

運輸・物流パネル「動き出す輸送回廊～図們江輸送回廊を中心に～」

コーディネーター

日本港湾協会理事長 / ERINA顧問

栢原英郎

パネリスト

吉林省人民政府図們江地域開発弁公室主任

方敏

吉林大学副学長

王勝今

ロシア・極東海運研究所所長

ヤロスラフ・セメニヒン

モンゴル・インフラ省次官

ツェンゲル

前在モンゴル日本国特命全権大使

花田磨公

韓国・交通開発研究院動向分析室室長

アン・ピョンミン

黒龍江省商務庁助理巡視員

喬光漢

UNDP図們江地域開発事務局副代表

ツォグツァイハン



栢原英郎（社団法人日本港湾協会理事長 / ERINA顧問）

運輸・物流パネルでは「動き出す輸送回廊」をテーマに、特に北東アジアのすべての国が関係する図們江輸送回廊に焦点を当てて意見交換を進めていきたい。北東アジア経済会議組織委員会の運輸・物流常設分科会（以下、物流分科会）では、既に、北東アジアの輸送回廊を特定し、ビジョンを取りまとめて、それを中心に活動を開始している。今日の議論に先立ち、この輸送回廊の誕生の経緯、そしてその後の経過をERINAから報告する。

川村和美（ERINA調査研究部研究員）

物流分科会では、北東アジア地域において互いに利用できる主要な国際輸送路として、9本の北東アジア輸送回廊を特定した。これらは、鉄道・道路・港湾、そして海上航路によって形成されている。輸送回廊は、既に十分に利用されているもの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ているルートである。

私たちが目指す将来の北東アジア輸送回廊の姿は、全域にわたって一国内と同程度に円滑な輸送が行われ、貨物の標準化、コンテナ化輸送が充実・拡大し、域外の輸送ネットワークと効果的に接続しているものである。

こうしたビジョンを発表した現在、物流分科会の活動はこれを実現の軌道に乗せることに向けられている。その方法は大きく二つに分けられる。一つは、ビジョンを多くの人に知ってもらうことで、特に実現の中心となる各国政府関係者、国際機関に働きかけ、政策に反映されるようにすることが重

要である。そしてもう一つは、利用が促進されて結果としてルートが実現するよう、各ルートの最新の状況を周知することである。

2001年に行われた北東アジア経済会議以降、物流分科会はこうした二つのアプローチで輸送回廊の実現を目指し、活動を継続してきた。各国の人々の理解が得られるように、北東アジア輸送回廊ビジョンは、日本語、英語、中国語、ロシア語、モンゴル語、ハンゲルへと翻訳されている。

2002年9月には中国の長春市にて第5回物流分科会会合を行い、あわせて延吉・琿春地域の現地調査を実施した。この長春での会議では、輸送回廊の実現に向けて北東アジア経済会議組織委員会メンバーが各国の政府関係者等へ働きかけていくことが確認された。これにより、例えば、新潟県平山知事が2002年に中国国家発展計画委員会及び対外貿易経済合作部を訪問したり、物流分科会の栢原委員長が中国鉄道部、対外貿易経済合作部を訪問し、ビジョンの説明をした上で、協力支援を求めるとしてきた。こうした動きによる成果が、中国・琿春とロシア・マハリノ間の鉄道が正式運行を開始したり、中国とモンゴル間で不連続点の接続に向けた話が進むなど、北東アジアの輸送インフラ整備にも進展がみられている。

さらに、北東アジア輸送回廊を広く知ってもらうために、2003年2月には東京で北東アジア輸送回廊シンポジウムを開催した。物流分科会メンバーにESCAPの代表を加えて、北東アジア輸送回廊とアジア・ネットワークとの連携などについて、意見交換を行った。このシンポジウムには日本全国から約400名が参加し、うち50名は学生という予想以上の反響があった。

また、2003年10月には吉林省琿春市において「図們江輸送

回廊活性化・琿春フォーラム」が開催された。ここでは、関係各国に開発のメリットが及び図們江輸送回廊の実現を促進するためのアイデアを出し合い、意見交換を行った。このフォーラムには、ロシア、中国からの参加者を中心に、関係各国から約100名（31団体）が参加した。この回廊の直接的な関係者間での具体的な議論を行うことができた。

こうした活動を通じて、今後の取り組みの課題が明確になってきた。それは大きく次の3点にまとめられる。まず、各国政府や国際機関との協力関係を強化し、各国での正式な取り組みを目指すことである。北東アジア輸送回廊は国を跨いで機能するため、特に各国間の正式な取り組みが必要となる。二つ目はそれぞれの輸送回廊の確立に向けて、物の流れや人の流れを生み出すようなプロジェクトを推進していくことである。こうしたプロジェクトはすでに提案されているものも複数あるが、その実現のためには、各国間の政府レベル、民間レベル、それぞれの間を調整する機能が求められている。三つ目は、海を隔てた日本とのリンク、海上航路の充実である。北東アジア輸送回廊は決して大陸内部だけの輸送ルートではない。大陸と世界各国を結ぶルートであり、海上航路の充実が不可欠である。まずは、海を隔てた日本との接続を考えていく必要がある。同時に、北東アジアに対して、日本はどのように取り組んでいくのかが問われている。

今回は、輸送回廊の確立、実現に向けて、以上の3つの視点から議論を進めていきたい。そして9本の輸送回廊の中から、北東アジア6カ国が関連する図們江輸送回廊に焦点を当て、その具体化・実現に向けて意見交換を行いたい。輸送回廊の確立のためには、関連する輸送インフラのハード面、ソフト面の整備が重要なものもちろんであるが、それに加えて、そこで貨物の流れを生み出すようなプロジェクトを推進していくことが不可欠である。

北東アジア輸送回廊にも少しずつ動きが見え始めている。今日は、この動きをさらに加速させるための取り組みを皆さんと一緒に考えていきたいと思う。

栢原英郎

長く続いてきた北東アジア経済会議が単なる年に1度の集まりに終わることなく、提案の実現に向けた動きが加速することを目指し、2000年の1月に地域間の国際協力を推進することをねらいとして北東アジア経済会議組織委員会が設立された。そして、通年的な活動を行うために、テーマごとに常設分科会を設けていくことが決定され、その第一号として運輸・物流常設分科会が設置された。それ以来、年に2～3回の会合を続けてきた。北東アジア輸送回廊ビジョンはERINAのBookletという形でまとめられ、2002年9月の長春での北東アジア経済会議組織委員会全体会で承認された。以

後は、この輸送回廊をいかに現実のものとしていくかが我々の課題となっている。今日は輸送回廊の中から図們江輸送回廊を中心に報告していく。まず、方敏氏から図們江地域における様々な動きをご報告いただく。



方敏（吉林省人民政府図們江地域開発弁公室主任）

図們江地域国際開発における輸送ルートの問題について、吉林省が関連する部分の進展状況とその発展に向けた同省の取り組みを紹介

したい。

まず、2003年の琿春地区の各税関の人と物の流れについて紹介する。輸出入貨物は19.4万トン（前年比1.8%減）で、そのうち輸入は5.89万トン、輸出は13.52万トンであった。出入国者数は述べ38万人（前年比12.9%増）で、入国19.2万人、出国19.2万人である。車両数は5.4万台余りで、前年よりやや増加している。入国車両は2.71万台、輸出は2.76万台となっている。具体的な統計から見ると、2003年の琿春の対口の道路を通じた輸出入貨物はいずれも増加している。一方、対北朝鮮状況を見るとその量は減少している。これはSARSの影響により、琿春市の対ロシア、対北朝鮮の各税関の実際の運営が8ヶ月ほどであったことによるものである。こうした短い営業期間という現状からみれば、実際の人流、物流は活発であったと言える。

