

第4章 東アジア地域統合が福岡に与える影響についての空間経済学的解釈

1. はじめに

本章の目的は、東アジア地域統合が福岡経済に与える影響について、経済学理論に基づいた分析を行うことである。地域統合は、理論的にはどのように解釈され、またどのような経路を通じて地域の経済に影響するのであろうか。このような疑問に対し、極めて有効な分析ツールとなるのが空間経済学と呼ばれる経済理論である。本章ではこの空間経済学についてまず概説をおこない、その後この理論を用いて東アジア経済統合が福岡県経済に与える効果について理論的な検討を行う。そして最後に、実際のデータを用いた分析を紹介することによって理論的帰結の実証的妥当性についての議論を行う。

2. 空間経済学

ここではまず空間経済学についての概説を行う。現実の経済活動の空間分布は極めて不均質であり、例えば現在の日本の人口の1/4以上は東京都市圏に住んでいる。空間経済学とはこのような不均質な経済活動の地理的分布を分析するための経済学の一分野であり、1980年に発表されたクルーグマン（Paul Krugman）の論文（Krugman, 1980）を嚆矢として、特に1990年代を通じて劇的な発展を遂げた分野である。この1990年代における空間経済学理論の発展の現実的な動機付けとなったのが実は地域統合であった。当時ヨーロッパはECからEUへと地域統合の度合いをまさに深化させつつあり、単なる関税同盟の枠組みを超えて、労働者や資本移動の自由化を保証する単一市場へと、より深い地域統合へ向けて変革するただ中にあった。このような地域統合の深化はこれまでにないものであり、これがヨーロッパ各国・各地の経済に与える影響を分析することは当時最も重要な課題のひとつであったのである。その際の最も重要な論点のひとつとして、域内各地域の経済は、地域統合によってどのような影響をうけるのかというものがあった。例えば統合によって資本・労働移動が自由になると、ロンドンやパリといった大都市はますます労働者を引きつけ巨大化し、それに対し、その他の都市は縮小していくのかもしれない。それとは逆に、大都市が縮小し、逆に地方都市の活性化が進むのかもしれない。あるいはロンドンやパリといった大都市の間で激しい競争が生じ、ロンドンは成長するが、パリは縮小するといったことが生じるのかもしれない。このように、地域統合が深化するにつれて、域内各地の地域経済がいかなる影響を受けるのかということについての分析が当時非常に強く求められていたのである。空間経済学は、このような現実の要請に応えるかたちで90年代に理論の劇的な発展を遂げたのである。つまり、空間経済学とは地域統合が劇的に進む現実からの要請をうけて発展した理論であり、まさに地域統合が地域経済に与える影響を分析するのに適切な経済学ツールということができるのである。

では、この空間経済学とはいったいどのようなものなのであろうか。空間経済学理論が導き出した最も重要な結論の骨子をごく簡単にまとめると、以下のようなものとなる。いま仮に人口や土地の広さなどがまったく等しい二つの地域があったとしよう。さらに、生産すれば生産するほど生産コストが安くなるという「規模の経済」と、地域間の財の輸送に必要な「輸送費用」、そして土地に強く縛られない「移動が容易な産業部門」（通常は工業部門を考える）が存在するとする。理論に基づく、これら3つの要素の絡み合いかたによっては、このまったく対象な二つの地域において、この「移動が容易な産業部門」は一方の地域だけに集中して立地することが起こりうるというのである。つまり、全く対象な二つの地域があったとしても、規模の経済が十分に大きく、工業部門が十分に発展し、輸送費用が十分に下がった経済においては、一方の地域は工業部門を一身に集める産業コアとして発展するのに対し、一方は工業部門を誘致できず、いわば辺境となってしまうという、極めて偏った産業の空間分布が生じることが理論によって明快に示されたのである。

この理由について極めて直観的に解釈するには、クルーグマンの著書（Krugman 1991）で提案された簡略化された空間経済学のモデルに倣って、ある企業の販売・立地戦略を例にとりあげて考えるのがよいであろう。いま全く同質の二つの地域があり、その二地域で財の販売を行いたい企業が存在するとする。ただし、生産のためには工場を建設する必要がある、工場を一軒建設するために固定費用がかかるとする（規模の経済）。また、この世界には財の輸送費用が存在し、地域間をまたいだ財の販売には輸送量に比例した輸送費用がかかるものとする。以上のような設定は図1に示される。

