

新シルクロードの地域経済発展と「ビーズ型」開発戦略

陸 亦 群

1. はじめに

近年、ユーラシア大陸の東西を結ぶユーラシア・ランド・ブリッジが大いに脚光を集めている。1960年代に「Trans-Asian Railway Network 構想」が打ち出され、アジア開発銀行の支援を受けて、1992年にその北部回廊ルートの中の中国ルート（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。さらに、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カ国が正式合意した。資源保有国の中央アジア諸国の資源開発のため、拡大する中国市場へ浸透するため、そして中国の豊富かつ安価な労働力を利用するため、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。ユーラシア・ランド・ブリッジ沿線諸国だけでなく、ユーラシア大陸の東西両端にある日韓や欧州も、ユーラシア大陸を横断する鉄道輸送ルートで東西を結ぶ新シルクロードとも呼ばれているこの地域の地域経済発展に注目している。

世界経済のグローバリゼーションが進む中で、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国益が錯綜しているものの、相互に利益を生み出す可能性を有しているため、協調して開発にあたっている。それによって、経済関係が一層緊密化し、この地

域の重要性がますます増していくと考えられる。日本大学本多共同研究チームは、新シルクロードの経済発展はその特徴として『ビーズ型』の都市群が形成されていると考え、『ビーズ型』開発戦略を考案した¹⁾。本稿はこれまでの共同研究成果を基に、開発経済学の見地からより具体的に新たな開発戦略の構築を模索していきたい。そして事例研究においては、中国政府が2000年以降に打ち出した「西部大開発」戦略について分析し、中国の西部内陸地域の新たな産業発展の可能性および内陸部の地域開発を成功させるための開発戦略の選択について検討していきたい。

2. これまでの開発戦略の展開

2.1 開発戦略の主要なアプローチ

1940年代後半から1960年代前半にかけて、「構造主義的アプローチ」と呼ばれた経済開発理論が一世を風靡した。「構造主義的アプローチ」においては、発展途上国と先進国の経済構造の違いを捉えて、両者の経済格差いわば南北格差を解消するための様々な政策手段行使の必要性が論じられ、「ビッグ・プッシュ」の必要性が強調された。その代表的な議論として脚光を浴びたのは、ローゼンシュタイン・ローダン（Paul Rosenstein-Rodan, 1943）の論文であった。

「ビッグ・プッシュ」論に続いて1950年代に注目されたのは、ルイスの二重経済発展論であった。ルイスの二重経済発展理論において、発展途上国の農業部門を後進的な伝統部門、工業部門を

近代部門として扱い、工業部門を農村からの余剰労働力を吸収する都市部門として捉え、工業化の重要性を強調してきた。ルイスの二重経済発展論に導かれたのは工業化戦略であった。工業化戦略として具体化して展開されたのは輸入代替工業化戦略であった。

1960年代後半になると、開発経済学分野において新古典派アプローチが注目されるようになった。新古典派アプローチは、「市場の失敗」仮説を前提にした構造主義アプローチに対して徹底的な批判を行い、先進国経済と発展途上国経済を同質的に扱い、価格メカニズムによる需給調整が機能する同一の経済学の原理が、発展途上国でも先進国でも適用される考え方を呈示した。新古典派アプローチは、経済発展の真のボトルネックは資本の量ではなく資本の効率性であり、「市場の失敗」よりも政府による計画の失敗や公企業の非効率性による「政府の失敗」こそ、経済発展にとっての真の阻害要因であると指摘し、市場メカニズムの導入と民間企業の活性化の必要性が強調された。新古典派流の開発戦略では、発展途上国の経済成長につながる輸出増加にのっての決定的に重要な要因は、世界需要の低迷ではなく、むしろ発展途上国が採用した貿易政策であると批判し、輸入代替工業化戦略のような「内向きの」開発戦略の妥当性が認められず、「外向きの」開発あるいは輸出志向工業化が有効的であると宣言された。

一方では、雇用の増大、公正な所得分配を重視するベーシック・ニーズ・アプローチが新古典派アプローチと並んで登場し、改良主義アプローチとも呼ばれているこの考えが大きな影響力をもつようになった。構造主義を批判する改良主義アプローチは新古典派アプローチとは対照的に、構造主義を批判しながらも、教育、健康サービス、雇用促進等の分野における政府の果たすべき役割を強調した形で、雇用志向開発戦略を提唱した。

1970年代から1980年代にかけて、開発経済学の世界において新古典派アプローチは絶大な指示

を受けた。発展途上国の開発戦略にとって「市場の自由化」と「輸出志向」が二つの不可欠の要素であると論じられた。しかし1980年代後半から、新古典派アプローチの有効性に対する疑問と批判が湧き起こった。多くの発展途上国が抱えている貧困問題、雇用問題、環境問題、分配問題、人権問題等の解決策が重要視され、ふたたび「市場の失敗」に注視する議論が注目されるようになった。改良主義アプローチはこれらの諸問題の解決策を取り組み、新たな成長と再分配に関する開発戦略を提示した。

そして1980年代半ば以降、資本の自由化、市場の自由化の影響を受け、「外部経済」を重視した現代版ビッグ・プッシュ論が注目を集めた。Murphy, Shleifer & Vishny (1989) や Krugman (1995) は、産業集積の考え方を経済開発問題に組み入れた形で現代版「ビッグ・プッシュ」の有効性を説いた。Krugman (1995) は、空間経済学的な視点で捉え直した「ビッグ・プッシュ」において、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あることを明らかにした。この現代版ビッグ・プッシュ論は「収穫逓増」と「産業集積」の視点から産業政策の有効性と政府介入の必要性を評価し、開発戦略に新たな視点を提供した。

2.2 これまでの開発戦略の妥当性とパラダイムの転換

第2次世界大戦後、発展途上国は「援助され開発されるべき」ものとして国際舞台に登場した。旧植民地の政治的独立と開発志向が高まる国際経済環境の変化の中、「構造主義アプローチ」と呼ばれた経済開発理論が脚光を浴びた。その代表的な議論として、ローゼンシュタイン・ローダン (Paul Rosenstein-Rodan, 1943) が唱えたのは、貧しいがために教育もろくに受けられず、多産でますます貧しくなるといった「貧困の悪循環」という低水準均衡の罫から逃れるためには、つまり経済発展を軌道に載せて開発を加速させるために

