

第6回大図們江イニシアチブ(GTI) 北東アジア地方協力委員会

ERINA 調査研究部長・主任研究員 **新井洋史**
ERINA 経済交流部経済交流推進員 **蔡聖錫**

2018年7月12日、鳥取県伯耆町で第6回 GTI 北東アジア地方協力委員会 (Local Cooperation Committee: LCC) およびその関連行事が開催された(写真)。地方協力委員会は、GTI の対象地域の省・県・道・州レベルの地方政府を中心に、北東アジア各国の地方政府によって構成される協議体で、日本は GTI 構成国ではないものの、鳥取県が正式なメンバーとなっている。鳥取県が同会議をホストするのは、2014年の第2回会議に続いて2回目である。本稿では、同会議および関連行事の概要を紹介する。

第5回地域開発フォーラム

GTIがLCCの会合を開催するにあたり、

「地域開発フォーラム」と題する一般公開の会議を併催することがほぼ恒例となっており、事実上、ホストとなる地方政府が主催する。今回の会議の内容構成は鳥取県が主導して企画したものであった。

鳥取県では、境港～東海(韓国)～ウラジオストク(ロシア)の定期航路であるDBSフェリーの利用促進と、同航路を活用した地域活性化を目指しており、国際物流が主要テーマとして設定されていた。

こうしたテーマ設定を受けて、基調講演は日本通運株式会社常務執行役員・東アジアブロック地域総括の杉山龍雄氏が「欧州と北東アジアをつなぐ物流の現状と展望」と題して行った。その内容は、同社の北東アジアにおける物流事業の展開状

況を紹介しつつ、DBSフェリーへの期待を述べるものであった。同社は、中国の「一帯一路」戦略に積極的に対応し、2015年から「中欧班列¹」を活用したサービスを提供している。現時点の発着駅は、中国国内で13駅、欧州で6駅である。方面別の貨物量では、中国発の貨物が多いが、ヨーロッパ発の貨物も増え続けている。また、同社は鳥取県の委託により、DBSフェリー航路を利用した輸送実験も行った。具体的には、業務用トラクターをコンテナに積んで、長春(中国吉林省)から琿春(同)、ザルビノ(ロシア沿海地方)経由で境港まで輸送するなどし、経過は順調だったとのことだ。同氏は、DBSフェリーによる琿春～ザルビノ輸送ルートのメリットについて、大連

¹ 中国と欧州の諸都市を結ぶコンテナ専用列車のこと。また、これらの列車を利用した貨物輸送サービス。

ルートと比べて所要日数が少ないこと、安定したリードタイム(フェリーはコンテナ船より定時性が高いため)、非コンテナ貨物も輸送可能であることなどの点を挙げた。今後、DBSフェリーを活用する道としては、「ザルビノ～琿春」ルートに「長満欧」班列²を繋げて、琿春を起点とする「琿満欧」班列を作り、境港発欧州向けの物流ルートを生み出すことが考えられる。日本通運は、下関と釜山を結ぶ関釜フェリーで、トレーラーによる国際輸送の経験を持っている。そのメリットは、梱包の簡素化や、振動の抑止などで、精密機器の輸送に適している。日韓輸送では、両国で走行可能なダブルライセンスのトレーラーに関する制度があり、日中間においては太倉港(中国江蘇省蘇州市)と門司港の間で実験中の段階だが、今後制度として確立されることに期待を示した。同氏はまた、将来的な北朝鮮ルートでの輸送の可能性にも言及した。

これに呼応する形で、鳥取県統括監の岡村整謨氏は、鳥取県の政策を紹介しつつ、DBSフェリーとザルビノ～琿春ルートに、更に「長満欧」をリンクさせ、鳥取発の欧州向けの物流ルートへの期待を示した。

続いて行われたパネルディスカッションには、杉山氏のほか、鳥取に工場を置く株式会社ジャパンディスプレイの執行役員・車載インダストリアルカンパニー社長のボルガー・ゲルケンス氏、ロシア極東連邦大学経済経営学部世界経済学科教授のタギル・フジャートフ氏、中国吉林省経済技術合作局副局長の王立群氏、経済産業省通商経済局通商交渉官の星野光明氏が登壇した。コーディネーターは鳥取県の岡村氏が務めた。

ゲルケンス氏は、同社の鳥取工場では車載ディスプレイを生産しており、製品は国内市場のほか中国、ヨーロッパに輸出していることを紹介した。フジャートフ氏は、まず「ウラジオストク自由港」という特区への進出企業数が増加していることに言及した。さらに、中国東北部とロシア沿海地方を結ぶ輸送回廊である「プリモリーエ1」と「プリモリーエ2」のうち、特に「プリモリーエ1」のトランジット輸送の貨物量が増加し

