

新シルクロードにおけるビーズ型産業都市の形成

Forming Beads-type Industrial Cities along New Silk Road

辻 忠博

井尻 直彦

呉 逸良

本多 光雄

陸 亦群

(日本大学)

1. はじめに

近年、シルクロードの復活を想起させるかのごとく、ユーラシア大陸を横断する鉄道輸送ルートが内外からの脚光を大いに集めてきている。実はユーラシア大陸を横断する東西輸送ルートの構想実現には、国連アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）が既に1960年代に「Trans-Asian Railway Network 構想」を打ち出してきた。これはシンガポールからイスタンプールまでを結ぶ鉄道網構想で、その後欧州やアフリカへ鉄道網を延伸していくというものであった。ユーラシア大陸の東西を結ぶにはいくつかのルートがあり得るが、今回の我々の研究で注目しているのは、「Trans-Asian Railway Network 構想」の北部回廊ルートに相当するものであり、いわば新シルクロードとでも言うべきルートである。その北部回廊ルートのうち、アジア開発銀行の支援を受けて、1992年に中国ルート（ユーラシア・ランド・ブリッジ第2ブリッジあるいはチャイナ・ランド・ブリッジ(CLB)ともいう）が中国の連雲港からオランダのロッテルダムまで開通した。また、2007年10月には、中国のハミからトルコを結ぶ輸送ルートの整備計画に中国と中央アジアの周辺8カ国が正式合意している。さらには、今年の10月に、中国からモスクワまでコンテナ貨物定期列車の運行が始まった。

これらの一連の動きは中国、ロシア、中央アジア諸国の国々の思惑と密接な関係がある。中国としては、1980年代の改革開放以来、目覚ましい経済発展を成し遂げてきたが、経済活動の大半は東部の沿岸地域に集中してきたため、経済発展と共に、地域格差の問題がますます深刻になってきている。この地域格差を是正するために、中国政府は2000年以降、「西部大開発」戦略を打ち出し、ユーラシア・ランド・ブリッジの第2ブリッジの役割を重視するようになってきている。この第2ブリッジが通る中央アジア諸国も経済開発のため、そして、資源貿易のためにも、第2ブリッジに大きな期待感を持ち、その役割を重視している。

一方、ロシアも極東地域の開発に力を注いでいるため、第1ブリッジ（シベリア・ランド・ブリッジ(SLB)ともいう）を活用しているが、第2ブリッジの役割にも大いに注目している。というのも、東西輸送ルートという点では、第1ブリッジと第2ブリッジは競合関係にあるため、ロシア側としては第1ブリッジの優位性を高めるために電化工事などのインフラ整備に着手している。

ユーラシア・ランド・ブリッジに関心を持っているのは、沿線の諸国だけでなく、ユーラシア大陸の東西両端にある日韓や欧州もそうである。これらの諸国は、中央アジアの資源開発のため、拡大する中国市場へ浸透するため、そして、中国の豊富な労働力を利用するために、ユーラシア・ランド・ブリッジという輸送ルートの開発に注目している。

このように、新シルクロードを取り巻く諸国は、ユーラシア・ランド・ブリッジの開発から得られるであろう国益が錯綜しているものの、ユーラシア・ランド・ブリッジの開発によって相互に利益を生み出す可能性を有しているために、協調して開発にあたっている。そのため、経済関係が一層緊密化し、ヒト、モノ、カネの移動が増大し、この地域の重要性がますます拡大してきている。

このような各関係国の利益錯綜の中で、ユーラシア大陸の中間に位置する内陸の国々および地域の経済発展は可能であるか、また如何なる形で実現するのであろうか。これらの問題に関連して、我々は、こうしたユーラシア大陸を巡る経済発展の全体像の中で、新シルクロードにおけるビーズ型産業都市の形成およびその発展戦略について検討していきたい。

2. なぜ「ビーズ型」開発戦略なのか？

2.1 貿易ルートにおける経済拠点の変遷と「ビーズ型」開発戦略

シルクロード地域の歴史を振り返れば分かるように、紀元前200年には陸上シルクロードが形成、東西交易は陸上シルクロードを中心として行われていた。中国、中央アジア、ローマの間ではシルク、磁器、宝石、コショウ、絨毯など様々モノが交易されていた。それに伴い文化、技術など様々な情報もこのルートを通して流れて、シルクロードの至る地域が多く貿易拠点都市が形成され、繁栄していた歴史があった。これらの拠点都市は古代シルクロード上の「ビーズ型」都市群としても考えられてもよいのであろう。紀元600年になると、海上シルクロードが出現、大航海時代の到来により、陸上シルクロードを取って代わるようになり、陸上シルクロード沿線の都市は衰退し始めた。さらに現代海上輸送の発達により、沿海部に新しい都市が次々と出現し発展した。

しかし近年、陸上輸送技術の発展と輸送インフラの急速な整備により、新シルクロード

の輸送競争力が高まっている。特に従来のシルクロード沿いに道路や鉄道インフラの整備、拡張そして改善によって、従来のシルクロード沿線上の都市が再び発展する可能性が出てきた。また、実際にそこに位置するカザフスタンなどの一部の国・地域が既に急速な成長を見せ始めている。我々は、この地域が再び経済的繁栄を取り戻すためには、将来的にこの新シルクロードに沿って「ビーズ型」の産業地帯を形成することが必要であると考えている。そして現在、沿線都市にはそれぞれ特徴を持った中核都市が存在し、これらの中核都市がビーズを構成するために協調関係を深め、潜在力を発揮し、さらに輸送条件が一層改善すれば、「ビーズ型」産業地帯の形成の実現は現実味を帯びてくると考えている。したがって、以上の歴史的な経験を踏まえ、我々は、ユーラシア大陸における地域の経済開発戦略は、従来型のヌルクセ流の均衡型かハーシュマン型の傾斜方式化かの戦略から脱却して、産業集積と新たな成長拠点の形成との関連性を考慮した「ビーズ型」開発戦略を構築する必要があると考える。

2.2 自律的な発展メカニズムと「ビーズ型」開発戦略

「ビーズ型」開発戦略は従来型とは異なった戦略である。「ビーズ型」開発戦略は、自律的な発展プロセスの中で新たな成長拠点を如何に形成させるかに重点が置かれている。これに対して、従来型の開発戦略は主に一国あるいは一地域を対象としている。中国の地域開発に関する沿海地域経済発展戦略、T字型やπ字型戦略はその例である。その意味で、「ビーズ型」開発戦略は従来型とは異なる戦略である。

