

主要国運輸事情調査（ロシア）

1. 行政機構

（1）行政機構全体の概観

ロシアは、大統領制を採用しており、現職はプーチン大統領（00年3月～）。内閣はフラトコフ首相（04年2月～）以下、メドベージェフ第一副首相（05年11月～）ジュコフ副首相（04年3月～）イワノフ副首相兼国防相（05年11月～）及び関係閣僚により構成される。連邦大臣17名のうち外務省、国防省、内務省、民間防衛・非常事態・災害復旧省、法務省は、大統領直轄省。その他、産業エネルギー省、財務省、経済発展貿易省、教育・科学省、保健・社会発展省、運輸省、情報技術・通信省、農業省、文化・マスメディア省、天然資源省、地方発展省がある。その他、大統領直轄機関として、対外諜報庁、連邦保安庁、連邦麻薬流通監督庁、連邦警護庁がある。

（2）運輸関係行政機関組織図

① 担当省庁名及び所管事項

運輸省（運輸行政全般の政策・法案作成）（04年5月～運輸・通信省より分割）

連邦観光局（観光行政全般）（04年11月～経済・発展貿易省より分離し政府直轄）

連邦航空管制庁（航空管制、領空通過）（06年1月～運輸省より分離し政府直轄）

連邦国境警備局（海上保安）

② 関係局・部レベル（別添資料1：運輸省ホームページより）

③ 調査時点における大臣、次官、局長名

（別添資料2：運輸省ホームページより）

（3）組織の沿革、最近の組織改正等

（2）のとおり、運輸・通信省が運輸省とIT・情報通信省に分離。運輸省は内局として、官房機能の各局と各分野の法案作成等の政策立案を担当する各政策局がある。外局として、現業部門を担当する自動車、航空、海運・河川交通、鉄道、測地・地図の各連邦局と監査、事故対策、安全対策、セキュリティ対策を担当する連邦運輸監督庁がある。

航空管制や領空通過許可については、05年ドモジエドボ空港でベトナム民間航空機に対する許可の情報伝達が機能していなかった事案を教訓に、国防省の航空管制、領空通過部門との統合を図るため連邦航空管制庁（06年1月）が設立され、運輸省の管轄を離れ政府直轄となった。

ロシア鉄道については、03年10月、鉄道の整備・運営部門がロシア鉄道株式会社（ファデーエフ社長（03年10月～））として民営化され、残された機能は運輸省

の外局である連邦鉄道輸送局となった。05年6月、ヤクーニン社長（前第一副社長）が就任した。

連邦観光局は、04年11月に設立され、政府直轄となった。ストルジャルコフスキー（前経済・発展貿易省次官（観光担当））が長官に就任している。

2. 運輸の概況

(1) 輸送実績

国際・国内別及び貨物・旅客別輸送機関別輸送量

ロシアにおける貨物輸送実績は、2004年現在では、未だに旧ソ連崩壊直後の92年実績と比較して低い水準にとどまっているが、鉄道、パイプライン分野において順調な伸びが見受けられる。トンキロベースでは、航空分野が伸びている。

（以下、引用する統計数値は、連邦国家統計庁「ロシアにおける運輸2005」又はそれ以前の旧年度版による）

貨物輸送実績

（重量ベース：百万トン）

	1992	2000	2001	2002	2003	2004
鉄道	1640	1047	1058	1084	1161	1221
自動車	1862	550	561	503	490	494
海運	91	27	24	26	24	18
内陸水運	308	106	113	100	104	111
航空	1.4	0.8	0.9	0.9	0.8	0.9
パイプライン	947	829	853	899	976	1024
合計	4849.4	2559.8	2609.9	2612.9	2755.8	2868.9

（トンキロベース：10億トン）

	1992	2000	2001	2002	2003	2004
鉄道	1967	1373	1434	1510	1669	1802
自動車	42	23	23	23	25	28
海運	405	100	94	93	65	47
内陸水運	136	65	76	73	71	78
航空	1.8	2.5	2.6	2.7	2.7	3
パイプライン	2146	1916	1962	2100	2273	2413
合計	3532.6	3479.5	3591.6	3801.7	4105.7	4371

旅客輸送実績

(人数ベース：百万人)

	1992	2000	2001	2002	2003	2004
鉄道	2372	1419	1306	1271	1304	1335
バス	24874	22033	20883	19620	17898	16552
タクシー	266	16	13	12	10	10
トラム(軌道)	8071	7421	7354	6982	6321	5804
トロリーバス	8619	8759	8604	8181	7291	6680
地下鉄	3567	4186	4205	4200	4205	4211
海運	9	1	0.7	0.6	0.6	0.6
内陸水運	44	26	27	27	22	21
航空	63	23	26	28	31	35
計	47885	43884	42419	40322	37083	34649

(人キロベース：10億人キロ)

	1992	2000	2001	2002	2003	2004
鉄道	253.2	167.1	157.9	152.9	157.6	164.3
バス	212.3	164.4	154.9	149.9	138.5	129.4
タクシー	3.8	0.2	0.2	0.2	0.1	0.2
トラム(軌道)	26	25.1	23.2	21.9	20.2	18.7
トロリーバス	26.2	28.1	27.8	26.6	23.8	21.4
地下鉄	39.6	46.9	51.3	51.3	51.3	51.4
海運	0.5	0.04	0.04	0.04	0.04	0.03
内陸水運	1.9	0.9	0.9	1	0.8	0.8
航空	117.7	53.4	60.6	64.7	71.1	83
計	681.2	486.1	476.8	468.5	463.4	469.2

