

編集委員会委員

文 世一 | MUN. Se-il

| 京都市立大学経済学研究所教授

2001年7月、ソウルで開催された第9回世界交通学会中のプログラムとして、朝鮮半島を縦断する鉄道路線である京義線の復旧工事現場を訪問した。この復旧事業は、その前年の2000年6月15日、南北首脳会談における合意を受けて進められたものであるが、私にとってはこの学会に参加する大きな目的の一つであった。臨津江(リムジンガン)の鉄橋を目の当たりにしたときは感無量であった。南北の境界線をまたいで流れているこの川の名と同じ題で、分断の悲しみを歌った歌は、長年、在日コリアンの若者たちに歌い継がれてきたからだ。もとは複線だったので2本ある鉄橋のうち1本のみについて復旧工事が行われていたが、その横にあるもう1本は朝鮮戦争時の爆撃で破壊された橋脚だけが残されていた。なお2002年には橋の復旧が終わり、その先、軍事分界線からわずか2kmの地点にあるトラサン駅まで営業運転が行われている。

学会期間中に訪問した韓国交通研究院では、統一後も展望しながら朝鮮半島全体の交通システム構築に関する調査分析に取り組んでおり、入手困難な朝鮮民主主義人民共和国(以下、北朝鮮と呼ぶ)に関する資料も豊富に蓄積されていることを知った。このときに出会った安秉^珉博士は、鉄道再連結事業の調査分析に携わってきた専門家であり、その後も相互訪問などを通じて資料提供や様々な話を聞かせてもらった。2004年には、安博士の案内により、新たに開業した区間の鉄道を利用して南側最北端のトラサン駅を訪ね、駅長との面談もセットしていただいた。

南北朝鮮を結ぶ鉄道の再連結は、朝鮮半島における平和の構築、そして統一へ向けた進歩を象徴する事業であり、国内外に及ぼす政治的、社会的影響は計り知れない。以下では、筆者の守備範囲である、経済的側面にしぼって書くこととする。

鉄道が連結されると、まず第一に南北間の交易拡大による経済効果が期待される。南北間の交易規模は首脳会談があった2000年から5年間で倍以上増加したが、潜在的可能性を考えれば、きわめて限られた水準といわざるを得ない。経済交流拡大を制約する要因は多々あるが、輸送費の高さはなかでも大きな障壁である。いま南北間の交易は、一部の例外を除いて、海上輸送により行なわれているが、時間がかかる上費用も高い。南北間の交易物資を陸路で輸送すると、運賃は半分、所要時間は1/6になる。事実、今年になって開城工業団地に立地した企業から陸路による出荷が本格化した。それに伴い今年の1~4月の南北交易額は3億2754万ドルで前年同期比49.6%も増えた。

交通網の連結は南北間の交易に影響を及ぼすだけではない。いままで事実上、島国であった韓国にとっては、中国、ロシア、そ

してヨーロッパまで陸路で旅行や輸送が可能になる。たとえば韓国から鉄道を使ってヨーロッパに物資を運ぶ場合、海上ルートに比べ半分の距離ですむので、所要日数が現在の26日から16日に短縮、費用がコンテナ1個当たり、現在の2,100ドルから1,300ドルに低減すると試算されている。国連のESCAP(アジア太平洋経済社会委員会)は、アジア-ヨーロッパ大陸間の輸送体系構築をめざしたALTID(Asian Land Transport Infrastructure Development)プロジェクトの推進を決議しているが、その中に韓国のプサンから北朝鮮を経由して中国あるいはロシアに通じる路線(TKR: Trans Korean Railway)が位置付けられている。「鉄のシルクロード」と呼ばれる所以である。

上述の議論は、既存の経済構造を前提としたものであるが、「鉄のシルクロード」が完成し大幅な輸送条件の変化が起きると、東北アジア全体の経済地理の構造を再編成させる可能性が大きい。このような構造変化を考慮した経済効果については、まだまだ不明な点が多く、研究の進展が期待される。近年、発展の著しい空間経済学の応用が有用と考える。

南北首脳合意から6年の歳月が流れ、当初の計画よりも大幅に遅れたものの、今年の5月25日には南北直通試運転をするという報道がなされた。結局、試運転は実現に至らなかったものの、レールは全線つながり直通運転は物理的には可能とのことである。しかし上記の経済効果をフルに享受するためには、断絶区間を復旧するだけでは不十分である。北朝鮮における鉄道インフラの条件が劣悪であり、それらの修復が必要である。周知の通り、北朝鮮は自然災害の影響と長年にわたる経済不振により、インフラ整備に投入すべき資源が制約されている。断絶区間の復旧にも、韓国側から北側にレールや枕木をはじめ設備や資材が提供されてきた。このような経済的支援は人道的あるいは同胞愛的な動機でなされてきたものであるが、韓国側にとっても経済的にメリットになる可能性がある。最近、筆者は簡単なモデル分析を行い、支援によって受け入れ国側の輸送条件が改善すれば、供与国にとっても輸入製品の価格低下と輸出拡大による所得増加という便益が得られ、このような便益は経済支援のための支出を上回るケースがありうることを示した。

「鉄のシルクロード」のような、多国間をまたがる交通インフラストラクチャ(Cross-border transport infrastructure)は世界中で広範に見られる。にもかかわらず、これらの整備水準や料金をどのように決めるべきか、好ましい水準を実現するためにはどのような国際協力や調整が求められるか、などの研究は未成熟であり、魅力的な新領域である。