

【論文】

東京発ロンドン行きの列車は走るのか： シベリア鉄道延伸構想にみる国際関係

Feasibility of direct train service from Tokyo to London:
Profit and loss account for the Trans-Siberian Railway extension concept

井手 康 仁
IDE Yasuhito

目次

- はじめに
- シベリア鉄道北海道延伸構想のインパクトと政治的背景
 - 延伸構想の中身とインパクト
 - 政治的背景
- シベリア鉄道の優位性の変化
 - 1970年代から2000年頃まで
 - プーチン時代
 - 一带一路との関係
- 中露関係とシベリア鉄道の北海道延伸の目論見
 - ロシアにとっての中国リスク
 - リスク分散先としての日本
- おわりに

要旨

2016年にロシアから提案されたシベリア鉄道の北海道延伸案は、日本国内で大きな注目を浴びたが、中身を精査してみると日本側には必ずしもメリットのある提案ではなく、ロシア側の願望が色濃く反映されたものだったと言える。しかし、北方領土返還の機運を高めたい日本政府は、他の経済協力案件共々前向きに検討する姿勢を示した。折しも西側各国は、ロシアのクリミア編入を受けた経済制裁を発動中であったが、当時の日本の対露制裁は「真空斬り」といわれる形式的な制裁にとどめられており、安倍政権はロシア側に恩を売って北方領土問題での譲歩を引き出し、自らの政治的レガシーにしようとの思惑が

あった。ロシア側もそんな日本側の足元を見ていたのである。シベリア鉄道の北海道延伸案は、ロシアにとっては極東やシベリアで増大する中国の影響力に対抗するという意味合いも大きかった。一帯一路構想が本格的に実現すると、ロシアは欧亜間のランドブリッジとしての地位が大きく損なわれる危険性があり、そうしたリスクを回避するためにもシベリア鉄道の近代化並びに北海道延伸を実現させたかったのである。日本は、そうしたロシア側の事情も計算の上で、今後は上手に立ち回る必要があるのではないだろうか。

1. はじめに

2016年のウラジーミル・プーチン・ロシア大統領訪日に合わせて、ロシア側から突如発表されたシベリア鉄道の北海道延伸構想は、経済界から鉄道ファンに至るまで、日本国内で大きな注目を集めた。JRからは慎重な意見が出たものの、当時の安倍晋三内閣は前向きな姿勢を見せ、日本国内において目立った反対意見は出なかったばかりでなく、期待感を表明する著名人らも相次いだ。しかし、2022年のウクライナ侵攻に対する対露経済制裁実施とそれに対するロシア側の対抗措置によって、領土問題解決への日本側の一方的な期待や、日露経済協力へのロシア側の期待がほぼ消え去るとともに、JRが大陸横断鉄道と接続するのではないかという大きな夢からも覚めた。本稿では、ようやく落ち着いた議論ができるようになった現在のこの状況下で、主に以下の3つの点から、この度のシベリア鉄道の北海道延伸提案について分析を試みるものである。

1点目は、そもそもこの提案はどういうものだったのかということである。ロシア側の狙いはどこにあったのか。ロシア側は、本音では実現可能性は低いかもしれないと考える一方で、あわよくば日本の資金と技術で実現できればと考えており、さらにこの構想が実現するならば、極東での中国の影響力の高まりを相殺できるのではないかと計算していたのではないだろうか。

2点目は、この壮大な構想が発表された当時、西側諸国はロシアのクリミア侵攻・自国領土編入を受けて経済制裁を発動中であつたのだが、そういう時期に、なぜ日本とのシベリア鉄道接続という壮大なプロジェクトをロシア側が持ちしてきたのかということである。

3点目は、欧亜間のランドブリッジとしてのシベリア横断鉄道の価値についてである。本稿では、その価値の変遷を、中国が推進する一帯一路との関係も含めて考察してみたいと思う。一帯一路は、ロシアにとっては下手をすると中国の影響圏に飲み込まれる可能性のある構想であり、本音では面白くなかったはずである。そこで、日本と中国を競わせればロシアとしては一石二鳥となる。また北方領土における経済協力活動についても、ドミトリー・メドベージェフ首相は、「真っ先に来た人に優先権があたえられる。隣人ある日本でもいいし、中国や韓国の友人たちでもよい」¹⁾と発言して日本側を急かすことを忘れなかった。

これらに加えて、日本世論の反応にもふれておきたい。北海道延伸構想はともかくとして、シベリア鉄道関係での協力は古くて新しい提案である。従来から、シベリア鉄道の近代化に日本は協力をしてきた。それが、今回はもう一段階上がった要求と言える。今

回、ロシアはシベリアや極東開発における様々な要求を「経済協力」として求めてきており、安倍首相はそれを断るどころか異例の「ロシア経済分野協力担当大臣」まで用意して腹心の世耕弘成を据え、積極的に応じようとしてきた。こうした政府の対応を世論はどうみてきたのだろうか。

ここで先行研究に関しても述べておこう。従来から日欧間の物流におけるシベリア鉄道利用の優位性や、その近代化・延伸に対する日本の援助（ロシアは単独でそれらを行うことが困難である）の経済的効果についての研究は、例えば辻久子や屋敷真理子らの研究をはじめとして多数なされてきており、程度の差はあれ、先行研究の多くはそれを肯定的に評価してきた²⁾。一方、それが日露関係に与える影響について、政治・外交的効果の側面からの検討は事実上なされてこなかった。なぜならば、そもそもシベリア鉄道近代化や延伸に対する援助を含めた日本の対ロシア援助そもそものが、北方領土問題解決にプラスになるのか否かという観点からのみの議論に終始してしまったためである。もちろん、日本政府が北方領土問題の解決（領土の返還）を抜きにした対露協力の実施可能性を検討することを許容する国民的合意の形成が無いことも、その大きな原因である。1956年の日ソ国交回復以降、日露（ソ）首脳会談が行われるたびに、「北方領土問題で進展があったかどうか」をモノサシとして、首脳会談の達成度ないし成否を判断するかのよう報道を続けてきたマスコミの責任も大きい。そこで本稿では、シベリア鉄道北海道延伸計画の政治・外交的効果とその限界について、日本側・ロシア側双方の視点からの議論を試みることで新しい視点を提供しようとするものである。

なお、本稿執筆時点で、日本は、ロシアのウクライナ侵攻を受けて対露経済制裁を発動中であり、現地調査することももちろんのこと、ロシア側関係者に直接インタビューをすることも困難な状況となっている。日本側関係者の口も重く、各種の資料が入手しづらいのが現状である。それでもネット上には両国の資料が比較的豊富にあるものの、事実確認が困難なものも存在するため、執筆にあたっては検証可能なもののみを利用した。

