

「21世紀シルクロード研究会」(5)

欧亜大陸橋の延長としての東北アジアの鉄道網

(日本学術振興会特別研究員・専修大学非常勤講師) 高 成鳳

高成鳳と申します。

本日の報告テーマについてですが、最初法政大学の太田先生からこのシルクロード研究会のお話をお伺いしました際には、私が東アジアの植民地鉄道を研究している関係で、東アジア周辺における鉄道の形成史について話して欲しいと伺っていました。しかし、シルクロード研究会のご趣旨をお聞きするうち、もっと現代の事柄、特に欧亜大陸橋と中国で言われている、連雲港発中央アジア向けのルートの現状なども交え、ご報告させていただこうかと考えました。

そこで今日は、鉄道による欧亜連絡の歴史から始めて、日本を含む東アジア地域からヨーロッパ向方面へのランドブリッジとして活用可能な鉄道を取り上げ、これらの現状、鉄道の活性化を図る上で、当面直面する課題についてお話ししたいと思います。私は国際経済とかは全く専門ではありませんので、今日は完全に鉄道そのもののお話を、全く雑学的に寄せ集めましてお話しさせていただきますので、何卒よろしくお願いします。

まずはアジアとヨーロッパを鉄道でつなぐことが、歴史的にどのように推移してきたかということから、お話しさせていただきます。

この地域で第一のランドブリッジとなった鉄道は、いうまでもなくロシアのシベリア横断鉄道で、これがモスクワからウラジオストクまで延びました。そして各地域の幹線である朝鮮半島縦貫鉄道や、北京から中国東北へ抜ける京奉鉄道などがシベリア鉄道と連絡する過程で、鉄道による国際連絡運輸体系が、20世紀の初頭頃から徐々に形成されてきました。

まずシベリア鉄道のことについて若干お話し致

しますと、最初の着工が1875年頃で、まずモスクワ方向からシベリア方面に向けて着工されました。しかし予算的に緊縮状況にあり、技術的にも非常に困難な問題が多く、工事の進行が滞り、これに業を煮やしたロシアでは、1891年ごろになると、東側からも工事を進めることを決断します。

そして1891年にニコライ皇太子を迎え、ウラジオストクで東側からの起工式が行われました。ちなみにこの起工式のあと、ニコライ皇太子は日本に立ち寄って例の大津事件に巻き込まれたのです。西から延びてきた鉄道は、1895年にはノボシビルスクまで達し、三年後の98年にはイルクーツクまで到達しました。このモスクワ側からイルクーツクまでの区間を別名ザバイカル鉄道とも言います。

しかし、その先に残った東側のルートには、特に中国との国境沿いで多くの難工事を抱え、暫定的に鉄道を、とりあえず極東まで延ばすべく、本来国境沿いに造るはずだった本線に代えて、中国領内をバイパスする短絡ルートを建設しました。これがのちに満鉄になる東清鉄道です。

この短絡ルートと東側から接続する鉄道は、別名をウスリー鉄道とも言われ、1897年にはハバロフスクとウラジオの間が開通しています。このウスリー鉄道とシベリア鉄道の元の本線との間をショートカットする東清鉄道が開通したことで、一応欧亜大陸を横断する鉄道というのが、出現することになったわけです。

なお、ロシア国内だけを通る当初予定ルートのシベリア鉄道は、時期が遅れて1916年頃になってようやく全通しました。それまでは、基本的に中国領内を通過する東清鉄道が、実質的なシベリア

鉄道の本線として機能していたわけです。

次に中国発で欧亚連絡鉄道の一部を形成する京奉鉄道、北京から瀋陽に抜ける鉄道について紹介しますと、これはイギリス資本で建設され、関外へ抜けるという意味から俗に関内外鉄道と呼ばれるものです。この鉄道の出現によって、のちに満鉄の本線になる東清鉄道南満支線、ハルビンから大連へ南下する鉄道にアクセスすることによって、北京からシベリア方面へのルートが出現しました。

日本とのつながりでとくに重視され、欧亚連絡ルートの末端に位置する朝鮮半島縦貫鉄道についても紹介しておきます。朝鮮半島縦貫鉄道には京釜線と京義線があり、京釜は今のソウルから釜山まで、京義はソウルから北朝鮮と中国国境の新義州に達する二大幹線鉄道のことです。朝鮮半島の鉄道網をめぐる近代以降、朝鮮国内でも民族鉄道として造るという計画が湧いては消え、これに当時の複雑な国際環境が作用し、列強各国が参入をうかがう中、こと京釜鉄道に関しては、日本が早くから強引に朝鮮政府と暫定約款などを交わし、敷設権を確保していました。一方、縦貫ルートの北半分にあたる京義線は紆余曲折があり、いったんはフランス資本になり、それが実現せず今度はロシアが登場し、最終的には韓国が自ら建設を試みるも工事は遅々として進みませんでした。

そうして建設がもたついている間に、1904年に日露戦争が始まった関係で、日本としては何としても大陸への通過路を確保する必要から、急遽軍の鉄道監部という部隊が開戦直後から1カ月程度の間にどんどん上陸し、京釜・京義線について速成令が出され、軍事力によって短期間に開通させるための体制が整いました。

結果的に、京釜線は1905年に全通、京義線は1906年には全通し、特に京義線は着工から733日で、大体1日1.3kmから700m相当という非常に速いペースで造られたわけです。これらが大陸にお

ける先の鉄道と接続することによって、鉄道による欧亚間の連絡というものが可能となったわけです。

しかし、一口に鉄道がつながったと言っても、実はここで一つ問題なのは、軌間、ゲージつまりは線路幅の違いの克服という問題が残ります。これは、あとのほうでもまた現在の問題点としてご説明致しますが、簡単に触れておきます。

まず代表的なゲージとしては、日本のJRの在来線や関東の多くの私鉄が採用している1067mm、3フィート6インチ、いわゆる狭軌と言われているものがあります。これに対し、朝鮮半島や中国の鉄道は一般的に1435mm、4.85フィートで、いわゆる国際標準軌と言われているものです。日本の新幹線や関西の多くの私鉄はこのタイプです。

ところが少し厄介なのは、ロシアはこのどちらとも違う1520mmという規格です。資料によって1524mmになってることもあったりしますが、1520mmが正確なようです。なぜかロシアというのは世界的に見てもゲージが広い。ということは、そのままではどことも直通できない。理由は、俗説ではナポレオンに侵略された教訓から、西ヨーロッパと鉄道を介して直結することを警戒してわざと変えたと言われたりもしますが、これはどうもあとから作られた説のようです。

当時、ロシア政府はアメリカの鉄道技師を顧問として招いていました。アメリカでは19世紀の終わりごろにはゲージが、今の標準軌、1435mmで統一されるのですが、当初は各鉄道や資材メーカーが様々なゲージや車両をばらばらに開発採用し、勢力拡大合戦を展開していたために一様ではありませんでした。これらが淘汰されて、徐々に接続されて、標準軌に統一されたのです。このロシアに来ていた技師はアメリカで1520mmを売り込んでた側にいたと伝えられ、この軌間はフィートに直すと5フィート丁度で、この規格のロシアへの売り込みが成功したようです。

余談ながら他にも、標準軌と異なるゲージとして代表的なところでは、インドのブロードゲージなどと言われる、1676mmという非常に広いゲージもあります。また、スペインには1668mmというやはり幅広の軌間があります。当然に軌間が異なる箇所では乗り換え、または積み替えの必要が生じてきます。

