

平洋経済社会委員会（ESCAP）との接触を希望していたところ、2002年夏、ERINAへのESCAP関係者の来訪をきっかけに、筆者がESCAPサイドからこの半年間に3度にわたりESCAP会議への参加を求められた。

3度の会議は次のようなものである。

- 1) 2002年10月10～12日、天津における「北東アジア海運港湾統合システム開発についての、北東アジア地域政策レベルワークショップ」(以下本稿では天津会議と称する)
- 2) 2002年10月29～31日、ウランバートルにおける「図們江開発のための優先的北東アジア道路投資プロジェクト選定についてのESCAPとUNDP図們江委員会の共同調査 政策レベル専門家グループ会合」(以下ウランバートル会議と称する)
- 3) 2002年11月13～15日、バンコクにおける「ESCAP運輸通信観光社会基盤開発委員会」(以下バンコク委員会と称する)

まず、ESCAPの目的及び組織について簡単に触れる。バンコク委員会ではESCAPの事務総長である Kim Hak-Su氏の挨拶があり、また天津やウランバートルの会議では運輸観光部長Barry Cable氏がESCAP活動の目的を述べたが、これによると管轄国の貧困の改善、国際化への対応、社会問題の解決が3本柱である。これら目標に向けての取組みとしてESCAPは多国間の枠組み造りに積極的に動いている。

ESCAPの意思決定機構は加盟各国の大臣が集まる大臣レベル会合、ESCAPの理事会、ESCAP加盟各国の政府代表からなる各セクター委員会、実際の様々な問題と取組む専門家会合、以上の全体の事務及び実質的業務の推進を行う事務局等から構成されている。

2. 会議の概況

1) 天津会議

本会議は北東アジアにおける港湾・海運に関する会議であり、中国運輸省と天津港務局が主催し、韓国政府が開催の費用を援助し、中国、日本（国土交通省港湾局小野企画官）、韓国、ロシア、ADB（アジア開発銀行）、ERINA（日本代表の一人として筆者が参加）、ASEAN事務局、ESCAP事務局が参加した。北朝鮮は招待されていたが不参加であった。本会議の成果の一つは各国から提出されたカントリーレポートであった。貿易、海運、船舶、港湾の各セクターの現況と課題と発展に向けての取組みが記載されている。各国によるこのレポートの紹介の後、ERINAから9本の北東アジア輸送回廊、ADBからは輸送インフラ融資におけるADBの役割、特に、中国の丹東、煙台等の

国連アジア太平洋経済社会委員会(ESCAP)会議

ERINA特別研究員 三橋郁雄

1. はじめに

ERINAは関係機関の協力も得て北東アジア経済会議の場で北東アジア輸送回廊を発表した。2002年の9月の同会議組織委員会の長春会場で今後積極的に関係各国や国際機関への周知徹底を図り、北東アジア輸送回廊の具体化を目指すことが組織決定された。この一環として国連アジア太

港湾向けのADBローンについて説明があり、また、ASEAN事務局からは、ASEAN Transport Vision 2020とハノイアクションプランの紹介と共に、課題として域内輸送の統合化があると、そのための域内国間の輸送協力協定とASEAN海上輸送発展計画調査の説明があった。ESCAPはカントリーレポートにより指摘された問題点を整理すると共に、北東アジアの海上輸送及び港湾の発展の障害となっている主要なインフラと制度上のボトルネックを指摘した。更に、途上国輸送部門への民間参加の状況について、民営化のタイプ毎に説明があり、港湾事業では権利取得してパース建設に参加する形態と、共同企業体でパースを借り受ける形態が主だったものであることを明らかにした。また、域内協力の例として、汎欧州輸送ネットワークの紹介がなされ、輸送回廊とその交差点の開発を通してEUの輸送システムの統合化が進展しているとした。

