

## 会議報告

### シベリア鉄道の国際利用と朝鮮半島縦断 鉄道に関する学術会議 (2002年7月24 - 25日、ウラジオストク)

ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

2002年8月23日、朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)の金正日総書記がロシア極東を訪問し、ロシアのプーチン大統領と会談した模様は全世界のメディアで報道された。両首脳の会談の中で話し合われた主要な議題の一つが、朝鮮半島縦断鉄道(TKR: Trans-Korean Railway)を再建し、シベリア鉄道(TSR: Trans-Siberian Railway)に連結させるという構想であった。ロシア鉄道省は以前からシベリア鉄道の朝鮮半島への延長による貨物輸送の拡大に熱心であり、昨年来ロシア鉄道省の技術者による事前調査が行われてきた。今回、朝ロ首脳会談でも鉄道連結プロジェクトが取り上げられ、国際社会で脚光を浴びている。

そのような期待を予感させる雰囲気の中、2002年7月24 - 25日、ウラジオストクにおいて、極東大学の主催で、上記学術会議(Trans-Siberian Railroad Role in Asia Pacific Countries Cooperation Development: Perspectives of Trans-Siberian and Trans-Korean Railroads Alliance)が開催された。主な参加者は、ロシア鉄道省研究所や科学アカデミーなどのロシア側研究者、韓国学術振興財団および韓国の研究者、中国の研究者、日本の研究者、UNDP図們江開発事務局、欧州インフラニーズ評議会の代表などであった。当初、北朝鮮代表の参加も予定されていたが、事務局の話では、6月末に起った黄海銃撃戦を受けて北朝鮮側が参加を辞退した。日本からは私の他に藤本和貴夫・大阪経済法科大学教授が参加した。尚、会議の開催に当って韓国学術振興財団から資金提供があったとのことである。

会議では15の論文が発表され、最後にパネルディスカッションが行われた。発表論文は大まかに4つのカテゴリーに分けられる。一番目は鉄道連結の政治的背景と意義を評

価するものである。二番目はシベリア鉄道の現状分析と朝鮮半島縦断鉄道との接続の可能性を技術的・経済的に分析するもので、今回中心となった。三番目はシベリア鉄道の歴史を紐解くものである。そして四番目は他の地域の例を紹介するものである。

一番目の鉄道連結の政治的意義について韓国と中国の代表が評価する立場を述べた。韓国代表は朝鮮半島の平和と安定が何よりも望むところであり、南北鉄道連結は悲願であると基本的立場を述べた。中国社会科学院の董曉陽氏は冷戦期意向の北東アジアにおける国際政治状況を整理した上で、北朝鮮はアメリカに対抗するために中国やロシアの協力が必要であると述べた。

二番目のTSRとTKRの現状と構想に関しては、先ずロシア鉄道省研究所のセルゲイ・シャパロフ氏がロシア鉄道省の立場を述べた。シャパロフ氏によると、TSRは技術的にも地政学的にも十分競争力がある。コンテナ・ブロックトレインは一日に約1,000km走行することができ、2001年3月に行われた試験運行では、ポストーチヌイからフィンランド国境のプスロフスカヤまでの9,880kmを211時間で走行した。また、料金についても、1997年以来、極東からペラルーシ国境までの区間のトランジット鉄道料金を20fコンテナ当たり\$287に据え置いているために、対Deep Seaルートでも競争力を有する筈である。ちなみに、ロシア鉄道省部分は全行程の90%の距離をカバーしているにも関わらず、鉄道料金は通し料金の20%にしか相当しない。

TKRとの接続に関しては幾つかのルートが考えられ、代替案を北朝鮮に提示してあるがまだ決定に至っていないとのことである。また、ロシアと朝鮮半島では軌道幅が違いため、二国間軌道を接続するのは単純ではない。ロシア鉄道省で考えられる3つの案<sup>1</sup>について検討した結果、朝鮮半島内は現在の標準軌を維持し、豆満江の朝ロ国境付近で積替えを行うのが一番効率的であるとの結論になった。北朝鮮国内の鉄道近代化後、時速60 - 80kmで走行することを目指している。ロシア側の計算では、北朝鮮の鉄道近代

