



北東アジア・シームレス物流

2010年3月23日
ERINA調査研究部 新井洋史

1

ERINA

内容

1. イントロダクション

2. 北東アジア経済発展国際会議(NICE)分科会A:「北東アジアシームレス物流」 「大図們江イニシアチブ」と運輸分野におけるその活動

ナタリヤ・ヤチェイストワ UNDP大図們江イニシアチブ事務局長

シームレスアジアのためのインフラ

ビスワ・バタチャリア アジア開発銀行研究所所長特別顧問

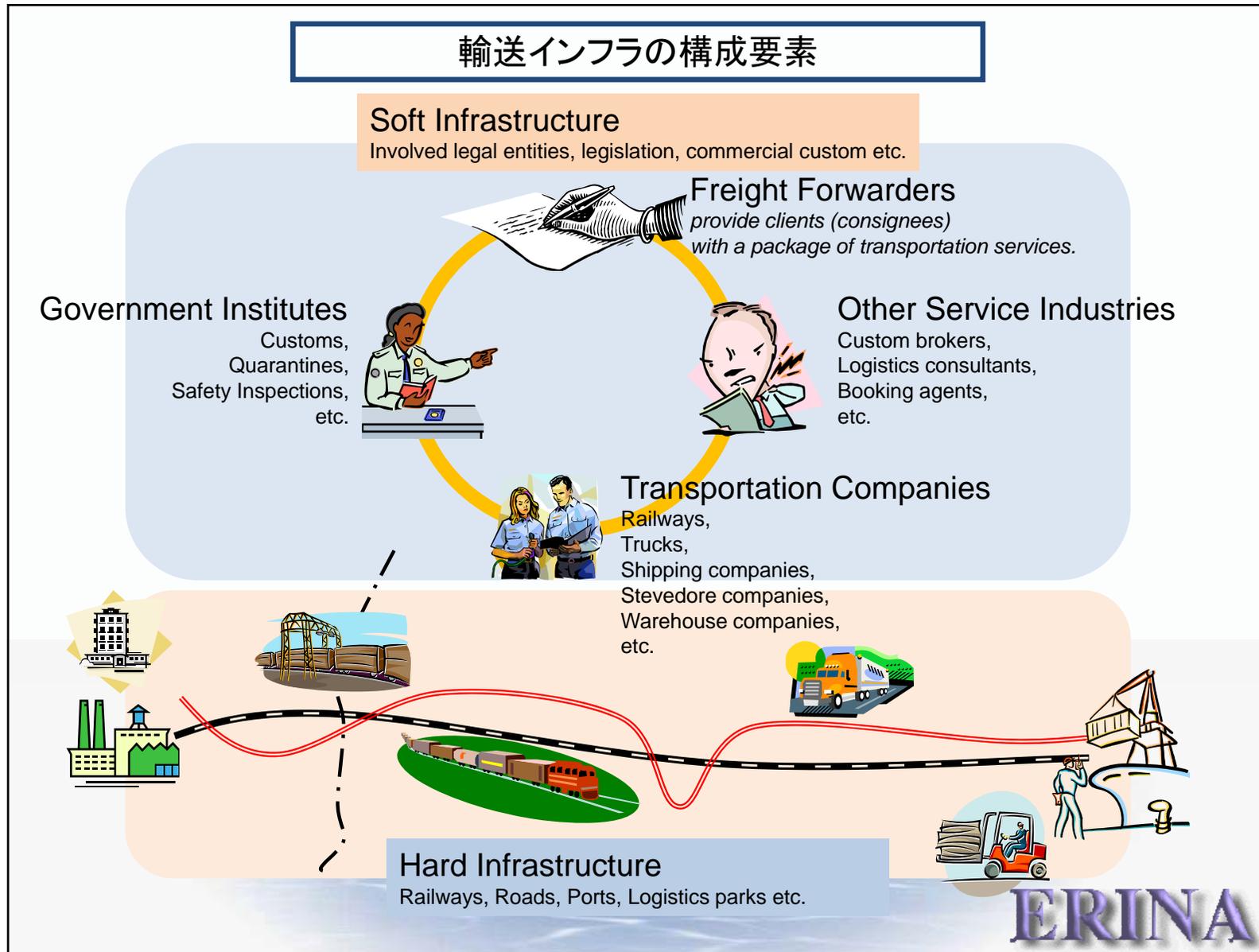
JR貨物の国際物流への取り組み

池田明元 日本貨物鉄道(株)ロジスティクス本部国際物流開発部部長代理

TSR国際コンテナ輸送の現状と展望

辻久子 ERINA調査研究部研究員

3. 物流のシームレス化への取り組み



「大図們江イニシアチブ」と運輸分野におけるその活動

ナタリヤ・ヤチェイストワ UNDP大図們江イニシアチブ事務局長

- ・大図們江イニシアチブ(GTI)は、国連開発計画(UNDP)が支援する政府間協力メカニズム。(メンバー国:中国、モンゴル、韓国、ロシア)



