

運輸・物流専門家会合(運輸・物流常設分科会)北東アジア輸送回廊(ビジョン)の実現に向けて」

コーディネーター/分科会委員長

社団法人日本港湾協会理事長、ERINA顧問

栢原 英郎

報告者

輸送インフラニーズ評議会(TINA)会長、ウィーン市議会議員
国際協力銀行(JBIC)開発金融研究所開発政策支援班主任研究員
国土交通省港湾局建設課国際業務室室長
国際協力事業団(JICA)社会開発調査部部长

オット・シュヴェツ
藤田 安男
成瀬 進
地曳 隆紀

栢原 英郎(社団法人日本港湾協会理事長、ERINA顧問)

北東アジア経済会議に運輸・常設分科会が設置されたのは2000年の6月であった。常設分科会設立会議の時のメンバーによる議論を基に、1年半後に北東アジア輸送回廊ビジョンをとりまとめることができた。

本日の専門家会合では、第一部で北東アジアの輸送回廊ととりまとめた輸送回廊ビジョンについてビデオも利用して紹介し、その後、先進事例として欧州輸送ネットワーク開発構想と南米における広域物流インフラ整備構想についてご報告をいただく。第二部では、北東アジア輸送回廊の構想・プロジェクトの実現に向けた方策について、お二人からご報告いただく。

川村 和美(ERINA研究員)

北東アジア地域には既に複数の輸送ルートがある。その中から、国際貿易を担い、欧州・中央アジアと北東アジアを結び、海洋に抜ける主要なものとして9本の輸送回廊を特定した。

北東アジア諸国から欧州・中央アジアへ抜ける輸送回廊としては、SLB(シベリア・ランドブリッジ)とCLB(チャイナ・ランドブリッジ)があり、これらの輸送回廊と接続する形で、北東アジア域内を結ぶ輸送回廊を選定した。これらの回廊は鉄道、道路、港湾、海上航路から構成されている。図の上では、各回廊の陸路部分のみを表示しているが、これらが、海を越え、貨物の発着地として日本・韓国や東南アジア各国・北米などと接続される。北東アジアの輸送回廊の整備を考える上では、こうした海上輸送面も含めた議論が必要となる。

ドミトリー・セルガチョフ(ERINA研究助手)

ビデオによる北東アジア輸送回廊の紹介(30分。SLB輸送回廊、CLB輸送回廊、朝鮮半島東部輸送回廊、図們江輸送回廊、綏芬河輸送回廊に関連する映像)(省略)

川村 和美

北東アジア経済会議運輸・物流常設分科会では、設立か

ら1年半をかけ、北東アジアにおける輸送回廊を特定したうえで、その現状と課題を把握し、改善すべき点・整備すべき具体的なプロジェクトをリストアップしてその優先順位付けを行い、改善・整備した結果の望ましい将来の輸送回廊の姿を検討してきた。それを「北東アジア輸送回廊ビジョン」としてまとめた。このビジョンを作成することの意義は、輸送分野に関して、北東アジアの各国・地域が共通の目標を明確な形で持つことにある。

北東アジア輸送回廊ビジョンの要点を簡単に紹介する。北東アジア地域の輸送回廊において、円滑に輸送を行ううえで大きな障害となる問題点、すなわち不連続点は主に国境付近に存在している。この国境における不連続点としては、以下の4点がある。

鉄道・道路の未接続による不連続点

鉄道ゲージの相違による不連続点

国境通過に伴うCIQ検査、つまり税関、出入国管理、検疫検査による不連続点

トラックの越境乗り入れ範囲の制限による不連続点

道路・鉄道の未接続による不連続点は、図們江輸送回廊の中国とモンゴル間、及び朝鮮半島西部・東部輸送回廊の韓国・北朝鮮間に存在している。鉄道ゲージの相違による不連続点は、ロシア・中国間、モンゴル・中国間、北朝鮮・ロシア間に存在している。



こうした不連続の状況、そしてその整備及び利用の熟度からみると、北東アジアの9本の輸送回廊は、基礎形成期、普及期、活動期に分類することができる。基礎形成期とはハードインフラを中心とする基礎的インフラの整備段階を意味する。普及期とは基礎的なインフラが整備されたうえで、それを利用する国際輸送を誘導していく段階を指す。活動期とは、回廊の利用をさらに促進し、輸送貨物量を拡大していく段階を指す。こうした区分から北東アジア輸送回廊を分類すると次のとおりである。

基礎形成期：緩芬河輸送回廊、図們江輸送回廊、
朝鮮半島西部輸送回廊、朝鮮半島東部輸送回廊
普及期：ワニノ・タイシェット輸送回廊、天津・モンゴル輸送回廊
活動期：SLB輸送回廊、大連輸送回廊、CLB輸送回廊

それぞれの輸送回廊は基礎形成段階から普及段階、そして活動段階へとそのレベルを高めていく必要がある。

北東アジア輸送回廊において、整備及び利用のレベルを高めていくために、整備すべきプロジェクトを次の3つの観点からとりまとめた。一つ目は、一国内と同程度にネットワークされ、円滑な域内輸送の実現を目指したプロジェクトである。これには鉄道ゲージが異なる国の間の国境駅における鉄道貨物積替え能力の向上、トラック輸送の相互乗り入れ範囲の拡大、国境通過手続きの効率化、TIR^(注)の導入などが挙げられる。二つ目はコンテナ輸送が充実・拡大することを目指したプロジェクトであり、これには港湾におけるコンテナ取扱施設の整備、コンテナ・インランドデポの設置・拡充、コンテナトレーシングシステムの確立がある。三つ目は北東アジア域外の輸送ネットワークと効果的に接続することを目指したプロジェクトで、海上航路の拡大や欧州までの一貫輸送機能の強化などが挙げられる。

リストアップしたプロジェクトは、緊急に整備すべきものを短期プロジェクト、今後の整備が必要であるものを中期、将来的に整備が必要と思われるものを長期プロジェクトに分類し、整備の優先順位付けを行った（表参照）。

今後の最大の焦点は、このビジョンをいかに実現していくかにある。まずは、このビジョンが多くの人々に認められ、支持されることが必要である。

輸送回廊の整備には、ハードインフラの整備とソフトインフラの整備の二つの面がある。ハードインフラを整備するにあたっては、多額の資金を要する場合が多く、財源の確保が課題となる。また、ソフトインフラの整備には、多国間あるいは二国間の交渉と調整が必要とされるが、その整備はハードインフラ整備ほど資金を要せずに高い効果を得るものであり、ソフトの整備はハードの整備に拍車をかけることになる。

ハード面においても、ソフト面においてもその整備を促進するために必要なのは、各国政府に働きかけ、これらの輸送回廊を認知してもらい、このビジョンを支持してもらうことである。これによって、限りある財政的・人的資源を集中的に輸送回廊の整備に投入することが可能となる。各国政府がこの輸送回廊の重要性を認めることによって、国際機関等の協力を得ることも可能である。

