

第1章 東アジア FTA 構想の視点と日本・中国の役割

世界の他地域に大きく遅れをとっていた東アジアの FTA 網の形成も、いよいよ本格化してきた。東アジア各国は域内外のパートナーとの間で次々と FTA 締結交渉にはいっているが、今後問われることになるのが FTA の内容である。東アジア経済においてはヨーロッパや北米とは異なる形の実態面での経済統合が進行しており、またその背景となっている各国の政策環境も独自のものがある。これらの東アジア経済の特色を踏まえた政策面の経済統合をデザインしていくことが今求められている。

東アジアあるいはアセアン+3 は、1990 年代以来の国際的生産・流通ネットワークの形成を踏まえ、ごく自然に1つの統合単位として見なされるようになってきている。域内国の政策担当者、オピニオン・リーダーたちは、最終的には東アジア全体を包括する地域統合の形を作っていくべきという点では一致している。これは、この地域のこれまでの歴史的経緯や政治的・文化的背景を考えれば、決して当たり前のことではない。経済の先導により人々の時空間認識が変わっていった1つの重要な例と言える。

東アジア全体の統合に向けてどのような道筋をたどるべきかについては、各国がさまざまな思惑を抱いている。特に日本と中国は、挑発的なマスコミ報道に倣って「競争」と呼ぶかどうかはともかくとして、それぞれ独自の方針を持ちながらアセアン諸国に接近し、FTA 締結に向けての活動を活発化させている。現状で日中のコーディネーションがないこと自体はそれほど心配する必要はない。むしろ、それぞれの事情を勘案しつつ経済統合へのモメンタムを生かしていることを評価すべきであろう。しかし、政治的動機が極めて濃厚な中国に比べ、日本の場合には、経済面での成果が上がることによって初めて政治的含意も生まれてくる。その意味で、日本にとっては政策面での経済統合の内容が極めて重要である。

本論ではまず、第1節で東アジア経済統合の性格、第2節で東アジアの発展途上国が抱える通商政策課題について概観し、東アジア独自の経済統合デザインの必要性を主張する。ついで第3節では、2004 年 11 月に打ち出された中＝アセアン FTA のモノの貿易に関する合意書の内容を概観し、それが東アジア経済の課題を解決するものではないこと

を明らかにする。それを踏まえ、第4節では日本の果たすべき役割について論じ、最後に第5節で日中 FTA 交渉に向けての展望を提示する。

第1節 東アジア経済統合の性格

東アジアでは「政策面の経済統合」は進んでいないが「実態面での経済統合」は進んでいる、としばしば言われる。これは特にヨーロッパの経済統合との対比で主張されるのであるが、しかしそこで言う実態面での経済統合とはいかなる性格のものであるのかは厳密に検証しておく必要がある。

ヨーロッパ、とりわけ西欧先進国から成るコア EU における実態面での経済統合の性格については、近年の国境効果 (border effect) の研究あるいは集積の理論に関する実証研究が明らかにしつつある。純理論的定義による経済統合とは、全ての財・生産要素・技術・規模の経済性を決定する要素などが摩擦なしに移動できるような均衡と同等 (equivalent) の均衡が実現できる状況を指す¹。たとえば、生産要素は国境を越えて動けないにもかかわらず要素価格均等化を伴う均衡を達成する標準的ヘクシャー＝オリーン・モデルは、そのような均衡を生み出すモデルの一例である。こういった純粋な経済統合が実現された状態からコア EU はどのように乖離しているのだろうか²。コア EU 内では、財・生産要素等あらゆるものがかなり自由に動ける状態になっている。しかし、その中でもっとも動きにくいのが消費者である。その次に動きにくいのが差別化された製造業品（あるいはサービス）である。ここから、消費者に近いところに差別化財生産者の集積が生まれる。これらに加え、モデルによっては、差別化財生産の部分に規模の経済性が想定されたり、さらには分散力を生む混雑効果 (congestion effect) が導入される。

¹ 経済統合の純粋な定義については標準的な国際貿易論の教科書、たとえば Helpman and Krugman [1985] や木村 [2000] p. 125 における「統合された世界経済均衡 (integrated world economy equilibrium)」概念を参照のこと。

² 集積の理論およびヨーロッパの経済統合に関しては Fujita, Krugman, and Venables [1999]、Baldwin, Forslid, Martin, Ottaviano, and Robert-Nicoud, [2003] を参照してほしい。

