

2005 ～ 2006 年のシベリア鉄道国際コンテナ輸送 - “フィンランド・トランジット” の終焉と期待される日本の利用 -

ERINA 特別研究員 辻久子

要 約

シベリア横断鉄道（TSR）を利用する国際コンテナ輸送の歴史の中で重要な位置を占めてきたフィンランド・トランジットは、2006年1月の大幅な料金引き上げの結果ほぼ消滅した。ロシアを最終仕向地とするフィンランド向けトランジット貨物は海上ルート（Deep Sea）へシフトした。

一方、輸出入（バイラテラル）貨物は、対口直接投資を積極的に行っている韓国企業の貨物などが寄与して年率20%程度の伸びを見せている。

対口直接投資が予定されている日本企業にも、シベリア鉄道利用の可能性に大きな期待がかけられている。日本企業がロシアへの輸送戦略を練る上で、リスク対応、価格交渉などの面で韓国企業の成功例が参考となる。

TSR輸送ルートが国際社会で信頼を得るには尚多くの課題が残されており、ロシア鉄道及び関係機関の更なる取組みを促したい。例えば、市場を考慮しない突然の値上げ、通関問題、コンテナ供給、大口荷主優遇と中小荷主への配慮不足などが指摘される。

はじめに

2005年春にトヨタ自動車がロシア・サンクトペテルブルクに組立工場を建設する計画を発表して以来、グループ企業や関連企業のロシア進出ブームが続いている。さらに2006年に日産自動車もサンクトペテルブルク進出の意向であることが発表されると、同地はロシアのデトロイトになるのではとの期待が膨らんできた。

双方の期待の下、2006年9月上旬にサンクトペテルブルクにおいて第1回ロシア日本投資フォーラムが開催され、ロシア側から連邦中央や地方の政府・企業代表などが300名、日本からも200名を越す政府・企業代表により構成される大型代表団が参加した。日本からの投資を誘致したいロシア側と、乗り遅れまいと考える日本企業の熱意を示している。

その直後の9月中旬にはロシア鉄道訪日ミッションが来日し、同鉄道上級副社長、鉄道や海運の関連会社幹部など約10名が東京・大阪でセミナーを開催し、さらに日本企業約30社を個別に訪問したとされる。ロシア鉄道訪日の目的は、ロシア進出を計画している日本企業にシベリア横断鉄道（TSR：Trans-Siberian Railway）ルートの優位性をアピールすることである。ロシアへの投資には関心があるが物流事情はどうなっているのかといった疑問を持つ日本企業の不安を取り除く意味合いもあった。

TSRルートは、Deep Seaルートに比べて輸送日数が短縮される利点を武器に、主として韓国や中国から直接またはフィンランド経由でロシア向け輸出に利用されてきた。同ルートは2000年以降急速に輸送量を伸ばしてきたが、ロシア鉄道の相次ぐ値上げ、コンテナ貨車不足による遅れ、頻繁な通関トラブルなどにより、競争力を失ってきているとの声も聞かれる¹。

ロシア側の強気の売り込みに水を差すかのような値上げの裏にはどのような事情があるのか。また、日本からロシア欧州部への輸送において、TSRルートは海上ルート（Deep Sea）に比べて経済競争力を持ちうるのか。日本企業が要求する定時配送は可能なのか。本稿はTSRルートの利用可能性と問題点について論じる。

1 2006年1月値上げの衝撃

突然の値上げ通告

2006年1月の年初、ロシア鉄道は何の予告も無く、シベリア鉄道のコンテナ貨物輸送料金の大幅値上げを発表した。過去にも突然の値上げ通告はロシア鉄道の常套手段であったが、これほど大幅な値上げは前例がない。特に、ソ連時代からの慣行で安く据え置かれていたフィンランド向けトランジット料金が信じ難いほど上昇した。40ftコンテナでW/Bが\$300増（+32%）、E/Bが\$900増（+330%）、

¹ 2004年までの動きについては、辻久子「2004年も増勢が続いたシベリア横断鉄道の国際コンテナ輸送」、ERINA REPORT Vol. 63, May 2005を参照のこと。

同じくE/Bの空コンテナが\$840増(+648%)となり、回復で約\$1,200の値上げとなった。20ftコンテナについても同様に値上げされた。新料金の特徴は、第一に市場動向を無視してW/BとE/Bが同料金となり、第二に空コンテナの輸送に法外の料金が課されたことである(表1)。

(表1) 極東港湾～フィンランド間TSRルートのコンテナ輸送料金の比較(2006年対2005年)

	ナホトカ ブスロフスカヤ		ブスロフスカヤ ナホトカ		ブスロフスカヤ ナホトカ (空コンテナ)	
	20ft	40ft	20ft	40ft	20ft	40ft
2005(\$)	443	875	179	273	85	130
2006(\$)	588	1175	588	1175	486	971
増加幅(\$)	145	300	409	902	401	841
増加率(%)	32.73	34.29	228.49	330.40	471.67	647.73

出所：“Containerisation International”, Page 49, February 2006

また、輸出入貨物に適用されるバイラテラル料金も、12.8%のタリフ値上げ、輸入貨物を対象とした18%のVAT導入、Convoy Charge(護衛料)の引き上げなど、合計33%の値上げとなった。

ロシア鉄道は前年10月にソウルで開催されたシベリア横断鉄道調整評議会(CCTST)年次総会において2006年度の料金据え置きを約束しており、一部で値上げの噂が囁かれていたとはいえ、突然のしかも大幅な値上げ発表に業界関係者は驚きと落胆を隠せなかった。

時期的にも理解に苦しむ値上げであった。前年までの相次ぐ値上げや、コンテナ貨車供給不足による季節的遅延により、2005年の輸送量はトランジットを中心に対前年比で減少傾向を示していた。また、2005年後半から、競合するDeep Seaルートのタリフが下降に転じており、TSRルートの割高感が目立ってきていた。市場ではむしろTSRルートの値下げが期待されていた時期の大幅値上げであった。

特に、E/Bタリフの数倍増に韓国の輸送業者は動転した。フィンランド向けトランジットを主に扱う韓国のフォワーダーは大量の自社コンテナを保有しており、主にフィンランド向けトランジット輸送に使用してきた。ロシアの旺盛な輸入需要に支えられて好調なW/B貨物に比べて、乏しいE/B貨物という非対称な荷動きに対応すべく、空の自社保有コンテナを割安料金が適用されるE/Bで返却するというシステムが確立されていた。しかし、今回の料金改定でコンテナ返却のコストが膨れ上がることとなり、韓国の

フォワーダーは大きな打撃を受けることになる。さらに、フィンランド・トランジットをDeep Seaに振替える場合、フォワーダーは自社保有のコンテナの管理運用に悩まされることとなる。

