

シベリア横断鉄道調整評議会（CCTT）第17回年次総会

ERINA調査研究部 辻久子

2008年11月12 - 13日、チェコのプラハにおいてシベリア横断鉄道調整評議会（CCTT）第17回年次総会が開催された（写真1）。CCTTは1993年に設立された、シベリア横断鉄道（TSR）を利用した国際コンテナ輸送の円滑な運営と競争力の強化、および輸送量の増加を目指す調整機関である。構成メンバーは、ロシア・CIS諸国、欧州、東アジア諸国の鉄道、港湾、船社、フォワーダー、輸送業者団体、税関、国際輸送組織、行政など多岐に渡る。議長はロシア



写真 1

鉄道社長（現在はVladimir Yakunin氏）が務め、副議長には欧州、韓国、日本、ロシアのフォワーダー協会代表が名を連ねる。事務局はモスクワに置かれている。CCTTの会員は2008年11月12日現在、23カ国の123団体である。

CCTT年次総会はロシア以外の関係国持ち回りで開催されており、有意義なビジネス交流の機会となっている。しかし近年、ロシア鉄道に対立的感情を持つロシアの港湾や船社の脱会や欠席が目立つ。第17回年次総会には23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複合輸送業者協会（TSIOAJ）代表の他、日新、近鉄エクスプレス、日本郵船の代表が出席した。

以下、会議発表及び事務局が準備した資料などから要点を記す。

世界金融危機の衝撃

今回の年次総会は、米国発世界金融危機の大津波がロシアを含む各国経済および国際物流業界にも押し寄せてきた

最中に開催された。数ヶ月前から会議の準備を進めてきた事務局も急速な変化に驚きを隠せず、用意された配布資料やプロトコルと、急遽手直しされたと思われる発言の内容にズレが生じた。すなわち、事前に用意された資料は、好調なロシア経済を背景に、TSRルートの貨物量が増加し続けるという期待に基づいて更なる拡大への意欲が書き綴られているのに対し、春ごろから潮目が変わりつつあるといわれてきた世界経済は7月に原油価格がピークに達すると、2ヶ月ほどの間に反転を始めてしまったのだ。参加者間で交わされるビジネス状況に関する会話の中では、TSRルートおよびロシア経済の先行きを危惧する声が大勢を占めた。

事務局資料によると、2007年のシベリア鉄道で輸送された国際コンテナ量は対前年比46%増の62万TEUに達した。ロシアの輸出、輸入ともに拡大したが、トランジットは消滅の一途をたどった。相手国別に見ると、第一位が中国、第二位が韓国となっており、ともに顕著な伸びを記録した(表1、2)。2008年も夏までは対前年同期比で増加傾向にあったとされる。

しかし秋以降急速な減少が起こっている。まず好景気に浮かれて頻りに値上げを行ってきたロシア鉄道の強気な姿勢が価格競争力低下を招いた。韓国の業者は、「2008年に入って3ヶ月に一度の頻度で鉄道料金が値上げされた」と指摘する。さらに、2008年夏頃から競合ルートのDeep Seaレートが軟化したため、TSRルートが急速に経済競争力を失い、かなりの貨物がDeep Seaルートへと移った。

秋以降、Deep Seaレートの低下はさらに顕著という。加えて、2008年秋以降の原油価格暴落の影響を受けてロシア経済の減速が鮮明になっており、資金難に陥った企業からの代金支払いが滞るケースも見受けられ、ロシアの貿易貨物量自体が減少しつつあることから、各国の輸送関係者が危機感を感じている。

急がれる競争力強化

TSRルートの競争力強化の施策として昨年までは、経済競争力改善、貨車不足解消、港湾整備、通関手続き改善などが指摘されてきたが、今回は関心が経済競争力に集中した。

日本のフォワーダー業界を代表して、日新の塩本忠邦氏は、2008年夏以降Deep Seaレートが軟化した結果、TSRの荷主がDeep Seaへ移っている現状を説明した。また通関の問題も残されており、シームレス・サービスの実現が鍵となるため、ロシア鉄道およびCCTTのリーダーシップが重要であると述べた。

FESCOグループ¹を代表して、ヴェレリー・マロヴァツキー氏が同グループの実績及びTSRルートへの提言を述べた。それによると、世界経済の減速により経済活動が鈍化し、船舶の傭船料や原油価格下落が顕著である。2008年はDeep Seaルートの軟化傾向が見られ、TSRルートは貨物量が激減する可能性がある(図1)。経済競争力を低下させている一例として、以前適用されていたブロックレインの割引料金が撤廃された結果、ブロックレインの往