<sup>1</sup> 3つの案とは、北朝鮮の軌道幅をロシア広軌に変更する案、標準軌と広軌が両方使用できる複合軌道を建設する案、既存の軌道幅を維持し国境で積替える案である。

<sup>2</sup> 南北が建設に合意した東海線は、日本海(東海)沿岸に沿って、北朝鮮側の元山 - 軍事境界線 - 韓国の江陵 - 三陟 - 浦項 - 釜山を結ぶものである。

化に要する費用は564億ルーブル以内でないと採算が取れない。TSR-TKR連結後は少なくとも年間に20万TEU以上のコンテナが通過すると仮定している。但し、ロシア鉄道省が想定する東海岸ルートは、ソウルから京義線ないしは京元線を利用して元山に至るもので、2002年8月に韓国と北朝鮮の協議で決定した東海線<sup>2</sup>とはルートが異なる。

次に、私がTSRの国際競争力について述べ、TSR貨物を増加させるのにどのような方策があるかについて発表した（P48の英文論文を参照）。私の発表の論点は次のような内容である。現在TSRを利用する国際コンテナ輸送はDeep Seaルートを始めとする代替ルートとの価格競争において劣勢に立たされている。そこで、フィンランドの保税倉庫までDeep Seaルートで運び、ロシアに輸入され、時には極東まで運ばれる輸入貨物が少なくない。韓国、中国、日本など東アジアで生産された製品が極東港湾ではなく、フィンランドからロシアに入るのはフィンランドルートを利用すると関税が安くなるという特殊措置<sup>3</sup>によるところが大きい。そこで、極東主導でフィンランドルートの例外的措置を止めさせ、どの港湾からロシア国内に輸入しても関税が同じになるようにすれば東アジアからの輸入品がウラジオストク・ポストーチヌイなどの極東港湾を利用するようになり、鉄道輸送量も増える筈だ。

また、TKRとTSRの連結については、現在、釜山からの海上貨物を扱っている極東港湾や船社がビジネスを失うとして反対している。しかし、もしTKR-TSRルートが実現すれば、既存の海上+TSRルートやDeep Seaルートとの競争が進み、結果としてサービスが向上し価格は下がると予想される。利用者は経済的ニーズに相応しいルートを選ぶことができるようになり、長い目で見て地域経済にとってプラスとなるであろうと述べた。

極東海洋研究所のヤロスラフ・セメニヒン氏は2つのTKR（京義線と東海岸ルート）を比較し、欧州まで伸びる場合を想定した場合の両ルートの利点と欠点を挙げた。京義線～中国東北ルートは短距離、平坦なコースでトンネルなどもないが、中国の瀋陽～ハルビン間が混雑しているという問題を抱える。一方、東海岸線～ロシア沿海地方ルートは距離的に遠いが、羅先経済貿易地帯を通るという利点が北朝鮮にあり、勿論ロシアにとって好ましい。しかし、北朝鮮国内の鉄道は単線で技術的にも多くの問題を抱えている。多くの鉄道は1931 - 1940年に敷設されたもので、例えば山岳地帯には97のトンネルがある。ロシアの専門家の

間では、北朝鮮鉄道近代化の費用は30億ドルと見られている<sup>4</sup>。また、セメニヒン氏はロシアが北朝鮮鉄道の近代化やTKRに関心を寄せるのは、ロシアの威信を世界に誇示する意味もあると述べた。

その他数名のロシア研究者がTSRとTKRの連結を含む多くの夢を語った。例えば、サハリン～北海道を鉄道で結ぶ夢、日韓間の対馬海峡を鉄道で結ぶ夢、環日本海周回ループ状陸上路建設の夢、ベーリング海を結ぶ夢、北極海ルート建設の可能性、北東アジア送電網構想などを挙げた。彼等はいくらのプロジェクトが21世紀半ばまでは出来ないと言いつつ、実現に向けてのFSをやっているわけでもない。何人かのロシアの学者は単に可能性を挙げ、夢を食って生きているように思えた。荒唐無稽な話の羅列には退屈した。

