

北東アジア局地圏における総合的運輸・ロジスティクスネットワークの発展に関するセミナー

ERINA 調査研究部主任研究員 新井洋史

国連アジア太平洋経済社会委員会 (UN/ESCAP) は長年にわたり、「アジアハイウェイ (AH)」構想及び「アジア横断鉄道 (TAR)」構想を推進してきている。さらに、アジアにおける輸送回廊整備も進めているが、その北東アジア部分においてはERINAが以前から提示している「北東アジア輸送回廊ビジョン」と重なる部分が多い¹。そのUN/ESCAPが2013年3月21～22日にソウル市において、「北東アジア局地圏における総合的運輸・ロジスティクスネットワークの発展に関するセミナー (Seminar on the Development of a Comprehensive Transport and Logistics Network in North-East Asia Subregion)」を開催した。一日半のセミナーには、モンゴル、韓国及びロシアの政府関係者のほか、国際機関、研究機関及び民間企業の関係者約30名が参加し、合計18の報告があった。以下ではその概要を紹介したい。

セミナー冒頭、UN/ESCAP運輸局のハ・ドンウ局長があいさつをし、共催者である韓国海洋水産開発院 (KMI) のキム・ハクソ院長からも歓迎の言葉があった。また、大図們江イニシアチブ (GTI) が前日まで韓国で開催していた貿易円滑化に関するワークショップのため韓国に出張中であった、UNDPのチェ・フン図們江事務所長もあいさつを行った。

セミナーの導入部では、UN/ESCAP事務局のマダン・B・レグミ氏が運輸・ロジスティクスの現状、UN/ESCAPの取組などについてレビューを行った。UN/ESCAPの主要プロジェクトであるアジアハイウェイに関しては、現在では北朝鮮もメンバーに加わっており、通過国は32カ国で、総延長は143,000kmが設定されている。余談だが、アジアハイウェイ1号線は、東京の日本橋 (国道1号線の起点) が始点であり、西進して福岡から釜山へとつながっている。各国で整備が進みつつあるものの、いまだに10,000kmが最低水準 (第3級) に達しておらず、整備・改良が必要である。また、アジア横断鉄道については、28カ国、117,000kmが指定されているが、そのうち10,500kmが未開通である。これらに加えて、最近UN/ESCAPが力を入れているのが、複合一貫輸送の推進である。その一環として、内陸港 (ドライポート) の整備を促進するべく、新たな協



写真：UN/ESCAP事務局提供

定づくりを進めている。国際的に重要な内陸港の整備を推進することやモーダルシフトを進めることなどを内容とした新たな協定の準備が進んでおり、事実上、あとは調印するだけとなっている。複合一貫輸送ではハードインフラ整備だけではなく、ソフト面が重要であることは周知のとおりである。冒頭でも述べたとおり、UN/ESCAPとしても輸送回廊の整備を推進している。輸送回廊のパフォーマンスを評価するため、UN/ESCAPではいくつかの区間について、通過必要日数の調査などを行っている。例えば、インチョン～天津～エレンホト～ウランバートルについては、所要時間を約160時間と評価している。今後の方向としては、総合的な計画づくりや持続可能な運輸サービス提供などといった項目と並び、複合一貫輸送回廊についても触れていた。補足コメントを行ったハ氏も、越境輸送の円滑化やロジスティクスサービス、「持続可能性」などの10項目のポイントを挙げて、それらに取り組んでいく方針を示していた。その中には、北東アジアや東南アジア、中央アジアなど地域ごとに進んでいるネットワークの結合を進めるといった項目もあり、局地的な協力との連携を図っていく姿勢が見られた。

引き続き、モンゴル、ロシア及び韓国の政府関係者から各国の状況等についての発表があった。モンゴル道路・運輸省鉄道・海上輸送局のヨンドン・マンライバヤル局長の発表は、石炭輸送を主目的とする鉄道整備の進捗状況報告を中心としたものであった。モンゴル国会は2010年6月

¹ グリドフ・ルスラン「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」『ERINA REPORT』vol.96, 2010, pp.16-18及び23-25

