

会議報告

シベリア横断鉄道調整評議会（CCTT） 第16回年次総会

ERINA調査研究部研究員 辻 久子

シベリア横断鉄道調整評議会（CCTT）第16回年次総会が2007年11月1 - 2日の2日間、スイス北東部のザンクトガレンにおいて開催された。CCTTはソ連邦解体後、足並みが揃わなくなった国際複合一貫輸送のプレーヤー達を再結集して、統一性のある輸送サービスを構築する目的で、1993年に設立された。構成メンバーは、ロシア・CIS諸国、欧州、東アジア諸国の鉄道運営組織、港湾関係者、船社、フォワーダー、輸送業者団体、各国の鉄道行政責任者、税関、国際輸送組織など多岐に渡る。CCTT議長は設立時からロシア鉄道社長（当時は鉄道大臣）が務めており、現在はVladimir Yakuninロシア鉄道社長がその座にある。

CCTTの会員は一時増え続け、2007年5月には25カ国の140団体が加盟していたが、会費未払い団体や幽霊会社の整理を行った結果、2007年11月1日現在では23カ国の115団体が加盟している。年次総会は各国持ち回りで開催されており、有意義なビジネス交流の場となっている。今総会には22カ国から約250名が参加した。日本からは日本のフォワーダー団体である日本トランスシベリヤ輸送業者協会（TSIOAJ）代表の他、(株)日新、(株)近鉄エクスプレス、(株)商船三井、日本郵船（株）の代表が出席した。

以下、会議発表及び事務局が準備したプロトコールなどから要点を記す（写真1）。

2007年のTSRコンテナ輸送量は増加

事務局発表資料によると、TSR幹線利用のコンテナ貨物



（写真1）CCTT第16回年次総会

は2007年も増加傾向にある。アジア、欧州などから出入りする総コンテナ数（空コンテナを含む）は2006年に424,021TEUに達した。2007年は9月までに前年の通年実績を突破した。このまま行けば2007年は55万TEUを上回る可能性が高い。内訳を見るとロシアの輸出・輸入が共に増加を続けているのに対し、トランジット貨物は2006年からの下降傾向が続く。2006年1月に導入されたトランジット運賃の大幅値上げの影響が続いているとみられる。特にフィンランド・トランジットの減少が顕著で、その影響を反映してロシア～フィンランド間の鉄道コンテナ輸送全体の下降傾向が止まらない（表1、2）。

CCTTは縮小したトランジット貨物の復興を目標に掲げており、そのための委員会も設けられたが、韓国や中国からフィンランドへ向かう貨物は海上ルート（Deep Sea）に移ってしまった。東アジアから海上ルートでフィンランドへ輸送される貨物の大部分の最終仕向地はロシアである。

（表1）TSR幹線ルートのコンテナ輸送量（TEU）

	2005*	2006	対前年比(%)	2007(1-9月)
ロシアの輸入	156,910	207,994	(133)	219,238
ロシアの輸出	111,622	176,024	(158)	187,736
トランジット	138,272	40,003	(29)	26,938
合計	406,804	424,021	(104)	433,912

注：CCTT事務局発表。空コンテナを含む。*2005年の数量は2006年に開催された第15回年次総会資料を使用。

（表2）ロシア～フィンランド間コンテナ輸送量（TEU）

	2006	2007(1-9月)	対前年同期比(%)
フィンランド ロシア	22,237	16,593	NA
ロシア フィンランド	8,129	2,134	NA
合計	33,336	18,727	(89.1)

注：フィンランド鉄道のデータを基にCCTT事務局が発表。両国間貿易及びトランジットの合計。

主役はブロックトレイン

スピードを売り物とするTSR貨物輸送の主役を務めるのはブロックトレインである。行き先別にニックネームが付けられたブロックトレインの運行状況がプロトコールで紹介されている。

