

2012年 APEC 会議に向けたロシアにおける交通インフラ整備と極東地域開発

いいだまきよ
飯田牧代*

本稿では、2012年 APEC 会議に向けた交通インフラ整備を事例に、地域開発に関するロシアの今後の課題について考察する。

一つは、財政制度の問題である。ロシアの資源依存の経済構造は、自ら意識的に制度改革を行う意欲を阻害させ、財政制度を始めとした制度の脆弱性を引き起こしている。地方財政については、現在のロシアの地方行政能力の低さや極端な地域間経済格差などを考慮すると、一定程度の連邦政府管理が必要である。

二つ目は、ロシア政府の地元ゼネコンとの癒着である。ロシア政府は、APEC 関連建設事業の下請企業に国内企業採用の方針を打ち出しており、外国企業の参入は、国内企業では技術的に事業遂行が不可能である場合のみである。

ロシアの場合、地域開発を行う上で、資源産業を活かした技術・情報分野での研究開発促進政策や、資源に依存しない財政制度改革が必要であるが、少なくとも現状では、交通インフラという公共サービスが、各地方の住民ではなく政府の意向に基づいて提供されているのが実態である。

はじめに

2012年9月、ロシア極東南端に位置する沿海地方最大都市ウラジオストクにおいて、アジア太平洋経済協力 (Asia Pacific Economic Cooperation : 以下、APEC) 会議が開催される。

ロシアでは従来、インフラ整備の遅れが経済発展の阻害要因の一つとされてきた。しかし、APEC 会議や2014年のソチオリンピック、2018年のサッカーワールドカップといった国際規模のイベントを契機として、現在、国を挙げたインフラ整備が進行中である。そして、APEC 会議については、極東地域開発を視野にインフラ整備が進められている。

* (財)運輸調査局調査研究センター副主任研究員

交通インフラ整備による地域開発については、これまでケーススタディを行ったものから実証分析を扱ったものまで多岐に亘る研究が蓄積されてきた。このような背景の下、本稿は、2012年 APEC 会議に向けたロシアにおける交通インフラ整備による極東地域開発を事例として、その概要について整理するとともに、地域開発に関するロシアの今後の課題について論ずることを目的とする。

1. 極東地域開発と2012年 APEC 会議の概要

極東地域¹⁾は、ロシア全土の3分の1以上の面積を占めるが、ロシア全体に占める人口比や

表1 日本・ロシアの基礎的データ

項目	国・連邦構成主体	日本 (2010年)	ロシア連邦 全体(2010年)	モスクワ州 (2009年)	沿海地方 (2009年)
面積 (km ²)		37万7,947 (2009年10月1日)	1,709万8,200	4万5,800 (0.27%)	16万4,700 (0.96%)
人口(人)		1億2,351万 (2009年)	1億4,190万	710万4,036 (4.97%)	195万3,474 (0.6%)
人口密度(人/km ²)		326.8	8.3	155.1	11.9
実質 GDP 成長率 (%)		4.0	4.0	-	-
名目 GDP 総額/地域内総生産 (円, ルーブル)		479兆1,726億	44兆9,392億	1兆5,306億2,300万	3,676億9,830万
失業率 (%)		5.1	7.2	3.3	9.7
鉱工業生産指数伸び率 (前年比) (%)		16.4	8.2	13.9	17.7
農林水産業生産指数伸び率 (前年比) (%)		-	-11.9	-12.2 (2010年)	1.1 (2010年)
消費者物価指数 (%)		-1.0 (生鮮を除く 総合, 2005年=100)	8.8	8	7

注) モスクワ州および沿海地方の面積および人口の括弧内は、ロシア連邦全体に占める割合。

出所: 連邦統計 (Росстат) 公式ウェブサイト(<http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat/rosstatsite/main/account/>), ロシア連邦政府 (Правительство Российской Федерации) 公式ウェブサイト(<http://government.ru/digits/>), ジェトロ公式ウェブサイト(<http://www.jetro.go.jp/world/search/compare/>)

GDP 比はいずれも 5 % 程度と僅かに過ぎず、社会的にも経済的にも発展が遅れた地域である(表 1 参照)。これにはいくつか理由がある。第 1 に、極東地域は、首都モスクワやロシア第 2 の都市サンクトペテルブルクが所在する、ヨーロッパに程近いロシア西部地域と地理的に離れており、同地域への移動や輸送にコストがかかること、第 2 に、極東地域には旧ソ連時代に西部地域の利益に奉仕することを目的とした管理システムや経済構造が形成され、同地域は軍事的な前哨地域として原料の供給地域とされたこと、第 3 に、極東地域は東アジアに躍進するための拠点としてのみの役割を与えられ、物質的、財政的資源を国から受給し、