輸送回廊を整備していくことと同時に、輸送回廊に関する情報を荷主等に提供することで、実態として輸送回廊の利用を誘導・促進していくことも必要である。

輸送回廊が十分に整備されれば、国境を通過する物の流通や人の往来が活発化し、北東アジアに本来存在する経済的・地理的補完性を活用した国際貿易が進展すると考えられる。さらに、国際輸送路として十分に機能するルートがあることは、国内外の企業進出や投資を促進する。北東アジア輸送回廊は、地域の経済開発と国際協力を促進するために、インフラ整備と生産・貿易・その他開発機会とを結びつける「貿易回廊」、「経済回廊」として、将来、その機能を拡充していくことが求められている。

栢原 英郎

2011年11月に開催したワーキングセッションでドラフトを提示し、その後修正したものが現在のビジョンであるが、これで完成というものではなく、これをベースに実現に向けて進めていくので、引き続きご意見を出していただきたい。

次に、先進事例の紹介として欧州における事例と南米南部における事例を続けてご報告いただく。

オット・シュヴェッツ（輸送インフラニーズ評議会（TINA）会長、ウィーン市議会議員）

欧州において輸送政策は、産業や政策面にも重要で、戦略的な役割を果たしてきた。特に戦後の欧州の統合過程の中で果たした役割は大きい。共通輸送政策は欧州において

^(注) Transport International Routier：国際道路輸送手帳による担保の下で行う貨物の国際輸送に関する通関条約。これはトラック輸送による国際輸送を容易にすることを目的とする条約。同条約の加盟国間では、封印されたトラックで輸送される貨物（コンテナを含む）に関しては、経由国税関で税金の支払いや貨物の中身の検査の必要が無く、貨物を通過させることができる。

常に大きな課題であり、これまで様々な議論が行われてきた。

輸送分野には、非常に多様で複雑な問題や課題が存在している。運営面からみれば経済性も考慮する必要があるし、開発という観点からは政策が関わってくる。政治的な問題もある。主な考え方については意見の一致が見られているが、不確かな部分や混乱が残っているのは事実である。これは輸送問題が抱える性質と言える。加えて、輸送インフラ整備には、様々な輸送形態によって引き起こされる競争や協力関係、限られた資金の分配、利害関係が関わっている。輸送問題には調整期間と政治的関心が必要である。

EUは中欧に向けてその領域を広げ、さらにそこから北欧、東欧へ、スウェーデンやフィンランド、そしてロシアの国境にまで拡大した。欧州における輸送の基本的な目的は、域内を効率的に結び、域内で統一したコミュニケーションの手段をもたらすことである。ただし、イギリスやギリシャといった自然の地形が国境をなしているような国へのアクセスは難しく、海や海峡だけではなく、アルプスやピレネー山脈も障害の一つである。

このような障害を克服していくための共通政策として3つの主要な分野がある。まず第一に調和である。調和のとれたイニシアチブをとって、メンバー国の技術的・社会的・財政的な政策を整備・標準化していくことが必要である。二点目は自由化である。市場の原理を活用して、輸送産業を強化・発展させていくことが重要である。三点目は構造的な政策である。国境を跨ぐ欧州の輸送インフラ開発などグローバルなプログラムを通じて、資金調達の仕組みなど、構造的な政策を確立していかなければならない。これらによって、EUの共通目的である持続可能な移動性を確保できる。

将来のEU拡大を見据え、効率的な輸送ルートを構築していくことは何よりも重要である。域内の市場でスムーズに機能し、経済・社会的な結束・結合をより強める輸送ネットワークを構築していかなければならない。

過去にはEUの市民は自由に域内を移動することができなかった。それは国や地域によって輸送システムが細分化され、統一されていなかったためである。そうした過去からEUは一步踏み出し、大規模なインフラ整備プロジェクトとして汎欧州ネットワークを構築する構想を打ち出した。これはTEN (Trans European Network : 汎欧州ネットワーク) と呼ばれ、インフラ部門、輸送管理、ナビゲーションシステムといった分野から構成されている。

このインフラ開発プログラムのガイドラインは1996年に欧州委員会で採択され、基本的枠組みが設定された。これ

を基に共通の目的に基づいたプロジェクトが立ち上がり、2010年の完成を目指してネットワークの構築が進められている。このガイドラインは、EU域内で統合された輸送インフラネットワークを構築するというビジョンを初めて描いたもので、域内のヒトやモノの行き来の半分をカバーする規模である。

既存のTENの加盟国と新たな加盟国の評価はTINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) のプロセスによって決められる。今後5年間で、輸送ネットワークと加盟国をさらに拡大していく予定である。加盟候補国としては、ブルガリア、チェコ、エストニア、ハンガリー、ラトビア、リトアニア、ポーランド、ルーマニア、スロバキア、スロベニア、キプロスの11ヶ国がある。

TINAの評価プロセスは1996年～1999年にかけて行われた。交通省、EU委員会、TINA事務局が共同で、正確かつ精密に輸送ルートを定義・評価することと並行して、既に定められた回廊の評価を行う。すなわち、複合一貫回廊を具体的な鉄道、道路、その他プロジェクトに分け、そこに適切な輸送ルートを加えて一貫したネットワークを完成していくのである。TINAの評価結果によれば、このネットワークは、道路18,683km、鉄道20,924km、内陸水路4,131km、空港40、海洋港湾20、河川港湾58、駅84から構成される。TINAの複合一貫輸送ネットワークは、現在10の中・東欧諸国の輸送インフラ投資として最も大きな分野となっている。

このネットワーク完成までに要するコストは900億ユーロ(約800億米ドル)である。これだけの資金を2015年までに利用することになる。このコストは、関係各国が自国の年間GDPの1.5%を超えない範囲で投資することに定められている。すなわち、どの国も援助なしに、自国の資金内で開発を行うのである。

TINAのネットワークは、TENのガイドラインに基づき、それぞれのコンポーネントの容量と今後予想される交通量とが見合うように計画され、EU域内に留められるものではなく、UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) や「輸送傾向と経済のワーキンググループ」の勧告にも沿った形で、2015年までの完成を目指し、各国GDPの1.5%を超えないコストで構築される。

もう一つの構想として挙げられるのが回廊構想で、汎欧州ネットワーク会議で議論された。クレタにおける議論で9本の輸送回廊が特定された後、ヘルシンキで改めて10本の回廊が特定された。輸送路はネットワークとして構築されなければならないが、その前に必要なのが回廊を構築す

る構想である。

10本の欧州輸送回廊（ヘルシンキ回廊）について簡単に紹介する。このような回廊の構想を持つことがネットワークを実際に構築していくうえで非常に重要である。

- 回廊1：北から南に走る複合一貫輸送システムでヘルシンキからワルシャワを経てグダニスクへ至る。
- 回廊2：ベルリンとミンスク、モスクワ、ニジニ・ノブゴロドを結ぶ。欧州とアジアをつなぐ回廊。
- 回廊3：ベルリン、ドレスデンからリビフを經由してキエフにつながる。
- 回廊4：北西から南東に走り、チェコ、スロバキア、ハンガリーを経て、トルコに達する。
- 回廊5：南西部のスロベニアから北東部のウクライナを結び、イタリア、ハンガリー、クロアチア、ボスニア・ヘルツェゴビナへの支線を有する。
- 回廊6：北から南に走り、ポーランドからスロバキアを経てチェコに達する。
- 回廊7：ドナウ川である
- 回廊8：アドリア・イオニア海と黒海を結ぶもので、アルバニア、ブルガリアを越え、ギリシャへの支線を持つ。
- 回廊9：最大の回廊で、ヘルシンキからサンクトペテルブルグ、モスクワを經由して、アレクサンドロポリスに達する。
- 回廊10：オーストリアのザルツブルグとギリシャを結ぶ。

