

# 第1セッション

# 第1セッション

## 「北東アジアの物流ネットワーク：不連続点の解消に向けて」

### コーディネーター

社団法人日本港湾協会理事長、ERINA顧問

栢原 英郎

### パネリスト

ロシア・極東海運研究所所長

ヤロスラフ・セメニヒン

中国・吉林省人民政府図們江地区開発弁公室主任

戴 錫 堯

中国・吉林大学東北アジア研究院院長

王 勝 今

モンゴル・インフラ省副大臣

ツェグミド・ツェンゲル

国際連合開発計画(UNDP)図們江地域開発事務局チームリーダー

ツォグツァイハン・ゴンボ

### 冒頭報告者

ERINA調査研究部研究員

川村 和美



**栢原 英郎**（社団法人日本港湾協会理事長、ERINA顧問）

北東アジアの運輸・物流問題については、過去10数年にわたり、この会議で議論を重ねてきた。昨年の北東アジア経済会議

を機に関係者の間で通年的な活動のための実行委員会である北東アジア経済会議組織委員会が組織され、その活動の一環として昨年6月に運輸・物流常設分科会が設置された。本日のこのセッションのパネリストが運輸・物流常設分科会のメンバーとしてこの一年間共に議論をしてきた方々である。

常設分科会として運輸・物流のテーマが先行することになった理由は、自由かつ効率的な人の移動・物の輸送を実現することが北東アジア地域の相互の連携と協調による発展のために最も基礎的な条件であるためと理解している。運輸・物流常設分科会では、昨日の午前中に開かれた会議も含め、この1年間に新潟において3度の会議を行った。常設分科会の効果は、同じ顔ぶれで頻りに意見交換をすることによる短時間での相互の主張の理解、議論の深まりに見ることができる。

昨年6月に開催された第1回運輸・物流常設分科会では分科会が当面取り組むべき課題について議論を行った。そして、昨年の北東アジア経済会議においてERINAから提案された北東アジア地域の国際貿易を担う輸送回廊ネットワークの形成を課題とすべきことで合意した。また、この会議

では欧州においても同じような輸送回廊構想があるということが明らかになった。クレタ・コリドールと呼ばれるこの欧州輸送回廊構想の存在は、単に我々が形成を目指している北東アジアの輸送回廊がそれらと円滑に接続することの必要性を意味するだけではなく、欧州において各国が話し合い、また合意して進めている内容が我々の今後の作業のヒントとなると考えている。

12月の運輸・物流常設分科会ワーキングセッションでは、朝鮮半島状況の大きな変化を踏まえ、朝鮮半島の東西両岸を北上する大変画期的な回廊を加え、9本の輸送回廊を分科会の対象とすることが合意された。今後、我々はこの9本の北東アジア輸送回廊を対象として議論を進め、その構想の実現に向けて努力をしていく。

セッションを始めるにあたり、このセッションの背景となっている運輸・物流常設分科会の一年間活動を紹介させていただいた。引き続き、9本の北東アジアの国際輸送回廊の現状と課題についてERINAから報告する。

### 川村 和美（ERINA調査研究部研究員）

北東アジア地域にはすでに複数の輸送ルートがあるが、その中から、国際貿易を担い、欧州、中央アジアと北東アジアと結び、そして更に海洋に抜ける主要なものとして我々は9本の輸送回廊を特定した。これらの輸送回廊は道路、鉄道、港湾、そして海上航路から構成される。特定した9本の北東アジア輸送回路は、既に十分に利用されている回廊からまだ構想段階にある回廊までそのレベルには差があるが、いずれも将来的にはこの地域において国際輸送

を担う主要な回廊となることが期待されるものである。

この「回廊 (Corridor)」という言葉は、単に鉄道や道路などの交通インフラとしての「経路・ルート」を意味するのではなく、各種法制度をはじめとするソフト面も含めた輸送システム総体を指すものである。こうした総合的な「輸送回廊」整備の考え方は欧州で生まれた。欧州では既に9本の欧州輸送回廊 (クレタ回廊) が特定され、関係国は各回廊がハード・ソフトの両面で一定の基準に達することを目指し努力を続けている。こうした欧州での動きも考慮し、それらの輸送回廊との接続を目指して、北東アジア輸送回廊を整備していく必要がある。

特定した9本の北東アジア輸送回廊の概況をそれぞれ紹介する。

タイシエツト～ワニノ輸送回廊はワニノとタイシエツトを結び、タイシエツトでSLBに接続する。これはシベリア鉄道の北400～500kmを走り、SLB輸送回廊の代替ルートの役割を果たしている。さらにサハリンとの連絡通路としても機能している。ワニノ～ハバロフスク間の道路整備に加え、集荷対策、輸送能力の維持が課題となっている。

SLB輸送回廊は、船舶、シベリア鉄道、トラックを利用して、主に日本および韓国等アジアのコンテナ貨物をウラジオストク港、ナホトカ港、ポストーチヌイ港といったロシア沿海地方港湾を通じて、ロシア西部・欧州・中央アジア諸国へ輸送する国際複合輸送システムである。現在は輸送貨物量が少なく、集荷対策が課題である。このためには、サービス面で欧州航路との競争力を向上させることと、現行の輸送能力の維持が必要となっている。

綏芬河輸送回廊は、中国黒龍江省にとってはロシア沿海地方港湾を利用した海への出口として位置付けられる。また、満洲里を經由してSLB輸送回廊と接続し、欧州と結ばれる。中国東北地方のメインルートである大連輸送回廊の混雑状況から、その代替回廊としても期待されている。鉄道輸送においては中国・ロシア間のゲージの相違から国境で貨物を積み替える必要がある。また、道路輸送では中国・ロシアのトラックが相互に乗り入れているが、更にその範囲を拡大することが望まれている。黒龍江省の豊富な大豆、トウモロコシ、米の輸出のために沿海地方港湾にサイロが設置されればこの回廊の利用はさらに促進されるであろう。

図們江輸送回廊はモンゴル及び中国吉林省にとっての海への出口として意義付けられる。また大連輸送回廊への依存を軽減する役割を持っている。この回廊にはザルピノ港、ポシエツト港といったロシア港湾を利用するルートと朝鮮民主主義人民共和国 (北朝鮮) の羅津港を利用するル

ートがある。これらのルートの課題はいずれもインフラの整備といえる。鉄道輸送では中国・ロシア国境においてゲージの相違による不連続点がある。またトラック輸送においては北朝鮮側の元汀～羅津間の道路整備が課題である。また、中国・モンゴル国境は鉄道・道路共に接続されておらず、早期連結が望まれている。

大連輸送回廊は中国東北三省を南北に貫く大動脈である。現在は満洲里、将来は黒河を經由してSLBに接続する。鉄道輸送では、ハルビンに内陸港 (コンテナインランドデポ) が設置され、大連への週2便のコンテナ専用列車が運行されている。ハルビン～大連間の鉄道はその混雑状況が指摘されており、輸送能力向上に向け電化工事が進行中である。道路輸送面ではハルビン～大連間的高速道路整備が進行中である。現在は大連～長春間が開通しており、長春～ハルビン間を残すだけとなっている。

モンゴル～天津輸送回廊はモンゴルを南北に縦断し、天津から海へ抜ける回廊で、モンゴルの環太平洋諸国への最短ルートである。中国・モンゴル間ではゲージが異なり、国境で貨物の積替えの必要がある。また、モンゴルにとっては、中国領土を通過し、中国の貨車及び港湾を利用することから、中国側の事情に大きく左右されるという問題も指摘される。

CLB輸送回廊は、中国の連雲港からカザフスタンに入り、中央アジア・欧州へ至る回廊である。中国とカザフスタン国境では鉄道ゲージの相違による不連続点が存在しているが、大規模な積替え施設が設置され、これに対応している。現在輸送量は減少傾向にあり、集荷対策が大きな課題となっている。

朝鮮半島西部輸送回廊は、ソウル～新義州を結ぶ京義線の復旧によって韓国と北朝鮮を結び、中国国内へ、さらにはSLB輸送回廊との接続により欧州へ至る回廊である。この回廊の整備は、韓国・北朝鮮間の輸送を促進し、両国の経済交流の活発化に寄与するだけでなく、韓国の中国・欧州・中央アジア向け貨物の輸送手段に多様性・利便性をもたらすものである。京義線の未連結部分は韓国・ムンサン～北朝鮮・ボンドン間の20kmの区間で、2001年秋の完成を目指している。また、北朝鮮と中国の国境である新義州と丹東間は、鴨緑江を渡る橋梁によって道路・鉄道共に接続されている。