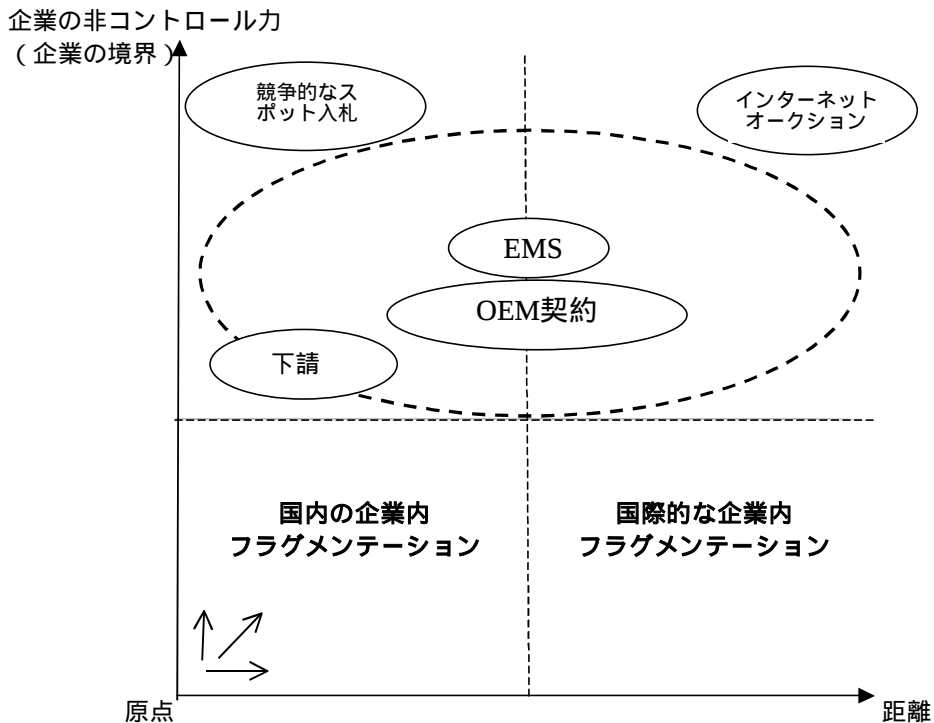
このようなヨーロッパの経済統合と現状の東アジアの経済統合とは大きく異なっている。確かに、東アジアで実態的な経済統合が進んでいるという主張を裏付ける事象は数多く観察される。東アジア域内貿易比率の急速な上昇、垂直的ではあるが産業内貿易の爆発的増加、企業活動の国際化と国境をまたがる生産・流通ネットワークの形成などは、経済統合が進んでいることの証左である³。しかし一方で、構成国の発展段階や所得水準は大きく異なり、財価格とりわけ非貿易財価格や賃金水準などの乖離は極めて大きい。その意味では、純粋な経済統合均衡とはまだまだほど遠い状況にある。実は、東アジアで展開されている国際的生産・流通ネットワークは、構成国の発展段階・所得水準の違いをむしろ利用する形で展開されているわけで、その意味で経済統合に向かうと一言で言ってもヨーロッパとは全く違う特異な経路をたどっているものと考えられる。

東アジア経済における国際的生産・流通ネットワークのメカニズムを説明する枠組みとして、筆者は他論文において「2次元のフラグメンテーション・モデル」を提示した⁴。もともとのフラグメンテーションというアイデアは、1カ所で行われていた生産活動を複数の生産ブロック (production block) に分解し、それぞれの活動に適した立地条件のところに分散立地させることを意味していた。これに、企業の境界 (boundary of firm) 方向のフラグメンテーションを追加したのが2次元のフラグメンテーションである (図1参照)。地理的な距離 (geographical distance) を表す横軸方向のフラグメンテーション、企業支配 (managerial control) を表現する縦軸方向のフラグメンテーションとも、(i) フラグメントされた生産ブロックにおける生産コストの節約と (ii) フラグメントされた生産ブロック間を結ぶサービスリンク・コストの発生、というトレードオフを勘案し、総コストの節約になる時にのみ起きる現象である。東アジアの場合、国ごとの立地の優位性の違いから来る生産コスト節約、他企業へのアウトソーシングによる生産コスト節

³ 東アジアにおける国際的生産・流通ネットワークの形成については Ando and Kimura [2003]、Kimura and Ando [2004b] を参照されたい。

