



大図們江地域（GTR）横断輸送回廊の 現状と展望（中国区間）

中国交通運輸部交通規画研究院総合交通・発展戦略研究処副処長 高美真

（要旨）

6本の大図們江地域（GTR）輸送回廊のうち、図們江輸送回廊、綏芬河輸送回廊、大連輸送回廊及び朝鮮半島東部輸送回廊の4本が中国領内を通過している。

大図們江地域にかかる省・区（黒龍江省、吉林省、遼寧省及び内モンゴル自治区）の総面積は199万平方キロメートル、人口は1億3,400万人で、それぞれ国全体の20.74%、10.01%を占める。最近、この地域ではかなりの経済成長が進んでいる。2010年、これらの省・区のGRPの合計額は4兆9,170億元（7,740億ドル）に達し、中国のGDPの12.3%を占めた。2001年～2005年の平均GRP成長率は12.1%で、国全体より1.8%高かった。2006年～2010年も高成長を続け、平均成長率は14.3%で、国全体より3.3%高かった。

外国貿易

2006～2008年に、黒龍江、吉林、遼寧、内モンゴルでは大幅に貿易額が増加した。2009年までの貿易増加率は黒龍江が最高で、平均で年率30%を超えた。世界金融危機のため、2009年には各地域とも貿易が減少し、前年比11.9～29.9%のマイナスとなった。しかし2010年には輸出入総額が増加し、増加率は28.2～57.1%を記録した。

輸入と輸出を比べた場合、遼寧及び黒龍江は輸出が輸入を大きく凌駕しているが、吉林及び内モンゴルは様相が異なる。

中国国内のGTR地域（3省・1区）と主な北東アジア諸国との貿易を見ると、ロシアが黒龍江の貿易の大部分を占め、日本が吉林及び遼寧の主要な貿易相手国となっている。日本は2009年の吉林省の貿易総額の約20%を占めた。

輸送量の状況

大連港及び營口港は、この地域の主要なコンテナ港湾である。この2港のコンテナ取扱量は、それぞれ526万TEU及び334万TEUであった。このうち、日本航路が約90万TEU、韓国航路が70万TEUであった。

綏芬河口岸（道路）における財の輸入量は増加を続けてきている。鉄道の綏芬河口岸の貨物流動も着実に増加している。2011年の輸出入総額は23.35億ドルであった。輸出入総額のうち、輸出は10.25億ドル、輸入は13.12億ドルであった。

ハード・ソフトのインフラの立ち遅れにより、図們江輸送回廊（琿春）の発展が制約されている。琿春口岸経由の貨物輸送量は、1999年の2.1万トンから2005年の9.0万トンまで増加した。その後、増加は止まった。最近のデータによれば、2012年の1月から9月までの琿春口岸の輸出入貨物量は63,370トンに達し、出入国者数は247,753人であった。

中国最大の内陸口岸である満洲里口岸は2,660万トンの貨物を取り扱った。この貨物量のうち、鉄道口岸輸入量は1,610.4万トンであった。道路口岸の輸出入貨物量は65.8万トンだった。2011年の満洲里口岸の輸出入総額は64.4億ドルに達した。

インフラ能力

2010年末時点の中国東北地方の高速道路延長は6,900kmに達した。このうち、遼寧省の高速道路密度が最も高く、2005年からほぼ倍増した。

遼寧、吉林、黒龍江及び内モンゴル東部の鉄道延長は16,885.6kmで、国内の鉄道営業延長の19.5%を占める。綏芬河輸送回廊と大連輸送回廊の鉄道インフラ状況は、相対的に良好である。

綏芬河口岸の鉄道駅は、年間1,000万トンの貨物積替能力及び100万人の旅客処理能力を持つ。満洲里鉄道口岸の年間積替能力は2,000万トンを超えるに至っている。

大連港は7か所の専用港区と50を超える大水深バースを備える。

法的環境

中国は、モンゴル、ロシア及び北朝鮮との間でそれぞれ二国間の道路運送協定を締結している。さらに中国は、ザルビノ港とポシェット港の利用に関してロシアとの間で、羅津港と清津港の利用に関して北朝鮮との間で協定を締結している。中国とロシアの間には、計6件の道路運送に関する協定と計10件の水路運送に関する協定が締結されている。中国とモンゴルの間には2件の道路運送に関する協定が締結されている。中国と北朝鮮の間では、計2件の道路運送に関する協定と計10件の水路運送に関する協定が締結されている。

制約及び課題

インフラ面での主な問題の一つとして、GTR輸送回廊の一部区間の道路等級が低いことがあげられる。

中口間で鉄道軌間が異なることにより、積替コストが40～50%増加し、鉄道の競争力を押し下げている。ロシア側の駅から綏芬河駅の区間、綏芬河駅から次の駅までの区間の年間輸送能力は、いずれも1,000万トンしかない。しかしながら、現状の綏芬河駅での発着、積替貨物量は1,000万トンを超えている。したがって、駅では常に貨物が滞貨している。

円滑な輸送を制約するものとして、過剰な税関業務手続き、口岸検査要員配置の不足や短時間の口岸開庁時間、運転手や車掌らの査証手続きに要する期間の長さ、道路運行車両の大きさや積載基準の違い、限定された貨物運送ルートや対象地域、国際運送保険及び補償制度の欠陥、未成熟のロジスティクス産業などが挙げられる。

提言及び取るべき措置

提言としては、運送協定の締結、規則・基準の調整、国境口岸整備の強化と通関効率性の向上、運輸市場開放の拡大と同等な輸送環境の整備、輸送効率の向上と運輸・ロジスティクスコストの削減が挙げられる。

代表的なプロジェクトとしては、吉林-琿春間鉄道旅客専用線、中口同江鉄道大橋プロジェクト、琿春浦項現代国際物流パークプロジェクト、北東アジア（琿春）国際貿易・物流集散配達センタープロジェクト、中口琿春-カムショーバヤ間1,000万トン級国際積替駅建設プロジェクトなどが挙げられる。

[英語原稿をERINAにて翻訳]