

# 北東アジア域内物流を担う輸送回廊整備の動向と政策的対応に関する考察

ERINA 調査研究部部長代理 新井洋史

## 1. 北東アジア域内物流を担う輸送回廊

北東アジアの輸送ネットワークについては、2002年に「北東アジア輸送回廊ビジョン」が発表されている<sup>1</sup>。

同ビジョンは、自由で効率的な人の移動とモノの輸送が北東アジア地域の発展に最も基礎的な要件であるとの理解に立っており、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回廊として9本を特定し、これらの整備、サービス水準の向上を提案した。

同ビジョンの策定から7年が経過した。この間に各地で様々なプロジェクトが展開され、多くの成果があげられているが、それらは個別の情報として流通してきた。部分的なプロジェクトに注目が集まることはあっても、輸送回廊としてのサービス水準の向上やそれらのネットワーク全体を俯瞰して把握することはなされてこなかった。策定時に予定された、サービス水準向上のフォローアップとその広報を通じた利用促進が十分に行われているとは言い難い。

そこで本稿では、ばらばらに存在するパーツを輸送回廊

ごとに集めて、近年の状況を把握し、課題を整理する作業を行った。そのことにより、輸送回廊ビジョンのフォローアップを行おうという試みである。残念ながら、筆者の力の限界から9本の輸送回廊全てを対象とした作業を行うことはできないため、北東アジアの域内で完結する物流を主に担うことが期待されている綏芬河輸送回廊と図們江輸送回廊、及びこれらと接続する海上航路を利用した複合一貫輸送サービスを対象とした。そして、これらの現状把握を踏まえた上で、今後の輸送回廊整備に向けて求められる政策的対応について考察を行っている。

## 2. 北東アジア輸送回廊整備の動向

### 2.1. 綏芬河輸送回廊の現状

綏芬河（すいふんが）輸送回廊は、ロシアのチタ市を西端とし、ザバイカリスク～（ロ中国境）～満洲里～ハルビン～綏芬河～（中ロ国境）～グロデコボ～ウラジオストク・ナホトカなどロシア沿海地方の諸港湾に至るルートであ

図1 綏芬河輸送回廊と図們江輸送回廊



出所：財環日本海経済研究所

<sup>1</sup>「北東アジア輸送回廊ビジョン（ERINA booklet vol. 1）」（財環日本海経済研究所 2002年6月）

る。このうちの黒龍江省から中口国境を越えて沿海地方の諸港湾にいたる部分については、ロシア沿海地方では「国際輸送回廊プリモリーエ1」と呼称している。

以下では、綏芬河輸送回廊の現状及び整備に向けた取り組みを区間ごとに整理する（後掲、表1も参照）。

#### (1)チタ～ザバイカリスク区間（ロシア・ザバイカリエ地方）

チタ1駅からザバイカリスク市の中口国境までの鉄道路線延長は424kmである。チタ1駅の貨物処理能力が将来的に不足することに備えるため、単線電化の迂回線（チェルノフスカヤ駅～アンチピハ駅、27km）を建設する計画がある。これは、連邦目的プログラム<sup>2</sup>「ロシア運輸システムの発展（2010～2015）」（以下、「ロシア運輸発展プログラム」という。）に盛り込まれている。また、シベリア本線からの分岐駅であるカルイムスカヤ駅からザバイカリスク駅の間の一部区間（48.7km）を複線化する計画もある<sup>3</sup>。

チタからザバイカリスクまでの道路延長は497kmであり、この区間で橋梁建設など道路建設、改良事業などが進められてきている<sup>4</sup>。

#### (2)ザバイカリスク～満洲里国境

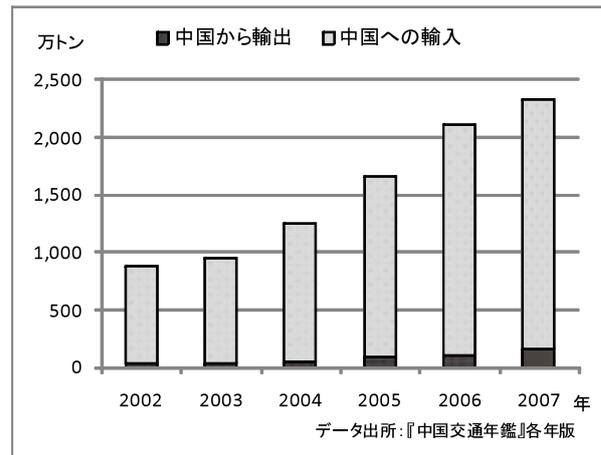
ザバイカリスク～満洲里国境は、鉄道及び道路で結ばれている。

鉄道は、ロシア側が広軌（1,520mm）、中国側が標準軌（1,435mm）と軌道幅が異なるため、ザバイカリスク駅または満洲里駅での積み替えが必要である。両駅間は、双方の規格の車両が通行できるよう4線軌道である。中国側統計によれば、2007年の鉄道による国境通過貨物量は、2,330万トン（うち、中国からの輸出164万トン、中国への輸入2,166万トン）で、2002年の2.6倍となっている（図2）。中国側公称の貨物通過能力は年間5,000万トンとされている<sup>5</sup>。

道路輸送量の実績については、公表データがないが、通過能力は年間600万トン（中国側公称）とのことである。

「ロシア運輸発展プログラム」の一部分を構成するサブプログラム「輸送サービス輸出振興」の中に、ザバイカリ

図2 満洲里駅の貨物取扱量



スク市に大規模な物流拠点を整備する計画<sup>6</sup>が含まれている。

#### (3)満洲里～綏芬河区間（中国・内モンゴル自治区、黒龍江省）

この区間の鉄道は、濱洲線（ハルビン～満洲里、935km）と濱綏線（ハルビン～綏芬河、548km）から構成され、全区間非電化である。それぞれロシア国境に近い区間が単線であったが、満洲里～ハイラル区間は2007年12月1日に複線化が完了し、牡丹江～綏芬河区間は第十一次5カ年計画（2006年～2010年）の中で複線化が計画されている。また、2008年11月26日には、チチハル～ハルビン区間（285km）において2012年の完成を目指して都市間（高速旅客）鉄道の工事が開始された<sup>7</sup>。さらに、ハルビン～牡丹江区間の都市間（高速旅客）鉄道の建設も予定されている<sup>8</sup>。

道路は、G301国道（綏芬河～満洲里、1,587km）が全線開通している。また、G301国道にほぼ平行する形でG10綏満高速道路（綏芬河～満洲里、1,520km）の高速道路整備が計画されている。このうち、大慶～牡丹江（海林）間（480km）が供用済であり、さらに牡丹江～綏芬河区間などで工事が進められている。中口間の協定により、ロシア側のトラック、バスは綏芬河国境からハルビン市まで（約

<sup>2</sup> ロシア連邦政府が具体的な政策推進のために策定、実施している政策ツールである。政府事業（プロジェクト）を中心に、一部民間事業も含めて構成した事業計画である。個々の事業ごとに、総事業費、資金源（連邦予算、地方予算、民間予算）とその年ごとの執行計画が示されており、各省庁等事業主体はこれに従って、事業を進める。「連邦特別プログラム」あるいは「連邦特定目的プログラム」などと訳されることもある。

