

|          |                                  |     |  |
|----------|----------------------------------|-----|--|
| タイトル     | 新シルクロード、「一带一路」構想とユーラシア中央地域の立地優位性 |     |  |
| 研究報告希望部会 | 東部部会                             | 氏名  | 井尻直彦（日本大学経済学部）<br>呉 逸良（日本大学経済学部）<br>羽田 翔（東京福祉大学）<br>前野高章（日本大学通信教育部）<br>陸 亦群（日本大学経済学部）* |
| キーワード    | 新シルクロード，輸送競争力，立地優位性              | ご所属 | 日本大学経済学部他  |

（要旨）

本研究は、新シルクロード経済、「一带一路」構想を考察し、理論的に分析することにより、ユーラシア中央地域の立地優位性を高めるには、陸上輸送競争力の増強は不可欠であることを明らかにし、陸上輸送競争力指標の測定ならびにグラビティモデルを使用した実証的分析を通して、新シルクロードへの近接性および新シルクロードのどの位置に都市が位置しているかによって貿易コストに違いが生じることを明らかにした。

（報告概要）

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の第2ブリッジ（CLB）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。これにより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。我々は、新シルクロードの経済発展はそ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、2007年のUNDP主催の「2007 International Symposium on Regional Economic Cooperation along New Silk Road, UNDP 2nd Silk Road Mayors Forum」で初めて「ビーズ型」開発戦略を考案し発表した。世界経済のグローバル化が進むなか、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。中国の習近平主席が提唱した「一带一路」（シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロード）構想はその流れにある。

「一带一路」構想が打ち出された以降、新シルクロードの交通輸送インフラ整備が着実に進められている。この構想はユーラシア大陸の東西貿易の陸上輸送ルートとしてのシルクロードを再生させ、ユーラシア中央地域に産業ベルトを形成させ経済開発を引き起こす狙いもある。このシルクロードを再生するためには、陸上輸送を主とする新シルクロードの輸送競争力の増強は不可欠である。呉（2009）では、新シルクロードの輸送競争力の増強によってユーラシア東西の貿易ルートとしての役割を果たすことができれば、新生都市が誕生しやすくなり、これらの都市群が新シルクロード上の「ビーズ」のような経済活動の拠点としての役割を担いながらユーラシア中央地域の再生に繋がると論じた。陸（2009）では、その新シルクロードの輸送競争力の増強を含めた「ビーズ型」開発戦略の具体策を提言した。さらに陸・辻（2011）は、世界経済のダイナミズム、多国籍企業のグ

ローバル展開，新興国の生産拠点をめぐる相互関係に注目して，「ビーズ型」経済ベルト形成の可能性を示した新たな発展モデルを提示した。

しかしながら，これまでの一連の分析においては新シルクロードの輸送競争力は何を指すのか，また何を意味するのか，そしてどのように測るのかは理論上には十分明確に開示されなかった。本報告は，「孤島モデル」を用いて，輸送時間を明確にコストに取り入れた新シルクロードの陸上輸送競争力としての総合的なコスト指標を測り，陸上輸送競争力とユーラシア中央地域の立地優位性との関係を理論的に分析する。実証研究では陸上輸送競争力指標を測定し，グラビティモデルを用いて新シルクロードの東西両端と沿線上各地点との貿易コストを計量的に分析する。

本報告は理論的において，ユーラシア中央地域の立地優位性を高めるには，陸上輸送競争力の増強は不可欠であり，金銭的コスト削減措置のほうがより効果的であることを明らかにした。そしてグラビティモデルを使用した実証的分析を通して，新シルクロードへの近接性および新シルクロードのどの位置に都市が位置しているかによって貿易コストに違いが生じることを明らかにした。

#### 参考文献

- 呉逸良（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
- 呉逸良（2018）「新シルクロードの輸送競争力とユーラシア中央地域の立地優位性」『経済集志』第 88 巻第 1 号，日本大学経済学部
- 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科学研究所
- 陸亦群，辻忠博（2011）「東アジア新興国の経験の中央アジア経済発展への適用に関する一考察」『日本貿易学会年報』第 48 号，日本貿易学会
- Tsuji, Tadahiro, Yiliang Wu and Yugun Riku (ed.) (2015), *Rebirth of the Silk Road and a New Era for Eurasia*, Yachiyo Shuppan.