

シベリア/ユーラシア鉄道網の コンテナ輸送-2019

LOGISTICS NAVI

シベリア鉄道（TSR）からユーラシア横断鉄道網へ、線から網へ地理的拡大が進んでいます。中国・韓国・日本とロシア・欧州を複数の鉄道ルートで結ぶコンテナ輸送の動向を最新データで示します。

ユーラシア・ランドブリッジの視点

ロシアの大動脈であるシベリア鉄道を利用した国際コンテナ輸送（TSR輸送）は1970年代以来の長い歴史を持つ。近年、ロシアの鉄道は中国、中央アジア、コーカサス、イランなどへ鉄道ネットワークを拡張し、各国が連携してユーラシア横断鉄道網が形成されつつある。線から網への発展である。

1993年の設立以来シベリア鉄道の国際コンテナ輸送を推進してきたロシア鉄道傘下の CCTT（International Coordinating Council on Trans-Siberian Transportation：シベリア横断鉄道調整評議会）はその看板を International Coordinating Council on Trans-Eurasian Transportation（ユーラシア横断鉄道調整評議会）へと書き替えた。日本・韓国発着貨物は従来通りシベリア鉄道ルートを利用しているわけだが、多様な中国発着のルートを念頭に置く。長年日本で使われてきた「シベリア・ランドブリッジ」の呼称も「ユーラシア・ランドブリッジ」へと変更することになるのだろうか。CCTTの守備範囲の拡大に伴い、ワーキング

グループの役割も多岐に渡ってゆく。

2019年のTSR輸送は増加

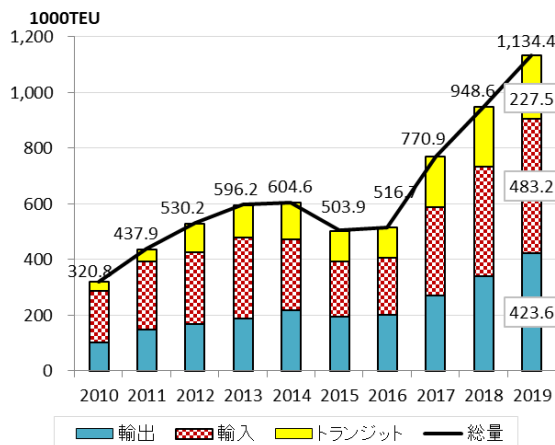
以下、CCTTが取りまとめたデータを用い、2019年の輸送量を紹介する。

2019年のシベリア鉄道を利用した国際コンテナ輸送量は、113万4,372TEU（前年比+19.6%）に達した。内訳の比率はロシアの輸出37.3%、輸入42.6%、トランジット20.1%であった（表1、図1）。

表1 TSR国際コンテナ輸送量

	2018		2019	
	TEU	前年比(%)	TEU	前年比(%)
総量	948,643	123.1%	1,134,372	119.6%
輸出	341,038	126.3%	423,601	124.2%
輸入	393,704	123.4%	483,247	122.7%
トランジット	213,901	117.7%	227,525	106.4%

図1 TSR国際コンテナ輸送の発展



中国発着コンテナが牽引

ロシア領内を經由して鉄道輸送されるコンテナの最大の供給国は中国である。2019年の中国発着コンテナは144万2,948TEU（前年比+22.4%）に達した。2016年と比較して、3年間に2.5倍に増加した。表1で示したシベリア鉄道の国際貨物の総量よりも多いのは驚きだ

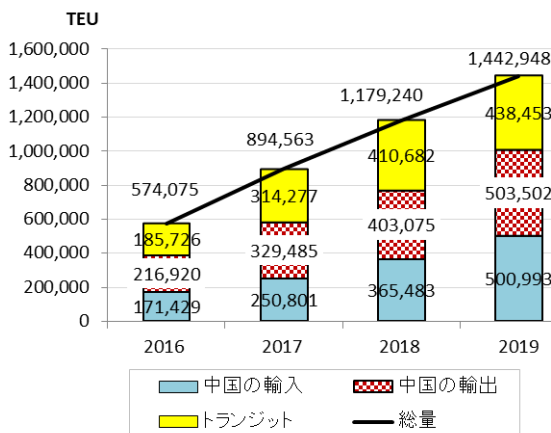
が、これはシベリア鉄道以外のロシアの鉄道を經由してロシアと輸出入やトランジットで通過する中国貨物が含まれているためだ。

2019年の中国発着貨物の内訳の比率は、ロシアの輸出34.7%、輸入34.9%、中国発トランジット19.4%、中国向けトランジット11.0%であった。全体的増勢の中で中国向けトランジット貨物が9%減少した(表2、図2)。

