

令和2年度ロシア地域貿易投資促進事業
ロシア新規市場開拓可能性調査

ロシア極東・北極圏の開発動向と 物流インフラの整備

2021年3月

一般社団法人ロシアNIS貿易会
ロシアNIS経済研究所

序 文

現在、ロシアはアジアの成長力を自らの経済発展や極東シベリア開発に取り込むべく、アジアを重心においた対外経済政策、いわゆる「東方シフト」を展開している。2014年以來、米国やEUによる対ロ経済制裁が続く中、ロシアの対外経済関係のアジアへのシフト（東方シフト）は加速している。また、極東・シベリアの北極圏では、石油・天然ガスを中心とする資源開発が進みつつあり、アジア市場にとって、ロシア北極圏は新たな資源の供給地として登場しつつある。その際、輸送路としてカギを握るのが北極海航路である。

こうした状況を鑑み、本事業では、ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所ならびにロシア科学アカデミーシベリア支部エネルギーシステム研究所と協力し、2020年のロシア極東経済と同地域の開発政策（ナショナルプロジェクトの実実施動向）、極東地域におけるインフラ整備（鉄道及び港湾）、北極海航路の現状、そして北極圏開発の最新動向（ヴォストークオイル・プロジェクト）に関する調査を実施した。本書は、その結果をまとめたものである。

本報告書は、令和2年度ロシア地域貿易投資促進事業・ロシア新規市場開拓可能性調査の一環として、経済産業省の助成を得て刊行された。本事業の実施にあたり、多大なご協力を賜った経済産業省、調査の過程で貴重なご助言をいただいた専門家、企業関係者、当会会員、関係各位に改めて御礼申し上げたい。

2021年3月

一般社団法人ロシアNIS貿易会
会 長 村 山 滋

目 次

I. ロシア極東経済への新型コロナの影響.....	1
ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所	
P. ミナキル	
はじめに.....	1
1. ロシアへの新型コロナの到来.....	1
2. 感染による経済的影響の特定.....	2
3. ロシア政府による財政支援措置.....	5
4. 感染の極東連邦管区への拡大.....	8
5. 極東経済へのパンデミックの影響度.....	10
6. 極東のセクター別の状況.....	11
7. 極東経済の回復の展望.....	12
II. ロシア極東のナショナルプロジェクト.....	15
ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所	
O.M. プロパカロ、P. ミナキル	
はじめに.....	15
1. ナショナルプロジェクトの内容と規模.....	15
2. ナショナルプロジェクトの極東での体制.....	18
3. ナショナルプロジェクトの達成状況.....	21
4. 極東発展国家プログラムとの関係.....	23
III. シベリア鉄道とハム鉄道の整備計画.....	31
ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所	
A. バルダリ	
はじめに.....	31
1. シベリア鉄道とハム鉄道の現状.....	31
2. シベリア鉄道とハム鉄道の整備計画.....	33
3. シベリア鉄道とハム鉄道の国際輸送.....	37
4. アジア諸国との連携の計画と展望.....	39

IV. ロシア極東の港湾と北極海航路	43
ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所	
E. ザオストロフスキフ	
はじめに.....	43
1. 極東連邦管区の港湾の現状.....	43
2. 極東連邦管区の港湾の発展計画.....	49
3. 北極海航路の現状と展望.....	51
4. 北極海航路に関連した極東港の展望.....	54
V. 2019年のロシア極東の貿易	59
ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所	
D. イゾトフ	
はじめに.....	59
1. ロシア極東の貿易の変遷.....	59
2. ロシア極東の輸出入品構成.....	60
3. ロシア極東の貿易相手国.....	64
4. ロシア極東の貿易の地域別構成.....	66
5. 新型コロナ感染の影響.....	70
おわりに.....	70
VI. ヴォストークオイル・プロジェクトの概要	73
ロシア科学アカデミー・シベリア支部エネルギーシステム研究所	
S.P.ポポフ、D.V.マクサコヴァ、	
O.A.バルディノフ、A.S.グラチョフ	
1. ヴォストークオイル・プロジェクトの全般的情報.....	73
2. ヴォストークオイル・プロジェクトの影響.....	81
3. ヴォストークオイル・プロジェクトにまつわる諸外国との関係.....	92

Ⅰ. ロシア極東経済への新型コロナの影響

ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所

P.ミナキル

はじめに

2020年に世界を襲い、現在も続いているコロナ禍は、ロシアの地域経済にも大きな影響を及ぼしており、当然ながら極東地域もその例外ではない。もっともモスクワを中心とするロシア欧州部から遠く離れ、産業構造も異なるロシア極東では、新型コロナの感染状況にもコロナ禍による経済への影響度合いにも、ロシア欧州部とは状況に違いがみられる。本稿では、そのあたりの事情を含めて、コロナ禍によるロシア極東経済への影響を概観する。

1. ロシアへの新型コロナの到来

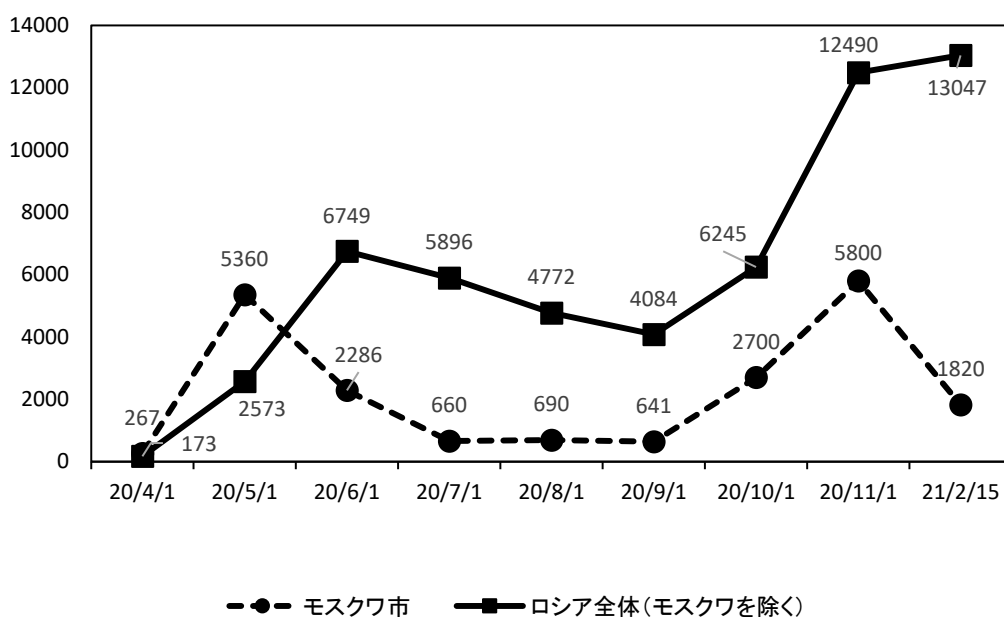
世界保健機関（WHO）によって新型コロナウイルス（COVID-19）に関して緊急事態が宣言されたのは、2020年1月のことだった。ロシアは即座に中国との国境を閉鎖し、すべての交通手段を遮断した。そして、このことが当面の間この病気の広がりを抑止するのに役立った。だが、欧州や米国は適時に国境を閉鎖せず、中国からを含むツーリストの流れによって米大陸や欧州にウイルスが急速に伝播した。

他方、ロシアは、欧州や米国とは往来を遮断しなかったばかりか、検査を広く展開してウイルスに感染した旅行者を隔離する措置を徹底的には講じなかった。これらの旅行者は、ロシアの輸送システムの特殊性ゆえに、いくつかの百万都市、とりわけモスクワとサンクトペテルブルグに集中し、これらのメガロポリスの住民を感染させたばかりでなく、やがて交通ルートに沿ってロシア国内にウイルスを拡散させた。

ただし、ロシアが当初からある種の利点を有していたことは事実である。つまり、それは経済的な意味でも、居住という意味でも、広大かつ人口希薄な空間が存在するという点にある。この特殊性が、感染それ自体に加えて、感染がもたらす経済的影響の発現を時間的に「先延ばしする」ことを可能にした。このような「空間を起因とするタイムラグ」は、①感染が同空間の端から始まり、②運輸インフラの密度が「始点」から「終点」の方向に向けて低くなる、という2つの条件が満たされた場合に発生する。まさに極東における中国との国境の早期閉鎖に加えて、運輸インフラの密度が相対的に東へ移動するにつれて低下していくという条件のもとで、モスクワがパンデミックの「出発点」になったことによって、極東を含む他地域への感染は時間的に「先延ばし」されたのだ。

2020年3月末にロシアの西部と南部の国境は形式的には閉鎖されたものの、実際には長期間、筒抜けのまま放置された。もしそうでなかったら、タイムラグ効果はいっそう大きかったであろう。国境が筒抜けになった原因としては、到着する人々に対して感染者の隔離及び検疫

図表1 ロシアにおける1日当たりの新型コロナ感染者数の推移(人)



を義務化しない「チャーター便」の存在があった。実際のところ、図表1でモスクワとロシアの他地域を比較すると、感染第1波のピークのタイムラグは約1カ月間だったと評価することができる。

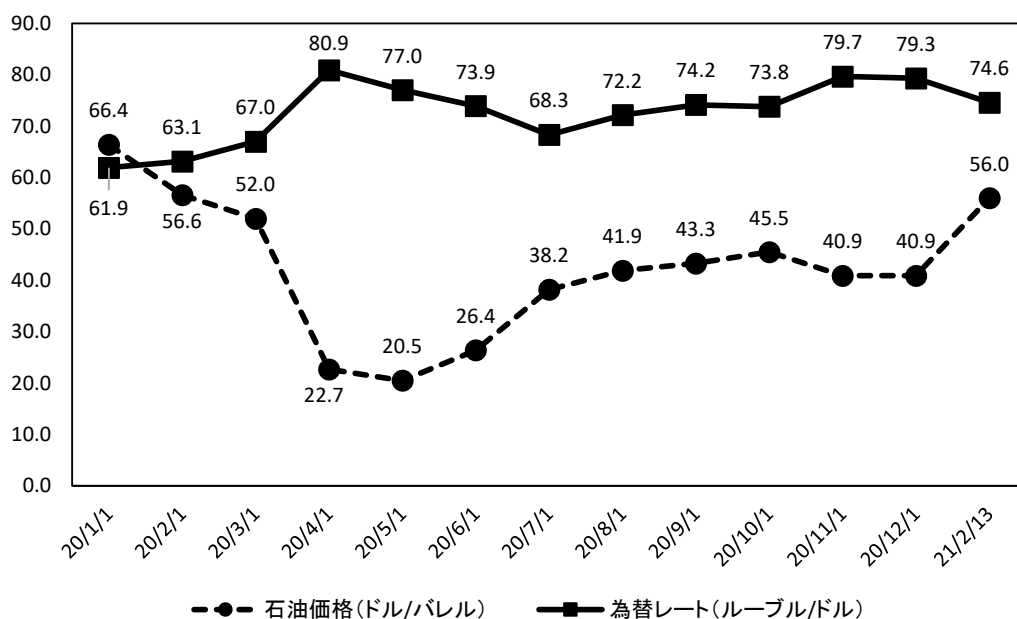
もちろん、このタイムラグによっても、長年にわたるロシアの医療制度の“合理化”による破壊的結果を完全に埋め合わせることはできなかった。この“合理化”の結果、巨大都市では専用化されたハイテク設備があふれかえったものの、一般住民向けの外来医療と通常内科医療においては従来機能の相当部分が失われた。その喪失はとりわけ地方において深刻だった。明確な治療方針がなく、またこの感染症と闘うための医薬品やワクチンが欠如する状況下において患者の数が日々増大し、医療崩壊の脅威が著しく高まった。それ故、感染の抑制、そして社会経済生活への制限措置の導入という意味でも、空間を起因とするタイムラグの存在は、既存の資源や速やかに動員すべき資源を処理するための思いがけないチャンスをもたらした。

2. 感染による経済的影響の特定

しかしながら、経済は深い傷を負った。諸外国では生産停止や雇用縮小、そして所得低下はロシアにおける感染第1波の発生よりも、かなり前に始まったが、それは最終財や中間財に対する総需要の急速な減退をもたらした。何よりサプライチェーンの寸断は、世界経済に重大な衝撃をもたらした。ロシアは、世界のサプライチェーンのネットワークにそれほど深く組み込まれていなかったものの、ロシアにとって最も劇的な影響をもたらしたのが原料商品、とりわけ石油に対する需要の減退であった。まさに、こうした需要の減退が、油価急落

のもとで生産と輸出の拡大によって収入を維持せんとする石油の主要輸出国の日和見主義的な供給の爆発的増加を招いた。こうして油価の暴落が始まった（図表2）。2020年4月初め、石油価格は年初に比べて3分の1以下に低下した。ロシアの国庫収入の40%近くが石油からの収入であることを考えると、石油価格の急落は、感染第1波直前の財政システムへの強烈な一撃となった。

図表2 石油価格（Brent）とルーブルの対ドルレートの変移（ドル）



3つの課題をすぐに解決する必要があった。第1に、油価急落による国庫収入の低下を埋め合わせる。第2に、感染にともなう経済活動の制限でより鮮明となった非石油収入の低下をコンペイトすること。第3に、国民と企業の収入減を補償し、医療に動員される出費を賄うために、以前に計画された水準を上回る形で財政支出を拡大することである。

これらの課題を同時に解決するには、いくつかの方法があった。すなわち、①当座の歳入の減少を国民福祉基金から補填する、②予算を編成し直し、機密費を使用する、③金・外貨準備の一部を利用する、④国家債務を増大させる、⑤ルーブルの平価切下げを行う、⑥財政支援措置をできるだけ非財政ツールに置き換える、などである。

感染拡大の阻止を目的とする社会経済上の活動制限がもたらすネガティブな影響については、欧州や中国の事例により、ロシアでは感染第1波が始まる前からよく知れ渡っていた。このネガティブな影響は、モスクワ市とモスクワ州に始まり、春の終わりまでには全国へ広がった。諸外国の経験とロシア政府の検疫措置の実際の結果によって、2020年4月には、この感染によって引き起こされたネガティブな打撃を最も被り、国の支援を必要としている一連の経済活動の種類と特定のビジネスのグループが確定してきた。経済財政支援プログラム

として政府によって採用された、この分野のリストには、他の分野よりも公的支援を必要とする10のセクターが当初含まれた。

- ・航空業、一般運輸業、空港施設業
- ・文化、レジャー・娯楽産業
- ・体育・健康、スポーツ
- ・観光業
- ・ホテル業
- ・レストラン、カフェ
- ・私立教育機関及び補修教育組織
- ・会議・展示会運営
- ・日常生活サービス
- ・非食料品の卸売業と小売業

パンデミックで悪影響を被った経済セクターをカバーするリストはかなり広く、それは経済の損失を補償するために動員されるべき資金がかなり大規模であることを意味していた。

他方、直接的に悪影響を被ったセクター以外に、目に見える損害と可視化できない脅威に関わるもうひとつのリストが速やかに作成された。すなわち、

- ・家計の所得の低下
- ・需要減退による自然発生的ならびに強制的な事業活動の停止にともなう企業の売上と利益の低下
- ・需要減退による生産とサービスの縮小
- ・失業の増加（とくに従来型雇用をフリーランスで代替できないセクターでの）
- ・国家財政から個人財務に至る債務負担の増大
- ・伝統的貨幣手段の価値下落と暗号通貨による代替（それが隠れたデフレあるいは将来のデフレの要因となる。）
- ・利ざやを求めた結果としての預金から金融投資への資金の流出（このことが専門知識をもたない投資家層における金銭的損失の確率を高めており、社会的混乱の危険性を生み出している。）

もちろん、こうした影響はロシア特有のものではなく、世界的に共通してみられる現象である。個人消費の冷え込みは、中国から始まって先進諸国へ、部門から部門へと連鎖し、生産、消費、輸出、投資の縮小を助長した。とはいえ、上に列記した最もナイーブな経済セクターは、GDPの低下や企業の債務拡大という形で大規模な世界的景気後退として急速に現れた今回の危機の特性を如実に示している。

これら2つのリストの存在によって、パンデミックとの闘いのためにどれほどの財源を動員する必要があるかを推量できたばかりか、これらの財源を呼び込むためにどのようなツールを選択すべきかある程度確定することができた。

3. ロシア政府による財政支援措置

公式の評価によれば、2020年全体で、パンデミックに関連する財政支出の総額は、ロシア全体でGDPの4.8%、すなわち5兆1,200億ルーブルとなり、うち3兆1,600億ルーブルは計画外の財政支出、1兆8,000億ルーブルは逸失収入分であった。この総額（5兆1,200億ルーブル）は、本稿執筆時点のレートで700億ドルに等しい。もちろん、米国、英国、ドイツ、イタリア、日本及び中国ではこの目的での支出が5兆ドル以上に及ぶことを考慮すれば、ロシアの出費は名目上の規模ではかなり控えめにみえる。

だが、予算の能力を考えれば、ロシア経済にとってこの財政負担は、それなりに重いとみなすことができる。700億ドルはロシアでは年間の国防予算に匹敵する額なのである。とはいえ、出費の名目金額を比較しても物価水準と経済構造の差異を考慮すれば、あまり意味はない。財源を動員させる方法や家計・企業を支援する手法を比較する方が、はるかに重要だ。

政府の裁量の下で最初に講じられた措置は、平価切り下げ（デバリュエーション）で、これは外国為替市場において需給関係を自動的に調整するツールとして伝統的に用いられてきたものだった。「石油戦争」の開始以降、ルーブルは、投機資本の流出に関連して米ドルで表したその価値の20%以上を失った。ただし、その時点で中央銀行の外貨準備高は、ルーブルレートの下落を回復するのに十分な額が蓄積されていた。しかし、石油市場の回復の見通しが不透明な状況においては、中央銀行の外貨準備の縮小をコントロール不能にさせるリスクがあった他、パンデミックとの闘いに向けた財政支出の増加、そして世界経済危機への突入にともなう外貨収入の低下がすでに予測されていた。このような条件下で石油価格が部分的に回復している時に、ルーブルレートを調整しない

と判断したことは、非常に賢明なやり方であった。結果的に平価切り下げによって国庫に追加的な収入が確保された（石油価格は危機前の水準には達しなかったものの、2020年夏半ばまでに2倍以上に上昇したのに対し、ルーブルの対ドルレートは事実上2020年4月の水準にとどまった。このことはおよそ15%の通貨価値の下落を意味する）。

もちろん、こうした為替相場の操作は将来につけがまわってくる。というのは、これらの追加的な国庫収入は、事実上、ただ単に、パンデミックショック克服のための費用補填に関わる財政負担を、家計と企業へ置き換えたことを意味するにすぎないからだ。家計と企業は、実質所得の低下分だけ、資本蓄積に向けるべき流動資産の一部を事実上失っているのである。

ルーブルの価値下落と国際石油価格の部分的な回復の相乗効果からロシアの国庫が得た利益の間接的な結果と言えるのが、国民福祉基金の残額の増大である。国民福祉基金の残高は、2020年1月1日時点の7兆8,000億ルーブルから2021年1月1日時点には13兆5,000億ルーブルへ増大した。これは、国民福祉基金がドル建て及びユーロ建てであることに関連している。国民福祉基金の通貨バスケットを事実上ルーブルの価値下落のピークのときにルーブルに換算し、また石油価格が上昇し、ルーブルで表したドル・ユーロの価値が高い状況の中で残高がさらに増加したために、ドルとユーロのルーブル等価物が増大することとなった。

図表3 ロシアにおける新型コロナ感染拡大にともなう国家支援措置

支援分野	支援形態
税制	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹企業への支援(経費補償のための補助金、納税猶予、基幹企業が安定的経済発展を確保するに当たって先送りできない課題を解決するために募る融資または債券発行に対する保証。これらの企業群に供与された融資の合計額は30~50億ルーブル、年利5%、金利助成期間1年) ・付加価値税、鉱物資源採掘税、物品税及び炭化水素原料採掘追加所得税を除く、2020年の税金、前納金、保険料の猶予または分割払い ・中小企業及び非営利組織のための納税期間延長 ・納税申告書提出期限の3カ月延長 ・賃金のうち1カ月に渡って公定最低月額賃金(1万2,130ルーブル)を上回る部分についての、総保険料率の30%から15%までの引き下げ ・利潤税算定に当たっての医療支出の考慮 ・最も被害を受けた部門における個人事業主のための保険料引き下げ(公定最低月額賃金1回分) ・2020年第2四半期について中小企業及び非営利組織のための租税、賦課金、保険料免除 ・税務書類提出期限の変更 ・中小企業のための補助金の免税 ・医療費にかかる個人所得税の免除 ・個人事業主のための補助金にかかる個人所得税の免除 ・租税債務取り立ての停止
社会	<ul style="list-style-type: none"> ・証明書を提出せずに受け取れる手当と支払いの指定 ・3歳以上7歳未満の児童に対する地域最低生活費の50%の額の支払い、3歳以上16歳未満の児童に対する1万ルーブルの一時金支払い、3歳未満の児童に対する第2四半期における5,000ルーブルずつの支払い ・金額が1万2,130ルーブルの失業手当の支払い、加えて児童1人当たり3,000ルーブルの支払い ・医療従事者のための正規賃金への割増金 ・ボランティアに対する支払い(1万2,130ルーブル) ・育児手当の金額の倍増 ・ロシア域内に滞在する外国人のための文書有効期限延長
財政	<ul style="list-style-type: none"> ・動物園支援(2億3,800万ルーブル) ・エレクトロニクス産業向けの公的支援へのアクセス簡素化 ・中小企業及び非営利組織に対するコロナウイルス予防経費の補填 ・空港への補助金(109億ルーブル) ・自営業者に対する2019年分の租税払い戻し ・雇用維持に対する金利2%の融資 ・中小企業及び被害を受けた部門に対する、6カ月以下の不動産担保融資及び融資の金利支払い免除 ・農業企業のための金利8.5%及び5%の長期低利貸付 ・運転資金融資補助 ・新規建設のための金利6%の不動産担保融資 ・少額融資供与のために120億ルーブル ・医療用品生産のための長期低利貸付 ・被害者のための6カ月に渡る破産からの保護 ・政府契約に係る制裁の取り消し ・自動車産業向け支援(200億ルーブル) ・農業融資の返済猶予及び返済繰り延べ ・輸出製品の品質認定(4億5,000万ルーブル) ・銀行向けに融資供与のための補助金供与

第2の、そしておそらく決定的なツールとなったのが、企業と家計の損失に対する「非貨幣的補償」の戦略である。図表3に示したように、支援の大部分は、基本的に行政的、税務的、金融的な性格のもので、財政的な支援は少ない。このことによって純然たる財政支出はかなり削減された。

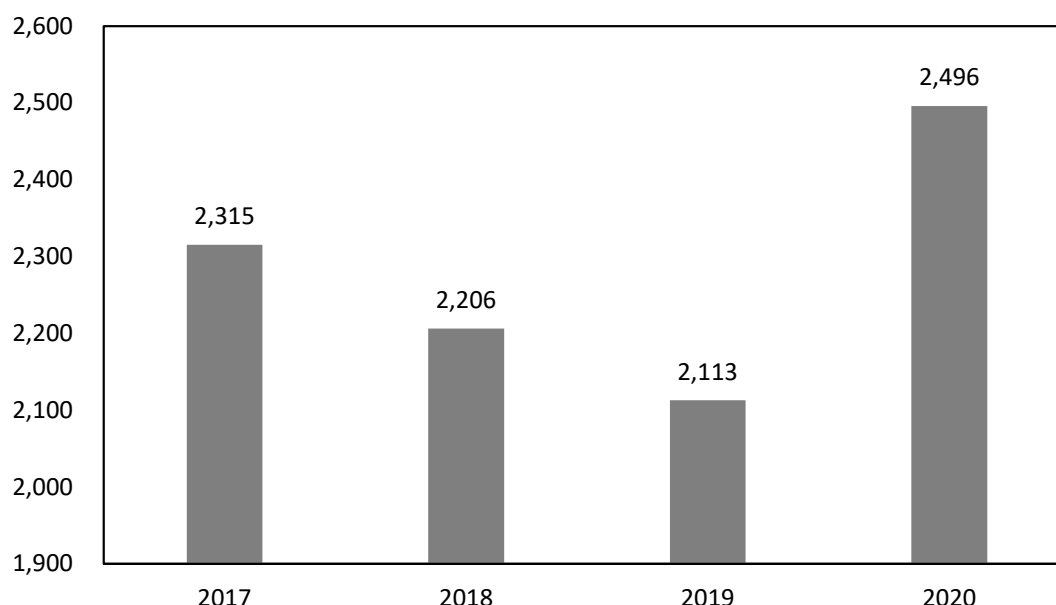
さらに、パンデミックとの闘いに向けた支出を補償する第3の方法となったのは、政府借入の拡大である。2020年の公的債務の純増額は2兆6,000億ルーブルであった（予算上の計画では2020年の公的債務の予定額は17兆8,000億ルーブルであったが、金融市場での実際の借入実績は20兆4,000億ルーブルとなった）。

したがって、国家財政の全体としては黒字となり、黒字幅は3兆ルーブルを上回った。だが、経済、とりわけ地域財政にとって状況はそれほど楽観的とは言えない。

国家統計局の公式データによれば、2020年のGDPは前年比で3.0%の低下であった。これは、名目ベースで約2兆6,000億ルーブルの減少を意味している。また固定資本投資は前年に比べ4%以上低下した。2020年のGDPの縮小により、2021年の企業による投資潜在力はおおよそ5,000億ルーブル低下するかもしれない。

金銭的出費のかなりの部分が地域財政への支援に関係していた。2020年の地域財政への財政間移転は計画を超過して2兆7,000億ルーブルに達した。もっとも、その際、連邦財政から地域財政への財政間移転の相当部分が「ナショナルプロジェクト」の実施に割り当てられ、COVID向けの移転資金は7,000億～1兆ルーブルだったと評価できる。しかしながら85の連邦構成主体のうち58の連邦構成主体で財政が赤字となり、赤字の総額はロシア全体で7,600億ルーブルを上回った。このようにして、2020年に地域で発生した追加的出費は総額でほぼ1兆5,000億～1兆8,000億ルーブルであったと推定することができる。この財政ギャップは、地域

図表4 ロシアの85連邦構成主体の公的債務（10万ルーブル）



における債務の低下傾向にストップをかけ、2020年には増加への転換を招いた。地域の債務は2017年～2019年に金額的にはそれほど大幅ではなかったとはいえ低下傾向が続いたが、2020年には18%の増大に転じた（図表4）。

