

NIRA 研究報告書

NIRA RESEARCH REPORT NO.20010009

交通体系等から見た東アジアの 相互依存深化

Deepening Mutual Dependence in the East Asia:
Viewpoints of Transportation System and Other Factors

総合研究開発機構
National Institute for Research Advancement

2. 局地経済圏の発展を通じた東アジア相互依存深化の現状と方向性

北を結ぶ鉄道が開通し中国－北朝鮮－韓国を結ぶ陸上交通ネットワークが機能すればその意味は限り無く大きい。また、日韓自由貿易協定が現実化すれば、朝鮮半島の緊張緩和と南北の経済交流の活性化は将来的には日本、韓国、北朝鮮が経済的に一体化することを意味するとも考えることが可能であり、その影響は絶大となろう。

環黄海経済圏内の今後の動向について正確に予測することは容易ではない。しかし、既に述べた4つの「今後の環黄海経済圏に影響を与える要因」はいずれも環黄海経済圏が今後も着実な発展を続けることを保証するものである。圏内の主要交通インフラの着実な整備を通じて、相互依存関係の深化が円滑に進展することが期待される。

特に、域外の地域との関係について言えば、環黄海経済圏に限ったことではないが、経済圏・地域、国としての発展が域外地域との相互依存関係の深化を進めると同時に、他地域との交流を促進できる環境の整備が地域の発展を支える大きな条件の1つとなることは言うまでもない。

2) 注目すべき今後の交通プロジェクト、体系

環黄海経済圏が関係する「注目すべき今後の交通プロジェクト、体系」としては以下のものがあげられる。基本的な交通インフラは整備は終了しているが、今後は既存設備の拡充、更新が中心である。

(環黄海経済圏内)

- ①京義線、朝鮮半島縦貫鉄道整備計画
- ②韓国新幹線建設計画（ソウル－釜山）
- ③主要港湾拡充計画（大連、青島、釜山、北九州、福岡、仁川）
- ④黄海横断フェリー利用促進計画
- ⑤主要空港建設計画（仁川、福岡）
- ⑥日韓トンネル

(他の経済圏との関連プロジェクト)

- ①ELB（ユーラシアランドブリッジ）整備計画（日本、韓国－連雲港－中国西部（西安－ウルムチ）－中央アジア）
- ②丹東－北京－フフホト－蘭州－ラサ幹線道路建設
- ③丹東－錦州高速道路建設計画
- ④中国新幹線建設計画（北京－天津－済南－徐州－南京－上海）
- ⑤庄河－丹東（大東湾）鉄道建設計画
- ⑥東京－ソウル間シャトル便
- ⑦テクノスーパーライナー

表2-1-4-13 環黄海経済圏における主要交通ネットワーク整備計画

(環黄海経済圏内)

モード	プロジェクト名	プロジェクト位置/区間	プロジェクト内容等
鉄 道	京義線、朝鮮半島縦貫鉄道整備計画	文山ー長湍ー開城	韓国・北朝鮮間の途絶区間である文山（韓国）ー長湍ー開城（北朝鮮）間24kmを再建し、朝鮮半島縦断鉄道を再開する。対人、対戦車地雷の除去を要す。
鉄 道	韓国新幹線建設計画	ソウルー釜山	韓国の主要都市であるソウルー釜山間に新幹線を建設。
港 湾	大連港大密湾整備計画	大連市	停泊地の拡充、コンテナ輸送の一元管理化、コンテナ取扱能力を130万 TEU に拡大。
港 湾	青島港整備計画	青島市	前港湾2期事業完成、3期事業実施による取扱能力を拡充。
港 湾	釜山新港湾建設計画	釜山市	2011年までに水深15m、5万トン8バース、2万トン6バースを有する新港（処理能力256.2万 TEU）を建設する。
港 湾	響灘大水深港湾整備計画	北九州市	大型コンテナ船が接岸可能な水深15mの高規格コンテナターミナル建設。第1次供用開始は2003年、水深15mを2バース、10mを2バース整備、50万 TEU のコンテナ取扱可能。
港 湾	博多港湾（アイランドシティ）整備計画	福岡市	岸壁全長930m（3バース）、水深13,14m、ガントリークレーン6基、総面積336,000m、2003年完成予定。
港 湾	仁川港整備計画	仁川市	北港までは2011年までに18隻5万tが接岸可能なバース整備、南港では2001年までに10隻2万tが接岸可能な整備。
海上交通	黄海横断海上フェリー利用促進計画	日本、韓国諸港ー 黄海沿岸中国諸港	
空 港	仁川国際空港建設計画	仁川市	第1段階（-2001）では滑走路2本年間利用者数2700万人、最終（-2020）では4本の4000m滑走路を有する空港を建設。
空 港	新福岡国際空港構想	福岡市（限海東）	3500m級滑走路を複数有する24時間空港建設。2020年国際旅客938万人、国際貨物31万トン。
トンネル	<u>日韓トンネル</u>	韓国釜山ー 日本北九州	韓国・釜山ー日本・北九州を結ぶ海底トンネルを建設する。

