

伊犁地区

(1)ホルゴス

阿拉山口と同じように新疆ウイグル自治区を代表する「開放税関」と宣伝されているホルゴス税関は、阿拉山口とは対照的に、まさにその名前にふさわしい開放性をみせている。筆者の中ロ国境踏破の経験にそくせば、この地は黒龍江省の綏芬河の雰囲気に近い。博爾から312国道に戻り、タリム湖畔に沿って山越えをすればホルゴスまでは3時間（200キロ）で到達する。ここから伊犁哈薩克自治州の中心である伊寧（イニン）までは90キロ。この国境点が中国の対中央アジア国境のなかでもっとも開かれた場所であることは疑うべくもない。カザフスタン側税関まではわずか1.5キロの距離、両国とも税関のチェックは緩やかだ。税関の間はシャトルバスで頻繁に結ばれており、個人の旅客にも利便きわまりない（20元：2002年2月現在）。中国側の国境警備兵（当然、漢民族だが）も対応は悪くなく、コントロール内でも並んで写真撮影に応じてくれる。また国境ギリギリに展望台があり、カザフスタン側の施設や往来するトラックの様子がよくみえる。これこそ中国の開放的な国境点の本来的な姿といえる。

ホルゴスは随や唐の時代から、シルクロード北ルートの重要な駅であり、1920年代のにぎわいは言うまでもなく、国務院が（中ソ対立期に閉鎖されていた）税関の再開放を批准したのも、1983年11月とすこぶる早い。再開放以後、他の国境点を尻目に順調に経済交流を続けてきた。

1989年3月以来、伊寧からの国際バスも運行され、1992年9月から第三国開放税関の地位も得た。出入国者数及び通関貨物量の具体的な推移は次頁以下の表を参照されたい。特筆すべきは、この税関には100万平方メートルの国境民間貿易市場が併設されている点だ。担ぎ屋貿易も盛んで、個人による自由な往来の多さがこの国境点の開放的な雰囲気をより強めていると思われる。



ホルゴス税関（中国側）



カザフスタン側税関から並ぶ車列



ホルゴス税関(カザフスタン側)前にたむろする白タク運転手



ホルゴス国境民間貿易市場（中国側）



現存する民間貿易市場看取り図

昨今、ホルゴスに国境貿易区をつくる計画が進行中である。2004年9月、ナザルバエフがホルゴス経由で伊寧に訪問した際、新疆ウイグル自治区の党委書記王楽泉との間で合意したものだ。新疆国際経済文化発展センター（ウルムチ）のある研究員によれば、国境を跨いだ全50平方キロに及ぶ自由貿易ゾーン設立が最終計画であり、第1段階として2006年までに1平方キロをつくるのが当面の目標とされる。中国側はこの種の貿易区計画に多くの期待を寄せているが、これは例えば、ロシアのチタ州と中国内モンゴルの平原国境に跨る満州里・ザバイカリスク国際経済区の構想に近く、本当に設置されるかどうかは注視しつつける必要があるだろう。よく知られているように、満州里・ザバイカリスク計画は1990年代初頭に提出されたにもかかわらず、いまだ中国側のみの仮運用に留まっているからだ。

経済ゾーンのみならず、中国とカザフスタンの間の物流ルートをさらに整備しようとする動きもみられる。カザフスタンには、アルマトゥからドゥルジバまでのカザフスタン側のレールを中国と同じ幅のゲージに変え、通関の手間を短縮する計画があり、中国側には阿拉山口の鉄道やホルゴス自動車道に続く第3のルートとして鉄道ホルゴス線をカザフスタンまで乗り入れるアイデアがあるという。実際、2004年11月21日、地元紙『伊寧日報』はホルゴスまでの鉄道施設の具体的な着工計画を大きく報道した。しかし、カザフスタン側にはこの種の計画推進に慎重な声もあり、ホルゴス国境貿易区の建設や鉄道連結問題がどの程度のテンポで進展するのかは、カザフスタンと中国の関係をはかるもう一つのバロメーターとして見逃せまい。

表5 ホルゴス税関対ソ輸出(1923～1930年)

