

拡大するシベリア横断鉄道の国際利用
日本は蚊帳の外

辻 久子

2003年6月

環日本海経済研究所
(ERINA)

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 年の総取扱いコンテナ量は 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ろう。

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

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。

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ーワ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。

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。

(表1) ポストーチヌイ港取扱いコンテナ量の推移 (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)

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 船社で競合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口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）。これによると、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 VICS 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。

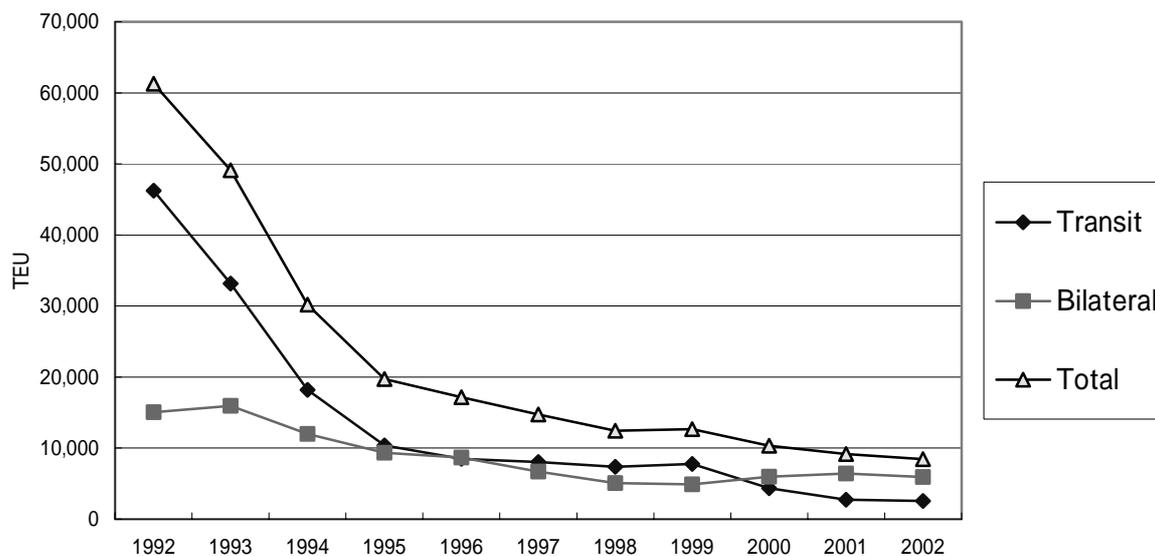
2002 年の貨物量は 1992 に比べると、僅か 14%に過ぎない。特にトランジットの減少が目立ち、2002 は 10 年前の 5.5%まで下がってしまったことになる。日口航路は今やバイラテラル中心に動いている。