- 1) "Ost Wind" (ベルリン～プレスト～モスクワ)：2006年実績は13,400TEU（対前年比8%増）、2007年1 - 9月の実績は9,689TEU（125列車）。
- 2) "Baltic Transit" (バルト3国～ロシア～カザフスタン)：2007年1 - 9月の実績は15,546TEU（155列車、3 - 4列車/週）、2006年1 - 9月実績7,145TEUと比較して倍以上に増加している。ラトビア鉄道関係者の話で

は、主要品目は米国からカザフスタンに輸出される中古車をコンテナに詰めているとのことだ¹。フィンランド・トランジットが激減したのに対し、急成長するバルチック・トランジットがロシアを通過するコンテナ貨物の代表格となっている。

- 3) "Mongolian Vector" (プレスト～ロシア～モンゴル～中国): 2007年1 - 7月実績は352TEUに留まる。プレスト～ウランバートル間で月に2列車運行している。
- 4) "Vostochny - Buslovskaya" (ポストーチヌイ～フィンランド国境): 2006年実績 8,130TEU (対前年比92%減) に対し、2007年1 - 9月は2,130TEUと減少に歯止めがかからない。
- 5) "Vostochny - Almaty - Assake" (ポストーチヌイ～カザフスタン～ウズベキスタン): 2007年1 - 9月実績は前年並みの14,084TEU (119列車、4 - 5列車/週)。ウズベキスタンのGM大宇自動車工場向け生産部品が主品目で、TransContainerとUNICO Logisticsが運行している。さらに、DVTG (Far Eastern Transport Group) もポストーチヌイ～タシケント間で月に7 - 8便の列車を運行している。
- 6) "Vostochny - Martsevo / Taganrog" (ポストーチヌイ～タガンログの現代自動車工場向け): Russian Troikaが現代自動車向けに輸送した貨物の2007年1 - 9月実績は14,085TEU (99列車、4 - 5列車/週)。尚、現代自動車は海上ルートも併用している。
- 7) "Vostochny - Izhevsk" (ポストーチヌイ～イジェフスクの起亜自動車工場向け): Russian TroikaとF.E.Transが起亜自動車工場向けに生産部品を輸送している。このうちRussian Troikaが担当したコンテナの2007年1 - 9月実績は16,829TEU (126列車、3列車/週)。
- 8) "Vostochny - Moscow" (ポストーチヌイ～モスクワ): Russian Troikaが週に1列車運行。2007年1 - 9月実績は15,069TEU (112列車)。
- 9) "Czardas" (ブダペスト～モスクワ): 2007年1 - 7月実績は105TEU (21列車) と低迷している。2005年は918TEU、2006年1 - 9月は645TEU。

上記の他に、いすゞ自動車はUlyanovskで生産しているトラックの生産部品を日本から輸送している。また、

Eurosib-TBは北京～Ulyanovsk間で自動車部品を輸送している。

このようにブロックトレインの輸送実績をルート別に見ると、TSR輸送の大動脈といえるのは、西ではバルト3国から中央アジア向けトランジット、東ではポストーチヌイ発タガンログ、イジェフスク、モスクワ、ウズベキスタン向けブロックトレインであることが分かる。東アジアからの貨物の太宗を占めるのが韓国自動車メーカー向け生産部品輸送である。事実、Russian Troikaの韓国フォワーダーであるDAE-A社の話では、現代自動車及び起亜自動車向け部品輸送だけで月に2,000FEUに達するとのことだ。これらの成功例をさらに拡大すべく、ロシア鉄道は建設中のトヨタ、日産、スズキ自動車のサンクトペテルブルク工場向け、及びフォルクスワーゲンのカルーガ工場向け部品輸送を獲得するために全力を挙げて取り組んでいる。

ルートの競争力強化のために急がれる改善点

TSRの競争力強化のために何が必要かについて、参加者の多くが忌憚のない分析と提案を行った。CCTT事務局、ロシア鉄道関係者の間でも問題点の共有がされつつあるように見受けられた。

