

2013 ERINA Policy Proposal Seminar
「北東アジア新時代」への道のり

日時:2013年4月10日(水)13:30~16:45
場所:都道府県会館401会議室

北東アジアの交通インフラの動向
— 中国東北部を中心に —

公益財団法人 環日本海経済研究所 (ERINA)
朱 永浩

1

目 次

1. 北東アジア輸送回廊ビジョンと中国東北部
2. 中国東北部の交通インフラ整備の進捗状況
3. 中国東北部の物流改善に向けての課題

2

1. 北東アジア輸送回廊ビジョンと中国東北部



© 2013 Economic Research Institute for Northeast Asia All rights reserved

GTI(大図們江イニシアチブ)が注目する中国東北部 関連の輸送回廊と主要口岸(国境通過点・港湾)

- Arxan (Mongolia – Inner Mongolia)
- Hunchun (Yanbian – Primorsky Territory)
- Dandong (Liaoning – DPKR)
- Suifenhe (Heilongjiang – Primorsky Territory)
- Manzhouli (Inner Mongolia – Chita State)
- Heihe (Heilongjiang – Amursky Oblast)
- Dalian
- Yingkou



Source: Greater Tumen Initiative(2013): INTEGRATED TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND CROSS-BORDER FACILITATION STUDY FOR THE TRANS-GTR TRANSPORT CORRIDORS. Beijing



2. 中国東北部の交通インフラ整備の進捗状況

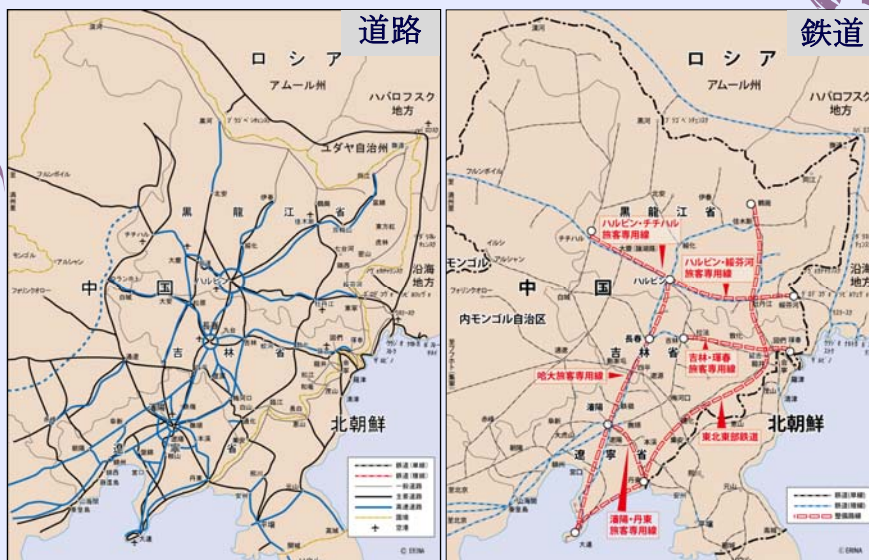
- ◆ 中国東北部の経済成長に伴い、東北部の貨物輸送量はトンベース、トンキロベース共に増加傾向
- ◆ 輸送モードの特徴は、全国平均と比べて鉄道の占める割合が高くなっている点にある
- ◆ 内陸省の吉林省、黒龍江省では、石炭、食糧などの一大供給地という産業構造上の理由から、輸送量が多い秋・冬季を中心に鉄道輸送が混雑
- ◆ 物流インフラ整備が中国東北部(とくに内陸省)の持続的な経済成長を支える重要な要素

輸送モード別による貨物輸送量(2000～2010年)

