

会議・視察報告

中国・カザフスタン国境地域を行く —アルマトイ、ホルゴス、アラシャンコウ視察報告—

ERINA 調査研究部研究主任 朱永浩、ERINA 調査研究部長・主任研究員 三村光弘

2012年3月8日から13日にかけて、我々は1,700kmに及ぶ国境線をつながる中国とカザフスタン共和国（以下、カザフスタン）の国境地域を視察した。視察の対象は、①カザフスタンのアルマトイ、②中国新疆ウイグル自治区のホルゴス（中国語表記：霍尔果斯）、③同自治区のアラシャンコウ（中国語表記：阿拉山口）である。

今回、中国・カザフスタン国境地域を選んだ理由は、「物流インフラ、トランジット輸送に関わる問題」、「国境貿易、国境通過手続に関わる問題」、「新興国市場攻略に関わる問題」などの課題において、今後日本と中国・北東アジア諸国との経済協力関係のあり方を考えるうえで示唆が得られるからである。

1. アルマトイ進出日系企業—S社の事例

カザフスタンは中央アジアに位置する内陸国で、西部はカスピ海に面し、国境をロシア、中国、キルギス、ウズベキスタン、トルクメニスタンと接している。国土面積は272.5万km²と世界第9位（日本の約7倍）、2010年時点の総人口は1,643万人である。主要都市は、首都・アスタナ、経済中心都市・アルマトイである。

2000年以降、豊富な地下資源の開発を背景に、カザフスタン経済は急速な成長を遂げている。2000～2007年の実質経済成長率は平均で前年比10%以上に達していた。2008～2009年の実質GDP成長率は、世界金融危機および原油価格の大幅な下落の影響を受けてプラス成長を維持したものの、伸びが大幅に鈍化した。2010～2011年の実質経済成長率はそれぞれ前年比7.3%増、6.5%増と、2009年の同1.2%増から大きく回復した¹。

3月8日～9日、我々はカザフスタンの経済中心都市であるアルマトイに滞在した。アルマトイは海外から中央アジアへつなぐ玄関口として重要な役割を担う国際都市である。市中心部に立ち並ぶ新しいマンションや高級住宅、街中を行き交うベンツ、BMW、レクサスといった高級車から、好景気の実感を得ることができた。

近年、地下資源開発のほかに、カザフスタンを「有望な

消費市場」として捉える機運が高まっている。その中で、富裕層を対象としたビジネスへの海外企業参入の動きが活発になっている。人口約150万人のアルマトイの市場規模は先進国に比べてまだ小さいが、経済の好調と旺盛な消費意欲に目をつけて多くの海外企業が競争を繰り広げている。アルマトイに進出している日系物流企業S社もその一例である。

S社は、カザフスタンが資源大国、ポストBRICs国、ユーラシア大陸の中央に位置する「中継大国」とし、その成長性と物流需要が見込まれることから、2009年3月にアルマトイに駐在員事務所を設置した。その後、カザフスタン・中国国境のホルゴスに設立される国際国境合作センター（International Center for Border Cooperation: ICBC）に参画し、物流センターの建設・運営を実施することを目的として、2010年5月にカザフスタンの現地企業Lと合弁会社を設立するに至った。今後、ホルゴスを起点としたトラック輸送事業や、アルマトイで商品保管・仕分け・配送の物流センター事業、カザフスタン等の主要都市でのコンビニエンス・ストア物流事業などの事業展開が計画されている。

さらに、S社は2010年10月にアルマトイに現地法人を設立し、同年12月に現地富裕層をターゲットとした「Baby's Door Opela」というアンテナショップを開設した(写真1)。

写真1 Baby's Door Opelaの店舗



(出所) 朱永浩撮影

¹ IMF World Economic Outlook (WEO), September 2011より引用・算出。

主な事業内容は小売業、卸売業、輸出入業、物流取扱業で、取り扱っている商品は紙おむつ、授乳関連製品、子供用アパレル、靴、雑貨小物、玩具、日用品（洗濯洗剤、食器洗剤、シャンプー、コンディショナー、生理用品等）、健康食品、サプリメントなどの日本製品である。