1949年中華人民共和国建国以降の開発戦略は基本的には「均衡型発展」を目指すものであった。1950年代には、原材料産地と消費地の接近度、地域格差の是正、そして国防安全上の考慮の3つの原則に立って工業化を進めてきた。しかし、1960年代以降、中ソ間のイデオロギー論争のエスカレート、ベトナム戦争に絡む中米の対立を背景に、中国を取り巻く国際環境は大きく変わり、中国の地域戦略は内陸重視型の戦略にシフトした。1978年末の鄧小平氏による改革・開放路線が打ち出された以降、中国の地域開発戦略は均衡型発展から非均衡型発展に転換し、その後の1988年に、沿海地域の郷鎮企業を主力として大いに加工輸出を推進する「沿海地域経済発展戦略」が正式に国家の開発戦略となった。これは鄧小平氏の「2つの大局」構想に基づいたものであった。90年代末になると、「効率の優先、公平にも配慮、各地域の比較優位を充分発揮させる」ことを主旨とする「地域協調発展戦略」が登場し、2000年6月に第十次五カ年計画により第2の大局へ移ることになり、これによってT字型やπ字型戦略が展開され、本格的に西部大開発がスタートした。これらの戦略は沿海地域の高度成長を維持しながらも、内陸地域の開発も促進する「調和社会」を構築するものであって、こうして中国の開発戦略は均衡型から非均衡型へ、そして、再び

均衡型へ回帰するプロセスを辿ったわけである。

1990年代以降に打ち出されたT字型開発戦略は図 2-1 のようなイメージである。T字型とは、Tの上の「|」が沿海を、下の「—」は内陸方向へ、を示している。東部沿海地域の発展から西部大開発（内陸）へ、そして東北振興へと引き継がれていくのが戦略的狙いである。T字型発展戦略が打ち出された背景は二つある。一つは、東西間に生じた経済格差の解消に政治的配慮が求められていること。もう一つは、沿海の輸出志向型経済発展は内陸地域に対する工業の誘発力、いわば後方連関効果が希薄であるゆえに、戦略的補完が必要ということである。

沿海開放地域と長江が交わるのが上海である。T字型開発戦略において、上海の浦東地区は中心的な役割を果たしている。中国語流でいう「竜の頭」上海浦東地区は経済特区ではないが、経済特区同様の政策優遇が受けられる。このT字型発展戦略のもとで、揚子江沿岸（中国語では沿江）都市が開放されるとともに、上・中・下流域には、それぞれ大都市を中核とする経済圏が形成された。それは上海、蘇州、無錫などの都市が中心とする揚子江下流域経済圏と、武漢、宜昌など湖北省、湖南省の都市が中心となる揚子江中流域経済圏と重慶、攀枝花などの四川省の都市が中心となる揚子江上流域経済圏の3つの経済圏である。

このT字型発展戦略の沿海・沿江に、ユーラシア・ランド・ブリッジの沿線地域を加えた拡大バージョンが、π字型発展戦略と称するものである。ユーラシア・ランド・ブリッジとは、江蘇省の連雲港市、徐州市、河南省の鄭州市、陝西省の西安市、甘粛省の蘭州市、新疆ウイグル自治区のウルムチ市を結び、そして中央アジアを経て、さらに欧州オランダのロッテルダムまでつなぐ鉄道幹線のことである。このT字型・π字型発展戦略の根底には、工業消費財の国内生産の強化を通じて、ハーシュマンのいう後方連関効果から工業生産財の需要を生み出し、それを輸入から国内生産に切り替えて産業構造の高度化を図ることによって、内陸地域での新たな発展につなげる狙いがある。こうして「三沿」（沿海・沿江・沿線）を通して東西を結んだ発展戦略が展開されたのである。

π字型戦略は中国国内を対象とし、ユーラシア・ランド・ブリッジの中国沿線地域を活性化しようとする戦略であるが、これは一種の雁行形態型発展の中国国内バージョンである。経済格差の是正への取り組みに関して、関志雄氏の「地域格差是正へ、国内版 FTA・雁行形態・ODA 推進を」¹という政策提言がある。関氏は、中国における地域格差は主に東部（沿海部）と中西部（内陸部）、都市部と農村部の格差を反映しているとし、地域格差を是正するために、統一した国内市場（国内版 FTA）、地域間の比較優位に基づく分業体制の

¹ 関志雄（2006）「地域格差是正へ、国内版 FTA・雁行形態・ODA 推進を」日本経済研究センター・清華大学国情研究センター『中国の経済構造改革—持続可能な成長を目指して』日本経済新聞社、2006 所収。

構築（国内版雁行形態），それに中央財政を通じた先発地域から後発地域への財政移転（国内版 ODA）を進めなければならないといった，格差是正のための3つ方策を論じた。

しかし，雁行形態は従来，国を単位として議論されてきたものであり，中国に必ずしも有効であるとは言えない。というのは関 2006 が指摘されたように「より安い労働力と土地を求めて，外国企業のみならず，やがては中国企業も直接投資などを通じて，生産拠点を移転せざるをえないであろう。」さらに，「本来，地域格差を是正しながら経済成長を持続させるためには，東部における衰退産業を海外よりも中西部に移転させるべきである。」と指摘している（関，2006：65-66 ページ）。しかし現実問題として，東部から西部地域へ進出した企業の7割以上が市場開拓を目的としている²。さらに，JICA は西部進出に当たって東部企業が最も危惧する要素を表 2-1 のようにまとめた。したがって，このような雁行形態型開発戦略の有効性が疑問視されると考える。

市場経済の下で，東部の衰退産業が中西部に移転せずに海外へ活路を求めるケースが見られる。このような企業行動は計画経済体制の下では起こり得ないが，市場メカニズム下では合理化行動としてはあり得る。「国内版雁行形態」のような国内産業移転は内陸部の投資環境改善を重点に置かず，沿海地域の衰退産業を内陸部への移転のみを頼りにするような開発戦略は市場経済の下で期待するには無理がある。

この T 字型，π 字型戦略の代わりに我々が考案する新シルクロードの「ビーズ型」開発戦略は，自律的な発展プロセスの中で新たな成長拠点を如何に形成させるかを重点に置き，国際的な視野で関係の国々と地域全体を考慮に入れるものであり，西側の欧州を含むユーラシア大陸全土と東側の日韓を貫通する新シルクロード全体を考慮に入れた自己組織的な都市形成を重視する共存共栄の戦略である。次節ではこの戦略の考え方を理論的に検討したい。

3. ユーラシア大陸における「ビーズ型」産業都市群形成の可能性

この節では「ビーズ型」開発戦略の理論的可能性と必要条件について検討したい。

一般的に見ると，経済活動は空間的に集中している，というように特徴づけることができる。特に近代産業の空間的な側面を見れば分かるように都市を中心に展開している。産業革命によって近代産業の優位的な地位を確立し続けてきた欧米の先進国を見ても，第 2 次世界大戦後に経済発展を成し遂げた日韓を含むアジア NIES (新興工業経済群) を見ても，更に最近に急速な経済成長で世界的に注目される BRICs (ブラジル，ロシア，インド，中国) を見ても，都市化に伴って，産業が都市を中心に展開されている。この特徴について P.

