

東南アジアに拡大する中国

2012年2月27日

愛知大学現代中国学部:樋泉克夫

■漢民族による南進の歴史

①「紀元前一〇〇〇年には、漢族は現在の中国の領域の一〇パーセント程度の範囲に住んでいた。その範囲の外側には、越・黎・壮などと呼ばれる人々が住んでいた。これらの人々は、政治的・文化的にも、さらに民族的にも漢族とは異なっていた。中国の一角から始まって、漢族は驚くべき活動力を示し、続く三〇〇〇年間にひたすら外に向かって広がり、数の上でも増えた。その道筋でぶつかった他の民族の文化を吸収し続けた。この長期にわたる過程は、数千年も持続し、今日においても漢族と漢文化がチベットと新疆に広がりつつあるところから、この過程が今も進行していることが裏づけられる。

・・・その後、漢族の南への移住による拡大が始まる。この拡大は『漢族の熱帯への進軍』と呼ばれることもある。」(ロイド・E・イーストマン『中国の社会』平凡社 1994年)

②革命の輸出と民族解放闘争支持(毛沢東の時代)

たとえばカンボジアにおける「柬埔寨華僑革命同志社(略称「華運」)」

③「党と党の関係は、政府と政府の関係に優先する」(78年、鄧小平、タイのクリアンサク首相に対し)

④大西南経済開発構想(内向型開発)＝大西南(四川、雲南、貴州、チベット、広西)開発を目指し長江を仲立ちとして上海と結びつける(89年7月)

⑤民族省区経済開発構想(外向型開発)＝雲南・チベット・広西を起点に大西南を南に向けて開放し、インド、バングラディッシュ、ネパール、ミャンマー、ラオス、ヴェトナムなど人口10億規模の巨大市場を目指す(90年7月)

⑥亜州西南大陸橋構想＝西南を軸にASEAN、中央アジア、EUを結びつける(90年12月)

▲北部湾とベンガル湾を鉄道で結ぶ:鉄道の起点は東が広西の防城・北海港。西がヤンゴン(ミャンマー)・チッタゴン(バングラディッシュ)・コルカタ(インド)

▲雲南省(大理)と東南アジア大陸部を鉄道で結ぶ:から瀾滄江(→メコン川)に沿って南下する

▲昆明とチェンマイを鉄道で結び、昆明→成都→宝鶏を経て欧亜大陸橋と連結

▲ASEAN⇒大西南⇒EUを結ぶ

⑦「西南各省は協力し、改革を進め、開放を拡大し、東南アジアに向かえ」(92年7月、李鵬首相)

⑧「大西南 對外通道図」(1993年1月 雲南省交通庁航務処・昆明市測繪管理处製作)

⑨「9+2 泛珠三角区域合作構想」⇒「中国+ASEAN10」

⑩「昆明曼谷明年『直通車』——中国与東盟10国加強經濟合作」「雲南『借東風』奪胎換骨 瀾滄江—湄公河次区域合作最新形勢」「高速公路貫通昆明及曼谷 香港在 10+1發展框架中的機遇」(香港の經濟雜誌『戦国策 商業月刊』:2003年1月号)

⑪「南寧・星洲經濟回廊」(中国政府鉄道部:2010年8月)

▲鉄道部経済企画研究院の林仲洪副院長は、2020年には中国・ASEAN間の陸路での物流は8860万トン(うち、4680万トンが中国からの輸出分)に達し、取扱量は年平均で13%増、貿易総額は8000億ドルで年平均11%の伸びを予想する。林に拠れば、南寧・シンガポール線は南寧から南下し憑祥で国境を越えてベトナム入りし、ハノイ、ホーチミン、プノンペン、バンコク、クアラルンプールを経由してシンガポールまで。全長5000キロで、中国側の新設距離は200キロ弱。ホーチミンからプノンペンを経てタイ国内線に接続する区間で整備・新設を要する距離が435キロ前後。将来的にはハノイから枝分かれしてヴィエンチャン、バンコク経由でクアラルンプール、シンガポール線も想定される。この2路線が完成した暁には、中国側の貴州、広西、湖南、広東の各省の既存路線と接続することで中国南部と「中南半島(=インドシナ+東南アジア大陸部)」とを一体化させた物流ネットワークが動き出すことになる――

⑩泛亜鉄路(昆明→シンガポール):

- 東部線=ベトナム・カンボジア・タイ・マレーシアを経由【昆明から国境の河口までは2013年には開通予定】
- ★中央線=ラオス・タイ・ラオス・タイ・マレーシアを経由【昆明から国境の磨憨までは目下準備作業中】
- ▼西部線=ミャンマー・タイ・マレーシアを経由【昆明から国境の瑞麗までの路線のうち、昆明寄りの保山と瑞麗との間の路線建設は中央政府承認済み】
——以上の3ルートが構想されている。なお、【 】は2011年10月:雲南省発展委員会の李文冰副主任
- ◆昆明と昆明を起点とする国際公路の中国側最終地に位置する河口(ベトナム北部に繋がる)、磨憨(ラオス、タイ北部)、瑞麗(ミャンマー東北部と中部)、騰冲(ミャンマー北部)を結んだ6路線の高速道路化の2015年末完成を目指し、このうちの昆明・河口線の高速道路化は2013年内に完成予定であることを明らかにした(2011年10月:雲南省交通庁)。

⑪メコン川での中国船籍襲撃事件発生(2011年10月)

▲周永生・中国外交学院国際関係学院教授「中国との貿易は活発化しているが、東南アジア地区は必ずしも安全というわけではない」。「中国の軍警は『走出去(外に飛び出し)』で国民を保護すべきだ。当該地の軍警が突発事件を解決できないのなら、(中国側の)行動範囲を拡大すべきだ」。「中国はある発展した国のようにテロリストを直接攻撃するようなことはしない。他国と連絡を取り許可をえたうえで主権問題に考慮したうえで外国に出る。これこそが新しい時代の反テロ対策のモデルだ」(香港の有力紙の『明報』:10月28日)

■中国と東南アジアを結ぶ国際システム

①中国・東盟(ASEAN)首脳会議

②「泛北部湾経済合作論壇」(2007年発足:中国、ベトナム、マレーシア、シンガポール、インドネシア、フィリピン、ブルネイ、タイ)

▼「泛北部湾経済合作区」(珠江三角洲、長江三角洲、環渤海湾——に続く「第4の経済圏」として国家プロジェクト化。2007年開始)

③「泛北部湾区域経済合作市長論壇」(2010年発足:中国、タイ、ベトナム、カンボジア、フィリピンなどASEAN加盟4カ国の15都市)⇒「泛北部湾区域の都市間の合作は中国・ASEAN自由貿易区において重要な働きを発揮すべきであり、互惠互譲を軸とした合作システムの許で相互の産業の合作

を進めることで互いの貿易規模の拡大が達成できる」(主催者であるから連友農・北海市長)

④東盟華商会(国務院僑務弁公室＋中国僑商投資企業協会)

⑤世界華商大会(1991年以來、隔年で開催。開催地はシンガポール、香港、バンコク、バンクーバー、メルボルン、南京、クアラルンプール、ソウル、神戸・大阪、マニラ、シンガポール、成都＝予定)