

シベリア鉄道を利用した貨物輸送による 伏木富山港の物流活性化

富山県商工労働部立地通商課 主任 裏田 裕史

富山県では、伏木富山港からシベリア鉄道を利用したモスクワ・欧州向け貨物輸送ルートであるシベリア・ランド・ブリッジ（SLB）の利用促進による物流活性化に取り組んでいる。

1 富山県とロシアの経済交流

(1) ロシアとの経済交流

富山県とロシアは地理的な近さもあり、古くから貿易や人的往来が盛んに行われており、富山県にとってロシアは長年、主要な貿易相手国である。伏木富山港では北洋材の輸入や中古自動車、自動車部品の輸出などが行われ、両国間の物流・貿易の拠点として大きな役割を担っている。



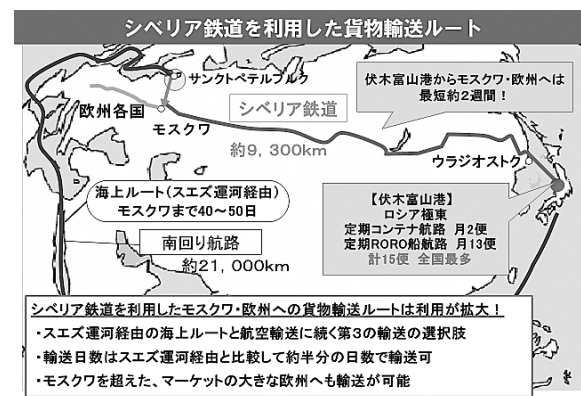
日本海側の「総合的拠点港」伏木富山港

(2) ロシア物流の活性化にむけて

伏木富山港は現在、日本海側で唯一のロシア極東との定期コンテナ航路（月2便）を有し、また、定期RORO船航路（月13便）も有するなど、全国トップクラスのロシア物流の拠点を形成している。特に定期コンテナ航路は、平成22年7月に伏木富山港がロシアへのラストポートとなっており、

太平洋側の港よりもロシア向け輸出で海上輸送日数が短いことなどの優位性を持つ。

こうしたことから、富山県では平成20年度以降、ロシア向けの貨物輸送実験を継続的に行うとともに、平成26年度には、シベリア鉄道を利用したモスクワ方面との輸出入に対するトライアル輸送への補助制度を創設し、シベリア鉄道を利用した貨物輸送の利用促進に努めている。



2 シベリア鉄道を利用した伏木富山港の物流活性化

平成29年度に本県知事がロシア沿海地方を訪問した際や、平成30年度にロシア極東航路を運航する船会社FESCO（フェスコ）が来県した際、同社幹部より、従来は伏木富山港からモスクワまで30日を超える例もある輸送日数について、「14~15日間で貨物を運ぶ」旨の話をいただいた。こうしたことから、富山県では平成30年度以降、伏木富山港からモスクワ・欧州への輸送日数等を検証するための貨物輸送実証実験等を行っている。



ウラジオストク商業港（H30.7訪露時に撮影）

（1）平成30年度の輸送実験

平成30年度の輸送実験では、シベリア鉄道を利用し、モスクワまで短期間で貨物輸送を希望する荷主を公募し、40ftドライコンテナによる住宅用外壁材の輸送を2度行った。輸送ルートは伏木富山港からロシア極東航路（FESCO船）でウラジオストクまで海上輸送し、ウラジオストクからモスクワまでFESCOのブロックトレインにより鉄道輸送を行った。また輸送にあたっては、富山県職員がウラジオストクを訪問し、円滑な貨物輸送に向けてFESCOと協議を行った。

輸送実験の結果、モスクワまでの輸送日数は、第1回目が16日間、第2回目が19日間であり、輸送日数は14～15日には届かなかったものの、従来（20日以上要することが多い）と比較して大幅な日数短縮を確認することができた。

◆H30輸送結果（伏木富山港からモスクワへの日数）

	海上輸送	通関荷役	鉄道輸送	合計
第1回目	2日	3日 (保税転送)	11日	16日
第2回目	3日	5日 (保税転送)	11日	19日

（備考）

- ・第2回目の輸送では、放射線検査で実験対象コンテナから規定数値以上の放射線が検出されたとして税関より再検査を求められ、ウラジオストクでの通関・荷役に日数を要した（再検査の結果、問題は

