

シベリア鉄道と一帯一路

公益財団法人環日本海経済研究所（ERINA）名誉研究員
辻 久子

はじめに

本稿ではロシアのシベリア鉄道を利用した国際コンテナ輸送（TSR）、及び近年「一帯一路」の「一帯」部門の象徴として目覚ましい発展を遂げている中欧間コンテナ鉄道輸送（TCR）の発展の歴史、最近の輸送実績と2つのルートの相互関係について分析する。

シベリア鉄道ルート（TSR）小史

シベリア鉄道は、モスクワ～ウラジオストク間（9,288km）を結ぶロシアの東西幹線鉄道で、全線複線化・電化済みの広軌（1,530mm）である。年間輸送能力は1億2,000万tとされているが満杯状態で、現在、輸送能力を1.5倍に増強するプログラムが進行中である。主な輸送品目は石炭、木材、石油などのバルク貨物で、コンテナは微々たる存在である。

シベリア鉄道には多くの支線がある。満洲里～ザバイカルスク～チタ、二連浩特～ザミンウード～モンゴル～ウランウデなどを經由して中国貨物がシベリア鉄道を往復する。北朝鮮～ハサンを經由してシベリア鉄道に合流するルートはロシア産石炭輸送で話題となる。また、ノヴォシビルスク～カザフスタ

ン～ウズベキスタンのルートで東アジアからシベリア鉄道経由で中央アジア諸国へ貨物が輸送される仕組みになっている。

シベリア鉄道を利用してコンテナ貨物を東アジア（日・中・韓など）から欧州まで船と鉄道で輸送する複合輸送ルートはシベリア・ランドブリッジとも呼ばれる。1971年に日本発着で始まり、1990年頃までの20年間、欧州・中東向けにトランジット輸送で盛り上がりを見せた。ソ連政府が外貨獲得の目的で、欧州航路よりも約30%低く設定した料金が人気を呼んだとされる。

しかし、1991年のソ連邦解体に伴う経済的混乱と分断の影響を受け、TSRは競争力を失う。顧客にも見捨てられ、1990年代の約10年間にわたって低迷した。

その後、ロシア経済が安定を取り戻した2000年頃から、TSRは不死鳥のごとく復活を遂げる。新たに工業品や消費財の輸出国として台頭してきた韓国・中国発ロシア向け輸出に利用されるようになり、2008年のリーマンショックを乗り越え、現在に至っている。



図1 TSRとTCRの概要

TSRの近況

TSRは輸送サービスの質を高めながら発展してきたが、現在のセールスポイントは、スエズ運河経由の欧州航路に比べて東アジア～ロシア西部間で距離・時間が短縮されることである。日本／韓国～モスクワの場合、欧州航路で40～50日を要するのに対し、TSRでは20～25日で到着する。料金もモスクワまでの場合は欧州航路に対して競争力を持ち得るレベルに設定されている。また、東アジア発中央アジア向けではウラジオストク／ヴォストーチヌイ港から最終仕向け地まで広軌で接続しており積替えが無いため、日数の安定性や輸送の質で信頼を得ている。

現時点で東アジアとロシア以外の欧州諸国間を運行するブロックトレインは設定されていない。荷主からの要望は聞かれるものの、ロシア側に設定の動きはない。欧州航路との比較で競争力あるサービスを提供する自信がないためと推測される。ロシア鉄道はトランジット貨物の誘致のために補助金を出すことは考えていない。

シベリア鉄道を利用した国際コンテナの輸送量は2000年頃から、景気の影響を受けて増減はあったものの上昇傾向にあり、2017年に77万900TEU（49.2%増）に達した。さらに、2018年（1～8月）も59万1,000TEU（前年同期比22.6%増）と増加傾向が続く。最近の増加の要因は中国貨物の増加で、家電製品、日用雑貨、衣類等モスクワの量販店は中国製品で溢れている。輸送ルートは欧州航路を含め色々ある中で、経済性と輸送日数を評価し、TSRルートが選ばれている。上海／寧波～ウラジオストク／ヴォストーチヌイ経由、満洲里～ザバイカルスク経由、モンゴル経由等、あらゆるルートで中ロ貿易貨物が伸びている（図2）。

