

会議報告

Conference Reports

新絹之路・北東アジア輸送回廊 東京シンポジウム

ERINA調査研究部研究員 川村和美

2月7日に東京経団連会館にて、北東アジアにおける輸送問題をテーマとするシンポジウムを開催した。これは、北東アジア経済会議組織委員会運輸・物流分科会（以下、分科会）の活動の一環である。

分科会では、昨年9月に中国吉林省長春市で行われた第5回分科会の場で、日本の首都圏での北東アジア及び同地域の輸送問題についての理解を深めることを目指して、東京でシンポジウムを開催することを決定した。また、他の国連機関との協力強化も提案されており、今回のシンポジウムではESCAPの代表者をパネリストとして招き、意見交換を行った。

シンポジウムは中国吉林大学東北アジア研究院院長の王勝今氏の司会により進められた。まず事務局から、シンポジウムのテーマである9本の北東アジア輸送回廊について、その現状と課題、将来の構想（ビジョン）を紹介した。

それに続いて、日本貿易振興会アジア経済研究所所長の山澤逸平氏が「北東アジア経済開発とアジア太平洋協力」、中国鉄道部国際合作司副司長の金万建氏が「21世紀における中国鉄道と国際輸送の展開」といったテーマで基調講演を行った。

山澤氏は、北東アジア地域の経済協力はアジア太平洋地域の中でも遅れているが、最近は、日口交渉、南北会談、日朝共同宣言など、北東アジア地域の経済開発における政治的制約を緩和する動きが出ていることを紹介し、楽観は許さないが今後の進展に期待が持てると述べた。提案されている北東アジア輸送回廊の整備はこの地域の交流・協力関係を強化する上で非常に重要であるが、同時にそれを利用して何を運ぶかが北東アジア開発の行方を見定める鍵となっている。その面で、サハリンやシベリアのエネルギー資源開発にも注目が集まり、議論が高まっていることは期待できる。いずれにしても課題は資金調達と参加国間の利害調整である。北東アジア地域の経済開発を進めていくためには、産官学の三者構成の太平洋経済協力会議（PECC）の中で現状認識を深め、さらに政府間の経済協力組織であるアジア太平洋経済協力会議（APEC）の中で政府の課題として取り上げていく必要がある。北東アジア経済開発を軌道に乗せるには、それら既成の経済協力組織に組み入れることが必須であると強調した。

金氏は、中国は面積が広大で内陸が深い上、資源や工業分布が不均衡なため、鉄道輸送への依存度が特に高く、鉄道は国民経済にとって重要なインフラであるとし、今後も鉄道ネットワークの拡充に積極的に取り組む方針を示した。中国は近隣諸国と連結する10本の鉄道ルートを有しており、それぞれ重要なルートとなっている。それら是对ベトナムを除いて、今回のテーマとなっている北東アジア輸送回廊の一部を形成している。北東アジア輸送回廊は北東アジアの全ての国が関わっており、地域内の効率の良いルートであるだけでなく、最適の輸送ネットワークであると評価した。最後に、中国は全ての先進的な国際輸送管理と運営モデルを検討し、学んでいきたいと述べ、日本については経済大国であり、国際貨物輸送ルートの研究・開発・利用面で重要な役割を果たすべきであると強調した。

基調講演の後、「北東アジア輸送回廊の役割の構想実現に向けて」と題してパネルディスカッションを行った。分科会のメンバー7名に、ESCAPの代表者を加えた8名がパネラーとして出席した。パネルディスカッションは分科会委員長である栢原英郎氏（日本港湾協会理事長・ERINA顧問）をコーディネーターとして進められた。

まず、黒龍江省対外経済貿易合作庁副庁長の康翰卿氏、吉林省政府図們江地区開発弁公室副主任の冷希炎氏、モンゴルインフラ省次官のツェグミド・ツェンゲル氏、韓国交通開発研究院動向分析室長の安秉珉氏がそれぞれ関連する輸送回廊の現状と今後の整備計画などを紹介した。

