

第 4 章

東アジアの国内産業集積と国際産業分散

要約：

経済統合により、産業の立地がどうなるのか。空間経済学によれば、輸送費の低下によって、労働の移動が自由に移動できる国内において工業がある都市に一極集中し、この結果、その他の都市は工業化されない状況が発生する核・周辺構造が発生する。そして、国際間においては、輸送費が低下すると、生産は賃金の低い国から高い国へと移転するという国際分散が起きる。本章は、タイを事例に、国内ではバンコク及びその周辺に産業が大集積し、空間経済学の予測通りの状況が発生していることを観察する。また、東アジアでは、国内の賃金格差は小さく国際間賃金格差が大きいことから、工業シェアが各国とも上昇し、工業が賃金の高い国から低い国へと国際分散していることを指摘する。こうした国内の核・周辺構造と国際分散構造の議論を踏まえ、東アジアにおいて経済統合が進んだ場合、工業化が遅れているベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマーを巻き込みながら、産業の国際分散を通じて、東アジアが全体として発展していくことを主張する。

第1節 はじめに

東アジアでは、域内貿易が発達し、「実質的な統合」「デファクトな統合」(de facto economic integration)が進んでいる。他方で、「制度的な統合」「公式な統合」、「デジュールな統合」(de jure economic integration)は遅れている (Fouquin et.al. [2006:1])。このような認識も、その後、東南アジア諸国連合 (ASEAN) がハブとなり自由貿易協定 (FTA) が増殖し、状況は大きく変わりつつある。ASEAN 域内の関税率削減する ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) は、関税率が 2003 年から 5%以下に削減されているほか、ASEAN・中国 FTA が関税率削減を開始しており、多国籍企業は FTA 貿易特惠関税を有効に活用するため生産拠点の再編成が始まっている。こうした制度的な経済統合の動きは、単に貿易の流れに影響を与えるだけでなく産業の立地に変化を与えられられる。NAFTA 地域は、NAFTA 成立後、域内輸出比率を高めている。それは、NAFTA により、同地域内の輸送費が同地域と域外との輸送費に比べ相対的に安くなり、それが域内輸出比率の上昇につながっていると考えられる。経済統合とは、まさに、統合する国間の輸送費が域外に比べ相対的に低下することである。においても同様のことが進展すると思われる。

そこで問題となるのが、経済統合により、産業の立地がどうなるのかという問題である。以下、第2節は、輸送費の低下によって、労働の移動が自由に移動できる国内において工業がある都市に一極集中し、この結果、その他の都市は工業化されない状況が発生する核・周辺構造を紹介する。そして、核・周辺モデルの理論モデルの予測通り、一極集中している状況が形成され強まっているのかどうか、タイを事例に議論する。第3節は、2地域転換の輸送費が低下すると、生産は賃金の低い国から高い国へと移転するという国際分散が起きるとい国際分散モデルについて議論し、東アジアでは、工業が賃金の高い国から低い国に移動する国際分散が発生しているのかどうかについて議論する。そのうえで東アジアでは国内の賃金格差は小さく国際間賃金格差が大きいことから、工業シェアが賃金の高い国において上昇し、モデルの予測通り国内では核・周辺構造が、そして国際間では国際分散構造が現れていることを指摘する。第4節は、国内の核・周辺構造と国際分散構造の議論を踏まえ、ASEAN・中国 FTA、ASEAN・韓国 FTA、ASEAN・日本 FTA などにより、東アジアの経済統合が進んだ場合、産業立地がどうなるか議論している。経済統合により、東アジアでは国際間だけでなく国内の輸送費が大幅に低下すると想定すると、工業化に成功したタイやインドネシアの ASEAN 諸国、中国では産業の大都市集中がさらに強まると予測される。他方、工業化が遅れているベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマーでは、差別化が難しいどこでも作れる製造製品が後発国の CLMV 諸国に集積を始める。東アジアでは、後発国が先発国を追いながら雁行形態的な発展を遂げると予測できる。

第2節 東アジアの国内産業集積

1. 核・周辺モデル

国内間の経済格差、国内空間構造は、時間の経過とともにどのように展開するのであるか。通常、国内間における工業立地を分析するモデルでは労働力が地域間を移動するモデルを考える。Krugman[1991]は、労働力が2地域間を実質賃金が高い地域から低い地域に移動すると仮定したモデルにより、輸送費が十分に低下すると、規模の経済が働く収穫逓増的な工業部門は一地域に集中し、その他の地域は未開地となることを予測する核・周辺モデル(core periphery model)を提示した。この核・周辺モデル(core periphery model)の考え方は、本章における分析枠組みの支柱をなすものである。ここでは、藤田・クルーグマン・ベナブルズ[1999]に従い、核・周辺モデルを説明しておこう。

核・周辺モデルには、いくつかの特徴がある。第1の特徴は、工業部門は収穫逓増が存在する不完全競争的な部門を仮定している。そこではすべての工業品の価格は同一と仮定され、消費者は多様性を選好するため工業財の種類を増やすことが工業製品の価格指数を低下させる。したがって異なる工業財間の代替の弾力性 σ が小さいほど、差別化の度合いが大きいほど、財の種類 n が増加すると、工業財価格指数 G は大きく低下することになる。

核・周辺モデルの第2の特徴は、Samuelson [1952]が定式化した氷塊輸送、すなわち、1単位の工業財を消費者にとどけるには、輸送中に解けてなくなることから T (≥ 1) 倍の輸送費が必要であると仮定している点である。上記の式は、地域 r における工業財価格指数は、地域 r までの輸送費用が低い地域にある工業の割合が高いほど低くなる。すなわち、Samuelson [1952]の氷塊輸送を仮定することにより、地理的概念が導入され、同一地域に輸送される場合と遠く離れた地域に輸送する場合とでは、工業財価格指数が異なることになる。上記の独占的競争モデルと氷塊輸送とを仮定することにより、輸送費や工業財間の代替の弾力性のパラメーターが変化した場合、工業の立地がどのような変化するか描写できる。

核・周辺モデルの第3の特徴は、工業部門の労働者は平均以上の賃金を提供する地域に流入し、平均以下の賃金を提供する地域からは流出すると仮定している点にある。これは、国内において大都市ほど工業財が豊富にあり工業財価格指数が低いことから、実質賃金が高くなり、労働が流入してくることを意味している。

輸送費 T 、地域1の工業シェア λ とすると地域2の工業シェアは $1-\lambda$ 、工業財に対する支出割合 μ 、工業財間の代替の弾力性 σ が外生変数であり、これらのパラメーターの変化によって地域の所得、工業財価格指数、賃金、実質賃金の内生変数の数値

が地域間の実質賃金の動学的調整過程を経て変化する。

上記の核・周辺モデルが提示した結論は、輸送費 T が十分に高ければ、工業は 2 地域間に分散立地する。しかし、輸送費が低くなると、工業は地域 1 に集中し、地域 2 の工業は衰退する核・周辺パターンが現れる。

各企業が生産している財が差別化されているほど代替の弾性値が低くなり工業の集中が起きやすく、反対に各企業が生産している財が差別化されていないほど代替の弾性値が高く、工業の集中は起こりにくくなる。

次に、代替の弾力性 σ 一定のまま、工業財の支出割合 μ を引き上げるとどうなるか。工業財の支出割合が高い場合には、輸送費 T がかなり高くても工業は地域 1 に集中しやすくなる。

それでは、輸送費がさらに低下するとどうなるか。この場合 2 つの地域は経済的に区別されないため、労働移動は実質賃金の地域格差に何ら影響を及ぼさない。実際には、工業は地域 1 に集中したまま、農業は地域 2 に集中する核・周辺パターンが継続する。地域 2 が地域 1 に隣接し地域間の輸送費が極端に低ければ、地域 2 は核である地域 1 の下層階級都市として発展する。

核・周辺モデルは、労働力の移動が可能な場合、工業が地域的に集中することを予測している。表 1 は、パラメーターの変化が分散立地を発生するか、それとも核・周辺パターンを発生するのかという観点から整理した表である。表 1 に見るように、輸送費が高ければ産業は分散立地できるが、輸送費が低下すると工業が局地集中する核・周辺パターンが出現する。工業財の差別度が低い場合、すなわち、代替の弾力性が高い場合には、工業は分散立地しやすくなる。反対に、工業財の差別度が大きく、工業財間の代替の弾力性が低くなれば、工業が局地集中する核・周辺パターンが出現する。また、消費に占める工業財向けの支出が低ければ、分散立地するが、高くなれば局地集中する核・周辺パターンが現れる。