上述の輸送回廊と同時に4つの汎欧州輸送地域（PETrAs）

が特定された。このPETrAsは、北極、地中海、アドリア・イオニア海、黒海で、短距離の海運業のための輸送路を開発している。それに加えて陸上のネットワークの開発も行われ、港と地域の後背地を効率的に結びつけている。

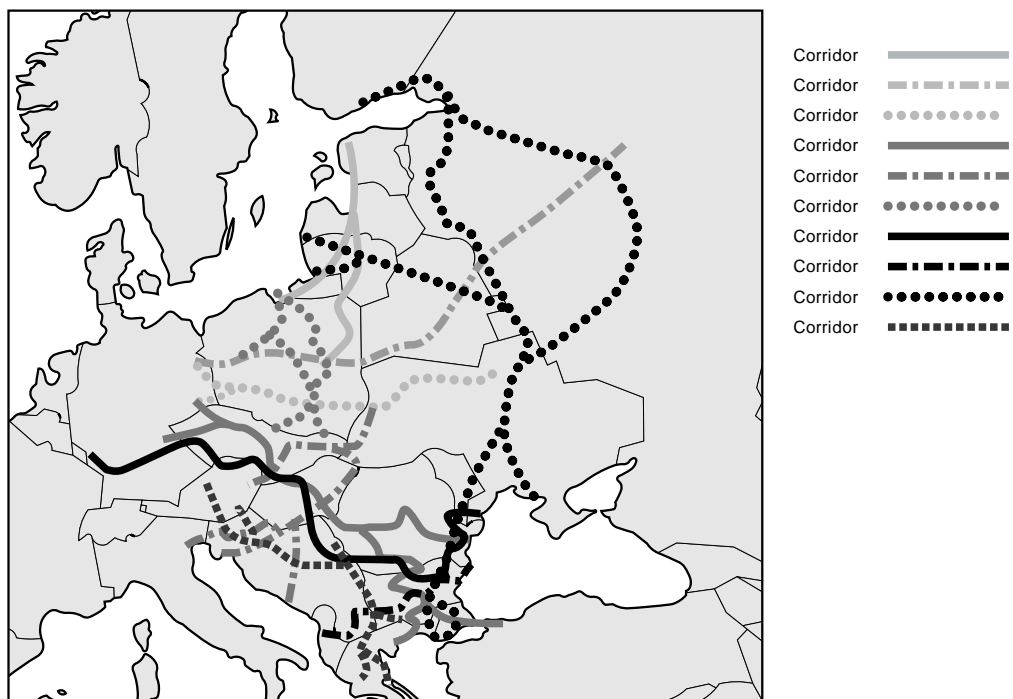
それぞれの回廊は各国の政治的レベルで覚書（MOU）が結ばれている。各回廊には運営委員会が設立され、関連する各国政府が対応している。モニタリング制度も確立している

欧州にはTRACECA（Transportation Corridor Europe-Caucasus-Asia）プログラムと呼ばれるもう一つのプログラムがある。これはEUが技術支援を行い、欧州と中央アジアを黒海・カスピ海を經由して結ぶ輸送回廊を開発するための投資プロジェクトで、ウクライナから中央アジアまでをカバーする。

欧州の経験から、輸送回廊の構築のためにはまず政治的なガイドラインが必要であると言える。交通省レベルで協議し、回廊に対する合意を見出すことが重要である。欧州の場合は交通省、EU、UNECEが関わってきた。また各国にうまく配分できるような技術的な作業も必要である。さらに、最適な投資の方法を見出す必要がある。欧州の場合は各国のGDPの1.5%というガイドラインを導き出した。加えて、時間軸に対する懸念、考慮も必要である。回廊の開発は単なる調査・研究で終わるものではない。実現に向けて動き出すことが重要である。

藤田 安男（国際協力銀行開発金融研究所主任研究員）

国際協力銀行（JBIC）開発金融研究所は、98年頃から広域インフラ整備に関する調査を開始した。2000年度から



は地域統合・地域協力が調査の柱の一つとなっている。2001年11月には、アジア開発銀行（ADB）、米州開発銀行（IDB）と共済で「アジアとラテンアメリカの域内協力」セミナーを実施した。本日はその中で、ラテンアメリカに関する調査である「広域物流インフラ整備におけるメルコスールの経験」の調査・研究結果のうち、メルコスールの特徴と教訓を中心に報告する。

この調査の目的は、開発途上国グループによる地域統合の中では、目立った成果をあげてきたとされるメルコスール（南米南部共同市場）を取り上げ、広域物流インフラ整備に焦点を当て、メルコスールにおける課題と政策提言を検討するとともに、当該分野における広域開発を進める上での教訓を汲み取ることである。

メルコスールは、95年に発足した関税同盟で、最終的には共同市場を目指している。加盟国はアルゼンチン、ブラジル、パラグアイ、ウルグアイで、準加盟国として、ボリビア、チリがある。

90年代初めにメルコスール発足の取り組みが始まって以降、域内貿易及び域外貿易の双方が増加した。「貿易転換効果」（域内貿易が域外貿易にとって代わる現象）が顕在化せず、中南米における地域統合では唯一成功した事例であると評価されている。但し、98年以降は、アジア及びロシアの両金融危機の影響もあり、同地域の経済、域内貿易は停滞傾向にある。最近のアルゼンチンの経済状況については皆様のご存知の通りである。

ここで、北東アジアに関連して、ラテンアメリカの経験がなぜ参考になるのかを説明したい。

第一は、メルコスールは「関税同盟」という地域統合の初期段階にあることである。地域統合の諸段階に関する一般的整理では、統合度合いが緩やかな順に、自由貿易地域、関税同盟、共同市場、経済同盟、完全な経済統合となっている。メルコスールはこの第二段階目にある。

第二は、政治的側面に関するものであるが、余り友好的ではなかったブラジル、アルゼンチンというラテンアメリカの二大国が、1985年のイグアス宣言という両国の外交政策の歴史的な転換を契機にメルコスールが生まれたことである。歴史的和解前は両国とも内需中心の経済構造で物流も盛んではなかった。

第三は、メルコスールの組織構造に関することで、超国家的な組織をもたない緩やかな地域統合という点である。大臣会議、分野別会合を中心に運営が行われている。これは、地域統合が進んだEUと対照的な点で、賛否両論あるが、これも地域協力の初期段階での一つの方法であると考えられる。

第四は、経済規模の極端に異なる国同士の地域統合という点である。例えば、1大（ブラジル）、1中（アルゼンチン）、2小（ウルグアイ、パラグアイ）となっており、それに準加盟国（チリ、ボリビア）がある。