⁴ 詳しくは Kimura and Ando [2004a]。また、フラグメンテーション理論一般については Jones and Kierzkowski [1990]、Deardorff [2001]、Arndt and Kierzkowski [2001]、Cheng and Kierzkowski [2001] を参照のこと。

図1 2次元のフラグメンテーション



データ出所：Kimura and Ando (2004a)。

約の機会が豊富に存在する。そして、その利点を打ち消さない程度にまでサービスリンク・コストが低下している。これが、爆発的な工程間分業の発達の背景となっているメカニズムである。

東アジアの場合、さらに、分散立地と集積形成の同時進行が見られる。分散立地と集中立地はある場合には逆の方向を向いたベクトルであるが、一定の条件下では相互に関連し合って進行する。東アジアにおける集積形成のメカニズムは、フラグメンテーションと密接に関連している。第1のリンクは、サービスリンクそのものに存在する規模の経済性である。多くのサービスリンクの要素は、大きな固定費用あるいはサunkコスト

を有しており、ランニングコストはごく小さい。特に途上国の場合、インフラ整備状況や政策環境等々が全土に渡って一様に整備されていくわけではなく、むしろ特定の地方、都市、工業団地の単位でサービスリンク・コストが下がっていく。そこには、フラグメントされた生産ブロックが多数集積していくことになる。

第2のリンクは、企業間フラグメンテーションと距離の関係から生ずる。企業の境界を越えたフラグメンテーションを行う場合、取引相手をいかにモニターするかが問題となる。品質の安定性や納期が厳しい部品・中間財であればあるほど、取引相手には地理的に近くに立地してもらう必要が生じてくる。図1で言えば、北西の部分に、フラグメンテーションと集積が同時に起こる可能性が生じてくる。

これらの経済論理に従い、東アジアでは特に機械産業を中心にフラグメンテーションと集積の形成が盛んになり、国際的生産・流通ネットワークが形成されていった。アメリカとメキシコの間、ドイツと中東欧諸国の間にも類似の国際分業が発達しつつあるが、東アジアほど大規模で多くの国にまたがったものは未だかつてなかったと言える。

第2節 工業化のための通商政策課題

東アジア経済が独自の発展を遂げた背景には、いくつかの要因が考えられる。日本・韓国・台湾の機械産業企業の国際競争力も1つの重要な必要条件であった。また、日本の下請制度や台湾の subcontracting system、香港・広東間の委託加工といった企業間関係構築の伝統もそれを助ける要因であった。それらに加え、直接投資受け入れ国の政策体系も大きな要素であった。

東南アジア諸国と中国は1970年代以来、輸入代替型製造業と輸出志向型製造業の両方を同時に育成するといういわゆる複線型工業化戦略(dual track industrialization strategy)を採用してきた。日本、韓国などの先行国と異なるのは、どちらのタイプの製造業についても直接投資によって入ってくる外資系企業を積極的に利用した点にある。そして、1980年代半ばから1990年代前半にかけて、後者すなわち輸出志向型製造業に大きくウェイトをシフトさせていくことになる。東南アジア諸国における開発戦略の転換

は、必ずしも当初から包括的にデザインされたものではなかったが、1980年代半ばの国内経済の不調、1990年代前半の投資アトラクターとしての中国の台頭により、外資積極誘致策により結果として実現されていくことになる。

輸入代替型製造業と輸出志向型製造業の双方を同時に育成するためには、互いに相矛盾する政策体系を両立させなければならない。輸入代替型製造業は、地場系企業を育てるにせよ外資系企業を誘致するにせよ、狭隘な国内市場、劣悪な生産環境を克服するだけのインセンティブを与えることが必要となる。多くの場合、それは、関税その他の貿易障壁を立てて国内市場を海外市場から分断し、高価格によってレントを創出することによって実現される。必要な障壁の高さは、地場系企業を直接育成するよりも外資系企業を誘致する方が低くて済むが、その代わり現地への技術移転等は遅れることになる。また、最低効率規模以下の生産量しか確保されないことが多く、国内市場の規模が小さければ小さいほど高い貿易障壁が必要となり、市場の歪みも大きくなる傾向がある。さらに、部品調達をコンプリート・ノックダウンではなく現地調達に切り替えようとするならば、その部分にも保護が必要となり、それが下流部門の歪みをさらに大きくする。こういったことから、輸入代替型製造業の育成には、複雑な保護体系が必要となってくる。

