

# 地域経済統合の進展とフリートレードゾーン

船 津 秀 樹

## 1. はじめに

東西冷戦構造の最終局面にあった1980年なかば、アメリカ合衆国は、第二次大戦後初めて債務国に転落した。以来、世界経済は、合衆国・欧州・日本の3極協調体制によって運営されてきている。東西冷戦体制下では、西側の結束を誇示する意味で、きわめて強固に見えた先進国首脳会議や蔵相・中央銀行総裁の定期的会合においても、1991年にソビエト連邦が崩壊して以後、利害の対立が目立ってきている。特に、冷戦構造の中では、きわめて強固であった日米経済関係にも、一向に解決しない貿易不均衡問題をめぐって、きしみが見られる。こうした中で、市場規模の拡大による経済性の獲得を目指した経済統合の動きが各地域で活発化してきている。これは、ドイツ、フランス、イギリスを中心とする欧州共同体そして欧州連合の設立という大きな将来ビジョンが契機となり、カナダ、合衆国、メキシコによる北米自由貿易協定の締結、ASEAN諸国を中心とする東アジア自由貿易圏構想などの動きを触発してきている。これらは、地域経済のブロック化を志向しているというよりは、東西冷戦後の新しい世界経済秩序の構築にあたって、少しでも有利な状況を、近隣諸国との友好関係の樹立および不必要な規制の撤廃によって確立しようとする動きに他ならない。世界経済全体が市場経済化する中で、東西冷戦構造の中では、人為的に制約されてきたビジネス機会が新たに発生してきていると考えることができる。

このような状況の中で、冷戦構造下では、地理的条件から不利であった港湾都市や空港隣接地域にも、新たな発展の可能性が生まれようとしている。日本においては、日本海側の貿易港湾がその最も象徴的な例といえよう。さて、外国貿易を行うために税関や出入国管理事務所が設置されている港湾およびその周辺地域を経済的に活性化させる政策手法として、フリートレードゾーンがある。これは「関税法上の外国」と呼ばれる地域で、外国貨物を通関以前の状態で加工・組み立て・保管・展示することができる。関税率の高い国では、中継貿易を促進するために、フリー・トレード・ゾーンの有効性は高い。日本においては、戦後、加工貿易による工業製品の輸出促進が重要政策となったこともあり、関税法の中で保税制度として詳細に規定されている。ガットの自由貿易体制の中で、関税の一律引下げが実現してきたわけであるが、先進各国において、財政収入の安定化を図るために付加価値税・内国消費税の導入が進んでおり、免税地域であるフリー・トレード・ゾーンの重要性は増大しているといえる。また、経済成長率の高い東アジア諸国においても、いまだに保護関税率は高く、世界全体で、財・サービス・資本の移動が自由になるにつれて、経済活動の障害となってきた。

この小論では、北米・欧州・東アジアにおける地域経済統合の進展の現状と展望を述べるとともに、貿易・投資の促進のための社会資本としての港湾の役割およびフリートレードゾーン概念による港湾都市の振興策について論じていく。

## 2. 東西冷戦後の世界経済秩序

### (1) 世界貿易機構（WTO）の設立

ガット・ウルグアイラウンド交渉が妥結し、1995年1月世界貿易機構（WTO）が正式に発足した。第二次大戦後の、自由貿易体制の秩序を支えてきたガットは、東西冷戦の終結という歴史的変化の中で、真に自由な世界市場形成のために、世界貿易機構として新たな出発点に立った。1930年代の世界

経済が保護主義の台頭によってブロック化し、自国本位の恣意的な貿易政策の発動があったことの反省から、ガットは生まれた。協定加盟国が、互惠無差別の原則の下に、貿易自由化の利益を享受できるようにするために、締約国は、すべて最恵国待遇を受けることが定められた。これにより、資源の乏しい小国であっても、自由貿易体制の中で、比較優位に基づく産業構造の柔軟な転換によって経済成長を遂げる道が拓かれた。当初の理想に反して、ガットは、東西冷戦の勃発によって、ソビエト連邦を中心とする社会主義国が参加しない不完全な形で出発した。このために、世界全体としての自由貿易体制を構築することはできなかったものの、北米・西ヨーロッパ・東アジアを中心に広範囲な形で国境を越えた自由市場が構築された。ケネディーラウンド・東京ラウンド交渉を通じて、域内において関税率の引き下げが図られ、国際貿易の進展に貢献してきた。

1980年代後半に、東ヨーロッパ諸国の民主化と市場経済化が始まり、1990年には東西ドイツの統一が実現した。さらに、1991年にソビエト連邦が解体し、ロシアも市場経済化の道を歩み出すことになる。ここに、世界の歴史上初めて、地球規模での自由貿易体制構築の機会が訪れたわけである。出発したばかりの世界貿易機構には、貿易紛争処理機能の強化など、様々な課題があるものの、新しい国際経済秩序の形成に向けて大きな役割が期待されている。

## (2) 地域経済統合の進展

ガットの基本理念は、多数国による同時的関税および貿易障壁の削減による貿易拡大利益の互惠無差別的享受にあった。この体制の中で、地理的に近接な関係にある諸国が、他のガット加盟国に先行する形で、経済の部分統合を行うことが認められてきた。この経済の部分統合は、域内における貿易創出効果 (Trade Creation Effect) が、域外との貿易転換効果 (Trade Diversion Effect) を上回る場合に正当化されてきた。すなわち、理想的な自由貿易状態から考えてみると、地球上の特定地域のみが、先行的に経済統合を行うことは、世界市場に歪み (Distortion) をもたらすことになる。貿易は、関税や非関

税障壁の撤廃された地域において、活発となり、高関税の課されている地域との貿易は阻害されてしまう。地域経済の部分統合を行う誘因としては、規模の経済性の追求があげられるが、域内での自給自足体制を目指すような統合であれば、世界経済のブロック化をもたらし、世界全体の経済厚生の低下を招く可能性もある。したがって、世界全体の自由貿易の進展と整合的な地域経済の部分統合であるためには、域外地域との貿易を阻害しない開放的な (GATT consistent) 統合である必要がある。また、今日のように、輸送手段と情報伝達手段の発達した現代経済においては、資本の移動が自由になり、地域経済統合は、企業の新規立地に大きな影響を与えるようになってきている。伝統的に議論されてきた貿易転換効果ばかりでなく、投資転換効果も考える必要がある。地域経済の部分統合は、差別的な関税地域を創造することに他ならず、資本のフローにも影響を与える。

