

シベリア鉄道の現状と将来 ～辻久子先生に聞く～

(NHKラジオ放送 夕方ホットトーク 平成28年2月17日)

シベリア・ランドブリッジについては、多くの物流関係者が注目するところです。とくに最近中国も大連港などから満洲里を通りシベリアを経由する鉄道輸送にも力を入れています。

そこでシベリア・ランドブリッジの専門家の辻久子先生（環日本海経済研究所・名誉研究員）に、シベリア鉄道についてお話を伺いました。辻先生はご多忙のなか当協会の質問に特別にお答えいただきました。

Q1：辻先生は北東アジアの物流がご専門で、シベリア鉄道を利用した国際貨物輸送などを研究されています。まずシベリア鉄道の歴史や特徴をご説明下さい。

A：シベリア鉄道はロシアのモスクワと東の端のウラジオストクを結ぶ大動脈で、20世紀初頭、今から100年前に建設されました。以来、ユーラシア大陸の人や貨物の輸送の中心的役割を果たしてきました。全長は9,288 km、線路幅は日本の新幹線が採用している標準軌（1435mm）よりも約10 cm広い広軌（1530mm）です。

なお、モスクワ～ウラジオストク間は寝台特急で7日間かかります。全線電化・複線化済みで年間輸送能力は約1億2,000万トンとされています。

シベリア鉄道はロシアの大地を東西に魚の脊椎のように走り、途中駅を起点に数多くの支線が肋骨のように南北に伸びて、広大な鉄道ネットワークを形成しているのです。これらの支線を通じてロシア国内はもとより、近隣の中国、モンゴル、中央アジア、中東、ヨーロッパ諸国までレールで繋がっています。また、北側を並行して走るバム鉄道が補完的役割を果たしています。

Q2：シベリア鉄道は今、ロシア経済の中でどれだけ重要なのでしょうか？

A：まずロシアの国内物流において重要です。ロシアは同じ大陸国である米国などと異なり高速道路路網が発達しておりませんので、国内輸送における鉄道の役割が極めて高いのです。ロシアの国内貨物輸送量をトン・キロベースで見ますと鉄道と石油・ガス向けパイプラインが半分ずつ分担しています。ウラジオストクで売られている消費財の多くがロシア西部から鉄道輸送されています。国内郵便物も鉄道で運ばれています。面白い例では、ウラジオストクで組み立てられたマツダの新車は完成車専用ワゴンに搭載されて大消費地モスクワへ輸送されています。

Q3：木材や石炭などの資源も多く運ばれているのではないのでしょうか？

A：シベリア鉄道はロシア経済の生命線である資源輸出を担っています。石油、石炭、木材、金属などの内陸部で産出する資源を輸出する上で、大部分が鉄道で東西の輸出港まで運ばれています。中でも石炭がシベリア鉄道の貨物の半分以上を占めています。実際、ナホトカ近郊に行きますと、68トン積みの石炭用ワゴンを70両以上連結した石炭列車が電気機関車8台に牽引されて、約6,000 kmの旅をしている迫力ある光景をよく目にします。日本のロシア炭輸入は増加傾向

にあり。2015年に日本が世界中から輸入した石炭の約9%がロシア産でした。その他、日本向けではアルミ・インゴット、木材などもシベリア鉄道で港まで運ばれます。

アジアからのロシアの輸出品の国内輸送にもシベリア鉄道が利用されています。日本製の乗用車がウラジオストク近郊から300台積の専用列車でモスクワまで輸送されることもあります。

また、中央アジアやモンゴルといった近隣内陸国の海への輸送にシベリア鉄道が利用されています。これらの内陸国の鉄道はロシアと同じ広軌を採用しており、国境での積替えも無くシベリア鉄道に繋がっています。

Q4：シベリア鉄道は、かつてのソ連時代と連邦が崩壊し市場経済が導入された今とでは、役割が大きく違うように思いますが、どうでしょうか？

A：シベリア鉄道が物流の大動脈を形成しているという点でソ連時代も現在も変わらないと思います。あえて比較すると、連邦の崩壊により国内分業の地理的空間が縮小したため、平均輸送距離は短縮されたでしょう。また市場経済が導入されて選択肢が増えた結果、輸入貨物が多様化しました。例えば、ソ連時代には流通していなかった東アジア産の消費財、家電製品、完成車、自動車部品などがシベリア鉄道でモスクワ方面へ輸送されています。

