

■ パネルディスカッション

アジア・ユーラシアの地政学と交通の 今と未来



2016年11月15日 ホテルメトロポリタンエドモントにて

コーディネーター

しば さき りゅう いち
柴 崎 隆 一

・国土交通省国土技術政策総合研究所
国際業務研究室長

【パネルリスト】

やま だ よし ひこ
山 田 吉 彦

・東海大学海洋学部教授

みず たに まこと
水 谷 誠

・国土交通省港湾局産業港湾課長

ね もと とし のり
根 本 敏 則

・一橋大学大学院商学研究科教授

(以下、文中の敬称は省略します)

柴崎： 柴崎です。よろしくお願いいたします。

このパネルディスカッションでは、日本を取り巻くアジア、ユーラシア地域の経済や交通について、その現況や展望を議論したく、皆様にお集まりいただきました。

今年は、国際経済や交通に関する世界的な出来事が数多くありました。パナマ運河の拡張をはじめとして、ブリゲジットや韓進海運の破綻、日本の海運大手によるコンテナ船事業の統合。さらに、アメリカ大統領選があり、日露首脳会談も控えています。

世界が激動する中で、アジア、ユーラシアの交通分野の特徴的な動きについて、まず山田先生からお話をいただけますか。

〈敬称略〉



山田 吉彦氏

■アジア、ユーラシアの現況

山田： グローバル化が進展していると一般的に言われますが、海運の世界は有史以来、常につながっていて世界は一体化していました。

アジア経済は海運をベースに動いてきました。それは今も同じだと思います。日本の貿易物資の99%は海運で運ばれています。そのため、海運なくして日本経済は維持できない。だから、海の道はしっかりと守らなければいけないのです。

ただ、海運の世界は何よりもグローバル化が進み、船会社はアライアンスを組み、一体化しています。1つの国でははかれなくなっているのです。

また、今年までにはパナマとスエズという二大運河の拡張が進められ、輸送力が大きく増しました。さらに中国がこれらに対抗するニカラグア運河を作るのではないかと囁かれており、海運が非常に注目される時代になりました。

海上安全保障にも非常に注目が集まっています。海運を振興していくと自国の船、そして海域を守るという課題が当然生まれるためです。中国の「真珠の首飾り」戦略はその典型といえるでしょう。

世界的に海の安全に目が向けられ、それが陸路や空路と連携しながら、新しい世界経済として広がっていくのたと思います。

柴崎： アジア・ユーラシアといっても広大ですので、地域ごとのお話もいただきたいと思います。注目を集めている地域となるとどこでしょう。

山田： 北極海航路が注目されています。この航路が開設されると、ウラジオストクが拠点化し、中国・韓国から北米を目指す航路も日本海を横断し、津軽海峡や宗谷海峡を抜けることになるので、日本海側の航路にも再び注目が集まるでしょう。

水谷： 私からは港湾を中心にお話させていただきます。ただその前に、今日この場の発言はすべて私個人の考えであることをお断りしておきます。

ロシアはやはり極東への関心が非常に高い。5月に開催された日露首脳会談で経済関係を前進させるための8項目の協力案が示されましたが、そのうちの1項目に港湾が含まれています。

ロシアは中央地域で多く産出される石炭をその時の価格に応じ、東西どちらかから輸出する計画を持っています。ところが、東側の極東の輸出港、特に不凍港の施設が足りない状況です。

一方で、コンテナ輸送についていえば、極東は人口が多くなく、製造業もあまり発展していない。したがって、生産・消費される貨物の量が限られています。

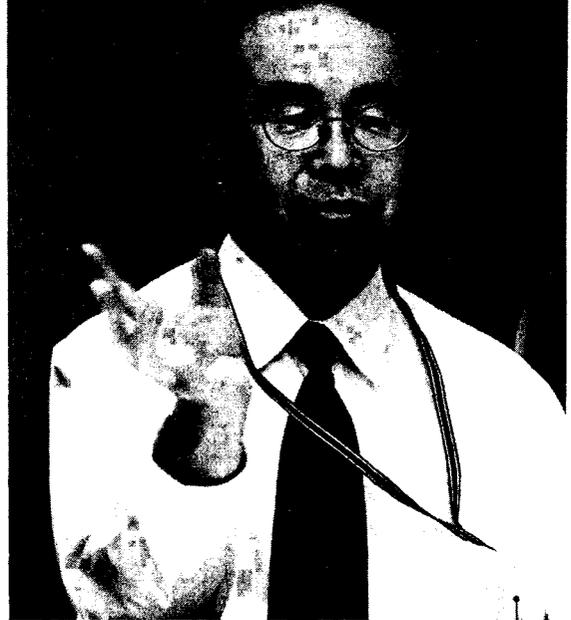
他方、ロシア沿海州より少し奥に入ったところに中国の黒竜江省と吉林省があります。この人口はロシア極東の10倍以上です。そこから輸出入貨物を運ぶためには、現在は大連まで陸送しないと行けない。それならば、その貨物をウラジオ

