



大図們江地域（GTR）横断輸送回廊の 現状と展望（ロシア区間）

極東海運研究所運輸発展部長 ミハイル・ホロシャ

（要旨¹）

大図們江イニシアチブ（GTI）輸送回廊の基礎をなすことになると見込まれる貨物輸送量は、当面の間、ロシア極東地域における外国貿易量の中では無視できる程度の量である。検討されている回廊は、現時点では、貫通したものにはなっていない。今日、これらの回廊は主に様々な区間ごとの貨物を取り扱っている。

（こうした例として）ロシア領内では、次の貨物輸送をあげることができる。

- ・最大のもの：沿海地方港湾経由のロシアからの輸出（～6,000万トン）
- ・ザバイカリスク、ポグラニチヌイ他の陸上国境経由のロシアから中国への輸出（～3,000万トン）
- ・沿海地方港湾経由のロシアへの輸入（～600万トン）
- ・ザバイカリスク、ポグラニチヌイ他の陸上国境経由の中国からロシアへの輸入（～400万トン）
- ・SLB（シベリアランドブリッジ）経由のトランジット（15～20万トン）
- ・国際輸送回廊「プリモーリエー1」経由のトランジット（5万トン）
- ・国際輸送回廊「プリモーリエー2」経由のトランジット（1.5～2万トン）

全トランジット貨物量は、ロシア極東における外国貿易貨物の2%未満しか占めていない。

以下は、将来的にトランジット貨物を取り扱うことができるようになることが期待される大図們江地域（GTR）回廊がいかにか機能するかについての若干の考察である。

漸進性

すべては漸進的に展開する。一度にすべてのGTR回廊が貫通したものになるとか、大陸間（アジア～欧州）貨物流動に結びつくと考えすることは合理的ではない。

競争

各GTR回廊は、統合された輸送体系を構成することにより、互いに（競争というよりは）補完するものであることに留意すべきだ。このことは、GTIが個別の区間ごとの様々な貨物流動を支援しつつ地域の交通網確立を支援することの優位性となっている。

GTIと大陸間貨物流動

GTR回廊の陸上ルートのうち、SLBは（実ルート延長、国境通過点が最少である点、台車交換無し、単一オペレータといった点で）最大の大陸間ルートである。このルートへは、バイカル・アムール鉄道及び検討中のすべてのGTR回廊からのアクセスがある。その他の大陸間陸上輸送ルートは、いずれもGTR域外から中央アジア（シルクロード等）を経由している。大陸間貨物流動は、スエズ運河経由など海上ルートでも輸送されている。北極海ルートも運用が始まっており、太平洋では数多くの海上輸送航路が運航されている。

これらの（大陸間）陸上ルートのうち、GTIが対象としているのはSLBであり、しかも全体ではなく一部のみである。GTRには、大陸間航路の海上貨物を取り扱っている港あるいは取り扱うことが可能な港とつながっている。したがって、GTIの（支援活動の）地理的な範囲は、次の通りとなる。GTIは、大陸間ルートのうち一部の区間を支援するものの、GTI

¹【訳注】英文の本文には記述が無い内容も多いが、著者が「要旨」として提出した文章を訳出した。

にとつてのより適切な目的は、地域内のルートやGTR域内港湾の航路を支援することである。

これに関して言うと、GTRに関わるすべての貨物輸送流動のうち、港湾経由で陸上ルートに輸送されることになる地域内トランジット貨物流動に、最も注目すべきである。トランジット貨物流動の発展に関して、GTIが大きな貢献をなしうるのは、まさにこの部分である。

GTIと地域貨物流動

以下の貨物流動を、地域的な貨物流動と呼ぶことができよう。

- ・ 国際トランジット貨物流動のうち、地域内のもの（例えば、モンゴル～ロシア～その他の国、モンゴル～中国～その他の国、モンゴル～中国～ロシア～その他の国、中国～ロシア～中国、中国～ロシア～その他の国、朝鮮半島～ロシア～その他の国、朝鮮半島～中国～ロシア～その他の国、日本～朝鮮半島～その他の国、日本～ロシア～その他の国、日本～ロシア～中国など）
- ・ 二国間貨物流動（相当量の二国間貿易貨物として、中国～ロシア、中国～朝鮮半島、モンゴル～中国、モンゴル～ロシア、日本～ロシアなど）
- ・ 局地的な国境貿易（国境地域における少量の局地的二国間貿易）

回廊発展におけるGTIの取組の本質

GTR域内及びGTRの海港を経由する地域貫通輸送ルートを支援することが、最も明確なGTIの目的だと思われる。GTR港湾には、中国北部港湾（丹東、大連、旅順、營口）、ロシア東部（沿海地方南部）及び朝鮮半島（釜山、光陽、蔚山、温山、浦項等）が含まれる。GTIの目標や目的、これまでの経緯などから見て、GTIの運輸部門の取組をこのように捉えることが最も適切である。

