

第3回運輸・物流常設分科会概要と緩芬河輸送回廊現地調査報告

ERINA調査研究部研究員 川村和美

2001年9月4日、ロシア・ハバロフスクにおいて、第3回運輸・物流常設分科会が開催された。今回の会議では、「北東アジア輸送回廊構想」の作成に向けた意見交換を行い、各輸送回廊に関する最新状況を確認した。また、会議終了後、2日間にわたって北東アジア輸送回廊の一つである緩芬河輸送回廊の現地調査を行った。ここでは、第3回運輸・物流常設分科会概要と現地調査の結果について報告する。

第3回運輸・物流常設分科会

2000年6月に設立された運輸・物流常設分科会^(注)(以下、分科会)では、これまでの議論を通じて、北東アジアにおける9本の輸送回廊を特定し、その現状と課題の把握を行ってきた。設立から1年が経過し、現在分科会は、これまでに明らかになった問題点をいかに解決していくかを議論する段階に入っている。輸送回廊を効率よく整備していくためには、優先的に取り組むべき課題は何なのか、そしてそれをどのような方法で、いつ頃までに解決することが望ましいのかを明確にし、最終的に目指すべき輸送回廊の姿を設定することが重要である。こうした理解に基づき、分科会では「北東アジア輸送回廊構想(ビジョン)」を作成することを今年度の活動の最大の目標としている。

第3回運輸・物流常設分科会の開会にあたり、分科会委員長の栢原英郎氏(日本港湾協会理事長・ERINA顧問)がこの分科会の活動目的を以下のようにまとめた。

北東アジア輸送回廊の整備を進め、現実のこの地域の基幹的な輸送路とするためには、二つのアプローチがある。

一つは各国政府に働きかけ、北東アジア輸送回廊を認知してもらい、各国が国際機関等の協力も得ながら、輸送回廊として望ましいレベルに向けてその整備を進めることである。その際、特に国境を越える部分については、関係国による十分な調整が必要となる。また国際金融機関等の協力を得るためには、北東アジア全体の中での優先順位なども十分議論・調整する必要がある。そうした気運を高め、整備を促進していくための分科会の役割は、北東アジア輸送回廊の実態を明らかにすること、改善すべき点・整備すべき具体的なプロジェクトをリストアップし、その優先順位をつけること、改善・整備した結果の望ましい輸送

回廊の姿を明確にすることである。

二つ目は各輸送回廊の利用促進を図ることであり、このためには荷主やフォワーダーが必要とする情報を提供していく必要がある。特に、国境における不連続状況についてはその必要性が高い。それぞれの不連続点について常に最新状況を把握し、その情報を広く物流関係者に提供することで利用を促進し、実態としてそのルートを基幹的な輸送路に育てていくことが必要である。分科会では、こうした最新状況を常に把握できるように、モニタリング機能を充実させることが望まれる。

このような目的に向け、今回の分科会では、第1部で、「北東アジア輸送回廊構想」を作成する最初の段階として各回廊の改善点・取り組むべきプロジェクトのリストアップを行い、第2部では北東アジア輸送回廊に関する最新状況の確認、およびモニタリング実施に向けた意見交換を行った。

北東アジア輸送回廊に関するプロジェクトリスト

分科会メンバーから、それぞれの輸送回廊(表参照)に関してリストアップした改善点・取り組むべきプロジェクトが紹介された。

ロシア極東海運研究所シニアエコノミストのオレグ・シニャフスキー氏は、ワニノ～タイシエツト輸送回廊、SLB輸送回廊、緩芬河輸送回廊に関して、輸送のスピードアップ、コンテナ不足の解消・手配の効率化、港湾と鉄道・道路間の円滑な輸送などを挙げた。また、現在貨物の集荷に向けて、輸送コストの引き下げやトランジット貨物の関税手続きの簡素化、必要な情報の提供などの取り組みがなされていることを紹介し、こうした努力の継続が重要であると述べた。さらに、北東アジアの輸送に関する大きなプロジェクトとして、中国東北地域とロシア、米国とを結ぶ輸送プロジェクト(東西回廊プロジェクト)や朝鮮縦断鉄道とシベリア横断鉄道の連結プロジェクト、サハリンを經由して日本とロシア・欧州を結ぶルートの建設プロジェクトを挙げ、輸送ネットワークの拡充に向けた取り組みの重要性を指摘した。