単位:千ルーブル

年	細毛羊皮	羊毛	綿	家畜	皮革
1923～1924	749	1,129	33	1,041	53
1924～1925	80	1,915	137	1,913	240
1925～1926	1,319	3,411	1,577	3,077	504
1926～1927	1,227	5,626	2,455	2,045	104
1927～1928	809	6,504	2,724	2,132	187
1928～1929	113	7,415	2,339	1,501	77
1929～1930	73	7,967	1,959	2,751	100.21

『霍城県誌』ウルムチ、1998年、455頁

表6 ホルゴス税関対ソ輸入(1924～1930年)

単位:千ルーブル

年	綿類	砂糖	金属類	ガラス類	石油	マッチ
1924～1925	1,536	283	45	42	34	3
1925～1926	4,064	633	508	158	141	33
1926～1927	6,691	851	854	429	72	211
1927～1928	7,041	612	1,065	290	199	193
1928～1929	10,008	1,556	1,683	383	312	147
1929～1930	9,285	1,653	1,472	449	369	47

『霍城県誌』ウルムチ、1998年、456頁

表7 ホルゴス税関出入国数(1983~1989年) 単位:人

年	労働者	旅客
1983	1,888	148
1984	8,458	638
1985	14,276	1,839
1986	11,452	2,723
1987	9,118	7,573
1988	13,144	15,646
1989	15,886	51,959

『霍城県誌』 ウルムチ、1998年、453頁

表8 ホルゴス税関輸出入額(1983~1989年)

単位:万スイスフラン

年	項目			項目			輸出入総額
	国家貿易	地方貿易	合計	国家貿易	地方貿易	合計	
1983	781.12		781.12	166.00		166.00	947.21
1984	3,463.31		3,463.31	3,312.01		3,312.01	6,775.32
1985	6,830.77		6,830.77	3,356.74		3,356.74	10,187.51
1986	3,998.33	9.80	4,008.13	2,769.76		2,769.76	6,777.89
1987	1,709.05	651.22	2,360.27	588.05	1,097.81	1,685.86	4,046.13
1988	3,101.08	948.93	4,050.01	1,088.16	2,263.99	3,352.15	7,402.16
1989	3,853.20	3,078.67	6,931.87	1,129.72	6,246.70	7,376.42	14,308.29

『霍城県誌』 ウルムチ、1998年、457頁

表9 ホルゴス税関 貨物・貿易量・出入国数など

(トン・万ドル・人・台)

年	貨物輸送量	貿易量	人数	内訳		車両	国境民間貿易市場		旅行購買	
				旅客	労働者		人数	貿易額	貿易額	貿易量
1993	1,000,000	18,200	558,161	258,918	105,127	93,475	194,116	1,325		
1994	428,552	13,025	262,380	151,889	78,253	71,758	322,388	774		
1995	414,000	22,219	334,811	132,515	80,302	74,659	121,994	2,892		
1996	442,202	39,107	281,497	122,734	55,340	47,126	103,422	5,155	19,606	291,840
1997	376,579	39,605	291,006	111,320	61,485	52,550	56,967	7,096	26,502	218,755
1998	360,634	51,925	243,591	117,177	54,313	47,606	72,051	12,544	32,851	201,695
1999	292,611	31,961	149,945	77,741	44,382	38,577	27,822	7,372	13,239	153,864
2000	290,491	43,777	133,818	83,649	30,381	26,843	19,788	6,776	7,037	56,260
2001	285,560	31,052	153,196	135,317	30,496	30,496	19,850	12,000	5,294	47,640
2002	342,310	33,672	159,263	116,815	29,936	29,131	12,471	15,243	2,774	26,660
2003	482,569	66,135	221,089	139,147	49,886	46,609	30,218	13,781	3,434	33,380

『霍爾果斯口岸』 ホルゴス、2004年、14頁

表10 伊犁州国境民間貿易市場(1995～1998年)

項目 年	市場訪問者数				取引額(万元)				営業日数(日)		
	ホルゴス	紅山嘴	塔克什肯	合計	ホルゴス	紅山嘴	塔克什肯	合計	ホルゴス	紅山嘴	塔克什肯
1995	50,517	36,000	63,000	149,517	23,243.0	149.0	174.0	23,566.0	275	30	90
1996	52,263	6,620	54,000	112,883	42,989.8	829.67	249.0	44,068.0	239	55	135
1997	56,967	51,089	53,214	115,289	58,896.0	615.3	2,132.0	61,643.0	267	55	135
1998	37,724	5,700	18,160	61,584	51,112.5	151.0	1,553.0	52,816.5	240	60	120

