

ESCAP：アジア - 欧州間コンテナ輸送推進会議 コンテナ・ブロックトレイン・デモ運行 実施のための運営委員会・第一回会合

ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

ESCAP（国連アジア太平洋経済社会委員会）が推進するアジア大陸の国際鉄道輸送実施のための国際会議が2002年6月3 - 4日、ウラジオストクにおいて、ESCAPとロシア鉄道省の共催で開催された。参加者は、ベラルーシ、中国、フィンランド、カザフスタン、モンゴル、ポーランド、韓国、ロシアの鉄道部門代表、国際鉄道連合（UIC：International Union of Railways）、国際鉄道協力機構（OSJD：Organization for Cooperation of Railways）、シベリア横断鉄道調整評議会（CCTST）の代表、韓国のフォワーダー、沿海地方の港湾・船社・輸送業者、地元政府代表など、百人を超えた。事務局の話では、ESCAPのメンバーでもある朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）代表を招待したが応じてもらえなかったとのこと。尚、日本からの参加者は私一人で、ESCAP事務局の話では、在バンコク日本大使館に招待状を送ったが返答がなかったとのことである。また、会議の実施に当たっては韓国政府から資金援助があったとのことである。

背景

ESCAPはアジア全域を対象とした交通網整備構想（ALTID：Asian Land Transport Infrastructure Development）を進めてきた。その一つにアジア全域に幹線道路網を構築しようという「アジアハイウェー」計画がある。一方、鉄道網を整備して潤滑な国際輸送を推進しようという構想もあり、幾つかの回廊が設定されている。そのうちのアジア横断北部回廊（TARNC：Trans-Asian Railway Northern Corridor）として設定した次の5つのルートを利用して、コンテナブロックトレインを走らせる計画がある。

- 1) シベリア横断鉄道ルート(ポストーチヌイ~ベラルーシ~ポーランド~欧州)
- 2) 中国横断鉄道ルート(連雲港~カザフスタン~ロシア~ベラルーシ~ポーランド~欧州)

- 3) モンゴルルート(天津~モンゴル~ロシア~ベラルーシ~ポーランド~欧州)
- 4) 朝鮮半島ルート(釜山~欧州)
朝鮮半島西部ルート(釜山~ソウル~平壤~新義州~中国~モンゴル~ロシア~欧州)
朝鮮半島東部ルート(釜山~北朝鮮東部~豆満江~ロシア~欧州)
- 5) 豆満江ルート(羅津~欧州)
ロシアルート(羅津~豆満江~シベリア~欧州)
中国ルート(羅津~延辺~中国~ロシア~欧州)

これらのルートの利用可能性を調査するために、デモ列車の運行を実行する計画（MOU）が昨年11月にソウルで開かれた閣僚級会議で同意・調印された¹。その実行のために運営委員会が設置されることになり、今回その第一回運営委員会の開催となった。運営委員会の目的として、国境通過や海上輸送との連結をスムーズにすることなどの、コンテナブロックトレインを走らせるための問題を解決することが表記されている。

会議の要点

会議では先ず主催者のESCAP及びロシア鉄道省代表、ホスト役の沿海地方政府代表、CCTST代表などの挨拶が長々と続けられた。引き続き、各国鉄道関係者、港湾関係者、フォワーダーなどによる近況報告が行われた。興味深かったのは各国で進められている次のような展開である。

- ・ロシア鉄道省は、40ftコンテナが扱えるコンテナターミナルを増設する努力をしている。特に中国との国境付近を重視する。また、光ファイバーを導入して通信能力を強化する。シベリア鉄道は一日に1,100kmの速度でブロックトレインを走行することができる。
- ・2002年3月、ウランバートル~プレスト(ベラルーシ)間に隔月のコンテナ輸送サービスが始まった。また、プレストからロッテルダムやブレーメンへのルートも使われている。
- ・ロシア鉄道によると、オデッサ~モスクワ間、ブタベスト~モスクワ間などにもブロックトレインを運行している。
- ・ポーランド鉄道によると、ベルリン~ワルシャワ~ミンスク~モスクワ~ニジノノボゴロド間が重要な回廊となっている。また、最近の貨物量増加の背景には、