- 1) 経済競争力: TSRは通し料金で海上ルート (Deep Sea) に負けているという声が多方面から聞かれた。日本トランスシベリヤ輸送業者協会の塩本忠邦代表によると、代替ルートの高騰にもかかわらず、日本からサンクトペテルブルクやヘルシンキ向けの輸送料金はTSRの方が海上ルートよりも高く、スピードメリットを相殺している。特にフィンランドからの東航鉄道料金が高いと指摘した。また、FESCOのKostyan副社長の分析によると、上海～モスクワ間の料金を比較するとTSRの方が\$1,000/40f高い。その主因は鉄道料金が高いことにあると船社を代表して述べた。さらに、ロシアのフォワーダーTISのLagov氏は極東港湾 (ポストーチヌイ港) が独占状態にあるために港湾使用料が高くなっていると不満を述べた。
- 2) コンテナ貨車不足: コンテナ貨車 (ワゴン) が不足している。特に80fワゴンの不足が顕著である。CCTT事務局の情報によると、オペレーター各社のワゴン保有台数は、TransContainer - 20,694台²、Russian

¹ 米国からの中古車輸入ルートは、ニューアーク ハンブルグ (フィーダー) リガ (ブロックトレイン) カザフスタン。カザフスタンでは右ハンドル車規制を受けて日本車が締め出され、その穴を米国車が埋めているとの見方もある。

² 2007年9月7日、東京で開催された近鉄エクスプレス社の発表会の資料によると、TransContainer保有ワゴン数は24,000台で、内訳は40f - 7,600台、60f - 15,700台、80f - 500台となっている。80fワゴンの不足が明らかである。

Troika - 1,200台、DVTG - 3,000台、その他 - 2,000台である。

- 3) ブロクトレインの編成能力: 極東港湾におけるブロクトレイン編成能力が限界に達している。1日のブロクトレイン編成能力はポストーチヌイ港が3編成、ウラジオストク港が1編成である。1編成 = 140TEUとすると、年間編成能力は $140 \times 4 \times 365 = 204,000$ TEUとなり、限界に近づいていることが分かる。このうち、高速ブロクトレインが編成可能なのはポストーチヌイ港に限られていることを助案すると能力の限界が見えている。
- 4) 港湾取扱能力: 極東港湾のコンテナ取扱量は年々増加している。2006年上半期のコンテナ取扱量310,879TEUに対し、2007年上半期は380,322TEUと22.3%増加した。ロシア北西部港湾についても、2006年上半期の704,160TEUに対し、2007年上半期は878,580TEU (+24.8%)となった。しかし極東港湾は全体的に満杯に近く、いずれ不足が顕在化してくつとの危惧が聞かれた (FESCOのKostyan副社長など)。
- 5) 船舶の輸送能力: 一部の船舶に老朽化が見られ、新規更新が必要である。
- 6) 通関手続き、貨物検査: 通関手続きに関しては多くの不満が聞かれた。CCTTとして、ロシア、ベラルーシ、カザフスタン、ウクライナ、バルト3国に引き続き通関手続きの改善を求めて行くとした。また、貨物の書類 (Railway bill) が国際水準とは異なることも指摘された。塩本氏によると、ポストーチヌイ港における検査基準が厳しすぎるために、1.5トン以上のパッケージが含まれる場合、危険物・化学品が含まれる場合などに追加的な日数を要し、シームレスな輸送を妨げている。
- 7) 情報技術の導入: TSR輸送におけるIT化の推進が必要なることを多くの人が述べた。現在、TSRルートではコンテナ・トレースが可能であるが、位置確認をさらに効率的に行う情報システムの導入が必要である。また、電子通関が必要との声が聞かれた。

国際的連携

国際機関との関係構築を目指すロシア鉄道は2006年にUIC (International Union of Railway : www.uic.asso.fr) に加盟し、更なる国際交流の拡大に努めている。今回、CCTTと以下の地域国際組織との協力が報告された。ロシア鉄道としては、これらの地域連携プロジェクトがシベリア横断鉄道へ繋げる構想を掲げていることから、TSRの貨

