

ロシア鉄道の現況と未来

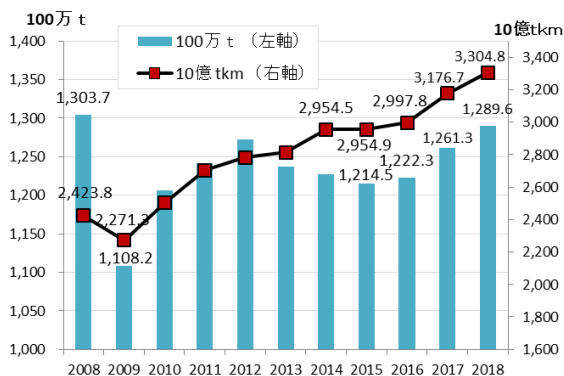
LOGISTICS NAVI

ロシア鉄道にペロジヨーロフ社長が就任して4年になります。同鉄道の近年の活動実績及び2025年までのヴィジョンを、同社年次報告書2018に基づき紹介します。

貨物輸送：高まる石炭依存

ロシア経済の緩やかな回復を背景に、2018年にロシア鉄道のインフラを利用した貨物輸送量は12億8,960万t(+2.2%)、トラックベースで3兆3,048億tkm(+4.0%)と増加した。トンベースでは3年連続の増加、トラックベースでは9年連続の増加で過去最高に達した(図1)。トラックベースでの実入り貨物は2兆5,969億tkm(78.6%)となっている。2019年上半年も増加が続いており、トラックベースで前年同期比+2%と報告されている。

図1 ロシア鉄道の貨物輸送量



主要輸送品目は石炭、石油、鉄鉱石などの鉱物資源、建築資材、鉄鋼、化学肥料、木材などである。最大の石炭はトンベースで29.1%、トラックベースでは43.9%を占めた。これは石炭の平均輸送距離が長いことを示している(図2、3)。石炭の比率は年々増加傾向にある。トラックベースで過去5年間の品目シェアを比較すると、石炭は2014年の38.5%から2018年には43.9%へと5.4pp増加した(図4)。

図2 ロシア鉄道の輸送品目(2018年トラック)

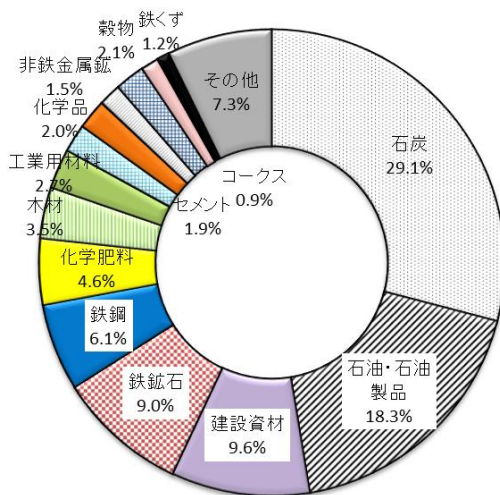


図3 ロシア鉄道の輸送品目(2018年トラック)

