

# ホルゴスは中国西部の深圳になるか

呉 逸 良

## 1 序

中国の東部沿岸の香港と接する深圳(しんせん)は中国改革開放で成功したモデル都市としてその名が世界的に知られている。対照的に、中国の西端に位置し、カザフスタンと国境に跨っているホルゴス(Khorgos; 中国語: 霍尔果斯)の名はそれほど知られていない。しかし、近年に一連の開発の動きに伴い少しずつ注目されるようになった。

ホルゴスは深圳と多くの共通点がある。第一に、経済開発区が設置される場所は都市ではなく、開発初期の人口規模は大きくなかった。当初、深圳開発区内の人口はわずか9万人であった<sup>1)</sup>。ホルゴスは現在中国側の常住人口が約1万人、流動人口が約2万人といわれている。第二に、国内外通商・通行の門戸として口岸(国境の交通・通関ゲート)がある。第三に、開発初期の戦略は輸出指向型の産業を育成するための輸出拠点として利用することにある。

中国東西両端に位置する深圳とホルゴスが先後に開発されることについて、一見、それぞれ結び付きがない偶然の出来事のように思われる。しかし、日本大学経済学部の新シルクロード地域経済研究グループが近年に発表した一連の研究結果から考えると、これらの出来事は決して偶然とは言えず、むしろ経済的な法則による必然性が潜んでいる。例えば、呉逸良(2000, 2007)は空間経済学の視点から、Krugman(1991a)の「核-周辺」

モデルを拡張した2国4地域モデルにおける分析の結果から、産業の「国境付近地域」への集積や「国際的分散と国内的集中」の傾向があることを示唆した。これらの示唆および最近の産業集積の理論や新しい貿易理論などを応用して、辻忠博他(2008)、呉逸良(2009)、辻忠博(2009)と陸亦群(2009)は新シルクロード地域経済発展に関して次の見解を示した。新シルクロード輸送競争力の向上につれて、既存中心都市への産業集積が発生すると同時に、新生都市も次々と出現し、ここでも産業集積が起きて都市化になっていく。これによって、新シルクロード沿線に「ビーズ型」産業地帯が形成され、地域全体の経済発展を促す役割を果たす。そして新生都市は「国境付近地域」で出現されやすい。これから開発を展開するホルゴスは新生都市として誕生するのか、という問題に着目するのは上記の見解を検証する意味もある。また、「国境付近地域」は対外輸送コストが相対的に低い地域という定義から、深圳をも「国境付近地域」として考えられる。この共通性によって、深圳の成功経験をホルゴスの可能性分析に利用できるであろう。

30年前に開発をスタートした深圳が目覚ましい発展を成し遂げた経験から、これから開発を本格的に進めているホルゴスも同様な発展ぶりを見せてくれるのか、本稿はこの中国東西両端に位置する2つの対照的な開発区状況を比較し、その関連性を見出し、ホルゴスの発展の可能性を探る。

次節では、まず日本ではあまり知られていない

ホルゴスの地理的環境, ホルゴス開発の経緯およびいままでの中国既存の開発区と異なる特徴を紹介する。次の第3節では、なぜホルゴス開発が進められたのか、その背景や中国とカザフスタン両国の狙いを説明する。続いての第4節では、深圳の開発成功要因を検証する上で、ホルゴス開発の可能性を分析する。最後のまとめでは、ホルゴスは中国西部の深圳になるかという問いに回答を試みる上で、この研究の意義と今後の課題を示す。

本稿はホルゴスなどでの現地調査を通じて、できるだけ最新の情報を取り入れながら、理論モデルが捨象した地域特殊要因を含めて議論を展開するのは一特色である。しかし、最近の開発進捗状況は予想以上のスピードで進んでいることや、2010年に入ってから中国政府が西部大開発に関する新政策、新措置を相次いで発表したことなどで、データと情報収集は追い付かない面がある。それでも、新シルクロードにおけるダイナミックな動向や、知られざるホルゴスの情報をいち早く紹介し、これらの地域への関心を喚起するのも本稿の一つの狙いである。

## 2 ホルゴス開発区建設の経緯と特徴

### 2-1 ホルゴスの地理的環境

ホルゴスは中国西部の新疆ウイグル自治区の西側とカザフスタンの国境に跨っている地帯に位置している(北緯約44°、経度約80°、図Aを参照)。中国とカザフスタンとの両国の国境ゲートは北から流れるホルゴス河の東西両側にあり、1.5キロメートルほど離れている。そこから東側の中国の伊寧市(イーニン)までは約90キロメートル、自治区首府ウルムチまで約670キロメートル、西側のカザフスタンのザルカント(Zharkent)まで約35キロメートル、経済・金融中心都市アルマトイ(Almaty)まで約380キロメートルである。自然気候は農業生産に適している。

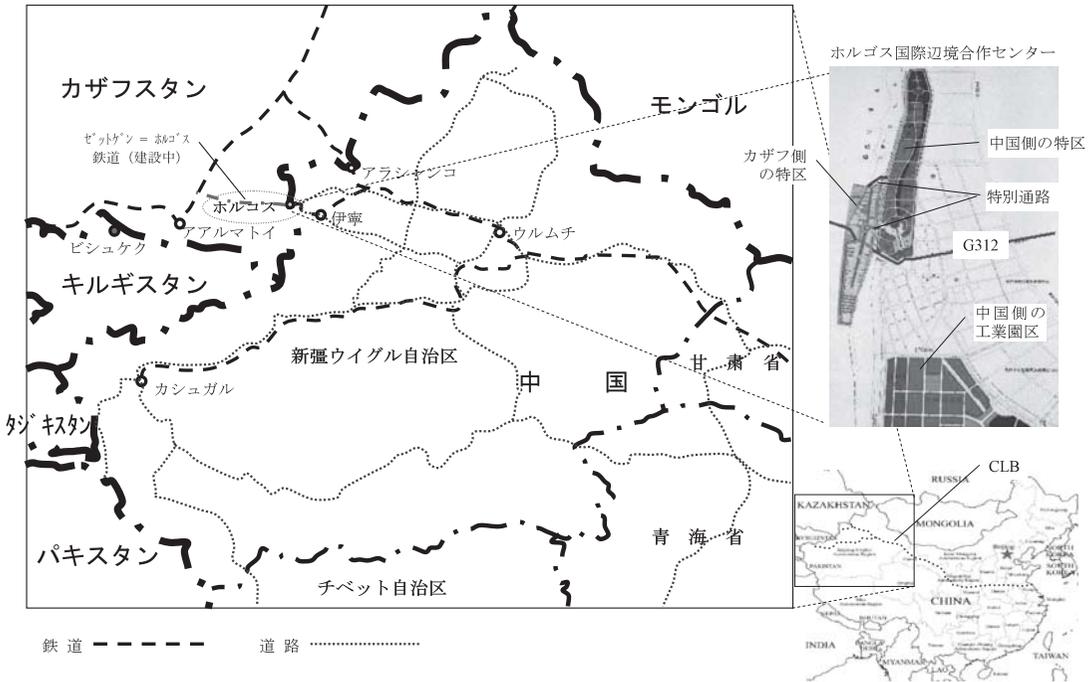
ホルゴスはユーラシア大陸東西道路輸送の交通要所の一つである。中国側はホルゴスから上海ま

での国道G312号を通じて全国道路交通網に繋がっている。カザフスタン側は国道353号が中央アジア諸国およびヨーロッパの道路交通網と連結している。鉄道については、中国側から伊寧を経由してアラシャンコウの東南方向約70キロメートル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<sup>2)</sup>。カザフスタン側もホルゴスからゼットゲン(英語: Zhetygen; 中国語: 热特肯)まで298キロメートルの路線<sup>3)</sup>を現在建設中で、2011年末に完工すると見られる。ゼットゲンから既存鉄道を利用して、約40キロメートルでアルマトイまで到達することができ、アラシャンコウからよりも約500キロメートルを短縮することになる。その他、建設中の『ヨーロッパ西部—中国西部の国際交通回廊』<sup>4)</sup>も最近注目されている。このルートは高速道路を中心として、東側が中国の連運港から既存国道G312を利用してホルゴスに到達する。そこから、カザフスタンのアルマティ、タラズ(英語: Taraz; 中国語: 塔拉兹)、シムケント(英語: Shymkent; 中国語: 希姆肯特)、キジルオルダ(英語: Kyzylorda; 中国語: 克孜勒奥尔达)、アクトベ(英語: Aktobe; 中国語: 阿克托别)を経由し、カザフスタンの西北部のマルテック(英語: Martuk; 中国語: 马尔图克)を通して、ロシアの道路交通網と連結してヨーロッパに繋がるルートである(図Bを参照)。このルートの建設はホルゴスの両国の玄関口としての重要性を一層高めることになる。

### 2-2 ホルゴス国際センター建設の経緯

2006年3月に「ホルゴス国際境界合作センター」(英語: Khorgos International Center of Boundary Cooperation; 中国語: 中哈霍尔果斯国际边境合作中心; 以下「ホルゴス国際センター」と略称する)の建設は全面的に展開された。中国の経済特区は数知れないほど多い。なかでは国境付近で設置された国家級の「国家边境合作区」が14個ほどあるが、ホルゴス国際センターのような国境に跨っ

ホルゴスは中国西部の深圳になるか（呉）



図A. 中国西部の国境地域鉄道と主要道路およびホルゴス国際境界合作センター



出所：カザフスタン政府の公表資料を基に日本語・英語に書き換えた。

図B. 『ヨーロッパ西部—中国西部国際交通回廊』のカザフスタン境内計画図

て両国が共同運営する形式の経済特区は、改革開放以来の初めての出来事である。この建設の経緯はこれまでの経済特区と異なり、外国政府の働きによって推進された一幕もある。