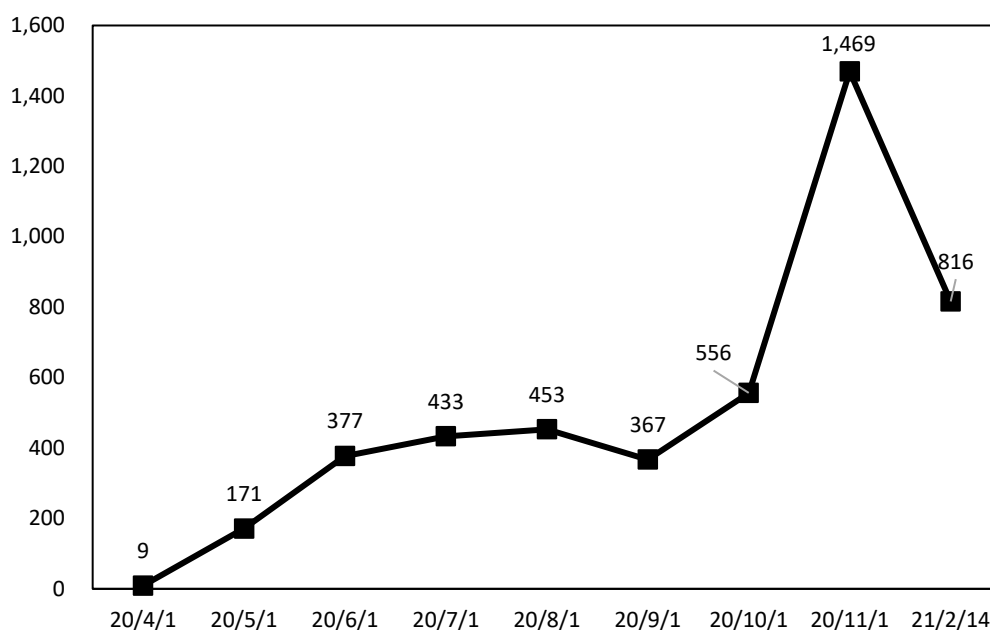
連邦では財政の備蓄を維持し、増加させたいという強い願望がある中で、地域財政はまさに切迫した状態にあった。そのため医療の観点からは2020年秋は、春に比べてはるかに切迫した状況であったにもかかわらず、秋に経済活動の新たな制限が導入されることはなかった。

4. 感染の極東連邦管区への拡大

極東連邦管区では、ロシアの大部分より遅れて経済制限のフェーズに入った。2020年1月に中国との国境が閉鎖され、2020年春には感染第1波がロシア欧州部を覆い、その対応として経済活動の制限が導入された。その後しばらくして、感染の波は極東地域に達した。その際、第1波（4～6月）と第2波（9月から始まる）がはっきり区別できたロシア全体の感染動向と異なり、極東では第1波（4～8月）が相対的に緩やかで、第2波は10月になってようやく始まった（図表5）。それ故、極東では、財政的・経済的損失の規模と動向、医療システムへの負担等が独自の様相を示すこととなった。

第1波のピーク時における人口10万人当たりの感染者数はロシア全体で6.1人だったのに対し、極東連邦管区では5.5人であった。この状況は第2波の経過中に変化した。2020年12月初め、人口10万人当たりの感染者数はロシア平均で18.5人だったのに対して、極東では20人を上回った。極東連邦管区全体でも、同管区を構成する個々の連邦構成主体でも新型コロナウイルス感染による死亡率という観点では比較的良好な状況にある。とはいえ、医療システムに

図表5 極東における感染の推移（人）



図表6 極東連邦管区の新型コロナの感染状況

連邦構成主体	人口10万人当たりの 治療中の患者数 ¹⁾		感染者総数に占める死亡率(%)	
	2020年12月1日	2021年2月15日	2020年12月1日	2021年2月15日
ブリヤート共和国	219.1	175.7	1.7	2.1
サハ共和国(ヤクーチヤ)	627.5	169.1	1.2	1.6
ザバイカリエ地方	340.9	136.7	1.4	1.36
カムチャツカ地方	716.8	442.9	1.1	0.8
沿海地方	215.2	354.3	1.1	1.54
ハバロフスク地方	477.2	249.3	0.8	0.57
アムール州	250.6	183.2	0.8	0.74
マガダン州	828.6	198.3	0.9	1.2
サハリン州	598.1	297.8	0.05	0.15
ユダヤ自治州	692.3	55.0	1.6	2.7
チュクチ自治管区	70.4	110.6	1.1	0.6
極東連邦管区平均	387.5	239.0	1.1	1.2
ロシア平均	307.0	280.6	1.7	1.97

(注1) 治療中の患者数＝感染者総数－(全快者数＋死亡者数)

対する負荷は、極東のいくつかの連邦構成主体では、ロシア平均の指標を上回っている。とくに、医療的対応を必要とし、医療従事者や財政資源、機材を集中的に必要とする治療中患者の数がロシア平均を上回っている点が重要なポイントになる(図表6)。

極東では、パンデミックの波に飲み込まれるのが相対的に遅れたにもかかわらず、経済的影響はむしろロシア全体より早く現れはじめた。極東では、中国との国境が閉鎖された2020年1月にすでに輸出部門と商品市場でネガティブな経済的影響が現れた。国境の閉鎖は、商品交換の制限を意味し、加えて特定の経済セクターにおいて中国人労働力の利用をブロックする結果を招いた。極東経済のいくつかの重要部門にとって、これは一時的ではなく、将来にわたってネガティブな結果をもたらすことは明らかだった。というのは、中国市場は、やや遅れて閉鎖された韓国及び日本とともに、極東の林業、鉱業・原料部門、漁業(極東の経済活動の約40%を占める)にとって主要な販売市場かつ商品や技術資源の調達先だからである。そして、これは外国の労働者や設備を利用する建設業や輸出入貨物を扱う運輸業にとっても同様であった。重要なことは、外国市場へのアクセスが制限されただけでなく、中国、続いて韓国、日本が経済活動に制限を導入したことにともない、これら諸国の市場で需要が縮小したことにある。

全体として極東経済では、次のような側面でパンデミックの影響が強く現れた。

- ・ 企業の活動休止(極端な場合には市場からの退出)による売上と収入の減少
- ・ 需要減退による生産規模の縮小
- ・ 国境閉鎖や外国市場での需要低迷、さらには資源採掘量の縮小による輸出の低下

- ・ 輸入規模の縮小による物価高騰
- ・ 国境閉鎖による労働力不足の拡大
- ・ 地域予算の支出増加と税収減

5. 極東経済へのパンデミックの影響度

パンデミックの影響度合いに応じて、極東の経済全体を大きく3つの部分に分けることができる。

最も大きな部分（経済全体のほぼ66%）を形成するのは、需要低迷の結果、売上が減少し、収入を失い続けている経済部門で、主として、①林業、②漁業、③鉱業、④石油ガス産業、⑤運輸業といった輸出向けの産業である。

被害の大きかった第2のグループは、①ホテル業、②観光業、③飲食業、④フィットネスサービス・スポーツ、⑤ミュージアム・劇場・展示会事業などで、極東連邦管区の地域総生産の13%を占めている。これらセクターでは、春のロックダウンと2020年10月に極東で導入された制限の結果、大きな損失をこうむり、その影響は現在も続いている。市場から退出した事例も少なくない。

最後に、収入や売上が逆に拡大させて勝者となったセクターで、①医療、②製薬業、③電力業、④石油精製業、⑤通信・オンラインサービス業などがあげられる。これらのセクターは、極東の地域総生産の約20%を占めている。

2020年上半期（現時点で分析のためのデータが今のところ唯一入手可能な期間）には、極東連邦管区の鉱工業生産は前年同期比で2%低下した。その減少は、全体としてサハ共和国（8.9%減）と沿海地方（9.7%減）の低下が大きく影響した。その他の9つの連邦構成主体では、ザバイカル地方（0.4%増）からカムチャツカ地方（9.9%増）に至るまで鉱工業生産の増加が認められた。このことは、極東の鉱工業全体としてみれば、国内的ショック（2020年4～6月の制限措置の影響）と対外的要因（中国経済の回復）が互いに影響を消しあつたことを物語っている。極東地域の鉱工業生産は2017～2019年には年平均で5.5%増加したが、2020年の増減率は▲1.0%～0.0%と推定される。すなわち、2017～2019年の増加ペースで本来得られたはずの損失額は約1,300億ルーブルと見込まれる。

極東連邦管区の貿易高は、2019年上半期が282億ドルであったのに対して、2020年上半期には235億ドルであった。最大の損失をこうむったのは輸出で、42億ドル減の178億ドルとなった。つまり極東地域は上半期だけでおよそ3,000億ルーブルを失ったことになる。これは極東の地域総生産の約5～6%に相当する。ただし、2020年下半期には石油の国際価格が65～68%上昇し、さらに中国経済の回復により極東地域の輸出高（石油と天然ガスが約80%を占める）が、上半期に比べ30～35%程度増加したと推定できるので、2020年における通年の輸出高は220億～230億ドルになるものと推定される。2019年の輸出高を100とすると、これは100～105に相当する水準である。

6. 極東のセクター別の状況

セクター別に状況をみると、建設業では、アムール州のガス化学プラント、宇宙ロケット発射基地、造船所の建設や空港及び道路の改修、橋の建設が進んでいるが、こうした大規模プロジェクトでは、外国人労働力の不足による影響はほとんどなかった。ロシアの他地域や国外から招致されてきた専門労働者は引き続き工事現場で働いていた。彼らには、パンデミックの状況下でも特別のクォータが割り当てられ、特別待遇で労働ビザ申請と移住手続きが採用されたのである。

他方、極東の都市建設市場において一定のプレゼンスを示していた中国の建設会社は、これを機に市場から退出した。というのは、中国から労働者を適時に呼び寄せることができなかったからだ。しかし、このことは極東経済には大きな影響を及ぼさなかった。極東の建設市場では中国系建設会社のオペレーションはあまり大きな規模ではなかったし、すでにかなり以前から様々な制限を回避するために事業そのものを縮小し始めていたからである。

なお、住宅建設部門では状況がもっと深刻であった。極東連邦管区全体において2020年1～6月における住宅建設の実施高は2,360億ルーブルで、前年同期比で9.7%低下した。2020年上半期に住宅建設が増加したのは、ザバイカル地方（44.0%増）、ハバロフスク地方（31.9%増）、沿海地方（7.2%増）、マガダン州（21.3%増）及びサハリン州（13.7%増）の5つの地域のみだった。極東地域の建設において、前年の水準を維持するためには、2020年下半期に建設工事を3,750億ルーブル分実施する必要がある。すなわち2020年上半期と比べて60%、前年同期と比べて44%増加させなければならないが、極東では過去30年を通じてこのようなテンポで建設が伸びを示したためしはなかった。実際のところ、2020年下半期に建設工事高は前年同期の水準に増加したにとどまり、3,400億ルーブル前後となった。そのことから2020年を通じた建設の増減率は、前年比5～6%減と推定することができる。

2020年1～6月の商品小売販売高は極東連邦管区全体で前年同期比6%減の8,402億ルーブルとなり、チュクチ自治管区（0.4%増）とサハリン州（0.8%増）を除くすべての連邦構成主体で低下を記録した。サービス販売高の減少はさらに大きく、2020上半期には前年同期比21.1%減の2,698億ルーブルとなった。なお、サービス販売はロシアのすべての連邦構成主体で低下を記録している。商品小売販売高とサービス販売高における売上低下は、商業・サービス分野において一連の活動が強制的に停止させられたことだけでなく、住民の実質所得の低下や失業、そして所得のさらなる低下を見越して消費者行動がいつそう預金志向に傾いたことにも要因があった。非食料品セグメントの活動が再開されたことにより、小売業やサービス分野で一定の回復がみられるものの、こうした行動パターンは非弾力的で、2020年下半期にも変化がみられなかった。また観光業や旅客輸送、ホテル業、飲食業も同様に2020年末までに回復には至らなかった。

パンデミックは連邦構成主体と地方自治体の財政にも損失を与えた。だが、上述のように連邦中央が非貨幣的戦略を採り、また連邦レベルで借り入れと平価切り下げという措置を出

動させたことによって、各地域の損失は限定的となり、決定的なものとはならなかった。加えて、2020年上半期には地域予算の歳入は当初の計画を11%上回っていた。また2020年を通じて連邦財政から極東各地の地域財政に対する財政間移転は1,660億ルーブルまで増加した（2019年には1,525億ルーブルだった）。この増加分の一部は、COVID対策措置（病床数の増強、医薬品と設備の購入、医療従事者の賃金引上げなど）に向けられた。だが、各地域の歳入が増加し、連邦財政からの移転が拡大しても、各地の増加する出費を完全に埋め合わせることはできなかった。極東連邦管区各地域の財政赤字は、2020年初の計画では199億ルーブルとされており、公的債務の拡大によって資金手当てされなければならなかった（図表7）。

極東の各連邦構成主体の公的債務の増大（約120億ルーブルの増加）は、地域予算の逸失収入及び追加的支出に関連する追加的な財政費用の間接的評価と言える。地域予算は連邦資金の再分配によっても十分に資金手当てされなかったのである。2020年には、極東の連邦構成主体のうち公的債務が前年比で減少したのは、5つの連邦構成主体に過ぎなかった。例えば、サハリン州は2020年には借り入れなしで済んだが、これはここしばらくの間で初めてのことであった。

図表7 極東連邦管区におけるロシア連邦構成主体の財政パラメータ（10億ルーブル）

連邦構成主体	2020年の計画上の黒字(赤字)	連邦財政からの移転資金		地域財政の債務	
		2020年	2019年	2020年	2019年
ブリヤート共和国	▲2.7	21.9	19.9	13.9	12.2
サハ共和国(ヤクーチヤ)	▲1.0	51.6	46.9	46.2	49.1
ザバイカリエ地方	▲2.7	12.3	11.9	29.5	26.9
カムチャツカ地方	0.0	41.1	37.4	6.8	3.9
沿海地方	▲4.8	9.1	8.7	4.6	5.0
ハバロフスク地方	▲7.2	7.1	6.4	54.8	51.9
アムール州	0.5	4.0	3.6	27.1	29.7
マガダン州	0.0	4.5	4.7	13.0	14.1
サハリン州	▲3.6	0.0	0.0	8.0	0.0
ユダヤ自治州	0.1	2.0	1.8	5.0	5.3
チュクチ自治管区	0.6	12.4	11.2	10.3	9.5
極東連邦管区	▲19.9	166.0	152.5	219.2	207.5

7. 極東経済の回復の見通し

極極東の経済回復と今後の発展の見通しをするにあたってポイントとなるのは、パンデミックに起因するショック克服の規模とテンポだけでなく、2020年9月に承認された「2035年までの極東社会経済発展国家プログラム」で見込まれている諸措置の遂行である。上述のように、極東連邦管区の各連邦構成主体に割り当てられた追加的予算資金のかなりの部分は、パンデミック対策ではなく、連邦レベル及び地域レベルのナショナルプロジェクトで予定された諸措置の実施へ向けられた。これらの措置は、事実上、改めて承認された極東社会経済

発展国家プログラムへ完全に反映された。これらの措置が時によって社会的状況を抜本的に変化させることもないわけではないが、そのかなりの部分は経済発展や経済成長には直接的な影響を及ぼさない。そうした実例としては、極東の住民に対する低価格での航空券購入権の付与や極東地域内の旅客航空輸送への補助金供与を挙げることができる。

2017～2019年の極東連邦管区の地域総生産（GRP）の成長率は年平均で3.2%であった。2021年にはこのような成長テンポの回復は期待できない。というのは、こうした回復は、国内及び外国市場における経済的取引と投資に対するあらゆる制限の全面的撤廃、ならびに2017～2019年を特徴づけた投資行動の回復を前提としているからだ。

このことの重要性は、例えば、感染を背景として最近導入された、ロシアの水産品の中国市場へのアクセス制限によって説明できる。この制限は極東の漁業会社による水産品の販売に深刻な問題をもたらした。コロナウイルス感染症の第3波到来の可能性が否定されていない現状において、一連の制限は2021年上半期にも様々な形と規模で実効し続けるであろう。

他方、「2035年までの極東発展国家プログラム」においては、年平均約6%の経済成長率が見込まれていることを考慮に入れなければならない。このことは、極東地域の鉱工業が2017～2019年の年平均5.3%から、今後は10～12%のペースで増加しなければならないことを意味する。そのためには、鉱工業全体で次のような重大な変革が求められる。

- ・ 鉱物資源及び燃料エネルギー資源の採掘量の増強
- ・ 原料資源の新たな加工関連部門の発展及び北東アジアにおける工業製品のサプライチェーン向けの部品生産
- ・ 地域間協業の枠内での生産の発展

この変革を行うには毎年、固定資本投資の規模を大幅に増やす必要がある。しかし、2024年まで当面の間は、ロシア経済自体の回復で精いっぱいであり、その前にそれが達成されることはおそらくないであろう。しかし、最も重要な問題は、鉱工業における最新かつ急速に変化するテクノロジーにアクセスすることである。今のところそのための唯一の追加投資財源と言えるのは国民福祉基金である。しかし、この基金を利用しようとする競合は非常に多く、この基金の支出を獲得するために必要な“近代化の特別効果”のエビデンスを極東の鉱工業が示せる可能性はおそらくないであろう。

【参考文献】

- 1) 「2020年1～6月の極東連邦管区の連邦構成主体の社会経済情勢」 <https://bgtk.ru/news/society/191773/>
- 2) 「2020年1～9月の極東地域の対外経済活動概観」『極東におけるロシアの関税政策』（2020年、No. 4 (93)、105～113頁）
- 3) O.M.プロカパロ、A.B.バルダリ、A.G.イサエフ、M.G.マジトワ、D.V.スースロフ「2019年の極東連邦管区における景気」『空間経済学』（2020年、第2号、142～184頁）
- 4) P.A. ミナキル「パンデミックの経済学：極東における様相」『空間経済学』（2020年、第4号、7～22頁）

- 5) 2020年9月24日付「2024年までの極東社会経済発展国家プログラム及び2035年までの展望」の承認に関するロシア連邦政府指令第2464号。<https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74587526/>

II. ロシア極東のナショナルプロジェクト

ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所

O.M.プロパカロ、P.ミナキル

はじめに

2018年の大統領選挙で再選されたプーチン大統領は、同年5月7日、大統領令「2024年までのロシア連邦発展の国家目標と戦略的課題」に署名、ロシア政府に対し、9つの分野で2024年までに達成すべき国家目標を指示した。これを受けてロシア政府は、9つ国家目標を達成するため、2018年末～2019年初に①人的資本、②快適な生活環境、③経済成長に関わる12のナショナルプロジェクトと「基幹インフラ近代化・拡張総合計画」を策定した。そしてこれらのナショナルプロジェクトが現在ロシアで執行中の経済発展政策として最も重要な施策となっている。2020年にはコロナ禍の影響と国家目標の達成期間の変更（2030年まで）によりナショナルプロジェクトも内容の変更を余儀なくされているが、その重要性は変わっていない。

本稿は、ロシアの極東連邦管区におけるナショナルプロジェクトの内容とその実施状況、またこれまで極東開発政策の中心的役割を果たしてきた極東社会経済発展国家プログラムとナショナルプロジェクトとの関係、そしてコロナ禍によるナショナルプロジェクトへの影響について、ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所のオリガ・プロパカロ所長ならびにパーヴェル・ミナキル博士に執筆を依頼したレポートである。以下では、その内容を紹介する。

1. ナショナルプロジェクトの内容と規模

最初の4件のナショナルプロジェクト（「教育」、「健康」、「住宅」、「農業・食品加工業の発展」）は、2005年のプーチン大統領による連邦議会向けの教書演説において提案されたものであった。2006年からその実施が始まった。これらのナショナルプロジェクトは、事実上、次期大統領候補だったドミトリー・メドヴェージェフの選挙綱領の基盤を成すものであった。第1副首相としての同氏がその担当となった。これらのプロジェクトには、実施期限が定められなかった。資金の割当が約束されたのは2008年までで、その後は年度予算ごとに延長されることとなった。またプロジェクト「農業・食品加工業の発展」は、2008年に国家プログラムにステータスが変った。

最初のナショナルプロジェクトが実際に存在したのは、再び大統領に選出されたプーチン氏が「5月の大統領令」を公布した2012年までで、その実施成果については、事実上、まったく総括が行われていない。上記の5月の大統領令は、事実上、これまでのナショナルプロジェクトに代わるものとなり、これには従来のナショナルプロジェクトの内容を拡大する下記のいくつかの大統領令が含まれていた¹⁾。

- 「国家社会政策の実現に関する施策について」

図表1 ナショナルプロジェクトとそれに紐づく連邦プロジェクト²⁾

	ナショナルプロジェクト	連邦プロジェクト		ナショナルプロジェクト	連邦プロジェクト
1	教育	①近代的な学校 ②各々の子どもの成功 ③子育て家庭への支援 ④デジタル教育環境 ⑤未来の教員 ⑥若手専門家 ⑦各人向けの新たな機会 ⑧社会的活動 ⑨社会的エレベーター ⑩教育の輸出	7	環境	①ゴミ捨て場の撤去 ②廃棄物の処分・加工 ③危険な廃棄物の無害化 ④クリーンな空気 ⑤クリーンな水 ⑥ヴォルガ川の健全化 ⑦バイカル湖の保全 ⑧河川と湖の保全 ⑨国立公園と自然保護区 ⑩森林の保全 ⑪「グリーン」テクノロジー
2	保健	①クリニックと医療拠点 ②腫瘍性疾患対策 ③循環器系疾患対策 ④小児の健康 ⑤医師の養成 ⑥医療サービスの輸出 ⑦知的健康 ⑧革新的医療	8	科学	①先進的学術拠点 ②学術インフラ ③若手研究者
3	人口	①出産家庭に対する支援 ②就労促進 ③高齢世代 ④国民の健康 ⑤スポーツー生活の規範	9	中小企業活動と個人事業の支援	①より良いビジネス環境 ②利用しやすい融資 ③ビジネス発展支援 ④農業経営者支援 ⑤起業家支援
4	文化	①文化的娯楽 ②創造的な人間 ③デジタルカルチャー	10	デジタル経済	①デジタル関連法 ②利用しやすい通信・インターネット ③高度技能人材 ④情報安全保障 ⑤デジタルテクノロジー ⑥デジタル国家
5	安全で質の良い道路	①道路の建設と補修 ②先進的な道路技術 ③道路上の安全 ④国防省自動車道路	11	労働生産性と就労支援	①効率的な労働 ②リーン生産 ③就労支援
6	住宅と都市環境	①住宅ローン ②住宅 ③アメニティ ④危険住宅からの転居	12	国際協業と輸出	①工業輸出 ②農産物輸出 ③輸出業者支援
13	基幹インフラ近代化・拡張総合計画	①河川輸送 ②高速鉄道 ③ヨーロッパー中国西部 ④鉄道輸送・トランジット ⑤経済成長拠点間の連結 ⑥ロシアの海洋港 ⑦地域空港 ⑧北極海航路 ⑨輸送・物流拠点			

- 「保健分野における国家政策の改善について」
- 「教育・科学分野における国家政策の実現に関する諸措置について」
- 「ロシア国民への手頃で快適な住宅の提供と住宅公共サービスの質の向上に関する諸措置について」
- 「ロシア連邦の人口政策の実現に関する諸措置について」

これらの大統領令の実施成果は、メディアで広く報じられ、大統領府や連邦政府によって監督を受けたが、これらの目標と課題が完全に履行されたわけではなかった。そして2018年には、ナショナルプロジェクトのフォーマットが復活し、図表1にみられるように、12件の新たなナショナルプロジェクトと、実質的にはナショナルプロジェクトの地位を有する「基幹インフラ近代化・拡張総合計画」が承認された³⁾。各々のナショナルプロジェクトには「連邦プロジェクト」が対応しており、これらが構想どおりに実現されれば、ナショナルプロジェクトの課題も達成されることになる。

各々のナショナルプロジェクトには独自の特色と課題がある。例えば、ナショナルプロジェクト「教育」は、①都市部及び農村部の学校への最新設備の設置、②各々の子どもの才能の開花を目的とした教育技術の導入、③中等専門教育システムの発展、④高等教育の競争力向上を目指すものである。ナショナルプロジェクト「保健」は、①病院・クリニックへの最新設備の設置、②医療・助産所及び移動医療設備の構築、③腫瘍性疾患・循環器疾患対策の強化を目的としたものである。またプロジェクト「人口」は、①合計特殊出生率の引き上げ、②健康寿命の延伸、③健康的なライフスタイルを送る住民及び体系的に体育・スポーツに取り組む住民の比率の増加を狙いとしている。プロジェクト「文化」の主な施策としては、①美術館・コンサートホール・劇場・図書館の補修、②ロシア住民のアイデンティティの強化と関連したものとなっている。さらにプロジェクト「デジタル経済」は、国家機関・学校・病院を対象としたブロードバンド通信の構築を目指すものである。さらに道路プロジェクトの主な開発目標は、①高速コンテナ輸送の拡張、②連邦構成主体レベルの道路や自治体道の改善、③道路交通の安全性の向上と関連している。ナショナルプロジェクト「住宅と都市環境」では、①危険住宅からの転居、②快適な生活環境の整備に財源の大部分が充てられている。環境プロジェクトの中核をなすものとしては、①飲料水の質の向上、②廃棄物の処理があげられる。そしてナショナルプロジェクト「中小企業」は、①農業経営者への国家支援の拡大、②中小企業における就労者数の増加を主たる目標としている。

ナショナルプロジェクトへの資金は、連邦予算、国家予算基金、連邦構成主体の統合予算、予算外の資金源から調達される。

現在、ナショナルプロジェクトと並行して、①新たな生活の質、②経済の革新的な発展と近代化、③バランスの取れた地域発展、④効率的な国家、⑤国家安全保障などの部門で経済・社会プロセスを管理する国家プログラムが策定され、実施されている⁴⁾。

専門家らの指摘によると、すでに実現段階に入っている国家プログラムと、ナショナルプ

プロジェクトで計画された施策とをどのように関連付けるかについては、いくつかの案が事前に用意されたという。こうした案のひとつとして、既存の国家プログラムの分野構成を変え、これらをナショナルプロジェクトに合わせる事が提案された。例えば、国家プログラム「保健の発展」をプロジェクト「保健」と同等とみなす、というものである。しかし一連の制限の影響で、この案は成功しなかった。第1に、こうしたアプローチを取れば、少なからず重要ではあるがブレークスルーを達成するとは言いえない施策の大半が、計画目標の体系から脱落することになるからである。第2に、ナショナルプロジェクトの一連の施策は、部門横断的な性質を帯びており、これが部門単位の計画目標という原則を損なう恐れがあったためである。

この結果、ナショナルプロジェクトに紐づく連邦プロジェクトは、国家プログラムの構造に埋め込まれることとなった。一部はある国家プログラムに完全に統合され、別の一部は同時にいくつかの国家プログラムに書き加えられた。例えば、ナショナルプロジェクト「人口」の連邦プロジェクトは、国家プログラム「保健の発展」、「教育の発展」、「体育・スポーツの発展」等に統合された⁵⁾。だが、一部の研究者の見解によると、いくつかの国家プログラムを介してナショナルプロジェクトの指標を実現しようとする、ナショナルプロジェクトの実現プロセス自体と、これらのプロジェクトの実施状況に対する監督が難しくなるという⁶⁾。

