

北東アジアの地域間交流とモンゴル鉄道の機能に関する一考察

金子 彰 (東洋大学国際地域学部)

オノン ツンガルガ (前東洋大学大学院国際地域学研究科 (現 モンゴル鉄道))

はじめに

0.1 背景

現在、多くの北東アジア諸国は大きな経済成長をとげており、その中で地域内に加えて他の地域との交流も増大している。その中で北東アジア－ヨーロッパ間の貿易も大きく伸びている。その輸送ルートとしては海運が中心となっているが鉄道による内陸輸送ルートもある。また、中国－ロシアの輸送は基本的には鉄道に頼らざるを得ない。中国－ロシアを直結する鉄道もあり利用されているが、同時にモンゴル鉄道もその一翼を担っている。このような大きな動きの中でモンゴル鉄道が果たすべき役割は少なくないと考えられる。

また、EUの事例をふまえて東アジア共同体という議論がなされている。政治的経済的な結びつきの議論とあわせて、東アジアの将来の構想において東アジア回廊の形成あるいは北東アジアのグランドデザインにおいては交通回廊といった概念が議論されている。ただし現時点では幹線交通ネットワークの議論であり、その交通ネットワークと地域の開発を結びつけた具体的な議論にはなっていない。一方ASEAN地域などにおいては交通ネットワークの整備と具体的な地域開発を結びつ

けた発展回廊形成がすすめられている。特にインドシナ半島を横断しヴェトナム、ラオス、タイ、ミャンマーを結ぶ東西回廊はこのほどタイとラオスの間をむすぶメコン架橋が完成したこともあり具体化に踏み出している。しかし北東アジアにおいては、まだ具体的な動きはない。筆者の1人オノンが所属するモンゴル鉄道は中国－モンゴル－ロシア－ヨーロッパ間の輸送の一部を現に担っているが、さらに大きな役割を担っている。

一方、筆者の1人金子は国家レベルの共同体形成の議論と並行して、国境を越えた地域開発の促進が北東アジアにおいても連携強化に貢献するものと考えている。まだ部分的な萌芽にとどまっているがEUやASEANには先行する事例がみられる。

モンゴルは中国やASEANなどと条件が異なるものの、モンゴル鉄道が北東アジア－ヨーロッパ間の主要なルートになったとき単に通過交通の機能だけでなく国境を越えた発展回廊のツールになりうると思う。ネットワーク型のインフラは局地的な需要では成立せず広域的な需要により成立した場合でも、それにより利便性が高まった地域の発展につながることは少なくない。このことは交通ネットワーク整備のための必要性のひとつになるものと考えられるが同時にそれが可能にな

キーワード：

北東アジア、モンゴル鉄道、発展回廊、国際貿易、北東アジアヨーロッパ輸送

る仕組みを予め含んでおくことが重要である。

0.2 目的

上述の背景をふまえ、本研究においては北東アジア域内や他地域との間の交流が増大する中での発展回廊としてのモンゴル鉄道の果たすべき機能とその可能性について考察することを目的としている。

0.3 構成

本研究は4章から構成されている。すなわち、1.北東アジアの地域間交流の現状と見通し、2.北東アジア－ヨーロッパ間の輸送ルートと地域開発、3.北東アジアの地域間交流からみたモンゴル鉄道の機能、および4.北東アジアにおける国境を越えた地域開発とモンゴル鉄道の果たすべき機能と可能性である。

1. 北東アジアの地域間交流の現状と見通し

1.1 北東アジア各国の貿易の現状

北東アジア域内および北東アジアとEUとの貿易の状況を、アジア経済危機が収まった後の1999年と2004年を比較すると表1のようになる。またその伸びを表2に示す。

これらに示すとおり全般としては大きく伸びていることがわかる。ただし、国連貿易統計は国単位しかわからないため中国、ロシアは北東アジア以外も含むことに注意が必要である。なおモンゴルについては中国との輸出入は大きく増大しており、ロシアからの輸入は増加しているが対ロシア向けの輸出は減少している。これはかつてのような政治的結びつきによる貿易から経済的な観点に

表1 1999年と2004年の北東アジア各国の貿易マトリックス

(単位 百万米ドル)