一方、輸出志向型製造業の場合には、全く異なる政策体系が要求される。衣料産業のように地場系企業を育成するにせよ、電気・電子産業のように外資系企業を誘致するにせよ、輸出をするためには国際競争力のある製品を作り出し、しかも外国市場へのアクセスを確保しなくてはならない。そのためには、当たり前のことだが、立地の優位性の各要素を総合的に見て世界でもっとも優れた生産環境、あるいは危険分散を考えるとすれば世界で第2の生産環境を実現しなければならない。上流部門の貿易保護などをやっていたのでは、このような環境はとうてい達成できない。

この相矛盾する政策要請を何とか両立させるために導入されたのが、たとえば輸出品製造のための輸入原材料免税措置（duty drawback system）である。実際の運用において細かいトラブルの多いシステムではあるが、一部の産業に対する保護の悪影響が輸出志向型産業に及ぶことを部分的に回避するという意味で、一定の役割を果たしてきた。1980年代後半以来の直接投資円滑化措置、1990年代後半の半導体関連部品の関税撤廃などと

相まって、輸出志向型製造業のための環境整備にある程度役立ってきたと言える。ちなみに、東アジア諸国の関税負担率（関税収入総額を全輸入額で除したもの）を計算してみると、各国とも 1990 年代に顕著に低下しており、フィリピンを除くアセアン主要国および中国では 4%以下の水準に達している⁵。これは、外資系企業を核とする輸出志向型オペレーション、それを通じた国際的生産・流通ネットワークへの接続が各国経済の重要な部分を占めるようになってきたことを意味する。

現在の東南アジア諸国および中国の開発戦略上の課題は何であろうか。特に外の世界とつながっている製造業の部分に関して言えば、2つの大きな課題にまとめられる。1つは、輸入代替型製造業の再編成である。貿易保護による輸入代替型製造業育成は、自動車、家電、さらに国によっては鉄鋼、石油化学、製薬などの分野で行われてきた。しかし、タイの自動車産業などのごくわずかな例外を除き、長年の貿易保護の継続にもかかわらず、国際競争力の獲得は達成されていない。このような産業は、さらなる直接投資を受け入れる可能性がほとんどないだけでなく、輸出志向型で外とつながっている産業の足を引っ張る形となってきた。政治的にセンシティブなセクターとなってしまうこれらの産業であるが、何らかのタイミングで国境を越えた再編成が必要であることは、各国の指導者もよく理解している。

もう1つの課題は、国際的生産・流通ネットワークのさらなる活性化である。各国指導者が必ずしも明示的、主体的に意識していないことであるが、国際的生産・流通ネットワークといかに太いパイプでつながるか、いかにして集積を形成して産業構造を安定化させるかは、東アジアの発展途上国にとって極めて重要な政策課題である。2次元のフラグメンテーション理論に引きつけて整理すれば、2種類のサービスリンク・コストをいかに低下させるか、2種類の生産コストそのものをいかに引き下げるかが課題となる（表1参照）。

⁵ 木村[2002]参照。

表1 2次元のフラグメンテーションと政策課題

	生産ブロックを結ぶサービスリンク・コスト	生産ブロック内の生産コスト
第1種フラグメンテーション [地理的距離の次元]	地理的距離から生ずるコストの軽減 (関連政策: 輸送・電気通信インフラの整備、流通の効率化、貿易円滑化、コーディネーション・コストの節減など)	立地の優位性から生ずるコスト節減のさらなる実現 (関連政策: 賃金水準・資源へのアクセスなどの強みを生かす生産環境整備、電力その他エネルギー、工業団地等インフラサービス投入コストの軽減、技術許容能力の向上など)
第2種フラグメンテーション [企業のコントロール力の次元]	企業のコントロールが失われることから生ずるコストの軽減 (関連政策: 潜在的取引相手に関する情報収集コスト・モニタリングコストの節減、契約の公正性・安定性の確保、紛争解決メカニズムの整備、その他一般的な法制・経済制度の整備など)	「反」内部化から生ずるコスト節減のさらなる実現 (関連政策: 外資系・地場系企業を含む多様な潜在的取引相手の誘致・育成、サポーティングインダストリーの強化、多様な契約形態の許容、情報の不完全性の克服など)