朝鮮半島東部輸送回廊は朝鮮半島の東部を通り、北朝鮮羅津・先鋒経済貿易地帯からロシアハサン地区を抜け、SLB輸送回廊への接続を目指す回廊である。この回廊の形成のためには、韓国・北朝鮮間の鉄道の連結が不可欠である。北朝鮮とロシア国境は鉄道のみで結ばれているが、現

在はロシア貨物の減少によりほとんど利用されていない。国境から清津までは標準軌と広軌の混合軌道となっており、現在、積替え施設はない。この回廊が韓国・北朝鮮・ロシアを結ぶ回廊として十分機能するためには、北朝鮮・ロシア国境での積替え施設の整備が不可欠である。

次に、北東アジアの輸送に関する2000年の動きを紹介する。昨年この地域では二つの新しいルートが開設された。2月には中国の琿春～ロシアのマハリノ間の鉄道が稼動し、これを利用してロシアの木材が中国に輸送された。また、5月には韓国の東草港とロシアのザルピノ港を結ぶフェリー航路が開設された。この航路を利用して貨物輸送が行われているほか、韓国から多くの観光客やビジネス客が中国の琿春地域を訪れている。

これら以外にも各国・地域内でハード・ソフト両面の整備が進行中である。また、韓国・北朝鮮両国の首脳会談を機に、両国を結ぶ鉄道復旧に向けて工事が始まっていることは注目される。加えて、各国間で国境を跨ぐルートの整備に向け、さまざまな協議の場が持たれるといった動きもあり、具体的なプロジェクトの今後の進展が期待されている。

このように北東アジアの輸送回廊はハード・ソフト両面で整備が進んではいないが、依然、“不連続点”が存在している。北東アジア地域の輸送回廊において、円滑に輸送を行う上で大きな障害となる不連続点は主に国境付近に存在する。この国境における不連続点としては、鉄道・道路の未接続による不連続点、鉄道ゲージの相違による不連続点、国境通過に伴うCIQ（税関、出入国管理、検疫）検査による不連続点がある。

道路・鉄道の未接続による不連続点は図們江輸送回廊の中国・モンゴル間および朝鮮半島西部・東部輸送回廊の韓国・北朝鮮間に存在している。関係各国の協力による早期接続が望まれる。

鉄道ゲージの相違による不連続点はロシア・中国間、モンゴル・中国間、北朝鮮・ロシア間に存在している。こうした鉄道ゲージによる不連続点では国境区間に4線軌、あるいは標準軌と広軌ゲージを並列するといった方法で対応している。さらに国境を越えたところでの貨物の積替えや台車の交換といった対策がとられている。不連続点の抵抗をより小さくし、スムーズな輸送を行うためには、貨物積替え能力の向上に向け荷役設備の増強を図ることと、作業効率を高めるための貨物の標準化（コンテナ化）が求められる。また、フリーゲージトレインの導入など技術開発も望まれる。

国境通過に伴うCIQ検査による不連続点の解消のために

は、CIQ設備の整備はもちろん、国境通過規制の緩和、手続きの簡素化・標準化による国境通過の迅速化、国境開放時間の延長などソフト面での改善も望まれる。

国際輸送は複数国を跨ぎ、海陸を越えるため、スムーズな国境通過、スムーズな港湾・鉄道・道路間の接続が求められる。そのためにはこれまで述べたような不連続点を各国の協力により、一つ一つ解消していく必要がある。その際に、欧州の先進事例にならば、現在の輸送ルートが国際輸送回廊として機能するためのハード・ソフト両面で一定の基準を設け、その基準の達成に向けて整備を進めることが有効である。こうした基準を設けることは、関連各国間に共通の将来目標ができるということである。北東アジアにおいても、個別のルートに留まらない輸送回廊全体の明確な将来目標、すなわち「北東アジア輸送回廊ビジョン」の策定が求められる。この共通のビジョンの策定は、昨年設立した運輸・物流常設分科会の機能を活用して、関連各国の輸送担当者・専門家が共同で行うことが望ましい。

#### 栢原 英郎

ERINAでは昨年、一昨年と精力的に現地調査を行ってきた。その成果が今の報告の中にも現れていると思う。今報告があった9本の北東アジア国際輸送回廊を念頭におきながら、それぞれのパネリストからご発言をいただくことにする。



#### ヤロスラフ・セメニヒン （ロシア・極東海運研究所長）

近年、世界の生産・貿易におけるアジア太平洋地域の位置付けは非常に高くなってきている。現在、太平洋を横断する貨物量は大西洋を横断する貨物の2倍になっている。世界で輸送回廊が形成されつつある中、ロシア沿海地方は地理的な優位性を利用しながら、輸送システム増強のために何年にもわたり資本投入を続けているが、残念ながらまだ全体的な成功には至っていない。

輸送回廊の整備、そして現在の課題の解消のためには、各国毎の個別なアプローチではなく、北東アジア全体として総合的にアプローチすべきである。各国の問題が同様に輸送回廊全体にかかわる問題であることを認識しなければならない。輸送時間の短縮、輸送コストの削減に向けて、将来的には国境を感じさせない輸送システムを構築することが望まれる。また、コンテナや石炭、肥料、穀物などの輸送を中心に考えがちであるが、今後は石油・ガスなど液体・気体燃料の輸送も視野に入れる必要がある。

ヨーロッパとアジアを結ぶ輸送ルートの構築は非常に重要になってきている。現在は、依然スエズ運河を経由する

海上輸送がメインルートであるが、鉄道を利用するルートもある。鉄道ルートにはシベリア横断鉄道を利用するものと、TRASECAと呼ばれるヨーロッパ、コーカサス、アジアを結ぶものがある。

シベリア鉄道は1万kmを有する有望なルートである。年間を通じて1億3,000万トンの貨物が輸送され、またコンテナ輸送も積極的に行われている。シベリア鉄道を利用する貨物量は1999年に15年間続いた停滞を克服し、前年比38%増となった。現在交通省と鉄道省が共同で作成しているプログラムによると、さらに26万TEUの国際トランジットコンテナをこのルートに組み込み、2010年までは80万TEUのコンテナ輸送量を確保することが見込まれている。

海運の輸送料金が上昇傾向にある中、シベリア鉄道は輸送料金の引き下げを予定している。また、コムソモリスク・ナ・アムールとワニノ間に、40コンテナの取り扱いが可能な駅を増加させることをはじめ、全線を電化し、光ケーブル通信を導入することによって、輸送管理や貨物のトレーシング、税関管理などの効率向上を予定している。

また、中国東北部から沿海地方の港を経て米国の港へ至るルートの構想もある。この構想はシアトル、タコマなどの港の支持を得ており、また中国の専門家も既に検討を開始している。このルートを利用して米国からハルビンまで貨物を輸送する場合、これまでの大連港を経由の場合と比較し、2,630kmの距離が短縮される。

世界の海上輸送において、コンテナ化は革命的な効果をもたらしている。大規模なコンテナ船を利用する方が規模の効果があり、単位あたりの輸送コストを引き下げることができるため、輸送関係者は可能な限り大きな船を使いたがる傾向にある。これに関連し、フィーダー輸送という新しい形態のサービスが生まれている。これは地方港湾からハブ港となる大きな港までの輸送を担当するものである。こうして、コンテナターミナルのある大きな港にコンテナ貨物を集中させると同時に、フィーダーサービスによって地方港湾へのサービスを構築していくことは非常に有望である。

ロシア沿海地方の中で最も有望であると思われるのはボストーチヌイ港である。同港は17バースを有し、岸壁総延長3.5km、水深は6.5m～16.5mで、コンテナ取り扱い能力は35万TEUである。

日本の場合、神戸、横浜、大阪など太平洋側に大規模港湾があり、日本海側の港湾は比較的小規模である。従って、大型船でコンテナを輸送するためには日本海側の県からトラック輸送によって太平洋側の港まで運ぶ必要がある。これは数十億円のコストの損失になっている。この状況を考

えた場合、日本海側の港にとっては小規模なコンテナ船によるフィーダー輸送によって、例えばボストーチヌイ港などにコンテナ貨物を集中させ、そこから大きなコンテナ船に積み込んで輸送することも考えられる。

ボストーチヌイ港の他にも、沿海地方にはウラジオストク港、ザルピノ港などの港がある。これらの港を経由し中国へ輸送することも可能である。またボストーチヌイ港から韓国や米国の港湾へ輸送することもできる。

現在ロシアは中国に働きかけ、中国の貿易貨物をトランジット貨物としてロシア沿海地方を経由して輸送するために両国が協力することについての協議を2000年8月に行った。これに同意が得られれば、UNDP組織からの支援を得、輸送回廊の確立・運営のための共同プロジェクトの実施に向けて、外国投資を誘致することができる。

