



2020年10月

## シベリア鉄道利用の通過コンテナ輸送に対する補助金制度について

### 1. 概要

ロシア政府は、2020年8月に、東アジアと欧州との間のコンテナ貨物をシベリア鉄道に誘致することを目的とした補助金制度を導入した。以前から、シベリア鉄道ルートはインド洋・スエズ運河経由ルートに比べて、輸送日数は短いものの運賃が高と言われてきた。そのため、シベリア鉄道を利用したコンテナ輸送は、もっぱらアジア諸国とモスクワ等の欧州部ロシアとの間の輸送に用いられてきた。他方、中国は2011年から中国と欧州との間の直通コンテナ列車（「中欧班列」と呼ばれる）を運行し、着実にサービス網及び輸送量を伸ばしてきた。輸送量増加の背景には、中国の各地方政府が支給している補助金があったとされる。ロシアとしては、欧亜大陸間輸送市場の中で取扱量の増加を図るために、シベリア鉄道の価格競争力を高める必要があるとの判断に至ったものと考えられる。

今回導入された補助金制度は、荷主企業に直接補助金を支給するのではなく、ロシア国内の鉄道事業者を通じて、間接的に荷主企業が負担する運賃を軽減しようとするものである。補助金額は、日本など東アジアからロシア国内を通過して欧州まで40フィートコンテナを輸送した場合で、コンテナ1本あたり約1000ドルと設定されている。これは、同ルートでの輸送費総額の10～15%程度にあたる水準である。目的地にもよるが、海上輸送ルート運賃との差を完全に埋めることは難しく、補助金による価格競争力向上の効果は限定的となる可能性がある。それでも、現状ではほぼ皆無と言ってよいシベリア鉄道利用の日欧間輸送を少しでも実現できれば、新たな市場開拓の足掛かりにはなる。

以下、本稿では、補助金制度の内容を紹介するとともに、補助金支給規則の抄訳を参考資料として添付する。

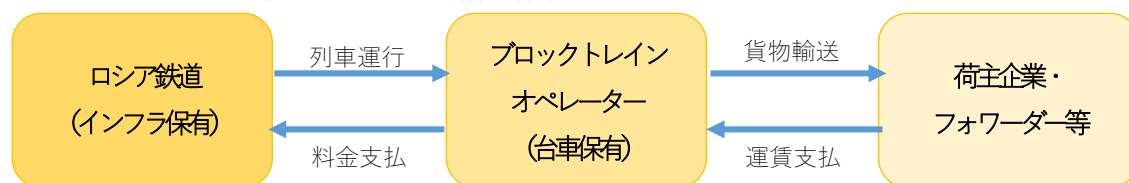
### 2. シベリア鉄道利用のコンテナ輸送体制

補助金制度理解の前提として、ロシアにおけるコンテナ輸送体制を紹介しておきたい。ロシアは、2000年代に鉄道分野の改革を行い、いわゆる上下分離方式による民営化を進めた。その結果、線路・駅などの固定インフラと列車をけん引する機関車は国有企業である公開型株式会社ロシア鉄道（以下、「ロシア鉄道」）が所有し、これらの施設を鉄道輸送業者が利用して旅客輸送や貨物輸送のサービスを提供する形となった。鉄道輸送業者は、自社が保有する客車や貨車を運用して輸送事業を行うことで、旅客や荷主から運賃収入を得る一方、インフラ利用や列車運行サービスの対価としてロシア鉄道に対して一定の料金を支払う。

日本企業がシベリア鉄道経由のコンテナ輸送サービスを利用する場合も、同様の構図で

ある（図 1）。ロシアでは、近年、鉄道によるコンテナ輸送において、発駅から着駅まで途中で編成替えを行わないことで速度と定時性を高めたコンテナ専用列車「ブロックトレイン」を利用することが一般的となっている。図 1 では、こうした列車を運行する鉄道輸送業者を「ブロックトレインオペレーター」と総称している。代表的な企業としては、トランスコンテナ社や FESCO 社などがある。前者のルーツは、ロシア鉄道のコンテナ輸送部門であり、後者は旧ソ連時代の国営海運会社を母体とする総合物流企業である。日本企業がこれらロシアの輸送業者と契約してシベリア鉄道でのコンテナ輸送を手配することも可能であるが、日本国内のフォワーダー企業を通じて手配することが一般的である。シベリア鉄道でのコンテナ輸送を積極的に手掛ける国内フォワーダー各社は、日本トランスシベリヤ複合輸送業者協会（TSIOAJ）を設立して、ロシア側関係者等との協議を通じて、サービス向上などを図っている。

