

日本総合研究所/総合研究部門

研究員 大森 充



モンゴルは、290万人ほどの人口しかないものの、世界18位の広大な国土を持ち、石炭やウラン・ニウムなどの豊富な天然資源を持つ資源国である。2011年に英豪系鉱業大手リオ・ティントによるモンゴル南部の鉱山オユ・トルゴイへの大型投資など、近年の資源開発により、アジアの中でも突出した経済成長を遂げている。

事実、実質GDP(国内総生産)成長率は11年以降、二桁成長を続けており、その牽引(けん引)役は、やはり鉱業である。モンゴルの輸出額の約9割は鉱物資源が占めており、鉱物資源の中でも石炭の割合が高い。また、名目GDPの産業別構成比をみても、鉱業の占める割合が高く、

# 羅針盤

これに商業(卸小売・サービス)、農牧業が続いている。これらの高い経済成長を背景に、外国直接投資額も増加傾向にあり、日系企業の進出数や在留邦人数も増加傾向にある。

日本とモンゴルの関係は良好で、モンゴルは親日国としても知られている。モンゴルから日本への留学生数は、出身国別では第11位であるものの、出身人口当たりの留学生数では第1位である。このため、モンゴルは日本語を話せる人材が豊富であるほか、同国政府や企業の上層部には日本への留学経験者も多いことから、日本への親近感が強く、比較的ビジネスがしやすいとされている。日本とモンゴルは、モンゴル初の経済連携協定(EPA)に署名したこともあり、今後、両国の戦略的な

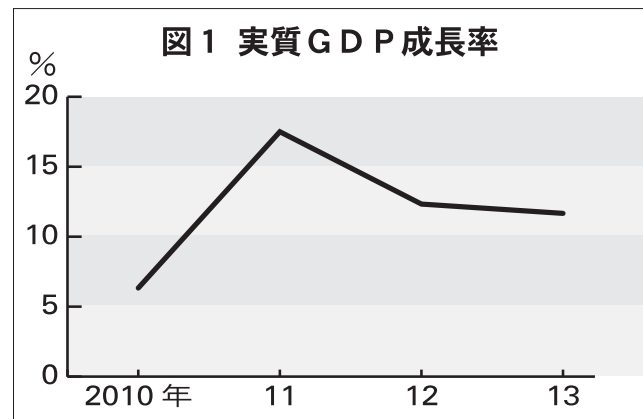


図1 実質GDP成長率

これら急激な経済成長に対して、インフラ整備が追いついていないのが現状である。モンゴル政府は、火力発電所の新設や国内輸送網などの大型インフラ整備プロジェクトを多く計画し、積極的に推進しているものの、その完成には時間がかかると言われている。

特に注目を集めているのが、モンゴル南部のゴビ砂漠に位置する、世界最大級の石炭鉱山であるタバン・トルゴイからの輸送ルートの整備である。タバン・トルゴイはオユ・トルゴイに近接した鉱山であり、石炭の埋蔵量は約14億トと言われている。モンゴル政府はタバン・トルゴイの採掘サイトを二つに分け、一つは国営企業、もう一つは民間企業に任せて採掘を行っており、14年10月、かねて構想されていた、タバン・トルゴイと中国を結ぶ全長240キロの鉄道建設案がようやく可決された。

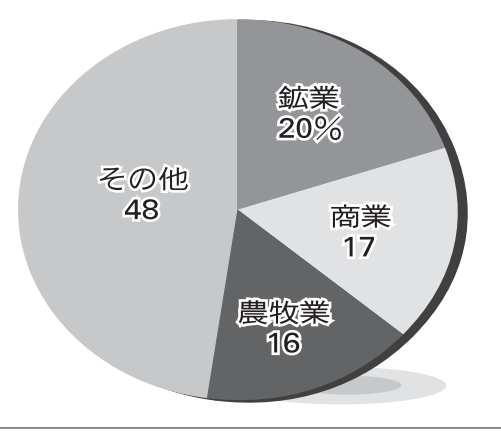
鉄道建設の最大の目的は、輸送コストの削減にある。これまで、タバン・トルゴイから中国国境税関のガシヨーンソハイトまでは、トラックで石炭を輸送しており、輸送コ

ストの高さや環境への悪影響が問題となっていた。ただし、鉄道建設に当たっては、中国とモンゴルの鉄道の線路幅が異なることから、線路幅を中国と同一とするか否か——で長年にわたり議論が続けられたため、当初目標の15年までの完成は難しいと言われている。

