

シベリア横断鉄道調整評議会（CCTT）第18回年次総会

ERINA調査研究部研究員 辻久子

2009年9月28-29日、ドイツのミュンヘンにおいてシベリア横断鉄道調整評議会（CCTT）第18回年次総会が開催された。CCTTはシベリア横断鉄道（TSR）及び関連輸送網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、輸送量の増加を目指す調整機関で、同輸送ルートのプロモーション活動や統計の取りまとめも行っている。構成メンバーは各国の鉄道運営会社、港湾、船社、フォワーダー、その他関連企業、業界団体、国際輸送組織、行政などで、2009年9月28日現在、22カ国の114団体が加盟している。

同評議会の議長はロシア鉄道社長（現在はVladimir Yakunin氏）が務め、モスクワに置かれた事務局が事業運営を担っている。さらに、ヨーロッパ、日本、韓国、ロシアの各地域のフォワーダー協会代表が副議長職を担う。今回はYakunin氏が所用で欠席のため、Gennady Bessonov 事務局長が総会議長を務めた。

年次総会は関係国持ち回りで開催されており、有意義な

情報交換およびビジネス交流の機会となっている。今回は22カ国から約250名が参加した。日本からは、日本シベリア鉄道貨客輸送協会¹、日本トランスシベリヤ複合輸送業者協会（TSIOAJ）、日新、日本通運、近鉄エクスプレス、日本郵船、バンテック、豊田通商などから近年最大の14名が参加した。

以下、会議発表及び事務局がまとめた資料などから要点を記す。

世界金融危機に打ちのめされた1年の回顧

2008年秋、米国発世界金融危機がそれまで過熱気味だった各国経済を一撃、とりわけロシアは深刻な不況に見舞われた。貿易は激減、競合する欧州航路の海上運賃は急落しTSR輸送はダブルパンチを食らった。1年前の2008年11月、プラハで開かれた第17回年次総会において、TSR輸送に関わる参加者は突然の不況到来に慌て、先行き不安に怯

¹ 前年開催されたCCTT第17回年次総会で構想が発表され、新設の業界団体で、フォワーダー、旅行代理店、商社などが加盟している。英文名'Transsiberian Cargo and Travel Association of Japan'。

² 辻久子「シベリア横断鉄道調整評議会（CCTT）第17回年次総会」、ERINA REPORT Vol.86、2009年3月参照。

えていた²。

あれから1年経って世界経済は回復への道程を進み始めたが、ロシア経済とTSR輸送の回復は遅れている。輸送関連企業が資金難に陥るなど、金融危機の爪跡は今なお生々しいといった状況だ。

今回の総会における各国代表の報告は、金融危機の影響がいかに厳しいものであったかを言葉と数字で生々しく回顧する内容となった。

CCTTの資料によると、2009年1-8月のTSR国際コンテナ輸送量は前年同期の▲63%減、特にロシアの輸入(▲71%)が輸出(▲51%)に比べて下落幅が大きかった(表1)。

相手国別に2009年1-9月実績を前年同期と比較すると、韓国(▲76%)の落ち込みが中国(▲45%)や日本(▲37%)に比べて激しかった(表2)。韓国のフォワーダー協会を代表して発言したDAE-A TransportのPark Kyung-Ho社長によると、「2009年の貨物量は前年の20%(▲80%)に激減した」とのことだ。また、別の韓国フォワーダーは「ロシア西部向けTSR貨物は値を下げた海上輸送に移ってしまい、TSRを利用しているのは極東・シベリア向けだけになった」と語った。

2000年以後TSR輸送を牽引してきた韓国貨物の激減は、韓国系自動車工場向け製造部品が需要減を受けて大幅減となり、さらに値を下げた欧州航路へシフトしたためだ。トランスコンテナがブロクトレインを仕立てて大量輸送していた部品輸送のうち、現代自動車のタガンログ工場向けが▲98%減、起亜自動車のイジェフスク工場向けが▲96%減など惨憺たる結果となった(2009年1-8月の前年同期比)。不特定荷主向けに利用されていたモスクワ向けブロクトレインも▲72%と激減しており、欧州航路へのシフトが読み取れる(表3)。

日本を代表して近鉄エクスプレスの辻本博圭氏がTSR輸送の現状と問題点について次のように述べた。「TSR輸送は2008年1-8月までは順調に伸びたが、後半になって

失速、2009年はさらに深刻な状況となった。貨物量の激減を受けてポストーチヌイ港で1-2週間も待たされることがあった。日本の複数のメーカーがTSR輸送の新たな顧客となる可能性があるが、競争力強化のためにコストとサービス両面の改善が必要である。特に、①Convoy Fee(護衛料)の減額、②通関サービスの改善が必要であり、TSR輸送のスピードを考慮しても海上輸送の2倍が限度ではないか。現在は倍以上になっている」と改善を求めた。

