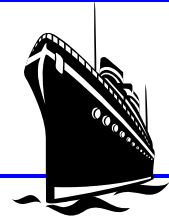


MSI Marine News

トピックス



●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご覧ください。(https://www.ms-ins.com/marine_navi/)

ユーラシア・ランドブリッジ ～「シベリア鉄道による貨物輸送」パイロット事業の結果～

2018年7月11日号と同年7月25日号のMSI Marine Newsでは「ユーラシア・ランドブリッジの現状と今後」についてご案内しました。その後も、同輸送ルートには高い関心が寄せられており、本稿では、国土交通省によるシベリア鉄道を利用した貨物輸送のパイロット事業の結果についてご紹介致します。

1. シベリア鉄道の利用促進について

シベリア鉄道はロシア極東のウラジオストクから西のモスクワを結ぶ鉄道ルートです。国土交通省はこれまでロシア鉄道と協力し、シベリア鉄道の利用促進に向けた取組を実施してきましたが、更なる利用促進を図るにあたり、輸送品質やリードタイムなどの課題検証を実施しました。実施事業は6社7品目にわたり、2018年8月に横浜港で出発式が行われ、順次パイロット輸送が始まりました。



2. パイロット事業の結果

輸送品目	輸送時期 (2018年)	輸送日数(日)				輸送品質
		海上 輸送	極東ロシア での積替等	鉄道 輸送	合計	
清涼飲料水	8～9月	4	3	8	15	製品品質への影響なし
食品	8～9月	10	6	7	23	製品品質への影響なし
楽器・工具	9～10月	9	9	9	27	製品品質への影響なし
建材	10～11月	8	7	10	25	製品品質への影響なし
機械部品	11月	10	9	8	27	製品品質への影響なし
日用品	11～12月	12	5	11	28	製品品質への影響なし
食品・日用雑貨	11～12月	2	17(注1)	12	31	製品品質への影響なし

(注1) 通関書類の修正手続きやリーファーコンテナへの積替え等不測の事態が発生し、想定以上の日数を要したとのこと。

(1) リードタイム

日本各地の港湾からモスクワ駅まで合計15日～30日程度の輸送日数で到着しました。これは海上輸送(サンクトペテルブルグ等を経由)を約50～60日と想定した場合、シベリア鉄道を利用した輸送日数は海上輸送の約1/2～1/3に短縮されることとなります。

(2) 輸送品質

上記のパイロット輸送では、製品への品質的な影響は確認されませんでした。11月～12月の輸送では、露点温度を下回った瞬間はなく、貨物の外装にも結露や水濡れはありませんでした。振動については、港湾荷役で5G、鉄道輸送中にシベリア中部のクラスノヤルスクで瞬間的に6G、

鉄道輸送全体を通して上下方向に2Gを継続して記録しましたが、日本国内での高速道路走行時と同程度の振動であり、製品への品質影響は見られませんでした。

		最高気温(°C)	最低気温(°C)	平均高温(°C)	平均低温(°C)
ウラジオストク	11月	14.2	-11.0	4.0	-3.6
	12月	7.4	-18.0	-4.5	-12.2
モスクワ	11月	9.1	-13.4	0.7	-3.6
	12月	1.6	-15.9	-3.6	-8.7

3. 鉄道輸送のメリット

輸送日数が海上輸送の1/2~1/3程度に短縮されるため、輸出食品においては現地の販売日数を延長することができます。また、従来、海上輸送では間に合わず航空輸送を利用してきた貨物に対して、コスト面での優位性があります。さらに、危険物の鉄道輸送は中国と欧州を結ぶ中欧班列(注2)では不可とされていますが、シベリア鉄道では必要な手続きを行えば可能となっています。今後、利用条件によっては海上輸送と航空輸送に代わる第三の輸送手段として期待されています。

(注2) 中国と欧州を結ぶ定期貨物列車

4. 通関や各種手続き

今回のパイロット輸送では、通関書類や各種手続き(食品輸送、混載輸送等)についても、検証がなされました。その一部についてご紹介します。

(1) 通関書類

課題：税関手続きに問題がある場合には、長らく貨物が取り置かれる可能性があり、リードタイムが読みにくい。

検証：専用の通関システムで事前輸入申告を行うことでリードタイムを短縮できるか検証。

結果：荷卸完了後、貨物がヤードに搬入されたことが確認されると通常1日程度で輸入許可が下りました。なお、ロシアでは、フォワーダーの発行するMT B/L(Multimodal Transport Bill of Lading)では通関が認められていない為、実際の荷送人及び荷受人が記載されたマスターB/Lの提示が必要です。

(2) ドライコンテナによる食品輸送における手続き

課題：ロシア鉄道の食品輸送における輸送規則上は、6~8月及び11~3月はドライコンテナでの食品輸送は認められておらず、コストを要するリーファーコンテナによる輸送を選択する必要がある。

検証：荷受人からロシア鉄道宛にClaim Refusal Letter(注3)を発行し、ドライコンテナで飲料輸送が可能か検証。

(注3)「万が一、品質劣化等が発生した場合でも、補償等を求めない」という趣旨。

結果：ドライコンテナでの輸送が本来認められていない時期(8月)でしたが、ドライコンテナによる鉄道輸送を実現しました。また、リーファーコンテナからドライコンテナに切り替えることで輸送費用を約1/2に削減できました。

国土交通省では、2019年度は輸送範囲を日本から欧州間に拡大してパイロット輸送を実施予定とのことです。

<参考文献一覧>

- ・H30年度シベリア鉄道による貨物輸送パイロット事業結果報告(国土交通省)
<http://www.mlit.go.jp/common/001278076.pdf>
- ・シベリア鉄道を利用した日本—欧州間のパイロット輸送(国土交通省)
http://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000447.html
- ・シベリア鉄道の利用促進について(国土交通省)
http://www.maff.go.jp/j/kokusai/kokkyo/food_value_chain/attach/pdf/haifu_5nd-1.pdf
- ・世界の天候データツール(気象庁)
<http://www.data.jma.go.jp/gmd/cpd/monitor/climatview/frame.php>

以上