

世界開発報告 2009

変わりつつある世界経済地理 *Reshaping Economic Geography*

田村 勝省 訳



This work was originally published by the World Bank in English as *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography* in 2008. This Japanese translation was arranged by Ittosha Incorporated. Ittosha Incorporated is responsible for the quality of the translation. In case of any discrepancies, the original language will govern.

This volume is a product of the staff of The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank. The findings, interpretations, and conclusions expressed herein are those of the author(s) and do not necessarily reflect the views of the Executive Directors of The World Bank or the governments they represent.

The World Bank does not guarantee the accuracy of the data included in this work. The boundaries, colors, denominations, and other information shown on any map in this work do not imply any judgement on the part of The World Bank concerning the legal status of any territory or the endorsement or acceptance of such boundaries.

本報告書は2008年に世界銀行から *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography* として出版された。本書の翻訳は株式会社 一灯舎によりまとめられたものであり、翻訳の正確性については、株式会社 一灯舎が責任を負う。翻訳と原文の間になんらかの矛盾がある場合は原文に従う。

本書は、世界銀行スタッフの制作による。本書の調査結果や解説、結論は、必ずしも世界銀行の理事会あるいは彼らが代表する国の見解を反映するものではない。

世界銀行は、本書中にあるデータの正確性を保証しない。地図にある境界線、色、名称、その他の情報は、いかなる領土の法的立場、あるいはそのような境界線の容認に関する世界銀行の判断を意味するものではない。

World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography
Copyright © 2008 by
The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank
1818 H Street NW Washington DC 20433, U.S.A.

世界開発報告 2009——変わりつつある世界経済地理
Copyright © 2008 by 株式会社 一灯舎

序文

生産は大きな都市、先進的な州、富裕な国に集中している。その結果、世界全体のわずか1.5%の土地の上で世界生産の半分が生み出される形となっている。カイロはエジプトの国土のわずか0.5%を使って、同国の全GDPの半分以上を生産している。ブラジルの南中部3州は国土の15%しか占めていないのに、全生産の半分以上を占めている。さらに、北アメリカ、欧州連合(EU)、日本は、人口では合計10億人に満たないのに、世界の富の4分の3を占めている。

しかし、一部の人々は経済的な集中から取り残されている。例えば、ブラジル、中国、インドでは、遅れている州の貧困率はダイナミックな州の2倍以上に達している。途上国では貧困層の3分の2は村に住んでいる。サハラ以南アフリカや南および中央アジアを中心に、最も貧しく最も隔離した諸国に居住している10億人は、世界全体の富の2%未満で何とか生き延びている。

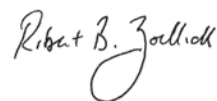
このような地理的に不利な場所に住んでいる人々は、経済発展がすべてのところで一斉に繁栄をもたらすものではない、ということを実感している。市場というのは場所を選び好みするものなのである。しかし、生産をもっと広く分散したからといって、必ずしも繁栄を育むことにはつながらない。経済的に成功している諸国をみると、生産の集中を促進すると同時に、人々の生活水準(栄養、教育、健康、衛生などの面)を地域的により均一にする政策も実施している。経済的集中と社会的収斂という両方に伴う利益を享受するためには、経済的統合を目指す政策措置が必要である。

統合はまずは基本的なサービス(万人のための初等教育、一次医療、十分な衛生設備、清潔な水など)へのアクセスを保障する制度の構築から着手すべきである。統合がより困難であれば、政策を調整して、物・

サービス・人・アイデアの移動を地方的、全国的、国際的に円滑化するインフラ(道路、鉄道、空港、港湾、通信システムなど)の整備を推進すべきである。統合が政治的あるいは社会的な理由から最も困難な場所の場合、対応策はそれに応じて包括的でなければならない。統一化を図る制度、結び付けるインフラ、対象を絞った介入策(スラム街改善プログラムや特定地域への立地を促す企業向けインセンティブなど)すべての政策手段を動員すべきである。

『世界開発報告』として第31号に当たる今年度の報告書では、このような原則に基づいて、都市化、地域開発、地域統合に関する従来の政策論議を再構成している。先進国の過去の経験を分析することによって、現在の途上国の都市化政策にとって実的な意義を導き出している。内陸国であるが故に、あるいは他の理由で世界市場から隔離しているアフリカやアジアの最貧国に関しては、本報告書では地域統合を推進するために、制度的な協力、インフラの共有、特別なインセンティブを組み合わせた有望な政策を検討している。成長過程にある中所得国でも、一般的な繁栄の陰に執拗な貧困が覆い隠されていることがある。そのような諸国に関しては、この報告書では国内統合を促進し、最も恵まれない場所で生活している貧困層を助けるための戦略について、概要を示している。

いわゆる「均衡のとれた成長」というのはこれまで実現が困難であったが、そもそも望ましいことなのかという議論が必要であろう。今回の『世界開発報告2009—変わりつつある世界経済地理』は、この議論を刺激するものと期待される。また、本書はいくつかの重要な政策論議に関して様々な情報を提供することを通じて、より包容的で持続可能な開発に向かう道を示すことになるだろう。



世界銀行グループ総裁
ロバート・B・ゼーリック

謝辞

本報告書は Indermit S. Gill が率いる、Souleymane Coulibaly, Uwe Deichman, Maria Emilia Freire, Chorching Goh, Andreas Kopp, Somik V. Lall, Claudio E. Motenegro, Truman Packard, Hirotsugu Uchida で構成されるチームが作成した。Homi Kharas, Marisela Montoliu Munoz, Andrew Nelson, Mark Roberts, Sebastian Vollmer, 及び Fang Xu が重要な貢献をしている。このチームを補佐したのは Eduardo S. F. Alves, Maximilian Hirn, Catalina Tejada である。

Bruce Ross-Larson が主任編集者の任をつとめた。

地図は Jeff Lecksell の指揮下で世界銀行の地図ユニットが作成した。本のデザインと印刷・製本を調整する任に当たったのは世界銀行の印刷局であり、Stephen McGroarty, Susan Graham, Rick Ludwick, Andres Ménézes の監督下で行われた。

『世界開発報告 2009』は開発経済学副総裁局 (DEC) と持続的開発ネットワーク (SDN) が共同後援している。作業は執筆および宣伝の様々な段階において、DEC の上級副総裁である François Bourguignon, Alan H. Gelb, Justin Yifu Lin および SDN の副総裁である Katherine Sierra の共同指針の下で遂行された。Jean-Jacques Dethier, Jeffrey Lewis, Claudia Paz Sepulveda, Laszlo Lovei, Antonio Estache も貴重なコメントをしてくれた。

チームは世界銀行の新総裁 Robert B. Zoellick と前総裁 Paul D. Wolfowitz からは指針と助言を、専務理事の Graeme Wheeler からは激励を頂戴した。

アドバイザーについては 2 つのパネルを設置し、それぞれが本報告書作成のあらゆる段階で素晴らしい助言をしてくれた。学者パネルは世界銀行の主任エコノミストと DEC 上級副総裁が委員長で、François

Bourguignon, Paul Collier, Masahisa Fujita, Vernon Henderson, Philippe Martin, Ravi Kanbur, Lord Nicholas Stern, Anthony Venables で構成されていた。政策立案者パネルは SDN 副総裁が委員長で、Lobna Abdellatif Ahmed, Newai Gebreab, Jerzy Kwiecinski, Shantong Li, Katharina Mathernova, Charbel Nahas, Enrique Peñalosa, Carolina Renteria, Kamal Siddiqui, Jorge Wilhelm, and Natalia Zubarevich で構成されていた。

世界銀行内外の大勢の方々がコメントや提案で貢献してくれた。チームは有益な協議や会議を実施した。ワークショップはコートジボワール、ドイツ、フィンランド、フランス、インド、日本、ノルウェー、ロシア、南アフリカ、スウェーデン、タンザニア、トルコ、イギリスで開催された。チームとしては、このようなワークショップ、ビデオ会議、オンライン検討会に参加してくれた学者、研究者、政府関係者、非政府組織・市民社会組織・民間団体のスタッフに感謝している。

チームは以下から惜しみない補助金をいただいたことに謝意を表したい。イギリス国際開発省、複数支援国による「変化のための知識プログラム」(KCP)、ノルウェー政府、人的資源開発日本信託基金、欧州委員会共同研究センター (JRC) 環境・持続可能性研究所 (IES)、ドイツ経済協力省、ウィリアム&フローラ・ヒューレット財団。

Rebecca Sugi はチームの上級エグゼクティブ・アシスタント、Ofelia Valladolid はプログラム・アシスタント、Jason Victor と Maria Hazel Macadangdang はチーム・アシスタントとしてかかわった。リソース管理アシスタントは Evangeline Santo Domingo が担当した。

略語およびデータ注

ACP	アフリカ・カリブ・太平洋	ICT	情報通信技術
AMU	アラブ・マグレブ連合	IDA	国際開発協会
ASEAN	東南アジア諸国連合	IIED	国際環境開発研究所（イギリス）
BELDES	都市部社会資本強化プロジェクト（トルコ）	INEGI	地理統計院（ブラジル）
CACM	中米共同市場	IOM	国際移住機関
CARICOM	カリブ共同体	ISSEA	下位地域統計応用経済研究所（カメルーン のヤウンデ）
CEFTA	中欧自由貿易協定	IT	情報技術
CESIN	国際地球科学情報ネットワーク	KÖYDES	農村部社会資本強化プロジェクト（トルコ）
CKLN	カリブ知識学習ネットワーク	MERCOSUR	南米南部共同市場
DR-CAFTA	ドミニカ・中米自由貿易協定	NAFTA	北米自由貿易協定
EAC	東アフリカ共同体	NEPAD	アフリカ開発のための新パートナーシップ
EAP	東アジア・太平洋	NSDP	国家スラム街開発プログラム（インド）
ECA	ヨーロッパ・中央アジア	NUTS	EUにおける統計上の地区単位
ECOWAS	西アフリカ諸国経済共同体	OECD	経済協力開発機構
ECSC	欧州石炭鉄鋼共同体	OEEC	欧州経済協力機構
ECTEL	東カリブ通信公社	PAFTA	汎アラブ自由貿易地域
EEC	欧州経済共同体	PPS	購買力基準
EMU	欧州通貨同盟	R&D	研究開発
ENEA	国立応用経済学校（セネガルのダカール）	RASCOM	アフリカ通信衛星共同企業体
ENSEA	国立統計応用経済学校（コートジボワールの のアビジャン）	SADC	南部アフリカ開発共同体
EPA	経済連携協定	SAR	南アジア地域
EU	欧州連合	SASEC	南アジア・サブリージョン経済協力
FDI	外国直接投資	SEZ	経済特別区
FEU	40 フィート長コンテナ換算の個数	SIC	標準産業分類
GATS	サービスの貿易に関する一般協定	SPARTECA	南太平洋地域貿易経済協力協定
GDP	国内総生産	TEU	20 フィート長コンテナ換算の個数
GIS	地理情報システム	TFP	全要素生産性
GNI	国民総所得	UPE	初等教育の普遍化
GRP	地域総生産	VAMBAY	都市住宅スキーム（インド）
GRUMP	グローバル農村部都市部地図作成プロジェ クト	WAEMU	西アフリカ経済通貨同盟
IBRD	国際復興開発銀行	WTO	世界貿易機関

データ注

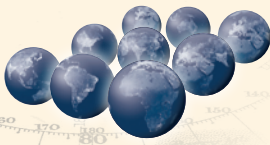
本報告書の地域別および所得別のグループに含まれている諸国は、巻末の主要世界開発指標の冒頭にある「国の分類」に列挙されている。所得別の分類は1人当たり国民総所得（GNP）に基づいており、本年度版に使われた所得別分類の水準は主要世界開発指標の序に示されている。図表中に示されているグループの平均値は特記がない限り、グループ内に属する諸国の単純平均値である。

経済圏について**国**という用語を使用しているが、世界銀行がその領域の法的ないしそのほかの地位につい

て、何らかの判断をしているということを意味するものではない。**途上国**という用語は低所得国と中所得国を含み、したがって、便宜上、中央計画経済からの体制移行国を含むこともある。高所得国という意味で、**先進国**という用語が使われていることもある。

ドルの数字は特記がない限り、名目の米ドル表示である。ビリオン（10億）はミリオン（100万）の1,000倍、トリリオン（兆）はビリオンの1,000倍を意味する。

変貌する経済地理



本報告書の一覧：密度、距離、分裂

拡大を続ける都市、頻りに移動する人々、ますます特化する製品などは発展の一部である。このような変化は北アメリカ、西ヨーロッパ、北東アジアで最も際立っていた。しかし、東アジア、南アジア、東ヨーロッパの諸国も範囲とスピードの点で同じような変化を今や経験しつつある。最新の『世界開発報告 2009』の結論は次の通りである。そのような変化は他の途上国世界でも経済的な成功を収めるためには必要不可欠であり、奨励されてしかるべきである。

発展を 3 次元で見る

このような変化は繁栄をもたらすが、リスクや犠牲なしに起こるわけではない。世界中で最も繁栄している 3 つの場所をみてみよう。

- 第 1 は東京である。この世界最大の都市の首都圏は 3,500 万人と同国総人口の 4 分の 1 を擁する。それが国土のわずか 4% の土地に密集している。
- 第 2 はアメリカである。世界最大の経済を擁し、おそらく人の移動は世界一であろう。毎年 3,500 万もの人々が移動している。
- 第 3 は西ヨーロッパである。現在世界で最も結び付いている大陸である。各国の貿易は国内総生産 (GDP) の 35% に達しており、その半分以上が近隣諸国との取引である。

東京を訪れた人は、ラッシュアワーには人々がプロの押し屋によって電車で押し込まれるところを見ることが出来る。何百万という人々がそのような寿司詰めに喜んで身をさらしている。日本の経済密度を示す地図を見ればその理由が理解できるだろう。日本の富の相当な割合が東京で生み出されているのである。その分け前に与るためには、人々は近くに住んでいなければならない (地図 G0.1 参照)。この地図で最も際立っているのは密度である。富は東京と大阪に集中している。

アメリカでは、感謝祭の休暇シーズンになると、毎年約 3,500 万人が家族や友人の家に帰ろうとする。場所によっては冬の始まりで、飛行機はしばしばキャンセルされる。しかし、アメリカ人は家族や友人と離れ離れになるのを我慢している。経済活動が国内の数カ所に集中しているためだ (地図 G0.2)。この富の一部を手に入れるためには、それに近付かなければならない。それが毎年 800 万人も

の人々が経済的機会までの距離を減らすべく、州を越えて移住している所以である。この地図で最も際立っているのは距離である。

大西洋の向こう側の西ヨーロッパでは、別の大規模な移動が毎日起こっている。人ではなく物の移動である。エアバスが適例だろう。その部品の生産や組み立てはフランス、ドイツ、スペイン、イギリスだけでなく、それ以外の諸国でも行われている。航空機の巨大な一部が船や飛行機に積み込まれているが、特定の部品ごとにある程度の規模で生産することに特化している場所がそれぞれ異なるためだ。少し前まで分裂していた地域内の各国が今やかつての敵国と貿易で結ばれ、かつてなく統合したヨーロッパ連合 (EU) を形成している。このような統合の進展に伴って分裂が減少し、特化と規模が可能になっている (地図 G0.3)。

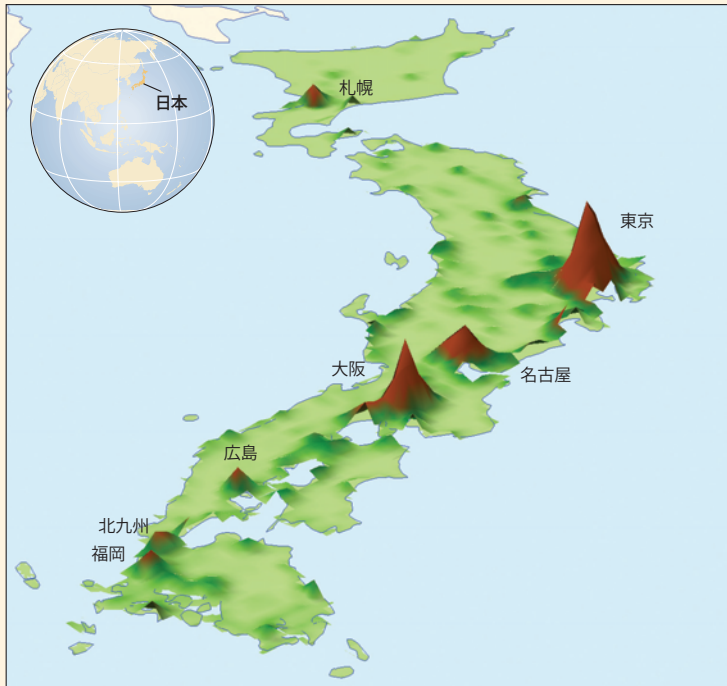
このような苦痛を耐えている見返りは何だろうか？ この経済地理の地図 (地図 G0.4) は GDP の規模に応じて各国の面積を変更したものであり、大都市、人の移動、国の結び付きが利益をもたらすことを示している。アメリカ、西ヨーロッパ、日本が世界経済を支配しているのである。

過去 2 世紀にわたる先進国世界をみると、都市、移住、貿易が進歩の主な触媒となってきた。このよう話が途上国世界のなかで最もダイナミックな諸国でも現在繰り返されている。

- インドのムンバイは世界最大の都市ではないが密度は世界一である。しかも拡大を続けている。
- 中国は世界最大の経済国ではないが世界一の速さで成長しており、おそらく人の移動性でも世界一であろう。
- 東南アジアはヨーロッパのように政治同盟は形成していないが、EU と同じように部品財を相互に貿易している。

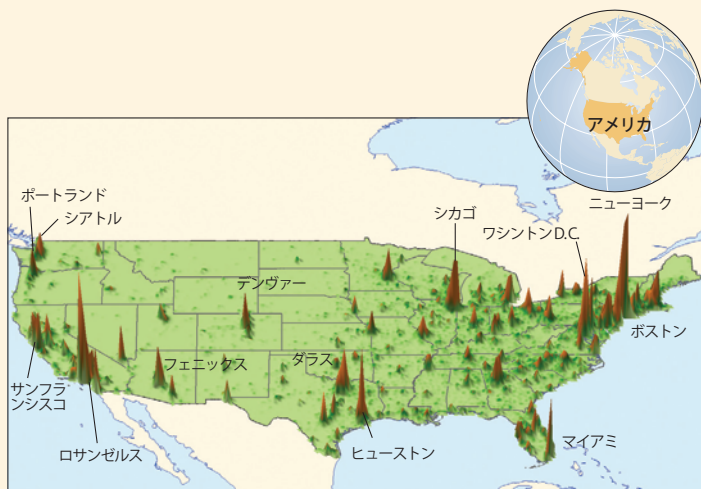
ムンバイの寿司詰めの電車に乗ることは、経済的密度を

地図 G0.1 密度—東京に近い方が有利な理由
日本における1平方キロメートル当たりの経済的生産



出所：2005年の地区別GDP推計値に基づきWDR 2009チームと世界銀行Development Research Groupが作成。Nordhaus (2006)も参照。

地図 G0.2 距離—アメリカ人が移動しなければならない理由
アメリカにおける1平方キロメートル当たりの経済的生産



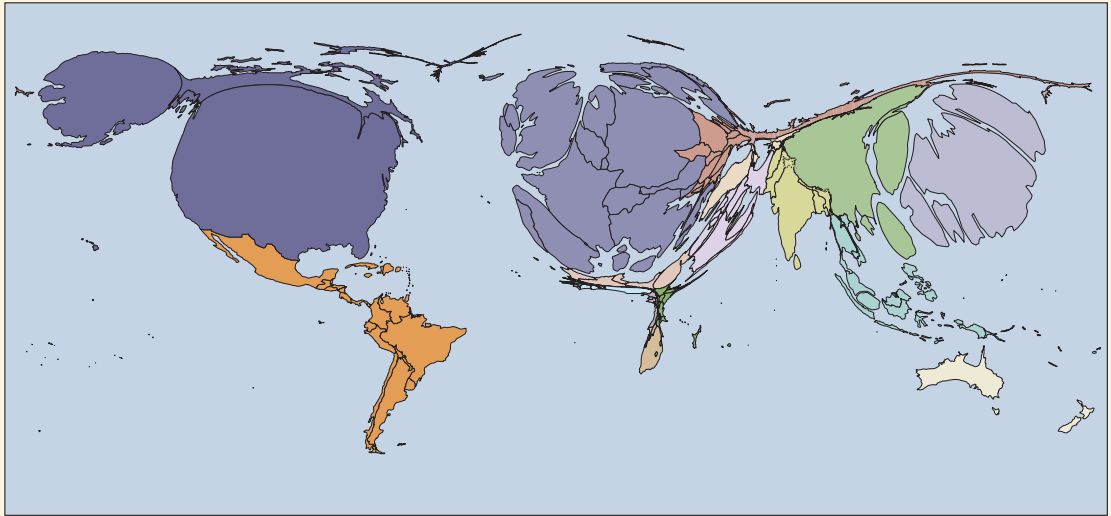
出所：2005年の地区別GDP推計値に基づきWDR 2009チームと世界銀行Development Research Groupが作成。Nordhaus (2006)も参照。

地図 G0.3 分裂—アフリカで進歩を阻害しているが西ヨーロッパではそうなっていないもの
財・資本・人・アイディアの流れにかかわる国境規制



出所：WDR 2009 チーム。
注：国境の幅は各国の他の諸国に対する規制（財・資本・人・アイディア）に関する要約指標に比例している。

地図 G0.4 市場は世界をどう見ているか
各国の規模は世界 GDP に占める割合を示す



出所：Worldmapper (<http://www.sasi.group.shef.ac.uk/worldmapper.index.html>).

注：この地図は為替相場で換算した GDP ベースで、どこの国がほとんどの富を保有しているかを示している。為替相場は購買力平価であり、あるお金が他の国でいくらの価値があるかを示す。

活用するためとはいえ、生命ないし手足を失うリスクを犯しているのに等しい。通勤者の間やダラビ地区のようなスラム街には凄まじい雑踏が存在しているにもかかわらず、ムンバイの人口は 1970 年代以降 2 倍に増加している。中国の労働者は 1990 年代以降、沿岸に集中している経済的な機会に近付くために移住している。感謝祭の時期に旅行するアメリカ人とちょうど同じように、旧正月になると 2 億人の中国人が旅している。東アジアの地域的な生産ネットワークは、西ヨーロッパのエアバスよりも広範囲にわたって広がっている。東アジア諸国は飛行機部品を貿易しているわけではないが、かつて敵国であった国どうしが同じ頻度とスピードで、自動車やコンピューターの部品を貿易している。

それで、見返りは？ 世界の経済地理を描いた地図上で、中国、インド、東南アジアの形が見てとれるだろう（地図 G0.4）。これを巨大なアフリカ大陸の形と比較してみよう。ほっそりした半島のようなものにすぎない。

本報告書では、一部の場所がうまくいっているのは、以下の通り、経済地理の 3 つの次元にそった転換を促進してきたからだと主張している。

- 都市の成長でみられるように密度が上昇すること
- 労働者や企業が密度の近くに移動することに伴って距離が短くなること
- 各国が規模と特化を活用すべく経済的な国境を低くして世界市場に参入していることに伴って分裂が減少

すること

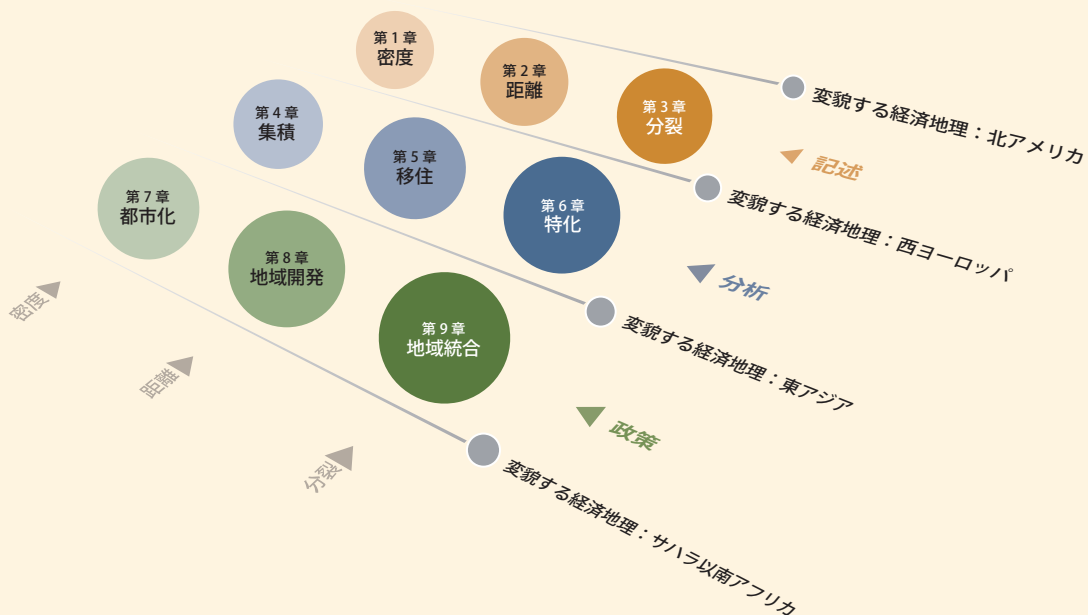
アメリカと日本はこれまでこのような方向で経済地理を作り変えてきた。中国は今作り変えつつある。これは特にアフリカを中心に、世界の他の地域の途上国にとっても役立つ変化になるだろう、というのが本書の提言である。

不均衡な成長と包容的な発展

上に述べたのが本書の提言であり、本書はそのメッセージを発信することを目的として構成されている（図 G0.1 参照）。

- パート I では、密度、距離、分裂という 3 つの次元に沿った変化を、1 つずつ順番に取り上げて説明する。過去ほぼ 1 世紀にわたる経験を要約したものになる。
- パート II では、このような変化の動因を分析する。それは集積、移住、特化と貿易という市場諸力である。過去ほぼ一世代にわたる政策研究の成果を凝縮したものになる。
- パート III では、これに先立つ 2 つのパートにおける経験と分析から出てくる政策の意義を検討する。3 つの政策論議を再構成するために共通する枠組みを提示することになる。3 つの論議とは、それぞれ都市化、国内の後進地区、地域統合とグローバリゼーションにかかわるものである。

図 G0.1 本報告書は章別に、あるいは政策別に読むことが可能



出所：WDR 2009 チーム。

この報告書はこのような論議のうち、関心をもっているのが1つだけの人是一部を読むだけでいいという形で構成され、執筆されている。つまり、垂直的に読むことができる。密度、都市化、集積に関する章は、規模の大小あるいは所得の高低にかかわらず、すべての諸国に関心をもってもらえるだろう。距離、要素移動性、地域開発についての章に最大の関心をもつのは大きな中所得国であろう。分裂、輸送コスト、地域統合に関する章について最大の関心を抱くのは低所得の中小国であろう。

「変貌する経済地理」に関する4つのスポットライトは、北アメリカ、西ヨーロッパ、東アジア、サハラ以南アフリカについて、市場諸力と政府政策との相互作用を検討したものである。3つの次元の間の相互作用に光を当てることによって、このスポットライトは本書の他の部分にもつながっている。

本書では、経済地理について最も重要な政策問題を、地方、国家、国際というそれぞれ相異なるレベルからも検討している。地方レベルでは、ナイジェリア南部のラゴス州など特定地区の政策問題はどのようにして都市化を管理するか、ということになる。国家レベルでは、ナイジェリアの政策問題は資源と生活水準にかかわる南北格差をどう管理するか、ということであろう。国際レベルでは、西部アフリカや東アジアにおける政策問題は内陸諸国と沿岸諸国、

あるいは貧困国と富裕国の双方にとって利益になる経済統合をどうやって実現するか、ということにある。

地理の尺度（規模）が地方から国家や国際へと大きくなるにしたがって、具体的な政策問題は変わってくる。しかし、うまくいく場所もあればそうでない場所もある、という基本的な問題は同じである。そして、それは不可避なことだとして容認してしまうのはどんな人にとってもむずかしいだろう。

本書の主要なメッセージは経済成長というのは不均衡なものであるということだ。経済活動を広く分散しようとすると、それを阻害することになる。しかし、それでも発展は包容的であり得る。経済的な機会から遠く離れて生活を始める人でさえ、富が一握りの場所に集中化することから利益が享受できるという意味である。不均一な成長と包容的な発展の両方から利益を享受するためには、経済統合を実現すればいいのである。

経済統合——地方、国家、国際的統合

本報告書では経済統合の意味を明確にしている。農村部と都市部の統合やスラム街と都市の他の部分との統合といえば、ある1つのことを意味する。それは一国内の後進地区と先進地区の統合とは意味が違うであろう。さらに、

隔絶した国と接続のいい国の統合にはまったく違う意味がある。このような経済統合の概念が、都市化、地域開発、国際的統合という開発にかかわる3つの論議にとっては極めて重要である。

都市化

本書で示した主張と証拠は基本的に都市化戦略にとって必須の要素を提示しているのだから、それを活用すれば都市化の段階に応じて政策の優先順位を設定することができる。一国内の領域ないし地区には固有の地理がある。しかし、以下の通り、原則はかなり普遍的である。

- 農村が中心の場所では、政府としてはできる限り中立でなければならない。いくつかの場所が都市化する可能性に備えて制度的な基盤を確立すべきである。良い土地政策が極めて重要であり、万人に基本的な公共サービスを提供する政策も同様である。コスタリカが適例である。
- 都市化が急進展中の場所では、政府としては制度に加えて接続的なインフラを整備して、経済的密度の上昇がもっと広がるようにしなければならない。中国の重慶が適例である。
- 都市化が進展してしまった場所では、制度とインフラに加えて、スラム街の問題に取り組むために対象を絞った介入策が必要であろう。しかし、このような介入策は土地と基本的サービスがある程度有効でインフラが整備されていない限り、機能しないであろう。適例はコンロンビアのボゴタである。

地域開発

地域開発の論議も原則にしたがって再構成することができる。地理の道具を使えば、貧しい場所（後進地区）と貧困層が大勢住んでいる場所を特定することができる。この2つは同じでないことがしばしばである。貧困層には貧しい場所から脱出する大きな理由があるからだ。この報告書では、政府としては貧困をすべての地区について削減しながら、このような地区を国内に統合するにはどうしたらいいかを検討する。

後進地区というのはうまくやっている地区から経済的に隔たっている、という一点がどこでも共通している。しかし、経済地理は地区によって多種多様である。

- 中国のような諸国では、後進地区は人口が少ない。このような場所に高価なインフラを拡張したり、そこに移転するよう企業にインセンティブを供与したりするのはあまり意味がない。それよりずっと意味があるの

は、たとえ遠隔地まで届くのにコストがかかるとしても、基本的なサービスをすべてのところに提供することであろう。人の移動を促進することが優先課題であり、土地市場を改善し、安全、学校、街路、衛生を提供する制度が統合政策の軸でなければならない。

- ブラジルのような諸国では、後進地区は人口が多い。しかし、中国と同じように、貧困層は何百万という単位で北東部から南東部に移動している。みんなが同じ言葉話すので、地区間の移動はむずかしいことではない。しかし、まだ大勢の貧困層が北東部に残留している。北東部から人々が移動するよう促進することが重要であると同じように、ダイナミックな南東部の市場にアクセスできるようにすることも重要である。このような場合、経済統合のためには2つの沿岸地区を接続する制度とインフラの両方が必要となる。
- インドなど3番目のグループの諸国では、後進地区は人口が多いが（インドの総人口のうちほぼ60%がこのような地区に居住している）、人々は首都圏や南部などうまくやっている場所に移住するのはむずかしいと考えている。一部の地域では言語や文化の違いが相当大きいのである。このような場合、制度やインフラは後進地区に立地する生産者に対するインセンティブで補完することができよう。しかし、このようなインセンティブは、共通の制度や接続的なインフラによる統合効果を相殺しないよう慎重に設計しなければならない。有望な可能性は、まだ農業中心の州に相応しい農業や関連産業にインセンティブを供与することであろう。

地域統合

最後に、本報告書で開発した原則は、グローバリゼーションがすべての諸国にとってうまく機能するようにするためにはどうしたらいいか、という議論に資するところが大いだろう。世界の地域を当該地域における経済統合のむずかしさで分類する際には、地方や国家のレベルに適用されたのと同じ論理を使うことができる。共通する問題は分裂であるが、それは高い経済的な障壁のことである。これを除くと、統合の仕事は途上国世界の地域ごとに異なる。

- 中央アメリカや東ヨーロッパなど世界市場に近い地域に属する諸国は、統合に関しては比較的単純な課題を抱えているだけである。これら諸国は共通の制度があれば、大きな市場の延長線になることができる。
- 世界市場からは遠いものの、投資家にとって大きな国

