



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	北東アジアにおける国際協力を通じた地方振興に関する考察 [論文内容及び審査の要旨]
Author(s)	新井, 洋史
Degree Grantor	北海道大学
Degree Name	博士(学術)
Dissertation Number	甲第16479号
Issue Date	2025-03-25
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/94853
Rights(URL)	https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/
Type	doctoral thesis
File Information	Hirofumi_Arai_abstract.pdf, 論文内容の要旨



学位論文内容の要旨

博士の専攻分野の名称：博士（学術）

氏名： 新 井 洋 史

学位論文題名

北東アジアにおける国際協力を通じた地方振興に関する考察

・本論文の観点と方法

1980年代から1990年代初頭にかけて、中国の改革開放政策とソ連邦の崩壊を受け冷戦が終焉し、北東アジアにおいても経済交流の拡大による「平和の配当」が期待された。なかでも、日本、韓国、ロシアの日本海沿岸地域は、それぞれの国の中でも相対的に経済発展が遅れており、日本海を囲む「環日本海地域」の経済交流の活発化を通じた「環日本海経済圏」の形成は、それぞれの地域の後進性を克服するドライバーとなることが期待された。しかし、「北東アジア地域」での経済交流は拡大・深化したと言えるものの、それよりも狭い範囲である「環日本海地域」に関する期待は裏切られた。本研究の基本的な問いは、なぜこのような違いが生じたのかという点にある。この問いに対して、本研究は主に政策策定・実施プロセスの面からの検証を行った。その際に、本研究において究極的な政策目標として設定するのは北東アジアにおける地方振興であり、そのための手段として域内での国際協力、特に運輸部門での国際協力にフォーカスした。

・本論文の内容

第Ⅰ部に当たるのが第1章「研究対象地域の概況」である。ここでは本研究の対象地域である北東アジア地域について、その定義の揺れなどに触れつつ、地域の社会経済情勢などの概況説明を行っている。

第Ⅱ部に当たるのが第2～4章で、主題の分析に入る前の背景分析や準備的な分析を行っている。

第2章「日本海経済圏構想への期待と帰結」では、1990年前後に期待された「環日本海経済圏」及び「北東アジア経済圏」のうち、後者は相当程度実現したものの、前者は期待通りには進まなかったという事実を明らかにしている。この事実認識が、本研究全体の背景・基盤となっている。

第3章ではロシア極東における運輸・ロジスティクス環境改善の必要性を企業経営者の視点を用いて検証している。ロシア政府が様々な政策文書（戦略、プログラムなど）で指摘している交通インフラ整備の必要性が、企業経営者のニーズとして裏付けられた。この後の各章でさまざま政策文書を用いた検討を行っているが、本章の結論はそのことの妥当性を補強するものと位置付けられる。

続いて、ロシア極東地域における交通インフラ整備政策の展開状況を、各種政策文書からいかにして読み解くかについて、第4章で確認している。ロシア極東地域には、①地域に特化して分野横断的な施策を展開する政策体系と②分野に特化した全国施策の中で展開する政策体系の2つが重なって実施されている。本研究で主題としている運輸分野では、前者の政策体系においてローカルな事業が、後者の政策体系において広域的な事業が展開されていることを示している。この結論から、国際協力に関わる事業は主に後者の政策体系において展開されることを推定している。

第Ⅲ部に当たるのが第5～8章で、ここまでの準備を踏まえ、国際協力の経過と成果を検証している。物流は、主に公的セクターが用意するインフラを利用して、民間セクター（運送事業者、物流企業）が

顧客（企業または個人）にサービスを提供する形をとるが、第 5 章では後者について検討し、第 6 章～第 8 章では前者に重点を置いて検討している。

第 5 章で取り上げているのは、主にロシア沿海地方を経由する形での中国東北二省（黒龍江省・吉林省）発着、日本海海上輸送（およびより遠方への海上輸送）という複合一貫輸送サービスである。域内各国の様々な企業が、新規航路開設を伴う形での事業展開を図ったが、結局、安定的サービスを継続して、事業拡大を続けるような商業的な成功を収めた事例は生まれていない。事業成功のためには、集貨面などでの政府（中央・地方）からの支援が必要であるとの結論を導き出している。

次に、個別企業から政府の対応に視点を移している。市場原理に基づいた企業活動だけでは実現できない目標があった場合、それに対応するのは政府の役割である。第 6 章、第 7 章では、それぞれロシアと国境を接する中国、北朝鮮との二国間での越境物流等に関する協力について検討している。第 6 章では、ロシア極東開発と中国東北振興の連携を目指した「2009-2018 年協力プログラム」を題材として、その内容及び実績を検証しており、文書全体として策定段階でどれだけ真摯に検討されたかに疑問が残り、事後的な成果の面では特にロシア側において計画内容の実現度合いが低かったという結論が導き出されている。プログラムに含まれていた事業の中には、計画通り実現していれば越境複合一貫輸送促進に資するものもあったが、政策効果は低かったことが示された。

第 7 章では、これまで提起されてきた日朝間のインフラ協力案件を取り上げて、それらの経緯などを検証している。その中で唯一の実現例が「ハサン～羅津プロジェクト」である。実現を主導したのは国有企業である（株）ロシア鉄道であり、同社にとって同プロジェクトが有益であったことが肯定的な結果につながったと評価している。

第 8 章では、北東アジアにおけるユニークな国際協力枠組みである大図們江イニシアチブ（GTI）を題材として、多国間協力の経緯や実績についての検証を行っている。GTI においては、運輸分野での協力を優先しつつも、その成果は限定的であった。資金面、政治面でのリソース不足がその要因と考えられる。と同時に、ここでの分析から地方政府と他国の中央政府を結ぶ場としての国際機関の役割の可能性も示唆されたとしている。

最後に、第 IV 部に当たるのが終章「政策的示唆、今後の研究課題」である。論文全体を振り返り、政策的示唆を考察し、今後の研究課題を掲げている。

冷戦崩壊から約 30 年の間に北東アジア地域において、地方振興政策を国際協力の下で進める試みは、二国間でも多国間でもわずかな成果しか得られなかった。北東アジア各国の条件有利地域において、経済合理性に基づく形でヒト・モノの自由な移動が先行して実現し、これらの地方での取引拡大が加速した。これに対して、採算性が低く企業努力だけでは物流環境の大幅な改善が見込めない環日本海地域においては、政策的対応が不可欠であったにも関わらず、十分な政策資源が投入されず、物流増加は限定的だった。一方で市場原理を前提としつつ、他方で政府による強力な支援を必要としていたところに、輸送回廊構想の限界があった。1980 年代まで「冷戦という地域の政治情勢の制約があるがためにそれぞれ自国内で相対的に発展が遅れていたと考えられていた環日本海地域」が、1990 年代には「冷戦終結によってその制約が外れたことで、市場経済原理に基づく国際協力によりその後進性を脱する道が開かれたと期待された」が、その後の約 30 年間で「市場経済原理の下で不利に働く既成の諸条件を克服するためには、「中央－地方」関係における政策的資源再配分に頼らざるを得ないという、国内地域政策のロジックに戻ってきてしまった。本論文は以上のように結論付けている。

その上で、今後は、本論文の成果を踏まえ、国際協力への地方政府の関わり方のさらなる探求、釜山港を中心とした北東アジア国際物流、北東アジア地域と他の地域との比較、2022 年以降の新たな情勢を踏まえた北東アジア／環日本海の地方振興といったテーマに取り組んでいくとしている。