

が今年10周年を迎えた。その記念行事として4月3日～4日に「ユーラシア鉄道シンポジウム」を開催した。フィンランド北東アジア貿易協会創立の主旨は詳しく説明されなかったが、旧ソ連の崩壊以後、フィンランドはそれまでの伝統的な市場を失い、新たな市場として台頭してきた、中国を中心とした北東アジア地域の重要性に鑑み、フィンランド財界の意向の下で、設立された組織と思われる。

フィンランドは1973年の北欧5カ国（フィンランド、スウェーデン、デンマーク、ノルウェー、アイスランド）外相会議の決定に沿い、朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）とは早い段階（1973年6月1日）で国交関係を樹立しており、このシンポジウムにも北朝鮮本国から関係者が参加していた。

フィンランドはロシア同様、広軌の鉄道が敷設されており、発達した港湾施設との連動で欧州における、ロシア及び北東アジア地域関連の物流センター機能を果たすことが期待されている。このため、今回のシンポジウムにはフィンランド鉄道（既に民営化されているため国鉄ではない）が協賛し、シンポジウム会場等の提供をした。参加国数は約20、参加者数は100名ほどであった。

会議の日程は表1のとおり。

スピーチについては後日英文の発言集が編集される予定であり、興味のある方は筆者にコンタクトして頂きたい。なお、北朝鮮の報告は短く、2001年の金正日総書記のシベリア鉄道利用によるロシア訪問の成果を称えるのみの内容であり、南北朝鮮の鉄道連結には一言も触れられなかった。さらに筆者の質問にも返答がなされず、他の参加者としては期待はずれ、拍子抜けの内容であった。しかしこのようなシンポジウムに参加するといった姿勢は一步前進であ

EU域内における鉄道貨物の現状と北東アジアでの鉄道貨物の将来

- ユーラシア鉄道シンポジウム参加報告 -

1992年設立された「フィンランド北東アジア貿易協会」

表1．会議の日程および内容

日付	時間	内容	発表者・題目
4月2日	午前	開会式	フィンランド北東アジア貿易協会・フィンランド鉄道挨拶
	午後	スピーチ	キンモ・サシ、フィンランド通信運輸大臣 「フィンランド鉄道現況及びノルウェイ＝ロシア間鉄道について」 ヘンリ・クイトネン、フィンランド鉄道社長 「フィンランド鉄道の民営化。国際港湾及びSLBとの連携」 ヴィンフリート・クライネグリース、エネルギー輸送総局域内運輸部域内鉄道運行調整担当 「EU域内鉄道について」 ヴァチスラフ・バラキ、ロシア鉄道海外部長（ファデエフ鉄道省挨拶代読） 「ロシア鉄道の民営化予想・SLB現況」 ユーリー・フロモフ、ロシア戦略研究所次長 「北東アジアの輸送網概況」 ヤン・スンホ 韓国建設交通部交通運輸部長 「朝鮮半島縦断鉄道の連結修復状況について」 佐藤 尚、ERINA経済交流部部長代理 「朝鮮半島縦断鉄道連結が日本に与える影響について」
午前		スピーチ	リ・スンゴン、朝鮮民主主義人民共和国鉄道省海外鉄道協力部第1次長 「朝鮮半島鉄道回廊 - DPRKの視点から - 」 ウォルター・パーカー、環北極圏インフラ整備専門調査団長 「北米及びユーラシア環北極圏地域の輸送インフラ整備について」 ツォグツァイハン・ゴンボ、UNDP函門江地域開発事務局副代表 「函門江開発計画概略」 ジュゲルジャヴィン・ゴトー、モンゴル大統領経済顧問 内陸国モンゴルにとっての鉄道の重要性について
	午後	視察	西部港湾都市トゥルク視察（希望者のみ：30名程度参加）

り、評価に値することと考える。

以下、クライネグリース、EUエネルギー輸送総局域内運輸部域内鉄道運行調整担当のスピーチ及び筆者のスピーチについて概略を記す。

まず第1にクライネグリース氏の発言であるが、鉄道先進国と思っていたEUの鉄道がとんでもない状況であることの報告であった。通貨統合は成し遂げたものの、鉄道セクターの連携が如何に困難であるかの実例として紹介したい。

EUの鉄道に対する取り組みは、鉄道輸送が環境に優しい輸送であることに注目しているためである。貨物輸送の比率で言えば、EU域内において、道路輸送44%、海運41%、鉄道8%、内水面輸送（河川・湖）4%、その他となっており、鉄道輸送の割合は低い。旅客においても79%が道路、6%が鉄道、5%が航空、その他の構成で、鉄道の割合は低い。2010年までにEU域内地球温暖化ガスの排出量を対2000年比8%減を目指し、道路輸送の比率を引き下げることが検討中である。