1992年に、香港の実業家庄永競氏が香港一州集团公司の名義を用いて、ホルゴスで国境に跨る閉鎖式の貿易区<sup>5)</sup>建設プロジェクトを企画した。両国に跨るプロジェクトのためにさまざまな困難と問題が浮上し、一時的に実施した工事は1994年に中断された。その後、庄氏がカザフスタン政府に働きをかけるようにした。2003年6月に中国胡錦濤出席がカザフスタンを訪問する際にカザフスタン大統領ヌルスルタン・ナザルバエフはホルゴス国境自由貿易区の建設を提案した。これを機にして、ホルゴス国際センターの企画が再び動き出した。一連の協議を経て、2005年7月4日に、中国とカザフスタン両政府は「中華人民共和国とカザフスタン共和国の中カ・ホルゴス国際辺境合作センターの活動管理に関する協定」を結んだ。そこでホルゴス国際センターは企画交渉段階から具体的な建設段階へ移った。中国側は2006年3月17日に「国務院中国カザフスタンのホルゴス国際辺境合作センターに関する問題の批復」(国函[2006]15号文件)を発行し、センターの目的・機能と優遇政策を明確し、同年6月1日に建設工事を始めた。カザフスタン側は2005年に「カザフスタン・ホルゴス国際辺境合作センター」という国営の株式会社を設立した。同社はインフラの計画・建設およびセンターの長期開発計画の実施や企業誘致などの活動を手掛けている。2010年10月に工事完了して、両国が同時に運営を開始すると予定されている<sup>6)</sup>。

### 2-3 ホルゴス国際センターの特徴

ホルゴス国際センターの最大の特徴は両国の共同運営で貿易サービスを提供する多機能な自由空間である。ホルゴス国際センター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平方キロメートルである<sup>7)</sup>(図Aを参照)。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きるようにしている。センター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、そこからセンターに入るのを出国と見なし、センターから出るのを帰国と見なす。

ホルゴス国際センターは主にビジネス商談、商品展示、倉庫運送物流、ホテルなどの宿泊施設、金融サービス、国際会議、国際貿易商談フェアなどの機能を持つ。国際センター以外に、中国はセンターの南側約1キロメートルを離れた場所で、産業加工基地として敷地面積は9.73平方キロメートルの工業園区を建設し、主に輸出加工、保税物流、倉庫運送サービスなどの産業を置く。最近、既存の工業園区の規模は更に拡大され、ホルゴス国際センターを含めた区域全体を「ホルゴス特殊経済開発区」と命名し、全体の敷地面積は約100平方キロメートルとなった<sup>8)</sup>。一方、カザフスタンも中国の計画を参考にして、自国側で60平方キロメートルの工業性経済特区の建設を計画している。

## 3 ホルゴス開発の背景

このような国境に跨る特別経済開発区建設の背景には中国とカザフスタン両政府の戦略的な思惑がある。この第1は、既存の中国・カザフスタン間の鉄道ゲート(鉄道口岸)であるアラシャンコウは輸送能力が限界に近付いている。また厳しい自然条件に制約されている。第2に、カザフスタンは急成長する中国市場を視野に入れ、資源輸出頼りの成長から脱却し、国内製造産業を育成・促進する狙いがある。第3に、中国は10年間以上の西部大開発に新たな手法を模索しているなか、ホルゴス国際センターを1つのモデルとして実験し、その経験を生かして普及していくことを考えている。同時に中央アジア諸国と相互依存関係か

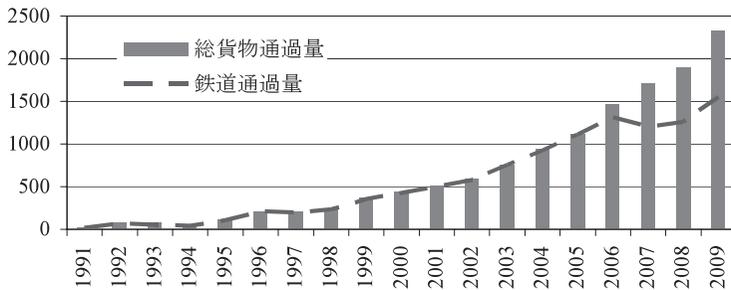


図1. アラシャンコウの貨物通過量（単位：万トン）  
 データ：2003年まではアラ山口口岸管理委員会の資料；2004年からはウルムチ税関とカザフスタン側の公表などから収集したものである。

ら、資源を確保する狙いも背後にある。以下、この3点について詳細に説明していきたい。

### 3-1 アラシャンコウの輸送能力の限界と厳しい自然環境の制約

中国沿岸部の主要港口都市連運港市から中国西部のアラシャンコウ（中国名：阿拉山口，カザフスタンのドスティック<sup>9)</sup>Dostykと隣接している）を経由して、中央アジアを通過してヨーロッパに続く国際鉄道（いわゆるチャイナ・ランド・ブリッジ，略CLB）は1992年12月から運行し始めた。当時、中央アジア諸国は旧ソ連から独立して間もなく、経済的な混乱はまだ収まっていない状態で、対外貿易量が少なかった。一方、中国の対外貿易の輸送は主に沿岸部における海運を利用していた。しかしその後、中央アジア諸国の経済回復につれて、CLBの輸送量が上昇し始めた（図1を参照）。2000年にアラシャンコウの鉄道貨物通過量は427万トンに達した。これは1994年の約10倍の量となった。この輸送量は当初の500万トンの設計輸送能力に近付いた。その後も、度重ねられた拡張整備などによって、輸送能力は約2000万トンに達した。カザフスタンもドスティック駅を拡張整備した。しかし、それでもこの能力の増強は国際輸送需要の増加、特に中国からの輸送の急増に追い付かなくなり、アラシャンコウとドルジバでは貨物列車の国境通過待ちや積替作業<sup>10)</sup>待ちなどの滞貨現象が著しくなった<sup>11)</sup>。

また、アラシャンコウの2000万トンの輸送能力は沿岸部の港口の輸送力に比べてもわずかな量である。例えばCLBの東端の連運港でさえ2008年の貨物扱い量は既に10,000万トンを超えている。将来のCLBの輸送需要の上昇を考えると、アラシャンコウだけでは対応しきれないことは明白である。

更に、アラシャンコウの輸送能力を制約するもう一つの原因は自然環境の厳しさにある。アラシャンコウは海拔190~340メートルで、南北にアラト山（中国名：阿拉套山）とバルロク山（中国名：巴尔魯克山）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。年間8級（17.2m/秒）以上の強風日数は180日以上あるので、室外の貨物積替え作業にかなりの影響を与えている。このような自然環境はアラシャンコウの輸送能力のみならず、町の経済発展も制約される。

そこで、中カ両国政府はこの国際鉄道輸送のボトルネックになっている状況を認識し、既存の鉄道口岸を再拡張すると同時に、ホルゴスを第2の鉄道口岸として選んだ。

### 3-2 カザフスタンの狙い

カザフスタンは1991年12月に旧ソ連の崩壊によって独立したと同時に、経済面での混乱も生じていた。経済復興のために、IMFの支援を得ながら、1994年に自国通貨テンゲを導入して急進的

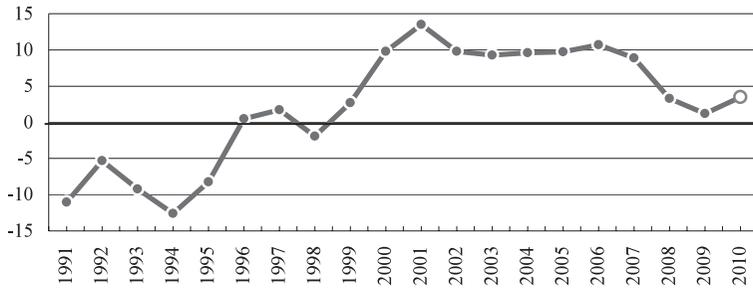


図2. カザフスタンの実質GDP成長率推移 (暦年, %)

出所：アジア開発銀行 (ADB) 『Key Indicators』 各年版のデータを基に作成。

注：2009年は推計値，2010年は予測値である。

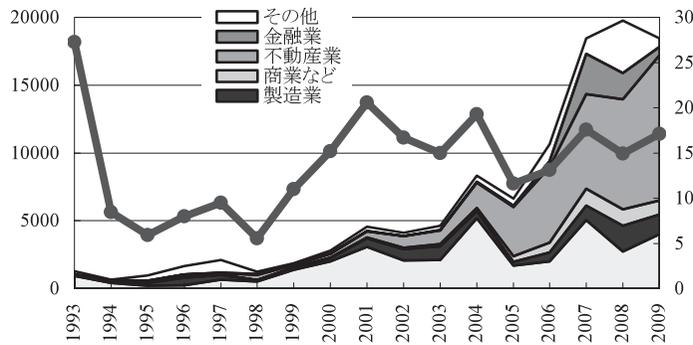


図3. カザフスタンのFDI (inflow) 推移 (単位：百万ドル)

出所：National Bank of Kazakhstan (NBK) の公開データを基に作成。

注：FDI/GDPは右目盛り，%で測る。

な経済市場化を進めた。1996年にやがてプラスのGDP成長率に転じた(図2を参照)。1997年に外国投資に関する制度改革が行われ、外資の(税減免、関税免除などの)税制優遇措置を回復し、積極的な外資導入策を取り入れ<sup>12)</sup>、外国直接投資は増加した(図3を参照)。特に石油・天然ガスなど資源分野への投資は急増していた。1998年にロシア金融危機の影響を受け、再びマイナスの成長に陥ったが、その後、資源輸出に頼って立ち直り、1999年から本格的な成長経路に入った。2000年から2007年までの間に10%前後の成長率を維持していた。この間、中国やロシアとの経済関係は緊密になってきたが、中国との関係発展が特に注目される。

2002年以降、カザフスタンの輸入輸出は共に急上昇し、貿易相手国の中で、中国のプレゼンス

が高まっている。2007年からロシアに代わって、中国は第1位の輸出相手国になった(図4を参照)。輸入について、2005年からドイツを抜いて、中国は第2位の輸入相手国になり、もうすぐ第1位のロシアを抜く勢いを見せている。中央アジア5カ国の中で、カザフスタンが中口と最も緊密な経済関係になった要因は地理的に最も有利な条件を有しているからだとよく議論されている<sup>13)</sup>。そして、中国との関係の急進は中国市場の急成長も一因であろう。また、カザフスタン政府が世界工場から世界市場になりつつある中国市場を重視するのも要因の1つである。2010年の大統領の所信演説の中でも、ホルゴス=ゼットゲン鉄道建設が中国市場を開拓するためだと明言してある。貿易・物流拠点としてのホルゴス国際センターの建設もこの狙いがあるからであろう。

