

# 徐福精神と新シルクロードにおける日中経済発展をめざして<sup>†</sup>

本 多 光 雄

本稿は、開発経済や空間経済学及び日本と中国の懸け橋となった徐福の精神などの視点から、ユーラシア大陸の内陸部である新シルクロード地域における経済発展の可能性について検討することを目的としている。開発経済学及び空間経済学の視点からは、新シルクロード地域開発にとって陸上輸送競争力の向上が鍵であり、貿易費用の低下は陸上輸送競争力を向上させ、ユーラシア大陸の東西貿易の陸上ルートを復活させると同時に、新シルクロード地域の経済発展につながることを示した。また、徐福精神の視点から、徐福に習い、雄大な構想の下に、ユーラシア大陸の一元化が将来の日中の、あるいは日・中・アジア諸国と「一路」の先にあるヨーロッパ諸国との架け橋の一旦と成ることが必要であるとする。

## I はじめに

世界経済のグローバル化が進むなか、新シルクロード地域の経済発展が注目されるようになり、ユーラシア大陸は新たな時代を迎えようとしている。我々の研究チームは2003年から新シルクロード地域経済発展の研究に着手した。我々の現地調査は連雲港、徐州から始まり、以来幾度も足を運び、現地調査を行った。その後、我々の研究対象も次第に中国からユーラシア大陸内陸部へと拡大し、新シルクロードの経済発展をテーマとして共同研究は継続されてきた。一連の研究において、我々は新シルクロードの建設は一国だけで進めるのは限界があると認識した。また、経済発展に伴う産業集積と都市化の関係に関する理論的な研究成果に基づいて、新シルクロード沿線上の都市を現代の輸送システムで結ぶことによって、『ビーズ型』産業都市群地帯が形成されると提唱した<sup>1)</sup>。2007年に公刊された共同研究の成果<sup>2)</sup>では、中国沿海都市部と西部、中部や東北地域などの内陸地域との経済格差を解消するための対策の1つとして、高速道路や鉄道、通関に関するハード及びソフト面での整備を通じて、西へヨーロッパに繋がる貿易輸送ルートを建設することを提言し、中国の西部の対外輸送の利便性が高まり、経済開発のための地理的条件が改善するので、西部開発の可能性は十分であると主張した。

そして2007年UNDP主催の国際フォーラムで初めて『ビーズ型』開発戦略を考案し発表した<sup>3)</sup>。この『ビーズ型』という用語には、次のような空間的な意味がある。新シルクロード地域の発展に伴いユー

<sup>†</sup> 我々「新シルクロード研究チーム」は、日本大学経済学部の教員を中心に2003年から発足し、国際貿易論、経済開発論や空間経済学などの視点から地域発展問題を融合的に考察し共同研究に従事してきた。このチームメンバーである辻忠博氏は若き50歳で亡くなった。ここで、我々の研究チームを代表して辻忠博氏を追悼し論文を執筆するとともに、本稿は今後の新シルクロードならびに日中の更なる経済発展の一助になることを願いたい。

1) 共同研究者は個々に論考を発表している（呉、2000、2006；辻、2006；陸、2006）

2) 本多他（2007）を参照されたい。

3) 2007 International Symposium on Regional Economic Cooperation along New Silk Road, UNDP 2nd Silk Road Mayors Forum.

ロシア大陸を横断する輸送網は国際貿易の輸送ルートとしての役割を徐々に高め、沿線上の各国間の経済関係はより深まり、グローバル化が一層進むことになる。このような循環的累積的ダイナミックな変化のなかで、沿線上の各国の主要都市では経済活動の拠点として産業集積力がより強まることになり、また、対外貿易の玄関口としての利便性から、国境付近では新しい生産拠点としての都市化の経済が発生すると考えられる。それらの既存大都市と新生都市が新シルクロード上の経済活動の拠点として大きな役割を果たし、ビーズのように輝くようになることから、『ビーズ型』という用語はこのような新シルクロード上の経済活動の空間的特徴を表現している。

このような空間的特徴を念頭に置き、我々が新シルクロード沿線の『ビーズ型』開発戦略を提唱した。『ビーズ型』開発戦略は、沿線上の関係諸国、内陸地域に発展の機運をもたらすことができる。勿論、この戦略は開発利益を関係国間で共に享受することを前提とし、このためには関係諸国の相互信頼と協力が必要であろう。そして、ユーラシア大陸の東西両端に位置するEUや日本、韓国にも恩恵を与えると考えられる。

2013年に中国の習近平国家主席が『一带一路』構想を提唱した。そしてその後のアジア投資銀行(AIIB)の設立によって、新シルクロード沿線地域の経済発展にさらに大きな影響を与え、構想の実現に向けて着実な布石が見られ、ユーラシア大陸の経済関係が一層緊密化していくと考えられる。

日本と中国は一衣帯水の隣国である。ユーラシア・ランド・ブリッジ (CLB) の橋頭堡である連雲港と日本とのつながりは秦の時代に遡る。徐福は秦の時代に、ときの始皇帝の不老不死の薬を探しに旅立ったという伝説があり、現在はその伝説は徐福存在の証拠が中国で発見されて、日本でも多くの歴史家たちにより研究されている。徐福が日本に向けて旅立った時代は日本では縄文式文化から弥生式文化へ移行する時代であった。我々の現地研究調査の出発点は連雲港であり、徐福精神を傳承し高揚することによって、日中友好往来が一層深まり、両国の繁栄ないしユーラシア大陸全体の更なる発展につながるものだと我々は確信している。