(2) インフラ投資額

輸送機関別投資額及び民間部門比率

(3) 主な特徴

ロシアの運輸システムは、その世界最大の国土、シベリアにおいては夏冬の気温差が100度近くにまで達する過酷な自然条件、海上交通を利用することが困難な地勢条件（北極海の氷結等）、旧ソ連の経済効率よりも政治的・軍事的要因を優先させた産業立地、道路網の未整備、自家用自動車の普及率の低さ等により、次のような特徴を有している。

①貨物輸送：船舶による輸送が困難な地理的条件（貨物の主要流動は東西であるにもかかわらず主要河川は南北に流れていること等。）都市間道路の未整備により、石油、ガス等の輸送に大きな役割を果たしているパイプラインを除けば、鉄道輸送がロシア経済を支える文字通りの大動脈となっている（パイプラインを除いた貨物輸送に占める割合は重量ベースで約66%、トンキロベースで約92%）

②旅客輸送：都市内・近郊輸送については、自家用自動車の普及率が他の先進国に比較してかなり低いこともあり、バス、トラム、トロリーバス、地下鉄等の公共交通機関の果たす役割が大きい。また、タクシーは白タクが横行しており、統計上の数字は92年と比べ

激減しているが、実態を反映しておらず利用者実数はつかみづらくなっている。都市間輸送においては、都市間高速道路がほとんど整備されていないこと等により、鉄道及び航空の果たす役割が大きい。航空運賃は鉄道運賃に比べて高いこともあり、鉄道の利用率が高くなっている（都市間輸送の約7割は鉄道輸送）。

（４） 全国規模の交通計画、主要な都市における都市交通計画の概要と課題

03年12月、25年までの長期的な交通網整備の方針を示す「長期運輸発展戦略」が閣議決定された。同戦略の中では航空、鉄道、道路、海上・水上交通といった全てのモードにまたがって策定されており、運輸部門だけで04年から10年までの間で総額6000億ルーブルの投資を見込んでいるが、財源問題については明確な方針が示されておらず、資金面での手当てが課題となっている。

（５） 主な政策課題

（運輸インフラの未発達と老朽化）

ロシアの幹線輸送は従来より鉄道網によって支えられてきたため、自家用自動車の普及率が低かったこともあり、道路網整備が著しく遅れており、また既に整備されている幹線道路網についても53%が修理が必要な状態となっているといわれている。03年に策定された長期運輸戦略においては道路網の整備に重点が置かれており今後の整備の進捗が期待されるが、道路整備財源が一般財源化されたこともあり資金調達面が課題となっている。

（従来は自動車税等を財源とする道路整備基金（日本における道路整備特別会計に該当）によって資金調達されていたが、00年に同制度が廃止され、一般財源により道路整備が行われることとなり、道路整備財源の規模が縮小している（00年の3210億ルーブルから03年には1650億ルーブルに縮小）。ただし、同戦略の中では、道路整備に関する今後の資金調達について、幹線道路への利用料金制度の導入や自動車関連税の引き上げ、さらには新たな「道路税」の創設について言及されている。）

また、現在の幹線輸送を担っている鉄道についても旧鉄道省時代の投資の停滞から、特に車内の老朽化が大きな課題となっている。

（運賃収入と事業運営費用のインバランス）

旅客鉄道、都市内交通の分野では、地方生活路線維持を含めた政治的・社会的配慮から、運賃が低く抑えられているとともに、無料乗車の適用人数が多い（例えば、旅客鉄道の51%、トロリーバスの63%、ドラムの62%、地下鉄の44%が無料で利用している旅客である（02年））ことから、事業運営コストを運賃収入でカバーしきれない状況が続いている。これまでは貨物輸送収入の旅客輸送分野への内部補助、連邦－地方政府の補助金等で賄われてきており、政府は貨物輸送分野への悪影響の軽減、政府部門の軽減負担等を図るため、年々旅客運賃を上昇させる傾向にあるが、未だ問題の解決には至っていない。

（６） その他

3. 航空

（１） 概要

①輸送量（国内、国際別貨物、旅客別） （トン（または人） キロベース）

04年航空貨物輸送	国内	50万トン、9億トンキロ
	国際	40万トン、21億トンキロ

04年航空旅客輸送 国内 2030万人、393億人キロ
国際 1490万人、437億人キロ

②主要輸送品目（国内・国際別）

③空港（空港数、面積、滑走路、離発着数、取扱貨物量、利用旅客数、運営主体、都心からの距離・所要時間等）

02年空港数451空港（国際空港70空港）

主要空港（利用旅客数：04年）

シレメチェボ空港（モスクワ）636万人

ドモジェドボ空港（モスクワ）604万人

プルコヴォ空港（サンクト・ペテルブルク）218万人

ブヌコヴォ空港（モスクワ）121万人

トルマチェヴォ空港（ノボシビルスク）72万人

コリツオヴォ空港（エカチェリブルク）73万人

エメリヤノヴォ空港（クラスノヤルスク）58万人

（過去数年間の動向）

・国際旅客輸送においては、98年のロシア金融危機の影響で一時減少したものの、近年は安定的に伸びており（01年約19%増、02年約11%増、04年約21%）、旧ソ連崩壊直後の95年比でも約1.8倍に増加している。他方、国内旅客輸送においては旧ソ連崩壊後、国内地方路線の大幅な減少等によりほぼ一貫して減少を続け、02年実績でも90年比で約5分の1程度にとどまっていたが、近年では増加傾向に転じている（03年約10%増、04年約8%増）。