(他の経済圏との関連プロジェクト)

モード	プロジェクト名	プロジェクト位置/区間	プロジェクト内容等
総合物流	ユーラシア・ランドブリッジ整備計画	日本・韓国諸港ー 連雲港ー中国西部 ー中央アジア	中国政府の西部地域開発による国内地域間格差の是正政策の推進と物流インフラの整備に伴って利用の拡大が見込まれる。中国の海陸複合一貫輸送は、管理システムの未整備、輸送・貯蔵施設の未整備、情報システムの遅れ等の問題を抱えている。
道 路	丹東ー北京ーフフホトー蘭州ーラサ 幹線道路整備計画	丹東ー北京ーフフ ホトー蘭州ーラサ	丹東ー北京ーフフホトー蘭州ーラサを通る幹線道路を建設し、内陸部と沿海部のリンケージを強めることで内陸部の振興を図る。
鉄 道	中国（北京ー上海）新幹線建設計画	北京ー上海	中国の主要都市である北京ー上海間に新幹線を建設。
航 空	東京ーソウル間シャトル便の運行	東京ーソウル	日韓間の最大の航空路線であり、満杯状態にある東京ーソウル間にシャトル便を運行する。
海上輸送	テクノスーパーライナーの具体化	環黄海地域	最速50ノットで1回の航海で最大1000tの貨物輸送が可能な高速輸送船の開発。連続航行距離930km。