労働資源も極東以外の地域から確保されたこと、第 4 に、1991 年のソ連崩壊に伴う急速な市場化の実施により、国家の中央管理の基盤が弱まり、極東地域への国家支援が打ち切られたこと等である。

このような状況下、極東地域は経済活動における国内市場を喪失し、対外経済関係の発展に活路を見出す以外に策がなくなった。言い換えれば、ロシア西部地域よりもアジア太平洋地域との結びつきの強化により、対外的経済協力を進展させることが当該地域発展のために重要と認識されたのである。

しかし、極東地域において経済、社会環境が悪化するなかで、周辺国の影響力が増したことに対

1) ロシアの行政区画には、州、地方、共和国、自治州、自治管区があり、それらは連邦構成主体 (Субъект Федерации) と呼ばれ、2010 年現在、83 存在する。プーチン前大統領は、当時 89 存在した連邦構成主体を大きく 7 つの連邦管区に分け、それぞれの管区に大統領直轄の全権代表を置き (2000 年 5 月 13 日付大統領令)、エリツィン前政権下で進んだ地方分権を中央集権の方向に引き戻そうとした。7 つの連邦管区とは、中央連邦管区 (モスクワ)、南連邦管区 (ロストフナドヌ)、北西連邦管区 (サンクトペテルブルク)、沿ヴォルガ連邦管区 (ニジニーノヴゴロド)、ウラル連邦管区 (エカテリンブルク)、シベリア連邦管区 (ノヴォシビルスク)、極東連邦管区 (ハバロフスク) である (括弧内は各連邦管区の主要都市)。2010 年 1 月 19 日には、南連邦管区から北カフカス連邦管区が分離し、2010 年 8 月現在、ロシアには 8 つの連邦管区が存在する。このうち、極東連邦管区は、8 連邦管区中最大の面積であり、チュコト自治管区、マガダン州、サハ共和国、カムチャツカ州、ハバロフスク地方、ユダヤ自治州、アムール州、サハリン州、沿海地方の 9 つの連邦構成主体から成る。2012 年 APEC 会議が開催されるウラジオストクは、極東連邦管区の沿海地方最大都市である。

し、連邦政府からは国家の一体性という観点から、その維持への懸念が表明されてきた。そのため、極東地域の経済的な後進性の改善を試みるべく、連邦政府により極東開発が実施されてきた。プーチンが大統領であった際には、極東開発への関心が高まり、連邦優位の確保を図って権力の垂直性が強化され、極東地域における諸問題への取り組みに着手することになった。そして、この過程において、それ以前の諸政策が有効な結果をもたらさなかったことに鑑み、輸送インフラの形成や燃料・エネルギー戦略の策定、人口減少の克服といったロシアが取り組むべき具体的な課題が提示された。さらに、これら諸課題に対処するため、社会・経済基盤の強化を図る新たな地域発展プログラムが策定され、極東地域政策の見直しが行われたのである。

「2013年までの極東ザバイカル社会経済発展連邦目標プログラム(2007年11月21日付ロシア政府決定)」では、実施期間である2008～2013年に約5,670億ルーブルが充当され、その75%に上る財源を連邦政府が拠出することになった。同プログラムは、2012年9月に極東地域ウラジオストクにあるルースキー島で開催予定のAPEC首脳会議を主眼とし、その準備のための建設計画である「アジア太平洋地域における国際協力の中心地としてのウラジオストクの発展」をサブプログラムとして含んでいる。そして、同プログラム全予算の4分の1をウラジオストク周辺開発に割り当てることになった。また、同地域の社会経済発展の鍵を握る輸送およびエネルギー資源分野に重点を置き、全予算の約4割を輸送インフラ開発に、全予算の4分の1を資源開発に割り当てる。

ロシアはこのAPEC会議により、国際的なプレゼンスの向上やアジアにおける更なる交易の拡大だけでなく、先に述べた極東地域開発を意図している。2009年10月に、プーチン首相がウラジオ

ストクで開催された会議に出席した際には、APEC会議関連事業を通じた地域の雇用創設への期待を表明した。メドヴェージェフ大統領も、2011年7月に行われた沿海地方の知事との会談の場において、ロシア極東沿海地方への投資呼び込みの強化を提案し、その意味でAPEC会議が有益であることを指摘した。

