

## イベント

## ERINA セミナー

## 最新の国際物流事情—ユーラシア大陸横断鉄道物流

日 時: 2020年12月16日

会 場: 朱鷺メッセ3階 中会議室301、オンライン併用

講 師: 株式会社日新国際営業第一部長 桜井正成

本日は「最新の国際物流事情—ユーラシア大陸横断鉄道物流」について話をさせていただきます。

### 1. なぜ今、ユーラシア大陸鉄道が注目されるのか?

実は、この問いへの回答が本日のまとめとなる。

1つ目はスペースとコンテナの不足である。今年は特に新型コロナウイルスの影響を受けて、飛行機も船もスペースとコンテナがなくなり、日本のサプライチェーンが乱れている。そこで、荷主は第三の物流輸送手段として、日本とヨーロッパ間のユーラシア大陸鉄道に注目し、実際に利用していただいている。

2つ目はテロと海賊等のリスクである。最近報道されなくなったが、一時、イスラミックステート (IS) によってテロが各地で起きていた。その中の一つにスエズ運河の爆破予告があった。それ以後、運送業者や船積み担当者は、Business Continuity Plan (BCP) の観点からシベリア鉄道や大陸横断鉄道を利用している。また、テロのみならずホルムズ海峡やアデン湾では海賊により今も緊張が続いている。場合によってはシージャックされてしまうこともある。このようにリスク回避の観点、BCPの観点からユーラシア大陸鉄道が注目されている。

3つ目は水位である。欧州の物流は、川船によるフィーダー輸送が動脈になっている。昔、社会科でドイツのデュースブルグ工業地帯のことを勉強した記憶があると思うが、ここでは多くの貨物を川船で運んでいる。2018、2019年は欧州地方の

乾燥のため川底の水位が低くなってしまった。その結果、船に大量の荷物を積むことができなくなり、トラックや鉄道輸送へシフトした。デュースブルクは内陸地にあるので、大陸鉄道が注目された。

4つ目は、シベリアランドブリッジ (SLB) の利用促進である。これは日ロ首脳会談後に、日本とロシアの両政府の経済プランが策定された。その中にシベリア鉄道の利用促進についての記載があり、国土交通省と地方の協力を得てこのプログラムを推進している。

5つ目は中欧班列である。中欧班列というのは中国とヨーロッパを鉄道で結ぶサービスで、これについては後ほど説明するが、2011年のサービス開始以来、取扱物量・運転本数が急上昇しており、現在、このルートは大変注目されている。

6つ目はエコチャレ (SDGs, ESG, CO<sub>2</sub> etc.) である。これは私が勝手に作った言葉で、エコチャレンジのことである。日本からヨーロッパまで船と鉄道を組み合わせると輸送した場合と、全て飛行機で輸送した場合とを比べると、前者のほうが9割以上CO<sub>2</sub>を削減できると言われている。今、環境問題は、地球規模で取り組まなければならない。このような状況の中では、大陸鉄道による輸送は貢献できると思う。

最後7つ目は TOKYO 2020 で、これについては最後に説明したい。

### 2. 株式会社日新について

株式会社日新の本社は神奈川県横浜市にあり、私が勤務している事務所は東京の半蔵門にある。創業は1938年で、国内外にネットワークを持っている。新潟

県には糸魚川に営業所がある。私たちが行っているサービスは貨物自動車運送事業、倉庫業などをはじめ多数あるが、本日は「外航海運にかかる利用運送事業」を中心に話を進めたい。

最初に、私が国際営業第一部長として担当している業務を中心に話をしたい。国際展示会の輸送をしている業者の協会 (IELA) と日本展示協会の2つのメンバーとして日新は登録している。また、日本トランスシベリア輸送業者協会 (TSIOAJ) において、私は事務局長を務めている。国際フレイトフォワーダーズ協会 (JIFFA) は、日本のフレイトフォワーダー約500社が加盟している最大の団体で、会長は現在日新の専務で、私は教育委員会の役員に就任している。

### 3. 利用運送事業について

次に、利用運送事業について説明したい。

複合一貫輸送は誰もができるわけではない。免許が必要になる。免許の名称は第二種貨物利用運送事業 (外航海運) である。この免許を国土交通大臣から受けて、サービスを営むことができる。この免許を得るためにはまず「事業計画」と「集配計画」を国土交通省に提出する。大変厚い資料を出して2、3カ月から半年後によく許可がおりる。その後、運賃と料金の届出を行う。例えば、新潟港からアメリカのシカゴまでの輸送を提供する場合、新潟から〇〇経由で20フィートコンテナはいくら、40フィートコンテナはいくら、ターミナルハンドリングチャージはいくらなど、という料金表の届出をする。アメリカほど厳しくは