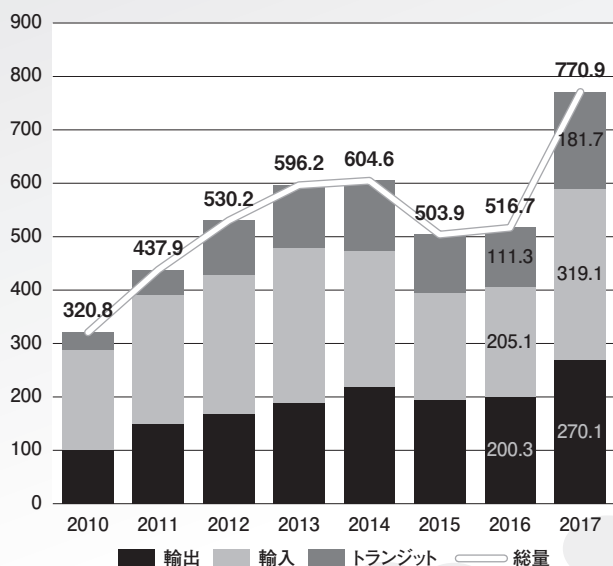


図2 シベリア鉄道の国際コンテナ輸送量（単位：千TEU）
注：カザフスタン経由でロシアに入る貨物は含まず。

TCRから中欧班列へ

中国と欧州を結ぶ鉄道の歴史は比較的新しい。中国・連雲港から鉄道で西へ向かい、阿拉山口国境を越えてカザフスタン、ウズベキスタンへ至るコンテナ輸送ルートはチャイナ・ランドブリッジ（TCR）として1992年から利用された。貨物量は徐々に増えていったが中央アジア止まりであった。その後モスクワまで延長されたが欧州への一貫運行が実現するには時間を要した。

中国内陸部やカザフスタンの経済発展がTCRの西方延伸を促し、関係各国で鉄道の整備が行われた。2011年1月、内陸に位置する重慶～デュイスブルグ間にヒューレット・パッカートをメイン顧客とするブロックトレインがカザフスタン経由で運行を開始した。重慶は日系を含む世界的パソコンメーカーの製造拠点が集積しており、外国市場へ製品を輸送するアクセスの整備を迫られていたのだ。重慶でパソコンを製造する某日系メーカーは欧州への出荷に東部沿海港湾経由で船便を利用した場合、45日を要するため、市場のニーズに対応する上で航空便を使うことが多いとのことだった。

競うように成都～ウッジ、鄭州～ハンブルグ、武漢～パルドゥビツェ等が運行を開始した。これらが中国と欧州をカザフスタン経由で結ぶ「西ルート」として発展していく。

さらに、TSRの支線として使われてきた満洲里～ザバイカルスクを経由してシベリア鉄道に接続するルートが中国と欧州を結ぶ「東ルート」と位置づけられ、中国東北部発着のブロックトレインが活動を始めた。2011年10月に始まったライプチヒ～瀋陽間でBMWの部品輸送が先鞭をつけた。

もう一つのTSRの支線であるモンゴル経由でシベリア鉄道に至るルートも「中ルート」と定義された。

中国と欧州を結ぶコンテナ・ブロックトレインの運行には、DBシェンカー、DHL、UPSなどの欧州の物流企業の尽力があった。

新たに開通したカザフスタンルートにTSRの支線として利用されていた既存の2ルートを加え、「中欧班列」と名付けてコンテナ・ブロックトレインの定期運行を行っている。いずれのルートも軌間の違いから2度の積み替えが必要である。順調ならば中国内陸都市からドイツまで20日以内に到着する。

2018年末の時点で65路線が定期運行しており、往航が中国側27都市発、欧州12か国20都市着、復航が欧州側6カ国9都市発、中国12都市着と地理的にも拡大一途だ。

