

新シルクロード地域における「ビーズ型」開発戦略を通じた 経済発展の可能性について

辻 忠 博

1. はじめに

海や湖に面することがなく、しかも、航行河川がない内陸部における経済発展は、先進地域からの産業移転を待たなければならず、受動的なものにならざるをえないとみなされるのが常であった。しかし、これまでの我々の共同研究の成果である「ビーズ型」開発戦略によると（本多他，2007），内陸部の経済発展でさえ自律的に実現することが可能であることが明らかにされた。それは、内陸部の中核都市が経済発展の拠点となり、物流網がそれらの中核都市を通して張り巡らされて、強大な経済力を誇る先進地域の拠点都市と結ばれるならば、その結果として経済発展の相乗効果を得ることができるというものであった。そのための条件として提示されたのが、内陸部の中核都市においてある程度の大きさの経済規模、豊富な物的ないし人的資源が確保されていること、国際水準で整備された各中核都市を結ぶ物流網が存在していること、内陸部における地域経済協力関係が構築されていることなどであった。

これまでの我々の研究では、中国に焦点を絞って、中核都市が置かれた地理的、空間的条件が各都市の経済発展に及ぼした影響について研究してきた（呉，2000，2006；本多他，2007；辻，2006；陸，2006）。それによると、臨海部の都市は工業化が比較的早い段階で進むが、高速道路や鉄道、通関に関するハードおよびソフト面での整備が進むと海洋に面しない内陸部であっても工業化が始

まり、高い実績が上がるということが明らかにされた。特に、中国の江蘇省の連雲港、徐州、蘇州との比較では、臨海部の連雲港と内陸部の徐州および蘇州との経済発展における実績の相違の原因について空間的要素から明らかにすることができた。

そこで、こうして得られた知見を基にして、今回はユーラシア大陸の内陸部に位置する新シルクロード地域における経済発展の可能性を我々が提唱している「ビーズ型」開発戦略に基づいて展望しようというのである。これまでの研究では、中国国内の臨海部と内陸部が研究対象であったことから、研究対象の都市は同一の国の内部に立地していた。一方、新シルクロード地域にはカザフスタン、キルギス共和国、タジキスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタンの中央アジア5カ国、およびそれらの諸国を取り巻くロシア、イラン、コーカサス諸国（グルジアなど）がある。すなわち、各中核都市のつながりは国内にとどまらず、外国にも及ぶのである。これまでの研究の結果として提示された「ビーズ型」開発戦略を実現するための諸条件は、複数国にまたがる新シルクロード地域では既に整っているのであろうか、そもそも「ビーズ型」開発戦略自体がこの地域で実現するのであるか、これらの問題について本論文では検討していきたい。

2. 中央アジアにおける経済交流の現状

中央アジア地域を巡る経済交流の現状はいかなるものであろうか。同地域において進められてい

表 1. 中央アジアにおける経済交流の動向

	1990	1995	2000	2003	2004	2005	2006
商品輸出額 (百万ドル)							
EAEC	—	13,556	15,467	19,933	17,291	27,297	27,930
ECO	1,243	4,746	4,518	7,468	9,989	13,936	19,053
世界輸出総額に占める各貿易ブロックの割合 (%)							
EAEC	0.0	1.8	1.9	2.1	2.2	2.7	2.9
ECO	1.1	1.2	1.3	1.5	1.6	1.8	1.9
各貿易ブロックによる輸出総額に占める割合 (%)							
EAEC	—	14.8	12.5	12.6	8.5	9.6	8.0
ECO	3.2	7.9	5.6	6.6	6.7	7.6	8.5

出所) World Bank (2008).

る地域経済協力の枠組みの中から幾つかを例にとって経済交流の現状を探りたい。表1は、中央アジアにおける地域経済協力の枠組みの代表的なものであるユーラシア経済共同体 (EAEC) と経済協力機構 (ECO) の2つの地域経済協力の枠組みの加盟国間における貿易の重要性の推移を示している¹⁾。まず、商品輸出額からみると、過去10年ないし10数年の間に金額は拡大している。特に、ECO内では輸出額が16年の間に10倍以上の拡大を示している。このことは各枠組み内の経済交流 (特に貿易) が以前よりも活発になっていることを表している。しかし、世界における貿易の動向という観点から捉えると、異なる解釈をすることもできる。表1の中段、すなわち世界輸出総額に占める各貿易ブロックの割合をみると、各枠組みの世界貿易に占める割合は若干の上昇傾向はあるものの、極めて低水準にとどまっております。同表の下段 (世界のすべての貿易ブロックによる輸出総額に対する各貿易ブロックの相対的な重要性) は特にEAECで低下傾向にある。一方で、東南アジア諸国連合 (ASEAN) や北米自由貿易協定 (NAFTA)、欧州連合 (EU) の各域内における貿易の世界貿易に占める割合は2割から6割台と高い水準である。すなわち、中央アジアにおける地域経済協力の枠組みは現時点では

