



大図們江地域（GTR）横断輸送回廊の 現状と将来発展（韓国区間）

韓国鉄道技術研究院主任研究員 ナ・ヘソン

（要旨）

北東アジアの国際交通・ロジスティクスシステムは、アジアハイウェー（AH）、アジア横断鉄道ネットワーク及び中国、ロシア、日本などの幹線鉄道網や地域のフィーダーロジスティクスネットワークなどによって構成される。朝鮮半島の交通・ロジスティクスシステムの基盤は、6つの結節点から構成されよう。そして、ソウルを中心として、「インチョン・西部経済圏」、「ピョンヤン・ナンボ圏」、「ウォンサン、ハムフン圏」、「東部（クムガン山）経済圏」、「プサン・ウルサン圏」及び「セマングム、モッポ圏」を連結した構造が形成されることになる。

2008年の世界経済危機はあったものの、過去9年間にわたり、韓国の貨物輸送量は増加してきた。特に、プサン港における輸出入及びトランジット貨物の輸送量が多い。インチョン、ガンヤン、ピョンテク及びムクホの各港では輸出入貨物量が重要な要素となっている。近年では韓国とロシアの間でのトランジット貨物輸送量が急増している。

インフラ能力の状況

2009年には、道路延長は2001年と比べて13,587km増加した。2009年の道路総延長は104,983kmであり、2001年からの年平均増加率は1.75%であった。高速道路は、2001年の2,637kmから2009年の3,776kmへと1.43倍になった。

鉄道に関しては、京釜高速鉄道の第1期（ソウル～テグ）が2004年に開業し、第2期（テグ～プサン）が2010年に開業した。高速鉄道は、韓国の半日生活圏の形成に寄与した。2009年の鉄道総延長は3,377.9kmであり、うち240.4kmが高速鉄道、3,137.5kmが在来鉄道である。2009年時点の複線化率は43.9%であり、毎年増加している。

2010年に全面開業した京釜高速鉄道に加え、湖南高速鉄道の建設が進められている。これは、西海岸開発に伴う輸送需要の増加への対応や地域発展の促進を目的としたものである。長期的には、中国横断鉄道（TCR）及びシベリア横断鉄道（TSR）につながる高速鉄道網を形成し、韓国が欧亚大陸のゲートウェーとなるよう、国際鉄道輸送基盤を構築する必要がある。韓国政府は、高速鉄道を在来線ネットワークと連結していく、体系的な国家鉄道網構築計画を策定済みである。

京義の鉄道、道路（京義線、国道1号線＝往復4車線）及び東海の鉄道、道路（東海線、国道7号線＝往復2車線）が韓国と北朝鮮を結んでおり、両国間の経済協力のみならず、南北間交流の活性化並びにTAR、AHとつながる交通網の構築にとっても最も重要な交通路とである。

京義、東海の鉄道、道路連結プロジェクトは、現時点で完了済みである。道路インフラの整備が先行し、2003年以降開城工業団地開発を加速し、2004年以降金剛山観光プロジェクトを促進した。道路インフラの改善により金剛山観光の観光客は年間30万人まで増加した。これは、南北インフラプロジェクトが、明らかに国境地域開発プロジェクトの促進につながった事例である。

港湾に関しては、既存港湾及び新港における貨物取扱能力やコンテナ処理能力が向上した。2009年の総貨物取扱能力及びコンテナ処理能力は、2001年と比べてそれぞれ330万トン、1,100万TEU増加した。

南北間輸送インフラのさらなる発展

南北間輸送インフラプロジェクトは、北東アジアにおける不連続空間を解消する、また南北経済共同体を構築するという使命を帯びている。

韓国が将来ビジョンを実現するにあたっては、「閉鎖的・排外的領域」コンセプトではなく「開放的領域」コンセプトの下で、朝鮮半島の空間的開発を推進することが重要である。このことは、国土についてのコンセプトを、物理的な地域というよりは交流と協力の「開かれた場」として認識し直すことが必要だということの意味している。韓国及び北東アジアが将

来的に統合経済圏を形成するとすれば、その最も根本的な条件は「相互交流」に他ならない。南北間輸送インフラは、北東アジアの経済圏との連結を強めて、北東アジアにおける人的及び物理的交流を再活性化させることになるだろう。

韓国における社会資本整備のためには、段階的戦略アプローチが必要である。その際、マクロ的な目標として、北朝鮮経済の再生や南北経済統合、朝鮮半島の競争力の長期的改善、北東アジアにおけるインフラ構築のための協力といったものを掲げ、こうした目標を実現していくことになる。

このアプローチの第一段階は、南北境界地域における局地的インフラを建設することであろう。現在、京義線、東海線の鉄道・道路が整備済みである。第二段階は、境界地域にある特別区域の活性化に応じてインフラを拡張することであり、また北朝鮮とロシア、北朝鮮と中国及び北朝鮮通過の交通需要への備えとしてインフラ整備を促進することである。現在、欧亜間のロジスティクス構築プロジェクトが、羅津～ハサン鉄道改修と併せて進められているが、このほかにも京義線改修に対応した北東アジア地域におけるロジスティクス構築プロジェクトが必要である。第三段階は、朝鮮半島を通過する交通需要及び北朝鮮内の交通需要に備えたインフラを増強することである。長期的には、ユーラシアインフラ網の構築に合わせて、朝鮮半島内のインフラ能力を継続的に高めていくことが必要である。

このように、本論文では、南北経済共同体及び多国間鉄道協力の構築の推進要素として、南北間鉄道の段階的整備戦略の現実的なアプローチを提案している。そのためには、北朝鮮の鉄道の近代化及びロジスティクス産業の創出、さらには国際ロジスティクス市場における競争力強化が必要である。

段階的な北朝鮮鉄道網整備の戦略を策定すること、及び南北間鉄道整備の中長期ロードマップを提示することが必要だ。

第一段階（南北間鉄道連結段階）は、開城、金剛山といった境界地域での地域的なインフラ建設の段階である。この段階は完了している。京義線及び東海線が完成済みである。

第二段階（北朝鮮鉄道再生段階）は、南北間輸送に備えたインフラ整備を進める段階である。これが、現在必要とされているものである。この目標を達成するためには、南北とロシア、または南北と中国が一緒になったプロジェクトを展開する必要がある。例えば、羅津～ハサンプロジェクトや瀋陽～ピョンヤン～ソウル～プサン間のロジスティクス産業といったものである。

第三段階（北朝鮮鉄道の近代化）は、トランジット輸送及び北朝鮮の潜在需要に対する備えとしてインフラの改善（複線化、高速化）を行う段階である。これは、新線建設により北朝鮮の鉄道システムの近代化を図る段階であると考えられる。長期的には、この段階では北東アジアインフラネットワーク構築及び朝鮮半島の安定的インフラ構築のために、国内インフラを改善していくことが必要となる。

北朝鮮鉄道の近代化の段階では、その初期において政府主導で低コストのパイロットプロジェクトを実施する必要があり、その後に海外からの投資を得て大規模な民間プロジェクトが展開されることになろう。

さらに、南北間輸送インフラは北東アジアにおける経済及び安全保障協力を寄与し、また北東アジアにおけるこれらの協力は韓国・北朝鮮関係の改善にも寄与することから、究極的には朝鮮半島の統一と北東アジアの統合につながる好循環を展望することが可能となる。

[英語原稿をERINAにて翻訳]