

ロシアをめぐる3つの国際会議に参加して

ERINA調査研究部主任研究員 辻 久子

2001年9月、ロシアの経済協力に関する3つの国際会議に参加した。3つの会議とは、シベリア横断鉄道調整評議会（CCTST）第10回年次総会（ワルシャワ、9/6-7）；

第6回米国西海岸 - ロシア極東地域間経済協力会議（AHWG）（ウランウデ、9/11-14）； 極東国際投資フォーラム（ハバロフスク、9/19-21）である。ここでは上記3つの会議の様子を報告し、併せて旅行中に発見したことや感じたことを記す。

モスクワ経由ワルシャワ入り

9月4日、成田発モスクワ経由パリ行きのアエロフロート機で一路モスクワへ向かった。エアバス機はほぼ満席となった。私の席は、真中の4人掛け席の真中。両隣のフランス人男性はパリまで行くとのこと。そのうちの一人はバイオリニストで、「度々日仏間を往復しているが、アエロフロートだとエールフランスの約半額と安いから利用している。モスクワ経由のため数時間余計にかかるのはマイナスだが、安く、食事サービスだって悪くないよ」と言う。この日の機内食メニューの一つは「モスクワ風ハンバーグステーキ（Chicken Hamburg Steak Moscow Style）」と書かれていたので最近開発された料理かと思っていたところ、出てきたのはロシア料理の定番「キエフ風チキンカツレツ」だった。キエフがロシアから離れた現在、ロシアでは改名が行われたのかと推測してみたが、この伝統から逸脱したネーミングゆえに美味しい料理を逃がしてしまった人もいたに違いない。

トランジット客を対象に価格で勝負というアエロフロートの戦略は80年代のシベリア・ランドブリッジ（SLB）隆盛期を思い起こさせる。当時、日本の欧州向け輸出の相当部分が安いシベリア鉄道を利用してトランジット輸送されていたのだが、競合する海上輸送が技術革新を導入して価格破壊を実現すると、価格面での優位性を失ったSLBの輸送量は激減した。ソ連経由であろうとロシア経由であろうと、安くてサービスに問題が無ければ広く利用されるということだ。現在アエロフロートは成田～モスクワ間を週14便運航しているが¹、その約半分の便の最終目的地はパリ、ロンドン、ローマ等欧州の主要都市である。さらに、モス

クワ乗換えで欧州の多くの都市へその日のうちに到着することが可能である。モスクワ経由は安く欧州へ行く方法として定着しているようだ。

10時間の飛行で夕刻シェレメチェヴォII国際空港に到着。日本との時差は5時間。私もトランジット客であるが、この日のうちにワルシャワへ行く便がないため、一度ロシアに入国する必要がある。シェレメチェヴォII国際空港の入国審査は長蛇の列で30分以上待たされた。1980年のモスクワ五輪のために建設された空港は明らかに21世紀の要求に応じきれていない。しかし驚いたことに税関のチェックは数年前に比べても大幅に簡略化され、申告の必要が無い人はほぼノーチェックで通れるようになった。

この日は空港近くのホテルに一泊した。欧州系のホテルだがロビーには警備員が立ち、エレベーターはカードキーを差し込まないと動かない。ここはロシアだと実感する。久しぶりにボルシチとチョウザメのステーキを食べて床につくと翌朝はワルシャワへ向け出発だ。

9月5日、ホテルのシャトル・バンで空港へ。心配していたロシア出国手続きは比較的スムーズだった。ワルシャワまでは2時間の飛行だが時差が2時間あるため時計の針は元のままだ。ほぼ満席のツポレフ154型機は定刻どおりポーランドに着いた。

シベリア横断鉄道調整評議会総会

シベリア横断鉄道調整評議会（CCTST）第10回年次総会は9月6～7の2日間、24カ国から約180名の参加を得て開催された。23カ国の内訳は、開催国ポーランド、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、バルト3国、ドイツなど西欧から8ヶ国、ハンガリーなど中欧から4ヶ国、アジアから日本、韓国、朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）、タイ²であった。北朝鮮は初参加である。日本からの参加は、日本トランスシベリヤ複合輸送業者協会（TSIOAJ）代表で（株）日新の長沢氏他、私を含め3名であった。年々貨物量が減少しつつづけている日本発着貨物を反映しているのが、参加者も減少し、日本人は肩身の狭い思いをしているようだ。日本とは逆に、韓国発着貨物は増加を続けているためか、堂々

¹ 2001年8月時点の時刻表による。

² タイからの参加はESCAP代表。

としているように見えた³。

同評議会はシベリア横断鉄道の運営に関わる各国鉄道、複合輸送のパートナーである船社、港湾関係者、税関管轄政府、及び各国のオペレーター/フォワーダー各社により構成され、シベリア鉄道の利用促進と複合輸送の効率的運営を実現するための調整を行ってきた。同評議会が対象としているシベリア鉄道貨物輸送（TSR）は、トランジット輸送（SLB）とロシア/CISの輸出入（パイラテラル）を含む。年に一度開催される総会のほかに、各種作業部会が度々開催されている。加盟団体は年々増え、現在は75に上る。

同評議会の会長を務めるのはアクションネンコ鉄道相であるが、実質的調整役を務めているのは事務局長のファデーエフ氏（元鉄道相）で、例年議長をつとめて来た。しかし、今回、ファデーエフ氏は別の会議のために出席できず、議長を務めたのは、ツェルコ・ロシア鉄道省第1次官及び、ルクシャ・ロシア運輸省第1次官であった。従来、年次総会は鉄道省の単独主導で行われてきたが、鉄道省と運輸省が対等の立場で参加したことは、港湾、船社など、運輸省所管の輸送業者の数が多く、その役割が大きいことを配慮したものと思われる。

この会議では、参加者が順に担当分野の状況について発表を行い、それと並行してプロトコール作成が関係者の間で行われ、最後にそれが採用されるというプロセスを踏む。以下、日本に関係の深い関係者の発表で興味深かったものについて触れる。

韓国の主要フォワーダーであるWoojin Global Logisticsのパク社長は、最近の世界経済の動向から貨物量が減少する傾向にあって、輸送サービスは価格競争力とサービスの質が求められていると前置きし、ロシア鉄道省保有のコンテナが中央アジア向けを中心に不足していることを挙げた。コンテナの不足から、競合ルートに貨物が逃げたこともあるという。また、ポストーチヌイ港におけるプラットフォームの不足も指摘された。中央アジア向けワゴンはロシアに戻らないため、慢性的に不足しているとのこと。さらに、ロシア鉄道省の料金前納方式は国際慣行に反すると批判した。

韓国の主要船社、現代商船のリー副社長はシベリア鉄道トランジット輸送（SLB）の価格競争力について述べた。世界経済の減速傾向を反映して、オールウォーター・ルートの価格が低下してきており、現在SLBは価格的にぎりぎ

りの点で営業しているため、近い将来急減することもありうると危機的状況に警鐘を鳴らした。また、現代商船は自社のコンテナを提供しているが、ロシア鉄道省はもっとコンテナを提供する必要があると要望した。

TSIOAJ代表の長沢氏は、貨物量が落ち込んでいる日本の現状について説明し、問題点として、40 f コンテナの不足、日本港湾とポストーチヌイを結ぶ海上輸送の頻度の問題、そして価格競争力の問題を挙げた。

右肩下りの減少を続けている日本発着貨物であるが、今年、日本からドイツへタイヤを輸送する試験輸送が行われたとの報告があった。名古屋～デュイスブルグ間13,000kmを22日で運んだという。

ポストーチヌイ港によると、パイラテラル輸送の通関に時間を要すること、返還された空コンテナの取扱サービスが負担になっていることが問題である。

FESCOが運航している上海～ポストーチヌイ間航路は西航が中心であるため、空コンテナのポジショニングに苦労するとの指摘があった。

今回注目されたのは、ロシア鉄道省が計画している構想で、ロシア広軌をポーランドと朝鮮半島南北縦断鉄道まで延長するという案であった。朝鮮半島については、既にロシア鉄道省と北朝鮮との間で、南北縦断鉄道の建設が合意されているとのことだ。ロシア鉄道省は、これが完成すると韓国のトランジット貨物が、鉄道で積替えることなくロシアに結ばれるため、費用、時間の両面で効率化すると目論見を持っている。しかしこの構想に対して、極東港湾の代表から疑念の声が上がった。現在、ポストーチヌイ港などを經由して輸送されている韓国の欧州向けトランジット貨物が全面的に鉄道輸送化されるなら、極東港湾も船社も貨物を失うことになり、関係者が反対することは明らかだ。この構想はロシア鉄道省が単独で推し進めてきた経緯があるが、ロシアの輸送部門を総合的に考えていかなないと国内でコンセンサスを得ることはできないのではないかと。また韓国側が朝鮮半島内鉄道の広軌化に賛成するとは考え難く、実際ロシア鉄道省の提案に同意していないとの情報もある⁴。今回初めて北朝鮮鉄道部の関係者が会議に招待されたが、北朝鮮代表からの発言は無かった。

29頁に上る分厚いプロトコールが採択された。長文ではあるが意図する所は単純で、「いかにしてシベリア鉄道の競争力を強化して、利用を増やすことができるか」という課題に立ち向かう努力目標を列記したものである。要点を

