

# セミナー報告

## 北陸AJEC環日本海経済セミナー／ERINA地域セミナー

# 変容する北東アジア — 北朝鮮の最新情勢と北東アジア国際物流の現況 —

日 時：2018年11月15日(木)

場 所：ホテルグランテラス富山3F「清風」

講 師：ERINA 調査研究部長・主任研究員 新井洋史

ERINA 調査研究部主任研究員 三村光弘

### 1. 北朝鮮の変化と北東アジア経済(三村光弘)

#### (1) 経済制裁を所与の前提として成長してきた北朝鮮

北朝鮮の歴史は極めて不運だ。もともと中国に朝貢する中国の保護国だった。朝鮮朝として600年間、清朝とつつがなくやっていたところに、ヨーロッパがアジアにも現れた。隣の日本が朝鮮よりもおよそ20年早くヨーロッパの国々と国交を結び、そこから近代化が始まり、ヨーロッパ式の近代的な国家間関係としての「国交」を朝鮮に求めた。朝鮮を中国の支配から解放し対等な関係を結ぼうとし、結局それが日清戦争になる。日清戦争で朝鮮は中国の保護国から独立国になる。それだけならよかったが、その直後から日本の支配下に、1905年には保護国に、1910年からは日本の植民地になった。さらに日清戦争の結果として、台湾が日本に割譲されて日本の植民地になった。

1945年、我が国は太平洋戦争に負けた。日本軍が支配していた朝鮮半島は、8月9日に攻めてきたソ連軍が38度線よりも北、アメリカ軍が南側で、あくまで日本の領土として軍事占領を行うことになった。その後、38度線の南と北をソ連とアメリカで分割して占領するわけだが、今度はソ連とアメリカが仲たがいを始める。一緒になるという話が破談になり、1948年8月13日に韓国で政権が成立、9月9日には北朝鮮に朝鮮民主主義人民共和国ができた。まさに踏んだり蹴ったりで、日本の植民地

になり、日本の植民地として分割占領され、占領した当事者がけんかをして別々の国になった。新しくできた国はどちらも、別れて独立したことが不自然だと思っている。もともと朝鮮は一つだったのだから。

お互いに武力でもなんでもいから早く一緒になろう、というのが建国初期の雰囲気だった。それを先にやったのが北朝鮮で、1950年6月25日に戦争が始まり、2、3日でソウルが陥落すると、6月28日、アメリカが北朝鮮に対して経済制裁を始める。それ以来ずっと、68年にわたって北朝鮮はアメリカの経済制裁下にある。北朝鮮にとって自分たちの国の発展の歴史は、基本的に制裁を受ける歴史だった。

西側社会、特にアメリカから強い制裁を受けている北朝鮮は、1991年のソ連崩壊までは東側陣営の一員として、支援的な貿易条件あるいは資金調達などで議定書を選び、物々交換のような貿易を行っていた。納期もあまり厳しくなく、遅れても半年や1年くらい許してくれるというのが、その当時の社会主義国家の貿易の実態だった。

ソ連が1991年12月25日に崩壊し、その3日後の1991年12月28日に北朝鮮で最初の経済特区である羅津・先峰自由経済貿易地帯ができた。北朝鮮はかなり義理堅い国で、ソ連が崩壊するまでは経済特区を作らなかったが、崩壊した3日後に作るということは、準備はしていたということだ。そういう歴史のある国だ。

この北朝鮮が今経験している変化というのは、一言で言って、アメリカの敵・北朝

鮮という立場から解放され、「普通の発展途上国」になることが許されることに尽きるだろう。したがって、今後、北朝鮮は普通のアジアの発展途上国として経済に勤しんでいくことになるだろうというのが私の予想だ。

#### (2) 北朝鮮経済をどう表現するか

中国には「改革開放」、ベトナムには「ドイモイ」、キューバにも「経済システムの刷新」という言葉がある。そして北朝鮮には「朝鮮(ウリ)式経済管理方式」がある。これは、社会主義計画経済で市場がないところから市場が生まれ、その市場をどう認め、利用していくか、各国が頭をひねってやってきた試行錯誤の歴史でもあるが、2つの軸で話をしたい。一つはアメリカとの関係という軸、もう一つは分断国家という軸だ。

中国の「改革開放」は1978年から始まっている。1972年にニクソン訪中、日中国交回復が済み、アメリカとの対立関係はほぼケリがついた状況だった。ベトナムの「ドイモイ」もそろそろ見えてきていた時期だった。北朝鮮に関しては、米朝国交正常化という春がようやく遠く黒部の山の向こうに見えてきたか、というレベルだ。アメリカの制裁対象だということは、国際経済体制に入っていく中で極めて大きな障害だ。

