

5.4 国際交通に関する内陸国モンゴルとラオスの比較（ケーススタディ）

前節で整理した留意点が、他地域にどのように適用できるかを探るため、ここではモンゴルを取上げ、同じ低所得内陸国であるラオスとの初期的な比較を試みる。

1) 一般経済産業状況

人口規模ではモンゴルはラオスの半分だが首都の人口は同じ規模となっている。これは、モンゴルでは遊牧による牧畜を主要な産業としていたが、市場経済の導入による経済的な混乱と 2 度の雪害により小規模牧畜を放棄した人々が首都ウランバートルに集まり、過度な人口の集中（約 4 割）が起こっているためである。一人当たりの GDP は大きな差はないが、貿易額はモンゴルの方が倍近くとなっている。貿易相手国は、ともに経済的に発展度合いの高い隣国である。

表 5.4.1 モンゴルとラオスの概況比較 (2006)

| | モンゴル | ラオス |
|--|---|--|
| 1.面積 ¹⁾ | 1,564,100km ² (日本の約 4 倍) | 240,000km ² (日本の約 0.72 倍) |
| 2.人口 ¹⁾ | 2,594,100 人 | 5,609,000 人 ³⁾ |
| 3.首都 ¹⁾ | ウランバートル 人口 965,300 人 ³⁾ | ピエンチャン 人口 730,000 人(首都圏推定値) |
| 4.民族 ¹⁾ | モンゴル人(全体の 95%) 及びカザフ人等 | 低地ラオ族(60%)他、計 49 民族 |
| 経済状況 | | |
| 1.主要産業 ¹⁾ | 鉱業、牧畜業、軽工業 | 農業、工業、林業、鉱業及び水力発電 |
| 2.GDP ²⁾ (at Current Cost) | 3,172billion Tugriks 2.689billion US\$ | 30,330 billion Kips ³⁾ 2.847billion US\$ ³⁾ |
| 3.1 人当たり GDP ²⁾ | 1,043 US\$ | 511 US\$ ³⁾ |
| 4. 経済成長率 ²⁾ | 8.4% | 7.3% ³⁾ |
| 5. インフレ率 ²⁾ | 6.0% | 7.2% ³⁾ |
| 6. 失業率 ²⁾ | 3.2% | 5.1% ³⁾ |
| 7. 貿易総額 ²⁾ | 3,028 million US\$ | 1,942 million US\$ |
| (1) 輸出 | 1,543 million US\$ | 882 million US\$ |
| (2) 輸入 | 1,485 million US\$ | 1,060 million US\$ |
| 8.主要貿易品目 ¹⁾ | | |
| (1) 輸出 | 鉱物資源(銅精鉱、モリブデン精鉱、螢石)、牧畜製品(皮革、羊毛、カシミア) | 衣料品、金・鉱物、電力、木材製品 |
| (2) 輸入 | 石油製品、自動車、機械設備類、日用雑貨、医薬品 | 燃料、工業製品、衣料用原料 |
| 9.主要貿易相手国 ²⁾ | | |
| (1) 輸出 | 中国、アメリカ、イギリス、カナダ、韓国 | タイ、ベトナム、中国、マレーシア |
| (2) 輸入 | ロシア、中国、日本、ドイツ、韓国 | タイ、中国、ベトナム、シンガポール |

出典: 1) 外務省ホームページ, 2) ADB, Key Indicators, 2007

注: 3) 2005 年時点

2) モンゴルの越境地点と CBTI

モンゴルの越境地点は、図 5.4.1 に示すようにロシア国境に 30 箇所、その内 14 箇所は年間を通じて開いている。一方、中国国境には 11 箇所、内 2 箇所は年間を通じて開いている。

港湾施設を持たない内陸国モンゴルでは、国際交通は空路を除くと鉄道と道路に依存している。鉄道は、首都ウランバートルを経由する南北鉄道と東部の主要都市チョイバルサンへ連絡しているシベリア鉄道 Russian Trans-Manchurian 鉄道からの支線 Bayantumen 鉄道が国境を越えてきている。

南北鉄道に並行して走るアジアハイウェイ 3 号線は、ADB の支援によりロシア側から整備が進んできたが、中国国境までは整備中であり完成まであと数年かかる予定である。

