

北東アジア国際物流における経済競争力

ERINA 調査研究部主任研究員 辻久子

序

北東アジア地域¹の国際物流を論じるにあたって、まず取り上げられるのは鉄道、道路、港湾、空港といったハードインフラの整備や輸送能力の問題である。確かにハードインフラが整備されないと物流は始まらない。しかし、それだけでスムーズに貨物が輸送されるとは限られない。制度的要因から時間がかかりすぎるケースや、コスト的に競争力を持たない例も多い。

通常、点と点を結ぶ物流では複数の代替ルートが存在するが、それらが相互に競争し、経済競争力に優れるルートが生き残る。本稿では北東アジアに存在する輸送回廊を紹介した上で、主なルートについて目的地別に経済競争力の比較を行う。今後の改善の指針となれば幸いである。

1 国際輸送における経済競争力とは？

輸送における経済競争力は幾つかの指標の総合的評価で示される。

第一にコスト、すなわち通し料金が重視される。複合輸送の場合は関わる業者が多く、通し料金には様々なコストが上乘せされる。日本発着の欧州向けシベリア横断鉄道ルート为例に取ると、ロシア及び欧州各国の鉄道料金、海上運賃、港湾使用経費、荷揚げ料、フォワーダー手数料、通関費、コンテナリース料などが含まれる。これらの合計をいかに圧縮するかが競争力の鍵となる。

二番目はスピード、すなわち総輸送日数である。ここには鉄道や船舶で実際に動いている時間に加え、通関に要する時間、通関・積替え・接続のための待ち時間などが含まれる。速く商品を市場に出荷できれば短期間に代金を回収して利潤を上げることもできる。ただし、輸送日数は安定している必要があり、何時到着するか分からないという不安定性は荷主に嫌われる。特にノックダウン生産の部品を輸送する場合、適正在庫管理の面から部品の到着は早過ぎても置き場に困るし、遅れることは絶対に許されない。

三番目にサービスの質が挙げられる。貨物がどこにあるかを刻一刻荷主に知らせるトラッキングサービスは荷主に安心感を与え、コンテナの供給は荷主側のコスト圧縮につながる。

四番目に信頼度が挙げられる。信頼は長年の経験の蓄積により構築されるもので、過去に貨物の紛失・損傷や大幅な遅れを経験すると、信頼を低下させる。一旦落ちたイメージを回復するには大きな努力が必要となる。

これらの全ての要素を考慮に入れて、荷主はどの輸送業者に依頼してどのルートを使用するかを決定する。

2 北東アジアの国際物流回廊 - 既存及び計画ルート

次に北東アジアの輸送回廊について具体的に述べる。本来、輸送回廊（corridor）とはインターモダルなものであって、鉄道、道路、海上輸送など全てを含む。特に島国日本の物流にとって海上輸送は必須である。北東アジアにおいても海上輸送は重要な役割を果たしているが、ここでは先ず陸上部分の回廊に焦点を当てて各回廊について述べる。

¹ 北東アジアの定義には色々な範囲が考えられるが、ここでは次のような地域が含まれるものとする。日本、朝鮮半島、ロシア極東、モンゴル、中国の北半分（長江よりも北の部分）。

Transportation Corridors in Northeast Asia



ワニノ・タイシエツト（BAM）輸送回廊：ワニノ～タイシエツト間鉄道輸送

この回廊はシベリア鉄道のタイシエツトから北東へ分岐し、シベリア鉄道の200～500km北側をほぼ並行して走り、タートル（間宮）海峡に面するワニノ港に出るバム（BAM：バイカル・アムール）鉄道からなる。シベリア北部の資源開発に利用される他、シベリア鉄道の代替ルートの役割もある。沿線には豊かな森林資源や石炭が埋蔵し、一部はワニノ港経由で日本などに輸出されている。また、ワニノ港とサハリン州のホルムスク間には鉄道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重要である。

この回廊の課題は鉄道に関しては、単線区間の複線化、電化区間の拡大などが挙げられているが、能力不足が露呈しているわけではない。

シベリア横断鉄道（TSR：Trans-Siberian Railway）輸送回廊：沿海地方港湾～ロシア国内/欧州/中央アジア/アフガニスタン

シベリア横断鉄道はウラジオストク～モスクワ間 9,297km を走るロシアの東西横断大動脈である。この線はさらに西に伸びてフィンランド、ポーランドなど欧州諸国へと繋がっている。また多くの支線を経由して中国東北部、北朝鮮、モンゴル、カザフスタン、ウズベキスタンへも繋がっていて、ユーラシア大陸の北部横断鉄道と呼ばれることもある。さらに、ウラジオストク、ナホトカ、ポストーチヌイなどの港湾を経由して、海上輸送で日本、韓国、中国沿海部、ベトナムなどとも結ばれている。鉄道の軌間は 1,520mm（広軌）、ハバロフスク近郊のアムール河鉄橋（2,658m）を除き複線化されている。また、2002 年末に全線電化が完了した²。

シベリア鉄道は石炭、木材、石油製品、コンテナなど様々な物資の国内・国際輸送に利用されている。このうち、国際コンテナの輸送能力は約 20 万 TEU とされているが、現時点では、年間約 10 万 TEU³が東は韓国・中国・日本、ロシア国内を経て西はモンゴル・CIS・中央アジア・フィンランドなどの間を輸送されている。1980 年代には日本から TSR 経由で欧州やイランまで多くの貨物の輸送に利用され、シベリアランドブリッジ（SLB）と呼ばれたこともあるが、現在はせいぜいフィンランドまでしか利用されておらず、しかもフィンランド向け西航貨物はロシア国境の保税倉庫に一時保管され、最終目的地はロシアである。

鉄道に並行して走る横断道路は未整備である。現在、アムール州で道路建設が行われている。この道路が完成すればウラジオストクからモスクワまで車を運転して行くことができるようになるはずである。

満洲里輸送回廊：黒龍江省～満洲里～ザバイカリスク～チタ～TSR

中国東北部とロシアを陸路（道路、鉄道）で結ぶ貿易回廊である。鉄道の場合は中口間で軌間が違うために国境駅での積み替えが行われている。コンテナ貨物積み替え施設もあるが混雑傾向にある。満洲里～ザバイカリスク国境は数ある中口国境の中でも最大の輸送量（約 600 万トン：2000 年）を誇る。ロシアから中国への輸出貨物は、木材、屑鉄、パルプなどで、中国からロシアへの輸出貨物は、衣類などの消費財、青果物などである。

綏芬河輸送回廊：黒龍江省～綏芬河～ウラジオストク/ナホトカ

中国・黒龍江省からロシア沿海地方を経由して海に出る回廊である。しかし、実際には主に中口間貿易に利用されており、沿海地方港湾を経て黒龍江省と日本・米国とを結ぶというアイデアは構想段階に留まっている。鉄道の場合は中口間で軌間が違うため、国境駅で積み替えが行われる。中口間貿易貨物（約 320 万トン：2000 年）ではロシア産原木の中国向け輸出が一番多い。道路輸送の場合、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相互乗り入れが認められているが、この範囲をさらに延長することが望まれている。この回廊の最大の問題は中口間国境通過に時間を要することである。特に、ロシア側税関通過に長時間を要する。