ロシアの学者の話聞いていて感じたのはTSRに対する過大な評価である。シベリア鉄道は技術的にも素晴らしいし価格競争力もあるに違いないと信じて疑わない人が多い。そして、政府が打ち出した案には無条件に賛成するという体質があるようだ。多くの学者は競合するDeep Seaルートについて勉強不足の上、通し料金に関する調査は行っていない。情報源はロシア鉄道省や政府に限られており、外国の荷主やロシアのフォワーダーがTSRに対してどのような評価をしているかは知らない。ロシアの研究者が情報集めを目的として海外へ渡航することが困難なのか、それともソ連時代の教育を受けた人たちは民間企業の話や聞き取りという手法を知らないのかもしれない。

三番目のカテゴリーであるシベリア鉄道の歴史についての発表では、藤本和貴夫・大阪経済法科大学教授の発表が面白かった。歴史を紐解くと、1901年の東清鉄道の開通により、敦賀からウラジオストク経由でロンドン・パリまで15 - 17日で繋がった。海上ルートの場合は40日間を要していたので時間短縮になった。しかし主な利点はスエズ運河経由の60%という低価格運賃であった。この頃、敦賀～ウラジオストク間に週3便の配船サービスがあったという。一方、下関・門司から大連へも週3便就航していた。海上輸送華やかかりし時代の話である。

四番目のカテゴリーである他地域の紹介としては、まず、李伝勳・黒龍江省大学ロシア研究所所長が黒龍江省の輸送インフラ整備計画を紹介した。李氏によると、綏芬河～グロデコボ国境の通過能力を現在の年間300万トンから2007年までに700万トン、2020年までに1,500万トンへ増加させ

<sup>3</sup> インボイスを書き換えるなど多くは違法行為。マフィアが介在しているという説もある。

<sup>4</sup> 北朝鮮鉄道近代化の費用については諸説ある。ロシア鉄道省の推定として、3,320億ルーブル（170億ドル）という説（ダーリニポストーク通信468号、2002年8月26日）もある。

る予定である。1999年5月に開通した琿春～マハリノ鉄道についても2010までに年間150万トン、2020年までに300万トンに能力を増やす。TSR-TKR接続構想に関して中国は肯定的である。しかし、韓国～欧州を結ぶことを考えると京義線～中国経由の方が距離的に短いという利点がある。しかし中国国内の鉄道が混んでいるのが問題であると述べた。

欧州インフラニーズ協議会（TINA）のオットー・シュベッツ氏は欧州に設定した10本の輸送回廊の中でロシアまで伸びている第2回廊について説明した。また、輸送回廊とはマルチモダルで陸上輸送路のみならず海上輸送路も含めて考える必要があるとの概念を強調した。シュベッツ氏は発表の中で、自ら参加した北東アジア経済会議2002イン新潟に触れ、北東アジアでも輸送回廊の概念が生まれていることを評価した。

最後のパネルディスカッションでは朝鮮半島縦断鉄道のもたらす利点、建設をどのような方向で行うべきか、各国の協力はどうかなどについて意見を述べ合った。この中で私が強調したのは、短期的には北朝鮮の鉄道の補修と電力の安定供給が必要であること、長期的には南北統一を視野に入れて南北同一基準で建設する必要があること、京義線連結の経済効果は大きいと欧州まで運ばれる長距離貨物は少ないと予想されること、南北の政治的安定が重要であること、北朝鮮が資金を借りるためにADBや世銀のメンバーになる必要があることなどである。

この会議では極東大学スタッフのサポートにより、全論文が英語とロシア語で配布され、英口同時通訳も立派な仕事ぶりであった。さらに、夜のパーティーで披露された学生達による歌と踊りのエンターテインメントが素晴らしかった。極東大学関係者に感謝したい。