ちなみに、東京からモンゴル・ウランバートルまでのコンテナ輸送は、中国経由の南路線とロシア経由の北路線の 2 ルートがある。

図 5.4.1 モンゴルの越境地点



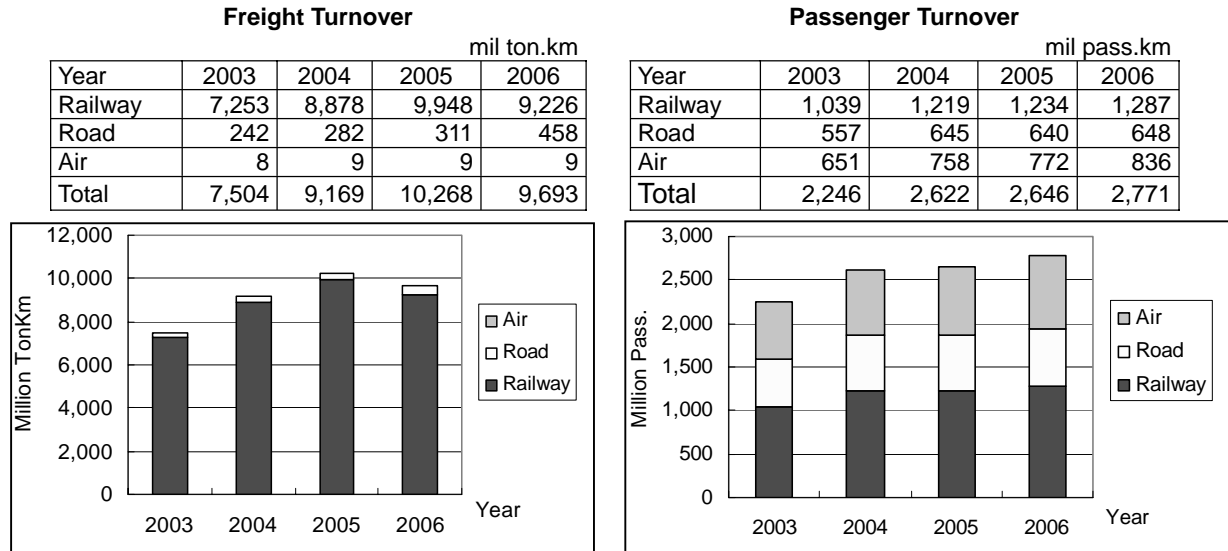
南路線(1,435mm/1,520mm)は、天津～ウランバートル間で 1,400km あり、輸送時間は 2 週間、コストは 680ドル/TEU である。北路線(1,520mm)は、ウラジオストック/ナホトカ～ウランバートル間 2,000km あり、輸送時間は 3 ヶ月、コストは 1,800ドル/TEU 程度である。北路線は 1990 年前半までは主要な輸送ルートであったが、北路線の貨物輸送量が減少し、輸送頻度や定時性といったサービスの質が低下した¹²⁾ため現在は殆ど使われていない。