ており、2017年実績が前年比倍増以上の7542TEUとなったことを紹介した。星野氏は、日中関係が回復しつつある中で、2018年5月の日本の経済産業省と外務省、中国の国家発展改革委員会と商務部の間での大臣級会合で、第三国における日中間経済協力に関する覚書が締結されたことを披露した。その中には、日本が中国の「一帯一路」戦略に協力することなども含まれ、本フォーラムでも議論されている日本企業による「中欧班列」の利用促進や鳥取県の国際物流拡大を目指す方針などと、方向性が一致しているとコメントした。杉山氏は、再度、琿春～ザルビノルートについて言及し、琿春のインフラは整備されているので、中国・ロシア国境の税関でシームレスな対応が実現できれば競争力のある物流ルートになるだろうと評価した。その上で、長春には自動車産業があり、鳥取県の周辺にも大阪(移動距離約3時間)、岡山(同2時間)、広島(同3時間)等の産業集積地があるので、輸送ニーズはあるとの見方を示した。さらに、フェリー(RORO船)による輸送について、地中海での利用が活発であることを例示しつつ、北東アジアでも同様なことが十分実現可能だと述べた。

第6回大図們江イニシアチブ北東アジア地方協力委員会(GTI NEA LCC)

地域開発フォーラムに続いて、今回の主行事であるLCC会議が開催された。平井伸治鳥取県知事や来賓等の挨拶の後、4つの議題に関して、それぞれ議論が行われた。

第1セッションでは、LCCの活動の進捗報告が行われ、議長団体である黒龍江省人民政府を代表して、商務庁副庁長の王居堂氏の概要報告に続き、各構成団体からの活動報告が行われた。

第2セッションは、「2011年に遡る」とのテーマで

議論が行われた。タイトルにある2011年というのは、GTIでLCC設立が決定された年である。このセッションは、GTIの活動を支えているドイツ国際開発公社(GIZ)が、「LCCの歩みを踏まえつつ、今後の活動の方向性を改めて考えるべき時期に来ているのではないか」との問題意識から、GTIの事務局に提案して実現したものである。GIZ北京事務所プログラム・ダイレクターのブロード・マグナス氏が、5月に開催されたLCC準備会合に参加した各地方政府の担当者からの意見を集約しつつ、実効性がある協力が進むよう、共同事業の提案、実施のプロセスを改善することなどを提案した。

第3セッションでは、民間等からの提言として、ERINAのほか、民間企業の意見発表があった。ERINAからは新井が、GTIの特徴は地域開発志向であることを指摘したうえで、GTIの分野別部会(分野別中央省庁により構成)の議長国担当者をLCCの会議に招待することを提案した。このほか、長春国際陸港発展有限公司総経理の張曉彤氏からの「長満欧」班列についての、綏芬河SWIFT輸送集団総経理の樊継忠氏からの「綏芬河～ウラジオストク」ルートでの輸送についての紹介などがあった。

第4セッションでは、LCCが実施すべき新たなプロジェクト提案について議論された。釜山広域市(韓国)からの提案では、釜山と北九州の間でのフェリー航路開設準備が進んでいること等を踏まえた、北東アジアでの「ミルクラン方式」³での国際物流実現に向けたプロジェクトの提案があっ



(出所) ERINA 撮影

² 長春(中国吉林省)～満洲里(中国内モンゴル自治区)～欧州間のコンテナ専用列車。

³ 一台のトラックが複数の荷主を巡回して輸送を行う方式。

た。このほか、ドルノド県（モンゴル）からの農業分野や観光分野での協力の提案などもあったが、いずれも正式な提案書の提出を待って判断されることになった。

以上を踏まえ、閉会セッションで「鳥取宣言」が基本採択された。また、次回のLCCはヘンティ県（モンゴル）がホストすることが決まった。

第4回ロジスティクス分科会（LSC）

続いて、LCCの下部組織として位置づ

けられるLSCの第4回会合が開かれた。同会合では、4月にウラジオストクで開催されたメンバー地方政府とロシア極東税関との意見交換会の概要など、この1年間の活動報告が行われた。

また、各地方政府から地域のロジスティクスに関する様々な問題提起が行われた中で、例えば、江原道（韓国）からはザルビノ港（ロシア）の旅客ターミナルの改修が不可欠であることなどの指摘があった。

鳥取県は、今年4月に実施したDBSク

ルーズフェリーを利用した長春（中国吉林省）との間の往復の輸送実験の概要を説明した。基本的に予定スケジュール通りの輸送は実現したもののロシア国内の通過輸送の手続きなど、いくつかの実務的な課題が特定されたことなどが報告された。また、8月にも次の輸送実験を行うことが表明された。

LSCの最後に、営口市（中国遼寧省）による加盟申請が議題となり、承認された。