ちなみに、スペインに関してはやや特殊で、タルゴという少し変わった小さな重心の低い特別車両があります。これはスペイン国外の標準軌からスペイン広軌に走行しながら車輪の幅を変えて、直通することができます。こうした特殊な例はありますが、やはり基本的には乗り換えや積み替え、あるいは車両ごと直通させるために、非常に面倒な台車交換といった厄介な作業が必要です。

話を戻して欧亜間の国際連絡運輸の推移について見ていきますと、満鉄と東清鉄道との間の連絡が開始され、日本発で関釜航路を介して朝鮮半島、そして中国の鉄道を介して満洲里からシベリア鉄道につながる国際ルートが出現しました。満鉄とはいうまでもなく、日露戦争の賠償権益として東清鉄道の長春以南が日本に譲渡され、これを南満洲鉄道株式会社という国策会社が運営し、さらには中国東北地方の植民地的経営にあたったものです。

満鉄と東清鉄道の間では貨物も旅客も接続していましたが、やはり長春を境に満鉄は標準軌、東清鉄道はロシア広軌だったので、長春で積み替えをしていました。この時は台車交換はせず、もとの複線区間を長春を境に一駅区間だけ単線で標準軌とロシア広軌を並べて、ホームの両側に軌間が異なる列車が隣り合って停車し荷を積み替えていました。

ところでシベリア鉄道と、日本とのつながりは経済的に意外に密で、北部満洲の開発が進んだ当初は、この地域で産する大豆や、あるいは北部満洲向けの工業製品、日用品などが、主にウラジオ

ストク経由でシベリア鉄道を介して輸送されていました。このほうが大連経由よりも経費的に安く、日数も短かったためです。

しかし、満鉄は「大連中心主義」というのを会社の社是として打ち立て、輸送距離にかかわらず大連経由の貨物運賃を全部一律にしてしまいました。このために結果的にウラジオルトは政治的混乱なども追い打ちして消滅してしまいました。満鉄はウラジオルトが断たれたあとは大連経由も値上げしたので、北部満洲の零細農民などは経済的に非常に困窮したとも伝えられています。

ちなみに、この大連中心主義との関係で、朝鮮総督府が経営していた朝鮮半島縦貫鉄道も、大連中心主義の運賃政策のあおりを受けて、満鉄と貨物の取り合いを演じ、両者の対立を收拾すべく大正期に入ると朝鮮半島の官営鉄道は全部満鉄の京城支社として吸収してしまいます。これに朝鮮総督府は非常に腹を立て、約7年間ほどで満鉄委託経営は解消され、再び総督府の経営に戻りました。

初期の国際連絡運輸の実状を見ておきますと、こちらの写真の入ってるほうのレジュメの「シルクロード鉄道」ルートというものの左側に、昭和11年9月の時刻表からコピーしたものがあります。

載っているのは、これはヨーロッパ発日本行きのほうです。ちなみに日本発ヨーロッパだとういうルートになっていたかといいますと、東京発午後3時に特急「富士」というのがあり、これに乗ると翌日の午前9時半に下関に着きます。そして1時間後、10時30分発の関釜連絡船があり、これが午後6時に釜山に着きます。

そして、釜山には釜山駅ではなくて日本発の列車を受けるために栈橋駅というのがあり、船の真下の栈橋に線路が引き込まれていて、そこに長距離列車が乗り入れていました。そして6時着の連絡船を引き継ぐのは、午後7時20分発、急行「ひかり」という列車です。

余談ですが、植民地期の朝鮮鉄道には「のぞみ」

という列車もありました。実は「のぞみ」、「ひかり」というのは元は旧植民地鉄道の急行列車名なんです。この「ひかり」号は新京行きで、翌日早朝に中国との国境に到達し、東京から3日目の朝、鴨緑江を渡って中国領に入ります。そして同じ日の夜9時に新京に到着し、2時間後の午後11時発の列車で、翌朝6時20分にハルビンに着きます。ここで2時間待ち合わせがあり、午前8時20分発の列車で5日目の正午には満洲里まで達し、午後2時20分にモスクワ行きの列車に接続します。そして6日目の朝、シベリア鉄道本線につながるチタに到達し、7日目にイルクーツク、8日目にノボシビルスク、9日目オムスク、10日目にはスベルドロフスクという所に達して、11日目の午後3時半にモスクワに着きます。

ですので、大体モスクワまで車中がシベリア鉄道に入ってから6泊、東京からだ10連泊という非常にハードなスケジュールでした。しかし、それでも約10日でヨーロッパまで行けるということで、当時としては画期的なスピードだったのでしょう。もし船だと横浜からマルセイユまで、最短でも約40日かかったそうです。

ちなみに東京発シベリア回りモスクワまでの運賃は、一等で620円、二等で520円、三等でも340円でした。大卒初任給が約60円だった時代だそうです。かなり高価な乗り物だったわけです。『日本国有鉄道百年史』にこの連絡旅客数が載っていますが、ヨーロッパ行きは一番多かった時で、昭和11年に641人程度の利用がありました。年度によっては少ない時もあるって、昭和11年の641人は特別で、あとは大体多いときで年間200人程度で少ないときは50人程度の年もあったようです。

この間、ロシア革命を挟んで、シベリア連絡輸送も一時中断したりしますが、最終的には独ソ戦開戦まで、シベリア鉄道経由は日本からヨーロッパへのルートとして健在だったそうです。

次に、中央アジア経由の欧亜大陸連絡鉄道構想

について見てみます。日本国内におけるシルクロード鉄道構想の原型といいですか、様々な壮大なプランが出ていまして、少しその辺をご紹介しますと思います。代表的な論者としては、湯元昇の『中央アジア横断鉄道建設論』——「世界平和の大道」というような副題が付いていますが、などが挙げられます。この著者は昭和5年から8年まで鉄道省のベルリン事務所長だった鉄道省幹部で、技術的にも造詣が深い人だったそうです。彼が当時ドイツでの鉄道高速化の進展、特にディーゼルカーによる時速200km運転の試験などに触発されて、高速鉄道で日本とドイツを結ぼうというようなことを考えたようです。ただし、この案は当時の鉄道省内でも、ほとんど相手にされていなかったそうです。かなり荒唐無稽なプランですが、面白いのは一応この人の考えとしては、中国鉄道の包頭を始点として、哈密、トルファン、カシュガル、カブール、テヘラン、バグダッド、イスタンブールと通ってヨーロッパへつなげるというつもりだったようです。この人は、この鉄道を「防共鉄道」と、共産主義の影響力を食い止めるために、この地域に日独が手を結んで鉄道を通すという考えだったようです。このルートの沿線は回教徒の国々で、著者の湯本氏は一方的な評価ですが、回教徒は、「親日的である、反共的である、日本商品が好きだ」と、本当かどうか分かりませんが、そういった理由をいろいろ挙げて、回教徒の国々を結ぶこのルートが最適だと述べています。

大陸との連絡構想として今一つ重要なものに、「弾丸列車計画」があります。1937年ごろから日本国内では、特に東海道・山陽線の輸送力が逼迫して、主要幹線で滞貨問題、貨物の積み残し状態、あるいは貨車の滞留が深刻になり、もはや増発とか車両の増結では追いつかないという状況になって、標準軌の高速新線を建設し、さらには対馬海峡をトンネルで越え、列車を中国大陆まで直通させるという壮大な計画が浮上してきました。

