

モンゴルの経済特区 アルタンブラグと ザミンウド

ERINA調査研究部研究員 三村光弘

2004年7月26～29日、モンゴル国の経済特区である、アルタンブラグ自由貿易地帯とザミンウド自由経済地帯を訪れた。アルタンブラグ自由貿易地帯は、ロシアと国境を接するセレンゲ県アルタンブラグ村にある。

ウランバートルからアルタンブラグまでは直線距離で335キロ。約5時間の道のりになる。7月26日の早朝、四輪駆動車でウランバートルを出発し、ロシア国境に向かう国道を北上した。ウランバートルからロシア国境までの国道は片側1車線で完全に舗装されていた。通行量はさほど多くなく、車は平均時速80～100キロで進み、途中ダルハン市で休憩をとったあと、昼すぎに、アルタンブラグに到着した。

アルタンブラグには、モンゴル産業貿易省のアルタンブラグ自由貿易地帯担当者とともに訪問した。以下、特に記さない限り、アルタンブラグに関する記述はインタビューに基づくものである。

アルタンブラグ村の人口は現在約4,000人で、自由貿易地帯の発展とともに、2015～20年に45,000人に増やす計画が作られている。アルタンブラグに自由貿易地帯が設けられた理由は、もともと税関があるという地理的位置、旧ソ連の崩壊によって衰退したこの地域の工業セクターの振興



写真1 アルタンブラグ村の役場（地帯管理事務所）

などである。ヨーロッパへの窓の役割を果たすべく、家畜の加工や電気製品の組み立て工場建設などが考慮されているという。アルタンブラグ自由貿易地帯のプロジェクトは2002年4月から開始されており、2004年7月現在、自由貿易地帯の予定地を柵で囲う工事がまもなくスタートすることだった。

アルタンブラグ自由貿易地帯の周辺には、セレンゲ（人口約2万人）、ダルハン（人口約9万人）の都市がある。この地域は、社会主義時代にはモンゴル有数の小麦の生産地であり、セレンゲには国家級の国営企業である製粉所があった。旧ソ連の崩壊後は小麦作は大々的には行われなくなり、製粉所は操業を停止している。自由貿易地帯が建設されれば、この地方の経済に良い影響を及ぼし、この地域にモンゴルの他の地域から人口が移動してくることも期待されている。これにより、モンゴルで問題になっている失業問題をある程度解決できるのではないかと、という期待もあるようだった。

自由貿易地帯は柵によって他の地域と分離され、税関の検査場から直接自由貿易地帯に入る道路を建設し、保税地域とする計画である。すでに、税関の検査場から自由貿易地帯に至る道路の建設予定地は確定し、杭によって場所が示されていた。



写真2 アルタンブラグ税関検査場（写真右側がロシア）

柵の建設は決まっていたものの、自由貿易地帯の予定地はまだ開発が行われておらず、一面の草原であった。インフラ建設ははじめはモンゴル政府が行う予定であったが、資金不足のためにインフラ建設を請け負ってくれる企業を探しているとのことであった。

地元の反応を知るために、アルタンブラグから25キロ離れたセレンゲ県の県庁所在地、スフバートル市を訪れた。ここにはウランバートルからシベリア鉄道につながる鉄道の駅がある。県庁で、政策企画・調整処長から、地元の自由貿易地帯に対する考えを聞いた。



写真3 アルタンブラグ自由貿易地帯の建設予定地

Q：どういう希望・期待をこの地区に対して持っているか？

A：セレンゲ県でも自由貿易地帯構想を応援している。自分たちの希望としては、この地帯がより大きくなって貿易センターになってほしい。希望は山ほどある。

Q：主な希望は？

A：鉄道はもう開発されているので、空港ができればいいと思う。また、（セレンゲから）アルタンブラグまでの鉄道ができればいいと思う。地形的には希望がある。

Q：計画では人口45,000人の大きな街になるそうだが、雇用面での期待があるか？

A：現状ではこの地区の人口はアルタンブラグが4,000人、スフバートルが23,000人、シャーマルの人口が3,000人で合計約30,000人だ。45,000人の仕事場ができるのはすばらしい。他の地域からも人口が移動してくるだろう。人材の予備は十分にある。セレンゲ県の人口はスフバートル付近に集中しているし、インフラも整備されているので、人口移動は容易だ。昔はセレンゲ県は工業地帯だったので、アルタンブラグに人材を供給する上での問題はあまりない。

また、このあと面会したセレンゲ県副知事のバヤル・マグナイ氏は、「アルタンブラグ自由貿易地帯のプロジェクト開始から3～4年たっているが予算が不足し、なかなかプロジェクトが進まなかったが、やっと堀を作ることにこぎつけた。モンゴル政府からの投資は少なく、今のところ外国からの投資を待つ状況である。自由地帯ができれば、セレンゲ県の発展や雇用の創出に役立ち、モンゴル経済に良い影響を与えることを期待している。」と、厳しい現状ながら、地元の期待は大きいことを強調した。