³ 近年の貨物量については、辻久子「2000年のSLBの動向」ERINA情報EJ-0102（2001年3月）にまとめられている。

⁴ ERINA「朝鮮半島横断鉄道とシベリア鉄道連結に関するロシアと韓国の動き」、ERINA情報EJ-0106（2001年10月）によると、韓国鉄道庁長官の孫鶴来氏は、韓国の鉄道広軌化を含むロシア側の報道を否定したと伝えられている。

まとめる。

各機関は、対競合ルート（オールウォーター、道路）の価格競争力の強化に努める。

各国鉄道は、定時運行による輸送期日の厳守、貨物の安全確保、トレーシング情報サービスの向上に努める。コンテナ・ブロックトレインの定時運行を可能にするために、旅客列車と同じ扱いにする。

各国税関委員会に働きかけて、通関の簡素化/迅速化を進める。

各国鉄道、船社、フォワーダーは自社のコンテナをTSRに供給する。既存コンテナの有効利用の方策、空コンテナ回収の方法について検討する。

貨物誘致のためのマーケティング活動を強化する。

日本港湾～ポストーチヌイ間配船サービスの頻度を上げる（貨物量増加を前提とする）。

新規海上ルートとして進められている上海～ポストーチヌイ、寧波～ポストーチヌイ、ウィボルグ～キールなどのイニシアチブを支援する。

TSR利用に対する各種優遇処置を地方政府に求める。ドイツ～長春をオールウォーターで輸送しているフォルクスワーゲン社の貨物をTSR利用に変更するよう努力する。

長期的には、ロシア広軌をポーランド及び朝鮮半島南北連結へ延長する計画があり、実現の暁には有効利用するよう考える。

プロトコールの内容は殆どが毎年取り上げられていることの繰り返しで、そのこと自体、問題が一向に解決されないことを意味している⁵。なぜ毎年同じ課題がテーブルの上に載り続けるのかということの関係者は真剣に考えてみる必要があるようだ。次回、2002年の総会はスイスのパー



写真1 文科科学宮殿：スターリン様式の高層建築

ゼルで開催されることが決まった。

ワルシャワ点描

ワルシャワ滞在中は会議の前後の空き時間を利用して街を歩いた。

ホテルの部屋の正面に聳え立つスターリン様式の巨大な建物は、1950年代にスターリンから贈られたもので、現在は文化科学宮殿として使用されている（写真1）。モスクワにはモスクワ大学、外務省、ウクライナ・ホテル、レニングラード・ホテルなど7つのスターリン様式建築があるが、8番目がワルシャワにあることになる。この宮殿の30階の回廊が展望台として開放されていて、そこからは緑豊かなワルシャワの街が一望できる。また、この荘厳な建物は夜間にライトアップされると美しい。しかし、ワルシャワ市民はこの建物を嫌っているらしい。

ワルシャワの街にはバロック様式やゴシック様式の欧風建築が立ち並び、ドイツやオーストリアの町並みと似ている（写真2）。中世からの建物がそのまま残っていた旧市街周辺は、第2次大戦における市街戦でナチスドイツに徹底的に破壊し尽くされた。しかし戦後、ワルシャワ市民の情熱により、昔の町並みが見事に復元された。復元に当たっては壁の割れ目や煉瓦の形まで元通りに作られたと言われている。古いヨーロッパの町によく見られる市場広場もあり、建物も中世様式なのだが、壁の微妙な色合いや汚れ具合から復元されたものであることが感じられる。一種のテーマパーク的町並みと言ったら地元民に叱られるだろうか（写真3）。赤レンガ造りの城壁を抜けると新市街に入り（写真4）近くにキュリー夫人の生家があり、現在は博物館となっている。

街は活気があり、市場経済への移行も順調に進んでいるように見えた。街の一角にケンタッキー・フライドチキン、



写真2 ワルシャワの新世界通り

⁵ CCTSTの1999年総会については、辻久子、「競争力強化を目指すシベリア・ランドブリッジ」ERINA REPORT Vol. 31, 1999年12月号を参照。



写真3 旧市街市場広場



写真4 旧市街から新市街へ

ピザハット、屋台、アイスクリーム屋などが並んでいるファストフード広場のようなところがあり、夕方は若い人で賑わっている。また、地下街には「Oscar」という小さな国産系ファストフード店が至る所にあって、ピザやサンドイッチを頼める若者で一杯だ。レストラン、デパートや商店も多く、物も豊富である。街角の至る所に「KANTOR」と表示された両替屋がある。私も米ドルを両替したが、ワルシャワ市民が両替している通貨は何だろうか。どうしてポーランドの人は外貨を替えなければいけないほど持っているのか良く分からない。

ショパン弾きとして、ワルシャワでは是非音楽に触れてみたかった。郊外にあるショパンの生家まで足を運ぶ時間はなかったが、市内にあるショパン博物館には行ってみた。ショパンが最後に使用したピアノや自筆の楽譜が陳列されている。ドラクロワが描いたショパンの代表的肖像画の本物もあった（写真5）。

最終日の夜は、フィルハーモニアホールで名門ワルシャワ・フィルのコンサートを聴くことが出来た。4年に一度行われるショパン・コンクールの本選会（協奏曲）が行われる由緒あるホールである。ホールは狭く、内装に木がふんだんに使われているからだろうか、透明感のある弦と力

強い管のバランスが生かされた素晴らしい響きだ。この夜はメンデルスゾーン「真夏の夜の夢」、シベリウスのワルツなどに酔いしれた。これほどハイレベルのコンサートが僅か千円ほどで聞けると得をしたような気分になる。ワルシャワ・フィルの来日公演ともなれば、音響効果の悪い大ホールで、その5～10倍の値がつくことだろう。

9月8日朝ワルシャワを発つ。エアロフロートのツポレフ154型機はここでも満席だ。機内で隣に座っていたのはワルシャワのネスル社の社員というポーランド人男性だった。外資系企業の社員はどこでも元気が良い。スチュワーデスがコーヒーを注ぎにまわると、すかさず「ネスカフェ？」と尋ねる。注がれたコーヒーがネスルの製品だと確かめると喜ぶ。自社製品を普及させるために、どこへ行っても「ネスカフェ？」と叫んでいるそうだ。今回は中欧地区のマネージャー会議があるため、初めてモスクワへ行くのを楽しみにしている。彼は、ポーランドではネスカフェはまだ普及途上でやりがいがあると考えている。ロシアの方はチャイ（紅茶）文化が根強くてコーヒーの消費量そのものが低いとのことだ。ロシアで美味しいコーヒーになかなかありつけないのはコーヒー文化の問題があるようだ。

雨のモスクワ

再びモスクワに着く。シェレメチェヴォII国際空港の入国管理に並ぶ人の列は前回よりもさらに長く、入国に約40分待たされた。税関を抜け、タクシーの客引きの声が渦巻く通路を通り、タクシー手配デスクに行く。ホテルの名前を告げると、英語を話す女性が「そのホテルまでの基準料金は75ドルですが60ドルに負けておきましょう」という。それは高すぎるとさらに50ドルに値切るとOKとなり、少し離れたところに駐車してあった車に案内された。旧式の乗用車で、タクシーの表示などはどこにもなく、白タクみたいだ。40分ほど走ってキエフ駅近くのホテルに到着し、



写真5 ショパン博物館

そこで運転手に米ドル札で50ドル払った。後でガイドブックを見ると50ドルは相場なのだが、もう少し値切ってみれば良かったと反省した。バザール経済がタクシー業界にまで浸透しているのか。それにしてもロシア国内で米ドルが堂々と使われているのには驚いた。

日暮れまで少し時間があつたので、霧雨の降る中、外を歩いてみた。キエフ駅は薄暗く、大きな荷物を持った旅行者の姿がちらほら。周辺はアパートの立ち並ぶ住宅地だが、駅前といってもキオスクのような店が並んでいるだけで、大型店舗は見当たらない。小さな店舗で少量多品種の日用品を販売するキオスク方式は甚だ非効率な流通形態である。ロシアの流通業界に巨大な技術革新の可能性があるということが分かる。そんな中、マクドナルドは家族連れで賑わっていた。ロシアにはファミリーレストランのようなものがあまり無いようだから、マクドナルドは貴重な存在なのかもしれない。

ホテルの部屋に戻りNHKのニュースを見ると関東地方に台風が近づいている。世界各地のホテルでNHKが見られるようになったのは歓迎だが、残念ながらニュース番組が見られる時間が限られている。日本の朝夕7時と夜10時のニュースを現地時間に合わせてずらして放映するとか、BSニュースを時々流す程度のケースが多い。それ以外の時間帯は趣味、体操や健康番組など、旅先では見る気がしないような番組ばかりやっている。NHKがつまらない番組をやっている時はCNNに切り替える。確認したわけではないが、NHKは国別、地域別に、番組の時間帯をずらしたり、内容を変更したりして提供しているのではないか。そのような手間のかかる方法は止めて、CNNやBBCがやっているように、24時間ニュース専用チャンネルを一つ作って全世界に流すと良い。そうすれば、地球の裏側でも、朝でも夜でも、日本で起った事件、気になるスポーツの結果、天災の被害状況など最新のニュースを知ることができる。

翌9日、日曜日午後、車で迎えにきてくれたロシア人の友人と街に出る。赤の広場周辺は、雨模様にもかかわらず家族連れや観光客で賑わっていた。モスクワの絵葉書のシンボル、聖ワシリイ聖堂は改装中で、屋根が足場で覆われているため被写体にならず。地下商店街の賑わいは東京とあまり変わらない。

