

セッションB

産業開発動向と交通インフラ



趣旨説明

ERINA調査研究部研究主任
新井洋史

今回20回目を迎えたこの会議においては、早い時期から、円滑なヒトとモノの流れは経済協力の基本であるとの考えの下、交通インフラは会議の重要なテーマだった。当時から毎年の会議でこのテーマを取り上げていたが、年1回の会議での議論だけで終わらせないために、常設の国際共同研究グループを立ち上げた。その時のリーダーは本日のコメンテーターの栢原英郎氏であり、メンバーには本日の報告者であるヤロスラフ・セメニヒン氏、アン・ビョンミン氏などがいた。約2年間、合同での現地調査などの活動を行って、2002年に「北東アジア輸送回廊ビジョン」を取りまとめた。

その後、様々な形でフォローアップを続けてきたが、このセッションの議論もその一環だ。ただし、ネットワーク全体を取り上げるとあまりにも多くの問題が出てくるので、ポイントを絞る。

北東アジアは、大きく分けると「内陸の北東アジア」と「海の北東アジア」に分けられる。その間に、海と陸とを結ぶインターフェースの地域がある。北東アジアの経済交流の発展は、このインターフェースを通じた物流にかかっていると考えることが可能だ。今日は、こうした視点から議論するため、内陸から海に向かって順に報告をいただき、最後に全体をまとめたい。



モンゴルの産業及び交通インフラの発展動向

モンゴル国家安全保障評議会インフラ担当官
Y. ジャルガルサイハン

運輸部門でのモンゴルの国際協力

モンゴルは内陸国であり、海に出るためには中国もしくはロシアの港を利用する。首都ウランバートルから最も近い港である天津港までは1,800km、ロシアで最も近い港であるウラジオストク港までは3,800kmである。中国とは1991年に、ロシアとは1992年にトランジット輸送に関する協定を締結した。

モンゴルは、ロシア、中国、北朝鮮、ベラルーシ、トルコ及びカザフスタンとの間でそれぞれ国際道路輸送に関する協定を締結した。さらに、以下に挙げる国際協定や条約にも加盟している。①TIR条約、②道路による物品の国際輸送のための契約に関する条約（CMR条約）、③物品の国境管理の調和に関する国際条約、④道路交通に関する条約、

⑤道路標識及び信号に関する議定書、⑥鉄道国際協力機構の鉄道による国際貨物輸送に関する協定、⑦鉄道による旅客輸送に関する協定、⑧アジアハイウェイ協定、⑨アジア横断鉄道協定。

これらの協定や条約に加盟したことで、モンゴルの貿易貨物の60%及びほぼすべてのトランジット貨物が鉄道で輸送されている。道路輸送は、国境地域間における輸送に限られており、海港までの輸送には利用されていない。これらのトランジットに関する協定では、関税担保の差し入れの免除、簡略手続、港湾施設や交通インフラ利用の際の国内料金の適用が規定されているにもかかわらず、実際にこれらの措置が受けられるケースは限られている。ロシアとの国境では、厳格な国境管理や通関手続、官僚主義、トラ

ランジット貨物に対する担保や保証金の要求、予期せぬ遅延、拘留、貨物の一部あるいは完全な破損あるいは滅失、道路交通安全の措置の不備といった問題がある。中国との国境では、中国国内道路網を利用したトランジット輸送ができないといった問題がある。以上のことは、貿易及び輸送の円滑化に関する既存の法制度の見直しが必要であることを示している。

グローバル化が進む世界において、貿易や国際輸送は内陸国やトランジット国の経済発展にとって、死活的に重要な役割を持っている。残念ながら、国境通過時には、大幅な遅延、煩雑な検査や申告、重複検査、常に変更される書類や手続、不適切な法制度といった一連の障害が発生している。国境管理、税関、運輸監督、衛生、品質・基準管理など諸官署間の調整が不十分であることも問題を悪化させている。モンゴルにおける貿易、輸送分野でのITの活用は初歩的段階に留まっている。これらすべての障害がコストを引き上げ、モンゴルの競争力に影響している。モンゴル政府は、市場原理に沿って運輸部門の活動を拡大、発展させようとしており、隣接国との統合輸送ネットワークを整備して、この分野での協力メカニズムに積極的に参加しようとしている。

鉱業の発展と物流

モンゴル経済における鉱業部門の拡大に伴い、運輸部門に対する需要も増加している。初期においては、モンゴル経済の拡大は銅や金の国際市場価格の上昇にリンクしていたが、今日では石炭、原油、亜鉛、その他の鉱物の採掘及び輸出と結びついている。主要な炭鉱は、いずれも南ゴビ県（アイマグ）にあるタバン・トルゴイ（埋蔵量65億トン）、ナリイン・スハイ（埋蔵量1.25億トン）などである。2005年から2008年にかけて、これらの炭鉱から年間320万～520万トンの石炭が輸出された。2009年には710万トンになり、2010年には前年比倍増の1,400万～1,500万トン程度となった。

