

# 山本正志の新疆ウイグル自治区旅行記

## 日中友好経済懇話会中国視察ミッション

2011/3/22～28 ウルムチ 阿拉山口 コルガス イリ カシュガル



天山山脈 道路工事が進められている。

今回の旅行日程・訪問先は、**22日**午後、関空発 13:50 発→北京へ。北京発 19:25→ウルムチ着 23:40 TOMARIS ホテル。**23日**午前、新疆ウイグル自治区常務副主席黄衛氏と会見。午後は税関やバザールなど視察。夕食はイスラム系のレストランで民族楽団つきの夕食会。**24日**午前、新疆財經大学訪問。午後は新疆大学訪問。夜行列車でカザフ国境の玄関口・阿拉山口へ。**25日**、阿拉山口税関視察。バスで天山山脈をこえてコルガス道路税関、イリの町へ。**26日**、3区革命記念館。午後、飛行機でイリからウルムチへ。積水工場を視察後、飛行機でカシュガルへ。**27日**、カシュガル市内見学の後、案内役のイスマイルさんの実家まで行って昼食。夕食後、カシュガルから飛行機でウルムチへ。**28日** ウルムチ→北京→関西空港→帰宅。メンバーは、おなじみの橋本裕男団長、大森経徳副団長、大西広教授、木村汎先生等 17 人、現地出身のイスマイルさんも。

1991年9月、世界歴史都市会議が西安で開催された時、京都市の議会代表の一人として参加し、合い間を見つけて敦煌の莫高窟まで足をのびしたが、今回のウルムチは西安の西方2568km（鉄道で）という西の端。

ウルムチ、カシュガルなど町を歩いてみると、これまでの訪れた杭州、西安、重慶、青島などと違った趣きで、一言で言えば「中国の中のイスラム」世界。今回の旅行ではビールも簡単には入手できなかった（もちろんあるにはあるが）。

### なぜ新疆ウイグル自治区なのか？

それは1つには一昨年3月の旅行で視察した連雲港が「ユーラシア・ランド・ブリッジ」の出発の鉄道駅で、ロシアのシベリア鉄道に対抗して、ヨーロッパへの直通鉄道輸送に力を入れている中国（政府）の「西部大開発」の一端をこの眼で確かめたかったことがある。しかし、カザフ国境の玄関口・阿拉山口税関では「鉄道の写真はダメ」と命令され、出発するバスに公安が二人乗り込んできて「全員カメラとビデオを見せろ」といわれ、「これとこれの写真は削除しろ」と言われた人も何人かいた。大体「観光地でもないのに日本人が何の目的でやって来たんだ」ということで警戒されたようだ。



2つ目に、2年前の7月におきたウルムチにおけるウイグル族暴動のその後の状況についての考察である。泊まった TOMARIS ホテルはウイグル族が経営しているが、暴動で追われた漢族をホテル内の地下室などにかくまったというのが大西先生の説明。隣は漢族武装警察の本部があり、撮影など厳禁といわれた。（早朝訓練の現場撮影に成功！）

TOMARIS ホテル

23日午前に会見した自治区常務副主席は「あの暴動は一部国外勢力が引き起こした事件。今は安定している」という。

24日、新疆財經大学を訪問した。中国では学長の上に党書記がいて実権を握っているが、今回会った新疆財經大学党書記の阿斯哈尔教授はなんとウイグル族。新たな中央政府・共産党の対応に注目！大西先生がいうには「これまでなかった人事とのこと」。



党書記の阿斯哈尔教授（中央）

3つ目は、民族・宗教としてのイスラム。「中国の中のイスラム地域」ともいえるが「イスラム世界の周辺地域が国境線の向こう・中国側にある」というのがイスラム世界の実感ではないかと思った。現地ガイドさんの説明では「1日5回の礼拝を欠かさず、一生のうち1回はメッカへ行くことは全てのイスラム教徒のつとめです」という。社会主義中国の目指す「豊かで平等な社会」の実現と、イスラムの教え「喜捨は自分の収入の2.5%を寄付