ホルゴスは中国西部の深圳になるか（呉）

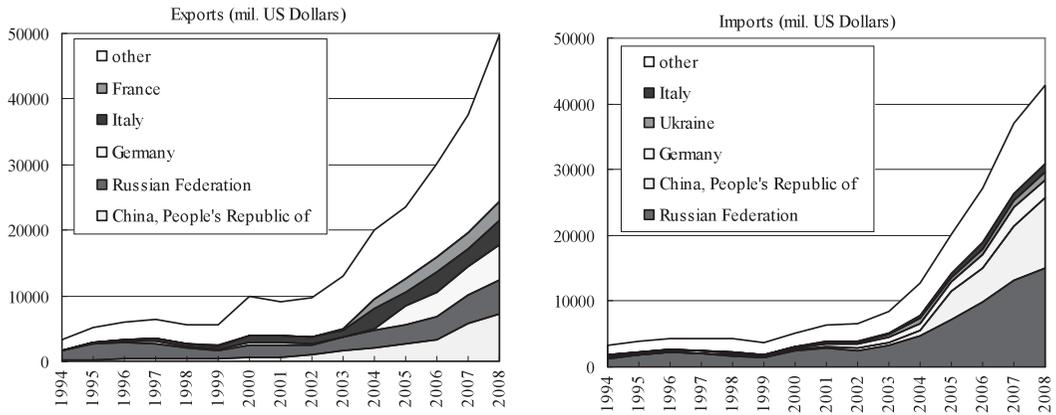


図4. カザフスタンの輸出入推移と主要貿易相手国

出所：同図4.

表1. カザフスタンの産業構造推移（単位：%）

年	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>GDP (mln. tenge)</b>	<b>3776277.3</b>	<b>4611975.3</b>	<b>5870134.3</b>	<b>7590593.5</b>	<b>10213731</b>	<b>12849794</b>	<b>16052919</b>
農業・狩猟・林業・漁業/GDP	8.00	7.86	7.12	6.37	5.50	5.66	5.32
鉱工業/GDP	61.88	61.49	65.89	69.20	63.74	60.82	63.52
鉱業/鉱工業	47.93	48.35	53.41	59.41	57.78	56.88	61.10
石油採掘/鉱工業	42.19	42.47	47.06	53.55	52.36	51.03	54.54
加工工業/鉱工業	43.28	42.92	39.73	35.25	36.97	37.82	33.62
食品生産/鉱工業	11.95	11.79	10.47	8.82	7.96	8.15	7.86
金属製錬と金属製品/鉱工業	17.72	17.01	16.34	13.96	16.78	16.71	14.84
金属製錬/鉱工業	16.97	16.19	15.52	13.00	15.42	15.24	13.59
電力・ガス・水道水/鉱工業	8.79	8.73	6.86	5.34	5.26	5.30	5.28

出所：カザフスタン『統計年鑑』各年版のデータを基に作成。

カザフスタンのもう1つの狙いは国内製造業の育成発展にある。カザフスタンは独立前から製造業基盤がなく、伝統的な農業や畜産業が主であった。独立後に、天然資源採掘産業に偏り、工業製品は主に輸入に頼ってきた。このような資源輸出型経済構造から脱却して、国内の加工産業を育成するために、1999年から「輸入代替」の発展戦略を打ち出した。主な措置として、金属製錬製品の国内生産の促進と輸入代替を先行し、その他の軽工業製品や食品製品へと波及していく方針であった。これによって加工工業（製造業）の生産

は拡大したが鉱工業全体に占める割合が低下している（表1を参照）。それ以降の2003年に『2003-2015年工業創新発展戦略』を発表し、また2006年の大統領所信演説で「競争力が2012年に世界のトップ50に入る」構想を発表した。更に2007年4月17日の大統領令では「30の重点企业」計画を発表し、非資源（採掘）経済部門の着実な発展を目指している。この計画は主に天然ガス加工や金属製錬などの大型プロジェクトを企画している。以上の一連の動きは、カザフスタン政府が製造業を育成し、発展させようとする意志の

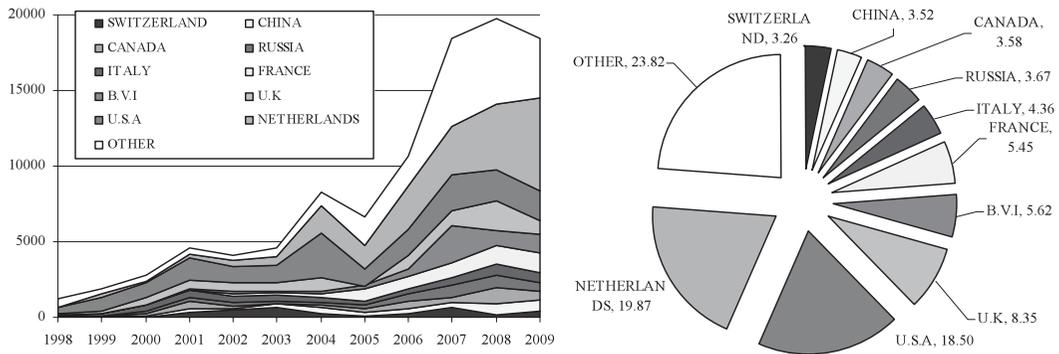


図5. カザフスタン FDI (inflow) の国別推移と2009年末までの国別累積総額割合  
出所：National Bank of Kazakhstan (NBK) の公開データを基に作成。

表れであろう。そして、これらの計画の一環としての『ヨーロッパ西部—中国西部の国際交通回廊』を通じて、地域経済を活性化し、非資源分野への海外投資促進も重要な措置である。

カザフスタンでの中国の直接投資は注目されているが、その投資額はまだまだ多くない。2009年末までの累積総額は約38億ドルに達し、全体の3.58%しか占めていない(図5を参照)。主に石油分野に集中している。2007年、『中国政府とカザフスタン政府の非資源経済領域協力計画』が調印された。この計画を実行するために、2008年に機械、電子、農業、化学工業、金属製錬などの分野での具体的な協力プロジェクトが調印された。更に、カザフスタン側の修正提案により、2010年6月に、両国政府はこの計画の修訂議定書を調印した。これらの動きから、カザフスタンは非資源経済分野の発展においても、中国に対する期待も高く、これらの分野への中国からの投資を望んでいることが見られる。そして、ホルゴスは投資の足場としての役割が重要になってくるであろう。

### 3-3 中国の狙い

中国は1980年代の改革開放以来、高度経済成長に伴う東西地域格差は大きな悩みとなった。1999年、東西格差を是正するために「西部大開発」の政策を打ち出した。その中で、CLBの物流に

よる効果、西部の新疆ウイグル自治区の経済発展に大きな期待を抱いていた。しかし、その効果は期待するほどのものではなかった。更に新疆自体の北部と南部の格差も見立つようになった。2005年に北部の1人当たり生産総額は南部の3.77倍であったが、2008年になるとそれは3.94倍に拡大した(表2を参照)。

このような状況の下で、中国政府はカザフスタンをはじめとして中央アジア諸国との経済関係を強化することで、西部地域の経済発展を図っている。中国貿易総額を見ると、中カ間の貿易の50%以上は新疆ウイグル自治区との貿易である(表3のD行を参照)。また、新疆ウイグル自治区から見ると、カザフスタンは第1位の貿易相手国である。2007年の輸出入総額のシェアは50.84%、2008年は40.83%(表3のE行を参照)。カザフスタンからの輸入増加は著しい。2008年、新疆ウイグル自治区全体で67.8%の輸出増加率が、31.8%の輸入増加率を上回るなかで、逆に、カザフスタンからの輸入増加率は40.9%であり、27.5%の輸出増加率を上回っている。中国からカザフスタンへの輸出額に占める新疆ウイグル自治区の割合が70%以上に対して、カザフスタンから中国への輸入額に占める新疆ウイグル自治区の割合は20%あまりしかない。このことから、カザフスタンへの輸出は主に新疆ウイグル自治区に集中していることに対して、カザフスタンからの

表2. 新疆地域別1人当り生産総額と南北格差

	都市名中国語表示	都市名日本語表示	1人当り生産総額(元)		1人当り生産総額の平均値(元)	
			2005年	2008年	2005年	2008年
北部	乌鲁木齐市	ウルムチ市	25507	37343	17583.2	27984.6
	克拉玛依市	カラマイ市	88562	100216		
	石河子市	石河子市	17854	29073		
	吐鲁番地区	トルファン地区	20580	33332		
	哈密地区	ハミ地区	12865	22887		
	昌吉回族自治州	昌吉回族自治州	15169	25411		
	伊犁哈萨克自治州	イリカザフ自治州	8530	15054		
	博尔塔拉自治州	ボルタラモンゴル自治州	12188	18573		
	巴音郭楞自治州	バインゴリンモンゴル自治区	27302	45669		
南部	阿克苏地区	アクス地区	7620	11413	4661.8	7103.5
	克孜勒苏自治州	キジルスキルギス自治区	3654	5350		
	喀什地区	カシュガル地区	3941	6376		
	和田地区	ホータン地区	2712	3928		
倍率 = 北部 ÷ 南部					3.77	3.94

出所：『新疆統計年鑑2009』、『中国区域統計年鑑2006』のデータを基に作成。

注：平均値は各地区の人口で加重して算出。

輸入は相対的に中国全土に行き渡っていると考えられる。そして貿易形式は中カ間の辺境小額貿易の割合が高い。カザフスタンへの輸出は個人経営企業が主役、輸入は国営企業が主役と見られる。

したがって、中国からカザフスタンへの輸出は新疆の辺境小額貿易が重要な役割を果たしている。ホルゴス国際センターの設立もこの役割を利用して、西部開発を進めようとする中国側の狙いが見られる。