¹ "Memorandum of Understanding on the Planning and Implementation of Demonstration Runs of Container Block-Train along the Trans-Asian Railway Northern Corridor"

定時運行、到着日保証、ドア・デリバリー、一時保管サービス等の充実がある。

- ・中国鉄道は連雲港～ブレスト間にコンテナブロックトレインを走らせることに関して、ベラルーシ、カザフスタン、ロシアと同意した。また、昨年、モスクワ～北京間のコンテナサービスを始めた。
- ・カザフスタン鉄道によると、ウルムチ～ベルリン間のコンテナブロックトレインが2001年12月にテスト運行され、6,500kmを11日間で走行した。
- ・2002年5月、天津～ウランバートル間にコンテナブロックトレインが運行を開始し、3.1日で走行した。このルートを利用して、釜山～天津～ウランバートル間の複合輸送サービスが韓国のフォワード・Seo Joong Logistic Co, Ltdにより開発された。同社によると、輸送日数は、釜山～ウランバートル間が10.12日、釜山～ブレスト/ミンスク間が23.56日である。税関通過や国境通過が簡素化されれば輸送期間は大幅に短縮できるとのことである。
- ・関係各国の鉄道関係者や輸送業者によると、シベリア鉄道のトランジット輸送では税関通過が問題である。ロシアの東西で通関に要する時間は全行程の約10%に達している。
- ・韓国は南北鉄道連結のために7,400万ドルを計上し、既に韓国内の10.2km区間の復活を終えた。国境周辺の非武装地帯約1.8kmの地雷除去を進めるためには南北の同意が必要である。
- ・極東鉄道の技術者等は北朝鮮鉄道の近代化のための調査を行った。調査結果は、今後両国間で今後検討される幾つかの代替案を付記して北朝鮮鉄道当局に提出された。
- ・ポストーチヌイ港のVICSによると、2002年に入り中国（上海）からシベリア鉄道に乗せる貨物が急増している。

なお、私にも発言の機会が与えられたので、最近の日本や韓国のシベリア鉄道利用の状況や問題点を指摘した。特に、シベリア鉄道の欧州トランジットに関してはDeep Seaルートに比べて价格的に劣位にあり、フィンランド以外の欧州各国には全く競争力を持たないことを指摘した。

今回の参加者は各国政府の鉄道関係者が中心で、海上輸送など他のモードには関心の無い人が多く、経済競争力に言及する人は皆無であった。

会議の結論として、事務局はより多くの国がMOUに調印するよう働きかけること、各国の輸送のデータを集めてESCAPがまとめること、デモ列車の運行の向けて計画を立てることなどが盛り込まれた。

会議の問題点

この会議に初めて参加してESCAPの目指す方向性に幾つかの疑問点を感じた。

なぜデモ列車の運行にこだわるのかよく分からない。シベリア鉄道ルートなど多くのルートが既に商業運行を行っていて、デモの段階を終えている。むしろ通常の運行における問題点を捉えて訴えていくことが望ましい。運行がまだ行えてないのは北朝鮮に絡むルートだけである。北朝鮮を巡っては代表の参加もなく、簡単に協力の意図が得られるとは思えない。

取り上げられている回廊はいずれも海上輸送との複合輸送の形態を取っている。従って、輸送問題を語るには鉄道関係者のみを集めても不十分で、海上輸送、フォワード、港湾、税関などの関係者を含める必要がある。特に民間部門の役割が大きい。シベリア鉄道ルートについては既にCCTSTがその役割を果たしている。ESCAPは日本の参加を求めているが、現在のように大陸の話のみををするのは日本が参加する意味が無い。海運を含めた複合輸送を取り上げるならば日本も参加可能性が出てくるであろう。いずれにしても、国連機関は日本など多くの国々の財政支援で活動しているのだから、有益な活動に努めて欲しい。

北朝鮮がESCAPのメンバーであることを考えると、北朝鮮を招くことが国連機関としてのESCAPの使命であると考えられる。この会議とほぼ同時期にウラジオストクで開催されたUNDPの豆満江開発の会議には北朝鮮代表団が参加した。その背景にはUNDPが長年、豆満江開発に取り組み、北朝鮮をキープレイヤーとして扱ってきたことがある。ESCAPも北朝鮮が参加するだけの価値を与える必要がある。