する。親族や友人、その他に貧しい人への寄付です」という宗教上の義務とどのように関わり、影響しあっているのであろうか。今回の中国国内イスラム圏（漢族などをふくむ多民族構成ではあるが）への旅行は「国境の向こうのイスラム諸国（パキスタン・アフガニスタン等々）との強い絆」についても考えさせられた旅であった。

私が注目したもう一つの事象は、至るところで見かけた「中国電気自動車事情」であった。2005年3月の杭州・寧波・紹興への旅行でも見かけた「電動バイク」の氾濫ともいう現象だった。今回も街並みを散歩していると、音もなくバイクが急接近！ということが何度もあった。電動バイクは音がしない。私は中国の「電気自動車事情」については「日本の科学者」4月号にも書いたが、この程発行された「中小商工業研究」（全商連付属中小商工業研究所 2011/4）の「世界に先駆ける中国電動車両生産の特徴」（駒形哲哉・慶応義塾大）という論文によって、「ガソリン・エンジン（ハイブリッドも含めて）」路線に固執する日本の自動車・バイク業界と中国の社会・産業構造の違いについてあらためて考えさせられた。



## ウルムチ（新疆ウイグル自治区首府）

**22日** 深夜ウルムチ空港に着きホテルに向かったが、気温はマイナス8。風もなく乾燥している。今回のガイドさんはウイグル族のヌルビアさん、現地の師範大学の日本語科卒業という。「ヌル」は「光」、「ビア」は「与える」という意味。2年前のウルムチ暴動の報道があったためか、日本からの旅行客はかなり減ったという。

この地域は3つの山脈に囲まれた2つの盆地で、北から「アルタイ」は「宝の山」、「天山」は石炭が多く、南は「崑崙」の山脈で資源が豊富、その間のジュンガル盆地とタリム盆地（タクラマカン砂漠）。だから新疆という字は3つの山脈に囲まれた2つの盆地を表すのだという。「ウルムチ」とは現地の言葉で「豊かな牧場」という意味とか。

**23日** 午後に行ったウルムチ市内の税関は、国境からはかなりの距離になるが、ロシア語の看板を掲げた（通関）業者の事務所（店）も並ぶ。看板には「ウルムチ モスクワ ノボシビルスク エカチェリンプルグ イルクーツク」などの行き先が書かれている。場内は荷物を満載した大型トラックが通関を終えて出発を待っている。



夕食はイスラム系のレストランで新疆財經大学の先生方が起業した団体の招待夕食会。聞けば各方面の招待客であふれている。その内に料理が運ばれ、舞台では楽団が大声で歌い始め、フロアではダンスが始まる。男女が組んで踊る様はなにか日本の盆踊りを連

想する。それにしても楽器（太鼓のような）を叩きながらよく通る声で長々と歌い上げる様は京都の仏僧の声明にも似ている。翌日ヌルビアさんの話では、この民族歌舞団はプロで、日本公演、パリ公演などの実績もあり、民族遺産として大きく評価されている。大西先生によるとウイグルの子どもたちは「話せるようになると歌い、歩けるようになると踊る」という。



民族歌舞団と子どもたち

**24日** 午前中訪問した新疆财经大学で、党書記の阿斯哈尔教授らとの交流で、私も「最近、中国の研究者による『蟻続』という本も出ているが、大学卒業生の就職率はどうか。また最低賃金はどの程度なのか」と尋ねた。大西先生も「民族によって就職率に差がありますか」と質問。「少数民族の学生は漢族に比較して低いのも事実。2000年に少数民族支援策が打ち切られた。言語の問題もあるが、中央政府が“2つの言語”政策をとった。一定の割合で少数民族を採用するような政策もとられている」とのことであった。

午後には訪問した新疆大学で会見した副学長は漢族であった。学生の45%が少数民族（国の基準は40%超）で、地理的な関係や就職の点から英語よりロシア語が人気があるという（ロシア語は隣国のカザフスタンとの関係が強いので）。今は小学校から漢語もあわせての教育制度になっているので、漢語のレベルも高く、民族別の差は解消されてきている。しかし、教員配置など条件の未整備地域では漢語教育は遅れている。



