

第五章 自然独占分野の構造改革について

坂口 泉

はじめに

ロシアの主要自然独占分野（鉄道分野、電力分野、ガス分野）はロシアという国家の経済活動を下支えする基幹産業であるが、いずれの分野でも1980年代半ば頃より大規模な設備投資が行われておらず、設備の老朽化や陳腐化が顕著となっている。そして、このままでは、これら基幹産業のインフラがメルトダウンを起こし、ロシアの経済活動に大きな支障が生じるという危機感が、政府および各分野の関係者の間で急激に広がってきている。そのような危機感を背景に、電力分野や鉄道分野では、構造改革が具体化しつつある（ガス分野での構造改革は遅れ気味となっているが）。本稿では、各分野で具現化されつつある構造改革の現状と問題点について報告する。

1. 鉄道分野の構造改革について

(1) 鉄道分野の現状

(a) 貨物輸送

鉄道貨物取扱高（トン・キロベース）は、ソ連時代の1988年をピークに減少傾向へと転じた。特に、1991年から1994年にかけての落ち込みは極端で、この間、鉄道貨物取扱高は約50%も減少した。その後は下げ止まり、ほぼ横ばいで推移したが、金融危機が勃発した1998年には1956年の水準にまで低下した。その後は国内経済の回復による貨物量増加の結果、数値は順調に回復している（第1表）。

一方、鉄道貨物輸送の国内貨物輸送全体における分担率は、1950年代には80%以上を占めていたが、パイプラインの整備が進み、石油および天然ガスの輸送がパイプライン主体になってきたことや、モータリゼーションの進展によりトラック輸送の割合（特に中・短距離輸送において）が増加したことなどもあり大きく低下し、2001年時点の分担率は約38%となっている。

（第1表）ロシアの鉄道貨物輸送量の推移

（単位 10億t.km）

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
2,523	2,326	1,967	1,608	1,196	1,214	1,131	1,100	1,020	1,205	1,373	1,434

出所：ロシア統計国家委員会。

(b) 旅客輸送

鉄道による旅客取扱数（旅客輸送数に輸送距離を乗じて導き出される数字。単位は、人・km）の推移は以下の第2表のとおりである。この表においても、第1表と同じ傾向が見受けられる。すなわち、ソ連解体後、旅客取扱数が減少し続けていたが、1999年より増加に転じている。最近、ロシア統計国家委員会のこの数字に関する算定方式が変化し、単純に比較できなくなったため、第2表には記していないが、2000年も前年比で約19%旅客取扱量が増加している。これは、1999年以降、経済が好調なため、長距離移動をする旅行客の数が増えたためと考えられる。

ただ、2001年に入ってから減少傾向が顕著になり、同年の旅客取扱量は前年比5.5%減となった。これは、恐らく、鉄道省が旅行シーズン開始前の2001年6月1日より旅客運賃を平均で30%も値上げした結果、主として長距離移動の客をライバル輸送手段（特に航空機輸送）に奪われてしまったためだと推測される。なお、旅客取扱量の減少傾向は2002年に入ってからも続いており、2002年の上半期の数字は、前年同期比で約4.5%減となっている。

失った客を取り戻すためには、コストパフォーマンスを大幅に引き上げる努力（運賃の値上げを控える一方で、快適性を高める努力）が必要となってくるであろう。

(第2表) 鉄道による旅客取扱数の推移

(単位 10億人・km)

	1990	1995	1996	1997	1998	1999
鉄 道	274.4	192.2	181.2	170.3	152.9	171.7
ロシア全体	791.0	552.2	527.9	511.7	481.3	496.7

出所：ロシア統計国家委員会。

(c) 鉄道インフラ（線路）の状況

ソ連解体後、大規模な投資が行われていないこともあり、ロシアの鉄道の総延長距離はここ10年以上、約86,000～87,000kmでほとんど変化していない。それどころか、赤字郊外線等の中に、廃線となるところが出てきているので、むしろ、総延長距離は減少傾向にある。また、電化部分の総延長距離も約4万kmでほとんど変化していない。

(d) 機関車、貨車、旅客車の状況

機関車も貨車も旅客車も、1960～1970年代に導入されたものが中心となっており、すでに

設計寿命を超えているものも少なくない。それらに延命措置を施し、だましだまし使用しているというのが実情のようである。

たとえば、貨車を例にとると、その平均稼働年数は約25年に達しており、2010年までに、全体（ロシアには、全部で約70～80万両の貨車が存在するといわれている）の約半分以上が使用不可能になるといわれている。

また、旅客車も約50%が設計寿命を超えており、廃棄される車両の数が急増している。一方、新規導入される車両の数は限定されており、この8年間で車両数は約1万減少した。

さらに、機関車をめぐる状況も危機的なものとなっている。たとえば、旅客車牽引用の電気機関車の42%、ディーゼル機関車の18.6%は設計寿命を超えており、旅客輸送の約60%が貨車牽引用の機関車を用い実施されているというのが実情となっている（この場合、目的外使用となるため経済効率が悪くなる）。

今後、投資額を急増させ、車両の新規導入数を現在の水準の10倍以上に増やさないと、2010年頃までに危機的な状況が生じるのは必至であろう。

(2) 鉄道分野の危機的状況の背景にある具体的問題点

既述のとおり、ロシアの鉄道分野では、設備の刷新テンポが鈍く設備の老朽化が著しく進行している。このままでは鉄道関連インフラがメルトダウンし、国の経済活動がマヒする危険性が非常に高い。

以下では、このような切迫した状況の背景にある主要な具体的問題点を指摘してみたい。

(a) 投資資金不足

1991年末のソ連解体に伴い、設備投資は原則、鉄道省の自己資金および同省が外部より獲得した資金を原資に行うことが原則となった。国への依存度が高かった鉄道分野では当然ながら設備投資額は激減し、十分な設備刷新が行えなくなった。路線の拡大が行われないうはともかく、既述のように、既存のインフラの維持すら困難になっているというのが実情である。

第3表は、ロシアの鉄道分野の設備投資の原資の内訳であるが、ここからわかるとおり、自己資金が設備投資の主要原資となっている。ロシアの経済状況が最近改善されているので、鉄道分野の利益額も増え、その分設備投資額も増加しているが、設備の老朽化の進行に歯止めがかからない状況から判断して、十分な額の投資が行われているとは考えがたい。やはり、

自己資金だけでは限界があると考えるのが妥当であろう。

つまり他の資金源からの資金調達を強化する必要がある。鉄道省としては、国からの支援を期待したいところであろうが、支出を抑えることに汲々としている国家に多くを望むことが現実的であるとは言いがたい。

現実的に状況を分析した場合、利益率をさらに高め、設備刷新のために投下できる自己資本額を増加させる努力を行うと同時に、企業体としての透明度を高め、外部からの資金調達額（第3表では「その他」の財源に相当）を増やす努力を並行して行う必要があるといえよう。

(第3表) ロシアの鉄道分野への投資額の推移 (1992年の価格で表示)

(単位 100万ルーブル)

投資額 (財源)	1997	1998	1999	2000
総 額	56.5	44.4	73.1	100.8
うち自己資金	52.6	40.4	70.4	97.5
連邦予算	1.3	1.0	0.17	0.12
その他	2.6	3.0	2.53	3.18