多国間協定の例としてはメコン川流域諸国（ラオス、ベトナム、タイ）間で締結された貨物・旅客国境通過手続きの簡素化に関する協定が挙げられる。これは1999年11月26日に締結され、現在効率的に機能している。

国際分業の可能性は非常に大きく、またそれに関連して輸送回廊の整備も求められている。これは、ロシアの経済にとって収入・雇用の確保、輸送インフラの改善につながり、地域経済の促進にも発展にも寄与するものである。また、中国、日本、韓国などの近隣諸国や米国にとっては有利な輸送ルートが確保され、輸送コストを削減できるメリットがある。このような正しい輸送戦略をとることは関係国すべてに貢献するものであろう。



**戴 錫 堯**（中国・吉林省人民政府図們江地区開発弁公室主任）

2000年は図們江地域開発において重要な進展を得た1年であった。以下では2000年を中心に過去5年間の成果を振り返る。

鉄道では、2000年2月に中国とロシアを結ぶ琿春～マハリノ国際鉄道が運行を開始し、ロシアから中国へ木材4,000トンを送った。航空については、2000年8月11日に延吉～ソウル間のチャーター便が開設され、年末までに88便を運行し、延べ10,599人の旅客を輸送した。道路については、全長500kmの長春～琿春高速道路のうち、1997年9月10日に長春～吉林間（83.5km）、1999年12月30日に吉林～江密峰間（30km）が開通したほか、延吉～図們間（29km）も完成間近である。北朝鮮の羅津・先鋒貿易地帯に通じる琿春～圈河間道路（39km）も昨年12月15日に開通した。このほか、長春～吉林～延吉～琿春間道路と延吉から安図を経由して長白山自然保護区に至る道路が改造さ

れ、二級道路になった。

航路については、2000年4月30日に、琿春で琿春～ザルピノ～束草の海陸貨客定期航路の就航式が行われ、4回の試運行の後、5月18日に運行を開始した。同航路は週3便で、延べ35,978人が利用し、貨物391TEU、託送荷物44,867個を輸送した。

税関については、昨年、琿春から羅津・先鋒自由貿易地帯に通じる圈河税関に1,000万余元を投資して、検査ターミナルなどの施設を建設した。審査フロアには出入国それぞれ6本の通路があり、年間延べ60万人の旅客と60万トンの貨物を検査することが可能である。さらに1,000万元を投資して琿春道路税関ビルを建設した。ここには出入国それぞれ8本の通路があり、年間延べ60万人の旅客と60万トンの貨物を検査することができる。どちらも昨年12月末から使用を開始している。また、琿春からロシアに至る国際鉄道の税関は1998年12月17日に建設が許可され、1999年から操業を開始している。

2000年の吉林省の対ロシア・北朝鮮の三つの税関の輸出入貨物は合計21万トン（前年比49%増）、出入国者数は28万人、出入国車両は55,939台に達した。

また、昨年4月27日に、国の認可を得て琿春国境経済協力区内に「吉林琿春輸出加工区」を設立した。輸出加工区は国際慣例に基づいて運営され、加工区内に投資する企業は便利な通関手続きと投資優遇政策を享受することができる。

次に中国東北地域の輸送の現状を紹介する。現在、東北地域の国際貨物輸送の約8割は大連港を利用している。2000年の大連港のコンテナ取扱量は100万TEUを突破した。貨物取扱量は9,000万トンを超え、前年比6%の伸びを記した。このうち、外貿貨物は3,285万トンに達し、全体の36.5%を占めた（前年比8.2ポイント増）。

昨年吉林省が輸出した150万トンの食糧は全て大連港から輸送された。大連港務局は4本のコンテナ鉄道専用線を有し、このうちの2本は長春と吉林に通じている。また世界一の技術と極東一の貯蔵・積み下ろし設備を誇る近代的な食糧輸出港となる大連北良新港が4年の工事を経て昨年完成した。北良港は毎時2,000トンの貨物を降ろし、4,000トンを積み込むことが可能である。同港の年間食糧取扱能力は1,100万トンで、10万トン級船舶の停泊が可能となっている。

2000年1～10月までに中口の鉄道輸出入及び国境通過貨物量は合計851.1万トンに達した。ロシアから中国への輸送量は751.1万トン（前年同期比3.8%増）、中国からロシアへは100万トン（同3.8%増）であった。ロシアの中国向け貨物輸送の中では、特に原油輸送量が大幅に増加した。昨

年1月から中国鉄道は、ロシアから二連浩特と満洲里を経由して中国の東北・河北地域へ原油を輸送している。現在、二連浩特駅の年間原油取り扱い可能量は100万トン、満洲里は200万トンである。ロシア企業の報告によれば、満洲里～ザバイカリスク間の原油輸送は、冬季、満洲里で積替え作業が不可能であるにもかかわらず、その量は増加しているということである。現在の輸送量は80万トンで、今後更に増加するものと見込まれている。また、モンゴルを経由した石油輸送量は150万トンと予測される。

綏芬河税関で昨年1～10月までに中国がロシアから輸入した貨物は221万トンであった。主な貨物は、原木、塩化カリウム、セメント等である。

中口双方の輸送は主に二連浩特と満洲里、綏芬河の鉄道税関を利用しているが、いずれも取扱量が增大しており、それぞれの輸送能力を引き上げる必要がある。今後の能力アップが図們江地域の輸送にもチャンスをもたらすこととなる。

吉林省は穀倉地帯で、非遺伝子組換えトウモロコシの産地である。また同省は全国で唯一、トウモロコシの自主輸出権を有する。トウモロコシの輸出は国の食糧部門ではなく、吉林省が独自に決定できる。中国はまもなくWTOに加盟する。国際慣例に則って貿易を行い、多国間貿易のルールを守って、トウモロコシの輸出を法律で保護する。このため、吉林省は長期的に安定した食糧輸出を保障することができる。これは、図們江地域の輸送ルートに貨物を提供することになる。

また、中口首脳定期会談委員会運輸部会の第4回会議では、琿春～マハリノ鉄道税関の国際輸送を推進するために、今年2月にモスクワで会議を開催することを決定している。

以上のことから、図們江地域の輸送回廊はチャンスとチャレンジに恵まれていると思う。まず開通し、整備・改善を重ね、相互に利益を享受して、実効を重視するという原則に従って、図們江地域へ積極的に投資し、企業を起こし、経済貿易観光を大いに展開し、同地域の輸送ルートをできるだけ早く利用し、繁栄させていくことを我々は希望している。



**王 勝 今**（中国・吉林大学  
東北アジア研究院院長）

北東アジアにおける物流分野の国際協力は、輸送回廊の形成及び地域経済・社会発展にとって非常に大きな意味を持つ。北東アジアの地域協力の立場からみても、この分野は新しい多国間協力の一つとして注目すべきである。

長期的視点からみると、北東アジアでの国際輸送回廊および国際物流センターの構築は必要な要素である。国際輸送回廊は国際物流センターとともに発展するものである。より多くの機能的な国際物流センターがなければ、国際輸送回廊の発展にも影響を及ぼすであろう。これまで各地の現地調査を行ってきたが、北東アジアにおいてこの9本の輸送回廊を構築することは非常に期待できると思う。だからこそ、物流センターの建設もあわせて検討すべきである。

北東アジア地域協力においては、国際輸送回廊の構築・発展に伴って北東アジア各国の開放が進み、また互いの信頼度が高まることが重要である。この地域では冷戦の後遺症がまだ多方面にわたって残っているが、近年徐々に改善されつつある。この地域の輸送回廊の構築は、国際関係の改善にとっても非常に大きな意味を持つのである。

また、この地域の国際輸送回廊と物流センターは北東アジア地域間、特に地方間の交流に大きな影響を与えようと思う。さらに、輸送回廊・物流センター構築は、これまで強調されてきた北東アジア地域の相互補完関係を現実のものへと変換する具体的な手段の一つであると認識している。輸送回廊の構築・拡充によって各地域が受ける利益は、地域開発、資源・エネルギー開発をはじめ、非常に大きいものである。

この地域の物流回廊を考える場合に無視できないことは、北東アジア地域の物流回廊における発展状況の多様性を認識することである。多様性としては、経済環境・経済体制・市場の多様性、物流インフラ整備状況の多様性・特殊性などがある。また、物流の発展段階の多様性も今後克服しなければならない問題であろう。

今後の北東アジア地域における物流を発展させるためには、多国間の協力が必要である。北東アジア地域における多国間協力のあり方を考える上ではその長期性を認識しなければならない。輸送計画については5年、10年という期間で協力可能な内容は何かを考える必要がある。また、物流に関する詳細な調査に加えて、貿易構造の分析・評価も必要である。さらに、北東アジアの輸送回廊を考える場合には日本も含む地域全体の調査が重要である。その際、調査・研究はマクロ・ミクロ双方の視点が必要となると思う。そして、これらの調査・研究は継続的に行うべきであると考えている。