この計画では、1930年代末頃から15年程度の工期が想定され、このうち1942年ごろまでに、日本国内のルートについては全長900km余りの内800km程度の区間についてはほぼ設計を終え、一部は用地買収にまでかかって、更には新丹那・日本坂・新東山の三つの長大トンネルについて着工していました。しかし、43年には戦争激化で、建設は中断に追い込まれました。実はこの時の計画をほぼ復活したのが、戦後の東海道・山陽新幹線です。資金調達で25年間の世界銀行融資を受けるなど曲折があったものの、戦後の新幹線計画が決定から開通まで比較的スムーズに進んだのは、戦前に強権的にまとめられた計画の基礎が存在していたことも大きかったことでしょう。しかも列車名が「ひかり」、「のぞみ」となると、不思議な因縁があるようにも思われます。

世界的に考えられてきたシルクロード鉄道構想としては、孫文の「西北鐵路系略」10万マイル鉄道建設計画などもありました。孫文の計画では、伊犁からホータン、カシュガル、バグダッド、ダマスカス、カイロ方面へつないで、イギリスの3C鉄道などをつなげるつもりだったようです。

3C鉄道とよく比較されるドイツの3B鉄道、3Bとは、ベルリン、バグダッド、バスラを指しますが、ドイツでは3B鉄道を中国膠州湾まで延長する計画もあったようです。他にも英国のナイル・揚子江鉄道という、これはイギリスのモーレンという鉄道技師の考えで、アレクサンドリア、エジプトですけど、そこからシナイ半島を横切って、ペルシャ湾のバスラ、カラチ、マンダレーを経て、そのあと崑崙山脈の麓を通り中国の上海に至るといったものなども考えられてきました。

このように様々な計画が存在したものの、どれもあまりにも壮大過ぎて、技術的にも、経営環境的にも問題山積で、いずれの計画も実現には至らず立ち消えとなってきました。

では続いて本題でもある欧亚連絡鉄道の現状に

についてお話しします。中国との関連で注目されているシルクロード鉄道ですが、この鉄道の重要部分を構成しているのが、1990年9月開通の北疆鉄道です。既に蘭州から新疆に至るという意味で名付けられた蘭新鉄道がウルムチまで通じており、この延長線を当時のソ連国境の阿拉山口まで結ぶのが北疆鉄道でした。

そもそもの計画は、中ソ両国が1954年12月に蘭州からウルムチを通りカザフスタンに至る鉄道建設で合意したことに始まります。計画実現への取り組みはソ連側の方が対応が早く、既存の線路から分岐しドルジバという阿拉山口の向かいのソ連側国境駅までは1959年に開通しました。

しかし60年代に入ると中ソ間是对立の時代に入り、中国側では1961年にウルムチ以遠の建設をすべて中止してしまいました。ちなみに、この時に中止した北疆鉄道用の資材と建設要員は、南疆線というトルファン—コルラ間の鉄道建設に転用されました。その後両国間の関係改善を受け、もっとも開通の時にはソ連はもうなくなっていました。中国側の北疆鉄道が90年9月によりやく開通し、92年6月からは正式に中国とソ連崩壊後のカザフスタン共和国との間で鉄道による国際連絡運輸が開始されました。

この開通当初のダイヤでは、旅客列車が先行していて、少し遅れて貨物の連絡輸送も始まりました。開通当時はウルムチから、カザフの首都で以前はアルマアタとも呼ばれていたアルマトゥイまで、直通旅客列車を週1便運行していました。この列車の利用が比較的好調だったらしく、翌年からは週2便に増発されました。運転区間もウルムチ発着列車はウズベキスタンのタシケントまで、アルマトゥイ発着列車は蘭州まで拡大されました。

しかし、残念ながらその後利用者は減少していったようで、現在はウルムチとアルマトゥイ間の週2便体制に、開通当初の運行区間に縮小され

てしまいました。この列車は愛称を「シルクロード号」、中国側では「東方特快」とし、特快は中国では特急という意味ですので、これで「オリエントエクスプレス」と訳されたりもしています。ただし、世界の旅客列車のダイヤを掲載しているトーマスクック社発行の時刻表や、カザフ側の情報によれば、現在このアルマトゥーウルムチ間の列車名は「チングス・ハン号」となっています。

中国側では新たに開通したこの中央アジア経由の鉄道を、チャイナ・ランドブリッジのメインルートとして活用したい思惑のようで、国内輸送の活況も背景に1990年代中頃にかけて、積極的に新疆方面への鉄道アクセスの改良に取り組みました。中国では現在この中央アジアへの鉄道を「第二ランドブリッジ」と呼んでいるそうです。ちなみに第一ランドブリッジというのは、満洲里経由のシベリア鉄道連絡ルートを指します。

中央アジアへの連絡路としても重要性を増した蘭新線は、以前は蘭州以西が単線でしたが、これをまず全て複線化しました。そして連雲港から蘭州までの線である隴海・蘭新線の鄭州から武威までを電化しました。これは峠越えがあるせいで、強力な電気機関車が使われています。

こうした改良は必ずしもランドブリッジルートとしての整備だけではなく、西北地方の開発によって関連する鉄道の輸送力が逼迫していて、とくに峠越えが非常に険しく、輸送上の隘路になっている宝鶏付近の区間を抜本的に改良するためのものでもあります。こうしてつい最近、宝中線という新線を、これは蘭州は素通りしてしまうのですが、勾配を緩和した全線電化のバイパス新線が造られました。

この宝中線は当初の計画では95年開通とのことで、既に開通はしているようです。ただし旅客列車の運転はまだで、試験運行段階として当初4往復程度から貨物列車の運行を開始し、現在10往復まで増発されたと伝えられています。建設は相当

に大掛かりなもので、延長58.6kmものトンネルがあり、黄河を渡る鉄橋建設などもあり、短期間で難工事を完成させた中国の意気込みには相当なものがあるようです。

余談になりますが、先に挙げた蘭新線の蘭州の手前に天水という、ちょうど峠越えの入り口に当たる区間があり、1950年代中頃に工事が終わりましたが、実は日本の満鉄関係者でまだ残留していた人たちが、数千人この工事に携わっています。これはあとから紹介するバム鉄道建設におけるシベリア抑留者の強制労働などとは異なり、新中国での鉄道建設への技術協力要請に、当時まだ中国に残っていた満鉄関係者らが応えたものといわれ、日本人が新疆への鉄道建設に携わった意外な歴史が存在していました。

中央アジア経由のいわゆるシルクロード鉄道の他に、欧亜大陸をつなぐランドブリッジ鉄道としては、やはりシベリア鉄道が代表格です。現在、極東地域からヨーロッパ方面への鉄道によるコンテナ貨物の輸送実績というのは、大体1992年ごろの段階で年間10万個だったそうです。これはピーク時よりは相当減っていますが、それでもソ連崩壊後激減が予想されていた割には健闘している数字のようですが、現在はもっと減っていると思われます。

ちなみに、同じ時期に船舶による輸送が330万個ですので、シベリア鉄道経由は輸送量全体の3%程度にしか満たないわけですが、それなりのシェアはあるわけです。もしシベリア鉄道の機能をフルに活用した場合には、330万のうちの3割程度の100万近くは吸収できると言われていますが、実際にはロシア国内の鉄道の状況が非常に混乱しており、本来の機能を最大限に発揮するには相当な難題が待ち受けるように見受けられます。

ちなみにこの20フィートタイプというのは、よく見られる船舶用の長いコンテナの約半分程度のサイズで、国際鉄道コンテナの標準型がこの20フィ

ートタイプです。高さと幅が8フィート、長さ20フィートというものです。この容量を1TEUという輸送単位と呼びます。一般的なJRのコンテナの約2個分に相当する大きさになります。

