



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
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
DOI	https://doi.org/10.14943/doctoral.k16479
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/94987
Type	doctoral thesis
File Information	Hirofumi_Arai.pdf



博士論文

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

北海道大学文学院人文学専攻

新井 洋史

目次

序章 研究の背景, 目的, 論文構成	1
第1章 研究対象地域の概況	7
1 北東アジア地域と環日本海地域	7
2 北東アジア地域の概況	8
第2章 日本海経済圏構想への期待と帰結	12
1 本章の背景と目的	12
2 環日本海経済圏・北東アジア経済圏を巡る議論	13
3 北東アジア地域における貿易動向とその経済効果	16
4 環日本海地域における貿易動向	24
5 結論と示唆	31
第3章 ロシア極東の運輸・ロジスティクス環境: 企業経営者の視点から	35
1 はじめに	35
2 極東の運輸・ロジスティクス環境	36
3 ERINA 企業調査の結果	39
4 回帰分析による東西差の要因分析	50
5 おわりに	53
第4章 ロシア連邦政府の極東インフラ開発政策	58
1 はじめに	58
2 対象地域の概要	59
3 極東を限定対象とした政策文書	59
4 ロシア全土を対象とした分野別政策文書	65
5 本章の結論	69
第5章 日本海複合一貫輸送「借港出海」の経緯と帰結	71
1 はじめに	71
2 「借港出海」とは何か	72
3 「借港出海」と輸送回廊整備をめぐる政策議論	73
4 輸送回廊整備の経過	78

5	「一带一路」以降の「借港出海」	87
6	まとめ	88
第6章 ロ中東部国境における越境輸送に係る二国間協力		92
1	はじめに	92
2	先行研究	92
3	分析・評価の方法	93
4	「2009-2018年プログラム」の構成・内容	95
5	「2009-2018年プログラム」の進捗状況	102
6	本章の結論	104
第7章 ロ朝間の国境インフラ協力：ロシアの視点から		109
1	はじめに	109
2	経済協力に関する政府間の協議	110
3	貿易関係	114
4	インフラ整備	115
5	北朝鮮労働者の受入	119
6	考察 ～ロシア側の意図	120
7	おわりに	124
第8章 多国間協力を通じた地方振興の取組と帰結		127
1	はじめに	127
2	GTIの概要	127
3	先行文献におけるGTIの活動評価	130
4	ロジスティクス分野における協力の実態	131
5	地方振興にとってのGTIの意義に関する考察	137
6	本章の結論	140
終章 政策的示唆、今後の研究課題		142
1	論文全体の振り返り	142
2	政策的示唆	144
3	今後の研究課題	145
謝辞		147

序章 研究の背景, 目的, 論文構成

1980年代に中華人民共和国（以下、中国）では鄧小平が始めた改革開放路線が加速し、ソビエト社会主義共和国連邦（以下、ソ連）ではミハイル・ゴルバチョフがペレストロイカ政策を開始した。その流れの中で、1989年11月9日にベルリンの壁が崩壊し、同年12月にゴルバチョフ大統領と米国のブッシュ大統領が東西冷戦の終結を宣言した。その2年後の1991年末には、ソ連の解体に至った。当時、北東アジア地域は欧州とともに東西対立の最前線であった。日本、大韓民国（以下、韓国）は西側陣営、ソ連、中国、モンゴル、朝鮮民主主義人民共和国（以下、北朝鮮）は東側陣営に属していた。その境界は、一つには朝鮮半島の「38度線」であり、同時に日本海と黄海も対立の前線であった。東西冷戦の終結はこれらの境界の融解をもたらし、北東アジア域内での交流拡大につながるだろうと期待された。特に、経済交流の拡大は各国国民に「平和の配当」をもたらすと考えられた。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。ロシア極東と北朝鮮に阻まれて日本海へのアクセスを持たない中国東北部も、日本海への出口と環日本海交流を熱望した。

しかしながら、本論文の第2章で検証するように、当時の期待のうち「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と言わざるを得ない。こうした背景を踏まえ、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。言い方を変えれば、なぜ環日本海経済圏は成立しなかったのかという点に強い問題意識を持っている。

この大きな問いに対して、本研究は主に政策策定・実施プロセスの面からアプローチする。一般的に、政府の政策は、何らかの政策目標に対していくつかの政策手段を用いることによって推進される。しかも、この「目標－手段」の構造は、入れ子構造になっている。例えば、「国民福祉の向上」という目標に対しては、「経済政策」、「福祉政策」、「教育政策」などといった政策手段が用いられ、このうちの経済政策の目標である「経済活性化」の実現のために「財政政策」、「産業政策」、「労働政策」など様々な政策手段が用いられる。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注目する。もとより、地方振興のための政策手段には国際協力以外に有効な手段が数多く存在するが、本研究においては上述の問題意識から国際協力に注目するものである。そのうえで、運輸部門に注目するのは、ロジスティクス・物流が経済交流を開始するにあたり不可欠の基盤であり、また地方経済振興の重要な基礎であると考えためである。ヒ

トとモノの自由な移動が経済圏の形成にとって重要である、あるいは必要不可欠の要件であるといった考え方は、世界各地の局地経済圏構想に共通する¹。同時に、国際的な交通インフラの整備、輸送ルートの構築、そしてそれらの利用促進という課題は単独国家では実現不可能であり、国際協力を必要とする。

そのうえで、本研究における基本的な仮説として、環日本海地域における国際協力が地方振興に十分に寄与できていない原因は、各国中央政府の国際協力政策とそれぞれの国内における地方振興政策との間に十分な連携が図られていない点にあるものと考えられる。常識的に考えると、国際協力政策の中心的アクターは中央政府、なかでも外交政策や通商政策を所管する官庁である。20世紀末以降にグローバル化が進展する中では、国境地域における地方政府や地域住民なども、地方対地方の国際協力の主要なアクターと考えられるようになった。上述の環日本海経済圏構想もこうした文脈において、十分に実現可能な構想であると考えられていた。

これらの中央・地方政府に加え、国際機関も国際協力における重要なアクターである。国連を筆頭に、世界にはさまざまな国際機関が存在する。ただし、北東アジアにおいては、欧州連合（EU）や東南アジア諸国連合（ASEAN）に匹敵するような国際機関は存在していない。

北東アジアにおける国際協力の状況や問題点などを分析するにあたっては、世界情勢や地域情勢など地域を取り巻く環境や、国際的に活動するアクターの相互作用などを検討することが順当であると考えられる²。ただし、国際協力のテーマとして地方振興を取り上げた場合、新たな視角が必要となるのではないか。地方振興政策は、国際協力とは別の文脈として、それぞれの国内における中央対地方の構図の中で捉えることができる。そして、この地方振興の問題は、それだけを取り上げても様々な議論が行われる複雑な事象である。国際協力と地方振興はそれぞれが十分に複雑な事象であるだけに、それぞれに専門的な知見が必要であり、両者を結び付けて議論することは容易ではない。

両者の乖離を感じたのは、筆者がかつて学んだ日本の国土計画について、2000年代になって再び考える機会を得た時である（新井 2010）。日本では、国土の均衡ある発展を意図して、1962年の全国総合開発計画（全総）策定以来、1998年の「21世紀の国土のグランドデザイン」まで5次にわたる全総が策定された。その後の社会情勢変化を踏まえて、全総は国土形成計画へと衣替えした。2008年に閣議決定された国土形成計画（全国計画）においては、5つの戦略目標の1つとして、「東アジアとの円滑な交流・連携」が謳われ

¹ 例えば、大メコン圏（Greater Mekong Subregion: GMS）における経済回廊の整備、EUの東方拡大の文脈で推進された欧州横断交通ネットワーク（Trans-European Transport Network : TEN-T）などの事例がある。

² 服部（2017）は、環日本海経済圏と同様に一つの海を取り巻く地域経済圏として提唱された「環黒海経済圏」について、それが実現していない理由として、経済合理性よりも地政学的な利益が優先されがちであることを指摘している。

ている³。ブロック圏ごとに策定される広域地方計画を見ると、東北圏では「環日本海広域交流圏の形成プロジェクト」が、北陸圏では、「東アジアに展開する日本海中枢拠点形成プロジェクト」が広域連携プロジェクトとして盛り込まれていた⁴。これだけを見れば、日本政府は国際協力を通じた地方振興を積極的に推進しようとするの方針を持っていたように見える。その際、望ましいのは、連携先として想定されている地域（ロシア極東や中国東北部など、本研究で環日本海地域として設定している地域も含まれる）がいかなる地域であり、計画期間においてどのような地域を目指しているのかを十分把握したうえで計画策定を行うことであるが、計画本文にはそのような記述はなく、こうした取り組みがなされていないと感じた⁵。北陸圏広域地方計画の事務局を担っている国土交通省北陸地方整備局の職員が、連携対象とされている環日本海地域も含め、国外出張することは原則として認められないと聞き、その思いを強くした。

筆者としては、「環日本海経済圏」が成立しなかった原因の一つが、国際協力政策と国内地方振興政策との断絶にあるのではないかと考え、常にそのことを念頭に置きながら研究を進めるようになった。

研究を進める間に、世界情勢も、北東アジアの地域情勢も激変した。2010年代半ば以降だけを取り上げても、2014年のロシアによる一方的な「クリミア併合」により、ロシアと西側諸国との関係が悪化した。2017年の米国におけるトランプ政権の成立以降、米中間の対立・競争が激化した。2020年に発生した新型コロナウイルスのパンデミックは、国際物流の混乱をもたらし、それまでの効率性を重視したサプライチェーン構築に対して、供給の安定性を加味する形での再検討を迫った。そして、2022年のロシアによるウクライナ侵攻に始まる両国間の戦争は、ロシアと欧米や日本などとの間の分断を深めた。同時に、どちらの陣営にも必ずしもくみしないグローバルサウスと呼ばれる国々の存在も浮かび上がってきた。北東アジアにおいても、対ロシア制裁を実施している日本・韓国の対極に、ロシアと包括的戦略パートナーシップ条約を締結して緊密化を進める北朝鮮があり、その中間に中国やモンゴルが位置づけられる。

³ 続く第2次国土形成計画（全国計画）（2015年策定）では、「アジア・ユーラシアダイナミズムを取り込むゲートウェイ機能の強化と日本海・太平洋2面活用型国土の形成」という考え方が示されており、国際的な文脈における日本海側の役割は、引き続きある程度意識されている。これに対し、2023年に策定された第3次国土形成計画（全国計画）における日本海側に関する記述は、「日本海側と太平洋側の二面を効果的に活用しつつ、内陸部を含めた連結を図る『全国的な回廊ネットワーク』の形成」という表現であり、国内を強く意識するものに変化している。

⁴ これらの広域地方計画のうち、北陸圏広域地方計画では2016年に策定された第2次計画においても同じ広域連携プロジェクトが継続している。東北圏広域地方計画では「東北圏の発展を牽引する日本海・太平洋2面活用によるグローバル・ゲートウェイ機能強化プロジェクト」に衣替えされている。2024年時点で、第3次計画の策定作業中である。

⁵ 総合研究開発機構（NIRA）は、国土形成計画策定に向けた準備が進められていた時期に北東アジアのグランドデザインに関する研究を行っていた（総合研究開発機構 2005）。同研究は、国土政策分野における数少ない地域協力に向けた取組であったが、国土形成計画（全国計画及び広域地方計画）の中にその研究成果が反映されているとはいいたい。

しかしながら、本論文で取り扱っている題材のほとんどは、こうした大きな情勢変化の前に観察された事象である。そこで、それらの、いわば「時代遅れ」の題材を分析した論文を、このタイミングで発表することの意義を改めて整理しておく必要がある。第1に、情勢が変わったからといって既に起こった事実が消えるわけではなく、それらの検証をせずに放置してよいということにはならない。第2に、情勢変化後の事象の分析を、それ以前と同じアプローチで行って、それまでの議論の延長線上に追記することは必ずしも適切とは限らない。特に現在は戦時下で、以前に比べると分析に用いることができる情報量が減少し、情報の質が劣化（偽情報やプロパガンダ情報の蔓延など）していることもあり、新たな事象の研究については、別途、研究課題を設定して進めることが妥当だと考える。第3に、将来のさらなる情勢変化に備えることが必要だと考える。終わりが見えないと思われていたかつての東西冷戦は、予想外のタイミングであっさりと終結した。現在の世界の分断も永続的に続くわけではない。もちろん、その終結時期は見通せないが、いずれ北東アジア地域に融和的な環境が戻ってきた時にどのように対応すればよいのかを考えるためには、1990年代から2010年代の約30年の間に起こった事象の分析、反省が不可欠であり、この期間に対象を区切った本研究はその一助になるものと考えられる。

なお、本論文では「地域」及び「地方」という単語を多用するが、特に「地域」は多義的なので、本論文における用法について整理しておきたい。一般に国際関係や国際協力について論ずる場合、「地域」という用語は複数の国で構成される地域（例えば、北東アジア地域など）を指す。他方、国内の特定地域の振興について論ずる場合は、国の一部の地域（例えば、ロシア極東地域など）の意味に用いられる。両者が混在する場面では、「地域協力」が前者の意味での「地域」の域内協力のことを指すのか、後者の意味での「地域」が主体となった協力を指すのかが不明瞭になりがちである。本論文では両者を区別するために、後者の意味の場合は可能な限り「地域」に代えて「地方」を用いることとする。ただし、特定の地域（地方）名を内包する法律や政策名などの固有名詞や慣用的な用例（例えば、「ロシア極東地域」など）がある場合はこの限りではない。

本論文の構成は以下のとおりである。大きく分けると4部構成となっている。第1は、導入部にあたる第1章で、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概況説明を行う。

2番目のパートは主題の分析に入る前の背景分析や準備的な分析を行う第2章から第4章である。第2章では、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する。この事実認識が、上述した本研究全体の背景・基盤となる。第3章では、ロシア極東地域における運輸・ロジスティクス分野が課題を抱えていることを、企

業経営者アンケート結果を通じて検証する。続く第4章では、こうした課題に対するロシア政府の政策的対応がどのような体系で行われているかを明らかにする。これら2章の分析においてロシア極東に注目しているのは、ロシア極東の一部である沿海地方が、続く第5章で分析する複合一貫輸送サービス構築のカギとなる地域だという理由による。

これらの準備を踏まえ、第5章から第8章において、国際協力の経過と成果を検証する。第5章では、日本海海運を活用し、中国東北部と日韓などとを結ぶ国際複合一貫輸送サービスの取組の経緯をたどる。続く第6章ではロシアと中国との、また第7章ではロシアと北朝鮮との二国間協力による国際インフラ整備の問題を取り上げる。第8章では、北東アジアにおける多国間協力枠組みの一つで、地方振興に重点を置く大図們江イニシアチブ（GTI）を分析対象として、成果や課題を示す。

終章では、論文全体を振り返り、政策的示唆を考察し、今後の研究課題を述べる。

本論文は、筆者が過去に発表した複数の論文に基づいて構成されている（本章末の既発表論文一覧を参照）。かなり古い論文も含まれており、現状を的確に反映しているとは言えない内容もある。しかしながら、前述の通り、本論文は約30年のタイムスパンを対象とした分析を行うことを目的としており、経時的な変化を確認する上で、その途中時点における状況や構造についての分析結果を取り込むことは有意義であると考え、論文の中に加えた。

他方で、これら既発表論文の中にはそれぞれ別個の研究プロジェクトの一環として取りまとめられたものもあり、考察の方向性はそれぞれのプロジェクトの目的意識に沿ったものとなっている。本論文をまとめるに当たっては、あらためて本論文全体の目的等に沿った考察を行うことにより、結論や政策的含意などを追記した。逆に、本論文の趣旨とは直接関係ない考察を削除したり、現時点での事実関係を踏まえて修正したりした箇所もある。同時に、各既発表論文の背景説明を行う導入部分などには重複も多いため、その一部を序章及び第1章にまとめて記述することにより、各章での記述を省略するなどの整理を行った。

【既発表論文一覧】

第2章

新井洋史. 環日本海経済圏再考：北東アジアにおける経済関係深化の中で. 北東アジア地域研究. 2022年, 28号, p.115-131. （査読付き）

第3章

ARAI Hirofumi. The Transportation and Logistics Environment of the Eastern Region of Russia: A Comparative Evaluation with the Western Region Based on Microdata. The Northeast Asian Economic Review. 2018-7, vol. 6, no. 1, p.15-36. (査読付き)

新井洋史. 第5章 運輸・ロジスティクス. ロシア企業の組織と経営ーマイクロデータによる東西地域比較分析. 2018年10月, p.139-161. (上記英語論文の日本語版)

第4章

新井洋史. ロシア東部の地域開発政策推進に係る政策文書の体系に関する研究ーロシアの地域開発政策の体系的把握のための基礎的研究ー. 都市計画論文集. 2011年10月, 46巻3号, p.337-342. (査読付き)

第5章

新井洋史. 第6章 中国東北ー近くて遠い「借港出海」の進展は? 「一带一路」経済政策論 プラットフォームとしての実像を読み解く (ERINA 北東アジア研究叢書ー10). 2019年7月, p.117-141.

第7章

新井洋史. ロシアの対北朝鮮経済協力政策. ERINA REPORT (PLUS). 2020年6月, 154号, p.7-15.

第8章

新井洋史. 大図們江イニシアチブ (GTI) の枠組みを通じた地方振興ーロジスティクス分野での協力の実態を踏まえた考察. 北東アジア地域研究. 2024年, 30号, p.1-14. (査読付き)

参考文献

新井洋史. 2010. 「ロシア極東地域の地域開発政策と周辺国との地域協力」. 都市計画, 60(2), pp.68-71.

総合研究開発機構. 2005. 『北東アジアのグランドデザイナーー共同発展に向けた機能的アプローチ』. 164p.

服部倫卓. 2017. 「輸送・商品・エネルギーの経済関係ーロシアとウクライナの角逐を中心に」. 黒海地域の国際関係, 六鹿茂夫編, 名古屋大学出版会, pp.318-345.

第1章 研究対象地域の概況

1 北東アジア地域と環日本海地域

本研究の対象地域は「北東アジア地域」である。なかでも、序章で述べた通り「環日本海地域」に注目する。そこでまず、本研究におけるこれら両地域の概況を確認しておきたい。

地理的領域として、「環日本海」、「北東アジア」はいかなる範囲を指すであろうか。北東アジア研究者が集まる北東アジア学会は、1994年11月に環日本海学会として設立されたが、その設立趣意書では「日本海及び日本海を圍繞する地域とそこに密接に関係を有する周辺地域」を環日本海地域としている。ここでは、「日本海」、「日本海を圍繞する地域」及び「そこに密接に関係を有する周辺地域」の3つの地域を包括して「環日本海地域」と定義している。このうち、「日本海」については、国際水路機関（IHO）による一定の定義が存在しており、地理的に（地図上で）確定することができる。これに対して、残りの2つの地域は定性的な説明となっていて地理的に確定できない。それでも、「日本海を圍繞する地域」に関しては、日本海を取り巻く環状地域であって、その内側境界線が日本海境界線と一致するものと解釈することができるので、問題は外側境界線がどこにあるかという点に絞られる。次に、「そこに密接に関係を有する周辺地域」は「日本海を圍繞する地域」のさらに外側にあると考えられるが、「周辺地域」との表現が示唆する地理的隣接性に加え、「密接に関係を有する」との表現が示唆する非地理的關係性の二つを定義に含んでいることから、境界確定はより一層困難である。そもそも、非地理的關係性を定義に織り込んでいるのは、地理的に確定させることを避けるべきだとの意思の表明だと考えるべきであろう。

さて、環日本海学会は2007年12月に北東アジア学会へと名称変更した。その際に、学会総会に提案された名称変更の理由説明の中には、「『北東アジア学会』に名称変更を行うことにより、現実に進展しつつある対象領域の広がりや繋がりを学会の研究活動において反映できるようにする」との文言がある。「北東アジア」が「環日本海」よりも広い領域であること前提とした表現である。また、「繋がり」という単語を含むことにより、ここでも非地理的關係性も考慮した地域定義がなされることを肯定していることがわかる。

すなわち、北東アジア学会としては、1)「北東アジア地域」は「環日本海地域」よりも広いが、2)いずれについても非地理的關係性も含めて地域設定がなされることを前提としていることになる。逆に言えば、地理的な範囲として明確に定義することを断念していることになる。例示という形で、多数の研究者の同意を得ることができるような最大公

約数的な地域定義を示すことすらしていない。北東アジア学会が学際的な性格を持つことがその背景にあるものと推察される。結果として、「環日本海地域」と「北東アジア地域」とのそれぞれ用語が指す地理的範囲の違いは極めて曖昧となってしまうている。両者を同義に使用することがあったり、「環日本海地域」や「北東アジア地域」の用語にもそれぞれ「広義」と「狭義」があったりして、明確な定義が難しいことは、坂田（2000；2011）や環日本海経済研究所（2003）などでも指摘されている。第2章の結論を先取りすると、この曖昧さから環日本海経済圏構想の不幸な運命が生じていると言える。

2 北東アジア地域の概況

第2章以降の分析に入る前提として、研究対象地域を概観しておきたい。上述の通り、「北東アジア地域」の地理的範囲についてはブレがあるが、本研究においては原則として、日本、中国、北朝鮮、モンゴル、韓国、ロシアの6カ国の全域を北東アジア地域と捉えることとする。

6カ国を経済体制で分類すると、日本と韓国は長期間にわたる資本主義市場経済体制の国である。中国、モンゴル、ロシアは、市場経済移行国に分類される。北朝鮮は、いまだに市場経済を認めていない。政治体制については、いわゆる民主主義的な国と権威主義的な国が混在している。

表1-1に各国の基本的指標を示す。これらの指標を概観してまず言えるのは、わずか6カ国しかないにも関わらず、各国間の違い（バラツキ）が非常に大きいことである。最大値と最小値は軒並み2桁から4桁の違いがある。一人当たりGDPだけは、最大の日本と最小のモンゴルとの差が10倍以内となっている。なお、北朝鮮については、公式統計データが存在しないが、韓国銀行の推計によれば、2021年の一人当たり国民所得は142万韓国ウォン（環日本海経済研究所 2022）であり、同年の平均為替レートで換算すると1241ドルとなるため、モンゴルを下回るが、それでも日本との差は1桁の違いに留まる。

もう一点、興味深いのは、これだけ差異が大きい6カ国の平均像は全世界の平均像に近いという点である。北東アジア地域全体の人口密度を計算すると63.2人/平方キロメートル、一人当たりGDPは1万5042ドルであり、世界平均値（それぞれ60.8人/平方キロメートル、1万5726ドル）に近い。これに対して、例えばEU地域ではそれぞれ111.9人/平方キロメートル、3万8721ドル（いずれも2021年）であり、北東アジアよりも多くの国々の平均値であるにも関わらず、世界平均値からの乖離は北東アジア地域よりも大きい。北東アジアには世界の中でも特筆されるような、極端に広い国と狭い国、人口が多い国と少ない国、GDPが大きい国と小さい国があるが、6カ国を合計するといずれの指標でも世界の2割強を占めるという不思議なバランスが存在している。

表 1-1 北東アジア各国の概況（2021 年）

	陸地面積	人口	人口密度	GDP	一人当たり GDP	輸出額	輸入額
	千 km2	千人	人/km2	十億ドル	ドル/人	十億ドル	十億ドル
中国	9,388	1,412,360	150.4	17,820	12,618	3,554	3,093
日本	365	125,682	344.8	5,035	40,059	913	939
韓国	98	51,770	530.4	1,818	35,126	762	697
モンゴル	1,558	3,348	2.1	15	4,566	9	9
北朝鮮	120	25,972	215.7	-	-	0	1
ロシア	16,377	144,747	8.8	1,843	12,522	549	377
地域合計 (地域値)	27,905	1,763,878	- (63.2)	26,532	- (15,042)	5,786	5,115
全世界	129,778	7,888,964	60.8	124,059	15,726	28,197	27,198
(シェア)	21.5%	22.4%		21.4%		20.5%	18.9%

注：輸出額及び輸入額は、財・サービスを含む。ただし、北朝鮮は財のみ。

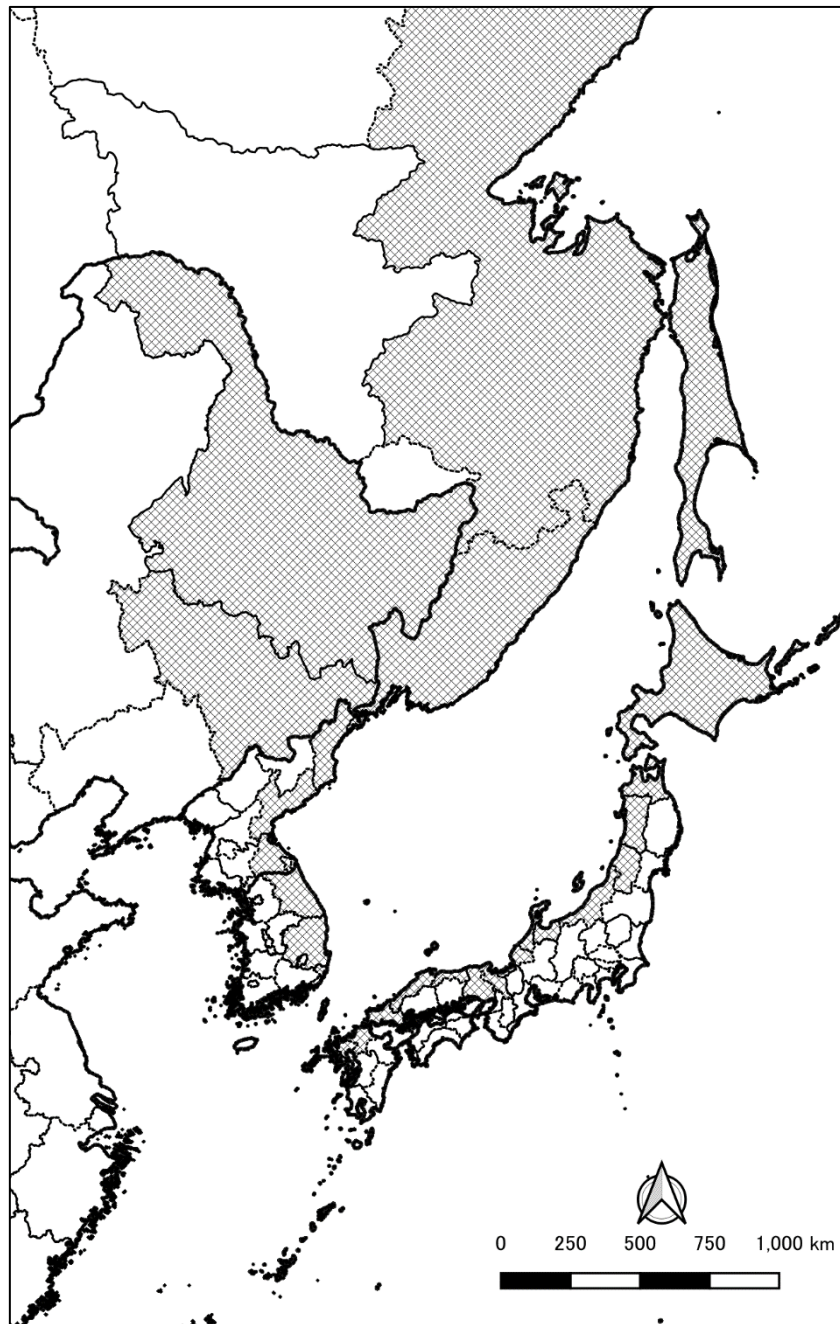
データ出所：北朝鮮の貿易額は、環日本海経済研究所（2022）による、それ以外は World Development Indicators.

次に「環日本海地域」については、第 2 章で行う分析と同じ定義（地域設定）により、面積・人口を整理した（表 1-2、図 1-1）。いずれの国においても、人口密度はそれぞれの国の全国値を下回っており、相対的に人口集積が小さい地方であることがわかる。日本、韓国、北朝鮮においては、国土全体の 3 分の 1 から半分程度を占め、人口でも 4 分の 1 前後を占めており、当該地方の開発は国土全体・国民経済全体にとっても相当の意義を持つと考えられる。これら 3 カ国では、日本では当該地方がかつて「裏日本」と呼ばれたように、首都をはじめとする経済中心とは逆側の海岸線沿岸地方であり、相対的に経済発展が遅れた地方とみなされている。他方、中国とロシアにおいては、国土に占める割合は 6～7%程度、人口では 2～4%程度に過ぎず、国全体の中での存在感は小さい。しかしながら、中国では 2003 年以降に東北振興政策が展開され、ロシアでも 2012 年に極東開発省（現、極東・北極開発省）が設置されるなど、中央政府がこれらの地方の開発を重視する姿勢が継続している。これらの地方開発政策の実効性（政府の本気度）はともかく、少なくとも建前上は「見捨てられた土地」ではない。

5 カ国の比較では、人口密度が最も高いのは韓国であり、経済的な集積が大きいことが示唆される。また人口が最も多いのは中国である。日本は、人口規模、人口密度の両面で二番目に大きい。これら 3 国の「環日本海地域」が地方開発のドライバーとなるポテンシャルが高いと言える。

以上の概況を確認したところで、次章以降で詳細な分析を行っていく。

图 1-1 環日本海地域



出所：筆者作成.

表 1-2 北東アジア各国内の環日本海地域

国名	中国	日本	韓国	北朝鮮	ロシア
面積 (km ²) (対全国比)	660,400 6.9%	180,138 47.7%	48,237 48.0%	46,432 37.7%	1,039,400 6.1%
人口 (千人) (対全国比)	55,924 3.9%	31,494 25.0%	11,984 23.1%	6,871 29.4%	3,605 2.4%
人口密度 (人/km ²)	84.7	174.8	248.4	148.0	3.5
備考： 「環日本海地 域」の範囲	黒龍江省， 吉林省	北海道，青森， 秋田，山形， 新潟，富山， 石川，福井， 京都，兵庫， 鳥取，島根， 山口，福岡， 佐賀，長崎	釜山広域市， 蔚山広域市， 江原道， 慶尚北道， 慶尚南道	咸鏡北道， 咸鏡南道， 江原道， 羅先特別市	沿海地方， ハバロフスク地 方， サハリン州

注：地域設定の考え方については，第2章を参照。

データ出所：面積は各国公式統計，公表資料など，人口は北朝鮮以外は各国で2020年に実施された人口センサス結果，北朝鮮は2008年人口センサス結果，人口密度は筆者計算。

参考文献

環日本海経済研究所. 2003. 『北東アジア経済白書 2003』. 新潟日報事業社.

環日本海経済研究所. 2022. 『北東アジア経済データブック 2022』.

坂田幹男，本多健吉，凌星光. 2000. 『北東アジア経済入門』. クレイン.

坂田幹男. 2011. 『開発経済論の検証－「新・東アジアモデル」を求めて』. 国際書院.

第2章 日本海経済圏構想への期待と帰結

1 本章の背景と目的

1980年代から90年代にかけて、主に日本の日本海側各地で「環日本海経済圏」構想が盛んに論じられた。中国の改革開放、ソ連（当時）のペレストロイカの進展などにより、冷戦の最前線であった日本海における相互交流の可能性が開けたことを踏まえた動きであった。経済学の立場からは、地域内の生産要素の相互補完性を根拠として、経済圏形成を肯定、あるいは当然視する議論が多くみられた。

ところが経済圏の形成は「当然のこと」ではなかった。坂田（2017, p.112）は、「北東アジアでは90年代に日本が描いた古典的な経済的補完関係に基礎を置く局地経済圏の形成という構想はすでに過去のものとなって」と評価している。環日本海経済圏構想の申し子とも言える北東アジア学会が発行する学術誌である『北東アジア地域研究』においてすら、環日本海経済圏を正面から取り上げた論考は、近年掲載されていない⁶。そのこと自体が、環日本海経済圏構想が「過去のもの」となっている証左とも言える。新潟県は2021年6月の県議会で、公益財団法人環日本海経済研究所を解散して、新潟県立大学に移行する方針を示した。若月（2021）は、地元報道を参照しつつ「環日本海時代のブームが去ったとの地元認識や、北東アジアの国際情勢に明るい展望がみられないこと、期待されたほどの経済交流の進展が見られない」といった背景があると紹介している。

こうした状況に対して、本章は「環日本海経済圏」構想が妥当であったのかを、同構想が積極的に議論されてから約30年を経過した時点で再検討することを目的とする。その際の中心的な問題意識（仮説）は、「環日本海という地域設定」と「生産要素の相互補完性を前提とした経済圏形成というコンセプト」との間にミスマッチがあったのではないかというものである。地域設定の問題を浮き彫りにするべく、「環日本海経済圏」と「北東アジア経済圏」を対比しつつ検討している。

以下、本章の構成は、第2節において過去の環日本海経済圏および北東アジア経済圏の議論を整理し、第3節、第4節でそれぞれ北東アジア地域及び環日本海地域での1990年代以降の貿易関係の推移を検証する。それらの結果を踏まえて、第5節で結論を取りまとめ、そこから得られる示唆に言及する。

⁶ 『北東アジア地域研究』第23号（2017年）の渋谷武先生追悼記念特集や書評を除けば、環日本海圏を正面から取り上げたと言える論考は、第15号（2009年）に掲載された長田元氏の「環日本海圏拠点形成の現状と課題－北陸各県の港湾振興に関する政策を中心に－」以降、第27号（2021年）まで存在せず、第28号（2022年）に本章の基礎となっている「環日本海圏再考：北東アジアにおける経済関係深化の中で」が掲載された。

2 環日本海経済圏・北東アジア経済圏を巡る議論

ここではまず、第1章で設定した「環日本海地域」と「北東アジア地域」の定義を改めて確認するとともに、これらに関する過去の議論を振り返ることとする。

2.1 地域の定義

本研究における地域定義の基本的な考え方は、両者をできるだけ明確に区分するために、「環日本海地域」を狭く定義し、「北東アジア地域」を広く定義するというものである。具体的には、「北東アジア」については、河合（2018）にならって、日本、中国、北朝鮮、モンゴル、韓国、ロシアの6カ国の全域とする。「環日本海」については、「日本海を囲繞する地域」を指すこととして、日本、韓国、北朝鮮、ロシアにおいて日本海に面する広域行政区画（県、道、州等）に、日本海に直接面してはいないが、最短直線距離で数10km以内の位置にある中国の黒龍江省と吉林省を加えた地域とする（表2-1）。ロシア極東地域や中国東北三省は、それら全体が環日本海地域に含められることが多いが、ここでは「日本海を囲繞する地域」とは言い難い遼寧省や多くのロシア極東諸州等を除外した。この定義は、坂田（2000）で紹介されている狭義の環日本海地域に近いものである。

表 2-1 環日本海地域を構成する広域行政区画

日本	韓国	北朝鮮	ロシア	中国
北海道、青森、秋田、山形、新潟、富山、石川、福井、京都、兵庫、鳥取、島根、山口、福岡、佐賀、長崎	釜山広域市、蔚山広域市、江原道、慶尚北道、慶尚南道	咸鏡北道、咸鏡南道、江原道、羅先特別市	沿海地方、ハバロフスク地方、サハリン州	黒龍江省、吉林省

出所：筆者作成。

2.2 経済圏、局地経済圏

次に、「経済圏」という考え方について検討する。その際、かつて環日本海経済圏構想についての文脈において頻繁に用いられた「局地経済圏」についても併せて考える。ここでは、用語そのものの解釈に加え、環日本海経済圏（北東アジア経済圏）について活発に論じられた1990年代の議論の内容についても検討する。

「経済圏」の辞書的な意味は、「経済活動が一定の独立性をもって営まれる地理的範囲」（大辞林）である。ここで留意すべきは、「一定の独立性をもって」という制約条件が付されている点である。つまり、全く独立性が無い地域、すなわち当該地域と隣接地域の経済活動が完全に一体化しているような地域は、その地域だけを取り出して「経済圏」と呼ぶことはできないことになる。もちろん、具体的にある地理的領域が「経済圏」を形成し

ているかどうかを論ずる際には、何を根拠に独立性を判断するのか、一定とはどの程度かなど、難しい問題に直面することになり、上述の辞書的定義はあまり実用的ではなく、本章でもそこには立ち入らない。

「局地経済圏」は、辞書的には「局地」、すなわち「ある一定の限られた土地」（大辞林）に成立した経済圏を指すことになる。単に経済圏という言う場合よりも、対象とする地理的領域が狭いことを含意しているにすぎず、その観点からは「経済圏」と「局地経済圏」の関係は相対的なものに過ぎない。

ただし、ここで想起すべきなのは、環日本海経済圏構想の議論の中では、より大きな含意のある用語として「局地経済圏」が使用されていたという点である。渡辺・佐々木(2004, p.108)では、局地経済圏を「1980年代後半に東アジア地域に新しく発生した地域経済圏」とあり、「先発地域と後発地域間に、相互に必要なとする経済要素を互いに補い合う経済的補完関係」があることを指摘しつつ、典型例として香港と華南部を結ぶ地域を挙げている。また、渡辺(1992, p.14-15)は、局地経済圏について、「アジア社会主義国と周辺国との国境にまたがる諸地域間に存在していた経済的補完関係が、冷戦構造の熔解とともにいちどきに顕在化した」との説明をしている。こうした議論の中での「局地」という用語には、単に地球上のどこか一部と言うことではなく、「冷戦の最前線だった地域」が含意されており、これは環日本海経済圏構想にも当てはまると考えてよい。

なお、環日本海経済圏を論じるにあたり、「局地経済圏」に類似した用語として「地方経済圏」が用いられたケースもある。例えば、蛭名(1993, p.41)は、「地方経済圏とは、国境を越えて形成される地域連関を伴った経済空間のことであるが、それが国と国とのあいだにではなく、地方レベルで形成される場合」と定義している。同時に、その事例として、やはり華南経済圏などを挙げており、「局地経済圏」と同様の意味で用いている。

こうした「局地」あるいは「地方」を用いる文脈では、地方振興の側面を重視する色彩が出てくる。環日本海地域に属する地域は、それぞれの国内において、相対的に経済発展が遅れた地域であった。環日本海学会設立時の会長の渋谷武は、「東西冷戦構造の終結は、（中略）環日本海地域に、一つの期待感を与えてきた。長い間、中心の繁栄から取り残されていた故に、開発から取り残された資源を豊富に有するこの地域の開発に伴う地域繁栄の夢がかき立てられたことは否めない」（渋谷, 1995, p.3）としている。渋谷は続く文章で、周辺・辺境からの離脱を急ぐあまり自然破壊や荒廃を招くことがないよう戒めてはいるが、当時の地域社会が、環日本海地域での交流を通じて地域経済の発展を図りたいとの思いを持っていたことが伝わってくる。

ところで、前述の「一定の独立性」という表現には、「主権」などといった政治性を帯びた用語を連想させる力がある。そこから、「経済圏」という用語の利用に慎重であるべきだという考え方も生じてくる。例えば、「『経済圏』の形成という表現は封鎖的あるいは排他的・・・（中略）・・・無神経に使ってはならない」（嶋倉 1992, p.3-4）といった指

描がなされている。裏返していえば、当時の環日本海経済圏構想には封鎖的、排他的な意図はなかったと理解すべきである。そのことは、本多 et al. (1995, p.9)において、端的に「『圏』という閉鎖的な『圏域』を連想させる用語も本来不適当な表現であり、より正しくは、『環日本海経済交流』と呼ばれるべきであろう」と表現されている。

2.3 生産要素の相互補完性

環日本海経済圏構想に対する経済学の立場からの肯定論の基礎にあったのは、地域に存在する生産要素の相互補完性を活用することで、地域経済の発展が実現可能であるとの論法であった。例えば、「(イ) シベリア・極東地域、中国東北部の食料・農産物及び資源・エネルギー、(ロ) 中国東北部、北朝鮮の労働力、(ハ) 韓国、日本の資金・資本、技術等の生産要素間分業」(蛭名 1993, p.21)を想定したり、「日本・韓国は資本および技術、中国東北部および北朝鮮は労働力および天然資源、旧ソ連極東部は資源がそれぞれ豊富であり、相互に補完性が高く、かつ地理的に近接しているため、潜在的な分業の利益が大きい」(嶋倉 1992, p.70)といった議論がなされたりしていた。

冒頭で述べた通り、本章の問題意識はこうした生産要素の相互補完性に立脚した環日本海経済圏構想が妥当であったかを検証しようとするものである。総合的に判断するためには、天然資源、労働力、資金、技術がそれぞれ活用されたかについて検討する必要があるが、本章では比較的分析が容易であるエネルギー資源と中心とした貿易関係に焦点を合わせて検討する。労働力、資金、技術の活用については、少なくとも部分的に、すなわち中国への外国直接投資(FDI)という部分では、相当程度実現したことは明らかと見てよいだろう⁷。実際、対中 FDI のスピルオーバー効果を検証した論文は数多くある(例えば、Ito et al. 2012; Xu & Sheng 2012; Zhang et al. 2014)。こうした分野での研究成果のすべてが有効性を確認しているわけではない(例えば、Hale & Long 2007)が、スピルオーバー効果が無かったとしても、単純に投入増による産出増があったことは間違いない。

とはいえ、本章の課題設定に従って北東アジア経済圏という視野で考えた時、例えば日本や韓国からの FDI による中国国内労働力活用が、日本や韓国を含めた地域各国にどれだけの経済的効果をもたらしたかを分析するのは容易ではない。まして、こうした分析を環日本海地域をも対象に実施して、北東アジア地域との対比を行うことは、データ収集の面から非現実的である。したがって、本章では比較的数据入手が容易な貿易関係に注目することとした。

⁷ 現実には、国境を越えた労働力移動には制約が大きいため、労働力活用の形態としては、中国や北朝鮮への生産拠点設置や委託加工契約が中心であったと考えられる。生産拠点の設置は、とりもおさず外国直接投資という形での資金の移動であり、通常は生産技術の移転を伴うものである。したがって、労働力、資金、技術の面での相互補完性の活用は、一体の動きとなっていると考えるのが適当である。

3 北東アジア地域における貿易動向とその経済効果

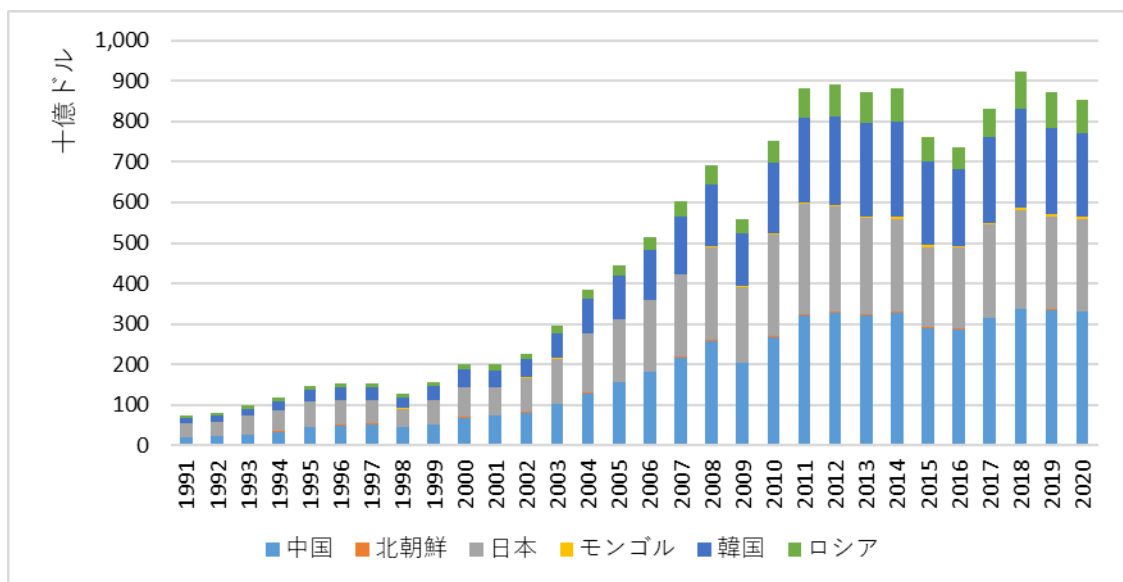
本節では、北東アジア地域での経済関係深化を評価するため、1990年代から約30年間の北東アジア6カ国の国対国の貿易動向を検討する。まず初めに、貿易総額について検討した後、ロシア産エネルギー資源に絞った検討を行う。エネルギー資源は、1990年代に議論された経済圏構想において、生産要素の相互補完関係を構成する代表的な財として論じられていたものである。その上で、このエネルギー資源貿易が、地域経済にとってどのような効果を持つのかの評価を行う。

3.1 貿易額の動向

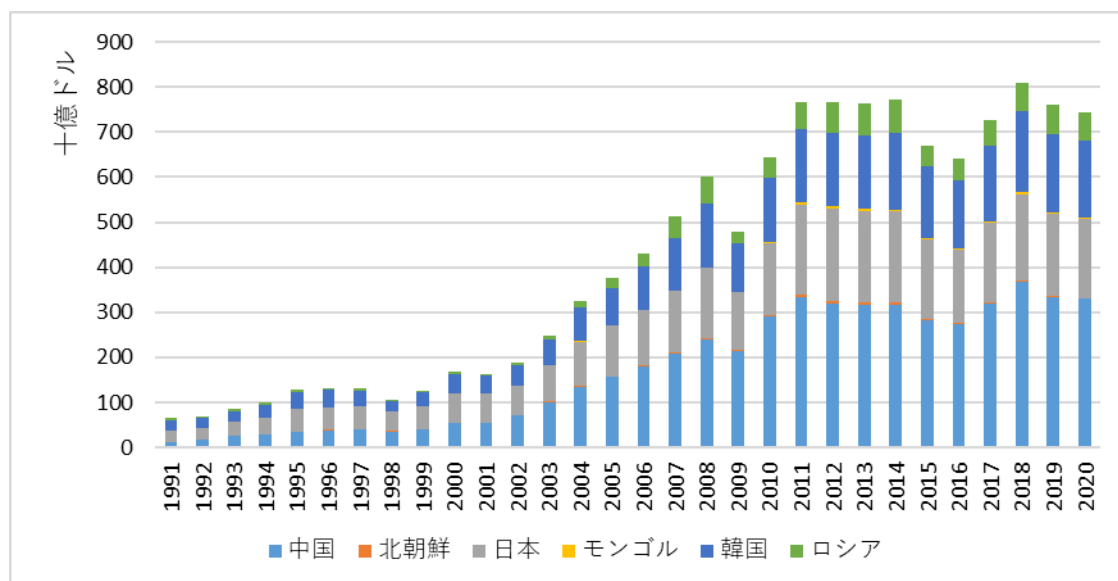
まず、概況として、域内貿易額の推移を確認しておく。1991年から2020年までの30年間で、北東アジア各国による域内国に対する輸出額及び輸入額の合計額は、それぞれ、748億ドルから8518億ドル（11.4倍）および660億ドルから7441億ドル（11.3倍）となり、大幅に増加した（図2-1）。ただし、10年ごとに3期間に区切って年平均増加率を計算してみると、2010年代には増加が止まっている（表2-2）。

図2-1 北東アジア地域の域内貿易額（十億ドル）

（イ）輸出額



(ロ) 輸入額



注：ロシアの 1991 年はソ連の値。

出所：IMF Direction of Trade Statistics 及び『北東アジア経済データブック』より筆者作成。

表 2-2 域内貿易額の年平均増減率（％）

	輸出				輸入			
	1991- 2000	2001- 2010	2011- 2020	1991- 2020	1991- 2000	2001- 2010	2011- 2020	1991- 2020
中国	16.7	18.4	-0.1	11.8	13.1	13.8	0.2	9.7
北朝鮮	-0.1	5.5	-18.5	-1.5	2.1	13.4	-34.3	-7.3
日本	9.6	9.6	-1.3	6.6	8.2	13.5	-1.6	6.6
モンゴル	17.0	19.8	-3.0	13.6	20.3	24.9	2.9	17.4
韓国	6.5	13.8	0.5	6.9	12.0	15.4	-0.1	9.4
ロシア	-2.6	26.3	0.4	9.0	7.4	14.3	1.2	8.9
北東アジア合計	9.7	14.7	-0.3	8.4	10.4	14.1	-0.3	8.4

注：ロシアの 1991 年はソ連の値。

出所：IMF Direction of Trade Statistics 及び『北東アジア経済データブック』より筆者作成。

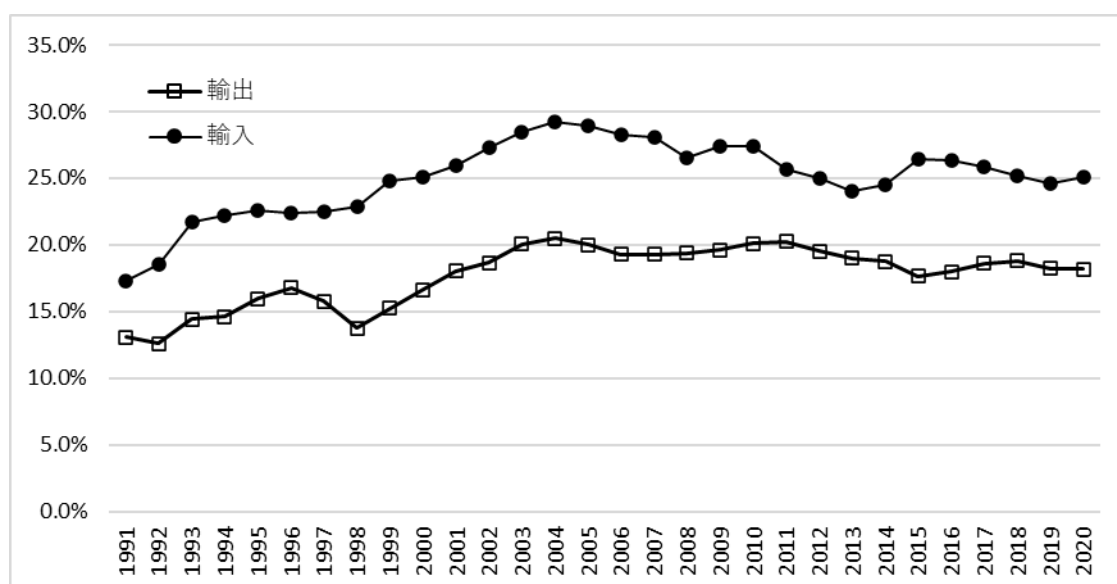
また、同表からは、北朝鮮を除くすべての国で域内貿易額が増加したことも確認できる。北朝鮮に関しては、2010 年代後半に国連の経済制裁の影響などから貿易額が急減しており、結果として 2020 年時点で 1991 年の水準を下回ることとなったという特殊事情がある。このほか、いずれの国も 2000 年代に最も増加率が高く、2010 年代には減少もしくは停滞傾向にあることも、同表から読み取れる。