これまで、国際的に認められてきた地域経済統合の形態としては、自由貿易地域、関税同盟、共通市場、経済同盟の四つがあげられる<sup>1)</sup>。

自由貿易地域 (Free Trade Area) とは、地域経済統合の最も緩やかな形態であり、協定を締結した域内においては、関税やその他の貿易障壁を取り除き、財・サービスの移動を自由化するものである。域外の第三国に対する貿易政策上の拘束がないという意味で、地域経済統合の最も緩やかな形態である。北米自由貿易協定は、カナダ・アメリカ合衆国・メキシコの三国間で、自由貿易地域を形成するものであり、それぞれの国は、例えば、日本に対する貿易政策を他のメンバー国と協議することなく、独自に決定することができる。

関税同盟 (Customs Union) は、自由貿易地域の機能に加えて、加盟国間で、他の地域に対して共通の貿易政策を取るという意味で、より拘束力の強いものとなる。北米自由貿易地域が、関税同盟まで進めば、合衆国は、日本や第三国に対して一方的な貿易政策を決定することができなくなり、カナダやメキシコ政府と協議した上で関税政策等を決定することになる。

---

1) 標準的な経済統合の形態に関する定義については、Ethier (1988) 12章および Robson (1987) 参照のこと。

共通市場 (Common Market) は、関税同盟の機能に、域内における生産要素の自由な移動を加えたもので、単に、財・サービスの移動ばかりでなく、労働や資本の移動も自由になる。この段階まで、経済統合が進むと、経済取引の上では、実質的には域内において国境線がなくなる。

経済同盟 (Economic Union) では、共通市場の機能に加えて加盟国は、経済政策を協調するようになる。また、通貨同盟を結成し、域内における共通通貨を発行し、金融政策を一元的に行うようになる。この段階まで統合が進むと、各国の経済主権は大幅に制限され、経済的には連邦国家の形成に近い状態となる。

欧州連合は、共通市場から経済同盟への移行の過程にあると言える。この段階になると、各国の経済状況の違いによって、経済主権の制限に反対する政治勢力が各国で顕在化するようになる。

### (3) 欧州連合の行方

1952年に、欧州石炭鉄鋼共同体 (ECSC) として出発した欧州連合 (EU) は、1957年にローマで調印された条約に基づき、フランス、イタリア、西ドイツ、オランダ、ベルギー、ルクセンブルグの六カ国からなるヨーロッパ経済共同体 (EEC) として本格的な地域経済統合の歩みを始めることになる。その条約の第3条で、域内での関税および貿易制限の撤廃、第三国に対する共通貿易政策の設定、そして、域内でのサービスおよび資本の自由化が謳われているところから、関税同盟と共通市場の中間形態を目指して発足したものと考えられる。第二次世界大戦の反省およびアメリカ合衆国とソビエト連邦による東西冷戦の発生という世界政治の状況が西ヨーロッパでの地域経済統合を進める背景としてあった。

その後、1967年には、共同体の意思決定機関と執行機関を統一し、ヨーロッパ共同体 (EC) として再出発し、1968年には西ヨーロッパにおける関税同盟を完成させ、加盟国の拡大と経済同盟への移行を志向するようになる。イギリス、アイルランド、デンマーク等の加盟が実現して12カ国による地域経済統合体と

して、世界の政治経済における地位も急速に上昇するようになる。世界全体として、資本市場が自由化され始めた1980年代には、域内での国境を超えた資本取引も活発化し、共通市場としての性格を強めるようになる。しかしながら、1970年代の2度のオイルショック以降、EC加盟国では、若年労働者の失業問題を抱えており、完全な共通市場となるためには、労働市場の自由化問題があり、社会政策の調整問題と関連して、大きな政治的課題となっている。

1980年代後半から始まった、東ヨーロッパ諸国の民主化および市場経済化、東西ドイツの統一、ソビエト連邦の解体による東西冷戦の終結という一連の流れは、ECを単なる経済共同体ではなく、政治的統合体へと進化させようという動きを加速している。1992年のマーストリッヒ条約では、ローマ条約を改正し、ヨーロッパ連合(EU)として、その市民権にも言及し、政治統合への道筋を規定しようとしている。1995年1月からは、スウェーデン、フィンランド、オーストリアの加盟により、15ヶ国による拡大EUが誕生した。人口3億7千万人、域内総生産約7兆ドルの世界最大の地域経済圏となる。

共通市場が実現し、域内の経済的相互依存関係が高まると必然的に、経済政策を一元的に行う必要性が生じてくる。また、各国が別々の通貨を持つ必然性はなく、交換の媒介手段という貨幣本来の役割から考えると、域内での共通通貨の発行、欧州中央銀行による一元的通貨管理が要請されることになる。しかしながら、これらの問題を各国の議会で議論する段階になると、経済主権の制約あるいは放棄という問題が発生してきて、政治的には困難な状況を招くこととなる。このように、様々な問題は抱えているものの、ヨーロッパにおける地域経済統合の進展は、世界の他の地域にも大きな影響を与えており、新しい世界経済秩序の形成にあたって、今後とも重要な役割を果たしていくであろう<sup>2)</sup>。

---

2) アメリカ合衆国政府のこの問題に関する見方については、参考文献(8)を参照のこと。

#### (4) 北米自由貿易協定 (North America Free Trade Agreement, NAFTA)

カナダ、アメリカ合衆国、メキシコの三国の間で合意され、1994年1月1日から発効した自由貿易地域協定は、域内での貿易障壁の除去および域内での公正競争と投資の促進を謳っている。NAFTAに先立って、カナダと合衆国の間で、すでに、自由貿易協定が締結されており、NAFTAは、これに、カナダ・メキシコおよび合衆国・メキシコの間の二国間合意を包括する形式になっている。この協定は、ガット・ウルグアイ・ラウンド交渉の最終局面で交渉が開始され、ヨーロッパにおける経済統合の進展という状況の中で、北米三国が域内の貿易自由化に合意したという点で、ガット交渉を妥結へと導く一つの重要な要因となった。特に、合衆国とメキシコという国民所得に格差のある国同士が自由貿易地域を形成するという点で意義深いものであった。

1994年12月には、チリがNAFTAに加入する旨合意しており、マイアミで開催された米州サミットにおいては、北米・南米を合わせたアメリカ(西半球)自由貿易地域の形成について、貿易障壁削減のタイム・スケジュールを含めて協議された。

