

行い、特定の企業をターゲットにTSRルート売り込むといった販促活動も行っている。

CCTSTの会員は年々増加しており、2005年10月18日現在で24カ国の128団体が加盟している。毎年、非CIS諸国において、持ち回りで年次総会が開催され、ビジネス情報交換の場となっている。今年の総会には21カ国から約200名が参加した。同評議会会員に加えて、国際機関、研究機関、荷主企業などがオブザーバーとして参加した。隣国韓国での開催ということもあり、フォワーダー、商社など日本からの参加者が例年に比べて多かった。

会議の進行は2005年6月に㈱ロシア鉄道社長に就任したウラジミール・ヤクーニン議長が務めた。以下、会議発表及びCCTST事務局発行のプロトコルから要点をまとめる。



シベリア横断鉄道調整評議会第14回年次総会（2005年10月27 28日、ソウル）

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14回年次総会が2005年10月27 28日の2日間、韓国鉄道公社（KORAIL）及び韓国国際貨物輸送業者協会（KIFFA）の主催で、ソウルにおいて開催された。CCTSTはシベリア横断鉄道（TSR）を利用する国際複合輸送の円滑化、競争力強化、輸送量の増大を目指す調整機関である。構成メンバーは、㈱ロシア鉄道及び各国鉄道、港湾、船社、税関、政府機関、オペレーター、フォワーダーなど広範にわたる。各国の関係団体が協力して、各地でプロモーション活動を

TSRルートのコンテナ輸送量

事務局の発表によると、2004年のTSR全ルートの合計コンテナ輸送量は、386,900TEUに達した。内訳はロシアの輸入が113,000TEU、輸出が118,500TEU、トランジットが155,400TEUとなっている。なお、ヤクーニン・ロシア鉄道社長の話では、現在のTSRは年間50万TEUまで輸送可能であり、長期目標は年間百万TEUである。

2005年の1 9月の実績は282,982TEUで、前年同期比では3%の増加であった。内訳を見ると、輸入98,382TEU（+21%）、輸出92,361TEU（+8%）、トランジット92,239TEU（-15%）でトランジット貨物の減少が顕著である。

トランジット輸送の主たるルートはポストーチヌイ～スロフスカヤ（ロシア・フィンランド国境）間輸送であるが、2005年の1 9月に680編成のコンテナブロックトレインが運行され、72,732TEU（16.8%）が輸送された。このトランジット貨物の減少は主に韓国～フィンランド間貨物の大幅減少によるもので、関係者の話を総合すると、ポストーチヌイ港におけるワゴン供給の不足による遅れ、

(表1) ロシア～韓国間コンテナ貨物量の推移 (TEU)

	2003			2004			2005(1 9月)
	20f	40f	計	20f	40f	計	計
ロシアの輸入	19,681	6,688	26,369	21,097	7,892	36,881	36,891
ロシアの輸出	1,004	916	1,920	2,143	776	3,695	2,792
トランジット	4,894	86,318	91,212	5,774	53,956	113,686	41,397
合計	25,579	93,922	119,501	29,014	62,624	154,262	81,080

出所：CCTST事務局

(表2) ロシア～中国間コンテナ貨物量の推移 (TEU)

	2003			2004			2005(1 9月)
	20f	40f	計	20f	40f	計	計
ロシアの輸入	8,113	28,144	36,257	12,179	41,850	54,029	44,563
ロシアの輸出	6,391	19,306	25,697	6,668	24,516	31,184	26,497
トランジット	558	17,306	17,864	978	34,928	35,906	25,908
合計	15,062	64,756	79,818	19,825	101,294	121,119	96,950

出所：CCTST事務局

競合するDeep Sea料金が下がり気味であること、などの要因でフィンランド向け貨物がTSRからDeep Seaに移ったためである。一方、韓国発ロシア/CIS向けバイラテラル貨物は前年を上回るペースで増加している。(表1)