すでにERINAホームページ上でお伝えしたとおりアルタンブラグ自由貿易地帯の法的環境は、整備されている¹。しかし、資金難から開発が進んでいない。地理的には有利な位置にあるが、外資が魅力を持つ投資対象がないために、

計画通りに投資が集まらないのが現状のようである。地元でも現状は十分に理解しつつ、計画が地元経済に与える影響は大きいと見て、期待しているようである。

スフバートル市からウランバートルまでは車で約4時間強。18時前に出発した。途中、同じようにダルハン市で休憩をとり、ウランバートルには22時半には到着した。

ザミンウド自由経済地帯のあるザミンウドは、ウランバートルから約600キロ南方のモンゴルと中国の国境に位置する。今回は、そのあとの移動も考えて、ウランバートルから鉄道で移動した。



写真4 ウランバートル発ザミンウド行き列車（機関車は旧ソ連製）

ウランバートルを16時30分に発車した列車は、ザミンウドに翌日の7時前に到着した。国境の街らしく、駅前のバスターミナルには、中国の二連浩特経由で北京に向かう寝台バス（中国国籍）と二連浩特に向かう国境越えのバスが待機していた。



写真5 ザミンウドから中国の二連浩特（エレンホト）に向かうバス

ザミンウドでは、ザミンウド自由経済地帯の状況を村長のチョロンバートル氏から伺った。以下、特に記さない限り、インタビューによって得た内容である。

ザミンウドの常住人口は7,500人で、中国との国境を毎日約3,000人が行き来している。車での出入国は約1,000人で残りの2,000人は列車で国境を越える。アルタンブラグとザミンウドの違いは、前者が道路でしか隣国であるロシアと連結されていないのに対して、後者は道路と鉄道両方の国境であること。

ザミンウド自由経済地帯のプロジェクトは2003年6月から始まった。2004年に入って、政府は地帯の開発をする業者を国際入札で選ぶことにした。5月には入札結果が出た。落札した企業は、アメリカとカナダの合弁会社だと聞いているが、まだ正式なアナウンスはない。ザミンウド自由経済地帯は観光業と製造業、カジノを主とする地帯となる予定だが、カジノが主になるだろう。中国国境沿いの地帯はすべて特区となる。



写真6 蒙中国境の碑。碑の左側が自由経済地帯予定地



写真7 蒙中国境は観光地。中国側からは多くの観光客が訪れる

インタビューを終え、自由経済地帯の建設予定地を見せてもらった。建設予定地とはいっても、モンゴルと中国の国境地帯に広がるゴビ砂漠の南端である。一面の荒涼たる原野の向こうに、中国の二連浩特の街が見える。モンゴルと中国の国境貿易の商業活動の多くは二連浩特で行われる

¹ 「モンゴルの自由地帯について」(<http://www.erina.or.jp/Jp/Research/Jyoho/JyohoPDF/Ej0401.pdf>)

らしく、自由経済地帯を作ることで、その一部をモンゴル側に取り戻したいという願いがあるようだった。北朝鮮の新義州から見た丹東やベトナムのモンカイから見た東興の街もそうだが、周辺国の国境から見た中国の街は、国境貿易の隆盛もあって大変きらびやかに見える。その活気を少しでも自分の側に持ってきてほしいという気持は、中国の周辺の諸国の人々に共通する願いであるように感じた。自由経済地帯予定地の見学の後、モンゴルと中国の国境を見学に行った。国境は観光地になっていた。中国側からは多数の観光客が来ており、誤って国境線を越えないよう、警備員が数名配置されていた。傍らを傍目に見ても過積載であるとわかるトラックが中国からモンゴル方面へと走っていった。たくさん運べば儲かるとのことで、20トントラックに60トン以上のせることもあるとの説明だった。

自由経済地帯と国境の見学の後、村長さんと別れて鉄道の積み替え施設を見学した。



写真8 日本が援助した積み替え施設

この積み替え施設は、日本が援助して1995年に完成した。1,520mm軌間のモンゴル鉄道と1,435mm 軌間の中国鉄道とのバラ荷とコンテナの積み替えを行っている。この施設が完成するまでは、積み替えはすべて中国側で行っており、少なくない費用がかかっていたので、日本が施設を援助してくれたおかげで、資金の流出が防げるようになって感謝している、とのことだった。

ザミンウド自由貿易地帯は、カジノを主とした開発を行うということ、国境の向こう側が中国の街で、国境貿易によりかなり街が大きくなっていることなどから、アルタンブラグ自由貿易地帯よりも発展可能性が大きいと地元の人々も考えているようであった。しかし、開発はこれからだ。また、カジノだけでは地元へ経済への波及効果は限られるであろう。当面は北朝鮮が新義州や羅先で行っているように、中国人相手の観光業で資金を蓄積しながら、将来的に商業や製造業などを発展させるのが現実的ではないか



写真9 バラ荷の積み替え場。左が広軌、右が標準軌



写真10 コンテナの積み替え作業の様子

と感じた。