

ロシア市場向け自動車輸送事情

辻 久子

2009年6月

環日本海経済研究所
(ERINA)

ロシア市場向け自動車輸送事情

環日本海経済研究所 (ERINA)

辻 久子

はじめに

ウラジオストク、イルクーツク、モスクワ、広大なロシアのどこへ行ってもロシア人の生活の足として活躍している日本製自動車を見かける。自動車こそ日本とロシアの架け橋と言えるのではないか。

2002年以降、日中間貿易は飛躍的成長を遂げた。2002年をベースにとると、2008年の日本の輸出額は約17倍、輸入額は約4倍、総額は約7倍に増加した。輸出拡大の主役は自動車で、2008年に100万台がロシアへ渡り、対ロシア輸出総額の75.9%を占めた。2002-08年の7年間の累積台数は327万台に達した。

好事魔多しで、金融不況が世界に拡大した2008年秋以来、ロシアの自動車市場は急速に冷え込み、さらにロシア政府の保護主義的高関税導入の追い打ちもあって輸出は大打撃を受けている。

本稿は日本からロシア向け自動車輸出の実態と輸送方法について、中古車、新車に分けて解説し、将来の可能性についても紹介する。

1. ロシア向け自動車輸出動向

日本は自動車立国と言えるほど経済に占める自動車および関連産業の比重が高い。これ自体は世界に誇れる優秀な技術の集積が日本に形成されてきたことを示しているが、一つの部門への過度の依存は諸刃の剣でもあり、日本経済が昨今の世界金融不況の影響を深く受ける要因にもなっている。

日本は2008年に830万台の自動車を世界に送り出した。総輸出額に占める自動車割合は17%、部品を加えると20.8%となる。関連部品を含むとさらに大きいものと推測される。

地域別では、米国(219万台)、中東(107万台)、ロシア(104万台)、EU(99万台)、アジア(73万台)と続く。中古車を含むとはいえ、ロシア1国向けがEU全体向けを上回っている。

ロシア向け輸出の大部分は乗用車で、97.6万台(93%)、残るバス・トラックが6.8万台であった。また、新車48.1万台に対して中古車が56.3万台と多く、台数で54%、金額で28%を占めた(2008年)。

2002年以降の乗用車輸出のトレンドを見ると、2008年半ばまで続いた快進撃と、秋以降の経済危機による急停止の明暗がはっきりと分かる(図1、2)。主なポイントを挙げる。

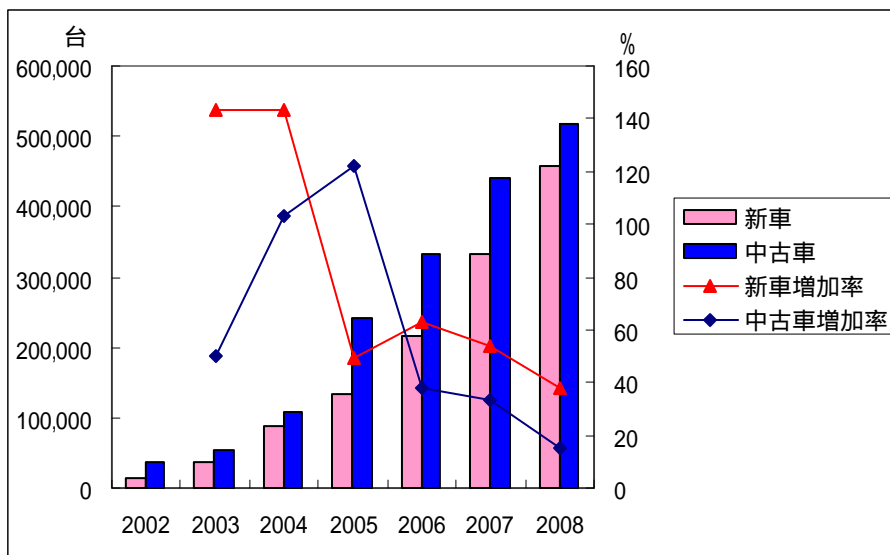
2008年の輸出台数は対前年比26.5%の増加であったが、2005年以後、増加率は年々減少傾向を示してきた。

