

## 2000年のSLBの動向

ERINA 調査研究部主任研究員 辻久子

### 2000年の日本発着のSLB輸送量は半減

2000年のSLBを利用したトランジットコンテナ貨物量は、日本トランスシベリヤ複合輸送業者協会の資料によると、西航が1,750TEU、東航が2,068TEU、合計3,818TEUで、各々前年比60%、24%、47%と大幅な下落となった(表1)。尚、ナビックストランスポート(株)の資料では西航が2,147TEU、東航が2,220TEUと数字に僅かの違いがあるが全般的傾向に違いは無い。12年連続の減少で、最盛期の3%まで下落してしまったことになる(別表)。

輸送量大幅下落の主な理由は、従来西航貨物の太宗を占めていたアフガニスタン向け輸出貨物が、イラン～アフガニスタン間国境が通過可能となったことから、以前使われたことのあるイラン経由に変更されたためである。時期的には、1999年末に国境が開き、2000年前半から徐々にシフトし、同年夏までにほとんど移行したとのことである。

イランルートはイランのバンタルアッバス港に荷揚げされ、トレーラーで1,627km、アフガニスタン国境近くのドガルンまで運ばれ、国境を越えてアフガニスタンのイスラムカーラでデバンされている。日本からの輸送日数は、日本～バンタルアッバス間が25日間、バンタルアッバス～イスラムカーラ間が7日間である。この輸送路の利点は船社のコンテナが使えることで<sup>2</sup>、その結果、輸送運賃が\$1,500～2,000/TEU程度SLB利用よりも安くなっている。この価格差はSLBで通常使われるディスポーザブル・コンテナの費用に相当する。

貨物の内容は従来どおり大部分がタイヤで、リスク軽減のため、商社に買い取られてから輸出する方式を取っている。他に中古車、中古のオートパーツ、タバコや機械類もある。

数年前までアフガニスタン向け輸出貨物はSLBの西航貨物の90%以上を占めていたが、2000年は

<sup>1</sup> 日本トランスシベリヤ複合輸送業者協会に加盟している業者の取扱総量であるため、一部の加盟外業者の取扱量は含まれていない。しかし、この協会のデータは過去に遡って存在するため、趨勢の把握に重要である。後述のナビックストランスポートの統計及びVICSの統計との差異は加盟外業者の取扱量と考えられる。

<sup>2</sup> Maersk Lineが力を入れているとの情報もある。

66%程度まで低下した。この傾向は今後さらに強まり、今後アフガニスタン向け貨物の SLB 経由はほとんど無くなるとみられている。しかし、イラン～アフガニスタン国境は政治情勢次第では突然閉鎖される可能性もあるため、信頼性のある SLB にこだわる荷主もいる。

SLB のヨーロッパ向け西航貨物としてはフィンランド向けが僅かながら発生している。例えば、モスクワ向けタイヤが 590TEU 輸送された。SLB で一度フィンランドに入り、そこからトレーラーで直接モスクワに運ばれたものである。

東航貨物は従来どおりフィンランド産のログハウスなどが主であるが、最近はログハウスを海上ルートで運ぶ動きもあり、今後楽観はできない。他にはオーストリア産りんごジュースの輸入があったが、ポーランド～ベラルーシ国境で止まるなど問題もあった。

ナビックストラנסポートの資料によると、2000 年の非トランジット（バイラテラル）の日欧間コンテナ貨物輸送量は、西航が 2,484TEU、東航が 2,566TEU であった。

(表 1)日本発着のトランジット貨物の推移 (TEU)

	西航	東航	合計
1998	3,923	3,530	7,453
1999	4,422	2,732	7,154
2000	1,750	2,068	3,818

出典：日本トランスシベリヤ複合輸送業者協会

## SLB の競争力と問題点

まず価格競争力であるが、近年の日欧間海上運賃の上昇により差は縮まったものの、コンテナリース料が上乘せされることを考えると、日欧間では SLB はまだ有利とはいえない。今後、海上運賃の動向次第では、フィンランド、ポーランド、ハンガリー、オーストリア、CIS 諸国など内陸向け輸送については価格上有利になる可能性もある。

輸送日数については、フィンランド向け西航は 20-25 日と速く安定しているが、東航は国境通過に時間を要し、ポスターチヌイ港での接続が巧くないケースが多く、40-50 日かかっている。またポーランド～ベラルーシ間で貨物が止まることがあり、関係各国の協力が十分とはいえない。