<sup>3</sup> ロシア連邦政府「2030年までのロシア鉄道輸送発展戦略」

<sup>4</sup> 連邦目的プログラム「ロシア運輸システムの近代化2002-2010年」に2008年の事業計画として掲載。

<sup>5</sup> 『内モンゴル自治区対外開放口岸一覽表』（2008年6月30日付）内モンゴル自治区商務庁HP掲載。

（<http://www.nmgswt.gov.cn/kagk/ShowArticle.asp?ArticleID=1974>）

<sup>6</sup> 計画の内容についてはプログラムに記されていないため、詳細は不明。

<sup>7</sup> 『人民鉄道報』2008年11月27日付。（<http://www.rmtd.com.cn/Article/2008/200811/2008-11-27/20081127001230.html#>）

<sup>8</sup> 中国鉄道部『中长期铁路网规划（2008年調整）』

500km) 乗り入れることが可能となっている。

#### (4) 綏芬河～グロデコボ国境

綏芬河～グロデコボ国境<sup>9</sup>は、鉄道および道路で結ばれている。鉄道は、中国側が標準軌、ロシア側が広軌と軌道幅が異なるため、綏芬河駅またはグロデコボ駅での積み替えが必要である。両駅間は、どちらの列車も通行できるよう4線軌道である。

国境からグロデコボ駅までのロシア側の区間においては、最近、線路の改修が行われて列車運行速度が時速25kmから時速40kmに引き上げられるなど輸送力の向上が図られた<sup>10</sup>。

中国側統計によれば、2006年の鉄道による国境通過貨物量は、921万トン（うち、中国からの輸出36万トン、中国への輸入885万トン）で、02年の2倍に増加している。ロシア鉄道の発表<sup>11</sup>によれば、2008年の通過貨物量は843万トン（うち、中国からの輸出33万トン、中国への輸入810万トン）となっており、減少が見られた。道路による輸送については、公表されたデータはない。このほかに、非事業者が主に中国からロシアへ衣類、雑貨等を手荷物として運ぶ「担ぎ屋貿易」があるとされるが、この輸出量は年間1万～1.5万トン程度と推計され、鉄道による輸出貨物

量の5%以下である。したがって、現実に果たしている役割はそれほど大きくない<sup>12</sup>。

綏芬河市では、ロシア、韓国と共同で内陸コンテナ基地(ICD)を開設するプロジェクトがある。2008年11月に、釜山港湾公社、現代宅配株、極東運輸グループ(DVTG)、牡丹江市人民政府、綏芬河市人民政府はICDの建設や運営のための覚書(MOU)を締結している。さらに、2009年2月に「韓中口陸海連運大通路運営委員会」を立ち上げ、その事務所を牡丹江市に設置した<sup>13</sup>。一連の動きは、後述するように複合一貫輸送サービスの提供に向けた準備の一環である。

#### (5) グロデコボ～沿海地方港湾（ロシア・沿海地方）

グロデコボの中ロ国境からの鉄道延長は、ウラジオストク駅までが230km、ボストーチヌイ港までが395kmである。このうち、グロデコボ国境～ウスリースク駅間の48kmは単線であるが、2016年以降2030年までに複線化する構想がある<sup>14</sup>。

グロデコボからウラジオストク市までの道路距離は213キロメートル、ボストーチヌイ港までの距離は347キロメートルである。中国の車両（トラック、バス）はウラジオストクまで乗り入れることが可能である。

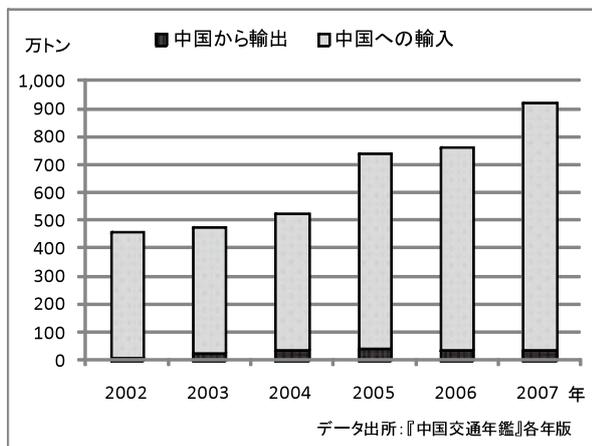
連邦目的プログラム「2013年までの極東ザバイカル経済社会発展」（以下、「極東ザバイカル発展プログラム」という。）の一環として、ウスリースク市～グロデコボの中ロ国境までの道路改修プロジェクトが進められている。

#### (6) ロシア沿海地方の港湾

綏芬河輸送回廊に接続する沿海地方の主な港湾としては、ウラジオストク商業港、ウラジオストク漁港、ナホトカ商業港、ナホトカ漁港、ボストーチヌイ港などがある。

「ロシア運輸発展プログラム」のサブプログラム「輸送サービス輸出振興」の中に、「輸送拠点「ボストーチヌイ～ナホトカ」<sup>15</sup>（沿海地方）の整備」というプロジェクトがある。具体的な事業としては、ウラジオストク及び沿海

図3 綏芬河駅における貨物取扱量



<sup>9</sup> グロデコボは集落名かつ鉄道駅名であり、行政区域としてはボグラニチヌイ地区に含まれる。本論で対象とする国境は、「綏芬河～ボグラニチヌイ国境」などと表記されることもあるが、ここでは「グロデコボ」を使用する。

<sup>10</sup> ロシア鉄道極東支社ウェブサイト

([http://dvzd.rzd.ru/wps/portal/dvzd?STRUCTURE\\_ID=60&layer\\_id=3795&refererLayerId=3794&id=109621&selectedDate=22-05-2009](http://dvzd.rzd.ru/wps/portal/dvzd?STRUCTURE_ID=60&layer_id=3795&refererLayerId=3794&id=109621&selectedDate=22-05-2009))

<sup>11</sup> ロシア鉄道ウェブサイト

([http://press.rzd.ru/wps/portal/press?STRUCTURE\\_ID=652&layer\\_id=3330&refererLayerId=3308&id=68479&selectedDate=22-01-2009](http://press.rzd.ru/wps/portal/press?STRUCTURE_ID=652&layer_id=3330&refererLayerId=3308&id=68479&selectedDate=22-01-2009))

<sup>12</sup> 環日本海経済研究所『綏芬河～グロデコボ国境の担ぎ屋貿易とトランジット輸送（北東アジア情報ファイル0802）』2008年

<sup>13</sup> 『朝鮮日報（日本語版）』2009年2月21日付、ほか。

<sup>14</sup> ロシア連邦政府『2030年までのロシア連邦鉄道輸送発展戦略』

<sup>15</sup> 沿海地方において港湾を核とした輸送拠点を整備する構想については、『ERINA REPORT』本号に掲載されているKholosha, "The Potential for the Development of Logistics in Primorye"も参照。

図4 ロシア沿海地方及び周辺の交通インフラ



出所：財環日本海経済研究所

地方南部の輸送拠点整備、ポストーチヌイ・ナホトカでの港湾整備、関連する鉄道、道路の整備などが計画されている。また、同じく「ロシア運輸発展プログラム」のサブプログラム「海上輸送」の中に、ナホトカ商業港のふ頭改修プロジェクトも含まれている。

最近の動きとして、ナホトカ漁港で韓国企業が参画したコンテナターミナル整備プロジェクトがある<sup>16</sup>。これは、釜山港湾公社と長錦商船(株) (Sinokor)、大宇ロジスティクス社の韓国3社がロシアの極東輸送グループ (DVTG) と共同で進めているものである。ナホトカ漁港の一部を改造して、コンテナターミナル等を整備する計画で、整備に要する期間は2009年～2010年とされている。なお、韓国では物流事業者の海外進出を資金面で支援するための基金が設立されており、このプロジェクトもこの基金の存在が寄与していると思われる。