次に2004年の吉林省のルート実現に向けた取り組みを紹介したい。まずは琿春鉄道の琿春の鉄道積み替え駅を改造し、通過能力を向上することである。現在の琿春の積み替え能力は80万トンであるが、輸送量を増加し、物流を拡大するためには積み替え能力を拡大する必要がある。そこで積み替え能力を80万トンから160万トンに引き上げたい考えである。また図們から琿春までの鉄道9.16kmの路線の改造を行う予定である。こうした路線や積み替え施設の改修のためには800万ドルが必要とされている。様々なルートから資金を調達し、計画を速やかに着工したい考えである。

また、モンゴル～内モンゴル自治区～吉林省白城～長春～図們～琿春～日本海沿岸諸国への国際輸送ルート確立プロジェクトを展開したい。現在、中国の図們江地域開発弁公室は関係部門や機関と連絡を取り合い、初期段階の取り組みを行っている。これを通じて、中ロ、中朝、中蒙の経済協力を進め、北東アジアの経済、貿易の往来をさらに推進することを目指している。

三つ目は、中ロの琿春～カムショーバヤ国際鉄道輸送ついでの問題である。この鉄道の正常な運営を図り、それを通じた海上航路への発展を促したい。これは図們江地域の物流の

整備を図る上での重要な課題である。吉林省は琿春とクラスキノにおいて、独資あるいは合弁で一定規模の木材の卸売りや保管を行う市場を作っており、中口間の貿易が活発に行われている。琿春とクラスキノではそれぞれいくつかの木材加工工場を建設予定である。

4つ目は、琿春に一定規模の中国南方商品の卸売・小売マーケットを建設する計画があり、これにより図們江地域の物流を促進することを目指す。この市場の商品はロシアや北朝鮮、韓国のバイヤーに販売する計画である。日本や韓国の製品がこのような卸売り市場に入ってくることも歓迎したい。これらの商品は中国のバイヤー向けとして需要があると思う。このような卸売・小売マーケットを通じて図們江関係諸国間の商品の移動や物流の発展を促していきたい。

5つ目は琿春～ロシア・ハサン地区、琿春～北朝鮮・羅先地区に、国を跨いだ辺境経済合作区を設置することである。長年にわたり、図們江地域の開発は、中国、ロシア、北朝鮮、それぞれが自主的な開発に取り組み、多くのことを実施し、その成果もあがっている。さらに図們江周辺地域において投資環境、政策環境、市場環境を整備するためには、中口の琿春とハサン、中朝の琿春と羅先地域に投資、貿易、運輸の利便性を高める必要がある。吉林省はロシア沿海地方に対して琿春とハサンの国境を跨いだ経済合作区の建設を提案している。北朝鮮の羅先特別市政府にも中国の琿春と羅先の国境を跨ぐ経済合作区の設置を提案している。今後は、吉林省政府と沿海地方政府、羅先特別市政府がこれについて協議を行い、協定に調印して、それぞれの国の中央政府に申請し、国家間の会談を行い、国の承認を受け、このプロジェクトを実施していくといったプロセスを考えている。このような国境を跨いだ経済合作区の設置は、道路や鉄道、税関といったインフラ整備を加速し、加工貿易や観光業でも協力関係を強化できると思う。中国企業や国際資本のこの合作区への進出など、投資の拡大も望めるのではないだろうか。琿春とハサン、琿春と羅先間で経済合作区を建設する以外にも、琿春～ザルピノ間の高規格道路の建設問題、ザルピノ港の活用といった問題も調査・研究中である。琿春・羅先経済合作区の建設計画は、政府の調整を経て、企業がこれを運営する形をとる。琿春と羅津を結ぶ高規格道路の問題、及び羅津港の利用という点も現在、検討している。

最後に、図們江地域の物流や輸送を拡大するために、いくつかの提案をしたい。まず、琿春と日本の日本海側港湾とを結ぶ海上航路の輸送量についてである。海上輸送ルートが構築され、これが正常に運営されるためには十分な輸送量が必要ではない。中口日はこの点については十分な認識があ

ると思う。琿春から日本の日本海沿岸への海上航路は、運航されたり、停止されたりといった経験がある。根本的な問題は物の流れが少ないといった現状であると思う。吉林省は積極的に牧草やトウモロコシの茎などによる飼料の対日輸出プロジェクトを進めている。日本の方々には是非日本の関係部門に働きかけ、吉林省からの飼料の輸入の実現に協力してほしい。あわせて、日本の様々な製品が吉林省に向けて輸出されることを促進できればいいと思う。中日口の三カ国の共同の努力があってこそ、この航路の十分な輸送量が見込められると思う。

二つ目の提案は、日本海側各県・市の図們江地域開発への協力問題である。UNDPが図們江地域の国際協力開発プロジェクトを提案し、日本の各界の関心、注目を得ている。10数年にわたって、政府関係者や研究者、民間企業の方など、各界の方々が何度も図們江地域を訪れている。日本の各界の方々はこの地域の政治的情勢、経済状況、あるいは関連する政策や文化、地理といったことについては十分理解が進んでいると思う。日本海側各県の方々が戦略的に、そしてより適切な方式で、図們江地域の国際協力開発への実際の行動に参加してほしい。今、決心する時が来ているのではないだろうか。この地域の国際協力開発の進展を促すため、ともに努力していきたいと思う。

栢原英郎

輸送回廊構想を作成するに当たって、物流分科会のメンバーや事務局であるERINAはほぼ全ルートに亘って現地の踏査をしている。その調査の時に、中国とロシアの国境で行われている貿易の勢いを目の当たりにすることができた。報告にあったように、2003年はSARSの影響で、国境は現実には2/3しか機能していなかったにもかかわらず、人の移動が大幅に増え、トラックの移動も増えているということがその勢いを示していると思う。また、琿春の鉄道積替駅改造の話があったが、これは中国と韓半島は標準軌、つまり、日本の新幹線と同じレールの幅であるが、ロシアとモンゴルは1.5mを超える広軌であるため、乗り入れることができず、国境駅で貨物を積み替える必要があることによるものである。日本国内にいたのではなかなか理解できない状況であるが、現地では大変な苦勞をして貨物の積み替えを行っている。こうした不連続点の解消ということもこの輸送回廊構想をまとめた一つの目的である。

さて、報告の中で国を跨いだ辺境経済合作区の提案があったが、これについて王勝今氏から伺いたい。



王勝今（吉林大学副学長）

中国と北朝鮮、琿春～羅先の国境を跨ぐ経済合作区設置の計画に関する研究を報告したい。この研究報告書のすべてを紹介することは困難であるため概要のみを紹介したい。

過去10年間、北東アジア研究においては北東アジア経済圏、環日本海経済圏、図們江地域経済圏、黄金デルタなどさまざまな開発構想があった。この間、地域協力の面で大きな進歩が見られたと思う。特に、1990年代ははじめ頃から中国、北朝鮮は相次いで、琿春、羅津を開放し、それぞれの開発計画を打ち出した。しかしながらこれは独自の事業の推進に過ぎなかった。

中国の琿春と羅先の間の経済合作区のアイデアが出た背景には、事業を推進するための各国の足踏みがそろっていないという現状があった。これを何とか打破するために、地域協力拡大の突破口として、まず二カ国で協力を進め、それを多国間協力で拡大していくことを目指したのである。その場合、特に二カ国間の隣接する地域で協力を進めることが望ましい。これにより、国境を跨ぐ経済合作区の構想が生まれたのである。

