

陸海複合一貫輸送を推進～第4回GTI運輸部会会合の概要～

ERINA 調査研究部主任研究員 新井洋史

運輸分野は、大図們江イニシアチブ（GTI）の5つの優先分野の一つで、各国の運輸政策担当官庁から構成される「運輸部会」が設置されている。同部会の会合は、毎年1回各国持ち回りで開催されており、今年は6月19日に中国の内モンゴル自治区満洲里市で開催された。満洲里市は、中口国境最大の鉄道駅を擁する国境都市であり、北東アジア地域における陸上交通の要衝である。部会の会合自体は約2時間だったが、その前に「北東アジア運輸協力セミナー」を開催して、政府メンバー以外の専門家らとの意見交換が行われた。全体を通して、各国政府代表者のほか、国連アジア太平洋経済社会委員会（UN/ESCAP）関係者や筆者を含むシンクタンクなど約25名の参加があった。会議は、ホスト国である中国交通運輸部国際合作司の張曉杰氏とGTI事務局長の王維娜氏の共同議長により進行された。

「北東アジア運輸協力セミナー」は、3セッションで構成された。第1セッションの主題は、北東アジアにおける輸送インフラ整備への資金供給であった。GTIが外部コンサルタントに委託して行った調査結果の概要紹介と、それに対する質疑応答が行われた。委託調査では、鉄道、道路、港湾といった交通インフラ整備に関して、世界各地で様々な手法が活用されている状況やそれらの成否、教訓等の分析を行ったことが紹介された。世界各地で民間資金を利用したプロジェクトが展開されているが、必ずしもすべてが成功しているわけではない。輸送需要予測やコスト計算など事前の準備をきちんと行うことが重要だと指摘がなされた。GTIで進めようとしている輸送回廊（「Trans-GTR輸送回廊」）に関しては、最も経済規模が小さいモンゴル

満洲里駅



筆者撮影

において、最も多額の資金を必要としているという状況などを指摘していた。今回の調査は、どちらかと言えば一般論であり、GTIの枠内での個別プロジェクトについての具体的な資金スキームの提案が無かったことは残念である。

第2セッションは、輸送の円滑化を視野に、運輸・輸送にかかわる制度などをテーマとした議論が行われた。ここでもGTIが外部委託した調査の報告があった。これは、2012年に実施したTrans-GTR輸送回廊総合調査にも参画したジーンフランシス・ガトリン氏が行ったもので、輸送回廊の実現に向けたソフト面の取り組みについて論じた。これまでもたびたび問題になってきた国境手続きの円滑化問題を取り上げ、大メコン圏（GMS）における「越境交通協定（Cross-Border Transport Agreement: CBTA）」はじめ、世界各地の事例を分析した。結論としては、GTIにおいても同様のCBTAを締結するという方策のほか、既存の2国間協定を修正する方策や琿春～ザルビノルートだけに限った協定を締結する案などを併記した。

二つ目の報告として、UN/ESCAP北東アジア地域事務所キラパルチ・ラマクリシナ所長は、ESCAPの枠内で展開されている国際道路輸送の円滑化に関する取り組みを紹介した。中でも、アジアハイウェイ4号線（AH4）に関して、ルート上のロシア、モンゴル及び中国の3か国が通過交通についての協定を準備しているとの情報は興味深かった。これまで約14年という非常に長期間の作業を続けてきており、ようやく協定案のたたき台が示されようとしているとのことである。この3か国の当事国はGTIメンバー国でもあり、この取り組みが進展すればGTIでの協力にも寄与するものと期待できる。

三つ目の報告では、中国交通規画研究院の高美真氏が中国におけるインフラ整備の状況等を紹介した。ハルビン～チチハル、吉林～琿春及び牡丹江～綏芬河などの区間で、ここ1～2年の間に鉄道新線が完成する見込みであることなどや、中口政府間で同江～ニジニレンスコエ間の鉄道橋建設プロジェクトの作業グループが設置されたことなどが紹介された。その上で、輸送円滑化のためには関係国との調整や通関制度の改善などが必要だと指摘した。

第3セッションの主題は、陸海複合一貫輸送であった。このセッションの冒頭では、GTIの委託により韓国海洋研究院（KMI）が実施した委託調査の概要を、同研究院のキム・ユンウ主任研究員が報告した。境港～ドンヘ～ウ

ラジオストックを結ぶDBS フェリー航路など既存の航路のレビューのほか、GDP 成長率を用いた将来貨物量予想もを行っている。2030 年までの間、韓国～ロシア間のフェリー航路の貨物量は、中古自動車や重機が平均年率 6.6%、コンテナは同 1.9%、バルク（雑貨）貨物は 5.0% 増加するといった試算結果であった。中古車や重機の長期予測を行うのに、GDP 成長率を説明変数として用いることには疑問も感じるが、一つの参考にはなろう。結論として、地方政府の支援によりコスト削減を図ることや国際ロジスティクス情報センターを設置することなど、6 点を提案している。

