

今回の Topics は、シベリア横断鉄道(TSR)とシベリア・ラウンドブリッジ(SLB)輸送の現状と課題についてお届けします。日本トランスシベリヤ複合輸送業者協会(TSIOAJ)とシベリア横断鉄道復興調整評議会(CCTT)の主催、在日ロシア通商代表部、ロシア NIS 貿易会(ROTOBO)、国土交通省、経済産業省などの協力により、このほど、ロシア連邦通商代表部で開催した「新生シベリア鉄道輸送ビジネス・フォーラム」の講演からレポートします。
(編集協力:オーシャンコマース)

1 シベリア・ラウンドブリッジ輸送とは

(1) 日本でのシベリアラウンドブリッジ使用状況

SLB 輸送は 1970~80 年にかけてアジア~欧州の物流動脈として機能し、日本だけでも年間 11 万 TEU を輸送しましたが、80 年代半ばから競合する欧州航路が競争激化により運賃が下落。SLB 輸送は価格競争力を失い減少傾向をたどり、**現在の日本での SLB 輸送取扱量は最盛期の数十分の 1 程度**となっています。日本では復活の兆しは見えませんが、今年 1~5 月のアジア全体からシベリア横断鉄道(TSR)が取り扱った輸出入貨物(SLB とロシア・CIS 諸国向けローカル貨物の合計)は 27.7 万 TEU。そのうちの**日本の荷動量はわずか 2%程度**で、残り半分ずつを中国、韓国で占め、中国出しの増加が顕著です。

(2) シベリアラウンドブリッジの概要

日本~ナホトカ・ポストチヌイ間をコンテナ船で結び、ポストチヌイからロシア・東欧諸国の国境までをシベリア鉄道で、それ以遠を欧州鉄道/トラック/船舶などのモードを利用してコンテナ貨物を複合一貫輸送するサービスです。日欧間距離が 1.3 万キロの最短ルートであり、運送主体者は複合一貫輸送引受業者(フォワードャー)となっています。



2 輸送サービスの近代化に向けて

(1) CCTT の狙い

フォーラムでは CCTT 会長でロシア鉄道のヤクーニン社長は「中国、韓国を含めアジア~欧州のトレードでシベリア横断鉄道サービスは大きなポテンシャルを持つ」とその存在を強調しています。そのうえで「日本との SLB 輸送ではかつて年間 11 万 TEU を数えたのに対し、現在は 50 分の 1 のレベルで低迷している。今回フォーラムを開いたのは日本の荷主が欧州のロジスティクスで SLB と TSR を利用してもらうのが目的だ」と趣旨を述べ、今後のいっそうの利用を働きかけました。

ヤクーニン社長はさらに「**横浜から中央アジア向けで海上輸送ルートが 35-40 日を要するのに対し、TSR ルートでは 20-25 日と輸送日数が短いに加えて、税関手続きの短縮などサービスを近代化しアジアから欧州へ 12-14 日の日数を可能にする**」と述べるなど幾つかのプランを示しています。

(2) 具体的なプラン

TSRを経由するアジア～欧州の鉄道輸送では、ゲージ(軌間)が異なり台車(ボギー)交換や積み替えを伴うため、ロシアとオーストリア・ウィーン、スロバキア・ブラチスバラ(Bratislava)間のゲージ統一(広軌 1,430mm)に向けて、2年間をかけて事業化を調査します。これが具体化すると、ロシア極東のウラジオストク～ウィーン(約 11,000km)のトランジットタイム(T/T)15日を実現します。

また、現在の貨物列車の運行速度(最高90km、平均時速40km)を旅客列車運行の平均速度並みの63kmに引き上げる「SLB輸送7日間構想」や、東シベリア・タイшетから極東ハバロフスク地方ソビエツカヤガバニ(ワニノ港の南15km)までを本線とする東西バム鉄道に5,624億ルーブルを投じてインフラを整備し、海上輸送からのシベリアルートの積み替えをバム鉄道起点のワニノ港にする計画、新幹線技術で培った日本の最新技術を導入した高速鉄道によるコンテナ貨物輸送、極東地域でのターミナルやロジスティクス関連のインフラに投資し、オペレーションを近代化する事、などの構想を明らかにし、「中国の新シルクロード鉄道輸送(一帯一路)とも一つになったアジア欧州(亜欧)大陸の東西をつなぐユーラシア巨大輸送インフラもつくりたい」とも述べています。

ほかにも、極東ロシア大陸とサハリンを鉄道で結び、先行きは日本との物流ルートづくりも含めてヤクーニン会長はインフラ整備と輸送力強化、サービスの拡充をアピールしました。

3 日本における TSR・SLB 課題

(1) TSR のサービス向上

TSR ルートではブロックトレイン(コンテナ専用列車)がポストチヌイからモスクワまでデイリー運行しているほかエカテリブルク、ノビシビルスクの3カ所に運行されています。ブロックトレインは基本的にまとまったボリュームが出る中国、韓国をベースに60両編成で組まれています。日本は量的に少ないため、独自で運行できず、**通常の混載列車に積まれます。**



(2) 輸送日数・スケジュールの安定化、

通関に要する時間(事前通関の徹底)や集荷の状況などによっては、ポストチヌイ港のターミナルでの本船揚げから列車(ワゴン)の出発まで1週間かかる点も課題です。鉄道ポーションを含めポストチヌイから最終仕向け地のドアまでの発着スケジュールの安定化や、統一した運賃の明確化が必要との声もあります。

(3) 価格競争力の強化

欧州航路海上ルートが就航船の大型化による供給過剰で海上運賃が下落し、TSR/SLB輸送は運行面でのブロックトレインのサービス改善や競争力ある運賃の提示などの取り組みが必要とも言われています。

日本側の輸送業者団体であるTSIOAJの榊田会長は円卓会議でも上記のような課題に触れ、「これらをめぐってはまだまだ改善余地があり、もう一歩踏み込むべきと思うが、会議を通して一定の共通理解が得られた部分もあり、今後さらに意見を出し合い発展の道を探りたい」として、「鉄道は環境面も含めて優れたインフラであり、顧客が積極的に使えるようにしたい」と期待と前進を強調しています。

本 Topics に関するお問い合わせ、ご意見、ご感想等ございましたら、弊社営業担当までお寄せくださいますよう、よろしくお願い申し上げます。

船舶・貨物・運送の保険の情報サイト「マリンサイト」
http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/index2.html