

今回の会議は、2003年2月に東京にて開催された第6回分科会後の活動を整理・報告することから始まった。その活動内容をまとめると表の通りとなる。北東アジア輸送回廊の中でも北東アジアの全ての国が関連する図們江輸送回廊に焦点を当て、その活性化に向けて民間企業も交えた具体的な議論が行われるようになってきたことが特徴である。各会議で、実際の動きにつながる提案がなされ、実現に向けた条件を提示しながらの意見交換がなされていることは大きな成果と言えよう。

モンゴルにおけるインフラ関連状況については、モンゴルTRADP経済部副会長のデンベレル氏及トーシン社社長のゾリグト氏からそれぞれ報告された。

デンベレル氏は、北東アジア輸送回廊のうち、モンゴルと関連する2本の回廊（6モンゴル・天津輸送回廊：モンゴルを縦断、4図們江輸送回廊：モンゴルを横断）について、それらの整備・利用促進に向けモンゴル政府が積極的に取り組んでいることを強調し、図們江地域協力をはじめ、北東アジアの国々との輸送インフラネットワークを構築することを強く望んでいることを主張した。デンベレル氏の報告概要は次のとおりである。

モンゴルに関連するこの2本の輸送回廊の枠組みの中でいくつか重要なプロジェクトがある。日本政府の援助を受けて実施している鉄道施設の改修プロジェクトにより、モンゴルの鉄道の貨物取扱能力は大幅に向上した。それは貨物量の増大に表れている。2003年のトランジット貨物取扱量は1995年の30倍、2000年の2倍に達している。また、ダルハン～エルデネット間の道路舗装など道路整備の面でも改善がなされている。

図們江輸送回廊に関連するモンゴルを横断するルートにおいては道路整備を進めているところである。このルートの整備はESCAP、UNDPにより優先的プロジェクト、優先的道路であると決定されている。このモンゴルを東西に横断するミレニアム道路プロジェクトは全長2,700kmの道路整備（舗装）計画である。これまで、ウランバートル～バガノール間の道路をはじめ、かなりの道路を改修、改善、建設してきた。東部地域での中国との橋による接続については、その地域が特別保護地域に入っているため、反対の声もあった。そこで、架橋プロジェクトの環境に対するテストも実施し、環境を考慮した橋の建設方法を検討している。

また、鉄道による接続は2021年までの計画の中に含まれている。これは、東西を結ぶ2,600kmの横断鉄道の建設プロジェクトで、ウランバートルからオンドルハーン、チョイバルサンが鉄道で結ばれ、そこから中国のアル山と接続

第7回運輸・物流常設分科会

ERINA調査研究部研究員 川村和美

2004年7月22日に、モンゴルの首都ウランバートルにて第7回運輸・物流常設分科会（以下、分科会）が開催された。この会議は、北東アジア経済会議組織委員会の開催にあわせて開いたものである。

表 2003年2月以降の分科会及びその関連活動

| 年 | 月 | 分科会の活動 | 主な内容 |
|----|----|---|---|
| 03 | 2 | 第6回運輸物流常設分科会：東京 | ビジョンの説明、現状紹介。海上航路の充実、日本との効果的な接続、具体的なプロジェクトの実施が今後の課題と指摘。 |
| | | 北東アジアの今と未来「新絹之路」北東アジア輸送回廊東京シンポジウム：東京 | |
| | 10 | 第1回図們江輸送回廊活性化・環春フォーラム：中国・環春 | 図們江輸送回廊において人や物の流れを生み出す具体的なプロジェクト、海上航路開設に向けた方策を提案。現地視察も実施。 |
| 04 | 2 | 2004北東アジア経済会議/北東アジア経済フォーラムイン新潟（運輸・物流パネル）：新潟 | 図們江輸送回廊を中心に、日本との効果的な接続、具体的なプロジェクトの提案とその実現に向けた方法を議論 |
| | | 第2回図們江輸送回廊活性化・新潟フォーラム：新潟 | 日本海横断航路実現の可能性とそれに向けた具体的プロジェクトの実施、各国・地域を調整する機関の設置に関する議論 |
| | 7 | 図們江輸送回廊活性化に向けたワーキンググループ会議：ロシア・ウラジオストク | 図們江輸送回廊活性化に向けた具体的な問題解決方法、ロシア・中国・日本の役割と連携方法、航路開設の条件、貨物量増大に向けた方法に関する議論。現地視察も実施。 |
| | | 第7回運輸物流常設分科会：モンゴル・ウランバートル | 分科会の活動報告とモンゴルにおけるミレニアムロードや国境交通の現状と課題に関する講演。 |