ストックやザルビノに運ぼうという話が中口間であります。ロシアは、中国とも連携しながら港湾開発を考えているのです。

以前、シベリアランドブリッジ構想が検討された頃、日本海側の港湾が注目されました。そのコンテナの目的地は、ウラジオストクではなく、そこからシベリア鉄道に乗せ、ヨーロッパでした。ところが、シベリア鉄道は海運に対して競争力確保が難しく、最近はその動きがやや沈静化していたのですが、中国東北部に新たに大きな需要先ができたわけですから。

山田： 中国の東北部には1億のマーケットがありますからね。

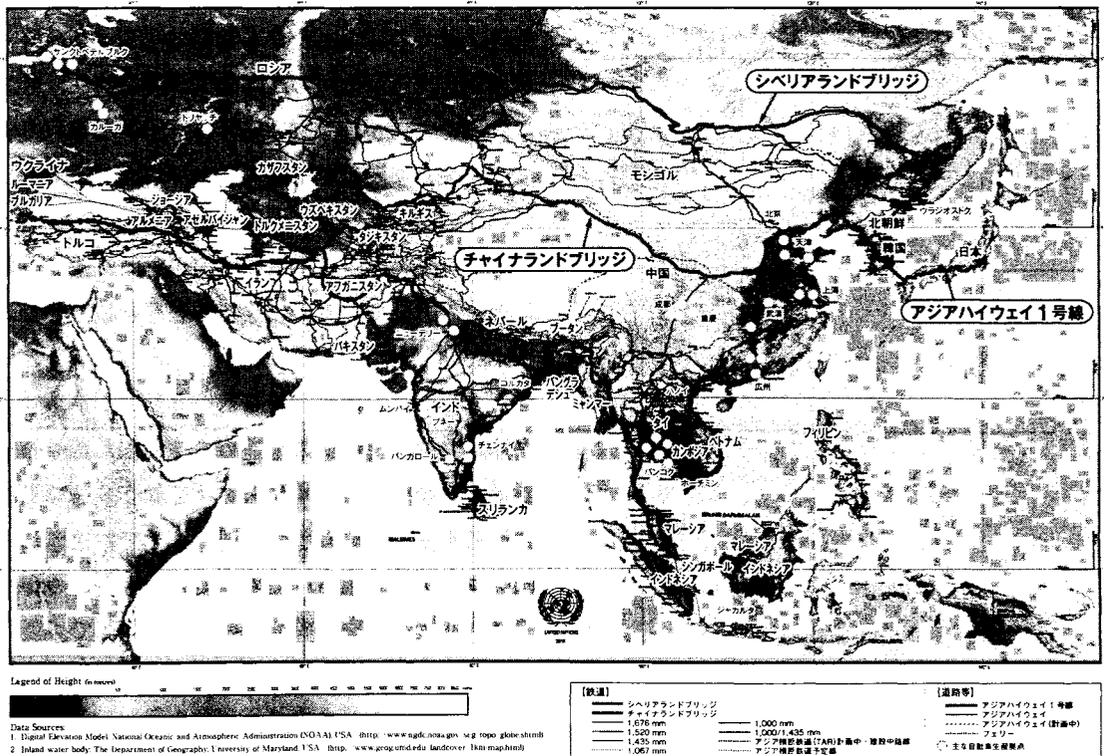
水谷： ロシアは北極海航路にも興味津々です。



水谷 誠氏

図1 アジア・ユーラシアの主な交通ネットワーク

▶ 巻頭カラー折込み参照



出典：United Nations ESCAP ホームページ

(http://www.unescap.org/sites/default/files/AH%20map_1Nov2016.pdf および http://www.unescap.org/sites/default/files/TAR%20map_1Nov2016.pdf) を元に「運輸と経済」編集室が一部改変

今のところ LNG が中心で、コンテナを展開するには課題がありますが、将来的には大きな話題になる可能性もあると思っています。

根本： 私からは道路と鉄道のことを話したいと思います。

各国は自国の発展のためには交通費用を安くしたほうがいいと考え、道路、鉄道を整備してきました。一番わかりやすいのがシベリアです。ロシアはシベリアに資源があって、その資源を開発したい。そして掘った石炭や丸太を製材した材木、アルミのインゴット（加工用鋳塊）を輸出するための手段が鉄道なのです。