上記のと のルートを繋げば、理論的にはチタから中国領経由で沿海地方港湾までほぼ直線で結ばれることになり、一つの輸送回廊と見る場合もあるが、2 度にわたる国境通過と鉄道の積み替えの手間を考えると現実的な輸送ルートではない。

² 沿海地方のスビヤギノ～グベロボ間（175km）の電化工事が進められてきた。

³ 空コンテナを含む。

図們江輸送回廊：吉林省～図們江地域港湾（羅津/ザルビノ/ポシェット）

海港を持たない中国吉林省から、ロシア・北朝鮮の図們江⁴河口港湾を利用して、海へ出るトランジットルートである。利用港湾は北朝鮮の羅津港、ロシアのザルビノ港、ポシェット港である。北朝鮮領内の交通インフラ（道路、鉄道）の問題やロシアの国境通過手続きや港湾施設の問題など課題が多く、限られた利用に留まっている。

長期的には、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。また、吉林省の長春から西へ延長し、モンゴル東部へ繋ぎ、モンゴルから海への新たなルートとする構想もある。

大連輸送回廊：ハルビン～長春～瀋陽～大連

中国東北三省（遼寧省、吉林省、黒龍江省）を南北に貫き、大連港に至る大動脈であり、3省の国内・貿易貨物輸送、旅客輸送の中心的回廊である。ハルビン～大連間鉄道は複線で電化工事を終えた。さらに、ハルビン～大連間に高速道路も開通した。それでもなお、一部区間で輸送能力が不足しているとされる。

大連港では大規模な拡張工事が行われてきており、主な取り扱い品目は、コンテナ輸入が、長春・第一汽車（自動車）向けの自動車部品、コンテナの輸出は自動車の完成品、米、タバコなどである。大連には巨大な穀物サイロがあり、小麦の輸入、とうもろこし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に輸送され、精製後海上輸送される。鉄鉱石は海外から輸入され、国内の製鉄工場へ輸送される。他に、大連近辺には營口港、錦州港がある。

天津・モンゴル輸送回廊：天津～二連浩特～ザミンウド～ウランバートル～ウランウデ～TSR

天津へは内陸国モンゴルから海港までの最短ルートであり、北へ伸びるとロシアのシベリア鉄道に接続する鉄道ルートである。モンゴルからはシベリア鉄道経由で西の欧州や東の沿海地方へも繋がっている。モンゴル鉄道はロシアと同じく広軌を採用しているため、中国国境で積み替える必要がある。中国・モンゴル国境を通過する貨物量は約220万トン（2000年）である。この回廊の課題としては、並行して走る道路の整備が望まれる。

中国横断鉄道（TCR：Tran-China Railway）輸送回廊：連雲港～阿拉山口～ドルジュバ～カザフスタン～ウズベキスタン

中国・連雲港から鉄道で中国を横断し、カザフスタンに至り、さらにウズベキスタンまで伸びるルートで、日本・韓国と中央アジアを結ぶルートの一つである（もう一つはシベリア鉄道経由）。中央アジア諸国はロシアと同じ広軌なので、中国との国境で積み替えが必要となる。中国・カザフスタン国境を通過する貨物量は約360万トン（2000）とみられる。課題として、中国国内におけるコンテナのトレーシングができないことが指摘されている。

朝鮮半島西部輸送回廊（京義線）：釜山～ソウル～平壤～新義州～丹東～瀋陽

韓国の釜山からソウルを経由して北朝鮮に入り、西海岸沿いに北上して新義州から中国に入るルートである。この回廊は第二次大戦前には日本から中国東北部（満州）への重要な輸送ルートの一つで

⁴ 朝鮮名では豆満江

あったが、南北分断に伴い断絶⁵を余儀なくされた。しかし、2000年6月に平壤で行われた歴史的南北首脳会談以降、南北間で京義線復活の機運が高まり、韓国側の鉄道建設が行われた。2002年9月には北朝鮮側でも地雷除去作業が開始された。当初2002年中の開通を予定していたが、工事が遅れていることから開通の時期は2003年に持ち越された。開通後、運行にあたっては輸送協定の締結、安全性の保証などが必要である。

京義線には道路も並行して建設される予定で、完成後は現在海上輸送されている南北間交易が陸路行われるようになり、時間、コスト、ともに有利にはならずである。2001年の南北間交易は70万～90万トンであったと推定されている⁶。さらに、現在、海上輸送に依存している韓国～中国東北部間貿易にも利用される可能性がある。

朝鮮半島東部輸送回廊（東海線）：釜山～元山～羅津～ハサン～ウスリースク～TSR

釜山から朝鮮半島の東海岸沿いに北上し、北朝鮮の元山、羅津を経てロシア沿海地方へ抜け、さらにウスリースクでシベリア鉄道に接続する構想である。添付地図ではソウル～元山のルートになっているが、この京元線案は2002年4月に釜山から海岸線を北上する東海線に変更された。⁷2002年9月、南北の軍事境界線周辺で地雷除去作業が始まったが、完成までには多くの課題がある。

まず、北朝鮮とロシアでは鉄道の軌間が違うために朝ロ国境で積み替えが必要となり、新たに積み替え施設を建設する必要がある。第二に、韓国側の釜山～軍事境界線間には断片的にしか鉄道が敷設されていないため、合計で約300kmの新規鉄道工事が必要である。第三に、北朝鮮側の鉄道設備が老朽化しているため、何らかの近代化工事が必要となるとみられる。

これらの輸送回廊を見て分かるのは、同じ目的地へ輸送するのに複数の代替的ルートがあることである。また、複数の回廊が格子状になっており、それらを繋ぐルートの利用が可能である。そこで複数の回廊間・ルート間で経済競争が発生することになる。これらの経済競争力については後で述べる。

また、これらの回廊は陸上部分に重点を置いているが、島国日本にとっては海上輸送部分も非常に重要である。海上部分を加えて真の輸送回廊となる。例えば、後述するが、日本から中央アジアへ輸送する場合、⁸のシベリア鉄道ルートと⁹の中国ルートがあるが、大きな違いとして指摘されているのは海上輸送の頻度である。シベリア鉄道ルートへの配船サービスが月2便しかないのに対し、中国ルートの場合には週3便もあるため使い勝手が良く、多くの利用がある。

北東アジアの輸送回廊のもう一つの課題は分断区間、未完成区間の存在である。¹⁰と¹¹の朝鮮半島縦断鉄道は政治的事情により分断されている例である。未完成区間としては、¹²の図們江輸送回廊を西に延長してモンゴル東部に至るルートや、シベリア鉄道に並行して建設予定の横断道路がある。