² JICA 『中華人民共和国西部地域中等都市発展戦略策定調査進捗報告書 2』2004 年 7 月，V-35 頁による。

Krugman らが切り開いた空間経済学において数多く先駆的な研究が見られている (Krugman (1991a,1991b,1995), Fujita, Krugman and Venables (1999)参照)。

Krugman(1991)は 2 地域のモデルを用いて、Marshall の外部経済に依拠して規模の経済と輸送コストの相互作用から経済活動の空間的集中について説明している。この産業集積プロセスは藤田(1996)の解釈でいうと、図 3-1 のように、個別企業は輸送コスト最小化を図ってより市場規模の大きい地域 (消費者・労働者が多い) に立地する。そこでより多くの企業が多様な財を供給する。より多くの企業が立地する地域では消費者 (=労働者) はより多様な財をより安価で手に入れることが出来、また多くの雇用機会が存在し、より高い実質所得が求められるので、消費者 (=労働者) がそこへ移動する。すると、その地域の市場は更に拡大し、更に多くの企業がそこで立地することになる。このような内生的循環的な集積のプロセスを通して経済活動は特定の場所に集中し、都市ないし大きな都市圏が形成されるというものである。

Krugman(1991)では十分低い輸送コスト、十分高い工業財の消費シェアと工業生産の規模の経済性の下で産業集積が発生するという分析結果を示している。近年、このモデルを拡張した形で国際と国内の集積現象を同時分析できるような 2 国 4 地域モデルが見られる (Monfort and Nicolini (2000), Behrens *et al.* (2003)および呉(2007)参照)。国際的側面については国内的側面と異なって、労働者 (=消費者) の国際間移動が一般的に制約されているので、経済活動が 1 つの国に完全に集中することはない。特に現代社会において、情報通信を含めた広い意味での輸送コストの低下や資本移動の自由化の下で、生産活動は国際的にはむしろ分散傾向が見られる。18 世紀のイギリスから開始した近代産業は、現在では既に世界の隅々にまで広がり、最近になって、かつて途上国と言われた国々への生産活動の移転が著しい。このような国際的分散は国内的集中とは矛盾するものではなく、むしろ同時に進行しているものと考えることが出来る。呉(2007)は地理的な条件が同じであるような均質的な 2 国 4 地域モデルによる分析において、このような「国際的分散と国内的集中」が同時に進行している現象を説明している (図 3-2 参照)。

図 3-2 の T は輸送コストを表し、 τ は国際貿易の広義的な通関コストを表している。臨界曲線 $S1$ の下方の領域は産業が一国のいずれかの地域に集中分布 (パターン 1) が安定する領域を表し、臨界曲線 B の右方の領域は産業がすべての地域に分散分布 (パターン 5) が安定する領域を表し、臨界曲線 $S3$ の左方の領域は「国際的分散と国内的集中」の分布 (パターン 3) が安定する領域を表している。初期の産業分布がパターン 4 である場合、輸送コストが十分低ければ、産業分布はパターン 3 へ変化する。初期の産業分布がパターン 1 である場合、十分低い輸送コストの下で、通関コストが十分高ければ、産業分布もパターン 3 へ変化することができる。この分析結果は、輸送コストの低下と各国の貿易政策のコント

ロールによって産業分布は長期的に「国際的分散と国内的集中」のような分布へ変化していく、ということを示唆する。また、後進国がキャッチアップのために、一時的に実施する産業保護・誘致政策は有効であることも意味している。

しかし、国内的集中と言っても、現実の国々の国内を見ると、多くの経済活動は沿岸地域に集中し、大都市が形成されている。こうした特徴について、呉(2000)は非均質な2国4地域モデルを用いて分析した。このモデルでは対外輸送コストが相対的に低い地域を「国境付近地域」と名づけ、両国それぞれ1つの国境付近地域を持つと仮定した。そこでパターン3を2つのケースを分けてその安定条件を分析した。ケース1は製造業が両国の国境から離れた地域に集中するケースで、ケース2は製造業が両国の国境付近地域に集中するケースである。分析の結果は図3-3のように、同じ通関コストの下で、ケース2がケース1に比べ、より高い輸送コストの下でも安定する。これは製造業の「国境付近地域」への集積がより容易に起こりうることを示唆している。

したがって、経済活動の空間的分布の特徴とその要因に関する上述の理論的な示唆から、ユーラシア大陸において「ビーズ型」産業都市群が形成される可能性は次のように考えられる。

キャラバンを輸送手段として利用されていた古代のシルクロードは東西交易を担っていたが、現代の船舶技術改善によって海上輸送に取り替えられた。しかし現在、陸上輸送が技術進歩など（鉄道網の整備・近代化、高速道路網の整備）によって輸送競争力が強まってきた、再び東西交易の輸送ルートとして役割を担うようになりつつある。第1節で言及した歴史的な変遷からも分かるように、輸送技術の変化により、輸送ルートが変化し、国境付近に相当する地域も変化する。これによって、古代シルクロード沿いの一部の都市の衰退と沿海部の新都市の出現に大きな影響を与えた。現在のユーラシア大陸鉄道網の整備・高速道路網の整備や近代化により、輸送競争力が強まり、沿線上は国境付近地域としての条件が備わるようになりつつある。さらに、新シルクロード産業地帯に位置する大陸内部の諸都市の潜在力はユーラシア大陸の両端に位置する経済のスーパーパワーと連携することによって引き出されると考えられる。というのは、両端に位置する日韓とEUの経済交流がユーラシア大陸輸送網を利用すれば、中間地帯に位置する内陸の国々と地域は自然に「国境付近地域」としての空間的な経済地位が確立する。また、内陸の国々と地域は潜在的な市場規模を有し、労働コストが低く、そして豊富な天然資源がまだ開発されていないので、両端の先進国にとって潜在的な投資先である。ユーラシア大陸の輸送競争力が十分強まれば、内陸への投資魅力が高まる。

これらの現状に踏まえて、ユーラシア大陸において「ビーズ型」産業都市群の自律的な形成プロセスは次のように考えられる。まず、ある程度の輸送競争力（利便性）が高まれ

ば、内陸の国・地域の自然資源開発と低コスト労働の利用を目的としての外国投資がより容易に進められる。一旦、このよう投資が進めれば、一部の地域の所得が上昇し、国内の労働が職と高賃金を求めて地域間の移動が引き起される。これによって都市化が進められる。都市化によって都市インフラ整備が進められ、これら地域の投資環境がより改善されるようになる。同時に沿線上の輸送量の増加に伴って輸送効率も向上される。これによって多くの多様な外国企業が立地するようになると同時に、国内企業の競争力も増強される。そして関連産業が次第に形成され、沿線上の地域間の連携が強まり、アウトソーシングなどを通じて徐々にグローバル経済システムに溶け込むようになり、貿易も一層活発化になる。それに伴いこれらの地域の所得がさらに上昇し消費市場や中間財市場の規模も拡大する。消費市場や中間財市場の成熟につれ、市場占有を目的として外国企業が立地するようになり、都市部はさらに拡大し、都市圏が次第に形成されていく。このような自律的な産業集積のプロセスを通じて、ユーラシア大陸における「ビーズ型」産業都市群が自己組織的に形成されていく。

このような自律的な産業集積のプロセスを引起すためにはユーラシア大陸の輸送競争力を増強することが重要であり、それに伴う一連の戦略的な経済政策が不可欠である。次の節ではユーラシア大陸の経済現状を概観する上で具体的な政策を検討したい。