その中で、ロシア、中国で鉄道を使って工業製品を国際輸送しようという動きが強まっています。今までは資源を輸送するだけだったルートに、コ

ンテナを乗せてアジアからヨーロッパへ運ぶわけです。

シベリアランドブリッジ、チャイナランドブリッジといわれる、アジアからヨーロッパへ海運より速く運ぶ輸送形態が少しずつ動き始めています。

柴崎： ちょうど話題に出たので、中国はどうでしょうか？

山田： 中国は、経済が巨大化する中、海洋に関する分野への発言力も大きくなっているのは事実です。2014年11月に中国で開催された APEC では、習近平国家主席がアジアからヨーロッパまで結ぶ経済圏の拡大を「一带一路」という形で提言しました。その中で重要なのが、かつてのように中国を基点として海の道をもう一度つないでいこうという「21世紀海上シルクロード構想」です。

水谷： 中国には、圧倒的な人口、物量を背景に既に大規模な港湾がたくさんあります。以前は、管理・運営の仕方、企業の参画方法がバラバラでしたが、最近は全国の港湾配置計画を作り、港湾の管理を中央から地方に移管し、競争を促しています。大きな港湾では外資の世界的なターミナルオペレーターが参画しているところもあります。一方で規模の小さい港湾は、国の計画に基づいて再編する方針で、実際に徐々に整理整頓されています。

根本： 中国は西部大開発という目標をかかげ、高速道路や鉄道の整備を進めてきました。その延長上で、中国からカザフスタンを通りヨーロッパに至るルートが整備され、同ルートで輸送される国際コンテナが相当増えてきています。この背景には、武漢や重慶、成都といった内陸部で、製造業、とりわけ外資系の自動車の工場などが立地し始めたことがあります。

成都や重慶は上海から 2,500km、モスクワの東にある工業都市のトリアッチはサンクトペテルブ



根本 敏則氏

ルグから2,000km ぐらい距離がある。そのため本国から基幹部品を海上輸送しても、さらに長距離の陸上輸送をせざるを得ない。そうすると、最初から鉄道で運ぼうという動きになるのは自然なことではないかと思えます。

ただ、チャイナランドブリッジの場合、軌間が異なるので中国とカザフスタンの間とベラルーシとポーランドの間で2回乗せ換えないといけない。これがやっかいなんですよ。

柴崎： 2014年に重慶からドイツのデュイスブルクまでの内陸輸送が始まり、今はいろいろな都市から行われていますね。

根本： 伸びも大きいようです。

山田： 工場が内陸までもかなり入り込んでいるのは興味深いですね。

根本： 成都、重慶では、毎年10万台以上の本格的な生産を行う自動車工場もあります。

柴崎： 双方向に荷が動いているのですか？

根本： 自動車部品などでは、西航、東航の双方の動きがあるようです。

山田： 将来的には、人件費が安い中央アジアの国々にどんどん入っていくのでしょうか？

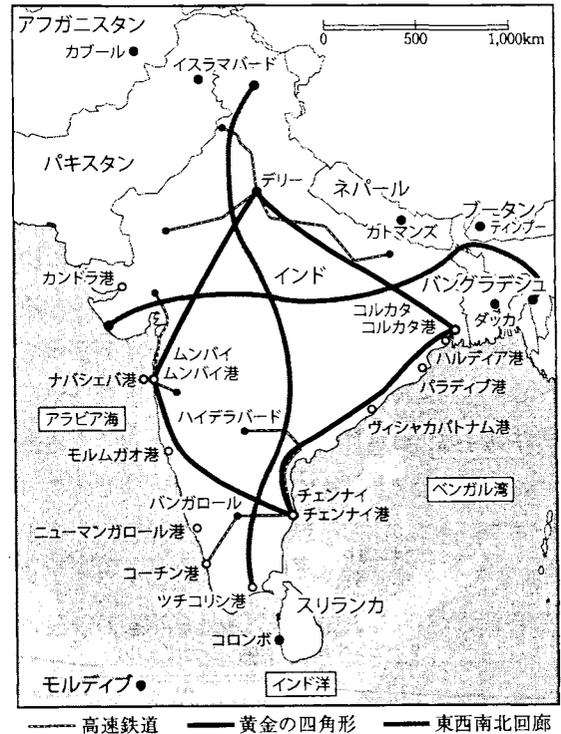
柴崎： カザフスタンやウズベキスタンでもすでに自動車工場が進出しています。

根本： 地産地消ではないですが、基幹部品は持っていかけてもその国で売れる車はその国で作るといった動きは強まっています。それぞれの国内で需要があるので、工場は内陸部でも構わないんです。

