



日本と大図們江地域（GTR）との間の輸送インフラとサービスの現状と展望

ERINA 調査研究部主任研究員 新井洋史

（要旨）

地理的に、日本は大図們江地域（GTR）からは海を隔てて離れており、国内にはGTR横断輸送回廊は通っていない。その意味では、日本との関係においてGTR回廊を検討する意味はあまりなさそうである。

しかしながら、GTRの港湾からの海上航路は、GTR輸送回廊にとって不可欠の延長部分であるという点に留意する必要がある。この海上ルートが有効に活用されない限りは、GTR輸送回廊に期待される機能が完全に発揮されることはない。その際、海上ルートの第一義的な目的地は日本及び韓国である。したがって、日本との接続は、GTR輸送回廊が発展していくためのカギを握っていることになる。

また、輸送回廊の整備、発展の影響は、GTR自体のみならず、日本にも及ぶ。とはいえ、その影響は地域・立場によって異なる。最も影響を受けるのは、日本海側の地方だ。今日、日本と中国東北部との間の海上貨物輸送の大部分は、太平洋側の主要港と渤海湾内の港湾との間で輸送されている。これに対して、日本海側の港湾では少量の貨物を扱っているに過ぎない。しかしながら、図們江輸送回廊や綏芬河輸送回廊の整備が進めば、この構造が変化することになる。モンゴル東部や黒龍江省、吉林省と日本とがロシア沿海地方の港湾を經由して結ばれることになる。

こうした新たな物流ルートが構築されることにより、現在、太平洋側の港湾を利用して輸送されている貨物の一部が、日本海側の港湾経由にシフトする可能性がある。日本海側の各地では、こうした貨物のシフトを期待している。沿海地方の港湾から日本海側の港湾までは、大体900～1,000km程度であり、2日以内で航行することができる。

以上を踏まえ、日本では主に日本海側、GTR地域では主に中国東北部及びロシア沿海地方に重点を置きつつ、貨物量、ハード・ソフトのインフラの状況と制約、物流改善につながる取り組みなどを整理した。

貨物量の現状

日本と北東アジア諸国との間の海上輸送貨物量は、全体としては増加傾向を示してきているものの、国別、輸出入別には様々な要因による増減がある。主要港の仕向・仕出港別貨物量統計（2010年）に基づき、日本と遼寧省の港湾（大連、營口、丹東）との間の貨物量を推計したところ、日本からの輸出は250万トン、輸入は610万トンとの結果となった。

輸送能力（インフラ）

日本とロシア沿海地方の港湾との間のコンテナ輸送に関して、年間の輸送キャパシティを大雑把に試算したところ、40,000TEU以上あるとの結論になった。

本州の日本海側及び北部九州には、計13のコンテナ取扱港湾がある。このうち、比較的大規模なコンテナターミナルを持つのは、北九州港（9バース）、博多港（4バース）である。これに続くのは新潟港（3バース）であり、そのほかは1～2バースの専用ふ頭または多目的ふ頭を持つのみである。

ソフトインフラ

日本は島国であり、陸上での国際輸送に関わる条約（道路輸送のCMR条約、鉄道輸送のCOTIF条約）には加盟していない。海上輸送については、ハーグ・ルール改正議定書に対応している。ソ連時代に締結された日ソ海運協定のため、日ロ間の新規定期航路の開設が事実上閉ざされているとの指摘もある。また、北朝鮮に対する制裁として、輸出入禁止措置が取られている。

日本とロシア沿海地方との間のコンテナ航路の所要日数は、一般に1日～2週間弱程度である。ただし、釜山積替えサー

ビスの場合、釜山で大幅な遅れが発生することもある。運賃は、20フィートコンテナ1本あたり約700ドル～1,300ドル程度の範囲である。サービスにより、頻度、定時性などのサービスレベルに差がある。

主な制約事項

新潟～ザルビノルートの船がRORO船でないこと、日本と沿海地方との間の海上運賃が高いこと、日本国内の陸上輸送運賃が高いことなどが、GTR輸送回廊との間の海上輸送の増加を制約している。

GTR輸送回廊の物流改善につながる取組

日本政府は、日本海側拠点港を指定して、各港における拠点性を高める取り組みを支援することとしている。19港が拠点港（うち5港が総合的拠点港）に、4港が拠点化形成促進港に選定されている。

新潟県、鳥取県では、沿海地方港湾を経由した陸海複合一貫輸送を実施している。いずれもコンテナ輸送を中心に行った。今後、コストを下げしていく必要があるなどの課題が指摘されている。

国内輸送インフラでは、港湾への道路、鉄道のアクセスを向上させるための事業が実施、検討されている。また、港湾におけるコンテナ取扱能力向上の取組も行われている。