ないが、私たちが顧客に提供している利用運送サービスの運賃と料金については国土交通省に届け出をしている。先ほど第二種の話をしたが、第一種は港から港、つまり、ポート to ポートのサービスのことである。こちらは、届出制なのでハードルは高くない。ハードルが高いのは第二種、ドア to ドアサービスの免許である。その他、法律は輸出貨物が対象になり、輸入や三国間は対象外になる。また、定期的に報告義務があり、事業概況や事業実績また役員の変更などを国土交通省に報告することが求められている。細かいことだが名義貸しの禁止などもある。また、顧客から荷物を預かり、輸送するサービスをするので運送約款があるが、この約款は各営業所に掲示されている他、各社のホームページに掲載されている。

日新は日本国内の許可のみならず、アメリカの連邦海事局 (FMC) や中国海運条例などの免許も持っているため日本からアメリカ、日本から中国への輸送サービスを行うことができる。第二種貨物利用運送事業は国土交通大臣から許可を得るということで、私どもは顧客に C.T.B/L (複合一貫運送証券) を発券することができる。

利用運送事業についてのまとめになるが、第二種利用運送の免許を持っている場合は複合一貫運送サービスが可能になる。港から港のみならず鉄道と船、船とトラックなどを組み合わせて複合一貫輸送サービスを提供することができる。また、この利用運送事業 (外航海運) という免許を持たない会社はこのサービスを提供することができない。特に日本の場合、日本から出発する船積みに関しては、ライセンスを持った会社だけが提供できるサービスということになる。

次に私たち日新が発券している船荷証券 (B/L) は、準拠法が日本であり、裁判管轄も日本だ。万一、顧客との間でトラブルが発生した場合、日本の法律で国内において解決できる。これは大きなメリットである。日頃よく利用している船会社またはフォワーダーの B/L 約款をよく見ると問題がありそうな表現をしている会社もある。例えば、ある会社は他の会社の裏面約款をそのままコピーして貼り付けているところもある。中国の会社なのに準拠法がオースト

リアと書いてあったりすることもある。利用の際は是非約款を確認して、日頃使っている会社は本当に大丈夫なのかということを確認した上で利用されることを勧める。

最後に先ほど触れた JIFFA のシェアについて簡単に触れておきたい。Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC) というのはこの免許を持ったサービスを営んでいる会社のことで、NVOCC のシェアは輸出も輸入も4割くらいと言われている。日本を発着する輸出・輸入のコンテナ貨物のうち約4割は JIFFA の会員が扱っていることになる。輸出をしようと思った時、すぐに船会社のことを考える方がいるかもしれないが、船会社の他にフォワーダーを使うことも一つの選択肢になる。例えば、新潟港から船積みをしていて、外国船社では不安がある場合は、その船会社の間にフォワーダーが入って B/L を発券することによって、その船が国外の会社でも日本のフォワーダーが入れば、準拠法は日本、裁判管轄も日本ということになり、リスクの軽減になるのかもしれない。

ここまで日本の法律について話をしてきたが、国際条約と国内法について簡単に見ておきたい。注目していただきたいのは、1924年のヘグルールズで約100年以上前にできた法律で、現在も71カ国で批准され使われている。その頃はまだコンテナがない時代で、1960年代になってコンテナが登場して、このヘグルールズにコンテナを使った場合を想定した内容に少し修正

があり、日本やイギリスはヘグ・ビスビールールズを採用している。国内法としては、国際海上物品運送法という法律が作られ、日本はコンテナをベースにした国内法、国際海上物品運送法という法律がある。100年前の法律、条約をベースにしている国と比べたら比較的進んでいるとはいえ、まだ世界で23カ国しか批准していない。