鉄道輸送、とくに貨物輸送の最大の難点は低速度である。EU加盟国間貨物列車の平均表定速度¹は18キロであり、余りにも遅すぎる。軌道についてはスペイン（1,688mm）を除いて標準軌1,435mmに統一されている。問題は各国の鉄道運行管理システムの不統一であり、とくに欧州大陸での2大鉄道大国であるフランス、ドイツの統一が望まれるところである。国境駅での機関車の付け替え、自国貨物列車の優先運行、幹線での旅客列車優先、これらがEU内貨物列車の表定速度を著しく下げる結果となっている。

EUではアメリカのGPSとは別にGALILEOと言う衛星利用の位置確認システムを導入しようと計画している。これにより貨物列車の位置確認が容易にでき、列車の運行管理がしやすくなり、速度アップが計られると予想されている。しかしGALILEOシステムの導入は、軍事技術分野での利用とも関係し、米欧間での新たな論争の火種とも目されており、早期のシステムの確立、導入が危ぶまれている。また幹線以外では複線化も進展していない。遠隔着地については鉄道幹線ターミナル駅から比較的長い距離をトラック輸送に頼ることになり、環境負荷低減には寄与しない。EU域内では早くからモータリゼーションが進展し、鉄道輸送は脇に追いやられてしまった。通貨統合を果たしたものの、細部では加盟各国の思惑、主導権争いが激しく、効率的な鉄道輸送システムをEU内に構築することはかなり難しい、との印象を受けた。

北東アジア地域では未だに鉄道が貨客両面の輸送において重要な役割を演じている。日本は世界が遅れた輸送手段として見捨てようとしていた旅客輸送分野に新幹線を提示し、新しい高速鉄道輸送網を世界に広める上で、大変重要な役割を果たした。環境問題の視点からモーダルシフトが論じられ、鉄道貨物が見直されている今、鉄道貨物輸送復活に関して日本が何かできないか、と考えさせられたスピーチであった。

前述のEUの状況を他山の石とすれば、日本は北東アジア地域における鉄道輸送網構築の核となるべきである。このことは前々から考えており、関係機関にも都度説明してきたが、今ひとつ反応が無いのが現実である。

筆者のスピーチは日本の国内鉄道貨物輸送を何とか国際輸送に結び付けたいと希求し、新たな貨物需用を掘り起こしたいとする内容である。これには2000年6月の金大中韓国大統領の北朝鮮訪問が契機になっており、南北朝鮮半島鉄道の連結、運行実現が必須となっている。現実味が薄いと批判も甘受するが、経済合目的性のみから鉄道輸送を論じ、又諸国間鉄道の国際協力を無視しつづければ、EUの二の舞になることは予見され、鉄道の未来は無いのではと危惧する。蛇足ではあるが、日本の朝鮮半島への関与の少なさは、その地理的近さから言っても、異常といえる。また中国が鉄道大国であり、EUとは事情が異なるという意見もあるが、経済の成長と同調している中国国内の高速道路網整備は、鉄道輸送を脇役にしてしまうのではという疑念を生じさせる。さらに中国が道路輸送大国に変貌した場合の大気汚染と、その日本への影響を考慮すれば、鉄道貨物を過去の輸送モードとばかり構えていることもできない。SLBに関して言えば、同シンポジウムでもロシアの代表から発言があったように、ロシア鉄道の機構改革（ロシア語では「リフォルマ：英語のREFORMと同一」と表現されおり、民営化を意味する「プリヴァティザーツィヤ」という語ではなかった）が悪しき影響を与えるのでは、と日本の部外者としてはやきもきするのである。周りを見渡せば鉄道輸送の分は決して良くなく、このような鉄道シンポジウムでは数字の羅列をもって、評論家然と冷徹な現状分析でもやれば格好はつくのでろうが、鉄道に対する愛着が次のような内容のスピーチをさせた、と御理解願いたい。

1970年代後半の日本国内物流は、重厚長大な産業関連貨物が中心であった。また家庭用小包は郵便が扱っていた。1980年前後に、民間輸送業者に少量貨物を扱うことが一部許可されるようになった。国営企業である郵便小包はサー

¹ 距離を停車時間を含めた総所要時間で割ったもの。走行速度は速くても、停車時間が長ければ表定速度は低下する。

ビス内容において、民間業者に劣る面があった。徐々に民間業者の少量貨物の取り扱いが増加すると同時に、サービス内容の進化が図られていった。冷凍商品の輸送、翌日配送の確約等である。

