日本から見た
中国の一帯一路政策 11

一帯一路とモンゴル

NPO法人北東アジア輸送回廊ネットワーク（NEANET）
顧問
花田　麿公

モンゴルの貿易から見える現状

モンゴルの基本生業は牧畜である。しかも大部分が原野での放牧である。牧畜業を成立させている主要畜種は馬、牛、ラクダ、山羊、羊の5種である。畜産品を加工して輸出商品に仕上げている。しかし、現在のモンゴルの花形産業は鉱業であり鉱産物の輸出が主要なものとなっている。

2018年におけるモンゴルのトップ輸出商品は石炭（27億8,623万ドル、3,575.8万トン、以後ドルは米ドル、数字は特に断らない限りモンゴル国統計局の数字またはそれに基づいて筆者が計算したもの）であった。次いで銅（20億1,220万ドル、143万6,700トン）。以下、原油（3億9,200万ドル、619万バレル）、鉄鉱石（3億4,218万ドル、744万9,000トン）、カシミヤ原毛（2億5,196万ドル、5,286.6トン）、亜鉛（1億9,781万ドル、12万3,900トン）、蛍石（1億8,986万ドル、55万5,000トン）、金（1億4,450万ドル、3.4トン）などであった。

それでは、主要鉱産物の仕向け先はどこか。2018年において石炭は中国へ27億6,339万ドルと99%が輸出されている。残りは英国の1,207.6万ドルなど3ヵ国のみである。銅は中国へ20億53万ドルとこれもまた99%が中国の丸取りで、ほかに日本690.5万ドルなど3ヵ国にとどまる。原油、鉄鋼石、亜鉛は中国へ100%である。蛍石は中国が1億2,690.3万ドルで、ロシアが6,263.5万ドルとなり、中国のシェアは67%で、中国とロシアでほとんどとなる。戦略物資のモリブデンは2018年において、4,993万9400ドル輸出されたが、中国にはこのうち、4,414.8万ドルが輸出され、94%のシェアを占め、あと若干量が韓国、ベトナムに輸出された。

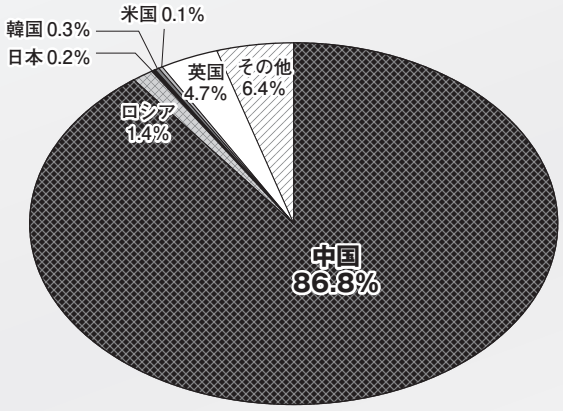
2018年輸入において高額であったのは自動車関連とエネルギー関連で、従来からの傾向に変化はなかった。トップはディーゼル油5億7673.4万ドル、84.9万トン、次いで乗用車4億784.6万ドル、64,039台、ガソリン3億865.6万ドル、43.6万トン、貨物トラック2億8,374.6万ドル、22,257台、電力1億4,253.9万ドル、16億6,570万kwh、鋼材、建材1億3,656.4ドル、6万トン、建機1億3,316.8万ドル、1,234台などである。

2018年の主な輸入先を見ると、自動車は日本車が多く3億5,760.8万ドル、シェア88%であった。日本車についで、ドイツ、アメリカ、韓国の順である。トラックは、中国が大手で57%、次いで日本、韓国、アメリカ、インドであった。ディーゼル油はロシアが99%である。残りの少量は中国。ガソリンはロシアが98%で、残余は中国である。

