

## シベリア鉄道 欧州向け中継輸送構想

# LOGISTICS NAVI

ロシア鉄道はシベリア鉄道（TSR）を利用した東アジア発着の国際コンテナ輸送を欧州まで延伸し、トランジット輸送を始める計画です。5月23～24日、ロシアの鉄道輸送関係者が来日し、日本企業に協力を呼びかけました。

### ロシア鉄道の売り込み

5月24日、東京の経団連会館で「日本のためのシベリア鉄道」と題したフォーラムが開催された。主催はロシア鉄道、シベリア横断鉄道調整評議会（CCTT）、日本トランスシベリヤ輸送業者協会（TSIOAJ）である。午前の第1部では、ロシア鉄道及び関連企業がシベリア鉄道のトランジット輸送構想の発表を行った。続く第2部では、第5回CCTTビジネス・フォーラムが開催された。

冒頭でロシア鉄道のミシャリン第一副社長が企業紹介を行った。同社は世界4位、8万5,600kmの線路網を保有し、貨物量（トンベース）で世界3位、貨物回転量（トキロベース）で1位、旅客数（人ベース）で6位、旅客回転量（人キロベース）で4位の実績を示す巨大鉄道会社である。貨物回転量の多さは長距離貨物輸送を得意としていることを示している。

2018年は、対前年比で、貨物量+2.2%、貨物回転量+4.2%（史上最高）、旅客数+3.5%、旅客回転量+5.2%と業績を順調に伸ばした。2018年の純利益は5億ドル。

ミシャリン氏は、「ロシア鉄道は最近5年間でロシア東部の鉄道輸送インフラに50億ドル以上を投資し、この地域での貨物輸送量は3割以上増加している。このインフラを日本発着の貨物輸送に使ってほしい」と述べた。

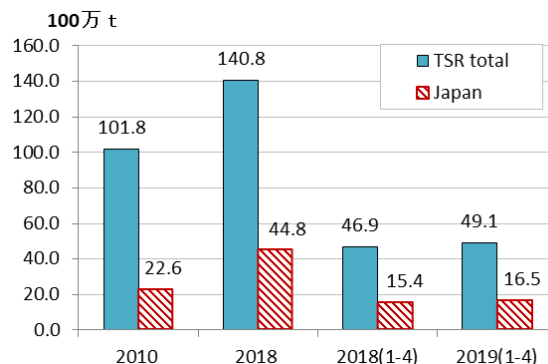
コンテナ輸送における輸送品質も高く、2018年に取扱ったコンテナ貨物210万件のうち、クレーム発生件数は35件のみ。さらに2019年1-3月のコンテナ貨物70万件のうちクレーム発生は9件に過ぎなかった。

### シベリア鉄道の利用状況

シベリア鉄道はモスクワ～ウラジオストク間を結ぶ全長9,288.2kmのユーラシア大陸最長の鉄道である。沿線にはロシア産石炭の65%以上、ロシア産木材の25%を産出する。全線電化済みで、1日に80本以上の貨物列車が往復している。

国際貨物輸送量は1億180万t（2010年）から1億4,080万t（2018年）へ8年間に38%増加した。2019年1-4月も前年同期を上回った。貨物はほとんどが輸出向けバルクで、石炭が全体の約2/3を占めている。2018年の日本向け貨物は石炭を中心に4,480万tと全体の31%を占めた。（図1）。

図1 シベリア鉄道の国際貨物輸送量



一方、ロシア鉄道が売り込もうとしている

国際コンテナ輸送に目を移すと、2018年に94万8,600TEUが輸送された。前年比+23.1%、2010年の3倍である。このうちトランジット貨物は21万3,900TEUで、前年比+17.7%、2010年との比較では6.6倍に成長した。トランジット貨物は全体の23%を占めるに過ぎないが、今回のロシア鉄道の発表ではその存在以上に強調された（図2）。

