

シベリア鉄道トランジットの波

LOGISTICS NAVI

シベリア鉄道・バム鉄道の増強計画が進む中で、コンテナ輸送にも多様化が進んでいます。カザフスタンで開催されたシベリア鉄道のコンテナ輸送に関する国際会議の発表資料を用い、最近の動向を紹介します。

第28回CCTT年次総会:カザフスタン

シベリア横断鉄道調整評議会（CCTT、会長＝オレグ・ベロジョーロフロシア鉄道社長）の第28回年次総会が2019年9月19-20日、カザフスタンの首都ヌルスルタンで開催された。

CCTTはロシア鉄道傘下で、シベリア鉄道（TSR）を利用する国際コンテナ輸送の利用促進活動を行っている。CCTTの構成メンバーは各国の鉄道運行会社、港湾、船社、フォワーダー、業界団体などで、2019年9月20日現在、23カ国の94団体が加盟している。

日本からは物流企業13社で構成される日本トランスシベリヤ輸送業者協会（TSIOAJ）がCCTTの主要メンバーとなっており、協会会長の柘田建二郎・日新取締役常務執行役員がCCTTの副会長を務めている。

CCTTとTSIOAJは過去5年間にわたって日本でシベリア鉄道の利用促進を目的としたビジネスフォーラムを開催してきた。2019年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を開催した。2020年5月に第6回を開催予定である。

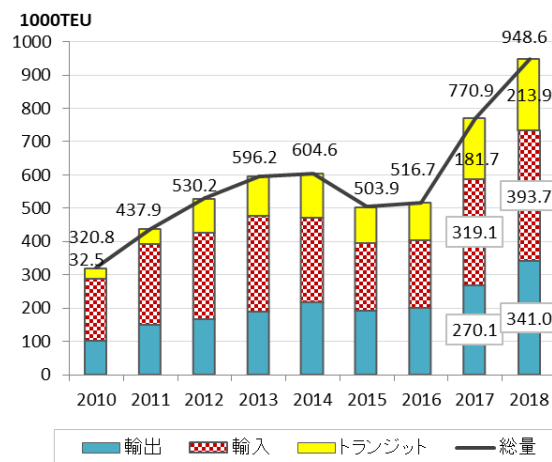
TSRコンテナ輸送の動向

2018年のシベリア鉄道幹線を利用した国際コンテナ輸送量は94万8,643TEU（前年比+23%）に達した。内訳はロシアの輸入393,704TEU（+23%）、輸出341,038TEU（+26%）、トランジット213,901TEU（+18%）であった。2019年も増加傾向が続いており、1-7月の総量は前年同期比で+26%であった（表1、図1）。

表1 TSR国際コンテナ輸送量

| | 2018年実績 | | 2019年1-7月 | |
|--------|---------|--------|-----------|--------|
| | TEU | 前年比(%) | TEU | 前年比(%) |
| 総量 | 948,643 | 123% | 643,190 | 126% |
| 輸出 | 341,038 | 126% | 251,567 | 135% |
| 輸入 | 393,704 | 123% | 258,215 | 122% |
| トランジット | 213,901 | 118% | 133,408 | 119% |

図1 TSR国際コンテナ輸送の発展



発着国別特徴

TSR国際コンテナの最大の発着国は中国であることが知られている。主要ルートは上海～ウラジオストク～モスクワ方面である。例えば、FESCOは「上海～モスクワ20日」という複合輸送サービスを大々的に売り込んできた。2019年5月にロシア鉄道が東京で発表した資料によると、2018年に輸送されたTSRコン

テナの75%が中国発着であった。CCTTの年次総会でも、昨年までは毎年、中国発着貨物量が掲載されていた。ところが今回、2018年の中国発着貨物に関する一節が消えている。

一方、韓国と日本発着貨物に関するデータは公開されている。

2018年の韓国発着貨物は13万7,600TEU（前年比+41%）と大幅増加となった。項目別増加率は、韓国の輸出が+6%、輸入が+1%、トランジットが倍増した。2019年1-7月も7万7,099TEU（前年同期比+16%）と増加を続けている（図2）。

図2 韓国発着TSRコンテナ

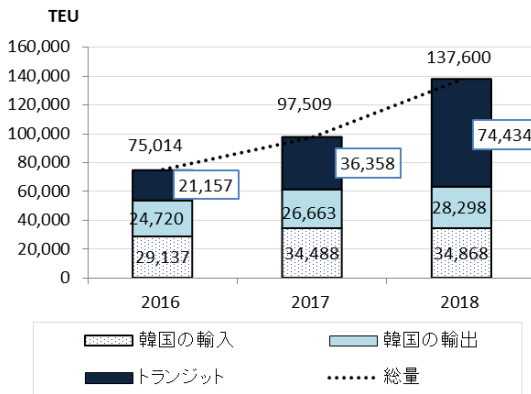
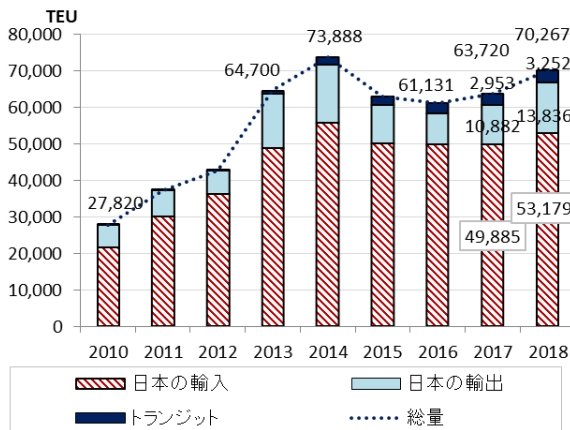


