

# 中国・内モンゴルの光と影

texted by 滋賀銀行 上海研修生 大羽 千尋



どこまでも続く大草原に見えるのはパオ(移動式住居)に颯爽と走る馬、夜になると満天の星が輝く遊牧民の地・内モンゴル。自然の恩恵を受けた生活の営みを思い描くが、2000年以降、国家プロジェクト「西部大開発」や石炭価格の高騰によって経済が急速に発展し、都市化が進んだ。しかし、12年に入り石炭価格が下落すると一転、ゴースタウンが目立つようになる。内モンゴルの「光と影」を紹介する。

## 内モンゴル自治区

内モンゴル自治区(以下、内モンゴル)は、中国北部に位置し、東西に2,392km、日本の約4倍の面積に約2,400万人が住む。一方、横綱白鵬、元横綱朝青龍など多くの大相撲力士を輩出するのはモンゴル国で、内モンゴルの隣に位置する独立国家。かつて内モンゴルとモンゴル国は長く清朝の統治下にあったが、20世紀前半にモンゴル国だけが独立し、今の形になった。中国の土地を「内モンゴル」と呼ぶのに対し、モンゴル国は「外モンゴル」と呼ばれ、それぞれ400万人、280万人のモンゴル人が暮らしている。

内モンゴルの中心都市・フフホト市は近代的な建物や高層マンション、高級百貨店が立ち並び、北京、上海など主要都市の街並みと変わらない。都市開発が進ん

で車も増え、夏の観光シーズンになると草原に向かう車で幹線道路が渋滞する。砂漠の黄砂や石炭燃焼、工場排気などで大気汚染は深刻だ。対策として、2014年に入り鉄鋼やセメント、アルミ、板ガラスなど生産過剰な産業の、増産を目的とする投資プロジェクトについては、認可しない方針を決めている。

## 「中国一豊かな都市」オールドスの栄華と転落

内モンゴルに、1人あたりGDPが、07年に北京、上海を超え、10年に香港を抜いて中国第1位になった街がある。オールドス市(以下、オールドス)だ。

オールドスは、内モンゴルの西南部に位置し、石炭採掘業を主要産業とする人口約150万人の地方都市。古代の英雄チンギス・ハン陵がある。かつては、農民や遊牧民が多く、羊毛産業しかない貧しい地

域だった。しかし、2000年に始まった「西部大開発」によって転機を迎える。炭鉱開発のために内モンゴルへ巨額の資金が投資されたことで、鉱山が多いオールドスも恩恵を受け石炭業が急成長。石炭生産量が全国トップになったほか、中国経済の高度成長により石炭価格が急騰した。そのため、市全体が豊かになり、人々は巨額の富を得た。当時のオールドスでは1億元(約17億円)を超える富豪の数が7千



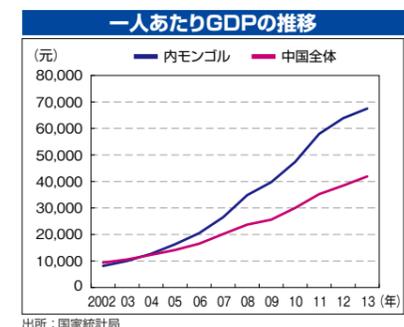
街の看板は必ずモンゴル語と中国語を併記。モンゴル語は縦書きが特徴だ

人を超え、資産総額100万元(約1,700万円)では所得が低いとみなされたほどだ。都市開発も活発で不動産価格も上昇、人々は潤沢な資金を積極的に不動産分野へ投資した。

しかし、オールドスの栄華は長くは続かなかった。10年に中央政府が不動産取引規制を打ち出したほか、12年以降、中国経済の減速や輸入石炭の増加によって石炭市場は供給過剰になり、価格が大幅に下落する。赤字の拡大や在庫増加に起因し、13年4月末までに市全体の炭鉱の21%、65カ所が生産を停止したため、税収入は大幅に減少。13年1月～5月の税収は前年同期比15.8%も減少した。税収の大部分を石炭産業に頼っているため、業界不振により、財政危機の可能性が高まっている。