図 1 シベリア鉄道利用のコンテナ輸送体制



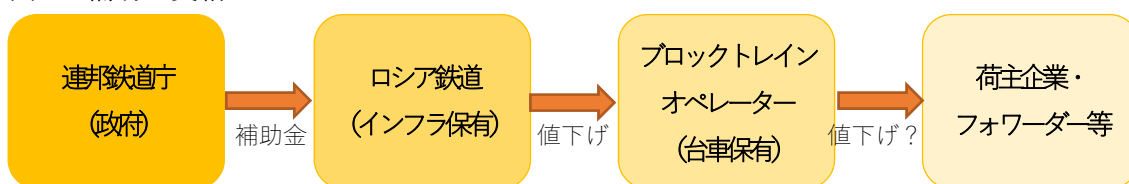
出所：各種資料等から筆者作成。

### 3. 補助金制度の概要

ロシア連邦政府は、2020年8月21日付ロシア連邦政府決定第1265号により、シベリア鉄道を利用した通過コンテナ輸送に対する補助金支給に関する規則（以下、「補助金規則」）を制定した（添付資料参照）。

補助金規則では、支給手続や補助金額等を定めている。これによれば、今回導入された補助金の支給対象はロシア鉄道であり、荷主企業は間接的にその恩恵を受ける形となっている（図 2）。より具体的には、ロシア鉄道がブロックトレインオペレーターから徴収するインフラ使用料を減免することを条件として、それによる減収分を政府が補填するために補助金が支給される。

図 2 補助金支給スキーム



出所：補助金規則から筆者作成。

また、補助金の対象となる貨物は、ロシア領内を通過するコンテナ貨物のうち、極東港湾（ウラジオストク港、ポストーチヌイ港）とロシア西部の国境駅やバルト海・黒海港湾との間を輸送される貨物に限定される。ロシア国内で完結する国内コンテナ輸送はもとより、ロシアを発着する輸出入コンテナ貨物は除外されており、さらには通過コンテナ貨物でも中国や中央アジア諸国との国境を通過して出入りするものは対象とならない。

補助金額は、東行と西行とで差があり、西行（極東港湾発、西部国境向け）の方が約5割大きい（表1）。西行では、ロシア鉄道が通常受け取る距離別輸送料金を上回る金額となっている。実際にブロックトレインオペレーターがロシア鉄道に支払っている料金は、距離別輸送料金に発着地での諸掛りや付帯料金等が加算されるため、おそらく料金と補助金の差額がマイナスになることはないだろうが、事実上「無料化」されていると考えてよいだろう。

表1 補助金上限額（ルーブル）

	補助金額（西行）	補助金額（東行）	参考： 10000km 輸送料金*
20 フィート	38,856	25,902	34,889.8
30 フィート	58,280	38,853	52,334.7
40 フィート	77,706	51,804	68,112.5

\* ウラジオストク港からロシア西部の国境駅までの鉄道路線長は 9000～10000km 程度であることから、輸送距離を 10000km と想定して公定の料金算出ルールに基づいて算出。実際の料金は、この金額に発着地での諸掛りや付帯サービス料金などが加算される。

出所：ロシア連邦政府（2018）、ロシア連邦エネルギー委員会（2003）に基づき筆者作成。

#### 4. 考察、留意点等

本補助金は、ウラジーミル・プーチン大統領が主宰した 2020 年 5 月 7 日の運輸部門の発展に関する会議において、物流企業の代表者が導入を提案したものである。提案者の意図は、シベリア鉄道ルート競争力を高めることで、通過コンテナ貨物量を増加させようとするものであった。

こうした観点から見た場合、この補助金はどの程度効果があるのだろうか。表1の通り、補助金額が最大なのは西行 40 フィートの場合で 77,706 ルーブルであり、これは約 1,000 ドルに相当する（2020 年 10 月初の為替レートによる）。これに対し、日欧間の 40 フィートコンテナの輸送費用について、シベリア鉄道を利用して輸送した場合で 7,000～8,500 ドル、海上輸送の場合で 3,750～5,420 ドル（欧州域内での陸上輸送距離を 700km と想定）とした推計がある（日通総合研究所、2019、29-30 頁）。本補助金を活用しても、依然として海上輸送との費用差は残る計算になる。もちろん、残った差額は、輸送日数短縮の対価として正当化する範囲に収まる可能性もあるが、全体として、補助金効果は限定的なものになりそうだ。