2. 2012年APEC会議に向けた交通インフラ整備と財源

2012年APEC会議のメインとなる会場は、ウラジオストク中心地から南に位置する、総面積僅か50万 m^2 の小さな島ルースキー島である。ルースキー島は、ロシア沿海地方南部、日本海の北西部にあるムラヴィヨフ・アムールスキー半島の沖に位置し、東ボスポラス海峡によりムラヴィヨフ・アムールスキー半島と分けられる。ムラヴィヨフ・アムールスキー半島の先端には、金角湾やパトロール湾等の複数の湾が存在し、ウラジオストクは金角湾周辺に所在する(図1参照)。

APEC会議に向けた建設が開始される2007年以前、ルースキー島への唯一の輸送手段はフェリーの定期便であり、ルースキー島には首脳会議を開催するだけの会議場も、各国首脳を一度に受け入れるだけの宿泊施設もなかった(浜野[2007])。

2012年APEC会議に向けた主な交通インフラ整備および建設事業には、ウラジオストクの公共インフラの改修・建設や橋梁(ルースキー島への架橋工事、金角湾対岸のチュルキン岬への架橋工事)を含む道路網整備、ウラジオストク空港の改修・国際旅客ターミナルの建設、空港アクセスラインの建設、APEC会議サミット会場(後に極東連邦大学のキャンパスとなる)の建設、ルースキー島での宿泊施設・娯楽施設の建設等がある(表2参照)。

(НПО Мостовик) および「OAO MOST」(OAO MOST)である²⁾。日本企業の伊藤忠商事およびIHIが、設計時の技術的サポートや機器の供給で「НПО Мостовик」および「OAO MOST」との間に契約を交わしている。建設期間は43カ月であり、2011年完成、2012年3月末開通予定である(2011年4月時点)(写真参照)。

(2) 金角湾横断橋の建設(金角湾対岸のチュルキン岬への架橋工事)

ウラジオストク中心部と対岸のチュルキン岬を繋ぐ金角湾に架かる橋梁建設事業が2008年7月に着工された。当初の計画では、投資予算額が連邦政府と沿海地方政府でそれぞれ120億ルーブル、10億ルーブルであったが、2011年4月時点で約199億ルーブルが拠出されることになった。建設会社はウスリースク³⁾に所在する「3AO太平洋橋梁建設会社」(3AO Тихоокеанская мостостроительная компания)である。建設期間は42カ月で、2011年12月完成、2012年5月開通予定である(2011年4月時点)。

金角湾横断橋開通後は、ウラジオストク中心部

から対岸のチュルキン岬間の自動車による所要時間が現行の約30分から数分に短縮される予定である。

(3) ノーヴィー村～デフリーズ半島～セダンカ～パトロクル湾を結ぶ自動車道路の建設

2009年9月、ノーヴィー村からデフリーズ半島、セダンカを經由し、パトロクル湾に繋がる自動車道路の建設事業が着工された。このうち、デフリーズ半島とセダンカ間には橋梁が建設される。事業費は全て沿海地方政府により賄われ、当初投資予算額は83億ルーブルであったが、2011年4月時点で約300億ルーブルが拠出されることになった。建設会社はウラジオストクに所在する「OAO プリムアフトドル」であるが、デフリーズ半島とセダンカ間の橋梁建設には、前述の金角湾横断橋建設と同様、「3AO太平洋橋梁建設会社」が従事する。建設期間は43カ月であり、2011年12月末に開通予定である。

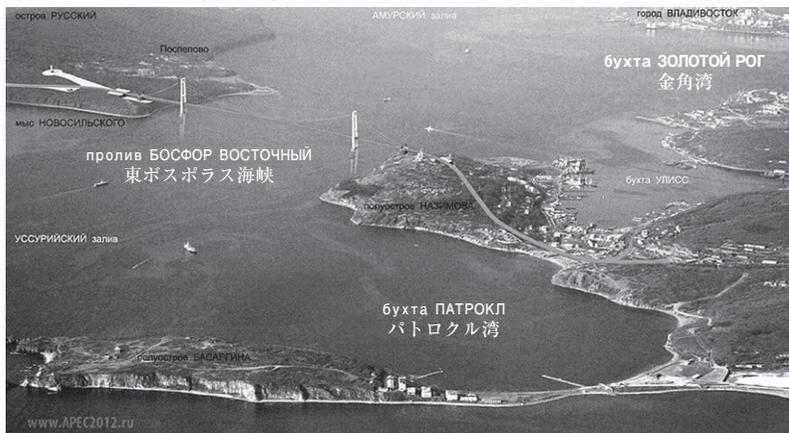
同自動車道路は、ウラジオストク中心部とウラジオストク空港を結ぶ最短ルートとなり、2012年APEC会議時には、要人の車列が通過予定である。

