

1 北疆とカザフスタン

阿勒泰（アルタイ）地区

(1) 哈日河（ハリハ）・阿黒土別克（アフトベク）

中央アジアと中国の国境地域において、カザフスタンの占める地位は格別である。カザフスタン・中国国境1700キロは、中国と中央アジアの全国境の半分近くを占めるだけでなく、その大部分が平地でつらなり、3つの大きな国境河川（イルティシュ、エミン、イリ）をもち、両国民の往来が歴史的に盛んな一帯だからだ。中国側の対カザフスタン国境地域の行政区分は、伊犁哈萨克（イリ・カザフ）自治州である。

実際の中国とカザフスタンの国境は中ロ西部国境55キロの西端の4000メートル級の山岳国境として始まる。この南方およそ30キロ弱の地点に、夏期観光の名所、中国最深を誇り、その透明度でも他を寄せつけないハナス湖がある（44平方キロ、湖面海拔1370メートル、最大水深188.5メートル）。ここから流れ出すハナス河は途中、布爾津（ブルジン）でイルティシュ河と合流し、そのままカザフスタンのザイサン湖へと流れ込む。布爾津から、同じくイルティシュ河に流れ込む哈日（ハリ）河を横切って、北西に直線で約100キロ強程向かった先に、カザフスタンと中国の最北の国境点、阿黒土別克（アフトベク）税関がある。ただし、実際の経路は大きく南よりに迂回しているため、人口約1万人の哈日河（ハリハ）の街からでも117キロ、この一帯の地区の中心である阿勒泰（アルタイ）市からは284キロはある。阿勒泰市は人口6万であり、カザフ族が多く住む³。ちなみに阿勒泰市から布爾津に向かう途上で、カザフ族の定住化を奨励する（中国側はこれを「文明化」と位置づけている）施設と看板が眼に入ったが、荒野のなかのうらびれた建物はこの地の暮らしの厳しさを想像させるに十分であった。

阿黒土別克税関は、1992年8月に中国とカザフスタン両政府が開放に同意し、94年3月、国務院が対外開放に批准した。貨物の年間通過2万トン、出入国数1万人と目されているが、いまだに正式には開通していない(2001年現在)⁴。地元筋の話によれば、94年の最初の年のみ、1万2000頭の羊と500頭の牛が中国からカザフスタンに移送されたのみで、その後は何もないという（2004年11月現在）。

(2) 吉木邇（ジムナイ）

中国とカザフスタンの第2の国境点は、阿黒土別克からおよそ120キロほど直線で南に下がった吉木邇（ジムナイ）税関である。吉木邇は1881年のイリ条約締結後から貿易拠点として重視され、1931年には税関が正式開通に至る。中華人民共和国建国後は1962年まで、布爾津からの河川ルートと並んでソ連への畜産品と鉱物輸出の窓口となった⁵（表1）。

税関は1994年に再開放されるが、阿勒泰から（布爾津を経て）200キロに位置し、カザフスタンのザイサンと60キロで近接していることもあり、近年、注目を浴びている。この税関は2000年実績で出入国者1万4000人、出入国車両総数8000台、貨物11万トン、

³ 本稿における地名解説の多くは、解玉忠『地名中的新疆』ウルムチ、2003年を参照した。

⁴ 各税関最新のデータは、『新疆口岸與边境貿易』ウルムチ、2001年を参照した。

⁵ 『阿勒泰地区誌』ウルムチ、2004年などを参照。

貿易額1億ドルを数え、ホルゴス、阿拉山口に次ぐ地位を占めている。この国境点で貿易に従事しているウイグル族の話によれば、貿易従事者はウイグル人10家族（うち吉木廼が3家族）、漢民族5家族。彼らはカザフスタンからは鋼材を輸入し、日用品、建材、魚などを輸出する（鋼材といっても、その大部分はスクラップのトラックによる搬入であろう）。公共交通機関としては、月・木の週2回、バスが往来している。なお税関は北京時間（新疆時間より2時間早い）で11時から14時、16時から19時の間、開いており、手続きは1時間程度かかるという。そのウイグル族の話によれば、多いときで1日あたりトラック60台、少ないときで20台が往来。カザフ族のカザフスタン移住者も含め中国側からは1日100人位が出国し、カザフスタンからは150-160人が入国。後者は「観光貿易者」と呼ばれている。筆者は偶然であるが、カザフスタンへまさに移住しようとするカザフ族がトラックに荷物を積み替える現場に立ち会った。国境警備隊員と顔なじみのこの貿易商のおかげで近辺を首尾良く撮影・取材することができたが、漢民族で占められた国境警備隊員や税関職員の「来訪者」に対する警戒心は一概に高い。

