

## シベリア横断鉄道調整評議会第11回年次総会

(2002年11月6 - 7日、ルツェルン・スイス)

ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

シベリア横断鉄道調整評議会（CCTST）第11回年次総会が2002年11月6～7日の2日間、スイスのルツェルンにある交通博物館に於いて開催された<sup>1</sup>。同評議会はロシア鉄道省の音頭の下、シベリア横断鉄道（TSR）を利用した複合輸送に関わる各国鉄道、船社、港湾、税関、各国のオペレーター/フォワーダー各社により構成されるもので、シベリア鉄道の利用促進と複合輸送の競争力強化を目指す調整機関である。年に一度開催される総会の他に、各種作業部会が随時開催されている。加盟団体は年々増加傾向にあり、2002年11月1日現在のメンバーは92団体に上る。このうち正会員が51団体、準会員が41団体である。

今回の総会には23カ国から約200名の関係者が参加した。出身国の内訳は、開催国スイス、運営の中心であるロシア、それにウクライナ、ベラルーシ、カザフスタンのCIS諸国、



<sup>1</sup> 前年の第10回総会の模様については、辻久子「ロシアをめぐる3つの国際会議に参加して」ERINA REPORT Vol.43、2001年12月号を参照のこと。

バルト3国、フィンランドなど欧州から11ヶ国、アジアから日本、韓国、モンゴル、タイ<sup>2</sup>の4ヶ国である。同評議会のメンバーに加えて関係政府、国際機関、研究機関などからの参加があった。

今回、韓国から建設交通省の高官を初め、鉄道庁、鉄道研究所など政府関係者が多数参加し、朝鮮半島縦断鉄道（TKR）連結及び将来TSRと結ぶ構想への意気込みを見せた。しかし、今回、北朝鮮は招待されなかったもようである。

日本からの参加者は年々減少する傾向にあり、今年は日本トランスシベリヤ複合輸送業者協会（TSIOAJ）代表で（株）日新の長沢登氏と私の2名だけであった。この背景には、日本発着貨物のシベリア鉄道ルート利用が年々減少しており、同ルートに対する日本の輸送業者の関心が低くなっていることがある<sup>3</sup>。

同評議会の議長はファデーエフ・ロシア鉄道相である。ファデーエフ氏は2002年初めに鉄道相に就任する以前から長年にわたって評議会の事務局長を務めてきており、シベリア鉄道の国際利用に関しては並ならぬ情熱を持っている。今回、ファデーエフ氏は2日目だけの参加であったが、ファデーエフ氏が議長を務めると忽ち会議が盛り上がってくるのを実感した。

総会は初めにロシア鉄道省から総括発表があり、続いてメンバー各社代表が担当分野の状況について発表を行う。それと並行してプロトコルの作成が関係者の間で進められ、最後にそれが採択される。今回は32頁に上る分厚いプロトコルが採択された。プロトコルにはシベリア横断鉄道利用ルートの競争力を強化して利用を増やす策が盛り込まれている。北東アジアに係した主な発言内容とプロトコルに示された今後の協力目標を以下にまとめる。

**シベリア横断鉄道の全般的利用状況：**シベリア鉄道利用の国際貨物は増加傾向にある。評議会は2002年の目標について、欧州側港湾の取扱量が46万TEU、極東港湾の取扱量が12万TEUとしている。さらに、2003年には東西合わせて80～90万TEUまで伸ばしたいとしている。国別では中国と中央アジア発着貨物の伸びが著しい。一方で、減少の一途を辿る日本発着貨物への挺入れが要求された。

**日本発着貨物の低迷：**長沢氏によると日本発着トランジット貨物は減少の一途である。過去一年間で

40%と減少した。主な理由は、それまで主流であったアフガニスタン向け貨物がイランルートに替わり、フィンランド向けもAll Waterに移ったことである。日本でのプロモーションを目的として2001年12月に、東京のロシア大使館において、ロシア鉄道省が大規模なプレゼンテーションを行った。日本の輸送業者、商社、荷主など、約180人が集まった。長沢氏によると、シベリア鉄道ルートに対しては、40fコンテナの供給やサービスの質の向上が求められる。

**急成長する中国発着貨物：**中国の上海や寧波とポストーチヌイを結ぶコンテナ航路は2000年秋にFESCOとSovcomflot Logisticsにより開設され、2001年には13千TEUに達し、2002年も急速な成長を続けている。Sovcomflot関係者の話によると、上海から週に1便、寧波から10日に1便の頻度でポストーチヌイに向け出航しており、その他にも大連、天津、煙台などから釜山トランジットでポストーチヌイへ運ばれている。主な貨物は、中国各地で生産された衣類、靴、日用品などの消費財、LGやSamsungの中国工場生産された電化製品などで、フィンランド経由又は直接ロシアへ輸出されている。ロシアへの直接輸出先としてはモスクワの他に、ノボシビルスク、イルクーツクなどの大都市も含まれる。なお、ロシア・CIS以外の欧州向け貨物は扱っていない。輸送コストはAll Waterと同程度で、日数の短縮を考えると十分競争力がある。問題は西航が90%と片荷傾向にあることで、東航貨物の発掘に努めている。東航貨物としてはアルミ・インゴット、パルプ、ダンボールなどがあるが量的に少ない。また、コンテナはロシア・フォワーダーの提供するコンテナ、及びリース・コンテナを使用している。中国の欧州向け輸出は2000年の統計で3.2百万TEUあり、そのうち北中欧向けが2.2百万TEU、東欧向けが40万TEUあり、全てがAll Waterで輸送されてきたとのことで、関係者はロシア以外の欧州向け輸出にTSRルートが使われることを期待している。

