

シベリア鉄道フォーラム

LOGISTICS NAVI

2017年5月24日、ロシア鉄道傘下のシベリア横断鉄道調整評議会（CCTT）及び日系物流会社団体の共催で、第3回『新生シベリア鉄道輸送ビジネス・フォーラム』が都内で開催された。内外の専門家の発表に基づき、シベリア鉄道によるコンテナ輸送の最新事情を紹介する。

フォーラムの目的と構成

シベリア鉄道利用のコンテナ輸送（TSR）は近年、輸送サービスの質や運賃競争力が大きく改善され、中国を含めた地理的拡大には目を見張るものがある。しかし、日系企業の利用は伸び悩んでいる。

本フォーラムの目的は、各国の専門家を招いて直近の動きや今後の計画について直接聞き、日系企業の利用促進のきっかけを作ることである。最近では競争力ある運賃、回復基調のロシア経済、上昇傾向にあるライバル欧州航路の運賃、日ロ両国首脳が主導する良好な関係など、追い風要因も加わった。2015年に始まった本フォーラムは3回目を迎え前回は上回る盛況となった。

フォーラムを主催した日本トランスシベリヤ複合輸送業者協会（TSIOAJ）は、TSR輸送の発展のため1975年に設立された日本側業者団体で、現在は9社が加盟している。

ロシア側主催者のシベリア横断鉄道調整評議会（CCTT）はTSR輸送利用促進の目的で、

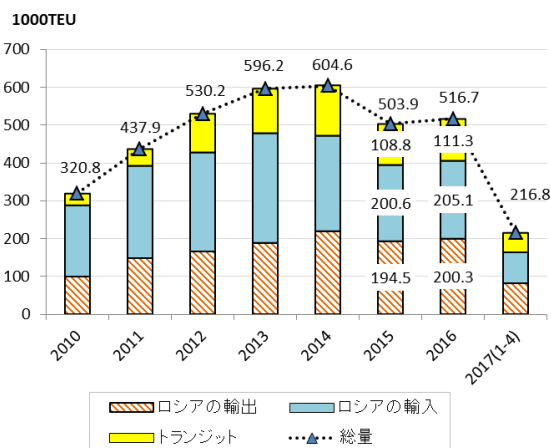
1994年にロシア鉄道や欧州・日本・韓国の当該事業者協会などによって設立された。CCTT会長はロシア鉄道社長が兼務する慣行となっている。TSIOAJはCCTTの常任メンバーで、会長がCCTTの副会長を務めている。

今回のフォーラムでは、ロシア側から、ゲンナジー・ベソノフCCTT事務局長、アレクサンドル・ハチャーノフ・ロシア鉄道輸送サービスセンター次長、バスカコフ・トランスコンテナ社長、駐日大使館代表、FESCOの代表が報告を行った。欧州からはFELB、HUPAC、鉄道国際協力機構（OSJD）、中国から長春国際陸港代表、日本からTSIOAJの栢田建二郎会長と依田和人事務局長が発表した。

TSR輸送の最新動向

ロシア鉄道の発表によると、TSR輸送量は、2014年に60万4600TEUに達した後、2015年は不況の影響で50万3900TEUに減少した。2016年は上向きに転じ、51万6700TEU（+2.5%）を輸送した。構成比は、ロシアの輸出38.8%、輸入39.7%、トランジット21.5%であった（図1）。

図1 TSR国際コンテナ輸送量



2017年1-4月は前年同期比44.4%増の21万

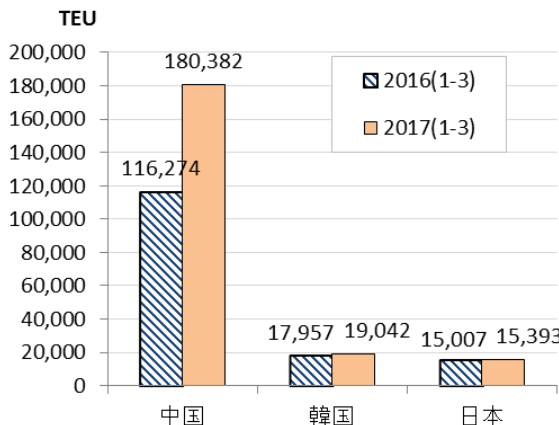
6800TEUに達した。内訳はロシアの輸出30.2%増、輸入42.9%増、トランジット78.9%増とトランジットの伸びが目立っている。これはシベリア鉄道の一部を利用した中欧間の鉄道輸送の増加を示している。同期間のシベリア鉄道全体の貨物量が9.7%増加したのに比べて、コンテナの増加が際立っているのが分かる。過去の経験ではコンテナ貨物は景気に敏感に反応する傾向が見られ、ロシア経済の回復傾向の証左であろう（表1）。

表1 2016・2017年1-4月のTSR輸送量

	2016(1-4)	2017(1-4)	伸び率
総貨物量(100万t)	41.4	45.4	9.7%
コンテナ(1000TEU)	150.1	216.8	44.4%
ロシアの輸出	63.6	82.8	30.2%
ロシアの輸入	58.0	82.9	42.9%
トランジット	28.5	51.0	78.9%