## II ユーラシア大陸の新たな発展の可能性と『ビーズ型』開発戦略

### 1 新シルクロード研究の視点と理論的根拠

経済開発の従来の見解によると、内陸地域とりわけランドロック的な大陸は、海上輸送が発達している現代社会において不利な地理条件に置かれているため、自律的な経済発展が極めて難しいとされている。一方、ユーラシア大陸の内陸地域には豊富な天然資源が埋蔵されていることから、この地域の地域経済協力が周辺諸国や先進国を巻き込む形で展開されている。そして、内陸地域の輸送上の不利な条件を改善するために、国際連合やアジア開発銀行、欧州復興開発銀行などの国際機関が鉄道や道路網建設に相次いで乗り出し、ユーラシア大陸を貫く東西の陸上物流ルートにも大きな注目が集まるようになった。また、ロシアや中国なども同地域との関わりを積極的に展開している。

では、新シルクロード内陸地域における自律的な発展は可能であろうか。クルーグマンらによる研究(Krugman, 1991a, 1991b, 1995; Fujita, Krugman and Venables, 1999)は、マーシャル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な不均一分布を説明し、空間的要素賦存比率の格差、生産の空間的分業及び特化がいかに内生的に形成されるかを説明した。つまり、規模の経済と低い輸送コストの下で、企業及び消費者(=労働者)の立地選択の結果、経済活動の集積現象が起こり、それと同時に空間的要素賦存比率の差異が内生的に決定されることを示した。

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クルーグマンらのモデルに続いて、Monfort and Nicolini (2000) と Behrens et al. (2003) は、国際と国内の集積現象を同時に分析して、2国4地域モデルを生み出した。そして呉 (2007)<sup>4)</sup> 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、国際貿易が拡大すれば国境付近地域の集中度がより強まる。

一方、開発経済の見地から、Krugman (1995) 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示唆した。我々の新シルクロード研究はこれらの新しい成長拠点が如何に形成されるかにフォーカスしている。新シルクロード地域を貫く輸送網の輸送コストが低下する効果が現れると、沿線上の拠点都市で産業集積が引き起こされる可能性は十分あると考えられる。これが我々の研究全体を通じて貫かれている基本的かつ根本的な理論的前提となっている。新シルクロードの輸送競争力が高まれば、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、そこに製造業やサービス業などが集積する『ビーズ』が形成されると予想される。

## 2 『ビーズ型』開発戦略とユーラシア大陸の経済発展

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い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進歩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、高速道路網の整備によって陸上輸送の競争力は向上してきた。旧シルクロードが新シルクロードに生まれ変わった。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アジア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アジア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広域な経済ベルトとして捉えられる。また、国際分業の面においては、1990年代以降は従来の水平分業や垂直分業と異なる細かい生産工程レベルでの分業関係が生まれ、企業の立地選択に変化が現れた。川上から川下まで、これまでの一産業あるいは業種は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、世界全体を視野に入れて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。

このような時代の流れの中で、新シルクロードが経済産業貿易ベルトとして再び脚光を浴び、そして沿線拠点都市が再開発の機運が高まり、新生都市も誕生しつつある<sup>5)</sup>。ユーラシア大陸の新時代が到来したと言えよう。この時代の変化にマッチして我々が『ビーズ型』開発戦略考案した。この『ビーズ型』

4) 本多他 (2007) 第2章所収。

5) 新生都市誕生の典型的な事例としては中国とカザフスタンの国境に跨るホルゴスの開発が目されている。詳細について呉 (2011) を参照されたい。

開発戦略は自律的な発展プロセスを如何に起動するかに重点が置かれ、開発戦略は中核都市が産業集積のコアとしてその役割を如何に果たすかを重要視している。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。産業集積支援策の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4つの政策群から構成され、ルート整備策は新シルクロードを一つの産業ルートとして、物流・資金流に加えて、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」を捉えている<sup>6)</sup>。

経済のグローバル化が進むなか、新シルクロード内陸地域の潜在力はユーラシア大陸の両端に位置する先進地域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る。このような東西を結ぶ広域的な経済連携を念頭に、『ビーズ型』開発戦略を実現するための提言を主に以下の3点としてまとめる。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如何に活用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、ユーラシア大陸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東アジア地域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、戦略的互惠関係を念頭に置きながら地域間の連携強化を実現する。

### Ⅲ 東アジア地域の国際分業構造の変化と日中経済連携

#### 1 東アジア地域の国際分業構造の変化と域内経済連携

我々の研究チームは、ユーラシア大陸とりわけ新シルクロードにおける経済発展の特徴として沿線上の都市群が発展の役割を担うような『ビーズ型』経済ベルトが形成されていると考え、『ビーズ型』開発戦略を考案した。この『ビーズ型』開発戦略の下で『ビーズ型』経済ベルトは、先進地域との経済連携、輸送競争力の向上と自律的な発展プロセスの中で形成していく。これを可能にするのが今日の世界経済のグローバル化と新しい国際分業体制の流れである。東アジア地域において、国際分業構造に変化が起き、新しい国際分業体制が現れた。ここでは先ず、この新しい国際分業形成の要因について探ってみよう。