は、その経済開発の初期において思いきった大量の幅広い投資を大いに押して、いわゆる「ビッグ・プッシュ」が必要だという開発戦略であった。「ビッグ・プッシュ」論に続いたルイスの二重経済発展論は工業化の重要性を強調した。これらの「構造主義アプローチ」に導かれたのは工業化戦略であり、この工業化戦略として具体化して展開されたのは輸入代替工業化戦略であった。

発展途上国の工業化を議論する際に、ほとんどの発展途上国はかつての列強の植民地であって、植民地的な偏向をもった経済構造を初期条件として、そこから工業化を始めようという前提である。第2次世界大戦後、先進国では急速な技術進歩が起り、合成品や代替品が豊富に供給されるようになり、天然ゴムに代わり合成ゴムが、天然繊維に代わって合成繊維が、錫製品や木製品に代替してプラスチック製品などが一般化して、アジアから輸入する一次産品への依存度が低下してしまっただけである。さらに第2次世界大戦後、先進国はいずれも国内農業への手厚い保護政策を採用し、食糧などの自給率を引き上げた。そのため、一次産品の輸出数量は伸びず、価格も低迷した。このような時代の背景の下では、一次産品が宗主国の需要によって輸出し、工業品が宗主国からの輸入に強く依存する非自立的な発展途上国経済にとっては、一次産品輸出を通じての工業化の方式を断念し、輸入代替工業化と呼ばれる保護主義的な工業化戦略の採用は妥当な選択であろう。

輸入代替工業化が1960年代を中心に発展途上国における代表的な工業化の型として形成してきた。輸入代替工業化は後方連関効果をもち、工業化の推進の初期段階において高い評価が得られたと同時に、多様な問題を抱え、一国の経済構造にひずみを与えたことも事実である。この輸入代替工業化戦略は、所得格差と市場の制約、貿易収支の悪化問題、雇用吸収問題を抱えていた。輸入代替を続けるアジアにおいて、工業化は市場の制約を受けて低迷し、貿易収支のアンバランスも著しいものとなった。労働者の吸収速度は鈍く、失業

者が減少することもなかった。このように、輸入代替工業化から輸出志向工業化への転換を余儀なくされた。

1960年代後半以降に始まった輸出志向工業化戦略は、製品のコストに占める賃金費用が相対的に高い労働集約的産業から工業化が始まった。この輸出志向型工業化を成功させるためには、輸出志向工業化政策が実施され、低利融資を提供したり事業所得税を軽減したりして、輸出産業の投資拡大を奨励するといった政策があれば、補助金給付や輸出関税率の引き下げなどにより輸出の拡大を促進する政策もある。1980年代以降の資本移動の自由化の影響もあって、海外直接投資の受け皿役の発展途上国では、国内企業による輸出が困難であれば、輸出競争力をもつ外国企業を積極的に導入し、外国企業に輸出の中心的な役割を演じさせるといった重要な政策も実施された。

輸出志向工業化戦略によって大いに成功した国としてアジアNIEsが挙げられる。当時のアジアNIEsはこれら労働集約的な製品に優位性をもち、その強い輸出競争力によって先進国の市場に深く入り込んだ。アジアNIEsの輸出の中心は当初はこうした労働集約的な製品であったが、労働集約製品の特化に成功した後に、やがて船舶、石油化学製品、鉄鋼製品などの重化学工業分野において世界市場シェアを伸ばし、さらに近年では、エレクトロニクス製品や自動車などの高度技術分野においても世界の有力な輸出国へと変貌している。

1960年代後半に展開された新古典派アプローチは、主として輸出悲観論や市場の失敗論に批判の矢を向けて生まれたもので、その特徴は政策志向性の強さにあり、1964年のUNCTAD第1回総会、プレビッシュ報告、発展途上国側の援助要求の強まりといった背景もあって、発展途上国の開発における自助努力を促す狙いがあったと考えられる。一方、改良主義アプローチの台頭には「新国際経済秩序」を強く求める時代の雰囲気があったと思われる。開発の目的を問う姿勢を最大の特徴とする改良主義アプローチは、1980年代に入っ

て発展途上国の債務危機問題の発生により、「新国際経済秩序」形成運動の収束とともにその影響力が失った。やがて、IMF・世銀の構造調整借款が始まり、構造調整プログラムの支えとなる新古典派アプローチは全盛期を迎えた。

しかし、アジアNIEs以外の大半の発展途上国の経済パフォーマンスは悪化した。ラテンアメリカ諸国は深刻な累積債務の罫に陥り、サハラ以南のアフリカ諸国や南アジア諸国では貧困問題を解決できないままの状態です。こうして1980年代も後半になると、新古典派アプローチに疑問が投げかけられた。一つの疑問は、新古典派理論の市場の完全性の仮定である。もう一つは、「市場の自由化」の前提条件である。市場が未発達な状態にある途上国に市場の完全性を仮定するには無理があり、新古典派アプローチに依拠したIMF・世銀主導の構造調整プログラムを実行して効果が得られるには、一定の政治的・制度的な前提条件が必要であろう。また、大半の途上国では貧困問題、環境問題、分配問題等が解決されていない事実も認識されるようになった。

こうした状況の中で、改良主義アプローチの開発戦略が再び注目されるようになった。他方、外部経済が再度注目され始めたことにより、産業政策の意義が肯定されるようになり、経済政策の選択と実行にかかわる国家の役割、政府介入の必要性が論じられるようになった。

このように、時代の流れとともに開発戦略はさまざまな観点から見直され、開発経済学も幾度のパラダイム転換があったと言えよう。現在の経済のグローバル化、市場経済化、そして新しい国際分業の展開（フラグメンテーション的分業）といった世界経済の新しい潮流の中で、新たな開発戦略がいかなる形で構築していくかを模索する必要があると考える。本稿は次節において、新しい開発戦略としての『ビーズ型』開発戦略の構築を試みたい。