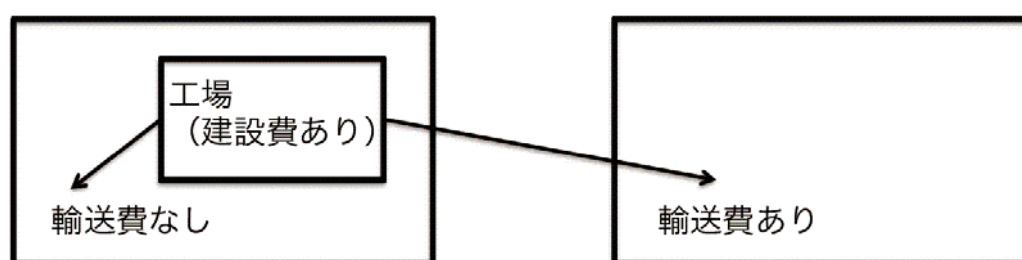


図1 問題のコンセプト

この企業の戦略は、「両方の地域に工場を建設することで、二軒分の工場建設費は支払うが、全く輸送費用をかけずに財をそれぞれの地域に販売する」という戦略か、それとも「一方の地域にのみ工場を建設することで建設費を節約し、代わりに他地域への販売時は輸送費用を支払う」という戦略のいずれかであると考えられる。輸送費用が高いとき、あるいは工場建設費用が安いときは、両方の地域に工場を建設して、輸送費用をかけずに財を販売するのが最適な戦略であろう。それに対し、輸送費用が十分下がり、かつ規模の経済が十分に大きくなった場合、一方の地域だけに工場を建設し、二地域分の財を規模の経済を活かして一度に安く大量生産し、

一方の地域には安い輸送費用を支払って財の販売をおこなうというのが最適となるであろう。実はこのときに企業集積が生じるのである。この場合、この新規参入企業は、二地域のうちいずれかを選択して工場を建設するであろう（この企業にとっては、どちらに工場を建てても利潤は全く同様なので、どちらに工場を建てるか、もしかしたらサイコロで決めるのかもしれない）。ここで、工場労働者は同時に財の消費者であるということを考えると、新たに工場が立地した地域には、そこで働く労働者が立地し、その労働者による消費の増大が生じる。さらにここで、続いて新規参入をしようとする企業を考えよう。この企業としては、一方のみに工場を設置するなら消費者が多い地域に設置した方が、その分輸送費用を節約できるので、先に新規工場建設があった地域に工場を建設するであろう。この新たな工場建設は新たな労働者を呼び込み、それがまた消費を増大させる…。といった正の連関効果が生じることによって、一方の地域はますます産業部門を呼び込み成長するのである。このような正の連関効果を生じさせるために必要なのが、低い輸送費用、大きな規模の経済、そして十分大きな工業部門であったというわけなのである。

もちろん現実の経済はここまでの単純化ができるわけではないが、産業の空間分布にとって、規模の経済、移動可能な産業部門、そして輸送費用が本質的に重要であることを示したこの空間経済学の基本モデルは極めて重要であり、このような基礎的なメカニズムを保持しつつ、現実の経済活動の地理的分布を記述するためのより現実的な設定を取り込むといった方向で、空間経済学はその分析を精緻化し、発展してきたのである。

3. 空間経済学に基づいた地域統合の影響についての理論的予測

ではこの空間経済学を用いて地域統合が福岡県経済に与える効果はいかにして分析されるのであろうか。この節では地域統合が福岡県経済に与える影響についての空間経済学的観点からの理論的分析によって予測を与える。

この空間経済学の理論の中で、特に実際のデータを用いた分析を行う際に極めて重要な概念に、市場近接性というものがある。本報告書が対象とする地域統合もこの市場近接性の概念によって分析が可能であり、本節ではこの市場近接性の概念から地域統合を理論的に解釈する。

市場近接性とは、極めて直観的にいうと、ある地域Aに注目したときに、その地域に立地する企業が直面する全ての需要規模のことである。具体的な定義について以下の図2を参照しつつ解説を行う。いま、各円A, B, C, Dはそれぞれ地域を表すものとし、その円の大きさが、その地域における需要規模を示しているとしよう。また、各円を繋ぐ矢印は、その向きに財の取引が行われていることを示し、さらにその長さは各市場間の「広義の」輸送費用を示しているとしよう。通常の場合、輸送費用の大きさは、市場間の距離に比例していると考えられるので、この矢印の長さは同時に地理的距離を表しているとも解釈できよう。ここで、地域Aにおける市場近接性とは、地域Aに立地する企業がアクセス可能な全ての都市の需要の大きさ（円の大き

きさ)を、その需要にアクセスするために必要な輸送費用(矢印の長さ)で割り引いたものの合計と定義される。いわば、地域Aに立地する企業の直面する「実質的な」市場規模が市場近接性と定義されるのである。