Map of Greater Tumen Region

「大図們江イニシアチブ」と運輸分野におけるその活動 (続き)

- ・運輸部門の戦略目標を、「図們江地域の港湾における国際貨物取扱量が年10-15%増加すること」と設定している。
- ・運輸部門での協力を推進するため、各国政府担当官により構成される「GTI運輸部会」が設立された。(第1回会合は2010年6月予定。)

GTI共同プロジェクト(運輸関連)

- 北東アジアフェリー(東草-新潟-ザルビノ)
- ザルビノ港(トロイツァ港)近代化
- モンゴル~中国鉄道建設
- 琿春~マハリノ鉄道の再開
- 中朝国境鉄道・港湾プロジェクト

GTI運輸部会の任務

- 物流量の増加に向けた共同行動
- 新たな輸送回廊の開発
- 越境輸送プロジェクトの支援
- 地域内の運輸政策の調整

GTI運輸ワークショップ(2009年12月、琿春市)

- 「北東アジアフェリープロジェクト」の円滑な実現のため、国境手続きの簡素化等が必要。
- 「図們江輸送回廊」が持つ潜在力を現実に発揮させるためには多国間協力の強化が必要。



シームレスアジアのためのインフラ

ビスワ・バタチャリア アジア開発銀行研究所所長特別顧問

- ・アジア開発銀行 (ADB) とアジア開発銀行研究所 (ADB I) による共同研究。
(2009年9月出版)
- ・本研究では、越境プロジェクトのほか、国内プロジェクトであっても国際貿易等に寄与するものを対象とした。また、「ハードインフラ」、「ソフトインフラ」を含む。

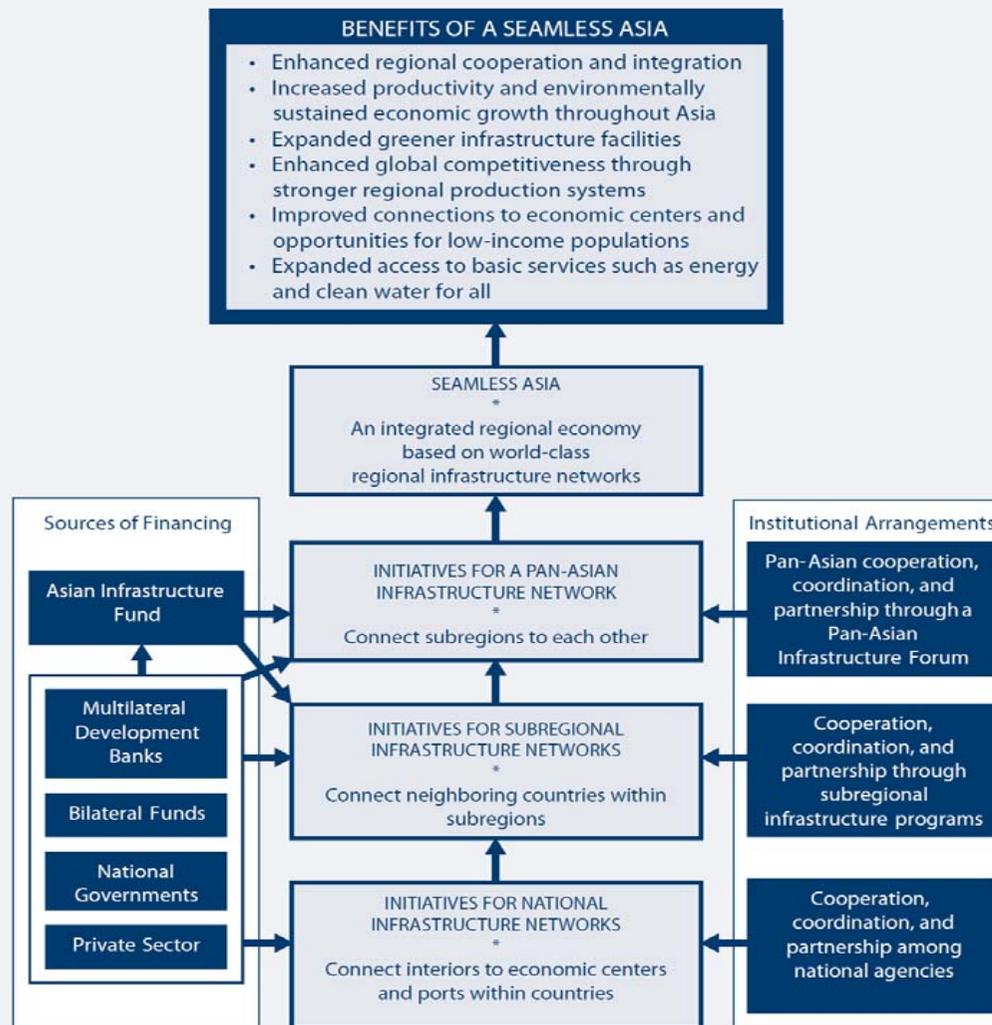
主な結論:

- ・「汎アジアインフラフォーラム (PAIF)」を設置して、既存の局地圏でのインフラ整備の各取り組みを統制し、シームレスアジアに向けて統合すべき。
- ・アジアでは2010~20年に、年平均7,500億ドルのインフラ投資が必要。
- ・国際資金を調達しつつ、個別プロジェクトの優先順位付けを行って資金を供給するために「アジアインフラ基金 (AIF)」が必要。

シームレスアジアのためのインフラ(続き)

「汎アジアインフラ協力」に求められること

- ・指導者が共通ビジョンと強いリーダーシップを持ってコミット。
- ・各国レベルでの強力な組織を持つ。
- ・国家、局地圏、地域レベルで統合的なインフラ整備を行う。
- ・投資の優先付けや政策調整のための「汎アジアインフラ戦略」を持つ。



JR貨物の国際物流への取り組み

池田明元 日本貨物鉄道(株)ロジスティクス本部国際物流開発部部長代理

- ・12ftコンテナを利用して、日中、日韓で「Sea & Railサービス」を提供している。
- ・「高速」、「定時性」、「フリクエンシー」を兼ね備え、従来の海上輸送と航空輸送の中間に位置するサービス。

例:

東京~上海	航空輸送	Sea & Rail	コンテナ航路
標準輸送日数	3日	4日	8日

ポイント・課題:

- ・高速、多頻度運航の航路との組み合わせが必要。(現状では関門・博多がメインゲート)
- ・12ftコンテナは国際標準規格でないため、個別手続きで対応してきた。サービス拡大のためには、ルール化が必要。

TSR国際コンテナ輸送の現状と展望

辻久子 ERINA調査研究部研究員

・TSR国際コンテナ輸送は、日本や韓国からの海上輸送とシベリア鉄道を組み合わせてロシアやヨーロッパと結ぶ輸送ルート。1970年代から利用されている。



日・韓~モスクワ標準輸送日数	
TSRルート	20~25日
海上輸送 (スエズ運河経由)	40~45日

Economic Research Institute for Northeast Asia, Niigata, Japan, 2007

TSR国際コンテナ輸送の現状と展望(続き)

TSR輸送の課題

- ・価格競争力: 平常時でも海上ルートに比べて高く、海上運賃が低下するとさらに差が開く。価格(運賃)設定に柔軟性が必要。
- ・関係者の連携改善: 複合輸送のプレーヤー間のシームレス輸送に改善の余地。ロシア極東港湾における通関手続きへの不信感。
- ・日本からの航路: 運航頻度が少ない(月2便)

注目すべき新たな輸送

- ・中国発ルート: ザバイカリスク(チタ州) - 満洲里(内モンゴル自治区)国境において中国鉄道と接続するコンテナ輸送。
- ・自動車完成車輸送: 極東の港湾に陸揚げし、モスクワ等へ鉄道輸送。

3. 物流シームレス化への取り組み

(1) ソフトインフラの整備

- ・ハードインフラの整備は急速に進んでいるが、ソフトインフラが脆弱であるためシームレス物流が阻害されている。(例:複雑な通関手続き)
- ・現場での問題認識、あるいは一般論としての問題認識に留まっている。権限を持つ機関を巻き込んだ取り組みが必要。



- ソフトインフラの整備には膨大な時間と労力が必要である。既存の枠組みを活用することが有効だと考えられる。
- 関係機関の参加を得て、「社会実験」を行うことにより、問題の所在等について共通認識を持つ必要がある。

期待される動き:

日中韓物流大臣会合、日中物流政策対話(計画)での政策調整
国土交通省による各地での社会実験 → 国際共同事業化?

3. 物流シームレス化への取り組み

(2) 多国間協力の枠組みの活用

・ソフトインフラのうち、通関手続きなどについては2国間での調整(簡素化など)では効果が限定的。

・ボトムアップ式の解決では、部分最適の実現に留まる恐れがある。



・多国間協力の枠組みにおける「理念の共有」を通じて、高いレベルのコミットメントを獲得することで、トップダウン型解決が望まれる。

・多国間協カプロセス自体の運営にかかるコストを最小化するためには、大図們江イニシアチブ(GTI)など既存の枠組みを活用することが重要であろう。

期待される動き:

GTIでは、図們江輸送回廊に関する総合的調査に着手する予定