

拡大するシベリア鉄道の国際コンテナ輸送
- 期待される日本貨物の復活

辻 久子

2007年3月

環日本海経済研究所
(ERINA)

拡大するシベリア鉄道の国際コンテナ輸送 - 期待される日本貨物の復活

環日本海経済研究所 (ERINA)

特別研究員 辻久子

1. はじめに

シベリア横断鉄道 (TSR : Trans-Siberian Railway) と海上輸送を利用して東アジアとロシア・欧州・中央アジアを結ぶ国際複合一貫輸送システム (TSR ルート) が盛況だ。同ルートは 1970-80 年代に日本と欧州・イランなどを結ぶトランジットルートとして広く利用された。当時の輸送はソ連邦を飛び越えて欧州へ架かる橋というイメージから、日本では“シベリア・ランドブリッジ (SLB)” と呼ばれてきた。

ソ連邦崩壊に伴うロシア国内の混乱などの影響で TSR ルートは 90 年代には低迷していたが、2000 年以降ロシアが政治的安定を取り戻し、経済が活況を呈するに従って韓国・中国発着貨物主導でこの輸送路が復活してきた。さらに、ここ数年は伝統的トランジット輸送に代わってロシアの輸出入 (バイラテラル) 貨物が主役に躍り出るといった構造変化が起こっている。本稿では TSR ルートの最近の動向を紹介する。

2. ルートの概要とメカニズム

TSR ルートは東アジア港湾とロシア極東港湾 (主にポスチヌイ) をフィーダー船で結び、揚港後ロシア鉄道及び接続する各国鉄道を利用して目的地へ輸送される。フィーダー船の配船頻度や寄港地は貨物量の変動を反映して随時変更されているが、2007 年 3 月現在、8 社 (グループ) が参入し、約 40 船/月が運航している。殆どが釜山を実質的ハブとし、上海、寧波、蔚山、馬山などにも寄港している。日本港湾からは商船三井と FESCO が共同で月に 2 便の配船サービスを行っている。

鉄道輸送は西端の仕向地別に 3 つのルートがある。

ロシア国内 : 文字通りロシア国内各地へ輸送可能であるが、ブロックトレインによるスピード輸送が武器となっている。現代自動車組立工場のあるタガンログ、KIA 自動車工場のあるイジェフスク、モスクワへブロックトレインが運行されている。いずれもポスチヌイを発車後 10 ~ 15 日で目的地へ到着する。ロシア西部への競合ルートは欧州経由海上ルート (Deep Sea) である。

中央アジア : シベリア鉄道から分岐し、カザフスタン及びウズベキスタンへ向かう。ポスチヌイからタシケント及びアルマトイへブロックトレインが適宜運行されている。中央アジアへは連雲港 ~ 阿拉山口を経由する中国ルート (TCR) と競合している。

フィンランド・トランジット : ポスチヌイとフィンランド国境をブロックトレインで結び (約 11 日間) ロシア鉄道と同じ広軌のフィンランド鉄道に引き継がれ、殆どの貨物はフィンランドの保税倉庫に一時保管された後、最終仕向地のロシアへトラック輸送される。海上ルートに比べて速い輸送サービスが武器となってきた。しかし、2006 年 1 月にトランジット料金が大幅に値上げされてからは経済競争力を失い、フィンランドまでの輸送は競合する海上ルートに移った。現在は十分な量の貨物が集まらないため、ブロックトレインの運行も

中止されている。

このうち、 はロシアを通過するだけなのでトランジット扱いとなり、通関や運賃面で特典が与えられてきた。 もロシアを通過するだけだが、中央アジアが旧ソ連であったことから、伝統的にロシア国内向けと同じバイラテラル扱いとなっている。

3. 2006年の動向：トランジットから輸出入中心へ

東アジア発着 TSR ルートのコンテナ貨物はポストーチヌイ港を基点とするものが太宗を占めるため、同港の荷揚げサービス会社 VICS (Vostochny International Container Services) の内部資料を使用してその動向を見ることとする。なお、2006年2月に VICS は隣接する VSC (Vostochny Stevedoring Company) と合併したため、2005年以前と2006年のデータを比較する際は注意が必要である。

トランジットと輸出入の合計貨物量は、最低となった1998年をベースにとると、2002年に2.4倍、2004年には4.1倍へと急成長した。しかし、2005年は対前年比で2.7%減、さらに2006年には8.3%減と下降傾向にある。2006年の VICS+VSC の国際コンテナ取扱量(実入り)は197,952TEU、空コンテナを含めると284,295TEUとなった。