この核・周辺モデルは、2 地域、農業財と工業財の 2 財モデルの単純化された世界を分析したものであるが、多数の地域に拡張された場合にも同様のことが起きる。藤田・クルーグマン・ベナブルズ[1999:81-97]は、輸送費の変化とともに工業の集積がどのように変化するのか 100 地域モデルのシミュレーション分析を行っている。その結果は、輸送費の低下とともに、最終的には工業が 2 都市に集中し巨大都市が形成されるという結果を得ている。このシミュレーション結果は、グローバリゼーションとともに、国内では少数の都市に産業が集中していくことを意味している。もちろん、港湾や空港が一極に集中していれば、それは産業が一極集中することもありうることを示している。

2. タイの産業の核・周辺パターン

それでは、実際には、国内地域格差はどのような展開を見せるのであろうか。図 1 は、

タイの県別製造業付加価値(実質)水準を1981年から2006年までの時間的変化をプロットしたものである。横軸は76県、縦軸は県別製造業付加価値、奥軸は1981年から2006年(途中1998年については欠損値)を時系列にとっている。タイの県別製造業付加価値の四半世紀にわたる時間的変化を見ると、タイの地理的特徴の固有性と経路依存性の要素を取り込み産業が発展してきたことを物語っている。

タイの産業集積パターンの最大の特徴は、バンコク周辺と東部臨海地域への広域的ながら一極に産業が集中する核・周辺パターンを形成している点にある。しかも、この一極集中という核・周辺パターンは、時間の経過とともに強まっている。時間は輸送費の代理変数と考えることができ、輸送費の低下と伴に産業の一極集中が進み、東北タイや北タイとの格差、国内格差は大きくなっている。バンコク周辺と東部臨海地域は、石油化学など川上産業や裾野産業が立地し部品などの中間財の供給に有利な地域で大きな前方連関効果を発生させている。同時に、バンコク周辺と東部臨海地域には多くの企業や消費者を有するため巨大な市場があり、大きな後方連関効果を発生する地域でもある。

なぜバンコクは産業が集中するタイの中心都市になり得たのか。バンコク地域の発展過程について概観しておこう。バンコクは、北から南に向かって流れるチャオプラヤー河の河口に立地し、国際貿易港ロントーイ港を持っている。この地理的特性のため、バンコクはタイ国内と外国を結ぶ物流ハブとして、タイ全土からの産物が集まりバンコクのクロントーイ港から輸出された。労働力がバンコクに集まり市場効果を発生させ、バンコクに産業が集中した。しかしバンコクへの産業集中の結果、次第にバンコク中心部では労働力や工場用地の確保が困難となる“混雑”(congestion)が発生し、その結果、周辺県に工業が移転を始めた。クロントーイ港に近いバンコク周辺のサムートプラカーン県が産業の集積地となった。他方、バンコクを挟み反対側に立地するドンムアン空港の近隣に位置するパトムタニー県にはドンムアン空港の発展とともに航空輸送を利用する電子産業や部品産業が発展した。こうして、1970年代には工業の発展とともに、首都バンコクを囲むようにバンコク周辺県に産業が集中を始め、バンコクに産業の大集積地帯が形成された。

1980年代に入ると、バンコクとその周辺県の産業集中が進むに連れて、バンコクのクロントーイ港が“混雑”し港湾処理能力が不足した。加えて、バンコク周辺4県を含むバンコク首都圏では工業団地に十分な用地を確保できないといった“混雑”も表面化しバンコク首都圏では手狭になってきた。こうしたインフラ不足に対処するため、東部臨海開発計画が策定された。このなかにはバンコクを補完する港湾として、東部臨海地域のチョンブリー県にレムチャバン港が家電、電子産業などの軽工業の港湾として開発された。バンコク周辺4県の東部臨海地域方面に近いサムートプラカーン県にはトヨタ関連の自動車産業が集積していたが、東部臨海地域が開発されたことでのサムートプラカーン県東部のチョンブリー県とチャチェンサオ県には自動車産業が集積した。同じく

東部臨海地域のラヨーン県にはシャム湾の天然ガスを分離処理する施設が建設され、分離天然ガスを利用した一大化学産業が建設され重化学工業港のラヨーン港が開発された。さらに、これら東部臨海地域とバンコク首都圏の高速道路網が整備され、バンコク首都圏と東部臨海地域の貨物輸送が道路ネットワークにより大きく改善された。

東部臨海地域の開発と並行しバンコクの北部側も開発が進んだ。ドンムアン空港側の北にはパトムタニー県にはナワナコン工業団地にはドンムアン空港を利用し電子産業が輸出産業として集積していた。しかし、ナワナコン工業団地周辺は、工業団地に立地する工場から工場労働者送迎用バスで周辺道路は“混雑”し、また、ナワナコン周辺からは労働力の確保も限界になり、ナワナコンから 40 キロ先のアユタヤ県が新たな工業地域として開発が進められ工業団地の建設が進み、ナワナコンに集積していた電子産業等の部品産業がアユタヤ県に集積するようになった。アユタヤ県とバンコク首都圏を結ぶ高速道路も整備され、にも工業団地が整備され、電子産業など部品産業が集積した。

このように、首都バンコクで始まった産業の集積は、交通網の整備により、バンコク周辺 4 県を含むバンコク首都圏、さらには、東部臨海地域やアユタヤ県は、完全に高速道路網で結ばれるネットワークとしてトラックで 2、3 時間以内に 19 の工業団地が立地するバンコク広域産業圏が形成され、タイに巨大な一極集中を発生させてきた。バンコクと周辺 4 県には、ラカバン、バンチャン、バンプー、バンプリー、ナワナコンの 5 工業団地、バンコクの北 70 キロのアユタヤ県・サラブリー県にはロジャナ、ハイテック、サハラッタナ、S I L の 4 工業団地、バンコクの東部 60 キロのチョンブリー県にはアマタナコン、レムチャバン、ピントン、チョンブリー、サハグループの 5 工業団地、バンコクの東部 110 キロのラヨーン県にはイースタンシーボード、アマタシティー、マッタープットの 3 工業団地、プラチンブリー県にはカビンブリー、304 工業団地、合計すると 19 の工業団地がバンコク広域産業圏にはある。

このことは、タイでは一極集中の産業集積が次第に地理的範囲を拡大しながら、集積を強めるという集積メカニズムが働いたということである。藤田・クルーグマン・ベナブルズ[1999:24]は、現代における大都市圏は、過去のような単一中心的性格は小さくなり、副都心がいくつか存在する巨大都市圏であるという洞察を示しているが、タイを見る限りまさにその通りで、バンコクとその周辺県、さらには東部臨海地域とアユタヤ県までの産業副都心を内包したバンコク広域産業圏は、東南アジアを代表する巨大機械産業圏として一極集中の核・周辺パターンを強めているプロセスにあると理解できる。

産業の集積パターンを付加価値という観点から見ると、核・周辺パターンが観察できた。それでは、事業所数ではどうか。事業所の多くが一極集中しているのだろうか。表 2 は、タイ国家統計局、NSO[2007]の工業センサスを用いて事業所数を地域別に示したものである。事業所数の集積パターンは、製造業付加価値に見る集積のパターンとは全く異なる集積パターンを示している。実に製造業の 47%が東北部に集積している。これ

は、精米業などの零細な製造業が分散立地しているからと見られる。製造業以外では、病院の 41%、輸送の 40%、建設の 34%が東北部に集中している。このように、事業所数で見ると、産業は分散立地している。

事業所数で見ると産業は分散立地しており、集積パターンに相違がある。この理由としては、収穫逦増を実現している大きな事業所が一極集中し、収穫不変や収穫逦減の伝統的な産業が分散立地している可能性がある。

