

ISSN1347-4146

ERINA booklet

エリナブックレット vol.1 2002.6

北東アジア輸送回廊ビジョン

Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors



Economic Research Institute for Northeast Asia

北東アジア経済会議組織委員会
運輸・物流常設分科会

委員長 栢原英郎（日本：ERINA顧問・社団法人日本港湾協会理事長）

委員 戴錫堯（中華人民共和国：吉林省人民政府図們江地区開発弁公室主任）
王勝今（中華人民共和国：吉林大学東北アジア研究院院長）
ツェグミド・ツェンゲル（モンゴル国：モンゴルインフラ省次官）
ヤロスラフ・セメニヒン（ロシア連邦：極東海洋・設計・技術研究所所長）
安秉珉（大韓民国：韓国交通開発研究院北東アジア調査室室長）
ツォグツァイハン・ゴンボ（UNDP図們江地域開発事務局副代表）

事務局 ERINA（特別研究員 三橋郁雄、
調査研究部研究員 川村和美、ドミトリーセルガチョフ）

北東アジア輸送回廊ビジョン

目次

第1章 はじめに	...2
第2章 9本の北東アジア輸送回廊	...3
第3章 9本の北東アジア輸送回廊の現状と課題	...6
3.1 ワニノ・タイシエツト輸送回廊	
3.2 SLB輸送回廊	
3.3 綏芬河輸送回廊	
3.4 図們江輸送回廊	
3.5 大連輸送回廊	
3.6 天津・モンゴル輸送回廊	
3.7 CLB輸送回廊	
3.8 朝鮮半島西部輸送回廊	
3.9 朝鮮半島東部輸送回廊	
第4章 整備計画案（プロジェクトリスト）	...24
第5章 まとめ（北東アジア輸送回廊ビジョンの実現に向けて）	...27

第1章 はじめに

2000年の北東アジア経済会議を機に、関係者間で通年的な活動のための実行委員会である「北東アジア経済会議組織委員会」が組織され、その活動の一つとして、「運輸・物流常設分科会」が設置された。運輸・物流のテーマが先行することとなったのは、自由で効率的な人の移動、物の輸送が、北東アジア地域の相互の連携と協調による発展のために最も基礎的な要件であるためと理解している。

北東アジア地域には構想も含め既に多くの輸送ルートがある。その整備に投入できる資金や労働力には限りがある。また国を越えるルートの整備においては、隣接する国々との連携が不可欠である。こうした状況を考えると、北東アジア各国が共同してこの地域における代表的なルートを選定し、それらのルートの整備に財政的・人的資源を集中的に投入することが、輸送回廊を効率よく整備するための前提となると考えられる。そこで、運輸・物流常設分科会では、これまでの北東アジア経済会議における各国からの報告、ERINAによる現地調査等を踏まえて、北東アジア地域において互いに利用できる主要な国際輸送回廊として、9本の北東アジア輸送回廊の特定を行った。

これらの北東アジア輸送回廊の整備を進め、現実のこの地域の基幹的な輸送路とするためには、第1に、各国政府に働きかけ、北東アジア輸送回廊を認知してもらい、各国が国際機関等の協力も得ながら、輸送回廊として望ましいレベルに向けてその整備を進めることが必要である。その際、特に国境を越える部分については、関係国による十分な調整が必要となる。また国際金融機関等の協力を得るためには、北東アジア全体の中での優先順位なども十分議論・調整する必要がある。第2に、各輸送回廊についての最新の情報を荷主等に提供することにより利用を促進し、実態的に輸送回廊を形成していくことも重要である。

そうした気運を高め、整備を促進していくための分科会の役割は、北東アジア輸送回廊の実態を明らかにすること、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、その優先順位をつけること、改善・整備した結果の望ましい輸送回廊の姿を明確にすることである。

この「北東アジア輸送回廊ビジョン」は、上に述べたような今後の展開の素材として、これまでの分科会の活動の結果をとりまとめたものである。

北東アジア経済会議組織委員会
運輸・物流常設分科会
委員長 栢原 英郎

第2章 9本の北東アジア輸送回廊

運輸・物流常設分科会において特定した9本の北東アジア輸送回廊は次に示す通りである。

ワニノ・タイシエツト輸送回廊（ワニノ～タイシエツト～SLB）

シベリア・ランドブリッジ（SLB）輸送回廊（ロシア沿海地方港湾～欧州）

綏芬河輸送回廊（ロシア沿海地方港湾～綏芬河～ハルビン～満洲里～ザバイカリスク～SLB）

図們江輸送回廊（図們江地域～長春～モンゴル東部～SLB）

大連輸送回廊（大連～瀋陽～長春～ハルビン～黒河～ブラゴベシチェンスク～SLB）

天津・モンゴル輸送回廊（天津～北京～ウランバートル～SLB）

⑦ チャイナ・ランドブリッジ（CLB）輸送回廊（連雲港～中国西部～カザフスタン～欧州）

⑧ 朝鮮半島西部輸送回廊（釜山～ソウル～平壤～新義州～瀋陽～ハルビン～SLB）

⑨ 朝鮮半島東部輸送回廊（釜山～羅津・先鋒（羅先）～ハサン～ウスリースク～SLB）

これらの輸送回廊は、既に十分に利用されている回廊からまだ構想段階にある回廊まで、そのレベルには差があるものの、将来的にはこの地域において国際輸送を担う主要な回廊となることが期待されるものである。また、記述の上では、各回廊が北東アジアの陸路部分のみとなっているが、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ことを忘れてはならない。

北東アジア輸送回廊において、円滑に輸送を行なう上で大きな障害となる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は次のようなものである。