シベリア鉄道と共にランドブリッジの一翼を担う可能性を持つ鉄道として、バム鉄道、バイカル・アムール鉄道というのがありまして、この話をちょっと致します。これは、シベリア鉄道本線の中央部のタイシェトという所から、極東のワニノとソビエツカヤガバニ、短縮してソフガバニとも言われますが、ここまで約4300km横断する鉄道です。

もともとはシベリア鉄道のバイパスとして計画されたものです。歴史的な建設経緯としては、中国との国境線に沿い一番最後まで未開通で残ったシベリア鉄道本線の東側区間が戦略的に弱いということで、より内陸部に鉄道を通したいということで建設が計画されたようです。

そしてシベリア鉄道の輸送力を補完しつつ、沿線の豊富な天然資源も開発できるということで、1937年に着工されています。しかし第二次大戦中、特に独ソ戦開戦後、ソ連は西部の独ソ戦線に近い鉄道を整備するために、バム鉄道用の資材・建設要員を転用しバム鉄道の建設は中断され、戦後も長い間実質的に放置されてきました。

ところが1974年、突然ブレジネフの決定により工事が再開しました。多くの技術的難関にもかかわらず、大変な突貫工事によって、約10年で全通しました。問題は、全通というのが本当にただ線路が通じたというだけで、実際の運行条件は非常に良くないということです。

なお部分開通後もアムール川橋梁建設が滞り、1975年頃まで川を境に車両ごとフェリーで連絡していました。

以上が、極東地域から見た場合にランドブリッジ鉄道となり得るシベリアルートとシルクロードルートです。

では以上の欧亚連絡鉄道における輸送改善のための課題という点を少し具体的に見ていきたいと思います。まずシルクロード鉄道ですが、連雲港からロッテルダムまで延長1万800kmが直結されたとよく言われます。しかし、現実には一口に連雲港からロッテルダムまでといっても、そこで想定されている具体的経路は漠然としていて、シルクロード鉄道の延長線上にあたる各鉄道にも問題が山積しています。

例えば、ここに新聞で紹介された地図を挙げましたが、いずれもシルクロード鉄道と言いながらルートがまちまちです。イスタンブールへ向かうもの、枝分かれして西のほうに行ったりと様々です。シルクロード鉄道でヨーロッパへ直通と言っても、確かに理屈の上ではつながったものの、具体的なルート選定や、予想される関係国間の調整などはまだまだこれからというのが現状のようです。

『朝日新聞』の1997年12月29日付の記事にも書かれていますが、実は97年末現在で、連雲港発の国際貨物は中央アジアのカザフの先のウズベキスタンどまりです。

実は、中央アジアの旧ソ連諸国には朝鮮族の住民も多く、韓国企業の進出がかなり盛んです。特に、大手機械メーカーの大字などは、ウズベキスタンに現地生産の自動車工場を造っていて、そこへの部品や製品供給を連雲港発国際貨物によって運んでいます。これが今のところシルクロード鉄道における国際貨物輸送で、かなりのシェアを占めているようです。

ところが、目下のところ韓国の経済情勢が非常に厳しい。つい最近の新聞報道でも、自動車最大手の現代の韓国国内工場は、生産ラインがストップしている状態です。韓国経済の今後、シルクロード鉄道活性化にとって不透明な要素の一つです。実際に年明け前後から韓国からの中央アジア向けの貨物は急減していると伝えられています。

『中国交通年鑑』のデータによると、シルクロード鉄道開通後の95年から、先程の20フィートタイプコンテナを貨車1両に2個ずつ積み、それを都合78個、39両編成の直通コンテナ貨物列車、要するに連雲港から中央アジアまでノンストップといえますか直通、途中で荷を扱わずにダイレクトに輸送する列車の運転を95年から始めています。

しかし、この新聞記事の中で連雲港の担当者も述べていますが、実際には相当問題があります。まず、輸送時間とコストが非常に多くかかるということです。少なくとも当初言われてたように、二カ月近くかかる船舶に対して一カ月程度で運べるのかと思ったらそうではなくて、通関手続きなどで何回も足止めされ、実際に貨物がヨーロッパに達する頃にはほとんど船と差がない状態です。しかも、コスト的にも現状では船舶輸送に対し競争力がまったくないという状況で、本格的に鉄道路路を活用することは難しい状況にあります。

そして鉄道による国際輸送においては、ゲージが異なるために台車交換という厄介な作業もあります。現在この区間での台車交換はカザフ側の国境駅ドルジバの操車場ですべて行っています。

客車の場合はすべて国境駅で、車両を1両ずつ切り離し、ジャッキで全部持ち上げます。その間に手作業で車輪がついてる台車を一台ずつ引き出し、それらを金属のフックで全部つなげて、また手作業でつながった台車を引っ張り出します。そしてロシアの車輪の幅が広い台車を、また逆の手順で引っ張ってきて据え付けます。

大体この作業だけで約3時間かかっています。実際には、前後の停車も含めると、約7、8時間この国境駅通過のためだけの時間がかかっています。作業時間そのものは短縮が難しいのですが、少し問題かと思えます。交換作業中は客車内に留まることも出来ませんが、その場合は3時間缶詰めです。ちなみにトイレはタンク式ではない垂れ流し式なので、作業中は全部鍵を閉めてられて

しまいます。

ただ、こんな面倒な作業をせずに、旅客の場合は乗り換えさせてしまうというのも一つの考え方です。乗換列車がホームの反対側に停車して、お客は歩いて乗り換えてもらう。貨物もコンテナはクレーンで持ち上げ移し替えてしまうのも一考かも知れません。なぜか旧ソ連圏諸国は、危険で面倒な台車交換をヨーロッパ側国境でも律儀に続けています。

他の地域で似たような事例では、インドでは全部乗り換えで、荷物はとにかく手作業で積み替えます。ヨーロッパではスペインの場合、最初に申し上げましたようなタルゴという特殊な車両があり、走行中に車輪の幅を変えらけるので、そのまま直通できます。しかし、そのほかの通常タイプの客車や普通の貨車では全部積み替え、乗客は乗り換えです。

例えば、西ヨーロッパから東欧とかロシアに入る車両の場合ですと、昼行列車は基本的には乗り換える。夜行列車に関しては、座席の乗客に関しては夜中でも起きて乗り換えてもらう。寝台車の乗客は車掌にパスポートごと預けて国境通過手続きも全部済ませるので、やはり台車交換で対処しています。

ちなみに、このドルジバ駅での作業はちょっと変わっていて、線路幅が違うので列車は4線レールでこの国境駅に入ってきて来ます。4線で外側と内側にそれぞれ中国の列車、カザフの列車が入るかと思ったらそうではなくて、作業場内は標準軌とロシア広軌の幅ぎりぎりの中途半端な線路幅をしていて、線路は1本ずつだそうです。そこに車輪を履き替えてない両方の列車が、かなりきわどいことをしながら最徐行で入ってきて来ます。ですので、下から見ると中国側の車両は線路からはずれ落ちてそうなかたちで、対するカザフ側の車両は、今にも線路の外へはみ出しそうなかたちで線路に乗っかっています。幅の差があまりないのでこう