に、計5,600kmの新線建設を内容とする鉄道整備政策²を承認している。今回のセミナーでは、このうち第1期(900km)、第2期区間(1,100km)の建設費が約52億ドル、工期は2013~16年と計画されていることが報告された。特に、タバントルゴイ炭田近くのウハア・フダクから中国国境のガシュンスハイトに南下する267kmは、2013年中に盛土工事が完了する計画である。また、東部のチョイバルサンに向けた路線は、2013年に基本設計(FEED)を実施する。プロジェクトを推進するSPC(特別目的会社)は設立済みであり、モンゴル鉄道が51%、民間投資家が49%出資している。必要事業費の40%を資本金でまかない、残り60%を借入により調達する計画である。プロジェクトはBOTの枠組みで実施され、最終的に資産は国に移管される。世界最大級の炭田と言われているタバントルゴイの生産開始は2015年と見込まれており、鉄道建設のスケジュールもそれをにらんだものとなっている。輸送ルートについては、中国経由とロシア経由が取りざたされているが、仮にシベリア鉄道経由でロシア港湾から第三国に輸出する場合には、ロシア鉄道から58%割引運賃を適用するとの提示を受けているとのことであった。

ロシア運輸省輸送回廊・ロジスティクス発展課のアレクセイ・アレクセエフ課長は、当面の政策動向として、ロシア政府が2013年末までに、運輸全般を対象とした連邦特定目的プログラムと輸送回廊に絞った連邦特定目的プログラムの2件を策定する準備を進めていることを紹介した。続いて、ロシア東部の運輸部門の現状の説明がなされた。近年、極東各地の貨物輸送量は総じて増加傾向が見られている。港湾での石炭の取り扱い、コンテナの取り扱いなどが増加している。しかし、北東アジアと欧州を結ぶ大動脈であるシベリア横断鉄道及びバイカルアムール鉄道(バム鉄道)のボトルネック区間は、極東・東シベリア管内で2,363kmにも達している。そのため、(株)ロシア鉄道を中心に鉄道の改修が進められている。また、国際複合一貫輸送ルートとして、沿海地方の諸港湾から中国東北部の黒龍江省及び吉林省につながる国際輸送回廊「プリモーリエ1」及び「プリモーリエ2」の整備を引き続き推進している。ロシア政府が極東地域で推進している主なインフラプロジェクトとしては、上述の鉄道改修のほか、サハリンへのトンネルまたは橋梁の建設、朝鮮半島縦貫鉄道とシベリア鉄道との「連結」が挙げられる。バム鉄道の輸送能力は、最終的には年間1.1億トンまで引き上げることを目指して

いる。

韓国の国土海洋部国際海運チームのキム・チャンス上席副部長は、日中韓物流大臣会合の下で進められている海陸一貫輸送の取組状況を紹介した。韓国と中国の間では、2010年から両国間の覚書に基づいて、トレーラーの相互乗り入れが行われている。韓国側はインチョン、ピョンテク、グンサンの3港が、中国側では威海、日照など5港が対象となっている。相互乗り入れ車両については、中国側で通関時の専用レーンを設けるなど、いくつかの優遇措置が取られている。これに対して、韓国と日本との間の乗り入れは、パイロット事業としてスタートした段階である。このテーマは、交通研究院(KOTI)ロジスティクス技術・市場分析部のイ・タイヒョン部長の報告の中でも触れられていた。例えば、インチョン~青島間でトレーラー相互乗り入れ輸送を行うと、通常のコンテナ船での輸送に比べて輸送時間が24時間短縮される一方、輸送コストは約200ドル高くなるとの試算を示した。

今回の会議では、残念ながら中国や日本などの政府関係者の出席はなく、政府からの報告は上記3件のみであった。以下、研究機関、ビジネス、国際機関等からの発表と質疑応答等の中から、興味深かった点をいくつか紹介したい。

複数の報告者が取り上げていたのは、「中国横断鉄道(Trans-Chinese Railway; TCR)」(チャイナランドブリッジ)、「シベリア横断鉄道(Trans-Siberian Railway; TSR)」(シベリアランドブリッジ)、「モンゴル横断鉄道(Trans-Mongolian Railway; TMGR)」などの大陸横断輸送サービスであった。TCRの基本ルートは連運港(中国)~阿拉山口(中国)~ドスティク(カザフスタン)であり、その先中央アジア以遠の各地へ輸送される。このルートの最大のポイントは、中国・カザフスタン国境で鉄道軌道幅が異なるため、貨物(コンテナ)の積替えが必要になるということである。実際に輸送サービスを提供している韓国フォワードナー2社(Young Jin Global Logistics社及びSeojoong Logistics社)によれば、この積替えポイントでの貨物の滞留が発生しがちであるとのことである。季節的な変動もあり、特にクリスマス時期は遅れが大きくなる傾向にあり、その影響は受入港である連雲港にも波及する。なお、受入港は連雲港のほか、天津港や青島港(黄島港区)も利用されている。Seojoong Logistics社では、韓国の港湾での船積みからタシケントまでの標準的な輸送日数は25日程度だとしている。

