

いて、ESCAP（国連アジア太平洋経済社会委員会）と（株）ロシア鉄道の共催で、第3回北部アジア鉄道回廊（TARNC：Trans-Asian Railway Northern Corridor）コンテナ輸送推進会議が開催された。尚、ESCAPは9月26日の週に、当地において3つの鉄道輸送会議を連続開催した。一つ目は「北ヨーロッパとペルシャ湾を結ぶ南北回廊の開発」、二つ目は「アジア横断鉄道（TAR：Trans-Asian Railway）に関する政府間協議」、そして三つ目が表記会議であった。

参加者は、韓国、北朝鮮、ロシア、モンゴル、カザフスタン、ウズベキスタン、ポーランド、ベラルーシの鉄道部門代表、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）、韓国のフォワードナーなど、約30名であった。尚、日本からの参加はERINAのみである。今回目立ったのは北朝鮮の初参加と中国は不参加であった。また、ESCAPの事務局長であるKim Hak-Su氏の飛び入り参加があり、朝鮮半島縦断鉄道（TKR）の実現に向けて抱負を語った。

背景

ESCAPはアジア全域を対象とした交通網整備構想を推進しており、その一つが幹線道路網の構築を目指す「アジアハイウェイ」計画、二つ目が鉄道網の連結を目指す「アジア横断鉄道」計画である。さらに、後者では4つの鉄道回廊が定義されている。第一が「北部回廊（TARNC）」、第二が「インドシナ・ASEAN回廊」、第三が「南部回廊」、第四が「南北回廊」である。この中で第一の北部回廊に焦点を当て、コンテナ・ブロックトレインを走らせようというのがこの会議のテーマである¹。

このテーマの第一回の会議は2002年6月、ウラジオストクにおいて開催され、第二回は2003年10月、ウランバートルにおいて開催されており、今回が第三回となった²。ESCAPはコンテナ・ブロックトレインの定期運行の有無に関係なく、まずデモ列車運行を行い、その取り組みを広くアピールする方針を採っている。

ESCAP北部アジア鉄道回廊コンテナ輸送 推進会議（モスクワ、2005年9月29-30日）

ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

2005年9月29-30日、モスクワの（株）ロシア鉄道別館にお

会議の概要

まず、ESCAP事務局から2003年の第二回会議で提案され、2003-2004年に実行されたた4本のデモ列車運行の成

¹ ESCAPの取り組みについては、ピエール・シャルティエ「北部アジア横断鉄道回廊」、ERINA REPORT Vol. 58、2004年7月号を参照のこと。

² 第一回の会議については、ERINA REPORT Vol. 47、2002年8月号63頁、第二回の会議については、ERINA REPORT Vol. 55、2003年12月号50頁を参照のこと。

果が発表された。天津～ウランバートル（2003年11月）
連雲港～アルマトイ（2004年4月） プレスト～ウ
ランバートル（2004年6月） ポストーチヌイ～マワシェ
ヴィチ（2004年7月）の試験運行が行われた。いずれも商
業ベースで運行された経験があり、運行可能性に何ら疑問
はなかったが、ESCAPとしては走行時間の計測と運行に
伴う問題点の発見に関心があった。その結果、プラス面と
しては、ルート信頼性、走行時間、安全性、各国鉄道や
民間企業の協力体制が構築されていることが確認された。
反面、問題点として、通関手続きや国境通過に要する時間、
ワゴン不足、通し料金の不透明性などが指摘された。これ
らの問題に関しては今後ESCAPで取り上げていく予定で
ある。

次に、未だにデモ運行が実現していない朝鮮半島ルート
を重点的に取り上げていくことが確認された。今回の会議
に出席した韓国と北朝鮮の代表も一致して朝鮮半島縦断鉄
道（TKR）の接続に向けた抱負を語った。韓国の代表に
よると、西海岸線（京義線）東海岸線（東海線）の両ルー
トで年内の試験運行を計画している。しかし、釜山からの
コンテナ列車運行には南北政府のMOUが必要である。一
方、北朝鮮代表は、ロシアの協力を得て東海岸ルートの接
続を重視しているとのことであった。

韓国のOSJD加盟問題についての説明があった。従来、
旧社会主義陣営の鉄道組織であるOSJDには、ロシア、中
央アジア諸国、中国、北朝鮮などは加盟しているが、韓国
は未加盟である。一方、韓国は、日本、中国、東南アジア
諸国、西欧諸国などとともに、自由主義陣営の鉄道組織で
あるUICに加盟している³。TKR接続プロジェクトを推進
する韓国は、北朝鮮との技術協力を円滑に進めるために
OSJDへも加盟を申請している。当初、韓国の申請は北朝
鮮の反対によって受理されなかったが、現在、OSJDの理
事会で審査中とのことである。OSJDは地球上のすべての
国の加盟を歓迎するとの立場を示しているが、残存する冷
戦的思考が2つの国際鉄道組織の並存という時代遅れの体
制を残している。