あまり実績を上げていないと考えられる。むしろ、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いえないとアジア開発銀行による分析は結論づけているほどである (ADB, 2006a, pp.6-7)。

3. 新シルクロード地域におけるインフラ整備の現状と課題

未だ諸国間の経済交流が活発に行われていない、ユーラシア大陸の内陸部に位置する新シルクロード地域において、「ビーズ型」開発戦略の下で経済発展を実現していくための1つの重要な条件が国際基準で整備されたインフラストラクチャーの存在である。アジア開発銀行もインフラ整備の重要性を認識し、中央アジア諸国を網羅するインフラ整備がこの地域において早急な経済発展を遂げるための道であると考えている (ADB, 2006a, p.2)。そこで、本節では、新シルクロード沿線上の諸国のインフラ整備状況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」開発戦略実施の可能性のための具体策を考えていきたい。

3.1 インフラ整備の現状と課題

3.1.1 現状

本項では、中央アジア諸国の貨物輸送に関わるインフラ（鉄道と道路）の現状と課題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明らかにしたい。鉄道網の総距離数および道路網の総距離数は表2に記されているとおりであり、距離については、道路網の方が鉄道網よりも圧倒的に長い。しかし、道路網が発達していることから、貨物輸送が道路（すなわちトラック輸送）によって担われていると自動的に結論づけることができないのが、この地域の物流の特徴の1つである。表3は旅客と貨物が鉄道か道路のいずれによって担われているのかということを示している。それによると、旅客は道路を

通じて移動している傾向が高い一方で、貨物は圧倒的に鉄道によって担われていることが示されている²⁾。こうした傾向は中央アジア諸国に限らず、中国やロシアにも当てはまる。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詳述したい。アジア開発銀行によると、カザフスタン、キルギス共和国、タジキスタン、ウズベキスタンの中央アジア4カ国の鉄道網の総延長は19,600キロメートルである（ADB, 2006a, p.10）。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。一方、ウズベキスタンでは、主要鉄道の総延長は4,000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に10%であった。これらの2カ国の事例に基づくと、複線化があまり進んでおらず、電化もごく一部でしかないことから、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えることができる。

一方、道路網の現状はどうであろうか。アジア開発銀行によると、中央アジア4カ国の道路網の

表2. 中央アジア諸国の交通網（2004年）

単位：千 km

	鉄道	道路
カザフスタン	14.3	89.0
キルギス共和国	0.4	18.8
タジキスタン	0.5	12.5
ウズベキスタン	4.0	43.5

出所) ADB (2006a, p.50).