表1 吉木廼税関対ソ輸出(1950～1962年)
単位:万ルーブル

年	畜産品	食品類(家畜)
1950	17.5	78.3
1951	21.5	46.9
1952	57.6	107.4
1953	95.5	
1954	112.6	
1955	199.7	
1956	322.1	
1957	471.5	60.4
1958	125.6	44.6
1959	602.6	204
1960	513.2	106.4
1961	472.4	103
1962	449.3	

『阿勒泰地区誌』ウルムチ、2004年、963頁

表2 吉木廼税関 貨物・貿易量・出入国数(1992～1995年)

年	輸出入量(トン)			出入国数(人)			車両数(台)		
	輸入	輸出	合計	入国	出国	合計	入国	出国	合計
1992	4,237	6,237.9	10,474.9	2,122	2,122	4,244	515	514	1,029
1993	13,802.4	8,267.4	22,069.8	3,263	3,263	6,526	1,125	1,125	2,250
1994	14,028.8	15,828	29,856.8	2,349	2,350	4,699	1,476	1,476	2,952
1995	9,630	5,711	15,341	3,334	3,334	6,668	1,405	1,404	2,809

『阿勒泰地区誌』ウルムチ、2004年、966頁

塔城（タチェン）地区

(1) 額敏（エミン）・塔城・巴克図（バクト）

阿勒泰地区に隣接する国境地域は、塔城（タチェン）地区だが、国境がタルバガタイ山脈沿いに走るため、国境にそって次の国境点に向かうことはできない。国境に向かつては、いくつか生産建設兵団が作った道路があるが、塔城には阿勒泰・布爾津からカラマイに向かう217国道を南下し、318省道か221省道に入り、額敏（エミン）を経由するしか方法がない（221経由は318よりだいぶ回り道になるが、この場合には後述するように、317省道及び222省道で裕民（ユミン）経由でのアクセス可能）。額敏はカザフスタンへ流れるエミン河の上流にあたる。



機上からみた阿勒泰(アルタイ)地区



布爾津を流れるイルティシュ河



カザフ族定住地



吉木迺(ジムナイ)税関



フェンス越しのカザフスタン



吉木 晒 (ジムナイ) 貨物ターミナル



中国から出国するカザフ族移住者

額敏から東南へ57キロ行くと地区の中心、人口8万の塔城市だ。塔城はタルバガタイ（塔爾巴哈台）に由来する漢語の略称であり、タルバガタイとは「タルバガン（リス科の動物モンゴル・マーモット）がいる場所」というモンゴル語に由来する。現在は漢民族が多数を占める。塔城市から221省道で西南へ17キロの地点に巴克図（バクト）税関がある。ここからカザフスタン側のバクトゥ税関までは800メートル、マカンシュまで60キロだ。巴克図は吉木迺を凌ぐ200年に及ぶ通商の歴史をもち、中国西部と中央アジアの交通の要所であり続けた。塔城には1935年から55年までソ連領事館が設置され、中ソ関係が悪化し閉鎖されるまで1962年まで巴克図は対ソ輸出入の主要税関の一つであった⁶（表3）。

表3 伊犁州税関別対ソ輸入(1951～1963年) 単位:トン

年	ホルゴス	巴克図	吉木迺	布爾津	三道河子
1951	21,388	943	6,003	873	15,052
1952	40,609	763	650	9,383	21,998
1953	38,510	395	703	4,842	25,120
1954	42,569	1,349	984	10,172	22,971
1955	58,985	1,050	1,530	6,329	37,576
1956	85,616	1,879	776	6,593	50,034
1957	61,092	2,244	585	5,201	30,900
1958	40,505	1,099	14	2,916	21,150
1959	62,256	300	1,277		
1960	77,880				
1961	37,508	179			
1962	18,156	73		492.3	
1963	6,612			210	8,668