#### (5) 東アジアにおける経済統合

アセアン自由貿易地域 (ASEAN Free Trade Area, AFTA) は、東南アジア諸国連合 (The Association of Southeast Asian Nations) によって1992年1月に合意された自由貿易地域であり、1993年1月より域内関税の引き下げを開始しており、経済統合へ向けて本格的な動きが始まっている。アセアンは、1967年にバンコックで設立されたインドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、シンガポールからなる国家連合であり、この地域における貿易・投資の拡大、経済成長の促進と地域の平和と安全保障の維持を主要な目的としている。1984年には、ブルネイが参加し、ベトナム、カンボジア、ラオス、ビルマの参加が予定されてきている。

アセアンは、ベトナム戦争の激化、中国における文化大革命といった時代背景の下に形成された連合体であり、市場経済を通じて、経済発展を図ることが

基本理念となっている。東西の冷戦が終結した1990年代になって、高い経済成長を実現しつつ、アメリカ合衆国とベトナムの国交が正常化し、ベトナムの加盟も決定したことは、この地域の将来に向けての経済発展のダイナミズムの方向性を示すものとして注目される。

正式な経済統合を目指す組織ではないものの、東アジアにおける貿易と投資を促進する協議体としてアジア太平洋経済協力会議 (Asia-Pacific Economic Cooperation, APEC) がある。APEC は、1989年、オーストラリアのキャンベラで開催された閣僚級の会議で設立が決まり、アセアン、合衆国、韓国、日本、カナダ、オーストラリア、ニュージーランドによる協議体として発足した。その後、1991年11月にソウルで開催された第三回会合で、中国、台湾、香港が加わった。1992年9月からは、シンガポールに事務局が設置され、加盟希望を表明する国も増加しつつある。現在までのところ、正式な自由貿易地域協定を締結するような具体的な協議は行われていないものの、開かれた地域主義を掲げて、拘束力の弱い、多国間の貿易投資促進のための協議体としての機能を果たし始めている。1995年11月には、日本の大阪において会合が開催され、今後、APEC が、より具体的な地域経済統合体として発展していくのかどうか、その将来の方向性を占う会議として注目された。

この他に東アジアにおける経済統合をめぐる動きとしては、マレーシアのマハティール首相の提唱による EAEC (East Asian Economic Caucus) の構想がある。これは、当初、ガットのウルグアイラウンド交渉が一時暗礁に乗り上げていた1990年末の時期に、欧州や合衆国に対するアジア諸国の交渉力の強化策として、アセアン、中国、日本、韓国による EAEG (East Asia Economic Grouping) として提唱されたもので、合衆国が外れていたことから、閉鎖的な地域経済統合だとの批判を受けている。

#### (6) 地域経済統合に対する日本の立場

1995年1月1日、第二次世界大戦後の自由貿易体制の確立に大きな役割を果たしてきたガット(関税貿易の一般協定)に代わって、世界貿易機関(WTO)が

発足した。WTO では、鉱工業品・農産物に加えて、金融や運輸などのサービス貿易や知的所有権をも対象とし、国際貿易秩序の維持に務めることになる。日本のように、基本的な天然資源の乏しい国にとって、多国間による自由な通商体制の維持は、きわめて重要な経済政策上の課題となる。日本は、WTO 加盟国の中では、他国との間でいかなる地域経済統合協定をも結んでいない数少ない国の一つである。そもそも、多国間の自由貿易体制の中で、地域経済統合が正当化されるのは、人為的に設けられた国境が、経済活動の阻害要因になっている場合に、共通の関税地域を拡大することで、自由な貿易を拡大できることが明白な場合であった。この意味では、欧州のように、比較的狭い地域に陸上の国境線を多数有することが経済活動上の障壁になっていることは、明白であった。また、カナダとアメリカ合衆国、そして、メキシコのように長い陸上の国境線を有する国同士が、財・サービスの移動に関して共通のルールを設けようとするのは、ごく自然なことであろう。これに対して、日本には、陸上の国境線は存在していない。海によって自然に国境線が形成されている島国であるために、国民の間で地域経済統合に対する関心が乏しいのは当然のことと言えるかも知れない。

また、戦後の東西冷戦構造の中で、中国、ロシアとの貿易は、ココム（CO-COM, 対共産圏輸出統制委員会）によって規制されていた。日本の地理的位置は、アセアンと北米市場あるいは欧州市場を結ぶ中継貿易拠点とも言うべきものだった。原材料を輸入して加工し、さらに、それを輸出するという加工貿易を行うには、絶好の位置にあった。特定の国との間に拘束力の強い自由貿易協定を結ぶよりも、ガットの多国間の自由貿易の枠組みの中で、どの国、どの地域とも互惠無差別の原則で貿易を行うことの方が、国民経済の発展のためには有利だったと言えるだろう。この日本の基本的立場は、今後の WTO の中でも変わらないものと考えられるが、東西冷戦構造の崩壊以降、日本の貿易パターンには、変化の兆しが観察される。これは、東アジアの各国の経済成長が世界の他の地域と比べて高いために、冷戦時代には、高い比率を保っていた日米貿易のシェアが徐々に下がっていることに現れている。今後、中国の市場経

済化が一層進むにつれて、この傾向は加速していくことが考えられる。世界全体が市場経済化する過程で、本来あった地理的距離の近さが国際分業を進展させる上で重要な要素となってくる。欧州、北米、東アジアにおける地域統合が閉鎖的なブロック化の方向へ向かわないためには、WTOの場における日本の積極的な貢献が求められるところである<sup>3)</sup>。

### 3. フリートレードゾーンによる港湾都市の振興

#### (1) フリートレードゾーン (FTZ)

FTZは、特定の関税地域において、外国貿易を促進するために、港湾・空港の周辺を関税法上の外国として区分し、税関手続きを行う以前の状態で、外国貨物の加工・組み立て・保管・展示を行える地域として土地・施設を指定した場所のことを言う。発展途上国では、輸出加工区などとも呼ばれる。日本の場合には、関税法の中で、保税地域として詳細に規定されており、戦後の加工貿易の促進に貢献してきた。また、空港や海港の内部には、免税店として、消費者が関税を免除された価格で、様々な財を購入できる場所もある。これは、出国手続きを終えた人々は、すでに外国へ出たものと見なされることから、設けられている仕組みである。

