

設立から約2年間の活動を通じて、9本の北東アジア輸送回廊の現状と課題を整理し、国際輸送路として十分に機能していくための整備計画を提案してきた。この成果は、「北東アジア輸送回廊ビジョン」(各国語版：日・英・中・朝・ロ・モ)にまとめられている。分科会に先立って開催された第6回北東アジア経済会議組織委員会全大会において、このビジョンが組織委員会に承認され、実現に向けて各委員が関係機関等へ働きかけていくことなどを記した決議文が採択された。

第5回を数える今回の分科会では、主に北東アジア輸送回廊ビジョンの実現に向けた取り組みおよび今年度の活動計画について意見交換を行った。

1.1. 北東アジア輸送回廊ビジョンの実現に向けた取り組みについて

(1) ビジョン実現に向けた取り組み

ビジョン全体の実現に向けた取り組みとしては、政府レベル・国際機関レベルでの取り上げ、ESCAPの「東アジア交通インフラ総合調査」への協力・参加、国境通行関係者会議の開催が提案された。

については、分科会委員長の日本港湾協会理事長・ERINA顧問の栢原英郎氏が、新潟県の平山征夫知事が7月に中国の国家発展計画委員会や対外貿易経済合作部、中日友好協会などを訪問し、ビジョンを紹介した上で協力・支援を求めるなど積極的に活動をしていることや、ERINAを中心に日本の国土交通省や外務省の関係部門に対してこのビジョンの説明を行っていることなどを紹介した。吉林大学東北アジア研究院院長の王勝今氏は7月に延吉で開催された中国国務院図們江地域開発会議に参加した際、国家計画委員会、各省の税関担当者など多数の政府関係者がこのビジョンに強い関心を示したことを紹介し、さまざまな会議に分科会メンバーが積極的に参加し、直接話をしていくことが重要であると述べた。

第5回運輸・物流常設分科会と延吉・琿春地域調査

ERINA調査研究部研究員 川村和美

2002年9月8日、中国・長春市において、第5回運輸・物流常設分科会が開催された。今回の会議では、「北東アジア輸送回廊ビジョンの実現に向けた取り組み」について意見交換を行った。また、会議終了後、分科会メンバーと組織委員会メンバーの希望者等からなる15名が2日間にわたって延吉・琿春地域を訪問した。ここでは、第5回運輸・物流常設分科会の概要と現地調査の結果を報告する。

1. 第5回運輸・物流常設分科会概要

運輸・物流常設分科会(以下、分科会)は2000年6月の



写真1-1 琿春中口互市貿易区市場

に関連して、ERINAの三橋郁雄特別研究員がESCAPはユーラシア鉄道計画、アジアハイウェイ計画、東アジア港湾海運計画をそれぞれ独立した形で進めていることから、鉄道・道路・港湾（海上輸送）を総合的に検討している我々の取り組みを非常に高く評価していることを紹介した。

の国境通行関係者会議とは、例えばザバイカリスク～満洲里、グロデコボ～綏芬河、クラスキノ～琿春はいずれもロシアと中国の国境であるが国境開放時間や通過に関する条件などが異なっていることから、それぞれの担当者が意見交換することによって、手続きの標準化をはじめとする合理的な国境通行の実現を目指すものである。黒龍江省対外貿易経済合作庁副庁長康翰卿氏は、北東アジア域内の国境通行担当者に限らず、欧州の国境通行担当者の参加を得て、先進事例を学ぶべきであることを強調した。

(2) 各回廊が目指すべきもの

SLB輸送回廊

この回廊の目標としては、All Water輸送からの転換、日本の北陸地方港～ウラジオストク港間のフェリー航路の開設・拡充が挙げられ、その実現のために荷主への利用促進宣伝、日本～ポストーチヌイ港間の航路頻度の増加、複数船社の参加に向けて取り組んでいくことが提案された。

株式会社日新取締役の長澤登氏は、SLBを利用する立場から、例えば日本から欧州に貨物を輸送する場合の価格や輸送日数などの競争力をみるとSLB輸送に転換することは極めて不可能に近いが、本来競争力がある地域への輸送であるにもかかわらず海上輸送されているもの（表1参照）は取り込む努力をすべきであると述べた。また、複数船社の参加は日口間の海運協定により無理であると思うし、日本～ポストーチヌイ間の航路の頻度の増加は現在の貨物が少ない状況を見ると商業的に成立せず、むしろ韓国船との



写真1-2 同市場を訪れたロシアからの買い出しツアーバス

連携を図ることを考えた方が現実的ではないかとコメントした。

表1 SLBとAll Water輸送の目的地別コスト・日数の比較（日本発）

	ヘルシンキ	ワルシャワ	ハンブルグ	
輸送コスト (ドル/FEU)	SLB	3,100	3,500	3,400
	All Water	3,100	3,300	2,400
輸送日数 (日)	SLB	25	30	30
	All Water	30	35	25