シベリア夜間飛行

ウランウデ行き航空便(G5-27)に乗るため、市の遙か南方にあるドモジエドヴォ空港に向かう。モスクワっ子の友人も行ったことが無いというドモジエドヴォ空港は、市の外環状道路からさらに20kmほど南南東にあり、市内か

ら車で1時間以上かかる。都心からの距離ではシェレメチエヴォよりも遠く、モスクワの成田といったところだろうか。但し、空港までの道路は車もまばらで渋滞などはない。ガイドブックによると、旧ソ連最大の空港とされ、主にシベリア、中央アジア、コーカサス方面と結ぶ便に使われている。最近改装されて広くきれいになったために、欧州への国際便も出ているとのこと。確かにシェレメチエヴォより明るくきれいだ。欠点は待合室やレストランが不足していることか。

チェックインは日本やアメリカで一般的に行われているような航空会社の専門カウンターでは無く、行き先と便名の書かれたカウンターに並ぶやり方だ。この方法はロシア、ポーランド、中国など旧社会主義圏では今も採用されている。一般のロシア人の荷物に眼をやると、担ぎ屋さんが持っているようなビニール製の袋が多い。それを安全のためか、外側からビニールテープでぐるぐる巻きにしている。スーツケースや鞆の場合もテープで巻く人が多い。

ウランウデ便と表示されたチェックインカウンターの行列の中に、同じ会議に出席すると見られる旧知の人やアメリカ人らしきグループを見つけて安心する。搭乗口で待つ乗客の中で目立つ存在だったのは、30才ぐらいの陽気なアメリカ人女性と、その母親と見られる2人組みで、大きなリュックを背負い、ベビー用バギーを2台、手荷物として持っている。目的を聞くと、ウランウデでロシア人の赤ちゃん2人を預かり、養子としてアメリカへ連れて帰るといふ。事情は良く分からないが、これでロシアの人口がまた減るわけだ。

バスで遠くに駐機されている航空機まで移動する。目の前にあるツポレフ154型機は全体が白く、パッチを貼ったような跡が幾つもある老朽機で、航空会社の名前はどこにも書かれていない。ウランウデ行きG5-27便を運航する航空会社名については、何人かの会議関係者に聞いたが答はまちまちで、結局分からずじまいだった。航空業界の民営化が急速に進んだロシアでは、雨後の筍のように小規模航空会社が各地に誕生したため、航空会社のコード名を表す国際規格の2桁のアルファベットではなく、アルファベットと数字の組み合わせで示すようになった。この便の航空会社がG5で、後で利用するダリアピア航空のコード名はH8だ。

老朽機は機内の内装も古く、背もたれは破れ、頭上の読書用ライトの位置は手元と整合せず、機内には蚊と蠅がいた。こうやって蚊と共に西ナイルウィルスが運ばれる可能性がある。機内はほぼ満席の状態で、定刻通り午後8時離陸。しかし、ボロボロの機体とは対照的に、食事とサービスは

想像以上だった。熱くないのが難のビーフシチューとサラダ、ハムなど盛りだくさんの夕食は国際線並だったし、2度目の朝食に相当するものも出された。笑顔で何度も紅茶を注いで回る乗務員のサービスもロシアの水準以上だ。

ウランウデ：プリヤート人の町

翌9月10日、モスクワから6時間のフライトでウランウデ空港に着陸。スムーズな着陸だったが滑走路に凹凸があるためバンプする。時差が5時間あるため、現地時間は朝7時、東の空が光を帯びはじめる東雲のころだ。モスクワと5時間の時差ということは日本と同じということだから、日の出が遅いのも頷ける。機内で待たされていると、空港の端の方に乗降に用いるタラップが3台置いてあるのが目に入った。その中の1台を人が手で押してこちらに向かっている。

タラップを降りると肌寒い。ターミナルビルまで歩き、古ぼけた空港ビルに会議関係者が出迎えてくれた。ロシア側代表のアナトーリ・プーリさん、シアトルの事務局の先発隊などと到着の挨拶をする。この便で到着した参加者は約30人。シアトルからアムステルダムやロンドンを経由し、更にモスクワ経由と地球を半周してきた人も多い事がわかった。

荷物室の扉が開けられ、預けた荷物が出てくるまで小一時間待たされた。荷物室の中には老朽化したカラーセルがあったが動いておらず、その上に荷物が載せてあった。

一行は外で待っていたハンガリー製の赤いバスに乗り、けたたましい音を出すパトカーに先導されてホテルへ向かった。この街で一番高級とされるゲセル・ホテルはソ連時代に建てられたインツェリスト調だが、3階建てで家族的な雰囲気だ。

部屋にはベッドが2つあり、ゆったりしている。早速シャワーを浴びる。洗面所に置いてあったピンク色の石鹸は、

80年代後半のソ連時代にロシアを初めて訪れた時に、各地のホテルで見かけたのと似ている。長い棒状の石鹸をぶつ切りにしただけの形状で、余り泡が立たない。こんな石鹸を今でも作っていたのかと懐かしい気分になった。バスタブや洗面所に水を溜めておく栓が無いのも昔と同じだ。これではバスタブに浸かる事も、小物衣類を洗濯することもできない。当時、ガイドブックには、ロシアに行くときはゴルフボールを持っていくと重宝すると書かれていたのを思い出す。正方形の枕や固い掛け布団も昔と同じだ。TVは故障しているのか映らず、そして原始的な形の鍵は開け閉めに工夫がいる。さらに、文明に甘やかされている身にとって、逃げていかない蠅はイライラの素。ガイドブックには蚊取り線香が必要と書かれていたが、あれば役に立つだろう。各階にチェジュールナヤと呼ばれるメイドさんの詰め所があり、ランドリーなどもお願いできる。エレベーターは小さく、フロアと少しずれた高さに止まる。ベッドに横になると、飛行機の中で殆ど眠れなかったからか、夕方まで眠ってしまった。

日本と同じ時間帯ということは日没が遅いということだ。日が沈むのは午後8時頃で、9時近くまで外は明るい。ホテルのレストランでボルシチとペリメニの早めの夕食を済ますと、歩いて5分ほどのところにある街の中心広場へ出かけた。広場の中心に置かれた巨大なレーニンの頭像を囲んで、プリヤート共和国政府や市政府の建物が立ち並んでいる光景はソ連時代の映像のままに違いない(写真6)。広場の周りには屋台や青空スナックが並び、オペラハウスや郵便局もある(写真7)。

ホテルの売店で見つけた絵葉書に貼る1ルーブル切手が、売店にもフロントにもなかったので、郵便局で求めた。係員が奥の部屋から持ってきたのは98年のデノミ以前の1,000ルーブル切手だ。ゼロが3つ余計についているが今でも通用する。この町の買い物には消費税に相当する税金



写真6 プリヤート共和国政府ビルの前に置かれたレーニンの頭像



写真7 オペラハウス



写真8 市内を走る路面電車

がかかるため、切手も割高になってしまった。モスクワでもっと買ってくるべきだったか。しかし全般に物価は安い。ホテルのランドリー・サービスの価格は日本の5分の1ほど。レストランの昼食は100ルーブル程で済んだ。

町のメイン通りにはハンガリー製とみられる路面電車が走り(写真8)。バスは殆どがソ連時代に国内やハンガリーなどで製造された古いものだ。しかし、乗用車や商用車となると日本製の新しい車が多い。日本海を渡って運ばれてきた中古車だろうが、内陸のウランウデまでは鉄道輸送にかかる輸送費が小売価格に上乘せされる。驚いたことに町の中心部には交通信号が殆どない。カリフォルニアのカメルのように、車はゆっくり走る。

ウランウデで見かける人の約3分の1は日本人にそっくりのプリヤート人である。うっかり日本人が多いのかと錯覚してしまうほど似ている。古代の遺跡から出てきた人のDNAを分析した考古学者の研究によると日本人のルーツの一つはプリヤートだという。昔々、プリヤートに住んでいた人々が、気候の寒冷化に伴い、当時地続きだったサハリンを経由して北海道、さらに凍結していた津軽海峡を渡って本州へと移り住んできたという説だ。現在のプリヤート人を見ると、この説が信憑性をもって来る。しかもプリヤート人は仏教徒なので、態度や考え方も日本人に似たところがあり、社会的に成功している優秀な人が多いという。そう言えば、会議で州政府を代表して演説した高官たちは殆どがプリヤート人だったし、ホテルのフロント係はプリヤート人女性で、きめ細かなサービスが印象的だった。さらに驚いたのは、彼等がモスクワより距離的に近く、外見が自分たちに似、経済的に豊かな日本に絶大なる憧れと親近感を持っているということだ。一般的にロシア人は親日的といわれるが、中でもプリヤート人達は超親日的である。

第6回アメリカ西海岸 - ロシア極東経済協力会議 (AHWG)⁶

翌11日、第6回アメリカ西海岸 - ロシア極東経済協力会議が始まった。この会議の趣旨は、アメリカ西海岸4州とロシア極東地域の経済交流促進のために、両国の中央・地方政府と民間部門が具体的問題について話し合う機会を年に1回設けているもので、一昨年はウラジオストク、昨年はカリフォルニア州モンレーと、米口で交互に開催されている。尚、後で述べるように、2002年の第7回会議は米国のアンカレッジで開催される予定である。