吉林大学及び吉林大学東北アジア研究院は、2003年にこの調査・研究のためのワーキンググループを作り、調査団を羅先地域に4回派遣し、現地を調査し、地元政府、幹部と意見交換を行ってきた。その結果、この度、この国境を跨ぐ経済合作区の調査報告書が完成した。この報告書は双方の地方政府に送付し、両地域の国際交流を推進していくことを目指している。

報告書では、合作区設置の可能性と必要性を明確にし、地理的範囲・各種条件などの内容を明記している。また、各地域の中心都市の機能と役割分担についても記している。さらに、合作区における重点プロジェクトや重点分野を明確にし、この計画を実施するに当たっての具体的な政策、提案を明記し、両地域の政府への提言としている。

図們江地域の国際協力開発は転機を迎えている。中朝両国と北東アジア諸国との貿易関係を拡大するためにはこのような国境を越えた経済合作区が必要である。この合作区の設定は両国にとって利益となるもので、北朝鮮側もある程度の構想を持っている上、中朝両国の政策の方向性が一致しており、またその調整も可能である。まずは、物流、通信面での協力、開発、建設から着手し、合理的に役割を分担して、産業パーク、物流センター、観光名所と生態保護区を建設することを提案している。この合作区の設定は、図們江地域の物流ネット

ワークの発展にも大きな影響を及ぼすことになる。

今後は、時期を選んで北朝鮮側にこの案を提出し、了解と協力を得る必要がある。経済合作区の設定と建設は、共同開発であり、互惠互利、対等の権利と義務等の原則を守るべきで、援助の開発へと性質を変えることを避けるべきであると思う。そしてこの計画の推進のためには、中央政府間、地方政府間、経済合作区調整委員会など多層レベルの協商体制を整える必要がある。

栢原英郎

国境を跨ぐ経済合作区の具体的なアイデアについてご紹介いただいた。この経済合作区と既存の自由貿易区との違いはどういったところにあるのか。

王勝今

国境を跨ぐといった点が大きく異なっている。国境を跨いで北朝鮮側は746km²、中国側は琿春市の一部分が対象となる。関税同盟、共同市場、国際経済一体化組織とは異なる。両地域の制度や体制にはそれぞれ相違点があるが、それを認めた上で、協調的な行動をとることを目指す。産業の役割分担なども得意分野を活かし重複を避けるように工夫し計画を提案している。協力して計画を立てて、地域的、産業的な役割分担を明確にした上で、交通、加工、ハイテク、生態、農業分野について協力を進めていく。自由貿易区には国境を跨ぐといった発想が無かった。こうした国境を跨ぐ構想については雲南省のメコン河、ミャンマーの国境のところに成功例があるので、2週間前に現地を訪れ勉強してきた。大変参考になる事例であった。

栢原英郎

図們江輸送回廊は、海への出口として、ロシアのザルピノ港やボシエツ港を利用するルートと北朝鮮の羅津港を利用するルートがあり、吉林省が海へ出る新たなルートとして形成されている。セメニヒン氏から図們江ルートの海へ出る部分を中心にご報告いただきたい。なおザルピノ港はトロイツァ港という名前で報告される。



ヤロ斯拉フ・セメニヒン（ロシア・極東海運研究所所長）

現在、最も注目されている我々の地域の発展について話をしたい。現在の経済的に好調な条件のもとで、これまでの輸送戦略（1997年に策定）を見直す必要が生まれており、現在その作業が進められている。近隣諸国の発展にも注目し、周辺を取り巻く環境や条件にも注意しつつ、輸送システムが効率的なものになるように、そしてロシアにとっても近隣諸国にとっても、また世界的にも役に立つシステムの構築といった観点から見直

している。その中からいくつかの極東地方に関係する点を取り上げたい。

現在、輸送戦略に盛り込まれているものとしては、ハバロフスク～チタ間の自動車道路の建設完了がある。この区間が完成すれば世界で最も長い自動車道路として、モスクワ～ウラジオストクをつなぐ10,000kmの自動車道路が完成することになる。また、次のプロジェクトとして、北方圏、ヤクーツク、ミールヌイ、そしてイルクーツクまで達する道路について既存道路の改修と新道路の建設を考えている。また、ハバロフスク～リドガ～ワニノというルートも検討している。北極圏地方の最新の原子力砕氷船を使用する新しい北極海航路の利用プロジェクト、ベルカキット、トモト、ヤクーツクをつなぐ鉄道路線の建設プロジェクトなどが予定されている。この路線は東西に走る幹線鉄道を横切る形となる。また、さらにエネルギー分野でも注目を集めているパイプライン構想がある。これはアンガルスク～ナホトカ間の石油パイプラインで、分岐線として中国の大慶に向かう。

このようなたくさんのプロジェクトが戦略に盛り込まれている。これらの実現はアジア太平洋諸国地域の近隣諸国との経済協力を強化していくものである。以上は全体的なコンセプトの話であるが、これに加えて積極的に議論されている民間レベル、国家レベルのプロジェクトについてお話ししたい。一つはワニノ港のムチケ湾に石炭ターミナルを作るというプロジェクトである。これはアジア太平洋市場への石炭積み出し港となると非常に興味深い。さらに、石油関連ではウラジオストクのウスリー湾に石油積み出しバース（能力500万トン）を作る計画がある。現在、既にオファーがあり、日本からの代表団が来て国家間で話が進んでいるものとしては、工業用ジメチルエチルを積み出すためのターミナルの建設がある。これはイルクーツクの産地から運んでくるもので、積み出し量としては最初の段階では100万トン、そして最終的には700万トンを予定しているプロジェクトである。

ロシアは輸送ルートの発展、特に極東地域における発展に力を入れて取り組んでいく方針である。一つには、沿海地方No.2と名づけられている国際輸送回廊プロジェクトがあり、中国の東北地方とトロイツァ港（ザルビノ港）、ボシエツ港を結んで、世界の市場につないでいく。国際社会はこのプロジェクトに多大な関心を持っている。ERINAは既にトロイツァ港に関するFSを行っているし、国連の開発チームもこの地域に注目している。ここに将来性があることは明らかであり、また発展のための前提条件は整っていると思う。しかしながら、調査は続けているものの、まだその成果に十分満足することはできない。現在公表されている資料によると、ボシエツ港とトロイツァ港の貨物取扱量は100～150万トン

で、これは我々が必要とする数字には到底及ばない。中国の貨物、ロシアの貨物、図們江の国際プロジェクトのステータス、また大連ルートの利用と比較してアメリカへは1/1.3、日本へは1/3.5、韓国には1/4の距離の短縮が見込まれることや鉄道との接続も可能であるといった条件、中国からのトランジット貨物も扱うことができるというメリッを考慮し、長期的な視野から、この地域の発展の可能性を考えなければならぬ。

これについては、UNDPに対しコメントがある。もし、注目する地点を絞ってトロイツァ港に資金を集中させたならば、貨物をこの地域に向けることを国が保証し、この地域の有望性をロシアとして非常に高く評価していることを考慮して、海上航路をトロイツァ港と日本の日本海沿岸の間に設定すべきではないだろうか。これが正しい決定であると思う。これについては十分に話をしてきたが実行に移すに至っていない。なぜならば民間企業は保証が無ければこの事業に乗り出すことができないからである。率直に言って、今、このプロジェクトに民間企業は非常に入りにくい状況になっている。各国の政府が支援するという明確な形でこのプロジェクトをスタートさせなければ、実現の見通しは十分ではないといわなければならない。これまで北東アジア各国は大変な努力を重ね、隣国を理解しようとしてきた。現在は、共同の利益のためにあと一步の努力が求められている。