出所：長澤氏の発言より

さらに長澤氏は利用者の立場から、この回廊の現状と課題について次のように述べた。まず、安全性の問題は改善され、紛失・盗難はほとんどない。トレーシングシステムについても問題はない（ただし有料）。コンテナ供給の問題は依然残っており、All Water輸送では船会社が供給するが、SLBの場合はフォワーダーが手配する必要がある。ロシア鉄道省は40ftコンテナはほとんど所有しておらず、20ftコンテナも数に限りがある。加えてコンテナ船の運航とブロックトレイン運行の頻度・連携の問題が挙げられる。

一方、ロシア極東海洋・設計・技術研究所所長のヤロスラフ・セメニヒン氏は、SLB輸送について次のように述べた。SLBのコンテナ輸送料金は1 TEU・1 km当たり3セント（国境から国境まで約280ドル/TEU）で世界で最も安いと言える。しかし日本からの輸送の場合は、日本の港湾でのコンテナ荷役料や海上輸送料金を含めると割高になっているのが現状である。輸送料金の問題も輸送時間の問題も一貫輸送について分析を行い、日本からの輸送がなぜ高いのか、なぜ時間がかかるのかを理解する必要がある。ロシア側だけの問題ではない。そして最後に、SLB輸送におけるベトナムの貨物が近年増加していて、現在ウラジオストク港の取り扱い貨物の中で大きな割合を占めていることが紹介された。

タイシエット・ワニノ回廊

この回廊の目標としては、利用促進に向けて観光という視点からも検討していくことが挙げられ、北海道～サハリン～ワニノ～ハバロフスク間の日本人バイクツアーコースを設定することなどを目指し、日口観光業者間の話し合いとそのための調整を行うことが提案された。

綏芬河輸送回廊

ここでは、綏芬河～ウラジオストク間輸送におけるロシア領通行料金にかかる合理的決定、中ロトラックの相互乗り入れ範囲の拡大（ハルビン～ウラジオストク間）、北陸地方港湾～ウラジオストク間フェリー航路の実現が

目標として挙げられた。 についてはスエズ運河の事例が参考になることが紹介され、中国・ロシアだけでなくこのルートを利用する第三国関係者も含めたによる会議の開催など、関係者の情報交換・意見交換の場が必要であると述べられた。

この回廊に関して、康翰卿氏から、黒龍江省には綏芬河～ウラジオストク間の広軌・標準軌鉄道の敷設計画があり、省政府がレポートをまとめて中央政府に提出していることが紹介された（ただし、現段階ではロシア側との調整は進んでいないとのこと）。また、同省は綏芬河積み替え駅の拡大に取り組んでおり、さらにトラックの乗り入れ範囲の拡大、通関の問題の解決に向けて、ロシア側と対話の体制を整え、調整を進めていることが報告された。これに対して、セメニヒン氏は、2020年までの極東経済発展計画には中国からウラジオストク港までの標準軌鉄道の敷設は取り入れられておらず、敷設に必要な資金や技術と想定される物流量を考えると経済効果には疑問があるとコメントした。

図們江輸送回廊

この回廊では、 UNDP図們江開発計画への日本の正式参加、 北陸地方港湾～ザルピノ（ボシェット）港間フェリー航路実現、 中国～モンゴル国境（イルシ近傍）の通年通行の実現、 吉林省産稲わら輸出をはじめとする各種貨物のCIQ手続き問題の解決、 朝鮮民主主義人民共和国（以下、北朝鮮）区間の道路改修費用の調達が目標に掲げられた。 に関して、モンゴルインフラ省国際協力課上席専門官のユンデンドルジ・ドルジバグマ氏はモンゴルでは現在ウランバートルからチョイバルサン、そして中国国境へ至るルートの建設に力を入れていることを紹介し、ルート建設への理解と協力を求めた。

また、王勝今氏は観光といった観点からみると図們江地域は歴史的資源が豊かであるし、モンゴルまでのルートも観光価値に富んでいるため、整備することで十分な観光資源として活用できるのではないかと発言した。セメニヒン氏は中国側から例えばトウモロコシの輸送需要量が具体的に報告されれば、ロシア側はザルピノ港に穀物サイロや専用ターミナルを建設することを検討する用意があると述べた。UNDP図們江地域開発事務局副代表のゴンボ・ツォグツァイハン氏は図們江地域の国境通行に関する手続きの簡素化・標準化などのソフト面での取り組みを優先的に実施すべきと強調した。

この回廊においては、具体的な貨物の発掘に向けた議論がなされた。現在、吉林省から日本に輸出されることが期

待される貨物の一つに稲わらがある。これに関して吉林省図們江開発弁公室主任の方敏氏、王勝今氏、朝・日輸出入商社常務取締役の朴廣氏、国際港湾交流協力会・環日本海交流勉強会会長の和田善吉氏、ERINA吉田進所長から現状に関する情報提供がなされた。それらは以下の通りまとめられる。