では、議論を始めるにあたって、最初に日露関係の現在地を確認しておきたい。2022年2月に突如ロシアがウクライナ全土に向けて本格的に軍事侵攻を開始してから2年余りが経過した。ロシア側が「特別軍事作戦」と呼称するこの戦争ははまだ決着をみることなく延々と続き、その行方は混沌としている。ウクライナ侵攻に対して日本は、西側諸国と足並みをそろえて対ロシア制裁に踏み切った。一方、2014年に発生したロシアによるクリミア侵攻・編入は、改めて今考えると今日まで続くウクライナ侵攻の第一歩であったと見做すことが可能なわけであるが、この時に日本がとった経済制裁は、不十分かつ抜け穴だらけのものであった。これは、日本があえて甘い姿勢を見せることによってロシア側の歡心を買ひ、北方領土返還が促進されることを期待しての対応であったとされる。事実、こうした日本政府の対応を好意的に評価する者も少なからずいた。しかし、今回は、ようやく日本政府は吹っ切れたかのように、他の西側諸国と一致して対応をすることができた。事実上、現プーチン政権との北方領土の交渉を諦めたとみなすことのできる、潔い態度である。今回の侵攻に対して、日本がここまで明確な制裁を発動するとはロシアは想定してなかったのであろう。日本の厳しい態度に直面すると、これに対抗してロシアは、日

本を「非友好国」に指定し、既に自ら拒否していた領土交渉を改めて拒否してみせた。だが日本は焦る必要性は全く無い。冷静に振り返ってみると、北方領土に関する交渉は、もう20年近くもロシア側は事実上拒否してきており、いまさら改めて交渉拒否を再確認されても日本にとっては痛くも痒くもない。プーチンは、2005年9月以降、ロシアの四島支配を「戦争の結果」だとする主張を強め（岩下、2020、p.28）、日露間に領土問題は存在しないと公言してきたことを思い出してほしい。今回、ようやくではあるが、断固とした態度をとることができ、西側自由民主主義陣営諸国と足並みを揃えられたわけである。今回のこの決断は、長い目で見ると日本の国益に叶うことだと筆者は信じている。

しかし、短期的にみると、ロシアに対する制裁、とりわけ経済制裁は、資源を持たない日本にとって「セルフ制裁」になってしまっているのもまた事実である。日本国民は、原油価格の上昇とともに各種の物価が値上がりして苦しんでいる。一方で、対ロシア制裁から距離を置いた中国やインドといった国々が、制裁の抜け穴として機能し、これらの諸国を利用して、ロシアは石油の販売ルートを確立して戦費の調達に成功している。他方で、ロシアにほとんど影響はなかったと結論付けるのは早計である。ロシアが侵攻に伴って失ったものの一例としては、従来から当てにしていた日本の技術力にアクセスできなくなり、否応なく中国依存が増してしまっていることである。ロシアは日本の技術力無しでは、例えば新規油田の開発すらままならない。ロシアが日本の技術力をどれほど当てにしていたのかを知るには、日露首脳会談と前後して、日本側に要求してきた経済協力のリストの分厚さを見るだけで充分である。そして、中国に日本の代替ができるわけでもないばかりか、中国依存の増大はロシアにとってもろ刃の剣であり、本音では避けたいところである。4210kmもの長大な国境を接し、また極東においては常に人口圧力を受け続けていることを考慮すると、安全保障上の理由からも好ましいことではない。このことは、ロシア国内でもかねてから議論されてきたことである。例えば、ドミトリー・トレーニン・カーネギー・モスクワセンター所長は、「仮にロシアが東部領土を『喪失する』場合、それは必ずしも中国人の『攻撃』というやり方によらないのかもしれない。その地域を発展させることができない、ロシア人自身の無力さに原因があるかもしれない（Trenin, 2011, p.190）」と指摘している。

2. シベリア鉄道北海道延伸構想のインパクトと政治的背景

(1) 延伸構想の中身とインパクト

既に述べた通り、2016年に発表された北海道延伸構想は、日本国内で大きな注目を集めた。サハリン・トンネル構想を日本の北海道への鉄道延伸構想とパッケージにして、ロシア政府から日本政府に働きかけが行われていることを具体的に報じたのは、2016年10月3日の『産経新聞』の記事である（これまでもロシア政府が検討しているといったニュースはあったが、日本政府が「対応を精査している」との報道はこれが初めてとみられる）。同記事は、北海道延伸のほか、シベリア鉄道の高速度化構想も併せて浮上していると明らかにし、「シベリア鉄道の輸送期間短縮でロシア国内の経済活性化に貢献するほか

日本企業の商機拡大にもつながる。将来の現地生産をにらみ、車両や信号システム、レールなどの日本の技術をパッケージで売り込む構想で、既に一部の関連企業は事業性の検討を始めたとみられる³⁾と一歩踏み込んだ。これは、同年12月にプーチン大統領の訪日 が予定されているタイミングでの公表であった。その後、2017年2月には、ソチで開催された投資フォーラムにおいて、セルゲイ・イワノフ環境保護・エコロジー・運輸担当大統領特別代表が、間宮海峡の黒龍水道部分（ネヴェルスコイ海峡）に架橋（注：トンネルではない）する構想について言及したが、この時に、宗谷海峡にサハリンと北海道を結ぶトンネルを建設して日本との間で鉄道を連結する可能性も議論された。さらに2017年6月には、プーチン大統領が橋の費用はケルチ海峡を渡る橋（2014年に一方的に自国に編入したクリミアと本土を結ぶための橋で、ウクライナ軍により度々攻撃されている例の橋である）の建設費用2,860億ルーブルよりも安くなる可能性がある⁴⁾と述べた。このセルゲイ・イワノフという人物は重要である。プーチンのいわゆる取り巻きであるシロビキの中でもリーダー的な人物であり、プーチンの側近中の側近の1人とみなされてきた。ロシア安全保障会議書記であり、2004年に始まった第二期プーチン政権では国防相を務め、その後は大統領府長官を務めた人物である。