コンテナ輸送量は年々急増を続けており、2017年は3,673列車が31万7,930TEUを運んだ（図3）。2018年も

列車数を前年比72%増の6,300便に伸ばし、2020年までに5,000便/年という当初の目標を既に超えた。2018年はコンテナ数でも50万TEUを上回ったことになる。

ルート別利用比率は、西ルート68%、東ルート19%、中ルート13%であった。また、中国側発着都市の内訳は、成都、重慶、鄭州、武漢の内陸4大都市が全体の62%を占めている。対照的に、上海などの沿海部大都市からはコンテナ列車自体が発着していない。中国政府が、中欧班列を中国内陸都市と欧州を結ぶと位置づけていることが明らかだ。

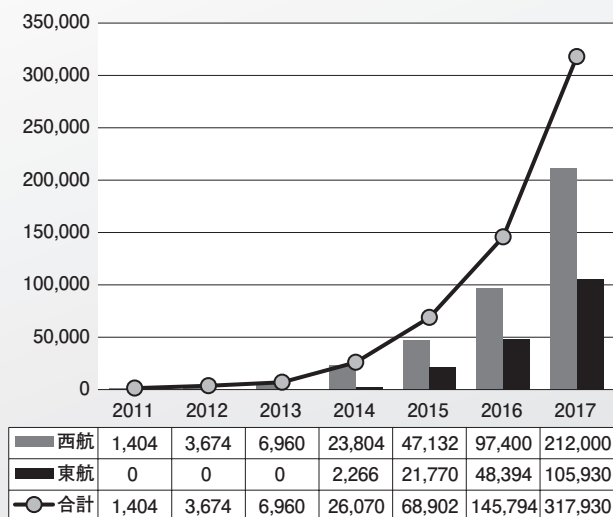


図3 中欧班列のコンテナ輸送量 (単位: TEU)

一帯一路のスローガンの下で急成長してきた中欧班列だが、幾つかの課題が指摘されている。

第一に、運賃面で中国地方政府から多額の補助金が出されている。報道によると、平均で、1TEU当たり約1,400ドルの補助金が出ているようだ。40フィートコンテナ一本当たり約2,800ドルになる。この補助金を縮小撤廃すべきとの見解が管轄官庁から出されているものの、実施されるかどうか不明である。

第二に、貨物量の増加に伴い、欧州側で広軌から標準軌へ積み替えるマウシェビチェ駅に処理能力を上回る貨物が押し寄せている。1週間程度の遅れが常態化していると言われ、代替積み替え施設の開発が待たれる。

第三に、西航に比べて東航が少ない状況が続いている。双方向輸送のバランスを取るために東航貨物のさらなる開発が必要である。

中ロ蜜月時代のユーラシア鉄道輸送

日本では認識が薄いようだが、中ロ両国は政治・経済・軍事面全般で同盟関係を強めている。経済面では、ロシアは中国製の消費物資、生鮮食料品などを輸入する一方、中国へ資源エネルギー、兵器を輸出している。ロシアの貿易相手国としては中国が急

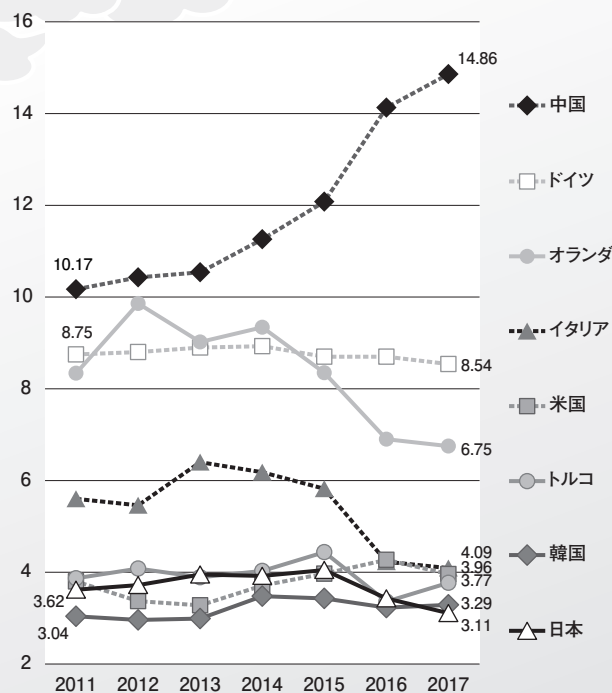


図4 ロシアの貿易相手国別シェア (単位: %)