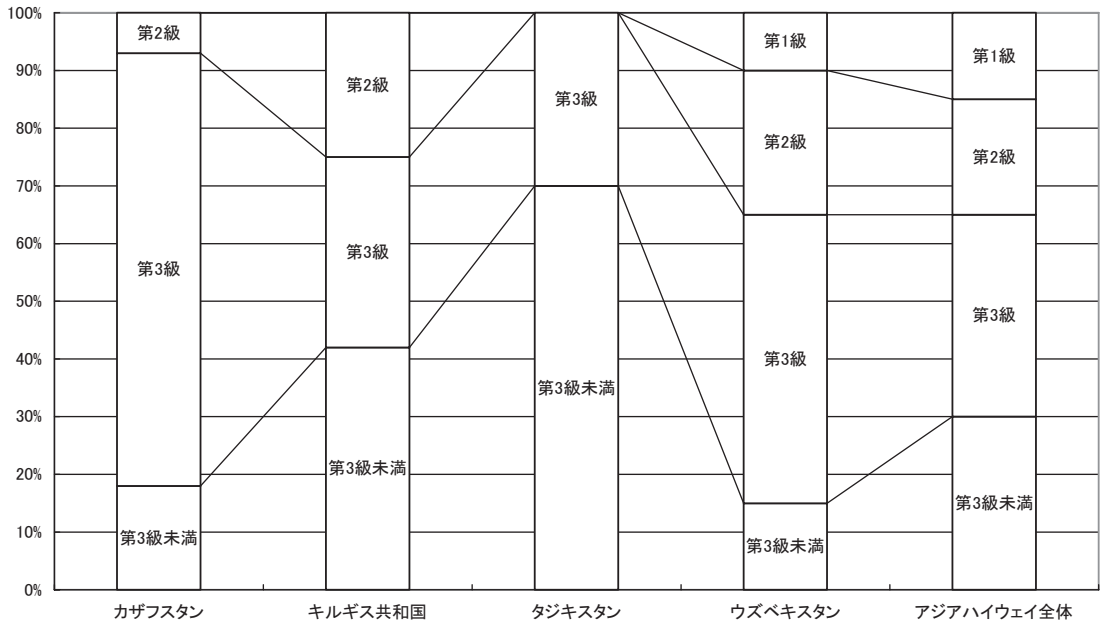
表3. 新シルクロード沿線諸国の交通網（2000-2006年）

	鉄道			道路		
	総延長 (キロ)	旅客キロ (百万)	貨物・トンキロ (百万)	総延長 (キロ)	旅客キロ (百万)	貨物・トンキロ (百万)
カザフスタン	14,205	12,129	191,200	90,800	91,651	47,100
キルギス共和国	424	50	561	18,500	5,874	1,336
タジキスタン	616	50	1,117	27,767	—	—
ウズベキスタン	4,014	2,012	18,007	81,600	—	1,200
ロシア	85,245	177,639	1,950,900	537,289	—	25,200
中国	62,200	666,200	2,170,700	1,930,544	929,210	869,320

注) 数値は対象期間中の最新年の値。

出所) World Bank (2008).

図1. 中央アジア諸国の道路（アジアハイウェイ）事情（%）



出所) ADB (2006b, p.54).

総延長は59,430キロメートルである (ADB, 2006a, p.12)。そのうち、国際物流に使用されている道路は19,600キロメートルと見積もられているが、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1,000~3,000台の交通量を想定している (ADB, 2006a, p.12)。ただし、既述のように、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い。具体的には、主要道路の50%以上が1日当たり交通量は1,000台以下であり、3,000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1,700台程度である。したがって、現状では物流にしろ、旅客流にしろ、道路利用は想定範囲内に収まっているとされる。一方で、道路の整備状況については、あまり良好とはいえないことがアジア開発銀行の調査で明らかになっている。図1は中央アジア諸国における道路の規格の程度を示している。それによると、国際規格に準ずる第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である国際規格に満たない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えることができる。

3.1.2 問題点

中央アジア諸国における鉄道網や道路網のインフラ整備状況はあまり良好とはいえず、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いかなる問題点が引き起こされているのであろうか。

まず、鉄道輸送に関する問題点を列挙すると、以下のように多岐にわたっている (ADB, 2006a, pp.10-23)。第1に、中央アジア諸国の物流はほとんどの場合でロシアを経由しなければならないということである。それは、中央アジア諸国が旧ソ連の一共和国であった当時、鉄道網が旧ソ連の

必要性に応じて敷設されたことから、中央アジア諸国の路線網は基本的に南北方向に伸びている。したがって、中央アジア諸国の独立後も、これらの諸国の輸出入は多くの場合カザフスタンを経由してロシアに通じるルートで行われることになり、これらの諸国の国際貿易は常にロシアの影響に晒されている。第2に、独立前は旧ソ連域内の物流は当然のごとく国内物流であったが、独立に伴い中央アジア地域での物流が国際物流になったことである。このことは、荷物の通関に関わる申請や課税などの新たな問題を発生させ、地域の物流をかえって複雑にしてしまった。第3の問題点は第2の問題点と類似したものであり、独立によって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幾つもの鉄道会社を経て行わなければならないと同時に、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ことである。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独立前ほど容易でな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、国境を越える度に貨物検査を経なければならず、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。第7に、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（1,435mm）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（1,520mm）を採用している。そのため、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。

一方、道路輸送に関する問題点を列举すると（ADB, 2006a, pp.12-39）、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、表5を参照）。キルギス共和国の首都ビシュケクからドイツのフランクフルトまでの物流を例にとると、正規の運賃よりも非公式に要求されるコストの方がはるかに上回っており、これが物流コストの上昇要因となっている。ビシュケクとトルコのイスタンブール間でも非公式なコストが発生している。いずれのケースでも、非公式なコストは中央アジア諸国あるいはロシアという旧ソ連圏で主に発生している。したがって、中央アジア諸国を通る貨物輸送費が最終的にいくらになるのか予測できないという問題が生じている。次に、関連した問題であるが、役人から予告なしに荷物検査が行われたり、

表4. キルギス共和国の貨物トラックが行う支払経費（公式および非公式）（2005年）

単位：US\$

ビシュケク－フランクフルト間			ビシュケク－イスタンブール間		
ルート（経由地）	公式支出	非公式支出	ルート（経由地）	公式支出	非公式支出
カザフスタン	135	300-600	カザフスタン	100	100
ロシア	100	300-500	ウズベキスタン	415	100
ベラルーシ	100	150-200	トルクメニスタン	440	50
ポーランド	85	0	イラン	390	10
ドイツ	85	0	トルコ	135	0
合計	505	750-1,300	合計	1,480	260
貨物額に占める割合（％）	7-8	10-12	貨物額に占める割合（％）	10-15	2-3

出所）ADB (2006b, p.70).