2008年まで、台数では中古車が新車を上回ったが、その差は縮小傾向にある。

2008年の月別動向を見ると、新車は10月までは好調であったが、11月以後急ブレーキがかかり、2009年2月は前年同月比6.3%に萎んでしまった。3月は12.6%と若干持ち直してきた。経済危機の影響でローンを組むのが困難になり、ルーブル下落もあって購買力が低下したこと、さらに2009年1月から輸入関税が引き上げられるなど悪い要因が重なったためと見られる。

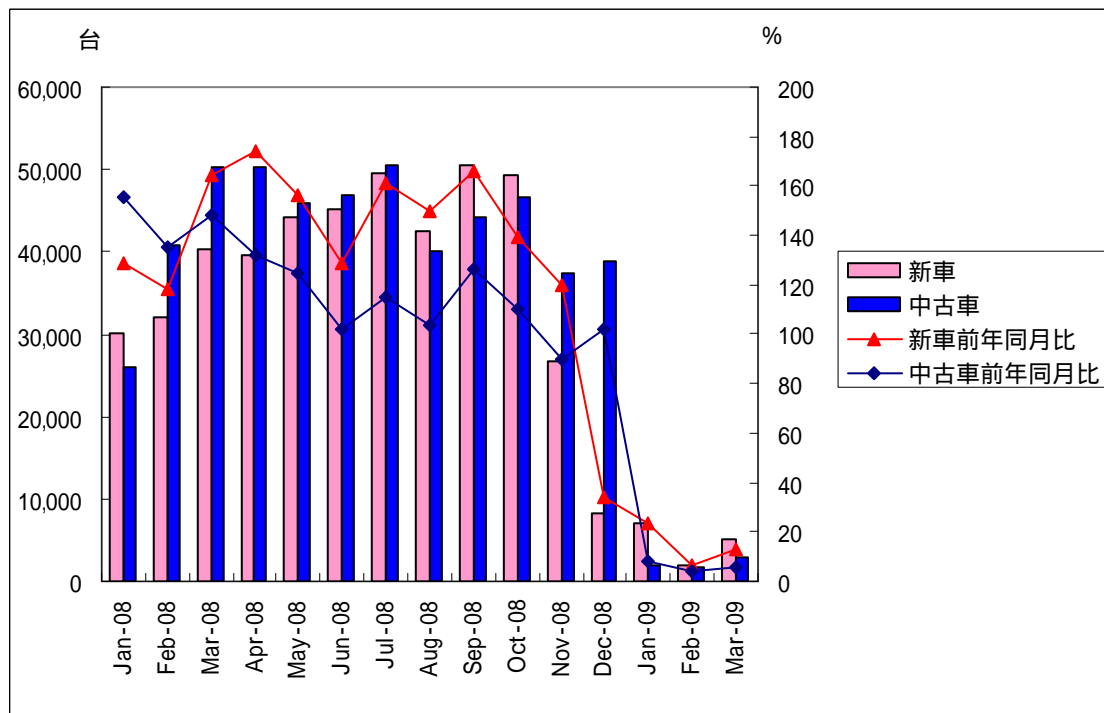
中古車の場合には2009年1月12日より、新車を上回る率の関税引き上げが実施された結果、現地の輸入中古車価格は20 - 80%高騰したとされる¹。そのため、日本からの輸出は2008年12月に限り駆け込み需要で増えたが、09年1月から激減し、2月は対前年同期比で僅か4.1%、3月は5.8%と殆ど停止してしまった。また、ロシア側情報でも2009年第1四半期の経年数3年以上の中古車の輸入は、前年同期の20分の1にまで落ち込んだという²。

(図1) 日本のロシア向け乗用車輸出台数(通年)