4. 新シルクロード地域における経済発展の現状—「ビーズ型」産業都市群の形成のための条件は整っているか—

新シルクロード地域の中間部分に広がる中央アジア諸国は外洋に全く面しない内陸諸国である。各国の経済活動が自国内、あるいは、隣国に限定されている限りは内陸国であっても特に大きな問題はないといえるが、現在では経済がますますグローバル化し、こうした世界経済の動向は中央アジア諸国にとっても無関係というわけではない。したがって、これらの諸国が世界の諸国と例えば国際貿易を通じて経済交流を高め、国家間取引を円滑にするための効率的な制度を構築するためには、中央アジア諸国を取り巻くインフラ整備を推進することは極めて重要である（ADB, 2006, p.2）。そして、これらの諸国が国際貿易に積極的に関与することが、早急な経済発展を遂げるために道でもある。しかし、現状では、これらの諸国の経済成長は必ずしも国際貿易の拡大を伴っているとは言えない現状にあり（ADB, 2006, pp.6-7）、このことは中央アジア地域におけるインフラ整備の遅れや不備があることが主な原因であると考えられる。この節では、新シルクロード沿線上の諸国の経済事情、各国をつなぐインフラの整備状況、地域経済協力の実態等に焦点を当てることによって、その現状と問題点を浮き彫りにし、ビーズ型産業都市形成のための具体策を考えて

いきたい。

4.1 国際貿易，天然資源と経済成長

中国とその西側に位置する近隣諸国である中央アジア 5 カ国（カザフスタン，キルギスタン，タジキスタン，トルクメニスタン，ウズベキスタン）との近年の貿易状況は以下のように要約できる。

まず，表 4-1 からわかるように，中国にとって中央アジア貿易の重要度は高くはない。中国の対世界貿易額に占める中央アジア 5 カ国のシェアは，1992 年では輸出で 0.32%，輸入で 0.21%であった。2006 年でも，シェアは増加しているが，いまだ全体の 1%も満たない。

しかし，図 4-1 に示されているように，中国と中央アジア 5 カ国との貿易額推移をみると，2001 年以降，輸出額，輸入額ともに急速に伸びていることがわかる。特に，2001 年から 2006 年までの年平均成長率では，輸出が 75.6%，輸入が 33.8%であり，中国の対中央アジア輸出の急拡大が顕著である。このように中国にとっていまだ規模からみれば小さな貿易相手国であるが，2001 年以降，貿易額が急増していることから，今後は中央アジア 5 カ国がより重要な貿易相手国に成長する可能性もある。また，中央アジアを横断する鉄道輸送ネットワークの整備が進むにつれ，中央アジアを経由して，さらに以西の経済と貿易を促進する可能性もある。そのような視点で見れば，中央アジアは貿易相手国，経由地としての重要性を増していく可能性がある。

中国政府は，上海協力機構（SCO）を設立し，中央アジアとの連携・協力関係の強化を進めている。ジェットロ(2008)によれば，この SCO は中国が 2001 年に，ロシア，カザフスタン，キルギスタン，タジキスタン，ウズベキスタンに呼びかけて設立した組織であり，この 5 カ国と中国で構成されている。現時点では，自由貿易協定等を締結するというような地域経済連携は報告されていない。しかし，旧ソ連から独立後，中央アジア 5 カ国における市場経済化の進展や豊富な天然資源の存在もあり，中国は SCO を通じて中央アジア 5 カ国との経済連携を高めていくと考えられる。

中国西部および中央アジア諸国などの内陸国家・地域には豊富な天然資源が埋蔵されている。石炭 2 兆トン超，石油約 1500 億トン，天然ガス 7500 億立方フィートの埋蔵量があるといわれている。その他，金，銀，銅，鉄，ウランなど多種類の鉱物があり，世界でも屈指の天然資源の豊富な地帯である。これらの資源開発だけでも先進国にとって魅力的な投資先とされる。現在，これらの国・地域の GDP 水準はまだ高くないが，中央アジア 5 カ国と隣接の中国西部の新疆ウイグル自治区の間との経済交流が活発化になって，高い成長率を見せている。表 4-2 から分かるようにキルギスを除けば，2006 年にそれらの国および新疆ウイグル地域区の GDP 成長率は 7%を超えている。開発が進めば，将来に都市化の進

行に伴って市場規模が拡大することが予想され、拠点都市群の形成も期待することができる。

4.2 インフラ整備の現状と課題

(1) 現状

ここではインフラの中でも、貨物輸送に関わる鉄道と道路に限定して、中央アジア諸国における現状と問題点について明らかにしていく。

まず、鉄道および道路の輸送網の整備状況について表から明らかにしたい。表 4-3 によると、鉄道網の総距離数および道路網の総距離数は記されているとおりであり、道路網の方が圧倒的に距離数は長い。しかし、そのことは貨物輸送がトラック輸送（道路網）によって担われているということ必ずしも意味しない。表 4-4 によると、旅客は道路を通じて移動している傾向が高い一方で、貨物は圧倒的に（キルギス共和国を除く）鉄道によって担われていることが示されている。これは、中央アジア諸国に限らず、中国やロシアでもそのことが当てはまる。したがって、物流の観点からすると、新シルクロード地域の経済発展に大きな影響を及ぼすのは鉄道網の整備であることが明らかである。

そこで、鉄道網の現状について少し詳細に見ていくことにする。アジア開発銀行から 2006 年に刊行された報告書によると、中央アジア 4 カ国の鉄道網の総延長は 19,600 キロメートルとされている（ADB, 2006 : 10 ページ）。カザフスタンの主要鉄道の総延長は 14,600 キロメートルで、そのうち複線化されている路線は全体の 37%、電化されている路線は 28% であった。ウズベキスタンでは、主要鉄道の総延長は 4000 キロメートル、そのうち複線化されている路線は 150 キロメートル、電化されている路線はわずか 10% であった。これらの 2 カ国の事例からだけしても、これらの地域の鉄道網はあまり高速かつ大量の輸送に適しているとは言い難いということが出来る。

一方、道路網の現状についてはどうであろうか。アジア開銀から刊行された報告書によると、中央アジア 4 カ国の道路網の総延長は 59,430 キロメートルとされている（ADB, 2006 : 12 ページ）。そのうち、国際物流に使用されている道路は 19,600 キロメートルと見られているが、そうした道路のほとんどが 2 車線の道路となっており、時速 100 キロメートルでの走行と 1 日当たり 1000~3000 台の交通量を想定している（ADB, 2006 : 12 ページ）。ただし、記述のように、貨物は鉄道による輸送が主流のため、物流のために道路が利用されることは少なく、現状での道路の利用は想定範囲内に収まっている。具体的には、主要道路の 50%以上が 1 日当たり交通量は 1000 台以下であり、3000 台を超える道路は主要道路の 20%でしかない。平均的な 1 日当たりの交通量は 1700 台程度である。道路の整備状況はあまり良好とは言えないことがアジア開銀の調査で明らかになっている。図 4-2 は中央アジ