#### (7)日本、韓国への海上航路

従来、ポストーチヌイ港から日本の諸港（横浜、名古屋、神戸、門司、富山）に、商船三井・FESCO（ロシア）共同配船によるトランスシベリアコンテナ航路(月2回運航)が運航されてきた。この航路は、2008年9月から、ロシア側でウラジオストク港、日本側で新潟港に寄港を開始した。さらに、秋田県とFESCOは2008年7月に2008年中の秋田港寄港開始につき覚書を交わした。しかしながら、寄港開始の条件とされた一寄港あたり50TEUの輸出入貨物の確保に対し、実際には中古自動車部品など輸出25TEU、製材など輸入5TEU程度しか確保できなかった<sup>17</sup>とされ、寄港は実現していない。

韓国のDBSクルーズフェリー社は、2009年6月末に境港～東海～ウラジオストク間にフェリー航路を開設した。ここでも、積荷確保が大きな課題であると認識されており、鳥取県では、境港～東海～ウラジオストク航路を支援するため、2009年度予算に「環日本海圏航路就航奨励事業」と

<sup>16</sup> この段落の内容は、『ERINA REPORT』vol.87、2009年5月、p.78-79、81

<sup>17</sup> 『秋田さきがけ新聞』2008年12月5日付

して57,600千円を計上した。地元自治体からの財源と合わせ年間96,000千円の予算で1寄港当たり1,000千円を運航会社側に対して補助する事業である。また、全国紙への航路PR広告の掲出のための予算4,800千円を計上するなど、さまざまなメニューで新航路を支援しようとしている。

韓国向けでは、現代商船とFESCOの共同配船による航路のほか、長錦商船（Sinokor）や高麗海運（KMTC）などが単独あるいは共同で定期コンテナ航路を運航している。寄港地は、ロシア側ではポストーチヌイ港を中心に、一部ウラジオストク港にも寄港する。韓国側では、釜山港を中心に、一部、馬山港、蔚山港などにも寄港する<sup>18</sup>。

(8)複合一貫輸送サービスの事業化に向けた動き

近年、綏芬河輸送回廊の東側部分を利用した複合一貫輸送サービスを提供しようとする試みが行われてきている。既に見たように、中国領内から中口国境を経てウラジオストク港、ナホトカ港、ポストーチヌイ港に至るルートは、基本的なハードインフラは整備済みであり、これらと海上輸送と組み合わせることで複合一貫輸送が可能になる。

華晨国運物流有限公司（牡丹江市）が実施主体となって、2007年に牡丹江市～ウラジオストク市～上海市のルートでのコンテナ輸送を実施した<sup>19</sup>。これは、中国国内貨物をロシア経由で輸送し、700キロメートルの距離短縮を図ったものである。紙類などを積んだ12本のコンテナは9月26日

に牡丹江を出発し、鉄道輸送によりウラジオストク漁港のコンテナターミナルまで輸送され、中国船で上海まで輸送された。途中、グロデコボで積替えのためのロシア側鉄道貨車の手配に時間がかかって7日間足止めされるなど、計23日を要した。実際にコンテナ輸送が実現できたという意味で、実験は成功を収めたものの、トータルの輸送日数やコストの面でまだまだ実用の域には達していない。輸送料金など、中口間での調整が難航しそうな課題もある。

このほかにも、(財)国際臨海開発センター(OCDI)が2007年2～4月に輸送実験を行った。コンバインを積んだコンテナ貨物を、酒田港～釜山港～ポストーチヌイ港～グロデコボ～綏芬河～ハルビンのルートで輸送した。酒田からハルビンまでは65日間を要した。このうち、釜山からハルビンだけでも59日間、特に、ポストーチヌイ港で28日間を要している。トランジット貨物通関の手続き、コンテナ固定補強、列車編成などに時間を要したとのことである。実用化に向けては、こうした手続きや技術的な課題の解決のほか、約85万円かかった輸送コストの削減も必要である<sup>20</sup>。

前述のとおり、韓国の釜山港湾公社などはロシアの極東輸送グループ（DVTG）と共に黒龍江省綏芬河市の中国・ロシア経済自由合作区域の内陸コンテナ基地（ICD）開発事業に参加している。中国の牡丹江市、綏芬河市は低廉な事業敷地の提供と基盤施設の供給に、ロシアの極東輸送グループ（DVTG）はシベリア鉄道経由の輸送サービスの提

表1 綏芬河輸送回廊の概況

綏芬河輸送回廊		ロシア区間	中国区間	ロシア区間	海上区間
起終点	チタ～ザバイカリスク	満洲里～綏芬河	グロデコボ～ウラジオストク港/ポストーチヌイ港など	ウラジオストク港/ポストーチヌイ港など～日本諸港/釜山港など	
インフラ等の現状	鉄道（広軌）整備済（424km） 一般道路整備済（497km）	鉄道（標準軌）整備済（1483km） 一般道路整備済（1587km） 「綏満高速道路」一部開通（480km）	鉄道（広軌）整備済（230km/395km） 一般道路整備済（213km/347km）	定期コンテナ航路・不定期船など [参考距離] ウラジオストク～新潟（約840km） ウラジオストク～釜山（約940km）	
インフラ整備計画等	チタ1駅迂回線（27km）の整備 一部鉄道区間（48.7km）の複線化 一般道路の一部改良など	ハルビン～チチハル、ハルビン～牡丹江旅客専用線（計画中） 「綏満高速道路」（総延長1520km）	国境（グロデコボ）～ウスリースク 鉄道改修（48km） 国境（グロデコボ）～ウスリースク 道路改修（56km）など		
結節点（不連続点）	ザバイカリスク・満洲里国境	綏芬河・グロデコボ国境	ウラジオストク港/ポストーチヌイ港		
CIQ等の対応状況	CIQは貨物・旅客に対応（道路・鉄道）	CIQは貨物・旅客に対応（道路・鉄道）	CIQは貨物・旅客に対応（港湾）		
インフラ等の状況	鉄道広軌・標準軌相互乗入 道路通行可	鉄道広軌・標準軌相互乗入 道路通行可	広軌鉄道アクセス有 道路アクセス有		
インフラ整備計画等		綏芬河市において、内陸コンテナ基地の整備計画有	「輸送拠点」[ポストーチヌイ～ナホトカ]（沿海地方）の整備」プロジェクトなど		
課題：	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道輸送の場合、国境駅での貨物の積換が必要。</li> <li>・自動車輸送の場合、相手国への乗入可能地域の制限有。</li> <li>・中国～ロシア～海上の複合一貫輸送のサービス提供が未確立。</li> </ul>		近年の動き： <ul style="list-style-type: none"> <li>・ウラジオストク～東海～境港定期フェリー航路開設（2009年6月）</li> <li>・韓国企業コンソーシアム（釜山港湾公社など）が綏芬河市～ナホトカ漁港～釜山の国際複合一貫輸送を準備</li> </ul>		

出所：各種資料等から作成

<sup>18</sup> 2009年6月現在の各社スケジュールによる。

<sup>19</sup> この段落の内容は、主に「2008年日中経済協力会議—於新潟」における黒龍江省商務庁担当者の発言及び2008年7月25日、ウラジオストクヴェニストランス社ボボフ副社長へのヒアリングによる。