鉄鉱石の主産地はセレンゲ県のツムルテイ鉱山である。その輸出量は2007年の24.04万トンから2009年の157.61万トンへと、ほぼ6倍に増加した。また、亜鉛精錬工場「ツァイルト鉱業」社（スフバートル県）は、年間45万トンの亜鉛の精錬を行い、中国に13万～15万トンの精錬を輸出している。原油採掘は、2007年の81.23万バレルから2009年の191.94万バレルへと2.4倍増加した。主要な採掘事業者である「中国石油大慶タムサク・モンゴルLLC」社（ドルノド県）が2009年に140万バレルを採掘、「東勝石油モンゴル（株）」社（東ゴビ県）が同年50万バレルを採掘した。

南ゴビ県の石炭はタバン・トルゴイ～ガシュンスハイ（260km）を通じ、またナリイン・スハイ～シベエフレン道（45km）を通じ中国に輸出される。「ツァイルト鉱業」の場合は、自社の亜鉛選鉱工場からバルーン・ウルト経由でサインシャンドまで350kmを道路輸送した後、中国まで鉄道輸送している。「中国石油大慶タムサク・モンゴルLLC」の場合は、ドルノド県マタド村の生産地点からビチグド国境通過点まで190kmを道路輸送している。セレンゲ県の「ツムルテイ鉱山」は鉱石輸送に鉄道を利用しており、東ゴビ県の「東勝石油モンゴル（株）」もズーンバヤン駅に近接していることから鉄道貨車に直接積み込んで中国へ輸出している。

現在、鉱物資源輸出用の大量積載トラックが通行できるような道路が無いまま地下資源利用を続けているため、環境へ大きな負荷がかかっている。ゴビ地域の表土の損壊や植物相の絶滅などである。さらに、このような状況は地域住民や家畜にとっても堪えがたいものである。トラックは、2～3倍程度の過積載状態で90～110tを超えることも多い。交通安全上問題であり、頻繁に交通事故が起こる素地となっている。

タバン・トルゴイ炭田からの石炭採掘量は4,000万～5,000万トンに、石油生産量は3～4倍に増加するものと期待している。また、フシュート炭鉱（ホブド県）から中国への石炭輸出用道路の建設が完成した。2009年にモンゴル政府と「アイバンホー・マイズLLC」社とがオユトルゴイ鉱山（銅埋蔵量3,000万トン、金埋蔵量1,000トン）の利用に関する合意に署名したことから、地下工事及び精錬工場建設工事が開始されている。工場は2013年に稼働する予定であり、毎年50万トンの銅精錬を中国など各国に輸出する。鉱産品加工に関わる選鉱工場、発電所、産業団地などのインフラが、ゴビ地方のサインシャンド、ツォグツツェツイ及びハンボグドの近郊で整備されることになっている。

インフラ整備計画

モンゴル政府は、大規模鉱山につながる鉄道と併せて産業団地を整備すること、鉱産品の付加価値を高めること、国内産業の輸出支援によりGDP成長率を高めること、ロシアや中国の鉄道等の輸送ネットワークを利用しながら第三国市場へアクセスができるよう海洋港湾までの新たな輸送路を確保すること、といった政策を進めている。こうした目的のため、2010年6月、モンゴルの国会は「鉄道輸送に関する国家政策」を承認した。

この政策によれば、初期段階では1,100kmの鉄道を建設する計画である。

- ・ダランザグダド～タバントルゴイ～ツァガン・スブラ
ガ～ズーンバヤン（400km）
- ・サインシャンド～バルーン・ウルト（350km）
- ・バルーン・ウルト～フート（140km）
- ・フート～チョイバルサン（150km）

第2段階では、総計約900kmである。

- ・ナリイン・スハイト～シベエフレン（45.5km）
- ・ウファア・フダグ～ガシュンスハイト（267km）
- ・フート～タムサグブラク～ヌムルグ（380km）
- ・フート～ビチグト（200km）

「鉄道輸送に関する国家政策」と併せて、モンゴル国会は都市計画、電力、土木インフラ、道路網体系に関する新たなプログラム「新規建設」を承認し、国際標準に近づこ

うとしている。このプログラムは、2010～2012年及び2013～2016年の2段階からなっている。

- ・ウランバートル市と各県の中心都市及び県の中心都市と国境通過点とを結ぶ総延長5,572kmの道路建設。
- ・アルタンブラグ～ウランバートル～ザミン・ウド間の990kmの高速道路の建設。

このプログラムの実施により、モンゴルには2012年時点で1,800kmの国際・国内道路が、2016年には3,752kmが整備される。結果として各地方での輸送コストが低減され、ロジスティクスセンターが整備され、2014年のアルタンブラグ～ウランバートル～ザミン・ウド高速道路の供用により輸出入及びトランジット輸送の輸送条件が大きく改善する。