そのインパクトの強さゆえに、日本側でもにわかに注目されたこの構想であるが、2016年5月の日露首脳会談で合意された8項目の「日露協力プラン」及び2016年12月の日露首脳会談での「8項目の協力プランのそれぞれの項目の下で、企業等が行うプロジェクト」⁵⁾に関する合計68件の合意文書において具体的に盛り込まれているわけではない。ただし、8項目に含まれている「極東の産業振興・輸出基地化」「人的交流の抜本的拡大」などは、この構想と関係するものと考えられる。事実、ロシア側からは、物流や観光の側面のみならず、日露間の人的交流の活発化による関係の緊密化に期待が表明され、前出の『産経新聞』によると、「プーチン大統領もかつて『シベリア鉄道を日本の貨物で満載することにつながる』と期待感を示した」とのことで、日本の鉄道を大陸横断鉄道につなげるという壮大なプロジェクトに対するロシア側の期待の高さが伝わってくる。他方で、本構想は、例えば2016年12月12日付『朝日新聞』の記事のように、「（日本の識者から）北方領土交渉で足元を見て、あれもこれもと並べているだけ」との辛辣な指摘をされているものであり、筆者もこれに同意する立場であるが、両国政府の本気度を測るためには、構想の具体性を見ていく必要がある。

まず間違えてはならないのであるが、ロシア側の資料によるとこの計画は、正確にはシベリア鉄道そのものではなく、第二シベリア鉄道とも呼ばれるバム鉄道（バイカル・アムール鉄道）を日本に連結しようという計画である。シベリア鉄道の本線は、極東地方では中露の国境沿いを進んで日本海に面するかつての閉鎖都市ウラジオストクに至る。一方、バム鉄道は、バイカル湖手前のタイシエトでシベリア鉄道から分岐し、その後はシベリア鉄道の北方の無人に近い地域をほぼシベリア鉄道に並行して走る。途中、シベリア鉄道と接続する支線は有しているものの、シベリア鉄道の終点ウラジオストクへは向かわない。このバム鉄道は、間宮海峡付近は通過せず、間宮海峡からおおよそ100km南のワニノで日本海に達したのち、海沿いに南下してソビエツカヤ・ガバニに至る路線である。その

ため、サハリン、さらに北海道に延伸するために間宮海峡を横断するためには、そこに至るための鉄道を新たに整備する必要があるのである。ロシア側は、この新線建設も日本の経済協力で行うことを目論んでいる。つまり、サハリン・トンネルを掘る（あるいは架橋する）には、大陸側にはそこに至る鉄道は無いために、新たに建設しなくてはならない。ロシア政府の計画によると、間宮海峡を横断する鉄道は、現在、大陸とサハリンを結ぶ連絡船の出る港のあるワニノではなく、内陸のコムソモリスク・ナ・アムール付近から新線を建設する計画である。さらにサハリン側にも間宮海峡に至る鉄道は無いので、既存の鉄道で最も間宮海峡に近いヌイシ付近までの新線の建設も必要となる。これらを合わせると、海底トンネル部分を含めて550km近い新線を建設しなくてはならないことがわかる。550kmとは、東海道新幹線で東京から新大阪までの距離に相当する。

この壮大な計画は、多分に日本側の資金と技術力を当てにした政治的動機に基づくものである可能性が高い。なぜならば、ソ連崩壊後も、極東開発計画は幾度となく発表されてきたが、ロシアは極東開発に四苦八苦しており、完遂できたものはひとつも存在しないからだ⁶⁾。さらに、バム鉄道は、非電化区間や単線区間が残り、途中にあるロシアで最長の全長15.343kmのセヴェロムイスキー・トンネルも単線である。輸送量を確保するために、トンネルは東方面行き列車のみが通過する一方通行で運用され、トンネル開通前に作られた急こう配の峠越えの路線は今なお現役である。この峠越え路線は、急こう配と急カーブ、重量制限のため、長大編成の貨物列車は、いくつかに分割した上で、補機を伴って峠越えをする必要があるほか、途中にある仮設橋梁は地元では「悪魔の橋」と呼ばれるほど老朽化している。このように、バム鉄道は、現状では日本とヨーロッパを結ぶ幹線鉄道になるような規格を備えてはおらず、大幅な改修を必要としている。しかも、シベリア鉄道が全線複線化・電化が完成したのもごく最近のことであり、しかも半世紀以上の時間を要していることを忘れてはならない。

一方の日本側であるが、この構想が発表されてからというもの、ゲージ（線路幅）の問題はさておき、鹿児島からヨーロッパまで鉄道がつながるといった夢が語られる一方で、「TVによく登場するジャーナリスト出身の某大学教授が、採算面などの経済的視点を無視して『東京から欧州まで鉄道旅行できれば旅行の楽しみが増える』と拍手喝采したのには正直失望した。（辻，2017，p.39）」といった辛辣な意見も散見されたほか、そもそも赤字のJR宗谷本線がそれまで存続できているのかと冷静に分析する者も少なからずいた。実際、シベリア鉄道北海道延伸構想が報じられた翌月となる2016年11月には、JR単独では維持できない路線をJR北海道が発表したのだが、その中に宗谷本線の名寄駅～稚内駅間も含まれていて、この構想に冷や水を浴びせる格好となった。肝心のJR北海道も路線維持には積極的とは言えず、またJR貨物も、シベリア鉄道で使用されているコンテナの規格の違いのために、道内のトンネルをコンテナが通過できないため、全く検討すらしていないとのことである⁷⁾。ところが、ロシア側の報道によると、2021年10月に当時の上月豊久駐露日本大使は、日露の経済協力プロジェクト等についてヴォルゴグラード州知事と話し合った際に、日本とサハリンを結ぶ鉄道橋の建設についてロシア側と協議していると述べたという⁸⁾。同時に長期間にわたるプロジェクトであるとの認識も示したというこ

とであるが、上月大使のリップサービスであったと信じたい。

ロシア側においても、構想発表から4年後の2020年末に、この構想を発表した当のイワノフ環境保護・エコロジー・運輸担当大統領特別代表がロシア紙とのインタビューにおいて、シベリア鉄道の北海道延伸は採算が取れないと発言している。さらに現在はそのロシアが2022年に始めたウクライナ侵攻により、日本が協力プランを停止せざるを得なくなった状態にある。そのため、北海道延伸案は事実上棚上げとなっており、今後数年以内に構想が再始動するとは考えにくい。さらに、ウクライナ戦争終戦後に仮にロシアの現体制がしばらく存続できたとしても、プーチンが不老不死なわけでもなく、首尾よくいったとは決して言えないウクライナ侵攻ないし対ウクライナ政策がプーチン亡き後のロシアで継続される可能性は小さいだろう。論者によっては、現政治体制だけではなく、今後ロシアという連邦国家の存続さえ危うく、数個から数十個の国家に分裂すると予測する者もいる。いずれにしても今後、ロシアの国力から考えても、多極化した国際社会の中で中心的プレーヤーとしての地位を維持できる余地は乏しく、国際関係も大幅に変化することは間違いない。万一ロシアが分裂した場合、ロシア国土の縮小により、日本の隣国ではなくなる可能性すらあるが、プーチン政権が倒れた後に誕生する新政権、あるいは現在のロシアが崩壊した後に誕生する新国家次第では、日露関係が大幅に改善される可能性はある。それが北朝鮮のような閉鎖された国家にならない限りは、大陸横断鉄道としてのシベリア鉄道が今後も存続し、アジアとヨーロッパを結ぶランドブリッジとしての役割は無くならないであろうし、戦後のウクライナ、そしてロシア自身の復興のためにも、あるいはロシアの資源の輸出ルートとしても、戦後のシベリア鉄道の重要度は増すものと考えられる。また鉄道沿いに送電線を敷設することにより、極東の水力発電所で発電された電力を輸入できるようになれば、日本の電力価格を安くすることにもつながるかもしれない（ロシアは現在でも海底送電線を提案してきている）、多少の観光客増加も見込めるかもしれない。

