

## **北東アジアにコンテナ・ブロックトレイン網を構築**

### **ESCAP北部アジア横断回廊コンテナ輸送 推進会議**

**(ウランバートル、2003年10月6 - 8日)**

ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

#### **背景**

ESCAP (国連アジア太平洋経済社会委員会) 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) を推進している。その一つは、幹線道路網の構築を目指す「アジアハイウェイ」計画である。二つ目が鉄道網の整備で、鉄道による潤滑な国際輸送を目指している。広いアジアには複数の

回廊が設定されているが、その中で北部アジア横断回廊（TARNC：Trans-Asian Railway Northern Corridor）が注目されている。具体的に次の5つのルートでコンテナ・ブロックトレインを走らせるのが当プロジェクトの目標である。

- シベリア横断鉄道ルート（ポストーチヌイ～欧州）
- 中国横断鉄道ルート（連雲港～カザフスタン～ロシア～欧州）
- モンゴルルート（天津～モンゴル～ロシア～欧州）
- 朝鮮半島ルート（釜山～欧州）
- ・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）
- ・東部ルート（釜山～羅津～豆満江～ロシア～欧州）
- 図們江ルート（羅津～欧州）
- ・ロシアルート（羅津～豆満江～ロシア～欧州）
- ・中国ルート（羅津～延辺～長春～ロシア～欧州）

これらの鉄道回廊には、既に全体、あるいは部分的にブロックトレインが運行されているルートもある（ 、 、 ）一方、一方、鉄道は繋がっていてもブロックトレインが運行できるような状態でないルート（ ） 或いは鉄道そのものが繋がっていない場合もある（ ）

ESCAPはこれらのルートで先ずブロックトレインのデモ運行を実施し、そこで明らかとなる運行の問題点を改善し、将来の本格的定期運行に結びつけようと考えている。

2002年6月、ウラジオストクにおいて、コンテナ・ブロックトレイン・デモ運行実施のための第1回運営委員会が開かれた<sup>1</sup>。今回は第2回である。

## 会議の概要

北部アジア横断回廊コンテナ・コンテナブロックトレイン・デモ運行実施のための第2回運営委員会が2003年10月6 - 8日、ウランバートルにおいて開催された。参加者は、モンゴル、中国、ロシア、韓国、カザフスタン、チェコ<sup>2</sup>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）韓国・ロシア・モンゴルのフォーワーダーなど、約40名であった。なお、日本からの参加はERINAのみである。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、昨年に続いて応じてもらえなかったとのこと。北朝鮮がESCAPのプロジェクトに協力しないために、北朝鮮が関係する鉄道ルート（ と ）の運行計画が前へ進まない状況になっている。なお、会議の実施に当たっては韓国政府の資金協力があったとのことである。

先ず、ESCAP担当局長よりプロジェクトの目的、課題、分析手法について説明があった。ESCAPが用いる手法は目的地までのコストと時間をグラフ表示し、どこに不連続点、隘路が存在するかを図表化するものである。続いて、ESCAP担当スタッフから、北部アジア横断回廊におけるコンテナ流通量の現状について報告があった。北部アジア各国・各国境の通過貨物量について、現在量と将来の予測量が含まれており、興味深い内容であった。例えば、現在の北東アジアと欧州を結ぶ鉄道コンテナ貨物量ではシベリア鉄道経由が圧倒的に多く、中口国境やモンゴル経由で運ばれている数は非常に少ないことが示されている。また、モンゴルの輸入コンテナ貨物量は輸出貨物量の20倍に達する。モンゴルの貿易構造が分かるような数字である。