年	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
トシベース(ワトン)	80,663	79,623	81,044	83,515	89,625	95,558	105,966	116,917	121,246	135,055	158,484
遼寧省											
トシキロベース(トンキロ)											
鉄道	13,057	13,616	13,869	13,885	15,014	15,029	16,306	17,752	19,141	20,316	20,689
道路	64,515	63,281	64,104	65,981	70,164	74,789	82,142	90,387	92,938	105,088	127,361
水運	3,091	2,726	3,071	3,649	4,447	5,730	7,518	8,778	9,267	9,651	10,436
トシキロベース(トンキロ)	1,746	1,802	1,862	2,385	2,948	3,350	4,044	5,818	7,034	7,754	8,029
鉄道	964	978	979	1,028	1,160	1,197	1,208	1,296	1,347	1,307	1,433
道路	209	216	222	227	327	416	475	568	1,354	1,550	1,930
水運	572	608	661	1,131	1,461	1,738	2,362	3,954	4,333	4,897	5,666
トシベース(ワトン)	29,450	29,380	30,642	31,436	33,286	34,162	35,213	37,935	31,105	34,771	40,729
吉林省											
トシキロベース(トンキロ)											
鉄道	5,764	5,671	5,786	6,153	6,552	6,634	6,159	6,278	7,422	7,478	7,490
道路	23,640	23,649	24,777	25,211	26,659	27,441	28,965	31,573	23,558	27,032	33,013
水運	46	60	79	72	75	87	89	84	125	261	226
トシキロベース(トンキロ)	492	500	502	531	596	606	612	655	1,158	1,167	1,282
鉄道	406	414	409	440	500	507	505	530	593	570	598
道路	86	86	93	91	96	99	106	124	564	596	683
水運	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1
トシベース(ワトン)	53,550	54,204	54,394	54,350	57,011	61,800	65,847	70,137	53,976	54,208	59,314
黒龍江省											
トシキロベース(トンキロ)											
鉄道	13,077	13,371	13,369	14,267	15,143	16,123	16,069	16,891	17,795	16,744	17,717
道路	39,685	40,135	40,317	39,031	40,712	44,376	48,389	51,996	35,424	36,486	40,582
水運	788	698	708	1,052	1,156	1,301	1,389	1,250	757	978	1,015
トシキロベース(トンキロ)	918	938	951	991	1,097	1,167	1,211	1,282	1,691	1,645	1,826
鉄道	737	762	767	809	875	920	937	979	1,029	981	1,057
道路	162	161	168	163	204	228	252	290	653	657	762
水運	20	15	19	19	19	20	21	14	8	7	7
トシベース(ワトン)	1,358,124	1,401,177	1,482,737	1,561,422	1,706,412	1,862,066	2,037,892	2,275,822	2,587,413	2,825,222	3,241,807
全国											
トシキロベース(トンキロ)											
鉄道	178,023	192,580	204,246	221,178	249,017	269,296	288,224	314,237	330,354	333,348	364,271
道路	1,038,813	1,056,312	1,116,324	1,159,957	1,244,990	1,341,778	1,466,347	1,639,432	1,916,759	2,127,834	2,448,052
水運	122,391	132,675	141,832	158,070	187,394	219,648	248,703	281,199	294,510	318,996	378,949
トシキロベース(トンキロ)	44,452	47,591	50,543	53,859	69,445	80,258	88,952	101,419	110,301	122,133	181,837
鉄道	13,902	14,575	15,516	17,247	19,289	20,726	21,954	23,797	25,106	25,239	27,644
道路	6,129	6,330	6,516	7,100	7,841	8,693	9,754	11,355	32,868	37,189	48,390
水運	23,734	25,989	27,511	28,716	41,429	49,672	55,486	64,285	50,263	57,557	68,428

(出所) 朱永浩[2013]『中国東北経済の展開—北東アジアの新時代』(ERINA北東アジア研究叢書2)、日本評論社、179頁

中国東北部のインフラ整備の概況(道路・鉄道)



© 2013 Economic Research Institute for Northeast Asia All rights reserved

- ◆ ハルビン～大連間の高速鉄道(哈大旅客専用線)
 - ⇒ 2012年12月開通、全長921km
 - ⇒ 2013年5月21日から時速300kmに
 - ⇒ 年間貨物輸送能力が5,000～6,000万トン増
- ◆ ハルビン～チチハル, ハルビン～綏芬河, 吉林～琿春, 瀋陽～丹東などの各区間の旅客専用線も建設・計画中。うち、一部区間はすでに完成
- ◆ 東北東部鉄道(丹東～牡丹江間)
 - ⇒ 2012年9月に完成(延長約1,380km)
 - ⇒ 年間貨物輸送能力は1,600万トンの見込み

9

高まる物流効率化の必要性

2011年11月、「東北部物流業発展計画」発表

⇒ 「輸送モード間の連携に基づく国内・国際物流ルート構築」と「物流結節点都市の明確化」

⇒ 一級(6都市)・二級(17都市)物流結節点(ノード)都市の指定



(出所)朱永浩[2012]「中国東部の経済発展と物流」『KAJUN』№1017, 日本海運集会所, 31頁

10

- ◆ 東北内陸部に保税施設の拡充・新設
 - ⇒ 綏芬河総合保税區(2010年12月に運営開始)
 - ⇒ 瀋陽総合保税區(2013年3月に運営開始)
 - ⇒ 長春興隆総合保税區(2011年に認可、建設中)

- ◆ 鉄道コンテナ物流センターの整備
 - ⇒ 大連(2010年7月に運営開始)
 - ⇒ ハルビン(2013年3月に着工、2015年完成予定)
 - ⇒ 瀋陽(建設計画中、全国18カ所の一つ)
 - ⇒ ダブルスタックトレイン導入の可能性も

11

3. 中国東北部の物流改善に向けての課題

- ◆ 継続的な物流インフラ整備とともに、国際輸送に関わる税関・検疫部門の効率向上
- ◆ 物流専門人材の確保・育成
- ◆ 物流に関するノウハウの蓄積
- ◆ 各省・自治区間の連携および北東アジア諸国との協力体制の確立

12

綏芬河駅（2010年の鉄道による国境通過貨物量：693万トン）
撮影：朱永浩



ご清聴ありがとうございました。