構想の規模ならびにロシアの発展が抱える既存の問題範囲の広さが相当に大きなものであるにもかかわらず、ナショナルプロジェクトは、デジタル経済を覗いて、主要かつ直接的な経済成長の源泉との関係性が薄い。すなわち、計器製造、電子工業、航空産業、造船、製薬、宇宙機器、原子力設備、最新鋭の合成化学等といった諸部門やハイテク生産の発展と技術刷新を目的としたナショナルプロジェクトはひとつも提案されていないのである。機械製造の発展に関するナショナルプロジェクトもない。現在、様々なナショナルプロジェクトに「散らばっている」多くの連邦プロジェクトを実質的に取り込むべき最も重要なナショナルプロジェクトが事実上存在していないのである。つまり、基本的な経済発展目標の実現に関するプロジェクト、すなわち基本的な分野に沿った技術的ブレークスルーの実現が盛り込まれていないのだ⁷⁾。

各施策の履行に対する監督を行うために、ナショナルプロジェクトの量的指標の達成に対するモニタリングが実施されており、これを目的として、あらゆるプロジェクトに反映される指標のうち91の指標が連邦統計業務計画に加えられた。これによって、プロジェクトは統計管理の対象となっている。

2. ナショナルプロジェクトの極東での体制

連邦構成主体においてナショナルプロジェクトと連邦プロジェクトを実現する手段となっているのが「地域プロジェクト」である。連邦構成主体で実施される地域プロジェクトの数は、連邦レベルの目標成果と指標を地域レベルで分割し、地域の権限に沿った実施能力を考

慮した上で決定される。連邦構成主体ごとに基本的な自然・地理的特徴と社会・経済的特徴が大きく異なるため、ナショナルプロジェクトの目標指標が地域ごとに大きく変わることで、ならびにしかるべき特徴を有する地域プロジェクトへの資金調達のために各連邦構成主体が動員できる財源にも相当な差異が生じることは避けられない。

地域プロジェクトの形成と実施の分析によると、いくつかの連邦構成主体ではナショナルプロジェクトの連邦が意図するやり方が完全に再現されているが、かなりの構成主体ではこうしたやり方が完全には守られていない。

極東連邦管区の大半の連邦構成主体では、すべての分野における地域プロジェクトと地域プログラムが実施されている。極東の諸地域では、全体として40件（マガダン州）から50～52件（ザバイカル地方、沿海地方、ハバロフスク地方、アムール州）の地域プロジェクトが立案され、実施されている。

これに加え、極東連邦管区における「基幹インフラ近代化・拡張総合計画」の一環として、バイカル・アムール鉄道とシベリア鉄道の拡張の第1段階の施策遂行、追加ルート及びネヴェリスコイ海峡を横断するセリヒノ～ヌィシ間鉄道路線の建設が計画されている。また、ハバロフスク地方のムチケ湾における石炭積替ターミナルの完工もプロジェクトのひとつとなっている。

プロジェクトの仕様書（パスポート）に基づき支出構造を分析すると、極東連邦管区の連邦構成主体では資金の大部分が、①住宅建設分野のプロジェクト（カムチャツカ地方、ユダヤ自治州、チュクチ自治管区、サハリン州での20～35%からサハ共和国での70%まで）、②人口政策分野のプロジェクト（サハリン州、マガダン州、ハバロフスク地方、沿海地方、カムチャツカ地方、ブリヤート共和国、ユダヤ自治州で20～46%）、③保健分野のプロジェクト（マガダン州、ブリヤート共和国、ハバロフスク地方、沿海地方、ザバイカル地方、チュクチ自治管区で16～38%）、④インフラプロジェクト（ブリヤート共和国、サハリン州、マガダン州、アムール州、ハバロフスク地方、ザバイカル地方で15～50%）に分配される計画であることが分かる。割り当てられる費用が最も小さいのはプロジェクト「労働生産性と就労支援」（0.1～3.4%）である。

サハ共和国では12分野すべてを合わせて50件の地域プロジェクトが立案された。個々のナショナルプロジェクト実現における基本的な目標指針は、一定の量的指標の達成を目指すものとなっている。例えば、①プロジェクト「人口」では合計特殊出生率⁸⁾を1.93から2.25に伸ばすこと、②「保健」では悪性のもを含む腫瘍による人口10万人当たりの死亡率を136.5から130に減らすこと、③「教育」では農村部における一般教育機関に8,400人分の新規枠を設けること、④「科学」では高等教育機関、研究機関、生産企業の統合を基盤とした世界水準の学術・教育拠点の形成、⑤「住宅と都市環境」では危険住宅群から5万1,100人の転居をそれぞれ目標に据えた施策体系が盛り込まれている。サハ共和国におけるナショナルプロジェクト実施のための概算費用は6年間（2019～2024年）で3,180億ルーブルであり、その内訳は76.4%

が連邦予算、3.1%が予算外資金及び国家予算外基金の資金となっている。

サハリン州ではナショナルプロジェクトに基づいて、「保健」（6件）、「教育」（7件）、「人口」（5件）、「文化」（3件）、「安全で質の良い道路」（3件）、「住宅と都市環境」（3件）、「環境」（3件）、「中小企業活動」（5件）、「労働生産性と就労支援」（3件）、「デジタル経済」（5件）、「国際協力と輸出」（3件）の計46件の地域プロジェクトが立案され、承認された。地域プロジェクトへの2020年の投資予定額は141億ルーブルであった。そのうちの40%は「住宅と都市環境」プロジェクトの施策の実現に充てられており、その50%以上が居住に適さない住宅フォンドの削減費用となっている。2024年末までに、居住に適さない住宅フォンド12万8,000㎡からの住民の転居が計画されている⁹⁾。次に規模の大きい資金割当分野（2020年の資金総額の20%）は、ナショナルプロジェクト「安全で質の良い道路」に関連する施策の実現である。この資金の大半は、①規格要件に適合する自動車道の比率の拡大、②過負荷条件下で稼働する道路の比率の減少、③自動車事故の集中地点の削減に関連した施策に費やされる予定である。

ブリヤート共和国は11件のナショナルプロジェクトに参加している。これらの実現には1,080億ルーブルが割り当てられる予定であり、このうち70%は連邦予算からの資金になる見込みである¹⁰⁾。資金総額の85%以上は、「人口」（34%）、「保健」（19%）、「環境」（16.6%）、「安全で質の良い道路」（15.7%）の4件のナショナルプロジェクトの実現に充てられる予定である。ナショナルプロジェクト「人口」の地域プロジェクトは、出生率の向上と、同共和国内における人口の自然増という過去数年間の傾向の維持を目標としている。費用の50%が出産時の家計への財政支援に関連しており¹¹⁾、これによって家族の生活、出産、ならびに家族が増えることによる物的状況の変化の影響が最小限に抑えられる見込みである。さらに、就学前教育へのアクセスの向上、3歳未満の幼児のための追加枠6,460人分の創出に関する施策も計画されている。保健分野ではプロジェクトの一環として病院の補修・建設、治療室の装備刷新が予定されているほか、死亡率の引き下げを盛り込んだプロジェクト「健康的なライフスタイル」が実現される見込みである。ナショナルプロジェクト「環境」の分野では、5件の地域プロジェクトが立案され、実施されている。プロジェクト「バイカル湖の保全」、「クリーンな国」の一環として、2024年までに21の浄化施設の操業を開始し、都市居住区内にある無認可のゴミ捨て場5カ所が撤去される予定である。地域プロジェクト「森林の保全」によって、2024年末までに1年間のうちに伐採されたり枯死したりした森林の総面積と同じ分の森林植生が毎年再生されるようになる。ナショナルプロジェクト「安全で質の良い道路」の基本的な目標指針は、ウラン・ウデ大都市圏の道路網の85%及び地域レベルの自動車道50%を規格に適合した状態にすることである。ナショナルプロジェクト「住宅と都市環境」では危険住宅5万6,000㎡から3,700人の転居が実施され、300以上の公共空間（公園、小公園、並木道）と1,000カ所を超える庭園が整備される予定である¹²⁾。

ハバロフスク地方では、11件のナショナルプロジェクトに基づき52件の地域プロジェクト

が実施されている。プロジェクトの仕様書（パスポート）によると、財務リソースの主要部分は保健（総額の29%）、人口（同24%）、自動車道路建設（同19%）といった分野の課題の遂行に充てられる予定である。保健分野では、①予防検診実施数の引き上げ、②循環器疾患及び腫瘍による死亡率の引き下げ、③医療機関23カ所の建設と再建、④医療・助産所及び外来診療所の建設と更新、⑤遠隔地域への移動医療隊出動回数の増加を目的とした移動医療複合施設8基の買付けが計画されている。ナショナルプロジェクト「人口」に基づく主な施策は、①出生率の向上、②就学前児童を抱える勤労女性のための環境の改善、③体系的に体育・スポーツに取り組み健康的なライフスタイルを送る住民の比率の引き上げを目的としている。ナショナルプロジェクト「安全で質の良い道路」の大部分は、基幹インフラの発展に関連するものである。2024年までに①地域レベルの自動車道885km以上の補修、②道路交通違反監視用の常設カメラ83基の設置ならびに寸法・重量自動監視拠点10カ所の設置が予定されている。

沿海地方では11件のナショナルプロジェクトに基づく51件の地域プロジェクトの仕様書（パスポート）が作成された。2020年の資金総額は232億ルーブルであり、このうち45%強が連邦予算から、37%以上が地方予算から、17%以上が国家予算外基金及び予算外資金から供与される予定である。最も費用がかさむのは、プロジェクト「人口」（総額の36.5%）、「保健」（同32%強）、「安全で質の良い道路」（9.4%）である。プロジェクト「人口」の2024年までの目標は、①合計特殊出生率を1.954に引き上げること、②就学前教育へのアクセスの向上によって子育て女性に仕事と家庭を両立させる機会を提供すること、③同地方の人口の健康寿命を64歳まで延ばすこと、④あらゆるカテゴリー及び種類の住民に対し体育・スポーツに取り組むための環境を創出し、住民に対するスポーツ施設の普及水準を向上させることである。プロジェクト「保健」の実現は、①予防検診を受ける住民の増加、②循環器系疾患及び腫瘍性疾患による死亡率の引き下げ、③乳児死亡率の引き下げ、④統一情報空間で稼働する医療機関数100%の達成、⑤治療を受ける外国人の数の引き上げ（4,500人まで）を目標としている。プロジェクト「安全で質の良い道路」には、①規格に適合する地域レベル自動車道の比率の拡大、②交通事故による死亡率の引き下げ、③自動化・ロボット化された道路交通制御技術の導入が盛り込まれている。

その他、「基幹インフラ近代化・拡張総合計画」の一環として、非公開型株式会社「東方石油化学会社」の製油所及び石油化学プラントの建設に関連するナホトカ市への産業道路の整備を盛り込んだプロジェクトが立案された。このプロジェクトに調達される資金の総額は87億ルーブルで、うち85%以上が連邦予算でまかなわれる¹³⁾。

3. ナショナルプロジェクトの達成状況

「国家目的達成状況のモニタリング」¹⁴⁾のデータの分析結果は、現状が計画上の目標にかけ離れていることを示している。例えば、人口は自然減による減少傾向が続いており、住民の実質所得も低下を続けている。また、貧困率も高いままであり、ロシア全体及び国内諸地

域のGDP（GRP）の低下、目標とするインフレ率の超過も認められる（図表2）。

なおかつ新型コロナウイルスのパンデミックは、数値目標と目標達成期日の見直しを余儀なくさせた。そのため、2020年7月には、従来の戦略文書に代わる「2030年までのロシアの発展の国家目標」に関する新たな大統領令への署名がなされた¹⁵⁾。この大統領令では、ロシアの発展における下記の5つの国家目標が定められている。

- ・人口の維持、国民の健康と福祉
- ・自己実現と才能の開花の機会
- ・快適で安全な生活環境
- ・働きがいのある有益な仕事及び順調な企業活動
- ・デジタルトランスフォーメーション

新たな大統領令では、世界5大経済大国へロシアが加わるという目標は外された。外された理由は、「好ましくない世界の経済状況」によるものとされた¹⁶⁾。

従来の「5月の大統領令」から変わらずに残ったのは、次の5つの「国家目標」である（基本指標達成の2030年までの延期を伴う）。すなわち、①ロシア連邦の人口の持続的な自然増の確保、②平均寿命の78歳までの延伸、③住民の実質所得の持続的成長及びインフレ率を下回らない年金支給額の確保、④ロシアにおける貧困率の半減（対2017年比）、⑤毎年500万家計以上の住環境の改善である。

図表2 ロシア連邦および極東連邦管区における国家目標の達成状況

指標	ロシア全体		極東連邦管区	
	2019年	2020年 1～9月	2019年	2020年 1～9月
ロシア連邦の人口の持続的な自然増の確保				
自然増減（1,000人）	▲316.2	▲387.1	▲8.9	▲9.3
住民の実質所得の持続的な成長の確保、ならびにインフレ率を上回る年金支給水準の向上				
実質可処分所得（前年同期比 %）	1.7	▲3.6	1.5	▲3.6
実質年金支給額（前年同期比 %）	3.2	1.9	1.7	3.5
ロシア連邦における貧困率半減（6.6%まで）				
貨幣所得が最低生活費を下回る人口（総人口比、%）	12.3	...	8.2-23.9 ⁱ⁾	...
マクロ経済の安定性維持（インフレ率4%以下を含む）したうえでの世界水準を上回る経済成長の確保				
GDP成長率（前年同期比 %）	1.3	▲3.4	3.0 ⁱⁱ⁾	▲5.0 ⁱⁱ⁾
消費者物価指数（前年同月比、%）	3.0	4.1 ⁱⁱⁱ⁾	3.9	4.1 ⁱⁱⁱ⁾

（注i）極東連邦管区の連邦構成主体間の偏差（最小値がサハリン州、最大値がユダヤ自治州）。

（注ii）試算段階の数字。

（注iii）2020年11月の対2019年12月比（%）

（出所）『2019年の極東連邦管区の社会経済的状況』（モスクワ、2020年）、『2020年1～9月の極東連邦管区の社会経済的状況』（モスクワ、2020年）、『ロシア連邦構成主体の社会・経済的状況のモニタリング実施のための情報』（ロシア連邦国家統計局公式サイト、<https://rosstat.gov.ru/publications-plans>）、ミナキル P.A. 「パンデミックの経済：極東の視点」『空間経済』（2020年、第4号、p.7-22）。

国家目標「働きがいのある有益な仕事及び順調な企業活動」では、マクロ経済の安定性を保持したうえで世界平均を上回るGDP成長率が確保されると規定されている。固定資本投資は対2020年比で70%以上に増加することが目指される。こうした成長は、非原料・非エネルギー商品の輸出分野でも達成されなければならない、中小企業の就労者数は2,500万人に到達すべきとされている。従来、これらの数値は2024年までに達成されるとされてきた。

デジタルトランスフォーメーション分野の目標指針は、より抽象的なものとなった。経済及び社会分野の重要部門のデジタル成熟度を高めるとしているが、それ以上の明確な記述はない。さらに、新たな大統領令には、電子リソースを介して得られる社会的サービスの比率を95%、ブロードバンド接続によるインターネットアクセスが可能な家計の比率を97%、IT分野における国産ソリューションへの投資額を4倍に（対2019年比）、それぞれ増加させるといった指標が加えられている。

4. 極東発展国家プログラムとの関係

現在、ナショナルプロジェクト及びそれに連動する地域プロジェクトと並行して、極東連邦管区の発展に関する下記の連邦文書が同時に採択されている。

- ・2030年までのロシア連邦の空間的発展戦略
- ・2025年までの極東連邦管区の社会経済発展国家プログラム
- ・ナショナルプログラム「2024年までの極東の社会経済発展国家プログラム及び2035年までの展望」（以下「2024年及び2035年までのナショナルプログラム」）¹⁷⁾

これに加えて、さらに多数の省庁プログラム、ならびに連邦構成主体別の社会経済発展戦略が存在する。こうした多数の戦略文書の相関関係は、まだ完全には見えていない。このことが、上記すべての戦略、プログラム、イニシアティブ等の実現に関する実際の成果を明瞭化するプロセスを複雑にしている。というのは、ある特定のポジティブあるいはネガティブな成果を一体どの行動に紐づければよいのかが明確にできないからである。

ロシア連邦における管理規制の慣習では、たとえ現行の管理規定による明確な定めがなくとも、後から承認された規制文書及び法的文書に優先性が付与される。通常、監督は最も「新鮮な」文書に基づいて行われる。たとえ、これらの文書間に齟齬があることが明らかであっても、である。

ロシア政府決定によると、「2024年及び2035年までのナショナルプログラム」は「・・・極東内の個々の経済部門及び社会分野の発展を目標としたロシア連邦のナショナルプロジェクト（プログラム）、国家プログラムの施策の相互関係と、これらの実現のためのリソースを確保するものである」としている¹⁸⁾。実際、こうした相互関係は下記の3つの管理手順によって確保されている。

- ・ナショナルプロジェクトの構成に含まれる連邦プロジェクトは「2024年及び2035年までのナショナルプログラム」のテキストに統合される。

・「2024年及び2035年までのナショナルプログラム」の主要成果指標は、「2025年までの極東連邦管区の社会経済的発展国家プログラム」に含まれていた修正済みの課題である。

・連邦構成主体別に課題をまとめた「2024年及び2035年までのナショナルプログラム」の各章には、主として、ナショナルプロジェクトを構成する地域プロジェクトとして承認され、かつ「2025年までの極東連邦管区の社会経済的発展国家プログラム」の地域別の章に含まれていた課題が含まれている。

つまり、理念の上では、ナショナルプロジェクトは連邦国家プログラムと「水平的に」、地域プロジェクト及び地域プログラムとは「垂直的に」調整が図られるべきものとされる。

このような構造が、事実上、2035年までの極東発展ナショナルプログラムを、連邦管理機関と地域管理機関の行動を定める総合的文書へと、また地域発展に関する施策の履行に対する監督の基盤へと変えているのである。すなわち、極東の発展に関連する計画文書システム全体がもつ非常に混沌とした枠組みの中における絶対的優先方針として用いられるのが、このナショナルプログラムなのである。

しかし、これは全体的な方針にすぎない。多数の規制文書の調整を図る実務は、今日まで体系化されておらず、実際には個々の連邦構成主体における戦略文書について、これらの文書の目標指標を、地域間での差異を設けられたナショナルプロジェクトの課題に合致させようとする場当たりの作業の様相を呈している¹⁹⁾。

また、ナショナルプロジェクトは、経済の構造改革に関するすべての課題を解決するものではない。これらのプロジェクトの範囲外に、重視すべき問題が山積している。このため、ナショナルプロジェクト、連邦プロジェクト、地域プロジェクトを、国家目標や目標指標に合わせてアップデートする（2030年までの延期を含む）作業が現在進められている。

例えば、現在、ハバロフスク地方ではアップデートが必要な地域プロジェクトが52件存在するが、これと並行して新たなプロジェクトも立案しなければならない。たとえば、大統領の命を受けて現在立案されている新たなナショナルプロジェクト「観光とホスピタリティ産業」への参加提案書が作成されている。沿海地方では、個々の目標と課題の修正、ならびにプロジェクトの新たなリスト作成に関連する作業が進められている。例えば、ナショナルプロジェクト「観光」に基づく施策の調整である。さらに、関連施策が他のプロジェクトに移行される6つの地域プロジェクト、すなわち「未来の教員」、「子育て家庭への支援」、「農業経営者・農業協同組合支援」、「企業活動条件の改善」、「企業活動の普及」が期日前に終了される²⁰⁾。

ナショナルプロジェクトの施策の履行に対するモニタリングを目的として、指標の一覧が作成された²¹⁾。例えば、ナショナルプロジェクト「人口」は、健康的なライフスタイルを送る住民の比率、体育及びスポーツに体系的に取り組む住民の比率、健康寿命、生産年齢を超えた住民の死亡率、合計特殊出生率、健康的なライフスタイルに関する個人プランの助言を受けた住民の数、健康的なライフスタイルに関する医療機関利用率といった基準に基づき評価

される。現時点では、2020年におけるナショナルプロジェクト履行の成果を十全に評価することはできない。というのは、公式統計データの大部分が年間総括に基づいて提供されるからである。

ナショナルプロジェクトの目標指標とは、具体的な施設数や量を意味する。すなわち、建設された病院、学校、住宅、補修された道路、操業が開始された生産施設である。また、社会インフラの場合には質の良い保健、教育、健康的な環境がこれに該当する。

ナショナルプロジェクトの枠内で、ハバロフスク地方では2020年に110カ所の公共領域の整備、農村部の学校の体育館8カ所の補修、小児クリニック（小児科）7カ所への新規設備の設置、自動車道路約200kmの規格への適合化、住宅18万 km^2 以上の新規提供が行われた。子育て家庭への財務支援も行われ、5,442世帯が第1子に対する毎月の給付金を、3,248世帯が第3子以降の子に対する同給付金を受給した²²⁾。ナショナルプロジェクト「住宅と都市環境」の一環としては、2020年に同地方の54の自治体で新たな小公園、広場、並木道、遊び場及びスポーツエリアといった公共空間121カ所が新設された。あらゆるレベルの予算からこれに投じられた額は4億ルーブル前後であり、このうち3億5,700万ルーブルが連邦からのファイナンスであった。2020年末にナショナルプロジェクトの履行指標が修正され、2024年までに同地域内で計画されていた区域が445カ所からおよそ610カ所に変更された。これによって、より多くの近代的かつ快適な休息エリアが設置されることとなる²³⁾。危険住宅からの転居プログラムに基づき、730人以上の入居用に中古物件1万1,400 km^2 が確保された。2021年以降は13の自治体で集合住宅の建設が予定されている。建設されるのは危険住宅から2,500人前後を転居させるための住宅24棟で、総面積は4万1,600 km^2 となる。ハバロフスク地方は、プロジェクト「環境」の施策の実現において極東連邦管区内でトップの座を占めている。報告年度に同地方において良質な水が供給される住民の比率は、計画では80.7%以上とされていたところ、実際には82.5%に達した。同地方の複数の自治体で、新たな給水施設が新設された。ビキンでは大規模な水道網の建設が予定されており、その評価額は8億ルーブルにのぼる。

マガダン州ではナショナルプロジェクト「中小企業活動と個人事業イニシアティブの支援」の施策に調達される資金額が4億1,860万ルーブルとなり、このうち98%が連邦予算からの出資であった。ナショナルプロジェクト「中小企業」の一環として、企業家が優遇条件で借入れを申し込めるマイクロクレジット企業が営業を開始した。加えて、マガダン市では既存の起業家支援インフラすべてを統合したセンター「マイビジネス」が開設された。ナショナルプロジェクト実現の結果、全体で1,500を超える中小企業主体が様々な形態の支援を利用した。ビジネススキルを学んだ者は470人にのぼった。これは、2020年における40以上の新企業立ち上げの助力となった²⁴⁾。

サハリン州ではナショナルプロジェクト「安全で質の良い道路」の一環として、2020年には20万 km^2 のアスファルト舗装が施工された。およそ30kmの道路が規格に適合化され、歩道18.5km、駐車場27カ所、常設電気照明が19.45km分、信号機8カ所が設置された²⁵⁾。

5. プロジェクト実施へのコロナの影響

石油市場及び為替市場の動向の影響によるネガティブな衝撃、ならびにパンデミック下での隔離と制限は、一連の部門と業種の活動にネガティブな影響を及ぼした。パンデミックの影響によって、①諸企業の事業の部分的な停止または事実上の廃業による生産・収益の減少、②需要の減少による生産規模の縮小、③国境閉鎖による輸出額の減少、④国外市場における需要の低下、⑤資源採掘規模の縮小、⑥輸入規模の縮小による価格の上昇、⑦国境閉鎖による労働力不足の悪化、⑧地域予算の支出の拡大と税収の縮小といった影響が発生した²⁶⁾。極東連邦管区の経済は、独特の部門構造を有しているため、ネガティブな影響を被った業種のリストがロシア全体のそれとは大きく異なり、極東ではこれらの業種には運輸・物流サービス、観光、鉱業、製造業が追加されなければならない。

上記を背景とした極東連邦管区の諸地域における2020年の経済全体の状況は、一括で評価できるようなものではない（図表3）。

図表3 2020年1～11月の極東連邦管区の主要経済指標

(前年同期比 %)

地域	鉱業	製造業	住宅の新 規稼働	小売 販売高	輸出 ⁱ⁾	実質所得	失業者 ⁱ⁾
極東連邦管区	▲4.0	▲8.1	▲1.0	▲3.8	▲17.2	▲3.6	14.7
ブリヤート共和国	13.7	6.7	6.6	▲1.7	3.1	▲5.0	15.0
サハ共和国	▲6.4	▲12.6	▲8.2	▲6.1	▲32.1	▲2.9	16.2
ザバイカル地方	▲4.0	4.4	▲20.9	▲4.2	81.5	▲1.8	7.9
カムチャツカ地方	6.7	▲10.8	75.7	▲2.1	▲2.6	▲0.7	6.7
沿海地方	▲4.1	▲23.8	6.0	▲8.1	▲34.1	▲5.6	16.1
ハバロフスク地方	▲0.5	▲3.5	▲21.3	▲0.9	6.9	▲6.9	22.9
アムール州	▲8.2	▲9.4	12.7	▲0.8	59.0	▲2.9	17.3
マガダン州	5.2	71.5	77.8	▲5.9	▲11.9	1.3	24.0
サハリン州	▲3.7	1.0	10.7	▲1.0	▲23.9	0.5	15.7
ユダヤ自治州	▲2.4	▲3.6	▲46.0	▲6.6	52.2	▲0.6	▲88.6
チュクチ自治管区	▲2.4	▲9.1	-	0.7	162.4	6.8	86.1

(注i) 2020年1～9月の前年同期比（前年同期=100）。

(出所)「ロシア連邦構成主体の社会・経済的状況のモニタリング実施のための情報」（ロシア国家統計局公式サイト、<https://rosstat.gov.ru/folder/11109/document/13259>）、「2020年1～9月における極東連邦管区の社会・経済的状況」（モスクワ、2020年、ロシア国家統計局公式サイト <https://rosstat.gov.ru/folder/11109/document/13260>）。

極東連邦管区の鉱業では2020年1～11月に生産量が前年同期比で4%減少した。生産動向にネガティブな影響を及ぼしたのは、国内外の需要の縮小であった。生産量の減少は、ブリヤート共和国、カムチャツカ地方、マガダン州を除く極東連邦管区におけるすべての連邦構成主体で認められた。ブリヤート共和国における鉱業の生産の大幅な伸び（13.7%増）は、ニコリスコエ炭田の開発及びブリヤート共和国北部におけるウラン採掘量の増加によるものである²⁷⁾。