3. 新たな開発戦略の構築への模索

3.1 何故『ビーズ型』開発戦略なのか？

3.1.1 これまでの開発戦略との違い

世界経済のグローバリゼーションが進む中で、近年、新シルクロードと呼ばれている地域の経済発展が注目されるようになった。日本大学新シルクロード研究チームは、新シルクロードの経済発展は、その特徴として『ビーズ型』の都市群が形成されていると考え、『ビーズ型』開発戦略を考案した。結論からいえば、『ビーズ型』開発戦略を実現するための主要な提言は以下の3点である。第一に、市場メカニズムの下で産業集積の効果を活かして新たな成長拠点を生み出すには、国際標準でのインフラの整備ならびに国際的連携の強化が必要である。第二に、世界経済のダイナミズムをいかにキャッチするかが地域経済の発展にかかわる重要なポイントであり、中国の内陸部ないしユーラシア・ランドにも自己循環的経済発展のプロセスが内在すると我々が考えることから、新シルクロード上にある各中核都市における経済的優位性を如何に創出するのが鍵を握る。第三に、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強化を実現する。

『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。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ものであると考えられる。『ビーズ型』開発戦略は『ビーズ型』の産業地帯の形成によって持続的な経済発展を実現するための戦略であり、その結果として、西のEUと東の日韓との一体的な

開発が新シルクロードに沿って実現することを我々は期待しているのである。その意味では、『ビーズ型』開発戦略は従来型とは異なる戦略である。

3.1.2 何故『ビーズ型』開発戦略なのか？

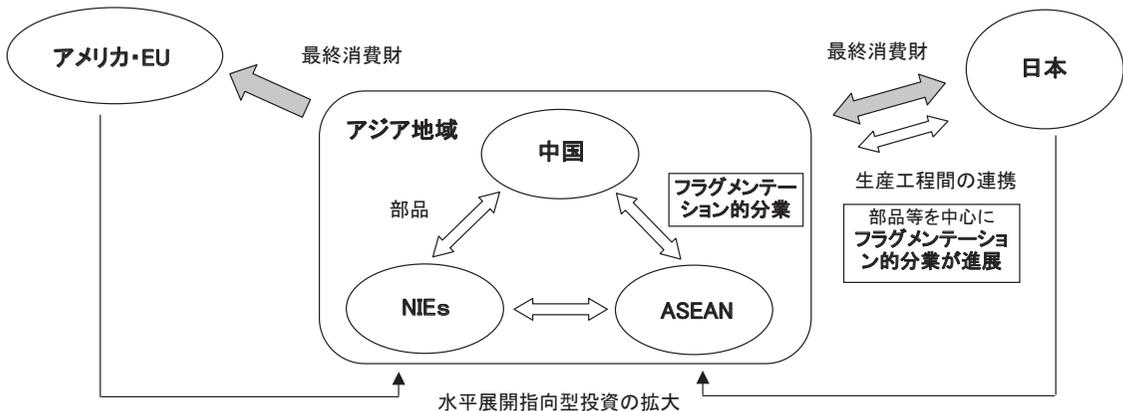
これまでの開発戦略は主として一国一地域を対象に構築され、時代の移り変わりとともに、そしてそれぞれの時代の国際経済環境ないし国際分業の特徴にマッチした形で変遷されてきたと考えられる。1990年代以降、世界経済の潮流には大きな変化が現れた。ことに国際分業の面においては、多国籍企業あるいは直接投資を通して先進国と発展途上国を跨る形で今までにない国際的生産・流通ネットワークが構築され、従来の水平分業や垂直分業とは異なる細かい生産工程レベルでの新しい国際分業が展開されている。これによって企業の立地選択も変化が現れ、これまでの一産業あるいは業種がひとかたまりとなって、ある国あるいは地域に立地するのではなく、生産工程レベルに応じた企業の生産工程別の分散立地のケースが見られるようになった。このような立地選択ケースはことに東アジア地域において顕著に現われた。図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。アジアを取り巻く分業環境も

これまでにない変化が現れ、これまでの先進国と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。そして今後フラグメンテーション的分業關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²⁾。

このような時代の流れの中で、従来型の開発戦略は時代の変化にマッチできなくなり、新たな開発戦略の構築が求められていると言えよう。『ビーズ型』開発戦略は主として新シルクロードを対象に、これまでの一国一地域の経済発展を目指す戦略とは異なり、地域間の連携・一体化を重視し地域間の経済格差の解消ならびに地域全体の共存共益を視野に入れた新たな開発戦略である。

紀元前200年から中国、中央アジア、ローマを結ぶ東西交易の陸上ルートとしてシルクロードが現れた。シルク、磁器、宝石、コショウ、絨毯などの取引に伴い、このシルクロードを介して文化、技術などの交流も盛んに行われ、シルクロードの沿線地域において多くの貿易拠点都市が形成されたが、紀元600年になると、海上輸送技術の

図1. アジアを取り巻く新たな国際分業構造のイメージ



出所) 経済産業省『通商白書2006』87ページより修正し作成。

発達によって大航海時代が到来し、海上シルクロードとも言うべき貿易ルートが出現した。それによって沿海地域に新しい都市が次々と出現し発展したが、陸上シルクロード沿線の都市は衰退し始めた。しかし、近年では陸上輸送技術の発達によってシルクロード沿線地域の拠点都市が再び輝く機運が高まった。駱駝のキャラバン輸送に代わって、鉄道網の整備・近代化、高速道路網の整備の陸上輸送の技術進歩によって、旧シルクロードが新シルクロードに生まれ変わる。そして、現代の船舶輸送技術の発達によって、ユーラシア大陸と東の日本・韓国との空間的な距離が縮まり、従来の中国、中央アジア、欧州を結ぶ陸上ルートと東の日韓との連携が一層強まったことから、新シルクロードはより広い意味で、東の日本・韓国、中国、中央アジア、そして西のヨーロッパを結ぶ産業貿易ルートとして捉えられる。

こうして、新シルクロードが産業貿易ルートとして再び脚光を浴び、そして沿線拠点都市が繁栄し輝きつつある。『ビーズ型』は、新シルクロードに位置する各中核都市を『ビーズ』であり、道路や鉄道などの物流インフラでつながる産業貿易ルートが各都市を結ぶ形で『ネックレス』のようなイメージである。世界経済のグローバリゼーションが進む中で、新シルクロード上のいまだに発展途上にある地域の経済開発は、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める必要がある。共同開発を視野に入れたビーズ型発展が実現すれば、各地域の発展は自律的な経済発展が実現されるとともに地域間の経済格差の解消にもつながると考えられる。それが、本稿が考える『ビーズ型』開発戦略である。