内市場をもつ国がある地域に属する諸国は、もっとむずかしい挑戦課題に直面している。良い制度と地域的なインフラがあれば、このような市場にアクセスするのに役立つ。例としては東アジアがあげられるが、南アジアも徐々にそういう地域になりつつある。南部アフリカと南アメリカも地域的な制度とインフラを通じて、域内市場を大きくし特化することによってグローバルに統合することができる。

- 統合が最も困難なのは、分裂していて、世界市場から遠く、しかも大きな地方経済が提供してくれる経済的

密度が欠如している地域に属する諸国である。これにはいわゆる「ボトム」の10億人がいる地域、すなわち、アフリカの東部・中部・西部、中央アジア、太平洋諸島が含まれる。このような諸国については、次の3つの手段がすべて必要であろう。国境を低くする地域的な制度、各国を接続する地域的なインフラ、世界市場への特恵的アクセスといったインセンティブの3つである。最後の点については、おそらくすべての諸国が地域協力を確実に強化するという条件付きにすることができよう。

ある1つのことが都市化、地域開発、グローバリゼーションに関する政策論議に共通している。現状のままでは、地理的なターゲティングを強調しすぎているということである。農村部やスラム街ではどうすべきか、後進的な州や遠隔地区ではどうすべきか、最貧国や内陸国についてはどうすべきか、という議論の仕方が現状なのである。本報告書では、このような論議を再構成して、成長や発展の現実に即したものにしている。先進的な場所と後進的な場所の相互作用が経済発展にとっては極めて重要である、というのが現実である。場所的に対象を絞った介入策というのは、うまくいっていない場所を助けるために政府としてできることのほんの一部でしかない、というのが現実である。政府は統合のためには、場所中心のインセンティブに加えてもっと効果的な手段をもっている。政府としてはあらゆる場所を統一する制度を構築し、ある場所を他の場所に接続するインフラを整備することができるのである。

本報告書では、このような政策議論のバランスを見直して、あらゆる統合手段——統一する制度、接続するインフラ、狙いを定めた介入策——を活用するよう提言している。また密度、距離、分裂という3つの次元を使って、比較的単純なものから非常に複雑なものまで幅の広い統合の挑戦課題に取り組むためには、このような政策手段の利用をどのように調整したらいいかも示している。

目次

序文	iii
謝辞	iv
略語およびデータ注	v
変貌する経済地理	本報告書の一覧：密度、距離、分裂 vii
概観	1
場所と繁栄	1
世界はフラットではない	7
市場が経済的風景を形成する	13
開発政策を整備する	22
本報告書をナビゲートする	36
対象範囲	37
用語	38
本報告書の構成	42
変貌する経済地理	北米：距離の克服 48
Part I 発展を3次元で見る	53
第1章 密度	54
密度の定義	55
経済的集中——豊かなほど密度が高い	63
収斂——農村部対都市部と都市内部	69
現在の途上国との相違	77
第2章 距離	82
距離の定義	83
先進地区における経済的集中	90
乖離してから収斂する——先進地区と後進地区の間で	93
現在の途上国にとって何が違うか	103
第3章 分裂	106
分裂の定義	107
経済的な集中	116
乖離して、それから収斂する	120
地理、グローバル化、発展	126
現在の途上国にとっての相違	131
変貌する経済地理	西ヨーロッパ：分裂の克服 134
Part II 経済地理を形作る	137
第4章 規模の経済と集積	138
集積経済のガイド	140
異なった領域	144
場所のポートフォリオ	147
市場諸力に関する懸念	153

第5章 要素移動性と移住	160	
重商主義からグローバル化、自給自足、そして再び元に戻る		161
労働移動性：一世代にわたる分析	171	
移住を管理するための実際的な政策	181	
第6章 輸送コストと特化	186	
何が起こったのか：2世紀にわたる経験	189	
輸送コストと規模の経済：20年間にわたる分析	198	
何をすべきか：途上国世界の輸送政策	202	
輸送：ますます重要な部門	209	
変貌する経済地理 東アジアの距離と分裂	212	
Part III 政策論議を再構成する	217	
第7章 混雑なしの集中		
——包摂的都市化のための政策	218	
場所のポートフォリオ管理に関する原則	220	
統合の枠組み	222	
実際の枠組み	237	
包摂的な都市化の戦略	250	
第8章 均一ではなく統一		
——地区開発のための効果的アプローチ	252	
人は機会を求める	254	
国は統一を求める	256	
後進地区と先進地区を統合するための政策枠組み	260	
実働中の枠組み	267	
バルカン化を回避する：経済統合の政治的な利益	280	
第9章 国境を廃して勝者になる		
——貧困国を世界市場に統合する	282	
供給拡大のための地域統合、需要拡大のための世界統合	284	
統合した近隣地域の構築：枠組み	287	
実働中の枠組み	295	
変貌する経済地理 サハラ以南アフリカの密度、距離及び分裂	306	
参考文献についての注	309	
注	312	
参考文献	330	
主要指標	353	
主要世界開発指標	371	

ボックス

1	3つの地理的な尺度（規模）：地方，国家，国際……………	3	5.5	ルイスからルーカスへ：移住に関する経済学の見方は変化してきた……………	175
2	発展の3つの次元：密度，距離，分裂……………	7	5.6	移動性に対する暗黙の障壁：インドにおける場所ベースの受給権と分裂……………	177
3	産業内貿易と中間投入財……………	21	5.7	アメリカ南部は追い付くのになぜあれほど時間がかかったか？ 分裂だ……………	179
4	一世代にわたる分析から得られた新しい洞察……………	22	5.8	経済的な密度への移住：合理的な決定あるいは明るさを求めて？……………	182
5	西部中国における混雑なしの集中：重慶と成都……………	28	5.9	時期尚早？ アフリカの移住者がアフリカに及ぼす影響……………	183
0.1	本報告書が対象外にしている問題……………	37	6.1	世界最大：インド鉄道の規模と社会的義務……………	192
0.2	本報告書の地域は世界銀行の分類よりも細分化されている……………	39	6.2	ジェットエンジン……………	193
0.3	反公平が本報告書のメッセージではない……………	43	6.3	大きな箱……………	195
0.4	経済地理による新鮮な洞察：集中，収斂，統合……………	44	6.4	イタリアの臨時介入策：輸送コストの低下に対する予想外の反応……………	201
1.1	2つの法則と1つのルール：一国の都市規模の分布についてみられる実証的な規則性……………	58	6.5	香港の高密度のなかでの移動性……………	202
1.2	韓国における場所のポートフォリオ……………	59	6.6	近隣地域は重要であるが，貿易や輸送に関する政策も同じである……………	206
1.3	集積指数を算出する……………	61	6.7	ラテンアメリカの動脈の詰まりを除去する：今や輸送コストの方が関税よりも重要である……………	210
1.4	アフリカの都市化は工業化を反映……………	66	7.1	本報告書のメッセージは反農村的か？ 答えはノー……………	221
1.5	イランにおける都市化の進展と農村部対都市部の格差縮小……………	70	7.2	都市化を始動させるための土地改革：デンマークにおける隷農に対する支援……………	224
1.6	スラム街の過去と現在……………	75	7.3	ボンベイは市場と戦い，ムンバイでは住民の半数以上がスラム街に居住している……………	226
1.7	現在では世界一流都市の多くもかつてはスラム街を抱えていた……………	76	7.4	ニューヨーク市の管轄区を拡大する……………	228
2.1	地区の定義：不可能か，それともNUTS？……………	87	7.5	日本における1860-1980年の集中促進：東京＝横浜と大阪＝神戸の空間的に接続化の政策……………	230
2.2	先進国や途上国は後進地区をどのように定義しているか：概観……………	88	7.6	地球温暖化が要請しているのは違った形の都市であって，都市化の抑制ではない……………	232
2.3	危険な格差：分裂が距離を悪化させる場合……………	89	7.7	急いでも順番に：20世紀の香港における空間的な統合……………	235
2.4	戦後の日本における地理的乖離の是正……………	97	7.8	シンガポール：スラム街から世界有数の都市へ……………	236
2.5	スペース的な非効率性とソ連の崩壊……………	100	7.9	持続可能な農村部から都市部への転換に向けて基盤を築く土地権を授与する……………	240
3.1	一国の近隣諸国は重要：地域統合と成長波及効果……………	113	7.10	移行期にある土地市場……………	241
3.2	ボリビアとチリの国境：これまで高かったが今後低くなるだろうか？……………	113	7.11	農村部と都市部を統合するために土地市場制度を強化する……………	242
3.3	規模の利益……………	114	7.12	バンコクにおける輸送インフラを更新する……………	244
3.4	人工国家？……………	115	7.13	新しい都市：都市ジャングルからの脱出，それとも砂上の楼閣？……………	245
3.5	市場アクセスと1人当たり所得……………	119	7.14	農村部と都市部の統合：北京，広州，上海……………	249
3.6	近隣諸国は重要：南アメリカと南ヨーロッパ……………	127	7.15	スラム街の改善と防止：何が機能するか？……………	249
3.7	第一の天性の地理：マラリア撲滅は可能か？……………	129	8.1	本報告書の政策メッセージは「反分権化」か？ノーである……………	253
3.8	統合には長い時間がかかり，その利益は一夜では出てこない……………	131	8.2	ドイツの統合：労働移動に伴う収斂と集中……………	257
4.1	ほとんど非現実的な世界における規模の経済：中国東莞市の物語……………	139	8.3	憲法上の要請は均一ではなく統一……………	258
4.2	共有，マッチング，学習……………	142	8.4	目的1つに1つの手段：アイルランドはEU資金を国際的な収斂に使用した……………	259
4.3	インドネシアにおける集積経済……………	144	8.5	スペース的な不平等に対処するための税制？：アメリカの連邦所得税制……………	261
4.4	播種と収穫は場所によって時期が異なる：都市の相互依存上昇……………	152	8.6	メキシコの遅れている南部では市場アクセス度が低い……………	266
4.5	通信コストの低下を受けて都市は繁栄を続ける……………	153	8.7	ウガンダでは初等教育の義務化で北部の学校アクセスが増加した……………	269
4.6	香港：市場諸力が先導して政府は後に続いた……………	156	8.8	ナイジェリアの政府間移転に関してスペース的な	
4.7	再開発と再生：ニューヨークはどうやって偉大な都市になったか……………	157			
5.1	サハラ以南アフリカの労働移動の行き先については地域内の割合が低下している……………	166			
5.2	大メコン圏での国境を超える移住……………	167			
5.3	中国における労働移動にかかわる円滑化から，規制へ，再び円滑化へ……………	168			
5.4	東ヨーロッパでは労働および社会政策が移住を抑制しているが，成長のためには好ましくない……………	174			

累進性を改善する 271

8.9 ベルギーにおける郵便での輸出：小規模生産者を市場に
接続する 273

8.10 特別経済区は自然と経済の地理にかかわる優位性を
活用すれば成長をもたらす 276

9.1 本報告書のメッセージはグローバルな統合に反対か？
その答えはノーである 283

9.2 地域協力を通じて生産を多様化する 285

9.3 EU とアフリカ・カリブ・太平洋諸国との
経済連携協定 (EPA) は改善することができる 287

9.4 中央アジアにおける統合 299

9.5 小さくて遠隔の太平洋諸島を世界市場に統合する 300

9.6 アフリカとの契約？ 世界最大の開発課題の得失 304

図

図 G0.1 本報告書は章別に、あるいは政策別に
読むことが可能 x

図 1 3つの地理的尺度(規模)すべてで、経済活動の
集中パターンは類似している 9

図 2 3つの地理的尺度(規模)すべてで、生活水準の
収斂パターンは類似している 11

図 3 現在の途上国はかつてとは違う世界に直面している 13

図 4 産业内貿易が多いのは東アジア、北アメリカ、
大洋州、西ヨーロッパ 20

図 5 海図のある水域にいる：現在の都市化のペースには
先例がある 27

図 6 マレーシアでは基本的な生活水準にかかわる
地理的格差の収斂は速かった 29

図 7 北東アジア、東南アジア、南アジアは先進国に
追い付いてきている 32

図 0.1 読者がナビゲートするための助け：3つの地理的
尺度における事実、諸力、政策 46

図 1.1 場所のポートフォリオは二分法から連続体に
変遷していく 57

図 1.2 居住区の相対的規模の分布は長期的に安定している 57

図 1.3 集積指数は都市化の国際比較に役立つ 63

図 1.4 国が豊かなほど経済的質量は集中する 65

図 1.5 途上国における都市化のペースはかつて途上国だった
諸国の場合とほぼ同じ 65

図 1.6 密度は都市化の初期段階で急上昇してから横ばいになる 66

図 1.7 都市集積地に居住する人口のシェアは発展段階と
ともに上昇 67

図 1.8 人口、GDP、家計消費の地理的集中は経済発展と
ともに急上昇してから横ばいになる(各国の証拠、
1990年代後半と2000年代) 68

図 1.9 豊かなOECD諸国では1人当たりGDPに
かかわる都市部対農村部の乖離は小さい 71

図 1.10 1人当たり消費の農村部対都市部の格差は
都市化の進展に伴い縮小 72

図 1.11 農村部対都市部の格差は下位国家レベルでさえ
密度が高まるにつれて縮小 73

図 1.12 スラム街は都市化の進展に伴って拡大し、
都市部のシェア上昇に伴って縮小する 74

図 1.13 都市化のスピードには先例がある 78

図 1.14 途上国の都市部における人口増加はずっと大きい 79

図 2.1 インドネシアでは集積地までの経済的距離が
短い地区ほど製造業が繁栄している 86

図 2.2 経済的質量の増加は数十年、いや数世紀にさえわたる
発展と同時進行する 91

図 2.3 国民所得、家計調査、地球尺度の経済データに
基づく指標で見ると、発展に伴って経済的質量
が集中するという歴史的パターンが確認できる 93

図 2.4 スペース的な不平等は拡大し高水準で横ばいになっ
てから、1人当たりGDPが1万ドルに近
づくにつれて緩やかに縮小する 95

図 2.5 カナダとフランスでは所得や賃金にかかわる国家間の
下位地域の格差が70年間以上にわたって持続した 95

図 2.6 ヨーロッパでは第2次世界大戦後にスペース的な
乖離が緩やかに縮小している 96

図 2.7 現在の各国比較によれば、国家の下位地区間の福祉
格差は経済発展に伴って縮小することが示唆される 98

図 2.8 東アジアと東ヨーロッパの経済成長は世界の
成長率を上回っている 98

図 2.9 南アジアでは1人当たりGDPにかかわる先進地区と
後進地区の格差が拡大している 99

図 2.10 中国では省別の1人当たりGDPの不平等が1990年
以降漸増している 99

図 2.11 東ヨーロッパ諸国では計画経済から市場経済への
移行に伴って、地理的な所得格差が拡大した 101

図 2.12 マレーシアでは基本的福祉にかかわる地理的な収斂が
経済成長と同時進行した 102

図 2.13 現在の途上国はより統合した世界に直面している 103

図 3.1 国境の数は過去50年間で3倍に増えている 107

図 3.2 国境規制は富裕国の方が貧困国よりも低い傾向が
みられる 109

図 3.3 平均関税率はアフリカ、南アジア、西アジアが
最も高い(2005年) 110

図 3.4 資本規制はアフリカ、南アジア、中央アジアが
最も厳しい 110

図 3.5 富裕国の居住者は査証不要の場合が多い 111

図 3.6 世界的には言語の多様性は赤道周辺が最も高い 116

図 3.7 グローバルレベルでも集中度は上昇してから
横ばいになる(1820-1998年) 117

図 3.8 対世界GDP比シェアが1980年以降大幅に上昇
したのはアジアだけ 118

図 3.9 ブラジルと貿易相手国との距離がもつ効果は
依然として大きい 120

図 3.10 世界の教育成果は改善している 121

図 3.11 東および南アジアだけは高所得国に追い付いている 122

図 3.12 平均余命はアフリカでは大幅に減少 123

図 3.13 教育は1980年代以降平等になってきている 123

図 3.14 1人当たり所得は世界的にやや乖離(1950-2006年) 124

図 3.15 東アジアでは乖離してから収斂(1950-2006年) 124

図 3.16 東アジアの成長にははっきりと2つの局面に分かれる … 125	図 5.6 途上国からの移住者は熟練度が高くなっている …… 172
図 3.17 西アジアと東ヨーロッパでは統合と収斂がほとんどみられない …… 126	図 5.7 国内労働移動と経済成長は同調している …… 176
図 3.18 メキシコを初めとするラテンアメリカ諸国はアメリカに追い付いていない …… 126	図 5.8 就職率は移住者の方が定住者よりも高い …… 178
図 G2.1 成功への階段 …… 135	図 6.1 あらゆる種類の財について産業内貿易がますます重要になっているが、それは世界の一部の地域にとどまっている …… 187
図 G2.2 EU・アメリカ間の国境効果はEU域内の2倍以上 …… 136	図 6.2 航空運賃の低下は海上運賃の低下よりも小さい …… 196
図 4.1 家計消費について都市部のプレミアムは相当大きなものになり得る …… 155	図 6.3 通信コストは10年前の水準の数分の1にまで低下した …… 197
図 5.1 国際的な資本フローは1970年代以降急増している … 163	図 6.4 距離が大きな阻害要因になってきている一方、分裂はそうでもなくなってきている …… 199
図 5.2 資本フローのなかでは直接投資が大きなシェアを占めている …… 163	図 6.5 世界の産業内貿易はもはや先進国に限られていない … 200
図 5.3 東アジア、ラテンアメリカ、中東・北アフリカの移住者は主としてOECD諸国に行っているが、南アジアとサハラ以南アフリカの移住者はほとんどが自国に近いところにとどまっている …… 165	図 6.6 輸送部門はCO ₂ 排出量の約7分の1を占めている … 209
図 5.4 ラテンアメリカ・カリブでは国内移住者は後に残った人々よりも教育程度が高い …… 170	図 7.1 都市の成長は著しく過大評価されていた …… 219
図 5.5 国内移住者は行き先の地区の労働者よりも教育程度が高い …… 171	図 7.2 都市化の水準に応じて次元が増える …… 222
	図 8.1 フランスは経済的生産の集中度上昇と可処分所得にかかわるスペース的な格差縮小から利益を享受している …… 260
	図 8.2 先進地区と後進地区とは生活水準の格差が大きい … 268

表

表 1 地方レベルでは密度、国レベルでは距離、国際レベルでは分裂が最も重要 …… 8	表 5.3 労働移動率は発展途上各国によって大きく異なる …… 170
表 2 集積、移住、特化が最も重要な力——土地、労働、中間投入財が最も敏感な要素市場 …… 24	表 5.4 ほとんどの移住者は経済的な理由で移動しているが、貧弱なサービスを理由に移動を余儀なくされている人も大勢いる …… 181
表 3 政策対応を調整するための目安 …… 25	表 5.5 集積の利益を認めることが移住に関する実際的な政策になる …… 184
表 1.1 都市居住区は経済発展とともに成長する …… 68	表 6.1 アフリカの輸送回廊については、価格、コスト、利益率のすべてが高い …… 204
表 1.2 所得、富、消費にかかわる農村部対都市部の格差は、過去2世紀にわたる発展の特徴である …… 71	表 6.2 国境通過に要する時間は中央アジア、中部アフリカ、東部アフリカ、南部アフリカが最も長い …… 207
表 1.3 基本的サービスにかかわる都市部対農村部の格差は発展に伴い縮小 …… 73	表 7.1 次元ごとに手段を考えるとというのが都市化政策にかかわる単純な枠組みとなる …… 237
表 2.1 行政区、統計区、地理的地区の指標はすべて、発展に伴って経済活動のスペースの集中度が高まることを示している …… 94	表 7.2 都市部貧困層を統合する介入策 …… 251
表 2.2 スペース的な不平等は発展局面に応じて変化した …… 95	表 8.1 次元1つに1つの手段というのが地域（地区ないし領土ともいう）開発政策の枠組み …… 268
表 2.3 家計調査と下位国家GDPデータは、福祉にかかわるスペース的な格差が発展とともに低下するパターンを裏付けている …… 98	表 8.2 OECDでは後進地区の発展を目指すインセンティブは変化してきている …… 278
表 3.1 GDPと人口の増加率の集中は場所が移動している（1820-1998年） …… 117	表 8.3 政府は後進地区に経済的質量を作り出そうとして様々な手段を用いてきたが、結果は控え目である …… 278
表 3.2 1人当たりGDPは10倍に増加（1500-1998年） …… 121	表 8.4 地区開発政策の実績評価 …… 281
表 4.1 規模の経済の色々 …… 141	表 9.1 完全な労働移動性を規定している地域協定はほとんどない …… 288
表 4.2 内部的な規模の経済は軽工業で小さく、重工業で大きい …… 142	表 9.2 信頼性に欠けるインフラから受ける影響が最大なのはサハラ以南アフリカ、南アジア、中東・北アフリカ、最小なのは東アジア …… 289
表 4.3 規模の経済は密度に応じて大きくなり、距離に応じて小さくなる …… 148	表 9.3 地域的な「クラブ財」の提供が容易なのは、コストのかかからない排除が可能だからである …… 291
表 4.4 30年間にわたる理論的な発展で規模の経済の重要性が認識されるようになった …… 149	表 9.4 次元1つについて1つの手段——地域統合のための単純な枠組み …… 295
表 4.5 集積経済は都市の規模やプロフィールと産業のライフサイクルによって異なる …… 150	表 G4.1 最も遠隔な地域や分断された地域にとって、取引や輸送は高コストとなる …… 308
表 5.1 19世紀後半の国際的移住者はほとんどが裕福なヨーロッパの出身者であった …… 164	
表 5.2 自国に近くありたい：国際的な労働移動のなかでは近隣諸国間が最大 …… 165	

地図

地図 G0.1 密度—東京に近い方が有利な理由	viii	地図 3.3 海岸への直接アクセスのない 43 カ国	114
地図 G0.2 距離—アメリカ人が移動しなければならない理由	viii	地図 3.4 アフリカでは言語の多様性が大きい	116
地図 G0.3 分裂—アフリカで進歩を阻害しているが 西ヨーロッパではそうならないもの	viii	地図 G2.1 西ヨーロッパ分裂の漸進的解消	135
地図 G0.4 市場は世界をどう見ているか	ix	地図 6.1 北では活発な航海、南では陸地到着がほとんどない	188
地図 1 開発に関して最大の挑戦課題—地方、国家、 国際の各地理的尺度で	5	地図 6.2 西部アフリカにおける貨物輸送：国境を越えるのか 障壁をよじ登るのか？	205
地図 2 居住区の規模によって規模の経済は異なってくる	14	地図 G3.1 分裂したアジア：19 世紀半ばの紛争	213
地図 3 密集地までの距離を縮めるために移住する： 中国の労働者は障害を物とせずにも何百万人の 単位で移住している	17	地図 G3.2 Asia integrated: trade at the end of the twentieth century	214
地図 4 密集地までの距離を縮めるために移住する： ブラジルの若い労働者は経済的密集地に接近する ために何万人の単位で移住している	18	地図 7.1 韓国における都市化の段階が異なる 3 つの地区	238
地図 5 密集地までの距離を縮めるために移住する： インドの移住はそれほど熱狂的ではない	18	地図 7.2 中国における都市化の段階が異なる 3 つの地区	239
地図 6 都市化が進展するのに伴って政策も変化しなければ ならない	27	地図 7.3 テグにおける脱集中と地方化の経済	243
地図 7 地区開発の挑戦課題がそれぞれ異なっている 3 種類の国	31	地図 7.4 長沙、株洲、湘潭—2 次元地区における スペース的に接続的なインフラ	243
地図 8 世界の各地域は市場アクセスの点で異なる	33	地図 7.5 ボゴタのトランスミレニオ（高速バスシステム） は貧困層を都市経済に統合するのに役立っている	246
地図 0.1 3 つの地理的な尺度（規模）—地区、国、地域： 上海、中国、東アジアはそれぞれ地方、国、国際 という尺度（規模）の例	38	地図 7.6 韓国の他の都市との接続が低いソウルの経済的密度	247
地図 G1.1 グラビティでみた人口の地理的中心部（1790 年 から 2000 年まで 1371km 移動）	49	地図 8.1 中国では貧困率は内陸の西部が高いが、貧困層の 密度は東部の経済的集中密度の高いところに居住 している	254
地図 G1.2 アメリカの大都市は北東部および東西両海岸に 集中している	50	地図 8.2 ブラジルでは貧困率は北東部とアマゾン地区で 高いが、貧困層は沿岸地帯に集中している	255
地図 1.1 経済的質量の風景は、ベルギーのような小国でも デコボコしている	56	地図 8.3 インドの一部後進州では貧困率と貧困密度がともに 高い	255
地図 1.2 都市内部の地理的格差は大きいことがある （貧困関連の分裂）	74	地図 8.4 ロシアでは人口密度が最も高いのは経済的に活気 のある暖かい西部であるが、共産主義の後遺症で 一部の人は寒い内陸部に取り残されている	264
地図 2.1 市場へのアクセスは直線ではない	84	地図 8.5 ラオスでは貧困率は首都圏の周辺で高いが、 貧困層は遠隔コミュニティに散在している	265
地図 2.2 距離は先進国においてさえ長くなり得る	85	地図 8.6 エジプトでは後進地区で人口密度が高く、スペース 的な統合を後押しするためには接続的なインフラが 必要である	267
地図 2.3 ベトナムの貧困率は後進的な内陸部で高いが、 貧困者集団は先進的な沿岸部に多い	90	地図 9.1 アフリカでは携帯電話のカバレッジが急拡大した	290
地図 2.4 ホンジュラスでは貧困率は遠隔の東部で高いが、 貧困者数は上位 2 つの大都市圏に集中している	91	地図 9.2 密度、距離、分裂が組み合わせられて市場アクセ スを決定する	293
地図 2.5 輸出産業は沿岸地帯に集中してグローバル市場への 距離を最小化している	104	地図 9.3 主要な世界市場への潜在的なアクセス度によって 途上国地域は区分けできる	294
地図 3.1 世界の GDP は世界のなかで少数の地域に 集中している（2006 年）	107	地図 9.4 南部アフリカにおける地域的インフラの建設	298
地図 3.2 国境の高さは様々である	108	地図 9.5 地方的な統合に適した姉妹都市	301
		地図 9.6 西部アフリカには綿花主導型工業発展の 潜在性がある	302
		地図 G4.1 第一世界大戦前に引かれたアフリカの国境線	307



概観

経済成長が不均衡であっても発展は包括的であり得る。これが本年の『世界開発報告 2009』のメッセージである。経済が低所得から高所得に向かって発展していくにつれ、生産はスペース的に集中する。都市、沿岸地帯、結び付いている国など一部の場所が生産者に好かれるからである。各国が発展していくなかで、成功した諸国をみると、人々の生活水準をスペース全域にわたって一律にするための政策を実施している。生産の集中に伴う直接的な利益と生活水準の収斂（かさ上げ）という長期的な利益の両方を実現する方法は経済統合にある。

経済統合の問題は簡単な解決を許さないものの、指針となる原則は複雑である必要はない。場所の経済地理によって決定される開発チャレンジの困難性に依りて、ポリシーミックスは微調整しなければならない。今日、開発の地理的格差に関する政策議論はスペース的に対象を絞った介入策の検討に終始している。本報告書では、このような議論を再構成して、制度、インフラ、インセンティブなど経済統合のためのあらゆる手段を検討する。統合のための努力の基本はスペース的に盲目的な制度におくべきである。地理が提起する挑戦課題が困難さを増しているなか、対応策には接続的なインフラが含まれてしかるべきである。統合が最も困難な場所では、政策対応はそれに応じて包括的でなければならない。すなわち、統合する制度、接続するインフラ、対象を絞った介入策が必要であろう。

場所と繁栄

場所は人の福祉にとって最も重要な相関物である。今後 20-30 年間、アメリカに生まれた人はザンビア人の 100 倍も稼ぎ 30 年も長生きする。このような国の平均像の背後には、もっと心穏やかならぬ数字がある。事情が急変しない限り、ザンビアの首都ルサカから遠く離れた村で生まれた子供は、ニューヨーク市生まれの子供の半分しか生きることができず、その短い人生のなかでニューヨーク市民が 2 ドル稼ぐごとにわずか 0.01 ドルしか稼ぐことができない。生涯所得でいえば、ニューヨーク市民の約 450 万ドルに対して、ザンビアの農民は 1 万ドル未満にとどまっている。

9 年間の学校教育があるボリビア人は平均すると、ドル建ての購買力平価でみて月約 460 ドル稼ぐ。しかし、その人はアメリカでならその約 3 倍稼げる。教育を 9 年間受けたナイジェリア人

なら、アメリカではナイジェリアの 8 倍の稼ぎができる。この「場所プレミアム」は途上国世界を通じて大きい^{注1}。現在の世界で所得に関して最良の予報値は、何を知っているかや誰を知っているかではなく、どこで働いているかなのである。

でこぼこ、うねり、おこぼれ

所得や生活水準にこのような格差が存在するのは、経済発展がもっているスペース的な不均一性という顕著な属性の結末である。やや不公正ではあるが、繁栄というものはすべての場所に同時にやってくるものではない。これは地方、国、グローバルという地理的な尺度（規模）すべてについて妥当する。都市はたちまち地方の先に行ってしまう。生活水準が改善する州もあればおくれを取る州もある。豊かになる国もあれば貧しいままの国もある。経済的密度を世界地図に描くと、地

形はどんな解像度で見ても平らではなくデコボコになるだろう。

立地は経済発展のあらゆる段階で重要であるが、先進国の生活水準にとっては途上国よりも重要性が低い。100件以上の生活水準調査に基づく推計によれば、各途上国（ブラジル、ブルガリア、ガーナ、インドネシア、モロッコ、スリランカなど）の国内で最も繁栄している地区の平均消費は、同じ国内でも遅れている地区に比べてほぼ75%も高くなっている。カナダ、日本、アメリカなど先進国では、それが25%以下の違いにとどまっている。ところが、国が豊かになりつつある段階では、経済的な生産にとっては立地の重要性が高まる。ガーナ、ポーランド、ニュージーランド（国土面積がほぼ同じ25万平方キロメートルであるという中規模の国3つ）について、1人当たり国民総所得（GNI）をみると、それぞれ600ドル、9,000ドル、および2万7,000ドルと大差がある。経済的に最も密度の高い5%の土地が国内総生産（GDP）に占めるシェアをみると、ガーナ27%、ポーランド31%、ニュージーランド39%となっている。

換言すると、国の発展に伴って、立地は家計にとっては重要性が低くなる一方、企業にとっては重要性が高くなるのである。生産の集中という経済的な利益を確保し、消費の収斂に伴う社会的な利益を享受する能力を、経済発展は場所に対して付与しているようである。つまり、経済発展は好循環という形で、さらに繁栄するための条件を生み出すのである。

近隣地域が重要だということを意味する様式化された事実がもう1つある。繁栄している都市が周辺地域を貧困状態に放置しておくことはほとんどないということだ。ある州の繁栄は遅かれ早かれ近隣州も共有することになる。近隣諸国は政治的な国境だけでなく経済的な密度も共有することになる。北アメリカ、西ヨーロッパ、東アジアは今や繁栄している近隣地域である。このような地域内でも、すべての国が同一歩調で成長してきたわけではない。各国国内では州別に成長が異なり、同一州内でも都市、町、村ごとに繁栄が到来した時期はそれぞれ異なっていた。あまり広く認

識されていないが、繁栄した州、国、地域に近い場所は常に利益に与ってきたという事実がある。繁栄は混雑をもたらし、経済活動を溢れ出させるが、その行き先は繁栄している場所に接続が良い場所に限定されている。貧困、不安定性、紛争がもっている有害な効果なども波及する。近接性というのは繁栄している場所にとっては恵みだが、貧しい場所にとっては呪いとなる。

このような発展にかかわる3つの属性（地理的不均一性、循環的因果関係、近隣効果）は、必ずしも十分な関心を集めてこなかった。しかし、公的政策にとっては根本的な含意があるので、注目されてしかるべきである。

- 地理的不均一性（第1の属性）は、一般的に、政府は経済的生産を促進することと、それを円滑に広げることを同時には実施できないということを示唆する。
- 循環的因果関係（第2の属性）は、漸進的な目的を追求する政策立案者にとっては期待がもてる点である。経済的生産の増加は生活水準の地理的な収斂と両立するということである。集積、移住、特化の市場諸力は、漸進的な政策と組み合わせれば、経済的生産の集中と生活水準の収斂の両方をもたらす。
- 近隣効果（第3の属性）は、経済統合の推進という政策立案の原則を示唆している。不均一性と循環性が示唆しているのは、取り残された場所が追いつくのはかなり困難だということである。しかし、波及効果はこの障害が克服可能だという期待がもてることを意味する。収斂の長期的な利益を達成するためには、経済統合というのが集中に伴う直接的な効果を享受するのに有効で、最も現実的な方法なのである。