出所：貿易統計

(図2) 日本のロシア向け乗用車輸出台数(月別)



出所：貿易統計

2. 中古車輸出ルート

ロシア向け中古車輸出は、90年代初め、日本海沿岸港に寄港したロシアの木材船や漁船が、帰りに中古車を載せて持ち帰ったのが始まりだ。ロシア船員らは日用品などを詰め込んだ車 2 - 3 台を手荷物として持ち帰り、生活費や小遣いを稼いでいた。

ところが、2005年7月の関税法改正で中古車の輸出手続きが厳格になり、「旅具通関」での中古車持ち出しが事実上不可能になった。さらに、ロシアの空前の好景気という追い風を受けて中古車輸出が拡大し、他方日本の木材輸入が減少したこともあり、木材積載在来船³に加え、専用の RORO 船⁴の利用が増している。新潟港の場合は在来船と RORO 船の利用が半々となっている。通常、RORO 船の方が在来船よりも輸送コストが安い⁵。

中古車売買のビジネスモデルとしては、オークション落札代行モデル、「オークション仕入れ 展示 小売」モデル、インターネット受注モデルが一般的であるが、最近ではインターネット受注が主流になっている。

ロシア向け中古車は日本各地の港湾から輸出されているが、全体の 62%が本州の日本海沿岸港湾から輸出されている。取扱量の多い順に、伏木富山港 167,299 台（32.3%）、新潟港 57,473 台（11.1%）、神戸港 37,391 台（7.2%）、舞鶴港 37,311 台（7.2%）、横浜港 32,231 台（6.2%）、小樽港 31,001 台（6.0%）と地理的に広範囲にわたっている（2008年）。

ロシア側の中古車輸入港としてはウラジオストク商業港が最大で、2008年には 253,240 台が日本や韓国から輸入された⁶。同港に輸入された中古車は港内の駐車場に保管された後、約 2 割がウラジオストクで販売され、残りの 8 割は鉄道で各地へ輸送される⁷（写真 1）。そのほか、ナホトカ港、ザルビノ港、プラスタン港、カムチャッカ港などへも持ち込まれている。

前述のように、2009年1月に導入された高率関税措置の結果、中古車輸出は低迷している。ただし、9ヶ月の限定的措置として導入されたもので、ロシア国内でも不評で地元経済に打撃を与えていることから、業界関係者は9月以降に緩和措置が採られることに期待をかけている。

（写真 1）ウラジオストク港に建設された中古車収納施設
（2007年12月、筆者撮影）



3. 新車輸出ルート（1）：フィンランド経由

日本からロシアを含むヨーロッパ向け自動車輸出においては、大型自動車輸送専用船（PCC⁸）を利用してスエズ運河経由で海上輸送するルートが一般的である。このルートは欧州向け輸送に数十年の実績を積んでおり、輸送の質も確立されているため荷主の信頼も厚い。ロシア向けはその延長線上にある。2008年はロシア向けを含め、約150万台の完成車がスエズ運河経由で輸送された。

ロシア向け輸送は次の4つの工程から成る。

日本港湾から大型PCC（4,000 - 6,000台）に搭載され、スペイン、英国、オランダなどの主要港湾を経由してドイツ港湾に到着。ロシア向けはブレーマーハーフェンで揚げられることが多い。日本から約35日を要す。

ドイツ港湾で小型PCCやRORO船（1,000～1,500台搭載）に積替えてハンコ、コトカなどのフィンランド港湾へ輸送。フィンランド港湾には広大な駐車場が整備されており、通関や納車前整備（PDI：Pre-Delivery Inspection）が行われる。（写真2）

フィンランド港湾から車両運搬トレーラーで国境を越えてロシアの輸入車倉庫へ。新車ディーラーへ陸送。

日本港湾からモスクワまでの輸送距離は22,000km、輸送日数は約50日。中央アジアのカザフスタン向けもフィンランド経由ルートが利用されており、その場合は日本から仕向地まで約70日を要する。韓国からロシア向け輸出車にも同ルートが利用されている。さらに欧州メーカー車の一部もこのルートでロシアへ向かう。