(表1) シベリア鉄道で輸送された国際コンテナ量の推移 (TEU)

	2005	2006	2007	増減率 (07/06)
ロシアの輸入	156,910	207,994	317,416	45.6%
ロシアの輸出	111,622	176,024	265,372	50.8%
トランジット	138,272	40,003	38,043	4.9%
合計	406,804	424,021	620,831	46.4%

出所：CCTT
注：空コンテナを含む

(表2) シベリア鉄道で輸送された中国・韓国発着コンテナ量 (2007年)

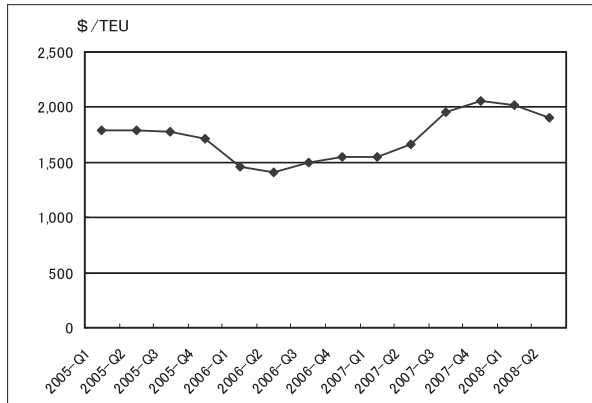
	ロシア - 中国	対前年比	ロシア - 韓国	対前年比
ロシアの輸入	161,595	65%	112,769	47%
ロシアの輸出	66,013	24%	67,750	210%
トランジット	7,580	2%	25,745	6%
合計	235,188	48%	206,264	64%

出所：CCTT
注：空コンテナを含む

¹ FESCO、FESCO Logistics、ウラジオストク商業港、TIS (Transsiberian Intermodal Service)、Incotec Trans Service、などを統合し、FESCO Transportation GroupとしてCCTT会員に登録した。

復料金は実質29%上昇した。そこで同グループは、コンテナ・ブロックトレイン割引制度の復活、一般コンテナ輸送料金の引き下げ、および鉄道料金の1年以上据え置きを提案した。予告のない急な値上げへの抗議とみられる。これに関連して、鉄道料金政策作成のプロセスで、競合ルートなどの市場状況に通じた専門家を交えた検討が必要であると提言した。ロシア鉄道に対して海運業界の市場動向を

(図1) アジア - 欧州間Deep Seaレートの推移
(\$/TEU)



(出所) FESCOグループ

めていないとの批判がこめられている。鉄道以外の分野でも港湾使用料の値下げ、通関費用の値下げを求めた。

ロシア鉄道幹部も問題はある程度認識しており、ヤクーニン社長は急遽、発言の中で鉄道料金の10%値下げの可能性について触れ、複合輸送のパートナーである港湾や船社にも同様の値下げを呼びかけた。プロトコルにもそのことが明記されている。しかし、会議終了後1ヵ月後の発表は値下げではなく、2009年1月から8%の値上げをするという内容だった²。当初の予定であった14%の値上げを圧縮したとの説明だが、状況認識の甘さと硬直的料金設定の弊害が明らかだ。各国の関係者を失望させたことは想像に難くない。

ブロックトレイン網の拡大

TSRルートの持つスピードの威力を発揮できるのがブロックトレインである。ブロックトレインとは、100TEU以上のまとまった貨物を、途中編成替えすることなく最終目的地まで直行するコンテナ専用列車のことで、ロシア極東から北西部まで約10日で走破する。事務局資料によると30以上のルートがあり、定期的あるいは非定期的にブロック