つまり、欧州の例は長期的目標として参考になり、これから広域物流インフラ整備のための協力を強めようという国々にとっては、メルコスールは一つの方法として参考になる。

次に、メルコスールの広域物流の特色について話したい。第一の特徴はメルコスール域内の広域物流は「長距離の点輸送」であるということである。主な要因は、広大な面積であること、自然の地勢により国境が形成されているため国境通過地点が限定されていること、大都市圏はブラジル南部とブエノスアイレスの2地域のみであること等である。

第二は、陸運において鉄道はあまり活用されず、トラック輸送への偏りが見られることである。また、パラナ・パラグアイ河による内陸水運が、内陸国であるパラグアイ、ボリビアに加えブラジル、ウルグアイにおいて大きな役割を果たしている。

第三は、広域的観点から見ると、道路と鉄道がネットワークとしての統一性がとれていないことである。これは例えば、道路、橋梁における整備水準の違い、鉄道の軌道幅の違いなどを意味する。この点は北東アジア輸送回廊と非常に似ている。

なお、ブラジル・アルゼンチンの対立の歴史や両国の内需主導型経済のため、域内物流圧力はそれほど高まっていない。輸送の遅延は、概ねインフラの不足によるものでなく、国境通過手続きに時間を要しているためと言われている。

メルコスールの経験から学ぶ一般的教訓としての多国間にまたがる広域物流活性化のためには、第一に、関係国間で定期的な協議機関の設置が必要である。その際には加盟国間の利害調整のため、地域経済協力機関の参加を得ることが望ましい。メルコスールの場合はIDBが相当技術協力をを行っている。それは必ずしもスプラショナルな組織ではなくても、メルコスールのような大臣会合やワーキンググループの会合でもある程度地域統合の初期段階には機能できると思う。

第二に、多国間にまたがる広域物流の活性化のための課題は、大きく、物流関連制度の標準化、国境通関手続の効率化、広域インフラの整備の3つの分野に分けることができる。3分野には難易度があり、物流統合のインセンティブを継続していくためには、比較的効果の得やすい国境通関

手続の効率化から先に取り組む等の工夫が有効である。

第三に、広域インフラ整備については、地域全体としてマスタープランの作成及び財源確保の取り組みを行うことが必要である。メルコスールでも近年こうしたマスタープランを作成した。北東アジアでも既に説明のあったような構想があるとのことである。多国間にまたがる広域物流においては、輸送形態が「長距離の点輸送」となる場合が多いと思われるが、こうした輸送形態においては、一定の物流量が確保されていれば、鉄道及び内陸水運の一層の活用が輸送コスト軽減に効果的である。

第四に、広域インフラプロジェクトを効率的に形成・実施するにあたっては、「物流回廊」と「開発回廊」の視点を持つことが有益である。「物流回廊」とは民間企業の動向から幹線ルートとして交通量の増加が見られる回廊を指し、「開発回廊」とは交通量の増加は短期的には必ずしも期待できないが、地域格差是正など開発の視点から整備が必要と思われる回廊を指す。「物流回廊」に対しては、民間投資・参入を誘発する制度・環境整備の支援が主体となるべきであり、「開発回廊」に対してはODAなど公的資金を通じた支援が必要である。

(フロアから)

小山 洋司 (新潟大学経済学部教授)

私は、東欧経済の専門で、とりわけユーゴスラビアの研究を行っている。欧州の10番目の回廊はザグレブやベオグラードを通るのかをお聞きしたい。かつては、オリエントエクスプレスによって、パリからザグレブ、ベオグラードを通過して、イスタンブールに行ったが、これが欧州輸送回廊では完全に抜け落ちている。これには政治的な問題もあると思う。最近までユーゴスラビアではミロシェビッチ政権があり西欧から嫌われていたが、99年秋に民主化が始まり、そういった障害が無くなった。ところがなぜかその地域が西欧では見過ごされているような印象を持った。

オット・シュヴェッツ

10番目の回廊の構想は、クレタ会合が実施された時には入っておらず、その後97年のヘルシンキ会合で加わったものである。TINAプロセスにおいては、バルカン諸国、つまりクロアチア、ユーゴスラビア、アルバニア、マケドニアは含まれていない。しかし、現在、欧州投資銀行(EIB)がこれらの国々にも輸送ネットワークを開発することを目指し、バルカン輸送ネットワーク調査を立ち上げている。

TINAのネットワークが真の意味で汎欧州ネットワークとなるためには、この抜けている部分を埋めていかなければならない。そのために、輸送インフラ地域調査が行われている。加えて、7番目の回廊と10番目の回廊の間で調整

事務局が設置されている。すなわち、この二つの輸送回廊を共に開発していくこと、またそういう状況を作り出すことで、ユーゴスラビアやクロアチアもこの開発に関わるようにと試みている。

三橋 郁雄 (財団法人国際臨海開発研究センター調査役、ERINA特別研究員)

欧州輸送回廊構想のきっかけは何だったのか教えていただきたい。各国の政府代表者が話し合っただけで回廊について協議しようと言いだしたのか。また、当時、TINAはまだできていなかったと思うが、それに代わる調整機関があったのかを教えていただきたい。

オット・シュヴェッツ

簡単に言うと、一つの回廊に関わる国が集まって共通の目的を見出し、その回廊を通してどういったことをやりたいのかについて意見を出し合い、合意に達した後、それをMOUとしてとりまとめたものである。これは、条約など、効力のあるものではないが、MOUを通じて政治的意思確認を行ったことになる。欧州の場合は関係諸国に加えて、EUの委員会も加わっている。また、この10本の回廊それぞれの運営委員会の議長が1年に2度会合を持ち、それぞれの調整という観点で意見交換を行っている。TINAはそうした開発活動をモニターする義務があり、毎年開発状況をまとめて報告書を出している。

栢原 英郎

第二部では「北東アジア輸送回廊構想の実現に向けて」をテーマに、お二人の方からご報告をいただくこととする。

成瀬 進 (国土交通省港湾局建設課国際業務室室長)

アジアの港湾は急速なスピードで成長してきている。2000年の世界のコンテナ港トップ10の中にアジアの港湾は五つ入った。特に、中国の港湾の伸びが目覚ましい。例えば、上海港は20年前はコンテナの取扱量では世界のトップ10にも入らなかった港湾であるが、2000年には世界第6位になっている。こうした状況の中、残念ながら日本の港湾はその相対的な地位が低下している。

各国の全港湾のコンテナの取り扱い量をみると日本と韓国は堅調な伸びを示し、2000年は日本が約1,300万TEU、韓国が900万TEUであった。一方、中国は指数的な非常に高い伸びを示しており、2000年には1,900万TEUを処理した。中国政府がとっている開放政策の結果起こった経済発展の賜物であり、また海洋港湾の開発政策にも起因している。

北東アジア地域は多くの人口を有するが、海へのアクセスがないため、大きな貿易の機会を失っている場所がある。それは中国の東北地域やモンゴルである。北東アジア地域における経済の規模は日本を除くとそれほど大きくない

が、経済成長の可能性は非常に高い地域もある。今後のこの地域の交通需要は、経済成長に伴って間違いなく増加すると予想される。このような状況を考えると、この地域の経済成長を維持していくためには、様々な交通プロジェクトが実現されなければならない。非常に効率の良い輸送システムは同時に、その地域の経済発展を刺激するものである。