値上げ通告を受けて、韓国及びロシアのフォワーダー業界は値上げ反対のキャンペーンを打ち出した。韓国輸送業者団体は、この値上げを受け入れるならば、韓国の荷主は523億ウォン(5,314万ドル)の追加的輸送費を負担せざるを得ないと発表した²。さらに、韓国政府に働きかけて、外交ルートを利用してロシア政府やロシア鉄道へ値上げの撤回を求める文書を送るなど手を尽くしたが、覆すに至らなかった模様である。

トランジット料金値上げの結果、釜山 八ミナの場合、40ftコンテナあたり、Deep Seaルート\$3,200に対してTSRルート\$4,200とTSR(トランジット扱い)は40%も割高となった³。これを受けて、最終仕向地をロシアとする韓国発フィンランド向けトランジット貨物は一斉にDeep Seaルートへとシフトした。その量は5,000TEU/月を下らないのではないかとみられ、合計で5万TEUに上ったとの説もある。日数を要しても安いルートを選ぶという荷主の合理的選択といえるが、一部には値上げに対する感情的反発もあったと聞く。

日本企業の場合、TSRルートのフィンランド・トランジットを利用しているところが少ないため、大きな影響を受けるには至らなかった。

一方、バイラテラル料金値上げの影響は軽微に留まった模様である。なぜなら、ロシア国内向け輸送に代替ルートは限られており、値上げを受け入れざるを得なかった。結局、値上げ分は価格に転嫁され、ロシアの消費者が払うことになる。また現代自動車などの大手荷主はロシア側と長期契約を結んでおり、値上げの適用を受けなかったこともある。

ロシア側の言い分

2006年3月16日、ウラジオストクに於いて、ロシア鉄道はシベリア横断鉄道調整評議会(CCTST)と共催で、「21世紀のシベリア鉄道」と題して国際会議を開催した⁴。この会議にはモスクワからヤクーニン・ロシア鉄道社長等幹部が乗り込み、港湾関係者、船社、韓国・日本のフォワーダーなどが招かれた。この会議の主要目的の一つは、年初

² “Containerisation International”, February 2006

³ 2006年4月時点の韓国輸送業者の推定。

⁴ ダーリニポストーク通信、第644号、2006年3月20日、及び、“Dalnevostochny Kapital”、#4号、2006年4月

の突然の値上げの釈明をすることであった。ロシア鉄道側は、「運賃値上げは、運送サービスの採算性を確保し、赤字を出さないようにするため」との説明をおこなったが、韓国、日本、欧州の荷主とフォワーダー及び運送業者の代表は異口同音に反論し、ロシア鉄道の運賃政策が今のままで続く限り、Deep Seaルートを選択せざるを得ないと述べたという。この会議に出席したある韓国のフォワーダーの話では、ロシア側の値上げ意思が固いことを察し、フィンランド・トランジットの鉄道輸送は終わったと感じたとのことだ。

2006年5月18-20日、筆者はロシアのソチで開催された国際鉄道ビジネスフォーラム“1520 Strategic Partnership”に出席し、会議の中でロシア鉄道幹部に直接真意を聞く機会を得た⁵。運賃値上げに関するババエフ・ロシア鉄道副社長の話を要約する。

「フィンランド向けトランジット料金は従来極めて安く抑えられてきた。例えば、ナホトカ～モスクワ間が\$1,200なのに、ナホトカ～フィンランド間トランジット輸送は\$600というおかしな料金体系であった。これはソ連時代からの外貨獲得の目的を引きずって来たものである。しかしこのトランジット料金では実質のコストをカバーできない。その上、現行のフィンランド・トランジット輸送の最終仕向地はロシアであって真のトランジットとは言えない。欧州向けの真のトランジット輸送ならば大いに奨励したいところだが、ロシア向け貨物は輸入貨物として扱われるべきだ。我々はこの問題を10年以上議論してきたが、ここに来て遂に適正化に踏み切った。輸送費用に見合う料金を徴収するのは理にかなっている。」

意見の交換で明らかになったのは、ロシア鉄道がソ連時代からの慣行であった国際トランジット割引を実質的に撤廃するという新たな方針である。ソ連時代には外貨獲得のために外国貨物を安く通過させるという政策が採られたが、今のロシアは潤沢な外貨を保有しており、鉄道輸送で外貨を獲得する必要など無くなった。近年の利用状況を見ると、好調なロシア経済を反映してバイラテラル扱いの輸出入貨物が順調に伸びており、2005年には全体の70%を占めた。トランジット貨物が減少しても総量が大幅に減少することはないだろうとの読みがあったのではないかと、

トランジット部門の赤字が解消されれば、全体の利益は上がるはずだ。

加えて、この問題の背景には、フィンランド・トランジットがフィンランド - ロシア国境で長年行われてきた「グレー通関」と呼ばれる違法な通関慣行との関係もあるとみられる⁶。WTO加盟を目指すロシアは、「グレー通関」を一掃したいと考えていると聞く。

ロシア鉄道が発行する雑誌の中で、レビチン・ロシア運輸相の話として、「フィンランド・トランジットの実態は不法輸入である。輸入料金よりも安い輸送コストで他国へ輸送されていた貨物がトラックで再びロシアへ戻ってくるとするのは偽のトランジットである」との考えが紹介されている。さらにレビチン運輸相は、「東アジアからEU向けなどの真のトランジット輸送のためならば割引料金を適用してもよい」と述べている。

上記のロシア鉄道幹部や運輸相を初め、多くのロシア人関係者から聞かれるのは、「トランジット」輸送へ格別の思いである。真のトランジットのためなら特別料金を用意してもいいというほどの夢が心の片隅にある。だからこそ、フィンランド・トランジットの実態を知りつつも、今日まで唯一のトランジットルートとして保護してきたのだろう。かつて、1970-80年代には大量の貨物（主に日本からの輸出貨物）が当時安価に設定されていたTSRルートを利用して欧州や中東へトランジット輸送された。その時代を思い起こして、「夢よもう一度」と思う誇りと郷愁が彼等から感じられる。

さらに、2006年10月にピリニウスで開催されたCCTST第15回年次総会において、ベソノフ事務局長が行った発表では、フィンランド・トランジットの復活が主要目標とされていた。その中で、確かにTSRルートは高価格であるが、管理面での問題が解決されれば、スピードを武器に再生可能という内容で、現実から乖離した認識に驚かされた。ロシア側には「市場に聞く」という発想が欠けている。