中国黒龍江省と北東アジア国際輸送

黒龍江省口岸汽車運輸管理弁公室副主任
李文閣

黒龍江省の対口国際道路輸送と道路整備状況

中口国境線の中国側の7割（約3,000km）は黒龍江省内にあるが、同省はロシア側の5地方・州（沿海地方、ハバロフスク地方、ユダヤ自治州、アムール州、ザバイカル地方）と隣接し、ロシア側との間には47本の国際道路輸送路線（旅客輸送路線24本、貨物輸送路線23本）がある。現在、ハルビン～綏芬河～ボグラニチヌイ～ウスリースク～ウラジオストク、牡丹江～綏芬河～ボグラニチヌイ～ウスリースク、ジャムス～同江～ニジニレニンスコエ～ピロビジャン、鶴崗～蘿北～アムールゼト～ピロビジャン、鶏西～密山～トゥリー・ロク～ウスリースク、七台河～密山～トゥリー・ロク～ウスリースク、伊春～嘉蔭～バシコボ～ピロビジャン、穆稜～綏芬河～ボグラニチヌイ～ウスリースク等の輸送路線は既に開通している。

黒龍江省の対口国際道路輸送は、初期段階（1988～92年）、拡大段階（1993～99年）、成長段階（2000～06年）、全面発展段階（2007年～現在）という4段階をたどってきた。さらに、2009年に中口両国首脳が「中国東北地域とロシア極東・シベリア地域の協力に関する計画要綱（2009～2018年）」に署名してから、中口国際道路輸送の発展に一段と弾みがついてきた。2010年には、中口国境を出入りした車両は延べ15万台を超え、旅客輸送人数は延べ183万人、貨物輸送

量は121万トンに達した。

なお、黒龍江省の道路整備状況については、2008年から道路建設の3年計画を実施しており、具体的には3年間合わせて1,100億元が投資され、35件の重点プロジェクトが実施される予定だ。この3年計画が予定通りに完了すれば、黒龍江省の高速道路延長は4,000kmに達する。

トランジット輸送の課題

第一に、中口間のトランジット輸送協定未締結の問題がある。貨物のトランジット輸送協定について、中口両国政府は2005年から協議を重ねてきたが、まだ締結に至っていない。ハルビン～ウラジオストクの国際輸送線路は既に開通され、日本、韓国の貨物も海運を通してウラジオストクに輸送することも可能である。しかし、中口間のトランジット輸送協定がないため、税関手続き、輸送時間、輸送コストに係る問題点が指摘されている。

第二に、一部の中口口岸（通関地点）では、税関・検疫部門の低効率という問題が存在する。通関の検査項目が多く、手作業による検査の場合もあって、トランジット輸送の実施を難しくする問題点が多い。

第三に、中口の輸送企業の多くはサービス水準が低い。大半の輸送企業は新しい輸送方式・設備を採用しておらず、

国際複合一貫輸送に十分に対応できない。

第四に、一部の口岸と港湾のインフラ施設が未だに不備である。現状では、黒龍江省の口岸のうち、貿易発展と人員往来のニーズに対応可能なインフラ施設を確保しているものは、ごく一部に限られている。

北東アジア物流協力の可能性

北東アジア諸国において、国際輸送の分野で協力の機運が高まっている。具体的には、モンゴル、日本、韓国、北米地域、中国の南部沿海港湾をつなぐ「中ロ中」（中国→ロシア→中国）、「中ロ外」（中国→ロシア→第三国）、「ロ中ロ」（ロシア→中国→ロシア）など、複数の輸送方式を利用した国際複合輸送ルート及びユーラシア大陸横断ルートを貫通させ、早期にシベリア横断鉄道（TSR）、通過貨物輸送及び通過旅客輸送を実現させ、国際輸送と貿易協力

における互惠・ウィンウィン関係で新たな局面を切り開くことが期待されている。

北東アジア関係諸国（地域）は、今後の物流協力関係の強化に向けて、次の4つの取組みを進める必要がある。第一に、国際競争力を有する大規模の口岸・港湾を積極的に整備する必要がある。黒龍江省としては、保税センター・倉庫、国際旅客輸送ステーション、国際物流パーク等のインフラ整備を行う予定である。第二に、国際複合輸送ルート及びユーラシア大陸横断ルートの建設の阻害要因を取り除くことが重要である。第三に、関係国が産業育成に取組み、伝統的な国際輸送業者を国際物流企業へ成長させ、トレーラー等を利用した輸送方式を積極的に取り入れるべきである。第四に、輸送関連の行政管理部門が業務効率改善を図ることが必須である。



沿海地方南部を經由するトランジット輸送の現状

極東海運研究所所長
ヤロスラフ・セメニヒン

沿海地方の国際輸送回廊

我々、ロシア極東の住民は、ロシア極東地域がまさに大陸と海洋の接点であるという認識を持っている。本日のような国際会議で、我々は何度も外国人投資家に対して、様々な問題の解決と互惠の利益につながるような形の極東の港湾や関連の交通インフラに対する投資を呼び掛けている。

現在、ロシア経済にとって最も重要な課題となっているのは自国のエネルギー資源の輸出であり、そのための交通インフラ整備に注力してきた。極東の港湾は、近隣国で需要が高まっている石炭、石油、天然ガスの輸出を担っている。

