

# 第1章

## 東アジアの挑戦

——経済統合・構造改革・制度構築——

平塚 大祐・石戸 光

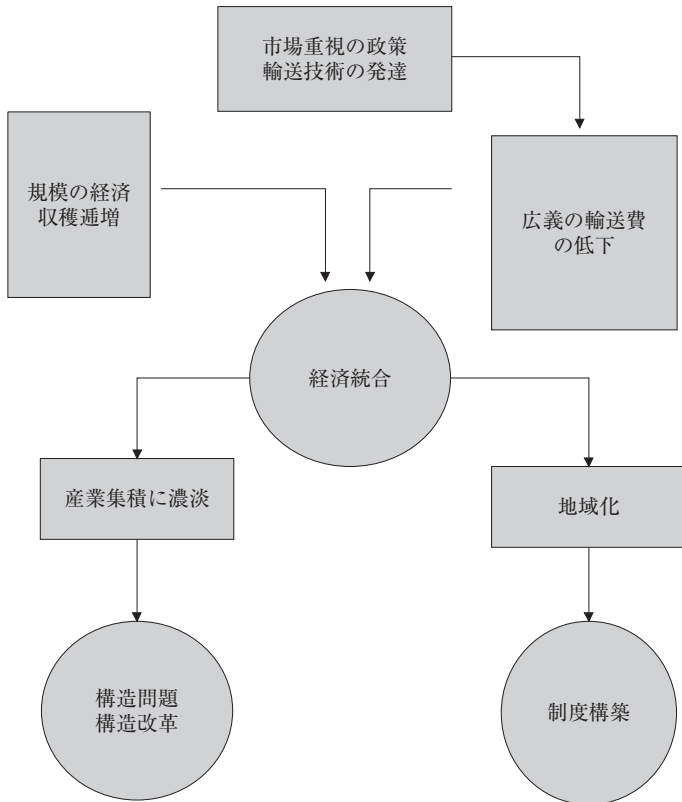
### 第1節 経済統合・構造改革・制度構築

1990年代に入り、貿易・投資の自由化など「市場重視」の政策が世界各国において浸透したこと、加えて、広義の輸送費用の低下、具体的には迅速かつ効率的な輸送サービスの発達によって、企業は自国の経済資源同様、外国の経済資源を活用する分野を拡大し、国境を越えた生産活動を活発化させている。この結果、各国経済は世界経済との統合を強め、特に、東アジア地域では域内貿易が域外貿易以上に拡大している。実際、東アジア（ASEAN10カ国、日本、中国、韓国、台湾、香港）の貿易額は1980年の5654億ドルから2003年には3兆6480億ドルへと6.5倍に増大したのに対し、東アジアの域内貿易は同期間に1973億ドルから1兆9109億ドルへと実に10倍近く伸びている。

域内貿易の急速な拡大という事実の背後で、一体、東アジアに何が起こっているのだろうか。そして、それは、東アジアにどのような課題を投げかけているのだろうか。この問いに答えるために、本書は次の3つの中心課題を設定している（図1参照）。

第1に、東アジアで進展している「実質的な統合」(de facto integration)の実態の把握とメカニズムの分析である。企業は人的資源、裾野産業の発達状

図1 東アジアの経済統合，構造問題，制度構築の関係概念図



(出所) 筆者作成。

況，税制優遇をはじめとした政府の投資受入れ体制，地理的条件など各国固有の立地優位性 (locational advantage) に応じ国単位で選別し分散立地してきた。貿易・投資の自由化など「市場重視」の政策，輸送技術の向上などにより迅速かつ効率的な輸送サービスの発達が可能となり，広義の輸送費用が低下した。この結果，経路依存性（歴史的偶発性「初期条件」によって産業立地が決定されること）から国単位により分散立地していた製造工程は有機的に統合され，貿易面において「実質的な統合」が進展している。この東アジア

アの「実質的な統合」は多面的な要素をもっている。この多面的な東アジアの「実質的な統合」を分析するため、われわれは、輸送費および規模の経済性 (economy of scale)、収穫逡増 (increasing returns to scale) を重視するフラグメンテーション (国際間工程間分業) 理論など「新しい貿易理論」、輸送費と規模の経済、収穫逡増を重視しつつ地理的な立地を議論する空間経済学のアプローチを援用する。加えて、貿易上の「実質的な統合」の背後で進展している後発国による先発国の追上げを分析するキャッチアップ理論、どの国が経済活動のどの付加価値段階に参加しているのかを見るグローバル・バリュー・チェーンのアプローチも有用であると考えている。これらは、多面的な要素をもつ東アジアの「実質的な統合」を浮き彫りにするうえで必要なアプローチである。われわれは、東アジアの貿易がリカードの比較優位論、要素賦存の違いを強調するヘクシャー＝オリーン等の伝統的貿易理論が説明しうる貿易パターンから、輸送費や規模の経済、収穫逡増が重要な意味をもつ貿易へと変質しているという点において共通認識をもっている。別ないい方をすれば、輸送費の低下と規模の経済、収穫逡増が東アジアの「実質的な統合」を推進している。

本書が取り上げる第2の中心課題は東アジアの構造問題と構造改革の問題である。輸送費と規模の経済、収穫逡増が重要性をもつにつれ、各国の集積に濃淡が現われ、強い産業はますます強くなり、反対に弱い産業はますます弱くなり、この結果、構造問題は深刻になると考えられる。そして、構造問題の解決の遅れは、「実質的な統合」をさらに高次元な統合へと高める上で障害になっているという認識をもっている。構造問題は産業構造にかかわる問題から分配や貧困、環境など多岐にわたるが、本書では、このような認識から、産業構造にかかわる問題に焦点をあててその本質に迫り、現状から今後の構造改革を展望したいと考えている。

本書の第3の中心課題は東アジアの地域協力の制度構築である。「市場重視」の政策と輸送技術の向上とによる広義の輸送費用の低下、これに規模の経済、収穫逡増の力が加わり、経路依存性により各国固有の優位性に応じ

東アジアに分散立地した製造工程は有機的に統合され貿易上の「実質的な統合」が進展し、東アジアの垂直的生産ネットワーク、つまり、ひとつの経済活動空間を形成するようになってきている。経済の地域化（regionalization）の進展にともない、コストと便益は国境を越え東アジア地域全体に大きく及ぶようになってきている。もはや国という単位よりも地域という単位が相対的に重要性を増しつつある。当然のことながら、東アジアの地域化の進展とともに、市場を補完し便益が東アジアの多くの人に享受される「地球公共財」（global public goods）あるいは「地域公共財」（regional public goods）の供給の必要性が高まっている（高木 [2004]）<sup>(1)</sup>。すなわち、「実質的な統合」の進展に見合った「公式な統合」、つまり、地域協力の制度構築が東アジアにとって重要な課題となっている。われわれの関心は、単なる国境障壁の削減、例えば、地域貿易協定（RTA）/自由貿易協定（FTA）の締結による自由貿易地域の構築にとどまらない。貿易・投資障壁の削減や円滑化措置といった効率の面だけでなく、東アジアの多様性（diversification）の観点から、金融協力、エネルギー協力、人材育成、環境問題など機能的協力を推し進め、各国が一体となって緊密な連携を推進し協力を強化する枠組みの構築に取り組む必要性が高まっている。

この点で、われわれは次の2要素が東アジアの統合には織り込まれなければならないと考えている。第1は、地場企業が外国企業とともに発展するという要素である。日本などの多国籍企業が安い労働力を確保する目的から進出し、これに部材を供給する企業も進出しているが、地場企業が多国籍企業に部材を供給する連関が形成されなければ、東アジアは強固な競争基盤を構築できないからである。現に、進出日系企業のなかには、地場企業への部品を委託する企業も現れてきている。地場企業と外国企業の連携は双方にとって大きな利益がある。それを推し進めるには、日本の協力は不可欠である。第2は、カンボジア、ラオス、ミャンマーの3カ国を東アジアの「実質的な統合」にいかにか組み込んでいくかという点である。東アジアでは経済が一体性を強め「実質的な統合」が進展し、それが「公式な統合」（de jure

integration) を誘発したが、カンボジア、ラオス、ミャンマーではグローバル経済に統合される前に「公式な統合」が始まろうとしている。これら3カ国を東アジアの「実質的な統合」に組み込んでいくため経済協力は極めて重要である。地場企業が多国籍企業とともに発展できなければ、また、カンボジア、ラオス、ミャンマーが発展できなければ、東アジアの未来は決して輝かしいものにはならないであろう。

## 第2節 経済統合

### 1. 東アジアの自然な経済活動空間

まず、東アジアの域内貿易比率に注目してみたい。東アジアの域内貿易比率は1980年の35%から2003年には52%へと上昇している。東アジアの貿易の半分以上が域内の貿易となっている。これは、本書第2章が述べているように、東アジアが貿易面において「実質的な統合」を進展させ、ひとつの経済活動空間を形成しているからである<sup>(2)</sup>。それでは、東アジアがなぜひとつの経済活動空間を形成しうるのか。

第1に、地理的距離が立地と国際貿易パターンを形成する重要な要素だからである (Krugman [2004])。他の条件が同一であれば、地理的距離が近い二国間の貿易は距離が遠い二国間の貿易よりも大きくなる。これは、通信・輸送技術が発達した時代でも重要な要素である。それは、地理的距離がコミュニケーション (face to face communication) を含む広義の輸送費用に影響を与えるからである。コミュニケーションは、今後の受注や価格、商品の評価、新規製品のスペック情報など重要な情報を得るためには必要であり、地理的距離が近ければ緊急時にも数時間で顧客のもとにかけつけることができる。また、輸送技術の発展やインフラの整備などにより技術的距離が縮まるとはいえ輸送費が東アジアにおいて低下すれば、東アジアという地理的地

域はその近接性ゆえに重要性が高まる。実際、現在の東アジアでは、輸出目的の中間財輸入に対する関税払戻し政策や輸出目的や高度技術に対する所得税免除政策が実施され、インフラ改善が行われ、これら投資円滑化措置に加えて、通信・輸送技術の向上、良質な輸送サービスが発達しつつある。例えば、顧客、サプライヤー、輸送業者の3者をオンラインでつなげリアルタイムで受注・調達・生産・配送を行うサプライチェーン・マネジメントが普及し、以前は30日から60日かかっていた生産から納品までのリードタイムが現在では7日から10日に短縮している。これらが広義の輸送費用を削減し、結果的に、東アジアの製造基地としての効率性を高め、地理的近接性の役割を高めている。このことについては本書では第3章が理論的検討を行っている。今後、ASEAN-中国、ASEAN-日本、ASEAN-韓国の地域貿易協定/自由貿易協定により、国境障壁が削減されれば、それはさらなる輸送費の削減につながり、地理的に近い東アジアは域内貿易をさらに拡大し、「実質的な統合」は一層進展するであろう。