鉄道・道路の未接続による不連続点

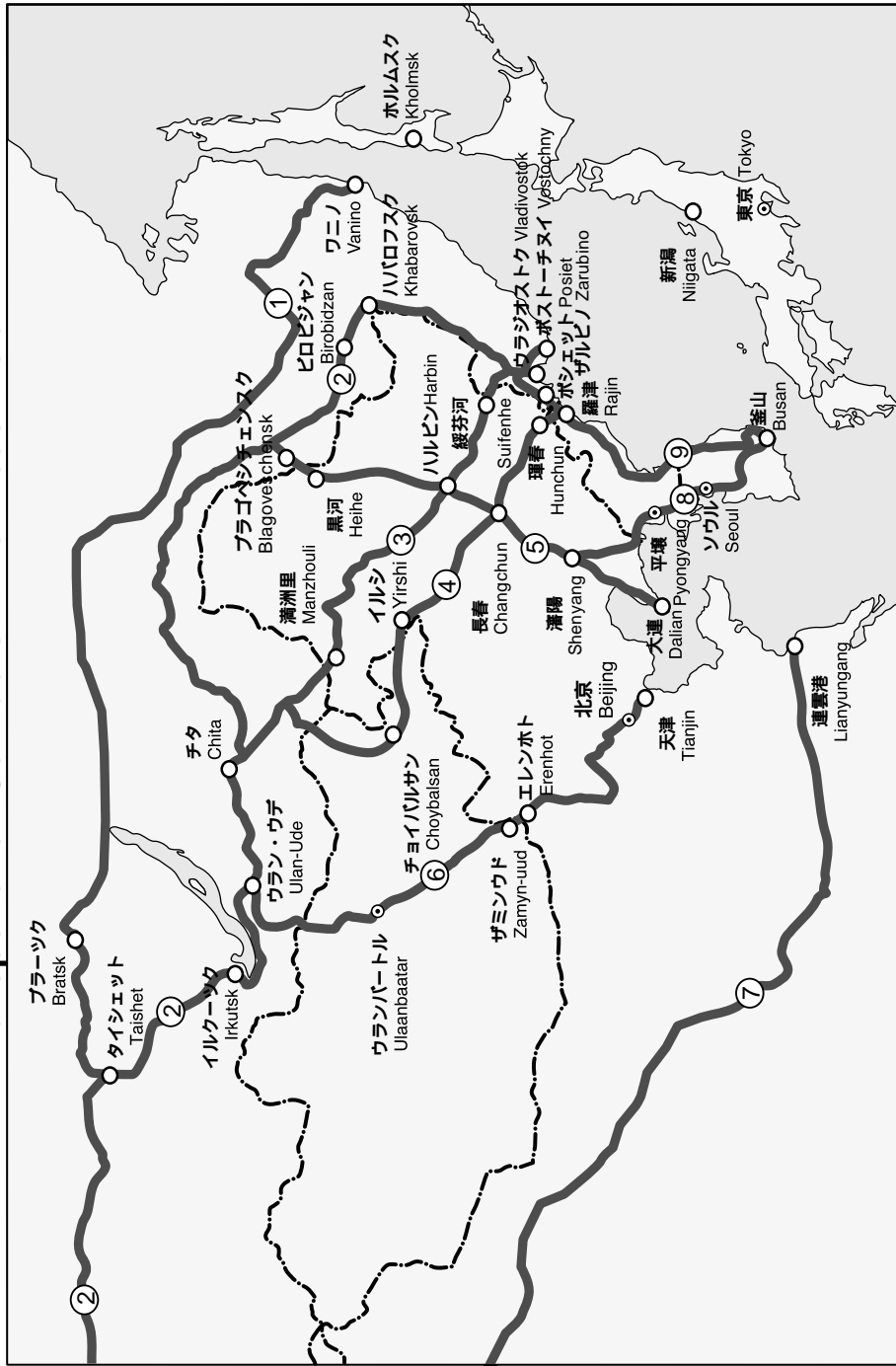
鉄道ゲージの相違による不連続点

国境通過に伴うCIQ手続き・検査による不連続点

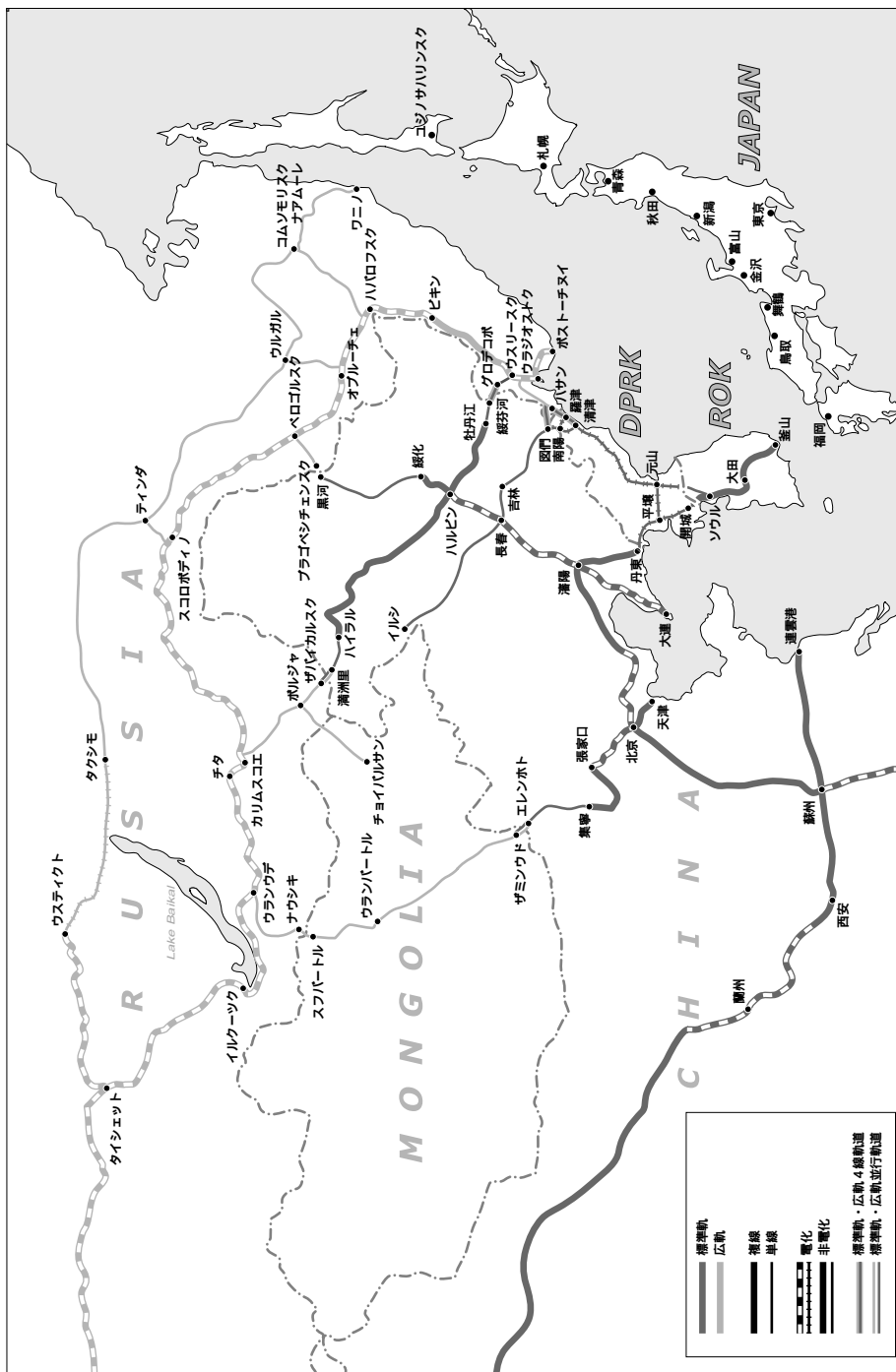
トラック交通の乗り入れ範囲の制限による不連続点

北東アジアの輸送回廊を利用した円滑な輸送のためには、こうした不連続点の解消が不可欠である。

北東アジア輸送回廊 Transportation Corridors in Northeast Asia



北東アジア～欧州間鉄道



Copyright 2002 Economic Research Institute for Northeast Asia

第3章 9本の北東アジア輸送回廊の現状と課題

3.1 ワニノ・タイシエツト輸送回廊



ワニノ港



3.1.1 意義

ワニノ・タイシエツト輸送回廊は、ロシア極東～欧州または中央アジア間を結び、シベリア鉄道の代替ルートとしての役割を果たしている。タートル（間宮）海峡に面するワニノ港から、バム（BAM）鉄道（バイカル・アムール鉄道の略称）経由でシベリア鉄道に合流し、欧州や中央アジアを結ぶルートを構成している。またワニノ港とサハリンのホルムスク間には、鉄道貨車を積んだフェリーが就航しており、サハリンとの連絡ルートとしても機能している。

