



## モンゴル紀行<sup>\*1</sup>

Impressions of Mongolia

堀 政彦<sup>\*2</sup>

Masahiko HORI

モンゴルというと何を連想するでしょうか。緑豊かな草原、蒼き狼、はたまた白鵬・朝青龍を思い浮かべることでしょう。カシミアも有名ですが、鉱物資源にも恵まれており、ホテルのロビーにいと買い付けにきたのかと質問されるほどでした。

モンゴル情報によれば、全土が標高1,000～1,500メートルの高原で、首都ウランバートルも標高1,000メートルの高地、郊外にでれば青々とした草原が広がり、馬や羊が放牧されている映画のようなシーンが目にはいるはずであった。しかし、筆者がモンゴルを訪問した時期は10月上旬、機内からいくら目をこらして見ても一面茶褐色の草原。そんなはずがないと期待したが、見事期待は裏切られた。

JETROからの要請で、モンゴルにおいてモビリティが始まろうとしている今、技術者、学生らに自動車に関わる環境・安全対策技術を紹介するために、ウランバートル国際空港に降り立った。市内への道路を走り始めるとびっくり。我先にというアジア人固有の特性のせい、少しでも遅い車がいると、対向車が目前に迫っていても平気でセンターラインを超えて追い越していく。都心部に近づくにしたがって渋滞が始まったが、交通信号機の数少なく、信号機のない交差点では早いもの勝ちを狙ったクルマがわずかな隙間を見つけて突っ込み、交差点は修羅場と化す。交通整理をする警察官も見られたが、二進も三進もいなくなる。次の手は細街路への逃げ込みであり、裏道も大渋滞。しかもクルマのハンドルは右、左が混在

しており、センターラインをはみだす車も続出。モンゴルは国内生産がゼロであるから全数が輸入車であるが、わが国から直接または間接に輸入した自動車は右ハンドル、その他アジア諸国から輸入した自動車は左ハンドルであり、現場で統計を取ると(?)、約半数が日本からの輸入車であると推察できた。

出張前に調べたデータではこれほどの保有はないことになっていた。経済発展にともなうモータリゼーションが、まさに今始まろうとしていることを実感できた。これだけの自動車が、しかも中古車が多いことから都心部の環境が悪化することは十分理解できる。しかし、環境汚染の元は必ずしも自動車だけではない。大きな産業は少ないので、これは原因にはなりにくい。実は、法令の改正で移動用テントの「ゲル」をどこに建設してもよいことになったため、市内の真ん中の広場にもゲルが建設されて(写真1)石炭ストーブで暖をとっており、これも都心部の大気汚染の一因となっている。



写真1 都心部のゲル

\*1 原稿受理 2008年2月5日

\*2 (財)日本自動車研究所 総合企画研究部長 工学博士

経済成長率8%超の街は活気にあふれ、いたるところで工事中だが、一步郊外へ足を伸ばすとどこかなモンゴルの姿を見ることができる。しかし、道路事情は良くはない（写真2）。車に乗れば、車の耐久試験と同時に乗員の耐久試験を行なっているようだった。4点式シートベルトが必要だ。



写真2 郊外への道

道路の脇には線路があり、そこをエンドレスとも思われる長い列車が走っていた。これがシベリア鉄道でモスクワまで繋がっていると聞き世界の広さを感じた。雄大な世界を実感できるとともに、日本人と異なり彼らが世界へ羽ばたく原点がここにあったと思う。島国育ちの先輩たちは悲壮な覚悟で日本を旅立っていたのだろう。しかし、大陸の人たちはもっと気楽に世界へ飛び出していったのではないか。朝青龍だって高校生のときに日本に来たのだ。チンギス・ハーンは13世紀前半に欧州まで進出した（写真3）。鎌倉時代の出来事で、元寇はその後である。



写真3 チンギス・ハーンの征服

ジャパン・アズ・ナンバーワンともてはやされた時期から20年を経過したが、長い歴史の中でみ

るとわが国は常に欧米の後を追いかけてきたし、それより前は中国から多くのことを学んできた。先達の努力によってセカンドランナーからトップランナーに躍り出たが、繁栄を享受している時間は歴史の中では一瞬でしかない。何時また欧米、アジアの後塵を浴びるかも知れない。お互い切磋琢磨することによって成長し、格差が少しでも縮まることが望まれる。同じ地球人であるのだから、モンゴルの人たちにも豊かになってもらいたい。そのために何をすべきかが今回の命題であり、トピックスは「一村一品運動」の紹介であった。我々はその一貫として自動車の利便性と適切な利用法についてわが国の経験を紹介した。

