

ロシア極東鉄道 現状と展望

環日本海貿易交流センター・アドバイザー 白鳥 正明

シベリア幹線と極東鉄道

ロシアでシベリア幹線と呼ばれるウラジオストクからモスクワまで全長約9,250kmの鉄道は、極東鉄道、ザバイカル鉄道、東シベリア鉄道、西シベリア鉄道などロシア連邦交通省の地域別鉄道公社12社が運営していた。2003年10月1日交通省から(株)ロシア鉄道が分離・新設され、極東鉄道はその支社になった。サハリン州には別の支社があり、アムール州の一部はザバイカル鉄道支社に属している。極東鉄道は軌道約6,500kmと350駅を保有し、沿海地方、ハバロフスク地方、アムール州、ユダヤ人自治州、サハ共和国で営業し、約12万1千人を雇用する極東最大の企業である。極東鉄道には、ハバロフスク、ウラジオストク、コムソモリスク、ツィンダの4管理局があり、シベリア幹線とバイカル・アムール(パム)鉄道、その支線で構成されている。主要な輸送貨物は、石油製品、石炭、木材、鉱物肥料、アルミナ、鉄鋼・非鉄金属、水産製品で、韓国、日本からのコンテナも多い。また、原料・資材・製品・技術・労働力の大口消費者でもある。極東鉄道は、太平洋岸のワニノ、ナホトカ、ヴァストーチヌイ、ウラジオストク、

ポシエツトなどの重要港湾のほか、グロデコヴォ～緩芬河、ハサン～図們江、マハリノ～暉春の国境鉄道により、国際的な物流サービスを提供して日本、韓国、中国、アメリカ、オーストラリア、フィリピン等のアジア太平洋諸国とのビジネスに貢献している。

ロシア極東の鉄道・自動車道路の集約度指標

極東連邦管区の10地方・州と、隣接するチタ、イルクーツク両州の2001年末現在の鉄道と自動車道路の集約度をみると[表-1]のとおりである。面積千km²当り鉄道線路は、サハリン州(約11km)が最も長く、沿海地方(約9km)、ユダヤ人自治州(8.5km)、アムール州(約8km)とシベリア幹線地帯が続くが、隣接するチタ、イルクーツク両州よりも集約度が高い。人口千人当り鉄道線路もほぼ同じ傾向が見られる。自動車道路は、鉄道がなく面積が広く人口も少ないチュコト自治管区、マガダン州で人口の多い極東南部より距離が長い。極東南部では鉄道と同様にシベリア幹線の沿線地帯に自動車道路が集中され、面積も人口も小さいアムール州、ユダヤ人自治州には鉄道も自動車道路

〔表-1〕ロシア極東の鉄道と自動車道路の集約度指標(2001年末現在)

	面積 千km ² (A)	人口 千人(B)	鉄道線路 km(C)	自動車道路 km(D)	鉄道/面積 (C)÷(A)	鉄道/人口 (C)÷(B)	道路/面積 (D)÷(A)	道路/人口 (D)÷(B)
極東連邦管区	6,215.9	7,038.1	8,225	33,669	1.32	1.17	5.42	4.78
チュコト自治管区	737.7	73.8	-	1,330	-	-	1.80	18.02
コリヤーク自治管区	301.5	28.5	-	65	-	-	0.22	2.28
マガダン州	461.4	229.2	-	2,231	-	-	4.83	9.73
カムチャッカ州	472.3	380.2	-	1,338	-	-	2.83	3.52
サハリン州	87.1	584.7	957	812	10.99	1.64	9.32	1.39
沿海地方	165.9	2,124.7	1,553	7,076	9.36	0.73	42.65	3.33
ハバロフスク地方	788.6	1,485.8	2,307	4,953	2.93	1.55	6.28	3.33
ユダヤ人自治州	36.0	194.6	309	1,615	8.58	1.59	44.86	8.30
アムール州	363.7	982.2	2,934	6,975	8.07	2.99	19.18	7.10
サハ共和国	3,103.2	982.9	165	7,339	0.05	0.17	2.36	7.47
チタ州	431.4	1,237.2	2,399	9,769	5.56	1.94	22.64	7.90
イルクーツク州	767.9	2,712.9	2,479	12,272	3.23	0.91	15.98	4.52

「ロシアの地域：ロシア連邦構成主体の基本的特長」、2002年、ロシア連邦国家統計委員会、により作成。

も集中している。人口が多いハバロフスク地方は面積が広いため鉄道も自動車道路も集中度が低く、また面積が広いサハ共和国も鉄道、自動車道路の集中度が低い。極東地域には北極圏、ツンドラ地帯、亜寒帯林（タイガ）の他、山岳地帯が多いため、全体として人口が少なく鉄道と自動車道路も相対的に未発達で過疎度が高い。これを克服するには、人口増加と市場経済化への構造改革が必要だろう。