表2 ロシア領内の鉄道を經由したコンテナ

	2018	2019	前年比
	TEU	TEU	
ロシア⇄中国(注)	1,179,240	1,442,948	122.4
ロシアの輸出	365,483	500,993	137.1
ロシアの輸入	403,075	503,502	124.9
中国向けトランジット	173,827	158,241	91.0
中国発トランジット	236,855	280,212	118.3
(注)シベリア鉄道を利用しない貨物を含む			
ロシア⇄韓国	137,600	137,275	99.8
ロシアの輸出	34,868	31,887	91.5
ロシアの輸入	28,298	23,857	84.3
韓国向けトランジット	27,196	27,400	100.8
韓国発トランジット	47,238	54,130	114.6
ロシア⇄日本	70,267	72,006	102.5
ロシアの輸出	53,179	56,714	106.6
ロシアの輸入	13,836	12,350	89.3
日本向けトランジット	1,038	1,126	108.5
日本発トランジット	2,214	1,816	81.9

図2 ロシア領内鉄道利用の中国発着コンテナ



伸び悩む日本・韓国発着TSRコンテナ

2019年の韓国発着貨物は13万7,275TEU(前年比▲0.2%)に留まった。韓国発着貨物の内訳の比率は、ロシアの輸出23.2%、輸入17.4%、韓国発トランジット39.4%、韓国向けトランジット20.0%であった。前年との比較で韓口間の輸出入貨物が減少したが、韓国発トランジットの増加で前年の水準を維持した。韓国発トランジット貨物の大部分がウズベキスタン向け自動車部品である(表2、図3)。

図3 韓国発着TSRコンテナ

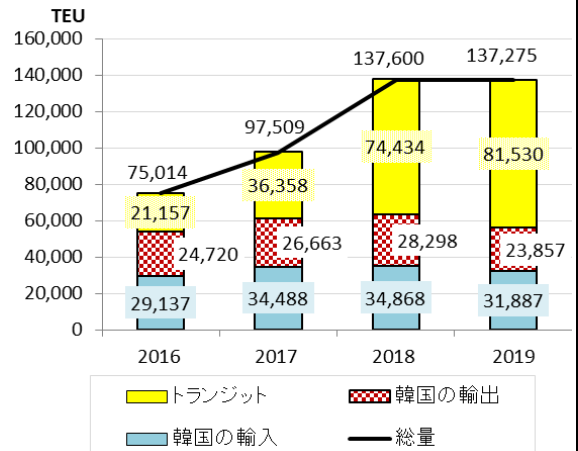
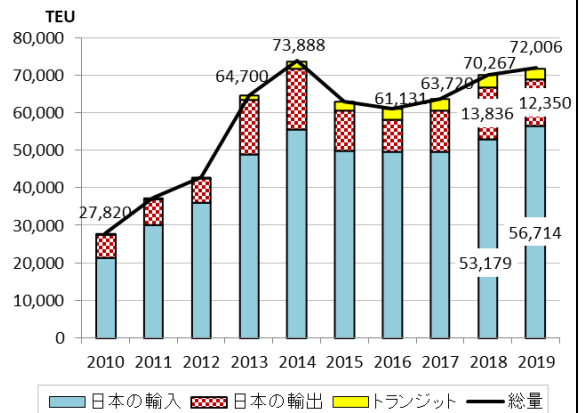


図4 日本発着TSRコンテナ



2019年の日本発着貨物は7万2,006TEU（前年比+2.5%）であった。前述の中国の約20分の1、韓国の約半分である。50年前にTSR輸送を創設した国の現状は残念である。

日本発着貨物の2019年の内訳の比率は、ロシアの輸出（日本の輸入）78.8%、ロシアの輸入（日本の輸出）17.2%、日本発トランジット2.5%、日本向けトランジット1.6%であった。太宗を占める日本の輸入は木材とアルミである。中国や韓国などと比較して、日本のロシア向け輸出が少なく、日本発着トランジットが皆無に近いことが歪に映る。

中国発着トランジット:「中欧班列」

ロシア領内を通過して中国⇄欧州を鉄道輸送するトランジット貨物は、2019年は34万7,419TEU（前年比▲1.0%）であった。大部分が中国の国家プロジェクトである「中欧班列」に組み込まれている。中国側発表では2018年まで急成長を続けてきた。2019年実績に関する発表は未だないが、ロシア側データを見る限り、2019年には減速したのではないかと推測される。

方向別では、西航（中国⇒欧州）が62.7%、東航（欧州⇒中国）が37.3%であった。前年比は西航が+8.1%と伸びたのに対し、東航は▲13.2%と減少した。中欧班列の片荷傾向は解消されていないようだ。

中欧班列にはカザフスタン・ルート、モンゴル・ルート、ザバイカルスク経由の3つの国境越えルートがあり、いずれもロシア鉄道に合流する。2019年はカザフスタン・ルートが+7.6%と増加したのに対し、ザバイカルスク・ルートは▲23.4%、モンゴル・ルート▲55.0%と大幅減となった。その結果カザフスタン・ルートへの集中が一段と進み、87.6%を占めるようになった。ザバイカルスク・ルートは8.1%、モンゴル・ルートは4.0%に縮小した。