次に参加者を2つのグループに分け、次のテーマについて掘り下げた意見交換をした。

東アジア域内で緊急性が高い優先課題は何か。

北東アジア域内協力の有望な分野は何か。

それを具体的にを行う方法は何か。

ESCAPがフォローアップしていく課題、ESCAPへの勧告。

このグループ討議の結果を全体会議で議論し、本会合の結論と勧告と言う形で次の通りまとめた。

<結論と勧告>

(1) ボトルネック

北東アジア諸国の中には港湾施設が不十分なため、将来の需要に対応できない国がある。一方、港湾開発における過大投資にも留意するべきである。相互に調整することは出来ないが、相互の情報交換はその解決に役立つ。

ロシア沿海地方及び北朝鮮の港湾施設は中国とモンゴルがこの施設を経由して内陸輸送貨物を海洋に出すには不十分な状況にある。

内陸部において効果的な複合輸送が行われていないため、北東アジアの港湾が内陸部背後圏の発展に十分貢献することが出来ない状態にある。

国境輸送の遅延の原因として、文書処理やCIQ手続きなどがある。

北東アジア諸国間の海上輸送に関する話し合いは大部分が2国間、若しくは3国間であり、かつ海運と港湾は別々に取扱われている。海運と港湾を多国間の形で一緒に話し合う場が存在しない。

(2) 域内協力の分野と具体的方策

域内地域間の貨物流動の詳細な需要予測が港湾計画の

ために必要である。

中国とモンゴルの内陸輸送が北東アジアの北方港湾を利用できるようにすべきである。例えば、中国の東三省はウラジオストク、ナホトカ、羅津港を利用できるようにすると共に、特にポストーチヌイ港は欧州と東アジアを結ぶ中継港として開発されるようにする。

港湾が内陸背後圏と円滑に接続するため、道路、鉄道、河川交通を取り込んだ大陸部における効果的な複合一貫輸送が開発される必要がある。

海運政策や国境交通にかかる規則の共通化が域内貿易の拡大のために必要である。

域内における共通輸送システムの確立が必要である。そのための域内輸送ネットワーク（輸送回廊）が域内の立場から策定され、定期的にレビューされる必要がある。輸送回廊を作用させるためには公正な管理と透明性が必要であり、モニタリングシステムが設置される必要がある。

日韓中で行われている港湾局長会議やAsian Shipping Forumは域内協力を盛り上げるのに有効である。

海運、港湾、情報、国際フェリー、ロジスティクスなどに関する北東アジア域内海運、港湾フォーラムを立ち上げることが、相互理解増進のため勧告される。このためには年報の発行、海上輸送についての共同調査、各国間の意思疎通チャンネルの設置などがなされる必要がある。この多国間レベルフォーラムは当初は局長若しくは課長レベルで構成されるが、将来は大臣レベルまでレベルアップされるのがよい。

(3) ESCAPがフォローアップすべき事項

上記(2)で述べたように、輸送システムの共通化と輸送回廊の策定と見直し、貿易量予測のための共同調査の実施及び、共同調査を行うため十分な資金の調達が必要である。

政府高官レベルが参加する多国間海上輸送・港湾フォーラムの立ち上げが必要である。

2) ウランバートル会議

ホスト国はモンゴルで、開催資金拠出国は韓国である。参加者は中国、日本（現地大使館員）、モンゴル、韓国、ロシア、世銀モンゴル事務所、UNDP図們江事務局、ADB、ERINA（日本代表でなく、ERINAとして筆者が参加）ESCAPである。会議の目的は：

東アジアにおける優先道路ネットワークの特定

その道路ネットワーク開発のための取組みについての意見交換である。

まず、本会合に先立って実施されたESCAPとUNDPの共同調査報告書が提出された。その結論は次のとおりである。

北東アジア各国の道路状況と道路整備政策を明らかにした。

各国の考える優先道路プロジェクトを明らかにした。中国7ルート、北朝鮮（ESCAP事務局が北朝鮮の代わりに提案）4ルート、モンゴル2ルート、韓国3ルート、ロシア9ルート。全部で25ルート提案されたが、連続するルートを束ねると合計17ルートになる。