3.2 『ビーズ型』開発戦略の理論的根拠

『ビーズ型』開発戦略は自律的な発展メカニズムを重視し、産業集積と新たな成長拠点を如何に形成させるかにかかわる戦略であり、その論拠は

空間経済学および開発経済学の視点に基づいたものである。空間経済学分野における産業の空間的分布に関する研究は、Krugmanら数多くの先駆的な研究が挙げられる(Krugman (1991a, 1991b, 1995), Fujita, Krugman and Venables (1999) 参照)。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を説明したKrugmanの2地域モデルに続いて、Monfort and Nicolini (2000), Behrens *et al.* (2003)の国際と国内の集積現象を同時に分析した2国4地域モデルが生み出された。これらの先行研究を証左したうえで、呉(2007)³⁾は、産業集積のメカニズムを解明するためのより一般的に適用可能な2国4地域モデルを構築し、このモデル分析を通じて、経済活動の空間的分布の長期的変遷の方向性を示唆した。つまり、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することになる。対外輸送コストが相対的に安い地域、いわば「国境付近地域」に産業集積力が生まれる。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』が形成されると予想される。『ビーズ型』開発戦略はこの2国4地域モデルの研究成果に依拠している。

一方、開発経済の見地から言えば、Krugman (1995)の言うように、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。Krugman (1991)の地域集中化モデルは、地理的空間の概念を取り入れ、規模の経済性と外部経済性を明示的にモデル化したと同時に、ある特定地域に収穫増、輸送費、需要の三つの要因が相互に作用しあって、産業集積が発生すると示唆した。そしてKrugman (1995)では、産業集積の考え方を経済開発問題に組み入れた形で現代版「ビッグ・プッシュ」論の有効性を説いた。Krugman (1995)の議論はMurphy = Shleifer = Vishnyモデル(Murphy, Shleifer and Vishny, 1989)に依拠して、空間経済学的な視点で捉え直した

「ビッグ・プッシュ」論においては、初期条件あるいは歴史的偶然が産業立地に重要な役割を果たし、政府による産業立地への介入は、ある地域に工業集積が形成される過程で大きな影響を与えているとしながら、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あることを明らかにした。

こうして、規模の経済性と外部経済性を重視した現代版「ビッグ・プッシュ」論は、空間経済学的視点から経済開発のプロセスを論じられた。しかし残念ながら、開発戦略に関する明示的な提示は見当たらなかった。また、これまでの開発経済学サイトからの空間経済学的視点を取り込んだ開発戦略の提示もなかった。これらの空間経済学の議論を開発経済学の開発戦略の構築に応用するには、経済開発のプロセスを長期動的に捉える必要があるのではないかと考える。

この空間経済学と開発経済学との融合的視点から、発展途上国における経済発展と産業集積を分析するにあたって、陸（2006）は、初期のローカルマーケット規模、国境付近地域（対外輸送費用が相対的に低い地域）が産業の集積力を発生させる空間経済学的視点を取り入れ、産業の空間的集積要因、生産工程別の立地選択、要素賦存状況等の初期条件の三つの要因を統合して考察し、開発経済の理論モデルをベースに新たに三部門的経済発展フレームワークを構築した。すなわち、経済開発の初期段階において、農村の非熟練的な余剰労働力は直ちに都市に位置する製造部門に吸収されずに、一時的に第三部門（農村に位置する労働集約的な製造部門）に移動する。そして経済開発が第2段階に進行していくと、第三部門の労働の熟練度は徐々に向上し成熟化していき、さらに次の第3段階に進み、やがてそれらの労働力は都市部の製造部門に吸収されるプロセスを明らかにした。

この三部門的経済発展の分析から次のような結論を得ている。つまり、発展途上国における経済発展と産業集積の関係性を空間的な産業集積およ

び企業の立地選択等の要因を考慮に入れる場合に、政府の果たす役割が重要視される。要するに、一般的に資本に比べて労働が相対的に豊富である発展途上国において、労働集約的生産部門が比較優位を有することになり、労働が豊富であるという初期条件を生かして産業集積の利益を得るには、資本集約的生産部門よりも労働集約的生産部門の誘致を優先し、それを可能とする国境付近地域を発生させる強い政策的誘導が必要である。また、経済発展の遅れている地域にとって、産業集積を促すためには初期条件を補う開発戦略が重要である。

そして陸（2006）では、経済開発第3段階において、内部的な規模の経済との相互作用で外部経済が働きやすくなり、生産工程別レベルでの企業の立地選択にインセンティブを与え、産業の集積力が一層強くなり、このようなプロセスで集積が発生し、新しい成長拠点が形成されると分析した。『ビーズ型』開発戦略は新しい成長拠点が如何に形成されるかに着目したものであり、空間経済学・開発経済学の融合的視点に立った三部門的経済発展の分析をベースに構想したものである。

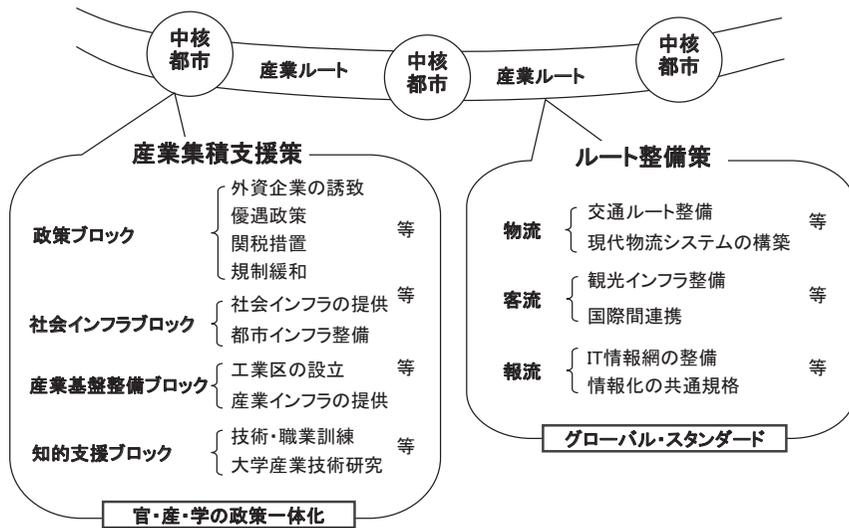
3.3 『ビーズ型』開発戦略の政策パッケージとその政策評価

3.3.1 『ビーズ型』開発戦略のイメージ

『ビーズ型』開発戦略は空間経済学および開発経済学の知見を基に提言するものである。空間経済学の視点から既に論じたように、集積と分散のメカニズムが経済を自己組織的に形成・発展させ、間隔において都市群が発生する。そして対外輸送コストが相対的に安い地域に産業集積力が生まれる。この『ビーズ型』産業都市群は、陸上輸送の技術進歩と輸送網インフラの整備、そして陸上輸送競争力の強化と輸送ルートの多様化により、新シルクロード沿線上の地域の自律的な産業集積が発生するというプロセスによって形成されると考える。

このように、新シルクロードにおいては、内陸

図2. 『ビーズ型』開発戦略の構図およびその政策措置



出所) 筆者が作成.