しかし、やはり現状では、日本にとってはメリットよりもデメリットの方が大きいと判断せざるを得ない。建設費の負担もさることながら、ロシアの経済力から考えて、巨大な構造物の維持費用の応分の負担をロシア側ができる可能性は低いし、その負担を巡って外交問題に発展する可能性は十分に有り得る。気候が厳しく人口が希薄な地域のため、トンネル経由の不法移民の心配はそれほど無さそうであるが、大陸と陸続きになることで、犯罪者や薬物の流入などによる治安の悪化も懸念される場所である。

なお、大陸とサハリンを結ぶトンネル構想の歴史を簡単に振り返ると、戦後、日本からサハリン（樺太）全域を獲得した独裁者ヨシフ・スターリンは、1950年に大陸とサハリンを結ぶ全長約10kmの海底トンネル（以下、サハリン・トンネル）建設を秘密裏に指示し、実際に着工した⁹⁾。計画では貨物量は年間400万トンと予測されていたようである。しかし、1953年にスターリンが死去すると、ソビエト連邦閣僚会議によって海底トンネルの建設中止が決定された。元々トンネル建設の主な目的が軍事的なものであり、不要不急のものであると判断された模様である。その後もこのトンネル建設は、バム鉄道の建設と関連して、1960年代以降、繰り返し提起されてきているが、いずれも経済的な理由等で再開されることはなかった。プーチン大統領就任後、2001年に発表された「ロシア交

通システムの近代化」連邦プロジェクトにもサハリン・トンネル建設構想が盛り込まれた。ここでは年間 500～700 万トンの貨物需要があると想定されていたが、結局具体的な進展がないまま 2006 年に、同プロジェクトから削除された¹⁰⁾。

(2) 政治的背景

前出の『産経新聞』の「シベリア鉄道の北海道延伸を要望 ロシアが大陸横断鉄道構想 経済協力を日本に求める」と題した記事において、ロシア側が日本側に求める経済協力の「要望の目玉」として、シベリア鉄道を延伸してサハリンから北海道までをつなぐ大陸横断鉄道の建設を（日本側に）求めており、日露の物流のみならず観光など人的交流の活発化を期待していること、日本側もロシアの生活の質向上や、資源収入に頼る産業の多角化につながる協力策の原案をまとめており、ロシア側要望への対応を精査していること、経済協力でロシアの国民感情を軟化させて北方領土交渉の前進につなげたい考えであることなどが報じられた。このシベリア鉄道の北海道延伸構想は、時期的には、プーチン大統領の訪日を控えて、「対露経済協力を本格的に行うことで、いよいよ北方領土返還の道筋が具体化する」という安倍政権周辺からのさかんなリークによって、日本国内の期待が膨らんでいたタイミングと一致する。

議論を明確化するために、改めてこの時期の出来事を整理しておこう。シベリア鉄道の北海道延伸構想が公表される 2 年前にあたる 2014 年 3 月に、ロシアは突如ウクライナのクリミア半島に侵攻し、一方的に自国領土に編入した。ソチ冬季オリンピック開催中の出来事であった。クリミアのロシア系住民の保護を口実にロシア軍はクリミアに侵入すると、3 月 16 日にはロシア編入の是非を問う「住民投票」を行い、編入支持は 96.6% という圧倒的数値が示された。この結果を受けて翌 17 日にクリミア議会はウクライナ共和国からの独立を宣言し、直ちにロシア連邦への編入を求め、18 日にはプーチン大統領が併合を宣言するという手際の良さであった。この暴挙に対し、国連安全保障理事会は全く無力であったが、国連総会では、ロシアによる住民投票の無効性の確認と、武力の行使や威嚇によるウクライナの国境線の変更・分割であるクリミア半島の地位変更の不承認を、賛成 100、反対 11、棄権 58（欠席 24）で採択した。さらに、西側各国は同年ソチで予定されていた G8 サミットを中止（さらに G8 からロシアを追放）するとともに、ロシアに各種の経済制裁を科したのである。

「ところがそのような状況下にあっても、日本の安倍政権は口頭でこそ対ロ制裁に同調する姿勢を表明しているものの、現実にはプーチン・ロシアに対し制裁らしい制裁をほとんど科していない（木村，2019，p.582）」ために、国内外からは批判の声も上がったが、日本が制裁に加わらない最大の理由は、西側各国と異なる立場をとることで、ロシアを追い込まず、西側からの制裁を科されたロシアが日本に接近して関係を強化する方向に動くのではないかと期待されたこと、そしてその暁には、やはり北方領土問題にも良い影響が及ぶのではないかと期待があったためであり、この外交姿勢を評価する外交評論家も現れた。何より安倍政権にとっては、北方領土問題の解決というレガシーを残すためにも、ロシアとの関係を自ら閉ざすような行動はとりにくかったし、側近にもその思惑があった

のである。そんな中、内閣特別顧問で国家安全保障局長の元外務次官谷内正太郎がプーチン側近のバトルシェフ露安全保障会議書記と大統領訪日前に会見した際に、北方領土を返還したら米軍基地が置かれるのか？という質問に対し、「ある」と正直に答えて、ロシア側の失望を買ってしまうという、ちぐはぐな出来事もあった¹¹⁾。