『伊犁哈薩克自治州誌』 ウルムチ、2004年、637頁

* 紅山嘴(ホンシャンズイ)と塔克什肯(タクシケン)は対モンゴル国境

表11 伊犁州国境貿易主要輸出入品(1989～1994年)

商品名	輸入		商品名	輸出	
	単位	数量		単位	数量
鋼材	トン	267,000	羊皮	トン	54,000
化学肥料	トン	151,400	白砂糖	トン	157,100
セメント	トン	21,000	トウモロコシ	トン	157,300
電解銅	トン	6,000	小麦粉	トン	12,500
木材	立方メートル	110,000	ビール	トン	12,000
羊皮	枚	2,170,000	白酒	トン	41,100
牛皮	枚	320,000	石炭	トン	45,300
自動車	台	830	食用油	トン	15,450
ブルドーザー	台	316	茶葉	トン	34,000
綿	トン	2,600			

『伊犁哈薩克自治州誌』 ウルムチ、2004年、636頁

(2) 都拉塔（ドラタ）・木扎爾特（ムザルト）

ホルゴス税関から南方へ直線で100キロ弱下がったところに都拉塔（ドラタ）税関がある。このルートは伊寧から63キロ、アルマトゥからは250キロと新疆ウイグル自治区とカザフスタンの首都を結ぶ最短経路である。都拉塔税関は、1992年8月に両国によって開放が合意され、94年3月に国務院によって対外開放が批准されたが、（2001年現在で）正式には未開通とされる。だが実際には、中国側には税関が建設されており、臨時的な運用は2002年からなされているようだ。もっともカザフスタン側には税関設備が整っていないため、向こうから車が来たときのみ通関手続きを行っているとのこと。往来のほとんどは中国側によるカザフスタンでの買い付けに利用されており、カザフスタン側からの往来は少ないという。それでも阿拉山口の自動車道よりは積み荷は多いようにもみえ、自動車道で考えた場合に、ウルムチからホルゴス経由よりもアルマトゥには近いため、将来性のある国境点といえる。地元の関係者の説明によれば、現状は国務院からの許可を半年ごとに更新しなければ運用ができない臨時税関だが、2004年11月に自治区政府から恒久税関としての許可を得たことで、2005年中には国務院から正式な認可を得られるかもしれない、と期待が高まりつつある。筆者は現地に立ち寄ったとはいえ、取材はあくまで人を介した間接的なものであり、外国人が直接、自由に調査活動ができるような雰囲気ではないことは注記しておきたい。

なお、カザフスタンと新疆ウイグル自治区には、もう一カ所、最南端の国境点、木扎爾特（ムザルト）がある。伊寧からは296キロ、カザフスタン側のナルンコル税関とは4キロで対峙しており、アルマトゥまでは320キロだ。1953年以前、この税関は中ソ両国の臨時貨物通過点だったとされる。他の国境と同様に、1992年8月に両国が開放に同意し、94年3月に中国国務院により開放の批准を受けた。年間5万トン、出入国3万人の処理能力があるとされるが、2001年段階では未開放とある。もっとも、中国側税関はすでに完成しているため、都拉塔のように非公式に運用が始まっている可能性は高い。

表12 伊犁州税関輸出入量(1990～1998年)

単位: 万トン

年	輸入総トン						輸出総トン						輸出入貨物量
	ホルゴス	巴克図	吉木迺	紅山嘴	塔克什肯	合計	ホルゴス	巴克図	吉木迺	紅山嘴	塔克什肯	合計	
1990	11.16	0.008				11.17	0.87	0.004				0.87	12.04
1991	11.73	0.26				11.99	6.32	0.11				6.43	18.42
1992	22.71	2.64	0.28	0.05	0.29	25.97	27.74	2.29	0.77	0.05	0.54	31.39	57.36
1993	37.00	7.27	1.19	0.13	0.69	46.28	30.00	3.97	1.01	0.30	0.93	36.21	82.49
1994	32.87	7.00	1.00	0.60	0.38	41.85	7.38	3.20	1.09	0.60	0.41	12.68	54.53
1995	33.6	9.81	0.91	0.08	0.27	44.67	8.40	2.03	0.55	0.13	0.66	11.77	56.44
1996	4.83	6.00	0.29	0.03	0.21	11.36	39.17	3.80	0.06	0.11	0.70	43.84	55.20
1997	4.86	4.90	0.38	0.02	0.18	10.34	33.14	5.52	0.18	0.40	0.95	40.20	50.54
1998	3.70	3.75	0.30	0.004	0.09	7.84	32.35	3.77	0.05	0.007	0.83	37.01	44.85