栢原英郎

図們江輸送回廊をはじめ、北東アジアの9本の輸送回廊が活性化するために、この地域の大きな貿易国である日本との結びつきをどのように作るかが現実の問題となっている。トロイツァ港と日本との間の海上航路はその一つとして非常に重要である。

図們江輸送回廊は西の方でモンゴルと結ばれている。9本の輸送回廊を選定する時に、大きな投資を必要とせず、できるだけ小さな投資でルートが描けるように、既存ルートを活用して回廊を決定した。地図上では、輸送回廊として中国とモンゴルのルートは引かれているが実際はまだ不連続な状況にある。その部分の最近の状況をツェンゲル次官からご紹介いただきたい。



ツェンゲル（モンゴル・インフラ省次官）

モンゴル国内を通る北東アジア輸送回廊の開発に向けたモンゴル政府の取り組みを紹介したい。

まず、道路については、社会・経済・地域発展の加速および他諸国との協力強化を目指している。その一つがモンゴル政府が取り組む「ミレニアムロー

ド」プロジェクトである。このプロジェクトの枠組み内で、2003年にウランバートルからモンゴル東部のバガノールまでの130kmの舗装道路を完成させた。この活用により各国との関係強化が図られることとなる。

モンゴル政府の輸送面での政策について述べたい。1993年にウランバートルからバガノールまでの自動車舗装道路を建設した。日本のPCI社は、JICAの支援により、バガノールからオンドルハーンまでの221.8kmにわたる道路のFS調査（事業化可能性調査）を実施し、これに従って、私たちはこの道路の建設のためのODA資金の提供の要望を日本政府に提出したのである。

モンゴル東部と中国の内モンゴル自治区の経済協力に向けた地方プロジェクトの枠内では、ヌムルグ川を渡る橋梁のプレFS調査が実施された。これは、アジア開発銀行（ADB）の技術協力の枠組みの資金援助を利用している。3kmの道路接続工事など、今年始まる建設も含めて、この架橋プロジェクトの環境に対する影響も検討された。この橋は、モンゴルのドルノド・アイマグと中国の興安盟との間で締結された協定に従って、ハルハ川とデゲー川の上に建設される予定である。モンゴルと中国のヌムルグ川の架橋建設は、ヌムルグ～アル山間の新しい国境通行の基礎となる。

モンゴル東部地域の鉱業開発は、鉄道輸送の主要な貨物となり、利益を生むものとして大きな潜在力があるが、十分な探査活動はまだ実施されていない。したがって、開発可能な鉱物資源の市場潜在力を確認するために、地域探査を急ぐ必要がある。そして、この地域の鉱業の発展のために鉱物資源の探査と処理のマスタープランを策定し、それらに基づいた東部地域の鉄道連結に関するプレFSを展開したいと考えている。

モンゴル国内を通過する、もう1本の北東アジア輸送回廊は天津・モンゴル輸送回廊である。ADBと合意の下、チョイル～ザミンウド間の道路に関するFS調査を行った。そして、この建設に近い取り組みこととなっている。ザミンウド側の道路については、中国政府との交渉を行っているところである。

北の国境地点であるスフバートルからウランバートルを通過して南の国境地点であるザミンウドまでを結ぶ1,100kmの鉄道は老朽化が著しく、しばしば運休を余儀なくされる状況にあるため、その改修を目指し、2000年からは日本の無償資金援助により「鉄道施設復興プロジェクト」を実施している。プロジェクトの初期段階では、65ヶ所で鉄道の土手の保護や傾斜面の安定化、橋梁の修理などに取り組んだ。プロジェクトの第2段階では、同じような内容の取り

組みが他の30ヶ所で実施される予定である。このプロジェクトを実施するために、私たちは2002年に日本で覚書を交わすことができた。しかし、実施の工程は財政問題により延期されている。このプロジェクトの実施は、全輸送の90%以上を担っている鉄道輸送の信頼度と安全性を改善し、またトランジット貨物の増大や国際協力の強化を図ることにつながる。これはモンゴルにとって経済的にみても重要なことである。

さらに、私たちは、日本政府のソフトローンを利用して、「鉄道輸送復興プロジェクト」の初期段階を実施している。このプロジェクトの第2段階では、3つのサブプロジェクトの実施を計画している。それは、鉄道軌道の補修、機関車設備の修理、旅客輸送施設の改修である。これらのプロジェクトの総コストは4,020万ドルであるが、その資金調達はまだできていない。

私たちは、国際機関及び中国やロシアの関連組織に対して次のようないくつかの提案を行い、議論してきた。そして、スフバートルのアルサンブラグ近郊のモンゴルと中国の境界線上に新しい航空輸送のハブを開くことで合意した。新たな航空路の開設によって、モンゴルの領空をより効率的に使用し、国内航空輸送ネットワークを改善し、モンゴルを通過するフライトをさらに充実させ、飛行の安全性を高めることができる。

前回の会議で、王勝今氏並びに于瀟氏（吉林大学）が提案したとおり、私たちはまず、発展が遅れているが改善を図り活発な取り組みを行えば十分に機能するルートを選択すべきであろう。この会議における国際機関からの参加者に、提案されたプロジェクトの検討とそれらの実施のための資金面での支援をお願いしたい。

栢原英郎

図們江輸送回廊はモンゴルの東部をかすめてロシアにつながっている。モンゴル国内ではミレニアムロードという東西を横断する道路計画が動いて、ウランバートルと結ばれており、図們江輸送回廊の新しい発展の可能性を示している。

もう一つのモンゴル国内を通る北東アジア輸送回廊は天津～モンゴル輸送回廊（No.6）である。これは天津から北京を通り国境を越えて北上しモンゴルへ至り、ウランバートルを通過して、ロシアのSLB輸送回廊と接続するものである。この周辺にはモンゴル国内の工業地帯が連なっていて、モンゴルにとって大変重要なルートであると理解できる。

続いて、花田前モンゴル大使より、輸送回廊における日本の取り組みや新しいプロジェクトについてご紹介いただく。



花田 鷹公（前・在モンゴル日本国 特命全権大使）

北東アジア地域は現在なお第二次世界大戦、その後の冷戦時代の国際関係枠組みを引きずっており、解決を要する幾多の困難な問題、

複雑な国際問題を抱えている。その意味で世界に取り残された地域であるといえる。この地域には理論上、世界の軍事力の1/3が存在しており、また、地域格差が大きく、問題の解決を阻んでいる。しかし、だからと言って、これらの問題の解決を次の世代に任せて良いという訳ではない。

この地域の問題の解決のためにはまず地域格差を是正せねばならない。ドイツ、フランスは歴史的に対立していたが、今両国がEUに加盟して盟友となっているのは前世紀に格差是正に成功したからではないだろうか。現在世界は経済統合の流れにあるが、これらの解決しなければならない問題が人々の腰を重くしており、経済統合に向かう気運は少なくとも地域全体を包含する動きとしては残念ながら存在していない。

他方、東アジアではいろいろな組み合わせの地域経済統合の試みが考えられている。たとえば、一部のテーマで日韓間で交渉が開始されると聞いているが、このように2国間関係から、出来るものから始めるのも一つの考え方であろう。

しかし、地域全体の枠組みとなると環日本海地域をまず考えることが筋で、それこそが地域経済統合を考えるスタートとなるのではないだろうか。さらにもし将来AU（Asian Union）ができるとするならば、その主要国を包含する北東アジアがそのコアになる可能性を最も有している地域であり、そうすべきと思われる。

この地域には約3億5,000万の人口があり、NAFTA（北米自由貿易協定）加盟国の人口が4億2,000万、EUが4億5,000万であるので、経済統合の規模としては申し分ない。また、地域には、その財産として質のよい資本、労働力、資源がすべて域内に存在する。所得の平準化を達成するためには日本や韓国のODAが役立つと考えられる。