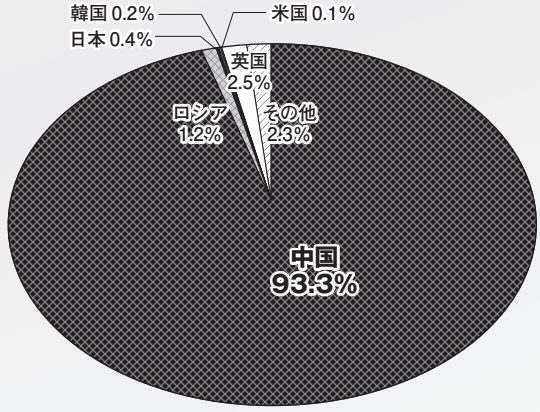
以上のようなものを輸出入して生活しているモンゴルの人びと、その人口は8月9日現在327万5,232人（国家統計委員会が毎日発表している推計値）で、モンゴル国民の生活とすれば、納得し得る輸出入規模といえよう。

貿易相手国を図示すると次のとおりになる。

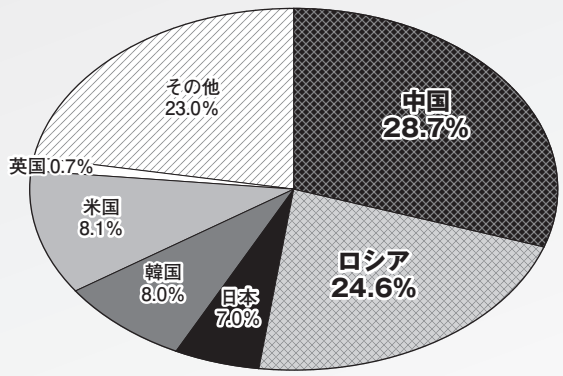
第1図　2013年モンゴルの輸出高（国別シェア）



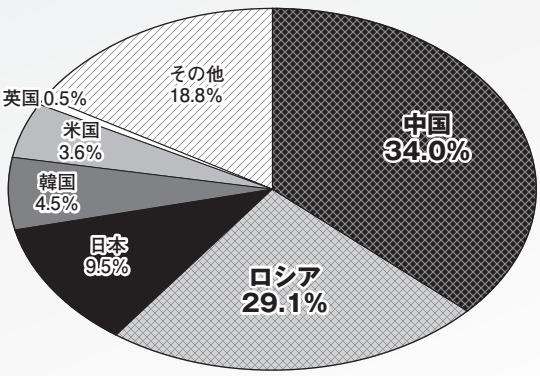
第2図　2018年モンゴルの輸出高（国別シェア）



第3図　2013年モンゴルの輸入高（国別シェア）



第4図　2018年モンゴルの輸入高（国別シェア）



2013年（第1図）モンゴル輸出高国別シェアでは中国が83.6％と一国依存の限界をすでに超え、2018年（第2図）93.3％と属国の域に達してしまった。巷ではモンゴルの大臣が北京に呼ばれてしかられたとかの噂が飛び交ったりしている。

次に、輸入相手国を見よう。輸入相手国は輸出相手に比べ、ばらけている。とは言え中国のシェアは第1位で、第3図2013年の28.7％から第4図34.0％と18％の増大であった。徐々に中国はシェアを伸ばしている。なお、ロシアのシェアが多いのは、ガソリン、電力等エネルギーのロシアへの依存度が高いからである。また、日本との貿易ではモンゴルの入超でバランスを著しく崩している（2018年日本への輸出2,646.8万ドルに対して、輸入5億6,104.3万ドル）。同国で日本製品、とくに自動車への信頼が極めて高いからである。生活用品のほとんどを外部世界から輸入して生活しているので、輸送路の確保はモンゴルにとり死活問題である。