『伊犁哈萨克自治州誌』ウルムチ、2004年、637頁



都拉塔(ドラダ)税関



眼下に迫る対カザフスタン国境

木扎爾特から先、国境は急激に山岳地帯へと変貌し、クルグズスタンとの三国国境点に向けてハンテングリ峰、ポベダ峰と7000メートル級の山が連なる。この天山山脈によって中国とクルグズスタンの国境は大きく遮られており、次なる国境点のはるか南方二カ所、しかも山越えの難ルートとなる。

2 南疆とクルグズスタン・タジキスタン

天山とパミールの壁

概して対外開放度が低いとはいえ、北疆とカザフスタンのいわば北路は中央アジア独立以後、確固として機能し、拡大しつつある。ホルゴスと阿拉山口をそれぞれ自動車道路による人員往来と鉄道による物流輸送に特化したものとみなし、(ウイグル族を始めとする)民族や宗教(主にイスラム教の「原理主義者」)による複雑な問題をかかえるこの地域のことを思えば、他の開かれた中国国境を目の当たりにしてきた筆者にとってはその未開放さは驚きでも、合理的かつ説明可能である。数多くの国境点を持ち、貨物と人員の相当な往来の経験を有する、中国北疆は中央アジアの相互依存はずでにかなりのレベルに到達しているとみなせる。

これに比べて、中央アジアにおいてもまた中国においても、宗教上、原理主義的な度合いがつかい南部の国境開放は、大きく遅れていた。カシュガルやホータンにおけるベールをかぶった女性の多さは有名だが、田舎へいけばいくほどイスラム教の色が強まってくる。とくにハンテングリ山から南の国境地帯に対する中国側の警戒はきびしく、カシュガルから50キロ南に設置されているポスト以南は特別な許可をもたない外国人は立ち入りを禁止されてきた。南疆の辺境の村はウイグル族のみが住む場所も多く、漢族は身の危険を恐れて一人では絶対、立ち入らないとさえいわれる。

同様な傾向は中央アジアにもあてはまる。フェルガナ盆地の原理主義的色彩の強さは周知だが、クルグズスタン南部やタジキスタンにおけるイスラム教徒の宗教的信仰度の高さ(ラマダンへの対応や豚肉の忌避度)は、カザフスタンの都市部などと比べて、全く異なっている。本報告の後半では、南疆とクルグズスタン、そして国境点の開設まもないタジキスタンとの関係の現状をみていくが、南疆と中央アジアの国境は、北疆の国境と比較すれば短く、さらにクルグズスタンとの間に天山山脈、タジキスタンとの間にパミール高原が横たわるため、そもそも物流・人員の往来が北路とは質量ともに全く様相が異なっている(例えば、表13の中国とクルグズスタン及びタジキスタンの貿易額の推移をみられよ)。従って、ここでは北疆のような地区単位による区分けは意味がないと考え、国境点そのものに焦点をあてて記述を進めたい。

トルガルト

烏恰県のトルガルト(旧)中国側税関は、クルグズスタンとの山岳国境に近く、ナリン州トルガルト税関と12キロで近接していた。カシュガルから165キロ、ウルムチから1630キロ、ビシュケクから約400キロの国境点は、要するに高度3795メートルの地点にある。歴史的にみて、トルガルトはシルクロードの重要な駅の一つとされ、1881年に通商が開始されて以降、税関は長年、機能していた。1930年代には中ソ貿易の主要通路とみなされ、1953年に单身宿舎を伴った執務室(240平方メートル)が設置された。中ソが対立した1970年代の閉鎖を経て、通商が復活したのは1983年12月13日⁸。中国側税関

