

北東アジアにおける国際輸送回廊： 多国間の取組と「大図們江イニシアチブ」の役割¹

UNDP 図們江事務局シニアプログラムオフィサー ルスラン・グリドフ

要約

北東アジア地域の輸送網の整備にあたり、回廊を基礎にしようとの考え方が、2000年代初頭から関心を集めてきた。当時、北東アジア経済会議組織委員会の運輸・物流分科会及びERINAが9本の輸送回廊からなるビジョンを発表した。その後、国連アジア太平洋経済社会委員会（UNESCAP）は、北東アジアにおける輸送回廊の形成と実用化に取り組み、現実に回廊に焦点を合わせた3つのプロジェクトを実施してきた。最初のプロジェクトは6本の回廊を取り上げて、統合された地域輸送・物流システムを推進するものであった。これに対して、現行プロジェクトを含む残りの2つのプロジェクトは、北東アジア～ヨーロッパ間及び北東アジア～中央アジア間の地域間を結ぶ輸送ルートに注目して、整備を進めようとするものである。したがって、最初のビジョンにあった回廊のうち、多国間の場において優先的扱いを受けているのは2、3本でしかない。北東アジアにおけるその他の国際輸送回廊は、地域のレベルでは十分な支援を受けていない。これらの回廊は地域レベルの意義を持ち、国内政策や二国間での優先事項になっているにも関わらずである。同時に、これらの回廊は、北東アジアにおける経済的な核である「大図們江地域（GTR）」、すなわち北東アジアの政府間協力メカニズムである「大図們江イニシアチブ（GTI）」の対象となっている地域を通過している。GTIメンバー国政府は、最近設置した運輸部会を通じて、この地域の運輸部門の発展と協力を進めようとしており、GTRにまたがる回廊の推進のためには理想的な枠組みとなりうる。

はじめに

地域圏内における貨物や人の迅速かつスムーズな移動は、地域の協力と統合を促進する要素である。EUとは異なり、北東アジア地域は今のところ公式の地域的なまとまりから得られる便益を享受することはできていない。とはいえ、近年のこの地域の政治、経済、社会の状況は、北東アジア諸国が地域協力を強化することの必要性が高まっていることを示しており、それは地域内の相互貿易、投資、観光客を増加させ、ひいては経済成長を維持、加速して生活水準を高めることにつながる。こうした文脈の下、地域全体の国際輸送・ロジスティクスネットワークは、地域の経済的結びつきを緊密にし、グローバルな競争力を高めていくためのカギを握る要素である。

北東アジアは、世界でも最も経済的な活気にあふれた地域の一つでありながら、地域の輸送・ロジスティクスネットワークは十分に発達し、国際的に適切に統合されているとは言えない。物理的な障害（未接続の区間、レール幅の違い、道路、鉄道、港湾などにおける不十分な設備など）及び非物理的な障害（煩雑な国境通過手続き、自動車の乗り入れ制限、制限的なビザ、国境の稼働時間の不整合など）

の両方が影響している。多くのボトルネックがあるため、北東アジアにおける輸送システムのパフォーマンスの現状は、費用、速さ、安全性及びサービスの質の面において、地域経済協力の強化に向けた関係国の期待をはるかに下回っている。北東アジアにおいて国際複合輸送回廊を特定して、発展させることは、統合された地域の輸送・ロジスティクスネットワークを目指し、地域間の接続性を高めていくという、より広い目標に大きく寄与しうるものである。

国際輸送回廊とは

統合された（複合的）輸送ネットワークとは、「複数の事業者により一つまたは複数の輸送機関を利用して、輸送機関の間の積替えが効率的に行われ、通し運賃が適用されるように調整された輸送サービスが提供されるネットワーク（つまり、ネットワークは設備、サービス、スケジュール、運賃の統合体となる）」である²。このネットワークは様々なルートから構成されるが、それぞれのルートは容量が大きく質の高い輸送・ロジスティクス施設・設備を備えていなければならない。そこで、このようなネットワークを実際に整備する場合の戦略としては、ネットワークの中

¹ 本稿は、2010年6月25日に韓国・釜山で開催された「大図們江イニシアチブ運輸部会設立会議」のために準備された資料をベースとしている。筆者は、本稿への貴重な貢献をしたUNDP図們江事務局局長のナタリア・ヤチェイストワ氏、極東海運研究所（ロシア）の輸送発展部長のミハイル・コロシャ氏、ERINA研究主任の新井洋史氏及びUNDP図們江事務局プログラムアシスタントのアン・ジョンソン氏に謝意を表すものである。

² *Toward an Asian Integrated Transport Network*. UNESCAP, Asian Institute for Transport Development, New York, 2007. P.21. Available at http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TPTS_pubs/pub_2399-2/pub_2399-2_fulltext.pdf

の特定の経路に集中して取り組み、そのことによって具体的な事業に優先度を設定するという方法が主にとられる³。当該地域において多数の幹線ルートを選択し、その上で政治的、制度的、資金的及び人的資源を投入するという戦略は、「回廊ベースのアプローチ」と言われる。このようなアプローチは、質や量、接続性、さらには世界各地域の域内及び地域間での相互連携といった面で、輸送ネットワークの実用度を徐々に向上させていくために有効なアプローチであることが確認されている⁴。

広義には、「輸送回廊」とは、少なくとも一つ以上の主要な輸送経路、道路、鉄道または水路が建設された一定の広がりを持つ地域であると定義される⁵。回廊は、一つの経路・ルートだけを持つ（ネットワークの密度が小さい）こともあるし、多数の代替経路・ルートを持つこともあり、時には小規模な配送ネットワークを含むこともある⁶。同時に、最近使われる「国際輸送回廊（ITC）」という用語は、より特定のである。理想的には複数の輸送機関によって、隣接する国家の主要地点を結んで、国境を越えた貨物及び旅客を輸送することを目的とする特定のルートを目指す^{7,8}。ITCを効率的に機能させることを通じて意図されていることは、次のとおりである。

- 当該地域における越境・トランジット交通が増加する。
- 地域の輸送システムの接続性及び機能を向上させる。
- 運輸政策及び規制、ならびに隣接国における越境手続きの簡素化と標準化といった面での調整を推進する。
- 法的効力を持つ協定や条約への参加や整合を推進する。