<sup>20</sup> 坂克人『日本・ロシア・中国貿易回廊の現状と課題』（日本・中国・ロシア 日本海沿岸貿易促進国際フォーラム事例報告資料）2008

供に合意した。綏芬河市の内陸コンテナ基地に集結される貨物はロシアのナホトカ港を経由して輸送される予定である<sup>21</sup>。

黒龍江航運公司もこのルートの実用化を模索している<sup>22</sup>。同公司では、従来、「東方水上シルクロード」と呼ばれる航路を運航して、黒龍江省産のトウモロコシを酒田など日本海側の港湾に輸送する事業を行っている。この航路は、黒龍江省内を流れる松花江から下流のロシア領アムール川を航行してオホーツク海に出て、さらに間宮海峡を南下して日本海に入るルートである。この航路は、冬期間は凍結して運航ができないなどの課題があり、その補完のため綏芬河輸送回廊を利用した複合一貫輸送の実用化を検討している。

以上の事例から、輸送実験としては実績があるが、通関手続きや輸送手段確保等がルーチン化していないことが指摘できる。手続きに時間がかかる、あるいは費用が高い(もしくは大きく変動する)等の課題は、個別の事例ごとに処理していることも一因であろう。

## 2.2. 図們江輸送回廊の現状・課題

図們江(ともんこう)輸送回廊は、モンゴルの首都ウランバートル市を西端とし、スンベル～(モンゴル中国国境)～アルシャン～長春～琿春～(中口国境)～ザルビノ(トロイツァ港<sup>23</sup>)・ポシェットなどロシア沿海地方の諸港湾に至るルートである。琿春からは、北朝鮮領内を通過して、羅津港に至るルートも含む。このうちの吉林省から中口国境を越えて沿海地方の諸港湾にいたる部分を、ロシア沿海地方では「国際輸送回廊プリモリーエ2」と呼称している。

以下では、綏芬河輸送回廊の現状及び整備に向けた取り組みを区間ごとに整理する。(後掲、表3も参照)。

### (1)ウランバートル～スンベル区間(モンゴル)

この区間の鉄道は未整備である。モンゴル国内の東部鉄道網の整備計画の一環として、バガヌール～ヌムルグ河国境(800km)などを整備する計画がある。ただし、現時点では事業化には至っていない。この鉄道整備構想のF/Sを

実施することが、後述の大図們江イニシアチブ(GTI)の枠内における運輸部門の5つの共同プロジェクトの一つに挙げられているに止まっている。モンゴル領内の鉄道軌道幅をモンゴル規格の広軌(1520mm)とするか、中国規格の標準軌(1435mm)とするかは未定である。仮に、一部を標準軌で整備した場合には、広軌区間との接続点で貨物積み替えまたは台車交換の設備を整備する必要がある。

道路は、未舗装区間が長いが、「ミレニアム道路」プロジェクトと名付けられた国土を東西に横断する道路建設事業の一環として整備が進められている。橋梁建設など一部には日本の無償援助協力が行われている。

### (2)スンベル～アルシャン国境

モンゴル側の鉄道整備が進んでいないため、スンベル～アルシャン国境では道路による接続に向けた取組が先行して進められている。既に国境のヌムルグ河を渡る橋の建設が完了し、アクセス道路の建設が進められている。また、CIQ施設等の建設も進められている<sup>24</sup>。開設後は、毎年6月11日～30日、7月16日～30日、8月16日～9月25日の間だけ通行が可能な季節性の国境通過点となり、第三人も通過可能となる予定である<sup>25</sup>。

### (3)アルシャン～琿春区間(中国・内モンゴル自治区、吉林省)

この区間の鉄道は、中国鉄道(国有)の白阿線(白城～イルシ<sup>26</sup>、354km)、長白線(長春～白城、333km)、長図線(長春～図們、529km)の中国鉄道の路線と、吉林省東北アジア鉄道路路集团股份有限公司が運営する地方鉄道(図們～琿春～長嶺子税関、81km)から構成される。合計1,297kmの全区間が、単線、非電化である。今後、長春～図們区間の都市間(高速旅客)鉄道の建設が計画されている<sup>27</sup>ほか、この都市間鉄道を琿春までの地方鉄道区間にも延長することが検討されている。

道路は、アルシャン～ウランホト間(約300km)は省(自治区)道であるが、その先の琿春までは国道(G302、1,028km)である。このG302にほぼ並行する形でG12琿烏高速道路(琿春～ウランホト、885km)の高速道路整備が

<sup>21</sup> [ERINA REPORT] vol.87、2009年5月、p.78-79

<sup>22</sup> この段落の内容は、2009年1月8日、黒龍江省人民政府へのヒアリングによる。なお、ヒアリングは平成20年度経済産業省委託調査「中国環渤海・東北部を中心とした北東アジア・ユーラシア物流効率化に関する調査」の一環として実施したものである。

<sup>23</sup> トロイツァ港は、かつてザルビノ港という名称であったため、混同して利用されるケースが多い。なお、ザルビノは港湾が立地する集落の名称である。本稿では、地名としては「ザルビノ」、港湾名としては「トロイツァ港」と記載する。

<sup>24</sup> 内モンゴル自治区興安盟人民政府ウェブサイトによる。

(<http://www.xinganmeng.gov.cn/web/xam/xw/qxyw/33557.htm>)

<sup>25</sup> 前掲「内蒙古自治区对外开放口岸一览表」

<sup>26</sup> イルシはアルシャン市内の駅。

<sup>27</sup> 前掲「中长期铁路网规划(2008年調整)」

計画されている。既に工事は進んでおり、長春～延吉区間に加えて、2008年10月に延吉～図們区間63kmの高速道路が開通したことで、開通区間は427kmになっている。さらに、図們～琿春区間などの工事が続けられている。中口間の協定により、ロシア側のトラック、バスは琿春国境から長春市まで（約500km）乗り入れることが可能となっている。

#### (4) 琿春～クラスキノ国境

琿春～クラスキノ国境は、鉄道および道路で結ばれている。ただし、鉄道線路は物理的につながってはいるものの、ロシア側の営業運転は行われていない。

ロシア現地の報道<sup>28</sup>によれば、クラスキノ税関拡張の設計作業が2008年10月までに終わっている。

#### (5) クラスキノ～沿海地方港湾区間（ロシア・沿海地方）

上述のとおり、国境から(株)ロシア鉄道のマハリノ駅までの鉄道（27km）は運行休止中である。この区間を所有する民間鉄道会社である(株)金環鉄道とその接続先である国営の(株)ロシア鉄道との協議が整わず、営業輸送ができないためである。後述する大図們江イニシアチブ（GTI）の枠内でも、この区間の運航再開が「共同プロジェクト」の一つに掲げられている。

マハリノ駅からシベリア鉄道本線への接続駅であるバラノフスキー駅まで（196km）は単線、非電化である。途中のスハノフカ駅からトロイツァ港までの引込線（11km）があり、金環鉄道区間も含めた国境からトロイツァ港までの鉄道延長は81kmである。

クラスキノの中口国境から、沿海地方ウラジオストク市までの道路距離は251km、ザルビノ（トロイツァ港）までの距離は74kmである。中国側の車両（バス、トラック）は、ウラジオストクまで乗り入れることが可能である。

#### (6) ロシア沿海地方の港湾

図們江輸送回廊に接続する港湾としては、トロイツァ港、ポシエツ港などがある。トロイツァ港については、90年代から様々な拡張計画が示されてきたが、野積場の舗装が行われた程度で、本格的な改修・拡張工事は行われていない。最近では穀物ターミナル整備の構想などもある<sup>29</sup>。

