

## ユーラシア諸国のうごき

### モンゴル国 地域自立的発展に向けての新しい政策提案について

#### はじめに

モンゴル国といえば、まず、広い草原と遊牧、そしてモンゴル大帝国を、思い浮かべるであろう。しかし、現在のモンゴル国を考える場合、地理的な特性として、東西に延びる3つの地帯 森林・森林草原、乾燥草原、砂漠 を区別し、さらに3000メートルをこえる山脈・山塊がその合間に存立すること、また、ジンギス・ハン以来の800年の経過のなかに約80年の「モンゴル人民共和国」(中央集権的計画経済体制の独立国)の時代が存在したこと、に注目しなければならないであろう。「市場経済」への移行は、今年で15 - 6年という短い経過なのである。

モンゴル国では、社会主義体制の崩壊後、経済過程の凋落がはじまり、1993年前後にボトムに達した後、回復過程に入った。しかし、GNP および産業指数は現在でも社会主義時代のピークを超えるに至らない。農牧業においてのみ順調な発展をみたが、1999 ~ 2001年を中心として各地域を襲った「ゾド」(旱魃と雪害)によって、家畜頭数の激減(平均で30%を超える)による打撃がさまざまな社会経済問題を引き起こした。このような現状をうけとめて、最近、「地域開発計画」の根本的な改変が提起され、検討がすすめられているのである。「地域の自立的発展」と「社会インフラの整備」とを関連させて考えるこの国家プロジェクトは、ひとつは1990年代後半から提起されている幹線道路「ミレニウム道路」建設の全国プロジェクトであり、他は「地方行政・地域単位の更新」として2004年、国会に提案され、多分野の専門家をふくめる作業委員会の設置をみて、論議が開始されている。1998年以来進められてきた「モンゴル21世紀発展・実施プログラム(MAP21)」が、全国レベルからアイマク(県)・、さらに、ソム(郡)・レベルへと地域発展・実施プログラムの策定が進められて、2004年秋にほぼ一区切りした矢先のことである。そこでこの小論では、新しく提起されている地域発展計画の内容を、[I].社会インフラの国家計画として実施が先行されている「幹線道路計画」と、[II].新しく提案された「地方行政・地域単位の更新」と自立的地域発展計画とに焦点をしばって紹介し検討を加えたいと思う。

#### I. 幹線道路計画

モンゴル国全土に輸送・交流の大動脈を建設しようとする舗装自動車道路の計画が2001年に概略が発表されている。「ミレニウム道路」と名付けられるこの道路の西方は、首都ウランバートルから乾燥草原を約200キロ、その後ハンガイ山脈の北麓を抜けてウルギに至り、北へ向きを変えてロシア連邦・との国境の町ツアガノールに行き着く全長約2200キロの道程である。東方は、首都から草原を約100キロ、その後ヘンテイ山脈の南麓を通ったのちに平坦な草原を約700キロ走り、ソムベルに至る。この町から東北中

国国境まで20キロ不足である。西・東道路をあわせて3600キロ前後になるであろう。この水平幹線道路に5カ地点で垂直道路が交わり、それぞれ北・南にのびて、ロシア・中国の国境地点に陸港を拓くのである。

首相・エンフバヤル、インフラ省長官・ジジド、による「ミレニアム道路プロジェクト実施の決定」を述べる文(2000年12月27日)によれば、この道路は、国内では、「・・・モンゴルの経済と地域発展を促進し、自然環境バランスを確保し、諸都市への人口移動を停止すること・・・」に重要な意義をもち、また、「・・・この地域社会経済発展をこの道路によって近隣諸国に連結し、海上への接近を最短にする・・・」ことによって輸出入を促進する条件をつくること、が謳われている。

モンゴル国では、現在、交通手段の発展がまだ充分ではない。鉄道は南北に走る1本の縦断鉄道がロシアと中国との国境を結ぶが、そのほかは、短い支線が銅鉱山、炭鉱などを各地方都市へ結び、東部の都市から東北中国およびシベリア鉄道へつなぐ短い路線が施設されているのみである。舗装された自動車道路は、水平路線が首都から東へ約100キロ(バガノール近辺まで)、西へ約400キロ(ハラホリン近辺まで)、垂直道路では、首都から北へ約300キロ(ロシア国境の地点まで)にすぎず、あとは草原のなかの土道を走るという状況である。

「ミレニアム道路」・水平の幹線は東北中国をユーラシア諸国・ロシア連邦につなぐ「ランド・ブリッジ」として、大きくは東北アジアをヨーロッパ地域へつなぐ大動脈として、その位置を与えられている。その東端はノモンハン地域のスンベル町近くで、黒龍江省のイルン、アルシャンなどを経て、東北中国鉄道・シベリア鉄道へと連結する国境の地点に陸港を予定し、西端は、ウルギから北上しロシア連邦・アルタイ共和国への国境(タシャンタ対ツアガノール)に陸港が設立される。垂直道路においてもまた、5本のそれぞれに、北端・南端に陸港を設定し、北のロシア連邦ではトゥーバ共和国、ブリヤート共和国、チタ州などを経て東・西シベリア各地域への、南の中華人民共和国では新疆ウイグル自治区、内蒙古自治区などを経て内陸・東北部その他広い地域への道を開いている。

この報告書のなかでは、5つの垂直道路が各地域社会経済の発展及ぼす効果について、およそ次のように述べている。南北に細長い地帯を関連させることによって、地理上の3つの地帯 森林・乾燥草原・砂漠 と山塊・山脈とがひとつの地域単位のなかに含まれることによって、多様な自然資源を活用する社会経済発展の自立性を強める条件が出現するであろう、と。