¹²⁾ 現在、シベリア鉄道の改善計画が進められているが、ウランバートルまでのコンテナ輸送は天津経由の南路線で行われている。

3) 国際交通の現況

モンゴルは内陸国であり南北鉄道沿いに主要な産業と定住圏があることから、図 5.4.2 に示すように国際交通を含めて鉄道が主に利用されている。

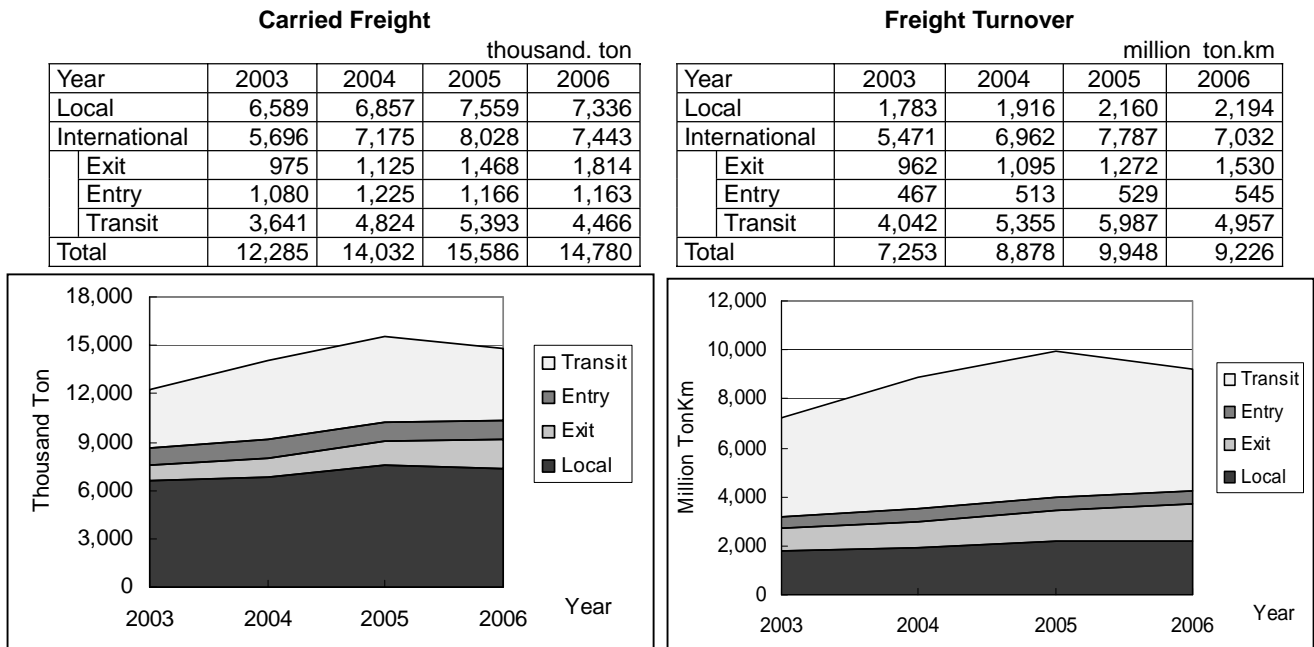
図 5.4.2 モンゴルの貨物・旅客輸送の内訳



出典: Mongolia Statistical Yearbook 2006

モンゴルは、政治的、経済的に発展した 2 大国であるロシアと中国に挟まれ、図 5.4.3 に示すようにトランジット貨物の輸送量が多く 2 国間の貿易の通過地点となっている。