ポシエツ港は、鉄鋼グループ「メチェル」がオーナーであり、石炭輸出専用港としての色彩を強めている。

#### (7) 北朝鮮国内区間及び羅津港

北朝鮮国内区間には、琿春市から羅津港へのアクセス道路改修プロジェクトがある<sup>30</sup>。これは、北朝鮮と中国の共同プロジェクトである。改修区間は中国側の琿春市から羅津港までの64kmである。北朝鮮側は羅先市、中国側は吉林省及び琿春市が窓口となって、2004年から調整を進めてきた。この間に、湖南省の民間企業がビジネスプランを作成して北朝鮮側に提示したりしたが、2009年2月時点では、このプロジェクトはストップしている。当初、中朝の現地地方政府間で合意した内容を、その後北朝鮮の中央政府が認めなかったためである。

このプロジェクトとは別に、羅津港改修事業とロシア側国境のハサン駅から羅津港までの鉄道（55km）改修事業<sup>31</sup>がある。これは、第一義的には北朝鮮とロシアの共同プロジェクトであるが後述するように韓国も関係している。北朝鮮側は羅津港運営機関が、ロシア側は(株)ロシア鉄道が出資して合営会社が設立されている。ロシアと北朝鮮の出資比率は7:3であり、ロシア側は2.1億ドルを北朝鮮側は0.9億ドル相当の現物出資をした。この合営会社は、鉄道・港湾のインフラ整備の後、これらのオペレーションを行うことになっている。

このプロジェクトには韓国資本が参加する方向で協議が進められている。そのベースとなっているのは、2007年6月に韓国鉄道公社とロシア鉄道会社が結んだ鉄道改修事業の推進や韓口合作物流会社の設立に関する協定である。韓国側の構想は、韓国側4:ロシア側6の出資比率で韓口合作物流会社を設立し、この会社が上述の口朝合営会社のロシア側持分（2.1億ドル）を引き受けるというものである。この案では、韓国側が8,400万ドル相当を引き受けると計算になる。韓国側ではすでに引き受けのためのコンソーシアム「RUCO」が設立されている。RUCOには、韓国鉄道公社のほか、長錦商船、Glovis社（現代グループ系）など計6社が参加している。2008年10月に鉄道改修事業の起工式が行われたが、韓口間の協議が整っていないことなどから、実際の工事は進められていない。

<sup>28</sup> 『Востокмедиа』 2008年10月24日付 ([http://www.vostokmedia.com/\\_print27789.html](http://www.vostokmedia.com/_print27789.html))

<sup>29</sup> 2009年6月30日、(株)極東海運研究所セメニヒン社長へのヒアリングによる。

<sup>30</sup> 本プロジェクトの内容は、『ERINA REPORT』vol.87、2009年5月、p.80による。

<sup>31</sup> これらの事業の内容は主に、『ERINA REPORT』vol.87、2009年5月、p.78による。

(8)海上航路と複合一貫輸送サービスの事業化に向けた動き  
トロイツァ港には、2000年4月から韓国・東草港との間のフェリー航路が運航されている。運航主体は東春運航(韓国)であり、平均週2往復の頻度で運航されている。この航路を利用して、中国吉林省と韓国との間の複合一貫輸送サービスが提供されている。

さらに、2009年6月に新潟港とトロイツァ港を結ぶフェリー航路が開設され、中国と日本との間の複合一貫輸送サービスを開始した。事業主体となる合弁会社は2008年12月に設立された(表2)。韓国側からは、地方行政体(江原道、東草市)も出資している。中国側出資者の琿春泛海国際航運有限責任会社は、琿春市が出資した企業である。日本側出資者の北東アジアフェリージャパン(株)は、この航路の運航を目的として、主に新潟市内の企業などが出資して2007年3月に設立された受け皿会社である。この日本側受け皿会社設立から、4カ国合弁会社設立まで2年近くを

要しているが、この間に各国の出資者が当初予定と変更になるなど、紆余曲折があった。多国間での共同事業においては、利害調整のために労力と時間を要するという教訓が引き出せよう。

航路開設に先立ち、2008年10月には新潟港～トロイツァ港間の試験運行が行われた。北東アジアフェリージャパン(株)関係者、新潟の行政、経済界のほか、東京から日中東北開発協会会員企業など総勢60名が乗船して、10月24日午前0時に新潟港を出港した。翌25日早朝にトロイツァ港に到着、ロシア入国手続き後、バス2台に分乗して移動、クラスキノ税関にて出国手続きを行って、中国側琿春市へ入った。なお、この時は旅客輸送のみであり、貨物輸送は行わなかった。この試験運行の結果、ロシアでの出入国手続きに時間がかかるという課題が浮き彫りになった。これは旅客についての課題だが、貨物輸送を行った場合にも、通関手続等の円滑化等の課題が発生することが容易に想像される。これについては、2009年6月末から始まった営業運航の実態を注視していく必要がある。

表2 北東アジアフェリー事業の概要

事業主体	北東アジアフェリー株式会社 (本社：韓国江原道東草市、社長：ペク・スンホ)
出資者及び出資額	300万ドル 汎韓商船 (31%、93万ドル) 江原道 (10%、30万ドル) 東草市 (10%、30万ドル) (以上、韓国分合計51%、153万ドル) 北東アジアフェリージャパン株式会社 (16%、48万ドル) 琿春泛海国際航運有限責任会社(16%、48万ドル) プリモルフトランス (17%、51万ドル)
運航航路	東草～新潟～トロイツァ～新潟～東草(週1回運航)
運航開始	2009年6月

出所：北東アジアフェリージャパン(株)作成資料など。

### 3. 輸送回廊整備に向けた政策的対応

#### 3.1. 交通施設インフラ整備にかかる課題と政策的対応

##### (1) 交通施設インフラ整備にかかる課題

前節でみたように、ロシア、中国、モンゴルの各国において、鉄道、道路、港湾などハードインフラの整備プロジェクトを進めてきている。これらについて、筆者なりの視点で、主なプロジェクトとその課題を整理したのが表4である。あらかじめ断わっておくが、ここでの整理はいわば「印象論」に近い定性的なものである。本来であれば、将来の

表3 図們江輸送回廊の概況

区間	モンゴル区間	中国区間	ロシア区間	海上区間
起終点	ウランバートル～スンベル(ヌムルグ)	アルシヤン(イルシ)～琿春	クラスキノ～トロイツァ港など	トロイツァ港など～日本諸港/東草港・釜山港など
インフラ等の現状	鉄道未整備 一般道路(1096km)	鉄道(標準軌)整備済(1297km) 一般道路整備済(1234km) 琿春高速道路一部開通(427km)	鉄道(広軌)一部整備済(25km) 一般道路整備済(74km)	フェリー航路・不定期船など [参考距離] トロイツァ～東草(約585km) トロイツァ～新潟(約926km)
インフラ整備計画等	東部鉄道網(バガスール～ヌムルグ800kmなど)整備計画 「ミレニアム道路」プロジェクト	長春～図們旅客専用線(計画中) 琿春高速道路(総延長885km)	国境～マハリノ間の鉄道営業に向け、調整中	
結節点(不連続点)	スンベル・アルシヤン国境(未開放)	図們江・クラスキノ国境	ザルビノ(トロイツァ港)/ボショェツ港	
CIQ等の対応状況	季節的に開放の予定 貨物・旅客に対応予定(当面、道路のみ)	CIQは貨物・旅客に対応(道路・鉄道)	CIQは貨物・旅客に対応(港湾)	
インフラ等の状況	国境施設及びのアクセス道路を建設中。	鉄道敷設済みであるが、営業休止中 道路通行可	広軌鉄道アクセス有 道路アクセス有	
インフラ整備計画等		ロシア側(クラスキノ税関)の拡張設計完了		
課題：	・モンゴル・中国間の鉄道インフラ整備が必要 ・中国・ロシア間の鉄道輸送の営業開始が必要 ・中ロ間の自動車輸送の場合、相手国への乗入可能地域の制限有		近年の動き： ・トロイツァ～新潟～東草フェリー航路開設(2009年6月) ・スンベル・アルシヤン国境整備中	