3.1.2 現状

(1) 港湾（ワニノ港）

ワニノ港は1945年に開港したタートル海峡の重要港湾である。ワニノ～釜山間に定期コンテナ航路を持つほか、ホルムスク間にワゴン・フェリーが運航されている。約8km北のトキ貨物操車場からバム鉄道・シベリア鉄道を経由して、ロシア国内に鉄道輸送ネットワークが広がっている。

1999年現在では、コンテナ4万TEUを含む年間1,400万トンの取り扱い能力を持つ。1989年に完成したコンテナ埠頭は、水深11.5m×1パースで、ガントリー・クレーン（30.5トン）を2基備えているが、年間取扱量はその能力の18%にとどまっている。

ワニノ港での主な取り扱い品目は、石油製品・木材・アルミ・石炭・鉄くず・水産品などである。年間130万トンの石油製品は、コムソモリスク・ナ・アムールの石油精製工場から来ており、その2/3はサハリンやカムチャッカ・マガダンへ、残りは韓国・中国・マレーシアへ輸出される。年間120万トンの木材のうち100万トンはハバロフスク地方の丸太である。輸出の80%は日本向け、残りは中国と韓国である。年間57万トンのボーキサイト（アルミナ）は、主にオーストラリアから輸入し、これをバム鉄道で3,900km離れたブラーツクに輸送し、ブラーツク・ダム（アンガラ川の水力発電）の電気ですべてに精錬し、再びバム鉄道で輸送し、ワニノ港から輸出している。アルミニウムの輸出先は日本が大部分で、それ以外は米国や東南アジアである。年間40万トンの石炭は、シベリアのケメロボ産で、日本や台湾へ輸出している。年間40万トンの鉄・スクラップの大部分は韓国向けで、ここ3年間は日本にも輸出している。

(2) 鉄道

ワニノ港では、到着したコンテナ船の360TEUを1日で列車に積み替え、同日にトキ貨物操車場からコムソモリスク・ナ・アムーレに向けて発車させる能力がある。ワニノ港では、ブロックトレイン化できるまで待つことなく、コンテナが13～15個でも出発させる。現在、2週間に一度、50～60TEUのコンテナ列車をモスクワや中央アジア向けに出発させている。

ワニノからモスクワ・中央アジア向けのコンテナ列車は、コムソモリスク・ナ・アムーレを経由し、ハバロフスクに出て、そこからシベリア鉄道で輸送される。これはシベリア鉄道にはコンテナ追跡システムがあるからである。コンテナ以外は、バム鉄道を利用する。

バム鉄道は、シベリア鉄道の200km～500km北方のタイガ地帯を走り、ワニノ（ソフガバニ駅）からタイシエツトまでを結ぶ約4,300kmの路線である。ワニノ港の北8kmにトキ貨物操車場がある。これはハンプ式ヤードで、取り扱い能力は年間17万両である。貨物列車本数は、以前は1日に24本であったが、1999年は1日に12～14本である。

極東地区のバム鉄道のうちワニノからコムソモリスク・ナ・アムーレに至る単線・非電化区間は、クズネフスキー峠越えの急勾配（28%）や急カーブが連続するなど、輸送上のネックと考えられるが、現状の貨物輸送量では、各駅に待避設備があり、設備上の余力はあると考えられる。

(3) 道路

ワニノ～リドガ～ハバロフスク間の道路は延長約500kmで、そのうち300kmが未舗装である。1998年秋より輸送を開始しており、冬季で8時間を要するが、舗装が全部完成すれば、5～6時間に短縮される。

ワニノ～リドガ間の道路（準幹線道路）は、全長346kmのうち、舗装区間は7kmだけであるが、路床改良工事は随所で見受けられた。また木橋が50橋以上現存する。交通量は多くないとは言え、40ftコンテナ・トラック、建設機械運搬トレーラーも通行可能である。

3.1.3 課題・問題点

鉄道に関しては、単線区間の複線化、また電化区間の拡大も考えられるが、現在の輸送量であれば現有設備で対応でき、むしろ輸送能力の維持と集荷対策が必要である。また、ロシアの鉄道の軌間が1,520mmであるのに対して、サハリンでは1,067mmなので、ホルムスクで貨物の積み替えが必要となる。

道路に関しては、ワニノ～ハバロフスク間、特にワニノ～リドガ間の整備が課題である。

3.2 SLB輸送回廊



ポストーチヌイ港



3.2.1 意義

シベリア・ランドブリッジ (SLB=Siberian Land Bridge) は、日本や韓国からロシア極東のポストーチヌイ港やナホトカ港・ウラジオストク港までの海上輸送と、そこから欧州・中央アジアへの鉄道輸送から構成されている国際複合輸送システムである。

アジアから欧州への海上輸送の代替ルートとして発展し、日本発着のトランジットコンテナ輸送量は1983年に最高を記録した。しかしながら、それ以降、取扱量は激減しており、その活性化が課題となっている。

3.2.2 現状

(1) 港湾 (ポストーチヌイ港)

ポストーチヌイ港は、ナホトカ湾内の東部に位置する港湾である。取扱貨物は、石炭・コンテナ・木材・クリンカ・化学肥料・コークスなどで、外貿貨物が99%、輸出貨物が90～95%を占める。貨物取扱能力は年間2,000万トンであるが、1990年の取扱量は1,140万トン、1998年には625万トンであった。外貿コンテナ埠頭は、2バース (前面水深12.5m) あり、30.5トン吊りガントリークレーンが4基設置されている。年間取扱能力は20万TEUであるが、1999年実績は約6万TEUである。

港の構内には、シベリア鉄道につながる線路が敷設されており、ブロック・トレイン (コンテナ専用列車) が、ポストーチヌイ港～欧州間を運行している。また、ポストーチヌイ港と米国西海岸のシアトル港をコンテナ船で結ぶことで、ロシア極東～米国西海岸、さらには中国東北地域～米国西海岸の効率的な輸送を実現する東西回廊構想 (East by West Corridor) も推進されている。

(2) 鉄道

シベリア鉄道の線路規格はロシア鉄道の1級線で、軌間は1,520mm (5フィート) である。ハバロフスクのアムール川橋梁 (2,658m) 部分が単線であるだけで、残りは全て複線となっている。また全線の96%が電化されていて、非電化のピキン～ウスリースク間 (417km) の電化工事が、2002年の完成を目指して進められている。

従来アムール川橋梁区間は、単線橋梁であることと老朽化のため、輸送上のボトルネックになっていた。このため、新しい鉄道・道路併用橋（下段階の鉄道は複線、上段階の道路は往復4車線）に架けかえる工事が進んでおり、旧橋梁の上流方に鉄道・道路併用橋（鉄道は単線、道路は2車線で、全体計画の半分）が完成して、鉄道部分は1998年11月から、道路部分は1999年11月から供用を開始している。

SLBのルート沿線で、40ftコンテナが取り扱えるコンテナターミナルは、東からポストーチヌイ、ウラジオストク、ノボシビルスク、チュメニ、ニジニノブゴロド、ヤロスラブリ、モスクワ、サンクトペテルブルグである。

シベリア鉄道では、年間100万TEUのコンテナ輸送が可能とされている。パラ貨物も入れて、現在は線路容量の50%~70%程度しか運行されておらず、現行の線路設備でも列車増発の余力は十分にある。