康氏は、綏芬河輸送回廊に関して、綏芬河の鉄道駅では取り扱い能力の拡大を行い、道路税関でも国際旅客・貨物ターミナルの建設を行うなど、整備が進んでいることを紹介した。今後は黒龍江省内鉄道の複線化の他、綏芬河～ロシア・グロデコボ間を軌間の異なる両国のゲージを引いた「混合鉄道」（2種類のゲージを同一鉄道基礎に敷設。4本レール）から「並列鉄道」（中国軌間とロシア軌間の線路を並列した形でそれぞれ敷設。単線並列）に改築する計画、さらには中国軌道をナホトカ港まで延伸する計画もあることを紹介した。そして、綏芬河輸送回廊は中口間の貿易拡大だけでなく、中日貿易、中韓貿易においても多くの利益を生むものと確信していると述べた。

冷氏は図們江輸送回廊について、図們江地域では琿春からそれぞれの国境税関までの道路整備、税関施設の改修、鉄道積み替え駅の建設などインフラの整備が進み、国境を通過する貨物・旅客も増大し、琿春边境経済合作区内の外

資系企業数も52社に増加しているなど、近年の大きな成果を紹介した。そして、この輸送回廊の課題として、中国～モンゴル間の鉄道が接続していないこと、通関能力が低く、コストが高いため、対ロシア・朝鮮民主主義人民共和国（以下北朝鮮）の人流・物流を制約していることを挙げた。この輸送回廊の確立のための事業として、通関環境の改善、資源の相互補完に基づく国境貿易の拡大、国際貿易の決算メカニズムの早期形成、観光・サービス等第三次産業におけるロシア及び北朝鮮との協力を提案した。

ツェンゲル氏は、モンゴル政府が特に重視しているのは天津・モンゴル輸送回廊であると述べた。これは欧州とアジアを結ぶ最短のルートである。これに関しては基本的なインフラは整っているため、今後は鉄道の改修をはじめとする輸送能力、トランジット能力の強化に取り組む方針である。また、図們江輸送回廊はモンゴルにとって第2の海への出口として位置付けられる。この回廊において、不連続点となっているモンゴルと中国間の接続については既に両国で合意がなされていると報告された。また、モンゴル国内を横断する水平軸ルートの道路をミレニアム道路と名づけ、その整備に高い優先順位が与えられていることを紹介した。

安氏は、韓国と北朝鮮との鉄道連結事業は両国の関係改善と安定的平和の実現に貢献しており、北東アジア諸国の新しい経済協力モデルであると述べた。朝鮮半島縦断鉄道については、韓国側は最大の難題であった軍事境界線の地雷撤去作業が2002年12月に完了し、北朝鮮においても作業が進んでいることを紹介した。北朝鮮ではロシアと共同で朝鮮半島東部の元山から韓国国境までの鉄道施設の調査を実施し、シベリア鉄道との連結に向けた基礎作業も行われている。朝鮮半島縦断鉄道は両国間の貿易規模の拡大はもちろん、中国東北部やロシア極東、日本の西側地域と連結する幹線回廊として活用されることが期待されると述べた。

続いて、ロシア極東海洋設計技術研究所所長のヤロスラフ・セメニヒン氏、UNDP図們江地域開発事務局副代表ゴンボ・ツォグツァイハン氏、ESCAP運輸・観光部経済部門オフィサーの河東佑氏が北東アジア輸送回廊の実現に向けた取り組み、協力の提案を行った。

セメニヒン氏は、アジア太平洋地域の化石燃料の輸入依存度が高まっていく中、ロシア極東は豊富な化石燃料の埋蔵量を有しているものの、現状では港湾ターミナルの能力不足がその輸出を制約しているとし、ロシア極東の主要港湾に積み替えターミナルを整備し輸出に備えることが双方にとって有益であると述べた。一般に輸送体制の開発は、国内貨物の輸送を確保する必要条件として考えられている