出所：各種資料等から作成

表4 交通施設インフラ整備にかかる課題

類型	主なプロジェクト	課題
鉄道・道路整備	チタ〜ザバイカリスク複線化、満洲里〜フルンボイル複線化、モンゴル東部鉄道網建設、金環鉄道運行再開、「ミレニアム道路」建設、綏芬河〜満洲里高速道路建設、琿春〜ウランホト高速道路建設 など	・投資財源が安定的に確保できるか。特に、モンゴルの場合はODA資金の確保が必要。 ・現有計画では、鉄道軌道幅の問題は残ったまま。
国境通過点の整備	アルシャン〜スンベル国境整備、クラスキノ税関施設拡張 など	・運用体制が整わないため、整備した施設が十分に活用されていない。
港湾整備	ポストーチヌイ港、ウラジオストク港、ナホトカ漁港、トロイツァ港など各港におけるふ頭整備など	・資金調達の見込みが明確になっていないため、事業化時期が不透明なプロジェクトがある。 ・各港湾がバラバラに開発計画を策定しており、無駄な設備投資が行われる恐れがある。

出所：筆者作成

貨物輸送量についての需要予測を行った上で、各インフラ施設の容量が十分であるか否かを判断すべきであるが、それは行っていない。言い換えれば、各国政府や民間企業などのインフラ整備プロジェクトの実施主体が設定した整備水準目標が適切な需要予測に基づいて設定されていることを前提にしている。ここでは、これらの整備水準目標が適切であるかどうかという問題が本質的に重要であるという点を指摘するとともに、それ以外の課題について以下で論じていきたい。

鉄道や道路といった「線のインフラ」については、各国が整備計画を持っており、それらに基づくプロジェクトが順次進行中である。例えば、2003年以降の東北振興政策の進展に伴い、黒龍江省や吉林省でも交通インフラ整備が進められてきた。さらに、2008年秋以降の世界同時不況の対策として、2年間で4兆元の財政出動を行う政策が展開されており、インフラ整備が加速している。ロシアの「極東ザバイカル発展プログラム」の総事業費は4,183億ルーブルであるが、このうち運輸部門が52%（2,187億ルーブル）を占めており、交通インフラ整備への投資が積極化している。ただし、景気対策としての大規模な財政出動は限定的な性格を持つものであり、今後も順調にインフラ整備が続くかは注意が必要である。モンゴルの場合は、自国内では大規模インフラ整備資金を用意することは困難であり、国際機関や先進国などからの資金支援が得られるかが課題で

ある。

さらに、各国が計画中の鉄道整備プロジェクトを推進しても、国境での鉄道軌道幅の相違は依然として残る。

次に、「点のインフラ」としての国境通過点及び港湾である。未接続の国境通過点（アルシャン〜スンベル国境）では開通に向けた準備が進められており、そのほかの国境通過点でも通過能力拡大に向けた施設整備が進められてきている。ただし、インフラ整備に対して、その運用や国境通過手続に関する問題の解決が遅れている。（株金環鉄道の例では、ハードが整備済みであるにも関わらず運行がストップしている。また、筆者の個人的経験としても、国境での手続に非常に長時間を要することがあり、CIQの人員配置や勤務体制等も課題を抱えていると考えられる。

ロシア極東の港湾インフラについても、さまざまな整備計画がある。ただし、「線のインフラ」と異なり、民間資金投資のプロジェクトが多く、経営環境の変化や所有関係の変更により、プロジェクトが中断する可能性が相対的に高い。特に、2008年秋以降の世界同時不況の中で、プロジェクトの中止、延期、縮小などが検討されているケースがある<sup>32</sup>。

また、これらの港湾のオペレーター企業はそれぞれ個別の経営戦略に基づき、港湾開発計画を策定し、インフラ整備を進めているため、重複投資や分散投資などに伴う無駄が生じる恐れがある。「漁港」においてコンテナふ頭が整備されたり、各港湾で穀物バース整備が検討されたりしている。ロシア連邦政府にロシア極東の港湾についてのビジョンが無いことや各港湾がモスクワ資本のプライベートポート化していることを問題として指摘する声もある<sup>33</sup>。

## (2) 政策的対応の方向性

原則として各国において、現有のインフラ整備計画の実施に必要な財政財源を確保して整備を進めることが当面の対応となる。同時に、一部のインフラ整備については民間資金の導入もありうる。その際、韓国政府が民間企業の海外投資を支援するために設置した基金に倣った支援政策なども検討すべきであろう。なお、モンゴルに対しては国際協力資金の導入を検討する必要がある。

また、施設の重複整備や部分的な過大投資、過少投資が生じないように、個々のプロジェクトの間の整合性に留意する必要がある。そのためにも、できるだけ正確な将来需要予測を行う必要がある。

長期的には、鉄道軌道幅の違いに伴う問題をいかに解決

<sup>32</sup> 2009年7月1日、(株)ウラジオストク商業港ロブカノフ名誉会長へのヒアリングなどによる。

<sup>33</sup> ロシアNIS経済研究所『ロシアの港湾整備に関わる新規市場開拓調査』2009年3月、pp.81-82

するかが大きな課題である。技術面、制度面など様々な側面での研究を継続、強化する必要がある。

### 3.2. 複合一貫輸送サービスに提供にかかる課題と政策的対応

#### (1) 複合一貫輸送サービス提供にかかる課題

複合一貫輸送については、これまでの輸送実験などを通じ、コストが高く、輸送時間がかかるなど、競争力のあるサービスの提供ができないという課題が明らかになっている。

その要因として、前節で述べたようなインフラ整備の課題のほか、通関手続きや中口間での相手国への自動車車両乗入可能地域の制限など法制度上あるいはその運用上の課題が指摘できる。こうした課題は、輸送実験あるいは実際の営業運送などを通じて課題を具体化したうえで、関係する行政機関などに改善を働きかける必要があるが、一般に解決には時間がかかる。したがって、事業開始当初は顧客に対するサービスレベルが不安定かつ低いものとなりがちである。安定的な複合一貫輸送サービスを提供できるようになるには、試行錯誤を繰り返しながら各国の輸送機関やCIQなどとの調整を繰り返す必要がある。

また、複数国の企業の協力によりサービスを提供する形態になることから、当事者間の意思疎通や利害調整が複雑になることも競争力のあるサービス提供を妨げる要因の一つと言えよう。端的な例は、合弁会社の設立に基本合意してから実際の設立までに2年を要した北東アジアフェリー株のケースである。そのほかにも、事業者間での運賃交渉が難航するといったケースも側聞される。ルーチン化され