それから、分断国家ということであると、実は中国は分断国家である。政治的には分断国家ではあるが、実際に台湾に攻められる可能性はほぼゼロだ。ベトナムも分

断国家だった。南と北に分かれて内戦をして、そこにアメリカが介入してベトナム戦争になったが、最終的にアメリカに負けず、そして統一してしまった。ベトナムも、「ドイモイ」で大失敗しても南ベトナムが再度独立することはない。

北朝鮮の場合、韓国という国がまだある。それだけでなく、北朝鮮よりも経済規模と人口が倍で、どう考えても勝てない。今後、北朝鮮が例えば年率20%の経済成長を20年続けたとしても、韓国には一人当たりGDPで勝てないし、GDPの総数でも勝てない。経済で勝って韓国を見返してやろうと思って頑張ったところで、99%韓国に勝てないのがわかっているということは、北朝鮮の経済政策の選択において、極めて慎重に体制の安定維持に向かう状況だということだ。

実際には、北朝鮮に民間ビジネスは存在する。というより、ものすごく流行っている。平壤にいても地方都市にいても、食堂や商店は国営ではあっても、値段は基本的に市場価格だ。外国人が行くようなちょっといい店だと、基本的にドル、ユーロ、人民元で払ってくれと言われる。最近では交換が実質上自由なので、国内通貨でも払える。実質的にはほとんど7、8割が市場価格で暮らしていて、市場で物を買う、あるいは国営商店であっても市場と同じような値段で売っている店で買うのが普通になっている。それでも、北朝鮮は自分たちのことを社会主義計画経済と言って憚らない。

今の個人ビジネス、あるいは実際上の民営企業を保障する法的枠組みはまだできてない。商業銀行もでき、貸し出しを始めたという話もあるが、あくまでも国営企業がお金を借りる形をとっている。しかし、国営企業のこの生産ラインは「○○」が出資した、という形になっていて、制度と実際の持ち主がかい離している複雑な問題がある。例えば契約不履行の問題が起こった時、公の場に出て戦うと、国営企業が勝ってしまう場合がある。そうなるに貸した方が困るので、官僚、軍人、党の実力者を自分のバックにつけようとする。1990年代の初めのソ連崩壊後のロシアのようだ。そういう非正常な運営が実体化していることが、北朝鮮経済の今の問題だ。

私有化とか、各企業の個別的意思決定ができるとか、あるいは金融システムや法的システムができていのが市場経済の最低条件だと思うので、この面で北朝鮮を市場経済と呼ぶことはできない。しかし、市場経済とはほぼ同じ動き方で、世の中が動いている。それを私は「商品経済」と呼んでいる。自分のアパートの権利は、元々は職場の社宅だ。しかし、その社宅の権利証がなぜか販売対象になっている、それを質に入れてお金を借りられる。返せなければ出ていかなければならない。ホームレスになる可能性もある。社会主義国なのにホームレスが出るのはおかしいが、新しい市場経済に対応したセーフティネット、法的な枠組みができていない。それでも、実質的にはそのような形でかなり赤裸々な資本主義経済になっている部分もある、というのが北朝鮮の現状である。

北朝鮮でよく言われているのが、自立的民族経済建設路線だ。自分たちで戦争できるように武器を国産するため、フルセット型の産業構造を北朝鮮に作ろうとした。これが自立的民族経済路線で、燃料は石油が出ないのので石炭でやるなど、実際にはそんなふうには行かないが、北朝鮮で必要なものの7割を国産原料、燃料、資材、技術で賄うのが北朝鮮の目標だ。今後、北朝鮮が世界の市場に入って貿易あるいは投資を受け入れていくときに、北朝鮮としてはこれで儲かるという産業を選んでいく必要があるが、軍備を整えていくためには、捨てられない産業がある。仮に日本が経済協力をするとき、「高炉を建ててくれ」と言われ「それは日本製鉄かポスコから買えばいい」と言うと、「我々は鉄から自分で作らないといけない」と言い張る。そういう政策がまだ北朝鮮にあるということは、頭に入れておいてもらいたい。

どんなに制裁されても、ロシアや中国からそっぽを向かれても、自分たちは戦争に必要なものは作れるという自信が北朝鮮にはある。北朝鮮は今まで、それで何とか生きてきた。これからは、世界のいろいろな国に市場を依存したり、資源を依存したり、資金を依存したりする相互依存の関係に入っていく。今まで、皆に嫌われても全部自分でできることを自慢にやってきた人たちが、そう簡単に自分の命を相手に預けられ

