

セッションB 交通インフラの連結性—その意義と課題

輸送連結の意義

国連アジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP) 交通部長

李玉偉



最初に輸送連結性の重要性和北東アジアにおける意義について、次に北東アジアで輸送連結性を発展させるためにどのようなプログラムがあるかについて、最後にどのようなことを優先的にやり、輸送連結性を高めることができるかについていくつかの提案をしたい。

まず、一般に「輸送」という言葉は誤解を生んでいるところがある。34年間、輸送分野で仕事をしてきた経験を基にしてこれを再定義してみたい。輸送とは人やモノがある場所から別の場所に移動することを意味する。それが存在することによって貿易、交流、旅行が可能になる。したがって経済、社会発展の中でなくてはならない重要な柱の1つと言える。

輸送（交通）と言えば、人とモノが動くことになるわけだが、物を動かすということは、それがお金に関わることであれば貿易や商業に関わることになる。バンコクからの会議に出席するために動いた、というのも輸送の一部で、旅行も輸送に入る。

ここに「連結性」という言葉が入ってくると、1つの場所から別の場所に動いていくことの連結性であり、それが経済・社会発展の中でどのような役割を果たすかという観点から考えていかなければならない。各国で輸送分野の位置づけがどのようになっているかということも、その国の発展にも関わってくる。

普段は輸送がそんなに重要なものとは思わないが、交通が遮断されて初めて、その重要性に気づく。国と国の間で交通が遮断されてしまうと、その国は孤立してしまう。それはイコール大量生産ができない、広域販売もできない、近代的な農業も無理、工業的な発展もできない、ということになってしまう。輸送というのは、そうしたものの基盤になるものと言える。

アジア太平洋地域においては、すべての国々が交通インフラの連結性を重要視し始めた。中国の「一帯一路」があり、韓国もユーラシアイニシアチブを進めている。ロシアも最近、トランスシベリア回廊を発表し、モンゴルは草原の道イニシアチブを進めている。そしてAPECがブループリントを発表し、ASEANがASEAN連結性マスタープランを発表し、南アジア地域も連結性に関するコンセプトを発表している。

このように連結性に関するイニシアチブがそれぞれの経済レベルに沿って進んでいるが、いまはアジア経済の成長が鈍化し、こうしたイニシアチブも鈍化している。各国で経済の再活性化を模索しているが、これまでのパターンを破るような新しい発展の方法を見つける必要がある、そうした意味でも輸送の連結性はとても重要になってきている。連結性は貿易を発展する上で不可欠なものであり、地域協力のプラットフォームになる。

高速鉄道、高速道路、港湾など、輸送インフラは投資を必要としている。アジアの国々は貯蓄率が高いところが多く、こうしたインフラへの投資ができる状態にある。いかに自分たちの財政貯蓄をそうしたところに向けていけるかを考えていかなければならない。昨今は多くの国々が連結性の話をするが、輸送だけの話ではなく、エネルギーの連結性、ICTの連結性、人と人の連結性など、いろいろ出ている。

北東アジアでの連結性を考えると、輸送インフラの連結性強化の重要性が増している。最初に話した輸送の定義を踏まえ、輸送連結性がこの地域においてどういう意味を持つかを考えなくてはならない。

まず、貿易から見たい。世界で最も輸出が活発なのは中国、4位に日本、6位に韓国、15位がロシアとなっている。輸入もほぼ同等になっている（表1）。

人の動きも非常に重要で、旅行でどれだけ人が入ってくるか（旅行サービスを輸出するか）を見ると、2位が中国、9位が日本となっており、人が出かける（旅行サービスを輸入する）方では2位が中国、4位がロシア、6位が韓国、13位が日本となっている（表2）。モノでも人でも北東アジア4カ国が世界のトップグループに入っていることに注目しなければならない。

サービス貿易でも、中国、韓国、ロシア、日本の4カ国すべてが世界で最もサービス

表1 世界の商業貿易

順位	輸出国	輸出額 (10億ドル)	割合 (%)	順位	輸入国	輸入額 (10億ドル)	割合 (%)
1	中国	3,071	18.6	1	中国	2,479	14.8
4	日本	625	3.8	4	日本	648	3.9
6	韓国	527	3.2	9	韓国	436	2.6
15	ロシア	340	2.1	23	ロシア	194	1.2
計			27.7	計			22.5

出所: WTO, World Trade Statistical Review 2016

表2 世界の旅行貿易

順位	輸出国	輸出額 (10億ドル)	割合 (%)	順位	輸入国	輸入額 (10億ドル)	割合 (%)
2	中国	187.5	15.0	2	中国	330.6	27.2
9	日本	25.5	2.1	4	ロシア	34.9	2.9
				6	韓国	25.0	2.1
				13	日本	15.9	1.3
計			17.1	計			33.5

出所: WTO, World Trade Statistical Review 2016

表3 世界のサービス貿易

順位	輸出国	輸出額 (10億ドル)	割合 (%)	順位	輸入国	輸入額 (10億ドル)	割合 (%)
3	中国	24.0	15.8	2	中国	12.9	13.2
6	韓国	3.2	2.1	4	韓国	8.7	8.9
7	ロシア	2.6	1.7	5	日本	7.9	8.1
15	日本	0.9	0.6	8	ロシア	1.5	1.5
計			20.2	計			31.7

出所: WTO, World Trade Statistical Review 2016

が動いている国々の中にランキングされている(表3)。

域内貿易では、東アジア4カ国(中国、日本、モンゴル、韓国)間の貿易が世界の貿易量の37%を占めている(2015年)。この37%というレベルは私にとっては満足の数値ではなく、まだまだ発展の余地があると思う。EUと同じくらいまでいけると思う。EUの域内貿易は世界の50%を占めている。そうなってくればこの4カ国がより緊密に協力し、相互依存し、最終的には統一市場も考えられると思う。