北東アジア地域全体で交通需要予測を行うことは非常に難しい作業であるが、日本と北東アジア地域内の他の国・地域間の需要予測を行うことで、大体の動きを捉えることができる。例えば、北東アジア地域各国の2020年までの年間平均成長率を中国7%、ロシア5%、モンゴル3%、韓国10%、日本1%と仮定して将来の交通量をみると、中国東北地域及びロシア極東地域の対日本輸送（貿易）は急速に成長することが予測される。貨物ベースは例えばこの地域の工業化が進むことで、機械類の輸送が非常に伸びると予想される。

海運物流回廊の開発は日本の地域構造に対しても非常に大きな影響を与える。日本において、人口の分散、産業の均一化・分散という観点から、日本海側は更なる発展の中心となるものと予想される。北東アジア地域とこの日本海側地域との間の経済的な結びつきを強化することによって、日本海側は日本において最も成長の速い地域となる可能性がある。

日本海側の地域と北東アジアの間には非常に強い結びつきが既に確立されている。コンテナ貨物の取扱量は89年から99年の10年間で7.5倍に増加した。また、コンテナの輸送ルートもかつての一週間当たり10便から36便に増加している。更に、この地域の開発において、北東アジアとの結びつきがその中核となるとみなされている。従って、この海運物流回廊の開発は、単に国際的あるいは地域的な観点からのみならず、日本の国内的な視点からも有意義なものである。

次に北東アジア港湾局長会議について紹介する。この会議の前身は1995年に設立された日韓港湾局長会議で、二国間の重要な問題を話し合う場を設けることを目的としていた。本日の議長である栢原氏が当時局長として様々な問題を討議するべくこの会議に参加された。韓日両国は数回にわたり非常に意義のある会議を持った後、この会議に中国を加えることでその範囲を拡大することを決定した。2000年以降、中国は正式なメンバーとしてこの会議に参加し、会議の名前も北東アジア港湾局長会議に改名された。

北東アジア港湾局長会議は、これまで日本と韓国において1回ずつ計2回開催された。次回の会議の開催地は中国

である。次々回の日本開催の際には、個人的には開催地を新潟にと考えている。北東アジア港湾局長会議と同時に一般公開セミナーも開催され、過去2回のセミナーにはそれぞれ100人を超える参加者があった。その中にはロシアからの代表団も含まれている。

港湾局長会議が発展するに従い、二つのテーマに関して3カ国が共同で研究開発を行うワーキンググループが設立された。現在の共同研究のテーマは「北東アジアにおける海運物流回廊の将来の発展」と「港湾建設に関する技術標準の国際化」である。それぞれの調査研究は各国の対応する政府機関及び研究機関（日本は財団法人国際臨海開発研究センター、韓国は韓国海洋水産開発院、中国は交通部科学研究院）によって行われている。

二つのテーマのうち「北東アジアにおける海運物流回廊の将来の発展」について紹介する。この研究の目的は、同地域の交通需要を予測すること、物流に関する潜在的な問題点を特定することを通じて、この地域全体の国際的な貿易の発展に寄与する方法を模索することで、期間は3年間である。現在、既に現状把握の段階は終了し、将来的に解決されるべき問題点が洗い出された。今年、回廊の需要の将来予測に力を注ぐことになっている。来年、各回廊に対してどれだけの交通量を分配すべきかを調査し、同時にそれぞれの回廊においてどのような輸送設備を開発する必要があるかを識別して調査は完了する。

この調査結果は、北東アジア経済会議組織委員会運輸・物流常設分科会の調査結果と非常に類似したものになっている。私どもは、専門家によって収集されたデータや情報を活用して、運輸・物流常設分科会が提案する9本の北東アジア輸送回廊から朝鮮半島西部/東部輸送回廊を除く7本の回廊を調査の対象として抽出した。そしてそれぞれの回廊に対して、海洋港湾や道路、鉄道などに関する問題点が指摘された。今年実施する需要予測の結果に基づき、各回廊に対しする交通量の振り分けを行う。その際には、現在各回廊が有する容量や能力、後背地の規模、将来的な発展の可能性などを考慮して交通量の振り分けを行う予定である。

海運物流回廊は複合一貫輸送システムの一部であり、異なった輸送モードをいかに効果的に結びつけるかを考える必要がある。特に、いかにこのインフラを整備していくか、異なった鉄道システムの統一を図るか、管理システムを改善していくかが重要である。

2002年3月に、3カ国からなるワーキンググループが第四回目の会議を東京で開くことになっている。

北東アジア地域は新たな時代に入ったと思う。そこでは、

競争と協力が重要な要素となってくる。このような状況においては、域内の港湾それぞれが公平な形の競争を行うとともに互いに協力し合うことが必要である。地域全体の運輸・物流システムを持続可能で、また効果的なものにしていかなければならない。この北東アジア港湾局長会議はこうした新たな時代の要件に応えるべく設定されたものである。北東アジア地域で海運物流回廊の研究調査を行うことは大変な困難を伴う作業であるが、同時に非常に価値のある作業でもある。これによって沿岸地域のみならず、内陸地域もこの恩恵を受けることができ、この地域全体の効果的な運輸・物流システムの実現が期待できる。

この調査は来年完了する。その時に、私どもは北東アジア各国と緊密な協力体制をとりながら、このプロジェクトの実施を試みていきたい。

栢原 英郎

多くの方が北東アジア輸送回廊の構想の実現のために、政治的な合意、政府の関与が不可欠であるということ指摘しているが、海上輸送の一部については、既にこのような動きがあるということを知って大変快く思う。

続いて、プロジェクトの実現に向けたアドバイスとして「北東アジア輸送回廊構想実現の早道」というテーマで、JICAの地曳氏からご報告いただく。

地曳 隆紀（国際協力事業団社会開発調査部部长）

国際協力事業団は日本の政府開発援助（ODA）の実施機関である。日本のODAは二国間援助と多国間援助に分けられ、毎年総額約100億ドルを支出している規模である。100億ドルのうち80億ドルは二国間援助に当てられ、そのうちの30億ドルをJICAが技術協力や無償資金協力で、そして国際協力銀行（JBIC）が政府貸し付けとして30億ドルを実施している。その他にJBICは一般会計以外に60億ドルほどの投融资を行っている。

技術協力を担当するJICA事業の中に、現在私が担当している「開発調査事業」というスキームがある。開発調査事業とは、開発途上国の社会経済発展に資する公共的な事業の開発計画策定に協力するスキームである。年間予算は約3億ドルで、既に過去25年間で1,800件の調査実績がある。その調査の結果はJBICの円借款やADB、世界銀行、相手国政府の資金で実現し、開発途上国の発展に大きく寄与している。

例えば、タイ国東部臨海開発計画では81年から90年まで集中的に13件の調査を実施した。ラムチャバン港開発計画や工業地帯開発に必要な水資源開発調査などである。それらの計画はJBICからの円借款やタイ政府の資金約30億ドルで徐々に実現し、70億ドルの民間投資を誘引した。70年

代までのタイ国経済は農業部門への依存が大きくGDPで製造業部門を上回っていたが、1997年には農業部門11%に対し工業部門が27%になり、輸出品シェアで見ると農産品14%に対し工業製品が71%になった。その中でも東部臨海地域の開発への貢献は目覚しく、雇用創出46万人、5,000社以上の企業進出となり、タイ国経済発展に大きな役割を果たした。