カザフスタンの消費者は、北東アジアの日中韓三カ国の製品に対して、「安かろう、悪かろう」の“made in China”、「品質もよく価格も廉価」な“made in Korea”、「安全品質世界一だけど高い」“made in Japan”という評判のようだ（S社談）。中・高級品になると、韓国製品が先行者利益を享受し、アルマトイ市場にかなり浸透している。カザフスタンでの日本製品については、品質の高さが認められているが、ブランド力、価格競争力、販路獲得、商品輸送がネックとなってその存在感はまだ薄い。今後、日本企業が中央アジアの富裕層・中間層市場に食い込んでいくためには、効果的なマーケティング戦略、差別化戦略が必要だと感じた。

2. アルマトイからホルゴスへの移動

3月10日、我々はアルマトイの東（距離：約320km）、バスで5時間かけて中国との国境付近に位置するザルカント（Zharkent）へ向かった。アルマトイ～ザルカント区間の路面は少々荒れてはいるが、傾斜はなく道幅も広くなって車が時速約70～80 kmで走行した（写真2、3）。

この日はザルカントに滞在せず、直接カザフスタンから中国に入国し、中国側ホルゴス国境の視察を予定していたが、カザフスタンの3連休（3月8～10日）の影響で、カザフスタン・中国国境の通関施設が休みであったことがザルカント入り後に判明した。

翌日、中国のイーニン（伊寧）空港から出発するフライトに間に合わせるため、朝9時始発の国際バスに乗る必要があった。4日ぶりの通関再開を待って、朝8時にはカザフスタン側国境地域の入り口には通関待ちの旅行者（担ぎ屋）が大勢おり、ゲートの前はかなり混雑していた（写真4）。ほとんどの担ぎ屋貿易商は、2カートンの米国ブランドのタバコを持って出国審査を受け通関していた。我々は、陸路通関の効率を心配し、フライトに間に合わない場合の対策も考えたが、それほど時間がかからず無事検査を通過した。人出が増えて轟々たる喧騒の中で伝わってくる国境貿易の「熱気」は、1990年代に中国東北部・ロシア極東地域の国境で見た光景を再現したものようだった。

国境ゲートに向かう途中、国境に向かって大型トラックの列が数キロにわたって続いていることを確認した（写真5）。トラックのカザフスタン国境越えでは、「コンテナに

写真2 ザルカント行きの長距離バス



（出所）朱永浩撮影

写真3 アルマトイ～ザルカント区間の路面



（出所）朱永浩撮影

写真4 国境ゲート前で出国審査待ちバスの列



（出所）朱永浩撮影

関する通関条約及び国際道路運送手帳による担保の下で行なう貨物の国際運送に関する通関条約」（Transport International Routier: TIR）に準じて「TIRシール」が貼ってある車両は貨物チェックの対象外となる。中国はTIRに加盟していないため、中国入国時に貨物検査が必要となる。

写真5 通関待ちのトラック（カザフスタン側）



(出所) 朱永浩撮影

現在のところ、中国発欧州向け貨物は、カザフスタンでTIRのトラックに積替える必要がある。中国とカザフスタンには二国間条約が結ばれており、カザフスタンのトラックはウルムチまで輸送可能で、中国からは中国・カザフスタン国境のホルゴス国際边境合作センターまで輸送できる²。

3. ホルゴス国際边境合作センター

3月11日正午、我々はカザフスタン国境を越えてシルクロード天山北路の要衝として栄えた歴史を持つ中国側ホルゴスに入った（写真6）。ホルゴスは国道G312号を通じて全国道路交通網に繋がり、鉄道については、イーニンを経由してアラシャンコウの東南方向約70km離れた精河でチャイナ・ランド・ブリッジ（CLB）と接続している。

