

## 総括・提言

### 分科会D：北東アジア・シームレス物流

北東アジアは非常に大きく動いている。中国東北部では、2003年から「東北振興政策」が進められており、2007年には「東北地区振興計画」が策定された。国有企業の改革やインフラ整備などが精力的に進められている。ロシア極東地域では、2007年に「極東ザバイカル経済社会発展プログラム」が策定された。東シベリアから日本海までの原油パイプラインの建設や、2012年に予定されるAPEC首脳会合の準備のためのウラジオストクでのインフラ整備などが急ピッチで進められている。モンゴルでは、東部や南部などで有力な地下資源の開発が進められようとしているが、これに対してインフラ整備が遅れている。日本では、小泉内閣の下で「シームレスアジアの実現」が大きな政策課題となり、「シームレス物流」をキーワードとした政策展開が図られている。

こうした背景の下、本分科会の主な目的は、北東アジア域内物流の「シームレス化」に向けた各国の取組状況を把握し、今後、関係者が取り組むべき課題について議論することとした。

分科会では7つの報告があった。前半の4つの報告では、「綏芬河輸送回廊」及び「図們江輸送回廊」の問題を取り上げた。これらは、いずれも2002年にERINAが提案した9本の輸送回廊に含まれる。2本とも、現時点ではインフラ整備が不完全であり、利用水準が低いレベルにとどまっている。しかし、これらは陸上・海上の複合一貫輸送により北東アジア地域の各国を結ぶルートであり、国際協力を推進する上での先導的なプロジェクトと位置付けることが可能だ。

モンゴル鉄道庁のプレヴェバートル氏からは、地下資源の開発と関連付けながらモンゴルの東部地域の鉄道整備を進めていく計画について報告があった。鉄道軌道幅の選択が大きな問題であるとのことだった。ロシアとの接続を考えれば広軌、中国であれば標準軌であり、悩ましい問題である。

吉林省図們江開発弁公室の崔軍氏が用意した報告では、長春と図們江地域を結ぶインフラの整備状況の紹介があり、また人材育成や資金調達面での協力についての提案があった。

沿海地方議会のビクトル・ゴルチャコフ氏が用意した報告では、海陸輸送の結節点となる沿海地方の港湾の発展戦略が説明された。ロシア政府が主導して地域輸送ロジスティクスシステムをこの地域に構築しようとの大きな政策の下に、港湾整備、その背後のインフラ整備、ソフト面での対応が進められようとしている。

北東アジアフェリー(株)のペク・ソンホ氏からは、運行開始に向けて準備が進む新潟と東草、ザルピノ（トロイツァ港）を結ぶフェリー航路の有効性について報告があった。

後半では、北東アジアにおける運輸分野での国際協力に携わっている3名の方々から、それぞれの取組状況などについて紹介があった。

経済産業省流通政策課の高橋直人氏からは、日本での官民連携による国際物流競争力向上に向けた取り組み、また日中韓三カ国が物流面で協力を進めていることの紹介があった。

韓国交通研究院のアン・ピョンミン氏からは、北朝鮮の羅津とロシアのハサンとの間の鉄道改修プロジェクトについて報告があった。また、韓国企業が中国の綏芬河市などと協力を進めていることの紹介もあった。

大図們江イニシアチブ（GTI）事務局のナタリヤ・ヤチェイストワ氏が用意した報告では、GTIの枠組みの中で、運輸部会（Transport Board）の設置準備が進んでいることなどの紹介があった。

その後、フロアも含めてディスカッションを行った。関心を集める図們江プロジェクトの進展が遅いことについて、北朝鮮の存在が問題であることが浮き彫りとなった。

これらの報告や質疑応答などを通じて、多くの情報を得ることができた。全体を整理すると、以下の4点の重要性が指摘できる。

「図們江輸送回廊」及び「綏芬河輸送回廊」の重要性。輸送距離の短縮を通じて環境対応型物流のモデルとなる。また、国際協力の試金石とも位置づけられる。

中央政府の政治的意思と総合的政策展開の重要性。物流シームレス化には国内外、官民の多くの利害関係者が絡んでいる。総合的政策展開が求められる所以であり、そのためには高いレベルでの政治的意思が重要。

民間事業リスクの軽減。CIQ制度の安定的運用、事業初期における集荷支援などが求められている。韓国政府は、民

間物流企業が海外でのインフラプロジェクトを手掛ける場合に、これを支援するファンドを設立した。

シームレス化とは不連続点解消と同義。高速道路や鉄道等のインフラが整備されても、国境あるいは港湾などでの滞留時間が長ければ、サービスレベルは低下する。国境通過点のキャパシティ向上は、交通インフラ整備に比べて低コスト。

## 提言

### 【各国中央政府に対して】

#### 1 国際協力プラットフォームの活用

大図們江イニシアチブの枠組みにおける協力

大図們江イニシアチブ（GTI）及びその下に設けられるGTI運輸部会の枠組みにおける協力を強化すること。GTIのメンバー国でない日本政府は、これらの協力の進展状況を注視しつつ、個別プロジェクトに関して可能な範囲で積極的に協力すること。

日中韓3カ国の協力の枠組みの活用

「日中韓物流大臣会合」など、当該3カ国の間で進められてきている物流政策当局間の交流の中に、北東アジア地域における物流シームレス化を共通の政策課題として位置づけること。さらに、ロシア及びモンゴルの物流政策当局を交えた交流にも取り組むこと。

#### 2 国際協力の推進

先導的モデル輸送回廊プロジェクトの推進

「図們江輸送回廊」及び「綏芬河輸送回廊」を、関係国が「物流シームレス化先導的モデル輸送回廊」に位置づけること。その上で、これらの回廊を対象に物流サービス水準の向上や利用促進などに向けた様々な実験的施策を展開すること。また、その効果を検証し、結果を各国の官民関係者が共有すること。

人材育成等の協力

物流関連の人材育成、インフラ整備資金の調達などの面で協力を進めること。

#### 3 国内体制の整備

関係省庁の連携強化

物流インフラ（通関施設等を含む）の整備、貿易手続等の改善、物流市場の整備及び物流企業の育成などの政策課題に関係省庁が連携して取り組み、総合的政策を展開すること。その際、シームレス物流を阻害する大きな要因である「不連続点」の解消・改善に大きな注意を払うこと。

官民の協力強化

官民が一体となって物流シームレス化を推進する体制を整備すること。その際、日本の「国際物流競争力パートナーシップ会議」が一つのモデルとなりうる。

### 【図們江輸送回廊、綏芬河輸送回廊を構成する地方政府・地方自治体に対して】

各国中央政府の取組と歩調を合わせ、あるいはそれらに先行して、次の取組を進めることを提案する。

- ・輸送回廊の現状及び課題の把握と、情報の共有を行うこと
- ・輸送回廊の利便性などを積極的に広報すること
- ・地域間の経済交流拡大を促進すること

提言内容は、必ずしも分科会参加者が所属する団体の見解を反映したものではない。