モンゴルインフラ省情報モニタリング評価局局長のマナルジャフ氏は、図們江輸送回廊、モンゴル～天津輸送回廊

(注)北東アジアの輸送システムの改善・拡充を図るための活動を行うことを目的に、北東アジア経済会議組織委員会の下に設置された常設分科会。メンバーは日本・中国・ロシア・モンゴル及び国際機関の輸送問題に関する専門家など。2000年6月に設立会議(第1回分科会)、同年12月にワーキングセッション、2001年2月に第2回分科会を開催した。

に関して、モンゴル国内の道路・鉄道の輸送容量(能力)の増大を挙げ、それにに向けたインフラ設備の改善の必要性を述べた。また、トランジット貨物の取り扱いに関する協定の締結も課題として挙げた。さらに図們江輸送回廊については、モンゴル・中国国境のタムサクブラク～アル山間の接続プロジェクトの重要性を訴えた。この区間については、まずは道路での接続を計画しているとのことであった。

UNDP図們江地域開発事務局チームリーダーのツォグツァイハン・ゴンボ氏からは、図們江輸送回廊について、琿春(中国)～クラスキノ(ロシア)間の鉄道輸送の充実、羅津～元汀間道路の改修、長春～琿春間的高速道路の早期開通、中国～モンゴル間の鉄道の建設、南北鉄道の早期復旧、朝鮮民主主義人民共和国(以下北朝鮮)の鉄道設備の改善、ザルビノ港の能力強化などが挙げられた。また、北東アジア輸送回廊の中でも中国・ロシア・北朝鮮の国境に位置する図們江輸送回廊は、現在ザルビノ港と韓国の束草港の間にフェリーが就航していることや将来的にはモンゴルとの接続が見込まれることから、北東アジア各国が関連する輸送回廊であるとし、この回廊の整備を優先的に進めるべきであることを強調した。

今回は、残念ながらメンバーである中国吉林省図們江地区開発弁公室及び吉林大学東北アジア研究院の両機関が欠席したため、残りの輸送回廊に関するプロジェクトについてはERINAの三橋郁雄特別研究員(国際臨海開発研究センター調査役)が報告した。大連輸送回廊については、ハルビン～大連鉄道の電化、ISOコンテナの鉄道輸送の拡大、CLB輸送回廊については中国・カザフスタン国境積み替え効率の改善、国境付近の道路整備、トレーシング機能の整備などを挙げた。朝鮮半島西部・東部輸送回廊に関しては、韓国・北朝鮮間の連結、北朝鮮の鉄道路盤の改修、道路の舗装の必要性を述べた。また、北東アジア輸送回廊全体について、鉄道・道路・港湾間の円滑な接続、情報発信の重要性を示したほか、小型コンテナの利用や国際フェリーの導入を提案した。

分科会では、今回の会議でリストアップされたプロジェクトをそれぞれ短期・中期・長期目標として整理し、11月に開催する運輸・物流常設分科会ワーキングセッションで

さらに議論を進めたうえで、「北東アジア輸送回廊構想」としてまとめる計画である。

北東アジア輸送回廊の最新状況

第2部では、北東アジア輸送回廊の最新状況についての情報交換を行った。分科会メンバーに加えて、地元ハバロフスクから極東国立鉄道大学、極東鉄道管理局、中国黒龍江省から対外貿易経済合作庁、韓国から交通開発研究院の方々の参加を得、最新情報を報告して頂いた。

極東国立鉄道大学学長ヴィクトル・グリゴレンコ氏、極東鉄道管理局技師長ヴァディム・クラピフヌィ氏、極東海運研究所のシニャフスキー氏からは「SLBに関する最新状況」についてそれぞれ報告がなされた。SLBの再建プロジェクトは政府の支持を得て、関連施設に関する改善措置が採られている。3氏は共に、電化作業やそれに向けた電気供給状況の改善、線路の修理などハード面のほか、運賃設定の改善やトレーシング・情報通信システムの導入、各種情報の提供サービス、トランジット貨物の通関手続きの簡素化などソフト面での改善が進んでいることを強調した。そして、こうした努力によって、最近のSLBを利用した輸送量は韓国を中心に、1999年以降増加していることを紹介した。現在鉄道省が取り組んでいる近代化に向けた課題としては、運行速度・輸送能力の向上、近代的な列車・機関車の確保、コンテナターミナルの整備、全線電化、サービスの質の向上が挙げられる。こうした課題に取り組み、オールウオーターに対する競争力を強化し、取り扱い貨物の増大を目指す考えである。将来、韓国と北朝鮮を結ぶ南北鉄道が復旧し、朝鮮半島、特に釜山とロシアが陸路で結ばれることになるとSLB輸送の重要性はさらに高まり、貨物量の増大が期待できると述べた。

