

拡大するシベリア横断鉄道の国際利用 日本は蚊帳の外

ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

シベリア横断鉄道(TSR)を利用した国際コンテナ輸送における日本の存在が小さくなって久しい。日本の利用が激減する中で、韓国や中国の利用が増大している状況については昨年本誌で紹介した¹。その中で、韓国・中国のフィンランド向け及び中央アジア向け輸出貨物のTSR利用が増加傾向にあるが、日本の利用は低迷していること、韓国・中国の利用の拡大には対ロシア・中央アジア輸出の急成長に加えてフォワーダーや船社の努力があること、TSRの武器はスピードにあること、日本の利用が低迷している要因として日本発輸出の減少と荷主の不信感が払拭されていないことがあること、CLB(China Land Bridge)などTSRルートの代替ルートが競争力をつけていることなどについて述べた。本稿では2002年のデータを基にTSRルートの利用動向について分析する。

2002年のTSRルート利用状況

2002年のTSR利用の国際コンテナ貨物は前年比で1.5倍という高成長を見せている。ポストーチヌイ港の荷役会社VICS(Vostochny International Container Services)の資料によると、2002年の総取扱コンテナ量は133,804TEUで、前年比49%増であった(表1)。2000年に比べると84%増である。内訳を見ると、トランジット貨物が7%増と微増に留まったのに対し、バイラテラル貨物が85%増と飛躍的に伸びた²。そのため、トランジットとバイラテラルの比率は2001年の61:39から2002年には48:52と半々になった。一方、西航バイラテラルの急増と東航トランジット貨物の微減を受けて、西航対東航の比率は2001年の66:34から2002年は72:28と歪な割合となった。特にバイラテラル貨物の場合は、西航対東航が82:18というアンバランスである。

気になるのは空コンテナの量が大幅に増加したことである。総貨物に占める空コンテナの比率は、2000年が6.2%、2001年が11.1%、2002年が18.4%と鰻のぼりに上昇している。空コンテナの増加はコンテナ使用コストに跳ね返るばかりでなく、ポストーチヌイ港においては作業能率に影響

し、鉄道路線の有効利用という点からも深刻な問題となる。

これらの数字が示す2002年の状況は次のように解釈できよう。まず、西航バイラテラル貨物の大幅増加は、韓国発中央アジア向け輸出や中国発ロシア国内向け輸出の増加を意味する。韓国企業はウズベキスタンやカザフスタンに自動車や家電の組立工場を持っており、部品輸出などが多いと見られる。尚、韓国のフォワーダーの話では、韓国発中央アジア向け輸出の約9割はTSRを利用しており、CLBはあまり利用されていないとのことである。中央アジアからの帰り荷は少ないため、空コンテナを鉄道で戻さざるを得ない。このコンテナのポジショニングは韓国フォワーダーの頭痛の種である。中央アジア向け貨物の増加を受けて、2003年2月27日よりポストーチヌイ～アルマトイ間に直行コンテナ列車の運行が始まった。中央アジアからの帰り荷開拓の必要性は益々高まるものとみられる。

中国の上海や寧波とポストーチヌイを結ぶコンテナ航路は2000年秋に開設され、その後急成長を続けている。船社関係者の話によると、大連、天津、煙台などからも釜山トランジットでポストーチヌイへ運ばれている。主な貨物は中国各地で生産された衣類、靴、日用品、韓国系工場で生産された家電製品などで、フィンランド経由ないしは直接ロシアへ輸出されている。ロシアへの直接輸出先としてはモスクワの他に、ノボシビルスク、イルクーツクなどの大都市も含まれる。なお、ロシア・CIS以外の欧州向け貨物は扱っていない。輸送コストはAll Waterと同程度で日数の短縮を考えると十分競争力がある。問題は西航が90%と片荷傾向にあることである。

表1 ポストーチヌイ港取扱コンテナ量の推移(2000～2002)

単位: TEU

	2000	2001	2002	2002 / 2001
トランジット: 西航	25,219	27,731	31,148	1.12
東航	17,512	20,996	20,940	1.00
バイラテラル: 西航	19,748	24,854	46,626	1.88
東航	5,684	6,146	10,406	1.69
空コンテナ	4,514	10,044	24,654	2.45
その他	24	146	30	0.21
合計	72,701	89,917	133,804	1.49

出典: VICS (Vostochny International Container Services)

¹ 辻久子「シベリア鉄道利用の国際コンテナ輸送における日本と韓国」、ERINA REPORT Vol. 46、2002年6月

² トランジット貨物はフィンランドのロシア国境に近い保税倉庫に一旦納められ、ロシア側の支払いを待ってロシアへ出荷されるシステムになっている。フィンランドのハミナ、コトカ、コブラなどに韓国・日本メーカーは保税倉庫を置いている。

貨物の発着国別データは得られていないが、2001年の韓国77%、中国12%、日本11%に比較して、中国の比率が上がり、日本の比率が下がったと推測される。

TSRの利用は2003年に入り更に上昇中である。2003年第1四半期の取扱量は、前年同期の1.48倍に達した(表2)。特にトランジット貨物の増加率が64%増と目立つ。