にあり沿岸地区と比べ輸送の利便性が低い中国西部地域・中央アジア諸国は、陸路の整備が進むにつれ利便性が徐々に改善されれば、内陸部地域でも新しい成長拠点の形成が可能になり、経済開放政策ともあいまって、近隣諸国との市場経済を通じた経済的な結びつきが強まると考えられ、そこで『ビーズ』が形成されると予想される。一方、開発経済の見地からいえば、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、地域開発にとって、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は鍵となる。

図2では、産業集積の形成と地域経済発展にかかわる戦略的イメージが描かれている。この戦略的イメージは、新シルクロードに位置する各中核都市の『ビーズ』が、道路や鉄道などの物流インフラでつながる産業貿易ルートの『ネックレス』で結ばれている形となっている。

3.3.2 『ビーズ型』開発戦略を実現するための政策措置

図2で示したのは、これまでのT字型あるいは

はπ字型開発戦略とは異なった戦略的イメージである。本稿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。そのための『ビーズ型』開発戦略は産業集積支援策と産業ルート整備策の二つのパッケージから構成される。

まず、産業集積支援策に概観しよう。産業集積支援策の遂行には産・官・学の政策一体化が必要である。具体的な政策としては、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四つの政策群に分けられている。産業基盤整備ブロックと政策ブロックに示した工業区の設立、産業インフラの提供、外資企業の誘致、優遇政策、関税措置等の一連の政策の実施が必要であり、これは「国境付近地域」を発生させるための強い政策的誘導であるが、産業の競争力を高めていくには規制緩和も実施しなければならないと考える。そして経済的環境、立地条件の改善は産業集積を発生させるための必要条件として考え、そのためには、社会インフラブロックに示した社会インフラの提供と都市インフラ整備

が必要とされる。外資誘致政策の充実はもちろん、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り、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。これは新しい成長拠点都市の『ビーズ』の形成を促す戦略パッケージである。図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。

次に、ルート整備策について考えよう。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三つの「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、本稿でいう産業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、情報流の三つの「流」を如何にスムーズに貫通させるかに着眼している。この三つの「流」がいか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。そして、新シルクロードはグローバル・スタンダードに照準を合わせたインフラが構築されて初めて、産業ルートとしての性格を有すると考えられる。『ビーズ型』開発戦略はこの産業ルート整備策の遂行を通して、『ネックレス』の産業ルートを頑固たるものにする。

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望ましく、一国一地域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。新シルクロード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、ユーラシア大陸の東西両端にある日本・韓国やヨーロッパ先進諸国も強い関心をもっている。これらの国々は、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の浸透、そして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、国益の錯綜はあったものの、開発による相互利益が見込まれるため、各国間の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、地域開発にとって大きなチャンスに恵まれると言えよう。

このような東西を結ぶ国際的なリンケージの重要性が増していくと同時に、貿易・直接投資の自由化、経済のグローバル化、フラグメンテーション的分業に象徴された新たな国際分業関係の変化といった世界経済のダイナミズムを如何にキャッチするかが、『ビーズ型』開発戦略の重要な戦略的要素となり、新シルクロード地域経済開発の成否にかかわってくる。フラグメンテーション的分業関係がさらに深化していくと予想されるなか、産業集積支援策とルート整備策の重要性も増してくるに違いない。

3.3.3 『ビーズ型』開発戦略と政府の役割

市場メカニズムの下で、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わけであり、このことは新シルクロード地域にも自己組織的経済発展のプロセスが内在することを意味している。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め、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とともに地域間の経済格差の解消にもつながると考えられるが、戦略を遂行していくためには、政府に役割は欠かせない。『ビーズ型』開発戦略は市場重視型の開発戦略ではあるが、決して小さな政府志向型の開発戦略ではなく、政府の積極的なサポートを重要視している。

新しい国際分業体制の下で世界経済のダイナミズムを如何にキャッチするかにかかわる政府の役割は単なる開発戦略や優遇政策の策定ではなく、市場メカニズムを重視し産業集積を促すための社

会基盤作りも欠かせない課題であり、これもまた地域ダイナミズムの形成につながる重要な取り組みでもある。

既に論じたように、産業集積は、産業集積効果、生産工程別の立地選択、要素集約の初期条件の三つの要因の融合によることから、初期条件を無視して、単純に資本集約的製造業部門の産業集積パターンの形成を一方的に推し進めるべきではない。開発戦略を選択する際には、製造業部門に対して農業部門の規模がどれぐらいか、農村人口による雇用圧力はどの程度かを加味する必要がある。製造業部門には異なる産業集積パターンが共存することもありうると考え、資本集約的生産部門のみならず、労働集約的生産部門の集積も極めて重要な意義をもつと言えよう。

発展途上国に対して一般的に言えば、資本に比べて労働が相対的に豊富であり、労働集約的生産部門が比較優位を有することになり、労働が豊富であるという初期条件を生かして産業集積の利益を得るには、資本集約的生産部門よりも労働集約的生産部門の誘致を優先し、それを可能にする「国境付近地域」を発生させるには強い政策的誘導が必要である⁴⁾。しかし、発展途上国はすべて同じ発展段階にあるのではないので、どの発展段階にあるかに対する策定が必要であり、政策当局はそれぞれの発展段階に応じて条件判断を行った上で、この国ないし地域の比較優位性を見出すことが重要である。開発政策には万能薬はない。『ビーズ型』開発戦略そのものは政策の多様性に対応し、画一な政策を押し付けるものではなく、カスタマイズ可能な政策パッケージを提示している。

続いて、『ビーズ型』開発戦略と政府の役割について検討したい。政策の最優先課題は雇用の創出である。従来の工業化戦略の工業部門の「ビッグ・プッシュ」による余剰労働力の強引的な吸収に対して、『ビーズ型』開発戦略は自己組織的に形成された新しい成長拠点によって、労働力を無理なく順次吸収していく可能性を示唆した。この