なお、ホルゴスが所在する中国新疆ウイグル自治区（以下、新疆）は、中国北西の辺境に位置しており、ウイグル族、漢族、カザフ族、回族、モンゴル族、キルギス族、シボ族、タジク族、タタル族、ウズベク族、ダフル族など多くの民族が暮らす。区都はウルムチ市、面積は166万km²（省・自治区としては中国最大の面積）、2009年末時点の人口は2,159万である³。

1999年、中国政府は「西部大開発」の発展戦略を提起してから、新疆ではパイプライン敷設や送電線建設など資源・エネルギー開発の動きが活発化している。また、新疆はモンゴル、ロシア、カザフスタン、キルギスタン、タジキスタン、アフガニスタン、パキスタン、インドなど8つの国と隣接し、陸路国境線の長さは5,400kmに及ぶ（うち、カ

写真6 ホルゴス口岸（中国側国境ゲート）



(出所) 朱永浩撮影

ザフスタンとの国境線が1,700km）。資源国・イスラム諸国との隣接という点から中国にとって経済と安全保障上の戦略的な重要性が高まっている。

2009年における新疆の貿易相手国の総額1位はカザフスタン（69.0億ドル）、2位がキルギス（29.7億ドル）、3位がタジキスタン（8.7億ドル）、4位がウズベキスタン（3.9億ドル）で、いずれも中央アジアの国だった。この上位4位までの貿易額合計が新疆対外貿易総額に占める比率は84.4%となった。とりわけ、対カザフスタン貿易額が貿易全体の半分を占め、その存在感は際立っている⁴。

ホルゴスはユーラシア大陸東西道路輸送の交通要所の一つであり、陸路貿易と入国者数では新疆ウイグル自治区最大の通関量を誇る。ホルゴスからカザフスタンに抜ける貨物の多くは、遠くヨーロッパまで運ばれる。2011年におけるホルゴス税関の出入国者は、81万9,700人で、前年に比べ48%増加し過去最高となった⁵。

ホルゴス国境ゲートを出てから表れたのがホルゴス国際边境合作センター（英語表記：Khorgos International Center of Boundary Cooperation；中国語表記：中哈霍尔果斯国际边境合作中心；以下「KICBC」と略称）の中国側部分である。KICBCとは、国境に跨って中国・カザフスタン両国が共同運営する形式の一種の経済特区である。KICBCは中国側とカザフスタン側から成っていて、国境を挟んでそれぞれの国が設計して建設することになっている。中国側とカザフスタン側のそれぞれの敷地面積が3.43と1.85 km²である。それぞれの特区はフェンスによって囲まれているが、間に2本の特別通路を通じて自由に往来で

² 花岡伸也・川崎智也『中央アジアを対象とした内陸国貨物輸送問題調査報告書』（国際開発工学報告TRIDE-2010-01）、2010年2月、36ページ。

³ 新疆ウイグル自治区統計局『新疆統計年鑑』2010年版より引用。

⁴ 同上（注3）。

⁵ 『伊犁日報』2012年1月12日付

きるようにしている。KICBCの出入り口は両国内にそれぞれ設置し、これを国境ゲートとし、そこからKICBCに入るのを出国と見なし、KICBCから出るのを帰国と見なす⁶。

KICBCのメリットとしては、中国・カザフスタンの双方からビザなしで入出国が許可されることが挙げられる。そのため、従来、中国・カザフスタン間輸送の際に必要な「運転手のビザ取得」が不要となる。また、税関が設置され、輸入通関が実施されることから、「保税運送」が不要となり、両国間における貨物輸送のコスト削減と各種手続きにかかる所要日数の短縮が期待できる（S社談）。