3.2 域内貿易依存度

30年間で域内貿易額が増加したことは確認できたが、このことは必ずしも域内の貿易関係が深化したことを意味しない。世界全体で貿易が拡大した中で、それと比例的に域内貿易が増加しただけかもしれないからである。

そこで、次に北東アジア域内貿易への依存度について検討する。図 2-2 は、北東アジア 6 カ国の貿易総額に占める対北東アジア諸国（自国を除く 5 カ国）貿易額の比率の推移を、輸出、輸入別に示したものである。いずれも、1990 年代初頭から上昇傾向を示し、2004 年にピーク（輸出 20.5%、輸入 29.3%）を記録した。その後は、やや低下したものの、1990 年代よりも高い水準にある。貿易額と同様に 10 年ごとの 3 期間に区切って平均値を計算すると、輸出では 14.9%から 19.5%に増加した後 18.7%へ減少し、輸入では 22.0%から 27.8%に増加した後 25.3%へと減少するという、似たような経過をたどっている。

図 2-2 北東アジア地域における域内貿易依存度（%）

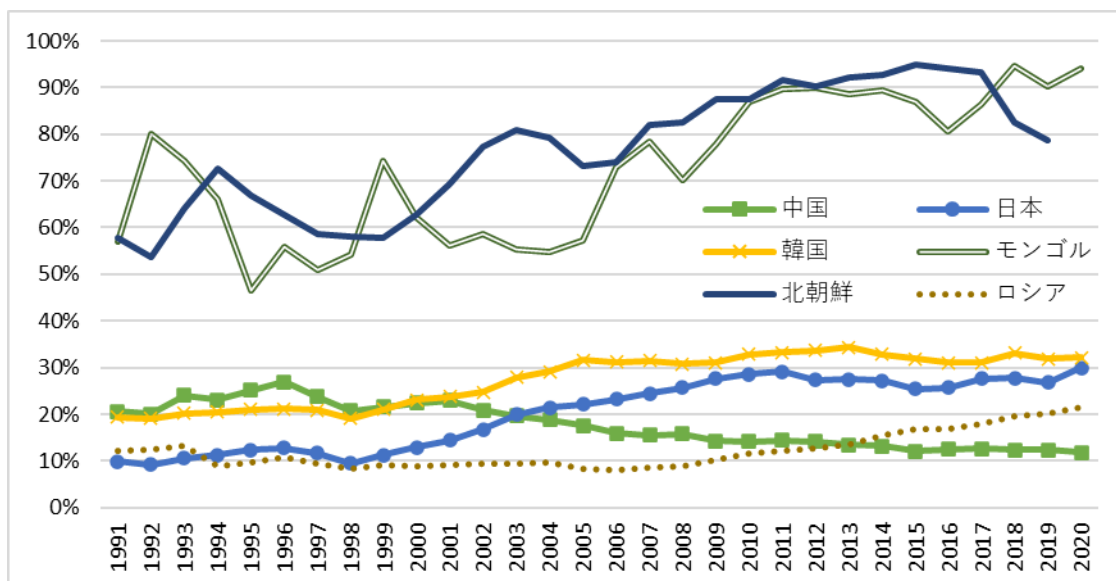


出所：IMF Direction of Trade Statistics 及び『北東アジア経済データブック』より筆者作成。

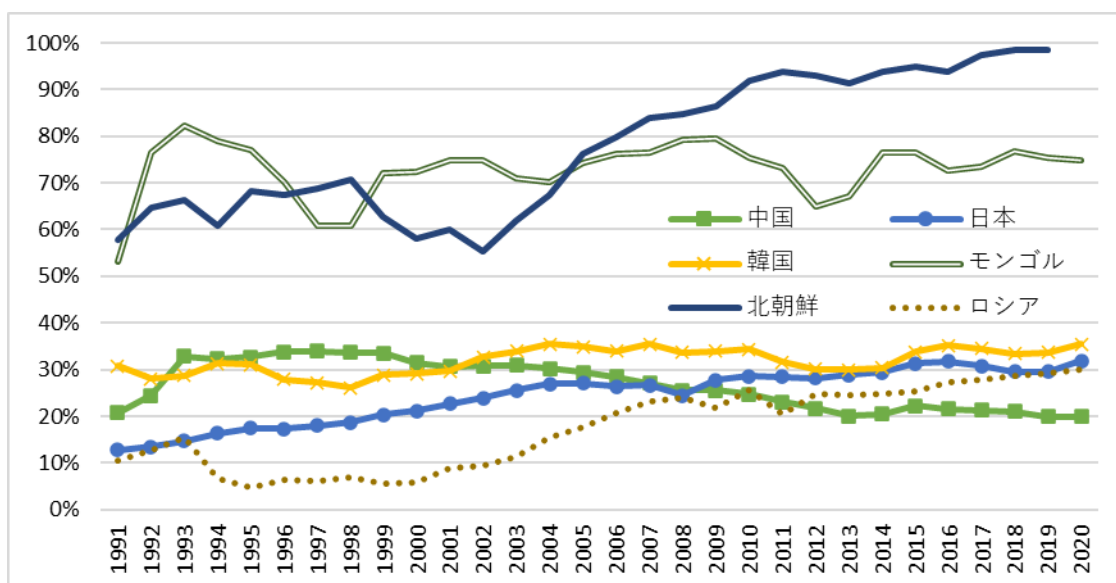
次に、域内貿易への依存度を国別に確認する（図 2-3）。各国とも、輸出、輸入のいずれにおいても、同様の特徴を示している。まず、モンゴルと北朝鮮は 30 年間を通して域内依存度が高い。次に、日本、韓国、ロシアの 3 カ国は、基本的に上昇傾向を示している。上昇の時期は、日本、韓国は 1990 年代であったが、ロシアは 2010 年代以降が著しい。これに対して、中国は 90 年代初めに域内依存度が上昇したが、その後は低下傾向にある。

図 2-3 北東アジア諸国の域内貿易依存度（％）

(イ) 輸出



(ロ) 輸入



注：ロシアの 1991 年はソ連の値。

出所：IMF Direction of Trade Statistics 及び『北東アジア経済データブック』より筆者作成。

以上述べてきた状況は、中国が世界最大の貿易国になる中で、世界中で起こった対中貿易依存度上昇のプロセスが、北東アジア域内貿易として表象したものと捉えることができる。実際に貿易総額に占める中国のシェアは、世界全体としても主要国・地域においても、この 30 年で増加した（表 2-3）。北東アジア地域においては、ASEAN とならんで、増加の程度が大きい。つまり、北東アジアは中国の経済規模の拡大に伴う貿易額の増加の影響を最も強く受けた地域の一つであり、そのことが域内貿易依存度を高めたと考えられる。

表 2-3 貿易総額に占める中国のシェア (%)

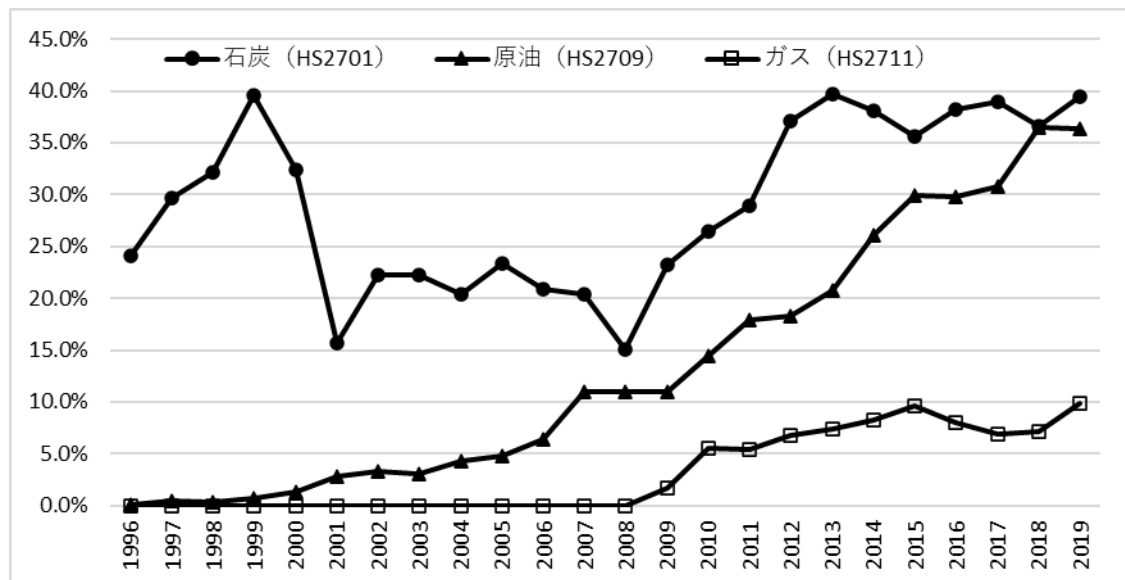
	輸出		輸入	
	1991	2020	1991	2020
北東アジア	2.7	22.0	5.5	24.7
米国	1.5	8.7	4.0	18.6
EU	0.6	4.3	1.2	8.5
ASEAN	2.0	16.0	3.1	23.7
世界	1.8	10.3	3.1	14.3

出所：IMF Direction of Trade Statistics.

3.3 エネルギー資源貿易の経済効果

上述の通り、1990年代の北東アジア経済圏（環日本海経済圏）構想の議論の中ではロシアやモンゴルの豊富な資源を活用することで、地域の経済発展が実現されるとの議論が多くなされていた。実際に、ロシアにとって最重要の輸出品目であるエネルギー資源輸出を例として検証すると、石炭、原油、ガスのいずれにおいても、特に今世紀以降、北東アジア地域のシェアが増加している（図 2-4）。なお、図には示していないが、シェアのみならず輸出量自体も増加している。

図 2-4 ロシアのエネルギー資源輸出に占める北東アジアの割合の推移（金額ベース）



出所：UN Comtrade 及びロシア税関庁データより筆者作成。

そこで、ロシアから北東アジア諸国向けのエネルギー資源貿易拡大が、地域経済にとって有益であったのかどうかを検証する。具体的には、ロシアから北東アジア諸国へのエネルギー資源輸出が減少した場合の影響を、一般応用均衡モデルの一つである GTAP モデルを用いて推計する。取引減少により地域経済に負の影響が見込まれるのであれば、取引が有益であることが示されることになる。

GTAP モデルは、アメリカのパデュー大学を中心として、国際貿易の自由化が世界各国に与える影響を評価する目的で 1992 年に設立された、「国際貿易分析プロジェクト (The Global Trade Analysis Project)」によって開発されたものである。モデル内では、各市場における財の需要と供給行動が、企業や家計の最適化行動に基づいて定式化されており、需要と供給が一致するように価格が決定される。関税などは、輸入財の供給価格に上乗せされる歪みとして定式化される(伴 et al. 1998, p.3)。

GTAP はバージョンアップを繰り返してきており、2018 年に公開された第 10 版⁸は 121 の国・地域について 65 の産業部門に分類されている。本章では、第 10 版における最新の基準年である 2014 年のデータを利用する。

本章において検証したいのは、ロシアから他の北東アジア諸国へのエネルギー資源輸出が減少することによる影響である。そのため、ロシア以外の北東アジア（及び東アジア）の諸国がロシアからの燃料鉱産品（石炭、石油、天然ガス）の輸入関税を大幅に引き上げるという外生的ショックを与えて、シミュレーションを行った。表 2-4 に、輸入関税を一律に 1000%まで引き上げた場合の計算結果を示す。

表 2-4 ロシアからの燃料鉱産品輸入関税引き上げの効果

(イ) ロシアからの輸出額変化 (%)

輸出先国・地域	石炭	石油	ガス
中国	-90.6	-90.5	-90.5
日本	-90.5	-90.4	-90.4
韓国	-90.5	-90.1	-90.0
モンゴル	-90.6	-90.5	-90.5
その他東アジア	-90.7	-90.6	-90.6
東南アジア・南アジア	16.2	18.9	18.9
北米	16.6	18.6	19.5
南米	15.9	18.6	19.4
EU 及び英国	15.3	18.0	17.8
その他	16.0	18.8	18.6
全世界	-32.7	-28.3	-28.5

⁸ 本章の分析を行った時点では第 10 版が最新であったが、2023 年 4 月には第 11 版が公開されている。

(ロ) 実質 GDP 成長率の変化 (%)

国・地域	GDP 成長率変化
ロシア	-0.87
中国	-0.42
日本	-1.64
韓国	-1.84
モンゴル	0.32
その他東アジア	-0.17
東南アジア・南アジア	-0.02
北米	-0.01
南米	-0.01
EU 及び英国	0.06
その他	0.00

(ハ) 経済厚生の変化 (百万ドル)

国・地域	厚生変化 (等価変分： EV)	うち、 分配効率による 厚生変化	交易条件による 厚生変化	IS バランスによ る構成変化
ロシア	-78871	-18988	-78593	18710
中国	-27943	-43462	24455	-8937
日本	-20422	-69253	48493	338
韓国	7829	-23381	33716	-2506
モンゴル	132	46	88	-2
その他東アジア	-3178	-1776	-148	-1253
東南アジア・南アジ ア	-12940	-1128	-11864	53
北米	-17951	-1852	-15687	-413
南米	-4146	-822	-2979	-345
EU 及び英国	1509	11661	-9570	-582
その他	3819	-26	5242	-1397
全世界	-152162	-148981	-6848	3667

注 1：GTAP モデルでは、投資収益率に応じて国際資本投資先が移動することを前提とする場合と、国別の投資比率はショック前と変わらないことを前提する場合のいずれかの方法によりシミュレーションが可能である。本章では、「移動有」の結果を示したが、「移動無」としても基本的に同じ結果であった。

注 2：「その他東アジア」は、台湾、香港、マカオ、北朝鮮及びブルネイから構成される。

出所：筆者作成。

推計結果によれば、北東アジア各国が一律 1000% の輸入関税を導入することにより、ロシアからの燃料鉱産品の輸入量が約 9 割減少すると見込まれる（表 2-4 (イ)）。ロシアからの輸出の一部は他地域へ振り向けられることになるが、それでもロシア全体としての総輸出量が約 3 割減少する。

その結果、モンゴルを除く北東アジア各国、さらには北東アジア外の多くの地域で生産（実質 GDP）が減少する（表 2-4（ロ））。特に注目すべきは、輸出減の影響を直接受けるロシアよりも韓国や日本の方が GDP 押し下げ効果が大きい点である。北東アジアの国々では、ロシア以外からの燃料資源輸入を増やすものの、ロシアからの輸入減を補うには至らず、これにより、広範な生産活動が制約されることを示唆している。

また、表 2-4（ハ）によれば、等価変分（EV）⁹により計測される経済厚生は、韓国とモンゴルを除く北東アジア諸国で減少する。厚生変化の要因に目を向けてみると、生産要素の分配効率の低下の影響が大きいことがわかる。これは、ロシアからの燃料・鉱産品の輸入が（ほぼ）途絶すると、それぞれの国内の生産要素の利用効率が低下することを意味する。他方で、日中韓では、交易条件は改善することが示されている。これは、輸入品（これらの国々では天然資源の比率が高い）の価格と輸出品（工業製品の比率が高い）の価格の変化が、相対的に後者の価格が上昇する方向に変化することを意味している。模式的に言えば、天然資源を工業製品へと加工するプロセスが、これら 3 カ国では相対的に低コストで行われており、より高コストの国々に対して優位に立つことができるということを示している。

ここで留意すべきは、北東アジア合計でも世界全体計でも、経済厚生水準が低下するという点である。詳細は省略するが、輸入関税変化がより小規模なケース（例えば 10%への引き上げ）などについても計算を行ったところ、ロシア以外の北東アジア諸国の一部では経済厚生が改善するとの結果も得られた。ただし、そうしたケースでも北東アジア地域全体あるいは世界全体での経済厚生水準は低下した。ロシアをはじめとして、域外の諸地域の犠牲の上に、北東アジアのいくつかの国々が自国の経済厚生を向上させるというのは決して望ましい姿ではない。上述した通り、環日本海経済圏構想や北東アジア経済圏構想を通じて掲げられた理念は、地域エゴではなかったはずである。

以上の考察から、ロシア産燃料・鉱産品の北東アジア地域への供給は、北東アジア地域の経済発展にとって正の効果を持っていると結論できる¹⁰。

⁹ 外生的ショックを与える前と後のそれぞれの均衡状態の間の差を、両者の経済厚生水準の差として計算する尺度の一つ。等価変分は二つの均衡の間で生じた変化を、変化前の均衡（価格）で、支出する仮想的所得水準の変化で評価したもの（伴 et al., 1998）。

¹⁰ これらの分析を行った後、2022 年 2 月にロシアはウクライナに侵攻し、これに対して西側諸国はロシアからの原油輸入禁止など幅広い制裁措置を導入した。つまり本稿で仮定した「ロシアから一部の国に対する供給が止まる」という事態が、図らずも現実化したことになる。その現実の姿を確認すると、ロシアの 2022 年及び 2023 年の経済成長率は、それぞれマイナス 1.2%、プラス 3.6%であり、2 年の平均成長率はプラス 1.2%となって本文での推計結果（マイナス 0.87%）とは符号が異なっている。輸入国側として日本を例にあげると、同じ 2 年間の経済成長率は 1.2%、1.7%（平均 1.4%）であり、ロシアと同様に、推計値（マイナス 1.64%）とは符号が異なっている。モデルでの禁輸国の設定が現実の禁輸国とは異なる（例えば、中国は現実には禁輸を行っていない）こと、また、経済成長率には制裁以外の要素（ロシア国内では軍需産業が好調であるなど）も影響することから、一概に推計結果が不当であるという結論に直結するわけではないが、現実の姿はモデル分析の妥当性に疑問を突き付けている。GTAP モデル自体の限界なのか、そうだとした場合分析手法の工夫によって改善を図ることができるのか、今後の再検証・精査が必要であると考えられる。

3.4 小括と考察

過去 30 年の間に北東アジア域内での貿易面での相互依存度は高まった。国別、輸出入別でも多くのケースで域内依存度が上昇しているが、中国の輸出については、1990 年代中ごろにかけて上昇した域内依存度がその後に低下傾向に転じ、2010 年代には 1990 年代初頭の水準を下回っている。これは、中国が日本や韓国との間のサプライチェーンをベースとした「世界の工場」となり、さらに「世界の市場」となったことを反映していると考えられる。平川（2018, p.82-83）は、東アジアの国際分業がかつてのような産業内分業ではなく工程間分業が深化する方向に変化していることを指摘し、その中で東アジアにおける域内貿易の軸心が日本から中国に移ったと指摘している。東アジアの生産ネットワーク構築の要因としては、賃金の異なる国々の存在、輸送技術や通信技術の進歩、規制緩和、貿易および直接投資政策の自由化などによる貿易および直接投資コストの大きな削減などが指摘されている（浦田 2018, p.1）。これらは、現時点では常識になっていると言えよう。

すなわち、ここで国別の貿易データを用いて確認した事実関係は、いわば常識的な知見の範囲を超えるものではなく、このこと単独ではあまり大きな意義ある発見とは言い難い。とはいえ、約 30 年前に予想（期待）した貿易関係深化がどの程度実現したのかを、事後的に統計データによって示したことには、本章の目的からして一定の価値があるものと考えられる。

生産要素の相互補完性には、いくつかの側面があるが、本節ではロシア産のエネルギー資源に注目して検証を行った。石炭、石油、ガスの 3 品目に関して、ロシアからの輸出先に占める北東アジア諸国の比率は、過去 25 年間に大きく増加した。すなわち、相互補完性に基づく貿易の拡大が実現したことが確認できた。

その上で、こうしたエネルギー資源の貿易が地域経済および世界経済に与えた影響について、GTAP モデルを用いて検証した。仮に、関税措置を通じてロシアから北東アジア諸国への燃料鉱産品の供給が大幅に減少した場合、ロシア、中国、日本の GDP 低下を招くほか、世界全体の経済厚生も低下にもつながるとの推計結果がえられた。つまり、エネルギー資源貿易は、正の経済的効果を持っていると言える¹¹。

全体として、北東アジアにおける貿易を通じた経済交流関係は深化したと評価できる。

4 環日本海地域における貿易動向

前節では北東アジア地域の貿易関係に着目した。本節では、それよりも狭い環日本海地域における貿易動向を検証する。

¹¹ 前脚注の通り、2022 年以降の現実を鑑みると、この段落の結論については一定の留保が必要である。ただし、そのことによって、他の分析を交えた全体としての評価に大きな変更を迫るものではないと考える。

4.1 利用データ

国同士の貿易と違い、国の一部地域の貿易については、大きなデータ制約がある。基本的に地方対地方の貿易統計は存在しないので、地方対国のデータを用いざるを得ない。本節では、分析対象国における「環日本海地域」から見て対岸にある国々（以下、「対岸国」）との間の貿易（以下、「日本海貿易」）に関する統計データ（表 2-5）を入手して分析に用いた。

表 2-5 日本海貿易の分析に利用するデータ

分析対象国	環日本海地域	対岸国	データ期間
日本	北海道、青森、秋田、山形、新潟、富山、石川、福井、京都、兵庫、鳥取、島根、山口、福岡、佐賀、長崎	韓国、北朝鮮、中国、ロシア	1988-2020
中国	黒龍江省、吉林省	日本、韓国	1999-2018
ロシア	沿海地方、ハバロフスク地方、サハリン州	日本、韓国	1992-2018
韓国	釜山広域市、蔚山広域市、江原道、慶尚北道、慶尚南道	日本、ロシア	2011-2020

出所：筆者作成。

日本については、財務省がインターネット上で公開している貿易統計データベースにおいて、環日本海地域のうち日本海に面する地域を所管する税関官署を選択してデータを取得した。すなわち、北海道、青森、兵庫、山口、福岡、佐賀、長崎の各道県については、日本海以外に面する地域を所管する税関官署（例えば、室蘭税関支署、八戸税関支署など）を除外した。なお、対岸国には中国を含めているが、九州と中国との間の貿易は、実質的に日本海を経由することなく輸送されることが通例であると考えられるので、これを日本海貿易に含めることは必ずしも適切でないとの見方もありえよう。したがって、分析の中では北海道と本州の日本海側だけに絞った検討も行っている。

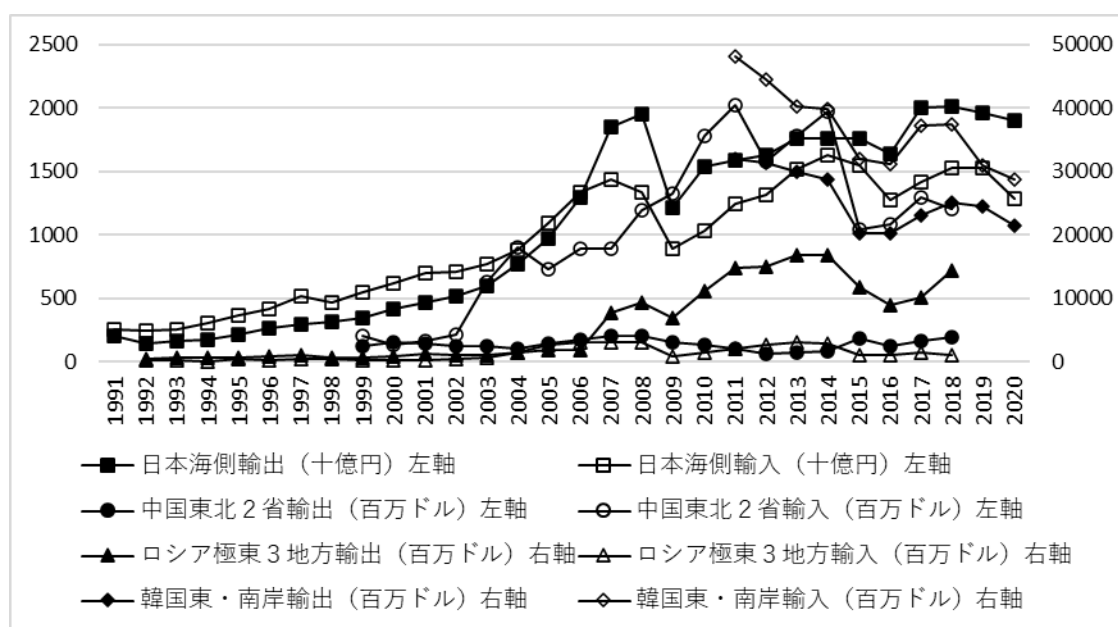
中国については、Global Trade Atlas が提供するデータからハルビン税関（黒龍江省）及び長春税関（吉林省）のデータを抽出した。

ロシアについては、現 ROTOBO（当時は、ロシア東欧貿易会またはロシア NIS 貿易会）が取りまとめて刊行した資料、ロシア極東税関及びロシア連邦税関庁がインターネット上で公開しているデータから、該当データを抽出した。

韓国についても中国と同様、Global Trade Atlas のデータを利用した。ただし、韓国の地域別（税関官署別）のデータは 2011 年以降しか提供されていない。本章が対象としている概ね 30 年というタイムスパンでの検討を行うには不十分であり、あくまで参考情報としての位置づけである。

4 か国の日本海貿易額の推移を図 2-5 に示す。中国東北 2 省からの輸出額はほぼ横ばいであるが、それ以外は趨勢として 2010 年ころまで増加傾向にあり、その後は停滞していることが読み取れる。日本海貿易の金額が増加したことは、環日本海地域での経済交流が活発化したことを示唆するものではあるが、それだけをもって環日本海経済圏構想が進展したと結論付けることはできない。前掲図 2-1 の通り、国家間貿易のレベルで北東アジア域内貿易は増加した。したがって、環日本海地域において国レベルと同様の趨勢をたどるだけでも、日本海貿易は拡大することになる。「周辺・辺境からの離脱」のためには、単に日本海貿易の金額が増加するだけではなく、それが国レベルでの対北東アジア諸国貿易を上回る速度で増加したか否かが重要である。こうした観点から、環日本海地域を相対評価するための分析を行った。

図 2-5 日本海貿易額の推移



出所：財務省貿易統計，Global Trade Atlas，ロシア東欧貿易会「調査月報 2002 年 11 月号」，「同 2005 年 9-10 月号」，ロシア NIS 貿易会「調査月報 2010 年 9-10 月号」，「同 2015 年 9-10 月号」，ロシア税関庁データベース（2020 年 5 月 6 日 DL）及びロシア極東税関ウェブサイト掲載データ（2021 年 6 月 10 日，11 日時点アーカイブデータ及び 7 月 13 日 DL）より筆者作成。

4.2 分析手法

日本海貿易の動向を国レベルでの北東アジア域内貿易との相対化を通じて評価するため、以下に示す日本海貿易特化係数を算出して検討した。

$$e_r = \left(\frac{NAT_r}{TOT_r} \right) / \left(\frac{NAT_n}{TOT_n} \right)$$

ここで、

e_r ：地域 r の日本海貿易特化係数

NAT_r, NAT_n ：地域 r 及び全国の対岸国貿易額

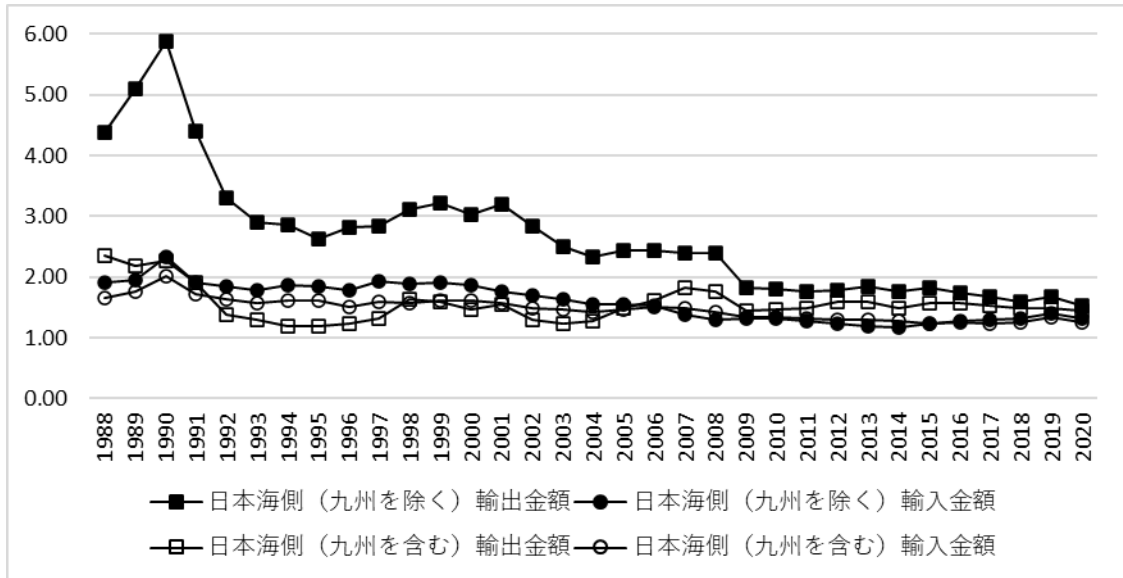
TOT_r, TOT_n ：地域 r 及び全国の貿易総額

特化係数が1を上回っている場合、当該国の対北東アジア貿易の中で環日本海地域が相対的に大きな役割を果たしていることになる。また、特化係数が増加すれば、環日本海地域の果たす役割が拡大していることになり、言い換えれば北東アジア貿易をリードしていることになる。

4.3 分析結果

日本、中国、ロシア、韓国の順に特化係数の推移を検証していく。まず、日本の日本海側地域の日本海貿易特化係数は、長期低下傾向にある（図 2-6）。その傾向は、1990 年ころに高い値を示していた北海道・本州の日本海側（狭義の日本海側）で特に顕著である。ただし、係数の値が低下してきたとはいえ、依然として1を上回っており、日本海側地域が日本海貿易においてやや大きな役割を果たしていると言える。

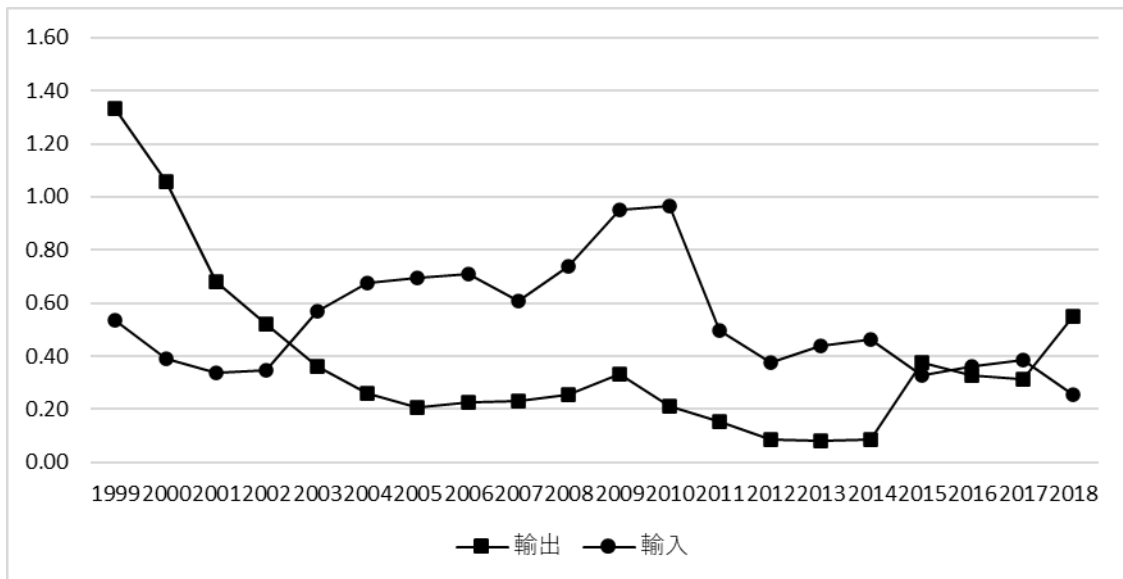
図 2-6 日本の日本海側の日本海貿易特化係数の推移



出所：財務省貿易統計より筆者作成。

次に、中国東北2省（黒龍江省及び吉林省）の日本海貿易特化係数の推移は図 2-7 の通りである。輸出では、2001 年以降に 1 を下回り、2014 年まで非常に低い水準にあった。近年では回復傾向にあるが、1 には程遠い。輸入では、2000 年代後半に上昇したが、1 を超えることなく低下に転じ、近年は 2000 年ころと同水準に戻っている。総じて、中国と対岸国（日本及び韓国）との間の貿易における東北2省の役割は小さいと言える。

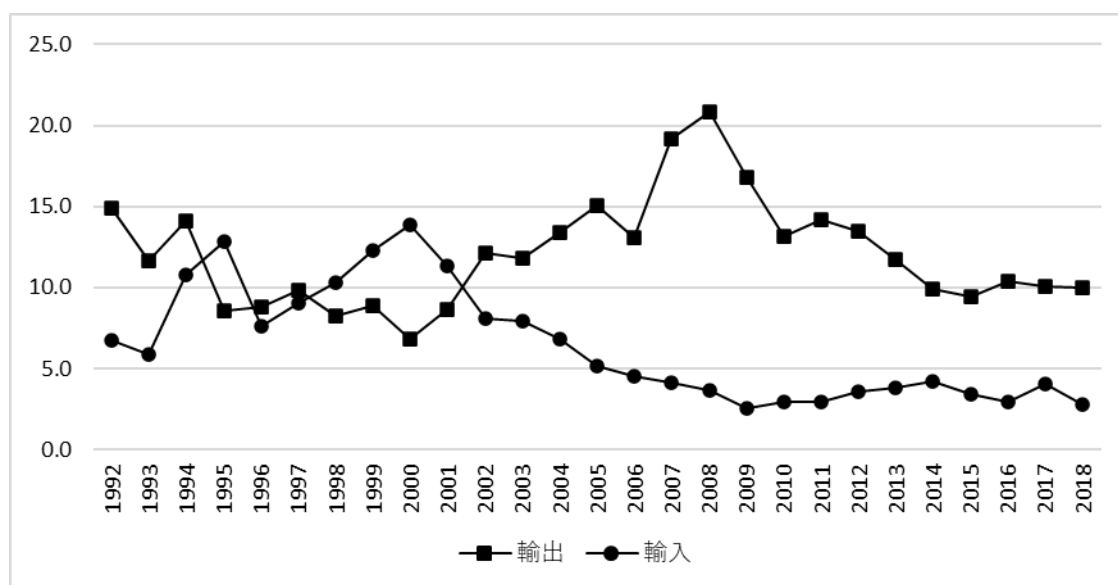
図 2-7 中国東北2省の日本海貿易特化指数の推移



出所：Global Trade Atlas より筆者作成。

続いて、ロシア極東3地方（沿海地方、ハバロフスク地方及びサハリン州）の日本海貿易特化係数の推移を確認すると、輸出に関しては2008年をピークにそこまでは上昇、その後は下降傾向が見られ、輸入については2000年ころから長期低下傾向にある（図2-8）。ただし、特化係数の水準自体は近年でも大きく1を超えており、日本海貿易においてロシア極東3地方が大きな役割を果たしていることが確認できる。

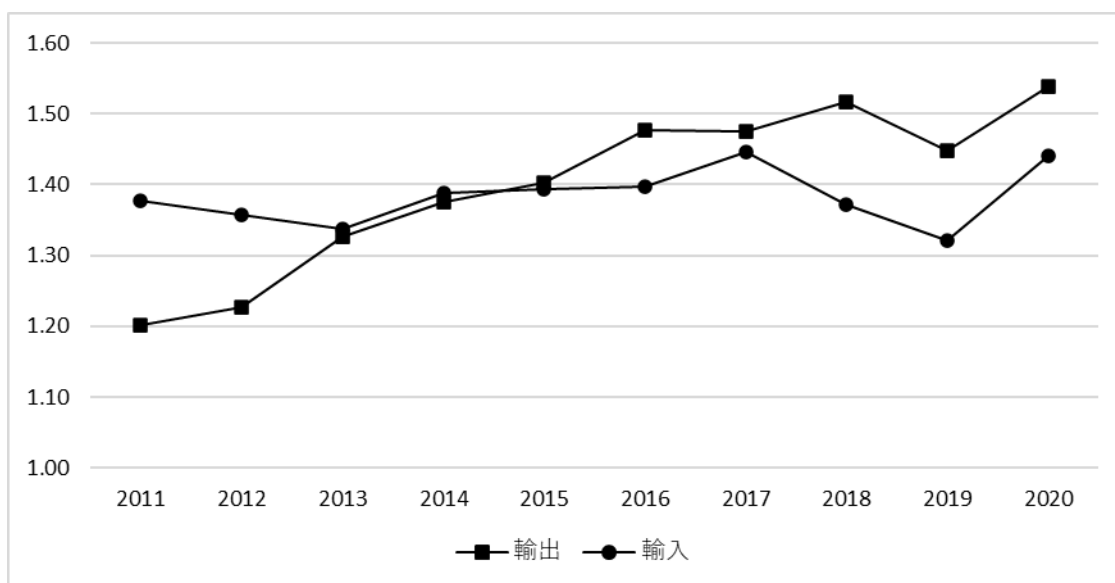
図2-8 ロシア極東3地方の日本海貿易特化係数の推移



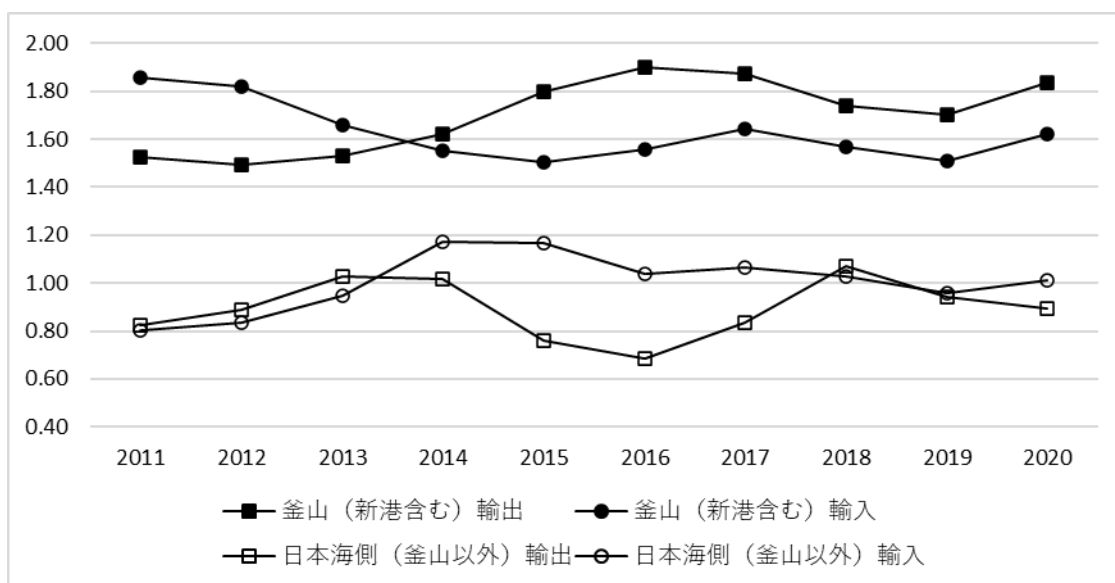
出所：ロシア東欧貿易会「調査月報2002年11月号」，「同2005年9-10月号」，ロシアNIS貿易会「調査月報2010年9-10月号」，「同2015年9-10月号」，ロシア税関庁データベース（2020年5月6日DL）及びロシア極東税関ウェブサイト掲載データ（2021年6月10日，11日時点アーカイブデータ及び7月13日DL）より筆者作成。

最後に、韓国の江原道から慶尚南道に至る沿岸地域の2011年以降の日本海貿易特化係数の動向は図2-9（イ）の通りである。全体として特化指数は1を上回り、動向としては輸出面で上昇傾向を示している。留意すべきなのは、この地域には釜山という韓国最大の港湾都市が含まれるという点である。釜山以外の地域の動向を捉えるために、釜山（釜山新港および空港を含む）とそれ以外に分けてみたのが、図2-9（ロ）である。特化係数の水準を引き上げているのは釜山であり、それ以外の地域では1に近いことがわかる。経年変化については、そもそもデータの期間が短いので長期的動向を検証することはできないが、2010年代の10年間での特定の方向性は確認できない。

図 2-9 韓国の江原道から慶尚南道に至る沿岸地域の日本海貿易特化指数
(イ) 全体



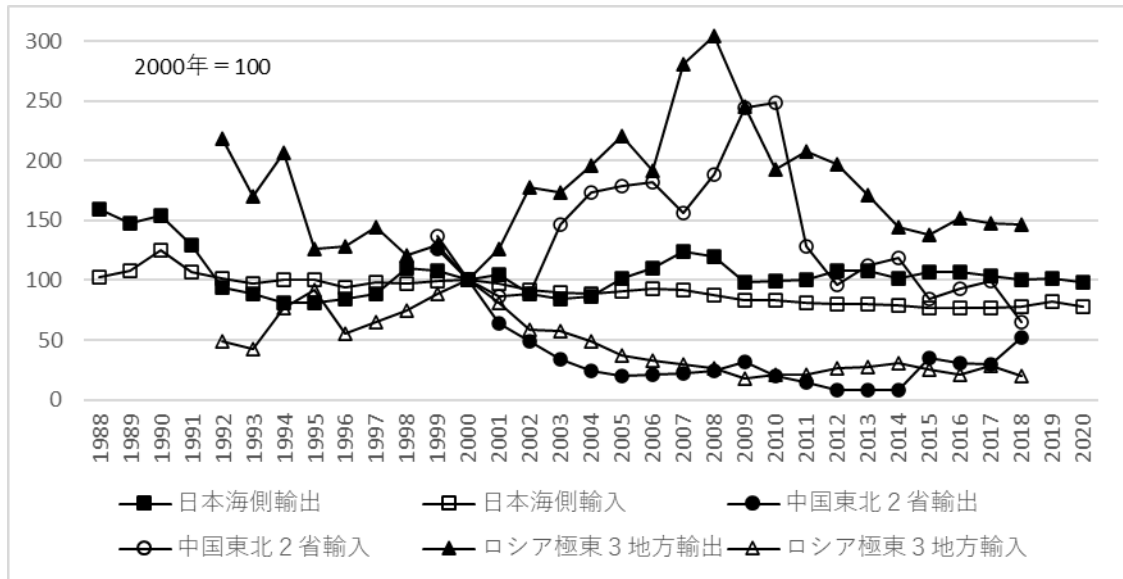
(ロ) 釜山特別市と日本海側（釜山以外）に分けた場合



出所：Global Trade Atlas より筆者作成。

ここまでは国別に日本海貿易特化係数の推移を確認してきたが、あらためて動向指数（2000 年を 100 とする）の形で、韓国を除く 3 カ国をまとめると図 2-10 のとおりとなる。一部の地域で一時的に特化係数が上昇する時期があったが、近年ではロシア極東 3 地方からの輸出を除くと、いずれの国でも動向指数が 100 を下回っており、2000 年時点と比べて特化係数が低下している。ロシア極東からの輸出においては、サハリン州からの石油・天然ガス輸出の存在が大きく影響していると考えられる。

図 2-10 環日本海地域の日本海貿易特化係数の動向指数



出所：図 2-5 に同じ。

4.4 小括

以上、本節をまとめると、環日本海地域は約 30 年の間に北東アジア地域全体において国レベルで進んだ貿易拡大ほどには、貿易を拡大することはできなかった。このことは、どのような立場から考察するかによって、肯定的にも否定的にも評価されうる。経済交流の地理的多角化を是とする立場からは、環日本海地域が対岸地域外に貿易相手を拡大してきたと肯定的に評価することもできよう。しかし、環日本海地域の経済交流活発化を望む立場からは、北東アジア域内貿易において環日本海地域が疎外されてきているという否定的な評価となる。環日本海地域は、北東アジア経済交流をリードするどころか、他地域の後塵を拝してしまっている。

5 結論と示唆

本章では、北東アジア地域と環日本海地域に分けて、それぞれについて 1990 年代からの貿易関係の推移を分析した。その結果、北東アジア地域のレベル（国レベル）では、各国間での貿易が拡大し、相互依存関係が総じて深まったことが確認できた。北東アジア域内に存在した「生産要素の相互補完関係」のうち、エネルギー資源に関しては、約 30 年間の経済関係深化の中で、相当程度活用され、域内国の経済成長や世界経済の経済厚生 of 拡大に寄与したとの推計結果が得られた。

他方で、環日本海地域レベルでの日本海貿易の拡大の程度は相対的に小さく、各国の環日本海地域は、北東アジア地域内の貿易拡大をリードする役割を果たすことはできなかった。中国が急速に経済成長したことなどによって北東アジア地域レベルでの貿易拡大が実現したにもかかわらず、その中核となることが期待された環日本海地域は逆に地位を低下させてきている。この対照的な姿を浮き彫りにしたことは、国レベルのデータと地域レベルのデータをそれぞれ用いた分析を行って、それらを対比して検討したことによる成果である。

以上を一言でまとめれば、貿易関係から評価する限り、北東アジア経済圏構想は相当程度実現したものの、環日本海経済圏構想についてはさほどの進展はなかったと言える。労働力、資金、技術といった生産要素の相互補完関係については本章では検証していないが、環日本海地域内におけるこれらの活用が、貿易面での関係性を上回って、活発であったとは考えにくい¹²。

この結論が示唆しているのは、1990年代初頭に多く議論された生産要素の相互補完関係を活用した経済成長モデルは、北東アジア全域では成立しても、環日本海地域限定では成立しえなかったということである。北東アジアと環日本海の区別を曖昧にして、北東アジア経済圏の構成原理が環日本海地域にも適用できるがごとく説明しながら、そういった将来像を地域社会に刷り込んでしまったことが、本章の冒頭で述べたような「実現しない環日本海経済圏構想」に対する社会の落胆に繋がってしまったと考えられる。北東アジアと環日本海を区別すべきであるという議論は1990年代当初からもあった。例えば、嶋倉(1992, p.3-4)は、中国東北部が日本海に面していないこと、日本の日本海側地域の経済規模が小さいことなど5つの理由を挙げて、「環日本海経済圏」ではなく「北東アジア経済圏」の表現を用いるほうがよいと主張していた。しかし、現実には二つの用語が十分に区別して用いられたとは言い難い。その要因としては、本章の前段で論じたような用語定義の難しさがあった。同時に、この地域での国境を越える地方間の試みを肯定的に捉えて、あえて国家と地域が混在するという特殊性を持った地域として論じられてきた(坂田 2000, p.18; p.22)という経緯もあり、必ずしも否定的側面ばかりではないことを付言しておきたい¹³。

こうした経緯と現状に立脚して、あらためて国対国のレベルとは異なる地方間交流としての環日本海地域の経済関係深化を追求するのであれば、生産要素相互補完関係の存在とは異なる原理に基づいたものとする必要がある。その際、国レベルでの貿易関係の深化の背景にあった国際的な生産分業(工程間分業)を環日本海地域内で深めていく可能性は

¹² 例えば、新潟県の調査によれば、2020年時点で、新潟県企業の対中国進出86件のうち黒龍江省に2件進出があるものの、吉林省には進出企業がない。同様に、韓国への進出8件のうち、本章で定義する環日本海地域への進出もない。ロシアについては進出が1件のみであるが、その1件は沿海地方となっている(新潟県 2020, p.35)。

¹³ 見方を変えれば、本章の結論はこのような北東アジアの特殊性ゆえの難しさを再確認するものとも言えるかもしれない。

あるだろうか。その検討には地域内企業についてのミクロレベルでの分析が必要であり、データ制約などもあって容易ではないが、直感的には過去 30 年で成立しなかった分業関係が今後構築されるのは難しいものと思われる。いずれにせよ、環日本海地域について論ずる際には、地域設定とその将来シナリオを整合させて検討する必要があるというのが、本章の結論である。

参考文献

【日本語】

- 浦田秀次郎. 2018. 「『フィナンシャル・レビュー』特集号企画「東アジアの生産ネットワークと経済成長」序文」. フィナンシャル・レビュー, 通巻 135 号, pp.1-6.
- 蛭名保彦. 1993. 『環日本海経済圏 ―脱冷戦時代の北東アジア協力を目指して』. 明石書店.
- 河合正弘編著. 2018. 『北東アジアの経済成長 ―構造改革と域内協力』. 日本評論社.
- 環日本海経済研究所. 2003. 『北東アジア経済白書 2003』. 新潟日報事業社.
- 坂田幹男, 本多健吉, 凌星光. 2000. 『北東アジア経済入門』. クレイン.
- 坂田幹男. 2011. 『開発経済論の検証―「新・東アジアモデル」を求めて』. 国際書院.
- 坂田幹男. 2017. 「塗り替えられた北東アジアの経済地図 ― 「北東アジア(環日本海)経済圏」構想挫折の背景―」. 地域と社会, 20, pp.97-117.
- 渋谷武. 1995. 「会長挨拶」. 環日本海研究, 第 1 号, pp.3-4.
- 嶋倉民生編. 1992. 『東北アジア経済圏の胎動―東西接近の新フロンティア』. アジア経済研究所.
- 新潟県産業労働部産業政策課. 2021. 『令和 2 年度新潟県輸出入状況・海外進出状況調査報告書』.
- 伴金美, 大坪滋, 川崎研一, 小野稔, 松谷萬太郎, 堤雅彦, 木滝秀彰, 小野博. 1998. 『応用一般均衡モデルによる貿易・投資自由化と環境政策の評価』. 経済企画庁経済研究所.
- 平川均. 2018. 「東アジア経済統合の新たな展望」. アジア研究, 61(4), 80-97.
- 本多健吉, 韓義泳, 凌星光, 坂田幹男. 1995. 『北東アジア経済圏の形成』. 新評論.
- 若月章. 2021. 「第 26 回北東アジア学会学術研究大会報告」. 北東アジア地域研究, 27 号, pp.111-114.
- 渡辺利夫, 佐々木郷里編. 2004. 『開発経済学事典』. 弘文堂.

【英語】

- Hale, G., & Long, C. 2007. “Are There Productivity Spillovers from Foreign Direct Investment in China?” Federal Reserve Bank of San Francisco Working Paper Series, 33p.
- Ito, B., Yashiro, N., Xu, Z., Chen, X. H., & Wakasugi, R. 2012. “How do Chinese industries benefit from FDI spillovers?” *China Economic Review*, 23(2), 342–356.
- Xu, X., & Sheng, Y. 2012. “Productivity Spillovers from Foreign Direct Investment: Firm-Level Evidence from China.” *World Development*, 40(1), 62–74.
- Zhang, C., Guo, B., & Wang, J. 2014. “The different impacts of home countries characteristics in FDI on Chinese spillover effects: Based on one-stage SFA.” *Economic Modelling*, 38, 572–580.