2. 局地経済圏の発展を通じた東アジア相互依存深化の現状と方向性

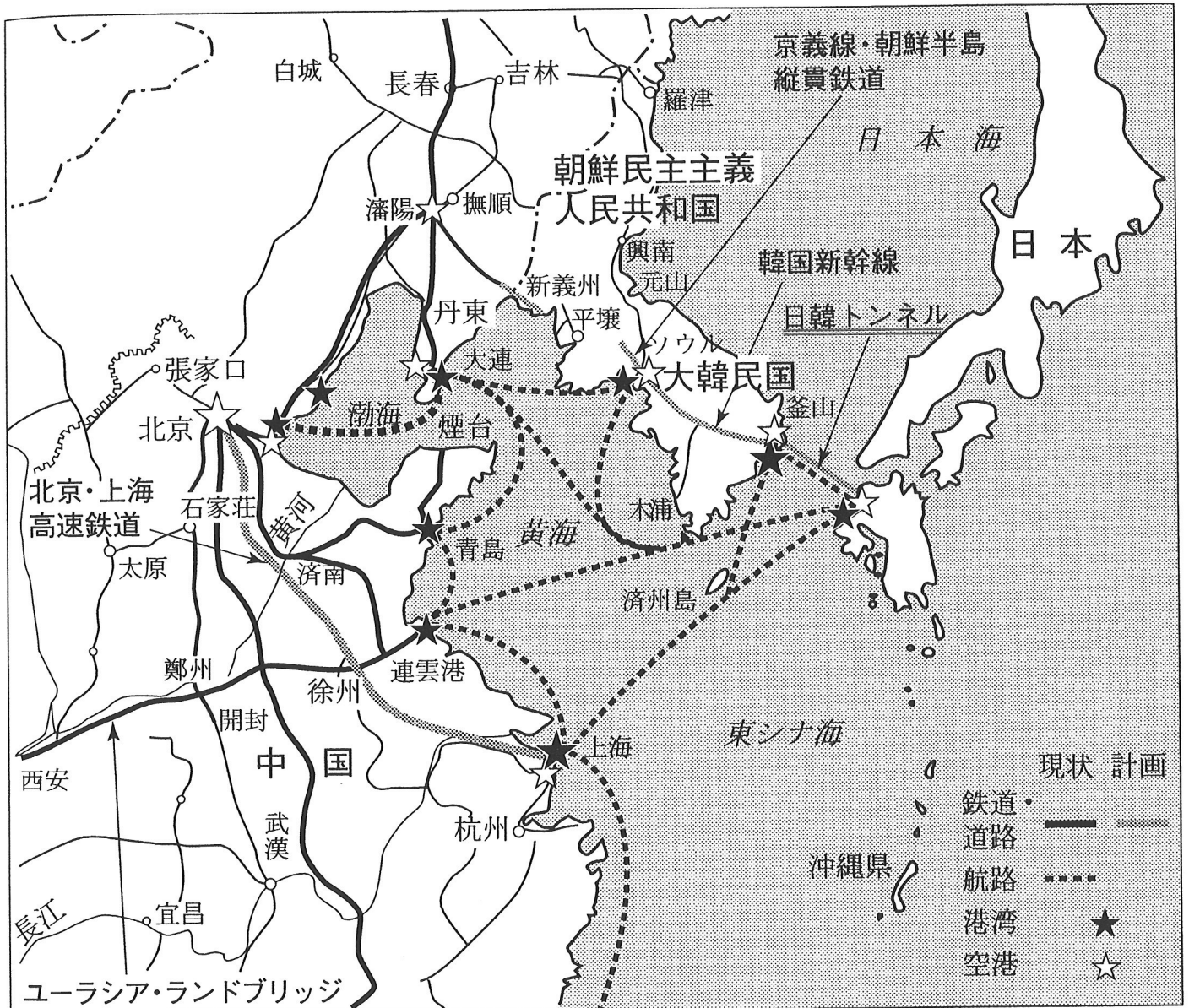


図2-1-4-1 環黄海経済圏主要交通ネットワークの現状と主要整備計画位置図

2. 局地経済圏の発展を通じた東アジア相互依存深化の現状と方向性

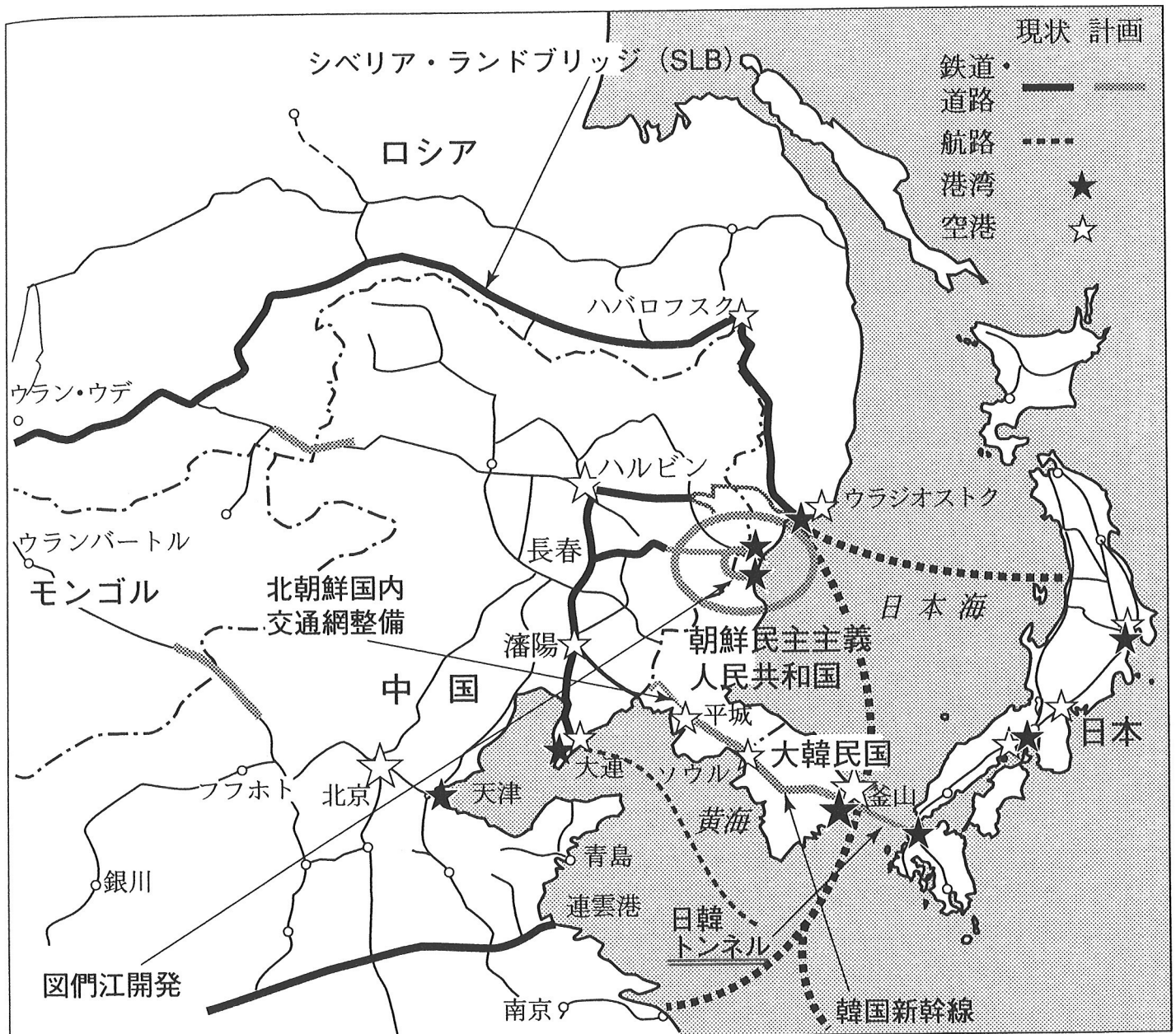


図2-1-5-4 北東アジア経済圏交通ネットワークの現状と主要整備計画位置図

京義線が再開することによって、韓国と北朝鮮を結ぶ交通ネットワーク幹線が連絡することになり、北東アジア経済圏と環黄海経済圏とがそれぞれの発展を目指すことが可能となり、両経済圏のリンケージを強化する土台が整備されることとなる。

● 中国東北地方と極東ロシア地域をつなぐ道路・鉄道整備（一部区間建設済み）

極東ロシア沿海地域の港湾整備は、北東アジア経済圏の交通インフラであるとともに、現在、北東アジア経済圏と環黄海経済圏双方の入口である大連港の混雑緩和にも寄与し、ハルビンー長春ー瀋陽を経て環黄海経済圏の天津、北京につながるルートの一部を形成すると考えられる。