同橋梁開通後は、ウラジオストク中心部からウラジオストク空港まで現行において自動車で約1時間のところ、約20分で移動可能になる。

(4) ウラジオストク 空港の近代化

ウラジオストク空港は、ウラジオストク郊外の都市アルチョム⁴⁾にある国際空港であり、ウラジオ

写真 ルースキー島連絡橋(東ボスポラス海峡横断橋)の建設



出所：2012年 APEC 会議公式ウェブサイト

(<http://apec2012.ru/content/?s=183>) をもとに作成

3) ウスリースクは、ウラジオストクとハバロフスクを繋ぐ連邦道 M-60「ウスリー」上に位置する都市である。

表2 2012年 APEC 会議に向けた主な交通インフラ整備および建設事業

事業	概要	総事業費 (100万ルーブル)	投資予算額 (100万ルーブル)	事業主体	雇用計画 (人)	実施期間 (年)
ルースキー島連絡橋(東ボスボラス海峡横断橋)の建設	全長: 3.1km 橋梁の全長: 1,885m 道路車線: 4本	34,005.9 (2011年4月時点)	連邦: 13,918 (当初)	運輸省道路庁 建設会社は「НПОモストービク」, 「OAOモスト」	460	2008-2012
金角湾横断橋の建設(金角湾と対岸のチュルキン岬を繋ぐ)	全長: 2.1km 橋梁の全長: 1,388.09m 道路車線: 4本	19,872 (2011年4月時点)	連邦: 12,000 地方: 1,000 (当初)	沿海地方行政 建設会社は「ZAO太平洋橋梁建設会社」	460	2008-2011
自動車道路の整備	ウラジオストク空港～連邦道 M-60「ウスリー」(ウラジオストク～ハバロフスク間) 区域内サナトルナヤ駅を結ぶ自動車道路の改修 全長: 17.4km	400(当初)	連邦: 260 地方: 26 (当初)	沿海地方行政 アルチョム市 建設会社は「OAO道路設計・科学研究所」(OAO ГИПРО ДОРНИИ)	—	2008-2011
	サナトルナヤ駅～金角湾横断橋を結ぶ幹線道路の改修 全長: 14.5km	1,010(当初)	連邦: 980 地方: 36 (当初)	沿海地方行政, ウラジオストク市	180	2009-2011
	ノーヴィー村～デフリーズ半島～セダンカ～パトロクル湾を結ぶ自動車道路の建設 全長: 41.765km デフリーズ半島～セダンカ間には橋梁が建設 橋梁の全長: 5,311.36m	29,994.96 (2011年4月時点)	地方8,300 (当初)	沿海地方行政 建設会社は「OAOプリムアフトドル」(ノーヴィー村～デフリーズ半島間), 「ZAO太平洋橋梁建設会社」(デフリーズ半島～セダンカ～パトロクル湾間)	—	2008-2011
	パトロクル湾と金角湾に架かる橋を結ぶ自動車道路の改修: 5.37km	2,300(推定)	—	沿海地方行政	—	2008-2011
ルースキー島の道路網建設	21.5km	7,800 極東連邦大学の建設総事業費に含まれる	連邦: 725 地方: 291(当初) 連邦: 全額(2011年4月現在)	沿海地方行政, ウラジオストク市	60	2008-2012
ウラジオストク空港の近代化	新国際旅客ターミナルの建設	14,285.12 (2011年4月時点)	民間: 4,000 連邦: 10,285 (2011年4月時点)	連邦政府 建設会社は「HOCHTIEF」, 「有限会社エンジニアストロイ」	1,130	2008-2011
空港アクセスラインの建設	ウラジオストク～ウラジオストク空港～ウスリースク間 営業速度: 160km/h 所要時間: 約50分うち、ウラジオストク～ウラジオストク空港間約30分	8,160 (2011年6月時点)	「OAOロシア鉄道」: 540 (2010年投資予算), 3,000 (2011年投資予算) 連邦: 3,612	「OAOロシア鉄道」	50	2008-2012
極東連邦大学の建設	2012年 APEC 会議サミット会場	57,183.84 (2011年4月時点)	連邦: 全額 (2011年4月現在)	連邦政府 建設会社は「Crocus International」	—	2008-2011
3つ星クラスホテルの建設	250～750 客室(当初) 5,500客室 (2011年4月時点)	極東連邦大学の建設総事業費に含まれる	民間: 4,050(当初) 連邦: 全額(2011年4月現在)	極東連邦大学の建設 総事業費に含まれる	1,800	2008-2012