第3章 ロシア極東の運輸・ロジスティクス環境：企業経営者の視点から

1 はじめに

本研究では、北東アジアにおける国際協力を論じるにあたり、主に運輸部門での協力に焦点をあてる。それは、運輸部門、特にロジスティクス・物流が経済交流を開始するにあたり不可欠の基盤であるからであり、地方経済振興の重要な基礎であると考えためである。本章ではその裏付けとして、ロシア極東地域の企業経営者が運輸・ロジスティクス環境を重視していることを確認しつつ、実際にロシア極東の運輸・ロジスティクス環境が改善を要する状況であることを明らかにしておく。

国の経済中心から遠く、人口ならびに企業活動の空間的密度が希薄なロシア極東地域にとって「距離」の克服は深刻な経済問題である。その意味で、輸送インフラを中心とした運輸・ロジスティクス環境の確保は極東地域に立地する企業によって死活的に重要な経営課題だとみなされている。

それだけ重要であるにもかかわらず、極東はいまだに輸送インフラ整備が遅れた地域である。ロシア連邦政府が2009年に採択した「2025年までの極東・バイカル地域の社会経済発展戦略」では、極東地域が様々な問題を抱えている中で、輸送インフラ、電力インフラの整備レベルの低さが大きな制約条件となっていることが指摘されている（Government of Russia 2009）。

他方で、極東では輸送インフラ整備プロジェクトが目白押しである。各地方では、地元のインフラ整備を進めるために様々なプロジェクトを提案し、それを連邦政府の政策に押し込もうとする傾向にある。これらの提案は玉石混交で、単なる夢に近いようなものもある。例えば、「2030年までのロシア連邦鉄道発展戦略」の中には、ヤクーツク市（サハ共和国）からマガダン市（マガダン州）まで、小規模集落が点在するだけのほぼ無人の荒野に1866kmもの新線を建設するプロジェクトも掲載されている（Government of Russia 2008）。政治的な配慮だけでインフラ整備を進めれば無駄な支出が増えることにつながる。

少し俯瞰してみれば、企業にとっての運輸・ロジスティクス環境は、ハードの輸送インフラだけに規定されるわけではない。運賃制度や交通安全規制、国境通過手続なども含めた法制度の内容、また、こうした制度を執行する機関や輸送サービスを提供する民間企業の業務遂行の効率性といったソフト面によっても規定される。多額のインフラ投資を行わずとも、運輸・ロジスティクス環境を改善することは可能である。

本章では、ERINA 企業調査¹⁴の結果を利用して、運輸・ロジスティクス環境の問題を幅広く分析する。具体的には、輸送インフラの問題の大きさをその他の様々な問題との比較の中で相対化して評価することや、東西の企業経営者の運輸・ロジスティクス環境に対する要望の違いや企業行動の違いがどのような要因によってもたらされているかを検討することを通じて、問題の所在をできるだけ構造的に示すことを目的としている。

以下、まず第2節では極東の運輸・ロジスティクス環境が不十分であることを示すいくつかの指標や先行分析などを紹介する。その後、第3節で ERINA 企業調査の集計結果から確認された事実を示す。第4節では重回帰分析の手法を用いて、企業経営者が運輸・ロジスティクス環境の改善を要望したり、改善策を採用したりする際の判断に影響を及ぼしている要因分析を行い、最終第5節のまとめにつなげる。

2 極東の運輸・ロジスティクス環境

上述の通り、極東地域の輸送インフラが貧弱であることは、ロシア連邦政府自体が公式文書の中で明記しており、衆目の一致するところである。

こうした状況を最も端的に示しているのが、鉄道や道路の整備状況である。ERINA 企業調査対象地域のうち、単位面積当たりの鉄道延長を示す鉄道密度（2015 年末）がロシア連邦平均の 50km/10000km² を下回っている連邦構成主体は、西部ではアルハンゲリ斯克州のみであるのに対し、東部では半数が下回っている（表 3-1）。極東連邦管区の平均鉄道密度は 14km/10000km² に過ぎず、全連邦管区の中で最下位である。舗装道路密度（2015 年末）に関しても同様である。東部ではロシア連邦平均の 61km/1000km² を上回る連邦構成主体が 2 か所しかないのに対し、西部では逆に連邦平均を下回る連邦構成主体が 3 か所しかない（同表）。極東連邦管区の道路密度平均は連邦平均の 6 分の 1（9.5km/1000km²）で、やはり最下位である。

¹⁴ 公益財団法人環日本海経済研究所（ERINA）が 2015 年にロシア東部及び西部に所在する計 17 連邦構成主体に立地する企業 742 社を対象に行ったインタビュー調査。調査詳細については、Arai and Iwasaki(2016)を参照のこと。

表 3-1 ERINA 企業調査対象地域の輸送インフラ整備状況

連邦構成主体	鉄道密度 ⁽¹⁾	舗装道路密度 ⁽¹⁾
	km/10000km ²	km/1000km ²
ロシア連邦平均	50	61
東部地域		
サハ共和国	2	4
沿海地方	95	93
ハバロフスク地方	27	12
アムール州	81	34
ユダヤ自治州	141	68
ブリヤート共和国	35	26
ザバイカル地方	56	34
イルクーツク州	32	30
西部地域		
カレリア共和国	123	47
アルハンゲリスク州	30	21
ボログダ州	53	118
レニングラード州	295	207
ムルマンスク州	60	23
ノブゴロド州	210	198
ブスコフ州	197	299
スモレンスク州	232	283
トベリ州	214	248

注 1) 2015 年末時点。
出所) Rosstat データ。

他方、海洋港に関しては、東部地域はそこまで劣位ではない。ロシアはバルト海、黒海、北極海および太平洋（日本海、オホーツク海を含む）に面しており、全土に合計 60 の港湾があるが、このうちの 4 割に当たる 24 港は極東地域にある。貨物取扱量が極東最大のポストーチヌイ港（6929 万トン、2017 年）¹⁵は、ロシア全土でも第 3 位の取扱量である。また、ウラジオストク港のコンテナ取扱数（84 万 TEU、2017 年）はサンクトペテルブルク港に次いで第 2 位を占めている。しかし、このような枢要な港湾の存在にもかかわらず、極東の港湾は大きな問題を抱えている。この点に関して、Minakir and Sergienko eds. (2011, p.145) では、「技術的な制約が積換作業の遅延などを招く¹⁶」、「都市内に立地しているため発展が制約される港湾がある¹⁷」、「検査監督機関のインフラ不足のため外国貿易貨物の通過に長時間を要する」といった問題が指摘されている。

前述のとおり、運輸・ロジスティクス環境はソフト面の要素によっても規定される。実際に東部の企業もソフト面の要素を重視していることを示すデータがある。2008 年にハバロフスク地方の荷主企業 64 社を対象に実施したアンケート調査では、「道路の質（不足）」よりも「運賃」の方が重要な問題だと捉えられている。さらに、満足度の評価を合わせて

¹⁵ 港湾数、貨物取扱量およびコンテナ取扱数は、Mortsentr (2018) による。

¹⁶ ロシア極東の港湾では、クレーンなどの荷役機械が老朽化していたり、ふ頭への鉄道引込線が少なかったりする例がある。

¹⁷ ウラジオストク港やナホトカ港は市街地の中にあり、ふ頭用地を拡張することが極めて困難である。

分析した結果として、これら2点に「輸送用車両の適時配車」を加えた3点を重視すべきだと結論付けられている (Balalaev et al. 2008, p.69-71) .

輸送コストに関しては、仮に単位距離当たりの運賃が全国と同じ水準であっても、ロシア東部では平均的な輸送距離が長い分だけ負担が大きくなる。平均貨物輸送距離¹⁸⁾ (2010～2012年) は、ロシア全体では 600.0km だが、極東地域ではほぼ2倍の 1104.6km となっている (Bardal' 2014, p.159) .

別の方向からも、ロシア東部の運輸・ロジスティクス環境の不十分さを示唆する状況証拠がある。一例をあげよう。極東地域では、地域発展政策の一環として、2015年に「先行発展区」および「ウラジオストク自由港」という2種類の特区制度が創設されている。2018年6月時点での入居企業の業種¹⁹⁾の内訳をみると、先行発展区では全288社のうち60社(21%)が、ウラジオストク自由港では全791社のうち255社(32%)が、「倉庫業・運輸附帯サービス業」を営むこととしている。前者では業種別で最多であり、後者では「不動産業」に次いで2番目に多い(新井 2018)。すなわち、多くの企業がこの分野にビジネスチャンスを見出して参入しようとしているのである。運輸・ロジスティクスサービスの供給不足が背景にあることは強調するまでもない。なお、一部の企業は、営利目的ではなく自社(グループ内企業)物流のための付随業務と位置づけている可能性もあるが、これらの企業は既存業者のサービスに頼らず自社で対応しようとしていることになる。いずれにせよ、これら特区の入居企業の動向は、「倉庫業等の市場には満たされない企業ニーズがある」ことを示唆している。

ここまで、ロシア極東における運輸・ロジスティクス環境がロシア国内の他地域との比較において劣位にあることを示唆するデータやいくつかの分析を紹介してきた。ただし、これらは断片的な情報に留まる。確かに、一般的にインフラの量が少ないことは問題だといえよう。ただし、その問題の深刻さはニーズとのかい離の大きさによって判断されるべきものであろう。また、極東に立地する企業の一部がある特定の運輸・ロジスティクスサービスの供給不足を感じていたとしても、そのことをもって極東の運輸・ロジスティクス環境の全体を評価することは適切ではない。そもそも、それらの問題は極東地域特有の問題ではなく、ロシアにおいて普遍的な問題なのかもしれない。

この点、ERINA 企業調査のデータは、東西の調査対象地域間の比較を通じて、相対的に東部地域を評価することを可能とするものである。また、ハードインフラのみならずソフトインフラも含めた複数の項目のそれぞれについて、企業経営者が改善の必要性を感じているか否かを質問しており、これらを横断的に分析することで総合的な評価を行うこともできる。このような形でロシア国内において企業のロジスティクスに関するミクロレベル

¹⁸⁾ 「総輸送量(トン・キロメートル)」を「総貨物量(トン)」で除したもの。

¹⁹⁾ これらの特区では、「入居企業」の資格を得た企業のみが特区制度に規定された優遇措置を享受することができる(新井・齋藤 2016)。入居企業になるための申請の際には、従事予定の業務を明らかにすることが求められている。その際、本来業務とは別の付随的業務も含めて申請するケースが多い。

のデータを収集した例は見当たらない。第3節以降、この貴重なデータを分析し、ロシア東部の運輸・ロジスティクス環境が本当に劣っているのか否かを明らかにしていきたい。

3 ERINA 企業調査の結果

本節では、前節において述べた問題関心に対応すべく、ERINA 企業調査のデータに基づき、輸送やロジスティクスに関わる企業経営者の意識や行動に、ロシア東西間に地域的な異同性が存在するのか否かについて分析を行う。以下では、3.1 項で企業を取り巻くさまざまな外部環境の企業経営への影響に関する評価、3.2 項で運輸・ロジスティクスに関わる外部環境の改善要望、3.3 項で企業のロジスティクス改善策、そして3.4 項で企業の輸送手段選択行動について、それぞれ発見された事実を示す。3.5 項でこれらを取りまとめた上で、その解釈およびさらなる疑問を提示し、第4節での検討につなげる。

3.1 外部環境の企業経営への影響

まず、輸送・ロジスティクスインフラ整備に対する切実度を相対評価するため、他のテーマも含めた横断的な設問である、外部環境の企業経営に対する影響に関する質問への回答結果の分析を行った。

この設問では、表 3-2 に掲げた通り「連邦政府の経済政策」、「地方政府・自治体の経済政策」など合計 12 の外部環境について、それぞれ「明らかに否定的な影響」、「やや否定的な影響」、「影響なし」、「やや肯定的な影響」、「明らかに肯定的な影響」の 5 段階評価を求めた。

全 12 項目を対象として、東部企業と西部企業の回答の比率について、同等性のカイ二乗検定を行ったところ、両地域に差がないという帰無仮説が 10%水準またはそれ以下で棄却された項目が 8 項目あった。この 8 項目の中には、本章の主題である (h) 「輸送・ロジスティクスインフラ」が含まれており、同項目については帰無仮説がとりわけ強く棄却されている ($\chi^2=21.8039, p=0.0002$)。これについて両地域の回答を比べてみると、東部では否定的な回答（「明らかに否定的な影響」と「やや否定的な影響」の合計）が 41.0%（339 社中 139 社）であるのに対し、西部では 27.3%（360 社中 98 社）である（表 3-2）。他方、肯定的な回答（「明らかに肯定的な影響」と「やや肯定的な影響」の合計）の比率は、東部で 22.7%（339 社中 77 社）、西部で 26.4%（360 社中 95 社）と、西部の方が高い。つまり、東部企業の方が、輸送やロジスティクスに関わるインフラ整備が不足しているという認識を強く持っていることが、この結果に示されているのである。

表 3-2 外部経済環境の経営への影響

	全被調査企業 ¹⁾		東部地域		西部地域	
	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)
(a) 連邦政府の経済政策						
明らかに否定的な影響	38	5.5	21	6.2	17	4.8
やや否定的な影響	243	35.1	133	39.1	110	31.2
影響なし	302	43.6	128	37.6	174	49.3
やや肯定的な影響	95	13.7	45	13.2	50	14.2
明らかに肯定的な影響	15	2.2	13	3.8	2	0.6
計	693	100.0	340	100.0	353	100.0
同等性の検定: Chi2=17.6968, p=0.0014; Cramer V=0.1598						
(b) 地方政府・自治体の経済政策						
明らかに否定的な影響	41	5.9	26	7.6	15	4.2
やや否定的な影響	211	30.1	107	31.3	104	29.1
影響なし	326	46.6	154	45.0	172	48.0
やや肯定的な影響	107	15.3	45	13.2	62	17.3
明らかに肯定的な影響	15	2.1	10	2.9	5	1.4
計	700	100.0	342	100.0	358	100.0
同等性の検定: Chi2=7.9938, p=0.0918; Cramer V=0.1068						
(c) 連邦法制						
明らかに否定的な影響	37	5.3	21	6.2	16	4.4
やや否定的な影響	237	33.9	117	34.5	120	33.3
影響なし	311	44.5	144	42.5	167	46.4
やや肯定的な影響	100	14.3	48	14.2	52	14.4
明らかに肯定的な影響	14	2.0	9	2.7	5	1.4
計	699	100.0	339	100.0	360	100.0
同等性の検定: Chi2=3.0893, p=0.5429; Cramer V=0.0664						
(d) 地方法制						
明らかに否定的な影響	31	4.5	20	5.9	11	3.1
やや否定的な影響	193	28.0	95	28.2	98	27.8
影響なし	361	52.3	171	50.7	190	53.8
やや肯定的な影響	95	13.8	42	12.5	53	15.0
明らかに肯定的な影響	10	1.4	9	2.7	1	0.3
計	690	100.0	337	100.0	353	100.0
同等性の検定: Chi2=10.9681, p=0.0269; Cramer V=0.1260						
(e) 司法制度						
明らかに否定的な影響	18	2.8	11	3.5	7	2.1
やや否定的な影響	97	15.2	46	14.7	51	15.6
影響なし	452	70.7	221	70.8	231	70.6
やや肯定的な影響	64	10.0	29	9.3	35	10.7
明らかに肯定的な影響	8	1.3	5	1.6	3	0.9
計	639	100.0	312	100.0	327	100.0
同等性の検定: Chi2=2.0793, p=0.7211; Cramer V=0.0570						

表 3-2 (つづき)

	全被調査企業 ¹⁾		東部地域		西部地域	
	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)
(f) 権力執行機関（警察の活動，法の執行）						
明らかに否定的な影響	16	2.4	8	2.5	8	2.4
やや否定的な影響	110	16.7	44	13.6	66	19.7
影響なし	455	69.1	233	72.1	222	66.3
やや肯定的な影響	71	10.8	33	10.2	38	11.3
明らかに肯定的な影響	6	0.9	5	1.5	1	0.3
計	658	100.0	323	100.0	335	100.0
同等性の検定: Chi2=7.4683, p=0.1131; Cramer V=0.1065						
(g) 銀行・金融機関						
明らかに否定的な影響	45	6.4	29	8.6	16	4.3
やや否定的な影響	221	31.2	97	28.8	124	33.4
影響なし	295	41.7	135	40.1	160	43.1
やや肯定的な影響	132	18.6	67	19.9	65	17.5
明らかに肯定的な影響	15	2.1	9	2.7	6	1.6
計	708	100.0	337	100.0	371	100.0
同等性の検定: Chi2=8.1892, p=0.0848; Cramer V=0.1075						
(h) 運輸・ロジスティクスインフラ						
明らかに否定的な影響	42	6.0	31	9.1	11	3.1
やや否定的な影響	195	27.9	108	31.9	87	24.2
影響なし	290	41.5	123	36.3	167	46.4
やや肯定的な影響	150	21.5	64	18.9	86	23.9
明らかに肯定的な影響	22	3.1	13	3.8	9	2.5
計	699	100.0	339	100.0	360	100.0
同等性の検定: Chi2=21.8039, p=0.0002; Cramer V=0.1766						
(i) 電力網						
明らかに否定的な影響	37	5.3	31	9.3	6	1.7
やや否定的な影響	229	32.9	112	33.5	117	32.4
影響なし	314	45.2	134	40.1	180	49.9
やや肯定的な影響	97	14.0	45	13.5	52	14.4
明らかに肯定的な影響	18	2.6	12	3.6	6	1.7
計	695	100.0	334	100.0	361	100.0
同等性の検定: Chi2=25.2342, p=0.00004; Cramer V=0.1905						
(j) 通信（光ファイバー，インターネット，モバイル通信）						
明らかに否定的な影響	10	1.4	7	2.1	3	0.8
やや否定的な影響	93	13.2	34	10.1	59	16.0
影響なし	345	48.9	168	49.9	177	48.1
やや肯定的な影響	197	27.9	91	27.0	106	28.8
明らかに肯定的な影響	60	8.5	37	11.0	23	6.3
計	705	100.0	337	100.0	368	100.0
同等性の検定: Chi2=11.6233, p=0.0203; Cramer V=0.1284						

表 3-2 (つづき)

	全被調査企業 ¹⁾		東部地域		西部地域	
	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)
(k) 教育・研究機関 (大学, 科学研究機関)						
明らかに否定的な影響	5	1.0	2	0.8	3	1.1
やや否定的な影響	32	6.1	10	4.0	22	7.9
影響なし	363	69.1	174	70.2	189	68.2
やや肯定的な影響	84	16.0	39	15.7	45	16.2
明らかに肯定的な影響	41	7.8	23	9.3	18	6.5
計	525	100.0	248	100.0	277	100.0

同等性の検定: Chi2=4.7708, p=0.3116; Cramer V=0.0953

(l) 影の経済 (闇市場, 組織犯罪)						
明らかに否定的な影響	38	6.8	31	10.9	7	2.6
やや否定的な影響	100	18.0	52	18.2	48	17.8
影響なし	390	70.3	187	65.6	203	75.2
やや肯定的な影響	24	4.3	12	4.2	12	4.4
明らかに肯定的な影響	3	0.5	3	1.1	0	0.0
計	555	100.0	285	100.0	270	100.0

同等性の検定: Chi2=18.5824, p=0.0009; Cramer V=0.1829

注: 1) 有効回答企業が対象。表中の同等性の検定は、東部地域と西部地域の回答を比較した推定結果である。

(出所) ERINA 企業調査に基づき筆者作成。

紙幅の都合でその他の項目についての詳細な検討は省略するが、輸送インフラと同様に、東西の回答分布に 10%以下の水準において統計的に有意な差があり、しかも東部で否定的な影響の回答が多いという傾向が確認できるのは、(a)「連邦政府の経済政策」、(b)「地方政府・自治体の経済政策」、(d)「地方法制」、(i)「電力網」、(l)「影の経済」といった項目である。これに対して、(g)「銀行・金融機関」および(j)「通信」に関する回答結果は、東西間に統計的に有意な差が確認できるが、肯定的な評価に関して東部が西部を若干上回っている。また、(c)「連邦法制」、(e)「司法制度」、(f)「権力執行機関」、(k)「教育・研究機関」に関しては、東西で有意な差は認められなかった。

以上のように、全 12 項目のうち半数の 6 項目に関して、東西間に統計的な有意な差が認められ、かつ否定的な影響であるとの回答が東部で多いという結果であった。この 6 項目に「輸送・ロジスティクスインフラ」、「電力網」が含まれており、本章冒頭で述べた「ロシア極東では輸送インフラや電力インフラの整備のレベルが低い」という連邦政府の認識が、企業経営者層にも共有されていることが確認できた。

3.2 企業が求める外部環境改善

東部企業が輸送・ロジスティクスインフラ整備不足を強く問題視していることが確認できたところで、運輸・ロジスティクス環境に特化した設問の分析に移ろう。ここでは、企業の多くは狭義のインフラであるハードインフラの整備を望むと同時に、規制緩和など他の手法によるソフト面の運輸・ロジスティクス環境の改善も望んでいるであろう、との仮説に基づき、こうした要望に東西で違いがあるのかを検討する。ここで分析対象とする設問では、運輸・ロジスティクス環境の改善に関して、企業が望んでいるであろうと思われる項目として(a)「貨物輸送インフラの新設・拡張」、(b)「貨物輸送インフラの改良・近代化」、(c)「運賃低減または運賃補助の支給」、(d)「貨物輸送関連規制の緩和」、(e)「運輸市場の反独占政策の強化」、(f)「フォワーダー業者のサービスの質の向上」、(g)「貨物の国境通過手続の簡素化・迅速化」、(h)「特殊貨物（冷凍・冷蔵貨物や長大貨物など）の輸送サービスの充実」という8項目を設定し、それぞれの必要性について、「必要である」、「望ましい」、「必要性を感じない」の3段階での回答を求めた。これらはいずれの項目も個別の企業にとっては与件的な外部環境であり、自社単独の努力のみでは改善が難しい事柄である。

回答の集計結果は表 3-3 の通りである。いずれの項目においても、東部において「必要である」と考える企業の比率が西部より多く、逆に「必要性を感じない」と考える企業の比率は東部の方が少なかった。同等性のカイ二乗検定を行ったところ、すべての項目において、これらが統計的に有意な差であることが認められた。

表 3-3 改善を求める外部環境

	全被調査企業 ¹⁾		東部地域		西部地域	
	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)
(a) 貨物輸送インフラの新設・拡張						
必要性を感じない	137	22.0	53	17.2	84	26.6
望ましい	315	50.5	145	47.1	170	53.8
必要である	172	27.6	110	35.7	62	19.6
計	624	100.0	308	100.0	316	100.0
同等性の検定: Chi2=22.2951, p=0.00001; Cramer V=0.1890						
(b) 貨物輸送インフラの改良・近代化						
必要性を感じない	139	22.3	55	18.2	84	26.3
望ましい	306	49.2	128	42.2	178	55.8
必要である	177	28.5	120	39.6	57	17.9
計	622	100.0	303	100.0	319	100.0
同等性の検定: Chi2=36.2564, p=0.0000; Cramer V=0.2414						

表 3-3 (つづき)

	全被調査企業 ¹⁾		東部地域		西部地域	
	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)
(c) 運賃低減または運賃補助の支給						
必要性を感じない	77	11.7	20	6.3	57	16.7
望ましい	298	45.2	120	37.6	178	52.2
必要である	285	43.2	179	56.1	106	31.1
計	660	100.0	319	100.0	341	100.0
同等性の検定: Chi2=47.0850, p=0.0000; Cramer V=0.2670						
(d) 貨物輸送関連規制の緩和						
必要性を感じない	140	22.1	56	19.1	84	24.6
望ましい	287	45.3	121	41.3	166	48.7
必要である	207	32.6	116	39.6	91	26.7
計	634	100.0	293	100.0	341	100.0
同等性の検定: Chi2=12.1104, p=0.0023; Cramer V=0.1382						
(e) 運輸市場の反独占政策の強化						
必要性を感じない	172	28.9	53	18.3	119	39.0
望ましい	248	41.7	122	42.1	126	41.3
必要である	175	29.4	115	39.7	60	19.7
計	595	100.0	290	100.0	305	100.0
同等性の検定: Chi2=42.3245, p=0.0000; Cramer V=0.2667						
(f) フォワーダー業者のサービスの質の向上						
必要性を感じない	184	31.5	82	28.8	102	34.1
望ましい	261	44.7	116	40.7	145	48.5
必要である	139	23.8	87	30.5	52	17.4
計	584	100.0	285	100.0	299	100.0
同等性の検定: Chi2=13.8814, p=0.0009; Cramer V=0.1541						
(g) 貨物の国境通過手続の簡素化・迅速化						
必要性を感じない	127	26.9	40	18.9	87	33.5
望ましい	194	41.1	88	41.5	106	40.8
必要である	151	32.0	84	39.6	67	25.8
計	472	100.0	212	100.0	260	100.0
同等性の検定: Chi2=16.2645, p=0.0002; Cramer V=0.1856						
(h) 特殊貨物の輸送サービス充実						
必要性を感じない	139	28.0	53	23.0	86	32.3
望ましい	219	44.2	91	39.6	128	48.1
必要である	138	27.8	86	37.4	52	19.5
計	496	100.0	230	100.0	266	100.0
同等性の検定: Chi2=19.9547, p=0.0000; Cramer V=0.2005						

注： 1) 有効回答企業が対象。表中の同等性の検定は、東部地域と西部地域の回答を比較した推定結果である。

(出所) ERINA 企業調査に基づき筆者作成。

このことから、東部の企業が西部企業との比較において、ハードのインフラ整備に限らず、制度や政策、さらには物流企業のサービス内容などソフトのインフラ整備も含め、幅広く運輸・ロジスティクス環境全般の改善をより強く求めていることが分かった。

3.3 企業の主体的な改善努力

次に、企業が自らの努力でロジスティクス問題の解決を図る姿勢について、東西の違いがあるかを検討する。これに関する設問では、各企業において実施されていると考えられる改善策として(a)「便利な地のサプライヤーに調達元を変更」、(b)「出荷市場を便利な地に変更」、(c)「3PL²⁰など総合物流サービス業者を活用」、(d)「トラックや貨車などの輸送手段を自社保有」、(e)「本社・本部以外に倉庫・ロジスティクスセンターなど自社物流施設を確保」、(f)「ロジスティクス管理のコンピューターシステムを活用」、(g)「ロジスティクス専門人材の活用・育成」の7項目を挙げて、それぞれ「採用」・「不採用」の2択で回答を求めた。

集計結果は、表 3-4 の通りである。比率の差の検定により、東西間に差が無いとの帰無仮説が棄却されたのは、(c)「3PL など総合物流サービス業者を活用」($z=2.4531, p=0.0142$)、

(e)「本社・本部以外に倉庫・ロジスティクスセンターなど自社物流施設を確保」($z=3.8897, p=0.0001$)、(g)「ロジスティクス専門人材の活用・育成」($z=-2.1024, p=0.0355$)の3項目であった。

これらの回答の内容を確認すると、前2者は東部での採用が多く、後者では西部での採用が多い。総合物流サービス業者を活用している企業は、東部で48社（有効回答企業の16.7%）であるのに対し、西部では31社（同9.9%）であった。物流拠点を設けている企業は、東部で59社（同20.6%）、西部で29社（同9.3%）となっていて、ほぼ2倍の差がある。他方、専門人材の活用や育成を行っている企業は、東部では24社（同8.4%）に留まるが、西部では43社（同13.8%）ある。

それ以外の4項目では、東西差なしとの帰無仮説が10%以下の水準では棄却されなかった。この中には、全7項目のうち唯一半数以上の企業が行っている(d)「トラックや貨車などの自社の輸送手段を保有」が含まれる。すなわち、最も広範に用いられる方策を含む過半数の改善策の採否において、東西両地域の企業行動はほぼ同様である。

これらをまとめると、全ての項目で東部企業が強い要望を持つことが認められた外部環境の改善要望と比べて、自ら資源を投入して主体的に行動する面では東西差が小さいと結論付けることができよう。

²⁰ 3PL は、サード・パーティ・ロジスティクスの省略表記。商品の輸送や保管、在庫管理など、物流、ロジスティクスに関わる業務を個別に物流企業に発注するのではなく、包括的に外部企業に委託し、自社の経営資源を中心業務に集中させることで、効率化を図る手法。

表 3-4 ロジスティクス改善に向けた主体的努力

	全被調査企業 ¹⁾		東部地域		西部地域	
	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)
(a) 便利な地のサプライヤーに調達元を変更						
採用	149	24.9	78	27.2	71	22.8
不採用	450	75.1	209	72.8	241	77.2
計	599	100.0	287	100.0	312	100.0
比率の差の検定: $z=1.2505$, $p=0.2111$						
(b) 出荷市場を便利な地に変更						
採用	63	10.5	34	11.8	29	9.3
不採用	536	89.5	253	88.2	283	90.7
計	599	80.7	287	38.7	312	42.0
比率の差の検定: $z=1.0170$, $p=0.3091$						
(c) 3PL など総合物流サービス業者を活用						
採用	79	13.2	48	16.7	31	9.9
不採用	520	86.8	239	83.3	281	90.1
計	599	80.7	287	38.7	312	42.0
比率の差の検定: $z=2.4531$, $p=0.0142$						
(d) トラックや貨車など自社の輸送手段を保有						
採用	378	63.1	184	64.1	194	62.2
不採用	221	36.9	103	35.9	118	37.8
計	599	80.7	287	38.7	312	42.0
比率の差の検定: $z=0.4896$, $p=0.6245$						
(e) 本社・本部以外に倉庫・ロジスティクスセンターなど自社物流施設を確保						
採用	68	11.7	59	20.6	29	9.3
不採用	511	88.3	228	79.4	283	90.7
計	579	78.0	287	38.7	312	42.0
比率の差の検定: $z=3.8897$, $p=0.0001$						
(f) ロジスティクス管理のコンピューターシステムを活用						
採用	35	5.8	18	6.3	17	5.4
不採用	564	94.2	269	93.7	295	94.6
計	599	80.7	287	38.7	312	42.0
比率の差の検定: $z=0.4290$, $p=0.6679$						
(g) ロジスティクス専門人材を採用・育成						
採用	67	11.2	24	8.4	43	13.8
不採用	532	88.8	263	91.6	269	86.2
計	599	80.7	287	38.7	312	42.0
比率の差の検定: $z=-2.1024$, $p=0.0355$						

注： 1) 有効回答企業が対象。表中の同等性の検定は、東部地域と西部地域の回答を比較した推定結果である。

(出所) ERINA 企業調査に基づき筆者作成。

3.4 輸送手段の選択

本節最後の分析として、輸送手段の選択行動において、東西の企業間に差があるかを検討する。物流業界では、ドア・ツー・ドア輸送が可能な自動車（トラック）輸送は短距離向きであり、遠距離では鉄道、場合によっては海運、航空などの輸送手段を用いることが常識とされている。これに沿って考えれば、人口密度が低く、経済拠点（集落・都市）間の平均距離が大きい極東地域では、自動車輸送の利用する傾向が相対的に弱く、代わりに鉄道を利用する傾向がより強いだろうとの仮説が成り立つ。

ERINA 企業調査では、「主要な調達原材料・部品」および「主要な出荷製品・商品」の輸送につき、それぞれ「主たる調達元」、「主たる出荷先」と自社との間の輸送にあたって、「主に利用する輸送手段」を質問した。輸送手段の選択肢として、自動車、鉄道、船舶、航空、パイプライン並びにそれらを組み合わせた複合輸送を提示して回答を求めた。当然ながら、各企業では複数の調達元、出荷先を持つであろうし、輸送手段もルートによって複数の手段を使い分ける場合もありうる。限られた設問の中でこうした実態を詳細に聞くことはできないため、最も典型的な調達物流、出荷物流について質問することとした。ここでのさしあたっての目的は、輸送手段選択の概況を把握すること、より具体的には、調査対象地域においても「常識的な物流」が行われていることを確認することである。

（１）調達輸送

まず調達輸送について、輸送手段別の回答構成比の東西での異同を判断するため、同等性のカイ二乗検定を行ったところ、両地域間に統計的に有意な差（ $\text{Chi}^2=152.8660, p=0.0000$ ）が認められた（表 3-5（a））。回答内容として、両地域とも自動車輸送が最も多い点では変わらない。異なるのはその比率である。東部では 45.2%（352 社中 159 社）が自動車輸送を主たる輸送手段としているのに対し、西部ではその比率が 80.9%（382 社中 309 社）にも達している。これに対して、自動車に次いで利用が多い鉄道では、東西での採用比率が逆転する。鉄道を主たる輸送手段とする企業は（種々の鉄道駅アクセス手段合計で）、東部では 42.3%（352 社中 149 社）であるものの、西部では 5.0%（382 社中 19 社）に過ぎない。この結果が示す通り、西部との比較において、東部では相対的に自動車を利用する傾向が弱く、鉄道を利用する傾向が強いことは明らかである。

（２）出荷輸送

同様に、出荷輸送においても、同等性のカイ二乗検定により、輸送手段選択の回答構成比には東部と西部では有意な差（ $\text{Chi}^2=56.1863, p=0.0000$ ）が認められた（表 3-5（b））。調達輸送の場合と同様に、自動車輸送が両地域において最も利用されている輸送手段であるが、その比率には地域差がある。東部では 55.3%（416 社中 230 社）が自動車輸送を主たる輸送手段としているのに対し、西部ではその比率が 77.5%（414 社中 321 社）となっ

ている（複数回答）。他方、鉄道を主たる輸送手段とする企業の比率は、東部で 23.6%（416 社中 98 社）あるのに対し、西部では 9.4%（414 社中 39 社）に留まる。調達輸送の場合と同様、東部では相対的に鉄道を利用する傾向が強いことが確認できた。

以上のことから、調達、出荷の両面において、東部では短距離向けとされる自動車輸送の利用傾向が相対的に弱く、代わりに長距離輸送向けとされる鉄道輸送の利用傾向が相対的に強いことが、ERINA 企業調査においても明確に示された。

表 3-5 原材料・部品輸送および製品・商品輸送の際の輸送手段選択

	全被調査企業 ⁽¹⁾		東部地域		西部地域	
	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)

(a) 原材料・部品輸送の際の輸送手段選択

トラック	468	63.8	159	45.2	309	80.9
鉄道（トラック等積替）	135	18.4	120	34.1	15	3.9
鉄道（引き込み線）	33	4.5	29	8.2	4	1.0
船舶（トラック等積替）	13	1.8	8	2.3	5	1.3
船舶（専用ふ頭直結）	4	0.5	3	0.9	1	0.3
水運・鉄道一貫輸送	8	1.1	4	1.1	4	1.0
航空	2	0.3	1	0.3	1	0.3
該当せず	6	0.8	3	0.9	3	0.8
計	734	100.0	352	100.0	382	100.0

同等性の検定: Chi2=152.8660, $p=0.0000$; Cramer $V=0.4563$

(b) 製品・商品輸送の際の輸送手段選択（複数回答）

トラック	551	66.4	230	55.3	321	77.5
鉄道（トラック等積替）	96	11.6	71	17.1	25	6.0
鉄道（引き込み線）	41	4.9	27	6.5	14	3.4
船舶（トラック等積替）	23	2.8	19	4.6	4	1.0
船舶（専用ふ頭直結）	11	1.3	7	1.7	4	1.0
水運・鉄道一貫輸送	6	0.7	4	1.0	2	0.5
航空	9	1.1	7	1.7	2	0.5
該当せず	8	1.0	4	1.0	4	1.0
計	830	100.0	416	100.0	414	100.0

同等性の検定: Chi2=56.1863, $p=0.0000$; Cramer $V=0.2601$

注： 1) 有効回答企業が対象。表中の同等性の検定は、東部地域と西部地域の回答を比較した推定結果である。

（出所）ERINA 企業調査に基づき筆者作成。

3.5 小括

以上、本節ではアンケート調査の単純集計から、東部・西部における回答傾向の異同性を確認してきた。これらをまとめると次のとおりである。

外部環境の評価・認識の面では、東部企業は輸送インフラの整備が不十分であると認識していることが示された。さらに、運輸・ロジスティクスインフラの整備（建設や改修）の必要性はもとより、物流やロジスティクスに係る法制度や物流サービス等も含めた幅広い運輸・ロジスティクス環境全般の改善についても、東部企業は西部企業よりもその必要性を強く認識している。

他方、自社資源を投入して実施するロジスティクスの改善努力については、一部に東部と西部の差を認めることはできるものの、本節での分析からは外部環境の改善を求める姿勢ほどの明らかな違いは認められない。

また、輸送手段の選択については、東部では輸送距離が長くなることで鉄道輸送を選択する傾向が強いだろうという常識的な仮説が妥当することが確認できた。

これらの分析結果を総合して考えると、各企業がロジスティクス問題の解決にあたり、自ら行動して問題に対処するという面では東西差が小さいものの、外部環境（他者）への要求という面では東部企業が強く改善を求める傾向にあるとのとりあえずの結論を得ることができる。

運輸・ロジスティクス環境の東西差の評価という本章冒頭に掲げた主要課題に鑑みて、ここで得られたとりあえずの結論をどのように解釈すべきだろうか。1つの解釈は、同じような行動を取る2群の企業経営者のうち、1群は強く環境改善を求め、他の1群はそれほどでもないのだから、強く改善を求めている企業群は相対的に不遇な環境の下にあるというものである。この解釈に従えば、東部地域の運輸・ロジスティクス環境は西部地域に比べて劣っていることになる。

他方、ここまでの分析結果をもう少し詳細に検討すると、こうした解釈を躊躇させる要素もある。調査項目のうち、輸送関連規則や国境通過手続などは全国一律の制度であり、そのことは東西の企業関係者も当然に認識している。したがって、これらの改善の必要性について東西企業の間でこれほどまでに大きく回答傾向が異なるということは、非常に不自然な結果だと言えよう。このように考えると、全ての項目において東部企業が西部企業よりも強く改善を要求しているという結果は、「ロシア東部の企業経営者は、自助努力を怠る一方、要求水準は高い傾向がある」という、回答者属性のバイアスによるものではないかという疑念を抱かせるものである。そこで、次節ではこの疑念について検討してみよう。

4 回帰分析による東西差の要因分析

前節の分析結果から生じた問いを検討するため、本節では ERINA 企業調査結果の集計値として観察された東西間の地域差が、企業の回答に影響を及ぼすであろう他の要因を同時に制御した上でも検出されうるか否かを重回帰分析によって検証する。

以下では、4.1 項で分析方法を説明し、4.2 項で改善を求める外部環境について、4.3 項で主体的な改善努力について、それぞれ前節で観察された東西差の要因分析を行う。

4.1 分析の方法

「外部環境改善要望」と「主体的な改善努力」の2つの分野において、東西で有意な差が確認できた項目を中心に、いかなる要因が要望を強めるのか（要望促進要因）あるいはいかなる要因が主体的努力を促すのか（主体的努力促進要因）の分析を行う。回帰分析に用いる変数の意味内容・定義および記述統計量を後掲表 3-6 に示した。

まず、要望促進要因の分析にあたっては、全 8 項目で有意な東西差が確認されたので、すべてを分析対象として 8 個のモデルの推定を行う。各モデルの従属変数は、それぞれ「貨物輸送インフラ新設・拡張(*logiinfra*dev)」、「貨物輸送インフラ改良・近代化(*logiinfra*res)」、「運賃低減または運賃補助支給(*transfee*)」、「貨物輸送関連規制の緩和(*transreg*)」、「運輸部門の反独占政策強化(*transanti*)」、「フォワーダー業者のサービスの質の向上(*transqua*)」、「貨物の国境通過手続の簡素化・迅速化(*custom*)」、「特殊貨物の輸送サービスの充実(*spectrans*)」であり、いずれも「必要性を感じない」、「望ましい」、「必要である」の3段階で評価される順序変数である。

独立変数として、東部企業を 1 で指定するダミー変数(*east*)のほか、企業がどのような運輸・ロジスティクス環境の改善を求めるかに影響するであろういくつかの要因を代理する制御変数を導入する。具体的には、立地地域の環境、特にインフラ整備水準の代理変数として、前掲表 3-1 に示した連邦構成主体別の単位面積当たり鉄道密度(*raildens*)を用いる。また、制度や政策の変更要望には政府との関係の近さが影響すると思われることから、これを代理する変数として国有企業を 1 で指定するダミー変数(*staown*)を用いる。さらに、取引先との関係性が企業の物流ニーズにも影響すると思われることから、対消費者事業に従事する企業(B to C 企業)を 1 で指定するダミー変数(*b2c*)、外国企業との取引の有無についてのダミー変数(*forpart*)、原料・部品等の主な調達元の所在地までの遠隔性を代理する順序変数(*inputrange*)、製品・商品の主な出荷先・市場までの遠隔性を代理する順序変数(*outputrange*)を導入する。最後に、被調査企業所属産業の固定効果を

制御する産業ダミー群²¹⁾を加えて、これら全ての変数を *east* と同時推定する。従属変数が順序変数であることに対応して、回帰モデルの推定には順序プロビットモデルを適用する。

主体的努力促進要因の分析にあたっては、東西で有意な差があった3項目、すなわち「総合物流企業（3PL）の活用（*logicom*）」、「自社物流施設の確保（*ownlogicen*）」、「ロジスティクス専門人材の採用・育成（*logistaff*）」を対象とし、それぞれを従属変数とする3個のモデル推定を行う。独立変数は、東部企業ダミー（*east*）に加え、外部環境改善要望の要因分析と同じ制御変数のセットを用いて、全てを同時に推定する。従属変数が改善策の採否という2項選択のダミー変数であるため、推定にはプロビットモデルを用いる。

4.2 外部環境改善を促進する要因

logiinfra から *spectrans* の8変数をそれぞれ従属変数とする順序プロビットモデルの推定結果は、後掲表3-7のとおりである。前節の分析で東部企業は外部環境の改善を要望する傾向が強いことは明らかになっていたが、モデル推定を行った結果、これらの有意に強い要望のうち、東部企業ダミー（*east*）に帰することのできた項目は「特殊貨物輸送サービスの充実」（モデル[8]および表3-3(h)）のみであった。それ以外の項目では、制御変数として導入したいくつかの項目、すなわち当該企業を取り巻く外部条件あるいは自社の特性といった要因によって、改善の必要性を感じていることの説明ができるという結果となった。以下、どのような条件や特性の企業が外部環境改善の必要性を感じる傾向にあるのかを見ていきたい。

まず、インフラ整備水準の代理変数として導入した鉄道密度(*raildens*)についてみると、全8モデル中、5個の推定モデルにおいて、10%以下の水準において統計的に有意に負の回帰係数が推定されている。つまり、ある地域の鉄道密度が低ければ低いほど、そこに立地する企業は幅広い分野で環境改善を求める傾向が強まることが、この推定結果に示されている。鉄道密度はインフラ整備水準の代理変数として導入したものであり、これが低い地域でインフラについての改善要望が強まることは容易に理解ができる。同時に、鉄道密度は経済活動の空間密度を示す変数であるとも考えられる。経済活動が疎である地域に立地する企業においては、さまざまな調達原材料・部品および出荷製品のうちの一部あるいは全ての輸送距離が長くなっている可能性が高く、そのことが運賃の低減を求める要因となっていると考えられる。また、これらの地域では輸送企業が独占・寡占的であったり、望ましいサービスを提供できるフォワーダーが営業をしていなかったりするような現状になっていることが想像でき、こうしたことがそれぞれの改善要望につながっている可能性がある。

²¹⁾ 鉱業、食品産業、軽工業、製紙・木材加工業、化学・石油化学産業、建設資材業、金属加工業、機械製造業、ライフライン、建設業、流通業、輸送業、通信業の全13部門を指す。デフォルト・カテゴリーは農林水産業。

また、国境通過手続(*custom*)について分析したモデル[7]で、外国企業取引ダミー(*forpart*)の係数が1%水準で、0.564という非常に大きな値であることは、問題の所在を的確に示しており、示唆的な分析結果であったと考える。外国企業取引ダミーは他の4つのモデルでも10%水準で有意に正であり、外国企業との取引がない企業に比べて、環境改善を求める傾向があることが看取される。

このほか特徴的なのは、制御変数として導入した *b2c* の回帰係数が、すべての推定モデルにおいて、10%以下の水準で統計的に有意に正の数値を示していることである。つまり、B to C 企業はすべての項目で外部環境の改善を求めているのであり、言い換えれば運輸・ロジスティクス環境に関する要求水準が全般的に高いことになる。この結果については、いくつか仮説的な解釈が考えられるが、ERINA 企業調査のデータ分析の範囲では検証できないので、別の機会に検討したい²²⁾。

繰り返しになるが、東部企業ダミーが有意に正の効果を持ったのは、「特殊貨物輸送サービスの充実」(モデル[8], *spectrans*)についての改善要望のみであった。東部では特殊貨物輸送サービスに対するニーズが特に高いということかもしれないし、サービス提供者が特に不足しているということかもしれない。いずれにせよ、制御変数として導入した項目以外の要素が東部で強く作用している。

全体として、多数のモデルで *east* の係数が有意に推定されなかったことは、東部の企業経営者のうち、外部条件(インフラ不足など)や自社特性(BtoC 企業であるなど)を考慮すれば当然改善を求めるであろう立場の経営者はそれが必要だと回答し、そうでない立場の経営者は必要性を認めていないということを意味する。言い換えれば、前節の最後に懸念したような「外部依存的な思考経路(バイアス)」は認められなかったことになる。

4.3 企業の主体的な努力

logicom, *ownlogicen* および *logistaff* の3変数をそれぞれ従属変数とするプロビットモデルの推定結果は後掲表 3-8 の通りである。

総合物流企業の活用(*logicom*)について分析したモデル[9]では、*east* の回帰係数が10%水準で非有意であった一方、*inputrange*, *outputrange* がともに1%水準で統計的に有意に正の係数を、*raildens* が逆に5%水準で統計的に有意に負の係数を持つとの推定結果となった。東部には総合物流企業を活用する企業が多いという前節での分析結果(表 3-4(e))

²²⁾ 一般に、ジャストインタイム物流を前提とした分業生産システムを念頭に置くと、B to B 企業の方が高度ロジスティクスを求めることが想定されるが、ここでの分析結果はこれと相反する。他方、近年拡大する個人向け電子商取引(通信販売)での成否は、少量多品種の商品を短納期で配達できる体制整備にかかっており、この点からは B to C 企業がロジスティクス高度化の必要性に直面しているとも言える。ただし、これらいずれのビジネスモデルもロシアにおいて主流になっているとは考えにくい。別の仮説として、ロシアでは川下産業の方が川上産業よりも厳しい市場競争にさらされていて、そのために B to C ビジネスに関わる企業ほど納期管理などの重要性を強く認識しているのではないかと考えることもできる。

と併せて考えれば、東部には遠距離調達、遠距離出荷を行う企業が多いために、自社での対応に限界があり、外部のサービスが積極的に利用されていると解釈できよう。

自社物流施設の設置 (*ownlogice*n) について分析したモデル [10] では、*east* が 5% 水準で統計的に有意に正に推定された。*forpart* および *b2c* の係数も 5% 以下の水準で有意に正であるが、係数の大きさは *east* が最も大きい。この結果は、本モデルに導入した独立変数では説明しきれない東部特有の事情が強く影響していることを示している。第 2 節では、極東の特区において倉庫業・運輸附帯サービス業に対するニーズが充足されていないという現状を紹介した。こうした状況も考慮に入れると、このモデルの推定結果は、営業倉庫やロジスティクスセンターなどの運輸関連サービスの提供が東部地域で不足していることを示唆している。

専門人材の採用・育成に関しては、前節の分析では東部の方が少ないという結果となっていた (表 3-4 (g))。ここでの回帰分析結果 (モデル [11]) では、*east* の回帰係数は 10% 水準で統計的に非有意であった。他方で、*raildens* は 5% 水準で有意に正の、*b2c* は 5% 水準で有意に負の係数が推定された。上述の総合物流企業の活用についてのモデル推定結果と合わせて考えると、鉄道密度が低い地域では、自社で専門人材の採用・育成を行うのではなく、アウトソーシングを行う傾向があることになる。

5 おわりに

本章では、2015 年の ERINA 企業調査の結果に基づいて、極東の一部を含む東部ロシアの運輸・ロジスティクス環境の実態を、西部地域との比較を通じて把握することを試みた。

集計結果の単純な東西比較によって、輸送手段の選択においては常識的な選択がなされていることが確認できたほか、一定の自社資源を投入してロジスティクス問題に対応するという企業行動面では東西の差が小さいものの、外部 (他者) への要求という面では、東部企業が強く改善を求める傾向にあることが示された。

その際、東部企業の改善要望は、インフラ整備のみにとどまらず、制度・政策面や輸送サービスの質など、幅広い分野に及んでいる。

こうした改善要望について、重回帰分析により検証したところ、東部には外部条件や企業特性などから運輸・ロジスティクス環境の改善を必要とする企業が多く立地しているがために、改善を望む企業が多いという結果になったと解釈することが妥当だという結論に至った。つまり、東部企業経営者は根拠なく「要望のための要望」をしているわけではないのである。

本章における検討の結果，ロシア極東地域の地方振興という目標の実現のためには，企業が特に強く改善を求めている輸送インフラ分野において，積極的な政策対応が正当化されることが確認できた。これを踏まえて，第4章ではロシア連邦政府の極東地域開発政策の展開状況等について検討する。

参考文献

日本語

- 新井洋史，齋藤大輔．2016．「新たな極東地域開発政策に対応したビジネス展開の現状」．ERINA REPORT, No.131, pp. 17－32.
- 新井洋史．2018．『ロシア極東地域の経済特区への企業進出状況』．ERINA 北東アジア情報ファイル EJ1801.

英語

- Arai, Hirofumi and Ichiro Iwasaki.2016. Market Quality in the Russian Far East from the Viewpoint of Company Management: Preliminary Report on Microeconomic Comparative Analysis with European Regions, ERINA Discussion Paper No. 1602e, Niigata: Economic Research Institute for Northeast Asia. (also available as RRC Working Paper No. 62, Kunitachi: Russian Research Center, Institute of Economic Research of Hitotsubashi University)

ロシア語

- Balalaev, Aleksandr et.al, 2008. Formirovanie logisticheskoi transportno-raspreditel'noi sistemy Khabarovskogo kraia.
- Bardal', Anna. 2014. "Transportnyi kompleks regiona v usloviakh vstupleniia Rossii v VTO: Dal'nii Vostok." *Prostranstvennaia Ekonomika*, vol.37, no. 1 , p.153-175
- Government of Russia. 2008. *Strategiia razvitiia zheleznodorozhnogo transporta v Rossiiskoi Federatsii do 2030 goda* [rasporiazhenie pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 17 iunia 2008 goda No. 877-r].
- Government of Russia. 2009. *Strategiia sotsial'no-ekonomicheskogo Razvitiia Dal'nego Vostoka i Baikal'skogo Regiona na period do 2030 goda* [rasporiazhenie pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 28 dekabria 2009 goda No. 2094-r].
- Minakir, p. and V. Sergienko eds. 2011. Sintez nauchno-tekhnicheskikh i ekonomicheskikh prognozov: Tikhookeanskaia Rossiia – 2050. Dal'nauka.
- Mortsentr TEK. 2018. Obzor perevozok gruzov cherez morskije porty za 2017 god.