第2に、藤田 [2005] が強調する「自然な経済空間（領域）」という要素である。つまり、経済活動には大きすぎず小さすぎない適切な地理的空間が必要であるという考え方である。東アジアの空間サイズは、アメリカを中心としたカナダの南からメキシコの北までの北米地域とほぼ同じ空間サイズにある。これは偶然ではなく、経済活動がそうした空間を要求するからであるとの命題が地理的・経済的距離を重視する新たな分析枠組みとしての空間経済学<sup>3)</sup>からは成り立ちうる（クルーグマン [2005]）。ASEAN10カ国の域内貿易比率は2003年で22%にすぎず、日・中・韓でも域内貿易比率は26%に満たない。ASEAN10カ国という空間サイズ、あるいは日・中・韓という空間サイズでは経済活動を行うには狭すぎサブリージョナル（sub-regional）な空間領域にすぎないのである。しかし、ASEAN10カ国に日本、中国、韓国、さらに香港と台湾を加えた東アジア全体ならひとつのまとまりのある経済活動空間を提供する地域（region）となりうる。つまり、東アジアという領域は経済活動を行ううえで好ましい空間であり、経済における地域化は今後さらに

進むであろう。まさに、東アジアは結束を強め「公式な統合」を目指すにふさわしい地域である。この視点は、東アジアが地域協力の制度を構築し「公式な統合」を推進すべきと主張することの背景となっている。

しかし、政治力学がASEAN10カ国、日本、中国、韓国、それに台湾と香港という東アジアの枠組みを流動的にしている。2002年に小泉総理は東アジア共同体を提唱し、「日本、ASEAN、中国、韓国、オーストラリア、ニュージーランドの諸国が東アジア共同体の中心的メンバーとなっていくことを期待します」(外務省 [2002])と述べている。また、2005年5月6日、京都で開かれたASEAN10カ国、日本、中国、韓国の非公式会合は2005年12月開催の東アジアサミットの参加国について協議し、日本がインド、オーストラリア、ニュージーランドの参加を提案し、3カ国の参加に合意している<sup>(4)</sup>。東アジアは、地理的統合を進める前に広域的な地域包括的統合を進めようとしている。地域包括的統合は、欧米からの東アジアの地域主義 (regionalism) に対する懸念への配慮から、開かれた地域主義を模索した結果といえる。しかし、ASEAN、日本、中国、韓国にインドやオーストラリア、ニュージーランドを加えた拡大東アジアという空間は現時点では自然な経済活動空間を上回る空間サイズであり、地域協力の出発点の枠組みとしては大きすぎるといのが、空間経済学からの示唆といえよう。インド、オーストラリア、ニュージーランドは東アジアとの関係強化に努力しており、政治力学の観点からは、地域包括的統合は自然な選択かもしれない。地域包括的統合に妥当性があるとすれば、東アジアが機能的協力を進めるうえで、創造的な知識とアイデアを提供してくれるという点でより頼もしい手段になる可能性があるという点であろう。

第3に、中国の存在である。中国は急速な発展を続けており、中国と近接している東アジアは対中貿易の拡大を通じ東アジアの域内貿易を相乗的に拡大してきた。巨大な国内市場をもつ中国は、自国市場効果 (home market effect) から、産業集積には有利であり、アジアに立地を考える企業は中国の立地をまず一番に考えるようになっている。中国に立地選択する傾向は

1997-98年のアジア通貨危機以降強まっている。これが、中国の経済発展に勢いをつけ、東アジアの域内貿易を拡大し、ひいては東アジアにおいて地域協力を強化する枠組み、地域協力の制度構築の必要性を高めている。すなわち、中国を巻き込んでこそ東アジアの統合あるいは地域協力は意味をもってくる。現在、ASEAN-中国の地域貿易協定が2005年7月に発足し、ASEAN-日本、ASEAN-韓国のASEAN+1協定が交渉中であるが、できるだけ早い段階で、ASEAN10カ国に日本、中国、韓国、さらには香港と台湾を加えた東アジア大の自由貿易地域を構築することが望ましい。

## 2. 垂直的生産ネットワークと多様な工業地帯の形成

広義の輸送費の低下とともに、東アジア各国に分散立地した製造拠点は有機的につながりひとつの経済活動空間を形成している。

第1に、本書第4章で議論されるが、東アジアでは、フラグメンテーションと呼ばれる国際工程間分業が進展している。過去の経路依存性から、固有の立地優位性により分散立地されている製造拠点は、それら分散立地した生産ブロックをつなげるサービス・リンクの発達により、有機的につながり垂直的生産ネットワークを形成している。サービス・リンク・コストの低下がフラグメンテーションを可能にし、中国とASEANという複数均衡を可能にし<sup>(5)</sup>、東アジアの垂直的生産ネットワークを形成している。

第2に、フラグメンテーションの発達によって、産业内貿易 (intra-industry trade) が発達し、同一産业内において中間投入が次々に行われる空間リンケージ (国際的な産業連関) が発生している。このことは、本書第5章の国際産業連関表による分析結果が明らかにしている。特に、電気機械産業では、中国、韓国、シンガポール、マレーシア、タイの東アジア5カ国が東アジア域内から中間投入を受ける前方連関効果の受容国となっている。そして、台湾、シンガポール、マレーシア、タイは日本の電気機械産業の中間財を誘発する強い後方連関効果をもっている。また、マレーシア、フィリピン



ン、台湾の電気機械産業はアメリカのサービス産業を誘発する強い前方連関効果をもち、東アジアで製造された中間財がアメリカのサービス産業に投入されている。つまり、電気機械産業では、日本、東アジア5カ国、アメリカがそれぞれ川上、川中、川下に位置する垂直的空間リンケージを発生させ、川中に位置する東アジアは川中間の垂直的空間リンケージを発生させている。

第3に、垂直的生産ネットワークあるいは空間リンケージは、日本企業や東アジア企業の範囲内で行われているわけではなく、アメリカ企業も地域間空間リンケージを形成している。この点については、本書第4章が、企業国籍の異なる企業同士の取引が活発化していると指摘している。例えば、アメリカ企業と日本企業が最終組立てで圧倒的な市場をもつハードディスク・ドライブ産業では、アメリカと日本に立地する研究開発拠点、販売拠点と、東アジアの生産拠点とが一体のものとして垂直的生産ネットワークを構築している（第2章）。あらゆる産業においてアメリカや日本は重要な役割を演じている。本書第6章が指摘しているように、自転車産業では、台湾企業を中心に、日本、中国、欧米企業による機能的分業が進展し、欧米企業は強いブランド力を発揮し、アメリカ市場における流通を担っている。東アジアという経済活動空間は流通により北米の経済活動空間ともつながっているのである。

第4に、東アジア工業地帯は多様なモノを製造している。各国において外国投資促進政策や産業育成政策が行われた結果、東アジアに分散して産業が集積し、これら分散した産業集積は経路依存性により変質しながら発展し、地域内で国際分業が進展し、全体として東アジアという経済空間を形成し、東アジアがひとつの工場地帯となっている。

中国でいえば、香港が中継センターとなり中国華南は労働集約的な部品産業と家電産業、複写機などの情報通信機器製造業が集積した国際センターとなっている。また、上海や北京は中国国内に向けた生産・流通センターとなっている。東南アジアでは、シンガポールに1970年代より電子産業が集積していた。経路依存性の効果でシンガポールは国際部品調達センターの機能を

もつようになり、汎用部品はシンガポールで調達され各国に配送されている。また、シンガポールの国際金融センター機能を活かし、東南アジアに立地する企業は直接仕向地に輸送するものの、決済はシンガポールで行い、余裕資金をドル運用している。シンガポールは最近では東南アジアの製造品の商品設計を行うデザイン・センター機能を高めている。

シンガポールの隣国マレーシアのペナンには、シンガポールと同様1970年代から半導体産業が集積していたが、1980年代にはPC産業、ハードディスク・ドライブ部品産業が集積し、1990年代にはモデムなどの電子デバイスのデザインから製造、配達まで行うEMS (electronics manufacturing services) の世界5大企業が集積している。クアラルンプール周辺にはオーディオ関係企業が集積している。タイには自動車、オートバイ、ハードディスク・ドライブ、白物家電製造業が集積し、これらの裾野産業である金属加工の裾野産業が発展している。フィリピンのマニラ周辺には電子部品産業が集積し、インドネシアには自国市場効果によりオートバイ産業、自動車産業が集積している。

第5に、後発国が先発国を追いつき追い越すというキャッチアップが進展してきたことである。1980年頃には、日本が東アジアの輸出の半分近くを占めていたが、現在では、アジア NIES が量的には日本を追い抜き、中国がほぼ日本並みとなり、ASEAN 4 カ国（インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ）も日本の輸出の6割に達する規模になっている。これは、東アジアにおいて、「資源の大規模な動員」(massive mobilization of resources) が起こり、核・周辺 (core-periphery) 構造において周辺にすぎなかった国が新天地（ニューフロンティア）となり発展を遂げたからである。そして、アジア NIES が日本を追い越し、その次にはASEAN 4 カ国が先発のアジア NIES と日本を追いこし、中国がASEAN 4 カ国、アジア NIES、日本を追い越すというキャッチアップがさまざまな産業において進展している。これは、外国企業が、進出先の賃金上昇のため一定の技術のもとでのレント（収益の源泉）が消滅すると、賃金の安い新天地を求め進出し、この結果、東アジアの主要都

市は次々と産業集積地に発展したからである。日本企業など国際的な企業の進出活動は、1970年代には香港、台湾、韓国、シンガポールに展開し、1980年代にはマレーシア、そして1980年代半ばから1990年代にかけてはタイ、フィリピン、インドネシアに新規工場を立地させ、1992年以降は中国に展開した。その後、ベトナムが新天地として登場するなど、国際的な企業の進出活動は次々と立地場所を変え、新たな集積地を形成してきた。