一地方航空会社によって運営されていた地方空港の閉鎖等により、旧ソ連崩壊後空港数は一貫して減少を続けている（92年時点で1302空港）が、国際空港数は増加している（92年時点で19空港）。

（2）事業規制等航空に関する法制度

旧ソ連時代には、民間航空省により航空事業、空港管理、航空管制業務等総ての航空業務が国営で行われていたが、旧ソ連崩壊後、航空事業等は民間会社が行うこととされ、政府はこれら事業に関する規制等を行うこととなった（民間航空省が改組され運輸省航空局に、その後連邦航空庁として改組された後、再び運輸省に統合され運輸省管轄下の民間航空庁を経て、現在は連邦航空輸送局となっている）。

97年に新航空法が施行され、政府の役割は許認可等にあり航空事業の運営等は民間航空会社が行うこと、また、複数の航空会社が存在することを認める考え方が明文で規定され、商業的航空輸送の開業には航空当局の許可が必要とされている（非商業的航空業務には不要）。航空運賃の設定は利益が20%を超えないことを条件として自由化されている。

（3）政府の航空政策・最近の動向

03年12月に決定された長期運輸戦略の中で、政府は航空分野の課題として国際については機材及びサービスの国際基準への適合、国内については航空運賃と旅客の負担力とのバランスに言及するとともに、航空産業の課題として、さらなる会社数の削減、企業間統合、効率性の向上、企業の金融面での安定化をあげている。また、空港についても、国有資産の管理という視点とは切り離して空港の処理能力やサービスの内記を図るべきとし、独占の見直し、航空企業経営と空港経営の切り離し等の課題をあげている。さらに、将来的には空港を基幹空港（ハブ空港）と地方空港に再構築し、効率的な航空ネットワークを形成することを目指すとしている。最近では、03年1月にモスクワの空の玄関であ

るシェレメチボ空港の管理運営の入札を、アエロフロートを中心としたコンソーシアムではなくアルファグループが落札することとなり波紋を呼んでいる。

(4) 航空産業の状況

旧ソ連時代には、航空輸送業務は民間航空省の一部であったアエロフロートにより運営されていたが、ロシア連邦の成立に伴いアエロフロートは分割され、多くの民間会社が事業運営認可を得た（92年当時、174社）。その後も分裂が続き、ピーク時（94年）には393社にまで至ったが、多くの航空会社は実質上経営を継続できない状況が生じており、その後年々整理統合が進められ、03年には216社まで減少している。

現在の主要な航空会社としては、アエロフロート（モスクワ・シェレメチボ）、シビルエアー（ノヴォシビルスク）、プルコヴォ航空（サンクトペテルブルグ）、クラスエアー（クラスノヤルスク）、等があげられる。

アエロフロートは93年4月の政府決定により旧アエロフロートの民営化が決定、94年に新アエロフロートが株式会社として登録され（資本金31.6億ルーブル、同社の株式の51%を国家資産管理委員会が保有）、旧エリツィン政権下の97年に同大統領の長女の夫であるオクロフ社長が就任するなど政権と密接な関係を有しているロシア最大の航空企業である（国際線93カ国・150都市に路線を有し、ロシアの国際線旅客便の約7割、国内線旅客便の約1割を占める）。03年実績で旅客584.4万人（対前年比6.5%増）、貨物11.4万トン（同0.1%増）、ロードファクター69.4%（同1.0%増）。機材はロシア製機材が78機（イリュージン44、ツポレフ34）、外国製機材が28機（エアバス11、ボーイング16、MD1）となっている（00年）が、EUにおける騒音基準等の影響もあり年々外国製機材への更新が進んでいる。また、仏エールフランス、伊アリタリア航空、米デルタ航空等6社からなるアライアンス「スカイチーム」への参加を予定しており、アジア方面でもキヤセイパシフィックとコードシェアを行う等積極的に連携強化を図っている。

シビルエアーはノヴォシビルスク（トルマチェヴォ空港）を拠点とする航空企業であり、98年以降柔軟な価格戦略により急速に成長し、00年のヴヌコヴォ航空との合併を経て、02年にはプルコヴォ航空を抜いてロシア第二の航空企業となった。03年実績で旅客340万人（対前年比26.1%増）、貨物2.1万トン（同10%増）、ロードファクター75.4%（同5.6%増）。機材は全てロシア製で37機（イリュージン9機、ツポレフ28機）であるが、03年にアルメニア航空を傘下に入れ、同航空が所有しているエアバス機の利用を可能とした。

プルコヴォ航空はサンクトペテルブルグ（プルコヴォ空港）を拠点とするロシア第三の航空企業で、国際線13路線、国内線53路線を有する。03年実績で旅客250万人を輸送。機材は全てロシア製で42機（イリュージン7、ツポレフ35）。現在はプルコヴォ空港の管理運営も行っているが、ロシア政府の航空・空港分離政策により、ロシア航空との合併を機に、空港運営はサンクトペテルブルグ市に移管する予定。