モンゴル外務省政策情報モニタリング局参事官のザガリン・エレンド氏は「モンゴル・ロシア・中国間におけるトランジット貨物に関する枠組み」について報告した。三カ国のトランジット貨物の輸送に関する枠組みに関する協議は2000年5月にウランバートルで、また2001年1月に天津で行われ、協定の締結に向けた動きが強まっていることを紹介した。こうした協定が結ばれれば、国境通過手続きが

表 北東アジア輸送回廊一覧

回廊番号	輸送回廊名	区間
1	ワニノ～タイシエツト輸送回廊	SLB～タイシエツト～ワニノ
2	SLB輸送回廊	欧州～ロシア沿海地方港湾
3	綏芬河輸送回廊	SLB～ザバイカリスク～満洲里～ハルビン～ロシア沿海地方港湾
4	図們江輸送回廊	SLB～モンゴル東部～吉林省～図們江
5	大連輸送回廊	SLB～ブラゴベシチェンスク～黒河～ハルビン～大連
6	モンゴル～天津輸送回廊	SLB～ウランバートル～北京～天津
7	CLB輸送回廊	欧州～カザフスタン～連雲港
8	朝鮮半島西部輸送回廊	SLB～ハルビン～瀋陽～新義州～平壤～ソウル～釜山
9	朝鮮半島東部輸送回廊	SLB～ハバロフスク～ハサン～羅先～釜山

簡素化され、関税を含む輸送コストの削減につながる。これはモンゴルだけではなく、関連する地域すべての輸送において非常に有益であることを強調した。こうした枠組みに関する会議は、今年末にイルクーツクでの開催が予定され、そこで最終的な合意に達することを目指して、現在あらゆる面で準備を進めているとのことであった。

UNDP図們江地域開発事務局のゴンボ氏は、図們江地域の中口国境通過に関して、鉄道・道路・税関施設などのハードインフラが整備されていることを紹介した。さらに、国境を越える輸送に関して、中国・ロシア両国の政府間メカニズムができ、最近モスクワでも協議が行われ、国境通過手続きが簡素化していることを報告した。北東アジアで円滑な輸送を実現するためには、このような各国間の調整が必要である。

今回初参加となった中国黒龍江省対外経済貿易合作庁口岸管理处長于德輝氏からは「黒龍江省の税関の状況」が報告された。黒龍江省内には4つの道路税関、2つの鉄道税関、4つの空路税関、15の河川税関の合計25の税関があり、各所で関連するハード・ソフトインフラの整備が進んでいることを紹介した。これらの税関を利用した貨物輸送量は年々増加し、2001年1 - 7月期の輸送量は329万トンで、前年同期比3割増に達している。国際輸送におけるボトルネックは税関部分にあることから、円滑な輸送を目指し、今後さらに改善・整備を進めていく考えであることを示した。

続いて韓国交通開発研究院北東アジア研究チーム長安秉珉氏から「南北鉄道に関する最新状況」が紹介された。韓国と北朝鮮間の鉄道連結計画は4ヶ所にあり、現在建設が始まっているのはソウルと新義州を結ぶ京義線である。この線の未連結部分は韓国側、北朝鮮側、それぞれ12kmで、昨年9月の着工後地雷撤去を含む作業が進行している。2001年8月末現在、韓国側12kmの工事区間の84%が終了し、今年中に全ての区間で作業を終えることができるものと見込まれているとのことであった。

