

シベリア鉄道で日露欧輸送実験

リードタイム半分 コスト下面課題も

国交省

国土交通省総合政策局は3月31日、シベリア鉄道による日本―ロシア・欧州間の貨物輸送の実証実験の結果を公表した。同省は海上・航空輸送に続く第3の輸送手段として、シベリア鉄道を利用する実証実験を推進。海上輸送と比べ、コスト面では約1.5倍と改善の余地はあるが、リードタイムは約半分と優位性を持つ。制度面など課題は残るが、海運や空運に代わる輸送手段となる可能性があると述べている。

2019年度は、輸送区間を日本―モスクワ間から日欧間に拡大した。パイロット輸送となる実証実験は、①東洋トランス(リチウムイオンバッテリーを含む電気工具・部品)②日新(アクリル系ポリマー、タンクコンテナ仕様)③日本通運(自動車部品、輸送容器)④郵船ロジスティクス(精密機器)の4事業。19年9月から順次実験を開始し、20年1月中に全て完了した。

名古屋から独デュイスブルクまでは名古屋港出港後、揚げ港のウラジオストクからモスクワまで鉄道輸送。ベラルーシ、ポーランドを経由し、計24日間で到着した。独ハ

輸送のコストと手続きには依然として課題が残る。輸送コストは、集荷増による値下げも見込めるが、海上輸送比で1.5倍以上と輸送費のさらなる軽減が望まれる。ほかにも、ロシア鉄道からパンニング変更指示を受け、仕出し港で積み込み直した事例や、貿易書類にロシア語訳が必要となり追加作業が生じた事例があり、今後の課題となる。

シベリア発横濱着は、ハインブルクからウラジオストクまで鉄道輸送後、横濱港へ海上輸送し、計22日で到着した。リードタイムに関しては、定時性が不透明という点で課題が残るが、海上輸送の約半分を実現。コンテナ積み替えに伴う

荷役作業については大きな問題は見られなかった。輸送品質に関しては外装へのこすれなどを確認したが、貨物自体のダメージは無し。貨物トラッキング(追跡)では、一部個別の問い合わせが必要となる区間があった。