この事例でも分かるように、開発途上国が工業化、経済発展、民間投資の活発化を目指すには、まずODAが先行し、経済発展に必要なインフラを整備することが重要である。民間投資は、道路、港湾、電気、通信、水などのハードなインフラと法整備、投資優遇策などのソフトのインフラが整ったところで進出してくるというパターンが通常である。

今回提案の北東アジア輸送回廊について上記の観点から見ると、まずロシアはODAの対象外であるし、北朝鮮は残念ながら国交すら正常化していない。中国はODA対象国であるが最近決定された対中国援助計画ではこの地域は重点地域に入っていないし、経済インフラ整備は減らしていく方針である。モンゴルについては可能で既に中国との国境の鉄道貨物積み替え基地や鉄道、道路等の改善などへの協力が活発に行われているが、人口240万人のモンゴルには有償協力も無償協力も限界がある。期待したいのは韓国がOECDに加盟し、援助される側から援助する側になっている事である。韓国にはJICAと同じようなKOICAがあり、またJBICと同じような協力基金もある。南北朝鮮や日朝関係が正常化すれば日韓が協調して一気に活発化する可能性がある。

問題は時期である。中国東北3省にとって、日本海側出口を確保することは過去には大きなニーズがあった。しかし、中国の沿海部の急激な発展から物流は大連方向に変化しつつあり、中国内の道路等輸送網整備が自国の資金で急ピッチに進められる中、東北3省の日本海側への出口のニーズが下がって行く恐れがある。その意味から北東アジア輸送回廊、特に日本海側への出口となる回廊の実現は急がなければならない。早急に実現し、経済成長拠点を作らなければ、北東アジア経済自体が沈没する恐れがある。

日本のODAは平成4年6月30日閣議決定された政府開発援助大綱により実施されている。援助大綱には実施原則として、「相手国の主権は侵害しない」、「相手国の内政は干渉しない」と明記されている。私が35年間援助に携わってきた経験から、この原則こそ、他国の援助や国際機関に比して極めて優れた原則であり、かつ良く守られている原則であることをお知らせしたい。

このODA原則を北朝鮮の方々に真に理解して頂き、1日も早くODA受け入れ環境を整えていただくことが北東アジア輸送回廊の、急がば回れの早道ではないだろうか。

また、私はベトナム事務所での経験があり、ベトナムが社会主義国家からドイモイ政策（刷新政策）を採る過程を見てきた。今日の特別講演の中国の龍副部長の話聞いて、これだと思ったのは、国際機関の役割の重視である。社会主義からドイモイに変わる時に非常に大きな役割を果たしたのは国際機関であった。北東アジアの場合、UNDPが非常に大きな役割を果たし得るし、また果たしてきたと思われる。UNDPであれば比較的穏やかに受け入れられるという特権を持っている。今回北東アジア輸送回廊の大きな障害として挙げられた4点のうち、特に、トラック交通の乗り入れ範囲の制限による困難や国境通過に伴うCIQの手続き検査による障害といったソフト分野の問題点を改善するためには、UNDPの役割が重要であると思うし、またかなり期待できるのではないかと思う。

栢原 英郎

国際機関、UNDPの役割を重視するという点を含み、実現に向けての大変具体的な方向を示していただいた。先ほど、藤田氏からもソフトの分野から着手してはどうかという示唆があった。地曳氏からもCIQの問題やトラックの相互乗り入れの問題をご指摘いただいた。合い通じるものがあり、輸送回廊実現の方法としての一つの方向を示していただいたのではないかと思う。

藤田 安男

地曳部長から北東アジアの国々へのODAという観点から、ロシアの経済・所得の水準、モンゴルの人口の問題、それから対中援助計画などをご指摘いただいた。この点、JBICのODAのオペレーション、OECC(Overseas Economic Cooperation Operations)ということに関しては、ほとんど同じようなことが当てはまる。ただ、JBICの場合には、もう一つの国際金融等業務という輸出入銀行が担っていた役割もあるので、ここでは主にその資金面から可能性と課題についてコメントをしたい。

JBICには二つのオペレーションの柱があり、対象国の経済や民間セクターの関わり等によって、広域物流インフラ支援に使える可能性のあるメニューがある。一つ目は国際金融等業務で、これは日本の輸出入もしくは海外における経済活動の促進、国際金融秩序の安定に寄与することを主目的としている。広域インフラ整備支援に使えるとすれば、輸出金融、海外投資金融、アンタイトローン、保証、出資がある。

もう一つのオペレーションは、OECCまたはODAと呼

ばれているものである。これは、開発途上国などの経済社会基盤整備や経済の安定などの自助努力を支援する資金提供が主目的で、具体的には円借款や海外投融資というスキームがある。

これまでの円借款は、ある国におけるある一つのプロジェクトにファイナンスすることがほとんどであったが、最近になって、広域物流インフラ支援に関する事例が出てきている。一つ目はタイ及びラオスの国境の第二メコン国際架橋事業である。このプロジェクトはインドシナをベトナムからミャンマーまで東西に横断する「東西回廊」構想の一環として、タイ・ラオス国境のメコン河に国際架橋を建設するもので、円借款として国境をまたぐ初めての案件としてファイナンスされている。因みに、このプロジェクトに対するファイナンスは約80億円で、国際架橋、国際河川の場合にはほぼ真中に国境が引かれるため、その80億円のローンを40億円ずつタイとラオスで分けたというケースである。

もう一つは、一つの国のプロジェクトであるが、広域的な観点から共用が検討されたもので、エルサルバドルの「ラ・ウニオン港開発事業」がある。これはエルサルバドルの物流の活性化・効率化及び地域間格差の是正、周辺の中米諸国の物流システム統合推進に寄与するプロジェクトである。円借款というスキームでも広域物流インフラ整備ができるようになってきた。

こういった広域物流インフラプロジェクトの支援メニューを活用するための条件として、第一に案件の発掘と形成が必要である。これに関しては、JBICの非常に限られた支援メニューはグラントベースであるが、こういう技術協力の分野、ODAの分野であれば、主にJICAが担っている。先ほど、地曳部長が国際機関の役割も非常に大事だとおっしゃっていたことについては、私も全く同感である。したがって、こういう一つ目の案件の発掘と形成という観点からは、JICA、JBICも含めて、オールジャパンプラス国際機関の関与・取り組みが重要になってくると思う。二点目には実施のために更に検討を深める課題がある。関係国とより具体的に対話を行っていくことが必要である。具体的には、プロジェクトの資金負担のスキーム、管理運営方式、国毎に異なる法制度、規制、技術仕様等の枠組み、地域格差、貧困削減への配慮などがある。

(討論者によるコメント)

安 乗 珉 (韓国・韓国交通開発研究院北東アジア調査室長)

現在北朝鮮の運輸物流関連の施設の大部分は完全な取り替えが必要な時期にある。基本的な運輸施設は1910～40年

代に日本によって建設されたものを現在まで使用してきている。鉄道の場合、特に鉄橋やトンネル部分は崩壊状態のものもあるとの情報もある。個人的な、大雑把な計算であるが、北朝鮮の運輸・物流ネットワークが本来の機能を発揮させるためには、少なくとも2兆円程の資金が必要であると思う。