3 北東アジア輸送回廊の問題点

北東アジア輸送回廊に共通する問題点を挙げる。

⁵ DMZ（非武装地帯）を挟んで12kmづつの分断区域があった。

⁶ 韓国建設交通部でのヒアリングに基づく。なお、仁川～南浦間海上輸送料金は\$800～850/TEUといわれている。

⁷ 2002年4月に、林東源氏が韓国大統領特使として平壤を訪れた際に、京元線よりも東海線建設に高い優先度を与えることが確認された。

1) 高い国境の壁

北東アジアの国際輸送における問題は国境の壁が高いことである。北東アジア諸国間では人間の往来においてもほとんどの場合ビザが必要である⁸。貨物の場合も国境を越えるのに時間を要する。その要因はハード面とソフト面の両方にある。

ハード面の問題：鉄道軌間（ゲージ）の違い

北東アジア大陸部の鉄道には少なくとも2種類のゲージが存在する。旧ソ連(ロシア、ベラルーシ、ウクライナ、カザフスタン、ウズベキスタン、バルト3国等)、モンゴル、フィンランドは広軌(1,520mm：5フィート)を採用しているが、中国、朝鮮半島、欧州諸国(フィンランドを除く)は標準軌(1,435mm：4フィート8.5インチ)を採用している。ちなみに日本の新幹線が標準軌、在来線が狭軌(1,067mm)を採用している。

したがって、軌間の異なる2カ国の国境では積み替えが必要となるため、待ち時間を含めた輸送時間と輸送コストの増加が起こると共に、荷傷みが発生する可能性もある。貨物の積み替え方式としては、フォークリフトやクレーンを使って貨物自体を移動させる原始的なもの、貨物の台車を交換する方式などがある。コンテナの場合は門型クレーンかトップリフターにより吊り上げ、別の台車に乗せる方法が取られる。現在、主要貿易回廊では以下の鉄道国境において異なる軌間で積み替えが必要である。左側が標準軌、右側が広軌である。

回廊：マワシェヴィチェ(ポーランド) - ブレスト(ベラルーシ)

回廊：満洲里(中国) - ザバイカリスク(ロシア)

回廊：綏芬河(中国) - グロデコボ(ロシア)

回廊：琿春(中国) - クラスキノ(ロシア)

回廊：二連浩特(中国) - ザミンウド(モンゴル)

回廊：阿拉山口(中国) - ドルジュバ(カザフスタン)

ソフト面の問題：国境通過に要する手続き・時間

国境通過手続きや税関審査に制度的障害があるために、長時間を要する例が数多くある。

第一に、道路を利用して越境する場合、国境開放時間の制約がある。国境開放日時は国境によってさまざまである。例えば、回廊の満洲里～ザバイカリスク国境の開放時間は、7：30～18：00(中国時間・夏季)であるが、時差の関係でロシア時間(夏季)の9：30～20：00に相当する。また、回廊の綏芬河～グロデコボ国境の開放時間は6：00～18：00(中国時間)で、ロシア時間(夏季)の9：00～21：00に相当する。すなわち、ロシア側から朝早く出発しても国境は開いていないことになる。また、国境によっては、回廊の琿春～クラスキノ、圈河(中国)～元汀(北朝鮮)のように日曜日などの休日を設けているところもある。

第二に、国境で国境通過に長時間を要するケースが多い。ロシアの場合、まず税関に長蛇の列を作って待つ。出入国審査を経て税関を通る際には厳しい審査がある。出入国時に財布の中まで調べられることもある。さらにトラックの場合は貨物の中身についても時間をかけて調べる。私自身さまざま

⁸ 日本、韓国、北朝鮮、中国、モンゴル、ロシアの間でビザが免除されているのは、日本人が韓国を短期間訪れる場合に限られる。

な陸上ルートでロシアに入国した経験があるが、北朝鮮の豆満江 八サン（鉄道）、琿春 クラスキノ（道路）、綏芬河 グロデコボ（鉄道）、フィンランド サンクトペテルブルグ（道路）など、いずれも越境に長時間かかった。

2001年にウラジオストクからグロデコボ～綏芬河国境を路線バスで走行した人の例によると、グロデコボ税関到着から同税関出発までに2時間、綏芬河税関通過に25分、計2時間25分を要している。ロシア入国にはさらに長時間を要する。2002年に綏芬河からグロデコボへ通過した例によると、綏芬河税関到着から通過まで30分、グロデコボ税関到着から通過まで4時間10分、合計4時間50分を要している。いずれの場合もロシア税関通過に長時間を要していることが分かる。いずれの場合も車の行列を待つのに長時間を要しており、交通量に比べて人員配置・設備が不足していること、およびチェックの厳しさと非効率性が原因と思われる。中国側の通関手続きが効率的に行われていることを考えると、ロシア側の問題が際立つ。

第三に、道路国境ではトラックの乗り入れ範囲などに条件がついており、長距離輸送にはどこかで積み替えが必要となる。例えば、回廊の綏芬河～グロデコボ国境では、中国車はウスリースク、ロシア車は牡丹江までと制限されている。回廊の琿春～クラスキノ国境では中国車はスラビヤンカまで、ロシア車は延吉までとなっている。同じく回廊の圏河～元汀国境では、中国車は羅津まで、北朝鮮車は琿春までに制限されている。また、回廊の満洲里～ザバイカリスク国境では自動車乗り入れ範囲に制限はないが、事前に届け出ることが義務付けられている。このような制限は長距離輸送の障害となっている。

第四に、複合輸送の場合、船から鉄道に積み替える場合にも税関審査に時間がかかる場合がある。ポストーチヌイ港の場合、トランジット貨物の通関は1日ですむが、輸出入貨物の場合は3日程度かかっている。

複合輸送ではこれらの要因が重なり、輸送日数が膨れ上がっていく。全体の輸送距離の割に通過する国が多く、また積み替え回数が増えるほど、通関や貨物検査などのために待たされる時間の割合が多くなる。以下、韓国のフォワーダーSeo Joong Logisticsが開発した2つの複合輸送ルートの例を挙げる。

釜山から連雲港経由で回廊を通過してカザフスタンのアルマトイまで輸送する場合、まず、釜山～連雲港の海上輸送に3日、連雲港における税関審査に3日、普通貨物鉄道で阿拉山口まで10～12日、阿拉山口の通関に2日、ドルジュバまでの鉄道が1日、ドルジュバでの通関・検査に3～5日、さらに鉄道でアルマトイまで4日程度かかるという。通しの輸送日数26～27日のうち、約3分の一は通関や検査に費やされている。

釜山から天津経由で回廊を通過してウランバートルへ輸送する場合、釜山～天津の海上輸送に3日、天津における税関審査に4日、ブロックトレイン（週2便運行）で国境まで1.6日、中蒙国境で0.45日、再びブロックトレインでウランバートルまで1.06日を要している。全行程10.12日のうち、通関待ち時間は4.45日と半分近くが待ち時間となっている。ここで中蒙国境のチェックが迅速に行われていることは評価できる。

2) 大陸部における鉄道中心の輸送モード

北東アジアで日本・韓国以外の国々における貨物輸送の特徴の一つは鉄道輸送の比重が高いことである。各国の貨物輸送における鉄道のシェアを見ると、モンゴル（96.9%）、北朝鮮（73.8%）、中国東北三省（69.2%）、ロシア極東（42.9%）で一番高い。これらの国々では歴史的に鉄道志向が強い。一方、