	輸出／輸入	中国	ロシア	日本	韓国	モンゴル	EU
1999年	中国		893	42,853	8,866	68	7,848
	ロシア	4,222		3,767	1,590	149	34.91
	日本	33,763	456		24,141	114	76,463
	韓国	17,226	317	16,035		35	21,956
	モンゴル	194	45	13	4		94
	EU	25,791	12,980	43,338	12,903	54	
2004年	中国		4,734	94,930	29,585	257	107,253
	ロシア	12,127		5,710	3,677	342	72,832
	日本	94,327	3,886		46,144	75	89,207
	韓国	62,234	2,026	22,046		61	37,894
	モンゴル	461	21	8	4		186
	EU	70,099	33,734	57,896	24,195	104	

出典：国連貿易統計より筆者作成

表2 1999年と2004年の北東アジア各国およびEUとの貿易の増加率

単位 % (2004年の対1999年増加率)

	輸出／輸入	中国	ロシア	日本	韓国	モンゴル	EU
	中国		430	122	234	278	219
	ロシア	187		52	131	130	183
	日本	179	752		91	-34	22
	韓国	261	539	37		74	84
	モンゴル	138	-53	-38	0		96
	EU	171	160	34	88	121	

出典：国連貿易統計より筆者作成

よる貿易に変化したことによる流れの一環と考えられる。また韓国と中国の貿易の増大も顕著である。

1.2 北東アジアの地域間交流の見通し

1999年から2004年までの各国の経済成長と貿易額から2021年の貿易額の見通しを推計した。今後の経済成長については徐々に成長率は低下するものと考え1999年から2004年までの伸びを直線回帰し2021年のGDPの見通しとした。

すなわち モンゴルについては $Y=46.2X + 1157.1$ Y は GDP (百万 US \$) X は年 (西暦) $R^2 = 0.9008$ である。他の国についても同様に

行なった。ただし、この間成長がみられなかった日本については今後の成長は政府見通しによるものとした。

経済成長と貿易についても同様に行った。なお2021年は後で述べるモンゴル鉄道のマスタープランの目標年次である。

また貿易については各国の国際貿易額とGDPの直線回帰により求めた。ちなみにモンゴルについては $Y=156.41X + 752.39$ Y は国際貿易額 (百万 US \$)、 X は GDP (百万 US \$)、 $R^2 = 0.8185$ である。

表3 北東アジア各国の2021年の国際貿易の見通し

国	貿易額 (百万米ドル)		年平均伸び率 (%)
	2004年実績	2021年見通し	
中国	1,154,554	4,102,990	7.7
ロシア	257,215	784,402	6.8
日本	1,021,015	1,890,301	3.7
韓国	478,306	1,247,907	5.8
モンゴル	1,891	4,886	5.7

出典：実績は国連貿易統計、見通しは筆者作成

上記は今後の貿易の伸びを概括的に把握したものであるが、本論文で着目しているモンゴル鉄道と特に関連する北東アジアとEUの貿易額についてみると表4のとおりとなる。ここでは貿易額としては各国(地域)の相手地域(国)からの輸入をとっている。表4についても上と同様の直線回帰によっている。なお、上でわかるとおりモンゴルの外国貿易額は対EUの貿易額が小さい

ため表4では考慮していない。ちなみにEU対中国については $Y=8409.6X + 13428$ Y は中国のEUからの輸入額 (百万 US \$)、 X は GDP (百万 US \$)、 $R^2 = 0.9109$ である。

これらの見通しは上述のトレンド的な予測であるため今後詳細な検討がなされる必要があるが今後大きな伸びが期待される。

表4 北東アジアとEUの貿易の現状と見通し

	北東アジア→EU			EU→北東アジア		
	貿易額 (百万米ドル)		伸び率 (%)	貿易額		伸び率 (%)
	2004年	2021年		2004年	2021年	
中国	156,876	543,348	7.6	70,099	229,777	7.2
日本	105,073	178,744	3.2	57,896	104,109	3.5
韓国	40,775	107,857	5.9	24,195	61,015	5.6