ア諸国の道路の程度を示している。それによると、国際水準に到達しているとみなすことが出来る第 1 級に該当する道路はウズベキスタンにわずかに見られるだけであり、むしろ第 3 級あるいはそれ以下の国際水準以下の道路が大半を占めていることが分かる。こうした事情からすると、鉄道と同様に、道路についてもあまり高速かつ大量の輸送に適しているとは言い難いということが出来る。

また、東西貿易輸送ルートに関して、現在海上ルートおよびシベリア・ランド・ブリッジ (SLB) とチャイナ・ランド・ブリッジ (CLB) が構成した主な陸上ルートがある。陸上ルートを見ると、SLB はロシアのウラジオストクからオランダのロッテルダムまでの全長約 14300 キロメートルで、CLB は中国の連雲港からオランダのロッテルダムまでの全長約 10900 キロメートルである。海上ルートについて例えば中国連雲港からオランダのロッテルダムまでは約 20000 キロメートルである。輸送距離を見ると、海上ルートは最も長い。そして陸上輸送の 2 つのルートと比較すると、CLB の方が SLB より輸送距離は短い。しかし、CLB は多くの国を経由し、鉄道軌間がいくつかの国の間で異なるので、貨物の積替え作業が何回か必要となり、輸送時間のロスが不利な点である (下表参照)。

軌間 (mm)	国・地域
1435 (標準軌)	中国 トルコ イラン 朝鮮半島 ヨーロッパの大部分
1520	カザフスタン ウズベキスタン キルギス タジキスタン アゼルバイジャン ベラルーシ アルメニア トルクメニスタン ロシア モンゴル等

(2) 問題点

鉄道網にしる、道路網にしる、整備状況はあまり良好とは言えず、そのため高速かつ大量の輸送に適しているとは言い難いということが明らかにされたが、こうしたインフラの未整備から派生する問題点にはいかなるものがあるのか、明らかにしたい。

まず、鉄道輸送に関する問題点から列举すると (ADB, 2006 : 10-23 ページ), 第 1 に、路線網が旧ソ連の必要性に応じて敷設されていることである (鉄道網が南北方向に伸びている)。そのため、事実上全ての中央アジア諸国の輸出入はカザフスタンを経由してロシアに通じる経路になっており、中央アジア諸国の物流に関して選択の幅を狭めている。第 2 に、域内の物流が国際物流になったことである。旧ソ連の崩壊以前は、現在中央アジア諸国がある地域は旧ソ連国内に位置していたため、一共和国から別の共和国への物流は国内での貨物の流れと言うことであった。しかし、崩壊後は地理的な事情は変わらないにせよ、各共和国は独立国となったために、共和国間の物流は全て国際物流になってしまったわけで

ある。このことは、書類や関税など様々な手続きを複雑にしてしまった。第 3 に、各共和国が独立したこととの関連で、これまで単一の鉄道会社であったのが、各共和国単位で分割されてしまったことである。そのため、一共和国から別の共和国への物流がいくつもの鉄道会社を経る行わなければならないとなったと同時に、各鉄道会社の経営が非競争的であることなどのため、国際物流が難しくなった。第 4 は、これも鉄道会社の分割と関連するが、車両（貨車）を共有する協定がないことから、貨物が国境を越えることが難しくなったことである。第 5 は、貨車を封印するシステムが欠如していることである。そのため、貨物の国際輸送が極めて煩雑になっている。第 6 に、関税や税関検査に関して共通の手続きがないため、書類処理が手間取ることである。

一方、道路輸送に関する問題点を列挙すると（ADB, 2006 : 12-39 ページ）、まず、規定以外の料金を役人に対して支払うこと、すなわち賄賂が強要されるということである（表 4-5、表 4-6 を参照）。したがって、貨物輸送費が最終的にいくらになるのか不確定となってしまう問題がある。次に、関連した問題であるが、役人から予告無しに荷物検査が行われたり、規定の解釈が役人に応じて変わったりと言うことで、貨物輸送に予期せぬ遅延が生じ、配達日時が不確定になってしまうという問題が起きている。また、国境での貨物検査が効率的に行われないことなどから、道路を利用したトラック輸送は低迷している。

以上の問題の存在によって、陸上輸送の潜在的能力の発揮を阻害している。本来ならば陸上輸送は短時間の輸送時間を武器にして、低コストの海上輸送と対抗することができるが、実際に様々な障害により、陸上輸送の競争力は海上輸送に比べてまだ大きな差がある。輸送実績について中国だけの輸出入輸送方式（金額ベース）を見ると、水上輸送は 61.5%、道路輸送は 17.7% を利用している。鉄道輸送はわずか 1.1% しかない（『中国海関統計年鑑 2006』中華人民共和国海関総署編）。輸送量を見ると、中国の満洲里、綏芬河、二连、阿拉山口鉄道口岸の輸出入貨物輸送量は、2007 年に 4992 万トンである（『2007 年鉄道統計公報』中国鉄道部）。この中、阿拉山口の輸出入貨物輸送量は 1203.7 万トンである。また、新疆ウイグル自治区の 2007 年国際道路輸出入貨物量は 259.20 万トンである（「2007 年度新疆交通経済運交分析報告」新疆ウイグル自治区交通庁）。しかしこれらの量を天津港だけの外貿取扱量 1.68 億トン（天津口岸辦公室広報³）に比べても、分かるように陸上ルートはまだまだ多くの問題を抱えている。

4.3 インフラ整備政策

上述のように、インフラ整備というハード面での未整備に加えて、制度上、手続き上の不備のために国際物流が効率的に行われていないことが明らかになった。ここでは、中央

³ http://www.caop.org.cn/show_article.jsp?article_millseconds=1200645081816

アジア諸国がこれまでに関わってきたインフラ整備政策について明らかにし、同地域における交通網整備と国際物流の可能性について検討する。

(1) 国際物流の促進に関する協定

中央アジア諸国は既に国際物流の促進に資する協定を締結している。中央アジア 4 カ国は国際道路運送連盟(International Road Transport Union) の加盟国となっている。これは国際的な道路輸送に関する協定の実現を支援するものである。また、その他多くの協定を締結している。例えば (WTO, 2006 : 112-113 ページ), 後述のユーラシア経済共同体(EAEC)加盟国間の物流に関する協定(the 1998 Agreement on Unified Terms of Transit Through the Territories of the Custom Union)や後述の ECO の加盟国間で無料で物流を実現する取り決めや 1998 年の協定(Economic Cooperation Transit Framework Agreement, ECTFA), 旧ソ連と中央アジア諸国との間で締結されている二国間貿易協定で貨物の通過などに関する取り決め, 2005 年に締結された協定(Agreement on Transit Shipments)ではカザフスタン, キルギス共和国, 中国, パキスタンの 4 カ国の中で国際的な貨物の通過を 1 回の許可で可能にする協定が結ばれている。これらは一部の事例であるが, これらの協定が中央アジア諸国を巡って縦横に張り巡らされており, 国際物流が効率的に実施される制度的枠組みが整備されていることが分かる。