表 3-6 回帰分析に用いる変数の意味内容・定義及び記述統計量

変数名	変数の意味内容・定義	記述統計量					
		観測数	平均/比率	標準偏差	中央値	最小値	最大値
<i>logiinfra</i> dev	貨物輸送インフラ新設・拡張 ⁽¹⁾	624	1.056	0.702	1	0	2
<i>logiinfra</i> res	貨物輸送インフラ改良・近代化 ⁽¹⁾	622	1.061	0.711	1	0	2
<i>trans</i> fee	運賃低減または運賃補助支給 ⁽¹⁾	660	1.315	0.671	1	0	2
<i>trans</i> reg	貨物輸送関連規制の緩和 ⁽¹⁾	634	1.106	0.733	1	0	2
<i>trans</i> anti	運輸部門の反独占政策強化 ⁽¹⁾	595	1.005	0.764	1	0	2
<i>trans</i> qua	フォワーダー業者のサービスの質の向上 ⁽¹⁾	584	0.923	0.740	1	0	2
<i>custom</i>	貨物の国境通過手続の簡素化・迅速化 ⁽¹⁾	472	1.051	0.767	1	0	2
<i>spectrans</i>	特殊貨物の輸送サービスの充実 ⁽¹⁾	496	0.998	0.748	1	0	2
<i>logicom</i>	総合物流企業（3PL 等）の活用 ⁽²⁾	599	0.132	0.339	0	0	1
<i>ownlogi</i> cen	自社物流施設の確保 ⁽²⁾	599	0.147	0.354	0	0	1
<i>logi</i> staff	ロジスティクス専門人材の採用・育成 ⁽²⁾	599	0.112	0.315	0	0	1
<i>east</i>	ロシア東部所在企業ダミー ⁽³⁾	742	0.482	0.500	0	0	1
<i>rail</i> dens	所在連邦構成主体の鉄道密度 ⁽⁴⁾	742	148.657	100.810	95	2	295
<i>sta</i> own	国有企業ダミー ⁽⁵⁾	690	0.101	0.302	0	0	1
<i>b2c</i>	対消費者取引・サービス企業ダミー ⁽⁵⁾	724	0.608	0.489	1	0	1
<i>for</i> part	海外取引先の有無 ⁽⁶⁾	733	0.317	0.465	0	0	1
<i>input</i> range	原料・中間投入財主要調達先所在地 ⁽⁷⁾	680	1.429	1.126	1	0	4
<i>output</i> range	主要生産物・サービスの供給先所在地 ⁽⁷⁾	732	1.092	1.075	1	0	4

注 (1) カテゴリー変数. 0:必要ではない; 1:望ましい; 2:必要. (2) ダミー変数. 0:不採用; 1:採用. (3) ダミー変数. 0:西部; 1:東部.
(4) 連続変数. km/10,000km². (5) ダミー変数. 1:該当企業（国有企業, B2C 企業）; 0:それ以外. (6) ダミー変数. 0:無い; 1:有る. (7)
カテゴリー変数. 0:市内; 1:市外であるが連邦構成主体内; 2:3,000km までにある他の連邦構成主体; 3:3,000km 以遠の連邦構成主体; 4:国外.
出所: ERINA 企業調査に基づき筆者作成.

表 3-7 要望促進要因の推定結果

モデル	[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]
推定量	順序プロビット	順序プロビット	順序プロビット	順序プロビット	順序プロビット	順序プロビット	順序プロビット	順序プロビット
従属変数	<i>logiinfra</i> dev	<i>logiinfra</i> res	<i>transfee</i>	<i>transreg</i>	<i>transanti</i>	<i>transqua</i>	<i>custom</i>	<i>spectrans</i>
<i>east</i>	0.096 (0.16)	0.120 (0.16)	0.151 (0.16)	0.156 (0.16)	0.277 (0.18)	-0.128 (0.17)	0.100 (0.22)	0.356 * (0.20)
<i>raildens</i>	-0.002 ** (0.00)	-0.002 *** (0.00)	-0.002 *** (0.00)	0.000 (0.00)	-0.002 * (0.00)	-0.002 ** (0.00)	-0.001 (0.00)	-0.001 (0.00)
<i>staown</i>	0.280 * (0.16)	0.187 (0.13)	0.046 (0.17)	0.277 * (0.15)	0.267 (0.16)	0.258 (0.16)	0.259 (0.19)	0.268 (0.16)
<i>b2c</i>	0.285 ** (0.12)	0.276 ** (0.11)	0.188 * (0.11)	0.223 ** (0.11)	0.507 *** (0.12)	0.355 *** (0.11)	0.459 *** (0.13)	0.425 *** (0.12)
<i>forpart</i>	0.177 (0.13)	0.236 * (0.12)	0.212 * (0.12)	0.203 * (0.12)	-0.003 (0.13)	0.183 (0.13)	0.564 *** (0.14)	0.274 * (0.14)
<i>inputrange</i>	-0.007 (0.05)	0.045 (0.05)	0.101 * (0.05)	0.027 (0.05)	0.050 (0.05)	-0.009 (0.05)	-0.005 (0.06)	0.003 (0.06)
<i>outputrange</i>	0.032 (0.06)	-0.001 (0.06)	0.089 (0.06)	-0.025 (0.06)	0.084 (0.06)	0.064 (0.06)	0.063 (0.06)	0.107 * (0.06)
産業ダミー	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes
N	528	531	563	546	508	506	405	430
Wald 検定 (χ^2) ⁽¹⁾	65.23 ***	77.29 ***	89.15 ***	36.73 **	87.29 ***	59.28 ***	598.25 ***	72.39
Pseudo R2	0.01	0.06	0.08	0.03	0.07	0.05	0.09	0.06
Log likelihood	-514.82	-512.42	-507.46	-563.40	-511.43	-513.63	-513.63	-430.43

注 1) 帰無仮説：全ての係数がゼロ。

2) 括弧内は、ロバスト標準誤差。***：1%水準で有意，**：5%水準で有意，*：10%水準で有意。

出所：筆者推定。各変数の意味内容・定義及び記述統計量は、表 3-6 を参照。

表 3-8 主体的努力促進要因の推定結果

モデル	[9]	[10]	[11]
推定量	プロビット	プロビット	プロビット
従属変数	<i>Logicom</i>	<i>ownlogicen</i>	<i>logistaff</i>
<i>east</i>	-0.005 (0.24)	0.600 ** (0.24)	0.233 (0.26)
<i>raildens</i>	-0.003 ** (0.00)	0.001 (0.00)	0.003 ** (0.00)
<i>staown</i>	-0.534 * (0.29)	-0.289 (0.25)	-0.043 (0.25)
<i>b2c</i>	0.235 (0.16)	0.297 ** (0.15)	-0.371 ** (0.17)
<i>forpart</i>	0.130 (0.17)	0.495 *** (0.16)	0.183 (0.17)
<i>inputrange</i>	0.202 *** (0.07)	0.004 (0.07)	-0.032 (0.08)
<i>outputrange</i>	0.213 *** (0.07)	-0.062 (0.08)	0.005 (0.08)
産業ダミー	yes	yes	yes
N	491	516	449
Wald 検定 (χ^2) ⁽¹⁾	66.52 ***	55.65 ***	28.35 *
Pseudo R2	0.19	0.11	0.09
Log likelihood	-160.76	-197.00	-158.85

注 1) 帰無仮説：全ての係数がゼロ。

2) 括弧内は、ロバスト標準誤差。***：1%水準で有意，**：5%水準で有意，*：10%水準で有意。

出所：筆者推定。各変数の意味内容・定義及び記述統計量は、表 3-6 を参照。

第4章 ロシア連邦政府の極東インフラ開発政策

1 はじめに

前章で明らかにしたように、ロシア極東の運輸・ロジスティクス環境は改善を要する状況にある。他方で、ロシア極東（特に沿海地方）は環日本海地域の国際物流にとっても重要な位置にあり、次章以降では、こうした面での国際協力について詳細な検討を行うことにしている。その準備として、本章では、ロシア政府がどのような政策体系の下でロシア極東の開発、中でも輸送インフラの整備を進めているのかを確認しておく。

この地域については、1996年に「極東ザバイカル発展プログラム」等と称される政策文書（正式名称については後述。）が策定された。同文書の策定後、我が国においては、この文書が極東地域の将来像を描く基幹的な政策文書であると紹介されていた²³。しかし2000年代になり、この地域の開発に係る政策文書が複数策定され、その位置づけも変容した。

以下では、対象地域の概要説明の後、ロシア東部に限定された政策文書及び全国を対象としつつもロシア東部の地域開発に大きな意義を持つ政策文書を取り上げ、その策定経緯や内容を把握した上で、相互比較などを通じて、これらの政策文書の体系化（相対的位置づけの明確化）を試みる。なお、本章の内容は2011年ころに行った分析を取りまとめた論文に基づいて執筆されている。そのことによって、第6章で論じる「ロシア極東・東シベリア地域と中国東北部の協力プログラム（2009-2018年）」との同時代性を確保しているが、2024年時点の現状とは異なる部分がある点に留意願いたい²⁴。

²³ 例えば、堀内（2009）はプログラムが抱える諸問題を指摘しつつも、「極東地域がアジア太平洋地域において競争力を持ちうる地域になるために必要な支援を、国家の財政的な責任の下で実現しようとするもの」と評価している。また、高橋（2008）も同様に問題を抱えることを認めつつ、プログラムへの「積極的な関与を日本企業に期待」している。いずれも極東開発を論ずるにあたり、極東ザバイカル発展プログラムをその基礎においている。

²⁴ 本章においては「連邦特定目的プログラム」と称される文書を主要な分析材料とした。この「連邦特定目的プログラム」による政策推進体制は、2010年に導入された新たな政策枠組みである「国家プログラム」の枠内での政策推進に徐々に移行した（新井 2020）。具体的に極東地域を対象とした政策文書を例に挙げると、2014年に策定された国家プログラム「極東・バイカル地域の社会・経済発展」の中に、その時点で存在していた連邦特定目的プログラム「2018年までの極東・バイカル地域の経済・社会発展」が吸収された。また、これとは別に、2020年にはナショナルプログラム「2024年までの期間における、かつ2035年までを展望した極東の社会経済発展」が策定された。2024年時点では、これらの国家プログラムとナショナルプログラムの2文書がいずれも有効なプログラム文書として存在している。これとは別に、本章で取り上げている「2025年までの極東・バイカル地域の社会経済発展戦略」については、これに代わる文書は発出されていない。

2 対象地域の概要

本章では、ロシア極東地域を対象とする。1990年代から「極東ザバイカル地域」という呼称でロシア東部の地域開発政策における基本単位の一つとなっていた地域である。その当時は、極東地域（1共和国、3地方、3州、1自治州、1自治管区）及びシベリア連邦管区の一部の「ザバイカル地域」と呼ばれる地域（1共和国、1地方）を合わせた名称であったが、2018年に「ザバイカル地域」が極東連邦管区に編入されたことで、全体として極東地域と呼称されるようになった。これにイルクーツク州を加えた「極東バイカル地域」として地域開発政策が議論されたこともある。なお、本章の目的である政策文書体系を論じる上では、「極東地域」、「極東バイカル地域」、「極東ザバイカル地域」を分ける意義は小さいため、正確さを欠く表記ではあるが、対象地域を原則として「極東」または「極東地域」と表記することとする。

3 極東を限定対象とした政策文書

3.1 策定の経過

ソ連末期の1987年、「2000年までの極東経済地域、ブリヤート自治ソビエト社会主義共和国及びチタ州の総合的生産力発展長期国家プログラム」が策定された。これは、それまでの5カ年計画に代わる初めての長期発展プログラムであったが、十分な効果を挙げぬまま、実質的には1990年に効力を失ったとされる（Minakir 2006）。

1991年にソ連が消滅した後、2009年までにロシア政府が極東を対象として策定した地域開発に係る政策文書は表4-1の通りである。

表 4-1 極東を限定対象とした政策文書

策定年	タイトル（根拠）
1993年	1994～1995年及び2000年までのサハリン州クリル諸島の社会経済発展連邦プログラム（1993年12月17日付、政府決定第1297号により承認）
1996年	連邦特定目的プログラム『1996～2005年の極東ザバイカル地域の経済社会発展』（1996年4月15日付、政府決定第480号により承認）
2001年	連邦特定目的プログラム『サハリン州クリル諸島の社会経済発展（1994～2005年）』（2001年12月17日付、政府決定872号により承認）
2002年	連邦特定目的プログラム『1996～2005年及び2010年までの極東ザバイカル地域の経済社会発展』（2002年3月19日付、政府決定169号により承認）
2006年	連邦特定目的プログラム『2007年～2015年のクリル諸島（サハリン州）の社会経済発展』（2006年8月9日付、政府決定第478号により承認）
2007年	連邦特定目的プログラム『2013年までの極東ザバイカル地域の経済社会発展』（2007年11月21日付、政府決定第801号により承認）
2009年	『2025年までの極東及びバイカル地域の社会経済発展戦略』（2009年12月28日付、政府通達第2094-rにより承認）

出所：表中に掲載した各公文書から筆者作成。

これらのうち、クリル諸島を対象とした文書（1993 年，2001 年及び 2006 年策定）については，その特殊事情²⁵ゆえ，本章の対象とはしない。

こうしてみるとソ連時代のプログラムが効力を失った後，1996 年までの間は事実上の空白が生じたことになる。これは，新生ロシアでの計画経済から市場経済への移行プロセスに伴う混乱が背景にあると理解される。

その後の 1996 年，2002 年及び 2007 年に策定された文書は，一つの系譜に連なるものである。形式上は，1996 年策定の「1996～2005 年の極東ザバイカル地域の経済社会発展」の全面改訂を 2 回行うことによって，「2013 年までの極東ザバイカル地域の経済社会発展」（Government of Russian Federation 2010）に至っている。上述のいわゆる「極東ザバイカル発展プログラム」はこれら一連の文書を指す。（以下，「極東プログラム」）

2009 年には，「2025 年までの極東及びバイカル地域の社会経済発展戦略」（Government of Russian Federation 2009）（以下，「極東戦略」）が策定されている。その結果，2011 年時点では「極東プログラム」と「極東戦略」の 2 つの文書が存在する形となった。以下では，それぞれの概要を整理し，相互の関係を明らかにする。

3.2 極東プログラム

まず，文書の性格を明らかにするために「連邦特定目的プログラム²⁶」とは何かを確認しておく。「連邦特定目的プログラム及びロシア連邦が参加して実現される国際特定目的プログラムの策定及び実施の規則（2004 年 12 月 25 日付，政府決定第 842 号による改訂版）」（Government of Russian Federation 2004）（以下「プログラム策定規則」という。）によれば，連邦特定目的プログラムとは「ロシア連邦の国家，経済，環境，社会及び文化の発展に係る構造的問題の効率的解決を実現するための，科学研究，実験・設計，生産，社会・経済，組織運営及びその他の措置について，課題，資源及び実施期間の各面で整合させた総体」を指す。要すれば，特定の政策課題に対応するために実施する諸事業について，財源と実施期間を調整した上で，一つの文書（プログラム）としてまとめることを規定しており，いわば中期事業計画である。2011 年 8 月現在，57 のプログラムが存在していた。その中には，上述の例のように地域を限定して地域開発を進めるものが 7 つある外，ハードインフラ整備を主題とするものとして，「運輸」，「住宅」，「清浄な水」，「海洋」といったプログラムがあった²⁷。

²⁵ クリル諸島は日本の北方領土を含んでおり，単なる条件不利地域とは異なる。ちなみに，2010 年時点で，州レベルの行政区画を対象とした連邦特定目的プログラムがあったのは，チェチェン共和国，イングーシ共和国及びカリーニングラード州（飛び地領土）のみである。いずれも地政学上あるいは国家安全保障上，特別重要な意義を持つ地域である。ここからも，クリル諸島を対象としたプログラムが特殊なものであることが理解される。

²⁶ “Федеральная целевая программа”を日本語訳したもの。「連邦特別プログラム」，「連邦特定目的計画」などと訳されることもある。

²⁷ そのほかには，宇宙開発，ナノ産業といった技術開発を促進するもの，体育・スポーツ，難病対策，教育などの社会的政策，国家安全保障政策や行政制度改革などを目的としたものがある。これらもインフラ整備を含むが，地域開発への寄与は副次的である。

プログラム策定規則では、連邦特定目的プログラムの基本構成も規定している。すなわち、「特定目的プログラムが解決を図ろうとする諸問題の特徴」、「特定目的プログラムの主な目的、課題、並びにその実施期間と段階、目標数値と指標の明示」、「プログラム事業リスト」、「特定目的プログラムための資源確保の基礎」、「特定目的プログラムの実施メカニズム（プログラム管理メカニズム及び政府発注者間の相互調整メカニズムを含む）」及び「特定目的プログラムの社会経済的及び環境的有効性の評価」の6項目が必要とされている。

プログラムの事業リストには事業費が明示されるが、この事業費は毎年の予算編成の影響を受けることになる。プログラム策定規則においては、所管官庁が予算年度ごとに事業リストおよび事業費を精査し、修正作業を行うことが規定されている。極東プログラムでも、これらの修正作業が行われてきている。以下で分析する内容は、2010年12月8日版（政府決定第1004号により修正承認）による。

極東プログラムは、本体プログラムのほか、サブプログラムとして、沿海地方の中心都市であるウラジオストク市に焦点を合わせた「アジア太平洋地域の国際交流拠点としてのウラジオストク市の発展」（以下、「ウラジオストク拠点化サブプログラム」という）を含む。

まず、本体プログラムの概要を整理しておく。本文冒頭では、現状認識として、極東には資源が豊富であるという内部条件と、アジア太平洋地域の経済的、地政学的重要性が高まっているという外的状況が示されている。その上で、極東の役割として、アジア太平洋地域との対外経済交流、文化交流等の接点となること、外国資本誘致、外国貨物誘致の可能性を活用することを指摘し、その実現が国家の地政学的優先課題であるとしている。

続けて、本プログラムの目的を、「ロシア連邦の地政・戦略的国益及び安全保障の確保を考慮しつつ、極東ザバイカル地域経済の優先部門の発展のために不可欠なインフラ及び良好な投資環境を整備すること」と規定している。

また、本プログラムが取り組む課題として、「就業機会を維持・確保した上で、人口を定着させる」、「地域レベルでの経済発展に対するインフラ制約を除去する」及び「都市設備インフラ及び社会政策分野での重要プロジェクトを実施する」の3点を提示している。

総事業費は3,757億ルーブル（当時の換算レートで約1兆円）である。プログラムには、全部で220の事業が盛り込まれている。これを、分野別、地域別に整理したのが表4-2である。地域別の整理は、州レベルの広域行政区画である「連邦構成主体」を単位とした。部門別では、「運輸部門」、「燃料・エネルギー部門」の事業数が多くなっており、これらが重視されていることが読み取れる。

運輸部門の大部分を占めるのは道路建設・改修（42事業）であり、その他に空港（13事業）や港湾（14事業）などのインフラ事業が含まれている。燃料・エネルギー部門に掲載されている事業のほとんど（52事業）は電力関連（発電所及び送電線の建設・改修等）である。

表 4-2 部門別・連邦構成主体別事業数

	燃料・エネルギー部門	運輸部門	通信	水利及び環境保護	都市設備インフラ	社会政策分野	コマンドル諸島の総合開発	計
サハ共和国	7	4			1	1		13
沿海地方		6			1			7
ハバロフスク地方	7	10			6	3		26
アムール州	6	2		3	3	4		18
カムチャツカ地方	17	22	3		3	4	11	60
マガダン州	4	3			3	2		12
サハリン州	6	6			4	2		18
ユダヤ自治州		3		1	4	4		12
チュコト自治管区	5	4						9
ブリヤート共和国	1	6			5	7		19
ザバイカル地方	4	4	1	4	8	5		26
計	57	70	4	8	38	32	11	220

注：「ウラジオストク拠点化サブプログラム」を除く。

出所：Government of Russian Federation(2010)に基づき筆者作成。

次に、「ウラジオストク拠点化サブプログラム」について概観する。その目的は、「国際交流拠点としてのウラジオストク市の発展」及び「2012 年に開催される APEC 首脳会議の準備」である。取り組むべき課題として、「APEC 首脳会議等大規模国際イベントを実施するための関連施設の建設・改修」，「運輸インフラの整備」，「通信インフラの整備」及び「民用地への転用に伴う国防省部隊の移転」の 4 点を掲げている。

全部で 40 事業から構成されており，総事業費は本体プログラムの事業費を上回る 6,629 億ルーブル（約 1.8 兆円）である。本体プログラムでは，沿海地方の事業件数が少ないが，このサブプログラムを合わせれば，件数ではカムチャツカ地方に次いで 2 番目に多く，事業費では最大となる。

内容としては，アクセス道路整備や会議・宿泊施設（後に大学施設に転用予定），上下水道，ゴミ処理施設などが含まれている。趣を異にするものとして，「サハリン～ハバロフスク～ウラジオストク」ガスパイプライン幹線や関連施設の建設，これに伴う発電所の天然ガスへの燃料転換などの事業が含まれている。ウラジオストクへの天然ガス供給は，必ずしも APEC 首脳会議開催に不可欠なものとは言えず，その意味では「関連プロジェクト」をかなり幅広くとらえていると言える。

3.3 極東戦略

前掲表 4-1 のとおり、極東戦略は 2009 年末に初めて策定され、2025 年を目標年次とする長期開発戦略を示している。極東プログラムとは異なり、策定後の修正は行われていない。

その構成は、全 5 章と付表からなっている。第 1 章は序文であり、現状分析、目標設定、発展シナリオなどを記述している。続いて、「第 2 章連邦的意義を持つ運輸、エネルギー、情報通信及び社会的インフラの現状と発展展望」で、4 分野それぞれのインフラについて、現状整理を行い、必要な取組や事業を記載している。「第 3 章極東及びバイカル地域の連邦構成主体の社会経済発展」では、12 の連邦構成主体別に発展の方向性や主要事業等を記述している。第 3 章が空間別の構成になっているのに対して、「第 4 章極東・バイカル地方の主要経済部門の現状と発展見通し」は 13 の産業部門別での発展の方向性や主要プロジェクト等について記述している。最終章の「第 5 章ロシア連邦構成主体と中国東北各省及びモンゴルとの国境協力、並びにその他の北東アジア諸国との経済交流」では、運輸、エネルギーや各産業など部門別の協力の方向性を示している。付表として、連邦構成主体ごとに、経済成長率や経済活動従事者数などの主な社会・経済指標の目標値（予測値）が示されている。

第 1 章の記述から、基本的な考え方を確認したい。この地域の優位性としてアジア太平洋地域に近接するという地理的条件や豊富な資源の存在などを挙げている。地域が抱える問題として、ロシアの他の地域から遠く離れていること、人口が希薄であること、電力、輸送インフラの整備レベルが低くコストも高いこと、資源供給中心で加工度が低い経済構造、快適な居住環境の欠如などを指摘している。

戦略的な目標として、経済発展と快適な居住環境を実現すること、及び、ロシア国内における平均的な社会経済発展水準を達成することを掲げている。

解決すべき最優先の課題としては、「連邦構成主体の特性を生かした発展のための条件整備」、「快適な居住条件を備えた先導的経済成長地域を中心とした居住分布構造を形成すること」、「国内他地域との一体化を阻害する障害を低減すること」、「経済的課題に対応する人材・労働力を確保すること」、「原住少数民族の伝統生活を維持・支援すること」の 5 点を挙げている。

これらを前述の極東プログラムにおける現状認識、目的や課題など対比すると、基本的な認識はほぼ一致していると言える。

インフラ整備事業は、第 2 章及び第 3 章に文章形式で記述されており、事業費や財源を明示したプロジェクトリストを持つ極東プログラムに比べると、網羅性などの面で厳密さに欠けることは否めない。そこで、運輸部門に関する文章から対象地（地点、区間等）が特定できる記述を抜き出したところ、第 2 章で 106 件（表 4-3）、第 3 章で 204 件、合計 310 件が確認できた。これは、「極東プログラム」における事業数（70 件）に対して、対象期間の長さを考慮しても十分多いことから、一部の事業だけを例示するのではなく、想定しうる事業を網羅的に記載していると判断した。

表 4-3 から地域の特徴が読み取れる。サハ共和国が最も事業数が多く、その内訳をみると内水路輸送プロジェクトが半分を占める。これに続くのが、シベリア鉄道沿いのアムール州、ハバロフスク地方、沿海地方であり、これらの地域では鉄道関連プロジェクトが多い。

表 4-3 連邦的意義を持つ運輸インフラ備事業の地域別事業数

	鉄道	道路	航空	海上	内水	合計
サハ共和国（ヤクーチア）	5	3	2	1	13	24
カムチャツカ地方	0	0	1	2	0	3
沿海地方	13	2	1	1	0	17
ハバロフスク地方	12	4	1	1	1	19
アムール州	14	2	1	0	4	21
マガダン州	1	1	1	1	0	4
サハリン州	4	0	1	2	0	7
ユダヤ自治州	3	1	0	0	0	4
チュコト自治管区	0	0	1	4	0	5
ブリヤート共和国	1	2	1	0	0	4
ザバイカル地方	4	2	1	0	0	7
イルクーツク州	9	2	1	0	1	13
全事業数（注）	56	9	12	10	19	106

注：複数の地域にまたがる事業があるため、各地方の事業数の合計は全事業数とは一致しない。

出所：Government of Russian Federation (2009)に基づき筆者作成。

3.4 極東戦略と極東プログラムの関係

さて、上述の2つの文書の間接関係を整理しよう。対象期間の長さや文書タイトルからして、「極東戦略」が「極東プログラム」の上位文書であると想像される。しかし、時系列的経過からして、現行の極東プログラムは上位文書であるはずの極東戦略よりも前に策定されているので、この両者の間には「上位文書に基づいて下位文書を策定する」という意味での上下関係はなかったことになる。

他方で、後付けではあるが、事後的に両者に上下関係を持たせることが公文書上に明記されていた。極東戦略を承認した2009年12月28日付、政府通達第2084-rには、地域発展省など関係省庁が同戦略を踏まえて極東プログラムの改訂案を策定するよう指示する規定がある。その際、プログラムの対象期間を2018年までに延長すること、イルクーツク州を加えた「極東バイカル地域」を対象とすることを求めている。実際に改訂作業が行われた結果、終期及び対象地域を変更したプログラムが2013年12月6日付、政府決定第1128号により公表された。

また、文書の拘束力の強さも両者の性格を反映している。連邦特定目的プログラムは、予算執行プロセスを通じて一定の拘束性を持つ。そのことを担保するために、前述のとおりプログラム策定規則を定めてプログラムの形式、要件、手続きなどを明確化している。極東プログラムが政府決定によって承認されているのに対し、極東戦略が拘束力の弱い政府通達によっている点も両者の違いである。

内容面を見ると「極東戦略」の方がより広域的な視点で構成されていることが確認できる。表 4-4 は極東プログラムに掲載されている燃料・エネルギー部門 57 事業及び運輸部門 70 事業について、それぞれに対応する記述が「極東戦略」のどの部分にあるかを基準にして分類したものである。具体的には、「極東戦略」の第 2 章に記述がある事業を「連邦的意義を持つ」との趣旨で「連邦」に、第 3 章に記述されている事業を「連邦的意義を持つとは言えない」、言い換えれば「その意義が地域限定的である」と解釈して「地域」に分類し、いずれにも記載がないものを「不明」とした。

表 4-4 「極東プログラム」掲載事業の広域性による分類

	計	「連邦」	「地域」	不明
燃料・エネルギー部門	57	7	25	25
運輸部門	70	7	37	26

出所：Government of Russian Federation(2009)及び Government of Russian Federation(2010)に基づき筆者作成。

極東プログラムに掲載されている事業の約 9 割が連邦的意義を持つものではないことがわかる。「不明」の事業を個別に見ていくと、その多くは地方都市・集落間の道路や僻地空港整備などのプロジェクトであり効果が基礎自治体レベルに限定される事業である。以上より、極東戦略は極東プログラムより広域的な視点で策定されていると言える。

なお、本論では細かく立ち入らないが、1996 年版の極東プログラムは、事業計画としては中途半端な内容であった。長期的政策指針を示していたものの、実行を担保する仕組みが弱く、その意味では戦略文書的要素もあった。その後の 2 回の改訂を経た現行プログラムは構成及び内容ともに実務的になっている。上位文書として長期的・広域的視点から策定される極東戦略との分化が進んだと言える。

4 ロシア全土を対象とした分野別政策文書

4.1 運輸部門、燃料・エネルギー部門の文書

前述の通り、連邦特定目的プログラムには地域限定ではなく、ロシア全土を対象とした部門別のプログラムもある。

また、部門別の戦略も数多く策定されている。これらの戦略やプログラムも、極東の開発に相当程度の影響力を持つ。「極東プログラム」において重視されている燃料・エネルギー部門と運輸部門に関わる文書を表 4-5 に示す。

表 4-5 燃料・エネルギー，運輸部門の政策文書等

	エネルギー	運輸
戦略的文書	『2030 年までのロシアのエネルギー戦略』（2009 年 11 月 13 日付，政府通達第 1715-r により承認）	『2030 年までのロシア連邦鉄道輸送発展戦略』（2008 年 6 月 17 日付，政府通達第 877-r により承認）
		『2030 年までのロシア連邦運輸戦略』（2008 年 11 月 22 日付，政府通達第 1734-r により承認）
事業計画等	『中国市場およびその他のアジア太平洋市場への将来の輸出を考慮した東部シベリア・極東地域における天然ガスの統一した生産・輸送・供給システムの創設』（2007 年 9 月 3 日，エネルギー省令第 340）	連邦特定目的プログラム『ロシア運輸システムの発展（2010～2015 年）』（2008 年 5 月 20 日付，政府決定第 377 号により承認）
	『2020 年までの電力施設配置総合計画』（2008 年 2 月 22 日付，政府通達第 215-r により採択）	

出所：表中に掲載した各公文書から筆者作成。

これらの分野では，自然独占の国営企業の事業計画文書等が連邦特定目的プログラムに代わる位置づけを持つ。具体的には，天然ガスの「ガスプロム」社，鉄道の「ロシア鉄道」社，電力の「統一エネルギーシステム」社などがこうした企業にあたる。それぞれ事業計画等を策定し，政府の承認を受けており，これらに基づいて事業展開がなされている。なお，同じ自然独占分野でも原油パイプライン輸送を担う「トランスネフチ」社は，同様の計画の策定，政府承認という形を取らずに事業展開を行っている。

以下では，主に運輸部門に焦点を当てて文書の内容及び体系を検討する。

4.2 運輸戦略

運輸部門の長期の発展戦略を描いた政策文書としては，2020 年までを対象期間とした運輸戦略が 2005 年に策定された。その後，2008 年に「2030 年までのロシア連邦運輸戦略」（Government of Russian Federation 2008a）（以下，「運輸戦略」）が策定された。

基本的な構成は，現状分析，目標設定，取り組むべき課題，実施のための方策などからなっている。運輸戦略が掲げる目標は，「運輸インフラの均衡ある発展による一体的輸送空間の形成」，「対荷主輸送サービスのアクセス性，質等の向上」，「対住民輸送サービスのアクセス及び質の向上」，「国際的トランジットポテンシャルの活用」，「安全水準の向上及び環境影響の低減」という 6 つである。

取り組むべき課題については，これらの目標にほぼ対応した 6 項目に，技術開発，地域的側面という 2 項目を加えた 8 項目について，それぞれ文章形式で記述している。

4.3 運輸プログラム

運輸部門では、2001年に連邦特定目的プログラム「ロシアの運輸システム近代化（2002-2010年）」が策定、推進されてきていた。これを全面改訂する形で、2008年に連邦特定目的プログラム「ロシア運輸システムの発展（2010～2015年）」（Government of Russian Federation 2008b）（以下、「運輸プログラム」）が策定され、2010年1月1日から発効することとされた。

運輸プログラムの目的は、「近代的・効率的運輸インフラを整備して物流費用を引き下げること」、「住民の交通サービスへのアクセスを向上すること」、「運輸業の競争力を高めてトランジット輸送を実現すること」、「安全・安定輸送を向上させること」、「運輸部門への投資環境を整備すること」である。

取り組むべき課題として、道路・鉄道等の交通網の整備、高速道路・高速鉄道の建設による高速旅客輸送の実現、年間利用可能な一体的道路網の確立、空港網の整備、海港の取扱能力の拡大、ロジスティクスセンターなどの輸送拠点の整備、国際輸送回廊の競争力向上、輸送手段の更新、安全の確立、交通安全管理システムの整備、投資プロジェクト管理手法の確立を掲げている。

運輸プログラムには、「鉄道」、「道路」、「航空」、「海運」、「河川」のモード別のほか「運輸サービス輸出振興」を加えた6つのサブプログラムがある。全部で269事業あり、このうち45事業が極東に関連する事業である。

4.4 運輸戦略と運輸プログラムの関係

この両者においても、極東戦略と極東プログラムとの相互関係と同様の上位文書、下位文書の間にある関係がある。形式面については、極東の場合とほぼ同じなので省略する。

内容面では、まず目標や取り組むべき課題として、インフラ整備、運輸サービスのアクセス性や質の向上、国際トランジット輸送の拡大、安全対策、環境対策等が共通して掲げられており、基本的な考え方については、両文書間でほぼ同様の認識が示されていると言える。

次に、より具体的な事業レベルの関係整理のため、それぞれの掲載事業を対比する（表4-6）。その際、運輸戦略の掲載事業については、取り組むべき課題を記述した文章から極東の具体的地名（区間等）が明示されている項目（事業）を抜き出す作業により147事業からなるリストを作成して分析に用いた。これらの事業は、本文中の「効率的輸送インフラの均衡ある発展に基づくロシアの一体的運輸空間の形成」及び「ロシアの運輸システム発展の地域的側面」のいずれかの項に記載されていることから、前者を「連邦的意義の事業」、後者を「地域的意義の事業」に分類した。

表 4-6 運輸戦略及び運輸プログラムに掲載された事業数

		運輸プログラム		計
		掲載有	掲載無	
運輸戦略	「連邦」	11	35	46
	「地域」	32	69	101
	掲載無	2		2
計		45	104	149

出所：Government of Russian Federation(2008a)及び同(2008b)に基づき筆者作成。

運輸プログラム掲載の事業のほぼすべてが運輸戦略に掲載されており，前者が後者に準拠した内容となっていることが分かる．逆に運輸戦略に掲載されている事業のうち，104 事業（69%）が運輸プログラムには記載されていない．ただし，これらの多くは，ア）運輸プログラムの対象期間後（2015～30 年）に実施する（64 事業），イ）極東プログラムにおいて実施する（17 事業）ものとされている．

以上より，両者は上位文書・下位文書として一定の整合性を持った関係にあると言える．これは，双方とも既存の文書をベースにほぼ同じ時期に改訂作業を行ったという経緯から納得できる点である．

4.5 極東戦略及び極東プログラムとの関連性

まず，共に上位文書にあたる運輸戦略と極東戦略との間の対比を行う．運輸戦略から抽出した 147 事業が，極東戦略においてどのような広域性を持つ事業として掲載されているかを表 4-7 に示す．運輸戦略では，地域レベルとされている事業（101 事業）の約 4 割（42 事業）が極東戦略では連邦レベルの意義がある事業だと位置づけられている．運輸戦略の方が，より厳しい基準で広域性（連邦的意義を持つか否か）を判断していることが読み取れる．

次に，極東戦略から抽出した運輸部門の 310 事業のうち，運輸プログラムあるいは極東プログラムの枠組みの中で実施されようとしている事業数を表 4-8 に掲げる．連邦的意義を持つ事業は主に運輸プログラムの枠内で，地域的意義の事業は主に極東プログラムで実施されることになっている．運輸プログラムがいわば地域の骨格を形成する広域インフラ整備の役割を担っていると言える．

表 4-7 運輸戦略掲載事業の極東戦略における掲載状況

		極東戦略			
		「連邦」	「地域」	記載無	合計
運輸戦略	「連邦」	24	5	17	46
	「地域」	42	25	34	101

出所：Government of Russian Federation(2008a)及び同（2009）に基づき者作成。

表 4-8 極東戦略掲載事業（運輸部門）の実施枠組

	「連邦」	「地域」	合計
「極東戦略」掲載事業 総数	106	204	310
うち「運輸プログラム」掲載事業数	21	10	31
「極東プログラム」掲載事業数	7	46	53

注：事業のくくりが異なるため、極東プログラムの掲載事業数は表 4-4 の事業数と一致しない。

出所：Government of Russian Federation(2008b), 同（2009）及び同（2010）に基づき者作成。

鉄道の発展戦略や燃料・エネルギー部門については、上述のような詳細な対比検討は行っていないが、例えば、極東プログラムには小規模ガス田開発のみが含まれ、大規模ガス田開発は含まれていないという事実が指摘できる。地域の骨格を形成する基幹的インフラ整備事業は、部門別の政策体系において展開されることが基本になっていると考えられる。これに対して、極東プログラムはその肉付けを行う役割を担うものであると言える。

ただし、表 4-8 にも示されているように連邦的意義を持ちながらも極東プログラムの枠内で実施されることになっている事業やその逆の事業もある。前者の例としては、一部の州都の空港改修事業がある。他の州都は運輸プログラムなのになぜ一部の都市だけが極東プログラムに盛り込まれているのかについては、これらの文書に説明は無い。後者の例としては、僻地空港などがあるが、同様に説明は無い。このように一部に混乱があることには留意する必要がある。

5 本章の結論

極東の地域開発に関わる政策体系として、大きく分けて地域単位の政策体系と部門別の政策体系があり、さまざまな政策文書が策定されている。特に、2000 年代後半以降に多くの文書が策定（改訂）されたことにより、上位文書・下位文書のヒエラルキーの明確化や相互の役割分担など政策文書体系の構造化が進んだ。

こうした中、従来からあった極東プログラムは極東戦略の下位文書との位置づけとなった。また、最初の極東プログラムが策定された 1990 年代後半と比べ、現行のプログラムの担う役割はかなり限定されている。したがって、「極東プログラムの内容を把握することで極東の将来像やインフラ整備計画など開発政策の全容が理解できる」との認識は払拭すべきである。

他方、各文書において示されている現状認識、目標設定などに大きな齟齬はなく、一連の政策体系として理解することに問題はない。

本章では、我が国に隣接するロシア東部地域の開発政策を把握するための第一段階として、政府の政策展開の基礎となる政策文書体系を把握した。これを踏まえて、各政策の内容及び進捗状況を具体的に精査することにより、当該地域の将来像を包括的かつ的確に把握できるものと考えられる。

また、本章における極東プログラムと運輸プログラムの対比により、前者には相対的にローカルな事業が多く記載されており、後者にはより広域的な事業が掲載されていることが明らかになった。第6章での考察に、この知見を活用している。

参考文献

【日本語】

新井洋史. 2020. 「ロシアの社会経済発展政策に関する長期的計画文書体系の変遷－交通インフラ整備関連文書を例として」. ERINA REPORT PLUS, No.156, pp.12-22.

堀内賢志. 2009. 「ロシアにおける地域政策の転換と極東地域開発の進展」. ロシア・ユーラシア経済, No.918, pp.28-33.

高橋浩. 2008. 「見えてきたロシア極東開発の展望」. ロシア NIS 調査月報, 53(1), pp.28-33.

【ロシア語】

Minakir, Pavel A. 2006. “Экономика Регионов. Дальний Восток [Region’s Economics: Russian Far East]”, pp.183-202, Ekonomika.

Government of Russian Federation (2004), “Порядок разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация”

Government of Russian Federation (2008a), “Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года”

Government of Russian Federation (2008b), “Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)»”

Government of Russian Federation (2009), “Стратегия социально- экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года”

Government of Russian Federation (2010), “Федеральная целевая программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» ”

※本章の著作権は日本都市計画学会に帰属します。本著作物は著作権者である日本都市計画学会の許可のもとに掲載するものです。ご利用に当たっては「著作権法」に従うことをお願いいたします。

第5章 日本海複合一貫輸送「借港出海」の経緯と帰結

1 はじめに

これまでも繰り返し述べてきたように、東西冷戦終結後、日本海を取り巻く各国の経済連携を強化する形での「環日本海経済圏構想」に関する議論が活発化した。東西冷戦期の日本海は、日本、大韓民国（韓国）という「西側陣営」とソビエト社会主義共和国連邦（ソ連）（当時）、中華人民共和国（中国）、朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）という「東側陣営」が対峙する「対立の海」であった。冷戦終結を機に、これを「平和の海」に転換したいという理念が「環日本海経済圏構想」を支える柱の一つであった。同構想には、そのほかに、資源の相互補完性に基づく経済合理性の追求という理論と、相対的に地域開発の遅れた地域の発展という地域住民の希望もあった。

局地経済圏の形成のためには域内のヒトとモノの移動を阻害する要因を取り除き、円滑化を図ることが重要である、あるいは必要不可欠の要件であるといった考え方は、世界各地の局地経済圏構想に共通する²⁸。国際的な交通インフラの整備、輸送ルートの構築、そしてそれらの利用促進という課題は単独国家では実現不可能であり、国際協力を必要とする。環日本海地域も例外ではなく、物流面での協力は地域協力の重点課題の一つとなっている。

本章では、ロシアから中国に目を転じ、中国東北部の吉林省および黒龍江省が30年弱にわたって推進を図ってきた「借港出海」戦略を事例として分析する。「借港出海」とは、海に面していない両省が最寄りのロシアあるいは北朝鮮の「港湾を借り」て、「日本海に出よう」とするコンセプトである。物流業界の用語を用いれば、両省から日本海岸までの陸上輸送と日本海（およびさらなる遠洋）の海上輸送を組み合わせた複合一貫輸送サービスを実現しようとのコンセプトとも言える。

本論文を貫く主題である地方振興の観点で考えると、本章の主役は中国東部の吉林省と黒龍江省である。しかしながら、複合一貫輸送サービスを軸とした議論の中ではその経由地であるロシアの沿海地方が隠れた主役でもある。他の章で、ロシア極東について多くの分析を行っているのは、このような構図がある故である。

以下、第2節で「借港出海」のコンセプトについて概説したうえで、第3節でこれまでの政策議論を時系列的にたどり、第4節で具体的にどのようなプロジェクトが実施され、それらがどのような帰結に至ったかなどを整理する。さらに、第5節において政策プラットフォームとしての「一帯一路」（穆ほか 2019）との関係を検討する。最終の第6節で、これらから得られる政策的含意とともに結論をまとめる。

²⁸ 例えば、大メコン圏（Greater Mekong Subregion: GMS）における経済回廊の整備、EUの東方拡大の文脈で推進された欧州横断交通ネットワーク（Trans-European Transport Network : TEN-T）などの事例がある。

2 「借港出海」とは何か

中国東北部に位置する吉林省と黒龍江省は海に面しておらず、国際貿易の面では不利な位置にある。その結果として、東北三省の対日貿易額を比較すると「遼寧省の独走現象」が見られるとともに、「東北地方進出の日本企業は遼寧省に集中」することになってしまっており、「東北地域（特に内陸の吉林省、黒龍江省）の交通インフラ整備と物流環境の改善は、（中略）重要なカギとなる」との認識が生じてくる（朱 2013, pp.164-170）。

国際物流環境改善の必要性を意識しながら、これら 2 つの内陸省の地理的な位置を確認すると、黒龍江省の大部分と吉林省の東側半分程度の地域にとって、直線距離において最も近い海岸は、ロシアあるいは北朝鮮の日本海岸であるという事実には誰もが気づくであろう。中国国内の他の地域にとって最も近い海が中国の領海であることと対比すると、これらの地域は特殊な地理的条件の下にあると言える。現状では、これら 2 省を発着する海上輸送貨物は基本的に国内の陸上輸送を経て、渤海湾に面する港湾において積み替えられて輸送されている。これに対して、より近くにあるロシアあるいは北朝鮮の港湾を利用して、日本海経由の海上輸送を活用することができれば、国際貿易のための条件が改善することが期待できる。これが「借港出海」戦略の背景である。

ロシアや北朝鮮の側にも、自国の港湾での貨物取扱量を増やすことで、地域経済の活性化を図りたいという思いがある。さらに、日本や韓国の日本海側地域においても、日本海を横断する形で、最大の貿易相手国である中国との間に新たな物流ルートを開設することが、当該地域の地域経済活性化に結び付くとの期待がある²⁹。このように、「借港出海」の実現による利益が及ぶ範囲は中国東北部に限られず、環日本海地域全体にとって有益である。

しかしながら、他国の港を利用して貨物を輸送することはさほど容易ではなく、いくつかの条件が整う必要がある。まず、最低限の必要条件として、港湾までの陸上輸送インフラ（道路・鉄道等）がつながっている必要がある。港湾自体の取扱能力の大きさも含め、いわゆるハードのインフラが整っていないなければならない。これに加えて、ソフト面での条件が整っている必要もある。ソフトの条件は、2 つに大別される。公的なもの（法制度やその運用等）および民間のもの（輸送業者の提供するサービス等）である。

最終的に、これらの様々な要素を総合して、既存の物流ルート（本章のケースで言えば渤海湾港湾利用ルート）に対して競争力のある輸送サービスが提供されることによって始めて、ロシア・北朝鮮経由の輸送が実現するのである。荷主企業は一般に、安全性、運賃、輸送時間、利便性、安定性などの要素を考慮して、輸送ルートを決めている。その際、各企業によって、どの要素をどの程度重視するかは異なるため、こういった条件が整えば相対的

²⁹ 例えば、長春（吉林省）と新潟との間の輸送を考えた場合、現在一般的に行われている大連港経由での総輸送距離は約 2600km であるのに対し、ロシア極東のザルビノ港経由での総輸送距離は約 1500km となり、約 4 割の輸送距離短縮が実現できる。

に強い競争力を確保できるかという一般解は存在しない。ここでは、個々の企業がこれらの要素を総合的に判断して輸送ルートを決めること、多くの企業が利用するルートになるためには総合的な競争力が高まる必要性があることを指摘するにとどめる。

「借港出海の実現」は、実務上の言い方として「複合一貫輸送サービスの実現」と言い換えることができる。複合一貫輸送とは、一般的には標準化された海上輸送コンテナを利用して、陸上輸送（主に鉄道）と海上輸送を結び付けた、一体化した輸送サービスのことである。本章の文脈で具体的に表現すれば、中国東北部とロシア・北朝鮮の間の陸上輸送と日本海經由の海上輸送を結び付けて、一体化した輸送サービスということになる。

3 「借港出海」と輸送回廊整備をめぐる政策議論

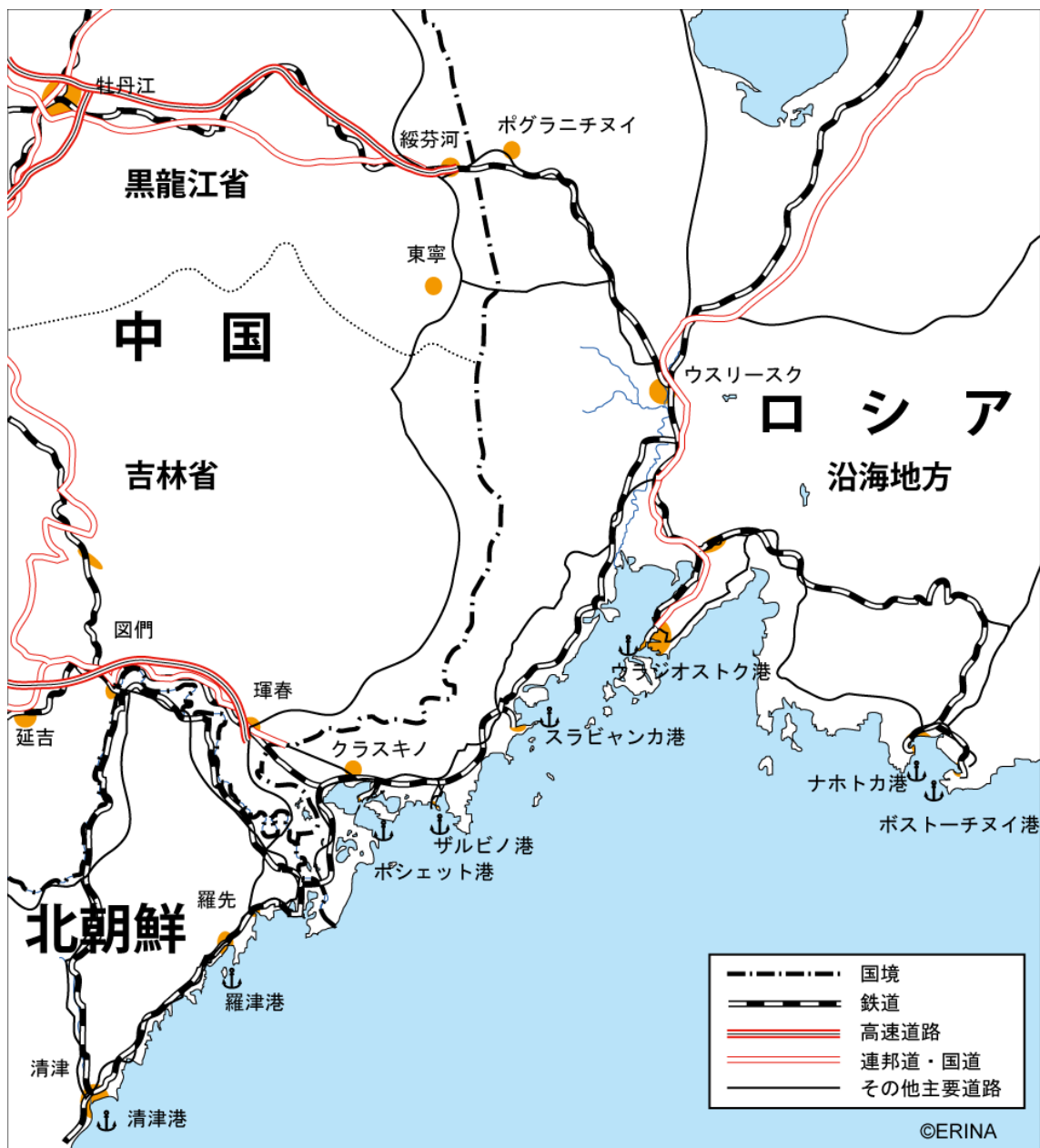
1990年代以降、環日本海地域における物流の活性化を目的として、政府や国際機関、政策シンクタンクなどから様々な構想やプロジェクトなどが提案されてきた。以下では、これらを時系列に整理していきたい。