東アジアにおける FTA の内容も、これら 2 つの政策課題に資する形でデザインする必要がある。第 1 の輸入代替型製造業の再編成については、FTA における関税撤廃によってかなりの程度実現できる。これは世界のどの地域における FTA の場合にも共通の課題であり、何をしなければならないかは明確である。問題は、第 2 の国際的生産・流通ネットワークの活性化の部分である。東アジアは国際的生産・流通ネットワークの形成において最先端を行っているわけで、FTA 形成に当たっても東アジア固有の工夫が必要となってくる。

第3節 中＝アセアン FTA の性格

以上の考察を踏まえ、本節では、特に内容面から中＝アセアン FTA をどのように評価できるかを検討する。

GATT=WTO ベースでの地域主義に対する政策規律が緩いこと、とりわけ、発展途上国同士の FTA に関しては授權条項 (enabling clause) の下でほとんど何の規律をも課されていないことは、東アジアにおける FTA の内容に大きな影響を与えている。たとえば、アセアン自由貿易地域 (AFTA) が 10 年を超える経過期間を確保できるのは、授權条項があるためである。また、中＝アセアン FTA が、詳しい交渉以前に首脳同士で枠組み協定に調印し、ただちにアーリー・ハーベストと称して一部の関税を差別的に下げることが許されるのも、やはり授權条項ゆえである。

2004 年 11 月、中国と ASEAN10 力国は「包括的経済協力枠組み協定のモノの貿易に関す

る合意書」に調印した⁶。それを見ると、日本の東アジア経済連携に先行する動きとして注目されてきた中＝アセアン FTA は、AFTA よりもさらに後退した内容のものとなりそうなことがわかる。

この合意では、中国とアセアン先発 6 カ国については 2010 年 1 月 1 日まで（貿易分類 HS（ハーモナイズド・システム）の 6 桁ベースで最大 150 品目までは 2012 年 1 月 1 日まで）、アセアン後発 4 カ国については 2015 年 1 月 1 日まで（最大 250 品目までは 2018 年 1 月 1 日まで）に、関税を段階的に撤廃しゼロとするスケジュールが示され、そのスケジュールは 2005 年 7 月までに関税撤廃を開始するものとされている。ただし、その対象となるのはノーマル・トラックの品目のみであり、それ以外はセンシティブ・トラックに含めることができる。問題は関税撤廃を先送りできるセンシティブ・トラックの範囲である。中国とアセアン先発 6 カ国については、最大 400 品目、2001 年の貿易統計換算で輸入総額の最大 10%まで、その他 4 カ国についてはさらに多くのセクターを、センシティブ・リストに含めてよいと定めている。しかも、センシティブ・リストの品目のうち 4 割あるいは 100 品目までは、特別センシティブ・リストに入れてよいとしている。そして、センシティブ・リストの品目については 2012 年までに 20%、2018 年までに 0-5%に関税を引き下げればよい、特別センシティブ・リストの品目に関しては 2015 年までに 50%まで引き下げれば許される、と規定している。

中国と ASEAN 先進 6 カ国のセンシティブ・リスト、特別センシティブ・リストにあげられた品目数とその内容は表 2 の通りである。貿易額の 10%以下という数字自体はそれほど悪くないが、中身を見ると化学製品、鉄鋼製品、自動車、自動車部品、自動二輪などを中心にかなり広範な自由化例外が認められることがわかる。これは、自動車を除いてほとんど自由化例外がなくなった AFTA よりもはるかに低い自由化度である。あるいは、2004 年 11 月に大筋合意に達した日本＝フィリピン経済連携協定と比べても、少なくとも製造業品についてはより多くの障壁が残ることになる。

⁶ 3 つの Annex を含む協定全文はアセアン事務局のホームページに掲載されている（<http://www.aseansec.org/16646.htm>）。