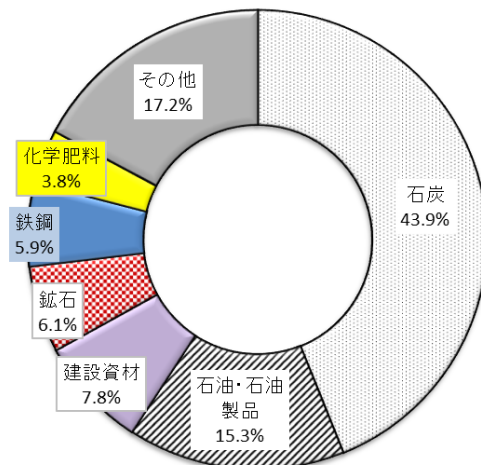


図4 輸送品目比率の推移（トッキロ）

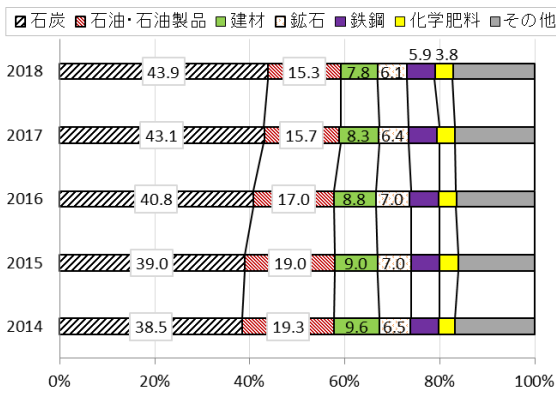
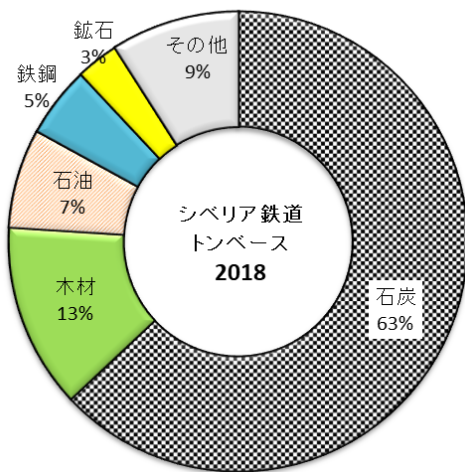


図5 シベリア鉄道の輸送品目



一方、石油・石油製品のシェアは過去5年間に19.3%から15.3%へと4.0pp減少した。

シベリア鉄道に限定すると石炭のシェアはさらに高く、63%（トンベース、2018年）に達する（図5）。こうなると石炭会社の所有する鉄道のイメージだ。石炭の主産地は西シベリアのケメロボ州で、その多くが太平洋側やバルト海側の港湾までシベリア鉄道で長距離輸送されている。ロシア鉄道は石炭輸出のさらなる増加を見込んで、シベリア鉄道/バム鉄道の能力増強を進めており、積出港湾につい

ても拡張工事が進行中である。

コンテナ貨物量は年々増加しており、トランスコンテナの発表によると、全貨物に占める比率は7.2%（2018）に達する。

旅客輸送：旅客量は安定へ

ロシア鉄道の旅客輸送は長年お荷物的存在であったが、民営化後分社化され、長距離部門と近郊部門に分けて運営されている。

長距離部門は概ね200km以上の距離を走行する列車を対象としており、寝台列車や高速鉄道を含む。経営会社はロシア鉄道の子会社である連邦旅客会社（94.4%）、サブサンなどの高速鉄道を運営するロシア鉄道の高速部門（4.0%）、その他独立系企業（1.3%）等となっている。

近郊部門は全国各地の地方自治体や民間企業との合弁で24の地域運行会社を設立し、手厚い補助を受けて運行している。

2018年実績は両部門ともに前年を上回った。総旅客輸送人数は11億5,720万人（+3.5%）。内訳は長距離部門が1億1,030万人（+7.9%）、近郊部門が10億469万人（+3.1%）。人^千ベースでは、1,294億人^千（+5.2%）。内訳は長距離部門が963億人^千（+5.7%）、近郊部門が331億人^千（+3.9%）であった（図6、7、8）。

