

専門家会合：北東アジア輸送回廊 / 産業・観光回廊

コーディネーター	
日本港湾協会理事長 / ERINA顧問	栢原英郎
報告者	
ロシア沿海地方副知事	ビクトル・ゴルチャコフ(書面参加)
ニシフミート株式会社代表取締役社長	渡邊直実
中国社会科学院旅游研究センター主任・研究員	張広瑞
国土交通省北陸信越運輸局長	大野裕夫
討論者	
吉林省人民政府図們江開発弁公室主任	祝業輝
モンゴル国家大会議議員	ツェグミド・ツェンゲル
ロシア極東海運研究所所長	ヤロスラフ・セメニヒン
韓国交通開発研究院大陸鉄道事業団長	アン・ピョンミン
ERINA特別研究員	三橋郁雄



栢原英郎（日本港湾協会理事長 / ERINA顧問）

今回の専門家会合では、これまでハード・ソフト両面のインフラを中心に議論してきた北東アジア輸送回廊について、“利用”という

側面に焦点を当て、その促進を図ることを目指して意見交換をしていきたい。利用という点からみれば、その主体となるのが人と物の動きだ。そのため、今回は輸送回廊及び産業・観光回廊というテーマを設定している。

まず、4名の方から、輸送回廊に関連した状況について報告してもらう。最初にロシア沿海地方副知事のビクトル・ゴルチャコフ氏から報告していただく予定であったが、急用により参加ができなくなったため、事前にいただいたレジメを代読する。

ビクトル・ゴルチャコフ（ロシア沿海地方副知事）ERINA代読

複合一貫輸送による大陸横断輸送システムの構築は、多くの国々の国家政策の重要分野である。

1999年3月に、ERINAによって発表された“シベリア・ランドブリッジ活性化調査事業報告書”の中では、「シベリア鉄道を利用する貨物輸送量の増加は、輸送ビジネスを活性化させ、経済効果をもたらすだけでなく、日口間の政治・経済関係全体にとって意義がある」とされている。さらに、「中近東情勢が不安定なうえ、スエズ運河周辺で新たな問題が勃発する可能性も否定できないため、それに備

えて欧州への代替ルートを確保することは日本のみならず多くの国にとって安全保障上の重要な条件である」とある。

ロシア連邦政府はこの構想に大いに注目している。そうした中で、1998年に連邦特別プログラム「世界海洋（World Ocean）」が承認され、2004年にはロシア連邦国家会議でロシアの運輸戦略が承認された。ロシアの運輸戦略を構成する部門の一つが連邦特別プログラム「国際輸送回廊」だ。その中で、国際輸送回廊の組織とオペレーションに参加することは、ロシア国内輸送機関を技術的、組織的にレベルアップさせるだけでなく、国内の輸送機関と国際的な輸送システムを統合するための手段でもあるとされている。そして、それがロシアの輸送インフラ分野に外資を導入するための前提条件、環境整備につながる。

複合一貫輸送の発展を促進させる地政的要素について言えば、それらが一時的に政治色を帯びる場合もあり、早まった決定は時に日和見的で、十分な経済設計や調査に裏付けられたものではないということを忘れてならない。

国際輸送回廊の実現は非常に重要であり、政治的問題のために経済設計を忘れてはならない。政治にあまりにも時間をかけすぎないように、我々は常に、そしてどこでも、現実に戻らざるを得ないだろう。

数十万ヶ所に及ぶ商品生産地や消費地が点在し、広大な地域の輸送を必要とする、南アジアの大量の貨物の取り扱いが問題になっているが、シベリア横断鉄道（TSR）と中国横断鉄道（TCR）の対立や、TRASECA（Transportation Corridor Europe-Caucasus-Asia）の意義の強調には賛同

しかねる。必要なのは、輸送システムを対立させるのではなく、全世界規模の物流における輸送コストを軽減すべくそれらを検討することである。

現在、欧州～アジア間のコンテナ貨物の約2割が韓国の貨物である。これらを輸送する2本のルートの分業の可能性を検討することは避けられない。1本は朝鮮半島から中国東北部を通りハルビン、ザバイカルスクを経由するもので、もう1本は朝鮮半島からロシアのハサン地区を通りウスリースクを経てシベリア横断鉄道に接続するものである。

我々は、中国長春とトロイツァ港(ザルピノ港)、ポシェット港を結び、日本及び韓国港湾へ至る国際輸送回廊を「ブリモリエ2」と呼び、回廊の確立に向け取り組んでいる。
栢原英郎

前回の北東アジア経済会議から約1年半が経過し、運輸・物流常設分科会のメンバーも変わっていることもあるため、改めて北東アジア輸送回廊構想について説明したい。

北東アジア経済会議を年に一度のイベントというのではなく、継続性のあるものにしていきたいという平山前新潟県知事の意向から全体を統括する北東アジア経済会議組織委員会ができ、その下に輸送問題について通年的・継続的な活動をしていく運輸・物流常設分科会が設置された。本日の討論者が分科会の委員で、そこで取りまとめたものが9本の北東アジア輸送回廊だ。これはこの地域の相互の発展のために必要な基本的なハード・ソフト両面での輸送インフラを整備し、輸送回廊を形成していくことを目指している。

その中でもNo. 4の図們江輸送回廊は、北東アジアのすべての国が関連し、その影響が及ぶものであり、UNDPも図們江開発に力を入れている。そこで、特にこのルートを活性化することをケーススタディーとして取り上げ、取り組みを行っているところだ。

今のゴルチャコフ副知事のペーパーに関連して、吉林省において図們江開発の責任をおっている祝主任に発言をお願いしたい。



祝業輝(吉林省図們江地区開発弁公室主任)

中国政府は積極的に図們江開発プロジェクトに取り組み、成果を上げている。吉林省も地方政府の立場で、図們江開発を重点プロジェクトとして位置づけ、取り組んでいる。

2004年は中国中央政府のこのプロジェクトに対する取り組みが強化された。国家レベルの図們江開発に関連する部

門は13部門あったが、東北振興弁公室、西部開発弁公室、教育部、公安部、観光局、海洋局などの部門が加わり、20部門に増加した。こうした中央の変化にあわせて、吉林省も中央政府の部門に対応した省レベルの部門を増加し、人員も増強した。

ロシアとは、両国を結ぶ道路を利用し、円滑な通関を行って、ロシアの港湾を利用するという道路・通関・港湾の一体化を目指し、北朝鮮とは国境から羅先までの道路の整備と羅津港の利用及び羅先地域に中国の工業区を作ること提案している。吉林省の関連部門はロシア沿海地方及び北朝鮮羅先地域の関連部門と積極的に連絡を取り合っている。

琿春の対外税関4ヶ所(対ロシア2ヶ所、北朝鮮2ヶ所)の2004年の出入国者数は44万人、貨物は21.7万トン、車両は1.3万台であった。延吉市の国際空港では5,248回の離発着により55.5万人の旅客、872トンの貨物を取り扱った。ザルピノ～束草航路では107回の運航で、3万人を輸送し、2,719トン、316TEUを輸送した。

また、UNDPの図們江地域プロジェクトに関する第7回政府間次官級の会議が長春で開催され、そこでは関係5カ国の要求の下、1995年に調印された3つの書類の有効期間を10年間延長し2016年までとすることとなった。

このように、2004年の中国の図們江地域開発の取り組みは一定の進展を遂げている。問題点はまだあるため、吉林省としては今後も周辺諸国と積極的に連絡をとり、共同で努力し、理論だけではなく実際の歩みを進めていきたい。



ヤロ斯拉フ・セメニヒン(ロシア極東海運研究所所長)

輸送の問題はロシア極東地域にとっても重要だ。IMFによれば、欧州とアジアの貿易規模は6,000億ドルで、年間150%の伸びを示している。ロシア極東地域の経済にとって、アジアへの輸出の可能性は戦略的的重要性を持っている。プーチン大統領はメッセージの中で、輸送、通信、エネルギーインフラに努力を傾注すべきであること、アジア・太平洋地域との連携が重要であること、そしてその基盤となるのが極東地域であることを認めている。