柴崎： インドも成長著しいですね。

水谷： インドは、国営のメジャーポートが12ありますが、あれだけ広い国土で人口も多いので、それだけでは将来的に不足するといわれています。そのため、多くの地域で州政府が主導し、PPPで港湾を作ろうという構想があります。ただ、場

図2 インド周辺地図

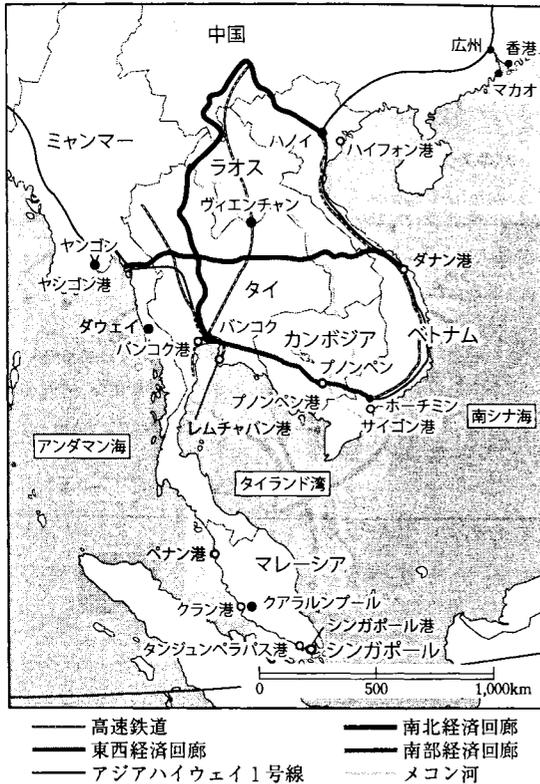


所によっては国営と州政府主導の港湾が競合関係になる可能性があり、国内の港湾・物流全体を踏まえたマスタープランが欠如しているように感じます。鉄道と港湾の連携もポイントです。

そんな中、これから特に注目すべきは西海岸よりも成長の遅れている東海岸、ベンガル湾側です。こちら側は、北米向け貨物の発地になり、港湾があればインド中部の大都市の需要を取り込み、経済的なメリットが大きい場所ですが、現状ではチェンナイとコルカタの間に大規模な港湾がありません。しかし、仮に州政府が計画しているPPPのプロジェクトが全部できると、今度は供給過剰になる懸念があります。

一方、インド洋ではスリランカのコロンボがポイントです。アジア～欧州間の基幹航路沿いにある地理的に圧倒的に有利であり、スリランカ政

図3 インドシナ半島周辺地図



府もコロンボ港の拡張に積極的です。

そういった中でインドの港湾がどういう戦略を取るのか。ハブ港や航路の設定方法などを含め、これからしっかり議論する必要があると感じます。

柴崎： ASEANはどうでしょうか？

水谷： ASEANも経済成長が著しく港湾施設が足りないと思います。ASEANには、シンガポールという先進港があり、当初は一極集中でしたが、マレーシアのタンジュンペラパスのように、コンテナ取扱量大きい港湾も出てきました。インドネシアやベトナム、カンボジアの港湾はどこも慢性的な容量不足です。現在、拡張が行われていますが、完成後は現在のようにシンガポール港等のフィーダー港になるのではなく、もう少し長い航路を設定しようという議論が出てくるんじゃないでしょうか。

シンガポールも危機感を持っていて、3つある現在のコンテナターミナルを大水深が得られるマレーシアとの国境近くに集約しようとしています。

また、LNGのバンカリング拠点も目指しています。LNG炊きの船は重油炊きの船と違って航行距離が短く、世界のあちこちに拠点が必要です。日本も今、世界各国と覚書(MOU)を結び、シンガポールとともに拠点開発をしようとしています。LNGのバンカリングを世界のどこでやるかは、これからの航路、配船計画で大きなテーマになると思います。

根本： ASEANは、道路が中心で、鉄道網は不十分です。しかも、ASEANはそれぞれの国が小さいですから、関税の引き下げに伴い、道路での国際輸送に期待が高まっています。

Port to Portで1週間以上かかる、例えばハノイ〜バンコクといった都市間でもトラックなら3日間で運べます。付加価値の高い部品などは陸上輸送のほうが都合がいいわけです。

いくつも国を越えてトラックで運ぼうとするといろいろな課題もあるわけですが、少なくとも隣接する2国間の相互乗り入れは実現し始めています。それにあわせ、多くの物流業者が国際輸送を行うようになっていきます。

柴崎： そのほかの国や地域で特徴的な動きはありますか？

山田： 途上国は船員育成にも力を入れています。フィリピンやインドだけでなく、最近ではミャンマーやベトナムも力を入れ、自国の船員確保に努めています。多国籍混乗化も進み、もはや海の世界では、どこの国と言うことができないぐらい、複雑になってきています。