企業生産活動のグローバル化は新しい国際分業形成の一要因であろう。多国間に跨る生産工程間の細分化の担い手は多国籍企業であることから、フラグメンテーションは企業生産活動のグローバル化による生産拠点の国際的分散として捉えられる。フラグメンテーションは生産工程を細分化し、垂直的な産業内貿易への特化が進む結果、生産要素の賦存状況が異なる国同士での貿易利益や生産の集中がもたらす規模の利益を確保できるようになる。そして、分散立地した生産ブロックの間を結ぶサービス・リンク・コストが十分に低いかどうか、フラグメンテーションを通じた全体の生産コスト低下が可能かどうか効いてくる。このサービス・リンク・コストには電気通信費、輸送費(=対外輸送費用)、通関費用などの構成要素が含まれ、これらの構成要素には規模の経済性を有するものが含まれているため、サービス・リンク・コストの低減は企業の生産活動の分散立地に大きく貢献すると考えられ、企業生産

6) 『ビーズ型』開発戦略の詳細については、陸(2009)及びTsuji, Tadahiro, Yiliang Wu and Yugun Riku (ed.) (2015)を参照されたい。

活動のグローバル化は産業集積の形成にも大いに影響を与える。

また Krugman（1995）は、産業集積の視点か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。この新しい空間経済学と称される産業集積理論の登場によって、いかにして新しい成長拠点が形成されるかは、産業集積理論とフラグメンテーション理論を結合した形で、産業の空間的集積効果、生産工程の分散立地選択、要素賦存状況の3つの要因を考慮に入れる必要があるのではないかということである。キャッチアップが始まった際には、産業の空間的分布がいかなる特徴で現れるかは、技術格差、生産要素の賦存状況、そして産業の初期分布などの初期条件に依存する。そして、これらの初期条件は産業集積パターン（労働集約的生産部門か資本集約的生産部門か）の形成に影響を及ぼす。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力供給が持続的であれば、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る。このことは、生産工程別レベルでの企業の分散立地選択にインセンティブを与え、産業の集積力がいっそう強くなり、このようなプロセスで集積が発生し、新しい成長拠点が次第に形成されるわけである。

このように考えると、今時東アジアで起きている分業構造の変化は、多国籍企業の生産活動のグローバル化による生産拠点の国際的分散（フラグメンテーション）と発展途上国のキャッチアップによる国内における新たな成長拠点の形成（アグロメレーション）の複合的プロセスであるといえよう。

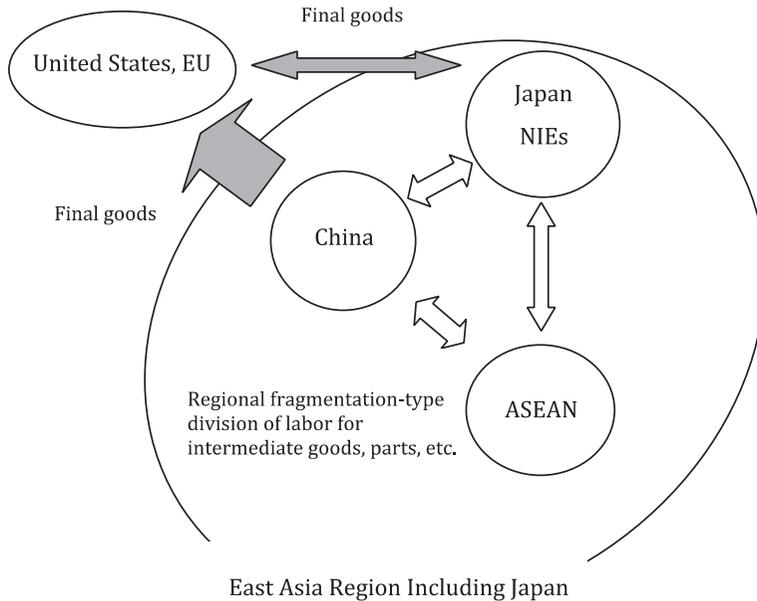
さらに近年、アジア各国は競って FTA/EPA の締結に乗り出している。東アジア地域の FTA は、ASEAN をハブとする構造になっていて、ASEAN を中心に、その周辺の対話国といわれる ASEAN+6（日本、韓国、中国、インド、オーストラリア、ニュージーランド）との間で、リージョナルな交渉が進められている。ASEAN 自由貿易協定（AFTA）や、日中韓がそれぞれ ASEAN 各国と締結する FTA/EPA などの二国間協定によって、東アジアないしアジア地域全体を結ぶネットワークが形成されている。こうした域内経済連携の活発化によって、国際貿易や直接投資の障壁が低くなり、従来型とは異なるフラグメンテーション型分業がアジアで盛んに行われるようになって、国際分業体制の変化を引き起こしたと言える。経済活動の集積が大きくなるほど生産コストが低下し、産業集積の利益をもたらすことから、FTA による市場のグローバル化が進めば進むほど、集積力が増していくと考えられる。オープン・リージョナリズム（開かれた地域主義）をコンセプトとする東アジアをめぐる地域経済統合の動きは東アジアの国際分業体制の特徴に合致するものであろう。