⁸ 南疆の税関については『新疆通誌』第64巻海関誌、2000年、ウルムチを参照。

は、通年利用可で年間貨物処理能力10-20万トン、出入国数は10万人とされる。だが実際には、冬期の山岳地帯の通行は厳しく（中国側は路肩と路幅はしっかりしているが、未舗装の砂利道。クルグズスタン側は一部アスファルト舗装）、容易ではない。中国のドライバーの話では、この山道で冬期にたて続けてパンクし、立ち往生で難儀したこともあるそうだ。

表13 新疆ウイグル自治区と中央アジアの貿易額 (百万ドル)

年		カザフスタン	ウズベキスタン	クルグズスタン	トルクメニスタン	タジキスタン
2000	輸出入	1,179	9.5	171.4	2.4	10.3
	輸出	508	5.4	104.4	0.4	5.2
	輸入	671	4.1	67	2.0	5.1
2001	輸出入	904	5.5	99	0.96	7.1
	輸出	209	3.4	56.9	0.01	3.5
	輸入	695	2.1	42.1	0.95	3.6
2002	輸出入	1,365	19.1	153.9	9.93	4.8
	輸出	441	17.1	99.5	9.68	1.0
	輸入	924	2.0	54.4	0.25	3.8
2003	輸出入	915	20.3	85.1	4.49	4.7
1-6 月	輸出	305	2.4	52.7	3.92	1.2
	輸入	610	17.9	32.4	0.57	3.5

潘志平編『2003年：走出陰霾』ウルムチ、2003年、246頁

開設当初、中国側は峠そばに税関をかまえていたが、あまりに気候条件が厳しすぎるため、軍設備のみを残し、1995年11月、旧税関から120キロ下った場所、カシュガルからわずか57キロの地点に税関を移設し、近代的な建物を造った。税関が国境線からはかなり下がったことで、税関から国境点までの全区間が立ち入り制限区域に指定された。特別な許可なしにカシュガルから南下すると、トルガルト（新）税関の手前数キロに位置する検問所で追い返される。さらに、ビザと特別許可をもらって、トルガルト税関を過ぎ、国境点にむかえたとしても、軍によるここから先120キロの山道の管理は厳しい。途中、ウイグル人の村がいくつか点在するが、ここを通過する車両は原則として停車を禁じられており、停車すると国境警備隊の尋問を受けることになる。

通過車両も数が少ないため、税関を過ぎたところで街に買い出しに来た国境警備隊員たちが、民間の車に、国境点そばの施設までのヒッチハイクを頼む光景が茶飯事だ（中国ではこの種の軍人の要請を断ることは極めて難しい）。税関自体にも問題が多い。税関職員の士気は低く、公式にはオープンしている時間帯なのに、税関職員不在など通関は極めて停滞気味かつ流動的だ。こういう場合には、税関と国境警備隊の連携も悪いため、国境警備隊はパスポートコントロールで待ちかまえているのに、誰一人出入国が出来ないということになる（かつてのソ連の空港をみるようだ）。国境警備隊も税関職員がすべて漢民族であるのと対照的に、中国人で通関するのは少数民族（主にウイグル族）がほとんどだ。警備隊や税関がウイグル族たちに強い警戒心をいだいているようには思えないが、彼らの仕事のあまりのスローペースぶりは興味深い。



トルガルト峠



中国・キルギスタン国境点

他方でクルグズスタン側の通関手続きはかなり迅速であるが、中国のパスポートを保持している人々に対しては、友好的な姿勢をあまり示さない。筆者自身も最初は中国人と思われ、「何をしに来た」と冷たい問いを浴びせられていたが、日本のパスポートをみると急に友好的な態度に変わり、ろくに荷物も調べずに通してくれた（まるで極東ロシアの対中国国境地帯のようだ）。この話をきいたウルムチの中央アジア専門家は、通関の際の個人的経験として、「日本人?」「韓国人?」「台湾人?」など散々、他の国の出身者かと訊ねられた後に、「ああ隣の国の人か」などとわざとらしく言われたこともあるという。