根本： 荷動きが国際化する中、国際陸上輸送が荷主にとって魅力的な選択肢になってきました。国際陸上輸送を実現するために、解決しなければ

ならない問題も多いわけですが、その中でもいろいろな仕組みの標準化が重要です。

道路も、東京からトルコまで同じトラックで走れたらいいですね。そのために、一定基準を満たしたトラックなら走り抜けられるよう道路構造もある一定の基準を満たした方がいい。国境でもワンストップでいろいろな手続きができるようにして、何時間も待たずに済むようにしたいわけです。

そういう動きを主導したのが、国連のアジア太平洋経済社会委員会(UNESCAP)です。UNESCAPでは、アジアハイウェイ(AH)の実現に取り組んでおり、日本も専門家を派遣して重要な役割を果たしてきました。そういう国際機関の努力が、国際輸送をスムーズにするためには必要です。

柴崎：皆様にご紹介いただいたように、各国、各地域で様々な取り組みが行われているわけですが、それは、たとえば資源輸出国であるロシア、人口圧力が非常に強い中国やインドなど、各国の立場に立てば——つまり地政学観点から見ると十分合理的な発想で行われている、ということであり、そこに例えば北極海航路やLNGのバンカリング拠点のような、新しい要素が加わると、戦略も変わってくるということなんだろうと思います。

■国という単位の捉え方

根本：山田先生のお話を伺って、陸と海には違いがあるなと感じました。国際的な海上輸送ルートを作るとき、自国の商船や荷主を守ろうという動きが前面に出てくるものなのではないでしょうか？

山田：海運先進国では、その概念は極めて希薄だと思います。というのも、便宜置籍船が一般化していて、何をもちその国の船というのかもはっきりしないですね。

陸路の場合、領土という明確なテリトリーがあ

ります。一方、海の場合はどこの国の管轄権にも属さない公海が広く、その通行を誰がどう守るのかというのは永遠の課題です。

ただ、マラッカ海峡のようなチョークポイントでは最近、受益者負担という考え方が出てきました。海賊対策に各国が軍を派遣しているのはその例です。ただ、これがまた応能主義にならざるを得ない。例えば、マラッカ海峡はインドネシアなどの近隣諸国も頻繁に利用していますが、相応の負担ができる、しているのは先進国です。

根本：例えば、中国の一带一路は、多国籍企業にも大きなメリットをもたらします。荷主も物流業者も、国境を意識せず経済活動していますが、インフラを整備する国とその便益を享受する企業の国籍は必ずしも一致しません。ズレが顕在化し



柴崎 隆一氏(司会)

ているように思うのですが……。

山田： 国という単位を越えてしまっている部分は確かにあります。先ほど水谷さんがおっしゃった中国の貨物をロシアに運ぶというのは、正にその一例です。中国という国家の利益よりも、それぞれの企業あるいは地域の利益が、世界の流れを変えていくと思います。

国連海洋法条約では内陸国が港まで積み荷を輸送するときに通行税を取ってはいけなくて定めています。一方で、安い人件費を求めて世界の工場が中央アジアの内陸にまでどんどん広がる可能性がある。そうすると、港湾と陸路を連携させていくためには、国家的な仕組みより、世界的な仕組みを考えていく必要があると思います。

根本： 荷主は、一番効率的に運べるモード・ルートを選択します。その実現のためには、国境のハードルはなるべく低い方が望ましく、実際ヨーロッパも過去低くしてきたわけです。今後同じような動きがアジアでも広がることを期待しています。

水谷： アジアで一番進むとしたらインドシナ半島でしょうね。例えばホーチミンからバンコクまで道路を整備し、国境の手続きがスムーズになれば、陸路としての競争力が一気に上がります。

その際、特に問題になるのは関税だと思います。関税の審査方法やシステムを統合できれば、すごく効率的になるでしょう。さらにそれが、国境が面している国同士だけでなく、ASEAN全体でできればより望ましいですね。

同じことは港湾でもいえます。例えば、カンボジアのプノンベンからメコン川を下り、ホーチミンまでの輸送では、国境を越えるのに数時間かかることもある。ただ、調べると手続を一元化すれば、相当改善できるんです。必ずしもインフラが必要ではなく、ソフト面で改善できることもたくさんあるんだと思います。

根本： アジア開発銀行(ADB)が大メコン経済圏プロジェクトで、越境手続きの標準化を進めていますが、日本も資金面で大きく貢献してきました。

水谷： 東南アジアの海上輸送は現状、シンガポールが圧倒的に優位な状況です。ただ、そこからつながる陸路も考えると、将来的に港湾の競争力というのは変化する可能性があります。