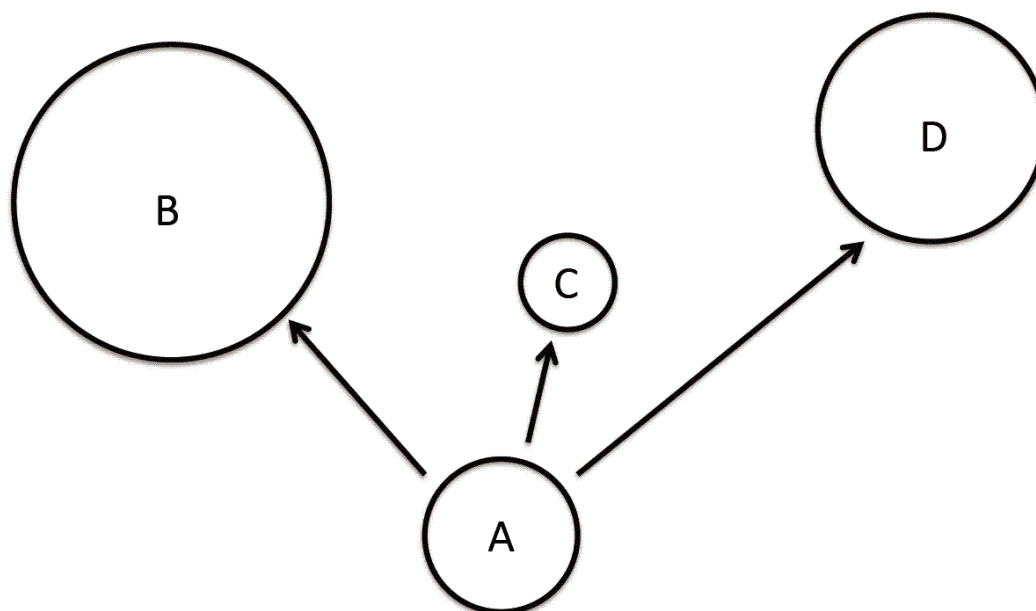


図 2 市場近接性の概念図

この市場近接性は、地域の経済発展にとって正の効果をもたらすことが理論的に示されている。つまり、地域Aの市場近接性が大きいならば、地域Aの経済発展の程度は高くなることが理論的に予測されるのである¹⁰。

ところで先ほど括弧付きで示した「広義の」輸送費用とはどういうものであろうか。地域統合について考察する際は、単純な輸送コストではなく、より広い概念で輸送費用を捉えることによって、極めて明快にその本質的な意義を捉えることができるようになる。ここでの「広義の」輸送費用とは、単純な輸送コストのみではなく、ある地点で生産された財を、ある地点で販売するためにかかる全ての費用(必ずしも金銭的なもののみが含まれるとは限らず、例えば時間費用などもそれに含まれると考えられる。あるいは国際的な財のやりとりを考えるのであれば、言語・慣習の違いなどもこれに含まれると考えられる)が含まれるものであると考える。その中でも特に地域統合の文脈で重要なのは関税や通関手続きなど、財が国境を超える際に必要な諸費用であろう。つまり、国境を超えた財のやりとりには通常の輸送コストに加えて関税、通関手続きなどの費用がかかる。地域統合とは、まさにこの部分の輸送費用を劇的に減少させるものであると解釈できる。つまり、地域統合を空間経済学的観点で解釈するならば、それが

関税引き下げ、通関手続きの簡略化等によって、統合された地域間の輸送費用（これ以降、本文の煩雑さを避けるため、輸送費用とは全て広義の輸送費用を表すものとする）を劇的に減少させることがまさに本質的な効果なのである。

さらに、地域統合による輸送費用の減少は地域ごとに異なった影響を市場近接性に与える。このことが、地域統合が地域経済に与える効果を分析する上でもう一つ極めて重要な点である。ここで図3を用いて地域統合と市場近接性との関係について示す。