表2 ポストーチヌイ港取扱いコンテナ量の推移(2002・2003年第1四半期)
単位: TEU

	2002年第1四半期	2003年第1四半期	2003/2002
トランジット	11,517	18,940	1.64
バイラテラル	10,237	13,240	1.29
合計	21,754	32,180	1.48

出典: CCTST(シベリア横断鉄道調整評議会)

2003年1月からロシア鉄道省はフィンランドまでのトランジット運賃を約30%値上げした。貨物量の順調な増加傾向が続いたことからロシア鉄道省が強気の姿勢に出たものと見られている。突然の一方的発表に各国の船社や日本のフォワーダーは猛反対した。昨年のCCTST総会合意に違反する一方的決定と非難し、これで貨物は無くなるだろうとまで言った。確かに日本発着貨物はゼロに収斂しそうな雰囲気である。しかし韓国・中国の貨物が値上げ後も相変わらず増勢にあるところを見ると、ロシア鉄道省の読みは当たっていたことになる。これについて韓国のフォワーダー関係者は、TSRの値上げと時期を同じくしてAll Waterも値上げしたので値上げの効果はなかったと言っている。韓国フォワーダーの話では、釜山～ヘルシンキ間西

航についてはTSRとAll Waterに価格差は無く、むしろTSRの方が速いから好まれているとのことである。昨年12月にTSRの電化工事が完了し、走行がスムーズに行われるようになった³。現在釜山～フィンランドまで16～18日間で到着する。また、釜山～ポストーチヌイ間海上部分については独占が排除され、4船社で競争的に行われているため、料金も低く抑えられている。これは未だ独占構造にある日本と大きな違いである。

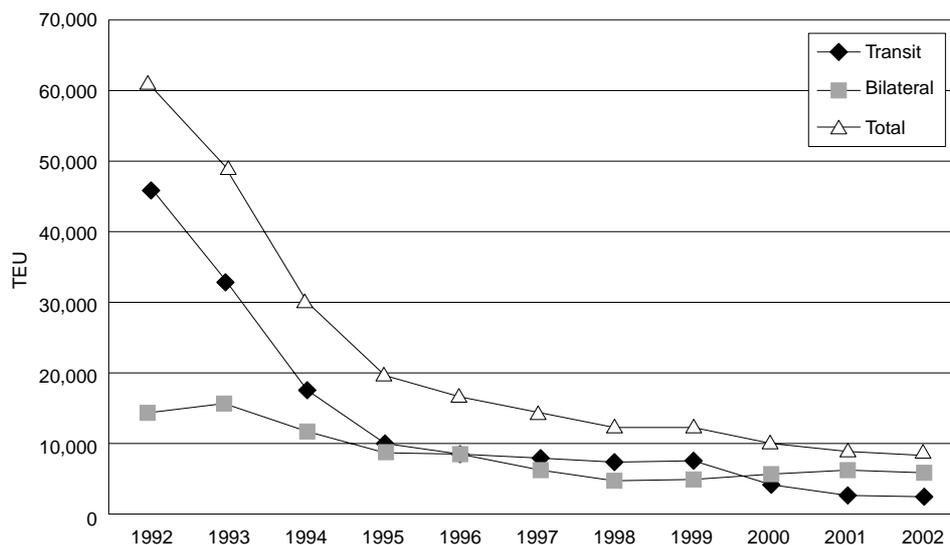
日本のTSR利用状況

年率で1.5倍の成長を続けるTSRルートだが日本は蚊帳の外に置かれており、その存在は益々小さくなっている。2001年の日本発着トランジット貨物量は最盛期(1983年)の2%まで下落したが、2002年は更に減少した。

業界の推定では、2002年の日本発着TSR利用貨物は約8,450TEUで、前年比8%であった。内訳は、トランジットが約2,550TEU、うち西航が約950TEU、東航が約1,600TEUとみられる。西航の約40%がフィンランド向け、約60%がアフガニスタン向けである。東航はフィンランドから輸入されるログハウスなどが主である。一方、バイラテラルは約5,900TEU、うち西航が約3,500TEU、東航が約2,400TEUも推定されている。バイラテラル貨物の約9割がロシア発着で、対中央アジア貨物は非常に少ない。

これを裏付けるのが日ロ間海上輸送を独占的に担当してきた(株)商船三井の資料である(図1)⁴。これによる

図1 日本発着TSR貨物の推移



出典: (株)商船三井

³ 沿海地方のスピヤギノ～グペロボ間(175km)の電化工事が進められてきた。

⁴ 日ロ間航路は(株)商船三井とFESCOの共同配船となっている。

と、2002年の日本発着TSR貨物は、トランジットが2,548TEU（前年比 7%）、バイラテラルが5,910TEU（前年比 8%）、計8,458TEU（前年比 8%）と減少傾向が続いている⁵。この数字を前述のVICISの統計と比べると、総量に占める日本発着貨物の割合は6.3%、実入りコンテナに限れば7.8%ということになる。