その後経済学部との交流がもたれ、夕食は新疆大学内のホテル食堂で大学関係者を招待しての（あるいは招待されての）宴会となった、最初はワインで乾杯、次第に白酒となって盛り上がってくる。大西教授に「道法自然」と書いた書が贈呈された。その後、ウルムチ駅へ。夜行列車で阿拉山口へ。窓の外は行けども行けども岩肌の山々と砂漠。

## 阿拉山口・コルガス・イリ

**25日** カザフスタンとの国境の町・阿拉山口駅で下車、近くの小さな食堂での朝食は地元の牛肉ラーメン、醤油でゆでた卵もおいしかった。新疆乾通国際貨運有限責任公司以説明を受ける。阿拉山口はアジア・ユーラシア・ランドブリッジの西の出入り口。1995年から税関がスタート、以来、総取り扱い高は年間7000万トンにのぼる。西部のエネルギー供給の窓口であり、密輸対策など厳しいという。最大の相手国は隣国カザフスタン、ついでキルギスタン、タジキスタンと続く。主な輸入品は石油、鉄鉱石、クロムなど。

阿拉山口を後にして標高2000m超の雪をいただいた天残山山脈をこえてコルガスへ。

やがて走行しているバスに連絡が。「先ほど食事をした食堂に誰かバッグを忘れている」とのこと。思案の末、バスのドライバーの友人がトラックで走っているため途中で食堂に立ち寄って預かって届けようということに。万事オーケーで夕方に解決。トラック運転手はわずかな謝礼しか受取ろうとしなかった。

コルガスでカザフスタンとの国境線、国際貿易センターに立ち寄り、まもなくイリの町に入るところでまたまた公安の検問所、「パスポートを出せ」という。日本人に対してのチェックはかなり厳しい。イリのホテルで1泊。

**26日** 朝、巨大なイリ駅へ。日に2～3本の列車しかないが、やがて巨大な駅周辺の開発区が動き出して、カザフスタンとの交通が活発化するとの期待がこめられているのであろうか。午前中、三区革命記念館へ。

**三区革命** = 1930年代のこの地域は東トルキスタンともいわれ、ほぼ独立に近い軍閥の



盛世才政権が支配し、親ソ連、親中国共産党を政策としていた。しかし独ソ開戦以降のドイツの進撃を見て、1942年には一気に国民党寄りの政策をとるようになった。以降、東トルキスタンは数十万の国民党軍が駐在することになり、これに対しての民衆反乱「三区革命」が起こった。これは武装闘争を伴う独立運動であり、雪崩を打って軍閥政権は崩壊することとなった。実際にはこの民衆反乱にはソ連からの支援があったようである。1944年11月12日東トルキスタン共和国が成立する。東トルキスタンの民衆は大別して、宗教と伝統を重んじるイスラム派と左派的な近代化派とに分けられ、近代化派を主として共和国政権が設立された。第二次世界大戦の終わりに際して開かれたヤルタ会談で、ソ連と国民党政権との間で密約が交わされ、ソ連の求めるモンゴルの独立を認める代わりに、東トルキスタンは中国の領土であるとして新疆政権に合流されてしまった、これが中ソ友好同盟条約として締結された。1949年8月、国共内戦を制した中国共産党は、東トルキスタンの統治について話し合うとの名目で、東トルキスタン共和国政府要人を北京に呼びだした。しかし彼らが乗った飛行機はバイカル湖上空で爆発・乗組員全員死亡したとされ、ここに東トルキスタン共和国は名実共に消滅することとなった。

## カシュガルへ

昼食後、今日は一旦ウルムチまで帰って、ウルムチからカシュガルへ飛ぶ予定なので空港へ。ウルムチで時間を見ながら夕方までの一時、永昌積水の工場を訪れるウルムチからカシュガルに到着。ホテル到着後すぐ前の店で「ビールあるか」と聞くと「ない」。さすがイスラム圏、と感心していると、カシュガルが実家のイスマイルさんが「どこにでも売ってますよ」ということで歩くとすぐ近くに「酒」の看板あり、ホテル前の露店でシシカバブ2本買って部屋で乾杯。