物量増加に結びつくとの期待がある。

- 1) "InnoRail - Kouvola" Program : www.innorailkouvola.fi : Kouvola (フィンランド) ~ 天津間にブロクトレインを運行させる計画を掲げている。
- 2) East-West Transport Corridor (EWTC) Project: www.eastwesttc.org : デンマーク ~ スウェーデン ~ リトアニアを結ぶバルト海横断輸送路を整備するプロジェクト。
- 3) Northeast Cargo Link (NECL) : www.necl.se : ノルウェー ~ スウェーデン ~ フィンランドを横断する輸送ルートの構築に取り組む。北欧から日本の秋田などに輸入されている木材をTSRで輸送する構想もある。
- 4) N.E.W. Corridor: www.uic.asso.fr : UICが提唱している国際プロジェクトで、北米東海岸 ~ スカンジナビア ~ ロシア ~ カザフスタン ~ 中国西部を結ぶ複合輸送路構築を目指す。
- 5) European Intermodal Association (EIA) : www.eia-ngo.com : 欧州各国の鉄道、港湾、船会社が加盟し、スムーズな複合輸送を進めるための協力組織。
- 6) Association of Railway International Electronic Documents Circulation Operators (AED) : www.aedrail.net : 2007年3月情報技術を利用して空コンテナの円滑な利用を図るシステム 'Container Bourse' (www.container-xchange.com) を立ち上げた。
- 7) 韓国鉄道の代表は朝鮮半島縦断鉄道 (TKR) の進捗と、将来期待されるTSRとの接続構想について発表した。TKRもロシアにとってはTSRの支線候補との位置付けだ。

CCTTの課題

シベリア横断鉄道の共同利用に関する国際的連携が着々と進む一方、ロシア国内の連携は依然として心配の種だ。今回、古参メンバーである極東港湾の代表が示し合わせたように欠席した。ポストーチヌイ港、VICIS/VSC、ウラジオストク港、ワニノ港代表等が姿を見せなかった。極東から欧州まで出張するのは遠いからだろうと言う人もいた。遥か極東から韓国、日本、中国の関係者はスイスまで駆けつけたというのに。さらにショックだったのは、ポストーチヌイ港、VSC/VICISがCCTTを脱会したというニュースだ。聞くところによると、彼等はCCTTの存在価値そのものを評価しておらず、最近の会費値上げを拒否したという。これはどうみても極東港湾の鉄道に対するボイコットだ。会議の中でも港湾に対する批判が欠席裁判のように述べられた。「ポストーチヌイ港のTHCが高い」、「極東港湾は独

占的利益を貪っている」といった類の話が繰り返された。

CCTTの使命を振り返ると、鉄道と海運・港湾の対立を調整することにあつたといっても過言ではない。鉄道側は港湾料金や海上運賃が高いから通し料金が高くなると主張する。それに対して、港湾・海運側は鉄道料金が高いのが競争力喪失の主因だと反撃する。両陣営が譲歩を重ねて競争力ある料金を設定し、シームレスな複合輸送を実現するのが使命で、そのために話し合う場がCCTTなのだ。どちらかが舞台から降りてしまえば誰が両陣営の利害を調整するのか。複合一貫輸送としてのTSRの競争力を強化する上でロシア国内の対立がマイナスに働くのではないかという不安が残る。

2008年の第17回年次総会はチェコのプラハで開催される予定だ。

晩秋のザンクトガレン散策

今回の年次総会のホスト役を務めたのは当地に本社を置く輸送グループTransInvest社であったが、その運営が素晴らしかったのでこの頁を借りて礼を述べるとともにその一端を紹介したい。

ザンクトガレンは人口7万人の小都市で、至近の空港であるチューリヒ空港と鉄道で結ばれている。チューリヒ空港に到着すると英語とロシア語に堪能な現地在住の女性が迎えてくれ、TransInvest社が用意したザンクトガレンまでの往復列車乗車券（一等車）の使い方を説明しながら渡してくれた。空港地下の駅から30分毎に急行列車が発車していて、1時間でザンクトガレンに到着する。成田空港の地下から成田エクスプレスで東京に移動する感覚か。ヨーロッパの列車は一等車が3人掛け、二等車が4人掛けだから実にゆったりしている（写真2、3）。満員列車に慣れてしまった日本人の眼では採算性が気になるところだ。復路は各人が自由に列車に乗れるように時刻表を手渡され