貨物量の推移をトランジットと輸出入に分けると最近の傾向がより鮮明に読み取れる(図1)。

まず、輸出入貨物は2000年以降一貫して伸びている。2006年の実績は、輸入が159,140TEU(対前年比24.6%増)、輸出が32,159TEU(対前年比35.5%増)となった。後で述べるように、輸出入貨物拡大の要因は、好調なロシアの貿易、韓国企業を中心とした対口直接投資の拡大、ブロックトレイン運行サービスの向上、サンクトペテルブルグ港やザバイカルスク国境など代替ルートの混雑などが挙げられる。輸出入貨物の力強い成長ぶりは、月々の荷動きからも伝わってくる(図2)。

一方、トランジット貨物は変動が激しく、1999年から2003年にかけて急上昇したが、その後は激減している。変動の要因としては代替ルートとの競争が挙げられよう。フィンランド向けトランジット輸送の競合ルートは海上ルートであるが、欧州向けコンテナ運賃は変動が激しく相対的経済競争力が目まぐるしく変わる。ある韓国家電メーカーの話では、フィンランド向け輸出ルートとしてTSRを使うか海上ルートを使うかを決定する際の地理的「境界線」はその時点の相対的輸送コストや時間競争によってシフトするとのことだ。例えば、2003~2004年に海上ルートの運賃が高騰した時期には「境界線」が上海付近から南下することもあったという。しかし2005年後半から海上運賃が下落し、一方でTSRではコンテナ貨車供給不足からポストーチヌイにおいて滞貨による遅れが発生するといった事態に陥ると「境界線」は北上し、上海以北発の中国貨物も海上ルートへとシフトしてしまった。

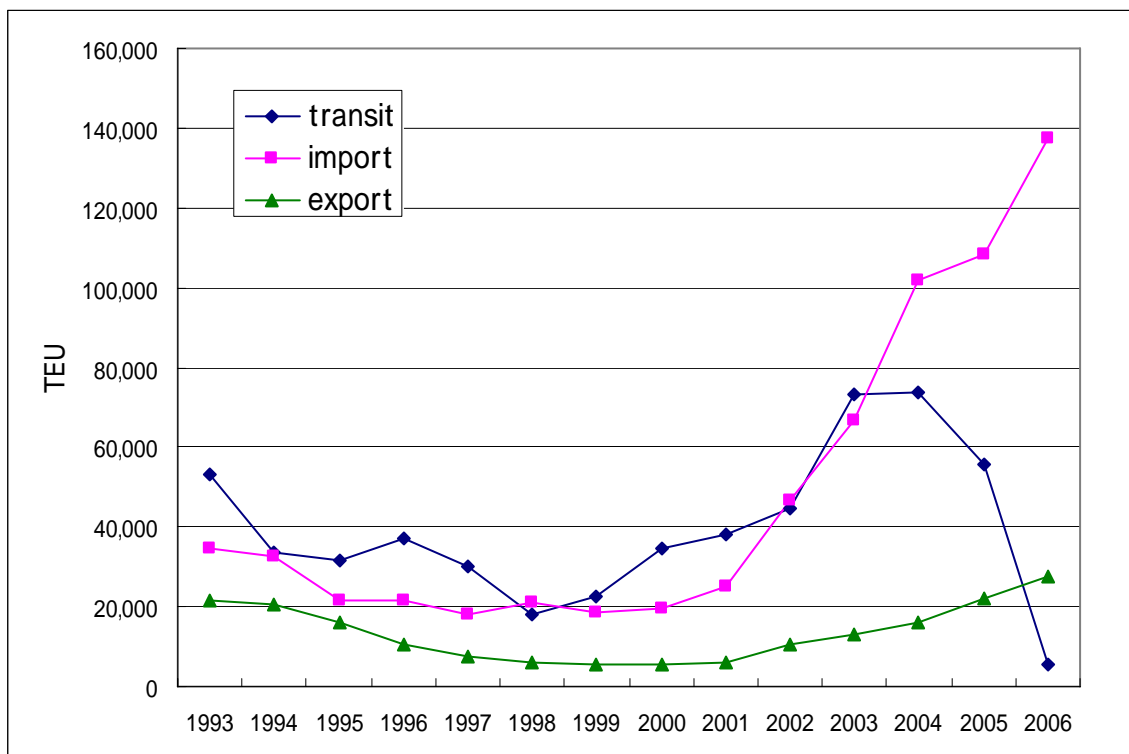
さらに、2006年1月にトランジット料金が大幅に引き上げられた結果、釜山からフィンランドへのコストはTSRが海上ルートに比べ約40%も割高になったと言われ、韓国貨物も含めてフィンランド向け家電製品などは殆どが海上ルートにシフトしてしまった。値上げに対する反応がいかに迅速であったかは月々の貨物量に鮮明に表れている(図2)。その結果、2006年のトランジット貨物量は6,292TEU(対前年比90.2%減)に激減した。実入り貨物全体に占めるトランジットの割合は僅か3.2%に縮小した。欧州向け貨物が姿を消したためかつてのランドブリッジという俗称も実態にそぐわなくなった。