一例を挙げると、ミャンマーの南端にダウエイという港がありますが、そこはバンコクからすごく近いんです。そういったところが開発されて、通関手続きなどが簡素化されれば、東南アジアの国々から西へ向かう船はシンガポールを経由する必要がなくなるかもしれない。

ところが、ミャンマーからすると、ダウエイは首都ヤンゴンから非常に遠く、あまり魅力的な港ではなく、他よりも優先して開発しようということにはならない。やはりもう少しグローバルな目を見たときに、関係する国々にメリットが出る仕組みを作る工夫が必要なんじゃないでしょうか。

根本： そうですね。国内的なメリットが少なくても、国際的に価値のある道路、鉄道、港はあるはずですが、計画・整備の主体が国単位だと、その様なインフラに重きを置くのはなかなか難しいですよ。

水谷： そうですね。

根本： ヨーロッパはどうですか。

柴崎： 例えばTEN-T(汎欧州ネットワーク)のプロジェクトであれば、EUが一部予算をつけるなどということもあります。

根本： ASEANは組織としては力がありません。

山田： 陸路と一体化してくると、コンテナ船も大きいサイズより陸上交通のスピードを害さない速度で航行できる船の魅力が高まるのではないのでしょうか。また、港も内湾より、外洋の中堅湾の魅力が増すのではないかと思います。北極海航路

が本格的に始まれば、日本海側の港の位置付けも大きく変わってきますよね。

根本： 中国内陸部から日本海へ貨物を運ぼうとすると、いったん北朝鮮かロシアを通らなければいけませんね。

山田： そうですね。

根本： そうなると、国際協力で道路や港づくりをしっかりできないといけないわけですね。

水谷： ロシアではすでに始まっていて、ウラジオストクとザルビノへ向かう道路が建設中もしくは計画中です。今後は港湾の拡張も必要になるでしょう。

柴崎： グローバルの利害と各国の利害が必ずしも一致しないことはよくあることだと思いますが、そのため、多国間の枠組みをやるにもなかなか進まないというケースも多いと思います。例えば、さきほど根本先生が例に出されたメコン地域の越境交通協定（CBTA）も、そのような多国間の枠組みは実際には使われずに、二国間協定でやってしまっているようです。国際交通に関する多国間の枠組みでは、むしろ安全保障分野の方が成果を収めているのではないのでしょうか？

山田： そうですね。安全保障で一番わかりやすいのは海賊対策です。アジア海賊対策地域協力協定は、約20カ国が参加しています。安全保障の場合、対処すべき対象が明確だから、まとまりやすいと言えるでしょう。海賊はどこの国にも属しませんから。

■日本の採るべき道とは

柴崎： そうした様々な変化に日本はどう対応していけばいいのでしょうか？

山田： 日本の海運業界は今、正に過渡期だと思います。国も海運に責任を持とうと動き始めてい

ます。まだ日本人船員を増やすという段階には至っていませんが、日本籍の船は増えています。

極東という概念の中では、日本は終着点でしたが、北極海航路や日本海航路も含めれば、日本はアジアの玄関口であり、通過点なのです。パナマ運河の拡張など、世界的な変化の流れにうまく乗りながら、日本の港、内航を含めた海運を再興するチャンスではないかと思います。そうなれば、日本海側の港の位置付けが変わるだけでなく、国内の陸路も大きく変わるでしょう。

また、港や船も大規模なものから、よりスピーディーなものに変わるのではないのでしょうか。グローバル化とIT化の中で必要なものを必要な都市に直接運ぶ体制が求められていくのではないかと感じます。例えば、東京湾や阪神港に入ろうとすると、様々な制約で1日かかることもある。それならば、外洋の港でスピーディーに貨物を扱うことが注目されるのではないのでしょうか。日本は国土が狭い分、海と陸の一体化や規格の統一が進めば、物流スピードは飛躍的に速くなると思います。

水谷： 日本の海上輸送、特にコンテナ輸送は今後、途上国の経済成長を背景に荷動きが増えるだろうと思います。

また、途上国でも港湾開発が進めば、比較的大きな規模の港湾があちこちでできることになるでしょう。これまでは圧倒的な規模のハブ港とそれ以外のフィーダー港の差が歴然でしたが、今後は大規模になった港湾がネットワーク化していき、ハブ&スポークという単純構造では徐々になくなってくるとはならないかという気がしています。

そうなると、北米や欧州向けの一部の長距離輸送以外は、必ずしも大型船を志向しなくなる可能性があります。また、例えば、日中間などはコンテナよりRORO船で運んだ方が効率が良くなるかもしれません。そのためにはシャーシの規格を