ると考えるようになるのは難しいだろう。今後、北朝鮮とビジネスをするときに、昔の時代の考えからなかなか抜けられない人が最初の5年ぐらいは出てくると思う。

社会主義計画経済、生産手段の社会的所有とは、工場等の生産設備がすべて国あるいは協同組合が所有するのが当たり前というシステムだ。したがって、株式会社もないし個人経営の商店も法的には認められない。これが今の北朝鮮の制度で、本当は株式会社に近いようなものもあるし、個人の店もいくらかもあるのに、なかなかそれを認められない。北朝鮮でもかなり貧富の格差があり、韓国の学者によると、トップ層と底辺層の間で20倍くらい開いているという報告もある。それは極めて敏感な社会問題になるだろう。

### (3) 北朝鮮の経済政策の変遷と現状

1948年の建国までの間に、北朝鮮は日本企業がもっていた工場等を没収し、国有化した。北朝鮮が極めて速いスピードで工業国になったのは、非常に簡単な理由だ。日本が朝鮮半島の北部で重化学工業、南部で農業を中心にやっていったことと関連して、もともと日本が持っていた工場や鉄道、道路を全部、自分のものにした。戦前、朝鮮チツソは発電所をたくさん作り、当時としては世界最大級の水豊発電所も作った。実は、朝鮮戦争が始まるまで、そして二つの国ができた後も、北朝鮮は韓国に電気を売っていた。韓国はその電気代が払えないので、棒ダラで支払っていた。韓国は本当に工業がない農業地域で、そういう状態が1945～48年だった。その頃、北では農地改革を急速に進めて地主から土地を無償で取り上げたため、韓国に逃げてきた人たちがたくさんいる。韓国でいう「失郷民」の中には、朝鮮戦争で故郷を失った人もいるが、この農地解放の時に「地主」と言われて迫害され、財産をすべて捨てて逃げた人たちがたくさんいる。この人たちは北朝鮮に対してもすごい恨みを持っている。韓国のいわゆる保守と呼ばれる政治グループの中には、この時に韓国に逃げてきた人たちの子孫がけっこう多い。

1947～48年には1カ年計画をやったりして社会主義の方向に向かって努力し、

1960年には工業国の初歩的段階に達したという宣言をした。

1960年代にはいろいろあった。経済建設と軍事建設の1回目の並進路線が始まった。軍にたくさんお金を使い、経済発展が遅れた。70年代にそれを取り戻すために日本や西ドイツからたくさん借金をし、プラントなどを導入した。亜鉛とタングステンを売って返済しようと思ったら、オイルショックが来てその値段が4分の1になり、返済できずにデフォルト宣言した。日本の場合は貿易保険があり、6大商社は今も子会社を通じて北朝鮮から返済してもらわなければならない。その額は金利を含め約2000億円。これは日朝国交正常化による経済協力資金から一括で差引くか、それとも6大商社に「自分で北朝鮮に行って儲けてこい」と言うか、重要な問題だ。拉致問題と債務問題が日朝間の2大問題と言われていたが、今では債務問題は忘れられているようだ。しかし、これは国交正常化された時に大きな問題になるだろう。

ソ連がなくなると、石油も化学肥料も小麦粉も来なくなり、1994年に金日成が亡くなると、95年と97年に洪水、96年に干ばつに見舞われ、この3年間で国家財政が半分になり、35万～37万人といわれる餓死者が出た。その頃、アメリカが一極支配をして北朝鮮を悪の枢軸に入れたりする。

金正日時代には、餓死者が出ているときに核兵器を作ることと水力発電所を作ることと一緒にやった。水力発電所は最近完成が続き、今の北朝鮮の電力事情がいいのはその頃に水力発電所を作ったからだと言われている。そして、核が完成したのがこの4、5年のことだ。

このように、ソ連が崩壊して一人でアメリカに立ち向かわざるを得なかった北朝鮮は、核を作ることによってなんとかアメリカと交渉しようとした。そして世界の覇権の流れの変化と北朝鮮の核ミサイル・核弾頭の完成で、今、大きな変化が現れている。

#### (4) 朝鮮半島の非核化が北朝鮮にもたらす変化

私は、北朝鮮に非核化する意思はあると思う。する気満々だ。しかし、2018年6月12日までは予備段階。そして10月のポンペオ長官の平壤訪問までが第2段階。

ポンペオ長官の訪朝以降、今に至っては、どうやって現実的に北朝鮮に核を放棄させるのか、アメリカが真剣に悩んでいるのが現状だろう。非核化は紆余曲折あるが、上手くやればできると思う。