が、このような国際経済関係にあるパートナーへの魅力的なサービスの提供といった視点も忘れてはならないと強調した。北東アジアにおけるルートの発展を妨げ、国際輸送回廊として認められない要因としては、北東アジア諸国の経済発展水準のギャップ、輸送関連法律の違い、国際輸送回廊での円滑な輸送を阻害し、経済性を低下させる国境通過に伴う問題などが挙げられる。これらの問題の多くは一時的なものであり、国及び地方レベルの努力により解決が可能であるとし、輸送回廊の実現に向けてはまず各国政府がこれを認めることが必要であると述べた。

ツォグツァイハン氏は、北東アジアは各国間の貿易経済も飛躍的に伸び、5年前、10年前と比較して地政学的条件は改善したと述べた。残る課題は各国間の発展段階の相違、鉄道の連結部分など技術基準の相違、国内産業や企業を保護するために外資に課している規則や規制の違いなどである。これらを解決し、北東アジア輸送回廊ビジョンを実現していくためには、各国政府に説明し合意を得ることが重要である。その際は、6カ国で一つの地域輸送委員会を作り、国際輸送の調整と促進を図ることが望ましい。またUNDP図們江地域開発事務局が取り組んでいる図們江地域開発プロジェクトやESCAPが取り組んでいる北東アジア優先道路ネットワークなど、この地域でそれぞれの機関が行っている類似のプロジェクトとの調整を図り、共同で取り組んでいく必要があると強調した。

河氏は、ESCAPは北東アジアでは鉄道、道路、港湾、そしてそれらの整合性のある接続を図るといった4つのプロジェクトを行っていることを紹介した。その上で、今回報告された北東アジア輸送回廊は道路・鉄道・港湾（海上輸送）を統合した形となっており、ESCAPとしてはこの構想を歓迎すると述べた。こうした構想はそれをいかに正式なものとするか、いかに運用していくか、またいかに実現していくかが重要となる。実現のためには、政府による積極的な参加・支援が必要であり、また地域間の協力が必要であることを強調した。そして、北東アジア輸送回廊の実現に向けて、国際機関としてこの地域の地域組織や研究機関との協力を強化していきたいと述べた。

パネルディスカッションの後、フロアとの意見交換が行われた。そこでは、北東アジア輸送回廊に日本はどうかかわっていくのかという視点が足りないのではないかと、新たなルート、まだ十分に活用されていないルートを育てる仕組みを検討する必要があるなどの意見が出された。

フロアとの意見交換の後、北東アジア経済会議組織委員会を代表して新潟県知事の平山征夫氏が北東アジア輸送回廊の実現に向けた決意を述べた。

平山氏は、過去13年にわたって新潟で開催してきた北東アジア経済会議において実践へ向けた動きが求められていることを受け、北東アジア経済会議組織委員会といった各国の政府関係者・研究者・経済人などによる協力体制を構築したことを紹介した。将来、この地域に政府間の協力体制が整うまでこの組織委員会の機能を活用していきたいと述べた。この地域には歴史的にも政治的にも難しく、厳しい問題はあるが、現在活発に議論を進めている輸送回廊の問題をきっかけとして、互恵の精神に基づいて各国が協力する方向へ向かうよう努力していきたいと強調した。そして、新潟県は一つの自治体に過ぎないが、この場を新潟県のためというだけでなく、北東アジア地域全体のために、今後も引き続き支援をしていく覚悟であると述べた。

最後にアピール文（別掲）を読み上げ、シンポジウムは閉会した。シンポジウムには首都圏を中心に、全国から約400名の参加があった。大学生・大学院生も50名ほど参加し、関心の高さが窺えた。北東アジア輸送回廊ビジョンは現在はまだ非公式なビジョンに過ぎない。これが北東アジ

ア各国における公式のビジョンとして認められ、各国間での話し合いが進み、実現に向けた取り組みがなされることが期待される。分科会としても各国政府への働きかけをはじめ、ESCAPなどの国際機関との協力関係を強化するなど、積極的に取り組んでいくことをメンバー間で確認した。

北東アジア輸送回廊

Transportation Corridors in Northeast Asia