3.1 「借港出海」の提起

1991年に国連開発計画（UNDP）が発表した「図們江（朝鮮名：豆満江）地域開発構想（Tumen River Area Development Programme: TRADP）」は、環日本海経済圏の形成に向けた起爆剤になると期待された。図們江は、上中流部では中国と北朝鮮の国境になっており、最下流部約15kmのみが北朝鮮とロシア連邦（ロシア）の国境となっている（図5-1）。中国はロシアと北朝鮮の領土に阻まれる形になって、日本海には面していない。TRADPを支える論拠の一つは、海への出口を持たない中国吉林省から最短ルートで日本海に出る輸送距離を確保することで、日本海をまたぐ経済交流を活性化できるはずだという考え方である。

構想が発表された当初は、図們江沿いの中国領にある防川に港を整備して、図們江経由で日本海に出る案が検討されたが、河川の水深などの制約から断念された。代わりに浮上したのは、ロシアや北朝鮮の港湾を利用して日本海に出るという「借港出海」のコンセプトである。このコンセプトは、黒龍江省に対しても適用が可能であり、以下に述べるように、その後の議論の中にも生き続けている。

図 5-1 中国，ロシア，北朝鮮国境地帯



出所：環日本海経済研究所（ERINA）。

3.2 「借港出海」の位置づけ

図們江下流域という局所の協力に関する議論とは別に、より包括的な地域協力に関する議論も行われてきた。環日本海経済研究所（ERINA）が2002年に発表した『北東アジア輸送回廊ビジョン』は、その一例である。ERINAが中心になって実施した国際共同研究に基づき、北東アジアにおける経済交流、人的交流を活発化させていくために、9本の回廊を各国が協力して整備していくべきだと提案した（図 5-2）。9本の輸送回廊は陸上のみに設定

された形になっているが、提案者の意図としては、「海を越え、貨物の発着地として日本・韓国や東南アジア各国・北米などと接続される」（北東アジア経済会議組織委員会運輸・物流常設分科会 2002, p.3）ものである。このビジョンの中には、「借港出海」コンセプトを体現する形の回廊が2本（綏芬河輸送回廊：図中③および図們江輸送回廊：図中④）含まれている。

図 5-2 北東アジア輸送回廊



出所：環日本海経済研究所（ERINA）。

この提案の一部は、その後に政府間の地域協力の枠組みである大図們江イニシアチブ（Greater Tumen Initiative: GTI）³⁰で採用された。北東アジア輸送回廊ビジョンを構成する9本の輸送回廊は、機能面に注目すると大きく二つのグループに分けることができる。一つは、主に欧亜の大陸間輸送を担う輸送回廊であり、もう一つは、北東アジア地域輸送を担う輸送回廊である。GTIではこのうち、後者の輸送回廊、すなわち地域内輸送を担う6本の輸送回廊を選択し、若干の修正を加えて2013年に大図們江地域横断輸送回廊（Trans-GTR Transportation Corridors）として特定した。現在はGTI地域運輸戦略の一環として、これらの輸送回廊の整備、利用促進が推進されている。なかでも、綏芬河輸送回廊及び図們江輸送回廊を利用した複合一貫輸送は、重点課題の一つである（GTI 2014a）。

³⁰ 中国、モンゴル、韓国、ロシアの4カ国によって構成される政府間の協力枠組。詳細は第8章を参照。

3.3 吉林省の政策展開

前述の通り、「借港出海」は吉林省が強く望んだ図們江下流域の開発構想の中で、いわば「次善の策」として提示されたものである。こうした経緯から、吉林省政府およびその下部行政体である延辺朝鮮族自治州（以下、「延辺州」）政府や琿春市政府などは、「借港出海」政策を推進し続けてきている。

2009年8月30日、國務院は「中国図們江地域協力開発規画要綱－長吉図を開発開放先導区とする」（以下、「図們江規画要綱」）を批准した。これは、国家が認めた省レベルの発展戦略と位置付けられる。呉・應(2010, pp.33-39)は、図們江規画要綱の策定により、吉林省をはじめとする国境地域および北東アジア地域における地域開発パターンおよび地域協力モデル、国際協調メカニズムの3点での革新が見られたと分析し、これらを踏まえて「長吉図先導区の設立・運営は、国際協力開発水準の向上、国際輸送ルートの整備などの領域における調整能力のレベルアップを果たし、北東アジア地域の繁栄を実現するための不可欠な促進力となる」と結論付けている。また、図們江規画要綱の本文では、長吉図地域の国際協力項目を6件列挙する中で、国際物流ルートの整備を筆頭に掲げており、重要な位置づけが与えられている。この図們江規画要綱が「借港出海」推進の観点で特に重要なのは、「先行先試（先に行い、先に試みる）」権利を得て、北朝鮮経由の越境輸送（後述）を実現する基礎となったことである（穆 2019, pp.66-67）。

3.4 黒龍江省の政策展開

1990年代に吉林省が図們江地域開発構想の枠内で「借港出海」コンセプトを打ち出したころ、黒龍江省もロシア沿海地方港湾経由の「借港出海」を視野には入れていた³¹が、それよりもアムール川経由の「江海聯運」を重視していた。これは、黒龍江省を貫流する松花江が北流して、ロシア極東のハバロフスク市付近でアムール川に合流することを利用して、間宮海峡経由で日本海港湾まで、積替えなしでの船舶輸送を実現しようとの構想であった。

この構想は「東方水上シルクロード」との名の下で実現が図られ、1992年8月には黒龍江省産のトウモロコシを積載した第1船が酒田港に入港した。2004年10月までに計26回の運航がなされた。しかし、冬期間は結氷のため航行できないこと、浚渫工事が停滞して水深が浅いため大きな船が通行できないこと等の課題があった（東方水上シルクロード貿易促進協議会 2013, p.24）。こうした中、日中の関係者は2000年ころから、綏芬河経由でロシア極東港湾を利用した輸送の可能性を検討し始めた。

こうして黒龍江省はロシア極東港湾利用の輸送に再び関心を向けることになったが、そのために利用する綏芬河～ボグラニチヌイ（グロデコボ）国境は中ロ二国間貿易の主要輸送路でもあり、その整備促進政策は「借港出海」実現という文脈というよりは、ロシアとの経

³¹ 黒龍江省社会科学院（1994）p.14によれば、当時、黒龍江省が進めていた国際貿易ルート発展戦略の一環として、ウラジオストク等のロシア沿海地方港湾利用の海運ルートも含まれていた。

済関係強化の文脈の中で語られることが多かった。なお、黒龍江省では「江海聯運」が先行して実現したこともあり、その代替ルートとして検討された輸送ルートは、「借港出海」よりも「鉄海聯運」あるいは「陸海聯運」と表現されることの方が多い傾向にある。

3.5 中ロ両政府の政策協力

中国とロシアはいずれも図們江地域開発に関する協力の当事国であり、その枠内での協力を続けてきている。それと並行して、二国間協力の枠組みの中でも「借港出海」に関わる協力を進めている。その傾向は、2004年に両国間の長年の懸案であった東部国境紛争が最終的に解決した後には強まった。

2009年9月、中国とロシアは「中国東北地区とロシア極東・シベリア地域の協力に関する計画要綱（2009～2018年）」（以下、本章において「中ロ東部協力要綱」）を公表した³²。この中で、両国は本文における8分野での協力項目に加え、付録として約200件の個別プロジェクトを列記している。8分野のうち、借港出海に関わるものは冒頭の2分野、すなわち「1. 口岸整備、国境インフラの建設・改修」および「2. 運輸分野の協力」である。前者には計17の協力項目が挙げられているが、例えば、綏芬河～ボグラニチヌイ道路国境検問所の建設・改修、琿春～クラスキノ道路国境検問所の建設、中国側での貨物・旅客ターミナルの改修・拡張、琿春国境から「琿春図們高速」までの接続路の建設、長春～ウラジオストクの越境幹線道路の建設、琿春～ザルビノ港の越境道路の建設などが含まれている。後者には、中国東北部とロシア極東地域の港湾の相互利用可能性調査、中ロ国境経由で沿海地方等のロシア連邦領内を通過する輸送に係る協力・相互支援に関する問題の調査・検討、琿春～マハリノ～ザルビノ間の鉄道運行の再開と鉄道管理システムの改善、中国側による輸送量増大などが含まれている。また、付録に掲げられた個別のプロジェクトには、黒龍江省牡丹江市、綏芬河市、吉林省図們市での物流拠点施設整備も含まれている。

これらの中ロ東部協力要綱の協力項目の多くは、かならずしも「借港出海」だけを意図しているわけではなく、中ロ二国間経済関係の基盤整備としての期待も大きいと考えられる。ただし、ロシア領内通過輸送に関する協力の検討やザルビノ港への道路建設、鉄道運行再開などの項目は、まさに「借港出海」を主眼としたものと言える。港湾の相互利用可能性調査についても、中国側の「借港出海」を主に念頭に置いている項目と理解されるが、（恐らくは政治的な配慮から）ロシア側が中国東北部の港湾を利用するケースを排除しない表現となっている。

中ロ東部協力要綱の調印後にも、さらに踏み込んだ動きがあった。2014年にロシアがクリミア半島を併合し、これに対して西側諸国が制裁を科したところから、ロシア政府は外交、内政の両面で東方への傾斜を強めた。こうした政策姿勢は、「東方シフト」として広く知ら

³² 第6章において、この合意文書に基づく協力の経過や評価を行う。その際、文書名の表記において、本章は主に中国側視点で議論を展開するので中国語からの訳語として「要綱」を用いるが、第6章においてはロシア語からの訳語である「プログラム」を用いる。

れている。東方シフト政策の焦点の一つとして、ウラジオストク市を中心とする沿海地方南部の拠点性向上という課題がある。ウラジーミル・プーチン大統領は、2015年以降は毎年9月に自らが主宰する「東方経済フォーラム」をウラジオストクで開催しており、安倍晋三首相（当時）や習近平国家主席など各国首脳が参加する重要会議となっている。また、2016年にはウラジオストク市を中心とした沿海地方南部を「ウラジオストク自由港」という特区に指定して、民間投資誘致による地域経済振興を図っている。

国際物流面では、上述の「綏芬河輸送回廊」および「図們江輸送回廊」をロシア側の視点で再定義する形で設定した国際輸送回廊「プリモリーエ-1」, 「プリモリーエ-2」³³の整備に力を入れている。地元関係者を中心に議論されてきたこの構想は、2016年末にロシア連邦政府が「国際輸送回廊『プリモリーエ-1』と『プリモリーエ-2』の発展コンセプト」という文書を取りまとめたことで中央政府の政策アジェンダに組み込まれた。こうした流れの中での重要な出来事として、2017年7月に中ロ両国政府がこの2本の国際輸送回廊の発展に関する協力覚書を交わした。

以上をまとめると、90年代に提示された「借港出海」のコンセプトは、これまでの様々な政策議論の中で生き続け、国際輸送回廊の整備、利用促進政策という形を得て現在に至っている。次節では、この国際輸送回廊の整備に向けて、どのような政策展開や事業実施の努力がなされ、それらがどのような成果に結びついたか（結びつかなかったのか）を整理する。

4 輸送回廊整備の経過

「輸送回廊」とは、「特定の地点間の輸送を担う複数の輸送モードによる総合的輸送サービスの総体」（新井 2012, p.93）と理解することができる。より具体的な形に言い換えれば、輸送回廊の構成要素には、鉄道、道路、港湾などの物理的なインフラ（ハードインフラ）と、法制度やその運用、あるいは運輸関連業界の商習慣や個別企業が提供する具体的な運輸サービスといった非物理的なインフラ（ソフトインフラ）が含まれることになる。

現実にも、これまで「綏芬河輸送回廊」/「プリモリーエ-1」および「図們江輸送回廊」/「プリモリーエ-2」の整備、利用促進に向けて、ハード、ソフトの両面で様々な取組がなされてきた。本節では、「借港出海」を支えるこれらの輸送回廊のうち、特に中ロ国境付近以東の区間に着目して、これまでの主な取組を整理する。

4.1 ハードインフラ整備

（1）綏芬河輸送回廊

³³ 「プリモリーエ」はロシア語で「沿海」の意味。

綏芬河輸送回廊経由での複合一貫輸送においてカギを握るインフラは、中ロ国境（綏芬河～ポグラニチヌイ）区間の道路、鉄道および積み替え施設、ロシア側港湾（ウラジオストク、ポストーチヌイ、ナホトカなど）及びこれらを結ぶ鉄道、道路である。

このルートでの輸送には、清朝時代に帝政ロシアが鉄道敷設権を獲得して東清鉄道を建設した 18 世紀末以来の歴史があり、1990 年代においても中ロ二国間輸送ルートとして一定程度のインフラが存在していた。また、ウラジオストク、ポストーチヌイ、ナホトカの各港湾も、ロシア極東地域における主要港湾であり、ソ連崩壊後の経済混乱の中、取扱貨物量が減少して、輸送能力が余剰気味であった。したがって、このルートでのインフラ整備は、特定のボトルネックの解消を目的とするものが中心であり、それらも必ずしも「借港出海」の実現のためというわけではなく、どちらかと言えば中ロ二国間輸送貨物やロシアの輸出貨物を念頭においたものであったと考えられる。

具体的には、綏芬河駅の拡張、ポグラニチヌイ（中ロ国境）～ウスリースク間の道路改修、グロデコボ駅～ウスリースク駅間の鉄道改修、ポグラニチヌイ道路国境検問所の整備などが進められてきた。

例えば、綏芬河駅の拡張プロジェクトは、ハルピンと綏芬河を結ぶ高速鉄道整備の一環として実施された。2015 年に新たな旅客駅が開業したのと並行して貨物取扱施設も充実が図られ、年間 3300 万トンの取扱能力となった。現実の中ロ間の国際輸送実績が 1000 万トンを超えたことは無かったことに鑑みれば、主として国内貨物取扱増加を主目的とした拡張工事であったとみなすことができるが、当然ながら国際輸送拡大にも貢献しているものである。

ロシア領内での輸送インフラであるポグラニチヌイ（中ロ国境）～ウスリースクの道路は、沿海地方が管轄する地方道であり、同地方予算により改修事業が続けられてきている。橋の架け替え等による車両重量制約の緩和や拡幅・線形改良・路面改修等による速度向上が図られている。

最も大きなインフラ上の制約と考えられるのは、年間 700 万トン（李 2012, p.39）とされる綏芬河駅～グロデコボ駅間の鉄道容量である。この区間は、山間の地形を縫うように線路が走っており、線路線形などから輸送力に制約がある。グロデコボ駅～ウスリースク駅間については、ロシア鉄道が改修事業を行っている。

また、ポグラニチヌイ道路国境検問所の整備は、既存施設が狭小で取扱能力の制約が大きいことから、中ロ国境に直接面した新たな敷地に新施設を建設する形で進められた。2012 年の APEC 首脳会合のウラジオストク開催の前に完成させるという計画であったが、汚職事件の舞台となるなどのトラブルがあり、2024 年時点で完成のめどはたっていない。

（2）図們江輸送回廊（ザルビノルート）

図們江輸送回廊では、利用する港湾がロシアか北朝鮮かという点で 2 つのオプションがある。ロシアではザルビノ港、ポシェット港の利用が想定され、北朝鮮では羅津港、清津港

の利用が想定される。現実には、ポシエツ港や清津港を利用した中国発着貨物の輸送はほとんど行われていない（後述）ので、ここではまずザルビノ港について、そして次項で羅津港について、それぞれ港湾施設自体の整備と中国からのアクセス交通インフラの整備の経緯を述べることにする。

中国、特に吉林省が「借港出海」コンセプトを打ち出した際に、最も注目されたのが吉林省東端の琿春市から陸路で約 70 km の距離にあるザルビノ港（ロシア・沿海地方）の利用である。しかしながら、もともとソ連時代に国内向けの漁港として整備されたザルビノ港はインフラが貧弱で、年間貨物処理能力は 120 万トンにすぎないことから、大規模な改修をとまなう拡張が必要であるとされた。

ザルビノ港整備に関する事業性評価（F/S）は日本の官民協力により実施され、1996 年に報告書が発表された（環日本海経済研究所 1996）。この中では、2010 年を目標年次として年間 433 万トンの貨物を取扱うべく、既存の 4 バース（総延長 650m、設計水深 9.0～9.75m³⁴）に加えて、新たに 4 バースを整備する計画を打ち出した。しかしながら、この計画は資金調達のめどが立たず、実現しなかった。

その後、後述する東春フェリー（韓国）による航路や吉林省東北亜鉄路集団（中国）による複合一貫輸送の実現に合わせて、旅客用施設やコンテナ蔵置場、荷役機器など、最小限に必要な設備整備等は行われたが、岸壁や荷役クレーンなどの改修は行われていない。コンテナ荷役用の大型クレーンの欠如は、定期コンテナ航路の開設を著しく制約している。

2014 年には、ロシアで運輸関連も含めた幅広い事業展開を行っている企業グループ「ソンマ」が、ザルビノ地区で穀物ターミナルやコンテナターミナルを中心とする大規模港湾を整備する構想を打ち出したが、着工にも至らないまま、グループトップの経営者が 2018 年 3 月に横領などの疑いで逮捕され、プロジェクトの先行きは不透明となってしまった³⁵。

アクセス交通インフラについては、ザルビノ港の改修プロジェクトが提示されたのとほぼ同時に、琿春駅（中国・吉林省）とマハリノ駅（ロシア・沿海地方）を結ぶ区間、約 20 km の鉄道建設プロジェクトが開始された。中国側は民営鉄道企業である「吉林省東北亜鉄路集団」が、ロシア側は「株式会社ゾロトエ・ズベノ（「金環」の意）」が事業主体となった。2000 年までに建設は完了し、実際に運行を開始した。しかしながら、2004 年までに総計 40,300 トン（762 両）を輸送³⁶したのみで、本格的な運行に至らぬまま運休してしまった。

2011 年にロシア側区間の鉄道資産が株式会社ロシア鉄道へと移管されたことを機に、運行再開に向けた作業が進展した。2013 年 8 月に運航再開の記念式典が開催され、同年 12 月に琿春～マハリノ鉄道は正式に通常運行を回復した。その後は、主に中ロ二国間の貿易貨物

³⁴ 実際には岸壁の損傷による土砂流出のため、水深 6.8m しかない箇所もあった。

³⁵ ザルビノ港穀物ターミナル整備構想は、第 8 章で論ずる大図們江イニシアチブ（GTI）の枠内でも参加国による多国間協力案件と位置付けられているが、大きな進展はない。

³⁶ 極東鉄道ウェブサイトでの 2013 年 8 月 3 日付記事。

http://dvzd.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=60&layer_id=4069&id=112904 (2018 年 11 月 25 日閲覧)

(ロシア産石炭など)の輸送に利用されているほか、後述する複合一貫輸送サービスなどでのコンテナ輸送にも利用されている。

道路インフラは着実に改善が進んだ。中国側では2010年9月に長春から琿春までの高速道路が完成し、その終点から国境までの片側2車線の高規格道路の整備が進められている。これに比べるとロシア側の整備水準は低いが、それでも当初存在した未舗装区間は解消した。

(3) 図們江輸送回廊(羅津ルート)

羅津港は北朝鮮の北東端の羅先特別市に立地しており、吉林省から最寄りの港湾の一つである。同港には、3つのふ頭に合計13バース(総延長2515m、水深8.0~10.6m)がある³⁷。同港は、第二次世界大戦前に日本が整備したもので、もともとロシア側の最寄り港湾であるザルビノ港やボシエツト港と比べて、充実したインフラを持つ。90年代は、既存のインフラを一部改修する形で中国貨物の輸送(後述)などを行っていた。

これまでに実現した最大の港湾改修は、ロシアとの協力によって実施した第三ふ頭の改修事業である。事業主体は、朝ロ合弁企業の「ラソンコントランス」で、ロシア側は株式会社ロシア鉄道が出資している。このプロジェクトでは、羅津港第三ふ頭での荷役設備や野積場の整備と合わせて、朝ロ国境から羅津港までの鉄道を標準軌(北朝鮮規格)と広軌(ロシア規格)の混合軌道に改修した。2014年7月に完成式典が行われ、ロシア産石炭の輸出に利用されていた³⁸。

中国から羅津港へのアクセスには、鉄道と道路の2つの方法があった。道路輸送の主要ルートは、図們江に係る圈河橋(朝鮮名:元汀橋)を経由するもので、このうち中国領内の琿春~圈河区間の整備が先行し、2000年12月に新道(39km)が完工した。北朝鮮側の元汀~羅津区間の道路は劣悪で舗装・改修の必要性は長く認識され、いくつかの試みがなされたが、いずれもとん挫した。しかしながら、2012年10月に中国側の協力によりようやく完成(50km)している。また、老朽化した圈河橋は、まず2010年6月に改修工事が完了し、さらに2016年10月に代替橋として新図們江大橋が完成した。これらにより、道路輸送インフラは実用上問題ない水準に達した。

鉄道ルートについては、図們市から図們江対岸の南陽に渡り、そこから羅津港に向かう路線の利用が有力視された。北朝鮮政府は1996年に南陽~羅津間(158.8km)を電化(李 2003, p.43)したが、21世紀初頭において「長年修理されていないため、安全で定刻通りの運行が保証できない(李 2001, p.31)」状態であり、その後も実質的な改善は図られていないとみられる。

³⁷ 川村(2004, p.15)による。最大水深の第9バースの水深は12mとの情報もある(成実 2006)。

³⁸ その後の若干の経緯については、第7章に記述。

4.2 ソフトインフラ整備

前述のとおり輸送回廊においては、法制度に代表されるソフトインフラも重要な要素である³⁹。こうした法制度の基盤は、2種類の条約・協定に大別される。一つは、国際運送における運送人（鉄道会社、陸運会社、海運会社等）の荷主（荷送人・荷受人）に対する責任等を取り扱うものである。もう一つは、輸送手段（自動車、機関車、貨車等）およびその乗員、並びに輸送される旅客や貨物などの国境通過手続等を取り扱うものである。

前者のタイプの協定は、多くの国で共通して適用されるよう多国間協定で定められる場合が多い。中国、ロシア、北朝鮮は、いずれも「鉄道による国際貨物輸送に関する協定(SMGS)」の締結国であり、共通の制度基盤を持っている。これに対して、道路輸送ではロシアは「道路による貨物の国際運送契約に関する条約(CMR)」に参加しているものの、中国、北朝鮮は不参加である。したがって、2国間での対応が必要であるが、具体的にどのような形で処理されているかはあきらかではない。

後者のタイプの協定には、多国間協定のほか、国境を接する国同士での二国間協定も少なくない。中国とロシアの間の二国間協定としては、「ロシアと中国との間の道路輸送協定」（1992年締結）、「旅客・貨物道路輸送手続」（1998年締結）、「税関業務に係る協力・相互援助に関する協定」（1994年締結）などがあり、比較的早期に制度基盤が築かれたことがわかる（GTI 2014b, pp.16-17）。ただし、これらが定めるのは基本的ルールである。例えば、相手国車両の自国領域への入域許可証の発行については、その数や対象などを毎年協議することなどが定められている。また、車両基準については相手国の規制に適合させることといった輸送の円滑化の観点からは改善が望まれる規定もある。税関関連の協力に関しては、二国間での定期協議などを経て、これまでに開庁時間の調整・延長などが実現してきている。

多国間協定の典型例としては、「TIR カルネによる担保の下で行なう貨物の国際運送に関する通関条約(TIR)」がある。これは、TIR カルネという書類を具備した自動車による通過貨物輸送の際の税関手続きを簡素化するものである。ロシアは以前から締結国であり、2016年に中国が同条約を批准したことで、トラックでの通過輸送の際の手続きが簡素化された。

様々な協定を締結しても解決が難しいのは、制度の運用に起因する問題である。筆者が現地関係者へのヒアリングの中で一度ならず聞いた話として、交通法規の取り締まりの例を挙げることができる。中国側車両がロシア領内を通行している時に、様々な理由（過積載、車両整備不備など）で検査を受け、罰金を徴収される事例が多いという。制度に違反している場合に摘発を受けることは当然のことで、それ自体を非難できないが、中国側の問題認識は、ロシア側車両が過積載で運行していてもさほど厳しく摘発を受けておらず不公平だというものである。その他さまざまな事情もあって、制度上は中国企業も一定の範囲で参入できるはずのロシア国内での国際トラック輸送は、ほぼロシア側企業の独占となっていて、そ

³⁹ 明文化されていない商慣習などもソフトインフラの一部と考えられるが、本章では触れない。また、輸送サービスも広義のソフトインフラに含まれるが、これについては次項で述べる。

のことが運賃の高止まりを招き、ひいては複合一貫輸送サービス全体の競争力をそいでいるといった批判もたびたび耳にした。

4.3 複合一貫輸送サービス開発

国際輸送、特に複合一貫輸送の場合は、インフラが存在するだけでは成立しない。物流業者が、複数の輸送手段を組み合わせたり、円滑な通関手続のための諸手配を行ったりして、これらをパッケージ化した輸送サービス商品を開発して、荷主企業に提供する必要がある。特に、中国による日本海港湾を利用した「借港出海」では、新たに日本海航路を開設する必要とするケースがほとんどであり、航路開設のハードルがサービス開発上の大きな課題となる。

(1) 羅津港利用の北朝鮮通過輸送

日本海沿岸港湾を利用した複合一貫輸送サービスが最初に成立したのは、北朝鮮領内を通過して、羅津港で積み替えを行うルートであった。

韓国特殊船(韓国)と延辺現通海運集団(中国)は共同で東龍海運(韓国)を設立し、1995年10月に延辺州～羅津～釜山の複合一貫コンテナ輸送サービスを開始した。このケースでは、運航主体が羅津港の第二ふ頭の使用权を得て、羅津～釜山に新たな航路を開設した。

当初は、比較的安定的に運営された。1995年から1999年までの輸送実績は増加傾向を示し、1999年にはコンテナが双方向合計で5225TEU、バルク貨物が双方向合計で約1.6万トン輸送された(辻 2000, p.39)。さらなる市場開拓を目指して、1999年8月に同航路は新潟も寄港地に加えるようになった。しかしながら、新潟との間の貨物量が少ないことなどから、2001年6月には新潟寄港を取りやめた。その後も羅津～釜山間の運行は継続されたが、南北経済交流の中断に伴い、2010年までにコンテナ船の運行は停止された(三村 2010, p.55)。

他方、2011年1月には、中国国内貨物を羅津港経由で輸送するサービス(いわゆる「内貿外運」⁴⁰⁾が開始された⁴¹⁾。中国税関総署等、関係機関の許可を得た上で、同年12月に珲春から羅津港経由で上海まで2万トンの石炭輸送を実施した。この輸送実施に先立ち、輸送主体である珲春創力海運物流有限公司(もしくはその親会社である大連創力集団)は、2008年に10年間の羅津港第一ふ頭の使用权を獲得したとされる(堀田 2011, p.64)。その後2012年4月までに、数回の輸送で計10万トンの石炭が輸送された(穆 2019, p.67)。石炭輸送は、約1年程度で終わってしまったが、同社は2017年2月に今度はコンテナを利用してトウモロコシ約3000トンを寧波(浙江省)に輸送するサービスを開始した⁴²⁾。

⁴⁰⁾ 国境を越える際に輸出入手続を経る外貿貨物と違い、輸出手続をしていない内貿貨物が国外に出て、また戻ってくるので、税関手続上の特別な扱いが必要となる。中国から外国に出て中国に戻るという意味で、「中外中」輸送と称されることもある。

⁴¹⁾ この輸送は、前述の図們江規画要綱に基づく「先行先試」事業の一つである。

⁴²⁾ 吉林日報、2017年2月15日付。

（２）ポシェット港利用のロシア通過輸送

ポシェット港は、中ロ国境から自動車です約 40km の距離にあり、ザルビノ港よりも近い位置にある。1990 年代前半時点で、3 バース（総延長 430m、水深 9.45m）で 11 基のクレーンを擁しており、年間取扱量 44 万トン（1994）と、ザルビノ港とほぼ同等の港湾であった（環日本海経済研究所 1996, p.27）。ポシェット港がザルビノ港ほど注目されなかったのは、後背地が狭く、拡張制約があることから、将来性が低いとみなされたためであった。

前述の羅津～釜山航路運航も手掛けた延辺現通海運集団は、1999 年 8 月に延辺州からポシェット港経由で秋田港向けのコンテナ輸送を開始した。中国側は中国国際貿易促進委員会延辺支会が、日本側は秋田商工会議所などが中心となり、輸送貨物の集荷に努めた。日本品種のタマネギを現地で生産して日本に輸入する試みなども行われたが、輸送量は思うように増加しなかった。結果として、2003 年 5 月には定期運航を取りやめ⁴³、そのまま自然消滅する形となった。実質的に丸 4 年間の輸送実績は、合計でわずか 909TEU であった。

同港を運営する株式会社ポシェット商業港は 2004 年 3 月にロシアの大手鉄鋼グループ「メチェル」の傘下に入り、同グループが輸出する石炭積出港へと変容した。その後は、同港で中国の通過貨物を扱うことは考えられない状況にある。

（３）ザルビノ港利用のロシア通過輸送

東春フェリー⁴⁴（韓国）は、琿春市政府との協力により、2000 年 4 月 28 日に東草（ソクチョ）港（韓国・江原道）とザルビノ港の間に、旅客と貨物の両方を扱う定期フェリー航路を開設した。2006 年までの同航路の累積輸送実績は旅客 42 万人、貨物 4 万 TEU に達し、うち 2006 年の輸送人員は 6.5 万人、貨物は 9000TEU であった⁴⁵。その後、2010 年 3 月に発生した韓国哨戒艇「天安」の沈没事件や世界金融危機の影響等もあり航路の赤字幅が拡大したため、同航路は 2010 年 10 月に運航を停止した（GTI2014, p.21）⁴⁶。結局、2011 年 10 月に東春フェリーに対する運航免許が取り消された⁴⁷。代わりに免許交付を受けた大亜航運は、スウェーデン船社のステナ社と合弁企業を設立して 2013 年 3 月に航路を再開したが、こちらも短期間で撤退した。

新潟県は、上述のザルビノ港整備プロジェクトの F/S に協力するなど、1990 年代から新潟港とザルビノ港の間の航路開設に関心を示していた。2000 年代に入ると、新潟県内の民間企業が主導する形で、航路開設の動きが具体化した。その後、新潟県庁と吉林省政府も協

⁴³ 秋田魁新報、2003 年 5 月 21 日付。

⁴⁴ 資料によっては、日本語で「東春航運」と表記されていることもある。

⁴⁵ 「2007 北東アジア経済発展国際会議イン新潟」における同社パク・ソンホ社長の発言による。なお、フェリーではコンテナ貨物以外も輸送していたため、ここでの貨物量はコンテナ換算した数値であると理解するのが妥当である。

⁴⁶ 就航船舶「ニュードンチュン号」は 2010 年 8 月には富山港への寄港地を開始した。それ以前からウラジオストクにも寄港するなど、収入拡大の努力をしていた。

⁴⁷ 「2012 北東アジア経済発展国際会議イン新潟」における韓国交通研究院アン・ビョンミン氏の発言による。

力する形で準備が進められた。この間に2回、航路が開設されたが、いずれも短期間で停止しており、2024年時点で航路は存在していない。

1回目は、2009年6月に運航を開始した。この時は、韓国、中国、ロシア、日本の企業等が出資した北東アジアフェリー株式会社（韓国）が運航会社であった。韓国側のパートナーは上述の東春フェリーである。同年9月まで運航したが、短期傭船した船舶の傭船期間終了後に後継船舶を確保することができず、運航休止に至った。2回目は、2011年8月に運航を開始した。この時は、飯野港運株式会社が新潟港～ナホトカ港の間などで運航していた在来貨物船をザルビノ港に寄港させる形での運航であった。利用した船舶が小型で、天候による運航スケジュールの乱れなどもあり、利用は低迷した。結果として、2013年3月以降は運航が途絶えた。これらに続く3回目の航路開設に向けて、新潟国際海運株式会社を中心に、運航船舶調達の努力がなされた。しかし、同社は船舶購入に失敗し、2019年に会社は解散した。

1回目、2回目の航路の運航が継続できなかったことからの教訓として、新潟県では、船舶を確実に確保する必要性や航路運航のベースとなる貨物の確保、適切な船型の船舶利用の必要性などを指摘している⁴⁸。

以上の経緯を経て、数年にわたりザルビノ港には定期航路が無い状態が続いたが、2015年5月に上述の琿春～マハリノ鉄道の中国側区間を運営する「吉林省東北亜鉄路集団」が、子会社「吉林省東北亜海上シルクロード国際海運」を通じて、琿春～ザルビノ港～釜山港でのコンテナを利用した複合一貫輸送サービスを開始した。ザルビノ港にはコンテナ荷役用クレーンがないことから、クレーン付きの船舶を利用した。

当初、週1便の運航でサービスを開始したが、その後、当該船舶が当該ルートとは別の港湾等に寄港しており、当初目論見通りの運航は行われていない。吉林省人民政府が作成した資料⁴⁹によれば、2016年の輸送実績は、中国から韓国向けは水産、木製品など280TEUで、韓国から中国向けは厨房用品や食品など450TEUにとどまったとされている。琿春～釜山間では十分な貨物を確保できていないため、他のルートでの貨物も輸送することで、船舶の稼働率向上を図っている状況に陥ったと考えられる。

（４）ウラジオストク港利用のロシア通過輸送

綏芬河輸送回廊での複合一貫輸送で利用する港湾としては、ウラジオストク港、ナホトカ港、ポストーチヌイ港などが想定されるが、このうち中ロ国境から最も近い（約200km）ウラジオストク港が最有力候補となる。同港には、年間95万TEUの取扱能力があるとされており⁵⁰、2010年代半ばまでの輸送実績（2024年の取扱量87万TEUが最大）を考慮すると、

⁴⁸ 「日本海横断航路の在り方検討委員会」第1回会合での配布資料。

⁴⁹ 2018年4月11日にGTIがウラジオストクで開催した国際会議における配布資料。

⁵⁰ ロシア連邦運輸省の港湾台帳による。

中国発着通過貨物の量が年間数万 TEU のレベルにとどまるうちは、能力向上のインフラ整備の必要はないと考えられていた⁵¹。

他方、ロシア国内の輸送距離が図們江輸送回廊の場合よりも長いこともあり、2000 年代以降に何回かの試験輸送は行われたものの、営業ベースでの複合一貫輸送の成立は遅れた。

図們江輸送回廊の事例も含めここまで紹介してきた輸送サービスは、基本的に新規航路開設を伴うプロジェクトとして展開されてきた。これに対して、これから紹介する 2 件は、既存航路を活用しつつ複合一貫輸送サービスを提供しようとするものである。まず、「SWIFT」のブランドで中ロ間の鉄道コンテナ輸送などを手掛けてきた海鉄聯捷運輸集団（中国・天津）は、2016 年 4 月からハルビン～綏芬河～ウラジオストク/ボストーチヌイ～（釜山）～上海等中国沿岸部のルートでのコンテナ輸送サービスの営業を開始した。同社の資料によれば、2016 年末までの取扱量は 3266TEU であり、2017 年は上半期のみで 4486TEU に達した。また、綏芬河市政府によれば、2017 年の取扱量は 7250TEU だったとのことである。同時期の「図們江輸送回廊」/「プリモーリエ-2」に比べて、相対的に多くの通過貨物輸送が実現している。新型コロナウイルスのパンデミックやロシア・ウクライナ戦争を経ても、このルートの利用は続いており、一部は釜山経由で日本にも輸送されているとのことである⁵²。

次にとりあげるのは、DBS フェリー航路を利用した輸送サービスである。DBS クルーズ（韓国）は、2009 年 6 月に境港（鳥取県）、東海港（韓国・江原道）、ウラジオストク港を結ぶ国際定期フェリー航路を開設した。鳥取県ではこの航路の貨物量増加を図るため、黒龍江省と吉林省発着の貨物の取り込みを目指し、何回かの試験輸送を行って有効性の確認や問題点の把握を行っている⁵³。例えば、2016 年 10 月から 11 月にかけて綏芬河市からウラジオストクまで陸上輸送した貨物を DBS クルーズフェリー利用により境港まで輸送した。また、2018 年には 2 度にわたり、運航船舶をザルビノ港に追加寄港させる措置を行い、吉林省発着の貨物をザルビノ港で積降するという試験輸送を行っている。しかしながら、同社は採算の悪化から 2019 年 11 月に運航を中止し、その後倒産した。同船を引き継いだトゥウォン商船（韓国）が 2024 年 8 月に境港寄港を復活させたが、中国発着貨物を輸送しているか否かについての情報は無い。

⁵¹ 2022 年のウクライナでの戦争開始後は、ロシア極東港湾の取扱量が急増した。2023 年の取扱量は 113 万 TEU（Mortsentr-TEK 2024）であり、インフラ増強が必要な状態にある。

⁵² 2024 年 2 月にモスクワで開催された国際会議に参加していた同社幹部の証言。

⁵³ これらは大図們江イニシアチブ（GTI）の支援を得て実施したもの。GTI とのかかわりについては、第 8 章において記述。

5 「一带一路」以降の「借港出海」

5.1 「一带一路」と北東アジア

「一带一路」の一環として実施する国際展開事業の実施対象国を明示した公式の公開文書は存在しない。したがって、個々の北東アジア国家が対象国であるか否かを明確にすることはできない。ただし、2016年6月に中国、モンゴル、ロシアの首脳会談の際に、三カ国で「中国・モンゴル・ロシア経済回廊建設規画要綱」が取りまとめられている事実から、ロシアおよびモンゴルは明らかに対象国である。この経済回廊は、「一带一路」を構成する6つの経済回廊のうちの1つと位置付けられている。これに対して、日本、北朝鮮は「一带一路」事業の展開対象国では無いように見える。少なくとも、広く流布している地図等では、ユーラシア大陸の西方への展開を示すイメージが示されているのに対し、これら東アジア諸国への志向を示唆する表現は見当たらない。

こうした理解に基づけば、黒龍江省や吉林省はロシア経由で西方の欧州とつながるルート上にあるという点において、「一带一路」戦略の中で重要な役割を果たしているとは言えても、本章で述べてきたような東向きの「借港出海」の政策は「一带一路」の範疇から外れていると考えるのが妥当のように思われる。しかし、果たして本当にそうなのか。以下では、こうした問題意識を持って両省のその後の政策動向を検証してみたい。

5.2 黒龍江省

黒龍江省には、一带一路の公式発表の前年にあたる2013年8月に国务院の承認を得た「黒龍江省と内モンゴル東北部地域国境地域開発開放規画」という地域発展戦略があった。これは、4032kmにも及ぶ長い国境を接するロシアに対する開放政策を強化しつつ地域の経済成長を図ろうとする政策である。この中で、綏芬河市や隣接する牡丹江市などは、ウラジオストクとの関係強化を図りながら発展を目指す地域とされており、これに関連して交通インフラ整備なども盛り込まれていた。ただし、「借港出海」による日本や韓国との間の関係強化については、明示的な言及はない。

それから2年もたたない2015年4月に、黒龍江省政府は「『中国・モンゴル・ロシア経済回廊』黒龍江陸海シルクロード経済帯建設規画」を発表した。この中では、広州、寧波、上海、新潟、釜山などから、ウラジオストク港、ナホトカ港、ボストーチヌイ港を経由して、綏芬河に至る陸海聯運ルートを推進することが明記されている。このことは、黒龍江省が、「一带一路」というプラットフォームを活用して「借港出海」政策を展開しようとしていることを意味している。上述のSWIFTによる複合一貫輸送サービスの展開は、まさにこの政策の実現を図ったもので、省政府の主導の下で実施された。

興味深いのは、前述の中国、モンゴル、ロシアの三カ国による共同文書がまだ協議途中にあった時点で、黒龍江省が先行して「中国・モンゴル・ロシア経済回廊」という名称を冠し

た政策文書を策定、公表しているという点である。実は、黒龍江省は2014年11月に省内向けに「東部陸海シルクロード経済帯⁵⁴」を推進するという文書を発出済みであった。この文書を、中央政府が推進する政策を先取りするほどの迅速さで、あえて「経済帯」の名称を変更することまでして、打ち出し直すという作業を行ったことになる。

5.3 吉林省

吉林省は、黒龍江省とは異なり、「シルクロード」といった「一带一路」を象徴するキーワードを用いた新たな政策文書は発表していない。しかし、実態としては、黒龍江省と同様に、「一带一路」というプラットフォームを活用した「借港出海」政策展開を強化している。

具体的には、吉林省は2015年9月に「一带一路」建設を推進する指導グループを設立したり、同年10月に「一带一路」の実施プランを作成したりしている。また、「一带一路」に深くかかわることや、「長吉図先導区」建設推進、ザルビノ港整備プロジェクトの推進などを通じて、「長吉図」地域を東に向かって開放していくという戦略を打ち出している⁵⁵。吉林省としては、「一带一路」を東向きに展開する方針を示したことになる。

その後、2018年1月の省長の政府活動報告⁵⁶において、「一带一路」建設に取り組むという文脈の中で、「長吉図戦略を実施し、中国図們江地域協力開発規画要綱の修正に着手する」と述べている。そして、これに続き、具体的な施策として、ロシアと共同での国際輸送回廊「プリモリーエ-2」の構築、対ロシア国境通過点における通関と越境輸送の利便性向上、ザルビノ港等のプロジェクトといった項目を列挙している。これまで進めてきた「借港出海」政策を「一带一路」のプラットフォームを活用して、一層強化することを念頭に置いているものと理解できる。

6 まとめ

本章では、中国で「借港出海」として打ち出された日本海複合一貫輸送サービスの実現に向けて、過去30年弱の間にどのような展開があったかを整理してきた。政策面においては、吉林省や黒龍江省などの地方政府のみならず、国際社会等においても、積極的に推進すべき政策課題として認識されてきた。インフラ整備については、各時点において、当面の必要に応じた最低限の整備を行ってきたと言えるだろう。複合一貫輸送ルートでの実際の輸送量は、コンテナ貨物の場合で年間1万TEUに達したケースはないものと思われる⁵⁷。

⁵⁴ 1990年代に日本との協力で実現した「東方水上シルクロード」を想起させる名称である。

⁵⁵ 吉林省第12回人民代表大会第5次会議ホームページ参照。（2019年4月17日閲覧）

http://jlrd.gov.cn/ztl/ljhy/jlsdsyjrdschy_56366/wjbg/201601/t20160128_5411416.html

⁵⁶ 吉林省人民政府ウェブサイト。（2018年12月11日閲覧）

http://www.jl.gov.cn/zw/xxgk/gzbg/szfgzbg/201802/t20180220_4364710.html

⁵⁷ 本章の執筆過程で確認できた範囲では、東春フェリーの2006年実績の9000TEUが最大である。ただし、同航路の2007年～2009年、また1999年に5225TEUを輸送した羅津～釜山航路

総じて言えば、1990年代初めに「借港出海」が提起された時点での期待を下回る成果しか実現できていない。簡単に手が届くと思われた目標は、実際には遠かったのである。特に大きな課題となったのは、新規航路の開設と運航維持であった。これまでの経緯から重要なことは、継続的な営業を可能とするような安定的な貨物輸送量を確保することである。つまり、航路開設の努力と並行して、貿易拡大の努力も重要だということだ。「借港出海」を推進する政府（中央政府・地方政府）は、この点にこれまで以上に大きな注意を払うべきであろう。

黒龍江省と吉林省との比較で言えば、より積極的に「借港出海」を推進してきたのは、「図們江輸送回廊」を展開する吉林省であった。90年代のかなり早い時点からインフラ整備プロジェクトの必要性が強調され、また複合一貫輸送サービスが展開されてきた。これに比べると「綏芬河輸送回廊」は、元来中口間の二国間輸送ルートとしての輸送実績があり、相対的にインフラ整備の水準が高く、既存インフラの利用によりある程度の輸送サービスが提供可能であったことから、本格的なインフラ整備の必要性はあまり重視されてこなかった。また、二国間輸送で一定程度の輸送が実現していたことから、「借港出海」コンセプトに基づく複合一貫輸送を推進することによる取扱貨物量増加のインセンティブも相対的に低かったといえる。

しかし、2014年に「一带一路」が発表された後、黒龍江省が積極性を高めてきた。政策環境の変化に呼応して、「龍江陸海シルクロード経済帯」戦略を打ち出し、既存インフラの活用を通じた複合一貫輸送サービスが活性化された。その結果、「図們江輸送回廊」を上回る通過貨物輸送が行われるようになった。同時に、吉林省もまた、ザルビノ港経由の複合一貫輸送に再挑戦している。日本政府も第三国での「一带一路」協力を進める姿勢を示した時期もあり、「一带一路」の登場で「借港出海」を推進する環境は大いに改善したと言えるだろう。

重要なことは、「一带一路」以前から長年にわたって展開されてきた「借港出海」政策が、いまや「一带一路」の名の下で展開されているという点である。歴史的な出自が異なり、一見無関係に見える政策を、黒龍江省や吉林省はいとも簡単に「一带一路」に結びつけ、しかも停滞気味だった状況を打破する契機として活用している。政策主体（この場合は省政府）の工夫次第で、いかなる政策であっても「飲み込む」ことができる「一带一路」の懐の深さを示す好事例である。

本研究全体の問題意識に即して、本章の議論をまとめると、第一に民間主導による「借港出海」の試みは大きな成功を収めることができなかった。特に、新規航路開設を伴う事業は安定的な運営には至らなかった。これに対して、既存航路を活用する事業は相対的に安定的に運営されている。第二に、黒龍江省政府、吉林省政府は、「一带一路」という外生的な要因も活用しながら、自らの政策目標の実現を図るというしたたかさを持っている。黒龍江省

の2000年から運航停止までの実績は確認できておらず、1万TEUを越えた年がある可能性も否定できない。

では、綏芬河～グロデコボという国境鉄道区間の重要性を旗印にして、国境駅である綏芬河駅から国内に向けての貨物輸送容量の大幅な拡大を実現している例もある。次章で論じる中ロ間の越境輸送協力とも関連するが、国際協力の枠組みの中で、国内インフラ整備を促進して、当該地方の振興につなげるという点では、中国は一定の成果を上げていると言える。

【追記】本章は、JSPS 科研費（課題番号 JP16K101972「中ロ国境地域経済の変容に伴う越境輸送高度化と北東アジアへの含意」）による研究成果の一部である。

参考文献

【日本語】

- 新井洋史. 2009. 「北東アジア域内物流を担う輸送回廊整備の動向と政策的対応に関する考察」. ERINA REPORT, vol. 89.
- 新井洋史. 2012. 「輸送回廊アプローチによる北東アジア物流環境の整備」. 『北東アジアの直面する課題と国際協力』（ERINA 北東アジア研究叢書-1）, 日本評論社, pp.92-103.
- 新井洋史. 2015. 『琿春～ザルビノ～釜山複合一貫輸送サービス開始について』（ERINA 北東アジア情報ファイル No.1501）.
- 川村和美. 2004. 『中国・東北部における産業と交通インフラ』（ERINA Discussion Paper No.0405）.
- 環日本海経済研究所. 1996. 『ロシア連邦ザルビノ港整備計画調査報告書』.
- 呉昊, 應雋. 2010. 「長吉図開発開放先導区と中国国境地域開発解放モデルの革新」. ERINA REPORT, vol.96.
- 朱永浩. 2013. 『中国東北経済の展開 —北東アジアの新時代』（ERINA 北東アジア研究叢書-2）. 日本評論社.
- 辻久子. 2000. 「図們江地域の輸送回廊実現に向けて」. ERINA REPORT, vol.34.
- 東方水上シルクロード貿易促進協議会. 2013. 『東方水上シルクロード歴史と浪漫そして未来への挑戦（東方水上シルクロード貿易促進協議会 20 周年記念誌）』.
- 成実信吾. 2006. 「北朝鮮羅津港訪問記」. ERINA REPORT, vol.68.
- 北東アジア経済会議組織委員会運輸・物流常設分科会. 2002. 『北東アジア輸送回廊ビジョン』（ERINA Booklet vol.1）, 環日本海経済研究所.
- 堀田幸裕. 2011. 「中朝関係の緊密化とその実態」. 『北朝鮮体制への多層的アプローチ —政治・経済・外交・社会—』, 日本国際問題研究所.
- 三村光弘. 2010. 「羅先出張記」. ERINA REPORT, vol.96.

- 穆堯芊. 2019. 『中国の地域開発政策の変容 ―地方主体の展開と実態』 (ERINA 北東アジア研究叢書-9). 日本評論社.
- 穆堯芊, 天野祐子. 2015. 『中国の地域発展戦略の概要 (2008-2015)』. ERINA.
- 穆堯芊, 徐一睿, 岡本信広. 2017. 『「一帯一路」経済政策論―プラットフォームとしての実像を読み解く』. 日本評論社, 182p.
- 李金波. 2012. 「綏芬河～満州里輸送ルートの発展構想」. 『ERINA REPORT』, No.108.
- 李燦雨. 2003. 『図們江地域開発 10 年―その評価と課題―』 (ERINA booklet vol.2). 環日本海経済研究所.
- 李茂祥. 2001. 「図們江下流地域の開発現状と基本課題」. ERINA REPORT, vol.38.

【英語】

- GTI (Greater Tumen Initiative). 2014a. Evaluation Study on the Sea-Land Routes in Northeast Asia.
- GTI (Greater Tumen Initiative). 2014b. Software Support to the Operationalization of Transport Corridors in the Greater Tumen Region.

【中国語】

- 黑龙江省社会科学院. 1994. 『黑龙江省经济社会发展资料第一, 二季度 (1994)』.

【ロシア語】

- Mortsentr TEK. 2024. Obzor perevozok gruzov cherez morskije porty za 2023 god.

