

令和2年度シベリア鉄道による 日欧間貨物輸送パイロット事業報告

2021年3月

国土交通省 総合政策局

参事官(国際物流)室

令和2年度パイロット事業の概要

目的

過年度業務で未確認のロシア極東と欧州を直接結ぶブロックトレイン（1編成借上げ列車）におけるシベリア鉄道利用の「優位性」と「課題」を調査、検証することで、日欧間を結ぶ輸送手段として海上輸送、航空輸送に続き第3の輸送手段の「選択肢」として確立し、日露間の経済協力の関係強化に貢献する。

主な輸送ルート

- ・日本の各港 → ウラジオストク（海上輸送）
- ・ウラジオストク → プレスト（ブロックトレインによる鉄道輸送）
- ・プレスト → 欧州各地（鉄道orトラック輸送）

コンテナ数

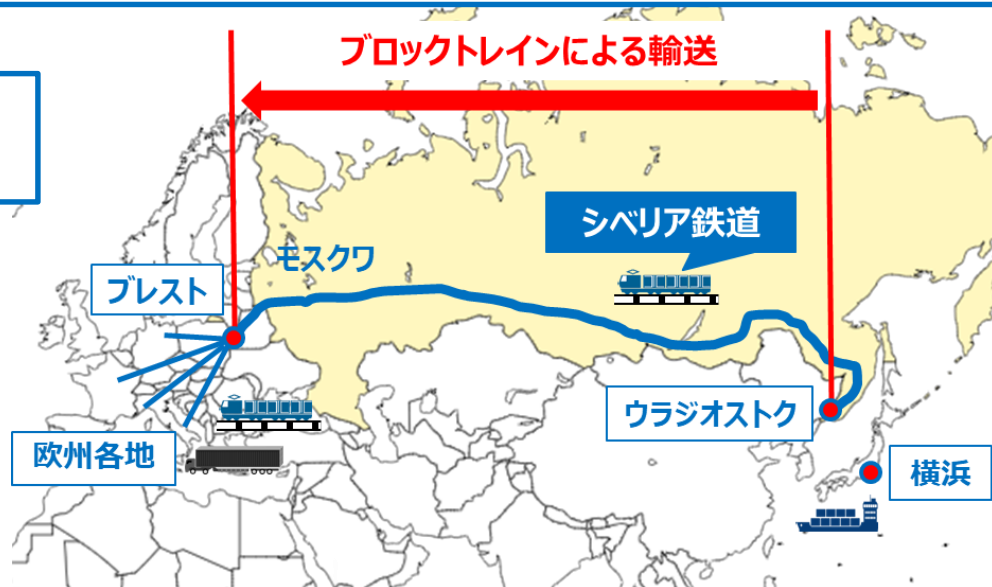
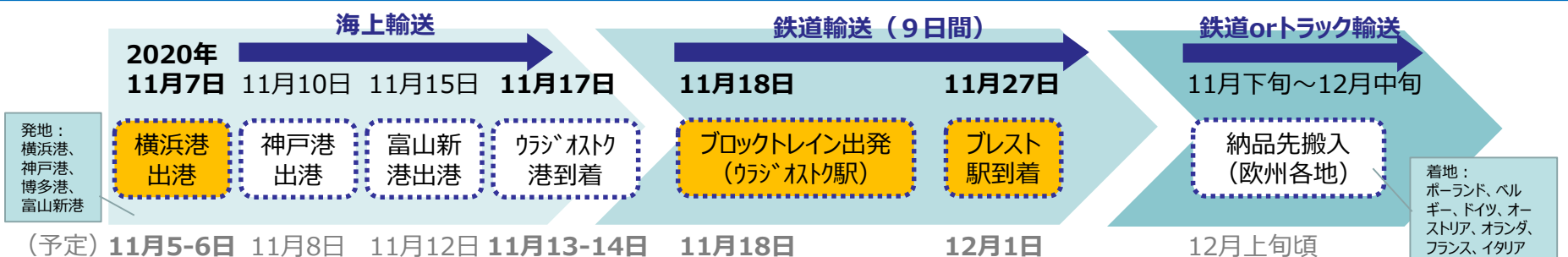
計34本の日本発コンテナを当該ブロックトレインにて輸送した。
 40ftコンテナ 28本、20ftコンテナ 6本
 合計 34本（うち2本は一般貨物）

検証項目

1. 輸送コスト
2. リードタイム
3. 輸送に係る手続き関連
4. 振動、温湿度などの輸送環境品質
5. 貨物の位置情報確認

輸送日程

※ロシア鉄道ロジスティクス（RZD Logistics）社提供情報により作成



【参考】モスクワ以西の接続
 ロシア-欧州方面間の輸送の際、プレスト（ベラルーシ）/マワシエビチエ（ポーランド）にて線路幅が変更となるため積替えが生じる。

令和2年度パイロット事業の検証結果

令和2年度業務における検証結果は以下の通りであった。

1. 輸送コスト

※ロシア政府による補助金約500～1,000USDを含む。

- ブロクトレインによる鉄道料金の低減効果はあったものの、総輸送費用※は通常の海上輸送比で約1.4～約3.4倍、**平均で約2.3倍程度**。（ただし、時期や貨種等により変動の可能性あり）
- コロナ禍により日欧間物流が不安定化している中で、**海上輸送、航空輸送に続く第3の選択肢として利用検討の余地がある**との声がある一方で、商用化に向けては**総輸送費用の更なる低減**が必要。

2. リードタイム

- 概ね海上輸送比で約半分のリードタイムを実現。（約0.3～約1.0倍、**平均で約0.7倍程度**）
- 15案件中6案件では、海上輸送比で**半分以下のリードタイム**を実現（ポーランド、オーストリア、ドイツ、ベルギー等）。
- ただし、鉄道が予定よりも4日早く着駅に到着したことにより、鉄道以降の輸送手配が間に合わないケースが発生したため、リードタイムの一定化が望まれている。

3. (税関、トランジットなどの) 輸送に係る手続き関連

- ブロクトレインの出発1ヵ月程前に、搭載するすべての貨物情報の提示が求められたが、貨物明細は通常、出荷直前に確定するため、対応が困難であったとの指摘があった。**貨物情報の提示期限については見直し**が望まれている。
- 鉄道運送状がロシア語表記のみであるが確認が困難であるため、**英語表記のみの書類によるトランジットおよび通関手続き**が望まれている。

4. 振動、温湿度などの輸送環境品質

- 貨物には外装・内装共に、ダメージは確認されなかった。
(ただし、計測装置には鉄道輸送の時に発生している**鉄道起因の細かな振動による擦れなどのダメージを確認**。)

5. 貨物の位置情報確認

- 日本の港湾からブレスト(ベラルーシ)の鉄道ターミナルまでは、船社が提供するWeb上のトレース画面から情報入手が可能であったが、**ブレスト(ベラルーシ)から先のトレース情報は、鉄道オペレーターに随時問い合わせる必要**があった。
- Web上でリアルタイムに位置情報が確認できないブレスト以降の仕向け鉄道ターミナル地に予定日より早く到着し、事前の到着通知もなかったため、**着駅での受け入れ準備が整わず、引き取りに遅延が発生**した。
- **ポーランド以西の欧州地域での貨物位置情報**もWeb上で、データベースの情報を取得できることが望まれている。