中国側のもう1つの狙いはホルゴス国際センターの効果を見極め、その経験を学習しながら、モデルとして他の辺境地域へ推進して行こうとしている。この背景は袁曉慧・徐紫光（2009）が指摘したように、1992年以来設立した14の国家級辺境経済合作区が沿海地域の経済特区に比べ、経済発展が遅れ、特に製造業が発展できず、その効果は小さいからである。そこで、新たな辺境経済特区の様式は対応策として要求される。国境に跨るホルゴス国際センターは新様式の辺境経済特

区として注目され、「跨境経済合作区」と呼ばれ研究され始めた（梁双陸（2009）などを参照<sup>14)</sup>。最近では、これを推進する動きも加速している。2010年4月、中国国家発展と改革委員会は広西省の東興、雲南省の瑞麗、新疆のカシュガル、内モンゴルのマンシュリなど重点開発開放試験区の建設を積極的に推進し、条件の成熟した地区で跨境経済合作区設立を支持する意見を明確に示した<sup>15)</sup>。実際には、中国南部のベトナムとの国境地帯<sup>16)</sup>、東北部のロシアとの国境地帯などでいくつもの跨境経済合作区構想が見られている。

ホルゴス国際センターの設立はカザフスタン・中国の両国のそれぞれの狙いから、それぞれの国益を追求することによって合意に至ったと見られる。そして、両国の狙いから、ホルゴス国際センター建設の目的は以下のように考えられる。(1) 国際物流センターとしての役割を利用して、ホルゴスの製造業としての基盤を確立する。(2) 中国地域格差の是正策として、ホルゴス国際センター

表3. 中国・新疆とカザフスタンとの貿易 (単位: 百万米ドル)

		2007年			2008年		
		輸出入総額	輸出総額	輸入総額	輸出入総額	輸出総額	輸入総額
<b>中国の貿易総額</b>		<b>2173726</b>	<b>1217776</b>	<b>955950</b>	<b>2563255</b> (17.9)	<b>1430693</b> (17.5)	<b>1132562</b> (18.5)
(A) 対カザフ (中国側の統計)		13877.8	7445.9	6431.9	17552.3 (26.5)	9824.5 (32.0)	7727.8 (20.2)
対カザフ (カザフ側の統計)		16384.0	8192.0	5835.6	21343.4	10671.7	7327.8
<b>(B) 新疆の貿易総額</b>		<b>13716.2</b>	<b>11503.1</b>	<b>2213.1</b>	<b>22216.8</b> (62.0)	<b>19299.3</b> (67.8)	<b>2917.6</b> (31.8)
(C) カザフとの貿易総額		6973.8	5624.6	1349.1	9070.7 (30.1)	7170.4 (27.5)	1900.4 (40.9)
<b>D = C/A (%)</b>		<b>50.25</b>	<b>75.54</b>	<b>20.98</b>	<b>51.68</b>	<b>72.98</b>	<b>24.59</b>
<b>E = C/B (%)</b>		<b>50.84</b>	<b>48.90</b>	<b>60.96</b>	<b>40.83</b>	<b>37.15</b>	<b>65.14</b>
貿易形式	一般貿易	3694.2	2940.0	754.2	3825.2	2902.4	922.8
	加工貿易	395.7	366.7	29.0	460.6	442.2	18.4
	辺境小額貿易	9416.6	8068.9	1347.8	17641.9	15769.1	1872.8
	その他の貿易	209.8	127.6	82.2	289.2	185.6	103.6
登録企業形態	国営企業	4264.9	2614.1	1650.7	4971.7	2743.6	2228.1
	集団所有企業	373.9	337.9	36.0	662.7	653.8	8.9
	個人経営企業	8796.0	8335.0	461.0	16270.4	15671.4	599.0
	外資係企業	281.2	216.0	65.2	311.8	230.4	81.4
	その他の企業	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.0

出所: 『中国統計年鑑2009』, 『新疆ウイグル自治区統計年鑑2009』, NBKの公開データを基に作成。

注: 括弧内は対前年の増加率である。中国側とカザフスタン側の統計が一致しないため、参考としてカザフスタン側の一部統計も表示する。

を「跨境経済合作区」モデルとする。(3) カザフスタンの製造業育成発展のために、製造業への外国直接投資を促進する役割を果たす。果たして両国が期待するような成果は得られるのか、次節ではこの可能性について検討しよう。

#### 4 ホルゴスの経済開発の可能性

前述したホルゴス国際センター建設の目的から見ると、(2) と (3) の目的は両国の各自の経済

発展戦略に関わるものである。これに対して、(1) の目的は両国が直接に一致したものであり、また両国の各自の経済発展戦略の一部の措置である。(1) の目的の達成は (2) と (3) の目的の達成にプラスの影響を与える。これは両国がホルゴス国際センターに大きな期待を抱く理由であろう。そして、両国の各自の発展戦略全体の成敗は、必ずしもその一部措置としてのホルゴス国際センターの成敗によって決着されるとは思えないであろう。したがって、本稿は各国の発展戦略全体よ

りも、ホルゴス経済開発自体の可能性に着目したい。以下（1）の目的を中心に議論を進めよう。

ホルゴスは中国とカザフスタンの両国にとって辺境地域にあり、人口や経済の規模が非常に小さい。これは中国の深圳が開発された前の状況と類似する点である。深圳の成功経験から何らかの示唆を得ることができるのであろう。以下の議論はまず深圳の経済開発を概観し、その成功要因を分析する上で、ホルゴスの経済開発の可能性を探っていく。

#### 4-1 深圳の経済開発の歩み

深圳は1997年から開発の動きが出始めたが、1980年8月に深圳経済特区が正式に設立された。香港と隣接する場所、面積327.5平方キロメートル<sup>17)</sup>の範囲を特区として設置した。当初、政府が特区を輸出加工区としての機能しか考えていなかったが、その後の発展は予想を遥かに超え、現在の常住人口900万人の大都市までに変貌した<sup>18)</sup>。この発展過程はいくつかの段階に分けて観察すると理解しやすい。鐘堅（2008）は1978～1985年は改革開放局部推進と各種インフラ整備の段階、1986～1992年の改革開放全面推進と経済転換の段階、1993～2002年の新優位性創出と躍進的発展の段階、2003年以降の改革開放深化と全面発展の段階、というように区分している。Ng and Tang(2004)でも類似した区分が見られる。以下ではこの区分に基づき、さらに国全土の改革開放の進展と関連して、最近までの深圳の経済発展の歩みを概観する。

1978～1985年の初期創出段階において、中国の改革開放はまだ始まったばかりで、市場経済を導入するには法的整備が必要となった。深圳はその最初の実験台として改革路線を探索しながら先行し、旧来の縛りを突破して市場経済の導入とこの法的整備を着々と進めた。また対外開放政策の一環として、いくつかの口岸（国境の関所）を相次いで開放し<sup>19)</sup>、特区のインフラ整備も進められた。この環境のもとで、海外企業の直接投資は急

増した。1984年に深圳特区を手本にして、中央政府は天津、上海、大連などの14の沿海都市を開放すると公表した。その後、それらの都市で国家級の経済技術開発区が続々と設立された。

1986～1992年の改革開放全面推進と経済転換段階において、特区の政策重点はインフラ整備から輸出指向型の製造業育成へ転換した。株式市場、保険市場、土地市場、不動産市場などが導入され、社会保障制度も整備された。特に1988年に中央政府は深圳市に省級の経済管理権限を、1992年に深圳市に地方の立法権と執行権を与えた。これによって深圳での市場経済は全面的に推進された。外国資本を利用して電力、電信、港口、空港、高速道路などの都市インフラを整備するとともに、積極的な誘致政策を打ち出し、外国直接投資を利用して製造業としての基盤は築いた。1992年に常住人口は270万人、GDPは317億人民元に達した。またこの時期に、様々な開発区は全国範囲で普及しはじめた。1992年の時点で国家級の開発区だけでも137箇所が承認された<sup>20)</sup>。

1993～2002年の新優位性創出と躍進的発展の段階において、産業構造を高度化する方針が鮮明になり、技術力が高い外資企業の誘致に力を入れた。港口口岸や空港口岸が全面的に開放され、行政サービスの質も向上した。これによって、海外直接投資や国際貿易が急速に拡大した。都市化が更に進み、2003年に常住人口は800万人に迫り、GDPは3586億人民元に達した。しかし1992年以降、市場経済が全国まで広まり、深圳は他の地域と厳しい競争を直面するようになった。2003年以降、深圳市政府は国際都市建設という目標を掲げ、輸出市場多元化、技術集約産業の育成や対外投資の促進などの戦略を打ち出した。同時に香港をはじめ、周辺地域との経済交流協力関係を深めた。

現在、国家級または地方レベルの様々な経済開発区が全国各地で数多く見られるなか、国内地域間の競争もはげしくなってきた。深圳の経済特区はもう特別な存在とは言えなくなった。この中で、

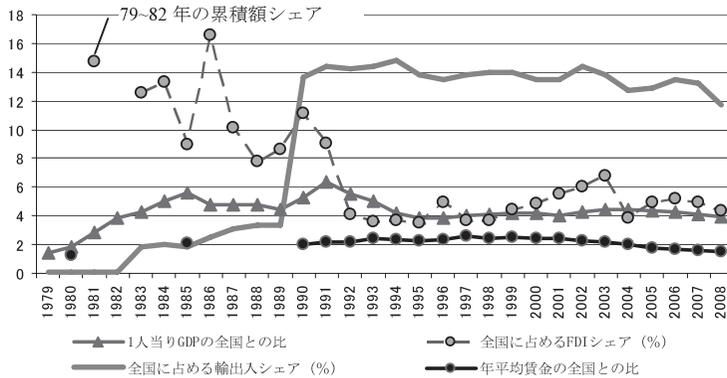


図6. 深圳市主要指標の全国との比較

データ：中国統計局『中国統計年鑑』各年版；深圳市統計局ホームページ；中嶋誠一『中国長期経済統計』日本貿易振興会，2002年。

深圳市内では特区内外の制度の不一致や特区内外の経済格差および特区空間的制限などの問題が国際都市建設の障害となった。深圳の経済を更に発展させるために、政府は2010年7月から深圳経済特区の範囲を全市まで拡大することを許可した。また、9月6日の深圳経済特区30周年記念式典での胡錦涛主席の演説と8月の温家宝首相の発言は政治体制の改革に言及し、新たな改革の方向性を示した。当面、政治改革が本格的に動き出すかどうかはまだ議論されているようだが、深圳経済特区は改革の実験台としての役割は依然存続している。これから、深圳は新たな経済発展の課題を抱えながら、開放的な近代大都市へ進む道を模索していくことに違いない。