こうした新しい分業体制が出現する背景には、EPA/FTA による東アジア経済のシームレス化のみならず、物流ネットワークの発展も重要な要素として挙げられる。東アジアにおいてフラグメンテーションが進展し国際分業が深化する中で、東アジア諸国に展開された各生産拠点間の物流ニーズはますます高まっている。また、東アジア各国が自国の産業集積力を高めるには、積極的に物流インフラの整備に力を入れ、利用者のニーズに対応できる物流インフラを整備することで、集積拠点としての魅力を高めようとしている。中国－ASEAN 間、ASEAN 域内各国、ASEAN 各国－インド、そして中国－インドをつなぐ高速道路、鉄道、航路等の物流インフラ網の整備はアジアにおける国際分業の深化にマッチしているものであろう。東アジアにおける経済のシームレス化と物流ネットワークの整備によるインフラ基盤の形成はアジア化するアジア経済を支える重要な一因ではないかと我々は考えている。

東アジア地域では、企業生産活動のグローバル化、産業集積効果、地域経済連携の3つの要因の循環作用によって、新たなダイナミズムが引き起こされた。

東アジア域内貿易の推移から、中間財輸出総額に占める割合は拡大傾向にあることが判明された。日本は域内における中間財供給拠点となり、中国・ASEAN の中間財供給能力は急速に高まり、その結果

図 1 Fragmentation-Type Multitiered Trilateral Trade Structure



資料：陸（2010）における図を参考に作成。

として、東アジア域内における中間財の相互供給が拡大されつつあると推計された<sup>7)</sup>。このように、東アジア地域において中間財主導型の域内貿易が展開され国際分業構造の深化の度合いが増している。

過去の1970年代から90年代前半までの期間においては、東アジア新興諸国は主として中間財や資本財を日本から輸入し、これらを加工してアメリカに輸出するというパターンが多く見られた。東アジアの貿易構造において日本はリーダーシップの役割を果たしながら、東アジア諸国に対し貿易生産・輸出で必要とする中間財や資本財を供給し、東アジア諸国は欧米諸国を相手に輸出を行なうという。特に東アジアの生産と輸出を吸収するアメリカ市場は、この地域の経済発展を支えてきたと考えられる。したがって、東アジアの貿易構造は、輸出志向工業化戦略を採用したNIEsを中心とする諸国は工業化が進んだ日本から中間財、資本財を輸入し、これを加工し最終財に仕上げ欧米市場に輸出するような三角貿易構造として捉えられる。

しかしながら、1990年代後半以降では、経済活動のグローバル化が進み、貿易自由化や技術進歩は、財・サービスの空間的移動を容易にし、企業のロケーション間の生産工程細分化を可能にした。その結果として先進国、途上国間の産業間貿易という従来の水平分業や垂直分業とは異なる生産工程の細分化レベルでの新しい国際分業が展開している。現在の東アジア地域の国際分業構造については、本稿はフラグメンテーション型重層的三角貿易構造として捉える。図1に示されたように、日本を含む東アジア地域において、関係各国がフラグメンテーション型分業関係で結ばれ、「アジア経済のアジア化」とも言われるように、東アジア地域の相互依存関係が深まっている。アジア経済のアジア化は主として東アジアにおける国際分業の深化としてその特徴が現われているが、世界GDP第2位の中国と第3位の日本と

<sup>7)</sup> これに関連するデータは日本経済産業省『通商白書』2007年以降各年版にて確認される。

経済協力は、この地域に強いインパクトを与えるに違いない。

## 2 日中経済協力の深化と貿易費用の低下

上述した通り、国際分業及び生産工程のフラグメンテーションにおいて貿易費用（輸送費用）の低下は非常に重要な要素であり、この貿易費用の低下が東アジア地域の国際分業体制を促進させたことは明らかである。しかし、中国は他の国とは異なり主に沿岸部と内陸部の間に貿易費用という点において格差が存在し、国際分業体制に組み込まれているのは相対的に貿易費用が低い沿岸部であることが指摘されている。一方、内陸部においては主要国への貿易費用は相対的に高い傾向にあるが、中央アジアなどの隣接国に対しては取引も盛んであり、貿易費用が相対的に低い可能性がある。そこで、本稿では中国の省別貿易データを使用し、主要国として日本、隣接国としてカザフスタンを対象とすることで、日本と中国の貿易費用の変遷を省別に確認する。