図3 日本発着TSRコンテナ

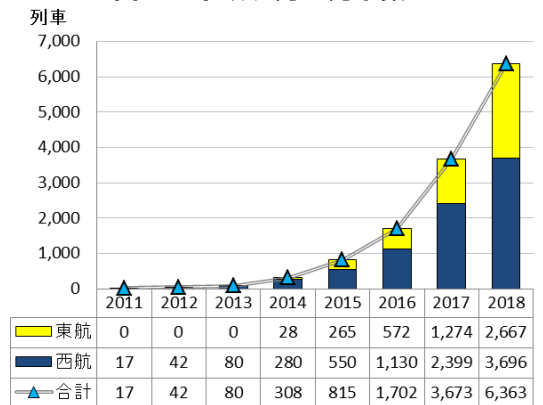


2018年の日本発着貨物は7万267TEU（前年比+10%）であった。内訳は、日本の輸出1万3,836TEU（+27%）、輸入5万3,179TEU（+6%）、トランジット3,252TEU（+10%）であった。日本の特徴は輸入が多く、トランジットが非常に少ない点である（図3）。主な輸入品目は木材とアルミである。2019年1-7月の輸送実績は4万3,486TEU（前年同期比+11%）と増加が続いた。

ロシア側データで見る「中欧班列」

中国が国策と掲げている「一帯一路」のシンボリックプロジェクトである「中欧班列」は驚異のスピードで伸びてきたが、中国側は十分なデータ開示を行っていない。2011～2017年については列車数及びコンテナ数のデータを西航・東航ともに公開してきた。2017年には31万7,930TEUが輸送された。しかし、2018年は列車数のみ公開し、コンテナ量は伏せたまま。2018年は西航3,696便、東航2,667便、合計6,363便（前年比+73%）のコンテナ列車が運行された（図4）。中国側がなぜコンテナ数の発表を中止したかは不明である。2019年の傾向として、前年比+40%との予測が聞かれた。成長率の鈍化を示唆しているのだろうか。

図4 中欧班列の列車数



中欧班列のコンテナ数のデータを開示しない中国に代わって、ロシア側が中国～欧州間トランジットサービスを“East-West-East”と名付け、中欧班列の実質的輸送量を公開している。以下ロシア側の発表数値を記す(表2、図5、6)。

中欧班列の2018年の輸送量は35万772TEU(前年比+34%)と大幅に増加した。2019年1-7月は前年同期比+12%と増加基調にあるもののやや減速傾向が見られた。

国境積替えルート別：

中欧班列にはカザフスタン・ルート(ドスティク/アルティンコル経由)、モンゴル・ルート(ザミンウード経由)、ザバイカルスク経由の3つの国境積替えルートがあり、いずれもロシア鉄道に合流する。2018年はカザフスタン・ルートが28万2,882TEU(+59%)と躍進したのに対し、ザバイカルスク(▲27%)、モンゴル(▲9%)の両ルートは縮小した。2019年1-7月もカザフスタン(+26%)、ザバイカルスク(▲19%)、モンゴル(▲54%)とカザフスタン・ルートの一人勝ち状態である。その結果、2019年1-7月の各ルートのシェアはカザフスタン84%、ザバイカルスク9%、モンゴル6%とカザフスタンへの集中が進んでいる(表2、図5)。

東西方向別：

中国の欧州向け輸出が輸入を大きく上回る貿易構造を反映して、西航貨物と東航貨物の不均衡が指摘されてきた。往復のバランスが偏ると空コンテナを返却する必要が生じ、コスト増となる。ところが西航比率は2016年の66.9%から2017年は62.4%、さらに2018年は57.4%へと低下してきた。関係者の努力で欧州発中国向けの東航貨物を開発してきた成果であろう(図6)。

中国～ベラルーシ間トランジットサービス

ベラルーシは旧ソ連の国で欧州ではないと

の判断なのか、中欧班列には含まれていないが、ロシアにとってはトランジット輸送である。2018年の輸送量は2万6,590TEU(前年比+63%)と成長した。

表2 中欧班列のコンテナ輸送量

| | 2018年実績 | | 2019年1-7月 | |
|---------|---------|--------|-----------|--------|
| | TEU | 前年比(%) | TEU | 前年比(%) |
| 総量 | 350,772 | 134% | 182,809 | 112% |
| カザフスタン | 282,882 | 159% | 153,284 | 126% |
| ザバイカルスク | 36,704 | 73% | 16,714 | 81% |
| モンゴル | 31,172 | 91% | 11,770 | 46% |
| グロデコヴォ | 0 | | 1,029 | |