## 各国鉄道の報告

**中国**：中国鉄道の越境コンテナ取扱量は増加しており、2002年1月から2003年8月までの間に112,014TEUが扱われた。国境別に見ると、満洲里国境が47,293TEU、二連浩特国境が39,805TEU、阿拉山口国境が24,916TEUであった。中国鉄道は現在三つのルートでコンテナ・ブロックトレインを運行している。連雲港～阿拉山口（週3便）天津～ウランバートル（週2便）に加え、2003年3月より北京～モスクワ（週2便）が再開された。なお、中国鉄道は4つの国境駅（満洲里、綏芬河、二連浩特、阿拉山口）の拡充のために2,500万ドルを投資する予定である。

**カザフスタン**：カザフスタン鉄道の国際貨物輸送は増加しており、2002年には6.1百万トンに達した。ドルジバ国境の通過施設の増強に力を入れており、9,000万ドルの投資を行う予定である。

**モンゴル**：輸送に占める鉄道の役割が高く、貨物の90%、旅客の50%が鉄道を利用している。鉄道輸送量は1998年から2002年までの間に10倍に増加し、3.07百万トンに達した。

施設面では、日本政府の援助により、ザミンウドの積替施設建設や、中国国境からロシア国境までの光ファイバー

<sup>1</sup> 第1回運営委員会については、ERINA REPORT Vol.47、2002年8月、63頁を参照のこと。

<sup>2</sup> ESCAPメンバーではないがオブザーバーとして参加。

敷設が行われた、さらに、日本政府の融資により、国内1,100km路線の近代化及び災害防止対策が進行中である。モンゴルは東西の要衝に位置しており、東アジアと欧州を結ぶ鉄道輸送において重要な役割を果たすべく努力している。

2002年5月より、天津～ウランバートル間に、'Friendship' と名づけられたコンテナ・ブロックトレインが運行されている。週2便の運行で、天津～ウランバートル間を約4日で結んでいる。コンテナは船社コンテナが使用されているとのこと。年間輸送量は、北航が8,000TEU、南航が4,000TEU程度と見込まれている。輸出入のギャップが大きいことから、大量の空コンテナをウランバートルから天津へ運ぶ必要がある。このルートは主に韓国貨物の輸送に利用されているが、日本の輸出貨物も含まれている。

2002年3月より、プレスト～TSR～ウランバートル間に'Mongolian Vector' と呼ばれるブロックトレインが隔週運行されている。

国内では、2000年4月より、ウランバートル～ザミンウド間で'Eastern Wind' と名づけられたブロックトレインが運行されている。

**韓国**：朝鮮半島ルート進展状況が述べられた。2000年9月から建設が進められている京義線は、韓国側が工事を終了した。北朝鮮側の工事終了は2003年末の予定である。東海線では非武装地帯の地雷除去が終了し、地面工事が行われている。東海線工事の終了は2004年になる予定である。ESCAPが推進しているデモ列車の運行については北朝鮮側の協力が不可欠であるため、関係各国を通じて北朝鮮の協力が得られるよう働きかけを強めている。

**ロシア**：ロシア鉄道が扱うコンテナ量は過去5年間に80%の増加を達成した。2002年、ロシア鉄道は1,200万TEUのコンテナを扱った。今後経済の安定と共に、貨物量全体が増加すると予測される。コンテナ輸送は119のルートで行われており、平均速度は900km/日である。2003年のコンテナ輸送量は前年の40%増となる見込みである。また、ロシア鉄道は2003年10月より再編成され、ロシア鉄道省から独立した。さらに、10月1日より、TSRの貨物料金を安全対策の名目で値上げした<sup>3</sup>。これに対して、ロシアのフォワーダーから不満が述べられた。

#### その他の報告：

**UIC**：UICはNEW（北部東西）回廊の実現を目指しており、

その進行状況について説明があった。NEW回廊案に対してロシア側から異論が出された。ロシアの立場は、「北欧の港湾を使うよりも、バレンツ海やバルト海のロシア港湾を利用の方が効率的なはずだ」というものである。実際、日本の荷主の間でも軌間の違いによる鉄道の積替えを考えるとロシア港湾から直接船に載せる方が合理的との見方がある。しかし、NEWの案を最初に提示して熱心に動いているのがノルウェーのナルビック港関係者であるため、北欧を外すという意見は聞き入れられそうも無い。将来どのルートが採用されるかは経済競争力が決定することになる。