第6に、既存の集積地においては旧設備は徐々に新設備にとって代われ、技術が高度化してきた。本書第7章の実証研究が示しているように、東アジアのキャッチアップは、量的拡大ばかりでなく、輸出品目の高度化・多様化などの質的拡大をともなって進行してきた。次々と新しい技術を用いた製品が生産され、電子部品を中心に輸出単価は上昇してきた。グローバル競争のなか、外国企業は少しでも生産コストを下げようと次々と新しい製品を東アジアに移転してきたからである。このことは、東アジア各国で特許の支払額が急増していることから理解できる。国際的な企業の進出活動が、人的資源、裾野産業の発展状況、税制優遇をはじめとした政府の投資受入体制、地理的条件など、東アジアの各国・各都市の「固有の立地優位性」に見合った新しい産業を次々と興してきたといえる。この結果、東アジアは、全体として、多様なモノを生産する工業地帯を形成するまでに至っている。

### 3. 東アジア経済統合の課題

しかしながら、東アジアは経済統合の過程において次のような課題の解決に挑戦しなければならないであろう。

第1に、東アジアにおける「実質的な統合」は、企業による生産工程の分散化つまりフラグメンテーションの結果、特に中間財において進展したものの、最終財では遅れるという、分野的に偏向した経済統合にとどまっている点である（第2章）。東アジアの各国経済は要素価格において大きな違いがある。このため、東アジアは、比較優位のバラエティという点において、多

性に富み、さまざまな製造工程が東アジアの各国に分散移転され、素材や部品の中間財において、域内貿易の発展、東アジアの実質的な経済統合を促した。例えば、部品の域内輸出比率は2001年に46.1%に達している（表1参照）。

他方、最終財の域内貿易の発達には東アジアでは不十分なままである（表1参照）。NAFTA（北米自由貿易協定）地域、EUが最終財の域内輸出比率を2001年にはそれぞれ61.2%、66.0%と高めているのに比べ、東アジア全体の域内輸出比率は27.9%にすぎない。2000年のGDP規模は、EUの7兆9260億ドルに対し東アジアのそれは7兆3340億ドルとなっており、日本を含む東アジア全体とEU15の経済規模に大差はない。それにもかかわらず、東アジアの最終財の域内輸出比率が低いのは、東アジア各国が輸出志向工業化政策を採る一方で、輸入代替工業化政策により保護政策を継続し、貿易障壁が残存していることに一因があると考えられる。これは「公式な統合」が遅れているからである。「公式な統合」により国境障壁が削減できれば、企業は各国の比較優位を考え特定産業を集中させ、その結果、域内貿易は最終財においても進展するであろう。本書の姉妹書にあたる *East Asia's De facto Economic Integration* に掲載しているフランス CEPII の研究成果（Ecochard [2005]）はFTAが域内産業内貿易を拡大するという実証結果を得ている。「公式な統合」

表1 東アジア、NAFTA、EU15の産業別域内輸出割合

(加重平均, %)

	東アジア		東アジア全域		NAFTA		EU15	
	1990	2001	1990	2001	1990	2001	1990	2001
最終財	18.6	17.1	25.1	27.9	43.0	61.2	71.3	66.0
素材	35.6	32.8	54.2	45.0	41.6	56.7	67.1	60.3
部品	37.0	38.9	40.0	46.1	48.5	53.4	62.7	54.5
資本財	31.6	24.3	36.0	29.9	22.3	31.9	50.2	50.2
全品目	26.6	27.1	35.6	37.1	41.4	55.4	66.1	60.3

(注) 東アジアは、インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイのASEAN4、韓国、香港、シンガポール、台湾のNIES、中国の9カ国。東アジア全域は東アジアに日本を含む10カ国。

(出所) アジア経済研究所 AIDXT より筆者作成。

が進展すれば、「実質的な統合」は経済活動の特定分野に偏った偏向的な統合から総体的な統合へと前進することができるであろう。

第2に、産業集積が沿岸部など特定地域に集中しているという問題が起きている。例えば、タイでは1990年代に1人当たり製造業付加価値は、自動車産業が発展しているラーヨン県や家電・電子産業が発達しているチョンブリ県、アユタヤー県など少数の県において急増したが、ほとんどの県では増加すらしていない。この点については、本書第3章が議論している。

第3に、主要な製造業製品の生産と輸出は依然として外国企業の手にゆだねられている点である。韓国、台湾、シンガポールでは、地場企業が発達し、日本企業が「新天地」を求め他国に立地を移した後も、産業集積の進展が継続し、持続的産業発展に成功したが、ASEAN 4カ国（マレーシア、タイ、インドネシア、フィリピン）や中国では、主導産業の輸出は外国企業にゆだねられている。例えば、Gaulier, Lemoine and Ünal-Kesenci [2005] は、中国の機械・電子産業の輸出の4分の3以上が外国企業により輸出されていることを指摘している。また、本書の第6章が検討しているように、台湾の自転車産業は世界最大の輸出を行うまでに発達したが、それは台湾企業が相手先ブランドによる製造（OEM）に参加しているためで、付加価値の高い販売は欧米のブランドメーカーにゆだねられている。

東アジアで行われている生産・流通ネットワークでは、日本企業や欧米企業が研究開発、デザイン、主要部品の製造、販売など付加価値の高い経済活動バリュー・チェーンに参加し、東アジアの地場企業は製品の梱包など付加価値の低いバリュー・チェーンに参加しているか、あるいは、付加価値の低いバリュー・チェーンにさえも外国企業が参加しているというのが実態である。

第4に、今後、東アジアの「実質的な統合」のさらなる進展、あるいはFTAなどの「公式な統合」の進展によって、産業が特定の地域に集積する力が強まる一方で、集積を分散する力も働き、そのような力の「非線形」性ゆえに集積が不連続に変化する可能性があることである。藤田＝クルーグ

マン＝ベナブルズ [2000] が指摘しているように、国内的にも国際的にも集積の数と場所が不連続的に変化する可能性がある。実際、輸入代替工業化時代に日本の企業は東アジアの各国に生産拠点を分散立地したが、輸送サービスの発展等により広義の輸送費用が低下している現在、生産拠点を整理集中し規模の経済を実現しなければ競争に勝てなくなっている。また、東南アジアで操業する日本企業、アメリカ企業のなかには撤退したり最終組立てラインを中国に移転したりするなど生産拠点の中国集中が進んでいる。中国の生産比率を相対的に高める動きが1997/98年のアジア通貨危機以降続いている。この動きは、日系企業だけにとどまらない。シンガポール地場企業の Brilliant Manufacturing はハードディスク・ドライブの生産拠点がシンガポールから中国とタイに移っていることを理由に、マレーシアのジョホールで生産していたプリント基板生産の拠点を中国に移し、鋳造と精密機械加工をタイに移転する。日本、アメリカ、欧州企業のみでなく、韓国、台湾、香港、シンガポールの企業も東アジアに製造基地を国際展開していることを考えると、輸送費の低下が産業集積に与える圧力はかなりの大きさになるものと思われる。

東アジアの将来は、大国の日本や中国が集中的に発展する核・周辺構造の一極集中構造にも、東アジアの各国がそれぞれ特定の役割を担う分極構造にもなりうる（第2章参照）。タイの自動車産業と金属加工を基盤としたハードディスク・ドライブ製造業、白物家電製造業、ペナンの半導体製造業は東アジアの分極構造としてゆるぎない地位を築きつつある。賃金の安いベトナムはタイを補完する産業が立地し、ラオスにもその芽が出始めている。しかし、その一方で、東アジアの「実質的な統合」が進むとともに、フィリピン、マレーシア（クアラルンプールやジョホール）からは集積が分散さえしている。大きな国内市場をもつインドネシアは、自国市場効果により輸出に有利な自動車とオートバイを除くと、エプソンのプリンターが集積しているくらいで、分極構造の基盤を構築できないでいる。フィリピンとインドネシアはともに労働組合の力が強く、インドネシアとマレーシアはイスラム社会であること

が、規模の経済・収穫増という要素が重要になるにつれ、多国籍企業から敬遠され始める理由となっている。

#### 4. 現存する国境障壁

本書第Ⅱ部の構造問題と構造改革を議論する前に、その準備として、東アジアの国境障壁について簡単に述べておきたい。

東アジアは、輸出目的の中間財輸入に対する関税払戻し政策、輸出目的や高度技術に対する所得税免除政策、ロジスティク産業の対外開放など、輸出産業を強化する一方で、投資優遇措置と輸入関税からなる輸入代替工業化政策により弱い国内生産者を保護してきた。いわゆる複線型工業化戦略（dual track policy）が採用されてきた。数次の WTO 交渉の成果により東アジアは最恵国待遇（MFN）関税率を引き下げてきたが、基本的には東アジアの高関税率は維持されている。具体的に例を示そう。

表2に見るように、実行関税率の単純平均は、ベトナム18.5%、タイ12.0

表2 実行関税率

	(単純平均, %)													
	全 品 目	農 産 物	水 産 物	石 油	具 木 材 家	パ レ ル 家	織 維 靴 製	皮 革 製	金 属 製 品	製 石 油 化 学	輸 送 機 器	械 非 家 電 機	家 電 電 子	鉱 物 製 品
中国	11.3	16.8	12.2	6.3	7.0	15.2	13.6	7.4	7.4	15.9	8.6	9.9	9.4	12.3
日本	7.1	20.9	6.0	3.6	1.6	6.7	17.3	0.8	2.5	0.1	0.0	0.2	0.9	1.3
韓国	11.9	46.2	16.8	5.8	2.6	9.8	8.9	4.7	6.0	6.0	6.0	5.5	5.9	6.2
インドネシア	7.2	8.6	5.0	5.0	4.1	10.5	6.6	8.1	5.5	17.0	2	6.1	4.6	7.7
マレーシア	8.6	3.0	1.9	0.5	2.7	12.4	12.9	17.4	5.3	36.9	6.0	8.7	9.6	7.4
フィリピン	7.1	7.9	8.4	2.9	6.4	11.4	6.6	5.4	4.9	17.0	2.5	4.5	5.1	4.8
シンガポール	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
タイ	12.0	25.8	8.4	2.6	11.4	17.0	16.0	9.0	4.6	20.3	4.8	9.3	5.6	13.3
ベトナム	18.5	27.7	27.7	16.8	15.7	37.3	18.7	9.4	7.2	13.9	7.2	13.3	13.6	14.1
オーストラリア	4.3	1.4	0.0	0.0	3.8	12.8	6.9	3.4	1.9	5.3	3.4	3.2	1.7	2.0
カナダ	3.9	4.0	1.4	3.1	1.6	9.0	5.6	1.9	2.9	5.2	1.7	2.4	2.0	3.1
ニュージーランド	3.4	2.1	0.6	1.3	1.3	7.8	6.2	3.0	1.5	5.3	3.7	3.6	1.7	3.0
アメリカ	5.1	9.8	2.0	2.5	1.1	9.6	7.0	2.1	3.8	2.6	1.3	2.0	3.7	3.2