他方、経済の望ましい発展は自律的であるべきで、そのためにはまずエネルギー、通信、運輸が大事である。この北東アジア地域にこれらの基本インフラが完備したとき、言い換えれば、経済的バックグラウンド建設の諸問題を解決したとき、北東アジア地域は統合への歩みを早めることと思う。

私はそこで輸送問題に着目したいと考え、ERINAを介して環日本海圏輸送回廊の問題に参加している。UNDPをはじめ

め、この地域における輸送回廊に関しては多くの提案があり、その一部は現実に始動している。韓国とザルピノの間にはすでに国際フェリーが運行され、不定期とはいえ、ポシエツト～秋田航路も運行されている。この回廊の東端と回廊を結ぶ結線としてザルピノ港と日本の港を結ぶフェリーの運航について検討されている。

われわれが2003年3月に図們江地域を訪れ調査した結果、航路開設の可能性があることが判明した。この航路は韓国との東草航路と同様、日本海貿易、日本海海運をヨ・ロツパの北海なみにするために極めて重要な意味を帯びている。そのためには、ただ単に現在の経済効果のみで考えることなく、地域の将来のため先行投資としてこの航路の開設を是非皆で考えて欲しいと思う。

ヨーロッパの北海と比較したとき、日本海はそこを運航されている船の数において比較にならないほど少ないのが現状である。もし日本海がヨーロッパの北海のように船舶で溢れているならば、その時この北東アジア地域の経済は活況を呈しているのではないだろうか。そのような状態である日本海はこの地域に裨益すること多大であると考えている。

日本海航路を運行する民営の船舶輸送会社がスムーズにスタートできるように琿春を中心とする国境地帯に国際自由市場（EGB：Eurasian Gate Bazaar）を開設するとの案があり、先の琿春フォーラムで私はこの点に触れた。これには地域にとって大きな意義がある。その一つはパザールという市場であり、この市場と輸送を結びつけ、地域住民に経済活動の場を提供することである。琿春フォーラムでも述べたが、これは地域住民の知恵によりいかにようにも発展可能である。

北東アジア6カ国の常設館を設けることにより地域の特産物資を、域内各国民が、いつでもそこで安く手に入れることができ、またそこは各国住民の知恵を生かした地域住民間の友好の広場となり、地域の結束、経済交流を促進する場となることが期待される。

また、前半は日本の奈良時代、後半は平安時代に、そして中国の唐朝と時期を同じにする渤海の遺跡である東京城、ハンカ湖、地底森林等の国境地帯の観光と結びつけばいっそう魅力ある場となろう。日本や韓国の人々にとってはクルージングも一つの魅力ある楽しみにもなる。

この地域は北東アジア、欧亜交通の要衝となるポテンシャルを有するため、将来北東アジアの経済の中心地になり得る。もし、各国の企業が集うようになれば、銀行、保険業を始めとする金融機関が出て、各国住民が集うということでホテル、飲食業など観光業が発展するであろう。またタ

クシー、バス等運輸サービス業も発展しよう。バザールは域内各国の商品取引、先物取引の市場にも成長し得るであろう。この意味で最近の中国の東北3省開発の動きは注目すべきものがある。この地域に焦点を当てたという点で極めて重要な動きであることと歓迎したいと思う。

日本海航路を開設するという意味では、2003年10月の琿春フォーラムで私が提案した遺棄化学兵器（ACW：Abandoned Chemical Weapon）の処理プロジェクトに関する輸送ルートに日本海ルートにとることが最も理にかなっているように思う。まず、その処理にあたっては中国の領土の生態環境に汚染をもたらしてはいけなく、何よりも人員の安全を確保することが必要とされる。しかも、最近のチチハルにおける不幸な事例にも見られるごとく一刻も猶予なく処理されなければならない。

遺棄化学兵器そのものの持つ危険性から、安全を優先するとすれば、輸送は最短距離であるべきで、そのためには輸送ルートについては日本海ルートが排除されるべきではない。このルートに定期航路が開設されれば、コストの面でも大連ルートより低く設定することが可能であることから、関係方面には先取りして研究していただきたい。

しかも、遺棄化学兵器の90%以上が吉林省のハルバ嶺にあるといわれ、同地から外部へ輸送するとすると、中国東北地区における既存の港となれば大連港がまず考えられるが、港までの距離を考えるともっと至近に外港を求めて然るべきである。琿春フォーラムで、私は中国国境の琿春より至近のザルビノ港を活用することを提案した。これはロシアの同意なしには実現しないことは言うまでもない。北東アジアを友好の地に、日本海を友好の海にするために是非ロシア当局のご理解を得たいと思う。

日本海横断国際フェリーの新規運行の立ち上げの起爆剤に遺棄化学兵器の輸送が活用できれば、日本海海運の運行の順調な進展が期待される。先に私が琿春フォーラムで主張したことをここに繰り返したい。過去の戦争の忌むべき兵器を使って、友好の海に変えるものとしたと思う。

栢原英郎

EGB、ACWに関連する貨物の輸送といった非常に具体的な提案を頂いた。ACWプロジェクトについては、処理後の問題以前に、大型のプラントを日本から中国に運ばなければならないという問題がある。また、処理後はそれを全部撤去し日本に持ち帰らなければならないという問題があり、大量の大型貨物をできるだけ効率的に運ぶために、現在混在している大連ルートのほかにもう一つバイパスを設けることが有効ではないかということが検討されている。

続いて、韓半島縦断鉄道の最新情報について、韓国のア

ン・ビョンミン氏からご紹介いただきたい。



アン・ビョンミン（韓国交通開発研究院動向分析室室長）

北東アジア輸送回廊の中で活発な動きを見せている、韓半島（朝鮮半島）縦断鉄道について簡単に紹介したい。

まず、韓国と北朝鮮の間の人と物の流れについて紹介する。2003年11月末現在で、約8.1万人が韓国と北朝鮮間を往来した。韓国からは約8万人が金剛山観光、家族訪問、文化交流などの目的で北朝鮮を訪れた。北朝鮮からは韓国に997人がやってきた。主な目的はユニバシアード大会への参加、各種会議への出席である。人的交流の特徴は、北朝鮮の核問題や、SARSなど周辺環境の悪化にもかかわらず交流は定例化され、大規模化されている。移動手段が多様化され、陸路、海上航路、航空路などで拡大している。

2003年11月末現在の経済交易規模は6.7億ドルで、2003年の暫定的な推定としては7.5億ドルに上ったものとみられている。

本格的な鉄道の話をする前に、韓半島の鉄道について簡単に説明する。すなわち、ソウルと平壤、中国を結ぶ京義線、韓国の東海岸を通過して、北朝鮮の元山、ロシアをつなぐ東海線である。

韓国と北朝鮮間の鉄道連結事業の歩みを紹介する。2002年10月には韓国が北朝鮮に鉄道工事に資する資材・装備を提供し、2003年3月からは工事現場の技術支援を開始し、その数は17回に及んだ。同年6月には北朝鮮と共同で鉄道軌道連結記念式を開催した。7月からは韓国が北朝鮮区間の信号・通信・電力の設計を行った。鉄道工事は、路盤の工事、軌道設置、信号通信電力の設置という段階を経る。韓国は第3段階の工事に入っている。2003年10月には韓国とロシアの首脳会談が行われ、北朝鮮鉄道の実態調査のための3カ国（韓国・北朝鮮・ロシア）の共同研究に合意した。