発見されなかった）。

（2）令和元年度の輸送実験

令和元年度においては、伏木富山港からシベリア鉄道を利用しモスクワ・欧州への貨物輸送を希望する荷主を公募し、4件の輸送実験を行った。今回は、モスクワを超えたドイツ向け貨物輸送を1件含み、またリーファーコンテナによる食品類の輸送も行っている。

◆R1輸送結果（伏木富山港からモスクワへの日数）

貨物	海上輸送	通関荷役	鉄道輸送	合計
ファスター部材	1日	3日 (保税転送)	8日	12日
住宅用建材	1日	8日 (通関)	12日	21日
計測・制御機器	1日	9日 (通関)	12日	22日
食品類	2日	28日 (通関)	12日	42日

（備考）

- ・ファスター部材はドイツ向けであり、ドイツ（到着駅）までは計18日で輸送。その他3件は全てモスクワ向け。
- ・食品類の輸送では、ウラジオストクの通関・荷役において、通関書類の修正手続の発生、リーファーコンテナを運ぶ鉄道車両の手配により不測の日数を要した。



ロシア極東定期コンテナ船（富山新港）

4件のうち1件で、県輸送実験では過去最短の12日間でモスクワまで輸送を完了した。これはスエズ運河経由の輸送ルートと比べ、所要時間が約1/3という早さであった。一方、シベリア鉄道の鉄道輸送日数は8～

12日と安定しておらず、さらなる定時性の確保が必要との課題もあった。また食品類の輸送では、通関の不備やリーファーコンテナの鉄道車両手配に日数を要したこともあり、42日間を要する結果となった。

(3) 令和2年度の取組み

令和2年度においても、県ではモスクワ・欧州方面への輸送実験を継続するとともに、新たに創設した国内輸送費の助成制度による集荷促進、ロシア物流に精通したアドバイザーを活用した企業への働きかけの強化など、物流活性化の取組みを更に強化し、集荷を促進している。

令和2年度は、新型コロナウイルスの世界的な流行の影響により伏木富山港の貨物輸送量は落ち込んでいるが、シベリア鉄道を利用した貨物輸送については、①これまでの本県の取組みによりロシア・欧州物流における伏木富山港の優位性が浸透してきていること、②コロナ禍において航空便が減便となり、航空貨物の運賃も高騰した影響で、特に欧州向け輸送ではリードタイムの早いシベリア鉄道を利用した貨物輸送に注目が集まっていること、等から伏木富山港発のシベリア鉄道の利用は拡大傾向にある。

県では伏木富山港を試行的に利用する荷主企業を対象としたトライアル補助制度（輸送費の1/2補助、SLB利用は上限150万円）を有しているが、今年度の利用実績は7件（R3.1現在）となっており、例年（1～2件の利用）より、多くの企業に制度をご利用いただいている状況である。

(4) 国の取組み

シベリア鉄道を利用した貨物輸送については、国土交通省が「パイロット事業」として、近年シベリア鉄道を利用した貨物輸

送実験を行っている。令和元年度の「パイロット事業」では、伏木富山港でパイロット輸送の「出発式」が開催され、また令和2年度は、コンテナ30本がまとめてシベリア鉄道で欧州向けに輸送されたが、多数の貨物が伏木富山港から出されている。

富山県では、今後も、国とも連携を図りながらシベリア鉄道を利用した貨物輸送の取組みを進めていく。

3 終わりに

シベリア鉄道の利便性は近年向上しており、実際に本ルートを利用して貨物輸送を行う企業が増えてきている。

シベリア鉄道を利用した貨物輸送について、今後より一層の日数短縮が図られ、安定的な運行が確認されれば、現在、欧州・モスクワ向けの輸送で主流となっているスエズ運河経由の海上ルートに比較して、所要日数の面で大きく優位性が確保できる。このため富山県では、今後もモスクワ・欧州方面への貨物輸送実験や民間企業への支援制度の充実等により、伏木富山港への集荷促進を図ることとしており、ロシア・欧州物流における伏木富山港の拠点化を更に推進していきたいと考えている。



県と船会社（FESCO）の協議（R1.7）
～伏木富山港への集荷促進を！～