#### 4-2. 深圳の成功要因

30年間で深圳が900万人の近代都市に変貌したのはなぜであろうか。この原因に対する理解はホルゴスの経済発展可能性分析の糸口になる。

中国全体の対外開放と経済発展について、中兼和津次(1999)は開放政策の結果、周辺国・地域から大量の投資が貿易を促進し、経済発展に大きな効果を果たしたことを実証的に分析した。また、周辺国・地域からの投資と輸出の原因について、「彼らの多くは自国、自地域内における労働力の不足と賃金上昇に迫られて、言い換えれば要

素賦存の変化に対応して、工場を中国に移したり、あるいは中国の企業に生産を委託することになった。周辺地域は元来輸出志向的だったのだから、そこから工場を中国に移動した場合でも依然海外に輸出するであろう」と分析した<sup>21)</sup>。この現象は先に開放した深圳にも言える。特に製造業基盤が形成される段階において、この発展効果は著しい。図6から分かるように、1979～1991年の間、FDIの実際利用額の全国シェアは8%～17%を占め、この累積額は全国の約11%であった。輸出入総額の全国シェアは14%まで上昇した。

外資と輸出が重要であることは否めない。しかしほぼ白紙から瞬く間に近代的な大都市まで成長してきた深圳を説明するには外資と貿易のみならずより多くの原因を考える必要がある。Yeung *et al.* (2009)は中国で最も早く開放した4つの経済特区(深圳、珠海、アモイ、スワトー)の発展状況を比較し、次の3点を指摘した。第1に市場経済の導入、賃金制度の改革による労働市場の活性化と社会保障制度の整備である。第2に、積極的に国内外の企業を誘致し、製造業基盤を築き、競争力を向上させると同時に、産業構造の高度化を図る。第3に、中央政府からより多くの権限が地方当局に与えられ、海外投資および外国ビジネスマンに、より優遇な政策を通じて、より良い投資環境を作り上げた。この3つの指摘は非常に明快

ホルゴスは中国西部の深圳になるか（呉）

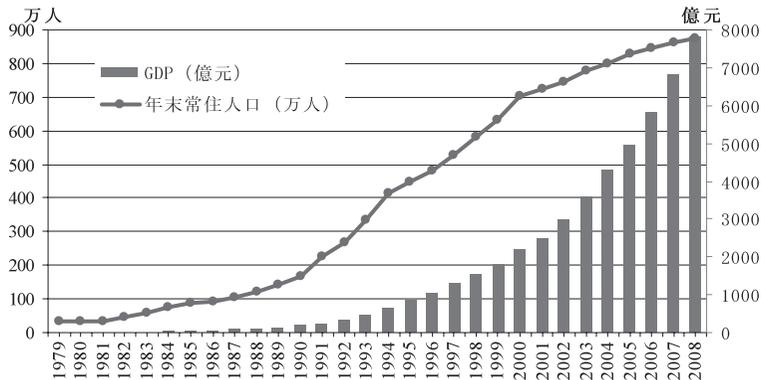


図7. 深圳市のGDPと年末常住人口の推移

データ：深圳市統計局ホームページ

であるが、十分とは言い難い。なぜならば、深圳と同時期に開放した他の3つの開発区も同様な動きが見られるが、深圳ほどには成長しなかった。本稿では、深圳にとって香港に隣接するという地理上の利点、また、全国に先駆けて改革開放したという時間上の利点を有することは無視することができないことを付け加えたい。

Yeung *et al.* (2009) の第1点は自由かつ競争的な経済活動の基礎となる。第2点と第3点は国内産業保護的な政策を通じて国内産業の育成に効果があったと考えられる。本稿が付け加えた地理上の利点は、香港からの投資をより多く獲得することができ、また香港への輸出と香港経由の輸出がより大量かつ容易にできた。その後の港口や空港などのインフラ整備によって、この利点は更に強化された。そして、時間の利点は、改革開放が全国まで推進される前に産業育成を成功させる時間的ラグを深圳に与えた。したがって全国開放後も、規模の経済によるロックイン効果と地理的利点によって、深圳の競争優位性は維持されてきた。図6と図7から分かるように、開放が全国に推進し始めた1991年に、深圳のGDPは既に1979年の約162倍の236億元まで上昇し、1人当たりGDPは全国平均の約6倍に達した。人口は1979年の約8.5倍の227万人まで増え、賃金水準は全国平均の2倍になった。つまり開放が全国的に推進する

1991年に、既に相当規模の都市に成長し、製造業基盤も形成していると考えられ、その後の発展の基礎となった。1992年以降でも人口とGDPは持続的に上昇し、FDIの全国シェアは低下したが、絶対額は増加傾向を示し、輸出入総額の全国シェアは依然13%前後に維持している。近年の全国で海外投資争奪戦のなか、深圳平均賃金の全国比は低下するが、1人当たりGDPは依然全国平均の4倍前後で推移している。

以上の点をより深く理解するには最近の空間経済学の研究結果<sup>22)</sup>が非常に有用であろう。特に産業集積を説明するKrugman (1991a) の「核-周辺モデル」は先駆的な研究として広く知られている。このモデルは一般均衡理論の枠組みで、藤田昌久 (2010) が紹介したように「企業レベルにおける規模の経済、輸送費、および生産要素移動の三者の相互作用を通じて」、特定の「核-周辺」空間構造が内生的に生まれることを説明した。そして「工業立地への求心力（ないし集積力）は、前方連関効果（他の条件が同じ場合、労働者はより多様な工業製品を生産している地域に住むことによって効用が上がる）および後方連関効果（他の条件が同じ場合、工業製品を作る各企業は市場がより大きい、つまり、工業労働者のより多い地域を選ぶ）がもたらす循環的效果（雪玉効果）から生まれる<sup>23)</sup>」。また、一旦産業が集積した都市

ないし都市圏が形成されると、これが容易に崩れないという「ロックイン効果」もこのモデルは内包的に説明できる。しかし深圳のような初期規模が小さい地域での産業集積を説明するにはこのモデルを拡張する必要がある。呉逸良 (2000) は Krugman (1991a) を、国内地域の対外輸送コストが異なる2国4地域のモデルに拡張した。この拡張モデルによる分析は、対外輸送コストが比較的安い「国境付近地域」がより強い集積力を持つことを示した。そして対外貿易の増加に伴って、この集積力はより強くなる。初期において、国境付近地域の規模が小さくても、国際貿易量の拡大と初期における政府の強力な支援などによって、これらの地域は産業集積地域になりうる。これは深圳開発成功の事実に対し、重要な理論的示唆を与えていると考えられる。

#### 4-3. ホルゴス経済開発の可能性

深圳の成功に対する理解はホルゴスの経済開発可能性の分析に有用である。第一に、市場経済体制が現在の中国の全土に浸透しているので、ホルゴスの地方当局は深圳の開発当初と同じような市場経済体制確立のための精力を注ぐ必要がなくなり、開発活動に専念することができるようになった。

第二に、ホルゴスは深圳と同様に国家級開発区として認定されている。また新形式の開発区の実験台としての役割があるので、企業投資の面や輸出面などにおいて同時の深圳よりもより優遇な政策が与えられ、行政面でより大きな権限を持つ<sup>24)</sup>。更に、国際貿易センターを持つホルゴス特殊経済区はカザフスタンとの関わりがあるので、インフラ整備に関して、特に鉄道と道路および国際センターの整備は二国間の合意に基づき、協力しながら進められている。後方的な工業生産基地の建設に関して、両国間での競争意識が強く、双方の計画拡大変更はよく見られ、中央政府から潤沢な資金が流れ込んでいる<sup>25)</sup>。このような動きを見ると、ホルゴスは深圳の開発当初よりもより有

利な投資環境を備えているように思える。しかし、投資先としてホルゴスは本当に優位性を持つのであろうか。以下、開発の地理上の利点と時間上の利点から検討しよう。

第三に、対外輸送の利便さから見た地理的な要因を見ると、ホルゴスは確かに有利な条件が存在する。まず、ホルゴスは中国西部最大の道路口岸であり、年間輸送量は増加傾向にある(表4を参照)。2011年末に計画通りにカザフスタン側との鉄道接続工事が完成すれば、鉄道貨物の取り扱い能力は年2000万トンと見られる。そうすると、ホルゴスはアラシャンコウ以上の輸送能力を持つ中国西部の最大の玄関口となる。また、カザフスタンの最大の経済金融都市アルマトイまで輸送距離はアラシャンコウからよりも約500キロメートルを短縮することができる。更に、カザフスタン側の「ヨーロッパ西部—中国西部の国際交通回廊」が完成すれば、東西陸上輸送の物流面ではホルゴスの優位性は明白である。少なくとも中国西部の国境線沿いでは最も有利な条件を持つと言えよう。

第四に、時間上の利点を見よう。深圳の開発が始めてから、約5年後に沿岸14都市がやっと開放されるようになって、先行開発の利を活用することができた。しかし現在、中国がほぼ全土開放になって、地域間の投資誘致競争が激しくなり、ホルゴスは深圳のような先行の利を享受することがもはやできなくなっている。もし少しでも先行の利があるとすれば、国際センターのような新形式の特区は他地域よりも先行している。それでも、他地域との投資誘致競争は依然厳しいと言わざるを得ない。例えば、2010年6月に中国西部の特殊経済特区として、南新疆のカシュガルはホルゴスと同時期に認可され、両者に同様な特殊優遇政策を当らされている。そしてカシュガル市の人口は45万人(2008年末)であり、はるかにホルゴスを上回っている。また最も厳しい競争に直面しているのはわずか90キロメートルしか離れていない伊寧市である。伊寧市も45万人規模(2008年