ところでカシュガルの国際バスターミナルの時刻表によれば、ビシュケク行きは週2便（月・木）で、ナルン行きが週1便（金）と記載されている。中国側資料によれば、2000年の実績で、出入国2.6万人、出入国交通車両1.06万台、輸出入貨物12.5万トン、地元国境貿易額1.53億ドルだ。クルグズスタンと中国で長年に渡って協議されてきた鉄道連結計画も、ウズベキスタンへの接続が可能な（後述する）イルケシュタム・ルートではなく、このトルガルト経由の線で決まるとされる。もっとも、トルガルト峠は特に勾配の強い中国側が難工事であり、また国境からクルグズスタン側の鉄道接続点までの距離が長いので、この計画が実現するのはまだまだ先の話と思われる。またたとえ実現したとしても、それにみあうだけの貨物と人員の往来があるとは、少なくとも現時点では、思えない。

イルケシュタム

さてクルグズスタンと中国を結ぶもうひとつのルートが近年、にわかに注目を浴びているイルケシュタム経由である。同じく烏恰県に属するイルケシュタム税関は、トルガルト峠への分かれ道をさらに南下したところにあり、阿図什（アトゥシュ）市から250キロ、カシュガルから290キロ、タジキスタンとの国境キジルアルトに抜けるサリタシュと結ばれている。このルートもまたシルクロード古来の道であり、1940年代までは利用されていたが、中華人民共和国建国後、久しく往来が途絶えていた。イルケシュタムの中国側税関の臨時開通は1997年7月21日、国務院がこれを第三国開放したのが98年1月26日と往来が始まったのはつい最近だ。中国はこの国境点を通じて、有色金属、木材、畜産品の輸入と食品、日用品、軽工業品の輸出を進めようとしたが、2000年実績として、出入国数8071人、出入国車両数7066台、輸出入貨物5.2万トン、国境貿易額5921万ドルとされる。イルケシュタムの国境でもまたトルガルトと同様に、くず鉄を満載したトラックがクルグズスタンから中国へと列をなす⁹。複数の筋の話を総合すると、これはかつての国営工場など大規模施設のスクラップを中国に出しているらしく、中国にはこれらスクラップを再生利用する工場が各地にあるという。このくず鉄が国境地域のインフラ整備へと使われているのではなかろうか？ あくまで聞き取り情報の域を出ないが、カザフスタンは数年前に、自国の資源流出を警戒し、中国へのくず鉄スクラップ輸出を制限したことがあるという。もっとも、それはクルグズスタンからのスクラップ輸出によって相殺され、トラックの流れが南ルートへと移ることに一役かったようだ。2004年から再びカザフスタンも輸出を再開したため、北ルートによるスクラップの物流も復活したそうだ。

⁹ 「中国の変容を語る」『しゃりばり』2005年2月号、27-31頁を参照。



トルガルト新税関(中国側)



トルガルト税関(キルギスタン側)



イルケシュタムからカシュガルに向かう鉄トラック

イルケシュタム・ルートの機能はまだまだ小さいが、この国境点の近辺、特に中国側にはダイナミックな発展の雰囲気と勢いが感じられる。この国境がどのように成長していくかは、ある意味で、南疆と中央アジア南部の関係発展のバロメーターともいえよう。中国側のイルケシュタム税関までのインフラ整備は実にすさまじい。カシュガルからの道路は完全舗装の二車線で高速運転が可能であり、300キロ弱を3時間半で到達可能だ。サリタシュからクルグズスタン側税関までのアクセスは未舗装で山越えの難所だが（トルガルトと違って急勾配はないが、3000メートル級の高地を抜ける凹凸の激しい悪路。とはいえ、後述する山岳バダフシャンと比較すればまだまともなものだが）、国境点に近い峠では、中国人労働者とブルドーザーが（クルグズスタン国内の）山越え難所の整備を急ピッチで進めている。イルケシュタムがやがて、トルガルトよりも快適な国境ルートとなるのはまず間違いない。課題はサリタシュ近辺が、タジキスタンとの、いわば「悪の密輸ルート」との接続点とされ、オシュ州南部やバトケン州の治安状況が疑問視されている点だろう（クルグズスタンの専門家はこれを否定するが）。この一帯の状況が改善され、さらにはあくまでフェルガナ盆地の安定が保障されるという条件つきではあるが、オシュからフェルガナへと接続するイルケシュタム・ルートは大いなる発展の潜在性を秘めている。ただし、現時点では、新疆の国境通関所の大部分と同様に、税関はほとんどやる気のないロースピードで業務を進めている。フェルガナを最も危険な「イスラム原理主義者」の基地とみなす中国側の認識の変化なしには、改善はなかなか難しい。