ITC整備の主要な3段階は次のとおりである⁹。(1)調査、構成、優先付け作業を行って、優先的な複合輸送ルートを選定することを通じて「特定」する。(2)関係者間の正式な

合意及び相互のコミットメントを通じて「公式認定」する。(3)回廊に沿った交通を充実させるための政策、投資、管理、技術面の取組を進めることを通じて「実用化」する。運営委員会や実施機関などの体制を設立して、ITC実用化に関する活動を計画、運営、評価、モニターすることが必要である。

ITCの考え方は、複合的であり2つの大きな構成要素、インフラとサービス、言い換えれば「ハードインフラ」と「ソフトインフラ」からなる¹⁰。ハードインフラには、鉄道、道路、港湾、国境通過施設、積替えターミナル、倉庫、内陸コンテナターミナルなどが含まれる。ソフトインフラには、回廊に沿って荷主に対して提供される幅広いサービスが含まれる。例えば、国境通過手続き（国境検査、通関、検疫、入国管理）、輸送、積替え、保管、配送、その他ロジスティクスサービスである。

あるITCに対する需要及びITCの競争力を左右する最も決定的要素は、発地から着地までのトータルの時間とコスト、貨物の安全性、提供されるサービスの質、そしてこれらの項目の安定性である¹¹。あるITCが高い利用度を達成するためには、すべての関係者、すなわちフォワード、ロジスティクスサービス提供者、関連する政府機関が、緊密に協力して上述の各項目の改善を図ることが不可欠である。

北東アジア輸送回廊という概念の提示

90年代半ばから、ERINAは、北東アジアの発展と協力に関する専門家のフォーラムとして最も有名なもののひとつ「北東アジア経済会議」を運営してきた。2000年には、すべての関心を持つ人々がこの会議に関連した活動に年間を通じて関わっていけるように、ERINAは北東アジア経

³ *Ibid.* P.110.

⁴ 回廊に関連した活動は、国家を超えた枠組み、国際・地域機関や国際・地域事業として進められている。例えば、欧州委員会の汎欧州輸送ネットワーク（TEN-T）実施機関、ASEAN、南アジア地域協力連合（SAARC）、UNESCAP、UNECE、南米地域インフラ統合イニシアチブ（IIRSA）、欧州・コーカサス・アジア輸送回廊（TRACECA）、アジア開発銀行（ADB）の中央アジア地域経済協力（CAREC）、南アジアサブリージョン経済協力（SASEC）、大メコン河流域圏（GMS）の協力プログラム、さらには鉄道国際協力機構（OSJD）などがある。詳細は、*Infrastructure for a Seamless Asia*, Asian Development Bank Institute, Asian Development Bank, Tokyo, 2009, P. 124-149. Available at http://www.adbi.org/files/2009.08.31_book_infrastructure_seamless_asia.pdf.

⁵ http://en.wikipedia.org/wiki/Transport_corridor

⁶ *Toward an Asian Integrated Transport Network*. *Op cit.* P. 38.

⁷ *UNESCAP Transport Sector Activities and Introduction to the corridor project*. Proceedings of the Policy-level Expert Group Meeting on Operationalization of International Intermodal Transport Corridors in North-East and Central Asia. Transport Division, UNESCAP, 4-5 March 2009, Tashkent, Uzbekistan. Available at http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/CorridorStudy/EGM_files/1-ESCAP_Intro.pdf

⁸ ただし、国際輸送回廊という用語にはほかにも様々な解釈がある。例えば、以下を参照。Rimmer Peter. *Evolving Logistics Networks in Northeast Asia: Gateways and Corridors*. Paper presented at 2010 PCRD International Conference "Transborder Regional Development and Policy Agenda in NEA". 7-9 July 2010. Jeju, Republic of Korea. Available at http://www.region.go.kr/jeju_conference/SESSION2_2.pdf

⁹ *UNESCAP Transport Sector Activities and Introduction to the corridor project*. *Op cit.*

¹⁰ Tsuji Hisako. Key Transportation Corridors in Northeast Asia: Overcoming Physical and Regulatory Impediments. *ERINA Report*. Vol.41. 2001. Available at <http://www.erina.or.jp/en/Research/db/pdf2001/01030e.pdf>

¹¹ Kholosha Mikhail. *Development of the Tumen River transportation corridor*. Paper presented at the GTI Transport Workshop. Hunchun, China. 18 December 2009. Available in Russian at http://www.tumenprogram.org/data/upload/download/Kholosha_rus_Speech&PPT_Wp5EOb.pdf

¹² <http://www.erina.or.jp/en/Ec/ecoc-e.htm>

図1. 北東アジアの国際輸送回廊ビジョン



出所: Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors. Op cit. P.4.

済会議組織委員会を設置した¹²。後に、これを補完するものとして、北東アジア各国の専門家、官僚及びUNDP図們江事務局職員からなる運輸・物流分科会も設置された。会議における各報告やERINAが実施した調査に基づき、運輸・物流分科会は「北東アジア輸送回廊ビジョン¹³」を提示した。そこでは、9本の回廊がこの地域において国際的な意義を持つ主要ルートとして特定された。(図1)

1. バム鉄道：ワニノ～タイシェット～ SLB
2. シベリアランドブリッジ (SLB) 輸送回廊：ロシア沿海地方港湾～欧州、中央アジア
3. 綏芬河輸送回廊：ロシア沿海地方港湾～グロデコボ～綏芬河～ハルビン～満洲里～ザバイカリスク～SLB
4. 図們江輸送回廊：ロシア、北朝鮮図們江地域港湾（ザルビノ、ポシェット、羅先）～長春～モンゴル東部～SLB
5. 大連輸送回廊：大連～瀋陽～ハルビン～黒河～ブラゴベシチェンスク～SLB

6. 天津・モンゴル輸送回廊：天津～北京～ウランバートル～SLB
7. チャイナランドブリッジ (CLB)：連雲港～カザフスタン～欧州
8. 朝鮮半島西部輸送回廊：釜山～ソウル～平壤～新義州～瀋陽～ハルビン～SLB
9. 朝鮮半島東部輸送回廊：釜山～羅先～豆満江～ハサン～SLB