(出所) “APEC Electronic Individual Action Plan” (<http://www.apec-iap.org/>)。

%, 韓国11.9%, 中国11.3%, マレーシア8.6%, インドネシア7.2%, 日本7.1%, シンガポール0.0%となっている。Freudenberg and Paulmier [2005]は、各国を貿易依存度、1人当たり所得水準などでグループ化し、グループごとに各国の所得水準を考慮したありうるべき輸入額を推計し、これを加重平均した関税率を推計した。その結果、日本を含め東アジアの実質的な関税率は表3に見るように高く、しかも、東アジアは東アジア域内に対して差別的に高い関税を課しているという結論を得ている(表4)。

モノの障壁と同様、サービス分野の障壁も大きい。サービス貿易は商品貿易とともに拡大しているが、東アジアのサービス貿易は商品貿易の19%にとどまっている。世界貿易のサービス貿易比率が23%であることを考えると、

表3 東アジアからの輸入品にかかる関税率(2002年)

輸入国/地域	(%)														
	農 林 水 産	軽 工 業	食 料 品	衣 服 ・ 織 物	輸 送 機 械	製 品 ・ 窯 業 ・ 土 石	化 学 製 品	非 鉄 金 属	鋁 業	一 般 機 械	電 気 機 械	品 木 ・ 材 木 具 製	そ の 他	精 密 機 械	全 製 品
マレーシア	4.6	7.6	16.2	12	76.5	18.5	7.3	10.6	0.9	6.3	7	0.9	7.2	0.9	22.9
カンボジア	15.5	22.9	23	18	28.1	14.9	10.5	9.3	19.2	12.9	16.6	14.2	4.1	13.6	18.8
タイ	41.6	12.2	42.5	19.8	39.9	16.8	11.7	11.9	1.4	7.4	8	8.6	10.8	6.1	16.5
ベトナム	17.2	25.4	39.5	25.7	33.2	21	5.6	8.4	12	7.8	12	12.5	4.2	2.2	13.7
ラオス	11.6	16.9	22.6	8.6	15.5	5.3	8.6	6.5	8.4	6.7	7.7	11.1	13.7	5.7	10.6
ブルネイ	0.1	2.9	29.5	0.4	40.2	0.7	0	0	3.3	5.6	5.4	0	5.6	10.3	
日本	54.3	36.9	27.7	8.3	0	0.9	1.7	1	1.1	0	0	1.4	1.2	0.1	10.2
韓国	79.5	6.8	21.5	8.9	7.3	7.8	8.1	5.4	5.1	4.5	3.5	4.6	2.4	5.7	9.3
中国	7	10.5	16.7	14.8	22.6	13.3	7.6	6.5	4	5.3	6.1	5.7	4.5	6.7	8.8
台湾	24.7	4.8	25.3	9.3	25.3	8.1	4.6	6.1	4.3	3.2	3.2	3.8	0	2.6	7.7
インドネシア	3.9	6.3	19.1	5.5	12.9	5	5	6.5	2.7	1.7	4.3	2	4.6	3.2	5.5
フィリピン	15.3	4.1	15	4.8	8	4.3	3.6	3.2	2.9	1.5	1.5	3.1	4.6	2.3	4.7
ミャンマー	4.9	6.5	15.5	9.8	5.7	3	2.5	2	1.6	1.5	3.5	5.2	13.2	3.2	4.3
シンガポール	0	0	0.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
香港	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
東アジア	41	26.8	21.8	7.3	4.6	2.9	2.4	1.8	1.7	1.5	1.4	1.4	1.4	1.2	7.4
EU	25.2	4.9	10.1	6.2	3.4	1.4	0.8	1.5	0.4	0.3	1	0.4	0.6	0.3	7.6
NAFTA	20.2	8.7	16	10.9	3.3	5.7	4.1	3	1.4	1.1	2.5	1	3.2	1.3	5.7
上記以外の地域	50.3	6.6	36.8	10.6	8	7.6	5.5	6.8	10.6	4.8	5.6	5.5	5.8	3.8	13.1

(出所) Market Access Map, calculations by International Trade Center.



表4 東アジア、EU、NAFTAにおける分野ごとの関税価格に従った関税割合  
(%)

	輸入地域	東アジア			EU (25カ国)			NAFTA		
	輸出地域	東アジア	NAFTA	EU25	東アジア	EU25	NAFTA	東アジア	EU25	NAFTA
農林水産物		41	29.7	30.9	25.2	6.8	21.4	20.2	15.6	3.9
軽工業		26.8	8.3	12.8	4.9	0	2.2	8.7	9.6	0.1
食料品		21.8	26.4	25.8	10.1	5.3	18.1	16	15.7	9.4
繊維品・衣服		7.3	7.6	7.8	6.2	0	4.9	10.9	9.7	0.1
輸送機械		4.6	2.8	8.6	3.4	0	6.8	3.3	2.9	0
窯業土石製品		2.9	3.6	4.4	1.4	0.1	2.9	5.7	5.6	0.5
化学製品		2.4	3	2.7	0.8	0	4.9	4.1	4.2	0.2
非鉄金属		1.8	2.6	2.3	1.5	0.5	4	3	2.7	0.3
鉱業		1.7	2.6	1.7	0.4	0	0.3	1.4	1.8	0.1
一般機械		1.5	1.9	2.5	0.3	0	1.3	1.1	1.7	0
電気機械		1.4	1.5	2.2	1	0	1.3	2.5	3.2	0.1
その他		1.4	1.7	2.6	0.6	0.1	0.8	3.2	1.3	0
木材木製品・家具		1.4	1.3	1.5	0.4	0	1	1	1	0
精密機械		1.2	1.3	2	0.3	0	1.1	1.3	2.1	0.1
全製品		7.4	5.5	7.2	7.6	1.9	7.7	5.7	5.3	0.7

(出所) Market Access Map, calculations by International Trade Center.

サービス貿易の障壁はモノの貿易以上に大きいことが理解できる。実際、世界貿易機関(WTO)のサービス貿易に関する一般協定(GATS)の自由化約束状況を見ると、本書第8章において詳しく記述しているように、先進国はおおむね100分野を超える自由化約束を行っているのに対し、タイ、マレーシアは75分野、フィリピンについては51分野を約束しているにすぎない。

広義の輸送費の低下は、国という単位よりも地域という単位の重要性を高めており、東アジアにおけるモノとサービスの障壁撤廃は、東アジアが挑戦すべき課題であるといえる。

### 第3節 構造改革

#### 1. 互角の土俵の整備

前節では、輸送サービスの発展などにより広義の輸送費が低下し、このことが経路依存性により東アジア域内に立地する生産拠点をリンクさせ域内垂直的生産ネットワークを形成し、東アジアの経済の一体性を強めている点を概観した。これが「実質的な統合」の実態であるが、その過程で、産業集積が相対的に強まる国もあれば産業集積が相対的に弱まる国もあり、国によって産業集積に濃淡が現れる。この結果、国内の構造問題はますます深刻になり、構造改革の重要性が高まっている。

一方で、「実質的な統合」は国という単位よりも地域という単位の重要性を高め、構造問題を放置しながら国内産業保護政策を継続する政策の合理性は低下せざるをえないであろう。保護政策は、工業技術の進展の度合いが緩やかであった時期や輸送技術が低かった時代には、静態的 (static) な観点での有効性を有していたかもしれない。しかし、技術の進歩は早く、ある程度の関税率のもとでは優れた輸入品が輸入されてしまう。関税による保護効果は次第に小さくなっている。世界の通商の現代における潮流は「市場重視」であり、保護政策は遅かれ早かれ市場化のさらなる深化として撤廃を余儀なくされる可能性が高い。また、科学技術の向上や民間企業の設備投資により輸送費用はさらに低下し、実質的な保護障壁は低下するものと見られる。

こうした事態に対処するためには、国内産業を保護するという政策そのものと決別し、国内の構造問題に取り組むということであろう。具体的には、「互角な土俵」(level playing field) を確保した上で、非効率な生産者を効率的な生産者へと再生していく構造改革が必要になってきている。「互角な土俵」とは、端的にいえば、市場における企業間の競争は国内企業同士においてのみならず、国内企業と外国企業の間においても、同等の条件において

行われるべきであるとする考え方である。特に、東アジアにおいては、政府により非効率な国内生産者の保護が行われ、国内生産者間での競争が行われず、「競争基盤」(contestability)が整っていないという問題がある。経済活動の地球規模化、地域化にともない、国内企業と外国企業の間においても制度的措置に差別を設けてはならないとの精神は、ますます共有される必要が生じているといえよう。東アジアでもようやくそうした政策が共有され始め、ASEAN-中国、ASEAN-日本のFTA、正確には、地域貿易協定(RTA)/自由貿易協定(FTA)<sup>6)</sup>が、進展を始めようとしている。しかし、現実には、かなりの多くの品目が輸入制限品目(センシティブ品目)の対象となるなど「国境措置」(at the border issue)がとられている背景には「国境の背後にある問題」(behind the border issue)、すなわち構造問題がある。

Grossman and Helpman [1991] が主張するように、技術の向上などに対する補助政策は技術適応力を高めるが、保護政策は持続的な成長につながらない。政府介入という保護政策により人為的に国内企業の競争力が保障されている間に、いかに新たな技術の獲得努力により「競争基盤」を強化するかが、東アジア各国の課題といえる。保護期間を新技術・新技能の獲得形成に活用するのか、それとも単なる保護の享受にとどめるかは、究極的には市場参加者の自由裁量の範疇に属する課題であろうが、政府は技術革新(イノベーション)の制度的な風土を醸成していくべきであろう。そうした観点から、われわれは、東アジアの各国が競争基盤を強化し、保護産業を競争力のある産業にすることができるのか、イノベーションにどのような見通しをもち、政府は保護を続けているのかを検討する。

## 2. 規模の経済が生むフィリピン石油化学産業の構造問題

上述のように競争基盤をいかに確保していくかが課題ではあるが、現実には、規模の経済が競争力を決める種類の財では、明るい見通しをもつことはできない。例えば、基礎石油化学製品や中間石油化学製品は技術が標準化さ