表4. ホルゴス輸出額と輸出貨物輸送量の推移

年	輸出額 (A) (億ドル)	輸出貨物輸送量(B) (万トン)	貨物輸送総量 (C) (万トン)
2000	1.9	12.1	29.05
2001	1.1	9.7	28.56
2002	1.0	10.9	34.23
2003	4.4	21.1	48.27
2004	4.0	21.6	42.27
2005	6.4	24.4	45.13
2006	9.7	29.0	43.20
2007	12.8	56.1	38.01 (1~7月)
2008	16.6	52.7	an

データ：(A) と (B) はウルムチ税関ホームページ, <http://urumqi.customs.gov.cn/>, (C) は王棟民 (2008) を参照する。

末)<sup>26)</sup>の都市であり、1992年に辺境経済合作区が設立せられ、成長は早いとは言えないが、2008年の合作区総生産額は68.7億元に達し、就業者数は5670人となった<sup>27)</sup>。近年、西部大開発の加速と共にインフラ整備や開発区の拡張も加速していて、2009年の総生産額は87.3億元まで上昇した。このように見ると、ホルゴスが深圳のような先行開発による時間上の利点は存在しないと思える。

しかし2008年以降、金融危機の影響で中国から欧米への輸出が急速に減少し、内需拡大による経済成長を求める機運が高まった。製造業の中西部への移転が目立ち、GDPの全国に占めるシェアも上昇している。2004年の西部と中部のシェアがそれぞれ17.07%と18.87%であったが、2009年にはそれぞれ18.46%と19.36%まで上昇した(図8-aを参照)。GDP成長率を見ても、2007年以降、中西部は東部を上回った。2009年、東部の10.78%に対して、西部は13.52%、中部は11.72%である(図8-bを参照)。このような世界経済情勢の変化に伴う中国中西部経済発展の加速はホルゴスにとって大きなチャンスである。

以上の要因を見ると、ホルゴスの経済開発は地理的な利点を利用することが最も重要である。こ

れについて、循環的産業集積がホルゴスで発生するかどうかを考えよう。

まず、ホルゴスは西側の中央アジアやロシアなどの市場と東側の中国内陸の市場に直面している。この東西両市場からホルゴスへの需要は2つの効果によって拡大すると予想される。一つの効果は、交通インフラ整備によって両市場への接近性がもたらす需要拡大の効果である。もう一つの効果は東西両市場自体の拡大がもたらす需要拡大の効果である。

前者の効果について、東側への市場アクセス効果と西側の市場アクセス効果を分けて考えることができる。東側への市場アクセス効果は2つの要因で強化される。1つの要因はホルゴスからCLBとの鉄道開通によるものであるが、もう1つの要因は前述したように中国の内需拡大による成長戦略の下で、中西部が都市化の加速と共に市場シェアが上昇し、全国の市場重心がより西側へ接近したことによってもたらすものである。西側への市場アクセス効果はホルゴスからアルマトイまでの鉄道や「ヨーロッパ西部—中国西部の国際交通回廊」の接続によってもたらされるものである。

そして、東西市場の拡大効果について、東側は

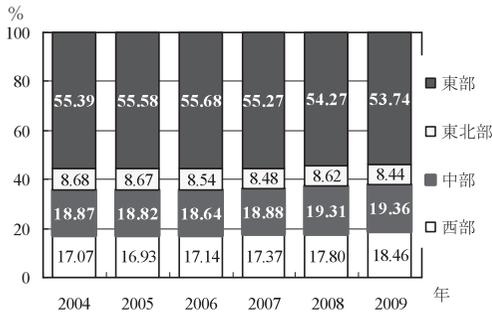


図8-a. 中国地域別GDPシェア

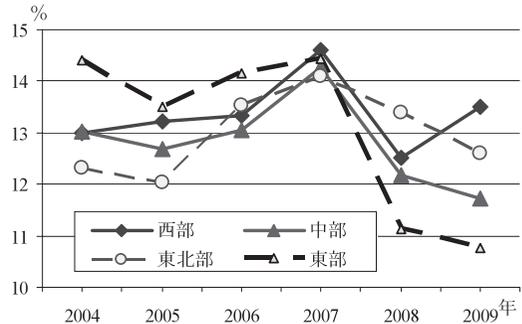


図8-b. 中国地域別実質GDP成長率

出所：『中国統計年鑑』各年版のデータを基に作成

注：東部は北京、天津、河北、上海、江蘇、浙江、福建、山東、広東と海南からなる。東北部は遼寧、吉林と黒龍江からなる。中部は山西、安徽、江西、河南、湖北と湖南なる。西は四川、重慶、貴州、雲南、チベット、陝西、甘肅、青海、寧夏、新疆、広西と内モンゴルからなる。

既に議論したように中国中西部の経済発展に伴って拡大すると同時に都市化も加速している傾向が明白である。これによって、中西部の都市人口が上昇し、市場規模も拡大する。これらの都市が全国の交通ネットワーク上にあることが多いので、東側の需要拡大はホルゴスにとってこれらの市場アクセスがより便利になることも意味する。

西側の市場はカザフスタン市場が最も重要である。新疆の貿易額は近年急上昇し、2007年と2008年にそれぞれ50.67%と61.97%を増加した(表5を参照)。その中でカザフスタンとの貿易は最も多く、50%前後のシェアを持っている。金融危機の影響でいったん落ち込んでいたカザフスタンの経済は、今年に入ってから回復の兆しが鮮明になってきた。最近の政府発表によると、2010年1~6月のGDPは約593億ドル、前年同期に比べ約8%成長した。政府の『2011-2015年経済発展計画』によると、この期間の年平均GDP成長率は4.14%と予測している。カザフスタンの経済成長と中国との経済関係強化は西側市場拡大の最大要因であろう。

上記の市場拡大はホルゴスにとって循環的な産業集積プロセスの原動力になる。しかしこれらの要因はホルゴスが特有するものではなく、周辺地域(特に近隣の伊寧市)も共有している。但し、

ホルゴスにおける特有な事情は伊寧市以上の立地優位性をもたらす。中国とカザフスタンはそれぞれ異なる軌間を採用している。これによって、国際鉄道輸送は国境で積み替え作業が必要で、コストが生じる。この積み替えコストは発生地点のホルゴスに立地優位性をもたらした。これについては経済地理学や都市経済学の知識として知られている。理論的な説明は付録を参照されたいが、簡単に言うと、両国の異なる軌間のレールがホルゴスの相手国側まで敷かれるので、貨物をホルゴスから発送するなら、積み替え作業を省略することができるからである。この優位性は周辺の一定範囲まで影響を及ぼす。そして、他の条件が一定の下で、積み替えコストが高いほど、ホルゴスの立地優位性は高くなり、影響範囲も広がる。さらに、国境に跨るホルゴス国際センターの中でビザなしで両国間自由移動可能な制度は、より広い意味での積み替えコストとして考えられる。つまり、ホルゴス以外の場所でフェストフェスの国際ビジネスなどを行う場合、ビザ申請などで費用や時間がかかる。ホルゴス国際センターの中で行う場合、それを節約することができるからである。

このような積み替えコストの存在はホルゴスに特有な立地上の優位性をもたらす。特に開発の初期段階において、これが重要な意味を持つ。ホル

表5

		2006	2007	2008
新疆の総計額 (万ドル)	輸出入総額	910327	1371623	2221680
	輸出	713923	1150311	1929925
	輸入	196404	221312	291755
カザフスタン (万ドル)	輸出入総額	501472	697377	907074
	輸出	370757	562463	717035
	輸入	130715	134914	190039
新疆に占める カザフのシェア (%)	輸出入総額	55.09	50.84	40.83
	輸出	51.93	48.90	37.15
	輸入	66.55	60.96	65.14
輸出入増加率 (%)	新疆		50.67	61.97
	カザフ		39.07	30.07

データ出所：『新疆統計年鑑』2008年版と2009年版

ゴス開発の初期において、産業基盤がなく、規模の経済による優位性は存在しない。積み替えコストの節約が進出企業の魅力となる。この魅力がホルゴスでの循環的産業集積プロセスを引き起こすための引き金になれば、東西両市場からの需要拡大によって産業集積のプロセスは持続されるであろう。こうなれば、ホルゴスは都市化に伴って経済成長していくと考えられる。実際のホルゴス工業園区の工業生産総額を見ると、2009年に25%の成長率で4.5億元（中国ホルゴス口岸管理委員会の公表）を実現した。この実績はまだ近隣の伊寧の辺境開発区の8.73億元の工業生産総額（中国商務部ホームページの公表）に及ばないが、2002年からの工業園区運営で実現した事実を考慮すると、決して低い数値とは言えない。

## 5 まとめ

本節ではまず最後の問題であるホルゴスは中国西部の深圳になるかを議論し、次にホルゴス開発の意義をまとめよう。

前節で議論したようにホルゴスの東西市場から

の需要の拡大や積み替えコストの節約による立地優位性は、ホルゴスにおける循環的産業集積の後方連関効果を引き起こす引き金となるが、前方連関効果はどのように生み出すのか。深圳の場合、開発初期に平均賃金水準は全国平均の5倍前後であったので、周辺地域や内陸地域から労働力が多量に流入することができた。これによって、循環的産業集積の前方連関効果を生み出したのである。ホルゴスの周辺地域は深圳ほど人口が多くなく、人口密度も高くない。ホルゴスにはこのような労働力の流入が見込まれるのか。『中国流動人口発展報告2010』によると、中国の流動人口は年々増加し、2009年に2.11億人となり、2050年に3.5億人に達すると予測した。流動方向は主に各省・自治区の中心都市や主な交通線の主要都市へ集積していく傾向がある。新疆ではウルムチ市への人口流入が著しいが、CLB沿線都市は増加傾向にある。人口流動をもたらす一因である平均賃金を見ると、新疆全体は全国の0.84倍であるが、ウルムチ市は全国の1.15倍である（表6を参照）。これはウルムチ市の人口が、2002年から2008年にかけて34.33%増加した一因だと考えら

表6. CLB新疆内主要都市および全国の平均年間賃金 (単位: 元)