内陸国モンゴルの外界への戦い

通常のモンゴルの輸出入、貿易ルートは3つである。

①ウランバートル鉄道

②ウランバートルを中心とする空路

③全国20ヶ所の国境通関所を通過する陸路国境貿易

ウランバートル鉄道はロシアとの合弁であるが、ウランバートルを中心に南国境はザミンウードで中国と接し、北国境はスフバータルでロシアに接している。北にはそばにアルタンボラグという陸送の国境通関所がある。ほかに東のチョイバルサン市から、ロシア国境のエレーンツァブまで通ずる鉄道がある。ロシア側が今廃線になっているが、社会主義時代は毎日チョイバルサン発モスクワ行き1往復が運行されていた。花形産業の地下資源輸送で、道路輸送に限界が来て、ここ10数年来鉄道新線の建設が議論されてきた。モンゴル鉄道なる新会社も設立され、日本も参加して一部動きだしているが、国境を越えた接続輸送にまでは至っていない。

ロシアとモンゴルは広軌（1,524mm）、中国は標準ゲージ（1,435mm）という軌道幅の問題がある。このため中国との国境ザミン・ウードにおいて短時間で積み替えられる装備施設を日本の経済協力により建設されたので、貿易貨物が比較的に短時間で国境通過ができるようになった。なお21世紀またぎのころ、日本は経済技術協力を提供して、ウランバートル鉄道の南北路床の改造、数10ある小規模河川の跨橋などの根本的改造を行った。また、ウランバートルデポに技術協力し、JR北海道から技師を派遣、徹底して日本式技術移転をおこない、当時機関車の車輪再生ではトルコから受注するぐらいの名声を得るまでになっていた。また、首都の冬季における石炭供給、発電、暖房供給改善のため、日本の経済協力によりアメリカのアムトラックの機関車を導入した（日立の機関車は技術的に高度で故障修理に専門家を日立から呼ぶ必要があり、単線の荒野に何日も立ち往生できないので、機関士が修理可能な米国機関車を採用）。

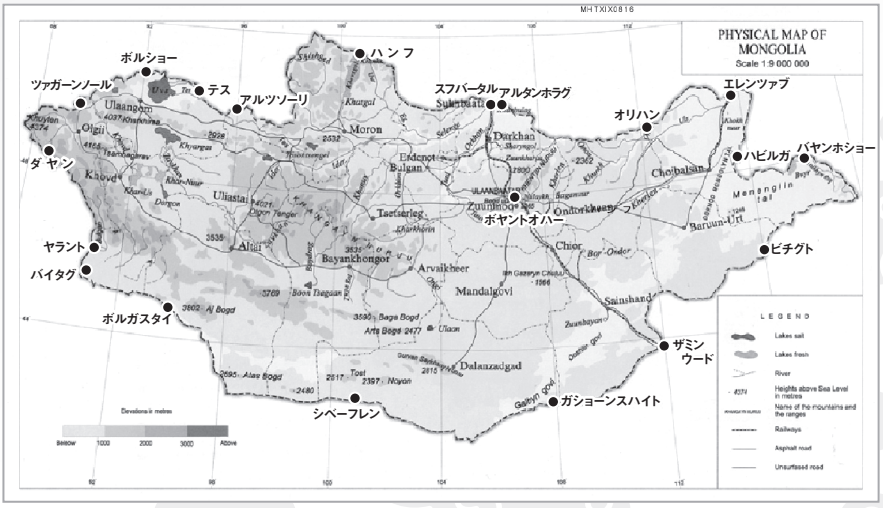
鉄道は国民生活の8割以上を担っている。鉄道にはもう一つの役割がありウランバートル鉄道経由中露の貿易貨物の輸送を行っている。通過貨量はUS$表示で2017年29.6百万ドル、3.09百万トン、2018年28.5百万ドル、3.37百万トンで為替相場の下落で、社会主義時代と余り変化はない。

ウランバートル空港は世界三大危険空港（南方接近で着陸寸前に山あり、小型機は尾根を削っても着陸できたが、通常北側離着陸）なので、2001年以来日本の提案もベースに議論してきた新空港が、日本の協力により（千代田化工建設）本年（2019）7月開港となった。空輸が拡大する見込みである。