出典：国連貿易統計より筆者作成

さらに後で述べるようにモンゴル鉄道は中国－ロシア間の輸送による収入がその過半を占めている。そこで中国－ロシア間の貿易についても同様に見通しを求めた。ちなみに中国のロシアからの輸入は $Y=1481.3X + 2850.9$ Y は中国のロシアからの輸入額(百万 US\$)、 X は中国の GDP (百万 US\$)、 $R^2 = 0.9741$ である。結果は表 5 に示す。

表 5 中国－ロシア間の貿易の現状と見通し

(単位：百万米ドル)

年	ロシア→中国	中国→ロシア	合計
1999	4,223	893	5,116
2004	12,127	4,734	16,861
2021	37,081	19,371	56,453

出典：実績は国連貿易統計、見通しは筆者作成

2. 北東アジア－ヨーロッパ間の輸送ルートと地域開発

2.1 北東アジア－ヨーロッパ間の輸送ルート

北東アジア－ヨーロッパ間の輸送ルートには図 1 に示すとおり海上および陸上 (SLB: シベリア・ランド・ブリッジ / CLB: チャイナ・ランド・ブリッジ / モンゴル鉄道 / 図們江ルート) がある。

この他韓国、北朝鮮、中国、ロシアルートがあるが利用可能な状態にはなっていない。海上ルートが現在のメインルートで時間はかかるが安い。陸上ルートのうち SLB は距離は長いがベラルーシ－ポーランド国境までゲージが同一であることがメリットである。CLB は距離は短いが多数の国を経由することなどから利用は少ない。モンゴル鉄道ルートは距離は短いですがゲージの変更が 2 箇所あること、容量不足であることが問題である。図們江ルートは現在中国、ロシア、北朝鮮国境地帯が整備されていない。また、モンゴル東部に未連結ルートもある。しかしながら整備が進んだ後は有力なルートになることが期待されている。

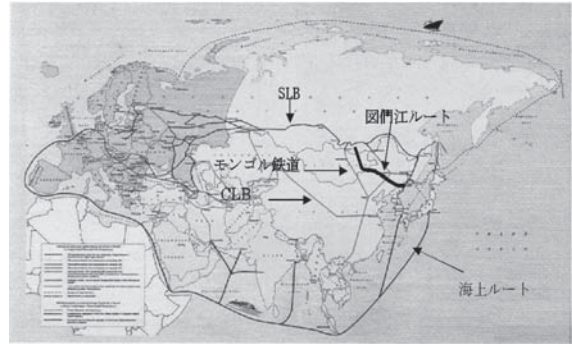


図 1 北東アジア－ヨーロッパ間の輸送ルート

出典：ロシア鉄道資料に筆者加筆

2.2 北東アジアにおける国境を越えた地域開発

EU や ASEAN においては国境を越えた地域開発が進められており、北東アジアにおいても国境を越えた地域開発への萌芽が見られる。これらについては筆者は一昨年および昨年の本学会の研究大会で報告しておりここでは詳細は示さないが、必要性は認められているものの実現への課題は少なくない。

図們江開発と関連して上述の図們江ルートの整備が行われた場合、中国吉林省、内モンゴル自治区の現在は幹線から外れているため開発が遅れている地域や陸上交通手段がきわめて不十分なモンゴル東部地域においても、ASEAN などで進められている国境を越えた交通ネットワーク整備と産業、都市開発を一体的に進める発展回廊としての地域開発が可能になるものと考えられる。この点は後で議論するがここでは可能性を示唆しておく。

3. 北東アジアの地域間交流からみたモンゴル鉄道の機能

3.1 モンゴル鉄道の輸送からみた機能と課題

モンゴル鉄道は 1810km の路線をもち近年急速に輸送が増加し 2004 年には約 14 百万トンの貨物を輸送している。その輸送構造は図 2 に示すとおり

りトン数では国内貨物（その中心は短距離の都市の熱電供給用の石炭である）が約半分を占めている。次いでロシアから中国への中継輸送となっている。しかし収入構造は図3に示すとおり、長距離輸送である極東ロシアから中国向けの原木、原油などの中継貨物から得ている（モンゴル鉄道からのヒヤリング）。したがって、今のところ極東ロシアーモンゴルー中国を結ぶ貨物であり、北東アジアーヨーロッパ間の輸送のメインルートにはなっていない。モンゴル鉄道は2002年に2021年を目標とするマスタープランを作成した。このマスタープランにおいては