これに対して、「陸と海とを接続する機能」は、トランジット回廊が担うべき役割である。沿海地方には、「プリモリエ1」や「プリモリエ2」などいくつかの国際輸送回廊（ITC）がある。ITC「プリモリエ1」は綏芬河輸送回廊の一部であり、ハルビン～綏芬河～ウラジオストク・ナホトカ・ポストーチヌイを経て海上ルートにつながる。ITC「プリモリエ2」は図們江輸送回廊の一部であり、長春～吉林～琿春～ザルビノ（トロイツァ湾）を経て海上ルートにつながる。

2010年、これらの回廊においていくつかの試験輸送が行

われた。「プリモリエ1」では(株)ロシア鉄道の支社である「極東鉄道」が、80TEUのコンテナ貨物をグロデコボ駅からウラジオストクの港まで24時間以内で輸送した。ロシア鉄道は、綏芬河に持つ貨物受付窓口からの極東各港湾への通し輸送を開始する用意があるとしている。「プリモリエ2」については、新潟県及び(株)トロイツァ湾港によれば、2010年10月に実施した試験輸送によって、同港経由ルートの競争力が示されたとのことである。もちろん、いずれのルートにおいてもインフラ整備はいまだに十分ではない。そうした中、ボグラニチヌイ、グロデコボ及びクラスキノの国境通過施設の拡張が予定されているのは、期待される動きだ。

現状でのトランジット貨物量は小さく、トランジット輸送市場は十分には発達していない。それにもかかわらず、トロイツァ湾（ザルビノ）、ポストーチヌイ、ナホトカ、ウラジオストクの各コンテナターミナルなど、港湾整備プロジェクトが実施中あるいは計画中である。トロイツァ湾に関しては、大図們江イニシアチブ（GTI）が各国専門家の協力を得て行った調査により、年間最大9,000万トンの貨物を扱うようになるとの見通しが示された。ロシア政府、

沿海地方政府ではこの港の発展に大きな関心を持っている。

口中協力の状況

ロシア連邦税関庁によれば、2011年の優先課題の一つは、APEC諸国、中でも中国の税関当局との協力を強化することである。中国とロシアの税関当局間での協力は、情報交換、税関統計、税関価格や知的財産保護などの税関管理面などで進展している。運送業者は、現状の税関手続きに完全に満足しているわけではないが、改善作業は始まっており、それはいよいよ活発化しつつある。こうした作業の結果、国境を越えた貨物輸送における手続きにかかる負担は軽減されるであろう。

口中間の貿易経済関係は、近年急速に強化されている。2004年に、両国政府間で投資協力に関する常設の作業部会が設置された。2004～2009年に、口中投資フォーラムが5回開催され、総額45億ドルに上る計37のパイロットプロジェクトについて意向確認書が交わされた。中国商務部のデータによれば、2009年の中国からロシアへの直接投資額は、対前年比で約2倍になった。

2012年のAPEC首脳会議に向けて、7か所の国境通過点の改修・近代化が行われている。このうち2か所が露中の幹線道路国境通過点（ボグラニチヌイ、クラスキノ）である。ボグラニチヌイ国境通過点の設計通過能力は、1日当たり車両1,300台、旅客4,000人であり、完成後は極東・ザバイカル地域で最大級の自動車国境通過点となる。

近いうちに、近代的国境通過施設の設計・施工を管理する露中の地方（省）レベルでの委員会の設立が認められる見込みである。この委員会には、沿海地方政府の他、関連の各国家管理機関、貿易業者、観光業者の代表者などが参加することになっている。ウラジオストク～グロデコボ～緩芬河間の旅客列車運行に関しても同様に関係者間の調整が行われている。

国境インフラ整備を担当する連邦機関（ROSGRANITSA）によれば、極東連邦管区では2012年以降、33か所の国境通過点の近代化が計画されている。

港湾整備

運輸省及び沿海地方政府では、2015～2020年を目途に、ポストーチヌイ港の取扱能力を1億2,000万トンにまで拡張する計画を検討中である。ワニノ、ソビエツカヤ・ガワニでも、石炭ターミナル等の整備が進んでいる。既に1,800万トン/年の石炭ターミナルが整備済みであり、さらに2,000万トン/年の石炭ターミナル、800万トン/年の鉱石ターミナルが整備されることになっている。沿海地方でもモンゴル産の石炭を輸出するためのターミナルを建設する構想があり、当社で予備設計を行うことになっている。

以上のように、沿海地方やハバロフスク地方には明るい展望があり、アジア太平洋諸国との間の新たな輸送ルートの構築は、関係者全てにとって利益をもたらすものとなるだろう。



韓国における国際海上輸送回廊発展の現状

韓国交通研究院北東アジア北朝鮮研究室長
アン・ビョンミン

南北間の物流と貿易

朝鮮半島の東海岸地方のロジスティクス市場は、大きな経済的・政治的課題に直面している。軍事的緊張のため、南北間の旅客、貨物輸送がほぼストップしている。さらに、天安号沈没以降、北朝鮮の船舶は韓国領海への入域、航行が禁止されている。