出所：ロシア鉄道省のパフレット。

(b) 安すぎる旅客料金

ただ、現状では劇的に利益率を高めることは事実上不可能になっている。ロシアの鉄道分野においては、市場経済の原理にはそぐわない社会主義的なシステムが機能しているからである。その典型が旅客料金の価格設定であろう。旅客輸送部門では、長距離輸送セクター、郊外輸送セクターのいずれにおいても、原価よりも安い価格が設定されており、長距離輸送セクターにおける原価カバー率は42%、郊外輸送ではわずか25%となっている。

(第4表) 郊外旅客輸送セクターの赤字額および連邦構成主体による補填額

(単位 10億ルーブル)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
赤字額	4.0	6.5	6.7	5.7	7.9	11.1	12.9
補填額	0.8	1.3	1.5	2.0	2.7	5.2	7.0

注：赤字額と補填額の差額は、鉄道省が貨物輸送による黒字分で埋め合わせしている。

出所：ロシア鉄道省のホーム・ページ (www.mps.ru)。

法律では、長距離輸送セクターの赤字分についてはロシア連邦政府が、郊外輸送セクターについては当該の連邦構成主体が赤字を補填することになっているが、実際は、部分的にしるか赤字補填が行われておらず（第4表）、結局、鉄道省が貨物輸送により得られた利益で、残りの赤字分を補填することが慣習化している。

旅客料金を大幅値上げするという方向か、もしくは、連邦政府および連邦構成主体行政府による赤字補填率を高めるという方向かで、事態の改善を試みない限り、（インフラのメルトダウンを回避するに）十分な額の資金を確保するための基盤を築くことは困難であろう。

（c） 特恵料金享受者の多さ

安すぎる旅客料金と表裏一体をなす問題であるが、ロシアでは、特恵料金を適用される旅客の数が異常に多くなっている。ロシアの特恵料金システムは非常に複雑でかつ適用範囲が広く、郊外輸送セクターにおいて、正規の料金を支払っているのは全利用者の約36%にすぎないといわれている。このような特恵料金システムが、旅客部門の赤字幅をさらに拡大させる要因のひとつとなっているのは間違いない。

（d） 安い貨物料金

ロシアの鉄道分野では、旅客部門は赤字であるが、貨物部門が好調なこともあり、毎年、相当額の利益がでている。過去3年間の利益額は、1998年－191億ルーブル、1999年－310億ルーブル、2000年－553億ルーブルとなっている。

その結果、投資額も、最近増加傾向にあるが（第3表）、それでも、鉄道インフラを正常な状態に維持するのに必要な適性水準には達していない。ミシャリン鉄道省第一次官（2001年春当時）の発言によれば、1998年の投資額は適正水準の約4分の1にすぎないとのことであるから（『Ведомость』、2001.6.8）、単純計算すると2000年の投資額でも適正水準の5割強にすぎないということになる。

しかも、過去10年以上満足に投資を行ってこなかったことの「つけ」（その場しのぎの設備投資を行ってきたことによる弊害の規模）は、今後急激に大きくなるとみられている。すなわち、投資の「適正水準」が急激に上昇することが予測されている。たとえば、2001年初めにロシア鉄道省の監査を行ったArthur Andersen社は、ロシアの鉄道インフラの状態を正常に維持するためには、今後5年間、毎年1,500億～1,600億ルーブル（約52億～55億ドル）の投資を行う必要があるとの結論をだしている。

自己資金が主要な投資財源になっていること、業績が極めて好調であった2000年でも利益額が553億ルーブルにすぎなかったことを勘案すると、1,500億～1,600億ルーブルという数字は極めて厳しいものであるといわざるを得ない。

以上のような状況、すなわち、1) 鉄道省は貨物輸送で稼いだ資金を主要原資として設備投資を行っているが、その額は適正水準に達していない、2) 当面、貨物輸送部門が生み出す利益以外の大口設備投資財源は見込めない、3) 今後、さらに設備投資の適正水準が上昇する可能性が高い等の状況を勘案すると、相当額の黒字を生んでいるとはいえ、現行の鉄道貨物運賃の水準は、低すぎると結論づけることができる。

鉄道インフラの老朽化の深刻さも勘案すると、今後、鉄道貨物運賃の大幅値上げは不可避といえるのではなからうか。

(e) 硬直化した巨大な組織と利権問題（組織の不透明さ）

ロシアの鉄道事業の経営形態は、現時点では、管理・監督部門と経営部門が一体化した国（鉄道省）による直営形態である。このような経営形態は、権限の一極集中とスピーディーな決断を可能にする一方で、管理・監督部門と経営部門の癒着を招きやすく、管理・監督部門の経営部門に対する監督機能の形骸化や経営管理の機能不全といった弊害を生む可能性が高い。事実、アクションネンコ前鉄道相時代は、管理・監督機能が機能せず、一部の鉄道省幹部に利権が集中し、経営部門が私物化される傾向が強かった。たとえば、設備投資も、現場の必要性に応じて優先順位が決められるのではなく、一部の幹部およびその親族企業が享受する個人的利益の多寡に応じて決定されるという傾向が強かった。このため、本業の鉄道インフラへの投資よりも、副業部門への投資が優先されるといった事例も少なくなかった。

経営部門の私物化は、当然、資金の流れの不透明さという弊害を生み、外部投資家からの信頼感を喪失せしめる要因となった。

ファデーエフ新鉄道相になってからこれらの点についての改善努力は行われているようだが、組織の硬直化に起因する経営効率の悪さ、資金の流れの不透明さ、投資優先順位の不明確さといった問題が、顕著に改善されたという印象は受けない。

(3) 改革の方向性

改革の当面の最大の目的は、設備投資資金を十分に確保し効率よく必要な設備投資が行える体制を創出し、懸念となっている鉄道インフラのメルトダウンを回避することにある。そのた

めには、鉄道省の改組を行い経営部門の効率化と透明化を実現し、ロシア鉄道部門の資金調達能力（信用力も含む）を強化する必要がある。

ただ、内部改組だけで、必要な資金を捻出することは不可能と思われるので、全般的に低く抑えられている鉄道運賃の大幅値上げも不可避になるであろう。ただ、この鉄道運賃の値上げは、国民の鉄道（あるいは鉄道運賃）に対する従来の認識を根底から覆す作業であり、国民経済活動に及ぼす影響も少なくない。つまり、かなり強力な抵抗が予測される。当該の抵抗を最小限に抑えつつ、最大の値上げ幅を達成するためには、相応の熟慮と試行錯誤が必要となるであろう。

(4) ロシア政府が打ち出した鉄道分野の改革方針について

2001年5月に政府決定が発令され、3つの段階をへて、2010年までにロシアの鉄道分野の構造改革が実施されることが決定した。各段階で実施される措置の概要は以下のとおりである。

(a) 第1段階（2001～2002年）

第1段階では、主として、以下のような措置が実施される予定になっている。

- 鉄道省における省庁の機能と、商業活動の機能を分離し、商業活動の部分は、新しく設立される国営開放型株式会社「ロシア鉄道」が引き継ぐ。
- 鉄道省が連邦および地方予算に対し抱える債務のリスク。
- 「ロシア鉄道」社の設立、債務のリスク等に関連する法整備。
- 社会インフラ部門を鉄道省ならびに「ロシア鉄道」社から切り離す。

この第1段階における最も重要な変革は、経営形態の移行、つまり、鉄道省の管理・監督部門と経営部門の分離である。管理・監督部門は新設される国家機関、経営部門は政府が100%出資して設立される公開型株式会社「ロシア鉄道」に移管される。これが実現すると、鉄道省に残る権限は、国家の鉄道政策の作成と法規制のみとなる。なお、管理・監督部門を受け継いだ新生鉄道省を、航空・自動車など他の交通機関の監督官庁である運輸省と統合する話も現在浮上している。