(表3) 主なブロックトレインと実績

列車名	ルート	コメント
Ostwind/ Westwind	ベルリン - モスクワ	約2万TEU (+52%)(07)、増加
Baltic Transit	バルト3国 - ロシア - カザフスタン	21,500TEU (07)、過去最高
Mercury	カリーニングラード/クライペダ - モスクワ	
Northern Lights	ヘルシンキ - モスクワ	
Mongolian Vector - 1	ブレスト - ウランバートル	
Mongolian Vector - 2	フフホト - デュイスブルグ	
Kazakhstan Vector	ブレスト - アルマトイ	
	ザバイカルスク - モスクワ	
	ザバイカルスク/ナホトカ - カリーニングラード/クライペダ	
	ナホトカ - ブレスト	
	ナホトカ - プスロフスカヤ	1,525TEU (07)、衰退著しい
	ナホトカ - モスクワ	33,151TEU* (07)
	ナホトカ - タガンログ	現代自動車向け68,000TEU (06 - 08)、 双龍自動車向け7,000TEU (08)
	ナホトカ - ナベレジヌイ・チェルヌイ	双龍自動車向け11,000TEU (08)
	ナホトカ - イジェフスク	起亜自動車向け30,000TEU
FESCO Siberian Shuttle	ナホトカ - ノヴォシビルスク	2008年4月開始
	ナホトカ - アルマトイ/ウズベキスタン	GM大宇自動車向け19,804TEU* (07)
	北京 - モスクワ	

出所：CCTT資料やその他情報を基に筆者作成。*はInfraNews資料による。

注：「ナホトカ」はポスターチヌイ港近くのナホトカ・ポスターチナヤ貨物駅を指す。

² www.rzd-partner.com/news/2008/12/17/334954.html参照のこと。

トレインを運行している（表3）。

輸送実績の多いルートは、ポストーチヌイ/ナホトカからは、現代自動車や双龍自動車工場のあるタガンログ向け、起亜自動車工場のあるイジェフスク向け、GM大宇自動車工場のあるウズベキスタン向け、双龍自動車工場のあるナベレジヌイ・チェルヌイ向け、巨大市場モスクワ向けなど。欧州方面では、ベルリン - モスクワ、バルト3国 - 中央アジアなどが目立つ。

表3に記した以外に新規路線として、2007年9月より、カルーガのフォルクスワーゲン自動車工場向け部品輸送がドイツからプレスト経由で始まっている。

2008年、いすゞ自動車がロシア企業と合併で内陸のエラブガにおいてトラックの生産を開始し、日本からの部品輸送にTSRルートが利用されている。近鉄エクスプレスの発表では横浜から釜山経由でエラブガまで21日で到着しているとのことだ。

これらを総合すると、ロシア国内や中央アジアで自動車を生産する外資工場向け部品輸送がブロックトレインの主要顧客となっている。

国際的連携プロジェクト

関係各国とロシアを結ぶ列車を効率的に運行し、コンテナをスムーズに輸送して顧客の期待に応えるため、国境積替え駅の整備や鉄道ターミナル建設が国際的連携プロジェクトとして各地で進められている。また、CCTTは周辺地域の国際協力組織やプロジェクトとの協力を深めている。

トランスコンテナは中口国境のザバイカルスクに鉄道コンテナ積替えターミナルを建設中だ。同ターミナルの完成により、年間取扱能力は2015年までに55万TEUとなる。なお、DVTG（極東運輸グループ）も同様にコンテナ・ターミナルを建設中である。これにより、近年増加が顕著な満洲里 - ザバイカルスク越境輸送が効率的に行えるようになる。

トランスコンテナとKaztransservisは折半で合併会社TransEurasiaを設立し、カザフスタン経由で中国とTSR本線を結び、欧州まで連絡するルートの開発に乗り出す。

トランスコンテナ、トランスグループAS、近鉄エクスプレス、上組の4社が協力してザルピノ港にコンテナ・ターミナルを整備する方針である。

ロシア鉄道は北朝鮮鉄道省と協力し、羅津港の整備および羅津～豆満江～ハサン間鉄道（55km）の広軌路線の近代化工事に着手した。完成後は年間40万TEUのコンテナの取扱が可能となる。ロシア鉄道およびCCTTは、このプロジェクトがTKR（朝鮮半島縦断鉄道）とTSRを連結する第一歩となり、韓国および周辺アジア各国の貨物が羅津港経由でTSRに集められることを期待している。

ロシア、オーストリア、スロバキア、ウクライナの各国鉄道の協力で、1520mm広軌鉄道をコシツェ～ブラチスラバ～ウィーンまで延長することで合意した。これにより、ロシアから中東欧へ積替え無しで直接輸送可能となる。

ロシア、ドイツ、ポーランド、ベラルーシの各国鉄道は、合併企業'Eurasia Rail Logistics'を設立することで合意した（2007/ 6/18）。さらに、ロシア鉄道、トランスコンテナ、DB Mobility Logistics、Kombiverkehr GmbH、Polzug GmbHは合併企業'Trans Eurasia Logistics'を設立した（2008/ 3）。TSRを利用したアジア - 欧州間貨物輸送ルートの開発を目指す。