トランジット貨物が再び TSR に戻ってくる可能性はあるのだろうか。まず、ロシア側は従来のフィンランド・トランジットが最終仕向地をロシアとする「偽トランジット」であるとの否定的認識に立っており、敢えて補助金を出してまで奨励しようという考えは無くなった。したがってトランジット料金を元の低水準へ戻す可能性は低い。2007年1月にトランジット料金のうち空コンテナ返却費などが若干引き下げられたが、適用される制約条件が厳しく、実質的値下げには繋がらないとの見方が一般的である。フィンランド・トランジットについては、今後海上運賃が大幅に上昇するような事態になれば急を要する貨物が海上ルートから TSR へと戻る可能性は否定できないだろうが、大規模な復活の可能性に関して韓国やロシアの輸送業者は現在のところ懐疑的である。

貨物を方向別に見ると、東アジアからロシア・中央アジア向け輸出が多いため、2006年のW/B：E/Bの比率は82：18と偏りが激しい。そのためE/Bで空コンテナを返却せざるを得ず、全体の約30%が空コンテナ輸送となっている。

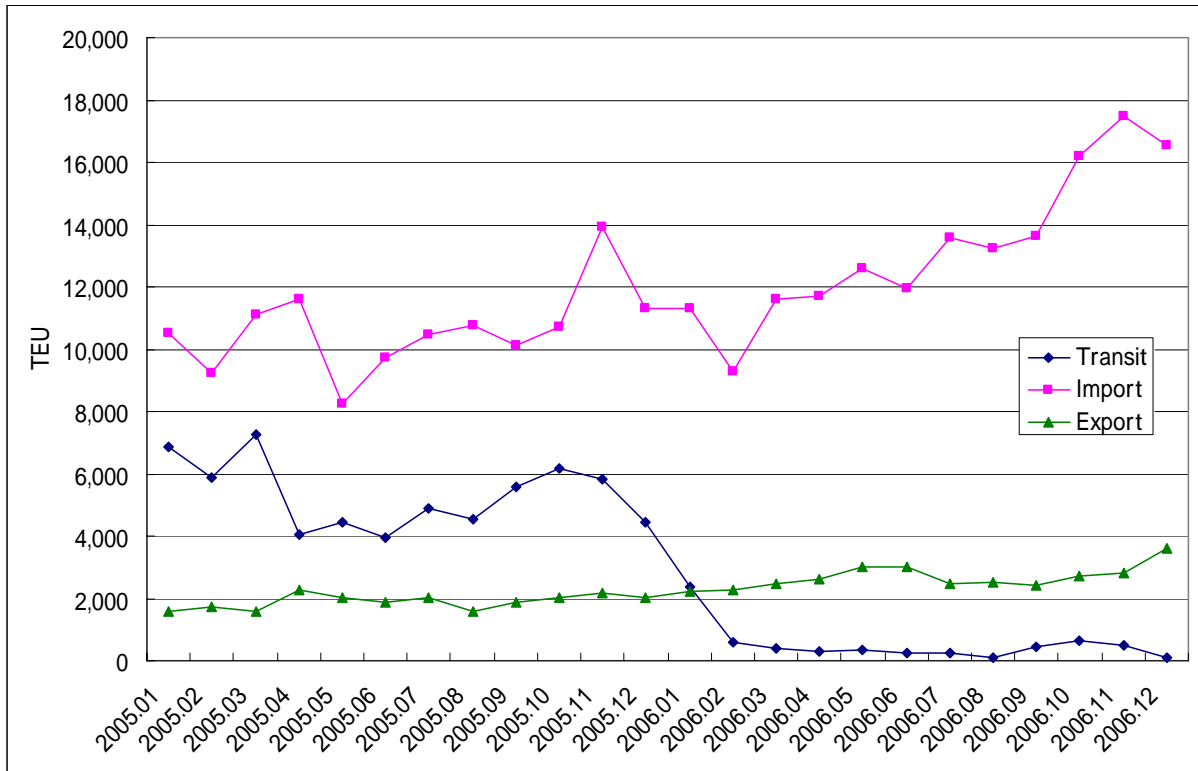
発着国別に見ると、2006年の場合、韓国63%、中国33%、日本4%と相変わらず韓国主導で日本の影は薄いと言わざるを得ない。