(表2 続き)

事業	概要	総事業費 (100万ルーブル)	投資予算額 (100万ルーブル)	事業主体	雇用計画 (人)	実施期間 (年)
海洋水族館の建設	1万5,000種の海洋動物 用地面積：43ha 施設面積：1万6,000m ²	—	1億～1億5,000 万USドル(当初)	—	—	2007-2012
医療センターの 建設	53,350m ² 1,000ベッド収容施設	極東連邦大学の 建設総事業 費に含まれる	連邦：4,650 地方：350(当初) 連邦：全額(2011 年4月時点)	極東連邦大学の 建設総事業費に 含まれる	3,640	2008-2011
オペラ・バレエ 劇場の建設	施設面積：1万6,900m ² 1,200～1,500人収容	—	連邦：2,250 地方：250 (当初)	—	300	2008-2011
会議センターの 建設	会議ホール：4 交渉ホール：6 展示室、通信センター ほか	—	11億USドル (当初)	—	—	2007-2012
コンサート・ スポーツ複合施設	7,500席	—	地方：1,837 (当初)	—	200	2007-2009
ギャンブル施設	—	—	民間：12,887.5 (当初)	—	3,528	2012-2014

注) 投資予算額欄の「連邦」は連邦政府予算, 「地方」は沿海地方政府予算, 「民間」は民間投資予算を表す。「—」は不明。雇用計画, 実施期間はいずれも当初予定。

出所：2012年 APEC 会議公式ウェブサイト (<http://apec2012.ru/>)、2012年 APEC 会議沿海地方公式ウェブサイト (<http://apec.primorsky.ru/>)、「沿海地方投資事業」資料(「ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ ПРИМОРСКОГО КРАЯ」)、「2012年 APEC サミット関連インフラ整備とウラジオストクの発展(2009年6月)」資料、日露貿易投資促進機構ウェブサイト (<http://www.jp-ru.org/index.html>)

ストック中心部から北に40km余りの位置にある⁵⁾。2009年, 新国際旅客ターミナルの建設が着工された。総事業費は約143億ルーブルであり, このうち約103億ルーブルが連邦政府により拠出されるが, 残りの40億ルーブルについては民間資本が導入される(2011年4月時点)。建設会社はドイツの「HOCHTIEF」とモスクワの「有限会社エンジトランストロイ」であり, 2011年完成予定である。

新国際旅客ターミナルは, 年間350万人が利用可能な総面積6万m²の4階建てターミナルである。日露貿易投資促進機構資料によると, 2015年時点で空港利用客数は年間210万人と想定されている。

(5) 空港アクセスラインの建設

空港アクセスラインは, ウラジオストクからウラジオストク空港を經由してウスリースクに至る。新線建設区間は, ウラジオストク主要駅からウラジオストク空港のエアポート駅間の13kmである。新線建設と併せて, プラットホームの修繕や接続線建設, 4.1kmの電化線敷設, 高架線建設等, 既存鉄道インフラの改修も実施される。総事業費は81億6,000万ルーブルと推定されており, 同事業の建設主体である「OAO ロシア鉄道」(OAO PЖД)と連邦政府により拠出される。「OAO ロシア鉄道」は, 同事業に2010年投資予算で5億

4) アルチョムは, 極東の重要な石炭供給地である。

5) ウラジオストク空港は, 主要滑走路であるクネヴィチ(Кневичи)飛行場と, 主に地元の飛行クラブに利用されているレイク・スプリングフィールド(Озёрные ключи)飛行場の2つの飛行場から構成されている。ウラジオストク空港をクネヴィチ空港(Аэропорт Кневичи)と呼ぶこともある。

4,000万ルーブル(うち9,000万ルーブルは事業採算性調査費), 2011年投資予算で30億ルーブルを充てている。また, 同事業には, 「OAO ロシア鉄道」の年間純利益の25%に相当する36億1,200万ルーブルの補助金が拠出されている。

空港アクセスライン建設は2012年に完了予定であり, 開業後の営業速度は160km/hで, 所要時間はウラジオストク主要駅からウスリースク駅間で途中駅(フタラヤレーチカ駅, ウーゴルナヤ駅, エアポート駅)での停車時間も含めて48分である。

2012年 APEC 会議に関連する交通インフラ整備および建設事業のほか, APEC 会議に伴う2008～2020年の地域振興のための地域開発事業として, ポストチヌイ港の整備やガスおよび石油パイプライン建設, ウスリースクの電力開発等が実施されている。