以上のように、北東アジアは世界の中で最も貿易が頻繁に行われ、最も人やサービスが動き、輸送連結が非常に大きな可能性を持っていると言える。

陸地面積で見ればこの地域は世界の20%、人口では世界の23%、GDPは世界の22%を占め、経済の強さで見ても世界第2位と第3位の国がある。

天然資源の非常に豊かな国もあるし、加工に非常に強い国もある。輸送連結ができればこうした国々の強みを結び、補完的な役割を果たしながら発展していくことが可能になる。

それでは現状はどうか。世界銀行のロジスティックスのランキングを見ると、日本は12位、韓国は24位、中国は27位、ロシアは99位、モンゴルは108位となっている。先程の貿易、人、サービスの数字とこの数字を組み合わせてみると、交通インフラ、関税手続き、越境手続きなどが、貿易や旅行で占めているランキングに必ずしも一致していないということを意味しているのだろう。

ロジスティックパフォーマンスではドイツが第1位である。EUは輸送の連結性が非常に高いので、地域の貿易のロジスティックスのパフォーマンスが高い。輸送システムもこれを支えるだけの高いレベルに維持されている。

こうしたことから、北東アジアにおけるボトルネックは連結性である、ということになる。工場もあるし、生産性も高いし、加工業も強い。しかし輸送コストが高い、というのが問題である。国によっては輸送コストがGDPの12%もかかっている。20%以上かかっているところもある。

域内貿易を推進するためには、輸送インフラの連結性を改善することが必要である。UNESCAPでよく言われることだが、

アジアとヨーロッパのコストを見ると、アジアの国同士の方がコストが高い。このコスト問題を解決し、世界の貿易のレベルと同じぐらいの効率性をもってアジア域内の輸送ができないとだめだということになる。インフラのギャップ、越境手続きとサービスに問題があり、まだ改善の余地がある。

越境手続きを特に改善しなければならない。港湾、陸上の国境などで、手続きがあまりにも複雑なためにコストが高くなっている。これを解決するために、各国は努力をしなければならない。

連結性を高めるためには、まず陸上のネットワークを強化することである。港湾、海上輸送はある程度発展してきたが、陸上が問題である。次に、海上で輸送されてきたものを、いかに鉄道を使い、最後は道路を使っていくかという、インターモーダル(一貫輸送)の連結性の問題がある。さらに、電子的な輸送手続きも推進していかなければならない。この部分が統合されていないために、手続きコストが高くなっている。

国によっては、インフラが弱いけれども、電子サービスの統合では北東アジアよりもいい、というような国々もある。ESCAPではこうした地域の計画・調整を行い、同様に北東アジア地域の共通のフレームワーク、基準、モデルなどを提示している。そして私たちは輸送促進のための協定を結ぶためのさまざまな支援も行っている。東アジアという非常に重要な地域で、UNESCAPとしていろいろな支援をすることができることを大変うれしく思っている。

北東アジアにおける輸送連結性の改善に向けたGTIの取り組みと成果

UNDP 大図們江イニシアチブ(GTI)事務局プログラムオフィサー
セルゲイ・ヒジロフ



GTIはERINAと長期にわたり良好な関係を築いてきており、GTIが行ってきたさまざまな研究にも支援を受けてきた。本

日はGTIのイニシアチブに関して、特に輸送、北東アジアにおける連結の話をしたい。まず輸送に関して、次にGTIの戦略

に関して、そしてGTIの意思決定機関となるロジスティックス小委員会の役割について、GTIのプロジェクトの資金面につい

て、最後に連結性をユーラシア全体でより良くしていくためにはどうしたらいいかという話をしていく。

GTIとは政府間組織であり、北東アジアを中心とする大図們江イニシアチブを意味する。加盟国は中国、モンゴル、韓国、ロシアの4カ国である。これらの国々はそれぞれの地方政府などが関わっている。中国では北東4省が関係し、モンゴルでは東部地域が参加し、韓国では東部港湾が参加し、ロシアでは沿海地方が参加している。

GTIの発展は3つの過程をたどってきた。第1段階では、図們江地域開発がUNDPの下での1つのプログラムとして1992年から2005年の間に行なわれた。

これが2005年以降、GTIに姿を変えた。その法的な機能を独立した国際的な組織にしていくために、今ちょうど移行期を迎えている。2009年までは、北東アジアのメンバー国が中心となってGTIのプロジェクトを行ってきた。

2009年には、GTIの輸送部門における意思決定機関としてGTIの運輸部会が設立され、これまでに6回の会合を行ってきた。輸送部門は、GTIの枠組みの中でも協力可能な分野として非常に優先順位が高くなっている。大図們江地域(GTR)は、ユーラシアの輸送連結性を改善するための非常に大きな意味を持っており、アジアやアジア太平洋地域に向けてのゲートウェイとしての位置づけを担っている。

運輸部会は、さまざまな研究を行ってきた。その1つが、GTI輸送回廊の研究である。GTIにおける輸送の連結性は、単に陸上の回廊だけではなく、羅津-ハサン

など陸海の回廊の連結性を高めていくことが重要である。

GTIの地域輸送戦略には5つの方向性がある。それは連結性、民間を入れていくこと、インフラへの支援、輸送回廊の管理、そしてソフトウェアの支援である。こうしたものを盛り込んだ基本的な研究が行われ、その中で6つの輸送回廊を対象として研究が行われた。図們江輸送回廊(TTC)、綏芬河輸送回廊(STC)、シベリアランドブリッジ(SLB)、大連輸送回廊(TTC)、朝鮮半島西回廊(KWC)、そして朝鮮半島東回廊(KEC)である。これらはさまざまな政治的な理由によって近い将来に実現できるかという、非常に不透明となっている。しかし、状況がより良くなることを願って進めていくことになる。

GTRにおけるボトルネックは、物理的なものと非物理的なものに大別される。

物理的なボトルネックの中には、東モンゴルにおける鉄道と道路の連結性や道路レベルが低いこと、ロシアと中国間の国境・アムール川に橋がないこと、北朝鮮との鉄道・道路の連結性が不十分なこと、ロシア極東の港湾能力が不十分なことなど、難しい部分がある。GTI地域で交通協定が結ばれたことによって、さまざまな法整備、それに伴った行動が行われてくるであろう。