『伊犁哈萨克自治州誌』ウルムチ、2004年、628頁

*三道河子及び布爾津は河を利用したルートであり、ホルゴス及び吉木迺に近い。

1959年の統計では、前者はそれぞれ後者の数字に組み込まれている。

巴克図を通じた人の往来は1982年（ソ連から5人が中国入国）に再び開始され、税関が臨時再開されたのが1990年10月（この年はソ連から3557人入国・中国から175人出国）、中国とカザフスタン両政府がここを国際税関と位置づけ、第三国に開放したのが92年8月であった。国務院の批准を経て、正式に対外開放されたのが95年7月1日で、通年開放されたこの税関の処理能力は、年間貨物20万トン、出入国数10万人とされる。1995年開通以来の出入国累計実績は、貨物56万トン、貿易額3.7億ドル）である。吉木迺と対カザフスタン「第3の税関」の地位を争っているが、税関自体の雰囲気は開放的ではない。筆者が訪問したのは、休日ということもあったが、税関への接近は拒否され、ポストの手前から望遠で税関施設を撮影するのがやっとであった。

⁶ 『塔城地区誌』ウルムチ、1997年、648-657頁。なお、塔城地区の記述の多くはこの地区誌に依拠している。

(2) 裕民・カラマイ・烏蘇

阿勒泰からカラマイ経由で額敏に向かう道は、国道経由となるため、時間はかかるものの道の整備はすばらしい。カラマイまでは約5時間（400キロ）、そこから山越えになるが3時間強で額民につく。北疆の2地区の税関開放度が低いのと対照的に、この国境地帯のインフラの整備は中国東部の対ロシア国境一帯よりも充実している。税関近辺や国境沿いの幹線はほぼアスファルトで整備されており、峠越えを除いて、携帯電話がどこでも通じる。とくに通信の整備は画期的であり、国境沿いの県でもその中心街のホテルからは、IP電話が完備されており、1分0.7元（10円程度）で北京や上海の国内長距離電話の使用が可能だ（街中の電話であれば0.3元）。中国側国境地帯の通信と交通のインフラ整備のレベルの高さには目を見張る。

2004年秋現在、額敏から塔城市への道路のみが悪路でわずか50キロ強の道のりに2時間を要するが、工事も急ピッチで進められており、これがすぐに快適なアスファルト舗装道路に変身するのも時間の問題だろう。塔城・カラマイ間は、現状では裕民経由で向かった方が道路事情がよい。裕民からは200キロ少しの国境沿いの道が阿拉山口まで延びているが、冬期は油田の街カラマイ市（人口227万の自治区直轄市：カラマイとは黒油を意味するウイグル語）を通過して、新疆を代表するビールの街、烏蘇（ウス）市から312国道で博爾（ボル）市に向かう。カラマイから烏蘇まで150キロ約3時間、烏蘇から博爾まで250キロおよそ4時間の道のりだ。

ところで裕民から阿拉山口への国境沿いは、中ソ対立期にもっとも軍事的緊張が高まった場所である。1969年3月のダマンスキー島事件以後、6月10日にタストゥ（塔斯提）、8月13日にテレクティ（鉄列克堤）の裕民県南部で武力衝突が生じた。一帯は緩やかな平野部からなり、タストゥ河、テレクティ河という国境河川も流れ、戦略的にも重要な地点である。地理的観点からみて、中国とカザフスタンの間でもっとも脆弱な国境地帯といえよう。

博爾塔拉（ボルタラ）蒙古自治州

(1) 博爾

ボルタラ（博爾塔拉）とは、モンゴル語で灰色の草原を意味する。温泉、博爾、精河の3つの行政区から構成されるこの地区には、蒙古自治州という名称が付けられているが、必ずしもモンゴル族が大多数というわけではない。この一帯は、元来、遊牧民の住処であり、中華民国期の1944年には住民3万8934人の記録があるが、内訳は、モンゴル族1万780人、漢族2961人、ウイグル族6926人、カザフ族1万7598人とされる（国境に近い温泉の1938年の記録に限定すれば、モンゴル族8147人となりカザフ族4432人を逆転する。ちなみにウイグル族は188人、漢族は51人）。