**ツェグミド・ツェンゲル**  
(モンゴル・インフラ省副大臣)

昨年、モンゴルでは議会選挙(国会選挙)が行われた。新しいモンゴル政府はインフラ整備を非常に重視している。

注目していただきたいのは、モンゴルの東西を結ぶ道路である。我々はこれを「ミレニアム道路」と名づけている。モンゴルでは現在このミレニアム道路の創設に関して幅広く支援活動を行い、一般市民もその運動に参加している。2000年にはADBのソフトローンによってアジア輸送ネットワークの一部である国境のアルタンブラグからウランバートルまでの335kmに及ぶ道路を開通させた。また、ウランバートル～中国国境間700kmの道路舗装計画の第1段階として、このうちの200kmを2001～2002年に建設することをADBとの間で合意した。この建設が完了すれば、国際的な貨物・旅客輸送の条件を満たす道路が確立されることになる。

最近、ADBの代表団がモンゴルを訪問し、モンゴル東部と中国内モンゴル自治区興安盟の経済開発プロジェクト案についてモンゴル政府と意見交換を行った。調査の目的は、提案されている図們江輸送回廊の拡張に伴ってモンゴルおよび中国政府が二国間国境地域の長期開発の見通しを見極めるのを手伝えることである。

モンゴル政府は北東アジアと欧州を結ぶモスクワ～ウランバートル～北京～天津のルート(北東アジア輸送回廊No.6)およびモンゴル東部から中国吉林省図們江ルート(同No.4)に重点を置いている。現在、モスクワからカザフスタンを經由して北京に至る鉄道の総距離は8,555km、また満洲里経由では8,766kmである。これらのルートよりもモンゴル国内を通過するルートを利用の方が400～700km短い。この場合、モンゴル国内を通過する部分は1,109kmである。モンゴル政府は鉄道の輸送通過能力の向上によるこのルートの開発を重視している。

我々は中国との国境にあるザミンウデにおける貨物積替え施設の建設プロジェクトを実施し、日本政府からの支援によってレールや機関車、客車、貨車の改修、また、鉄道連絡システムの改善を行っている。こうした措置によりトランジット貨物量は2000年の11ヶ月で135.18万トンに上り、1995年の13.38万トンの10倍に拡大している。

現在、モンゴル国内を通過する既存の鉄道の輸送能力は200～250万トンである。さらに鉄道能力を向上させるために、日本政府の援助によって橋の再建プロジェクトが計画されている。近い将来には機関車の改修と新駅の開設および既存駅の拡充する予定である。

我々は北東アジア国際輸送回廊No.6の鉄道ルートを維持し、アジアと欧州と結ぶ高速のトランジットルートを助長する基礎インフラの更なる整備を提案したい。

モンゴルは東部のドルノド県から中国吉林省、図們江地域を結ぶ回廊(No.4)を含む北東アジア輸送回廊のコンセ

プトを支持している。この回廊はわが国にとって二つ目の海への出口であり、図們江経済開発地域につながるものである。現在、このルートのモンゴル部分において、国際輸送に必要な条件を満たす舗装道路や鉄道はない。また、この地域を通過する国内貨物量およびトランジット輸送量についても調査されていない。

モンゴルはドルノド県の中心から中国のアル山までの道路と鉄道建設を提案している。初期段階における国内貨物量やトランジット貨物量が不明確であることや、また高額な投資が必要であることにより、まず、道路によって中国のアル山までを結び、将来、十分な貨物量に達すれば、鉄道を建設することが効果的であろう。そうすれば、道路・鉄道をあわせた国際輸送が実現できることになる。



**ツォグツァイハン・ゴンボ**  
(UNDP図們江開発事務局チームリーダー)

これまで各パネリストの方から各回廊についての詳細な説明があったので、私からはいくつかの問題点とその解決のための措置についてお話したい。

世界の至るところでグローバル化が加速し、北東アジア諸国においても域内の多国間協力の見直しに対する関心が高まっている。この北東アジアでの地域経済協力を成功させるためには、中央政府や地方政府を含む全ての関係者の大きな努力が必要である。北東アジア6カ国のうち少なくとも3カ国において、インフラ建設は最も難しい課題の一つである。輸送、エネルギー、通信といった分野すべてについて検討を進め、問題の解決策を見出していく必要がある。

その中でも、このセッションで取り上げている輸送分野には最も高い優先順位を与えるべきである。地方政府、中央政府の代表各位もこれには同意のことと思う。政治の中心地や国際市場から離れていること、また歴史的な状況によって、この地域の中でもロシア極東地域、モンゴル、北朝鮮のかなりの部分には相互間の十分な輸送リンクがない。この地域の既存の道路、鉄道、港湾、その他の輸送施設の整備は遅れており、これらを改善・近代化するために多額の投資が必要である。この地域における輸送の需要が高まる中、国境を越える貿易・輸送促進の対策として、我々は各地域に共通の解決策を見出していかねばならない。

この地域の共通目標は域内外への人とモノの更なる移動を可能とすることである。その中でも最も重要であるのは複合輸送システムの構築であると考えられる。北東アジア6カ国のうち3カ国においては現在複合輸送システムが存在し

ていない。北東アジアにおいて、こういった複合輸送システムを構築することは非常に大きな課題であり、かつ野心的な目標である。これには物理的なインフラ、つまり道路・鉄道・橋梁・港湾などを整備すると同時に、各国の規則・法令を整合性のあるものにしていくことが必要である。特に国境を越える輸送に関しては、こうした整合性が必要である。インフラ整備には巨額の資金と多国間あるいは二国間の交渉と調整が必要であり、また長期間を要するものである。また中央・地方政府の多大な努力とコミットメントがあって初めて問題が解決されるものであると思う。

二国間、多国間を問わず、共通の合意されたアジェンダに沿って北東アジア輸送ネットワークを構築すべきである。その中において地方政府もこれらを討論し、合意することが必要である。

各国としては例えば既存の研究及び提言を検討することができると思う。私を知る限り、既に北東アジアにおいて、輸送分野に関する数多くの調査研究がなされている。その中からプロジェクトを選別し、優先順位を設定することもできると思う。これは一切資金を必要とするものではない。この中で重要なのは二国間・多国間の協力を強化することである。

これには、まず、政府間のメカニズムの確立が必要である。政府間のメカニズム確立の重要性については、さまざまな会議で強調されている。このようなメカニズム無しに目標の達成は考えられない。各国が検討できることは数多くあるが、重要なのはそれらが政府によって率先され、実施されなければならないということである。この点で、この会議のような域内の経済会議は、メッセージを持ち帰り、次の行動につなげていけるような政府関係者をさらに取り込んでいくよう努めるべきである。

次に、ソフトのインフラの問題を解決する必要がある。短・中期的にはERINA、あるいはUNDP図們江地域開発事務所、あるいは東西センターといったようなところが共通目標である複合輸送システムの構築に向けて政府と共に行動する必要がある。このテーマに関してはいくつかの調査研究また提言が既に行われている。これらの研究成果を有益に利用する必要があると思う。

輸送のハードインフラ整備に向けて、さらに資金を集中して投じる必要はあるが、同時に国境通過に関する各国間の規則や手続きの整合性がとれていないことから、ソフトインフラの整備も必要である。こうしたソフトインフラ整備に関する動きとしては、中国・ロシア・モンゴル政府が1ヶ月ほど前にトランジット貨物枠組み協定に関する2度目の会議を開催したことが挙げられる。



最後に、この種の輸送に関する会議に出席して感じていることをお話ししたい。こうした会議に出席すると、多くの方々はその対象地域を図們江地域や日本海（東海）を中心とした地域、あるいは中国の東北三省、ロシアの沿海地方、北朝鮮の東海岸など、北東アジアでも小さい地域に限定している場合が多い。北東アジアと言った場合、この狭い地域に限定することはできない。対象範囲を広げる必要があり、それによって初めて複合輸送システムを構築できると思う。また、北東アジアの輸送システムは日本なしには考えられない。同時に中国のハブ港である香港に加え、釜山港、大阪港、東京港なしにも考えられないと思う。だからこそより広い視野で考える必要があるということを強調したい。