**韓国のフォワーダー**：Seo Joong Logistics Co. Ltd.の代表が代表的利用ルートについて説明した。釜山～中国～アルマトイ、及び釜山～天津～ウランバートルのルートは共に輸送日数が短縮され、貨物量は増加した。

釜山～連雲港～ドルジバ～アルマトイのルートは、2002年に27日かかっていたのが2003年には22日に短縮された、同社が扱う貨物量も、2001年が4,320TEU、2002年が6,480TEU、2003年が8,200TEUと増加している。他に、天津から連雲港を経由せず、直接鉄道で阿拉山口に輸送されることもあるが、まだブロックトレインは運行されていない。同社はカザフスタンのドルジバにおける税関チェックが厳しく、ランダムにコンテナが開けられる現状の改善を求めている。従来、韓国～中央アジア間輸送はTSRルートの利用が圧倒的に多かったが、中国ルートの利用が増えたことで、新たな競争が生まれたことになる。

釜山～天津～ザミンウド～ウランバートルのルートについても改善が進んでいる。2001年に17日を要していたが、2002年に12日、2003日には10日に短縮された。貨物量も2001年の2,780TEUから2003年は3,100TEUに増加した。

また、同社は中国貨物をフィンランドへ輸送するルートとして、天津～ウランバートル～ナウシキ～TSR～ハミナ（フィンランド）間にブロックトレインを走らせることを提案している。現在、中国貨物は釜山経由でロシア沿海地方港湾からTSRを利用してフィンランドまで輸送されることが多いが、釜山～ハミナ間に22日を要しており、天津からの海上輸送を加えるとさらに数日を要する。これに対し、モンゴル経由の場合は海上輸送が不要となり、天津～ハミナ間を20日程度で輸送できるのではないかと推測している。この提案に対してモンゴル鉄道は実現に意欲的である。

これらの数字を見ると、モンゴルや中央アジアで韓国貨

<sup>3</sup> 値上げに対する反対が強く、一部で撤回された模様である。少なくともフィンランドトランジットは値上げされていない。

<sup>4</sup> NEW回廊とは、UICが中心となって進めている新回廊で、中国西部～カザフスタン～ロシア～北欧～米国北東部を結ぶ。現在テスト運行実施へ向けて話し合いが進んでいる。詳しくは、辻久子「中国～欧州～米国北東部を結ぶ北部東西回廊開設のためのワークショップ」、ERINA REPORT、Vol.50、2003年2月を参照のこと。

物が主役となっている様子がわかる。その背景には、多くの韓国企業がこれらの地域に投資し、生産拠点として活用している実情がある。それに比べると日本企業の現地投資は少なく、貨物も少ない。

モンゴルのフォワードナー：Tuushin Co. Ltd.によると、2002年3月に開始された‘Mongolian Vector’はプレスト～ウランバートル間（7,316km）を14-17日で結び、隔週運行を続けており、累積輸送量は1,228TEUに達した。このルートはさらに‘Friendship’と結び、中国や東南アジアまで延長する可能性が考えられている。

ERINA：ERINAからは北東アジアの輸送回廊の利用状況、貨物量、技術的問題、不連続点の問題などについて説明した。特にシベリア鉄道ルートの利用状況、中国貨物の増加、東航と西航のバランスの問題、空コンテナ輸送の問題などが注目された。

### デモ列車運行実施へ向けて

次にESCAPが推進するデモ列車運行計画について話し合われた。既にブロックトレインの定期運行が行われている区間についても、ESCAPはデモ列車の運行を求めた。これに対し、各国鉄道は、デモ列車運行にコストがかかること等から「今更何を」という姿勢であった。しかし、ESCAPが宣伝して盛り上げることを条件に説得し、既に定期運行中のルートについても、アピールを目的としたデモ列車を1回だけ運行することが決定された。