ザバイカルスク・ルートやモンゴル・ルートと比べると、カザフスタン・ルートはロシアの鉄道利用距離が短く、ロシアの運賃収入の観点から歓迎できない傾向かもしれない。（表3、図5、図6）。

表3 中国⇄欧州間トランジット輸送量

	2018		2019	
	TEU	前年比(%)	TEU	前年比(%)
総量	350,774	134%	347,419	99.0%
カザフスタン	282,884	159%	304,261	107.6%
ザバイカルスク	36,704	73%	28,098	76.6%
モンゴル	31,172	91%	14,014	45.0%
その他	12		1,046	
中国⇒欧州	201,413		217,823	108.1%
欧州⇒中国	149,360		129,596	86.8%

図5 中国⇄欧州間トランジット輸送量

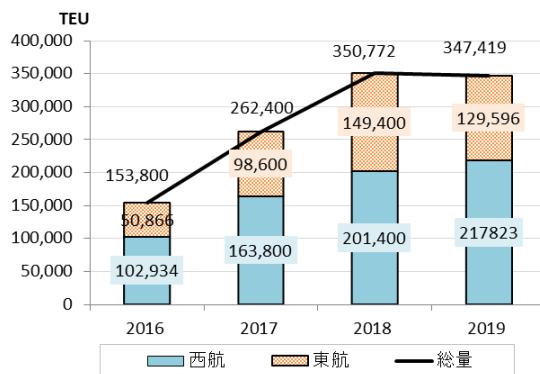
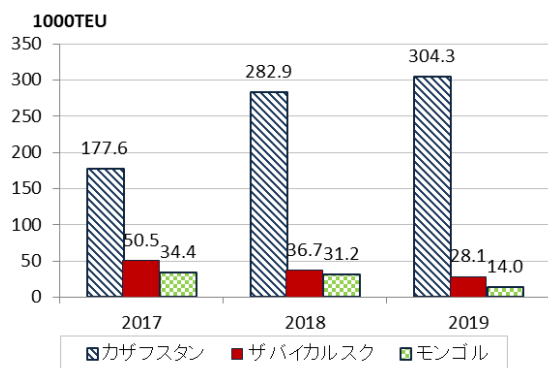


図6 中国⇄欧州間トランジットのルート別



2019年のロシア鉄道全体の輸送実績

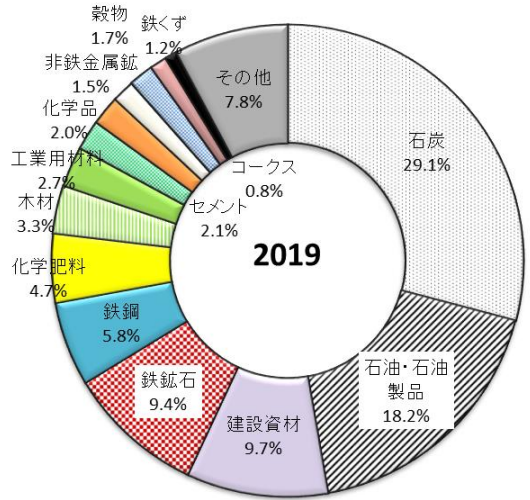
2019年にロシア鉄道のインフラを利用した貨物輸送量は12億7,810万 t (▲0.9%)、トンキロベースで3兆3,044億tkm (前年と同じ)と微減に終わった。トンベースでの減少は4年ぶりである。過去を振り返ると、トンベースの輸送量は景気と並行して上下動しており、過去最高値はリーマン危機前の2007年に記録された。一方、トンキロベースでは長期的に右肩上がりの上昇を続けてきたが、2019年は勢いが弱まったようだ(図8)。2020年も景気動向に左右されると予想される。

主要輸送品目は石炭、石油、鉄鉱石などの鉱物資源、建設資材、鉄鋼化学肥料、木材などである。前年比で増加したのは鉄鉱石(+3.0%)、化学肥料(+2.2%)、セメント(+4.7%)など。減少したのは穀物(▲20.1%)、木材(▲8.1%)、鉄くず(▲7.7%)、鉄鋼(▲5.6%)、石油(▲1.9%)、石炭(▲0.8%)等多岐に渡った(図7)。

コンテナの輸送量は速報値には含まれていないが、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年)であった。コンテナを無視し続けるロシア鉄道の広報担当には明解な情報開示をお願いしたい。

図7 ロシア鉄道の輸送品目 (2019年ト)



(環日本海経済研究所名誉研究員 辻 久子)

図8 ロシア鉄道の貨物輸送量