「ロシア鉄道」社は組織を、長距離旅客輸送、郊外旅客輸送、貨物輸送、保守・点検、製造、輸送に関係のないその他の部門等の事業別に編成し、独立採算制を導入する。また、同社は機関車、車両の他、線路、駅建物等の基本インフラも所有する（ただし、基本インフラを処分したり、それを担保に資金を借り入れる権利は与えられない）。

(b) 第2段階（2003～2005年）

第2段階では、主として、以下のような措置が実施される予定になっている。

- 「ロシア鉄道」の事業別組織を株式会社に改組し、「ロシア鉄道」をホールディング・カンパニーに再編する。その際、鉄道インフラ管理部門、貨車管理部門、機関車管理部門を「ロシア鉄道」社の直轄下に残し、他の部門（旅客輸送部門、建設・修理部門、特殊貨物輸送部門等）は、独立した子会社として切り離す。
- 貨物部門については、貨車の50%、機関車の一部の民間所有を認め、民間企業の参入の促進を図る。
- 郊外旅客輸送セクターについては、「ロシア鉄道」社と連邦予算が対等出資で旅客輸送維持基金を設立して、当該基金を親会社とする。それと同時に、旅客部門の赤字補填、運賃支援の目的で支出されている連邦および連邦構成主体予算からの補助金を段階的に削減し、貨物部門から旅客部門に移転されている資金も段階的に削減する。

(c) 第3段階（2006～2010年）

第3段階では、主として、以下のような措置が実施されるようになっている。

- 「ロシア鉄道」傘下の子会社の民営化が開始される。
- 「ロシア鉄道」は、旅客輸送維持基金から完全に手をひく。

(5) 改革の進捗状況

制度面では、ロシア鉄道省の管理・監督部門と経営部門の分離に向けての法的整備が行われているところである。すなわち、管理・監督部門のみを受け継ぐ新生鉄道省と、経営部門を引き継ぐ「ロシア鉄道」社の設立のための法的基盤の整備が行われている。

関連4法案（新連邦法案「鉄道輸送関連資産の管理・運営について」、連邦法「連邦鉄道輸送について」の改定案、連邦法「自然独占体について」の改定案、連邦法「ロシア連邦鉄道輸送定款」の改定案）は、2002年12月中旬に下院の第2読会を通過したところで、当初予定されていた2002年中の「ロシア鉄道」社設立は絶望的となっている。現在の作業進捗状況から判断して、理想的に事態が推移したとしても、「ロシア鉄道」社が設立されるのは、2003年春頃になるものと予測される。

運賃の改定については、2001年8月に、それまで大きな格差が存在した輸出用貨物運賃と国内用貨物運賃の統一化に向けた改定が実施された。すなわち、ロシアでは経済危機以降、国内

物価安定を目的として輸出用貨物には国内向貨物よりも2～3倍高い運賃が適用されていたのだが（事実上、輸出企業が国内産業に補助金を出す格好になっていた）、輸出企業からの反発が強いこともあり、輸出用貨物運賃を引き下げ、国内向貨物運賃を引き上げるという形での料金統一が実施されたのである^(注1)。

貨物運賃の改定は、まだ完全には終了しておらず、（ロシア国内の港経由ではなく）直接鉄道で国境を通過する輸出用貨物には依然として高い料金体系が適用されているし、商品別の価格差も温存されたままとなっている。たとえば、アルミニウム新地金に適用される運賃は石炭の倍以上となっている。最近、若干低下気味とはいえ、アルミニウム新地金の輸出比率は依然として75%を超えており、部分的にはあるが、輸出企業が国内産業に補助金を出すという形態が温存されているといえる。

仕向地別、貨物種類別の運賃格差の是正努力と並行して、運賃水準の全般的引き上げについての検討も行われている。しかし、インフレ昂揚を恐れるロシア連邦政府が値上げに非常に消極的なこともあり、値上げ幅は低く抑えられている。たとえば、2003年についていえば、ロシア鉄道省側は設備投資額を必要最低限に抑えたとしても15～20%の値上げは必要との意向をロシア連邦政府側に示していたが、政府サイドはこの意向を無視する形で、2003年の鉄道運賃（連邦政府は、貨物運賃と長距離旅客運賃改定の許認可権を保有）の値上げ幅を最大12%とする決定を下した。12%という数字は、2003年の予想インフレ率と同じであり、実質的に値上げが認められなかったことを意味する。

(6) 鉄道分野の改革に関するコメント

(a) 鉄道運賃の値上げについて

鉄道インフラの老朽化が著しく、早急に大幅な設備投資を行わないとメルトダウンが生じる可能性が極めて高いという点については、コンセンサスがほぼ得られている。しかし、投資資金をどのように捻出するかについては意見が二分されている。

鉄道省側は、過度に低く抑えられている運賃を早期に大幅に値上げすることにより、財源を確保すべきであるという見解を有している。

一方、ロシア政府ならびに鉄道利用者側は、運賃をある程度値上げする必要性は認めつつも、当面は、鉄道省側の自助努力、すなわち、内部改組による経営効率の向上と外部からの投資資金あるいは融資の獲得で、状況の改善を行えるはずで、運賃の大幅値上げは回避すべきだとの見解を有している。これは、これまで資金の流れを不透明にしてきた鉄道省側の責

任でもあるのだが、政府や利用者側に鉄道省に対する根深い不信感が存在するからではなかろうか。つまり、そこには、「鉄道省は資金がないというけれど、どこかに隠しているはずだ」という疑心や、「鉄道省がいうほどインフラの状態は悪くないのでは」といった類の疑心が存在するように思えてならない。ちなみに、これは、多少のニュアンスの違いはあれ、ガспロム（ガス分野）や電力統一システム（電力分野）の改革プロセスにおいても見受けられる傾向である。

改革の現状（特に料金改定に関する動き）を見てみると、数的に勝る、後者（すなわちロシア政府と利用者側）の意見が尊重されているのは明白である。多数決の論理が見事に機能しており、民主主義国家としての面目躍如というところであろうが、本当にこれでよいのであろうか。インフラの刷新に必要なコストの大きさを勘案すると、もちろん鉄道省側の自助努力も必要であるが、運賃の大幅値上げなしでは、問題の抜本的解決は無理だと見るのが妥当であろう。

ロシア政府は、多数決の論理、あるいは民主主義の論理を盾に、不人気な措置の実施を先送りしているだけではなかろうか。問題を先送りした分だけ修復にかかるコストが膨らむのは目に見えており、ロシア政府は、早急に勇氣ある決断を行い、大幅な値上げ（あるいは、それに向けた根回し）を段階的に実施していくべきであろう。

一方、鉄道省の方も、政府および利用者を説得する努力を放棄してはならない。具体的に言えば、内部改組ならびに資金の流れの透明化にむけての努力を継続すると同時に、鉄道インフラの現状を詳細に調査し、使用可能年数、刷新の具体的スキーム、メルトダウンが生じた場合にロシア経済が被る損害等を明示した報告書を作成すべきであろう。報告書は極力、平易で数字を中心としたものにし、それをもってして、利用者の啓蒙を行うことも必要になってこよう。

社会主義のメンタリティーが色濃く残るロシアにおいては、恐らく、常識を超えた努力をしないと、政府や利用者の理解を得ることは不可能であろう。

(b) クロス補助について

ロシア連邦法「自然独占体について」で、クロス補助（たとえば、法人向けの料金を高く設定し、個人向け料金を原価より低く抑えるといった措置。この場合、法人利用者が、事実上、個人利用者の料金負担を一部補助している形になるので「クロス補助」という名称で呼ばれている）を廃止していくと明記されているにもかかわらず、既述のとおり、鉄道分野に