イルケシュタム税関（中国側）



サリタシュ(キルギスタン・タジキスタン国境近辺)



中国人労働者による峠の拡張工事



イルケシュタムに近いヌラ村

カラ蘇（カラス）・ムルガブ

2004年5月、南疆と中央アジア南部を結ぶ第3のルートが開通した。カシュガルから約220キロ、パキスタンへ抜けるタシュクルガンの税関の50キロほど手前に位置するカラス（カラ蘇）である。中国人専門家の説明によれば、この税関は本線から15キロほど国境に入った場所にあり、そこから約50-60キロでタジキスタンとの国境点クルマだ。中国側の道もまだ整備が十分ではなく、トルガルトよりははるかに劣る。この税関は、公式には5月から11月にかけてオープンとされるが、実際に動いているのは月の半分程度だそうだ。

このルートの問題点も、やはり中国側ではなくタジキスタン側にある。クルマから山岳バダフシャン自治州のムルガブまで約60キロ、国際支援1600万ドルでトルコの会社が請負って作った道路は未舗装で砂利道とはいえ、快適だ。だが、問題はそこから先である。標高4000メートル近いムルガブから州都ホルグまでの道路事情は劣悪で、5時間はかかる。カシュガルのバスターミナルには、所用距離683キロ・運賃35ドルの表示とともにホルグ行きの案内もあるが（冬期は運休）、このツアーはクルグズスタン行き以上に大変だろう。税関自体は第三人にも開放されているというが、山岳バダフシャンの入境のためには外国人は許可が必要なため、現実的にはこのルートは特殊な例を除いて現地の人たちの往来以外には使いにくい。

しかし、このルートの開通は、それまでパミール山脈に阻まれ通関所が存在しなかったタジキスタンと中国を直接結んだという意味ではシンボリックだ。さらに、前述のようにムルガブが山岳バダフシャン自治州で孤立しているのをみれば、地区レベルでの中国のプレゼンスの増大は予想される。クルグズ人が9割を占めるムルガブへの物流は、キジルアルト経由でクルグズスタンに依拠してきたことを思えば、タジキスタンとクルグズスタンというこれまでの二項対立のなかに中国という新たなファクターが参入したことを意味しよう。それが地区の安定にプラスになるかどうかは不明だが、中国の物流がこの一帯で増えるのは確かだろう。

2003年10月に、クルマ峠に近いシャイマク（タジキスタン、中国、アフガニスタン三国国境点近辺）に筆者が訪問したとき、まだ中国人は誰もこの地を訪問していなかった。しかし、地元の主人が筆者にみせた古い金属の器には中国語の文字が記されおり（彼はこれがどこの言葉かと筆者に尋ねたのだ）、中国との歴史的なつながりは明らかだ。

地区レベルでの中国のプレゼンスの増大を考えると、この地区の貧しさを念頭におくことも重要だろう。ムルガブは人口5000人程度の村で極めて貧しく、電気・暖房などあらゆる基本的なインフラが欠けている。筆者が訪れたのは秋だが、この地域を防衛する国境警備隊ですら、越冬のための燃料調達に苦しんでいた。ムルガブの村市場には、中国からの日用品がわずかにならんでいた。ムルガブに今後、中国の人と物のプレゼンスが見いだされるか、定点観測するには適当な場所だろう。

印パ公路・クンジュラブ

中国の対中央アジア南ルートへのまなざしは、北ルート（北疆・カザフスタン）と同じように、少数民族や「分離主義」への警戒心を前提としている。経済発展や国境地域協力はあくまでこの前提を壊さない範囲で進めるということだ。国境地域の閉鎖的な雰囲気や税関職員の「やる気」の欠如はその現れだと思われる。中国側のフェルガナやキジルアルトなどに対する不信は根強く、山岳バダフシャンやオシユ南部の貧