今回の公式参加者は、ロシア側が140名、アメリカ側が75名、他にモンゴル及び日本の参加⁷があった。会議の主催者は日本、中国、韓国など近隣諸国の参加を歓迎している。

ロシア側の主な参加者は、モスクワの経済関係各省、極東ザバイカル各州の代表、企業関係者等で、ノボシビルスク、クラスノヤルスク、イルクーツクなどの周辺各州からの参加もあった。地元のプリヤート共和国は政府・関係機関を挙げてホスト役を務めた。

アメリカ側の主な参加者は、ワシントンの連邦政府経済関係各省、西海岸各州、在口大使館・総領事館、米口投資基金、アメリカンビジネスセンターなどの代表、及び港湾関係者、学識経験者、企業関係者などであった。

会議は初日の午前と午後に分けて分科会が開かれた。取り上げられたテーマは、持続可能な発展、観光、商道德、教育、輸送/東西回廊、情報通信、法整備、企業金融など。

私は輸送/東西回廊、観光、持続可能な発展などのセッションに参加した。

東西回廊のプロジェクトは前年の会議で華々しく取り上げられた。東西回廊とはアメリカ西海岸(特にワシントン州)からロシア沿海地方を経由して、中国東北部(黒龍江省と吉林省)に至る輸送回廊(主にコンテナ)を作ろうというプロジェクトである。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、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対抗意識である。しかし99年にワシントン州で行ったFSによると、東西回廊はコスト面でも時間面でも大連ルートに対し競争力を持たないとされている。現状では競争力がないから誰も使おう

⁶ 昨年の会議については、辻久子「アメリカ西海岸 - ロシア極東経済協力会議報告」、ERINA REPORT Vol.35、2000年8月を参照のこと。

⁷ 日本からは私のほかに新潟県庁から2名が前半のウランウデにおける会議部分のみ参加した。

とせず、輸送量が少ないからコスト高になるという悪循環になっている。中口国境通過に手続きや施設上の理由から時間を要するという問題もある。さらに、黒龍江省・吉林省と米国との貿易はまだ少なく、十分なコンテナ貨物量が見込めない⁸。中国から米国への輸出は主に南東部沿海地域を中心として進められているのであって、東北2省の対外貿易はまだ少ない。競争力、貨物量の両面で前途多難との結論が出たわけだが、その後約1年間、全く進展が無かったことが報告され、全員を失望させた。配布された資料も前年のものと全く同じであった。ワシントン州中国評議会のポーリック氏は、中国との協力がうまく運んでないこと、そして今回の会議にも招いたのだが中国の関係者（シノトランス）は顔を見せていないとぼやいていた。東西回廊プロジェクトを今後どのように進めていくかは、クルトウシュナヤ・リゾートでの分科会で話し合われることになった。

観光セッションでは、ロシア極東にアメリカなどからの観光客を誘致するために何をすべきかが討議されていた。最も強調されていたのが、インターネットのウェブサイトを見てもらうという提案だった。ウェブサイトを見てロシアに行こうと決める人がいったいどのくらいいるだろうか。私の反論はクルトウシュナヤ・リゾートでの分科会で唱えることにする。

夜は英和国知事を迎え、ブリヤート・ホテルでレセプションが開催された。立食の各テーブルには色とりどりの地元料理が並んだ。イクラ、ソーセージの載ったブッテルブロートと呼ばれるオープンサンド、肉料理、サラダ、果物、さらに中華風肉饅頭が出てきたのには驚いた。ウランウデはモンゴル経由で中国にも近いのだ。エンターテインメントはイタリア風ベルカント歌唱ショーだ。モンゴル相撲の選手のように逞しいブリヤート人男性がオペラ曲やロシア民謡を歌い上げる。この町にはオペラ劇場があるように歌唱が盛んなのだ。宴も終盤の9時ごろホテルに戻った。

アメリカで同時多発テロ事件発生！

9月12日、朝食にホテルのレストランへ行ったらアメリカ人達が落ち着かぬ様子で話し込んでいる。何も知らない私に、「昨夜ニューヨークの世界貿易センタービルやペンタゴンに、テロリストにハイジャックされた旅客機が突っ込み、アメリカも世界も破滅状態みたいよ」と慌てた表情で教えてくれた。事故発生は前夜のパーティーが終わる頃だったわけで、アメリカ人達は夜のうちに本国の家族

や職場に電話したり、TVを見たりして状況を把握しており、私だけが知らずに眠りこけていたようだ。シアトルのミシェルは、「私の弟が日本の米沢にいるの。今はアメリカのエアラインよりもロシアの飛行機の方が安全だと思うから、あなたと一緒に新潟へ帰るわ」と感情的に話す。世界中の国際空港は閉鎖ということだが、何人かのアメリカ人は朝のモスクワ便で発った。

ロビーのTVの周りには人だかりができ、ロシア国営放送が繰り返し流すニューヨークから送られてきた戦慄の映像に皆の目は集中する。まるで映画で「キングコング」がマンハッタンを襲うシーンのようだ。10年ほど前、世界貿易センター最上階の展望室から見たイーストリバーの夜景を思い出した。確か私のアルバムには、自由の女神から世界貿易センタービルを写した写真がある。

ホテルのロビーでは米口の代表及び地元の主催者代表が、今後の方針について、会議を続行するか、それとも打ち切るか話し合っていた。結論は会議を続行するが、アメリカのテロ事件の続報についての続報を参加者に随時連絡するという事になった。

米国代表団は会議室にこもって対策を話し合っていた。結局、午前中の全体会議は短縮され、双方の代表による挨拶及び、CLEAR-PAC (Customs Link Entry/Exit America Russia Pacific)⁹の説明だけで終わった。予定されていた私の発言もカットされた。

クルトウシュナヤ湖畔リゾート

ホテルで昼食を済ますと荷物をまとめて出発だ。トランク類はバンに積み込み車で直接現地へ。参加者はパトカーに先導されてバスで駅に向かった。パトカーはサイレンを鳴らし、駅までの道路のあらゆる曲がり角に警官や兵隊が待ち受けて他の車両を止めて走る。アメリカのテロ事件発生以後警備が強化され、ベレー帽を被り、銃を肩にした兵隊がアメリカ人の団体を常時取り巻いて守ってくれているようだった。

米口会議の参加者と地元の応援スタッフを乗せた臨時列車は3時に発車。シベリア鉄道を西に向かう2時間程の列車旅行だ。列車はゆっくり走るの、並行して走る車に抜かれるほどだ。反対側の車線を走る貨物列車と10分間に1回すれ違う。貨車は石炭、石油、コンテナ、ワゴン、木材などの混成だ。窓外の景色は黄色く色づき始めた木々を背景に、ダーチャらしき家、農家、工場、時折渡る川など

⁸ 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, 2000年8月号参照。

⁹ 米国商務省が中心になって進めている一種のEDIシステムで、ロシアにおける通関を迅速に行うために、通関に必要な書類を予め電子メールで送っておき、貨物が到着する前に手続きを完了しておくことが可能になる。



写真9 プリヤート人：向かって左がラウジミール、アメリカ人を挟んで右がスタニスラフ

変化に富んでいる。

ロシア人達が持参のウォッカ、キャビア、パン等を開けて早速酒盛りを始めるとアメリカ人も輪に入る。4人がけのボックス席で同席したのは、モスクワの大使館に勤務するアメリカ人女性と2人のプリヤート人青年だ。日本人そっくりのウラジミールとスタニスラフは30代で、ウランウデでIT関係の事業に携わっているというインテリである(写真9)。スタニスラフはレニングラード大学卒業でドイツ留学の経験があり、ウラジミールはプリヤート大学出身のエンジニアで2人とも英語が少しできる。彼等の話では、ソ連が崩壊し、それまで国営であった農業が自由化された結果、農民たちは作物をどうやって売ったらよいか分からず買い叩かれ、生活は貧窮し、農家の子供たちがウランウデの町へ出て乞食をしていたそうだ。ウラジミールは近々日本へ派遣されるかもしれないということで、日本に多大なる関心を持っている。

午後5時、クルトウシュナヤ無人駅に到着。クルトウシュナヤ・リゾートはバイカル湖畔の保養地で、ログハウスなど木造の家が、信州のペンション村のように立ち並んでいる。マネジメントは事務所で一本化されているが、建物の質は、バスタイレ付きの高級別荘のような館から、バスもシャワーもトイレもなしという非人間的小屋までさまざまだ。

呆れるほど非効率なマネジメントの受付で待たされた挙句、最初に受け取った鍵を持って館へ行くと、シャワーはないがトイレはあるという建物。シャワーは我慢しようかと思っていたら、その館ではないと事務所から呼び出され、2つ目の鍵を渡された。2つ目の館は、シャワーはおろかトイレも手洗いもないひどい所で、先に着いていたロシア人女性は、トイレは外の草むらでするしかないと嘆いている。私は事務所へ行き、このような非人間的住環境には慣れてないと直訴。同じような不満を持ったアメリカ人が大

勢いて、結局直訴した外国人は客として、もう少しまともな部屋に替えてもらえることができた。3度目に割り当てられた部屋は事務所の2階で、トイレ、シャワー設備とバスタブがあった。もっとも湯がほとんど出なかったのでシャワーは使えなかったが、部屋には壊れて使えないソファが置いてあり、蠅と蚊が待っていた。一瞬、思い出したのは、北朝鮮の先鋒で泊った琵琶招待所だ。あそこでは深夜に水が出なかったり、鍵が開かなくなったりと珍しい経験をした。