2 ポスターチヌイ港取扱コンテナの荷動き

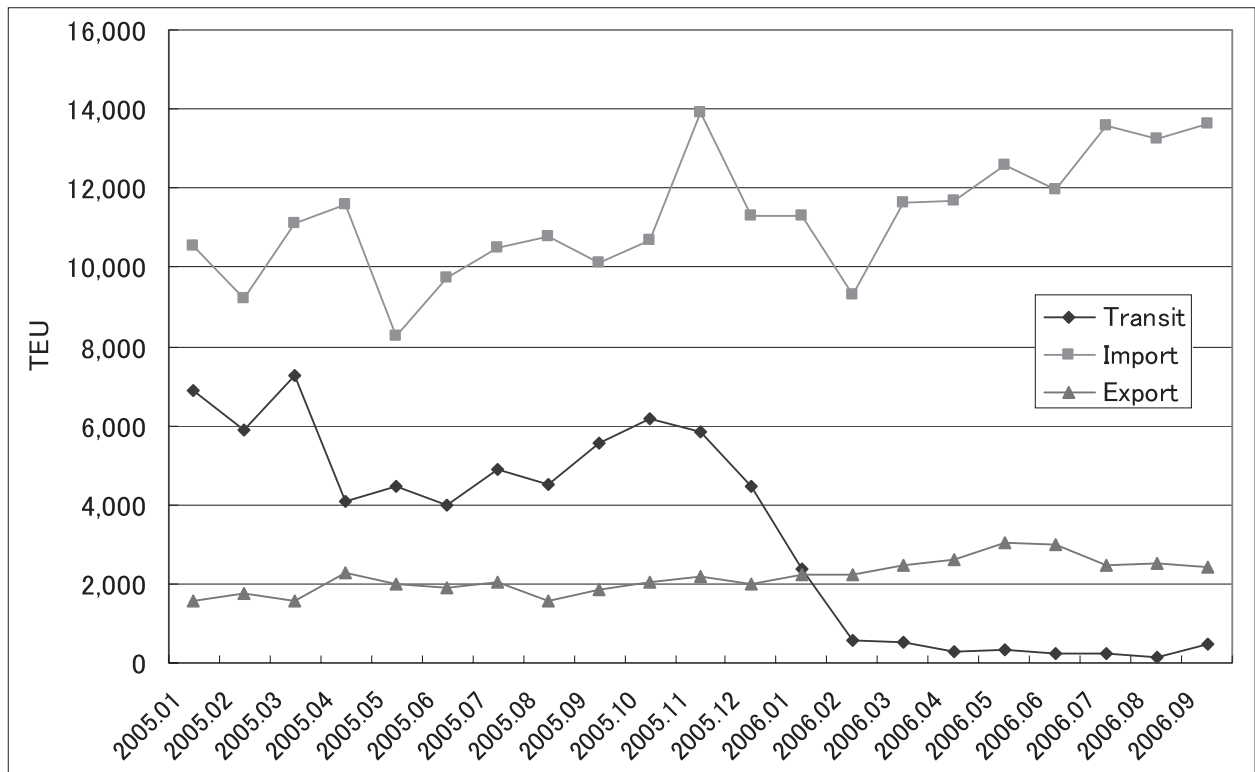
次に、2005～2006年のデータを通じて、上記の値上げがどのような結果となったか、さらに中長期的にどのような傾向が見られるかを示す。

⁵ 辻久子「国際鉄道ビジネスフォーラム - “1520 Strategic Partnership”」、ERINA REPORT Vol. 71、2006年9月

⁶ 最終仕向地がロシアとなっている東アジアからの輸出貨物（主に家電製品）は、大部分がフィンランド経由となっている。フィンランド経由の利点は、ロシア港湾から直接入れるよりも関税面で有利な点にある。家電製品の多くは、フィンランドの保税倉庫からロシアのトレーラーで国境を越え、ロシア税関でインボイスを不正に書き換えるなどして関税を割り引く行為が行われてきた。フィンランドの保税倉庫までの輸送に、日本企業は専らDeep Seaルートを利用してきたが、韓国企業はニーズによりTSRルートとDeep Seaルートを使い分けてきた。

⁷ “THE RZD-PARTNER INTERNATIONAL”, No. 1, March-May 2006

(図1) ポストーチヌイ港取扱国際コンテナ貨物の推移
(2005年1月～2006年9月、実入りのみ)



出所：VICS (Vostochny International Container Services)

注：2006年2月、VICSは競合会社であったVSC (Vostochny Stevedoring Company) を合併したため、両社の取扱量を2005年に遡って集計したデータを採用した。国内コンテナは含まず。

ロシア鉄道は鉄道路線別の詳細な輸送統計を公表していないために、路線別輸送量に関するデータは、断片的に発表された数字を拾い集めるか、港湾、海上輸送などの関連部門からデータを得るか、あるいは陸上国境を接している隣国の統計から推測するという方法に頼らざるを得ない。

シベリア鉄道の輸送実績についてもいくつかの断片的数字を耳にするが、ソースによって内容が異なる上、定義が曖昧である⁸。例えば、空コンテナを含むのかどうか、ポストーチヌイ港以外の海港（ウラジオストクなど）を経由する貨物を含むのか、満洲里 - ザバイカルスク、綏芬河 - グロデコボ、スフバートル（モンゴル） - ナウシキといった陸上国境を越えて輸送される貿易貨物が含まれているのか、あるいは国内貨物も含むのかなどといった点が明らかにされていない。さらに、断片的数字から年次変化を読むことは不可能である。

そこで、TSR国際貨物の太宗を占め、定義が明らかにさ

れていて、かつ長期間に渡って一貫したデータを取っているポストーチヌイ港の荷揚げサービス会社、VICS (Vostochny International Container Services) の内部資料を使用させていただいた。尚、VICSは2006年2月に隣接するターミナル会社VSC (Vostochny Stevedoring Company) を合併したため、2005年以前及び2006年のデータを比較する上では注意が必要である。

料金値上げのインパクト：短期的動向

2005年のポストーチヌイ港取扱国際コンテナ貨物（実入り）は、215,442TEU、内訳はトランジットが63,944TEU（29.7%）、輸入が127,759TEU（59.3%）、輸出が23,739TEU（11.0%）となっている（表2）。

2005年と2006年の毎月の貨物量を追っていくと、輸出入貨物が順調に伸びているのに対し、トランジット貨物は2006年に入り激減しているのが一目瞭然である（図1）。

⁸ 2006年3月にウラジオストクで開催された前記国際会議で、ロシア鉄道は、「2005年、シベリア横断鉄道は通年合計7,200万トンの貿易貨物を輸送した。そのうちコンテナは40.7万本であった」と発表した。一方、「Transportweekly」, No. 4, 2006にロシア鉄道発表として掲載された記事によると、「2005年のシベリア鉄道利用貿易貨物は7,220万トン（+2.6%）で、コンテナは388,400TEUであった。このうち9,800TEUがナホトカ - プスロフスカヤ間のフィンランド・トランジットであった」。

2005年と2006年の1 - 9月の実績を比較すると、輸入が19%、輸出が31%上昇したが、トランジットは10分の1に激減した。その結果、合計貨物量は13%減少した。

2005年には全体の29.7%を占めていたトランジット貨物の比率は2006年(1 - 9月)には3.7%に落ち込んだ。2006年1月は前年の契約などが残っていたことを考慮して除き、2 - 9月に絞るとトランジット比率は僅か2.2%となる。すなわち、2006年1月の値上げ後、トランジット貨物は消滅し、ほぼ全量がDeep Seaへシフトしたと推察される。一方、輸出入貨物は値上げの影響は軽微であった模様である。これは韓国のフォワーダーの話と一致する。

