

バーは年々増加傾向にあり、2004年10月19日現在で22カ国の121団体に上る。

第13回年次総会には23カ国から約200名が出席した。参加国の内訳は、開催国オーストリア、運営の中心であるロシア、CISからウクライナ・ベラルーシ・カザフスタン、バルト3国、欧州からポーランドなど11カ国、アジアから韓国・日本・モンゴル・中国の4カ国であった。同評議会のメンバーに加えて、研究機関、NPOなどがオブザーバーとして参加した。

日本からは日本トランスシベリヤ複合輸送業者協会(TSIOAJ)を代表して(株)日新の長澤登氏、三井物産の物流部門であるTRI-NET LOGISTICS (EUROPE)の原良道氏が出席した。一方、韓国からは韓国鉄道庁、韓国国際貨物フォワーダー協会(KIFFA)、フォワーダー各社、船社から10名の参加があった。中国からはSINOTRANSの代表が出席した。

会議の進行は(株)ロシア鉄道社長でCCTST議長でもあるファデーエフ氏が執り行った。まず、ファデーエフ議長が(株)ロシア鉄道を代表して総括発表を行い、続いて各国のフォワーダー協会代表、さらに各社代表が担当分野の状況について発表した。その内容には自社の自慢話もあれば関係他社への要求もある。並行してプロトコルの作成が事務局で行われ、最後に採択された。プロトコルには輸送実績やTSR利用ルートの競争力を強化して利用を増やす方策が盛り込まれている。会議における発言、プロトコルに記載された内容、個人的に聞いた情報などを基に北東アジアの国際貨物輸送関連の要点を以下にまとめる。

■シベリア横断鉄道調整評議会第13回年次総会(2004年10月19-20日、ウィーン)

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13回年次総会が2004年10月19-20日の2日間、ウィーンのパルラツェル宮において開催された。同評議会はシベリア横断鉄道(TSR)を利用した国際複合輸送の発展と競争力強化を目指す調整機関である。昨年民営化された(株)ロシア鉄道が中心となり、国際複合輸送に関わる各国鉄道、港湾、船社、税関、行政機関、各国のオペレーター/フォワーダー及びその団体により構成され、年に一度持ち回りで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。メン

シベリア横断鉄道(TSR)ルートの利用状況

TSRルートの取扱貨物量は上昇傾向にある。事務局資料によると2003年のコンテナ取扱量は前年比14.7%増の1,470万トンに達した。2004年1-9月期の総輸送量は275,500TEUで、前年同期比で31.4%増加した。内訳は、トランジット貨物が109,100TEU(38.4%増)、ロシアの輸入貨物が81,000TEU(36%増)、ロシアの輸出貨物が86,400TEU(19%増)となっている。

TSR貨物量増加の最大の理由は、東アジア~フィンランド間トランジット輸送において、競合するDeep Seaの輸送料金が大幅に上昇していることにあると考えられる。日韓のフォワーダーの話を総合すると、中国・韓国発フィンランド向けの場合、TSRの方がDeep Seaよりも安くなっているという。ただし、日本発の場合はDeep Sea料金が低く抑えられていることから、差が縮まったとはいえTSRはまだ割高とみられる。

事務局資料に基づいてTSRルートを更に方向別・地域別に分けて見ると、東アジア発着の輸送が主体となることがわかる。中でもポストーチヌイ～ブスロフスカヤ間を往復する“フィンランドトランジット”が一番多く、2004年1-9月期にコンテナブロックトレインが836編成運行され、輸送量は前年比1.5倍増の87,376TEUに達した。ポストーチヌイ～ブスロフスカヤ間はブロックトレインによって11.5日間で輸送されている。また、ポストーチヌイ～モスクワ間にも2004年1月からブロックトレインが運行され、1-9月期に113編成の列車が運行され、輸送量は8,542TEUに達した。更に、ポストーチヌイ～アルマトイ間では2004年1-9月期に55編成のブロックトレインが運行され、貨物量は6,248TEUであった。

東アジア発着の他のルートもトライアルランが試みられ、発展の可能性を秘めている。東アジアとフィンランド以外の欧州を結ぶルートは試行段階にある。韓国～ブレスト～マワシェヴィチェ（ポーランド）を結ぶルートでは2004年に数回のトライアルランが行われ、2004年4-9月期に4編成の列車が運行され401TEUが輸送された。ブレスト～ウランバートル間を運行する“モンゴルベクトル”は2004年6月にデモ列車が運行された。2004年1-9月期に18編成の列車が運行されたが貨物は495TEU（前年同期比175TEUの減少）にとどまった。また、北京～モスクワ間では2004年1-9月期に6編成の列車が運行され、512TEUを運んだ。

韓国のフォワードナーは、TSRルートのバージョンとして、天津～瀋陽～ハルビン～満洲里～ザバイカルスク～TSR～フィンランドのルートのトライアルランを行い成功した。拡大を続ける中国のフィンランド向け輸出貨物に利用できるという。