極東連邦管区の構成主体の大半で製造業における大幅な減少が認められた。とくに沿海地方では輸送機器、木材、食品の生産の減少によりそれが顕著となった（前年同期比23.8%減）。これに対し、ブリヤート共和国では航空機製造工場や機関車・車両修理工場、繊維・製紙工場、木材加工企業の業務が安定していたこと²⁸⁾、また、マガダン州では化学品の生産が伸びたことにより²⁹⁾、それぞれ生産増が記録された。

住宅建設は、建設現場において隔離措置が取られた影響で2020年上半期には生産が落ち込んだが、下半期で以前の水準を取り戻した。極東連邦管区では2020年1～11月に総面積187万6,000km²、すなわち前年同期の99%に当たる面積で居住が開始された。だが、ハバロフスク地方（21.3%減）とザバイカル地方（20.9%減）では問題が解決されないままとなっている。新築物件に対する住宅ローンの金利を引き下げが2020年夏に決定されたことで住宅需要は増加しているが、供給数が減っているため価格が上昇しているのだ。例えば、サハ共和国、ハバロフスク地方、沿海地方、アムール州、マガダン州、サハリン州では面積1km²当たりの価格がロシア平均の1.1～1.7倍となっている。

2020年第1四半期に見られた小売販売高の伸びは、その後減速し、1～11月の総計では3.8%減となった。極東連邦管区の連邦構成主体のすべて（チュクチ自治管区を除く）で需要が前年水準に戻らなかったのである。小売販売高の減少は、主として食品以外の商品に対する需要が減少したこと由来する。小売企業の活動を抑制している主な要因としては、国民の有効需要の低下、課税水準の高さ、賃料の高さが挙げられる²⁹⁾。有料サービスの低迷は、商品小売販売よりもさらに厳しいものとなった。1～11月には、有料サービスは前年同期比で18%減となり、サハ共和国と沿海地方では、それぞれ24.6%減、21.6%減となった。地域偏差の精度は相対的なものであるが、有料サービスが広く普及していた大都市圏が最も激しい危機的ダメージを被ったのは明らかである³¹⁾。

住民の所得は2020年第1四半期に伸びを見せた後、第3四半期には3.6%減に転じた。マガダン州（1.3%増）、チュクチ自治管区（6.8%増）では実質所得が伸び続けているが、この理由を説明するのは難しい。

極東地域の労働市場に対する危機の影響は一様ではない。最新のデータによると、2020年第3四半期の失業者数は27万7,000人であり、前年同期比で14.7%増であった（ロシア連邦の連邦管区の中では最小）。専門家らの見解によると、失業者数の大幅な増加は、政府が危機対策政策の一環として、最低生活費水準までの失業手当の増額ならびに職業安定所への登録手

続きの簡素化を決定したことによるという。職業安定所への登録者の大半は、以前は闇経済に従事していた者である³²⁾。極東連邦管区の9～11月の失業率は6.6%であり、ロシアの平均値を0.3ポイント上回った。この際、失業率の地域差は維持されたままである（カムチャツカ地方の3.7%から、ザバイカル地方、ブリヤート共和国の10.3～10.6%まで）。ロシアで伝統的に用いられる労働市場の均衡化手法は、不完全就労である。極東連邦管区では、2020年第3四半期におけるパートタイマーの数が前年同期に比べ20%増加した。このうち雇用者側のイニシアティブによるものが81%を占めている。

【注】

- 1) 2012年5月7日付ロシア連邦大統領令「国家社会政策の実現に関する施策について」
<https://rg.ru/2012/05/09/soc-polit-dok.html>
- 2) 公式サイト「ロシアのナショナルプロジェクト」 <https://национальныепроекты.рф>（参照年月：2020年12月）
- 3) 2018年5月7日付ロシア連邦大統領令第204号「2024年までのロシア連邦発展の国家課題と戦略的課題について」 <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71837200/>（参照年月：2020年7月）、ナショナルプロジェクト <http://government.ru/rugovclassifier/section/2641/>（参照年月：2020年7月）。
- 4) ロシア連邦国家プログラム公式ポータル、<https://programs.gov.ru/Portal/>
- 5) ヤリョメンコ I.A. 「ナショナルプロジェクト、国家プログラム、国家目標。これらはいかにして調整されたか」『予算』（2019年、№10(202)。p. 34-37）。
- 6) オグネヴァ V.V.、シャチネフ S.A. 「国家ナショナルプロジェクト：政治的目標設定と実現効率における問題」『南西国立大学通報』（2019年、№9(3)、p. 120-131）。
- 7) Aアガンベギャン A.G. 「ロシアにおける社会・経済的成長をいかにして再開させるか」『ロシア自由経済協会研究論文集』（2020年、第222巻、№2。p. 164-182）、サヴキナ R.V. 「効率的な経済発展の目標達成施策システムにおけるナショナルプロジェクト」『イノベーションと投資』（2020年、№4。p. 287-293）。
- 8) 1人の女性の出産可能年齢における平均出産数を示す。合計特殊出生率が最も高いのはニジェール（7.03）、最も低いのは韓国（0.92）である。
- 9) <https://np.sakhalinmedia.ru/housing>
- 10) <https://www.baikal-daily.ru/news/15/368730/>
- 11) 子育て家庭への物的支援の強化を目的とした総合的施策：毎月の支給、「母親資本」の提供、極東における出生率の維持を目的とした追加施策。
- 12) <https://egov-buryatia.ru/national-project/detail.php?ID=38630>
- 13) 沿海地方政府公式サイト <https://www.primorsky.ru/regionalnye-proekty/infrastructura/>（参照年月：2021年1月）
- 14) ロシア連邦会計院公式サイト <https://ng.ach.gov.ru/>
- 15) 2020年7月21日付ロシア連邦大統領令第474号「2030年までのロシア連邦の発展の国家目標について」
<https://www.garant.ru/hotlaw/federal/1401794/>（参照年月：2020年7月）
- 16) https://www.rbc.ru/economics/21/07/2020/5f16add29a7947246d35b6c0?from=from_main_13（参照年月：2020年7月）
- 17) ナショナルプログラム「2024年までの極東の社会・経済的発展国家プログラム及び2035年までの展望」

<https://minvr.gov.ru/upload/iblock/fdc/nats-programma.pdf>

- 18) 同上
- 19) ブフヴァリド E.M. 「ロシア連邦の戦略計画文書システムにおけるナショナルプロジェクト」『社会発展の理論と実践。』(2019年、№2 (132)、p. 50-54)。イヴァノフ O.B.、ブフヴァリド E.M. 「ロシアのナショナルプロジェクト：地域での計測」『ETAP：経済理論、分析、実践』(2019年、№1、p. 37-53)。
- 20) 「沿海地方のナショナルプロジェクトは2021年に変革を迎える」沿海地方政府公式サイト
<https://primorsky.ru/news/231579/> (参照年月：2021年1月)
- 21) 2018年5月7日付ロシア連邦大統領令「2024年までのロシア連邦発展の国家目標と戦略的課題」の履行の一環として実現されているナショナルプロジェクト及び連邦プロジェクト(プログラム)の指標の計算方法
<https://rosstat.gov.ru/metod/proekt.htm>
- 22) 「ハバロフスク地方では2020年に企業家及び自営業者の数が成長した」ハバロフスク地方経済発展省公式サイト
<https://minec.khabkrai.ru/events/Novosti/6088> (参照年月：2020年12月)
- 23) Dariy Tyurin 「ハバロフスク地方ではナショナルプロジェクトの指標が達成された」
<https://np.khabkrai.ru/events/Novosti/648>
- 24) 「マガダン州の経済は2020年に工業生産の成長を呈した」
<https://kolymaplus.ru/news/ekonomika-magadanskoy-oblasti-v-2020-godu-prodemonstrovala-rost-promyshlennogo-proizvodstva> (参照年月：2020年1月)
- 25) <https://sakhalinmedia.ru/news/1042553/>
- 26) ミナキル P.A. 「パンデミックの経済：極東の視点」『空間経済』(2020年、第16巻、№4、p.7-22)。
- 27) 「ブリヤート共和国の工業企業は2020年も生産成長を維持」<https://tass.ru/ekonomika/9980861> (参照年月：2021年1月)
- 28) 同上
- 29) 「マガダン州の経済は2020年、工業生産増を呈した」<https://kolymaplus.ru/news/ekonomika-magadanskoy-oblasti-v-2020-godu-prodemonstrovala-rost-promyshlennogo-proizvodstva> (参照年月：2021年1月)
- 30) 「2020年1～11月のロシアの社会経済情勢」<https://rosstat.gov.ru/compendium/document/50801>
- 31) ズバレヴィチ N.V. 「パンデミックと地域：2020年1～8月の総括」『ロシアの経済発展』(2020年、第27巻、№11、p. 91-95)
- 32) 同上。

Ⅲ. シベリア鉄道とバム鉄道の整備計画

ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所

A.バルダリ

はじめに

ロシアの欧州離れと東方シフトにともない、ロシアではアジア発着（とりわけ中国）の貨物取扱いが大幅に増加している。その際、国際トランジットを含むロシア～アジア間の輸送の大動脈となっているのがシベリア鉄道とバム鉄道である。そうした輸送需要の増大に応えるためロシアでは、シベリア・バム両鉄道の輸送能力増強の必要性（とくにロシア極東を中心とする東部鉄道管区において）が唱えられている。

本稿では、上記のような事情を踏まえて、ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所のアンナ・バルダリ研究員に、シベリア鉄道とバム鉄道の現状と発展計画、さらに両鉄道を利用した国際輸送の展望に関するレポートを作成していただいた。以下では、その内容を紹介する。

1. シベリア鉄道とバム鉄道の現状

シベリア横断鉄道（以下シベリア鉄道）とバイカル・アムール鉄道（略称バム鉄道）は、ロシアの交通ネットワークにおいて東西方向の輸送の根幹を担うきわめて重要な鉄道路線である。太平洋岸のウラジオストク、ナホトカ、ヴォストーチヌィ、ソヴェツカヤ・ガヴァニ、ワニノといった港湾との連絡は両鉄道によって保障されている。

バム鉄道とシベリア鉄道を合わせた現有の運行能力は、2018年には1昼夜当たり98往復、2019年には1昼夜当たり103往復¹⁾、年間輸送能力は2018年が1億2,340万t、2019年が1億3,200万tであった²⁾。

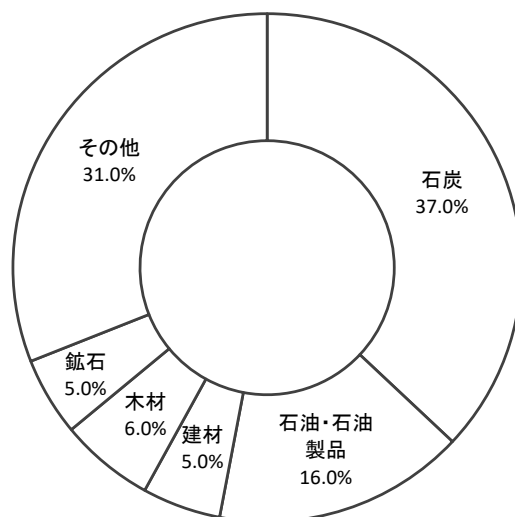
2018年にシベリア鉄道が実際に輸送した貨物は4,500万t超であった（過去最高記録）。うちコンテナ輸送は11%増加した。さらに国境を通過して国際輸送されたコンテナは23%増加し、95万TEUを記録した。うち24万TEUがトランジット貨物であった³⁾。一方、2019年1～8月にシベリア鉄道が輸送したコンテナは前年同期比25%増の72万7,000TEUとなった。2019年にコンテナのトランジット輸送を行った列車の平均運行速度は1,134km/日である。

極東鉄道の直近データによれば、2019年のシベリア鉄道とバム鉄道の貨物輸送構成で多くを占めるのは、原料、すなわち石炭、石油、木材、鉱石（非鉄金属・鉄鉱石）である（図表1）。

2019年には需要の変化（EU向けの鉄鉱石及び燃料資源の減少）と政策目標（アジア諸国向けの石炭輸出の増強⁴⁾）を受けて、太平洋岸の港湾に運ばれる輸出向け石炭の量が増加した。こうした石炭輸送は主として鉄道で行われている。2019年には(株)ロシア鉄道の貨物積載量全体に占める石炭の割合は約30%（3億7,200万t）であった。ロシア産燃料炭（一般炭）の輸

出先は、25%がアジア諸国（2018年には合計9,940万 t）、27%が欧州諸国（同 1 億40万 t）となっている⁵⁾。2012年以降、環境規制の強化にともないEUは石炭の輸入を低下させており、欧州向け燃料炭の価格は低下しつつある。したがって、ロシアの石炭会社にとって今後有望な市場は、経済成長が著しいインド、ベトナム、マレーシア、フィリピン等となっている。

図表 1 東部鉄道管区の取扱貨物量の内訳



2019年には(株)ロシア鉄道の貨物積載量全体のうち、極東の港湾方面を仕向け地とする貨物は1億170万 tであった（前年比5.8%増）⁶⁾。しかし、太平洋岸の諸港への石炭輸送が増加する条件の中で、荷主サイド⁷⁾は東部鉄道管区における鉄道インフラの不足という問題に直面することとなった。東部方面では鉄道の積載率は極限近くにまで達し、鉄道区間の約半分において積載率が95%を超えた。ここで深刻な「ボトルネック」となっているのは、バム鉄道西部（セヴェルムイスク・トンネル、タクシモ～ティンダ区間）とシベリア鉄道の一部（タイシエト～ペトロフスキーザヴォド区間、チェルヌィシエフスク～ハバロフスク区間）である。輸送事業者側が貨物輸送より旅客輸送を優先させる点も東部鉄道管区の積載率をいっそう逼迫させている。

こうした問題を解消すべく、「鉄道輸送インフラに対する輸送事業者の無差別アクセス規則」に変更が加えられた。改正増補事項が定めているのは、インフラが不十分な区間の輸送を確保するために次のような優先順位を設けることである⁸⁾。

- ・ 自然災害で被災した地域のための貨物輸送（ロシア大統領またはロシア政府の個別の決定に基づく）
- ・ ロシア大統領の個別決定に基づく貨物輸送
- ・ ロシア政府の文書に基づく補助金の交付対象である事業に関わる貨物輸送
- ・ 高速かつ確実な送達が必要な貨物の輸送、国内における貨物の輸送及び輸出向け非原料品、専用車両を使用した原料品、穀物及び食料の輸送

- ・汎用鉄道車両を用いた輸出向け原料エネルギー資源の輸送
- ・その他の貨物の輸送。

また、東部方面への石炭輸送に対しては、2段階式の輸送割当を定める別個の規則が定められた。この新しい規則は、一方では鉄道インフラにかかわる負荷を平準化して輸送力の配分を目指す仕組みを反映したものであるが、他方では、貨物所有者によってインフラへのアクセスに有利不利がありうることを法的に確立するような変更が加えられている。ここで最もきびしい状況に置かれるおそれがあるのは中小の石炭会社である。というのは、東部方面への輸送割当では、企業ごとに、先立つ3～4カ月間の東部鉄道管区における石炭の発送量とともにその他の方面向け（北西部、アゾフ海・黒海の港湾向け、国内鉄道駅間の輸送）の輸送量も考慮されるからである。したがって、有利なのは東部鉄道管区以外に他の方面をも利用している企業である。

東部方面への石炭輸送に関する新規則の導入にともない、ロシア連邦エネルギー省は、2020年8月に、第1段階では19社、第2段階では33社への割当配分を行った。例えば、SUEKクズバス社に対しては1日当たり第1段階では277.6車両、第2段階では165.4車両、クズバスラズレズウーゴリ社には同様に227車両と193車両が許可された。その他、ユジュヌイ・クズバス社、SDSウーゴリ社、クズバス燃料会社、シブアントラツィト社その他の企業に対してもインフラへのアクセスが認められた⁹⁾。

鉄道運賃に関する条件も変更された。2019年には貨物運賃表が改定され、連邦独占禁止局は運賃の物価連動率を次のようにする承認を与えている。

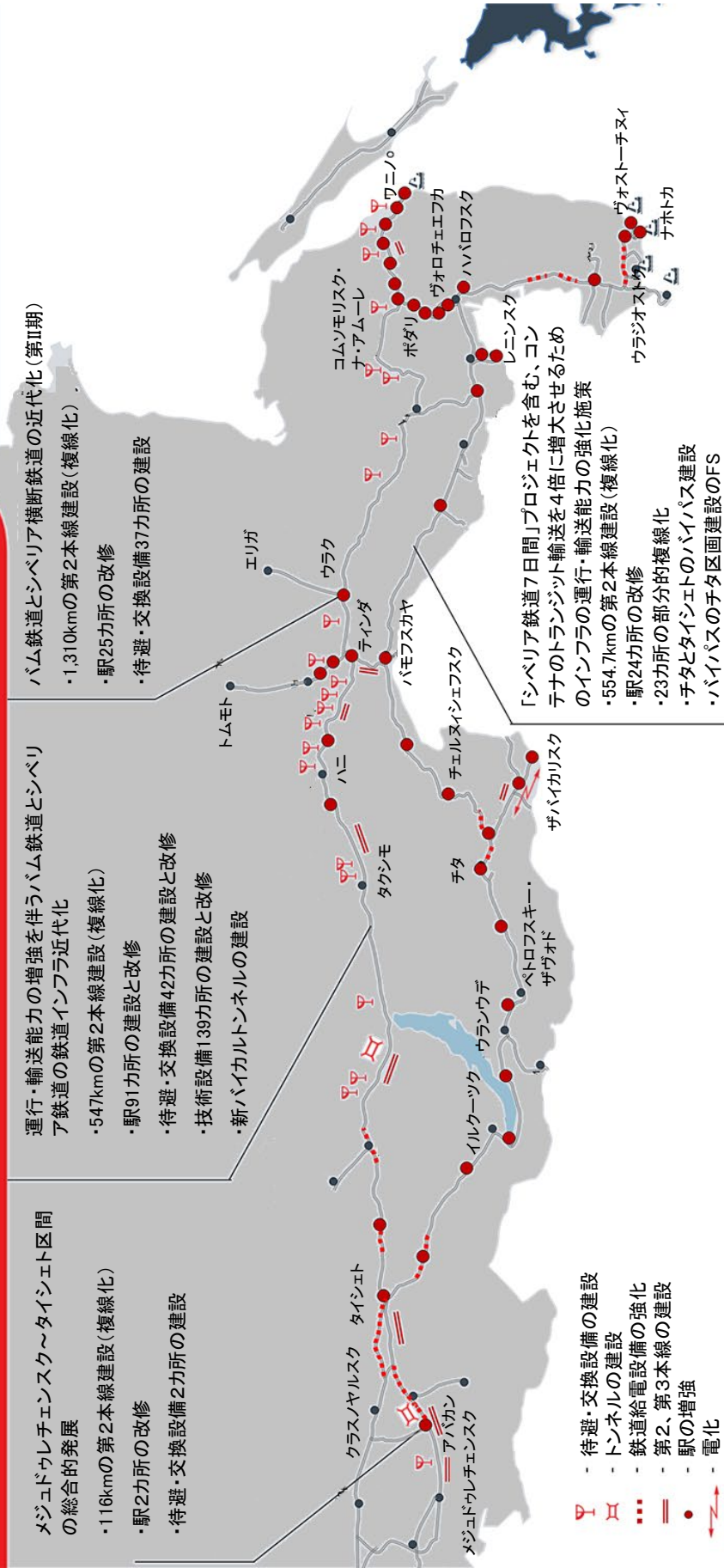
- ・貨物運賃の基礎的物価連動率は3.5%（インフラの大規模修繕特別加算2%の維持を考慮に入れたもの）
- ・税制変更に関連する費用を補償するための追加特別加算1.5%（この加算率は2018年1月30日に施行。2018年は1.44%であった）

2. シベリア鉄道とバム鉄道の整備計画

シベリア鉄道及びバム鉄道を発展させるにあたっての共通ベクトルは、「2030年までのロシア連邦の鉄道輸送発展戦略」（以下、鉄道発展戦略）（2008年6月17日付ロシア政府指令第877号により承認）に示されている。ここで想定されているのは、両鉄道上に存在する「ボトルネック」¹⁰⁾を完全に除去すること、そしてシベリア鉄道をコンテナ輸送と旅客輸送に特化することである。総輸送量については、これを2020年までに1億2,000万t、2024年までに1億8,000万t、2030年までに2億1,000万tにまで増加させることとされている。バム鉄道については、発展の指針として輸送量を4,900万～7,000万tまで拡大することが定められている。

また、鉄道発展戦略は、シベリア鉄道とバム鉄道を発展させるために建設する路線を、増加貨物対応路線、技術的路线、戦略的路线、さらに距離は短いが、社会的に重要な路线に分けている（図表2）。

**図表3 東部鉄道管区及びメジエウレチエンスク～タイシエト区間の
鉄道インフラ発展施策**



鉄道業発展の優先的方向性のひとつがトランジット輸送の規模の拡大である。トランジット貨物は2024年までに4倍増とする方針であり、このことは「2024年までのロシア政府の活動の基本方針」（2018年9月29日承認）にも盛り込まれている¹¹⁾。

より詳細にシベリア鉄道及びバム鉄道の発展策を定めているのが、「バム鉄道とシベリア鉄道における運行・輸送能力拡大をとまなう鉄道インフラ近代化プロジェクト」（2014年10月24日付ロシア政府指令第2116号により承認）である。

同プロジェクトが目標として掲げているのは、鉄道インフラを整備、更新することにより、2020年には極東に所在する港湾及び国境通過地点に向かう貨物の積出量を、2012年の水準から6,680万t増大させて1億2,000万tとすること（当該鉄道管区に存在する既存及び開発予定の主要な鉱床からもたらされる石炭及び各種鉱石の積出量を2020年には1億1,320万～1億2,490万tとすることを含む）、標準重量7,100tの貨物列車の通行を確保すること、さらに軸荷重25tの貨物車両を運行させることである。

東部鉄道管区の近代化に関する投資プロジェクトの総額は、初期評価では5,624億3,710万ルーブルであった。うち国民福祉基金を財源とする分が1,500億ルーブル（26.7%）、㈱ロシア鉄道の自己資金が2,611億ルーブル（46.4%）、借入金411億ルーブル（7.3%）、公共予算が1,102億ルーブル（19.6%）である。

この投資プロジェクトで定められていたのは、91カ所（区間長約300km）の駅及び42カ所の待避・交換設備の建設と改修、約570kmに及ぶ新規本線線路（複線化及び部分的複線化）、680kmにわたる自動遮断区間の建設、71カ所の既存鉄道変電所の改修と4カ所の変電所の新設、350km超のトロリ線と350件超の鉄道附属構築物の改修、約5,000kmにわたる鉄道線路の改修、長さ6.7kmの単線による新バイカルトンネルの建設などである。

2019年にはシベリア鉄道・バム鉄道近代化プロジェクトの第1ステージが竣工した。これにより、両鉄道のうちのいくつかの区間で、2013年にプロジェクトが開始された時点と比べて、輸送能力が30%以上向上した。同プロジェクトの開始以来、約4,900kmの路線が近代化され、34カ所の駅、28カ所の待避・交換設備、新規の本線線路158km、鉄道変電所40カ所、55カ所の小規模な橋梁とブレヤ川大橋がいずれも定常運行態勢に入ったほか、キパリス・トンネルとオブルチェ・トンネルの改修も行われた。また、トロリ線及び鉄道橋（60カ所超）の改修、約5,000kmの線路の更新がなされ、モホルトフ、モスコフスキー・コムソモレツ、ウラギルにおける待避・交換設備の建設、アムール州のウラク駅、ハバロフスク地方のポダリ駅及びティンダ駅の改修、ボロニ、テイシン、ヴァندان、メンゴン、フォレリ、リトフコの各駅における着発線の延伸、クン駅～ポニ駅区間の部分的複線化、ハバロフスク地方のウクトゥル駅、沿海地方のバラノフスキー～ハサン線のバルソヴィとポジャルスキーの待避・交換設備の建造も完了した。一方、建設が続行中なのは、バグリヌイ、モホヴォイ、グルハリヌイ、ソスノーヴィ、ザヤーチー、モロシカ、ストウジェンチェスキー、モストヴォイ、チェリャピンスキー、メドヴェジ、イヴァノキトの待避・交換設備、ハニ～ティンダ線の1,945km区間の

複線化、バモフスカヤ～ティンダ線のフェドセーフとポボーギーの待避・交換設備、その他である。

2019年には、サハリン島における鉄道改修の基本段階、すなわち古い軌間による列車運行を維持したままロシア標準の広軌（1,520mm）に対応する三線軌条を整備する事業（改軌）が完了した。2018～2019年にかけては、国境地帯であるカルィムスカヤ～ザバイカリスク区間の総合的改修が行われた。同じく2019年、サハ共和国では、トンモト～ヤクーツク（ニジニ・ベスチャフ）の送出駅施設が定常運行を開始し、その一環として定期旅客列車の運行が実現したほか、ロシア全土の水準にそった運賃の平準化が実施された。

最も工事が困難な区間のひとつが、ワニノ港への連絡ルートを整備するために複線化と電化を必要とする第2 ヴォロチャエフカ～コムソモリスク・ナ・アムーレ～ワニノ線である（図表3）。専門家の評価によれば、その整備に必要な投資額は2,520億ルーブルにのぼると考えられる。

だが、「バム鉄道及びシベリア鉄道における運行・輸送能力拡大を伴う鉄道インフラ近代化計画」は、その実施の期限が何度となく変更されてきた。当初は2018年までに東部鉄道管区の近代化事業を完了する予定だったが、現時点では、数次にわたる変更により、東部鉄道管区の建設・近代化事業の完了期限が2021年に延期されている（運行開始は2022年）。

こうした期限の変更は、輸送事業者側の計画と各港湾の業務にとってきわめて好ましくない影響を及ぼしている。そして、2019年に東部鉄道管区において鉄道インフラの不足という困難な事態が発生し、これによってシベリア鉄道とバム鉄道のプログラム実現を加速させようというロビー活動が活発化した。

こうして、関係各方面（とくに石炭会社）からの圧力のもと、いくつかの近代化プロジェクトに関しては、その実施を加速して期限を1年短縮することが決定された。そして、この加速を実現するために国民福祉基金から605億ルーブルが割り当てられた。この資金は、バム鉄道・シベリア鉄道発展プロジェクトの実施における2020年分及び2021年（305億ルーブル）分として用いられることになっている。