2005年の南北海運合意書の発効以後、北朝鮮船舶の済州海峡通過が可能となり、通過距離は223マイルが短縮され、通行時間は24時間短縮された。しかし、南北関係悪化に伴う北朝鮮の海上交通路の封鎖（済州海峡の通行禁止）によっ

て、北朝鮮の経済損失は年間3,000万ドルに達すると推定される。

南北間の船舶輸送回数は、2007年の11,981回から2010年の1,432回へ減少した。貨物量も2007年の2,511万トンから2010年の106万トンに急減した。南北鉄道輸送は、2008年に中断され、2007～2008年の輸送回数は計148回で、貨物量は311トンだった。他方、南北間の道路輸送（韓国～開城工業団地）回数は、2007年の143,450回から2010年の166,181回に増え、その貨物量は2009年の22万トンから2010年の39万トンに拡大した。

韓国の新たな交通インフラ計画

韓国の首都圏と結ぶ複合輸送ネットワークが十分ではないため、東海岸地域の発展は遅れている。そこで、大規模な運輸プロジェクトが検討されてきており、近い将来に建設が開始される。これらのプロジェクトとしては、ソウルと中核都市・港湾とを結ぶ高速道路の新設、韓国東部と西部を結ぶ高速鉄道建設及び韓国東海地方における鉄道新設といったものがある。したがって、韓国首都圏とのネットワーク不足は間もなく解消されるだろう。さらに、釜山新港への鉄道乗り入れが完成したことから、35万TEUの貨物輸送が行われることになる。韓国は、東海圏における運輸・ロジスティクスの振興に向けて新たな取り組みを進めている。

また、江原道は、今年の政策として「大陸国家へまい進する基地になることができるように」との方針を打ち出し、「大図們江イニシアチブ (GTI)」の年次総会の開催を計画している。さらに、慶尚北道は、浦項市のヨンイル (迎日) 湾港の完成を踏まえて新たな北東アジア航路を開設する予定であり、産業団地、複合物流基地を整備する計画を持っている。

中国の長吉図開発計画の新動向

中国は、長春、吉林、図們江地域を結ぶ長吉図開発計画を積極的に推進している。しかしながら、現状では、中国貨物を羅津や清津といった北朝鮮港湾を経由して韓国港湾へ輸送することができない。さらに、北東アジアフェリー社は、わずか16カ月の運航の後、運航ライセンスを返上した。同社は、東草 (韓国)、新潟 (日本)、ザルビノ (ロシア) 及び琿春 (中国) の間の輸送を行っていた。また、東草、ザルビノ、ウラジオストク間を結ぶ東春フェリーも運

航を停止している。

現在、中国は北朝鮮の羅津港と清津港を経由する輸送回廊の開発に関心を持っている。琿春から羅津港へのアクセスは道路輸送が中心で、図們から清津港へのアクセスは鉄道輸送が中心である。2010年の末に、中国は羅津港を経由し、吉林省の石炭の上海地域への輸送を開始しており、琿春→羅津港→大連を結ぶ非定期コンテナ輸送も開始された。長吉図開発計画が具体化するにつれ、中朝国境地域の高速度道路の整備や、国境橋の補強工事など、交通インフラの整備が一層進むと予想される。

物流分野における韓国とロシアの協力関係

2008年9月の韓口首脳会談では、イ・ミョンバク大統領は韓国企業によるロシア極東地域のための港湾、物流団地の開発を提案した。その後、議論を重ねた結果、2010年9月には、韓国・ロシア経済共同委員会において、ロシア極東地域の港湾の近代化開発に関する覚書が締結された。しかし、開発方法についての両国の考え方は異なっている。韓国側はザルビノ港及び物流団地の開発に意欲を示しているが、ロシア側は一括開発方式には非積極的で、ザルビノ港の埠頭拡張のみを希望している。2011年中にも今後の開発を巡る韓口政府の協議が開かれる予定である。

また、韓国は最近、ロシアのポシュット、ザルビノ、ナホトカ各港を利用して、北朝鮮を迂回する新たな北東アジア輸送回廊を開発しようとしている。釜山港湾公社 (BPA) は、中国黒龍江省の綏芬河総合保税區をロジスティクス基地として活用する計画を、改めて検討している。国際複合一貫輸送には、「速い」、「安い」、「安全」という3つの条件が求められているが、今後も北東アジア関係国が協力して共同利用、共同発展することが望ましい。



国際複合一貫輸送社会実験 (日本海横断航路) について

新潟県交通政策局長
坂井康一

輸送実験の概要

日本海側の拠点港である新潟港と北東アジアとを結ぶ新たな物流ルートの構築を目指して、新潟県は昨年10月にコンテナ貨物の国際複合一貫輸送実験を実施した。

今回の輸送実験では、中国東北部を貨物の仕出地に選定

した。この地域は、世界の中でも特に経済成長が著しく、今後、一層貿易の拡大が見込まれている地域である。しかしながら、中国東北部は日本海に直接面していないため、現在、黒龍江省ハルビンから新潟港までは、大連港経由で約3,000kmの距離を輸送している。これに対して輸送実験

