

北東アジア輸送市場の統合化に向けての 会議

ERINA特別研究員 三橋郁雄

2006年8月14日～15日の2日間、札幌の北海道大学において、標記会議が開催された。主催者は東西センター（ハワイ）、韓国交通研究院で、北海道大学公共政策大学院、日本港湾協会港湾政策研究所、運輸政策研究機構、及び寒地港湾技術研究センターが協力した。

開会挨拶は、東西センターの名誉シニアフェローのLee-

Jay Cho氏、韓国国会議員のJae-Hyong Hong氏、及び日本の元参議院議員の高桑栄松氏が行った。

基調講演は、韓国交通研究院院長であるJae-Hong Kang氏、韓国大統領諮問・東北アジア時代委員会に所属し、大統領秘書であるKi-Chan Bae氏、日本港湾協会会長である栢原英郎氏が行った。

会議は次の4つのセッションに分かれて行われた。

第1セッション

テーマ「輸送とロジスティクスにかかる統計の標準化と北東アジア地域データベース樹立」

- ・中国のデータベースの現状と今後の活動方向：Wuchao Chen（中国統計局・中国統計新聞課長）
- ・日本のデータベースの現状と今後の活動方向：Taekyu Kim（運輸政策研究機構）
- ・韓国のデータベースの現状と今後の活動方向：Sang-Min Lee（韓国交通研究院・輸送データベースセンター課長）

これら論文に対し、兵頭徹夫（東京海洋大学）のHoon-Taik Suh（韓国建設運輸省・総合輸送計画チーム課長）、Wenhua Wu（中国総合輸送研究所・輸送経済技術部長）がコメントを行った。

第2セッション

テーマ「複合輸送の発展を通しての北東アジア輸送ロジスティクス市場の統合化」

- ・座長：Koki Nagata（米国航空輸送研究所・部長）
- ・環黄海地域における中国複合輸送発展戦略：WenhuaWu（中国交通部総合輸送研究所・輸送経済技術部課長）
- ・日本の複合輸送発展戦略と北東アジア地域のVAL-Chainにおける港湾のあり方：古市正博（国土交通省港湾局国際業務室長）
- ・韓国複合輸送の現状と将来見通し：Hyun-Jeung Ko（韓国海洋研究院上級研究員）

これら論文に対し、筆者、及びChoon-Gyeol Ye氏（韓国交通研究院特別研究員）、Eric E. Cempel氏（韓国交通研究院客員研究員）がコメントを行った。

第3セッション

テーマ「朝鮮半島縦断輸送ネットワークから見た北東アジア輸送市場の統合化」

- ・座長：栢原英郎（北海道大学教授、日本港湾協会会長）
- ・中朝国境輸送の現状とその将来見通し：Xuyang Cai（琿春市副市長）
- ・ロシア北朝鮮間輸送の現状と将来見通し：Yaroslav

Semenikhin（ロシア極東海洋研究所長）

- ・朝鮮半島縦断交通の現状と欧亜大陸輸送との結合：Weon-Yong Sung（韓国交通研究院上級研究員）

これら論文に対し、In-Young Kim（Hallym大学教授・国際協力担当副学長）、森地茂（運輸政策研究機構理事長、東京大学公共政策大学院教授）、Dong-Wook Won（韓国交通研究院上級研究員）、Hyung-Gon Jeong（国際経済政策研究所上級研究員）がコメントを行った。

第4セッション

テーマ「北東アジア輸送市場の統合に向けての政策方向」

- ・韓国の展望：Jae-Hong Kang（韓国交通研究院理事長）、Hyoungsoo Zang（Hanyang大学助教授）
- ・中国の展望：Donghui Zhang（吉林省政府・図們江地域開発弁公室副主任）
- ・日本の展望：森地茂（運輸政策研究機構理事長、東京大学公共政策大学院教授）、Koki Nagata（米国航空輸送研究所・部長）
- ・ロシアの展望：Yaroslav Semenikhin（ロシア極東海洋研究所長）、Yuri Shcherbanin（欧亜輸送同盟部長）
- ・世界の観点から：Eric I. Im（ハワイ大学中米関係研究プログラム部長）

特に著者が関心を持った意見発表は、中国のWenhua Wu氏の論文「環黄海地域における中国複合輸送発展戦略」である。環黄海地域と断っているが、内容は中国全土の運輸政策についての意見である。この要約は次の通り。

