ので、自由貿易地帯と呼んでいる。モンゴルの北、ブリヤートとの国境のアルタンブラグ自由貿易地帯は2002年６月に定められ、現在建設が進められているところだ。

吉田進（ERINA理事長）

ブリヤート、モンゴル、内モンゴル３地域の首脳、特定の市長間で定期的に打合せをするような機会があるのか。経済的にはボーダレスに発展しているが、中央政府からあまり地域同士が近くなりすぎないようにと制限が入り、経済交流を妨害するようなケースはないのか。

アイダエフ

ウランウデは国境を接する国々と４つの姉妹都市交流を行っている。内モンゴルのフフホト、モンゴルのウランバートル、ダルハン、エルデネットとは、ウランウデの対外関係局がセンター機能を果たし、定期的に相互訪問している。連邦政府には友好交流について一切異論がない。台北については外交関係がないが、国内法に基づいて市長たちが直接交流する権限を持っている。

■北東アジアにおける複合輸送とロジスティクシステムに関する検討会（National Workshop on International Transport and Logistics System for North-East Asia）

ERINA特別研究員 三橋郁雄

ESCAPは「北東アジアにおける複合輸送とロジスティクシステム」なる検討会を過去、ウランバートル、ソウル、モスクワで開催しているが、今回（2005年７月22日）これをウラジオストクで開催したものである。このあと８月には北京で開催されており、できれば将来、北朝鮮と日本でも実施したいとしている。これはESCAPが提案した北東アジアにおける輸送回廊思想の普及とその活性化を目指しているもので、輸送回廊の特定、回廊におけるボトルネックの指摘、及び輸送効率改善に向けての努力を北東アジア各国で提示し、討論することにより、北東アジアにおける輸送回廊を通じた国境を越える輸送の促進を目的としている。基本はERINAが発表している「北東アジア輸送回廊ビジョン」の思想及びルートを踏まえている。ESCAPの場合は、それを更にアジアハイウェイネットワーク、アジア横断鉄道ネットワークと一体化させており、更に広域的なものとなっている。

今回の検討会にはロシア、モンゴル、日本、韓国に加え北朝鮮が参加した。中国はフライト便が取れず不参加となった。今回の特色は北朝鮮が参加したことである。この種のESCAP会議にいつも招待されているにもかかわらず、不参加を常套としていた北朝鮮を説得、参加を確保することがESCAP事務局の重要目標となっていたが、ウランバートル（2005年４月）で在タイ大使館アタッシェ１名の参加があり、今回は平壌の鉄道省から２名の参加があった。少しずつ北朝鮮国内にも変化が起こっているのかもしれない。

発表論文、意見交換項目は以下のとおりである。

・ロシア極東の紹介
・沿海地方港湾の複合輸送の取り組み、ウラジオストク港の例
・アジア太平洋諸国における輸送統合化に向けての基本条件
・シベリア横断鉄道とロシア極東港湾におけるコンテナ輸送
・輸送分野におけるESCAPの活動
・アジアハイウェイとアジア横断鉄道
・北東アジアにおける複合輸送システム
・北東アジアにおける複合輸送システム発展に向けての戦略とアクションプラン
・各国における複合輸送システムの取り組み

今回特に注目されるのは北朝鮮鉄道関係者の発表と、検討会後に実施された中ロ国境経済特区の状況である。

１．北朝鮮鉄道関係者の発表

北朝鮮鉄道関係者は２名からなり、内一名は鉄道省国際課長であり、もう一人はそこの所属となっている。発表内容はごく簡単なもので、技術論文的要素でなく、ごく儀礼的なものにとどまっている。「鉄道省を代表してこの会議を開催していただいたESCAPとロシアの同志に感謝したい。北東アジアにおける国際複合輸送システムが欧州と連結すれば国家と国民の友好と経済交流が一層加速され、国民の福祉向上に寄与する。現在、アジア大陸は世界貨物流動の中心になりつつあり、世界各国はアジアとの経済交流に多大の意義を見出すようになっている。朝鮮の地域的地理的条件は統合国際輸送システムの観点から重視されており、多くの欧州諸国が朝鮮東海岸の鉄道修復、近代化事業に強い関心を示すと共に早期実施に期待をしている。現代の潮流に従い、北朝鮮鉄道省は朝鮮半島の東西で、南北朝鮮鉄道の再結合を殆ど終了しつつある。シベリア鉄道と東部鉄道線との接合のため、朝鮮とロシアの技術者は既に共

同調査を行っており、予算措置も講じている。加えて、我々はESCAPに対し、北東アジア国際複合輸送ネットワーク上の国際鉄道路線として西と東の海岸の線路を指定する旨、既に申し入れしている。我々はこの事業の成功のため人的、物的資源の動員措置を既に取っている。時代の要請を考えるとき、北東アジア国際複合輸送システムの確立に向けての我々の活動は協力と連帯を基本にして進めることで成功を収めることができよう。将来においても、北朝鮮鉄道はESCAPの活動を支援し、国際複合輸送の完成のためあらゆる物を提供していく用意がある。」