(3) 道路

ロシア極東の道路は、現在、ウラジオストク/ナホトカ~ウスリースク~ハバロフスクの南北道路、ハバロフスク~ピロビジャンの東西道路以外、道路網の整備は進んでおらず、物流にはアムール川水運が利用されている。アムール川新橋梁が完成するまでは、トラックはアムール川をフェリーに乗って渡らざるを得ず、横断に40分かかっていたが、供用開始後は5分で横断できるようになった。ハバロフスク~モスクワ間はアムール州の一部を除き、ほぼ完成しているが、ロシア極東では未舗装の部分が多い。

3.2.3 課題・問題点

SLBの取扱量が激減した要因は、国際複合輸送に関する管理・調整機能の弱体化、SLBの輸送コストの上昇と欧州海上ルートの低価格攻勢、輸送日数の不安定、貨物の紛失など安全性の低下、サービス競争への未対応、コンテナ供給の問題、税関手続きの煩雑さなどである。

SLB活性化のためには、手続きの簡素化などの管理・運営面での活性化、複合輸送ルートとしての競争力強化、信頼性の回復とマーケティング活動、官民関係者の活性化が必要である。

設備面の課題は、アムール川橋梁の複線化、ポーランドとベラルーシ国境にある軌間不連続点での貨物積み替え時間の短縮、非電化区間の解消、平均速度の向上などである。また、列車の運行面では、貨物の有無にかかわらず、ポストーチヌイから定期的にブロック・トレインを出発させ、定時性を確保する必要がある。

3.3 綏芬河輸送回廊



綏芬河道路税関



3.3.1 意義

綏芬河輸送回廊は、ロシア極東のウラジオストク港・ナホトカ港・ポストーチヌイ港から中国の国境都市綏芬河を通して、黒龍江省の省都ハルビンまで達し、さらに、北西の満洲里からロシアのザバイカリスクを越えて、チタでシベリア鉄道に連結する。この輸送回廊は黒龍江省の出海ルートであり、この回廊によって黒龍江省は海路へつながり、日本・韓国、さらに米国と結ばれる。

3.3.2 現状

(1) 港湾

ウラジオストク港

ウラジオストク港は天然の良港で、湾内水深が30mあるので冬季でも凍結しない。同港には商港・漁港・軍港があるが、商港は1993年から民営化され、ウラジオストク商業港㈱が運営している。商業港㈱のバースは1～17号まで17バースあり、岸壁水深8～13m、岸壁延長4,200mである。16～17号バースをコンテナ専用として使用している。コンテナターミナルでは30.5トン吊りガントリークレーンが2基稼働しており、ターミナルの年間取り扱い能力は10万TEUである。岸壁延長は420m、岸壁水深13mで、2隻のコンテナ船が接岸可能である。ウラジオストク港は24時間荷役を行っており、またシベリア鉄道とも接続している。現在、シアトルと結ぶ北米航路を初めとする4定期航路が就航している。

ナホトカ港

ナホトカ港は、ナホトカ湾の西部に位置し、半島に囲まれた入り江にある天然の良港である。航路水深は13mあり、冬季にも凍結せず、岸壁は一年中、使用可能である。ソ連時代は、ナホトカ港がロシア極東唯一の開放港であった。日本の各港とナホトカ港を結ぶ日本～ナホトカ航路は、1958年に開設された。ナホトカ航路には、現在も在来貨物船が就航し、若干のコンテナ貨物も積載する。SLBのコンテナ貨物は、現在、ほとんどがポストーチヌイ港に移っており、ナホトカ港は少量のコンテナ貨物を扱っているに過ぎないが、現在でも、シベリア鉄道との接続は可能である。

(2) 鉄道

ロシア沿海地方港湾～グロデコボ間は、ウスリースクまでは複線・電化である。ウスリースクでシベリア鉄道から分岐し、グロデコボに至る間は単線・非電化である。中国鉄道とロシア鉄道は軌間が異なり、グロデコボ～綏芬河間は、広軌・標準軌の4線軌道となっている。また、国境駅では貨物の積替えが必要である。綏芬河駅での積替作業はクレーン（吊り上げ能力50トン1基ほか）とフォークリフトで行われる。1日当たり150車輛を積み替える能力がある。

綏芬河～ハルビン間の路線は綏芬河～牡丹江間は単線・非電化、牡丹江以降は複線・非電化となっている。また、ハルビン～満洲里間は、ハルビン～ハイラル間が複線、ハイラル～満洲里間が単線であり、すべて非電化である。

満洲里とザバイカリスク間には、単線の広軌と単線の標準軌が敷設され、ロシアからは1日に8列車（400両）が入り、中国からも同程度の列車本数（ただし、空車が多い）が出ている。貨物の積替えは、受け側で積替えるのが原則であり、ロシアからの貨物は満洲里、中国からの貨物はザバイカリスクで積替える。満洲里での積替えは、非コンテナ貨物が大半で、コンテナは満洲里駅近くのコンテナターミナルで取り扱われている。設備上の能力は、年間500万トンである。ザバイカリスクには、コンテナ貨物積替え設備が旅客駅の裏にあり、さらに、少し離れたところにコンテナ貨物積替えの専用ターミナルがある。

(3) 道路

ロシア側のポストーチヌイ～ナホトカ～ウラジオストク～グロデコボ間道路は往復2車線舗装路で車線幅も十分あり、コンテナ車の通行に対し全く問題ない。実際にナホトカ～ウラジオストク間では多くの40ftコンテナを積んだコンテナトレーラーが走っている。ロシア側の国境付近に若干の未舗装区間あるが、40ftコンテナ輸送に際しても問題はない。中国側の綏芬河～ハルビン間道路は往復2車線舗装路で、一部が往復4車線舗装路となっている。現在、中国トラックはウスリースクまで、ロシアトラックは牡丹江までの乗り入れが認められている。

ハルビン～チタ間道路の中国側には国道301号線が走っている。満洲里には道路税関もあり、かなりの交通量が推測される。ロシア側は列車の中で観察した限りでは舗装されている。

3.3.3 課題・問題点

鉄道面では、ロシアと中国の軌間の違いから、国境駅における積替え施設の改善・効率の向上が課題である。また、道路輸送においてはトラックの乗り入れ範囲の拡大が望まれる。ソフト面では貨物輸送の通関手続きの簡素化、トランジット貨物に対する優遇措置（関税の免除、通関手数料の撤廃など）などが挙げられる。

3.4 図們江輸送回廊



羅津港



3.4.1 意義

図們江輸送回廊は、図們江地域港湾（ロシアあるいは朝鮮民主主義人民共和国（以下、北朝鮮）の港湾）から吉林省長春を経て、モンゴル東部へと至る国際輸送路である。ロシアのザルピノ港、ポシェット港を利用するロシアルートと、北朝鮮の羅津港を利用する北朝鮮ルートの二つがある。この回廊は、吉林省の海への新たなルート（出海ルート）として位置付けられるとともに、混雑する大連輸送回廊の代替ルートとしての役割も期待されている。

3.4.2 現状

(1) 港湾

ザルピノ港

ザルピノ港は、ポシェット湾のトロイツァ小湾西部に位置し、ザルピノ半島に囲まれた天然の良港である。バース延長は650mで、現在の岸壁水深は6.8～9.9mである。ガントリークレーンは設置されていない。この港の取り扱い貨物はほとんどが輸出貨物で、シベリアの銑鉄・原木、ロシア極東の水産物が主である。2000年4月、束草港（韓国）との間に国際フェリー航路が開設されている。