● 丹東ー錦州間高速道路（建設中）

北朝鮮と中国国境の丹東から海城を経て渤海湾沿いに錦州につなぐルート。この道路が完成すると、現在の丹東ー瀋陽ー錦州ルートを短絡し、朝鮮半島と天津、北京を連絡する幹線ルートとなる可能性がある。

● ハルビンー長春間高速道路

現在、黒龍江省内の高速道路は綏芬河ーハルビンと、省内を東西につなぐ路線があるのみで、黒龍江省から南隣の吉林省との高速道路による連絡は完成していない。ハルビンー長春間が高速道路で連絡すると、北東アジア経済圏の黒龍江省から環黄海経済圏への道路による連絡が完成する。

● 北九州ー釜山連絡トンネル（日韓トンネル）

北東アジア経済圏と環黄海経済圏のそれぞれが経済圏として発展を遂げ、両経済圏の統合が実現した段階では、両経済圏に属しながらも海を隔てている日本の北九州地域と、両経済圏の共通幹線である韓国ー北朝鮮ー中国東北部ルートに繋がる釜山との間をトンネルでつなぐニーズも出てこよう。この場合のトンネル建設に要する投資額は膨大な規模に上るものと見込まれ、そのようなニーズがある程度顕在化した段階で、フィージビリティ調査を実施し、慎重な決定を行なうことが妥当である。