れ、その競争力は規模の経済で決まってしまう。そこで、われわれは、国内市場の小さいフィリピンの石油化学産業に注目した。東アジアでは石油化学産業はシンガポールに集積立地し、フィリピンの石油化学産業は集積が薄く、石油化学産業の集積には濃淡が生じている。フィリピンの石油化学産業は、政府による中途半端な石油化学製品に対する関税引下げもあり、シンガポールからの輸入品との競合に苦しみ、国内の誘導プラント企業2社のうち操業しているのは1社のみ、しかも低い操業率に苦しんでいることを本書第11章は詳しく論じている。

ASEANでは域内の貿易自由化地域を実現するAFTAが進み、2002年末にASEAN6カ国（ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ）がAFTAの第1段階を実現した。フィリピンが講じた対策は石油化学製品をセンシティブ品目リストに入れ、シンガポールに対し補償調整措置を供与するというものであった。2010年までにASEAN6カ国はすべての輸入関税を撤廃することになっている（ASEAN Secretariat [2002]）。したがって、フィリピンはいずれ石油化学製品をセンシティブ品目から除外しなければならない。そもそもAFTAが1992年に合意され1993年より関税率の引下げが始まっていたにもかかわらず、フィリピンは1997年にポリプロピレン、1998年にポリエチレンの国産化を開始した。エチレンやプロピレンの基礎化学製品については設備がさらに膨大になることからリスクを犯してまでフィリピンの石油化学産業に参入する企業がない。したがって、問題となっている誘導プラントは原料となる基礎化学製品を輸入しなければならないという不利な立場にある。プラスチック産業のなかには比較的小資本の地場企業が多数参入していることを考えると、石油化学産業に対するフィリピンの保護政策は資本力の大きい企業を保護し資本力の小さい地場企業を差別する政策ともなっている。この意味からもフィリピンの石油化学産業の保護を継続する政策の合理性は低いといわざるをえない。

われわれの展望は、前節までの文脈からすれば、現下のフィリピンの石油化学産業をとりまく状況では、新たな設備投資による生産性を改善する構造

改革が不可能であり、遅かれ早かれ、輸送費用がさらに低下するなどの実質的な保護障壁の低下により、輸入品との競合が激しくなり、国内産業は衰退の方向に向かうというものである。保護政策の撤廃は遅かれ早かれさらなる深化を余儀なくされる可能性が高いという状況のなかで、競争力のない事業に出資した企業はその代償を支払わなければならないのである。フィリピンの石油化学産業の場合には AFTA のためにその期限が迫っている。

### 3. 構造改革が期待できるマレーシアの自動車産業

われわれは東アジアの構造問題を考えるにあたって、構造改革により競争力のある産業へと発展する可能性がある事例にも目を向けた。構造改革が進んでいるが、遅れてくる途上国に時間的余裕を与える基準をどこにおくかわれているのがマレーシアの国民車プロトンである。

マレーシア政府は2004年1月に AFTA の輸入関税率を引き下げたが、プロトン社保護のため新たに引下率とほぼ同率の物品税を課した。プロトン社が生産する車種と競合する1800cc 未満の乗用車について見ると、完成車の輸入関税率は一律140%から ASEAN 域内からの輸入車には70%、それ以外の地域からの輸入車には80%となった。しかし、これと同時に新たに双方とも60%の物品税が課されることとなった。2005年にも同様に関税の引下げと物品税の引上げが行われた。これは、実質的な保護政策を継続し、AFTA の自由な貿易市場の実現に水をさす政策である。

プロトン社にとって最大の競争相手は、ASEAN 諸国の自動車産業とりわけ日本車メーカーであったが、2005年5月に日本とマレーシアは自由貿易協定に基本的に合意したことで、日本からの輸入車が新たな競争相手となる。マレーシアは、現地組立車用部品関税を即時撤廃し、他の部品と排気量3000cc 超の乗用車の関税率は2008年に0 - 5%とし2010年までに撤廃し、排気量2000cc 以上3000cc 以下の乗用車に対する関税率は2010年までに段階的に撤廃し、排気量2000cc 以下の乗用車に対する関税率は2015年までに段

階的に撤廃する。

かわりに、日本は、マレーシアの自動車産業の技術支援と人材育成に協力し、今後10年間で1000人の研修生を受け入れる。マレーシアは、日本に対し自動車市場を開放する代わりに、日本の協力でマレーシアの自動車産業を強化し、東南アジアの自動車産業と競争する道を選択したといえる。市場統合のなかで、外国企業と地場企業とがともに発展できる可能性がある道を追求することが東アジアの大きな課題であるが、マレーシアと日本の自動車問題に関する FTA 交渉の決着は、外国企業と地場企業の共存のモデルケースとなる賢明な選択だったと評価できる。

プロトンは保護のもとでレントを享受し設備投資を怠っているわけではなく構造改革を進めてきた。プロトンは1985年より三菱が開発した車種を組み立ててきた。しかし、プロトンは2002年にイギリスのロータス社を完全子会社化し、2003年にロータス社と共同開発した車を市場に投入するなど、単なる組立てメーカーではなく、自社開発した自動車を生産するようになっている。

もちろん、世界の自動車産業の技術力が進歩するなかで、プロトン独自で生き残れるほど自動車産業は甘くはない。しかし、日本によるマレーシア自動車産業に対する技術支援と人材協力、フォルクスワーゲンとの提携により、構造改革を推進しイノベティブになれば、韓国の現代自動車が発展したようにマレーシアのプロトンも発展できるであろう。それは東南アジアの産業発展、さらには東アジアの産業発展にとっても好ましいだけでなく、地場企業が市場統合のなかで発展できるモデルにもなりえる。プロトン発展の可能性はプロトン自らが、日本の技術支援、人材育成支援、さらにはフォルクスワーゲンとの提携（2004年）により、どこまで構造改革を進め、イノベーションを実行していけるかにかかっている。

#### 4. 産地問題が日本の農業構造問題

われわれは日本の農業問題にも焦点をあてた。日本は世界最大の農産物の輸入国であり食料自給率は40%と低い。これは日本が十分に低い関税率を適用している証拠である。それにもかかわらず、日本の農業は構造問題からFTAの障害になっているといわれている。日本農業の構造問題を理解するためには、本書第9章が指摘しているように次の3点がポイントとなる。

第1は、高率関税を適用している15品目（コメ、小麦、大麦、雑豆、でんぷん、砂糖、小麦粉、豚肉、牛肉、バター、落花生、こんにゃく芋、蕪、豚肉、牛肉）と関税割当数量制度が適用されている7品目（ナチュラルチーズ、とうもろこし、アルコール用糖蜜、無糖ココア調製品、トマトピューレ・ペースト、麦芽、パインナップ缶詰）、および果実・果実加工品が、WTO農業交渉に直接影響を与えるセンシティブ品目となっていることである。日本は、これらセンシティブ品目の自由化についてはWTO農業交渉における決着を目指している。

第2は、日本農業の構造問題には決して解消できない競争条件の差異が存在することである。特に、日本の水田農業は内外価格を縮小する構造改革を推進中ではあるが、内外価格の差はいかんともしがたく、基本的には内外価格の差を関税率で補っているのが現実である。本書第10章の大分のネギの事例から明らかのように、日本の肥料、農薬、光熱水費、諸材料費の費用は中国のそれに比べ高い。日本の農業問題の構造問題の原因の一部には諸外国に比べて相対的に高い中間投入費用の問題がある。

第3に、産地という問題である。サトウキビは沖縄、でんぷん用甘藷は鹿児島というように多くの農産物は特定の地域に生産が集積している。農産物は特定の地域に集積し産地を形成するからこそ、基盤・乗数分析<sup>(7)</sup>の原理で、各産地は基盤経済となり地域の非基盤経済を発展させ地域経済を支える重要な要素となる（藤田＝クルーグマン＝ベナブルズ [2000: 27-43]）。つまり、産

地が地域経済の基盤となり地域経済を支えていることが、地域の政治圧力を形成し、構造問題の解決を遅らせる原因となってきたと推測できる。例えば沖縄が全国の6割の生産を担っているさとうきびは地域問題を背負っている作物である。

ところで、センシティブ品目は日本のFTA交渉のなかでもすべて自由化せず、WTO農業交渉で決着すべき性質の問題なのであろうか。第9章は、センシティブ品目を、(1)米と水田農業を維持するため米と一体性をもった形で栽培されている小麦、大麦、大豆、(2)構造問題の解決にはある程度成功しているが地域問題の様相を帯びた作物群（雑豆、でん粉用馬鈴薯、てんさい、脱脂粉乳、バター、生乳、牛肉、リンゴ、みかん）、(3)極めて局地的な性格を有した地域問題の様相を帯びた作物群（さとうきび、でん粉用かんしょ）、(4)地域特産的な作物群（こんにゃく、落花生）、の4つに分類整理している。少なくとも、(3)と(4)の作物群は、地域振興としての対策に切り替えていくことが可能な作物であることを第9章は示唆している。すなわち、これら農産物については日本はFTA交渉のなかでセンシティブ品目から外すことが可能と思われる。

また、日本農業の構造改革が遅れた原因には日本の農業政策の大きな誤りがあった。簡単にいえば市場に対処してこなかった。

第1に、中食・外食（コンビニ用弁当）や加工食品の需要に対し適切な供給を行ってこなかった。規格に合わない農産物は捨てられてきた。

第2に、18歳人口が1992年の200万人から2002年には150万人弱へと25%以上も減少するなど少子化が急速に進むなか、海外市場開拓努力を怠ってきた。市場は一般には均質のものではなく、「品質の階梯」（quality ladder）が存在し、例えば品質において優れているコメは、日本でも生き残れるし、海外市場を開拓しブランドを確立していけば輸出できる余地はある。

以上のように、決して解消できない農業条件の差、産地問題、日本の農業政策の誤り、これらが混合されて、日本の構造改革の遅れを招いている。

日本の農産物がFTA交渉の障害になっているかという問題については、



正直いってわれわれはコンセンサスを得ているわけではない。本書第9章は、2004年9月に実質合意したメキシコとの農産物の合意内容と同年11月にフィリピンと合意した農産物を検討し、相互関心がある品目については柔軟な妥協案が見出され、WTO 農業交渉に直接的影響がある品目については除外・再協議とし、これ以外の広範な品目のうち合意できる品目は最優先したと冷静に分析し、農産物は地域貿易協定/自由貿易協定の障害になっていないという見方を紹介している。だが、メキシコとの関税譲許品目はHS9桁分類で9300品目中8000品目、全品目の86%にとどまっている。これは、メキシコが94%譲許したのに比べると明らかに低い。