開発戦略は市場メカニズムを基づいているが、発展途上国の初期条件を考慮して、政策の実行は短期と中長期に分けて対応していく必要があると考える。短期的には政府の積極的なサポートを容認すべきであるが、長期的には市場ベースの競争が望ましい。そして政府の果たすべき役割は経済のグローバル化に対応する直接投資・アウトソーシング受け入れの基盤整備に徹底すべきであろう。雇用の創出、マクロ経済安定、貿易投資に対する対外開放政策等の実行は政府がすべきことである。一方、長期にわたる産業政策を通じた開発詳細への関与、価格メカニズムを歪める政府の規制、個別的産業に対する過保護は政府のすべきことではないと提言する。

一方では、政策の遂行には制度基盤の整備が必要とされ、政府の制度的能力が問われると考える。かつての重化学工業化戦略の事例では、東アジアでは成功したのに対して、同じ戦略が用いられた他の発展途上地域では失敗に終わったという対照的な結果が残った。これは政策あるいは戦略自体の善し悪しよりも、それを実施する政府の制度的能力によって結果が大きく異なると考えられる。官僚機構、官民関係、所得再分配メカニズム等といった制度能力にかかわる分析は本稿の議論範疇を超えるが、本来の政策目的から逸脱して腐敗や非効率の事態が発生した場合、開発戦略の遂行が妨げられただけでなく、戦略そのものが無意味なものになりかねないことに留意すべきである。発展途上国にとっては制度基盤の整備が必須であり、本稿の議論は発展途上国の自助努力を前提としていることを補記しておきたい。

4. 新シルクロードにおける地域経済発展と『ビーズ型』開発戦略

4.1 事例研究—中国の西部地域の開発戦略とその検証⁵⁾

4.1.1 西部大開発の理論的背景：T字型・ π 字型開発戦略

本節は新シルクロードにおける地域経済開発は

いかに進めていくかについて、中国の新シルクロード沿線に位置する西部地域の「西部大開発」を事例に検討していきたい。

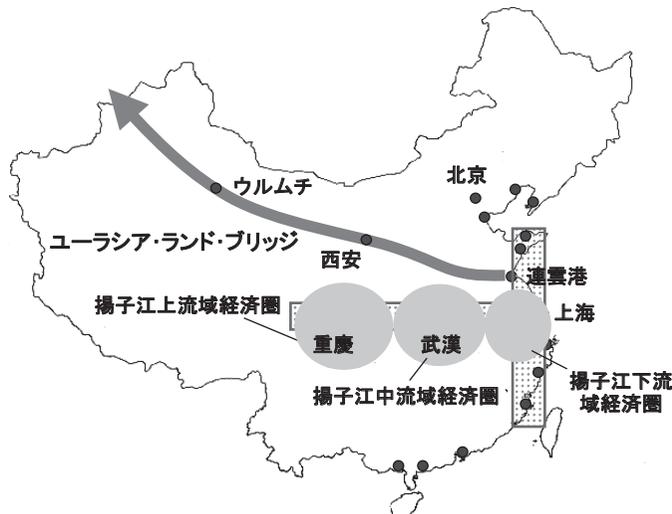
1990年代以降、中国はT字型開発戦略を打ち出した（戦略のイメージについては図2を参照）。T字型とは、図で示されたように「|」は沿海地域、「—」は内陸方向、を指している。東部沿海地域の発展から西部大開発（内陸）へ、そして東北振興へと引き継がれていくのが戦略的狙いである。T字型開発戦略が打ち出された背景は二つある。一つは、東西間に生じた経済格差の解消に政治的配慮が求められている。もう一つは、沿海の輸出志向型経済発展は内陸地域に対する工業の誘発力、いわば後方連関効果は希薄であるゆえに、戦略的補完が必要である。

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。「竜の頭」である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字型開発戦略の下で、揚子江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す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する揚子江上流域経済圏の三つの経済圏である。

このT字型開発戦略の沿海・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は、 π 字型開発戦略と称するものである。ユーラシア・ランド・ブリッジというのは、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である。T字型・ π 字型開発戦略の根底には、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がる狙いがある。こうして「三沿」（沿海・沿江・沿線）を通して東西を結んだ開発戦略が90年代をかけて展開さ

図3. T字型・ π 字型開発戦略の全体イメージ図



出所) 陸 (2008) 97ページにより転載。

れたわけである。

4.1.2 西部大開発戦略

中国は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、経済発展とともに、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」戦略を打ち出した。

1988年の鄧小平氏が提唱した「先富論」は2段階発展論であった。つまり、沿海地域を対外開放させ優先的に発展させる第一段階と、沿海部の発展が一定の水準（いわば「小康」レベル）に達した段階で「中西部開発」に取り組む第二段階である。第一段階の発展の目標は1990年代末に達成されたこともあって、21世紀を目前に控え、江沢民氏は1999年6月に「西部大開発」を提起した。「西部大開発」の構想は先代指導者による既定方針であるとはいえ、この構想の背後には、地域格差、国家の統一と社会安定の維持、そして環境問題への対応の三つの要因があると考えられる。

1999年11月の中共中央経済工作会議で「西部大開発」の実施が決定され、翌2000年1月に西部開発プロジェクトチーム（中国語：國務院西部開発指導小組）が発足した。そして2000年3月の全人代の第10次5ヵ年計画（2001～2005年）に「10大プロジェクト」が取り組まれた。10大プロジェクトは以下のような内容である。

- 第1：西安－南陽－南京を結ぶ鉄道整備
- 第2：重慶－懷化（湖南省）を結ぶ鉄道整備（渝懷線）
- 第3：道路建設（「縦5・横7」の国道主幹線計画の西部地区にある1万7000キロ＋「上海－成都」ルートの一部、「連雲港－クルガス」ルートの一部の着工）
- 第4：空港建設（西安咸陽國際空港の建設、西部の成都、昆明、西安、蘭州、ウルムチな

ど支線航空路網の整備)

- 第5：重慶市高架軽軌道（モノレール）交通整備
- 第6：チャイダム盆地－西寧－蘭州間の天然ガスパイプライン整備
- 第7：四川紫坪鋪と寧夏黄河沙坡頭の水利センターの建設
- 第8：中西部の耕地を林（草）地に戻す事業計画
- 第9：青海のカリ肥料の総合開発
- 第10：西部地域の大学のインフラ整備