	2007年	2008年	07-08増加率 (%)	08年全国平均 との比	08年新疆平均 との比
全国平均	24932	29229	17.23		
新疆平均	21434	24687	15.18	0.84	
哈密市	23785	27795	16.86	0.95	1.13
吐鲁番市	19404	22127	14.03	0.76	0.90
乌鲁木齐市	29483	33599	13.96	1.15	1.36
昌吉市	26577	26454	-0.46	0.91	1.07
石河子市	19215	22500	17.10	0.77	0.91
奎屯市	19180	22849	19.13	0.78	0.93
乌苏市	13055	14545	11.41	0.50	0.59
博乐市	17316	20077	15.94	0.69	0.81
伊宁市	18557	22328	20.32	0.76	0.90
伊犁州直属县(市)	16590	19595	18.11	0.67	0.79

データ出所: 『新疆統計年鑑』, 『中国統計年鑑』

れよう。ホルゴスの賃金データはないが代わりに近隣の伊寧市の平均賃金を見ると、2008年に全国平均の0.76倍、新疆平均の0.9倍であるが、20.32%上昇した。人口は1.37%増加した。そしてホルゴスと伊寧市が属する伊犁州直屬県(市)の中で、伊寧市の平均賃金は相当高いと見られる。仮にホルゴスは伊寧市と同じ賃金水準にあるとしても、周辺地域の労働者にとって魅力的な高水準にある。しかし、進出企業にとって、これは全国または新疆全体に比べまだ魅力的な低水準にある。進出企業は優秀な人材を囲い込むために、現在よりも高い賃金を支払う余地が存在する。したがって、ホルゴス開発による人口流入は十分可能であり、累積的産業集積を引き起こす前方連関効果は生み出せると考えられる。

ホルゴスの開発は都市化に伴うことが確実であろう。しかし30年以降、深圳ほどの大都市になると期待するにはまだ早い。第1に、貿易から考えると、2008年の新疆の輸出総額は222.17億ドルであり、その51.7%はカザフスタンとの貿易である。ホルゴスは主にカザフスタンをはじめとして中央アジアや西側の国々との貿易物流拠点にな

るが、この貿易額は短期的に深圳の3000億ドルの輸出入総額(2008年)に匹敵することが期待できない。そして貿易物流の取扱量を見ても、鉄道と道路を合わせて今後その能力は3000万トンに達したとしても深圳港の21125万トン取扱量<sup>28)</sup>に及ぶことが難しい。第2に、中国の流動人口の大部分は沿岸地域に集中している。2007年新疆に流入したのは約53万人(矢吹晋(2010)を参照)である。これらの人口がすべてホルゴスに集中することは非現実的である。仮に年間5~10万人の流入としても、30年後に150~300万人になるのは限界である。むしろ「中長期的に10~20万人の都市を目標とする」というホルゴス当局の計画は慎重的に考えられる。当然、将来に近隣の伊寧市との経済一体化も考えられ、両方合わせて100万人前後の都市圏に形成されることは不可能ではないが、今後の動向を見守って実証する必要がある。

将来、ホルゴスは深圳ほど大都市になることがまだ期待されないが、中国西端国境沿いで新生都市として誕生するという予想は現実的であろう。「国境付近地域」での新生都市という意味でホル

ゴスを中国西部の深圳と比喻してもよいであろう。

最後に、ホルゴス開発の意義をまとめよう。ホルゴスの開発は新シルクロード全体の地域経済発展の一部であるが、全体の経済発展の促進に重要な役割を果たしている。特に中国とカザフスタンにとって戦略的な意味を持つ。中国にとって、西部大開発の一環であり、地域経済格差是正の一措置でもある。また国境地域で新たな経済特区モデルの実験台として、この新形式開発区普及のための経験を習得する役割もある。カザフスタンにとってホルゴスの開発は、資源輸出型成長路線から脱却し、国内製造業を育成するための足場づくりである。また中国市場を獲得するための拠点づくりでもある。さらに新シルクロード全域にとって、ホルゴスは国際物流の新たな重要拠点となる。

ホルゴスの経済発展の可能性を考えると、前述のように初期段階において、如何にして確実に産業基盤を築くことが鍵となる。このために地理的利点を生かすことが重要であり、同時にインフラ整備や進出企業に対する優遇政策を通じて、企業誘致活動を効果的に行う必要がある。当然開発に伴う環境問題などを配慮しなければいけないが、この点については紙幅の制約で別紙に譲ることにしよう。

そして、ホルゴス開発にめぐる本稿の議論は理論的にも重要な意義を持つ。呉逸良（2009）、陸亦群（2009）と辻忠博（2009）などは新シルクロード地域経済発展に関して、「ビーズ型」発展概念を提示した。つまり、新シルクロードの輸送競争力の向上につれて、沿線上に既存の中心都市や誕生した新生都市で産業集積が起ころうる。これらの都市発展は新シルクロード沿線上の「ビーズ」として地域全体の経済発展をもたらすことになる。この考え方は、空間経済学の視点から呉逸良（2000, 2007）の理論モデル分析示唆に基づいている。呉逸良（2007）の分析結果は、輸送コストの低下と発展途上国の一時的な保護政策によって、国際的には産業が各国に分散するが、国内

では産業が都市化に伴って集中する（いわば「国際的分散と国内的集中」）傾向、を示唆した。国内的集中について、Krugman（1991a）などが示唆したように産業集積の歴史的経路依存性があり、既存の中心都市はより強い集積力がある。呉逸良（2000）は対外輸送コストの差異を考慮して次の結果を示唆した。対外輸送コストが相対的に低い「国境付近地域」では、既存規模が小さい場合でも、国際貿易の拡大につれて、集積力が増し、産業集積が起きる可能性は十分ある。本稿の研究および新シルクロードに関する一連の研究はそれらの理論の検証に現実的な素材を与えることになる。今後、ホルゴス経済成長の予測や、新シルクロードの輸送競争力と沿線の既存中心都市や新生都市との関係などの問題を実証的に分析するのは課題となる。

#### 注

- 1) 1979年に深圳市の前身である宝安县の人口は約24万人であった。1997年に宝安县が地級市の深圳市に昇格されたとき、開発区内の約9万人を含めて、深圳市の年末総人口は31.4万人となった。1981年に広東省の副省級市に昇格された。
- 2) この鉄道は中国では「精伊霍鉄道」と呼ばれ、2009年12月から運行し始めた。全長286キロメートル、精河から伊寧までの間は電氣化した鉄道である。
- 3) この鉄道はカザフスタン政府が4.4億ドル（650億テンゲン）を投資して、2009年8月から建設を開始した。
- 4) 英語は正式にWestern Europe-Western China International Transit Corridorとされているが、中国では「双西公路、または双西工程」と略称されている。カザフスタン国内の道路全長は2787kmあり、世銀や欧州銀行やアジア開銀などの融資や、カザフスタン政府と中国政府などの出資を得て、2009年9月に正式に着工した。2013年に完成する予定である。

- 5) このプロジェクトはラスベガスをモデルにし、「中哈加洲辺貿城」という中国語の名前が付けられた。
- 6) 著者の2010年9月の現地調査では、カザフスタン側の工事が遅れるなどで、10月の運営開始の気配は見られないが、年末まで延期される観測が広がっている。但し、中国側ではリゾートホテルなどいくつかの投資プロジェクトの工事は既に始めた。
- 7) 2006年当初カザフスタン側の計画面積が1.20平方キロメートルだったが、現在は1.85平方キロメートルまで拡大変更した。
- 8) この計画は2010年8月に中央政府の認可を得た。同時期にカシュガルも「特殊経済開発区」の建設も認可された。但し、ホルゴスのような新形式の国際センターを建設する計画はまだない。
- 9) 中国語：多斯特克
- 10) 中国とカザフスタンの軌間が異なるために、貨物列車が国境通過時に積替作業などの作業が必要となる。
- 11) JICA (2007) 「カザフスタン国総合物流システム向上計画調査」, p. 32を参照されたい。
- 12) 1997年に相次ぐ『外国直接投資の優先経済分野リスト』、『投資契約時の優遇政策』が発表された。また『国家直接投資支持法』など一連の投資者保護の法律も成立した。詳細は中国商務部国際貿易経済合作研究院『对外投资合作国別(地区) 指南 カザフスタン (2009年版)』を参照してほしい。
- 13) この点はJETRO (2008) 『中央アジアで拡大する中国のプレゼンス』, Starr(2007)などを参照。
- 14) 主な研究成果としての梁双陸 (2009) は、辺境を陸境と定義し、陸境を有する省を辺境地域と称して、中国と周辺国及び地域の経済一体化が辺境地域に与える影響について体系的に分析した。
- 15) 国家発展と改革委員会(発改西部[2010]754号) 「關於2009年西部大開發進展情況と2010年工  
作安排」を参照されたい。
- 16) ベトナムとは2010年6月に「中国河口=ベトナムラオカイ市跨境經濟合作区研究と建設合作を加速推進に関する枠組協定」を交わした。
- 17) この面積は広東省人民政府が1981年に公表した『深圳經濟特区行政管理暫行規定』の第二条によって定められた。後の調査によりと実際面積は396平方キロメートルであった。2010年に特区範囲は深圳全市まで拡大された。
- 18) 1996年に深圳市当局が発表した『深圳市城市総体規劃 (1996-2010)』によると、2010年の人口を430万人にコントロールすると計画していたが、現実はこの2倍以上の人口を抱えるようになった。
- 19) 1978年に文錦渡口岸を、1981年に蛇口埠頭口岸を、1984年に梅沙口岸、沙頭角口岸、赤湾口岸を、1985年に大亜湾口岸を相次ぐ対外開放した(鐘 (2008) を参照)。
- 20) 經濟技術開發区54個、ハイテク産業開發区53個、保稅区15個、辺境經濟合作区15個がある。
- 21) 中兼和津次 (1999) の289～290ページを参照する。
- 22) 空間経済学の初期の研究成果はFujita *et al.* (1999) を参照されたい。空間経済学の最近まで発展の流れを体系的に紹介する文献は藤田 (2010) を参照されたい。
- 23) 藤田昌久 (2010) の37～38ページを参照されたい。
- 24) 優遇政策に関しては、西部大開發の国家戦略の下で、特別な優遇措置が与えられた。詳細はホルゴス口岸經濟發展局が公表した「霍尔果斯口岸招商引資优惠政策」を参照されたい。
- 25) 2007年の開發区建設開始から2010年夏まで、インフラ投資累積額は8.8億人民元に達したと言われる。
- 26) 『新疆統計年鑑2009』
- 27) 中国商務部の公表
- 28) 深圳市統計局ホームページの公表データである。コンテナ取扱量については2009年に