クラスエアーはクラスノヤルスク（エメリヤノヴォ空港）を拠点とする航空企業で、03年実績で144.3万人（対前年比17%増）、貨物1.96万トン（同7%増）、ロードファクター79.2%（同1.9%増）。02年にはツポレフ2機に加えボーイング787-300ERの購入契約を締結している。

(6) その他

（「上空通過料」（"Royalty"）問題）

ロシアは上空通過の自由を相互に保障している国際航空業務通過協定の締約国となっていないため、外国航空企業はロシア上空通過に際しては通常の航行援助施設利用料とは別に、いわゆる「上空通過料」（"Royalty"）の支払を義務づけられている（航空企業間の商務協定によって外国航空企業からアエロフロートに支払われている）。

欧州航空企業が支払う上空通過料の総額は年2億2500万米ドル（97年）にも達するといわれ、EUはWTO加盟交渉にからめて上空通過料の撤廃を強く働きかけている。

上空通過料収入はアエロフロートの利益の85%を占めるともいわれ、現在もロシア政府が公式に同料金の廃止に言及したことはないが、政府部内で将来的な廃止に向けた検討が進められているとの報道もある。

(2) 事業規制等航空に関する法制度

許認可制度（特に運航、運賃に関する許認可項目、手続きフロー）等

(3) 政府の航空政策・最近の動向

① 政府補助

② 空港整備の計画等

国等の空港整備に果たす役割、国等の空港整備(配置)水準に対する基本的政策方針、空港整備における資金の手当（国の負担等）

③ チャーターに関する類型、運航条件

④ スロット配分におけるローカルルール

⑤ ゼネアビの取扱い

※ゼネアビ：民間航空会社の航空機、軍用機以外の航空機の総称。民間航空会社以外の会社や団体が保有する航空機その他、個人所有のものを含めることが多い。

⑥ 国際航空事業における航空機燃料税

- ・ 税率
- ・ 税収の用途
- ・ 課税国間での規則（法令、各国配分割合、使用燃料の計算方法等）

(4) 航空産業の状況（主要航空企業、その動向等）

(5) 主要路線：路線図（可能であれば）、運賃（割引料金の設定、利用状況）

(6) その他

① 航空に関する公租公課等（種類・料金）

② 各空港の路線別及び出発地、目的地別の旅客数

4. 鉄道

(1) 概要

①輸送量（地下鉄、トラムを除く）（02年、04年）

02年鉄道旅客輸送量 12.7億人、1529億人キロ
うち 都市間輸送1.2億人、近郊輸送11.5億人、
国際輸送70万人

鉄道貨物輸送量 10.8億t、1兆5100億tキロ
うち コンテナ1280万トン、小包2170万トン、

04年鉄道旅客輸送量 13.35億人、1643億人キロ
うち 都市間輸送1.3億人、近郊輸送12.0億人、

国際輸送50万人

鉄道貨物輸送量 12.2億t、1兆8020億tキロ
うち コンテナ1570万トン、小包1230万トン、

②インフラ（04年）

総延長距離	8.5万km
電化区間	4.3万km（約50.0%）
複線・複々線区間率	42.7%
地下鉄所在都市	6都市、総延長423km
モスクワ	276km
サンクトペテルブルグ	101km
ニジュノブゴロド	16Km
ノヴォシビルスク	13Km
サマラ	9Km
エカチェリンブルグ	8Km

（過去数年間の動向）

- ・98年までは貨物・旅客とも一貫して減少傾向が続いていたが、貨物輸送については99年以降はゆるやかにではあるが増加に転じ、（01年約1.7%増、02年約2.5%増）。さらに、増加傾向が続いている（03年7%増、04年5%増）
- ・貨物輸送の中ではコンテナ貨物は一貫して上昇傾向にある（01年約10.3%増、02年約8.5%増）のに対し、小包等は一貫して減少傾向にある（01年約6.5%減、02年約15.6%減）。貨物の種類では従来主力であった石炭が伸び悩み、近年の建築ラッシュを背景として建築資材が増加傾向にある。
- ・旅客輸送は貨物輸送に比して低迷しており、02集実績は前年を下回り（約2.7%減）、旧ソ連崩壊前の90年比でも約6割減となっている。
- ・鉄道総延長は旧ソ連崩壊前とほぼ同水準にあるが、電化率は徐々にではあるが上昇している（90年当時は37.3%）。

（2）事業規制等鉄道に関する法制度

鉄道民営化により、旧鉄道省（現ロシア鉄道）以外の民間事業者も鉄道当局の許可を受けて鉄道事業を行うことが可能となった。03年10月の鉄道省民営化直後に旅客鉄道事業について5社（モスクワ1社、サンクトペテルブルグ2社、ソチ1社、ノヴォシビルスク1社）が許可を受けており、今後の事業者数の増加に伴う競争の効果が期待されている。

（3）政府の鉄道政策・最近の動向

ロシアにおいては鉄道（地下鉄、トラムを除く）の管理・運営、路線整備政策の策定、鉄道運営に係る法制整備・運用等の総てが鉄道省（及び17の地方鉄道管理局）により総合的に行われていたが、エネルギー分野も含めた自然独占体改革の一環として、03年10月1日、鉄道の整備・運営部門が100%株式を国が保有するロシア鉄道株式会社（資本金1兆5357億ルーブル、ファデーエフ社長（03年10月～、民営化時の鉄道大臣））として民営化され、残された省庁機能は04年3月の行政機構改革の中で運輸省に統合され、運輸省下の連邦鉄道輸送局となった。