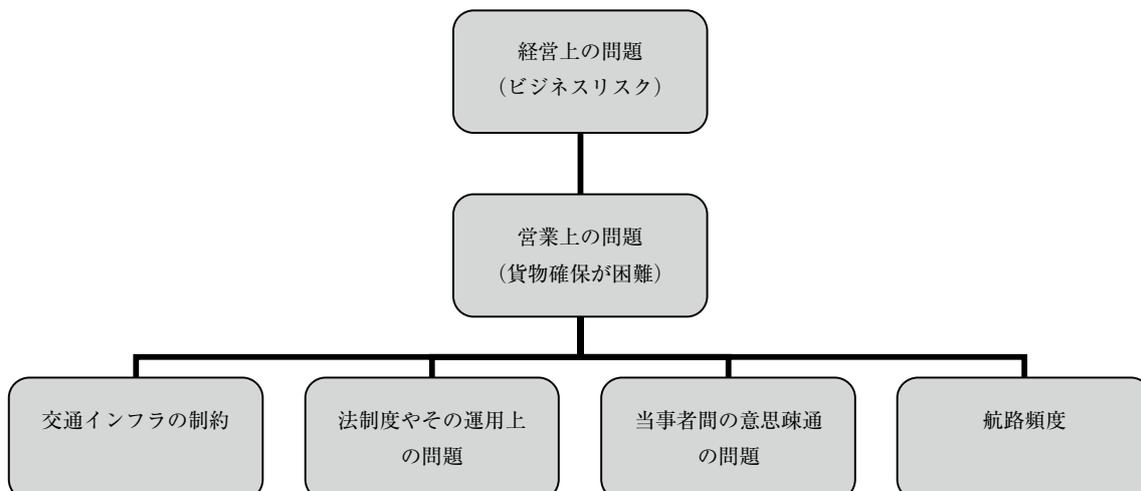
た安定的サービスを提供できるようになるにはやはり時間がかかる。

さらに、航路頻度もサービスレベルに影響を及ぼす要因である。釜山港～ポストーチヌイ港及びウラジオストク港を除けば、現在運航されているコンテナ航路、フェリー航路などはいずれも週1便以下である。

これらのサービス提供上の課題は、安定的な荷主（貨物）を確保することが困難であるという営業上の課題、ひいては事業経営上の問題であるビジネスリスクの高さという課題に帰着する（図5）。一般に新規事業立ち上げはビジネスリスクを伴うが、複合一貫輸送の場合は、上述のような課題を抱えたまま事業を開始せざるを得ない。これに対して、荷主は「保守的」でリスクを冒すことを敬遠し、長期的に見ればメリットが期待できる場合であっても新ルート利用には踏み込まないのが一般的である。したがって、事業者は、赤字でのサービス提供を相当の期間続けつつ、潜在需要を掘り起こす必要がある。

海上輸送サービス事業と併せて複合一貫輸送サービス提供を事業の柱としている北東アジアフェリー航路の場合、事業規模が大きいに、リスクも大きい。海上輸送サービスだけの境港～東海～ウラジオストク航路にも共通するのは、そもそも二国間貨物需要が少ないという問題である。日本と極東ロシアの間では、輸送貨物需要の少なさに起因する航路頻度の低さと競争原理が働かないことによる海上運賃の高さが、さらに貨物需要の足を引っ張るという悪循環の構図がある。その上、2009年に入ってから、日口間の主要貨物であった日本製中古車輸出が急減している<sup>34</sup>。

図5 複合一貫輸送事業が抱える問題の構図



出所：筆者作成

<sup>34</sup> 辻久子『ロシア市場向け自動車輸送事情（ERINA Discussion Paper No.0901）』環日本海経済研究所、2009年6月、p. 2

こうした中、前述のように鳥取県は新設されたフェリー航路に対する様々な支援策を用意した。北東アジアフェリー(株)の場合は、韓国及び中国の財政資金を直接、間接に資本金に導入している。これらの対応が十分であるか否かを判断するのは時期尚早であるが、仮に一層の事業安定化を図るとすれば、政府系金融機関や大手民間企業などの資本参加といった手法が必要となるかもしれない。

なお、航路の運航や複合一貫輸送サービスに関しては、起終点となる第三国（日本、韓国など）の港湾の受け入れ能力もサービス水準に影響する要素となりうる。ただし、航路頻度が週1便以下であれば、基本的に既存の港湾、鉄道、道路等のインフラで対応が可能だと考えられるので、本稿では論じない<sup>35</sup>。

## (2) 政策的対応の方向性

新たな形態あるいは新たなルートで輸送サービス事業を開始する事業者が早期に安定的なオペレーションができる環境を整備することが重要である。

そのための方策として、「綏芬河輸送回廊」及び「図們江輸送回廊」を、関係国政府が「先導的モデル輸送回廊」に位置づけて、これらの回廊を対象に物流サービス水準の向上や利用促進などに向けた様々な実験的施策を展開し、その上で、その効果や課題を検証して、環境整備につなげていくことが有効であると考えられる。さらに、各国の官民関係者が課題を共有して共同で解決したり、経験を共有して活用したりしていくことで一層効果が高まると考えられる。既に見てきたように、これまでもいくつかの輸送実験が行われてきていることから、その延長線上で実現できるプロジェクトであると考えられる。

また、既に一部で行われているように財政資金により複合一貫輸送事業者を支援することも正当化される。その根拠は、これらの輸送回廊を利用した国際複合一貫輸送が、輸送距離の短縮などを通じてグリーン物流の推進につながるなど、一定の公共性を持つということである。支援メニューとしては、中央・地方政府による広報活動による集荷支援、事業者に対する資金面での地方政府の直接支援、さらにこうした地方政府の取組に対する中央政府の財政支援などが考えられる。

第3に、事業展開にあたって生じる実務上の諸課題の解決を促進するため、中央政府主導により地方自治体や物流業者、荷主などを交えた協議会あるいは調整会議のような

組織を設けて、関係者が目的意識を共有して課題処理に取り組む体制を構築することが有効だと考えられる。他国の法制度改正を要するものについては、当該国政府の対応が必要であり、外国の民間事業者や地方自治体等が単独で影響力を及ぼすことは困難であるためだ。また、こうした組織の存在は、潜在的な荷主に対して一定の安心感を与えることにもなり、集荷の促進につながるという面もある。

## 3.3. 国際的な政策協調の推進

### (1) 国際協力の枠組

以上述べてきた課題及びそれらへの対応策は、さまざまな関係者の利害関係等が複雑に絡み合っている。これらに対して、物流事業者や荷主などの当事者のレベル及び地元自治体（地方政府）のレベルで解決策が模索されているのが現状である。しかし、直接の当事者のみが現場で解決を図ろうとしても困難なケースや局所的な解決が他の問題を惹起するケースもありうる。したがって、多くの関係者を包含する形の問題解決の枠組みが構築されることが望ましい。

しかしながら、綏芬河輸送回廊や図們江輸送回廊を利用する物流需要が顕在化していない現段階では、広範な関係者の協力により課題を乗り越えようとするモメンタムが欠けている。この目的のために、大きな枠組みを新たに構築するのは現実的ではない。したがって、既存の国際協力の枠組みを活用して問題解決をはかっていくことが有効であると考えられる。ここで想定される枠組は、大図們江イニシアチブ（Greater Tumen Initiative; GTI）と日中韓物流大臣会合である。

GTIでは、諮問委員会第8回会合（2005年）において、2006～2015年のGTI戦略行動計画（SAP）を採択した。GTIの活動は、運輸、エネルギー、観光及び投資の4つの優先分野と、横断テーマとしての環境に集中されることとなった。運輸分野の戦略的目標として、図們江地域の諸港湾を通過して地域外との間で輸送される貨物量を10～15%増加させることが掲げられている。次いで、GTI諮問委員会第9回会合（2007年）においては、重要性の高い具体的なプロジェクトを「共同プロジェクト（Joint Projects）」として特定し、関係国政府が支援して推進していくことが決定された。全体で9つのプロジェクトのうち、運輸部門が5つのプロジェクトを占めており、運輸部門が重視されていることが分かる。