する計画である。チョイバルサンから中国へ向かう鉄道建設については、モンゴルとスウェーデンの会社が共同でこの調査を行っている。

デンベレル氏の報告の後は、トーシン社社長のゾリグト氏が輸送会社の立場から現状を紹介した。その概要は次のとおりである。

社会主義時代、モンゴルには輸送会社がなく、ソ連の会社やシノトランスがモンゴルの輸送を行っていた。90年に入って、市場経済システムへ移行し、新しい環境の中で世界と交流を深めていく必要性が出てきた。中国の協力により、天津港を利用することができるようになったことは大変大きな意義がある。トーシン社は1990年に、当時の運輸省と通産省の関係者らのイニシアチブで設立された。その後、海運輸送、コンテナ輸送を担当している会社との連携も深まり、現在は、海・鉄道・道路、鉄道トランジット、大型コンテナ輸送などを手がけられるようになってきている。これによって世界各国と結ぶ輸送ネットワークが整備できたといえる。国内外の人々が世界のどこからでも輸送サービスを受けることができるようになった。また、中口間にトランジット輸送の協定が結ばれたことは輸送分野の発展に非常に良い影響を与えている。

トーシン社の輸送分野にはおよそ170人の職員がおり、モスクワ、ブラハ、北京に代表事務所を設けている。大型コンテナの輸送においては、隣国の領土通過の際に、タリフ面での優遇、免除を受けている。とりわけ中国は優遇を与えてくれている。

2003年3月に初めてロシアとベラルーシ間の鉄道を利用したコンテナ特急列車を走らせた。かつてはウランバートルからプレストまでは40日以上を要したが、現在は8日間

で到着できる。ウランバートル～天津間は3日間である。現在はトランジット輸送量を増やすために努力しているところである。

モンゴルは、今後、工業の発展が見込まれる。そうした中で、その製品を韓国、ロシアへ運ぶためには鉄道ネットワークが必要となる。そこで、鉄道レールの改善を提案している。また、モンゴル東部と中国を結び北東アジアの輸送ネットワークとつながることはモンゴルにとって大きな意味がある。これらが鉄道で結ばれることが重要である。その面で政府のインフラ整備の政策を支持している。インフラの整備に加えて安全を確保すること、保証することも大きな意味を持つ。輸送のネットワークが広がり、強固なものになることによって、当社以外のさまざまな会社との協力関係も生まれるであろう。近年、モンゴルと日本及び韓国との間の経済協力が拡大している。このことからモンゴルが北東アジアの輸送ネットワークに加わるのが望まれている。それにより、モンゴルと北東アジア各国、さらに世界各国とを結ぶ輸送はより円滑に行うことができるようになるだろう。

こうしたモンゴル代表者2名からのモンゴルの輸送状況に関する報告の後、最後に、北東アジアの輸送に関する最新の動きとして、7月12～14日にロシア沿海地方で行われた「図們江輸送回廊活性化に向けたワーキンググループ会議」の概要を同会議に参加した前モンゴル大使の花田磨公氏が報告した（同会議の概要についてはp.33のワーキンググループ報告を参照のこと）。花田氏は具体的な議論に終始したことを強調し、輸送といった切り口から各国の協力関係が深まりつつあることを参加者に伝えた。