2005年の実質輸送量は21.5万TEUであったが、2006年の通年貨物量を1 - 9月の実績から予測すると、単純計算で約18.7万TEU、季節的上昇分を加味すると18.9万TEU程度になると予想される。しかし、前年比12 - 13%程度の減少になることは避けられそうもない。

なお、後で述べるように、ポストーチヌイ港における国際コンテナ全体の約32%は空コンテナであるため、これを含めると2005年のVICS取扱総国際コンテナ量は31.6万TEUとなった。空コンテナ率については、2006年1 - 9月についても高い水準が続いている。

(表2) ポストーチヌイ港取扱国際コンテナ貨物
2005年及び2006年(TEU、実入りのみ)

	2005		2006	
	1-12月	1-9月(A)	1-9月(B)	(B)/(A)
トランジット	63,944	47,488	5,038	0.10
輸入(W/B)	127,759	91,854	108,929	1.19
輸出(E/B)	23,739	17,528	23,023	1.31
合計	215,442	156,870	136,990	0.87

出典：VICS

注：2005、2006年ともにVICS+VSCデータ

中期的動向：2000～2006年

TSRルートの貨物量を中期的観点から分析してみよう。2000年以降、TSRルートを利用する国際貨物は急速に増加した。ロシア国内の好調な経済や国際市況など、多くの要因に助けられた結果である。

第一にロシア経済が混乱の90年代を経てプーチン大統領の登場とともに政治的・経済的に安定し、鉄道運行も正常化してきた。新技術の導入でコンテナのトレースも可能となった。そのため、TSRルートのスピードが荷主に高く評価されるようになった。釜山～フィンランド間の場合、TSRルートでは18-22日、Deep Seaでは35日と輸送日数で優位に立った。

第二に、石油価格の高騰はロシア経済に活気をもたらし、

消費財、家電製品、自動車などに対する旺盛な輸入需要が新たな輸送需要を生んだ。特に韓国製家電製品や中国製消費財がロシア市場を席巻している。家電製品の場合はフィンランド・トランジットが主流となった。

第三に、ロシア国内の投資環境も徐々に改善されており、韓国企業の直接投資が活発になってきた。現代自動車が黒海沿岸のタガンログでノックダウン生産を始め、KIA自動車もイジェフスクで続いた。家電部門でもLG電子がモスクワ西方のルザに工場を建設した。これらのロシア国内への直接投資ではまとまった量の生産部品や原材料を定期的に供給する必要があり、鉄道が重要な役割を果たす。

第四に、中国のロシア向け輸出が増えてきた。衣類、雑貨などの中国製消費財に加えて、中国へ進出した韓国企業の工場からの家電輸出などが増大している。

第五に、2003～2005年にかけて競合するDeep Seaルートの料金が高騰した。

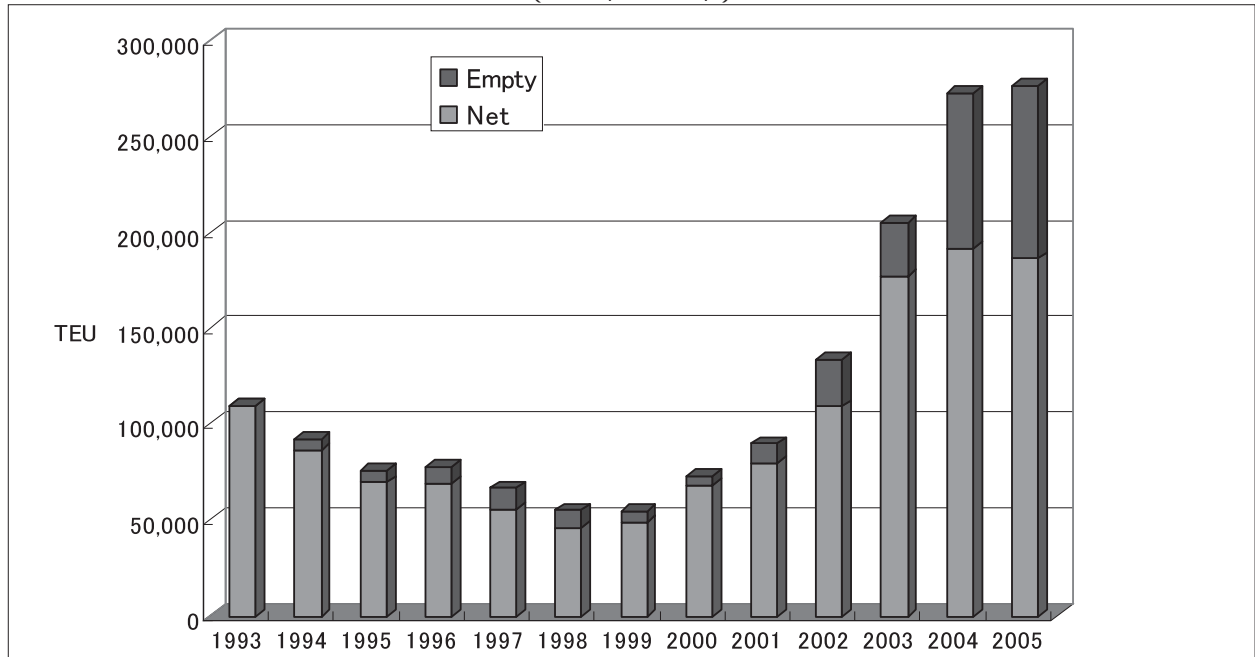
これらの追い風を受けてTSRルートの取扱貨物は増加を続け、2004年の輸送量は2000年の2.8倍になった。しかし、2005年には陰りが見え、実質貨物量は対前年比2.7%の減少となった。なお、空コンテナを含むと1.3%の増加であった。これは空コンテナ比率の増加という別の問題を示している(図2)。

2005年の減少の理由は、第一に、増大した貨物を扱うためのインフラ不足が露呈した。特にコンテナ貨車やコンテナの供給不足がポストーチヌイ港における遅れの原因となり、売り物のスピードが色褪せ、顧客離れを起こした。第二に、2005年後半からDeep Seaルートのタリフが下落傾向に転じた。加えて、ロシア鉄道は護衛料の名目で値上げするなど価格競争で不利な要因となってきた。前述の通り、貨物量の減少は2006年も続いた。

発着国別動向

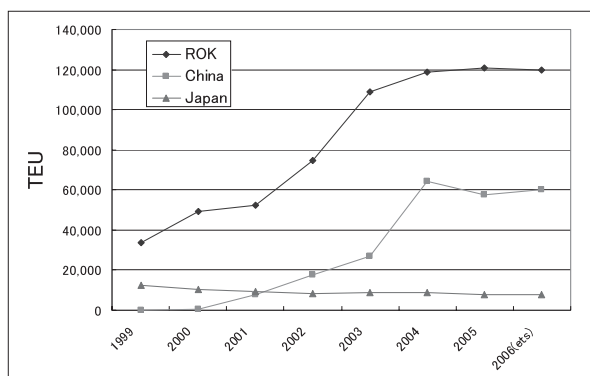
TSRルートの東端における貨物の発着地としては韓国が最大で、中国、日本が続く。2005年の割合は、韓国65%、中国31%、日本4%であった。2006年もほぼ同じ比率になると予想される(図3)。

