

韓国における北東アジア物流政策とユーラシアイニシアチブ構想

韓国交通研究院 (KOTI) ユーラシアインフラ研究所長

アン・ビョンミン

1. 韓国の上位計画における国際物流

韓国における国際物流に関連する上位計画としては、国土総合計画、国家基幹交通網計画、国家物流基本計画がある。

まず、国土総合計画は憲法と国土基本法に基づいて樹立される国家の最上位計画である。現在、第4次総合計画期間中であり、計画期間は2000年から2020年までの20年間である。第4次総合計画では6つの推進戦略を選定しており、その一つが北東アジア時代の国土経営と韓半島の統一基盤づくりである。この計画は、国際環境の変化により2011年に一部修正された。その内容は世界に開かれた新成長の海洋国土基盤の構築、超国境的国土基盤の構築、ユーラシア・太平洋時代を先導するグローバル国土の構築である。すなわち、韓国～中国～日本間の複合輸送システムを構築し、アジアハイウェイ(AH)、アジア横断鉄道(TAR)への連結を推進する。グローバル交通物流のゲートウェー国家への跳躍が主な重点である。

国家基幹交通網計画は交通体系効率化法に基づいて樹立される計画であり、20年単位の国家計画である。この計画は国家基幹交通施設に関連する長期的、総合的な投資基本政策を設定し、国家総合交通システムの効率的な構築方向を提示するものである。主な推進課題の一つは、北東アジアの単一交通・物流市場の実現と、グローバルな交通、物流ネットワークの拡充である。

国家物流基本計画は、貨物流通促進法によって樹立される長期計画である。この計画は2001年から2020年までの計画であったが、2005年に修正された。計画のビジョンは「2020年グローバル物流強国」であり、目標として北東アジア共同繁栄を主導する物流中心国、グローバル付加価値を創設する物流産業国、先端知識基盤経済を先導する物流先進国を設定している。

こうした上位計画を基にして、政府は国政アジェンダを樹立している。ノ・ムヒョン政権は3大政目標の一つとして「平和と繁栄の北東アジア時代」を発表し、「北東アジア経済中心国家の建設」を国定課題として掲げた。パク・クネ政権は国政基調を4つ掲げており、「北東アジアの平和協力構想の推進とユーラシア協力の拡大」を推進課題と設定している。

2. SRX(Silk Road Express)構想とユーラシアイニシアチブ構想

パク・クネ政権の北東アジア物流政策の基調は「SRX(Silk Road Express)構想」と「ユーラシアイニシアチブ構想」の二つである。SRX(Silk Road Express)構想とは、「シベリア横断鉄道、中国横断鉄道と韓半島縦断鉄道とを連結し、複合物流網の構築すること(SRXへの発展)」であると整理されている。こうした内容は「韓半島縦断鉄道と大陸横断鉄道を基本にし、ユーラシアを連結する低廉、安全、迅速な国際複合輸送ネットワークを拡充する」ことを意味する。

もう一つの構想であるユーラシアイニシアチブ構想は、ユーラシアの新しい経済成長モメンタム戦略である。ユーラシアイニシアチブ構想はユーラシア大陸を「ひとつの大陸」、「創造の大陸」、「平和の大陸」に発展させる方向性を提示した。この構想の背景には韓半島の信頼プロセス構想、北東アジア経済協力構想がある。ユーラシアイニシアチブ構想は、韓国と中国、韓国とロシアの首脳会議を通じて「One Belt One Road」政策や「新東方政策」と連携・協力することで合意した。

交通、エネルギー、貿易通商を通じた単一市場の構築を指向する「ひとつの大陸」構想は空間的な視角からの経済発展戦略である。交通部門は、SRX(Silk Road Express)構築、北極海航路の開発などが主な内容である。

韓国と北朝鮮、ロシアの交通物流ネットワークを利用して北朝鮮の港湾を経由し、ロシア産石炭を韓国に搬入するラジン～ハサン物流事業は、代表的なユーラシアイニシアチブ構想の一事例である。政府ではなく、企業が中心になって経済性がある輸送回路を開拓する受益モデルである。最近は、中国の山東半島と韓国の平沢港を連結する列車フェリー運行も、地方政府を中心に論議されている。