ここで、ロジスティクス小委員会について話をしたい。これもGTI傘下の1つの会合になっており、より具体的な課題を解決していく。ある特定の道路を建設するために地元自治体と話をしなければならない、というような内容に及ぶ。

ロジスティクス小委員会は2015年に設立された。地域の協力が基となり、地域内

の協力を促進するために設立された。政府のみならず、さまざまな省、日本の県、モンゴルの地域なども含まれている。

現在、いくつかのプロジェクトが行われている。例えばハルビン-綏芬河-ウラジオストク-東海-境港を結ぶルートである(図1)。これはロジスティクス小委員会のパイロットプロジェクトとして2015年に合意され、実際には10月23日から11月18日にかけて行なわれ、2つの20フィートコンテナを中国・牡丹江からウラジオストクまで鉄道で、そこからDBSクルーズフェリーで東海、境港へ運んだ。中国のSWIFT、ロシアのFESCOなどの企業からの支援も得た。このパイロットプロジェクトの詳細はまだまとめられておらず、いま作業が行われているが、いくつかの課題が見えてきた。

まず、貨物が十分ではなく、安定した量を通すことができないという問題があった。中国から日本に送るとき、コンテナを釜山など他の港に返されなければならないという容量の問題があった。また、ウラジオストクからはDBSクルーズフェリーを利用したが、その旅客ターミナルのインフラ設備に問題があり、そこまでの鉄道との連結性がうまくないという問題もあった。

この航路を実現するための協力は得られているわけだが、国際航路として残していくためには、まだまだ改善しなければいけないところがあり、不確定要素も多い。例えば、こうした一連の流れで必要になってくる文書的な処理もその1つであり、不必要な時間とコストがかかっている(表1)。今、このプロジェクトからの詳細報告書を待っているところであり、それを基にして今後の計画をより入念に詰めていくこと

図1 パイロットプロジェクトのルート

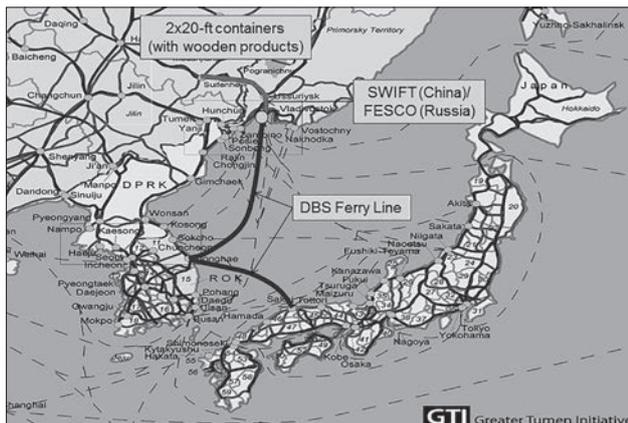


表1 パイロットプロジェクトの実施日程

10月23日	牡丹江でヴァニング後、綏芬河駅へ
10月25日	通関後、綏芬河駅出発
10月26日	グロデコヴォ着
10月27日	ウラジオストク商業港着
11月7日	通関
11月14日	旅客ターミナルへの移動手続き終了
11月15日	DBSクルーズフェリーでウラジオストク出発
11月18日	境港着

が必要になってくる。

この報告書はGTIの主要国の政府に対して提出されることになっている。プロジェクトはロジスティクス小委員会が主導し、その中でさまざまなボトルネックが特定されてきた。プロジェクトのもう一つの目的は、例えば船会社のような企業と直接、ビジネス機会を模索することであった。船会社やサービス提供会社なども巻き込むことによって、どのような協力を得られるかということも見てきた。

実際の輸送時間を大幅に縮小する可能性も見えてきた。今抱えているボトルネックを解決し、当局からの協力が得られれば、その時間とコストを大幅に削減することにつながる。輸送回廊の能力を最大限生かすことにつながると考えられる。

次に、GTIの輸送回廊実現に向けた資金面を見ていきたい。これまでは調査研究であったり、1つのパイロットプロジェクトであったり、ソフト面の開発が行われてきた。しかし今後は、より大型のインフラ整備プロジェクトにしていきたいと考えている。さまざまな調査によると、インフラを改善していくために必要資金として30億ドル必要だと言われている。その中でも鉄道が61%を占め、道路インフラ整備に21%、港湾インフラ整備に18%かかると言われている。

GTIは2014年に北東アジア輸出入銀行協会を設立した。この協会が、GTI内で行っていくさまざまなハード面のプロジェ

クトに対して資金を出す役割を担っていく。メンバーとなっているのは中国輸出入銀行、韓国輸出入銀行、モンゴル開発銀行、そしてロシア対外経済銀行である。この協会はインフラ整備プロジェクトをいくつか特定し、そのメンバー国の輸出入銀行などとも具体的な話を始めている。

その1つがザルビノ港プロジェクトで、共同プロジェクトとしてはこの協会が行う最大のプロジェクトとなる。その最近の会合には穀物を扱うロシアの民間代表者も参加した。まずは小規模のプロジェクトから始め、ザルビノ港を穀物輸出入の拠点にするという考え方である。具体的な行動計画を示すことによって、資金調達を明確化していく予定だ。

ロシア側からの参加があるが、プロジェクトのオフィスについてはまだ議論の途中で、さまざまなプロジェクトに関わる文書、例えばTORに関係するものや実行可能性の調査はGTIが一手に引き受けることになる。

発表の最後に、GTIの今後、そしてGTI域内の輸送回廊とユーラシアをつなぐネットワークについて話したい。

北東アジアでは、地元政府が関わりながら地域の連結性を構築していくために、互いの密接な協力関係、共同活動が必要だということはすでに理解されている。また、そのためのさまざまなイニシアチブが提案されている。中国、モンゴル、韓国、

ロシアなどが参加し、協力することによって、GTIとユーラシアとの連結性を実現しようとしている。

当然のことながら、北東アジア域内においても各国によって経済の発展レベルが異なり、地政学的な問題も抱えている。しかし、こうした課題は相互に協力することによって乗り越えられると思っている。