以上のように、水平・垂直自動車幹線道路計画は、商品流通の時間を短縮し活発化することによって、各地域の自立的社会経済発展を促進する要因となり、国内・国際にわたる商品流通の拠点をつくり、首都1極集中の発展構造を改変していく重要な社会インフラであると考えられているのである。(資料:「ミレニアム道路、1/2001」<英文>)

## II. 地方行政地域単位の更新と自立的地域発展計画

2005年のモンゴル国・国会春季議会でエンフバヤル首相は、全国の行政地域を更新する大統領命令について紹介し、この案を検討するために作業委員会を組織して多様な検討をすすめる、数年のあいだにこの政策課題を最終決定したい、と述べた。以下にこの案についての説明を要約したい（資料：「モンゴル国の地方行政地図」、および、「モンゴル国行政、地域区分の新しい分割」〈モンゴル語〉）。

1) 行政地域の区割りについて：現在、モンゴル国の行政地域は、アイマク（県）・21、ソム（郡）・329、および、首都・ウランバートル、特別都市区・1、に分けられている。この行政区割りを変更して、首都・1、アイマク・4、ホシヨー（旗）・68、ソム・329、都市・26、とする。この場合、ソムの境界を変更せずにホシヨーへとまとめ、現在のアイマクの境界を廃止して4つの南北に細長いアイマクへと編成替えする。古い時代（清朝時代）の地域名称が、西のアイマク（新）以外の3アイマク（新）に名付けられていることに興味を惹かれるであろう。東より、ツエツエハン、トウシエートハン、サインノヨン、アルタイハン、という名称が4アイマク（新）に付けられているのである。

2) 行政地域単位を更新する目的・意義：4アイマク（新）への行政地域単位編成替えにより、地域ごとに短期間に発展を促進する可能性が高まる（運輸、通信、製造業などへの投資増大）。地域の発展に利益をもたらす都市（センター）を設定して社会インフラを充実することにより、首都へ向けての人口移動を止めることが出来る。それぞれの地域には、山脈・山塊、森林草原、草原、砂漠という4地帯が含まれることになり、遊牧業と農耕、林業、鉱業、観光業などを複合的に発展させる将来性が開ける。アイマク（新）ホシヨーの自立性が高まり、国家予算節約が実現する。また、ロシア・中国国境それぞれに陸港が開設されることにより、地域生産物の国際市場への参入の可能性が拡大する。

3) ホシヨーという行政地域単位にいくつかのソムを集積編成する目的・意義：地下資源の採掘・運搬などが容易となり、牧畜業には広い遊牧地・草刈場が得られ、農耕・農場には水利用の便宜が大となり、系統的な分業と関連とをもって地域複合産業発展の未来が開ける。また、観光資源（歴史遺跡、美しい風景、野生動物の棲息などの社会・自然環境など）もまた、それぞれのホシヨーに存在することになる。

つぎに、ホシヨーへのソム集積統合の利点を2事例について具体的に確かめたい。

事例1)：現在のオブス・アイマクのソムには20のソムが存在するが、これらを5つのホシヨーに統合する案が提起されている。これら5つのホシヨーの地域は南北に細長く設定されているので、各ホシヨーのなかに、山脈・山塊、森林草原、草原、砂漠、湖、河川、などが含まれることが分かる。ここから各ホシヨー地域内で、遊牧～農耕～林業～鉱業～観光業などの自然環境・資源を活かして複合的産業発展させる可能性が高められると考えることが出来る。

事例2)：現在のヘンテイ・アイマク南部の2つのソム（ガルシャル・ソムとダルハン・ソム）がどのようにホシヨーへ集積統合されるか、を見る。まず、ガルシャル・ソムにつ

いて見れば、近隣の4ソムと統合されて「ツエツエンハン・ホショー」となる。都市ウインドウルハン（現・アイマク・センター）をセンターとして、ヘルレン川流域、湖沼、山塊などにかけて広がるこのホショーは、馬・牛育成にとって適格的な植生を豊かにもつ広い草原となり、まさに「ツエツエハンの駿馬」を育成する地域として名を高めることになるであろう。また、ダルハン・ソム - ここには螢石、鉄鋼石、石炭などの採掘現場、鉱物地下資源が豊富に存在する - は、同じように地下資源に富む隣接のソム・7つ（近隣の3つのアイマク(現)に属する）と集積統合されて、「ツエツエンザスギン・ホショー」となる。このホショーには、縦断鉄道の駅であるセンター都市・チョイルが所在し、また、鉱石運搬に利用出来る鉄道路線も敷設されているので、鉱物資源を掘削・搬出・精錬などによる鉱工業の地域的发展の可能性が広がるであろう。これらの事例により、地域内の諸産業・諸資源を活かしながら、ホショーを単位として地域複合産業地帯を发展させる可能性が意図されていることが分かるのである。

4) 都市設定の目的・意義：人口15,000人以上の定住人口を持つ居住センター、また、近い将来に人口が増加する傾向もふくめて、都市とし、各4アイマク（新）に合計26都市を設定している。これの都市に社会インフラを充実させ、ホショーを単位とする社会経済地域发展のセンターとして活用することが計画されている。

以上、2つの論点にしぼって、モンゴル国の新しい提案を検討した。その他の関連する諸問題と現状などについては、別稿、関連文献などを参照していただきたい。

（しまざき みよこ、日本福祉大学福祉社会開発研究所客員研究所員）