TSR輸送が縮小したのは東アジア発着だけではない。縮小幅は東アジアよりも少なかったが欧州発着貨物も減少した。欧州フォワーダー協会会長のWerner Albert氏は、「2009年上半期の東航(ロシア向け)貨物は前年比で25-30%減少した」という。また、ドイツ鉄道のRudiger Grube氏の話では、「2009年の貨物量は前年同期比で20%減少した」とのこと。

CCTTの資料によると、西欧とモスクワを結ぶ'West Wind'列車(Rotterdam-Brest-Moscow)は週3便の定期運行が行われている。2009年1-9月の輸送量は、前年同期比の▲29%減となった。また、バルト3国港湾とカザフスタンをモスクワ経由で結ぶ'Baltic Transit'の2009年(1-8月)実績は、前年比▲16%減と減少幅が少ない。なお、'Baltic Transit'の主な仕出し地は北米である。欧州とモンゴルを結ぶ'Mongolian Vector'も09年は不振が続く(表4)。

カザフスタン、ウクライナ、ベラルーシ、バルト3国、フィンランドとロシアを結ぶ貨物も軒並み大幅に減少した。これらの鉄道貨物は海上輸送と競合するわけではないので、不況による貿易縮小を反映したものと理解できよう(表2)。

景気の悪い話ばかり聞かされた会議参加者は、世界的不況の終焉と海上運賃の上昇を示す明るい話に期待していた。

FESCOグループ副社長のSergey Kostyan氏は、TSRとDeep Seaの料金の変動を2009年の月別(2-10月)に紹介し、2009年秋以降、Deep Sea料金の上昇傾向が見られ、

表1 TSR幹線のコンテナ輸送実績

	2009年1-8月 (TEU)	前年同期比(%)
TSRコンテナ	469,034	▲37
国内貨物	326,455	▲11
国際貨物	142,579	▲63
ロシアの輸入	64,161	▲71
ロシアの輸出	67,014	▲51
トランジット	11,404	▲42

出所：CCTT、注：空コンテナを含む

TSR輸送は価格競争力を取り戻しつつあると述べた。上海→モスクワ間の20Ftコンテナの料金の場合、TSRが\$2,500～\$3,000の範囲を下降傾向で推移したのに対し、Deep Seaは9月頃から\$3,000を突破し、TSR輸送を上回る水準

になっている。40Ftコンテナの場合もTSRが\$6,000から\$5,000以下へ下がってきたのに対し、Deep Seaは年前半の\$3,000から10月には\$4,000以上に上昇し、その差を縮めている。景気回復とDeep Sea料金上昇を示唆する報告に多

表2 TSRの相手国別コンテナ輸送実績

	2009年1-9月 (TEU)	前年同期比 (%)
ロシア-中国	102,781	▲45
ロシア-韓国	37,789	▲76
ロシア-日本	24,148	▲37
	2008/12-2009/8 (TEU)	前年同期比 (%)
ロシア-フィンランド	22,917	▲29
ロシア-ベラルーシ	79,321	▲27
ロシア-ウクライナ	16,642	▲56
ロシア-カザフスタン	77,716	▲21
ロシア-ラトビア	39,881	▲16
ロシア-リトアニア	4,260	▲78
ロシア-エストニア	9,209	▲27

出所：CCTT、注：空コンテナを含む

表3 トランスコンテナのコンテナ専用列車による東アジア発着輸送実績

運行区間	2008			2009 (1-8)		
	輸送量 (TEU)	前年比 (%)	列車数	輸送量 (TEU)	前年同期比 (%)	列車数
Zabaikalsk - Chop/Brest	865	100	11	436	▲21	15
Zabaikalsk - Verkh-Neivinsk	444	▲63	6	0		0
Zabaikalsk - Moscow	640	100	7	0		0
Nakhodka - Assake/Almaty	11,064	▲36	105	5,906	▲16	59
Nakhodka - Moscow	19,774	▲9	182	4,145	▲72	38
Nakhodka - Martsevo (Taganrog)	33,426	50	225	630	▲98	5
Nakhodka - Vozhoy (Izhevsk)	9,270	▲52	64	150	▲96	1
Nakhodka - Krugloe Pole	750	▲86	6	196	▲65	2
合計	76,233		606	11,463		120

