



モンゴル

32 鉄道輸送力整備事業(1)(2)

A
B
C
D

軌道、車輛、修理工場等の整備・更新を行うことにより、鉄道輸送能力の増強および設備・維持保守の自国化を図り、もって経済成長に向けた基盤整備とともに国際収支の改善に寄与する。

承諾額/実行額 80億740万円/78億9,100万円
借入契約調印 1993年11月/1995年1月
借入契約条件 金利1.0%(1)/2.6%(2)、
返済30年(うち据置10年)、一般アンタイト
貸付完了 1998年11月、2000年8月



外部評価者 宮崎慶司 (OPMAC株)
現地調査 2003年6月

評価結果

本事業では、ほぼ計画通りに貨車(石炭運搬用の無蓋ワゴン等)、通信機器などの導入および軌道、修理工場の整備などが行われた。事業費および期間もほぼ計画通りであった。モンゴル鉄道(総延長約2,000km)の貨物輸送量は、中国~ロシア間の貿易の活発化を主な背景に、経済全般の回復ともあいまって、2002年には約65億トン・キロと1999年に比べて約2倍に伸びており、本事業は拡大する貨物輸送需要に対する輸送能力の増強に貢献している。石炭輸送のほとんどは鉄道が占めており、エネルギーの安定供給にも重要な役割を果たしている。また、02年の乗客輸送量は約400万人(モンゴルの人口は約200万人)となっている。さらに、耐久性に優れた軌道への交換や鉄道通信網の整備等によって、事故件数が02年には94年に比べて27%減少するなど、鉄道輸送の安定化にも貢献している。これまでモンゴル鉄道は十分な貨車を

所有していなかったため、ロシア国鉄に外貨で賃借料を支払い貨車をレンタルしていたが、本事業によって合計455両の貨車が調達された結果、年間約160万スイスフラン(約1億3,000万円)の外貨節約効果が認められた。大口貨物輸送顧客に対する受益者調査でも、1両あたりの輸送量が増えたことによる輸送サービスの効率化や、待ち時間の減少等のサービス改善が図られたことが報告されている。なお、実施機関であるモンゴル鉄道の技術、体制、財務面については問題はない。

第三者意見

旧ソビエト連邦からの支援を失った結果、モンゴル鉄道の輸送能力は低下したが、本事業の実施により、輸送能力が回復し、中ロ貿易の輸送量急増等への対応が可能となった。

有識者 Mr. DAVAADORJ Tsenddavaa

京都大学博士課程修了(経済・経済史)。現在日本モンゴル人材開発センター副会長、モンゴル大学経済学部教授。専門はファイナンス。

モンゴルにおける貨物輸送実績(1998~2002年)



2002年実績で見ると鉄道による貨物輸送は全体の97.8%を占め、同国の物流における鉄道輸送の重要性は非常に高い。



草原を駆け抜けるモンゴル鉄道。北はロシア、南は中国へ、その総延長は約2,000kmにもおよぶ。