

ユーラシア横断輸送路会議

ERINA特別研究員 三橋郁雄

1. はじめに

韓国交通研究院（KOTI）の創立20周年を記念して、ユーラシア横断輸送路会議が平成18年11月9日、釜山のBEXCOで開催された。主催者はKOTIで、国連アジア太平洋経済社会委員会（UNESCAP）交通大臣会合の一環として行われた。翌11月10日には、ESCAPが提唱しているユーラシア横断鉄道（TAR）に関する初めての政府間協定が各国大臣間でサインされることもあり、この日の開催となったものである。サインされる内容は、TARネットワーク、設計標準、その他制度的法的取り組みにかかる諸事項である。

開会式では、KOTI院長のJae-Hong Kang氏が主催者挨拶、来賓として建設交通省次官のIn-Hee Nam氏が挨拶した。基調講演は韓国鉄道公社総裁 Chul Lee氏が行った。

2. 会議の構成

会議は2部構成になっており、第一部はアジアハイウェイ（AH）ネットワーク、第二部はアジア横断鉄道ネットワーク（TAR）ネットワークである。いずれも国立ソウル大学教授のKyung-Soo Chon氏がモデレーターを務めた。

日本からは財団法人運輸政策研究機構副会長の森地茂氏と私が、いずれもパネリストとして招待された。

1) 第一部の発表題目及び発表者は次の通りである。

アジアハイウェイの位置づけと優先投資すべきもの：
ESCAP経済担当専門家 Madan Bandhu Regumi氏
北東アジアにおけるアジアハイウェイ発展戦略：KOTI Sang-Jin Han氏
中国における欧亜横断輸送路の発展状況：中国総合交通研究院（ICT） Cheng Shidong氏
超高速情報アジアハイウェイ：インドネシア運輸情報技

術省大臣補佐官 Loso Judijanto氏

第一部のパネリストは次の通り。

- ・運輸政策研究機構副会長 森地茂氏
- ・韓国建設交通部ハイウェイ政策課長 Ki-Sub Song氏
- ・韓国高速道路輸送技術研究所理事長 Kyung-Soo Yoo氏

2) 第二部の発表題目及び発表者は次の通りである。

TARを構成する国際鉄道回廊の最近の動きと期待する今後の方向：ESCAP鉄道チーム長 Pierre Chartier氏
中国の鉄道計画が欧亜大陸輸送の発展に新機会を提供する：中国総合交通研究所主任研究員 Sun Wei氏
ロシアから見たTARネットワーク発展の意義と戦略：ロシア国立鉄道技術経済研究設計院部長 Fyodor S. Pekhterev氏（欠席のためESCAPのティモエフ氏が交代講演）

韓国から見たTARネットワーク発展の意義と戦略：国立ソウル工業大学教授 Sigon Kim氏

マレーシアから見たTARネットワーク発展の意義と戦略：マレーシア通産省貨物マネージャー Abdul Radzak bin Abdul Malek氏

第二部のパネリストは次の通り。

- ・ERINA特別研究員 三橋郁雄
- ・韓国建設運輸省鉄道政策課長 Han-Young Kim氏
- ・Seo Joongロジスティクス会社社長 Jae-Yep Ryu氏

3. 特記事項

各発表者で特記すべき事項は次の通り。

1) 第一部

アジアハイウェイの位置づけと優先投資すべきものAH整備のための投資額を明らかにした。

南アジア	3,434km	22億ドル
中央アジア・南西アジア	12,038km	73億ドル
東南アジア	3,570km	46億ドル
北東アジア	6,546km	32億ドル

北東アジアにおけるアジアハイウェイ発展戦略

北東アジアにおける輸送ネットワーク整備のため、Transport Cooperation Organization in Northeast Asiaの創設を提唱した。ネットワークとしてはAH及びTARの両者を含む。

中国における欧亜横断輸送路の発展状況

中国国内を横断して中央アジアに至るルートとして、従来は連雲港から阿拉山口までの区間（我々が「CLB輸送回廊」と称しているもの）しか取り上げられていなかったが、このルートが近年、整備の進展にあわせ複数分岐化、及び多方面化してきている。

超高速情報アジアハイウェイ

AH路線の敷地に光ケーブルを敷設することにより、ユーラシア大陸の至る所の人が情報革命の恩恵にあずかれるようにしたい。この事業をAsian Super Information Highwayと呼ぶことにする。

2) 第二部

TARを構成する国際鉄道回廊の最近の動きと期待する今後の方向

TARネットワークの状況とmissing linkについて述べた。北米大陸のランドブリッジの状況についても参考までに触れた。

中国の鉄道計画が欧亜大陸輸送の発展に新機会を提供する

中国政府の今後の鉄道整備プロジェクト及びプロジェクトごとの投資額を述べた。

ロシアから見たTARネットワーク発展の意義と戦略

ESCAPが提案しているAHとTARは、そのネットワークは殆ど重なる、またこれからの輸送はトラックと鉄道の両者を必要とするintermodal輸送であることからAHとTARを分けずにIntegrateして取り扱う必要がある。

韓国から見たTARネットワーク発展の意義と戦略

朝鮮半島を縦断するTKRについてその進展状況を述べた。南北関係の悪化で進展状況は好ましくない。

マレーシアから見たTARネットワーク発展の意義と戦略

TARの一部を構成するシンガポール・昆明(中国)鉄道についてその意義と現状について触れた。

4. 感想

今回の会議はユーラシアランドブリッジとは言うものの、肝心の中央アジアの関係者は一人も来ていなかった。韓国、日本、中国にESCAP関係者が加わっただけであった。従って、相当に北東アジア関連の欧亜大陸輸送路会議になってしまった。またこの種の会議は西の出発点の方からの視点も重要と考えられる。この点、欧州からの参加者も欲しいところであった。