図6 総鉄道旅客量

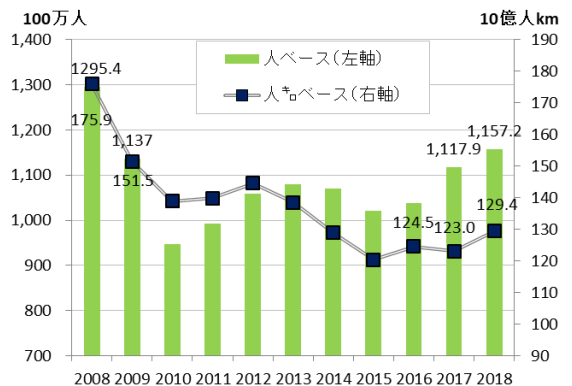


図7 長距離部門の旅客量

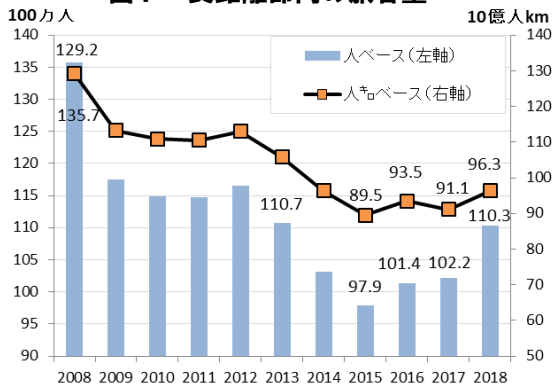


図8 近郊部門の旅客量

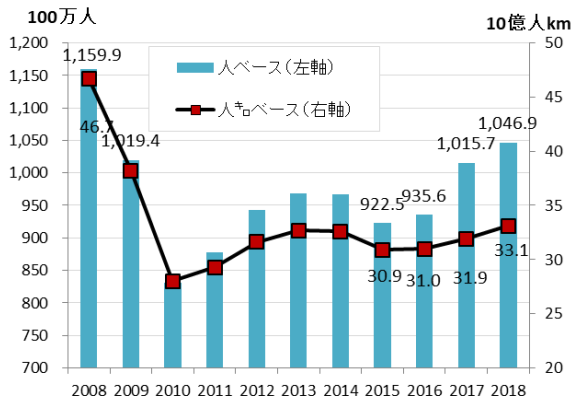
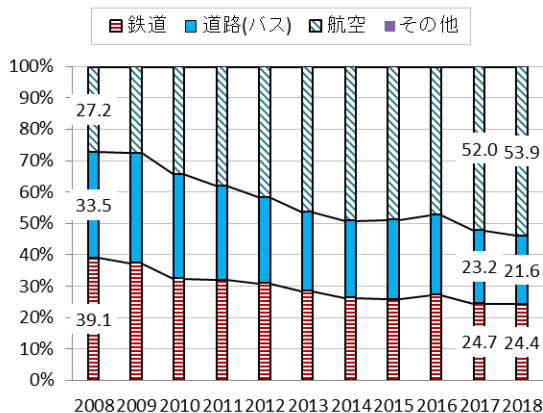


図9 公共旅客輸送のモード別シェア
(%、人*キロ)



2019年上半期の旅客量はトッキロベースで+3.4%、内訳は長距離旅客が+2.8%、近郊旅客が+5.1%と好調を維持している。

近郊旅客部門に新境地を開いたモスクワ中央環状線は2016年9月に開通した後も成長を続けている。同線には快適な国内製造版ラストチカが利用されている。2016年の利用客2,703万から出発し、2017年は1億1,080万人、2018年は1億2,960万人(+17%)、累積で2億6,760万人が利用した。毎日40万人以上が利用していることになる。2018年11月7日には過去最高の50万1,767人が利用した。

旅客輸送はモード間競争が厳しい。特に長距離は航空輸送との競争を余儀なくされている。公共旅客輸送のモード別シェアを見ると、2008年からの10年間に鉄道は39.1%⇒24.4%と14.7pp低下したのに対し、航空は27.2%⇒53.9%と26.7pp増加した(図9)。近年各地で空港が近代化され、航空会社もLCCの普及などで利用し易くなってきた。広大なロシアでは航空旅客がさらに拡大を続けるとみられる。鉄道が航空に対抗していくには、日本でも展開されてきたように高速鉄道網を整備する必要がある。