3. シベリア鉄道とバム鉄道の国際輸送

トランジット貨物輸送の現状は、冒頭の記述のとおりである。2019年に極東連邦管区に属する鉄道国境検問所を通過して中国及び北朝鮮との間でやりとりされた国際貨物は約3,100万tであった。このうちボグラニチヌィ国境検問所（沿海地方グロデコヴォ駅）を通過した分は約1,050万t（前年比9%増）である。ロシアから中国に向かう貨物の増加分は鉱石（29.4%増）、機械・設備（27.5%増）、石炭（87.9%増）の輸出によるものである。一方、中国からロシアに向けて行われた輸送は3.5倍増となったが、これは鉄鋼製品がもたらしたものである。

国際輸送回廊「プリモーリエ1」によるコンテナのトランジット輸送も増加した。すなわち、2019年にグロデコヴォ（沿海地方）～綏芬河（黒龍江省）間の国境を通過したコンテナ貨

物は2,200TEU超であった。グロデコヴォ（沿海地方）～綏芬河（黒龍江省）間の国境検問所では取扱い能力の拡張が進みつつあり、2020年春には面積7,000㎡を超える新しい倉庫が稼働を開始した¹²⁾。これはロシアから中国へ、中国からロシアへと国境をまたいで2つの方向に輸送される国際商品を積み替えるためのものである。倉庫内には1,520/1,435mmの三線軌条方式の線路が敷設されており、これによって、ロシア側からの鉄道車両は1日10車両、中国側からは13車両までを受け入れることができる。また、この倉庫は、中国から到着する貨物トラックを最大50台まで受け入れて税関検査と通関手続きを行うことができる。

2019年にザバイカリスク（ザバイカル地方）～満州里（内モンゴル自治区）の国境検問所を通過した貨物は1,780万t（前年比4.7%増）であった。貨物は主に木材、石炭、鉱石である。また、沿海地方のマハリノ（カムイショヴァヤ駅）～琿春（吉林省）の鉄道国境検問所は、同じく2019年に265万tの貨物を通過させている。

ハサン（沿海地方）～豆満江（北朝鮮羅先特別市）の国境に関しては、ここを2019年に通過した貨物は5万600tである。これはほぼ全量がロシアから北朝鮮への輸出であり、輸入はほとんど行われていない。

「バム鉄道及びシベリア鉄道における輸送能力拡大を伴う鉄道インフラ近代化プロジェクト」の一環として計画されているところによれば、マハリノ（カムイショヴァヤ駅）～琿春間の鉄道国境検問所の通過能力は年間800万tにまで拡大されるはずである。ここでは、新規の着発用線路と連絡用線路のほか、監視機関が行う貨物検査のための設備も、将来の輸送量にあわせて建設されることになっている。例えば、計画されている工事としては、カムイショヴァヤ駅ならびにマハリノ～カムイショヴァヤ間の対中国国境区間における三線軌条線路（1,435mm/1,520mm）の改修、最新の信号場設備の整備、車両整備施設や商業施設、積替えエリアの建設などがある。

国際輸送量拡大の見通しに大きな影響を与える要因として挙げることができるのは、①シベリア鉄道・バム鉄道によるトランジット輸送への貨物の誘致、②提供しうるロジスティクスサービスの拡大、③輸送サービスの質の改善である。

トランジット輸送への貨物の誘致に関しては、2019年には、シベリア鉄道を利用して日本からEU諸国に向けたコンテナ輸送の実証実験が複数回にわたり実施された。日本からポーランドまでの送達に要する期間は19日であった。これを14日に短縮することが計画されている。

また、鉄道によるトランジット輸送を促進すべく、税制上の優遇策が導入されている。すなわち、2020年1月以降、空の車両とコンテナがロシア領を通過する場合は付加価値税が免除されることとなった。

さらに鉄道輸送によるトランジット貨物誘致をめざして、現在、前向きに検討されているのが、海上輸送と比べた場合の運賃の差額解消を目的としたトランジットコンテナ向けの補助金制度である。こうした補助金が導入されれば、海上輸送との間のコンテナ運賃の差額縮小につながるであろう。

ロジスティクスサービスの拡大の方向では、現在、複数の新しい高速コンテナ輸送ルートが開発中である。例えば、鉄道側が新たなサービスと提案しているのが、ザバイカリスク駅を起点としてスヴェルドロフスク鉄道やクイブィシエフ鉄道に属する駅までの輸送ルート、ならびにブラゴヴェシチェンスク～ザバイカリスク間のルート（中国に至る食料品の輸送）などである。

さらなるサービス範囲拡大のひとつとして、満州里駅（中国内モンゴル自治区）における車両編成サービスの導入も考えられる。これは、顧客の申込みに応じて中国領内で空の車両を連結し、編成済みの1本の列車としてザバイカリスク駅に乗り入れるというものである。

2019年には、ザバイカリスク駅において「3-2方式」の採用が始まり、中国とロシアの車両編成の長さの違いを克服することが可能になった。これはすなわち、中国の列車3本を現場で直接2本の列車に編成替えし、その後は最小の手間でロシア領内を通行することができるようにするものである。

輸送サービスの質の改善には、デジタル技術の利用が欠かせない。ロシアと中国が共同で実現しつつあるプロジェクトとして、鉄道輸送に対する顧客からのアクセスを簡便にすることを目的として両国のデジタル技術を段階的に統合していくトランジットコンテナ輸送サービス計画がある。また、2020年には、ロシアのオンライン・マーケットプレイス「グルゾヴィエ・ペレヴォスキ」（貨物輸送）を用いて中国からハンガリーへの輸送、ベラルーシから中国への輸送を行う実証実験が実施されている。

現在では、リアルタイムで全ルートの列車運行状況を監視することが可能になっている。こうして貨物の保全状態を常時モニタリングし、それによって輸送の安全を保証することができる。

また税関業務の高度化も進められている。例えば、コンテナ輸送列車の運行のための文書の一本化である（コンテナごとに書類手続きを行う必要がない）。加えて、電子申告方式により、貨物検査に要する時間（1.5時間以内）も短縮されている。

輸送業務の質を向上するために㈱ロシア鉄道が進めているのが、極東からロシア西部国境までのコンテナ輸送日数の短縮をめざす「シベリア鉄道7日間」プロジェクトである。ここで予定されているのは、コンテナ列車運行速度を1日当たり1,500kmまで段階的に伸長させることのほか、最新の文書取扱いシステムの構築、車両の改良などである。

4. アジア諸国との連携の計画と展望

現在、ロ中国境において鉄道による国境通過地点として機能しているのは全部で3カ所、すなわち、ザバイカリスク～満州里、グロデコヴォ～綏芬河、マハリノ～琿春である。沿海地方とザバイカル地方の国境通過地点の間の距離は3,200kmと大きく、それゆえ、既存の国境通過地点の中間に、新たな通過地点を設置する問題はかなり以前から検討されてきた¹³⁾。

例えば、ニジネレニンスコエ（ユダヤ自治州）と同江（黒龍江省）を結ぶアムール川鉄道橋

(長さ2.18km、1,520mm/1,435mm三線軌条)の建設である。同鉄道橋の建設に関する協定は2008年に締結され、2013年にはニジネレンスコエ～同江の国境鉄道橋建設に関する政府間の協定が調印された。2014年には、主要投資家であったペトロパヴロフスクグループがこのプロジェクトから撤退したものの、2016年6月には、建設企業「モスト」社が架橋工事を開始した(ロシア側部分の長さは309m)。

この鉄道橋は、中国国内では向陽川～哈魚島間の向哈線に、ロシア国内ではシベリア鉄道につながることになる。この橋の第1の目的は、キムカン・スタル選鉱場(2015年操業開始)が生産する鉄精鉱の輸送である。当初の貨物輸送量は120万t、将来は3,300万tまで増強される見込み。2019年4月には橋梁のロシア側と中国側の接続が完了した。すべての作業(連絡道路、駅2カ所)が終了して定常運行が開始されるのは2021年秋の予定である。

105億ルーブルを超える橋梁建設費は複数の財源によってまかなわれている。具体的には、ロシア直接投資基金(RDIF)と中国投資有限責任公司(China Investment Corporation)が共同設立した中ロ投資基金(メイン投資者)、それに極東投資基金があげられる。

この鉄道橋は、キムカン・スタル選鉱場のほか、ガリン選鉱場やキムカン・スタル一帯の冶金業などを基盤として、将来、ユダヤ自治州に形成される鉱業冶金クラスター(直接還元法による想定年間製鉄量250万t)に対してその輸送アクセスを保障するうえでの要となる。このプロジェクトを完全に実現するには、鉄道橋の建設のほか、低効率のビロビジャン～レニンスコエ間の鉄道路線(120km)の改修と電化、さらにガリン選鉱場からシベリア鉄道までの新たな路線(シマノフスカヤ～フェヴラリスク支線の一部となるもので「2030年までの鉄道輸送発展戦略」に盛り込まれている)の建設が必要とされる。

シベリア鉄道を朝鮮半島縦断鉄道に接続するプロジェクトは、現在、ほとんど進捗していない(2018年初頭よりの羅先港向け輸送が途絶している)。現下の国際情勢がその原因となっている。

【注】

- 1) ロシア国家統計局/EMISS. URL: <https://fedstat.ru/indicator/60319> (閲覧日2020年10月12日)
- 2) ロシア国家統計局/EMISS. URL: <https://fedstat.ru/indicator/60320> (閲覧日2020年10月12日)
- 3) シベリア鉄道によるコンテナ輸送の主要ルートは次のとおり。①ナホトカ東駅～マルツェヴォ駅(Hyundai Motorsの自動車部品を釜山からタガンロクの自動車組立工場に輸送するもの)、②ナホトカ～モスクワ、③ナホトカ～ブレスト、④ザバイカリスク/ナホトカ～カーニングラード/クライペダ、⑤北京～モスクワ、⑥カーニングラード/クライペダ～モスクワ(「メルクーリー」)、⑦ヘルシンキ～モスクワ(「セーヴェルノエ・セヤーニエ」)、⑧ベルリン～モスクワ(「ヴォストーチヌイ・ヴェチェル」)、⑨ブレスト～ウランウデ(「モンゴリスキー・ヴェクトル1」)、⑩フフホト～デュイスブルグ(「モンゴリスキー・ヴェクトル2」)、⑪バルト諸国～カザフスタン/中央アジア(「バルチカ・トランジット」)、⑫ナホトカ～アルマアトイ/ウズベキスタン、⑬ブレスト～アルマアトイ(「カザフスタンスキー・ヴェクトル」)。出所は(株)ロシア鉄道ホームページ。
- 4) 2018年、ロシア大統領府燃料エネルギー産業委員会の会合においてアジア諸国向けの石炭輸出拡大に関わる課題が設定された。ロシア産燃料炭のシェアは、欧州諸国市場において約40%、アジア市場で10%未満。計

画では、アジア諸国市場におけるロシア炭のシェアを2025年までに20%に引き上げることになっている。

- 5) P.トリフォノヴァ、A.トポルコフ、A.チェルヴォンナヤ「エネルギー省は石炭の鉄道輸送割当制導入を支持せず」/ヴェードモスチ紙、2020年4月13日、URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/04/12/827825-vvod-kvot> (閲覧日2020年10月15日)
- 6) 諸港湾を行先とする(株)ロシア鉄道のネットワークにおける2019年の輸出向け貨物積載量/PortNews. URL: <https://portnews.ru/news/289567/> (閲覧日2020年10月16日)
- 7) 大口の貨物発送者は次のような企業である。①TEPK (トゥヴァ・エネルギー産業会社)、②SUEK (シベリア石炭エネルギー会社)、③ノリリスクニッケル、④コルマル、⑤BGK (バシキール電力会社)、⑥エヴラズ、⑦ティミル、⑧メチェルなど。
- 8) 2020年5月22日付ロシア政府決定第734号「一般用鉄道輸送インフラに対する輸送事業者の無差別アクセス規則の改正について」/Codex. <http://docs.cntd.ru/document/564979863> (閲覧日2020年10月16日)
- 9) 「石炭は新規規則で運ばれる」/2020年7月17日付Gudok.ru URL: <https://www.gudok.ru/content/freighttrans/1527629/> (閲覧日2020年10月16日)
- 10) 鉄道輸送における「ボトルネック」とは、文献によれば、インフラの能力の利用率が次の値を上回る区間のことである。単線区間の場合 - 0.85、一部単線の区間-0.87、複線区間-0.91、駅の着発線路及び転轍機-1
- 11) 「2024年までのロシア政府の活動の基本的方向性」/ロシア政府URL: <http://government.ru/news/34168/> (閲覧日2020年10月15日)
- 12) 「グロデコヴォ鉄道国境検問所は提供業務の拡張を準備中」2020年3月11日付RzhDPartner.ru URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/zheleznodorozhnyy-punkt-propuska-grodekovo-gotovitsya-k-rasshireniyu-uslug/> (閲覧日2020年10月16日)
- 13) A.B.バルダリ「極東の輸送業：変容と統合」/P.A.ミナキル総監修、ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所、2019年版 336頁

IV. ロシア極東の港湾と北極海航路

ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所

E. ザオストロフスキフ

はじめに

ヤマルLNGプロジェクトやアークティック2 LNGプロジェクトの始動によって北極海航路が注目されている。また北極海航路の発展は、カムチャッカのハブ機能強化などロシア極東港湾の活性化にも好影響をもたらすのではないかと期待されている。

本稿では、上記の点を踏まえて、ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所のエレーナ・ザオストロフスキフ研究員に、ロシア極東の港湾の現状と発展計画、北極海航路の開発とそれにもとまう極東港湾への影響に関するレポートを作成していただいた。以下では、その内容をご紹介します。

1. 極東連邦管区の港湾の現状

(1) 極東港湾の特徴

極東連邦管区は広さにおいて最大級の連邦管区で、その面積（690万km²）は国内連邦管区の中で最大である。この管区が地理的に見て特異な点は、太平洋と北氷洋にともに面し、1万7,700kmにおよぶ長大な海岸線（ロシア全土の海岸線の48%）を有することである。海岸は連邦管区を構成する11の主体のうちの7主体¹⁾にまたがって存在する。

当地域で大きな役割を担うのが海港で、その数はロシア全土の港湾数の42%に相当する。それ故、極東連邦管区はロシア最大の港湾地域ということが出来る。極東の港湾にはその地域的条件からくる一定の特異性が存在する。すなわち、国内の主要な経済拠点から遠いこと、到達困難な場所や島嶼部が存在すること、陸上輸送インフラが未整備であること、さらには日本、韓国、中国の領土に近いこととである。

これらの海洋港湾は、ロシアの市場経済への移行以来、長期にわたる停滞の時代を経験し、貨物取扱量の伸びという点でも、ロシア西部の諸港湾に比べて大きく後れをとった。その原因は、極東からの人口の流出、大型産業施設の閉鎖、さらには中央集中型計画経済システムからの転換といった一連の出来事であった [巻末の参考文献1]。

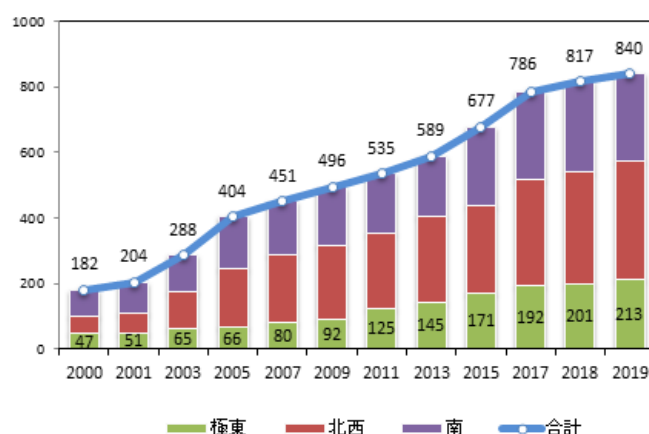
そして過去20年（2000～2019年）にいたると、極東連邦管区の港湾の状況は次のようなキーファクターによって決定づけられることとなった。すなわち、一連の連邦法および国家プログラムの採択、世界のエネルギー情勢の変化、新しい国際的なルール²⁾の登場である。これらの出来事がいずれも海上輸送業に影響を与えた。

(2) 港湾の貨物取扱量

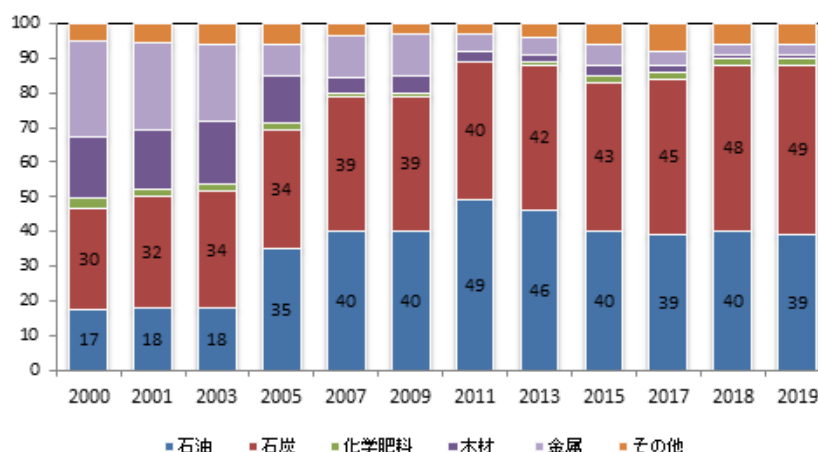
過去20年間に、極東連邦管区における港湾の貨物取扱量は4.5倍に増大し、2019年には2億1,350万tとなった(図表1)。2000年時点と比べて、国内全体に占める比率は1%だけ減少し、2019年には25%となった。こうして、極東の諸港湾は、ロシア西部で複数の大規模インフラプロジェクトが実施されて各港湾が競争にしのぎを削る中、ようやく生き残りをめざす段階を脱して刷新と発展の段階に入り、地域における存在意義を維持することができるようになった。

2019年、極東連邦管区の港湾による貨物取扱量の内訳は、輸出が85%、輸入が5%、内航輸送が10%であった。2000年の時点では、この内訳は若干変化し、輸出が74%、輸入が2%、内航が24%となった。このような輸出の伸びをもたらした要因は、主として、燃料エネルギー資源、すなわち石油と石炭に対するアジア太平洋諸国の需要が増加したことにある。これらの貿易アイテムが貨物取扱量の全体に占める割合は47%から88%へと増大している(図表2)。

図表1 ロシアにおける水域別³⁾の港湾貨物取扱量(単位100万t)



図表2 ロシア極東の港湾における貨物別取扱量の内訳(単位:%)



このような貨物取扱量の伸びによって港湾業は大いに活況を呈することとなったが、その一方で、地域は、石炭、液化天然ガスおよび穀物の輸出向け専用ターミナルの不足という事態に陥った。

専用ターミナルの不足の問題が特に深刻となったのは、石炭積出港においてである。石炭の積替えは、現在、12の港湾で行われているが、炭塵の悪影響低減に必要な措置をとることができるよう整備されているのは、ワニノ、ヴォストーチヌィ、ポシエトの3ターミナルのみである。このような状況が生じたのは、経済制裁と特定の種類の貨物の減少によって、大半の港湾が「クリーンな貨物」から「粉塵を生じるダーティな貨物」へと取扱品目の転換を余儀なくされたからである。しかも、2016年以降は、アジア太平洋地域諸国における石炭価格の上昇はヨーロッパよりも急激なものとなった（1 t当たり、アジア太平洋地域では60ドルから113ドルへ、ヨーロッパでは56ドルから92ドルへと上昇）。まさにこのために、石炭企業はターミナル建設を急ピッチで進め、その取扱量はわずか1年で300万～500万 t 増かした。この「石炭ブーム」は、結局のところ、港湾周辺地域の環境の悪化と商品輸送全体の遅延を引き起こし、極東の住民の罹病率を上昇させて人口流出に拍車をかけることとなった。これらのネガティブな現象は各港湾の競争優位性を損なうものであり、極東地域の経済成長にも若干の影響を与えている。こうしたことから、2019年以降、港湾内での「粉塵を生じるダーティな貨物」の積替えの規則が厳格化され、既存ターミナルの有する設備の改修と建設中のターミナルにおいて必要とされる設備の整備が図られることとなった。こうして石炭積替え規則が厳格化されたことは石炭プロジェクトの費用高騰につながり、国内石炭市場の状況に変化をもたらす。

諸港湾の発展状況の推移を分析すればわかるように、貨物取扱量の増大は、ヴォストーチヌィ、ワニノ、ナホトカ、ウラジオストクといった比較的少数の効率的に操業している港湾で集中して起こっている。これらの港湾では、貨物取扱技術の高度化が、外国製設備の買付け、港湾機能の拡張、情報技術の導入といった方策によって実現されてきた。港湾設備の稼働率は年によって90%を上回ることもあり、港によってはしばしば技術的能力の限界に近いところで業務が行われてきた。

極東連邦管区の港湾の上位5港までが、沿海地方、ハバロフスク地方、サハリン州にある。最近の20年間で、上位5港湾が貨物取扱量の全体に占める割合は72%から80%へと上昇した（図表3）。ただし、この間に上位5港の顔ぶれにも、それらの取扱量の規模にも、変化が生じている。2000年における5大港湾はヴォストーチヌィ、ウラジオストク、ナホトカ、ワニノ、ホルムスクであったが、2003年にはホルムスクに替わってデカストリが入り、2013年にはプリゴロドノエがデカストリにとって替わった。一方、こうした高位にランクインするのに必要な取扱量は2000年には190万 t であったが、2019年には1,600万 t となっている。2019年の時点で、ロシアの10大港湾の一角に含まれる極東の港湾には、全国3位のヴォストーチヌィ（7,350万 t）、7位のワニノ（3,140万 t）、9位のナホトカ（2,560万 t）がある。

図表3 ロシア極東における港湾の貨物取扱量の構成比(%)

港湾	2000	2003	2007	2013	2017	2018	2019
合計	100	100	100	100	100	100	100
上位5港湾	72	77	82	84	82	78	80
ヴォストーチヌイ港* (沿海地方)	28	24	27	33	36	32	34
ワニノ港 (ハバロフスク地方)	13	11	13	16	15	15	15
ナホトカ港 (沿海地方)	12	21	17	13	13	12	12
ウラジオストク港 (沿海地方)	14	17	11	10	9	11	11
ホルムスク (サハリン州)	4						
デカストリ港 (ハバロフスク州)		3	15				
プリゴロドノエ港 (サハリン州)				11	9	8	7
残り23港湾	28	23	18	16	18	22	20

(出所) ロシア連邦運輸省のデータに基づいて作成

(注) 2012年以降は、コジミノ石油積出港の実績がヴォストーチヌイ港に含まれている。

一方、残り23港湾の貨物取扱量の伸びはより鈍いものであった。極東連邦管区の港湾貨物取扱量全体に占めるこれらの港湾の割合も28%から20%へと低下した。より規模の小さい港湾の中には、マガダン、ホルムスク、ニコラエフスク・ナ・アムール、ポロナイスクのように長期的な停滞の状態にあり、わずかな量の貨物取扱い処理しか行っていないところもある。港湾によっては、近年、アルテリ（協同組合的な小規模事業体）の貨物の供給に関与するようになったところもあるが、その事実によっても状況は改善にいたっていない。そのため、小規模港湾の設備稼働率は50%以下にとどまり、全体として2,000万t分の取扱能力を有する設備が遊休状態にあると見積もられている。

これらの極東港湾において起こっている貨物取扱量の減少には依然として多くの要因が作用し続けている。すなわち、鉄道側からの港湾アクセスにおけるボトルネックの存在、港湾施設・設備の技術的状态の不満足さ、港湾内におけるサービス船舶の不足、貨物取扱い速度の遅さ、組織構造の遅れ、貨物通関手続きの煩雑さ、イノベーションレベルと最新の港湾技術採用率の低さなどである。

他方、ヴォストーチヌイ、ワニノ、ナホトカ、ウラジオストクの各港は国家プログラム⁴⁾によって極東連邦管区のハブ港湾と位置付けられている。そしてこの方向性のもとで、「ウラジオストク・コンテナターミナル」、「南沿海地方ターミナル」、「ハサン輸送ハブ」、「東ナホトカ輸送ハブ」などの一連の大型インフラプロジェクトが立案され、そこには輸送ハブの内外におけるすべてのインフラを総合的に発展させることが盛り込まれていた [2]。

だが、現時点では、極東連邦管区の港湾によるコンテナ取扱量はさほど大きくなく、2019年時点で130万TEU⁵⁾にすぎない（ロシアの港湾によるコンテナ取扱量全体の27%）。

極東連邦管区の大規模港湾を発展させる上で最も重要な問題は、第1に、港湾内部のより効率的な利用と進んだ管理手法の採用によって行うべき港湾内ゾーニングである。第2は、

先端技術の採用と社会経済リスクの詳細分析を必要とする大型インフラプロジェクトの件数を増加させること。そして第3が、港湾が取り扱うべき貨物基盤の創出とインフラの整備とを同時に行う並行的アクションプログラムを策定することである。

(3) 日ロ協力

日本は、韓国、中国とならんで、従来から極東連邦管区の主要貿易相手国の一角を占めている。日本との間の輸出入がもたらす貨物取扱量は比較的安定的に推移している。たとえば、この7年間（2013～2019年）に数量ベースで輸出は1,570万～1,630万t、輸入は30万～40万tで推移している（図表4）。

極東連邦管区に属する連邦構成主体のうち、数量ベースで日本への輸出が多いのはサハリン州の1,420万t、日本からの輸入が多いのは沿海地方の30万tである（図表5）。一方、金額ベースで輸出が多いのもサハリン州で520万ドル、輸入が多いのは沿海地方の110万ドルである。ただし、ロシアと日本との間の輸出入品目は多様とはいいがたく、輸出では燃料エネルギー資源と木材、輸入では機械設備と自動車部品が突出している。全体として言えるのは、最近20年間の日ロ協力は、木材を主体とするものから燃料エネルギー資源を主体とするものへと推移したとはいえ、そこに質的な変化は生じていないということである。

日ロ二国間協力のひとつの形になりうるのがウラジオストク自由港計画⁶⁾である。これは、経済制裁下の現在、企業活動拡大のために残された数少ない実効性あるステージのひとつであり続けている。

図表4 極東港湾による対日貿易貨物の取扱量の貨物別内訳

項目	2013		2019	
	100万ドル	100万t	100万ドル	100万t
輸出	9.1	15.7	6.0	16.3
石油	8.4	15.2	5.0	10.7
石炭	0.08	0.02	0.4	4.8
木材	0.1	0.3	0.1	0.4
水産物	0.2	0.04	0.2	0.04
その他	0.3	0.1	0.3	0.4
輸入	1.7	0.4	0.08	0.3
輸送機器	0.9	0.1	0.04	0.1
機械設備	0.4	0.07	0.001	0.06
その他	0.4	0.2	0.0	0.1