- 第1部 モンゴル鉄道の各分野の現状、最近数年間で取った対策や工事、その結果、そして課題
- 第2部 モンゴル鉄道の2021年までの開発目的と実行計画、その中で、鉄道の輸送力強化、技術近代化、モンゴル鉄道の組織改革、輸送需要と財務予測、環境保護
- 第3部 モンゴル国鉄の将来ネットワーク拡大開発図

が示されている

表6 2021年までのモンゴル鉄道貨物輸送需要予測

年	GDP (Mn.US\$)	輸出 (Mn.US\$)	輸入 (Mn.US\$)	中露間国際貿易 (Mn.US\$)	国内貨物 (1000tn)	輸出貨物 (1000tn)	輸入貨物 (1000tn)	通過貨物 (1000tn)	貨物合計 (1000tn)
1999	906	454.2	512.8	5116.4	5722.7	775.2	692.8	1008.6	8199.3
2000	946	535.8	614.5	6717.7	5960.4	769.1	916.8	1512.2	9158.5
2001	1016	521.5	637.7	9575.5	6267.7	844.5	871.6	2163.9	10147.7
2002	1118	524.0	690.8	10801.2	6643.1	849.4	1058.4	3086.1	11637.0
2003	1188	615.9	801.0	13028.8	6588.6	975.0	1080.4	3640.7	12284.7
2004	1271	869.7	1021.1	16861.7	6875.0	1120.6	1237.6	4824.5	14057.7
2021	2608.0	2193.0	2692.2	56453.1	10476.9	2100.2	2587.6	17774.7	32939.4

出典：1999～2004年はモンゴル政府およびモンゴル鉄道 2021年については筆者作成

マスタープランにおいては現状の施設、車両などの能力不足、老朽化などの課題および近代的な輸送機関となるための組織上の課題などがあげられている。また、このマスタープランにおいては

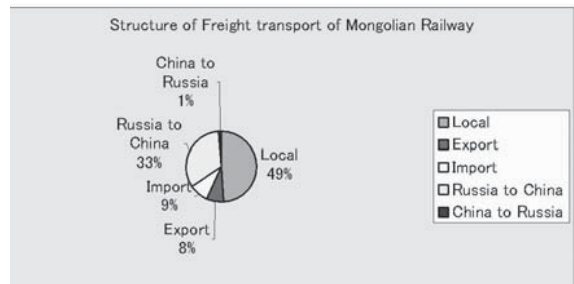


図2 モンゴル鉄道の輸送構造

出典：モンゴル鉄道統計2004より筆者作成



図3 モンゴル鉄道の収入構造

出典：モンゴル鉄道資料より筆者作成

現状のトレンドから2021年には51.5百万トンの貨物を扱うと予測している。これでは方法として十分ではないと考えられるため筆者は上述のように

- ・中国－ロシアの貿易構造の見通しを推計し、モンゴル鉄道の貨物量との相関から目標年次の中継輸送量を推計
- ・同様にモンゴルのGDPおよび貿易の推計から国内貨物およびモンゴル発着の貨物量を推計
- ・中国－ロシアの貿易構造の見通しを推計し、モンゴル鉄道の貨物量との相関から目標年次の中継輸送量を推計
- ・同様にモンゴルのGDPおよび貿易の推計から国内貨物およびモンゴル発着の貨物量を推計した。
- ・さらに今後の鉱山開発などで見込まれる18～22百万トンの輸出貨物を加えた。

その結果は表6に示すように50～56百万トンの需要が想定され概ねマスタープランと同様の結果が得られた。したがって、今後モンゴル鉄道としては国際中継貨物および国内の鉱業開発により大きな需要が見込めることとなる。

3.2 アジア－ヨーロッパ間の輸送からみたモンゴル鉄道の可能性

しかしながら、これらの見通しはあくまで現状の輸送構造が変わらない前提である。既に述べたように、今後北東アジア－ヨーロッパ間の輸送が大きく伸びるとしてもルート間の競争は激しいため、実際にどの程度の輸送を獲得できるかは経営努力による面が大きい。これについては現時点では定量的に示すことは困難であるが、技術面の対応（ゲージの相違による中国国境における積換施設の増強、機関車の出力強化、交換設備の増設さらには一部区間の電化など）に加えてより積極的なセールス体制の整備などが提案される。