図5 中欧班列のルート別貨物量

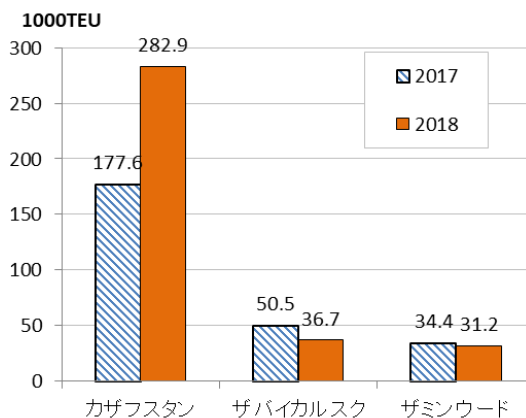
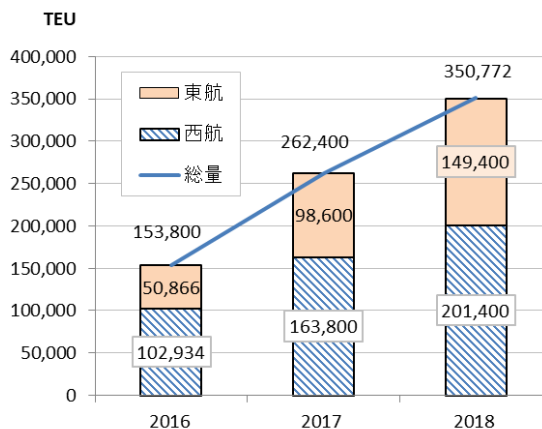


図6 中欧班列の方向別貨物量



中欧班列の課題

中欧班列の課題の一つは欧州側のブレスト/マワシエビチェ積替え施設の処理能力を上回る貨物が押し寄せて、渋滞の原因となっている点であった。しかし2018年に代替ルートとしてカーニングラードに積替え駅が完成し、年間50万TEUのコンテナ積替えが可能となったとのことだ。

中欧班列の最大の課題は経済競争力である。中国地方政府から出されている補助金が成功の要因であるとロシア鉄道や欧州側輸送業者が述べている。中国政府は既に補助金の削減を表明しており、問題はいつ、誰を対象に、どの程度削減するかと見られている。

欧州を代表する物流企業、InterRail社の社長でCCTTの副会長も務めたハンス・ラインハルト氏は、中欧班列はこれ以上伸びないのではないかとの展望を述べている。ラインハルト氏によると、中国政府による補助金の割合は、現在40%（2019年）だが、30%（2020年）、20%（2021年）へと減額される予定だという。補助金の減額を穴埋めするオペレーターは無く、2020年からは単に値上げとなる。そうなると客離れが起こると見ている。日本の業界でも中欧班列の将来を危惧する声が聞かれる。

「トランジット」輸送は復活するか

ロシア鉄道はトランジット輸送を重視してきた。ソ連時代のシベリア・ランドブリッジはトランジット割引料金を適用し、日本から欧州まで海上輸送よりも安い運賃で輸送して貨物を集めたのだ。日本/韓国からモスクワへ鉄道輸送するよりも安いトランジット料金でフィンランドまで鉄道輸送し、トラックに積み替えてモスクワへ再輸送した例もある。本来のトランジットではない邪道だとして2006年にトランジット割引運賃制度は廃止となった。

しかし、その後もロシア人のトランジット信奉は脈々と続いている。前述の中欧間トランジットである「中欧班列」を大歓迎し、中国～ベラルーシ、韓国～中央アジアといったトランジット輸送も奨励する。

ロシア鉄道のペロジョーロフ社長は10月に開催された広軌鉄道に関する国際会議において、次のように述べた。「2018年に我々は55万3,000個のトランジットコンテナを扱った。2019年には60万個運ぶ。大統領からは2025年までに170万個/年に伸ばすよう指示されており、実現に自信を持っている。例えば、FESCOやMAERSKと協力して、韓国や日本の電子機器などをヴォストーチヌイ経由で鉄道に載せてサンクトペテルブルグまで輸送し、グダンスクへ届ける。」

これはソ連時代に回帰するような発想である。ソ連時代は多額の補助金を払って競争力ある運賃を提供し、トランジット貨物を持ってきた。現在のロシアにそのような財政的余力はないはずだ。

大統領とロシア鉄道社長の意向を汲んで、欧州向けトランジット輸送の売り込みが日本でも始まっている。国交省は今年度予算で欧州向けシベリア・ランドブリッジの実証事業（3件）を行っている。また、FESCOは“早道”サービスをモスクワから西方に延長してトランジットサービスを売り出している。

10月30日に富山においてFESCOが行った発表によると、日本港湾～ウラジオストク～欧州間を最短19日で輸送できるという。既に行ったトライアル輸送の結果に基づくと、富山⇒ポーランド15日、富山⇒ドイツ19日、神戸⇒チェコ19日、釜山⇒ポーランド17日等の実例がある。日本発トランジットの復活があるのか、今後の展開を楽しみにしている。

（環日本海経済研究所名誉研究員 辻 久子）