現在、中国から日本に輸出される稲わらは年間約25万トンで、その約9割が吉林省産である。この稲わらは現在大連で植物・動物検疫を受け、大連港から日本に輸出されているが、日本の稲わら利用者は日本海側に集中しているため図們江ルートを利用した輸送が実現すれば、中国国内の輸送費が軽減でき効率的である。現在、北朝鮮の羅津港を利用した輸送の実現に向けて取り組みがなされている。この輸送を実現するための条件と現状は次の表2のとおりまとめられる。このプロジェクトには非常に多くの手続きが必要であり、中国側では、農業部、国家検疫局、外交部、日本側では農林水産省、外務省などの協力が不可欠である。これは吉林省政府も非常に力を入れているプロジェクトである。現在、図們江開発弁公室が担当となっている。

表2 吉林省産稲わらの羅津港經由日本向け輸送実現のための条件と現状

条 件	現 状
琿春市にくん蒸処理施設と関連補助設備を設置	既に吉林省政府、琿春市政府が建設を計画
琿春市に動植物検疫ステーションを設置（中国政府）	既に国家一級口岸が設置されており、動植物の検疫施設は充実
衛生検疫人員を派遣（日本政府）	日中双方の関係団体・組織が積極的な働きかけを実施
琿春市からの密封コンテナを開封しないことを保証（北朝鮮政府）	2001年9月に琿春市金昌俊市長が羅先市人民委員会から保証書入手
大連の関係部門と企業の理解と支持を得ること	日中双方の関係団体・組織が積極的に働きかけを実施

大連輸送回廊

この回廊では黒河とブラゴベシチェンスク間交通の円滑化のために橋梁の建設が臨まれている。橋を架けることにおいては両国間の合意を得ているが、ロシア側の資金不足のためにまだ建設には至っていない。康翰卿氏は橋の建設においては中口で共同建設会社を作ろうという動きがあること、ロシア側の資金問題については森林資源の開発による資金調達が検討されていることを紹介した。そして、日本の資金を活用する方法もあるが、民間の資金を利用する方法を検討すべきであるとコメントした。

モンゴル・天津輸送回廊

この回廊における目標は、ウランバートルから天津港までの貨物輸送時間の短縮である。現在7日間（若しくはそれ以上）を要する輸送時間を3日間程度に短縮できればモンゴルにとって大きな利益となる。長澤登氏も実際に利用

している立場から最も望まれるのは時間短縮であると強調し、コンテナ供給に時間がかかる場合も多いため、この面からの問題解決も不可欠であるとした。また、三橋郁雄氏は、この回廊への温度管理輸送の導入を提案した。モンゴルでは牧畜業が重要な役割を担い、ミルクや肉をいかに輸出するかが大きな課題となっているが、現状では鉄道輸送での温度管理がなされておらず航空輸送を利用している。そのため輸送量が少なく、輸送費も高いのが現状である。これを改善するには鉄道輸送への温度管理の導入（定温輸送の実現）が必要で、実現すればモンゴルの牧畜業のさらなる発展が期待される。

CLB輸送回廊

ここでは中国のTIR条約加盟が望まれる。TIR条約とは国を跨ぐ国際コンテナ輸送において国境通過手続きを簡素化するための条約である。モンゴルもロシアも加盟し、あとは中国が加盟するだけとなっている。これについてはツォグツァイハン氏からUNDPが取り組んでいるシルクロードプロジェクトと連携を図っていくことが望ましいと報告された。

朝鮮半島西部／東部輸送回廊

これらの回廊においては、まず北朝鮮のインフラ整備状況を把握する必要がある。そのためには北朝鮮の担当者を含めた関係者会議の実施が求められる。

全体を通じて

全体を通じてシームレス、ボーダレスな輸送体系が実現



写真 2 - 1 新しくできた琿春鉄道口岸

されること、特に陸上輸送において国境通過に伴う通関手続きの簡素化・共通化などの改善、環境を整備し、法整備などソフト面での取り組みの必要性が述べられた。そのためにはIT技術、GPS技術の活用に関する研修や関係者会議を実施すべきとの意見が出された。

議論の最後に栢原英郎委員長が北東アジア輸送回廊は特に国境部分の不連続点を解消させることによって既存のインフラが十分に活用される点が極めて重要で、少ない投資で非常に高い効果を得ることができると述べ、また今回提案した目標やそのための手段は各国の政策と一致しなければならないことを強調した。