図 5.4.3 モンゴルの鉄道輸送の内訳

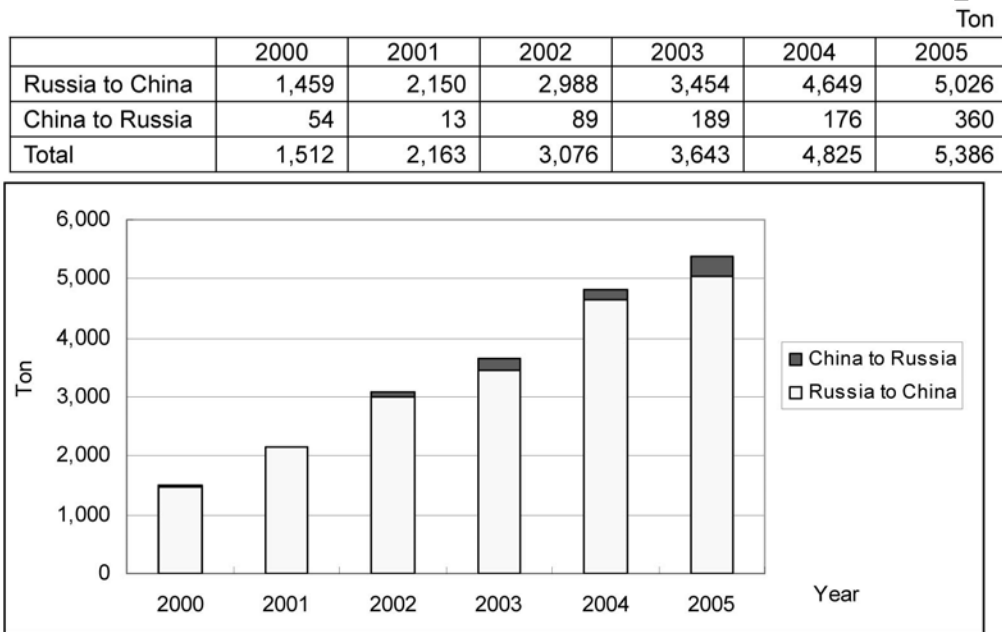


出典: Mongolia Statistical Yearbook 2006

注) 2006 年にトランジット貨物が減少した理由は、ロシア石油企業 UCOS の経営不振により石油製品のモンゴルおよび中国への輸出が減少したことによる。

また、トランジット貨物輸送の内訳を見ると、図 5.4.4 に示すようにロシアから中国への輸出が大半を占めている。

図 5.4.4 トランジット貨物輸送の内訳



出典：Ulaanbaatar 鉄道会社

モンゴル鉄道は、ロシアとモンゴルの 50%共同出資会社であり、モンゴル政府は一定の利益を得ている。したがって、国際貨物の通過地点となっていることに対する抵抗はなく、越境地点での制度面での抵抗値は低いと言える。他方、中国とのボーダーポートであるザミウツドでは軌道ゲージが違う(モンゴル:1,520mm、中国:1,435mm)ため、①貨物の積替えが必要となること、②ザミウツドの積替え能力が限界にあることが問題として挙げられる。さらに、③モンゴル鉄道の機関車が老朽化していること、④中国国内の鉄道輸送に容量的な限界があること、などから近年抵抗値が高くなっている。他方、中国が越境地点で政治的に強い姿勢を示すことがあり抵抗値がさらに高くなることもある。

このような状況の下、南路線に大きく依存している現状を改善する可能性として、北路線の活用により代替路線を確保して抵抗値を緩和する方策が求められている。

国営貨物輸送会社 TUU-SHIN は、1990 年に UNCTAD/ESCAP の援助により設立されコンテナ輸送を取り扱っている。現在は中国からの食料品・建築資材などの輸入品を主に扱っている。これは、Ton・km ベースで主要な鉄道貨物がロシアからの石油製品(31%)と木材(24%)が占めていること、主な輸出品が銅(8%)、蛍石(2%)といったバルク貨物であることによる。将来的には、輸出品の取扱いと複合一貫輸送をおこない、輸送効率を高めることが期待されている。

4) 今後のモンゴルの開発方向

外国からモンゴルへの直接投資は国内に豊富にある地下資源の開発に向けられ、国際輸送網はそれらの輸出に利用されている。今後、大規模な鉱物資源開発が見込まれている南ゴビ地域、東部地域では鉄道整備による輸出が計画されている。

一方、シベリア鉄道は近年定時制確保と輸送力向上に努めてきている。モンゴル鉄道は支線的な位置付けとなっているが、シベリア鉄道の信頼性回復とともに北東アジア開発の国際輸送網を構成することが期待されている。

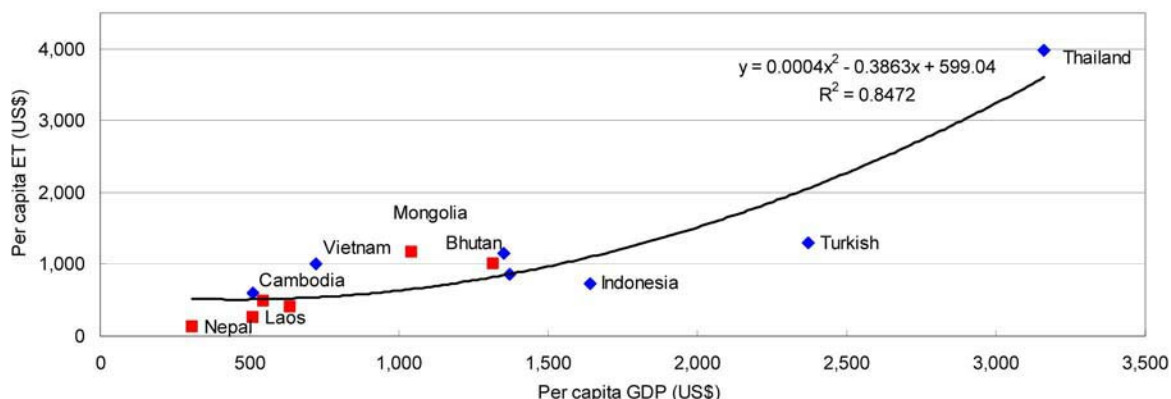
モンゴルの潜在的な開発ポテンシャルである畜産、石炭による火力発電、鉱物資源などを活用し

て、鉄道を主体とした国際輸送網を自国の産業育成に活用していく戦略的な地域開発が求められている。

5) モンゴルとラオスの共通する開発課題

図 5.4.5 に示すように、内陸国、臨海国／島国に関係なく、一般に一人当たりの GDP が増すと共に一人当たりの貿易総額（輸出入の合計）が増す傾向がある。この傾向は、経済成長にとまなない貿易需要量が増加することを暗示し、CBTA/CBTI 整備の必要性が一層増すこと説明している。