韓国では船舶（63.1%）、日本では道路（54.2%）のシェアが一番高く、日本・韓国では貨物輸送モードの中心は鉄道から道路・海運へと移動している。日本における鉄道貨物（3.8%）のシェアは凋落の一途である。（表1）

（表1）輸送モード別貨物シェア

（%）

	シェアベース	年次	道路	鉄道	船舶	航空	パイプライン
中国	トン km	2000	13.8	31.3	53.4	0.1	1.4
東北三省	トン km	2000	16.3	69.2	14.4	-	-
ロシア	トン	1996	35.1	32.0	5.4	0	27.5
極東	トン	1996	34.4	42.9	22.6	0.1	0
モンゴル	トン km	2000	2.6	96.9	0	0.2	-
韓国	トン km	2000	18.8	17.8	63.1	0.3	-
北朝鮮	トン	1989	18.3	73.8	7.9	0	-
日本	トン km	2000	54.2	3.8	41.8	0.2	-

出典：ERINA 北東アジア経済白書 2000 年版他

ロシアやモンゴルのような広大で資源採取が基幹産業となっているような国々では鉄道が重要であろう。鉄道はトラック輸送に比べて安価で環境へも優しいため、近年先進国でも見直されつつある。しかし、ロシア、モンゴルの道路整備の遅れは否めない。ロシアやモンゴルには全国的高速道路網がなく、通常の道路も未整備である。ロシアと同じように広い国土と豊かな資源を持っているカナダや米国を例にとると、鉄道と並行して高速道路が走り、相互に競争状態にある。競争が優れたサービスや価格を生むことは言うまでもない。ロシアやモンゴルでは鉄道の独占が生じ、サービスや能力の進歩を妨げる要因となっている。ロシアは鉄道改革を進めているが、国有鉄道の公社化・民営化に主眼が置かれており、道路との競争を推進するという発想はない。

また、北朝鮮も鉄道偏重で道路網は貧弱である。その鉄道もほとんどが単線で老朽化が進んでおり、電力不足もあって輸送能力はきわめて低いと見られている。

一方、中国は鉄道の近代化や電化に熱心であるだけでなく、国を挙げて各地で高速道路の整備を進めており、東北三省に高速道路網が整備される日も近いとみられる。

鉄道は木材、石炭などの重い貨物を長距離輸送するのに適している。しかし、軽量の高付加価値工業製品の輸送にはスピード、ドア・トゥー・ドアの小回りに優れる道路輸送が適する。鉄道と道路が補完的役割を果たし、競争してこそ輸送回廊の競争力は強まる。

4 主なルートの経済競争力

次に特定の点と点を結ぶ複数の輸送ルートについてその競争力の比較を行う。

1) 日本・韓国～アフガニスタン

数年前まで、日韓とアフガニスタンを結ぶルートとしては、回廊のTSR回廊を利用するのがほぼ唯一の信頼できるルートであった。日本からの場合、ロシア沿海地方港湾まで海上輸送され、TSRを利用し、支線を利用してカザフスタン、ウズベキスタンを経由し、アフガニスタンに入る。TSR利

用の欧州向け貨物が激減したあとも、ほぼ唯一（90%以上）の西航トランジット輸送として、90年代後半の日本の TSR 利用を支えてきた。主な貨物は、タイヤで、リスク軽減のため、商社に買い取られてから輸出する方式を取ってきた。他に中古車や中古のオートパーツ、タバコや機械類もある。

しかし、1999 年末にイラン～アフガニスタン国境が通過可能となったことから、2000 年前半からアフガニスタン貨物はイラン経由に変更された。イランルートはイランのバンダルアッバス港に荷揚げし、トレーラーで約 1,600km、アフガニスタン国境近くのドガルンまで運び、国境を越えてアフガニスタンに入り、イスラムカーラでデバンされる。日本からの輸送日数は、日本～バンダルアッバス間が 25 日、バンダルアッバス～イスラムカーラ間が 7 日間である。韓国からはバンダルアッバスまで直行便があるため幾分短い。この輸送路の利点は輸送運賃が \$ 1,500～2,000/TEU 程度 TSR 利用よりも安くなっていることである。その背景に、イランルートでは船社コンテナが利用できるのに対して、TSR では通常ディスポーザブル・コンテナをリースする必要があるという違いがある。

アフガニスタンへの輸出は 2001 年 10 月からしばらくの間、戦争のため中断したが、その後は復活している。

イランルートの TSR ルートに対する価格優位性は、複合輸送において、海上輸送部分の割合を長く、陸上輸送部分を短くするほど安く輸送できるという全般的傾向に合致する。

2) 日本・韓国～中央アジア（カザフスタン/ウズベキスタン）

日本・韓国と中央アジアを結ぶルートとしては、回廊 の TSR を利用するものと、先に釜山からの例で示したように回廊 の TCR を利用するものがある。両ルート共に盛んに利用されており、時間的・價格的競争力の上で拮抗していると言われる。日本のフォワーダーの話では、カザフスタン東部のアルマトイ向けでは TCR の方が競争力を持つが、カザフスタン西部向けの場合は TSR の方が優位にある。

TCR の一つの問題は、中国鉄道で輸送中は貨物の所在を追跡するトラッキングができないことである。一方、TSR では有料のトラッキングサービスができるようになった。

両ルートの使い勝手を比較する上で重要なのは海上輸送の頻度である。日本からの場合、TCR に接続する日中間航路は週に 3 便程度あり問題ないが、日中間航路は月に 2 便しかないため、荷主にとって使いにくい。一方、韓国からの場合は韓口間航路が週に 2 便程度あり、使い勝手に差はない。結果として、日本は TCR を、韓国は TSR を多く使う傾向にある。

TSR ルートの競争力強化には日本～ポストーチヌイ間配船サービスの増加が求められる。また、TCR ルートの競争力強化策としては、連雲港やドルジュバにおける迅速な通関や、中国鉄道のスピードアップを行い、全体の輸送日数を減少させることが考えられる。

3) 中国東北部から海へ：大連ルート、図們江ルート、綏芬河ルート

中国東北部（黒龍江省、吉林省、遼寧省）の貿易回廊といえ、現在は回廊 の大連ルートが圧倒的シェアを持つ。それ以外のルートの開発も行われているが、今後ルートの分散が行われる可能性があるのか探してみる。

大連ルート：大連～瀋陽～長春～ハルビン～満洲里 - 「中国東北の大動脈」

東北三省の対外貿易のうち、対ロシア国境貿易を除くと、ほとんど全量が大連ルートを使用している。特に大連港は東北 3 省の輸出量の 85%を扱っている。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・ハルビン周辺から来るといわれている。輸出貨物の大連までの輸送はトラックが主流である。大連ルートとしては、営口港や錦州港も利用されている。