においては、堂々と「クロス補助」に類する措置が実施されている。

「クロス補助」システムの根底には、資金力のあるものが、資金力のないものを助けるのは当たり前という社会主義的発想が存在する。当該の発想を一概に否定するものではないが、段階的にはあれ、この「慣習」を廃止していかないと、弱者（クロス補助を受ける側）に足を引っ張られ強者（クロス補助を供与することを余儀なくされている側）が、内外市場での競争力を失うというシナリオが考えられる。この「クロス補助」の廃止に関しても、各方面からの反発が予期され、国内的に非常にデリケートな問題であることは理解できるが、それを断行しなければ、ロシア経済の地盤沈下が不可避となると言っても過言ではないだろう。

(c) 社会インフラの切り離しについて

鉄道分野の改革計画では、採算性を高めるため、一部の社会インフラを本体から切り離し、独立採算制に移行させることになっている。このこと自体、当然の措置だといえるが、経済の裾野の広がりがなく失業者の受け皿に乏しいロシアで、機械的に社会インフラの切り離しを実施すると社会不安を喚起する原因になりかねない。この点は、電力分野、ガス分野の改革にも言えることであるが、社会インフラあるいは不採算性部門の切り離しを実施する際には、切り離された部門が経済的に自立しうるような環境作り（当該部門の業種変更、そこで働く人々の職業再訓練も視野に入れる必要がある）を本社筋主導で行う必要があるのではないだろうか。

(d) 郊外旅客輸送部門について

郊外旅客輸送部門については、改革の初期段階では、連邦構成主体行政府と「ロシア鉄道」社が共同で設立する基金にその管理・運営が移管され、最終的には、連邦構成主体行政府に全面的に移管される予定になっている。

ただ、既述のとおり、郊外旅客輸送部門は、料金設定が非常に低くなっており慢性的赤字を抱え、当該の連邦構成主体行政府と鉄道省にその補填をしてもらうことにより、操業を維持しているというのが現状である。

この現状を勘案すると、最終的に、連邦構成主体行政府が単独で赤字補填を行うことを余儀なくされる可能性が非常に高い。大幅な運賃値上げを早急に実施することが可能であれば問題はないだろうが、地元住民の運賃値上げに対する反発が極めて大きなものになることは必至で、赤字補填が可能なレベルにまで運賃を引き上げるには相当の時間と労力が必要にな

ると予測されるからである。

つまり、慢性的赤字体質の郊外旅客輸送部門を押し付けられた連邦構成主体行政府から不満の声があがるのは必至で、政治不安を喚起する要因にもなりかねない。そのような事態を回避するためには、採算性を高める努力を行い赤字体質から脱却できる目処がたった時点で、はじめて郊外旅客輸送部門を当該の連邦構成主体行政府に移管するようにすべきであろう。

2. 電力分野の構造改革について

(1) 電力分野の現状

(a) 業界地図

ロシアの電力業界は所轄官庁の違いにより、一般電力分野と原子力分野の2つに大別される。

一般電力分野における最大の企業は持株会社「統一電力システム（以下UESと称する）」で、約70の地域電力会社（原則、各連邦構成主体毎に存在する）と40前後の大規模な火力・水力発電所が、その傘下に入っている。UESグループ^(注2)は、ロシアの総発電量の約7割以上を占める他、高圧送電線の9割以上を保有している。その他、一般電力分野では、UESと資本関係をもたず、ロシア政府もしくは当該地方行政府に直属する形になっている地域電力会社が3社（イルクーツクエネルギー、バシキールエネルギー、タトエネルギー）存在する。

一方、原子力発電分野では、現在、10の原子力発電所が稼働中で、うちレニングラード原子力発電所を除く9つの原子力発電所が持株会社「ロスエネルギーアトム」の傘下に入っている。現在の計画では、レニングラードも含むすべての原子力発電所を傘下におさめる新生「ロスエネルギーアトム」が2～3年後に誕生する予定になっている。ちなみに、ロシアで最も新しい原子力発電所は、ロストフ原子力発電所で2001年春から第1号ユニットが試験運転を開始している。後述するガス不足問題との絡みで、ロシアでは現在、原子力発電が再評価されており、今後もロストフ原子力発電所のような新しい原子力発電所が運転を開始する可能性が高くなりつつある。

(b) 生産状況

ソ連解体後一貫して減少傾向にあった発電量および電力消費量が、1998年を境に増加傾向に転じている（第5表）。これは、1998年夏の経済危機以降、ルーブル切り下げ効果や油価の高騰等のおかげで、ロシア経済が活性化したためである。とはいえ、発電量、消費量共に

1兆kWhを超えていたソ連時代末期（1980年代後半～1991年）と比較すると、まだかなり低い水準にあるといえる。

（第5表）ロシアの発電量の推移

（単位 10億kWh）

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
総発電量	876	860	847	834	827	846	878	888
うち火力	601	583	583	567	563	563	582	576
水力	177	177	155	158	159	161	165	175
原子力	98	100	109	109	105	122	131	137

注：2002年1～10月期の総発電量は前年同期（=100）比99%となっている。

出所：ロシア統計国家委員会。

（2）ロシアの電力分野が抱える諸問題

（a）設備の老朽化

ロシアの発電容量は、設備投資不足で新規導入される設備がほとんどないため、1998年後半より、約20万MW前後の水準で変化していない。実際、設備の老朽化は確実に進行しており、稼働開始後20年を超えた設備が60%以上を占めている（第6表）。

（第6表）火力発電所のタービンの年齢別構成（2000年末時点）

年 齢	タービン数	設備容量 (MW)	全体に占める割合、%
5年未満	54	3,536	2.7
5～10年	46	7,583	5.7
10～15年	112	18,370	13.9
15～20年	139	18,934	14.3
20～25年	179	20,816	15.8
25～30年	197	22,957	17.4
30～35年	231	19,495	14.7
35～40年	197	10,035	7.6
40～45年	200	6,426	4.9
45～50年	82	2,442	1.8
50年超	84	1,546	1.2

出所：『Электроэнергетика России』（Эксперт, Москва 2002）。

(b) 投資資金不足（電力料金の安さ）

ロシアでは、電力料金が極めて低く設定されている。地域による格差が大きく、カムチャツカのように非常に料金設定が高いところもあるが（1 kWhあたり236コペイカ：2001年6月末時点）、全国平均でみると1 kWhあたり46コペイカ（2001年平均）にすぎない。特に水力発電所の電力料金は安く設定されており、多数の水力発電所を有するイルクーツクエネルギーの平均価格はわずか15.16コペイカ（2001年6月末時点）となっている。これは、初期投資額や設備更新に必要な資金がほとんど考慮されない価格設定、つまりランニングコストにのみ主眼を置いた価格設定がなされているためである。

現状の料金体系下では、設備投資を行っても投下資金の回収が困難なのは誰の目にも明らかで、電力分野に直接投資を行う外部投資家の出現を期待するのは無理である。設備刷新を実現するためには、電力料金の値上げは不可避といえる。

(c) ガス不足

ガス化が非常に進んでいるというのが、ロシアの発電分野の最大の特徴のひとつとなっている。2000年の実績では、火力発電所の燃料源の実に約64%をガスが占めていた。これは、ロシアには、ガスプロムという世界最大のガス会社が存在し、非常に安い価格（国際価格の数分の1の価格）で、大量の天然ガスの供給を受けることが可能になっていたためである。