我々はKICBCにある巨大な商業施設を入ってみた。商業施設には、工芸品、伝統衣装、皮革製品などのテナントが軒を連ね、担ぎ屋貿易商ではなく中国の観光客を当てにしているようだが、観光客の姿がほとんどなく、閑古鳥が鳴いていた（写真7）。

KICBCの稼働記念式典は2011年12月2日に開催され、経済特区としてのKICBCは動き始めているが、現段階の評価はまだ難しい。中国側に比べカザフスタン側の建設スピードは予定より遅れているのがその理由の一つである。中国はカザフスタンとの経済関係の強化、とりわけ国境貿易の活性化を図るためにKICBCの本格的な稼働に力を入れているが、今後の動向が注目される。

4. アラシャンコウ

筆者の朱は、3月11日の夜から3月13日の早朝まで往復22時間寝台列車（写真8）に乗るという強行日程でカザフスタンとの国境の街・アラシャンコウを視察した。

まずは、アラシャンコウ鉄道国境ゲート（鉄道口岸）の周辺を見回った。このアラシャンコウからカザフスタンのドスティック（Dostyk）経由の鉄道輸送は、中央アジアを通過してヨーロッパに続くCLB（1992年12月に運行開始）の要衝としての役割が果たされている。

カザフスタンの鉄道の軌間はロシアと同様に1,520mmの広軌であり、標準軌の中国との間で直通が出来ない。そのため、貨物列車が中国・カザフスタン国境通過時に積替作業などの作業が必要となる。現在、中国・カザフスタンの双方には貨物用ヤードと貨物、コンテナの積み替え施設、車輛基地はあるが、中国側・アラシャンコウの鉄道国境ゲートの年間輸送能力は約2,000万トンである。近年、アラシャンコウの鉄道輸送能力は既に限界に達し、中国からの輸送需要の急増に追い付かなくなっていると言われる。そのた

写真7 ホルゴス国際边境合作センターの商業施設



（出所）朱永浩撮影

写真8 ウルムチからアラシャンコウ行きの寝台列車



（出所）朱永浩撮影

写真9 アラシャンコウ口岸（道路国境ゲート）



（出所）朱永浩撮影

め、アラシャンコウでは貨物列車の国境通過待ちや積替作業待ちなどの滞貨現象がしばしば起こっているようだ。

鉄道国境ゲート視察のあと、道路国境ゲート（写真9）

⁶ 呉逸良「ホルゴスは中国西部の深圳になるか」『経済科学研究所紀要』第41号、2011年、76ページ。

写真10 通関待ちのトラックの列(アラシャンコウ口岸前)



(出所) 朱永浩撮影

も視察してきた。こちらにもカザフスタン側ホルゴス国境ゲートの前で見たような通関待ちのトラックの列があった(写真10)。しかし、ホルゴスの自動車道よりは積み荷は非常に少ないように見えた。

この他、アラシャンコウで感じたのは、人口の少なさと自然環境の厳しさであり、いずれもこの国境の街の経済発

展を制約する要因である。アラシャンコウは南北にアラト山とバルロク山に挟まれた谷に位置し、年中強風に曝される厳しい自然環境に直面していると聞いたが、実際足を踏み入れてみると改めてその気候の厳しさを実感した。

5. 所感

カザフスタンは、資源大国であると同時にユーラシア大陸の内陸・中心部に位置していることから、天然資源の埋蔵や大陸を横断する陸上交通網の整備は同国の経済発展にとって大きな後押しとなる。同国は豊富な資源と地理的優位性を活かしつつ、隣の大国・中国との経済関係が今後も緊密化していくものと考えられる。

拡大する中国経済は北東アジア諸国を含めた周辺諸国に対してどのような影響を与えていくかを考えるうえで、我々は今後もカザフスタンなどの中央アジア地域は重要な観察ポイントであると感じた。また、開放性を見せているKICBCについては、このような国境を跨る経済特区モデルは北東アジアの中口・中蒙・中朝国境にも適用できるどうかを見る視点の重要性を指摘しておきたい。