北東アジア輸送回廊も単なる地図上のものではなく、努力を傾注して、国際的な回廊にそのレベルを引き上げていかなければならない。そのためには、各国で認知し、条件のすりあわせを行うことが必要だ。その過程を通じて相互理解が深まり、協力も速度を増し、回廊の開発に勢いがつくものと思う。

観光について述べれば、ロシアでも観光客が増加している状況だ。ロシアを訪れた観光客はドイツ、フィンランド、アメリカ、イギリス、イタリア、フランス、日本など10カ国が中心となっている。2004年には韓国からの旅行者も増えた。観光市場として可能性のある分野としては、エコツーリズム、文化・教育に中心をおいた観光、テーマ傾注型の観光、クルージングなどが挙げられる。現在取り組んでいるプロジェクトとしては、国境を観光資源とする国境観光開発、ウォーターパークやレクリエーションゾーンなどの設立、湾岸地帯の島にリゾートセンター・レクリエーションセンターを建設するなどがある。幅広い観光の可能性がロシアにはあると思う。

観光客を増大させるためには、規制の緩和と適切なインフラの整備及びサービスの提供が必要だ。道路、鉄道の整備、国境を越えるための国際的なターミナルの建設、通関の問題など、交通インフラの開発、観光促進の面では政府レベルでの取り組みが必要となる。

栢原英郎

輸送インフラを中心に現状を紹介していただいた。これに関連して、フロアも含めて、質問・コメント等を受けたい。三橋郁雄（ERINA特別研究員）

現在、図們江輸送回廊の海への出口となるザルピノ港の運営に関して、ロシアと中国の間で、それぞれの民間企業による共同運営の話が出ていると聞いている。中国側はその民間企業として浙江省の乍浦（Zhapu）港を紹介したとの情報があるが、図們江開発弁公室の祝主任に現状を教えてください。

祝業輝

吉林省はロシア側に浙江省の乍浦集団公司を紹介し、ザルピノ港との共同運営を積極的に支持している。吉林省としては、中国の南方の活発な民間資本を利用した図們江地域の開発にも期待している。我々は、乍浦集団公司と協力して、先日琿春でザルピノ港関係者と面談を設定した。現在は、共同運営を行っていくことで意見は一致しているが、まだ具体的な取り組みには至っていない。

栢原英郎

セメニヒン氏から、国際的な回廊にすることが重要だという発言があったが、国際的な回廊の意味と国際的な回廊とするために必要なことは何かを教えてください。

ヤロスラフ・セメニヒン

欧州では、ある地点に行くときにいくつかのルートをとることができ、また道路・鉄道などいくつかの輸送モードが選択できる。そして、その利用を政府が認め、国際的な合意が成り立っており、国際輸送回廊が出来上がっている。

アジアに目を向けると、国際的な輸送は数多くなされているが、まだ国際輸送回廊とは呼べないと思う。国を越えたところで状況が異なり、条件が異なっているのが現状だ。これを標準化する必要がある。いろいろな考え方があってはいけない。まず、専門家レベルで、一つの考え方、一つの書類、一つの理解といったことから始めなければならない。そしてそれを政府が認め、各国政府間で合意することが不可欠だ。そうすることでようやく国際回廊を作ることができる。

栢原英郎

欧州の汎欧州回廊は完璧なネットワークとなっている。1つの方向に行くのにいろいろなルートが選択でき、陸路・鉄道・水運（運河）も利用できる形となっている。それに各国が合意して、整備を急いでいる段階だ。その意味では、我々が提案している北東アジア輸送回廊はまだその段階に至っていないと言わざるを得ない。今後、本当の意味での国際輸送回廊として発展していくよう取り組んでいく必要がある。

続いて、こうした輸送回廊の利用の側面に焦点を当て、まずは物の流れと言う観点から、輸送回廊の周辺産業及び輸送の実態についてニシフミート株式会社の渡邊社長に報告してもらおう。



渡邊直実（ニシフミート株式会社代表取締役社長）

結論を先に言えば、できるだけ早い時期にザルピノと新潟を結ぶルートを開設していただきたい。

現在は、生産地のハルビンから大連、営口まで輸送し、そこから九州を回って、福岡、大阪へ輸送している。東京へは大阪から陸送している。これをザルピノ港から持ってくるのができれば、時間の短縮、経費の削減が期待できる。そこで、この航路をできるだけ早く開設してもらいたいと考えている。

中国黒龍江省で最大手の鶏肉加工メーカーであるCPハルビンは養鶏農場、飼料工場、処理場、鶏肉加工場を有しており、鶏肉の一貫生産を行なっている。

日本市場における鶏肉輸入の30年の歴史を振り返ると、海外で鶏肉を加工する割合が徐々に高まってきている。当初日本は骨付きの冷凍鶏肉をアメリカから輸入していた。アメリカではムネ肉は利用するがモモ肉は食べないので、それを日本に持ってきていた。その後海外で骨抜き処理を施してから冷凍にしたものを輸入するようになった。こうなるとアメリカでは人件費が高いため、タイからの輸入に切り替えた。タイの安い人件費と労働力を活用し、日本の

ユーザーの需要にあわせて、肉を串に刺して焼鳥の形状にして輸入した。こうしたことは人件費の安いところでなければできない。

また、より付加価値を高めるため、10年ほど前から焼鳥を炭火焼きし、タレ漬けたものを中国で生産し始めた。人の手を用いて炭火焼きし、タレ漬けをするため、大勢の労働者が必要となった。現在は、日本のユーザーの要望に合わせて、ゴボウ・ニンジン・インゲンを鶏肉で巻き、炭火焼きしてタレ漬けをしたものや、から揚げにしたものなど、さまざまな最終商品の形で日本に持ってきている。

商品はマイナス40℃で急速凍結し、カートン詰めした後、冷凍コンテナに入れ、大連や営口に輸送している。黒龍江省の場合は大連や営口といった港まで、車で1日、列車で2日かかる。リーファーコンテナを工場の倉庫に付け、低温度で設定されたコンテナ内に商品を積み込んでいる。熱加工された鶏肉冷凍商品は、日本に到着してから解凍の上、量販店等を通じて販売されている。

鶏は飼料要求率（肉1kgを増体するのに必要とする飼料の量）が約2.0であり、豚の約3.0、牛の約5.0と比べて極めて低く、食糧危機が叫ばれる中、生産効率の良い貴重な動物蛋白である。アメリカの消費量は日本（1人年間10kg）の2.5倍で、牛肉・豚肉よりも食されている。鶏肉は高蛋白、低カロリーで栄養価が高く、コストも安く、牛肉・豚肉のように宗教的にも規制されることなく世界中で食されている。

鶏肉の国内生産量は年間約120万トン、輸入量は約60～70万トンで推移している。国産品には骨や内臓も含まれるため、国産品・輸入品の比率は肉換算で実質半々で、日本の鶏肉消費量は肉換算で120万トン程度と言える。因みに米国の鶏肉消費量は肉換算で600万トン程度で、1人当りに換算すると米国では日本の2.5倍も消費されていることになり、まだまだ日本の鶏肉消費量拡大が見込まれる。

アメリカでは、人件費が高いため、特に労働集約型の加工品の輸入数量の増大は不可能だ。輸送日数は主産地の中西部から2週間程度を要する。タイの場合は競争力があつたが農業国家から工業国家に転換中で、輸出競争力は低下している。輸送日数は10日間だ。ブラジルは大豆、トウモロコシの産地であるため、鶏肉のコストは世界で一番安い。しかし、人件費が中国の約5倍であるため、串刺しや炭火焼きなど労働集約的な作業は行いにくい。輸送日数も40日を要する。