しかし、1999年頃よりガスプロムの生産量が下降線をたどるようになり、現在もその傾向が続いている（第7表）。さらに、ガスプロムの上流の状況を勘案すると、今後、事態が急激に改善される可能性は低い。

このため、1999年頃より、ガスプロムは、電力分野へのガスの供給制限の意向を露骨に示し始めている。現在は電力分野が当座の代金支払いをきちんと行っていることもあり、ガス供給が大幅に制限されるという事態は生じていないが、長期的にみた場合、電力分野のガスへの依存度を小さくすることは不可避と判断される。実際、ロシア政府も同様の見解を有しており、最近発表された「2020年までのエネルギー戦略」では、今後、徐々に原子力発電所、石炭焚きの火力発電所のシェアを高め、ガスのシェアを低下させることが規定されている。

これは具体的には、ガス焚きの火力発電所を石炭焚きのものに改修する必要が生じることを意味し、UES等にとって大きな財政負担につながることは必至である。

(第7表) ガスプロムのガス生産量の推移

(単位 億m³)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
ガスプロム	5,647	5,338	5,531	5,446	5,231	5,120
ロシア全体	6,002	5,693	5,910	5,908	5,838	5,810

出所：ロシア統計国家委員会。

(d) その他

つい最近まで、ロシアの電力分野では、電力料金の未払いと非現金決済の横行が深刻な問題となっていた。ところが、1999年以降、急激に事態が改善されている。現在では代金の回収率は100%を上回っており（延滞売掛金の回収が進んでいることを意味する）、しかもそのほとんどが、現金により回収されている（1999年時点では、バーター等による非現金決済が全体の約6割以上を占めていた）。

このように事態が急激に改善された理由としては、以下の2つが考えられる。

- 1998年8月のルーブルの大幅切り下げによる効果、ならびに1999年後半からの油価の高騰のおかげで、ロシア経済の状況が急激に好転したこと。
- 1999年頃より、UESがそれまでの需要家に対する寛大な態度を一変させ、支払督促を無視した代金滞納者には遠慮なく給電を停止するようになったこと^(注3)。

ただ、このような状況が今後も長期に渡り続くとは断言できない。たとえば、今後、電力料金の値上げが段階的に実施されることが確実視されているが、値上げ幅の匙加減を間違えると有効需要の激減につながる危険性がある。また、油価の低迷が長引いた結果、ロシア経済の成長がストップし、電力料金の未払い問題が再燃するというシナリオも考えられる。いずれにせよ、電力代金の未払い問題が本当に解決されたか否かを判断するには、もう少し時間が必要な気がする。

(3) 電力分野の改革の概要と現状

(a) 改革の目的

ソ連解体後も、電力分野には安い価格で電力を提供し他の産業を下支えするというドナー的役割が課せられてきた。1980年代後半までに実施された巨額の設備投資の余慶で、ロシアの電力分野は、これまで、その課題を何とかこなしてきたが、上で述べたように、設備の老朽化が確実に進行しており、明確な時期を予測することは困難なもの、このままでは設備

のメルトダウンという事態の勃発は不可避といえる。

電力分野をドナーの役割から解放し、再生産に必要な利益がきちんと確保でき、かつ外部から十分な投資を呼び込めるような生産分野に変身させることにより、設備のメルトダウンという事態を回避することが、当該の構造改革の主目的である。

(b) 改革の概要が決まるまでの経緯

UESのチュバイス社長が、最初にロシア電力分野の構造改革案を発表したのは、2000年春のことであった。

しかし、この草案は、地方行政府や少数株主からの強い反発にあった。地方行政府は、チュバイス案^(注4)が採用されれば、自分たちの域内電力料金決定プロセスへの影響力が弱まり電力料金の高騰を呼ぶ可能性が高いことを危惧し、UES傘下の地域電力会社の少数株主は、自分たちの株主としての利益が著しく損なわれる可能性が高いと判断したためであった。反対派のオピニオン・リーダーは、イラリオノフ大統領経済顧問で、同氏の肝いりで、連邦議会内にトムスク州のクレス知事を議長とする電力分野の改革に関する作業委員会が設立され、対案作りが開始された。

チュバイス陣営（政府サイドでは、グレフ経済発展貿易相が同氏を支援していた）と、イラリオノフ陣営（クレス知事の他、イシャーエフ・ハバロフスク州知事、チュメニのロケツキー知事、エネルギー省のクドリャブィ次官もこの陣営を支持した）との間の攻防は約1年余続けられた。

両陣営の最大の争点となったのは、新しく誕生することになる「連邦送電会社（FSK）」であった。たとえば、反対派は、FSKの支配権をUESに完全に握られることや、地域電力会社が保有する地域間高圧送電線をFSKに取り上げられることに強い警戒心を示していた。つまり、反対派は、既存の地域電力会社の構成を極力変化させたくないとの意向を有しているのである。

だが、チュバイス・グレフ陣営の勢力の方が強く、同陣営からの部分的譲歩はあったものの、結局のところ、最大の争点部分も含め、大体において当初のチュバイス案に沿った構造改革プランが採択された。つまり、両陣営の綱引きの第1ラウンドは、チュバイス陣営の勝利に終わったと言ってよいであろう。

(c) 改革の概要

2001年7月11日付けで、ロシアの電力分野の改革の概要と大まかなタイムスケジュールを規定した政府決定第526号「ロシア連邦の電力分野の改革について」（既述のとおりチュバイス・グレフ案をほぼ全面的に採用した内容となっている）が発令された。同政府決定によると、改革は以下の3段階で実施されることになっていた。

第1段階（2002～2003年）

電力分野への競争原理の導入に必要な基礎作りをする段階と位置づけられる。この第1段階は、さらに第1期（2002年）と第2期（2003年）の2つに細分される。

第1期では、改革実施に必要な法整備が行われることになっている。具体的に言えば、「電力・熱料金の調整について」、「電力について」、「自然独占体について」、「競争と独占的活動の制限について」等の連邦法および民法典の改訂、約14のロシア連邦政府決定の採択等が実施されることになっている。

その他、第1期においては、以下の措置が実施されることになっている。

- 将来予定される電力料金の完全自由化のために必要な経験を蓄積することを目的として連邦電力卸売市場の一部に、電力自由市場が試験的に設置される。予定では、連邦電力卸売市場で売買される電力の5～15%が自由市場で取引されることになっている。同時に、自由市場を含む連邦電力卸売市場を管理・運営する新組織「取引システム管理局（ATS）」が設立される。
- UESから独立する形で、連邦送電会社（FSK）、送電網管理会社（SO）、複数の発電会社が設立される。FSKは、連邦統一電力網を構成する高圧送電線すべてを所有することになる。SOは、中央給電指令局の流れを組む組織で、給電指令を行うことになる。

第1段階の第2期（2003年）では、UESおよびUES傘下の地域電力会社の改組が終了することになっている。具体的に言えば、UESから独立した新会社へのインフラの譲渡、およびスタッフの移行プロセスが終了し、UESは消滅することになっている。また、多くの地域電力会社においても、その名称が消滅するか否かは別として、新たに設立された発電会社等へのインフラ譲渡プロセスが終了する。その他、この第2期においては、電力卸売市場における取引規則の改訂、卸売市場に参加できる企業・組織の数の拡大、需要予測システムの改善、孤立した電力システムでの改革等が予定されている。