**中央アジア貨物：**中央アジア発着貨物は50%増であった。貨物量は2001年が4,638TEU、2002年は9月までで8,241TEUに達した。

**海上運賃：**韓国～極東港湾間輸送における船社の独占排除、新規参入を認めたことで、6船社が運航する

<sup>2</sup> タイからの参加は、ESCAP（国連アジア太平洋経済社会委員会）の代表。

<sup>3</sup> 日本発着貨物の動向については、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月号にまとめた。

ようになった。その結果、海上輸送コストはトランジット貨物では30-35%、パイラテラル貨物でも35-50%下がった。しかし既存の船社はこれ以上の新規参入は歓迎しないと述べている。

海上輸送サービス：日ロ間海上輸送における配船サービスの低頻度（月2便）が問題とされた。少なくとも週1便の配船を望むことがプロトコルに盛り込まれた。

経済競争力：韓国の現代商船によると、釜山～ハミナについては競争力があるが、釜山～ウズベキスタンについてはイランルートの方が安いとの指摘があった。多くの発言者がTSRルートの競争力強化で最も重要なのは通し料金を低く押えることであることを強調した。しかし責任転嫁の発言が相次いだ。鉄道関係者は海上運賃が高すぎると言い、船社や港湾関係者は鉄道料金が低いと言う。また、ロシア鉄道省は「ドイツの鉄道料金はロシアの7～8倍で、ポーランドの鉄道料金はロシアの5倍である」と他国鉄道に対して苦情を述べた。通し料金を下げるには上記の海上運賃の例にあるように、各区間で独占を排除し、競争を激化させることが有効とみられる。

輸送日数：ポストーチヌイ～ブスロフスカヤ（フィンランド国境）間鉄道輸送日数は11.5日となっている。さらに、ブレスト、カリニングラードまでを12.5日、チョップまでを13.5日、ベルリンまでを14.5日で輸送できるように評議会から各国鉄道に要求している。

最近開発されたルート：近年開拓された新規ルートとしては、中国の上海・寧波～ポストーチヌイの他に、ベトナム～ウラジオストク/ナホトカが活発である。ブレスト～ウランパートル間にもブロックトレインが運行されている。

将来考えられるルート（1）：国際鉄道連合（UIC）は既存の鉄道や海上ルートを利用した新しい北部東西回廊の開発を呼びかけている。これは北米東海岸と中央アジア/中国西部を結ぶもので、ボストン～ハリファックス～ナルビック～フィンランド～ロシア～カザフスタン～中国のルートが提案されている。UICの予想では年間16万TEUの貨物量がある。尚、2000年に3.4百万TEUの貨物が米国に輸出されたが、このうち1.4百万TEUは東海岸向けであった。このルートの開

発に関する会議が2002年夏からモスクワ、ワシントン、ナービック、パリなどで開催されてきた。

将来考えられるルート（2）：イタリア、オーストリアなどの南欧からハンガリー経由でロシア・CISへ至るルートが検討されている。

朝鮮半島縦断鉄道連結計画：韓国建設交通省の金世浩・輸送政策室長は南北鉄道連結計画と工事の進捗状況について説明した。ファデーエフ議長によると、ロシア政府は朝鮮半島縦貫鉄道（TKR）とTSRの接続に積極的姿勢を示しており、実現のためにロシア、韓国、北朝鮮3カ国の鉄道相による会議を提唱している。

コンテナとワゴン：40fコンテナの供給が不足している。評議会としては各フォワーダーがコンテナを所有し、TSRで使用することを奨励している。これとは別に片荷傾向による空コンテナ輸送の問題がある。VICSでは取扱全量の22-23%が空コンテナで、業務の支障となっている。ポストーチヌイ港におけるワゴン（台車）の不足が指摘されている。

税関：ロシアを含む各国税関委員会に対して通関手続きの簡素化が要求された。また、ポストーチヌイ港で通関する場合、CLEAR-PAC<sup>4</sup>を利用することへの提案があった。

通信：ロシアのトランステレコム社は、ナホトカ～モスクワ～ミンスク～ワルシャワ～ベルリン間を結ぶ通信網を設置し、コンテナ輸送に関する情報管理ができるようにした。

その他：新しい試みとして、自動車輸送の車両開発が進められていることについての発表があった。また、リーファーコンテナの導入も検討されている。

シベリア鉄道利用の国際輸送は年々活況を見せている。輸送量が増加し、新しいルートが開発され、新規技術の導入も図られている。評議会の会員は年々増加し、そこで取り上げられる内容の多くから前向きな姿勢が感じられる。どうやら後ろ向きな姿勢に留まっているのは日本だけのようである。確かに日本からロシアへの輸出は停滞している。しかし他国の成功例からもっともっと学べるのではないかと。2003年の第12回年次総会はスロバキアで開催されることになった。

<sup>4</sup> Customs Link Entry/Exit America Russia Pacificと名付けられた電子通関システム。米国西海岸の船がロシア極東港湾に入港するにあたって使用することを目的に米国で開発された。サハリンなどでは利用されている。