いうことで対処してるようですが、かなりきわどい一風変わった作業かと思います。

結局、現在までのところ、シルクロード鉄道はスエズ経由の船舶と所要日数の差がなく優位性に欠け、対シベリア鉄道においても中国側はシベリア鉄道本線より1000km、あるいはシベリア鉄道のバイパスのバム鉄道経由より500km短いということで売り込みたいようですが、いずれにしても欧亚大陸直結のメインルートとしては決定的なアピールポイントを見いだせずにいる状況かと思われます。

ちなみにカザフ側の試算では、日本とヨーロッパ間の直通貨物にシルクロード鉄道を使えば、シベリア経由より距離にして1000km短く、所要日数にして3日ないし4日程度の短縮が可能で運賃面でも優位にあると主張しています。

しかし問題は、このあとカザフから先、シルクロード鉄道のルートというのは一様ではありません。本来、歴史的に言われているシルクロード鉄道ルートというのは、トルコへ抜けてイスタンブールからヨーロッパへというのが本来のルートですが、トルコ側に抜ける鉄道はまだまだ未開通であったりと実現性に乏しい。対するロシア側の中央アジア連絡ルートも非常に状態が悪いんです。確かに旧ソ連時代には、非常に重点的に整備された鉄道でした。計画経済の下、地域ごとに生産拠点を分散した上に、旧ソ連の鉄道輸送は成り立っていました。ソ連邦崩壊後各国が独立し、こうした地域分散経済システムも崩壊してしまったため、輸送交通体系もばらばらになってしまいました。加えて各国の経済的な混乱もあり、設備の更新やメンテナンスもままならず、鉄道の状態は急速に悪化しています。

特に中央アジア諸国では、旧ソ連時代に整備された鉄道の規格はかなり高水準だったものの、独立後メンテナンスを何年もやらないまま、従来のままの重い貨物列車を高速で走らせるというまず

い使い方をしています。これによって、軌道の悪化は加速度的に進行しています。ロシア側にしても中央アジア方面と接続する鉄道の改良が後回しとなりがちで、実際にロシア経由でヨーロッパへシルクロード鉄道の貨物を流そうとすると、この辺も問題になります。ロシアはシベリア鉄道と潜在的な競合関係にあるシルクロード鉄道との連絡に、消極的な姿勢を鮮明にしつつあります。

参考までに、こちらの地図の下に写真が2点あります。左下の立派な架線の電化区間ですが、これはロシア国内の中央アジアからロシアに抜ける幹線のメインルートです。全部が全部こういう状態ではないのですが、一目見て線路がでこぼこなのがちお分かりいただけると思います。実際に乗った方の話でも、線路状態が良くないのに時速90kmほどで飛ばすために大変な乗り心地ということでした。

そして右の写真、中下ですが、こちらは中央アジア側の鉄道の写真です。電化工事が進んでるようですが、まだ架線は張られておらず、ディーゼル機関車が牽引しています。ところが、写真を見ると蒸気機関車かと見紛うすごい排煙です。老朽化とメンテナンスの悪さでこういう状態になってしまっているということです。

この右上にディーゼル機関車が載っておりますけど、マニアックな話になって恐縮ですが、これが旧ソ連の標準的な強力タイプの電気式ディーゼル機関車です。ディーゼルエンジンの回転を車輪に伝えるのではなくて、エンジンで発電して電気モーターを回すタイプの機関車です。2TE10MまたはTE10Mという型式です。2というのは、通常片方に運転台が付いていて、2両一組で使う意味らしいのですが、これを3連、4連ユニットにしたり、あるいは1両にばらして使う場合もあるようです。この機関車の四角い車体のものは比較的新しいもので、中央アジアにはこれの初期タイプの丸い車体の機関車が相当数残っている模様です。

日本の鉄道関係者が視察した際に、カザフの鉄道関係者に「機関車の車種を教えてください」と言ったら、「国家機密なので教えられない」という妙な答えが返ってきたとのことです。何で国家機密か分かりませんが。実はこの2TE10Mは生産開始が1958年です。非常に古い設計です。こうした老朽機関車の更新も遠からず深刻な問題となってくるかと思います。しかし、この機関車は非常に性能的には優秀とのことで、とにかく丈夫で長持ちし、故障しない機関車だそうです。実は、バム鉄道の主力機関車もこれです。バム鉄道は非常に使用条件が厳しく、旧ソ連は様々な機関車を試作しては投入したものの全部駄目で、最後に生き残ったのがこの型で、この型は温度差が100度あってもちゃんと動き、どんなに滅茶苦茶な使い方をしても、スピードは出ないが壊れず引っ張ってくれるということで、この機関車は非常に重宝しているそうです。

シベリア鉄道についても問題点が挙げられます。現在日本発の国際コンテナでシベリア鉄道経由を経由するものは、ピーク時のほぼ五分の一程度に落ち込んでいます。この輸送実績はもとも多数ではないのですが、コンテナ減少の理由は、ソ連崩壊後鉄道運賃も市場化されてしまったため、運賃が一気に暴騰してしまった点が大きいです。中国も旧ソ連も、鉄道運賃を旅客も貨物

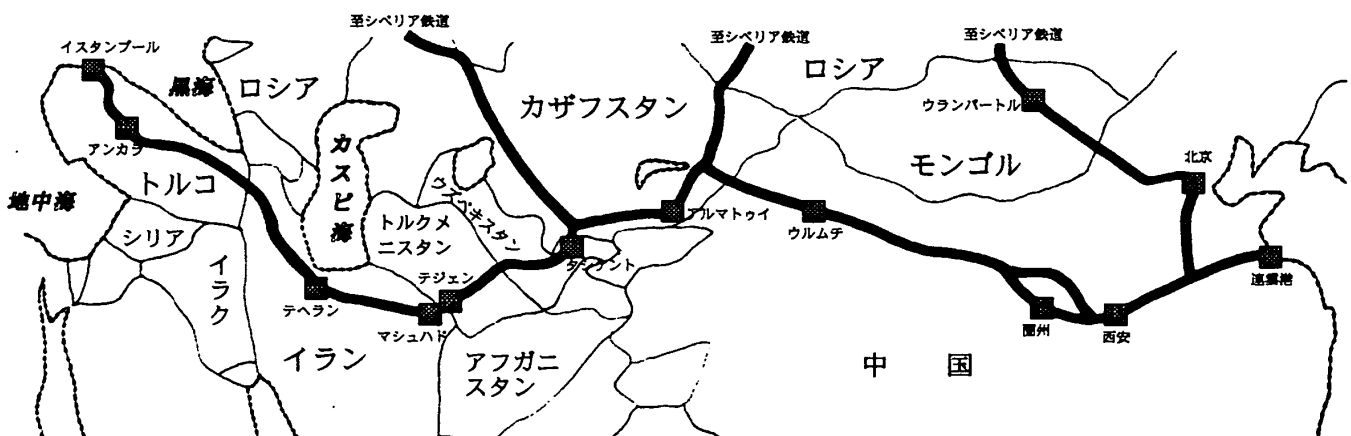
も政策的に非常に低く押さえてきたので、ひとたび規制がなくなるや全部のコストを運賃に上乗せしてしまったために、これまでの政策的な安い運賃に依ってきた運賃面でメリットがなくなってしまったわけです。

しかも、今のシベリア鉄道というのは随所で荷物の渋滞が起こっていて、輸送現場も混乱しています。これによって信頼も著しく低下し、更には船舶に加えて今や航空貨物もコスト的に脅威となりつつあり、鉄道は相当苦戦しているようです。