中国は、主要な鶏肉輸出国の中で最も日本に近いという利点がある。主要港からの航海日数は3～6日程度だ。人件費が上昇してきているとはいえ、他の主要輸出国と比較

すればまだ低い。しかし中国内の地域格差は大きく、過去大産地であった上海・北京の競争力は非常に速いスピードで落ちてきている。東北2省（黒龍江省・吉林省）では他の省と比較して労働者の人件費上昇が抑制されており、競争力がある。また鶏肉生産コストの約7割は飼料コストが占めるが、東北2省はトウモロコシ・大豆の大産地で、大きな優位性を持っている。しかし、輸送日数・輸送費用の点で他の中国国内主産地に対しては比較劣位にある。40ftコンテナ当たりの大連までの輸送費用は、トラック輸送費がハルビンから9,200元（約118,000円、@¥12.80/元）、吉林省の徳恵から8,800元（約113,000円）、鉄道輸送費はハルビンから8,200元（約105,000円）、徳恵から6,300元（約81,000円）で、海上輸送費が約US\$1,750（約189,000円、@¥108/US\$）となっている。1コンテナ当り合計約300,000円（307,000円～270,000円）が掛かっている。

年間の日本向け輸出量は、CPハルビンが4,000トン～9,000トン、CP徳大が11,000トン～36,000トンで、この輸送に5億円程度を費やしている。

そこで、ザルビノ～新潟航路に期待している。新潟から大消費地である東京まで3時間程度と考えれば、生の鶏肉を入れることも可能となろう。これができれば歴史を変えられる。実際、上海や青島から福岡、関西の一部まで生肉の輸送を行っているが、東北からはできなかった。これがザルビノ～新潟のルートができれば大きな産業が新潟に出来上がると思う。図們江ルートが開拓されれば、総輸送日数の短縮効果による需要の拡大に加え、冷蔵鶏肉の扱いが可能になれば飛躍的な数量増大が期待できる。輸送費の低減は、東北2省の輸出競争力拡大につながる。是非とも図們江ルートを早期に開拓してほしい。



ツェグミド・ツェンゲル（モンゴル国家大会議議員）

モンゴルでは国際協力の下、経済開発に取り組んでいくことを重要課題としている。外国貿易を考えると輸送回廊は大事だ。現在、各国支援により鉄道整備に取り組んでいる。モンゴルの東部の中国との国境地域のイルシ～チョイパルサン間鉄道建設については、中国側と話し合いも行っている。あわせて、国内の道路・鉄道の整備も進めている。モンゴルにとって、ロシアや中国とのルートの接続は重要で、それによって輸送量の拡大、貿易の拡大、経済の発展につながると考えている。

富井英雄（新潟トレーディング代表取締役）フロア発言

北東アジアの9本の輸送回廊として陸路の整備や一部港

の整備の構想があることは承知しているが、貿易をやっている関係から、対ロシアの定期航路が無いのが切実な問題である。輸出したいものはあるが輸送手段がないのではどうにもならない。新潟近辺からだけ荷物を集めようとすると採算ベースの荷物が集まらず、フレートが高くなってしまふ。現在は、残念ながら釜山でのトランシップとなっている。旧ソ連時代には、新潟港にソ連船の入らない日はなく、沖待ちもかなりあったが、今は航路がない。現在、ザルピノと新潟を結ぶ航路に加えて、ウラジオストクと新潟を結ぶ航路の構想があるが、渡邊社長にとって、このウラジオストク航路でもいいのかどうかをお聞きしたい。

渡邊直実

ウラジオストクがいいのか、ザルピノがいいのかは輸送時間とコストによる。特に、輸送時間を重視している。鶏肉の輸入は現在冷凍で行っているが、ぜひ生を入れたいと考えている。冷凍にするとそれだけコストがかかってしまふ。

鶏肉は“肉”に分類されるがその感覚は間違いだと思う。牛・豚は哺乳類であるが、鶏は卵から生まれる。私の感覚では鶏肉は魚の分類であると考えている。鮮度を追求するので時間が重要なのだ。ウラジオストクではどうかということについては、時間・経費がザルピノよりもメリットがあるのであれば問題ない。

富井英雄

船会社と運賃関係の問題で話をしていると、片道荷役が多い港だと運賃が高くなるなど、鶏が先か卵が先かという後ろ向きの議論となってしまう。ユーザーから見ればやはり港に航路があるから使うのだ。どれくらいの荷物が集まるのか、また扱えるのかをシミュレーションすることが必要だと思う。現在、対ロシア、対中国貿易となると、場合によってはコンテナにドライアイスを入れて空輸という手段をとらざるを得ない状況にある。陸路のことは分かったが、肝心のそこから先の海上輸送がなければ話が進まない。

渡邊直実

鶏と卵の議論については同感である。我々が黒龍江省で工場を設立したときは、大連までの道路さえ整備されていなかった。道路を作れば貨物は通る。荷物を待っていたらいつまで経っても道はできない。

栢原英郎

かつては新潟港にソ連船が多くあったという話が出たが、ERINAでも日本海を横断する定期航路ロシア航路について、検討を進めている。三橋特別研究員から紹介してほしい。



三橋郁雄

北東アジア輸送回廊の図で、日本あるいは韓国とを結ぶ海上ルートが描かれていないことは最大の弱点だと考えている。実際に航路が無いという状況でもある。この問題をいかに解決していくかを運輸・物流常設分科会でも検討している。現在は、新潟とザルピノを結ぶ航路の開設を検討している。この問題については既に3回にわたって、日本、中国、ロシアの関係者が集まって議論を行ってきた。関係者はこの航路の開設の重要性を理解し、その開設を求めている。後は、貨物があるかどうかということだ。

日本とロシアとの定期航路の開設については、1957年の日ソ海運協定が現在も生きている。定期航路に関しては特定の船会社のみが運航できる、もしくは新しく参加する船会社はそれらの船会社と協議する必要があるとされている。したがって、その限られた船会社しか実態上は参加できないこととなっている。限られた船社の中の1社が我々に対して、手を挙げつつあり、現在はそこにアクセスしている。貨物については、ある条件が整えば荷物は出せるという荷主も判明してきている。我々の計算では、航路開設は可能であろうと言うところまでは来ている。これをさらに一歩進めるためには、地元新潟と一緒に頑張っていく必要がある。

小島正憲（小島衣料）フロア発言

私どもの会社は15年前から中国で1万人ほどの規模の工場を持ち、紳士の背広や婦人服を作っている。これまでは華中地域でやっていたが、珲春進出を検討している。珲春は日本との航路が無いことが問題だと感じている。先日、週に20TEUの貨物があればウィークリーで羅津～新潟間に船を出せると聞いてきた。現在、我々の会社は上海からは月間100TEUの貨物を名古屋、神戸、大阪向けに出している。我々のような小さな会社が4、5社集まれば、羅津～新潟、あるいはザルピノ～新潟間の航路開設は射程距離に入ってきていると考えている。ぜひ、航路を開設して欲しい。

三橋郁雄

当然、ウラジオストクでもザルピノでもいいが、問題は中国からのトラックが港まで入ってくることができるかという部分だと思う。鉄道の場合はともかく、トラックは積み替えをすると効率も悪くなる。リーファーコンテナの場合はなおさらだ。ザルピノには直接中国のトラックが入っているが、ウラジオストクには中国のトラックが直接乗り入れられないのが現状で、そうするとザルピノが有利だと

考えられる。

平山征夫（前新潟県知事）フロア発言

私が知事時代に、北東アジアにおいて、APECの前身のPECCのさらに前身といったようなものを作り、それが将来の政府間の1つの協力体制につながっていくことを期待して、北東アジア経済会議組織委員会を設立させた。そこで、議論から実践へという最初の作業として運輸・物流常設分科会を作り、輸送の実態を調査し、それを踏まえて回廊を指定した。これは北東アジア地域の経済圏構想の中で、インフラの整備、特に輸送回廊を確立することが第1であると考えたためだ。

その後、組織委員会のメンバーなどが各国政府に対して、この地域の発展のために9本の輸送回廊を優先的に整備することを働きかけた。私も中国に行き、当時の対外貿易経済合作部副部長であった龍永図氏を訪問して説明を行った。北京政府としてはよく理解したとのコメントをもらい、イルシ〜チョイバルサンの中国側部分については国内でできるが、モンゴルについて日本が円借款などを通じた援助を期待したいと言われた。それを受けて、日本の外務省にも出向いたが、当時はODAのあり方の練り直しが行われている最中で、状況は厳しかった。日本政府を含めて各国政府に、9本の輸送回廊について優先的に整備を行うことを働きかけてきたが、セメニヒン氏からも話があったように、まだ意識の統一が完全にはできていないのが現状なのだと思う。それをまずしっかりとすることが必要だ。