TMGRは天津(中国)~エレンホト(中国)~ザミンウー

² Y.ジャルガルサイハン「モンゴルの産業及び交通インフラの発展状況」『北東アジアの直面する課題と国際協力(ERINA北東アジア研究叢書-1)』日本評論社、2012年2月、pp.103-107を参照。

ド（モンゴル）が基本ルートで、モンゴル国内を通過してシベリア鉄道へとつながっている。このルートでも、中国・モンゴル国境で鉄道軌道幅が異なるため積み替えが必要であり、そこがボトルネックとなっている。KMIのリ・スンウ国際ロジスティクス研究部長は、普段は1日当たり60両程度の貨物量が、ピーク時には120両程度に増加することなどを示しつつ、能力増強の必要性を指摘した。なお、モンゴル国内（例えば、ウランバートル）までであれば、道路輸送も選択肢となるが、その際も国境の処理能力が問題となる。これに関して、モンゴル側ではアジア開発銀行（ADB）の支援により、ザミンウードにロジスティクスセンターを整備することにしており、2013年に着工し、2016年に完成する計画である。また、ウランバートルからザミンウードまでの道路も、2013年中に全線が舗装される計画である。

TSRの競争力について、ロシア運輸省発展プログラム局コンサルタントのアレクサンドル・オレイニコフ氏は、上海からモスクワまでのコンテナ輸送を例に、海上ルートの場合には45日、6,000ドルかかるのに対し、TSRでは25日、5,850ドルであるという数字を示してアピールをしていた。輸送コストは40フィートコンテナを想定したものであると思われるが、海上ルートの運賃が6,000ドルというのは、実勢よりもかなり高い感じがする。ロシア政府としては、現在、スエズ運河経由で輸送されている欧亜間のコンテナ貨物量2,500万TEUのうち、1割（250TEU）をTSRルートにシフトさせたいという目標を掲げており、とにかく売り込みを図りたいということだろう。

大陸横断ルート以外のトピックとしては、韓国鉄道技術研究院のナ・ヒソン主任研究員が朝鮮半島の南北輸送インフラに関する報告を行った。ロシア、北朝鮮との三カ国協力のこれまでの経緯や現状についての説明があった。南北間の鉄道接続については、第1段階として南北間の線路の連結、第2段階として北朝鮮領内の鉄道の改修、そして第3段階として北朝鮮領内の鉄道を近代化して欧亜ランドブリッジを完成させるという方針が進められている。現状では、第1段階の線路連結までは完了しているが、列車の運行は停止中である。ナ氏の発表から、韓国では、朝鮮半島の輸送・ロジスティクスシステム統合を進めることと、北東アジアの輸送・ロジスティクスネットワークを整備していくことが、表裏一体として捉えられていることがうかがわれた。こうした観点から、UN/ESCAPなどの国際機

関を通じて南北間のロジスティクス協力を強化していくことなどを提案していた。

国際機関の取組事例の紹介として、GTIプログラムオフィサーのバルバラ・クレチェトバ氏は、2012年に実施した大図們江地域横断輸送回廊に関する総合調査³の概要を報告した。その中で、6本の回廊を特定してその現状評価や将来貨物量予測を行ったことや、この調査を踏まえてGTIとしての戦略や行動計画を策定していく予定であることなどを述べた。また、ADBの地域協力専門官のジェフ・プロサク氏は、中央アジア地域経済協力（CAREC）の枠内での輸送回廊整備の現況について述べる中で、最大の障壁は国境での越境手続きであることを強調していた。また、ADBは中国の天津におけるコールド・チェーン整備に対する支援を行っていることも紹介された。UN/ESCAPのフョードル・コルミリスチン氏は、TIR条約⁴に基づく貨物輸送を北東アジア地域各国が活用することを提案した。現在、中国は条約に未加入であるほか、日本、韓国は加入済みではあるが未適用である⁵。TIRは、道路輸送により国境を超える際の通関手続きを簡略化することを目的とした制度であるが、途中に海上輸送区間があっても、その区間で効力が停止されるのみであり、道路輸送区間では有効であるとの説明であった。中国の加盟が期待されるところである。

筆者は、「綏芬河輸送回廊」及び「図們江輸送回廊」を利用して中国東北部と日本海沿岸地域を結ぶ陸海複合一貫輸送ルートの構築の意義や課題等について報告を行った。いくつかの輸送実験の事例紹介を行いつつ、いわゆる「ニワトリとタマゴ」のジレンマがあって、新たな物流ルートが大きな流れになっていない状況の説明などを行い、最後に漸進的なアプローチをとりながら進めることなどを提言した。