ポシェット港

ポシェット港は、ザルピノ港から西に20kmのノブゴロドスカヤ湾西部に位置している。バース延長は450mであり、岸壁水深は9.5mである。現在、2号バースで埠頭クレーンによりコンテナを取り扱っている。取り扱い貨物量のうち、石炭・原木の輸出が9割程度を占める。1999年8月に秋田港との間に定期コンテナ航路が開設された。

羅津港

羅津港は、「羅津・先鋒経済貿易地帯」の中心に位置する北朝鮮東海岸の港湾で1～3号までの3本の埠頭からなる。岸壁は13バース、水深8.0～10.6m、延長2,510mで、5,000～30,000トン級の船舶が接岸可能である。ガントリークレーンは設置されていない。コンテナは2号埠頭の7号岸壁（水深9.0m、1バース）で取り扱い、通常の埠頭クレーンで荷役している。1995年10月に同港と釜山港を結ぶ定期コンテナ航路が開設され、1999年8月には同港と新潟港間の定期コンテナ航路が開設された。

(2) 鉄道

中国の鉄道は標準軌、ロシアの鉄道は広軌とレールの幅が異なるため、中国～ロシア間で列車を乗り入れることはできない。そのため琿春～クラスキノ間に中国の標準軌とロシアの広軌を引き、2国間の協定により1999年12月から双方の列車が相手国に乗り入れることができるようになった。2000年2月に運転を開始したが、未だ十分に機能するには至っていない。現在、貨物は中国側の琿春積替え駅で中国の貨車からロシアの貨車（またはその逆）に積替えている。その積替え能力は年間50万トンである。将来はロシア側のカムショーパヤ駅でも積替えることができるようにする計画である。

北朝鮮ルートでは、鉄道は存在する（図們～南陽）が、1997年以降貨物輸送の実績は少ない。北朝鮮の鉄道は中国と同じ標準軌であるため貨車の相互乗り入れが可能であり、貨物を積替える必要はない。

(3) 道路

ザルピノ港、ポシェット港から中国の琿春までの道路は、ロシア側に一部未舗装区間はあるものの、トラック輸送に支障は無い。また、このルートでは中口間でトラックの相手国乗り入れが条件付で認められており、既に中国人運転の中国トラックがザルピノ港、ポシェット港までチップを運搬している。ロシア側のトラックは琿春まで乗り入れることができる。

北朝鮮側の羅津～元汀間の道路は、特に先鋒～元汀間（46km）が未舗装の上、山越えの悪路であり、悪天候時にはぬかるんでコンテナ車は通行困難になる。中国側の琿春～圈河間道路は2000年12月に新道が完成した。このルートでもトラックの相互乗り入れが条件付で認められている。

北朝鮮では、先鋒から図們江沿いに上り、元汀まで高速道路を建設する計画があり、一部の区間では路盤工事を進めているが、資金難から建設は大幅に遅れており、完成時期は未定である。

中国側は現在全長560kmの琿春～長春間高速道路を整備中である。図們～延吉間、吉林～長春間は既に供用している。全線は2004年内に完成する予定である。

3.4.3 課題・問題点

ハード面では、羅津～元汀間の道路整備、ザルピノ港のコンテナ・クレーンの整備が緊急課題である。また、モンゴルと中国間の早期接続も望まれる。

ソフト面では、貨物輸送の通関手続きの簡素化、トランジット貨物に対する優遇措置（関税の免除、通関手数料の撤廃など）などが課題である。

3.5 大連輸送回廊



大連港



3.5.1 意義

この輸送回廊は東北3省（遼寧省・吉林省・黒龍江省）を南北に貫く大動脈である。国際貿易港である大連港を出発点とし、中国東北3省を縦断して黒龍江省の省都ハルビンに至り、現在は満洲里、将来は満洲里のみならず黒河を経由してSLBに接続することが考えられる。東北3省は北東アジア大陸部分の地理的かつ経済的中心であり、この地域の経済開発の可能性が北東アジアの将来に大きく影響する。大連輸送回廊はそれを支える交通路として大きな意義を有している。

3.5.2 現状

(1) 港湾（大連港）

大連港では1999年現在、コンテナバース2バース、多目的岸壁2バースの計4バースが稼働している。水深は12～14mで、総延長は1,400mである。これらバースは1993年7月にオープンした。第2期として大水深の6バース、第3期には雑貨、コンテナバースなどの10バースを建設予定である。コンテナ取扱量は急増しており、1999年実績は73万6,000TEU（前年比39.9%増）である。しかし、取扱能力は現在でも110万TEUあるといわれているので、施設的には余裕がある。

東北3省における輸出量の85%がこの大連港を経由して輸送されている。大連港で取り扱うコンテナ貨物は8割が大連周辺、1割が瀋陽周辺、1割が長春・ハルビン周辺といわれている。大連港までの輸送形態はトラック輸送が大部分で、鉄道輸送は1998年時点で3%程度に過ぎない。

大連港の主要な取扱い品目は、コンテナ輸入は吉林省第一自動車向けの自動車の部品、コンテナ輸出では自動車の完成品、タバコ、米などがある。大連には巨大な穀物サイロがあり、小麦の輸入、トウモロコシや大豆の輸出に利用される。石油は大慶油田からパイプラインにより大連へ運ばれ、精製後海上輸送される。鉄鉱石は海外から輸入され、鞍山、本溪、長春へ輸送される。

(2) 鉄道

大連～ハルビン線（延長944km）は電化工事が2001年11月に終了し、複線・電化路線となった。また、鉄道コンテナ輸送のための施設整備は進んでおり、瀋陽、長春、ハルビンにはコンテナ・インランドデポが用意され、ここで税関検査を済ませることが出来る。また、コンテナ専用列車が大連～ハルビン間を動いている。なお、20ft、40ftのコンテナ以外に小型コンテナも頻繁に鉄道輸送されている。

(3) 道路

中国東北地方では道路整備が急ピッチで進められており、この回廊でも高速道路が1990年に大連～瀋陽間、1994年に瀋陽～四平間、1998年に四平～長春間で完成している。ハルビンまでの高速道路ももう間もなく完成予定である。中国では、輸送モード全体に占める道路輸送の割合（トンキロベース）が拡大しており、中国東北地方においても、高速道路の整備により、今後鉄道輸送からの振り替えが急速に進むものと考えられる。

3.5.3 課題・問題点

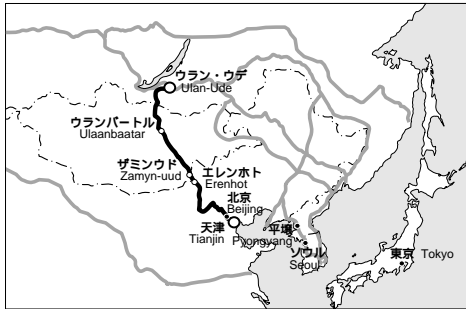
鉄道ルートは現在の飽和状態が将来にも持続する可能性が高いため、輸送能力の拡充が課題として挙げられる。既然大連～ハルビン間の電化工事が終了し、これによって約30%輸送能力アップが図られる模様であるが、今後の黒龍江省・吉林省貨物の増大を考えると更なる対策が必要である。

鉄道輸送のもう一つの問題は、大連港で取り扱うコンテナがコンテナのまま鉄道に乗らずに、通常の貨車利用で輸送される割合が高いことである。コンテナ輸送の拡充が求められる。