夜中、ホテルを抜け出してにぎやかな露店のならぶ通りをぶらつく。小さな食堂があり、入ると店主が「これこれ」と進めたのはなにやら卵スープのようなもので、ベトナムのフォーのような味、これで7元。夜の1時（現地11時）なのに賑やかなこと。

この食堂の壁にあったのが大きな扇型の飾り物。翌日午後に行った大バザールでガイドさんに「ぜひ買いたい」と頼むと多くの店を回ってやっと探してくれた。今度のお土産はこれ！わが家の玄関に飾る。



（「大型飾り扇子」とでもいうのかな？）

**27日** 今日中国最西端の都市・カシュガル市内観光とイスマイルさんの実家で昼食の予定。イスマイルさんは物流を担う「三統」の社員で現在は大阪勤務。社長の岩浅氏はこの旅行の常連だが、今回の大震災で積出港のコンテナ類が大きな被害を受け、荷主との折衝など大変なことになって、旅行どころでなくなったので急遽欠席。（「三統」のメールマガジンでは「引き取り手のない輸入貨物の滞留」、「道路事情による配達できない区域」など現地の状況がレポートされている）

午前中はエティガール寺院・広場へ。新疆ウイグル自治区最大のイスラム寺院。創建は1422年。現在の規模になったのは1872年。

次に行ったのは、香妃墓。香妃は幼い頃から砂ナツメの花で体を清めていたが、近寄ると芳香がするようになった。26歳のとき清の乾隆帝に嫁入りし56歳のときに亡くなった（29歳の若さで北京で没したとも伝えられる）遺体は3年半かかってこの地に運んできたというが途中で埋葬したという説もある。



香妃墓廟と駱駝



左端がイスマイルさんのお父さん

絨毯と玉石のみやげ物店へ立ち寄って、一路イスマイルさんの実家へ。実家ではお父さんお母さんが住んでおられるが、いとこや親戚も集まってきてにぎやかに歓迎してくれた。お母さん手作りの家庭料理をにぎやかにいただき満腹。

イスマイルさんの実家を後にして、カシュガル市内に戻り老城地区へ。老城地区は昔ながらの街並みが残されている文化的価値の高い地区だが、建築物の老朽化が進んだため地震災害による危険性も指摘されており、当局は住民に再開発・立ち退きを訴えているという。その後バザールに到着、すごい人出にびっくり、日曜日には10万人もの人出があるという。続いて職人街。金属製食器や民族楽器、バイクの故障したカバーの補修、鍋、金属製品、木工品、手芸品、まさに何でもありの世界。レストランで最後の交流会。大西先生と小島さんはここから別行動でお別れ。いよいよ最終行程、夜中に飛行機でカシュガル

からウルムチへ。12時半頃ウルムチ到着。明日は早いので今夜は寝るだけ。



老城地区



日曜日のバザール

**28日** 8時チェックアウト、ウルムチ空港へ、北京で乗り換えて帰国の途へ。午後8時過ぎ関西空港到着、帰宅へ。

### 「蟻族」(邦訳は勉誠出版刊)「パーリンホウ(80后)」

蟻族(ありぞく)とは、中国で最近急増している大卒でありながら良い給料の職に就けない若年者層のこと。対外経貿大学教授の廉思とその研究グループが調査チームを組織し、北京で実施した1年半に及ぶ実態調査の結果をまとめて2009年9月に出版した書籍名に「蟻族」を使ったのがはじまりで急速に広まった。

蟻族の若者は、北京などの大都市の郊外の村落(例えば唐家嶺村)でシェアハウスをして暮らしている。蟻族の若者たちは給料の良い職に就くことができず、地方からの出稼ぎ労働者である民工の人間たちと職を奪い合っている。月収は日本円にして13000円から26000円程度。このような若者たちが大量に生まれた原因は、21世紀に入って以降、私立大学が急増し、大卒者が増大したことと、2008年以降の世界同時不況の影響もある。この結果生み出されたのが、「大学卒業生低収入群体」(大学卒業生の低所得者集団)である。こうした集団は北京のみならず、上海、広州、武漢などの大都市にも分布し、北京だけでも10万人以上、全国では100万人以上いると推定されている。年齢はほぼ22~29歳、彼らの多くは、「80后」(1980年代生まれの世代)の大学卒業生であり、高等教育を受けたにもかかわらず、収入が極めて少ない。



