

会議・視察報告

「北東アジア鉄道共同体」に向かって進む韓国

ERINA 調査研究部長・主任研究員
新井洋史

韓国の文在寅（ムン・ジェイン）大統領は、2018年8月15日の光復節の演説において、「北東アジア鉄道共同体」の構築を提唱した。これは、北東アジア6カ国（韓国、北朝鮮、中国、ロシア、モンゴル、日本）にアメリカを加えた7カ国が、鉄道のネットワークを媒介として経済とエネルギーの共同体を構築していくことを目指す考え方である¹。文大統領は、就任以来、「新北方政策」や「朝鮮半島新経済地帯」といったユーラシア大陸を強く志向した政策やビジョンを打ち出してきたが、「北東アジア鉄道共同体」はこうした流れの中に位置づけることができる。今回は、「鉄道」という一般市民が具体的にイメージしやすいキーワードを織り込み、政権が推進する政策が単に理念や言葉にとどまるものではなく、国民生活に直接かかわる身近なテーマであることを印象付けようとしたものと考えられる。当然、これらの政策の背景には、北朝鮮との関係改善、連携強化を図りたいという文在寅政権の基本的な姿勢がある。

こうした状況の中、2019年3月14日に韓国鉄道技術研究院（KRRRI）はソウルで国際シンポジウムを開催し、また翌15日には韓国政府が新たに整備した鉄道試験線の完成披露式典も開催された。筆者は、これらの行事に参加する機会を得たので、以下で概要を紹介したい。

国際シンポジウム

KRRRI が主催したシンポジウムは

「Innovative Railway and Cooperative Network for East Asia Railway Community（東アジア鉄道共同体のための革新的鉄道と協力ネットワーク）」と題して開催された。KRRRI 設立23周年記念行事も兼ねていて、かなり大掛かりな会議であった。500人くらい収容できる大会場が、開会時には7割くらい埋まっていたのではないと思われる、冒頭の開会セレモニーでは複数の国会議員が来賓として挨拶した。また、鉄道国際協力機構（OSJD）や協力関係にある米国、中国、ロシア、欧州などの鉄道研究機関の代表も参加していた。日本の（公財）鉄道総合技術研究所（鉄道総研）からも2名参加していたほか、理事長からのビデオ祝辞が開会セレ

モニーの中で上映された。

会議は午前中に全体会合、午後からは3分科会に分かれて進行した。午前中の全体会合では、開会セレモニーの後、OSJD のアティラ・キス専務理事が「鉄道連結性のための OSJD の活動」と題して基調講演を行った。OSJD は、主に旧東側諸国の鉄道会社がメンバーとなった国際機関である。韓国としては長年加盟を希望していたが、先にメンバーとなっていた北朝鮮が加盟に反対していたため、実現していなかった。文大統領就任以降の南北融和の流れの中、ついに2018年に韓国鉄道公社が OSJD に加盟した。キス氏は基調講演の中で、鉄道輸送による国際貨物輸送の際に問題となる国境通過手続に

挨拶する羅喜丞（ナ・ヒソン）院長



¹ 「2019北東アジア経済発展国際会議（NICE）イン新潟」（2019年1月29～30日、新潟市）における陳章元（ジン・ジャンウォン）氏の発言による。なお、同氏は「北東アジア鉄道経済共同体（NAREC）」という表現を用いている。また、本稿で紹介する国際会議のタイトルでは「東アジア鉄道共同体」という用語となっている。これら用語のブレによる、内容の違いはないものと理解している。

ついて言及した。越境手続の円滑化に向けて、OSJDでは様々な協定締結などによる環境整備を図っている。中でも重要なものは「鉄道による国際貨物輸送に関する協定(SMGS)」である。この協定により、従来から対象地域内において統一の運送状を用いた国際輸送が可能となっていた。対象地域外(例えば、西欧等)との間の輸送の際にはこのSMGS運送状が使えないという不都合があったが、これについては主に西欧諸国による「鉄道による国際輸送に関する条約(COTIF)」に基づくCIM運送状との調整を進め、双方の領域で利用できる運送状が開発された。キス氏は、2006年にこのCIM/SMGS統一運送状が導入されて以降、積極的に活用され、輸送の円滑化に寄与していることを強調していた。

続いて、中国鉄道科学研究院集团有限公司董事長の周黎氏が基調講演を行った。同氏は、中国における急速な鉄道整備の中で、鉄道技術も大きく進展してきたことを、高速鉄道整備や長大橋梁建設、長大貨物列車など様々な事例を示しながら紹介したほか、同研究院の国際交流にも触れた。午前の最後に、KRRの羅喜丞(ナ・ヒソン)院長も交え、韓国国内のシンクタンクトップらによるパネルディスカッションが行われた。