統一して、そのまま各国を通せるところまで持っていけないと、非常にもったいない気がします。今は、RORO 船が入ってもシャーシは港湾で積み換えています。

山田： 日本海をいかに RORO 船でスピーディーに渡せるか。そのために、どういう船が、あるいは、どこの港がいいのかといった研究を進めるべきだと思います。

水谷： その中で日本はどういう港湾を目指していくのか。やはり日本の港湾は定時性や安定性、安全性といった面では世界トップレベルですから、それが武器になるのではないのでしょうか。

採算を確保できるなら、船会社は評判のいい港湾を使いたがります。例えば荷傷みが少ないとか、決められた時間内に必ず出航できるとか。そういうところをきちっと目指す必要があると感じます。

また、北米航路や北極海航路は、日本がアジアのラストポートになりますから、日本で集荷する、積み換えるということをもう少し考えてもいいと思っています。さらに、先ほどもお話しましたが、戦略的に LNG のバンカリング基地を作り、その地位を確立することも大切だと思います。

柴崎： お二人のお話は共通点も多いですね。根本先生はいかがでしょう。

根本： 東アジアの近海航路ではもっと RORO 船を使えるはずです。イギリスとヨーロッパ大陸の間には RORO 船やフェリーの航路がたくさん設定されています。一方、東アジアでは試験的にはやっているものの、なかなか広がらない。相互にトラックやシャーシの乗り入れができる仕組みづくりをもっと積極的に進めてほしいと思います。

山田： RORO 船が普及して、例えば日本海を渡ってきたトラックが、舞鶴・新潟・博多などから、そのまま太平洋岸の都市に向かうとか……。

水谷： そうするのは理想ですね。

柴崎： 日本海を横断するのも場所によっては 24 時間以上かかるところもあります。日本海って実は意外と大きいんですね。ただ、西日本であれば大陸との距離は近くなります。

水谷： 博多～東京は約 1,000km。博多～上海も実は 1,000km なんですね。そういう意味で、中国は遠い国ではないわけです。

山田： 大陸との近さという点では、那覇も可能性を秘めていますね。

柴崎： そうですね。実際、空運では ANA が那覇空港をハブにするといった動きもすでに出てきています。

水谷： アジアの中でも、日本は圧倒的な海洋国家です。ネットワークという点、どうしても道路や鉄道に注目が集まりがちですが、航路も重要なネットワークです。日本の国際貨物は、海上ネットワークに支えられていることを本当はもっと国民の皆さんに知っていただきたいと思っています。

■日本の強み

根本： ところで、東南アジアの ODA 案件や ADB の道路プロジェクトを見ると、完成して何年かすると穴だらけになっていたりします。なぜそうなったのか。やはり維持管理、更新する仕組みもセットで援助する必要があります。気候も厳しいところですし。料金所では料金を収受していますが、それが道路の維持管理に回っているか疑問に感じることもあります。

ヨーロッパでは、国際交通が増える中、ドイツがトラックの高速道路走行を有料化しました。道路を使う人が維持更新の費用を負担すべきとの原則に基づいています。今年からはロシアでも始まるなど、ヨーロッパ中で大型車対距離課金が普及し始めています。これは見習う必要があると思

ます。

日本も高速道路は料金で維持更新する仕組みがあります。そういう制度を、国際交通インフラの維持更新に役立てる仕組みとして技術移転できたらいいですね。

水谷： 安倍政権になり、日本がインフラシステム輸出を標榜して、政府を挙げて取り組んでいることは皆さん御存じだと思います。

そこには、いくつかポイントがあると私は考えています。日本はこれまで多額のODAや円借款を行ってきました。しかし、ODAが始まった1970～80年代は、お金だけ出して建設も運営も日本企業ではないことが多かった。

しかし今日目指しているのは、お金を出すからには、世界の中できちんと存在感を発揮するということです。そのためには、川上から川下までという言い方もしますが、構想から運営に至るまで日本の強みを生かし、相手国のためになるプロジェクトに責任を持って取り組もうとしています。

その際、計画分野の技術力の高さと経験の豊富さは日本の強みです。港湾を例にとれば、日本自体、高度経済成長期に臨海部の開発を進めてきました。あれは港湾開発ではなく、いわば産業開発です。港湾と道路、産業をセットにして面的、総合的な開発に取り組んできた。運営も得意な分野です。空港、鉄道、港湾、どれも世界に劣らないオペレーションだと思います。

日本のODAはよく高いといわれます。確かに初期投資は高いかもしれませんが、10年、20年たったときのメンテナンスコストやライフサイクルコストを考えれば、優位性はあると思います。まだまだ時間がかかるかもしれませんが、理解が広がるといいと思っています。