もしそれが2020年ぐらいいまでに、つまりトランプ大統領の任期中に済むことになると、朝鮮戦争開戦後70周年を過ぎて、北朝鮮はアメリカの敵から普通の発展途上国になっていく。核開発に伴う制裁や、各国の単独制裁から解放されていく。そして、アメリカとの正常な関係に伴う朝鮮戦争以来の独自制裁からの解放、本当の意味での経済の時代が来る。今までは、何か悪いことがあると全部アメリカのせいにするよかったです。今後はアメリカのせいでできなくなる。自分たちがちゃんとできなければ国民が「金正恩はちゃんとできないじゃないか」と思うようになる。

それから、北東アジアのメンバーになっていく。論理的な可能性として、一般的に普通の発展途上国というのは、WTO、世銀、アジア開発銀行、AIIB、IMF に入ることが考えられるし、間もなく発効する TPP や RCEP 等に北朝鮮が入ることも視野に入ってくるだろう。そういう北朝鮮を、6カ国協議の周辺国が後見人となって支えていくことになるだろう。

日本の役割としては、北朝鮮がまっとうに生きていけるような支援をする。お金の問題だけでなく、生き方を示すことだと思う。日本の戦後からの復興の姿といったものを北朝鮮に十分に学んでもらい、経済を中心にした政策でどうやって北朝鮮に成長してもらうかを考えていく必要があろう。

北朝鮮の非核化によって、北東アジアはどうか。北東アジアにおける冷戦構造が2020年代ぐらいいにはなくなっていく。そうすると日本も、北東アジアにどんどんコミットしていくと思う。例えば、今まで大図們江イニシアチブ (GTI) にずっとオブザーバーだった日本が参加するかもしれない。私は、「早く入れ」と言っている。北朝鮮のいない今なら可能だ。あとで北朝鮮が入るかどうかは、別の問題だ。

そして、日本の総合的な北東アジア政策立案が開始されるだろう。これはもう始まっている。日朝平和条約を結ぶことは、日本が北東アジアともしっかりコミットしていくと

いうこととほぼ同義だと思う。そして、日朝国交正常化もおそらく何年か後に来るだろう。そして、中国やロシアが、北朝鮮を含む朝鮮半島に進出してくる。「一带一路」として鉄道や道路の連結、ロシアの石油・ガスパイプラインを北朝鮮経由で韓国に繋ぐ等の話が出てくる。さらに、朝鮮半島の南北関係が改善していく。軍事、安全保障優先の考え方から、次第に経済が中心になってくる時代に入り、北朝鮮が高度経済成長へと離陸していく。そうすると地域の協力が少しずつ強化されていく。日本海は陸のアジアと海のアジアの結節点となって、将来的に非常に豊かな交流の海となる可能性が高まってくると思う。

## 2. 北東アジアにおける国際物流に関する最近の動向 (新井洋史)

「北東アジア輸送回廊ビジョン」を私も2002年に提言した。その際、北朝鮮を除く北東アジア地域の各国、すなわち日本、ロシア、中国、韓国、モンゴルの専門家に参加してもらって共同研究を行った。その成果として、北東アジアで経済交流を活性化していくためには、人と物の自由な輸送を実現する必要があり、その際、特に重要となるルートとして9本を特定し、今後このルートに沿って交通インフラや、国境でスムーズに貨物と人が通過できるように仕組みも併せて整備していくべきだ、と提案した。

9本のルートは大きく2種類に分けられ、一つは大陸間の輸送、すなわちアジアと欧州の間の輸送を担うルート(シベリア鉄道と中国の「一带一路」関連の鉄道ルート)、もう一つは北東アジア域内の輸送をするルートになる(図)。

### (1) シベリア横断鉄道を使った複合一貫輸送

富山は出発点の一つであり、ソ連時代からある輸送ルートだ。ソ連崩壊後はいろいろな問題で利用が低迷したが、最近また、少し見直されてきている。特に、日本よりも韓国、中国の利用者から見直されてきている。

このシベリア鉄道を日本の荷主が使うときの航路が「ジャパン・トランス・シベリア・ラ

図 北東アジア輸送回廊ビジョン



イン」(JTSL) 航路だ。ロシアのウラジオストクやボストーチヌイから出た船が、仙台、横浜、清水と日本をぐるっと回って富山新港に寄ってからロシアに戻っていくという航路だ。この夏まではロシアの船会社のFESCOと日本の商船三井が共同で運行していたが、商船三井が撤退して、代わりに「アメリカンプレジデントライン (APL)」という、シンガポールに本社があり元をただせばアメリカの会社が共同運航している。今までは2週間に1回、つまり1隻の船が2週間かけてルートを回っていたが、今では2隻目の船が入って交互に、基本的に毎週(富山は毎週ではない) 寄る形になっている。富山は日本を最後に出る港になるので、1、2日あるいは3、4日でロシアに着き、その後シベリア鉄道で運ばれる。