このビジョン及び関連したERINAの論文等において、これらの輸送回廊の現状、その意義、鍵となる課題について述べられている。その中には、いわゆる「不連続点」や輸送回廊整備のための主要プロジェクトを概括したものなどがある¹⁴。北東アジア輸送回廊ビジョンの要点は次のとおり。

- 特定された輸送回廊は、地域全域にわたる輸送ネットワークを形成しており、代替ルートを利用することも可能であり、一回の輸送で複数の回廊を通過すること

¹³ Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors. Northeast Asia Economic Conference Organizing Committee, Transportation Subcommittee. ERINA Booklet, 2002. Available at <http://www.erina.or.jp/en/Research/db/pdf2001/01010e.pdf>

¹⁴ See *ibid*; Tsuji Hisako. Op.cit.; Tsuji Hisako. An international Logistics Network in Northeast Asia. ERINA Discussion Paper # 0307e. November 2003. Available at <http://www.erina.or.jp/en/Research/db/pdf2003/03032e.pdf>; Mitsuhashi Ikuo. Vision for the North-East Asia Transportation Corridors. Paper presented at the Policy-Level Workshop on the Development of an Integrated Shipping and Ports System in North-East Asia. Tianjin, China. 10-11 October 2002. Available at http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TFS_pubs/pub_2354/pub_2354_ann4.pdf.

もある。

- このネットワークは、究極的には、国内輸送と同じようにスムーズにモノとヒトの国際輸送が可能になることを目指している。
- 北東アジア輸送回廊は、北東アジア地域と域外との効率的な輸送ネットワークを提供するものであり、内陸国に対して太平洋への出口を提供するものである。ここでは、ルートの陸上部分だけが示されているが、実際に北東アジア輸送回廊を整備するにあたり、海上輸送部分も併せて促進することとされている。
- 輸送回廊は、吉林省及び黒龍江省の将来の発展を支えるものである。その際考慮されるのは、これらの省が北東アジアの中心に位置しており、地域の人口の最大の集積地域であることである。
- 回廊の整備度合いに応じて、北東アジア輸送回廊には3段階の発展段階が想定されている。

基礎形成期：回廊の基礎インフラの整備段階（綏芬河輸送回廊、図們江輸送回廊、朝鮮半島西部輸送回廊、朝鮮半島東部輸送回廊）

普及期：回廊の輸送サービスの利用者を誘導する段階（ワニノ・タイシエツト輸送回廊、天津・モンゴル輸送回廊）

活動期：回廊の利用をさらに促進し、輸送貨物量を拡大していく段階（SLB輸送回廊、大連輸送回廊、CLB輸送回廊）

オリジナルの「ビジョン」が最も広く用いられているが、そのうちの8本の回廊とともに、2本の新ルートと3本の既発表回廊関連ルートの合計5本の「候補ルート」からなる修正版も存在する¹⁵。

- 「ロシア北方ルート」：黒河から露中国境に沿ってハバロフスクまで、さらにニコラエフスク・ナ・アムーレ

まで伸びるルート

- 「中国東北東部線」：東辺道鉄道とも言われ、中朝国境に沿う形で牡丹江～図們～通化～丹東～大連を結ぶルート
- 「ハルビン～アムールルート」：当初のビジョンでは中国とロシアを結ぶ大連輸送回廊の一部であったルート
- 「モンゴル東部ルート」：当初のビジョンでは中国とモンゴルを結ぶ図們江輸送回廊の一部であったルート
- 「朝鮮半島ルート」：当初の朝鮮半島東部輸送回廊のこと

その後、運輸・物流分科会とERINAは、図們江輸送回廊の促進に焦点を向けるようになった¹⁶。この回廊は、図們江地域の港湾からの海上ルートも含めて考えれば、北東アジアの全6カ国が係わるという点で独特であり、北東アジア地域協力の発展に最も大きな意味を持つ。この回廊の実現に向けたボトムアップの取組として、2000年代半ばからいくつかの可能性調査が行われ、最終的には2009年7月に東草（韓国）～新潟～ザルビノ（ロシア）～琿春を結ぶ海陸ルートとして「北東アジアフェリー航路」が開設された¹⁷。

国連アジア太平洋経済社会委員会（UNESCAP）の回廊に関する活動

アジア太平洋地域の政府が協調的な行動をとって、国際貿易や輸送の条件や手続きを改善することを目的として、UNESCAP事務局運輸部は、「アジア陸上交通インフラ開発プロジェクト¹⁸」の枠組みの下、「アジアハイウェイ（AH）」、「アジア横断鉄道（TAR）」のネットワークについて、それぞれ2002年～2007年及び2004年～2009年の事業として立ち上げた。その後、これらのネットワークは、「アジアハイウェイネットワークに関する政府間協定¹⁹」及び

¹⁵ *Progress on Trade Corridors in Northeast Asia*. Background Materials for Hunchun Forum on the Tumen River Transportation Corridor. Organized by ERINA, Tumen Secretariat/ UNDP, JETRO. Hunchun, China. 22 October, 2003.

¹⁶ Forum on the Tumen River Transportation Corridor. Hunchun, China. 22 October, 2003; 2nd Forum on Breathing life into Tumen River Transportation Corridor. Niigata, Japan. February 2004; Working group meeting on Breathing Life into Tumen River Transportation Corridor. Vladivostok-Posiet-Zarubino, Russia. 12-14 July 2004.