第6章 中ロ国境における越境輸送に係る二国間協力

1 はじめに

1990年代以降、ロシア連邦（以下、ロシア）と中華人民共和国（以下、中国）の二国間協力関係は著しく拡大・深化してきた。広範に展開されている協力の中で、東部国境地域における協力は、それぞれ極東地域及び東北地区の地方振興を進めるという国内政策上の意義も併せ持つ協力課題である。2009年に両国が首脳レベルで合意した「ロシア極東・東シベリア地域と中国東北部の協力プログラム（2009-2018年）」（以下、本章において「2009-2018年プログラム」。）においては、国境インフラの整備や越境交通など様々な分野が政府間協力の項目として掲げられていた。

他方、北東アジア経済圏の形成および発展の礎として、「北東アジア輸送回廊ビジョン」（北東アジア経済会議組織委員会運輸・物流常設分科会 2002）や「大図們江地域横断輸送回廊」（GTI 2013）といった輸送インフラ整備の必要性が指摘されてきた。後者は、国連開発計画（UNDP）の支援を受けた大図們江イニシアチブ（GTI）がメンバー国政府の協力を得て推進を図っている多国間協力案件である。こうした文脈で捉えると、中ロ東部国境におけるインフラ整備や越境交通における二国間協力は、より広域の地域レベルでの協力の中に位置づけることができる。

すなわち、中ロ東部国境における越境輸送協力は、①ロシアと中国それぞれの地方振興政策として、②中ロ二国間協力の一つの柱として、さらには③北東アジア地域協力の一分野として、進められるという形となっており、重層的な意義を持つと言える。

しかるに、「2009-2018年プログラム」が大きな成功を収めたとの評価を目にすることはなく、裏を返せば、失敗であったことが示唆される。二国間関係が良好である中で、協力が不首尾に終わったのはなぜなのか。本稿では、このような問題意識を持って「2009-2018年プログラム」の分析を行った。具体的な作業としては、検証作業用の協力項目の抽出、抽出した協力項目の進捗状況の把握、および対象期間終了後の継続性の検証を行った。

2 先行研究

中ロ関係は、世界的に大きな関心を集める二国間関係であるため、政治、経済など様々な面での研究が数多くなされている。ただし、両国が大国であるがゆえもあって、国家対国家の次元における関係と研究対象とすることがほとんどである。

こうした中で、中ロ国境協力に焦点を当てた研究としては、岩下の研究（岩下 2003）や大津らによる共同研究（大津ら 2010）などがある。いずれも現地調査を含む内容で、自ら

の見聞から洞察を深めているという特徴がある。これらの研究が実施された時期は、旧ソ連崩壊後に中ロ国境地域の開放が進み、さらに BRICS ブームの中で両国の対外経済交流が急拡大した時期でもあり、ダイナミックに展開される中ロ国境住民らの交流を活写したことの意義は大きい。しかも、これらの報告が単なる視察記に留まらないのは、中ロ関係の全体像についても、二国間政治や経済関係などの様々な側面で分析を行っている点にある。

これらの中で、特に本稿に関連が深いのは、岩下（2003）の第4章に記されている、黒龍江省の綏芬河市や黒河市におけるロシアとの活発な越境経済交流である。そこでは、いわゆる「担ぎ屋」貿易の隆盛が描かれつつも、そのシステム化が進む中で、単に運ぶだけの役割をあてがわれて経済的恩恵に浴さない層が生じているなど、影の部分が抉り出されている。ただし、これらの議論は、国境地域の開発のための政策措置の分析には及んでいない。また、大津ら（2010）の中では、松野と雲が担当した中国東北とロシア極東という両地域の課題や振興政策などの分析（松野、雲 2010）が本稿の内容に近いテーマである。ただし、ロシア側、中国側それぞれの地方を個別に論じており、地方振興政策における両国の協力や政策調整には踏み込んでいない。加えて、中国の東北振興政策もロシアの極東発展プログラムも本格始動から日が浅く、その成果の評価ができるタイミングではなかった。本章は、これらの不足を補おうとするものである。

より本章の主題に近いものとして、「2009-2018 年プログラム」に言及した文献もいくつかある。ボロネンコ・グレイジク（2019）は、同プログラムの枠内で交通インフラ整備などが進んだことを指摘しつつも、民間投資案件の多くが未実現であったことを重視して、プログラムが十分には実現しなかったものと評価している。本章では、民間投資案件には触れず、交通インフラ整備の進展の部分をさらに深く検討することにより、必ずしも順調に進んだとは言えないという点を指摘したい。

3 分析・評価の方法

3.1 分析対象とした文書

本稿では、上述の通り、「2009-2018 年プログラム」を、主たる分析対象として用いた（表 6-1）。これは、2009 年 9 月に当時のドミトリー・メドベージェフ大統領と胡錦濤主席との会談の際に合意した文書であり、二国間文書としては格が高い文書だと位置づけられる。文書の冒頭には、その主たる目的として、ロシア側の連邦特定目的プログラム「2013 年までの極東ザバイカル地域の経済・社会発展」⁵⁸（以下、「FCP 極東 2013」）及び中国側の「東北地区振興規画」の実施を協調しながら進めることが記載されている。「FCP 極東 2013」は、1996 年に大統領プログラムとして策定された「極東・ザバイカル地域発展プログラム」を改訂する形で作成された後継文書である。「東北地区振興規画」は、中国沿岸部に比べて

⁵⁸ 本文書については、第4章で検討した。

発展が遅れていた東北地方の発展を図るために 2003 年に中国国務院が打ち出した東北振興政策を具体化した政策文書で 2007 年に策定された文書である。

表 6-1 分析対象文書の原語での名称

ロシア語名称	Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики (2009-2018 годы)
中国語名称	中华人民共和国东北地区与俄罗斯联邦远东及东西伯利亚地区合作规划纲要（2009-2018 年）
和訳	ロシア極東・東シベリア地域と中国東北部の協力プログラム（2009-2018 年）

出所：筆者作成

3.2 分析アプローチ

分析にあたっては、大きく分けて 2 つのアプローチを取った。

第 1 のアプローチは、「2009-2018 年プログラム」の構成や内容を精査するというものである。その際、単に対象文書の記述内容を読み込むだけではなく、ロシア極東地域及び中国東北地区を対象とした他の様々な計画文書を参照文書として、これらの文書の記述内容との照合、対比を行った。主観性をできる限り排して、客観性を高めるためである。具体的な参照文書は表 6-2 に示した通りである。このうち「2018-2024 年計画」は「2009-2018 年プログラム」の後継計画にあたり、経時的な観点からの評価を行うために採用した。それ以外の文書は、策定期間に若干のずれがあるものの、基本的に「2009-2018 年プログラム」と同時期の文書であると言え、同プログラムの相対的な位置づけを評価するために採用した。

表 6-2 照合、対比作業に利用した文書一覧

名称 【原語名称（文書番号）】	本稿での略称
ロシア極東における中ロ協力発展計画（2018-2024 年）【Программа развития российско-китайского сотрудничества в торгово-экономической и инвестиционной сферах на Дальнем Востоке Российской Федерации на 2018 – 2024 годы/中俄在俄罗斯远东地区合作发展规划(2018-2024 年)】	2018-2024 年計画
連邦特定目的プログラム「ロシアの運輸システムの発展（2010-2021 年）」【Федеральная целевая программа “Развитие транспортной системы России (2010 - 2021 годы)” (Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 N 848)】	FCP 運輸
連邦特定目的プログラム「2013 年までの極東・バイカル地域の経済・社会発展」【Федеральная целевая программа “Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года” (Постановление Правительства РФ от 15.04.1996 N 480)】	FCP 極東 2013
東北地区振興計画 【东北地区振兴规划（国家发展改革委员会，国务院东北地区等旧工业基地振兴指导グループ弁公室，2007 年 8 月 20 日発表）】	東北振興計画
中国東北地区対北東アジア開放計画要綱 【中国东北地区面向东北亚区域开放规划纲要(2012-2020)（2012 年 8 月 国务院承認）】	東北開放要綱
黒龍江省・内モンゴル東部地区沿辺開発開放計画 【黑龙江和内蒙古东北部地区沿边开发开放规划（2013 年 8 月 9 日付け国家发展改革委员会通知 发改地区(2013) 1532 号）】	延辺開発計画

出所：筆者作成。

第2のアプローチは、「2009-2018年プログラム」に記載されていたプロジェクト（案件）の実現状況を評価するというものである。同プログラムの中から、越境輸送の促進に資すると考えられるハードインフラ整備プロジェクトを抽出し、それらが実現したかどうかを確認した。その際に参照したのは、現地地方紙などのマスコミのウェブサイト記事である。インフラの完成などについては、地方紙が報道することが多いため、これにより完成済みか未完成であるかが判定した。他方、小規模プロジェクト等では、必ずしも報道などがなされるわけではないので、判定できなかったケースもある。

後述する通り、「2009-2018年プログラム」の進捗状況は中口間で差があり、ロシアの進捗には遅れが見られた。そこで、ロシア側については、上述した参照文書のうちの一つを対象に同様の手法で進捗状況を確認し、それとの対比も行った。

4 「2009-2018年プログラム」の構成・内容

4.1 文書の構成

「2009-2018年プログラム」の構成は、本文（政府間協力項目）と付属文書（民間投資案件）から構成されている。本文では、協力分野として8分野を設定している（表6-3）。このうち、本稿で対象としている越境輸送に関わる内容は、「1.口岸（国境通過点）の整備、辺境インフラの建設・改修」及び「2.運輸分野での協力」の2つの章に記載されている。表6-4にこれら2章に記載されている協力項目を一覧表として示した（本文和訳は本章末に付録として添付）。

表 6-3 「2009-2018年プログラム」の本文目次

章番号	タイトル
1	口岸（国境通過点）の整備、辺境インフラの建設・改修
2	運輸分野での協力
3	中口協力地区の発展
4	労務協力の加速
5	地域観光協力
6	地域協力優先プロジェクト
7	人文分野での協力
8	環境分野での地域間協力

出所：「2009-2018年プログラム」に基づき、筆者作成。

表 6-4 「2009-2018 年プログラム」掲載の越境輸送促進案件一覧

1. 口岸（国境通過点）の整備，辺境インフラの建設・改修	
1	国際道路国境通過点「ザバイカリスク～満洲里」の改修
2	二国間道路国境通過点「スタロツルハイトゥイ～黒山頭」の改修
3	二国間道路国境通過点「オロチ～室韋」の改修
4	国際道路国境通過点「ポグラニチヌイ-綏芬河」の建設・改修
5	ニジネレニンスコエ～同江，アムールゼト～蘿北，パシュコボ～嘉陰，ポクロフカ～饒河の各国 境通過点の改修
6	鉄道国境通過点「ニジネレニンスコエ～同江」の開設・整備
7	二国間道路国境通過点「ポクロフカ～洛古河」の建設と改修
8	アムール川架橋予定地（ブラゴベシチェンスク，黒河地区）での国境通過点建設
9	国際道路国境通過点「クラスキノ～琿春」の建設
10	「ブラゴベシチェンスク～黒河」など，各国境通過地点のインフラ改善
11	ポルタフカ～東寧検問所の橋の改修
12	ニジネレニンスコエ村，同江市でのアムール川に架かる鉄道橋の建設
13	ニジネレニンスコエ～同江国境通過点における，冬季の氷結固定ポンツーン橋の建設
14	ポクロフカ検問所と饒河検問所の間のウスリー川に架かる氷結固定ポンツーン橋の補強
15	ウラジオストク～長春間の越境道路の建設
16	ザルビノ港～琿春の越境道路の建設
17	いくつかの国境通過点の両国の自国通貨を利用する実験区への指定，辺境貿易から（通常の）商 品貿易への転換
2. 運輸分野での協力	
1	露中国際鉄道運行の開始
2	ロシア極東地域と中国東北地区の港湾の相互利用の可能性の検討
3	露中国境を通過する輸送における協力と相互援助
4	琿春～マハリノ～ザルビノ鉄道
5	国境通過点「ポクロフカ～饒河」における旅客輸送
6	ロシアと中国間の越境自動車輸送ルートの構築や旅客・貨物列車の通行拡大の可能性の検討・協 議
7	航空輸送網
8	チタ空港整備など
9	新規国際航空路線開設に関する問題の検討と協議
10	ペトロパブロフスク・カムチャツキー～大連の直行旅客便の運行
11	優先空港の指定
12	航空路線の発展および再開の支援
13	ブラゴベシチェンスク空港の改修・建設と中国への増便・乗継便の開設
14	中国東北各地の空港の機能向上，建設加速，建設準備開始
15	二国間の航空輸送分野で協力するための好条件の構築

注：一覧性を高めるため，一部の項目については，具体的記述を省略した．具体的内容については，文末の付録を参照．

出所：「2009-2018 年プログラム」に基づき，筆者作成．

表 6-4 を作成するにあたり文書を精読した際に，いくつかの文書構成上の特徴が看取できた．

まず協力項目の「粒がそろっていない」ことを指摘したい．例えば，第 1 章 11 番（以下，「1-11」のように「章番号－項目番号」という形で略記）には「ポルタフカ～東寧検問所の橋の改修」という箇所を特定した比較的小規模なハードインフラ案件が記載されている一方で，2-2 のように「港湾の相互利用の可能性の検討」といった形の直接的に目に見える成

果を目標としないソフト案件もある。ハードインフラ案件でも、1-5のように単独案件ではなく複数案件をひとまとめにしているケースがある。表 6-4 には、協力項目（見出し）を掲げたが、案件によってはこの項目表記だけしかないケース（例えば、第 1 章では 1-4、1-10 など、第 2 章では 2-2 など）もあれば、ロシア側あるいは中国側がそれぞれ取り組むべき具体的措置を記載しているケースもある。（例えば、1-1 では、中国側は、新たな国際貨物ターミナル建設、満州里－ホロンバイル間国道 301 号線改修、満州里－大慶間高速道路建設を行い、ロシア側はチタ・ザバイカリスク A-166 連邦道路の建設・改修を行うことなど、それぞれ複数の案件を記述している。）以上のように、ハード・ソフトの別や規模などがバラバラの項目が単純に列挙されているのである。

第 2 に、記載内容に重複がある。例えば、項目 1-6 及び項目 1-12 は事実上同じ案件である。また、項目 1-9 は、項目 1-15 及び項目 1-16 の一部を構成するものであり、ここでも重複が起こっている。

以上の 2 点から、本文書が十分な精査を経ずに策定されたことが示唆される。恐らく、両国の中央省庁・地方政府などの関連各機関に対して協力項目候補の照会を行い、回答があったものをほぼそのまま列挙したのではないかと想像される。

4.2 文書内容の精査

このようにいくつかの課題はあるものの、本文書には具体的記述があることから、それらを手掛かりにして、進捗状況の検証が可能であると考えられる。そこで、検証作業に耐えられるような具体的記述のある協力案件の抽出を行った。その手順としては、まず、「1.口岸（国境通過点）・辺境インフラ」と「2.運輸分野」の記述内容に基づき、協力項目を細分化する作業を行った。その際、協力項目だけしか記載されていないケースはそれを 1 件とし、具体的措置が記載されているケースでは、判別できる範囲で箇所別にそれぞれを 1 件とした。さらに前述のような重複案件を除外した。その上で各案件について、実施主体国及びハード・ソフトの別を判断して分類した（表 6-5）。実施主体国については、文書中に明示されていない案件もあり、それらについては記述内容（地名等）に基づいて、いずれかの国が実施、もしくは双方が協力して実施するものと推測して分類した。

表 6-5 「2009-2018 年プログラム」における越境輸送関連プロジェクト数（主体国・種類別）

	ハード	ソフト	計
ロシア側	24	1	25
中国側	26	3	29
双方	9	27	36
計	59	31	90

出所：「2009-2018 年プログラム」に基づき、筆者作成。

表 6-5 からいくつかの特徴が読み取れる。まず、国別の案件数には大きな違いはなく、その意味では、両国の対称性（互恵性）が形式的に表象されていると言える。

ハードインフラ案件については、それぞれの国が単独で実施するものが多いのに対し、ソフト案件については、双方が協力して推進するものが多くなっている。このこと自体は、当然のことと考えられる。なぜなら、インフラ整備事業のうち、それぞれの領土内の道路や鉄道、空港などの建設・改修は自国の責任で実施できるものであり、双方が協力して実施するのは国境をまたぐ区間に限られるためである。他方、ソフト案件として採択されているものの多くは、共同事業等の実施可能性検討や航空路開設などであり、これらは両者の協議を必要とする。こうした理由から、ハード案件とソフト案件で、単独事業の比率が異なっていると考えられる。

表には示していないが、「1.口岸（国境通過点）・辺境インフラ」と「2.運輸分野」に分けて整理すると、前者に関しては、中国側は道路整備などを多数盛り込んでいるのに対して、ロシア側単独のハード項目は無い。また、後者に関してそれぞれの記述内容を確認すると「協議する」ととどまるものが多い。

4.3 ハードインフラ案件の特徴

前述の通り、「2009-2018 年プログラム」の主目的は、「FCP 極東 2013」と「東北振興計画」というそれぞれの国の地方振興計画を、両国が協調しながら推進することである。そこから推測されるのは、これら 2 つの地方振興計画の内容と「2009-2018 年プログラム」の内容とには、かなり共通する部分があるのではないかということである。両国間の協力文書策定のプロセスとして、自国の既存の政策文書をベースとして、その中から両国の協調を必要とする案件もしくは両国の協調がより大きな効果をもたらすと期待される案件を抜粋して「2009-2018 年プログラム」に登載することにより、事業の円滑な推進を図るというアプローチをとっているものと想像されるためである。このような仮説を検証するため、ハードインフラ案件（59 件）の各地方発展計画での記載状況を確認した（表 6-6）。

表 6-6 「2009-2018 年プログラム」掲載のハードインフラ案件の各地方発展計画への記載状況

	FCP 極東 2013	FCP 極東 2018	東北振興計画	いずれにも記載なし	総数
ロシア側	3	7	-	17	24
中国側	-	-	6	20	26
双方	0	1	1	8	9
計	3	8	7	45	59

注：ロシア側が実施主体の案件について、FCP 極東 2018 の欄の 7 件には、FCP 極東 2013 の欄の 3 件を含む。双方が実施する案件について、FCP 極東 2018 の欄と東北振興計画の欄の 1 件は同じ案件である。

出所：各文書に基づき筆者作成。

予想に反し、これらの地方発展計画から「2009-2018 年プログラム」に取り込まれた案件は少数だった。ロシア側では 24 件中 3 件のみであり、中国側で 26 件中 6 件であった。ロシア側では、2013 年 12 月に「FCP 極東 2013」の改訂版である連邦特定目的プログラム「2018 年までの極東・バイカル地域の経済・社会発展」（以下、「FCP 極東 2018」）が策定されたので、参考までにこちらへの記載状況を確認すると、ロシア側の件数は 3 件から 7 件へと増加している。言い換えると、上記で想定したものと逆方向の、「2009-2018 年プログラム」から「FCP 極東 2018」へのフィードバックが行われたことになる。とはいえ、その件数は 4 件にとどまり、国際合意文書と国内文書との関連は依然として薄い。

ところで、ロシア極東地域や中国東北地方の地方発展に関連する政府の計画（政策文書）は、「FCP 極東 2013」（及び「FCP 極東 2018」）や「東北振興規画」に限られない。前掲表 6-2 に掲げた「FCP 運輸」（ロシア側）や、「東北開放規画」及び「延辺開放規画」（中国側）にも越境輸送拡大を通じた地方発展に資する事業案件が多く盛り込まれている。「FCP 運輸」は、ロシア全体の運輸部門の発展計画であり、全国の輸送インフラ整備案件やソフト事業などを掲載している。「FCP 極東 2013」に比べて、連邦レベルの（広域的な）意義を持つプロジェクトが多く掲載される傾向にある⁵⁹。越境インフラ事業は、連邦レベルの意義を持つとも考えられるので、「2009-2018 年プログラム」の事業が「FCP 運輸」に掲載されている可能性もあると考えることができる。また、中国の 2 つの計画文書は、「東北振興計画」をより具体化した計画である。「東北振興規画」を基本計画とすれば、これら 2 つの文書は実施計画と位置付けられるような関係にある。したがって、これらについても同様の手法で記載状況を確認することとした（表 6-7）。

表 6-7 「2009-2018 年プログラム」掲載のハードインフラ案件の各国内計画等への記載状況

	FCP 運輸	東北開放規画	延辺開放規画	いずれにも記載なし	総数
ロシア側	4	-	-	20	24
中国側	-	13	11	8	26
双方	1	7	4	2	9
計	3	20	18	30	59

注：複数の文書に重複して記載されている案件があるため、横計は総数と一致しない。
出所：各文書に基づき筆者作成。

表 6-6 と表 6-7 とを対比すると、中国側実施案件と双方実施案件で、「いずれにも記載なし」の案件数が表 6-7 において少なくなっている。つまり、中国側においては新たに加えた 2 つの参照文書には、「2009-2018 年プログラム」の内容が相当程度反映されていることになる。表 6-6 で示された中国側の状況は、「東北振興規画」の具体性な乏しさから生じたものであって、国際協定と国内政策との連携は一定程度確保されていると評価できる。

⁵⁹ この点については、第 4 章において検証した。

これに対して、ロシア側では「FCP 運輸」も「FCP 極東 2013」と同様に「2009-2018 年プログラム」との連動性が小さいことが確認できる。中国側と比べて、ロシア側では国際協定と国内政策との断絶の度合いが大きいと言える。

4.4 後継文書との比較

2018 年 11 月に、中ロ両国は「2018-2024 年計画」（正式名称：「ロシア極東における中ロ協力発展計画（2018-2024 年）」）を策定した。この文書は、その時点でほぼ終期に達していた「2009-2018 年プログラム」の後継合意文書と位置付けることができるが、この二つの文書の間には、外形的にも内容面でもかなりの違いがある。以下では、その違いを明らかにしつつ、その原因や背景を考察してみたい。

外形的な違いの第 1 点は、調印の場が 2018 年 11 月の定期首相会談であったという点である。「2009-2018 年プログラム」は首脳会談の場であったことと比べると、1 段階格下げになった形である。単にタイミングの問題でこのような形になった可能性もあるが、後述の諸状況を考慮すると、意図して格下げしたと考える方が妥当だと思われる。

第 2 に、ロシア側が文書の公開を行っていない点である。両国が合意した 2018 年以降 2024 年までの間に、筆者は何度かロシア連邦極東・北極開発省のウェブサイトを探索しているが、この文書を発見することはできていない。同省のウェブサイトには日常的に様々な情報が掲載されており、同省が情報発信に消極的だとは言えない。また、技術的な理由で一時的にリンク切れになっていたのであれば、何回かウェブサイトを訪問する間に発見することができたはずである。インターネット上の検索エンジンを利用して、いくつかのロシア語キーワードを入力してヒットするのは、中国商務部のロシア語ページに掲載されている文書（いわゆる「仮訳」）のみである。当然のことながら、商務部のサイトには中国語の正文も掲載されている。こうした状況は、ロシア側当事者が計画の存在自体を目立たせたくないと考えていることを示唆する。

第 3 に、文書名から明らかなように、両国間の協力の対象地域がロシア極東地域に限定されていて、非対称的な計画となっている。「2009-2018 年プログラム」では、中国東北地区も協力対象地域であったが、「2018-2024 年計画」で協力対象としているのは、ロシア極東地域のみ限定されている。この変化に伴って、中国側の担当省庁は東北振興を所管する国家発展・改革委員会から対外投資を所管する商務部に変更になっている。なお、ロシア側所管官庁は極東開発省（当時）で変更ない。

次に、文書内容を確認してみたい。表 6-8 に示す通り、文書は全 7 章からなる。各章の表題でまず目を引くのは第 2 章と第 3 章で、これら 2 章の表題は投資誘致資料を思わせる。内容面では、極東における自然資源賦存状況の紹介から始まり、2014 年に鳴り物入りで導入された「先行発展区」や「ウラジオストク自由港」といった極東地域特有の経済特区制度についても詳述されている。こうしたことから、本文書の主要目的の一つが、中国企業によるロシア極東への投資の誘導にあるものと理解できる。

表 6-8 「2019-2024 年計画」の構成

1. 前文
2. ロシア極東発展の優位性
3. ロシア極東における外国人投資家支援のための国家政策と中国人投資家の機会
4. 2017 年末時点のロシア極東における中国との経済・貿易協力関係
5. ロシア極東における中ロ経済貿易協力の優先分野
(1) ガス・石油化学工業
(2) 鉱物
(3) 運輸・物流
(4) 農業
(5) 林業
(6) 水産養殖
(7) 観光
6. ロシア極東における中ロの戦略的協力プロジェクトとインフラプロジェクト
(1) 国際輸送回廊「プリモリーエ-1」, 「プリモリーエ-2」の発展
(2) 越境橋梁建設
(3) 黒瞎子島の開発
(4) ルースキー島の開発
7. 極東におけるロシアと中国の経済・貿易協力の発展メカニズム

本章の主な関心事項である越境輸送に関する記載は、第 6 章の「(1) 国際輸送回廊「プリモリーエ-1」, 「プリモリーエ-2」の発展」及び「(2) 越境橋梁建設」にある。国際輸送回廊「プリモリーエ-1」はハルピン～牡丹江～綏芬河～ポグラニチヌイ～ウスリースク～ウラジオストク港・ナホトカ港・ポストーチヌイ港のルート、同「プリモリーエ-2」は長春～吉林～琿春～ザルビノ港のルートで、円滑な国際物流を支えるインフラ等を整備しようとの構想である⁶⁰。「2009-2018 年プログラム」の策定時点では、「プリモリーエ-1」や「プリモリーエ-2」という用語は用いられていなかったが、考え方としてはこれらのルートでの国際物流を促進するという政策が存在していた。これらの輸送回廊の一部分を構成するいくつかの協力案件が個別に「2009-2018 年プログラム」に掲載されていた(表 6-9)。2017 年 7 月には、両国がこれら 2 本の輸送回廊を共同開発することに関するメモランダムを交わしている。したがって、国際輸送回廊整備に関する限り、「2009-2018 年プログラム」と「2018-2024 年計画」には連続性があり、個別インフラ案件として取り扱うのではなく、より総合的アプローチをとる方向に進化したといえよう。

表 6-9 「2009-2018 年プログラム」に記載があった国際輸送回廊関連の協力案件

国際輸送回廊「プリモリーエ-1」	国際輸送回廊「プリモリーエ-2」
- 国際道路国境通過点「ポグラニチヌイ-綏芬河」の建設・改修 - ボルタフカ～東寧検問所の橋の改修	- 国際道路国境通過点「クラスキノ～琿春」の建設 - ザルビノ港～琿春の越境道路の建設 - 琿春～マハリノ～ザルビノ鉄道

出所：筆者作成。

⁶⁰ これらの輸送回廊を利用した国際複合一貫輸送に関しては、第 5 章及び第 8 章でも論じている。

越境橋梁整備においても、連続性を確保しつつ、事業の追加が行われた。「2009-2018 年プログラム」において記述があった「ニジネレニンスコエ～同江の鉄道橋建設」、「ブラゴベシチェンスク～黒河の道路橋建設」及び「ポルタフカ～東寧の道路橋改修」の3件が「2018-2024 年計画」にも掲載されているほか、「ブラゴベシチェンスク～黒河のロープウェイ建設」が追加され、計4件となった。

上記の他、第5章の「(3) 運輸・物流」にも越境輸送に関連する記述がある。まず、ここでも上述の国際輸送回廊及び越境橋梁について簡単に言及している。その他に、中国からの投資を期待する7件のプロジェクトが列記されている。このうち、ナホトカ港改修プロジェクトは「プリモーリエ-1」のルート上にあり、越境輸送関連案件と位置付けられる。その他、ボストーチヌイ港石炭ターミナル建設やハバロフスク国際空港改修なども間接的には中口間の越境輸送に関連すると言える。しかし、それ以外のヤクーツク市のレナ川橋梁やマガダン空港改修など、必ずしも越境協力案件とは言えない案件の方が多い。

結果として、越境輸送に関連する協力案件の数は「2009-2018 年プログラム」に比べて、大幅に減少した。中国東北地区が協力対象外になったことも一因であるが、ロシア側だけを見ても33件（前掲表6-5におけるロシア側実施案件と双方実施案件の合計）から11件⁶¹に減少している。国際輸送回廊に関しては、前掲表6-9に示した継続案件の他に若干の新規案件が個別に摘示されないまま内包されている可能性も高いと考えられるが、それにしても全体として大幅な減少となっていることは間違いなからう。

以上の新旧合意文書の比較から、両国の文書策定者らは、新文書の策定にあたり、以前の合意文書の単純延長を意図しなかったことが推測される。恐らく、二国間協力の拡大・進化という大局的な政治情勢の下で、「中口間の地域レベルでの協力」という看板を下ろすわけにはいかず、成果の見込みが薄い案件を除外し、より成果が目に見えやすい内容に変更したと考えられる。別の言い方をすれば、失敗の烙印を押されないような配慮をしたものと想像される。こうした配慮の動機は、次に述べる「2009-2018 年プログラム」の進捗状況から明確になってくる。

5 「2009-2018 年プログラム」の進捗状況

本節では、「2009-2018 年プログラム」に記述があったハードインフラ事業59件（前掲表6-5）について、これらが既に実現しているかどうかを検証し、その結果に基づく考察を行う。実現しているか否かの判定については、主にインターネット上での公開情報を参照した。インフラ事業の場合は、完成時に現地の地方メディアにおいて、その事実が報道されること

⁶¹ 表6-9に示した「プリモーリエ-1」、「プリモーリエ-2」に含まれる案件は、それぞれを1件としてカウント。ここから、ボストーチヌイ港石炭ターミナル及びハバロフスク空港改修を除くと9件。

が多く、検索エンジン⁶²を用いて地名や施設名をキーワードとして探索することでこれらの記事を見つけることができる。2024年8月までの時点で、こうした情報が確認できた案件を「完了」案件とした。また、着工報道は確認できたものの完成報道は確認できなかったものは、「工事中」案件とした。

ただし、こうした方法には限界がある。道路などの改修事業の場合、部分的な改修を、対象区間を変えながら順次実施していくことが一般的であり、その意味では「完成」が無い永続的事業という側面を持つ。計画文書上に特定の部分・区間と改修内容（拡幅、舗装、橋梁架け替え、短絡路整備など）が明示されていて、完成報道でもそのことが分かるように記載されていれば、当該計画分が完成したと判断できるが、全てがそのような形となっているわけではない。今回の作業でも、「道路改修が完成した」との報道が「2009-2018年プログラム」で予定した工事のことなのか、それとは別に実施したものなのかが必ずしも明確でないケースもあった。そこで、これらの多くは進捗状況が不明であると分類した。ただし、さまざまな区間の改修工事についての報道が長期間にわたって多くみられる道路、また筆者自身が何回か現地を目撃した改修事業の状況から継続的に改修事業が続いていたと思われる区間については、2009年時点で計画していた改修内容は現在までには「完了」したとみなすことにした。

これらの作業を行った結果を表6-10に示す。「完了」でも「工事中」でもない案件を「不明」としたが、その多くは未着工であると推測される。事実、近年は動静が全く報じられず、事実上消滅したと思われる案件もある。

表 6-10 「2009-2018年プログラム」のハード事業の進捗状況

	完了	工事中	不明（未着工）	合計
ロシア側	10	4	10	24
双方（ロシア分）	5	2	2	9
中国側	20	1	5	26
双方（中国分）	8	0	1	9
合計	43	7	19	68

注：双方実施の案件（9件）をそれぞれ国別の案件として計上しているため、合計案件数は68件となっている。

出所：筆者作成。

表 6-10 からは以下の3点が指摘できる。

第1に、計画終期を6年経過しているにも関わらず、完了したのは全体の約3分の2しかない。近年になりようやく着工が報じられるなど大きな遅れが生じている案件があり、計画全体の進捗は極めて遅い。

第2に、ロシアと中国のそれぞれの全案件数に占める完了案件数の比率（進捗率）は、中国が80%であるのに対しロシアは46%であり、ロシア側の事業進捗が遅い。

⁶² 検索の精度を高めるため、ロシア語での検索には Yandex を、中国語での検索では百度を用いた。

第3に、ロシア側においては、ロシア単独で実施することになっている案件(進捗率42%)よりも、双方が実施することになっている案件のロシア側担当分の進捗(同 56%)が良好である。

以上からロシア側の「2009-2018年プログラム」推進に対する消極姿勢がうかがえる。ここで、ロシア側の進捗率の低さを別の形で確認してみたい。前述の通り、ロシア極東地域の開発のためにロシア政府は「FCP 極東 2013」というプログラムを策定して推進していた。そこで、このプログラムに盛り込まれている交通関連のプロジェクトを抽出して、上述と同様の手法により、進捗状況を調査した。抽出した31件のうち、2024年8月現在で「完了」が確認できたのは16件、「工事中」と判断したものが6件、「不明」だった案件は9件であり、進捗率は52%であった。これは「2009-2018年プログラム」の進捗率よりは若干高い。この両者の比較から、「2009-2018年プログラム」の案件が極東における他の案件よりも優先執行されたとは言えないとの結論が導かれる。言い換えれば、首脳レベルでの二国間協定というステータスは、優先度を高める錦の御旗ではなかったということになる。

以上の本項での分析をまとめると、ロシア側における「2009-2018年プログラム」の進捗水準は、中国側との比較において相対的に低調であり、ロシア国内の他の事業との比較においても決して高くなかった。恐らくは、2009年の文書策定当初に関係者、すなわちロシアの極東開発省及び中国の国家発展・改革委員会が持っていた目論見からは大きく外れたものと思われる。

6 本章の結論

本章では、「2009-2018年プログラム」を題材として、中ロの東部国境における越境輸送協力の評価を試みた。

同プログラム内の個別事業の進捗状況を調査したところ、特にロシア側の事業において低調であったことが確認された。そもそも「2009-2018年プログラム」の策定過程において内容が十分に精査されたのかも疑問である。結果として、同プログラムの後継となる二国間協力文書は、中国企業の対ロシア投資を促進するという非対称の協力形態を打ち出すこととなった。

今回行った分析の中で注目したいのは、中国側においては、国内における東北地方振興政策と「2009-2018年プログラム」を連動させて推進しようとの意図があったことがうかがわれるものの、ロシア側では極東開発政策など国内の地方振興の政策との連動が希薄であったという点である。なぜ、そのような状況になったのかについての分析は今後の課題であるが、ロシア側の問題の一端を明らかにできたことは本章で行った分析の成果の一つである。

より大局的な観点では、本章の議論は、喧伝される中ロ協力の実効性に疑問符を投げかける事例を提供するものである。ロシアのウラジーミル・プーチン大統領は2024年5月に国賓として訪中し、中国の習近平国家主席とともに「中国とロシアの両国国交樹立75周年に際した新時代の全面的戦略協力パートナーシップの深化に関する共同声明」に署名したが、「全面的」という用語に込めた両国指導者の意図は常に実現するとは限らない。

参考文献

- 岩下明裕. 2003. 『中・ロ国境 4000 キロ』. 角川書店, 261p.
- 大津定美, 松野周治, 堀江典生. 2010. 『中ロ経済論』. ミネルヴァ書房, 336p.
- ボロネンコ・アレクサンドル, グレイジク・セルゲイ. 2020. 「ロシア極東・東シベリアと中国の協力の現状と展望」. ERINA REPORT(PLUS), No.154. pp21-26.
- 松野周治, 雲和広 (2010). 「国境周辺の地域経済と発展計画—中国東北とロシア極東」. 中ロ経済論, 大津定美, 松野周治, 堀江典生編. ミネルヴァ書房, p.39-64.

付録：

ロシア連邦極東・東シベリア地域と中華人民共和国東北地区との協力プログラム (2009-2018 年) 抜粋

※主にロシア語版を参照しつつ、中国側事業など一部で中国語版も参照して和訳。

【前文略】

I. 国境通過点の整備、国境インフラの建設・改修

ロシアと中国の国境における国境通過点のさらなる整備と近代化、旅客・貨物管理システムの改善、国境通過点の電算化の加速と税関手続きの効率化、国境通過点関連のインフラ整備に取り組む。

1. 国際道路国境通過点「ザバイカリスク～満洲里」の改修。中国側による中国領内の新たな国際貨物ターミナル建設。ロシア側による連邦道路 A-166 チタ-ザバイカリスクの建設と改修。中国国道 301 号線満州里～フルンボイル間の改修、高速道路満州里～大慶間の建設。中国側による満州里～新バルグ右旗～イルシ間鉄道建設、満州里～フルンボイル間鉄道の改修。鉄道の国境通過点の改善。ロシア側によるイルクーツク～ザバイカリスク路線の配当(列車数)増加。ザバイカル鉄道のカリムスカヤ～ザバイカリスク区間(「南路線」)の総合改修。
2. 二国間道路国境通過点「スタロツルハイトゥイ～黒山頭」の改修。国境通過インフラの改善。ロシア側による地方道路(ザバイカリスク～プリアルグンスク～スタロツルハイトゥイ区間)の改修。中国側による黒山頭～拉布大林間道路改修、黒山頭～ハイラル間鉄道建設。
3. 二国間道路国境通過点「オロチ～室韋」の改修。ロシア側によるネルチンスク・ザヴォド～オロチ検問所間道路(モゴイツイ～スレテンスク～オロチ道路の一部区間)の改修。付属文書「主要地域協力プロジェクト」の「ザバイカル地方」の項に記載されている鉱区開発のためのナルイン-1～ルゴカン鉄道路線(425km)の建設。中国側による室韋検問所～室韋～モルダガ道路及び室韋検問所～モルダガ鉄道の建設。
4. 国際道路国境通過点「ボグラニチヌイ-綏芬河」の建設・改修。
5. ニジネレニンスコエ～同江、アムールゼト～蘿北、パシュコボ～嘉陰、ポクロフカ～饒河の各国境通過点の改修。ロシア側によるニジネレニンスコエ検問所の係留施設と貨物用野積場の建設、ニジネレニンスコエ検問所の係留施設の第 3 期整備による岸壁整備と旅客ふ頭改修の完了、ニジネレニンスコエ検問所の旅客ターミナル改修、アムールゼト検問所の係留施設の建設。

ロシア側によるパシコボ検問所の旅客棧橋の建設。中国側による嘉陰国境通過貨物・旅客等の管理に必要な岸壁・ターミナル等の建設・改修。

ロシア側によるニジネレニンスコエ、アムールゼト、パシュコボ検問所へのアクセス道路（ビロビジャン～レニンスコエ間、ビロビジャン～アムールゼト間、パシュコボ検問所アクセス道路、ニジネレニンスコエ村の国際河川港へのアクセス道路など）の改修。中国側による嘉陰、蘿北、同江検問所から同三（同江～三亜）道路までの道路整備・改修、同三道路の改修と撫遠までの延長。

6. 鉄道国境通過点「ニジネレニンスコエ～同江」の開設・整備。中国側による同江検問所から同江までの鉄道建設、同富（同江～富錦）鉄道の一部をなす同江～向陽川～佳木斯鉄道の改修、前進～撫遠鉄道の建設。
7. 二国間道路国境通過点「ポクロフカ～洛古河」の建設と改修。ロシア側による連邦道「アムール」の支線（アマザール～ポクロフカ検問所）の建設及びアムール川架橋。中国側による洛古河検問所から洛古河經由漠河までの道路建設、及び富西（富裕～西林吉）鉄道の一部をなす漠河～古蓮鉄道の建設。
8. アムール川架橋予定地（ブラゴベシチェンスク、黒河地区）での国境通過点建設。ブラゴベシチェンスク、黒河地区での道路橋の建設。双方による、国境通過点に向かう道路、貨物ふ頭・ターミナルの建設。ブラゴベシチェンスク市と黒河市における運輸・ロジスティクス総合体系の構築と運営。
9. 国際道路国境通過点「クラスキノ～琿春」の建設。中国側による貨物・旅客ターミナルの改修・拡張、琿春道路検問所から琿春市までの道路建設と琿春～図們高速道路への接続。
10. 「ブラゴベシチェンスク～黒河」など、各国境通過地点のインフラ改善。
11. 既存のポルタフカ～東寧検問所の橋の改修。中国側による綏芬河～満洲里高速道東寧支線、東寧～牡丹江高速道の建設、東寧～琿春鉄道の建設。
12. ニジネレニンスコエ村、同江市でのアムール川に架かる鉄道橋の建設。ロシア側によるアムール川鉄橋に接続するビロビジャン～レニンスコエ間鉄道路線の改修。中国側による同江検問所から同江までの鉄道建設と同富鉄道への接続、同江～向陽川～佳木斯鉄道の改修。
13. ニジネレニンスコエ～同江国境通過点における、冬季の氷結固定ポンツーン橋の建設。
14. ポクロフカ検問所と饒河検問所の間のウスリー川に架かる氷結固定ポンツーン橋の補強。
15. ウラジオストク～長春間の越境道路の建設。中国側による琿春検問所から琿春市までの道路の建設と長春～琿春高速道路への接続。
16. ザルビノ港～琿春の越境道路の建設。中国側による琿春検問所から琿春までの道路の建設、琿春～図們（高速）道路の建設と長春～琿春高速道路への接続。
17. いくつかの国境通過点の両国の自国通貨を利用する実験区への指定、辺境貿易から（通常の）商品貿易への転換。

II. 運輸分野での協力

1. 遼寧省丹東を南の起点とし北の黒龍江省佳木斯，牡丹江，その他の都市の鉄道を結び，ウスリースク経由でシベリア横断鉄道に繋がる露中国際鉄道運行，またロシアの鉄道から満洲里～ハイラル経由でイルシ～伊敏鉄道を経て中国東北部の鉄道網に繋がる露中国際鉄道運行の開始.
2. ロシア連邦極東地域と中国東北部の港湾の相互利用の可能性の検討.
3. ロシア連邦の沿海地方及び他の地域にある露中国境を通過する輸送における協力と相互援助に関する研究及び協議.
4. 琿春～マハリノ～ザルビノ間における鉄道運行の再開，鉄道管理システムの改善，中国側による輸送量の増加.
5. 国境通過点「ポクロフカ～饒河」における旅客輸送の増加，ハバロフスク～ビキン～饒河～ハルビン，ビキン～饒河ルートにおける定期旅客自動車輸送開始問題の検討継続.
6. ロシアと中国間の越境自動車輸送ルートの構築や旅客・貨物列車の通行拡大の可能性の検討・協議.
7. 対等な条件の下での国境地域の航空輸送網構築の加速，地域航空輸送発展における協力の協調，既存航空路線及び航空便の増加，航空網構造の改善.
8. チタ市の空港（カダラ空港）の整備，ザバイカリスク村の空港建設，クラスノカメンスク市の空港改修.
9. フフホト，ハイラル，満洲里，ハルビン，長春，瀋陽，大連，牡丹江，佳木斯，チチハル，黒河，大慶からウラジオストク，マガダン，チタ，ウラン・ウデ，イルクーツク，クラスノヤルスク，ノボシビルスク，ユジノサハリンスク，ヤクーツク，アナディリ，ペトロパブロフスク，トムスクへの新規国際航空路線開設に関する問題の検討と協議.
10. ペトロパブロフスク・カムチャツキー～大連の直行旅客便の運行.
11. ロシア極東・東シベリアの優先空港としてハバロフスク，ウラジオストク，イルクーツク，ヤクーツクの国際空港を，中国東北地域の優先空港としてハルビン，長春，瀋陽，フフホトを指定.
12. ユジノサハリンスク～北京，ユジノサハリンスク～ハルビン，長春～ウラジオストク，延吉～ウラジオストクの発展および再開の支援.
13. ブラゴベシチェンスク空港のターミナル施設の改修と第2滑走路の建設により，ハルビン，大連，三亜への増便・乗継便の開設.
14. フフホト，ハルビン，長春，瀋陽，大連などの主要な乗継空港の機能向上. 白山，通化，白城，漠河，大慶，鶏西，伊春などの支線空港の建設加速. 長海，撫遠，五大連池，亜布力，ジャグダチなどの支線空港建設準備作業の開始.
15. ロシアと中国の航空会社が二国間の航空輸送分野で協力するための好条件の構築.