シベリア鉄道は、全線電化、複線化されている。特に2009年以降、ロシア鉄道はスピードアップに力を入れており、今ではウラジオストクからモスクワまで10日で行ける列車がほぼ毎日、出ている。このように、サービス水準が少し上がってきたということもあり、シベリア鉄道経由でのコンテナ輸送量が最近では増えてきている。国際輸送全体でいうと、昨年の実績は年間コンテナ70万本くらい輸送されている。

このような動きに弾みをつけようと、FESCO が新しいサービス「早道プロジェクト」を、日本の客を対象として今年6月から始めている。ロシアまでの航路とシベリア鉄道のブロックトレインを組み合わせた

輸送サービスだ。日本から貨物を船でウラジオストクなどの港まで運び、鉄道に積み替えてロシア内陸に入っていくわけだが、そのつなぎの港の部分でこれまでよりもスムーズに対応できる体制を整え、全体としての輸送日数を短くしたという触れ込みのサービスだ。FESCO の表向きの言い方では、富山からモスクワまで15日で着くという。海路でインド洋を回りスエズ運河を通り、バルト海に入ってサンクトペテルブルクまで行って、そこから陸路に切り替えてモスクワまで運ぶ場合と比べると、日数は3分の1に縮まると言われている。

ただ、本当に15日で運べるかというところ、そううまくはいかないケースもあると聞く。船はウラジオストクまで3日で着く、鉄道も予定通りだが、やはりウラジオストクでの積替え手続きが本当に毎回2日でできるかというところ、場合によってはそうではないこともあり、そこは今後、改善が必要な部分だと思う。

このような、主にロシア側、FESCO の努力に加え、日本側も協力しようという動きがある。安倍首相とプーチン大統領の間で、平和条約締結に向けて様々な協力をしていく中で「8項目の協力プラン」があり、その一環として、こうした物流に対する協力も行われている。日本からシベリア鉄道を使った輸送が韓国などの企業と比べるとまだまだ扱いが少ない中で、調べていくと、輸送中の振動が不安だとか、トータルの時間が必ずしも短くないとか、コストが高めとか、いくつかの問題が企業から出てく

る。これらの解決に向けて、国交省としていくつか実験的な輸送を行い、そこで出てきた問題を明らかにして、それを直接、政府の立場としてロシア側に改善を働きかけていこうとしている。

## (2) 「一帯一路」の下で拡大する「中欧班列」

「中欧班列」とは、中国とヨーロッパ(欧州)の間のコンテナ専用の直行列車での輸送サービスで、中国側でこういうブランド名を付けて輸送サービス商品として売っている。もともと「一帯一路」という言葉が出て来る前からこういった輸送は始まっていた。2011年に重慶からドイツのデュースブルクに向けて運行が始まったのが最初と言われている。そこから他の都市もドイツ向け、他のヨーロッパ向けに列車を出していくと徐々に増えてきた中で、2014年に「一帯一路」が大きく打ち出された後は、中国国内の各都市が競うようにしてやっている。

そのことは輸送実績からも読み取れる。2011年から2013年あたりまでは取り扱いは非常に少なかったが、2014年以降、急速に輸送量が伸びてきている。当初はウェストバウンド(中国→欧州)が相当多く、いわゆる帰り荷(欧州→中国)が少なかったが、徐々にヨーロッパから中国に来る荷物も増えてきて、バランスが取れ始めてきている。

中国国内で様々な都市が列車を出したいと積極的に動いてきた結果、ルートも様々なものができてきている。当初は重慶からカザフスタン、ロシアを通過してヨーロッパに入っていくルートが典型的だったが、特に東北あたりからだとか、カザフスタンに行くより直接ロシアに入った方が速いとか、あるいは中部、沿海部辺りからはモンゴルを通り抜けてロシアに入った方が速いなど、様々なルートが増えてきている。これが日本にも意味があるだろうということも、日通などは考えた。日通は2015年に「ユーラシアトレインダイレクト」という自分たちの商品名を付けて、中国の各都市とヨーロッパの各都市の間を、鉄道を使って輸送するサービスを始めている。