「一村一品運動」は前大分県知事の平松守彦氏が知事就任間もなく提唱した政策であり、「ローカルにしてグローバル」、「自立自助」、「人づくり」を三原則に掲げた地域作りを目指す政策である。平松氏は80歳を超えておられるが、中国をはじめとする東南アジアの途上国にこの運動を展開しており、自ら伝道師であると言っておられた。この運動は北米、南米にも展開しており、今や経産省の一大プログラムになっている。たまたま帰りの飛行機で平松氏と隣の席になり、寝る暇もなく一村一品運動のみならず、“国の仕事は「通貨、国防、外交」でその他は地方に任すべき”との持論を聞かされた。政治家はいつまでも若い。脱帽。

我々のセミナーはJETROがある日本モンゴルセンターで開催され、民間、学生、行政官ら100名ほどが出席したが、平松氏の講演は首相官邸で開催された（写真4）。これには、当時のエンフボルド首相（2007年11月に交代）、市橋在モンゴル日本全権大使も出席された。



写真4 平松前大分県知事の講演

セミナー終了後、わずかな時間を見つけて郊外へ飛び出した。少しでも草原を見てみたい。茶褐色でもあとから処理をして緑の草原に変換すればよい。街外れでは石炭を小分けし市民へ販売する現場に出くわした。健康が心配になるほど粉塵が飛び散っていた。路面は基礎が甘いせいか、陥没、うねりが激しく、前述のように高速走行には危険がともなう。観光地入り口では管理費を徴収され、ビジネスが優先していることが伺えた。郊外にでると草原の一端を垣間見ることができる。高い山がなく、なだらかな草原が果てしなく続く。これが緑一面になったらすばらしいなと想像しながら、ドライブを終えた（写真5）。途中で馬、羊や名前の知らない牧畜が放牧されていたが、一人の少女がひらりと馬にまたがり、颯爽と走り去った。聞くと、草原で生活する人は皆上手に裸馬に乗るとのこと。ここでもたくましさを感じざるを得なかった。



写真5 秋のモンゴル草原

初めてのモンゴル訪問は3泊4日の短期間であり、得られた情報は限られたものである。しかし、経済の発展とモビリティの進展が続くことは間違いなく、これにともなって生ずる副作用を発生させないか、早く改善する必要がある。自動車保有台数が増大してからでは、その対策も容易ではなくなり、多大な労力と経費が必要になる。可能な限り早い時期に対応策を導入できれば、それだけ

効果が大きくなる。環境改善、交通事故軽減のために、わが国が技術支援、政策導入支援を行うことは日蒙両国の良好な関係を維持、伸展するためにも有効である。当研究所としてもJICA研修に招聘する等友好関係を強化していきたい。

最後にモンゴル事情について外務省のホームページから紹介する（2006年度データ）。

#### 【一般事情】

1. 面積：156万平方キロメートル（日本の約4倍）
2. 人口：259万4,100人
3. 首都：ウランバートル（2005年統計年鑑人口96万5,300人）
4. 民族：モンゴル人（全体の95%）及びカザフ人
5. 言語：モンゴル語
6. 宗教：チベット仏教等

#### 【経済事情】

1. 主要産業：鉱業、牧畜業、軽工業
2. GDP：1兆4,590億トロググ（約12.5億米ドル）
3. 一人当たりGDP：56.2万トロググ（約482.8米ドル）
4. 経済成長率：8.4%
5. インフレ率：6.0%
6. 失業率：3.3%
7. 貿易総額：3,018百万米ドル
  - (1) 輸出：1,528.8百万米ドル
  - (2) 輸入：1,489.2百万米ドル
8. 主要貿易品目
  - (1) 輸出：鉱物資源（銅精鉱、モリブデン精鉱、蛍石）、牧畜産品（皮革、羊毛、カシミア）
  - (2) 輸入：石油製品、自動車、機械設備類、日用雑貨、医薬品
9. 主要貿易相手国
  - (1) 輸出：中国、カナダ、米国、ロシア、英国
  - (2) 輸入：ロシア、中国、日本、韓国、カザフスタン