クルトウシュナヤ・リゾートでは大食堂で全員食事をするわけだが、カフェテリアに列を作らずいぶん長く待たせる。よく見ると、食べ物の皿と食事を取るところまではスムーズに行われているのだが、最後のコーヒー/紅茶作る所がネックになっている。各自が自分でネスカフェの瓶からスプーンでインスタントコーヒーを取り、砂糖とミルクを入れ、それに熱湯を注ぐという手間のかかる作業をセルフで行うようになっているのだ。コーヒーなどは別のテーブルで自由に作るようにすればいいものなのに。時間短縮の工夫をしないのは、この地域に「時は金なり」の思想が無いということか。それとも客の方が従順で、いくら待たされても文句一つ言わないから店でも工夫をしないということか。どこへ行っても食べる為に待たなければいけない国である。

食後、列車で一緒だったウラジミールとスタニスラフに、彼等の泊っている館に招かれた。ウォッカ、ワイン、ジュースなどのテーブルを囲んでロシア各地から来た人達と雑談だ。そこにプリヤート共和国の教育科学大臣のセルゲイさんが仲間入りして大演説をしていった。プリヤート人のセルゲイ大臣は日本を訪問したことがあり、それ以来大の親日家になった。モスクワよりも近い日本との経済協力を進めていきたいと考えており、近いうちにプリヤートの若い人達を連れて日本に行くつもりでいる。

会議は続く

翌9月13日、朝の冷え込みで目が覚めた。この日は終日分科会が開かれた。12の分野とは、農業、エコロジー、エネルギー、金融、漁業、林業、法律、鉱業、観光、情報通信、教育、輸送である。私は午前中は輸送、午後は観光の分科会に出席した。

輸送分科会はウラジオストク港のミハイル・ロブカノフ氏が議長を務めた。分科会では、行き詰まり状態にある東西回廊プロジェクトをどのように進めていこうかが話し合われた。東西回廊プロジェクトを推進していく上で鍵となるのは、背後圏となる黒龍江省への米国企業の進出である。

長春にドイツのフォルクスワーゲン社が生産設備を持っているように、黒龍江省にも米国企業の直接投資が進むことが貨物創出の源となる。さらに、従来指摘されてきた問題である中口国境通過がスムーズに行えるようにするためには、中国側の輸送業者及び中国政府の協力が欠かせない。議長側から、ロシア、中国、米国、日本、韓国などの実務家による実行委員会を設け、定期的に協議を続けるという提案がなされ、賛同を得た。

観光分科会の議長を勤めたのは、アレクサンダー・ニコリン氏である。この分科会にはアメリカ側代表の他に地元ブリアートの観光受け入れ会社が多数参加し、アメリカ人観光客誘致の為の方策を話し合った。提案された主な改善策は、米国、ロシア、モンゴル間ビザ手続きの簡素化ないしは廃止、ハバロフスク～アンカレッジ～シアトル間航空便の再開、米口協力で新規プロジェクトを進める、などである。次に、日本の立場から私が次のような3つの提案を行った。ブリアートへの観光客誘致にはアクセスが重要で、ハバロフスクやウラジオストクからの直行便が必要である。ホテルの質が問題で、少なくとも4つ星ホテルが必要。観光客誘致には日本の旅行代理店の関係者を招いて宣伝する必要があり、ホームページなどでは不十分である。

次に、現在休眠中の新潟～イルクーツク便の復活について触れたところ、ブリアートの人達はイルクーツクではなくてウランウデ～新潟路線を作りましょうという。後で分かったことだが、ブリアートの人々はイルクーツクに対して競争意識を持っていて、協力意識は余りないとのことだ。

バイカル湖のほとりで

観光分科会の魅力は現地視察という名のオプションツアーが付くことだ。午後の会議を早めに切り上げると、バイカル湖の船着場に用意してあった船で湖巡りに出かけた(写真10)。クルトウシュナヤ・リゾートはバイカル湖の南



写真10 船に乗ってバイカル湖巡り



写真11 単調なバイカル湖の景観

端近くの入り江に面している為に、湖は浅く穏やかである。船はその入り江を出てバイカル湖の沖へと向かった。この近くで育ったというナタリアさんによると、沖では1,500メートル位の水深があるという。彼女は瓶を湖に垂らして深い所の水を汲み上げて飲ませてくれた。ミネラル分が少ないと言われる水は美味しかった。バイカル湖の水質は今のところ良質とされているが、湖の周辺に立地する製紙工場の廃液がもたらす環境汚染が危惧されている。工場を近代化するには資金が無く、工場を閉鎖すると失業問題が生じるということで問題の解決は先送りされている。バイカル湖には約350の川が流れ込んでいるというが、川の上流をきれいに保つために、これ以上工業開発は行わず、生活排水の浄化にも力を入れて欲しいものだ。

バイカル湖は澄んだ水と遠くに見える山の稜線、それに雲だけの大味で愛嬌のない湖だ。これでは絵にも写真にもならない(写真11)。日本の琵琶湖の場合、三井寺や琵琶湖大橋、ヨット等が湖の景観に色取りを添えているが、バイカル湖の景色は余りも単調なので絵葉書の撮影にも工夫がいることだろう。アメリカ人はミシガン湖を思い出すと言ったが、確かにアメリカの5大湖も広いばかりで大味だ。

船の中でモンゴルからの参加者に会った。ウランバートルから国境まで車で4時間ほど、国境を越えるとウランウデまで2時間と近いそうだ。この会議終了後、会議参加者の一部のグループはモンゴル旅行に向かった。

船の次はバスツアーだ。バスで40分位行ったところにあるポソルスキー・モナストリーという古い修道院を訪れた(写真12)。この辺りはのどかな漁村と農村が混在し、バスの通る道を牛も一緒に歩いている。ゲートを入ると修道僧が出てきて一行を案内してくれた(写真13)。ポソルスキー・モナストリーの礼拝堂は350年前に建造されたが、マルキシズムの時代に一度破壊され、1980年代になって再建が始まったという。しかし建物は未だ廃墟に近い状態で、礼拝に使用されるには至っていない。寺院の塔に登るとバイカ



写真12 ポソルスキー・モナストリーの礼拝堂

ル湖がすぐ下に見える。寺院の傍らに設けられた仮の礼拝堂にはロシア正教の宗教画やイコンが多数置かれてあり、目処の立たない復旧工事の終了を待っていた。

最後の夜は浜辺で野外パーティーが開かれた。まず、この地方特産のオムリの串焼きが砂浜で繰り広げられる。オムリとはバイカル湖固有の淡水魚で大きさは30cm位。オムリの口から棒を刺し、細長く作った焚き火の周りに棒を立て、火であぶる。日本には鮎に棒を刺し、囲炉裏の周りに立てて焼く料理があるが、これを大規模にしたようなものだ。用意された新鮮なオムリは一人当り一匹で、合計300人分位あったろうか。香ばしく焼けると、刺してある棒を横に持ってかじる。用意されたテーブルの上には、イクラ、ソーセージ、魚の燻製などを乗せたオープンサンド、ラム肉のグリル、サラダ、フルーツなどが並べられ、酒が注がれると会話が弾む。私が不思議と気に入ったのは小ぶりの赤いトマトだ。味が濃く美味しい。すっかり気に入って、この後も行く先々でシベリアのトマトを食べた。日本の水っぽい大きなトマトと全く違う。日本に種を輸入した野菜だ。

オムリを焼いている浜辺で地元の新聞記者という人にインタビューされた。通訳してくれたのは船で会ったナタリアさんだ。記者は一昨日発生した米国同時多発テロ事件について私の考えを聞こうとした。事件発生から2日ほど、たいした情報を得たわけではなく、はっきりしたことは言えなかったが、「もしテロリストによるものであるならば、アメリカは必ず報復行動に出るであろう」との見解を述べた。その記者が自分の考えとして、「これはアメリカの敗北で、ロシアと中国の勝利だ」と言ったのには驚いた。ウランウデには巨大なレーニン像があるが、人々の考えもレーニン崇拜時代の構図と変わってないということか。事件に関して多くの情報が明らかになった今、あの記者はどう考えているだろうか。

別れ際にナタリアさんが日本への憧れを話してくれた。



写真13 修道僧

「はるか遠くに日本という理想郷があって、いつか行けるといいねと子供と話している」と。プリヤートでは子供を日本に留学させることが夢の夢なのだ。日本人として何かしてあげることができないものだろうか。

翌14日、最後の全体集会が行われ、12の分科会の議長から報告があり、プロトコルの採択が行われた。次回の会議は2002年5月、アラスカ州アンカレッジで開催することが発表された。

昼食に食堂へ行くと、米国同時多発テロ事件のニュースが配布された。CNNのホームページによると、犯行にはウサマ・ビン・ラディンが関わっているらしい。また、閉鎖されていた全米の空港が限定的ではあるがオープンされている。アメリカ人の関心は自宅にどうやって帰れるかということだ。一昨日のテロ事件直後、動揺して新潟に来るような話をしていたミシェルも落ち着き、モスクワ経由でシアトルに帰ると言っている。クルトウシュナヤ・リゾートに滞在中も、常に銃を持った兵隊がアメリカ人グループを警護していた。