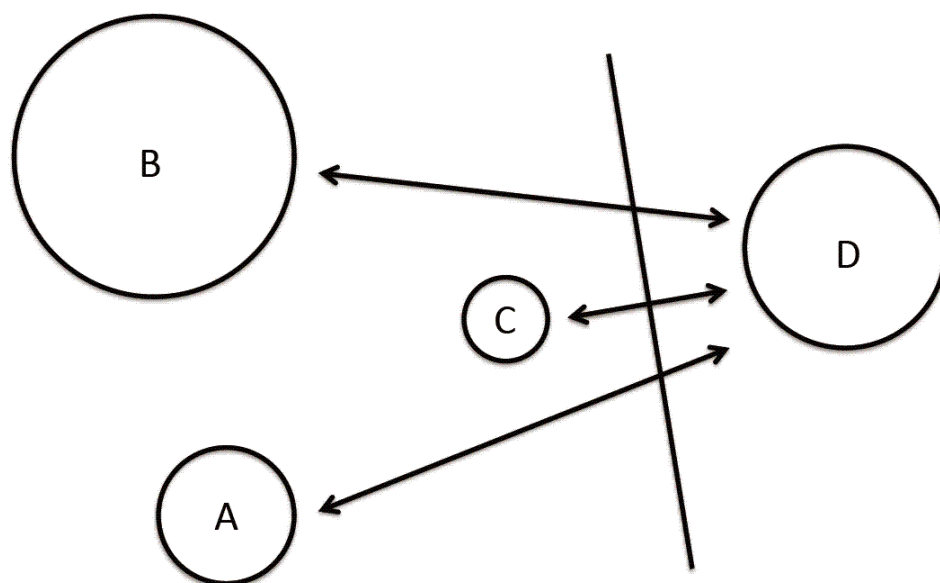


図3 経済統合と市場近接性

いま、図3において地域A, B, Cは同一の国に属しており、地域Dは外国であるとする。現状地域統合がなされておらず、貿易に高い関税がかけられており、両国間の財のやりとりには極めて高い輸送費用がかかっているとすると、ここで両国が地域統合を行い、関税を撤廃した状況を考える。このとき、左側の国に注目すると、全ての地域A, B, Cは新たに市場Dへの近接性を得ると解釈できる。新たに近接性を得た市場Dの名目的な大きさ（円の大きさ）はA, B, Cの全地域にとって共通である。しかし、その実質的価値がこれら3地域では全く異なる点が重要である。つまり、地域A, Bは地域Dと地理的に離れており、関税が除かれたとしても、そもそも市場まで財を輸送するために高い輸送費用がかかるため、地域Dの実質的な市場価値は極めて割り引かれている。それに対し、地域Cはその地理的な近接性ゆえ、地域Dの実質的な市場価値が極めて高く、関税削減によって地域Cは、地域Dの市場から極めて高い近接性を得られるのである。

まとめると、地域A, B, Cは、名目的には全く同じ大きさの市場への近接性を得たのである

が、その輸送費用の違いによってその実質的価値が異なっていた。地域 A, B は高い輸送費用によって割引かれるため、統合による市場近接性上昇効果が乏しいのに対し、地域 C はその地理的近さゆえ、統合による市場近接性上昇が相対的に大きくなるのである。

このような輸送費用の解釈と、市場近接性の定義、そして市場近接性と経済発展との理論的關係という 3 つの要素によって地域統合が福岡県経済に与える影響は以下のように解釈できる。つまり、東アジア地域統合によって関税等が撤廃され、日本と東アジア諸国との輸送費用が減少することで、日本の各地域は名目的には一律に東アジア市場への近接性を得ることとなる。しかし、地理的距離を含めた輸送費用による割引が存在することにより、東アジアに地理的に近い北部九州地域はその他の地域に比べて輸送費用による割引率が低く、実質的な東アジア市場からの近接性の上昇が、その他の地域に比べて大きいことが予想される。この市場近接性の上昇効果を通じて、東アジアの地域統合は、特に北部九州地域にとって大きな経済発展の機会を与えるものと予想されるのである。

4. 東アジア地域統合と福岡県経済との関係についての実証的検討

では果たして前節の理論的な予測は実際に成立するのであろうか？中島による研究 Nakajima (2008) はこのことについて一つの示唆を与える研究といえる。この節では、この Nakajima (2008) の研究を紹介することで、東アジア地域統合の効果について、実際のデータに基づいた統計的観点からの検討をおこなう。

Nakajima (2008) は、東アジアの中でも特に朝鮮半島との関係に注目して分析を行った研究であり、以下のような直観的アイデアに基づいて分析されたものである。現在韓国と北朝鮮となっている朝鮮半島は 1910 年の日韓併合によって日本の植民地となり、日本との間に政治的・経済的統合が行われた。つまり 1910 年以降、日本・朝鮮¹⁾両国はいわゆる経済的に統合された状況であったと考えることが可能である。その後 1945 年の日本の太平洋戦争敗戦によって朝鮮は日本の統治から独立を回復し、経済的に統合された状況も終了したと解釈できる。この日本の敗戦に伴う朝鮮の独立は、いわば「経済分断」といえ、これはつまり経済統合の逆の状況が起きたものであると解釈できるのである。つまり、日本と朝鮮との関係は、1910 年から 1945 年までは経済統合された状況といえ、それに対し、1945 年以降は再び分断された状況であると考えられるのである。Nakajima (2008) は 1945 年の経済分断に注目し、この経済分断が日本の地域経済に与えた効果について定量的に分析した研究である。つまり、この経済分断についての研究の結果を再解釈することで、その逆の状況である、経済統合が起きた場合の効果を推測することが可能となるのである。

前節の議論に基づくと、朝鮮との経済分断は、日本の全ての地域にとって名目的な市場アクセスを失わせるものであったと考えられる。つまり、1945 年以降、日本の全ての地域は朝鮮半島市場への自由なアクセスを失ったと考えられるのである。しかし、各地域の市場近接性にと

って、実質的な朝鮮市場の価値は地理的に近接する西日本地域では非常に高かったのに対し、その他の地域では、その輸送費用による割引によってそれほど高くなかったと解釈される。従って、朝鮮経済との分断によって、相対的に多くの市場近接性を西日本地域は失い、その結果、他の地域に比べて戦後の経済成長が鈍っていたことが予想されるのである。Nakajima (2008)はこのようなストーリーを実際のデータによって示した研究である。

まず、当時の日本と朝鮮の経済はどの程度関連しており、また経済分断のショックがどの程度であったのかということを確認しよう。図4は日本と朝鮮との間の貿易量についてのグラフである。