この報告に続き、筆者が、日本と GTI 地域とを結ぶ海上ルートである DBS クルーズフェリー航路や新潟～ザルビノ航路の現状やこれらを支援する鳥取県や新潟県の取り組みなどを紹介した。続いて、ロシアの極東海運研究所（FEMRI）のミハイル・ホロシャ運輸発展部長が、沿海地方政府が推進する国際輸送回廊「プリモリエー 1」、「プリモリエー 2」に関する動きとして、スナグループによる「大ザルビノ港」プロジェクトやスホドール湾における新たな港湾整備構想などを紹介した。さらに、韓国鉄道技術研究院のナ・ヘソン主任研究員が朝鮮半島縦貫鉄道の推進という文脈の中で、「羅津～ハサンプロジェクト」（鉄道・港湾改修）の進展状況や、同研究院が進めてきたフリーゲージトレイン技術の紹介などを行った。

以上の「北東アジア運輸協力セミナー」に続き、政府関係者の協議の場である第 4 回 GTI 運輸部会合が開催された。この中では、各国におけるインフラ整備や国際物流体制整備の進展状況が報告された。中国及びモンゴルからは、モンゴル東部のピチクトから渤海湾の錦州に向かうルートについての言及があった。インフラ整備に関する詳細な情報提供は無く、まだ検討・協議の段階であると思われるが、双方が十分な関心を持っていることが理解できた。モンゴルからの出海ルートとして、有望な選択肢になる可能性があり、注目してきたい。中国及びロシアの参加者からは、両国政府間委員会の運輸分科会の下で黒河～ブラゴベシチェンスク、同江～ニジニレニンスコエなどの国境交通路の整備に向けた作業が進んでいることが紹介された。ロシア側の説明では、同江～ニジニレニンスコエ間の鉄道橋の輸送能力は第 1 期工事完成時点で年間 520 万トン、第 2 期工事完成後は年間 2,000 万トンと計画されているとのことだった。ロシア代表団に随行してきたポートトランス社のアンドレイ・ザゴルスキー社長は、同社が属するスナグループが進めている「大ザルビノ港」プロジェクトの

紹介を行った。同プロジェクトは、既存のザルビノ港に隣接して大規模な港湾整備を行おうとするものである。2020 年には、3,000 万～4,000 万トンの貨物を取り扱うことを想定しており、現在は「投資意向表明」に向けた検討作業を行っているとのことであった。また、スナグループと吉林省との間で協力覚書を交わしたことも紹介された。韓国代表団は、北朝鮮の交通インフラに関する共同研究を行うことを提案したが、今回の会議では本件についての突っ込んだ議論は行われなかった。

続いて、「運輸協力セミナー」で報告があった三つの調査のフォローアップに関する議論及び 2013～14 年の活動計画についての議論が行われた。インフラ整備資金の関連では、各国からの具体的な案件提示を待つことや GTI 輸出入銀行協会との連携を図ることなどが確認された。輸送回廊のソフト面の改善については、既存の二国間ルールの改善を図りつつ、その適用範囲を広げ、将来的には地域全体をカバーする仕組みづくりを目指していくこととなった。海陸複合一貫輸送に関しては、2014 年にかけての 1 年間の活動計画の一環として、複合一貫輸送を促進するためのセミナーを開催することを決定した。このセミナーには、民間企業関係者の積極的な参加を求めている。

最後に、第 5 回会合はモンゴルが議長国となり、2015 年 6 月最終週に同国で開催されることが決まった。

これまでに GTI が開催してきた運輸部会や関連セミナーに参加してきたが、回を重ねるごとにソフト面についての議論が深まってきている。今回の主題は、金融であり、国境通過手続等の問題だった。ソフト面では、既存のインフラをいかに有効に組み合わせることで輸送サービスを提供するかという視点が重要である。その意味で、この問題が最も典型的かつ先鋭的に表れるのが海陸複合一貫輸送である。上述の通り、GTI ではこのテーマの委託調査を実施したほか、複合一貫輸送を促進するためのセミナーを開催することを決定するなど、海陸複合一貫輸送を重視している。委託調査を実施した KMI やロシアの FEMRI も強い関心を持っている。積み替え拠点として期待されるザルビノ港の整備プロジェクトも、ロシアの有力企業グループの一つであるスナグループが主導する形で、実現の可能性が高まってきた。ERINA としても、ロシア沿海地方港湾を利用して中国東北地方と日本の日本海沿岸地域とを結ぶ複合一貫輸送の促進に取り組んでおり、GTI はじめ関係者との協力を深めていきたい。