ロシア鉄道は今後遠距離・近距離旅客輸送、貨物輸送、修理・部品製造等事業別に子会社を設立して分割されることが想定されており、将来的には株式の売却も視野におかれている。

（4）鉄道産業の状況

ロシア全土の鉄道経営については、収入の14%（679億ルーブル）が旅客収入、86%（5295億ルーブル）が貨物収入となっているが、支出面では旅客支出が23%（1262億ルーブル）、貨物支出が77%（4264億ルーブル）とたっており、旅客部門の赤字（▲5831億ルーブル）を貨物部門の利益（1031億ルーブル）で賄う構造を有し

て

おり（全て04年ベース）、旅客輸送の収益率の向上が大きな課題となっている。また、鉄道省時代に車内・施設の老朽化が進行しており、これらの更新も課題となっている。

ロシア鉄道は、04年の投資計画では約1350億ルーブルの投資を見込み、貨物車両を重点的に購入・改修するとともに、輸送の安全確保・質の向上に取り組むとしている。

03年の海上運賃の大幅な値上げを受け、相対的に価格競争力が上がったことからコンテナ貨物のシベリア鉄道へのシフトの動きがはじまっているとされていた（なお、日本発着の海上運賃には大きな動きがなかったため日本関係貨物の実績には大きな動きはなかったとされている）。他方で03年に12%、04年に12%と貨物運賃の値上げが行われ、さらにロシア鉄道側は05年、06年も10%、8.5%の値上げを見込んでいることから、価格競争力の低下が懸念されていた。

06年より、通過鉄道運賃が大幅値上げされ、ロシア国内向け運賃も値上げになったため、日本発着の海上運賃に比べ、割高となっており、シベリア鉄道経由の欧州向け通過貨物は、減少している。

（6）その他

（バム鉄道）

シベリア鉄道を軍事面、経済面で補強するために70年代に建設されたバム鉄道（バイカル＝アムール鉄道、総延長約4000 km、建設費約165億ルーブル）は路線の存在する地方の極度に厳しい気候条件、沿線の希薄な人口・産業分布等により大幅な赤字を計上し続けている。03年12月に全長15キロメートル強のセベロムイスク・トンネルが開通したことにより、当該区間の所要時間が6分の1、所要経費が10分の1に減ることが見込まれている。同鉄道は10年までにヤクーツクまで800 km延長されるとの構想もある。

【ロシアの地下鉄、トラム】

02年地下鉄旅客輸送実績	42億人	513億人キロ
モスクワ	32.0億人	キロ
サンクトペテルブルク	8.2億人	
ノボシビルスク	0.8億人	
ニジュニノブゴロド	0.5億人	
サマラ	0.2億人	
エカチェリンプルク	0.3億人	
トラム旅客輸送実績	69.8億人、	219億人キロ
トロリーバス旅客輸送実績	81.8億人、	266億人キロ
トラム総延長	2899.9	Km
トロリーバス総延長	4766.2	Km

04年地下鉄旅客輸送実績	42億人	514億人キロ
モスクワ	32.0億人	キロ
サンクトペテルブルク	8.3億人	
ノボシビルスク	0.7億人	
ニジュニノブゴロド	0.5億人	
サマラ	0.2億人	

	エカチェリンブルク	0.3億人
トラム旅客輸送実績		58.0億人、187億人キロ
トロリーバス旅客輸送実績		66.8億人、214億人キロ
トラム総延長		2824.4Km
トロリーバス総延長		4849.3Km

(過去数年間の動向)

・都市部における自家用車保有者増の影響で他の都市内公共交通機関が軒並み利用者が減少する中で、地下鉄のみ同水準を維持している(01年約0.5%増、02年約0.1%減、04年約0.1%増)。

・トラムはロシア全土で68都市において運行されているが、都市内公共交通機関全般の利用者減の傾向に加え、交通量の増加に伴い軌道を有するトラムからトロリーバスへの転換が図られている影響で、減少傾向が続いている(01年約0.9%減、02年約5.1%減、04年約7.4%減)。

・地下鉄、トラムはこれらを有する自治体による公営となっており、社会政策的配慮から著しく低い水準に設定されているとともに(モスクフでは地下鉄、トラムともに1回一律15ルーブル)、無料乗車等優待旅客の比率が高いことから、営業収入では支出の6割前後しか賄うことはできず、大幅な赤字を出している(04年)トラム39億ルーブル、地下鉄54億ルーブル、なおトロリーバスは37億ルーブル。

・上記の赤字体質を反映して車両・設備の更新が大幅に遅れており、04年現在、地下鉄の36%が25年超、トラムの67%が15年超の車両を使用している状態にある(トロリーバスは66%が10年超の車両)。

(3) 政府の鉄道政策・最近の動向

①政府補助

②(高速)鉄道の整備計画等(列車最高速度)

(4) 鉄道産業の状況(主要企業、その動向等)

(5) 主要路線：路線図を添付

(6) その他

5. 自動車(トラム、トロリーバスを除く)

道路延長 87.1万Km(04年)、89.8万Km(02年)

02年自動車旅客輸送量 196.2億人、1499億人キロ

うち国際輸送200万人、都市間輸送1.8億人、

近郊輸送31.9億人、都市内輸送162.4億人

02年自動車貨物輸送量 5.0億t、230億tキロ

うち国際輸送143万t、16億tキロ

04年自動車旅客輸送量 165.5億人、1294億人キロ

うち国際輸送180万人、都市間輸送1.7億人、

近郊輸送27.0億人、都市内輸送136.6億人

04年自動車貨物輸送量 4.9億t、280億tキロ

うち国際輸送96万t、14億tキロ

(過去数年間の動向)