フィンランド経由の海上輸送料金は自動車メーカーと大手海運各社との中期契約で決まっており、コンテナなどに比べると比較的安定している。

フィンランド経由ルートの利点として、港湾に隣接した駐車場などのインフラ、通関やPDIを行う現地スタッフの充実が挙げられる。しかし問題点も明らかになってきた。

本ルートの弱点として、第一に長い輸送日数が挙げられる。消費者ニーズを満たすために、メーカー各社は余分に在庫を抱えなくてはならず、コスト増となる。第二に、繁忙期の処理能力が問題となっている。特に2007 - 08年の繁忙期にはハンコ港、コトカ港などの既存施設だけでは捌ききれなくなり、フィンランドのマルモ港やポーランドのグダンスク港も使用された。さらに、フィンランドからロシアへの陸路では車両運搬トレーラーの大渋滞が発生した。加えて、車両運搬トレーラーの不足やリース料の高騰などが指摘された。

こうしたフィンランド経由のルートへの一極集中の弊害が顕著になったため、代替ルートの検討が始められた。第一のアプローチは、フィンランドに近いロシア港湾の利用で、建設中のウスチ・ルガ港が候補に上がっている。第二のアプローチは、次に紹介する極東港湾経由でシベリア鉄道を利用してロシア西部へ輸送する方法だ。

(写真2) コトカ港で自動車輸送専用船から積み降ろされる完成車
(写真提供：商船三井)



4. 新車輸出ルート(2): 極東港湾経由

フィンランド・ルートの代替ルートとして優先的に検討することになったのが、ロシア鉄道が積極的に開発に取り組んでいる極東港湾経由ルートである。

極東港湾経由でロシア西部へ完成車を輸送する場合、次の3つの行程から成る。

日本港湾からロシア極東港湾まで小型 PCC や RORO 船で輸送。

専用ワゴンに搭載し、港湾引込み線を利用してシベリア鉄道でモスクワ方面へ輸送。

鉄道ターミナルから倉庫ないしはディーラーへ陸送。

日本港湾からモスクワまでの輸送距離は 11,000km とフィンランド経由の約半分に短縮され、日数も約 30 日短縮される。

極東港湾を利用した完成車輸送はこれまでも小規模で行われてきた。例えば、いすゞ自動車はウラジオストク港経由でトラックをロシア西部へ鉄道輸送してきた。また、中央アジアへの鉄道輸送を行った例もある。しかし、ブロクトレインを利用して大量の完成車を高速輸送する試みが始まったのは、輸出が急激に増大した 2007 年以後である。

2007 年、ロシア鉄道は大手国際輸送会社「トランスグループ AS」(TGAS) と合併で、鉄道による自動車輸送を専門とする「レールトランスオート」(RTA) を設立した⁹。トランスグループ AS はロシア沿海地方南部に位置するザルビノ港¹⁰のオーナーでもある。RTA は、ロシア向け完成車輸出を急ピッチで増やしている日系自動車メーカーをターゲットとして、完成車輸送のインフラ整備を始めた。

RTA はザルビノ港に完成車ヤードを整備し、既存の鉄道引込み線を利用してモスクワ方面へ専用のブロクトレインで輸送する体制を整えた。第一段階として 2.1 ヘクタールの自動車ヤードを整備し、1,300 台が収納可能とした¹¹。同様に、モスクワ南部のミフネヴォにも 5,300 台収納できるターミナルを 2008 年 7 月に整備した。

ロシア極東港湾経由の鉄道輸送にいち早く取り組んだ日系自動車メーカーはマツダである。マ

ツダは2007年9月及び2008年2月に、ザルビノ港経由で完成車の試験輸送を行った。さらに、2008年4月にはフル編成のブロックトレインに330台の完成車を搭載し走行試験を行った。モスクワまで鉄道輸送された完成車は日本へ空輸され、分解して部品に振動による傷みが無いかが入念にチェックされた。試験輸送を通じてワゴンや輸送方法に改良が加えられていった。