日本は2005年5月にはマレーシアともFTAに実質合意している。日本がフィリピン、マレーシアと実質合意できたのは、日本が工業分野の技術協力、人材育成協力を約束したり、看護・介護分野の労働力受入れなどに協力することを約束したり、合意に向けて農業以外の分野で最大限の努力をしてきたという点を忘れてはならないであろう。韓国とのFTA交渉では、2004年11月の交渉で日本が農業分野で譲歩しなかったことを理由に韓国側はその後の交渉の再開に応じていない。もうひとつの例を示そう。日本とタイは、2005年7月にFTAに実質合意したが、タイ側は乗用車の関税引下げについては排気量3000cc超の車に対する関税を現行の80%から2010年までに60%に削減するという譲許しか示さなかった。公式的には、欧米の自動車メーカーに配慮したという説明を行っているが、日本が農産物で十分な関税譲許をしなかったため、自動車で譲許しなかったというのがタイ側の本音である。FTA交渉では、お互いにWTOにどれだけプラスして譲許するかが問われる。日本としてはセンシティブな品目についても一定の譲許をしなければ交渉合意できる国は限られてくる。韓国、将来的には中国ともFTA協定を締結し、東アジア大の自由貿易地域を実現するためには、日本は農産物の自由化を覚悟しなければならないであろう。そうでなければ、東アジアは高レベルのFTAを達成できない。

FTAは構造改革を推進するという効果を持っている。日本とマレーシア

が自動車分野において合意できたのも、マレーシアが日本の技術協力で構造改革を推進し競争力を強化しなければならないというぎりぎりの選択をしたからである。ベトナムは、ASEAN 加盟国との AFTA により、国営企業の競争意識を刺激し、その後の WTO 加盟に備えるという戦略をとろうとしている。農産物も含め、世界の通商の潮流は明らかに市場重視であり、そのことを見据えて、政府、生産者には賢明な対応が求められている。

## 第4節 制度構築

### 1. 「地域公共財」の重要性

東アジアでは、前述のように、「市場重視」の政策と輸送技術の向上による広義の輸送費用の低下、これに規模の経済、収穫逓増の力が加わり、貿易上の「実質的な統合」が進展している。これは、東アジアがひとつの経済活動空間を形成し、経済上の地域化が進展していることを意味している。これにともない、コストと便益は国境を越え東アジア地域全体に大きく及ぶようになりつつある。

その弊害が現れたのが、1997年にタイで始まりインドネシア、マレーシア、韓国に伝播したアジア通貨危機である。この影響で1998年の GDP 成長率は、インドネシア (-13.1%)、タイ (-10.5%)、マレーシア (-7.4%)、韓国 (-6.0%) となったほか、香港 (-5.0%)、日本 (-1.1%)、フィリピン (-0.6%) になるなど、アジア通貨危機は通貨危機に直面した国以外にも打撃を与えた。これは、「有害な地域公共財」(regional public bads) の一例といえよう。

もはや国という単位よりも地域という単位が相対的に重要性を増しつつある。当然のことながら、東アジアには市場を補完し便益が東アジアの多くの人に享受される「地球公共財」あるいは「地域公共財」の供給の必要性が高まっている。すなわち、「実質的な統合」の進展に見合った東アジア大の地

域協力の制度構築, 「公式な統合」の推進が東アジアにとって重要な課題となっている。国連開発計画 (UNDP) のプロジェクト「地球公共財——グローバル時代の新しい課題——」の成果は, グローバリゼーションとともに, 市場取引を経由しないコストおよび便益を他国の人々が担い享受するようになり, 従来は単に一国の問題であったことが, 一国が掌握する範囲を超え, グローバルな問題になりつつあるとして, 市場では提供できないコストおよび便益が国境を越えて多くの人におよぶ「地球公共財」の重要性が高まっていることを強調している (カール＝スターン＝グルンベルグ [1999])<sup>(8)</sup>。東アジアにおいて国境を越えた経済活動が活発化し, 東アジアがひとつの経済活動空間としてまとまりをもち始め地域化を強めているという現実を考えると, 東アジアにおいても「地域公共財」に対する需要は高まっていると思われる。「実質的な統合」に見合った地域協力制度の構築が東アジアが挑戦すべき新たな課題になっている。

## 2. 欧州連合 (EU) の地域協力制度

制度とは, その最も広義な意味合いにおいては「共有された予想」(shared belief)であり, 社会構成員全体からの支持があって初めて頑健的に自存しうる (Aoki [2001])。このような「制度的」観点に立った場合に, 東アジアにとって共有されるべき制度の展望を行うことは重要な考察課題である。そこでわれわれは, まず欧州連合 (EU) に注目した。EU は地域協力の制度構築という点において最も成功した地域であり, 「実質的な統合」が進む東アジアが参考とすべき多くの要素をもっている。そこで, まず EU の地域協力制度について概観しておきたい。

EU については, Baldwin and Wyplosz [2004] が本書の関心に十分な知識を与えてくれている。EU<sup>(9)</sup>の地域協力制度の特徴は, 加盟国が国家の権限の一部を移管する「超国家的法体制」(supranational legal system) を構築している点にある<sup>(10)</sup>。加盟国は, 企業, 国民を問わず, 条約ならびに欧州閣僚理

事会，欧州理事会，欧州委員会，欧州議会，欧州裁判所の決定に従わなくてはならない。欧州委員会は，競争政策では，企業合併の阻止，不公平取引を行う企業に対する罰金などができるほか，包括的な基準，規律など制度の統一，マクロ経済政策まで大勢順応的（proactive）かつ整合的（coherent）な政策を要求する。このため，欧州議会は，欧州委員会の報告にもとづき，加盟国全体の労働移動，統一市場，研究技術開発，環境，消費者保護，教育，文化・厚生政策について審議する。

EUの第2の特徴は通商面に現れている。EU加盟国は共通の対外関税を適用する関税同盟を形成している。関税同盟は，関税が低い国を通してモノが流れることを防止する機能を持ち，域外からの輸入品も一旦域内に輸入されると，域内からの輸入品と同様，自由に国境を通過でき，FTAのようなコストのかかる原産地証明が不要という利点がある。加盟国は，域外との通商政策を欧州委員会に一任し，域外国との通商交渉の締結は加盟国すべてに及ぶ。つまり，EU加盟国はEUという大きな通商上のハブを形成している。このため，加盟国は小国であっても，域外国との通商において大国の加盟国と同様の条件を得る。

EUは公平の観点についても制度を構築している。所得水準の低い国に対して財政的な支援を行う地域協力制度を備えている。EUの予算の半分は農業目的の予算で，貧しい地域に予算の3分の1が割り当てられる。農業以外では，研究開発会計，欧州横断輸送，エネルギー開発，通信ネットワーク，教育および学生交流，環境，文化，情報通信の整備に割り当てられる。EU域外からの輸入に課される域外共通関税（common external tariff），域外からの農産物輸入に対して課せられる農産物課徴金がEUの歳入になり，これらの予算の一部をまかなっている。EUは，域内の各都市の情報を整備し，交通システムが域内の都市にどのようなインフラを整備すればEUの利益増大につながるかを研究する体制を整えている（IASONプロジェクト<sup>11)</sup>。

以上のように，EUは，(1)地域協力のための組織の構築，(2)加盟国が同条件で競争し小国が共存する制度の構築，(3)地域経済協力の制度構築，に成功

している。

### 3. 東アジアの地域協力制度構築

EUの地域協力制度から学ぶべき点は多いものの、大きな多様性をもつ東アジアの制度構築にあたっては独自の制度構築をしなければならないであろうし、そうすることがまた東アジアの利益にもつながるであろう。そこで、まず、東アジアにおける地域協力が制度構築という点でどこまで進んでいるのか考えてみたい。

政治協力については国が単位とならざるをえない。東アジアにおいて実態面での政治協力が進んでいるのが「ASEAN+3」（東南アジア10カ国に中国、日本、韓国の3カ国）の枠組みである。「ASEAN+3」の地域協力の制度化の進捗状況については、本書第13、14、15、16章が議論している。これら個別の成果から次のように東アジアの地域協力の現状を整理できるであろう。

第1に、「ASEAN+3」の会議が定例化され、定例化にともない会議の準備、運営、開催に関するルールが確立されている。第13章が指摘しているように、首脳会議が定例化されているほか、2004年末現在、外務、財務、通産、エネルギー、農業、環境、労働、観光の8の閣僚級会議が定例化され、閣僚級会議の準備会合にあたる局長級会議も定例化され、ルールの確立では議長国が議題の設定など重要な役割を担っている。

第2に、経済協力の実施原則がすでに合意されている（第13章）。2000年に、経済協力優先分野を貿易、投資、技術移転、情報・電子商取引に関する技術協力の促進、中小企業・裾野産業育成に特定し、13カ国の参加が望ましいとしながらも参加できない国がある場合にも個々の経済協力プロジェクトを実施していく「13-Xの原則」と呼ばれる実施原則が合意された。これは、新規ASEAN加盟国を配慮した合意実施ルールといえる。第13章が述べているように、「ASEAN+3」は、全参加国が時限目標を定めて目標を達成するEU型アプローチを選択せず、準備が整った国が参加する段階的アプローチ

をとった。地域協力の制度構築を前進させるため現実的アプローチを選択したのである。すでに、日本のイニシアティブにより、「ASEAN+3」エネルギー担当相会議が2004年6月に開かれ、石油の共同備蓄の重要性を認識し、危機の際に国際エネルギー機関に加盟している先進国と協調し、域内各国が備蓄を放出する体制を整備していくための検討が始まった<sup>12)</sup>。このほか第15章に見るように地域金融協力ではさまざまなプログラムが具体的に発足している。また、環境、労働の面でも、東アジア大の協力が始まっている。

上記に見るように、現在の「ASEAN+3」の協力は、それぞれの分野ごとの機能的協力が先行し進んでいる。しかし、その機能的協力さえも、第15章と第16章が指摘しているように、組織をもたず強いリーダーシップを発揮する参加国を欠くまま進んでききたため、その必要性から見ると不十分なものとどまっている。例えば、第15章が指摘しているように、金融協力では、債券取引関連税法の共通化、域内決済システムの共通化など調整すべき課題が多いが、ASEAN新規加盟国に対する措置が欠如したままである。また、東アジアにおけるエネルギー協力は、第16章の指摘にあるようにASEANではエネルギー協力を進めるにあたっての資金、技術のリソースが不足しており、APECでは研究中心で情報提供の機能にとどまっている。