経済統合の原則を実施に移すためには、経済的質量の集中と各地間の生活水準格差の収斂を支援するのに、何が最善の市場諸力と政府政策であるかということ特定しなければならない。また、このような諸力には経済地理に応じて強弱があるという認識も必要である。過去の『世界開発報

告』でもこのような諸力を検討したことがある。この報告書では、スペースと場所を政策の底流から重要な焦点に引き上げることによって、地理が経済的機会に及ぼす影響をさらに掘り下げることとしたい。

問題——3つの地理的な尺度（規模）

「地理的な尺度（規模）」に応じて、享受ないし支援すべき市場諸力が異なってくる。規模が小さい場所で、例えば一国内のある地区（県や州）で、地理が提起する挑戦課題は、例えば国という規模が大きい場所における課題とは違っている。もっと規模が大きい場所、例えば、地理的な地域を形成している諸国のグループでは、統合に向けて作用している市場諸力は、もっと大きい地理的・政治的な障害で妨害されるだろう（ボックス

1 参照）。

地方レベルでは、国の発展に伴う経済的生産の集中は都市化の度合いで一目瞭然である。例えば、東アジアをみると、現在のトレンドが続けば、都市人口は今後 20 年間で約 4 億 5,000 万人増加する。これは同地域内の各国が成長するなかで、パリに相当する都市が毎月誕生することを意味する。南および中央アジアでは、都市人口の増加はほぼ 3 億 5,000 万人と予測されている。さらに、サハラ以南アフリカでは、もし経済が成長を続けなければの話となるが、都市人口は 2005-25 年の間に 2 億 5,000 万人増加する。他の途上国世界でも、都市内部の変化は同じくらい重要であろう。

問題は人類の集中は繁栄を高めるのか、それとも混雑や不潔さをもたらすのかにある。もう 1

ボックス 1 3つの地理的な尺度（規模）：地方、国家、国際

ラゴス州、ナイジェリア、西部アフリカの「近隣」を考えてみよう（ボックス図参照）。

- **第1の地理的尺度**は地区（area）である。ナイジェリア南西部にあるラゴス州は面積約 3,500 平方キロメートルで、バダグリ、エペ、イケジャ、イコロドゥ、ラゴスという 5 つの区域（district）がある。人口密度は 1 平方キロ当たり約 2,600 人と推定される（面積は最小であるが人口は第 2 位の州）。ラゴス首都圏の人口密度は、集積経済と農村部から都市部への移住が主因で、その 3 倍強に達している。
- **第2の地理的尺度**は国家（country）である。36 州と首都圏で構成され、92 万 4,000 平方キロの国土面積を擁するナイジェリア連邦共和国は、国土の点で世界 32 位に位

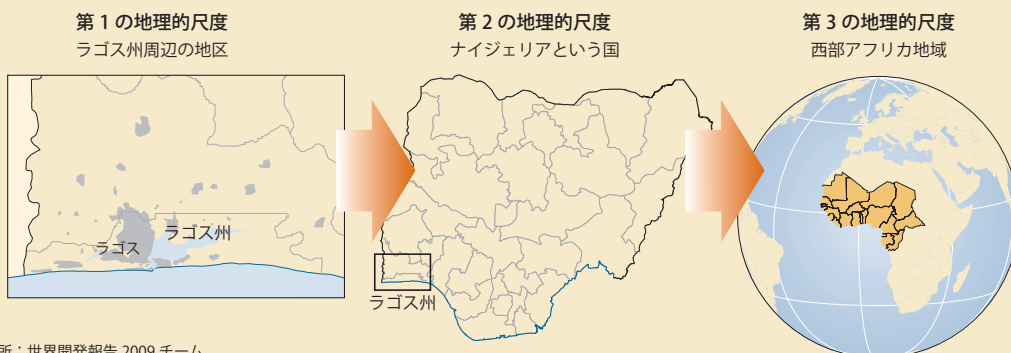
置する。ラゴスからナイジェリア北東端までの距離は約 1,500 キロもある。南部諸州には海港と油田がある。かつて古代帝国が所在した北部では今や貧困率が高い。南北間の移住は宗教と言語の相違から容易ではない。石油の富をどう共有するかが緊張関係の原因である。

- **第3の地理的尺度**は地域（region）である。ナイジェリアにとって西部アフリカの近隣諸国はカメルーン、中央アフリカ共和国、コートジボワール、赤道ギニア、ガーナ、ナイジェリア、トーゴである。同地域は 600 万平方キロ以上を占めているが、世界で最も高い国境で分断されている。

出所：WDR 2009 チーム。

3つの地理的単位：地区、国、地域

ラゴス州、ナイジェリア、西部アフリカは、それぞれ地方、国家、国際の尺度を示す



つの懸念は、この地理的な集中で最大の利益を享受する人々（基本的に豊かな居住区に住む都会人）と、村やスラム街に取り残された人々（途上国全体で約 10 億人と推定されている）との生活水準の乖離である（地図 1 参照）。政策対応はこれまでのところ（効果はなかったが）、都市化にブレーキをかけるということであった。

国家レベルでも、大きな市場に近い場所の方が遠い場所よりも早く繁栄しているように、経済成長は同じような不均一性をみせている。中国では、沿岸地帯（主として次の 3 つの地区：渤海地区、珠江三角州、揚子江三角州）が国土の 5 分の 1 にも満たないのに、2005 年の GDP では国の半分以上を占めている。ブラジルでは、ミナスジェライス、リオデジャネイロ、サンパウロの南中部諸州が 15% 未満の国土で GDP の 52% 強を占めている。大カイト圏は国土のわずか 0.5% を使って、エジプトの GDP の 50% を生産している。

政治家は総じてこのような経済的不均衡を快く思っていない。共産主義下のロシアでは、政府はサンクトペテルブルグ、中部、中央ウラルなど旧工業地帯の経済的なシェアを 65% から 32% に引き下げようと苦闘し、生産の東部地区への移転を強制した。東部が経済的生産に占めるシェアは 1925 年の 4% から、共産主義の末期には 28% にまで上昇した。しかし、このような努力が生み出したスペース的な非効率性が、共産主義の崩壊を早める原因になったとみられている。途上国の政府も国内の格差を心配するあまりに、競争力を損なっており、経済的な崩壊というリスクを犯している。生産や生活水準について国別あるいは州別の格差を削減する政策はごく一般的ではあるが、大体において効果がない。約 10 億人が諸条件の悪いこのような後進地区に引き続き暮らしている（地図 1 参照）。

国際レベルでは、経済の成長と生産は少数の地域に集中しており、それに応じて所得水準も様々である。2000 年で見ると、世界 GDP の 3 分の 2 は北アメリカ、西ヨーロッパ、北東アジアに集中している。このような集中は何も新しいことではない。3 世紀前、世界の富の 3 分の 2 は中国

とインドが押さえていた。現在との違いは当時の両国は世界人口の半分以上を占めていたという点にある。それに対して、現在の欧州連合（EU）、日本、アメリカの人口は合計で世界の 6 分の 1 にも満たない。

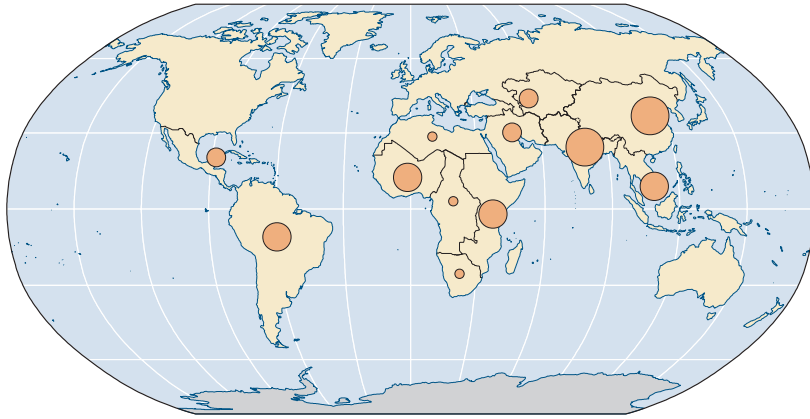
現在、国際的なレベルでの懸念事項は、世界の一部地域では貧困率、非識字率、死亡率が高いにもかかわらず、繁栄、識字、長寿を享受している地域が他にあるということだ。これに関する政策対応には国際貿易や投資のフローを促進するための外国援助や多国間協力が含まれている。しかし、途上国の農産物輸出に対する障壁はまだ相当大きく、遠くないし別種の人々に対する無関心からか援助フローは僅少にとどまっている。一般的に、解決策のなかで援助の貢献度は小さいというのが現状である。合計 8 兆ユーロの GDP を擁する EU 域内でさえ、構造基金や連帯基金を通じた援助について 2007-13 年の計画をみると、年平均 500 億ユーロ以下にとどまっている。外国援助は援助国側の国民総生産（GNP）の 0.5% 未満にとどまっており、「ボトムの 10 億人」が居住している祖国の対 GDP 比でみても決して大きいとはいえない。このような人々は世界人口の 12% を占めているのに、外国援助は世界 GDP との対比では 1% 未満にすぎないのである^{注 2}。

世界には途上国の都市スラム街の居住者 10 億人、各国内の脆弱な後進地区の居住者 10 億人、国にかかわる国際的な階層のなかで最下位の諸国に暮らす人々 10 億人がいるが、これら重複している人口が、現在、開発にかかわる最大の挑戦課題である（地図 1 参照）。この 3 つは一見では互いに無関係なようであるが、1 つの基本的な特徴が共通している。スペースにかかわる尺度（規模）は異なるものの、どの尺度でも共通して、開発にとって経済地理の重要性が目に見える形で最も明確に表れている。

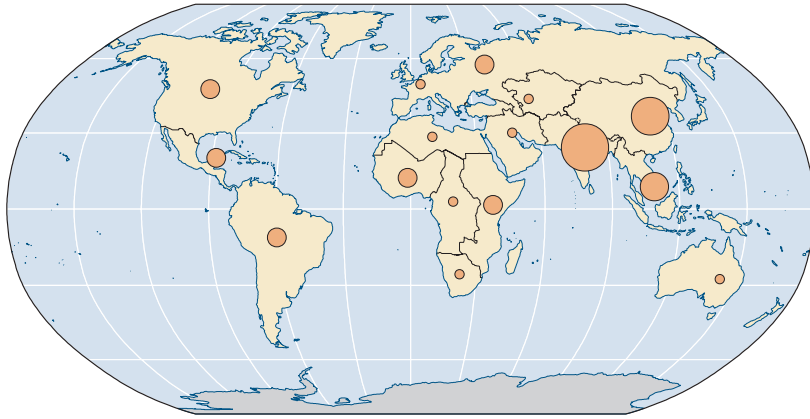
このような重複する 30 億人に対する懸念が、経済成長をもっとスペース的に均衡がとれたものにならなければならないという処方箋につながる。都市の成長は抑制すべきだというわけである。富にかかわる農村部対都市部の格差は早急に縮小すべきである。国内市場や世界市場からそれぞれ遠

地図1 開発に関して最大の挑戦課題—地方, 国家, 国際の各地理的尺度で

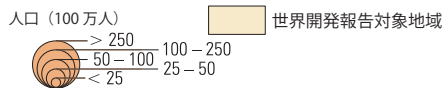
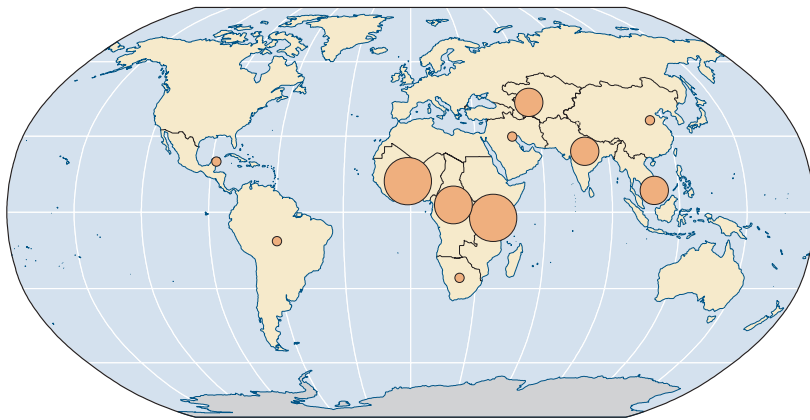
A. スラム街の10億人



B. 遠隔地の10億人



C. 世界で最下層の国の10億人



出所：パネル A - UN Habitat (2006a); パネル B - WDR2009 チーム; パネル C - Collier (2007).

い後進的な地区や州は、そこに住んでいる人々に雇用を提供する地域開発プログラムを通じて支援しなければならない。さらに、途上国と先進国の間で拡大している格差は、途上国の企業が競争する準備が整うまで保護する介入策を通じて対処しなければならない。

本報告書「世界開発報告 2009」では、これとは違うメッセージを送りたい。すなわち、経済成長は均衡がとれていることなどほとんどなく、それを時期尚早に広めようとするれば、かえって進歩を危険にさらす。2世紀にわたる経済発展が示すところによれば、所得や生産にかかわる空間的な格差は不可避である。一世代にわたる経済研究でもこれが確認されている。経済成長がスペースにわたって均一に広がるのが期待できる十分な理由などない。成功を収めた途上国の研究によると、生産は空間的に集中が進んでいたことが示されている。最も成功した諸国では、基本的な生活水準をスペースにわたって均一化を図る政策を導入している。経済的生産が集中すると同時に、生活水準が収斂するのである。

本報告書のパート I では、経済発展に必要なとされる地理的な変化について述べる。パート II では、このような変化の動因を分析した上で、集中と収斂の両方をもたらす市場を特定する。パート III では、政策立案の指針となるような経済統合（生産者が好む場所と人々が住む場所との統合）の原則を提言する。この原則を使って、都市化、地域開発、国際的統合に関する議論を再構築して、政策の方向性を地理的なターゲティングから統合に変更するよう提言したい。

制度、インフラ、介入策をうまく微調整して組み合わせることによって、現在の途上国は自分たちの経済地理を作り直すことができる。それがうまくできれば、途上国は不均衡な成長と包容的な発展の両立を経験することになる。

発展に関する 3 つの次元

経済発展のための地理的な変化は、密度、距離、分裂という 3 つの次元で特徴付けることができる。この 3 つの単語は上述した政策課題の単なる比喩ではない。それは「市場アクセス」

(ボックス 2 参照) というより技術的な概念と密接な関係がある。また、それは開発の挑戦課題に立ち向かうために再構築すべき経済地理の次元を示すものでもある。

密度、距離、分裂にそつた理解ができると、重要な市場諸力や、地方、国、国際という 3 つの地理的尺度（規模）のそれぞれにおいて、適切な政策対応を特定するのに役立つ（表 1）。

- 密度は地方レベルでは最も重要な次元である。距離は短く、文化的・政治的な分裂は少なく浅い。政策課題は密度を適正にすることである。市場諸力を理解して、集中を奨励し、生活水準にかかわる村、町、都市間の格差について収斂を促進するということである。しかし、急速な都市化は混雑につながるため距離が重要なこともあるし、都市内部の分裂がスラム街や貧民窟で明確になることもある。
- 密度までの距離は国家という地理的な尺度（規模）では最も重要な次元である。経済活動が集中している地区と遅れている地区間の距離を意味する。企業や労働者が密度（密集地）からの距離を削減するのを手助けすることが政策課題である。労働移動とインフラ投資を通じた輸送コスト削減が主なメカニズムとなる。国内の分裂（言語、通貨、文化などの相違）は比較的小さい。ただし、インドやナイジェリアなど広大な国は、宗教、民族性、言語の観点から地理的に分裂しているといえるだろう。
- 分裂は国際レベルでは最も重要な次元である。しかし、距離と密度も関係している。経済的生産は世界で少数の地域（北アメリカ、北東アジア、西ヨーロッパ）に集中している。そういった地域は最も統合されている地域でもある。これに対して、他の地域は分裂している。国際的なレベルでは、世界市場へのアクセスという点で距離は確かに重要であるが、国境の不可侵性および通貨や規則の相違に関連した分裂は距離よりもさらに重大な障壁である。近隣地域にダイナミックな大国

ボックス 2 発展の3つの次元：密度、距離、分裂

本報告書では、発展に伴う経済の変化（パートI）や、政策立案の際に念頭に置いておくべき状況（パートIII）を描写するために、3つの地理的な次元を使用する。この用語は簡単な比喩である。密度、距離、分裂は、人的、物理的、政治的な地理のイメージを連想させるからだ。しかし、測定可能である。以下の例を考えてみよう。

2003年現在、ナイジェリアにはヤギ4,500万頭、羊2,800万頭、牛1,500万頭がいた。例年だと羊800万頭、ヤギ700万頭、牛50万頭が、カノなど北部5州で屠殺されている。毛皮の半分以上がボモ（料理用の毛皮）として消費される。残りは皮なめし業者に売却される。業者の需要が現地供給を超過しているため、家畜が近隣のチャド、ニジェール、カメルーンから輸入されている。ヤギと羊の毛皮はいい商売になる。ナイジェリアは2001年に3,000-3,500万枚生産して、ほとんどすべてをヨーロッパに輸出した。

密度。 ナイジェリア北部のカノ市で毛皮を生産している皮なめし業者について、市場状況を検討してみよう。公式統計では、カノ州の人口は約900万人と、なめし業に熟練労働とインフラを提供するには十分な大きさである。カノ市の内外に人が集中しているため、同地区の経済的密度（1平方キロメートル当たりのGDP）は、1990年のナイジェリア全体に対して35倍の水準に達していた。市内外のなめし業者の能力を考えると、近隣諸国から生きた家畜（最も重要な中間投入財）を違法輸入しても採算が取れる。しかし、カノは生産されたもののほんの一部以上に消費できるほど大きくも豊かでもなかった。製品は生産の採算が合う値段を喜んで支払う人々に向けて輸出しなければならない。

距離。 金持ちのヨーロッパ人は「モロッコ革」製の商品を楽しめるが、その多くはカノ製である。ヨーロッパへ送るためには、カノからのかさばる輸出はラゴスを経由しなければな

らない。それは高速道路や鉄道を使って1,000キロ離れている。いや4,000キロになるかもしれない。鉄道はカドゥナ市とイバダン市を經由してラゴスに向かうが、狭軌道で保守が悪い。ほとんどの交易は道路によっているが、封鎖や山賊といった障害がある。輸送会社はカノからラゴスまでの貨物輸送について、30トン・トレーラー当たり1,200ドル以上の運賃を要求する。ラゴスに到着すればしたで、港税、盗難、遅延がある。船積みまでに26日かかる。カノからラゴスまでの経済的な距離は金銭で測ると、ユークリッド的な（直線的な）829キロの数倍に達する。

分裂。 しかし、旅はまだ終わっていない。商品は通貨と習慣の違いに起因するナイジェリアとヨーロッパの間における分裂を乗り越えなければならない。2007年12月-08年3月の間に、ナイジェリアの通貨は1ユーロ170ナイラから180ナイラに下落したが、英ポンドに対しては2007年11月の246ナイラから08年3月の235ナイラへと上昇した。革製品の買い手も売り手もこのような通貨変動に対処しなければならない。彼らは2組の法律と税関に対応しなければならないのである。契約を執行するのに、イギリス側には30、ナイジェリア側には39もの手続きがある。このような分裂が事業運営のコストを累増させる。ラゴスに接岸する貨物船はほとんどないため、上海などもっと忙しい場所に比べるとラゴスからの貨物輸送はずっとコストが高くなる。中国からであればイギリスまでのコンテナ輸送は400ドル以下であるが、ナイジェリアからだと1,000ドル以上になってしまう。

地方の密度が低いこと、国内の距離が高価なこと、国際的な分裂が大きいことなどが、共謀してカノに立ちはだかっている。さらに悪いことに、ナイジェリア国内にも宗教をはじめとする分裂がある。

出所：World Bank (2007); Phillips, Taylor, Sanni, and Akoroda (FAO 2004); Government of Nigeria (2003).

が存在すれば、特に世界市場から隔たった地域に属している小国にとっては助けになる。中部アフリカや中央アジアなど他の地域は国際的な統合が最も困難である。

しかし、このような地理的な尺度（規模）それぞれにおける潜在的な問題は同じであり、それは人々と生産が別々のところにあるということだ。生産や人々を引き付けるスピードは場所によって異なり、このような相違が所得にかかわる地理的な格差を決定する。発展というのは州、国、世界を波状的に通過しながら、その後に経済的にデコ

ボコな風景を残していく。繁栄と貧困が別々のところで共存しているのである。

世界はフラットではない

発展はどの地理的な規模においてであれ、スムーズでも線形でもない。成長がやってくる時期は場所によって早い遅いがある。生活水準にかかわる地理的な格差は拡大してから、その後地方レベルではより速く、地理が影響力を発揮し始めるのに伴って（国や国際のレベルでは）より緩慢に収斂に向かう。うまく発展を遂げた諸国の過去

表1 地方レベルでは密度、国レベルでは距離、国際レベルでは分裂が最も重要

単位	地理的な尺度（規模）		
	地方	国家	国際
	地区	国	地域
例	広東省 (17,800km ²) リオデジャネイロ州 (44,000km ²) ラゴス州 (3,600km ²) 大カイロ圏 (86,000km ²)	中国 (960万 km ²) ブラジル (850km ²) ナイジェリア (933,000km ²) エジプト (995,000km ²)	東アジア (1,590万 km ²) 南アメリカ (1,780万 km ²) 西部アフリカ (610万 km ²) 北部アフリカ (600万 km ²)
1 番目に重要な次元	密度 農村部 / 都市部	距離 後進地区 - 先進地区	分裂 国家間
2 番目に重要な次元	距離 混雑のため	密度 後進地区の人口と貧困	距離 主要な世界市場まで
3 番目に重要な次元	分裂 公式居住区対スラム街	分裂 国内地区間	密度 近隣地域に大国が存在しない

出所：WDR 2009 チーム。

注：本報告書を通じて、地区（area）は州や省など国内の経済的な近隣地区ないし行政単位、地域（region）は地理的な近接性に基づく諸国グループを意味する。

2 世紀にわたる経験を様式化すれば以上の通りである。

経済的生産はさらに集中する

国が発展するにつれて、人や経済活動は集中する。しかし、そのスピードはスペース的な規模ごとに違う。経済諸力は地理的な真空のなかで作用しているわけではないからだ。人や生産の集中は地方レベルで最も速く、国際的レベルでは最も遅くなっている。

- 集中は地方レベルで最も速い。地方という規模でみた経済的集中は、都市化の比率（町や都市における経済的密度や人口密度の伸び）で測定できるので極めて好都合である。この地理的变化の大部分は、1 人当たり所得が 3,500 ドルという大雑把に言って上位中所得国になるための下限値を超えるまでには完了する。この変化のスピードは現在の先進国がかつて変化を遂げた時に経験したものと大差がない。これから得られる意味は、すべての諸国は所得がまだ低く制度が若い時期には、都市の成長を管理しなければならないということである。
- 集中は国家レベルでは緩慢である。これは先進的な地区における生産や人の集積という地区の開発指標で測定するのが最善である。この変化の大部分は、1 人当たり所得が約 1 万から 1 万 1,000 ドルという高所得国の下限

値に達する頃までには一般的に完了する。これは成功して発展を遂げた諸国の経験である。これが示唆しているのは、途上国としてはインフラや制度がまだ未整備でも、所得や生産にかかわる（州など）地区別の格差は拡大し得るということである。

- 集中は国際的に最も遅く長く継続する。生産や富は 1 人当たりが 2 万 5,000 ドルという国際的な所得分布のなかで最上層に達した諸国では集中が続く。近隣諸国と一緒に成長するか停滞するかのいずれかのようなのである。繁栄に近いと助けになるが、貧困諸国に近いと足を引っ張られる。遅れて発展途上にある諸国の成長戦略は、すでに高所得水準に達した諸国でうまく機能した戦略とは同じではない、ということが示唆される。現在の途上国にとっては、近隣諸国や遠隔諸国の両方を含む世界の諸外国との経済統合がいよいよ必須なのである。

地方レベルの（町や都市における）集中は早い段階で起こる。 まず、町や都市における人の集中を考えてみよう。一国が発展するのに伴って、人々が町や都市のなかあるいはその周辺に住もうと移動してくるため、ある場所の経済的密度が高まる（図 1 パネル A 参照）。その国が低所得から約 3,500 ドルという中所得に向かって成長してくるにつれて、都市人口のシェアは約 10% から 50% に上昇する（各国の「都市」の定義が

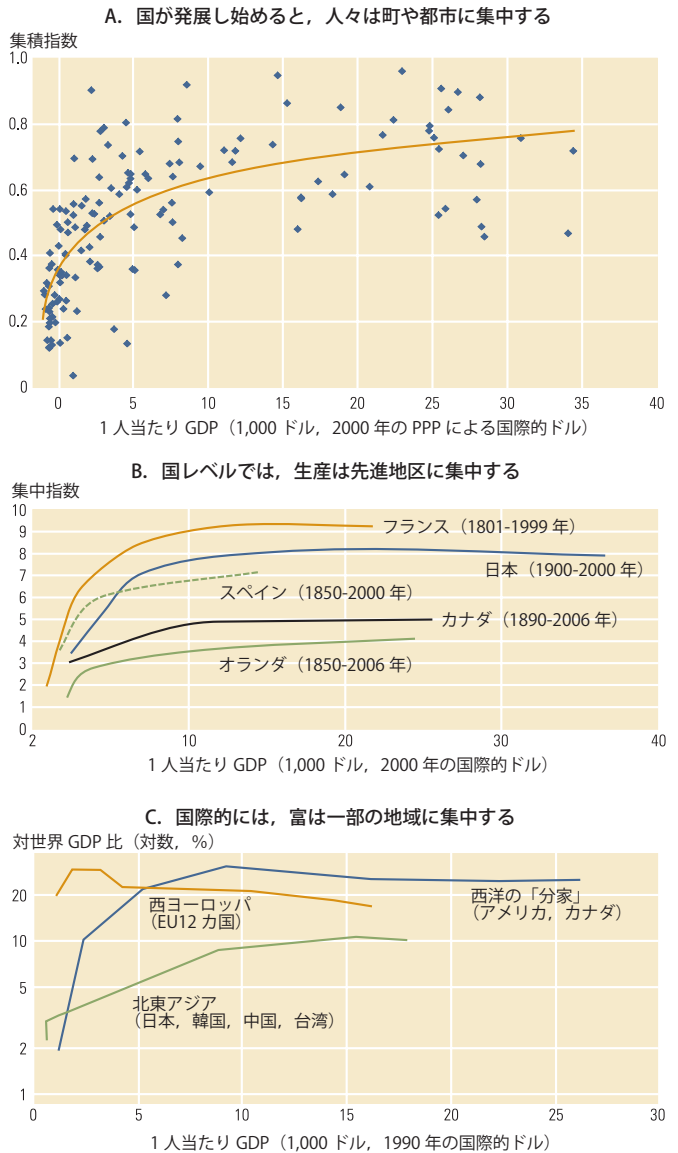
様々なため国際比較は困難である^{注3}。2000-05年について低所得国の都市人口の伸びは年平均3%となっているが、これは中所得国の2倍強、高所得国の3倍強のテンポである。これはタイのバンコクなど単一の都市が急成長して、さらにその集中が高まっているということを意味する場合もある。

家計支出全体に占める都市部のシェアも上昇する。マラウイ、ヨルダン、パナマといった1人当たりGDPがそれぞれ160ドル、1,600ドル、5,600ドルの各国をみると、都会人の支出が総消費のそれぞれ36%、63%、80%を占めている。

このようなスペース的な変化は農業から工業へ、また脱工業化国ではさらにサービス業へという産業面での変化と密接に関係している。現在の高所得国も工業化の過程で、同じような都市化の急進展をかつて経験している(第1章参照)。あらゆる証拠が示唆しているところでは、農業から工業への移行は、町や都市の繁栄を助けた健全な農業によって、後押しされており、足を引っ張られてはいない^{注4}。人々は自分の生活を改善するために移動する。しかし、農業が繁栄している時、移住は移住者自身だけでなく、後にした村や定着先の都市をも豊かにする。

国家的な集中はもっと長く継続する。都市について当てはまることが一国内の地区にも当てはまるが、スピードはもっと遅くなる。経済発展に伴って、人や生産は国内の「先進」地区と呼ばれる一部に集中する。このような地区(トルコでいえばマルマラ地方)では経済的密度が高まる一方、経済的に遠隔の地区(トルコなら東南アナトリア地方)では所得が大きな後れを取ることがある。このような集中を定量化するのは困難であるが、1人当

図1 3つの地理的尺度(規模)すべてで、経済活動の集中パターンは類似している



出所: パネルA - WDR 2009 チーム (詳細は第1章参照); パネルB - WDR 2009 チーム (詳細は第2章参照); パネルC - WDR 2009 チーム (詳細は第3章参照)。

り所得が1万-1万5,000ドルに達すると鈍化ないし停止するようである(図1パネルB)。

集中は当初は急速に進展する。所得が500-7,500ドルの諸国(タジキスタン、モンゴル、エルサルバドル、アルゼンチンなど)内では、先進地区が総消費に占めるシェアは30%から65%に上昇している。同じ国土面積で(ラオ

ス、ガーナ、ポーランド、ノルウエイ)、所得が600-2万7,000ドルの諸国におけるGDP集中度でも、所得の増加にともなって集中度が上昇していることがわかる。

これは何も新しいことではない。現在の先進国では、生産の集中は所得がもっと高くなるまでさらに継続した。フランスの先進地区の集中度は1800-1960年の間に所得が1,000ドルから6,000ドルに上昇するなかで6倍に高まっている。しかし、ある時点で、各国は所得は高くなるものの、集中度は上昇しないようになる。それは高所得国の仲間入りする頃である。現在でも大きく違ったパターンを予想する理由はまったくない(第2章参照)。

国際的な集中は当分の間継続する。 経済的質量の同じような集中は国際的にも生じている。現在、世界GDPの4分の1がカメルーン、同半分ならアルジェリアとそれぞれ同じ規模の土地によって生み出されている。EU15カ国、北アメリカ、東アジアが世界GDPに占めるシェアをみると、1980年には70%であったが、2000年には83%に上昇していた^{注5}。これら地域のなかでも、経済活動は時とともにさらに集中化が進展し、それから分散化している。フランス、ドイツ、イギリスがEU15カ国のGDPに占めるシェアは、1940年にかけて約3分の2にまで上昇した後、現在は約半分にまで低下している。東アジアでは、日本が地域のGDPに占めるシェアは1975年に83%のピークにまで上昇し、その後は低下して2000年には62%となっている。

ある国が繁栄した時、その他の国が同じパターンを経験することはないと予想すべき理由はまったくない。ある国で集中度が高まれば、それが近隣諸国に波及するというパターンが現実視される(第3章参照)。

生活水準は乖離してから収斂する

所得の増加に伴って、生活水準は経済的質量が集中している場所とそうでない場所の間で収斂するが、その前に乖離してから後のことになる。

- 基本的な家計消費は最も早く収斂する。基本

的な家計消費にかかわる農村部対都市部の格差は相当なテンポで縮小する。都市人口のシェアが50-60%と高い諸国でさえ、この格差が縮小することがある。貧困率については地区別の格差はもっと執拗で、国際的な格差となるとさらに執拗である。しかし、世界の発展が続くなかで、すべての地理的な規模で格差は縮小してきている。

- 基本的な公共サービスへのアクセスが次に収斂する。基本的な教育、保健、飲料水、衛生などにかかわる農村部対都市部の格差は、各国が上位中所得国になるまで執拗に持続する。しかし、このようなサービスにかかわる都市内部の格差は(スラム街で最も際立っている)、都市化が高水準に達し、所得が上位中所得国の水準に達した後でもかなり長く継続する。
- 賃金や所得は最後に収斂する。一国が低所得国から上位中所得国へと成長しているなかで(これは地理的な集中が進展するのに必要とされる1人当たり所得と同じレンジである)、賃金や所得にかかわる国内の後進地区対先進地区の格差は確かに乖離する。東アジアでは、1人当たり所得は日本の急成長に伴って1950-70年の間に乖離した。その後、日本の繁栄が近隣地域に波及したおかげで、国際的に統合した地域内の各国が繁栄するにつれて、所得は収斂に向かった。これとは対照的に、西アジア諸国の間では、所得について乖離がなかったものの急成長もなかった。

生活水準の収斂は経済活動の集中と同じく、地理的な尺度(規模)では地方レベルで最も速く、国際的レベルで最も遅い。しかし、これが生じるのは近隣地域が繁栄している場合だけである。そのような場合でさえ、生活水準にかかわる一部の指標(1人当たりの消費、所得、賃金など)は、収斂に長い時間がかかり、当初は乖離が拡大することもある(図2)。教育や健康など他の指標については収斂が速い。