### 日中友好経済懇話会データ

私はこれまでの中国視察ミッションに数回参加してきたが、「中国の現状はどうなっているのか?」「日本(経済・国民生活)との関わりではどうなるのか?」という課題は常に頭にあった。

右の2冊はその課題を理解する上で貴重な資料といえる。未読の方にお勧めしたい。



発行 日中友好経済懇話会



桜美林大学北東アジア総合研究所

## 電気自動車の未来と私の心配事

昨年の京都大学東アジア経済研究センター主催の「中国自動車シンポジウム」で菊地捷氏が「低速電気自動車の社会的役割と市場の可能性」のテーマで報告された。また「中小商工業研究」(全商連付属・中小商工業研究所 2011/4)の「世界に先駆ける中国電動車両生産の特徴」(駒形哲哉・慶応義塾大)によって、中国市場の実態と今後を思い知らされた。それによると中国電動2輪車は年間2700万台、累計1億台を突破した。またここ数年ブラシレスモーターの採用などで急速に機能改善が進行中である。現状は「低速電動4輪車」への参入が相次いでおり、価格も2~3万元程度の車(4人乗り)もあるという。(駒形論文)



電気自動車は、まだ、自動車用蓄電池の材料(レア・アース他)が高価であること、1回の充電での走行距離が十分でないこと、充電スタンドが普及していないこと、などマイナス面も多い。しかし、優位な面もある。それはガソリンに比べて運行単価の安さである。夜間(午後11時から)の電力で充電するとガソリンに比べて1/5~1/10程度の単価となる。また車体の構造が簡単であり、構成部品も1/3から1/5となるといわれている。そして決め手は、排気ガスを一切出さない「温暖化対策の決定打」といわれる点である(もちろん火力発電所での発電による発生はあるが)。清水浩慶慶義塾大学教授のエネルギー効率計算では、電気自動車では石油から発電の効率は約35%。ガソリンエンジンではおよそ8%台という。最近の報道によれば「電動自動車キット」が生産・販売されていて、整備の専門家によれば「5時間で組み立て完了」という。またインターネット上では「軽自動車を電動に改造するキット」が販売されている。

電気自動車は、多くの技術的問題を抱えているが、産業構造・生活基盤の大変革は止められないように私には思える。雇用600万人といわれる日本の自動車製造・関連産業、構成部品の大幅な減少などにより関連下請け企業が受ける影響は計り知れない。エンジンもギアボックスも、排気ガス浄化装置も要らなくなってしまう。いまでもガソリンスタンドの廃業が続いている。整備も電気自動車になれば点検部品も大幅に減って、街中のかなりの自動車整備工場は仕事がなくなる。

日本は戦後、石炭、繊維、自動車、電機、ハイテクなどの産業が政府の大きな支援策もあって現在までのGDPを支えてきた。今後、農業や石炭、繊維に続き、裾野の広い自動車産業が優位を失った時、GDP、国民生活、とりわけ雇用を支える目玉産業は何があるのだろうか。「2%程度の内需主導の安定した経済成長があれば、消費税など考えなくても財政も社会保障も現行水準を維持していける」といった議論もあるが、近未来の社会構造・産業基盤の大転換時代への展望について経済学者や政治家は答える責任があると思われるのだが。

日本は戦後、石炭、繊維、自動車、電機、ハイテクなどの産業が政府の大きな支援策もあって現在までのGDPを支えてきた。今後、農業や石炭、繊維に続き、裾野の広い自動車産業が優位を失った時、GDP、国民生活、とりわけ雇用を支える目玉産業は何があるのだろうか。「2%程度の内需主導の安定した経済成長があれば、消費税など考えなくても財政も社会保障も現行水準を維持していける」といった議論もあるが、近未来の社会構造・産業基盤の大転換時代への展望について経済学者や政治家は答える責任があると思われるのだが。