こうした弊害を避けるため、第15章は意思決定と行政機能をもち適切な人材が配置された「ASEAN+3」の組織を設置することを提案している。また、第16章も地域公共財的な「東アジアエネルギー機構」を提案している。つまり、政治的イニシアティブによる会議外交という現在の形式から、内部組織による協力の実施への移行を提案している。

内部組織による協力実施のルールはすでに敷かれつつある。第1に、すでに、「ASEAN+3」の事務局長会合が設置され、第1回会合が2002年8月にソウルで開催されている。ASEANは事務局長会合の設置から10年後に事務局を設置していることから、「ASEAN+3」の事務局長会合の設置は将来事務局設置に発展すると考えられる（第13章）。

第2に、より重要な点であるが、「ASEAN+3」会議が、これまでASEAN

の域外協力という形式から、2005年12月以降、東アジアサミットとして開催され、「ASEAN+3」が主体的な参加国となる点である。

地域協力の制度化にあたって、日本はどのような役割を担うことができるのであろうか。第16章はこの問いにひとつの回答を提示している。資金とエネルギー節約などに技術をもつ日本が、ヘゲモン（覇権国）として東アジア地域のエネルギーの安定供給に向けた地域公共財を提供することによって追随国を獲得し、それを制度化していくことで地域統合の推進力とする構想である。エネルギー協力などの機能的協力が地域統合全体の触媒として機能する可能性があることを考えると、資金と技術をもつ日本が東アジアの地域協力の制度化、ひいては「公式な統合」に果たす役割は大きいといわざるをえない。

#### 4. 東アジアの地域貿易協定（RTA）/自由貿易協定（FTA）

東アジアの地域協力の基礎は「ASEAN+3」の枠組みのなかで着実に進展している。しかし、その一方で、東アジア地域ではASEAN+3の13カ国参加を前提とした枠組み合意がないまま、サブリージョナルなFTA（正確には地域貿易協定/自由貿易協定という用語が適切である）が先行している。具体的には、ASEAN-中国のFTAが2004年11月に合意され2005年7月にはASEAN3カ国と中国のFTAが発足、関税の削減が始まっている。2005年4月からはASEAN-日本の交渉が始まっている。ASEAN-韓国のFTAも2004年11月に枠組み合意が行われ、2005年中に交渉を開始し2年以内の締結を目指している。すなわち、ASEANを中心に3つのASEAN+1のFTAが成立する見込みである。

これらASEANを中心としたサブリージョナルなFTAはWTOにおける法的準拠が異なる。ASEAN-日本のFTAは、GATT第24条の規定にもとづいて認められるモノの分野のFTAs（free trade areas）と、GATS第5条にもとづいたサービス分野のRTAs（regional trade arrangements）の実現を目指すも

のであり、それぞれ実質的にすべての貿易（モノ、サービス）を自由化しなければならず、関係国同士が関税除去品目あるいは自由化分野について交渉する。これに対し、ASEAN-中国の FTA は、開発途上国間の貿易促進を目的とした「授権条項」と通称される規定によって認められる特惠貿易協定（preferential trade arrangement: PTA）である。PTA は WTO の自由化品目以上に自由化すれば WTO で認められるという点でハードルは低く、関係国同士がどれだけ関税品目を譲許するか交渉で決めるが、実際に関税譲許する品目については交渉ではなく当事者が決めるのが普通である。

上記のような WTO 上の成立要件に大きな違いはあるものの、東アジアにおいて成立あるいは交渉中の FTA の大きな特徴は、第14章が議論しているように、金融サービス協力、情報通信技術協力、科学技術協力、中小企業協力、教育・人材開発協力などさまざまな協力分野を協定文書に織り込んでいることにある。後述するように、東アジアの多様性、具体的には所得水準、技術水準や教育水準などに大きな違いがあることを考えれば、FTA の協定文書に経済協力の項目を織り込み経済協力を推進することは大きな意義があるだろう。経済協力の推進という観点では、東アジア共同体に向けた基礎工事がすでに始まっていると理解できる。

東アジアが次に目指すべき取組みは、日本・中国、韓国・中国、日中韓がモノ、サービスの自由化に取り組み、そしてそれらを東アジア大の自由貿易地域の実現へと発展させることである。そのためには、FTA 協定項目に必ず織り込まれる商品の国籍に関する原産地規則の統一など、東アジア全体にかかわる分野については東アジアという枠組みのなかでできるだけ早いうちに調整することが必要になる。あるいは、将来の東アジア FTA をにらんで、可能な限り、規則を統一しながら、個別の FTA が締結されていくことが期待される。原産地規則については、ASEAN-中国の FTA が AFTA と同一の原産地規則の採用を決めていることから、AFTA の原産地規則が東アジアのスタンダードになるものと思われ、日本を含む各国の協調が問われている。



## 第5節 東アジアの多様性

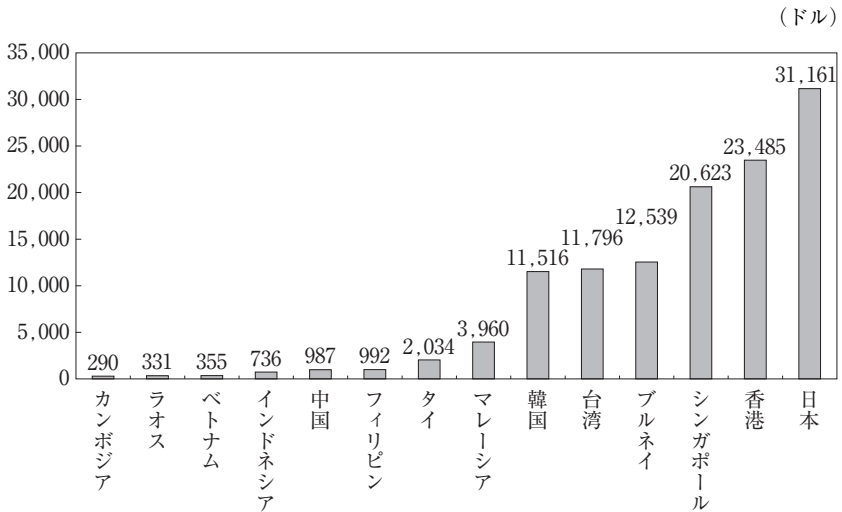
東アジアの経済統合に関する多くの分野において、グローバルな問題がいわば「効率性」を基軸として論じられている一方で、分配面の問題はどちらかというところの外の外に追いやられている感がある。

さまざまな国・地域からなる東アジアは多様な立地優位性を提供する。企業が東アジアに好んで立地してきた理由は東アジアの多様性にある。しかし、企業は立地にあたり国を単位として選別しているため、多様な東アジアのなかには企業に立地選択されない国もある。結果的に、すべての国において均質に経済成長が起こるのではなく成長の速度が速い国と遅い国の二層分化が生じうるのである（藤田＝クルーグマン＝ベナブルズ [2000: 239-281]）<sup>13</sup>。

多くの東アジアの国・地域が「実質的な統合」に参加しているが、カンボジア、ラオス、ミャンマーのLDC諸国は「実質的な統合」の蚊帳の外に置かれている。別ないい方をすれば、多くの東アジアにおいて「実質的な統合」が先行し、「公式な統合」の必要性が高まっている。だが、カンボジア、ラオス、ミャンマーの3カ国については、「公式な統合」が「実質的な統合」に先行して始まろうとしている。カンボジア、ラオス、ミャンマーの3カ国が他の東アジアと同様、利益を享受できるよう、それら3カ国を東アジアの「実質的な統合」に組み込んでいくことが東アジアの課題になっている。

特に、東アジアでは各国間の所得格差が大きいことを考えると多様性への配慮がいかに重要か分かる。例えば、図2に見るように、1人当たり所得は2002年で、もっとも高い日本の3万1000ドルに対し、もっとも低いカンボジアは290ドルにすぎず、両国間の所得格差は100倍以上に達する。また、グローバリゼーションの過程において、労働が移動する結果、人口と経済活動が集中する少数の都市が生まれ、他の都市との所得格差は拡大する。例えば、タイではその格差が20倍以上に達している。国際間所得格差と国内間所得格差により、豊かな都市と貧しい地方との格差は1000倍以上に達する。こうし

図2 東アジア1人当たりGDP(2002年)



(出所) 各国統計, *IMF Financial Statistics* より作成。

た不平等が社会の不安定の原因となり、一部の地域における経済活動に支障を来している。東アジアは現在1人当たりの所得水準において多様性を有しているが、これがさらに拡大することは望ましいとはいえないのである。

東アジアが政治経済的・文化的な多様性を企業の経済活動に積極的に活かすことができれば、東アジアの内発的な発展が期待できる<sup>(4)</sup>。東アジア地域の所得水準の全体的な底上げを図るような方向性として次の2つがあるだろう。

第1は、カンボジア、ラオス、ミャンマーの3カ国を「実質的な統合」に組み込んでいくことである。3カ国は所得水準が低く、例えば、外国企業が労働者に支払うべき賃金は月に1人当たり30ドルにすぎない。インフラの整備、教育水準の引上げと職業訓練センター、投資促進するための外国投資法の整備と特典措置、税法上の投資を真剣に誘致する行政体制、そして何よりも安全の確保、これらを確保できれば、東アジアとりわけ東南アジアを補完する地域として発展する可能性を秘めている。

第2は、カンボジア、ラオス、ミャンマーの3カ国に対する農産物の最貧国特惠関税の供与と農産物の市場化支援である。日本も3カ国に対しては約340品目について特惠関税を供与しているほか、約1200品目について無税・無枠の特別特惠措置を供与している。しかし、問題は3カ国の特惠対象品目の日本向け輸出を増大させるということが課題である。

これらは社会インフラ、人的インフラ、制度インフラにおける支援なくしては達成できない課題であり、地道かつ継続的な東アジアの内からの経済協力が不可欠である。東アジアで始まっているFTAに経済協力が含まれているのはこうした多様性を配慮しているからであり、東アジアのFTAとASEAN+3における機能的協力、あるいは東アジアサミットにおける機能的協力は、カンボジア、ラオス、ミャンマーの発展を推進し、地域協力を強固なものにするであろう。そうした経済協力がなくして、東アジアは輝かしい発展を達成できないであろう。東アジアが挑戦すべきは平和で豊かで民主的な市民社会の実現であり、それに向けて一步一步歩いていくことにある。

## おわりに

日本は、「共に歩み共に進むコミュニティ」（2002年1月の小泉総理シンガポール演説）、「東アジア・コミュニティの構築」（2003年12月の「日・ASEAN」特別首脳会議における小泉総理演説）、「東アジア共同体」（2004年9月の小泉総理国連演説、2005年1月の小泉総理施政方針演説）と徐々に「東アジア共同体」構想を推し進めている。しかし、「東アジア共同体」はいかなる共同体か、また、日本にとって必要かという点について、日本国内でも十分に議論が深められているわけではない。