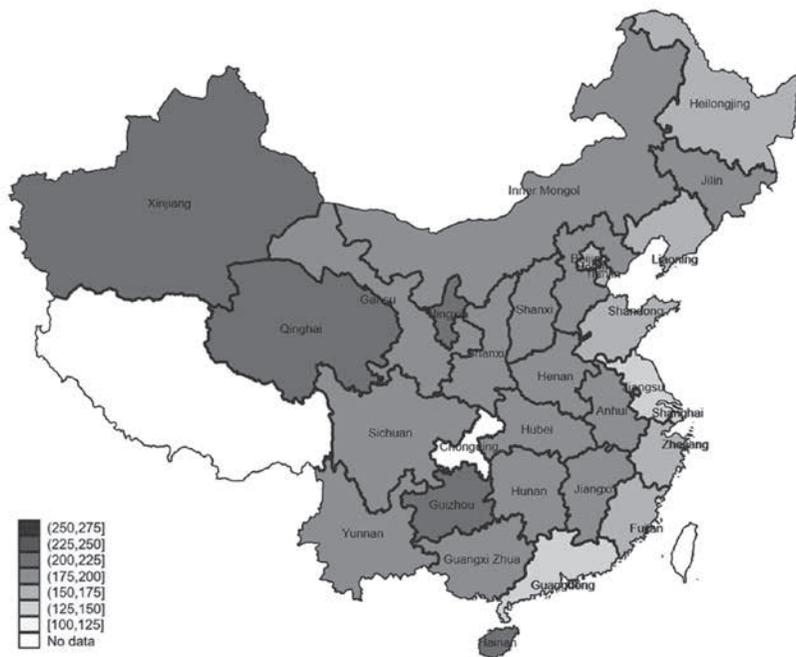
呉（2018）が指摘するように、より詳細な都市レベルでの輸送費用を計算するためには都市間の貿易（取引）データが必要になるが、現実的には全ての都市間貿易データの取得は困難である。そこで、本稿では中国の各省と主要貿易相手国との貿易データを使用することで、省レベルの貿易費用を計測することを試みた。使用するモデルはChen and Novy（2009）が使用しているグラビティモデルによる貿易費用の計測手法である。この手法では、2国間の平均的な貿易費用を理論的モデルから推測し、2国間の輸出入統計、国内取引データ、産業内の財の代替の弾力性等の数値を使用し包括的な貿易費用（Comprehensive Trade Costs）を計算するためのものである<sup>8)</sup>。さらに、関税率との比較を行うために、関税率換算の貿易費用の計測も行っている。本稿での貿易費用の計測は省レベルの分析ではあるが、関税は国レベルの数値であるため、本分析では中国と日本、カザフスタンの関税率を各省の分析に適用している。

図2及び図3は、2000年と2016年における日本と中国の貿易費用を省別にまとめたものである。東側に位置する沿岸部はどちらの図においても色は薄く、内陸部と比較して貿易費用が低いことを意味している。また、内陸部に関しては非常に色が濃く、日本との貿易費用が非常に高いことが確認できる。全体を概観すると、色が濃くなる省は1つであり薄くなる省は複数存在している、つまり貿易費用の低下が確認できるため、日本と中国の経済協力により日本と中国の間に総合的な貿易費用は低下傾向にあることが確認できる。ここで注目すべき点は、沿岸部と内陸部に挟まれた地域においては、2000年と比較すると2016年においては相対的に貿易費用が低下している可能性が示された点である。この事実、日本と中国の間の貿易費用は低下傾向にあるが、中国国内では地域的な格差が存在することも意味している。日中経済協力により、日本と中国における貿易費用は低下傾向にあるが、その恩恵を受けていない可能性がある内陸部の地域に関しては今後いかにして貿易費用を低下させ東アジアを中心とした国際分業体制に参加するかが重要な点となると考える。これらの問題を考察するために、本稿の趣旨とは若干異なるが、次に内陸部の国際分業体制への参加及び隣接国との関係性を考察するために、カザフスタンと各省における貿易費用の変遷を確認する。

図4及び図5は、2000年と2016年におけるカザフスタンと中国の間の貿易費用をまとめたものである。日本の分析と共通している点として、沿岸部の貿易費用は相対的に低く、全体的に低下傾向にある。

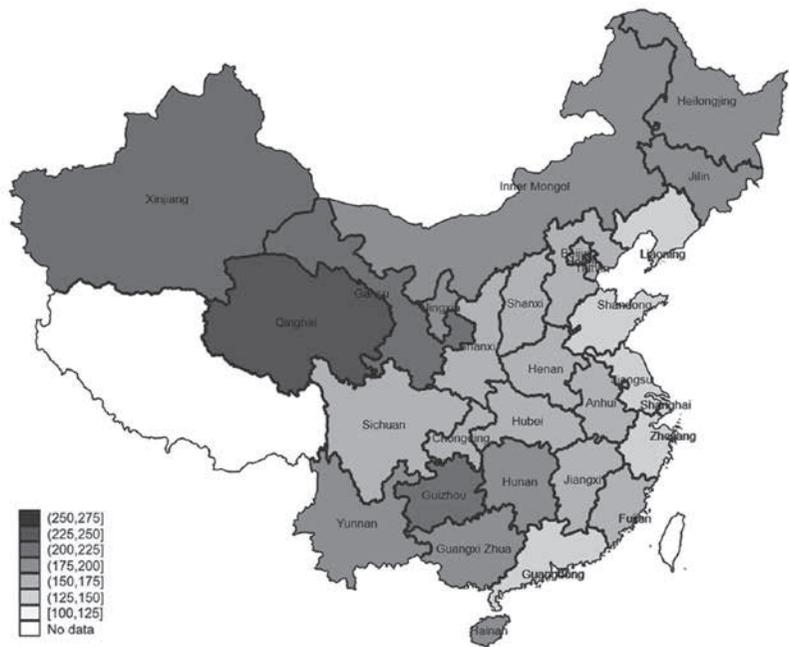
<sup>8)</sup> 本指標は貿易データと国内取引データを使用した相対的な指標であるため、本指標の変化は絶対的な貿易費用を意味するものではない。