2005年の韓国発着貨物は前年比1.8%増で、このうち、33%をフィンランド・トランジット貨物(大部分が家電製品)が占めたが、2006年には激減している。これらのトランジット貨物はDeep Seaルートでフィンランドへ輸送され、国境近くのハミナ、コウヴォラ、コトカなどにある保税倉庫に保管された後、従来どおり最終仕向地ロシアへ出荷されている。現在、韓国貨物の太宗を占める輸出入貨物ではロシアや中央アジアに進出している韓国企業向け部品

(図2) ポストーチヌイ港取扱国際コンテナ貨物の推移
(1993年～2005年)

出所：VICS（VSC取扱貨物は含まず）

(図3) 貨物の発着地別（実入りコンテナのみ）



出所：VICS（VSC取扱貨物は含まず）

注：2006年の数値は筆者の予測値

が増大している。他にもレジン（プラスチック原料）が韓国からロシアへ輸出されている。E/Bの韓国向け貨物は少ないが、フィンランド産の木材・紙パルプ類やウズベキスタン産綿花が韓国へ輸送されている。

尚、韓国貨物としてポストーチヌイ港に輸送されている貨物の中には、出発地が日本・中国で、釜山で積み替えられた物も含まれており、純粹の韓国貨物は若干少ないと推測される。

中国発着貨物は2000年の上海～ポストーチヌイ間直行航路の開設により本格化し、急成長を続けてきたが、2005年の実績は10.3%減少した。減少分は主にW/Bの中国から

の輸出である。

中国貨物の主要輸出品目の一つは中国へ進出した韓国企業が現地生産し、ロシアへ輸出する家電製品である。韓国メーカーは韓国で生産された家電製品と同様にTSRまたはDeep Seaルートでフィンランドへ輸送されてきたが、2006年1月の鉄道料金値上げ以後はDeep Sea一本になった。もう一つのカテゴリーは衣類、履物、鞆、雑貨などの中国産消費財である。これらの輸出品は中国港湾から直接、あるいは釜山トランジットでポストーチヌイ港からパイラテラル貨物としてTSRルートを利用してロシア各地へ輸出されている。この他に、満洲里や綏芬河からロシアへ輸出されてTSRに載せられる貨物もある⁹。

日本発着貨物は低水準が続いており、2005年は約7,800TEUであった。全体に占めるシェアも1999年の27%、2000年の17%から2005年は4%へと下降した。2006年も大きな変化はなさそうである。ただし、これ以外にも釜山トランジットで韓国貨物としてロシアへ渡っている貨物がある。釜山トランジットが利用されるのは、日本港湾とポストーチヌイ港を結ぶ航路の運航頻度が月に2便と少ないためである。それに比べ、貨物量の多い釜山からはほぼ毎日ポストーチヌイ港へ向けて出航している。

日本からの主な貨物はW/Bがロシア向けオートパーツ、E/Bが北欧産木材（ログハウス用）である。日本貨物が

⁹ 2005年には満洲里 - ザバイカルスク経由で34,571TEU、綏芬河 - グロデコボ経由で272TEUのコンテナがロシア領内に輸送され、TSRに載せられたとの報道がある。“Transportweekly” Special Edition No. 4, 2006

TSRルートを利用しない理由は、過去の経緯からTSRへの信頼度が低いこと、及び日系企業のロシアへの直接投資が遅れていることである。しかし、今後日本企業のロシア国内での生産が拡大するならばTSRルートの利用が増えると期待される。

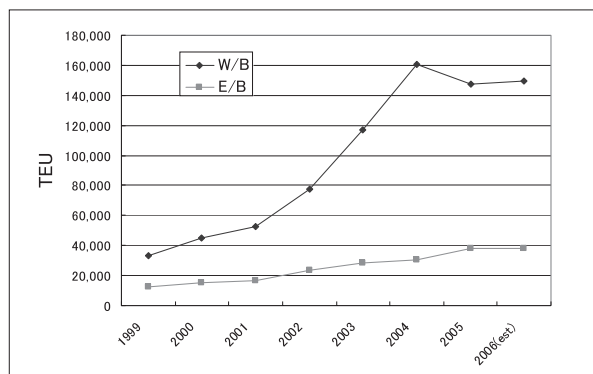
方向別動向と空コンテナの問題

2005年の輸送量を方向別に見ると、韓国貨物、中国貨物共に輸出主導で、W/B対E/Bの比率が80：20と偏っている（図4）。フォワーダー各社はE/B貨物の発掘に努力してきたが、フィンランドからの木材・パルプ・紙、ウズベキスタンからの綿花などが輸送されている程度で量的に不足している。仕方無く空のコンテナをE/Bで返却しているため、総貨物量の中で空コンテナの占める割合は32%に達している（図2）。ロシアのオペレーターの話では、コンテナの効率の利用のため、国内貨物を空コンテナに詰めてE/Bでポストーチヌイへ輸送している例もあるとのことである。

日本発着貨物に限定すれば、W/B対E/Bの比率が55：45と偏りが少ない。裏を返せば、日本は輸出にTSRルートを殆ど活用していないということでもある。

なお、2006年もW/B対E/Bの比率はほぼ前年と同程度で推移している。

（図4）貨物の方向別：W/B対E/B



（出所）VICS（VSC取扱貨物は含まず）
注：2006年の数値は筆者の予測値

トランジット対バイラテラル

現在、東アジア発着のTSRルートは、フィンランド・トランジット、ロシア国内向け、中央アジア向けの3つに分類される。1番目のフィンランド向けトランジットはロシアを通過するだけなのでトランジット扱いとなる。以前はアフガニスタン向けトランジットもあったが、イランのバンダルアッバスまで海上輸送し、そこから陸路アフガニスタン西部に至るイランルートが2000年ごろから盛ん

に利用されるようになり、TSRルートよりも安いため、殆どシフトしてしまった。

2番目のロシア国内向けは文字通りロシア各地に鉄道輸送されるルートを指す。2005年にポストーチヌイから黒海沿岸のタガンログまで、また、2006年にポストーチヌイ～モスクワ間にブロックトレインが運行されるようになった。

3番目の中央アジア向けはシベリア鉄道のノボシビルスクから南へ分岐し、カザフスタン及びウズベキスタンへ向かう。2006年からはポストーチヌイからウズベキスタンのGM大宇工場までブロックトレインが運行され、韓国から自動車部品が輸送されている。このルートの競合ルートは中国経由ルート（TCR：Trans China Railway）で、中国港湾（連雲港、天津、青島）から中国鉄道で阿拉山口まで行き、西部国境を越え、カザフスタンに至る。中央アジア諸国は今は独立国家であるが、旧ソ連のCIS諸国であるため、ロシア国内向けと同じバイラテラル（輸出入）扱いとなる。