第2段階（2004～2005年）

この段階では、改革に必要な法整備の終了、電力卸売市場の完全自由化、小売市場で活動する独立系販売会社の設立等が予定されている。また、この段階において、FSKとSOの合併の妥当性についての審議が行われる可能性もある。

第3段階（2006～2008年）

この段階では、電力卸売市場の自由化に伴い電力分野の投資対象としての魅力が増大し、発電会社を中心に直接投資額が急増することが見込まれる。同様に、送電網の拡充が行われ、それまで孤立していた電力システムも全国的送電網に組み込まれる。その結果、電力卸売市場の規模が拡大する。

(d) 改革の現状

現在は、改革の第1段階第1期にあたるわけだが、現在実施中の措置とその進捗状況は以下のとおりである。

新組織（協会および会社）の設立

ATS（取引システム管理局）は2001年12月に非営利協会として、FSK（連邦送電会社）は2002年1月にUESの100%子会社として^(注5)、SO（送電網管理会社）は2002年7月にやはりUESの100%子会社として、それぞれ設立された。ただ、これらの組織（協会および会社）は、活動範囲、権限、保有資産の内容等が未定となっていることもあり、まだ実際の活動は行っていない。

連邦発電会社の設立

2001年秋にUESは、以下のような内容の発電会社設立構想を中央政府に提出した。

- 当初、10の連邦発電会社が設立される。これら10社は、連邦卸売市場で活動する。
- 連邦発電会社は、UES傘下の9つの地域電力会社（モスエネルゴ、チュメニエネルゴ、スヴェルドロフエネルゴ、オレンブルグエネルゴ、ペルムエネルゴ、チェリャブエネルゴ、チュワシエネルゴ、スモレンスクエネルゴ、ヴォログダエネルゴ）が保有する発電所の一部と、UESが直轄する発電所の一部を基に設立される。
- 各連邦発電会社は4～8の発電所で構成され、それぞれの発電容量は6,000～

8,000MWとなる。また、設立される10社のうち6社は火力発電所のみで構成され、残り4社は水力発電所のみで構成される^(注6)。

構想の内容は以上のとおりであるが、地域電力会社側の反発が強く、当該の連邦電力会社設立の目処は今のところたっていない。

法整備の進捗状況

関連6法案（基本連邦法案「電力について」、民法典第2部の改定案、連邦法「電力料金の国家統制について」、「省エネについて」、「競争について」および「自然独占体について」の改定案）が、2002年10月に下院の第1読会を通過した。第2読会での審議が年内に実施される予定であったが、反対派の抵抗が強く、結局2003年1月に実施されることになった。反対派の勢力の強さを勘案すると、法案が採択されるまでには、かなりの時間がかかるものと予測される。

改革の今後の見通し

電力分野の改革はまだ始まったばかりであるが、すでに現時点で、改革を当初のスケジュール通りに実施することは困難との見方が支配的となってきた。それは、深刻な政治的対立が存在するからである。先に改革の骨子と大まかなタイムスケジュールを綴った政府決定作成に際し、チュバイスとグレフを筆頭とする一派とイラリオノフ大統領経済顧問や地方の政治ボスを筆頭とする一派の深刻な対立が存在したことを紹介したが、その対立は今も続いており、しかも、後者の巻き返しが最近急となっているのである。より具体的に言えば、イラリオノフ派は現状を極力維持したまま^(注7)の穏健な改革を目指しているのだが、その穏健性が、最近、広範な支持を集め始めているのである。

次期大統領選（2004年）が近づくとつれて、イラリオノフ派を支持する声はますます強くなるものと予測される。改革の痛みが少なくすみそうな（その分、問題は先送りされるわけだが）イラリオノフ派の主張のほうが、一般市民や地方の政治ボスに受け入れられやすいからである。プーチン陣営としても、選挙前に、国民や地方の有力者の反発をかうような措置を取って断行するようなことはないであろう。

以上のコンテキストから考えて、上に記した改革の第一段階（予定では2003年中に終了することになっている）が終了するのは、早くとも2005年後半になるものと予測される。また、現在のイラリオノフ派の勢力の強さから判断して、当初のシナリオとは大きく違った形で改

革が遂行される可能性も否定できないように思われる。

(4) 電力分野の改革に関するコメント

(a) 電力料金の十分な値上げは果して可能なのか

ロシアの電力分野の設備のメルトダウンに対する危機感は、UESをはじめとする電力関係者も政府関係者も共通に抱いてはいるが、両者の間には、かなり大きな温度差が存在する。より具体的に言えば、電力関係者はメルトダウンの時期は目前に迫っており、電力料金を早期に大幅値上げして設備刷新に必要な資金を早急に蓄積する必要があるという見解を有しているのに対し、政府側は電力分野の設備刷新の必要性は認識しつつも、まだ時間的余裕があると考えており、インフレの昂進につながるような急激な値上げは回避すべきであるとの見解を有している（このあたりの事情は、鉄道分野のそれと全く同じである）。

2002年の電力料金の値上げ幅を決定する際にも、このような両者の間の温度差が明白になった。電力関係者が、約44%の値上げを要求したのに対し、ロシア政府は、結局、最大24.1%の値上げしか認めなかった。ロシア政府が、今後もこのような慎重な態度を取り続ける可能性は非常に高く（価格自由化後も介入してくる可能性すらある）、電力料金が十分な設備投資を可能とする水準に達するまでにはかなりの時間がかかるように思われる。

さらに、政府の慎重な態度の他にも、有効需要の不足が電力料金の十分な値上げの実現を阻む可能性も否定できない。つまり、急激に電力料金を値上げすると、かつてのように電力代金の未払いが急増する可能性が存在するのである。

(b) 競争原理は機能するのか

UES側の見解によれば、改革開始直後、電力料金は一本調子で値上がりするが、2004年以降、複数の発電会社が電力自由市場で競争を開始することにより、競争原理が働き、電力料金は徐々に値下がりするとのことである。しかし、ロシアでこのシナリオが実現する可能性はかなり低いように思える。筆者がそう考える理由は以下のとおりである。

- 設備の老朽化が確実に進行していることや、現実性のある発電設備新規導入計画がほとんど存在しないこと等を勘案すると、当分は、電力需要が供給を上回るという状況が続く可能性が高い。つまり売り手優位の状態が続く可能性が高い。そのような環境下での競争が、価格低下につながるとは思えない。そもそも、競争が成立するのかさえ疑問である。

- ロシアは、国土が広いこともあり、送電線網や配電網があまり発達していない。つまり、需要家側から見た場合、特定の電力会社（あるいは発電所）からしか電力を購入できない状況になっていることが多い。送電線や配電線を拡充すれば需要家の選択肢は広がるだろうが、そのためには巨額のコストが必要となり、その実現は極めて困難である。

以上のような現実を勘案すると、ロシアの電力分野において競争原理が機能するようになるまでには、10年、20年単位の時間がかかるように思われる。

(c) 外国人投資家がロシアの電力分野に参入してくるのか

現在、ロシアの電力分野における設備投資は、その大半が各電力会社の内部留保金、原価償却資金、融資で獲得した資金等を基に行われており、政府予算から拠出された資金の占める割合はごくわずかとなっている。たとえば、UESグループの2000年の設備投資額は約393億ルーブルであるが、そのうち連邦政府からの拠出金は約4億7,000万ルーブルにすぎない。また、原子力発電分野の場合も2002年に約300億ルーブルの設備投資を予定していたが、そのうち連邦予算から拠出される額は3億ルーブル程度にすぎなかった。