(図 1) ポストーチヌイ港取扱国際コンテナ貨物の推移 (1993 ~ 2006)



注：旧 VICS 取り扱いの実入り国際コンテナのみ。2006年2月に VICS と VSC が合併し、2006年については合併後のデータを基に前年の傾向から補正を行った。

(図 2) ポストーチヌイ港取扱月別国際コンテナ貨物の推移
(2005/01 ~ 2006/12)



注：VICS+VSC 取り扱い実入り国際コンテナ

4. 輸出入貨物増大の要因

2000 年以降輸出入貨物の TSR 利用が急成長を続けている要因を整理しておこう。

好調なロシア経済：資源価格の高騰に支えられてロシア経済が活況を呈し、消費財、家電製品、自動車などに対する旺盛な輸入需要をもたらした。

直接投資：ロシア国内の投資環境も徐々に改善されつつあり、韓国企業の直接投資が活発になった。現代自動車（タガンログ）、起亜自動車（イジェフスク）、双龍自動車（ナベレジヌイ・チェルヌイ）、LG 電子（ルザ）などがロシア国内で現地生産を開始した。さらに、ウズベキスタンでは GM 大宇自動車が生産を行っている。これらの生産工場の多くはノックダウン生産で、大量の生産部品を韓国から輸送するに当たって TSR が利用されている。

競合ルートの混雑：輸出入において代替的ルートであるサンクトペテルブルグ港やザバイカルスク国境駅が共に混雑していて使い勝手に問題がある。

ブロックトレイン運行サービスの向上：ロシア・トロイカ社とトランスコンテナ社が設立されブロックトレイン運行サービスが向上した。ロシア・トロイカ社はロシア鉄道と極東海運（FESCO）の対等出資により創設され、2005 年 3 月に営業開始した。2006 年の輸送実績は 51,230TEU に達した。一方のトランスコンテナ社はロシア鉄道のコンテナ運行部門が独立した子会社で、2006 年 3 月に設立された。同社は韓国のフォワーダーと共同で、GM 大宇のウズベキスタン工場向けにブロックトレインを運行している。さらに、F.E.トランス社も起亜自動車や双龍自動車の工場向けにブロックトレインを運行している。

運行中のブロックトレイン（2007 年 3 月）

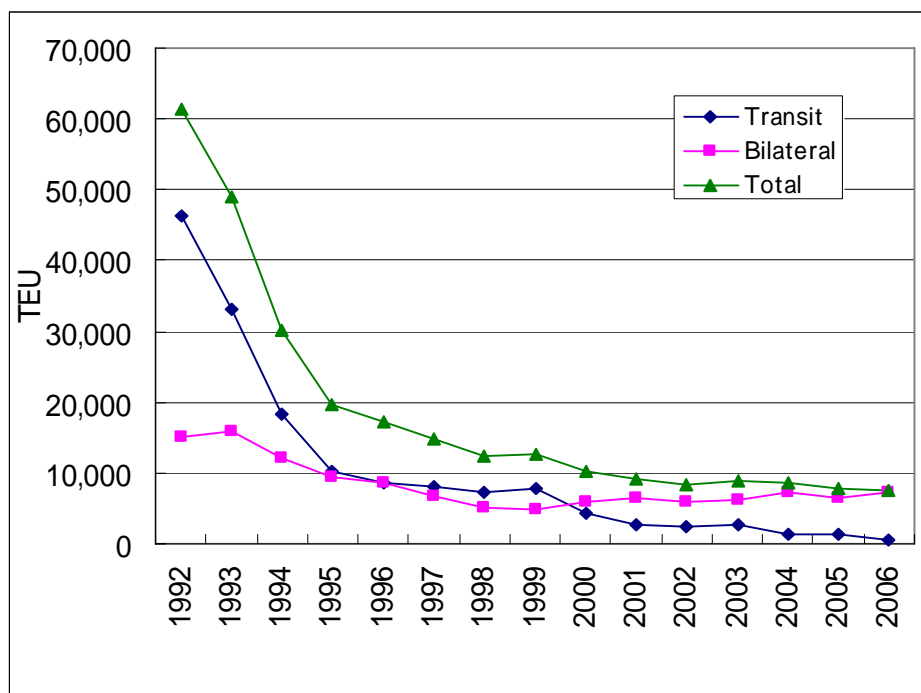
目的地	出発地	列車数/週	所要日数	オペレーター	主な荷主
タガンログ	ポストーチヌイ	3	11	ロシア・トロイカ社	現代自動車/ “ TAGAZ ”
イジェフスク	ポストーチヌイ/ナ ホトカ	7-8	9	ロシア・トロイカ社 F.E.トランス社	起亜自動車/JSC “ IzhAuto ”
モスクワ	ポストーチヌイ	1	10-15	ロシア・トロイカ社	LG 電子など
サラガチ（ウズ ベキスタン）	ポストーチヌイ	2	14	トランスコンテナ 社/Unico Logistics	GM 大宇自動車
ナベレジヌイ・ チェルヌイ	ポストーチヌイ/ナ ホトカ	3	9-10	F.E.トランス社	双龍自動車/JSC “ ZMA ”