表2 中＝アセアンFTAにおける自由化例外品目：主要国の約束

	センシティブ・リスト品目 (HS6桁ベース)	特別センシティブ・リスト品目 (HS6桁ベース)
中国	161品目 加工食品、化学品、紙・紙製品、繊維、エンジン、エアコン、トラクター、ディーゼルトラック、自動車部品などの一部。	100品目 食料品、たばこ、肥料、ゴム製品、木製品、紙製品、テレビ、自動車などの一部。
シンガポール	1品目	1品目 ビール。
マレーシア	272品目 セメント、化学品、プラスチック製品、ゴム製品、木製品、繊維・衣料、鉄鋼製品、機械・機械部品、自動車、自動二輪などの一部。	96品目 鶏肉、乳製品、コメ、たばこ、土石製品、鉄鋼製品、自動車、自動二輪などの一部。
タイ	242品目 食料品、セメント、紙製品、履き物、土石製品、鉄鋼製品、電動モーターなどの一部。	100品目 油脂類、茶、コメ、大豆、石油、たばこ、絹、土石製品、エンジン、自動車などの一部。
フィリピン	267品目 化学品、繊維・衣料、履き物、自動車部品などの一部。	77品目 食料品、コメ、プラスチック、自動車などの一部。
インドネシア	349品目 化学品、繊維・衣料、産業機械、自動車などの一部。	50品目 コメ、砂糖、エチルアルコール、食器、ディーゼルエンジン、自動車シャーシなどの一部。

(出所) <http://www.aseansec.org/16646.htm>.

このように、中＝アセアン FTA は、第 1 の政策課題である輸入代替型製造業の再編成に関しては、それほど大きな貢献を期待できるものでない。これは、この FTA が経済的動機というより政治的動機から発したものであることを反映したものであり、また、アセアン諸国の中国製品に対する警戒心の強さを如実に示したものである。さらに、今回の合意は特にモノの貿易に特化したものであったが、第 2 の政策課題である国際的生産・流通ネットワーク活性化のための施策を組織的に盛り込んでいこうとの動きもない。中＝アセアン FTA は、少なくとも内容面に関しては、大いに不満の残るものと言える。

第 4 節 日本の役割

中＝アセアン FTA の内容が不十分なものとどまったことは、東アジア各地に活動を展開している日本の企業にとっても残念なことであつたらう。しかし、中＝アセアン FTA が内容的に東アジア経済統合のモデルたりえないということは、日本の通商戦略にとっては追い風かも知れない。日本が包括的かつ自由化水準の高い FTA を作っていくならば、それが東アジアの経済統合の標準となり、ひいては経済外交において日本が優位に立つことも可能であらう。

そのためには、日本が質の高い FTA 作りを進めているということが万人の目に明らかとなるように努力しなければならない。具体的には、第 1 に、農業等のセンシティブ・セ

クターで足をすくわれてはならない。FTA 交渉においては、通常の通商交渉と同様に、交渉担当者は自らの国内の調整費用を最小に食い止めつつ、相手国から最大の譲歩を得ようとする。途上国側が自らのセンシティブ・セクターである輸入代替型製造業に対する日本の矛先をかわそうとするならば、日本の弱点である農業を突いてくるのは当然である。交渉で弱みを握られてしまえば、輸入代替産業再編成のための関税撤廃など肝心なところが進まなくなってしまう。また、日本の場合、貿易障壁を残す部分と完全撤廃する部分とを明確にせず、交渉相手国に対する特惠的輸入数量制限を設けて交渉を妥結しようとする傾向がある。メキシコとの経済連携協定では、交渉で問題となった豚肉、オレンジジュース、牛肉、鶏肉、オレンジ生果について、メキシコからの特惠輸入枠を拡大するという形の部分的自由化を約束するにとどまり、メキシコからの日本の輸入の 86～87%しか完全な自由貿易とならない。フィリピンとの経済連携協定では、90%以上の自由化は達成できそうであるが、砂糖類、鶏肉、パインアップルなどについてやはり特惠的数量制限が設けられる見込みである。特惠的数量制限は第三国に対し特惠関税以上に差別的であり、貿易自由化を促進したものとは国際的に認められない。

第2に、単に関税撤廃にとどまらず、東アジアのビジネス環境をさらに改善し、国際的生産・流通ネットワークをさらに活性化するためのさまざまな諸策を FTA に盛り込んでいかなければならない。投資ルール、知財保護法制整備などの制度作り、実践的な貿易・投資円滑化措置、国対国のみならず民間企業と国の間の紛争解決メカニズムの確立など、日本がアイデアを出さなくては実現しえない政策改革が数多く存在する。中長期を見据えて、日本人が東アジアに規律を課していくとの強い意志の下、団結してビジネス環境整備を進めていけるかどうか、今問われている。