このように、西部大開発は中国において東部沿海地区の経済発展から取り残された内陸西部地区を経済成長軌道に乗せるための戦略であって、主として、インフラの整備、生態環境の改善、産業構造の調整、人材の育成と技術の導入の四つの分野から構成されたことが分かる。

4.1.3 西部大開発戦略への検討

かつて毛沢東時代には「三線建設」と呼ばれた西部開発戦略があった。さかのぼれば、国防目的を中心として産業が内陸地域に移転され、それは全面的戦争を前提とした後方基地建設のプランであった。その結果、内陸地域でも沿海地域と同じような工業体系をもつことができたが、計画経済体制の下、経済の原理原則とは無関係に強制的な産業立地が進められた。国防目的の企業が山の中に建設され、原材料や中間財そしてコストなどの要因は完全に無視され、そして重化学工業化の指針の下で冶金産業や化学産業の内陸への分散立地が押し進められた。さらに、同種の産業が各地で立地され、重複投資となった。一方、インフラの面においても、補給面でのインフラ建設が重視された。それは主に、東北地区や沿海部（上海周辺）に物資を輸送する補給路を確保するのが目的として建設された。

しかし、現在の「西部大開発」はかつての産業を配置するのとは異なり、市場経済のもので行われているとすれば、産業立地政策の前提が大きく

変化したといえよう。市場経済の下で、内陸補給都市から新たな成長拠点としての中核都市への転換を念頭に、産業集積とインフラの役割を考察しなければならないと考える。経済のグローバル化が進み、そして新しい国際分業体制が形成されていく中で、西部の内陸都市としては、如何にしてこの国際経済環境変化のダイナミズムをキャッチして、新たな成長拠点として位置づけることが重要であり、それに合わせた形で基礎インフラを整備していくことが大切である。「西部大開発」においてはインフラが先行し様々なプロジェクトが進行しているが、既存の分散化された開発プロジェクトを一つのコンセプト（新たな成長拠点としての都市づくり）の下で如何に融合するかが、一つのポイントでもある。

「西部大開発」はπ字型戦略に基づいた開発戦略であり、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もある。政策の取り組みに関しては、関志雄氏の「地域格差是正へ、国内版 FTA・雁行形態・ODA 推進を」⁶⁾ という政策提言があったが、国を単位として議論されてきた雁行形態論は必ずしも中国国内に当てはまるとは言えない。これまでの20年間、労働集約型製品の生産と輸出をテコに高成長を遂げた東部地域は、賃金と土地の価格の上昇によって競争力を失い、生産拠点を移転せざるを得ないが、このような衰退産業は必ずしも中西部に移転するとは限らない。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。計画経済体制では起り得ないが、市場メカニズム下では企業の合理化行動としてはあり得る。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⁷⁾。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ている。

既に論じたように、西部の都市にも自己組織的発展の可能性は内在している。アジア開発銀行の

支援を受けて、1992年に中国の連雲港市からオランダのロッテルダムに結ぶランド・ブリッジはユーラシア・ランド・ブリッジと呼ばれる第2ブリッジが開通した。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もっている。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は大きなチャンスに恵まれたと言えよう。したがって、「国内版雁行形態」のような国内産業移転に期待を寄せる「西部大開発」構想よりも、それぞれの地域の発展段階に合わせて集積形成を促す『ビーズ型』開発戦略のほうが、よりよい効果が得られるのではないかと考える。

4.2 新シルクロード地域開発と『ビーズ型』開発戦略

世界人口の75%、世界GDPの65%、世界貿易額の56%を占めるこの新シルクロード沿線の経済は、世界経済にとっても大きな意義をもつ。しかも中央アジア諸国などの内陸国・地域および中国の西部地域には豊富な天然資源が埋蔵されており、世界屈指の天然資源保有地域でもある。しかし一方では、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になってきており、近年のこれらの諸国と中国新疆ウイグル自治区のGDP成長率は7%を超えており、将来的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が、現段階では、これらの国・地域のGDP水準は低く、いまだに発展途上の段

階にあって、自律的な発展プロセスをもつ『ビーズ型』の新たな成長拠点としての要素が備えているとは言い難い。

新シルクロードに自律的な発展プロセスをもつ『ビーズ型』の新たな成長拠点を形成するためにはどのような取り組みが必要かについて考えよう。

まずは、対外輸送条件の改善である。中国の西部地域、中央アジア諸国は内陸にあり沿岸地区と比べ輸送の利便性が低い。新シルクロード沿線では道路網のほうが鉄道網より圧倒的に距離数が長い。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い。しかし、鉄道による貨物輸送が主流だとしても、新シルクロード地域の物流を極めて非効率的である。新シルクロード沿線諸国の間で軌道の間隔が異なり、中国、欧州の大部分、朝鮮半島では標準軌(1435mm)であるのに対して、ロシアや中央アジア諸国では異なる軌間(1520mm)を採用しているため、国境を通過する際に、荷物の積み替え作業が必要となる欠点がある。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、実際には様々な障害があり、陸上輸送の競争力は海上輸送に比べて依然として大きな差が開けられている。したがって、陸路のインフラ整備が進むにつれ利便性が徐々に改善されれば、経済開放政策ともあいまって、近隣諸国との市場経済を通じた経済的な結びつきが強まると考えられ、内陸部地域でも新しい成長拠点の形成が可能になる。

次に、新シルクロード沿線諸国の地域経済協力は、同地域の経済発展にとっての重要な条件である。これまで同地域においては、様々な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。この地域経済協力には、1992年の経済協力機構(Economic Cooperation Organization, 略称ECO)、2000年のユーラシア経済共同体(Eurasian Economic Community, 略称EAEC)、2003年のECO貿易協定(略称ECOTA)、2004年の中

央アジア協力機構(Central Asian Cooperation Organization, 略称CACO)、さらに、欧州・コーカサス・アジア輸送回廊(Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, 略称TRACECA)計画や中央アジア地域経済協力(Central Asia Regional Economic Cooperation, 略称CAREC)計画などがある。しかし、これらの関税同盟や自由貿易協定の対象範囲が限定的であり、しかも拘束力をもたないことから、国際貿易からの利益の分配にめぐむ利害対立が発生して、結局全体的にはうまく機能せず、地域経済協力が実現されていない状態である。したがって、地域経済協力をこの地域で進めるためには、政治的な要因や不必要な影響力の行使を如何に排除して、制度的枠組の構築のみならず、インフラ整備・国際物流の効率化につながる実効性ある協力体制を如何に構築していくかが重要なポイントであろう。