このうち, ウラジオストクの大陸部から東ボスボラス海峡の海底を通過してルースキー島に至るガスパイプラインの建設は, 2011年8月時点で完了した(2011年8月16日付地元報道による)。

2012年 APEC 会議関連予算は, 前述の「アジア太平洋地域における国際協力の中心地としてのウラジオストクの発展」で設定されており, APEC 会議準備に充てられた予算総額は, 2011年1月時点で6,620億ルーブルである。6,600億ルーブルのうち, 2,050億ルーブルが連邦政府や地方政府などの公的資金から拠出される(週刊Дальний Восток(ダリーニ・ポストーク)通信第878号および第880号より)。

3. 地域開発に関するロシアの今後の課題

ロシアで実施されてきた極東地域開発と2012年 APEC 会議に向けた交通インフラ整備の概要とその財源について紹介した。前述のとおり, ロシアでは極東地域の経済的後進性の改善を図るため, 連邦政府により同地域の開発が実施されてきた。そして, その過程で, 2012年 APEC 会議におけ

るインフラ整備が有益であることが指摘され, 本稿で紹介したように, 交通インフラを始めとした地域開発事業が国を挙げて進められている。

2章で述べたとおり, 2012年 APEC 会議に向けたインフラ整備および建設事業は, 当初予算を大幅に上回る規模に修正されて実施されている。プーチン首相も「APEC サミット準備に係る予算は削減されない」と述べているが, 国威発揚のための国際的イベントへの積極的な姿勢が伺えるのと同時に, 2012年3月予定の次期大統領選挙を睨んだプーチン首相の地元ゼネコンへのリップサービスとも見て取ることができる。

ここで, 2012年 APEC 会議に向けた交通インフラ整備を事例に, 地域開発に関するロシアの今後の課題について考察する。

一つは, 財政制度の問題である。ロシアには豊富な天然資源が存在し, 従来, 資源産業によって政府が十分な歳入を得られたために, 住民に対する課税をそれほど必要とせず, その歳入を使って住民に温情主義的な歳出が可能であった。ロシアには, 石油輸出収入の余剰分を積み立てる「安定化基金」や, 国家プログラムに予算を提供する「投資基金」など, インフラ整備に利用可能な公的資金が豊富に存在する(浜野[2007])。

しかし, ロシアが天然資源に支えられた経済構造を持っていることは, 自ら意識的に制度改革を実施する意欲を阻害させ, 財政制度を始めとした制度の脆弱性を引き起こしていると考えられる。天然資源価格は市場価格に左右される不安定さがあり, 2008年以降の世界的な景気後退を背景としたロシアの厳しい財政状況に鑑みると, 過度の資源依存は今後の持続可能な地域開発という点から見直されるべきである。

また, 地方財政については, 1990年代前半に地方ソビエト制度が廃止され, 代わって地方自治体が設置されて以来, 地方自治関連の法制度の整備

が進んでいるが、本格的に地方自治体財政に関する法制度の構築が始まるのは2000年以降のことである(横川[2010])。

伝統的な財政理論には、地方分権を進める経済学的根拠、すなわち地方分権化による効率性の向上や地域間競争がもたらすメリットとして、ティブー(C. M. Tiebout)の「足による投票」という概念やオーツ(W. E. Oates)の分権化定理がある。このような理論に則り、欧米先進国では全体として地方分権を推進する傾向にあるが、近年のロシアでは、中央集権的な地方財政改革が進められている。これについては横川[2010]が提示するとおり、ロシアも分権化を目指すべきとの見解がある一方で、連邦政府が弱体化した中での地方政府の行動という特殊性を考慮すると、伝統的な財政理論における前提条件をロシアが満たしておらず、現在のロシアの地方行政能力の低さや競争的選挙の弱さ、極端な地域間経済格差などは、通常望ましいと考えられるよりも強い連邦政府のコントロールを正当化しうるとの見解もあり、プーチン政権下で始まった再集権化が長期的には問題であるとしても、短期的にはメリットがあり得る。

地域開発を行うにあたっては、財政上の改革を今後いかに実施するかということが極めて重要であるが、少なくとも現状においては、交通インフラという公共サービスが各地方の住民の意向を反映して提供されているとは言い難い。地域開発が実施される過程において、住民の意向というよりは、政府の意向に基づいてインフラ整備が進められているのが実態である。