また図1において太線で示される図們江ルートが提案されている。特にモンゴル東部においては中国国境から既存のバヤントメン線のチョイバルサンまで約400kmは全く鉄道がない。また現在のところ道路も整備されていない。かつて軍用

の762mmゲージの鉄道が敷設されていたが現在は路盤跡が残るのみである。いくつかの予備的な調査、検討がなされておりモンゴルから海港への最短ルートになること、この東部地域には石油や石炭をはじめ多くの鉱物資源があるとみられること、北東アジア－ヨーロッパ間の新たな陸上ルートになることから期待は大きい。しかし、建設資金、建設主体、ゲージなどの検討課題に加え環境問題も懸念されている。また効果も具体的には明らかではないといった課題が残されている。したがって早急な具体的検討を行うことが提案される。

4 北東アジアにおける国境を越えた地域開発とモンゴル鉄道の果たすべき機能と可能性

4.1 国境を越えた地域開発に果たす鉄道の機能と課題

国境を越えた地域開発に交通ネットワーク整備が果たす役割についてはすでに本学会の第10回研究大会で述べた。さらに輸送回廊の概念とその事例について詳細な検討が行われている^{注1}。輸送回廊と具体的な地域開発を結びつけた発展回廊を考えると、輸送手段の相違によりどのような異なった国境を越えた地域開発が可能であるかについては明らかではない。概念的に整理すると以下のようなようになろう。

1) 道路

道路による輸送はその柔軟さにある。したがって国境を越える道路が整備され一般交通に開放されることにより国境に隣接する複数の地点で交易や人の交流が行われるようになる。いわゆる国境貿易である。また国境沿いに輸出加工区や自由貿易地域が設けられるとさらに大きな効果が得られる。さらにこの道路が幹線道路の一部を形成するとき必ずしも国境地帯に限定されずこの幹線道路に沿った地域全体が一体となった開発の可能性を

有するようになる。これが発展回廊であり、特に内陸と国境をこえた港湾、辺境と国境をこえた大都市が結ばれるとその効果は大きい。インドシナ半島における東西回廊計画はこの例であろう。

2) 港湾

内陸国あるいは国境をこえた内陸地域のための港湾が整備され、道路、鉄道などで結ばれることによりこの港湾は複数の国の共通の施設として機能する。そのことにより、港湾と近接した地域、国境沿いあるいは国境をこえた地域においてはこの港湾と一体化した開発が可能となる。上述の図們江開発においては港を有しない中国側と港を有する北朝鮮やロシアが連携することによる一体的な地域開発を意図している。

海を隔てた複数の国が一体となった地域開発を進める事例はEUに見られる。北東アジアにおいては本学会第11回研究大会で述べたとおり、体系的ではないが環日本海圏、環渤海圏、環黄海圏などにその動きが見られる。ただし本格的に進めるためには克服すべき課題も少なくない。

3) 鉄道

鉄道は大量、定型貨物を比較的低コストで長距離輸送できるところにメリットがある。またコンテナ輸送などでは高速かつ定時輸送も可能である。さらにセキュリティも確保しやすい。しかし設備が大規模になること、厳密な運行管理が求められるなど道路にはない問題もある。特に北東アジアにおいては中国とモンゴル・ロシアでゲージが異なるため国境などにおいて大規模な積換施設を設ける必要がある。

鉄道を用いて広域的に結びついている例としては中国雲南省とベトナム北部、タイ・バンコク都市圏とマレーシア北部がある。また現在は鉄道による国境をこえた地域開発とまではいえないが、中口、中蒙国境における国境貿易がみられる。また図們江開発においては港湾貨物の鉄道輸送が考えられている。