輸送回廊構想を発表してから数年が経っているので、その後の進展状況を確認し、現在の優先度なども含めて今後の戦略を各国で明確に統一する必要がある。この回廊の認知と同時に今後の戦略の統一を各国で合同的に決めていくことが必要だと思う。その次に、具体的に整備のためのファイナンスなど費用の負担をどうするか、各国の整備のペースをいかにあわせられるかなどを考えていかなければならない。

荷物の確保と海上輸送路の確保は既にニーズとして出てきている。船会社がないとどうにもならないというのがこの地域の現状だ。卵が先か鶏が先かという議論だが、私の経験から言えば、この地域についてはある程度行政が中心となって動いていく必要があると思う。行政が中心となって荷物の調査をして、数字をまとめて見せなければ、船会社はあるかどうか分からない荷物を当てにして航路を開設することは無いと思う。

こうした状況の中で、まず北東アジア輸送回廊構想発表後の整備や利用状況を教えて欲しい。次に、韓国・北朝鮮・中国などがシベリアランドブリッジ（SLB）を使い始めて

いる中での日本の動きを教えて欲しい。

三橋郁雄

海上輸送の面ではザルピノと束草を結ぶフェリーが開設されて5年が経つが、順調に運航されており、この2年間は黒字となっている。また、伏木富山とウラジオストクを結ぶフェリーは中古車輸送を中心に、採算ベースに乗っている。北海道とサハリンを結ぶフェリーもサハリンプロジェクトの関連で活況を呈している。

各国の道路や鉄道の整備も進んでいる。国境を越える貨物も増大しており、例えば、綏芬河では数年前の400万トンから現在では900万トンにまで拡大している。全体として、ロシアも中国も景気が良くなり、物流量が増えている状況だ。

SLBの貨物について言えば、日本とポストーチヌイとを結ぶ航路は相変わらず、月に2便である一方、ポストーチヌイと釜山を結ぶ航路はここ2、3年で急増し、現在はデイリーとなっている。上海などの中国航路との接続も増えている。ロシアの安定と経済発展、石油プロジェクトに関する動きが活発化してきているので、これを受けて日本側の動きも出てくるだろう。ある船社は既にロシアに二つの事務所を設けている。日本の自動車メーカーのロシア進出といった動きも日本の船社の積極性を引き出し、動きを加速するものと期待される。ロシアの石油プロジェクトは、北東アジアのビジネスの急進展、日本とロシアとを結ぶ航路開設のきっかけとなると思う。

栢原英郎

ここからは、回廊を使った人の動きに目を向けていきたい。まず、中国社会科学院旅游研究センター主任の張広瑞氏に報告してもらおう。



張広瑞（中国社会科学院旅游研究センター主任・研究員）

世界のほかの地域に比べて、アジア・太平洋地域は観光の面で記録的な伸びを示している。世界の観光業では、第1位は欧州、第2位がアジア、第3位が北米となっている（2003年）。アジアが世界の観光開発の役割を果たすようになってきた。北東アジアの観光開発は大きな潜在力を持っているが、大きな障壁を抱えていることも事実だ。

観光の問題を考えると、北東アジアは4つのグループに分類できる。大きな国際観光の目的地である中国、観光客を送り出す側の日本、インバウンド・アウトバウンドのバランスが取れている韓国、いずれの方向もまだ始まったばかりであるモンゴル、北朝鮮である。各国は観光に対

して、それぞれの目的で期待をし、政策の見直しなどを進めている。

日本は2003年からビジット・ジャパン・キャンペーンを始めている。中国の観光が産業として始まったのは1978年だった。長い間、中国で観光というのは単に外国人が入国するというインバウンドだけだった。近代化のために外貨を必要としており、その外貨を稼ぐための手段の一つが観光開発だったのだ。インバウンドの観光は中国においては優先的な政策であった。韓国における観光はこれとは異なっている。韓国政府はイメージアップのために観光を促進してきた。韓国製品が世界でよく売れるようにという意味合いがあった。

北東アジアの観光開発における問題、障壁としては、まず、歴史的な紛争がある。国際関係という面をみると、北東アジアの国は世界の動きとは異なっていた。多くの戦争があり、紛争も頻繁に起こった。日本の侵略は近隣諸国に苦しみをもたらし、感情を傷つけた。また、中国本土と台湾との対立、韓国と北朝鮮との関係など、まだ回復していない関係もある。現在、台湾海峡を越える観光の流れは、台湾から本土だけだ。

2つ目の問題は、観光政策についてである。北東アジアにおける国際観光業の歴史はまだ浅く、観光政策が一貫性を欠いていたり、市場が世界的に開放されていない部分があるなどの問題点がある。

3番目の問題は観光情報の不足だ。歴史的な理由もあって、観光市場・目的地の情報がまだまだ不足している。特に北東アジアでは不十分だ。距離的には近いにもかかわらず残念な状態だ。今のところ、観光政策に関して、政府間の定期的な交流は全く無い。観光市場の調査をしてもその結果を交換しあったり、研究の成果を互いに発表し、議論するような定期的なチャネルも全くない。東南アジアで見られるような域内の観光協力組織が北東アジアにはなく、協力組織を作ろうという提案さえも出されていない。

次に問題解決の可能性を検討し、いくつかの提案をしたい。

国際観光は経済活動として外貨を稼ぎ、またそれを使うことと考えられているが、それだけではなく、人々の理解を誘導するものであるということ忘れてはならない。WTOは観光にはこうした側面があることを何度も述べ、観光は平和と文明の対話の具であるとし、経済活動だけではないことを強調している。

今後、問題を解決していくために、必要な作業のための枠組み、組織を作ること提案したい。北東アジアでは経済も発達してきており、今が協力のときだと思う。この地

域は、観光においては、互いに訪問し、訪問される立場だ。政府は互恵の条件下で協力の枠組みを作る必要がある。適切な制度も必要となろう。今後は具体的な手段をとって障壁を撤廃したり、減少させたりして、旅をしやすい環境を整えていかなければならない。北東アジアにおける障壁については、改善が見られているものの、世界的な開放までには至っていないと思う。この地域の多くの部分で、鶏の声が聞こえ、犬の吠える声が聞こえるところに住んでいる人でも一生に一度も会わないことがあるという中国のこわさのような状況を改善すべきである。

そのためには、組織や施設、サービスの統一が必要となる。北東アジアでは観光業の段階も一致しておらず、標準化も進んでいない。過去20年間で施設とサービスの質は向上してきたが、そのレベルは各国で異なっていて、ギャップがある。これでは、消費者が求める情報は出せないし、観光業のさまざまな分野の協力はできない。

そこで、この地域のスタンダードを設定しなければならない。例えば、ホテルやレストランの類別、格付け、ツアーガイドの行動規範、公共観光施設、税の払い戻し、苦情処理のプロセスなどでの標準化が必要だ。共通の体制、共通のスタンダードが重要だ。

また、情報交換の効果的なメカニズムを探っていく必要がある。政府、企業、いずれにおいても観光促進の基礎は情報だ。正しい情報をタイムリーに信頼できる情報源からとれるならば、そこが目的地として選択される可能性は高い。だからこそ、情報の入手と発信が業界にとって不可欠だ。当然、政府が情報を出す場合もある。政府と民間が協力して、観光法、規制、政策、共通のリスク、警告などの情報の交換を頻繁に定期的に行うことができるようにしなければならない。混乱や損失を防ぐため、問題があるときにはそれを公開しなければならない。インターネットの活用も不可欠である。