日本側からの情報提供としては、日本の港湾状況をまとめた資料を配布した。また最近の研究成果として、ERINAの三橋特別研究員が「国際フェリーの可能性」に関する報告を行った。既存の東アジア国際フェリーの実績から判断すると、国際フェリー就航の成立条件は2万TEU以上の貨物量が確保できることである。ウラジオストク～新潟間への週3便の国際フェリーの導入を考えた場合、現状におけるロシア極東と日本の新潟港背後地域間の貨物量では条件を満たさない。しかし、中国とロシア間の国境制約が解除され、国境における円滑な輸送が実現すれば、

貨物の背後圏は中国東北地域まで拡大する。それによって十分な貨物量が見込まれ、国際フェリー成立条件は満たされると述べ、北東アジア地域への国際フェリー導入を今後検討すべきと提案した。

モニタリングの実施

北東アジア輸送回廊の主な課題を一言で言うならば、不連続点の解消である。この不連続点は主に国境付近に集中している。分科会ではここでの最新状況を常に把握できるように、モニタリングを実施することとした。モニタリング項目は国境開放時間やコンテナ貨物の通過時間、道路交通の制約条件（乗り入れ範囲・車種制限等）、通過貨物量などである。全ての国境地点でのモニタリングはまだ困難な部分があるが、メンバーの協力を得て、可能な地域から徐々にモニタリングを進めていくこととした。

今後は、11月末にワーキングセッション、2002年1月に第4回分科会を開催する予定である。これらを通じて北東アジア輸送回廊構想の作成に向けてさらに議論を進め、また不連続点におけるモニタリング機能を充実させ、その成果を情報発信していくこととしている。

現地調査

分科会終了後、栢原委員長を団長とし、韓国交通開発研究院の安氏、黒龍江省対外経済合作庁の于氏と分科会事務局の合計6名で、北東アジア輸送回廊の一つである綏芬河輸送回廊に関する現地調査を行った。

ハバロフスクから鉄道によりウスリースクまで移動し、その後車でグロデコボ～綏芬河～ハルビンを走行した。鉄道は若干遅れたもののほぼ予定通りの運行がなされた。道路についても舗装道路が続き、十分な走行速度を維持することが可能であった。特に、綏芬河～ハルビン間の道路は非常に良く整備されている。また、昨年10月に完成したハルビ市内と空港を結ぶ新しい道路により、この間の移動時間が半分に短縮されるなど、ハルビ市内の交通体系整備も進んでいることが確認できた。

実際に現地を訪れて、今後改善すべき最大の課題はやはり円滑な国境通過にあると感じた。我々はグロデコボ発綏芬河行きの路線バスを利用して国境越えを行ったが、バスに乗り込んでからロシアを出国するまでに2時間半を要した。国境税関は大勢の中国人で溢れ、大変混雑していたことに因る部分もあるが、ロシア側の対応にも問題がある。荷物の検査については不必要なほど入念なチェックはなく、対応する検査官も3名ほどいたため比較的短時間で済

んだが、パスポートコントロールを検査官1名で行っていたために非常に時間がかかった。もちろん将来的には、税関施設の整備も必要であろうが、まずは検査に当たる人員を増やすだけでも通過時間は大幅に短縮でき、スムーズな国境通過が実現できるのではないだろうか。今後の改善が望まれる。

また国境における積み替え施設についても今後さらなる改善が必要であると感じた。今回視察した綏芬河駅での積み替え状況は、木材を1本1本吊るし上げては別の貨車に移し変えるという非常に効率が悪くものであった。現在の輸送量には何とか対応しているようであるが、今後さらに取り扱い貨物量の増大を見込んでいるのであれば、積み替



写真1 グロデコボ駅

え能力の増強を図る必要がある。

今回の現地調査でもっとも驚いたのは綏芬河市の変化であった。2年ぶりに訪れた綏芬河の街には小高い丘の上にヘリポートができ、公園や遊園地などが整備されて、大変きれいな街となっていた。また新築・建設中の建物が並ぶ様子に、この街の活気を感じた。

綏芬河の街はロシア人で溢れ、またグロデコボにも大勢の中国人がいた。両国間を往来する人々は近年急増している。こうした往来の増大によって、国境通過をはじめとするさまざまな問題点が改善され、その結果としてさらに中口間、そして北東アジア各国間での交流が拡大していくことに期待している。



写真2 綏芬河駅での木材積み替え作業