陸路輸送には、全国18箇所（国境通関所、20ヶ所の内スフバータルは鉄道、ボヤント・オハーは空路）に国境通関所がある。モンゴルは東西に幹線ルートが走り、魚の骨のように幹線から国境まで支線が伸びている。

フブスグル湖北岸のハンフ国境通関所は湖上を夏季水運、冬季氷上トラック便またはソリ便による貿易をしている。これら通関所はボームトと呼ばれ、港という意味である。か

第5図　モンゴル国境通関所



つての紅白歌手オヨンナは日本で初めて海を見て、うちの前から始まる草原みたいと言った。地平線が見える大草原はそのような感覚なのだろう。

モンゴルの国土は156.4万km²で日本の凡そ4倍である。そして8,263.7kmの国境を有する内陸国で、しかも中国（4,488.6km）とロシア（286.3km）とのみ国境を接している。人口の約半数は首都に集中しており（2017年末46%）、地方は過疎である。

歴史的にはこの長大な国境をはさんで、中国と確執をかかえてきた。中国は北の備えに意を用いて、万里の長城を築くなどしてきた。ところが現代においてはモンゴルはこの長大な国境を越えてしか外部世界と通交ができないという問題に直面している。そのためロシア、中国との関係には極めて細心の注意を払い、通交の維持に努めている。だが南に内蒙古自治区、北にロシア領のブリヤート共和国、トゥヴァ共和国などのモンゴル系兄弟国があるので、それほどとんがった関係にはあまりならない。

モンゴル最大の問題は内陸国として陸封されていることである。日本モンゴル間の経済関係もこれに左右されていると言える。60年代UNCTADが内陸国に隣接する周辺国の便宜提供を義務化する流れをつくり、1982年「海洋法条約」では第10部で、内陸国の海への出入りの権利及び通過が規定され沿岸国による便宜が義務化された。とはいえこれだけでは安易に便宜は受けられない。

モンゴルは1991年中国との間で中国領を通過し、海港までの輸送路の往復､通過に関する協定を締結した（2014年改訂）。日本とモンゴ間貿易、往来の便を計る目的で、同年8月、海部総理による日本総理モンゴル初訪問の際、往路訪問した北京で、李鵬国務院総理と会談したさい、モンゴルの天津新港利用につき提案した。李鵬総理より海部総理の一週間後にモンゴル訪問予定の楊尚昆国家主席に対して、モンゴル側が提案するなら、天津新港建設への日本の協力を前提に中国側は応じるとの回答を得た。モンゴル中国の協定はこのことと関係していると思われ、隠れた海部外交の成果の一つといえる。

2014年の改訂により、モンゴルは中国北部、東北部の外国貿易諸港の利用について合意を得た。モンゴルは内陸国であるが、海事局を有し（2003年からは船舶登録局も開設）2016年に中国遼寧省錦州海港当局との間に協力協定を結び、錦州港を積極的に活用するため、公式の代表部を同地に開設し運用している。

他方、モンゴル政府とロシア政府との間においては、1992年「モンゴル国が、ロシア国領土を通過輸送し、海港に出ることに関する協定」を締結し､また2018年には「鉄道通過貨物輸送の条件についての協定」を締結した。このような措置により、モンゴルはロシアの極東の諸海港を通じて産品や製品を海外の市場にだせるようになった。そのほか、モンゴルはイタリアのジェノヴァ港当局との間で海運、ロジスティクス、海港使用に関する協力に関する相互覚書を2017年改訂した。