現在、韓国では北朝鮮との協力事業を支援するための協力基金はあるが、その基金は人道的な支援を含むため、支援する金額としては少し足りない状態である。また、地曳氏が触れた通り、日本は北朝鮮と外交を樹立していないうえ、北朝鮮はIBRDやIMFのような国際金融機構にも加入していない状態であるため、日本のODAの提供や国際金融機構からの支援を受けられない状態である。

最近、活発に論議されている北東アジア開発銀行の構想も中長期的に北東アジアのインフラの整備に役に立つものであると思う。しかし、緊急な支援の場合は、特別な基金を調整することも可能ではないか。例えば、関連国家による特別信託基金（Special Trust Fund）のような基金も可能であると思う。特別信託基金は国際的な災難地域であったヨルダン川の西側やボスニア・ヘルツェゴビナの再建に貢献した。こうした基金を設立することは、北朝鮮を含む北東アジアの運輸・物流施設の整備では役に立つ。

こうしたものは支援国との緊密な協力関係の中で関連国家が自国が提供できる支援を最大限に実施し、さらに発展的な様々な組織を作って、前向きに対応すべきである。北東アジアの運輸・物流施設を構築するための様々な支援方法を検討すべきではないか。

藤原 健（株式会社商船三井定航部船隊管理室船隊管理チーム専任課長）

商船三井は北東アジア回廊で最も成熟していると考えられているSLB輸送回廊の玄関口に位置するポストーチヌイ港に定期船を配船している。ただ、このSLB輸送回廊も過去の栄光から取り残されつつある。

我々は荷物を荷主から預かって運んでいるが、荷主が求めるものは、まず確実性、そして安さ、迅速性、安全性である。荷主が求めるのは安いことであり、迅速さは確実性があれば許容されている。残念ながら、現在は欧州航路の方が運賃が安く、日本から毎日、あるいは1日2便という頻度で船が出ているうえ、確実性もある。船の巨大化がコストを下げ、競争力を生んでいる。

1983年、SLBは10万本のコンテナを輸送した。この半分はイラン向けで、残りの半分が欧州向けであった。現在は、1983年の20分の1に満たない量である。これは欧州航路との運賃差が逆転しているためである。この状況はまだ当分

の間続くとと思われる。確実で安いとなれば、海の優位性は高い。海と競合するよりSLBとしては協調を目指さなければ生きていけないと思う。即ち、SLBが得意な地域を特定することである。その地域は、まず、フィンランドである。これは海より確実に一週間は速く到着できる。速いことをメリットとして、運賃差の欠点を埋めるしかない。

シュヴェッツ氏がTINAの話がされたが、欧州の貨物輸送業者から西欧も現在の日本と同じく、労働力が西欧から、安価な東・中欧にシフトしつつあると聞いた。また、このシフトはさらに加速していくと思われる。東・中欧はSLBのもとでも得意であった地域でもあり、地域の特定化こそがSLBがこれから生き残る道だと思う。昔の夢を見ずに現実には、欧州航路との競合を避け、協調を目指すことが重要である。

蔡 旭 陽（中国・吉林省人民政府図們江地区開発弁公室国際合作處處長）

吉林省政府は北東アジア輸送回廊構想及びその中でリストアップされた具体的なプロジェクトを支持する考えである。

ビジョンの中でリストアップされている様々なプロジェクトの実現に向けた動きを報告する。吉林省政府はロシア沿海地方政府と明日、吉林省長春市で、ロシアのクラスキノ税関のターミナル建設プロジェクトについて、具体的な話し合いを開始する予定である。これについては、帰国後、さらに情報・資料を整理して、事務局ERINAにお送りする。また、吉林省が専門の検討グループを作って、2001年末からロシアのザルピノ港までの鉄道レールを引くプロジェクトに関する調査を行っている。現在は、関連する資料を整えて省政府に報告する準備段階に入っている。

また吉林省は同省から北朝鮮・羅津を経由して新潟に至る北東アジア航路を維持するために貨物の発掘に取り組んでいる。ERINAと日中東北開発協会の協力を得て、この海上航路で中国産の稲わらを輸送するプロジェクトの実現に向けて取り組んでいる。現在、日本の農林水産省に働きかけて、中国東北地域から日本向けに輸出している稲わら大連港を利用するだけでなく、吉林省の琿春市付近に薰蒸施設を作り、図們江輸送回廊を利用するもう一つの輸送ルートを開発しようと考えている。この件については、特にERINAの吉田所長をはじめとする関係者の方々の努力に感謝の意を表したい。

最後に、図們江地域の航空輸送状況に触れたい。2001年に延吉～ソウル間に294便のチャーター便が運航され、約37,000人が輸送された。2002年は長春～仙台間、延吉～ソウル間などの定期航空路が開設される予定である。

康 翰 卿（中国・黒龍江省対外貿易経済合作庁副庁長）

北東アジア輸送回廊構想の実現のためのソフトインフラ整備の重要性を訴える意見が出されたが、私も全く同感である。黒龍江省対外貿易経済合作庁では、本日手元にある北東アジア輸送回廊構想のドラフトをまとめるにあたって、ソフト面を重視すべきとの意見を事前に分科会の事務局であるERINAに提出したところである。具体的なプロジェクトについては、改めて事務局側に提出したい。

王 勝 今（中国・吉林大学東北アジア研究院院長）

吉林省や黒龍江省から輸出される食糧・農産品、木材、石炭などは毎年増加している。海への出口を持たない両省は、大連輸送回廊を利用することで貿易を行っているが、大連輸送回廊はその混雑状況が指摘されている。黒龍江省や吉林省の経済が発展すればするほど、また輸送量が増大すればするほど、モノは大連に向かって流れ、この混雑状況にさらに拍車をかけることが懸念される。こうしたことから、私も地曳氏と同様に、吉林省・黒龍江省が早急に、新たな海への出口として綏芬河輸送回廊、図們江輸送回廊を確立することが必要であると考えます。

今回、運輸・物流常設分科会では、9本の輸送回廊を基礎形成期、普及期、活動期に分類した。9本の輸送回廊のうち、基礎形成期にある回廊は4本ある。この4本、つまり綏芬河輸送回廊、図們江輸送回廊、朝鮮半島西部・東部輸送回廊は、日本海/東海に近いところに分布していることを視野に入れていただきたい。また、国際的にも注目されている図們江流域開発計画もこの地域にある。しかもこの4本の回廊は関係地域が最も多く、また北東アジア輸送回廊ビジョンの中のプロジェクトリストを見ると整備すべきプロジェクトが最も多い回廊である。今後のプロジェクト実現ということを考えてみると、これらの地域及びこれらの輸送回廊に関して、調査研究あるいはFS調査をさらに進める必要があると考えている。

最後に、この地域における「輸送回廊」と「貿易回廊」と「開発回廊」という三者関係を考慮入れることの重要性に触れたい。特に、今取り上げた4本の輸送回廊は、この地域における物流、貿易、また開発の重点地域であることから、これらを単なる輸送回廊としてだけではなく、この地域の開発、貿易、経済、社会発展を視野に入れ、総合的に考えていく必要がある。