北京政府も大連ルートを重視しており、重点的にインフラ整備を行ってきた。ハルビン～大連間鉄道は複線で、2002年に電化工事が完了した。大連港は取り扱い能力拡大に向けて、新港（大窯湾）にコンテナ施設の増設を進めている。また、穀物の輸出入両方に使える貯蔵施設がある。

このルートの問題点は鉄道貨物が多く、飽和状態に近い状態であることである。主な鉄道貨物は石炭、木材、穀物など、主に国内向けバラ貨物である。そのため、現在計画中の回廊の京義線連結（ソウル～平壤～新義州～丹東～瀋陽）をハルビンまで伸ばし、さらに回廊を経てシベリア鉄道へと繋ぐ構想において、中国国内の鉄道能力の不安が中国側から指摘されている。中国が今後も大量の石炭を消費し続け、石炭を鉄道で輸送するのか不明であるが、中国の経済成長を考えると、将来も輸送力増強は必要であろう。

図們江ルート：羅津/ザルビノ/ポシエット～吉林省 - 「乏しい競争力」

図們江ルート、すなわち、吉林省の貨物を図們江下流域の北朝鮮やロシアの海港を經由して海外と結ぼうという構想は吉林省の提案で始まった。さらに UNDP の支援の下、輸送路の整備に地域開発を組み合わせて図們江地域開発計画が誕生した。したがって、トランジット輸送路の開発は図們江開発の中核をなすものである。中国の海への出口となるルートとしては、北朝鮮の羅津・先鋒ルートとロシアのハサンルートがある。

羅津・先鋒ルートの道路回廊としては、琿春～圖河～元汀～先鋒～羅津（約 100km）が中心となっている。中国側道路（琿春～圖河）はここ数年間の間に新道を建設し、立派に整備された。一方、北朝鮮側の元汀～先鋒間道路（約 50km）は山壁を縫って作られた未舗装山岳道路で、急カーブも多く危険なため、何らかの改善措置が要求されている⁹。鉄道回廊としては、図們～南陽～先鋒～羅津があるが、南陽～羅津間（160km）で老朽化が激しく、貨車・機関車の不足など施設面での問題やエネルギー供給の問題があって、満足に使用できない状態である。羅津港は比較的良好であるが、クレーンなどの施設が不足している。圖河～元汀間の橋梁についても、いずれ老朽化と能力不足が問題となろう。

羅津港がトランジット港として脚光を浴びるようになったのは、1995年10月、羅津～釜山間定期コンテナ航路が開設されたことによる¹⁰。主な貨物は延辺州に進出した韓国企業の原材料や製品で、年間約 5,000TEU のコンテナとバルク貨物が輸送されているが、最近伸び悩んでいる。北朝鮮領内の輸送には上記の道路回廊が使用されているが、運転手は悪路と戦う毎日である。

釜山航路の成功を受けて、新潟～羅津航路が1999年に開設されたが、貨物が集まらず、現在は休眠中である。韓国と違って日本企業の延辺州への進出が少ないこともあり、集荷が困難であった。

ロシアのハサンルートは、中国から港湾までの距離が短く、地形的に平坦で、道路や鉄道の状態が良好である。琿春～ポシエット間が 60km、琿春～ザルビノ間が 80km である。このルートの弱点は、ザルビノ港、ポシエット港の設備が貧弱でスペースが狭いこと、及びロシア側の国境通過手続きに時間がかかるという2点である。

このルートの定期航路としては、1999年に開設された秋田～ポシエット間コンテナ航路と、2000

⁹羅津・先鋒の背後には 千m級の山地が迫っているため、本来ならばトンネルを建設するべきところであるが、北朝鮮は舗装の費用も捻出できない。中国側は2箇所トンネルを含む新道を建設した。

¹⁰ 韓国企業と延辺州企業との合弁会社である東龍海運（株）が月に3便運航。

年に開設された韓国・束草～ザルビノ間フェリーがある。後者は中国を訪れる韓国人観光客や、中韓を往来する担ぎ屋でにぎわっているが、秋田～ポシエット便は貨物集荷に苦しんでいる。やはり、日本の日本海沿岸と中国・延辺州との間にシードとなる貨物を見つけることは難しい。

図們江ルートを利用して吉林省から日本海へという当初の夢は余り成功していない。私は何度か延辺地区を訪れ、外国資本の工場を訪問した。琿春のある縫製工場では日本向け T シャツを製造していたが、日本への出荷はトラックで大連まで輸送し、そこから船で門司へ送るとのことだった。仕向け地が門司となれば大連経由が近い。また、香港系の製材工場では欧州向け合板を製造していたが、大連経由とのこと。結局図們江ルートを利用しているのは、延辺州に工場のある一部の韓国企業に限られている。琿春に工場のある韓国企業の場合でも、仕向け地がソウルの場合は大連ルートを利用するとのことであった。将来、回廊の京義線や回廊の東海線が中国まで繋がれば、これらの鉄道ルートが韓国と延辺州を結ぶ新たな代替ルートとして浮上してくる可能性がある。

ではなぜ、図們江ルートが伸び悩んでいるのか。

第一に、図們江ルートの背後圏は延辺州に限られている。長春～大連、と長春～琿春はほぼ等距離のため、長春の貨物が琿春まで来ることはまず望めない。韓国企業の延辺州進出も頭打ちの傾向にある。

第二に、図們江ルート、特に北朝鮮領内の輸送インフラ（道路・鉄道）の状態が非常に悪い。

第三に、ロシアのクラスキノ税関が非効率で、通過に長時間を要する。

第四に、港湾設備、特にザルビノ港やポシエット港の施設が不十分である。

第五に、港湾の配船サービスが限られている。欧米、東南アジアや日本の太平洋岸への直接サービスがない。釜山積み替えの場合は船社間の問題もあり、時間的・経済的に競争力を失う。

第六に、日本の日本海沿岸に対象地域からの輸入貨物が少ない。現在、稲藁の輸入の可能性が検討されている¹¹。

最後に、コスト的に競争力を持たない。鳥取県のある企業が琿春から製品のコンテナ輸入にあたって、複数のルートから見積もりを取った例がある¹²。琿春から境港までは次の3つのルートがある。

琿春～大連～境港。 琿春～大連～神戸～陸送で境港。 琿春～羅津～釜山～境港。この中で最も安いのは の神戸港経由であった。釜山経由の場合は釜山で別の船会社に積み替えるために高くなる。神戸経由が一番安かったということは海上輸送に規模の経済が働くということであろう。港湾にも規模の経済が大きく働く。大港湾は世界のハブ港と大型船で頻繁に繋がっているため、どこへ輸送するにも待ち時間が短くてすむ。複合輸送では配船の頻度が重要になることは前に述べた。こうしてみると、図們江地域の弱小港湾が大連に太刀打ちするのきわめて困難である。おそらく唯一の競争力強化の道は、釜山のフィーダー港として釜山便の頻度を上げ、さらに釜山での積み替えが迅速にかつ安くできるように船社間で調整することだろう。鍵となるのは大連経由よりも安い通し料金の実現である。