モンゴルと中国、ロシアとの間で締結された覚書により、2017-18年に9件の調査研究を実施した。これらの研究調査の実施の中に、2017年に、中国、ロシア、北朝鮮の港湾の使用条件に関する研究調査、2018年にモンゴル石炭をロシアの極東海港を使用して市場に出す研究調査、また、極東海港として、ボストチヌイ港、ワニノ港の調査、及び合弁会社ポート・ヴェラを通じたロシアと韓国によるハサン地区の石炭ターミナルがあるが、その調査など特定して実施した研究調査が含まれていた。

以上のように内陸国の弱点克服のための通常の努力が今後一帯一路の動きに関連してどう展開されるかはウォッチする必要がある。

一帯一路がモンゴルにせまるもの

中国が唱える一帯一路について筆者はその性格を「茫洋としている」と前に記したことがある。シルクロード構想自体が発展途上のコンセプトであり、体内の細胞が増殖していくような形をとっているための印象か。

しかし、見えてきたものもある。古代シルクロードの再興と言っているが、決定的な違いは、古代のそれが単なる通商路であり、結果的に宗教や文化がこの通路によって伝播したことが評価されたルートであったのに対し、習近平主席のそれは、世界に「覇」を唱えるための戦略的道具になるもので、政治的な戦略性が濃厚に含まれていることである。

1964年10月中国が初めて原爆実験に成功したとき、覇を唱えないと周恩来首相が述べられた。しかし、今、習近平主席はアメリカと世界を二分して仕切ろうとし、まぎれもなく覇を唱えようとしている。一帯一路はその道具のように見える。周首相が覇道は悪との認識にたっていたことに思いをいたしたい。

しかし､「古代のシルクロードの復興」とのコンセプトは知恵者のアイデアであろう。シルクロードにはアメリカがなく、日本と韓国は日本が正倉院をだすことにより、外付けされたHDDのようなつながりができる。ロシア、モンゴルも微妙に存在せず、中国とローマつまり今はヨーロッパとその間の国々が含まれることとなる。中国にとって米日韓そしてロシアもやっかいな国であることは確かであろう。それを思うとあらためてこの構想の妙案ぶりが鮮やかになってくる。

古代のシルクロードにモンゴルは含まれておらず、中国の新疆を経てトルコ語世界に入りローマに達するものがメイン・ルートであった。オドリコがイタリアからモンゴル帝国に旅したとき、ロシアはいまのウクライナが中心で首都はキエフであった。したがってロシアは中世にはルート上にあったが、シルクロード華やかなりしそれ以前の唐代に

はまだ入っていなかったと考えてよいと思われる。

異説がある。松田寿男先生は「絹馬交易」という､馬と絹、そして茶を売買するシルクロード支線がモンゴルにあったと主張されている｡シルクロードのバイパスである｡カザフスタン、ロシアに抜け、地中海東岸に到る路線である。

現代のシルクロードとモンゴルの関係に触れたい。2006年に設立された上海協力機構は今日のシルクロード構想に先駆けたもので、対欧米の軍事同盟を目指す色彩強いものであった。当初ロシア、中国、中央アジア4ヵ国、インド、パキスタンで構成されていたが、中露の働きかけもあり、中露と切れることは避けたいモンゴルは、オブザーバーで参加するという苦渋の政策判断をした。この判断は、1994年に制定された外交･安全保障に関する基本政策理念（2011年2月改訂）に沿った選択でもあった。つまり、モンゴルとしては、可能な限り中立的な立場を貫くことを国益としていたので、中国色の強い同機構には、オブザーバーとしての参加がぎりぎりの選択であった。

しかし、本音はモンゴルにとってたった2つの隣国、しかも超大国である両国と離れる路線の選択肢はないと感じていたのではなかろうか。上海機構のような動きがあれば早期に顔を出しておくのが得策であろう。とすれば、同国が気を使ったのはむしろ米日に対してではなかったろうか。