また、道路輸送においては大連～ハルビン間の高速道路の早期開通が必要である。

さらに、ロシアとの接続に関しては、黒河～ブラゴベシチェンスク間を横断する橋梁の建設が望まれる。

3.6 天津・モンゴル輸送回廊



モンゴルのトラック輸送



3.6.1 意義

内陸国モンゴルにとって、隣接国を通過して海港へ接続するルートを確認することは、外国貿易上、重要な課題である。モンゴルから海港までの最短ルートは天津・モンゴル輸送回廊である。沿線にはモンゴルの主要な工業・商業都市が位置している。

中国の天津から首都北京を經由して、モンゴルの首都ウランバートルに至る。海への出口となる天津港からウランバートルまでの距離は約1,700kmである。また、ウランバートルから北上していくと、ロシアに入り、ウランウデにおいて、SLBに接続する。

天津・モンゴル輸送回廊は、内陸国モンゴルの最重要国際輸送ルートであると共に、シベリア・ランドブリッジを通じてアジアと欧州間のトランジット貨物輸送にも利用されている。

3.6.2 現状

(1) 港湾（天津港）

天津港は渤海湾岸中央部の「海河」河口部に位置し、首都北京の玄関港である。天津港には1万トン以上のバースが48バースあり、総取扱貨物量は6,818万トン（1998年）である。天津港で取扱うモンゴルの貨物は年間4,000～5,000TEUとなっている。コンテナターミナルとしては、新港の第5埠頭の21番、27～28番、29番が稼働している。コンテナバースの総延長は1,300mに及び、ガントリークレーン8基、トランステナー16基を備える中国で最も早く完成した近代的ターミナルである。

(2) 鉄道

モンゴルの鉄道網は、南北に縦断する幹線とそれに接続する7本の支線および東北地方のシベリア鉄道への分岐線から構成されている。道路整備が遅れているモンゴルでは、貨物輸送の95.6%（トンキロベース）を鉄道輸送に依存している（1998年）。国内鉄道輸送における大宗貨物は石炭で、全体の78%を占めている。

北京～ウランバートル～モスクワを結ぶ国際旅客列車が、現在、週1便往復運行している。モンゴル向けの鉄道貨物輸送は天津よりほぼ週1便運行されている。コンテナ貨車と通常の貨物貨車の混載列車である。

中国の鉄道の軌道は標準軌であるのに対し、モンゴル・ロシアは広軌を採用しているため、中国～モンゴル間では、客車は台車交換、貨車は積み替えを行っている。モンゴルから中国向けの貨物は中国側のエレンホトで、中国からモンゴル向けについてはモンゴル側のザミンウドで積み替えを行っている。モンゴル側のザミンウドでは、1995年に日本の援助により整備された貨物の積み替え基地が稼働している。

また、旅客列車については、中国向け、モンゴル向け共に中国側のエレンホトで客車の台車を交換している。

(3) 道路

天津・モンゴル輸送回廊において、国境を越えたトラックによる貨物輸送はごく小範囲に留まっている。モンゴル側の幹線道路は大部分が未舗装である。モンゴル国内の道路整備は、アジア開発銀行の協力で策定され、内閣が承認した道路マスタープラン（Medium-Term Road Master Plan, MRMP）に基づいて進められている。

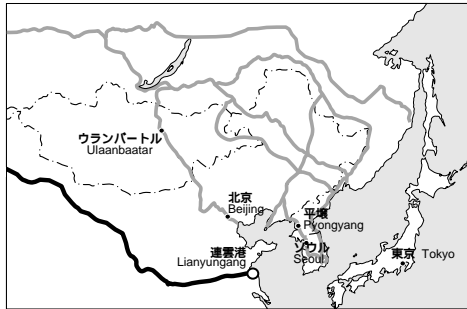
また、アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）によるアジアハイウェイプロジェクトにおいては、南北縦断鉄道と平行して走る道路（ロシア国境のアルタンブラグ～中国国境のザミンウデ）がモンゴルの最優先ルートとして位置づけられている。このルートは全長1,021kmで、北部のウランバートル～アルタンブラグ間（335km）は舗装済み、南部のウランバートル～ザミンウドは、断続的に舗装整備されている。ウランバートルと北京を結ぶ最短ルートとなる南部の早期整備が課題である。

3.6.3 課題・問題点

モンゴル国内の輸送インフラは、鉄道・道路とも国際輸送路として機能するためには脆弱である。この中で、広大な土地、まばらな人口といった状況から貨物輸送は鉄道に依存せざるを得ず、その鉄道の整備が必要である。一方、鉄道輸送機能を補完、強化する上で、モンゴル国内の幹線道路の早期整備も喫緊の課題であろう。

コンテナ輸送については、モンゴルの主要生産品である乳製品・肉製品の輸出を促進するためにも、リーファーコンテナへの対応が必要である。

3.7 CLB輸送回廊



連雲港



3.7.1 意義

チャイナ・ランドブリッジ（CLB=China Land Bridge）輸送回廊は、現在は主として東アジアと中央アジアを結ぶルートとして機能している。将来は、中国からカザフスタンを経由しアジア～欧州間を陸路（主に鉄道）で結ぶ国際複合輸送ルートとして、SLBと競合することが考えられる。連雲港～阿拉山口までの距離は4,158kmで、カザフスタンに入ってから欧州までのルートは鉄道・道路のいずれにおいても複数存在する。

3.7.2 現状

(1) 港湾（連雲港）

連雲港には、近代的なコンテナバースが2バース整備され、水深は11m、延長は540mである。ターミナルの奥行きは400mあり、コンテナ貨物はこのターミナルで貨車に積み込まれる。コンテナターミナル以外には、雑貨埠頭10バース、石炭積み出し3バースが稼働している。ガントリークレーンは3基用意されている。

石炭等バラ貨物を含む総取扱量は2,500万トンである。コンテナ貨物は11万TEUで、うち1万TEUが中央アジア発着貨物である。

(2) 鉄道

連雲港～蘭州間（1,759km）は複線で非電化・電化の両区間がある。また蘭州～ウルムチ間（1,892km）は複線（一部単線）で非電化・電化両区間がある。ウルムチ～阿拉山口間（477km）は単線、非電化である。ウルムチ～阿拉山口間には2階建ての旅客列車が運行されている。

鉄道国境は阿拉山口（中国）・ドゥルジュバ（カザフスタン）である。ここでは年々通過貨物量が増加しており、現在は合計400万トン程度である。このうちカザフスタンから中国向けの貨物が90%を占める。

中国ゲージが標準軌であるのに対し、中央アジア諸国はロシアと同じ広軌なので、国境付近では貨物の積み替えが必要となる。国際貨物は、輸入国側で積み替えるという原則に基づき、西行貨物はカザフスタンのドゥルジュバ駅、東行貨物は中国の阿拉山口で積み替える。ただし、例外的に中国向けのタンク車、東行・西行の旅客列車は、ともにドゥルジュバで台車の交換を実施している。これは、台車交換設備がドゥルジュバにしかないためである。阿拉山口、ドゥルジュバは共に、風の強い地域であるため、屋内のみならず、屋内の積み替え施設が整備されている。

阿拉山口での積み替え施設は、年中無休、12時間交替（3班体制）で作業を実施している。強風の場合は、屋外での積み替え作業は中止される。トラッククレーン（10～20トン。最大50トン）が100基、門型クレーン（5～20トン）が4基設置されている。

