

モンゴル鉄道の現状と輸送戦略の方向

ナツアグドルジ オノントウンガルガ（東洋大学大学院生）
金子 彰（東洋大学）

1. 背景

モンゴルは、北をロシア、南を中国に挟まれた内陸国である。国内の交通網は未発達で、それに加えて市場経済移行後は地方の失業増加や都市への人口集中が発生し、モンゴル国内の経済は停滞してきた。その一方で、中国の経済発展によるロシアから中国に向けた国際貨物の鉄道輸送量は最近の数年間大幅に増加している。また、中国の経済成長は、エネルギー資源や原材料の輸入を増大させ、隣国であるモンゴルの銅鉱石、石炭をはじめ、将来的に有望と言われている石油など豊かな地下資源の開発の方向性に強い関心を示している。

しかし、資源の大量輸送に適した輸送体系と国境通過設備の整備が最重要な課題になっている。このような状況のもと、モンゴル政府は鉄道と道路を中心に国内の交通網の整備を進め、モンゴルからの輸出拡大を目指している。

このため、モンゴル鉄道が、今後もこの地域の国際貿易の分野で中心的な役割を果たす輸送機関のひとつとして効率的な輸送を提供することが重要である。

2. 研究目的

上記の背景をふまえ、中国を中心にした、日本を含む北東アジアの経済の動向と対ヨーロッパ向け貿易戦略を調査し、モンゴル鉄道の開発と輸送戦略を考えること、及びモンゴル鉄道の国内輸送における基本的な立場を明確にしたいと考えている。

3. モンゴル鉄道の現状

モンゴル鉄道は、総営業キロは1815キロ、北のロシア国境から南の中国国境までモンゴル国を縦断する1100キロと接続する支線、東部のバヤントメン線239キロとそれぞれの線に接続する支線から構成する。

国内交通機関の中で貨物輸送部門における割合は、航空貨物輸送0.2、自動車貨物輸送2.4%、鉄道貨物輸送97.4%を示している。国内交通機関の中で旅客輸送部門は、人キロでみると、航空旅客輸送27.2%、自動車旅客輸送18.7%、鉄道旅客輸送54.1%であるが、輸送人員で見ると自動車が圧倒的に多い。すなわち近距離輸送と東西方向は道路交通に依存しなければならないため航空輸送0.3%、自動車輸送95.53%、鉄道輸送4.2%である。

モンゴル鉄道の貨物輸送構造を見ると、輸入貨物輸送9%、輸出貨物輸送7%、ロシアから中国への通過貨物輸送26%、中国からロシアへの通過貨物輸送1%、国内貨物輸送57%であるが、貨物輸送からの収入構造を見ると、輸入貨物輸送9%、輸出14%、ロシアから中国への通過貨物輸送59%、中国からロシアへの通過貨物輸送1%、国内貨物輸送17%となっている。

ロシアからモンゴル経由で中国に輸送する通過貨物の中で原木と石油が圧倒的に多く貨物輸送全体の26%を占めている。また、モンゴルから中国に輸送する貨物の80%が銅鉱石である。

貨物輸送全体の7%、中国からモンゴル経由でロシアに輸送する通過貨物の67%がコークス貨物

輸送全体の1%である。

国内総貨物輸送量の中では、国内の火力発電所の燃料として使用される石炭輸送が多い。石炭47%、石油11%、原木13%、銅鉱石5%、蛍石2%、その他22%。

4. モンゴル鉄道のマスタープランの概要

2003年に策定されたマスタープランは、モンゴル鉄道の2021年までの開発計画であり、

- a) 「モンゴル鉄道の現状と課題」
- b) 「モンゴル鉄道の開発計画と将来予測」の2節から成り立つ。詳細は発表の中で示すが、「モンゴル鉄道の現状と課題」の第1節では、モンゴル鉄道の各分野の現状、早期に解決しなければいけない問題などを説明している。第2節の「開発計画と将来予測」では、新しい線路建設、組織改革、民営化などのことがメイン課題として示されている。

5. まとめと課題

モンゴル鉄道の現状は、上記のとおり貨物輸送の中でもロシアから中国への資源の輸送が中心であるが課題としては、

- 1) 輸送量の増加に対して輸送能力が十分ではない

- 2) 増強されているが中国とモンゴルでは軌間が違うため、積替えが必要となり、これがネックとなっている

- 3) 旅客列車の定期ダイヤが作成されているが、貨物列車のダイヤが定期されていない

- 4) 本線が単線であるため、新しい駅を建設したり輸送力をアップしているが、この方法も限界に近づいていて、複線にする必要がある。

また、マスタープランについては、

- 1) 北東アジア全体の輸送体系の中での位置づけが明確でない

- 2) 効率的で近代的な輸送をどのように達成するのか明確でない

- 3) 上記とも関係するが、将来予測が十分ではない

- 4) 今後どのように近代化するか明確でない

以上のことから日本による協力でモンゴル鉄道のマスタープランの見直しが行われることとなっているが、このためには上記の現状に対応できる能力開発が必要でJICAにより、専門家派遣、研修の実施

おわりに

この報告は、背景に示した課題達成の第1ステップであり、今後研究を進めていく。

COMMENT

島 崎 美代子 (日本社会福祉大学)

- 1) 前提としてモンゴル国概況を述べ、特に鉱業(蛍石、石炭など)と鉄道利用の関連にふれた点は、論旨を明確にしている。

- 2) 鉄道輸送(貨物および旅客)を他の輸送部門—航空および自動車—と種類・量にわたって比較し、データによって、その比率をしめたこと。

- 3) 隣接国のロシア、中国との間の輸出入貨物およびロシア・中国間の通過貨物の種類と量を具体的に示したこと。

- 4) 鉄道発展マスタープランを紹介し、分析したこと。

以上の報告内容を評価できる。また、問題設定の枠組として、国際的連関を東北アジアからヨーロッパにわたって視野にいれ、陸上輸送に加えて海上輸送にもふれて論じたことも、良い論点であった。

今後の論点として、通関に関わる問題、隣国の産業発展に関わる見通し、経営問題、などに関する研究の推進に期待する。