今考えれば、この時の日本の極めて甘い対応が、2022年のウクライナ本格侵攻を招いた一因だとさえ言えそうである。北方領土問題でロシアを刺激したくない日本は、2014年のクリミア侵攻に際して、アメリカを怒らせない程度の甘い対応に終始した。対露制裁に加わるも、形の上では経済制裁のポーズをとっていながら、実際にはロシアにダメージを与えない「真空斬り」というやり方をとった。この「真空斬り」という言葉は、のちに駐露大使となる当時欧亜局長だった上月豊久が発案したものであり、経済制裁に同調しながら、実質的な効果のある制裁をしないことから名づけられたものである（森，2019，p.217）。2014年8月にウクライナ上空で親露派武装勢力によってマレーシア航空機が撃墜されて乗員乗客全員が死亡し、西側各国は対露制裁を強化したが、日本は「真空斬り」制裁を継続した。ただし、さすがに2014年9月のプーチン訪日は見送りとなり、プーチン訪日が実現したのは、2016年になって、それも日本側が熱心に働きかけてのことであった。

このように、西側各国の足並みを乱し、制裁に本格的に加わらない日本を見てロシアが日本の足元を見たのは間違いない。訪日にあたってロシア側は日本に大規模な経済協力を要求してきた。シベリア鉄道の北海道延伸構想もその一環である。日本側は、ご親切にも「ロシア経済分野協力担当大臣」まで用意して、ロシア側の要望に応えようとした。同時にロシア側は「安倍首相が北方領土問題の解決に意欲を燃やしているのを見て、日本からさらなる経済協力を得るため揺さぶりすらかけてきた（斉藤，2018，p.167）。メドベージェフ首相が日本の足元を見透かすように択捉島を訪問したのはその典型例であった。

シベリア鉄道の北海道延伸についての日本国内の報道のされ方は、報道機関によって温度差があった。前述の通り『産経新聞』はシベリア鉄道の北海道延伸について前向きにとらえる記事を配信したのに対して、2016年12月12日付の『朝日新聞』は、「シベリア鉄道、まさかの北海道延伸？」と疑問符をつけて報道し、「北方領土交渉で足元を見て、あれもこれもと並べているだけ」との識者の声を紹介している。

以上述べてきたように、大陸とサハリンを結ぶ計画は、これまでに何度も浮上しては断念されてきたが、さらに延伸して日本とつなげるといった新たな構想が発表されると、日本の鉄道が大陸横断鉄道とつながり、理屈の上では東京からパリやロンドンにも陸路での移動が可能になるというインパクトの強さゆえに、日本側でも大きく報道され、日本国民の注目度が上がったのである¹²⁾。しかし、日本が大陸横断鉄道と接続するという夢の実現は、技術的には可能であっても、採算性といった面からは可能性は極めて低いと断じざるを得ない。資金協力と技術協力を期待されている日本側にとってのメリットはほぼ無いのである。

ところで、既に多くは忘れられてしまっているが、戦前は稚内からではなく、敦賀港からの鉄道連絡船を介して日本の鉄道は実際にシベリア鉄道とつながっており、この鉄道連

絡船に接続する国際列車が東京から敦賀まで運転されていた。このほか、大陸方面は、関釜連絡船（一時博釜連絡船も存在した）が日本と朝鮮半島を結んでいた。これらは、経済的理由ではなく、国際情勢の変化に伴う政治的理由により廃止されるに至った。なお二国間だけを結ぶ定期航路としては、福岡とプサンを結ぶ航路は現存している。

3. シベリア鉄道の優位性の変化

(1) 1970年代から2000年頃まで

シベリア鉄道は、レールは日本と直結こそしていなかったが、ソ連時代から欧亜間のランドブリッジとして期待されてきた。そのため、北海道延伸計画が発表されるはるか以前から、採算性をはじめ各種の研究や試算の蓄積がある。ソ連時代は、社会主義国ならではの強権的手法で、政策的にシベリア鉄道の輸送費が安く抑えられていたため、後述のように海上輸送と互角あるいはそれ以上の競争力を持っていたこともあった。しかし、冷戦をはじめとする国際環境のほか、アフガニスタン侵攻、ソ連・ロシア国内の優先的課題の変化や、政治的混乱によって、シベリア鉄道の潜在的な能力は必ずしも十分に発揮されてこなかったり、あるいは過大評価されてきたりした可能性もある。政治・外交的視点を抜きにしてあれこれ検討しても、机上の空論、あるいは画餅に帰してしまうことがある点には気をつけなくてはならない。

ソ連時代からシベリア鉄道輸送について研究している辻久子によると、シベリア鉄道を利用したコンテナ輸送は1970年代に日本の主導で始まり、主に欧州や中東方面へのトランジット輸送に利用された。これはシベリア・ランドブリッジと呼ばれ、日本からコンテナ船でナホトカ港にコンテナを運び、コンテナ専用列車に積替えて欧州へ向かうものであった。当時のソ連は外貨獲得を狙い、スエズ運河経由に比べて割安な通し料金を設定したため人気を集めたという¹³⁾。日本の経済界も、運輸のみならず、ソ連のエネルギー資源や木材輸入への関心からも、日ソ経済協力に前向きな姿勢を示してきた。しかし、1980年代後半から1991年のソ連崩壊にかけては、コンテナ船舶の大型化、航空輸送の発達、バルト海への出口となるバルト三国のソ連からの独立、さらに、シベリア鉄道の近代化工事の遅れから、シベリア鉄道の価値は大きく損なわれた。さらにソ連崩壊とその後の社会・経済的混乱がそれに追い打ちをかけ、シベリア鉄道を利用した日本からヨーロッパへの貨物輸送量は激減した。また、ソ連時代のほぼ全期間を通じて行われてきた複線化工事と電化工事は、1991年にソ連が崩壊するに至っても完成を見ず、前者は2002年、後者は2016年になってようやく全線で完成した。ソ連が崩壊してロシアに変わってからも依然としてロシア国内の混乱が続いたため、シベリア鉄道による貨物輸送の信頼性は低いままであった。この時期、荷物の行方がわからなくなったり、破損したり、コンテナごと行方不明になるようなこともしばしば発生したという¹⁴⁾。

(2) プーチン時代

しかし、2000年にプーチン政権が誕生して政治的な混乱は一段落し、社会も落ち着き

を取り戻してきた。さらに原油価格が上昇するという神風が吹いたロシアは、次第に経済状況も好転してきた。プーチンの故郷サンクトペテルブルクにトヨタが工場を構えて2007年に自動車生産を開始するなど、日本の大企業がロシアに進出するようになると、部品供給ルートなどとしてもシベリア鉄道は注目され、それに関する研究も活発になった。しかし、トヨタが自動車生産を開始した2016年に発表された論考では、「大陸を横断する鉄道輸送は船舶よりも短時日の輸送を可能とするが、実際には、盗難保険や振動などによる損傷の問題、通過国の関税の手続きの煩雑さもあり、日本のシベリア鉄道利用はあまり進んでいない。(角田・北見・町田・玉山, 2007, p.9)」とされている。