運輸・物流常設分科会で特定した9本の輸送回廊はいずれも域内において極めて重要である。我々は、より広い視野でこれを捉えていくべきであると思う。

## （フロアから）

### 董 作 民（中国・黒龍江省綏芬河市市長）

綏芬河税関は中国の東北地域から日本海に通じる最大の税関で、交通の要衝となっている。税関の貨物通過量は98年の167万トンから、99年には216万トン、2000年は316万トンと年々大幅に増加している。95年以来、同税関の取扱量は黒龍江省内税関取扱量の7割を占めている。黒龍江省のコンテナや石炭の輸送にも綏芬河ルートが利用され、さらにそこからロシアのポストーチヌイ港を通じて米国への輸送も行われている。旅客者数も80万人に上る。現在、大規模な改造を実施しており、取り扱い能力は貨物では600万トン、旅客では160万人に達する見込みである。同時に24時間通関も目指している。

地域内の相互補完性から、綏芬河税関には発展の基礎が整っていると思う。西欧および日本のような高度に発展した国にとって、域外の資源の必要性も高い。それにより、ロシア極東の豊かな資源との結びつきも強化し、綏芬河ルートの利用も促進されるであろう。北東アジア各国間の交流の促進は経済協力を一層強化する。これは域内各国の利益にも合致するものである。

ハルビンから綏芬河を経て、ポストーチヌイ港から日本へと通じるルートは非常に重要である。ハルビンから日本へ貨物を輸送する場合、このルートを利用することにより、現行の大連経由のルートよりも大幅に距離を短縮できる。黒龍江省はハルビン～綏芬河を主要なルートとしており、第10次5ヵ年計画においても重点的に投資して改造を行い、輸送能力を強化する考えである。特に、中中間の鉄道の軌道の違いによる不連続点を解消するために投資を行い、輸

送効率の向上を図る。また、石油輸送ルートとしても重点的改造を行っていく予定である。このように、より安価で効率のよい国際輸送回廊の形成を目指して努力を行っているところである。

この綏芬河ルートが十分に整備されれば、中国、ロシア、日本、韓国、米国といった国家間の貿易が強化・促進されることであろう。より多くの人々が綏芬河を訪れ、また各方面での協力してくれることを期待している。

### 栢原 英郎

これまでの報告内容は大きく三つに分類できると思う。一つは輸送回廊に関連する内容で、回廊の現況、特定の妥当性、重要性、今後に対する期待である。2点目は、現在および将来にわたってこれらの輸送回廊が抱える問題点についてである。具体的には、現在未接続である部分や接続はしているが軌道が異なるといった鉄道の構造上の問題、さらには国境通過に伴う手続きの問題など、不連続点の存在である。また、この輸送回廊を検討する際の視点、視野、またその広がりについても指摘された。3点目は、この輸送回廊構想の今後の展開についてであった。過去数年間の新潟における北東アジア経済会議での議論により、課題は明確になってきた。しかし、我々はNGOに過ぎず、輸送ルートの問題は各国独自の権限に属するものである。こうした中で、ここでの議論を今後どのように各国の政策につなげていくのかということが重要である。

ここで第二のテーマである輸送回廊が抱える問題点とその解決方法について意見交換を行いたい。パネリストからは不連続点の問題に加え、対象地域・視野を拡大すべきとの意見が報告された。王氏からは、現在の議論はネットワークをつなぐ線の一部が中心になっているが、その核となる部分、つまり、「ノード」と「リンク」のノードの部分となる物流センターの必要性という重要な指摘があった。まず王氏に補足的な説明・意見をお願いしたい。

### 王 勝 今

国際輸送回廊の整備には、より多くの機能的な国際物流センターが必要となると思う。そして、そうした物流センターと輸送回廊、また地方輸送ネットワークとの整合性が重要であると思う。

また、北東アジア輸送回廊に関する国際協力を考える際には経済環境の多様性を認識する必要があると考えている。北東アジア各国は経済成長率、人口増加率、人口密度また一人当たりのGDPなどが大きく異なっている。さらにこの地域は計画経済体制、市場経済体制、さらに計画経済から市場経済への移行期など、さまざまな体制が並存する地域である。こうした異なる市場環境・経済体制の下で、

輸送回廊整備に向けた国際協力を考えていく必要がある。

この地域における物流インフラの整備状況には大きな差があり、またその発展段階も異なっている。それらの特徴を把握して、各国間の調整や国際協力を行う必要がある。加えて、この地域における物流企業の競争力にも大きなギャップがある。そこで、北東アジアの輸送回廊整備に向けた国際協力を推進するために、物流企業間の国際交流を強化することを提案したい。例えば、輸送サービス企業間の人的交流、人材育成、情報交換、管理方法などの内容での国際交流が考えられる。こうした企業間の交流によって、さらにこの地域の国際協力が推進されると思う。

#### 栢原 英郎

二つの重要な指摘・提案があった。今後、構想の実現に向けて活動していく中で、環境の多様性を認識する必要があるというのが第一の指摘であった。それぞれの国で市場環境、経済体制、物流の発展段階が異なる中で一つの目標に向かって進むことには困難が伴う。その解決方法として、現実に物を運んでいる企業間の国際交流・協力を突破口としようということがもう一つの提案であった。セメニヒン氏も、将来的にはガス・パイプラインのような輸送手段も念頭に置く必要があると指摘した。輸送回廊といっても非常に広範な問題を含んでいると思う。

#### (フロアから)

##### 望月 喜市(北海道新聞情報研究所客員研究員)

王氏の提案と関係するが、様々な問題を反映する経済地理、産業地図を作っていく必要があるのではないかと思う。ロシアでは経済地図、産業地図が発達している。北東アジア地域の人口、産業、輸送網やその取り扱い能力などの情報が一覧できる地図の作成を望んでいる。北東アジアの9本の輸送回廊上にこれらの情報を加えて、将来的にはCD化するようなプロジェクトを立ち上げてはどうだろうか。

同時に、セメニヒン氏の発言にもあったように、天然ガスや石油などのパイプライン輸送の視野を取り入れてほしいと思う。

また、この9本の輸送回廊の中で、サハリンや北海道などの地域が抜けているように思う。現在、サハリンと北海道を結ぶ海底トンネルの建設の話題も浮上している。これはさらに津軽海峡を渡り、東京からモスクワまでを鉄道で結ぶ壮大な構想である。ロシアのアクションコ鉄道相によれば、今年中にもこのプロジェクトを立ち上げるとのことであるが、その資金や工期についての情報があれば教えていただきたい。

最後に、北東アジア輸送回廊について議論するこのセッションで、韓国代表が発言していないのは非常に残念であ

る。ぜひ参加してほしい。

#### 栢原 英郎

韓国及び北朝鮮からの参加についてはこの場にいるすべての人たちの願いであるが、会議主催者の努力にも関わらず様々な問題により実現していない。我々の願いがこの問題を解決する力になればと思う。サハリンと北海道を結ぶ海底トンネルについてはセメニヒン氏に伺いたい。

#### ヤロ斯拉フ・セメニヒン

この海底トンネルプロジェクトは非常に興味深いものである。この構想はロシアだけでなく、日本からもシベリア鉄道国際化整備推進機構発足準備委員会の山口委員長が9月以降2度も提案を行っている。ロシアの研究所ではこの構想の実現可能性に関する研究が進んでいる。必要な資金額については明言できないが、多額の資金が必要であることに間違いはない。このようなプロジェクトはその効果という点に着目して評価しなければならない。これは非常に長期的に成果をもたらすプロジェクトであり、この地域全体の物流にもかかわるものであるからである。現在、ロシアの専門家がこの方向で研究しているが、日本の研究者の協力も得て多方面でこのプロジェクトの実現の可能性を検討していくことを期待している。北東アジア輸送回廊は9本ということで提案したが、10本目としてこのサハリンの海底トンネルを加えるという方向もあり得るのではないかと思う。

発言の機会を得たことを利用して、もう少しコメントさせていただきたい。王氏が北東アジアの輸送回廊の発展のためには国際協力が必要であると述べたが、私も同意見である。その際に、ベースとなるのは二国間協力であると思う。協定を結ぶといったことも含め、すでに二国間で話し合いが持たれている。今後もまずは二国間協力から着手すべきであると思う。

#### 栢原 英郎

二国間の協定の動きについてはセメニヒン氏、ゴンボ氏の本日の報告及び発言要約集の中で述べられた。昨日の運輸・物流常設分科会でも話題になったが、トランジット貨物を国境通過のたびに検査することが輸送上の大きな障害となっているため、トランジット貨物については概観の検査だけで通過できるよう各国間で話し合いがなされているようである。

#### ツォグツァイハン・ゴンボ

セメニヒン氏が指摘されたように多国間、そして二国間の協定というのは非常に重要である。現在、この地域の二国間の話し合いが行われている。ロシアと中国の間では、政府間でトランジット貨物の国境通過問題を取り扱おうと