日本の産業構造も時代と共に変化し、10年以上も続いている景気停滞は輸送品目の変化をもたらし、重厚長大産業の海外シフトは、相対的に日本国内物流の総量を減じさせ、消費者の少量多品種への要求ともあいまって、高頻度・少ロット輸送に迅速さ、まで求められるに至っている。さらにこれにコストダウンの要求も加わり、日本の輸送業者は新たな物流サービス創出を迫られている現状である。航空貨物は迅速な輸送を約束するが、小ロットに限定され、輸送費も割高になる。海運に関して言えば、20フィート、40フィートのコンテナが標準で、これ以下の小ロット貨物に対しては輸送業者がLCL (Less than Container Load) サービスを提供し、複数の荷主の貨物を1つのコンテナに積付けるサービスが行われている。海外との取引を希望する中小企業にとってLCLサービスが最善の選択の様に思われるかもしれないが、荷主として見も知らぬ他者の貨物との積み合わせは好ましいものではなく、できれば自社貨物だけでFCL (Full Container Load) を仕立てたいのが本音であり、その為の料金高騰は厭わないと考える企業が多い。高頻度の輸送を享受することにより、在庫を減らし、在庫管理に伴う費用削減も想定できる。日本国内の横持ち費用は異常に高く、港湾地区への国内輸送費用が場合によっては、ポートツーポートの国際船運賃よりも高くなることがある。

日本の鉄道貨物に関して言えば、1970年より小型の旧日本鉄道の5トン或いは12フィートコンテナ利用による日本

と韓国をフェリーで結ぶ国際複合一貫輸送サービスが実施されている。日本国内では現状168の鉄道コンテナターミナルで取り扱いが行われており、ターミナルの多さは発地からの横持ち距離削減に役立ち、また高頻度輸送サービスは中小のロットの少ない利用者にとっても利便性が高い。しかし現在、フェリーの発着港である下関では、コンテナが鉄道台車から外され単独で韓国の釜山まで輸送される。韓国国内では鉄道網が未発達ゆえトラックで目的地まで輸送される。現在このサービスは日韓2国間輸送に限定されており、荷動きは残念ながら少ない。

朝鮮縦断鉄道が実際に稼動すれば、関釜フェリーを改造して、鉄道台車ごとコンテナを輸送することが可能になる。日本と韓国では鉄道軌道幅が異なるため、釜山或いは下関側(若しくは両港)で標準軌への台車切り替えが必要になる。釜山上陸後、貨物列車は韓国内、北朝鮮を経由し中国国内に入ることができる。朝鮮半島縦断ルートについては平壤を経由する最重要ルートのほか、日本海沿岸地帯(清津-羅津)を経由しロシアのハサンを経由しSLBと連結するルートも考えられる。中国向けルートについては継続している中国進出ブームとあいまって、需用は大いに期待できる。

日中間には数多くのコンテナ船が就航し、両国の多くの港を結んでいる。しかし中国の内陸輸送は問題が多く、西歐的レベルでの安全な輸送を期待できる状況には未だ無い。この為、海外からの投資は沿岸部及び水運利用(揚子江流域)が利便な地域に限られ、内陸への進出は少ない。中国政府も西部開拓と称し内陸開発を呼びかけてはいるが、輸送問題がネックとなる。朝鮮半島を縦断する鉄道がこの問題解決の一助となることが期待される。中国主用港

※ シンポジウムに先立つ4月2日、北朝鮮鉄道を調査したモスクワの研究機関GIPROTRANSTEI(国立鉄道輸送技術・経済・設計調査研究所)を訪問し調査内容につき説明を受けた。調査結果は非公開とのことで差し障りの無い部分のみ報告を受けた。以下はその概要である。

