

大図們江地域(GTR)横断輸送回廊の整備に関する動き —第8回大図們江イニシアチブ(GTI)運輸部会会合 およびGTI運輸専門家グループ会合から

ERINA 調査研究部長・主任研究員
新井洋史

2018年9月20日、北京で大図們江イニシアチブ(GTI)運輸部会の第8回会合とGTI運輸専門家グループの会合が開催された。筆者は、GTI運輸専門家グループの一員としてこれらの会議に参加した。運輸部門での協力は、GTIの下での様々な分野別会合の中でも最も先行してきた。運輸部会では、2013年に6本からなるGTR横断輸送回廊を特定し、加盟4カ国が協力して整備や利用促進を図ることとしている。本稿では、今回の会議での各国代表からの報告や議論などを紹介することにより、GTR横断輸送回廊の整備に関する動きを読者と共有したい。

当日の会議は、まず運輸専門家グループの会合が、その後政府関係者による運輸部会会合が開催されるという順序であったが、ここでは逆に政府間会合での各国の現状報告の内容紹介から始めたい。

まず、中国が北東アジア各国との運輸部門での協力の進展等について報告した。アムール川(黒龍江)に架かる黒河～ブラゴベシチェンスク道路橋については、2016年に着工し、2019年完工予定である。同様に、同江～ニジニレンスコエの鉄道橋の工事は、2017年に着工し、2019年中ごろに完成する予定となっている。国際輸送回廊「プリモーリエ-1」、「プリモーリエ-2」の整備については、2017年7月に中ロ両国間で協力覚書を交わしており、その後、協力の具体化に向けて、両国間での調整が続いている。中国が欧州等との間で運行している国際コンテナ列車「中欧班列」のうち、満洲里経由(ロシアルート)および二連浩特経由(モンゴルルート)の2018年上半期の運行実績は合計で1100本に達し、これは中欧班列全体の3分の1を占めた(残りはカザフスタン経由)。

中国は、2017年にTIR条約(国際道路運送手帳による担保の下で行う貨物の国際運送に関する通関条約)の加盟国となり、2018年1月1日から正式に運用が開始された。現在、先行的に制度適用対象となっている国境通過点は、ホルゴス、イルケシュタム、二連浩特、満洲里、綏芬河および大連の6カ所である。国境通過点の改善も進められており、例えば、綏芬河～ボグラニチヌイの道路国境では週7日12時間開庁体制となっているほか、満洲里では「中欧班列」向けに365日24時間の予約通関サービスが提供されている。中ロ間の道路交通では、北斗・GLONASSという2つの衛星測位システムの試験利用が始まっている。

次に、モンゴルが自国の交通インフラ整備状況や計画等を説明した。フート～スムルグ(スンベル)間鉄道建設プロジェクト、サインシャンド～バルン・ウルト～フート～ビチクト間鉄道建設プロジェクト、チョイハルサン～エレツツァフ間鉄道改修プロジェクトについては、いずれも基本設計(FEED)が完了している。天津～ウランバートル～ウラン・ウデのルートでのデモンストレーション貨物輸送が2016年に実施された。ザミン・ウド(対中国国境)における地域ロジスティクスセンターも完成済みである。今後のプロジェクトとして、国を南北に縦貫するアルタンブラク～ウランバートル～ザミン・ウド間の道路改修プロジェクトなどがあるが、資金確保が必要であることを説明した。

韓国は、文在寅大統領が朝鮮半島における「平和と繁栄」の実現を目指す中で、「東アジア鉄道共同体(East Asian Railway Community)」を提唱していることを紹介した。韓国では、朝鮮半島の将来的な国土構造として、汎黄海経済ベルト、

汎東海(日本海)経済ベルトおよび非武装地帯(DMZ)ベルトの3つのベルトからなる「新たな経済地区」も提示している。朝鮮半島での鉄道連結について南北間で合意しているが、対北朝鮮制裁があるため、実地調査には至っていない。韓国は、旧東側諸国によって設立された国際鉄道協力機構(OSJD)に加盟した。これにより、北朝鮮通過が可能になれば、さらにその先のユーラシア大陸諸国との統一ルールの下での列車運行の道が開かれたことになる。

ロシアも、中国と同様、ブラゴベシチェンスク～黒河、ニジニレンスコエ～同江の橋梁プロジェクトの進捗に言及した。中国との間では、2018年6月8日に越境道路交通に関する二国間協定も締結した。相手国内での自国の貨物自動車の運行ルートについての制約がなくなったため、「ドア・ツー・ドア」の輸送が可能となった。また、前述の通り、GLONASSと北斗の連携も開始された。ロシアでは、トラックから道路通行料を徴収する「PLATON」という制度があり、この財源を活用した道路改修延長は2000kmに達している。

以上のような各国情勢の報告の後、今後の活動計画等について議論された。GTI運輸部会では、2018年までの中期行動計画が策定済みであるが、これがまもなく期限を迎えることとなる。今回の会議では、現行中期行動計画に代わる新たな計画の策定を見送り、微修正を施したうえで、2019年まで延長することとなった。そのうえで、新規事業として、北東アジア地域における統合ロジスティクスネットワークに関する調査を実施すること、および極東連邦大学(ロシア)をベースに「輸送および空間ロジスティクス」に係る修士プログラムを開発することが基本合意された。ちなみ

に、前者の調査の成果に基づいて次期中期行動計画を策定することが想定されている。

なお、これら2件の新規事業については、午前中に開催された専門家グループ会合の中で、ロシアのミハイル・ホロシャ氏がプレゼンを行った。結果として、運輸部会が専門家からの提案を受け入れた形となっている。このほか、専門家グループ会合では、日中韓が共同で運用しているコンテナ物流情報提供サービスである「北東アジア物流情報サービスネットワーク (Northeast Asia Logistics Information Service Network: NEAL-NET)」のプレゼンも行われ、GTI加盟国間で同様のシス

テムを構築することも提案された。ロシアやモンゴルの当局者も関心を示し、詳細な技術情報などを提供していくことになった。筆者からは、ERINAとして、中国東北部からロシア極東港湾経由で日本までコンテナを試験的に輸送することを検討中であることを紹介した。

最後に、モンゴルを次期議長国に選出して、会議は終了した。

今回の会議で印象に残ったのは、主に2点ある。一つは、韓国の積極姿勢で、南北融和が進む状況を活かして地域協力を進めたいという熱意を感じた。ただし、鉄道連結プロジェクト以外にあまり具体的な議論がなく、意欲先行という印象を受けた。

もう一つは、中口間で様々な接触・調整が行われているという点である。中国からの進捗報告で紹介された項目の多くは報道等により明らかになっているものではあったが、それらを一括して聞くと、両国間では精力的に協力が進められていることが実感される。他方で、前回の会合まで重要課題として取り上げられていたザルビノでの穀物ターミナル事業について、今回の会議ではほとんど言及がなかったことは、同プロジェクトの行き詰まりを示しているものと言えよう。いずれにせよ、中口間の協力には外から見えにくい部分も多いが、日本海物流への影響も大きいので、引き続き注視していきたい。