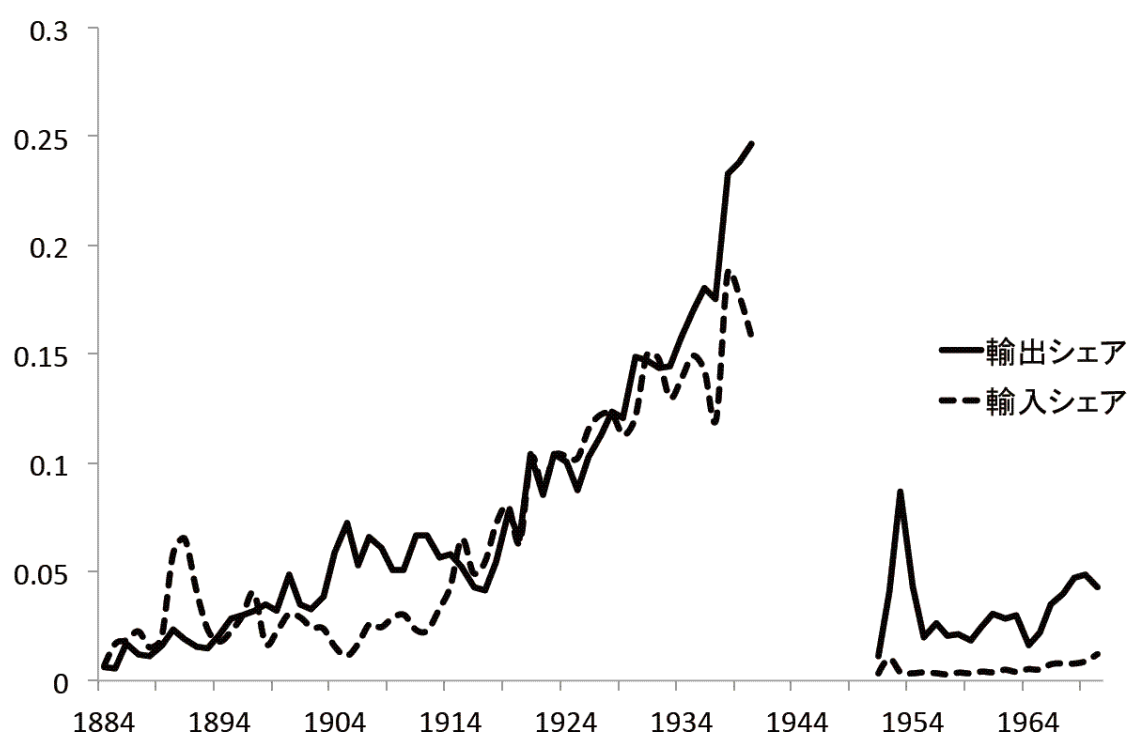


図4 日本の総貿易額における日朝間貿易シェア

(出所：Nakajima, 2008 のデータを元に筆者作成)

この図における実線は日本の全ての輸出額に占める朝鮮への移出額のシェアを、点線は、日本への全ての輸入額に占める朝鮮からの移入額のシェアを示している。まず興味深いことに、日韓併合の1910年を境に輸入シェアが先行する形で輸入・輸出シェアともに急激に上昇している。1941年時点で、日本の総輸出額に占める朝鮮への輸出シェアは25%とまでなっており、当時の日本経済にとって朝鮮経済が極めて重要な役割を果たしており、また経済的に統合されつつあるすがたがうかがえるといえる。それに対し、戦後その輸入・輸出シェアは激減し、いずれも日韓併合以前と同様5%以下の水準となっている。

つまりこの図からも明らかなように、日韓併合を機に、日本と朝鮮の経済関係は急激に統合され、また日本の第二次世界大戦敗戦を機に、統合されつつあった両国の経済関係は急激に分断されたのである。

モデル分析によって、経済分断（統合）は分断（統合）の境界に近い地域において顕著な影響を持ち、境界から離れるにつれて、高い輸送費用に割り引かれることにより、その効果が減衰することが予想された。本節では、この予想を実際のデータによって検証する。

ここでは Difference in Differences (DD) 分析という手法によって分析を行う。これは政策評価の実証分析などで良く用いられる手法なのであるが、サンプル全体を、政策を受けたグループと受けなかったグループに分割し、それぞれのグループの政策前後のパフォーマンスを比較することで、その政策について定量的な評価を与えるというものである。前者の政策を受けたグループのことを通例でトリートメントグループと呼び、その比較対象となる後者のグループのことをコントロールグループと呼ぶ。

では、この経済分断の定量的評価を行う際のトリートメントグループとコントロールグループとはいったいどのようなものなのであろうか。再度理論に戻ると、経済分断は国境に近い地域についてはその市場近接性の減少を通じて経済成長に負の効果を与えるのに対し、国境から一定以上離れた地域については相対的にほとんど影響を与えないということが導かれた。この理論的帰結に基づくと、国境に近く、経済分断の影響を大きく受けたと思われる地域をトリートメントグループにし、これらの都市と、国境から一定以上離れており経済分断の影響をそれほど大きく受けなかったと思われる都市をコントロールグループにして比較するのが一つの戦略として考えられる。ここで直観的な分かりやすさのため、国境に近いトリートメントグループの都市を、国境都市と呼び、その他コントロールグループの都市を非国境都市と呼ぶことにする。これら国境都市と非国境都市の経済分断前後の経済成長率を比較することで、経済分断が地域の経済成長に与えた効果を定量的に評価できるのである。