ちなみに、つい最近ですが、1998年の1月にロシア鉄道省の代表が日本にシベリア鉄道貨物の売り込みに来たそうです。ついでにバム鉄道の利用についてもかなりアピールしていったそうです。その際に、沿線の鉱物資源等の開発を日ロ共同合弁で行う代わりに、開発利益の還元という形で鉄道改良に協力して欲しいと要請がなされたと聞いています。

本来はシベリア鉄道の救済路線であるはずのバム鉄道ですが、こちらもロシア国内の混乱を反映して、シベリア鉄道と似た状況にあります。加えて先に触れたように、バム鉄道は10年間の突貫工事で造られた経緯があり、なるべくトンネルを掘らずとにかく線路をつなぐということだけを優

図1 「シルクロード鉄道」略図



先し工事をしてしまったために、非常にカーブが多く、勾配が急で、しかも単線、非電化という悪条件が重なっています。このために現状では到底欧亜直通鉄道としては機能できない状況です。

バム鉄道は全体の西側三分の一程度にあたるタクシモまでは電化されています。しかも途中のレナまでは複線です。ロシア国内の重要幹線として、貨車1両の積み荷が125トン程度もあるような6000トンや1万トンの超重量級貨物列車が頻繁運転していて、幹線鉄道としての機能をフルに発揮しています。

問題は残りの東半分ですが、この東側は全通したものの実質的な仮営業というか仮線の状態です。とにかく線路規格が低く坂は急でカーブがきつく重量列車に耐えられない路盤です。もともとこの辺りは軟弱地盤で、特に凍土地帯は冬には凍結し、夏場の気温上昇時にはこれが湿地帯化して、それがまた冬凍るという繰り返りで、例えどんなに路盤を強くしても、相当に念入りのメンテナンスを続けないと毎年のように線路が凸凹になってしまう。なのに十分なメンテナンスができない状況ということで、線路状態は一層悪化しているとのこと。

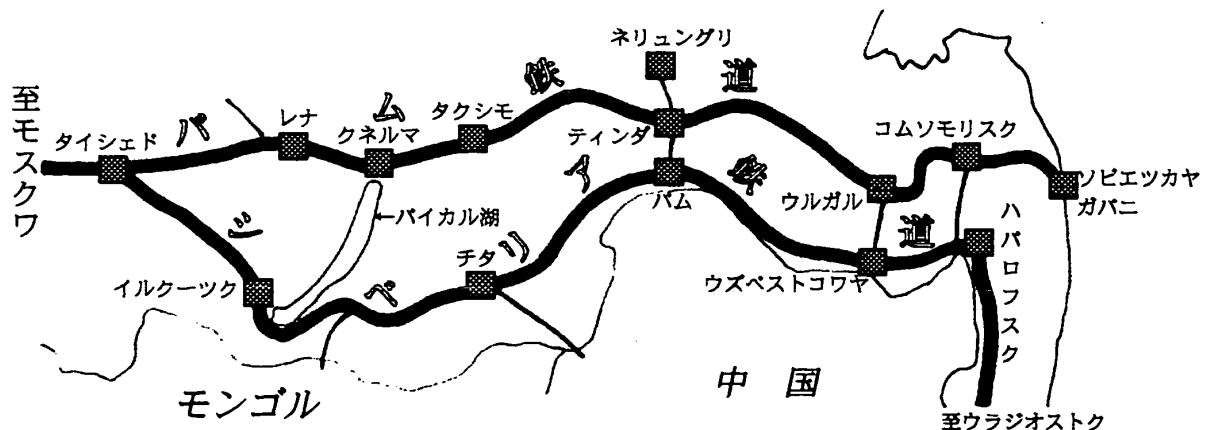
バム鉄道は多くの区間が1000分の20という急勾配です。非電化区間の貨物列車にとって千分の20はかなり急な部類に入ります。ところが、これが

一部区間ではなくて連続で、こうした区間に重量貨物列車を相当に無理をして走らせているという状況です。

今日は写真はお持ちしてませんが、別の資料で見た時には、このバム鉄道の急勾配を古い機関車で無理に重い貨物を引っ張るので、下り坂になると機関車のブレーキの摩耗がものすごいんです。ですので、一往復してきますと、車輪が傷だらけで激しく摩耗してしまいます。日本ではあり得ないことですが、ブレーキシューといって、車輪に鋳物の部品を押さえ付けてブレーキをかけるのですが、これが走行中に摩滅してしまうため、機関士が途中駅で交換しているんです。日常的にこれが行われているらしく、途中駅には機関車停止位置に交換した古いブレーキシューと交換用の新しいブレーキシューが山積みになっていて、いつでも対処できるようになっています。そういう厳しい運行条件です。

当初バム鉄道には、シベリア鉄道本線にほぼ匹敵する1万トンクラスの貨物列車を走らせる思惑だったものの、現状では2, 3千トンクラス、しかも相当な無理をしての運行という状態です。そして沿線で産出する天然資源の搬出というのもバム鉄道単体では運べない状態なので、シベリア鉄道へのバイパスが造られています。例えばティンダからバムの間、あるいはウルガルからウズベスト

図2 シベリア鉄道・バム鉄道略図



コワヤの間、あるいはコムソリスクからハバロフスクの手前などにバイパスがあります。横に流せないで縦に流して、シベリア鉄道本線に救済してもらっているのです。シベリア鉄道救済路線のはずが、完全に逆転している状況にあります。

このことに関してロシア国内では、旧ソ連時代から東行きの貨物、これはバム鉄道もシベリア鉄道も含め、東行きの輸送に重点を置くという点は国の政策として十分認識されてました。ところがソ連崩壊後、バルト海の港湾施設を使えなくなったため、大西洋方面に抜けていた貨物まで極東の港湾に流さなければいけないという事態が生じました。ただでさえ混乱してる鉄道に西から極東向けの輸送が覆いかぶさって、さらに輸送現場の混乱に拍車を掛けています。

そして全般的な設備の老朽化が、シルクロード鉄道、シベリア鉄道、バム鉄道について共通して指摘できることです。先に触れたように中央アジア諸国ではソ連時代の生産システム、分散経済が崩壊したことで、各国とも列車本数が約6分の1程度に減っています。しかも、独立時に中央アジア諸国が譲受した車両や施設も相当に老朽化が進んでいて、改良、更新の目処が立たない状態ということです。

例えばカザフスタン国内には、機関車メンテナンスの工場がないため、ウズベキスタンまで運ばなければならないといったデメリットも独立によって生じています。

最も問題なのは、これらランドブリッジ鉄道を巡る各国の思惑の違いです。特にシルクロード鉄道に関しては、最初に申し上げたように、地図上はシルクロード鉄道と言いながら、ルートがまちまちですが、中央アジア諸国などでは、ロシア離れを加速するために取ってシルクロード鉄道の呼称にこだわっているような向きも見られます。トルコ経由で地中海方面、イラン経由でペルシャ湾方面への出入り口を確保したいという点

に、中央アジア諸国の関心は向いているように思われます。

先頃アゼルバイジャンからのパイプラインルート選定をめぐるロシアと周辺諸国との軋轢にも見られるように、中央アジア諸国とイスラム諸国をめぐる政治情勢や様々な思惑が複雑に絡み、シルクロード鉄道延長線の西側ルートも流動的です。

当面は中央アジア経由でシベリア鉄道方面にシフトするにしても、ロシア国内の鉄道施設がかなり老朽化している上、ロシアはシベリア鉄道本体が経営的に厳しい状況にあり、輸送の不振にあえいでいて実質的に競合することになるシルクロード鉄道との連絡にあまり積極的ではありません。