（写真2）チューリヒ ザンクトガレン間鉄道の一等車



（写真3）ザンクトガレン駅

た。200人近い参加者の迎えをチューリヒ在住の女性一人が担当したわけで、効率的だ。

会議の参加者は市内4箇所のホテルに宿泊し、貸し切りバスがホテルを巡回して会議場や食事の場所に連れてってくれるので迷い子になる心配も無い。夜のディナーはボーデン湖を周回する船の中で行われた。時折聞こえてくる霧笛やエンジン音で船の中にいることを実感できるのだが、外は闇夜で美しいはずのボーデン湖畔の秋景色を鑑賞することもできず、せつかくだもったいない企画だったと思う（写真4）。



（写真4）ボーデン湖遊覧船の内部 スイス各地の旗が飾られている

会議終了後には市内ツアーも企画された。この街の名所となっているバロック様式の大聖堂と付属の修道院図書館（Stiftsbibliothek）それに出窓（エルカー）の彫刻が美しい家が軒を連ねる旧市街を歩いて回るツアーで、英語ガイドのグループとロシア語ガイドのグループが用意された。

最も興味を引いたのは1983年にユネスコの世界遺産に登録された修道院と付属の修道院図書館だ。修道院僧坊部分は現在も州庁舎や中学校として使用されている。巨大な大聖堂は内部の装飾が絢爛豪華だ（写真5）。

付属の図書館は靴の外からスリッパを履いて入る。カメ



(写真5) 大聖堂(右)と修道院僧坊(中央)

ラの撮影は禁止。18世紀に建てられたという完全木作りのアンティークな図書室の壁面には16万冊以上の中世の写本やゲーテンベルグ時代の印刷本などがぎっしりと詰まっている。中世の写本は羊や子牛などの動物の皮をなめした羊皮紙上に羽ペンを用いてインクで文字や図が筆記されており、鮮やかな色彩が現在も健在だ。ウンベルト・エコーの名作『薔薇の名前』の映画の中の図書室に足を踏み入れたような気分になる。ウンベルト・エコー自身ここに通って作品の構成を練ったとも言われている。

ザンクトガレンは二つの丘陵に挟まれた谷間に旧市街が密集し、傾斜地に住宅や大学が広がる構造になっている。傾斜地に坂が多いことから、“the city of a thousand steps (千の階段の街)”と呼ばれている。11月上旬は朝夕の冷え込みが厳しく、冬の訪れを前に丘陵の樹木が黄金色に輝いていた(写真6)。

旧市街にはネオンサインや派手な看板が殆ど見当たらない。そのため町全体が落ち着いた雰囲気を醸し出している。ファストフード店やスーパーマーケットでさえも実に控えめな小さな案内表示を建物に貼り付けているだけなのだ。看板がないと店を探すのに不便では無いかと案じられるところだが、実は背景に何も無い場合は小さな文字でも目立



(写真6) 丘陵に挟まれた市街



(写真7) 落ち着いた雰囲気の商店街

つ。さらに市民がとても親切で、交差点で地図を眺めていると、通りがかった人が助けを差し伸べてくれる。また、街角の目立つ所に(i)マークの観光案内所があり、観光客への対応は万全だ(写真7)。

昨今の日本では大都市への一極集中が加速し、利便性と引き換えに益々住みにくくなっている。他方これといった産業を持たない地方都市は衰退を余儀なくされ、町おこしに知恵を絞る。所変わって欧州ではザンクトガレンのような地方都市にも活気と落ち着きが同居し、豊かな住環境を作り出しているように見える。スイス国民の生活水準は世界一とも言われる。日本はヨーロッパ型国土形成と町づくりから学ぶことが出来ないものだろうかと考えた数日間だった。