表5 役人に対する非公式な支払いをした企業の割合

	汚職率 (%)
カザフスタン	45.1
キルギス共和国	66.3
タジキスタン	45.7
ウズベキスタン	36.8
ロシア	59.9
中国	72.6
トルコ	45.7

注) 汚職率とは役人に対する非公式支払いを予期していた企業の中で実際に行った企業の割合。
出所) World Bank (2008).

規定の解釈が役人に応じて変わったりということで、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う問題も発生している。したがって、このようなトラック輸送による不確実性によって、道路を利用した物流は低迷している。

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、船荷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、信用状の発行ができないことなど大きな問題点を抱えている。

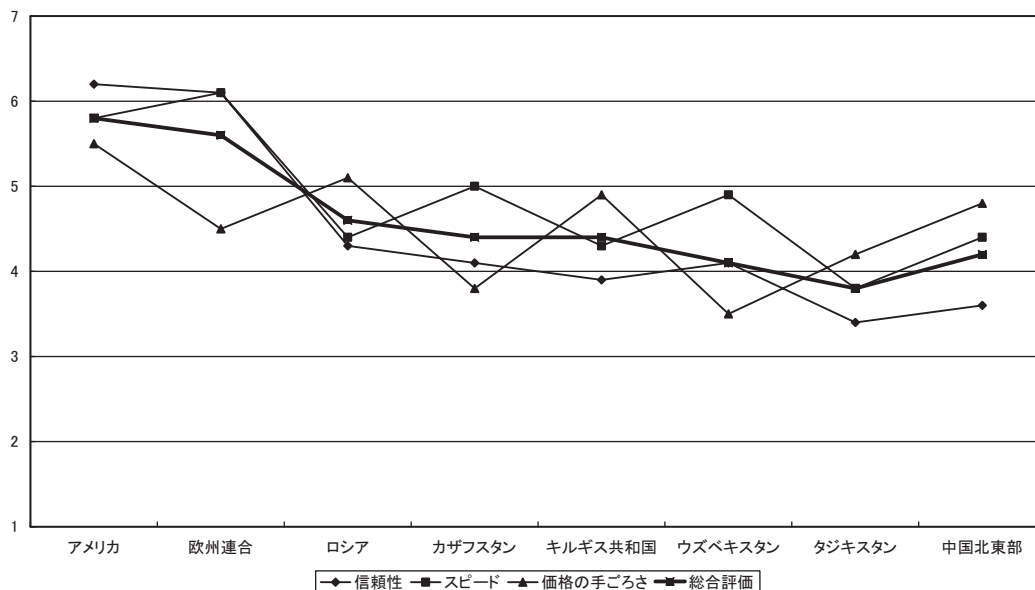
3.2 新シルクロード地域における国際物流とインフラ整備に関する政策

3.2.1 国際物流の促進に関する協定

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。本項では、中央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したい。実のところ、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。カザフスタン、キルギス共和国、タジキスタン、ウズベキスタンの中央アジア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。この連盟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、中央アジア4カ国はその他多くの協定を締結している。例えば（WTO, 2006, pp.112-113），EAEC加盟国は物流に関する協定（the 1998 Agreement on Unified Terms of Transit Through the Territories of the Custom Union）を結んでいる。ECO加盟国間でも、貿易を促進するためにスムーズな物流を実現するための取り決めが合意されている。また、旧ソ連と中央アジア諸国の間では、二国間貿易協定の枠組みの中で貨物の通過などに関する取り決めが締結されている。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カ国間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。これらの協定は一部の例であるが、中央アジア諸国を巡って縦横に張り巡らされており、制度的側面から効率的な国際物流を実現していこうという取り組みが中央アジア諸国間で積極的に行われてきたことが分かる。

しかし、現実には中央アジア諸国を巡る国際物流に対して多くの不満があるのも事実である。図2は中央アジア諸国における物流の評価を他国と比較して示している。それによると、国に応じて、

図 2. 中央アジア諸国および主要国の国際物流に対する姿勢



注) 物流に対する各国の姿勢を表すスコアは1.0から7.0の値をとり、この値が大きいほど各国は国際物流を積極的に促進する姿勢をとっていることを示す。

出所) ADB (2006b, p.58).