この後まず各国際機関代表から取組み状況についての説明が為された。ESCAPから2001年11月ソウル開催の大臣会合で採択されたESCAP地域行動計画について説明が為されると共にアジアハイウェイ（AH）、アジア横断鉄道（TAR）、海運港湾ネットワークの3者の相互連携を考えた、複合一貫輸送の重要性の指摘があった。またUNDP図們江事務局次長が図們江開発地域における運輸関連事業の状況を説明、北東アジアは貿易量や輸送量の増大、輸送施設の改善を通して発展しつつあること、インフラの開発と輸送の拡充により北東アジア複合輸送ネットワークを構築していくことが重要であると述べた。ADBは、インフラへの融資とメンテナンスは当地域におけるADB事業の大きな柱であり、緻密な計画がその対象を決めるために必要になっている。特にモンゴルにおいては道路開発を今後とも継続的に支援していくと述べた。ERINAは国際輸送路の整備が北東アジア経済開発のために最も重要であるとし、提唱する9本の輸送回廊の現状と開発の状況を説明すると共に、実現のためには関係国間の相互理解及び輸送回廊の各国政府による公式認定が必要であると述べた。

このあと各国の専門家が自国のハイウェイの整備状況を、特に政策と計画の面から詳述した。意見交換の後、次の結論と勧告が採択された。

<結論と勧告>

本会合は17本のルートを北東アジアの優先道路ルートとすることを了承する。但し、北朝鮮国内ルートは事務局が提案したものである。北東アジアにおける優先道路ネットワークの決定と開発に向けて総合的アプローチを行う必要がある、そのため本会合は次の勧告をESCAP輸送委員会とUNDP図們江諮問委員会に行う。

- (1) 北東アジアの地域協力を発展させる優先プログラムとして、図們江地域開発の枠組みの中で北東アジア優先道路ネットワークを実現すると共に、定期的にレビューすること。
- (2) 当初は次のルートの開発に関心と資源を集中させる必要がある。

図們江地域から羅津港までの接続を可能にするため、羅

津～元汀間道路の整備。既に中国部分は完成している。北朝鮮を通過する中国～韓国接続道路（丹東～平壤～板門店～釜山）を整備する。これは中国領と韓国領の区間は完成済みであり、北朝鮮と韓国の間では道路不連続区間の再接続の取組みが行われている。

図們江地域とロシア沿海地方港湾群との接続道路の開発。内陸国モンゴルと太平洋を繋げるために、ウランバートル～北京～天津回廊におけるモンゴルと内モンゴル区間の開発。そのあと、ウランバートル～チョイバルサン～イルシ間道路の開発。

- (3) 上記プロジェクトの実施にあたっては、UNDP図們江事務局プログラムの枠組みの中で個々のルートの開発をするため、関係国における公式合意が必要である。合意に持ち込むためには個々のルートについて、各国代表者からなり、次の作業を行う特別のWGが設置される必要がある。

需要の検討、調査範囲の検討、投資要件の分析。

国内資金の調達可能性と外部資金調達要件の検討。

道路交通を円滑にし、国境交通を促進するために必要な入国手続き等の非物理的対策（non-physical measures）についての検討。

- (4) 輸送委員会や上記ワーキンググループの間で蓄積される関連情報をベースにした北東アジア優先道路ネットワークデータベースの設立と定期的な更新。

- (5) 外部資金が必要となるのであれば、UNDP図們江事務局や関係国により、国際金融機関や援助供与国との間で資金調達協議が為されるべきである。

- (6) UNDP図們江事務局は優先道路ネットワークの策定と開発に向けて調整の任に当たるべきである。この際、ESCAP会員国や他の関係機関特にESCAP、世銀、ADB、ERINA等と緊密な連携を取る必要がある。

- (7) 北東アジア優先道路ネットワークの開発進展状況を調べるため、レビューがUNDP図們江事務局により2005年までに実施されるべきである。

3) バンコク委員会

この会議はアジア太平洋の運輸開発と観光開発を対象にしたもので、上記2)及び3)が北東アジアに特化した、政府の専門家レベルの会合であるのに引き換え、ESCAPの全管轄区域を対象にした一般行政レベルの会合(委員会)である。専門家レベルの会議はこの委員会に対し勧告を行うが、この委員会は更に上級機関のESCAP理事会に対して勧告を行うこととなっている。ESCAPにとって実質的に最も重要な意思決定段階といえる。ESCAPの加盟国の大半が参加してきており、中国、インド、インドネシア、