図 5.4.5 一人当たり GDP と一人当たり貿易総額の関係



内陸国

| | Mongolia | Bhutan | Nepal | Laos | Kyrgyz | Uzbekistan |
|---------------------------------|----------|--------|-------|-------|--------|------------|
| Population (million) | 2.6 | 0.6 | 25.9 | 5.6 | 5.2 | 26.7 |
| GDP (million US\$) | 2,689 | 799 | 7,668 | 2,847 | 2,473 | 15,453 |
| Per capita GDP (US\$) | 1,043 | 1,318 | 310 | 511 | 545 | 637 |
| ET ¹⁾ (million US\$) | 3,028 | 644 | 3,248 | 1,435 | 2,512 | 10,786 |
| Per capita ET (US\$) | 1,167 | 1,015 | 125 | 255 | 486 | 404 |
| ET/GDP | 1.13 | 0.81 | 0.42 | 0.50 | 1.02 | 0.70 |

臨海国・島国

| | Sri Lanka | Cambodia | Vietnam | Indonesia | Thailand | Philippines | Turkish |
|---------------------------------|-----------|----------|---------|-----------|----------|-------------|----------|
| Population (million) | 19.89 | 14.16 | 84.16 | 222.05 | 65.23 | 86.97 | 6.59 |
| GDP (million US\$) | 23,906 | 6,898 | 60,884 | 364,459 | 206,247 | 117,562 | 15634.27 |
| Per capita GDP (US\$) | 1,370 | 513 | 723 | 1,641 | 3,162 | 1,352 | 2371.59 |
| ET ¹⁾ (million US\$) | 17,160 | 8,427 | 84,717 | 161,768 | 259,176 | 100,706 | 8576.00 |
| Per capita ET (US\$) | 863 | 595 | 1,007 | 729 | 3,973 | 1,158 | 1300.91 |
| ET/GDP | 0.72 | 1.22 | 1.39 | 0.44 | 1.26 | 0.86 | 0.55 |

出典: ADB, Key Indicators, 2007

1) ET refers External Trade

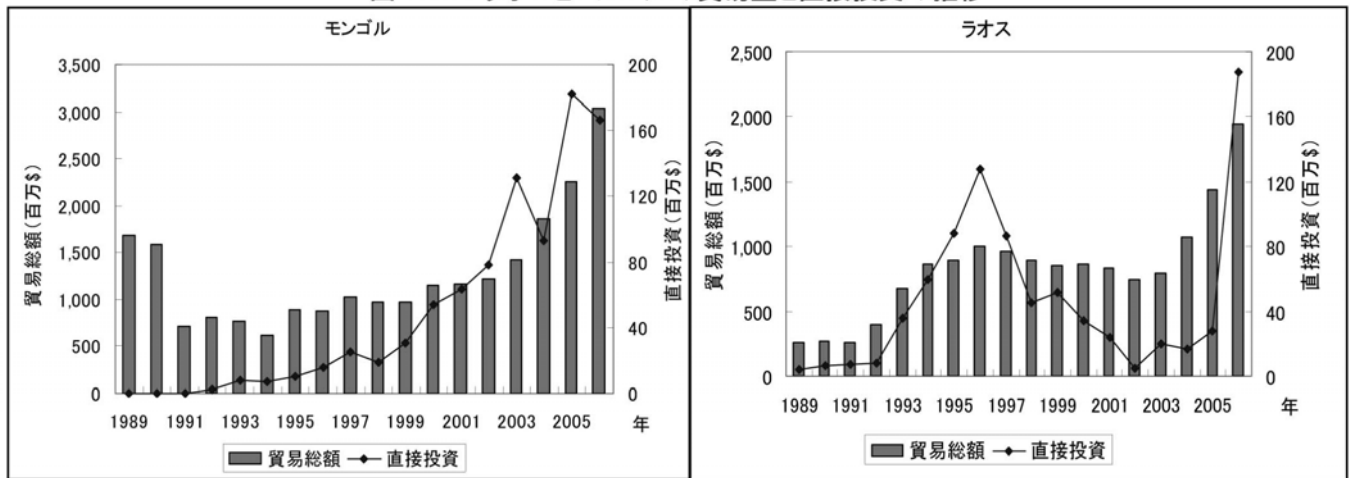
モンゴルおよびラオスは、アジアの内陸国であり、内陸国は臨海国／島国に比べて経済的に不利と考えられている。それは、内陸国は漁業などの海洋資源の利用ができないこと、貿易においてかなりの割合を占める海上輸送が容易でないことによる。モンゴルおよびラオスは、この開発課題を克服するために独自の開発戦略をとっている。