私たちの考えは、それぞれの国々の関心事をまず特定していくこと、そしてそれに伴った政策を改善していくこと、同時にさまざまなステークホルダーを入れることによってコミュニケーションを図っていくことである。地元政府、民間部門、さらに他の国際機関なども話をしていくことも含まれる。

GTIとして、3つの柱を基にしたシナジーハウス（相乗効果の家）を提案したい。

1つ目が「バランス」。ユーラシアのイニシアチブとGTIのメカニズムとの協力である。

2つ目が「相互補完」。他の機関と共同で計画したり、さまざまな知識やGTIの経験を共有したりすることによって、AIIBなどの資金協力を図る。

3つ目が「コミュニケーション」。域内協力や、さまざまなイニシアチブとコミュニケーションを図り、GTIの分野別委員会や関連組織との情報交換を進めていく、というものである。

「一帯一路」で北東アジア地域の インフラ建設を推進する

中国商務部国際貿易経済合作研究院アジア研究所長
宋志勇



私からはまず「一帯一路」構想について、2つ目に北東地域のインフラの建設について、3つ目にどのように協力を進めているかということについて話したい。

一帯一路構想は2013年、習近平が中央アジア、東南アジアを訪問した時に提示した1つの計画で、「シルクロード経済帯」

と「21世紀海上シルクロード」を建設する構想を提起した。国際社会からも注目され、中国発展改革委員会と商務部がこれを共に推進しようというビジョンを公表した。

この構想をなぜ提示したかについては、さまざまな見方がある。1つは、中国の経済ニーズからきている。

中国は非常に広い国で、東西、中部による格差が非常に大きい。西部地域は資源の分布、人的資源、政策の面でも非常に大きな格差があり、まず沿海地域を改革開放の重点的な地域としてきた。そして90年代に入り、中国の全体的な戦略について調整を行った。地域間で協調の取れた

発展に重点を変更し、西部開発、東北地域の旧工業基地の改造、中部開拓戦略を実施してきた。

しかし、それでも基本的な条件や自然的な条件に差があり、いまだに西部貧困地域の状況が改善されていない。中国は全体的にゆとりのある社会を建設しようとしているが、その計画にも影響を与えている。そこで私たちとしては、まず西部地域を発展し、周辺地域との協力関係を強化し、それによって中国の東西格差を縮めていこうと考えた。周辺国との経済交流、文化交流、人的交流を促進し、そのために1つのプラットフォームを提供しようと考えた。

2つ目は、世界経済の発展のための共通の夢、つまり経済を発展させ、生活レベルを向上させることである。中国は世界第2位の経済国になった。これは改革開放によるもので、非常に大きな成果を上げることができた。

そして3つ目は、中国の世界各国との協力の結果でもあるということである。中国は、改革開放当時は非常に閉鎖的な状況だった。先進国との差が非常に大きかったため、世界各国と協力し、交流を進め、外貨を導入し、人的交流も進めてきた。さまざまな政策を取って、中国は世界と融合することができ、世界経済と一緒に発展してきた。グローバル化の中で協力を進めていくことは私たちの共通の夢であり、中国が世界と共に協力し、一帯一路を建設していくのは開放的なものであるということを謳っている。

一帯一路は中国の改革を進化するためでもあり、世界と協力する必要性からきているものである。世界や地域の潮流にも合ったものである。そして、さらに広範囲の協力を進めるためのプラットフォームを提供することになる。

次に話したいのは、一帯一路は世界経済の発展のためにも有益であるということである。非常に広範囲にわたり、60ぐらいの国が含まれて、ユーラシア大陸を横断するものである。中には新興国家もあり、先進国も含まれている。この地域の経済規模は世界の3分の1を占め、人口は世界の3分の2を占めている。非常に大きな潜在力があり、この地域が発展すれば世界にとっても非常に有益である。

2009年の金融危機後、世界経済は大きく変化し、そして成長が鈍化している。さまざまな措置も取られたが、各国の発展は非常に緩慢で、経済の回復には不安定性や不確実性が含まれている。このような状況の中で一帯一路を提起した。各国との交流を通じ、沿線国家に利益をもたらす、ポスト金融危機後の世界の経済発展に貢献したい。一帯一路は経済が発展するアジアとヨーロッパの経済を結びつけることができ、新たなエンジンにもなりうる。

次に、インフラの建設については、非常に良い条件が整っていると言える。北東アジアは日本、韓国のような先進国もあるし、中国やモンゴルのような経済が比較的遅れている発展途上の国もある。さまざまなレベルの国があり、経済協力を進めていく必要がある。

まず、中日韓を見てみたい。中日韓はアジア経済の柱である。GDPは東アジアの90%、アジア全体の70%を占めている。また世界でも第2位、第3位、第15位の経済国で、世界全体の20%のGDPを占め、貿易は3分の1を占めている。また、3国の経済互換性も強く、協力の潜在力も大きい。日韓は資本や技術集約型の産業に優れ、中国は資源と労働集約型の産業に競争力がある。3国は非常に重要な経済的パートナーである。

ロシアは極東シベリア地域の資源が豊富にある。もしこれらの国の間で協力を進めることができれば、相互補完性を強めることもでき、この地域の発展にも有益である。

中国の一帯一路に対して、他の国は非常に積極的であると言える。韓国も非常に積極的で、ユーラシアイニシアチブを提起している。中韓の間では、これに関する覚書を締結した。これによって、一帯一路とユーラシアイニシアチブの関連性を強めていきたいと考えており、中韓の協力を非常に広い空間を提供することになる。

中ロも同じように1つの共同声明を発表している。これはシルクロード経済帯とユーラシア経済連合に関するもので、例えばハイテク、交通、インフラの面で協力を進めていきたいというものであり、ロシア極東地域の経済発展のために協力を進めていくというものだ。ヨーロッパとアジアのための発展

のポテンシャルをもたらすことができる。

モンゴルも中国の一帯一路を重視しており、2014年に草原のシルクロードを提起した。中国経済の成長率が下がりモンゴルにも影響を与えているということで、モンゴルとの協力関係を進めていくということも非常に重要だ。中モは特殊な地理的關係にあり、関係する計画を作成している。例えば高速道路、電化鉄道、天然ガスや石油パイプラインの建設などについて合意している。それらを建設し、中ロモをつなぐ越境輸送サービスを提供する。