最終的に合意されたのは、完成車を保護材で覆い、さらに雨雪から車体を護る完全閉鎖型仕様のワゴンを使用する方法。各ワゴンは2段式になっており、上下段に5台ずつ10台が収納される。同じワゴンを33両連結してブロックトレインを編成し、モスクワまで9,300kmを編成替えや切り離しをすることなく、ほぼノンストップで鉄道輸送する。従って、列車1編成当たり330台が輸送されることになる。このようなブロックトレインが10編成(330両)用意された。

2008年9月下旬、「Mazda3」¹²1,000台がPCCに搭載されて広島の港を出港し、10月1日ザルビノ港に到着した。完成車ヤードに降ろされた後、通関を済ませた車はワゴンに搭載され、10月4日、最初のブロックトレインがザルビノ港を発車した。列車は1日おきに週に3回発車した。このルーティンが8週にわたって続き、年内に8,000台が鉄道輸送された(写真3)。

(写真3) ザルビノ港で鉄道への搭載を待つマツダ車
(2008年10月25日、筆者撮影)



ザルビノ港を出発したブロックトレインは10日ほどでモスクワに到着。日本の港湾出港から最短18日で到着した。前述のスエズ運河経由に比べて輸送日数が約30日短縮されたことになる。輸送による傷なども無かったとのことだ。関係各社の発表によると輸送コストは上記フィンランド経由と同程度であった。

マツダは初年度の8,000台に続き、2009年にはロシアで販売を予定していた約8万台のうち3分の1をシベリア鉄道で運ぶ計画を立てていた¹³。直後に市場を襲った不況のため、2009年第一四半期の輸出は激減しており、今後の動向が注目される。

マツダの成功を受け、日系自動車メーカー各社が極東港湾ルートに関心を示し、不況下で自動車輸出が激減しているにもかかわらず、既に複数のメーカーがモスクワ向けや中央アジア向けに試験輸送を行っている。さらに、ザルビノ港以外の極東港湾も完成車輸入に意欲を見せている。

2009年4月、ポスチョーチヌイ港でコンテナ荷役を担当するVSC¹⁴は、自動車関連の物流業者「ロルフ」と提携し、完成車輸入に積極的に取り組むこと、そのための施設整備を行っていることを明らかにした¹⁵。それによると、所有するコンテナ船用の4バースの一つをRORO船ターミナルとして使用。また、コンテナヤードの一部、最大15ヘクタールを完成車ヤードに転用する。

4月6日、第一陣として三菱自動車の完成車300台が日本からRORO船でポスチョーチヌイ港に到着した。試験輸送ということで仕向地は極東・シベリアに限定される計画だが、今後の展開が注目される(写真4)。

(写真4) ポスチョーチヌイ港で待機する三菱自動車の完成車
(VSC提供)



ポスチョーチヌイ港が完成車中継に意欲を示している背景には、不況の影響でコンテナ取扱量が激減しているという実情があり¹⁶、何とか空いたバースやコンテナヤードを活用したいという期待がこめられている。

ザルピノ港とポスチョーチヌイ港を比較すると、施設面ではポスチョーチヌイ港の方が充実している。完成車を置くヤード面積は、ザルピノ港の2.1ヘクタールに対し、ポスチョーチヌイ港は15ヘクタールが用意されている。しかも荷量によってはさらにコンテナヤードからの転用を増すことも可能という。一方、ザルピノ港にも完成車ヤードを増設する計画はあるものの、新たな投資が必要となる。