上昇し2017年は14.86%のシェアを有した。日本は3.11%に過ぎない (図4)。

2014年のクリミア併合をきっかけにしてロシアは欧米の経済制裁の対象となり、金融面でも中国シフトを強めざるを得なくなった。

中ロ両国は一帯一路の主要プロジェクトでも協力を強める。両国は二つの大陸横断鉄道網を結合して広域鉄道ネットワークを形成した。まず、中国と欧州を結ぶ中欧班列は最短でもあるシベリア鉄道などのロシア鉄道を經由する。また、シベリア鉄道の支線として開発された満洲里～ザバイカルスクのルート及びモンゴル経由ルートが中欧班列に組み込まれた。同時に、ロシアのトランスコンテナが2008年に整備したザバイカルスクの積み替え施設が本格稼働することとなった。

当初、極東港湾やシベリア鉄道に流れている中国出し貨物が内陸にシフトして減るのではないかと懸念も聞かれた。しかし、協力体制構築の結果、ロシア、中国共に成果を分け合うWin Winの結果となっている。

両ルートの貨物量は大きく伸びた。TSRと中欧班列を合わせたコンテナは2017年に100万TEUを超えた。発着国別内訳は、中国が約89万TEUに達したのに対し、韓国は約10万TEU、日本は約6万TEUに留まった (図5)。2018年 (1-8月) も中国発着は前年同期比31.8%増と二桁成長が続いている。韓国発着も同期比31.7%増と健闘したが、日本発着は6.9%増に留まった。

ロシア側から見ると中欧班列は中国各地の貨物を集めてシベリア鉄道に持ってきてくれる魅力的な集荷シ

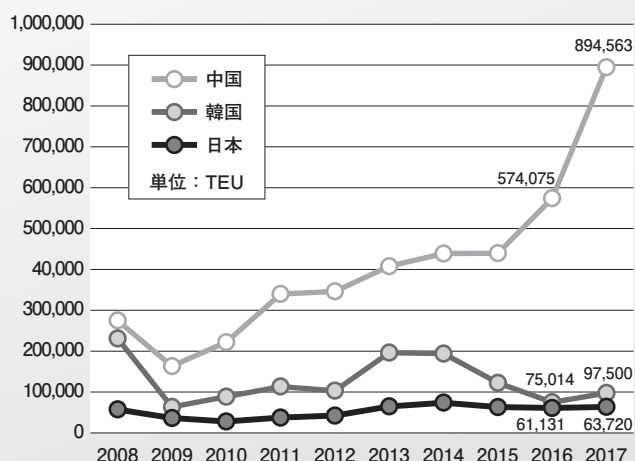


図5 シベリア鉄道利用の国際コンテナの発着国別推移

注：カザフスタン経由でロシア鉄道に接続する貨物を含む。

システムである。特に東ルートと中ルートはシベリア鉄道を走行する距離が長く、運行料も期待できる。ロシア鉄道のペロジョーロフ社長は、「中欧班列に対する中国の運賃補助金に感謝する」とまで言っている。

中欧班列は主に中国内陸都市を起点としており、上海・寧波といった華東・華南の沿海部大都市からは出していない。これら巨大工業都市の貿易貨物は、欧州向けはスエズ運河経由の欧州航路、ロシア向けは航路でウラジオストクまで運ばれ、TSRでロシア各地へ輸送されている。ロシア沿海地方港湾とTSRは中国から航路で運ばれてくるコンテナに支えられている。