図2 中国と日本の貿易費用（2000年）



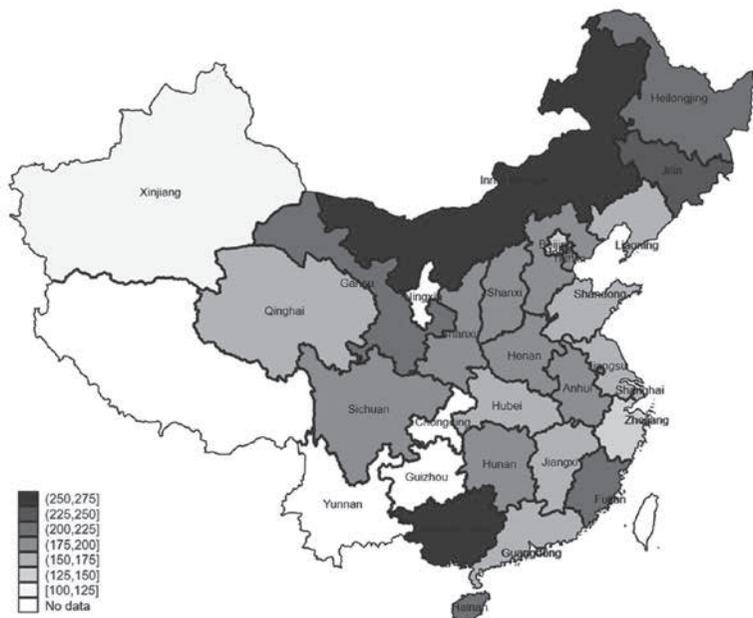
資料：中国税関総署のデータを基に筆者作成。

図3 中国と日本の貿易費用（2016年）



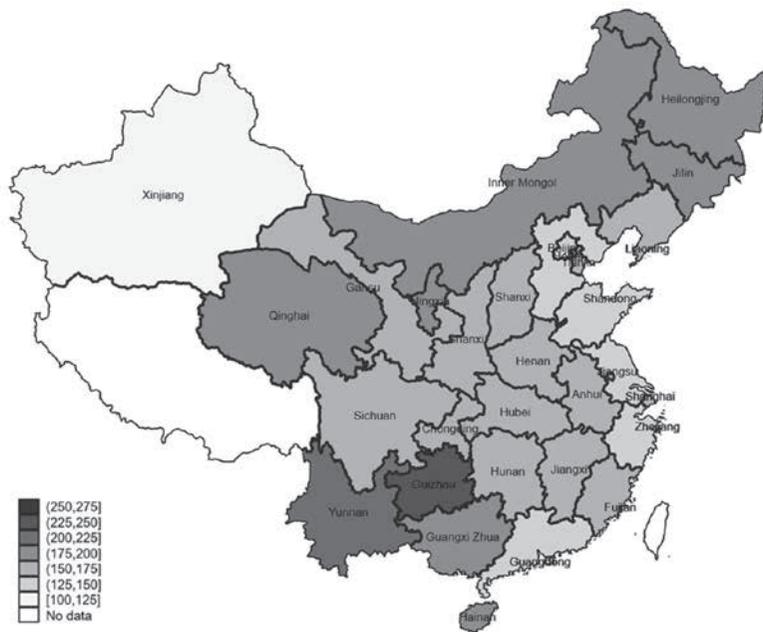
資料：中国税関総署のデータを基に筆者作成。

図4 中国とカザフスタンの貿易費用（2000年）



資料：中国税関総署のデータを基に筆者作成.

図5 中国とカザフスタンの貿易費用（2016年）



資料：中国税関総署のデータを基に筆者作成.

このことは、沿岸部においては日本のみならず、中央アジア諸国との輸送費用低下にも取り組んでいることを示唆している。しかし、最も注目すべき点は内陸部の貿易費用である。例えば、国内で最もカザフスタンとの貿易費用が低い地域は新疆ウイグル自治区（Xinjiang）であり<sup>9)</sup>、隣接国であることが取引費用低下に関係していると考えられる。さらに、甘粛省（Gansu）に関しても、カザフスタンとは隣接していないが2000年と比較して2016年の貿易費用は低下している。つまり、内陸部又は辺境地域においては隣接国との貿易及び経済協力が相対的に重要な課題となると考える。上記の事実は当該地域が国境付近であることや、文化的、文化的要素が関係している可能性が考えられるが、これらの諸問題は今後の課題としたい。次節において、日中交流の歴史を顧みながら経済協力に着目したい。

#### IV 徐福精神との日中経済協力<sup>10)</sup>

これまで我々は東アジアとヨーロッパ、すなわちユーラシア大陸をつなげる経済・文化の発展に寄与するシルクロードの重要性を認識し、そのシルクロードを通して、日本・中国両国の発展を考えようという発想から、10数年前に「新シルクロードにおける中国と日本の役割を研究するグループ」を立ち上げ、研究を始めてきました。その出発点にユーラシア・ランド・ブリッジの橋頭堡として連雲港に着目してきた。

紀元前2世紀ごろに、徐福がその当時まだ大変遅れていた日本に農耕技術や機織り技術、製鉄技術、造船技術などに加え、天文学や薬剤に関する知識などを伝え、日本は多くの発展の基盤を築いた。そしてこれらの技術や知識は当時考えられないほどの高度なもので、日本の経済と文化のその後の発展に大きな影響を与えた。当時日本は縄文時代から弥生時代に変化する時期である。これらの時期は日本では始めて小国家ができた時であり、国家というものの形成過程であった。この頃は中国からの徐福の技術、知識を十分に受け入れる体制もできつつあった時期のように思える。