イラン、韓国などアジアの枢要国が5 - 6人の代表団を派遣して来ている。日本からは国土交通省の国際協力官と大使館の運輸アタッシェが参加した。また、多くの関係国際機関も招待されており、ERINAもその一員である。ここでも北朝鮮は不参加であった。この会議の目的は2002年のESCAP運輸・観光関連事業の報告、レビュー及び今後の取組みについての理事会向け勧告の作成である。ここでは大部な報告書が配布され、これによりESCAP運輸事業の状況を概観出来るので別途報告したい。会議は運輸、観光、組織改正の順に事務局が用意した議案書について意見交換し、最後の取りまとめの段階では丁寧に一条一条確認していくもので、意見交換の段階で代表同士が紛糾するようなものは殆どなかった。各国の修正意見は基本的に尊重されており、事務局が反論するような機会は見られなかった。即ちここでは上記二会議と異なり、ブレンストーミングの雰囲気はない。

<結論と勧告>

ESCAP運輸通信観光社会基盤開発委員会は2日間にわたる会議の後、運輸関連事業に関しては、理事会等に対し次のような勧告を行った。

本委員会はアジア陸上輸送基盤施設開発計画（ALTID）プロジェクトの2004-2005行動計画を了承した。

2002年11月バンコク開催のアジアハイウェイ（AH）の作業グループ会合により、AHネットワーク政府間協定（案）がまとめられた。本委員会は2003年の後半にこのための特別の政府間会合を開催することを勧告する。また、本委員会としては合意のサイン式典は2004年の上海における第60回理事会が良いと考える。

本委員会はアジア横断鉄道（TAR）の北部東西回廊（ユーラシア横断ルート）に沿ってのコンテナブロック列車の試験走行に高い優先順位を与える。また、本委員会はESCAP事務局にTARネットワーク組立てのレビューと更新のため、TARのWGを設置するよう要請する。

本委員会は事務局に対して、グローバルイゼーション時代におけるより効果的輸送を目指して、海運港湾道路鉄道が統合された国際複合一貫輸送ネットワークの策定を早急に行うように要請する。

本委員会は事務局に対し、国境輸送の促進に関する既存や予定されている協定を調査研究し、ESCAP管轄域内共通化を目指すよう要請する。

本委員会は2002年5月バンコクで開催されたAH開発にかかる専門家会合のレポートにおける勧告（設計基準等）を承認する。

本委員会は事務局に対し、ESCAP加盟各国の国際輸送対応能力向上のため、研修プログラムを設置するよう要請する。

本委員会は事務局及び関係国に対し、北朝鮮がTARの北部東西回廊試験走行計画委員会に参加するよう、同国に働きかけることを要請する。

3. おわりに

ESCAPの管轄区域は広く北東アジアはその一部に過ぎない。広すぎて全体業務量が膨大故、北東アジアに割ける時間は限られており、北東アジアの重要案件の調整をESCAPに期待するのは困難と思われる。ESCAPはその管轄区域を構成する地域毎の成果を積み上げて総体と為すと言う仕事のやり方であり、構成地域ごとの作業や調整を基本においている。このため構成地域ごとにその地域の各国が協力して研究、調整をする組織の存在が重要になるが、他構成地域はあるものの、北東アジアではこの種の機関は存在しないのではないかと。これは北東アジアの将来を考える時、重要なポイントになると思われる。今回ERINAがESCAPに注目されたのはERINAが非公式にしるこの種の作業を果たし得るように思われたからではないか。北東アジア輸送回廊ビジョンとはそのようなものである。上述したように、ESCAPは北東アジアの優先道路プロジェクトのフォローアップについてはUNDP図們江事務局に任せる態度に出ているが、これは上記趣旨から理解できるものの、この事務局の対象範囲は非常に狭く、この点が心配である。については、ESCAPはこれから数年かけて広い管轄区域全体に跨る複合輸送ネットワークを策定する作業に取り掛かるが、ERINAは北東アジア全体を見ており、北東アジアにかかるそのための調整、研究はERINAが協力するのがよいのではないかとと思われる。