ウィーンに本部を置くFar East Land Bridge Ltd.（FELB）は中東欧諸国～チョップ～TSR～ザバイカルスク～満洲里～中国東北部間を結ぶルートを開発中である。さらに大連から海上輸送で日本まで結ぶことも視野に入れている。日本では伊藤忠商事の物流子会社、アイ・ロジスティクスが関心を持っているとのことだ³。

East-West Transport Corridor（EWTC）は、デンマーク～スウェーデン～リトアニアを結ぶバルト海南部横断輸送路の整備を進めている。

Northeast Cargo Link（NECL）は、ノルウェー～スウェーデン～フィンランドを結び、バルト海北部横断輸送路の構築に取り組んでいる。

日本の存在感

日本代表としては、TSIOAJ代表の塩本氏および近鉄エクスプレス社長、辻本博圭氏が発表を行い、存在感をアピールした。辻本社長は同社がトランスコンテナと提携し日本の貨物誘致に努めて来た実績が報告された。主要貨物は前述のようにいすゞ自動車のエラブガ工場向けCKD部品である。現在釜山トランシップとなっている海上輸送部分を

³ 海事プレス2008年10月7日号。

⁴ 釜山に船をワンタッチさせることで積替えの手間を省く計画。

直航サービス⁴とし日数短縮を図ること、将来はザルピノ港の開発に加わることで、中国貨物の集荷に努める構想も述べられた。また、辻本社長は日本のフォワーダー、商社、船社、旅行業者などに声を掛けて、「Transsiberian Cargo and Travel Association of Japan」を設立する計画があることを明らかにした。

ロシア鉄道およびCCTT首脳は外国の主要協力フォワーダーの名前を挙げたが、日本からは近鉄エクスプレスと日新の名前が挙がった。なお、韓国からはDAE-A、Unico、Woojin、Green、中国からはSinotransの名前が挙げられた。

また、TSRルートを利用する主要外国自動車メーカーとして現代自動車、起亜自動車、フォルクスワーゲン、プジョー・シトロエン、いすゞ自動車などの名前が挙げられた。昨年までの年次総会では、TSRの利用が大いに期待される自動車メーカーとして、サンクトペテルブルク進出のトヨタ、日産の名前が真っ先に挙げられたが、今回は話題に上らなかった。ロシア鉄道がトヨタとのビジネス構築を諦めたのか、それともより広い意味でサンクトペテルブルク進出の企業をTSRの対象外と見るに至ったのか、真意は定かでない。

ロシア鉄道の野望

金融危機発生以前の好調なビジネスを前提として書かれたと思われるヤクーニン社長の声明を読むと、ロシア鉄道の野望が見え隠れする。その内容は、「TSRルートの輸出入貨物は十分な量に達したが、次の可能性はトランジット貨物を復活させること」というものだ。

1970 - 80年代に栄えた日欧間トランジット輸送はロシア鉄道関係者にとって昔日の夢として語り続けられている。当時はTSRルートのタリフがDeep Seaに比べて20%以上安かったがために、日本の輸出企業が欧州や中東向けに利用した。2006年にトランジット割引料金制度が実質的に撤廃されて以来、フィンランド向けトランジット貨物も消滅してしまった。現状では大幅な割引料金を導入しない限りトランジット貨物の復活は不可能だ。ロシア鉄道首脳にそのことが認識されているのだろうか。ロシア鉄道の度重なる値上げとDeep Seaレートの軟化で、今や輸出入貨物でさえDeep Seaに逃げる状況になり、トランジット復活を目論む余裕はないはずなのだが、経済計算の前に野望が先行しているように見受けられる。

ロシア鉄道首脳がトランジットを夢見る理由は、ユーラシア大陸の中心に位置するという地政学的優位性を活かし、大陸の盟主としての存在感を示せることだ。「私達は東アジアと欧州を結ぶランドブリッジとして世界に貢献で

きる」とその存在を誇示したいに違いない。しかしロシア鉄道の常套手段である「経済環境を考慮しない突然の値上げ」が今後も続けられるようだと、その存在感も信頼をももたないだろう。