具体的な国境都市の設定の仕方であるが、Nakajima (2008) では、当時の日朝貿易において朝鮮半島の最重要都市であった釜山からの距離によってその設定を行った。彼は釜山から 400km 以内の日本の各都市を国境都市とし、その他日本の全ての都市を非国境都市として分析を行った。図 5 は日本と朝鮮半島の地図であり、円は釜山を中心として 400km のものである。従って国境都市とはこの地図において円に含まれる日本の都市ということとなる。もちろん福岡県の都市は全て国境都市に含まれている。



図5 日本及び朝鮮半島地図と国境都市の範囲
(出所：Nakajima, 2008 のデータを元に筆者作成)

Nakajima (2008)はこのような設定の元で、各都市の人口規模をその経済発展の代理変数として用い、国境都市と非国境都市の人口成長率を、1945年の経済分断前後で比較することで、経済分断の定量的評価を試みた。

図6は、国境都市と非国境都市の人口成長のトレンドについて比較したものである。実線は各年における国境都市の総人口を、1925年が100となるように基準化したものである。点線は、同一の指数を非国境都市の総人口について作成したものである。

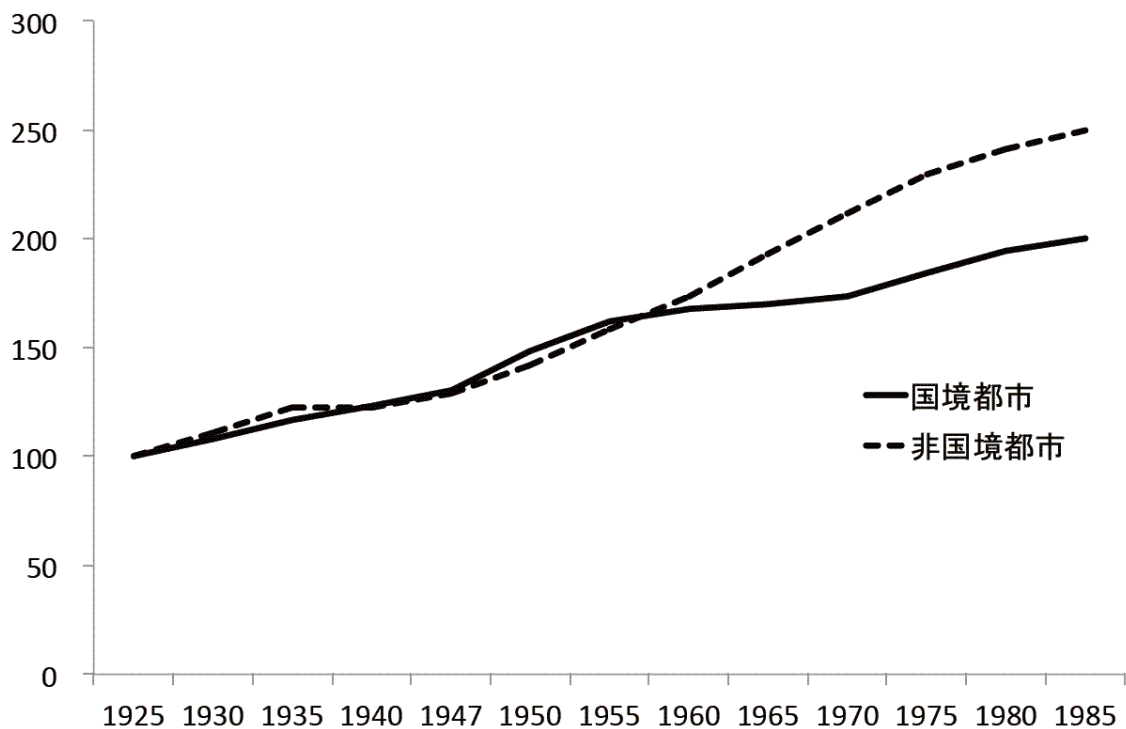


図6 国境都市と非国境都市の人口成長

(出所：Nakajima, 2008 のデータをもとに筆者作成)

まず、国境都市と非国境都市とでは、戦前において人口成長のトレンドがほぼ一致していたことがわかる。このことは、戦前つまり地域統合がなされていた時点において、国境都市と非国境都市とでは人口成長率に平均的な差がなかったことを示している。それに対し、1947年（経済分断）以降¹²、非国境都市の成長トレンドが上昇しているのに対し、国境都市の人口成長トレンドは下降しており、両者の間に差が出ていることが分かる。つまり、経済分断以前においては国境都市と非国境都市は同様の人口成長率（経済発展率）を持っていたのに対し、経済分断以降、国境都市の人口成長率が相対的に鈍ったということをこの図は示しており、このことは理論が示唆する帰結を極めて強く支持するものといえる。