¹⁷ Mitsuhashi Ikuo, Kawamura Kazumi. The Northeast Asian International Ferry Project. *ERINA Report*. Vol.53. 2003. Summary in English available at <http://www.erina.or.jp/en/Research/db/pdf2003/03010e.pdf>; Special Issue: Northeast Asia International Conference for Economic Development in Niigata. Session A-1: The Tumen River Transport Corridor - The Development of the Yanbian Area and a Northeast Asia Ferry Route (Summary). *ERINA Report*. Vol.75. May 2007. P. 11-24; Mitsuhashi Ikuo. *History and Current Issues regarding Northeast Asia Ferry*. Paper presented at the GTI Transport Workshop. Hunchun, China. 18 December 2009. Available at http://www.tumenprogramme.org/data/upload/download/MitsuhashiIkuo_speech_Eng_hoQW3q.pdf

¹⁸ 第48回UNESCAP総会（1992年4月）において承認。

¹⁹ 本協定は、アジアハイウェイに関する政府会議（2003年11月18日、バンコク）で採択され、2005年7月4日に発効した。現在までに、北朝鮮を除く北東アジア5カ国を含む28のメンバー国がこの協定に署名している。

²⁰ 本協定は、第62回UNESCAP総会（2006年4月、インドネシア・ジャカルタ）で採択され、2009年6月11日に発効した。現在までに、北朝鮮及び日本を除く北東アジア4カ国を含む22のメンバー国がこの協定に署名している。

「アジア横断鉄道に関する政府間協定²⁰」として公式に認定された。これらの協定により、ネットワークの改善のために技術的課題、制度的課題についてメンバー各国が討議する場が用意された。これらの協定の参加国は、AHネットワーク及びTARネットワークを、国際的に重要な高速道路あるいは鉄道のルートの整備に向けた調整計画として受け入れることが義務付けられる。

北東アジア輸送回廊として当初示された9本の回廊のうち8本は、AHネットワーク及びTARネットワークの中に採択された。バイカルアムール鉄道（BAM）のみが、含まれなかった。大連輸送回廊及び図們江輸送回廊の2つの回廊は、すでに鉄道が整備済みとなっている区間がTARネットワークに採択された。また、図們江輸送回廊では北朝鮮ルートのみが双方のネットワークに反映されている。AHネットワーク及びTARネットワークの地図のうちの北東アジア部分、個別のルート及び北東アジア輸送回廊ビジョンとの対応を付録1に示した。

ネットワーク指向の活動と並行して、UNESCAP事務局は採択されたネットワークの中で優先される輸送回廊を特定し、公式認定し、さらに実用化するにあたり、メンバー国に対する支援と行っている。その際、事務局は次のようなプロジェクトを実施している。

- 「北東アジアにおける統合的国際輸送・ロジスティクスシステム」(2002～2006)
- 「欧州－アジア輸送連結路の整備」(2002～2007)
- 「北東アジア、中央アジアにおける国際複合輸送回廊の実用化」(2008～現在)

北東アジアにおける統合的国際輸送・ロジスティクスシステム」(2002～2006)

2002年にUNESCAP事務局は、UNDP図們江事務局と共に、また韓国交通研究院（KOTI）とも協働して、「北東アジアにおける統合的国際輸送・ロジスティクスシステム」と称する調査プロジェクトを開始した。本プロジェクトの全体的な目的は、複数の優先的国際輸送回廊を選択することにより、北東アジア地域のメンバー国が統合的輸送・ロジスティクスシステムの整備を進めることを支援しようとするものである。本調査の結果、北東アジアにおいて6本の国際輸送回廊が選択された。それぞれの回廊ごとに、単一あるいは複合輸送機関による実現性のあるルートの分析

が行われ、インフラ及び制度上のボトルネックを特定した。さらに、北東アジアの輸送・ロジスティクスネットワークの実用化に関する行動計画を策定した²¹。

6本の優先回廊は、AHネットワーク及びTARネットワークに沿って構成された（したがって、バム鉄道は含まれていない）。さらに、朝鮮半島東岸輸送回廊とSLB輸送回廊は結合されて一本の回廊とされた。また、CLB輸送回廊は除外された。選択された国際輸送回廊の地図、具体的なルート及び北東アジア輸送回廊ビジョンとの対応を付録2に示した。

「欧州－アジア輸送連結路の整備」(2002-2007)

「欧州－アジア輸送連結路」は、UNESCAPと国連欧州経済委員会（UNECE）との共同プロジェクトで、2002年に立ち上げられた。このプロジェクトの主な目的は、欧州とアジアを輸送回廊によって統合することである。このプロジェクトでは、4本の欧亜間の道路、鉄道ルートを優先的に整備するよう協力するものとして特定した。さらに、これらのルート上の多くのプロジェクトの評価を行い、優先付けを行った。また、輸送の際の障害について予備的な分析を行い、その軽減に向けた提言を行った²²。

このプロジェクトの初期段階では朝鮮半島東部輸送回廊及び天津・モンゴル輸送回廊も検討対象とされたが、結局、以前に提案されていた輸送回廊のうちではSLB輸送回廊及びCLB輸送回廊の2本のみが、優先的な欧州－アジア輸送連結路に選ばれた。北東アジア地域において選択された優先的な道路、鉄道ルートの地図、地名及び北東アジア輸送回廊ビジョンとの対応を付録3に示した。

「北東アジア、中央アジアにおける国際複合輸送回廊の実用化」(2008～現在)

2008年、それ以前の回廊関連プロジェクトのフォローアップとして、UNESCAP事務局は「北東アジア、中央アジアにおける国際複合輸送回廊の実用化」というプロジェクトを立ち上げた。本プロジェクトの主な目的は、北東アジア、中央アジアの国々を結ぶ複合輸送回廊の優先度を各国が判断できるよう支援すること、及び選択された回廊の整備及び実用化のための協力機構を設立することである。本プロジェクトは、2段階に分けて実施される。

本プロジェクトの第1期において、AH及びTARネット

²¹ *Integrated International Transport and Logistics System for North-East Asia*. UNESCAP, Korea Transport Institute. New-York, 2006. Available at http://www.unescap.org/tdw/Publications/TIS_pubs/pub_2434/integrated_2434_full.pdf

²² *Joint Study on Developing Euro-Asia Transport Linkages*. UNESCAP-UNECE, New York and Geneva, 2008. Available at http://www.unece.org/trans/main/eatl/in_house_study.pdf

ワークのルート及び潜在的な貨物輸送量に基づき、北東アジア、中央アジアを結ぶ6本の輸送回廊が選定された²³。このうち3本のみが北東アジアに係わるものである。「北東アジア輸送回廊ビジョン」が取り上げた回廊のうち、「天津・モンゴル輸送回廊」、「CLB輸送回廊」、「朝鮮半島東部輸送回廊」及び「SLB輸送回廊」がこれらに対応する。これらの回廊、その通過国及び「北東アジア輸送回廊ビジョン」との対応を付録4に示した。