北東アジアの観光を促進するためには、この地域の一律のイメージを作る必要もあろう。各国・地域にはたくさんの目的地があり、独自のイメージで市場を確立したいと考えることもあるだろうが、北東アジアの統一イメージを打ち立てることによって、魅力が増し、競争力がつく。北東アジアは観光資源をそれぞれ組み合わせれば、目的地として統一感がでてくると思う。この地域の競争力は多様性のある文化にある。協力して開発していけば欧州や米国から観光客を呼び込める。国境も両国が協力することで非常に魅力的な観光資源となる。国境を障壁からリンクに変えていくのだ。

北東アジア経済はダイナミックに発展し、観光も急速に

発達している。観光協力は経済協力の一部であるが、それは単に経済・貿易を促進するだけでなく、人々の国家間、文化間の理解を深めることにつながる。



大野裕夫（国土交通省北陸信越運輸局長）

北東アジア地域と日本との間の観光交流は近年非常に拡大している。日本の観光政策は伝統的には、多数の日本人が外国に行くことを

推進し、旅行産業を活性化し、あるいは二国間の交流や友情を深めていこうとするものであった。その結果、外国を訪れる日本人と日本を訪れる外国人の差は大きくなった。2000年に日本を訪れた外国人旅行者は475.7万人、外国を訪れた日本人は1,781.9万人で、3.7倍を越える開きがある。

こうした状況を是正し、インバウンドとアウトバウンドのバランスをとっていく必要があることから、日本政府が2003年に開始したのがビジット・ジャパン・キャンペーン（VJC）だ。その結果、日本を訪れる外国人は2003年は521.1万人、2004年は613.8万人となった。今年度は700万人を目標として、訪日外国人の増加を図っている。中国からの旅客はこの間、75%増加し、韓国からは49%、ロシアからは78%増加している。国際観光客の増加に当たって、近隣諸国、北東アジア諸国の重要性が増している。因みに日本人の外国訪問者は2000年の1,781万人がピークだった。2003年にはSARSの影響で大きく落ち込み、2000年の75%に留まった。昨年は大幅に増加したが2000年の水準には至っていない。この間、中国を訪れる日本人は51%増、ロシアについては2004年の数字はないが2003年時で38%増、韓国はほぼ横ばいの99%という数字になっている。インバウンド、アウトバウンド共に北東アジアの重要性が増している。

新潟空港発着の国際線の便を中国、韓国、ロシアについてみると、全体的に伸びている。注目すべきは、旅客数に占める外国人の割合だ。例えば、新潟～上海線の旅客数は最も伸びているがその90%以上は日本人の旅客だ。これに対して、ハルビン線は49%、ハバロフスク線は60%、ウラジオストク線は56%が外国人だ。上海から日本を訪れようとする、成田でも関空でもさまざまところがあるが、ハルビンやハバロフスク、ウラジオストクの場合は限られている。新潟空港の国際線は目的地の数、パリエーションも十分ではないと言えるが、こうした地域にとっては日本の玄関となっているのだと思う。

国際観光交流拡大の意義には二つの面がある。1つは国際相互理解と友好関係の増進であり、もう1つは相互の経

済的発展だ。二つの意義のどちらにも、「相互」という言葉を用いたのは一方的に行ったのでは短期間は良くても長い間はうまくいかないからだ。どこの国にも政府観光局があるが、その主な仕事はインバウンドだ。その国に来てお金を使ってもらうことが、経済にプラスになるからだ。日本は長い間アウトバウンド中心の政策を採っていたため、世界各国にとっていいお客さんであったかもしれない。VJCでは2010年に訪日外国人旅客数として1,000万人を目指しているが、この時に、外国を訪れる日本人はその2倍はいてほしいというのが我々の考えだ。これによって、相互に理解が進むことが大切だと思っている。

日本と北東アジアの間には、過去の問題、日本が反省しなければいけない問題がある。中国と台湾、韓国と北朝鮮の間にもそれぞれ深刻な問題がある。国際観光にとってはこうしたものは大きな敵だ。今年に入って、1月、2月はVJCで日本を訪れるお客様は順調だったが、韓国と日本の関係が悪化し、中国と日本の間で対立する感情が生まれたことなどにより、インバウンドでもアウトバウンドでも30～50%の旅客の減少につながっている。これが阻害要因となっていることは事実だ。しかし、実際にその国を訪れ、観光し、食事をし、その国の人と触れ合うことができれば、相互の友好関係の増進、友情を育むことにつながっていくと思う。日本政府は経済面だけでVJCを行っているのではない。これを通じて、友情が生まれることを期待している。友情こそが理解のベースとなる。

日本政府は韓国政府と話し合い、2005年を日韓友情年、共同訪問の年と設定した。万博も活用しながら相互交流を促進していくことを考えている。

北東アジア諸国と日本との間では、交流をしようと思ったときにビザの問題が障害になっている。例えば、中国人が日本に観光に行く場合、団体観光ビザを取らなければならないが、このビザ発給の対象地域が制限されている。

こうした状況に対応するために2004年9月15日からは訪日団体観光ビザの発給対象地域が大幅に追加され、対象人口は従来の1.1億人が約3.8億人に増加した。しかし、これもまだ中国のごく一部であることから、北側国土交通大臣が1月に訪中した際に、愛知万博の期間中、訪日団体観光ビザの発給対象地域を中国全土に拡大することを提案した。中国側はこれを大変歓迎し、あわせて、ビザ発給地域の拡大を万博期間だけではなく、万博終了後も引き続き実行して欲しいとの要望が出された。

国土交通省としてはビザ発給対象地域の中国全土への拡大が近い将来実現することを期待している^(注)。新潟と友好関係にある黒龍江省は今ではビザ対象地域に入っていない

ので、これが早く実現すれば、新潟との交流も進んでいくものと期待している。

韓国については万博期間中のビザ免除（ノービザ訪問）を恒久化させたいという要望もあり、検討も行っている。日本政府としても関係省庁と連携を取りつつ検討していく必要があるという段階だ。最終方針が決定しているわけではないが、国土交通省として前向きに進めていきたい。

また、ロシアとの相互交流は数字は確実に増大しているが、その総数は中国、韓国と比較するとまだ小さい。これを発展させていきたい。モンゴルについては2000年頃から毎年1.1万人～1.3万人の日本人がモンゴルを訪問している。2003年のSARS騒動でこの数字が7,000人台に落ちてしまったので、この回復を含め、観光客の交流を進めていきたい。

新潟は昨年大変大きな地震に見舞われた。中国からは海南航空を活用して新潟を激励するための観光団が訪問してくれた。これは非常に勇気付けられた。昨年未のインドネシアスマトラ島沖地震で、タイやマレーシアの海浜リゾートを訪れる観光客が大変減っている。このため大手旅行会社4社は来年の夏までアジアビーチキャンペーンを展開し、延べ15万人の日本人観光客を送ろうではないかと考えている。観光は平和産業である。ちょっとしたことでマイナス面の影響が出るが、逆に何か災害のような不幸があったときに、互いに励ましあうための手段としても使える。そういった意味も含めて北東アジアの観光の相互交流が発展することを期待している。



アン・ビョンミン（韓国交通開発研究院大陸鉄道事業部長）

韓国と北朝鮮の間の昨年の貿易の規模は6億9,700万ドルで、2003年から4%減となった。貿易の品目は45品目ほど増えて、内容的には成果があった。韓国と北朝鮮間の船舶運航回数は2004年に2,124回で、韓国から北朝鮮へは946回、北朝鮮から韓国へは1,178回であった。船舶を利用した貨物量は韓国から北朝鮮向けは62.5万トン、逆向きは48.2万トンだった。

昨年は韓国と北朝鮮との間で道路を利用した輸送が行われた。北東アジア輸送回廊の8番目の回廊ではトラックを中心に活発な動きがあった。15,314台の車両が国境を越えた。その主な内容は、現在韓国が北朝鮮の開城に作っている開城工業団地の建設物資の輸送、及び北朝鮮への食糧支援、建設資材用の砂の輸入だ。東側の9番の回廊ではバス