一方、空港の整備、近代的航空機の導入で人の長距離移動が航空路にシフトした結果、鉄道は旅客を失っています。

また、市場経済化の関連で鉄道運営組織が鉄道省から株式会社ロシア鉄道へと変更され、鉄道の上下分離原則の導入で分社化・民営化が進んでいます。効率化へ向けての改革です。

Q5：プーチン政権はロシアやシベリア極東の経済を発展させるためシベリア鉄道をどう利用しようとしているのでしょうか？どんな戦略を立てているのでしょうか？

A：プーチン大統領は極東やシベリアの開発を重視しています。減少を続ける極東の人口を反転させたいとの意向がうかがえます。産業面では、シベリア鉄道の活用を前提とした資源開発、各種経済特区の設置による企業誘致などが計画されています。興味深いプロジェクトとしてアムール宇宙基地の建設があります。現在カザフスタンで行っているロケットの打ち上げをシベリア鉄道沿線のアムール州に移そうという夢のあるプロジェクトです。鉄道インフラ整備ではシベリア鉄道とバム鉄道の輸送力増強計画が進められています。

Q6：シベリア鉄道を使った国際的なコンテナ輸送が注目されているということですが、それはどんなもので、どんなメリットがあるのでしょうか？

A：シベリア鉄道を利用したコンテナ輸送は1970年代に日本の主導で始まり、主に欧州や中東方面へのトランジット（通過）輸送に利用されました。シベリア・ランドブリッジと呼ばれています。日本から小型コンテナ船でウラジオストク近くのナホトカへ運び、コンテナ専用列車に積替えて欧州へ向かいます。当時のソ連は外貨獲得を狙い、スエズ運河経由に比べて割安な通し料金を設定したため人気を集めました。輸送品目は自動車部品、化学品、電気機器、機械類など多岐に亘りました。

1990年代にソ連崩壊や国内の混乱により一時低迷しましたが、2000年頃からロシアが新たな市場として台頭してきたのに照準を合わせ、今度は東アジアから直接ロシア国内向けにコンテナが輸送されるようになりました。スエズ運河経由でバルト海へ出て引き返すよりも輸送日数が短縮できます。アピールすべき点が安さから速さへと転換したわけです。

Q7：シベリア鉄道のコンテナ輸送の利用状況はどうなっているのでしょうか？

A：東アジアとロシア西部を結ぶコンテナ輸送の主流は現在もスエズ運河経由ですが、シベリア・ランドブリッジもスピードを武器に取扱量を伸ばしています。ロシア鉄道は更なるスピードアップをめざし、コンテナ列車の「7日間でロシア横断」というプロジェクトを進めているところです。

東アジア発ロシア向け輸出ではスピードが求められる電子機器、アパレルや自動車部品、ロシアからの輸入では非鉄金属や製材などがコンテナ輸送されています。

また、カザフスタン、ウズベキスタンなど中央アジア向けコンテナ輸送も活発に動いています。中央アジアで組み立てを行っている日系自動車メーカーも部品調達に利用しています。

但し、東アジア側のプレーヤーは日本から韓国、さらに中国へとシフトしています。貿易構造の変化によるものです。日本は既に家電や消費財の輸出国ではなくなっていますし、自動車部品ですらアジアへと生産拠点を移す例が見られます。

Q8：日本の企業にとって、シベリア鉄道を利用するにはどんな問題や課題があるのでしょうか？

A：コンテナ輸送では経済競争力の問題があります。日系荷主は日数を要しても料金の安いスエズ運河ルートを選ぶ傾向があります。近年、アジア～欧州間の海上輸送はコンテナ船の大型化が進み、タリフが非常に低く推移しているのです。従って、シベリア鉄道のコンテナ列車のスピードアップが実現したとしても、料金が値上げされるのなら利用しないと考える荷主も多いのです。