現在の鉄道工事の現状を紹介する。京義線は2002年12月に韓国側の区間12kmの工事は完全に終了した。北朝鮮は対象区間15.3kmの路盤工事は完了したが、軌道設置工事は3.5kmのみとなっている。東海線をみると、韓国は第一段階の対象区間9.0kmの路盤と鉄橋の工事が進められているが、北朝鮮側はより早い段階で対象区間18.5kmのうち、4.7kmの軌道敷設を行った。順調に工事が進めば、今年中にこの二つの路線の開通ができるものと思われる。

北朝鮮への支援内容を具体的にみると、路盤工事に

資材と設備の提供がある。資材は有償を原則にして、設備はすべてリース方式をとっている。第一次として、主にセメントや鉄筋などを提供した。借款の形で行われ、約4,500万ドルであった。第二次提供はレールや枕木といった本格的な鉄道建設に必要な資材で、その金額は6,000万ドルである。

韓半島縦断鉄道構築の課題の第一は北朝鮮鉄道の現代化である。国際鉄道として、北朝鮮鉄道が競争力をもつための最低基準は、1日に1,000kmを走行することである。さらに、ロシアが2001年から2003年まで北朝鮮幹線区間の調査を実施した結果、北朝鮮鉄道は施設の老朽化が深刻な状態であること、電力が不足していること、走行速度が低下している（時速20km区間も存在しているという報告もあった）ということが課題である。

北朝鮮鉄道が国際輸送路として活用されるためには国際的な協力が必要である。ロシアは、北朝鮮鉄道の一部区間の現代化費用を推算した。それによると豆満江から北朝鮮のピョンガンまで701kmの現代化には25億ドルの資金が必要であると予測している。ロシア基準の建設費用を北朝鮮と中国、北朝鮮とロシアを結び2本の路線に適用すると、建設費用は約40億ドルに上る。現在、北朝鮮の核開発疑惑、日本人の拉致問題などの国際的な環境が悪化する中で、大規模な投資資金を調達することは現実的に困難であることが指摘される。したがって資金の確保が大きな問題となる。ロシア側は国際コンソーシアムの必要性を述べている。この問題は今後の最大の課題であろう。

最後に、国際的な協力体の必要性を指摘したい。韓国は2004年中に国際鉄道協力機構であるOSJDへの加入することを目指している。OSJD参加国は25カ国で、北朝鮮、ロシア、モンゴルはいずれも参加している。韓国がこれに加入すれば、ヨーロッパとを結び同じ協定で鉄道が走る条件を作ることができる。

栢原英郎

わが国でも関心を呼んでいる韓半島の鉄道の連結に向けた状況を紹介していただいた。次に図們江ルートと並行して走っている綏芬河ルートの現状を中心に喬さんからご報告いただきたい。



喬光漢（黒龍江省商務庁助理巡視員）

黒龍江省は、中国がロシアと貿易をする中で、重要な、そして最大の省である。2003年の黒龍江省の全体的な貿易額は53億2,300万ド

ルで、その55.4%が対口貿易である。この大部分が綏芬河税関で取り扱われている。

最近数年間、綏芬河税関を通過する貨物量は毎年100万トンずつ増えている。旅客は毎年12万人増えている。2003年は607万トンの取扱量で、これは満洲里税関の1,000万トンに次ぐ量を記録した。綏芬河税関を通過する主な貨物は木材であり、その量は次の表の通りである。綏芬河は既に対口貿易の主要な輸出入の窓口であり、木材の集積地となっている。

表1 綏芬河税関の輸出入貨物量と木材輸入量

年	輸出入貨物量 (万トン)	木材輸入量 (万トン)	/ (%)
2000年	316.0	183.0	57.9
2001年	425.0	278.0	65.4
2002年	538.0	470.0	87.3
2003年	607.5	484.8	70.0

次に、最近の変化を紹介する。2003年に綏芬河税関のインフラ施設の建設は新たな進展を遂げた。中国鉄道部が3.15億元を投資して進められた綏芬河鉄道税関の機能拡大・改造工事は、2003年末に竣工し、年間貨物通過能力は600万トンから900万トンに達した。鉄道部はこれからも綏芬河に投資を続ける計画で、その金額はおよそ3.2億元である。2008年には貨物量が1,200万トンに達する見込みである。通関や検査といった関連設備についても関係当局からの投資がなされ、改築・拡張工事を行っている。

綏芬河の国境を跨ぐ貿易区の状況を紹介したい。これは自由貿易区ではなく、その前段階に相当する。自由貿易区になるにはまだまだ時間がかかる。現在は、ロシア・ポグラーニチヌイとの間で貿易が行われている。現在の国境貿易が、この貿易区内ではどのような通関証明を要求するかなど、さまざまな問題について話し合いを行ってきている。旅客の国境通行、通過する場合の証明書の簡素化などについては合意がなされている。また、互いに国境貿易区を作るといった素案について、協力関係の締結という形で作業が進められている。

中国側で国境を跨いだ経済貿易区の建設を担当する北京志誠公司是、綏芬河で綏芬河志誠開発有限公司を登記し、その登録資本金は1億元に達している。2003年4月29日には、中口双方の互市貿易区建設への投資企業がロシア・ウラジオストク市で協力経営協議書に正式に調印した。現在、必要なインフラである工事用の供水・供電工事も完成し、貿易区域を特定するフェンス等の施設の建設も終了し、法律に係るすべての準備作業も完成している。2003年3月末からは現場の建設工事に取り組んでいる。中口双方は自国の貿易区と相手国

の貿易区との国境上の接続を基本的に完成させている状況にある。政府間で密接に連絡を取り合う関係が築かれており、2004年には綏芬河とボグラニーチヌイとの間の貿易区の実現化が進むと思う。

黒龍江省の主な貿易相手国はロシアであるという点は非常に重要であり、二国間の貿易は毎年非常に速い速度で拡大している。しかしながら、黒龍江省は対外開放がロシア向けだけであるとは考えていない。2003年における黒龍江省の貿易相手国は、ロシア、EU、韓国、日本、米国という順になっている。黒龍江省としては、中央政府の対外開放をさらに促進するという方針に基づき、さまざまなレベルで各方面に開放を進めていく考えである。黒龍江省の貿易に関心を持っている皆さんと今後是非協力を進めていきたい。

栢原英郎

黒龍江省の貿易の現状について、ご説明いただいた。最後に、長い間この図們江開発プロジェクトに携わり、努力されているツォグツァイハン氏から報告をいただきたい。



ツォグツァイハン（UNDP図們江地域開発事務局副代表）

まず、図們江輸送回廊がメインの輸送ルートの一つに選ばれたことに感謝したい。

こうしたプロジェクトを進めていく上では、当然国際的な協力が必要となってくる。まず、2003年を振り返ってみたい。2003年は北東アジア諸国にとって良好な1年であった。SARSやアメリカのイラク攻撃といったマイナスの影響にもかかわらず、中国、ロシア、韓国、日本の経済は、予測を上回る高い伸び率となった。例えば中国の経済成長率は9.1%を記録し、期待以上の成果を収めた。日本の景気も回復の兆しが見える。北東アジアにおける政治面では、行き詰った米朝対話に対して、6カ国協議を組織し、この地域の地理的關係を安定させるための協力を継続するなどの前進がみられた。政治関係や経済発展面での課題があるにもかかわらず、北東アジア地域は明らかに世界でも顕著な努力として台頭し始めている。

北東アジア地域内の貿易は、有利な相互の貿易政策及び関税制限の減少によって、急速に成長している。この地域の経済を牽引する3カ国、つまり日本、中国、韓国間の貿易は、3カ国の貿易総額の36%を占め、そのシェアはさらに拡大している。