(出所) 連邦国家統計局のデータに基づいて作成。

図表5 極東港湾による対日貿易貨物の取扱量の地域別内訳

年	連邦極東管区		内訳：					
			沿海地方		ハバロフスク地方		サハリン州	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
100 万 t								
2013	15.7	0.4	0.5	0.3	0.6	0.01	13.6	0.03
2019	16.3	0.3	0.7	0.3	0.6	0.01	14.2	0.02
100 万ドル								
2013	9.1	1.7	0.3	1.5	0.1	0.06	8.3	0.09
2019	6.0	1.2	0.2	1.1	0.3	0.04	5.2	0.09

(出所) 連邦国家統計局のデータをもとに筆者が計算したもの。

(4) ウラジオストク自由港

ウラジオストク自由港の領域面積は220万km²（極東連邦管区の領域の34.9%）と広大であり、ペヴェクからポシエトまでの港湾が含まれている。ウラジオストク自由港に含まれる地域はそれぞれ独自の優先事項をもっている。すなわち、沿海地方では国際輸送回廊プライモリエ1、2の発展、ハバロフスク地方ではバム鉄道周辺地域の経済開発、カムチャツカ地方では観光業の発展、サハリン州では漁業振興、チュクチ自治管区においては北極海航路の発展である。

このように、ウラジオストク自由港はスケールの大きなインフラプロジェクトであり、その使命は、国家間の交易を振興し輸送インフラを整備すること、さらにはグローバル輸送ルートへの統合に好適な条件を構築することである。

ただし、ウラジオストク自由港が始動してから比較的短期間しか経過していないことから、このプロジェクトがどの程度成果を上げるかは今のところ未知数である。現時点で可能なのは間接的な評価のみだ。すなわち、ウラジオストク自由港の特恵条件が始動してから5年の間に誘致された投資額は9,564億ルーブル、自由港の入居者数は1,945件、予定される新規雇用の創出数は1万9,900人である。入居者が多いのは沿海地方で、極東連邦管区における入居者全体の88%を占める。一方、外国投資家が参加するプロジェクトの数は50件で、投資総額は369億2,400万ルーブル台と評価されている。外資参加プロジェクトで最も多いのは中国資本が参加する33件（276億9,300万ルーブル）、次いで韓国6件（28億100万ルーブル）、日本3件（21億7,200万ルーブル）である⁷⁾。このように極東経済に対する外国投資の伸びについては順調な様子が見られる。

とはいえ、ウラジオストク自由港の成否のゆくえには、依然として複数の未解決の問題が影を落としている。たとえば、煩雑な文書手続き、ウラジオストク自由港の発展に関する明

確な戦略的方針の欠如、さらに計画実現に必要な準法規的基盤の弱体さなどである。

2. 極東連邦管区の港湾の発展計画

過去20年の極東港湾の発展はおおまかに3つの段階に分けることができる。まず、第1期（2000～2006年）は危機克服の過程であった。この時期に重要であったのは、係留施設やインフラといった、港湾全体の正常な稼働を可能にする物件の改修である。この問題の解決に向けた取組は連邦目的別プログラム「ロシアの輸送システムの近代化」に基づいて行われた⁸⁾。第2期（2007～2012年）は、増大する原料輸出に対応する能力を備えた港湾インフラが急速に整備された時期である。ここでは、大規模なインフラ建設を隣接施設（鉄道、港湾引き込み線、送電線）の建設と同時に行うことが前提とされていた。これらの課題の解決に向けて一連の国家プログラムが策定されている⁹⁾。

第2期（2007～2012年）を通じて極東連邦管区の港湾の設備更新に向けてなされた投資の総額は57億ルーブル以上であった¹⁰⁾。港湾の水利施設が近代化されるとともに、ワニノ、ペトロパヴロフスク・カムチャツキー、ナホトカ、マガダン、ホルムスク、アナディリといった港湾にある連邦所有物件を改修する「ピンポイント的」な施策も実行された。そのほか、貿易の発展を目的として次のようなターミナルが建設され、順次操業が開始された。すなわち、2006年にはデカストリ港（1,200万t分）、2008年にはワニノ港（1,200万t分）、2009年にはプリゴロドノエ港（1,900万t分）とコジミノ・ターミナル（5,000万t分）、そして2012年にはヴォストーチヌイ港（1,200万t分）で新規のターミナルが開設した。こうしたことの結果として、極東連邦管区における港湾の取扱能力は、全体で1億500万t以上も上昇した。

第3期（2013～2019年）は、ロシア極東の新しい発展モデル、すなわち、アジア太平洋地域諸国向け原料資源輸出を強力に推進するという新たな優先的措置を付け加えた発展モデルが基軸となった時期である〔3〕。「ロシア石炭産業発展プログラム」によれば¹¹⁾、極東連邦管区の港湾から輸出向けに船積みされる石炭の量だけで、2030年までに1億2,000万tに達するとされている。この方向性に沿った極東の炭鉱の総合的開発はすでに実行に移されており、鉄道インフラや港湾インフラの近代化も実現しつつある。

それとともに、「ロシア海港インフラ発展戦略」によって、港湾開発の将来展望が定められている¹²⁾。すなわち、鉱物原料資源および森林資源の開発、コンテナ中継輸送向け「ヴォストーク・ザーパド（東西）」輸送回廊の整備といった項目である。予定では、2030年に極東連邦管区の港湾が取扱う貨物の総量は2億9,200万tとなるはずである。

そのほか、港湾に関連した税制優遇措置も、連邦法「ウラジオストク自由港について」の中で定められている¹³⁾。こうして、極東連邦管区の港湾開発における基本的な課題として、ロシアの太平洋地域における立場の強化と競争優位性の確立という事項が新たに加わったわけである。これらの新たな課題を解決するには、周辺地域で生産される付加価値の高い貨物を

増大させることによって港湾業務の経済効率を高めることが求められる。

こうしたことからわかるように、極東連邦管区における港湾開発の将来は、この分野の事業に対する多大な投資を前提とした港湾改革事業にかかっており、その行方を決めるのは次の諸点となる。第1は、ロシアの経済において輸送セクターが有する戦略的意義。第2は、ロシアの炭田開発事業における長期的展望とアジア太平洋地域諸国向け輸出のための石炭生産の拡大。第3は、ウラジオストク自由港を拠点とする自由貿易体制の構築である。

図表6 極東連邦管区における港湾の建設および近代化に関する主要プロジェクト

プロジェクト名/プロジェクト推進企業	投資額 (10億ルーブル)	雇用者数	実施時期	能力 (100万t)	優遇措置
石炭プロジェクト					
アヴローラ港建設計画/ コールスター社	57,8	n.a.	2023- 2026	25.0	－
ワニノ港サハトランス・ターミナル建設計画/ サハトランス社	35.0	480	2020- 2023	24.0	ウラジオト スク自由港
ヴェーラ港建設計画/ ヴォストークウーゴリ	40.0	754	2018- 2022	20.0	－
スホドル・ターミナル建設計画 ホールディングカンパニーSDS	51.3	660	2012- 2021	20.0	ウラジオト スク自由港
ヴォストーチヌイ港・セーヴェルターミナル 建設/ 「ヴォストークウーゴリ」	60.0	250	2020- 2025	20.0	－
ワニノ港ターミナル近代化計画/ SUEK 社	23.6	450	2016- 2021	15.0	ウラジオト スク自由港
ヴォストーチヌイ港ターミナル第3期建設 計画/ 公開型株式会社「ヴォストーチヌイ・ポルト」	27.0	500	2012- 2020	15.0	ウラジオト スク自由港
ベリゴフスキーターミナル建設計画/ ウーゴリヌイ・ポルト社	32.0	140	2018- 2022	10.0	先進 発展区
シャフチョールスク港ターミナル建設計画/ VGK 社	7.8	n.a.	2018- 2022	8.0	ウラジオト スク自由港
その他のプロジェクト					
ポリショイカーメニ穀物ターミナル建設計 画/ TPK 社	13.0	150	2019- 2024	10.0	－
ソヴェツカヤ・ガヴァニ港液化天然ガス用ター ミナル建設計画/ レムスターリ社	7.6	200	2020- 2024	1.0	－
ワニノ港石油精製工場近代化計画/ トランスブンケル・ワニノ社	15.1	150	2020- 2025	1.5	－
ソヴェツカヤ・ガヴァニ港アルミナ積替えター ミナル建設計画/ RUSAL 社	5.4	200	2020- 2025	3.0	－

(出所)「極東連邦管区投資マップ」

図表6に主要な港湾プロジェクトを示す。港湾の貨物取扱能力は全体として1億7,250万tほど上昇すると見積もられており、その投資総額は3,756億ルーブル、見込まれる雇用者数拡大幅は3,900人分である。

これらのうちで今後10年ほどの間に活発に推進されるとみられるのは石炭プロジェクトである。これは極東経済における港湾の意義の低下という現状が今後も続くことを意味している。というのは、経済的効果は徐々に減少してゆき、その一方でネガティブな効果は増大するからである。

そのほか、ウラジオストク自由港計画の実施過程で、この事業に関与した者の中でどのように収益を分配するかという問題が生じるおそれもある。要は、ウラジオストク自由港における現行の優遇制度が他地域への利益の「流出」を促進し、港湾側にはロジスティクス上の多大な「負担」を背負わされるとの懸念があるためだ。こうした事情は、潜在的には港湾開発を社会的・経済的な対立の要因としかねないものあり、港湾の立地と規模をいかにして最適化するかは極東地域にとって深刻な問題である。

3. 北極海航路の現状と展望

近年、北極海航路に対する国際的な注目が高まっている。1984年以降、北極海における海氷面積の減少は230万km²に達しており、大陸間輸送における代替的な中継回廊としての北極海航路の利用に対する国際的な関心の高まりにつながっている。

北極海航路が南廻り航路（スエズ運河経由）との比較において持つ重要な優位性は、時間および費用の大幅な削減が可能になることである。専門家の試算によれば、北極海航路を使用した場合、南廻り航路に比べて1回の航海で節約できる航行時間は10昼夜となる。船主にとっての費用の節約分は、船荷の量と種類によるが、およそ25万～90万ドルとされる〔4〕。

とはいえ、北極海航路が現実的に南廻り航路の競争相手になりうるか否かについての専門家の意見はさまざまである。実際、ある専門家は、北極海航路における貨物量の飛躍的な増大は今のところ期待すべきでなく、この航路が商業的魅力を獲得するのは最短でも20年後ないし30年後になると主張する〔5〕。だが、別の専門家は、近い将来この方面における貨物量は大幅に増大すると指摘している。後者の考え方のカギとなる最大の論拠は北極海における海氷面積の急激な減少である。研究者らの評価によれば、すでに2050年の時点で、北極海航路はアイスクラス（氷海船階級）を持たない船舶でも通行が可能となる〔6、7〕。たしかに2050年までは、海氷の距離および厚さが航行の障害としてたちはだかるものの、それ以外の気象条件、すなわち着氷現象、波浪、風などは北極海における航行を妨げるものとはならなくなる〔8〕。したがって、時間と費用の節約効果は北極海航路の重要な優位性と言える。

中継輸送回廊としての北極海航路の利用がどの程度真剣に受けとめられているかは、近年大きな反響を呼んだ2つの出来事から推し量ることができる。そのひとつ目は、長年にわた

ってアデン湾を航行する船舶に略奪をはたらいてきたソマリアの海賊が2012年に殲滅されたことである。それまで南廻り航路の安全性は海賊の存在によって脅かされ、船舶の警備費用をかさませる原因となってきた。2つ目は、記録的に短い工期（2014～2015年）によってスエズ運河第2ルートが完了し、船舶の運河通過速度が大幅に向上したこと（20時間から13時間へと短縮）である。このようにして、南廻り航路は、ペルシャ湾およびアジア諸国からスエズ運河を経由して地中海に向かう船舶にとっては十分に安全なルートとなった。

北極海航路はロシアにとって重要な輸送ルートである。このルートの将来は、主に、ロシアの北極海輸送システムと国際中継輸送回廊が今後どのように推移するかにかかっている。

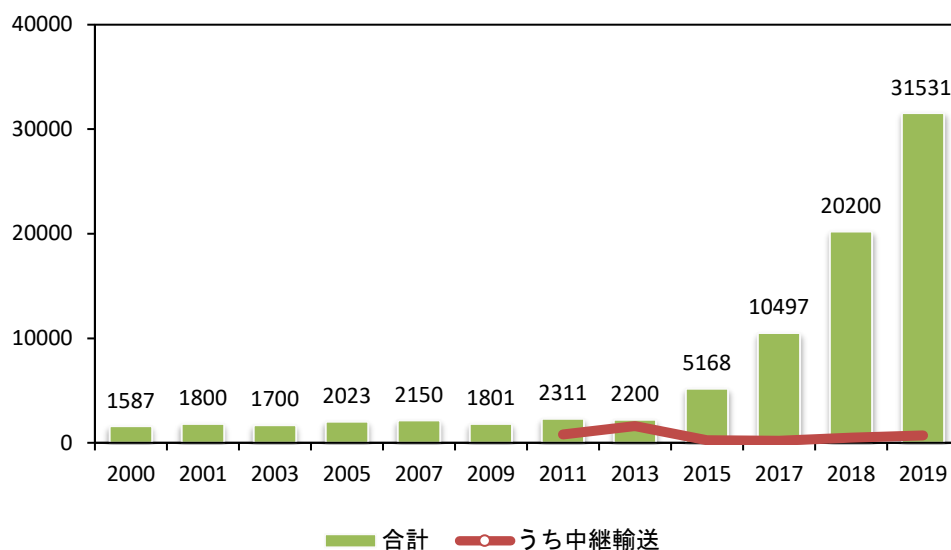
最近の20年間で、北極海航路におけるロシアの貨物の輸送量は大きく増え、2019年には3,150万tとなった（図表7）。貨物量がこのように増大したのは、ノリリスクニッケル、ルクオイル、ガस्पロムといった大企業が石油、石炭、鉄鉱石、液化天然ガスの生産を一貫して拡大していったからである。

一方、国際トランジット輸送にはこれとは異なる傾向が見られる。北極海航路を用いたトランジット輸送は、2011年に耐氷防護水準に対する要求事項が緩和された結果として始まり、2013年にピーク（160万t）に達した。この間、さまざまな外国の港湾間をつないで71回の航海が行われている。たとえば、水島（日本）～モングスタッド（ノルウェー）間の石油輸送（7万9,800t）、シュチェチン（ポーランド）～タンカン・カイメップ（ベトナム）間の一般貨物輸送（120t）などである¹⁴。しかし、2014年以降、こうしたトランジット輸送は徐々に減少した。原因としては次の事柄が挙げられる。第1に、経済危機とそれに続く西側諸国の対ロ制裁。第2に、スエズ運河第2ルートの竣工によって、「堆肥していた」貨物の一部が北極海航路から南廻り航路に戻ったことである。

こうした事情を考え合わせるなら、国際トランジット輸送のための北極海航路の利用は現時点では微々たるものにすぎないと言えることができる。北極海航路における船舶航行の増加は主にロシアの貨物によってもたらされており、国際トランジット輸送の貨物がこれに占める割合はわずかである。

予測によれば、2030年までに北極海航路による貨物輸送量は8,000万t台に達するとのことである¹⁵。北極海航路で輸送される主要貨物を生み出すのは、ロシア北極圏に賦存する鉱物原料資源の開発、生産および精製にかかわる複数の国家的大プロジェクトである（図表8）。北極海航路向けの将来の貨物の発生源となるのは、液化天然ガスプロジェクトのほか、ノーヴィ・ポルト鉱床の石油生産、さらにノリリスク、サハ共和国、チュクチ自治管区における固体鉱物資源（鉱石、石炭）の採掘の事業である。その際、これらのプロジェクトの採算性を確保するうえでカギとなる最重要なファクターがまさしくインフラである。北極海航路向け貨物の安定的な基盤構築を左右する要因としては、サベッタ、ジクソン、ドゥジンカ、ハタンガ、ペヴェク等の9件の港湾プロジェクトもあげられる。

図表7 北極海航路の貨物輸送料（単位1,000 t）



図表8 ロシア北極圏の鉱物原料資源の輸出に関する主要プロジェクト

港／プロジェクト	貨物	2018 (実績) (100万t)	2030 (予測) (100万t)
合計		17.9	80.4
サベッタ港		16.2	48.1
ノーヴィ・ポルト	石油	7.1	5.7
ヤマル LNG	LNG	8.4	19.0
ヤマル LNG	コンデンセート	0.7	1.0
アークティック LNG 2	LNG	—	21.2
アルクチカ LNG 2	コンデンセート	—	1.2
ドゥジンカ港		0.8	0.8
ノリリスク	鉱石	0.7	0.7
ペリャトカ	コンデンセート	0.1	0.1
ジクソン港		—	30.0
セーヴェル湾	石油	—	17.5
セーヴェルナヤ・ズヴェズダ	石炭	—	3.5
チャイカ	石炭	—	9.0
ペヴェク港		0.04	0.2
マイスコエ	鉱石	0.04	0.1
バイムカ	鉱石	—	0.1
ハタンガ、トムトル	鉱石	—	0.2
ヌムギ	石油	0.1	0.1
ベズイミヤンナヤ湾、パヴロフカ	鉱石	—	0.05
ゼリョーヌィ岬、ズィリヤンカ	石炭	0.1	0.3
ペーリングフスキー	石炭	0.7	0.7

(出所) 参考文献[9]

また、将来的には、北極圏港湾は、周辺地域に良好な影響をおよぼし、北極海航路による輸送業の発展に資する基幹的要素となると考えられている。その際に主要課題と考えるべきは、たとえば、大陸間貨物輸送のためのロジスティクス・インフラの構築、北極海航路の安全航行を目的とする現代的な情報通信インフラの整備、非常事態の発生や気候変動に起因する北極圏の海洋汚染を防止するための「シェルター港湾」の建設などである。

それと同時に、国際トランジット輸送の推進を目的として、北極海航路の入口と出口における2つのハブ（西端のムルマンスク・ハブ、東端のカムチャツカ・ハブ）の整備が予定されており、これらに対して本格的な近代化が行われることになっている。たとえば、ペトロパヴロフスク・カムチャツキー港には、コンテナをトランジット輸送するための近代的な輸送拠点の建設が予定されている。このカムチャツカ・ハブ計画は「カムチャツカ先進社会経済発展区」プロジェクトの枠内で行われるもので、総合冷凍工場、係留施設、修理工場、倉庫などが含まれる。投資総額は16億ルーブル。一方、また別のプロジェクトである「カムチャツカ自由港」計画では、年間処理能力120万tの中継貨物向け多機能拠点の建設が予定されており、投資総額は40億ルーブル台と評価されている。

4. 北極海航路に関連した極東港の展望

極東連邦管区の港湾のうち北極圏内に位置するのは、チクシ、ペヴェク、プロヴィジェニヤ、エグヴェキノト、アナディリ、ベーリングフスキーである（図表9）。歴史的な経緯からいえば、これらはそのほとんどが軍事戦略上の課題を解決するために1940年代から1950年代にかけて建設されたもので、それゆえ、大半の港が総合的な改修と近代化を必要としている。これらの港湾において扱われる貨物はわずかである（北極圏港湾の貨物総量の3%未満）。これらの港の主な業務は地域住民のための物資の供給と北極海航路の保守の2つである。

極東の北極圏港湾のこれまでの推移をみると一種の「波状」の変化があることがわかる。まず、2006年までは一貫した成長が続いている（図表10）。その後は2013年まで徐々に下降線をたどり、気候条件とロジスティクス上の計算違いがわざわざいって北方輸送は破綻寸前に陥った¹⁶⁾。

安定した成長が回復したのは、2014年に極東連邦管区において「基幹ゾーン」の設置が始まってからである。たとえば、ペヴェク港では、水上原子力発電所向けインフラ建設¹⁷⁾とその1年後の「ペヴェク自由港」プロジェクト¹⁸⁾に基づく係留施設改修を目的とした建設材料の輸送によって、貨物積替え量が50%増大した。また、ベーリングフスキー港では、建設中の石炭ターミナル向け設備の搬入によって貨物積替え量が30%増大した。チクシ港でも2016年以降、貨物取扱量が増加しているが、これは、ジャタイ造船所の改修によって建設機械と設備の搬入が必要となったためである。

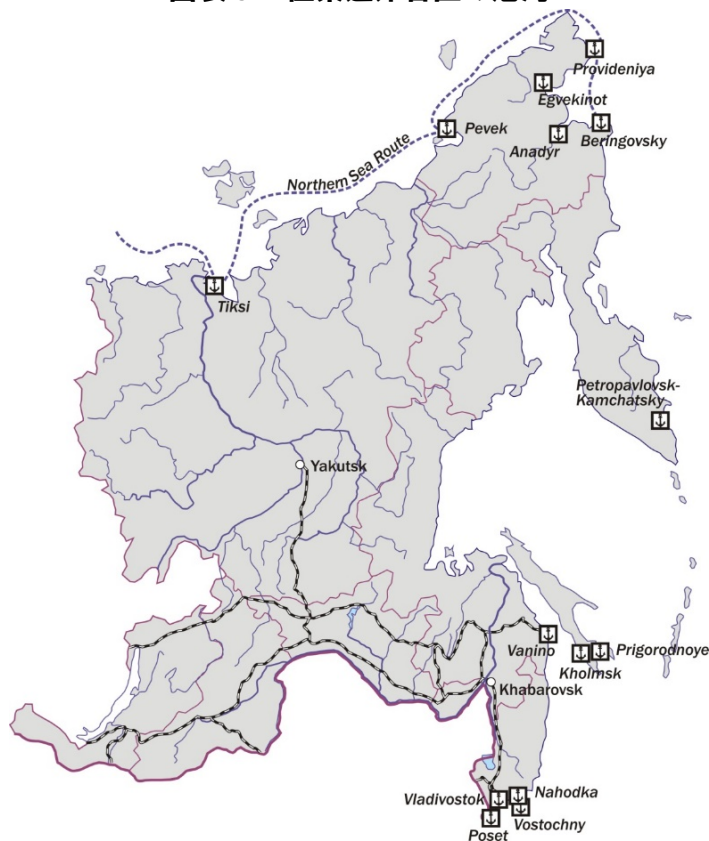
極東連邦管区の北極圏港湾のさらなる発展の展望は、ロシア連邦北極圏の戦略計画に示さ

れている。それによれば、2カ所の基幹ゾーン（サハ共和国北部およびチュクチ）が設置される予定で、これらが極東連邦管区内の北極圏を発展させるための主要な枠組みとなるはずである [10]。

そのうちのサハ共和国北部基幹ゾーンについては、その発展の展望に関する作成済みの計画において、2017~2030年の投資総額は3,566億ルーブル、うちインフラプロジェクト向け投資1,475億ルーブル（41.4%）と評価されている。サハ共和国北部基幹ゾーンの設置の目的は、採鉱業（アナバル地区における炭化水素原料とウスチ・ヤナ地区における錫の採掘、サハ共和国北東部の金鉱床開発）を発展させることである。サハ共和国北部基幹ゾーンに運ばれる貨物量は70万tとなると期待されている。同基幹ゾーンを成長させるため、チクシ港を拠点とする輸送ハブを設置することが定められている。そこには、ジャタイ船舶修理工場兼造船所の改修および近代化のための総合投資プロジェクト総額26億ルーブルが含まれる。

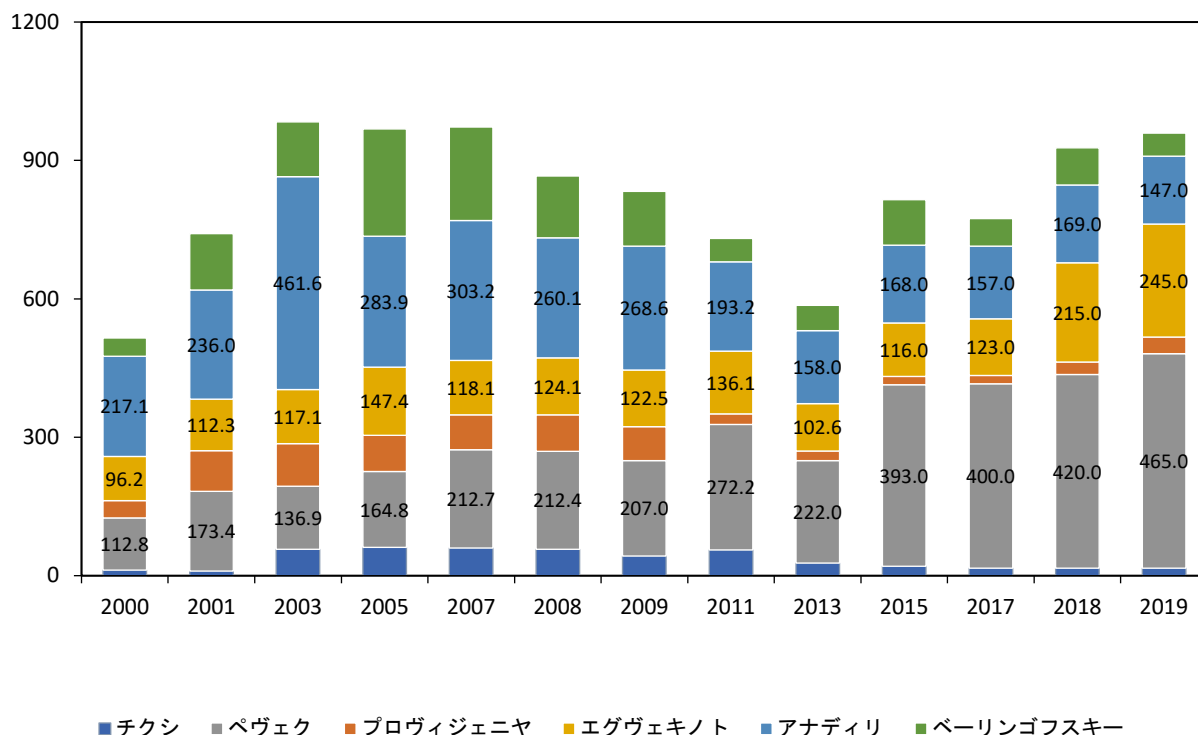
チュクチ基幹ゾーンについては、2030年までの投資額は4,090億ルーブルと見積もられており、うち53%が民間投資である。インフラに対する国家投資が行われて、バウムカ鉱山地帯開発プロジェクトがスタートすることになる。一方、民間投資家には当自治管区政府の支援が与えられ、これによって投資が流入してベーリングフスキー先進社会経済発展区内でのベーリングフスキー炭田地帯開発プロジェクトが開始される。そのほか、多額の投資が、当該

図表9 極東連邦管区の港湾



(図作成) V.D.ヒジニャク（ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所）

図表10 極東連邦管区における北極圏の港湾の貨物取扱量



基幹ゾーンの共通インフラ施設（石炭ターミナル建設に対する50億ルーブル）、28kmの鉄道支線、自動車道路および送電システムの建設に対しても行われる予定である。石炭は、アジア太平洋地域諸国向けへの輸出を目的として、石炭ターミナルまで鉄道によって輸送されることになる。