もう一つの国際鉄道組織UICは、中国西部～カザフスタ
ン～ロシア～北欧～北米を鉄道と航路で結ぶ北部東西回廊
（N.E.W）を推進してきた⁴。この構想にはノルウェーなど
の北欧諸国、カザフスタンと中国が熱心である反面、UIC
未加盟のロシアが非協力的であることなどから、未だに試
験運行が実現していない。ロシアとしてはシベリア横断鉄

道という最強のユーラシア横断鉄道網を有しており、競争
相手に手を貸せないという発想のようだ。しかし、中国西
部と欧州を結ぶ貿易ルートとしてはシベリア鉄道を経由す
るN.E.W鉄道回廊がベストと考えられ、民営化された韓国
シベリア鉄道にとっては収益源の一つとなりうる。ここは経済
合理性重視の視点に立って柔軟に対応することが必要では
ないだろうか。UICの担当者のお話では、N.E.W回廊開設
のための会社を設立したとのことであらう。今後の進展が注目される。

各国の発表の中で興味深かったのは韓国シベリア鉄道などの
各国鉄道がコンテナ・ブロックトレインの試験運行を意欲
的に進めていることだ。韓国のLG電子の製品を積んだブ
ロケットレインがポストーチヌイ～ポーランド間を試験運
行し、ナウシキ～ポーランド間、二連浩特～モンゴル～ド
イツ間でも試験運行が行われている。韓国のフォワード
も新規ブロックトレイン・ルートの開発に熱心であり、試
験運行は民間中心で行える状況になってきた。今後、国連
機関であるESCAPが存在意義を発揮しうるのは民間では
行い難いケースに限定されよう。例えばTKRのような政
治的問題が立ちばかり、現時点では民間が手を出せない
ケースである。このことを飛び入り参加のKim Haku-Su事
務局長に質したところ、全くそのとおりだと賛同を得た。
小泉さんではないが、民間のことは民間に任せるべきであ
る。

事務局の要請を受けて、ERINAはシベリア横断鉄道
（TSR）ルートにおけるコンテナ輸送の現状と問題点につ
いてデータを示しながら説明した。各国の鉄道関係者は
TSR輸送回廊がアジア横断鉄道回廊の中で最も歴史と実
績を持った成功例と見ている。したがって、TSRの成功か
らは学び、失敗についても研究するという姿勢が見られる。
W/B対E/B貨物量のギャップによる空コンテナの増加や
台車の返還といった問題はどの回廊でも将来起こりうる問
題である。

今後の課題

ESCAP事務局では2006年、第4回推進会議を開催する
こととし、次回の討議・発表予定を発表した。

朝鮮半島縦断鉄道でコンテナ・ブロックトレインの
試験運行を行い、結果を報告する。

通関に関する議論を深める。例えばWorld Customs
Organization（WCO）の代表を招く。

輸送料金についても議題に含める。

³ OSJDの本部はワルシャワ、UICの本部はパリに置かれている。

⁴ N.E.W構想については、ERINA REPORT Vol. 50、2003年2月号50頁を参照のこと。

内陸コンテナターミナルの状況について事務局でまとめらる。

各国鉄道や民間主導で行われているコンテナ・ブロックトレインの試験運行の状況を把握する。

モスクワ点描

私にとっては約1年ぶりのモスクワ訪問となったが、幸運にも9月下旬から10月上旬にかけての滞在中、小春日和が続いて暖かく、街を歩く機会に恵まれた。以下、印象を記す。

まず、東京～モスクワ間往復の座席確保が困難なほど航空便（アエロフロート）が混んでいた。ESCAPの会議は9月中旬に一度日程設定が行われた後、主催者側のビザ手配の遅れから2週間の延期となった経緯があり、半月前になって航空便の変更を余儀なくされた。しかし、その時点で既に満席で、帰りの便の空きを待つためにモスクワに2日間足止めを食らった。乗客の多くは日本人で、この混雑は昨今の日本からロシアへの投資ブームと関連がありそうだ。