二つ目は、地元ゼネコンとの癒着である。本稿で紹介したように、交通インフラ整備事業および

建設事業の大部分は、地元ゼネコンが主体となって実施されている。APEC 関連建設事業は大元の発注者がロシア政府であるため、事業に対する保証も大きく、多くの外国企業が建設案件への参加に関心を寄せている。しかし、ロシア政府は事業の下請企業には基本的にロシア国内企業を採用する方針を打ち出しており、外国企業の参入は、ロシア国内企業では技術的に事業遂行が不可能である場合のみである(週刊 Дальний Восток (ダリーニ・ポストーク)通信第800号)。前述のとおり、ルースキー島連絡橋建設については、同橋建設事業の元請業者である「OAO モスト」が、日本企業のIHIとの間で、ボーリング作業用設備の供給および建設事業実施に際するエンジニアリング・技術面でのサポートを受けることで契約を交わしているが、日本企業との協力については限定的と言わざるを得ない。

メドヴェージェフ大統領の下、民主化の改革が優先事項とされ、国営企業の民営化や外資導入・技術革新を軸とする「国家の近代化」政策が進められているが、社会主義体制下のソ連時代に散見されたような大幅な工事の遅滞も見られる。さらに、国家の安定を重視し、国家管理強化や中央集権化を推進しようとするプーチン首相が次期大統領に復帰した場合には、政治の硬直化や経済の保守化が進み、改革にブレーキをかける事態が避けられず、今後の外国企業参入の可能性については、困難な状況となることが否定できない⁶⁾。

おわりに

2名のイギリス人、フィオナ・ヒル(Fiona Hill)とクリフォード・ギャディ(Clifford Gaddy)によ

6) 2011年9月23日、24日の2日間に亘って行われたロシア与党「統一ロシア」党大会では、プーチン首相がメドヴェージェフ大統領提案のもと、大統領選への出馬の意向を明らかにしており、メドヴェージェフ大統領自身は、「統一ロシア」党が再び与党となると予想される新政権の中で、協力する準備があることを明らかにした(2011年9月25日報道)。同党大会においては、次期大統領選挙における立候補者は決定されず、同年12月の下院選で決定予定である。

って書かれた1冊の本がアメリカで話題を呼んだ。2003年に出版された『シベリアの呪い』(The Siberian Curse)である。同著には、ロシアにとって広大で不毛なシベリアを持つことが大きなマイナスであり、シベリアの厳しい気候条件が住民の生存条件を高コストにするだけでなく、モスクワやサンクトペテルブルクを含むヨーロッパに近いロシア西部地域との地理的距離が、高い輸送コストを引き起こし、その結果、効率的な国内分業の編成を困難にしているという主張が記されている。

アメリカの経済学者であるジェフリー・サックス(Jeffrey David Sachs)らも、資源豊富な多くの国で経済成長がうまく実現していないという歴史的事実に基づき、資源が豊富であることが呪いであるという主張をしている。つまり、天然資源が製造業の活動を妨げ、それが成長を阻害しているという考えである。

しかし、塩原[2006]が指摘するように、実際にはアメリカのように資源が豊富で、なおかつ経済発展を遂げ、極めて民主化された国もあり、一概に資源を保有することが負の要素であるということに繋がるわけではない。

ロシアでは現在、天然資源以外の国内産業が脆弱であるという問題を抱えているが、資源は鉱山の発見や採掘、加工、販売などの過程を伴い、こうした過程に関連する研究開発を促す政策をとることで、資源産業以外の産業分野の発展にも繋がる可能性がある。ロシアの場合、インフラ整備による地域開発において、資源産業を活かした技術・情報分野での研究開発を促す政策や、資源に依存しない財政制度改革を政府がうまく舵取りすることができれば、過去幾度となく繰り返されたが失敗に終わった極東開発を成功させることができるのではないだろうか。その際、外国資本の導入など、ロシア政府が既存の体制に囚われない柔軟な対応をとることで果実を得られるケースも十分に

考えられ、日本が関与できる分野も少なくないと考える。そのため、引き続き外交面、政治面、経済面においてロシアの動向を注視していくことが肝要である。

[参考文献]