ドゥルジュバ駅では、年中無休、24時間体制で積み替え作業が可能である。この地は風が強いので、屋内積み替え施設が整備されている。客車の台車交換には、1車両に対し50トンのリフティングジャッキを使用する。

(3) 道路

道路ルートは鉄道ルートにほぼ並行して走っているが、国境付近で分岐している。連雲港からウルムチまでの道路は中国政府における最重要路線の一つであり、全線が高速道路で整備される計画である。連雲港から西安の西の天水までは高速道路が整備段階にあり、一部供用している。また、トルファンからウルムチの西のクイツンまでも同じく高速道路の整備段階にある。ただし、ウルムチから西の道路区間はウルムチ市内を除くとほとんど未舗装である。

3.7.3 課題・問題点

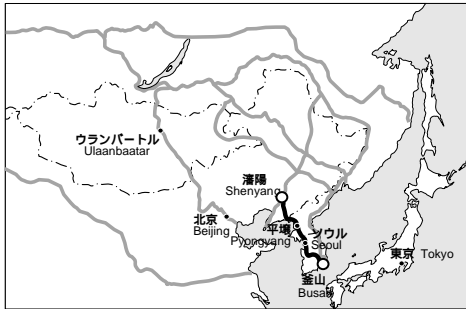
この輸送回廊の課題としては、増大する国境貿易と比べて、積み替え施設の容量が限界まできており、積み替え能力の拡大が挙げられる。

また、中国ではコンテナのトレーシングシステムが重要な鉄路局や主要な駅では可能であるが全線にわたっては整備されていない。コンテナのトレーシング機能の整備については荷主の強い要望がある。

加えて、この回廊は、連雲港からカザフスタン国境まで4,000kmを超えているため、途中にコンテナ・インランドデポがあることが望ましい。これにより、国境での通関にこだわる必要がなくなり、国境通過がより短時間で済むことになる。

いずれの国境においても共通であるが、国境通過に伴うコストの削減と時間の短縮は大きな課題である。

3.8 朝鮮半島西部輸送回廊



鴨緑江大橋



3.8.1 意義

この回廊は韓国の釜山港とソウルを結び、北朝鮮の平壤を經由して新義州へ、そこから中国丹東へ入り、瀋陽までをつなぐ回廊である。これは大連輸送回廊と接続され、またその後満州里からロシアに入りSLBに合流することを目指している。しかし、現在は韓国と北朝鮮を結ぶ線が断絶されているため、機能していない。この断絶部分の整備が進めば、この回廊は韓国・北朝鮮間の輸送を促進し、両国の経済交流の活発化に寄与するだけでなく、東アジアの欧州・中央アジア向け貨物の輸送手段に多様性・利便性をもたらすものとなる。

3.8.2 現状

(1) 港湾（釜山港）

釜山港は朝鮮半島（韓半島）の南東端に位置する天然の良港で、1876年に貿易港として開港して以来、韓国の中心国際貿易港として韓国経済の発展を支えてきた。現在、釜山港は東アジアのハブポートの一つとして東アジア経済の中で大きな役割を果たしている。1999年の港湾貨物量は1億776万トンに達し、うち外貿貨物は9,304万トンであった。コンテナ取り扱い貨物量は1998年に575万TEU、1999年に631万TEUに達し、世界第5位に位置している。

コンテナ専用埠頭としては5埠頭、18バースがあり、岸壁延長は5,147mである。2000年10月現在、コンテナ専用埠頭（コンテナターミナル）は全て民間企業によって運営されている。

釜山港では、従来、コンテナターミナルの保管面積が狭いため、通関・長期保管、空コンテナの保管はターミナル内だけではできず、市内に散在するオフドック・コンテナヤードでも行われていた。そのため、コンテナの二重輸送、道路混雑、公害の発生を招いていたが、1998年に勘湾埠頭・甘川埠頭の開業、光陽港の新ターミナル開業の結果、ターミナル容量が大幅に増え、コンテナ埠頭はオンドック体制で全てターミナル内で処理されるようになった。また、港湾EDI（電子情報処理）システムの整備、コンテナターミナル・ゲートの自動化が実施されており、効率的な港湾運営が行われている。

(2) 鉄道

釜山～ソウル間鉄道は韓国国鉄路線の中でも大動脈であり、年間1,200万トンを超える貨物を輸送している。この間445kmは全線複線ではあるが、時速150kmのセマウルと貨物列車が混在して運転されているため、線路容量は限界に達している。このため、ソウル～釜山間には最高時速300kmの高速新線が計画されている。

この輸送回廊が機能するためには、韓国と北朝鮮を結ぶ鉄道の復旧が必要である。この線は京義線（京：ソウル、義：新義州）と呼ばれる。この線の分断部分は韓国ムンサン～北朝鮮ポンドン間の24km区間（20kmと記す資料もある）で、2000年の南北首脳会談を機に、この間の連結に向けた動きが始まった。韓国は2000年9月に起工式を行い、地雷撤去を含む作業を進めているが、北朝鮮の動きは見えない。

北朝鮮の平壤から新義州までは単線・電化鉄道が走る。新義州から鴨緑江を渡る橋梁によって中国の丹東と結ばれる。この橋梁は単線鉄道と幅員3mの単線道路との併用橋であり、1999年の自動車交通量は約8万台となっている。また、平壤～北京間には週4便の国際列車が運行されている。

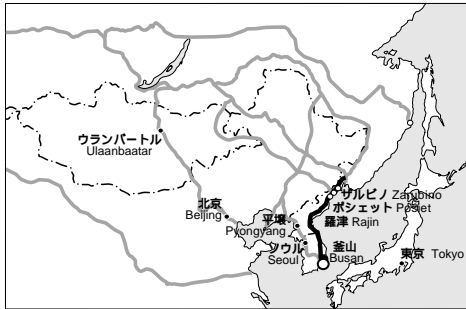
(3) 道路

釜山～ソウル間には高速道路が整備されているが、ソウルから北は一般道路である。開城から平壤までは高速道路が整備されているが、平壤～安州～新義州は一般道路であり、大部分が未舗装と考えられる。丹東～瀋陽間では高速道路の建設が盛んに行われている。

3.8.3 課題・問題点

この回廊の課題は、第一に韓国と北朝鮮を結ぶ鉄道の連結工事を完了させることである。これと並行して道路でも接続されることが望ましい。また北朝鮮国内の鉄道・道路のハードインフラの改修・整備が必要であろう。さらにこれらの回廊が国際輸送回廊として機能していくためには、ハードインフラの整備に加え、韓国・北朝鮮・中国といった関連各国間の輸送運賃や収入の精算、運送保険などに関する輸送協定の締結、国際列車の運行調整、安全性の保証など、ソフトインフラの整備も必要である。

3.9 朝鮮半島東部輸送回廊



釜山港



3.9.1 意義

この回廊は釜山から朝鮮半島の東部を通り、北朝鮮羅津・先鋒経済貿易地帯へ至り、そこからロシアハサン地区を抜け、SLB輸送回廊への接続を目指す回廊である。朝鮮半島西部輸送回廊同様、韓国と北朝鮮との間が連結されていないため、まだ機能はしていない。この回廊の整備は、韓国・北朝鮮間の貨物輸送の促進に加え、韓国とロシア極東間の陸路輸送路の確保につながる。また、SLB回廊への接続により、東アジア～欧州間の輸送路の多様化につながる。

