

鉄道大学間の国際協力ネットワーク

—第10回アジア太平洋諸国交通大学国際シンポジウムに参加して—

ERINA 調査研究部長・主任研究員
新井洋史

日本では知られていないが、アジアでは、中国、ロシア、韓国などの鉄道系の大学が中心となった国際協力組織が存在、活動している。2009年に設立された「アジア太平洋諸国交通大学国際協会 (International Association of Transport Universities of Asian-Pacific Countries)」がそれである。同協会のホームページ (<http://iastu-ap.org/en/>) によれば、現在のメンバーは10カ国から計31大学 (準メンバー1校を含む) が加盟している。加盟校数が多いのは、中国 (13校)、ロシア (6校) であり、その他の国々からは1~2校となっている。交通分野での研究・教育面で、相互に協力して、現代社会のニーズに応えるような知的貢献をしていくことを目的としている。その主要な活動の一つが、年次総会を兼ねた国際会議の開催である。2017年11月1日

には、第10回目となる国際会議が韓国交通大学の主催によりソウルで開催された。会議のテーマは、「第4次産業革命のためのユーラシア運輸・ロジスティクスシステム」であった。主催者によれば250名が参加した。

会議は、開会式の後に4つのセッションが続く、という構成で進化した。開会式では、ホストである韓国交通大学のキム・ヨンホ学長の開会あいさつに続いて、教育部副大臣、国土交通部副大臣、韓国鉄道社長などハイレベルの参加者からの祝辞があった。韓国政府としても、この行事を重視している姿勢が感じられた。そして、韓国交通研究院 (KOTI) のイ・チャンウン院長が「第4次産業革命に向けたモビリティとビッグデータ」と題して基調講演を行った。特にスマートフォンの普及を踏まえた乗客行動の分析やその応用の重要性

を強調していた。その上で、貨物輸送においてもデータ活用が重要であることを付言していた。

第1セッションは「ユーラシアにおける運輸・ロジスティクスインフラの現状と課題」、第2セッションは「ユーラシアにおける未来の運輸・ロジスティクス技術の研究・開発」、第3セッションは「モビリティ4.0運輸技術の状況」と題して、韓国内外からの参加者による報告と質疑が行われた。第4セッションだけは、パネルディスカッションの形式をとり、「ユーラシアにおける運輸・ロジスティクス発展のアジェンダ」というテーマで意見交換が行われた。

会議全体として、また各セッションにおいても『ユーラシア』を冠してはいるものの、個別の報告は、都市交通などを主題とするものやあくまでも技術的 (地域に依存しない普遍的) な内容の発表もあり、必ずし

も国際輸送にだけ焦点を合わせたものではなかった。筆者としては、個人的に都市問題にも関心はあるのでそれらは興味深く聞いたが、技術的な報告では理解がつかない部分もあった。

国際物流に関しては、主にセッション1で論じられた。例えば、ERINAとも長く交流しているKOTIのアン・ビョンミン未来運輸戦略研究部長が、パナマ運河の拡張、北極海航路の発展、ユーラシア経済連合(EAEU)の発足、中国の「一帯一路」の進展など大きな情勢変化を踏まえながら、ユーラシア大陸を横断する物流における協力の重要性等を論じた。文在寅政権下での新たなユーラシア政策である「新北方経済政策」にも触れ、鉄道、港湾など9分野での協力を「9つの架け橋」として推進することを紹介した。韓国とユーラシア諸国との連結を進めるにあたり、ロジスティクス分野や航空分野での協力や知識の共有なども重要であることを指摘した。同様にERINAとも交流実績のある中国国家発展改革委員会総合運輸研究所の王彦慶副所長も、やはりユーラシアランドブリッジをテーマとして取り上げた。中国発欧州向けのルートとして、ロシア経由や中央アジア経由など複数のルートが存在することを紹介しつつ、中国と欧州を結ぶ直通列車CRXの運行が急増し、2016年には1702本に達したことなどを示した。筆者は、北東アジアにおける複合一貫輸送という切り口で、ユーラシア横断輸送と北東アジア域内の日本海横断輸送の現状と課題、展望などについて報告した。

第4セッションは、韓国交通大学のソ・カンソク教授がモデレーターを務めた。このセッションは同氏の発案で設けられたもので、ユーラシア地域でどのような協力を進めるかについて議論を深めようとするものであった。筆者は会議準備のかなり早い段階で同氏から、この国際協会の活動をより一層実のあるものにするために、具体的な協力案件を特定する必要があるとの問題意識を聞かされていた。筆者もパネリストとして参加したが、非会員である目で見ても、各パネリストの議論を深めるにはもう少し時間が必要だとの感想をもった。翌日の加盟大学相互の会議でも「ユーラシア

交通研究センター」を立ち上げようとの構想は打ち出したものの、具体的な協力案件の特定には至らなかった模様だ。

この文脈で筆者が気になるのは、日本の大学の参画がなくてよいのかという問題である。この協会の中では、「当然日本の大学も加盟すべきだ」という意見がある。これについては、韓国交通大学関係者のみならず、ロシアの極東国立交通大学関係者などからも過去に言われたことがある。ところが、現実問題として、日本にはいわゆる鉄道大学が存在しないため、勧誘相手がいないのである。言われてみるまで意識したことがなかったが、諸外国からしてみると、新幹線をはじめとして世界の鉄道技術をリードする鉄道大国・日本に鉄道大学が存在しないのが不思議でならないようだ。パネルディスカッションの中で筆者は、日本では学会レベルで大学と民間の技術者が鉄道関連技術に関して研究協力、研究交流を行っていることなどを紹介した。潜在的な交流相手は様々な機関に散在していることを示したわけだが、改めて交通系の高等教育・研究体制について考えてみると、日本にはかつて商船系の大学が存在し、他大学と合併した今も学部レベルとして存続している。国際ロジスティクス関連分野に限って言えば、商船系の大学との研究交流があってもよいかもしれないとも考えた。

もう一点、気にかかったのは、今回、

13校も加盟している中国の大学からの参加が無かったことである。いわゆるTHAAD問題以降の韓国と中国との交流停滞の一例である。今になって振り返ると、この会議の開催に前後して、中国側から交流再開に向けての様々な動きがあった。その視点であえて深読みすれば、加盟大学の公式代表団は参加しないものの政府系シンクタンクから前述の王副所長がゲスト参加したというところに、微妙なバランスがあったのかもしれない。いずれにせよ、韓国からの参加者が「政治とは関係なく交流を進めたい」と漏らしていたのが心に残った。

日本も「一帯一路」に協力する方向へ姿勢を転換してきており、ユーラシア大陸の動向への関心を高めていかなければならない。別項でも記したように、筆者はこの会議の前週にはハバロフスクの極東国立交通大学のイベントに参加し、そこでお会いした学長とソウルで再会した。と同時に、両大学の交流の深さを見聞きすることにもなった。濃淡の違いこそあれ、中央アジアの大学等とも交流があるようだ。これまでも、韓国と比べて、日本は対中央アジア交流が弱いのではないかという感じを抱いていた。今回の国際シンポジウムに日本から唯一人参加して、単に疎外感というよりは、日本の出遅れ感を改めて強く意識した。



(出所)筆者撮影