図們江プログラムはUNDPの地域プログラムとして、5カ国に跨っている。開始から13年が経過している。UNDPは1,000万ドルを拠出し、また他からも資金調達を行ってきた。1995年に、調整委員会、諮問委員会が設置され、北東アジア

のモデル的プロジェクトとして図們江プロジェクトを推進していくこととなった。この過程で各国間の関係も強化された。中国、北朝鮮が互いに国境を開放するようになったのも1995年であった。この合意に至ったのも本プロジェクトの成果であると理解している。経済的な成長もこれによって促進された。3カ国にまたがる地域の外国直接投資は15億ドルに達している。これは各国の政府、地方政府の協力によるところが大きく、またインフラ整備にも助けられた結果である。

輸送回廊そのものについては、輸送ハブとして複数の交通システムが含まれている。空、陸上、海、そして国境を越えた輸送が行われている。アジアと欧州、アジアと北米間の貿易を考えた場合に、戦略的にみて非常に重要な地域である。こうした中で、この地域への投資も増加している。そうした意味でも図們江地域は経済的にも大きな可能性を占めていると言える。

この輸送回廊の2003年の進展状況をお話したい。中央政府、地方政府は制度的な障壁を取り除こうとかなりの努力を行った。そうした政策のおかげで、人や物の国境を越える動きがますます活発化した。政府代表もこれだけ人や物の往来が増えたことを高く評価している。さらに韓国と北朝鮮間の輸送面での協力も大きく進展した。朝鮮半島から他のアジアの国々への物の流れも増えた。国連機関であるESCAP、図們江開発プログラムなどのイニシアチブも非常に大きかった。

次に課題とチャンスについて話をしたい。この地域は国際的な利益の中心となれるような潜在力を秘めている。また地政学的にも、また経済的にもこの地域の地位は上昇している。中国の政策としては東北振興政策が打ち出されていることも非常に強力な要素である。

しかし、それでも多くの課題が存在していることに変わりはなく、その課題を乗り越えるためにも努力を継続する必要がある。

この地域の国に必要なのは、行動を起こすことである。そして、ハード面、ソフト面での輸送インフラを整備し、協力関係を強化することである。そして、この地域に様々な輸送モードを可能としたルートを構築していく努力をしなければならない。

現在の物流分科会では、輸送回廊を実際にどのように実施するかを検討している。これは非常に重要なスタートだと思っている。この機会を確実に捉えて、そして地方政府、中央政府にもこの機会にインフラ整備について真剣に考えていただくようにしたい。

図們江の輸送回廊を成功させるためにはパートナーシップを作ることが不可欠である。この地域では国ごとに制度や法律の基準が異なる中で人や物が行き来していかなければなら

ない。こうした中、中国では、2003年に中央政府は複数の省庁を跨いだ委員会を構成し、運輸担当相がその委員長となって、運輸問題の改善を検討した。これは評価すべき方法である。すべての国がこのような形のサポート体制を設置することが重要であると思う。地域的な、そして今後の輸送を推進するような委員会組織を作ること、北東アジアで一種の調整役をするような機関、組織を作り、その中で話し合いを進めることは、少なくとも数年間は必要であると思う。現在、北東アジアにおいて求められているのはそうした委員会組織作りであると思う。

栢原英郎

北東アジアの輸送回廊の活性化を促進するためには、調整役となる委員会の設置といった具体的な提案があった。次に、フロアから韓国外国語大学のキム・ユンヒョン教授から取り組まれた研究についてご紹介いただく。

キム・ユンヒョン（韓国外国語大学教授）

東西センターと韓国交通開発研究院（KOTI）との間で行った調査を紹介したい。テーマは、北東アジアにおける交通の統合である。この共同研究では、中国・韓国について、物理的、法的、技術的な問題を海上輸送、複合一貫輸送、航空輸送の面から現在の障害を明確にし、それが人やモノの流れに与える影響を分析した。

航空輸送は主に二国間の協定によって支配されており、それぞれが非常に厳しい規制を課しているのが現状である。輸送業界に対してかなりの介入があるといっても過言ではなく、自由で、効率的な航空サービスを作っていこうという動きに逆行している。

北東アジアにおける大きな空港では混雑が著しく、中国の場合には、輸送能力の限界に達している。また、航空管制はシステムの中で分断され、国ごとになっており、それぞれ技術は持っているものの統合的ではないという問題がある。北東アジア各国の市場の規模や国の能力も異なっている上、各国の航空会社の利害もあるという非常に難しい状況にある。こうした障害を近い将来に撤廃することは難しく、段階的なアプローチをとるしかない。自国中心的で制約的な二国間協定が結ばれているが、これを自由で広い形の二国間協定へ、さらに多国間のオープンスカイ協定に変えていくべきである。

一方、海上輸送や複合一貫輸送を考えると、航空輸送と比較して、かなり自由化が進んでいると考えられるが、それでもいくつかの障害が残っている。現時点では市場があまりにも分断・細分化され、また場合によってはかなり自由化のレベルが異なっているため、急速に拡大する需要に対応するためには大きな変化が必要である。

そこで、北東アジアの輸送分野におけるさまざまな障害を

排除し、EUで見られるような輸送市場の統合を実現するための制度作り、組織作りに取り組みたい。そのためには、欧州でEUができたときのような気運の醸成が必要である。欧州の姿は北東アジアが学ぶべき究極の姿である。

阿岩（内モンゴル社会科学院経済研究所所長）

内モンゴル自治区は対外貿易の60%を北東アジア地域に依存している。その中でもロシアが最大のパートナーであり、中国の対口貿易の重要な窓口となっている。北東アジアを非常に重視し、その中での当自治区のあり方、多国間協力の方法を模索している。

まず、中国の輸送インフラの整備状況についてお話ししたい。中国の鉄道は中央政府あるいは地方政府の投資によって建設されている。幹線鉄道は中央の投資である。地方の鉄道でも中央の計画に入れば、国は50%の資金援助を行ってくれる。残りは商業的なローンでの資金調達となる。地方鉄道の場合は25%を地方政府が提供し、あとは民間から資金を調達する。近年、地方政府は道路の建設にも随分力を入れている。

内モンゴル自治区の経済成長は著しく、2003年の全国の成長率が9.1%であったのに対して、当自治区は16.1%を記録した。こうした著しい発展により、貿易が増え、貨物の流動量も増加している。現在は、その輸送量の増大により、交通渋滞といった問題も起こっている。

地方においてインフラ建設を行う場合は資金面での問題からもその優先順位を決定する必要がある。当自治区としては、現在2本のルートを重視している。一つは満洲里からハルビンへ至る鉄道ルートで、もう一つはエレンホト～天津の鉄道ルートである。この部分の複線化や速度向上に向けて投資を集中する。政府資金も導入されるだろう。

モンゴル東部のチョイバルサンから北東アジア全体、特に図們江地域に向けてのルートは、整備計画には入っているが、すぐに取り組みされるといった状況ではない。諸々の問題が改善されれば、このルートへの資金投入はやりやすくなると思う。このプロジェクトは、当自治区の輸送インフラ建設の中でも重要なプロジェクトではあるが、現段階では資金不足からまだ取り組まれていない。資金調達面と、優先順位を高めるといった双方からの努力が必要であり、そのためには対外貿易の発展などを含め、当自治区の現状を改善しなければならないと思う。

栢原英郎

最後に、今日の議論をまとめさせていただきたい。物流分科会では、9本のルートからなる北東アジア輸送回廊ビジョンを取りまとめ、それを共通の土台として、各国メンバーが意見を出し合い、議論を重ねてきた。輸送回廊を特定し、そのビジョンがまとまったところで私たちの役割が終わったわけではなく、その中の一つでも実現できるよう努力をしていく