日本政府は中国の一帯一路に対して明確な態度を表明していないが、常に関心は寄せている。中国の多くの都市、例えば重慶、成都、広州、鄭州などでさまざまな国際列車の便数が増え、貨物や人の往来が頻繁に行われている。日本側も、貨物をヨーロッパに運ぶコストを下げることに目を付けている。

次に、FTAについて話をしたい。今さまざまなFTAが推進されている。中韓の間ではすでに締結され、両国の経済、貿易の協力を促進し、成果を上げている。中日韓FTAも協議が始まっており、今度は11回目に入る。非常に難しい協議だが、3国で進めている。これも北東アジアにとって、一帯一路にとって、非常によい成果を上げることができると思う。

最後に話したいことは、北東アジアのインフラ建設協力についてである。先進国のインフラは非常に発展しているが、発展途上の国は遅れている。中国はまだ先進国と比べて大きな格差がある。インフラ面での協力を進めていけば、発展を実現することができる。

まず、相互連結を進めていきたい。重点的なプロジェクトのリストを作成し、それを早く進めていきたいと考えている。相互連結メカニズムを構築し、インフラ協力のための大臣級会合を開催したり、計画を調整したり、建設基準を統一したりして、越境連結を促進していきたいと考えている。

もう1つは、企業間の協力である。企業間協力を進め、さまざまな業界の話し合いを進めていきたいと考えている。そして認証制度の標準化、認証制度の相互承認なども進めていきたい。

そして、立体交通ネットワークを建設して

いきたいと考えている。道路、鉄道に加えて会場輸送のために港も建設し、陸海のネットワークを完備していきたい。空のネットワークも構築し、オープンスカイを促進していきたい。便数を増やし、航空路線を拡大していきたいと考えている。

さらに、エネルギーのルートを建設していきたいと考えている。石油、ガスのパイプライン建設を早め、既存のものを利用しながら、新しいものも建設していきたい。一帯一路の枠組みの下で、新しいパイプラインの建設計画を作成し、中国とロシア、ロシアと中国・日本・韓国の間でエネルギーのネットワークを形成していきたいと考えている。送

電網についても、越境送電網を協力して建設していきたい。石油、天然ガス、石炭発電、原発、水力発電などを利用し、電気の供給量を増やしていきたいと考えている。

そしてもう1つは、情報ハイウェイの建設である。国際光ケーブルの建設を進め、情報を早い速度で伝達できるようにし、各国の電気通信会社間の競争を進め、情報の伝達がより便利になるようにしていきたいと考えている。

そして重要なことは、ハイレベルの対話である。さまざまな問題があるが、この地域の発展のためにはハイレベルの対話が必

要である。例えば、毎年ハイレベルの対話やフォーラムを開催し、関心のある課題について議論し、国際的に積極的に協力していく。また、経済貿易委員会など既存の組織を利用し、経済分野の対話も強化していきたいと考えている。

中国は一帯一路の建設を始めて以来、各国と協力し、北東アジアについての提案を出させていただいた。それはインフラ建設にも有益であり、北東アジア経済の発展のためにも非常に有益であると思っている。

ユーラシア経済回廊へのモンゴルの連結

モンゴル道路交通開発省政策企画部シニアオフィサー

D. ゲレルニヤム



今、北東アジア諸国の中で地域協力プロセスと統合が進んでいる。それは自由貿易から始まり、大陸間を調整する法律、経済特区、関税同盟に至るまで、さまざまな協力が進んでいる。モンゴルは海への出口がなく、2つの大国、ロシアと中国に挟まれており、それがわが国の地政学的、経済的特徴となつている。海への出口がないために、モンゴルは対外輸送にコストがかかる国の1つとなっている。それがモンゴルの貿易に悪影響を与え、国際市場におけるモンゴル製品の競争力が下がり、輸入製品の価格が上がっている。これが私たちの大きな問題となっている。

この問題を解決するために考えられる方策は、第1に地域統合プロセスを進展させること、第2に生産ネットワークへの連結をすること、第3に外国投資を誘致すること、第4に先端技術の導入により国際分業に参加することが挙げられる。

その実現のためには、まず国内の輸送インフラを整備することが重要であり、さらに隣国や地域との輸送連結も大切である。現在のユーラシア諸国の多国間協力の状況は、モンゴルにとって輸送インフラやユーラシア統合の拠点となるチャンスに

なっている。

近年モンゴルの対外環境は大きく変わってきている。例えば、経済連携協定が日本とモンゴルの間で2015年2月10日に署名された。2つ目の例として、モンゴル、ロシア、中国のトランジット自動車道に関する協定が2016年に調印された。3つ目に、日本とモンゴルが経済連携協定の文書交換をした。4つ目に、国際空港がウランバルトのホシグチン盆地の近くに開設された。日本はモンゴルに対して融資の優遇措置を取り、モンゴルにとっては対外関係と国際貿易ビジネスの関係発展のために有利な関係が構築されている。

そして5つ目に挙げたいことは、国境を接する地域との関係や、その他の離れた地域との協力、そして多くのインフラ統合ネットワークの大型プロジェクトが、新たな発展の可能性を開こうとしていることである。

中国は一帯一路を提唱しており、その枠内で中国、モンゴル、ロシアの間で天然資源や再生可能エネルギーに関するプロジェクトに関して話し合いが行われている。天然資源を基にした鉄道、道路、石油ガスパイプライン、送電線の建設などに関し

て話し合いが行われている。これはこの3カ国が大変重要な地理的条件を持っていることを反映している。モンゴルは新しい発展の可能性を持っており、政府はこれらのプロジェクトへの積極的な参加を重視している。

中国、モンゴル、ロシアの3カ国間で首脳会談が行われている。2014年9月8日にタジキスタンのドゥシャンベで、また2015年4月7日にロシアのウファで、経済回廊建設に関して話し合いが行われてきた。これは中国の経済のシルクロード構想、そしてロシアのトランスユーラシア鉄道構想、そしてモンゴルのステップロード(草原の道)構想を統合するものである。