従って、このような追い風要因が続く限り TSR ルートは重要な貿易ルートとして発展できるのではないかと考えられるのは、鉄道料金の値上げで価格競争力が弱まるケース、コンテナ貨車の供給不足などによる遅延が起る時、あるいはサンクトペテルブルグ港などの代替ルートが整備される場合であろう。

5. 新たなビジネスモデルは日本企業を TSR ルートへ誘致できるか

前述のように、TSR の輸出入貨物拡大を支えているのは専ら韓国と中国であって、日本の影は薄い。日本発着貨物は低水準が続いており、2006 年は 7,637TEU（対前年比 2.6%減）であった（図 3）。ポストーチヌイ港への直接寄航ベースでは、TSR 貨物全体に占めるシェアは 1999 年の 27%、2000 年の 17%に対し、2006 年は 4%と低下し続けてきた。これとは別に韓国港湾経由の日本貨物もかなりあると推定されるが実態は把握できていない。

（図 3）日本港湾発着 TSR 貨物量の推移（TEU）



出所：ナビックストラנסポート

一方、日本の対ロシア貿易は伸びており、2006年の貿易総額は前年比35%増の1兆5949億円と過去最高を記録した。特に日本からの輸出が66%増加して輸入を上回った。拡大する貿易の一部がTSRルートを利用しても不思議ではない。

2007年はTSRルートに日本の貨物が戻ってくるのではないかと大きな期待が両国の関係者の間に沸き起こっている。期待されているのはトヨタ自動車などロシアで現地生産を計画している日本の自動車メーカーの部品輸送で、その成功モデルとされているのが2002年に黒海沿岸のタガンログでロックダウン生産を開始した韓国・現代自動車である。現代自動車では韓国からの部品輸送にTSRルートと海上ルートを併用しており、両ルートを競わせると共にリスクにも対応している。

TSRルートは蔚山からポストーチヌイ経由でタガンログまで約23日で輸送している。海上部分をFESCO、鉄道部分をロシア・トロイカ社が担当しており、FESCOのコンテナ及びトロイカのコンテナ貨車を優先的に供給している。また、通関面でもタガンログ向け列車全体を一括通関するなどの便宜が図られている。

海上ルートはCMA・CGM社が担当しており、釜山からコンスタンツァ経由、フィーダー船に積替えてタガンログまで輸送している。当初は40日を要したが、船社の努力で30日程度まで短縮された。両ルートの競争の成果といえる。

輸送コストに関しては一定量の積荷を保証した上で長期契約の特別割引が適用されているため、海上ルートとTSRルートで殆ど差が無いと言われている。荷主側のTSRルートに対する評価は、目立った遅れやトラブルは無いとしながらも、過去の例から季節的遅れや値上げに対する不安があり、海上ルートとの併用は不可欠と考えている。

同じく現代自動車グループの起亜自動車も内陸のイジェフスクで生産を開始し、こちらは専らTSRルートで部品を輸送している。

ロシア鉄道が次の標的としているのがサンクトペテルブルグで現地生産が予定されているトヨタ自動車と日産自動車である。既に 2006 年夏から数回のトライアル輸送が行われている。

日本からサンクトペテルブルグへの輸送を考えた場合、輸送日数に関しては TSR ルート（約 25 日）が海上ルート（約 40 日）よりも短い。また、海上ルートの場合、サンクトペテルブルグ港の老朽化や能力不足といった問題が指摘されている。TSR の課題は通関とコストとされているが、現代自動車の例に倣って通関手続きを簡素化し、交渉により割引料金を勝取ることが出来るならば日本貨物の復活も夢ではないだろう。ロシア側は、トヨタが TSR を利用するならば、ルートの信頼性が高まり、他の日本企業の利用にも弾みがつくのではないかとの大いなる期待を抱いている。

（2007 年 3 月 21 日）