もう一つは日本とロシア極東の港を直接結ぶコンテナ船の配船頻度が少ないことです。鉄道に積む前にロシアまで船で運ぶのに苦勞しています。その為、一度釜山港へ持って行って積替えて韓国貨物などと一緒にロシアへ運ぶことが多く、時間的、料金的に不利となります。鉄道輸送のスピードが活かしきれないわけです。これも貨物量が少ないことが背景にあり頭の痛いところです。

Q9：中国が新しいシルクロード構想を打ち出しました。中国から中央アジアを通過してヨーロッパを鉄道で結ぶ計画がありますが、シベリア鉄道と競合するのではないのでしょうか？

A：この1～2年、中国内陸部からカザフスタン、ロシアを通過して欧州へ抜ける南ルート、中国東北部を通過してシベリア鉄道経由で欧州へ抜ける北ルートの両方でコンテナ専用列車の定期運行が始まり、輸送量も伸びております。実はどちらのルートもロシアを通過する為、ロシア鉄道としては歓迎しています。

現在のところ、中国ルートは高い料金、帰り荷（東向）の確保などの問題があってシベリア鉄道を脅かす存在にはなっていないと思います。実際、中国ルートはかなりの額の補助金を地元政

府から受けていると聞きます。今後は中国のどの地域を出発し、ヨーロッパのどの国へ向かうのかにより、ルートを使い分けることになるのではないのでしょうか。中国の内陸から欧州内陸部へは中央アジア経由を選ぶが、中国北部からはシベリア鉄道を使うというような使い分けです。選択肢が増えることは荷主にとっては歓迎すべきことで、中国に生産拠点をもち欧州方面に輸出する日系企業にとっては朗報でしょう。

Q10：シベリア鉄道と朝鮮半島を結ぶ構想があります。この構想の見通しをどうご覧になっていますか？

A：ロシア鉄道は広軌路線を外国まで伸ばしたいという野心があり、西はオーストリア、東は朝鮮半島への延伸を計画しています。また韓国も北朝鮮経由でシベリア鉄道にアクセスする夢を抱いています。しかし、実現には多くの難問が立ちまわります。まず、対話と協力を阻む国際政治情勢があります。またロシアと朝鮮半島では線路幅が異なるため、積替えが必要です。さらに老朽化した北朝鮮国内の鉄道インフラが国際貨物輸送に相応しいものなのか不明です。実現の難しさから韓国の物流業界は北朝鮮を経由する輸送に期待していません。

Q11：シベリア鉄道の輸送能力はまだまだ余裕があるのでしょうか、それともすでに限界にきているのでしょうか？

A：シベリア鉄道の輸送能力は区間によっては限界に近いと言われています。年々増加している石炭が今後も増え続けるとなるとバム鉄道と併せても不足するはずですが、それへの対応策としてシベリア鉄道・バム鉄道の近代化計画が「世紀のプロジェクト」として動き始めています。具体的には、待避線の敷設、駅の改修、自動閉塞装置の設置、変電所の建設、バム鉄道の複線化・電化などが計画されています。改修によりシベリア鉄道の輸送能力を約40%増加、バム鉄道の能力を倍増する青写真が描かれています。

Q12：ロシアは、シベリア鉄道や北極海航路など、新たな交通路としての役割が期待されています。辻先生はシベリア鉄道の今後をどうご覧になっていますか？何が課題でしょうか？

A：シベリア鉄道は永遠です。東アジアと欧州を結ぶショートカット・ルートとして重要ですし、ユーラシア大陸内陸部の開発に寄与するはずですが、それに対し、北極海航路はヤマル半島などの北極地域に眠る資源を積み出す航路として期待されています。アジア・欧州間を結ぶトランジット輸送路としては、定時運航が難しく、通年航海も不可能で経済性にも難があるなど課題が多いのです。

鉄道輸送の課題はDoor-to-door サービスです。駅からのラストワンマイルが問題となります。将来、シベリア鉄道のライバルとなりうるのは高速道路網ではないのでしょうか。ヨーロッパ～モスクワ間のコンテナ輸送ではトラックが活躍しています。シベリアや極東でも道路整備が進めば北米のようにトラックが国土を駆け巡る時代が来るかもしれません。

以 上