そこで、次に、事業所の就業者数で見た事業規模別の立地パターンを見ることとする。表 3 は、タイ国家統計局、NSO[2007]の工業センサスを用いて就業者数で見た規模別の事業所数を地域別に示している。就業者数が 1000 人以上の事業所は、2006 年時点において、683 事業所がある。このうちバンコクに 173 事業所、バンコク周辺県に 174 事業所、そして中部に 207 事業所が立地しており、合計で 554 事業所、80%が 3 地域に立地していることがわかる。また、就業者数が 500 人以上 1000 人未満の事業所数は、やはり、バンコク、バンコク周辺県、中部にその 80%が立地している。このように、大規模事業所は 3 地域に集中している。反対に、就業者数が 5 人未満の事業所は、32%が東北部に立地し、北部に 19%が立地し、南部にも 15%が立地し、3 地域合計で 66%がバンコク大都市圏から離れた地域に立地している。零細な事業所が人口の多い東北部に集積し、就業人数が多い事業所ほどバンコク、周辺、中部に集中しているというパターンが観察される。

このように収穫逦増的な大規模工場は一極に集中している。こうした大工場は、バンコク周辺に立地することにより、市場とサプライヤーから近いという物流上の便利さを享受している。他方、収穫固定的な小さな工場は、地方に立地しており、核・周辺モデルが予測する結果となっている。差別化の程度が低い財ほど、すなわち、代替の弾力性が高い財ほど、集積は起こりにくいというのが核・周辺モデルからの帰結であったが、タイの零細事業者は、差別化の程度が低いどこにでもいる事業者であり、集中は起こりにくい。また、零細な事業者が生産する財なりサービスの提供は、遠隔地から提供するとすれば、輸送費が高くつき、こうした零細事業者の操業継続を可能にしている。

3. タイの遠隔地に立地する産業

ここで留意したい点は、地方もそれなりに発展しているということである。1980 年代後半以降のタイの発展は目覚ましく、過去 20 年の間にタイは目覚ましい発展を遂げ、発展は地方にも及んでいる。例えば、東北タイには 1980 年代までは工場といえば、精米工場かあるいはソーセージなどの特産品の食品工場に限られていた。しかし、東北部の交通の要所、ナコンラーチャシーマー県にはハードディスク・ドライブを SEAGATE 社が立地して大規模な操業を行っている。また、同県にはハードディスク・ドライブの基幹部品のひとつであるスピンドル・モーターを製造する部品メーカーも立地し、さら

には部品を供給する電子部品メーカーも立地するなど集積している。中国とマレーシアでテレビ等を製造していた船井電機が同県のパークチョンに家電用向けのモーターを製造する工場を稼働し、その工場に大型カラーテレビを製造する製造ラインを建設している。さらには、タイ矢崎が北タイのピッサヌローク県に 4500 人規模のワイヤーハーネス工場を操業するようになっている。産業の集積は、バンコク、東部臨海地域だけでなく、地方に及んでいる。

このことは、就業別事業所数を時間的変化で見ると明らかである。タイでは、10 年毎に工業センサスを実施している。図 2 は、タイ工業センサス統計の 1997 年版、2007 年版を用いて、就業者数が 101 人以上の事業所数を比較したものである（タイ国家統計局、NSO[1997, 2007]）。実際の事業所数はそれぞれ 1996 年と 2006 年時点の数値であり、101 人以上 200 人以下、201 人以上 500 人以下、501 人以上 1000 人以下、1000 人以上の 4 区分となっている。

図 2 に見るように、101 人以上 200 人以下の事業所数は、1996 年時点では北部タイと東北部タイではそれぞれ 81 か所、91 か所にすぎなかったが、2006 年にはそれぞれ 504 か所、600 か所へと増加している。これは、1996 年時点のバンコクやその周辺県の数に匹敵する。また、就業者数が 1000 人以上の事業所数は、北部東北部には 1996 年時点のそれぞれ 16 か所、22 か所から 2006 年にはそれぞれ 37 か所、52 か所へと増加している。

このように、北部や東北部にも大規模な事業所が立地するようになっており、発展は地方にも広がり、トリクルダウンが起きているが、バンコク工業地帯から離れた遠隔地に立地する企業は大きな特徴がある。輸出目的の企業が遠隔地に立地していることである。SEAGATE、船井電機、タイ矢崎は、それぞれ国内販売ではなく、輸出販売を目的としており、バンコクと離れて立地できる。また、タイ矢崎は、ピッサヌローク県にワイヤーハーネスの輸出工場を持っているが、このほか、タイではコーンケーン県の地場企業に外注している。これは、ワイヤーハーネスの組立作業はどこでもできる作業であり、差別化が低いという性質を持っているからである。

4. 産業集中のなかのタイ国内の賃金格差

核・周辺モデルは、国内の産業集積については一極集中することを予測しているが、それは、国内において実質所得に格差がある限り、労働力は実質所得の低い農業部門から実質所得の高い工業部門へと移動することを仮定していた。すると、農業部門では収穫逡減から労働力の減少により賃金が上昇する。したがって、労働移動の結果、国内の賃金格差は国際間のそれに比べ小さくなる。これが、核・周辺モデルの予測する国内賃金格差であるが、賃金格差は実際にはどうなっているのだろうか。

タイでは製造業部門の賃金について最低賃金が定められており、タイの製造業はエンジニアなどの専門職を除くと最低賃金を基準に賃金を支払う義務がある。したがって、

最低賃金が上昇することにより、工場現場労働者（オペレーター）に支払う賃金が上昇する。現場主任に対しては主任手当が支払われるが、オペレーターの賃金は最低賃金であり、これに残業手当が支払われる。オペレーターの確保が難しくなった地域では、最低賃金に勤続年数に応じた手当を支払う工場もある。しかし、全体として、製造業のオペレーターの賃金は最低賃金がベースとなっている。

図 3 は、タイの製造業の最低賃金(2008 年 1 月 1 日)と実際に支払われた平均日当(2002 年)を比較したものである。最低賃金は、最も高いバンコク及び周辺県の最低賃金が 194 バーツ/日であるのに対し、最も安い地域の最低賃金 150 バーツ/日にすぎない。賃金格差はわずか 1.3 倍にすぎない。また、実際に日当ベースで支払われた平均日当は、サムットプラカーン県の 218 バーツを筆頭に、バンコクが 217 バーツ、バンコク首都 5 県、ラヨーン県、プーケット県の 10 県の支払い日当が 200 バーツ以上となっている。ミャンマーとの国境に立地するメーホーソン県の 88 バーツは、ミャンマー人労働力を雇用しているため低賃金となっている。チェンラーイ県 118 バーツ、ヤソトーン県 125 バーツシーサケット 126 バーツ、パヤオ県 129 バーツの以上の 4 県が 120 バーツ以上 130 バーツ未満、130 バーツ以上 140 バーツ以下が 4 県、140 バーツ以上 150 バーツ未満が 10 県である。すなわち、バンコクを含む 74 県のうち 10 県が 200 バーツ以上、19 県が 150 バーツ未満となっているが、これを除く 45 県の支払い日当が 150 バーツから 200 バーツの範囲となっている。このようにタイの事例でみるように、工場労働者の国内賃金格差は差ほど大きくない。

集積は“混雑”をもたらすが、国内賃金格差は集積に比べ大きくないのは、賃金が低い地域は賃金の高い地域に労働を送り出すため、究極的には賃金は平準化され、全体として賃金体系を上方にシフトさせるからである。このことは、2003 年の県別最低賃金体系と 2008 年のそれとをそれぞれ低い賃金から高い賃金へと散布図を描いてみると一目瞭然である（図 4）。最上位の最低賃金の都市は 5 年の間に上方にシフトしている。東部臨海地域のチョンブリー県の賃金水準 150 バーツは 2003 時点では上位 7 番の賃金水準となっていたが、150 バーツの賃金水準は 2008 年時点では上位 31 番の東北タイのウドンタニー県の水準まで低下し、しかも同水準の県が 14 県あり、中間程度の賃金になっている。このように、タイの賃金体系は上方にシフトしながら賃金格差は縮小する方向にある。

このため、企業は、縫製産業など競争力を失いつつある産業を除くと、規模の大きい事業所は大きな市場とサプライヤーに近いバンコク広域産業圏に立地し一極集中が生まれると理解できる。しかし、産業集積が強まれば、それは賃金や地価の上昇という混雑を発生させる。企業は、労働力をつなぎとめておくために、最低賃金以外にさまざまな手当を支払わなければならない。バンコク周辺のパトムタニー県ナワナコン工業団地に立地する大手企業は、大型バスをチャーターし従業員を送迎している。朝夕と