## 「鬼城」への変貌

オールドスの栄華と転落を象徴するのが、カンバシ新区だ。ここでは、「100万人の生活空間を造ろう」と、50億元(約850億円)を投入し、巨大ニュータウンの開発が進められた。しかし、住宅の多くは投資目的で購入されたため、実際の居住者は11年時点で3万人、現在も10万人程度と、計画の10分の1にしか満たない。今では資金繰りが厳しく、建設の途中で放置された大型ビルが目立ち、昼間でも人の姿はなく無人の病院や学校が点在する。実需に基づかない都市開発のツケが「鬼城(ゴースタウン)」を生み出した。皮肉な話だが、米誌「TIME」や英BBCが「現



代の鬼城」「中国最大の鬼城」などと報道したことで知名度が上昇し、今では「鬼城を見よう」と観光客が集まっている。

## 「中国梦」か「美夢」か

中国の街中を歩くと「中国梦(チャイナドリーム)」という言葉を見かける。これは習近平国家主席が掲げるスローガンで、第12期全人代のスピーチ「中華民族の偉大な復興を実現することは我々の中国の夢」に由来する。

チャイナドリームの実現を目指す中国は将来、今以上に経済的な豊かさを手に入れるだろう。しかし、その先はどうか。経済発展の代償として環境汚染問題や経済格差、高齢社会の進行など社会問題は多い。栄枯盛衰の道を進むオールドスの現状は、中国経済の抱える問題の縮図にも見える。この苦い経験を教訓とし、チャイナドリームが「一場美夢(はかない夢)」にならないよう、回避することはできるだろうか。



「中国梦在前頭」- 中国の夢はこの先にある



## インドネシアで広がる電子マネー決済

首都ジャカルタの市民の足トランスジャカルタ(バス高速輸送システム)主要路線では、今年8月から乗車料金の支払いは全てICカードになった。来年1月には全線でICカードに統一される予定である。ICカードはトランスジャカルタ運行開始当初の2004年に導入されたが、運営面の問題で利用が停止されていたところ、バンク・ネガラ・インドネシア、バンク・セントラル・アジア、DKI(ジャカルタ特別州)銀行などと連携して再開にこぎ着けた。ICカードは各銀行が5万ルピア(約440円)で発行しており、トランスジャカルタの乗車料金は3,500ルピア(約30円)。発行銀行が提携している飲食店等の支払いでも使用できる。トランスジャカルタの狙いは、キャッシュレスによるコスト削減メリット。乗車券購入の手間が省け、スムーズに乗車できると利用者にも好評だ。

今、インドネシアでは若者を中心に電子マネーの利用が急速に伸びている。利用可能な場所はマクドナルド、カルフル(仏・総合スーパー)といった外資企業から、現地流通大手の店舗、タクシーにまで広がっている。

インドネシアにおける1日あたりの電子マネー取引額は、09年は14億ルピア(約1,300万円)であったが、昨年には67億ルピア(約6千万円)にまで増加し、ICカード発行枚数は3,622万枚(人口の約15%)に達している。利用増加の背景には、桁数の多いルピア通貨で小額紙幣を持たずに済むという利便性がある。銀行や飲食店は電子マネー利用による割引プロモーションを積極的に展開しており、価格面でもメリットがあることが普及をさらに後押ししている。

また、インドネシア中央銀行は電子マネーなどデジタル決済事業に関する新規定を今年4月に発布し、電子マネー市場への企業の参入をしやすいとした。同国の銀行口座保有者数は人口の4分の1に過ぎないが、電子マネーは口座を持たない若者や低所得層へも手軽な決済手段として急速に普及している。

(しがぎんアジア月報9月号より インドネシア研修生 大西 健介)



トランスジャカルタ改札