ガットにおける関税率の引き下げが実現してきたにもかかわらず、世界各地で、FTZが増加しているのは、付加価値税および地方間接税の一般化が、その原因としてあげられる。内国消費税は、輸出品にはかからず、輸入品については、通関の時点で徴収される。様々な国や地域から部品類を調達して生産活動を行う自動車産業や家電産業の場合には、FTZの利用によって、かなりの節税効果が発生する。

また、地域経済の国際化のために、直接投資の受入れ促進を図る地域振興の手段としても、FTZは重要になっている。資本の移動が自由化された今日の

---

3) 参考文献(11)は、地域経済統合に対する日本政府の考え方を示していて興味深い。

世界経済においては、企業内貿易が一般化しており、有力な世界企業をいかに地域に誘致するかが、地域経済の成長力を決定する要因となっている。国際空港や国際港湾の周辺が、FTZとして開発されるのは、地域としての付加価値を高めて、世界企業の誘致を成功させようとする地域の側からの試みに他ならない。

## (2) 港湾の伝統的役割

フリートレードゾーンの原型は、北海・バルト海沿岸のハンザ同盟の諸都市にあると言われる。リューベック、ハンブルグ、ブレーメンと言った港湾都市は、封建領主の支配に対して、都市の自治権と都市間の交易権を主張して、都市間同盟を結んだ。貿易の利益は、主として都市住民に還元されたのであり、中央集権的支配を強めて貿易を制限しようとする封建領主に対して、通商の自由と徴税権の自由を求めて抵抗したのであった。日本では、16世紀、戦国時代の堺が、このような通商都市の様相を呈していたのであり、統一国家を形成しようとしていた封建領主との間には絶えず緊張関係があった。江戸時代、徳川幕府は、欧州との貿易をオランダ東インド会社の独占とし、長崎の出島のみを外国貿易港とした。この鎖国体制は、19世紀の半ばまで続くことになるが、長崎の出島は、FTZとしての港湾の役割を象徴していると言える。港湾は、外国との貿易を行うための窓のような役割を果たしていたのであり、これを管理することで、外国の情報や貿易の利益を国家が独占することができた。徳川幕府は、諸大名に大型船の建造を禁じて、自由に外国と貿易を出来ないように規制していた。島国を統治するにあたって、港湾の管理が重要になったのは必然的なことであった。

航空機が出現するまで、東アジア（かつては、東インドと呼ばれていた）と欧州を経済的に結ぶものは、船であった。そして、船が人や貨物を運んで着くところが港であった<sup>4)</sup>。19世紀にアメリカ合衆国のペリー艦隊が来航して、

---

4) アダム・スミスの時代には、たしかに東インドと呼ばれていた。

日本との交易を求めたのは、合衆国のフロンティアが西海岸まで到達し、まさに太平洋の新時代が始まろうとしていた時期であった。函館、神戸、横浜と次々に新しい港湾が開港され、外国との貿易、日本の近代化が始まった。開港港湾の数を制限すれば、これは、外国との貿易量を制限することになる。太平洋における日本の地理的重要性が認識され、中継貿易拠点としての港湾開発と日本経済の近代化は、ほぼ並行的に進んだ。開港港湾の数を日本の近代化および国際化の指標としてとらえれば、明治以降の日本経済は、太平洋におけるフリートレードゾーン化が急速に進んだ時代として認識することも可能なのである。

日本の近代港湾の建設にあたっても、欧州の港湾がモデルとなっている場合が多い。外国人技術者による設計および欧州留学を経験した日本人技術者によって建設された港湾が今日にいたるまで日本各地で使用されている。港湾は、国際市場の中で国民経済を近代化しようとする時、諸外国との物的および人的交流の窓口の役割を果たしてきた。

経済的観点から考えると、港湾の伝統的役割は、物流拠点の形成にあった。外国貨物が港湾に到着して、通関手続きを終えるまでの間、一時的に外国貨物を保管しておく場所が必要であったし、輸出貨物についても、通関後、貨物船に積み込むまでの間、貨物を置いておく埠頭が必要である。さらに、輸入貨物を保税の状態で、長期にわたって保管できる倉庫や加工できる工場が港湾地域に整備されていることが、国際物流の拠点としては重要であった。加工貿易の促進によって、経済発展を図ってきた日本やその他の東アジア諸国の場合、生産機能を重視した港湾設計になってきたのは、当然のことであった。伝統的なフリートレードゾーンは、港湾隣接地域の工業団地あるいは流通団地である場合が多い。

### (3) 交流人口の拡大と港湾

港湾都市は、サンフランシスコ、ストックホルム、香港などのように、単に物流拠点であるばかりでなく、風光明媚な観光都市である場合が多い。工業化を終え、成熟化した経済社会に向かいつつある国では、余暇時間の拡大に伴っ

て、観光が重要な産業になりつつある。消費者が、所得を得ている場所から離れて、他の都市を旅行し、そこで、様々なサービスに支出をする。定住人口に加えて、このような交流人口の拡大が、新たなビジネスチャンスと雇用機会を生み出しつつある。

景観に恵まれた港湾の場合には、物流施設だけでなく、コンベンション機能、展示場、観光施設、レジャー施設を整備することによって、人々がゆとりを持って交流する空間を水辺に創造することができる。国際フェリー航路の開設されている港湾の場合には、まさに、他の国々との交流の玄関口の役割を果たすことになる。このような都市では、保税施設も、日本の関税法上の保税展示場のように、国際博覧会を開催するために整備されている。貿易フェアを定期開催できるような施設が整備されていれば、交流人口の一層の拡大を図ることが可能となる。国際フェリーターミナルの免税店やフェリー内部での免税販売は、観光サービスの付加価値を高めるものとなる。

各世帯における自動車の保有台数の増えた先進国では、フェリーによる旅行需要は増加傾向にある。東アジア諸国でも、高速道路網の整備が進んでくると、フェリー航路を持つ港湾都市は、交流人口の拡大において、他の都市よりも有利な条件を手にすることになる。特に、中国におけるモータリゼーションが進んだ場合には、日本海沿岸の港湾都市は、国際フェリーの基点として発展する可能性がある。伝統的な物流中心のフリーストリードゾーンでは、フェンスなどで港湾を隔離して、人々の出入りを制限してきたが、交流人口の拡大を念頭においた新しい時代の港湾では、人々が自由に活動しやすい港湾空間を創造していくことが重要になるだろう。

