

ロシア極東・バイカル地域の開発と鉄道の近代化

かな や まき よ
金 谷 牧 代 調査研究センター副主任研究員

はじめに

近年、プーチン政権は、ロシア極東・バイカル地域の開発に積極的に取り組んでいる。そこで本稿では、同地域における開発事業の中から、鉄道の近代化事業に焦点を当て、主に財源確保に向けた動向を紹介する。

1. 極東・バイカル地域の現状と課題

ロシア最東端に位置する極東地域とその西に隣接するバイカル地域は、ロシア全土(1,713万km²)の約45.1%に及ぶ地域である。同地域は、首都モスクワが所在するロシア西部地域と地理的に離れており、旧ソ連時代には、西部地域への利益奉仕を目的に、軍事的な前哨地域として原料の供給地域とされてきた。そして、1991年のソ連崩壊により、急速な市場化が実施され、国家の中央管理の基盤が弱まるとともに、同地域への国家支援は打ち切られた。

このような歴史的な経緯等により、同地域は、社会的にも経済的にも発展が遅れている。現在、同地域の人口は約1,067万人であり、ロシアの総人口(約1.5億人)のわずか7.3%に留まり、人口密度は1.4人/km²と極めて希薄である。また、域内総生産は約4.5兆ルーブル¹⁾であり、国内総生産(約59兆ルーブル)の7.7%となっている(参考文献[7])。

一方で、同地域は、天然資源を豊富に有することに加え、近年高い経済成長を遂げる東アジアへの窓口として、地政学的に重要な地域である。そのため、プーチン政権は、同地域の発展をロシアの最重要課題のひとつとして位置付け、同地域の開発を進めている。

2. シベリア鉄道・バム鉄道の近代化事業

同地域における交通インフラ整備のうち、鉄道分野では、シベリア鉄道・バム鉄道の近代化事業が実施されている。シベリア鉄道は、ロシア東西を結ぶ全長約1万kmの鉄道であり、1900年代初頭に、主にロシア西側から東側への物資輸送の手段としての役割を果たすために開業した。一方、バム鉄道は、極東地域でロシア国境近くを走行するシベリア鉄道のおよそ600~700km北を並走する全長約4,300kmを本線とする鉄道であり、主にシベリア鉄道の代替輸送ルートとしての役割を担うため、1989年に開業した。

両鉄道の近代化事業の主な目的は、沿線周辺で今後新たに採掘される石炭や鉱石等の輸送促進を図るため、2020年までに年間の貨物輸送能力を6,680万tに増加させることである。そのため、鉄道網のボトルネックの解消に向け、計画では、90の鉄道駅と約5,000kmの線路の近代化を行うことになっている。2016年には、ロシア鉄道(Российские железные дороги: 以下、RZD)が、116.6kmの線路の建設、1,200kmの線路の改修、6.7kmのバイカルトンネルの掘削作業等を完了させた。

3. 鉄道の近代化事業の財源確保に向けた動向

極東・バイカル地域の開発は、ロシアの中央省庁のひとつである極東開発省の主導の下に進められており、2013年のトルトネフ極東連邦管区大統領全権代表及びガルシカ極東開発相の就任以降、同地域の開発方針は、従来の連邦財政からの大規模投資による開発方針から、先進発展区域²⁾への指定やウラジオストクを自由港に位置付ける³⁾など、

1) 1ルーブル=2円(2017年2月23日時点)。

2) 経済特区よりもさらに進んだ税制上の優遇措置や規制緩和が適用される区域。

3) ウラジオストク自由港とは、ウラジオストク市を含む沿海地方南部の15の行政区を領域とする、先進発展区域とは異なる法令によって定められた経済特区である。国内外からの投資によって輸送網を整備し、輸出産業を育成することを目的としている。

外貨を含む民間投資による開発方針へと転換されている。

ただし、シベリア鉄道・バム鉄道の近代化に関わる事業については、連邦財政からの大規模投資を前提に計画された。つまり、2013年から2017年までの計画総事業費5,624億ルーブルの拠出内訳は、連邦財政が1,102億ルーブル（19.6%）、国民福祉基金が1,500億ルーブル（26.7%）、RZDが2,611億ルーブル（46.4%）、RZDによる借入が411億ルーブル（7.3%）であり、連邦財政及び国民福祉基金からの手厚い拠出が計画された。

しかし、2017年1月時点において、計画総事業費の遂行状況は42%である。当初、当該事業に関わる事業費は、極東開発省が所管する政策プログラム「2018年までの極東・バイカル地域の経済・社会発展」に計上されていた。ところが、極東開発省が大規模インフラ整備事業からは距離を置き、投資誘致に注力する体制となり、2014年には、極東開発相が、「同事業費の連邦財政支出は、運輸省が所管する政策プログラム『ロシアの運輸システムの発展（2010～2020年）』から支出されるべきだ」との主張を始めた。

この結果、同事業は運輸省の責任に変更されるとともに、連邦財政からの拠出額も、当初の計画よりも少なからず減額されている。このような余儀ない事態を受け、RZDも、バム鉄道・シベリア鉄道の近代化事業に関わる経費の節減及び工期の延長を検討している。また、RZDは、同事業に対し、2016年には1,110億ルーブル（計画時883億ルーブル）を投資したほか、2017年には1,680億ルーブル（計画時785億ルーブル）を投資する予定であり、RZDの拠出額は、当初の計画よりも増加することが見込まれる。そのため、外貨を含む民間投資が課題とされていると考えられる。

おわりに

ロシアの連邦財政は、歳入の約半分を石油・ガス収入が占めるため、原油価格の変動による影響を受けやすい。豊富な天然資源を有するロシアは、これまで、その恩恵に支えられた経済成長を遂げてきた。しかし、原油価格の下落やルーブル・株価の下落等により、近年では、ロシアの連邦財政は

極めて厳しい状況に置かれている。また、国民福祉基金については、主に年金基金の不足の補填を用途とするロシアの政府系ファンドであるが、その財源についても、原油価格の高騰の際に財政余剰として蓄えた石油・ガス収入である。

このように、連邦政府にとって、従来であれば問題のなかった連邦財政からの資金拠出によるインフラ整備への投資が、今や困難な状況となっている。一方で、ロシアの今後の成長にとって、極東・バイカル地域の発展は極めて重要であり、鉄道近代化の事業規模からも、プーチン政権の力の入れ込みようが窺える。事業財源捻出のために、今後、鉄道整備財源についても、民間資金の導入等が検討される可能性がある。

【主な参考文献】

- [1] 新井洋史（2016）「極東地域開発政策の現状と課題——投資誘致とインフラ整備——」『平成27年度外務省外交・安全保障調査研究事業 ポストTPPにおけるアジア太平洋地域の経済秩序の新展開 ロシア部会 アジア太平洋地域における経済連携とロシアの東方シフトの検討』、公益財団法人日本国際問題研究所
- [2] 堀内賢志（2015）「ロシア極東に企業を呼び込め——ビジネス重視の極東開発戦略への転換——」、ユーラシア研究所
- [3] RZD ウェブサイト <http://www.rzd.ru/>
- [4] Об инвестиционном проекте «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей»
- [5] Об утверждении федеральной целевой программы “Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года” (с изменениями на 28 декабря 2016 года)
- [6] О федеральной целевой программе “Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)” (с изменениями на 13 октября 2016 года)
- [7] РЕГИОНЫ РОССИИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ 2016, СТАТИСТИЧЕСКИЙ СБОРНИК