トランジット扱いとバイラテラル扱いでは適用される鉄道料金が異なり、距離あたりの料金はトランジットが半分程度と格安であったが、前述のように2006年1月に値上げされ、差は縮小した。また、極東港湾における関税審査の基準や日数が異なり、トランジットが優遇されてきた。また、ロシア鉄道所有のコンテナはバイラテラル扱いでのみ使用可能であるため、フィンランド・トランジット用のコンテナを韓国のフォワーダーや荷主が自前で手配してきた。

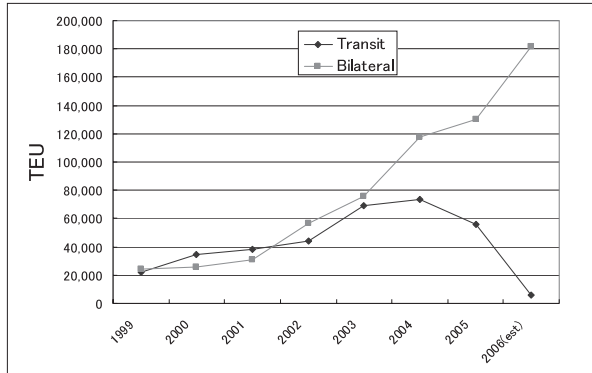
トランジット対バイラテラルの比率は近年著しく変化してきた。バイラテラル貨物は年々伸びているのに対し、トランジット貨物は2004年をピークに下降している（図5）。トランジット貨物の割合は2000年に57%、2001年に55%と過半を占めていたが2002年からは逆転し、2005年には30%となり、大幅運賃値上げが行われた2006年（1 - 9月）は3.7%まで落ち込んだ。前述のように、殆ど消滅したといっても過言ではない。

3 TSR国際コンテナ輸送の歴史と背景：長期的視点から
ここでTSRルートの輸送を長期的視点で振り返ってみる。TSRのコンテナ輸送の発展には大まかに3つの時代があった。

ランドブリッジの時代：1970-80年代

1971年に日本～ナホトカ間にコンテナ定期航路が開催され、TSRルートを利用して日本と欧州、イランなどを結

(図5) トランジット対バイラテラル 実入りコンテナのみ)



(出所) VICS (VSCの取扱貨物は含まず)
注: 2006年の数値は筆者の予測値

ぶトランジット輸送が始まった。1975年には積替港が日本の協力で建設されたポストーチヌイ港に変更され本格化していく。主たる貨物は電機製品など日本の輸出工業品であった。ソ連が外貨獲得戦略として格安のトランジット料金を設定し、低価格を武器に人気を集めた。1981年から1983年にかけてはイラン・イラク戦争の影響により、イラン向けの海上ルートが封鎖されるなどの事情もあり、1983年には往復合計で11万TEUを超えた。ある荷主はこの時代を回顧して、「到着日数は不安定であったが価格が魅力的だった」と語っている。しかし、80年代後半には代替ルートの競争力強化などから貨物が減少した(図6)。

日本ではTSRルートのことを「シベリア・ランドブリッ

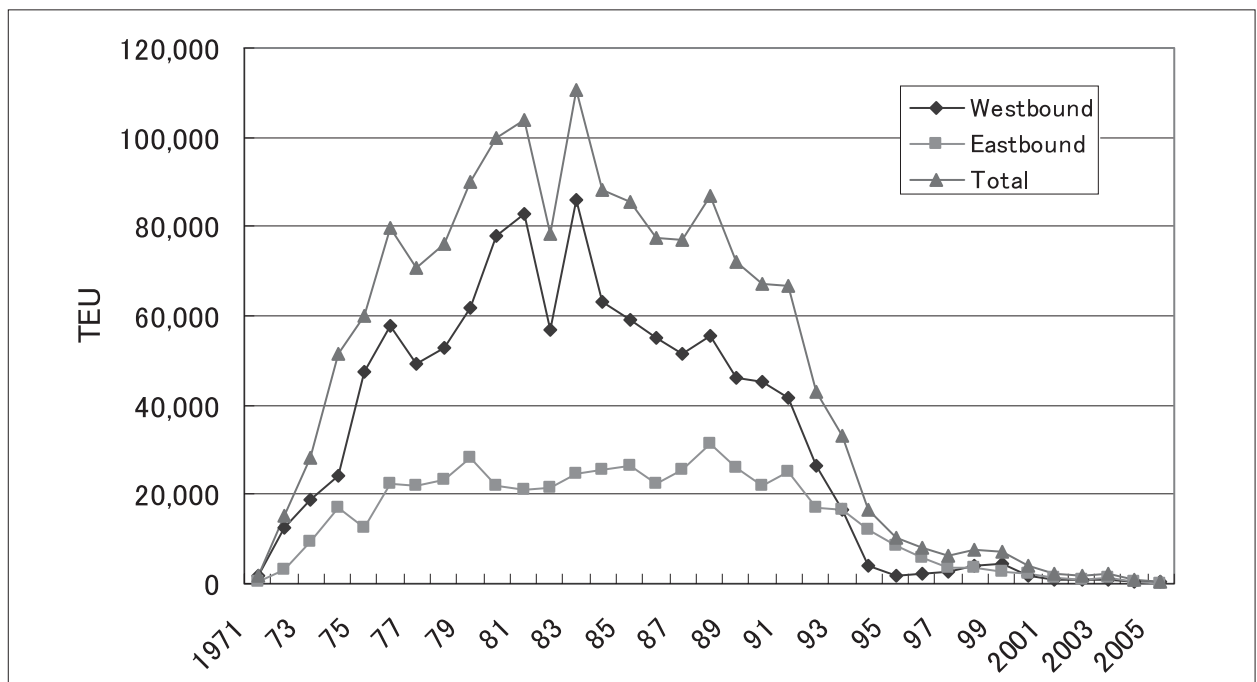
ジ」、あるいは略して「SLB」と呼ぶことが多いが、その語源はこの時代のトランジット輸送に遡る。広大なソ連邦を跨いで欧州へ陸橋のごとく繋がる鉄道輸送路といった意味合いがあり、その後発展したロシア国内向けのバイラテラル輸送は想定されていない。因みに、国際的にはTSRルートと呼ばれており、日本の業界関係者は「SLB」は日本でのみ使われる俗称とみる。

混乱期：1990年代

1990年代に入りソ連邦が崩壊し市場経済への移行過程で、ルートの管理・調整機能が弱体化したため、貨物の紛失・盗難などの問題が頻繁に発生し、定時運行に問題が生じるようになった。その上料金は上がり、ルートの信頼性とイメージが著しく低下した。一方、競合するDeep Seaルートは技術革新と大型船の投入により運賃が大幅に下落し、90年代半ばにはTSRよりも割安になった。このような要因により、日本発着のTSRトランジット輸送はほぼ消滅した。その後、ロシア側のオペレーションに関する問題が改善された後もイメージの修復が難しく、前述のように日本の利用は今も低迷を続けている。