東アジア地域で進行している経済統合の実態はあまりにも複雑多岐にわたるが、あえて上記の問いに対する本書の答えをまとめると次のようなものになるだろう。東アジアでは、広義の輸送費用の低下、迅速かつ効率的な輸送サー

ビスの発達によって、経済活動空間がひとつのまとまりをもち、経済上の地域化が進んでいる。東アジアはそれに見合った地域協力の制度を構築すべきである。すなわち、政治的国境は残しつつも、モノ、サービス、人、資本の障壁を削減した経済的国境のない、外国企業と地場企業、東アジアの農民と日本の農民、先発した国と後発の国がともに発展できる自由で闊達な貿易地域を実現する。それは、東アジアの多様な人々が交流し自由で民主主義を重んじた豊かで平和な東アジア市民社会の実現へと導くであろう。そうした多様性を基礎とした東アジア共同体の実現は、日本にとっても有益であり、少子化による需要と供給力の制約を抱える日本経済の閉塞感を打破しさらなる発展を遂げることができる。そのためには、日本の強い政治意思とリーダーシップが不可欠である。現在、日本は中国と東アジアにおけるリーダーシップを争っているが、そのエネルギーを日中間の争いではなく日中間の協力に変換していくことが必要であろう。また、日本は自ら構造改革を推進し、農産物を含め自由化し東アジアの同胞にも発展の機会を与えていかなければならない。

〔注〕 \_\_\_\_\_

- (1) しかし公共財には誰がその提供にあたり費用負担を行うかという問題が残っており、これは第5節に述べる公平性の問題と深く関連する。
- (2) われわれは、2005年1月にアジア経済研究所において、国際ワークショップ『東アジアの実質的な経済統合』(East Asia's De facto Economic Integration)を開催し、東アジアの経済統合について議論した。
- (3) 空間経済学は、後に触れるフラグメンテーション、バリュー・チェーン、といった新しい流れとともに、伝統的な国際貿易論、あるいはキャッチアップ・雁行形態論の不十分な点を補うものとも解釈できるが、これら分析枠組み間の相互連関の解明は経済理論上の大きな課題である。
- (4) 2005年4月にフィリピンで開催された非公式外相会合は、東南アジア友好協力条約締結を東アジア首脳会議参加国の要件のひとつとしている。インドは2004年11月に同条約を締結していることから、オーストラリアとニュージーランドの東アジア首脳会議参加は両国の東南アジア友好協力条約締結が条件となる。
- (5) 筆者のインタビュー調査によると、ASEANのなかでは自動車、金属加工の

- サポーティング・インダストリーが発展しているタイが勝ち組となっている。
- (6) 地域貿易協定は、関税同盟 (custom unions), 自由貿易協定 (free trade areas: FTA), 特惠関税協定 (preferential trade arrangements: PTA), サービス貿易協定の総称である。
  - (7) 藤田＝クルーグマン＝ベナブルズ [2000: 27-43]。
  - (8) Kaul [1999] の最終章 “Global Public Goods Concept, Policies and Strategies”。さらにこの後続研究としての Kaul [2003] は、貿易自由化, 金融・エネルギー協力など各分野についての詳細な検討を「地球公共財」の観点より統一的に行っており, 主流派経済学の権威とされる専門家からも新たに注目を浴びている。
  - (9) 欧州連合 (EU) は, 2004年5月に現行15カ国に新規加盟国10カ国が加わり25カ国となった。
  - (10) Baldwin and Wyplosz [2004: 38-72] が EU の制度について包括的な解説を与えている。
  - (11) “Integrated Appraisal of Spatial Economic and Network Effects of Transport Investments and Policies,” ([http://www.wt.tno.nl/iason/docs/iason\\_flyer.pdf](http://www.wt.tno.nl/iason/docs/iason_flyer.pdf)) 参照。
  - (12) 『日本経済新聞』2004年6月8日。現在, 石油の国家備蓄制度があるのは日本と韓国だけで, 中国, 台湾, タイが準備や検討に着手している。
  - (13) 市場経済システムの分析枠組みは, 簡便性のゆえにいわば「生存の仮定」(survival assumption), すなわちすべての市場参加者はいかに貧困に陥ろうとも, (「餓死」などせずに) 生存し市場に参加し続けるという大前提の上に構築されているといえる (Sen [1977, 1981a, 1981b])。しかし企業の国際的な競争における被淘汰者は, 極端な場合には生存できないか, 少なくとも発言力が著しく損なわれるのである。「生存の仮定」はヨーロッパなど比較的均質な文脈での競争のための前提としてはまだしも, 所得格差の非常に大きい東アジアにおいては, 所得格差の拡大は相対的に大きな問題として (東アジア地域固有の挑戦課題として) 再検討されるべきものである。
  - (14) この意味では多様性とは「比較優位」にほかならず, 特に東アジアの経済統合を考察するにあたっては, 多様性にもとづく伝統的な貿易理論の拡張が望まれる。

## 〔参考文献〕

### 〈日本語文献〉

- 外務省 [2002] 小泉総理大臣の ASEAN 諸国訪問における政策演説「東アジアの中の日本と ASEAN 一率直なパートナーシップを求めて―」2002年1月14日,

- [http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/enzetsu/14/ekoi\\_0114.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/enzetsu/14/ekoi_0114.html) (2005年5月26日)。
- [2003] 「日・韓 FTA 締結交渉第1回会合の概要」2003年12月22日, [http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/fta/j\\_korea/gaiyo\\_01.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/fta/j_korea/gaiyo_01.html) (2005年11月22日)。
- [2004] 「日・タイ経済連携協定 (EPA) 交渉第1回会合の概要」2004年2月17日, [http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/fta/j\\_asean/thailand/gaiyo\\_0114.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/fta/j_asean/thailand/gaiyo_0114.html) (2005年11月22日)。
- カール, イング／マーク・A・スターン／イザベル・グルンベルグ著, FASID 国際開発研究センター訳 [1999] 『地球公共財—グローバル時代の新しい課題—』日本経済新聞社。
- クルーグマン, ポール [2005] 「新しい経済地理学—私たちはどこに?」(『アジア研ワールド・トレンド』第115号, 4月)。
- 高木保興編 [2004] 『国際協力学』東京大学出版会。
- 日本経済新聞 [2004] 「日中韓 ASEAN, 石油備蓄を増強」6月8日, 朝刊。
- 藤田昌久 [2005] 「東アジア地域経済の将来」(『アジア研ワールド・トレンド』第115号, 4月)。
- 藤田昌久／ポール・クルーグマン／アンソニー・J・ベナブルズ著 小出博之訳 [2000] 『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。
- 若松勇 [2003] 『AFTA の現状と企業の対応』ジェトロバンコクセンター。
- [2004] 『ASEAN の FTA と原産地規制』日本貿易振興機構海外調査部／ジェトロバンコクセンター。

〈英語文献〉

- Ando, Mitsuyo and Fukunari Kimura [2003] “The Formation of International Production and Distribution Networks in East Asia,” Working Paper 10167, NBER, <http://www.nber.org/papers/w10167>.
- Aoki, Masahiko [2001] *Toward a Comparative Institutional Analysis*, Cambridge, Mass.: MIT Press.
- ASEAN Secretariat [2002] “Framework Agreement on Comprehensive Economic Co-operation between the Association of South East Asian Nations and the People’s Republic of China,” <http://www.aseansec.org/13196.html> (2005年11月22日)。
- [2002] “Southeast Asia, A Free Trade Area,” <http://www.aseansec.org/viewpdf.aspfile/pdf/afta.pdf> (2005年11月22日)。
- Baldwin, Richard and Charles Wyplosz [2004] *The Economics of European Integration*, London: McGraw-Hill Education.
- Ecochard, Pierre et al. [2005] “Intra-Industry Trade and Economic Integration,” presented at the workshop “East Asia’s De facto Economic Integration,” January

- 19, 2005, Institute of Developing Economies.
- Freudenberg, Michael and Thierry Paulmier [2005] "A Comparison of De jure Economic Integration in East Asia: Is East Asia Discriminating against Itself?" presented at the workshop "East Asia's De facto Economic Integration," January 19, 2005, Institute of Developing Economies.
- Fujita, Masahisa, Paul Krugman, and Annnthony Venables [1999] *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade*, Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Gaulier, Guillaume, Françoise Lemoine, and Deniz Ünal-Kesenci [2005] "China's Specialisation in East Asia Production Sharing," presented at the workshop "East Asia's De facto Economic Integration," January 19, 2005, Institute of Developing Economies.
- Grossman, Gene M. and Elhanan Helpman [1991] "Endogenous Product Cycle," *Economic Journal*, Vol.101, No. 408, September, pp.1214-1229.
- Hiratsuka, Daisuke [2005] "The 'Catching up' Process of Manufacturing in East Asia," Discussion Paper No.22, Institute of Developing Economies.
- Kaul, Inge, Isabelle Grunberg, and Marc A. Stern eds. [1999] *Global Public Goods International Cooperation in the 21st Century*, New York: Oxford University Press.
- Kaul, Inge et al. eds. [2003] *Providing Global Public Goods: Managing Globalization*, New York: Oxford University Press.
- Kimura, Fukunari [2005] "Development of Fragmentation in East Asia," presented at the workshop "East Asia's De facto Economic Integration," January 19, 2005, Institute of Developing Economies.
- Krugman, Paul [1991] "History and Industrial Location: The Case of the Manufacturing Belt," *American Economic Review*, Vol.81, No.2, pp.80-83.
- [2004] "The New Economic Geography: Where Are We?" presented at international symposium on "Globalization and Regional Integration: From the Viewpoint of Spatial Economics," December 2, 2004, Institute of Developing Economies and Asahi Shinbun.
- Sen, A.K. [1977] "Starvation and Exchange Entitlements: A General Approach and Its Application to the Great Bengal Famine," *Cambridge Journal of Economics*, Vol.1, pp.33-59.
- [1981a] *Poverty and Famines: An Essay on Entitlement and Deprivation*, Oxford: Clarendon Press.
- [1981b] "Ingredients of Famine Analysis: Availability and Entitlements," *Quarterly Journal of Economics*, Vol.95, pp.433-464.
- World Trade Organization (WTO) [2001] *Market Access: Unfinished Business*, Geneva: WTO.