この点では、GTIの運輸部門の取組は、最初の段階では地域全体のすべての貨物流動を取り扱うべきではない。それによって、他の様々な国際協力メカニズムの中でのGTIの立場が明確になり、無駄な重複を避けることになり、地域各国の取組を最適化して無用な競争を避けることにつながる。

GTR回廊発展の主な課題

- 1) 一部の専門家は、GTR回廊を地域のものとしてではなく、大陸間の陸上輸送回廊であるとして、誤った認識を持っている。これにより、ユーラシア回廊の競争環境に関する理解が歪められ、GTR回廊の発展は不当に制限されている。
- 2) GTR回廊の発展可能性について論ずる際、多くの運輸部門コンサルタントや統計専門家らは、トランジット貨物流動増加の明確な傾向が無いため、開発の必要がないと考える。このような、現状把握や予測における誤りもまた、GTR回廊の発展を制限している。実際には、GTI加盟各国の経済においては回廊に対する高い需要があるが、GTR回廊が様々な理由で閉ざされていることから統計上には反映されていないのだ。
- 3) GTR回廊は、今日では貫通したものとなっておらず、物理的・非物理的な障壁といったいくつかの二次的な問題のため必ずしも魅力的ではない。例えば、一部区間で道路などの輸送インフラの整備水準が低い、輸送運賃が高い、国境で台車の交換が必要（一部では二回）であるといったことや国境手続きが（国ごとに）異なっていることなど全てが、これらのルートの効率性に影響を及ぼしている。結果として、全GTI加盟国及び他の国々が（得られるものを）失っている。

従って、GTIの主要な目的は、閉ざされたGTR回廊を開放するための条件を整備することであり、その基礎の上に海陸一貫輸送の国際輸送網を構築することである。

本調査プロジェクトに参加した各国専門家にとつての一義的な目標は、この地域における将来見込みうるトランジット貨物量を共同で評価することであり、それにより、GTR回廊の発展には良好な展望があることを証明することである。今日のトランジット量を基にトレンド（慣性的）アプローチをとるべきではないということ、頭に入れる必要がある。

GTIは以下の事項に注意を払うべきである。

- 4) 海陸トランジット輸送の発展は、陸上部分だけで達成されるわけではない。最も手ごわいボトルネックは港であり、ここでは異なる輸送モードの間での相互接続が行われる。GTIが、回廊に含まれる港湾の発展を支援することに留意すべきであるという理由はここにある。港湾業務や域内港湾経由のトランジットの発展に対する支援は、今後のGTIの成功の基礎と

なる。

5) 国際海上輸送の需要は、主として港湾及び陸上ルートの発展に係っている。例えば、今日の日本海航路は未発達であるが、その理由の一つはGTR回廊が機能していないことであると考えられる。しかし、海運業自体は新規航路開設等にあたり支援を受けている。したがって、GTIによる地域の回廊に対する支援には、GTI港湾に運航する海運業者に関する課題も含まれよう。それにより、次のことが可能になる。

- ・ 韓国の輸送ルートの発展可能性を広げる。
- ・ 中国、モンゴルの輸送可能性を多様化する。
- ・ 日本のGTI活動への関わりを進める。
- ・ ロシアを国際輸送システムに統合する。
- ・ この地域の全ての国々の競争力を強化する。 など

GTR回廊の全ての区間を同時に発展させることは不可能である。したがって、GTIとしては、成功が見込まれ、その後の地域輸送網の形成プロセスの継続につながるような区間を特定する必要がある。その出発点は、綏芬河回廊と図們江回廊の沿海地方通過区間であろう。

- ・ 「綏芬河輸送回廊」区間：中国国境のグロデコボ（鉄道）及びボグラニチヌイ（道路）から、ポストーチヌイ、ナホトカ、ウラジオストクの各港。ロシアでは、この区間は国際輸送回廊「プリモーリエー1」（ハルビン～牡丹江～綏芬河～ボグラニチヌイ（東寧～ポルタフカ）～ウスリースク～ウラジオストク・ポストーチヌイ・ナホトカ～海上ルート）の一部とされている。
- ・ 「図們江輸送回廊」区間：中国国境のクラスキノ（道路）及びカムショーバヤ（鉄道）からザルビノ港及びボシェット港。ロシアでは、この区間は国際輸送回廊「プリモーリエー2」（長春～吉林～琿春～ザルビノ～海上ルート）の一部とされている。

GTIは、これらの区間のインフラ整備と併せ、次のことにも配慮すべきである。

- ・ GTI諸国による多国間の政府間協定が求められる。政府間協定は、GTI諸国が国境検問所の運用、トランジット貨物の手続き（国境検問所におけるファスト・トラック（優先）レーンを用いた「緑窓口」の運用の調和）を行うために必要なものである。

[英語原稿をERINAにて翻訳]