ロシアでワゴンの老朽化と不足が問題となっている。ロシア国内向けや CIS 向けでもワゴンが不足し、CIS のバイヤーから SLB を使わないで欲しいとの要請があったこともある。またワゴン不足のためポスターチヌイ港に貨物が滞貨したこともある。前述のアフガニスタンルートでもロシア鉄道省がワゴンを出したがいなかったためにブロックトレインが編成できなくなり、遅れを生じたこともある。

諸々の問題から大口ユーザーの荷物を取ることは依然困難な状態である。先日も某大手家電メーカーの輸出貨物を SLB で運ぶ話があり、見積もりを出したが実現しなかったとの話である。ロシア側が日本の貨物を取ろうとするなら、家電、事務機器、自動車などの大口ユーザーをターゲットにし、有利な条件を出して粘り強く誘致することであろう。もし有力一社が利用に踏み切れば他も追随すると考えられる。

## 韓国の SLB 利用は大幅増加

ポスターチヌイ港の VICS の統計によると 2000 年に韓国の SLB 利用は前年比 60%増と大幅に増加し、

日本の約6倍に達した。日本発着が10,344TEUにとどまったのに対し、韓国発着は61,282TEUに達した。その結果ポストチヌイ港でVICSが取り扱う総貨物量も33%増加し、韓国貨物はその84.3%を占めている。韓国貨物の内訳をみるとトランジットが37,456TEU、バイラテラル(対CIS)が19,491TEUとトランジットの比率が高い。これに比べて日本貨物はバイラテラルの方が多い(表2)。

2000年実績ではトランジット、バイラテラル共に2000年9月以降急増している。また韓国貨物はトランジット、バイラテラルともに西航貨物が多いのが特色である。これは家電機器など韓国企業の対口輸出にSLBが利用されていることによる。韓国の輸出品にはフィンランドに一度持ち込まれた後ロシアに運ばれるものが多い。

韓国貨物の急増の理由として考えられるのは、1998年のルーブル下落以後落ち込んでいたロシア向け輸出が、ロシア経済の回復とともに戻ったこと、日本発着よりも高いといわれる海上運賃(オールウォーター)高騰、現代商船によるコンテナの提供によりSLBが割安になったことなどである。3番目の動きについては、現代商船が保有するコンテナをSLB利用荷主に提供し、欧州側(フィンランド)に溜まった空コンテナを自社船で回収するというオペレーションを行っている。コンテナの流通が海陸で効率的に行えるようになれば空コンテナを陸送で戻す無駄も減りコスト削減に繋がる。韓国貨物の総輸送量に占める空コンテナの割合をみると、1998年には20.5%に達したが、2000年は7.1%であった。総輸送量の増加にもかかわらず空コンテナの輸送量が減少しているのは現代商船のサービスの影響があると推察される(表3)。

韓国の成功例は日本にも応用できないものだろうか。すなわち日本の商船三井ないしはFESCOが現代商船のように荷主にコンテナを提供できれば、日本発着のSLBルートも价格的に競争できるようになるのではないか。

2000年10月に中国の上海とポストチヌイを結ぶコンテナ船が就航したが、年末までの輸送量は928TEUであった。そのほとんどはトランジットで西航である。貨物の多くは中国の欧州向け輸出品と見られ今後の動きが注目される(表2)。

(表2) 2000年のポストチヌイ港取り扱いコンテナ貨物の内訳(TEU)

	日本発着	韓国発着	中国(上海)発着	その他発着	合計
トランジット					
西航	2,133	22,359	580	147	25,219
東航	2,217	15,097	198	-	17,512
バイラテラル					
西航	2,794	16,871	83	-	19,748
東航	3,053	2,620	11	-	5,684
空コンテナ	135	4,323	56	-	4,514
その他	12	12	-	-	24
合計	10,344	61,282	928	147	72,701

資料提供 :VICS

(表3)ポスターチヌイ港取り扱いコンテナ貨物に占める韓国貨物のシェアと内訳 (TEU)

	韓国貨物の	総貨物量	トランジット		バイラテラル		空コンテナ	その他
	シェア (%)		西航	東航	西航	東航		
1998	72.5	40,113	5,932	5,284	17,222	3,444	8,227	4
1999	68.7	37,659	9,873	6,531	13,907	3,428	3,894	26
2000	84.3	61,282	22,359	15,097	16,871	2,620	4,323	12