タジキスタンの対中国国境コントロール（税関開通前の2003年10月）



中国とアフガニスタンの国境に近いシャイマク村のモスク



タジキスタン軍移管前にロシア軍によって破壊された対中国国境基地

しさが解消されないかぎり、新たな急展開も予想しづらい。にもかかわらず、中国と中央アジアの間のこの南ルートへの創設と開拓は画期的な意味をもつ。それは、このルートが南アジアへと連なるからだ。タシュクルガンのクンジュラブ税関から、およそ230キロ、カラコルム・ハイウェイを行くともうパキスタンのススト税関だ。5000メートル近い峠越えであるこのルートは、12月1日から4月30日までは閉鎖されるが、1982年8月に国務院によって開放が批准されており、86年からは第三人も通れる。処理能力は年間5万トン、5万人で、ここはまさに中国とパキスタンの協力と友好のシンボルである。南疆におけるパキスタンの存在感は94-95年がピークだったといわれるが、現在でも、決して低くはない。カシュガルにそびえ立つチニワクはパキスタンのホテルであり、カシュガルとイスラマバードの間には直行便も飛ぶ。パキスタンとの経済関係の弱さやイスラム教に対する警戒心から中国にはパキスタンに対する一定の距離感があるのは確かだが、パキスタンにとっての中国は世界で無二の友人かつ最大の支援パートナーである。管見のかぎり、パキスタン人ほど中国人に友好的な国民はアジアには存在しない。

パキスタンは、いまタリバン後の地域生存をかけて、対米関係の改善を最優先課題としている。中国との友好関係は新たな外交の基線である。アフガニスタンの安定は、ハイバル峠（ペシャワール）からパンジ河、アムダリア河（タジキスタン、ウズベキスタン）に至る新たな国境地帯の動向を予感させ、それは天山やパミールを越え中国世界へと広がりつつある。ある程度、先行し、一定の安定性もあるカザフスタンと北疆のルートと違って、そのベクトルのむかう先が定まらないがゆえに、中央アジア南部・南疆・南アジアをカバーするこの新たなルートの行方は、中央アジア地域の将来の鍵を握っているとさえいえる。



パキスタンからアフガニスタンを臨む（ハイバル峠）

おわりに：中央アジアにおける中国

現地調査の実感に即する限り、中央アジアにおける中国のプレゼンスが高まりつつあるのは疑いない。だがその一方で、中央アジアの一部専門家がプレイアップするような「中国の脅威」を論じるのは早計といえる。むしろ、調査を通じて明らかになったことは、中国新疆の国境地帯における中央アジア諸国との相互依存の深化・拡大である。この結論の延長線のうえに、あえて大胆に問題提起を行えば、「中国の中央アジア化」が始まっているともいえる。

もとより、一見、「中央アジア化」という表現は、北京からの後押しによる新疆の「漢化」と相矛盾する。実際、新疆における漢族の人口増加はもとより、ウイグル語による大学教育の原則禁止など、国内的な文脈において「漢化」の事例は絶えないからだ。ここでいう「中央アジア化」とは、あくまで新疆がいまや政治・経済に関して、この地域の新たなシステム形成の担い手として地位を獲得しはじめたという認識に過ぎない。端的にいえば、旧ソ連共和国の空間に限定して中央アジアを議論することはもはや十全ではないということだ。従って、中央アジアを論ずる際に、中国の存在を地域の外部アクターと措定し、中央アジア諸国と中国の関係を「脅威」や「協力」といった単純な枠組で分析する時代は終わったと筆者は考える。逆に新疆西部を中央アジア諸国と切り離して論じることともはや説得的ではなかろう。

この「中国の中央アジア化」という観点の導入は、国際関係を分析する際にも新たな視野の広がるを与える。「中国の中央アジア化」において、とくにそれが南のベクトルで強調されるとき、これはアフガニスタン、インド、パキスタンとの相互作用を活性化するからだ。これは例えば、上海協力機構という、そもそもは旧ソ連と中国の利害を調整するに過ぎなかった存在に、なにゆえインドやパキスタンが積極的に関わろうとするのか、その答えの一端もここに見いだせる。中国と中央アジアの接触現場は、新たな地域形成の可能性を胎動させている。