だが1982年に28万7017人となった人口は65%（18万6593人）が漢族に占められ、モンゴル族は2万1325人の7.4%となり、ウイグル族3万8428人、カザフ族3万303人の後塵を拝し、人口が43万9607人となる2003年でも2万6743人とあまり増加していない（漢族は29万8003人と急増、ウイグル族とカザフ族もそれぞれ5万4877人、4万1555人と増加）。この自治州総人口のうち15万を占めるのが、州都たる博爾市だ⁷。

⁷ 『博爾塔拉蒙古自治州誌』ウルムチ、1999年、139頁、及び『博爾塔拉年鑑2004』ウルムチ、2004年、64-65頁を参照。



巴克图(バクト)税関



裕民のエミン河 国境まで7キロ

(2) 阿拉山口

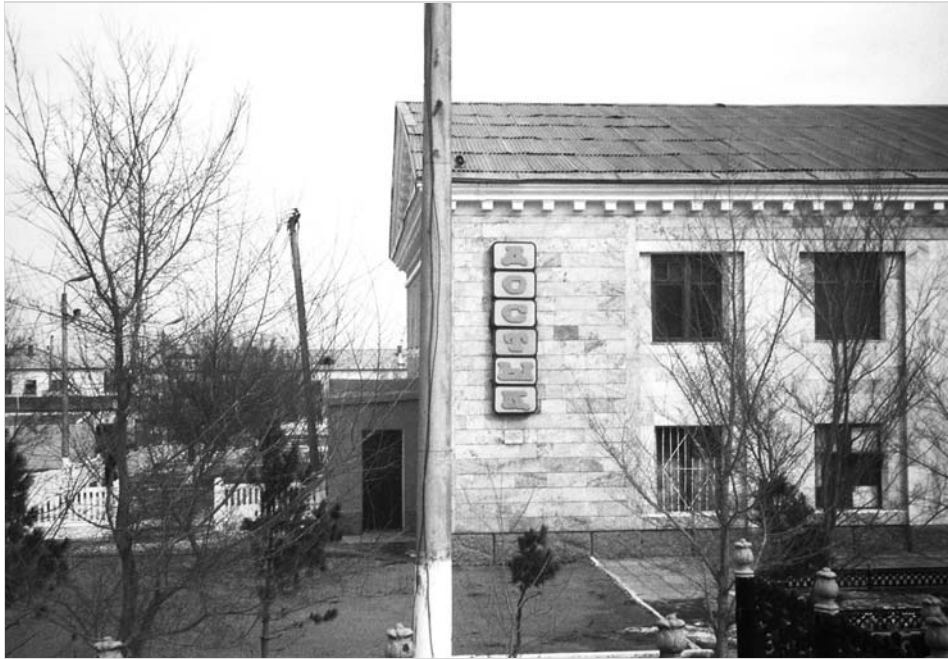
博爾から80キロ、阿拉山口まで車でおよそ1時間の道路は、途中、艾比（アイビ）湖で鉄路と合流する。阿拉はカザフ語で「まだら」。これは山の色から来たらしい。近辺20平方キロは平坦であるが、山の入り口だけあって風が厳しい。冬を除いて西北の風が主で、最大秒速55メートル、8級以上の強風日が年間188日もあるという。この一帯が急速に整備されていくのは、1990年以降である。90年6月に国務院によって批准され、92年8月に国際税関として第三国にも開放された阿拉山口（ウルムチから460キロ、アルマトゥから580キロ）は、鉄道と自動車道路を併せもつ、中国の対中央アジア最大の税関となった。鉄道は1990年12月にカザフスタンのドゥルジバからの鉄路と接続後、翌91年7月に貨物の臨時通関を開始、92年6月21日にアルマトゥーウルムチ間の国際列車の運行が始まる。同年12月の国際列車が正式開通した後、93年10月、今度は阿拉山口からドゥルジバの陸路も正式に对外开放された。ドゥルジバは阿拉山口から12.3キロ離れた箇所になる。現在、阿拉山口駅は4800平方メートルの広さを持ち、年間貨物100万トン、旅客10万人を裁く能力を有する（2001年現在）。