なお、ロシア～中国間貨物は順調に増加しており、2005年1 9月の実績ではロシア～中国間がロシア～韓国間を上回った。(表2)

毎回指摘されていることだが、東アジア発着に比べると欧州とロシア/CISを結ぶ鉄道貨物の量は少なく、苦戦を強いられている。ベルリン～CIS/モスクワ間の“オストウィンド”・“イーストウィンド”サービスの場合、2004年に109編成の列車が運行され、7,435TEUのコンテナが輸送されたが、2005年1 9月では87列車、2,194TEU(前年同期比で33.2%)に留まった。また、南側のイタリア・オーストリア・ハンガリー～モスクワ/CIS間の“チャルダッシュ”サービスの場合、2004のコンテナ輸送量は3,024TEU、2005年1 9月では849TEUに留まった。さらに、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年に23編成の列車が2,152TEU輸送したが、2005年には休止されている。欧州ルートが苦戦している要因として、道路・海運などの競合ルートの競争力増強、輸送日数を要すること、CIS国境におけるCIQのトラブル、などが挙げられている。

より多くの貨物を求めて運行区間を中央アジアや東アジア諸国まで延長する動きもある。例えば、プレスト～ウランバートル間を運行する“モンゴルベクトル”は中国のフフホトまで延長された。2005年3月1日、フフホトを発車したトライアル列車はドイツのデュイスブルグに到着した。2005年1 9月、24列車が運行され、718TEUのコン

テナが輸送された。

2004年にトライアルランが始まった韓国～ナホトカ～プレスト～マウシェヴィチェを結ぶルートは2004年中に10列車が運行され、1,039TEU輸送された。2005年1 9月には6列車が運行され、650TEUのコンテナが輸送された。

中央アジア向けではバルト3国港湾からブロックトレインが運行されている。2004年には58列車が運行され、4,288TEUが輸送された。2005年1 9月に53列車が運行され、4,796TEUが輸送されるなど好調な荷動きだ。ラトビア代表の話では、米国から中央アジア向け輸出にこのルートが利用されているという。

ポストーチヌイ～アルマトイ間では2004年に85編成のブロックトレインが運行され、9,826TEUが輸送された。2005年1 9月でも50列車が5,855TEUを輸送した。

ルートの拡大と貨物の開拓

輸送量の拡大の方策としては、現存ルートのシェア拡大の他に、新規ルート・貨物の拡大が重要である。特に、ブロックトレインの新規ルート運行が新たな扉を開く鍵となる。

有望な貨物として注目されているものに、組立工場向け自動車部品がある。ロシア南部黒海沿岸のタガンログで乗用車の組み立てを行っている韓国・現代自動車向けにブロックトレイン“TAGAZ”が2005年1月より運行されている。これは韓国・蔚山からポストーチヌイまで海上輸送し、さらに鉄道でタガンログ(Martsevo駅)へ至るルートである。この輸送はFESCO Logistics、ロシアントロイカ、それにロシア鉄道の子会社であるトランスコンテナ社の協力で進められているもので、鉄道運行のスピードアッ

ブ（120km / 時）のために特殊なワゴンを利用し、通関を列車単位で行い簡素化するなど、特別な待遇が与えられている。

韓国・KIA自動車もスロバキアのジリナに自動車組み立て工場を建設中で、2006年より生産開始の予定である。TSRルート関係者は韓国～スロバキア間で部品輸送を担うべく交渉中である。Deep Seaルートとの競争条件は輸送日数及び通し料金となる。

トヨタ自動車もサントペテルブルク近郊に自動車組み立て工場を建設する計画を発表しており、TSRルート関係者は何としてもトヨタ向け部品輸送の一部を誘致したい考えである。そのためにはポストーチヌイ～サントペテルブルク間でブロックトレインを運行してスピードアップを図り、競争力のある通し料金を設定する必要がある。さらに、ロシア鉄道及びFESCOの関係者は、トヨタ自動車のシベリア鉄道利用を、日政府間会議で通商問題として提起することも考えている。