を利用した北朝鮮の金剛山への観光客輸送が中心となっている。15,585台の車両が国境を通過したが、その大部分が観光目的だった。

開城工業団地はソウルから50kmほど離れたところにあり、国境に近い工業団地だ。全体の計画は2,000万坪で、工業団地は100万坪で建設予定だ。現在はモデルケースとして2万8,000坪で15の工場を建設している。3つの工場が完成し、服装やプラスチック用品など生産された商品が韓国に輸出されている。

2004年の陸路での国境通過人数は321,088人で、政府間会議で364人、金剛山観光を含めた経済協力で317,033人が利用した。ルート別に見ると、金剛山観光の東側ルートが336,319人、西側ルートは27,807人だった。

韓国と北朝鮮を結ぶ道路は、東側と西側の二つの路線の工事を進めていたが、西側ルートは2003年10月に完了し、東側ルートは2004年11月に完了した。現在、道路で人と物が輸送されることは問題ない。韓国と北朝鮮との間には4つの鉄道断絶区間（京義線、京元線、金剛山線、東海線）があったが、京義線は工事が終了し、東海線の北朝鮮側は終了したが、韓国側は半分程度工事が終了した段階で、今年末には東の路線も工事が終わる予定である。

ロシアの鉄道専門家は3回に亘って北朝鮮鉄道の調査を行った。2001年に豆満江から国境付近の平原の781kmの調査を行い、2002年には元山から金剛山まで100km程度の調査を行った。2003年には豆満江から羅津までの鉄道調査を行ったが、現在はあまり動きが無い。

2004年4月には北朝鮮と韓国とロシアの3カ国の鉄道専門家がモスクワで専門家会議を行っている。朝鮮半島縦断鉄道とシベリア横断鉄道の連結する問題について話し合ったが具体的な結論は出ていない。次回の会議で3カ国がより詳しい内容について議論することとなったが、会議の日程も決まっていないというのが現状だ。

三橋郁雄

日本と北東アジアの観光客の流動はきわめて小さい。日本から中国には240万人、韓国へもほぼ同じ240万人が行っているが、黒龍江省へは3.9万人、吉林省へは2.5万人、北朝鮮には1,500人、ロシア極東へは2.3万人、といった順である。これは韓国と北朝鮮間の流動にもはるかに及ばない。これを何とか活発化するよう努力をすべきだ。

現在は、3つの取り組みを考えている。北東アジアの観光関係者が集まってネットワークを構築し、互いに知恵を出し合って、問題の解決を具体的に進めていくことが重要

（注）2005年7月25日より、団体観光ビザの発給対象地は中国全土に拡大された。

であると考えているが、これの思いは中国側も韓国側も同じだということが分かり、この3カ国により、2004年8月に大連で北東アジア国際観光フォーラムが開催された。第2回のフォーラムは2005年3月に大邱で開催された。これを通じて、関係者間のネットワークが構築されつつある。第3回目の会議を来年新潟で開催したいと考えている。

2つ目の取り組みとしては、観光振興に向けて各国の共同作業として北東アジア観光開発マスタープランを作ること検討している。このための会議を2004年12月に東京で行った。北東アジアの全地域から関係者が集まって、マスタープランをどのように作るかを議論し、少しずつみんなの中でのイメージが固まってきた。会議を重ねて、各地域の専門家や研究者、民間、行政関係者と一緒に具体的なマスタープランを作り上げていきたい。

中国人観光客が増大する中、それをいかに日本に、新潟に呼び込むかは大きな課題だ。そのときに重要なのがインフラで、その地まで来るための手段が必要だ。そのときに多くの人は航空路を考えるが、必ずしもそれだけではない。欧州の例を見ると、船での移動もある。現在、中国の黒龍江省や吉林省の人々が新潟に来るための手段の一つとして、ザルビノと新潟間の国際フェリー航路の開設を検討している。国際フェリーは貨物だけではなく、旅客を輸送できるメリットがある。

こうした取り組みを強化するため、昨年12月にNPO法人北東アジア輸送回廊ネットワークを設立し、関係者の結集を図っているところである。東京と新潟に事務所を置き、日本海横断航路の開設を目指しているNPOの活動にもご理解をいただきたい。

小島隆（新潟県産業労働部観光企画監）フロア発言

中国人の日本への団体観光ビザ発給対象地域の制限の問題は既に取り組みがなされており今後の展開に望みがつながるものだ。しかし、VJCにおいてビザ規制の緩和の対象国にロシアは含まれていない。極東地域だけを見れば人口も少なく、ポテンシャルが低いかもしれないが、新潟とを結ぶ航空路線もあるのだから、国土交通省にはぜひロシアも対象国に加えることをお願いしたい。

また、ERINAに対しては、国境観光に関するソフト面の情報提供をお願いしたい。情報があれば、観光業者もそれに合わせて国境観光ツアーなど新しい企画を作っていくことができると思う。

大野裕夫

ロシアとの観光ビザの話は簡単にはいかないかもしれないが、引き続き努力していきたい。昨年の2月に局長就任の挨拶のため当時の平山知事を訪問したときに、とにかく

中国からの観光ビザをどうにかしてほしいと言われた。それから1年が経ち、ここまできた。少しずつ動きが始まっている。

ツェグミド・ツェンゲル

ビザの問題については、モンゴルとっても大切な問題だ。現在、モンゴルでは空港や鉄道内でのビザ発給を行っており、大変好評だ。モンゴルから中国に行くときにはビザは不要だが、ロシアに行くときには現在ビザが必要となっている。ロシアとモンゴル間にビザが不要だったときはビジネスにとっても非常に良い環境だった。行きやすさが交流を促進する。このビザの問題については政府間で協議を進めていきたい。

栢原英郎

これまで、貨物に焦点を当てていたが、人の流れとして観光をテーマとして取り上げたことで、さらにさまざまな問題があることが理解できた。人の流れという観点からの情報提供もこれから行っていきたいと思う。こうした情報提供は運輸・物流常設分科会のテーマでもある。国境の不連続点がどういう状況か、どういう風に変わってきているかを常時モニタリングして利用者に提供していきたい。

北東アジア経済会議の定番であった運輸・物流セッションは、2000年6月に北東アジア経済会議組織委員会の下に運輸・物流常設分科会が設置されてからは、そのメンバーを中心に「北東アジア輸送回廊ビジョン」をテーマとして行ってきた。分科会の作業も、北東アジアの全ての国に関係し経済的効果も大きい「図們江ルート」を実現することに集中している。また、NPO法人「北東アジア輸送回廊ネットワーク」も設立され、活動を開始している。具体的な動きも見られ始め、議論の段階は既に終わったとも考えられる。

一方、北東アジア地域が相互に協力しあえ、かつ全ての国の経済発展に極めて有効な観光開発の促進への関心が高まっている。このような状況を考えると、運輸・物流常設分科会を利用して予備的検討を進め、可能な限り近い将来に、この分科会に代えて観光を主題とした常設分科会を設置する時期にきていると思われる。具体的には、運輸・物流分科会のメンバーを補強してワーキンググループを編成し、広範な観光というテーマのどのような部分に焦点を当てて活動するのか、目標とする成果物は何か等のフレームを設定し、観光への取り組みの具体的な形が次回の組織委員会で決定されるよう要望したい。

運輸・物流分科会が最初の常設分科会として設立された時から、我々は後続するだろう分科会の活動モデルを開拓することを念頭に置いて活動してきた。要約すればそれ

は、繰り返しかつ可能な限り頻繁な会合の開催、共同のフィールドワークなどによるメンバーの一体化、意志疎通であり、具体的な作業目標の設定（回廊構想の策定）であり、成果の外部に向かっての強力な伝達（東京フォー

ラムの開催）である。関係者のパートナーシップにより運輸・物流分科会は最初の分科会としての役割を十分に果たし、次のテーマにバトンを引き継ぐときがきていると考えている。

輸送回廊/産業・観光回廊専門家会合要旨

輸送回廊/産業・観光回廊専門家会合は日本港湾協会理事長・ERINA顧問の栢原英郎氏をコーディネーターとして議論が進められた。運輸・物流に関する問題は北東アジア経済会議において毎年持たれているテーマであるが、今回の注目すべき点は、その議論の範囲に産業・観光の話題が加わったことである。回廊の利用という側面に焦点を当て、物と人の流れを促進することを目指して、前半では物流を、後半では観光をテーマに意見交換が行われた。