している。こうした問題は中国の吉林省・黒龍江省やロシア沿海地方といった地方にとっても重要である。

それから、望月氏の地図作成に関する指摘であるが、UNDP図們江開発事務局では北東アジアの経済、産業、そして物流面の情報を盛り込んだ大規模・小規模の二つの北東アジア地図を作成した。間もなくホームページに掲載する予定であるので、関心があればアクセスしていただきたい。

## 戴 錫 堯

毎年新潟で開催されるこの北東アジア経済会議は、この地域にとって大変有益な会議であると思う。我々はこの議論したことを実際の行動につなげていかなければならない。中口関係や図們江地域においては、昨年大きな進展があったが、まだこの協力は初期段階である。各国間の通関施設や通関体制についても今後さらに改善が必要である。昨年、吉林省政府とロシアの地方政府は互いの地域を訪問した。協力の窓口となる地域の指導者がそれぞれの地域を互いに訪問し現状と問題点を確認することが重要であると思う。中国・ロシア間に大規模な二国間プロジェクトは依然少ないのが現状である。今後もより一層の相互協力が必要である。

## (フロアから)

### 朴 鐘圭 (韓国・東龍海運株式会社社長)

昨年の釜山～羅津航路の輸送実績はトータルで4,907TEUであった。内訳は北航2,500TEU、南航2,303TEUと比較的バランスがとれている。95年10月の航路開設以降の年間輸送実績は、96年2,475TEU、97年3,019TEU、98年3,823TEUと推移し、99年は最多の5,225TEUとなった。2000年には4,907TEUに減少したが、現在まで年率約6%で輸送量が増加している。

貨物の内容は、釜山から羅津向けは衣料の原材料と加工食品、機械類、日用品、自動車、建設設備で、羅津から釜山向けは衣類、木炭、木製品、農産品、冷凍水産品である。釜山向け貨物のうち、冷凍水産品だけが北朝鮮産で、ほかの貨物は全て延吉など吉林省産である。

新潟～羅津間の航路は、1999年8月から始まり、これまで合計15回運航した。99年は5航海で43TEUを輸送した。2000年は悲惨なものであった。新潟から羅津へは自動車を29TEU、羅津から新潟へは木炭を19TEU輸送しただけである。貨物は全く増えておらず、1回船を運航させる度に1万ドルの赤字となっている。3年間の赤字は覚悟していたが、1年目でも少なかった貨物が2年目に入りさらに減少している状態では将来にも希望が持てない。

新潟～羅津航路と同時期に開設した秋田～ポシエツト航路では年間約500TEUの貨物を扱っている。新潟航路はそ

の10分の1程度の貨物しかないという現状を理解していただきたい。

琿春付近に日本の企業が進出し加工工場を作り、日本から材料を輸送し、完成品を日本に輸送することに期待していたが、1年半経っても日本企業は進出していない。北東アジア経済圏との結びつきが日本にとって、また新潟にとって必要であるならば、北東アジアに投資する人々へ免税など何らかの優遇措置を与えるよう政府に訴えてはどうか。そういった具体的な努力が一つもないことは非常に残念である。

こうした状況の中、稲ワラ輸送にわずかな望みを持っている。中国の延吉付近は米の生産地である。現在日本は稲ワラを輸入している。稲ワラは、くん蒸施設がある大連で日本の検査官の立会いの下、くん蒸・検査を行い、輸送されている。1999年の実績では新潟港へは1,145TEU、境港港に456TEU、秋田港に120TEUの合計1,721TEUの稲ワラが輸送されている。延吉付近にワラのくん蒸設備が設置され、そこから羅津港を経由して新潟に輸送する仕組みを作ることではできないだろうか。この場合の問題は、延吉側がくん蒸施設を作ることと日本の検査官がそこに出向き立会い検査をすることである。この二つの問題さえクリアすれば1,700TEU程度の貨物が確保され、この航路を維持することが可能となる。これがなければ、貨物の少ない現状で航路を維持することは不可能であると考えている。

私は毎年この会議に参加している。数多くの立派な“絵”や論文があるが、実現への道のりは遠いと思う。討論だけで終るのではなく、今後は具体的にその免税策など各種政策をはじめとする行動を起こすべきである。皆さんの具体的な行動に期待している。

## 栢原 英郎

改めて、先ほどの王氏から発言があったように企業間の国際協力が物事を具体的に進めていく一つの道であるということを感じた。稲ワラは家畜の餌としてではなく、家畜の寝床として、つまり家畜小屋の中に敷くために利用されている。現在、日本ではこの稲ワラが不足しており、輸入に頼っている。

## 王 勝 今

稲ワラ輸送のアイディアは素晴らしいものであると思う。私も大連でくん蒸施設を視察したときに同様の考えを持った。黒龍江省、また吉林省の延吉地域は米の産地であることからくん蒸施設を設置すれば新潟～羅津航路をはじめとする日本海航路はかなりの貨物量を確保できると思う。延吉地域と周辺の交通状況、そして羅津港からの距離を考えると、琿春に施設を設置するのが望ましいと思う。

もちろんこれには検疫問題など中国と日本の両国政府の話し合いが必要になってくるが、この構想は実現可能であると思う。

また先ほど話題になった産業地図も非常に良いアイデアであると思う。この地域全体の人口分布、人口密度、産業分布といったものを一覧できる資料は一つの基礎作りとして有益であると感じている。

#### 栢原 英郎

対岸4カ国と日本の貿易量は10年間で10倍以上拡大している。しかし、日本海側の港を利用して行われている対岸4カ国との貿易量はほぼ横ばいという状況である。結果として日本海側の港が利用されているシェアは著しく落ちている。対岸4カ国との貿易が盛んになればなるほど、日本側の港の利用率は落ちているという大変矛盾した状況である。

北陸地方整備局が最近出した日本海地域ビジョンの中では、第1段階としてそれぞれの港の背後の地域が必要とする貨物を地元の港を利用して輸送することが述べられている。これをベースとし、第2段階ではさらに背後に発達する高速交通ネットワークを活用して太平洋岸の大きな経済圏と対岸4カ国とを行き交う貨物についても日本海側港を経由して輸送するという構想が述べられていたように思う。この構想の実現に期待したい。

次に、北東アジア輸送回廊の構想実現に向けて、今後どのように展開していくべきかを議論していきたいと思う。

#### ツォグツァイハン・ゴンボ

輸送回廊の整備の方向には二つの方法がある。一つは、ハードインフラを整備することである。しかし、財政面での制約があり、必要なインフラを整備するための資金が確保されない場合が多い。国の支援と同時に、ADB、世界銀行、またはIMFなど国際金融機関からの援助も必要である。

二つ目はソフトインフラの整備である。これはそれほど資金を要するものではなく、整備されれば、この地域における貿易や輸送を大いに促進するものである。制度的な枠組や国境での取り決めを改善することも必要である。中国・ロシア・モンゴルの3カ国では既に協議が開始され、ソフトインフラの整備、特にトランジット貨物枠組協定締結に向けた努力がなされている。こうした枠組みの中では通関手続やビザの発行をはじめ、その他の関連するあらゆる問題が含まれている。この地域では輸送促進に向け、全ての関連国が協定に調印することが求められるが、この3カ国の協議により一歩前進したと感じられる。

UNDPあるいは国連機関は北東アジア各国が共にインフラ整備を進めるよう手助けをしている。各国政府は積極的に我々にアプローチし、一緒に討議するといった視点を持

っていただきたいと思う。朴氏が述べたように、具体的な行動が必要となっているのである。

#### (フロアから)

#### 梁 春 香 (新潟産業大学人文学部助教授)

私の専門分野は観光で、最近特に北東アジアの観光交流、つまりこの地域の人的交流を中心に研究を進めている。これまでの研究と実感を踏まえ、北東アジア経済会議に観光セッションを設置するかあるいはこの物流セッションにおいて物の流れだけではなく、人の流れという視点を組み入れる形で関係者のために、当該地域の観光発展に向けた議論の場合を設置するよう提案したい。

21世紀は人類の大交流世紀と予測できる。その中で、北東アジア地域もかつてあった域内の大交流が再び展開されるものと思われる。これは2020年に世界の観光人口がおよそ16億人以上に達するという世界観光機関の予測に基づくものである。この予測では2020年に北東アジア地域への観光来訪者数は2億6,700万人とされている。この数字は世界観光市場において予測第2位の米州の2億8,400万人に次ぐ第3位の水準である。この予測が現実のものとなれば、北東アジアは20年後には欧州、米州と並ぶ新たな観光交流圏になると考えられる。よって、その到来に向けた準備をさらに急ぐ必要がある。