- ・都市部における自動車保有者の増加等に伴い、近年バス旅客輸送実績は減少傾向にある(01年約8.0%減、02年約2.7%減、04年約7.5%減)が、未だに旅客輸送量全体の47.8%(04年)を占め、ロシア最大の輸送モードとなっている(トロリーバスをも加えた分担率は7割近く)。
- ・貨物輸送実績は低迷していたが、(02年約10.3%減)、これは中小企業が運送コストを削減するため自らトラックを購入し自社運送を行う傾向があることも一因とみられている。しかし、微増に転じ、回復傾向がみられる。(04年約1%増)

(1) 事業規制等自動車旅客・貨物輸送に関する法制度

自動車旅客輸送事業(バス)は一部の小規模な貸切輸送業務等を除き、基本的に自治体により運営されている。運賃は、地下鉄、トラムといった他の都市内公共交通機関と同様、コストに基づいた水準ではなく社会的な配慮等を加えてかなり低い水準に抑えられ、また、無料乗車等優待旅客の比率が高いことから、事業収入では支出を賄うことはできず、大幅な赤字を出しており、その赤字幅は年々増大し(02年191億ルーブル(前年比約12.2%増)となったが、近年赤字幅は減少している(04年56億ルーブル)。

(2) 政府の基本政策・最近の動向

03年12月に決定された長期運輸戦略の中で、政府は部市内旅客輸送分野の課題として、近年自然発生的に生じている小規模な民間・個人経営による自動車旅客輸送の存在や自家用自動車の急速な普及に伴い、公営企業が厳しい環境下におかれていることに言及し、助成金等も活用した公営企業の改革を進めるとともに、自家用自動車による渋滞による影響が深刻な大都市については公共交通機関の優先利用を含め、都市計画サイドとも連携した施策の推進を図ることとしている。

(3) 自動車旅客・貨物輸送産業の状況

02年現在、1271の自治体にバス輸送が提供され、路線総数は32144(うち国際輸送6531、近郊輸送16102、都市内輸送9511)となっている。

上記の赤字体質を反映して車両・設備の更新が進んでおらず、事業の用に供されているバスの40%が10年を超えて使用されている。(04年現在ではバスの45%が10年を超えている)

(2) 政府の基本政策・最近の動向

(3) 自動車旅客・貨物輸送産業の状況(主要企業、その動向等)

(4) 自動車の車検・点検整備について

①車検制度(定期的に自動車の検査を義務付ける制度)の概要

- ・ 車検制度の有無
- ・ (有る場合)根拠となる法令
- ・ 一般的な乗用車の車検期間
- ・ 車検の実施主体(国、民間、専門機関等)
- ・ 検査項目
- ・ 検査不合格の場合の処理(欠陥が軽微である場合等の再検査の要否)

②点検整備制度の概要

- ・ 自動車の保守管理責任とその根拠法令
- ・ 点検整備の項目及び実施時期
- ・ 点検整備を怠った者及び整備不良車（不正改造車等）に対する罰則等

(5) その他

6. 海運

02年海運貨物輸送量 2600万t、93億tキロ
うち国際輸送2150万t
海運旅客輸送量 60万人、4000万人キロ
内陸水運貨物輸送量 1億t、73億tキロ
内陸水運旅客輸送量 2700万人、10億人キロ

04年海運貨物輸送量 1800万t、47億tキロ
うち国際輸送1150万t
海運旅客輸送量 60万人、4000万人キロ
内陸水運貨物輸送量 1億t、78億tキロ
内陸水運旅客輸送量 2100万人、8億人キロ

(過去数年の動向)

・海運・内陸水運を合わせた貨物輸送のシェアは重量ベースで約7.7%（パイプラインを除く）となっており、船舶輸送の果たす役割は極めて限定されている。これは、ロシア国内における貨物輸送需要が東西方向（モスクワ～シベリア・極東等）であるのに対してロシア国内の主要河川の流れが南北方向であること、北極海を含め気候条件の厳しい地方では運航可能な時季が短いこと等によるものと考えられる。

・貨物輸送については、ここ3年は海上・内港水運ともに95年に比して約3割の水準で推移している。旅客輸送については海上が減少傾向にあるが（01年約25%減、02年約15%減）04年は下げ止まり。内陸水運は減少している（04年約5%減）。いずれも旧ソ連崩壊前に比して低くなっている。

・貨物は旧ソ連時代からの主力である石油製品が03年までは、4割近くを占めていたが、04年は24%に低下、近年では肥料の占める割合が急速に伸びている（01年9.6%、02年12.8%、04年13.6%）旧ソ連時代は（2.4%）。石炭・コークスの割合は減少傾向にあったが（01年9.5%、02年4.7%、旧ソ連時代は14%）04年は11.6%に回復した。近年は、木材が増加（03年5.6%、04年8.5%）している。