もし、上海発着の中欧班列が運行されれば、条件次第で需要はあるかもしれない。しかし、内陸都市並みのコンテナに対する補助金を上海が出すか疑問である。またロシア政府は沿海地方港湾が貨物を失うことに抵抗するだろう。

日本は大陸鉄道を利用できるか

中欧班列は中国貨物のために設計され、補助金で優遇しているため日本・韓国発欧州向け貨物の定期輸送にはメリットが少ない。日本のフォワーダーが行った試験輸送の結果では、日本発中国経由欧州向け輸送は積み替え回数が多く、欧州航路との比較で日数短縮効果はほとんど期待できず、経済的に太刀打ちできないという。さしあたり中国進出の日系企業が欧州市場向け輸送に利用しているようだ。

一方、TSRも中国貨物の天下となってしまった。半世紀の間に主役が日本、韓国、中国と移り、日本発着貨物は伸び悩む。2017年の日本発着貨物は6万3,720TEU（前年比4.2%増）に留まった。日本発着貨物の特徴はロシアの輸出に偏っていることだ。2017年のロシアの輸出4万9,885TEUに対してロシアの輸入は1万882TEU、トランジットは2,953TEUときわめて少ない(図6)。ロシアのコンテナによる輸出品目はアルミ、

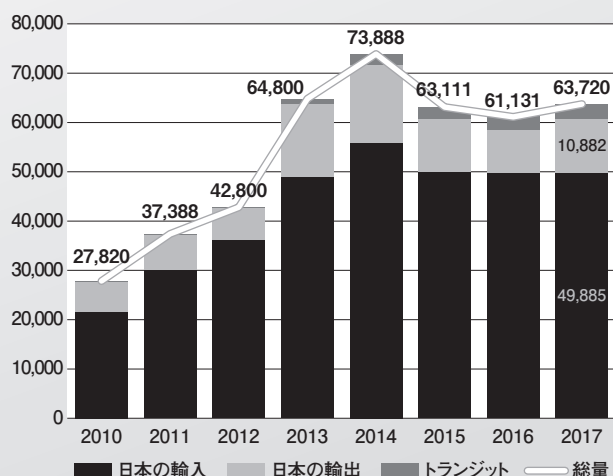


図6 日本発着TSRコンテナ（単位：TEU）

木材、フェロアロイなどで安定的であるが、ロシアの輸入、つまり日本の輸出コンテナのコアとなるべき品目がTSRを十分利用していない。

最大の問題は日ロ貿易が停滞していることだ。コンテナに詰める輸出品が見当たらないのだ。また、日本の荷主にとって未知の輸送ルートに対する不信任感がある。

国土交通省はロシア鉄道と協力し、海上輸送、航空輸送に続く第3の輸送手段の選択肢としてのシベリア鉄道の利用促進に向け、貨物輸送パイロット事業を実施することとした。利用促進に向けた課題を現場レベルで検証するとともに、荷主企業などにシベリア鉄道の利用をPRするため、事業の企画を公募し、パイロット事業として7つの企画を選定した。シベリア鉄道を利用したこれらの試験輸送に対し、費用の一部または全額を国費で支援する。検証すべき課題として、輸送時の振動・温湿度の影響、税関手続き、コスト、リードタイムなどが挙げられている。

2018年8月29日、横浜港でパイロット事業の出発記念セレモニーが開催され、日ロ両国の政府関係者、民間事業者、ロシア鉄道関係者が参加して、初荷の積込みを祝った。7つのプロジェクトはコンテナ1本ずつ持ち込む小さなものであるが、課題点が検証され、2019春には成果が発表される予定である。1970年代の経験が途切れてしまったのは残念であるが、「隗より始めよ」である。

profile

辻 久子

(つじ ひさこ)

米国の多国籍企業P&G社勤務を経て、1995年環日本海経済研究所入所、北東アジアの経済、物流、地域協力について調査・研究に従事、2010年より、同研究所名誉研究員。みなと総合研究財団、NPO法人北東アジア輸送回廊ネットワーク、ロシアNIS貿易会などでも活動。