2003 - 2004年に計画されているデモ列車運行区間は、天津～ウランバートル、連雲港～ドルジバ～アルマトイ、ポストーチヌイ～ベルリン、プレスト～ウランバートルである。

この他に、天津～ウランバートル～ロシア～フィンランドのルートについてもデモ列車の運行を実現するための作業部会を開くことで一致した。また、カザフスタンが提案した中国～カザフスタン～カスピ海～イランのルートについては、さらに検討することになった。

会議の結論として、北朝鮮の参加を強く求めることが合意された。北朝鮮の協力なしに朝鮮半島ルートや図們江ルートに列車を走らせることはできない。北朝鮮はESCAPに加盟しており、バンコクの事務局に職員を派遣しているが、交通関係のプロジェクトには関心が薄いようだ。

また、ロシア鉄道が提案している安全対策費の上乗せについては、貨物量の減少が案じられることからロシア鉄道に善処を求めることになった。

### 日本の役割

今回の会議を通して、各国代表が国境を跨ぐ鉄道運行に積極的に協力していく様子が印象的であった。どの国でもコンテナ取扱量が拡大し、今後さらに増大することが予測され、そのための対策が講じられている。各国の姿勢は「輸送能力は十分あるので貨物量の増加に対応できる」という前向きのものである。

数年前まで、北東アジアのコンテナ・ブロックトレインはTSR（シベリア横断鉄道）とTCR（中国横断鉄道）に限られていた。TCRの場合はトレーシングができないなどの不備も指摘されてきた。しかし、そのような技術的な問題は徐々に解決され、国境の壁は次第に低くなり、その結果ブロックトレインの運行速度が上がり、輸送量も増加を続けている。「北東アジアの輸送インフラはお粗末で使えない」と言う先進国の態度は失礼にあたる。

さらに新たにモンゴルルートにコンテナ・ブロックトレインが走るようになった。これで3つの横断ルートが北東アジアと欧州・中央アジアを結び、ルート間に競争的環境が生まれた。今年2月にTSRがポストーチヌイ～アルマトイ間にブロックトレインの運行を開始したのもこのような競争下における対策であろう。

充実してきたコンテナ輸送網を積極的に利用しているのは韓国である。韓国貨物はTSRルートを利用する国際貨物の7割以上を占めるほか、TCRやモンゴルルートでも主役である。特に、カザフスタンやウズベキスタンに韓国企業の直接投資が進み、現地で自動車や電気機器を製造しているため、ベースカーゴが確立している。韓国に比べると日本の貨物は影が薄い。日本から中央アジアやモンゴルへは投資も貿易も少ないのが実情である。

日本は北東アジアの輸送網をあまり利用しないにもかかわらず、インフラ整備を熱心にやってきた。今回もモンゴル鉄道長官から、唯一の日本人参加者である私に、日本の援助に対する謝辞が述べられ恐縮した。しかし、モンゴル鉄道への援助も無償から有償へと移っている。一方、資源大国カザフスタンでは、手続きが厄介で時間が掛かる日本の支援は敬遠され、資金はあるので自前でできるとの声も聞く。

現在の構図は、インフラ整備のための資金を援助することにプレゼンスを発揮する日本、貨物を出して日本が協力して建設した施設を利用することに実利を見出す韓国といったところか。北東アジア各国が経済力をつけるに従い、資金援助は不要になっていくだろう。むしろ日本が貨物を出して各国のインフラを利用することが各国に実質的利益をもたらすことになる。財政困難に陥り、援助予算削減を

余儀なくされる日本は援助屋を脱して、この地域の既存の鉄道をいかに有効に利用できるかをまず考えるべきではないか。それには貿易・投資といった基本的経済交流を積極的に行うことが先決であろう。