では、中国東北部から中口国境及びロシア・ザルビノ港を経て、新潟港を結ぶショートカットルートをとることで、国外輸送距離を4割、約1,300km短縮した。

なお、2009年に北東アジアフェリー(株)が日本海横断航路の運航を開始したが、集貨の不振等により現在運行休止となっている。今回の実験は、日本海横断航路の再開に向けた取組の一環である。

この輸送実験は、ザルビノ港を経由するルートについて、リードタイムや輸送コストなどを検証し、新たな物流ルートの実現方策を検討することを目的に実施した。生活雑貨及び衣料品を、20フィートコンテナ各1本を用いて輸送した。貨物は、仕出地のハルビン市及び吉林省琿春市を出発し、琿春市でコンテナ詰めの後、中国、ロシアの国境通関等を経て、ザルビノ港までトラック輸送を行った。ザルビノ港から新潟港へは、ナホトカ港に寄港している貨物船をチャーターして輸送した。新潟港から日本国内の仕向地には鉄道等を利用して輸送された。

実験を通じた検証結果

まず、運送、荷役作業や検査等の実質のリードタイムは6日程度だった。10日以上かかる大連港経由ルートに対し、ザルビノ港経由ルートが優位性を持つことが明らかとなった。ザルビノ港の通関手続や日本の貨物鉄道ネットワークの利便性向上等により、一層のリードタイムの短縮が可能と考えている。さらに、現在、中口国境付近の道路インフラの整備や、ロシア側検問所の通関処理能力の強化に向けた施設や体制の整備が予定されていると聞いており、リードタイム短縮への寄与が期待されている。

次に、輸送コストについては、今回の実験ルートでは、複数事業者が参入する大連港経由に対し、主に国外陸送費の差から1TEU当たり、約10万円割高だった。このため、既

存の物流ルートの一部活用も含めた陸送費低減の取組を進め、貨物量を確保していくことで、大連港経由と同等以下のコストの実現を目指していくことが必要だと考えている。

次に、通関手続については、概ねスムーズに完了した。なお、ザルビノ港での通関審査、及び通常は名古屋港揚げであるところを新潟港揚げに変更した衣料品の関税暫定措置法の適用審査は、ともに初回審査のため10時間以上を要している。今後、継続的にこのルートが利用される場合は、時間短縮が見込まれる。

以上の他、本格的な物流ルート構築のためのいくつかの課題も明らかとなった。例えば、中口国境の車両通過時の許可証発行が年間6万枚に規制されていることがあげられる。また、現在10トン対応のザルビノ港のクレーンの荷役能力の向上やコンテナヤードの拡張、あるいは中口間の交通インフラの整備の推進が必要である。さらに、今回の実験では発生しなかったが、コンテナ詰め時の中国税関のシールがロシア税関で開封されるケースがあるとのことで、輸送事業者が最終目的地までの貨物の安全を保証する通しB/Lが発行できないことも課題だ。ただし、中国、ロシアの政府関係機関等から改善に向けた努力をするとの話もあり、早急に改善されることを期待している。

以上、今回の結果を踏まえ、中国東北部と日本とをショートカットで結ぶザルビノ港経由ルートは、新たな物流ルートとして有望なルートだと考えている。更に商業ベースのルート構築に向け、国内外の船社やフォワーダー等との連携体制づくりや、日本、中国、ロシア等の連携により貨物需要の掘り起こしが必要だ。新潟県として、この輸送ルートが1日も早く商業ベースとして確立されることを期待している。同時に、本格的な航路開設に向けて、吉林省など関係機関等とともに取り組んでいくので、協力願いたい。



大図們江イニシアチブ (GTI) の枠組みにおける 運輸部門の活動の進展

UNDP大図們江イニシアチブ・シニアプログラムオフィサー
ルスラン・グリドフ

GTIの運輸部門における協力の取組

大図們江イニシアチブ (GTI) は政府間の協力の枠組みであり、中国、モンゴル、韓国、ロシアの4カ国で構成されている。

運輸部門は、GTIの枠組みの下での協力を促進するために合意された5つの優先的経済部門のうちの1つである。2005年に採択された「戦略行動計画」では、運輸部門に関連して、図們江地域の物流を促進するためインフラの改修

整備を行うこと、大図們江地域における物流を拡大すること、及び旅客・貨物の国境通過手続きを簡素化することを目標に掲げた。2007年、この地域の運輸関連プロジェクトのいくつかは、メンバー国の協力によって促進されるべき「GTIプロジェクト」として特定された。2009年、適切な運輸インフラとロジスティクスネットワークの発展を通じて「大図們江地域（GTR）」の経済協力を支えることを目的として、GTI運輸部会が設立された。