本セミナーでは、各地の輸送サービスの現状や輸送インフラ・ロジスティクスサービス改善の取組状況等を知ることができ、非常によい機会であった。国際輸送において、国境通過が大きな問題であることは、あらゆる場面で繰り返し指摘されており、今回もほとんどの発言者が言及していた。問題の所在はわかっているが、容易に解決には至らない課題であり、非常に根が深い問題であることを再認識した。総体的には、ハードインフラ整備に関する議論は少なく、いかにサービスの質を高めていくかという観点でのシステム構築の重要性が強調されていたように思う。

³ 「特集：北東アジア輸送回廊の現状と展望」『ERINA REPORT No.111』2013年5月を参照。

⁴ 国際道路運送手帳による担保の下で行なう貨物の国際運送に関する通関条約

⁵ 正確には、日本は1959年の旧条約に加入して、これを適用している。

ところで、ロシア運輸省のアレクセエフ氏及びオレイニコフ氏は、近年北東アジア各国との協力の窓口となっていて、筆者も様々な国際会議などで顔を合わせている。モスクワの官僚には極東、東アジアの実情に疎いケースが多い中、地域の状況に明るい人材が育ちつつあることには期待が持てる。

議長が韓国人であること、また開催地が韓国であることから、韓国色の強いセミナーだった。開催地が韓国であることには、UN/ESCAPの北東アジア事務所がインチョンにあることも関係していよう。TCRやTMGRに関して複数の発表者がかなり具体的かつ実務的な報告を行ったこと

から、韓国とこれらの地域との経済関係が深まっていることがうかがわれた。韓国人の参加が多かったことから、セミナーの主な話題が韓国の関心事に偏りがちなのは致し方ないものと思う。こうした中、日本からの参加者が筆者一人であったことは、残念だった。事務局担当者は、中国が参加しないのは残念だと言っていたが、言外に日本政府の参加は最初からあきらめているというニュアンスを感じた。やや飛躍してしまうが、日本の関心事項を国際社会のアジェンダに盛り込んでいくためには、こうした一つ一つの機会を大切にしていける必要があるのではないかということ考えた。

第11回 モスクワ国際エネルギーフォーラム

ERINA 調査研究部主任研究員 新井洋史

2013年4月9～11日に、第11回モスクワ国際エネルギーフォーラムが開催された。見本市と併催される形の民間イベントであるが、ロシアの国会、政府関係省庁なども参加するかなり大がかりなものであった。主催者の発表によれば、参加者総数は1,800名を超え、17カ国の外国人参加者があったとのことだ。また、ロシアを代表するエネルギー関係のシンクタンクの所長らも参加しており、その意味でレベルの高い会議であった。このうち、10日、11日の2日間のプログラムの一部に参加したので、その概要を伝えたい。

4月10日の午前中は、「世界のエネルギー：新たな発展のベクトル。新たなチャレンジの文脈におけるロシアのエネルギー戦略」というタイトルでの全体会議が行われた。この全体会議自体がさらに2つのセッションに分かれており、第1セッションはロシア科学アカデミーエネルギー研究所のアレクセイ・マカロフ所長を中心に進められた。このセッションの趣旨は、同研究所が取りまとめた2040年までの世界のエネルギー見通しの紹介であった。この見通しは、同研究所が1年前にまとめた2030年までを対象期間とした見通しに代わるものとして今回新たに取りまとめたものであり、この会議において公表することを目標として作業を進めてきたとのことである。プレゼンテーションでは要点のみの説明であったが、詳細は同研究所のウェブサイトに掲載されているレポート全文で確認することができる。興味深かったのは、ロシアのエネルギー分野の将来について、かなり危機感を持っている様子が見られたことである。エネルギー源別構成の予測で天然ガスの役割が高



(写真) 筆者撮影

まっていくだろうという見方は世界的に広く共有されているものであり、また、アジア地域では天然ガス価格が高止まりすると予測は必ずしも特異なものではない。と同時に、天然ガス及び石油の供給量は、世界的に見て十分にあるということを指摘している。これを踏まえ、需給が緩んで価格低下が進む場面などを念頭に、ロシアの脆弱性を指摘している。その裏側には、ロシアの石油・天然ガス開発プロジェクトが西側のプロジェクトの2～3倍もの費用がかかる高コスト体質であるとの分析がある。したがって、同研究所では、ロシア国内の資源開発プロジェクトに外国投資家を招き入れ、彼らの高度なコスト管理ノウハウを利用してコスト削減を行うことを提言している。

第2セッションでは、エネルギー戦略研究所のビタリー・ブシューエフ所長を司会に、ロシアの次期エネルギー戦略についての議論が行われた。ロシア政府は、2030年ま