モンゴルとラオスの共通した特徴として、ソ連のペレストロイカの動きと呼応して 1990 年前後に市場経済へ移行したこと(まだ 20 年経過していない)、資源依存のモノカルチャー経済¹³⁾あること、国境付近の経済特区や国際輸送路に沿った経済回廊に開発拠点を集中させていること、などが挙げられる。

¹³⁾ モンゴルでは、鉱産物が総輸出に占める割合が 58% (2006 年) に達する。ラオスでは、ガメント／電力／木材で総輸出の 37% を占めている。

モンゴルおよびラオスは、アジア地域の市場経済化にともなうリゾナリゼーションの下で経済成長を続け、図 5.4.6 に示すように貿易総額が増し直接投資が増している。

図 5.4.6 ラオスとモンゴルの貿易量と直接投資の推移



出典: ADB, Key Indicators, 2007

この背景には、豊富な地下資源など鉱物資源¹⁴⁾を有しているにも関わらず未開発のままであることから、規制を緩和して外国からの直接投資を呼び込む方策をとってきたことが挙げられる。一方、モンゴルとラオスは内陸国であることから輸送コストが高むというハンディを克服するために、輸送コストを吸収しやすい産業を促進していることなどの独自の戦略をとっている。具体的には、モンゴルでは優勢なトランジット貨物輸送に呼応して輸送効率を向上させ、沿線の資源開発に積極的な投資¹⁵⁾がおこなわれている。他方、ラオスでは豊富な水資源を活用して電力開発を進め、輸送コストが問題とならない電力を隣国タイへ輸出している。また、両国とも観光産業の育成を重点施策としていることも共通する開発戦略である。

6) ラオスとの比較

一般に内陸国は、外港を持たないこと、他国の領土を通過しないと貿易ができないことなど経済成長を困難にする要因が多い。逆に、内陸国が開発課題を克服した教訓は他地域へのモデルとして活用できる可能性が多いと言える。

ラオスとモンゴルに共通して言えることは、国際輸送路の通過地点を活かした開発、経済回廊形成、投資拡大を期待した国際輸送路の整備と規制緩和策、輸送コストを吸収しやすい資源の開発投資、越境が障害とならない観光開発、などである。

ラオスとの比較でモンゴルの開発へ参考となることは、ラオスにおける近年の交通インフラ整備に対する積極的な取り組みが挙げられる。モンゴルでは輸送軸である南北鉄道の機関車の老朽化による輸送力低下および南の越境地点である中国国境での鉄道と道路からなる CBTI の容量不足など阻害要因が顕在化しており、交通インフラ整備が課題となっている。現在 ADB、中国、米国の援助を得て整備が進んでいるこれらの交通インフラが、今後の北東アジアのリージョナリゼーションの進展という観点で整備の方向性を検討する必要がある。また、南北の越境地点とも越境手続きの簡素化への取り組みが実施されていない現状から、ラオスでの CBTA 完全実施の効

¹⁴⁾ ラオスでは、肥料の原料などに利用できるカリ岩塩の大規模な鉱床、埋蔵量は 100 億トンに及ぶスズ鉱床が発見されている。アンチモン、イオウ、金、タングステン、鉄、銅、鉛、マグネシウム、マンガンの鉱床も発見されている。一方、モンゴルでは、世界屈指の埋蔵量をもつモリブデン、金鉱、銅鉱、ウラン等の開発が進んでいる。

¹⁵⁾ 外国直接投資を最も引き付けたのは、地質学探査・調査部門、次いで貿易・流通部門である。2005 年、両部門は 1990 - 2000 年の累計外国直接投資総額の 48%と 16%を占めた。

果がグッドプラクティスとして活用できる可能性がある。

一方、モンゴルとの比較でラオスの開発へ参考となることは、トランジット貨物輸送を積極的に高めて輸送効率を上げ経済回廊を形成するとともに回廊周辺の潜在的な資源開発に対する開発インパクトを与えることである。