さらにこの関係を明らかにするのが図7である。

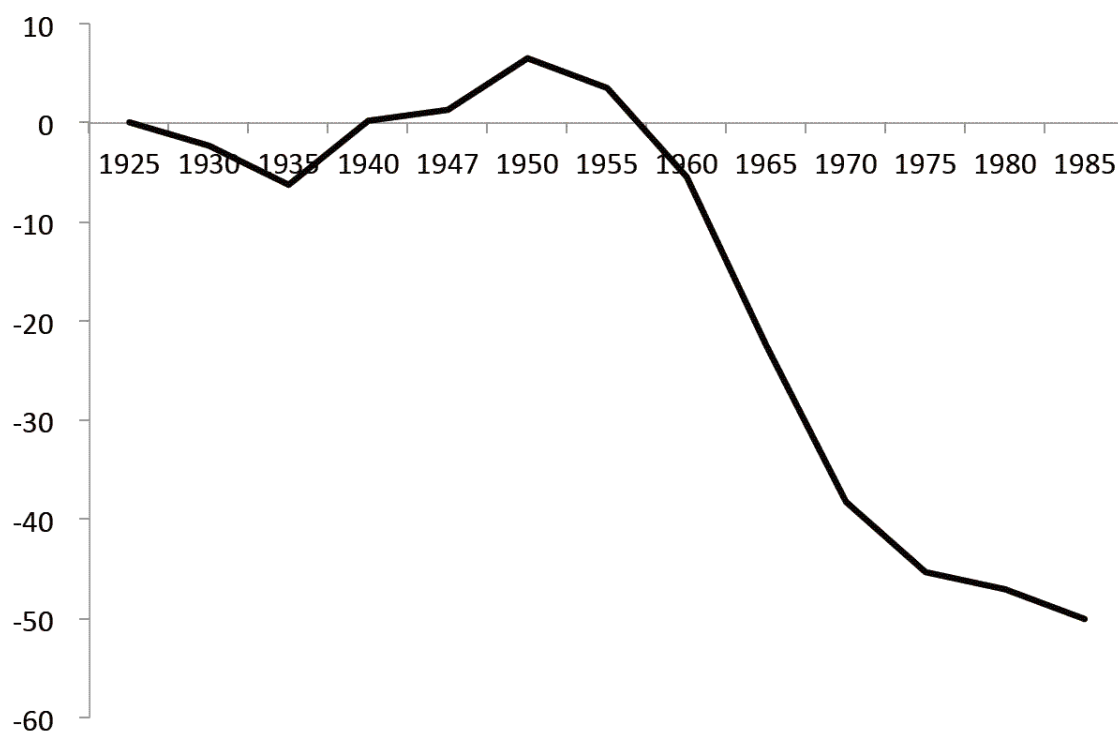


図7 国境都市と非国境都市の人口成長の差

(出所：Nakajima, 2008 のデータをもとに筆者作成)

これは図6における各年の国境都市の指数から非国境都市の指数を引いたものである。この図から明らかなように、戦前において両者の人口成長の傾向は極めて似通っていたこと、また戦後国境都市の人口成長トレンドが非国境都市に比べて急激に低下したこと、さらにその低下は1975年頃までが極めて急激であったこと等が確認できる。

以上のグラフから、第二次世界大戦を境に国境都市と非国境都市との間で人口成長トレンドが劇的に変化することがわかった。このことは、戦後朝鮮市場と経済的に分断されたことによる市場近接性の低下によって、朝鮮半島に地理的に近接した地域の市場近接性がより多く失われ、それが経済発展に負の影響を与えるという理論的予測を強く支持する結果といえる。

しかし、この結果を持って地域分断が戦後の国境都市の経済成長に負の影響を与えたと結論づけるのは早計である。地域統合以外の要因が国境都市の戦後の人口成長率を減少させた可能性が十分にあり、上記の統計的結果は、それらその他の要因から生じた可能性があるからである。そこで Nakajima (2008) では、国境都市の戦後の人口成長率の相対的低下を説明しうるその他の要因を制御して同様の分析を行うことを試みている。本報告書では、そのなかでも特に重要であると思われる二つの要因について紹介する。

第一に、当時は戦前の軽工業中心の産業構造から重化学工業中心の産業構造にまさに転換す

る時期であり、それと同時に京浜・中京・阪神工業地帯といった、いわゆる太平洋ベルト地域に産業および労働者が集中していった時期であった。このような太平洋ベルト地域への人口集中が、国境都市の相対的人口減少をもたらしたのかもしれないというものである。

第二に、そもそも国境都市と非国境都市では、そもそも戦前の人口規模や、産業構成が異なっていた可能性があり、国境都市独特の人口規模、産業構成がこのような戦後の人口減少をもたらしたという可能性である。

Nakajima (2008) では、これらの仮説を制御するため、比較対象となる非国境都市の設定をより適切に行った追加的分析を行っている。具体的には、例えば太平洋ベルト地域からの地理的距離を考慮することや、国境都市とできるだけ産業構成が似通った都市を抽出することなどによってより適切に非国境都市を設定した¹³。その結果、これらの効果を考慮したとしても、やはり国境都市は戦後相対的な人口減少が統計的に認められることを示した。このように、地域統合以外のその他のもっともらしい仮説を考慮したとしても頑健に国境都市において戦後の相対的な人口成長減少が認められることは、地域分断が、市場近接性の低下を通じて経済発展に対して負の効果を与えることを強く示唆する結果といえ、経済発展における市場近接性の重要性が、実証的に示されたものであると考えられる。