２．極東海洋研究所のセメニヒン所長は、極東ロシアの海上輸送の発展可能性なる論文を発表した。

⑴ ソ連時代と比べ外国貿易量は飛躍的に伸びている。

外国貿易量（単位：百万トン）

ソ連時代			ロシア時代		
1986	1990	1991	1998	2003	2004
292.5	254.2	173.3	204	378	450

⑵ ロシア貿易量の東西分担

ロシア全体　100%				
バルト海諸国港湾	ウクライナ港湾	ロシア北西港湾	ロシア南港湾	極東ロシア港湾
16%	9%	26%	33%	16%
外国港湾		ロシア港湾		
25%		75%		

⑶ 極東ロシア輸送における３段階

第一段階	第二段階	第三段階
国内輸送と原料、燃料輸送	第一段階輸送と国際輸送回廊への参加	第二段階と国際輸送、北東アジア輸送の新展開、及びビジネスセンター

⑷ ボストーチヌイ港におけるコンテナ輸送量

（単位：TEU）

	2000年	2004年
トランジット	42,731	117,892
輸出	10,123	52,033
輸入	19,751	102,436
合計	72,605	272,361
	（100%）	（375%）

３．中ロ国境経済開発特区

中ロ国境の綏芬河とグロデコボには国境に接して、それを跨ぐようにして両国が経済開発特区を同面積作る計画が進んでいる。その現場を視察した。既に中国側は建物の完成に近づいておりロシア側も2005年６月から工事に着手した。この事業は中ロ間国境貿易を促進する目的で2004年に合意されたものである。ロシア側としては、2006年までにビジネスセンターを造り、2015年に全体完成を目指している。展示場やレストラン、スタジアムなどが建設される。全体工費はロシア側で６億円程度である。（写真参照）

写真１　経済開発特区の位置

写真２　ロシア国境から中国側を見る

写真３　経済開発特区完成図（ロシア側）

写真４　経済開発特区における中国側の建設状況（ロシア側国境より）

写真５　ロシア側の進捗状況

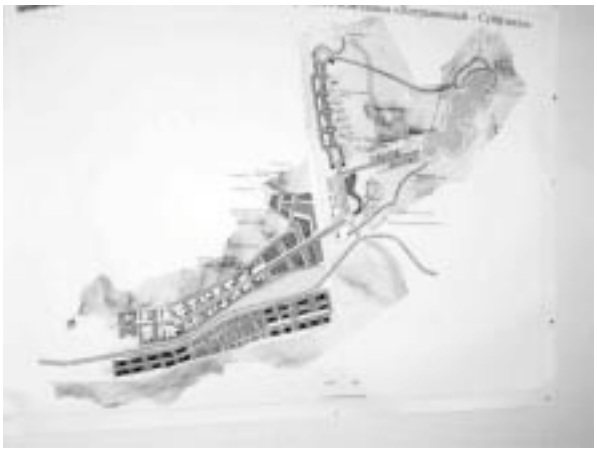

写真６　経済開発特区平面図

■新潟経済同友会ロシア極東ミッション

ERINA総務課長　新井洋史

ロシア経済は、ソ連崩壊後の経済混乱を脱し、1999年以降毎年４～10％の経済成長を続けている。そのきっかけとなったのが、1998年にアジアから飛び火する形で発生したロシア金融危機であったのは皮肉ではあるが、それはさておき、現在のロシアはBRICsの一角として世界中の注目を浴びるほど経済が好調である。

こうした状況の中で、2005年６月30日から７月４日、佐藤功新潟経済同友会代表幹事（佐藤食品工業㈱代表取締役社長）を団長とする、新潟経済同友会のミッションがロシア極東のウラジオストク市及びハバロフスク市を訪問した。ミッションには同友会会員15名のほか、筆者も含めた非会員10名も参加し、事務局、添乗員合わせて総勢28名という規模であった。ソ連時代を含めて初めてであったり、10年以上前に行ったことがあるという程度であったりして、ロシア極東の最近の状況を知らない参加者が多かった。このタイミングで、新潟経済同友会が今年度のミッション派遣先としてロシア極東を選択したのは、順当な判断であったと思う。ただし、10年前には県内の経済界関係者がロシアに見向きもしなかったことを思うと隔世の感があり、今回のミッション派遣は対ロシア経済交流に関わってきた者としては、非常にうれしい企画であった。

ロシア極東を自らの目で確認することがミッションの主要な目的であったことから、現地在住の日本人や現地行政府などの関係者から経済情勢などについて説明を受けたり、ショッピングセンターなどを訪問して品揃えや価格水準などを確認するといったスケジュールが中心であった。その中で、一部のメンバーは、太平洋石油パイプラインの終点とされている沿海地方のペレヴォズナヤ地区の現地視察を行った。

筆者にとって今回のミッション参加は、1992年２月に初めてロシアに足を踏み入れた時から数えて27回目の訪ロだった。ただし、この２年間は訪問していなかったため、自らの現地感覚をアップデートすることもミッション参加の目的だった。結論を言えば、現地の状況は予想通り進展していた。人々の表情や振舞いからは、相当程度の精神的余裕を持って生活していることが感じられた。２～３年前にはすでに、同様の雰囲気があったが、さらに一層空気が明るくなっているように感じた。ロシア人の明るさは、いい意味で団員の予想を裏切ったようだった。