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

⁴ 日口間航路は（株）商船三井と FESCO の共同配船となっている。

⁵ なお、バイラテラルには一部台湾発着日本経由貨物が含まれている。

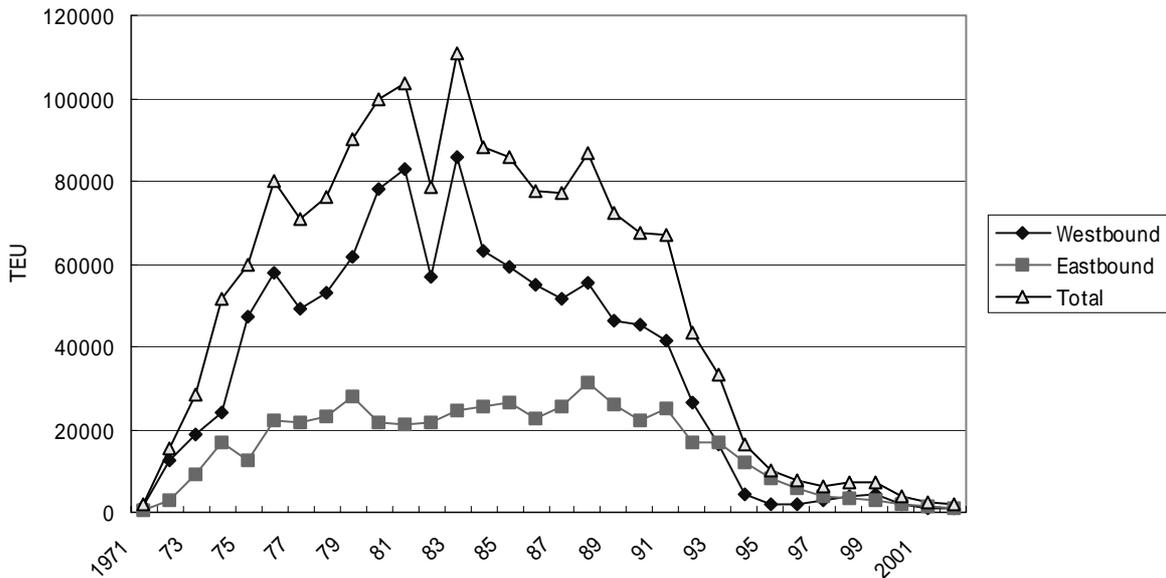
(図1)日本発着TSR貨物の推移



出典：(株)商船三井

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。

(図2) 日本発着TSRトランジット貨物の推移



出典：TSIOAJ

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くみている。

第三に、日口間海上輸送サービスの頻度が月に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い。もし All Water でフィンランドへ輸送されている日本発コンテナの量が多

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。日口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。

いようなら、TSR ルートへの転換へ向けて何らかの努力をする必要がある。

今後の課題と日本の対応

前述したように、2003年1月1日、ロシア鉄道省が突如としてトランジット貨物運賃の値上げ（約30%）を発表したときには各国のフォワーダーが慌てた。しかし韓国のフォワーダーは「影響はありません」と言い切った。All Water も上がっているからというのが理由だったが、そこにはゆるぎないTSRへの信頼が感じ取られた。そして、結果はむしろ貨物量が増加している。

中国貨物の増加も著しい。年々1.5倍になる爆発的増加は今後も続くのだろうか。

各国のフォワーダーの話では、今後All Waterのタリフが下がるようなことになれば、TSRも顧客を失うことになるだろうと言われている。すなわち、タリフの値上げは命取りになることもある。

中央アジア向けの競合ルートであるCLBは、トレースができないことや、カザフスタンでの税関審査に時間がかかるなどの問題点が指摘されているが、中国鉄道がサービス向上や料金面などの競争力強化に乗り出せば、TSRの手ごわい競合ルートとなる。現在、日本の中央アジア向けコンテナは殆どがCLBルートを利用している。一方、韓国の場合はTSRルートが圧倒的である。両者の条件に差はあまり無いと言われているが、改善を進めた方がシェアを拡大する可能性がある。

CCTSTの作業部会でも幾つかの問題が指摘されている。先ず、ポストーチヌイ港における通関時間が長いとの不満がある。貨物が増えればそれだけ待ち時間も長くなる計算だ。係員を増やすなど税関当局の努力が必要だろう。また、台車不足も指摘されている。貨物量が増えればそれに見合った施設の拡充や投資が必要ということのようだ。

日本の荷主はなぜ現在もTSRに関心を示さないのだろうか。韓国や中国の荷主が満足して利用しているところを見ると、TSRルートに信頼性や定時性で大きな問題は無いと判断できよう。日本の荷主も過去の悪いイメージを拭き去り、食わず嫌いを止めて、客観的な眼で今のTSRルートの評価してみてもはどうだろうか。「旅に出てレストランに入る時には、よくはやっている店の行列に並ぶべし」と言われる。それならば現在のTSRルートはよくはやっている店である。試してみないことは無い。

VICS社長のMichal Frydrych氏は「日本企業にTSRを売り込むことは不可能である」と諦めの言葉を吐く。VICSがどのようなマーケティング努力をしたのかは知らないが、世界中で最も入り難い市場と見ているようだ。ロシア側関係者の対日感情が悪化するのを心配するこのごろである。私はFrydrych氏が今後も諦めることなく日本市場開拓に力を入れ、その結果日本企業が偏見を捨ててロシアルートを利用するようになることを期待している。VICSだけでなく、ロシア鉄道、ロシアのフォワーダーなどがタグを組み、この保守的で偏見に満ちた市場を開拓してはどうだろうか。例えば、トライアル輸送に特別割引料金を適用するとか、日口間配船サービスを臨時に増便することなどが考えられる。釜山経由もあり得る。ロシア大使館で一回セミナーを開いただけでは不十分である。