午後からは、「Comprehensive railway test track and safety management system(総合鉄道試験線と安全管理システム)」、「Railway connectivity & interoperability / East Asia railway community(鉄道連結性と相互運用性 / 東アジア鉄道共同体)」および「Future railway transportation technology(未来の鉄道輸送技術)」の3分科会が並行して行われた。筆者は、鉄道連結性に関する分科会に参加した。この分科会では、大図們江イニシアチブ(GTI)事務局長のトゥグルドル・バーギーフ氏が基調報告として、GTIが北東アジア地域の連結性向上に向けて実施してきた取組の紹介などを行った。続いて、筆者がユーラシア横断鉄道網の動向や課題等についての発表を行った。中国がヨーロッパとの間で「中欧班列」と呼ばれる直通貨物列車の運行を増加させている中で、日本企業の関与も

進んでいる現状を紹介した。国境通過の円滑化などの問題を指摘しつつ、荷主企業にとって経済的メリットのある輸送サービスとできるかどうかがかギであることを述べた。このほか、全ロシア鉄道研究所第一副所長のアレクサンドル・コサリョフ氏が、大陸横断鉄道輸送の発展のため、共通の技術・機器開発を進めることや基準の統一などが重要であるとの発表を行った。KRR未来イノベーションR&D戦略部長のパク・ジュンチョン氏は、東アジア鉄道共同体のビジョンを提示した上で、韓国、北朝鮮、中国、ロシアの鉄道を連結して、列車を運行する上で、軌道幅のほか、供給電圧、信号方式など様々な要素における調整、技術開発等が必要となることを指摘した。

鉄道試験線視察

国際シンポジウム翌日の3月15日には、新たに整備された総合鉄道試験線の完成披露式典が行われた。試験線は忠清北道清州市のKTX五松駅近くにあり、ソウルからはKRRが用意した貸し切りバスで約2時間の移動であった。式典には、政府関係者のほか、鉄道関係者、前日の国際シンポジウムへの海外参加者などに加え、近隣住民も参加していた。屋外での式典で開催直前に雨が降ったため、急遽ビニール製のレインコートが参加者に配ら

れるなどハプニングもあったが、式典が始まると一転空気が広がり、晴れやかな雰囲気となった。

この総合鉄道試験線は、政府が新たに整備したもので、その運用をKRRが担うこととなっている。延長13kmの線路と4カ所の駅を新設した。最小曲率半径250メートル、最大縦断勾配35パーミルで、6本のトンネルと9本の橋梁があり、うち1本の橋梁は実験用に橋脚や橋台が可変構造になっているとのことである。また電源については、高速鉄道や一般鉄道で用いられている交流25000Vと都市鉄道に用いられる直流1500Vの2種類が用意されている。試験線は、完全な環にはなっていないため、原則として周回運転をすることができず、終端で折り返す必要がある形になっている。(ただし、途切れている部分は営業線でつながっているので物理的には周回運転も可能と思われる。)KRR担当者の説明では、第2期の施設整備により、将来的には環状の試験線を実現する計画とのことである。

一緒に参加していた鉄道総研の研究者によれば、日本にこのような総合試験線はなく、世界でも米国、中国、ロシアなど数カ国が持つのみだとのことであった。韓国が鉄道技術の発展に相当力を入れていることの証左と言える。なお、本施設は朴槿恵(パク・クネ)政権時代の2014年に着工

HEMU-430X 試験車両



したものであり、文政権の政策方針とは直接的には関係ない。

式典の後、実際にHEMU-430Xと呼ばれる開発中の高速列車の実験車両に試乗して、試験線を走行する機会を得た。約10kmの区間を往復する試乗体験は、あっという間に終わった。

おわりに

今回の一連の行事への参加打診があったのは、2019年1月下旬であった。近いうちに、第2回米朝首脳会談の開催日や場所が発表されるのではないかと観測が広がっていた時期である。2月上旬には実際に、「2月27日、28日にベトナムで開催」ということが決定、公表された。韓国と北朝鮮は、2018年11月末から12月にかけて北朝鮮の鉄道の現状について

共同調査を実施し、その後12月25日に鉄道連結の着工式を行った。ただし、経済制裁の下で実際の工事に入ることはできず、着工式はあくまで象徴的なものであった。韓国とすれば、第2回の米朝首脳会談で一部制裁解除について合意がなされることを期待し、それを受けて本格着工に踏み込みたいと意気込んでいたものと思われる。

こうした状況を考えると、3月中旬という時期に、23周年という中途半端な周年記念行事を開催した意図が透けて見える。もし、第2回米朝首脳会談が「成功」していたならば、この国際シンポジウムは大々的にアピールされ、例えば韓国の政府高官が次なる具体的な行動の決定を発表する場となっていたのかもしれない。あるいは水面下で、北朝鮮からの参加の可能性を検討していた可能性もある。現実

は、2月末の米朝首脳会談は決裂したので、以上のような想像が正しいか否かを確認するすべはない。

いずれにせよ、今回の行事を通じて、韓国は「北東アジア鉄道共同体」の構築に向けて、地道に関係国・国際機関との協力パイプを強めているという印象を持った。アメリカの試験線を運用する運輸技術センターからも社長以下の代表団が参加していたが、交流は以前から長く続いていたようだった。北東アジア鉄道共同体の一員にアメリカも含めていることと整合的である。今回は、鉄道工学の技術面での交流の色彩が強い行事であったが、そういった非政治的な関係も含め、あらゆるルートを通じて韓国の方針を広く世界に浸透させていこうという意図を感じた。