もなれば、大型バスが工業団地から幹線道路に出てくるためすごい渋滞となる。FUJIKURA は大型バスを 45 台チャーターしている。従業員の交通手段を確保している。それでも離職したら、新たなオペレーターを雇用しなければならず、トレーニング手当がかかるばかりでな離職率が高くなると生産スピードに影響が出てくる。

そうなれば、バンコク地域と東部臨海地域の産業集積が拡大し、その“混雑”を避けようとする分散力は強まり、“混雑”を避けるため賃金の安い周辺国に産業が分散していくシナリオが想定される。次節では、そうした国際分散のシナリオを検討するため、国際間経済格差について考察する。

第 3 節 東アジアの国際間経済格差と国際産業分散

1. 国際間産業分散モデル

前節では、輸送費の低下は産業が一極に集中する核・周辺パターンを形成するというモデルを紹介し、実際に、タイを事例として、時間の経過とともに、輸送費が低下し、バンコクに一極集中を強めているプロセスにあることを観察した。もちろん、一極集中といっても、それは単一集中とは違い、複数の産業都市がひとつの巨大なバンコク広域産業圏を形成している構造であり、グローバリゼーションとともにバンコク広域産業圏が拡大しているということを意味している。それでは、東アジアという地域的視野から見た場合、産業はどのような集積を見せているのであろうか。国際間経済格差は、グローバリゼーションとともに拡大、それとも縮小しているのであろうか。

Krugman [1991]の核・周辺モデルを発展した Krugman and Venables [1995]のモデルが国際間の産業立地を議論したモデルである。彼らは、地域 1（北）を工業化された核 (industrialized core)、地域 2（南）を未工業化の周辺 (unindustrialized periphery) と定義し、南北間という空間のなかで、輸送費の変化が集積にどのような影響を与えるのかという問題を提示している。ここで、輸送費の低下とは、東アジアの経済統合により関税削減あるいは貿易円滑化措置、さらには物流サービスなどサービス産業の自由化により、財を輸送する輸送費が想定するという意味合いがある。

Krugman and Venables [1995]のモデルは、独占的競争モデルを仮定し工業部門の収穫逓増を仮定している。また、輸送費は工業製品の一定割合が距離に応じて氷が解けるように消滅する氷魂輸送が仮定されている。これらは、Krugman [1991]の核・周辺モデルと共通の枠組みである。この 2 つの仮定は、工業財価格指数、賃金指数、実質賃金指数を核・周辺モデルのそれとほぼ同じ形状にする。

しかし、Krugman and Venables [1995]のモデルは、次のような特徴を持っている。第 1 に、労働力は地域間（国際間）を移動しないと仮定している。

第 2 に、労働力は同一地域内において、すなわち、国内において、農業部門から工業部門に移動する部門間移動を仮定している。Krugman [1991] の核・周辺モデルでは、国内において工業労働力は同じ工業部門を異なる地域間移動すると仮定し、地域 1 の工業労働力シェアを λ_i とすると、地域 2 の工業労働力シェアは $1 - \lambda_i$ と定義されている。これに対し、Krugman and Venables [1995] では地域 1、地域 2 のそれぞれの工業部門の労働力を λ_i 、農業部門の労働力を $1 - \lambda_i$ と定義している。これは、労働力が実質賃金を見ながら農業部門から工業部門に移動する職業選択が可能であるというモデルである。昨日まで労働部門で働いていた労働力が工業部門で働けるという仮定を疑問視する人も多いであろうが、北原[1989, 15-37]は、タイにおいて、タイ東北部の労働力は東部臨海工業地帯に移動しており極めて、農村部門の労働力は移動性に富んでいることを指摘している。労働力が農業部門から工業部門に移動するという仮定は、少なくともタイでは現実的な仮定である。

第 3 に、中間財をモデルに導入したことである。地域 1（北）と地域 2（南）の両地域は共に農産物、中間財、最終工業財を生産する。中間財は、他企業の投入財としてのみ使われる場合もあれば、最終財としても用いられる財もある。例えば、ハードディスク・ドライブは企業に販売されパソコン、ナビゲーター、携帯用音楽機器の部品ともなれば、外付けのハードディスク・ドライブとして最終消費者に販売される場合もある。このように、中間財は川上にある中間財もあれば川下にある中間財もある。したがって、企業は、労働に加えて中間財を投入し生産すると仮定する。

Krugman and Venables [1995] は、議論を簡単にするため、農業部門を収穫一定と仮定する。表 4 に見るように、農業部門の収穫一定を仮定した場合には、輸送費が中程度に低下すると、先発国の工業部門の労働力のシェアは上昇し、農業部門のそれは低下する。反対に、後発国では工業部門の労働力シェアが低下する。しかし、後発国においても工業部門の労働力はある程度残る。輸送費がさらに低下すると、先発国における工業部門の労働力シェアは一定のままであるが、後発国の工業部門の労働力シェアは輸送費が低下するにつれある程度回復を始める。他方、実質賃金は、輸送費が低下すると、先発国の実質賃金は一定のままであるが、後発国のそれは上昇し、したがって先発国と後発国の経済格差は縮小する。

次に、農業部門の収穫逡減を仮定すると、労働力が高い賃金を求めて農業部門から工業部門に労働力が移動すると、農業部門の賃金が増加すると仮定する場合である。これは、工業化とともに国内においては“混雑”が発生し、賃金が増加することが想定されている。前節のタイの事例では国内の賃金体系が上方にシフトしていたこととも合致する。この場合には、輸送費が低下すると、先発国の労働力シェアは上昇するものの、農業部門の労働力もある程度残る。後発国において、工業部門の労働力者シェアが低下するが、農業部門から工業部門に労働力が流出すると、農業部門の賃金が増加するた

め、農業部門の労働力はかなり残る。さらに、輸送費が低下すると、先発国の工業部門の労働力のシェアは低下し、反対に、後発国の工業部門の労働力シェアは上昇し、後発国と先発国の工業部門の労働力シェアの格差はなくなる。他方、実質賃金は、輸送費の低下とともに、先発国の実質賃金は上昇し、反対に後発国の実質賃金は低下する。このため、先発国と後発国の実質賃金格差は拡大する。しかし、輸送費がさらに低下すると、後発国は低賃金というメリットにより工業部門の労働力シェアが回復に向かい先発国のそれは低下する。この結果、先発国の賃金は一時的に低下し、後発国の実質賃金は上昇する。そして、先発国と後発国において工業労働力シェアの格差がなくなると、先発国と後発国の賃金は共に上昇する。

2. 川上・川下産業を含む国際産業分散モデル

Krugman and Venables [1995]は、輸送費の低下により一時的には、後発国の工業部門のシェアは低下するが、さらに輸送費が低下すれば、サプライヤーと市場への近接性という先発国の優位性が低下し後発国の低賃金という優位性が強まり、この結果、工業が先発国から後発国に移転し、実質賃金の国際間格差は縮小する方向に向かうということを経済的に示した。しかし、彼らが用いたモデルは、企業は労働と中間財を投入要素とし、企業が生産する工業財は中間財として他の企業により投入されることもあれば、最終財として消費されることもあるというモデルであり、したがって、先発国と後発国の2国は同じような工業財を生産できるという世界が暗黙のうちに想定されていた。しかし、現実には、先発国と後発国が同じような工業財を生産するのではなく、資本集約的な工業財は資本が豊富な先発国に立地する企業が製造し、労働集約的な工業財は労働が豊富な後発国に立地する企業が生産するという工程間分業、生産フラグメンテーションが進んでいる。実際、前章において、企業レベルの個票調査を用いた知識資本モデルにより、熟練労働力が相対的に豊富な国は本社サービス機能を担い、未熟練労働力が多い国は製造に特化するという国際間で異なる工程を行うフラグメンテーションを行っていることを実証した。輸送費が変化した場合、すなわち、経済統合が進んだ場合、集積パターンはどのように変化するのであろうか。