GTRにおける主要な運輸関係者相互の協力を強化するため、2009年から2010年にかけて、GTIの枠組み内で以下の会議が開催された。

- ・「GTI運輸専門家ワークショップ」（2009年12月18日、中国・琿春）：東草～新潟～ザルビノ～琿春を結ぶ海陸輸送ルートである「北東アジアフェリー」プロジェクトの抱える課題や、「図們江輸送回廊」のインフラ整備などを取り上げた。
- ・「GTI運輸部会設立会議」及び「GTI運輸プロジェクト推進専門家セミナー」（2010年6月24-25日、韓国・釜山）：2010-2012年のGTI運輸協力プログラムを検討、採択した。
- ・「GTI運輸専門家会合」（2010年12月16日、米子）：「GTI運輸プロジェクト」をいかに推進していくかについて検討し、図們江事務局・UNDPに対して提案を行った。

昨年採択された「GTI運輸協力プログラム」には、①運輸政策・計画の調整、②運輸・ロジスティクスインフラ整備、③効率的、安全、安定的な運輸・ロジスティクスサービス及び④越境・トランジット円滑化という4つのサブプログラムが含まれる。GTIメンバー国政府は、これらの運輸部門の取組を一貫して支持している。

ザルビノ港の将来貨物量調査

GTI運輸プロジェクトの1つである「ザルビノ港の近代化」の推進の一環として、各国関係者によるザルビノ港の将来貨物量の予測値を収集する作業を行った。この取り組みは、ザルビノ港経由の長期的貨物取扱需要量（潜在貨物量）に対する関心を高め、関係者全員が同港の近代化を重視することや背後圏の国境通過手続きを簡素化することなどを目的としている。予測値の提供を依頼した先には、インフラ上の制約が無いと仮定すること、国境通過手続きが簡素化されて物流を阻害しないこと、世界経済が順調に成長することなどを前提条件として考えてもらった。

この作業は、2010年8月から10月にかけて行われた。図們江事務局から、各国の研究機関や地方政府など68か所に依頼状を送付したところ、15機関・団体から回答を得た。

この調査の結果、ザルビノ港は相当量の貨物を扱うこと、また、コンテナや一般雑貨、穀物、石炭、鉱石など各種の貨物を専門的に取り扱う港湾になる可能性を持つことが明らかとなった。ザルビノ港の潜在貨物量は、2020年までに年3,000万～4,000万トン、2030年までに年9,000万～1億トンになると推計される。ここで注意すべきは、これはあくまで潜在的な可能性であって、現実的な予測値ではないことだ。この取扱量が実現するかどうかは様々な要因に係ってくる。これらの要因の中には、政策的にコントロール可能なものもあれば、不可能なものもある。しかしながら、控え目の推計の場合であっても、長期的にはザルビノ港が年間2,000万～3,000万トンを取り扱うことはできるとされており、このことは港湾整備・近代化を加速するためのしっかりとした根拠となる。

北東アジアの国際輸送回廊

世界各地で、地域経済圏の発展のために、効率的な統合運輸ネットワークの整備に向けた取組が行われている。これは、北東アジアにとっても重要な課題である。現状では、北東アジア地域の輸送ネットワークはハード面、ソフト面の様々な課題を抱えており、十分に統合されているとは言えないからだ。「回廊」ベースの取組は世界各地の経済圏で進められており、有効な手法である。

北東アジアでは、セッション冒頭に紹介があったとおり「北東アジア輸送回廊ビジョン」が提案されている。ただし、このうち国際的に積極的に推進が図られているのは、北東アジアと他の地域を結ぶ3本のルートのみである。具体的には、「シベリア鉄道輸送回廊」と「朝鮮半島東部輸送回廊」をつないだルート、「天津・モンゴル輸送回廊」、「チャイナランドブリッジ輸送回廊」だ。それ以外の回廊は、地域レベルでの支持が得られておらず、様々な困難に直面している。

GTIはこれらの北東アジア輸送回廊を推進するプラットフォームとしての役割を果たすことができる。実際に、GTI運輸部会の設立会合で決定された「GTR横断輸送回廊の統合運輸・インフラ整備促進計画（調査）」を実施する準備を進めている。本プロジェクトの目的は、GTRの交通ネットワークの将来像を描くこと、「ビジョン」の具体化のための戦略を立案すること、及び主要なインフラ整備プロジェクトや輸送サービスプロジェクトの促進を図ることである。この調査により、過去の様々な調査や研究の成果をアップデートし、今後いかに輸送回廊の実用化を進めていくかの提案を行うこととしている。



新しい流れの「水みち」をつくる

(社)日本港湾協会名誉会長・ERINA評議員
栢原英郎

2002年に輸送回廊ビジョンをまとめた時は、ハードの問題が大きかった。例えば、国境で道路がつながっていない、鉄道のゲージが違うといった問題が円滑な輸送を妨げているという認識だった。もちろん、税関の運用時間の違いや申告書類の様式の違いなどのソフトの問題の存在も認識はしていたが、議論の中心はハードインフラだった。これに対して、今日の議論で明確になったのは、この10年間でハードインフラ整備が相当進んでいるということだ。そのことを受けて、今では、通関の円滑化や国際物流企業の育成といった課題が各ルートにおいて浮上するに至っている。10年間の変化に驚きを感じる。