【以下略】

第7章 ロ朝間の国境インフラ協力：ロシアの視点から

1 はじめに

冷戦時代、ソビエト社会主義共和国連邦（ソ連）は東側陣営の盟主として、東欧諸国を始め、世界各地の社会主義・共産主義国家の成立、発展を支援してきた。朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）もそうした国の一つであった。1948年の建国以降、北朝鮮が工業国として発展するプロセスにおいて、ソ連の経済支援や技術供与は相当の役割を果たしたと考えられる。同時に、北朝鮮はソ連をはじめとする東側諸国に大きく依存する経済体制となった。

1991年のソ連崩壊に象徴される東側陣営の解体は北朝鮮経済にも大きく影響した。市場経済移行に伴う経済混乱に苦しんだロシア連邦（ロシア）には、それまでのような形で北朝鮮を支援する余裕はなかった。逆に、自国の経済再建に必要な外貨獲得が大きな課題であり、そうした期待から、ソ連末期（1990年）に国交を樹立していた韓国との経済関係の強化を進めた。

このように1990年代に進行した韓国接近と北朝鮮離れは、やがて「行き過ぎ」と認識されるに至り、2000年ころから北朝鮮との関係改善が図られるようになった。例えば、2000年2月には、すでに失効していたソ朝友好協力相互援助条約に代わる二国間基本条約としてロ朝友好善隣協力条約が締結された。その後、必ずしも一本調子で関係強化が進んだとは言えないが、関係悪化を避けるよう、一定の政策配慮がなされてきたように見える。

状況が大きく変わったのは、2022年2月にロシアがウクライナに侵攻し、両国間の戦争が始まって以降である。ロ朝は急接近し、2024年には包括的戦略パートナーシップ条約を締結するに至った。この間に、北朝鮮からロシアへ相当量の弾薬が提供され、2024年11月時点では北朝鮮兵士の参戦に関する情報が飛び交うところまで軍事面での協力が進んでいる。その結果、二国間関係における軍事協力の位置づけが非常に高まったと言えよう。このような二国間関係の変化が北東アジアの地域協力を影響を及ぼすのは当然であるが、序章において述べた通り、本研究ではこうした大きな情勢変化の以前に生じた事象を中心に扱うことにしており、以下の本章における検証や考察も、原則としてその範囲にとどまるものである。付言すれば、本研究の主題は国際協力を通じた地方振興であり、その点からも軍事面での協力について深く立ち入る必要性は小さいものとする。

そうした前提の下、ウクライナ戦争が始まるまでの両国間の経済協力関係を俯瞰してみると、冷戦時代からロシア（ソ連）が北朝鮮を支援するという基本構造が続いていたと言えよう。表向きは対等な協力の形をとったとしても、実質的にはロシア側の持ち出しである。そこで生まれてくるのは、ロシアはなぜ北朝鮮を支援してきたのかという疑問である。本研究全体の文脈では、「支援する理由の一部として、ロシア極東や北朝鮮の日本海側地域の地方振興に資するという意図があったのではないか」という問いにつながる。これらの疑問に

ついて考えるためには、両国間の経済協力がどのように行われているかを確認する必要がある。こうした観点から、本章ではロシアと北朝鮮の経済協力について、象徴的と思われるいくつかの側面について、これまでの経緯等を整理し、これらをまとめる形で、対北朝鮮経済協力に関するロシア側の意図について考察する。

2 経済協力に関する政府間の協議

2.1 首脳会談

ロシアと北朝鮮の首脳会談は 2024 年までに 7 回開催されている（表 7-1）。第 1 回は、2000 年 5 月に大統領に就任したウラジーミル・プーチンによる同年 7 月に平壤訪問の際の金正日（キム・ジョンイル）総書記との首脳会談である。前述のとおり、2000 年ころからロシアは北朝鮮の関係改善を図り始めた。2000 年代初頭には、首脳会談が立て続けに開催され、両国関係の強化を図ろうとした双方の意図が感じられる。特に、就任から 2 か月で平壤訪問に踏み切り、その帰路にアムール州ブラゴベシチェンスク市で極東開発の重要性を訴える演説を行ったプーチン大統領の行動からは、極東開発を念頭に置きつつ、東アジアの地政学的視点の中に北朝鮮を明確に位置づけようとする意図が感じられる。

表 7-1 ロシアと北朝鮮の首脳会談

回次	会談日	会談場所	ロシア側首脳	北朝鮮側首脳
第 1 回	2000 年 7 月 19 日	平壤	ウラジーミル・プーチン	金正日
第 2 回	2001 年 8 月 5 日	モスクワ	ウラジーミル・プーチン	金正日
第 3 回	2002 年 8 月 23 日	ウラジオストク	ウラジーミル・プーチン	金正日
第 4 回	2011 年 8 月 24 日	ウラン・ウデ	ドミトリー・メドベージェフ	金正日
第 5 回	2019 年 4 月 25 日	ウラジオストク	ウラジーミル・プーチン	金正恩
第 6 回	2023 年 9 月 12 日	ポストーチヌイ	ウラジーミル・プーチン	金正恩
第 7 回	2024 年 6 月 19 日	平壤	ウラジーミル・プーチン	金正恩

出所：各種資料、報道等から筆者作成。

ただし、その後にロシアと北朝鮮の間の経済関係が一本調子で強化されたかという点、必ずしもそうとは言えず、2002 年まで毎年続いた首脳会談は、その後 2011 年、2019 年の開催となり、大きな間隔が空いた。この間に、例えば 2012 年 9 月に北朝鮮の対ソ連債務処理問題が最終合意⁶³に達するなど、首脳会談の成果としての両国の接近を示す象徴的な動きがあったものの、首脳交流を通じた両国関係強化は低調であった。2019 年の首脳会談後も経済交流面での成果にはめばしいものはなかった（後述）。2023 年、2024 年の首脳会談の主眼は軍事・安全保障であり、経済交流は付随的だったものと思われる。

⁶³ 総額 110 億ドルの債務のうち、9 割を免除し、残りを北朝鮮での共同経済活動に充てるという内容。

2.2 政府間委員会

ロシアと北朝鮮の間には、政府間で経済協力について議論する枠組みが存在する。「貿易経済および科学技術の協力に関するロシア連邦と朝鮮民主主義人民共和国政府間委員会（以下、ロ朝政府間委員会）」がそれで、ソ連末期の1991年に設立に合意した貿易・経済協力に関する共同委員会を1996年に改称、改組したものである。

両国側からそれぞれ1名ずつの共同議長が選任されている。2019年首脳会談時点のロシア側議長はアレクサンドル・コズロフ極東・北極地域開発大臣であり、北朝鮮側議長は金英才（キム・ヨンジェ）対外経済大臣である。全体委員会の下に、林業、運輸、科学技術、地域間協力、貿易の5つの分科会が設置されている⁶⁴。この中では、林業という個別産業の分科会が設置されていることが目を引く。ロシア極東の林業企業による北朝鮮労働者の雇用が、（少なくとも分科会設置時点で）両国間経済協力にとって重要な位置を占めていたことを示唆している。また、地域間協力分科会の存在は、国境を接する沿海地方などロシア極東地域と羅先市など北朝鮮北部との交流を両国政府が重視している証左である。ロシア側共同議長の選任とも合わせて考えると、ロシア政府としては、「東方シフト政策」のうちの国内政策部分である極東開発と対外政策部分であるアジア太平洋諸国との交流深化とを相互にリンクさせるという意図を、ロ朝政府間委員会の体制にも反映させていると言える。

ロ朝政府間委員会の開催実績を見ると、2011年以降に頻度が高まっている。特に、2014年、15年、および2018年、2019年は2年連続して開催されている（表7-2）。

表 7-2 ロ朝政府間委員会の開催実績（2000年～2019年）

回次	開催日	開催場所
第3回	2000年10月20日	平壤
第4回	2007年3月23日	モスクワ
第5回	2011年8月26日	平壤
第6回	2014年6月5日	ウラジオストク
第7回	2015年4月27日	平壤
第8回	2018年3月21日	平壤
第9回	2019年3月6日	モスクワ

出所：各種報道などから筆者作成。

この開催スケジュールを表7-1の首脳会談実績と対比させると、第3回および第5回のロ朝政府間委員会会合は、それぞれ同年の首脳会談を受けた実務協議として実施されたと理解される。また、第8回、第9回の会合は2019年の首脳会談の準備として開催されたものと考えられる。この例から類推すれば、第6回、第7回を開催した2014～2015年ころにも、首脳会談につながるような準備がなされていた可能性がある。

⁶⁴ ロシア連邦経済発展省が設置する対外経済活動に関するポータルサイトの情報による（2020年5月2日最終アクセス）：http://www.ved.gov.ru/at_mpk/。

次項で触れる 2019 年のロ朝首脳会談に関連して、第 8 回、第 9 回の会合の内容を確認しておきたい。いずれも、主要な情報源は極東・北極地域開発省による発表⁶⁵である。これによれば、平壤での第 8 回会合にはロシア側から 11 の連邦行政機関、民間企業関係者、極東開発に関わる機関から、合計 30 名が参加した。会議の中でアレクサンドル・ガルシカ極東開発大臣（当時）は、2015 年の会合以降の重要な成果として、電力分野での政府間協力協定の締結、林業及び科学技術の両分科会における作業などを列挙した。第 8 回会合の直前の 1 か月半の間に、運輸、水産及び電力の 3 分野で作業部会が開催されたことも明らかにした。北朝鮮の金大臣は、両国の中央銀行間の会合が 2 回開催されたこと、またサハリン州と北朝鮮、沿海地方と北朝鮮との間でそれぞれ貿易に関する協定に署名したことを成果として紹介した。貿易面に関しては、ガルシカ大臣も同年に北朝鮮の 10 社の企業関係者によるビジネスミッションが、アムール州、ハバロフスク地方、沿海地方を訪問したことに触れるなどして、国連制裁⁶⁶に抵触しない範囲でのロシア極東と北朝鮮との貿易拡大に期待を示した。また、会合の中では実行中のプロジェクトである「ハサン～羅津プロジェクト」（後述）と沿海地方の食品企業である「スパスキー・ベーコン社」の活動が話題となった。

第 9 回会合に関する極東・北極地域開発省の発表は、より簡素なものである。ロシア側議長を務めたアレクサンドル・コズロフ大臣は、前任者同様に国連制裁に抵触しない形での貿易拡大への期待を示したほか、具体的な協力案件として、豆満江（図們江）への道路橋架橋と「ハサン～羅津プロジェクト」に言及した。前者に関しては、予備的 F/S 完了の段階まで進んでいる。実現には、設計・積算作業を行ったうえで、費用負担などの条件交渉を経て、両国の合意に達する必要がある。北朝鮮側の発言については、対話の重要性を指摘するもののみが伝えられており、具体プロジェクトへの言及はない。

これら 2 回の会合についての公式発表からは、「ハサン～羅津プロジェクト」をロシア側が重視していることがわかる。本件については後述する。このほか、極東地域と北朝鮮との間の経済交流拡大が模索されていたことも見て取れる。

2.3 ウラジオストク首脳会談

2019 年 4 月 25 日、金正恩（キム・ジョンウン）委員長が北朝鮮の指導者になって以降初めて、通算で第 5 回目のロ朝首脳会談が、ロシア極東の都市ウラジオストクで開催された⁶⁷。

この首脳会談の公式準備は約 1 年前に始まっていた。上述の通り、2018 年 3 月にロ朝政府間委員会の第 8 回会合が開催された。そして、2018 年 5 月、セルゲイ・ラブロフ外相が

⁶⁵ 第 8 回会合については 2018 年 3 月 22 日付で、第 9 回については 2019 年 3 月 7 日でそれぞれ同省ウェブサイトに掲載（2020 年 5 月 2 日最終アクセス）：<https://minvr.ru/press-center/news/14170/> 及び <https://minvr.ru/press-center/news/21304/>

⁶⁶ 国連安全保障理事会は累次にわたり、北朝鮮に対する制裁措置を決議している。特に 2017 年には、北朝鮮による核実験の実施や大陸間弾道ミサイルの発射などに対応して、制裁内容が格段に強化された。具体的な制裁措置の一部については本文内で後述。

⁶⁷ 当時、国際社会が本会談に寄せた主要関心事は、朝鮮半島の非核化を含む地政学的問題であったが、ここでは本章の趣旨に従い、その問題には触れない。

訪朝し、金委員長の訪ロを招待した。2018 年は両国の外交樹立 70 周年にあたり、これを祝賀するための訪問という名目があった。同年夏ぐらいまでは、9 月上旬にウラジオストクで開催される東方経済フォーラムへの参加に合わせた金委員長の訪ロが、メディアなどで取りざたされたりした。結局、年内の訪ロは実現せず、日程が決まらないまま越年した。その後、2019 年 2 月 26 日のベトナム、ハノイ市でのドナルド・トランプ大統領（当時）との第 2 回米朝首脳会談が物別れに終わったところから、金委員長の訪ロ準備を示唆する実務レベルでの動きが活発化した。前述のとおり、第 9 回ロ朝政府間委員会が 3 月 6 日にモスクワで開催されたことも、その一例である。そして、4 月 18 日にロシア側からロ朝首脳会談が近日中に開催されることが発表され、4 月 25 日の会談に至った。

首脳会談は 4 月 25 日午後、ウラジオストク市郊外のルースキー島にある極東連邦大学キャンパス内のスポーツ棟で行われた。金委員長は前日に鉄道でウラジオストク入りし、スポーツ棟の隣の 1 号棟に投宿した。プーチン大統領は、当日の朝、空路でウラジオストク入りした。会談は、まず通訳だけを交えたテタテの会談、その後関係閣僚らを交えた拡大会議、歓迎宴の順で進み、合計で約 5 時間であった。プーチン大統領は当日夜のうちに、「一帯一路フォーラム」出席のため北京に移動した。

今回の会談では、同行大臣らによるものも含め共同宣言や覚書等の成果文書は一切なかった。当初から文書作成の計画が無いことが公表されており、その点は予定通りである。ただし、1 年前から準備を進め、1 か月半前には政府間委員会会合を開催していることを考えると、なんらの文書も用意されていないというのは、やや不自然である。

プーチン大統領は首脳会談の場に遅れて到着して相手を待たせることで有名であるが、今回も会談の会場には数十分遅れて到着した。ただし、今回は金委員長がさらに 30 分程度遅れて会場入りして、プーチン大統領を待たせた。どこまでが演出なのか不明だが、プーチン大統領が金委員長の立場に配慮しているようにも見える。

テタテの会談は予定の 2 倍の約 2 時間に及んだ。拡大会議には、ロシア側から副首相兼極東連邦管区大統領全権代表ユーリー・トルトネフ、外務大臣セルゲイ・ラブロフ、運輸大臣エブゲニー・ディトリフ、極東・北極地域開発大臣アレクサンドル・コズロフ、株式会社ロシア鉄道会長オレグ・ペロジョロフ、エネルギー省次官アナトリー・ヤノフスキーが出席した。北朝鮮側からは外務大臣李容浩（イ・ヨンホ）、外務省第一次官崔善姫（チェ・ソンヒ）が参加した（以上、役職はいずれも当時）。

ロシアと北朝鮮の間では、長年にわたり、様々なインフラ整備に関する共同プロジェクトが模索されてきた。詳細は後述するが、いずれのプロジェクトもこれまでの進展は限定的であった。こうした経緯を踏まえたうえで開催された首脳会議における拡大会合のロシア側出席者の顔ぶれをみると、これらインフラプロジェクトが議題として想定されていたことがわかる。しかしながら、結局は実質的な進展はなかった模様で、覚書等の文書が無かったばかりか、首脳会談後の記者会見でのプーチン大統領の発言も決して前向きとは言えないものだった。同氏はプロジェクト停滞の責任がロシア側や北朝鮮側にあるとは言わず、その

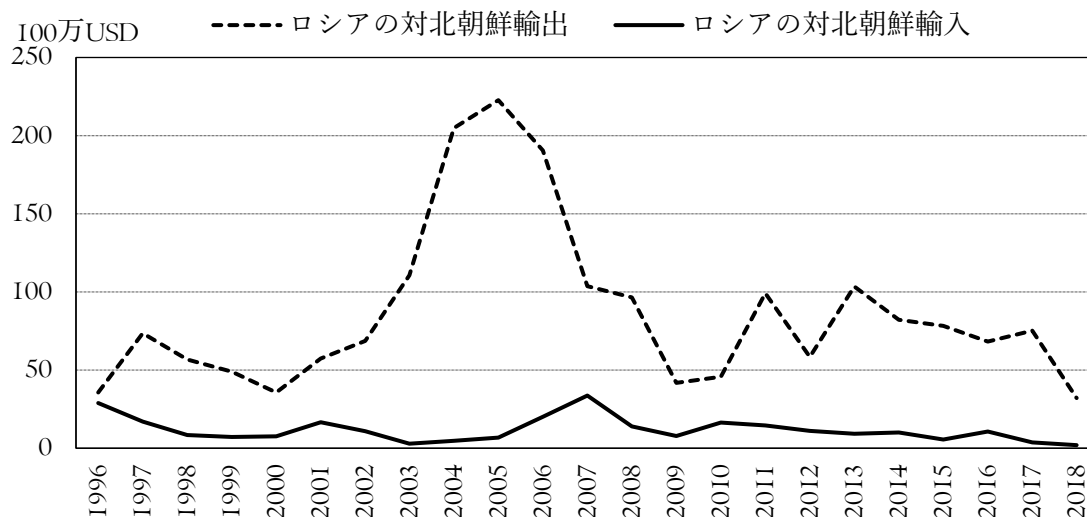
原因を韓国に求める形で、これらのプロジェクトが「韓国にとっても利益がある」にも関わらず、「決断をするための主権が不足している」として、韓国が米国の顔色を窺っているのが実現できないという趣旨の、まるで評論家の解説のような発言⁶⁸をしている。

3 貿易関係

次にロシアと北朝鮮の間の二国間貿易の状況を概観しておきたい。北朝鮮は貿易データを公表していないので、ここではロシアが提供するデータを公開している UN Comtrade のデータに依拠して概況を整理する。

ロシアと北朝鮮の間の二国間貿易は 2005 年の 2.3 億ドルがピークで、2008 年以降は 1.1 億ドルを上限とする範囲で推移し、2018 年には 1996 年以降で最低水準に低下した(図 7-1)。貿易バランスは、圧倒的に北朝鮮の輸入超過となっている。北朝鮮の対ロシア輸出(ロシアの輸入)は 2007 年の 3371 万ドルがピークで、その後漸減傾向にある。2018 年には 200 万ドルを下回った。したがって、対ロシア輸出は、北朝鮮の外貨獲得にはほとんど寄与していない。

図 7-1 ロシアと北朝鮮の間の貿易額



データ出所：UN Comtrade.

他方、北朝鮮経済にとってのロシアからの輸入品の重要性という観点で見ると、石油製品は一定の重要性を持つものと考えられてきた。北朝鮮では石油を産出しないので、中国からの原油および中国とロシアからの石油製品輸入が国内の石油供給に重要な役割を果たして

⁶⁸ ロシア連邦大統領府ウェブサイト掲載の記者会見記録による（2020 年 5 月 2 日最終アクセス）：<http://kremlin.ru/events/president/news/60370>.

いるためである。UN Comtrade のデータによれば、例えば 2015 年及び 2016 年のロシアの対北朝鮮石油製品輸出量はそれぞれ 3.6 万トン、3.2 万トンとなっているが、これは必ずしも実態を表してはいない。ロシアからの石油製品の多くは中国企業を媒介させる形で供給されており、その年間総供給量は 20～30 万トンに達するとみられている (Lukin and Zakharova 2017)。2015 年、2016 年の統計データを前提とすれば、迂回輸出が公式統計の 5～9 倍程度あったことになる。こうした中、2017 年に採択された国連による制裁決議 (2375 号及び 2397 号) により、年間供給量に上限 (年間 50 万バレル＝7 万トン弱) が設定されたことから、正式な手続きにより合法的に輸出できる量は極めて限られることになった⁶⁹。いわゆる「瀬取り」などによる非合法的な輸出についての実態は分かりにくいだが、こうした活動に従事できる主体も限られ、従前と同じ量を取扱うことは困難だと考えられる。

以上の状況を、ロシアによる北朝鮮に対する影響力行使の可能性という観点から評価すると、ロシアは一部品目の取引中止などにより北朝鮮を威嚇して、特定の行為を強制するような「ムチ」を持っていなかったという結論を引き出すことができる。

4 インフラ整備

ロシアと北朝鮮の間では、南北鉄道とシベリア鉄道の接続、ガスパイプライン建設、送電線建設など、朝鮮半島を縦貫するいくつかの交通インフラやエネルギーインフラの整備プロジェクトが議論されてきている。以下、各プロジェクトの経緯等を整理する。

4.1 「ハサン～羅津」プロジェクト

断絶している南北朝鮮間の鉄道を再連結し、これとシベリア鉄道との相互乗り入れを図ることにより、韓国から欧州までの鉄道輸送を可能にしようとする構想は長年にわたって検討されてきた。南北朝鮮間の鉄道は朝鮮戦争後断絶したままであったが、2000 年 6 月の南北首脳会談で再建が合意された。また、2001 年 8 月のロ朝首脳会談では、シベリア鉄道と朝鮮半島縦貫鉄道との連結 (相互乗り入れ) に合意した。この壮大な計画の一部を構成するパーツとして、ロ朝の協力により実現したのが「ハサン～羅津」プロジェクトである。

このプロジェクトでは、ロシア側の国境駅であるハサン駅から北朝鮮北部の羅津港までの鉄道を標準軌 (北朝鮮規格) と広軌 (ロシア規格) の混合軌道に改修し、併せて羅津港第三ふ頭を改修した (図 7-2)。投資額は 106 億ルーブル (Кириянов 2015) とされ、ロ朝合弁企業の「ラソンコントランス」社が事業主体となった⁷⁰。ロシア側の実質的出資者は、国有鉄

⁶⁹ UN Comtrade のデータでは 2018 年の輸出量は 2.5 万トン。ロシア政府が国連の制裁委員会に報告した輸出量は 2.9 万トン (国連制裁委員会サイト、2020 年 5 月 1 日最終アクセス：<https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718/supply-sale-or-transfer-of-all-refined-petroleum>)。

⁷⁰ 当初は、POSCO、韓国鉄道公社、現代商船 (HMM) といった韓国企業も参加した合弁事業とする計画であったが、朴槿恵 (パク・クネ) 政権の途中から南北関係が悪化したことなどもあり、実現していない。

道企業の「(株)ロシア鉄道」である。2014 年 7 月にふ頭改修工事の完成式典が行われ、ロシア産石炭の輸出港として活用されてきた。取扱能力は、年間約 500 万トンとされている。実際の取扱量は、12.9 万トン(2014 年)、116.7 万トン(2015 年)、152.2 万トン(2016 年)、205.4 万トン(2017 年)と順調に増加し、2017 年には 2.39 億ルーブルの利益(EBITDA)を実現した(Кириянов and Тонких 2019)。

図 7-2 ハサン～羅津プロジェクト位置図



しかし、2017 年の北朝鮮に対する制裁決議(2371 号及び 2375 号)により、羅津港での石炭取扱はストップした。厳密に言うと、制裁決議が直接的に石炭取扱を禁じているわけではない。制裁決議文には、北朝鮮国外(ロシア国内)で産出された石炭を羅津港から積み出すことは、制裁が禁じている北朝鮮からの石炭輸出には当たらないとして、これを認めることが明記されている。実際には、ロシア側の大手石炭輸出業者である SUEK 社などが、羅津港

利用を継続することで米国による制裁対象となって、他国市場でのビジネスを失うリスクを回避するために、自主規制する形で羅津港の利用を取りやめたのである⁷¹。その後、2018年9月には、羅津港経由の石炭輸出が再開されたとの発表⁷²もあったが、輸送量の実績値等は公表されておらず、本格的な輸送は行われていないと思われる⁷³。

さらに長期的な目標である朝鮮半島縦貫鉄道の実現についても、見通しが不透明である。上述の2000年の南北首脳合意を受け、南北朝鮮間では2003年6月に物理的に鉄道が連結され、2007年5月の試験運行を経て、2007年12月に京義線での鉄道運行の開始に至ったが、1年弱で運行停止となった。その後約10年の停滞を経て、2018年9月の南北首脳会談で鉄道近代化での協力の合意がなされ、2018年12月に着工式が開催された。ただし、国連による対北朝鮮制裁が継続中であることから、建設工事着手には至っていない。ロシアや中国は、国連制裁決議の段階的緩和を主張しており、韓国国内にも鉄道事業を対象外とすることに期待する声もあるが、予断を許さない。

なお、韓国の文在寅（ムン・ジェイン）大統領（当時）は、就任後、ロシアをはじめとするユーラシア諸国との関係強化を目指す「新北方政策」を打ち出し、その延長線上で2018年8月に「東アジア鉄道共同体」の構築を提唱した。これは、北東アジア6カ国（韓国、北朝鮮、中国、ロシア、モンゴル、日本）にアメリカを加えた7カ国が、鉄道のネットワークを媒介として経済とエネルギーの共同体を目指す考え方である。韓国政府としては、米国や国際機関の賛同も得て構想実現を図るべく、様々なルートで構想の浸透を図ろうとしていた（新井 2019）。しかし、その後を襲った尹錫悦（ユン・ソンニョル）大統領は、北朝鮮に対して厳しい姿勢で臨んでおり、鉄道連結の途は大きく遠のいた。

こうした一連の動きのほか、ロシアによる北朝鮮国内鉄道改修プロジェクトとしては、2014年秋頃にも「勝利」と名付けられた民間主導の大規模プロジェクトが浮上し、ロ朝政府間委員会などでも取り上げられた⁷⁴が、その後、立ち消えになっている。

4.2 ガスパイプライン

エネルギー分野のインフラプロジェクトの一つに、朝鮮半島を縦貫する天然ガスパイプライン建設構想がある。構想としては1990年代から存在しており、こちらも鉄道プロジェクト同様、議論の歴史は長い。実現の見通しは立っていない。

⁷¹ 駐北朝鮮ロシア連邦大使アレクサンドル・マツェゴラ氏の発言。TASS, 2018年2月8日付2020年5月4日最終アクセス) : <https://tass.ru/ekonomika/4936124>.

⁷² 沿海地方知事代行（当時）のアンドレイ・タラセンコ氏の発言。Interfax, 2018年9月5日付（2020年5月4日最終アクセス） : <https://www.interfax.ru/russia/627940>.

⁷³ 2024年4～5月に計13.2万トンの石炭が輸送されたが、これは2021年に1.5万トン輸送されて以来のことだとの報道がなされている。Moscow times, 2024年7月9日付（2024年11月24日最終アクセス） : <https://www.moscowtimes.io/2024/07/09/rossiya-nachala-torgovat-uglem-cherez-kndr-a136216>

⁷⁴ 2014年10月20日付、極東開発省プレスリリース（2020年5月5日最終アクセス） : <https://minvr.ru/press-center/news/1172/>.

比較的実現に近いとの期待が高まったのは、2011 年 8 月のドミトリー・メドベージェフ大統領と金総書記（いずれも当時）との首脳会談において、建設に向けて両国がともに検討していくことで合意した時である。これに先立つ 2008 年 9 月に、ロシア国有企業で世界最大の天然ガス生産企業である「ガズプロム」社と当時世界最大の液化天然ガス（LNG）輸入企業であった韓国ガス公社（KOGAS）は、ロシアから韓国への天然ガス供給に関する覚書を交わしている。その内容は、「2015 年から 30 年間にわたり年間 100 億立方メートル（LNG 約 750 万トンに相当）を輸入する」、「これに向け天然ガスパイプラインの建設やロシア極東での LNG 基地建設などを検討する」、ことを柱としたものであった。

2011 年の首脳会談の合意は、この 2008 年のガズプロムと KOGAS の覚書を踏まえた検討を行った結果として、その時点では LNG ではなく、パイプラインが選択されたことを意味している。ただし、その後の進展はない。羅津港までの部分的なパイロットプロジェクトを組成できた鉄道の場合と異なり、パイプラインの場合は一気に韓国まで貫通させる必要があり、韓国の明確なコミットメントが不可欠である。

2010 年代末ころまでにはロシア側の状況も変化した。2009 年にロシア初となるサハリンの LNG 基地（サハリン-2 プロジェクト）、2017 年に北極海のヤマル半島の LNG 基地（ヤマルプロジェクト）が稼働した。このほかにも北極海でのアークティク-2 プロジェクトが推進され、極東での新たな LNG プロジェクトが構想されるなど、ロシアにおける LNG ビジネスへの理解と意欲が高まった。サハリンから出荷される LNG は韓国にも輸出されている。さらに、2019 年末には東シベリアから中国へ天然ガスを輸出するためのパイプライン「シベリアの力」が稼働し、韓国向けパイプラインを建設しても供給余力がない状態となっている。したがって、政治的要素を別にして、実務的観点から見ても天然ガスパイプライン実現への道は厳しい。

4.3 その他の国際インフラ整備

エネルギー供給関連のプロジェクトとして、北朝鮮の送電線網を改修するという構想もあった。韓国への送電も想定されることや、まず羅先市への電力供給プロジェクトを先行させる案が検討された点で、鉄道改修プロジェクトと類似しているとも言えるが、具体的な進展はない。

電力供給は、2014 年 10 月のガルシカ極東開発大臣（当時）の平壤訪問の際の議題の一つであり、国営発電企業の 1 社である「ルスギドロ」が北朝鮮側に提案して、北朝鮮側も関心を示した⁷⁵。これを受けて 2015 年に「ルスギドロ」の子会社である「ES ポストーク」社が、プロジェクトの第 1 段階とされた羅先市への電力供給プロジェクトの F/S 調査を行った。2015 年 10 月の時点で、ロシア側において送電線予定地での風速計が設置されたことを

⁷⁵ Interfax, 2014 年 10 月 28 日付（2020 年 5 月 5 日最終アクセス）：
<https://www.interfax.ru/presscenter/404369>.

もって、極東開発省としてはプロジェクトが始動したとしていた⁷⁶。しかし、その後、具体的な動きは途絶えた。

より小規模なインフラプロジェクトとして、2015 年ころから一時期話題になったのは、口朝国境の豆満江（図們江）への道路橋の架橋である。上述の通り、2019 年 3 月の第 9 回口朝政府間委員会会合では、プレ F/S が完了したことが明らかにされている。続く 4 月の口朝首脳会談翌日には、間髪を空けずに地元沿海地方知事のオレグ・コジェミャコが F/S 実施の準備があると発言⁷⁷した。さらに、口朝政府間委員会のロシア側共同議長であるコズロフ大臣は同年 6 月に訪朝して議長間会合を行った際にも、本件を取り上げた⁷⁸。このように、急速に注目を集めたが、その後の具体的な動きは公になっていない。専門家の中には、輸送需要などの面からプロジェクトに対して懐疑的な見方もある⁷⁹。鉄道の場合と異なり、この道路橋プロジェクトは、朝鮮半島縦貫道路網整備までを見通したものではなく、あくまでローカルなプロジェクトである。口中間で実現しているような国境貿易と人的往来が成立する見通しが無い状態では、実用的な意義は小さいと考えられる。

5 北朝鮮労働者の受入

ロシアは北朝鮮から相当数の労働者⁸⁰を受け入れてきたとされている。これらの労働者は、北朝鮮にとって貴重な外貨獲得源であると同時に、ロシア、特に人口減少が続く極東にとっては重要な労働力源となってきた。かつては林業での伐採作業に従事するケースが多かったが、その後は主に建設労働者として活用されるようになった（Lukin and Zakharova 2017）。

ところが、2017 年 9 月の国連による対北朝鮮制裁決議 2375 号で、新たな北朝鮮労働者を受け入れることが禁止された。契約済みの労働者は契約期限が切れた時点で帰国し、代わりの労働者は受け入れることができず、2019 年 12 月 22 日までに北朝鮮労働者はゼロになるはずであった。実際には、帰国交通手段の関係で期限内の全員帰国は実現しなかったが、就労者は事実上いなくなったとされる⁸¹。

⁷⁶ 2015 年 10 月 14 日付、極東開発省プレスリリース（2020 年 5 月 5 日最終アクセス）：

<https://minvr.ru/press-center/news/1757/>.

⁷⁷ TASS, 2019 年 4 月 26 日付（2020 年 5 月 4 日最終アクセス）：<https://tass.ru/ekonomika/6379809>.

⁷⁸ 2019 年 6 月 10 日付、極東・北極地域開発省プレスリリース（2020 年 5 月 4 日最終アクセス）：<https://minvr.ru/press-center/news/22416>.

⁷⁹ EastRussia, 2020 年 1 月 10 日付（2020 年 5 月 4 日最終アクセス）：

<https://www.eastrussia.ru/material/zachem-rossii-novyy-most-v-kndr/>.

⁸⁰ 労働者数については様々な推計がある。ロシア政府が国連に報告したところでは、2018 年の 1 年間でロシア国内の北朝鮮の労働者数は 3 万 23 人から 1 万 1,490 人へ減少した。Reuters, 2019 年 3 月 26 日付（2020 年 5 月 5 日最終アクセス）：<https://www.reuters.com/article/us-northkorea-sanctions-un-exclusive/russia-china-sent-home-more-than-half-of-north-korean-workers-in-2018-u-n-reports-idUSKCN1R70AT>.

⁸¹ ロシア外務省のマリア・ザハロワ報道官は、2020 年 1 月 23 日の記者会見で、「約 1,000 人の北朝鮮労働者が残っているが、労働許可期限が切れているため就労はしていない」と説明している。ロシア外務省ウェブサイト（2020 年 5 月 5 日最終アクセス）：

ロシアとしては、北朝鮮労働力を活用することに経済的メリットを感じているものの、そのメリットは国連制裁にあからさまに違反することによって国際社会で立場を失うデメリットに比べれば小さく、その間で苦慮したようだ。2019年4月のロ朝首脳会談でも、北朝鮮労働者の問題について議論しているが、会談後のプーチン大統領の記者会見で解決策についての言及はなかった。出国期限が近づいた2019年12月には、アレクサンドル・マツェゴラ駐北朝鮮ロシア大使が、国連制裁を遵守する立場を示しつつも、北朝鮮労働者の有用性を高く評価して、この問題の解決への期待を表明している⁸²。「悪者」にならずに済むように、制裁の解除あるいは緩和を望む気持ちが表れているように思われる。

他方で、国連制裁の抜け穴として、観光ビザや就学ビザで入国したうえで、不法就労している北朝鮮国民が相当数いるとの見方は根強い⁸³。実際、ロシア内務省発表の外国人入国者数の統計によれば、北朝鮮からの入国者数は制裁が発動された2017年と比べて、観光目的が10倍以上、就学目的が50倍以上も増えている(表7-3)。抜け穴であることを知りつつ、ロシア政府が黙認しているとしか考えられない⁸⁴。

表 7-3 北朝鮮からの入国目的別ロシア入国者数(人)

年	観光	就学	就労	私用	その他
2016	1,072	191	27,417	239	1,011
2017	1,554	186	23,892	508	1,507
2018	2,035	2,610	8,845	1,399	3,712
2019	16,613	10,345	7,465	1,867	6,416

出所：ロシア連邦内務省資料(2020年5月5日最終アクセス)：
<https://mvd.rf/Deljatelnost/statistics/migracionnaya/item/19365693/>より入手。

6 考察 ～ロシア側の意図

以上の経緯や動向等を踏まえつつ、ロシア側の意図について考察してみたい。まず、考察にあたっての大前提となるのは、ロシアとしては常に自国の国益を優先するという、あたり

https://www.mid.ru/ru/press_service/spokesman/briefings/-/asset_publisher/D2wHaWMCU6Od/content/id/4004544.

なお、週2便の定期運航であった高麗航空の平壤～ウラジオストク便は、12月16～20日および12月23日、27日に、1日2便に増便する運航計画を示していた。Interfax, 2019年12月13日付(2020年5月5日最終アクセス)：<https://www.interfax.ru/russia/687836>.

⁸² Interfax Russia, 2019年12月14日付(2020年5月5日最終アクセス)：<https://www.interfax-russia.ru/far-east/news/aviareys-vladivostok-phenyan-mogut-zakryt-posle-uhoda-severokoreyskih-rabochih-iz-primorya-posol-rf-v-kndr>.

⁸³ Reuters, 2020年1月24日付(2020年5月5日最終アクセス)：
<https://www.reuters.com/article/us-northkorea-usa-russia-sanctions/russia-says-it-missed-u-n-deadline-to-repatriate-north-korean-workers-idUSKBN1ZM2FD> など。

⁸⁴ なお、同表において、2018年、2019年にも7,000～9,000人程度の北朝鮮国民が就労目的で入国していることは、明らかに国連制裁違反であるように思われるが、これについての説明等を見つけることはできなかった。ちなみに、同資料では2019年に1万人以上の日本人が「就労」目的で入国したことになっており、2,000人程度と目される在留邦人数を大きく上回っている。こうした事情から推測すると、同資料で「就労」と分類される中に、狭い意味での「就労」(国連制裁で禁止されている行為)ではない活動を目的として入国した外国人の数も含まれていると考えることが妥当のようにも思われる。

まえの原則である。他国に対する協力や支援を行うのは、その行為自体が相互利益につながるか、もしくは別の何らかの形で自国の利益となって返ってくることが見込まれる場合に限られる。

その意味では、労働者受入は短期的かつ直接的に相互利益が得られるわかりやすいケースであり、長期的には国際インフラプロジェクトも相互利益が期待できる。他方、ロシアが北朝鮮に関与することで期待できる間接的な利益としては、国際社会でのロシアの立場の強化などが考えられる。

6.1 相互利益を意図した協力

北朝鮮にとっては、ロシアに財を輸出するのも、労働力を輸出するのも外貨獲得の手段としては同等である。他方、ロシアにとっては、同じ外貨を提供するのであれば、石炭などを輸入するよりは、労働力を受け入れる方が有意義だと考えられる。特に、東方シフト政策の一環として極東地域開発が進む中で、建設需要が拡大することが見込まれ、建設労働者確保という観点から、その重要性はかつてよりも高まっていたと考えられる⁸⁵。

鉄道、天然ガスパイプライン、送電網のプロジェクトの実現は、ロシアが進める東方シフト政策、特に韓国との関係強化および極東地域の地方振興にとって意義がある。上述の通り、2019年4月のウラジオストク首脳会談での拡大会合のロシア側出席者の顔ぶれから、ロシア側がこれらのプロジェクトを重視していたことがわかる。

しかし、これらのプロジェクトは巨額の投資⁸⁶を必要とするため、実現は容易ではない。鉄道事業については、その第一歩ともいえるべきハサン～羅津間の鉄道輸送が2014年に実現したが、こうした部分的な小規模プロジェクトを進めていくことが現実的アプローチである。その意味で、それまで話題に上ることが少なかった豆満江（図們江）道路橋プロジェクトが、2019年の口朝首脳会談前後に急に公の場で言及されるようになったことは、少ない資金⁸⁷で実現可能で、かつ象徴的なプロジェクトが欲しいというロシア側の思惑がにじみ出たものといえよう。

ロシアが進める東方シフト政策との関連では、2019年の首脳会談をウラジオストクで開催したことも、ロシアにとっては意味がある⁸⁸。プーチン大統領は、ウラジオストクをアジア太平洋への窓口として、積極的にプロモートしており、当該首脳会談の開催によっても世界の耳目を再度集めることに成功した。会場となった極東連邦大学のキャンパスは2012年のAPEC首脳会合の会場として整備され、その後に大学に移管された施設である。2015年

⁸⁵ ただし、2024年時点で考えると、ウクライナとの戦争により国家財政悪化が不可避であり、極東でのインフラプロジェクトが縮小される可能性もある。逆に、ロシア国内では労働市場のひっ迫が起きており、国外からの労働力調達への需要が大いに高まっている面もある。

⁸⁶ 鉄道、ガスパイプライン、送電網などの概算事業費として20～40億ドルといった金額がこれまでに取りざたされている。

⁸⁷ 約10億ルーブル（2020年5月現在の為替レートで約1700万ドル）との見方がある（前掲注79参照。EastRussia, 2020年1月10日付）。

⁸⁸ 2023年の首脳会談も極東地域での開催であったが、開催地がボストーチヌイ宇宙基地であり、ロケット（ミサイル）技術を強く想起させる点で、ウラジオストクとは意味合いが違う。

から毎年9月に開催されている「東方経済フォーラム」の会場ともなっている。同フォーラムは、プーチン大統領肝いりのイベントで、安倍首相（当時）も第2回（2016年）以降4回連続で参加したように、アジア各国の首脳級が参加する国際会議として定着した。APEC前年の2011年にウラジオストク空港には、ロシアで初となるオープンスカイ制度が適用された。さらに、2015年に「ウラジオストク自由港」という特区制度、2017年に電子査証制度、2018年にルースキー島でのオフショア制度など、矢継ぎ早に新制度を導入して、人と企業を呼び込もうとしている。2018年末には、極東連邦管区の「首都」をハバロフスクから移管することも決定された。プーチン大統領のウラジオストクへの思い入れは相当に強い。

6.2 間接的利益還元を意図した協力

次に、北朝鮮に対する経済協力が非経済的な利益となってロシアに返ってくる形を考えてみたい。「多極世界」を目指すロシアにとって、国際社会における自国の立場の強化は、国家運営上の主要課題である。ウクライナ戦争が始まるまでは、朝鮮半島情勢は世界的な安全保障懸念の一つであった。当時、ロシアが、「ここで情勢改善に貢献できれば自国の発言力を増すことにつながる」との認識を持つことは当然のことだったと考えられる。

問題は、そのための手段である。ロシアにとって残念なことに、積極的な介入を行うための資源（てこ）をほとんど持っていなかった。上述したように、北朝鮮が怯えるほどの強いムチも無ければ、懐柔できるほどの大きなアメを与えることもできない。極端に言えば、できることは、公式（国連安全保障理事会など）あるいは非公式（マスメディア向け）の発言における「レトリック」と、そのレトリックに真実味を持たせるための「必要最小限の行動」しかない。上述した事実関係をこの図式にあてはめれば、シベリア鉄道と朝鮮半島縦貫鉄道を結ぶことが「朝鮮半島、さらにはアジア太平洋地域全体の平和と安全保障の強化に大きく貢献する⁸⁹⁾」とのレトリックの下、実際にロシアが取り得た具体的行動が「ハサン～羅津プロジェクトの実現」だったと整理することができる。山添（2020）は、ロシアの対中東アプローチについて、「限定的な軍事手段と外交手段その他を用いて、地域における自らの価値を高めている」と総括しているが、低コストで自らの価値を高めようとする姿勢は朝鮮半島情勢にも通じるものであるし、おそらくロシアの対外政策全てに共通するものであろう。

ウクライナでの戦争が続く限り、上述したような朝鮮半島縦貫インフラプロジェクトが進展することはあり得ない。戦後を見通すことは困難であるが、本項での議論を踏まえれば、仮にロシアと韓国との関係と南北関係が大きく改善したとしても、ロシアがこれらのプロジェクトを主導することは無いだろう。ロシアにとっての基本シナリオは、韓国が主導する形でプロジェクト実現の環境整備がなされ、それが具体化していく中で上手に立ち回ることによって、低コストで国益を確保することであった。上述のプーチン大統領による「韓国

⁸⁹⁾ 2002年9月18日の京義線再連結工事開始に合わせて、プーチン大統領が金正日総書記および金大中大統領に送った親書の内容。大統領府ウェブサイト（2020年5月7日最終アクセス）：<http://www.kremlin.ru/events/president/news/27411>。

の主権不足」についての発言は、このような基本シナリオあつての韓国に対する不満の表れと解釈できる。この構図は今後も変わらないのではないか。

6.3 ロシア国内の個別ステークホルダーの意図

ロシアの北朝鮮に対する経済協力を考える際には、ロシア全体の国益のみならず、ロシア国内の様々なステークホルダーの個別意図や利害も考慮する必要がある。

2010年代に入ってから、極東開発政策の関係者が対北朝鮮経済協力の大きなステークホルダーとなった。2011年のロ朝政府間委員会第5回会合でのロシア側議長は当時の地域発展大臣であったが、2012年の極東開発省設置後、2014年の第6回会合からは極東開発大臣（その後の政府機構改革に伴い、現在は極東・北極地域開発大臣）がロシア側議長を務めている。したがって、北朝鮮との協力を本来業務である極東開発推進のためのテコとしようとする意図が働くことになる。上述した第8回、第9回のロ朝政府間委員会会合でも極東との経済交流を重視する姿勢が明らかである。極東に朝鮮半島インフラ整備のための基地・拠点ができたり、極東域内のインフラ整備推進に有利に働いたりする限りにおいて、彼らは朝鮮半島インフラの整備を支持するであろう。他方、北朝鮮への協力の代償として極東開発資金が減額されることには抵抗するはずである。

その他の省庁や国営企業なども、当然、個別の利害を考慮した行動をとる。インフラプロジェクトでは、鉄道は運輸省、(株)ロシア鉄道が当事者であり、パイプラインや送電線はエネルギー省およびそれぞれ(株)ガспロムまたは(株)ルスギドロなどの電力企業が当事者となる。

(株)ロシア鉄道を例にとれば、ハサン～羅津プロジェクト実施の背景には、いくつかの思惑があったと推測される。例えば、国内での政治的発言力の強化、北朝鮮での足掛かりの確保、直営港湾の獲得、鉄道職員の士気向上や組織の活性化などである。

上述してきたように、ロシアは北朝鮮に対するムチを持っておらず、与えられるアメも限りがある。これまでのところ、ロシアが与えた数少ないアメの一つがハサン～羅津プロジェクトである。これを実現した(株)ロシア鉄道の当時の社長(2005～2015年在任)は、プーチン大統領に近いとされるウラジーミル・ヤクーニン氏であり、両者の共通理解の下で進められたプロジェクトであることは明らかだ。ヤクーニン氏個人としても法人である(株)ロシア鉄道としても、政権に対して恩を売った形になり、それに対する見返りを期待できることになる。同社が実現を目指すプロジェクトの中には、大陸とサハリンを結ぶ鉄道路線建設など政治的支援が不可欠な案件がいくつもある。

さらに、他のロシア国内企業などに先駆けて北朝鮮との共同プロジェクトを遂行することを通じて、いち早く北朝鮮国内での経験知と実務人脈を獲得することは、対北朝鮮政策に関連した潜在的な利権の確保などにおいて、ロシア国内での優位性を盤石にすることになる。

こうした「国内での政治的資源確保のための先行投資」の他に、事業上の意義が認められるのは、直営港湾を獲得したことである。ロシア極東からは年間数千万トンの石炭が輸出されているが、そのほとんどはシベリア鉄道で輸送されてきている。石炭がシベリア鉄道輸送量の6割程度を占める太宗貨物で、輸送能力ひっ迫の最大の要因である。ところが、鉄道輸送と各港湾での港湾荷役（船積）作業、石炭輸送船の配船のスケジュールが複雑に入り組むことから、貨物（貨車）の滞留がしばしば発生し、鉄道関係者と港湾関係者が相互に非難する事態に至る。両者の間に相互不信感がある中、中規模とはいえ（株）ロシア鉄道が直営の港湾を持ち、若干なりとも自由度を確保し、ビジネスリスクを軽減することができたことは、本業である鉄道事業上のメリットと言えるだろう。

さらに、俗に「国家の中の国家」とまで呼ばれることがあるほどの強い組織内求心力（と対外独立性）を持っていた「鉄道一家」の一員を自負する鉄道マンたちにとって、「領地（路線網）」の拡大は本能のようなものであり、ハサン～羅津プロジェクトのような事業には職員の士気向上に寄与するといった副次的効果もあるものと想像される。

このように、（株）ロシア鉄道は同社なりの利益を考慮したうえで、同プロジェクトを実施したと考えられる。今後、他の国有企業や大企業などが北朝鮮でのプロジェクトに関与していく場合にも、同様に政治的な配慮と企業としての利益の両面を考慮しながら、行動していくものと予想される。

7 おわりに

本章では、ロシアがどのような意図を持って北朝鮮の経済協力関係を構築しようとしているかを探るべく、両国間での政策対話や貿易関係、労働力供給、インフラプロジェクトなどの経緯を整理し、それらを踏まえた考察を行った。

ロシアの北朝鮮に対する経済協力政策を一言でまとめると、ロシア側から投入できる資源に限りがある中、その範囲内で得られる利益を最大化すべく、費用対効果を意識しつつ、ソ連時代からの無形遺産（経験知や人脈など）も活用しながら、無理のない範囲で協力を行っている、と言えよう。

地方振興の観点から見ると、ロシア側に北朝鮮の一地方の振興を図る意図は見受けられない。他方で、自国内の極東地域、中でも沿海地方の振興については一定程度意識していると思われる。極東・北極地域開発省や国営インフラ企業が対北朝鮮協力の前面に立っていることからそのことがうかがえる。ただし、ロシア国内の地方振興に対して北朝鮮からの実利的な協力を得ようとする動きはない。しいて言えば、インフラ整備の「口実」をもたらしてくれるという構図を作ることができるということにおいてのみ、北朝鮮との国際協力の意味を見出しているようにみえる、という程度である。

最後にロ朝二国間関係から少し視野を広げて、1990年代の北東アジア経済圏（及び環日本海経済圏）の議論を振り返って考えると、北朝鮮労働者のロシア（特に林業部門）への派遣においては、「ロシアの天然資源」と「北朝鮮の労働力」という当時想定されていた「生産要素の相互補完」モデルの様式が実現していたと言える。北朝鮮の労働力活用事例としては、南北朝鮮協力プロジェクトの一つであった開城工業団地もあげられる。これらのモデルが二国間協力の枠を越えて地域レベルに普及する可能性があったかというとはなはだ疑問ではあるが、限定的とはいえ、生産要素相互補完モデルが実現したケースがあることに言及しておく。

また、ハサン～羅津プロジェクトは、越境インフラ整備プロジェクトの実現例の一つである。本章の議論の中では、大規模インフラプロジェクトを構成する一部に過ぎない、という評価になっているが、評価基準を変えて前章（第6章）で論じたロ中間での協力案件と対比すると、ロシア側がかなり積極的に取り組んだと言える。本案件は、韓国も関与する多国間協力案件となる可能性があった点でも注目すべきものである。

以上の本章の分析は、基本的に2020年春ころまでの状況に基づき、主に経済的な観点から行ったものである。ロシアとウクライナとの戦争を背景とした軍事・安全保障面での協力を考慮することによって、兵站のためのインフラ整備など異なる論点が浮上する可能性があるが、それらは筆者の手に余る課題である。本章の主題である（商業的）インフラ協力について、新たな情勢の下での課題や展望を検討するには、インフラ整備事業というものの性格上、今後少し長いタイムスパンの中での動向の把握を踏まえた上での分析が必要になると考える。中長期的な課題としておきたい。

参考文献

【日本語】

- 新井洋史. 2019. 「『北東アジア鉄道共同体』に向かって進む韓国」. ERINA REPORT (PLUS), No. 148, pp. 25-27.
- 三村光弘. 2017. 『現代朝鮮経済—挫折と再生への歩み』. 日本評論社（ERINA 北東アジア研究叢書—6）, 208p.
- 山添博史. 2020. 「中東におけるロシア流アプローチ」. 外交, Vol. 60, pp. 50-55.

【英語】

- Lukin, Artyom and Zakharova, Liudmira. 2017. Russia-North Korea Economic Ties: Is There More than Meets the Eye? Philadelphia, Foreign Policy Research Institute, 17p.

【ロシア語】

- Кириянов, О. В. 2015. “Экономические и политические аспекты российско-северокорейского проекта «Хасан-Раджин».” *Корея: 70 лет после освобождения*. Москва, ИДВ РАН, ст.386-398. [Kirianov, O.V. 2015. “Economic and Political Aspects of “Khasan-Rajin” Project.” *Korea: 70 Years after Liberation*. Moscow, IFES RAS, pp.386-398. (in Russian)]
- Кириянов, О. В., и Тонких, И. М. 2019. “Российско-северокорейский проект «Хасан-Раджин»: Текущее состояние и перспективы развития.” *Корейский полуостров в поисках мира и процветания*. Москва: ИДВ РАН ст.304-18. [Kirianov, O.V. and Tonkikh, I.M. 2019. “Russian-North Korean Khasan-Rajin Project: Current Situation and Prospects for Development.” *The Korean Peninsula in Search for Peace and Prosperity*. Moscow, RAS IFES Press, pp.304-318. (in Russian)]

第8章 多国間協力を通じた地方振興の取組と帰結

1 はじめに

1990 年前後に東西冷戦が終結した時期、北東アジアにおいても地域協力の強化を通じて、貿易・投資などの経済活動を活発化し、地方振興を図ろうとする考え方が広まった。中華人民共和国（以下、中国）、朝鮮民主主義人民共和国（以下、北朝鮮）、ロシア連邦（以下、ロシア）の3国の国境となっている図們江（朝鮮名：豆満江）の下流域に国際都市を建設しようという構想、いわゆる「図們江プロジェクト」は一つの試金石とみなされた。このプロジェクトは国連開発計画（UNDP）の支援を受けつつ、関係国による検討が行われたが、実現には至らなかった。しかしながら、北東アジア諸国の協力を通じて特定の地方の振興を図ろうとする発想は、現在の大図們江イニシアチブ（Greater Tumen Initiative: GTI）の活動に引き継がれている。

第6章及び第7章では二国間協力についての検証を行ったが、本章では GTI を題材として多国間協力についての検証を行う。その際、これまでの各章と同様に、貿易拡大の必要条件であり、地方政府・地方企業にとっての関心事項であるロジスティクス（物流）環境改善分野に着目する。GTI の枠組みの中で、どのような取組がなされ、その帰結がいかなるものであったかを確認し、地方振興の担い手である地方政府にとって、GTI の存在意義がどこにあるかを明らかにしていく。

2 GTI の概要

2.1 前史：図們江地域開発プログラム（TRADP）

図們江下流域に中国、北朝鮮及びロシアにまたがる形で国際都市を建設しようとの構想は 1990 年前後から議論された。こうした議論を受けて、UNDP が主導する形で国際共同経済特区計画が動き出したものの、北朝鮮とロシアが土地の賃貸に反対し、関係各国も 300 億ドルとも見込まれた膨大な開発費用の調達問題に疑問を呈したことから、この構想は 1994 年ころまでに断念された。代わって、図們江下流域の地方振興を、関係各国の国際協力を通じて促進するとの方向性が示された。UNDP は支援に回る形で、1995 年に直接の当事国にモンゴルと韓国を加えた 5 か国により、図們江地域開発プログラム（Tumen River Area Development Programme: TRADP）という国際地域協力の枠組みが発足した（李 2003, pp.21-22）。

TRADP が協力対象としたのは、あくまで図們江下流域であった。特に、中国にとって日本海への交通路の確保が重要な課題であったため、中国領内からロシア及び北朝鮮の港湾

への道路、鉄道のインフラ整備⁹⁰に重点が置かれた。図們江下流域は中国側では吉林省延辺朝鮮族自治州（以下、延辺州）にあたり、この地域からロシアあるいは北朝鮮の港湾経由で日本海への出口が確保されれば、民族的関連性から韓国との交易が活発化することが見込まれた。韓国側、特に東海岸の江原道にも、延辺州との交易拡大に対する期待があった。モンゴルにとっても、吉林省経由での日本海への出口ができることは、同国東部から日本や韓国への短絡ルート確保という意味で、メリットがあった。

TRADP は約 10 年間、活動が続けたのち、2005 年に地理的に対象範囲を拡大して GTI へと改組した（「長春合意（Changchun Agreement）」）。新たな協力対象地域は、中国の東北三省及び内モンゴル自治区、北朝鮮の羅先経済貿易区、モンゴルの東部の複数の県、韓国東岸の複数の港湾都市、及びロシアの沿海地方の一部とされ、この地域が「大図們江地域（Greater Tumen Region: GTR）」として定義された（後掲図 8-2 の黄色部分）。これにより、図們江とは縁もゆかりもない地方も GTI の国際協力の枠組みに組み込まれた。例えば、内モンゴル自治区の西端はカザフスタン国境に近く、大連や営口など遼寧省の港湾都市は渤海湾に面していて、「日本海への出口を確保する」ことに関して、図們江地域とは異なる利害を持っている。

このように、図們江下流域の地方振興が主目的であった TRADP と異なり、GTI における図們江下流域は広大な協力対象地域のうちのごく一部にすぎない。にもかかわらず引き続き組織名に「図們江（Tumen）」を冠することは不適當ではないかとの疑問が出てくることは当然で、事実、ロシアはその後の GTI の改組に関する議論の中で改組後の名称に Tumen を含めないことを提案している（新井 2016, p.46）。

他方、GTI への改組に伴い地理的範囲は拡大したものの、構成国の全土ではなく、一部の地方だけを対象としていることには変わりはない。すなわち、「特定の地方の振興を国際地域協力により推進するための枠組み」という基本コンセプトは生き続けている。この点は、アジア太平洋経済協力（APEC）や包括的地域経済連携協定（RCEP）などの国家単位（国土全域）での協力を前提とした国際地域協力枠組みとは性質的に大きく異なる点である。

なお、北朝鮮は 2009 年 11 月に GTI から脱退したため、現在の構成国は 4 か国であり、GTR の範囲も羅先経済貿易区を除外する形で縮小されている。

2.2 組織体制の整備

GTI の組織図（2019 年現在）は図 8-1 に示すとおりである。最高意思決定機関である諮問委員会（Consultative Commission）のもとに、計 6 個の分野別部会及び委員会（Board/Committee）が設置されている。また、関連組織として、北東アジアビジネス協会（NEA Business Association）、北東アジア輸出入銀行協会（NEA EXIM Bank Association: EBA）、北東アジア地方協力委員会（NEA Local Cooperation Committee: LCC）及び研究機関ネットワ

⁹⁰ 第 5 章で論じた「借港出海」コンセプト（日本海複合一貫輸送）を支えるインフラにあたる。

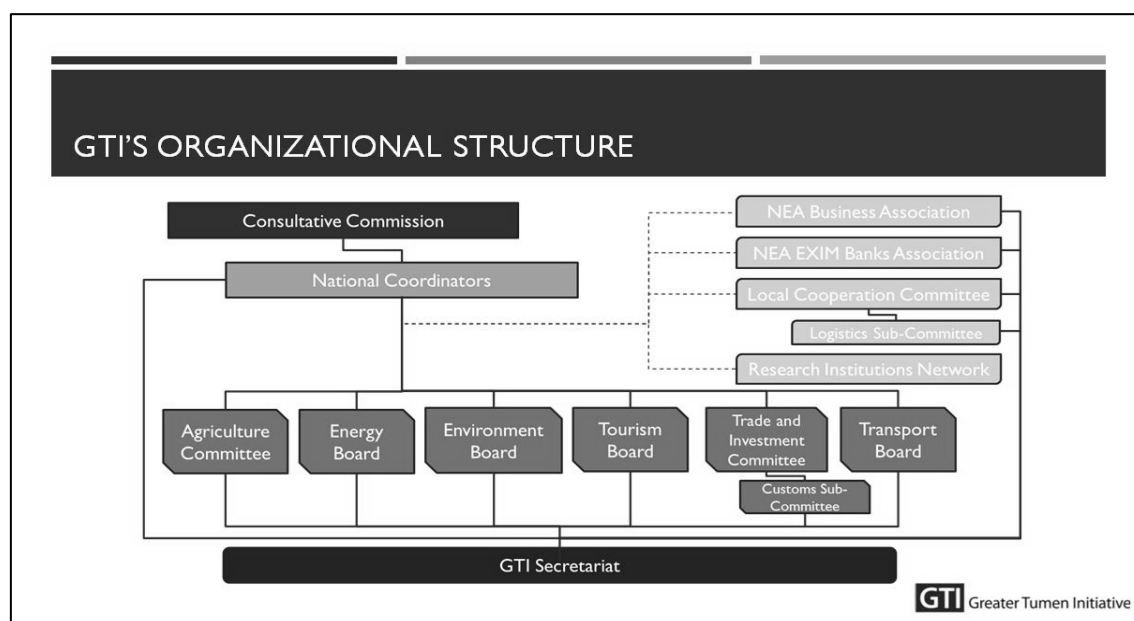
ーク（Research Institute Network: RIN）が設けられている。なお、GTI 移行以前に、民間企業関係者による Business Advisory Council という関連組織が存在しており、この組織の存在は 2005 年の長春合意に明記されていたが、その後消滅した。逆に、それ以外の機関は、長春合意には何ら言及はなかったが、その後に順次整備がされた。

これらのうち、本章での検討に関わる諮問委員会、運輸部会、LCC 及び EBA について、その概略を説明しておく。

諮問委員会は、経済・通商を所管する官庁の次官（副大臣）級の役職者で構成されている。改組前の TRADP 時代から設置されている機関である。年 1 回開催の開催が通例となっており、次回開催国が議長国を務めている。会議では、各下部組織や関連組織の 1 年の活動報告がなされ、翌年の事業計画や予算が決定される。毎回、会議終了時に総括文書として、開催地の地名を冠した宣言文（例えば、ウランバートル市で開催される場合は「ウランバートル宣言」など）が採択されている。諮問委員会構成員の下で各国の窓口となるナショナルコーディネーター（課長級）が指名されており、年数回の調整会合を持っている。

運輸部会は、他の下部機関と同様、GTI 移行後に設置された機関である。2009 年の第 10 回諮問委員会で設置が決定され、2010 年に第 1 回会合が開催された。諮問委員会と同様、基本的に年 1 回開催される。構成員は、参加国の運輸政策官庁の局長級担当者である。実際には、議長国を除くと、より低位の職員が代理参加することも多い。例えば、2021 年 7 月 1 日にオンライン開催された会議には、モンゴルと韓国は担当局長が参加したが、ロシアからは課長、中国からは副課長が出席した。

図 8-1 GTI 組織図（2019 年現在）



注：本図には、2020 年に地方協力委員会（Local Cooperation Committee）の下に 2 つ目の小委員会として設置された海洋協力小委員会（Marine Cooperation Sub-committee）が表示されていない。

出所：GTI.