かつ、項目に応じて開きはあるものの、全体としてみると中央アジアの評価は米国やEU、さらに、ロシアよりも低いことが分かる。その理由には様々なものがあるが、一言でまとめると、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が原因であると指摘されている (WTO, 2006, p.113)。そのことは、国家間で様々な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日常的に繰り返されていることに端的に表れている (ADB, 2006a, p.39)。そういう意味で、効率的な物流の実現を達成するためには、新たな協定や法律を制定するというよりもむしろ既にある協定の実効性をいかに高めていくかという認識を持つことが重要といえる。

3.2.2 インフラ整備の促進に関する協定

中央アジア諸国は、国際物流促進のための協定

の場合と同様に、インフラ整備を促すため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、EUを中心に進められている欧州・コーカサス・アジア輸送回廊 (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, TRACECA) がある。これは、1993年にベルギーのブラッセルでEUおよび関係国により合意された、中央アジア-カスピ海-黒海-欧州に至る輸送回廊の発展を目指すプログラムである。アゼルバイジャンからグルジアに向かう鉄道区間を、欧州から中央アジア・中国に至る東西回廊の要として重視し、古代シルクロードの復活を想起させるようなユーラシア大陸を横断する物流ネットワークの構築に取り組んでいる。

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

ということがある。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、中国やロシアなど新シルクロード地域の物流や経済発展に関係するすべての国が加盟する協定がなく、国際協調を実現し難くしているということがある。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、独立国家共同体 (Commonwealth of Independent States, CIS) に関わる協定には中国は参加していない (ADB, 2006a, p.33)。

4. 地域経済協力と政策

新シルクロード地域の自律的な経済発展を目指す「ピース型」開発戦略は中央アジア地域内、ひいてはユーラシア大陸の東西両端の経済との交流を活発化させることによって実現されるものである。この節では、特に中央アジア地域の地域経済協力の現状はどのようになっているのか、同地域における経済協力はいかなる問題に直面しているのかということについて明らかにしたい。

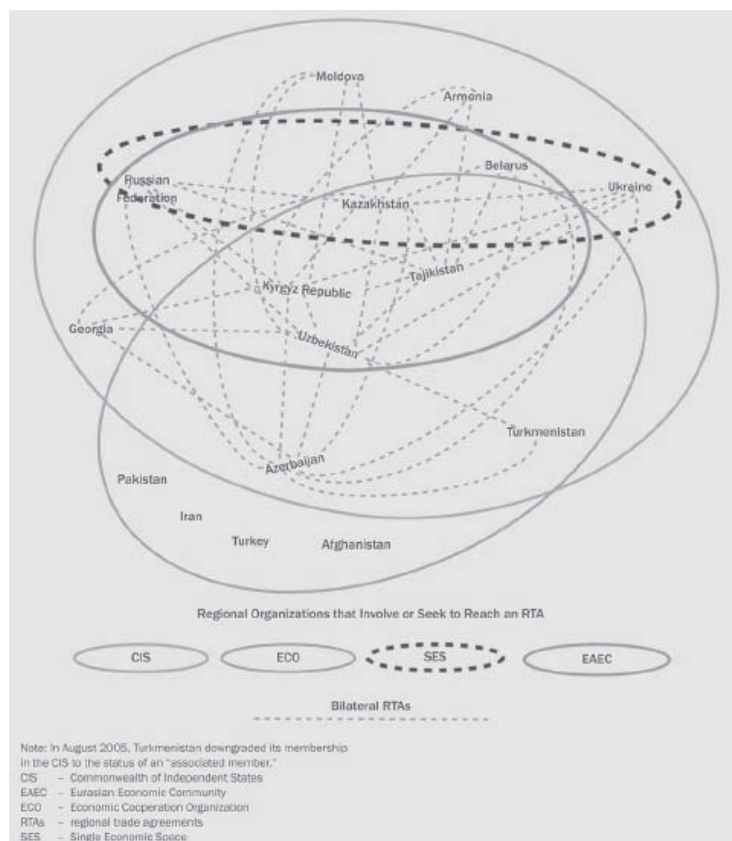
まず、この地域における経済協力の枠組みについて振り返っておきたい。実のところ、中央アジア諸国が独立を果たしてから、地域経済協力を推進する制度的枠組みが相次いで設立されてきている。例えば、多国間地域協力の枠組みとしては1994年に中央アジア3ヵ国 (カザフスタン、キルギス共和国、ウズベキスタン) がEUにならって中央アジア経済連合 (Central Asian Economic Union) を結成した。これは1998年にタジキスタンが加盟したときに中央アジア経済共同体 (Central Asian Economic Community, CAEC) と改称し、2002年にはCAECが発展的に解消され、加盟国間で統一的な経済市場を構築することを目標として中央アジア協力機構 (Central Asian Cooperation Organization, CACO) が成立した。1995年にはロシア、ベラルーシとカザフスタンの間で関税同盟が発足した。これは加盟国を徐々に増やして (1996年にキルギス共和国が加盟、1997年にタジキスタンが加盟)、2000年にはユー