チュクチ基幹ゾーン投資プロジェクトは、その大半が、入居企業に特惠待遇を提供する「ベーリングゴフスキー」先進社会経済発展区プロジェクトおよび「パヴェク自由港プロジェクト」の優遇条件に則って実施される予定である。

とはいえ、次のことは理解しておかねばならない。こうした多彩な港湾プロジェクトが展開される中であっても、気候変動は、今後、直接もしくは間接に北極圏港湾に大きな影響を及ぼし、そのことによって沿岸地域は脆弱化し、港湾における事業には緊急事態が発生する危険が伴うことになるだろう [11]。このような動向は北極圏インフラプロジェクトの構築にあたって考慮に入れておくべきである。

【注】

- 1) 沿海地方、ハバロフスク地方、カムチャツカ地方、サハリン州、マガダン州、サハ共和国、チュクチ自治管区
- 2) 2017年、北極海を航行する船舶のための国際コード（国際海事機関IMOポーラーコード）が発効。2020年、船舶燃料油の硫黄含有量に関する新しい要求事項を含むIMO-2020が発効。
- 3) 極東連邦管区の港湾はすべて極東海域に含まれる。

- 4) 2017年12月20日付ロシア連邦政府決定第1596号による連邦目的別プログラム「ロシアの輸送システムの発展」、サブプログラム「輸送サービスの輸出の発展」
- 5) ロシア連邦運輸省のデータによる。
- 6) 2016年6月24日付連邦法「連邦法『ロシア連邦における先進社会経済発展区について』および連邦法『ウラジオストク自由港について』の改正について」
- 7) 「極東発展公社」
- 8) 連邦目的別プログラム「ロシアの輸送システムの近代化（2002～2010年）」（2001年12月5日付ロシア連邦政府決定第848号）
- 9) 連邦目的別プログラム「2010～2021年のロシアの輸送システムの発展」（2008年5月20日付ロシア連邦政府決定第377号）、「2030年までのロシア連邦の輸送戦略」（2008年10月22日付ロシア連邦政府決定第1734-r号）、「極東およびバイカル地域の社会経済発展」
- 10) ロシア連邦運輸省の報告データによる。
- 11) 「2035年までの発展プログラム（素案）」（minenergo.gov.ru2019年10月掲載）
- 12) 「2030年までのロシアの海洋港湾インフラ発展戦略」（2012年9月28日ロシア連邦政府附属海事局により承認）
- 13) 2016年6月24日付連邦法第252-FZ号「連邦法『ロシア連邦における先進社会経済発展区について』および連邦法『ウラジオストク自由港について』の改正について」
- 14) <http://arctic-lio.com/wp-content/uploads/2018/05/statistics2013.pdf>
- 15) 「ロシア連邦北極圏の社会経済発展」（2017年8月31日付ロシア連邦政府決定第1064号）、「2024年までのロシア連邦の発展の国家目標および戦略的課題について」（2018年5月7日付ロシア連邦大統領令第204号）
- 16) サハ共和国北極圏向け北方輸送には次のような特徴がある。つまり貨物の70%以上はマザイルクーツク州から鉄道で運ばれ、そののちレナ川経由でチクシ村に到達するものである。その後は、北極海航路によってアナバル川、ヤナ川、インジギルカ川、コルィマ川に向かう。（『北方輸送』とは何か、また、今年の失敗の原因はどこにあるか？」 <http://www.aif.ru/dontknows/eternal/1015079>）
- 17) ペヴェク海洋港は北極圏航行安全システムの拠点である。// 「海洋港湾」2017年第9号 <http://www.morvesti.ru/interview/detail.php?ID=72276>
- 18) 2016年7月3日付連邦法第252-FZ号「連邦法『ロシア連邦における先進社会経済発展区について』および連邦法『ウラジオストク自由港について』の改正について」

【参考文献】

- [1]V.V.ゼレンツォフ「20世紀後半の極東の海運」『ダリナウカ』（ウラジオストク、2003年、329頁）
- [2]E.M.ノヴォセリツェフ「ヴォストーチヌィーナホトカ輸送ハブ：過去と未来」『海洋港湾』（2019年第4号、18～21頁）
- [3]P.A.ミナキル「改革前夜の極東およびザバイカル地方：市場参入構想」『空間経済』（2017年第1号、17～51頁、DOI：10.14530/se.2017.1.017-051）
- [4]G.エヴドキモフ「北極海輸送船団」、G.エヴドキモフ『ロシアの海洋戦略と北極圏開発の優先項目』（4.5章— 燐灰石：ロシア科学アカデミー・コラ研究センター、2013年、170～173頁）
- [5]V.D.コルニーロフ「西側のトランジット輸送が北極海シフトを急がないのはなぜか」『ロシア海洋通信』（2013年第16号、8～9頁）
- [6]Smith L.C., Stephenson S.R. New Trans-Arctic shipping routes navigable by midcentury. Proc. Natl. Acad. Sci. USA. 2013. № 13 (110). Pp. 4871–4872.
- [7]Melia N., Haines K., Hawkins E. Sea ice decline and 21st century trans-Arctic shipping routes // Geophys. Res. Lett. 2016.

№ 43 (18). Pp. 9720–9728.

- [8]Aksenov Y., Popova E.E., Yool A., Nurser A.J.G., Williams T.D., Bertino L., Bergh J. On the future navigability of Arctic sea routes: High-resolution projections of the Arctic Ocean and sea ice // *Marine Policy*. 2017. № 75. Pp. 300–317.
- [9]D.O.フィシキン、M.N.グリゴリエフ「ロシア北極圏の鉱物原料資源とロジスティクスのポテンシャルの実現 – 5月のロシア大統領令をいかにして遂行するか」『ロシア北極圏』(2019年第7号、41～48頁)
- [10]S.N.レオーノフ、E.A.ザオストロフスキフ「ロシア極東発展の触媒としての北極圏東部のポテンシャル」『北極圏：エコロジーとエコノミー』(2019年第4号(36)、4～15頁、DOI: 10.25283/2223-4594-2019-4-4-15)
- [11]Becker A.H., Matson P., Fischer M., Mastrandrea M.D. Towards seaport resilience for climate change adaptation: Stakeholder perceptions of hurricane impacts in Gulfport (MS) and Providence (RI). *Progress in Planning*. 2015. № 99. Pp. 1–49.

V. 2019年のロシア極東の貿易

ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所

D. イゾトフ

はじめに

ロシアNIS貿易会では、ハバロフスクにあるロシア科学アカデミー極東支部経済研究所のイゾトフ研究員より、「2019年のロシア極東の貿易」に関するレポートを寄稿いただいた。本稿では2019年までの過去10年間のロシア極東における貿易動向の主要トレンドが解説されている。なお、本稿における「ロシア極東」とは、2018年11月に極東連邦管区に編入されたブリヤート共和国とザバイカル地方を含む11の連邦構成主体からなる地域を意味する。

1. ロシア極東の貿易の変遷

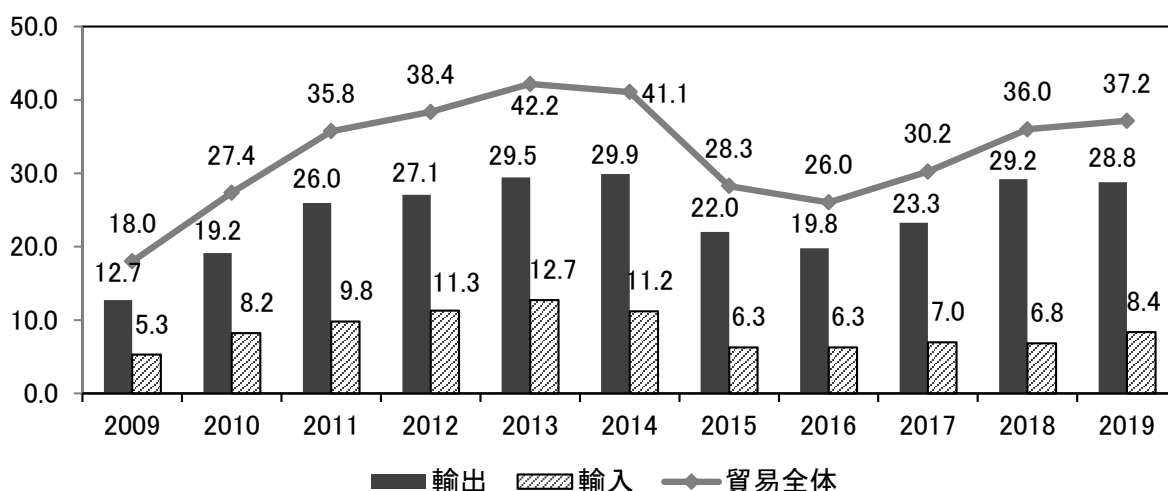
極東地域の貿易は国外市場の需要の変化により左右される。2008年下半期から2009年上半期に発生した世界経済危機は、極東の伝統的な輸出品の価格を短期的ながら大きく下落させ、それは輸出の減少として現れた。その後、2014年末まで極東産品の国際市場価格は高止まりしていたが、このあと原料輸出品の価格は大幅に低下し貿易高が減少、加えて西側による経済制裁とロシア側からの報復制裁が続き、ルーブルは下落、インフレが昂進し、住民の実質所得と投資の減少が起きた。こうして貿易自体が激減した。その後、極東産品の価格が上昇するにつれ、輸出は金額的には徐々に伸びた。

2009～2019年までを通じてみると、極東の貿易高は2.1倍、うち輸出は2.3倍、輸入は1.6倍となっている（図表1）。だが、極東産品の価格の下落は甚だしく、輸出は物流ベースでは増大しているものの、金額ベースでは2019年には2014年に比べて9.6%減少している（2014年の411億ドルから2019年には372億ドルへ低下）。

2019年には極東の貿易高は前年比3.2%増の372億であった（2018年には360億ドル）。貿易高の増え方を見ると、輸入は前年比で23.0%増加したが（68億ドル→84億ドル）、輸出は逆に1.4%低下した（292億ドル→288億ドル）。極東における輸出減少の主な原因は、2010年代末にアジア太平洋地域において原料輸出国間の市場獲得競争が激しくなったことにあると思われる。要するに、極東の伝統的商品の輸出は、世界市場における価格のボラティリティに加え、競合品の供給過剰によって販路の拡大が難しくなっているのだ。

ロシアの貿易全体に占める極東地域のシェアは、2009年の3.6%から2019年には5.6%へと増加している（図表2）。ロシアの貿易に占める極東の割合の上昇は主として輸出分野の貢献によるものだ¹⁾。ロシアの輸出に占める極東のシェアは2009年の4.2%から2019年には6.8%に上昇した。極東の貿易開放の度合いはロシアの他地域を大いに上回っている。

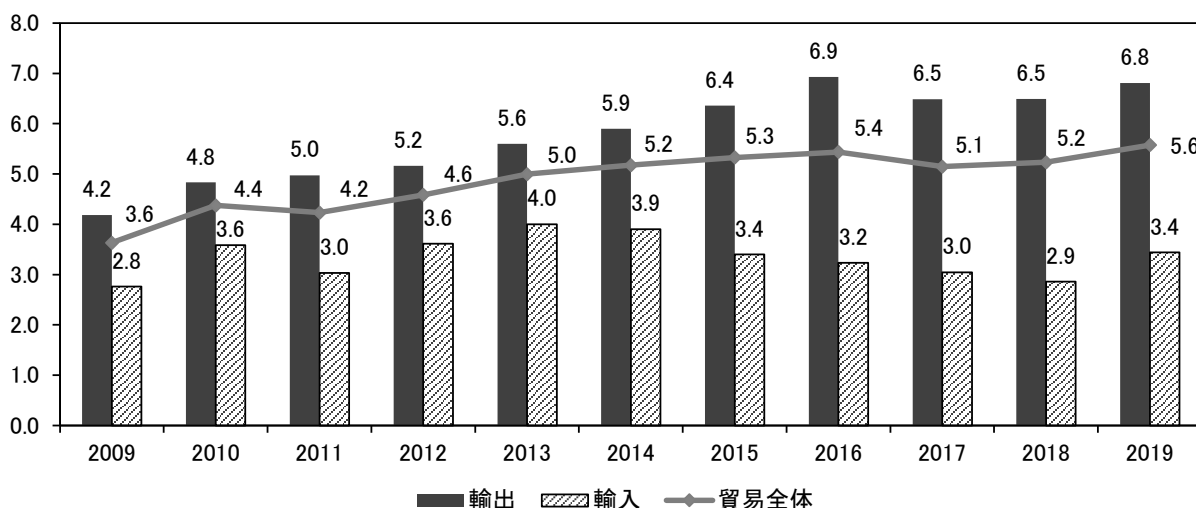
図表1 ロシア極東の貿易の推移(10億ドル)



(注)このグラフを含めて図に示すのは極東連邦管区に含まれる11の連邦構成主体の貿易データである。

(出所)極東税関及びシベリア税関の統計資料。

図表2 ロシアの貿易に占める極東のシェア(%)



(出所)極東税関及びシベリア税関の統計資料に基づき筆者作成。

2. ロシア極東の輸出入品構成²⁾

(1) 輸出品構成

2009～2019年には極東の輸出高の90.0%以上を5つの貿易アイテムが占めた。すなわち、①燃料エネルギー、②(宝石や貴金属等の)その他原料、③鉱石類(鉄鉱石や非鉄金属の鉱石)、④木材及び製材、⑤食料品及び同原料(主として水産物)に分けられる原料品であった。この間、燃料エネルギーの輸出額は2.3倍、食料品は2.4倍、その他原料(宝石・貴金属等)は3倍、機械製品は2.5倍、鉱石類は9.9倍、金属・同製品は1.4倍に増加し、逆に木材は3.0%減少し

た。2009～2019年の平均では、極東の輸出に占める貿易アイテムの割合は、燃料エネルギーが60.0%、その他商品（宝石・貴金属等）が14.4%、食料品が11.0%、木材が5.1%、機械製品が4.7%、鉱石類が2.3%、金属・同製品が2.0%であった（図表3）。

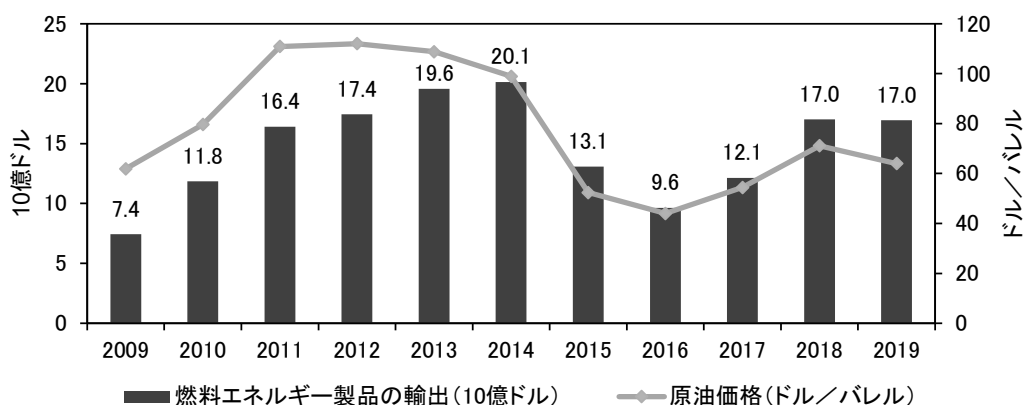
図表3 ロシア極東の輸出品構成

（単位 %）

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
燃料エネルギー商品	58.6	62.0	63.5	64.6	66.6	67.5	59.4	48.7	52.2	58.4	58.9
食料品・同原料	13.3	10.4	8.2	8.7	8.3	7.8	11.6	13.5	12.5	13.0	13.9
その他原料(宝石等)	9.6	13.9	14.2	13.8	14.0	14.5	14.6	20.6	17.1	13.9	12.7
機械製品	4.1	2.8	4.4	4.2	3.5	2.6	6.4	6.7	8.0	5.0	4.5
鉱石類	0.9	1.0	1.4	1.8	2.1	2.0	1.8	3.6	3.5	3.2	4.0
木材・紙パルプ	9.2	6.8	5.1	4.1	3.7	3.9	4.4	5.2	5.2	4.5	4.0
金属・同製品	2.9	2.7	2.7	2.5	1.6	1.6	1.6	1.5	1.3	1.9	1.8
その他	1.2	0.3	0.6	0.4	0.2	0.1	0.2	0.3	0.3	0.3	0.2

（出所）極東税関及びシベリア税関の統計資料に基づき筆者作成。

図表4 極東からの燃料エネルギーの輸出と原油価格の推移



（出所）極東税関及びシベリア税関の統計資料ほかに基づき筆者作成。

2019年の極東の輸出品構成は2009年から若干変化している。この変化は主として木材（9.2%→4.0%）と金属・同製品（2.9%→1.8%）の減少、同時に鉱石類（0.9%→4.0%）とその他原料（9.6%→12.7%）の増加によるものだ。

2009～2019年に、輸出において金額ベースで半分以上を占めるのが燃料エネルギーで、その大半は原油と液化天然ガス（LNG）である。それ故、原油価格の動向が極東の燃料エネルギーの輸出高を総じて左右してきた。それでも2010年代末になると別の種類の燃料エネルギーの輸出が拡大することで、価格面でのマイナスの影響が緩和される現象が見られた（図表4）。

2019年の極東の輸出を品目別に分類すると以下の通り。すなわち燃料エネルギー（58.9%）の内訳は原油（32.1%）、LNG（15.3%）、石炭（8.5%）、石油製品（1.9%）。食料品及び同原料（13.9%）の中心は水産物（12.3%）と大豆（約1.0%）。その他原料（12.7%）は、主に貴金属や宝石（12.6%）をその内容とする。機械製品（4.5%）は主として航空機（3.6%）。鉱石類（4.0%）

は鉄・銅・鉛の鉱石や精鉱からなる。また木材・紙パルプ（4.0%）と金属・同製品（1.8%）。その他の2019年の極東の輸出品（化学品、軽工業・皮革製品）の割合はすべて合わせて0.2%にすぎない。

2018年に比べ2019年に輸出が増えた品目は、鉱石類（2億2,800万ドル増）、食料品（2億3,100万ドル増）である。それ以外の貿易アイテムは2018年に比べると減少した。すなわち、その他原料は3億9,700万ドル、機械製品は1億5,800万ドル、木材は1億5,700万ドル、燃料エネルギーは5,400万ドル、金属・同製品は2,300万ドル、それぞれ減少したのである。2019年は前年に比べ、極東から輸出される原料品の価格が、水産物とLNGを除いて全体として下落した。機械製品の輸出低下は民生用及び軍用ヘリコプターの輸出契約の履行状況が関係していると思われる。

2018～2019年にかけては原油価格の下落（バレル当たり71.1ドル→64.0ドル）が顕著であったが、極東の燃料エネルギー輸出は、原油の輸出量が1,660万tから1,830万tに増えたことで、金額ベースでは0.3%の減少にとどまった。石炭の輸出についてもトン当たりの価格が105ドルから80ドルへと下落したが、輸出量は1,220万tから2,510万tへ2倍以上増大した。一方、LNGは輸出量が1,320万tから1,110万tへと減少したのに対し³⁾、トン当たりの価格が344ドルから398ドルへの上昇が記録された。そのために金額ベースでの輸出への影響は少なく、2018年の2.8%減にとどまった。

注目すべきは、極東の伝統的な輸出品である木材の年間輸出額が2009～2019年までの間、ほぼ120億ドルの水準にとどまり、輸出全体に占めるその比率が顕著に低下したことだ。その主たる原因は、原木に対する輸出税の導入とそれに続く税率の引き上げである。原木輸出に課せられる税率は一般に40%と規定されているが、400万tの枠を設け、この範囲で税率を6.5%としている。この枠は製材工場を建設した企業が利用できる。この輸出税は2020年に60.0%に引き上げられ、2024年には関税優遇枠を廃止し、税率を80.0%に引き上げることが計画されている⁴⁾。極東からの木材輸出に不利な状況は他にもあり、それは2019年にアジア市場で主要な木材製品の価格が20～30%下落したことである。こうして極東地域で木材加工を推進しようとして実施されたバランスを欠いた政策が、木材の輸出拡大の可能性を閉ざしてしまい、国外の買手が製材に対して原木と同等の価格を提示することもあり、極東からの木材供給は利ざやの少ない市場へと方向転換することに繋がってしまったのである⁵⁾。

極東では鉱石類の輸出が増大し（2009年の1億ドルから2019年に12億ドルへ）、その主力は鉄、銅、鉛、亜鉛及びタングステンの鉱石と精鉱であった。極東からの鉱石類輸出の量的増大は、2000年代に、急成長するアジア太平洋地域市場向けの製品を生産することをまず想定した鉱山開発への外国からの直接投資を誘致したことにより可能となった。鉄鉱や非鉄金属鉱の採掘及び部分的ではあるが製錬のためのインフラが整えられるにつれ、市場価格の一部下落にも関わらず、2010年代後半にはこれらの鉱石類の極東の輸出量は大きく伸長することが可能となった。

(2) 輸入品構成

2009～2019年における極東の主要輸入品は資本財と消費財であった（図表5）。

2009～2019年の期間を平均すると、極東の輸入における機械製品のシェアは47.9%、食料品・同原料が15.2%、金属・同製品が9.1%、繊維製品・靴類が8.8%、化学品が8.7%、その他原料が5.9%、木材・紙パルプが1.5%、燃料エネルギーが1.3%、皮革原料・毛皮・同製品と鉱石類がそれぞれ0.8%ずつであった。

この間、機械製品は2.2倍、化学品は2.0倍、金属・同製品は1.5倍、その他原料は2.4倍、鉱石類は13.4倍、燃料エネルギーは1.4倍、木材・紙パルプは1.1倍に輸入量を増大させた。019年の食料品・同原料の輸入は2009年と同等の水準にとどまり、皮革原料・毛皮・同製品と繊維製品・靴類は60%ほど減少した。税関統計を見ると、軽工業品（繊維製品・靴類等）の輸入が大幅に減少しているが、これはロシアの他地域に輸入された外国製の同製品が極東に搬入されたと考えれば説明できる。食料品の輸入が伸びなかったのは、ロシア側からの「報復制裁」に加えて、極東の比較的小さい消費者市場では、近年、中・低価格帯の商品がより好まれるようになったことによると思われる。

図表5 ロシア極東の輸入品構成

(単位 %)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
機械製品	38.8	37.0	46.1	50.0	56.9	50.4	45.2	50.0	50.2	48.0	53.8
食料品・同原料	20.5	14.1	13.5	12.0	10.9	13.3	18.2	17.3	18.0	16.4	12.6
化学品	7.3	6.9	7.7	8.3	7.5	9.0	10.5	9.7	9.8	10.5	9.0
金属・同製品	8.8	9.5	8.5	8.1	8.2	11.0	11.4	9.7	8.2	8.8	8.1
その他原料(宝石等)	4.1	5.0	5.7	5.9	4.8	6.0	6.7	6.7	5.9	7.7	6.2
鉱石類	0.5	0.5	0.6	0.5	0.4	0.5	0.4	0.2	0.6	0.7	3.9
繊維製品・靴類	15.8	22.1	13.4	11.0	7.4	6.5	4.3	3.6	4.2	4.8	3.7
燃料エネルギー	1.6	1.4	1.5	1.3	1.3	0.9	1.2	1.2	1.4	1.5	1.3
木材・紙パルプ	1.7	1.5	1.6	1.7	1.6	1.9	1.5	1.3	1.3	1.3	1.1
皮革原料・毛皮・同製品	1.1	1.9	1.4	1.2	0.8	0.6	0.8	0.3	0.2	0.3	0.2

(出所) 極東税関及びシベリア税関の統計資料に基づき筆者作成。

2019年の極東の輸入品の構成は以下のとおりである。機械製品（53.8%）には機械・設備類（25.3%）、電気機械・同設備（8.6%）、地上輸送車両（11.9%）、漁船（1.8%）が含まれる。また食料品・同原料（12.6%）、化学品（9.0%）、金属・同製品（8.1%）、その他原料（6.2%）、鉱石類（3.9%）、繊維製品・靴類（3.7%）、燃料エネルギー（1.3%）、木材・紙パルプ（1.1%）、皮革原料・毛皮・同製品（0.2%）である。

前年に比べて2019年の輸入額は、機械製品で12億3,600万ドル、鉱石類で2億7,800万ドル、金属・同製品で8,400万ドル、化学品で3,400万ドル、燃料エネルギーで1,000万ドル、木材で500万ドル、皮革原料・毛皮・同製品で200万ドルの増加を記録した。他方、消費財を中心とするいくつかの商品では輸入が低下し、食料品・同原料が600万ドル、それに繊維製品・靴類が200万ドル、それぞれ減少した。2019年のその他原料の輸入額は前年並みの水準であった。

機械製品の輸入が目立って増えたのは、主として「地上輸送車両（自動車）」に属する品目のセミノックダウン部品に加え、「機械・設備・装置」の輸入が伸びたことによる。鉱石類の輸入も増大したが、これは鉄鉱石が極東の南部にある港を中継してアジア太平洋地域に再輸出されたことが理由であろう。

3. ロシア極東の貿易相手国

（1）貿易相手国の構成

極東の貿易相手としては、北東アジアの経済大国である中国、韓国、日本が主要な地位を占めている。このことはこれら諸国が地理的に近く、ロシアの広範なマーケットに供給される製造業製品の生産で主導的な地位にあることに加えて、極東の資源や原材料への大規模な需要を有していることによって説明される。2009～2019年を平均すると、極東地域の貿易の約80%がわずか4カ国によって占められた（うち中国が27.8%、韓国が24.7%、日本が20.7%、ベルギーが6.5%）。なかでも極東の貿易に占める北東アジア諸国の割合が絶えず増大しており、2019年には貿易全体の75.1%に達した（中国が28.2%、韓国が27.2%、日本が19.7%）。これに対してベルギーは約5.0%であった。

（2）輸出相手国

2009～2019年の平均で、極東の輸出における北東アジア諸国の比率は77.1%となり。うち韓国が29.6%、日本が26.8%、中国は20.7%であった。2017年からはベルギーのシェアが日本とともに下がり続け、逆に韓国と中国の比率が上昇した（図表6）。その結果、極東の輸出に占める北東アジア諸国の割合は合計で76.2%となり、うち韓国は32.7%、中国は22.4%、日本が21.1%であった。これら諸国の比率が若干下がったのは、エジプトへの航空機の納入契約が履行されたためである。