第5節 結語：日中 FTA への道

日中が FTA を結ぶことには幾多の障害が存在する。当面の靖国参拝問題に限らず、政治上の対立点は数多い。政治体制の違いも大きい。アメリカの反応も心配である。いざ交渉に入れば、お互いに多くのセンシティブ・セクターの問題に触れざるを得ない。しか

し一方で、両国の経済関係の深まりは著しく、また、互いに東アジアの雄として地域の安定と発展に責任を負っている。日中 FTA が何らかの形で出来上がらなければ、東アジア全体の経済統合は完成しない。これらのことも、両国は十分に理解している。お互いにタイミングを探り合い、また有利に交渉を始められるよう環境整備に精を出しているというのが現状であろう。

日中 FTA に対する日本企業の期待は高い。東南アジアの場合とは異なり、中国においては、日系企業は圧倒的に大きな影響力を持つアクターとは必ずしもなっていない。また、歴史的経緯と国民性から、中国は一般に国内問題に対し外からの圧力を受けることを極度に嫌う。FTA 交渉は、こういった壁を打ち破って中国の国内政策に何らかの働きかけを行い、ビジネス環境を改善できるかも知れない希有な機会である。あからさまな二国間のプレッシャーは中国人がもっとも嫌うところであるが、韓国や東南アジア諸国を巻き込みながらうまくロジックを組み立てれば、全く勝算がないわけでもなからう。

中国との FTA 交渉が始まる日もそう遠くない。その時に、中国側が、「ついに日本も我が軍門に下った」と感じるか、あるいは「日本の先導する統合規律に合わせるには相当の努力が求められる」と考えるか。これは、その後の日本の東アジアにおける地位を考える上で大きな分かれ目となる。国の勢いが異なり、また政治・軍事に関しては手足を縛られてしまっている日本が頼れる政策手段は、経済外交くらいしかない。FTA そのものはたかが FTA であるのだが、それも日本にとっては重要な政策ツールの 1 つなのである。内容面で東アジア経済統合をリードすること、これこそが、今、日本に求められている。

参考文献

<日本語文献>

木村福成[2000]『国際経済学入門』、日本評論社。

木村福成[2002]「グローバリゼーション下の発展途上国の開発戦略：新たな開発モデルを提示する東南アジア」、高阪章、大野幸一編『新たな開発戦略を求めて』、IDE-JETRO 研究双書 No. 526、アジア経済研究所。

<英語文献>

- Ando, Mitsuyo and Kimura, Fukunari. [2003] "The Formation of International Production and Distribution Networks in East Asia." NBER Working Paper No. 10167, December. Forthcoming in T. Ito and A. Rose, eds., *International Trade (NBER-East Asia Seminar on Economics, Volume 14)*, Chicago: The University of Chicago Press.
- Arndt, S. W., and Kierzkowski, H. [2001] *Fragmentation: New Production Patterns in the World Economy*. Oxford: Oxford University Press.
- Baldwin, Richard; Forslid, Rikard; Martin, Philippe; Ottaviano, Gianmarco; and Robert-Nicoud, Frederic. [2003] *Economic Geography and Public Policy*. Princeton: Princeton University Press.
- Cheng, L. K., and Kierzkowski, H. [2001] *Global Production and Trade in East Asia*. Boston: Kluwer Academic Publishers.
- Deardorff, A. V. [2001] "Fragmentation in Simple Trade Models." *North American Journal of Economics and Finance*, 12: 121-137.
- Fujita, M.; Krugman, P. R.; and Venables, A. J. [1999] *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade*. Cambridge: The MIT Press.
- Helpman, Elhanan and Krugman, Paul R. [1985] *Market Structure and Foreign Trade: Increasing Returns, Imperfect Competition, and the International Economy*. Cambridge: The MIT Press.
- Jones, R. W., and Kierzkowski, H. [1990] "The Role of Services in Production and International Trade: a Theoretical Framework." In R. W. Jones and A. O. Krueger, eds., *The Political Economy of International Trade: Essays in Honor of R. E. Baldwin*, Oxford: Basil Blackwell.
- Kimura, Fukunari and Ando, Mitsuyo. [2004a] "Two-dimensional Fragmentation in East Asia: Conceptual Framework and Empirics." Forthcoming in *International Review of Economics and Finance*.
- Kimura, Fukunari and Ando, Mitsuyo. [2004b] "The Economic Analysis of International Production/Distribution Networks in East Asia and Latin America: The Implication of Regional Trade Arrangements." Forthcoming in *Business and Politics*.