3.9.2 現状

(1) 港湾（釜山港）

朝鮮半島西部輸送回廊を参照のこと。

(2) 鉄道

この回廊は韓国・北朝鮮・ロシアを陸路で結ぶものとして期待されているが、韓国と北朝鮮を結ぶ鉄道がないだけでなく、釜山から韓国東部を縦断する鉄道もまだ整備されていない。

韓国・北朝鮮・ロシアを結ぶルートとしては、現在工事が進められている京義線の連結によって、釜山～ソウル～平壤～ハサンを結ぶ線を利用するルートが最有力である。第2に京義線に次ぐ第2段階として検討されている京元線（ソウル～元山）を利用して釜山～ソウル～元山～ハサンを結ぶルートがある。第3のルートとして、東海北部線と呼ばれる韓国江陵（カンヌン）と北朝鮮温井里（オンジョンリ）を結ぶ線を利用して、ハサンに至るルートが考えられている。この第3のルートを利用するためには、韓国と北朝鮮間の連結に加えて、韓国東部の鉄道整備も必要であるため、実現にはかなりの年月を要することになる。

北朝鮮とロシアは豆満江～ハサンが図們江を渡る鉄道橋梁で結ばれており、ロシアゲージ（1,520mm）の線路が、北朝鮮ゲージ（1,435mm）とともに4線軌道で清津まで伸びている。現在、単線のこの線路を複線にする計画がある。

(3) 道路

韓国においては、釜山から韓国東海岸を北上し、束草に至るルートは一部に高速道路を含む良好な一般舗装道路である。北朝鮮においては、金剛山～元山間には高速道路があるが、元山～羅先間は一般の未舗装道路と考えられる。

3.9.3 課題・問題点

この回廊の課題は、朝鮮半島西部輸送回廊と同様、第一に韓国と北朝鮮を結ぶ鉄道の連結工事を完了させることである。これと並行して、両国間が道路でも接続されることが望ましい。また北朝鮮国内の鉄道・道路のハードインフラの改修・整備が必要である。加えて、韓国東部の鉄道ネットワークの整備も望まれる。

北朝鮮とロシア国境は鉄道のみで結ばれているが、現在はロシア貨物の減少によりほとんど利用されていない。国境から清津までは標準軌と広軌の混合軌道となっている。この回廊が韓国・北朝鮮・ロシアを結ぶ回廊として十分機能するためには、北朝鮮・ロシア国境での積替え施設の整備が不可欠である。

さらにこれらの回廊が国際輸送回廊として機能していくためには、ハードインフラの整備に加え、韓国・北朝鮮・ロシアといった関連各国間の輸送運賃や収入の精算、運送保険などに関する輸送協定の締結、国際列車の運行調整、安全性の保証など、ソフトインフラの整備も必要である。

第4章 整備計画案（プロジェクトリスト）

9本の北東アジア輸送回廊は、第3章にその現状を記したとおり、既に十分に利用されているものから構想段階にあるものまで、そのレベルには差がある。輸送回廊は、その整備・利用の熟度から、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指す。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である。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意味する。こうした区分から9本の北東アジア輸送回廊を分類すれば、以下のとおりとなる。

基礎形成期：③綏芬河輸送回廊、④図們江輸送回廊、⑧朝鮮半島西部輸送回廊、

⑨朝鮮半島東部輸送回廊

普及期：①ワニノ・タイシエツト輸送回廊、⑥天津・モンゴル輸送回廊

活動期：②SLB輸送回廊、⑤大連輸送回廊、⑦CLB輸送回廊

それぞれの回廊は、基礎的インフラを十分に整備する段階から、利用を誘導・促進する段階へ、そして輸送貨物量を拡大していく段階へとそのレベルを高めていく必要がある。運輸・物流常設分科会では、第3章で述べた各輸送回廊の課題・問題点に基づいて、各回廊がそのレベルを高め、北東アジア輸送回廊全体が国際輸送路として十分に機能していくための整備計画（プロジェクト）案を次表のとおりとりまとめた。

これらのプロジェクトは、将来の北東アジア輸送回廊が全回廊において、一国内と同程度にネットワークされ、円滑な域内輸送を実現すること、コンテナ輸送が充実・拡大すること、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てリストアップされたものである。

国内と同程度にネットワークされ、円滑な域内輸送を実現するためのプロジェクトとしては、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条約（貨物の国際運送に関する国際条約）の導入などが挙げられる。コンテナ輸送の充実・拡大に向けたプロジェクトとしては、港湾におけるコンテナ取り扱い施設の整備、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などがある。北東アジア域外の輸送ネットワークとの効果的な接続を目指したプロジェクトとしては、海上航路の拡大や欧州までの一貫輸送機能の強化を挙げている。

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

表 北東アジア輸送回廊整備計画案（プロジェクトリスト）（1/2）

回廊名	整備・ 利用段階	期間	整備項目	地 域	規模
ワニノ・タイシエツト 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-タイシエツト間 ワニノ港- サハリン-ワニノ間 サハリン-ワニノ間	346km
		活動期	中期 (10年)	輸送速度の向上	
	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	232km
	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 ボシエツト港 ザルビノ港、ボシエツト港 琿春-クラスキノ間 チョイバルサン-イルシ間 ザルビノ・ボシエツト・羅津-	240m 500km
		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・ボシエツト港ま で	60km

表 北東アジア輸送回廊整備計画案（プロジェクトリスト）（2/2）

回廊名	整備・ 利用段階	期間	整備項目	地 域	規模
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	944km
		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	944km
		長期 (20年)	DSTの導入		
天津・モンゴル 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	600km
	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 (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～瀋陽間	
	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 Router

第5章 まとめ（北東アジア輸送回廊ビジョンの実現に向けて）

運輸・物流常設分科会は、これまでの活動の成果をこの「北東アジア輸送回廊ビジョン」としてとりまとめた。我々が目指す将来の北東アジア輸送回廊の姿は、全地域にわたって一国国内と同程度に円滑な輸送が行われ、貨物の標準化（コンテナ化）輸送が充実・拡大し、域外の輸送ネットワークと効果的に接続しているものである。

今後は、この構想をいかに実現していくのが最大の焦点となる。構想の実現のためには、まず、この構想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、ハードインフラ整備とソフトインフラ整備の二つがある。ハードインフラを整備するに当たっては、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。各国の支援と同時に、国際金融機関からの援助も必要となろう。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。それは、長期にわたることも考えられる。しかし、ソフトインフラの整備は、ハードインフラの整備ほど資金を要せずに、高い効果を得ることができるものであり、ソフトの整備はハードの整備に拍車をかけることとなると思われる。

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、関係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、この構想を支持してもらうことであろう。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。また、各国政府が9本の北東アジア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、国境付近における不連続点の改善状況をはじめとする北東アジア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機能するルートがあることは国内外の企業の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る。

運輸・物流常設分科会は、将来の経済回廊の形成を目指し、その前提となる北東アジア輸送回廊構想の実現に向けて、今後も積極的に活動を継続していくものである。

ERINA booklet Vol. 1

『北東アジア輸送回廊ビジョン / Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors』

発行日 平成14年6月15日

発行 財団法人 環日本海経済研究所 (ERINA) 広報・企画室

〒951-8068 新潟市上大川前通6-1178-1 日本生命榎谷小路ビル6F

TEL : 025-222-3141 (代表)

FAX : 025-222-9505

E-mail : webmaster@erina.or.jp

禁無断転載

ERINA