ラシア経済共同体 (EAEC) として成立している。また、EAECはCACOと統合することが2005年に決定されている (WTO, 2006, p.35)。1985年にイランとパキスタンとトルコの3国で経済、技術、文化の協力を促進する組織として結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5ヵ国 (カザフスタン、キルギス共和国、ウズベキスタン、タジキスタン、アゼルバイジャン) が加盟している。ECOは2003年になってECO Trade Agreement (ECOTA) を成立させ、少なくとも80%の貿易品目について関税引き下げを実現することを目指している。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、では、これらの協定のすべ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いえるのであろうか。実際のところはほとんど機能していないとみるのが妥当な見解のようである。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3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。これらの協定が実効性を上げていないこと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、関係国の国益に直接関わる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、地域をまたぐ機関がないことから拘束力を伴って貿易協定を推進することができないこと、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, p.8)。表6によ

新シルクロード地域における「ビーズ型」開発戦略を通じた経済発展の可能性について（注）

図 3. 新シルクロード地域における地域経済協力の絡み合った関係



出所) ADB (2006a, p.39).

表 6. 中央アジア諸国の関税率 (2006 年 1 月 1 日現在)

	カザフスタン	キルギス共和国	タジキスタン	ウズベキスタン
関税分類数	10	5	4	4
最高税率 (%)	100.0	15.0	15.0	30.0
非加重平均税率 (%)	7.4	5.1	7.5	14.5

出所) ADB (2006b, p.26).

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ため、関係国で貿易協定を締結した結果の表れのように思えるかもしれない。しかし、表7によると、各国の工業製品に対する実効保護率は極めて高く、依然として内向きの経済政策運営が行われていることが伺える。政治的な理由として挙げられるのは、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かけていることである (Black, 2004, p.243)。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ということも指摘されて

表 7. 関税率と実効保護率 (2005 年)

	関税率	実効保護率
カザフスタン		
パッケージされたジュース	15	46
ソーセージ	35	44
酪農品	15	15
ワッフル	15	14
キルギス共和国		
タオル	10	33
バター	10	18
綿布	0	3
アイスクリーム	0	11
ウズベキスタン		
たばこ	30	124
大宇 Nexia	30	103
チョコレート	30	77
男性用スーツ	30	36

出所) ADB (2006b, p.34).

いる。

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いうよりも、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いえる。

5. 新シルクロード地域における地域経済協力推進のための対策

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、国家間の物流の実態、都市間あるいは国家間の経済協力の取り組みをみてみると、「ビーズ型」開発戦略に基づいて経済発展を始動させようとしても、その実現のための重要な要素である鉄道網や道路網などのインフラが中央アジア諸国では未だ十分に整備されていないし、中央アジア諸国間でも経済

協力を進めていく必要性に各国政府がまだ目覚めていないような状況であることが明らかになった。新シルクロード地域には多様な鉱物資源の埋蔵が確認されているし、特にカザフスタンやウズベキスタンでは人口が豊富であることからある程度の市場規模が確保できること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。そこで、本節では、こうした現状をいかに克服していくことができるかということについて論じていく。

まずは、技術的側面からの改善策として、少なくとも①財・サービス貿易のオープン化、②国際間決済システムの構築、③輸送システム・輸送網の改善が挙げられる。しかし問題はこれらをどのようにして実現していくかということであるが、中央アジア諸国をはじめ該当する当事国すべてをWTOに加盟させるというショック療法的な措置をとることができれば、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, p.85)。現在のところ、WTO加盟国はキルギス共和国のみであり、その他の中央アジア諸国とロシアは相当の時間をかけているものの今なお加盟交渉中である(表8を参照)。こうした加盟交渉の長期化は、関係各国が依然として内向き政策をとり、経済活動のグローバル化から一定の距離を置こうとしている各国の方針を反映したものだといえる。また、こうした諸国は、キルギス共和国が共同歩調をとらずに先にWTOに加盟したことが、残された諸国の交渉力を弱体化させてしまったという批判を引き起こしている。いずれにせよ、キルギス共和国を除く中央アジア諸国には、自らが進んで締結した協定すら自ら実現させていこうとする意気込みが極めて低いといえよう。したがって、関係当事国にはもはや自己解決能力は存在しておらず、外部勢力に委ねるしかないといった見放した見解も出てきている。当事者はもっと現実的な期待を持つべきであるという指摘もされている(Green, 2001,