欧州～モスクワ間では、カリーニングラード及びクライバダとモスクワの間に“マーキュリー”コンテナブロックトレインの運行が始まっている。2005年7月にトライアルランが行われた。

他にも、スウェーデンから秋田へ向かう木材をエストニア・TSR経由に振り替える試み、中国からロシアやヨーロッパへ向かうIKEA社の貨物をTSRルートに振り替えるアイデア、中国・新疆ウイグル地区の貨物（トマト製品など）をウラムチからカザフスタンを経由してロシアやポーランドへ輸送するプロジェクトが検討中である。これらのプロジェクトの実現には各国鉄道、船社、フォワーダー各社、各国税関の協力が鍵となる。

さらに、CCTSTは新たなコンテナブロックトレインを、ポストーチヌイ～サントペテルブルク、サントペテルブルク～モスクワ、サントペテルブルク～カザフスタン～ウズベキスタンなどのルートで新たに運行することを提案している。

TSRルートの競争力強化に求められる条件

まず、2005年4月にTSRルートの貨物が減少した理由は高過ぎる通し料金にあったとみられる。通し料金が競争力を取り戻すには、各国鉄道、船社を含む関係者全員の協力が必要である。

第二の問題は貨物の流れが東航と西航で大きくかけ離れていることである。したがって空コンテナを戻す必要が生じる。東航と西航の貨物量をバランスさせるためには、貨物量の少ない方向の輸送に割安料金を適用する必要がある。

そこで柔軟な貨物料金政策が求められる。

第三に到着日を遵守する義務がある。現在、遅れの大きな要因はポストーチヌイにおけるワゴン供給の不足である。その解決には鉄道と港湾当局が十分な量の貨車（ワゴン）を遅れることなく供給する必要がある。これに関連して、ロシア鉄道はコンテナ、ワゴン、貨車を新規に発注しており、2010年までに27,000個の大型コンテナと、10,000台のワゴンを購入する計画である。トランスコンテナ社の計画では、3,568個の40fコンテナを2005年後半に供給する予定である。40fコンテナが2台載せられるワゴンを発注したとの話も聞かれた。

第四に通関の簡素化とスピードアップに向けて、ロシア、ウクライナ、ベラルーシ、カザフスタンの税関当局の更なる協力が望まれる。通関面での成功例として、前述の現代自動車のタガンログ工場向け自動車部品輸送がある。この場合、ブロックトレイン全体の通関が一度で済み、結果的に通関の簡素化が行われている。しかしこれは例外であって、一般的にはポストーチヌイで通関の問題から遅れるということが度々発生している。会議でも韓国のフォワーダーから、ロシアにおける通関審査が厳しすぎるとの要望が出された。

朝鮮半島縦断鉄道（TKR）連結計画と韓国のビジョン

会議主催者でもある韓国鉄道公社（KORAIL）の崔然恵副社長が朝鮮半島縦断鉄道（TKR）接続計画とTKRをさらに大陸鉄道へと連結する可能性について発表した。それによると、TKRが接続されれば、現在海上輸送に依存している南北間交易が、TKRを利用することにより、時間的・経済的に節約される。長期的にはTKRがTSRと接続され、さらに大きな経済的効果が期待できるというものである。なお、この時点でTKRの試運転が2005年末までに行われる予定であるとのことであったが、実際には政治的問題が大きく立ちはだかり、TKRの試運転はさらに遅れる模様だ。崔副社長の話については、ERINA REPORT vol. 67、「キーパーソンインタビュー」を参照のこと。

2日目の会議終了後、ロシア鉄道関係者がKTXに試乗し、大田までのスピーディーな1時間を体験した。ロシアではモスクワ～サントペテルブルク間に高速旅客鉄道を建設する計画があり、ドイツのシーメンス社と仮契約が結ばれている。

なお、2006年の第15回年次総会はリトアニアにおいて開催される予定である。