良いことづくめに聞こえる極東港湾ルートであるが、まだ始まったばかりで今後解決すべき課題も多い。関係者の話を総合すると次のような課題がある。

港湾インフラ：ザルピノ港利用の場合、フィンランド港湾と比較して完成車ヤードのスペース不足、大型PCCの入港が限られることなどが指摘されている。

料金：2008年秋のマツダの輸送例では、フィンランド経由の海上輸送と同程度の通し料金が適用されたが、将来の料金は保証されていない。ロシア鉄道の料金は連邦料金庁に決定

権限があり、過去にもコンテナ輸送などで市場を無視した値上げが行われてきた。

専用ワゴン：マツダが利用した RTA による完全閉鎖型ワゴンの供給は現時点では限られており、日系メーカーが複数参入する場合には不足するとみられる。

冬季の輸送：2008 年に実施されたマツダの輸送は秋季限定であり、厳冬期の利用に関しては新たな試験輸送が必要となる。

5. 結語

ロシア極東港経由でシベリア鉄道を利用してモスクワの大市場へ輸送するルートは、コンテナ輸送で豊富な実績があり、2008 年実績は過去最高を記録した。しかし、2008 年秋以降、世界金融不況の影響を受けて貿易貨物が激減、さらに代替ルートである海上輸送ルートの料金が暴落したため、TSR 輸送は価格競争力を失い冬の時代を迎えている。特に日本発着コンテナ貨物は韓国や中国に比べて大きく遅れている。

貨物不足に悩む極東港湾、ロシア鉄道、および輸送業者が新たな商品として注目しているのが日系メーカーの完成車だ。完成車輸出も不況の影響を真正面から受け激減しているが、いずれ回復すると見るロシア関係者も多い。また、コンテナに比べて相対的に輸送コストのデメリットが少ないと見られること、主たる市場であるモスクワ向けにスピードのメリットが発揮できることなど、魅力的な要素もある。今後、複数の港湾、輸送業者が参入して競争が促進する可能性もあり目が離せない。

2009/5/11

【『ロシア・ユーラシア経済』2009 年 6 月号 (No. 923) 掲載原稿に加筆】

1 『ダーリニポストーク通信』第 782 号、2009 年 1 月 13 日。

2 『ダーリニポストーク通信』第 786 号、2009 年 4 月 20 日

3 在来船とは、クレーンで貨物を吊り上げて船の中に積み込むタイプの汎用貨物船。

4 RORO 船とは、トレーラーなどの車両を収納する車両甲板を持ち、自走で搭載/揚陸できる構造の貨物船。

5 新潟港の場合、1 台当たり輸送コストは、RORO 船の場合約 270 ドル、在来船の場合約 350 ドル。(リンコーコーポレーションの情報)

6 (www.rzd-partner.com/news/2009/01/15)

7 北陸地方整備局の現地ヒアリング資料による (2008 年 12 月)

8 Pure Car Carrier の略称：船内が何層ものデッキに分かれた自動車を専門に運ぶための船。荷役の際は、貨物である自動車を専用のドライバーが運転して舷側のランプウェイから積み込み、陸揚げする。

9 RTA の資本構成は、ロシア鉄道が 51%、トランスグループ AS が 49%。(www.railtransauto.com/)

10 ザルピノ港はトロイツァ港とも呼ばれる。(www.trgr.ru/)

11 RTA の資料によると、第二段階では 6.1 ヘクタールの駐車場を整備し、3,800 台の収納が可能となる計画だ。

12 日本名は「アクセラ」。

13 『北海道新聞』2008 年 11 月 21 日朝刊記事にある、マツダモーターヨーロッパ社オルセン副社長談。

14 Vostochny Stevedoring Company (VSC) は、以前 VICS と呼ばれていたが、オーナー企業の変更などで名称が変わった。現在の株式保有企業は、Global Port Investments Plc (N-Trans Group に所属) が 75%、Dubai Port World (DPW) が 25%。

15 VSC の 2009 年 4 月 6 日付けプレスリリース及び関係者の話による。

16 2009 年 2 月のポストーチヌイ港のコンテナ取扱量は前年同月の 40% に留まった。