## モンゴルの投資環境と物流事情

# 石炭輸送ルート整備に注目

図2 名目GDP(13年)の産業別構成比



モンゴルは内陸国であるため、中国もしくはロシア経由で輸送する必要がある。日本から中国を経由してモンゴルに陸上輸送する場合には、まず日本の主要港から中国・天津新港まで海上輸送し、天津新港で中国の鉄道貨車へ積み付け、次に中国側国境のエレンホト(二連浩特)まで鉄道で輸送。そこからモンゴル側国境のザミンウドでモンゴル貨車へ詰め替え、ウランバートル駅まで鉄道輸送する。

一方、ロシア経由の場合には、まず日本の主要港からロシア・ウラジオストク港まで海上輸送して、そこからシベリア鉄道によりロシア・ウランウデを経由し、ウランバートル駅まで鉄道輸送する。輸送にかかる日数は、どちらも約21~30日。中国経由は、総輸送距離約1600キロとロシア経由に比べて半分程度であり、貨物トレーシング(追跡)も可能であるため、コンテナ貨物の約8割が中国経由で輸送されている。

中国経由の輸送には課題もある。先に述べたように、中国とモンゴルでは鉄道の線路幅が異なることから、現行の鉄道では中国との国境において積み替えが発生しており、物流日数の増加要因となっている。また、中国の鉄道貨物のワゴンはロシアのものより小さいため、1回当たりの輸送量は限定的となる。更に、石炭やコークスなどは中国側の輸送能力不足を理由に拒否されることもあれば、中国側

から総運賃の値上げ要求を受けられることもあるようだ。このほか、石油製品については、中国側で特別なライセンスを受けた企業でなければ中国国内を輸送することができないなど、中国経由の輸送には課題が山積している。そもそも、石炭輸送に関しては、モンゴルに選炭設備が無いことから、一度中国へ輸出し選炭することと付加価値を付けて輸出することになるため、中国の税制に従わねばならない——という問題もある。また、石炭の買い手が中国しかない現状では、モンゴルは中国に対して強く交渉できないといった事情もあり、これら中国経由での輸送に係る課題は根深く、解決までにはまだ時間がかかると言える。

# コスト削減へ鉄道建設 日本間 中国経由は課題も

は、まず日本の主要港からロシア・ウラジオストク港まで海上輸送して、そこからシベリア鉄道によりロシア・ウランウデを経由し、ウランバートル駅まで鉄道輸送する。輸送にかかる日数は、どちらも約21~30日。中国経由は、総輸送距離約1600キロとロシア経由に比べて半分程度であり、貨物トレーシング(追跡)も可能であるため、コンテナ貨物の約8割が中国経由で輸送されている。

中国経由の輸送には課題もある。先に述べたように、中国とモンゴルでは鉄道の線路幅が異なることから、現行の鉄道では中国との国境において積み替えが発生しており、物流日数の増加要因となっている。また、中国の鉄道貨物のワゴンはロシアのものより小さいため、1回当たりの輸送量は限定的となる。更に、石炭やコークスなどは中国側の輸送能力不足を理由に拒否されることもあれば、中国側

今後、モンゴル国内で選炭設備を持ち、付加価値を付けて国外輸送することが一つの解決策として考えられるため、モンゴル政府は選炭設備を保有できるよう重化学工業化に積極的な姿勢を示している。14年度は、対外債務をGDP対比で40%以下に抑えることが予算安定化法によって定められているため、これ以上の国債発行による資金調達も難しく、投資余力が少ないこともインフラ整備の足かせとなっている。このため、モンゴル政府はインフラ整備の加速に向け、予算安定化法の対外債務上限比率を上げる方向で調整している。

また、再生可能エネルギーの分野では、ソフトバンクが、モンゴル南部のゴビ砂漠にて風力や太陽光発電などで得られた再生可能エネルギーを、国境を越えて日本に融通する「アジアスーパーグリッド構想」と呼ばれる壮大な計画を立てている。インフラ以外の分野においては、養殖エビプラントや植物プラントなどの輸出ビジネスでも日系企業の活躍が見られる。



図3 タバン・トルゴイ、オユ・トルゴイ鉱山の位置

西約50キロ離れた場所に建設中の新ウランバートル国際空港の建設工事には、国家予算の10%超に匹敵する規模の予算が充たされているが、ここでは日本の技術と資金を活用する、いわゆるSTREP(円借款)が利用されており、三菱商事と千代田化工建設が共同で建設工事を受注している。このほか、火力発電所の建設などの大型インフラプロジェクトにも日系大手商社を中心に関与しており、インフラ整備に伴う建設資機材の需要にも期待が持てる。

おおもり・みつる 京都大学大学院経営学修士課程修了後、日本総合研究所に入社。経営戦略、事業戦略やマーケティング戦略などの戦略策定コンサルティングに幅広く携わる。近年はメガソーラーや風力発電などの再生可能エネルギー分野での新規事業開発に従事し、海外案件では東南アジア諸国連合(ASEAN)地域を中心に投資環境調査、海外進出などを支援。