綏芬河ルート：ウラジオストク/ナホトカ～綏芬河～ハルビン - 「構想から実行へ」

回廊の綏芬河ルートを利用して中国黒龍江省の貨物を出そうという考えが出てきたのは、90年代半ばに黒龍江省の石炭をロシア経由で日本へ輸入する件が浮かび上がってきて以来である。大連ル

¹¹ 現在、中国から日本に輸出される稲藁は年間約25万トンで、その約9割が吉林省産である。この稲藁は大連で検疫を受け、大連港から日本に輸出されているが、日本海側が仕向け地となっている場合が多い。羅津港経由とすることが検討されているが、検疫など多くの問題がある。

¹² 長谷川欽吾氏の会議における発言。ERINA REOIRT Vol.45、April 2002、86ページ参照。

ートは混んでいるから東へまわそうという発想だった。トライアル輸送は行われたが、未だ貿易が軌道に乗っていない。むしろロシア産石炭の日本への輸入が活発化している。しかし、将来、黒龍江省産石炭がこのルートを利用して日本や韓国に輸出される可能性は高いと見られる。

一方、このルートを利用して、ロシア経由で中国・黒龍江省と北米をコンテナ船で結ぼうという「東西回廊」構想が1990年半ばから、ワシントン州の主導の下で検討されてきた¹³。その背景にあるのは、年々増大する中国から米国への輸出、及び米国からロシア極東への輸出に伴い生じている空コンテナの偏在、シアトル～大連に比べてシアトル～ウラジオストクは2,400km短いという地理的条件、そして対アジア貿易でカリフォルニア州港湾に水をあけられているワシントン州港湾の巻き返し願望である。東西貿易回廊をシアトル～沿海地方港湾～黒龍江省間に設け、ロシアの輸入と中国の輸出をバランスできないかと考えたのである。しかしこれはアメリカ人の思いつきに過ぎなかった。中国の対米輸出は主に香港・上海など南部から出ているであって、黒龍江省・吉林省からの対米輸出は少なく、十分なコンテナ貨物量は見込めない。すなわちアメリカ人が単純に考えるほど中国とロシアが一体ではなかったのである。さらに、綏芬河における貨物の国境通過がスムーズに行かないことが分かり、アメリカ側の情熱も冷めてしまった。

こう見てくると、中国東北部から海への貿易ルートは大連の一人勝ちである。2つのバイパスルートが重要になる兆候さえ今のところない。図們江ルートでは、北朝鮮の政策上の問題や、ロシア沿海地方の重点が既存の大港湾（ウラジオストク・ナホトカ・ポストーチヌイ）に置かれているという政策面での問題がある。綏芬河ルートはハード・ソフト両面で改善できるところを改善し、競争力を付ける必要がある。特にロシアの国境通過手続きの簡素化・迅速化は両ルート活性化のための必須条件である。また、一般的に定期コンテナ便の運行に規模の経済が働くことを考えると、小規模港湾はフィーダーとして生きることを考えるべきであろう。また、図們江ルート、綏芬河ルートといったバイパスルートの発展には、黒龍江省・吉林省の経済発展と対外貿易量の増大を待つ長期的視野が必要であろう。

4) アジア～欧州：TSR 対 All Water

アジア～欧州間コンテナ輸送はオールウォーター（All Water¹⁴）と呼ばれるスエズ運河経由の海上輸送が圧倒的で、2001年の輸送量はアジア 欧州が3.7百万TEU、欧州 アジアが2.7百万TEU、合計6.4百万TEUと推定されている¹⁵。これに対し、鉄道輸送はTSR利用のアジア～フィンランド間貨物が約4～5万TEUとみられ、鉄道シェアは1%にも満たないことになる。フィンランド向け貨物は主に韓国・中国・日本からの輸出品で、フィンランドのロシア国境近くにある保税倉庫に一旦保管され、取引後ロシアに再輸送されるので、ロシア向け輸出の一形態とみることができる¹⁶。したが