モスクワではホテルが足りないという話をあちこちで聞いた。モスクワに押しかける観光客やビジネス客は増える一方だが、ホテルの客室数はむしろ減少する傾向にあるという。市の方針で、外観がクレムリンなどの伝統的風景にそぐわない中心部のホテルは立て替えられる傾向にある。好立地にあったインツォリストホテルは既に壊され、跡地にリッツカールトンホテルを建築中である。完成予定図を見ると、建物の高さを隣接するナツォナーリホテルに揃えた伝統的イメージの建物になるようで楽しみだが、気になるのはお値段だ。近くにあったモスクワホテルも既に壊され、更地に新しいホテルを建設予定とか。赤の広場に面した巨大なロシアホテルも2006年初めには閉鎖され、取り壊された後、ホテルを含むビジネスコンプレックスが新たに建設される予定と聞いた。このように好立地の大規模ホテルが次々と姿を消し、超高級小規模ホテルに生まれ変わるといえるのは一般旅行者にとって好ましいとは言えない。ロシア側もホテル不足問題を認識し、外資によるホテル分野への直接投資を期待しているようだが、外資系ホテルは五つ星ばかりで敷居が高い。

モスクワ中心部の道路は世界中の自動車メーカーの製品で溢れ、結果として酷い交通渋滞が発生している。しかし

よく見ると道路の半分近くが路上駐車に占拠され、実際に車が走れるスペースが狭められているのではないかと。路上駐車を禁止して有料駐車場を利用すれば渋滞は緩和されるはずだと一瞬思う。でも大都市にもかかわらずモスクワには有料の立体駐車場が見当たらない。有料駐車場がないから路上に駐車し、その結果道路は益々混むといった連鎖だ。ではなぜ有料駐車場を作らないのかと現地の友人に尋ねたところ、路上駐車が可能だからだといった答えが返ってきた。要するに路上駐車を認めている市当局の姿勢に問題の根源があるようだ。

モスクワ中心部ではバスも、タクシーも自家用車も、何故かぐるぐる大回りをして目的地に着く。理由は良く分からないが、交通規則と関係があるのだろうか。こんなに遠回りしては益々道路が混雑し、排気ガスで大気が汚染され、ガソリンも浪費になると思うのだが。

殆どのタクシーは今もメーターを装備していない。したがって、ホテルから乗る場合でも行き先を伝えてから料金を交渉しなくてはならない。ある時、市内中心部の移動で600ルーブルと吹っかけてきたので、それなら「地下鉄で行く」と立ち去ろうとしたら100ルーブル値引きしてくれた。それでも距離の割には世界一高いと思う。しかし、たとえタクシーにメーターがついていたとしても、大回りされては結局高くつくことになるのかもしれない。いずれにしても、モスクワでは極力タクシーを避けて地下鉄やバスを利用するに限る。しかしその地下鉄料金も年々上がり、この1年半の間に2倍になった。

建物の新築や改装も市内の至る所で盛んに進められている。例えば、新アルパート通り近くでは韓国のロッテ百貨店が21階建のビルを建設中で、2006年中にはロッテ百貨店初の海外店舗が誕生する。さらに隣接してロッテホテルも建設予定である⁵。芸術の殿堂ボリショイ劇場は大掛かりな改築工事中で休演中。クレムリンでも一番背の高いイワン大帝の鐘楼は菰を被っており、赤の広場の聖ワシリイ聖堂は工事が途絶えることがない。いずれも写真家泣かせの光景だ。郊外のノヴォデヴィッチ修道院やカローメンスコエといった名所旧跡でも菰を被った塔が被写体としての魅力を半減させている。これだけ工事が多いということは、民間部門を中心とした経済的繁栄に加えて、財政的に余裕が生まれてきたということか。

トヨタがサンクトペテルブルクに工場を建設し、2007年

⁵ 日本経済新聞10月6日付の記事によると、ロッテの投資額は3億ドル。モスクワ中心部に地上21階、地下4階の複合商業施設「ロッテセンター」を建設。1～7階はロッテ百貨店が出店する。売り場面積は4万平米。8階以上はオフィスビル、地下はスーパーマーケットとなる。百貨店に隣接して延べ床面積約6万平米のロッテホテルを建設し、2008年末にオープン予定。

に乗用車の製造を開始するという発表は日本企業の活力をロシアで認識させる契機になったようだが、韓国は一步先を行っている。自動車業界では現代自動車が黒海沿岸のタガンログで生産を開始しており、現代製の車はモスクワ市内でも存在感を放っている。さらに、現代系列のKIA自動車も現地生産に乗り出すようだ。韓国企業が強い市場競争力を有する家電業界でもLG電子がモスクワ周辺でTVなど

の生産を開始するという。ロッテの百貨店やホテルの進出については前述した通りだ。韓国のビジネスマンはロシアを有望な市場であると認識し、長年積み上げてきたロシアとの人脈を活用して積極的に打って出ようとしている。それに比べて後発日本の流通業界やホテル業界がモスクワに進出するのは何年先の話だろうか。



ESCAP会議
右側がKim Haku-Su事務局長



とり壊し間近のロシアホテル



ESCAP会議の行われた
（株）ロシア鉄道別館



ずらりと並んだ路上駐車
トゥベルスカヤ通り