2016年5月23日、上海協力機構の定例会議サミットがウズベキスタンのタシケントで行われた。中国の習近平主席、ロシアのプーチン大統領、モンゴルのエルベグドルジ大統領が参加し、経済回廊プロジェクトを構築することを承認した。

この経済回廊は中国、モンゴル、ロシアを結び、アジアの道路インフラと連結させるものにもなる。モンゴルで言えば西部のアジアハイウェイ(AH)4、中央部のAH3、東部のAH32などを建設していくことになる

(図1)。これは地元地域の社会経済インフラを活用し、天然資源、農業資源を活用するものにもなる。モンゴルは輸送部門を発展させたいと考えており、それが社会経済発展に影響を与えると考えている。経済回廊をロシア、中国、モンゴルの間に建設するためには、まず国内の鉄道網を国際標準に合わせて整備することが大切であり、また隣国とのインフラ連結も重要である。

モンゴルはアジアハイウェイとの連結を考えており、AH3、AH4、AH32を通じて連結させていきたい。AH4はユーラシア・トランジットにもなる。中国はシルクロード基金を設立して400億ドルを投入し、パキスタン経済回廊プロジェクトに投資している。これはカザフスタンが活用するものにもなる。

モンゴル西部の経済回廊はAH4に位置し、大きな経済的チャンスを開くものになる。AH4のルートは、モンゴルの国土を通過し、新しいシルクロードとシベリア輸送回廊と結び最短ルートになる。ロシアの工業都市であるノボシビルスク、バルナウル、ビスク、ゴルノ=アルタイスクといった都市を通り、モンゴルの自由経済特区のツァガンヌールや中国の新疆ウイグル自治区、パキスタンを通して、最終的にはゲワール国際港に至る。

ユーラシア鉄道幹線は、シベリア鉄道と新しいシルクロードによって形成されるものになる。モンゴルはモスクワ、ウランバートル、天津を通して港に出ることになる。アジアの鉄道網と連結させることは西経済回廊を通して可能になる。中国の貨物列車がロンドンへ18日で到着することができた。このことは、まさに統合ユーラシア輸送網が形成されつつあることを物語っている。西経済回廊はモンゴルの発展の新たな可能性を開くものになる。

モンゴル政府は、経済特区、国際貿易、輸送網構築、金融サービスを構築するための法整備を進めている。バヤンウルギには、ユーラシアビジネスセンターを建設し、ツァガンヌール自由経済特区がロシア、中国、カザフスタンの大都市との観光網を構築し、アルタイ地方統合機構を構築する(図2)。

ロシアのアルタイ地方には4つの大都市があり、約4000万の人口がある。アルタイ

地方には自然の美があり、山脈があり、淡水湖があり、温泉があり、観光には最適な地域である。スポーツやアドベンチャーツアーを勧めることができる。近年は自動車、自転車、馬を使ったツーリズムが人気で、アルタイ地方を含めた「ゴールデンリング」が構築される。

新疆ウイグル自治区は中国国内の40%の電力を供給している。天然資源も豊富で、大きな産業拠点となっている。

北東アジアの日本、韓国、中国は経済が発展しており、この地域を統合するための拠点となっている。他方、モンゴル、ロシア、中国の間では3カ国輸送協定が調印をされた。実はその前に、AH3を使った試

験的な自動車輸送が実施された。そしてさらに、テスト輸送がAH4を使ったテスト輸送が実施されることになっている。

このモンゴル、ロシア、中国の経済回廊の枠内で、32件のインフラプロジェクトが見込まれている。プロジェクト実施には調査が重要になってくる。さらに幅広い国土を網羅した多国間協力を推進していくべきであり、技術的・経済的基盤を構築するためにも、合同投資センターのようなものをモンゴルに設置することが可能だと思っている。

ここには地域の学術機関の参加が必要で、ERINAにもぜひこのプロジェクトに参加していただきたい。

図1 経済回廊に向けた協力

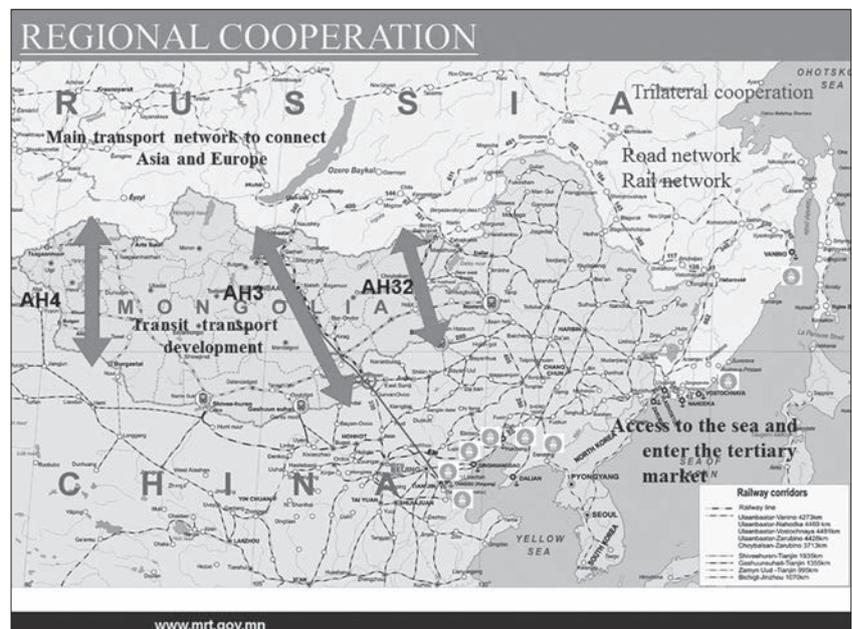


図2 西経済回廊の「ゴールデンリング」



ディスカッション

モデレーター (ERINA 新井洋史)