#### (4) フリーストリードゾーンの貿易促進効果

港湾の周辺地域を関税法上の外国とすることで、その地域を経由した貿易機会が創出されることは明らかであろう。税関、出入国管理事務所、検疫所など、外国貿易に必要な行政機関が立地していることで、港湾周辺地域の利便性は、さらに高まる。関税や内国消費税率が高い場合には、輸入加工あるいは販売を

行う企業にとって、入荷の時点ではなく、出荷の時点で通関手続きを行えば良いというフリートレードゾーンの節税メリットは大きい。多くの種類の部品類を扱う製造業の場合には、フリートレードゾーンに立地することによって、部品購入時の消費税の支払いを製品完成時まで、繰り延べることができるし、外国に再輸出する場合には、まったく内国消費税を支払わなくて良い。

地理的に中継貿易に適していた地域が、政治的その他の理由で外国との貿易を行えない状態になった場合、フリートレードゾーンの開設による貿易促進効果は大きい。

#### (5) フリートレードゾーンの投資促進効果

フリートレードゾーンの開設は、企業誘致にあたって、追加的な魅力をその地域に与えることになる。生産拠点を世界各地に展開している多国籍企業にとっては、フリートレードゾーンの利用価値は高い。税制の面ばかりではなく、雇用の面でも規制緩和されているなら（例えば、外国人労働者の雇用や最低賃金などに関して）、投資は促進される。発展途上国の場合には、国際港湾や国際空港の周辺に工業団地を造成することによって、先進国からの直接投資受入れの拡大を図っている。

#### (6) 社会資本としてのフリートレードゾーン

港湾や空港は、貿易関連のインフラストラクチャーということで社会資本の性格を有している。フリートレードゾーンに関しても、港湾周辺の外国貿易促進施設ということで、公的資金を用いて整備される場合が多い。これは、港湾や空港周辺地域は、特定の民間企業が独占的に利用すべき場所ではなく、広く公的に開放された空間であるべきとの考え方に基づくものである。貿易は、外国の生産者と自国の消費者、あるいは、自国の生産者と外国の消費者との間に発生するものである以上、その取引を円滑に進めるための施設を公的に整備することは、自由貿易体制を維持発展していくためには重要なことである。発展途上国の場合には、経済成長や輸出促進が経済政策の目標となるので、フリー

トレードゾーンの性格も輸出促進型で生産者のニーズに答えるものになる。これに対して、国民所得が一定の水準に達した先進国の場合には、生活者・消費者の多様な要求に答える輸入促進型あるいは交流促進型のフリートレードゾーンになる。いずれの場合でも、フリートレードゾーンによる港湾隣接地域の開発は、その言葉から受ける印象とは対照的に、公益性の強いものとなり、地域経済政策の一環としてなされるのが一般的である。

#### 4. 地域経済統合の進展とフリートレードゾーン

##### (1) 北米自由貿易地域とマキラドーラ

自由貿易地域協定が締結された場合、協定を結んだ国は、共通の関税地域に属することになる。この場合に、協定を結ぶ以前には存在していた国境隣接地域のフリートレードゾーンは、どのような扱いを受けるのであろうか。北米自由貿易協定締結後のアメリカ合衆国とメキシコの国境地域に展開されたマキラドーラを例にして、考えてみよう<sup>5)</sup>。

北米自由貿易協定の締結によって、メキシコのマキラドーラ産業の性質は基本的に変わろうとしている。マキラドーラは、1965年にメキシコの国境産業化計画によって、わずか12の工場から出発した。1993年末には、大部分が外資系で2100を越える企業が立地しており、50万人を越える雇用を創出している。主として電気機器、輸送機器、アパレル、繊維関係の企業が多く立地している。

マキラドーラ計画の当初の目的は、メキシコの合衆国との国境地域に外国企業を誘致し、メキシコ産業への技術移転を促進することにあった。メキシコ政府は、最終製品が国内市場ではなく外国市場で販売される限り（すなわち、輸出される限り）、この地域への原材料や部品の輸入を原産地に関係なく免税で行うことを認めた。日系企業等が多く立地し、メキシコの安い労働力とフリー

---

5) この節の記述は、参考文献(9)のレポートに全面的に依拠している。

トレードゾーンの機能を有効に利用して、輸出を促進した。

NAFTA の締結は、マキラドーラの性格を二つの点で変えると予想されている。第一には、その輸出促進的性格である。当初、マキラドーラで生産された製品をメキシコ市場に輸入することは禁止されていた。メキシコ政府は、1977年と1989年に、この規制を緩和して50%まで国内市場で販売することを認めた。NAFTA の締結後は、2000年まで、5%づつこの比率を高めていくことが定められており、21世紀には、この規制は完全に撤廃される。

第二に、マキラドーラへの原材料の免税措置が撤廃される。NAFTA の締結によって、合衆国やカナダの製品はすべて免税となるが、第三国から輸入されマキラドーラで加工された製品を合衆国で販売しようとするすると課税対象となる。この措置によって影響を受けるのは、アジア系の電気機器メーカーと考えられている。これまでのように、免税措置を利用して、合衆国へ販売することができなくなる。これに対して、メキシコの生産者は、同じ関税地域になるため、免税で販売することができ、価格競争力の面で優位に立つことができる。

さらに、考えられる効果としては、課税を逃れるために、メキシコへ工場を移転する企業が増加するだろうということである。これは、すでに説明した地域経済統合による投資転換効果である。拡大された市場で直接生産して販売した方が企業にとっても収益は高くなる。

このように、NAFTA の締結によって、マキラドーラの輸出促進機能は低下するが、投資拡大機能が逆に拡大することが予想される。メキシコの所得水準が拡大してくれば、マキラドーラの本来持っていた合衆国市場とメキシコ市場の中間点という地理的条件が生かされ、さらに企業立地が進む可能性がある。生産性の向上しだいでは、アジアへの輸出拡大ということも考えられる。このように、自由貿易地域協定によって、フリートレードゾーンは、無力化してしまうわけではなく、逆に、規制緩和による市場拡大によって、第三国との貿易は拡大する可能性もある。