私は2017年と18年、夏にホルゴスという中国-カザフスタン国境の鉄道積替駅

に行ってきた。なぜ、積替駅が必要かという、中国とカザフスタン以西の旧ソ連圏では鉄道のレール幅が違う(中国はいわゆる標準軌1435mm、旧ソ連圏は広軌1520mm)ので、そのまま貨車が入っていけない。荷物を積み替えるか、台車を取り換えるかしないとダメ。そのために、中国-ロシアや中国-カザフスタンの国境には積替駅がある。ホルゴスは2年ぐらい前にできた新しい駅で、ここで中国側から入ってきた貨物列車からカザフスタン側の貨車にコンテナを積み替える作業をしている。このようなインフラ整備をしながら、このルートの輸送を拡大しようと動いている。この夏、カザフスタンに行った時に偶然、上海に駐在している日通の東アジア総支配人が出張で来ていて、話を聞くことができた。中欧班列を使った鉄道輸送の可能性は非常に大きいと見ているようだ。今のところは、中国に進出している日系企業でヨーロッパとの取引がある客を中心にビジネスをしているが、それをもう少し広げられないか、いろいろ調査しているそうだ。その延長で、カザフスタン鉄道とも提携関係を結ぼうとしているようだ。このように、日本にとっても「中欧班列」を使った輸送は無縁のものではない。日通の方の言葉によれば、さらに日本の港ともつないでヨーロッパまでの一貫輸送も十分考えていきたい、という話だった。

**(3) 北東アジア域内の複合一貫輸送**

ロシア側はプリモリーエ-1、プリモリーエ-2という2本のルートで国際貨物輸送を増やしていこうとしている。中国東北部か

らの貨物をロシアの港まで運び、積み替えて、日本、韓国、アジア太平洋諸国に輸送していくというサービスを提供することで、ロシア極東の港湾の取扱量を増やそうというコンセプトになっている。このプリモリーエ-1、2は今ではモスクワ政府も認知している。プーチン大統領からも号令が出て、ロシア政府を挙げて取り組んでいるコンセプトの一つだ。

当然、中国といかに協力するかというのも大事になってくる。昨年7月、担当大臣の間で、このプリモリーエ-1、2の発展に向けた協力を進めるというMOUを交わしている。

プリモリーエ-1(黒龍江省からロシアの港に出てきて日本海に出てくるルート)の実績について、昨年は7000TEUくらいを運んだと言っているが、日本や韓国にはまだあまり来ていない(表)。今のところはもっぱら、中国から上海や華東地域への輸送が中心だ。いずれにしても、年間何千本という中国発の貨物がロシアで積み替えられ、その先に輸送されるということが現実になっている。

ERINAとしても、このルートを日本と中国東北部の間の輸送ルートとして使えるようにしたいと、輸送実験をしながら問題を特定し、その改善点を提案していきたいということで、2014年にコンテナ2本を輸送した。残念ながら、荷主が大阪、名古屋だったので、新潟や富山に陸揚げできなかったが、できれば今後、新潟、富山、金沢といった北陸の港に揚げるような実験をしたいと考えている。同じようなことは鳥取県でも考えている。境港から、韓国経

由でウラジオストクに行くDBSクルーズフェリーという定期航路がある。鳥取県としては、この航路を使ってフェリー航路の取扱量を増やすに当たり、ロシア向け、韓国向け、その逆の荷物に加えて、中国東北部の貨物もターゲットにしたいという発想から、コンテナの輸送実験をしている。

もう一つ、吉林省から出てくるプリモリーエ-2でも、ここ数年いろんな動きがある。遼と2000年代に入った頃から主に韓国と中国の間ではいろいろと動きがあったが、再復活に向けた、新しい取り組みが行われている。

その一つ目が、2015年5月のコンテナ貨物の定期輸送ルート開設で、中口国境の琿春からロシアのザルビノ港を通して釜山までの輸送サービスがスタートした。「定期サービス」という触れ込みだったが、必ずしも荷物の量が十分集まらないということで、完全な定期運航ではないようだが、一応そのルートで船が運行されている。同じ船を使って、もう少し集荷範囲を拡大するというところで、いくつかの取り組みが行われていて、例えば今年、これまでの中国からの輸出とは逆に中国側に輸入していくという形の輸送が行われていたり、9月にはプリモリーエ-1と同じように、中国-ロシア-中国の輸送に取り組んでみたりと、いくつかの動きがある。

ここでも、鳥取県が非常に積極的である。前述のDBSフェリー航路は、基本的にロシア側ではウラジオストクが寄港地になっているが、ウラジオストク港は前述のプリモリーエ-1に接続するには便利だが、そうすると対象地域が黒龍江省にほぼ限