このセッションの目的は、北東アジアの内陸部における連結性について議論することである。なぜ内陸部なのかについて、議論を少し引き寄せていきたい。

ここ新潟を含め、日本海側の各地域では環日本海交流を一生懸命やってきている。その基本的な考え方にあるのは、日本海を横断する物流ルートが作られれば、日本と中国東北部、あるいはモンゴルとの間で最短の物流ルートを作ることができることだ(図1)。例えば黒龍江省の貿易を見た時に、黒龍江省とロシアの貿易と、黒龍江省と日本の貿易を比べると、何百倍も異なっている。それは黒龍江省から日本への物流ルートに便利なものがないことが1つの要因かと思う。そういう意味で我々は、ショートカットルートを作りたいと考えている。これに関連して今日のスピーカーの方々に1つずつご質問したい。

最初にゲレルニヤムさんへの質問。今日はモンゴルを縦断するルートの話が中心だったが、モンゴルとしては水平のルート、東向きに中国の吉林省へ、さらに日本海へ出てくるルートにも関心があると聞いている。そのプロジェクト、あるいはアイデアが現在どのような状況にあるかご紹介いただきたい。

次に、李玉偉さんへ。ESCAP がサポー

トする形で中国、モンゴル、ロシアの3カ国がトランジット輸送に関する合意書にサインしたと聞いているが、あまり詳しくは触れられなかった。この合意がショートカットルートに対して与えるインパクトがあればご説明いただきたい。

それから宋志勇さんへ。宋さん自身、東北出身だということだが、この地図にあるようなスキームを考えた時に、中国東北の黒龍江省、吉林省の果たすべき役割についてお聞きたい。また、黒龍江省の陸海シルクロード経済帯プロジェクトに対して、あるいは吉林省の長吉図プロジェクトに対して、中央政府としてどのような支援をされているか、お聞きたい。

最後にヒジロフさんへ。鳥取県と一緒にパイロット輸送をやった事例を紹介いただいたが、そうした経験を踏まえ、日本にはどのような形の協力を期待しているか、特に新潟も含めた日本海側地域に対する期待をお話いただきたい。

ゲレルニヤム

お話しした「縦のルート」は政府のファイナンスで実際に行われており、もうすぐ完成する。北部であと200キロぐらいの道路が残っているところだ。これが既存の道路と接続することにより、このルートが確保されることになる。

「横のルート」は、AH32の縦のルートと交差することになる。これはアジア開発銀行からの融資を受ける鉄道建設プロジェク

トとして今、検討されている。もうすぐ合意に達し、近い将来に実現することを期待している。

李玉偉

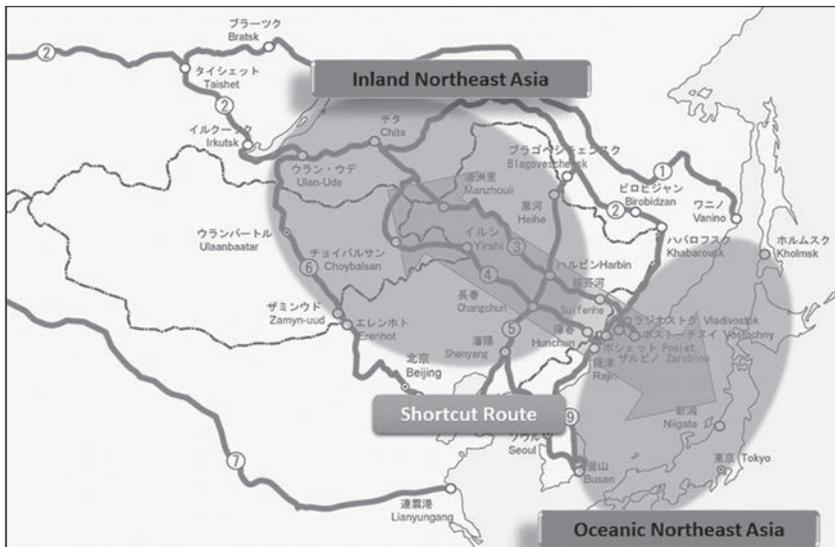
北東アジアの繁栄が大前提にあり、特に国際輸送道路に関して、2016年に中国、モンゴル、ロシアの政府が合意した。しかし、アジアハイウェイについての合意なので、3カ国合意というわけではなく、アジアのメンバー国としての合意ということになる。アジアハイウェイの建設については、日本からUNESCAP に対して1959年に提案され、2004年に関係国合意が結ばれた。これはインフラの連結性を実現するものであって、必ずしも輸送のためのものというわけではなかった。しかし、昨年結ばれたのは、アジアハイウェイの運用のための合意である。運用となると、単にインフラを連結するだけでなく、より複雑な要素が絡んでくる。運用協定が3カ国間の中で結ばれ、パイロットプロジェクトとなった。いかにしてアジアハイウェイ・ネットワークを運用していくかに関する合意という意味で、非常に大きい意味があった。

アジアの合意というのは、アジア全域の関係各国間のものである。日本も、韓国も、中国も、場合によっては北朝鮮も一部入ってくる。しかし、運用に関しての協定は、2つのハイウェイが対象になっている。1つはAH3で、中国の天津港から北京を通り、ウランバートル、ロシアのウランウデに至る。もう一つはAH4で、ノヴォシビルスクからモンゴル西部を通り、中国のウルムチ、パキスタンに通じる。パキスタンからは日本や韓国にも開かれている。

ショートカットルートとしてはAH32(モンゴル東部ルート)やAH6(朝鮮半島東部-ロシアルート)があり、日本もモンゴルも中国も、その合意に参加すれば使うことができる。毎年、計画が合同委員会提出され、検討されている。

新潟に関しては、ここに海上輸送も含めることができる。特に魚介類の輸送にこれを使うことができる。魚介類はコンテナで運び、トレーラーから船に乗せ、中国の港湾でそれを積み下ろし、そこからトラックで輸送することが必要になる。もう1つは酒で、酒はビンに入っているのと同じようにトレー

図1 北東アジア物流ショートカットルート



ラーが必要になる。この合意を使えば、積み込みや積み下ろしの手間が省け、一貫輸送ができる。将来的にはフェリーなども合意の中に含めていくことができる。

多くの2国間協定は両国の国境輸送に関してのみ規定しているが、この合意に関しては、トランジット契約も含めることができる。したがって、新潟から積み出されたものを、ロシアでも中国でも積み下ろすことができ、その貨物を中国でもモンゴルでも流通させることができる。