- [1] 林正義, 小川光, 別所俊一郎(2010)『公共経済学』, 株式会社有斐閣.
- [2] 中村良平, 田淵隆俊(1996)『都市と地域の経済学』, 株式会社有斐閣.
- [3] 羽場久美子, 溝端佐登史(2011)『ロシア・拡大EU』, 株式会社ミネルヴァ書房.
- [4] 大津定美, 吉井昌彦(2004)『ロシア・東欧経済論』, 株式会社ミネルヴァ書房.
- [5] 塩原俊彦(2006)『ロシア資源産業の「内部」』, アジア経済研究所.
- [6] 木村汎, 袴田茂樹, 山内聡彦(2010)『現代ロシアを見る眼——「プーチンの十年」の衝撃』, 日本放送出版協会(NHK出版).
- [7] 横川和穂「ロシアにおける中央集権化と地方自治体財政」『比較経済研究』, 2010年6月 第47巻 第2号, pp.1-14.
- [8] 島村智子「ロシア極東地域をめぐる最近の政策動向」『レファレンス』, 国立国会図書館調査及び立法考査局 2007年12月号.
- [9] 浜野剛「ソチ冬季五輪開催決定とウラジオストクでのAPEC首脳会議の開催の行方」『News Letter』, 地域総研(社)新潟県地域総合研究所, 2007年8月 通巻205号.
- [10] Albrecht Kauffmann, “Transport Costs and the Size of Cities: the Case of Russia”, 2007, Diskussionsbeitrag Nr.93, UNIVERSITÄT POTSDAM.
- [11] Fiona Hill and Clifford Gaddy, “THE SIBERIAN CURSE – HOW COMMUNIST PLANNERS

- LEFT RUSSIA OUT IN THE COLD”, 2003, Brookings Inst Pr.
- [12] David Banister, “Transport and urban development”, 1995, E & FN Spon.
- [13] ロシア連邦政府 (Правительство Российской Федерации) 公式ウェブサイト
<http://government.ru/#>
- [14] 連邦統計 (Росстат) 公式ウェブサイト
<http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat/rosstatsite/main/account/>
- [15] 2012年 APEC 会議公式ウェブサイト
<http://apec2012.ru/>
- [16] 2012年 APEC 会議沿海地方公式ウェブサイト
<http://apec.primorsky.ru/>
- [17] 沿海地方政府公式ウェブサイト
<http://primorsky.ru/>
- [18] ウラジオストク公式ウェブサイト
<http://www.vlc.ru/>
- [19] ロシア商工会議所 (Счетная палата Российской Федерации) 公式ウェブサイト
<http://www.ach.gov.ru/ru/>
- [20] ロシア運輸省道路庁 (ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ) 公式ウェブサイト <http://rosavtodor.ru/>
- [21] ルースキー島連絡橋 (Мост на остров Русский) 公式ウェブサイト <http://rusmost.ru/>
- [22] НПО Мост-Трибик (НПО Мостовик) 公式ウェブサイト <http://www.mostovik.ru/>
- [23] ОАО Мост (ОАО MOST) 公式ウェブサイト
<http://www.skmost.ru/>
- [24] ЗАО 太平洋橋梁建設会社 (ЗАО Тихоокеанская мостостроительная компания) 公式ウェブサイト <http://www.zaotmk.ru/>
- [25] ОАО ロシア鉄道 (ОАО РЖД) 公式ウェブサイト <http://rzd.ru/>
- [26] “ОАО “РЖД” в рамках реализации проекта по организации пассажирского сообщения Владивосток – аэропорт “Кневичи” приступило к строительству нового пассажирского терминала во Владивостоке”, ОАО ロシア鉄道公式ウェブサイト2011年6月24日付プレスリリース
http://press.rzd.ru/isvp/public/press?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&page3307_810=9&refererLayerId=3307&date_begin=&date_end=&id=77400
- [27] ОАО ロシア鉄道財務報告書2010年
- [28] 1995年12月26日付連邦法第208号「株式会社法」(ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН "ОБ АКЦИОНЕРНЫХ ОБЩЕСТВАХ" (ОБ АО) от 26.12.1995 N 208 – ФЗ)
- [29] 2009年4月22日付決議第381号「アジア太平洋地域における国際協力の中心地としてのウラジオストクの発展」(ПОСТАНОВЛЕНИЕ г. Владивосток от 22.04.2009 №.381, “Об утверждении долгосрочной целевой программы “Развитие города Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе” на 2009–2012 годы”)
- [30] 「沿海地方投資事業」資料 (ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ ПРИМОРСКОГО КРАЯ)
- [31] ロシア商工会議所予算書2011年, No.9 (Бюллетень №.9/2011)
- [32] ジェトロ公式ウェブサイト
<http://www.jetro.go.jp/indexj.html>
- [33] 日露貿易投資促進機構公式ウェブサイト
<http://www.jp-ru.org/index.html>
- [34] 「2012年 APEC サミット関連インフラ整備とウラジオストクの発展」(2009年6月)資料
- [35] 週刊 Дальний Восток (ダーリニ・ボストーク) 通信第800号, 878号, 880号