

▶ 第6章

ユーラシア鉄道連結性向上と朝鮮半島 ——着実に布石を打つ韓国

環日本海経済研究所 調査研究部長・主任研究員

新井 洋史

【ポイント】

- ▶ 韓国は南北鉄道連結を長年にわたって模索してきているが、その背景には「陸の孤島」状態の解消という経済的要請と南北統一の足掛かりとしたいという政治的意図の2面がある。過去の南北首脳会談で何度も取り上げられており、鉄道連結は極めて政治的な問題であるが、国際鉄道輸送が持つ特性上、政治的決断によるインフラ建設だけでは、所期の目的を達成することはできない。
- ▶ 他方、長年にわたり、アジアと欧州と結ぶ鉄道輸送の拡大に向けた関係国、国際機関の努力が続けられてきた。近年は急速に輸送量が増加している（下表）。
- ▶ 韓国は、南北鉄道連結をユーラシア鉄道網の一部に組み込むことを念頭において、技術開発や国際交流などを着実に進めてきている。南北鉄道連結を単に政治的シンボルではなく、実効性のある現実的なプロジェクトとして、実現を目指していると言えよう。



注目データ

中欧班列の実績

年	コンテナ列車本数				輸送量（TEU）			
	中国→EU	EU→中国	合計	対前年比	中国→EU	EU→中国	合計	対前年比
2011	17	0	17		1,404	0	1,404	
2012	42	0	42	247%	3,674	0	3,674	262%
2013	80	0	80	190%	6,960	0	6,960	189%
2014	280	28	308	385%	23,804	2,266	26,070	375%
2015	550	265	815	265%	47,132	21,770	68,902	264%
2016	1,130	572	1,702	209%	97,400	47,400	144,800	210%
2017	2,399	1,274	3,673	216%	212,000	105,930	317,930	220%
2018	3,710	2,667	6,377	174%	320,252	223,068	543,320	171%
2019	4,525	3,700	8,225	129%	402,130	323,181	725,311	133%

資料：柴崎・新井（2018）ほかにより筆者作成