世界観光機関は観光産業が世界最大の産業になると予測している。北東アジア地域も例外なく、観光産業が地域最大の産業に発展できる可能性が高いと思う。しかし、この地域における観光開発、観光発展には多くの課題や問題点や存在している。観光産業を発展させるためには、ハード・ソフト両面での障害を取り除き観光環境の整備を進め、域内6カ国の協力と調整を図っていく必要がある。こういった状況の中で、地域全体の観光開発を取り上げる国際レベルの会議が一つもないことは非常に残念である。

#### ヤロスラフ・セメニヒン

観光問題は非常に重要なテーマであると思う。しかし、この運輸・物流セッションで観光問題を論じるのは難しいと考えている。人の動きというのは物の流れとは異なるインフラを必要とし、特に安全性が求められるからである。観光問題に関する特別なセッションや分科会を設置し、議論することが、この経済会議の将来にも重要なことであると思う。

#### 王 勝 今

この地域で輸送回廊を考える場合、人の流れも無視できない一つの側面である。物の流れと共に人の流れも議論すべきであると思う。地域観光、観光資源の開発は、北東アジア地域においては、特に潜在力のある分野である。観光

資源の開発や人的資源の開発、国際観光開発に関して、このセッションの中にあるいは、新たにセッションを設けて議論していくことで、輸送に関するより総合的な視点を持つてと思う。

#### 栢原 英郎

運輸・物流常設分科会の中でもさまざまな意見がある。人の流れも物の流れも同じであるから、同様に取り上げるべきであるという意見と、両者は大きく異なるもので、そうした性質の違うものを同時に議論するのは困難であるという意見である。引き続きこの分科会の中でも議論していきたい。またこの問題は経済会議組織委員会の方に委ねていきたいと思う。非常に貴重な提言であると思う。

北東アジア輸送回廊を整備していくという私たちの目的は非常に明確である。最後に、公的セクターが整備すべき交通インフラというものをNGOである私たちの会議で議論していく意味を確認し、そしてそれを踏まえてどういった行動を取るべきかについて皆様の意見をまとめさせていただきたい。

当然のことであるが、国内はともかく、国外との輸送体系については隣接する国々との連携はもとより、極端に言えば世界共通のハード・ソフトを有することが望ましい。しかも交通路というものは一つではない。一つの国の中にもたくさんのルートがある。そしてその整備に投入できる資源には限りがある。そういうことを考えると各国が連携し、互いに利用できる代表的なルートを選定し、それらの

ルートの整備に財政的人的資源が集中的に投資され、その整備が促進されることが必要である。分科会ではこのように考え、関係する国々の方々の意見に基づいて、代表的なルートを選定することとしたものである。

交通体系をいかに整備するかはそれぞれの国の主権に属することであり、他国が口を挟むことではない。ましてNGOである経済会議の分科会で“決定”ができるわけではない。我々の役割は各国が知恵を出し合い、第1にお互いにとって望ましい輸送回廊を特定すること、第2にそれらが抱える問題を明らかにすること、第3にハード・ソフト両面の輸送回廊の整備が進むよう政府など公的なセクターに働きかけていくこと、そして第4に輸送回廊の利用が進み、需要が拡大することによって、結果として整備が促進されるようにルートの情報を広く流すことに限定されると考えている。

ゴンボ氏から発言があったように、政府間メカニズムを確立すること、またこの会議のメッセージを持ち帰り、次の行動に繋げていけるように政府関係者を取りこむ努力すること、あるいはUNDPやESCAPといった関係組織と共同で私達の行動目標を作成することなどが必要であると考えている。

構想の具体化に向けて、政府機関への働きかけ、同様な構想を検討している他の組織との共同作業、構想のPRによる認知と利用の促進などの努力を期待し、セッションを閉じたいと思う。

## 第1セッション要約

第1セッションは栢原英郎氏（日本港湾協会理事長）をコーディネーターとし、「北東アジアの輸送ネットワーク：不連続点の解消に向けて」というテーマで議論を行った。ここでは2000年6月に設立した北東アジア経済会議組織委員会運輸・物流常設分科会での議論に基づき、北東アジア地域における9本の国際輸送回廊を中心に、その現状と課題およびその解決方法についての意見交換がなされた。これら9本の輸送回廊は、北東アジアにおいて国際貿易を担い、欧州・中央アジアと北東アジアを結び、そしてさらに海洋に抜ける主要なものとして運輸・物流常設分科会において特定されたものである。

まず、北東アジア輸送回廊の現状と課題についてERINAから報告を行った。これらの輸送回廊の課題は“不連続点”を解消することである。この不連続点には、道路・鉄道の未接続や鉄道ゲージの相違、国境通過に伴う煩雑な手続き・検査などが挙げられる。これらを一一つ解消していくよう各国の努力と協力が必要である。

引き続き、各パネリストから順次報告がなされた。

ロシア極東海運研究所のヤロスラフ・セメニヒン所長からは、シベリア鉄道やロシア沿海地方港湾を利用した輸送の現状が紹介された。中国東北部からロシア沿海地方港湾を経て米国へ至るルートの構想にも触れ、北東アジア域内に留まらない輸送ネットワークの拡充に向けた動きを報告した。また、ロシア・中国間でトランジット貨物の輸送に関する協定締結に向けた協議が進行中であることも紹介された。さらに、今後の輸送回廊の整備は、各国毎の個別なアプローチではなく、北東アジア全体として総合的に取り組む必要があること、石油・ガスなど液体/気体燃料の輸送といった視点も重要であることを指摘した。

中国吉林省図們江地区開発弁公室の戴錫堯主任は、2000年を中心に過去5年間の図們江地域の物流に関する進展状況を中心に報告を行った。昨年は琿春～マハリノ間の鉄道ルートおよび琿春～ザルピノ～東草を結ぶ海陸貨客定期航路が開設された。こうした新ルートの開設以外にも琿春～圈河間道路の開通や圈河や琿春道路税関ビルの完成などのインフラ整備が進んでいることが明らかになった。また、中国・ロシア間の貨物輸送量の増大、特にロシアからの原油輸送量の拡大状況が報告された。さらに、中国・ロシア間では両国を結ぶ輸送問題に関する定期的な議論の場が持たれていることが紹介され、二国間の協力関係が強化されつつあることが確認できた。

中国吉林大学北東アジア研究院の王勝今院長は、輸送回

廊を考える上では、その核となる国際物流センターの発展もあわせて検討する必要があることを指摘した。また、この地域の発展段階・市場環境・経済体制などさまざまな多様性を認識することの重要性も強調された。そして輸送回廊の構築・発展は各国間の関係改善にもつながるもので、各国の開放を進め、互いの信頼度を高めるために大きな意味を持つことを主張した。加えて輸送回廊整備に向けた国際協力を推進するために輸送サービス企業間の交流を強化すべきであると述べた。

モンゴルインフラ省のツェグミド・ツェンゲル副大臣は、モンゴルが海への出口としてモンゴル～天津輸送回廊、図們江輸送回廊を重視していることを明言し、ADBや日本政府の支援により関連する道路や鉄道施設の調査・整備が進行中であることを紹介した。こうしたインフラの整備・改善によってトランジット貨物量は5年間で10倍に拡大しているとのことである。また、図們江輸送回廊のモンゴル・中国の未接続部分について、モンゴルが道路と鉄道建設を提案していることが報告された。まずは道路での接続を行い、十分な貨物量に達した後鉄道建設を行う方針とのことである。このルートの早期接続が待たれる。

UNDP図們江地域開発事務局のツォグツァイハン・ゴンボ氏は輸送回廊整備に向けた二国間・多国間協力の強化とそのための政府間メカニズムの確立の必要性を強調した。またこうした会議では、議論を持ち帰り、次の行動につなげていけるように、政府関係者の参加を促すべきとの提案がなされた。また、ハードインフラの整備に加え、国境通過に関する各国間の規則や手続きの整合性を図るといったソフトインフラ整備の重要性が強調された。さらに、関連機関の協力体制を整えこれまでの調査・研究成果を十分に活用すること、輸送問題を狭い地域に限定せず、より広い視野で捉えていくことの必要性が述べられた。

パネリストの報告に続いて、フロアーから黒龍江省綏芬河市の董作民市長が、綏芬河ルートを利用した輸送が活発に行われ、綏芬河税関の貨物通過量は年々大幅に増加していることを伝えた。貨物の増大に伴い、輸送能力の向上・強化のために投資を行うなど、効率の良い国際輸送回廊の形成を目指した努力が行われていることも確認できた。

さらにフロアーからは、羅津～新潟航路を運航している東龍海運の朴鐘圭会長が、同航路の2000年の貨物量は年間48TEUに過ぎず、このまま貨物が増加しなければ航路の維持が困難であることを訴えた。これに対しては、中国の琿春地域への日本企業の進出を図るために、政府に優遇措置を訴えるなど、具体的かつ積極的な動きが求められる。また、輸送貨物の増大に向けて、中国延吉地域から日本への