最近のネット世論を見ると1989年の変革と刷新の運動以来、西側と30年やってきたが、何が得られたのか、中露なしの30年はなんだったのかというような疑問が提出されている。したがって、西側の支援疲れの中で中露との関係強化は今後の流れとして強まらざるを得ないのではないか。いまの、モンゴル上層は日本欧米型教育を受けたものが多数を占めるようになってはいるが、現実的に両国から強烈なパワーを受け、堪えられるか、日米は支えられるかというところであろう。そこでモンゴルが外界への出口を確保できるよう支援するとすれば、日本海中心の北東アジア輸送路はその死活的対モンゴル支援エリアとなってくるのである。

2015年に発足したアジアインフラ投資銀行の構想は上海協力機構の経済面を裏付けるものであり、一帯一路関係諸国への融資を担うものではあるが、経済中心であることと、以上の流れからモンゴルは早々に2014年から参加を表明し加盟した。モンゴルとしても当初から積極的に打ってでて、その浪に乗ろうとしているのが現状といえる。

シルクロード再興とモンゴル支線

一帯一路へのモンゴルの出足は素早く、国内では、ふつふつとした熱気があり、従来型の日米などの協力が色あせて見えるほどである。

2014年5月モンゴルのエルベグドルジ大統領（当時）により、「中国・ロシア・モンゴル3ヵ国首脳会議」の枠組みが提案され､中国､ロシアがこれを受け入れることになり、これまでに3回の首脳会議が開催された。モンゴル側としては、バトトルガ新大統領になっての第4回会議をねらって外交努力を継続している。だがこの枠組みが継続するかは不透明である。しかし、これまでの3回の会議で得た成果である輸送回廊などの事業は進行中である。

第1回会議は2014年9月1日タジク共和国の首都ﾄﾞｼｬﾝﾍﾞで開催され、モンゴルは3点を提案した。

①3ヵ国首脳会合をウランバートルで3年ごとに定期開催する。

②首脳会合は公開で行い、3国の協力が一致することを原則にする。

③3国の国内領土を通過する際の輸送インフラの問題、及び3国の属する地域の地域性を有する問題につき協議する。

第2回会議は、2015 年7月9日ロシアのウファで、第15回上海協力機構首脳会議の機会に行われ「3ヵ国協力中期開発ロードマップ」等4つの合意文書が署名された。ロシアは経済回廊建設、観光分野での協力拡大を提案し、中国はロシア提案に賛同した。また、モンゴルの上海協力機構への正式加盟の勧誘を行った。モンゴルはモンゴル通過輸送問題とプロジェクト実施のための調査センター設立を提案した。

第3回会議は、2016年6月23日タシケントで開催され､「中国・ロシア・モンゴル3国協力中期開発ロード・マップ」の実施、経済、貿易、人的交流、国際通過輸送、観光、文化、生態環境保護、スポーツの各分野での協力の進捗状況と成果について協議された。

また、中国の「シルクロード経済ベルト建設」、ロシアの「ユーラシアビッグ・ロード建設」、モンゴルの「草原の道イニシアティブ」の交通インフラ連結などを重点プロジェクトとし､「3国経済回廊建設計画」文書が署名された。

中国とモンゴルは2014年5月国際協力のための一帯一路フォーラムの際、10項目について合意しており、商工銀行のウランバートル支店開設等すでに実現している項目も数項目ある。ロシア・モンゴル・中国の天津・モンゴルの輸送実験も実施済みであり、ラオス・中国・モンゴル輸送三者協定締結にも動きだしている。2018年1月のダボス会議ではツォグトバヤル・モンゴル外務大臣はシルクロードがモンゴル回廊と不可分と報告している。

profile

花田　麿公
（はなだ　まろひと）
1938年3月10日東京都生まれ。1963年3月東京外国語大学モンゴル語科卒業。1963年外務省調査員、翌1964年任官。1998年在瀋陽日本国総領事館総領事。1999年在モンゴル大使。2012年瑞宝中綬章。2004年NPO法人北東アジア輸送回廊ネットワーク（NEANET）会長。。現顧問。