ことが重要であろう。すべてのルートに関与するわけにはいかないが、実現のための協力の雛形をつくることはできるだろうという考え方の下、これまでもUNDPを中心とした努力が続けられており、そして6カ国すべてが関係していること、そして遺棄化学兵器処理に関連するベースカージも期待されるということから、図們江輸送回廊を中心的なテーマに据えて作業を進めている。2003年10月に琿春市で図們江輸送回廊活性化のためのアイデア出し合い、意見交換を行うことを目的にフォーラムを開催した。2004年2月4日には、第2回目の図們江輸送回廊活性化のためのフォーラムを新潟市にて行う予定としている。ここには分科会のメンバーだけではなく、

商社、船社、遺棄化学兵器処理関係者など、このルートが現実のものとなるように知恵を出してくださる方はどなたでも歓迎するという形で、議論することになっている。それがさらに他のルート活性化の雛形になるよう努力している。

皆様も輸送ビジョンについて感心を持って、それぞれの立場から実現に向けた応援をしていただきたいと思います。物流分科会の設置により、兄弟、家族のような一つの気持ちとなり、お互いに話し合うことができている。集まればすぐに本質的な議論ができるという状況になっている。こうした分科会の活動が他のテーマにも広がって、経済会議の厚みが増していくことを期待してこのパネルを閉じたい。

図 北東アジア輸送回廊（図們江輸送回廊はNo. 4）



Summary of the Panel Discussion on Transportation Issues

Hideo Kayahara, Director General of the Japan Port and Harbor Association and Counselor of ERINA, moderated the exchange of opinions that took place during the Panel Discussion on Transportation Issues, which focused on the theme "signs of life are beginning to appear in the transportation corridors".

The discussion focused on the Tumen River Transportation Corridor, one of the nine Northeast Asia Transportation Corridors, taking into account the possibility of its connection with its neighbors across the sea: the ROK and Japan. The aim of the discussion was to develop proposals for projects that will not only tackle problems relating to the development of infrastructure, but will also generate flows of people and goods that will use that infrastructure.

The reasons for focusing on the Tumen River

Transportation Corridor are as follows: i) over a number of years, initiatives in this region have consistently been undertaken by many countries and institutions, with the UNDP at the helm; ii) all of the six countries of which Northeast Asia consists are involved in initiatives in this region; and iii) specific examples of cargo that would be carried on this route can be envisaged, such as cargo movements arising from the disposal of abandoned chemical weapons (ACW).

Before the discussion began, a representative of ERINA presented a report on the activities of the Transportation Subcommittee, which operates under the auspices of the Northeast Asia Economic Conference Organizing Committee. This was followed by reports by the eight panelists about recent developments in their respective fields, with proposals for ways of getting the

corridor up and running being made.

The panelists then outlined the current status of the Tumen River Transportation Corridor. It was reported that activity at the Russian ports of Posiet and Troitsa (Zarubino) has increased sharply of late. Moreover, although the customs checkpoint on the Chinese-Russian border at Hunchun was only open for eight months of the year, due to the effects of the SARS epidemic, cargo volumes remained unchanged in 2003, while the number of travelers increased significantly. These are just two examples demonstrating the intensification of both border trade and cross-border flows in the Tumen River area. Specific developments that were mentioned include the fact that the railway between Hunchun and Kamyshovaya, an issue that had remained unresolved for a number of years, has now officially begun to operate.

Yaroslav Semenikhin, President of Russia's Far Eastern Marine Research, Design and Technology Institute, informed those present that the Tumen River Transportation Corridor could generate a significant economic effect, as, in comparison with transport via Dalian Port, the distance traveled by cargo transported from Northeastern China via this corridor is 1.3 times shorter in the case of cargo bound for the west coast of the USA, 3.5 times shorter in the case of that bound for the west coast of Japan and 4 times shorter in the case of that bound for the ROK.

With regard to the discontinuous section of the Tumen River Transportation Corridor between Eastern Mongolia and the Inner Mongolian Autonomous Region in China, Tsengel, State Secretary at Mongolia's Ministry of Infrastructure, reported that a pre-feasibility study of the bridge spanning the border had been carried out. The foundations for a new border crossing are beginning to be put in place. In addition, he stated that the Mongolian government was planning to build a trunk road crossing the country from east to west, as part of its Millennium Road project. As a result of this, the Mongolian capital Ulaanbaatar will be connected to the Tumen River Transportation Corridor. It will be necessary to discuss revisions to this point in the future.

Byung-Min Ahn, Director of the Policy and Market Analysis Division at the Korea Transportation Institute provided an overview of the current situation with regard to the railway linking the two halves of the Korean Peninsula. He reported that the ROK is undertaking cooperation, providing the DPRK with resources and equipment, and is striving to ensure that the project aimed at linking the railways of the two countries comes to fruition. The Tumen River Transportation Corridor would acquire even greater significance if the ports in the Tumen River area were linked to the DPRK and the ROK by means of a railway.

Reflecting the fact that developments in the countries involved have intensified, Min Fang, Director of the Tumen River Area Development Administration in the People's Government of Jilin Province, and Shengjin Wang, Vice-President of Jilin University, provided an overview of the vision for creating a cross-border economic collaboration zone. Rather than being an economic collaboration zone of the type that has hitherto been planned independently by each country, this is a collaboration zone that will be jointly

planned and developed on the premise of functions being allocated on the basis of each party's particular characteristics. If this vision for a new inter-regional cooperative project is translated into reality, it will become a mini common market.

Guanghan Qiao, Assistant Director of Heilongjiang Province's Department of Foreign Trade and Economic Cooperation, reported on developments concerning the Suifenhe Transportation Corridor, which runs parallel to the Tumen River Transportation Corridor. He informed those present that infrastructure development at Suifenhe customs checkpoint is progressing and that its functions are being consolidated with a view to opening the area further to the outside world. In addition, progress is being made with regard to a plan for establishing a collaboration zone that will span the Chinese-Russian border in this region as well. Heilongjiang's trade with Russia is increasing sharply and it is hoped that it will accelerate further in accordance with the national strategy of upgrading infrastructure and developing the northeastern region.

Marohito Hanada, former ambassador of Japan to Mongolia, and Tsogtsaikhan, Deputy Director of the UNDP's Tumen Secretariat, both emphasized the significance of transportation corridors. Mr. Hanada clarified the role of the Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors, highlighting the importance of energy, communications, transport and other infrastructure in achieving a desirable pattern of self-sustaining economic development, and noting that Northeast Asia will begin moving towards regional integration only once this infrastructure has been put in place. Moreover, he proposed the Eurasian Gate Bazaar (EGB) and ACW disposal projects as projects that will not only be a catalyst for infrastructure development, but also generate flows of people and goods.

With regard to the future activities of the Transportation Subcommittee, Tsogtsaikhan asserted that it is necessary to focus on the practical aspects, selecting one route and preparing a detailed action plan for that route. In addition, he stated that the establishment of institutions and organizations that will play a coordinating role is required in order to implement this action plan.

There are two conceivable ways of realizing the Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors: i) urging the relevant countries and international institutions to reflect it in their plans; and ii) promoting use of the routes by informing users of their current status. In this sense, this panel can be considered a part of such efforts.

Based on these discussions, it is planned that the Transportation Subcommittee will formally select the Tumen River Transportation Corridor to be the focus of its future activities, establish a Working Group consisting of Subcommittee members and a broad range of other experts, and provide strong backing for the realization of the Vision. Furthermore, this will be undertaken as a case study that will be of use in planning and implementing the realization of the other Northeast Asia Transportation Corridors.