1825万TEU, 世界で第4位になって、すぐに香港を上回る勢いを見せた。

### 参考文献

- Edy L. Wong (1987) “Recent Developments in China’s Special Economic Zones: Problems and Prognosis”, *The Developing Economics*, XXV-1, pp. 73-86.
- Fujita, M., P. Krugman, and A. J. Venables (1999), *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade*, MIT Press. (小出博之訳『空間経済学—都市・地域・国際貿易の新しい分析』東洋経済新報社, 2000.)
- Krugman, P. R. (1991a), “Increasing Returns and Economic Geography,” *Journal of Political Economy*, Vol. 99, No. 3, pp. 483-499.
- Mee Kam Ng and Wing-Shing Tang (2004), “The Role of Planning in the Development of Shenzhen, China: Rhetoric and Realities”, *Eurasian Geography and Economics*, 45, No. 3, pp. 190-211.
- Starr, S. F. (2007), *The New Silk Roads: Transport and Trade in Greater Central Asia*, Johns Hopkins University-SAIS.
- Yue-man Yeung, Joanna Lee, and Gordon Kee (2009) “China’s Special Economic Zones at 30”, *Eurasian Geography and Economics*, 50, No. 2, pp. 222-240.
- JETRO (2008) 『海外調査シリーズN0.373 中央アジアで拡大する中国のプレゼンス』.
- 袁曉慧・徐紫光 (2009) 「跨境経済合作区：提昇沿辺開放新模式」, 『国際経済合作』中国商務部『国際経済合作』雑誌出版社, P. 44-49.
- 王棟民 (2008) 「新疆辺境口岸物流發展研究」, 『黑竜江対外経貿』Serial No. 165, No. 3, 黑竜江対外貿易経済研究所, pp71-80.
- 呉逸良 (2000) 「労働移動の制約と産業集積—国境の存在と産業立地との関連性—」, 『経済集志』第70巻 第1号, 日本大学経済学研究会, pp. 147-180.
- 呉逸良 (2007) 「第一章 国際的分散と国内的集中—2国4地位モデルにおける産業集積の分析—」, 本多光雄・呉逸良・陸亦群・井尻直彦・辻忠博著『産業集積と新しい国際分業—グローバル化が進む中国経済の新たな分析視点』所収, 文眞堂, pp. 1-37.
- 呉逸良 (2009) 「新シルクロードにおける「ビーズ型」都市形成およびそのプロセス」, 『紀要』第39号, 日本大学経済学部経済科学研究所, pp. 149-164.
- 鐘堅 (2008) 「深圳経済特区改革開放の歴史進展と経験啓示」『深圳大学学报』No. 4, pp. 17-23.
- 中国国家人口と計画生育委員会 (2010) 『中国流動人口發展報告2010』, 中国人口出版社.
- 中国商務部国際貿易経済合作研究院 (2009) 『対外投資合作国別(地区)指南 カザフスタン (2009年版)』.
- 辻忠博 (2009) 「新シルクロード地域における「ビーズ型」開発戦略を通じた経済發展の可能性について」, 『紀要』第39号, 日本大学経済学部経済科学研究所, pp. 181-193.
- 辻忠博・井尻直彦・呉逸良・本多光雄・陸亦群 (2008) 「新シルクロードにおけるビーズ型産業都市の形成」, 『CCAS Working Paper Series』No. 009, 日本大学経済学部中国・アジア研究センター.
- 中兼和津次 (1999) 『中国経済發展論』有斐閣.
- 藤田昌久 (2010) 「第1章空間経済学の發展」, 池田新介他編『現代経済学の潮流2010』所収, 東洋経済新報社, pp. 3-53.
- 梁双陸 (2009) 『辺境経済学：国際区域経済一体化と中国辺境経済發展』, 人民出版社.
- 陸亦群 (2009) 「新シルクロードの地域経済發展と「ビーズ型」開発戦略」, 『紀要』第39号, 日本大学経済学部経済科学研究所, pp. 165-180.
- 矢吹晋編 (2010) 『一目でわかる中国経済地図』, 蒼蒼社.

付 録：積換え地点での立地優性について

積換えコスト発生地点の立地優位性について、地理経済学と都市経済学の分野では広く知られている（関係の教科書を参照されたい）。ここでは積換えコストの影響範囲を含めて説明できるように、一般的に使われる2地点市場モデルを変更して、直線空間消費者均一分布モデルを用いることにしよう。

ある種の財を生産する企業の立地選択問題を考えよう。問題の本質をより簡略的に引き出すために、以下の仮定を置くことにする。空間に均一に分布している各消費者はこの財を1単位しか消費しない。企業は各消費者に同一価格でこの財を供給し、輸送コストを負担する。規模の経済がないことにして、輸送コストは距離に比例するとし、財の輸送は1単位ずつ行われるとする。単位距離の輸送コストを $t_1$ とする。

上記の仮定の下で、企業がAB間でどこに立地しても収入は一定となるので、立地選択は輸送コスト総額最小化の問題に単純化される。もし積換えコストがなければ、企業はABの真中のD地点に立地すると、輸送コスト総額 $T_D$ は最小になり、

$$TD = t_1$$

となる。

いま、DからA方向へ $L$ 単位距離のE地点を積換えコスト発生地としよう（但し、 $L < 1$ ）。そうすると、DからAE間（E地点を除く）へ輸送するたびに積換えコスト $t_2$ が追加されるので、

$$T_D = t_1 + (1-L)t_2$$

となる。ここで、E地点に立地する企業はどこへ

財を発送しても積換えコストがかからないとする。とすると、輸送コスト総額最小の立地点はどこにあるか。

まず、E地点に立地する場合の輸送コスト総額 $T_E$ を計算すると、

$$T_E = (1-L)^2 t_1 / 2 + (1+L)^2 t_1 / 2 = t_1 + L^2 t_1$$

となる。次に、D地点から任意の $X$ 単位距離を離れた $X$ 地点の輸送コスト総額 $T_X$ を計算しよう（但し、 $-1 \leq X \leq 1$ かつ $X \neq L$ ；DからA方向へなら、 $X > 0$ ；DからB方向へなら、 $X < 0$ とする）。

$X > L$ の場合、

$$T_X = (1-X)^2 t_1 / 2 + (1+X)^2 t_1 / 2 + (1+X)t_2 = t_1 + X^2 t_1 + (1+X)t_2$$

となる。 $X > L$ の下でどの $X$ についても、 $T_X > T_D$ となるので、AE間には輸送コスト総額最小の地点がない。

$X \leq 0$ の場合、

$$T_X = (1-X)^2 t_1 / 2 + (1+X)^2 t_1 / 2 + (1-L)t_2 = t_1 + X^2 t_1 + (1-L)t_2$$

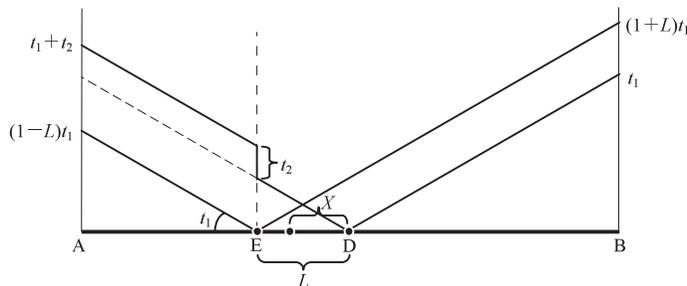
となる。この場合、 $X=0$ のときのみ、 $T_X = T_D$ となるので、DB間ではD地点のみ、輸送コスト総額が最小である。

$0 \leq X < L$ の場合、

$$T_X = (1-X)^2 t_1 / 2 + (1+X)^2 t_1 / 2 + (1-L)t_2 = t_1 + X^2 t_1 + (1-L)t_2$$

となる。 $X \leq 0$ の場合と同様に、ED間では（E地点を除いて）D地点のみ、輸送コスト総額が最小である。

以上から、E地点を除いたAB間ではD地点の輸送コスト総額は最小であることが分かる。したがって、最終的に立地選択はE地点とD地点の両



者から選ばれる。ここで、 $T = T_E - T_D$ とすると、 $T > 0$ ならば、D地点を、 $T < 0$ ならば、E地点を立地する。 $T = 0$ ならば、EとD地点は無差別となる。

$$T = T_E - T_D = L^2 t_1 - (1-L)t_2$$

であるので、結局、立地選択はパラメータ $L$ 、 $t_1$ と $t_2$ の大小関係によることになる。

$t_2 < L^2 t_1 / (1-L)$ ならば、D地点を立地する。

$t_2 > L^2 t_1 / (1-L)$ ならば、E地点を立地する。

$t_2 = L^2 t_1 / (1-L)$ ならば、EとD地点は無差別となる。

したがって、その他の条件が一定の下で、積換えコストが十分な大きさに達すると、本来選択されるはずがないE地点も、立地の優位性が増し、

D地点と無差別になるか、D地点よりも選好されるようになる。これは積換えコストの発生地における立地優位性を示唆する結論である。

最後に積換えコストの影響範囲を説明しよう。D地点が少なくともE地点と無差別になるために、言い換えれば少なくとも

$$t_2 = L^2 t_1 / (1-L)$$

が成立するために、 $t_2$ と $L$ の関係を考えればよい。すぐにわかるように、 $t_1$ が一定の下で、 $t_2$ が大きいほど、上の式を成立するには $L$ も大きくなければならない。これは次のことを示唆する。その他の条件が一定の下で、積換えコストが高いほど、積換えコスト発生地は周囲のより広範囲の地点に対して立地優位性を持つ。