午後、一部のグループはバスでイルクーツクへ向かった。ここはウランウデとイルクーツクの間位置するわけだから、直接イルクーツクへ向かうのは賢いと言える。しかし大多数の参加者は再び列車でウランウデに戻った。帰り際に、地元のナタリアさん等から贈り物をいただいた。この地域特産のリキュールと松の実一袋だ。唯一の日本人である私だけにお土産を持たせてくれるとは感激だ。

ウランウデ無人駅で列車を待つ間、ヤクーチャから参加した2人の若い女性に出会った。彼女等は私に大きな松ぼっくりを譲ってくれ、皮をむしって下に付いている実を食べる方法を教えてくれた。その実の黒い皮を剥くと、日本でもおつまみとして売られている松の実だ。中国では料理にもよく使う。イルクーツクやプリヤートでは松の実をむしり、おやつとして食べる習慣があるそうだが、ウランウデの街角で松の実を売っていたのを思い出す。

帰りの鉄道で同席したのは、観光分科会で会った旅行代理店経営者ピクトルさんと、英語教師のラリサさんだった。2人ともブリヤート人で顔は日本人そっくりである。ピクトルさんとは観光分科会の続きを話した。ピクトルの話だと、日本の旅行業者をウランウデに招いたことがあるが、ホテルが悪いと言って帰ったとのこと。私が昨日の分科会で同様の注文をつけて以来、あらためて自信を無くしたようだ。星が4つ以上ついたホテルでないとい一般の日本人観光客は来ないだろうと言うと、ウランウデで一番のホテルであるゲセルにお願いして高級ホテルを建ててもらおうかと呟いていた。ラリサさんは数年前未亡人となり、1人で17歳の息子を育てている。ソ連崩壊後の10年は戦いの日々だったが、昔より生活は良くなっていると感じている。全体的にブリヤート人は社会的に成功している人が多いとのことだったが、ブリヤートの経済水準は低く、平均賃金は月に70ドル程度でしかないと言っていた。確かに経済統計で見てもブリヤートの1人当たり所得はロシア全国平均の60%、モスクワの20%ほどでしかない¹⁰。日本の給与のことを聞かれたが、余りの違いに話すの気が引けた。

シベリア鉄道の旅

ホテルで朝早い朝食を済ますと、9月15日朝7時半、雨の中、ホテルで呼んでもらったタクシーで駅へ向かう。運転手さんに100ルーブル払う。8時9分発の001号列車、ウラジオストク発モスクワ行きロシア号は遅れているという。タクシーの運転手さんは駅の待合室に私を案内し、待合室の受付の女性に話をし、英語の列車案内の電話を掛けてくれた。001便はいったいどのくらい遅れるか分からないので、駅で待っても良いし、ホテルへ戻っても良いとのこと。雨の中で荷物を持って動くのも面倒なので、その待合室で待つことにした。待合室は大理石張りの立派なものだが、掃除がよい加減な上、すぐ近くにあるトイレの匂いがする。そしてトイレは例によって汚い。

先ず分かったことは、地方都市では英語の話せるロシア人は殆どいないということだ。待合室の料金を徴収している受付の女性もさっぱりだ。できるだけインテリっぽい人に声を掛けてみたがだめだった。待合室に半日座っていて会った人の中で英語を話す人は、一目でインテリと分かる眼鏡の女性と、昨日まで同じ会議に参加していたブラゴペンシチェンスクの男性の2人だけだった。ロシアの英語教育はどうなっているのだろう。昨日会ったラリサ先生のこ

とを思い出す。

それでも身振り手振りでも何とかコミュニケーションできるものだ。モスクワに向かうある若い夫婦は多数の荷物を持っていたが、そのうちの一つは背の高い籠で、中には黒猫が入っていた。猫は旅慣れた様子で、私が撫でてやると指を舐める。彼等の乗る列車は私が乗るはずの列車の15分前を走っているはずの、ハバロフスク発モスクワ行きだったが、約5時間の遅れで昼過ぎに到着し、猫ともども行ってしまった。その列車の15分後に001便が到着するという期待は裏切られ、何時になっても案内がないので、待合室の隅にある売店でコーヒーやチョコレートを買って空腹をしのぐ。旅慣れたロシア人は用意のいいこと。パンとソーセージの塊を持参して、サンドイッチを作って食べている老女、どこからかバナナを仕入れてきて食べる家族連れなどがある。時間つぶしに新聞のクロスワードパズルをやっている人や、外国製ドラマばかりのTVを見ている人が多く、皆待つことは当たり前とわきまえ、苦痛を感じていないように見えた。勿論、長時間の遅れに抗議するような客は一人もいない。

到着予定掲示板にはモスクワ発北京行き列車の表示もあったが、この列車も遅れていた。北京までモンゴルを縦断していくのだろうか。それともハルビン経由か。シベリア鉄道はウランウデで分岐し、モンゴル方面行き支線が出ている。

予定より9時間以上遅れて午後5時過ぎに001号到着のアナウンス、同じ列車に乗ってタイシエツトまで行くという老婦人に教えられ、人波について3番ホームへ急ぐ。外の雨は止んだようだ。3番ホームまで線路を何本か跨いで最短距離を歩くのがロシア流。重いスーツケースを引いて困っていると、大柄なロシア人男性がさっと持ってホームまで運んでくれたので助かった。

間もなく列車は16両編成でやって来た(写真14)。切符に書いてある7号車へ行くと貫禄たっぷりの女性車掌が待っていて、切符を見せると荷物を上げるのを手伝ってくれた。ロシアの鉄道では低床ホームのところが多く¹¹、荷物の上げ下ろしは重労働である。鉄道の車掌は女性の仕事で、この重労働をしなくてはならないにもかかわらず、短めのタイトスカートを着ているのは不自然に映る。何度か訪れた中国では女性車掌は機能的なパンツ姿である。発車前にキオスクでミネラルウォーターを買った。私に与えられたのは一番奥の2人用コンパートメント第1X室で、今日は

¹⁰ ロシア統計によると、1999年時点で、ロシア全体の1人当たり所得を100とすると、ブリヤート共和国は61。これに対し、モスクワ274、イルクーツク州110、沿海地方89、ハバロフスク地方115、サハリン州176となっている。

¹¹ ロシアの駅は殆どが低床ホームであるが、モスクワやサンクトペテルブルグの駅には日本と同じような高床ホームがある。



写真14 001ロシア号

独占できそうだ。

イルクーツクまでは7時間の予定だ。車両はかなりの年代モノで、外を走る自動車にも抜かれそうなスピードで走っているにもかかわらず、昨日乗った普通車両に比べても揺れが激しい。車両は古くてもさすがロシア号、金のラメ入りカーテンはノスタルジックな華やかさを感じさせる。列車が動き出すと間もなく靴下を売りに来たがこれはパス。2時間ほど走って昨日までいたクルトウシュナヤ駅を通過すると、間もなくバイカル湖の浜辺に面した小さな駅に停車した。するとオムリの燻製が入った箱を首に掛けた売り子さんがぞろぞろと停車した列車に寄って来る。日本の駅弁売りのようだ。私も列車を降りて燻製のオムリを一匹15ルーブルで買った。夕食は燻製のオムリと、車掌が持ってきてくれた紅茶とビスケット（有料）というバランスの悪いものになった。窓外に広がるバイカル湖の夕日を眺めながら、珍しい夕食を楽しむ。オムリの燻製は先日のパーティーで食べた丸焼きよりも香ばしく、スナックに適す。遅い日没を迎える頃、バイカル湖の波は荒くなり、白いしぶきが立ち始めた。やがて、夜の帳が降りるとともに列車はバイカル湖を離れた。

長距離列車の旅には出会いが有るものだ。同じ車両にはオーストラリア人夫妻が乗っていた。大学教授を退官した地質学者夫妻は、シドニー～成田～ソウル～ウラジオストク¹²と飛行機を乗り継ぎ、ウラジオストク発のロシア号に乗って3泊したところ。次のイルクーツクで一旦降りてホテルに泊まり、また列車に乗ってモスクワ、さらにサンクトペテルブルグまで行く計画を実行中だ。旅行好きの2人は既に世界中各地を訪ねて周っており、初めてのロシア訪

問が金正日式鉄道旅行というわけだ。久しぶりに他の人と英語で話せたと喜んでくれた。

ウラジオストクを発ってから3日間の走行で9時間以上の遅れということは、モスクワにつく頃には1日位遅れているかも知れない。ロシア滞在中に多くのロシア人に尋ねたところ、長距離列車の遅れは日常的で慣れてしまったとのことだ。定時運行ができてるのは、都市近郊の通勤列車や比較的短距離の夜行列車（モスクワ～サンクトペテルブルグ間、ウラジオストク～ハバロフスク間等）に限られているのか。シベリア鉄道の慢性的遅れの理由はよく分からないが、次のような要因を考えてみた。

様々な技術的問題があって、走行スピードがスケジュールに追いつかない。或いはスケジュールに無理がある。もし、レールや車両、コントロールシステムなどに問題があるのなら、日本の技術協力を活かす可能性があるかも知れない。先のワルシャワの会議では、コンテナ列車のスピードを確実なものにするために客車扱いにするとの話が聞かれたが、客車よりも遅いという貨物列車はいったいどのくらい遅れているのか。

鉄道従業者にスケジュール通り走行しなければならないという義務感が無い、或いは、鉄道省の規定に遅れた場合の罰則規定や、長時間の遅れに対する特急料金払い戻しのルールがない。遅れに不満を持っている利用者の声を取り入れる仕組みがない。