徐福を含むこれら当時の技術者や科学者が日本の発展の先駆けを築き、今で言う交通のインフラ整備、諸産業の発展、貿易の促進など、徐福精神を伝授してくれたことが、十分に許容できる体制も、タイミングよく出来ていたような時期であると思われる。この受け入れ態勢とタイミングという問題は国際的な協定を考えるに当たり、重要な意味を持つと考える。このように、日本と中国は歴史的にも大変長い間の関係がある両国であり、すなわち、中国と日本は一衣帯水の関係にある。

我々は研究当初、徐福に関して、実際に中国のどこの人で、どのような人物かは充分には知らなかった。初めての「新シルクロード研究調査」で連雲港を訪れたときに、日中国際交流の先祖である徐福が祭られている場所に案内され、そこで徐福精神・徐福文化なるものに会った。それを契機に、中国の関係者方々の協力を得ながら、徐州、鄭州、蘭州、ウルムチ、アラシャンコウ、ホルゴスなど、新シルクロード上に位置する沿線都市を訪問することができた。数年にかけて行われた現地調査を通じて、中国のこれら地域の現状を知るようになり、日本と中国の関係の重大さ、中国の隣国であるカザフスタンやウズベキスタンの存在の重要性を理解するようになった。その後、カザフスタンとウズベキスタンも複数回訪問し現地調査を実施した。

<sup>9)</sup> 色が白い他の地域に関しては、貿易データが存在していないため色が白くなっている。

<sup>10)</sup> 我々研究チームは2015年10月に連雲港市で開催された『中國贛榆 2015 徐福文化與『一帶一路』接點建設國際學術論壇』に招待され、「徐福精神と一带一路に置ける日中経済文化発展をめざして」をテーマに講演を行った。本節は講演内容の一部を援用し加筆したものである。

これらの現地調査を通じて、我々は新シルクロードに関係する経済の発展や文化の流れが如何に貴重な存在であるか、またそのルートの持っている役割や機能が如何に重要な意味を持つかを再認識し、ユーラシア大陸の東側に位置する日本・中国間の経済・文化の交流が如何に大切かを把握できた。

我々の研究が始まった2003年頃の中国はまだ発展の途上にあったが、いまや日本を抜いて世界第2のGDP大国になった。一衣帯水の隣国である日本と中国の経済協力が世界の繁栄にとって一層必要かつ重要であろう。今度は日本が徐福精神に習い、東アジアでできることは何かを考えなければならないであろう。

新シルクロード上の東アジア諸国及び中央アジア諸国は、ヨーロッパや北米に比べ、発展のレベルとその一体化は遅れていると思われる。新シルクロードによる地理的連携と交通インフラのつながりの重要性を再認識し、新たな役割をアジアの我々が考えなければ、現代版シルクロードの意義のある構想を生かすことができないと思われる。

「三人寄れば文殊の知恵」という日本でのことわざがあるように、日本、中国を中心として韓国やカザフスタン、ウズベキスタンなど極東のアジア諸国及び中央アジア諸国などアジアの複数国の人々が集まって、知恵を出し合うことは、事を成し遂げるためには重要な要素ではないかと考え、我々のこれまで続けてきた研究で得られた新シルクロードにおける中核都市の形成や『ビーズ型』産業都市構想、『ビーズ型』開発戦略などの一連の研究成果及びそのインプリケーションをより広める必要があると感じた次第である。

2013年に中国の習近平国家主席が『一带一路』構想を提唱し、これはシルクロード経済ベルト（一带）と21世紀海上シルクロード（一路）の2つの地域で交通インフラ整備、貿易促進、資金の往来を促進していく構想である。

『一带一路』構想は、これからの世界の発展にはなくてはならない重要な構想であり、我々研究チームが10数年前に考えたテーマが、いま、中国でも国家の大きな構想として成り立っている。「構想と行動」によるこの『一带一路』は、地理的にはアジアとヨーロッパだけではなくアフリカ大陸をも含むものであり、「インフラの連結」、「資金の融通」、「貿易の円滑化」、「経済の連携」そして「文化の醸成」をも含め大きな意味を持つと我々が考えている。日本・中国を含む東アジア諸国は、「経済の発展段階」、「得意分野」、そして「産業」、「資源の賦存」、「人口動態」などの経済的・社会的側面における5つの問題を自由化するためには、「域内問題」と「グローバル化問題」という2つの側面から、これらを解決していくための協力が必要であり、またこれらの協力は、「宗教」、「言語」、「社会風土」、「文化」そして「習慣」などの側面においても極めて多様的である。そして協力を実現するには行動を伴わなければならないと考えよう。具体的には、「モノ」、「サービス」、「人」、「資本」そして「情報」が域内では自由に移動できることを目標とし、「地域的インフラの共同整備」や「エネルギー・食糧分野」といった域内問題への協力と、「国際交渉等における協調」及び「地域環境問題」といったグローバルな問題解決に向けた協力によって、新たな価値を創造する原動力を生み出すことである。しかしここで、ヨーロッパ諸国が持つ発展段階の均質性と、アジア諸国それぞれの国が持つ発展段階の異質性というアンチテーゼをどのように解決していくかという難しい舵取りにも直面するであろう。