東アジア発着に比べると、欧州とロシアを結ぶ貨物量は全体的に少なく、あまり伸びていない。例えば、ベルリン～マワシェヴィチェ～モスクワ間を往復する“オストウィンド”・“ウエストウィンド”サービスの場合、2004年1-9月期に87編成の列車が運行され、3,286TEU（前年同期比8%増）が輸送された。また、ブダペスト～モスクワ間を運行する“チャルダッシュ／カルパチー”サービスの場合、2004年1-9月期に156編成の列車が運行されたが貨物は645TEUしかなかった。このルートは主にイタリアの貨物を中央アジアへ輸送するのに利用されている。フィンランド～モスクワ間を運行する“ノーザンライト”サービスでは2004年1-9月期に22編成の列車が運行され、輸送量は2,050TEUであった。欧州諸国とモスクワを結ぶ輸送モードでは道路輸送が発達しており、機動力で劣る鉄道

は厳しい競争にさらされている。また、欧州とCIS諸国との国境における通関手続き、軌間の違いによる積替の問題も指摘されている。

TSRルートに求められる改善点

ここ数年、貨物量が順調に伸びているが問題点も多く、TSRルートの将来を危ぶむ声も聞かれた。公認オペレーターの最大手であるTranssiberian Intermodal Service (TIS) のラゴフ副社長は次のようないくつかの問題点を指摘した。①台車不足のため、ポストーチヌイ港でブロックトレインに乗せられず待たされている貨物が増えている。このために輸送に遅れが生じており、スピードを売り物にするはずのTSRが顧客を失う結果となっている。②さまざま料金上乘せが行われている。鉄道では護衛費が上乘せされ、海上輸送では繁忙期特別料金が要求され、釜山港での取扱費も上昇している。③コンテナ不足が深刻で、コンテナ調達コストが上がっている。④東アジアから中央アジア向けルートでは中国ルート（TCR）が競争力をつけてきている。⑤Deep Sea業界では新造船が就航し、タリフの下がるケースも見られる。ラゴフ氏は(株)ロシア鉄道側にこれらの問題に対する危機感が欠如していると苦情を述べた。

日本の長澤氏もコンテナ不足や台車不足が日本からのビジネスチャンスを失わせていると述べた。

これに対し、(株)ロシア鉄道は20フィート及び40フィートコンテナの購入、台車・貨車の製造を計画しているとの説明があった。また、評判の悪い護衛費についても35%下げることになっている。

また、韓国フォワードナーの話によると、前述の台車不足による遅れ、通関やセキュリティ問題、コスト上昇などの理由で、中国南部発フィンランド向け貨物はDeep Seaルートへシフトしつつあるという。Deep Seaで導入されている最新鋭船は中国南部港湾～ハンブルグを22日で結ぶことができ、フィンランド向けの場合、スピード面でもTSRに十分対抗できるとのことである。

今後有望な貨物と新規ルート

TSRが狙う貨物としては自動車関連貨物が注目されている。中国吉林省の長春にあるフォルクスワーゲン（VW）の自動車組み立て工場向け貨物は、現在ドイツのハノーバー/フォルクスブルグからDeep Seaルートで大連まで運ばれた後、陸路で長春へ輸送されているが、これをTSRルートに乗せて鉄道だけで輸送するように変更してもらうよう欧州のフォワードナー各社が努力しているとのことである。しかし、計画されたトライアルランは安全面での問題やそ

のための警備費用がかさむことなどから実現していない。

韓国の現代自動車はロシア南部のタガンログで、KIA自動車はスロバキアのジリナでそれぞれ自動車生産を行っており、韓国からの部品輸送にTSRの利用が計画されている。

日本の自動車メーカーもロシア市場を睨み、将来予定されているロシア国内での生産時のパーツ輸送にTSRの利用を検討している。

北欧からは日本への木材輸出にTSRがもっと使えないかとの声が聞かれた。現在スウェーデンから秋田へ定期的に輸送されている木材をTSRルートで運びたいとの具体的な話がある。

今後考えられるプロックトレイン運行区間として、ウラジオストク～モスクワ、ポストーチヌイ～サンクトペテルブルグ、サンクトペテルブルグ～モスクワ、サンクトペテルブルグ～カザフスタン/ウズベキスタン、カリーニングラード～クライバダ～モスクワなどが挙げられた。

朝鮮半島縦断鉄道連結計画

韓国鉄道庁代表は朝鮮半島縦断鉄道（TKR）連結計画、及び2004年4月に開業した旅客向け高速鉄道（HSR）KTXについて発表を行った。

TKRの連結プロジェクトは西部の京義線と東部の東海線で進められている。並行して道路も建設中である。

京義線では、韓国側は汶山～臨津江～都羅山（10.2km）の鉄道敷設が終了し、DMZ内の1.8kmが残されているだけであるが、北朝鮮側は開城～ソンハ～板門～軍事境界線（15.3km）が建設中である。一方、東海線では、韓国側の江陵～猪津（118km）及び猪津～軍事境界線（6.0km）、北朝鮮側の金剛山～サミルポ～ガンホ～軍事境界線（18.5km）が建設中である。韓国側が建設に投入した総費用は、京義線が204百万ドル、東海線が233百万ドルである。韓国政府は2004年末までに道路と鉄道を開通させたいとしている。更に、将来はTKRとTSRが連結され、韓国発着のTSR貨物も増加すると試算している。

なお、2005年の第14回年次総会は韓国鉄道庁とKIFFAの共催で、10月25-26日にソウルにおいて開催される予定である。