極東鉄道の営業状況

極東鉄道の営業状況をみると、1998～2002年の5年間に貨物輸送量(ト)は39%、輸送総量(ト)km)は79%と大幅に増加したが、賃金(4.4倍)も経費(5.2倍)も激増してコストは上昇した。平均輸送距離は512km、約28%も長くなったが、これは輸出原料の産出地が積出港湾から遠くなったか、又は、輸入・通過貨物の到着地が遠くなったことを意味する。〔表-2〕

極東鉄道は1995年から支払不能になり、資本回転率低下により利益も減少し、非生産的な支出が増加した。とくに租税負担が激増し、1997年には納税額は税引前利益の38.5%、4億8,000万ルーブル、年金・医療等の社会福祉費負担は43.4%、5億4,300万ルーブルに達していた。(株)ロシア鉄道・極東鉄道支社の資産は1,400億ルーブルで保有土地は58,000haであるとポポフ支社長は述べたが、財務内容は公表されず経営の透明性が高いとは言えない。

ロシア鉄道改革と極東鉄道

2001年5月の鉄道改革計画により、改革第1期(2001～03年)にロシア連邦民法典に準拠した「鉄道輸送法」と「鉄道輸送約款法」が施行されて、

競争条件の整備、独占要素の削減、鉄道輸送と経営の統一、鉄道輸送サービスの均等化、鉄道資産所有形態の多様化などが定められ、2003年10月(株)ロシア鉄道が設立された。2003～05年の改革第2期には、(株)ロシア鉄道から各種部門を分離して子会社が設立される。2006～2010年の改革第3期には、(株)ロシア鉄道の子会社株式売却により投資が導入される。しかし、極東鉄道の現場には問題が多い。

極東鉄道の合理化：2002年1月就任した交通省ファデーエフ長官は2003年10月(株)ロシア鉄道社長就任まで1年半余の間に、東方向け貨物運賃を3回も引下げたため、黒海沿岸のノヴォロシースク港(クラスノダール地方)からアジア諸国に積出していたウラルとシベリアの輸出荷主には、極東のヴァストーチヌイ港やワニノ港積出しのほう安くなった。また、シベリア幹線が全線電化され、ナホトカ・ヴァストーチヌイ臨港駅も拡張され、ハバロフスクのアムール河鉄橋も再建された。さらに、ファデーエフ長官は多数の鉄道管理者の納税未納責任を追及して刑事告訴し、2002年には租税・課徴金の未納額75億ルーブルが納付され、極東の全地方・州と4年間の未払債務処理協定を結んだ。

2002年には経営指標の多くが好転し、貨物輸送量は前年比9.4%増加(全ロシアでは2.7%増加)し、輸送ト)kmは10%も増加した。旅客輸送は全ロシアで3.1%減少したのに極東鉄道では2.5%増加し、労働生産性は10.8%も上昇し、賃金は前年比50%以上も増加した。

極東の港湾情勢と鉄道効率の低下：大規模な港湾に近い鉄道線路で、荷降し前の貨物列車数十本が滞留する事態が発生したため、輸送速度や貨車回転率は目標に達しなかった。これは大型船舶入港予定の遅れが主因ではあったが、一過性の事

〔表-2〕 極東鉄道の主要営業指標の推移 1998～2002年

指 標	1998	1999	2000	2001	2002	2001比%	1998比%
貨物輸送量 千t	28,393	34,499	36,896	36,218	39,610	109.36	139.51
輸送総量 百万tkm	51,702	72,992	84,754	83,956	92,402	110.06	178.72
平均輸送距離 km	1,821	2,116	2,297	2,318	2,333	100.65	128.12
旅客輸送量 百万人km	3,958	3,487	4,082	3,869	3,967	102.55	100.23
労働生産性 千tkm人	1,067	1,407	1,551	1,610	1,784	110.81	167.18
基幹作業月平均賃金 千ルーブル	1.9	3.3	4.8	5.5	8.4	152.73	442.10
現業支出 百万ルーブル	5,238	9,212	13,124	18,602	27,353	147.04	522.20
貨物取扱原価到着貨物 10tkmルーブル	0.9	1.2	1.5	2.1	2.8	133.33	311.11