2001年8～9月の2ヶ月間現地調査を実施した。調査はロシア鉄道省の依頼による。実施団体は「GIPROTRANSTEI」とハバロフスク輸送研究所。北朝鮮の国内事情ゆえ、計測機器は勿論のこと、食料、燃料を列車に積みこみ、また寝台車を増結して10両ほどの列車編成(機関車も自前)で調査を実施した。列車等は2001年7月末には準備を済ませ、ハサン駅に待機させていた。8月初旬のプーチン大統領・金正日総書記によってなされたモスクワ宣言をうけ調査を開始した。モスクワ宣言の中には朝鮮鉄道とSLBの連結が謳われている。調査距離は約700キロ。ロシア国境駅ハサンから日本海沿岸を南下、元山からは内陸に向かい平康まで走破した。南北国境付近は調査していない。このルート近代化のため3つの案が考えられた。1つは現在の軌道幅(標準軌:1435ミリ)をロシア軌道(1542ミリ)に拡幅して近代化を実施するという案で、ロシア側の試算では750億ルーブル(約3400億円)が必要。第2案では標準軌とロシア軌を併設して近代化を実施する案で810億ルーブル(約3900億円)第3案は標準軌のまま近代化を実施するもので、690億ルーブル(約3100億円)SLBの最盛期のコンテナ総量(旧ソ連国内分も含め)20万TEUの物量が10年以上コンスタントにこのルートを通るとしても、580億ルーブル(約2600億円)以下の建設費でなければ採算・償却はできなとの結論達した。若干見積もりが高すぎるのではとの質問に対し、ロシア側はレール製造工場、パラスト製造工場等、設備・資材関連の経費を全て含んだ試算との答えであった。労働力については北朝鮮側の無料供与との想定である。設備・機材については中国、韓国等既存施設からの調達を考慮できるが、それによりかなり試算数字を下げられるのではとも考えられ、質問をロシア側にした。答えとして試算は全てロシア・北朝鮮2カ国が負担するとの想定であり、第3カ国からの調達は想定外との返答であった。ロシア鉄道省が負担するには余りに大きすぎ、現在大統領府に報告書は提出されており、ロシア国家としてこのプロジェクトに如何に取り組むかが検討されている。鉄道省は国の決定待ちの状況である。一カ国が負担するには余りに大きい数字であるので、国際コンソーシアムの創出が必要ではないかの意見に対しては、賛同するが、時期尚早との反論された。中国、韓国、それと一応日本とそのようなコンソーシアムを組むことは可能である。しかし当事国の北朝鮮が明確な姿勢を表明しておらず、当事国のイニシアチブが最優先されるべきで、実務者がとやかく論議する前に、北朝鮮を始めとする関係各国と取り決めが必要であり、今は静観するしか方法がないとの意見であった。因みに4月上旬金正日総書記は、朝鮮半島縦断鉄道につき中国向けルートを最重要、ロシア向けルートをその次に位置付け、実現を目指す様にとの発言をしたと報じられている。

湾地域から内陸地域への輸送には中国鉄道も大いに関わっており、別に朝鮮半島を縦断してくる必要は無い様に思われるかもしれない。しかし中国港湾の混雑状況は激しく、船から鉄道台車への積み替えは遅延しがちであり、何よりもISOコンテナ用鉄道台車が不足している。さらに着駅に間してもISOコンテナ積み下ろしの為には大型クレーンが必要であり、結果主要鉄道ターミナル駅向けにしか、これらのコンテナを発送できないことになる。この点朝鮮半島を縦断してくるコンテナは重量・容積において約半分程度のものであり、中国側取扱駅数は各段に増えることが考えられる。また高頻度・小ロット輸送は中国に進出する中小企業にとっても利便性は高く、この分野においてもISOコンテナに秀でる。

もう1つのルートSLBとの連携であるが、これに間しては、個人輸入希望者或いは小規模店をターゲットとしたサービス創出が考えられる。現在はインターネット利用で商品が購入できる時代である。しかし購入先は同一国内に限定される場合が多く、海外のアイテムは輸送費・通関の問題等があり限られてしまう。E-commerceを日欧間で想定すれば、かなりの需要が想定できる。日本人の欧州産品に対する嗜好は、欧州ブランドの人気の高さを見れば明白であり、より大きな高張る品目も購入可能となれば、家具、自動車、日用雑貨、食料品等の品目拡大が予想される。逆に日本から欧州向けの品目については、スピーディーかつ高頻度の小ロット輸送が日欧中小企業間の取引拡大に繋がるのではと思われる。これを実現する為には安全確実な輸送サービスの創出が必須である。

航空貨物はスピーディーかつ高頻度ではあるが、運賃が高すぎる。船は日数が掛かりすぎ、小ロット対応ではLCLサービスしか対応の仕方がなく、コンテナ1本を仕立てる時間的ロスがネックになるものと思われる。また小ロット故、リスクが少なく小規模店舗としても自前で欧州産品を輸入することが可能になる。現在は5トン或いは12フィートコンテナを想定しているが、ユーラシア地域では1トン、2トンといったより小型の鉄道コンテナも国内向け輸送として利用されている。ユーラシアにおける鉄道輸送は、種々の小ロット貨物の国際輸送、この分野に特化することが生き残りを掛けた戦術の1つであり、競合する船、飛行機が対応できない、鉄道が独占できる領域と考える。以上はすべて貨物分野の件である。

旅客については、日本が現在開発を進めているフリーゲージトレインの実用に伴い、日本発大陸向け電車の運行も可能になる。フリーゲージトレインは動力を有した電車で、2つの異なる軌道間を結ぶ調整ゲージ内で車輪幅が自動的

に調節され、異なる2つの軌道内を走行できる電車である。これが実用されれば、貨客両分野での鉄道国際協力が促進され、北東アジアにおける地域統合の推進役を果たすことも考えられる。

(ERINA経済交流部部長代理 佐藤尚)