また、本補助金は中国が推進する中欧班列を意識して導入されている面がある。このことは、シベリア鉄道を部分的に利用する中欧班列<sup>1</sup>は補助金の対象とせず、全線にわたって利用する通過コンテナのみを対象としていることから明らかである。中欧班列を利用した日欧間の40フィートコンテナ輸送費用は7,200～8,500ドルとの推計（前掲書、30頁）があり、本補助金を活用すればシベリア鉄道ルート of 価格優位性は高まる。なお、中欧班列に対する補助金の額は公表されておらず、伝聞情報や推測の域を出ないが、例えば40フィートコンテナあたり2,500ドルとの情報がある（EDB、2018、8頁）。補助金額だけをみれば、ロシアの方が少額であるが、結果的に競争力が確保できるのであれば、それで十分と言える。

補助金制度が実際に成果をあげるか否かは、今後の運用にも関わってくる。上述の通り、本補助金制度は、ロシア鉄道に対して補助金を支給するスキームとなっている。その際、ロシア鉄道がブロックトレインオペレーターに請求する料金の減額を行うことが支給要件となっているが、ブロックトレインオペレーターが荷主企業や日系フォワーダーに提示する運賃がその分だけ減額される保証はない（図2のクエスチョンマーク部分）。一応、制度上、この点についての配慮もなされており、間接的に補助金の荷主還元を促す形をとっている。具体的には、自主申告した月次輸送計画を達成できなかった場合に、未達成率に応じて補助金額が減額されることになっている。このことは、補助金を原資とした値引きを行うインセンティブとして一定の効果を持つと考えられる。

ロシア政府は、補助金導入の効果で、2020年末までの4か月間の通過コンテナ数が7.5万TEUに達すると見込んでいる。2019年に国土交通省が実施したような試験輸送を除けば、ほぼ皆無であった日本発欧州向けの輸送の呼び水になるのか、注目される。

#### 【参考文献】

日本語文献

柴崎隆一、アジア物流研究会編（2017）『グローバル・ロジスティクス・ネットワーク』成山堂書店。

日通総合研究所（2020）『シベリア鉄道の貨物輸送の利用促進に向けた実証事業等による調査委託業務報告書』（国土交通省委託業務）。

英語文献

EDB (2018) Silk Road Transport Corridors: Assessment of Trans-EAEU Freight Traffic Growth Potential. Saint Petersburg. EDB Centre for Integration Studies.

---

<sup>1</sup> 中欧班列には、大きく分けて3つルート、すなわちカザフスタン経由でロシア国内に入る西ルート、モンゴル経由の中ルート、東部の中ロ国境から直接ロシアに入る東ルートがある。ロシア領内の通過距離が最も短い西ルートの輸送量が最も多い。

ロシア政府文書

ロシア連邦エネルギー委員会（2003）「価格表 N10-01 ロシアの鉄道による貨物輸送及びインフラサービス提供にかかる料金（Прейскурант N 10-01. Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами）」 2003 年 6 月 17 日付ロシア連邦エネルギー委員会決定第 47-t/5 号（2018 年 11 月 15 日最終修正版）

ロシア連邦政府（2020）「公共鉄道を利用したコンテナ貨物のロシア連邦領内通過輸送に対する優遇料金設定の結果として生じる収入不足を補填するため公開型株式会社「ロシア鉄道」に対して連邦予算から補助金を支給する規則（Правила предоставления субсидий из федерального бюджета открытому акционерному обществу "Российские железные дороги" на возмещение недополученных доходов, возникающих в результате установления льготных тарифов на транзитные перевозки по территории Российской Федерации железнодорожным транспортом общего пользования грузов в контейнерах）」 2020 年 8 月 21 日付ロシア連邦政府決定第 1265 号

公益財団法人環日本海経済研究所  
調査研究部長・主任研究員 新井洋史

## 【 資 料 】

公共鉄道を利用したコンテナ貨物のロシア連邦領内通過輸送に対する優遇料金設定の結果として生じる収入不足を補填するため公開型株式会社「ロシア鉄道」に対して連邦予算から補助金を支給する規則（2020 年 8 月 21 日付ロシア連邦政府決定第 1265 号により承認）抄訳<sup>2</sup>

1. 本補助金規則は、公共鉄道を利用したコンテナ貨物のロシア連邦領内通過輸送に対する優遇料金設定の結果として生じる収入不足を補填するため公開型株式会社「ロシア鉄道」（以下、「ロシア鉄道」）に対する連邦予算からの補助金（以下、「補助金」）の目的、支給要件、支給手続きについて定める。