さらに、シャロノフ経済発展貿易省次官の「2002年の電力分野の投資額に占める外部投資家からの誘致資金の割合が8%というのは少なすぎる。電力料金の値上げに過度に期待せず、もっと外部から資金を誘致することに尽力すべきである」（*Коммерсант*、2001.12.19）という主旨の発言からもわかる通り、連邦政府には電力分野の設備刷新に協力する意向はほとんど見受けられない。

現在のロシアでは、電力分野の設備投資は、各電力会社が自力で行うものという認識が定着していると考えてよい。より具体的に言えば、各電力会社の自己資金と外部から調達した資金で賄うというのが、原則となっていると考えてよいであろう。ただ、既述のとおり、電力料金の値上げ幅が小さく抑えられる可能性が高いことを勘案すると、自己資金に過度な期待をかけるのは困難であろう。自己資金の中でも、電力料金の原価に含まれる「投資基金形成費」を基にする投資用基金が中心的役割を果たしているからである。

こう考えると、「外部投資家」の持つ意味は非常に大きくなっていくのだが、以下のような理由で、国内の外部投資家には多くを期待できない。

ロシアの大手企業の中にも、電力分野に強い関心を示しているものが存在するが、彼らの関心は自分たちの本業に必要な電力を安価で安定的に確保することに限定されており、電力

ビジネスに本格的に進出する意向を有しているものは、現時点では皆無に等しい。たとえば、アルミニウム企業の場合、新地金生産コストの4割近くを占めると言われる電力を安価で安定的に確保するため、特定の発電所の買収、あるいは、自前の発電所の建設に強い関心を示しているが、買電事業そのものに積極的に進出する意向は有していない（自家用電力が余ったら売ってもよいといったスタンスしか持ち合わせていない）。これは、彼らが、ロシアにおいて買電事業をビジネスとして成立させることの困難さを経験的に認識しているためである。

このような状況を勘案すると、外国人投資家の誘致の成否は、ロシアの電力分野にとって死活的な意味を持つといえる。チュバイスもこの点を明確に認識しており、外国人投資家の誘致に躍起となっている。たとえば、2001年後半、UESは有望な投資プロジェクトを10前後選別し、外国人投資家を対象としてそれらのプロジェクトのプレゼンテーションを世界各地で行ったようである。

ただ、当分は外国人投資家を誘致することは困難なような気がする。リスクが多すぎるからである。まず、外国人投資家側から見て最も気になるリスクは為替リスクであろう。ロシアでは電力はほとんど輸出されておらず、投下資金は、原則、ルーブルで回収されるからである。現在でこそ為替は安定しているが、1998年8月の記憶はまだ生々しく、外国人投資家の為替リスクに対する恐怖心をぬぐい去ることはかなり困難なように思われる。

また、改革が開始されたばかりなのに、電力料金値上げ幅に関する意見の相違や構造改革の具体的スキームに関する意見の対立が鮮明になっているという現実を見せつけられると、外国人投資家としても、構造改革が成功し、ロシアの電力分野がドナー的立場から解放されるという確信を持つことはできないであろう。社会主義のメンタリティーが支配的で市場経済の論理がほとんど機能しないような場所には、よほど強力な政治力学が作用しない限り、外国からの直接投資が流入するはずもない。

このような外国人投資家の不安を払拭させるには、長期間に渡り安定した為替レートを維持したり、電力分野の市場経済化を着実に実現する必要があるだろう。つまり、長期間にわたり実績を積み上げ、その実績でもって外資を説得するしかない。空々漠々とした文言や数値目標だけで外資を説得するのは不可能である。

UES側も上に列挙した問題点がある程度理解しており、最近、特別基金を設立し、電力分野へ直接投資を行う投資家を保護する（たとえば、諸般の事情で投資回収が予定どおり進まなかった場合、不足分を基金から補填する）という構想を検討しているようだが、1）基金

設立のための資金源が不明確、2) 現状を勘案すると投資家を安心させるに十分な規模の基金を設立することは困難等の問題が存在し、その実現性は非常に低いといわざるを得ない。

政府が発表した計画では、2006年より電力分野への直接投資額が急増するとされているが、シナリオ通りに事態が進展する可能性は極めて低いように思われる。

3. ガス分野の構造改革について

ガス分野には、今のところ政府承認の構造改革計画は存在しないが^(注8)、ここでは、「ロシアのガス分野」とほぼ同義の存在であるガспロムをめぐる改革の動きをごく簡単に紹介しておく。

(1) 改革の目的

さまざまな目的が存在するであろうが、最大の目的は弱体化している上流部門を建て直し、天然ガスの長期安定供給を保障できる体制を構築することになる。

(2) 改革の現状

現在、それまで不透明さが指摘されてきたガспロムの内部改組が政府主導で行われている。内部改組は、2001年春のビヤヒレフ前社長退陣およびプーチン大統領と密接な関係にあるといわれるミレル氏の新社長就任で幕を開けた。その後、ガспロムを私物化していた旧幹部が次々と更迭されると同時に、不透明なつながりを噂されていた企業（シブール、イテラ、ストロイトランスガス）との関係の清算や本業と直接関係を有さない資産（ガспロム・メディアの株式の一部等）の売却が実施された。

噂されているガспロムの分割に関しては、今後、ガспロムの人事刷新、内部改組、グループ企業との関係の見直し等がひと段落し、新しい組織が十分に機能し始めた時点で、本格的に検討されるものと予測される。

(3) 改革の方向性（実施しなければならない措置）

上に記した目的、すなわち、上流開発に必要な資金源を確保し天然ガスの安定供給を保障できる体制を構築するためには、以下に列挙するような措置を実施する必要がでてくるであろう。

(a) ガспロムの経営効率の向上、透明化を推進することにより、その財務体質、資金調

達能力の強化を図り、上流プロジェクトへの投資促進のための財政的基盤を構築する。

(b) 極めて低い水準に抑えられている天然ガスの国内価格（現在、工業企業向けの卸売価格は約18ドル／1,000m³）の大幅値上げを実施し、投資資金を確保する。

(c) ガスプロムの輸送インフラ（幹線パイプライン）へ、外部独立系ガス会社が自由にアクセスできるシステムを構築することにより、独立系ガス会社の増産意欲を喚起する。この目的を達成するため、ガスプロムから輸送部門を切り離すことも視野に入れた改革案が政府主導で検討されている。

(d) いくら豊富とはいえ、天然ガス資源には限りがあるので消費量を抑える努力も必要となる。たとえば、天然ガスに過度に依存しているエネルギー戦略（たとえば、2001年時点の電力発電源別内訳を見ると、原子力－15%、石炭－17%、ガス－42%、重油－8%、水力－18%となっている）を見直し、他のエネルギー資源（石炭、重油）の比率を高める必要がある。

(4) 上記措置の実施状況と問題点

上に列挙した措置の実施が必要であるという点については、ほぼコンセンサスが得られているが、実施方式に関しては必ずしもコンセンサスが得られているとはいいがたく、措置の具現化にあたっては難航も予想される。以下では、それぞれの措置の実施状況、今後の実現の可能性について説明したい。

まず、(a) の措置であるが、確かにガスプロムにおいては大幅な人事刷新、関連企業の切り離し等の経営効率の向上および財務体質の改善に向けた努力が開始されているが、その成果が具体的な数字となって現れているとはいいがたい。これは、旧経営陣から引き継いだ負の遺産があまりにも大きすぎるためであろう。負の遺産を完全に克服し再スタートを切るためには、相応の時間とさらなる努力が必要となるであろう。