地方ベースでは、基本的な生活水準の収斂が早く始まる。消費水準にかかわる都市部対農村部の

格差は、各国が上位中所得国の水準に到達するまでは拡大する（図2）。しかし、その後すぐに縮小し、1人当たり所得が約1万ドルの高水準に達する以前にはかなり小さくなる。都市部における水や衛生へのアクセスは、都市化が遅れている諸国の都市部よりも25%も高くなっている。アルジェリア、コロンビア、南アフリカなど都市化率が約50%の諸国では、アクセス格差は約15%である。ブラジル、チリ、ガボン、ヨルダンなどでは、この格差は10%未満にとどまっている。

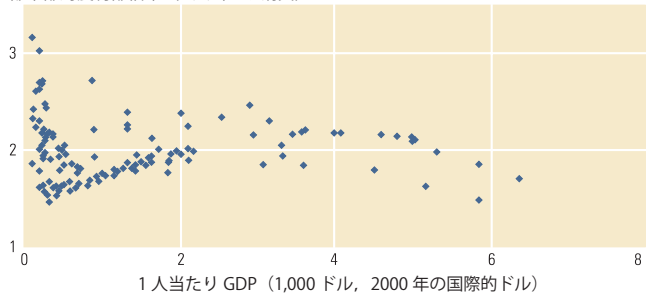
このようなパターンは国内でもみられる。繁栄し都市化が進んでいる州では、生活水準について農村部と都市部の格差は小さい。これは中国、インド、フィリピンなど所得水準が低い諸国にも当てはまる。しかし、都市化が高度に進んだ地区内では、衛生や学校など基本的な生活水準の格差は執拗に継続する傾向にある。例えば、政府の最善の努力にもかかわらず、国の所得が高水準に到達した後も長いこと、スラム街は都会の風景の一部となっている。途上国では都市人口の3分の1がスラム街で暮らしているのが普通である。

国ベースでは、生活水準の乖離は速いテンポで生じるが、収斂のテンポはもっと遅い。所得水準が低い時、基本的な生活水準にかかわる州別ないし地区別の格差は小さい。しかし、国の成長に伴って、格差は速いテンポで拡大する。例えば、低所得国のカンボジアでは、類似家計の消費にかかわる先進地区と後進地区の格差はほぼ90%にも達している。同じ格差は中所得国のアルジェリアでは50%、現在のカナダではわずか20%となっている。例えば、急成長中の東アジアや東ヨーロッパでは、この格差は急拡大している。

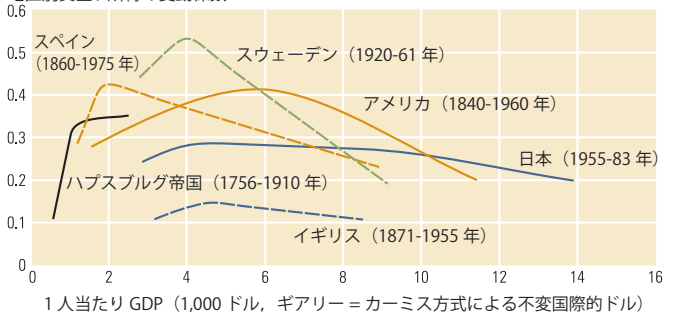
チリのような少数の諸国は例外である。1960-2000年についてみると、チリは1人当た

図2 3つの地理的尺度（規模）すべてで、生活水準の収斂パターンは類似している

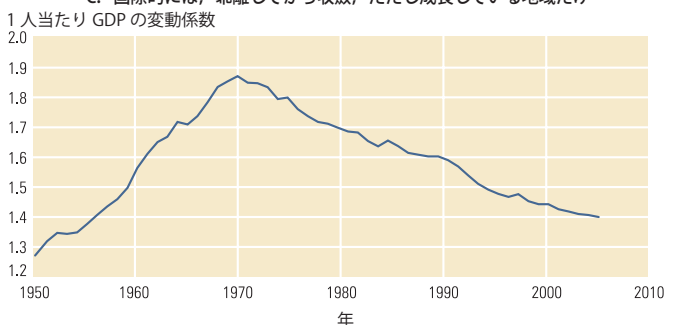
A. 地方レベルでは、農村部対都市部の格差は最初は乖離して、その後収斂する
都市部対農村部倍率（1人当たり消費）



B. 国レベルでは、先進地区対後進地区の所得格差は乖離してから収斂する
地区別賃金 / 所得の変動係数



C. 国際的には、乖離してから収斂、ただし成長している地域だけ



出所：パネルA－75カ国以上における120件以上の家計調査に基づくWDR 2009チームの推計値；パネルB－WDR 2009チーム（第2章参照）；パネルC－WDR 2009チーム（第3章参照）

りGDPが約1万500ドルへと2倍以上になるなかで、地理的な収斂を経験している。コロンビアでは、GDPにかかわる先進的なボゴタ地区と後進的なチョコ地方の比率は、1950-90年の間に10倍から3倍に低下している。それほど例外でないのは、貧困、基本的な保健、栄養、教育水準などにかかわる地区間格差の収斂である。高成長国はどこであれ、経済的進歩をこのような基本的な生活水準にかかわるスペース的な公平性に直

ちに翻訳することができたということである。

国際レベルでは、所得の乖離は当分の間継続し収斂が最も遅い。世界の1人当たりGDPは1820年以降ほぼ10倍に増加している。平均余命は2倍になった。識字率は20%から80%以上にまで上昇した。しかし、このような利益の共有は平等ではない。ヨーロッパとその分家（オーストラリア、カナダ、ニュージーランド、アメリカ）と、最近では日本とその近隣諸国は所得と生活水準の著しい上昇を経験している。

所得については、収斂が生じたのは世界のなかで高成長の地域だけである。それら諸国の間でもパターンは不均一である。少数の諸国がリードして、その結果として、近隣地域内では乖離が生じると同時に、成長が近隣諸国に波及したようである。西部アフリカなどその他の地域では乖離は生じなかった。これはうれしくない慰めにすぎない。というのは、このような地域はヨーロッパ、その分家や、日本などに差を開けられていたからだ。近隣地域の重要性はラテンアメリカ諸国（アルゼンチン、ブラジル、チリ、ウルグアイ）と南部ヨーロッパ諸国（イタリア、ポルトガル、スペイン）の比較で、最も明確に例証することができる。南部ヨーロッパ内部の収斂は年率1%で進展したのに対して、南アメリカではわずか0.3%にとどまっている。

所得とは対照的に、平均余命や教育など基本的な生活水準へのアクセスにかかわる世界的な不平等は、1930年以降小さくなってきている。このような改善は1960年以降スピードアップして、すべての地域で共有されている。

世界は現在変わってしまっているが、過去は有益な教訓を提供してくれる

現在の途上国にとって集中や収斂にかかわる一般的なパターンは、先に発展した諸国の場合と同じようなものになる可能性が高い。しかし、技術的・政治的な理由から、いくつかの違いがある。

都市が大きい。医学や輸送が進歩したおかげで、世界は今や人口が多く、都市はずっと大きくなっている。途上国の都市人口は1985-2005年の間に年830万人増えた。現在の高所得国における都市人口の増加は、所得が現在の途上国とほ

ぼ同じであった1880-1900年の間に年300万人にとどまっていたので、現在は過去のほぼ3倍の規模だといえる。中国とインドを除くと、年間の増加は450万人以下と、1世紀以上前と比べて約50%多いということになる。大きな違いは世界で現在の大都市はかつてに比べてずっと大きいという点にある。ロンドンの人口は1990年当時700万人弱であった。低所得国のなかで現在最大の都市ムンバイはその3倍の規模である。中所得国のなかで最大の都市メキシコシティも同様である。世界で大きな都市の上位100位までの平均規模は1900年のほぼ10倍に達しており（図3）、その約3分の2が途上国にある。

市場が広い。通信や輸送の技術が進歩したおかげで、市場の概念はもっとグローバルなものになっている。世界貿易が生産に占めるシェアは25%強と、1900年と比べて5倍以上になっている（図3）。市場をよりグローバルにする外国貿易と資本フローの開放性は、現在の途上国では所得にかかわる国内各地区間格差の拡大と長期化につながる。一国内のすべての地区が世界市場へのアクセスに等しく適しているわけではないから、沿岸地帯や経済的に密度の高い地区のほうが分がいい。2007年の中国の1人当たりGDPは1911年当時のイギリスと同じである。中国の先進地区である上海の1人当たりGDPは1988年当時のイギリスと同じであるが、後進地区である貴州省のそれは1930年当時のイギリスに近い。この理由は中国の規模が大きいこと、沿岸地帯が世界貿易に対して開放されていること、上海が沿岸地帯に立地していることにある。

国境が多い。輸送や通信の改善を受けて市場はより国際化しているのに、政治的に世界はより分断的になっている。1900年には約100の国境が存在していた（図3）。それが現在は600以上になっている。アジアやアフリカの諸国がヨーロッパの植民国から独立を獲得したことや、ソ連および他の共産諸国が中小国に分解したことが原因である。世界が多数の諸国に分解するということは、国内市場が小さくなるということの意味する。しかし、と同時に、外国市場アクセスの潜在性が高まるということも意味する。いずれにせ

よ、各国間の国境を低くなったことで、今や生産者や労働者に大きな利益をもたらされている。

このような技術的な相違は過去が何の教訓にもならないということの意味するのだろうか？ 途上国の都市は大きすぎるので、これら諸国は都市化が鈍化した方が豊かになるのだろうか？ 現在の途上国は同じような発展段階にあった時期の先進国に比べて、生産や所得にかかわる地域的な格差をもっと懸念すべきなのだろうか？ すべての途上国が世界市場にアクセスして、分断化の高まりに伴う不利を相殺するのは、現在の方がかつてより容易になっているのだろうか？ 本報告書では、このような疑問すべてに対する答えがなぜノーになるのかを示したい。

市場が経済的風景を形成する

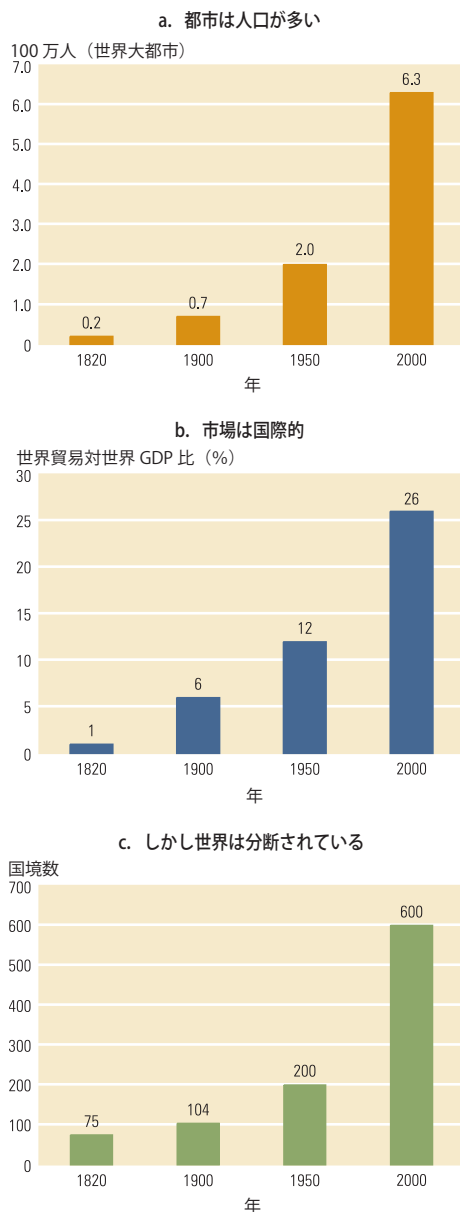
人間居住区における密度の上昇、市場までの距離を短縮化するための労働者や企業家の移住、各国間の通貨や習慣の相違が引き起こす分裂の低下は、経済発展が成功するのに極めて重要である。密度、距離、分裂という3つの次元におけるスペース的な変化は、日本、北アメリカ、西ヨーロッパで最も顕著である。人や製品の迅速かつ頻繁な移動は、北アメリカ、西ヨーロッパ、北アジアが世界人口のわずか6分の1弱で、世界生産の約4分の3を占めるようになるのを後押しした。

集積、移住、特化という同じ市場諸力が、現在最も成功している途上国の経済的風景を同じような範囲とスピードで変化させている。都市の拡大、人々の移動、貿易の活発化が、過去2世紀にわたって先進国世界が進歩するための触媒になってきた。今はそういった諸力が途上国世界のなかで最もダイナミックな場所を牽引しているのである。

「集積経済」の領域

四川省成都から広東省深圳まで国道321号線を東に走るドライブは、経済発展のなかを通過する旅になる。このような高速道路をたどって移住する労働者は家族を残してきているのが普通だ。

図3 現在の途上国はかつてとは違う世界に直面している



出所：WDR 2009 チーム。

しかし、家族が貧困を脱出し、中国が中所得国のなかで地位を駆け上がっていくのを後押ししている。移住者が東に向かうにつれて、他人の近くで働くことで利益を享受することがない農業の領域を離れることになる。その代わりに、「集積経済」の領域に入る。そこでは他人のそばにいたことが大きな利益をもたらす。

地図2 居住区の規模によって規模の経済は異なってくる



出所：WDR2009 チーム

深圳は若者を引き付けている。800万人の住民のうち90%は生産年齢にある。エレクトロニクス製品に特化している。しかし、その生産量は膨大である。同市の2006年の輸出はインドの総輸出を凌駕し、深圳港は世界第4位の取扱量を誇っている。集積、移住、特化の諸力に牽引され、香港に近接していることに助けられて、深圳は1979年に経済特別区に指定されて以来、中国のなかでも最も高い伸びを示している。

このような話がインドでも繰り返されている。1990年当時のティルッペルンブドゥールはラジフ・ガンジー首相が暗殺された場所として知られていた。2006年には、未亡人のソーニャ・ガンジーは2,000万個目の受話器を吐き出したノキアの携帯電話工場を見学していた^{注6}。工場はちょうどその年の初めに生産を開始したばかりであった。深圳のような行政的に優遇された地位もインフラもないが、スリペルンブドゥールはエレクトロニクス製品に関して、インドの、いやおそらく地域のハブに発展する途上にある。その鍵は町がチェンナイに近いことにある。それは深圳が香港に近いことが成長に与って力があったのとちょうど同じである。

シンガポールが独立を余儀なくされた1965年当時、繁栄した場所も平和的な場所も近隣にはなかった。それどころかマレーシアとインドネシアという貧しい2つの国に挟まれていた。両国は

植民国どうしの戦争で荒廃していた。シンガポール人の4分の3は借家暮らしであった。しかし、1980年までには現在の深圳とちょうど同じようにエレクトロニクスに特化して、工業化を果たした。1986年時点では世界最大のコンテナ港と東南アジアの金融ハブとなっている。その間に、土地市場を整備し、効率的な交通インフラを建設し、住宅改善のために介入することによって、スラム街を一掃した。繁栄は隣のマレーシアにも波及している。今度はマレーシアの製造業主導型の繁栄は200万人のインドネシア人を助けることになり、彼らが建設やサービスの仕事を充足するために流入している。シンガポールのビジネスマンはアジアをジェット機で飛び回ることによって、深圳やティルッペルンブドゥールよりも遠いところの成長を後押ししている。地図上の「小さな赤い点」として隣国の首長が嘲笑したといわれる国が^{注7}、自ら転換して、近隣地域を統合し、旧宗主国であるイギリスを凌駕したのである（地図2参照）。

シンガポール、深圳、スリペルンブドゥールは、生産における規模の経済、労働や人の移動、輸送コストの低下がどのように相互作用して、都市や大小さまざまな国で急成長を生み出したかを示している。どんな経済にとってもそれがエンジンであり、繁栄と貧困削減にとって極めて重要な役割を果たす。アダム・スミスの『国富論』は最

も影響力のある経済書といえるが、その最初の3つの章のテーマは正にその繁栄と貧困削減であった。

スミスが強調した集積経済は3のタイプに分類される。もっぱら企業に関するもの、同一の場所にいる同一の産業によって共有されるもの、より一般的にもっと広い都市部にいる生産者にとって入手可能なものの3種類である。

- 人口1万7,000人だったスリペルンブドゥールは、現代が1999年に大きな自動車工場を建設するためには十分な大きさであった。その町は現代が2006年までに100万台目の自動車を生産するのを助けてきた。基本的な教育と保健サービス、港に近いこと、基本的なインフラが、工場レベルで規模の経済を享受するのに必要とされるすべてであった。証拠が示すところによれば、内部的な規模の経済は造船など重工業では大きく、衣料など軽工業では小さい。町には十分な労働者がいたので、労働者と大工場の仕事をマッチさせることができた。つまり、スリペルンブドゥールのような町は内部経済を円滑化するのに十分な大きさなのである。
- 深圳経済特別区（面積はわずか300平方キロメートルにすぎないが約300万人もの人口を擁する）は、活況を呈しているエレクトロニクス産業の中心地である。熟練および未熟練両方の若い労働者の供給が潤沢なため、この地区は産業が必要とするものを確実に供給できるようにすべく、教育の改善と研究施設に投資している。深圳港は中間投入財を運び込み、最終製品を運び出している。最先端のコンテナ港やコンベンションセンターなど高価な施設を共有し、工場が操業を急拡大させるのに伴い増加を続ける仕事に労働者をマッチさせている。香港に近いことから、金融へのアクセスが確保できる。しかし、深圳自体でも金融部門が急拡大中である。また、大勢の投入財サプライヤー間の顧客を求める競争で、コスト節約が生み出されている。この地区は経済用語で地方化の経済を提供する

ことにおいて優れている。

- シンガポールは以上のような段階を通過して、今や世界有数の商業センターになっている。安定した経済環境、優れた輸送リンク、住みやすさ、効率的な金融などを提供することによって、シンガポールはアジア太平洋地域全体にサービスを提供している。このようなサービスは広範な産業に利用されている。それには海運、製造業、教育、金融、保険、不動産など様々な業種が含まれる。これらの産業は経済的密度をベールにして繁栄している。700平方キロメートルの以下のスペースに500万人弱の人々が密集しているシンガポールは、人口密度が世界一高い国である。しかし、2006年の同国の輸出3億ドルは、面積が1,600万平方キロのロシアとほぼ同じである。シンガポールの多様性が共有、マッチング、学習を後押しして、経済学者が都市化の経済と呼ぶものを提供しているのである。

ほとんどの国では、そういった町と都市が併存している。ブラジルのリオデジャネイロ州の人口は約1,450万人である。州都からそれほど遠くないところにあるボルタレド ندا市は、元々はラテンアメリカ最大の製鉄所CSNのニーズを満たすべく財とサービスを供給していた。一方、州都から約15キロ離れたデユケデカシアス市は、石油化学製品を生産している産業のニーズを満たしている。また、人口600万人を擁する多様化したリオデジャネイロ大都市圏は、周辺の居住区向けに金融サービスを提供している。そして、リオという都市はサンパウロなど他の大都市圏と一緒に、ブラジルをそれ以外のラテンアメリカや世界に結び付けている。このようなパターンはあまりにも馴染み深いもので、ほとんど都市経済の法則のようである。

居住区の機能や命運はお互いにリンクしている。工業地帯が前任の農業地帯と違うのは、単により集中しているだけでなく、より特化しているという点だ。大都市は新規設立企業には最適かもしれないが、中小都市はもっと確立した企業に適している可能性がある。農業の場合、播種と収穫

は同じ場所で行われなければならない。工業やビジネスサービスの場合はそうではない。輸送や通信にかかわるコストの低下で、企業は播種と収穫をスペース的に分離することが可能になっている。製品の設計と金融は大都市で行い、生産は小さな町で行うことが可能である。

企業が市場条件の変化に対応しようとしているなか、場所が果たす機能も変化しなければならない。さもないと衰退のリスクを犯すことになる。土地というあらゆる生産投入財のなかで最も固定的な要素でさえ、用途が変化しなければならない。ある場所が居住地になったのは海や川へのアクセスが理由であったかもしれないが、その土地市場の俊敏さが居住地がどの程度成長するかを大体において決定することになる。政府は繁栄する場所の選定に優れているとは限らない。しかし、政府がどのようにしてうまく規則を制定するか、インフラを構築するか、土地利用を効率化すべく介入するかが、近隣地帯全体にとって繁栄のペースを決定するだろう。

場所はどのような種類の集積経済を実現するかに応じて、大きくも小さくもなる。規模よりも機能のほうがずっと重要である。しかし、経済的密度から遠く離れた立地は一般的には生産性の足を引っ張る。ブラジルではこの距離を倍にすると、生産性は15%、収益は6%減少するといわれている。インフラが改善されれば経済的な距離は削減される。しかし、途上国では、労働者や企業家がこの距離を縮めるのに最も自然な方法は互いに近くに移動することである。

近接性の利益を享受するために移住する

集積経済は人と金融を引き付ける。現在、資本は収益機会を求めて長距離を瞬時に移動する傾向にある。人も移動するが、遠く離れたところではなくて近くの集積地に迅速に動く。ひとたび工場と人がある1つの場所に集まると、以下のことが引き続いて起こる。

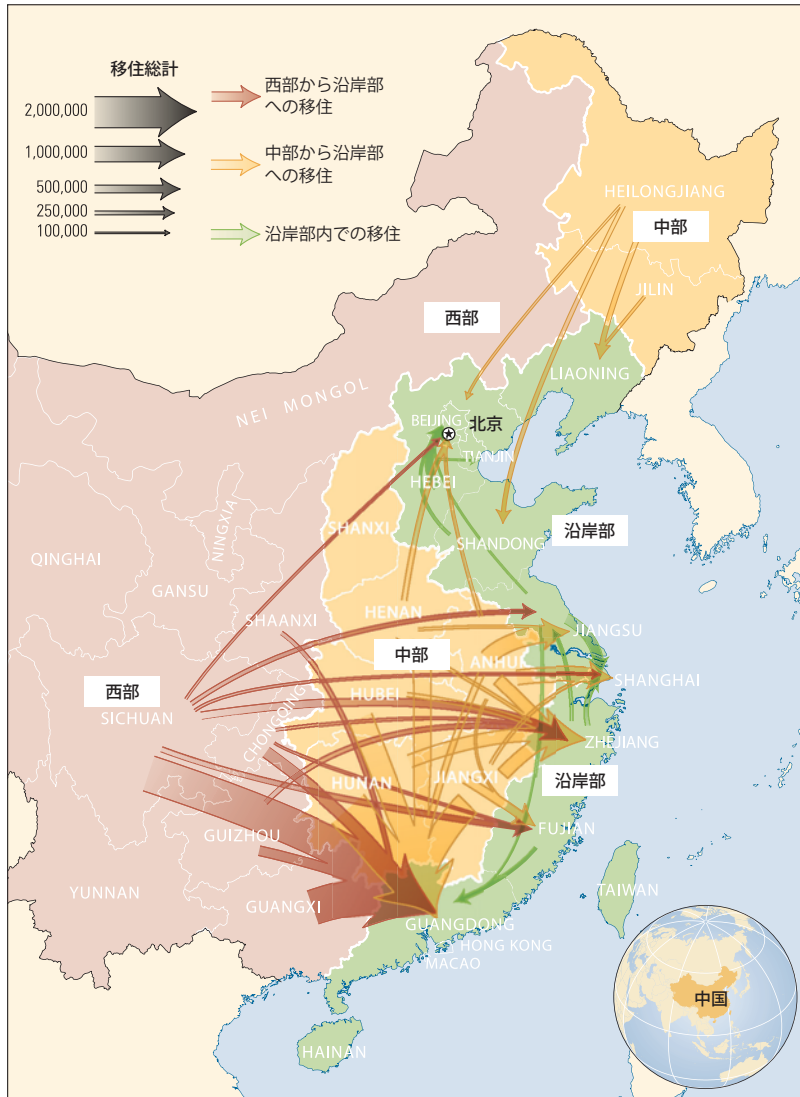
- 地方レベルでは、高成長を遂げている経済では密度への移動が迅速に生じる。これは農業から工業にシフトした際に発生した農村部か

ら都市部への急激な移住で明らかである。韓国では、1970-95年の高度成長期に都市人口のシェアが82%と4倍になった。1960年代か70年代における都市人口の増加の半分以上は移住によるものであった。

- 国家レベルでは、労働者は繁栄している地区に所在する市場までの距離を削減しようとして移動する。インドの1990年代後半をみると、ビハールやウツタルプラデシュなど後進的な州からマハラシュトラやパンジャブなど繁栄している州に約300万人が移動している。もっとずっと小さいベトナムでも、同じ期間中に国内で400万人強が移住している。
- 国際的には、地域内での移住が労働移動のなかで大きな部分を占めている。特に近隣諸国間の移住は相当大きい。コートジボワール、インド、イランは近隣諸国にとって上位の行き先となっている。ドイツ、イタリア、イギリスはいまだに移出国として世界10位以内に入っている。しかし、国際的な（地域外への）移住は停滞している。世界人口67億人のうち出生地以外に暮らしている人口は2億人以下にとどまっている。また、途上国から先進国に移動する人はわずか年間200万人にすぎず、そのうち半数はアメリカに向かっている。

途上国から先進国への移住増加に伴う利益には相当大きなものがあるにもかかわらず、このような数字が増加する可能性は低い^{注8}。国際移住は過去においては高かったことがある。ヨーロッパの20%にも達する人々が、南北アメリカ、オーストラリア、南アフリカの新天地に移住している。現在、このような移動は鈍化しており、2005年に海外移住した中国人もわずか50万人にとどまっている。しかし、途上国世界では国内移住が増加している。中国では規制があるにもかかわらず、国内移住者が1億5,000万人に達している（地図3参照）。ブラジルでは、1960年代から70年代の高度成長期に、ほぼ4,000万人が農村部を後にして都市に向かった。現在でも若年労働者は大量に移住している（地図4参照）。

地図3 密集地までの距離を縮めるために移住する：中国の労働者は障害を物ともせず何百万人の単位で移住している



出所：中国の人口国勢調査に基づく Huang and Luo 2008.

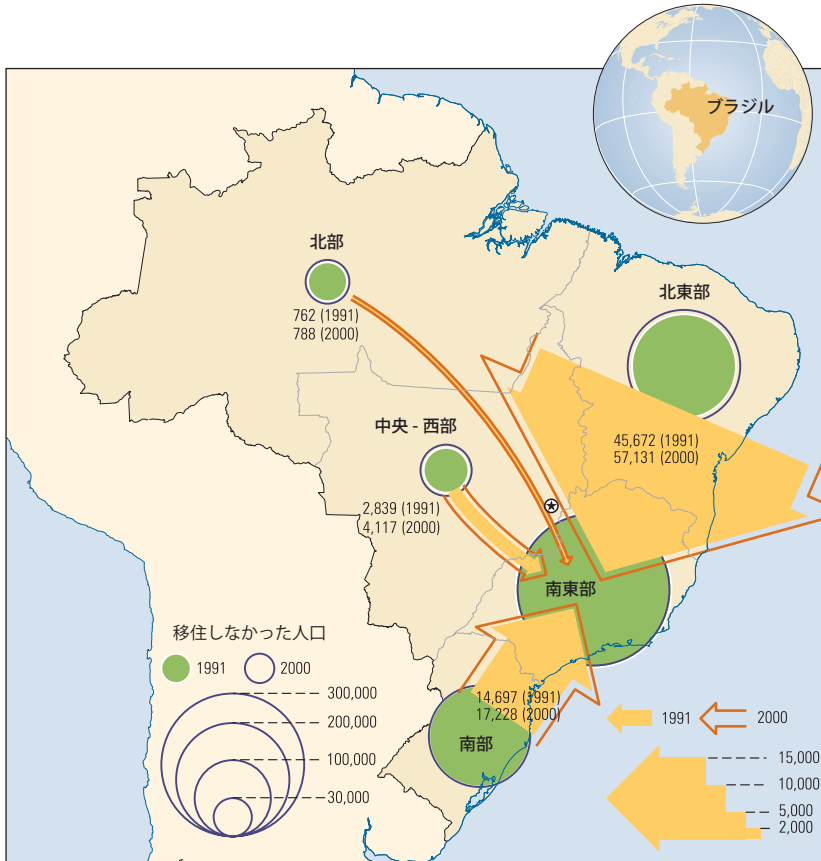
活発な国内移住というのは何も目新しいことではない。アメリカでは、1820-2000年の間に1人当たり所得が25倍になったが、その間、アメリカ人は最も自由気ままな国民であるとの評判を得ている。日本では、国内移住は世界第2の経済大国になる過程で、1960年代には頭打ちになっている。

ドイツでは積極的な地域開発政策にもかかわらず、170万人が東から西に移住したが、それが東西間の所得平等化に役立った。市場経済に移行してから、企業も人々も生産により適した場所

を選んでいる。ロシアでは、100万人（当該地区の人口の約12%）がシベリア、北部、極東を去って西部に向かった。

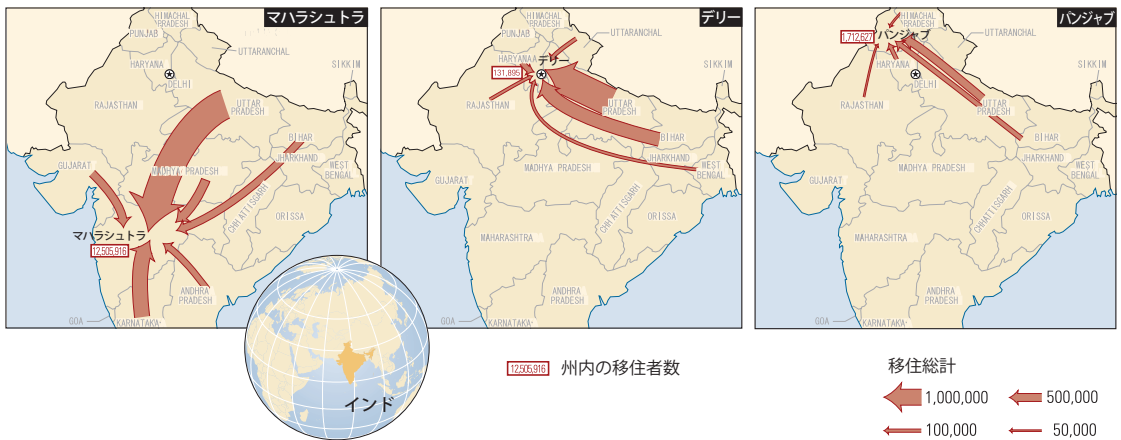
西部アフリカでは、制度的な協力を通じて地域的な労働移動性が維持されている。しかし、各国が独立した後のアフリカは一般的にあまり統合されていない。最も熟練度の高い者を中心に、アフリカ人は北の先進国における高報酬を求めて大陸を後にしている。世界の他の地域が頭脳流出にどう対処すべきかを教えてくれる。教育のある労働者は他の熟練者が集まる場所に引き付けられ

地図4 密集地までの距離を縮めるために移住する：ブラジルの若い労働者は経済的密集地に接近するために何万人の単位で移住している



出所：Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística の国勢調査データに基づき WDR 2009 チーム作成。

地図5 密集地までの距離を縮めるために移住する：インドの移住はそれほど熱狂的ではない



出所：WDR 2009 チーム。

る。これは移出側と移入側の双方にとって有益である。しかし、人々が安全性や基本的サービスの欠如を理由に追い出されている場合、移住は移住者本人には有益であっても、国全体にとっては必ずしもそうではない。プルされる移住はプッシュされる移住よりもいいが、両移住ともに停止ないし減速させるのが困難である。挑戦課題は人々が移動するのをどうやって阻止するかではなく、間違った理由で移動するのをどうやって阻止するかにある、ということに政策立案者は気がつきつつある。

中国をみれば利益が明らかである。文化大革命の一時期を除き、中国は離散者を厚遇し、権利と尊敬の両方を付与した^{注9}。国内移住について、政策は揺れ動いてきたが、現在は移動を阻止することから、どこに居住していようと人々に基本的なサービスを提供することにシフトしつつある。この政策は成果を上げつつある。中国人移民が100万人単位で沿岸地帯に移動している一方、5,700万人に達する海外在住中国人の多くが一部の沿岸地帯に金融や専門知識を持ち込んでいる。国内移住者と国際移住者の協調は必ずしも偶然ではない。中国人は20世紀初頭に戦争や不潔さを逃れて世界各地に移住したが、最後の四半世紀には中国沿岸地帯に金融やノウハウを持ち帰っているということである。したがって、中国人の移住にかかわる積極性は中国南東部に、アメリカの北東部に匹敵する「運命の逆転」がもたらされることを約束するものである（「変貌する経済地理 北米：距離の克服」参照）。

国は人の移動なしには繁栄できない。人々が移動できる能力は正に経済的な潜在力を示すのに良い指標となっており、移住に関する積極性は向上心の指標といえる。政府としては労働移動性を円滑にすべきである。インドは独立してからの数十年間、4,000万人の海外移住者を「必要とされないインド人」として取り扱ってきた。1990年代にその態度が変わったのに勇気付けられて、海外在住のインド人はバンガロールやハイデラバードのような遠隔地を世界市場に近づけようとしている。これは海外在住の中国人が10年以上前に上海や広州のためにしたこととちょうど同じであ