そこで、「商習慣」と呼ばれる、古くからの貨物の流れとそれに付随して形成される取引の流れの存在を指摘したい。かつて我が国では、全国的に生糸(絹)の生産が盛んであった。その輸出については近くに港があっても横浜港で取り扱われることが専らであった。市場があり、商社、船社の集積があり、国の検査機関も立地していたからである。

北東アジア輸送回廊ビジョン発表から10年が経過し、これを推進していくためには、今や「商習慣」が重要な課題になった。黒龍江省や吉林省が新たなルートを推進しよう

としても、大連を経由して輸出するというルートから、新たなルートに貨物の流れを変えるには大きな困難が伴うだろう。新潟県が報告した事例のように、新しいルートは日数的には有利だが、コストや通関時間などで劣るという現実がある。大連ルートに対して、競争力を持つためには、貨物の太い流れができ、そこに新たな商習慣が生まれなければならない。

新たな商習慣形成の突破口となるのは、モンゴルの石炭、鉱物資源開発のプロジェクトだろう。大量のモノの流れが「水みち」を形成し、それが大きな流れとなって、新たなルートが形成されることを期待したい。

図們江プロジェクトが最初に立ちあがった時は図們江地域という小さい地域の開発計画だったが、GTIとなって変わった。これからは、地域協力を先導する動きになっていくと思う。しかし、日本は国としては参加していない。そこには様々な課題がある。まず、我が国と北朝鮮との間には国交が回復していない。拉致問題が解決しない限り、我が国がこの地域に国として積極的に乗り出すことは大変困難である。これらの課題が一日も早く解決され、わが国も積極的にこの動きに参加するようになることを期待したい。

フロア発言

中国交通運輸部国際合作司長 局成志

本セッションの各国の報告者から、「北東アジア地域の貿易・経済の拡充を行うために、国際複合一貫輸送の取組みが必要だ」という共通認識が見えてきた。協力の在り方については、本会議は既にそのプラットフォームを提供しており、今後の課題をめぐる認識についても、ハード及びソフトのインフラ整備に触れたことに大きな意義がある。

中国政府として、北東アジア地域の物流協力と国際複合一貫輸送の取組みを重視している。東北振興戦略(2003年始動)、山東半島の藍色経済区などの国家発展戦略においても、北東アジア物流協力がその内容の一つとなっている。

また、二カ国関係においては、中ロ両国首脳が2009年に合意した「中国東北地域とロシア極東・シベリア地域の協

力に関する計画要綱(2009~2018年)」の中に、交通輸送分野での協力強化の内容が含まれている。

さらに、2006年発足の中日韓物流大臣会合は、三カ国の海上輸送協力を強化するプラットフォームとして大きな役割を果たしてきた。具体的な成果として、まず、中韓の陸海複合輸送(トレーラーの相互乗入)が合意されたことが挙げられる。中国山東省と韓国の間では経済的な補完性が強く、特に生鮮魚介類、野菜、電子、ガラス等製品の貿易量が多い。トレーラーの相互乗入によって通関の効率が向上し、リードタイムも短縮される。次に、中日韓が北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)における協力に関する覚書(MOU)に署名し、三カ国の協力によって地域経済、運輸サービスや貿易発展を促進させ

るプラットフォームが確立されたことも大きな成果である。

中国東北三省に関わる北東アジア国際複合一貫輸送ルートについては、①「ザルビノ～琿春～長春」、②「ウラジオストク～綏芬河～ハルビン」という2つのルートがある。ルート①について試運航が既に行われ、輸送時間、コストなどの詳細なデータをさらに分析する必要がある。中国から見れば、長期的には①、②ルートを共に重視し、どちらも条件を整えば開通させる考え方である。

今後の課題として、本セッションで通関手続き、輸送コスト・時間等のボトルネックが挙げられたが、これらの問題点については、今こそ政府が率先してその解決策を考える時期だと思う。

中国は、既に日本、ロシアとの間に、副大臣級の二国間協力の枠組みが存在している。今後、これらの二国間協力関係をベースに、多国間での協力が望ましい。現時点では、

専門家による研究、地方政府による支援措置の条件は整ったが、これからは各国の中央政府が積極的に支援策を打ち出す必要がある。

駐新潟中国総領事 王華

新潟への赴任後、環日本海経済圏の形成に向けて様々な方と意見交換をしてきている。交通はそのための基礎であると考えている。大陸では相互につながっているが、日本は海を隔てて離れている。したがって、日本海を横断する航路について検討すべきである。来年はより具体的な議論を期待したい。

中国東北では、東北振興政策を進めている。これは、日本経済にとっても大きな意義があるはずだ。

[文責：ERINA]