鉄道による国境をこえた地域開発においては幹

線道路のようにその沿道であれば基本的に開発適地になり自然発生的に発展回廊が形成される可能性は低い反面、資源や既存都市など何らかのポテンシャルを有する箇所を計画的に開発することにより計画的、効率的な発展回廊の形成が容易になると考えられる。このことは鉄道側にとっても集約的かつ安定的な需要の確保の観点から好ましいものと考えられる。

特に鉄道を利用した国際コンテナ輸送は大量のコンテナを安定的に港湾から内陸に輸送することが可能となり内陸においても国際貿易ネットワークに直結される。例えば天津－ウランバートル間はコンテナ専用列車により72時間で結ばれている。これには国境通過および軌間の相違による積換えを含んでいる。またウランバートルのコンテナ取扱施設にはクレーンなどの設備がある。このように設備投資などが必要であるが計画的開発により大きなメリットが生じる。

なお、我が国では通勤旅客鉄道と一体化した沿線住宅地開発は多くの例がある。かつては完全な民間事業として行われたが近年は法律の整備による公共の支援も行われている。一方貨物輸送においては港湾と工業開発を一体的に行う仕組みが整備されており港湾は単なる輸送の中継点ではなく大規模な生産の場になっている。これらの事例は鉄道整備と一体化した計画的な産業、都市開発による発展回廊の重要性を示唆している。

4.2 発展回廊としてのモンゴル鉄道の果たすべき機能と可能性

(1) モンゴルの交通と都市の分布

モンゴルにおいては道路の整備が遅れており、ウランバートル周辺およびロシア国境方向には道路網が形成されており、また国土の東西を結ぶミレニアム道路計画は事業が進められているものの多くの区間は未着手である。したがって国土を南北に縦貫する交通は鉄道に頼らざるを得ない。また国土のほとんどは道路網につながっていない。

したがってモンゴルにおいては発展回廊を形成する交通手段は鉄道が中心となり旅客輸送は航空が補完する形となる。

また一般的には人口密度が高くある程度の都市が分布している ASEAN 諸国とは異なり、モンゴルは人口が少なくかつ首都ウランバートルに集中している。このため鉄道沿線でもみるべき都市はほとんどなく本線沿線では工業都市ダルハン、東部バヤントメン線のチョイバルサン程度である。他はきわめて低密度で都市とよべるようなものはない。

(2) モンゴルにおける発展回廊の可能性と制約

以上の現状は国土利用の観点からは適切ではないため地方部における都市形成が重要な課題となっている。新たな資源開発とあわせた開発（南ゴビおよび東部地域）および都市化はしていないが中国との国境地域（東部新線予定地域および中国内モンゴル自治区二連市と国境を接するザミンウド）は開発の可能性がある。これらの開発のポテンシャルを有する箇所は計画的な発展回廊形成の可能性を有していると考えられる（図4参照）。ただし各地点についての詳細な検討は今後行われるとしても現時点で想定される課題としては

- ・ 東部新線については必ずしもフィジビリティが確認されていないこと
- ・ 人口が少ないこと
- ・ 開発のための資金、人材が充分でないことが制約と考えられる。



図4 モンゴル鉄道路線および発展回廊対象地点図

出典：モンゴル鉄道資料

(3) モンゴル鉄道の果たすべき機能と可能性

上に述べたとおりモンゴル鉄道はモンゴルにおける幹線交通機能を担っている。現在の交通需要に対して線路容量は限界であるがマスタープランにあるとおり今後の整備あるいは東部新線により対応は可能と考えられ発展回廊のための交通機能を果たすことは可能と考えられる。

また鉄道と産業・都市開発を一体として行うことにより様々な基盤インフラ（電力、水、通信など）を共有することが可能であり効率的な開発が可能である。さらに現在モンゴル鉄道は国際一貫輸送や観光開発などの鉄道に付帯する業務を行っており鉄道のもつ多様な人材や国際的な誘致活動の実績も重要な機能となる。

詳細な検討は今後の課題であるが可能性を検討する価値はあると考える。ただし経営状態は良いとはいえ大規模な投資を自ら行うことは資金的にも組織の性格からも困難と考えられる。