#### 4. 鉄道事業

次は鉄道事業について話をしたい。

株式会社日新は1964年に鉄道事業をスタートし、1965年には日系物流企業として初めてシベリア鉄道を使った輸送サービスを開始した。1990年にはモンゴル向けの輸送を開始、1992年には中国を経由してカザフスタン向けのチャイナランドブリッジ (CLB) サービスを開始した。2008年にはベトナム国鉄と合弁で鉄道会社を設立し、ハノイとホーチミンの間を実際に車両を持って輸送サービスを提供した。その後2014年には、インドネシアのジャカルタスラバヤ間で鉄道輸送を開始、2017年には日系の物流企業として初めて中国とベトナム間の列車 (中越班列) の輸送サービスを開始した。そして2018年、日本でやはり初めて中欧班列のコンテナを使った日中欧鉄道輸送を実施した。

さて、私たちのサービス商品についてであるが、ブルーの線が主に北回りの SLB で、赤い線が南回りの CLB である。日新は両方のサービスを持っている (図1)。

図1 日新の鉄道事業



(出所) 株式会社日新

## 5. SLBの現状と課題

SLBについては、私たちは通常、業務の中でトランジットとノントランジットというように使い分けている。トランジットというのは日本または極東から旧ソ連を通過してヨーロッパまで結ぶサービスのことである。ロシア止まりの場合はノントランジットという表現をして使い分けている。本日はトランジット貨物を中心に話をしていく。

次は線路の幅、軌道幅について話をしたい。図1でブルーの線は北回りで、シベリア鉄道であるという話をした。ロシアの鉄道のレールの軌道幅は1520ミリメートル、通常、広軌と呼んでいる。この広軌は旧ソ連の他にモンゴル、フィンランドが広軌の軌道幅を採用している。一方、赤い線、ヨーロッパ、中国、日本の新幹線は標準軌と言われ1435ミリメートルある。日本の在来線はもっと狭い。通常私たちがサービスを提供しているところは、広軌と標準軌で線路の幅が違うため、国境で積み替えが発生することになる。

次はEBについてである。イーストバウンドの略で、東航という。日本からみると輸入のことで、ロシアのポストチヌイ港出港後、3日後に横浜港に船が入ってくる。ロシアの船会社のフェスコの航路で、その船はその後日本、太平洋側をぐるりと回って今度は日本海側に入る。

一方、WBはウエストバウンドのことで西航という。日本から見て輸出のことである。富山県伏木港に2週間に1回入ってくる。伏木港を出航すると、その翌日にはウラジオストク港に入る。ウラジオストク港に入港した後、欧州向けコンテナは約3日間ウラジオストクで手続きのため停まって、その後ブロックレイン(1編成が途中編成替えすることなく、出発地から仕向地まで列車単位で輸送するサービス)に積み込まれる。つまり富山からポーランドやドイツの内陸地まで現在約16日から21日、約3週間程度で輸送することが可能である。ただ富山伏木港は現在隔週サービスである。一方、新潟港と直江津港からは韓国向けの船が出ており、韓国経由でロシア向けのサービスについても極東までは週7便くらいあると聞いているので、高頻度のサービスが受けられると思う。

次はSLBのメリットである。

まずはリードタイムがあげられる。先ほど申し上げたとおり、富山からポーランド、ドイツ向けは大体3週間程度で輸送することができる。欧州向けの船と比べるともちろん早いですが、飛行機と比べても実は大差がない。例えば、欧州のハブ空港であるフランクフルトまで貨物を持っていくと、中欧についてはそこから大体トラックを使うことになる。例えば、ルーマニアへはフランクフルトに到着して、当日中に最終仕向地まで持って行くことはあまりない。場所によっては、1週間くらいかかることもある。つまりここであと2週間待てば、3週間となり、SLBと同じ日数になる。さらに、SLBはコンテナ輸送なのでより多くの物量を運ぶことが可能で、運賃が安くなるメリットがある。

2つ目は、スペースとコンテナ不足対策である。現在、マーケットでは旅客便を中心とした日欧間のフライトキャンセルに加えて、本船スペースとコンテナの確保が深刻になっている。2020年11月現在、日欧間で最も早く、安定したサービスを提供しているのはSLBのみであった。しかし、実はその後状況は大きく変わり、現在は年内の船は既に満杯で、1月の2-3週目以降にようやく受付できる。

なお、新潟港にはフェスコの船が入っていないが、日新では他の船会社と提携してシベリア鉄道を使った輸送サービスを提供している。

最後に運賃だが、現在、海上運賃も航空運賃も大きく変動している。今はどちらも高騰していて、この状況は当分の間、続く見通しである。一方、SLBは年間を通じて比較的安定している(発表時点)。