1.2. 分科会の今年度の活動について

分科会では今回の第5回分科会および延吉・琿春地域現地調査に加え、昨年に引き続き国境地域のモニタリングを実施すること、2003年2月に東京において北東アジア輸送回廊をテーマとしたシンポジウムを開催することを決定した。あわせて、今回の会議で明確となった全体目標および個別目標に向けて、今後も積極的な活動を展開していくことに合意した。

2. 現地調査

分科会終了後、分科会メンバーと組織委員会メンバーの希望者等15名で長春を出発し、飛行機にて延吉市に向かった。翌9日には、2001年9月に開通した延吉～図們高速道路を利用して専用バスにて琿春へと移動した。

琿春では、輸出加工区、中口互市貿易区、琿春鉄道積み替え駅、圈河・琿春税関、防川を視察した。短時間で非常に効率よく関連施設を見学することができた。

2000年4月27日に国務院の認可を受けて琿春辺境経済合作区内に設立された琿春輸出加工区には、現在まで韓国や日本および中国国内から9社が進出している。紡績関連会社や水産加工会社が多く、これらの製品は韓国、日本、口



写真 2 - 2 新しくできた琿春鉄道口岸

シア向けに輸出されているとのことであった。輸出加工区内では国内であっても外国と同じ扱いが受けられ、増値税は免除され、外国からの原料・設備の輸入は保税扱いとなるなどの優遇政策が受けられる。

2001年2月1日に設置された琿春中口互市貿易区（相互自由貿易区）ではロシア人の貿易区入国はノービザとなり、持ち帰る品物の数量や金額にも制限がなくなる上、ロシア商品を持ち込み、商売することが自由となる。こうした中口互市貿易区はすでに満洲里や綏芬河にも設置されている。いずれも中国側のみの稼働で、ロシア側はまだ設置されていないため、本当の意味での「相互」自由貿易区とは言えないが、中国の国境都市における対口交流の拡大の一翼を担っている。我々が訪問した10日ほど前（9月1日）にできた中口互市貿易市場では、ロシアからの買い物客を相手に衣類や日用品を売る姿が目に入った。オープンして間がないためか満洲里や綏芬河の市場と比較すると、ロシアからの買い物客は少なかったが、今後は琿春にも多くのロシア人が訪れるようになることであろう。

琿春はロシアと鉄道でも結ばれている。ただし、両国の鉄道レールの幅が異なるため、現在は琿春側にて貨物の積み替えがなされている。1年ぶりに訪れた鉄道積み替え駅には、琿春鉄道口岸と書かれた立派な税関ターミナルビルが完成していて驚いた。現在のところまだロシアから木材が不定期に輸送されるのみであるが、今後の貨物量の拡大に向け準備が進んでいた。

北朝鮮との国境に位置する圈河税関は訪問日が北朝鮮側の祝日であったため稼働しておらず、またロシアとの国境に位置する琿春税関を訪問した時は既にオープン時間を過ぎていて、活発な往来を目にすることができなかった。圈河・琿春税関のオープン時間はそれぞれ8:00～18:30（11:30～14:00は閉鎖）、8:00～16:00となっている。現在、双方12時間開放を目指して調整中とのことである。

琿春税関ではロシアとの間に1日2本の定期バスが運行され、不規則の観光バスが1日平均7～8台、その他の車が50台程度行きかっているという。2001年の琿春市の出入国者数は40万人に達した。この数字は2000年までの過去8年間の累計に匹敵する。琿春の対ロシア、対北朝鮮交流の活発化が窺えた。

今回の訪問で印象的であったのは、防川に韓国の中学生が修学旅行で訪れていたことである。興味深そうに中国とロシアと北朝鮮の国境を見ながら先生の説明を聞く姿、友達とはしゃぎながら国境をバックに写真を撮り合う姿はこれまでの国境のイメージを大きく変えるものだった。修学旅行先に琿春を選んだ彼らの目に、言葉が通じる外国の地、三カ国の国境が接するこの地域はどのように映ったのであろうか。

今年の8月31日には、琿春とロシアのハサン地域、北朝鮮の羅先地域の三代表（市長）が集まり、三地域をまわる観光について話し合いを行い観光協議委員会を作ったと聞いた。ビザなし交流を目指して、まずは三地域の観光担当者が集まって観光コースと日程を決め試験的な旅行を行う予定とのことである。図們江地域で起こっている活発な人的交流、そして交流促進に向けた新しい動きに期待したい。



写真3 修学旅行の中学生でにぎわう防川

表3 琿春税関・圈河税関の国境通過状況

		貨物量(トン)		出入国者数(人)		出入国車数(台)	
		輸出	輸入	出国	入国	出国	入国
琿春税関	2001年	37,138	13,033	107,711	108,288	7,424	7,431
	02年1-8月	14,656	13,973	45,910	45,088	3,519	3,506
圈河税関	2001年	14,209	15,184	80,310	81,779	20,441	20,144
	02年1-8月	70,539	15,526	57,378	57,736	12,716	12,483