貨物量や貨物列車が多すぎて、旅客列車の走行の邪魔になっている。私の乏しい経験では、10分間に1度位の頻度で反対車線を通る貨物列車とすれ違った。これが多すぎるのかどうかは分からないが、もし能力を超過している状態ならば、現在十分な余力があるとされているSLBの輸送能力にも再考が必要である。

ロシア横断輸送モードにおけるシベリア鉄道の独占が粗末なサービスの原因となっている。独占の排除には幹線道路の整備などが必要であろう。

8月に行われた北朝鮮の金正日総書記御一行の長期間に及ぶ通行の影響を受け、乱れた運行スケジュールの後遺症が一ヶ月経っても残っている¹³。金正日

¹² 新潟経由でなくソウル経由となった一つの理由は、成田～新潟間航空路が無いことである。ウランウデで会ったアメリカ人達も、ロシア極東へ行く時はソウル経由を利用するとのことだった。日本の地方都市と極東諸都市を結ぶ航空路は成田への接続が不便で、外国人にとっては利用しにくいケースが多い。それに比べ、ソウルは極東・中国東北諸都市への直行便を数多く持ち、北東アジアのハブ空港としての地位を確立しつつある。

¹³ 金正日氏のロシア列車旅行は、2001年7月26日から8月18日までの24日間に及んだ。この期間、シベリア鉄道のダイヤが大幅に乱れたと新聞などで報道された。

御一行の訪口は迷惑千番だったと多くのロシア人が語っていた。

ソ連時代から遅れるのはあたり前であった。その慣行を続けているだけのこと。

これらは私の仮説であって真相は不明である。各国の専門家による分析を聞きたいものである。数年前、外務省・運輸省・日本輸出入銀行（国際協力銀行）などの委託によりERINAが行ったSLBに関する調査では、シベリア鉄道のハード面および運行システムの評価に関しては、改めて詳細に調査する必要があるとの要望を付記した¹⁴。以前からロシア側は、「シベリア鉄道のハード面については何ら問題ない」との立場を変えていないが、面子にこだわるのは止めて、国際水準に基づいた客観的評価を行う必要があるのではないだろうか。客観的である以上、ロシア鉄道省でヒアリングしたことをそのまま書き写すような調査ではいけない。

ワルシャワの会議で、ロシア鉄道省は朝鮮半島縦断鉄道の建設を支援するとの話が出たが、隣国への支援を申し出る前に自国の鉄道をきちんと運営していただきたいものである。

慢性的に遅延が生じている現状が国際的に知れ渡った場合、定時輸送に敏感な日本の荷主がSLBに貨物を廻すことをためらう可能性があり心配である。

イルクーツク：清流と湖の町

イルクーツク駅にはエネルギーシステム研究所の関係者が迎えに来てくれることになっていたが、9時間を越す遅れではそれも無いだろうと半ば諦め、タクシーを拾う覚悟をする。到着予定時刻の午後3時12分は大幅に過ぎ、イルクーツク到着は翌日の深夜0時半をまわっていた。停車すると大勢の客が降りた。薄暗い駅のホームに降り、通路に



写真15 アンガラ川を望む

下る階段の方へ進むと、日本語で声を掛けてくるロシア人男性がいる。研究所から派遣されてきたお迎えの人、ディーマ君だった。ロシアの鉄道が遅れるのは日常なこととはいえ、何度も駅に来てくれたらいい。感謝！ディーマ君は研究所の若手研究員で、日本を何度も訪れたことがあり日本語がかなりできるが、磨きをかけるために近々訪日の予定という。

ディーマ君のトヨタ車でインツェリスト・ホテルへ案内された。ホテルのロビーは既に消灯され、警備員がいるだけでフロントも閉められていたが、明かりをつけて深夜の来客に対応。国際的基準ではホテルのロビーは24時間営業しているものだが、ここのインツェリスト・ホテルはソ連時代の基準を守っているらしい。廊下にはチェジュールナヤが座り、室内は狭いベッド、堅い掛け布団、正方形の枕、ここでもソ連の伝統が生きている。シャワー設備は狭いバスルームの中に取り付けられ、僅かにカーテンで仕切っただけなので、シャワーを使うとバスルーム全体が川のようにするというひどい代物だった。最近のロシア向けガイドブックにはビーチサンダル持参が奨励されていたが、ここでは必要だ。

9月16日、日曜日、曇り時々雨。部屋の窓からアンガラ川が見下ろせる。アンガラ川はバイカル湖から流れ出る唯一の川で、エニセイ川の支流でもある（写真15）。水量が豊かな上に透明度が高い。質素なホテルの朝食ではコーヒーはインスタント、ミルクは粉末だ。ロシアの田舎では本格的コーヒーや生の牛乳にはめったにお目にかかれない。

この日はディーマ君がイルクーツクを案内してくれた。外は冷える。「シベリアのパリ」と言うほどではないが町並みが整い、落ち着いた雰囲気を感じられる。所々にログハウスに似た古い木造建築があるが、窓の周りなど所々に彫刻模様があり味わいがある。木材の豊富なイルクーツク



写真16 国立総合博物館歴史観

¹⁴（財）環日本海経済研究所「シベリア・ランドブリッジ活性化調査事業報告書」1999年3月、及び、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 VII.28 1999年6月号にまとめられている。



写真17 トルベッキーの家

は昔から木造建築が多かったが、百年ほど前に起きた火事で多くは燃え尽きてしまったという。観光コースとして、キーロフ広場、国立総合博物館歴史観（写真16）、オペリスク、デカプリスト記念館・トルベッキーの館など見て周った。1852年、サントペテルブルグで起きたデカプリストの乱で、首謀者の貴族たちはイルクーツクに流刑となり、この地で余生を過ごしたのがトルベッキーの家である（写真17）。もし、デカプリストの乱が成功していたならば、その後のロシアは全く違った道を進んでいただろうと考えると興味深い。

面白かったのは市の中央市場だ。広い体育館のような建物の中に肉屋、魚屋、八百屋、乳製品店、花屋、漬物屋（キムチが豊富）などが多数並んでおり、百貨店の地下食料品売り場のような雰囲気だ。商品の産地も多様で、果物屋のバナナはエクアドル産とのこと。ロシアではなかなか見かけないポリ袋に入った牛乳も売られていた。イルクーツクは古くからユーラシア大陸における東西の要衝として発展し、中国の茶を欧州へ運ぶ基点となっていた伝統から、現在も各地の産品が入ってくる。

アンガラ川を上ると、バイカル湖からアンガラ川へと流れ込む豊かな水を利用して発電するためのダムと水力発電所がある。おかげでイルクーツクは電力料金が安く、それ



写真18 ログハウス風教会

を利用してアルミニウムの精錬が行われているとのことだ。豊かなバイカルの水のおかげで、アンガラ川は一定の豊かな水量を保ち、日本の川とは違って湯水とは無縁だ。冬の厳寒期はどうなるのだろう。

イルクーツク市内からバイカル湖までは車で約1時間の快適ドライブだ。黄葉に染まった丘を幾つも越えながら続く道路が素晴らしいのは、近くにプーチン大統領の別荘があるからとのことだ。2001年3月に森・プーチン会議が行われたのもこの別荘だった。

湖の町リストヴァンカの手前にはタリツィ村博物館がある。博物館と言っても屋外の公園みたいなもので、広大な雑木林を開拓して、古代から近代に至るまでの住居や教会、学校などが村のように建てられている。村の建物は全て木造りだ。昔の住宅はログハウス型で、氷点下50度まで冷えることもあるという冬の寒さを凌ぐために、オンドル型暖房が装備されていた。中世の欧州の町では城門や城壁は普通煉瓦で造られているものだが、ここでは全て木造りだ。勿論教会も（写真18、19）。

リストヴァンカでバイカル湖に再会した。まず、バイカル湖沼学研究所博物館でその自然について学ぶ。バイカル湖は世界で最も深い湖で、最大深度は1,642m、しかも最大深度においても生物が観測されている。オムルなどの魚のほかにアザラシもいる。浜辺の駐車場では土産物屋やオムリの燻製屋が屋台を並べていたが、この時期、観光客はまばらだ。曇天の日のバイカル湖は鉛色をしている。水量は豊かで、遊び心のない真面目な湖だ。時折、船が通る。遥か対岸の山の山頂には白い雪が見える。今朝方の冷え込みで降雪があったのかもしれない（写真20）。

ハバロフスクと極東国際投資フォーラム

9月17日早朝、イルクーツクを発ってハバロフスクへ向かった。ディーマ君もハバロフスクへ行く用事があったので、同行してくれたのは助かった。イルクーツク空港のター



写真19 木造りの建物群



写真20 バイカル湖を行く水中翼船

ミナルビルも隙間風が吹き込んで来そうな古さだ。ダリアピア航空のツポレフ154型機はここでも満席で、機内ではパンと紅茶の朝食が出された。約3時間の飛行だがイルクーツクとは2時間の時差がある上に到着が遅れたため、着いた時には午後になっていた。

ハバロフスクは晴れて暖かった。アジアパシフィックとの隣接性を感じさせるような明るさだ。インツーリスト・ホテルに行く小さなバスを見つけて乗る。1人15ルーブルにスーツケース料15ルーブルを加えて計30ルーブルはタクシーより安い筈。この町を訪問するのは98年夏以来だが、町はきれいになり、中心街は若者でにぎわっている(写真21)。