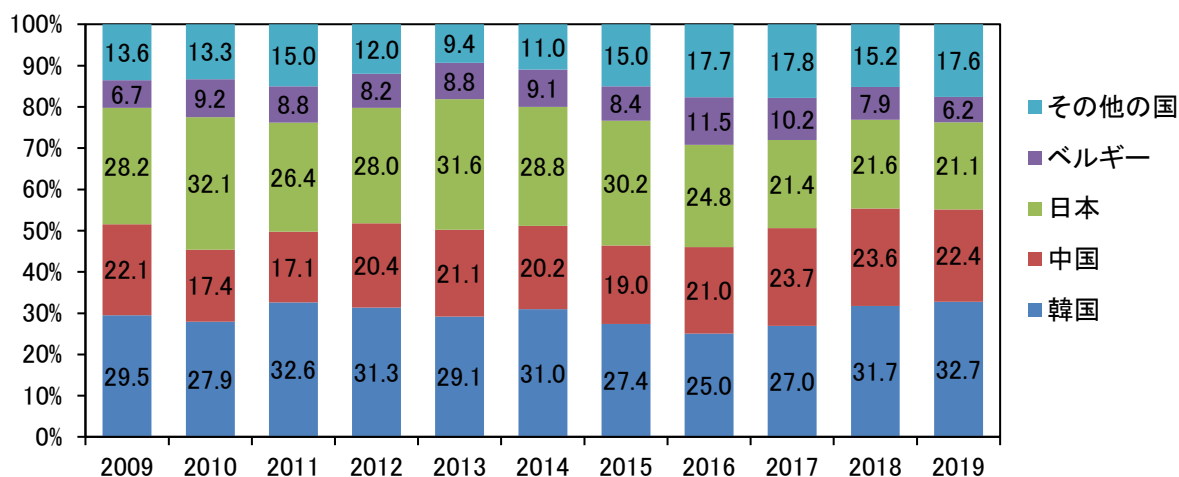
極東の輸出における重要な貿易品の大部分の主たる需要家は、北東アジア諸国である。2019年であれば、北東アジア諸国への輸出のシェアは、燃料エネルギーで92.5%（韓国が44.5%、日本が32.2%、中国が15.8%）に達し、うち石炭では80.5%（中国が38.6%、日本が23.9%、韓国が18.0%）、原油では99.9%（韓国が64.5%、日本が22.6%、中国が12.8%）、LNGでは89.8%（日本が63.4%、韓国が20.6%、台湾が10.0%、中国が5.9%）となった。

食料品・同原料については、輸出の96.0%が北東アジア諸国向け（中国が50.2%、韓国が37.9%、日本が8.0%）で、とくに水産品輸出では96.9%が同地域向け（中国が46.7%、韓国が42.0%、日本が8.1%）となっている。木材輸出の97.6%もこれら諸国によって占められている（中国が80.2%、日本が13.6%、韓国が3.8%）。なお、鉱石類の輸出についてのみ、北東アジア諸国はカザフスタンに「割り込まれ」おり、2019年における極東からの鉱石類輸出に北東アジアが占める割合は72.9%で（中国が64.8%、韓国が4.2%、日本が3.9%）、他方、カザフス

タンは22.6%を占めた。

航空機に代表される機械製品の主要輸出先に関しては72.6%をエジプトが占め、北東アジア諸国のシェアは12.1%とわずかである（韓国が5.9%、中国が3.8%、日本が2.4%）。また極東から輸出された金属・同製品の半分近くはフィリピン向けで、北東アジア諸国の割合は45.5%であった（韓国35.0%、日本8.4%、中国2.1%）。極東から輸出されるその他原料は、宝石輸出の特殊な性格のために、ベルギーが48.4%、インドが16.6%、UAEが11.1%、イスラエルが7.7%となっている。

図表6 ロシア極東における輸出の相手国別構成



（出所）（出所）極東税関及びシベリア税関の統計資料に基づき筆者作成。

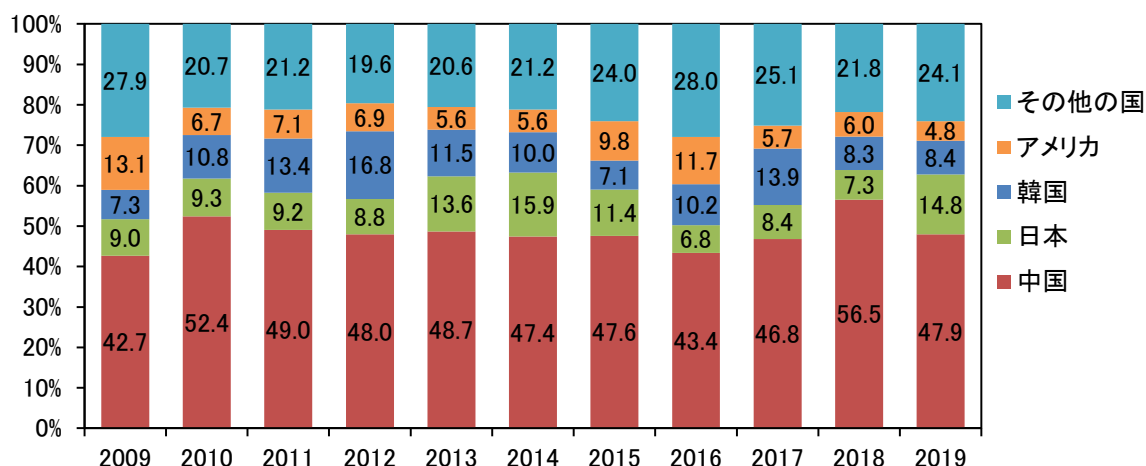
（４）輸入相手国

極東の輸入でトップに立っているのは、アジア太平洋地域や欧州の先進国向けの量産品を製造する企業が集中している中国である。中国の工業は過去10年で国外の技術や自身で開発した独自技術により自国製品の品質を目に見えて向上させ、その結果、極東を含む世界への輸出を増大させた。

2009～2019年の平均では、極東の輸入の63.3%を北東アジア諸国が占めた（中国が48.2%、韓国が10.7%、日本が10.4%）。なお、極東の輸入に占める米国のシェアは平均で7.6%である（図表7）。

2019年には北東アジア諸国は極東の輸入に占めるシェアを75.9%とさらに高めた（中国が47.9%、日本が14.8%、韓国が8.4%）。米国は5.0%であった。2019年には前年に比べ資本財と中間財が大量に輸入されたことで、日本からの輸入が50%、韓国からが25.0%増加した。機械製品の中で大きな部分を占める資本財の輸入は、極東の経済を機能させるために欠かせない要素のひとつである。2019年には機械製品は、主として北東アジア諸国から輸入され、そのシェアは74.5%に達した（中国が42.9%、日本が24.9%、韓国が6.8%）。

図表7 ロシア極東における輸入の相手国別構成



(出所)極東税関及びシベリア税関の統計資料に基づき筆者作成。

「機械製品」をさらに下位のグループで見ると、極東へ輸出される製品の種類には国ごとに若干の違いが見られる。機械・設備・装置についての輸入元は、中国(47.9%)、日本(11.7%)、韓国(7.9%)、米国(6.7%)、ドイツ(6.6%)となり、電気機械・設備では中国(75.8%)、韓国(4.5%)、日本(4.2%)の順となる。地上輸送車両(主として自動車)では日本(76.3%)と中国(18.9%)、航空機は米国(80.6%)、カナダ(9.3%)、韓国(8.0%)で、大小の船舶及び浮体構造物は中国(30.0%)、ノルウェー(17.4%)、日本(16.3%)、韓国(16.3%)、ドイツ(7.2%)、インドネシア(5.0%)といった比率になっている。

欧州の大部分の国、米国、カナダ及びオーストラリアからの多くの食料品に対し輸入禁止措置が導入されたことにより、極東の食料品輸入における中国と南米諸国の比率が必然的に高くなった。2019年の極東の食料品輸入における中国の比率は52.4%で、主な輸入品は野菜、果物、水産物である。アルゼンチン、ブラジル、パラグアイ、チリ、エクアドルを合わせた割合は約30%であった(主に畜産物と果物)。

化学品、金属製品、軽工業品、木材加工品の輸入では中国産が最多である。鉱石類に関してはカザフスタンから輸入されているが、おそらくはそのまま極東をスルーし、アジア太平洋諸国に再輸出することを目的としているものであろう。燃料エネルギーはEU、韓国、香港及びシンガポールから輸入されている。

4. ロシア極東の貿易の地域別構成

(1) 貿易全般

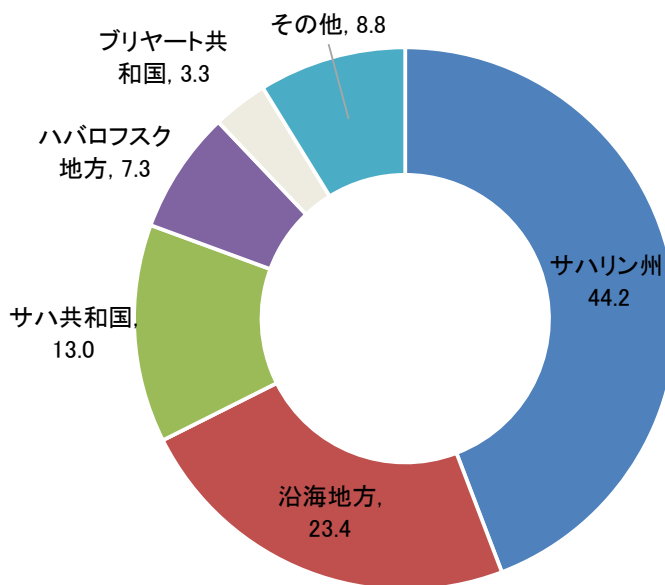
2009～2019年の平均値をみると、極東で貿易に携わる主要な地域は、まずはサハリン州で極東全体の44.2%を占め、次いで沿海地方(23.4%)とサハ共和国(13%)となる(図表8)。

極東の貿易高の中でサハリン州が大きい理由は、外国資本と合弁で始めた石油ガスプラン

トの稼働、炭化水素原料の輸出の増大に関連している。またサハリン州では水産物の輸出にも力をいれている。沿海地方には大型の港湾が集中しているので極東全体の輸入が同地方に一極集中している点と、他方、沿海地方では水産物、木材、機械製品の輸出も大きい。サハ共和国からは燃料エネルギー、宝石・貴金属が輸出され、ハバロフスク地方からは燃料エネルギー、機械製品、鉄鋼、木材、カムチャツカ地方からは水産物が輸出されている。ブリヤート共和国は木材と機械製品の輸出に特化しており、ザバイカル地方では木材と鉱石類を輸出し、中国産品の輸入も盛んである。アムール州とユダヤ自治州は主として木材、食料品、鉱石類を輸出し、中国産品を輸入する構造だ。マガダン州とチュクチ自治管区からは鉱石類が輸出されている。輸出品価格や輸出量の変動、さらには輸入品への需要が、極東の貿易の地域構成を変動させる要因となっている。

地域別構成は、2019年にはほとんど変化しなかった。具体的には、サハリン州が43.4%、沿海地方が25.0%、サハ共和国が11.7%、ハバロフスク地方が7.3%、カムチャツカ地方が2.8%、ザバイカル地方が2.7%、ブリヤート共和国が2.7%、アムール州が2.0%、マガダン州が1.4%、チュクチ自治管区が0.6%、ユダヤ自治州が0.4%の構成であった。

図表8 ロシア極東の貿易全体の地域別構成(%)



(注)数字は2009～2019年の平均値。

(出所)極東税関及びシベリア税関の統計資料に基づき筆者作成。

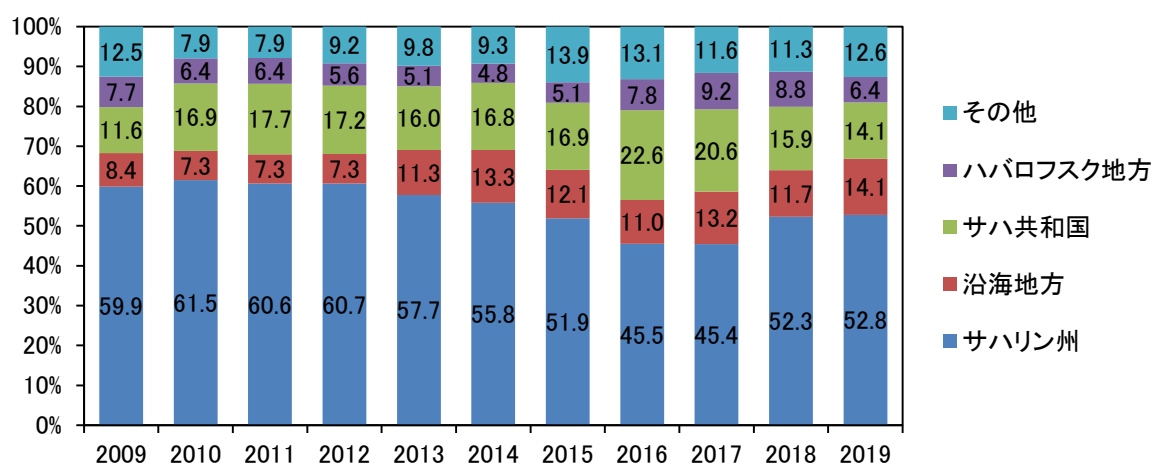
(2) 輸出の地域別構成

図表9にみられるように、輸出でもトップはサハリン州である(2009～2019年の平均値で54.9%、2019年には52.8%)。2019年には、極東の燃料エネルギーの83.4%、水産物に代表される食料品の20.8%、設備更新の対象となった石油・ガス採掘設機器を中心とした機械製品の

12.3%がサハリン州から外国に輸出された。

2009～2019年には、沿海地方の海港と内陸税関拠点を經由した輸出が極東の輸出全体に占める割合は平均で10.6%であり、2019年にはこの割合は14.1%に上昇した。同地方はトランジット地域であるとはいえ、2019年に沿海地方が輸出された機械製品と食料品（水産物）のかなりの部分（76.1%と39.9%）は同地方自体で生産されたものであった。一般的に、沿海地方から輸出される商品のかなりの部分は、同地方で生産されたものでないことを指摘しておくべきであるが、2019年に限っては沿海地方の輸出の多くの部分は、同地方のものであった。すなわち極東地域の化学品の輸出の68.1%、同様に木材の35.5%、金属・同製品の31.2%についても沿海地方内で産出されたものである。

図表9 ロシア極東の輸出の地域別構成(%)



(出所)極東税関及びシベリア税関の統計資料に基づき筆者作成。

2019年にサハ共和国は、貴金属及び宝石に代表される「その他原料」群の輸出の大部分(84.0%)占め、燃料エネルギーの輸出(5.6%)もかなりあった。極東の輸出に占めるハバロフスク地方の比率は2019年に多少低下し、6.4%になった(2009～2019年の平均で6.7%)。それでも同地方は、極東全体から輸出される木材(45.9%)、金属(57.5%)、化学品(17.1%)、食料品(9.7%)、貴金属(7.4%)のかなりの割合を占めている。ハバロフスク地方で生産された商品の相当な部分が沿海地方の海港から輸出された可能性も大いにあり得る。

上記以外の極東の諸地域からの輸出は、すべて合わせても10%をやや上回る程度だ。ブリヤート共和国(2009～2019年の平均で3.8%、2019年には3.2%)の主要輸出品は燃料エネルギー、木材、機械製品であるが、2019年には極東からの上記3アイテムの輸出において同共和国は、それぞれ3.6%、11.4%、9.9%を占めた。その他、カムチャツカ地方(2009～2019年平均で2.8%、2019年3.0%)は食料品(主として水産物)で極東の輸出全体の20.6%、同様にザバイカル地方(同1.1%と2.2%)は鉱石類の42.7%、アムール州(同1.4%と1.7%)は燃料エネルギーの1.0%と貴金属の3.8%、マガダン州(同1.2%と1.6%)は鉱石類の25.2%と食料品(水

産物)の3.2%、チュクチ自治管区(同0.4%と0.6%)は鉱石類の9.9%、ユダヤ自治州(同0.2%と0.4%)は鉱石類の6.8%をそれぞれ占めた。

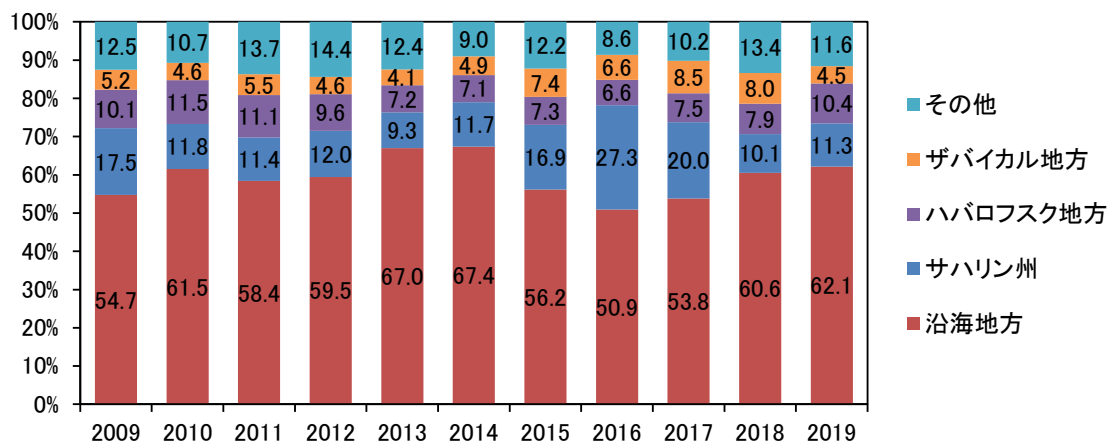
(3) 輸入の地域別構成

極東の輸入は、客観的な理由(港湾や内陸税関の立地等)から沿海地方に輸入通関されるケースが多いので、必然的に同地方の割合は2019年には62.1%(2009~2019年の平均では59.3%)と高くなる。これらは資本財や消費財など多様なものを含み、その多くが通関後、極東の他地域に移出されている(図表10)。

次いで極東の輸入の大きな部分を占めたのはサハリン州(2009~2019年平均で14.5%、2019年には11.3%)で、次がハバロフスク地方(同8.7%、10.4%)である。中ロ国境をまたぐ大きな鉄道路線が存在することでザバイカル地方も極東全体に対する輸入割合がそれなりに大きい(2009~2019年で5.8%、2019年には4.5%)。ザバイカル地方で通関される輸入の一部は、その後ロシアの他地域に移出されると考えられる。残りの地域についてはそれらの輸入をすべて合わせてもやっと10%を超える程度である。多い順に、サハ共和国(2009~2019年では2.0%、2019年には3.4%)、アムール州(同4.0%と3.3%)、カムチャツカ地方(同1.2%と2.1%)、ブリヤート共和国(同1.5%と1.1%)、マガダン州(同1.4%と0.8%)、チュクチ自治管区(同1.2%と0.6%)、ユダヤ自治州(同0.5%と0.3%)となる。

2009~2019年の平均で、4つの地域で輸入が輸出を上回った。上回った金額を1年当たり平均すると、沿海地方が25億ドル、ザバイカル地方が2億1,100万ドル、アムール州が2,100万ドル、チュクチ自治管区が1,000万ドルとなる。注目すべきは、2019年に輸入超過が記録されたのは沿海地方だけにとどまり(12億ドル)、ザバイカル地方、アムール州、チュクチ自治管区については、新規及び既稼働の鉱山プロジェクトからの生産物がこれらの地域の輸出を大きく押し上げた。

図表10 ロシア極東の輸入の地域別構成(%)



(出所) 極東税関及びシベリア税関の統計資料に基づき筆者作成。

5. 新型コロナウイルス感染の影響

2020年3月30日からロシアでは「自主隔離」制度が施行され、地域にもよってはそれが2020年7月まで延長された。その後も65歳以上と慢性疾患を抱える人に限って言えば、強制的な「自主隔離」が極東を含むロシアの大半の地域で適用され続けている。ロシア入国時の14日間の強制隔離も全国的な適用が継続している⁶⁾。

世界がコロナウイルスの感染対策に忙殺されていた2020年1～6月に極東の貿易がどう変化したかを、税関の統計データから読み解くことができる。それによれば、2020年第1四半期には極東の貿易は前年同期比で12.4%減少し、第2四半期は同じく24.3%低下した（輸出はそれぞれ14.3%減と29.3%減、輸入は4.6%減と6.7%減）。

2020年前半、極東の主要輸出品である原油の価格がバレル当たり66.4ドル（2020年1月1日時点）から24.7ドル（2020年4月1日時点）に大きく下落したことに注目したい。その後は2020年7月1日までにバレル当たり41.9ドルに回復した。結果的に、極東の燃料エネルギーの輸出は2020年第1四半期に26.3%、第2四半期には23.2%低下した（図表11）。

2020年第2四半期は前年同期と比べ、極東の輸出は、鉱石類を除く主要品目ほとんどで減少した。とくに低下が大きかったのは貴金属や宝石が含まれるその他原料の輸出（68.2%）で、これは景気に左右されにくい商品として貴金属が国内マーケットで買い占められたことや、国際市場で宝石の取引が一時停止されたことが関係している可能性がある。2020年半ばには極東の石炭と鉱石に対する外需が回復したが、中国側の制限によってそれも抑制された⁷⁾。その結果、2020年1～6月の極東からの主な消費国への輸出は、ベルギー向けが48.5%、韓国向けが33.3%、日本向けが11.7%、中国向けが2.1%それぞれ低下した。

2020年1～6月には、極東の輸入の減少は主要貿易アイテムのすべてに生じたが、輸出の減少ほどではなかった（図表12）。

2020年1～6月には住民の所得低下、ルーブルの下落、いくつかのサービス産業の強制的営業停止により全般的な需要の減少が発生した。この時期、機械製品の購入が減少し、国外から資本財を輸入して行う設備投資が縮小したと見ることができる。同時期には数度にわたり中ロ国境が双方で閉鎖された。一部の貿易アイテムについては、輸入の減少が国内の代替品メーカーには有利に作用したかもしれない。また軽工業品について極東の輸入増が見られたのは、こうした消費財については需要の回復が期待されているということかもしれない。

2020年上半期を総括すれば、主要輸出国からの極東の輸入は、米国からが37.6%、日本からが12.3%、中国からが6.6%それぞれ低下した。韓国に関しては、主として資本財の輸入が増えたことで、2020年上半期には極東の輸入が5.3%増加した。

おわりに

極東における貿易の推移を見ると、直近の5年間の貿易高の伸びは、輸入をはるかに上回

る輸出によるものである。主要輸出品である原油価格のボラティリティがこの地域の貿易の変動を生んできた。原料製品価格が下落しているのにもかかわらず、2019年に極東の貿易が拡大した理由は、機械製品の輸入が増え、また鉱石類に加え、燃料エネルギーの一部の物量ベースでの輸出が増加したからである。

極東の貿易の相手先として、北東アジア諸国が大部分を占める。うち2019年に極東地域の輸出先として首位を占めたのは韓国、輸入先では中国であった。輸出先としての北東アジア諸国の比率は、2019年には沿海地方からのエジプト向け航空機の納入契約が履行されたことで若干低下した。同年の輸入については、主として日本からの機械製品の輸入が増大したことにより北東アジア諸国の比率は上昇した。

極東の諸地域間には輸出入取引量の不均衡が存在する。サハリン州は長期にわたって極東の輸出の半分以上を占めているが、2019年にこの割合を若干減少させた。一方、極東の輸入の半分以上を沿海地方が占めてきたが、2019年にはこの比率をさらに上昇させた。また、2019年には、沿海地方を除く他のすべての地域で貿易収支が黒字となった。

2020年1～6月について言えば、新型コロナウイルスに対する感染対策が実施される中で極東の主要な輸出貿易アイテムのほぼすべて、なかでも燃料エネルギーと貴金属・宝石類の落ち込みが顕著となった。極東製品の消費国のうち、極東からの輸入の落ち込みが最も少なかった国は中国であった。2020年1～6月の極東の輸入は若干減少したが、韓国からの資本財輸入は増加を記録した。全体としては、2020年上半期に生じた極東における需要の減退は、住民所得の減少、ルーブルの下落、いくつかの経済分野の活動停止に起因するものと言える。

【注】

- 1) 輸入に占める極東の割合は2009年の2.8%から2019年には3.4%に上昇した。
- 2) 輸出入品のカテゴリー分けは、以下の貿易品分類税関コードによる。01-24（食料品・同原料）、25-26（鉱石類）、27（燃料エネルギー）、28-40（化学品・ゴム、41-43（皮革原料・毛皮・同製品）、44-49（木材・紙パルプ）、50-67（織物、繊維製品・靴類）、72-83（金属・同製品）、84-90（機械製品）、68-71及び91-97（その他原料）。
- 3) 「サハリンー2プロジェクトからのLNG輸出は2019年に16%減少した」
https://dvkapital.ru/regionnow/sakhalinskaja-oblast_19.02.2020_16042_eksport-spg-proekta-sakhalin-2-v-2019-godu-sokratilsja-na-16.html
- 4) E.フィリップフスキー、O.モルデュシェンコ 「極東の抱える原木問題」
<https://www.kommersant.ru/doc/4187471>
- 5) E.フィリップフスキー、O.モルデュシェンコ 「極東の森は関税の重さでたわむ」
<https://www.kommersant.ru/doc/4227170>
- 6) E.トルグシナ 「高齢者のためだけでなく：ロシアのどの地方で自主隔離が延長されたか」
<https://regnum.ru/news/society/2997964.html>
- 7) N.スコルルィギナ、E.ザイヌルリン 「中国当局の新たな要求により国境に車両が多数滞留」
<https://www.kommersant.ru/doc/4460088>

【参考文献】

- [1] D.A.イゾトフ、K.I. トシコフ「ロシア極東の国内交易と貿易の比較」『地域研究』（2018年。 No. 6、37～52頁）。
- [2] P.A.ミナキル『地域経済－極東－』（A.G. グランベルグ責任編集『地域経済シリーズ』、経済出版社、2006年、848ページ）。
- [3] N.スコルリギナ、E.ザイヌルリン「中国当局の新たな要求により国境に車両が多数滞留」
<https://www.kommersant.ru/doc/4460088>
- [4] E.トルグシナ「高齢者のためだけでなく：ロシアのどの地方で自主隔離が延長されたか」
<https://regnum.ru/news/society/2997964.html>
- [5] E.フィリップフスキー、O.モルデュシェンコ 「極東の森は関税の重さでたわむ」
<https://www.kommersant.ru/doc/4227170>
- [6] E.フィリップフスキー、O.モルデュシェンコ 「極東の抱える原木問題」
<https://www.kommersant.ru/doc/4187471>
- [7] 「サハリン2プロジェクトからのLNGの輸出は2019年に16%減少した」
https://dvpital.ru/regionnow/sakhalinskaja-oblast_19.02.2020_16042_eksport-spg-proekta-sakhalin-2-v-2019-godu-sokratilsja-na-16.htm

令和2年度ロシア地域貿易投資促進事業
ロシア新規市場開拓可能性調査

ロシア極東・北極圏の開発動向と物流インフラの整備

2021年3月発行

編集・発行

一般社団法人ロシアNIS貿易会
ロシアNIS経済研究所
東京都中央区新川1-2-12
電話 (03) 3551-6218

©禁無断転載