<sup>35</sup> 一部では個別にインフラ整備が必要となる場合もありうる。例えば、新潟港では既存の旅客ターミナルでフェリーを受け入れる予定であるが、元来コンテナ貨物の荷役を想定したふ頭ではないため、大量のコンテナ荷役作業には困難を伴う恐れがあるとされている。

1. 北東アジアフェリールートにかかる国境通過枠組(国境通過の簡素化)
2. ザルビノ港(トロイツァ港)近代化
3. モンゴル～中国鉄道建設(F/S実施)
4. 琿春～マハリノ鉄道の再稼働
5. 中朝による道路・港湾(羅津港)の整備

これらのプロジェクトはいずれも「図們江輸送回廊」を構成する要素である。さらに2009年3月開催の第10回会合では、運輸部会(Transportation Board)の設置が決定され、運輸部門での協力を強化していくこととなった。

日中韓物流大臣会合は、国土交通大臣、韓国・国土海洋部長、中国・交通運輸部長をメンバーとする会議で、2006年9月にソウルで第1回、2008年5月に岡山で第2回会合を開催した。第1回会合で、「北東アジアにおけるシームレス物流システムの実現に向けた環境整備」など12項目からなる行動計画を決定している。ロシアがメンバー国ではないため、本稿で取り上げている「綏芬河輸送回廊」などの推進に直接関連するような項目はない。ただし、「物流分野の制度や仕組みに関する不備の改善と、海外に進出する上での問題の解決」や「物流設備の標準化」、共同研究の推進など、広い意味での輸送回廊推進につながる取組が含まれている。また、同大臣会合設置以前から活動していた北東アジア港湾局長会議は、その下部組織的位置づけとなった。港湾局長会議の活動は大臣会合に報告され、オーソライズされる形となる。

## (2) 国際的な政策協調の推進

これらの枠組を活用して輸送回廊整備を進めていくためには、まず、これらの枠組の中で北東アジア域内物流の意義や重要性などを明確化することが必要である。このことは、GTIの中ではある程度実現されているともいえるが、「綏芬河輸送回廊」への意識はやや弱い。日中韓物流大臣会合においては事実上ゼロからの対応が必要である。

共通認識をベースに具体的なプロジェクトを展開する必要がある。GTIではすでに、具体的に「共同プロジェクト」が推進されているが、これらを加速させるためにも、前述した「先導的モデル輸送回廊」といった事業を国際的に協調して展開することが有効だと考える。また、長期的な課題としての鉄道ゲージ問題の研究なども協力案件として適当

ではないか。

なお、日本はGTIメンバー国ではなく、ロシアとモンゴルは日中韓物流大臣会合のメンバー国ではないが、個別プロジェクトベースでの協力の余地はあると思われる。

韓国は釜山港を北東アジアのハブ港にするという目標を掲げており、釜山港湾公社はこれを実現すべくロシア、中国への投資を行おうとしている。また、ロシアは「輸送サービスの輸出振興」という政策プログラムを展開する中でトランジット貨物輸送を強化しようとしている。日本では、経済産業省が平成20年度に「中国環渤海湾・東北部を中心とした北東アジア・ユーラシア物流効率化に関する調査」を行い、今後の政策対応についての検討を始めている。こうした各国の政策の効果を高めるためにも政策協調を推進することが必要であろう。

## 4. 終わりに

冒頭に述べた通り、本稿は綏芬河輸送回廊及び図們江輸送回廊を対象として、これらを構成するパーツに関する情報を拾い集めて、現時点での全体像を可視化しようとの試みであった。しかしながら、刻々と変化(進展)する各パーツを即時に微視的に捉える作業を一人で行うのは物理的に無理である。本稿においても個所ごとの現状把握に関して、時差や濃淡があるし、二次情報に基づいた記述には誤りが含まれている可能性も多分にある。筆者の努力不足を措いたとしても、一人で作業をしている限り、それらは依然として残るであろう。2002年に発表された「北東アジア輸送回廊ビジョン」は、国際共同研究チームの2年以上にわたる作業の結果として取りまとめられたものであった。このことを思い起こせば、そのフォローアップ作業にも国際チームの編成が必要であるといえよう。

このように限界を抱えた作業ではあったが、それでも見えてきたものもある。インフラ整備の進展に対して、それらを活用した複合一貫輸送サービスの提供が遅れていることである。本稿ではこうした問題に対して、国際的な政策協調を行うことなどを提案している。インフラ整備に比べれば、投入する資金は小さくて済むが、労力、時間を要する作業である。必要だとわかっていてもなかなか実現できない作業をいかに進めるか、関係者全員の知恵が求められている。

# *Developments in the Upgrading of the Transportation Corridors Supporting Intraregional Northeast Asian Distribution and Examination concerning the Policy Responses*

ARAI, Hirofumi  
Deputy Director, Research Division, ERINA

## **Summary**

Concerning the Northeast Asian transportation network, in 2002 the “Vision for Northeast Asia Transportation Corridors” was announced. Seven years have passed since the formulation of the vision. In that time a variety of projects have been developed in various regions, and although many results have been achieved, information on these individually has been in circulation. Even though there has been attention paid to component projects, there has not been a panoramic identifying of the raising of the service level as transportation corridors or of the network in its entirety. It is difficult to say that follow-up work on raising the service level and the promotion of use via its publication, planned at the time of formulation, have been fully carried out.

In this paper, in attempting to ascertain the whole picture, I have undertaken the task of bringing together the disparate parts into entire transportation corridors, identifying the situation in recent years, and summarizing the challenges. The subject is the Suifenhe Transportation Corridor and the Tumen River Transportation Corridor of which there are expectations for supporting in the main the distribution to be concluded within the region of Northeast Asia, and the multimodal transportation services that utilize maritime routes to connect them.

The matter of being able to relate the current situation in overview is one of continuing to promote the development of infrastructure as transportation facilities, based on the respective programs of each country. Related to this aspect, while it is not the case that there are no problems at all, it is not a case either of a major change in policy being necessary. On the contrary there are many problems in the sphere of providing transportation services, however effective the utilization of the distribution infrastructure which has been thus developed. In particular, this is conspicuous in multimodal transportation. For individual private-sector firms there are several difficult-to-overcome issues. Consequently, policy responses are necessary which advance the development of an environment where private business operators are able to develop trouble-free business.

As one concrete strategy, it is thought that the moving forward of “pacesetting model transportation corridor” projects via international cooperation is effective. This has as its content that the governments of the nations concerned designate the “Suifenhe Transportation Corridor” and the “Tumen River Transportation Corridor” as “pacesetting model transportation corridors”, develop various experimental measures, intended for these corridors, toward the raising of the service level for distribution and the promotion of utilization, and in addition verify the effects and issues, and continue to link up the environment’s development. Furthermore, it is thought that, by the concerned persons of every country in the public and private sectors continuing to share the challenges and resolve them in collaboration, and share experience and make practical use thereof, the effects will rise another level.

The Greater Tumen Initiative (GTI), among others, is envisioned as a platform for international cooperation. While several “joint projects” connected with transportation have already been promoted in the GTI, to also accelerate these I consider that cooperating internationally and developing “pacesetting model transportation corridor” projects is effective.

Meanwhile, the “Vision for Northeast Asia Transportation Corridors” which was announced in 2002 was put together as the result of over two years’ work by an international collaborative research team. Recalling that, it could be said that the organization of an international team of experts is necessary for its follow-up also.