次にSLBの課題である。

最初に、船についてである。太平洋側から欧州向けに動かしている船、また太平洋側からアメリカ向けに動かしている船はどちらも大型であり、出港日はずれることはほとんどない。一方、このシベリアランドブリッジに使っている船は、残念ながら小型で、荒天になると船が遅れることがある。船が小型ということが一つの課題だが、それはフェスコの船に限ったことではない。新潟港に発着する船もそうだが、日韓・日中航路のほとんどが小型船である。ヨーロッパ航路やアメリカ航路と比べ不安定で

はあるが、アジア域内や極東航路内では他と比べるとそれほど変わらないと思っている。

その影響を受けて2つ目の課題は、出港日と鉄道接続の到着日が不安定ということである。大型船のヨーロッパ航路は東京港を出港して、ハンブルクの入港予定日がスケジュール上に書かれていたら、よほどのことがない限り、入港予定日が崩れることはない。また、鉄道輸送のアメリカ向け、例えばロサンゼルス経由シカゴ行きの場合、ロサンゼルスからシカゴの間は鉄道で運ぶことになるが、シカゴ到着の予定日はずれることはほとんどない。ところが、このSLBおよびCLBに関しては、到着予定日が現段階ではおよそ何月何日くらいというような案内をすることになる。到着日が予定通りのこともあれば遅れることもある。また前倒して到着してしまうこともある。受け側からしてみると輸入通関の準備やトラックの手配をしなくてはならないので、到着日が確定しないことは不便である。残念ながらここで商売の影響を受けてしまうことになる。とはいえ、現在、飛行機も船もスペースが取りにくい状況なので、SLBはスペースが取りやすい点を考えると、大きな課題にはならないと思っている。

3つ目の課題は、輸入貨物の「On Board Notation (OBN)」についてである。これは業務をやっている方は理解いただけたと思うが、B/L、すなわち船荷証券を発行する際はOBN、つまり船の名前と出港日を書かないとB/Lとしての機能を果たさない。つまり銀行が買い取ってくれない。例えば、ウラジオストクまたはポストチヌイの港を出た時点で業務上B/Lを発券すると、横浜港には3日後に着いてしまう。輸入担当の方はその時点でやっと船が決まって、そこで保険をかける。B/Lが届かないため貨物を受け取れないということが起きてしまう。

次はコンテナ輸送時の重量制限で1梱包あたり1.5トンなど、場合によってはロシア語の書類の提出やSMGS(レールウェイビル、つまり鉄道運送状のこと)が全部ロシア語で作られていることがある。ある程度ロシア語を読める人が必要になると思う。

危険品に関しては、CLBは危険品を受けられる貨物が非常に少ないのに対し

て、シベリア鉄道は結構広い範囲で受けることができる。ただし、ショアリングの指定がある場合がある。普段はこういう風に積めているのに、ロシアではこういう風に積みというのはおかしいと言われることもあるかもしれないが、ロシア側から指定された形でショアリングコンテナ内の固定をしていただくことになる。

続いては課税価格の問題である。課税価格というのは税金を計算するときの根拠となる数字のことである。通常はCost Insurance and Freight (CIF)と言って、物の値段と保険と運賃を合計して、そこから関税や税金を計算する。当然のことながら、飛行機と比べたら運賃は安くなるので課税価格は安くなり、納税額も安くなる。ところが普段海上で荷積みされている方からすると、鉄道は運賃が若干高くなるから納税価格が高くなってしまふ。とはいえ、現在海上運賃も非常に高くなっているのので、SLBやCLBとあまり差がなくなっているのでも大きな問題にならないと思う。

次はバランスの問題である。バランスというのは2つの意味がある。1つはコンテナ内のバランスで、コンテナの中に荷物を積み込む際に片方が重くなったりしないように均等に詰めることである。日本はほとんど大丈夫だが、他国の場合は貨物が到着すると次から次へ積み込むため、片方だけ重くなったりすることがある。もう1つのバランスはWB（西航）とEB（東航）、つまり日本から見て輸出と輸入のバランスである。このバランスをできるだけ均等にしなければならない。これは私たちにとって解決していかなければならない大きな課題である。なぜならば、出て行ったコンテナと貨車が戻って来なければ、次の船積みはできないからである。今現在、極東地区、日本・中国・韓国から出て行くヨーロッパに向かう貨物の量と、ヨーロッパから極東地区、日本・中国・韓国に入ってくる貨物は圧倒的に日本から見て輸出、つまりWB（西航）、西へ行く貨物が多いのでこのバランスの調整というのが私たちにとって大きな課題になる。