る。輸送や通信のコストが低下したことも大きな助けになっている。

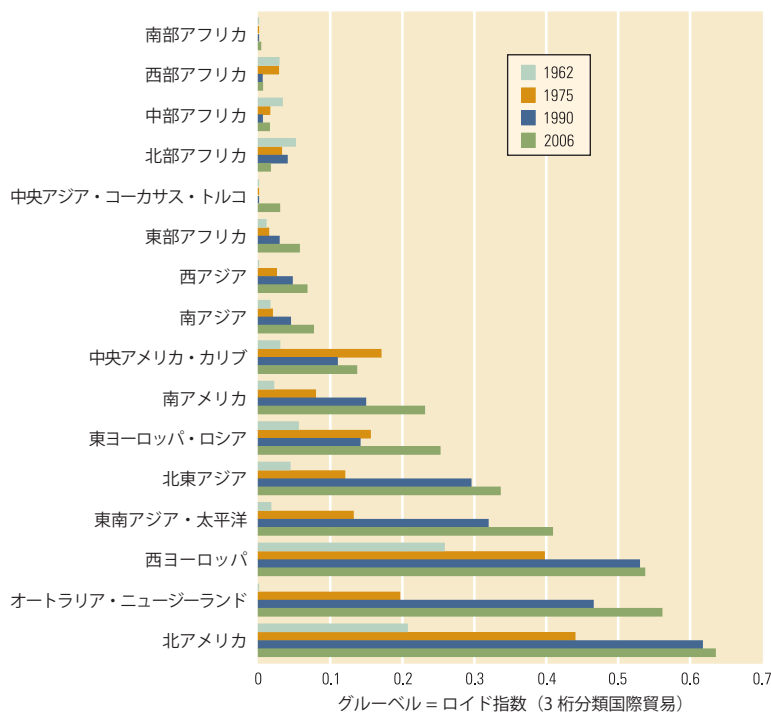
輸送コストが低下するにつれて特化し貿易する

輸送と通信のコストは特にここ50年間を中心に、過去1世紀の間に確かに大幅に低下した。鉄道貨物輸送コストは1970年代以降で半分になっている。道路輸送コストはエネルギーや賃金のコスト上昇にもかかわらず約40%低下している。世界中の航空貨物については、運賃が1955年水準の約5%にまで低下している。不定期船サービスの価格は1960年の半分になっている。ニューヨークからロンドンにかける3分間の国際電話は、1931年には300ドル近かった。現在、同じ通話はわずか2-3セントで可能である。

国内輸送コストが低下したのであれば、経済的生産は国内のなかでもっと均一に広がってしかるべきだろう。国際的な輸送や通信のコスト低下を受けて、各国は遠隔の相手国ともっと貿易を行ってしかるべきだろう。実際には、それと正反対のことが起こっている。輸送コストの低下は国内で経済的集中が進展した時期と一致している。各国は全世界ともっと貿易するようにはなっているものの（世界の生産に占める輸出のシェアは25%と過去30年間で4倍になっている）、近隣諸国との貿易がますます重要になっているのである。

どうしてこうなったのだろうか？ その答えは生産や輸送において規模の経済の重要性が高まったということにある（第6章参照）。輸送コストの低下に伴い、特化をさらに推進することが可能になって、企業の立地や貿易の性格が著しく変化したのである。輸送コストが高かった時、企業としては消費者の近くにいなければならなかった。しかし、輸送コストが低下すれば、企業は規模に関して内部経済、地方化の経済、都市化の経済を活用して、消費者に製品を輸送することが可能になる。国際的にも同じことである。輸送コストが高かった時、イギリスは自国製の繊維品や陶磁器との交換で、自国では妥当なコストで栽培ないし生産できないもの（インドのスパイスやアルゼンチンの牛肉など）だけを輸入した。輸送コストが低下したので、イギリスはスパイスや牛肉の輸入

図4 産業内貿易が多いのは東アジア、北アメリカ、大洋州、西ヨーロッパ



出所：Brulhart (2008：本報告書用)

注：グロベール＝ロイド指数は産業内貿易が貿易総額に占める割合。

を増やしている。しかし、フランスやドイツとの貿易がそれを上回っている。スコッチウイスキーとフランス産ワインやイギリスのエールとドイツのビールを交換するなど類似品の取引が中心となっている。基本的なニーズを満たすための貿易は、多種多様な欲求を満たすための貿易に追い付かれて、たちまち追い越されてしまったのである。

輸送・通信コストの低下によって世界は小さくなった。また、経済活動は地理的にさらに集中化した。

- ・ 地方レベルでは、通信コストが低下し、規模の経済を活用できる可能性が高まったため、町や都市はさらに大きく稠密になることができる。
- ・ 国レベルでは、国内の先進地区と後進地区が輸送モードが改善したおかげで接続が良くなり、生産は集積経済を活用すべく経済的に密度の高い地区にさらに集中する。
- ・ 国際的には、輸送コストを低下させることができた諸国が貿易の増加で最大の利益に与っ

た。こういった諸国は特化の進展でますます競争力が強くなるため、貿易と富は世界のなかで少数の地域に集中する。

規模の経済は輸送部門でも明確である。貿易の増加は輸送コストの低下を意味し、それはさらに貿易の増加を意味する。これは特に産業内貿易に妥当する。過去半世紀にわたって最も急速に拡大している国際貿易はこの産業内貿易である。1960年以降についてみると、産業内貿易が世界貿易に占めるシェアは27%から54%へと2倍に増えている。同一域内における産業内貿易はほとんどの地域で低調で、それが活発なのはほんの一握りの地域だけである。中部アフリカ、中央アジア、東部アフリカ、北部アフリカ、南アジア、南部アフリカでは、産業内貿易はほとんどゼロに近い。それが多いのはオーストラリア、東アジア、ニュージーランド、北アメリカ、西ヨーロッパである(図4)。

このような地域では地域協力が速く深く進展しており、それが国境が貿易にもたらす摩擦が

ボックス 3 産業内貿易と中間投入財

今日、世界貿易の半分以上は3桁分類で177業種による産業内貿易であり、1962年の約4分の1からは大幅な増加をみせている。つまり各国の経済構造は似通ってきているのである。この貿易には最終財と中間財の両方が含まれるが、ともに過去50年間で大幅に増加している。この産業内貿易の増加は何も製造業に限ったことではない。機械・輸送機械の産業内貿易が最も大きい。伸びが最も高いのは食料・生きている家畜である。消費者は農産物に関しては多様性を好むので、類似の食料・家畜を生産する2国間の貿易でも利益が確保できる（ボックス図参照）。

しかし、最も高い伸びを示しているのは中間投入財（生産された生産手段）である。産業内貿易の増加分（変化にかか

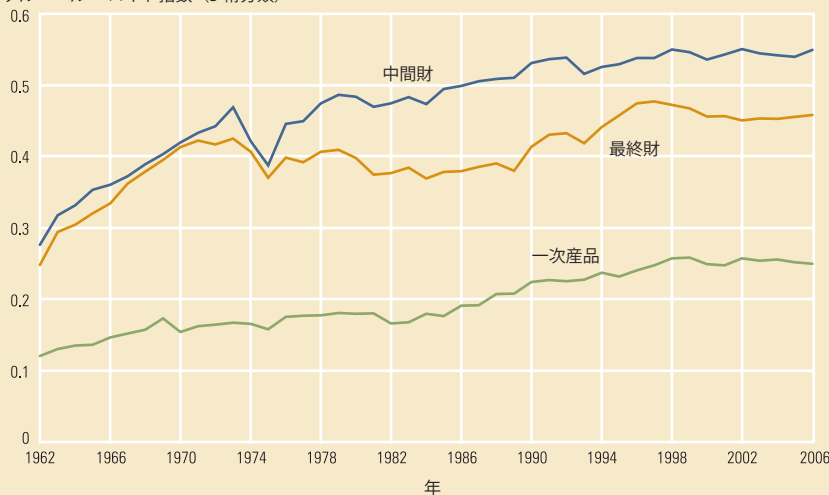
わる信頼できる指標）のうち、最大のシェアを占めているのは中間投入財である。これは製造業品に限らない。農業も投入財を必要とする。また、通信コストの低下を受けて、サービス業が「部品」に細分化され、最終消費者には世界の様々な場所から供給されるようになっていく。

中間財の貿易は最終財の貿易に比べて輸送コストに敏感である。以下の例を考えてみよう。もし中間投入財がある商品の付加価値の3分の2を占めているとすれば、輸送コストの5%上昇は50%の課税に相当する。貿易や輸送のコストが最も大きく低下した地域で、中間財貿易が最も高い伸びをみせているのは不思議ではないのである。

WDR2009 チーム。

産業内貿易が一次産品、中間財、最終財すべてについて増加している

グローバル = ロイド指数 (3桁分類)



出所：Brulhart (2008：本報告書用)

減少した原因である。EUでは、統合の進化に後押しされて、域内貿易のシェアは60%を凌駕するようになっている（「変貌する経済地理 西ヨーロッパ：分裂の克服」参照）。最も高い成長をみせている東アジアでも、域内貿易のシェアは55%強に達している（「変貌する経済地理 東アジアの距離と分裂」参照）。

特化と集中化がさらに進展する世界においては、経済発展はさらに挑戦的になる。途上国では輸送コストが高く市場も小さいため、特化を支援してくれない。しかし、東アジアを中心とする数力国が、このような市場が低所得国にとってもアクセスが可能であることを示している。ポイントは産業内貿易のなかでも急成長している部分、す

なわち生産の「中間投入財」の貿易にある（ボックス3参照）。

農業、工業、サービス業において、生産分割化の余地はほとんど無際限である。タイとしてはテレビ受像機を日本よりうまく作ることはできないかもしれないが、その部品なら同じくらいうまく、しかも安く作るができるだろう。東アジア諸国は中国と日本を軸にして、中間財のやり取りを貿易する生産ネットワークを発展させた。生産チェーンのなかで小さな一部に特化することによって、これら諸国は工業品貿易のなかで最も儲かるもっとも高い伸びをみせている分野に参入を果たしたのである。

他の地域に属している諸国も中間財貿易の拡大

ボックス 4 一世代にわたる分析から得られた新しい洞察

経済学者は生産にかかわる規模の経済の影響を織り込んだ上で、産業組織、経済成長、国際貿易、経済地理などに関する学説の見直しを進めている。伝統的な経済分析を学んだ人にとっては、その結果は驚きかもしれない。新しい洞察の一部を示せば以下の通りである。

工場は規模の経済を享受するために大きくなければならないが、場所はその効果を生み出すのに大きくなくてもかまわない。 規模に関する収穫逓増が生じるのは、生産コストが固定しており（企業にとって内部的）、新しいアイデアが労働者・顧客・人々の近くにある（企業、さらには産業にとって外部的）ためである。居住区は機能が重要なのであって、その規模はそれほど重要ではない。輸送コストが妥当であれば、町は内部的な規模の経済を円滑化するのに十分な大きさであり得る。

その理由は次の通りである。中規模都市は厚みのある投入財市場から生ずる「地方化」の経済を享受するのに十分な大きさであるのが普通である。しかし、主として大都市が生み出す「都市化」の経済（特に知識波及効果関連）を享受するには必ずしも十分な大きさがなく（第4章参照）。

政策立案者としては都市の規模ではなく、その機能に焦点を当てるべきである、というのがその意味するところとなる。

人的資本はそれが稀少ではなく豊富なところに移動する。 伝統的な経済分析によれば、人々はそのスキルが稀少なところに移動してしかならなければならない。しかし、反対のことが起こっているようである。教育のある移住者は同じようなスキルをもった人が大勢いる場所に行きたがる。アメリカの100大都

市圏のなかで、1990年に大学卒業者のシェアでみて上位25都市は、2000年までにそのシェアがそれ以外の75都市に比べて2倍になった。

その理由は、教育を受けた労働者は他人の近くにいることで利益に与れるからだ（第5章参照）。

政策としては熟練者を一体化させる市場諸力の強さと戦うのではなく、高く評価すべきである、というのがその意義となる。

輸送コストの低下で増えるのは遠隔諸国との貿易ではなく近隣諸国との貿易である。 輸送コストが低下すれば、各国は遠く離れた諸国との貿易を増やしてしかならなければならない。ところが、貿易はグローバル化しないで地方化している。各国は互いに類似している国との貿易を増やしているが、これは貿易のベースが自然の賦存状況の相違ではなく、規模の経済を享受することにあるからだ。

その理由は輸送コストの低下で特化が可能になったためである（第6章参照）。

輸送コストの低下は国際貿易の構成を変えて、そのコストに対してさらに敏感にしている、ということが示唆される。貿易と輸送のコストを削減する政策は、後発途上国にとっては成長戦略の大きな部分を占めてしかならなければならない。

規模の経済と人や製品の移動性の相互作用を認識することは、経済成長のために何が必要かということに関する従来の見方が変わるということを示している。

出所：WDR 2009 チーム。

から利益を享受することができる。ほとんどの諸国にとって鍵となるのは、輸送コストの低下を図るために協調努力をすることにある。これは途上国のなかで集中化が進むということの意味するが、（発展の初期段階で特化することによって規模の経済を活用することができるので）所得や生活水準が途上国世界の平均に収斂するのを助けることにもなるだろう。過去20年間、規模の経済、資本や労働の移動性、輸送コストのこのような相互作用が、研究者の関心を集めてきた（ボックス4参照）。

彼らの洞察によって、市場から何が期待できるかということに関する考えが一変するだろう。また、政府にとっては発展のために必要な地理的変化を促進すべく何ができるか、ということに関して参考になるだろう。

開発政策を整備する

繁栄はすべての場所に同時にやってくるわけではないもの、貧困にまみれたまま取り残される場所は1つもない。政策が良ければ、経済活動の集中と生活水準の収斂は同時に起こり得る。政府にとっての挑戦課題は、「不均衡な」経済成長を許容する（奨励さえする）と同時に、包摂的な発展を確保することにある。これは経済統合を通じて、すなわち後進地区と先進地区を経済条件面で近付けることによって可能である。

集積、移住、特化など市場諸力と戦ったり、それに抵抗したりするのではなく、それを解放することによって、統合を進めるのが最適であろう。市場と政府がどれだけ協調できるかが地理的な変化の速度と持続可能性を決定する。以下では、ボゴタ、トルコ、西部アフリカで何が起きているかを検討しておこう。

- ボゴタの人口は約 700 万人であるが、コロンビア国内農村部からの移住は継続している。人口増加の 3 分の 1 は農村部からの移住者によるもので、彼らのほとんどは都市が密度を高めるなかで、貧しく混み合った居住区に定住している。2000 年以降、トランスミレニオという新しい公共輸送システムのおかげで混雑が緩和し、毎月 100 万人もの乗客を運んでいる。特に貧しい居住区にとって、新システムは経済的機会までの距離を縮めてくれたのである。しかし、依然として大勢の人々がスラム街に住んでおり、犯罪や暴力はますます悪化している。地方自治体のイニシアティブは 2003 年以來、このような社会的分裂に取り組んでおり、約 100 万人が都市に融合し、居住区を変更するのを手助けしている。
- トルコも違った形で居住区を変えようと努力中である。人口 7,000 万人の同国は EU との統合を期待しているのである。イスタンブールやイズミルに近い地区は、集積経済が大きく、輸送コストも低いので、ヨーロッパとの統合に適しているだろう。アナトリア東部や南東部および黒海などもっと遠隔の地区は国土の 40% を占めているが、GDP に占める割合は 20% に満たず、1 人当たり GDP は西部地区の半分以下である。経済的質量を東部にも分散しようという政府の努力にもかかわらず、このような格差はしつこく持続している。一方、社会的サービスに対する公共投資は後進地区の助けになっているが、これら地区に企業立地を誘導するための財政インセンティブは効果がないようである^{注10}。
- 西アフリカ諸国経済共同体 (ECOWAS) には、加盟国間で 2 億 5,000 万人の自由な移動を認める議定書がある。地域的な労働移動は東部および南部アフリカでは減少しているが、西部アフリカではこの議定書が地域的な労働移動を予め定められた水準に維持するのに役立っている。しかし、貿易となると話が違って来る。世界のダイナミックな地域では、類似した財やサービスの交換、つまり産

業内貿易が急増している。ところが、西部アフリカでは、官僚主義や違法な検問所によって国境はむしろ高くなっており、それが地域を分断し、特化して貿易するという ECOWAS 諸国の努力を阻害している。

経済地理のレンズを拡大すると、多種多様な動き、ストレス、緊張関係が視野に入ってくる。

- 地方レベルでみると、ボゴタのような場所では、土地は増加する人口を収容しなければならない。もし土地市場がうまく機能すれば、土地利用が変化して、生産的に割り当てられるだろう。これがうまくできる都市は成長し、さらに多くの人々がその経済的密集地に引き寄せられるだろう。
- 人や物の動きはボゴタ周辺の方がトルコよりも速い。しかし、トルコでさえ、西部ではペースはやや遅いかもかもしれないが、もっと繁栄し密度が高まるだろう。所得や貧困率にかかわる西部対東部というスペース的な格差はさらに拡大した後、人々が経済的密度を活用するために移動するにしたがって縮小する可能性大である。もしトルコの労働市場が流動的であれば、人々はこのような集積地までの経済的距離を削減することができるだろう。
- 国際的には、そのような労働移動は小さく遅いであろう。もし地域市場や世界市場が統合されれば、西部アフリカ諸国は少数の仕事に特化して、世界市場のなかで競争力をもてるだろう。分裂が少なくなるにつれて、近隣諸国は類似の財やサービスの貿易を行う。自然の賦存状況の相違ではなく、特化や規模の利益がその動因になる。貿易は土地や労働の非移動性の一部しか相殺できないが、途上国が中間財の貿易という最も急速な拡大をみせている分野に参入できた時には、生活水準の向上を後押しすることになるだろう。

経済的な風景を形作るのは主として私的な動機であるが、集団的な行動によって作り直すことができ、それに関して最大の潜在力をもっているの

表2 集積、移住、特化が最も重要な力——土地、労働、中間投入財が最も敏感な要素市場

	地理的尺度		
	地方	国家	国際
経済諸力	集積 (移住、資本移動、貿易で 加速化)	移住 (集積と特化が影響)	特化 (集積と要素移動が後押し)
重要な生産要素	土地 (不動)	労働 (国内移動)	中間投入財 (国内および各国間移動)

出所：WDR 2009 チーム。

注：表1の注に同じ。

は政府であろう。経済地理のレンズを通して見ると、土地利用、労働移動、中間財貿易に焦点が当たる（表2）。政府としては土地、労働、製品の市場に特別な注意を払うべきである。それがうまく機能していなければ、集積、移住、特化の諸力は弱まって、経済は停滞する。うまく機能していれば、土地、労働、投入財の市場は経済的効率性を生み出すが、それには地理的な集中と生活水準の向上に伴う公平性が付随してくる。

経済統合のための目安

政策立案者の懸念事項は生産と人が集中する場所が異なるかもしれないということにある。都市には経済的密度があり、農村部には貧困層が集中している。先進地区には経済的質量があるが、貧困層は後進地区に詰め込まれている。世界の富をほとんど独り占めにしている諸国があるかと思えば、世界の貧困層を引き受けている諸国もある。たとえこれが一時的だとしても不公正だと考えられる。しかし、格差が永続的であれば、一国内で一部の地区が、国全体が、さらには世界のなかで一部の地域が不安定化する懸念があろう。

政府としては福祉にかかわる国内および各国間の格差を心配しなければならぬ理由が多数ある。しかし、このような格差を削減すべく経済統合を推進するための政策手段も数多く存在する。

- **制度**——これは本報告書では設計の面でスペース的に盲目的で、対象の面で普遍的な政策の省略形である。主要例としては指摘できるのは、土地・労働・国際貿易にかかわる規則や、税や移転メカニズムでファイナンスされる教育・保健・水・衛生など社会的サービ

スである。

- **インフラ**——これはスペース的に接続的な政策やプログラムの省略形である。実例として指摘できるのは、道路、鉄道、空港、港湾、通信システムなどで、財・サービス・人・アイデアの地方・国・国際的なベースでの移動を促進するものである。
- **インセンティブ**——これはしばしば政策議論を支配しているスペース的に対象を絞った介入策の省略形である。実例には、スラム街撤去プログラム、政府が提供する製造業企業向けの財政インセンティブ、先進国市場における貧困国向け特恵的貿易アクセスなどが含まれる。

現在、政策論議は往々にしてスペース的に対象を絞ったインセンティブに終始している。健全な都市化をどのようにして推進するかに関する論議は、世界の貧困層の大半が依然として居住している村を強調すると、世界の大部分の富が生み出されている都市に貧困脱却の道があると考えた人々と二極化している。都市部における貧困層の増加に伴って、焦点は村からスラム街にシフトしつつある。生活水準にかかわる国内の地理的な格差が原因で、地域開発の議論も同じように後進地区の経済成長に執着している。国際的なレベルでも、後発途上国に対する特恵的市場アクセスが政策議論を支配する可能性がある。

本報告書では、スペース的な統合が成功するためのアプローチについて、すべての要素（制度、インフラ、インセンティブ）を含めて議論を再構成するよう提言したい。パートIの発見とパートIIの市場力についての分析に基づいて、パートIII

でこのような議論を再構築することによって、スペース的なターゲティングからスペース的な統合へのシフトを提言することになる。

世界は複雑であり、経済統合問題も単純な解決を許さない。しかし、原則は複雑である必要はない。統合政策の基本はスペース的に盲目的な制度であってしかるべきだ。統合の挑戦課題が1つの地理的次元を超えて広がる場合には、制度はスペースを接続するインフラ向けの公共投資によって強化されなければならない。スペースのみを対象として絞った介入策は必ずしも必要ではない。しかし、問題が経済的密度が低いこと、距離が長いこと、分裂が大きいことにある場合には、対応策はスペース的に盲目的な政策、スペースを接続する政策、対象を絞った政策などを含む包括的なものでなければならない。

スペース的な次元1つについて、統合手段が1つある。「1つの問題に1つの手段」というのが目安になる(表3)。

- 1次元の問題に対しては、政策対応の軸は(スペース的に盲目的な)制度でなければならない。
- 2次元の挑戦課題に対しては、制度と(スペース的に接続的な)インフラの両方が必要である。
- 3次元の苦境に対しては、制度、インフラ、

(スペース的に対象を絞った)介入策という3つの政策手段すべてが必要である、

地方という地理的な尺度(規模)で重要な次元は密度である。国レベルでは距離、国際的には分離対立である。このような地理的尺度のそれぞれにおいて、スペースを明示的に考慮しないで設計された政策が一義的な手段と考えられてしかるべきである。一部の場所にとっては、これが統合政策の大部分を占めるだろう。初期的な都市化の段階にある地区(多くの低所得国における後進地区など)、労働と資本に移動性がある国(チリなど)、あるいは世界市場に近い地域(北部アフリカなど)においては、統合の課題は比較的単純である。そのような場所では、統合の挑戦課題は1次元の問題であるとみることができる。スペース的であるとはっきりわかる政策は一般に必要ではない。普遍的ないしスペース的に盲目的な政策(立地に無関係に誰にでも利用可能)が、有効な統合政策の基本となる。

課題が複雑になるにつれて、このような制度はインフラによって支援される必要がある。地方ベースでは、急速な都市化はその地区を混雑させ、経済的距離を遠くし、集積経済を窒息させることがある。ムンバイのような場所では、人口が1970年代以降2倍になっており、混雑の高まりは密度の利益がより広く共有できるように、輸送

表3 政策対応を調整するための目安

挑戦課題の複雑さ	場所の種類(地理的尺度): 地方(L), 国家(N), 国際(I)	経済統合のための優先的政策		
		制度 スペース的に盲目	インフラ スペース的に接続的	介入策 スペース的に対象を絞る
1次元の問題	L. 都市化が初期的な地区 N. 人口の疎らな後進地区を抱える国 I. 世界市場に近い国	●		
2次元の問題	L. 都市化が中間的な地区 N. 人口の多い後進地区を抱える国 I. 世界市場から遠い国	●	●	
3次元の問題	L. 都市化が進んだ都市内部に分裂を抱える地区 N. 人口が多い後進地区と国内的分裂を抱える国 I. 世界市場から遠く小国で構成される地域	●	●	●

出所: WDR 2009 チーム。

注: 表1に同じ。

インフラに対する投資によって対処しなければならぬ。国ベースでは、経済的・政治的な運命が変転するなか、後進地区に場違いな人口密度が取り残されて、(ブラジルなど)一部の国では後進地区の方が貧困率と人口密度がともに高いという状況が出現している。国際的には、途上国地域はすべてが域内の分裂が大きく、一部の地域は世界市場からも遠い。例えば、南アジアでは、たとえ地域的な制度が定着して統合化が進展したとしても、地域のおよび国際的な市場にアクセスするためにはインフラを改善すべく協調政策措置を必要とする国がなかにはあるだろう。2次元の統合課題に直面している場所では、後進地区を先進地区に接続し、市場アクセスを支援するインフラ投資によって、人々を統合する制度を補完すべきである。

密度、距離、分裂がすべて悪くて、それが複合して「3次元の挑戦」を突き付けている場所では、統合の課題は最も挑戦的となる。高度に都市化した地区では(ボゴタなど)、経済的密度と人口密度の時期が一致しないという恐れがある。都市内部の分裂からスラム街の統合は阻止され、犯罪や不潔の問題は拡散するだろう。一部の国では(インドなど)、民族、宗教、言語の分裂から、人口密度の高い後進地区に住む貧困層は他の場所で運命を切り開くことが阻害されるだろう。また、最も分断がひどい遠隔の地域では(中部アフリカや中央アジアなど)、小規模で貧しい諸国のクラスター化は疾病、紛争、あるいは汚職など違った種類の波及効果につながるだろう。

大都市のスラム街、分裂した国の人口密度の高い貧困地区、「ボトムの10億人」(冒頭で検討した3つの10億人の比喩)を成している国が、統合にとって最も困難な挑戦課題である。政策対応は臆病であってはならない。しかし、熟慮したものでなければならぬ。

効率的で包摂的な都市化

工業化と都市化を経ないで中所得国になった国はない。活気ある都市が存在しない国などない。途上国における都市への突進は混沌としているようにみえるが、必要なことなのである。先例がな

いようにみえるが、昔も起こったことがある(図5)。起こらざるを得なかったのである。というのは、都市化で明確な密集化は経済が農業から工業へ、さらには脱工業へと転換していることと密接に関係しているからである。

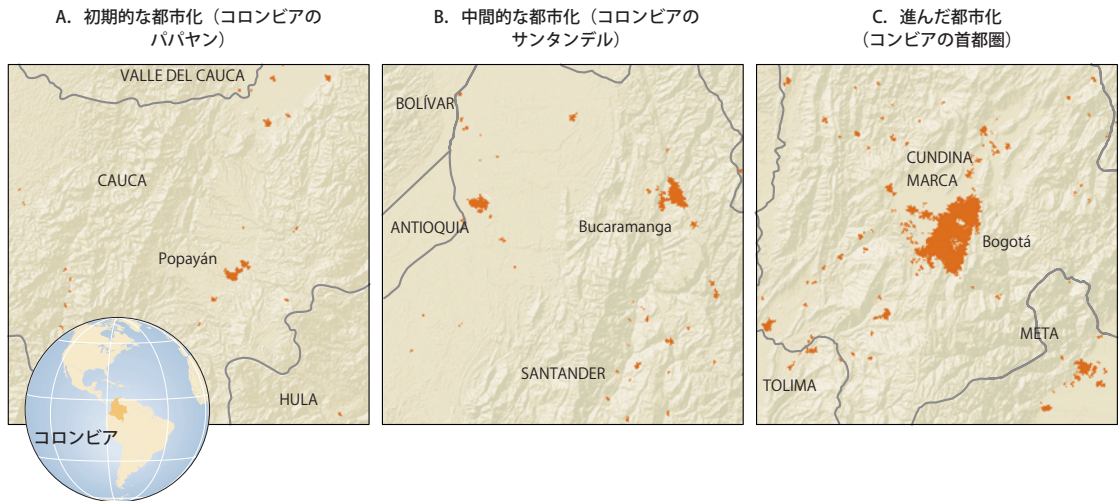
政府としてはこのような部門別転換の背後にあるスペース的な変化を円滑にすることができる。都市化の段階に応じて、順序付けと優先付けを行うためには、地理的な変化の様々な側面に注意を払うことが必要である。変わらないのは、制度の基盤は普遍的で最初にくるということ、接続的なインフラ投資はタイミングと場所がともに良くなければならないということ、スペース的に対象を絞った介入策の活用は最小限かつ最後にとどめるべきだということである。

このアプローチには前述した統合の原則に従うという規律が必要とされる。その成果として、効率的で包摂的でもあるスペース的な変化が実現するのである(第7章参照)。

本報告書で概要を示す原則は都市化戦略の要素を提示しており、都市化の段階に応じて政策に優先順位を付けるのに役立つだろう。地図6はコロンビアの3つの地区を示したもので、それぞれ独特な地理になっている。しかし、原則はかなり普遍的である。

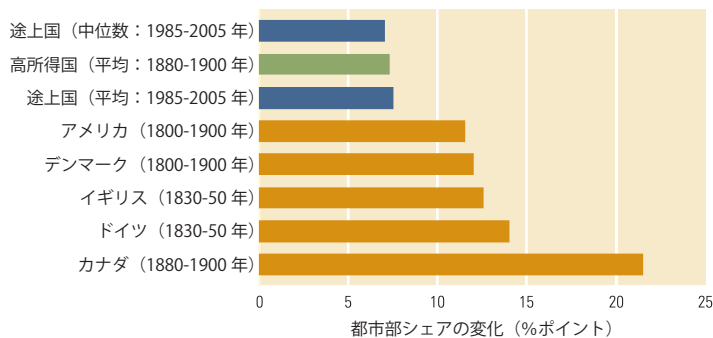
- **初期的な都市化。**ほとんどが農村部という場所では、政府は可能な限り中立的な立場を維持し、場所によっては都市化の可能性に備えて制度的な基盤を確立すべきである。良い土地政策が重要であり、基本的なサービスを万人に提供する政策も同じである。例えば、デンマークでは18世紀の変わり目に土地の権利を普遍化したことが、20-30年後に工業化が始まったことに大いに貢献している。16世紀のイングランドでは農村部における財産権を強化する政策が、正に農業における生産性上昇に与って力があつたとみられている。そのおかげで農業労働者は自由になり、製造業やサービス業で働くべく町に移住することができた。土地市場を改善する制度を密接に補完するのは、基本的な社会的サービス(安

地図 6 都市化が進展するのに伴って政策も変化しなければならない



出所：Schneider, Friedl, and Potere (2008) のデータに基づき WDR 2009 チーム作成。

図 5 海図のある水域にいる：現在の都市化のペースには先例がある
1800 年以降における都市部シェアの変化



出所：各種情報源からのデータに基づく WDR 2009 チームの推計値 (図 1.13 参照)

全、教育、保健サービス、衛生など)の普遍的な提供である。1960 年当時、韓国の 1 人当たり所得水準は現在のベニンと同程度であった。人口の 75%は農村部に居住し、成人の 3 分の 1 以上が無教育で、麻疹など予防可能な病気の予防接種を受けた子供は 5%以下にとどまっていた。ところが、2000 年までには、人口の 80%以上が都市化し、ほとんど全員が識字可能で予防接種を受けていた。その時点で韓国の所得は現在のポルトガルの水準に達していた。コスタリカももう 1 つの適例である。

- 中間的な都市化。都市化のテンポが速くなっている場所では、政府としては制度に加えて

接続的なインフラを整備して、経済的密度の上昇に伴う利益がより広く共有できるようにしなければならない。工業化には活動が集中するにつれて土地利用パターンの変化が伴い、財やサービスを迅速に移動することが必要となる。土地利用規制は立地の決定に影響を与えることができるので、引き続き制度面での優先課題である。スペース的に盲目的な社会的サービスは農村部と都市部を統合する一環として継続的に提供すべきである。そうすれば、人々が都市に引き付けられるのは集積経済が理由であって、農村部で学校、保健サービス、公共の安全などが欠如していることが理由で追い出されるわけではないこと

ボックス 5 西部中国における混雑なしの集中：重慶と成都

中国における実験は途上国世界の都市化政策の将来を変える可能性がある。政策立案者としては注目すべきである。

中国は 1980 年代から 90 年代にかけて先進的な沿岸地帯で成功を収めた都市化戦略を内陸に持ち込みつつある。「地区アプローチ」が重慶と成都というともに近西部の 2 カ所で実験中である。両市の都市化比率は約 40%と中国の平均と同じである。それを 2020 年までに 70%に引き上げ、集中と農村部対都市部の収斂の両方を促進することが目標である。

