

## ネドセコフ運輸次官スピーチ

私はロシアにおける輸送インフラプロジェクトの実施を担当しており、極東における輸送インフラ整備と2012年のAPEC開催に向けてウラジオストク市における輸送システムの整備を行っています。

ウラジオストクにおけるインフラ整備については、東ボスフォル海峡を横断してウラジオストクとルースキー島を結ぶ橋梁建設という重要なプロジェクトがあります。その建設のためのプラットフォームの高さは320mです。我々にとってこのプロジェクトは重要かつ技術的に困難を伴うため、世界に名だたる大手橋梁建設会社に技術支援を要請しています。日本の大手エンジニアリング会社、橋梁建設会社の支援を期待しています。

では本日のプレゼンテーションに移ります。

ロシアにおいて運輸インフラ発展に関連する様々なプロジェクトが検討されていることはすでにレヴィチン大臣よりお話いただきました。その中でサハリン島と大陸を鉄道で結ぶプロジェクトについてご紹介いたします。

このプロジェクトの実施はロシア政府によって承認された文書(「2030年までのロシアの運輸戦略」「2030年までのロシアの鉄道輸送発展戦略」「2015年までのロシアの輸送システム発展連邦特別プログラム」)によって規定されており、その内容はバイカル-アムール鉄道(バム鉄道)沿線のセリヒン駅(在コムソモリスク・ナ・アムール市)からサハリンのヌィシ駅まで全長582kmの鉄道路線を建設するというものです。

大陸～サハリン間鉄道路線建設について我々ロシア運輸省には3つの案があります。第1案は大陸とサハリンを隔てる海峡の下に長さ12.4kmのトンネル建設、第2案は可航運河を備えた約16kmの盛土ダム建設、第3案は約6kmの盛土道を備えた長さ6.6kmの舗装橋の建設で、これら3つの案は一長一短があります。「2015年までのロシアの輸送システム発展連邦目的プログラム」ではプロジェクトの設計開始費用を3億7,000万ドルと見積もっています。もしこのプロジェクトに対する日本側の関心が高い場合はプロジェクトの実施開始時期が見直される可能性があります。もしこのプロジェクトと同時に北海道～サハリン間を鉄道路線で結ぶプロジェクトが検討されれば、日本に大きな関心と呼ぶことになるでしょう。北海道とサハリンが鉄道で結ばれると、日本はアジア、中央アジア、欧州各国に向かう直行の出口を手に入れることとなります。そして欧州向け貨物輸送はスエズ運河経由の海路を用いた場合に比べて、距離にして2分の1、期間にして3分の1に短縮されます。スライド7で3つの輸送手段(海路、海路+鉄道、鉄道)で日本から欧州の輸送拠点(オランダ・ロッテルダム、ドイツ・ハンブルグ、フィンランド・コトカ)に向けてコンテナ輸送を行った場合の比較が示されています。日本の横浜港から海路でスエズ運河を経由して上記輸送拠点までコンテナ輸送を行った場合の平均距離は21,000km、平均輸送期間は40日となります。横浜港から海路でヴォストーチヌィ港へ行きシベリア鉄道に積み替えてコンテナ輸送を行った場合の平均距離は12,500km、平均輸送期間は18日です。プロジェクトが完成して鉄道で横浜からサハリンを経由して欧州の輸送拠点へ直行輸送した場合の平均距離は12,000km、平均輸送期間は12日となります。シベリア鉄道による輸送についてはラピドゥス・ロシア鉄道上級副社長より詳し

く説明していただきます。海上輸送と比べた鉄道輸送のメリットは次のとおりです。

- 季節や天候に左右されず年間を通して24時間輸送が可能
- 鉄道によるコンテナ輸送では100TEUから輸送が可能
- 技術設備や特殊包装の特殊貨物の輸送が可能
- 積み替えが省かれるため積荷の保全が保証される

プロジェクト実施の際にはロシア側は日本側との間で、日本発着トランジット貨物のロシア国内輸送の際の通関規定、輸送タリフの設定方法等の規定や条件を定めた長期にわたる法的責任をもつ協定を協議して締結する用意があります。

繰り返しになりますが、日本の皆様には大陸とサハリンを結ぶ鉄道路線建設プロジェクトに注目していただくようお願いいたします。私は日本の皆様がサハリンと北海道を結ぶプロジェクトの実現に関心をもつはずだと考えています。このような鉄道路線が建設されることは、両国の経済発展の大きな刺激になると確信しています。プロジェクトのコンセプトづくり、計画策定に日本企業が加わることを期待します。

ご清聴ありがとうございました。