実際の例として、まさに中国の鉄鉱石や筑豊の石炭という原料地市場への近接性を指向した官営八幡製鐵所の設置とそのスピノフ企業が中心となって、かつての北九州工業地帯の繁栄があったことが指摘されている。(例えば工藤, 2009) 逆に、戦後の北九州工業地帯衰退の一つの要因に、敗戦による原料地市場との分断があるといえるのかもしれない。

地域分断が市場近接性の変化を通じて地域の経済に確かに影響を与えることが実証的に示されたという結果は、理論が予想する、東アジア地域統合が日本と東アジア諸国との輸送費用を低下させ、それが福岡県を含む西日本地域の市場近接性を相対的により上昇させ、この市場近接性上昇を通じてこれらの地域の経済発展に寄与するという理論的予測を実証的に支持するものといえる。

5. おわりに

本章では東アジア地域統合が福岡経済に与える影響について、空間経済学の理論に基づいた分析を行った。空間経済学の理論に基づくと、経済統合はそれがもたらす広義の輸送費用の低下を通じた市場近接性増大によって、統合の国境に近い地域に対し、相対的に大きな経済発展をもたらすことが予測される。これは市場近接性が経済発展に極めて重要な正の役割を果たしており、さらにこの市場近接性が、地理的距離に依存するということから導かれる結論であった。

また、この理論的帰結の現実的妥当性について、経済統合の逆の状況である経済分断についての頑健な統計的分析を行った研究である Nakajima (2008) を紹介し、理論的帰結が、現実の

データから頑健に支持されることについて示した。

これらの理論的、実証的帰結からは、今後の東アジアの地域統合進展は、福岡県の地域経済に対し、相対的により高い東アジア市場への近接性をもたらし、このことが地域の経済発展に貢献することが期待される。

例えば、現在北部九州地域に自動車産業の集積が進んでいることはよく知られている。これらの自動車産業において、今後中国からの部品輸入がますます進んでいくなかで、東アジアの地域統合が、日中両国の輸送費用を低下させ、北部九州地域にとっての中国部品市場への近接性を高めることで、この北部九州地域の自動車産業発展を加速させる可能性がある。つまり、東アジアへの市場近接性を求めて設置された官営八幡製鐵所に発展の起源を求めることができる福岡県の経済が、21 世紀に再び東アジアとの地域統合を通じて再びその発展を加速させるというストーリーがあり得ることを、空間経済学の理論は教えてくれるのである。

このような市場近接性による効果をより多く享受しようとするためには、本章で紹介した、「広義の輸送費用」を低下させるような政策が極めて有効であるといえよう。通関手続きの簡略化や、港湾設備の整備などはこのような政策の例としてあげられるであろう。今後ますます東アジアとの地域統合が進展していくなかで、東アジアへの地理的近接性という福岡県の利点を最大限活かしてその効果をより多く享受できるよう、広義の輸送費用が十分に削減されるような貿易・運輸政策を採用していくことが今後極めて重要であるといえるのではないだろうか。

謝辞

本章の執筆にあたって、亀山嘉大氏より大変有益な助言をいただきました。ここに記して感謝申し上げます。

[参考文献]

堀和生 [1995] 『朝鮮工業化の史的分析 (京都大学経済学叢書 2)』 有斐閣

Krugman, Paul [1980] “Scale Economies, Product Differentiation, and the Pattern of Trade,” *American Economic Review*, vol. 70, No. 5, Dec., pp. 950-959

Krugman, Paul [1991] *Geography and Trade*, Cambridge: MIT Press (北村行伸, 妹尾美紀, 高橋亘訳『脱「国境」の経済学-産業立地と貿易の新理論』東洋経済新報社 1994 年)

工藤一成 [2009] 「北九州地域における産学連携とイノベーション・ネットワークの形成-産業技術と地域経営戦略の展望」(藤田昌久監修, 山下彰一, 亀山嘉大編『産業クラスターと地域経営戦略 (ICSEAD 研究叢書) 多賀出版 199-218 ページ』)

Nakajima, Kentaro [2008] “Economic Division and Spatial Relocation; The Case of Postwar Japan,” *Journal of the Japanese and International Economies* vol. 22, No. 3, Sep., pp. 383-400

Redding, Stephan and Daniel Sturm [2008] “The Costs of Remoteness: Evidence from German Division and Reunification,” *American Economic Review*, vol. 98, No. 5, Dec., pp. 1766–97

¹⁰ この理論的証明は専門的であるため、本報告書では省略する。詳しくは、例えば Redding and Sturm (2008)を参照のこと。

¹¹ 朝鮮、韓国という呼称は歴史的経緯の結果、複雑であるため、先行研究（堀, 1995）に倣い、日本の慣習にそって、1945 年以前の国名を朝鮮に統一することとする。

¹² 本来ならば 1945 年のデータを用いるべきであるが、そのような統計が存在しないため、ここでは 1947 年のものを用いた。

¹³ 具体的な方法については計量経済分析についての専門的な内容を含むため割愛する。詳しくは Nakajima (2008)を参照のこと。