次は振動によるダメージについて話をしたい。多くの方から鉄道を使った場合、振動があるのではないかとと言われることがある。そもそも船と鉄道の揺れは異なる。船の

図2 日新の中国鉄道を使ったサービスメニュー



(出所)株式会社日新

場合はピッチングとかローリングというように表現する。ザブーンというような形である。一方、鉄道の場合はガタン・ゴトン・ガタン・ゴトンという形で微振動が続く。鉄道の揺れの対策としては、ブロックレイン、緩衝器および接続台車などがあげられる。他にも色々あるが、この3つについて話をしたい。

鉄道輸送が心配だ、という声に対して、私は「アメリカの中西部、イリノイ州、ミシガン、オハイオ、インディ、この地区に多くの自動車工場がある。日本の自動車メーカーもこの地区にある。部品などはアメリカ西海岸のロサンゼルスやシアトル、タコマまでは船で持って行き、そこから先は全部鉄道で運んでいる。自動車メーカー以外の荷物も鉄道で運んでいるが、大きなダメージは発生していない。」と、説明している。

緩衝器については貨車の連結器の横に少し大きな丸いプレートみたいなものがあって、バネでお互いに押し合って揺れを防ぐというものである。接続台車は貨車と貨車との間にあるので、切り離すことはできない。以前はよく途中で切り離されたと言われたことがあるが、このような車両を使うことによって切り離しができなくなっている。とはいえ、全ての車両がこの接続台車で運んでいるわけではない。まだ一部であるということを理解いただきたい。

次は CLB である。  
私共の CLB は3つのサービスを持っている(図2)。

1つ目は中国とヨーロッパ間を結ぶ「中欧特快」のサービスである。2つ目は日本から中国鉄道を使ってヨーロッパを結ぶ

「日中欧 Sea & Rail」サービスである。3つ目は日本と中央アジアモンゴルを結ぶ「中央アジア特快」サービスである。

## 6. 中欧班列の現状、メリットと課題

中欧班列といっても大きく3つのルートがある(図3)。

ブルーの表示、東ルートは満洲里を経由するロシアルートである。緑の表示、中央ルートは二連浩特を経由するモンゴル経由のルートである。3つ目、赤の表示はカザフスタンを通過する西ルートで、阿拉山口・ホルゴスという国境を通過するカザフルートである。

主要ターミナル重慶、武漢、鄭州などについては現在定曜日サービスになっている。先ほど鉄道の出発日が不安定であると言ったが、中国に関しては定曜日に出発するようになっているようだ。貨車の積み替え作業については、以前は結構時間がかかったが、改善されたと言われている。しかし、最近は物量が急上昇しているため、国境での積替えが追いつかず一時的に止まっていたようである。中国を通過するトランジット通関は、こちらも以前と比べて改善されている。カザフルートについては阿拉山口とホルゴス経路が併用されている。ロシアルートについて、満洲里経由は全体の2割程度だが、他に綏芬河も併用されてきた。

中欧班列のメリットについては、基本的には SLB とほぼ同じである。付け加える

図3 中欧班列



(出所)株式会社日新

とすれば、中国国内の色々なところから列車が出ており、運賃料金が比較的安定していることである（発表時点）。中国からの輸出の船積み運賃は1週間ごとに変わるが、鉄道で持っていくと比較的安定しているので船と比べてスペースが取りやすかった。実は、今は取りにくくなってきている。他のメリットは中国政府または地方政府から補助金が出ていることである。補助金によって運賃は安くなっている。また、中国独特のルールであるが、中国にはどういわけか船積みするとお金が戻ってくるというキックバックという制度がある。これはあまり良くないだろうということで、この中欧班列については私が知る限りマイナス運賃やキックバックはなかった。最近になって、一時期、出たということも聞いているが、もとはといえば運賃市場では価格が高騰しているのも多分なくなったのではないかと思います。

次は中欧班列の課題である。メリット同様、SLBとはほぼ同じだが、特徴的なものをあげるとB/Lが発券できないことがある。B/Lとは船の切符のようなもので、鉄道区間だけのものについては鉄道運送状というものがある。鉄道運送状はまだいくつか課題があって、実荷主名しか書くことができないと言われていたりすることもある。実際には解釈が違う場合もあるが、総合すると、ここはオッケーだ、ここはダメだ、という風になっている。まだこの辺が混乱しているということである。あとはルートが乱立しているという