(1) 事業、安全・環境規制等海運に関する法制度

旧ソ連時代には中央政府（旧民間商船省）が10以上の外洋商船団（船舶公社）を一元的に管理し、各船舶公社は船舶の運航、管理はもとより港湾の建設、管理まで一元的に管理していた。旧ソ連の解体に伴い、旧民間商船省は運輸省海運局に改組され、同局は商船隊、港湾の活性化を図るため、各船舶公社を民営化するとともに、港湾についても各船舶公社からの独立性を強め港湾管理者制度を設けるとともにそれらを株式会社化する等、政府全体の市場経済化政策を採用してきている（現在、準国営海運企業は2社、民間海運企業は300以上に達している。）

海上輸送の料金は連邦政府により規制されているが、内陸水運の料金は自由化されてい

る。ただし、シベリア・極東地方については、輸送業者の数が限定され独占的な市場となっていることから、政府による料金規制がある。

(2) 政府の基本政策・最近の動向、(3) 海運産業の経営状況
(海運)

00年までの5ヵ年につき総額140億ルーブル(うち20%は連邦政府からの補助で賄われる)の商船隊活性化5ヵ年計画が実施されたが、連邦政府の税収不足、他の用途への流用等が原因で十分な成果が得られなかった。

ロシアにおいてもフラッキングアウトが問題となっており、ロシア籍外航船舶は一貫して減少が続き、95年には5509隻が、04年に3638隻にまで至った。ロシア海運会社保有船舶の60%以上が外国船籍で、ロシア海運会社によって92年から99年に建造された162隻のうち146隻は外国籍といわれ、また、ロシア海運会社の保有する最も性能の高い300隻(載荷重量600万トン)、特に船齢10年から15年の船は外国籍船となっており、船齢10年以下は全体の1%にとどまるが、20年超は62%を占める。

このような状況を受け、政府はロシア船籍の減少に歯止めをかけるため、国際航海の川に供する船舶について通常の税及び輸入時の関税を免除し登録料(1300~1400ドル)及びとん税(3千~1万ドル)のみの負担とするとともに、その他当該船舶の購入・リースに係る金融上の規制についても大幅に緩和することを内容とする「国際船舶登録法案」を現在作成中とされている。

また、貨物・旅客ともに運賃収入では支出を賄えない状況が続いており、02年にはそれぞれ10億ルーブル、0.5億ルーブルの支出超となっている。

さらに03年12月に決定された長期運輸戦略において、政府は北極海航路の発展の重要性に言及し、運航部門の民営化、資金調達のためのメカニズムの創設、外国事業者への航路の段階的開放等による改革を進めることに言及している。

これにより、特に、石油等エネルギー輸送船舶が増加し、自国籍船化が進められている。

(内陸水運)

04年にロシアで稼動している国内水路は10.2万kmであり、このうち十分な深さの水路は4.6万kmとされている。また、灯火を伴う航路標識が設置されているのは3.4万kmとなっている。内陸水運に従事する船舶数は02年で3.34万隻で、このうち自走できない貨物用船舶が1.2万隻、その曳航のための動力船が0.85万隻と多数を占めている。

また、貨物部門が約17億ルーブルの入超となっているに対し旅客部門は3.8億ルーブルの出超となっており、旅客部門は貨物部門からの内部補助で支えられている(04年ベース)。

03年12月に決定された長期運輸戦略においては、政府は国内水路及び水利施設の国家所有の維持を原則としつつ、運航部門の民営化、民間企業の参加メカニズムの創設、外国事業者への段階的開放等による改値を進めることに言及している。

(1) 事業、安全・環境規制等海運に関する法制度

① 国内海運

カボタージュ規制

② 外航海運

海運同盟に係る独占禁止法適用除外規定、運航に係る安全規定(国際基準への上乗せ等)、オフショア登録制度(概要、根拠法、利用数)

(2) 政府の基本政策・最近の動向

- ① 海運補助制度
 - 融資（船舶金融を含む）、債務保証、補助金等の概要、条件及び実績
 - ② 海運税制（船員税制含む）
 - 船舶償却制度、課税免除特例、税の繰延べ、圧縮記帳、他運輸産業税制との比較
 - ③フラッグイングアウトの現状及び政府・海運事業者の対応策
 - ④貨物留保政策の有無
 - ⑤クルーズ産業に対する振興策（クルーズが盛んな米国・欧州等に限る）
- (3) 海運産業の経営状況
 - (4) その他

7. 港湾整備・運送

（主要港湾の概要及び貨物取扱量）

ヴォストーチヌィ港はナホトカとウラジオストクとの間に近年建設され、極東最大の港に成長した。主にドライカーゴ、特に石炭を中心に取り扱い、03年には1543万t（対前年比4.7%減）、このうち石炭が1205.7万t（対前年比18.4%減）となっている。方面別では輸出貨物が1183.8万t、国内貨物が74.3万tと輸出中心となっている。

一方、バルト海最大の港サンクトペテルブルグは大都市を後背圏としているため、輸入貨物の割合が高く約4割程度を占めている。03年には2191.9万tを取扱い、うちコンテナ貨物は5326.8tとなっている。

黒海沿岸最大の港はノヴォロシースクであり、石油関連が約75%を占めている。

このほか、主要港湾としては極東のナホトカ港、ウラジオストク港、ヴァニノ港等があげられる。

- (1) 港湾の概要
 - ① 主要港運営組織（出資比率等）
 - 港湾組織は、国家単一企業体(国営企業)「ロスモルポルト」が、中央組織として存在している。
 - ② 港湾配置図
 - 極東には、商業港として、ウラジオストク、ナホトカ、ボストーチヌィ、ヴァニノ、ペトロパブロフスク・カムチャッキー等の港湾がある。
- (2) 事業規制等港運に関する法制度
 - ① 港運の参入規制の有無、悪質事業者排除のための具体的方策、未規制時の実質参入障壁（利用制限、貸付制限等）未規制時の弊害
 - ② 港運の料金規制
 - 規制の有無、料金決定メカニズム、ダンピング等過当競争による弊害の有無
- (3) 政府の基本政策・最近の動向