これは輸送許可制になっており、トラックやトレーラーは毎年一定の数量制限が課されている。これは共同委員会が設定し、もしトラックが増えすぎて困るといった懸念があれば、数量制限を課することができる。

宋志勇

一帯一路は、中央政府が政策を作り、各省、市の地方政府も同じようにさまざまな具体的な計画を作っている。吉林省は2009年に長春、吉林を含む図們江までの1つの計画（長吉図）を作った。長春から琿春までの高速道路は完成した。高速鉄道も造っていて、長春から図們、延吉まで完成している。このように、中国はインフラ建設を強化している。

黒龍江省も同じように具体的な計画を作り、進めている。地方政府はこの一帯一路に併せてさまざまな具体的な計画を作り、地方の建設を進めている。

長吉図の計画は息の長い計画で、この計画を作った後には困難にも直面した。世界経済の状況、中国経済の状況、東北地域の状況も同じように問題があり、長春はその状況に併せ、自身の発展を促していこうというもう1つの計画を作った。

中国の東北地域と新潟は、直線距離でいうと非常に近いと言える。さまざまな原因により、それをすぐに結ぶことはできていない。しかし中国の中央政府としても、地方政府としても、地方間の協力を進めたいと考えている。日本海を通じて新潟と連結することができれば、この地域の発展はもっと早くできると思う。貿易の利便化、それから交通の利便化を進めることができ、そうなればこの地域は非常に潜在力のある地域だと思う。

ヒジロフ

日本はGTIのメンバーではないが、GTIは独自の構造を持っており、新しい国の参加を歓迎する。特に近隣の日本などを歓迎したい。

現在、GTIは法的な移行期間にあり、独立した国際機関になってきている。そして名称も変えることを検討している。そしてたくさんの加盟国を入れ、地理的にも権限を持っていきたいと思っている。今日でも、日本のどの県でも、小委員会、地方協力小委員会や運輸小委員会に参加することができる。

鳥取県が去年参加し、新しいプロジェクトが発足した。プロジェクトの課題については詳細な報告書を待っているが、韓国の自治体など多くの関心が寄せられている。そして新しいルート、あるいは港湾設備などの検討をしている。

このルートが将来的に本当に使われていくことができるかどうか判断を下すのは難しい。新しいルートを提案する時には、インバウンド、アウトバウンド両方の貨物の流れを想定する必要がある。日本への輸出の可能性は大いにあると思うが、コンテナを空のまま動かすわけにはいかない。日本に行くだけではなく、それ以外の国にどのように動くかという計画をきちんと立てなければならない。ぜひ小委員会に新規参加していただきたい。

フロア発言（杉山：北陸経済連合会）

釜山や上海の北米航路が日本海を1週間に60隻通っている、と昨年の日本政策投資銀行の調査で発表されている。また、北極海航路の可能性が出てきており、ヤマルの天然ガスなどがこれから日本海を通過して日本やアジアに運ばれてくる。そういう意味で、もっと広い範囲で考える時代が来ているのではないかと。一帯一路も鉄道網でヨーロッパまで行く。そういう意味での日本海の活用が非常に重要になってきているので、ぜひ皆様のご支援をお願いしたい。

フロア発言（加藤）

ハイウェイなどを使う時、例えば魚類の乱獲の問題など付帯的な問題をしっかり押さえ、約束してから使わないと大変なことになるのではないかと感じるが、どうお考え

か。

フロア発言（笹：黒龍江省社会科学院）

宋さんに質問したい。一帯一路の沿線国の範囲について、最初は65、今は66から68まで、いろいろな説があるが、いずれにせよ日本、韓国、北朝鮮が含まれていない。将来の方向性として、これらの国を盛り込める可能性はあるだろうか。もし盛り込められない場合、日本や韓国との協力はどの位置づけすればよいか。

宋志勇

中国から見て沿線国の数の固定はない。中国政府もそれは明確に述べている。一帯一路に参加をしたい国はどこでも参加できる。日本も韓国も、北東アジアすべてが実は古代のシルクロードの沿線国ではないかという研究がされている。将来はおそらく韓国も日本も一帯一路の中に入ってくると思う。

李玉偉

交通セクターの社会的責任に言及された良い質問だと思う。持続可能な開発の必要性があり、UNESCAPにおいては持続可能な交通網ということを進んでいる。経済的なメリットは重要だが、同時に社会的、環境的な配慮もしていかなければならない。この3つが重要な柱だと思う。

乱獲というのは社会的、環境的な問題である。現在このプロジェクトを導入しようとしている国々は漁業のできる時期、禁漁の時期を決めているところが多い。魚の生存サイクル、発育サイクルに合わせてその時期を決め、魚の数を減らさないように努力されている。また、証明書がなければ輸出できないということも考えられている。

もう1つ、先程の最初の意見に言及したい。一帯一路に関して、UNESCAPも2016年5月に覚書を結び、中国政府に対して政策上のアドバイスをすることになった。その関連の研究が最近終了した。一帯一路のイニシアチブをすべての国々に開放する、シルクロードに関わる国々だけではなく、それ以外の国々にも開放すべきであるというアドバイスになっている。ただ、そこには6つの優先順位の高い陸上、海上の回廊がある。しかしほかのものを排除

するわけではない。

私たちにとっては、特にアジアとヨーロッパを結ぶ点から、この輸送回廊を更新していくことが必要だと思っている。今、特に中国政府とやろうとしていることは、これを包括的なものにしていくことである。より多くの

国、さまざまなイニシアチブを包含していくことである。連結性という意味で、一带一路は1つのイニシアチブであって、それ以外のさまざまな国のイニシアチブも包含される。それらを併せ持つことによって、いかに相乗効果を発揮するかを見ていかなけれ

ばならない。このことが中国政府に対する政策提言の中にも含まれており、かなり細かい内容も盛り込まれている。他のイニシアチブとの連結性を実現することによって得られる相乗効果も記されている。