重慶は人口が約 4,000 万人で、首都、大都市 6、中小都市 25、大きな町 95、中小の町 400 で構成されている。重慶は北京、上海、天津などと同じく特別行政区である。したがって、財政の自律性が高い。成都はもっと小さく、人口約 1,100 万人を擁する広い都市圏である。四川省の 2,200 年の歴史を誇る省都であり、中規模の都市 8、大きな町 30、中小の町 60、村 600 から成っている。

都市化戦略は土地、産業、農民について「3つの集中」を目指している。規模の経済にかかわる利益を享受すべく土地と産業を集中化し、物と人の移動性を促進し、都市への新規移住者の福祉を改善するという考えだ。都市化比率が 40-50%と中間的な地区に関する政策的優先課題と整合的な形で、両都市で強調されているのは普遍的な制度と接統的な投資であって、スペース的に対象を絞った介入策ではない。

制度の改善。 土地の利用と転換を管理するために様々なレベルの政府の間での調整が強調されている。農村部では、使用

権を企業や農民に譲渡することによって、農地の集中化を図る計画となっている。町や都市では、工業地区を創設することが全体の枠組みのなかで重要な部分を占めている。大都市は高付加価値の製造業を発展させる一方、小さい都市や町は労働集約型の産業に特化して、近隣の村から労働を吸収し、地方化の経済を円滑化することになっている。

インフラの拡大。 大規模な基幹インフラが計画されている。重慶はインフラに数十億ドル支出するが、それは年約 20 億ドルに達する中央政府からの交付金と香港やシンガポールからの民間投資の増加で賄われる。成都は約 1,170 億ドルが 71 件のインフラプロジェクトに投資する予定で、それには農村部と都市部を結ぶ輸送ネットワーク、農村部と都市部の両方における水・衛生プロジェクトなどが含まれる。これとは別に、遅れている農村部住民の生活水準を改善するための社会的プロジェクト 34 件に 165 億ドルが投資される予定である。

もし市場がこの 2 つの場所を政府と同じように気に入れば、中国の後進地区に居住する何百万人もの生活を改善することにつながるだろう。統合はすでに現地では効果を現している。重慶では 2007 年に農村部の所得が都市部の所得を上回る伸びを示した。成都では工業が年間 10 万人の農民を吸収して、農民が集中化されたおかげで生産性が 80%も上昇している。

出所：WDR 2009 チーム。

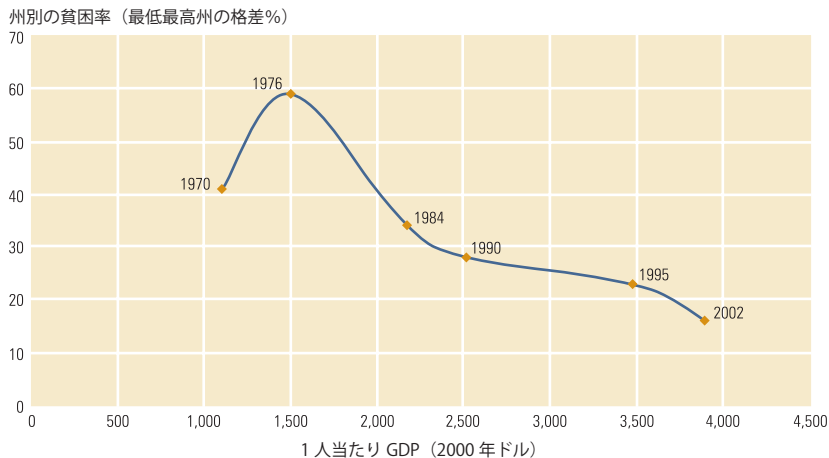
になる。しかし、たとえこのようなサービスが提供されても、混雑の増大で輸送コストは急騰するため、企業家の立地選択は影響を受ける。そのような場所を統合しておくためには、接統的なインフラが必要となる。地方政府と中央政府がうまく協調していれば、繁栄が広く共有されることを確保するのに必要な基幹的なインフラを提供することができる。行政管轄区を広く設定しておけばインフラ投資の調整に役立つ。この適例は中国西部の重慶である（ボックス 5 参照）。

- **進んだ都市化。** 高度に都市化した場所では、スラム街の問題に対処するためには、制度とインフラに加えて対象を絞った介入策が必要かもしれない。公共サービスや学習のためには、人々は快適な生活環境の近くにいる必要がある。スラム街というのはこの段階で、近接性に付随する経済性を実現する都市の能力を阻害しているのである。スラム街改善プログラムは都市化の初期段階では優先課題にな

らないだろうが、この段階になるとそれは必須となる。スラム改善イニシアティブの評価に基づく教訓によれば、対象を絞った介入策だけでは不十分である。このような介入策は、土地や基本的サービスに関連した制度がある程度有効で、輸送インフラが整備されていない限り、うまく機能しない。3次元の挑戦課題には 3 段階構えの政策で対応すべきであり、中央、州、都市レベルの政府間で政策調整が必要となる。シンガポールの成功は都市国家におけるそのような調整の利点を示している。もっと最近の事例としては中国の上海と広州があげられる。さらに最近の（おそらくより一般的に適用可能な）例はコロンビアのボゴタである。

都市化の成功事例をみると、農村部から都市部への転換に成功するための基礎は一連のスペース的に盲目的な政策、本報告書の省略形でいえば「制度」にある。場所を接統するインフラ投資が

図6 マレーシアでは基本的な生活水準にかかわる地理的格差の収斂は速かった



出所：Malaysia Economic Planning Unit (2008).

第2線の政策になる。地理的に対象を絞った介入策は挑戦課題が特に困難な場合にだけ活用すべきであり、制度やインフラを改善する努力と必ず一緒に使うべきである。

国を統合する地区（地域）開発政策

一国のなかでも、農業、工業、サービス業のいずれに適しているかは、場所によって異なる。工業とサービス業が繁栄するにしたがって、経済活動のスペース的な分布も変化しなければならない^{注11}。人と生産の地理的分布が変化しないで、豊かさを手に入れた国は1つもない。

人と生産が一国内のある場所に集中することが、過去2世紀にわたる経済成長の特徴になっている。この集中と戦うことは成長そのものと戦うことになるので、政策立案者としてはこのような不均衡への対応に際しては忍耐を示さなければならない。しかし、政府の政策にも助けられて、発展に成功した諸国では、市場に向けた場所と不幸にもそうでなかった場所との生活水準の格差が縮小するということが特徴となっている。政策は基本的な生活水準の収斂を加速化して、最も不幸な場所にいる人々が国として高所得水準に到達するまで、基本的な公共アメニティを待たなくてもいいようにすることができる。発展に成功した諸国の経験によれば、基本的な生活水準の平等化に関しては性急さが正当化される。

マレーシアを考えてみよう。経済成長と政府の

政策によって、貧困が減少するとともに生活水準が向上したので、ミレニアム開発目標の達成に向けた進展が加速化している。しかし、成長の初期段階では（1970-76年）、州ごとの貧困率は一時的に乖離した。その後、すべての州で低下する形で収斂が進んだのである（図6）。健康関連の指標（幼児死亡率）は成長率の低い州で大幅な低下がみられたが、これは租税や移転のメカニズムがうまく機能したことを示唆している。生活水準のスペース的な不平等に関するこのような性急さは、中国、エジプト、インドネシア、メキシコ、タイ、ベトナムなど他の諸国でも成果をあげている。

しかし、すべての諸国がミレニアム開発指標（幼児死亡率、妊産婦の健康、基礎教育、安全な水、衛生など）の収斂を経験したわけではない。それら諸国はどうすべきか？

答えは、統合の困難性に合わせて調整した政策を使って、後進地区と先進地区の統合を進めることにある。経済的動機は重要であるが、社会的・政治的な状況がこのような変化の速度に影響する。人々が行う立地選択は社会の強味や嗜好および政治的な構造を反映しているのである。地図7は貧困地図であり、貧困層がどこに集中しているかと、どの場所が最も貧しいか（貧困率が高いか）に関するスナップショットを示している。このような地図をみると、その国の社会的・政治的な状況がよくわかる。例えば、貧困層の移動は移

動性に対する制約を最もよく反映している可能性がある。というのは、移動の理由が最も大きいと同時に、そうするための資源が最も少ないのが貧困層だからである。

貧困層がどこに立地しているかどかが貧しいかに関する情報を使えば、政策対応は各国の状況に応じて調整することができる。

- 人口が少ない後進地区がある国。中国で貧困率が最も高いのは西部であるが、貧困層が集中しているのは南東部と中央部である（地図7）。経済的密度と人口密度は重複している。同国では分裂がほとんどなく（言語やその他の障壁は高くない）、人々は貧困層も含め、密集地までの距離を削減するために移動することができる。機能の良い土地市場を確保し、財産権を執行し、学校教育や保健ケアなど基本的な社会的サービスを提供するスペース的に盲目的な制度は、後進地区と先進地区の間の経済的距離を縮める経済統合戦略の軸になることができる。地区開発の挑戦課題が1次元である（最大の問題は距離）諸国の例としては、他にチリ、エジプト、ホンジュラス、インドネシア、ロシア、ウガンダ、ベトナムがある。
- 人口が多い後進地区がある分裂していない国。ブラジルで貧困率が高いのは北部と北東部である。貧困率が上位の10州のうち、8州が北東部、2州が北部にある（地図7）。しかし、経済的質量と貧困の集中が最も高いのは、貧しい北東部から繁栄している南東部までをカバーする沿岸の都市集積地である。経済的密度と人口密度は一部が重複しているだけである。貧困関連の症状は国内の分裂（民族言語的な相違や政治的な分断など）は少ないものの、人口密度が（歴史的理由や政策関連の理由から）「間違った場所」にある国のものである。バングラデシュ、コロンビア、ガーナ、タイ、トルコも類似の状況にある。そのような場所では先進地区の集積経済の吸引力と労働の移動性が、集中や収斂をもたらすほど十分強くない可能性がある。「長

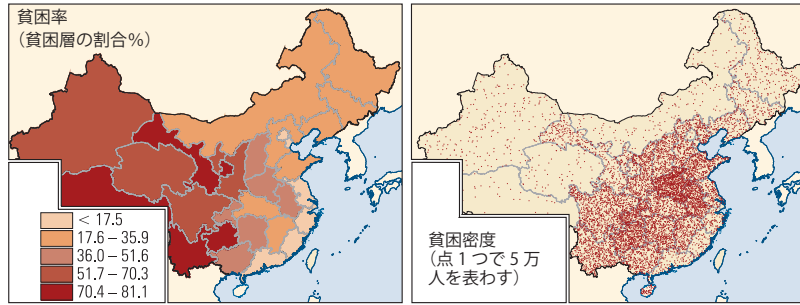
い距離と間違った密度」の問題は2段階の経済統合政策で対応しなければならない。スペース的に盲目的な制度は、地区間を結ぶ高速道路や鉄道および通信の改善などスペース的に接統的なインフラで補完されなければならない。

- 人口が多い後進地区がある分裂している国。インドでは、4,000万人以上が中部の後進的な諸州に居住している。そこが全貧困層の60%以上の故郷となっている（地図7）。理由があって人々はそこで暮らしている。肥沃な平原であり、インド文明発祥の地だからである。しかし、世の中が変わって、その立地は今や幸運ではなくなっている。言語や階級の面での分裂が理由で労働の移動性は限定的である。このような後進地区の成長を、補助金付きの金融や特恵的な産業許可制を通じて再生することを目指す政策も、労働移動性の足を引っ張っている。政策論議は現在では経済統合にシフトしている。地区をまたがるインフラや保健・教育サービスの改善など、労働移動と整合性のある政策が指向されている。このような政策とそれが奨励する州際移住が、先進地区と人口が多い後進地区の間の距離を長くしている分裂を長期的には削減するだろう。それまでの間、これら地区は現地生産を奨励する地理的に対象を絞ったインセンティブという支援を必要とするだろう。距離、人口の多い貧困地区、国内の分裂という3次元の統合課題を抱えたもう1つの国としてはナイジェリアがある。そのようなところでは、政策対応はスペース的に盲目的な政策、接統的な政策、対象を絞った政策を組み合わせたものでなければならない。

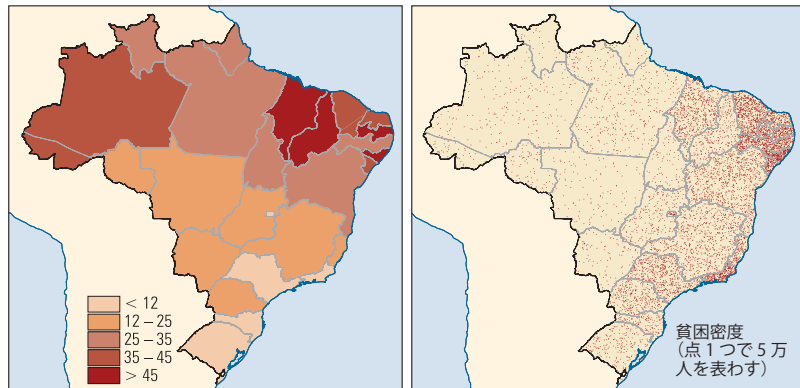
政府としては市場に対する忍耐を失ったり、後進地区を支援したりすることによって、結局は失敗するということが許されない。しかし、対象を絞った介入策は制度改革やインフラ投資と協調するよう設計されていなければならない。経験が示唆するところによれば、集積経済や国際市場アク

地図7 地区開発の挑戦課題がそれぞれ異なっている3種類の国

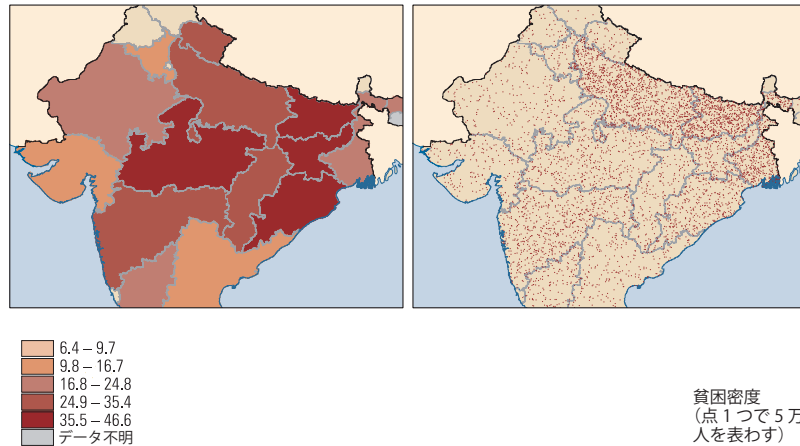
A. 中国：貧困率が高いのは西部だが、貧困層が多いのは東部



B. ブラジル：貧困率が高いのは北部と北東部だが、貧困層が多いのは沿岸部



C. インド：中部諸州では貧困率は高く、貧困層のほとんどはそこに居住



出所：WDR 2009 チーム。

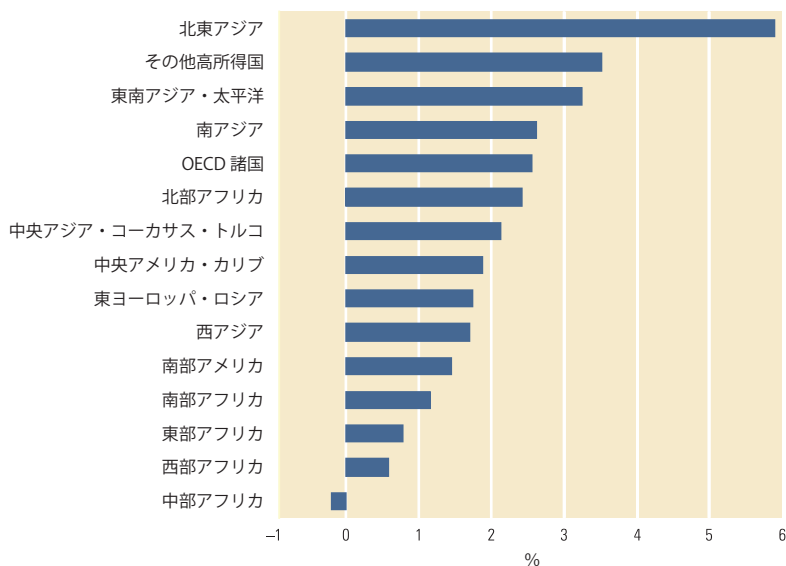
セスを頼りにする活動に対しては、インセンティブを供与すべきではない。このようなほとんどが農村部である農業地帯では、農業向けのインセンティブが重要な候補者になる。産業向けに対象を絞ったインセンティブに大きく依存するのは（インドは数十年間にわたってそうしてきている）、後進地区が生活水準を先進地区の水準にまで改善

する助けにならない。

グローバル市場アクセスを高めるための地域統合

グローバルな貿易協定や地域的な貿易協定のメリットは長らく議論されてきた。その議論は今やほぼ決着したといってもよからう。地域協定ないし二国間協定が他地域の諸国との貿易を阻害しな

図7 北東アジア、東南アジア、南アジアは先進国に追いついてきている
1人当たり GDP の年平均成長率（1960-2006年）



出所：WDR 2009 チーム。

い限り、財・人・金融などの流れを円滑化する措置（インフラや補償メカニズム）を伴っている場合には役に立つ。そうでなければ、努力する値打ちもない。

本報告書ではこの議論を繰り返すことはしない。その代わりに、途上国はどうしたら近隣地域および世界全体のなかで市場アクセスを獲得できるかという問題を取り上げる。何が必要か、何が不要か、何が失敗するかを決定するのに、地理が極めて重要である。しかし、政策措置のミックスが適切であれば、はるか遠くに取り残されてきた地域の諸国でさえ、地理的な不利を克服することが可能である。そのような措置が成果をあげるかどうかは、市場アクセスが著しく改善するかどうかにかかっている。

成果は地域によって様々である（図7）。成果があがっている地域に属する諸国では、経済的な国境が低くなっている（地図8 パネルA 参照）。近隣諸国がやはり繁栄しているので、国境を低くする余裕ができたのである。これら諸国にとっては地域市場が世界市場である。東アジア諸国は生産関係が強くなって、高い国境でさえ飛び越える道を開くことを許容してきたのである。しかし、特化で効率性が高まるのは生産規模が大きい場合に限られ、そのために北半球の大きな市場にアク

セスすることが必要になる。

後発の途上国は発展を加速化するにはどうすべきだろうか？ 共通の条件は分裂、すなわち国境が高いということである。違うのは大きな世界市場からの距離と、大国が近隣地域内にあるかどうかである（地図8 パネルB 参照）。

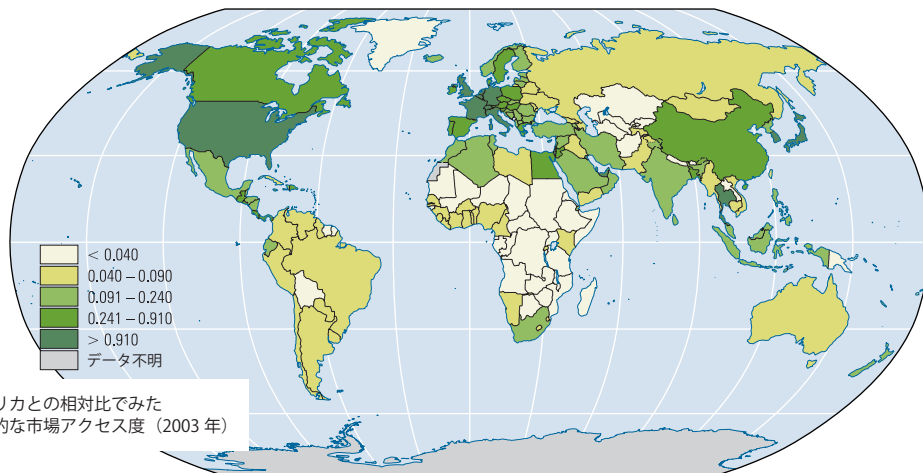
- 大きな世界市場に近い地域にある国。大きな市場に近い国の場合、地域的・世界的な統合は地理的な差別化を必要としない。経済政策や投資環境の改善などスペース的に盲目的な措置を講じることによって、近くの高度化した市場から資本や技術を引き付けることができるだろう。これら諸国の過少使用の才能や安価な労働は強い吸引力になる。地域内で進んでいるか遅れているかはまったく問題ではない。近くに太陽が存在するおかげで、各国はすべて小さな惑星になる。メキシコの対米輸出はアメリカ経済の約1.7%を占めるにすぎない。メキシコとしてはアメリカとの結び付きをさらに強化すべきである。しかし、中央アメリカ諸国の場合、メキシコとのインフラ接続はメリットが小さい。北アメリカ市場との比較では中央アメリカ市場はちっぽけである。さらに、市場アクセスは経済的な安定

地図 8 世界の各地域は市場アクセスの点で異なる

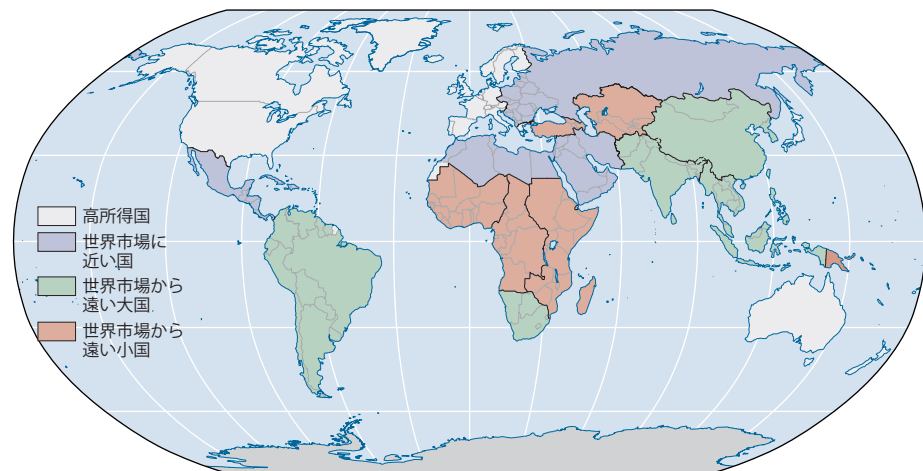
A. 途上国地域では国境が高い



B. 市場の規模とアクセスは地域によって大きな差がある



C. 世界の地域は3次元で簡単に分類できる



出所：パネル A：WDR2009 チーム，パネル b：Mayer (2008)，パネル C：WDR2009 チーム。

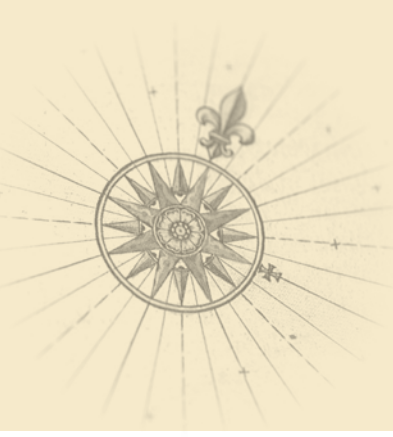
性に最も左右される可能性大であろう。中央アメリカを世界市場と統合するには、スペース的に盲目的な制度で十分であろう。同じことが、東ヨーロッパ、北部アフリカ、東南アジアにも当てはまる。このような地域に属する諸国は平均を上回る市場アクセスを獲得している。ただし、これら地域のなかでさえ、アクセス度は経済政策や規制に応じて一律ではない（地図8 パネルC参照）。

- 大きな世界市場からは遠いが大国を擁する地域にある国。大きな世界市場からは遠いが大国を擁している地域（東アジア、ラテンアメリカ、南部アフリカ、南アジア）を統合するためには、スペース的に盲目的な措置が同じくらい必要であるが、それだけでは不十分な可能性がある。このような地域内の後進国（モンゴル、ネパール、パラグアイ、ジンバブエ）の場合、世界市場に至る道は近隣の大国を通過することになるかもしれない。ブラジル、中国、インドは潜在的な市場規模の故に投資家にとって魅力がある。このような「本国市場効果」は特化の刺激を生み出して、企業が世界市場で競争するのを後押しする。ただし、市場アクセスについて、距離に関する適切な尺度は経済的なものであって、ユークリッド的なものではない。チリは二国間協定、画期的な輸送政策、一次産品への積極的な特化を組み合わせ、北アメリカまでの距離を短縮して、地域的というよりもグローバルなリンクを構築した。しかし、これは例外である。これら地域の小国の場合、経済統合のためには制度改革と地域的な結び付きの両方が必要であろう。
- 世界市場からは遠くて大国もない地域にある

われわれは経済成長のために必要とされる産業構成の変化については馴染みがある。農業経済が工業化し、さらにサービス化していくのに伴い、仕事や組織も変化するということである。本報告書では、各国が発展するためには生じなければならないスペース的な変化を検討する。経済的な成功のためには、密度の上昇、距離の短縮化、分裂の減少が必須であることは、予測可能な将来にわたり変わらないだろう。それは奨励されてしかるべきである。それは不均衡な成長を伴うだろう。各国の経済地理に合わせた統合政策を実施すれば、このような変化は包容的な発展をずっと遅れてではなく、もっと早くもたらすことができるであろう。

国。最も困難な挑戦課題は、高い国境で分断され、世界市場から遠く、ブラジルやインドのような世界市場への地域的な導管として機能する大国がない地域の場合である。このような地域の場合、経済地理は3次元の問題を提起する。コートジボワールやタンザニアはブルキナファソやブルンジなどもっと不幸な近隣諸国のことよりも、自国の貧困層のことばかり心配しているからといって、非難される筋合いはない。彼らは地域統合の利益を認識して、正しく近隣地域の統合を進めようと何度も努力を繰り返してきている。ECOWASには労働者が自由に国境を越えることを認める条項が盛り込まれている。これはEUだけが（ごく最近になって）それに比肩している統合段階である。地域的なインフラの共有も試みている。中部アフリカ、中央アジア、太平洋諸島なども同じような状況にある。このような地域の国々は3次元の挑戦課題に直面している（「変貌する経済地理 サハラ以南アフリカの密度、距離、及び分裂」参照）。制度的な協力関係と地域的なインフラ投資を改善する努力の組み合わせが必要であるが、それだけでは十分ではない。対象を絞ったインセンティブも必要であろう。おそらくは制度やインフラを改善する地域協力を条件として、先進国市場への特恵的アクセスが付与されることなどが必要である。

このような「ボトム10億人」を擁する諸国が国内的にも国際的にも経済を統合しようとしている努力は、すべての人々が支援してしかるべきであろう。10億人の命がそれに依存している。



本報告書をナビゲートする

サイモン・クズネッツはロシアからの移民で、アメリカでキャリアを築いた人であるが、1971年にノーベル経済学賞を受賞している。「経済成長について経済的、社会的な構造と発展のプロセスにかかわる新しい深い洞察につながるような実証的な裏付けのある解釈」をしたことが受賞理由であった^{注1}。受賞スピーチのなかで、クズネッツは経済成長に伴う構造変化を要約して、「農業から非農業へ、さらに最近では工業からサービスへというシフト」を強調した^{注2}。これは各国が繁栄するために必要な生産分野の変化といえる。同じことをより多くしていれば発展するということではない。違ったことを、しかもよりうまくしなければならぬのである。

このことは長年の間にしばしば確認されてきており、今ではほとんど自明と考えられている。しかし、このような構造変化に必要な**スペース的**な変化はそれほど自明ではないが、重要性が低いということではない。場所によって農業、工業、あるいはサービスのいずれに適しているかが異なっている。経済が工業化し、より多くの人々がサービスで雇用されるにしたがって、経済の形態も変化しなければならない。経済的な調整だけでなく、社会的な調整も関係してくるため、このような変化には時間がかかる。経済の世界では摩擦が生じざるを得ない所以である。したがって、経済的生産の「何を」と「いかに」は、「どこで」ということを決めないことには決定できないのである。

特に政策立案者にとっては、このような変化を理解し、それを形作る市場諸力を評価することが重要である。このような理解があるかないかで、繁栄か停滞かという相違が出てくるだろう。それ

は20世紀中に学んだ重要な教訓の1つとさえいえる。クズネッツが1922年にロシアを去ってから、ソ連の計画立案者は経済地理についてある一つのアプローチを、アメリカはそれとは違うアプローチを実施した。ソ連ではそのアプローチによって人々は北部と東部に移住を、そうして経済的生産は分散を強制された。一方、アメリカでは人々は自発的に南部と西部に移動したが、生産はもっと集中するようになった。クズネッツが1985年に亡くなってから5年も経たないうちにソ連は崩壊することになる。その当時のロシアの1人当たり所得はアメリカの4分の1にすぎなかった。スペース的な非効率性はソ連が崩壊した唯一の理由というわけではないが、助けにならなかったことは確かであろう。

ロシアが計画経済から市場経済に移行するとスペース効率が上昇した。1989-2004年の間に設立された新規企業はほとんどすべてが、モスクワ、サンクトペテルブルグ、国際市場などへのアクセスが一番良い立地を選択している^{注3}。研究者は過去30年間にわたって、技術が進歩し生産構造が変化するなかで、スペース効率を維持するのに必要な経済地理の変化を追究してきている。人口の増加、市場のグローバル化、国境などが、人間と生産の立地に及ぼす影響を研究してきたのである。それを受けて研究者は政府がこのような変化をどうしたら推進できるか、あるいは阻害することになるかを評価し始めている。本報告書ではこのような研究成果に基づいて公的政策への示唆を検討したい。

政府の政策は重要である。経済発展に伴って人々や生産は町や都市に、国内や海外の市場により近い地域に集中していく。経済活動が国内ある

ボックス 0.1 本報告書が対象外にしている問題

本報告書では焦点を絞るため、より本格的な研究では注目されているスペース的な変化にかかわる重要な側面のいくつかは軽く扱われている。強調する場合や重要なメッセージを和らげる場合を除いて、対象外になっている重要な側面は経済地理の変化がもたらす**社会的、環境的な効果**である。

集積（都市の成長）には社会的、環境的な効果がある。そのなかには有益なものもあれば有害なものもある。都市は社会的なステレオタイプ化を打破し、連帯を強化するのに役立つ。歴史上の進歩的な運動のほとんどは都市部に起源がある。ほとんどの暴力的な運動も同様である。人が犯罪に走る傾向は都市部の方が高いものとみられる。都市は個人主義と創造性を許容し、社会的な障壁を取り崩す一方で、社会的な紐帯を破壊する。

都市は現在は急進主義の中心地になっているが、それとちょうど同じように、常に自由の揺りかごになっていた。隔離と孤独の程度は混雑した都市の方が、個人の懸念事項が全員の懸念事項になっている

田舎の村におけるよりも強いことは、世界中の誰もが知っている^a。

移住も社会によって、人々が移出する場所と移入する場所の両面で影響が大きく異なる。ほとんど常に経済的なメリットを伴うものの、多くの諸国における反移民感情にみられるように、リスクが高いということも意味する。

輸送コストの低下に起因する生産の特化は環境的な代価を伴うことがある。鱈はノルウェーの沖合で捕獲されて、洗浄のために飛行機で中国に輸送され、販売のためにノルウェーに空輸で戻ってきている。このような賦存条件（北ヨーロッパの魚と中国の人間）に基づく特化は、ノルウェーの消費者と中国の労働者双方にとって有益ではあるが、鱈の排出炭素足跡は今やあまりにも長過ぎる。本報告書でも都市化や輸送の環境効果は考慮されているが、それは報告書のメッセージに制限を付す場合だけにとどまっている。

注：a Weber (1899), p. 432.