Amiti [2005]は、工業部門を資本集約的な上流部門と労働集約的な下流部門に分けたモデルにより分析している。Amiti [2005]のモデルでは次のように仮定している。1) 産業は資本集約的な川上産業と労働集約的な川下産業の2産業があり、2つの産業は、投入－産出の関係上の川上産業と川下産業という垂直的な関係にある。2) 川上産業は労働と資本を投入し中間財を生産し、川下産業は中間財、労働、資本を投入し最終財を生産する。3) 川上産業、川下産業とも独占的競争モデルが仮定され、両産業とも多数の企業が存在し、それぞれ規模に関して収穫逓増、差別化された製品を製造している。4) 氷塊輸送が想定され、輸入工業財に対して輸送費がかかる。5) 労働力は、国内にお

いて産業間を移動し国際間移動しない。6) 外国(先発国)は資本が豊富で、本国(後発国)は労働が豊富である。Amiti (2005)は、独占的競争モデルを仮定していることから、工業財の価格指数、賃金指数、実質賃金の各方程式は、Krugman [1991]の核・周辺モデルやKrugman and Venables [1995]のモデルのそれと基本を同一にする。農業は、議論簡略化のため収穫一定と仮定されている。

このような仮定の下で、輸送費の変化につれて国際間における集積パターンをとりまとめたのが表5である。輸送費が極めて高い場合には、労働集約的産業も資本集約的産業も労働が豊富な国にも資本が豊富な国にも立地しうる。しかし、輸送費が低下するにつれて、企業は立地の決定において市場規模と中間財の多様性を考えて立地場所を決定するようになり、市場規模が企業の立地パターンに影響を与える。

輸送費が中程度に低下した場合、先発国と後発国の2国の市場規模がほぼ同一の場合、集積のパターンはどうなるか。この場合、資本集約的な川上産業は資本が豊富で利子が低い先発国に集中することが利益の最大化になる。したがって、川下産業も輸送費がからない川上産業が立地する先発国に集中することが利益最大化につながる。

2国の市場規模に大きな違いがある場合には異なる集積パターンをとる。労働豊富な国の市場規模が資本豊富な国のそれに比べて十分に大きい場合、輸送費が中程度に低下すると、川下産業は労働豊富な市場の大きな国に集中することにより利益の最大化を実現できる。また、川上産業が川下産業に立地することにより利益の最大化を実現できるまで輸送費が十分に低ければ、川上産業も市場の大きな後発国に立地する。このことは、貿易自由化は、資本集約的な産業は資本が豊富な国に集中し、労働集約的な産業は労働が豊富な国に集中するという比較優位の原則に反して、両産業とも市場が大きな中国、インド、ブラジルに集中する可能性があることを示している。

しかし、輸送費がさらに低下すれば、資本集約的な川上産業は資本の安い先発国に立地し、川下産業が立地する後発国に中間財を輸送することにより、利益の最大化を実現できる。反対に、川下産業は労働集約的な賃金の低い後発国に立地し、中間財を川上産業が立地する先発国から輸入することにより、利益を最大化できるようになる。したがって、輸送費が極めて低ければ、川上産業は資本が豊富な先発国に集中し、川下産業は労働が豊富な後発国に集中する。

次に、賃金は輸送費の変化とともにどのようなパターンをとるのか。まず、輸送費が高い場合には、労働が豊富な国の賃金は資本が豊富な国の賃金に比べて低く、反対に、資本が豊富な国の資本利子率は労働が豊富な国の資本利子率に比べて低い。

輸送費が中間的なレベルまで下がるとどうなるか。川上産業も川下産業も2国のうちのいずれかの1国に集中するが、賃金の格差は労働と資本の生産要素に対する相対需要の変化に依存し、それは両産業が集中する国の消費に占める工業のシェアにより異なる。消費のうち農産物に対する消費が大きく川下産業の製品に対する消費が小さい場合、

労働と資本が伴に増加することはできない。川上産業と川下産業が資本の豊富な外国に集中する場合には、労働の資本に対する相対的需要が低下し賃金が低下する。反対に、労働が豊富な後発国においては労働の資本に対する需要が増加し賃金は上昇する。この結果、先発国と後発国の賃金格差は縮小する。他方、川上産業も川下産業も市場が大きい労働集約的な国に集中した場合には、資本集約的な国において労働に対する相対的需要は増加し賃金が上昇し、労働集約的な国では労働に対する相対的需要が低下し賃金が低下する。この結果、先発国と後発国の賃金格差は拡大する。消費のうち工業財に対する消費が大きい場合には、資本が豊富な先発国の労働の相対的需要は低下し、賃金格差は縮小する。

輸送費がさらに低下し、川上産業は資本が豊富な先発国に立地し川下産業は労働が豊富な後発国に立地する比較優位に基づいた立地分散が起きると、労働の相対的需要は資本が豊富な先発国では低下し、労働が豊富な後発国では増大し、先発国と後発国の賃金格差は縮小する。このことは、経済統合が進み輸送費が低下すると、日本のような先発国では賃金が低下し、中国など労働が豊富な後発国では賃金が上昇し、賃金格差が縮小することを予測している。

Amiti [2005]のモデルは、川上産業と川下産業を明示的にモデルに導入した点で、フラグメンテーションが国際間の産業集積と経済格差に時間のなかでどのように変化するかひとつの洞察を与えている。特に、アメリカを最終市場としたアメリカとメキシコのフラグメンテーションや中国やインドなど BRICS の市場を目当てにした進出が将来、国際的な産業の集積パターンにどのような影響を与えるかを考える上で有益なフレームワークであろう。

東アジア、特に、東南アジアで展開しているフラグメンテーションは、主たる最終市場は日本やアメリカなど第3国であり、自国市場の大きさとは無関係なフラグメンテーションである。このようなフラグメンテーションの国際的な産業集積パターンに与える影響はどう考えたらよいのであろうか。これは、市場規模が中立な場合であり、Amiti [2005]が市場規模同一の仮定に該当すると考えられる。すなわち、輸送費が中程度に低下すると、資本の豊富な先発国に川上産業も川下産業も集中する。しかし、輸送費が十分に低くなれば、川上産業は資本が豊富な国に立地し、川下産業は賃金が安い国に立地する。多地域モデルに拡張して考えれば、このことは東アジアにとっての重要なインプリケーションを持つ。例えば、日本が最も川上の産業に特化し、シンガポールが川中産業に特化し、タイが輸出産業の川下工程に特化し、さらに東アジア地域全体で輸送費が低下すれば、さらに工程が分化し、労働集約的な工程はベトナム、カンボジア、ラオスなどの後発国に移転する可能性があるということになる。

もちろんこれら空間経済学の分析結果は、全ての工業財の価格は一定という独占的競争モデルが仮定されていることに留意する必要がある。地域の工業物価指数が異なるの

は生産地から消費地までの距離により輸送費が違ってくるためである。現実には、企業が生産する工業財の価格は一様ではない。価格、付加価値が高い工業財もあれば、価格の低い工業財もある。付加価値の高い財については高賃金のところでも製造できるが、付加価値の低い工業財であれば、それに見合った低賃金のところでしか生産できない。現実には、この結果、例えば、高級財は日本で製造し、中級財はシンガポールで、そして低級財はタイや中国で生産するというフラグメンテーションが水平的（製品間）であろうと垂直的（工程間）であろうと発達する。

3. 東アジアの国際間経済格差

それでは、国際間における工業部門の集中状況と所得間格差は、実際にはどのようなになっているのであろうか。Krugman and Venables [1995]は、国際間における工業部門の集中状況を分析する際に、工業部門の労働力を λ_i 、農業部門（工業部門以外）の労働力を $1 - \lambda_i$ と定義している。この議論のフレームワークに沿った形で国際間における工業部門の集中状況を見るためには、産業に占める製造業の雇用比率を国際比較することが必要である。工業ではなく製造業部門としたのは、Krugman and Venables [1995]の工業部門は収穫逓増を仮定した部門であり、建設部門は収穫逓増を想定した部門に含めるべきではないと考えたからである。また、雇用統計は利用可能な統計が限られているという弱点がある。雇用統計の利用可能性の問題を補強するため、製造業部門の雇用比率に加えて付加価値比率を観察することにする。また、輸送費の代理変数として、時間を考える。輸送費は時間の経過とともに減少していると考えられるからである。この仮定により、製造業部門の雇用比率と付加価値比率を時系列でどのように変化しているかを観察する。