出所：CCTT、注：NakhodkaはNakhodka-Vostochnaya駅を指す。

表4 欧州発着コンテナ専用列車の輸送実績

運行区間と名称	2008			2009 (1-8)		
	輸送量 (TEU)	前年比 (%)	列車数	輸送量 (TEU)	前年同期比 (%)	列車数
Rotterdam - Brest - Moscow 'West Wind / Ost Wind'	13,589	5	174	5,935 (1-9)	▲29	80
Baltics - Moscow - Kazakhstan 'Baltic Transit'	15,522	▲29		9,219	▲16	93
Brest - Mongolia 'Mongolian Vector'	1,269	69	24	201	▲71	16

出所：CCTT

くの参加者が勇気付けられた。

ヨーロッパにおける積極的展開

今年の総会のホスト役ドイツの代表からは力強い発言が聞かれた。

ドイツ鉄道のGrube氏の発表によると、西欧－ロシア間貨物輸送における鉄道輸送のポテンシャルは大きい。2007年に620万トンの貨物が西欧－ロシア間を陸路トランジット輸送されたが、モード別では道路が88%を占め、鉄道は11%に留まった。国境を越えたオープンアクセスを導入するなどの制度・施設面での改善を図れば、鉄道輸送の割合を高めることができるという。

また、ドイツ－ロシア間貨物輸送（2006年）を例にとると、ドイツ→ロシア向け輸送のモード別シェアは海上（55%）、道路（40%）、鉄道（4.6%）、ロシア→ドイツ向け輸送では海上（90%）、道路（9%）、鉄道（1%）の順で鉄道の占める割合が極めて少ない。ここに鉄道のシェアを拡大する余地がある。

ドイツ鉄道傘下のシェンカーはヨーロッパ最大の鉄道物流会社で、中東欧の鉄道会社との提携を強化し、広域鉄道輸送のネットワーク作りに積極的に取り組んでいる。

欧州－ロシア間の鉄道輸送の最近の成功例として、チェコのスコダ（フォルクスワーゲン傘下の自動車メーカー）の工場があるMlada Boleslavから、ロシアのカルーガに建設されたフォルクスワーゲンの組立工場までの自動車部品輸送が挙げられる。Mlada Boleslav－Ostrava－Brest（積替え）－Kaluga間をトランスコンテナやシェンカーのブロックトレインで輸送している。CCTTの資料によると、2008年に9万TEU³、2009年上半期に19,250TEU（前年同期比21%増）が輸送された。

今後の計画としては、ドイツ（ハンブルグ）と中国をTSR経由でコンテナ輸送するプロジェクトがある。2008年にトライアルを行い、2009年から定期運行する計画であったが、世界金融危機の影響で延期となった。しかし、近い将来、定期運行を開始する予定である。TSRの将来性は疑われないとGrube氏は締めくくった。

ウィーンに本部を置くFar East Land Bridge（FELB）は中東欧と中国を結ぶルートの開発を試みてきたが、2008年にはトランスコンテナと協力し、深圳（中国）－Pardubice（チェコ）－ウィーンを結ぶブロックトレインを20本運行した。2009年上半期にも5本運行している。

スイスに本拠を置くHupac Intermodalはルスカヤ・トロイカと協力し、Slawkow（ポーランド）－モスクワ間でコンテナ専用列車を定期運行している。SlawkowからはHupacの鉄道ネットワークで欧州各地へ繋がる。

東アジアにおける新しい動き

中国から陸路TSRへと繋ぐ鉄道ルートとしては、阿拉山口－カザフスタン経由、二连浩特－モンゴル経由などがあるが、現在脚光を浴びているのは満洲里－ザバイカルスク経由ルートだ。ザバイカルスクに2008年に完成したトランスコンテナの積替え施設が魅力となっている。同ルートで大連まで延長して日本港湾発着の航路と結ぶ複合輸送が日本の輸送業者の間で注目を浴びている。

（株）日新の塩本忠邦氏の発言によると、同社は2009年5月に行われた試験運行に参画し、ザバイカルスクにおける通関を含め、順調に行われたとのことだ。

近鉄エクスプレスの辻本氏は、同ルートは中国で生産している日系メーカーの欧州向け輸送ルートとして利用できること述べた。また、日本発着貨物にこのルートを利用する場合の利点として、①日本－中国港湾の配船頻度の高さ、②ポストーチヌイ港に比べて利用料金が安い中国港湾のサービスを指摘する。さらに、日本－ポストーチヌイ港を結ぶ独占的海上輸送の高い料金が指摘されており、競合ルートとしての期待が大きい。

CCTTも満洲里－ザバイカルスク・ルートに注目し、中国と欧州各国をTSR経由で結ぶ定期コンテナ輸送の開始に期待を寄せており、サポートを惜しまないと表明した。

ロシア極東港湾でも新規コンテナ列車の報告があった。FESCOグループとルスカヤ・トロイカは2009年1月、ウラジオストク－モスクワ間で定期コンテナ列車（FESCO Moscow Shuttle¹）の運行を開始した。同グループはロシア鉄道が推進する「シベリア鉄道を7日で横断」（TSR in 7 Days）に積極的に取り組んでいる。