3-2-3 中核都市・地域間を結ぶ交通ネットワーク

陸上ルートを取る鉄道や道路は、河川、湿地、山岳等の地形・地質的条件や、国境（国家の統治範囲）といった人為的条件によって、その建設ルートが強く規定される。これに対して、海上輸送及び航空輸送は、海上輸送では海象、気象条件、港湾建設にかかる自然的・物理的条件に制約され、航空輸送では航空気象条件、空港建設に伴う地形的・地質的条件、周辺地域住民の理解、隣接空港との距離等、航空管制上の条件に制約を受けるものの、陸上輸送ルートに比べればその自然的条件による制約の程度は著しく低い。海上輸送では、船舶が航行し得る航路があり、停泊できる港湾があれば、点から点への連絡が可能であり、航空輸送においても航空機の発着できる空港施設が建設可能であれば、同じく点から点への連絡が可能である。したがって、3-2-2 で取り上げた陸上の経路のように、経済圏と経済圏とをつなぐ場合に隣接する経済圏とのリンクが前提となることはない。海上輸送や航空輸送では、船舶の補給の必要や航空機の航続距離、距離に応じた所要費用の制約

生じている現象と考えられるが、一方で日本の交通ネットワーク（を含むシステム・環境）が東アジアを含む海外の人々にとって必ずしも利便性のあるものとなっていないことも大きな要因の一つとしてあげられるであろう。今後、日本国内の交通ネットワーク・システムのあり方を考える際に、日本国内の意見のみならず東アジアを中心とした海外の人々の意見を十分に取り入れ活用することにより、東アジアの人々にとって利便性の高い交通ネットワーク、東アジアの人々が日本に訪問、滞在しやすい交通ネットワーク、すなわち「迎入交通ネットワーク」の構築を進めることが東アジアの地域益である「東アジア回廊」形成の観点からは重要である。具体的には、日本の交通基盤はハードの面では世界的に遜色はないレベルにあるが、その運用サービス体制については、依然、改善の余地は大きい。例えば、日本の港湾の中で24時間管理のコンテナターミナルがないこと、成田空港、関西国際空港の空港発着料金の高さ、通関における電子データ交換システムの未完備など、解決すべき課題は多い。こうした課題をひとつひとつ解決していくことが求められる。

b) 「市民・地域」の交流を促進する交通ネットワークの構築

次に、既に見た様に、日本の一部地域は東アジアの主要な経済圏を構成する地域となっており、そこでは国境を越えた局地的日常的な人流、物流の発生が見られる。このことは「全総」で指摘された「広域国際交流圏」が各地で現実化しつつあること（もしくは現実化する可能性）を示すものである。これらの局地経済圏が発展・拡大し、圏内の「地域」及び「市民」が局地経済圏を通じた交流が進展することは「東アジア回廊」形成につながるものであり、促進を支援する取り組みが重要である。

北東アジア経済圏や環黄海経済圏に含まれる各地域の自治体は地域の発展を実現する新たな手段として、局地経済圏の形成及び海外地域との相互依存深化の進展に向けて積極的な取り組みを行っている。こうした経済圏の構成する各地域との協力の上で、圏内交流促進に重要な意味を持つ日本国内及び地域間を結ぶ交通ネットワークが更に整備される必要がある。そうした観点の中で「日韓トンネル」等のプロジェクトもフィージビリティが確保できれば検討の必要性があると思われる。

ただし、日本の自治体においては、自地域の利益を重視するあまり全体的に見れば無駄な競争をしている事例が多く見られる。資金に大きな制約がある現状では、不必要な投資が避けなければならない、長期的な大きな利益を獲得するための日本の自治体間の協力関係の構築は支援を行う際の不可欠な条件とならなければならない。

7) 世界に開かれた東アジア回廊の形成

東アジア回廊の形成は、東アジアの相互依存深化を加速するネットワークであると同時に、東アジアの活力がその開放性にあることを考えると、世界とのつながりを導く機能を同時に有することが求められる。そのためには、まず「東アジア回廊」の理念、あり方について東アジア内部のみならず世界の人々を含めて十分に議論していくことが重要である。また、東アジアにおける成功例を、同様の課題を抱える国々、あるいは地域に促し、情報提供を行なっていくことが重要である。