図5に見るように、東アジアでは、製造業の雇用比率（製造業が産業全体に占める雇用比率）が高い国では低下傾向を示し、低い国では上昇傾向が見られる。すなわち、製造業雇用比率で見る限り、製造業の集積は国際間で分散の方向にある。

図6は、同様に、製造業部門の付加価値の対GDP比をとったものである。製造業部門の付加価値比率高い中国では低下し、逆に低いタイ、マレーシアでは上昇している。また、ベトナムの製造業付加価値比率は1980年代後半から1990年代前半にかけて低下したが、その後上昇に転じている。また、ラオスの製造業部門の付加価値比率も上昇している。すなわち、製造業の集積は国際間では縮小の方向にある。

産業集積のパターンは、理論が予測するように、時間の経過とともに、東アジアでは均一化の方向にあることが観察された。それでは、実質賃金は国際間ではどのような傾向を見せているのであろうか。そこで、国際間経済格差の状況を分析するため、実質賃金を観察する。賃金については、雇用統計と同様、時系列で比較するにはあまりにも欠損値が多い。そこで、実質賃金の代理変数として一人当たり名目GDPを用い消費者物価

指数(2002 年=1)でデフレートして一人当たり実質 GDP を実質賃金の代理変数として用いることにする。Krugman and Venables [1995]は基準国を 1 として輸送費の低下とともに一人当たり実質所得がどのように変化しているかを分析している。これに従い、基準国として日本の一人当たり実質所得を基準 (=1) とし、対象国の一人当たり実質 GDP の相対値の時系列の変化を観察する。

図 7 に見るように、1980 年代前半には、一人当たり実質 GDP は日本に対して(日本=1) 各国とも大きく低下している。しかし、1980 年代後半以降、一人当たり実質 GDP 相対値のパターンには大きく変化する。例えば、シンガポールの一人当たり実質 GDP の相対値は 1988 年を底に上昇に転じている。このころ、プラザ合意を契機に円高が進展し、日本企業は円高により不利になった産業を東南アジアに急速に移転した時期であり、日本企業が最初に向かったのがシンガポールであり、シンガポールは直接投資・輸出主導型の成長を達成した。韓国の一人当たり実質 GDP は 1998 年のアジア通貨危機以降上昇傾向が定着した。また、マレーシアの一人当たり実質 GDP は、日本に対し 1999 年以降緩やかな上昇傾向にある。同様に、タイの一人当たり実質 GDP も、2001 以降は緩やかな上昇に転じている。以上のように、東アジアの一人当たり実質 GDP は、日本を基準とすると、全体としては上昇傾向にあり、国際間の実質賃金格差は縮小に向かっている。

アジアの国際間経済格差は縮小の傾向にある。例えばアジアの一人当たり所得のランクカーブは 2000 年と 2007 年を比較すると、明らかに緩やかになっている。しかしながら、一人当たり GDP には東アジア域内において依然として大きな格差がある。オーストラリアや日本と、カンボジアとの格差は 100 倍近い差がある。タイと CLMV 諸国との間にも大きな所得間格差が存在する。(図 8 参照)。

第 4 節 むすび

東アジアでは、ASEAN 域内の貿易を自由化する AFTA が先発 ASEAN6 カ国において 2010 年に実現し、ASEAN・中国 FTA、ASEAN・韓国 FTA、ASEAN・日本 FTA、そして ASEAN・CER (オーストラリア、ニュージーランド) FTA が関税削減を開始している。東アジアは、これら経済統合が進んだ場合、どのようなのであろうか。

この問題を考えるにあたり、経済統合は、関税削減だけでなく貿易円滑化、さらにはサービスの自由化まで含むと設定する。この結果、東アジアでは国際間の輸送費が大幅に低下すると想定する。また、国内では外資がインフラ事業、物流サービス事業に参入しやすくなり、国内でも輸送費が低下すると設定する。

このような設定のもとでは、核・周辺モデルの予測通り、輸送費が低下すると、工業化に成功した東アジアの国々、この中にはタイやインドネシアの ASEAN 諸国、さらには中国が含まれるが、こうした国では産業の大都市集中がさらに強まると予測される。ま

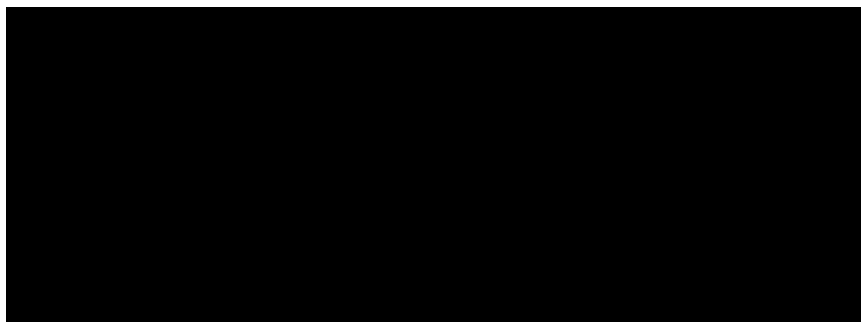
た、大都市における労働需要の増加から、国内賃金が上昇圧力を強め、国内賃金の平準化が進むと予測される。賃金の上昇と国内賃金の平準化により、産業の国際分散力が強まる。

他方、工業化が遅れている国、ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマーでは、関税削減、国境における通関処理の迅速化、外国企業のインフラ事業投資、物流サービス投資、観光事業参入などにより、先発国と後発国との2地点間を輸送する輸送費が低下する。また、後発国内における輸送費が低下すると想定する。この結果、後発国においても比較的人口が集中している都市を中心に工業化が進展し産業の一極集中傾向を示しながら、産業が後発国に集積し、後発国における工業化シェアは上昇する。他方、後発国の賃金も上昇し、先発国と後発国との賃金格差、所得格差は縮小する。

先発国が日本、後発国が韓国と想定すれば、日本と韓国の格差はますます縮小する。また、先発国が日本、韓国、後発国がタイや中国とすれば、東アジアの経済統合が進展すれば、日本や韓国にはより資本集約的な産業が集中し、後発国のタイと中国では労働集約的な産業が集中する。あるいは、先発国がタイや中国、後発国がカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの CLMV 諸国であれば、タイや中国には相対的に資本集約的な産業が集積し、差別化が難しいどこでも作れる製造製品が後発国の CLMV 諸国に集積を始める。したがって、東アジアでは、後発国が先発国を追いながら雁行形態的な発展を遂げると予測できる。

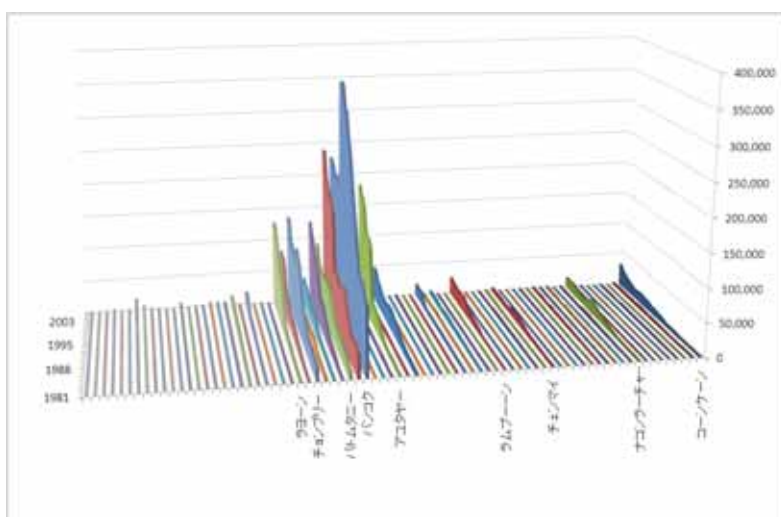
東アジアには依然として大きな国際間経済格差が存在するが、東アジアの国々が国際分散力を上手に利用すれば、賃金の低い国に新規投資が行われ国際間の経済格差を是正でき、経済統合と経済格差の縮小の同時達成は可能である。

表 1. 核一周辺モデル（労働が域内を移動する国内モデル）



(出所) 筆者作成。

図 1. タイ県別製造業付加価値(実質 1988 年価格、1981-2006)