## (2) 東アジアにおける経済統合とフリートレードゾーン

日本の地域経済統合に対する公式の立場は、開かれた地域主義であり、地域経済統合の閉鎖的なブロック経済化には反対している。WTOにおける多国間主義を尊重する姿勢をとっている。東アジアにおける最も成功している地域経済統合は、アセアンによる自由貿易地域協定である。日本は、これを支援する立場をとっている。アセアンの中には、マレーシアのように、日本、韓国、中国を含む東アジア自由貿易地域の形成を志向する国もあるが、第二次大戦後、合衆国がこの地域で果たしてきた役割を考えると、合衆国を排除した形での地域経済統合には政治的危険が伴う。日本にしろアセアン諸国にしろ、島国や半島国家が多く、EUやNAFTAのような陸続きの国家が市場統合するのとは、異なった側面を持っている。東アジアの国々は、日本の経済的繁栄から学び、外国貿易促進型の経済政策をとってきている。フリートレードゾーンによる港湾隣接地域の工業団地化も進んでおり、閉鎖的な経済ブロックに転化する危険性は小さい。シンガポールのようなフリートレードゾーン国家が中核に位置しており、欧州市場、北米市場とは、異なった形の東アジア共通市場が形成される可能性がある。

欧州とは、スエズ運河、インド洋経由で、結ばれているし、北米市場とは、太平洋を通じた海上ルートで結ばれている。共通関税地域を創出したとしても、欧州、北米との貿易関係においては、フリートレードゾーンの機能は減少せず、むしろ、投資促進効果によって、欧米企業の直接投資を拡大する可能性が高い。経済統合によって、域内における財・サービスの移動が促進されることから、域内の立地条件の良い場所に生産・物流拠点を構築することで、国際競争力を強化しようという誘因が働く。この際に重要なのは、港湾・空港などの貿易インフラが整備されていることであり、世界全体で競争しようとする限り、保税制度の重要性は高い。

日本の地理的条件を考えると、アセアンとの自由貿易地域に単独で加盟することは賢明ではないだろう。北米市場、欧州市場との貿易量の多さを考えると、世界市場が同時的に共通市場化される方が、日本にとっては経済的利益が大き

いと考えられる。したがって、WTOの多国間主義の立場に基づいて、欧州、北米、アセアンが閉鎖的な経済ブロックに変化しないように、国際世論をリードしていくことが日本の重要な役割となる。ただ、経済的には、日本は、資本の供給国となり、企業も生産拠点を他地域に移していくことから、日本国内の産業空洞化が懸念される状況となる。これを克服するために、日本国内の港湾隣接地域のフリートレードゾーン化を進めることが、これまで以上に重要になる。依然として、他のアジア諸国との間に賃金格差のある状況の下では、労働集約的な産業については、国外に出ていかざるを得ない。重要なことは、アジアの生産拠点と直接結ばれている国際物流拠点が、日本の各地域に必要なだとの認識であり、港湾が輸入促進型の形態に変わっていくことが必要になる。

### (3) 東西冷戦の終結とフリートレードゾーン

ベトナムとアメリカ合衆国との国交正常化およびアセアンへの加盟は、東アジア地域でも、東西冷戦後の経済秩序が形成されつつあることを示すものとして歓迎されるべき動きである。自由貿易が円滑に機能するためには、国内において価格メカニズムが機能していること、企業の産業への参入退出が保証されていることが前提条件となる。社会主義国においては、政府の統制による計画経済が実施されてきたために、長く国際的な通商システムに参加する基本的な要件を欠いてきた。東欧諸国の民主化・ソビエト連邦の崩壊によって、ロシア・東欧の市場経済化のプロセスが始まった。このような市場経済移行国家の経済改革には、多額の財政負担と国内改革の痛みが伴うものであるが、ここでもフリートレードゾーンは重要な役割を果たすものと考えられる。

国内産業競争力のない状態で、急激な市場経済化を進めると、移行過程特有のインフレーションの進行によって、大幅な内需抑制政策を余儀なくされる。国内産業が十分な国際競争力を持たない段階での自由化は、経常収支を悪化させ、債務問題を発生させる。国際市場において比較優位を発揮できる産業分野が特定化され、基盤整備が十分行われるまでは、関税による保護措置が必要になる。しかしながら、同時に、外国資本の受入れ、技術移転、海外からの原材

料および部品類の受入れ拠点を整備することも必要になる。このために、港湾・空港隣接地域のフリートレードゾーン化は、重要な政策となる。

ロシアは、元来、ヨーロッパとアジアにまたがるユーラシア国家であり、この国が市場経済化することで、欧州と東アジアが陸路で結ばれることになる。バルト海のサンクトペテルブルグと日本海のウラジオストックは、今後、欧州と東アジアにおけるロシアの海の玄関口として発展していく可能性があり、フリートレードゾーンによる整備にはきわめて適した地域といえる。ロシアが、将来のアジア太平洋経済協力会議への正式参加を表明していることは、きわめて重要であり、世界規模での自由貿易体制の確立のためには欠くことの出来ない環の一つである。残念なことに、第二次大戦後に発生した北方領土問題が未解決のために、日本とロシアの間に平和条約が締結されておらず、広範囲の経済協力が行われていない。このことによる経済発展の疎外コストは一部の人々が考えているより大きい。

また、改革開放路線の下で、高い経済成長を持続しつつある中国の動向も、東アジア地域における経済統合の行方について影響を及ぼす。中国の場合には、海外との取引の活発化によって発展してきた沿岸部の経済成長をどのようにして内陸部へと拡大していくかという段階に入ってきており、その人口規模の大きさから動向が注目されている。返還後の香港が、どのような経済機能を維持するかも注目される場所である。香港は、統制色の強い地域にあって、まさに、フリーポートとして発展してきたのであり、その経済的自治権の行方が焦点となる。同様に、自立志向を強める台湾の動向も注目される。一つの中国政策が堅持できるのか、異なる関税地域として存続していくのか、中国のWTO加盟問題とも関連して、東アジア地域における重要な問題である。中国、台湾、香港が参加しているAPECは、これらの問題を内包する形で、将来のこの地域の貿易および投資拡大を議論する場としては最適であろう。

最後に、東西冷戦後の東アジアにおける経済秩序を考える上で重要な課題として、朝鮮半島の問題がある。北朝鮮の国際市場への参加、あるいは、自国の市場経済化に対する姿勢は依然として不透明である。豆満江開発計画のように

フリートレードゾーン概念による国際化への支援体制もあるものの、北朝鮮国内の政治体制の不透明さが外国投資の拡大を妨げている。

一般論として述べると、市場経済移行国においては、国内産業の保護育成と外国資本の導入を両立させることができるという意味で、フリートレードゾーンによる港湾・空港隣接地域の振興は重要である。