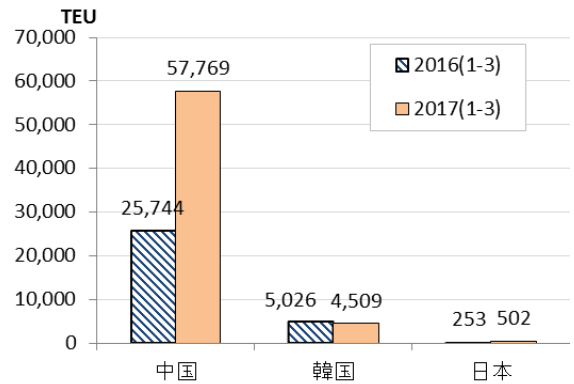
輸送量を発着国別にみると、中国貨物が恐るべき勢いで伸び、韓国・日本を圧倒している。2017年1-3月の3国間シェアは、中国84%、韓国9%、日本7%であった。対前年同期比でも中国は55.1%増であったのに対し、韓国6.0%増、日本2.6%増に留まった（図2）。

図2 2016・2017年1-3月の国別TSR輸送量



トランジット貨物を発着国別に比較をしてみると、中国一強の構図は一段と鮮明である。2017年1-3月の中国発着トランジット貨物は対前年同期比で2.24倍に増加したのに対し、韓国は10.3%減、日本はそもそもベースが少ない。中国発着トランジットの激増は、中欧間輸送の急成長を示している。対照的に韓国発中央アジア向けトランジット貨物は減少したとみられる（図3）。

図3 2016・2017年1-3月のトランジット貨物量



中国～欧州間鉄道コンテナ輸送の急成長

中国の一路スローガンの下、中欧間鉄道輸送が注目を集めている。中欧間鉄道輸送には3つのルートがある。

中国東北部の満洲里～ザバイカリスクを經由してシベリア鉄道に接続する「北ルート」は中国東北部から近い。二連浩特からモンゴル經由でシベリア鉄道に接続する「モンゴルルート」は華北からのアクセスに優れる。新疆ウイグル地区の阿拉山口かホルゴスの国境を經由してカザフスタンを通り、モスクワ近くでシベリア鉄道に合流する「南ルート」は中国内陸部からの輸送が有利である。

いずれのルートもロシアのシベリア鉄道を通る必要がある。ただし、ロシア領を走行する距離は北ルートが一番長く、南ルートでは

短い。

ロシア鉄道によると、中欧間鉄道コンテナ輸送量は、2014年4万3900TEU、2015年8万1200TEU、2016年15万3800TEU（89.4%増）と急成長してきた。

2016年実績によると、南ルートが最も多く全体の69%を占め、対前年の伸び率も高い（2.1倍）。北ルートのシェアは22%、モンゴルルートは9%に留まった。また、方向別では西航が東航の約2倍と不均衡である。中国の欧州向け輸出は多いが逆は少ないのか（図4、5）。

図4 中欧間鉄道コンテナ輸送：ルート別

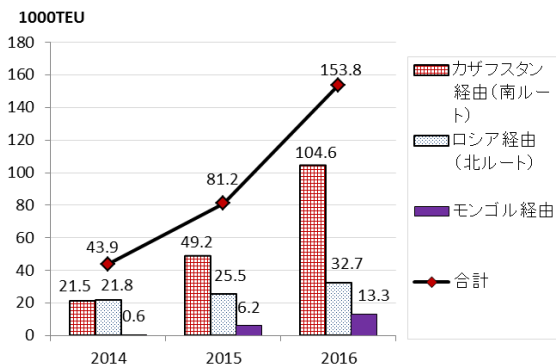
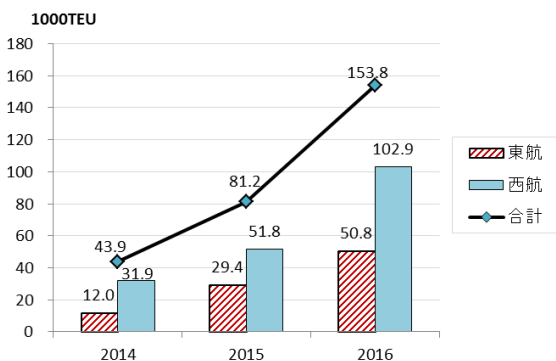