2002年の貨物量は1992年に比べると、僅か14%に過ぎない。特にトランジットの減少が目立ち、2002は10年前の5.5%まで下がってしまったことになる。日ロ航路は今やバイラテラル中心に動いている。

トランジットに限定すれば、日本トランスシベリヤ複合輸送業者協会（TSIOAJ）の長期間にわたるデータがある（図2）。但し、このデータにはTSIOAJのメンバー企業が取り扱った貨物しか含まれていないため、ノンメンバー企業の取扱量が漏れている。しかし、長期間にわたるデータはトレンドを理解する上で貴重である。このデータによると、2002年の貨物量は、西航が887TEU、東航が1,108TEU、計1,995TEU（前年比 11%）と下落に歯止めが止まらない。この数字は最盛期（1983年）の1.8%に過ぎない。

日本企業がTSRルートを利用しないのにはいくつかの理由がある。

第一にイメージの問題がある。90年代前半に貨物の紛失・盗難が相次いだため、現在は正常化されているにも関わらず、シベリア鉄道は信頼できないと感じている荷主が

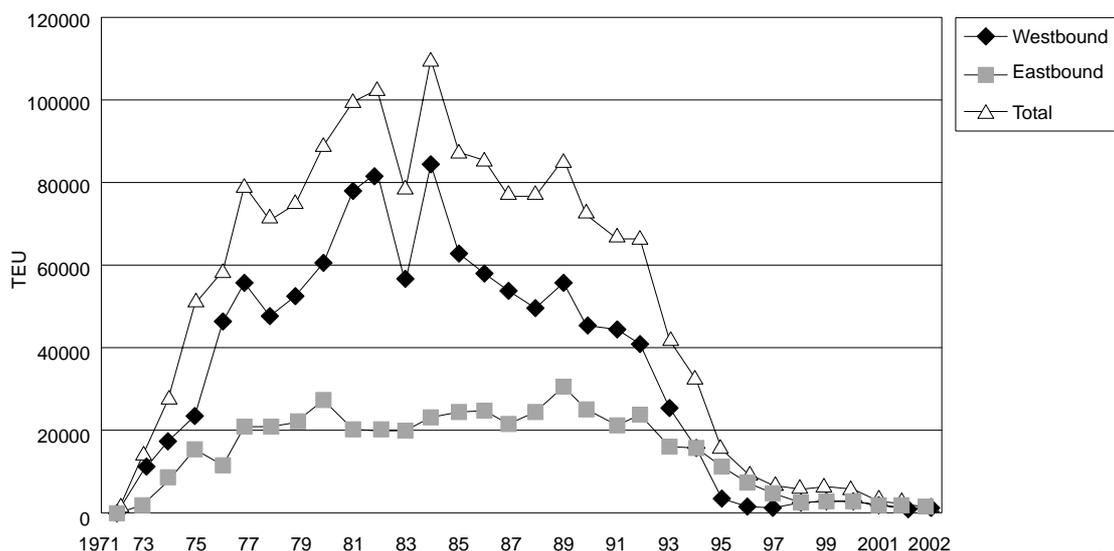
少なくない。特にTSRルートは到着日数が不安定とのイメージがある。日本のビジネス界に根強いロシア不信信仰とも関係あると見られる。

第二に、コストの問題がある。日本の荷主に聞くとTSRルートはAll Waterに比べて高くつくと言う。1980年代にTSRルートを多用したのはAll Waterに比べて非常に安かったからであって、今の高い料金では使えないと言う。今では少々時間がかかっても安い方がいいというのが日本の荷主の声である。一方、韓国では少々高くついても速い方が好いとTSRルートのスピードを評価する荷主が多い。また、韓国のフォワーダーは料金の変動が激しいAll Waterに比べてTSRルートは固定運賃なのが良いとみている。

第三に、日ロ間海上輸送サービスの頻度が月2便しかなく、利便性が劣っている⁶。これに対し、釜山～ポストーチヌイの場合は週に2便ある。一方、日本港湾からCLBへ接続する配船は週に3便ほどあり、中央アジア向けに便利とされている。

第四に、日本企業が製造拠点を中国・東南アジアなど海外に移転したため、日本発の輸出貨物が減少した。特に、ロシア向け家電製品などの場合、日本製よりも韓国製が価格競争力に優れている。なお、トランジットでフィンランドまで運ばれたコンテナは再びロシアに引き取られるが、フィンランドに置かれた日本発コンテナの、どの程度がAll Waterで運ばれているかについては近年のデータが無

図2 日本発着TSRトランジット貨物の推移



出典：TSIOAJ

⁵ なお、バイラテラルには一部台湾発着時日本経由貨物が含まれている。

⁶ 船社は貨物量の減少を受けて、2002年1月から、配船頻度を月2便に減少した。日ロ間を運航する船の容量のうち40%程度しか使われていない。