- ① 管理者、財政計画、環境整備等
 - ② 運営時間及び休日荷役実施の有無（休日荷役実施時の特別条件の有無）
 - ③ 検量の実態（従業者、対象貨物、規制・制約の有無）
 - ④ 港湾施設設備に対する事業者優遇（税制等）の実態
 - ⑤ 外国資本参入の実態
 - ⑥ 料金の現状（料金表、港湾パンフレット）
 - ⑦ 労働組合の活動概要
 - ⑧ 客船及び貨物ターミナルの保安体制（設備設置・運営状況、補助金等）
 - ⑨ 港湾セクターにおける課題（老朽化等）
- (4) その他

8. 船員

- (1) 船員数
総数、外航・内航別、資格（職員・船員別）、自国籍船員数、外国人船員数
- (2) 船員教育機関、監督行政機関の組織図（既存資料でも可）
 - ①関係局・部レベル（可能であれば課レベル）まで英語または日本語で記入する。
 - ②海技資格試験実施機関
- (3) 船員教育機関の概況
 - ①設置目的、教育目標、設置学科、入学資格、設立訓練コースと取得資格
 - ②乗船履歴の付与に利用する練習船があればその要目
 - ③シミュレータ等の教育機材の設置状況
- (4) 技資格を取得するまでのキャリア（航海、機関、無線）
（教育訓練課程、乗船履歴及び海技資格試験の流れについて）
- (5) 船員教育に関する政府の基本政策・最近の動向
- (6) 海技資格の承認を実施する国
- (7) その他

9. 造船業及び船用工業

- (1) 概要
生産及び輸出入の動向、企業数、従業員数
- (2) 造船業・船用工業に関する法制度
- (3) 政府の基本政策・最近の動向

金融・税制等各種支援措置の有無

(4) その他

10. 観光（04年ロシアの観光と観光資源による）

(1) 概要

入出国者数、

03年 外国人入国者 815万人

うち観光客 278万人

うち ポーランド96万人、ドイツ29万人、フィンランド24万人、中国20万人

ロシア人出国者 1165万人

うち観光客 462万人

うちトルコ104万人、ポーランド42万人、中国69万人、フィンランド38万人、

訪日日本人観光客 5.5万人（訪ロシア外国人観光客の1.5%）

訪日ロシア人観光客 1.8万人（訪外ロシア人観光客の0.4%）

(2) 観光に関する法制度、観光産業の状況

旧ソ連時代には、国営旅行会社インツォリストによる手配の一本化等がなされていたが、旧ソ連崩壊後は、当局の許可を得れば他の産業に比して少ない初期投資で開始することができるため、旅行代理店が急増した（現在では大手代理店約10社、中堅代理店約400社、小規模代理店数千規模といわれている）。ロシア人海外観光客は98年の金融危機による一時的な減少を除いて順調に増加を続けており、観光産業は成長産業となっているが、他方で旅行代理店の急増による競争も激しく、それぞれの代理店の収益率は低く、倒産も多い。98年の金融危機以降、価格競争が激化し、代理店の淘汰が進み、大手代理店のシェアが拡大し、ロシア人に人気のトルコ、イタリア、スペイン等の観光ツアーはそれぞれ上位数社が50%以上のシェアを占めているといわれている。

他方、ロシア向け観光客の受け入れについては、未だに観光基盤施設の整備がかなり立ち遅れており、特に、インフォメーション窓口の不足、英語表記の欠如・不足、トイレ等の整備水準の低さ、正規タクシーに乗ることの困難さ（白タクの横行等）、事前連絡なくキャンセルされる航空機等が制約要因となっている。さらに、査証（ヴィザ）の取得の煩雑さ等も大きな制約要因になっている。

(3) 政府の基本政策・最近の動向

02年政府は05年までに現代的な観光産業を形成することを目指した「観光業発展コンセプト」を閣議決定した。同コンセプトにおいては、ロシアの観光分野における高い潜在能力（年間4千万の旅行者を受け入れ可能）に鑑み、ロシアのマイナスイメージ、査証制度、ホテル等の観光インフラの未整備、国家宣伝・人材の不足、宿泊施設の質と料金の不一致等を観光抑制要因にあげ、マスコミを巻き込んだ多様な手段による観光広報、国際見本市の開催・参加、ロシア通商代表部（注：ロシアでは観光を経済発展貿易省が所管しているため、通商代表部が政府観光局の位置づけとなる）による活動、現行法令の改正、旅行業取扱業務における財務責任の導入、観光インフラの整備を実施するとともに、サービス向上のために、宿泊施設の質の向上の規則や分類法の作成、人材の教育等が必要であるとしている。

① 宿泊施設に対する政府助成（補助金、優遇税制、利子補給等）

② 観光振興に関する税制

(5) その他

06年、モスクワで、政府観光局等が主催した旅行博インターマーケット2006が開催

され、日本も官民合同でブースを出展したが、茶の湯等のアトラクションが人気を集め、極めて盛況であり、アクティブ参加賞を受賞した。