次に (b) の措置であるが、確かに人為的に低く抑えられている天然ガスの国内価格を上げるとは、ガスプロムの財務体質を改善させるためにも、あるいは、その他の独立系ガス会社の増産意欲を喚起するためにも絶対必要であるといえる。しかし、鉄道分野および電力分野の項で述べたのと同様の理由で、その実現は非常に困難となっている。

(c) の独立系ガス会社のガス・パイプラインへのアクセス問題については、抜本的な事態の改善があったというニュースは今のところ入ってきていない。また、ガスピロムからの輸送部門（ガス・パイプライン）の切り離しについては、ガスピロムのミレル現社長が難色を示していることもあり^(注9)、実現の可能性は今のところ不透明となっている。

(d) の措置については、たとえば、ガス焚きの火力発電所を石炭焚きに改造し、ガス消費量を減らすことなどが提唱されているが、2001年のロシアの電力分野の天然ガス消費量は約1,350億m³と、前年とほとんど変化していない。安い天然ガスに慣れ親しんだ需要家に省エネ意識を植え付けるのは容易な課題ではないように思われる。

まとめにかえて

最後に執筆を進める中で筆者が最も強く感じたことを述べ、まとめにかえさせていただく。

いずれの分野でも急進改革派と穏健改革派の対立が存在するのは既述のとおりである。急進改革派は、原則（分野によりニュアンスの違いは存在するが）^(注10)、それぞれの当事者、すなわち鉄道分野であれば鉄道省、電力分野はUES、ガス分野はガスピロムがその代表となっている。彼らは、それぞれの生産インフラの状況に強い危機感を抱いており、多少の痛みは伴っても、それぞれの料金を大幅に値上げすることによりインフラ刷新の原資を確保したいとの意向を有している。

一方、中央政府や地方政府は、原則（省庁や地方によりかなりの温度差が存在するが）、改革の必要性は認めつつも、急進的な改革に対しては慎重な態度を崩していない。

筆者の受ける印象では、両者の抗争は、穏健派優位で推移しているように思える。たとえば、少なくとも現時点では、自然独占体の料金の早期大幅値上げを期待するのは困難となっている。

このような事態が生じているのは、穏健派の背後に、痛みを伴う急激な改革を嫌悪する「民意」が控えているからだと筆者は考える。このままでは、自然独占体分野の構造改革が、「民意」を大義名分とする大衆迎合的政治家により、なし崩し的に無期延期され、結果的に自然独占体のインフラのメルトダウンを容認するという最悪のシナリオの実現の可能性も否定できない。

これはあくまで私見であるが、急進派が穏健派に押され気味なのは、改革の必要性を示す論拠が不明確だからではなかろうか（この点については、鉄道分野のところで述べたが）。すなわち、このままの状況が続けば、いつインフラがメルトダウンし、その結果、ロシア経済がどのような打撃を受けるのかを論証するデータが不足しているのではないのだろうか。インフラ

の状況を徹底的に調査し、メルトダウンがどこでどのような形で起こる可能性が高いか、そして、その結果、ロシア経済がどのような打撃を受けるかを明示した資料を作成し、それをもつてして、政府、国民を粘り強く啓蒙していく必要がある。そのような努力なしでは、「民意」を味方につける穏健派に勝つことは非常に困難なように思われる。

ともかく、インフラの状況を考えると事を急がねばならない。すなわち、急進派と穏健派の間の机上の議論に、とりあえず終止符を打たねばならない。筆者もたとえばチュバイスおよびグレフが作成した電力分野の改革案が万全だとは思わないが、机上の議論を長々と続ける余裕はないのではなからうか。現在のような「走り出す前に熟慮し、ほぼ完璧なコンセンサスが得られてから走り出す」というスタンスでは、時間切れになってしまう（すでに始まっているインフラのメルトダウンの規模の拡大が加速する）可能性が高い。まず、実際の改革に着手し、その結果として現実に起こる事象を参考として、帰納的に改革案に最善の修正を加えるという手法が一番現実的なのではなからうか。民主的ではないという批判は覚悟の上で、「走りながら考える」というスタンスに切り替える時期に差し掛かっているような気がするのだが。

－ 注 －

- 1 この運賃改定は、輸出用貨物運賃を大幅に引下げ、国内向貨物運賃をわずかに（平均で18%）引き上げるといって実施されたため、鉄道省の2001年の収入は、当初の予定を約100億ルーブル下回る結果となった。
- 2 本稿では、単にUESといった場合は持株会社「UES」のことを指し、UESグループといった場合は、傘下の地域電力会社を含むグループ全体のことを指す。
- 3 UES側の悪質滞納者に対する対応は非常に厳しいものとなっており、手術中に給電がストップし患者が死亡するという事件が、この3年で3件も生じている（もちろんUESは、給電停止によりそのような事態が生じるとは予測していなかったわけだが）。ちなみに、3年間で3件の死亡事故という数字は、あるインタビュー（『Профиль』、2001.11.26）でチュバイスが明らかにしたものである。
- 4 グレフ経済発展貿易相も同案を強く支持していたため、チュバイス・グレフ案と呼ばれることもある。
- 5 2003年末にUESが解散後は、株主が交替することになっている。恐らく、ロシア政府がFSKの支配株を保有することになると思われる（株式の100%をロシア政府が保有する可能性

- も否定できない)。
- 6 現在の計画では、水力発電所で構成される発電会社には、電力料金の価格統制が引き続き適用されることになっている。
 - 7 イラリオノフ派は、現在も、地域電力会社の安易な分割（たとえば送電線をFSKに拋出させることや、連邦発電会社に発電所を拋出すること）は絶対に行ってはならない等の、チュバイス派が提示した改革案を全面的に否定する主張を繰り返している。
 - 8 最近、経済発展貿易省が改革案を策定したようだが、これは政府内のコンセンサスを得たものではない。
 - 9 2001年7月、カシヤノフ首相が政府の意向として2004年末までにガスプロムからの輸送部門の切り離しを実現したいとの趣旨の発言をした際、ミレル社長は、「輸送部門を別会社として切り離すという考えには同意するが、その子会社はあくまでガスプロムの100%子会社でなければならない」との考えを示した。すなわち、ガスプロムから完全に独立したガス・パイプライン会社を設立するという構想には反対であるとの姿勢を明確に示した。
 - 10 たとえば、ガスプロムはガス料金の大幅値上げには積極的な賛意を示しているが、ガスプロムの構造改革（分割）には消極的な姿勢を崩していない。

－ 参考文献 －

坂口 泉「ロシア東欧貿易調査月報」『連作レポート ロシアの産業は今』（ロシア東欧貿易会）第46巻11号（2001年11月）。

坂口 泉「ロシア東欧貿易調査月報」『改革に挑むロシア電力分野』（ロシア東欧貿易会）第47巻第2号（2002年2月）。

坂口 泉「ロシア東欧貿易調査月報」『岐路にたつロシアのガス分野』（ロシア東欧貿易会）第47巻第10号（2002年10月）。

坂口 泉「石油/天然ガスレビュー」『ロシア主要石油会社の経営スタイルとその功罪について』（石油公団）第35巻第6号（2002年11月）。

斉藤 大輔「ロシア東欧経済速報」『ロシア鉄道改革の焦点』（ロシア東欧貿易会）（2002年1月25日）。

Ведомость各号。

Коммерсант各号。

Известия各号。

Компания各号。

Эксперт各号。

Профиль各号。

Нефть и капитал各号。