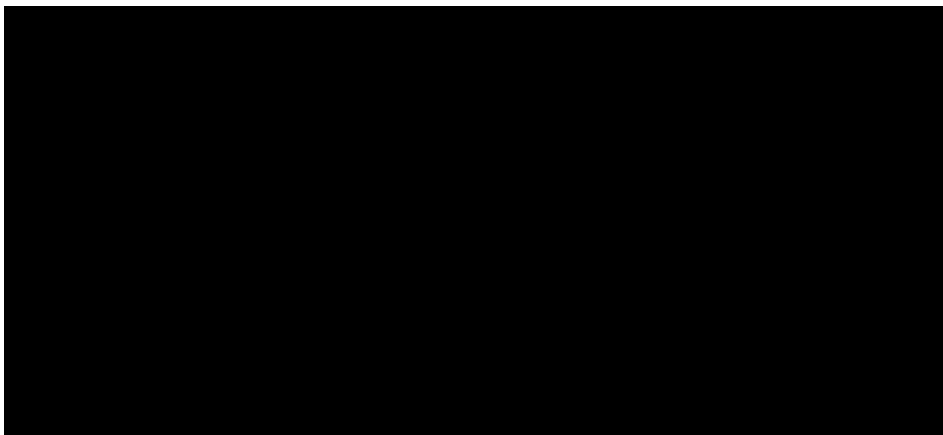
(出所) National Economic Social Development Board, Gross Regional Product of Thailand, 2006.より作成。

表 2 タイ事業所数割合（経済活動別及び地域別、2006 年、％）

就業人数	バンコク	周辺	中部	北部	東北	南部	合計
自動車及びオートバイ販売・修理	10.0	7.4	19.2	18.4	29.7	15.4	100.0
卸売り	28.1	8.6	11.8	13.4	17.1	21.0	100.0
小売り	12.9	7.8	17.4	18.0	28.3	15.6	100.0
ホテル及び飲食	14.1	8.0	19.1	18.7	20.6	19.5	100.0
不動産	29.1	21.4	15.2	13.5	12.6	8.1	100.0
コンピューター関連	24.9	9.6	10.9	19.1	19.8	15.7	100.0
機械設備のレンタル	19.2	8.8	14.5	17.2	22.9	17.3	100.0
娯楽	17.1	10.4	17.0	16.9	22.8	15.8	100.0
製造業	9.2	5.7	10.2	20.1	46.8	8.0	100.0
建設	13.1	8.5	10.6	17.5	34.0	16.3	100.0
輸送	8.1	5.3	10.9	19.5	39.6	16.5	100.0
病院	6.8	5.1	20.9	16.0	41.2	10.0	100.0
産業合計	13.5	8.0	15.5	18.2	30.3	14.5	100.0

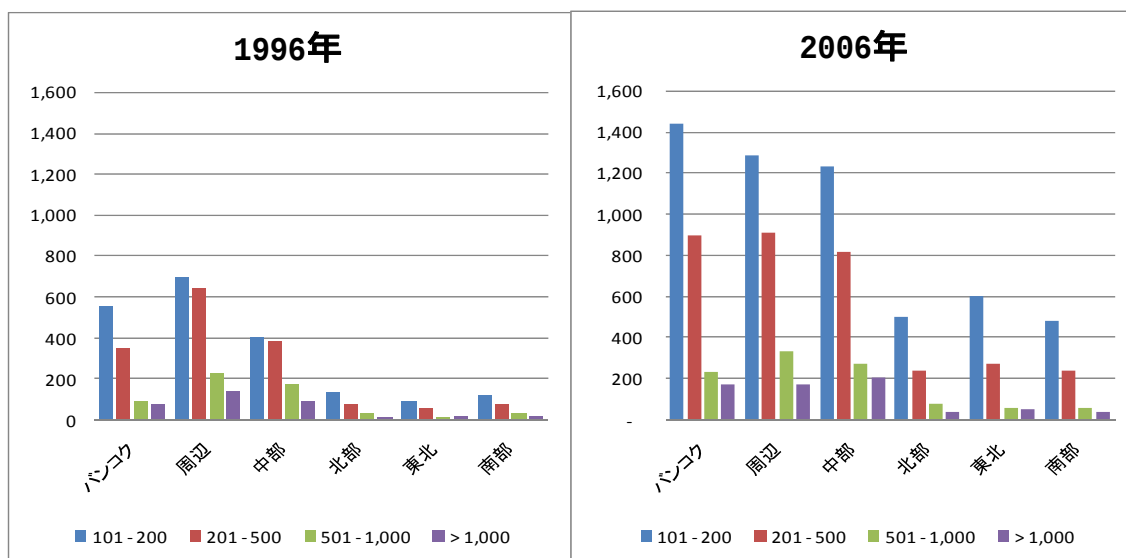
（出所）National Statistical Thailand, Industrial Census, 2007 より作成。

表 3 タイ就業者数で見た規模別及び地域別事業所数(2006 年)、％



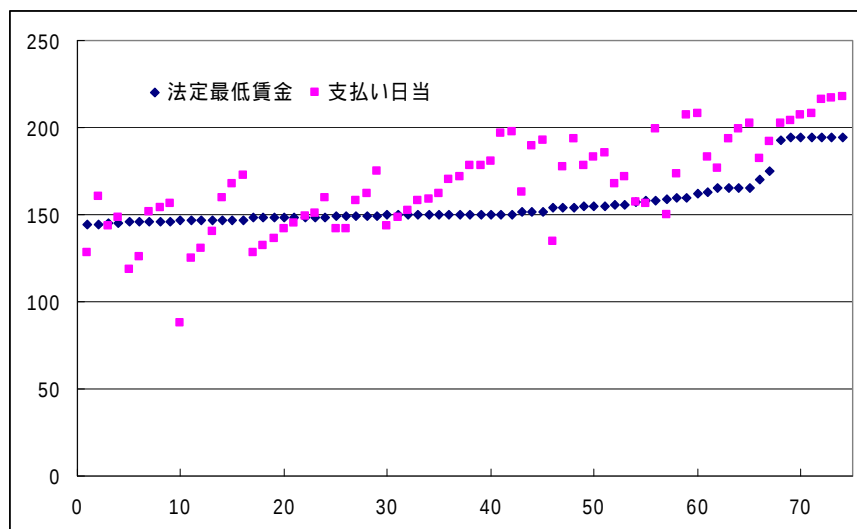
（出所）National Statistical Thailand, Industrial Census, 2007 より作成。

図 2. タイ地域別就業者数規模別事業所数(1996 年、2006 年)



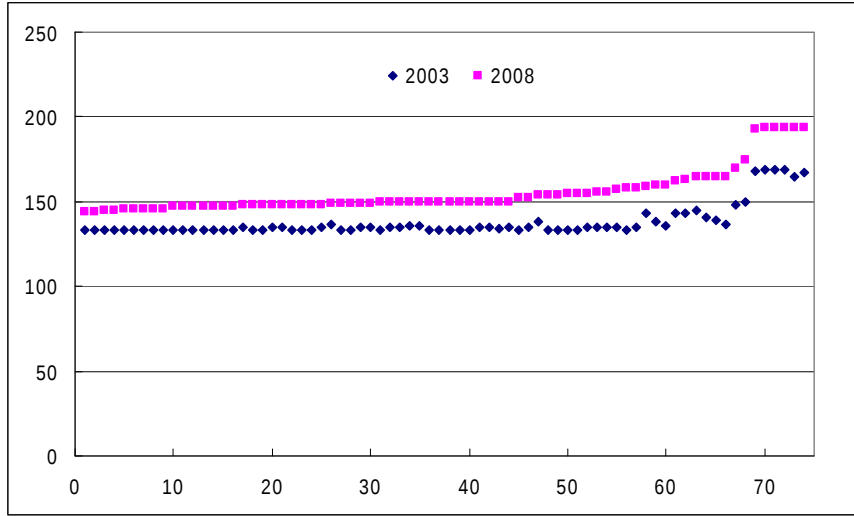
(出所) National Statistical Thailand, Industrial Census, 1996 及び 2007 より作成。

図 3 タイの法定最低賃金 (2008 年) と支払い日当 (2002 年) 単位はバーツ/日



(出所)最低賃金は Bank of Thailand Key Economic Indicators、賃金日当は Department of Labour Protection and Welfare, Ministry of Labour より作成。