しかし, 現実には中央アジア諸国を巡る国際物流では多くの困難が存在している。図 4-3 によると, 中央アジア諸国における物流の評価は他国と比較しても低く留まっている。それは, 中央アジア諸国の当事者を含めて関係する諸国が効率的な国際物流の実現に真剣に取り組んでいないことによる (WTO, 2006 : 113 ページ)。また, 繰り返しになるが, 国家間では上記の協定が締結されて効率的な物流を実現することが合意されているとしても地方政府のレベルでは裁量的な処理がまかり通っていることがよくあるのである (ADB, 2006 : 39 ページ)。そういう意味で, 問題は協定や法律というよりもむしろそれらの実効性をいかに高めていくか, いわゆる施行の問題であるといえる。

(2) インフラ整備の促進に関する協定

中央アジア諸国はインフラ整備を促すために, 国際物流促進のための協定の場合と同様に, 様々な協定を締結している。そうした協定は上述の国際物流の促進に関する協定と重複している部分もあるが, それらに加えて, 1998 年に欧州連合を中心に進められているトラセカ(International Transport for Development of Europe-Caucasus-Asia Corridor, TRACECA)がある。

しかし, インフラ整備の点でもこれらの地域は多くの問題を抱えている。第 1 に, 関係

各国は国益について極めて強い意識を抱いているために、意義のある多国間協定を結ぶことが極めて難しいとすることがある。第 2 に、多くの協定がある中で、中央アジア諸国だけでなく、中国やロシアなどこの地域の物流や経済発展に関係する全ての国が加盟する協定がなく、国際協調を実現しにくくしていると言ったことがある。例えば、ECTFA (Economic Cooperation Transit Framework Agreement)協定には中国とロシアは加盟していないし、CIS に関わる協定には中国は参加していない (ADB, 2006 : 33 ページ)。

現存している個別の輸送ルート (シベリア・ランドブリッジ, チャイナ・ランドブリッジ, イラン経由ルート) についても、様々な問題点が指摘されており (浅海, 2008), 一長一短の様相を呈している。例えば、シベリア・ランドブリッジについては、積み替えに費用と時間がかかること、貨車が不足していること、振動が激しく、気温が低いことが輸送できる貨物の種類を限定すること、船積書類がロシア語であることなどという問題がある。チャイナ・ランドブリッジについては、積み替えに費用と時間がかかること、重長大貨物が積めないこと、中国の貨物が最優先にされることなどという問題がある。イラン経由ルートについては、信用状の発行が出来ないことなど大きな問題点を抱えている。

4.4 地域経済協力と政策

ビーズ型発展戦略は新シルクロード地域の自律的な経済発展を目指す発展戦略である。この戦略を通じて同地域が経済発展の軌道に乗り、その恩恵をユーラシア大陸全体で共有することを目指すわけであるが、新シルクロード地域、特に中央アジア地域の経済発展の現状はどのようになっているのであろうか。地域経済協力の観点から明らかにしたい。

まず、この地域における経済協力の枠組みについて振り返っておきたい。実のところ、中央アジア諸国が独立を果たしてから、地域経済協力を推進する制度的枠組みが相次いで設立されてきている。例えば、多国間地域協力の枠組みとしては 1994 年に中央アジア協力機構(Central Asian Cooperation Organization, CACO)が成立し、加盟国間で統一的な経済市場を形成することを目標とした。1995 年にはロシアを中心とした関税同盟が発足した。これは加盟国を徐々に増やして、2000 年にはユーラシア経済共同体(EAEC)が加盟国間で署名され、翌年に発効している。また、2005 年には CACO は EAEC と統合することが決定されている (WTO, 2006 : 35 ページ)。CIS 加盟国間では 1994 年には FTA が成立している。また、1985 年にイランとパキスタンとトルコの三国で形成された経済協力機構(Economic Cooperation Organization, ECO)に 1992 年になって中央アジア 4 カ国が加盟している。ECO は 2003 年になって ECO Trade Agreement (ECOTA)を成立させている。さらに、中央アジア諸国間でも二国間自由貿易協定が締結されており、例えば、キルギス共和国はロシア (1993 年)、アルメニア (1995 年)、モルドバ (1996 年)、ウクライナ (1997 年)、カザフスタン (2001

年) と FTA を締結している。このように新シルクロード沿線諸国は互いに様々な経済協力協定を締結しているわけであるが、その結果として、貿易自由化対象品目の範囲が様々で、しかも、取り決めの内容についても多様な協定が関係各国との間で絡み合っているため、そうした現状は「スパゲッティ・ボール」のような状態であるとも表現されるほど(図 4-4 を参照)、複雑であると同時に、それらの協定の締結の意図についても極めて懐疑的である。

では、これらの協定の全てがうまく機能して、中央アジア諸国を取り巻く地域の経済協力は進展していると言えるのであろうか。現実のところはほとんど機能していないと見るのが妥当な見方である。表 4-7 に照らしてみても、その状況が伺えるであろう。それには様々な理由があるが、経済的には、第 1 に、関税同盟や自由貿易協定の対象範囲が限定的であり、センシティブな貿易品目については自由貿易の対象外であること、第 2 に、国際貿易からの利益の分配について利害対立が発生して協定の実施を遅らせることになっていること、第 3 に、地域を跨ぐ機関がないことから貿易協定が拘束力を持たないことになっていること、第 4 に、付加価値税の課税方法が統一されておらず、そのことが国家間で紛争となっていること、が挙げられる(Tumbarello, 2005 : 8 ページ)。表 4-8 および表 4-9 によると、関税率は非加重平均税率では低水準に抑えられているが、実効保護率は極めて高い。政治的な理由として、西側先進国が中央アジア地域にインフラプロジェクトを通じて介入して影響力を拡大するのを阻止するために、ロシアがインフラ整備や経済協力のような形で中央アジア諸国に対して揺さぶりを掛けていることが指摘されている(Black, 2004 : 243 ページ)。さらに、もっと根本的なところでは、中央アジア諸国間が互いの経済取引に全く信頼を置いていないことも挙げられる。

したがって、地域経済協力をこの地域で進めるためには、制度的枠組みを構築することと言うよりも(現実には既に存在している)、むしろそれらの実効性をいかに高めていくのかという点が、インフラ整備・国際物流の効率化を進めるのと同様に、極めて重要であると言える。さらに、中央アジア諸国をはじめ該当する当事国すべてが WTO に加盟するならば、地域間経済協力の法的諸問題は効果的に解決することができるという意見もある(Aslund, 2003 : 85 ページ)。そういうことが言われるほど、これらの諸国は協定内容を自ら履行していこうとする意気込みが極めて低いと言えよう。キルギス共和国を除いて、WTO 加盟には相当の時間を掛けているが今なお多くの中央アジア諸国が加盟交渉中である(表 4-10 を参照)。

4.5 小括

このように、ビーズ型産業都市を形成する上で重要な都市間を結ぶインフラの整備状況、都市間あるいは国家間の経済協力の取り組み、国家間の物流の実態を見てみると、いずれ

の点においても、前節で指摘されたビーズ型産業都市が形成されるための条件が現状で満たされているような状況になっていないことが明らかになった。新シルクロード地域には豊富な鉱物資源の埋蔵が確認されているなど自律的な経済発展の潜在力が備わっていると考えられるが、現実にはその潜在力をほとんど発揮できていないことが明らかになったのである。