¹³ 詳しくは、エリザベス・ウィシュニック「東西貿易回廊：虚構と現実」ERINA REPORT Vol.35、August 2000 収録。

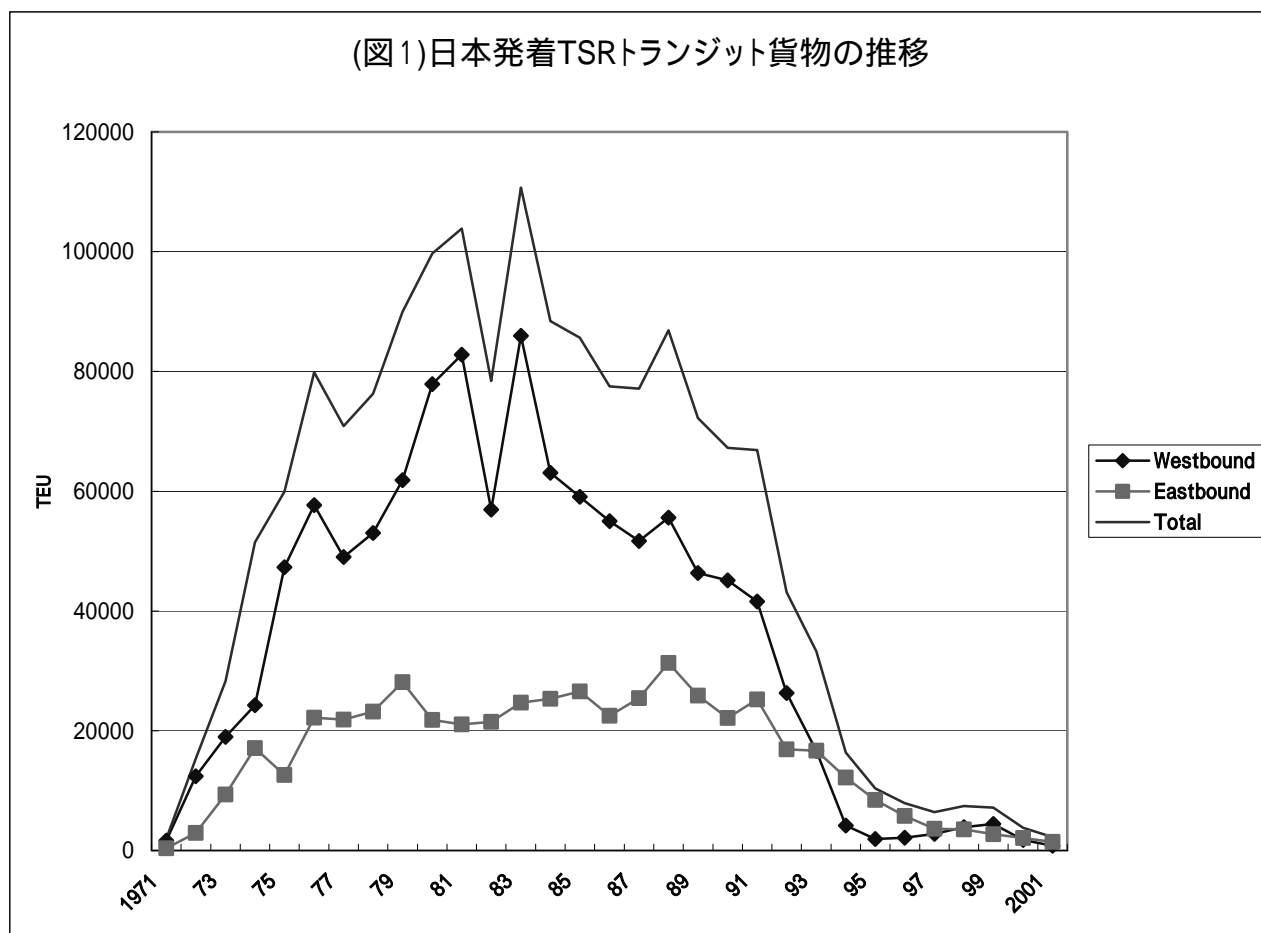
¹⁴ ディープシー（Deep Sea）と呼ばれることもある。

¹⁵ ドリユーリー資料。

¹⁶ フィンランド経由でロシアに輸出される理由として、極東港湾から直接輸入するよりも、ロシア入国時に貸される関税が有利になることが知られている。関係者の話を総合すると、フィンランドからロシアへロシアのトレーラーで輸送される場合、インボイスをごまかして関税を割り引くなどの行為が行われている。そのほかにも、フィンランドに使い勝手の良い保税倉庫があることや、バイラテラルよりもはるかに安く設定されたトランジット鉄道料金の効果もある。

って、純粋にアジア～欧州間鉄道貨物といえるのは非常に少なく、スカンジナビアから日本に輸入されるログハウスが一年に 1,000TEU 程度ある程度である。

かつて 1980 年代に TSR が日本発欧州向け輸出ルートとして華々しく利用された時代があった。日本トランスシベリヤ複合輸送業者協会の調べによると、1983 年の TSR 利用トランジット貨物量は 110,683TEU に達した。このうち 55%はイラン向け輸出貨物であったが、欧州向け貨物もかなりあった。この時期の主な輸出品は家電製品、事務機器などであった。日本発着トランジット貨物はその後緩やかに下降し、1990 年以降は急激に減少していった。90 年代の主流はアフガニスタン向けトランジット貨物であった。しかし、前述のように、2000 年以降、アフガニスタン向け貨物がイランルートに振り替えられた結果、2001 年の貨物量は西航が 821TEU、東航が 1,417TEU、合計 2,238TEU となり全盛期の 2%に過ぎない(図 1)。



出典：日本トランスシベリヤ複合輸送業者協会

日本発着 TSR 利用のトランジット貨物量が減少したのにはいくつかの要因がある。

第一に、欧州向けでは、競合する海上ルート(オールウォーター)の輸送コストが大型船の投入や技術革新によって大幅に低下したため、TSR の欧州向けトランジットは価格競争力を失った。「1980 年代には TSR の方がオールウォーターよりも大幅に安かったために、TSR の欠点とされた不安定な輸送日数を差し引いても TSR の方が魅力的であった」と当時の荷主は語っている。しかし、90 年代に入ってオールウォーターがコストを半減させたために、価格競争力は逆転した。現在、TSR がオールウォーターに太刀打ちできるのはフィンランドまでと言われている。フィンランドまででも価格面

ではオールウォーターの方が安い¹⁷、荷主によってはスピードが価値をもつ。フィンランドはロシアと同じ広軌を採用しているため、TSRの貨物を積み替えなしで通すことができることが大きい。また、オールウォーターの場合はハンブルグからフィーダー輸送することになるため時間を要する。釜山からフィンランドまでの輸送日数はTSR：20日に対し、オールウォーター：30-35日である。日本からの場合は、日本港湾～ポストーチヌイ港間配船サービスが月に2便しかないため、TSRルート利用の実際の輸送日数は増加するケースがある。

第二に、ソ連崩壊と市場経済への移行に伴い、管理・調整機能が弱体化し、治安が悪化した結果、列車の定時運行やセキュリティ面に問題が多発した。時には貨物の紛失・盗難もあった。これらの運営面における問題はロシアの政治的・経済的安定と共に解決されたが、日本の荷主の間では不信感が払拭されていない。

第三に、日本企業が製造拠点を東南アジア・中国など海外に移転したため、日本発ロシア向け輸出貨物が減少した。ロシア向けの場合、日本製よりも韓国製の方が価格競争力にすぐれている。その結果、日本発輸出貨物が減った分、韓国や中国発の貨物が増えたことになる。

2001年のポストーチヌイ港取り扱い実績によると、トランジット・バイラテラル¹⁸をあわせた総取扱量が89,917TEU(空コンテナを含む)で、発着国別では韓国が77%、中国¹⁹が12%、日本は11%であった。この中では中国貨物の伸びが目立つ。韓国貨物の主な品目は家電製品で、白物を含むありとあらゆる製品が直接ないしはフィンランド経由でロシア向けに輸出されている。

中国貨物を扱う業者の話によると、中国からの輸出品目は衣類、靴などの消費財、韓国企業が中国の工場で作っている電化製品などで、やはり最終消費地はロシアである。中国各地から集められた輸出商品が上海に集められ、コンテナ船でポストーチヌイ港へ運ばれ、TSRに乗せているが、今後も貨物量の増大が見込めるとのことである。しかし、中国貨物は9:1の割合で西航に偏る傾向があり、空コンテナの扱いが課題となっている。

中国・韓国両国では日本と違ってTSRに対する荷主の信頼が厚い。また、貨物を扱う業者もTSRルートの競争力強化に熱心である。韓国のフォワーダー達はロシア向け輸出貨物をフィンランドまでTSRで輸送し、保税倉庫に保管するという方法を取っているが、経済競争力をつけるためにさまざまな工夫をしている。例えば、釜山～ポストーチヌイ間航路に船社の新規参入を試み、競争を促すことで海上運賃の割引²⁰に成功した。また、フォワーダー自身がコンテナを所有し、荷主に使わせて荷主の負担を軽減している。さらに、大手フォワーダーは鉄道料金に大口割引を得ている。韓国のフォワーダーは大連、天津、香港などで中国貨物を集荷し、釜山で積み替え、TSRルートに乗せるということも始めた。

こうして、TSRルートは直接、ないしは間接ロシア・CISに輸出される貨物に限って大動脈として

¹⁷ 韓国のあるフォワーダーの話では、2002年春時点で、釜山～フィンランドの輸送価格は、TSR：\$2,800/40f、オールウォーター：\$2,100/40f程度である。ボリュームや時期によって価格は変動する。

¹⁸ TSRではロシア国内向け貿易貨物、及びカザフスタンなど旧CIS諸国向け貨物をバイラテラル扱いとしている。フィンランドやアフガニスタン向けはトランジット扱いとなる。トランジット扱いとバイラテラル扱いでは、適用される鉄道料金が異なり、極東港湾における税関審査の基準や日数も異なる。また、ロシア鉄道所有のコンテナはバイラテラル扱いでのみ使用可能である。