表 プリモリーエ-1の実績

港湾/ 相手国	2016年			2017年(6月30日まで)			総輸送量			シェア
	20'	40'	小計 (TEU)	20'	40'	小計 (TEU)	20'	40'	統計 (TEU)	
上海	267	324	915	160	892	1944	427	1216	2859	36.88%
寧波	26	56	138	69		69	95	56	207	2.67%
黄埔	95	1052	2199	53	1201	2455	148	2253	4654	60.04%
釜山	0	5	10	0	1	2	0	6	12	0.15%
日本	0	2	4	0	8	16	0	10	20	0.26%
合計	388	1439	3266	282	2102	4486	670	3541	7752	100.00%

2016年4月、営業運転開始を公式発表  
 運行主体：綏芬河海鉄聯捷國際貨運代理有限公司(天津海鉄聯捷運輸集團(SWIFT)の子会社)

られるため、もう少し集荷範囲を広げられないかということで、プリモーリエ-2の吉林省を集荷範囲としたルートを想定し、ザルビノ港にも航路が延伸できないか、考えられている。このルートでもこの春に実験輸送をし、もう一度試そうと、この10月に別の貨物を運んでいる。

ここで話題は変わり、大図們江イニシアチブ(GTI)の話になる。現在のメンバーは中国、モンゴル、韓国、ロシアの4カ国であり、「日本も今、入るべきだ」と先ほど三村が申し上げたが、私もまったく同感だ。この組織はいくつかの分野で4カ国の協力を進めている。中でも、運輸部門は最も積極的に協力しているものの一つだ。前述のプリモーリエ-1、プリモーリエ-2、さらに我々の提案した「北東アジア輸送回廊ビジョン」に描かれた交通ネットワークを協力しながら整備していくことについて、GTIは非常に熱心に取り組んでいる。そうしたこともあって、日本は国としてはメンバーになっていないが、鳥取県はGTIの一関連組織である地方協力委員会(Local Corporation Committee)の正式なメンバーになっている。鳥取県としては、DBSクルーズフェリーの集荷拡大を図りたい。その時にGTIという組織が活用できるのではないかということで入っている。

今年4月、ウラジオストクで Local Corporation Committee のメンバーとロ

シア税関との意見交換会がGTI主催で開催された。その場で、鳥取県の職員がロシア税関の職員に試験輸送に向けた質問をした。つまり、鳥取県としてロシアの税関と直接コミュニケーションを図ることができたわけで、こうした機会を設けるとするのは、GTIの特徴を上手く活用した取り組みだと思う。そもそも税関に自社の要望を通すのは難しい。しかもそれがロシアの税関だという中で、こうした取り組みができていくのは意味があると思う。

プリモーリエ-2のザルビノ港から少し南下して北朝鮮に行くところ、羅津港がある。ここも、北朝鮮が普通の国として国際社会に参加してくる状況になれば、十分使える港、選択肢に入ってくる。ロシアの港か、北朝鮮の港か、選びながら使っていくことができるようになると思う。今のところ、ロシア産石炭を運んでいる。もともとは彼らとしてもコンテナ貨物を扱いたいと思っていたので、そういう可能性はあると思う。

#### (4) 最後に

本州の日本海側には、秋田から浜田まで合計10のコンテナ貨物取扱港湾がある。この10港が取り扱った外貿コンテナの数は1989年から取り扱いが始まって30年弱の間に25倍と、すごい勢いで増えている。一方、5大港(東京、横浜、名古屋、神戸、大阪)はほとんど増えていない。こ

になる。そういう中で、国際的に許されていくイランの姿。もう一つはアジアの発展途上国として、急に脚光を浴びたミャンマー。こういうところが一つの例になるかと思う。北朝鮮の場合は人口が少ない。ミャンマーは農村人口が多いが、北朝鮮の場合もともと日本時代にも重化学工業が多かった。第二次、第三次産業の従事者が多く、労働集約型の産業だけでやっていくわけにはいかない。ここがベトナムやミャンマーと北朝鮮の違うところで、そういう意味では、東欧の国々と少し似ている部分がある。そういう形で、新しい北東アジアの結節点になっていくかと思う。

北東アジアを結び付ける物流ネットワークの切れている部分が北朝鮮だ。韓国は朝鮮半島の国だが、物流上は今、島国

は素晴らしいことだと思う。

なぜこういうことができたのかというと、日本海側の港にこの25年間の間に韓国の船会社がどんどん入ってきたからだ。最初は1989年、今はもうない釜山商船という船会社が入ってきて、そのあと高麗海運、現代商船、南星海運など中堅の船会社が入ってきた。彼らが日本海側の港を結ぶ航路を作り、その航路が増えてきたということが、この躍進の裏にある。

