

〔研究員の視点〕

ロシアの高速鉄道整備 財源確保の制度上課題

運輸調査局 副主任研究員 飯田牧代

※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました

2013年6月、プーチン・ロシア大統領は、国家院（連邦議会下院）公聴会において、現在計画中の高速鉄道専用線の最初の着工区間を、当初予定と変更することを明らかにした。背景には優先順位の判断と、建設資金確保のための制度上の課題がある。本稿では、ロシア鉄道および高速鉄道のプレスリリース、政府発表資料をもとに、ロシアの高速鉄道<図>の整備財源確保のための制度整備に注目したい。

ロシアの高速鉄道専用線構想と着工区間の変更

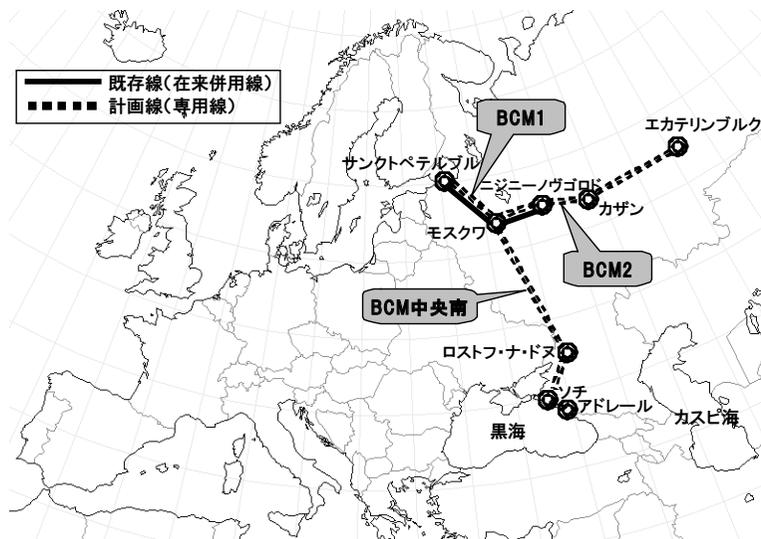
現在、ロシアでは、モスクワ～サンクトペテルブルク間（約650キロ・3時間45分）、モ

スクワ～ニジニーノヴゴロド間（約442キロ・3時間55分）の2区間において、高速鉄道が運行されている。

この在来併用線とは別に、設計最高速度時速400キロに対応可能な高速鉄道専用線の建設計画がある。当初の計画では、最初の着工区間はモスクワ～サンクトペテルブルク間（「BCM1プロジェクト」と呼称）とされた。

ところが、2013年6月25日、連邦議会の下院において、高速鉄道専用線に関する公聴会が開かれ、最初の着工区間をモスクワ～カザン間（約803キロ）に変更することが公表され、モスクワ～サンクトペテルブルク間の着工は無期延期となった。

図 ロシアの高速鉄道



研究員の視点

カザンは、都市人口が約114万人で、ロシア8位の人口を抱える都市である(2010年国勢調査)。市内には、工業・生産型の経済特区アラブガヤ、世界遺産カザン・クレムリン等の観光資源があり、2018年のFIFAワールドカップでは、その開催都市になる予定である。

高速鉄道専用線が開業すれば、モスクワ～カザン間の所要時間は、13時間以上かかる現行から3時間30分にまで大幅に短縮される。

着工区間変更の背景

そもそも、モスクワ～カザン間の高速鉄道専用線建設計画は、モスクワ～カザン～エカテリンブルク間(約1,509キロ)の計画(「BCM2プロジェクト」と呼称)として、モスクワ～サンクトペテルブルク間の計画とは別に、2011年にその構想が持ち上がった。

エカテリンブルクを州都とするスヴェルドロフスク州は、モスクワ、ヨーロッパ方面とシベリア、極東方面の結節点となるロシアの中央西に位置し、ロシアを代表する重工業地域で、特に貨物輸送が盛んである。しかし、既存のインフラ容量では、輸送需要に見合う十分な供給ができず、このことが経済発展のボトルネックであることが指摘されてきた。

そのため、モスクワ～エカテリンブルク間に、通勤旅客輸送および貨物輸送を担う既存線とは別に、長距離旅客輸送のための高速鉄道専用線の建設が必須であるという議論が、スヴェルドロフスク州の前州知事を中心になされてきた。一方で、同区間の高速鉄道専用線の建設には、多額の資金を要するため、同事業に反対する現州知事との間に対立が生じ、建設に向けた具体的な計画は示されてこ

なかった(「ノーヴィ・レギオン」紙等の報道にもとづく)。

このような中、モスクワ～カザン間に限る建設に対し、連邦政府からの資金が充当されることが公聴会で示されたことで建設が始動することになった。

モスクワ～サンクトペテルブルク間については、既存の在来併用線でのサブサン(「はやぶさ」の意)による運行で需要を満たすには充分であり、約3兆3,600億円の総工費の捻出が妥当ではないとの見方がなされた。また、モスクワからエカテリンブルクまででなく、カザンまでとされたのも、約7兆8,000億円に上る資金投下が困難であることが理由とされている(2013年5月28日付「コメルサント」紙。試算額は2012年8月23日付「ヴェードモスチ」紙をもとに、1ルーブル=3円で算出)。

整備財源確保のための制度上の課題

高速鉄道整備方針の転換の契機となったのは、連邦資金が建設財源として充当されることとなったことである。

今回のモスクワ～カザン間の高速鉄道専用線建設に関しては、総工費約2兆7,840億円(推定)のうち、70%に相当する約1兆9,500億円を公費、残りの30%を民間資本で賄う予定である(ロシア鉄道2013年6月25日付プレスリリース)。そして、公費は連邦予算および連邦債に限られ、共和国や州政府の負担はない。

しかし、ロシアでは、高速鉄道専用線の建設自体が初の事業であり、現状、連邦政府や共和国、州を含む費用負担に関する枠組みはない。計画線の公表段階において、費用負担について民間資本の導入については言及されたものの、その割合や公費負担の内訳に関し

ては明示されておらず、今後の費用負担の法令化についても、現状示されていない。こうした建設費用負担の枠組みの欠如は、具体的な工事計画の決定までに時間を要し、高速鉄道整備を滞らせるだけでなく、連邦政府や共和国、州等の計画する地域全体のグランドデザインとの整合性を欠き、その進捗にも支障を来すことになるのではないか。

円滑な鉄道整備を進めるうえでは、費用負担内訳を含めた建設資金確保のための制度を

いかに構築するかが鍵となろう。今後、ロシアにおいて今日の枠組みが常態化するのか、それとも別の枠組みが検討されるのか注目される。

※高速鉄道専用線計画には、本稿で紹介した「BCM1」および「BCM2」のほかに、モスクワ～アドレール（ソチ周辺）間（約1,471キロ）（「BCM 中央南」と呼称）がある。