『ダリネヴァストーチヌイ・カピタル』誌、2003年8月号、「極東鉄道」、32頁により作成。

故と見過ごすことはできない。しかし、このような港湾情勢だけが問題ではない。

貨物構造の変化と原料輸送の特殊性：過去10年間に貨物構造が変化して、原料輸送の比重が上昇し、コンテナ輸送量は逆に6分の1に激減した。ロシアの原料荷主には極東鉄道以外の輸送手段がないので、極東鉄道だけでは市場拡大には不十分なのである。また独占企業体の原料輸送増加による収益は、将来も確保できるとは限らない。極東地域の貨物輸送量の増加率がGDP増加率よりもかなり低いからである。これは自治体と企業が原料調達を減らして、加工製品とくに高度技術製品の生産増加を促進しているためである。また、ハバロフスク地方のガス化によるヤクート炭の需要減、ブレア水力発電所の稼働、原料節約技術の発展で、極東鉄道の主要貨物である石炭輸送量は減少すると予想されている。

民間貨物輸送会社（オペラートル）：鉄道改革で資本参入が期待されているのが、民間貨物輸送会社（オペラートル）である。この貨物輸送会社は、1996年に石油製品輸送タンク車の不足対策として交通省が制度化し現在74社があるが、その多くは石油、石炭、鋳業、鉄鋼業、化学工業、製材業等の大企業子会社として設立され、2001年には約20億ルーブルで1万輛以上の専用貨車を取得し、現在、46,643輛（うち70%、32,659輛はタンク車）を所有し全ロシア貨物輸送量の15%以上を取扱っているが、極東にはオペラートルが少ない。

極東鉄道と地域行政庁との協力：2003年5月、極東鉄道は交通省及び沿海地方行政庁と3者協定を締結し、極東鉄道は未納地方税及び地域道路基金分担金未払い（2003年4ヶ月分総額5億8,780万ルーブル）を納付し、沿海地方は都市近郊旅客輸送の赤字補填金（1,883万ルーブル）、退役軍人及び傷痍軍人保護法による補償金を極東鉄道に交付する。都市近郊の旅客輸送は、極東鉄道に限らず他の地域鉄道でも赤字経営である。アムール州ではザバイカル鉄道に対して旅客運賃の約90%分を補填したといわれている。ロシアの旅客輸送は遠距離も都市近郊も赤字で、2003年1～8月だけでも地域行政当局が損失の44%を補填しているので、今後の運賃設定で重大な問題になる。

サハリン鉄道橋・バム鉄道支線建設の停止：2001年10月、越権行為で最高検に起訴された交通省アクションコ前長官は翌年1月4日辞職し、ファデーエフ新長官就任後、2002年鉄道投資計画

が1、600億ルーブルから930億ルーブルに縮小され、約100～140億ドルのサハリン鉄道橋も炭田地域へのバム鉄道支線も建設が停止された。サハリンに必要なのは石油・天然ガスのパイプラインであり、人口も大量貨物も少ないので鉄道投資効率は低い。バム鉄道は経営実態が公表されていないので経済発展への貢献は未知数であるが、ハバロフスク地方イシャエフ知事は「貨物がないためバム鉄道沿線の町は荒廃している」と語っている。

極東鉄道と南北朝鮮鉄道の連結：シベリア幹線の2003年（1～8月）貨物輸送量は前年比約10%（大型コンテナ70%増）急増して過去10年の最高を記録した。イラク戦争でスエズ運河経由欧州ルートへのリスクが高まったため、シベリア幹線コンテナは3倍に増加した。その影響で、北朝鮮国境ハサン駅からシベリア幹線の合流点バラノフスキ駅（ウラジオストク郊外）まで約240kmの更新が促進されるという。南北朝鮮鉄道とロシア極東鉄道連結による北東アジア～欧州ルートの将来は、北朝鮮を巡る国際政治情勢、輸送貨物の確保、ロシア鉄道改革と経営合理化の他、中国～中央アジア経由の大陸横断鉄道構想の動きも見逃せない。また、2003年6月アムール州ブレア水力発電所稼働で電力供給が増加し北朝鮮向け送電線が建設され輸出が可能になれば、鉄道連結も促進される。さらに、ロシア規格（広軌）への北朝鮮領域内の930kmの全面改修工事には、ロシアの他、韓国、日本も大きな関心を示しているといわれるが、何故か工事費（約20～30億ドル）の資金調達問題は語られていない。

結びに代えて

19世紀末に軍事目的で建設され20世紀に旧ソ連が強化した、長い歴史のあるシベリア幹線と極東鉄道の運営は、今、ロシアの大きな負担であり、鉄道改革で私有化と市場化が進めば北東アジア～欧州ルート拡大どころか、非効率路線は荒廃する恐れさえある。この貴重な歴史的遺産をどう活用するかは、ロシアだけでなく世界とくに北東アジアにとっても、21世紀の重い課題である。その解決には鉄道事業再編への国際的な実態調査と協力が必要だろう。

（本稿はロシア連邦交通省公表資料、国家統計委員会資料、『ダリネヴァストーチヌイ・カピタル』2003年8月号、ロシアの各種新聞記事に基づき作成した。2003年10月記）