国際コンテナを発着国別に見ると、2018年は中国が全体の75.4%を占めたのに対し、韓国14.4%、日本5.1%に過ぎなかった（図3）。

トランジット貨物の国別シェアでは日本はさらに少なく、1.5%に留まった（図4）。

図2 TSR国際コンテナ輸送量の推移

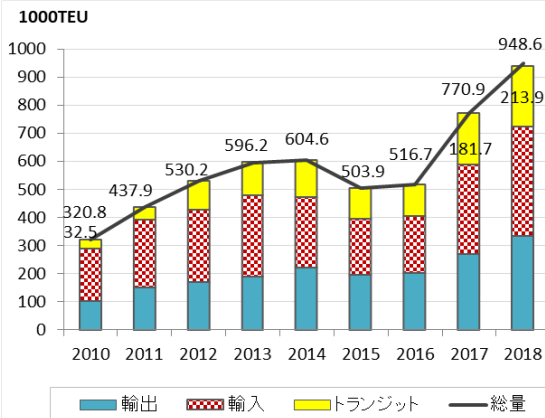


図3 TSRコンテナ輸送の発着国

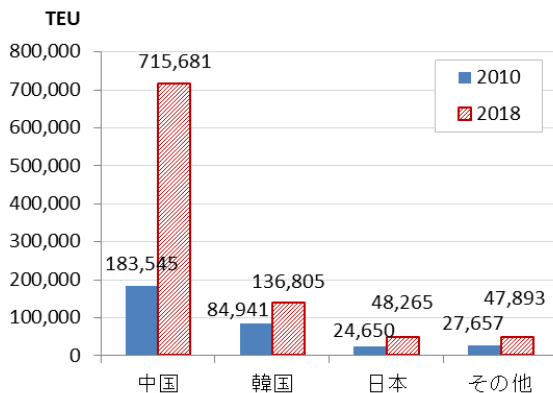
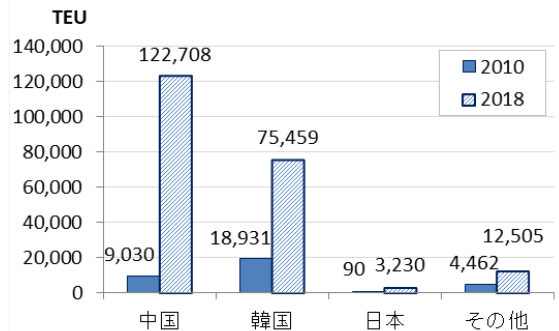


図4 TSRトランジット・コンテナの発着国



2018年のトランジット・コンテナのうち中国発着は欧州向けの「中欧班列」と見られる。韓国・日本発着は中央アジア向けであろう。韓国は伝統的に中央アジア向け自動車部品の輸出が多いのに対し、日本発着は少ない。

つまり、近年日本はシベリア鉄道のバルク輸送では有力な顧客であるが、コンテナでは影が薄いのが実情だ。そこで、ロシア国内向け輸出入貨物に欧州向けトランジット・コンテナを加え、シベリア鉄道における日本の存在感が高まることをロシア鉄道は期待している。

**欧州向けコンテナの試験輸送**

日本発欧州向けの複合輸送サービスは“Transiberian Landbridge (TSL)”と命名され、FESCOとロシア鉄道の子会社であるロシア鉄道ロジスティクス (RZD Logistics) の共同輸送で実施される。FESCOが海上輸送、港湾荷役とコンテナ列車の編成を担当し、RZD Logisticsが鉄道輸送を行う。

日本から欧州側目的地までの所有日数を19日程度とし、43日以上と見込まれる海上輸送ルートに比べ、半分以下という利点をアピールしている。

予定輸送日数19日間の内訳は、日本からウラジオストクまでの海上輸送（2日間）、極東

港湾（2日間）、シベリア鉄道での輸送（10日間）、欧州側国境ターミナル（2日間）、欧州最終目的地までの輸送（3日間）と想定されている。

40フィートコンテナ当たりの輸送費は仕向け地により異なるが、横浜～ワルシャワの場合、\$4,850/FEUで海上輸送ルートとの倍程度と試算されている。

フォーラム前日の5月23日に横浜港で欧州向けコンテナのトライアル出荷式典が行われた。試験輸送されたコンテナは韓国の大手物流会社パントスによるものであった。出港後、ウラジオストク商業港でシベリア鉄道に積み替えられ、ブレストを経由し、最終目的地ポーランド・ヴロツワフに6月中旬に到着予定である。

### 欧州の物流ハブ・カーニングレード

欧州向けトランジット輸送における課題の一つがロシア広軌（1520mm）から欧州標準軌（1435mm）への積み替えである。現在、ベラルーシ・ポーランド国境のマワシェピチェ駅で積替えが行われているが、近年中欧班列の増加により混み、待たされることも多いといわれる。そこで、ロシアの飛び地カーニングレード経由ポーランド向けの代替ルートが注目されている。

ロシア鉄道の支社であるカーニングレード鉄道のごロモルジン氏の説明によると、ロシア本土からバルト諸国を経由してカーニングレードまで、広軌鉄道が敷設されており、カーニングレードとポーランドを結ぶ鉄道国境が数か所ある。トランジット輸送量は、2017年が8万TEU、2018年が15万TEUで、2024年には120万TEUまで拡大する計画である。

カーニングレードまでの輸送日数は、ナホトカから11日、日本からは14日で、カーニングレードからは鉄道の他、トラック、船

舶でも近隣諸国に輸送可能だ。

### 日本政府の支援

日本発着コンテナのシベリア鉄道利用促進に関しては日本政府も支援してきた。国土交通省はシベリア鉄道を海上輸送、航空輸送に続く第3の輸送手段と位置付け、2018年度は企業が応募した中から7つの案件を選定し、経費の一部を負担して日本港湾～モスクワ間でパイロット輸送を実施した。

その結果、TSR輸送は海上輸送の1/2～1/3程度の日数で到着し、輸送品質も問題が無く、混載、リーファーや危険物輸送も必要な手続きを行えば可能であることが証明された。