いは地球上の一部地域に集中する一方で、大勢の人々が農村地帯や繁栄から遠く離れた地域に分散して居住すると、それが生活水準について地理的に大きな格差が生じる原因となる。本報告書ではこのような事態がなぜ発生するかその理由を検討し、途上国の経済地理を変更するのに何が最も有効であったかを評価する。経済活動はいずれにしても集中するだろう。しかし、アメリカにおけるように、うまく管理すれば成長と統合を促進する。管理を誤ると、分裂、絶望、あるいは紛争さえ招来しかねない。

この報告書は規模として地方的、国家的、あるいは国際的で、広範囲にわたる一見ではバラバラな一連の現象をカバーし、分野的には人間の地理、物理的な地理、それに政治的な地理を、対象を絞った介入策に関しては各国と国際的な制度を検討する。分析の規律を維持するためにはスペース的な変化について一部の側面を強調する一方で、それ以外の側面は無視せざるを得なかった。以下、本報告書の対象範囲を要約し、用語を明確にし、構成の概要を示す。

対象範囲

政府は経済成長の利益をスペース全体に平等に

行き渡らせようとして（通常は不適切に）介入する。至上命題が政治的なものであっても、それには経済的な結末が伴う。また、目的が経済的なことであっても、それには社会的、環境的な影響がある。したがって、政策立案者は深刻なトレードオフに直面するので妥協せざるを得ない。誤った場合の経済的コストは大きく、しかも永続する恐れがある。経済地理の重要性を認識するということは、生産者や人々がどこに立地するかについて一度決定を下すと、それを覆すのは困難であるという認識をもつことでなければならない。

政府としては生産の集中と生活水準の収斂という両方を実現する市場諸力を促進し、あらゆる所で手頃な基本的サービスが保証する政策によってそれを高めることができる。そのために政府としては経済的な好機が出現した時に、人々や企業家がそれを活用できるよう支援しなければならない。最も有益な市場諸力としては、集積、移住、特化などがある。その経済的な利益が本書のテーマである。その社会的、環境的な意義を詳細に検討することは回避したい（ボックス 0.1 参照）。市場諸力の機能がもたらす社会的、環境的な意図せざる影響は確かに重要な政策課題である。しかし、そのためには経済的な地理が発展期にどのように形成されるかを示す本レポートがカバーでき

る以上の紙面が必要となる。

本報告書では発展に必要とされる地理的な変化について述べる。経済史と最近の研究における洞察を使ってこのような変化を分析する。その上で、都市化、地域開発、国際的統合に関する政策論議を検討する。本書は『世界開発報告書』として第31号目に当たるが、今回のテーマは過去の報告書でも取り扱われたことがある。しかし、今回はスペース的な変化に関係する事実、分析、政策が焦点であり、本報告書もそれに応じた構成になっている。

用語

政策立案者に有用で単純なメッセージを作成するためには、複雑でない用語が必要である。本報告書は読者に馴染みのない用語を使用したり、新たに作り出したり、あるいはそのほか略語的に使ったりしている。本節ではこのレポートが一貫して使用する用語を明確にしておきたい。

スペースの尺度——地区、国、地域

この報告書全体を通じて、分析は地方、国、国際という3つの地理的な尺度（あるいは規模）で提示されている。このようなスペースの尺度に対応する政策上の関心事項はそれぞれ、①農村部・都市部の変化にかかわるスピードと持続可能性、②生産や福祉について国内における地理的な格差、③同じく国別および世界の地域別格

差、ということになる。このようなスペースの尺度に対応する単位は地区、国、地域である。本報告書を通じて一貫してこの用語が使われる。「地区」(area)は「領域」(territory)と同じであり、地域開発(territorial development)政策の対象となる。英語圏では「地域開発」(regional development)に関する議論でみられるように、それは一国内の「地域」(region)と同じである。本書ではもう1つのスペース的な尺度である国際的な地域(region)との混同を避けるために、地区(area)という用語を用いる。「地域」はインドとその近隣諸国を含む「南アジア」のように、多数の諸国のグループを意味することがあるためである。

用語を明確にするには、上海という大都市地区、中国という国、東アジアという地域の3つの地理的な尺度(規模)を考えるといい(地図0.1参照)。

- **地区。** 地方の尺度(規模)は上海地区である。これには約7,000平方キロメートルの地区に所在する上海市と近隣の都市、町、村を含み、人口密度は1平方キロ当たり3,000人になる。上海市だけの人口密度は同1万3,000人である。
- **国。** 国の尺度(規模)には960万平方キロの国土を擁する中国で、23省、5自治区、4直轄市で構成される。西の新疆ウイグル自治区と東のダイナミックな沿岸地区の距離は

地図0.1 3つの地理的な尺度(規模)——地区、国、地域：上海、中国、東アジアはそれぞれ地方、国、国際という尺度(規模)の例
上海、中国、東アジアというのは、それぞれ地方、国、国際の尺度を表わす

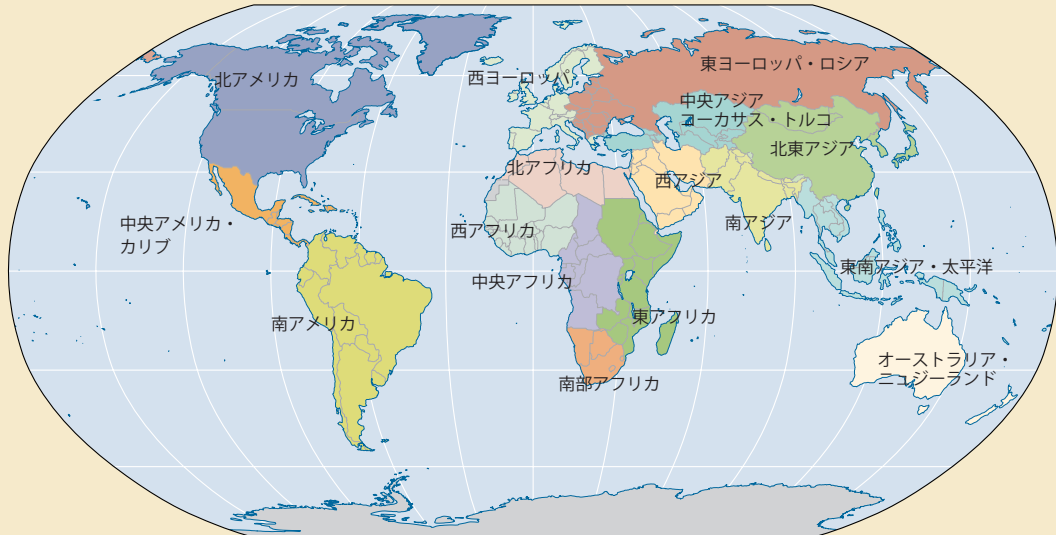


ボックス 0.2 本報告書の地域は世界銀行の分類よりも細分化されている

今回の報告書は地理と経済開発に関するものであり、通常の経済分析よりも状況や結果のスペース的な変動性に焦点を当てている。適切な場合には、分析の単位として国や国内の地区を用いている。しかし、近接する主権国間の地域的な統合や相互作用を強調する場合、今回の報告書では大きな相違を覆い隠しかねない世界銀行の6つの標準的な地域よりも細分化されたグループを用いている。

世界銀行の地域との整合性を維持しつつ、国連の地理的な地域分類を調整して、以下に示すような16の地域を考案した。今回のレポートでは文脈によっては、1つの地域内における各国の所得は無視している。例えば、先進国から途上国へという地域的な成長の波及効果に関心事の場合である。なお、経済協力開発機構（OECD）加盟国など高所得国は別扱いにしている。

本書で使われている地域



出所：WDR2009 チーム。

4,000 キロメートル以上に達している。国内移住の制限は経済的距離をもっと長くし得る。

- **地域。** 国際的な尺度（規模）は中国と、日本・モンゴル・韓国を含む東アジアの近隣諸国で構成される。同地域は様々な厚さの国境で分割されている。

この報告書では人的、物理的、政治的な地理の要素で定義される「自然の」近隣諸国という概念を用いている。世界銀行は通常、低および中所得国についてはすべてを6つの地域に、高所得国については場所に関係なく単一のグループに分類している。しかし、本報告書では地理的な近接性を最重要な基準に、世界を先進国と途上国の両方を含む16の地域に分類している（ボックス0.2参照）。その方が精密でもある。例えば、サハラ

以南アフリカは西部、中部、東部、南部という4つの地域に細分されている。東アジア・太平洋は北東部、南東部、太平洋諸島の3地域に細分されている。「地域」(region) という用語は本レポートではこの16の諸国グループを指すのに使用されている。

地区や地域といった用語の選択は恣意的かもしれないが、このようなスペースの尺度は政策立案のレベルにうまく対応している。本報告書は下位国家、国家、国際といった3つのレベルでの政策立案に貢献することを目的としている。

スペースの次元——密度、距離、分裂

発展に伴う地理的な変化を説明するために、本報告書はスペースについて密度、距離、分裂という3つの次元を採用している。このような次元は読者が経済発展を本当のスペースで、換言すれ

ば3次元で理解するのに役立つ。用語は簡単な比喻ではあるが、技術的な解釈も含まれている。**密度**は一般的に、例えば1平方キロメートル当たりなど1単位の土地における経済活動の集中度を表わす。ただし、データの制約で妥協を余儀なくされることがある。生産と人口の密度は密接に関係しており、生産データは入手がより困難であることから、人口密度が経済的密度の代理変数として使われている場合もある。若干の混乱を招くこともある。ロンドンはおそらく経済的密度が世界一高い都市であろうが、人口密度では1平方キロ当たり3万人が住むムンバイが世界一である。**距離**は経済的密度のある場所に行くまでのコストを意味する。

密度と距離が人的、物理的な地理に密接に関係しているのに対して、**分裂**はもっと政治社会的な地理を意味する。宗教、民族、言語は場所別の分裂につながる主要な属性である。分裂は国家間で最大ではあるものの、一国内でも相当大きいことがある。

このような次元は測定可能である。しかし、例えば、高さ、長さ、幅などとは違って、地理的な次元は方形ではない。3つの次元についてもっともまい比喻は人間の身長、体重、年齢であろう。これらには相互関係がある。同様に、距離が増加すると、分裂が大きくなる可能性大である。密度、距離、分裂は市場アクセスで最もうまく説明できる。それは近隣における潜在的な市場規模とそこに到達する容易さを語っているある場所について、その経済的な機会を表わす指標といえる。地理的な尺度ごとにみた市場アクセスが、経済活動が繁栄し、したがって、企業が立地し、人口が増加する場所を決定することになる。

この市場アクセスの概念を使えば、3つの次元は次のように定義される。

- **密度**は、例えば1平方キロメートル当たりなど、地表面積1単位当たりの経済的産出ないし総購買力の規模を指す。経済活動が集中している大都市で極めて高く、農村部では非常に低い。
- **距離**は、市場に行くまでの容易さを測定す

る。機会へのアクセスを決定する。一国内の経済的密度の高い中心地から遠く離れた地区はおくれを取っている可能性大である。

- **分裂**は、経済交流を制約する通貨、習慣、言語などの相違がもたらす経済的な相互作用に対する障壁によって発生する。国際的な文脈に最もうまく当てはまる。

距離の概念は国際的にも当てはまる。距離と分裂の相違を考えると、距離は経済的機会に対するアクセスをより連続的な形で調整する（「距離減衰」という）。それに対して、分裂はアクセスや経済統合に対する不連続の障壁を意味する。物理的な（ユークリッド的な）距離1単位当たりの経済的距離ないし移動時間の増加とみることができる。

このような定義は科学的に厳密なものではないが、本報告書を通じて一貫して使うことにしたい。「密度」とあれば、それは土地1単位当たりの生産という経済的密度を意味する。（第1章や第7章におけるように）1平方キロメートル当たりの人口、あるいは（第2章や第8章におけるように）一国の貧困層が住んでいる割合が高い場所など、密度についてそれ以外の尺度が用いられていれば、それに応じた但し書きがなされている。

距離はある程度正確に計測できるであろうが、インフラがまばらな所では、直線的な距離は道路ないし鉄道による距離とは違ってくる。輸送サービスの入手可能性や負担可能性など他の多くの要因が、実際のアクセス可能性を決定する。そのような情報が入手可能な場合には活用してある。例えば、第1章では、最低水準の人口密度があり、かつ大規模な集積地への移動時間が1時間以内の場所に基づいて、都市化に関する共通の尺度が提示されている。この「集積指数」を算出するに当たっては、輸送インフラの質を考慮に入れてある。分裂は国境に関係している。それが通常は交易や旅行の容易さを阻害するからである。しかし、すべての国境が分裂を示唆するわけではない。例えば、欧州連合（EU）の国境は各国間の分裂を反映したものではなくなっている。逆に、

すべての分裂が国境に起因するわけではない。宗教的、民族的、言語的な相違がスペース的に明白な場合には、一国内でも分裂が起り得る。

地理的な尺度と次元の間には対応がある。ある地方の地区内で最も重要な次元は密度である。一般的に距離は短く分裂もほとんどないからだ。国家ベースで最も重要な次元は密度に至るまでの距離である。一国内における分裂はがいて小さい。ただし、分裂が深刻な国もなかにはある。国際的には、すなわち地域相互間ないしグローバルなスペースの尺度でみると、距離と分裂がより深刻なのが普通である。

本報告書ではこのような3つの次元を使って、発展に必要な地理的変化を要約する（パートⅠ）。その上で、市場諸力がどのようにしてこのような変化を牽引したかを示す（パートⅡ）。さらに、各国政府としては成長を維持し貧困を削減するために、どうしたらこのような諸力を高めることができるかを評価する（パートⅢ）。

統合の手段——制度、インフラ、インセンティブ

政府は良い政策を通じて、経済的生産が集中している場所とおこなわれている場所との経済統合を推進することができる。このような政策手段のなかにはスペース的に明示的なものもある。例えば、都市におけるスラム街改善プログラム、ブラジルにおけるアメリカ自動車会社に対する国家ベースの財政インセンティブ付与、EUの構造基金や連帯基金がそれである。しかし、それ以外の政策は対象範囲の点で普遍性を意図したものである。すべての児童に対する義務的で無償の基礎教育提供、最低賃金法など労働市場規制、財産権の執行などがその例である。このようなスペース的に対象を絞ったプログラムと「スペース的に盲目的」政策の間には、道路や空港などの場所および通信システムの接続にかかわる投資や規制がある。

どうしたら政府は農村部・都市部の変化を推進し、後進地区が貧困を削減するのを手助けし、（世界の最貧国では）世界市場へのアクセスを改善することができるようにするための議論は、現状ではすべて地理的な対象の目標設定を強調している。どうやって健全な都市化を促進するかにつ

いての議論は、世界の貧困層の大半が居住している村を強調する意見と、貧困脱却の道は都市にある（都市部の貧困が増加すれば焦点は村からスラム街にシフトする）とする意見とに二極化している。国内における生活水準のスペース的な格差を背景に、地域開発の議論でも同じように、後進地域の経済成長促進に執着する傾向がみられる。国際的なレベルでは、後発開発途上国に対する特恵的市場アクセスが政策論議を支配している。パートⅢではこのような論議を再構成して、スペース的な対象の絞り込みから統合にシフトすることを訴えてみたい。

経済統合の政策手段は、範囲と設計の両面で、場所というものがどの程度明示的に考慮されているかに基づいて、次の3つに分類することができる。

- **制度**は、スペース的に盲目的なすべての政策手段の総称である。これは場所とは無関係に政府がすべての人々に提供すべきアメニティ（快適さ）である。「制度」という言葉は普遍性を言外に意味し、司法の管理、公共の安全、土地・労働・資本市場の規制、一次的な教育・医療、電気、水、衛生など基本的アメニティのファイナンス・提供にかかわるメカニズムを含む。徴税やこのようなサービス関連支出のファイナンス・システムも特定の場所を念頭におかずに設計すべきである。
- **インフラ**は、スペースを接続する投資すべてとそれに関連するルールや規則の総称である。道路や鉄道、空港や航空輸送システム、通信、インターネットなどが含まれる。
- **インセンティブ**は、スペース的に焦点を絞った介入策すべての総称である。これには輸出加工区などある場所を優遇する規制や投資が含まれる。次のような場所ベースのプログラムも含まれる。リオデジャネイロのFavela Bairro（スラム街）のようなスラム街改善制度、ブラジルのおこなわれている北東部の開発と担当する北東部開発監督局（SUDENE）、後発開発途上国にヨーロッパ市場への特恵的貿易アクセスを付与するEUの武器以外すべて

というイニシアティブなど。

このような定義は厳密には慣用に従っていないので、以下のように追加的な説明が必要であろう。

- 第1に、スペース的な盲目は必ずしもスペース的な中立を意味しない。例えば、累進税制は効果ないし結果という点で中立でない可能性がある。都市部が結局は農村部よりも多くの税金を納めたり、裕福な州の納税が貧しい州の納税を凌駕したりするだろう。しかし、指針となる原則は、税率は場所だけでなく、そこにたまたま所在する企業や世帯の個別状況によっても異なるということである。
- 第2に、インフラは慣用的には水供給やエネルギーなど非接続的な投資をも含む。しかし、本報告書ではインフラはスペース的に接続的なものだけに限定する。非接続的な公益事業は衛生など基礎サービスとして制度に含まれる。
- 第3に、各カテゴリーには政府政策の3つの手段（税金、移転・公共支出、規制）のすべてが含まれる。
- 第4に、政府のイニシアティブは複数の手段を含むことがある。スラム街を開発するために財産権の公式化、街路の改善、一部のスラム街居住者に移転させるための金銭的なインセンティブの付与などによって、都市部における土地市場の機能を改善する措置がとられることがある。

本報告書の構成

3つのスペース的な尺度（規模）すべてについて本報告書でわかった重要な点は、経済発展はスムーズ、線形、あるいは整然としたものではないということである。経済成長のプロセスは凸凹した風景を残し、経済的な質量は一部の場所に集中する。そういう場所の生活水準（特に繁栄の増大、教育・医療施設、安全な住居・水・衛生へのアクセス改善、ミレニアム開発目標のなかで緊急

を要するものの一部など）は経済活動が低調な場所よりも改善が速いため、福祉の面でスペース的な格差が拡大する。しかし、経済成長が持続している所では、生活水準の収斂が乖離に取って代わり始める。国全体としてスペース的に効率のかつ公平になる（ボックス0.3参照）。経済開発にとって挑戦課題は、「不均衡な」経済成長を許容する（あるいは奨励さえする）にもかかわらず、地理的に均衡のとれた開発成果が確保できるような政策を策定することである。

事実

この報告書のパートIでは、スペース的な変化（経済的密度、距離、分裂にかかわる変化）に関する事実を提示する。第1章では、経済発展が定住者密度の上昇を誘発することを示す。この密度の上昇なしに高所得に到達した国は1つもない。第2章では、尺度（規模）を広げて、経済発展が一国内で経済的密度が高い地区に経済活動が集中するという現象を誘発することを示す。第3章では、一部の諸国に経済活動が集中するのを鈍化させる、ないし阻害する国際的な分裂を検討する。集中度が初期段階で急速に高まり、その後鈍化するというパターンは、地方、国、国際的な尺度のすべてで類似している。

様々な諸国における長い経験によれば、先進的な場所と後進的な場所の所得格差は当初は乖離してから後に収斂に向かう。しかし、そうなるのはよりダイナミックな地区、国、地域だけである。3つのスペース的な尺度それぞれについて、ダイナミックな場所の近隣に所在していると得をする。経済成長は都市における混雑につながると同時に、急成長している集積地にうまく結び付いた町や都市の成長にもつながる。このパターンは国や国際のレベルでも繰り返されている。経済活動が拡大すれば、経済的な表現になるが、うまくやっている場所に近い地区や国に波及していくのである。

洞察

パートIIは本報告書の「機関室」（エンジンルーム）に相当する。産業組織論、都市経済学、

ボックス 0.3 反公平が本報告書のメッセージではない

スペース的に均衡のとれた成長を目指す政策はしばしば公平の観点から正当化されている。EU では地域政策は連帯の原則に基づくと説明されている。「EU 平均との比較で経済的、社会的に収奪されている市民や地域の利益になることを目的にしている」のである^a。政策は社会的、スペース的な公平を等しくする。すなわち、個人間の平等、州や国相互間の生活水準の平等を目指している。それとは好対照に、本報告書は経済的生産の地理的集中に伴う利益を支持する立場を示している。しかし、経済発展の初期段階では、集中が高まると、所得などの生活水準にスペース的な格差が生じることも指摘している。そこで、今回の報告書は反公平といえるだろうか？

答えは否である。次の3種類の格差を区別することが重要である。経済的生産のスペース的な格差、生活水準のスペース的な格差、社会的な不公平という3つの格差である。

経済活動のスペース的な格差。アメリカでも EU15 各国でも国内総生産（GDP）や人口のスペース的な分布は不均一である。2005 年についてみると、アメリカでは全国の GDP の 21%がわずか3州（カリフォルニア、ニューヨーク、テキサス）で生み出されている。同3州は人口では全国の 19.8%を占めているが、面積では 12.8%にすぎない。一方、EU15 各国の 2005 年の GDP をみると、10 各国で 20.5%を占めている。その 10 各国は人口では同 16.9%、面積ではわずか 8%を占めるにすぎない。したがって、双方について経済活動や人口は集中しているといえる。しかし、生産と人口のスペース的な不公平はアメリカの方が EU よりも大きい。GDP のスペース的な不公平に関するジニ係数は、それぞれアメリカ 0.53、E

U 0.41 となっている。人口に関する係数はそれぞれ 0.54 と 0.32 である。EU 加盟国とアメリカの州については、数字が変化しても結論は不変である^b。

生活水準のスペース的な格差。高所得国における個人の生活水準を示す最も一般的な指標である 1 人当たり所得と失業率でみると、EU15 各国のスペース的な不平等の方が大きい。例えば、2005 年の 1 人当たり GDP でみると、EU 加盟国間の格差はアメリカの州間の格差よりも大きい。生産はアメリカでは地理的な集中度が高くなっているが、人間も生産が行われている所に住む可能性が高いため、1 人当たり GDP の格差はそれほど大きくない。同じことは失業率についてもいえる。アメリカでは、2007 年に失業率が最も高かった州（ミシガン）の失業率は 7.2%で、最低の州（ハワイ）の 2.8 倍にとどまっていた。しかし、2006 年の EU では同比率は 8.1 倍であった。アメリカの生活水準に関してはスペース的な不平等は小さいのである。

社会的な不平等。生活水準のスペース的な不平等は EU の方がアメリカよりも大きいものの、個人間の社会的な不平等に関しては逆になっている。過去 20-30 年間について、アメリカのジニ係数は約 0.40 であるのに対して、イギリス、ドイツ、オーストリアに関してはそれぞれ 0.33, 0.28, 0.23 となっている^c。

出所：Mark Roberts 執筆。

注：a http://europa.eu/pol/eg/overveiw_en.htm. b Puga (2002). c Burkey (2006).

国際貿易論、経済地理学など経済学の中での細分化された専門分野について、四半世紀に及ぶ研究成果に基づく主要な洞察を探求する。それらを濾過して本質を取り出すと、エンジンは規模の経済、労働者や企業家の移動性、場所相互間の輸送・通信コストという3つの要素の相互作用を通じて機能しているといえる（図 0.1 参照）。

企業は大きな場所に立地し、比較的大規模な操業をしている場合に、総じて生産性が高くなる。製品の輸送が比較的容易であれば、潜在的な市場が大きくなるため、規模はさらに大きくなるだろう。労働者はこのような場所に移動し、労働の供給と財・サービスに対する需要の両方を連れてくる。人々の移動性が高まり、輸送・通信のコストが低下するにつれて、このような規模の経済は循環的で累積的な因果関係を生み出し、経済活動はスペース的にさらに集中する。集中度の上昇は不可避免的に混雑につながり、このプロセスを鈍化させ、最終的には逆転させる。輸送コストが低下す

るので最初は集中が可能になるが、十分に低下すると集中は不必要になる。

パート II ではこのような相互作用をやや詳細に検討する。1 世紀にわたる経験と、生産要素の移動性や輸送コストの低下がどのように規模の経済に寄与するのかについて、解明を試みてきた 1 世代にわたる研究から得られた新しい洞察を要約してみたい（ボックス 0.2 参照）。市場から期待できることや、生産の集中を円滑化し、生活水準の収斂を促進するために、政府ができることとすべきことについての考え方が変わるものと思われる。

第 4 章では、財、サービス、アイデアの生産について、集積の経済（工場ではなく場所に関連した規模に対する収穫増）に関する証拠を提示する。場所の規模が異なると集積の利益も違ってくる。また、スペース的な集中に関連した混雑は、発展段階に応じて様々な部分がリードするという形で、経済成長を円滑化する場所のポートフォリオにつながっていく。

ボックス 0.4 経済地理による新鮮な洞察：集中，収斂，統合

過去 20-30 年間に、新しい分析のおかげで生産の立地、貿易、開発などに関するわれわれの考え方は変わってきている。分析は 2 つの要素に基づいている。第 1 に、大きな市場は規模の経済をもって生産している企業にとっては不釣り合いなほど魅力的である。国内市場が大きい企業は売上高がより大きくなる。これは規模の経済を背景に、単位コストが低く、利益率が高くなることを意味し、既存企業による拡大を促進し、新規企業を引き付けることになる。第 2 に、大市場が大きい一因は多くの企業や消費者がそこに立地していることにある。市場アクセスと移動性は循環的で累積的な因果関係を生み出す。大市場は企業や労働者を引き付け、企業の中間投入財に対する需要と労働者の最終財に対する需要は市場をさらに大きくして、より多くの企業や労働者を引き付けるといった具合になる。

初期条件が貧弱な場所にとっては、これは良いニュースでもあり悪いニュースでもある。企業の立地は比較優位に基づく理論に基づいて、われわれが信じているほど自然に制約を受けていないということの意味するので、良いニュースといえる。貧弱な場所でも活動の集中が維持できる。一方、市場アクセスと移動性の循環は持続するので悪いニュースである。ある場所がはるか先にまで前進してしまうと、おこなわれている地区は追い付くのが困難である。集積は労働コストを押し上げるのに、企業は低賃金地区に移動しようとしな。サプライヤーや顧客への近接性に伴う利益を放棄したくないからである。

集中がルール。 市場アクセスと移動性が生み出す集積力の強さは輸送コストに依存するが、その関係は線形ではない。このコストが高いと、企業は生産を分散することによって、産出物の長距離輸送を回避する。そうすると、企業立地は農民や炭坑夫の需要など固定された需要に対する地方的なアクセスによって主に決まることになる。輸送コストがそれほどでないものについては、市場に対して遠くから供給することが可能であり、市場規模の点で有利な場所はその他の場所との比較では、それに基づいて離陸することができる。輸送コストが低水準にまで低下すれば、地方的に売買できかどうかはあまり重要でなくなる。したがって、企業立地は土地や住居のコストを含め、固定的な性格をもったものの地方におけるコストによってほぼ決まるものの、対面型の相互作用ができるかどうかや、専門的な労働市場でニーズに合った労働者

を発見できるかどうかにも影響される。したがって、輸送コストが十分低下すれば、コストの格差に応じて分散する経済活動もあれば、集中したままにとどまるものもあるということになる。

収斂が目的。 市場アクセスと移動性の力は収斂に関するわれわれの考え方に影響を与えている。スムーズで線形的发展という見方は凸凹で非線形のプロセスという見方に道を譲ってしまったのである。国が成長するのに伴い、新しい生産者は既存生産の近くに立地するので、後進地区と先進地区の生産格差は拡大する。賃金格差が大きくなると、産業は低賃金の場所へ分散する。しかし、これはすべての場所の着実な発展ということにはつながらない。そうではなく、発展は波状的に生じし、一部の地区ないし国は発展プロセスを通じて、連続的に貧困を脱して急成長する。ところが、新古典派の世界ではおこなわれている方が有利である。おこなわれている場所ほど追いつくのが速くなるからだ。しかし、集積経済を考えると、おこなわれた地区、国、あるいは地域は追い付くのが困難であろう。おこなわれている場所はどうすべきであろうか？

統合が答え。 輸送コストの高低にかかわらず生産が分散し得ることを考えると、後進の地区、国、あるいは地域は原則として、輸入代替あるいは輸出指向型工業に転換すべきだろう。しかし、長期的にみると開発戦略としては輸入代替は実現の可能性が低下する。なぜか？ 地方の固定的な需要に対する外国のアクセスが制限されるからだ。これに対して、輸出指向型工業では加工・輸出のために外国の中間投入財を購入するコストが削減される。農業のシェア低下と製造業やサービスが集積する傾向を受けて、後進地区における需要のシェアは低下してきている。さらに、生産の分散で中間投入財へのアクセスが重要になってきている。この両面から地方の固定的な需要を囲い込むことに基づいた開発プロセスは期待がもてなくなっている。一部の先進的な国や地方は貿易に対して閉鎖的であったにもかかわらず工業化したという観察は、現在の後進的な地区、国、あるいは地域にはほとんど参考にならない。現在おこなわれているところは世界経済との比較でもあまりにも小規模であり、孤立はもはや実現可能な選択肢ではあり得ない。

出所：Diego Puga 執筆。

第 5 章では、労働者の移住に焦点を当てながら、規模の経済と要素の移動性との相互作用を検討する。第 6 章では、輸送コストに特に敏感な産業内取引に焦点を当てながら、輸送コストと生産の地理的な集中との非線形関係を検討する。この 2 つの章は、規模の経済、要素移動性、輸送コストという 3 者の相互作用から得られる洞察と、開発政策に対する意義を要約したものである（ボックス 0.4 参照）。

政策の枠組み

循環的な因果関係、不均一性、波及効果は、政策で経済成長を促進し、市場が生み出すものを凌駕して社会福祉を改善することができるという世界にとっては利益をもたらす。政策がうまく実施されれば、このような変化を推進ないし加速することができるからである。

経済発展にはこのような特徴があることから、政策立案も困難な仕事になっている。この報告書のパート III では、それまでの部分から導かれた原

則を使って、3つの重要な政策論議を再構成する。その原則というのは、途上国がスペース的な生産の集中と消費の収斂の両方に伴う利益を実現するためには、経済発展を経済統合によって円滑化するのが最善だということである。パートⅠで説明した密度・距離・分裂という3つの次元と、パートⅡで説明したスペース的な各尺度における土地・労働・中間投入財に関する重要な市場の機能（あるいは機能不全）を使って、パートⅢの各章は単純な枠組みを提示し、現実世界の政策経験に基づくその実情を例示する。地理的な各尺度に対応するルールは次元1つに手段1つということで共通している。地方的な尺度の事例（第7章）だけに基づいて、単純化し過ぎのきらいはあるものの、要約を示せば以下の通りである。

- 一次元の問題に対しては、スペース的に盲目（無視したの意味）な政策が対応策となる。例えば、都市化への胎動を経験している地区では、政策目的は密度の上昇を円滑化することに置いて、政策当局としては（農村部および都市部の）土地市場の機能を改善する制度に特別な関心を払うべきである。
- 二次元の問題に対しては、スペース的に盲目であると同時に接続的な政策が対応策となる。例えば、急速な都市化が進展している地区では、密度の上昇を円滑化するだけでなく、混雑の増加を原因とする距離の問題を緩和することも政策課題になる。上述した密度の上昇を円滑化する制度の改善や、経済的距離という問題の深刻化に取り組むためのインフラ投資などが対応策に含まれる。
- 三次元の問題に対しては、スペース的に盲目で接続的な対象を絞った政策が対応策となる。例えば、一国内の都市化が高度に進展した地区では、密度と距離の問題は都市化した地区内の分裂で複雑化している。都市部の先住者居住区とスラム街との分裂が最も顕著で、後者では土地市場の利用が非公式な慣行に基づいている。有効な政策対応策には制度、インフラ、インセンティブが含まれることになる。

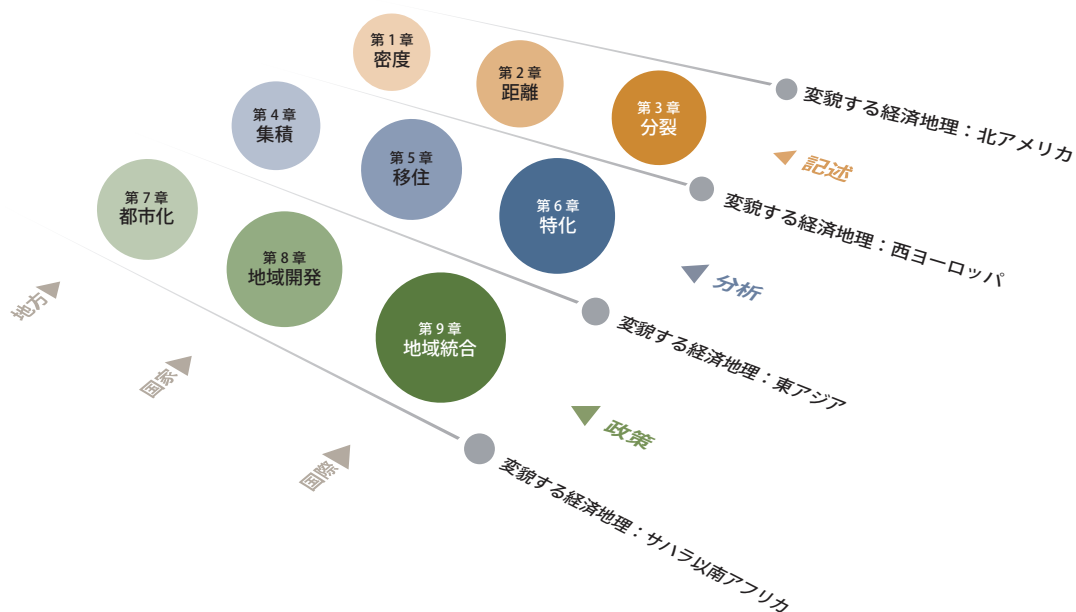
同じような段階的な政策対応が、国のレベルでは後進地区と先進地区を（第8章）、国際的なレベルでは貧困諸国を世界市場に（第9章）統合するのに役立つだろう。

