

[共同研究]

新シルクロードの経済発展に関する研究

共同研究者

代表 呉 逸 良 (日本大学経済学部准教授)
本 多 光 雄 (日本大学経済学部教授)
辻 忠 博 (日本大学経済学部教授)
井 尻 直 彦 (日本大学経済学部准教授)
陸 亦 群 (日本大学通信教育部准教授)
前 野 高 章 (日本大学経済学部助手)

はしがき

本研究は世界経済のグローバル化が進む中で、ユーラシア大陸を中心として東の日韓から西のヨーロッパに至る新シルクロードに沿った国・地域の経済発展の将来を展望し、そのための発展の実現性と戦略を模索することを目的とする。本研究は同グループが6年間にわたって行った一連の研究成果の延長線上にあるものであり、辻忠博他(2008)などで示した「新シルクロードにおけるビーズ型産業都市群の形成」に関する見解を、理論と実証の両面から議論を深めたものである。

ビーズ型産業都市群が新シルクロード沿線上の既存中心都市とこれから出現する新生都市によって形成されるという見解に対して、呉論文は、具体的に中国とカザフスタンの国境に跨るホルゴスの事例を用いて検証した。呉(2000)の先行理論研究の結果から、国際貿易が拡大につれて「国境付近地域」の産業集積力が増し、そこで新生都市が出現されやすくなるという示唆を得た。これに基づき、呉論文は「国境付近地域」として考えられる深圳の成功要因と比較しながら、ホルゴスの開発可能性を分析し、国際輸送インフラを整備することによってホルゴスは新生都市として出現する可能性が十分あるという結論を見出した。

新シルクロードにおけるビーズ型産業都市群の発展モデルについて、陸論文は東アジア新興国の経験を概観する上で、ダイナミックキャッチアップ・モデルを提示した。このモデルは、1990年代後半以降の東アジア新興国キャッチアップの雁行形態的発展が終焉に向かい、新しい発展様式に変わった事実から、産業集積とフラグメンテーション型分業を担う多国籍企業及び「インフラ基盤」を柱とする特徴を重視して考案したものである。このモデルは発展戦略として新シルクロードにおける中央アジア地域開発への適応も考えられる。

ダイナミックキャッチアップ・モデルの中央アジアの適応性について、辻論文はより掘り下げて分析した。中央アジア諸国では依然としてインフラ基盤の整備に弱点を抱え、欧州のその他の発展途上地域と比較しても遅れていることから、世界経済のダイナミズムをキャッチするために、資源輸出型の発展

戦略を見直す上で、関係国同士が協力し合って、貿易・輸送を促進するインフラ基盤を構築することを急ぐ必要がある、という見方を示している。

これに関連して、前野論文は、中央アジア諸国の貿易構造と輸出決定要因の分析を通じて、次の結果が実証的に得られた。ランドロックな中央アジア諸国は非常に高い貿易コストに直面している。豊富な地下資源の貿易に依存する産業の競争力がまだ強くないので、外国市場での貿易シェアも比較的小さいままである。この実証分析の結果は辻論文の見方を裏付けるもので、貿易コストを低減するために、インフラ基盤の構築が重要であることを意味する。

そして、本多論文は、われわれがこれまでの研究でカバーしなかったコーカサス地域を視野に入れ、これらの地域は新シルクロード沿線諸国としてのビーズ型開発可能性を探った。特にあまり知られざるコーカサス地域のグルジア、アルメニア、アゼルバイジャンの三国の経済状況に対する概観や、周辺国との貿易の特徴および世界貿易での特質に対する分析は、われわれの研究対象がさらに西へ拡充していく計画に重要な基礎を築いた。

われわれのいままでの研究では主に新シルクロードの陸上輸送に注目してきたが、井尻論文はさらに視野を広げ、輸送モードのスイッチングを考慮に入れ、航空輸送の研究を試みた。具体的な中国の国内航空輸送流動量の決定要因分析を通じて、製造業の生産水準と国内の航空貨物輸送量に正の関係を実証的に明らかにした。日本の総輸出額の30%を航空輸送しているように、今後新シルクロード地域における製造業基盤の形成につれて、航空貨物輸送の重要性は高まることを指摘した。

新シルクロード地域経済に関する今回のわれわれの研究では、多くの課題がまだ残っているが、「ビーズ型」都市群の形成に対する理解がより深まってきた点に意義がある。最後にわれわれは、日本大学経済学部経済科学研究所から貴重な研究助成を提供してくださったことに、心から感謝を表したい。

(呉逸良稿)