だが、表4にあらわれているように、この税関の主な役割は、貨物の往来処理だといえる。旅客列車は週2便しかなく、2泊3日の行程となり、使い勝手があまりよくない。例えば、カザフスタン側から中国に抜ける場合、アルマトゥから、北上してアクトガイを経由し、アラキョル湖を横目でみてドゥルジバ駅到着まで17時間（1泊2日）。駅での車輪交換（旧ソ連の広軌から中国の標準軌）に3時間、国境警備隊と税関による執拗な検査で3時間（つまり、国境留め置きに6時間）。とくに筆者がこのルートを使った2002年2月の経験では、カザフスタンの税関職員のチェックは厳しく、隣室のアゼルバイジャン人は所持金と申請書の額があわないことを理由に10ドルを「罰金」としてとられた（C I S諸国の乗客はとくに狙い打ちされているようだ）。

この国境、とくに陸路が一般市民の往来のためにあまり機能していないことは、中国側から阿拉山口を訪問してみれば一目瞭然となる。2004年秋、街の中心に大きなビルをかまえた市税関委員会を訪問したが、「スパイ」と疑われ、けんもほろろに追い返され、道路税関近辺でも駅でも不審人物と思われ、写真撮影でさえ苦情をいわれた。一般にルーズで開放的な中国国境とは思えず、「对外开放の拠点」と宣伝される場所にはおよそそぐわらない雰囲気であった。

実際、道路税関の施設は貧弱であり、ここは鉄道による貨物の往来に特化されているとみなした方がよい。地元のタクシー運転手が、貨物の積み替え場に案内してくれたが、その物量の豊富だ。運転手によれば、酸化アルミニウム、マンガン鉱などがカザフスタンからの主要な貨物という。

なお、阿拉山口は近年、とみに注目を浴びているカザフスタンから中国への石油パイプラインの通過ルートである。このパイプラインは、中央アジアから中国へのエネルギー供給の最初のケースとなるが、中国はパイプラインの年間輸送量を2000万から3000万トンとし、将来的にこれは中国が輸入する原油の20%以上を占めると予測する。物量のみならずエネルギーの重要拠点として将来を嘱望されているにもかかわらず、阿拉山口が閉鎖的で警戒心に満ちていることは興味深い。筆者は、10年前の黒河（中ロ国境のアムール河の街）を思い出したが、中国と中央アジアの関係の難しさがここに象徴されていると思う。逆にいえば、阿拉山口が今後、どのように変わるかが、中国と中央アジアの関係をテストする格好の場所ともみなせよう。



ドウルジバ(ドストウク) 駅



駅の車輪交換場



阿拉山口税関(自動車道)



阿拉山口駅(鉄道)



阿拉山口駅貨物積替場

表4 阿拉山口税関 貨物・貿易量・出入国数など

1991年—2003年									
年	輸出入貨物総量(トン)			出入国 人数 総数 (人)	出入国交通運送手段			関税輸出入 商品付加 価値税 (億元)	輸出入 商品 総額 (万ドル)
	鉄道貨物 輸送量	高速道路 貨物 輸送量	合計		列車 出入国 (編成)	自動車 出入国 (台)	合計		
1991	158,650	0	158,650	3,794	5,346	438	5,784	0.073	3,160
1992	696,653	14,070	710,723	52,066	16,727	16,925	33,652	0.325	8,646
1993	550,684	186,940	737,624	89,482	21,362	21,801	43,163	0.955	14,719
1994	414,680	18,637	433,317	30,050	17,982	3,341	21,323	0.847	14,180
1995	1,091,801	0	1,091,801	10,361	2,875	2,803	5,678	1.759	20,900
1996	2,099,601	21,097	2,120,698	33,697	2,211	3,637	5,848	4.1	40,700
1997	2,015,751	70,896	2,086,647	52,385	2,065	10,196	12,261	5.9	34,500
1998	2,365,971	72,820	2,438,791	58,400	2,552	11,090	13,642	5.72	44,975
1999	3,542,859	137,467	3,680,326	76,820	3,180	17,172	20,352	7.631	63,319
2000	4,270,118	102,764.8	4,372,883	79,788	3,666	12,790	16,456	10.492	95,806
2001	5,007,084	78,272	5,085,356	73,298	4,324	8,978	13,302	10.06	101,797
2002	5,811,531	35,995	5,847,526	66,928	4,860	5,055	9,915	13.56	151,863
2003	7,521,126	36,060	7,557,186	65,444	6,042	4,407	10,449	22.18	228,400
合計	35,546,509	775,018.8	36,321,528	692,513	93,192	118,633	211,825	83.597	822,965

『阿拉山口口岸投資指南』阿拉山口、2004年、35頁