2008年にはロシアで「2030年までの運輸発展戦略」、「2030年までの鉄道発展戦略」が策定され、これらに支出予定の予算総額5,000億ドルのうち4割程度を極東のインフラ整備に充てることが表明された。同じ2008年3月には、モスクワにおいて日露両政府による「日露運輸協力に関する政府間作業グループ」の初会合が開催され、日本側から輸送料金の安定化(2000年代に入って貨物輸送料金が改定されて、安価に輸送できるシベリア鉄道のメリットが失われていた)、税関手続の簡素化が要望されたほか、かねてよりロシア側が興味を示していた日本の新幹線技術のシベリア鉄道への応用可能性についての説明がなされた。シベリア鉄道を利用した物流の改善については、その後も日露間で会合が重ねられてきた。

(3) 一帯一路との関係

日本側が欧亚間の物流ルートとしてシベリア・ランドブリッジ構想を推進する一方で、中国もシベリア鉄道の輸送力に注目していた。特に中国が2013年に華々しく発表した一帯一路構想には、そのルートの一部にシベリア鉄道も含まれていて注目された。後述するように、中国の一帯一路構想については、その経済的効果だけでなく、中国の政治的野心が透けて見える。一帯一路構想は、ソ連時代以来、中央アジアを自らの勢力圏とみなすロシア指導部の思考と真っ向から対立するものであり、「最悪のケースを想像すると、ロシアは陸と海の両方で中国が事実上主導権を握る経済支配権によって囲まれ、挟撃されることになる(木村, 2018, p.395.)」ことは、指摘しておかねばならない。従って、ロシアがシベリア鉄道の北海道延伸を切望する理由のひとつとして、中国の一帯一路構想への対抗という点があることも見逃してはならず、日本側が対露外交を有利に進めるためにも押さえておきたいポイントのひとつである。次章で詳しく見ていこう。

4. 中露関係とシベリア鉄道の北海道延伸の目論見

(1) ロシアにとっての中国リスク

シベリア鉄道も一帯一路のルートとなったところは中国の資金で整備ができるものの、中国の影響力の高まりが避けられないというジレンマにあるところは、一帯一路に組み込まれている他の国々と同様である。それどころか、ロシアにとっては、国土がヨーロッパとアジアに跨るという自らの地理的優位性さえ揺るがされかねない構想である。一帯一路

によって、中国がヨーロッパと結ばれ、中国が東アジアのゲートウェイという地位を得ることとなる。そうすると、一方で、ロシアにとっては、「ロシアのシベリア鉄道や北極海コースによる運送・運搬活動の重要性も著しく減少するだろう。ロシア自身が地政学的に『袋の中の鼠』同然の立場へ追い込まれる危険にすら直面するかもしれない（木村，2018，p.395）」。「『一帯一路』は『侵略的な理念』にもとづき、『ロシアの利害と衝突する可能性』を否定しがたい政策である」。（中略）「たとえば『ロシアの中央アジア諸国にたいする政治的，経済的な影響力の低下を将来させる』」ほか、「ロシアのシベリア鉄道やバム鉄道を經由しての『ユーラシア・トランジット』計画を無意味なものにする（木村，2018，pp.397-398）」危険性をはらんだものである。

つまり、こうした事態を防止するためにはロシアはリスクを分散させなくてはならないのであるが、その際に、リスク分散先として有力なのは、日本を置いて他に無いだろう。なお、韓国は、ロシアとの間に鎖国国家北朝鮮を挟んでおり、この北朝鮮がある限り、韓国は北東アジアの陸路での玄関口とはなりえない。つまりリスク分散先の候補は日本しかない。ロシア側でも、トレーニンらが、極東でのロシアのパートナーは、日本であると主張している¹⁵⁾。

そもそも、欧亜間のランドブリッジとしての立場の対立だけでなく、ロシアにとって、4,210kmもの国境を接する中国は警戒すべき対象である。特に極東においては国境のすぐ向こう側に、極東ロシアの何百倍という中国人が住んでおり、ロシアは日常的に「人口圧力」を受けてきた。少なくとも極東においては、中国を大歓迎するという雰囲気ではない。また、歴史を遡れば沿海州は中国の領土であった。

辛辣な物言いをする者の中には、近年の極東での中国とロシアの関係を「馬主と馬の関係」（木村，2018，p.421）にたとえる者もいる。ロシア側もそれに気づいている。こうした政治的・地政学的見地からも、ロシアにとって日本と鉄道でつながること、ないし「つながる構想」が重要であるということを我々日本側も理解しておく必要があるのではないだろうか。

シベリア鉄道の北海道延伸を提案してきた2016年当時のロシアは、クリミア併合による西側諸国の経済制裁に端を発した「三重苦」の状況にあった。複数の研究者らの指摘によれば、「経済制裁」に加えて「原油価格の急落」「ルーブルの下落」が重なった。斉藤の指摘によると、制裁は予測できていたが、後2者は予測していなかったのではないかとみられ、さらに、中国経済の減速という要因まで加わることとなった（斉藤，pp.164-165）。このようにして、おのずと選択肢は日本に絞られていった。しかも、都合の良いことに当時の日本の首相は、対露関係改善に熱心な安倍であった。ちなみに、あまり日本では知られていないが、プーチンは安倍のことを「シンゾー」とは呼ばないが、安倍は「ウラジーミル」と呼んで親しさをアピールしてきた¹⁶⁾。「ソチ，ウラジオストク，長門，モスクワなどでの日ロ首脳会談においても，安倍首相はプーチン大統領を『ウラジーミル』とか『君』と呼んで，大統領との個人的友好関係を演出（斉藤，pp.200-201）」するのに余念が無かった。

(2) リスク分散先としての日本

シベリア鉄道の北海道延伸構想は、そんなロシアの下心が透けて見えるわかりやすい構想であった。日本の資金をあてにしてシベリア鉄道・バム鉄道の近代化や延伸を目指そうとしていたのである。木村は、極東開発でのロシアのこのようなやり方を「他力本願方式」と呼んで酷評している（木村，2018，p.403）が、シベリア鉄道の近代化や油田開発に日本の技術をあてにしてきたのは、古くはソ連時代にまでさかのぼる。ソ連が抑留者をシベリアで酷使したのは多くの日本人にとって忘れられない悲劇のひとつであり、戦後80年近くを経てなお語り継がれるシベリア抑留は、今なおロシア嫌いの源泉の要因のひとつもなっていることは、改めて言及する必要もなからう。