1990年に韓国とソ連が国交を結ぶと1991年には韓国～ポストーチヌイ間に航路が開通され、韓国がこのルートに参入した。しかし韓国貨物の利用も90年代は低調であった。

(図6) 日本発着トランジット貨物の推移 (TEU)



出所：日本トランスシベリア輸送業者協会 (TSIOAJ)
注：TSIOAJ加盟企業による、日本～ロシア港湾直行航路の取扱量のみ。

復興期：2000年以降

前述したように2000年以降、プーチン大統領の登場とともにロシアは政治・経済的に安定し、鉄道運行も正常化してきた。また、石油価格の高騰に支えられてロシア経済は好況を呈し、韓国や中国からの消費財・家電製品がTSRルート経由で大量に輸入されるようになった。さらに、ロシア国内の投資環境も改善傾向にあり、韓国企業の直接投資が活発になってきた。これを受けてバイラテラル貨物も増加した。2000年秋には上海～ポストーチヌイ間に航路が開設され、中国もこのルートに参入してきた。

一方で、2003～2005年にかけてDeep Sea タリフが高騰した。これらの追い風を受けて韓国・中国発着の貨物量は増加を続けた。

トランジットの終焉：2006年

2006年1月のトランジット料金値上げを発端として、TSRの歴史に新しい頁が加わった。TSRルートはトランジットとしての機能は失ったが、ロシア・CISの輸出入ルートとして発展を続けている。フィンランド・トランジットが、トランジット割引という実質的補助金の廃止により消滅してしまったため、ロシア人が夢に描いた「欧州とアジアを結ぶランドブリッジ」は夢のまた夢となった。日本で用いられてきた同ルートの呼称である「SLB」も実態とかけ離れた「俗語」になってしまった。

では、TSRルートが再びランドブリッジとしてのトランジット機能を発揮する可能性は無いのだろうか。実現性はともかく二つの可能性が残されている。

第一の可能性は「補助金の復活」である。前述したように、ロシア鉄道幹部は最終仕向地がEUなどの純粹のトランジット輸送には援助をしてもいいと考えている。現在のトランジット料金ではフィンランドは勿論のこと、他の欧州諸国への輸送においてもDeep Seaに比べて経済競争力を持たない。比較的ロシアに近いポーランドやスロバキアには韓国企業が進出しており、TSRの利用が検討されたこともある。TSRルートが競争力を持つためには、ロシア以外の国の鉄道料金の追加分や積み替えに関わる時間的問題など障害が大きいが、荷主がまとまった貨物量を保証することを前提に、どの程度の補助金をロシア側が出せば実現できるか検討の余地はある。

第二の可能性はいわば「敵先に恵まれること」である。東アジア～欧州間のDeep Seaタリフは激しく乱高下する

傾向があり、2005年夏ごろから下落したDeep Seaタリフが将来急騰する可能性も否定できない。また、1980年代に中東における政治的混乱からTSRルートが漁夫の利を得た経験がある。

4 日本貨物は復活するか

バイラテラル輸送の時代における日本貨物の復活可能性を論じてみたい。冒頭で述べたように、日本企業のロシア進出が具体化している中で、TSRルートは利用可能かということである。

TSRルートの競争力

トヨタ自動車や日産自動車が進出を計画しているサンクトペテルブルクまでの輸送ルートとしては、TSRとDeep Seaルートが考えられる。Deep Seaの場合はハンブルグ、ロッテルダムなどの欧州主要港へ大型コンテナ船で輸送し、そこからフィーダー船でサンクトペテルブルクまで運ばれる。

輸送時間ではTSRの方が速い。日本からサンクトペテルブルクの場合、TSRでは約25日で着くがDeep Seaでは約40日を要する。現在、月に2便しかない日本～ポストーチヌイ間海上航路が問題となるが、当面は釜山経由で対応できよう。

港湾施設面でもTSRの積替港であるポストーチヌイの方がサンクトペテルブルク港よりも優れているといわれる。サンクトペテルブルク港は老朽化が進んでいる中で取扱能力をはるかに上回る需要があり、満杯の状況である。急増する需要を睨んで、サンクトペテルブルクの西125kmにウストルガ港を開発中であるが、実現にはなお時間を要す。サンクトペテルブルク港の代わりにフィンランドなど近隣国の港に揚げて陸送することも考えられる。

価格面ではDeep Seaに競争力がある¹⁰。日本からサンクトペテルブルクまでの輸送の場合、公定料金では、TSRはDeep Seaの倍以上かかる。このため、日本からサンクトペテルブルクやモスクワなどのロシア欧州部へ輸送される貨物は、殆どがDeep Seaを利用している。日本からの輸送でTSRルートが経済競争力を持ちうるのはウラル以東、シベリア、及び中央アジアに限定されているとの見方もある。従って、トヨタや日産の製造部品が、日本からサンクトペテルブルクまでTSRルートを利用できるかどうかの鍵は、ロシア側がどの程度割引料金を適用するかにかかっ

¹⁰ 日本からサンクトペテルブルクまでの場合、あるフォワーダーの計算では、Deep Sea \$2,600～\$2,900/40ftに対してTSR（バイラテラル扱いの正規料金）約\$6,500/40ftと倍以上の開きがある。

ている。

TSRルートの課題

TSRルートのいくつかの課題について述べたい。

第一に鉄道料金の頻繁な値上げがある。近年では民営化による採算性の重視や旅客部門の赤字を貨物収入で補填する構造、長年の施設老朽化の蓄積により増大する投資需要、などが値上げ圧力となってきたものと思われる。また、2005年に導入された護衛料（Convoy Charge）はユーザーの間で不評である。さらに、値上げが突然行われることが多く、事前情報の不足が業界での信頼を失う原因となっている。

第二に、2003～2005年にかけて、コンテナ貨車の供給不足から、貨物量が多くなる冬季などにポストーチヌイ港で遅延が慢性化した。数週間遅れた事例もある。そのために売り物のスピードが消され、多くの荷主がトランジット貨物をDeep Seaへシフトした。このような遅延はロックダウン生産などには到底受け入れられないはずである。また、コンテナ不足も指摘される。特に日本では、ロシア鉄道のコンテナが慢性的に不足しており、そのために中央アジア向けにTCRが利用されることが多い。TCRでは中国船社がコンテナを提供している。

第三に、通関に関するトラブルが多い。通関規定が複雑で運用・検査が厳しすぎるために、ポストーチヌイやフィンランド国境で貨物の没収などがたびたび起こっている。

第四に、中小荷主が冷遇されているとの指摘がある。一部の大口ユーザーに対しては割引料金やコンテナ貨車/コンテナの供給などで優遇策が適用されているのに比べ、中小荷主は不利を受けている。2006年3月にウラジオストクで開催された国際会議において、ヤクーニン・ロシア鉄道社長は、「ロシア鉄道はシベリア鉄道の輸送に大量の貨物（具体的な数量を明らかにすることが望ましい）をまわすとの保証をしてくれる相手に対しては運賃割引に応ずる用意がある」¹¹と述べている。