表 8. 中央アジア諸国の WTO 加盟申請状況

	申請時期	作業部会（WP）会合	加盟時期
カザフスタン	1996年1月	1997年から2005年にかけて8回開催	交渉中
キルギス共和国	1993年		1998年12月加盟
タジキスタン	2001年5月	2004年および05年に2回開催	交渉中
ウズベキスタン	1994年12月	2002年、04年、05年に3回開催	交渉中

出所）ADB (2006b, p.45).

p.1162).

では、こうした閉塞的な状況をいかに克服していくことができるのであろうか。おそらく、これらの諸国で制度的枠組みを実効性あるものにするためには、まず、関係各国との間で良好なガバナンスを築くことから始めなければならないのではないだろうか。そこで、従来から行われてきたハード面（インフラ整備等）での整備に加えて必要となるのが、ソフト面での取り組みである。この観点に関連して、ソフト・インフラ（soft infrastructure）の構築を中央アジア地域で進めなければならないとして、ローランド・ホルストラが1つの提言をしている（Roland-Holst *et al.*, 2005, p.100）。それによると、歴史的にアジアでは法を整備して制度的にしっかりとした枠組みの下で政策を実行してきたわけではなく、また、政策を実現していく上で強制力を関係国に対して及ぼしてきたわけでもなかったが、そうではあっても、それなりに政策が実効性を伴っていた。しかし、そうした慣習が現在では機能しなくなっており、そこで、正確かつ拘束力があり、透明性を伴う取り組みが求められるようになってきているのではないかとローランド・ホルストラは考えている（Roland-Holst *et al.*, 2005, p.78）。そこで、彼らは経済協力を進めていく上で OECD（経済協力開発機構）型と EU（欧州連合）型とを比較しながら、中央アジアを巡る地域経済協力はまずは OECD 型で進めるべきであるとしている。EU 型経済協力とは、加盟各国が金融や財政などの面で厳格な政策調整を行うものである。バラッサの経

済統合の5段階でいうと、ユーロの導入によって「経済同盟」を実現するという極めて高いレベルでの経済協力関係が EU では具体化されているのである。一方、OECD 型経済協力とは、加盟国は一定の方向性が示されている政策の下で協調的な経済政策を行うが、そのことは加盟各国の国内政策に大きな拘束力を持たないというものである。この点が、OECD 型と EU 型との大きな相違点である。もちろん双方は両立しないわけではないが、中央アジアの地域経済協力については、まずは OECD 型を例にして経済協力関係を進めていくことから取り組むのがよいのではないかとしている。

こうした取り組みに加えて、関係各国の協調した行動の実現を側面から支援するために、関係各国間でソフト面でのネットワークの構築、すなわち地域経済協力を促すようなソーシャル・キャピタルを創造することも重要といえるのではないかと。ソーシャル・キャピタルに関する議論は、1990年代辺りからパットナムなどによって政治学等の社会科学の分野で取り上げられるようになってきているが（Putnam, 2000）、1990年代半ばに世界銀行が開発援助の実績を検討する際に積極的にこの概念を取り上げたことがきっかけになって、経済開発の分野でますます注目を集めるようになってきている。経済開発の分野では、開発プロジェクトの実績を左右する重要な要素の1つとしてソーシャル・キャピタルが注目され、いかなるタイプのソーシャル・キャピタルが開発プロジェクトの推進に有利なのかという研究に強い

関心が注がれてきた。それによると、ソーシャル・キャピタルには、結束型と橋渡し型があり、それらはソーシャル・キャピタルという点では同じものの、それぞれが果たす機能は全く異なり、その結果として実績にも違いが生じるということが明らかにされている（坂田，2001，p.23; Warner, 2001, p.188）。例えば、多民族国家において、各民族内部の結束を高める結束型ソーシャル・キャピタルが非常に強固な場合には、国家としてのまとまりを欠き、国家全体としての経済的パフォーマンスにはあまり結びつかない。一方で、各民族間の結びつきを強める橋渡し型ソーシャル・キャピタルが機能している場合には、国家として向かうべき方向へ各民族が一致団結して取り組むことができることから、国家全体としての経済的パフォーマンスに結びつくと期待できる。また、ソーシャル・キャピタルの及ぶ範囲を複数の国にまたがる地域に拡大し、地域協力を促進する触媒としての役割を期待する議論もある（長谷川，2005）。このような議論を手がかりにして、中央アジアを巡る国家間の関係、民族間の関係等を浮き彫りにして、そこから関係国相互の信頼を醸成し、意味のある地域経済協力を模索していくことができるのではないだろうか。

