

タイトル	(和文) 新シルクロードの部分的輸送インフラ改善と陸上輸送競争力 (英文) Improvement of Partial Transport Infrastructure and Competitiveness of Land Transportation on the New Silk Road		
(フリガナ) 氏名	ゴ イツリョウ 呉 逸良		
キーワード (3語)	新シルクロード, 輸送インフラ, 輸送競争力	ご所属	日本大学
(和文要旨 40字×5行 200字以内)			
<p>本稿は新シルクロードの輸送インフラ整備の長さとユーラシア陸上輸送競争力との関係を理論的に分析した。本稿は呉（2018, 2020）の孤島モデルを利用し，陸上輸送ルートの輸送条件が均一である前提を緩め，非均一の状況へと拡張して分析を行った。本稿の分析は，新シルクロードの輸送インフラ整備が沿岸地域に偏り，かつ長さが過小の場合に陸上輸送競争力増強の効果がないことを明らかにした。関連実証研究の異なる結果の原因を説明することができる。</p>			
(和文報告概要 40字×40行 1,600字以内)			
<p>中国政府の「一帯一路」提唱（The Belt and Road Initiative, 以下略：BRI）が着実な進展のなかで，過剰債務リスクなどの問題が指摘されているが，輸送インフラ整備の効果及び将来に対する期待については否むことができない。Bird et al. (2020) の実証研究の結果では，BRI が中央アジアの国々及び地域の経済発展の促進力となることを示した。また，世界銀行が2019年に発表した報告書は，BRI の交通インフラ整備が十分実現されれば，沿線の輸送時間は最大12%短縮可能で，沿線経済体の対外貿易は2.8~9.7%ほど増加し，世界貿易は1.7~6.2%ほど増加することによって，沿線経済体の一人当たりの実質収入は1.2~3.4%ほど増加し，世界全体の实質収入は0.7~2.9%ほど増加すると示した。しかし，2000年前後に，中国政府は西部大開発のために，新シルクロードの中国国内の連雲港＝新疆間の部分を幾度もスピードアップのインフラ整備を行った。この効果について，Xu (2016) の実証分析では，中国内陸地とカザフスタンとの貿易が増加したが，新疆の立地優位性は必ずしも向上したとは言えない，という結果が見られた。</p> <p>なぜこのような相反した結果が見られるのか。Xu (2016) の分析結果は直感的な予想に反している面があるが，その理由については言及していない。本稿は新シルクロードの輸送インフラ改善の長さに焦点を当て，その謎解きを試みる。</p> <p>本稿はWu (2015) と呉 (2018) のモデルを拡張し，陸上輸送ルートの沿岸から一部区間の輸送条件がインフラ整備によって改善された場合に，陸上輸送競争力に与える影響を分析する。このモデルは陸上輸送ルート上の輸送条件が非均一的であることを想定している点が拡張した部分である。</p>			

分析の結果、ある沿岸地点からの陸上輸送インフラ改善による中央地帯の拡大はその改善区間を一定の長さ ($\mu^{**}A_2L$) 以上にしなければならない。また、この $\mu^{**}A_2$ の大きさは改善区間の輸送状況向上の程度 (ω) と関係し、改善区間の輸送状況の向上度が大きいほど、中央地帯を拡大するために改善区間をより長くしなければならない、ということも明らかになった。

ある沿岸地点からの陸上輸送インフラ改善はすぐに中央地帯の拡大に直結しない理由は、改善区間が短い場合に、改善区間の沿岸地点の陸上輸送限界距離が拡大するが、非改善区間の対岸から遠方への輸送は低コストの改善区間を活用するために、却って海路からの迂回ルートを利用しがちになる。結局、非改善区間沿岸地点からの陸上輸送限界距離が短縮し、改善区間沿岸地点からの陸上輸送限界距離の拡大分を打消してしまうからである。

20 世紀後半、東端の中国は沿岸地域の対外開放によって急速な経済成長を見せたが、中西部との経済格差は拡大してしまった。中国政府はこの対策の 1 つとして新シルクロード東端の連雲港から新疆までの鉄道インフラ改善を行い、2000 年前後に幾度もスピードアップを実施した。しかし、その効果は期待されたほど高いものではなかった。Xu (2016) の実証研究によれば、2000 年の中国の連雲港＝新疆の間の鉄道路線のスピードアップは新疆地域の輸出（特に中央アジアの輸出）促進効果はあるが、立地優位性の向上は認められなかった。2015 年以降、BRI が実施されることによって、新シルクロードの輸送インフラ整備と改善措置は中国国内のみならずその全域に及ぶようになり、その効果も少しずつ現れるようになった。Bird et al. (2019) は BRI が中央アジアの国々及び地域の経済発展の促進力となる、という実証研究の結果を示した。新シルクロードをめぐるそれらの変化、特に 2000 年前後における中国国内に限られた鉄道路線のスピードアップが期待されたほどの効果を齎されていなかったことは、スピードアップ政策の方向が間違っただけではなく、むしろその整備区間の長さが十分ではないことは問題であろう。2015 年以降の BRI は、陸上輸送インフラ改善を中国国内に留まるものではなく、国際協力の下でのより長距離にすることを目標としている。この意味では、BRI は、ユーラシア大陸の中央に位置するランドロックの国々と地域の経済発展にとって期待できる政策であろう。