ただし将来的に、もし中央アジア経由の鉄道貨物をヨーロッパ方面に向かわせるとするとすると、当面のルートとして考えられるのはタシケントからアラル海の東側を通過してキエフへ抜けるルートが、相対的に状態も良いとのこと、おそらくこのルート使うのではないかと思います。中央アジア諸国では、このルートを「ユーロアジアレール」という名称で売り込みたい思惑もあるようです。

ところで中国と中央アジア間のシルクロード鉄道は、国境貿易の活性化により、中国の郷鎮企業にかなりのにわか利益をもたらしているとも聞いています。特に、中央アジア諸国では消費生活物資や日用品等を、現金決済でロシアから買うよりも、安くて質よりも量ということで中国ローカル企業の製品を大量に輸入していて、これが一時的な国境貿易の活況につながっているとのこと。『日本経済新聞』の1月17日付にも記事が紹介されていますが、中国内陸部にこのシルクロード鉄道が意外な恩恵を与えているとのこと。

鉄道による欧亚連絡の未来像を不透明にしている今ひとつの要素に、本来ランドブリッジ鉄道の大動脈となるはずの、ロシアと中国の鉄道における大合理化計画の存在があります。

ロシアでは現在、鉄道関係全ての施設および運営を民営化する計画が進行中です。つい最近でも、例えば1998年冒頭のことでもう民営化されたのかも知れませんが、1997年11月の大統領令で、国内のすべての鉄道工場、機関車修理工場、客貨車の工場などを民営化することが決まっています。他にも鉄道路線そのものを「切り売り」するプランなども検討されているようです。

また中国においても、国有企業の合理化案が現在進行中です。これはレジュメではお渡ししませんでしたでしたが、98年2月11日付の日経新聞でかなり大きな記事で紹介されています。鉄道と石炭関連の国有産業を2000年までに大合理化するというもので、約400万人から500万人にのぼる職員を削減するという大規模な合理化計画です。仮にこの計画が実施に移されると、今後3年間で鉄道に関しては現在約200万人いる職員を110万人カットして90万人体制にする。そんなことが本当にできるのかと思うのですが。ただ中国の鉄道というは、解放軍などでもそうですが、実際には鉄道関係で消費する食料を生産する農場関係者なども、全部人員に数えられていたりしますので、200万人をそのまますべて輸送現場の要員とは受け取れませんが、それにしても大胆な計画で、しかもこれが今度の3月の全人代で恐らく決定する見通しだそうです。計画が決定すると、鉄道に関しては職員が半減し、運行管理部門も含めて年間8万人ずつ削減を続け、土木建築部門等はすべて分社化、さらに分社された体制下で人員整理を続行することが考えられています。

ちなみに、中国の鉄道人員が200万人ということですが、現在のロシアの鉄道人員も200万人です。どちらが多いか少ないかというような判断は難しいのですが、路線延長から比較すると、意外とロシアの200万人というのは私は少ないようにも思えます。ただし単純に人口比から考えると確かに多いことは多いです。両国とも大規模合理

化を経て、今後鉄道の運行や安全管理がどう維持されていくかが焦点となるかと思います。やはり各種の改良やバックアップシステムというものの整備を欠いたまま、過度の人員や経費を削減するのは、当然に事故や輸送の混乱の原因となって、鉄道そのものへの信頼を低下させる危険と表裏一体の関係にあります。合理化しても、安全かつ迅速な輸送を確保するための体制をいかに整備していけるのか、非常に不透明な観もあります。

実際中国の鉄道は、かつて80年代の終わり頃に大きい事故を続発し、社会問題となりました。機械化や電子化の進行によって管理部門などでの合理化も進んでいると、一応部分的な情報は伝わってきますが、全国的なレベルではどれくらいのレベルにあるかかなり疑問ですし、職員を半減させるような合理化を短期間で強行した暁に、どんな混乱が待ち受けているか大きな不安もあります。

ところで少し変わったところでは、中国では現在、国内航空と鉄道旅客との競合が本格的に始まっています。ここ数年の間、中国の国内航空輸送は飛躍的に拡大していて、各地で新興の航空会社が相次いで誕生し、航空旅客も大きく伸びています。

対する鉄道側では数年前、普通運賃を一気に倍に値上げしたりしました。値上げによって航空との運賃格差が縮まり、輸送そのものが逼迫していた鉄道側では乗客減でむしろ一息ついている面もあるようです。しかし運賃格差がなくなったことで、国内航空、更には沿岸を中心とした高速道路網の整備によって高速バス運行も始まっており、今後も鉄道が現在の輸送需要を維持できるかはきわめて微妙です。

面白いことにロシアでは、中国とは逆の現象が起きていて、市場経済化によって航空運賃が大幅に高くなったため、鉄道への回帰現象が起こっています。

時間が押し迫ってきたので、急いでまとめに入

らせていただきます。

今後、欧亚大陸直通列車というのは実現できるのかということですが、旅客列車については、かなり厳しいと思います。現在、北朝鮮の平壤発では、ロシアへ中国回りで週1便、朝鮮半島北東端のハサンから直接ロシアに入る、ちょうど目下図們江の開発などが進んでいる地域ですが、朝国境から直接ロシアに入る列車が週2便で、季節によって多少本数が変動するようですが、最大週3便モスクワに直通があります。そして、中国からも満洲里経由でやはりロシアへの直通があります。これらが釜山まで延長されれば、一気に極東からヨーロッパまで直通というかなり面白い状況が生まれるわけです。

南北朝鮮の和解はなかなか難しいと思われるかもしれませんが、私としては、金大中政権になってから、政経分離で経済交流を積極的に推進する方針が示されていますし、既に1980年代から鉄道連絡について南北とも実務者レベルではかなり関心を持っていることは確かなので、状況次第で特定の貨物列車などから直通を始められる可能性があることでしょう。

そもそも、果たしてユーラシア大陸を横断して国際連絡を鉄道でやる意味があるのか現実的な疑問もありますが、朝鮮半島での和解の動きさえ実現すれば、意外と早く実現出来るのではないかと思います。その暁には、例えば豪華列車でスピードは抜きにしても、クルージングトレインなどと称して、汽車旅の情緒といったものをアピールして観光客の利用を喚起できる可能性もあるかと思っています。

ただし、現在実用的に期待されている中央アジアルートの場合は、施設や運行面でも相当に難題があります。各国の運行システムもばらばらです。もう一つ少し困ったことに、治安上の問題が中央アジア諸国の鉄道では浮上しています。タシケントからアルマトゥイ発着に国際列車の運転区間が

短縮された理由のひとつもこの辺にあるらしく、かなり鉄道の治安が悪く、車内における犯罪、盗難も多いそうです。

写真などで見ますと、車両もぼろぼろで、鎧戸が破損した車両が、カザフーウズベク間の国際列車に使われていたりという有様です。乗った人の話でも、かなりひどい状態で、メンテナンスどころか車内清掃さえもなされていないということです。現在アルマトゥイでは、外国人のタシケントへの列車利用を、基本的にやめるよう案内しているそうです。

しかし問題が多いとはいえ、今後も鉄道の改良と利用促進を図るためのあらゆる取り組み、とくに地球規模での国際物流ルートとしての地道な実績づくりが必要でしょう。この中央アジア鉄道のコスト削減と定時運行の確保を考える上で一つヒントになるのが、これは私見ですが、北米大陸横断鉄道のモデルが適用できるのではないかと考えます。その中核的な内容は貨物は基本的にすべてコンテナ化、運行管理システムを鉄道企業体の枠を越えて共用し、機関車の車種も徹底して絞り込んでしまうというものです。設計を共通化し車両そのものも共有します。これによって機関車交換のロスが減り、車両のトラブルにも全線で迅速な対処が可能となります。