ヤロスラフ・セメニヒン（ロシア・極東海洋・設計・技術研究所所長）

エコロジカルな視点から整備を進めることも必要である。北東アジア輸送回廊が、グリーン輸送回廊として開発されることが望ましい。

また、中央政府等の関与を得るため、またこの構想が北東アジア諸国をはじめとする関係各国に広く知られていくためには、国際会議等の場の活用が有効である。その一つとして、今年6月にロシア・ウラジオストク市で開催される「シベリア横断鉄道と朝鮮半島（韓半島）縦断鉄道の連携」を主テーマとする会議や、9月に同じくウラジオストク市で開かれるAPECのフォーラムの機会を十分に活用すべきである。

栢原 英郎

今回報告いただいた内容やコメントから、北東アジア輸送回廊ビジョンの実現に向けた取り組みとして特に強調された点は、次の4点にまとめられる。

中央政府等の関与が早急に必要である。

中央政府等の活動をサポートするため、今後も当分科会などの民間が継続的な研究・調査を続けていくことが重要である。

各国間の調整のため、また具体的なプロジェクトの推進のため、UNDPなどの国際機関の役割が重要である。

APECやESCAPといった国際機関に対してもこの構想を提案し、協力を得ることが必要である。

また、具体的な輸送回廊の整備の展開方向としては、ソフトインフラ整備から着手することが現実的であり、例えば国境通過手続きの効率化、トラックの相互乗り入れ範囲の拡大などが有効であることが指摘された。さらに、ハードインフラの整備には多額の資金が必要とされる場合が多く、財源確保の手段として、基金を創設し、それを活用することも極めて効果的であることが指摘された。

運輸・物流常設分科会では関係者の協力を得ながら、今後の活動として、「北東アジア輸送回廊構想」の実現に向けて、各国・地域の政府関係部門及び国際機関に働きかけ、また調査・研究活動を継続させていきたい。

表 北東アジア輸送回廊整備計画案（プロジェクトリスト）

回廊名	整備・利用段階	期間	整備項目	地域	
ワニノ～タイシエット輸送回廊	普及期	短期（5年）	道路の舗装 コンテナ輸送(トレーシング)の確立 コンテナ定期航路の確立 フェリー機能の拡大 貨物積み替え機能の拡充	リドガ～ワニノ間 ワニノ～タイシエット間 ワニノ港～ サハリン～ワニノ間 サハリン～ワニノ間	
	活動期	中期（10年）	輸送速度の向上	ワニノ～タイシエット間（カーブ部分の改修）	
長期（20年）		鉄道の複線化 港湾のコンテナパースの拡充	全線 ワニノ港		
SLB輸送回廊	活動期	短期（5年）	道路整備 鉄道の複線化 穀物サイロの設置 輸送スピードの向上（競争力強化） SLB日本航路の便数増加 日本海/東海横断フェリーの開設 オールウォーター輸送との競争力向上	チタ～ハバロフスク間 アムール川を渡る部分 ロシア沿海地方港湾 全線 ロシア沿海地方港湾～ ロシア沿海地方港湾～	
		中期（10年）	輸送能力拡充 オールウォーター輸送との相互乗り入れ利用		
		長期（20年）	二階建て列車（DST）の導入 トンネル部分の改修		
緩芬河輸送回廊	基礎形成期	短期（5年）	貨物積み替え効率の改善・能力拡充 トラック乗り入れ範囲の拡大 国境通過交通の制約緩和	緩芬河～グロデコボ間、満洲里～ザバイカリスク間 ハルビン～ロシア沿海地方港湾	
	普及期	中期（10年）	鉄道の複線化	全線	
	活動期	長期（20年）	鉄道の延伸	中国ゲージをウラジオストク港まで	
図們江輸送回廊	基礎形成期	短期（5年）	クラスキノ税関施設の改善 道路の改修 元汀橋の改修 高速道路の開通 コンテナ取り扱い施設の整備 コンテナヤードの拡大 穀物サイロの設置 鉄道輸送の利便性向上 道路の整備と中国・モンゴル間の接続 日本海/東海横断航路の頻度の増加	クラスキノ 羅津～元汀間 元汀橋 長春～琿春間 ザルビノ港 ポシエット港 ザルビノ港、ポシエット港 琿春～クラスキノ間 チョイバルサン～イルシ間 ザルビノ・ポシエット・羅津～	
		普及期	中期（10年）	鉄道の接続	チョイバルサン～イルシ間
		活動期	長期（20年）	鉄道の延伸	中国鉄道をザルビノ港・ポシエット港まで
大連輸送回廊	活動期	短期（5年）	高速道路の全線開通 コンテナ・インランドデポの拡充	ハルビン～大連間 ハルビン～大連沿線主要都市	
		中期（10年）	鉄道複々線化 橋架建設	ハルビン～大連間 黒河～ブラゴベシチェンスク間	
		長期（20年）	DSTの導入		
モンゴル～天津輸送回廊	普及期	短期（5年）	積み替え施設の改善 道路整備 TIR条約加盟	エレンホト～ザミンウド間 ウランバートル～エレンホト間 モンゴル・ロシア・中国	
	活動期	中期（10年）	鉄道輸送速度の向上 モンゴルに割り当てられる貨車等の拡大 モンゴル専用ヤード・倉庫の設置 冷蔵輸送の確立 鉄道輸送能力の拡充（複線化）	急カーブ区間の改善 中国国内 天津港 全線 中国側	
		長期（20年）	SLB輸送とのネットワーク化 DSTの導入		
CLB輸送回廊	活動期	短期（5年）	積み替え施設の効率の改善 コンテナトレーシング機能の整備 欧州への直接接続 航路拡大	阿拉山口～ドルジュバ間 全線 中央アジア～ 連雲港～	
		中期（10年）	道路整備 鉄道の複線化・電化	特に国境付近 全線	
		長期（20年）	DSTの導入 SLB輸送とのネットワーク化		
朝鮮半島西部 朝鮮半島東部 輸送回廊	基礎形成期	短期（5年）	鉄道連結 韓国・北朝鮮間の陸路通行の確保 鉄道施設の復旧 道路の復旧 貨車の増加 鴨緑江大橋の鉄道・道路の複線化 エネルギーの確保	南北鉄道京義線 韓国～北朝鮮間 北朝鮮側 北朝鮮側 北朝鮮側 鴨緑江大橋 北朝鮮側	
		普及期	中期（10年）	鉄道の複線化 港湾と鉄道・道路の接続の円滑化 韓国・北朝鮮のTIR条約加盟	平壤～新義州～清陽間
	活動期	長期（20年）	DSTの導入		
全体		短期（5年）	小型コンテナの標準化（普及） 国際フェリーの導入 トラックによる国境通行の制約緩和 インランドデポの設置		
		中期（10年）	国際基幹航路(コンテナ)の導入(北米航路) TIR条約加盟によるトランジット貨物の国境通行の確保		
		長期（20年）	北東アジア輸送回廊のネットワーク化（海上航路部分を含む）		
		超長期	ワニノ・タイシエットおよびSLB輸送回廊の日本との接続（トンネルなど）		

DST : Double Stack Train
TIR : Transport International Routier