	64,924	152,521	357,607	252,103
生産資料	2,123	22,327	9,318	16,892	-	-	-	-
廃旧品	24	0	315	2,743	-	-	-	-
薬剤	157	5,673	384	1,619	-	-	-	-
その他	23,267	15,227	38,818	128,809	58,906	149,218	74,196	195,788

（出所）広西壮族自治区統計局（1996，2001，2004，2007）より筆者整理

5. 中越国境付近の発展可能性

さて，ここではこの地域の発展可能性について中国側の文献を踏まえた上で簡単に考察したい。万（2006）は，雲南省の中越国境を含めた中越国境一帯と，北部湾経済圏をあわせて『兩廊一圈』と称し，その発展可能性について分析を行っているが，中越が合作を模索している産業領域として，以下の9つを提案している：①農業開発，②鉱業開発，③エネルギー開発，④工業開発，⑤ハイテク産業，⑥海洋産業，⑦観光業，⑧人的資本開発，⑨医薬業。また，本稿の対象地域をより詳しく分析した古（2006）によると，重点合作項目として以下の7つを提案している：①交通方面，②観光方面，③エネルギー方面，④農業方面，⑤国際物流方面，⑥国境貿易，⑦通関。さらに，中国とASEANとのFTAに関連し，広西がどのような対応をとるべきかを研究している陳（2006）は，①物流②観光③貿易④加工製造業の4つの発展戦略を提案している。

こうやって見るとかなり幅広く提案していることが分かるが，ここまでの分析を見る限り，いくつかについては実現性が低いと思われる。特に，産業構造における工業の比重が低いため，両国の協力だけではうまくいかないだろう。一方，農業

や物流，観光などは発展の可能性が高いと思われる。いずれにしても，この地域一帯を発展させるためには，先進技術を持った外国資本が必要となるだろう。まずは，どれだけ諸外国に注目されることが今後の鍵となるだろう。

中越国境正常化以降，両国の政府関係者の人的往来が盛んに行われてきている。そのためこういった地域の開発に熱が入っていることは事実であろう。しかしながら，この地域は両国にとって重点地域の1つに過ぎない。例えば，中国は東北部も，西部も，中部も開発が必要である。ベトナムも中部・南部と開発を必要とする地域はいくつかある。両国が中越国境付近に資金を重点的・集中的に配分できる可能性は低いと思われる。そのため，開発を要する他の地域との資金配分競争にさらされるであろう。中央政府からの資金的支持も今後の鍵である。

6. 考察およびまとめ

ここまで一連の簡単な考察から得られた知見および示唆は以下である。

中越国境の中国側（広西壮族自治区）とベトナム側（北部ベトナム）を比較した場合，インフラの整備状況，産業構造，実質的なGDPともに中国側のほうが上である。

しかしながら、経済発展の可能性はベトナム側のほうが高いと見込まれる。特に、投資対象と見た場合に、広西壮族自治区は貧しい省であるが故かもしれないが、隣の広東省に比べてかなり投資の実績は少ない。ベトナムはハノイが首都という利点もあり、投資の魅力が大きい。それゆえ、筆者としてはベトナム側が中国側を追い抜くのではないかと推測している。ベトナム側の魅力は、ハノイが首都であるだけでなく、中国の広西壮族自治区と雲南省に接続し、またラオスやカンボジア、タイなどにも目線があるところである。それに対し、広西壮族自治区の外資獲得競争は、広東省に大きく遅れ、中国西部でもメコン川の開発で注目を浴びている雲南省に先を越され、ベトナムにも遅れているといった状況である。地理的にはこれら3カ所の真ん中に位置しているのだが、投資対象としては3カ所に囲まれて逆に空洞となっている感がある。

そこで、広西壮族自治区としては、ベトナムをはじめ、先に投資が行われている地域の経済発展の恩恵を受ける形で経済開発を進めていくことを考える必要があるだろう。

一方、ベトナム側としては、国内外の投資を通じて、早急にインフラなどの投資環境を整え、経済発展の軌道に乗るようにすることが望まれる。

こういった状況の中で、日本としては政府・民間共に可能な限り積極的な支援をする必要があるが、個別企業の進出に関していえば、ハノイに拠点を置くことは可能でも、広西壮族自治区にまで拠点を置く必要性は現時点であまりないかもしれない。ただ、同自治区もある程度の市場が見込まれるという意味で投資をする分には問題ないだろう。最近の中国側の報道で同自治区の南寧市で近く日本企業の誘致を目的とした工業団地を建設すると出ていたが^(注15)、そう考えると日本企業にとって同自治区も投資対象として、全くノーマークの