#### (4) 東アジアにおける経済統合と日米経済関係

アセアンに対するアメリカ合衆国の姿勢は、常に協力的であり、良好なものであった。アセアン側には、時として、アメリカ合衆国が、日本や中国との関係を重視するあまり、アセアンに対する政策上の優先順位が低いという不満があったものの、経済統合を進展させることで、先進国の投資を自らの地域に競争的に拡大しようとする姿勢を継続している。アメリカ合衆国にとっては、ベトナム戦争の終結以降、この地域に対する国内的な関心はあまり高くなかったものの、クリントン政権発足以来、アジア重視の政策を展開し、ベトナムとの国交正常化を実現している。この地域の安全保障に関して、合衆国は依然として大きな役割を果たしており、アセアンの側にも、合衆国の積極的なこの地域への関与を望む姿勢は強い。今後とも、アセアンは、加盟国の拡大を通じて、東アジアにおける経済統合の中核でありつづけようとするであろう。この地域における日本企業と北米企業の競争は、将来の産業競争力の進展の方向性について、客観的な展望を与えてくれるであろう。日米企業の双方の市場への浸透度は、お互いの競争力を比較する上では歪んだ指標となるが、第三国市場で、どの程度競争できるかは、競争力を比較可能にするデータを我々に提供してくれるであろう。

1980年代に、合衆国と東アジアとの貿易は急速に拡大している。特に、輸入では、全体の20%以上を占めるようになっており、カナダ、日本を抜いて最大の貿易パートナーとなりつつある。合衆国の輸出に関しても、他の地域に対する伸び率を上回る率で増加しており、貿易は双方向で拡大している。これは、東アジアと日本との貿易関係でも同様であり、輸出入ともに増加している。こ

れは、この地域の高い経済成長率を反映したものであり、今後とも、この傾向は持続するものと予想されている。日本をライバル視する合衆国の政策担当者の中には、日本がリーダーシップを取る形で、この地域に閉鎖的な地域経済圏を構築しようとしているのではとの疑念を持つ向きもあるが、現実の数字は、そのようなことはなく、開放的な形で経済成長の利益は、他の地域にも及んでいることを示している。東アジアにおける域内貿易拡大は、欧州、北米との地域間貿易を促進する効果を持っており、陸続きの欧州や北米の地域経済統合とは異なる貿易拡大のダイナミズムを有している。この地域の発展は、日米経済関係を日米の市場だけで考える戦後の思考法から脱却する契機を与えてくれるであろう。日米双方とも、日米経済関係を二国間問題として捉える傾向が強かったのであるが、多国間の枠組みの中で考えていくことも重要になりつつある。日米がそれぞれの役割を分担する形で、東西冷戦後の世界貿易システムの構築にあたっていくことが重要になりつつある。

1980年代に入って、合衆国の各地でも、フリートレードゾーンによる地域振興が活発になってきた。自動車・自動車部品・家電製品を製造する日本企業が現地生産を始めるにあたって利用してきたのであり、全米で180ヵ所程度に拡大してきている。最近では、アメリカの国内産業の利用も増加しており、北米企業の国際化および輸出努力も進んで来ている。この傾向は、今後も継続するであろうし、合衆国としては、環太平洋地域との貿易関係は、北大西洋の貿易関係と並んで重要なものとなろう。拡大された地域間貿易の拡大によって、合衆国では、太平洋岸の貿易港の取扱い貨物量が増大しつつあり、対外経済取引の重心は、確実に、西にシフトしつつある。

一方、日本では、冷戦構造の崩壊に伴い、日本海側の貿易港湾の相対的優位性が増大している。今後とも、北米市場と中国、東南アジア市場との中継点という地理的条件を考えた時に、フリートレードゾーンによる港湾振興は、重要な課題となってこよう。日米貿易関係も、二国の市場で完結してしまう分業ではなく、東アジア市場あるいは南米市場との関わりの中で進展していく分業体制の構築が求められていると言えよう。

### (5) 為替レートとフリートレードゾーン

経済統合が進展して、地域経済の一体化が進むと、共通通貨を発行することが、課題となってくる。これは、狭い地域の中で、多数の通貨が用いられていることによる経済取引上の不都合さから起こってくる議論である。貨幣の役割が、自由貿易を通じた分業の促進にあることを理解すれば、現在のような変動相場制は、必ずしも理想的な制度ではないことがすぐ理解できるだろう。為替レートの極端な変動は、経済の将来に対する不確実性を増加させて、貿易や投資の拡大にとって好ましいことではない。

欧州連合は、域内における共通通貨の発行を目指して、通貨同盟の構築を図っているが、各国の金融政策の独自性を拘束し、経済主権を制限する議論だけに、政治的には困難な問題を伴う。

戦後の通貨体制は、ドルを基軸通貨とする固定相場制として発足したものの、1971年に、合衆国が一方的に金とドルの交換停止を発表して以来、各国が協調的に為替レートの水準を管理する管理フロート制が継続している。この体制の下では、短期的な為替リスクは先物市場でヘッジできるものの、長期的な投資に関わる為替リスクについては、絶えず影響を受けることになる。日本のように、通貨の価値が急速に高くなった地域では、輸出の採算が合わなくなり、生産の拠点を海外に移す動きにつながる。すなわち、変動相場制の下では、長期的な為替レートの予測の下に、世界市場における生産拠点が決定される。

フリートレードゾーンを利用する企業の場合には、様々な部品類を用いる加工組み立て型の製造業が多いので、為替レートの変化には敏感になる。為替レートの低下した地域から部品類を購入すれば、収益を向上させることが可能になる。フリートレードゾーンの設置にあたっては、外国通貨の使用制限の緩和も一つの課題となる。入国手続きを終えて、航空機の出発を待つ間に、円とドルの両方を使用できる免税店があるように、理論的には、複数通貨の使用が可能なフリートレードゾーンの設置も考えられる。

いずれにしても、地域経済統合の最も進んだ究極の形では、世界全体で使用可能な通貨が発行されているはずであり、為替レートの変動を気にする必要が

なくなる。その際には、もちろん、関税も撤廃されているので、フリートレードゾーンは、単なる港湾・空港施設の一部となる。残念ながら、近い将来にこのようなことが実現する可能性はなく、為替レートもフリートレードゾーンもしばらく存在し続けることになるだろう。