¹⁹ 上海～ポストーチヌイ、寧波～ポストーチヌイが2000年10月に始まり、急激に伸びている。他に、韓国貨物として扱われているものの中に、中国貨物が釜山で積み替えられたものが含まれている。

²⁰ 従来、釜山～ポストーチヌイ間航路は東海海運(FESCOと現代商戦の合弁)の独占であったが、2001年、船社の新規参入を認め、5社程度が参入した。その結果、トランジット貨物の海上運賃は30-35%低下した。これに対し、日本～ポストーチヌイ間航路ではFESCOと(株)商船三井の共同運航の独占が続いている。

の役割を果たしているのだ。ロシア向け貨物のすべてが TSR を使っているのではない。TSR 利用を上回る量の貨物が、日本・韓国・中国からオールウォーターでフィンランドに輸送され、そこからロシアに入っている。今後、オールウォーターの運賃がさらに下がるようなことになれば、TSR 利用は更なる価格競争力のチャレンジを受けることになる。

ロシア鉄道省は、現在も純粹に欧州とアジアを結ぶ貨物の輸送に利用されることを夢見ている。しかし、現実には、日本・韓国・中国とポーランド以西の欧州を結ぶ輸送においては、TSR ルートは競争力を持たない。ポーランド～ベラルーシ国境で必要な積み替え、ポーランドなど欧州諸国の高い鉄道料金などの影響を受けるからである。たとえロシア鉄道省の貨物運賃が安く抑えられたとしても、複合輸送にかかわるプレーヤーが増えるほど各種料金・手数料が付加されて、割高なものになっていく。

ユーラシア大陸という広い地理を視野に入れるならば、オールウォータールートは第 11 番目の輸送回廊に含まれるべきであろう。回廊 の競合ルートとしても重要である。

次に、中国の内陸都市と欧州を結ぶ輸送にオールウォータールートが利用されている例を取り上げる。長春・第一汽車はドイツ・フォルクスワーゲン（VW）と合併で、アウディなどの VW 車を製造するラインを設けている。いわゆるノックダウン生産で、主要部品はドイツから輸入している。ドイツからの輸入ルートは、ハンブルグからオールウォーターで大連まで海上輸送し、大連～長春はトラックないしは鉄道を利用するというものである。地図を見ると分かるように長距離航海であるが、ドイツの輸送関係者の話では、回廊 の TSR を利用し、回廊 の満洲里を経て回廊 に至る鉄道一貫ルートよりもオールウォーターの方が安いということである。東航オールウォーターは西航に比べてかなり安いといわれている。一方、TSR 経由は鉄道一貫ルートといっても 2 度の積み替えがあり、国境での待ち時間次第では輸送日数も不安定になる。長春のような内陸ですらオールウォーターの方が競争力を有するということなのに、それよりも海に近い韓国・日本・中国沿海部と西欧を結ぶ貨物輸送で TSR が競争力を持つとは思われない。

ここで回廊 の朝鮮半島東部輸送回廊と TSR を繋ぎ、韓国貨物を北朝鮮経由でロシアやフィンランドへ輸送する構想について触れる。ロシア鉄道省は、韓国貨物を一度も船に乗せることなく、北朝鮮経由の鉄道で結べるならば、海上輸送費が節減できるため、欧州向けトランジットが再び価格競争力を取り戻すことができるのではないかと期待している。この構想に対し、船社やロシア・極東港湾関係者は反対の意向を示しているが、同時に、朝鮮半島縦断鉄道（TKR）と TSR を接続することの経済的利点に疑問を感じている。前述したように、まず、回廊 の韓国東海岸沿線には断片的にしか鉄道が存在しないために、釜山～軍事境界線を結ぶには合計で約 300km の鉄道敷設を行う必要がある。第二に北朝鮮側鉄道の近代化工事が必要となる。第三に北朝鮮とロシアでは軌間が違うため、朝口国境で積み替えが必要となり、新たに積み替え施設を建設する必要がある。もちろん積み替えには時間を要する。第四に、通しの鉄道料金が安く済まない可能性がある。韓国貨物に対して北朝鮮は通過料を請求するだろう。韓国国内の輸出向け製造業基地は釜山近辺にあるため、韓国国内を約 500km 走行することになり、国内鉄道輸送費が上乗せされる。昨年来大幅な下落が伝えられる釜山～ポストーチヌイ間海上運賃と比較して、果たして TKR～TSR ルートが経済競争力を持てるであろうか。南北鉄道連結が多大な政治的意義を持っていることは事実である。しかし、TKR と TSR を繋げることによってロシア鉄道省が目論んでいるような経済的メリットがあるかは不明である。ましてや日本の貨物が TKR～TSR ルートを利用する可能性などはないといっていいただろう。

5 国際輸送における競争力強化の課題

ここまで輸送の競争力に関わる具体例について説明してきた。これらの例から学べる点を整理してみよう。

スムーズな国境通過：貨物の国境通過に長時間を要し、複数の国を通過する輸送の障害になっているケースが多い。ハード面では鉄道における異なる軌間の問題がある。スムーズな積み替えを可能とする施設の導入が求められる。ソフト面では通関の迅速化が求められる。特にロシア国境における待ち時間を短縮するような工夫が必要である。

経済競争力と輸送距離は無関係：遠距離に行くオールウォーター輸送が、短距離の鉄道輸送よりも経済競争力を持っている例が多い。単に地理的に近いからといって、競争力があるとする見方は通用しない。日欧間など海岸部を結ぶ輸送において、陸上ルートはオールウォーターに太刀打ちできない。陸上輸送が重要な役割を果たすのは内陸と海を結ぶルートである。

中国国内の輸送力増強：中国の国内輸送幹線、特に幹線鉄道網は余裕がない。今後の経済発展を考慮すると、鉄道、高速道路、口岸施設の近代化・能力増強を今後とも進めていく必要がある。

プロジェクトに優先順位を：北東アジア輸送回廊の議論では新規建設や近代化工事の必要性が総花的に述べられる傾向がある。どこの改良が最も緊急性を持つか、どの投資が最もコストパフォーマンスが優れているかなどについてアセスメントを行い、優先順位をつける必要がある。

朝鮮半島縦貫鉄道の利用効果：朝鮮半島縦貫鉄道の工事は現在京義線と東海線が同時進行で進められているが、経済効果を重視するなら先ず京義線建設を急ぐべきである。東海線については建設に多大な費用と時間を要するが、その効果・競争力については疑問が多い。

参考文献：

- ・ ERINA 北東アジア輸送回廊ビジョン ERINA booklet vol.1、2002年6月
- ・ 辻久子「シベリア横断鉄道利用拡大のための国際協力」ERINA REPORT Vol.28、1999年6月
- ・ 辻久子「図們江地域の輸送回廊実現に向けて」ERINA REPORT Vol.34、2000年6月
- ・ エリザベス・ウィシュニック「東西回廊：虚構と現実」ERINA REPORT Vol.35、2000年8月
- ・ 辻久子「シベリア鉄道利用の国際コンテナ輸送における日本と韓国」ERINA REPORT Vol.46、2002年6月