これまでの節での議論されてきたように、ユーラシア大陸における「ビーズ型」産業都市群の形成の重要な条件は、陸上輸送競争力の向上によって、ユーラシア東西貿易の陸上輸送ルートを再生させ、そのルートの重要都市・地域に対して「国境付近地域」としての地位を確立させることである。しかし、経済のグローバル化は「ビーズ型」産業都市群の形成に有利な環境を与えているものの、陸上輸送競争力を向上されるためには、陸上輸送インフラ整備だけでは不十分であることも明らかにされた。直接投資の受け入れ環境づくりを含めて一連の経済政策と改革および国際的な協力が必要である。そこで、次節では、こうした現状をいかに克服していくべきなのかということについて論じていきたい。

5. 「ビーズ型」開発戦略を実現するための政策措置

新シルクロードは東の日韓から西のヨーロッパ先進国に至るユーラシア大陸に跨る産業地帯のことであるが、本稿はこの新シルクロード上にあるユーラシア・ランド・ブリッジと呼ばれる第2ブリッジに注目し、ユーラシア・ランド・ブリッジと西部地域開発との関連性について議論し、「ビーズ型」産業都市の形成を促すための政策的可能性について検討したい。

ユーラシア大陸の東西を結ぶいくつかのルートの中の1つである第2ブリッジは、アジア開発銀行の支援を受けて、1992年に中国の連雲港からオランダのロッテルダムまで開通した。またT字型開発戦略にこの第2ブリッジのルートを加えて、π字型発展戦略が打ち出されたのも同時期だった。西部地域がこの第2ブリッジ上に位置していることもあって、中国政府が2000年以降に打ち出した「西部大開発」構想も、ユーラシア・ランド・ブリッジの第2ブリッジの役割を重視するようになっている。

この第2ブリッジは中央アジア諸国と結んでいるので、資源貿易のルートとしても注目され、沿線の諸国だけでなく、ユーラシア大陸の東西両端にある日韓やヨーロッパ先進諸国も強い関心を持っている。これらの諸国は、中央アジアの資源開発あるいは資源確保のため、拡大する中国市場へ浸透するため、そして、中国の豊富かつ安価な労働力市場を利用するために、このルートの開発に注目している。このように、ユーラシア・ランド・ブリ

ッジの開発による相互利益が見込まれるため、経済的連携が一層緊密化し、ヒト・モノ・カネの移動も一層活発化して、中国西部地域にとって大きなチャンスに恵まれたと言えよう。

東西を結ぶこの地域の重要性が増していくと同時に、アジアを取り巻く国際分業環境もこれまでにない変化が現れた。図 5-1 ではアジアを巡る先進国との間の分業関係を示している。これまでの先進国と発展途上国との間の分業関係は、先進国は工業製品を輸出し、発展途上国は一次産品を輸出するという垂直的なものであったが、アジア域内ないしアジアと日本、アジア欧米との間の分業関係は、既に垂直的關係から水平的關係へ変化してきている。今後フラグメンテーション的分業関係がさらに深化していき、発展途上国への直接投資の流れはこの傾向に一層の拍車をかけることになると予想される⁴。

既述のように、「ビーズ型」開発戦略の考え方は空間経済学の理論分析に基づいている。生産活動の空間的分布は、国際的には分散、国内的には集中の傾向にあり、国内産業が国境付近地域に集中し、対外輸送コストが相対的に安い地域に相対的に強い産業集積力が生まれることになる。したがって、新シルクロードの輸送競争力が高めれば、沿線都市は国境付近地域としての条件が備えられ、集積力が強まり、そこで『ビーズ』が形成されるわけである。一方、経済開発の見地から言えば、経済開発プロセスは低開発地域に新しい成長拠点が形成される過程でもあることから、西部の地域開発にとって、この世界経済のダイナミズムを如何にキャッチするか、如何にして国際分業の一翼を担うかということが鍵となる。

そこで、政策的にいかに進めていくことが、「ビーズ型」産業都市の形成にとって望まれるのであろうか。新シルクロード沿線の中核都市として、その経済優位性を保持するためには、労働集約的生産部門（フラグメントされた生産ブロック）の誘致、対外輸送費用の低下、国境付近地域の形成（新たな生産拠点の形成）が重要である。そのために政府の関与ないし政策的誘導が必要である。新たな空間的要素を作り出すためには、政府の役割が重要であると言えよう。図 5-2 で示したのは、これまでの T 字型あるいは π 字型発展戦略とは異なった戦略的イメージである。ここで呈示している戦略的イメージは産業集積のコアを如何に形成させるかに力点が置かれ、中核都市としてその役割を果たすことを重要視している。そのためには、産業集積支援戦略については産・官・学の政策一体化が必要である。政策体系はより具体的には、政策ブロック、社会インフラブロック、産業基盤整備ブロック、知的支援ブロックの 4 つの政策群に分けて、図 5-2 で示されたそれぞれの政策が当てはめられて対応していくという構図となっている。一時的な域内産業保護政策を含めて、外

⁴ これに関連する実証的分析結果は本多ほか（2007）の第 4 章、並びに経済産業省『通商白書 2006』の関連部分を参照されたい。

資誘致政策の充実は勿論、企業の最も危惧している阻害要素である都市化水準の低さ、不十分な社会サービス、インフラ整備の遅れについて改善策を講じなければ、産業集積は困難であり、さらに持続可能な経済発展をめざすには、知的支援政策を完備しなければならないと認識すべきである。その具体策には職業訓練等の支援と産学連携等が欠かせないと考えられる。

新シルクロードには、物流に加えて、人の移動である旅客流、情報の移動である情報流の3つの「流」がある。従来型のインフラ整備重視型西部開発戦略とは異なり、ここで言うルート整備はグローバル・スタンダードに基づき、物流、旅客流、情報流の3つの「流」を如何にスムーズに貫通させるかに着眼している。いわば「三流一体化」になるが、上述の3つの「流」が如何に貫通するかはインフラ整備の真の役割ではないかと考える。その意味では、「西部大開発」という既存の開発プロジェクトはグローバル・スタンダードに照準を合わせる必要があり、ユーラシア・ランド・ブリッジの産業ルートとしての役割を再認識する必要があるかもしれない。また新シルクロード、とりわけユーラシア・ランド・ブリッジにおける国際標準のインフラ整備・国際的連携の強化が求められ、一国だけの取り組みでは不十分であり、関係各国の国際的連携が欠かせないと言えよう。