中国やカザフスタン、キルギス、ウズベキスタン、タジキスタンなど中央アジアを貫く鉄道路路によって、経済のグローバリゼーションの影響が国境を越え、都市を越えて波及し、かつ各都市の現有する経済諸条件、潜在的な経済諸条件がそれぞれの経済規模、産業構造を変化させていく。『ビーズ型』開発戦略はグローバリゼーションのダイナミズムとローカル経済のポテンシャルを有機的に結合させることの重要性を示唆しており、そしてこの戦略の遂行は新シルクロード開発にとっては有益であると考えられる。

5. むすびに

本稿では、新シルクロードの経済発展を対象とする『ビーズ型』開発戦略の構築を試みた。この戦略では、新シルクロード沿線の自己循環的経済発展のプロセスが内在する中核都市が産業集積力を発揮し、ユーラシア大陸の東西両端の先進国を巻き込んで、新シルクロード沿線に『ビーズ型』の産業都市群を形成することによって、地域一体化して開発の利益を享受できることを明らかにした。この『ビーズ』を形成させるには、「国境付

近地域」の構築が重要であり、そのためには、市場メカニズムに基づく経済活動を推進することが基礎条件となり、それに加えて、輸送コストの低下と貿易政策による産業立地の誘導も重要な役割を果たすことが理論的に既に解明されたが、本稿は、政策面において、産・官・学の政策一体化を推進して、新シルクロード沿線の拠点都市の産業集積力を高め、これらの都市が国際分業の一翼を担うことができる環境整備を行う必要があることを指摘したと同時に、そのための政策は政策ブロック、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四つの側面から進めていく重要性を明らかにした。

そして、中国の新シルクロード沿線にある西部内陸地域の開発戦略について検討した。地域間の経済格差の解消につながるには、従来型の『T字型』や『π字型』といった雁行形態型開発戦略からの発送転換が必要であろう。本稿は、新シルクロード地域間の連携を強め、共同開発を視野に入れたビーズ型の発展を目指す開発戦略の展開は、中国の「西部大開発」にとって有益であると論じた。

本稿で呈示した開発戦略は市場経済（市場メカニズム）を前提としたものである。市場メカニズムの下で、開発の遅れた地域に如何にして産業集積を促すかがポイントであり、民主化を前提に、単なる開発戦略や優遇政策の策定ではなく、市場メカニズムを重視しながら産業集積を促すための社会基盤を作り上げることが政府に課せられる課題である。

『ビーズ型』開発戦略は、自律的な発展は不可能であると思われてきた内陸部の経済発展を可能にすると同時に、『ビーズ型』の産業地帯の形成によって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して地域一体化の経済発展を目指す戦略である。『ビーズ型』開発戦略は、市場メカニズムに基づく経済活動と一時的な政策的誘導の有機的結合の重要性を強調しているのである。（日本大学通信教育部准教授）

注

- 1) この『ビーズ型』開発戦略は日本大学新シルクロード研究チーム（本多光雄、呉逸良、陸亦群、井尻直彦、辻忠博）5名の共同研究から生まれたもので、2007年7月国連主催の「2007 International Symposium on Regional Economic Cooperation along New Silk Road, UNDP 2nd Silk Road Mayors Forum」にて、初めて『ビーズ型』開発戦略を考案し発表した。その経緯については、2003年より中国の経済発展と産業集積に関する共同研究を進めてきた。これらの成果の一部は2007年3月、文眞堂から『産業集積と新しい国際分業』として出版した。その後、さらに研究対象を広げ、東は日韓から西はヨーロッパ先進国に至るユーラシア大陸にまたがる新シルクロード地域の経済発展と産業集積に関する研究を進めてきた。
- 2) これに関連する実証的分析結果は本多ほか（2007）の第4章、ならびに経済産業省『通商白書2006』の関連部分を参照されたい。
- 3) 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、所収。
- 4) 本多光雄・呉逸良・陸亦群・井尻直彦・辻忠博『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、53ページ。
- 5) 本節の中国西部地域開発に関連する一部の内容は、陸（2008）から援用し修正を加えたものである。
- 6) 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。
- 7) 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ページによる。

参考文献

- 経済産業省 (2006) 『通商白書 2006』。
——— (2007) 『通商白書 2007』。
- 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, pp.147-180.
- 国際協力機構 JICA (2004) 『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』。
- 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編『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。
- 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。
- 陸 亦群 (2006) 「発展途上国における経済発展と産業集積—中国の地域経済開発の事例を踏まえて—」日本大学経済学部経済学科学研究所『紀要』第36号, pp.251-263。
——— (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にめぐって—」日本大学通信教育研究所『研究紀要』第21号, pp.87-116.
- 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*.
- Fujita, M., P. Krugman and A. J. Venables (1999) *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade*, MIT Press (小出博之訳 (2000) 『空間経済学—都市・地域・国際貿易の新しい分析』東洋経済新報社)。
- Krugman, P. (1991a) “Increasing Returns and Economic Geography,” *Journal of Political Economy*, 99: pp.483-499.
- Krugman, P. R. (1991b) *Geography and Trade*, Cambridge: MIT Press (北村行伸等訳 (1994) 『脱「国境の経済学」』東洋経済新報社)。
- Krugman, P. (1995) *Development, Geography, and Economic Theory*, MIT Press (高中公男訳 (1999) 『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)。
- Lewis, W. A. (1954) “Economic Development with Unlimited Supplies of Labor,” *Manchester School of Economic and Social Studies*, 22: pp.139-191.
- Monfort, P. and R. Nicolini (2000) “Regional convergence and international integration,” *Journal of Urban Economics*, Vol.48, No.2, pp.286-306.
- Murphy, R., A. Shleifer and R. Vishny (1989) “Industrialization and the Big Push,” *Journal of Political Economy*, Vol.97: pp.1003-1026.
- Rosenstein-Rodan, P. (1943) “Problems of Industrialization of Eastern and South-Eastern Europe,” *Economic Journal*, Vol.53: pp.202-211.