ロシア側の取組み

ロシア側は国際複合コンテナ貨物の効率的輸送を目的に二つの運行会社を設立した。両社は課題とされているコンテナやコンテナ貨車の供給をスムーズに行い、必要に応じ

てブロックトレインを運行する狙いがある。加えて、両社を競争させることによりサービスが向上するとの期待もある。

ロシア・トロイカ社は、ロシア鉄道と極東海運（FESCO）の対等の出資によって創設され、2005年3月に営業開始した。同社は長尺コンテナ貨車505両を保有する。初年度の輸送量は21,018TEUに達した¹²。同社は2005年にナホトカ～タガンログ間にブロックトレインの運行を開始し、韓国・現代自動車のタガンログ工場向けパーツを輸送している。さらに2006年4月、ナホトカ～モスクワ間でブロックトレインの運行を開始した。

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月設立された。同社は2.3万両のコンテナ貨車及び17.7万個のコンテナを運用している。同社はコンテナ及びコンテナ貨車の導入を積極的に行っている。2005年の輸送実績は27.5万TEUであった¹³。同社は韓国のフォワードと共同で、GM大宇のウズベキスタン工場向け自動車部品をブロックトレインで輸送している。また、同社は2006年7月に名古屋～サンクトペテルブルク間でトヨタ自動車の部品のトライアル輸送を行った。

ロシア・トロイカ社やトランスコンテナ社がコンテナ貨車やコンテナのポジショニングを円滑に進めることができるか否かが、このルートの発展の鍵を握っているともいえる。

新たなビジネスモデル：現代自動車の例

TSRルートを韓国からロシアの組立工場への輸出に利用している例として、韓国・現代自動車の戦略を紹介する。現代自動車は2003年から、黒海沿岸のタガンログで乗用車のロックダウン生産を行っており、殆どの生産部品を韓国から供給している。パーツの輸送においてはTSRルートとDeep Seaルートを併用しており、両ルートを競わずともにもリスクに対応している。ルート間競争を維持するために、海上輸送部分に関しては異なる船社が使われている。しかし、フォワードは共通で、臨機応変にルートを変更することが可能となっている¹⁴。

TSRルートは、蔚山 ポストーチヌイ タガンログを船と鉄道（ブロックトレイン）を約25日で輸送されている。

¹¹ ダーリニポストーク通信、第644号、2006年3月20日

¹² 2006年9月、ロシア鉄道来日時の配布資料による。

¹³ 同上

¹⁴ 冬季はTSRルートの貨物が増加して混む傾向があるため、Deep Seaにまわす割合を増やすなどの対応を行っている。

海上輸送はFESCO、鉄道輸送はロシア・トロイカ社が担当しており、FESCOがコンテナ、ロシア・トロイカ社がコンテナ貨車を優先的に供給している。通関についてはボストーチヌイで仮通関を行い、正式な手続きはタガンログで行っている。尚、列車全体を一括して通関するため、手続きは簡素化されており、通関日数も安定しているとのことだ。

Deep Seaルートは、釜山 大型船でコンスタンツァ フィーダー船に積替えてタガンログまで35-40日かけて海上輸送されている。コンテナは船社が供給する。

両ルートと比較すると、輸送日数に関してはDeep Seaに比べてTSRでは10-15日短縮できる。輸送コストは通常料金ではDeep Seaの方が安い、TSRルートには長期契約の特別割引が適用されているため、同程度かTSRの方が安いぐらいの水準にある。ただし、割引料金の適用に当たって、TSRは蔚山での最少荷積み量の保証を要求している。

本プロジェクトはロシア・トロイカ社にとって初めての大型案件であったために、同社はロシア鉄道と協力して、通関、コンテナ貨車供給や運行スケジュールの厳守に細心の注意を払ってきた。タガンログ向けブロックトレインの運行のためには赤信号を青に変えるとまで言われている。輸送中の貨物の位置に関するトラッキング情報は現代自動車ほぼ毎日、ロシア・トロイカ社から入手しているとのことだ。

荷主側のTSRルートに対する評価では、最近が目立った遅れやトラブルは無い。しかし過去の例から季節的遅れや値上げに対する不安材料があり、Deep Seaとの併用は欠かせないと考えている。

2005年のタガンログ向けTSRルートの輸送実績は86列車による11,501TEUに達した¹⁵。2006年はさらに増加するとみられる。

日本企業の選択

TSRルートの利用という点で初めにトランジットルートとして道を拓いたのは日本であったが、バイラテラル輸送では韓国企業の方が先輩に当たる。韓国企業が行ってきた

TSR利用の戦略、リスクを避ける方策などは日本企業にとっても参考になる。日本企業の戦略はどうあるべきか考えよう。

第一に、TSRの良さはスピードにある。ブロックトレインを利用してスピード輸送の恩恵を受けたい。現在、ロシア国内でブロックトレインが運行されているのはタガンログとモスクワ向けである。今後、需要があればサンクトペテルブルクへもブロックトレインが運行される予定である。

第二に、複数のルートを競争させ、使い分けるといった戦略はリスクを回避する上で欠かせない。急ぎの貨物の輸送にTSRを用い、急がない貨物はDeep Seaという使い分けもある。価格交渉において代替ルートの事例を持ち出すという方法もある。そして過去の例が示すとおり、TSRルートは突然の値上げ、季節的混雑・遅延といった問題に直面することがある。こういったリスクを回避する上でも代替ルートを確認しておくが必要になる。

第三に、バーゲニングパワーで価格交渉で良い条件を引き出し、長期契約を結ぶ。前述のように、ロシア鉄道は大量の貨物を保証する荷主に対しては柔軟に割引料金を適用する方針である。現代自動車のような大企業は交渉により良い条件を得ることが可能となる。一般にロシアの会社は大きいことが好きなので、中小企業も連合を組むなどしてまとまった量の輸送を計画するのが得策だ。価格面では長期契約を結ぶことにより、突然の値上げといったリスクを回避することができる。

第四に、日口間配船サービスの充実が求められる。現在の日本～ナホトカ航路（FESCOと商船三井の共同運航）は月に2便と低頻度で、しかも寄港地が多いためにスピーディーとは言えない。釜山トランジットを利用する方法もあるが日数が余計にかかることになる。

第五に、TSRの低いイメージを修復する上でもトライアルを重ねていく必要がある。2006年7月に行われたトヨタ自動車ではロシア側の協力の下、ほぼ期待通りの結果が得られたと聞く。このようなトライアルが各社で行われることにより、ルート利用の実現に一歩ずつ近づくはずだ。

¹⁵ “ THE RZD-PARTNER INTERNATIONAL ”, No. 1 2006, March-Mayに掲載された、Peter Baskakovトランスコンテナ社社長のインタビューより。