ロシアが、北海道延伸構想によるシベリア鉄道延伸・近代化構想に日本を巻き込むことができたならば、アジアへの出口を二方面確保でき、さらにそれを日本の資金と技術で行うことができ、さらに中国の影響力を減らして中国依存から脱却できるという、ロシアにとっては一石二鳥ならぬ、一石三鳥のうまみのある計画であった。しかも、日本との交渉においては、北方領土問題の解決をちらつかせ続けることで、永遠に資金と各種協力を引き出し続けることができるかに見えた。しかも、当時の日本の首相は、北方領土問題解決を自らのレガシーとしたい思いが強い安倍であり、その安倍はイエスマンの官邸官僚で周囲を固め、安倍一強と呼ばれる権勢を誇っていた。

前述したように、ロシアを日本に接近させた一因は、皮肉にもウクライナのクリミア編入に伴う西側各国の経済制裁である。むろん、2022年のウクライナ全面侵攻ではさすがの日本もこれ以上G7の中で単独行動をして「真空斬り」を駆使してロシアとの関係を維持することができなくなってしまった。クリミア併合による西側諸国の経済制裁、すなわち、ウクライナによって日本に接近を余儀なくされてきたロシアは、今回ウクライナによって、日本と手を切らざるを得なくなったのである。日本政府側としても必ずしも本意ではなかったはずである。侵攻後も継続していた経済協力案件も、2023年に至っては大半が中断されたが、完全廃止とされたものは今のところ無いようである。ロシアも日本を「非友好国」に指定しながらも、サハリンにおける天然ガス開発の日本の商社の権益は一旦解消した上で、再び認める（日本企業と一緒に参画していたイギリスBPは完全撤退した）など、日本を完全に切り捨てることはできていない。やはり、ロシアの極東開発にとって、日本の資金や技術、そして日本の存在そのものが必要なのである。

最後に北方領土交渉への影響についても少々触れておくならば、これまで論じてきた通り、経済関係の強化が領土問題解決にとってプラスになるかマイナスになるかという観点から論じようとするのは日本側のみであり、ロシアは領土問題と共同経済活動をずいぶん前から切り離して考えている。日本政府からも経済協力を領土問題解決に結び付ける発言は公式には無い。しかし、相変わらずマスコミは両者を不可分のもののごとく結び付けて報道する姿勢を続けている。結果的に何より外務省自身が良く知っているであろうが、経済協力を何らかの領土での前進と結びつけなくてはならないジレンマが日本側には存在しているのである。

5. おわりに

今回のシベリア鉄道北海道延伸構想に、ある種のロマンや郷愁を感じた日本人は少なかつたようで、既に述べたように、日本からヨーロッパまでの列車旅を想像してあれこれ論じる人が専門家から鉄道ファンまで数多く現れた。

日本はと言えば、戦前は連絡船を介した国際列車も日本を発着していたが、敗戦、植民地の独立や領土の喪失、そして冷戦を経て、日本人にとって大陸との距離感は、戦前と比べてかなり遠くなってしまった感がある。今や、国際列車が走っていたことすら知らない世代が大半である。戦後日本はその周囲を閉鎖的な独裁国家に囲まれることとなり、国際列車自体の運行は不可能となった。外国が目的地であるがゆえに、国際列車の運行は国際情勢が大きく影響する。その後、旅客の遠距離移動に関しては航空機が優勢の時代となった。国際列車は寝台列車も含めてヨーロッパでは今なお頻繁に運転されているが、日本においては国際列車の運行は無く、また寝台列車の方も、定期運行されているサンライズ瀬戸・出雲を除いては、旅情を味わう観光目的でのいわゆるクルーズ・トレインの運行が中心となってしまった。国際列車同様に寝台列車さえも日本では死語になりつつある。

それゆえに、「シベリア鉄道の北海道延伸」はある年齢以上の者には郷愁をもって受け止められたし、日本に国際列車が走っていた時代を知らない大方の国民にとっても、大陸と「陸続き」になる構想は目新しく興味を惹かれるものであった。しかし前述の通り、貨物輸送に関しては、既に冷戦時代からシベリア鉄道を使って行われてきたものであり、直接鉄路でつながるといふ一点を除いては、実は目新しい構想ではないのである。それゆえ、多くの経済関係者はこの構想に否定的反応を示したことは当然の成り行きであった。さらに、これまで論じてきた通り、政治的側面から見ると、日本にとってメリットは無く、リスクが大きいと云わざるを得ない。他方、ロシアにとっては、経済面のみならず、中国を睨んで政治的・外交的にも大変メリットのある構想であり、このロシア側の立場を日本側は対露外交に活かすことが可能である。この点は強調しておきたい。

以上見てきたように、シベリア鉄道の北海道延伸構想自体が経済的合理性以前に、多分に政治的動機から出てきたものであり、それゆえ、今度は逆に政治的状況の変化のために夢物語となってしまったようである。しかし、それが政治的動機に基づく構想であったために、政治的な状況の成り行き次第では、また浮上することもあるに違いない。技術的には可能であるからだ。しかし、ウクライナ戦争を経た日露両国の関係悪化と国際情勢の変化により、見通しうる将来においてシベリア鉄道の北海道延伸はありえないと結論せざるを得ない。見通しうる将来においては、経済的なメリットはほぼ無いシベリア鉄道北海道延伸構想ではあるが、ロシアとの外交上の駆け引きの材料としては有用である。いずれ国際情勢の変化により、シベリア鉄道延伸が採算化する可能性もゼロではない。もっともそれは今世紀中には訪れないかもしれないが、宗谷本線が廃線になってしまっている話にならない。いつの日かシベリア鉄道延伸が具体化してきたときに、道北に鉄路が残っていることを期待したい。