同省は2019年度も引き続き支援プログラムを用意している。今年度はTSRルートを経由して欧州諸国と結ぶ企画3件を選考予定である。実証事業に要する費用について、120万円を上限に、その一部または全額を国費で支出している。

### 富山県の対口物流活性化の取り組み

日本側港湾を管轄する地方政府もTSRルートの活性化に尽力している。富山県は1990年代から伏木富山港とウラジオストク商業港との間で友好提携に関する協定書を締結するなど草の根レベルの信頼醸成に努めてきた。ロシア航路としては、ロシア極東コンテナ航路（月2便）、ロシア極東RORO船航路（月13便）が定期運航しており、中古車の輸出では日本最大の実績を誇る。

コンテナ航路は日本からのラストポートとして最速のロシア到着（1～3日）が売物である。コンテナの輸送量は2003年の296TEUから2018年には1,523TEUへと15年間で約5倍に増加した。

富山県ではTSRルートの利用促進のため、試験輸送に対して手厚い経費助成を行っている。

2019年度は、モスクワまでの輸送日数を検証する目的で実施する輸送実験に対し、上限80万円の補助金を支給する。さらに、モスクワへの食品類の輸送に対してはリーファーコンテナを使い、上限120万円の経費助成を行う。加えて、同港の継続的利用を支援する目的で、TSRを利用してモスクワ方面は5年以内に50TEU以上を輸送する業者に最大150万円の補助金を支給する制度や、6年目以降に輸送量が増加した業者に対する助成金制度もある。

フォーラムではこの他、海外から参加したFESCO、トランスコンテナ、インフラ経済センター、グローバルポーツ、HUPAC、ノボトランス、デジタル・ロジスティクス、STM（サンクトペテルブルグのIT会社）、長春国際陸橋などがTSR関連の自社事業の紹介を行った。

### 日本発着トランジット貨物の試算

シベリア鉄道を利用した欧州向けトランジットが可能となったとすると、どの程度の数のコンテナがスエズ運河経由の海上ルートからTSRルートにシフトする可能性があるのだろうか。日本海事センターの協力を得て、現在海上ルートでロシアや欧州東部へ運ばれているコンテナ量の情報を得たので紹介する。

バルト海や黒海港湾揚げでロシアへ持ち込まれる、或いは持ち出される貿易貨物は、この数年増加しており、2018年は日本の輸出が4万6,881TEU、輸入が1万8,273TEU、合計6万5,154TEUであった。日本の輸出が輸入の倍以上となっている（図5）。

日本と中東欧間コンテナ流動（2018年）の最大の貿易相手はドイツで11万6,776TEUに上る。日ロ間の約倍のコンテナがドイツだけで往復している。それに次いで多いのがフィンランド、スウェーデン、ルーマニア、デンマーク、オーストリア等である。殆どの国で日本の輸入が輸出を上回っている。中国や韓国

のように日本の欧州向け輸出が多いと読んでいるロシア側には意外かもしれないが、TSRコンテナの往復バランスを考えると望ましいともいえる（表1）。

TSRのトランジット輸送は輸送実験を積み重ね、期待される輸送日数や荷主が受け入れられる料金の設定といった経済性をクリアしなければならない。関係機関の協力が期待される。

図5 日ロ間海上コンテナ（スエズ運河経由）

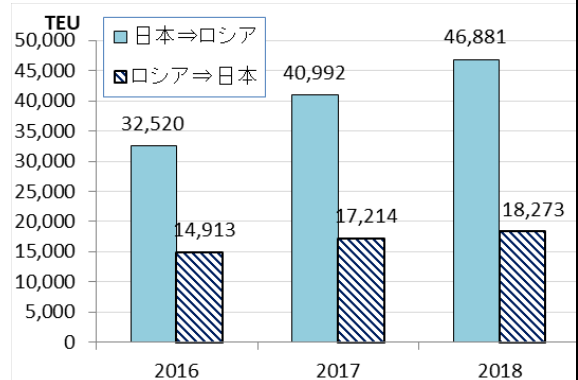


表1 日本～中東欧間海上コンテナ（2018）  
（TEU、日本海事センター）

	輸出	輸入	合計
ポーランド	7,055	11,572	18,627
ハンガリー	2,745	2,422	5,167
チェコ	4,193	8,714	12,907
スロバキア	1,513	546	2,059
オーストリア	3,528	16,513	20,041
ブルガリア	1,011	573	1,584
ルーマニア	4,175	18,025	22,200
ドイツ	42,992	73,784	116,776
スイス	1,205	819	2,024
フィンランド	4,142	71,861	76,003
デンマーク	2,345	19,472	21,817
スウェーデン	7,305	46,777	54,082
ノルウェー	2,131	8,959	11,090
エストニア	9,141	7,830	16,971
ラトビア	1,763	8,774	10,537
リトアニア	2,397	4,396	6,793
小計	97,641	301,037	398,678

（環日本海経済研究所名誉研究員 辻 久子）