地域ではなくなるだろう。

注

- (注1) 中国の省間所得格差に関する研究は多数存在するが、筆者も本誌にて考察を試みている（坂本，2005）。
- (注2) 日経ビジネス2007年8月27日号，pp. 92～95にて当該地域が紹介されている。また、藤村（2007）は、当該地域を含む大メコン圏の陸送インフラを著者の実地視察を交えて比較分析している。
- (注3) 本稿では他の2つの市の経済状況を紹介しないが、防城港、欽州（Qin Zhou）、北海（Bei Hai）の3つの市が含まれる地域を『北部湾経済圏』と称している。筆者は以前、これらの地域についての論評をしている（坂本，1999）。
- (注4) 国際協力銀行（JBIC）は、これらの港の整備に融資している（関・長崎編，2004，pp. 314～315）。
- (注5) 広西壮族自治区に関していえば、観光地の桂林（両江空港）のほうがより国際的である。
- (注6) 『中国統計年鑑2007』，p. 748。
- (注7) GSO(2005)より筆者計算。
- (注8) 中国で『市』と表記される地域は行政レベルで3種類ある。1つは省レベルの市で北京、上海などがこれに当たる。次は地区レベルの市で、例えば南寧市は南寧市轄区と周辺のいくつかの県で構成される。最後は県レベルの市で、行政レベルは県であるが、都市化が比較的進んでいるなどを理由に市となっている。憑祥市が県レベルの市で崇左市に属する。なお、東興市は1996年に防城港市轄区から分離独立した。また、邕寧県が2005年に南寧市轄区の1つに組み込まれ、邕寧区となっている。
- (注9) ベトナムの各地域の日本語表記は日本アセアンセンター（<http://www.asean.or.jp/invest/list/vietnam/index.html>）による。
- (注10) 中国側の資料は広西壮族自治区統計局（1996，

2001, 2004) による。ベトナム側の資料はGSO (2000, 2005) による。

(注11) 購買力平価はIMF (<http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2007/02/weodata/index.aspx>) による。最近世界銀行 (<http://www.worldbank.org/>) が購買力平価の再計算を行っており (International Comparison Program), 一部が公表されているが, これによると2005年における中国の購買力平価によるGDP総額はこれまでの推計の60%程度にまで低下していることが分かる。またベトナムは約70%であった。また, 価格の年次調整について, 中国側は各県レベルの実質成長率を指数化して求めた。ベトナム側は各省レベルの名目価格GDPと1994年価格GDPを比較したものをデフレータとして用いた。基準は2000年である。

(注12) カーネル密度関数の推計を用いた分析および方法論については筆者の一連の研究を参考願いたい(例えばSakamoto and Islam, 2008)。

(注13) 『中国統計年鑑2007』, p. 57, p. 70によると, 2006年の中国全体の1人当たりのGDPが16,084元だったの対し, 広西壮族自治区は10,296元で, 以前より若干順位は上がったものの, 31省の中では, 下から数えて5番目である。

(注14) 中国側の記述ではあるが, 中越国境貿易については范・劉 (2006) が詳しい。

(注15) 新華社広西壮族自治区版, 2008年3月10日の報道 (http://www.gx.xinhuanet.com/dm/2008-03/10/content_12653158.htm)。

本企業』新評論

GSO (General Statistics Office), Viet Nam (2000), *Socio-Economic Statistical Data of 61 Provinces and Cities*, Statistical Publishing House.

GSO (General Statistics Office), Viet Nam (2005), *Socio-Economic Statistical Data of 64 Provinces and Cities*, Statistical Publishing House.

Sakamoto Hiroshi and Islam Nazrul (2008), "Convergence across Chinese provinces: An analysis using Markov transition matrix", *China Economic Review*, Vol. 19, No. 1, pp. 66-79.

坂本博 (1999) 「防城港市在国家大西南發展戰略中的地位和作用」『広西大学学报 (哲学社会科学版)』第21巻第1号, pp. 40~42

陳俊偉 (2006) 『中国—東盟自由貿易区区域分工研究 兼論広西的應對戰略』広西人民出版社

范宏貴・劉志強等 (2006) 『中越国境貿易研究』民族出版社

古小松主編 (2006) 『広西参与建設 “南寧—河内—海防” 經濟走廊建設』中国商務出版社

広西壮族自治区統計局 (1996) 『広西統計年鑑1996年版』中国統計出版社

広西壮族自治区統計局 (2001) 『広西統計年鑑2001年版』中国統計出版社

広西壮族自治区統計局 (2004) 『広西統計年鑑2004年版』中国統計出版社

広西壮族自治区統計局 (2007) 『広西統計年鑑2007年版』中国統計出版社

万輔彬主編 (2006) 『中越两国建立 “兩廊一圈” 可行性研究主報告』中国商務出版社

参考文献 (中国語文献はピンイン配列)

藤村学 (2007) 「大メコン圏の陸送インフラと域内貿易」『ジェトロセンサー』2007年12月号, pp. 60~62

坂本博 (2005) 「中国の省間所得格差—動向を知る—」『東アジアへの視点』2005年6月号, pp. 10~17

関満博・長崎利幸編 (2004) 『ベトナム／市場經濟化と日