日本という資源もエネルギーもない国が、戦後わずか数十年でここまでの成長を遂げた。その社

会をどうやって変えていったかを勉強したいと思っている人がたくさんいると思います。

その成功体験をうまくアレンジして、各国に合うように輸出していくことが、世界への貢献につながっていくのかなと思います。

柴崎： 一方で、日本の弱みを挙げるとすればどんなところでしょうか。

水谷： 先ほど指摘した初期投資の高さ、それから意思決定に時間がかかることでしょうか。今までは構想から調査、さらに円借款が出るまでかなり時間がかかっていました。ただ、インフラシステム輸出に各省一丸となって取り組むようになり、これは相当短縮されました。

柴崎： ハードだけじゃなくて、メンテナンスやファイナンスといったソフトの支援も大事にしていかなければいけないですし、そのためには他国の制度を勉強していくことも必要ですね。

山田： 日本の場合、海運企業が自社のことを中心に考えてしまうから、そこから派生する日本経済に対し責任が持てない。もっとその波及効果を考慮して、国策として取り組んでいくべきです。

ライフサイクルコスト、ライフサイクルバリューで考えれば、日本船には圧倒的な価値があります。それをもっと広めていければ、日本の海運会社、造船所、そして港町がもっと栄えるはずですよ。

柴崎： コンテナ船は、先日大手3社が事業統合するという話になりましたね。

山田： そうですね。今回の統合で、効率的で、安全、正確という日本の強みがより物流に反映できるようになるかもしれません。さらに、それが国際的なスタンダードとなれば、日本の海運が世界に広がるチャンスです。

港湾のシステムも同じです。日本の正確で安全、そしてスピーディーなノウハウをどんどん広めていくことが重要だと思いますし、そのためにはハ

ードだけでなくソフトの支援が大切だと思います。

柴崎： 日本では、日本がアジアのネットワークに組み込まれていることを実感する機会が少ないという点も課題の一つかもしれません。例えばアジア・ハイウェイのサインも他国に比べればまだ少ないと思います。

根本： 日本がアジアハイウェイ1号線の発地であること、そしてアジアの国々が1号線でつながっていることを日本の皆さんに知っていただきたいし、だからこそアジアの国々に対し「一緒に発展していきませんか」というメッセージを、日本から素直に送れると思うのです。

■将来に向けたメッセージ

柴崎： 最後にアジア・ユーラシアにおける交通の将来に向けたメッセージを一言ずつお願いします。

根本： トランプ氏が大統領になって、保護主義的な傾向が強まるのではという心配する声があります。「中国が安いものをアメリカに輸出するからアメリカで失業が増える」といった具合に。本来、貿易により輸出する国も輸入する国もメリットを享受できるはずです。

国際交通インフラの整備によっても関係者が互いにメリットを受けます。ただ、インフラを有効活用するためには標準的な仕組みを導入する必要があります。日本が標準的な仕組み、アジアの皆さんに受け入れてもらえる仕組みを提案していくことが大事ではないかと私は思います。

水谷： アジアにはまだ途上国が数多くありますから、途上国に対する支援は日本がいろいろと貢献をしていくべきだと思います。特に、自立支援をすべきでしょう。人材育成をしっかりとやり、全ての国が自立していく必要があると思います。

ODAの現場などでも、相手国政府からぜひそこで働く人たちを日本に呼んで研修してくれと言われます。インフラ整備後は全部自分たちで運営できるようにしたいという声が非常に多い。それはごく自然なことだと思いますし、長い目で見れば日本のファンも増えるとともに、日本経済の発展にもつながっていくのではないかと思います。

山田： 交通は、夢見る職場であってほしいと思います。昔だったら、船長やバス、トラックの運転手、電車の運転手になりたい子どもがたくさんいました。ところが、最近ではパイロットになりたい子どもすら少なくなり始めています。

アジアの途上国には、今もそういう子どもがたくさんいると思います。高級感だけじゃなくて、乗っていると何か楽しい。景色を楽しめ、そして、やはり世界をつなぐということに夢を感じられる職業であってほしいと思います。そういうものがあれば、子どもたちに夢が与えられ、将来も開けていくのではないのでしょうか。

まずは日本から乗り物に夢があるということはどうやって伝えられるのか、年代を超えてみんなで考えられたら楽しいなと思います。

根本： アジアハイウェイ1号線に沿って、東京からトルコまで、大きなトラックで爆走できたらいいですね（笑）。

柴崎： そういうのがすごく魅力的になればいいですね。

山田： 俺はトルコまで走ったんだぞって、格好いいですね。

柴崎： 今日、皆様のお話を伺い、自分の頭の中のイメージに頼るのではなく、いろいろな地図を実際に眺めながら議論をすることの重要性を改めて感じました。本日はありがとうございました。