資料提供 :VICS

**日本/アジア～欧州間オールウォーター貨物は堅調**

日欧間 SLB が極めて低調であるのに対し、海上輸送 (オールウォーター) はアジア～欧州間、日欧間ともに堅調に推移している。アジアの中では中国の対欧州輸出の増加が貨物創出に貢献している。盟外船を含む公式統計はないが、推定では、2000年のアジア～欧州貨物は507万TEU、欧州～アジア貨物は282万TEUとなっている (ナビックストラnsポート)。このうちアジア発の13%程度 (約66万TEU) が日本発と考えられる。また過去の経験から欧州発貨物の約19%程度 (約54万TEU) が日本着と推測される。いずれも増勢にあるが、一方でコンテナ船の大型化、近代化が進んでおり、今後価格競争の激化が予想される。

(表4)日本/アジア～欧州間海上コンテナ貨物量の推移 (万TEU)

	アジア	欧州	欧州	アジア
1998		418		224
1999		474		266
2000		507		282

資料提供 :ナビックストラnsポート

**SLB 復活に求められるもの**

最盛期の3%まで下落してしまった日本発着 SLB 輸送に復活の可能性は無いのだろうか。最近の内外の動きはいくつかの方向性を考えさせてくれる。

第一に、韓国の大成功やイラン経由アフガニスタン向けルートの発展は今後の再興のためのヒントを含んでいる。両方のケースに共通しているのは船社によるコンテナの供給である。韓国で現代商船が、イラン経由でも船社のコンテナが使用可能となり、それが価格競争力に結びついている。日本発着貨物の場合、日本の船社である商船三井や FESCO によるコンテナ供給が考えられよう。各船社は海上輸送 (オールウォーター) の能力増加を目指し、コンテナ船の巨大化、近代化を進めており、価格破壊が更に進む可能性もある。SLB には、それに対抗できるだけの価格競争力が求められよう。

第二に、ロシア側の鉄道設備の近代化、特にワゴンの供給が求められている。更に、以前から指摘されている保税貨物に対する税制の整備や、輸入貨物の税関審査の公正化・簡素化が強く求められる。

第三に、海上輸送に対し、鉄道輸送が発揮できる優位性として考えられるのはスピードと確実な定時運行である。海上輸送よりも速く、確実に着くことが証明されれば価格は少し高くても競争力を持てるであろう。また日本は欧州から多量の食品 (食肉、乳製品、酒類、飲料水等) を輸入しており、リーファーコンテナが供給され、輸送日数やサービス面で信頼を得られれば利用できるかもしれない。

第四に、大口ユーザーをターゲットとしたマーケティングが推進されることが望まれる。ロシア鉄道省、船社、フォワーダーなどが共同で有利な条件を出し、粘り強く誘致することにより道が開ける可能性は無いだろうか。マーケティング活動の過程でロシア鉄道省などの関係者がポテンシャルユーザーと直接対話する機会が増え、求められているニーズを的確に把握することができるという利点もあるのではないか。

2000/3/28

別表 日本発着SLBコンテナ取扱個数

(単位：TEU、%)

年	西航	東航	合計	対1983年比
1971	1,642	350	1,992	2
1972	12,401	2,957	15,358	14
1973	18,959	9,330	28,289	26
1974	34,381	17,088	51,469	47
1975	47,314	12,632	59,946	54
1976	57,684	22,177	79,861	72
1977	49,035	21,863	70,898	64
1978	53,051	23,212	76,263	69
1979	61,841	28,133	89,974	81
1980	77,885	21,793	99,678	90
1981	82,794	21,057	103,851	94
1982	56,901	21,492	78,393	71
1983	85,962	24,721	110,683	100
1984	63,084	25,336	88,420	80
1985	59,053	26,580	85,633	77
1986	54,980	22,522	77,502	70
1987	51,694	25,432	77,126	70
1988	55,566	31,304	86,870	78
1989	46,325	25,870	72,195	65
1990	45,131	22,117	67,248	61
1991	41,607	25,250	66,857	60
1992	26,279	16,871	43,150	39
1993	16,603	16,668	33,271	30
1994	4,174	12,199	16,373	15
1995	1,937	8,423	10,360	9
1996	2,139	5,756	7,895	7
1997	2,802	3,618	6,420	6
1998	3,923	3,530	7,453	7
1999	4,422	2,732	7,154	6
2000	1,750	2,068	3,818	3

注：空コンテナを含まない値。

資料：日本トランスシベリア複合輸送業者協会。尚、一部非加盟業者の取扱量を含んでいない。