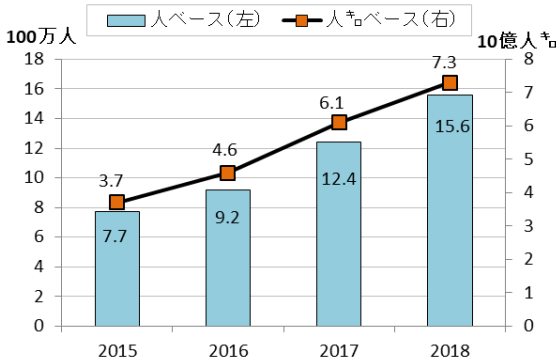
高速鉄道の導入

今や日本、欧州、中国をはじめ世界各国で大活躍の高速鉄道だが、ロシアでは展開が極めて遅い。2009年12月にモスクワ～サンクトペテルブルグ間に導入されたサブサンを皮切りに、2010年12月にはサンクトペテルブルグ～ヘルシンキ間に国際列車アレグロを導入した。続いて2013年1月には汎用型のラストチカを各地の中距離路線に投入した。さらに2015年6月には軌間可変型車両ストリージュを導入し、翌2016年12月からはモスクワ～ベルリン間を走行している。4種とも西欧メーカー製の新鋭車両で、貨車と共用する在来線

に投入された。専用軌道ではないために高速走行能力を十分発揮されていないにもかかわらず、利用者間で高い人気を誇り、乗客は年々増加してきた。2018年の乗客は1,560万人(+25.8%)、人^キベースでは73億人^キ(+19.9%)に達した(図10)。

次の段階ではロシア初の高速専用軌道の建設が計画されている。具体化しているのはモスクワ～カザン間(783km)新線で、この区間にウラジーミル、ニジノヴゴロド、チェボクサル名を含む16駅を建設する案が示されている。年次報告書には2025年までに一部を完成させるとの投資目標が掲げられている。

図10 高速鉄道の利用者数



2025年の目標

ロシア鉄道は7年後の2025年の目標となる指標を掲げている。内容は多岐に渡るが、輸送量に関して野心的数値が並ぶ。2018年をベースとした貨物輸送量は、+18%(トンベース)、+21%(ト^キキロベース)としている(図11)。旅客輸送量については、+13%(人ベース)、+18%(人^キベース)の目標を掲げている(図12)。また実入り貨物の輸送速度を370km/日から420km/日へと伸ばす。他にも厳しい目標が掲げられている。

- コスト削減：-13%
- 燃料消費量：-7.5%

- 電力消費：-2.8%
- 労働生産性：+5%
- ロシア鉄道のネットワークを利用したトランジットコンテナ量：55万3,000TEU⇒188万TEU
- 投資プログラム：5,300億ルーブル⇒46,714億ルーブル
- シベリア鉄道とバム鉄道の輸送能力を2024年までに1億8,000万t(1.5倍)、さらに2025年までに2億1,000万tに拡大する。

図11 鉄道貨物輸送量の成長目標

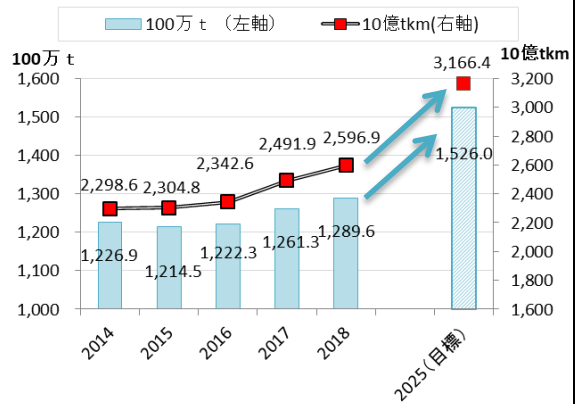
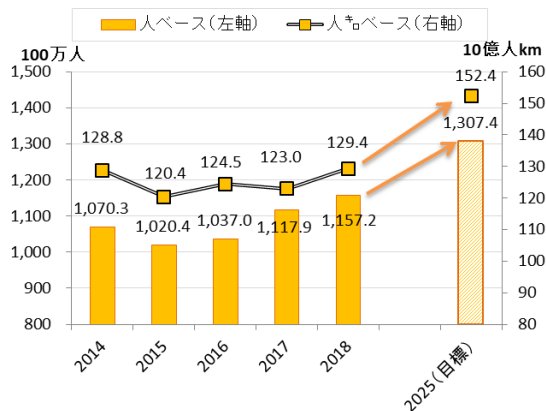


図12 鉄道旅客量の成長目標



(環日本海経済研究所名誉研究員 辻 久子)