米国では1950年代に蒸気機関車が廃止される際に、国の主導で5万5千両のSLを廃止し、代わって1万5千両のディーゼル機関車を投入しました。機関車の形式は約4形式程度に絞られ、主にGEかGM製のものが投入されました。全部同じ性能、同じ設計で、機関車が標準化されたことで部品交換のシステムが完備され、鉄道会社ごとに車両工場を持つ必要がなくなりました。一度機関車をつなげれば、どこまでも行くことが出来、もしどこかで故障しても代わりをすぐに手配出来るようになって機関車の休車率が著しく減少しました。このために、一気に3分の1以下の車両数で従来と同

じ輸送力を確保できるようになり、輸送効率が大幅に向上し鉄道の経営内容も刷新されました。

現在アメリカの鉄道は、東部回廊—ノース・イースト・コリドーといわれる、ニューヨークとボストン方面を結んでいる区間を除いて、長距離の旅客輸送はほとんど行っていません。大陸横断列車もあるものの、本当にもうそれこそ産業考古学的な乗り物になってしまっています。

しかし大陸横断系鉄道の貨物輸送は、かつての車両・運行共通化の効果が現在も発揮されていて、今日でもアメリカにおける国内貨物輸送で、鉄道は圧倒的なシェアを保っています。

もっとも北米の鉄道で車両・運行共通化が可能だった背景には、アメリカの鉄道では昔から操車場や駅を共用する場合が多く、いわば一種航空会社的な運営をしていた点がありました。都市と都市の間が比較的離れていて、都市部を離れた所から自社の線路を通し、都市部に入るとまた各社で線路を共有したりしていました。ユニオン駅という名称が各地に残っていますが、これは駅自体は鉄道会社が個別に設けずに共有してきた名残です。北米大陸横断鉄道は、21世紀に向けても十分に成り立つ鉄道であるといえ、ここでの教訓が欧亜間のランドブリッジ鉄道でも何らかの形で適用できる余地があるのではないかと考えられます。

ところで日本から大陸への陸上アクセスが可能かという点ですが、これについてはまず不可能でしょう。朝鮮海峡トンネルなど技術的には可能かも知れませんが、実現性はまったくありません。ただしロシアから天然ガスパイプラインを朝鮮半島や日本まで引くという、アドバルーン的な計画はあることはあります。ロシアでは、実は大陸からサハリンへバム鉄道を延長して、サハリンと陸続きにすることが90年代初頭に計画されました。サハリンのタタール海峡の最も狭い部分はわずか7キロで、ここに海底トンネルを通しサハリンと直結するというものです。

これが実現すると、宗谷海峡に橋を渡すかトンネルを掘るということも、全く不可能ではなくなる可能性があります。もっともロシア側の海底トンネルプラン自体が、経済の疲弊により立ち消え状態にあり、実際には無理かと思います。

当面の展望としては、繰り返しになりますが、真のユーラシア大陸横断鉄道としてシルクロード鉄道が機能するのはまだまだ先のことです。現状では取り敢えず線路がつながっただけということで、実際にこれが大量輸送のために機能をフルに発揮するようになるには、設備の更新や運行システムの調整など、取り組むべき課題が相当に多いのが現状です。

部分的には、例えば日本の円借款で96年頃、カザフとウズベクの国境付近などで、ごく緩やかに改良が進行しているものの、全区間で改良が必要で、これを全部更新していくとなると相当な費用と歳月が必要なわけで、まだまだ実際に東西の大動脈となり得るにはかなりの時間が必要です。

シルクロード鉄道は中期的には、カザフスタンの天然資源を、線路が整備されている中国側ルートに搬出していくことで活用される可能性があります。そしてルートの西側では、やはりトルコやイランとの連絡に当面は関心が集まり、鉄道整備の重点もそちらに向いていくのではと思います。しかし、北米や東アジアから中央アジア方面、あるいは中近東方面に至る陸上ルートとしては、シルクロード鉄道は唯一の存在であり、かなり将来性があることは確かだと思います。

また、タリム盆地で大規模油田開発も始まっており、この採掘が本格化すると輸送環境もかなり変化することが考えられます。そうなる鉄道改良も意外に早く進展していくかも知れません。

以上甚だまとまりのない内容で恐縮ですが、一応私の報告を終わらせていただきます。

(本稿は、1998年2月28日「21世紀シルクロード研究会」での報告から、まとめたものです。)

[追記]

最新の情報によると、中国は西北地方の開発促進と既存鉄道の輸送力救済のために、カシュガルへの南疆鉄道を延長しキルギス経由でウズベキスタンへ抜けるルートを含む、二本の現第二ランドブリッジルートのバイパス新線の建設を、2005年を目処に計画中的のことで、計画が完成すると今後のシルクロード鉄道の展開にも大きな影響を与えることが予想されます。

[主要参考文献]

『南満洲鉄道株式会社三十年略史』南満洲鉄道株式会社, 1937年
 湯本昇『中央アジア横断鉄道建設論』東亜交通社, 1939年
 『満州開発四十年史』(上・下・補巻) 満史会, 1964年
 Harmon Tupper著 鈴木主税訳『大いなる海へ——シベリア鉄道建設史』フジ出版社, 1971年
 『世界の鉄道』(社) 海外鉄道協力協会, 1985年
 古口定留子『満鉄から西幹鉄道へ』近代文芸社, 1993年
 井上勇一『鉄道ゲージが変えた現代史』中公新書, 1990年
 吉田昌夫他編『「のりもの」と「くらし」第三世界の交通機関』アジア経済研究所, 1990年
 斎藤昌夫『社会風土と鉄道技術』中央書院, 1994年
 前間孝則『弾丸列車——幻の東京発北京行き超特急』実業之日本社, 1994年
 和久田康雄他編『東ヨーロッパとオセアニアの鉄道15国最新事情』吉井書店, 1996年
 松本十徳『中国国境列車紀行』近畿日本ツーリスト, 1998年
 内田知行「中国における交通運輸産業改革のための政策的展開とその問題点」『アジア経済』1996年7-8月号

『朝日新聞』1998年4月18日(夕刊), 1993年11月22日(夕刊), 1996年5月14日, 1996年5月16日, 1996年6月7日, 1996年6月9日, 1997年12月29日, 1998年1月4日

『日本経済新聞』1998年1月17日, 1998年2月11日
 『月刊しにか』1991年10月号(特集 中国の鉄道——歴史と現在)

『地理』1996年11月号(特集 鉄道とゲージ)

『鉄道ジャーナル』1993年1・2月号, 1994年1月号, 1996年1・2・3月号

馬里千編著『中国鉄路建築編年簡史』北京・中国鉄路出版社, 1983年

『中国交通運輸要覧』北京・経済科学出版社, 1989年

『当代中国的鉄路事業』(上・下) 北京・社会科学出版社, 1990年

張殿臣主編『連雲港与海上絹綢之路』北京・海洋出版社, 1990年

王濬明責任編輯『中国鉄道百年画冊』北京・中国鉄道出版社, 1991年

姜明清編著『鉄路資料』(中華民國交通資料 四) 新店・國史館, 1992年

李占才主編『中国鉄路史(1976-1949)』汕頭・汕頭大学出版社, 1994年

『中国交通年鑑』(1993年・1996年版) 北京・中国交通年鑑社