6. おわりに

本論文では、「ピース型」開発戦略が奏功するために求められる条件のうち、インフラの整備状況と地域経済協力の現状について検討してきた。その結果として明らかになったのは、物流にとって重要な鉄道網や道路網などのインフラは十分に整備されておらず、しかも、近隣諸国間の連携も満足にとられていない状況にあるということであった。さらに、これらの諸国では、関税同盟の結成も推進されてきたにもかかわらず、実効性はほとんど上がっていないことも明らかにされた。すなわち、新シルクロード地域には自律的な経済発展のためのポテンシャルがあるにもかかわらず、それが十分に発揮されていないことがはつき

りしたのであった。その理由は、スムーズな物流を実現するための協定や地域間の経済協力の枠組みが十分に機能していないということに求められる。

そこで、本論文において強調したのが、従来のインフラ整備というハード面での整備に加えて、ソフト面での取り組みの重要性である。この点に関連して、ソフト・インフラの構築を中央アジア地域で進めなければならないという1つの提言を紹介した上で、関係各国間でソフト面でのネットワークの構築、すなわち地域経済協力を促すようなソーシャル・キャピタルを創造することも重要であると主張した。「ピース型」開発戦略の下で新シルクロード地域の経済発展を実現するためには、ハード面に加えて、ソフト面でのインフラ整備を通じた関係国相互の信頼醸成を促し、自発的に地域経済協力をを行うことができるような環境を整えていくこともまた必要なことではないだろうか。

(日本大学経済学部教授)

注

- 1) 各枠組みの詳細については後述。
- 2) ただしキルギス共和国を除く。

参考文献

- 浅海 茂 (2008) 「中央アジアの経済事情」日本貿易学会東部部会研究報告会配付資料，2008年3月15日。
- 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—」日本大学経済学研究会『経済集志』第70巻，第1号，pp.147-180。
- (2006) 「貿易および直接投資の新しい経済地理学の観点からの分析」日本大学経済学部経済科学研究所『紀要』第36号，pp.227-249。
- 坂田正三 (2001) 「社会関係資本と開発—議論の系譜—」佐藤寛編『援助と社会関係資本—ソーシャルキャピタル論の可能性—』アジア経済研究所。
- 辻 忠博 (2006) 「中国沿海部における工業化と産業

- 集積—初期条件が工業開発区の実績に及ぼす影響を中心に—」日本大学経済学部経済科学研究所『紀要』第36号, pp.256-279.
- 長谷川啓之（2005）「日本のFTA戦略と『東アジア共同体』」『開発学研究』第15巻, 第1号, pp.2-11.
- 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科学研究所『紀要』第36号, pp.251-263.
- ADB（2006a）*Connecting Central Asia: A Road Map for Regional Cooperation*, Asian Development Bank.
- （2006b）*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.
- 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.
- Green, David Jay（2001）“Regional Co-operation Policies in Central Asia,” *Journal of International Development*, Vol.13, pp.1151-1164.
- Perovic, Jeronim（2005）“From Disengagement to Active Economic Competition: Russia’s Return to the South Caucasus and Central Asia,” *Demokratizatsiya*, Vol.13, No.1, pp.61-85.
- Putnam, Robert D.（2000）*Bowling Alone: the Collapse and Revival of American Community*, Simon & Schuster（柴内康文訳（2006）『孤独なボーリング—米国コミュニティの崩壊と再生—』柏書房）.
- Roland-Holst, David, Jean-Pierre Verbiest, and Fan Zhai（2005）“Growth and Trade Horizons from Asia: Long-term Forecasts for Regional Integration,” *Asian Development Review*, Vol.22, No.2, pp.76-107.
- 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.
- Warner, Mildred（2001）“Building Social Capital: the Role of Local Government,” *Journal of Socio-Economics*, Vol.30, pp.187-192.
- World Bank（2008）*World Development Indicators*.
- WTO（2006）*Trade Policy Review, Kyrgyz Republic, Report by the Secretariat*, World Trade Organization, WT/TPR/ S /170.