本補助金規則において「通過輸送」とは、別添 1 に示すルートでのコンテナ貨物輸送を指す。

本補助金規則において「優遇料金」とは、通常のインフラ使用料と比べて、以下に掲げる金額以上の金額を減じた料金を指す。

---

<sup>2</sup> 読者の理解を容易にするため、一部の言い回しを簡略化している。厳密な理解のためには原文を参照願いたい。

a) 東-西（西行）

20 フィートコンテナ：38856 ルーブル

30 フィートコンテナ：58280 ルーブル

40 フィートコンテナ：77706 ルーブル

b) 西-東（東行）

20 フィートコンテナ：25902 ルーブル

30 フィートコンテナ：38853 ルーブル

40 フィートコンテナ：51804 ルーブル

2. 補助金は、国家プログラム「交通体系整備」の一環として、優遇料金設定の結果として生じる収入不足額をロシア鉄道に対して支給する。補助金支給は、通過コンテナ貨物量の増加に向けたものである。

3. 補助金は、別添2の様式によって報告される、優遇料金設定の結果として失った収入額に基づき、毎月支給される。

4. 補助金は、毎年の連邦予算において連邦鉄道庁に配当される予算額の範囲内で支給される。補助金は、連邦鉄道庁とロシア鉄道との間の補助金支給に関する協定に基づいて支給される。協定には、所定の検査を受けること、補助金受給による毎月の計画輸送数、必要に応じてその他の報告を行うことなどについてロシア鉄道が同意する旨を含める。

5. ロシア鉄道は、協定を締結しようとする月の1日現在において、以下に掲げる条件を満たしていなければならない。

a) 税・課徴金等の滞納が無いこと

b) 補助金返還等の期限超過債務が無いこと

c) 企業再編、破産手続き等の途上に無いこと

d) 本補助金規則1項の目的に沿った他の補助金を受給していないこと

e) オフショア法人の株主比率の合計が50%を超えていないこと

6. ロシア鉄道は、連邦鉄道庁に対して、協定締結の申請書及び前項の条件を満たしていることを示す書面を提出する。連邦鉄道庁は、提出書類を審査の上、15日以内に協定締結または拒否の決定を下す。

7. 補助金受給のため、ロシア鉄道は、別添2の様式による収入不足額の報告および別添3の様式による補助金支給を通じた計画輸送数に対する実績数の報告を、翌月20日までに連邦鉄道庁に提出する。

8. 連邦鉄道庁は、前項の報告受領から5日以内に、審査を行い、補助金支給を決定するか、もしくは理由を示したうえで報告を返却する。報告が不正確である場合、本補助金規則に違反する場合に、報告は返却される。

9. ロシア鉄道は、報告の返却を受けてから5日以内に、所要の修正を行い、再提出する。連邦鉄道庁は、再提出された報告の受領から5日以内に、審査を行い、補助金支給を決定するか、もしくは理由を示したうえで補助金不支給を決定する。

10. 補助金不支給の理由となりうるのは以下に掲げる通り。
- a) 本補助金規則 7 項および 9 項に規定する報告が規定通りになされないこと
  - b) 提出された情報が不正確であること
11. 補助金支給決定後、10 営業日以内に指定口座に補助金を送金する。
12. 連邦鉄道庁は出納計画策定にあたり、補助金の支給額および支給日を考慮する。
13. 連邦鉄道庁等の検査で要件違反の事実が確認された場合、もしくは本補助金規則 15 項に該当する場合は、それぞれ以下の通りに国庫に返納する。
- a) 連邦鉄道庁の請求による場合 請求を受けてから 10 営業日以内
  - b) 国家財政管理機関の請求による場合 ロシア連邦財政関連法制に定める期間
14. 補助金支給の成果は、協定において合意された計画輸送数に対する実績数の比として算定する。
15. 別添 3 の様式による実績報告において、補助金支給の成果が 1 を下回る場合、次式によって算定される金額（V）が国庫に返納されるものとする。

$$V = V_0 \times \left( 1 - \frac{d}{D} \right),$$

$V_0$  支給済みの補助金額

$d$  輸送実績

$D$  協定において合意した当該期間の計画輸送数

16. 連邦鉄道庁および連邦財政管理機関はしかるべき検査を実施する。

#### 別添 1 コンテナ貨物通過輸送ルート

方面	通過コンテナ貨物輸送が経由する鉄道駅	
	入国する国境・臨港駅	出国する国境・臨港駅
1. 東-西	太平洋海域の臨港鉄道駅	バルト海、アゾフ・黒海海域の臨港鉄道駅 フィンランド、ベラルーシ、ポーランド、アゼルバイジャンとの国境駅
2. 西-東	バルト海、アゾフ・黒海海域の臨港鉄道駅 フィンランド、ベラルーシ、ポーランド、アゼルバイジャンとの国境駅	太平洋海域の臨港鉄道駅

別添 2、別添 3（省略）