

北東アジアの地域経済発展と GTI : 交通の連結性

大図們江イニシアチブ(GTI)事務局長

トウグルドル・バージーフー

北東アジアに存在している輸送回廊は、定義上、主に大陸部にあり、ある程度の整備がなされていると同時に、いくつかのインフラ整備重視型の新規プロジェクト等がある。これらは、簡素化・円滑化された手続とあいまってヒトとモノのシームレスな流れを実現している、あるいは実現することになっている。発展ポテンシャルを持つこの地域では、交通連結性の改善を一層強化する必要がある。ここでは、既存の回廊やロジスティクスハブの連結のみに頼るのではなく、その他の選択肢、例えば海陸一貫輸送など他の輸送経路や様々な形のインターモーダル輸送などを検討、整備していく必要がある。したがって、全体のシステム（利用可能なサービスや選択肢）は、数本の独立した輸送回廊、独立した港湾や船社に限られるものではなく、総合的な輸送網として海路・陸路、海港・内陸港、ロジスティクスハブがしっかりと連結されたインターモーダルシステムを一体にしたものである。

また、陸上の回廊の整備が重要であることはもちろんであるが、海陸一貫輸送に関して言えば、輸送の流れがそれぞれに別々の独立したプロセスに分割されている。すなわち、ア) 貨物は陸上輸送によりロジスティクスハブあるいは海港まで輸送される、イ) 海港で積み替えられて第三国トランジットの手続きをする、ウ) その先の海上輸送で運ばれるという形だ。ここで考えているのは、海陸一貫輸送の個々の区間の整備を越えて視野を広げ、ある一つの属性を他のものまで拡張する、具体的には、海上輸送ルートが他の部分まで伸びて、海港・ハブ、さらに内陸の輸送路、内陸港・ハブまで入っていく、あるいはその逆、ということまで拡張するということである。これは、インターモーダル輸送の構造的統合に向けた、もう一つのアプローチとなりえよう。

この考え方をさらに深めるためには、詳細な分析、調査や様々なルート、輸送モードのプロジェクト形成が必要である。

さらに、GTIには非常に実務的かつ有用な試験手段である、パイロットルート試験プロジェクト（2016年実施）を遂行した経験がある。その際に行ったのは、既存のインフラやシステム、手続きに基づいて実態を確認することを主眼とし、障害やボトルネックを浮き上がらせて明確しようとするものであった。この方式は、今後のテストにも用いることができ、北東アジアの統合地域輸送網を構成して交通連結性を高めるようないくつかの海陸一貫ルートを特定して整備することができるだろう。

[ERINA にて翻訳]