まず、物流については、ロシア沿海地方副知事ビクトル・ゴルチャコフ氏のペーパーが紹介された。2004年にロシア連邦国家会議で運輸戦略が承認され、連邦特別プログラム「国際輸送回廊」がそれを構成する部門の1つとして取り上げられた。この国際輸送回廊に参加することは、国内の輸送機関と国際的な輸送システムを統合し、国内輸送機関の技術的・組織的レベルの向上につながると述べ、その重要性を示した。そして、これの実現のためには、複雑な国際関係などによって実現が遅れ、経済性を失うという愚は避けなければならないと強調した。また、ロシア沿海地方政府は、中国の長春とザルピノ港、ポシエツ港を結び、日本及び韓国の港湾に至る国際輸送回廊（いわゆる図們江輸送回廊）を「ブリモリエ2」と呼び、この実現に取り組んでいることが紹介された。

続いて、吉林省図們江開発弁公室主任の祝業輝氏が2004年の図們江地域に関連する動きを紹介した。中国政府は、国務院に東北地区等旧工業基地振興指導グループ弁公室を設けるなど東北開発と図們江開発のための体制を強化し、これを受けて吉林省も組織を強化した。また、ロシア、北朝鮮などと道路、港湾、税関、工業地区に関する話し合いを進めていること、UNDPの図們江開発プロジェクトの関する第7回政府間次官級会議が開催されたことなどを紹介し、対外的な関係も強化されていると述べた。貨物の動きは活発化しているが、まだ量的に十分ではないとし、中国の南方の資本の図們江地域への導入、ザルピノ港の中口共同運営などによって、さらに活性化を図る考えを示した。

ロシア極東海運研究所長のヤロスラフ・セメニヒン氏は、アジアと欧州の間の貨物輸送量は2004年に対前年比150%の伸びを示しており、輸送ネットワークの確立は極東にとってもロシアにとっても重要なテーマだと述べた。その上で、北東アジア輸送回廊を、選択性に富み経済的で、条件がすりあわせられ、各国政府が合意している欧州輸送回廊のような真の“国際”輸送回廊とすることが重要だと強調した。また、人の流れを促進するためには、規制の緩和、適切なインフラの整備、適切なサービスの提供が必要だと述べた。

モンゴル国家大会議議員のツェグミド・ツェンゲル氏は、モンゴルの豊かな資源を生かすためにも輸送ルートは極めて重要で、特に図們江輸送回廊の中国との国境部分の連結、またそれにつながるモンゴル国内の東西ルートの整備に力を入れていることを紹介した。

輸送回廊を利用する立場から、黒龍江省で鶏肉を生産・加工し、それを日本に輸送しているニシフミート株式会社社長の渡邊直実氏は、現在の輸送の問題点、図們江輸送回廊への期待を述べた。同社の現在の輸送ルートは、黒龍江省から大連、営口を経由し、大阪港で荷揚げするというものである。生産地と港間は、鉄道で2日、トラックで1日、海上輸送に5～6日を要しており、輸送日数の短縮が最大課題だ。鶏肉は鮮度が決め手である。現在は冷凍輸送であるが、ザルピノ経由で新潟に荷揚げできれば、輸送時間の短縮により生肉（冷蔵）の扱いが可能となると期待を述べた。冷蔵鶏肉の輸送が可能となれば、飛躍的な数量増大が見込まれ、内容的にも歴史を変えるほどの出来事となると強調した。

報告後、フロアから、「輸出したいものはあるがロシアとの定期航路がなく、現在は釜山経由となっている。ロシアとの定期航路の復活を望んでいる」「1社では定期的に寄港するだけの十分な量のコンテナが無いとすれば、小口の荷主の協同化が必要ではないか」などの積極的な発言が相次いだ。航路開設への期待の高まりが感じられた。

観光については、中国社会科学院旅游研究センター主任・研究員の張広瑞氏と国土交通省北陸信越運輸局長の大野裕夫氏から報告がなされた。

張氏は、アジア・太平洋地域は観光面での記録的な伸びを示し、北東アジアも大きな潜在力を有する地域であると述べた。しかしながら、政治的な要因、情報の不足など観光開発に関する障壁・障害が依然存在しているため、観光交流の促進に向けては各国地域が協力して、これを取り除く努力をしなければならないと強調した。巨大な市場、ダイナミックな経済成長、特徴的な観光資源の存在、低コスト・近距離、類似性の高い文化、観光開発の意欲等、北東アジアが持つ観光の利点をあげ、それを活かすためには、観光に関する関係者間のネットワーク、枠組みの構築が必要であると述べた。また、この地域に世界から観光客を呼び込むためには、北東アジアの統一イメージを作ることが重要であり、それに向けて各国の意識の統一と欠く条件の標準化を図ることを提案した。

大野氏は、2003年から日本政府が展開しているビジット・ジャパン・キャンペーンを紹介し、観光交流を行う上で障害となっているビザの問題に言及した。また、近年活性化している日本と北東アジア各国との間の観光交流の現状を整理し、今後の発展の可能性を示した。観光の要諦は相互交流、相互理解ということであり、これにより政治的な障害も取り除くことができるとした上で、新潟としても北東アジアの玄関口としての機能を発揮し、また中国黒龍江省との友好関係を活用して他の地域にはない特色のある観光開発に取り組むべきであると述べた。

続いて、韓国交通開発研究院大陸鉄道事業団長のアン・ビョンミン氏から、韓国と北朝鮮間の交流の現状、インフラ整備の現状が紹介された。両国を結ぶインフラの整備は進んでおり、北朝鮮の金剛山観光や開城工業団地の建設といった経済協力を中心に、陸路での人や物の流れが拡大し

ている状況が示された。

ERINA特別研究員の三橋郁雄氏からは北東アジアの観光に関連する3つの取り組みが紹介された。それは、北東アジア国際観光フォーラムの開催、北東アジアの観光マスタープランの共同作成を目指した北東アジア観光促進フォーラムの開催などの取り組み、旅客の輸送手段の一つとしてのザルピノと新潟を結ぶ国際フェリー開設に向けた取り組みである。

フロアからは「観光は長く待たれていたテーマである」「観光についてお互いに情報を交換する窓口、協議する人のネットワークができていないことが現在の課題」といったコメントがなされ、北東アジアの観光交流に対する関心の高さが窺えた。

最後に、コーディネーターの栢原氏は、物の流れを中心とする輸送及び輸送インフラの問題については、数年前と比較するとインフラ整備も進み、具体的な動きが見られるようになり、議論をする段階は既に終わったとも考えられると述べた。一方で、北東アジア地域が相互に協力しあえ、かつ全ての国の経済発展に極めて有効な観光開発の促進への関心が高まっている状況を考慮し、今後は北東アジアの観光問題を取り上げ、議論を重ね、協力体制を構築していく時期にきているとコメントした。

今回の専門家会合での議論を受けて、北東アジア輸送回廊がより競争力のある真の国際輸送回廊となることを目指し、分科会メンバーが中心となって継続的に各国政府に働きかけ、北東アジア輸送回廊の認知度を高めていくこと、

図們江輸送回廊について、日本とを結ぶ海上ルートの開設に向けた努力を継続すること、北東アジアの人的交流・国際観光の促進に向けて、積極的に情報交換の場を設け、専門家のネットワークを形成することが提案された。

[ERINA調査研究部研究員 川村和美]

Summary of the Experts' Meeting on Transport, Industrial and Tourism Corridors

Hideo Kayahara (Director General, The Japan Port and Harbor Association Counselor, ERINA) moderated discussions during the Experts' Meeting on Transport, Industrial and Tourism Corridors. Problems relating to transport are a theme that is discussed every year at the Northeast Asia Economic Conference; it should be noted that this year, the topics of industry and tourism were also brought within the ambit of discussions of transport issues. Focusing on the use of corridors, opinions were exchanged concerning transport during the first half of the session and tourism during the second half, with the aim of promoting flows of people and goods.