ハバロフスクのインツーリスト・ホテルもソ連流を守っている。部屋の鍵は各階のエレベーター前に陣取るチェジュールナヤが管理していて、前を通る度に鍵とカードを交換する。室内にある正方形の枕、狭いベッド、堅い掛け布団、など、いずれもソ連時代から使われてきたものに違いない。しかし、ここのホテルで良かったことの一つは、朝食がボリュームたっぷり美味しいことだ。ウェイトレスが一皿ずつゆっくりと持ってくるので急ぐときはイライラするが、胃のためには悪くない。ロシアではゆっくり食べていただくことが価値あるサービスなのだそう。一見、雇用対策に見えなくも無いほど大勢のウェイトレスがスタンバイしている。次に、バスタブに湯を溜める栓があること、及び部屋のTVでNHKが見られることも気に入った。モスクワ以来、久しぶりに見るNHKのニュースで、米国同時多発テロ事件が日本でも特別の大事件として扱われ、ニュース番組の編成を変更して毎夜放送されている様子が分かった。また、ホテルには日本人、韓国人、中国人の宿泊客が多く、アジアパシフィックに近いことを実感できる。

19 - 20日、ハバロフスク・コンファレンスセンターにおいて、「極東国際投資フォーラム - 極東ザバイカル地域の投資プロジェクト」が開催された。この会議は極東ザバイ

カル地域に外国投資を呼び込むための足がかりを掴もうということのようであるが、出席者126人の殆どはハバロフスク地方を中心とした極東ザバイカル各州の代表で、肝心の外国企業の姿は日本商社の現地駐在員など数えるほどしか見られなかった。

初日の午前中は口英同時通訳付きで全体会議が行われた。イシャーエフ知事の挨拶に続いて、ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所のパベル・ミナキル所長が「極東ザバイカル地域の経済状況とアジアパシフィック地域への統合への展望」と題して、極東経済全般について概観を行った。ミナキル氏は初めにロシア経済は極東も含めて98年に底を打ち、以後上昇傾向が続いていると概観した。続いて貿易の数字を示して、極東ザバイカル地域はAPEC諸国との貿易が86%を占め、アジア太平洋地域と経済的結びつきが強いことを強調した。

続いて、三菱総合研究所の朝倉堅五氏がアジアガスパイプライン研究会を代表して、ロシアの天然ガスを北東アジアで利用する方策について解説した。休憩をはさんで、サハ共和国の代表が、エネルギー開発インフラの必要性について述べ、続いて、イルクーツクのエネルギーシステム研究所のニコライ・ボロベイ所長が、エネルギー国際協力の可能性について発表した。

次に、私が「北東アジアにおける輸送回廊の問題」と題してSLBの現状と問題について発表を行った。最後にERINAのイワノフ主任研究員が、「エネルギー安全保障、天然ガス、及びロシア、日本、中国の戦略的協力」と題して発表を行い、午前中の会議を締めくくった。

午後は、エネルギー、輸送の二つのセッションに分かれて分科会が開かれた。私は輸送分科会に出席したが、驚いたことに私が副議長に指名されていた。さらに、2日目の午前中のセッションでは議長に推されている。しかしこの分科会はロシア語で行われ、英語への通訳は必要な人に囁く方式で行われることになっているため私には困難と



写真21 買い物をする人々

みてトルカチョフ副知事に代わってもらった。英語の囁く通訳の必要があったのは、私のほかは台湾代表であった。

この分科会では極東ザバイカル各州の代表がそれぞれ登場し、計画されているというよりも、計画が必要な投資プロジェクトを訴えた。彼等の訴えをまとめると、極東ザバイカル地域は輸送インフラが極めて貧弱なので何とかして欲しいということだ。具体的には、サハリン州、ハバロフスク地方、アムール州からは主要都市の空港近代化が急務であるとの要望が出された。また、アムール川を挟んで中国との経済交流を推進するアムール州、ユダヤ自治州、からは、アムール川に掛かる橋梁の建設が必要であるとの要望が出された。鉄道の近代化やハイウェイ建設も各地で求められている。確かに極東の輸送インフラには問題が多いことは旅行してみると分かる。しかし、これらの輸送インフラに外国企業が投資するとは考えられない。このような要望はモスクワへ行って陳情した方が効果的だと思われた。或いは、国際金融機関の融資を受ける方法もある。

しかし、当然出るであろうと予想していた、ハバロフスク地方とサハリン州を結ぶ鉄道橋建設計画の話に触れる人は一人もいなかった。聞くところによると、鉄道省が唱えている鉄橋建設構想に対して、イシャーエフ知事は鋭く反対しているという。そのあたりの経緯を踏まえ、会議の主催者に対してあえて反対意見を述べることは控えたのだろう。

一方、港湾や鉄道関係者は既存の施設の有効利用を訴える。極東鉄道管理局の代表がSLBについて、いかに立派に運営されているかを自信ありげに述べるので、私が先日体験したばかりの長時間に及ぶ列車の遅れについてコメントをお願いしたところ、陳謝の言葉で終わってしまった。聴衆の間からざわめきが始まった後、「鉄道の遅れは当たり前になっている」と囁いてくれた人がいた。ロシアに言論の自由はある筈だから、国民はいい加減な鉄道省の列車運行に対して、もっと大きな声で抗議の言葉を発するべきである。

ワニノ港も負けてはいない。BAM鉄道の方がシベリア鉄道よりもモスクワまでの距離が短いという優位性があると主張する。この手のアピール合戦は毎回聞かされるが、その効果があったという話は聞いたことが無い。

企業からの興味深い報告もあった。チタでは立派な空港が完成したが広過ぎ、空きスペースがあるので、トヨタの修理工場を誘致する方針である。コムソモリスクの航空機製造工場は、空いた施設を利用してトロリーバスの製造を始める準備を進めている。このセッションでは通信分野の発表もあった。ロシアでも携帯電話やインターネットが普

及し、通信分野は成長著しいようだ。

翌20日も午前中は前日の分科会の続きを行った。午後から再び全体会議が行われた。ロシア・エネルギー省のクドリャヴィー次官、ポストエネルギー社のオグネフ氏等の発表に続いて、各分科会の報告があり、最後にイシャーエフ知事が閉会の辞を述べて終了した。

会議終了後、TVとラジオのインタビューを受けた。この会議の意義についての質問が中心だったが、この会議が日本からの投資に結びつくことは無いと答えると納得した表情でメモを取る。

ロシアの投資環境は未だに悪いというのが国際社会の定説となっていて、積極的にロシアに投資してやろうと考える人は稀なのが現状である。ウランウデで開催された米口会議で何人かのアメリカ人に聞いてみたところ、アメリカ企業もロシアに投資しようなどというところは稀だとのことだった。サハリンのエネルギー関連や、最近GMがボルガに投資を表明したことが例外的なのだと話してくれた。だからこそ、アメリカは官民を挙げてこのような協力会議を定期的に行っているのだ。

ロシアで開催される投資フォーラムにわざわざ出かける日本人も余りいないだろう。プライベートでもハバロフスクでも立派な投資案件全書を作成して配布したが役には立つまい。じっと構えていないで、投資して欲しい分野毎に対象を絞り込み、直接訪問する積極性が求められよう。直接対話をすれば、投資誘致のために何を準備する必要があるか分かるはずである。

会議が全て終わってホテルに戻ると、5時から会議参加者のために市内観光が用意されているという話が耳に入った。サッポロ・ホテルの前に行くとな数人の台湾人らが集まっていて、会議の関係者が車を廻してくれている。その車で、アムール川鉄橋、レーニン広場、第二次大戦犠牲者慰霊碑、アムール川展望台（写真22）などの観光スポットを案内してくれた。アムール川鉄橋は98年夏、まだ工事中であった



写真22 アムール川

頃、鉄道管理局の案内で1両立てのお召し列車に乗り、旧鉄橋を渡って対岸まで連れて行ってもらったことがある。今回は完成した橋の上段の道路を車で横断したが立派な建造物である。改めてアムール川の広さを実感した。尚、旧鉄橋のアーチは記念のため、近くの岸辺に展示されている(写真23)。

9月21日、朝、郷土誌博物館を見学。外国人料金は80ルーブル也。石造りの建物を背景に黄葉が鮮やかに映える景観はアメリカ中西部の秋を思い出させる。



写真23 岸辺に保存されているアムール川旧鉄道の一部

昼過ぎ、空港へ向かう。空港の税関は入国時に簡単にパスできたモスクワと全く違い、新たな書類が要求される。係官は「ここはモスクワと違ったルールを採用しているので」とはっきり言う。「ロシア広し」を実感する瞬間だった。

ロシア・シベリアは広大な領土に都市が点在しているが、都市と都市が遠く離れているために、それぞれの都市が独立経済圏を形成し、しかも各経済圏間の交流は少なく、そのために経済発展の水準にも大きな違いが生じていることを実感した。日本には、モスクワだけを訪問してロシア経済を語る専門家がいるが、それでは不十分であろう。是非、シベリアや極東に足を踏み込んで広いロシアを理解していただきたい。

小さな島国日本に住んでいると資源が豊富で広大な領土は羨ましく思えるが、広すぎる過疎地では人が移動し、物を輸送するのも大仕事である。その上、厳しい冬の寒さが人間の活動の障害となる。更に、長大な国境線を守るという作業がある。このように考えてみると、暖かくて小さな島国に住むことの有り難味が分かるというものだ。

満席のツポレフ機で日本海をひとつ飛び、新潟へ帰国。