第2期の最初のステップとして、6本の国際複合輸送回廊の現状整理を行い、そのうちの3本について優先的に一層詳細な検討を行って実用化を図ることとされた²⁴。このうち北東アジアに係るものは2本、すなわち「北東アジア輸送回廊ビジョン」のうちの「天津・モンゴル輸送回廊」及び「CLB輸送回廊」である。

2009年12月、関係10カ国は覚書(MOU)に調印し、3本の優先回廊の整備と実用化を調整しながら進めるために協力することになった。この覚書によれば、なすべき作業の方向を示し、計画を策定し、調整を行い、実行に移していくために運営委員会を設立することについて、各国が合意したことになっている。その際、ESCAPは運営委員会の事務局を務める²⁵。

大図們江イニシアチブの役割

UNESCAPの積極的関与もあり、今日までに北東アジア諸国は運輸政策の相互調整、統合輸送ネットワークの公式認定及び一部の複合輸送回廊の推進といった面で実質的な前進を図ることができた。しかしながら、上述の3つのUNESCAPプロジェクトのうち最初のプロジェクトのみが、北東アジアにおける統合的な輸送、ロジスティクスシステムを取り扱っている。それ以外の2つ(1つは現在進行中)は、UNECEと共同で実施されたもので、北東アジアと欧州、北東アジアと中央アジアを結ぶ輸送回廊を推進

することにより、地域間の連結路を確立し、発展させることに焦点を合わせている。したがって、北東アジアを走る回廊のうち何本か、具体的には「SLB輸送回廊」(シベリア鉄道)、「天津・モンゴル輸送回廊」及び「CLB輸送回廊」のみが、多国間の場において関心を集めているのが現状である。これらの回廊の実用化は、UNESCAPの枠組みのみならず、中央アジア地域経済協力(CAREC)、鉄道国際協力機構(OSJD)やその他の国際的な公的あるいは非政府の機関やプログラムの枠組みの下でも推進されている。

北東アジアにおけるその他の国際輸送回廊が地域全体にとって意義を持ち、各国の政策や二国間での優先課題とも整合しているという現実があるにもかかわらず、これらの回廊の推進についての協力は地域レベルでの十分な支持を得ていない。この間、これらのルートの整備は、各国が個別に進めてきている。主な動きを整理すると次のとおり²⁶。

- 「図們江輸送回廊」: 2009年8月、長吉図関開発開放先導区が批准された。長春～図們高速道路は完成し、さらに琿春まで延長する工事が進められている。また、長春～図們高速鉄道も建設中である。琿春～クラスキノ国境のロシア側施設の改修が間もなく実施される予定である。2010年8月、ロシアのザルピノ港(トロイツァ湾港)では、荷役機械の増強事業が開始された。
- 「綏芬河輸送回廊」: 2009年4月、綏芬河総合保税区(中国全土で6か所あるうちの1つ。東北では唯一)が批准された。2008年には、ザバイカリスクにおいて、年間50万TEUの能力を持つ内陸コンテナデポ(ICD)が建設された。ボグラニチヌイ～ウスリースク～ウラジオストク国道改修及びボグラニチヌイ道路国境の整備が進んでいる。ロシアのポストーチヌイ、ナホトカ、ウラジオストクの各港は、取り扱い能力の拡大を図っている。
- 「朝鮮半島西部輸送回廊」: 鴨緑江を跨ぎ丹東(中国)

²³ これらの回廊の大部分(SLBを除く)は、ADBが主導する中央アジア地域経済協力(CAREC)プログラムの下で優先付けされ、CAREC閣僚会合(2007年11月、タジキスタン、ドゥシャンベ)で承認されたものと整合している。以下を参照。*CAREC Transport and Trade Facilitation Strategy*. Available at <http://www.carecinstitute.org/uploads/docs/CAREC-Transport-TradeFacilitation-Strategy.pdf>

²⁴ Report of the Policy-level Expert Group Meeting on Operationalization of International Intermodal Transport Corridors in North-East and Central Asia, 4-5 March 2009, Tashkent, Uzbekistan. P. 9, 11. Available at http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/CorridorStudy/EGM_files/EGM_Tashkent_FinalReportV2.pdf

²⁵ Review of the Developments in Transport in Asia and the Pacific 2009, UNESCAP, New-York, 2010. P. 245-246. Available at http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TPTS_pubs/pub_2392/pub_2392_fulltext.pdf

²⁶ Information of the Tumen Secretariat/UNDP; Arai Hirofumi. Developments in the Upgrading of the Transportation Corridors Supporting Intra-regional Northeast Asia Distribution and Examination concerning the Policy Responses. ERINA Report. Vol. 89. Sept. 2009. P. 63-70. (in Japanese, summary in English); Wu Hao. Plan for Chang-Ji-Tu Pilot Zone and its Interaction with Greater Tumen River Area Cooperation and Development. Paper presented at the 4th NAPA Annual Conference titled "Greater Tumen Initiative and Local Economic Cooperation in Northeast Asia." May 17-18, 2010. Chuncheon, Republic of Korea. Available at www.napa21.org; Shan Juan, Wu Yong. Another bridge to link DPRK. China Daily. 2010. March 8. Available at http://shandong.chinadaily.com.cn/china/2010-03/08/content_9551067.htm; China gains Sea of Japan trade access. Global Times. 2010. March 10. Available at <http://china.globaltimes.cn/diplomacy/2010-03/511351.html>; Kim So-hyun. China to invest in North Korea road. The Korea Herald. 2010. March 22. Available at <http://www.asianewsnet.net/news.php?id=10879&sec=1>.