もう一点、ヤクーニン社長が強調したのが、ロシア鉄道の主導で1520mmの広軌鉄道を東の朝鮮半島および西のスロバキアとウィーンへ伸長するという広軌ストレッチ・プロジェクトだ。「広軌鉄道が伸長されれば、ロシアへの国際輸送において積替えの手間を省くことができると」経済的メリットを訴える。しかし、東アジアの中国・韓国にしてもヨーロッパにしても出発地や目的地は標準軌の区域であって、広軌が伸びたとしても積替え地点が若干移動する程度の効果しか期待できないのではないかと。

トランジット輸送と広軌ストレッチの2つの構想がセットで進められた場合、むしろ周辺国に勢力圏の拡大といった印象を与えることに注意しなければならない。

なお、2009年の年次総会はドイツで開催される予定である。

観光都市プラハ

パリ発のチェコ航空機がプラハ・ルズィニェ国際空港の滑走路に滑り込むと、機内にスメタナの「モルダウ」のBGMが流れてくる。「ようこそプラハへ」という歓迎のメロディーに聞こえてきた。パスポートを鞆から出して用意していたのだが入国審査は省略。2008年3月30日にシェンゲン協定が施行されて以来、EU内の移動はフリーになったのだ。夜11時近い到着だったが空港の両替窓口は営業していた。2008年4月発行のガイドブックでは、チェコの通貨コルナの為替レートは1コルナ=6.12円とされているが、11月11日のレートは1コルナ=5.3円、さらに2週間後送られてきたクレジットカードの請求書では1コルナ=5.0円と、急速に進む円高の恩恵に与かった格好だ。

スムーズな入国はさすが観光都市と思わせる。プラハには年間600万人の観光客が各国から訪れるという。プラハは中世以来戦火に見舞われた経験が殆どないため、ロマネスク様式、ゴシック様式、バロック様式から現代に至る様々な建築物が隣り合いながら共存し、ヨーロッパ屈指の歴史観光都市として人気を集めている。主な観光スポットであるプラハ城（写真2）、カレル橋（写真3）などはオフシーズンとはいえ多くの観光客で賑わっていた。ガイドに引率された20人程度の団体にいたるところで出会い、耳を傾けるとイタリア語、スペイン語、中国語など各国語が聞こえてくる。プラハ市民の多くは英語を理解し、旅行者が買い物や食事に不自由することはまずない。街角のどこにでもあ



写真 2



写真 3

る両替屋では日本円も両替できる。

プラハ市内の移動には市内を縦横に走っている低床式トラム(路面電車)が便利だ。どこまで乗っても定額料金で、一回につき18コルナ(90円)、24時間有効な一日券は100コルナ(500円)で、地下鉄、バスやケーブルカーにも利用でき、切符売り場を探す手間も省けて旅行者には便利だ(写真4)。

会議終了後、トラムに乗ってショッピングセンターを訪れた。家電売り場は薄型テレビが多種展示されている。SONY、Panasonic、Samsung、LGといったアジアブランドが多く、価格は日本と差がない。アジアの電機メーカーはチェコなど中東欧にTV工場を設置している。衣料雑貨売り場はどれもこれもMade in Chinaだ。

食料品売場は品目も多く選択肢は多い。食料品価格をメモしてみた。パン、牛乳、卵、といった生活必需品は非常



写真 4

(表4) プラハのスーパーの食料品価格

品名	単位	価格(コルナ)	価格(円)
牛乳(脂肪分1.5%)	1リットル	12~18	60~90
パン(塊)	1,200g	24	120
パン(薄切り食パン)	500g	14	70
卵	18個パック	27	135
牛肉(塊)	1kg	160	800
鶏肉(モモ肉、骨無し)	1kg	110	550
鶏肉(モモ肉、骨付き)	1kg	65	325
キャベツ	1kg	5	25
ニンジン	1kg	9	45
ジャガイモ	1kg	9	45
バナナ	1kg	22	110
トイレットペーパー	8ロール	34	170
ティッシュ	1箱(200枚)	22	110
ティッシュ(Kleenex)	1箱(70枚)	38	190

に安いと感じた。社会主義時代からの伝統か。一方、ティッシュのような工業品は、ジェネリックブランドは安いブランド品は高いといった印象だ(表4)。参考までに、チェコの国民一人当たりGDPは16,970ドル(2007)というから日本の半分以下だ。市場経済化からそろそろ20年になる。市民は自由と消費生活をエンジョイしているように見えた。