〔注〕

- 1) 『北海道新聞』2015年8月23日。
- 2) 特に辻が所属するERINAには、長年の研究の蓄積がある。
- 3) 「シベリア鉄道の北海道延伸を要望 ロシアが大陸横断鉄道構想経済協力を日本に求める」『産経新聞』2016年10月3日。<https://www.sankei.com/article/20161003-GSNOXAMBXVKMVGAMZ4RV5F3PL4/> 2024年3月30日閲覧。
- 4) *gazeta.ru*, 2018.7.24. https://www.gazeta.ru/auto/2018/07/24_a_11864167.shtml 2024年3月30日閲覧。
- 5) 8項目の協力プランとは、①医療水準を高め、ロシア国民の健康寿命の伸長に役立つ協力、②快適・清潔で、住みやすく、活動しやすい都市作り、③日露中小企業の交流と協力の抜本的拡大、④石油、ガス等のエネルギー開発協力、生産能力の拡充、⑤ロシア産業の多様化促進と生産性向上、⑥極東における産業振興、アジア太平洋地域に向けた輸出基地化、⑦日露の知恵を結集した先端技術協力、⑧両国間の多層での人的交流の飛躍的拡大の8項目である。
- 6) ソ連崩壊後のロシアにおいても、累次にわたり極東発展計画は策定されたが、ほとんど成果を生まなかった。なかなか進まない極東開発にテコ入れするため、プーチン大統領は極東開発を国家の最重要課題の1つと位置づけ、2012年に「極東開発省」を設置し、元ハバロフスク地方知事で、当時極東連邦管区大統領全権代表であったヴィクトル・イシャエフを初代大臣に任命した。しかし、翌2013年には極東開発方針をめぐる中央と対立し解任されるなどの混乱が生じた。2013年12月の大統領年次教書演説においては、極東・シベリア開発は「21世紀を通じた国家的優先課題である」と指摘して「経済特区」を設ける意向を表明した。2015年には「優先的社会経済発展区域」経済特区が実際に設置され、「東方経済フォーラム」も開催されて外資を導入しようとしているが、成果に乏しい状況である。
- 7) 『朝日新聞』2016年12月12日。
- 8) “‘Мечта и долгосрочный проект’: посол Японии оценил возведение моста от Сахалина к Хоккайдо,” <https://sakhalinmedia.ru/news/1174366/>, 2023年12月15日閲覧。
- 9) 着工したが、試掘で終わり、現在も廃墟が残っている。
- 10) 2001年に発表された「ロシア交通システムの近代化」連邦プロジェクト、およびその改訂版は、タス通信、2017年9月7日による。
- 11) 『朝日新聞』2016年12月14日。
- 12) 日露間と似た国際トンネル構想として、日韓海底トンネル構想についても触れておこう。日本には、サハリンとの海底トンネル以外の国際トンネルとして、朝鮮半島との間で日韓海底トンネル構想が存在する。こちらは、その実現可能性について、日露間のそれとは比較にならないほど数多くの試算をはじめとした研究の積み重ねがあるほか、この計画を推進するための日韓海底トンネル推進議員連盟までもが存在する。韓国系新興宗教団体は実際に試掘も行っている。最近でも2022年のプサン市長選に際して、現在の韓国与党幹部の金鍾仁（キム・ジョンイン）が日韓海底トンネル構想に言及している。本構想の実現には、日本側よりも韓国側の方が積極的な印象を受けるが、これまで

東京発ロンドン行きの列車は走るのか：シベリア鉄道延伸構想にみる国際関係

の経緯から判断する限り、日韓海底トンネルは、経済的動機よりも政治的動機に基づくものと判断できそうである。その理由としては、大陸との接続部分に現体制の北朝鮮が存在する限りは、大陸への直通列車の運行は現実的ではなく、大陸横断鉄道の一部にはなりえないこと、また日韓間の人的往来や物流の面から採算性を考えても、それをトンネルが担うメリットは無さそうなのが挙げられる。ただし、技術的には可能であるようだ。全長は220kmあまりとなることが確実な日韓海底トンネルであるが、途中対馬を経由することにより、対馬～朝鮮半島は直線距離で50kmとなり、また対馬と九州の間にはいくつか経由できる島が存在することから、必ずしも全長220kmという長大トンネルが必要なわけではない。このように技術的には十分実現可能とみられていることも、何度も「計画」が浮上する一因である。しかし、今後も政治的動機から「計画」を語る人間は次々に登場するであろうが、北東アジアの国際政治的環境が劇的に変化しない限りは、実現することはないと断言できる。ちなみに、稚内～サハリンの距離が最短ルートで40kmあまり、青函トンネルが54kmである。単純に技術的な話をすれば、稚内～サハリン・トンネルの方が簡単なのではないかと思われる。

- 13) 「シベリア鉄道の現状と将来 ～辻久子先生に聞く～」NHK ラジオ「夕方ホットトーク」2016年2月17日放送、<http://neanet.jp/docs/TsujiInterviewNHK.pdf> 2023年12月15日閲覧。
- 14) 筆者による運送業者への1998年の聞き取りによる。
- 15) Ведомости, <http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/2010/04/29/232910>に掲載のドミトリー・トレーニンの論文であるが、リンク切れにより、木村汎『プーチン 外交的考察』藤原書店、p.427より再引用。
- 16) プーチンの愛称は「バロージャ」であるが、森や安倍に「バロージャ」と呼ばれることを嫌がっていたといわれる。

【参考文献】

- 岩下明裕 (2020) 「ソ連／ロシアの対中・対日政策から学ぶべき教訓」『国際政治』201号。
- 木村汎 (2019) 『対ロ交渉学 歴史・比較・展望』藤原書店。
- 木村汎 (2018) 『プーチン 外交的考察』藤原書店。
- 斉藤元秀 (2018) 『ロシアの対日政策 下』慶應義塾大学出版会。
- 辻久子 (2017) 「北海道とサハリン・大陸を結ぶ鉄道建設構想にもの申す」『ERINA REPORT』No.134。
- 角田晋也・北見辰男・町田道彦・玉山昌顕 (2007) 「シベリア鉄道利用促進へ向けた活性化のための提言」『MACRO REVIEW』Vol.20, No.1・2。
- 森功 (2019) 『官邸官僚 安倍一強を支えた側近政治の罪』文藝春秋。
- Domitori Trenin (2011) *Post-Imperium: A Eurasian Story*, Carnegie Endowment for Intl Peace.
- 新聞記事 (Web版を含む) の引用に関しては、脚注に示した。

(Abstract)

In 2016, Russia proposed extending the Trans-Siberian Railway to Hokkaido, which attracted a great deal of attention in Japan. However, upon closer inspection of the contents of this proposal, it can be said that it was not a proposal that necessarily had merit on the Jap-

anese side, but rather reflected the aspirations of the Russian side. Despite this, the Japanese government, which wants to increase momentum for the return of the Northern Territories, has shown an attitude of considering it positively, just as it would other economic cooperation projects. The Abe administration wanted to do favors to Russia and extract concessions on the Northern Territories issue. The Russian government was taking advantage of Japanese weakness. The proposed extension of the Trans-Siberian Railway to Hokkaido also had great implications for Russia in countering China's growing influence in the Far East and Siberia. If the Belt and Road Initiative is fully realized, there is a risk that Russia's position as a land bridge connecting Europe and Asia will be seriously undermined. To avoid that risk, Russia wanted to modernize the Trans-Siberian Railway and extend it to Hokkaido. Japan seems to be able to make its own position more advantageous by considering the circumstances on the Russian side.