と新義州（北朝鮮）を結ぶ新たな橋梁の建設が2010年10月に開始される予定である。

- 「朝鮮半島東部輸送回廊」：図們江を跨ぎ琿春（中国）と元汀（北朝鮮）を結ぶ橋梁の改修が進んでおり、この橋梁改修の完了後には、羅津港までの道路の拡幅・舗装工事が予定されている。羅津港及び羅津～豆満江の鉄道の改修工事も進んでいる。

中ロ²⁷及び中朝の間には、それぞれ二国間でこれらの輸送回廊を活性化させようという意思があるものの、北東アジア全体での輸送ネットワーク整備を実質的に進展させ、輸送事業者の効率性と地域の結合度を高めるためには、すべての関係国が政策協調を強化し、協調的行動をとるようになる努力が、なお一層必要である。

北東アジアにおける政府間協力のメカニズムである大図們江イニシアチブ=GTI（かつての図們江地域開発プログラム=TRADP）²⁸は、これらの輸送回廊の公式認定と実現に向けた調整や支援の地域的プラットフォームとして機能しうる最良の位置にある²⁹。GTIの対象地域は、いわゆる「大図們江地域（GTR）」であり、中国の東北三省及び内モンゴル自治区、モンゴルの東部三県（アイマク）、韓国の東部諸港及びロシア沿海地方を含む地域であり、北東アジア地域の経済的中心を成す³⁰。これらのすべての回廊がGTRの域内にあるか、その一部を通過することから、これらのGTRにまたがる輸送回廊の地域的価値を認識し、多国間でこれらの実用化を進めつつ、GTIの枠組みの下で緊密な協力を行うことはすべての関係国にとって有益であろう。

GTIは、北東アジアにおける政府間協力の一機構であり、GTIの法的及び制度的背景は、回廊関連のいくつかの活動を支える基礎となる。

- GTI活動を規定する基本的な政府間合意において、運輸分野はこの地域における経済協力を発展させるための優先分野の一つとされている³¹。
- 「2006～2015年のGTI戦略行動計画」において、メンバー国政府は以下の項目を運輸分野の戦略行動とした³²。
 - ・ 国道及び鉄道を接続するインフラ整備
 - ・ 港湾施設整備
 - ・ ボトルネックの解消
 - ・ 航路の整備
 - ・ 国境通過に関する諸規制の調和
- 2007年、「中核的分野のいくつかの具体的プロジェクトが、さらなるマーケティングと資金調達を目指す『GTIプロジェクト』とされ」た³³。運輸分野の「GTIプロジェクト」は次のとおり。「北東アジアフェリー航路」、「琿春～マハリノ鉄道の再開」、「ザルビノ港の改修」、「中国～モンゴル鉄道の実現可能性調査」、及び「中朝道路・港湾プロジェクト」である。いずれのプロジェクトも「図們江輸送回廊」に関連するものである。
- 2009年、GTI運輸部会が設立され、北東アジアにおける運輸部門の発展と協力に対する支援を行うこととなった。それによれば、「参加国政府は、共通の利益にかかる運輸関連の課題に関して運輸部会の場で具体的な議論を行うこと……に合意した。本部会は、各GTIメンバー国からそれぞれ1名の高級事務レベル政府職員及び2名の政府職員をもって構成され、毎年1回開催される³⁴。」その際に強調されたことは、運輸部会が目的としているのは、広がりのある輸送システムを形成することや北東アジア全体を国際複合輸送回廊で結ぶことにより安定的な貨物及び旅客の流れを実現すること、さらに内陸に位置するモンゴル及び中国

²⁷ 運輸協力及びトランジットに関わる問題は、中ロ定期首脳会合委員会の下にある運輸協力小委員会の年次会合において常に議論されている。インフラ整備及び国境通過の円滑化は、2009～2018年におけるロシア極東及び東シベリアと中国東北の地方間協力プログラム（2009年10月採択）においても強調されている。

²⁸ 現時点でのGTIメンバー国は、中国、韓国、モンゴル、ロシアであり、北朝鮮は2009年11月5日に脱退した。メンバー国政府は、北朝鮮が復帰するよう働きかけている。

²⁹ Arai Hirofumi. Development of International Transportation Corridors in Northeast Asia. Paper presented at the 3rd Pacific Economic Congress. Vladivostok, Russia. August 19, 2009.

³⁰ 図們江地域開発プログラムの地理的範囲は、2005年の第8回諮問委員会で拡大された。この画期的な会合で、メンバー国政府はTRADPを再活性化してこのプログラムを大図們江イニシアチブとして推進すること、1995年のTRADPに関する協定をさらに延長すること、このプログラムが各国に属していることを確認することに合意し、同時に、2006～2015年におけるGTI戦略行動計画を採択した。See Changchun Agreement of the Member Countries of the Greater Tumen Initiative. 2 September 2005, Changchun, China. Available at <http://www.tumenprogram.org/news.php?id=500>

³¹ Agreement on the Establishment of the Consultative Commission for the Development of the Tumen River Economic Development Area and Northeast Asia. New York. 6 December 1995. Para 2.4; Annex 3 to the Agreement on the Understanding Concerning the Greater Tumen Initiative (GTI) in the form of exchange of letters (came into force on 5 November 2009 with retroactive effect from 1 May 2006).

³² 第8回諮問委員会（2005年9月、長春・中国）で承認。Available at <http://www.tumenprogramme.org/news.php?id=502>

³³ Vladivostok Declaration (adopted at the 9th CC meeting. 15 Nov. 2007). Available at <http://www.tumenprogram.org/news.php?id=503>

³⁴ Ulaanbaatar Declaration (adopted at the 10th CC meeting. 24 March 2009). Available at <http://www.tumenprogram.org/news.php?id=721>

東北に対して太平洋に通じる港湾への出口を用意することなどであるという点である³⁵。

- GTI運輸部会の設立会議は、2010年6月25日、韓国の釜山で開催された³⁶。会議では、北東アジア輸送回廊を推進し地域の結合度を高めるために、共同作業を行うことの必要性が再確認された。当面の間の部会の活動を示すものとして、「GTI運輸協力プログラム2010～2012」が採択された。このプログラムに沿って実施されるプロジェクトのリストも承認された。優先的に進めることとされたのは、「GTR横断輸送回廊に向けた輸送及びインフラ整備促進統合計画（調査）」と名

付けられたプロジェクトである。

GTIメンバー国政府が運輸部会を通じて地域の運輸の発展と協力を支援することを約していることから、GTRにまたがる輸送回廊を多国間で推進していくための枠組みとしてGTIは理想的であろう。計画されているGTIの旗艦プロジェクトは、GTIの枠組みの下で北東アジアの国際輸送回廊を推進する地域協力活動の踏み石の一つと見ることができる。GTR輸送回廊のための統合的な整備計画策定の必要性は、中国・長春で開催された第11回諮問会議においても強調された³⁷。

[英語原稿をERINAにて翻訳]