LCC は、2011 年 9 月の第 12 回諮問委員会で設立が決まり、2013 年に第 1 回会合が開催された。基本的に広域自治体（省、道、州）レベル及びこれらと同格の位置づけを持つ市を統治する地方政府によって構成され、地方政府間の経済協力を促進するためのプラットフォームと位置付けられている。活動の主目的は、地方政府の能力向上、地方と中央当局間の政策調整の促進、共同協力プログラムやプロジェクトの実現、地方協力イニシアチブへの国際支援の獲得、GTI 以外の近隣諸国間の情報交換や知識共有の推進とされている。さらに、2014 年 8 月の第 2 回 LCC 会合において、特に陸海一貫輸送ルートの発展を目的として、LCC の下部機関としてロジスティクス小委員会（Logistics Sub-Committee: LSC）の設置が決まった。2015 年以降は LCC 会合の開催時に LSC 会合も開催されている。また、2020 年には、2 つ目の下部機関として、海洋協力小委員会（Marine Cooperation Sub-Committee: MCSC）も設置された。

日本は GTI メンバー国ではないが、鳥取県は LCC 及び LSC のメンバーであり、新潟県は LCC のオブザーバーとなっている。GTI が、地方間協力の実を得ることを優先して、形式論によって日本の自治体を排除することを避けたものと理解される。鳥取県は特に積極的で、これまでに 2 回（2014 年及び 2018 年）、LCC 会合の開催地となっている。

EBA は、2012 年に設立合意がなされ、2014 年 9 月の第 15 回諮問委員会において正式に設立された。構成団体は、中国輸出入銀行（China Eximbank）、モンゴル開発銀行（DBM）、韓国輸出入銀行（KEXIM）、ロシア開発・対外経済銀行（VEB）である。EBA の目的は、この地域の発展を妨げている資金供給不足の問題に対処することであり、GTR のインフラ整備プロジェクトに共同で資金を供給するためのメカニズムとなることが期待されている。

GTI の財政は参加国の拠出により成立している。ただし、その規模は小さく、基本的には事務局活動の経常経費を支弁する以上の支出は困難である。この問題の解決のために EBA が設立されたのであるが、後述するように実質的な成果を上げるに至っていない。

3 先行文献における GTI の活動評価

これまでに、GTI を主題として取り上げた文献は、国内外に一定数ある。ただし、その多くは、主として GTI の活動経過を概括的に報告したり、GTI を取り巻く環境としての国レベルでの政治・経済関係を分析したりするものである。総じて、結論として、GTI には「大きな発展展望がある」ものの、「政治・経済体制の違い」や「インフラ不足」、「資金不足」などの不利な条件に直面しており、「目標を実現するには関係者の一層の努力が必要」といった事柄を指摘しているに過ぎない（大图们江区域合作开发战略研究课题组 2006；鄭 2010；孫ほか 2016；趙ほか 2022 など）。これに対して、「特定の地方の振興を国際地域協力により推進するための枠組み」という GTI の特性を踏まえて、その活動の評価、

課題分析などを行っているものは少ない。そうした文献として、ここでは2件を紹介する。いずれも GTI 事務局長経験者が共同執筆者となっておりまとめられたものである。

Кадочников и др. (2016)は、GTI をロシアの極東開発政策との関連で重要な役割を果たす国際機関と位置付けている。そのうえで、当時活発に準備が進められていた GTI の独立法人化を軸に、GTI が直面する課題を8項目指摘している。その一つが地理的範囲の問題で、現状で「沿海地方の一部」とされている GTR の範囲に、ロシアの他の地域（ハバロフスク地方、イルクーツク州、アムール州など）を含めるべきであると主張している。併せて、組織の名称も変更すべきと主張し、具体例として「北東アジア経済協力機構（Organization for Economic Cooperation in North-East Asia）」という名称を提案している。この名称変更は諮問委員会での GTI 改組議論におけるロシア側の主張とも重なるものである。

Tuguldur & Brod (2021) は、GTI の特徴の一つとして「草の根アプローチ」を挙げており、各地方の現場に根差した発意による協力が行われていると指摘している。他方で、そのことが戦略的な全体プログラムの下での協力を難しくしているなどとして、今後取り組むべき4つの課題を提示している。具体的には、法人格の確立、投資資金の確保、関係者間での知識の管理・共有及び組織強化を上げており、著者らの関心の中心が GTI の組織運営にあることがわかる。

これら2件の文献は、GTI の地方振興への寄与という面に着目しつつも、地方を客体として捉える「中央」の視点から考察しており、地方政府が地方振興政策を推進するにあたり GTI がいかなる役割を果たしてくれるのかという地方側の観点が欠けている。

本章では、特に地方側の関心が高いロジスティクス分野における協力の実態に焦点を絞り、地方政府の視点からのアプローチを試みる。資料として用いるのは、GTI がウェブサイト上で公開している資料、及び筆者自身が参加した GTI 関連会議等での配布資料である。

4 ロジスティクス分野における協力の実態

4.1 戦略行動計画に示された基本活動方針

GTI の基本活動方針は、戦略行動計画（Strategic Action Plan: SAP）に示されている。SAP は諮問委員会で決定される。これまでに4次にわたる SAP が策定された。GTI への改組に伴って2005年9月に策定された戦略行動計画2006-2015（SAP2006-2015）が最初のものであり、これの途中改訂版として策定された戦略行動計画2012-2015（SAP2012-2015）が事実上第2次の SAP である。その後、戦略行動計画2017-2020（SAP2017-2020）を経て、現在は戦略行動計画2021-2025（SAP2021-2025）が推進されている。いずれの SAP も全体構成はおおよそ同一で、GTI の概要紹介を兼ねた導入部分に続き、共通ビジョン（common vision）及び戦略的目的(strategic objectives)を示したのちに、各重点協力分野に関する具体的な活動目標や協力項目などを示すという構成になっている。

ここでは、「共通ビジョン」及び「戦略的目的」に関する記述から、地方振興に関する考え方やロジスティクス分野における目的の変遷をたどってみたい。

「共通ビジョン」として4つのSAPに通底しているのは、「成長の極」を形成するという考え方である。その際、どこに形成するのかについては変化があり、最初のSAP2006-2015では図們江周辺に成長の極を形成することとしていたが、SAP2012-2015以降では特定の地域を示さずに北東アジア地域の発展のための成長の極を形成することを謳っている。また、SAP2006-2015及びSAP2012-2015ではGTRへの投資誘致を目指す姿勢を示していたが、それ以降には投資に関する言及はなくなった。さらに、SAP2021-2025になって、遠隔地や田舎を中心に地域開発（territorial development）を推進することも追加された。

「戦略的目的」のパートでは、共通ビジョンがより具体的に表現されており、箇条書き形式で記載されている。掲載されている項目数は、最初の2つのSAPでは8項目であったが、SAP2017-2020では12項目、SAP2021-2025では15項目に増加している。その中で、常に冒頭の2項目がロジスティクスに関する項目となっており、特に1点目はハードの輸送インフラ整備にかかる目的を示している。SAP2006-2015では、図們江下流域の北朝鮮及びロシアの港湾経由の貨物量を増加させるためのインフラ整備を目的として掲げた。これに対して、それ以降のSAPでは図們江地域への言及はなくなった。SAP2012-2015及びSAP2017-2020では、地域に関する限定は全くなく、経済協力・発展に資する輸送インフラの整備を図るとの趣旨が記載されている。これに対して現行のSAP2021-2025では、輸送インフラ全般ではなく、越境（cross-border）インフラに限定するという変化がある。各SAPの冒頭2項目のうち2点目には、ハードインフラ以外についての記述がなされている。最初のSAP2006-2015では、大連経由ルートよりも図們江下流域ルート輸送の運賃競争力を高めることによって後者経由の貨物量を年間10～15%増加させるという、かなり具体的な数値目標が掲げられていた。これに対して、それ以降のSAPでは、円滑なモノや人の移動を実現するための国境通過手続きの簡素化や効率化といった一般的な表現となった。

以上のSAP内容変遷の分析から、次の2点が指摘できる。まず、GTIにおいてロジスティクス分野の課題解決は最優先の課題であり続けているという点である。次に、GTIの開始時点では、図們江流域重視の姿勢が残っていたが、その後に不特定の国境地域全般へと関心地域が広がったという点である。注意すべきなのは、GTR全体の地方振興ではなく、図們江流域に代表されるような辺境の国境地域が重視されているという点である。

4.2 GTIへの改組当初のロジスティクス環境改善の取り組み

累次のSAPに示されているロジスティクス環境整備を優先する姿勢は、実務的にもGTIへの移行当初から明確であった。2007年の第9回諮問委員会では、5つの優先分野で合計10件のプロジェクトをGTIプロジェクトとして選定した。このうちの半数の5件が運輸部門に関わるものであった（表8-1）。単に数が多いだけでなく、内容の具体性においても他の分野とは一線を画している。

表 8-1 第 9 回諮問委員会（2007 年）で承認された GTI プロジェクト

I. Transport	1. NEA Ferry Route Border Infrastructure Framework 2. Modernization of Zarubino Port 3. Mongolia-China Railway Construction 4. Resuming Hunchun-Mahalino railway 5. China Road, Harbor Project in the border between China and DPRK
II. Energy	1. Capacity Building on GTI Energy at regional level
III. Tourism	1. Capacity Building on GTI Tourism at regional level
IV. Investment	1. Training Program for Officials from GTI Member countries
V. Environment	1. GTI Environmental Cooperation: focusing on Trans-boundary Environmental Impact Assessment (TEIA) in GTR and Environmental Standardization in the Northeast Asia 2. Feasibility Study on Tumen River Water Protection

出所：GTI ウェブサイト．<http://www.tumenprogramme.org:80/news.php?id=718>(2009 年 10 月 13 日アーカイブ)．

SAP の記述においてみられた，GTI への改編当初の図們江地域重視の姿勢は，これらの 5 件のプロジェクトすべてが図們江地域に関連することからも裏付けられる。

列挙されている 5 プロジェクトのうち，北東アジアフェリー航路プロジェクトは，新潟港とザルビノ港（ロシア），束草港（韓国）を貨客輸送フェリー船による三角航路で結ぶことを意図したものであり，GTI ではこのフェリー航路への接続輸送ルートとしての中ロ国境インフラ整備を包括的に進めようとした。ザルビノ港はインフラが貧弱であったため，その近代化プロジェクトが 2 番目に掲載されている。モンゴル・中国鉄道建設は，鉄道がないモンゴル東部と中国の内モンゴル自治区との間に鉄道新線を建設することにより，中国経由で日本海への新たな物流ルートを開設しようとするものである。琿春（中国）～マハリノ（ロシア）間の鉄道は，中国の吉林省とロシアのザルビノ港を結ぶために 2000 年代初頭までに新たに建設された路線である。この路線は，試験運行を行ったのみで野ざらしになっていたが，ここで掲げられているのは同区間の商業運転を開始させようとのプロジェクトである。中朝国境地域における道路・港湾プロジェクトは，中朝国境の元汀と北朝鮮の羅津港間の道路建設と羅津港改修を行うことによって，北朝鮮経由での貨物輸送の拡大を図るものである。

これら 5 つのプロジェクトのうち，明確に実現したと言えるのは琿春～マハリノ鉄道再開（2013 年）のみである。このほか，中ロ国境インフラやザルビノ港では一部の改修が実施されたが，北東アジアフェリー航路計画はとん挫した（第 5 章参照）。中朝間では，元汀～羅津港間の道路の改修は実現したが，港湾改修は実現していない。

4.3 運輸部会の枠組みにおけるロジスティクス環境改善の取り組み

前項の GTI プロジェクト選定時点で，運輸部会は未設置であった。言い換えれば，GTI プロジェクトは構成国の経済・通商所管官庁が選定したものであり，運輸政策所管官庁が直接関与したものではなかった。GTI プロジェクトは当初は事務局が推進する形となっていた

が、2010 年の運輸部会設置に伴い、形式的には同部会で推進すべきプロジェクトとして引き継がれた。

実際には、運輸部会における協力方針を確立するために、GTR における輸送回廊に関する総合的な調査が実施された (GTI 2013)。この調査結果に基づいて 2013 年 8 月の第 3 回運輸部会会合において、「地域運輸戦略 (Regional Transport Strategy: RTS)」と「中期行動計画 (Mid-term Action Plan: MAP)」が採択された。RTS の基本になるのは、GTR をカバーする形で設定された 6 本の輸送回廊 (図 8-2) である。これらの整備促進、利用拡大を図るため、RTS では 5 分野、具体的には「連結性」、「運輸インフラ改善支援」、「輸送回廊を機能させるソフトの支援」、「輸送回廊の運営」、「民間との協働」の各分野における政策展開を図る方針を打ち出した。

RTS と同時に策定された MAP では、これら 5 分野ごとに、整備を図るべきインフラ案件や政策課題を列挙した。前述の 5 件の GTI プロジェクトがいずれも MAP の中に取り込まれたほか、図們江地域以外の国境地域での運輸インフラや越境運輸インフラの整備案件が取り上げられた。ハードインフラ整備案件は 15 件あり、このうち概算事業費が示されている 11 件分の合計事業費は約 32 億ドルに達する。また、MAP には、国境通過手続きの改善といった地域を特定しない国全体に関わる政策課題も含まれている。MAP は当初、2016 年ころまでを想定したものであった。その後、若干の修正や案件の追加を行いつつ、累次の期間延長が行われた。

図 8-2 GTR 横断輸送回廊



出所：GTI(2013)。

地方振興の観点から RTS 及び MAP で注目すべきは、前述の 5 分野のうちの「輸送回廊の運営」の分野である。MAP では、輸送回廊の運営のために、3 層の体制を立ち上げることとしていた。第 1 層は、関係国の隣接地域が参加する輸送回廊に関する公式の対話の場である。第 2 層としては、輸送回廊上の具体的な区間でのプロジェクト推進を調整する国際的な運営主体を設立することを規定しており、まず琿春～ザルビノ港区間を対象として立ち上げることを想定していた。第 3 層では、輸送回廊のパフォーマンス管理のために、いくつかの共通指標を用いて、モニタリングを実施することを提起した。いずれの枠組みも、地方政府、さらには各地の物流事業者などの直接利害関係者が主体として関与することが想定されている。

2018 年 9 月に開催された第 8 回運輸部会会合に事務局から提出された MAP 進捗状況に関する資料によると、インフラ整備案件のうち 4 件が完成、3 件では何らかの準備作業が進行中であった。このほか、4 件については全く言及がなく、2 件（大連港と天津港）は MAP から除外されていた。完成した 4 件のうち 2 件は、最初の GTI プロジェクトの一つでもあった琿春～マハリノ鉄道の運行再開に関わる案件であり、残りの 2 件はロシアが北朝鮮との協力で進めたハサン～羅津鉄道改修事業と羅津港改修事業⁹¹である。このほか、ソフト面では中口間の綏芬河～ポグラニチヌイ国境における税関の開庁時間延長が実現したほか、GTR に限定されない進展事項として、国際物流に関する国際協定等への参加事例などが報告されている。また、国際複合一貫輸送に関するいくつかの調査（表 8-2）を実施したことも、実績として掲載されている。他方、上述した「輸送回廊の運営」に関しては、全く進捗についての記載がない。

表 8-2 運輸部会が実施した調査

調査名	完了年
GTI Transport Corridors Study	2013
Study on Software Support to the Operationalization of Transport Corridors in the Greater Tumen Region	2014
Trans-GTR Transport Corridors: Financing Infrastructure Development	2014
Evaluation Study of Sea-Land Routes in Northeast Asia	2014
Preliminary Forecast on Transport Volumes and Shipping Costs at Pacific End of Tumen Transport Corridor	2015
Research on Empirical Strategy of Dual Gauge Bogie in the Greater Tumen Region	2021
Feasibility of the Pilot Project for Sea-Land Intermodal Freight Transport in the Greater Tumen Region (GTR)	2022

出所：GTI 諮問委員会の各回の総括文書に基づき筆者作成。

RTS 及び MAP の内容およびその進捗について、地方振興という視点から評価すると以下の 3 点が指摘できる。まず、内容の多くが、大規模インフラプロジェクトや国全体の制度・

⁹¹ これら 2 件を総称して「ハサン～羅津」プロジェクトと呼ぶ。ロシア貨物を羅津港経由で輸送することを想定したプロジェクト。詳細は第 7 章を参照。北朝鮮は GTI を脱退しているが、朝鮮半島の東側を通過する GTR 横断輸送回廊の一部として、GTI 枠内での協力案件となっていたもの。

国際協定など、地方の立場からは要望するのみで主体的に関与する余地が小さい案件であるという構図になっている。第2に、2018年時点で実現したインフラプロジェクトはTRADP時代から議論されてきた図們江地域の案件であり、当該地方から関係者への継続的な働きかけが、最終的に成果につながったと言える。第3に、RTSで示された5分野のうち「輸送回廊の運営」に関しては、何ら進展がなかった。

4.4 輸出入銀行協会（EBA）によるザルビノ港近代化プロジェクトの検討

EBAは、GTIの協力を進めるにあたり、必要なインフラ整備資金をメンバー銀行が協調して供給することを目的として設置された。想定されている資金供給の手続きは、まずGTIメンバー国から提案された案件のうち、EBAが「共同プロジェクト」として採択したものを対象として、具体的な資金供与スキームの検討を進め、メンバー銀行の合意を経て資金提供（投資、融資など）が実行されるという流れである。

最初にEBAによるパイロットプロジェクトとして検討対象となったのは、ロシアが提案したザルビノ港の拡張計画のうちの一つである穀物ターミナル建設プロジェクトである。2016年にはEBAメンバー銀行間で、本件をパイロットプロジェクトとすることについての覚書が交わされた。

ザルビノ港近代化プロジェクトの発想自体は1990年代の初頭から存在していた。TRADPの枠内でも重要案件の一つであり続け、上述の通り2007年に決定されたGTIプロジェクトの一つでもあり、2013年に策定されたMAPにも盛り込まれた。プロジェクトの内容は、時の変遷につれて若干変化しているが、コンテナターミナル建設と穀物ターミナル建設が有望とみなされており、いずれのターミナルも相当程度、中国貨物を取り扱うことが想定されていた。EBAで共同プロジェクトとなったのは、このうちの穀物ターミナル建設の部分である。

残念ながら、EBAにおける検討状況ははかばかしいとは言えず、2022年の諮問委員会時点でも、融資・投資についての具体的な決定には至っていない⁹²。

EBAでは、ザルビノ港プロジェクトを巡る協議と並行して、新規プロジェクトの発掘にも取り組んできた。2020年には、アークティックLNG2向けのLNGタンカー15隻建造プロジェクト、「レオパルトの地」エコツーリズムクラスタープロジェクト、ロシアにおける韓国土地住宅公社による工業団地プロジェクトの提案がなされた。これらのうち、アークティックLNG2向けのタンカー建造はロジスティクスに関するものと言えるが、LNG基地は北極海に建設されるものであり、GTRの範囲を明らかに超えている。いずれにせよ、これらのプロジェクトは提案されたという段階にとどまっており、パイロットプロジェクトとしての採択にまで至ったのは、2024年時点で依然としてザルビノ港案件のみである。

⁹² プロジェクトの採算性が最大のネックであると想像されるが、機微な問題であるため、公表資料等には、検討の進捗に時間がかかっている理由についての具体的な言及がない。

4.5 地方協力委員会（LCC）とロジスティクス小委員会（LSC）における鳥取県の活動

上述の通り、LCC は 2013 年に第 1 回会合を開催し、活動を開始した。その後、2014 年の第 2 回会合において LSC の設立を決定し、2015 年以降は LCC の本会議開催に合わせて LSC の会合が開催されている。LSC の設置は、GTI の枠組みに参加する地方政府がロジスティクスの問題に特に大きな関心を持っていることを示している。この動きを主導したのは鳥取県であり、いわば戦略的ともいえる同県の取組は地方政府にとっての GTI の存在意義を考える上で、最も示唆的な事例である。

鳥取県は、他の日本海側の諸府県と同様に 1990 年代から環日本海交流に積極的であった。そのうえで一步踏み込んで、日本の自治体で唯一 LCC のメンバーとなっていることの背景には、境港（鳥取県・島根県）～東海（韓国）～ウラジオストク（ロシア）で運航されていた定期フェリー航路⁹³の存在がある。鳥取県は、同航路の利用促進のため、日韓間及び日露間の貨客輸送に加え、中国東北部の吉林省や黒龍江省と日本との間の貨物輸送ルートを確認したいと考えていた。この面で、GTI の枠組みが有効だと判断したものと考えられる。

具体的には、鳥取県は上記フェリー航路を使って日中間で試験的に貨物輸送を行って、その有用性や実務上の課題把握を行うという形の試験輸送事業を実施してきている。こうした試験輸送事業の実施には多数の関係機関・団体が関わることになり、その調整は複雑であるが、鳥取県はその調整の場の一つとして LSC の場を活用した。現実には、鳥取県が 2016 年、2018 年、2019 年に実施した試験輸送事業は、いずれも LSC のプロジェクトとして実施し、LCC メンバーであることのメリットを活用した。特に、2018 年の試験輸送に先立ち、2018 年 4 月に GTI 事務局が LSC メンバーとロシア連邦極東税関及びザルビノ港関係者との協議の場を設営したことは、鳥取県にとって非常に有意義であった。通常、地方政府が他国の中央政府機関と直接協議を行うことは容易ではないが、GTI の枠組みを利用してこれを実現したことになる。GTI の組織の中に、貿易・投資委員会税関小委員会があり、GTI 事務局とロシア連邦税関の間に組織的接点が存在していたことが功を奏した。2018 年 4 月の会合では、鳥取県側からロシア領内通過貨物の取り扱いなどについての懸念事項を税関側に伝え、ロシア側からの協力の約束を取り付けることができ、その後の試験輸送の円滑な実施につながった⁹⁴。

5 地方振興にとっての GTI の意義に関する考察

前述の通り、LCC が早くも第 2 回会合において、陸海一貫複合輸送ルートの発展を目的として LSC を立ち上げたことは、GTI に関与しようとする地方にとって、この問題がいかに重要であるかを物語っている。

⁹³ 2009 年から運航していた DBS クルーズフェリーは 2019 年 11 月に運航を中止し、その後倒産した。船舶を引き継いだ韓国のトゥウォン商船が 2024 年 8 月に境港への運航を再開した。

⁹⁴ 2018 年 6 月 13 日に鳥取県で開催された第 6 回 LCC 会合における鳥取県職員の発言による。

一般論として、地方振興を図る地方政府の立場においては、域内生産物の販路拡大のための物流インフラ整備は重要な政策課題である。と同時に、大規模な交通インフラ整備や通関など国の制度に関わる課題を独力で解決するのは困難である。自国内の問題であれば、中央政府などに対する要望活動についての一定のノウハウを持つが、他国領内における課題については何らの手立てを持たないのが一般的だろう。そこで、地方政府から GTI に対する期待として浮かび上がってくるのは、こうした国際インフラ整備の促進や、各国制度の整合性の向上、制度運用面の効率改善などの面での調整、仲介といった事項である。これらの事項に焦点をあてて、上述してきた GTI の取組を改めて整理して考えてみたい。

残念ながら、GTI が国境インフラ整備において大きな役割を果たしたとはいえない。事実、GTI が取り組んだプロジェクトのうち実現したものは、琿春～マハリノ鉄道再開及びハサン～羅津プロジェクトのみである。前者は、GTI への移行前の 2000 年に基本的なインフラは完成済みであり、ロシア側オペレーターの変更や若干の付帯設備の整備によって鉄道運行にこぎつけたもので、本格的なインフラ整備事業とは言えない。また後者の完成は北朝鮮脱退後であり、その観点から厳密に言えば、GTI の枠外での協力として実現したプロジェクトと位置付けられるべきものである。

期待外れに終わったプロジェクトの象徴は、ザルビノ港の近代化プロジェクトである。TRADP 時代から GTI の最優先プロジェクトの一つとされてきたものの、2024 年時点で、実施段階に移行するめどすらたっていない。プロジェクト資金の調達が最大のネックであるとの認識に基づいて、EBA を設立するという動きはあったものの、その EBA での議論も事実上、中断している状態である。

こうした現実の背景には、インフラ整備資金の大きさに比べて、最高意思決定機関が次官級に過ぎない GTI が活用できるリソースが小さすぎるという構造的な問題がある。今後も、GTI 枠外の二国間協力、多国間協力の一環として推進されようとする案件に対して、GTI が一助となるという程度の役割しか果たしえないであろう。

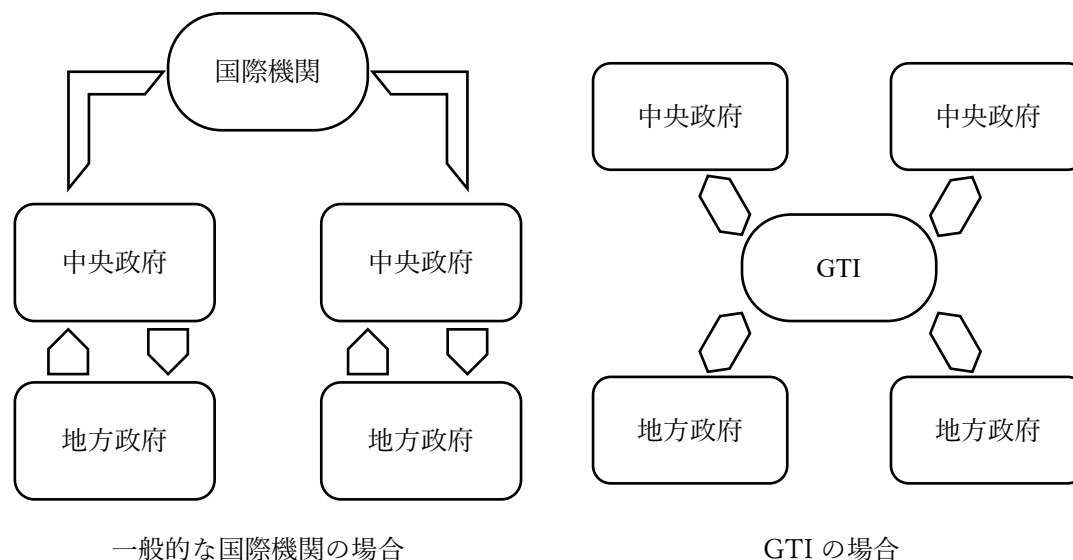
これに対して、あまり大きな資金を必要としないソフト面では、理論上は GTI が比較的大きな役割を果たしうると考えられる。とはいえ、国の制度全般に関わるような課題については、越境インフラ建設の場合と同様、GTI 枠外での国際的な課題解決のプロセスに GTI も協力するといった関わり方にならざるを得ない。こうした中、中ロ国境での税関開庁時間の延長は、GTI の現場の課題に関する地方の具体的な期待に応えた数少ない事例の一つと言える。また、運輸部会が実施したさまざまな調査の大半は、国際複合一貫輸送に関するもので、LSC 設置に象徴される地方のニーズに応えようとする GTI の意志が感じられる。

他方で、潜在的に GTI が果たせるはずの役割を十分に果たし切れていない分野があることを指摘しておきたい。LCC という機関を持つ GTI は図 8-3 に示すように、一般的な国際機関と違い、異なる国の地方政府と中央政府の意思疎通の場を提供するという役割を果たしうる。この面での数少ない有効事例の一つと言える鳥取県のケースでは、日本の地方自治体の政策推進に対して、ロシアの連邦政府機関の協力を得るためのお膳立てをするという

役割を GTI が果たした。この観点から残念なのは、MAP に示された「輸送回廊の運営」に関わる諸機関の設置提案が、全く進展がないままにたな晒しになっていることである。GTI 全体で見れば、MAP で提案された第 3 層にあたる「共通指標を用いたモニタリング」に近い形で、LSC メンバー間での情報共有の取組は実施されている。LSC 会合ごとに、それぞれの地域における運輸インフラ整備の進展状況や直面する課題、輸送量に関する情報を共有している。ただし、その成果は MAP 推進主体である運輸部会にフィードバックされていない。このことも含め、運輸部会と LCC 及び LSC との連携は十分とは言えない。地方政府が日常的に抱える問題意識や LSC の活動などから浮き彫りになった課題などを、各国の運輸政策官庁担当者と共有することが有意義であることは論を俟たない。GTI 内部でもこうした認識は共有されており、運輸部会会合で LCC や LSC の活動が報告されたこともある。ただし、事務局が代弁する形での報告であり、双方が直接意見を交わす場となっていない。

なお、地方政府間相互の協力を促進するという面では GTI は一定の役割を果たしていると言える。マスコミ等で得られる他国の情報は限定的で、特に辺境に近い地方部の動向についての正確な情報を得ることが難しいという状況の中で、上述の情報共有の仕組みを通じて正確な情報を得られることは有意義である。また、定期的な会合を通じて構築される人脈は、GTI 枠外での地方間協力にとっても有益であろう。

図 8-3 国際機関と中央政府、地方政府の関係模式図



出所：筆者作成。

本章の主題としてきたロジスティクス分野とは異なるが、韓国・江原道は 2013 年から毎年、「GTI 国際貿易投資 EXPO」という行事を開催してきた。地方政府主催の行事であるが、GTI 事業に位置づけることで、国際イベントに格上げしている事例である。また、吉林省では、2019 年に諮問委員会が長春市で開催される際に、同省が例年開催している「中国-東北

アジア博覧会」や「東北アジア協力フォーラム」と日程調整を行って、これらの地方主催行事を GTI 構成国からの代表団にアピールする機会として利用した。吉林省と同様の形で、地元主催行事のアウトリーチを広げるために GTI の会議を活用する手法は、鳥取県など各地で実践されている。これらも地方政府による GTI 活用方策の一つである。

6 本章の結論

GTI は、地方振興を志向するという独特な性格を持つ、北東アジア地域における政府間の国際協力枠組みである。GTI では、運輸分野を重視し、ロジスティクス環境の改善を最優先課題と位置付けて、GTR における地域協力を推進してきた。大きな方向として、GTI に関与する地方政府の期待に沿っていると言える。しかしながら、これまでの実績の中に、GTI ならではのと言えるような、特定の地点に特化した成果は乏しい。GTI の政治的、資金的資源は、大規模な国際交通インフラ整備や国際協定の締結を実現するには小さすぎる。

こうした現実を踏まえて、GTR 及びその周辺の地方政府（及び地方社会）は、GTI に対して何を期待できるだろうか。まず挙げられるは、自国以外の域内国の中央政府省庁にアプローチするための場として活用することである。これは、自らの政策実現や事業実施にあたって、他国政府の役割がカギを握るケースにおいて有効である。より一般的には、政策や事業の有効性を高めるための情報交換や情報発信の場として、GTI が活用できると言えよう。地方間の国際協力の基盤として地方政府間での「顔が見える」人的ネットワークは重要であり、こうした人脈形成・深化の場としての GTI の役割は大きいと考えられる。ただし、これらはあくまで可能性であり、それを実現するには、地方政府の側が明確な意図を持つことが不可欠である。

なお、運輸部会において必ずしも地方政府との連携が円滑でないという現実に鑑みると、GTI の枠組みの中に各国の地方振興政策担当省庁を取り込むという方策により、GTI の実効性が高まるものと期待される。GTI 枠内での様々な議論の中で、地方政府が各地の実態に即した具体的な問題提起をすることは有益であるものの、GTI の中核を担っている通商政策担当省庁と必ずしも議論がかみ合うとは限らない。地方振興を担当する省庁が「通訳」することで議論が深まることが期待できる。これらの省庁の側からしても、国際協力の場面が限定されている中で、GTI を通じた国際的な政策協議を行うことは政策の幅を広げる意味でも有益であろう。

最後に本章での分析の限界についても述べておきたい。本章は GTI の活動や成果について詳細に検討してきたが、他の類似事例との比較を行っていないため、十分に客観的な評価であるとはいえない。世界には様々な地域協力の枠組みが存在しており、その中にはバルーン海海域における協力、EU の越境地域協力、大メコン圏（GMS）開発など地方振興を目

的とする例もある。GTI の課題や展望等をより明確にするためには、それらとの比較検討が必要だと考える。今後の研究課題としたい。

参考文献

【日本語】

新井洋史. 2016. 「北東アジア地域経済協力の新たな国際機関設立へー第 16 回 GTI 諮問委員会の議論から」. ERINA REPORT (PLUS), No.130, p. 46-47.

鄭雅英. 2010. 「中国・図們江開発計画の新展開--先導する「長吉図」と「延龍図」」. 大阪市立大学経済学会経済学雑誌, 111(3), 54-73.

李燦雨. 2003. 『図們江地域開発 10 年—その評価と課題』. ERINA booklet vol, 2, 環日本海経済研究所.

【英語】

Greater Tumen Initiative (GTI). 2005. *Changchun Agreement*.

Greater Tumen Initiative (GTI). 2013. Integrated Transport Infrastructure and Cross-Border Facilitation Study for the Trans-GTR Transport Corridors.

Tuguldur, Baajikhuu and Magnus Brod. 2021. Regional Economic Cooperation and Integration in Northeast Asia – The way forward under the GTI Framework. ERINA discussion paper No. 2107, p.28.

【中国語】

赵儒煜, 于亮, & 娜塔莉亚. 2022. 「大图们江国际合作回顾与展望」. 社会科学战线, 3, 242-249.

大图们江区域合作开发战略研究课题组. 2006. 「大图们江区域合作开发战略的思考」. 社会科学战线, 3, 76-83.

孙瑞杰, 魏婷, & 杨潇. 2016. 「图们江区域合作新格局的构建和策略」. 宏观经济管理, 3.

【ロシア語】

Кадочников П.А., Ячеистова Н.И., ГушинЕ.С. Внешнеэкономическая политика России в Азии и трансформация Расширенной Туманганской Инициативы // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. № 3. С. 14-28.

終章 政策的示唆，今後の研究課題

1 論文全体の振り返り

世界各国はそれぞれが独自の特徴を持ち、同様に世界の各地域もそれぞれが独特である。こうした中で、北東アジア地域が特別に独特であるかどうかについては、さまざまな見方がありうるかもしれない。とはいえ、わずか6か国（見方によっては一部の国・地域を除外あるいは追加して5〜7か国程度）のみで構成される地域でありながら、経済規模、軍事力に代表されるような国力、経済体制、政治制度、市民社会のありようなど、様々な面での域内国のばらつきの大きさという点では、世界でも相当際立っているといえよう。

本研究は、その北東アジア地域における地方振興に焦点を合わせた。元来、地方振興にかかわる問題は、国内における「中央—地方」関係として捉えられることが多いテーマである。典型的には、発展する中央と発展から取り残された地方とが存在する中で、中央政府による特定の地方への公共投資や補助金といった形での再配分を通じて、国土全体の均衡ある発展を図るという枠組みをとる。その際、どの程度の格差までを「均衡」の範囲として許容するのか、あるいは、地方振興のための中央政府からの資源（再）配分はどの程度が適切なのか、これらの資源をどのような形で投入するのが有効であるか、これらを決定する政治プロセスはどうあるべきかといった課題が実務上、また学問上において問われる問題である。こうした枠組みでの議論の中で、国外アクターの存在や役割が議論されることはまれである。

本研究でとりあげた北東アジアの地域協力、中でも環日本海地域の協力は、各国国内の地方振興を、国際協力を通じて進めようとのコンセプトを持つものであった。環日本海経済圏といった用語が喧伝された1990年代の議論は、それ以前の数十年間の期間に実在しなかった越境交流について論じていたという制約もあって、実務的な検討が少なく、理念先行的かつ当為論的であった。改めて2020年代に振り返った時、結果として環日本海経済圏が夢に終わったことは、第2章で見たとおりである。

なぜ「実現すべき姿」が実現しなかったのか。まず多くの人が思い浮かべる理由は、国際情勢あるいは地域情勢がそれを許さなかったというものであろう。この30年あまりの間に、「国益」、「地政学」、「安全保障」といったキーワードが多用されるようになり、「ボーダーレス社会」、「グローバル経済」といった論点は次第に光を失ってしまった。2022年のウクライナ戦争開始以降、こうした傾向はさらに強まったように思われる。筆者は、こうした国際情勢や地域情勢の変化を北東アジアに投影する議論を否定するつもりもないし、批判するだけの知識や材料を持たない。筆者の問題意識は少し違うところ、すなわち、失敗の原因を地域情勢にだけ求めてよいのかという点にある。逆に言えば、情勢が改善すれば、実現できることになるのか、と考えた時に必ずしもそうとは言えないと考えるのである。より

具体的には、国際的視点のみならず、地方振興という国内政策的視点からの検討が必要ではないのかという問題意識を持ち続けてきた。

本研究では、地理的にはロシア沿海地方を中心においたロシア極東地域および環日本海地域といった広がりを見野におさめ、経済分野としては物流・ロジスティクスを軸として、様々な側面からの分析を行った。第3章及び第4章は、本題の検討に入る前の準備的分析と位置付けられる。まず第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た。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な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章で確認した。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が示された。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が推定された。

第5章～第8章が、国際協力を通じた物流の改善という本研究の本題に関わる部分である。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。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た。

第5章で取り上げたのは、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。とはいえ、全体として難しい状況の中で、既存航路を活用しながら複合一貫輸送サービスを提供する形態が小規模ながら継続している事例があったことを付言しておく。

次に、個別企業から政府の対応に視点を移した。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を行った。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た。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。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と言わざるを得ない。

第7章では、これまで提起されてきたロ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た。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ものと評価される。

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ティブ（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た。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、ここでの事例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垣間見えた。

2 政策的示唆

慎重な言い方をすれば、本研究から得られた結論は極めて限定的である。新しい国際協力モデルを提示するといった結論には至っていない。とはいえ、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ことを確認したことは有意義であったと考える。

それに加えて、本研究での分析結果を踏まえて、やや強引ながらもいくつかの仮説的な政策的示唆を引き出してみたい。

本研究、特に第6章におけるロシア側の分析などから、国際協力案件と国内の地方振興政策の断絶があることが浮き彫りになった。なぜこうしたことになっているのだろうか。その答えは、第8章で事例として取り上げた鳥取県の取組が逆説的に示唆してくれているように思う。筆者のこれまでの実務経験に照らして考えると、外交政策・通商政策の担当者はそれぞれのコミュニティ内において国境をまたいで共通言語で意思疎通を図ることができるが、彼らは必ずしも国内問題である地方振興のロジックを知らない。他方、地方振興政策の担当者⁹⁵は、他国のパートナーたちと直接協力する場を持たない。かろうじて実態を持つのは、自らが属する省庁の国際部局経由で、さもないと外交担当省庁を通じて情報共有や政策調整を図るという形である。地方政府レベルでも事情は同様で、地方政府内の国際部局経由で意思疎通を図ることができればまだよい方であり、現実には中央省庁経由となることもまれではない。しかも、様々な国内の（場合によっては国内の一部地域だけに限定される）ローカルルールを常識として認識している彼らは、国際地域協力における（比喩的な意味で

⁹⁵ 日本を例とすれば、総務省や国土交通省などの中央省庁の地方振興部局、地方整備局や地方経産局などの中央省庁の地方部局、道府県や市町村のインフラ整備部門や地場産業支援部門などの職員を想定している。

の)「共通言語」を持っていない。直接的な意味での外国語能力という観点からも、地方政府の国内業務担当者の多くは、文字通りの言語の壁に直面している。鳥取県が GTI の場を活用している事例は、こうした構図を突き破る前例として注目すべきものである。

もう一点、第 5 章などで論じた「北東アジア輸送回廊」構想をどう評価すべきかについても考えてみたい。同構想は、北東アジア経済圏の形成には、自由なヒト・モノの移動が不可欠であるとの前提に立ち、そのための輸送回廊整備を提言するものだった。本研究で検証した事実、すなわち北東アジア地域での経済交流は深化したが、環日本海地域ではそうではなかったという点を踏まえると、次のような解釈が可能だと考える。すなわち、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。一言で言えば、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ことになる。

このことを、さらに大胆に環日本海経済圏構想全体に敷衍して考えると、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」、というストーリーになる。

3 今後の研究課題

本研究では幅広いテーマを取り扱っている。相当に長い期間の研究活動の集大成として取りまとめたものであり、この間の筆者（並びに研究パートナーら）の関心事項の変遷が反映されているほか、その都度様々な分析手法を取り入れている。そのことにより、本研究はかなり幅広いものとなったと自負している。同時に、いずれの章においても一定の結論を得つつも、さらなる研究課題を積み残した形となっている。

もはや手に余る積み残し課題を抱えている状態であり、ある程度の優先順位付けが必要である。最も優先的に取り組みたいと考えているのは、上述の仮説的な政策的示唆で取り上げた国際協力への地方政府の関わり方の探求である。特に、GTI の地方協力委員会が、国際協力政策と国内の地方開発政策の橋渡しを担うことができるのか否かに関心を持って、継続的に研究を行っていききたい。さらに、可能な範囲で実務的に協力もしていきたい。

仮説的な政策的示唆の 2 点目に関連して、釜山港を中心とした北東アジア国際物流というテーマにも取り組んでみたい。本研究ではほとんど触れてこなかったが、北東アジアの国際物流において、過去 30 年に釜山港が果たしてきた役割は大きい。釜山港をハブとした地方港ネットワーク形成は、基本的には市場原理に基づくものであり、政府間の国際協力の要素はほとんどなかったため、本研究では取り上げなかった。だからこそ、日本海を横断する複合一貫輸送と対比させる形で、同港の機能や課題を検討することの意義あるものと考ええる。その延長線上で、日本の港湾政策、さらにはそれを包括する国土政策なども研究の視野の中に置いてみたいという思いもある。

また、北東アジア地域と他の地域との比較にも関心がある。筆者の限られた知見に基づけば、EU における国境地帯の地方振興の問題は、EU の中央政府にあたる欧州委員会が推進する「国内政策」と位置付けることができる。ASEAN における地方振興政策の象徴例とされている GMS は、ADB を中心としたドナーが協力の推進役かつ調整役を担っていると見ることができる。これに対して、北東アジアは特定のプレーヤーがリーダーシップを発揮することが困難な状況にある。こうした構造の違いが、どのように地域協力に影響を及ぼしているのかという問いも興味深い。

さらに、2022 年以降の新たな情勢を踏まえたうえで、北東アジア地域、中でも環日本海地域の地方振興がどのように定式化できるかという問いも大きな課題である。現在進行形で進んでいるのは、地理的に規定される「経済圏」的な方向ではなく、政治体制や政治的志向の違いに基づく地政学的な「経済ブロック」化のプロセスであるように見える。例えば、第 2 章で取り上げたエネルギー資源貿易の分野で現実には生じているのは、ロシアに隣接する非友好国が禁輸に動き、友好国は遠隔地であっても買い増すという行動である。ウクライナにおける戦争が終結するなど、事態が一定程度落ち着きを見せた段階で、様々なデータや事実関係の情報などを収集し、総合的に検証・検討を行ってみたい。

本研究を一つの論文として発表するところまでこぎつけたが、研究課題は山積しており、身が引き締まる思いである。

謝辞

本論文は、北海道大学文学院人文学専攻スラブ・ユーラシア学研究室への入学を機に執筆、取りまとめを進めたものである。筆者の努力不足で在学中には提出できなかったが、研究室教員の皆様の励ましもあり、課程博士論文として受審できる期限内に提出することができた。単位修得退学時の主指導教員であり、論文審査の主査も務めていただいた服部倫卓教授には、途中からご指導いただくことになったという経緯にも関わらず、準備した論文原稿の足らざる部分を鋭くご指摘いただいた。それらに基づく考察を行ったことで、論文全体のバランスが大きく改善したものと考えている。入学時の指導教員であった田畑伸一郎教授からは、1990年代後半から30年近くにわたりロシア経済の分析視角や知見を学ばせていただいた。副指導教員であり、また論文副査も務められた岩下明裕教授にも、長年にわたり北東アジア地域研究に関する知的刺激をいただいた。仙石学教授、大西富士夫特任准教授には期間は限られていたものの副指導教員として貴重な助言を賜った。文学院人間科学専攻の橋本雄一教授には、他専攻の論文の副査という難しい役割を担っていただいた。さらに、3年間の在学中の総合演習の場では、スラブ・ユーラシア研究センターの教員、院生の皆様から多くを学ばせていただいた。あらためて皆様に深く感謝申し上げる。

また、本論文はいわば筆者の半生を取りまとめたものである。遠い学生時代からはじまり、今日に至るまで、数えきれないほど多くの方々から指導をいただき、また共に考える機会を得た。今こうして謝辞を認めていると、それらの方々の顔が次々と思い浮かんでくる。しかしながら、大変心苦しいことではあるがすべての方のお名前をここに挙げてお礼を述べることは断念せざるを得ない。その中で特に、学位取得を粘り強く促して下さった東京大学大学院工学系研究科教授（役職は当時、以下同じ）の伊藤滋、大西隆両先生、また公益財団法人環日本海経済研究所代表理事の西村可明、河合正弘両先生、ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所長のパーベル・ミナキル先生には、衷心からのお礼を申し上げたい。そして、新潟県庁でのロシア関連業務や国際物流関係業務など、出向先の経済企画庁での対ロシア市場経済移行支援業務、環日本海経済研究所での調査・研究活動、そして現職場である新潟県立大学の職務において、それぞれお世話になった上司、先輩、後輩、カウンターパートの方々と一緒に仕事をした多くの経験がこの論文の行間にしみ込んでいる。そのことへの言及をもって、皆様への感謝の言葉に代えさせていただく。

最後に、私事ながら家族への感謝を記すことをお許し願いたい。まずは、この世に生を与えてくれた父母にあらためて感謝の意を表したい。妻・恵は、大きくは筆者の研究者への転身を許容してくれたこと、また細かいところでは頻繁にある国内外出張に常に快く送り出してくれたことなど、ほぼすべてのわがまをさらりと受け流してくれた。彼女の極めて稀有な大きさの度量なくして、この論文は成立しなかった。健太、祥太、知沙の3人の子供たちは、幼いころは心の支えであり、彼らが高等教育に進むころには負けられないライバルとなり、筆者の心を奮い立たせてくれた。その上で、北海道大学在学中に早逝した健太の思い

が論文の最後の仕上げを後押ししてくれたように思う。家族に対する心からのありがとうの言葉で本論文を締めくくる。