

大図們江イニシアチブ (GTI) 運輸専門家会議

ERINA 調査研究部研究主任 新井洋史

2010年12月16日、鳥取県米子市で図們江事務局と鳥取県の主催によりGTI運輸専門家会議が開催された。会議には、GTI運輸プロジェクトの関係者ら約30名が参加した。

会議は2部構成で、前半では「ザルビノ港（トロイツァ湾港）近代化」、「中国～モンゴル鉄道FS」、「北東アジアフェリー」及び「境港～東海～ウラジオストクフェリー」の進展状況や課題などが報告された。後半では、今後実施予定の大図們江地域（GTR）輸送回廊に向けた統合輸送・インフラ整備促進計画（調査）の進め方について議論した。

「ザルビノ港近代化プロジェクト」

同港を運営している「トロイツァ湾港」社の関係者が参加できなかったため、提出資料に基づいて、図們江事務局が代わりに説明を行った。

- ・2009年7月、露中合弁企業「ザルビノ国際港（International Port Zarubino）」を設立した。当社が51%、中国の「長吉図国際物流集団有限責任公司」が49%を所有している。
- ・同社の目的は、第1、第2岸壁をコンテナターミナルとして整備すること、冷蔵ターミナルの能力拡大（～14,000t）、新車取扱台数を年間45,000台にまで増加すること。
- ・合弁企業設立後から現在までに、コンテナターミナル1の改修の95%は終了。リーチスタッカー（40t）購入（琿春に仮置中）。
- ・マツダ、ヒュンダイの新車輸送を扱っている。2009年は12月までに約22,000台を取り扱った。2011年は48,000台を取り扱う見通しである。
- ・課題の一つは、クラスキノ国境通過施設（道路）の処理能力の制約である。2010年末～11年にかけて工事が行われ、1日250台の通過が可能になる。このほか、トランジット貨物の手続きの簡素化、露中の国境通過施設の稼働時間の整合なども課題。

以上の報告に追加して、ロシア沿海地方行政政府からの報告があった（極東海運研究所のミハイル・ホロシヤ海運振興部長が代読）。

- ・沿海地方には、南北につながるシベリア横断鉄道回廊、朝鮮半島縦貫鉄道回廊のほか、東西方向の「プリモーリエ1」回廊、「プリモーリエ2」回廊がある。このうち「プリモーリエ2」がザルビノ港に関わるルートである。ザルビノ港プロジェクトは国際協力による輸送インフラ整備のパイロットプロジェクトになりうる。
- ・ザルビノ港の発展コンセプトには2案ある。既存の設備能力の範囲内での発展を考えるものと、自然条件の許す範囲で開発を進めるものである。後者の場合は、最大で数千万トン（うち、コンテナは2、3百万TEU～7百万TEU）。
- ・ザルビノ港発展のために重要なのは、琿春～マハリノ鉄道の早期再開、後背地の道路整備（進行中）、国境通過施設（道路、鉄道、港湾）の近代化である。

「中国～モンゴル鉄道FSプロジェクト」

GTIでは両国間鉄道プロジェクトのうち、モンゴル東部のチョイバルサンと中国内モンゴル自治区のアルシャンとを結ぶ鉄道建設を取り上げている。ただし、本会議においては、モンゴル鉄道庁長官のバトボルト氏が当該路線のみならず、モンゴル全体の鉄道整備計画について説明を行った。

・モンゴル国会では、「鉄道輸送国家政策」を承認した。（2010年6月24日付、決議第32号）。モンゴルの南部、東部の鉱山を結ぶ総延長約5,700kmの鉄道を整備する。このうち、南部のタバントルゴイ炭田から東部のチョイバルサンにつながる約1,100kmの区間を第1期として予定している。軌道幅は1,520mm（現行モンゴル標準＝ロシア標準）。チョイバルサンからは、ロシア国境のエレンツァフまで鉄道があり、ロシアのシベリア鉄道につながっている。



図. モンゴル東部鉄道路線計画図

- ・モンゴル東部地区には、全人口の8%が居住し、工業生産の6%を産出した(2008年)。地下資源が豊富で、石油、鉄鉱石、鉛、ウラン、スズ、螢石、岩塩、タングステン及び亜鉛の約5割がこの地域にある。
- ・今年10月、既存鉄道を利用して、シベリア鉄道経由でポストーチヌイ港までの石炭のトライアル輸送を行った。チョイル～ナウシキ間に2日、ナウシキ～ポストーチヌイ港間に6日を要した。
- ・モンゴルとしては、東部鉄道網のF/Sや人材育成の面での国際社会からの協力を期待している。

「北東アジアフェリープロジェクト」

北東アジアフェリージャパン(株)の三橋郁雄専務取締役が、4か国合弁の「北東アジアフェリー」社の基本コンセプト等を説明した上で、現状を報告した。

- ・2009年7月～9月に運航したのち、現在休止中だが、航路が破たんしたわけではない。
- ・経済状況が悪化する中で営業を開始したことなど、運の悪さもあった。しかしながら、いずれにしても、航路開設初期には経営が苦しく、関係する地方政府・自治体からの公的支援が必要である。

- ・GTI(図們江事務局)には、関係首長会議の開催に向けて協力をお願いしたい。また、国境通過インフラ整備の促進につながるような、基金の設立にも期待している。

「境港～東海～ウラジオストクフェリープロジェクト」

DBSクルーズフェリー社のキム・グナ社長が、フェリー航路の現状について、報告を行った。

- ・2009年7月から、境港～東海～ウラジオストクのルートでフェリーの運航を開始した。2年目に入り、初年度の同時期より旅客、貨物とも取り扱いが増えているが、依然として赤字。
- ・貨物のうち、ロシア発は9%しかなく、これを増やすことが課題。ウラジオストク港での貨物ハンドリングに時間がかかっている。
- ・中国を発着地としたトランジット貨物の潜在量は大きいと考えているが、通関手続きが複雑なこと、陸上輸送コストが高いこと、インフラが不十分であることが障害となっていて、実現が難しい。
- ・図們江事務局には、観光の促進や、航路の知名度向上の面で支援を期待している。

「輸送回廊総合調査」

会議の第2部では、図們江事務局主導で実施を予定しているGTR輸送回廊整備に向けた総合調査の企画内容・仕様等について議論した。図們江事務局シニアプログラムオフィサーのルスラン・グリドフ氏の進行により、4名の「GTI運輸専門家」（中国・交通運輸部規画研究院総合交通・発展戦略研究所高美真副所長、韓国・交通研究院カン・ジェホン元院長、ロシア・極東海運研究所海運振興部ミハイル・ホロシャ部長及び筆者）を中心に意見交換を行った。

ここで出された様々な意見を元に、最終的には事務局において、調査仕様書を作成することになった。他方、調査に必要な資金調達のみは立っておらず、その意味では、

想定通りに調査が実施できるか否かは予断を許さない。

会議は実務的な内容で、各プロジェクトの現状や課題などの事実確認ができた。しかしながら、明らかにされた課題の解決のためには、各国政府の幅広い関係部門などを巻き込んでいく必要がある。その意味では、2010年10月に前事務局長が退任し、現在、事務局長が空席となっているなど、やや事務局体制が手薄になっているのが気がりである。

なお、会議概要は、GTIのインターネットサイトにて公開されている。

<http://www.tumenprogramme.org/news.php?id=912>