稲ワラ輸送に関する提案がなされた。延吉地域への稲ワラくん蒸施設の設置、現地での日本人の立会い検査を含めて、稲ワラ輸送の実現可能性を調査する必要がある。

この他にもサハリンと北海道を結ぶ海底トンネルの議論の中に加えてはどうかとの意見や、物の流れだけではなく人の流れを議論する場も必要であるとの意見が出された。

第1セッションではこの地域の輸送問題に関する動きが確認された。各国・地域におけるインフラ整備が進行していることに加えて、二国間・多国間で国境を越える輸送に関するさまざまな話し合いの場が持たれていることは注目される。中でも昨年6月に実現した韓国・北朝鮮両国の首脳会談の意義は大きい。韓国・北朝鮮を結ぶ鉄道が開通すれば北東アジアの輸送ネットワークはより充実したものとなる。この意味でもこうした北東アジアの輸送問題を議論

する場への韓国・北朝鮮の参加は欠かせない。今後も積極的に参加を呼びかけ、共に意見交換をしていきたい。

また、各回廊がハード・ソフト両面で整備が進むよう各国政府等公的セクターに働きかけ、政府関係者を取り込んだ形で次の具体的な行動につなげていけるよう努力をすること、各回廊の需要拡大に向け利用者に情報提供をしていくことが、このセッションの参加者および運輸・物流常設分科会の重要な役割であることが認識された。輸送回廊の整備には個別のルートに留まらない輸送回廊全体としての共通の将来目標が必要である。それを分科会の機能を活かしながら、関連各国の輸送担当者・専門家と共同で行っていくことが今後の課題となる。構想の実現に向け、具体的かつ積極的な活動が強く求められている。

( EIRNA調査研究部研究員 川村和美 )

---

## Summary of Session 1

The theme of Session 1 was the “Transportation Network in Northeast Asia: Towards Dissolution of its Discontinuous Points,” with Mr. Hideo Kayahara, Director General of the Japan Port and Harbor Association, as a moderator. At this session, the current status and issues related to the nine international transportation corridors, and their resolutions, were discussed based on the discussion at the Transportation Subcommittee of the Northeast Asia Economic Conference Organizing Committee, founded in June 2000. These nine transportation corridors were selected at the Transportation Subcommittee as major routes which will bear international trade in Northeast Asia, connect Europe and Central Asia with Northeast Asia, and provide access to the sea.

First of all, the current status and issues of the Northeast Asia transportation corridors were reported by ERINA. The major issues to be resolved is the dissolution of “discontinuous points.” These discontinuous points include unconnected railways or roads, differences in railway gauges, and complicated procedures and checks at border crossings. In order to resolve these issues, the commitment and cooperation of each country is necessary. Following this, a number of panelists presented their reports.

Dr. Yaroslav N. Semenikhin, General Director of the Far Eastern Marine Research, Design and Technology Institute, summarized the current status of transportation which uses the Trans-Siberian Railway and ports in Primorsky Territory in Russia. He mentioned a route connecting Northeast China and the United States via Primorsky Territory, and presented on development towards the expansion of transportation networks even to outside Northeast Asia. He also introduced the fact that negotiation is in progress on the agreement of transit transportation between Russia and China. He pointed out that comprehensive cooperation in Northeast Asia as a

whole is necessary for the improvement of future transportation corridors. He also emphasized that it is important to take into account the transportation of liquid and gaseous fuel, such as oil and gas.

Mr. Dai Xiyao, Director of the Tumen River Area Development Administration of the People’s Government of Jilin Province, reported about the progress in commodity flows in the Tumen River area in 2000 and in the last five years. In 2000, a railway route between Hunchun and Makhhalino and a regular land and sea route for both cargo and passengers between Hunchun and Sokucho via Zarubino opened. Besides these new routes, other infrastructural improvements are in progress, such as the construction of a highway between Hunchun and Quanhe and the completion of new customs buildings at Quanhe and Hunchun road terminal. He also reported on the increase in cargo transportation between China and Russia, in particular the increase in crude oil transportation from Russia. Furthermore, he mentioned that Russia and China hold a regular meeting to discuss the transportation issues. This clarified that bilateral cooperation is being strengthened.

Professor Wang Shengjin, Dean of the Northeast Asia Studies College of Jilin University, pointed out that it is necessary to discuss the development of a core international transportation center, at the same time as considering transportation corridors. He also emphasized the importance of the recognition of diversity, such as the different stages of economic development, market environment, and economic systems. He insisted that the establishment and development of transportation corridors will lead to the improvement of relations among countries in the region, so this has an important meaning for opening up and raising confidence among the countries. In addition, he said that the exchanges between transportation service enterprises should be strengthened to promote international cooperation for the improvement of transportation corridors.

Mr. Tsegmidyn Tsengel, State Secretary of the Ministry of Infrastructure of Mongolia, asserted that Mongolia considers the Mongolia-Tianjin Transportation Corridor and the Tumen River Transportation Corridor important for access to the sea. He presented the fact that the research into and improvement of road and railway facilities related to these corridors is in progress with the support of the ADB and the Japanese Government. As a result of these developments and improvements, transit cargo volume has increased ten fold in the last five years. He reported that Mongolia proposed a plan to construct a road and railway along the disconnected part of the Tumen River Transportation Corridor between Mongolia and China. Mongolia is planning to connect the route by road first, then to construct a railway when cargo volume reaches a sufficient level. This route is expected to be connected as soon as possible.

Mr. Tsogtsaikhan Gombo, Team Leader of the UNDP Tumen Secretariat, emphasized the importance of the establishment of an inter-governmental mechanism to strengthen bilateral and multilateral cooperation towards the improvement of transportation corridors. He suggested that the results of the discussions at such a conference should be brought back to each country and participants should make efforts to bring officials in for the next activities. Also, the importance of soft infrastructure improvement, such as the introduction of consistent regulations and procedures at border crossing in each country, in addition to the improvement of hard infrastructure, was emphasized. Furthermore, he mentioned that it is important to utilize the existing research and study results by strengthening a cooperation among related bodies, and to see the transportation issue from a broader viewpoint, not limited to a specific area.

Following reports by the panelists, Mr. Dong Zuomin the mayor of Suifenhe City in Heilongjiang Province reported that transportation through the Suifenhe route is active, and cargo volume through Suifenhe Customs is increasing year by year. It was confirmed that efforts to create an efficient international transportation corridor are being made, such as the investment for the improvement and strengthening of transportation capacity to meet the cargo volume increase.

Furthermore, Mr. Jong-Kew Park, the chairman of Dong Long Shipping Co., Ltd. which operates a regular service between Rajin and Niigata, raised that it will be difficult to keep operating the service if the volume does

not increase since the cargo volume of this service was only 48 TEU in 2000. Active and concrete measures are required on this matter, such as appealing for favorable treatment to the government, in order to promote Japanese enterprises opening business in the Hunchun area in China. Also, a suggestion was made about the transportation of straw from the Yanji area in China to Japan. The feasibility of this should be studied, including about the construction of a straw fumigation facility in Yanji area and carrying out a check in the area with Japanese attendance.

Some other opinions were shown, such as that undersea tunnels between Sakhalin and Hokkaido might be included in the discussion, and that opportunity to discuss not only commodity flow, but also people's movements, are necessary.

In this session, the development of transportation issues in the region was clarified. Attention should be paid to the fact that the infrastructure of countries and areas in Northeast Asia is progressing, as well as various occasions for bilateral or multilateral discussion regarding transportation. In particular, the Inter-Korean Summit meeting held in June 2000 had a significant meaning. If a railway between the ROK and the DPRK opens, transportation networks in Northeast Asia will be far more solid. In this sense, the participation of the ROK and the DPRK in occasions to discuss transportation issues in Northeast Asia is crucial. Active efforts should be made to ask for their participation and facilitate the collective exchange of opinions.

The participants in this session, and also the Transportation Subcommittee, have two important roles to undertake. The first role is the coordination of efforts to lead concrete activities with government officials through appealing to the public sector for the improvement of both the hard and soft infrastructure of each transportation corridor. The second role is the dissemination of information to users in order to expand demand for each corridor. For the improvement of transportation corridors, common goals for the corridors collectively, not only for each corridor, are necessary. To set up these common goals with persons in charge of transportation in related countries and specialists through a function of the subcommittee is the next issue. Active and concrete activities are strongly required if this idea is to be realized.

( Kazumi Kawamura, Researcher, Research Division, ERINA )



# 北東アジアの輸送回廊

## Transportation Corridors in Northeast Asia