(4) 発展回廊形成のための方策

発展回廊形成のためにはまず詳細な事業化調査を行うとともに資金確保ならびに制度面での制約の緩和などが必要である。このような複数の国に関連する開発において国境をこえた地域開発の仕組みを形成することが不可欠である。これには様々な段階があると考えられ各々独自にプロジェクトを進めるが調整、協議のための非常設的な機構を設けるといった緩やかなものから関係国政府も含む多国間の開発組織を設けその組織が国境をこえた地域開発を一元的に開発を行うものまである。

この場合鉄道と産業や都市開発を一体として開発することが重要であるがこれについてもそのあり方には様々な段階がある。例えば日本の私鉄の鉄道と一体となった住宅・商業開発の事例では開発企画、事業推進を統括する組織のもとに部門別の組織が各々実施していくものがある。一方公的な開発では関係機関が参加する調整、協議機関が設立されそこでの結果をもとに個別の組織が各々

実施していくものがある。今後の検討課題の一つである。

いずれにせよインフラ整備を含めた資金の確保や国際的な支援のあり方が課題である。

おわりに

北東アジアの開発については様々な検討、提案がなされている。これらはマクロ的な議論が中心であるが、EU と異なり北東アジアは様々な課題が残されている。本研究においてはモンゴルの鉄

道による発展回廊という具体的な開発の可能性を検討することで北東アジアの開発を考えようとしている。先の研究大会における発表ではモンゴル鉄道のマスタープランについての検討結果を報告しそれをふまえた発展回廊の考え方を示したが具体的な検討は上に述べたように今後の課題に残されている。今後検討結果を報告したい。最後になったが本研究にあたっては三浦良宣前モンゴル鉄道派遣 JICA 専門家（執筆時は国土交通省航空・鉄道事故調査委員会調査官）にお世話になった。謝意を表したい。

注 1：赤塚雄三「北東アジア経済統合と運輸交通インフラ整備の課題」（NIRA 研究報告書 0601 北東アジアグランドデザイン 2005 p109～135）(2006) 総合研究開発機構

参考文献

- 赤塚雄三「北東アジア経済統合と運輸交通インフラ整備の課題」（NIRA 研究報告書 0601 北東アジアのグランドデザイン 2005 p109～135）(2006) 総合研究開発機構
- オノンツンガルガ (2006) 「北東アジアの国際貿易動向からみたモンゴル鉄道マスタープランについての考察」（平成 18 年度東洋大学大学院国際地域学研究科修士論文）
- 金子彰 (2006) 「EU の計画をふまえた東アジアの環海圏地域開発についての一考察 - EU の計画との比較をふまえて -」（地域活性化研究所報第 3 号）東洋大学地域活性化研究所

金子彰、小俣菜菜 (2004) 「北東アジアにおける国境をまたぐ地域の地域開発に関する一考察」環日本海学会第 10 回記念学術研究大会

小俣菜菜 (2004) 「モンゴル経済開発戦略と交通インフラ整備の課題に関する研究」（平成 15 年度東洋大学大学院国際地域学研究科修士論文）

北東アジア・グランドデザイン研究会 (2003) 「北東アジアのグランドデザイン」日本経済評論社

北東アジア貿易研究会 (2002) 「新絹之路—北東アジア貿易回廊の現場から—」、山海堂

NIRA・EAsia 研究チーム (2001) 「東アジア回廊の形成」日本経済評論社

A Study on the Functions of Mongolian Railway and Regional Relations in North East Asia

Akira Kaneko, Natsagdorj Onontungalg

Many North East Asian Countries have experienced rapid economic growth. Trade between North East Asia and Europe and also between Russia and China has rapidly increased. Mongolian Railway plays an important role in trade with Russia and China and is expected to play a greater role in facilitating trade in future. The authors believe Mongolian Railway will be formulated as a corridor for regional development.

This paper has four sections. In Chapter One, the current conditions and future trend of economy and trade in North East Asian countries are studied. It is shown that foreign trade will

highly increase in this area. In Chapter Two, transportation routes between North East Asia and Europe are analyzed. Cross border regional development is also reported in this chapter.

In Chapter Three, the functions of Mongolian Railway are studied. The Mongolian Railway plays an important role in natural resource transportation from Russia to China. Future possibilities of the role of the railway in North Asia and European trade are also shown. In Chapter Four, possibilities of this corridor for regional development are assessed.