#### (6) 消費税とフリートレードゾーン

経済統合が進展し、域内の関税が大幅に引き下げられたとしても、フリートレードゾーンの有用性が減じない理由として、各国における付加価値税の導入があげられる。各国とも、直接税中心の税制から、多段階で一般的な消費の発生段階に課税される間接税の比重が高まっている。地方分権の進んだ地域では、各自治体レベルでの間接税を課している。外国貿易については、輸出品には、このような課税はなされず、輸入品については、通関の段階で課税されるのが一般的である。つまり、このような間接税が存在する限り、フリートレードゾーンの保税機能は健在だと言える。現在の先進各国の傾向として、一般付加価値税の税率は、かなり高率になってきており、フリートレードゾーンの重要性は以前よりも増しているといえるだろう。内国消費税は、消費に対してなされる税であり、港湾・空港隣接地域をフリートレードゾーン化することで密輸がない限り税収が減じることはない。投資の拡大によって雇用が増加して所得増による消費拡大があれば、税収はかえって増加するであろう。

### 5. おわりに

この小論では、地域経済統合の進展とフリートレードゾーンの振興について、東西冷戦構造の終結した1990年代の世界経済の状況を踏まえて議論してきた。西ヨーロッパにおける地域経済の統合は、世界的な自由貿易体制の構築と並行する形で、北米における自由貿易協定の締結および東アジアにおける地域経済統合の進展を促してきた。1995年1月には、世界貿易機関（WTO）が発足し、世界規模での多国間自由貿易体制が一層強化されることになった。地

域経済の部分統合については、世界経済のブロック化につながるとの懸念を示す論者もあるが、域外に対して差別的な関税や保護措置を取らない限り、より自由な世界市場の形成に貢献するものと言えよう。

地域経済統合の進展によって、港湾や空港の隣接地域にあって「関税法上の外国」として貿易を促進する機能を持つフリートレードゾーンもその性格をよりグローバルなものに変えつつある。アメリカ合衆国とメキシコ国境のマキラドーラが従来の輸出促進型の性格から NAFTA の関税地域全体に対する物流拠点へと転換しようとしているように、フリートレードゾーン本来の貿易・投資促進機能がより拡大・促進されるものと考えられる。

世界経済の中でも、東アジア地域は目覚ましい経済成長を遂げており、特に ASEAN を中心とした自由貿易地域の構築が進展している。欧州連合や北米自由貿易地域と異なり、海洋国家の多い東アジア地域では、港湾や空港周辺をフリートレードゾーン化することで、貿易投資を拡大し、域内分業を促進している。日本は、特定の地域経済統合体に属することはせず、WTO を中心とする多国間の自由貿易体制の維持発展を堅持する姿勢をとっているものの、アジア太平洋経済協力会議（APEC）を通じて、この地域における経済統合が他の地域にも開放された形で進展していくようにリーダーシップを発揮することが期待されている。

経済統合の最終的に行き着いた形態では、フリートレードゾーンは港湾・空港周辺施設になるわけだが、各国が経済主権を維持しつづける限り、その有用性は減ずることはないだろう。むしろ、先進各国で導入されている付加価値税が一般化してくるにつれて、その保税機能は高まることが予想される。今後は、その運用が弾力化されることによって、世界市場で競争を展開しつつある各国の自動車産業や家電産業などの多国籍製造業が使用しやすい形態に変化していくことが望まれるであろう。地域経済統合も、過度に閉鎖的・排他的になった場合には、かえって、世界貿易を縮小させる可能性もあり、世界全体の貿易拡大と整合的な形で進展することが望ましい。

東西冷戦後の世界経済秩序の構築にあたっては、東欧・ロシアの市場経済移

行国の経済改革を支援することが重要であり、この面でも、フリートレードゾーンによる貿易港湾隣接地域の開発は、これらの国々の世界市場への統合に役立つであろう。特に、ロシアは、欧州とアジアにまたがるユーラシア国家であり、市場経済化が進展することで、欧州とアジア太平洋地域を結びつける役割を果たすであろう。

ベトナムの ASEAN 加盟に象徴されるように、東アジアの社会主義国も市場経済化を急速に進めており、この地域において新たなビジネスチャンスが拡大しつつある。シンガポールに象徴されるような港湾都市が、東アジアの経済統合においては貿易と投資の拡大において重要な役割を果たし続けるであろう。アジア太平洋地域は、その多様性を維持しつつ、今後とも高い経済成長を遂げていくであろう。この地域での貿易拡大効果が、地域間貿易の拡大を通じて、欧州、北米、そして、他の発展途上国へと波及していくことが望ましい。国家の統制による経済活動に対する制限が解け、広範囲にわたる自由な市場の形成によって、人々の経済厚生が上昇していくことが、21世紀の新しい世界経済秩序の形成にとって重要であろう。日本が19世紀半ば以来、数多くの港湾を開港して、外国貿易を促進することによって、ここまで経済的繁栄を実現してきたことを振り返ると、各国、特に発展途上国と旧社会主義国におけるフリートレードゾーンによる地域振興を強力に支援していくことが今後とも必要であろう。

## 参 考 文 献

- (1) Adam Smith (1776) *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, edited by Edwin Cannan, 1976 The University of Chicago Press.
- (2) C. Fred Bergsten and Marcus Noland, editors (1993) *Pacific Dynamism and the International Economic System*, Institute for International Economics, Washington, DC.
- (3) Wilfred J. Ethier (1988) *Modern International Economics*, Second Edition, W. W. Norton & Company, New York. Chapter 12.
- (4) Peter Robson (1987) *The Economics of International Integration*, Third Edition, Allen & Unwin, London.
- (5) Robert Z. Lawrence (1994) "Regionalism: An Overview", *Journal of the Japanese and International Economies*, Vol. 8, No.4.
- (6) Warwick J. McKibbin (1994) "Dynamic Adjustment to Regional Integration: Europe 1992 and NAFTA", *Journal of the Japanese and International Economies*, Vol. 8, No.4.
- (7) Kym Anderson and Richard H. Snape (1994) "European and American Regionalism: Effects on and Options for Asia", *Journal of the Japanese and International Economies*, Vol. 8, No.4.
- (8) United States International Trade Commission (1993) *East Asia: Regional Economic Integration and Implications for the United States*.
- (9) United States International Trade Commission (1995) "NAFTA and Mexico's Maquiladora industry", *Industry, Trade, and Technology Review*, February 1995.
- (10) 経済企画庁編 (1994) 「世界経済白書」－自由な貿易・投資がつなぐ先進国と新興経済。
- (11) 通商産業省通商政策局編 (1995) 「不公正貿易報告書」WTO と主要国の貿易政策。
- (12) 田中俊郎編著 (1991) 「EC 統合と日本」ジェトロビジネス講座。