私はかつて、新潟県庁で港湾振興の仕事をしてきた。当時は今も変わらないが、新潟も富山もお互いを非常にライバル視し合う。金沢も、酒田もライバルと言って、なかなか協力できない。しかし現実を見ると、協力できないどころか、協力はしなければいけないし、してきている。新潟港しかなければ、当時は荷物が足りなかったから、韓国の船会社は航路を開設してくれなかつただろう。お互いに支え合っている関係なので、それはもっと大事にすべきであろう。次のステップとして考えられるのは、東南アジア(ベトナム、シンガポールなど)の航路であろう。このような航路は今のところ日本海側から出ていない。実際にこの地域に東南アジアを見ている企業が増えてきているならば、一つの港だけでなく、北陸の港も含めた日本海側のいくつかの港で協力しながら、新しい航路を作っていくことを考えていく時期が来ているのではないかと

## <質疑応答>

Q. 将来的に北朝鮮は「普通の発展途上国」の方向に向いていくのではないかという話だった。東南アジアでいうと、軍事政権だったミャンマーが国際社会に登場してきて新しい対外関係で活動し始めた。北朝鮮もそうなるのか。また、韓国と北朝鮮はどういう関係でやっていくのか。

A(三村)。まず「普通の発展途上国」になった北朝鮮のイメージは、イランとミャンマーを足して2で割ったような感じだと思う。NPTに違反して核開発をしているのではないかと疑われたのがイランならば、北朝鮮は明々白々にそれをやっているということ

だ。朝鮮半島と地続きの中国やロシアに対する物流の100%が海路と空路だ。これが今後、北朝鮮の領域を通過することによって、道路、鉄道が使えるようになる。実は朝鮮半島はそれほど長くない。ソウルから中国国境まで500kmしかない。高速鉄道ができれば、1時間40分くらいで通過してしまえるような距離だ。将来的にそうした状況になれば、北京からソウルまで高速鉄道で4時間という距離感、EUのドイツとフランスがもっているような時間感覚が韓国と中国の間にもたらされることになる。

そこまで至るのは非常に難しいと思う。なぜなら、南北は北朝鮮の意識ではまだ体制競争の真っ最中だからだ。北は、南を武力で解放するという夢は捨て、何とか今の政権を維持して韓国に吸収合併されな

いようにしようと考えている。韓国側もこの4月27にあった南北首脳会談では統一の話を一切しなかった。統一を先延ばしにし、暗黙の了解の下で今の南北関係の改善が進められている、と私は思っている。すなわち、金正恩が生きている間は南北統一しないということを「暗黙の了解」として、少なくとも金正恩が怖気づかないように話をした。

ドイツは東ドイツが自壊して統一した。もちろん、南北朝鮮とドイツは違う。東ドイツの主都ベルリンの中に西ドイツがあって、ベルリン市民は毎日、西ドイツのテレビ放送を見ていたが、北朝鮮の人は毎日、韓国のテレビを見ているわけではない。今後、猜疑心をどうやって少なくしていくか。南にとって北が攻めてくる可能性、北にとって南が自分たちをひっくり返してしまう可能性をどうやって払拭するかが、今後の南北の関係改善に向けた重要な仕事だと思う。

**Q.** 15日間でモスクワに持って行く航路もあれば、今は北極海を通ってヨーロッパに行く航路もある。コスト等を鑑みて、どちらが有望か教えてほしい。

**A (新井).** シベリア鉄道を使ってモスクワまで運ぶケースを考えると、インド洋、サントペテルブルク経由の代替ルートもあるが、モスクワまで行く場合は最近ではそれほど変わらない。場合によっては、鉄道でいった方が安いかもしれないという状況だと聞いている。ただし、海上運賃は市況によって振れ幅が大きく、今よりもっと安い時期もあり、一般的には鉄道の方が高い時期の方が多い。また、ロシア側は鉄道輸送をループル建てでコスト計算しているので、ループルの為替レートによっても、日本企業にとって高いか安いかわ変わってくる。モスクワまでの輸送は船の方が安い

時期が結構多いのは確かだが、スピードが速いのでその分コストが少し高くても運ぶ貨物はあるだろう。

北極海航路については、予想できる将来においては、日本とヨーロッパの間でコンテナ貨物を輸送するのはちょっと考えられないと私は思っている。今話題になっているのは、北極海にある天然ガス田で掘れた天然ガス、LNGを日本や中国、韓国、アジアの国々に持ってくる輸送ルートとして有望視され、使われ始めていて、輸送量は今後増えるだろうと言われている。しかしそれは、一隻ずつ個別にスケジュールを組んで運べばよいものだから、ある程度スケジュールに自由度がある。一方、コンテナ貨物は定時性が重視されるサービスなので、北極海でそれができるようになるとは、まだ想像できない。