図5 中欧間鉄道コンテナ輸送：方向別



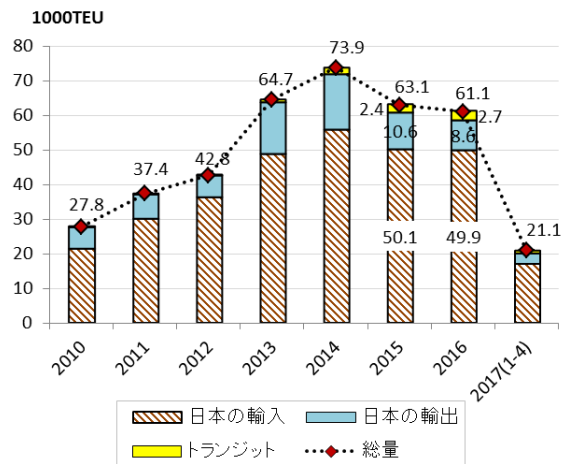
日本発着TSR輸送の現状

ロシア鉄道によると、日本発着TSRコンテナは2014年に7万3900TEUを輸送した後、2015

年は6万3100TEUに減少し、2016年も6万1100TEUに留まった。このうちトランスコンテナが49%を扱った。2017年1-4月は前年同期比2.9%増でようやく上昇傾向に転じたと推測される。

日本発着TSR貨物の特徴は日本の輸入が82%を占めているのに対し、日本の輸出が14%、トランジットは4%に留まる偏った構造である。日本の輸入品目では非鉄金属、製材などがシベリア鉄道を利用しているが、輸出・トランジット品目の開拓が課題となっている。

図6 日本発着TSR輸送



トランスコンテナは、横浜出し釜山経由、ヴォストーチヌイ揚げモスクワ向け輸送を2016年に西航72便、東航69便運行した。週に1-2便の頻度である。日本港～モスクワまでの輸送日数は25日であった。また同社は横浜・名古屋出し中国大連・营口揚げザバイカリスク経由のTSRルートも整備している。

同社はさらに「iSales」というスマホアプリ対応の貨物トラッキングシステムを提供している。

日本発モスクワ向け試験輸送

TSIOAJは2016年にモスクワ向け試験輸送を実施した。同年11月28日に横浜港を出港し、清水、名古屋、神戸、富山の国内4港を経て12月5日にヴォストーチヌイ港着。検査や税関申告、積み込みなどを経て同9日に列車が出発、同18日にモスクワ近郊のボルシノ駅に到着した。日本からの所要日数は20日で、横浜港出し北欧州揚げモスクワ転送の従来の海運ルートより日数を35日削減した。運賃は欧州経由の海運と同額、航空の10分の1と言う。

試験輸送の成功により、TSR輸送がモスクワまでの輸送では海上輸送ルートと同じ運賃レベルでトランジット・タイムを海上輸送の約3分の1に短縮できることが明らかになり、TSIOAJ加盟企業の間で輸送のノウハウが共有された。

TSIOAJは東海運、センコー、日新（幹事会社）、日本通運、日本トランス、東洋トランス、日本トランスシティ、日立物流パンテックフォワーディング、三菱倉庫の9社が加盟している。

FESCOの動向

FESCO運輸グループは所有するウラジオストク商業港を結節点として、極東水域に広がる航路網とシベリア鉄道を結ぶ複合輸送サービスを展開している。

2016年のウラジオストク商業港のコンテナ取扱量は33万150TEU、グループの海上コンテナ貨物輸送量は計25万7500TEU、同社のTSRなどロシア国内のインターモダル輸送の取扱量は15万6500TEUであった。

同社が商船三井と共同運航する月2便の日ロ間フィーダーサービス「JTSL」の2016年の輸送実績は1万2806TEUであった。寄港地はヴォストーチヌイ～ウラジオストク～仙台～横浜～清水～名古屋～神戸～富山新港～ヴォ

ストーチヌイのループを回っている。

FESCOのコンテナ・ブロックトレインは、ウラジオストク発でモスクワ向け9～10便/週、ノボシビルスク向け2～3便/週、エカテリンブルグ向け1～2便/週、サンクトペテルブルグ向け1便/週、ミンスク向け1便/週など週14～20便に上る。2017年春に「上海～モスクワ20日間」と名付けた海・鉄の複合輸送を開始し、同区間の安定的輸送日数の定着を目指している。上海～モスクワ間貨物は欧州航路でも中欧内陸鉄道でもなく、ウラジオストク経由の複合輸送を売り込む戦略が見えてくる。

今後の課題

最後にTSR輸送の発展を実現する上での課題を挙げる。

- ① 日本出し輸出貨物の開拓。日本のTSR貨物は輸入に偏っている。輸出可能性のある品目は何か。日本～モスクワ間輸送においてTSR輸送は経済競争力を有することが分かったが、具体的輸出品の掘り起こしが必要である。
- ② 日本～欧州間輸送の現実性。仕向け地がモスクワ限定では利用可能性に限られる。日ロの業者がTSRを利用した日欧間輸送を開拓中とのことで実現が待たれる。
- ③ TSRの価格競争力は中長期的に維持されるのか。TSR輸送の歴史を紐解くと、その時の経済状況次第で、TSR輸送は欧州航路に比べて料金面で劣っていた時代が長かった。今後料金面での競争力が維持されないと荷主は定着しないだろう。
- ④ 日ロ間直航路の高頻度配船が実施されることを期待する。釜山トランジットではトランジット・タイムの優位性が失われる。

(環日本海経済研究所名誉研究員 辻 久子)