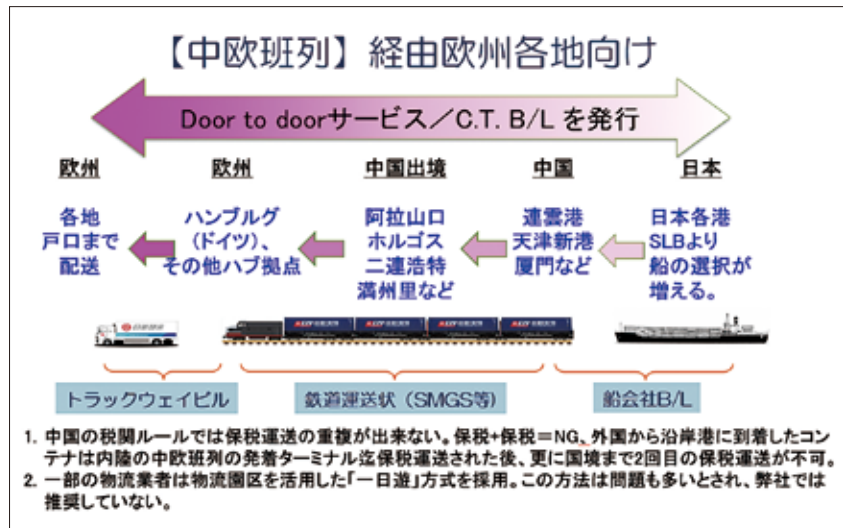
問題がある。先ほど申し上げたとおり、原則危険品輸送ができない。また、西航と東航のバランスも調整しないと一方的にヨーロッパに行ってしまうと、貨車もコンテナも帰って来ないということになる。

### 7. CLB 日中欧 Sea & Rail サービスと中央アジア特快 & モンゴル向けサービス

日新では、日本から中国経由欧州向けであればB/Lを発券する。鉄道区間のみではないので日本を出航する時に、まず船を使うのでB/Lを発券している（図4）。

中欧班列の揺れの状況については、

図4 CLB 日中欧Sea & Rail サービス



(出所)株式会社日新

2018年私たちが調査した結果では損傷したものはなかった。

中央アジアとモンゴル向けのサービスについては、図5のとおりである。昨年からカスピ海を越えて、アゼルバイジャンのバクーまで持っていくようなサービスも開始している

### 8. 環境の変化

現在コンテナ船を中心に混乱が続いている。新規のブッキングが受付停止になっている。また、物量急増で港湾、鉄道とトラック等の処理が追いつかない状況である。

今、日本のサプライチェーンが乱れている。さらに来年には東京オリンピックが予定されている。実は東京港は港湾エリアにオリンピック会場、競技場が14カ所予定されている。また、東京ビッグサイトがメディアセンターになる。さらには選手村も晴海埠頭の近くにできる。計画によるとオリンピック期間中は、1日3000-5000台の大会関係の車両やバスが走ると言われている。今でさえ東京港は大変混雑しているのに、そこに5000台のバスや車が入ってきたら大混乱するに違いないと思っている。

そこで私たち運送会社は顧客に対してBCPの観点から代替手段を提案している。例えば、博多港で揚げて、そこからJRのコンテナ列車で東京まで持ってくれば東京港の混雑は回避することができる。コストはかかるが、東京港の混雑を回避

図5 CLB 中央アジア特快&モンゴル向けサービス



(出所)株式会社日新

することはできる。また新潟港についてもすぐ価値があるのではないと思う。現在新潟港は韓国向けに週7本、そのうちの一部は中国行き船も出ているが、東京港のバックアップとして新潟港は使えるのではないと思う。

東京港のバックアップで意外と多くの方が横浜港や千葉港、川崎港というように考えられるが、例えば100%全部をどこかの港に移すのではなく、100本あればそのうちの2、3本を新潟港に、また5本を博多港に揚げるような形でいくつかのバックアップ方法を検討して対策を立てたほうがよい。

本日新潟港を見学させてもらった。新潟港の一番の魅力は昼休みの時間を含めでもターミナルの前でほとんど並ばないと聞いて、東京港で2時間、最大8時間待つよりはその時間を使って新潟港まで走らせたほうがよいという考え方もあるのではないかと思った。