ヨーロッパでは1950年代の「シューマン宣言」に見られるように、フランス、ドイツという二国が、石炭鉄鉱共同体を成立させ、今日のEUの結成の先駆けと成り、現在のようなヨーロッパを築きあげたように、アジアでも一衣帯水にある日本と中国は如何に協力して発展をめざしていくかがポイントとなる。この日中二国が徐福精神を生かして、アジアの大国同士であるという中身の伴った意識をしっかりと

と認識し、その両国が、共同体を作り上げるという考えが醸成されることを願うとともに、アジアの異質性を生かした共同体体制を築き、アジアにおけるハブを作っていくなくてはならないであろうと史料し、日中の供なる経済発展を期待したい。

## V むすびに

本稿は開発経済や空間経済学などの視点から、我々が過年度に行った研究で得られた知見を基にして、ユーラシア大陸の内陸部である新シルクロード地域における経済発展の可能性について検討してきた。そして、日本と中国、中国とカザフスタンの2000年と2016年の2つの時点の貿易費用の比較を通して、内陸部又は辺境地域においては隣接国との貿易及び経済協力が相対的に重要な課題となっていることを確認した。新シルクロード地域開発にとって陸上輸送競争力の向上が鍵であり、貿易費用の低下は陸上輸送競争力を向上させ、ユーラシア大陸の東西貿易の陸上ルートを復活させると同時に、新シルクロード地域の経済発展につながると考える。

新シルクロードの国際貿易ルートの形成と地域開発は、循環的累積的に相互に促進し合う関係にある。新シルクロードの形成は、陸上輸送の技術進歩の要請であって、歴史的な潮流でもある。中国習近平国家主席が中央アジアを歴訪する際に提唱した「シルクロード経済ベルト」構想は偶然の思いつきではないであろう。我々が2003年から始めた新シルクロード地域の経済発展に関する研究のことを考えると、「シルクロード経済ベルト」構想は、ユーラシア大陸に新たな可能性を与えることができるような技術進歩が陸上輸送で生じている現代の必然的な産物であると言える。また、それは新シルクロードを通じて経済発展をもたらすという各国の共通の期待に合ったものであるとも言える。しかし、この構想の実現にはいかに各国が期待する利益に応えられるような具体策を示すかが重要な課題であろう。

我々のユーラシア大陸における研究は、ある面では徐福の行なってくれた数々の貢献を今度は東の一番端の日本から中国へそしてヨーロッパへつなげる一路を築くことをテーマとして取り上げている。このテーマでの研究が日中の架け橋となり、徐福の行動が現在も生きていることを伝える役目を、我々が現代的に取り込んでいくことが重要であると考え。徐福は日本では単なる国際交流だけの人物ではなく、今で言う大きな世界観を持った雄大なそして先見の明を持った尊敬できる人物と我々は考えているし、日本の現在の姿(発展した姿)はこの徐福来訪による影響と考えても納得のいくものと言えよう。我々の研究も徐福に習い、雄大な構想の下に、ユーラシア大陸の一元化が将来の日中の、あるいは日・中・アジア諸国と「一路」の先にあるヨーロッパ諸国との架け橋の一旦と成ることを願って、研究をさらに進めていきたい。

## 参考文献

- 吳逸良 (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.
- 吳逸良 (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」, 『紀要』第36号, 日本大学経済学部科学研究所, pp.227-249.
- 吳逸良 (2009) 「新シルクロードにおける「ビーズ型」都市形成およびそのプロセス」『紀要』第39号, 日本大学経済学部経済科学研究所, pp.149-164.
- 吳逸良 (2011) 「ホルゴスは中国西部の深圳になるか」『紀要』第41号, 日本大学経済学部経済科学研究所, pp.73-95.
- 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—」『紀要』

- 第 36 号, 日本大学経済学部経済学科学研究所, pp.265-279.
- 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—」『紀要』第 36 号, 日本大学経済学部経済学科学研究所, pp.251-263.
- 陸亦群 (2009) 「新シルクロードの地域経済発展と「ビーズ型」開発戦略」『紀要』第 39 号, 日本大学経済学部経済学科学研究所, pp.165-180.
- 陸亦群 (2010) 「アジアにおける国際分業の深化と地域経済発展に関する一考察」『研究紀要』第 23 号, 日本大学通信教育研究所, pp.91-114.
- 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.
- Chen, N. and Novy, D. (2009), “International Trade Integration: A Disaggregated Approach,” *CESifo Working Paper Series*, No2595: 1-45.
- Fujita, M., P. Krugman, and A. J. Venables (1999), *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade*, MIT Press. (小出博之訳『空間経済学—都市・地域・国際貿易の新しい分析』東洋経済新報社, 2000 年)
- Krugman, P. R. (1991a), “Increasing Returns and Economic Geography,” *Journal of Political Economy*, Vol.99, No.3: 483-499.
- Krugman, P. R. (1991b), *Geography and Trade*, Cambridge: MIT Press. (北村行伸等訳『脱「国境の経済学」』東洋経済新報社, 1994 年)
- 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 年)
- Monfort P. and R. Nicolini (2000), “Regional convergence and international integration”, *Journal of Urban Economics*, Vol.48, No.2, pp.286-306.
- Tsuiji, Tadahiro, Yiliang Wu and Yugun Riku (ed.) (2015), *Rebirth of the Silk Road and a New Era for Eurasia*, Tokyo: Yachiyo Shuppan.