- ・日本は経済が成熟過程に入っており、その経済成長度合いは小さい。中国は相変わらず高度成長過程を走っている。このため供給（輸送施設）が需要（貨物旅客需要）に追いつかず、大変な交通インフラ建設ラッシュが起こっている。
- ・WTOの加盟に伴い、中国の貿易システムは急速に改善し、国際標準に近づいている。
- ・中国は国際社会との関係を益々深め、相互依存状況は一層進捗している。外国企業との競争は今後一層激しくなる。貿易摩擦も一層厳しくなり、国際社会から益々強いインパクトを受けるようになる。国際社会との調和を如何に確保しながら中国経済の発展を図っていくか、これが今後の大きな課題である。
- ・複合輸送の近代化の観点からは、ハードの整備は急速に進められているが、新しい輸送需要に見合った制度や組織、法令などのソフトの整備が追いつかない状況にある。
- ・中国全土に一貫して整合性が取れ、規則正しい輸送サービスを提供するために、まず人治でなく法治の原則を徹

底させる。

- ・輸送は本来、各交通機関を網羅した総合交通システムの観点から各モードのあり方を議論すべきだが、モードごとに行政機関が独立しており、総合化が取れない。このため2重投資が起こり、無駄で非効率な交通システムになっている。
- ・競争原理が十分に働くような輸送システムになっていない。
- ・特に鉄道の運営は民営化が必要である。日本の民営化は非常に成功した。

さらに著者は健全な複合輸送システムの確立のための条件として、次の7つを上げている。

- ・各行政部局間の壁、各省間の壁を壊すこと、規制緩和
- ・各行政機関間の協力体制の確立
- ・複合輸送に携わる人の育成
- ・鉄道の民営化
- ・キャパシティビルディング
- ・国際標準に沿った運送システム整備のための法令の制定
- ・複合輸送情報センターの確立

古市正博氏の論文「日本複合輸送発展戦略と北東アジア地域のVAL-Chainにおける港湾のあり方」も興味あるものであった。

この論文では、まず、コンテナ貨物の過去の推移と北東アジア地域における近海輸送ネットワークの輸送パターンについて触れている。日本 - 韓国、韓国 - 中国をつなぐフィーダー航路を利用して、日中間に相当量のコンテナが動いている。この場合、荷主がトランシップ貨物ないし直行貨物のいずれを選ぶかの航路選択について計算がなされ、multinomial logit 分析を使って評価している。この結果、pendulum-direct (振り子型直行) サービスが、トランシップによるコスト増とリスク増を抑えることから、荷主と船会社の両者に利益がある可能性があることを指摘した。これは需要が船社サービスと比べてそれほど大きくない港湾が複数ある地域の場合、その差を埋める回答を与えるアイデアであるかもしれない。

また、配送日数が1日圏、3日圏、7日圏の3種のロジ

スティクスセンターの立地を考える場合、日本の港湾は道路、鉄道、内航海運が十分機能すれば、日本国内配送センターとしては釜山港より有利である。釜山港では1日圏、3日圏は難しい。これを機能させることが日本の複合輸送の発展上、重要である。

日本が注目すべき交通分野の進展が韓国で起こっていた。それは各種交通インフラ整備等で必要となる輸送データが、韓国では法律に基づき、国家レベルで一元化されて調査され、管理され、誰もがアクセスできるようにインターネットで公開されていることである。日本では市、県、国等の関係者がインフラ整備を行う際、そのつど人流、貨物調査を行わなければならないが、その頻繁さと方法の不統一、精度の信頼性など多くの問題を抱えたまま、取り敢えずの結果を得て投資を行う。これが日本の社会インフラ整備上の大きな問題点であることは誰もがわかっているものの、これを一元化することは今まで出来ていない。

Sang-Min Lee氏(韓国交通研究院・輸送データベースセンター課長)「韓国のデータベースの現状と今後の活動方向」によると、1999年に輸送システム効率化法が制定され、Korea Transportation Database(KTDB)なるセンターがこれに基づいて業務を実施している。ここでは、輸送政策と輸送計画のための基本データ、統計を計測し、分析し、管理している。各種の施設投資評価の精度向上を、標準化された画一的手法を一貫して長期に亘り用いることにより達成している。しかも、各種データを総合的に扱うことで政策面での使用に非常に有利となっている。

筆者の発表は第2セッションでなされた。テーマは「日中口を跨ぐ複合一貫輸送の課題」である。新潟と吉林省琿春を繋ぐ日本海横断輸送ルートを開設するべく研究している筆者は、このルートの実現にむけて最大の難関の一つはロシアのザルビノと琿春の間の陸上輸送区間であることを述べ、それは、貨物が万が一の事故に遭遇した際、どう対処するかの方法論がまだ確立していないことによるとした。なお、ロシアの参加者からは、全くその通りだとの返事があった。