³⁵ *Terms of References (ToR) for the GTI Transport Board* (endorsed at the 10th CC meeting, 24 March 2009, Ulaanbaatar)

³⁶ Presentations and the Minutes of the Inaugural meeting of the GTI Transport Board are available at <http://www.tumenprogram.org/news.php?id=833>

³⁷ Changchun Declaration (adopted at the 11th CC Meeting, 1 Sept. 2010). Available at <http://www.tumenprogramme.org/news.php?id=905>

付録 1

アジアハイウェイ（AH）ネットワークのうち北東アジア部分



出所：http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/maps/ah_map_latest.jpg

番号	アジアハイウェイ経路	北東アジアの通過国名	北東アジア輸送回廊ビジョンとの対応
AH3	ウラン・ウデ～キャフタ～アルタンブラク～ダルハン～ウランバートル～ナライハ～チョイル～サインシャンド～ザミン・ウド～二連浩特～北京～塘沽（天津）	中国、モンゴル、ロシア	天津・モンゴル輸送回廊
AH30	ウスリースク～ハバロフスク～ペロゴルスク～チタ	ロシア	SLB輸送回廊
AH31	ペロゴルスク～ブラゴベシチェンスク～黒河～ハルビン～長春～瀋陽～大連	中国、ロシア	大連輸送回廊
AH32	先鋒～元汀～圏河～琿春～長春～アルシャン～ヌムグ～スンベル～チョイバルサン～オンドルハーン～ナライハ～ウランバートル～オリアスタイ～ホブド	北朝鮮、中国、モンゴル	図們江輸送回廊（北朝鮮ルート）
AH34	連雲港～鄭州～西安		
AH5	西安～蘭州～トルファン～ウルムチ～クイトゥン～精河～霍城（コルガス）～アルマティ	中国	CLB輸送回廊
AH6	釜山～慶州～江陵～杆城～高城～元山（～平壤）～清津～先鋒～ハサン～ラズドリノエ（～ウラジオストク～ナホトカ）～ウスリースク～ポグラニチヌイ～綏芬河～ハルビン～チチハル～満洲里～ザバイカリスク～チタ～ウラン・ウデ…	韓国、北朝鮮、中国、ロシア	朝鮮半島東部輸送回廊 + 綏芬河輸送回廊 + SLB輸送回廊
AH1	… 釜山～慶州～大邱～大田～ソウル～汶山～開城～平壤～新義州～丹東～瀋陽～北京…	韓国、中国	朝鮮半島西部輸送回廊

出所：Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors. Op cit.; Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network. Available at <http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/AH/AH~Agreement~E.pdf>

アジア横断鉄道（TAR）ネットワークのうち北東アジア部分



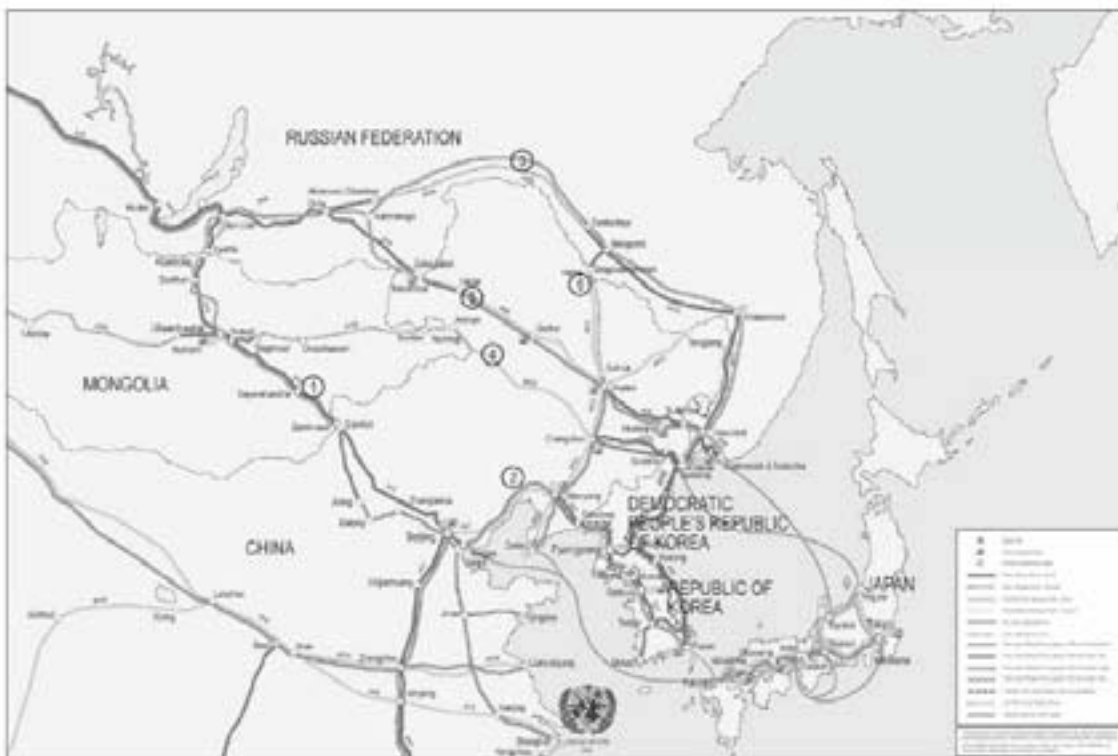
出所： http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/images/tarmap_latest.jpg

北東アジア諸国を通過するTARの路線	北東アジア輸送回廊ビジョンとの対応
北朝鮮 新義州～開城 豆満江～金剛山、及び南陽～（図們）への支線	朝鮮半島西部輸送回廊 朝鮮半島東部輸送回廊+ 図們江輸送回廊の北朝鮮ルート（一部）
中国 阿拉山口～連雲港 二連浩特～丹東 満洲里～大連、及び綏芬河～（グロデコボ）、図們江～（南陽）への各支線	CLB輸送回廊 天津・モンゴル輸送回廊 綏芬河輸送回廊+ 大連輸送回廊（一部）+ 図們江輸送回廊の北朝鮮ルート（一部）
モンゴル スフバートル～ザミン・ウド	天津・モンゴル輸送回廊
韓国 都羅山～釜山	朝鮮半島西部輸送回廊
ロシア クラスノエ～ナホトカ、及びグロデコボ～（綏芬河）への支線	SLB輸送回廊 + 綏芬河輸送回廊

出所： Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors. Op cit.; Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network. Available at <http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/AH/AH~Agreement~E.pdf>

付録 2

北東アジアにおいて選定された国際輸送回廊（UNESCAP、2006）



出所：Integrated International Transport and Logistics System for North ~ East Asia. Op. cit. P.20.