図 4 タイの法定最低賃金（2003 年と 2008 年の比較、単位はバーツ/日）



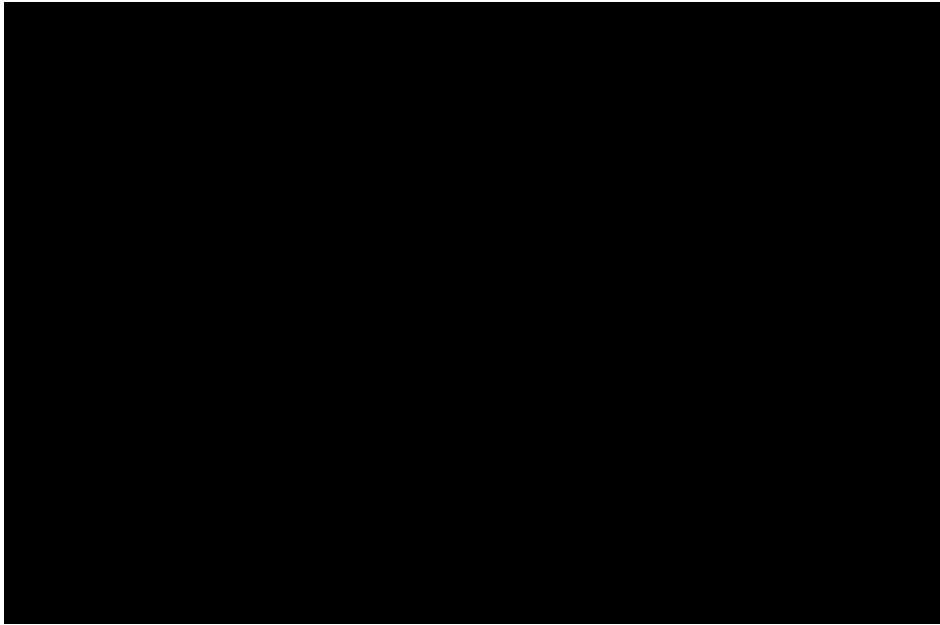
(出所)最低賃金は Bank of Thailand Key Economic Indicators より作成。

表 4 国際間モデル（労働は国際間を移動しない、工業財支出シェア>0.5）

[Redacted Table Content]

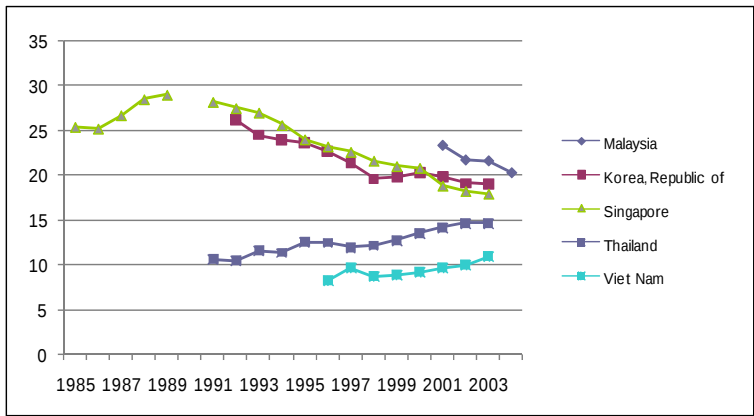
(出所) 筆者作成

表 5. 輸送費と工業の集積、賃金格差



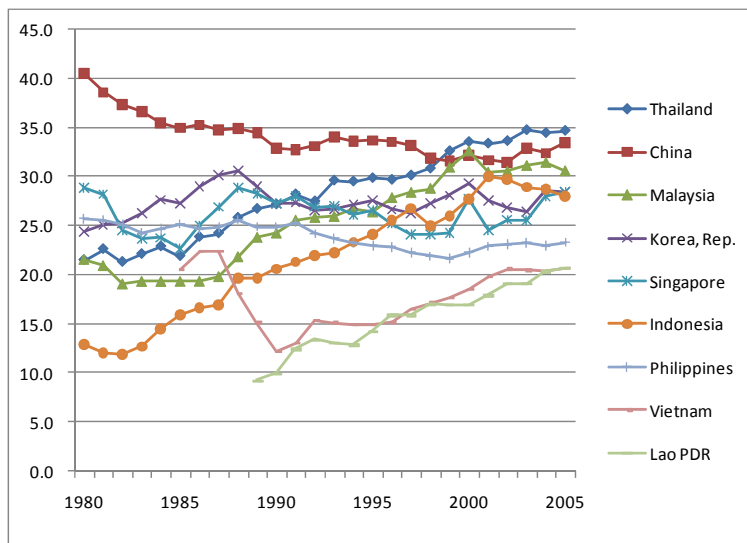
(出所) Amiti (2005)より筆者作成。

図 5. 東アジアの製造業部門の雇用比率の変化（1980-2004 年）



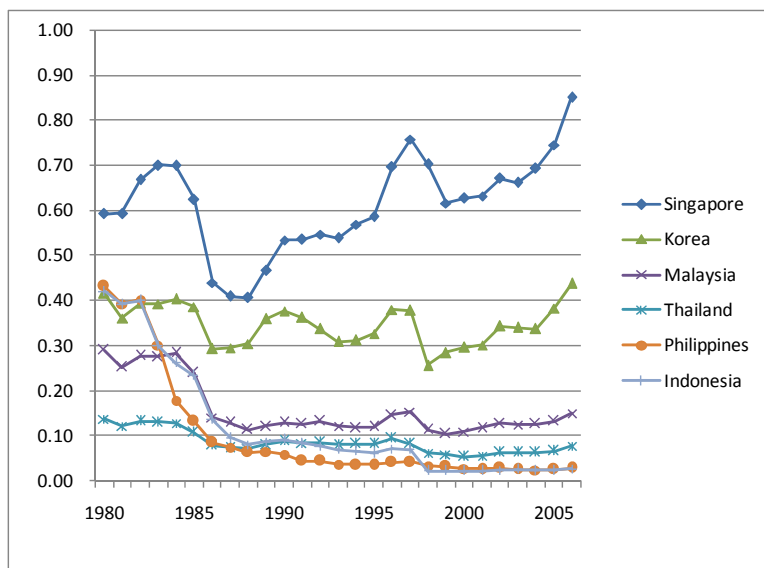
(出所) ILO, Key Indicators of the Labour Market, 4th edition, 2005 より作成。

図 6. 東アジアの製造業部門の GDP 比率の変化 (1980-2005 年)



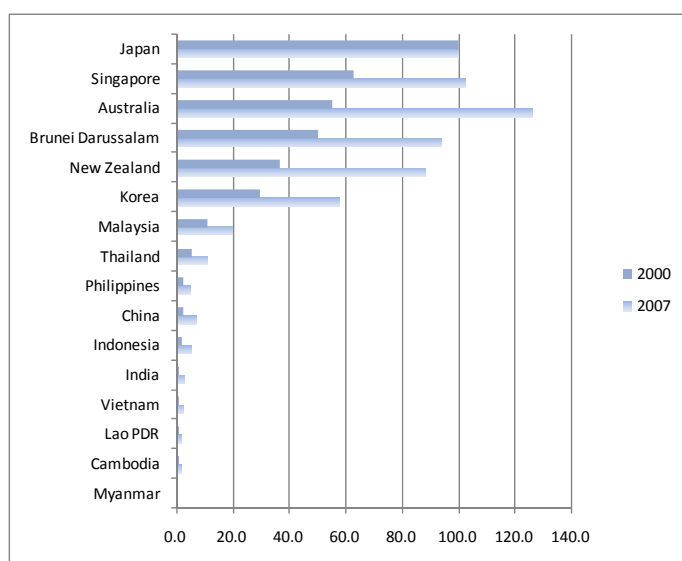
(出所) World Bank, World Development Indicators 2007.

図 7. 東アジアの一人当たり実質 GDP パターンの変化 (1980-2006 年)



(出所) International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April 2008、及び International Monetary Fund, International Financial Statistics CD-ROM より作成。

図 8. ASEAN+6 の一人あたり GDP ランクの 2 時点間比較(2000 年、2007 年)



(出所) International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April 2008 より作成。