また、FESCOグループは傘下のウラジオストク商業港内に新たに線路656mを敷設し、総延長を3,173mに伸ばすことによりブロックトレインの編成能力を高める予定だ。

TSR輸送の長期計画

世界金融危機の影響で深刻な貨物量減少に見舞われたが、当事者であるロシア鉄道から短期的に競争力を回復するような政策は聞かれなかった。Yakunin社長の代役とし

³ トランスコンテナが発行する業界誌『Deliver』（March, 2009）の記事によると、2008年の輸送実績は340列車による4万TEUとなっている。トランスコンテナのブロックトレインの標準的長さを考慮すると、『Deliver』誌の記事の方が信憑性が高いと思われる。

表5 TSR対Deep Sea—環境負荷の比較 (kg/TEU)

	CO	Nox	SO2	Total
TSR	0.9	4.1	5.5	10.5
Deep Sea	1.9	45.3	25.0	72.3

出所：FESCOグループ

て発表したLapidus上級副社長は主に長期的戦略について述べた。

2015年までのTSRコンテナ輸送に関するアクションプランが2009年6月に承認された。その実現ため、2015年までに約110億ルーブル（\$ 3億3,000万）の投資が計画されている。計画の中にはロシアの東西の両端を7日間で走破する“TSR in 7 days”が含まれている。一日に1,500km走行する計画だ。2009年2-3月に行われた試験運行ではウラジオストク-モスクワ間(9,270km)を7日間で走破した。現行では11日間かかっている。

そのほか、鉄道のネットワークを形成する上で必要なターミナルや倉庫の創設、ロジスティクス・サービスの充実、ロシア港湾の競争力強化、通関サービスの改善についても強調された。

鉄道輸送の環境面での優位性を強調すべきだとの発言が欧州やロシアの関係者から聞かれた。FESCOの資料によると、東アジアから欧州までの輸送におけるコンテナ当りの環境負荷はTSRの方がDeep Seaよりも優れている。特にNoxおよびSO2の排出で差が大きい(表5)。鉄道輸送が道路輸送に比べて環境面で優れていることはよく知られている。鉄道が海上輸送に比べても環境に優しいことを具体的に検証できれば、鉄道の利用拡大に結びつくに違いない。

所感

世界金融危機はTSR輸送における主役の交代を招いた。

2008年夏までTSR輸送の中心は韓国、中国のロシア向け輸出だった。特に韓国系自動車メーカーの現地工場向け生

産部品や家電製品が長距離鉄道輸送の大宗を占めた。しかし、金融危機によりロシアの自動車需要は急減し、競合する欧州航路の運賃が急落したために海上へのシフトが起こってしまった。いわゆる東西の分水嶺がモスクワ周辺からウラル山脈近くまで移動した結果、TSR輸送の守備範囲が狭くなってしまったのだ。

他方、海上輸送との競合が少ない欧州発着ロシアCIS向け貨物の落ち込みは軽微で09年後半には回復に向かったという。そこに、ドイツの自動車メーカーがロシア内陸に工場を建設し、大量の生産部品を鉄道で送り込み始めた。そうなるロシアの目は自然と欧州に注がれる。

TSR輸送が本義の「シベリア横断」ではなく、欧州地域内の鉄道輸送を意味するようになったのは残念なことだ。文字通り「シベリア横断」鉄道が活発に動くようになるには、日本・韓国・中国など東アジアにとっての分水嶺をモスクワあたりまで西へ移動させなくてはならない。それには景気回復、さらにロシア側のシベリアなコスト意識が求められる。“TSR in 7 Days”のスローガンにあるような技術進歩は重要であるが、顧客はコスト優先主義だ。不況時こそロシア側の鉄道、海上部分、港湾が足並みを揃えてコストダウンに取り組む必要がある。景気動向次第で大幅に乱高下するDeep Sea料金への対抗策がロシア側に全く見られないのには失望を禁じえない。

新技術の導入では電子通関など手続の簡素化に結びつくような改善を優先的に進めて欲しい。

ロシア政府の港湾政策も改善の兆候が見られない。「ポストーチヌイ港のサービスが悪く、料金が安いから安い中国港湾を利用する」と日本の物流会社が述べているのに対し、ロシア側もそれに同調して「ザバイカルスクの代替ルートを整備に協力します」という対応には失望する。その前に「ポストーチヌイ港に改善策を命令しますから使ってください」と言えないのか。これはロシア政府の責任の問題である。