番号	回廊の経路	通過国	北東アジア輸送回廊ビジョンとの対応
1.	塘沽～天津～北京～二連浩特～ザミン・ウド～ウランバートル～スフバートル～ウラン・ウデ	中国、モンゴル、ロシア	天津・モンゴル輸送回廊
2.	北京～瀋陽～丹東～平壤～ソウル～釜山	中国、北朝鮮、韓国	朝鮮半島西部輸送回廊
3.	釜山～浦項～高城～元山～金策～先鋒～ハサン～ウスリースク～ハバロフスク～チタ～ウラン・ウデ	韓国、北朝鮮、ロシア	朝鮮半島東部輸送回廊 + SLB輸送回廊
4.	羅津/先鋒～吉林～長春～ウランホト～イルシ（アルシャン）～スンベル～ウランバートル	北朝鮮、中国、モンゴル	図們江輸送回廊（北朝鮮ルート）
5.	ナホトカ/ウラジオストク～ウスリースク～ポグラニチヌイ～ハルビン～満洲里～チタ～ウラン・ウデ	中国、ロシア	綏芬河輸送回廊
6.	大連～瀋陽～長春～ハルビン～黒河～ブラゴベシチェンスク～ペロゴルスク	中国、ロシア	大連輸送回廊

出所：Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors Op cit.; Integrated International Transport and Logistics System for North ~ East Asia. Op. cit. P.21.

付録 3

優先的な欧州～アジア連結路 (UNECE ～ UNESCAP, 2007)

図1 北東アジアにおける鉄道ルート



図2 北東アジアにおける道路ルート



出所：http://www.unece.org/trans/main/eatl/maps/EATL_rail_A3_schematically_many_colors.pdf
http://www.unece.org/trans/main/eatl/maps/Eatl_road_A3_schematically_many_colors.pdf

番号	回廊名	回廊の経路及び通過国	北東アジア輸送回廊ビジョンとの対応
1.	シベリア横断回廊	欧州～ロシア～日本、及びカザフスタン～中国、朝鮮半島、モンゴル～中国への各支線	SLB輸送回廊+ CLB輸送回廊+ 朝鮮半島東部輸送回廊+天津・モンゴル輸送回廊
2.	TRACECA (欧州・コ～カサス・アジア輸送回廊)	東欧～黒海横断～コーカサス～カスピ海横断～中央アジア	対応なし
3.	南方	東南ヨーロッパ～トルコ～イランイスラム共和国、及びイランから、中央アジア～中国、南アジア～東南アジア/中国南部への各支線	CLB輸送回廊+ 対応なし
4.	南北	北欧～ロシア、及びコーカサス～ペルシャ湾、中央アジア～ペルシャ湾、カスピ海横断～イランイスラム共和国 (ペルシャ湾) への各支線	対応なし

出所：Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors Op cit; Final Report of the 1st Expert Group Meeting in Developing Euro～Asian Transport Linkages. UNECE～UNECCAP. 9～11 March 2004, Almaty, Kazakhstan. P. 21～22. Available at http://www.unece.org/trans/main/eatl/docs/Final_report_of_the_1st_EGM_Euro～Asian_Transport_Linkages.pdf

付録 4

北東アジア及び中央アジアで選定された国際輸送回廊 (UNESCAP, 2008)



出所: http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/CorridorStudy/Corridor_maps/All_corridors.pdf

番号	回廊の経路	通過国	北東アジア輸送回廊ビジョンとの対応
1.	釜山/仁川～天津～北京～二連浩特～ザミン・ウド～ウランバートル～ダルハン～スフバートル～ウラン・ウデ～イルケーツク～ノボシビルスク～パトロパブロフスク～エカテリンブルク	韓国、中国、モンゴル、カザフスタン、ロシア連邦	天津・モンゴル輸送回廊
2.	開城/仁川/釜山～連雲港～鄭州～西安～蘭州～トルファン～ウルムチ～阿拉山口～ドスティク～アクトガイ～ウシュトベ～アルマティ (～ビシュケク)～タシケント (～ドゥシャンベ)～サマルカンド～ナヴァーイー～プハラ～トルクメナバート～マル～アシガバート～トルクメンバシ (プハラ～カルシ～サリアシア～ドゥシャンベ～ヤンギ・バザル)	北朝鮮、韓国、中国、カザフスタン、キルギス、ウズベキスタン、 タジキスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタン	CLB輸送回廊からさらに中央アジアへ 対応なし
3.	釜山～羅津/釜山～浦項～高城～元山～清津～羅津～ハサン～ウスリースク～ハバロフスク～チタ～ウラン・ウデ～マルツェボ	韓国、北朝鮮、ロシア	朝鮮半島東部輸送回廊+ SLB輸送回廊
4.	エカテリンブルク～パトロパブロフスク～アスタナ～カラガンダ～シュ (～アルマティ)～ビシュケク～タシケント～ドゥシャンベ	カザフスタン、キルギス、ウズベキスタン、タジキスタン	対応なし
5.	ウルムチ～カシュガル～イルケシュタム～サリタシュ～ジルガタル～ドゥシャンベ～サリアシア～テルメズ	中国、キルギス、タジキスタン、ウズベキスタン	対応なし
6.	バルナウル～タシヤンタ～ウランバイシント～ホブド～ヤラント～ (ウルムチ)	ロシア、モンゴル、中国	対応なし

出所: Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors Op cit.; Report of the Policy ~ level Expert Group Meeting on Operationalization of International Intermodal Transport Corridors in North ~ East and Central Asia, 4~5 March 2009, Tashkent, Uzbekistan. Op cit. P. 9, 11.Asia. Op. cit. P.21.

*回廊1、2、5は、プロジェクトの第2期において、引き続き回廊の実用化に向けた作業を行う対象として選択された。