6. 新シルクロード地域における経済発展の展望

これまで論述してきたように、市場メカニズムのもとで、産業集積の効果を活かして新たな成長拠点を構築する政策的な誘導を行うことができれば、世界経済のダイナミズムをキャッチすることができる訳であり、そのことは中国の内陸部やユーラシア大陸にも自律的な経済発展のプロセスを実現すると期待することが出来るのである。さらに、本研究の「ビーズ型」発展戦略は従来の経済開発戦略（「T字型」や「 π 字型」）とは全く異なるものであり、図6-1に示されているように、新シルクロードの東側の日韓と西側のヨーロッパ先進国を一体化して、その資本・技術力を活用し、利益を共に享受しながら地域間の連携を強化していくことを想定している。こうして、共同開発を視野に入れたビーズ型発展が実現すれば、新シルクロードに沿った各地域の発展は地域間の経済格差の解消にもつながると期待できるのである。

この図6-2の中の赤で示された部分は人工衛星から撮った夜の地球の映像であり、明るい部分は経済活動が旺盛な地域とみなすことができる。すなわち、国際的分散という産業の空間分布に基づく世界の工業生産拠点を示している。その他の黄色の点線で囲まれた区域も産業活動が旺盛な地域である。このように、工業生産拠点は世界の幾つかの地域に分散していることが示されている。特に、赤で示された極めて経済活動が旺盛な先進国地域で

あるユーラシア大陸の東西を新シルクロードに沿ったユーラシア・ランド・ブリッジがつかないでいる。

ただし、ユーラシア大陸を交通網が結んでいるにもかかわらず、現状ではこの輸送ルートが十分な機能を果たしておらず、地域の経済発展の潜在力を発揮できずにいる。そこで、我々の「ビーズ型」発展戦略に基づいて、新シルクロード沿線国家および都市が開発を進めていくと、図 6-3 に示されているように、大陸の東西両端が産業地帯で結ばれることが期待できる。そして、その工業地帯の帯の中には、幾つかの中核都市が産業集積の拠点として発展することが期待される。大陸内部であっても、自律的な経済発展を実現でき、そうすることによって、地域格差の解消につながることも期待できる。また、これによって、現在ある地域間の経済格差というものも解消していくことが期待される。今後、「ビーズ型」開発戦略を通じて、将来的には、ユーラシア大陸上の東西貿易は海上ルートに匹敵するほどの陸上輸送ルートの競争力が増していくと考えられる。そして陸上輸送ルートの競争力が十分向上すれば、「国境付近地域」と見なされる地域が再びユーラシア大陸輸送網において出現すると考えられる。さらに、近年のグローバル経済の進行による生産活動の「国際的分散と国内的集中」という傾向はユーラシア・ランドにおける「ビーズ型」産業都市群の形成にとって有利な環境である。ユーラシア大陸上の東西貿易陸上輸送ルートの競争力が十分向上すれば、現段階で相対的に発展が遅れている中国西部および中央アジア諸国などの内陸国家と地域の開発に有利な条件をもたらすことになる。また、それらの地域の豊富な資源と潜在的な市場規模は外国資本にとって魅力である。そういう意味で、我々の「ビーズ型」発展戦略は新シルクロード沿線地域に留まらず、ユーラシア大陸全体を含めた経済発展にインパクトを与える極めて有望な戦略であるといえるのではないだろうか。

参考文献

- 呉 逸良(2000) 「労働移動の制約と産業集積—国境の存在と産業立地との関連性—」、『経済集志』第70巻 第1号, 日本大学経済学研究会, pp.147-180。
- 呉 逸良(2007) 「国際的分散と国内的集中—2国4地位モデルにおける産業集積の分析—」本多光雄他共著『産業集積と新しい国際分業』文眞堂, pp.1-37。
- 藤田昌久(1996) 「空間経済システムの自己組織化と発展について」大山道広他編『現代経済学の潮流1996』東洋経済新報社。
- 本多光雄・呉 逸良・陸 亦群・井尻直彦・辻 忠博 (2007) 『産業集積と新しい国際分業—グローバル化が進む中国経済の新たな分析視点』文眞堂

年3月15日。

- 陸 亦群 (2007) 「雁行形態的發展, 貿易構造の変化と直接投資に関する一考察—新しい国際分業と持続可能な經濟發展—」『研究紀要』第20号, 日本大学通信教育研究所, pp91-121
- 陸 亦群 (2008) 「持続的発展に向けた新たな開発戦略構築への模索—中国の西部地域開発をめぐって—」『研究紀要』第21号, 日本大学通信教育研究所, pp87-116
- 国際協力機構 JICA (2004) 『中華人民共和国西部地域中等都市發展戦略策定調査進捗報告書 2』
- 經濟産業省 (2006) 『通商白書 2006』
- 浅海 茂 (2008) 「中央アジアの經濟事情」日本貿易学会東部部会研究報告会配付資料, 2008
- 中兼和津次 (1999) 『中国經濟發展論』有斐閣
- 日本貿易振興会 (ジェトロ) 『中央アジアで拡大する中国のプレゼンス—天然資源をめぐる動きと市場としての可能性』, 海外調査シリーズ NO.373, 2008年.
- 日本經濟研究センター・清華大学国情研究センター (2006) 『中国の經濟構造改革—持続可能な成長を目指して』日本經濟新聞社
- ADB (2006) *Connecting Central Asia: A Road Map for Regional Cooperation*, Asian Development Bank.
- ADB(2006) *Central Asia: Increasing Gains from Trade through Regional Cooperation in Trade Policy, Transport, and Customs Transit*, Asian Development Bank.
- Aslund, Anders (2003) 'Sizing Up the Central Asian Economies,' *Journal of International Affairs*, Vol.52, No.2, pp.75-87.
- Behrens K., C. Gaigne, G. I. P. Ottaviano and J. F. Thisse (2003) "Interregional and international trade: Seventy years after Ohlin", Centre for Economic Policy Research, Discussion Paper No. 4065.
- Blank, Stephen (2004) 'Infrastructural Policy and National Strategies in Central Asia: The Russian Example,' *Central Asian Survey*, Vol.23, Nos.3-4, pp.225-248.
- Fujita, M., P. Krugman, and A. J. Venables (1999), *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade*, MIT Press. (小出博之訳『空間經濟学—都市・地域・国際貿易の新しい分析』東洋經濟新報社, 2000。)
- Krugman, P. R. (1991a) "Increasing Returns and Economic Geography," *Journal of Political Economy*, Vol. 99, No.3, pp.483-499.
- Krugman, P. R. (1991b) *Geography and Trade*, Cambridge: MIT Press. (北村行伸等訳『脱「国境の經濟学」』東洋經濟新報社, 1994。)
- Krugman, P. R. (1995) *Development, Geography, and Economic Theory*, MIT Press. (高中公男訳

- 『経済発展と産業立地の理論—開発経済学と経済地理学の再評価』文眞堂, 1999.)
- Monfort P. and R. Nicolini (2000) “Regional convergence and international integration”, *Journal of Urban Economics*, Vol.48, No.2, pp.286-306.
- Tumbarello, Patrizia (2005) ‘Regional Trade Integration and WTO Accession: Which Is the Right Sequencing? An Application to the CIS,’ *IMF Working Paper*, WP/05/94, pp.1-26.
- WTO (2006) *Trade Policy Review, Kyrgyz Republic, Report by the Secretariat*, World Trade Organization, WT/TPR/S/170.