Firstly, with regard to transport, the paper written by Victor Gorchakov (Governor, Primorsky Territory, Russia) was presented. In 2004, the national transport strategy was approved by the Parliament of the Russian Federation, with the Federal Special Program on International Transport Corridors being incorporated as one section of this strategy. Mr. Gorchakov stated that participation in these international transport corridors will lead to the integration of domestic transport facilities with international transport systems and the improvement of the technological and organizational levels of domestic transport facilities, and he asserted the importance of doing this. He stressed that it is necessary to avoid the folly of allowing complex international relationships to delay the achievement of this goal, depriving it of its economic efficiency. In addition, he informed participants that the administration of Primorsky Territory is working on constructing the Primorye 2 international transport corridor, which links Changchun in China with ports in Japan and the ROK via Zarubino and Posiet ports (the so-called Tumen River Transportation Corridor).

Next, Yehui Zhu (Director, Tumen River Area Development Administration, the People's Government of Jilin Province, China) introduced developments relating to the Tumen River area in 2004. The Chinese government is strengthening its systems in order to promote development in the Tumen River area and Northeastern China as a whole, by such means as establishing the Office of the Leading Group for Revitalizing Northeast China and Other Old Industrial Bases of the State Council; Jilin Province has also consolidated its own systems in response to this. In addition, he informed participants that China is conducting talks with Russia and the DPRK regarding roads, ports, customs arrangements, and industrial zones, and that the UNDP's 7th Inter-Governmental Vice-Ministerial Conference on the Tumen River Area Development Programme has taken place; he also stated that China is reinforcing its external relations. Cargo movements are intensifying, but they are still insufficient in quantitative terms, so China is seeking to boost such movements further by introducing capital from Southern China to the Tumen River area and also through the joint Sino-Russian

operation of Zarubino Port.

Yaroslav Semenikhin (Director-General, Far Eastern Russia Marine Research, Design and Technology Institute) highlighted the fact that the quantity of cargo transported between Asia and Europe grew 150% on the previous year in 2004, and stated that the establishment of a transport network is an important topic, both for the Far East and for Russia as a whole. He stressed that it is vital to ensure that the Northeast Asia Transportation Corridors are truly "international" transport corridors, like the European Transport Corridors, which have an abundance of options and are economic to use, and with regard to which the governments of each country agree, ensuring that the requisite conditions mesh together adequately. Moreover, it is necessary to promote the relaxation of restrictions, the upgrading of appropriate infrastructure, and the provision of adequate services, in order to encourage flows of people.

Tsegmid Tsengel (Member of the Mongolian State Great Hural) stated that transport routes are extremely important in order to make use of Mongolia's abundant resources, particularly the linkage of the section of the Tumen River Transportation Corridor at Mongolia's border with China. In addition, he informed participants that the Mongolian government is devoting its energies to upgrading the domestic East-West route that connects to this corridor.

From the perspective of using transport corridors, Naomi Watanabe (President, Nishifu Meat), whose company produces and processes chicken in Heilongjiang Province and transports it to Japan, discussed problems relating to transport at present and her hopes for the Tumen River Transportation Corridor. The company's current transport route is from Heilongjiang via Dalian and Yingkou; the cargo is discharged at Osaka Port. It takes two days to transport cargo by rail between the production area and the port, or one day by road; marine transport then takes five to six days, so reducing the transport time is the company's biggest challenge. Freshness is the decisive factor for chicken. Currently, the chicken is transported frozen, but Mr. Watanabe expressed his hope that it would become possible to transport it refrigerated if the transport time could be reduced by shipping it to Niigata via Zarubino. It is expected that, if the transport of refrigerated chicken became possible, there would be a dramatic increase in quantity and this development would change history.

After these reports, there was a succession of comments from the floor, such as "We want to export something, but there is no regular shipping route to Russia, so currently we are sending it via Busan. We hope that regular shipping routes to Russia will be revived." and "If a company does not have sufficient container cargo to call at a harbor regularly, might it not be necessary for small-lot cargo owners to cooperate?" The growing hopes for the establishment of shipping routes were palpable.

With regard to tourism, there were reports from Guangrui Zhang (Director & Research Fellow, Tourism Research Centre, Chinese Academy of Social Sciences) and Hiroo Ohno (Director, Hokuriku Shin  tsu Bureau of Transport, Ministry of Land, Infrastructure and Transport).

Mr. Zhang stated that the Asia-Pacific region is experiencing record growth in the field of tourism and that Northeast Asia is a region with great potential. However, he asserted that, as there are still obstacles and impediments to tourism development, such as political factors and a lack of information, each country of the region must cooperate in striving to remove these barriers, in order to encourage tourism exchange. Listing Northeast Asia   advantages in the field of tourism, such as a vast market, dynamic economic growth, the existence of unique tourism resources, the low costs and short distances involved in tourism within the region, cultures with a high degree of affinity, and the enthusiasm for tourism development, he stated that it is necessary to build networks and frameworks that bring together those involved in tourism, in order to make use of these advantages. In addition, in order to attract tourists from around the world to this region, it is important to develop a unified image for Northeast Asia, so he proposed developing a unified awareness among the countries of the region and standardizing various conditions, in order to achieve this.

Mr. Ohno outlined the Visit Japan Campaign, which the Japanese government has been promoting since 2003, and mentioned the visa issue, which is an obstacle to tourism exchange. In addition, he summarized the current status of tourism exchange between Japan and the countries of continental Northeast Asia, which has been intensifying of late, and spoke of the potential for expanding this in the future. The essence of tourism is interaction and understanding; given that this can dismantle even political obstacles, Niigata should fulfill its function as the gateway to Northeast Asia and make use of its friendly relationship with Heilongjiang Province in working on tourism development that has characteristics not seen in other regions.

Byung-Min Ahn (Head, Trans Asia Railway Project Division, Korea Transportation Institute (KOTI)) described the current status of infrastructure development and exchange between the ROK and the DPRK. The upgrading of infrastructure linking the two countries is progressing and flows of people and goods through overland routes are expanding, mainly due to economic cooperation arising

from such initiatives as the Mount Kumgang tourism project and the construction of the Kaesong industrial zone.

Ikuo Mitsuhashi (Senior Fellow, ERINA) highlighted three initiatives relating to tourism in Northeast Asia: the Northeast Asia International Tourism Forum; the Northeast Asia Tourism Promotion Forum, which was held with the aim of jointly formulating a masterplan for Northeast Asian tourism; and initiatives aimed at the establishment of an international ferry linking Zarubino with Niigata, as one means of transporting travelers.

Comments from the floor included the following: "I have been waiting a long time for tourism to be taken up as a theme"; and "The challenge that we face at present is the fact that there is no contact point for exchanging information about tourism, as well as the fact that there is no network of people discussing this issue." These all demonstrated the high level of interest in tourism exchange in Northeast Asia.

Finally, Mr. Kayahara spoke about transport and transport infrastructure problems, focused mainly on the flow of goods. He stated that infrastructure development had progressed compared with the situation a few years ago and that concrete moves had begun to be seen, so it seems that the discussion stage has already ended. At the same time, in light of the fact that there is growing interest in cooperation amongst the countries of Northeast Asia in the promotion of tourism development that will be highly effective in promoting the economic development of those countries, the time is coming when the issue of Northeast Asian tourism should be taken up, discussions held and a cooperative framework constructed.

Based on discussions at this meeting, the following proposals were made: i) with the aim of making the Northeast Asia Transportation Corridors more competitive and transforming them into true international transport corridors, Subcommittee members will continue to be at the forefront of approaches to the governments of each country and will strive to increase recognition of the Northeast Asia Transportation Corridors; ii) with regard to the Tumen River Transportation Corridor, efforts aimed at establishing marine routes linked to Japan will be sustained; and iii) a forum for the active exchange of information will be established and a network of experts formed, in order to promote flows of people and international tourism in Northeast Asia.

[Kazumi Kawamura, Researcher, Research Division, ERINA]