3つの地理的な尺度のすべてについて、政策論議に共通していることが1つある。それは現状ではスペース的に対象を絞った介入策に終始しているということだ。本報告書はスペース的な統合に成功するアプローチのすべての要素、すなわち制度、インフラ、インセンティブのすべてを盛り込むべく、論議の再検討を訴えるものである。

本報告書は長期的な視点をもって、現在の先進国が現在の低いし中所得国の所得水準にあった時期に経験したスペース的な分裂を年代記にしている。また、多数の諸国についてスペース的な格差と経済発展との関係を体系的に跡付けている。結論としては、経済的生産におけるスペース的な格差と福祉におけるそれとについてははっきり区別している。さらに、後進地区においては特別な状況を例外として、経済的生産ではなく社会福祉を押し上げるために、先進地区における集積の利益を活用することを勧告している。

- 地方というスペースの尺度（規模）では、政策目的とすべきは成長効果を最大化するために都市化の質を改善することである。第7章では、都市化の進展に伴って、政策立案者の優先課題がどのように変化するかを検討する。市場が機能不全に陥る懸念が最も大きい土地利用に特別な注意を払っている。
- 国というスペースの尺度（規模）では、政策目的とすべきは特に距離の減少で市場の概念が地方市場からグローバル市場に変化している世界では、労働者や企業家の市場アクセスを改善することである。第8章では、政策立案者が国家的な統一という政治目的をどうしたら経済的集中と調和をはかることができるかを検討しながら、市場が機能不全に陥る懸念が最も大きい労働の移動性に特別な注意を払っている。
- 国際というスペースの尺度（規模）では、政策目的とすべきは労働や資本の移動が阻害さ

図 0.1 読者がナビゲートするための助け：3つの地理的尺度における事実、諸力、政策



出所：WDR2009 チーム。

れている分裂した世界では、生活水準の収斂を促進することである。第9章では、途上国はどうしたら世界市場にアクセスできるかを検討した上で、賦存条件に基づく比較優位の活用に加えて、特化と産業内貿易を強調している。輸送コストに特に敏感な中間財の貿易にも特別な注意を払っている。

この報告書は開発そのものと同じくらい広範で困難な政策分野の検討に規律をもたせるため、経験と分析の両方を援用しており、幅広い読者層にとって有益ではないかと期待される。しかし、報告書は以下の通り、この研究の具体的な側面に関心がある読者にとってだけ「優しく」なるような構成になっている。

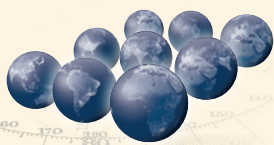
- 報告書には記述的、分析的、規範的な部分が含まれており、肯定的な部分から徐々に標準的な部分に書き進められている。各部分は総合的な研究の一環を成してはいるが、独立して読むことも可能である。時間的な余裕のない政策立案者なら概観とパートⅢの政策に関する3つの章だけ読めばいいだろう。世

界のスペース的な変化に興味のある学徒ならパートⅠの3つの章だけ読めばいい。ここでは経済発展について3次元の旅が提示されている。

- 報告書は経済地理が提起する政策課題に取り組むスペース的な尺度（規模）を地方、国、国際へと、特定の読者層を念頭に置いて漸次拡大している。途上国の都市化に関する政策論議だけに関心のある読者は、密度に関する3つの章（第1、4、7章）だけ読めばいい。一国内における地域開発と地理的な格差に関する政策論議に主として関心のある読者は、距離に関する章（第2、5、8章）だけ読めばよい。地域統合に関心のある読者は分裂に関する章（第3、6、9章）だけ読むことにすればよい。
- 第1章から9章までの各章は経済開発の問題を消化可能な一口に分割したものであり、それぞれが教育的な機能を果たしている。本報告書における議論は「実際の地理」(Geography in Motion) に関する4つの小論で強調されている。これは北アメリカ、西ヨーロッパ、東アジア、サハラ以南アフリカ

の経験にスポットライトを当てることによって、多種多様な要因を結び付けたものである。開発のために地理が提起する挑戦課題（および地理がどのようにして変化してきたかにかかわる若干の手がかり）に関心のある読者は、世界各地に関する小論を読んできたきたい。

因みに、図 0.1 は読者の政策的な関心に応じて、本報告書を水平的に（事実，諸力，政策ごとに）、あるいは垂直的に読む方法を例示したものである。



北米：距離の克服

ヨーロッパ人が海を渡って植民地獲得を始めた頃、北米が経済的成長をとげるのははるか先と見られていた。1756年から63年にかけて、フランスと英国がカナダをめぐる7年戦争をした時には、ボルテールは「ほんの数エーカーの雪の大地」をめぐるどうして両国が戦わなければならないのか、と訝しくいぶかった。このものだ。気候も大地もサトウキビを育てるのに向いているカリブ海諸国の経済発展の可能性に両国はもっと関心を持つべきであったし、実際に関心があった。周知の通り、マンハッタン島はオランダ人がスリナム一帯の土地との交換で手放したものだ。しかし時が経つにつれ、プリマス（マサチューセッツ州）の雪と岩しかないわずかな土地が、「富の逆転」を極寒の北西アメリカと温暖な南国との間にもたらすことになった^{注1}。

この逆転がどうして生じたのかを理解するには、北米の人々が增大する密度や広大な大陸の距離や奴隷とその所有者との厳しい分裂状態をどのようにうまく処理したか、つまり北米の経済地理がどのように再形成されたかを理解しなければならない。

規模とアメリカ経済の優勢

アメリカ経済地理を最も明白に特徴付けるものは規模であろう^{注2}。1800年にはベルサイユ条約（1783年）の下で誕生間もない国に与えられた86万5千平方マイル（224万km²）の土地に530万人が暮らしていた。1900年までに200万平方マイル（518万km²）余りを追加したが、これは買収したり、戦利品としてあるいは条約によって獲得したりしたものであった。現在アメリカには3億人の人が住み、350万平方マイル（906万km²）の領土を有している。1790年と比べると人口密度は約18倍になったわけである。

このように広大な土地に国民と生産がうまく分散するかは大変な問題であった。人も生産可能な土地も西部と南部に広がっていった。1800年に人口は東部沿岸地域のメリーランド州に中心があった（G1.1 地図参照）。1900年までに中心はインディアナ州に移動した。20世紀の間、中心は南西に移っていき、2000年にはミズーリ州が中心となった。この頃までにアメリカの人々はほとんど東西の海岸線に定住した。アメリカ人は物理的にかつてないほど遠く離れてしまったのだ。

アメリカはこのようにはるかに隔たった物理的距離をどのようにして克服したのだろうか。当初は、土地を配分し所有権を保護する制度的な仕組みが優先された。憲法と

1787年の北西部条例によって未入植の地域を州の土地とする手続きの仕組みが出来上がった。公的な土地は個人に売却されるか、あるいは無償供与の形で譲渡された。土地収用権は土地を最も有効に使用するために行使されたが、特に鉄道敷設に必要な場合に使われた。最初の大陸横断鉄道が完成したのは1864年であった。先住民は強制的に移住させられ、必要とあれば軍隊が出動して排除した。州や地方政府はアメリカ人の移動を奨励するために土地を提供し、運河を作り、学校や道路やその他の公共財を提供した。これらの地方政府は税金やその他の奨励策で人々や会社を自分達の土地に呼び込もうとお互いに競い合っていた。

人々や企業の移動は合衆国憲法の通商条項によっても奨励された。通商条項は州政府が州境界線を越える通商を制限することを明白に禁じていた。このように制度的構造によって、人（奴隷を除く）、資本、物品が自由に移動することが可能となった。また移動しても経済的損失は生じないように所有権を伴っていた。

このような政策環境の下、19世紀の「交通革命」と密度の増大によってアメリカの経済構造が根本的に変化することになった。鉄道、運河、蒸気船の組み合わせによってそれまでの馬車だけの交通と比べると中長距離交通のコストは大幅に削減された³。地域経済構造はそれぞれに異なっていたものの、田舎は都市化されて人が密集した。ニューイングランド地方はやせた土地と厳しい気候にもかかわらず、1800年には産業の80%が農業だったが、徐々に製造業が発展していった。中西部は食料品に特化していた。20世紀の始め頃までにアメリカは世界最大の製造業国家となっていた。

密度の増大と人や企業の移動は市場諸力によるところが大きかった。入植はたいへん慎重であった。鉄道の敷設

地図 G1.1 グラビティでみた人口の地理的中心部 (1790年から2000年まで1371km移動)



出所：アメリカ国勢調査局，地理部

は投資家が利益が出ると思うタイミング（と場所）で行われ、徐々に国を横断して延びていった。時折入植が「飛び越して」行われることもあった。1849年に金が発見された後のカリフォルニアのように、広い土地を飛び越えてどこか別の場所を目指すわけだ。しかしそれも単にアメリカの労働力を再配分するペースを加速させただけだった。

生活水準の収斂

アメリカの南北戦争の経済的影響は長期にわたって持続し、国が分裂した。南部における一人当たり所得は南北戦争後に絶対額でも国内の他の地域と比べても急減した。1900年になってもアラバマ州の一人当たり所得は国内平均の半分に留まっていた。1938年にフランクリン・ルーズベルトが南部は国家の最重要「経済問題」とであると述べたことは広く知られている。このようにアメリカには後進地区があったが、20世紀には生活水準の着実な収斂が生じた。

アメリカではある州における1900年の一人当たり所得水準とその州におけるその後100年にわたる総所得の成長率とは明らかに逆の相関関係がある。つまり、1900年から2000年にかけて、貧しい州が豊かな州より急速に経済成長をしたのだ。これは「ベータ収斂」という現象として知られている。この現象は主に人々の移動によって説明がつく。20世紀には貧しい州から豊かな州への移動が優勢であった。おそらく最も重要な例はアフリカ系アメリカ人

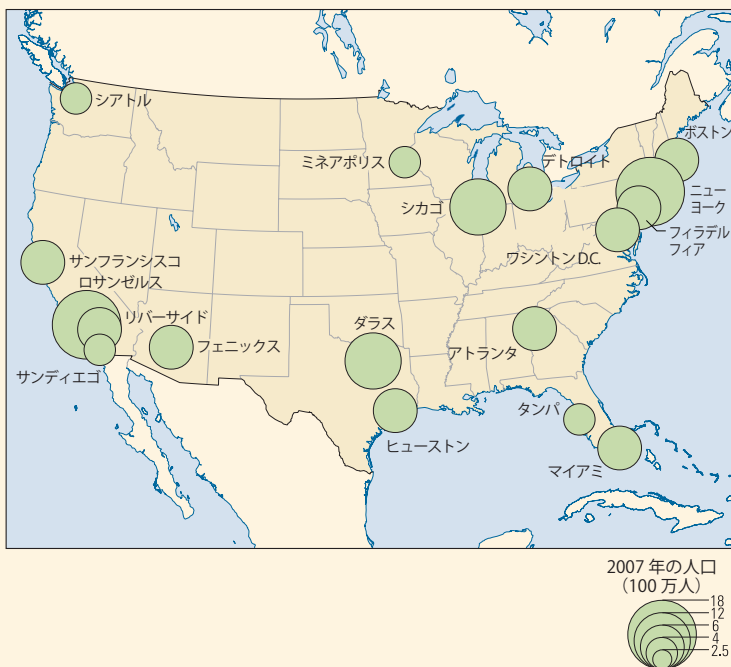
が南部の農村部から北の（そして西の）都市部へ移動したことであろう。この移動は第1次世界大戦中から本格的に始まり、第2次世界大戦中および直後には大きなうねりとなっていた。現在ミシシッピやルイジアナのような州は可処分所得が全米で最低水準であるが、このような移動がなければもっと生活が困窮していたことは想像に難くない。

収斂は交通費の減少によって促進された。交通および通信の非常に重要な発明の多くがアメリカでなされた。20世紀には飛行機、自動車、電子通信機器の普及によって、交通網、情報網が広がった。今日世界で最も使用されている飛行場30のうち、16がアメリカにある。またアメリカ人100人中75人が自動車を持っている。

自動車の発明と普及によって人々は都市の中心部から郊外へ移動するようになり、都市部の密度が著しく「平坦化」される形で都市が広がっていった。このことは集積の経済を拡大するのに役立ったが、一方で社会的な分裂も引き起こした。アメリカの地方政府の財政制度では、住民へのサービス提供資金を地方固定資産税に依存しており、所得の再分配に影響を与えるような制度設計がほとんどなされていない。それで金持ちや中流の人々は新興郊外へ移動することによって、他の人々への資金援助を免れることができるわけだ。ここでも人種が一役買う。都市中心部は圧倒的に「黒人」となり、郊外は「白人」という構図だ。

1956年に連邦高速道路法が制定されてアイゼンハワー州間高速道路網の建設が進められることになったため、良かれ悪しかれ自動車が増加した。アイゼンハワー大統領は

地図 G1.2 アメリカの大都市は北東部および東西両海岸に集中している



出所：Population of Metropolitan Statistical Areas; U.S. Census Bureau.

ある有名なスピーチで、1919年に若き将校としてワシントンD.C.からサンフランシスコまで最初の戦車部隊大陸横断に参加したときのことを語っている。この旅は途中遅れにつながるすべての事態に直面して62日間かかった。今日この高速道路網のおかげで、この2819マイル（約4500km）の旅程を2日間で行くことができる。最近の研究によると、4万7千マイル（約7万6千km）にわたる高速道路網によって、以前は孤立していた農村部が国家経済と一体化し、大都市圏の成長を後押ししている。

このような結びつきは人口や経済活動の広がりによつてどのような役割を果たしたのだろうか。矛盾するようだが、グラビティの中心が北米の内陸に向かって移動するにつれて、大都市以外の内陸部は空洞化していった。たとえばミズーリ州の人口は550万人だが、その半分以上が大セントルイス地域に住んでいる。交通のインフラが拡大しても人々を分散させるには至っていない。しかしその拡大によって国中の多くの都市が集積の経済によって成長する結果になった。2000年の人口分布は都市、北東部、海岸に集中し、その結果「シグマ収斂」とよばれる現象が生じた。これは経済成長に伴って州間で所得の不平等が縮小することである（G1.2地図参照）。ある測定法によれば、一人当たり所得の州間のばらつきは2000年までに1880年水準の三分の一まで低下した。

高まる密度、格差の縮小、長引く分裂

アメリカ経済は長期的に見ると称賛に価する。この180年間で一人当たり所得は年平均1.8%増加して、累積では生活水準が26倍向上した。この成長にともなって、州間の所得格差は縮小した。アメリカは規模の経済を実現してきた。まず工場レベルで、次は町が製造業に特化していくと地方レベルで、その後ロサンゼルスやニューヨークのように、大都市型集積産業の発達で大都市レベルで実現してきた。

今日ではアメリカは非常に効率的な財と生産要素の国内市場で成り立っている。場所は所得決定の上でまだ重要な意味を持つが、それは短期的に見たときであって、長期的には問題にならない。しかも短期的に意味を持つといっても100年前よりその期間はずっと短くなっている。ハリケーンカトリーナのような局所的な大打撃も、以前と比べたらその地域の経済成長見通しに影響を与えなくなっている。1980年代初めに12万5千人のキューバ難民がマリエル港を出発してマイアミに上陸した時でもその地域の賃金は実感するほどの影響を受けなかった。

結果はうわべを見ると矛盾しているようである。アメリカにおける賃金（人的資本による修正済み）は異なった場所でも似通っているが、経済活動は場所によって大きく違うからだ。ヨーロッパは社会的な不平等が少ないことが称賛されているが、北米はもっと空間的に平等だ。そして経

済生産物の流通はもっと空間的に効率がいい。その理由は流動的な労働力だ。毎年約 800 万人のアメリカ人が州を越えて移動している。10 年間で人口の四分の一以上が居住している州を変えている。距離と分裂を克服することによって、そして自由な移動を通じて人も生産も国中に偏在することを認めることによって、今日のアメリカの一人当たり所得は高水準であると同時に、異なった州間で驚くほど似通っているのだ。

アメリカにとって残された課題は分裂の解消だ。北米自由貿易協定 (NAFTA) はその方向へ向けての一步である。しかしその一步はささやかだ。カナダとアメリカの市場統合を考えてみよう。ある研究によると、取引相手（この場合はアメリカの州とカナダの州）を距離と経済規模（国内総生産）で調整したうえで比べると、カナダの州間の取引はカナダとアメリカの間の取引よりずっと多いのだ⁴。たとえばアメリカのカリフォルニア州の規模なら、カナダのオンタリオ州との取引は、オンタリオ州とブリティッシュ

コロンビア州（カリフォルニア州にとって最も地理的に近いカナダの州）との取引より 10 倍多いはずだ。ところが実際はオンタリオーブリティッシュコロンビア州間取引はオンタリオ州とカリフォルニア州の間の取引の 3 倍になっている。つまり、世界で最も垣根の低い国境ですら、貿易にはマイナスの影響があるということだ。

アメリカは北方境界線で、カナダと 3987 マイル（約 6400km）にわたって国境を接している。警備のない国境としては世界で最も長い。南方のメキシコと接している国境では状況がかなり異なっている。国境は不法移民が入国しないように警備されているが、多くのアメリカ国民にとっては十分厳しいとはいえない。1933 マイル（約 3100km）の国境に柵を設けようという提案もあるほどだ。このような障害物は北米大陸の国同士が収斂していくのを妨げるものだ。

出所：Robert A. Margo による寄稿

Part I

発展を3次元で見る



世界の経済が成長するのに伴って、人々や生産は集中しつつある。拡大を続けている都市、先進的な地区、統合している国など繁栄している場所に、まるで重力によって引き付けられているようだ。低および中所得国における密度への牽引力は、現在の高所得国で数十年前にそうであったように、繁栄している地区と取り残された人々の経済的な距離が広がるなかで、絶望感を強めことがあるかもしれない。また、輸送や通信の急速な進歩を受けて、世界中の地理的にはかけ離れたコミュニティどうしが連携を強め、交流の新しい機会が開かれているなか、人々、資本、財の流れを阻害する政治的な分裂は残ったままである。本書のパートIでは、密度、距離、分裂というスペース的な次元を定義した上で、それが経済発展にしたがってどう推移してきたかを検討する。第1～3章では、地方・国・国際という尺度で経済地理がどのように変化しているかということ、このような変化の範囲とペースが北アメリカ、ヨーロッパ、日本が同じような発展段階にあった時と比べてどうなのかということを示す。このような様式化された事実を幅広く見ておくことが、本書のパートIIの分析とパートIIIの政策論議にとって必須の基礎知識となる。



密度

世界のリーダーからほとんど外れている西アフリカのほこりっぽい平原に、人口160万人の都市がある。人口約80万人がニジェール川で分断された半分ずつの地区にわかれ、2つの橋だけでつながっている。移動の圧力があまりに大きいため、毎朝、橋の1つはミニバス、自転車、オートバイ、歩行者、時折の自家用車など上り専用とされている。夕刻に中心街を脱出するということは、ミニバス停留所に向かう群集の流れに加わるということの意味する。乗客を乗せた緑色のバンは20キロメートル離れた住宅街に列を成して向かって行く。これがマリの首都バマコである。毎朝、中心街に向かって息を吸い込み、毎夕、息を外に吐き出す。

息するたびにバマコは成長しており、世界中で急成長が著しい都市の1つに数えられている。人口の自然増に農村部や国内の他の都市からの移民が加わっているためだ。2008年の人口は10年前の1.5倍で、ブダペスト、ドバイ、ワルシャワとほぼ同規模に達している。マリでは人口が第2位の都市と比べるとバマコは10倍の大きさで、工業施設の70%がここに集中している^{注1}。かつては村落にすぎなかった新しい居住区（カルティエ）は、南部、東部、西部の方面では首都と一体化している。バマコ住民の一部は今や安い土地と若干の静寂を求めて周辺の居住区に脱出を図っているが、生計手段を提供してくれる都市からは手の届く範囲内にとどまっている。

バマコは住民の勤勉さにもかかわらず、西アフリカでは眠ったような都市の1つにすぎない。工業品の多くはバマコの2倍以上の人口を擁する地域的な大都市圏アビジャン（コートジボワールの首都）から、1,184キロメートルに渡る道路で

輸送されている。そのアビジャンでさえラゴスと並べれば小さくみえる。ラゴスでは経済活動が非常に集中していて、住民自身がまるで圧力鍋のなかで生活しているようだと言っている。一部の家族は6時間眠るためだけに部屋を借りて、次の同じような家族に明け渡す生活をしている。買い物は必ずしも外出を意味しない。ラゴスの果てしない交通渋滞にはまったドライバーには、品物が徒歩やカートで配達されている。町の人口がわずか250万人だった1980年頃に、ラゴスのマスタープラン作成を担当したような一部の人々からすると、同市の持続的な成長は「無規律」である^{注2}。混雑と犯罪があるのに、ラゴスには一体どんな魅力があって、移民を引き寄せ続けるのだろうか？

手短かに答えれば、それは経済的密度である。ラゴスは経済的にも人口の面でも密度が世界一の都市というわけではない。その栄誉はそれぞれロンドン中心部とインドのムンバイに属する。にもかかわらず、ナイジェリア経済の未来とラゴスの成長は、イギリス経済とロンドンの成長との関係と同じく、解きがたく強く結び付いている。都市の成長なくしてかつて発展した国は1つもない。国が豊かになるにつれ、経済活動は徐々に町、都市、大都市圏に集中する。経済のこのような地理的变化はごく自然であり、非人間的な集計値のレベルでは当たり前のこととして受け止められている。しかし、経済的密度への移行はその過程にある人々と、最終的にはそれから取り残された人々の両方にとって、貧困を脱却する道である。著名な都市計画専門家Jane Jacobsは次のように書いているが、その際にはバマコやラゴスを念頭に浮かべていたわけではない。「大都市圏の経済はう

まく機能している時には、大勢の貧困層を中流階層に、大勢の非識字者を熟練労働者に、大勢の青二才を有能な市民に、恒常的に転換させている。都市は中流階層を誘き寄せているわけではない。生み出しているのである」^{注3}。彼女は次のように言ってもよかったであろう。「ラゴスやバマコが成長するにつれて、西アフリカに欠けていた中流階級が輩出される」。

本章では、発展の地理的な次元の1つとして密度を導入する。これは1単位の土地で生み出された経済的な質量ないし産出と定義される。発展に伴う密度の推移を調査することによって、一国の密度が都市化に伴ってどのように、最初は急速に、その後は緩やかに上昇するかに関して、様式化された事実を提示する。このような変化は最初は経済的密度が高い場所とそうでない場所における生活水準の地理的な格差を伴う。しかし、やがては収斂する。したがって、生活水準は都市部対農村部のように密度が異なる地区間で最終的には収斂する。都市の内部においてさえ、公式的な居住区とそのなかの人口密度が高いスラム街の格差は発展に伴って徐々に解消する。しかし、このような収斂は自然に生じるわけではない。そのためには土地市場を管理する政策、インフラ投資、適時に実施される介入策などにかかわる制度が必要とされる。

主な研究結果は以下の通りである。

- **発展とともに経済活動の集中度は高まる。** 世界で最も密度の高い地区ないし居住区は先進国に所在している。このような水準に至る道は、本報告書では「都市化」といっているが、必ずしも線形ではない。町や都市に居住する人口が一国の総人口に占めるシェアは、農業経済から工業経済に転換する時期に急上昇する。これは一般的に低所得から中所得の発展と時期が一致する。その後は都市化のペースは鈍化するが、経済的密度は工業化した後の経済のなかでも上昇し続ける。サービスが工業よりもさらに高密度で集中しているためだ。
- **発展とともに福祉に関する農村部対都市部お**

よび都市内部の格差は縮小する。 発展の初期段階では福祉にかかわる地理的格差は大きい。このような格差は発展に伴って当初は拡大する可能性がある。しかし、所得、貧困、生活水準に関する農村部対都市部の格差は、経済が成長を続けていけば収斂し始める。社会的サービスへのアクセスや成長率が高い地区についてはより一層速くなる。福祉や住居の都市内部における格差（非公式的な居住区ないしスラム街で最も顕著）は、もっとずっと長く持続して、発展がかなり進展した段階になって初めて縮小する。

- **都市化のペースも経済成長との関係も先例がないわけではない。** 現在の途上国は町や都市への殺到という同じような経験をした先進国が描いた水路を航行している。スピードは似ているし、ルートは同じである。現在違っているのは船の規模である。現在の途上国の都市人口に毎年追加されている絶対的な人数は、韓国や台湾など最近工業化した諸国の場合をさえ大幅に凌駕している。このような類似と相違がもつ政策的意義については、本報告書の後続の章で検討する。

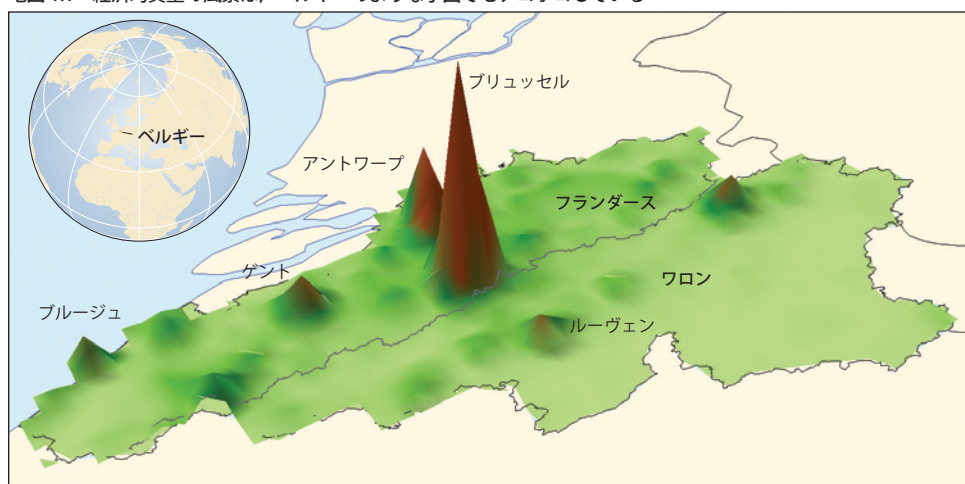
密度の定義

密度とは単位面積当たりの経済的質量(economic mass)、ないし経済活動の地理的な密集度を指す。端的に言えば単位面積当たりで生産された産出水準、したがって生み出された所得の総称といえる。例えば、1平方キロメートルの土地で生み出された付加価値ないし国内総生産(GDP)として計測可能である。高密度は労働や資本の地理的な集中を必要とすることから、これは雇用や人口両方の密度とも高い相関関係がある。従って密度は都市居住性の定義的な特徴といえる。

経済世界はフラットではない

経済活動の地理的な分布はどう分析しても不均一である。どのような地理的な尺度でみても、国であろうと、あるいは州ないし郡などの下位国家的な地区であろうと、密度には必ず階層がある。

地図 1.1 経済的質量の風景は、ベルギーのような小国でもデコボコしている



出所：2005年の地区別GDPに基づくWDR 2009チームの試算。Nordhaus (2006)も参照。

トップにくるのは一次都市(プライマリーシティ)で、ボトムにくるのは農業地帯ないし農村部である。両者の中間には様々な密度の居住区が連続している。

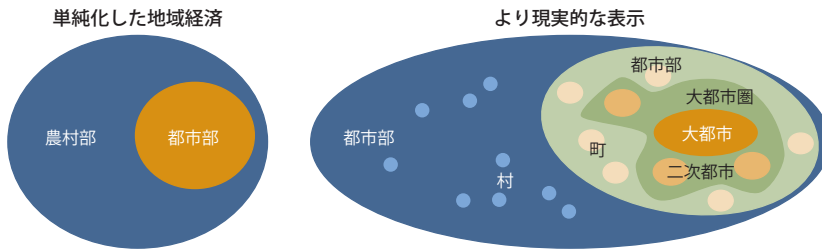
経済的質量の地理的な不均一性ないしデコボコは、当該国の地表面積に応じて増大する傾向がある。しかし、小国の経済的地理でさえデコボコである。ベルギーの首都ブリュッセルの面積は161平方キロメートルであるが、このうち159平方キロは非農業用に使われている。この狭い地区で550億ユーロのGDPが35万人の労働者によって産出されている。つまり、平均すると、1平方キロの土地に2,000人の労働者がいて、毎年3億5,000万ユーロの財・サービスを生産していることになる。ブリュッセルはGDPと雇用に関して密度が高いだけでなく、NUTS1(地域統計分類単位で「大地域」として分類されているどのヨーロッパ(EU27カ国)の地区よりも人口密度が高い。1平方キロ当たり6,000人強とベルギーの平均の18倍になっている^{注4}。比較のため、ロンドンとマドリッドの人口密度は同約5,000人である。

この密度はベルギーの農業地帯と顕著な対象を示している。フラマン語系のフランデレン地方では、6,323平方キロメートルの土地が農業に使われている。同地方はブリュッセルのほぼ40倍であるが、雇用はブリュッセルの13%、GDPは同

4.5%にすぎず、1平方キロ当たりの密度に換算すると、雇用は7人、GDPは33万ユーロにとどまっている。ブリュッセルとフランデレン地方の産出密度は1,000対1といえる。大都市圏ブリュッセルと農村部フランデレン地方の間には多種多様な居住区があり、密度はそれぞれ異なっている(地図1.1参照)。アントワープ、ブルージュ、アントワープ、ルーベンなどといった都市は平均すると、産出密度は1平方キロ当たり2,200万ユーロ、雇用密度は労働者342人となっている^{注5}。

このように、先進国でも途上国でも経済的な風景はデコボコである。しかし、地勢は都市部対農村部という単純な二分法には符号していない。密度が連続的であるため、場所のポートフォリオという考え方が出てくる。トップには一国の指導的で一次的な(プライマリーな)、あるいは最大の都市がある。一次都市の下には、二次的な(セカンダリーな)都市、小規模な都市部の中心街、町、村など一連の居住区がある(図1.1)。フランスやメキシコなど一部の諸国では上位2つの都市間の規模格差は驚くほど大きい。パリは人口1,000万人で、第2位の人口がわずか150万人のマルセイユは小さく見える。人口2,200万人のメキシコシティは、メキシコ第2位の都市グアダハラを人口数で4倍以上と圧倒している。逆に、インドとアメリカでは上位2都市の規模の格差は比較的小さい。ムンバイとニューデリー

図 1.1 場所のポートフォリオは二分法から連続体に変遷していく



出所：WDR 2009 チーム。

はそれぞれ人口 2,200 万人強で肩を並べている。ロサンゼルの人口は 1,800 万人，ニューヨーク市は 2,200 万人となっている^{注6,7}。

進展する場所のポートフォリオ

都市の成長は混沌としているように見えるが，基本的なパターンには驚くほどの秩序がある（図 1.2）。一国における都市部の階層は 2 つの頑健な規則性で特徴付けられている。

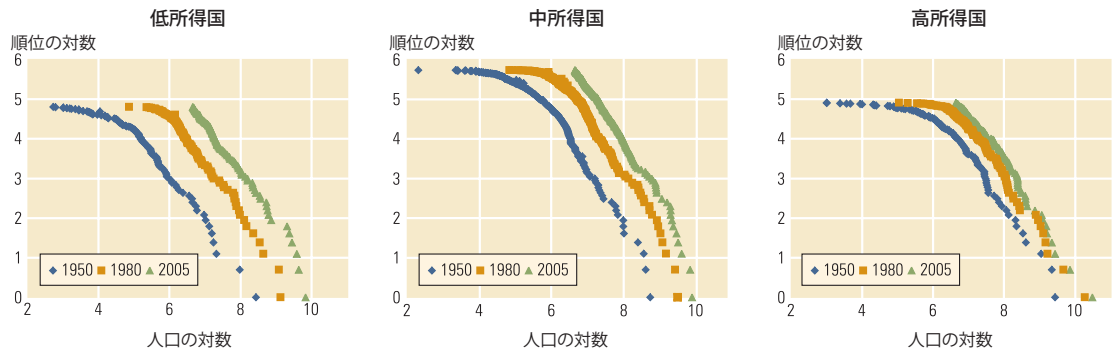
- 「順位規模ルール」：都市の階層のなかにおける順位と最大都市との対比でみた人口は負の相関関係にある。
- 「ジブラの法則」：都市の人口増加率はその規模とは独立的な傾向にある。

「ジップの法則」と呼ばれる順位規模ルールの特殊ケースによると，ある都市の人口は最大の都市の人口を当該都市のその国の都市部の階層における順位で割ったものに等しくなる（ボッ

クス 1.1 参照）^{注8}。Alexandre Le Maitre は早くも 1682 年に，フランスの都市の規模に関して体系的なパターンを発見している^{注9}。すべてのクラスの国について，相対的な規模の分布は，たとえば所得や人口が増加しても長期的に安定している（図 1.2 参照）。「アーバンプライマシー」（都市対都市首位）にかかわる懸念にもかかわらず，「場所のポートフォリオ」が経済発展の不変な特徴なのである。

規模の違う居住区は互いに補完し合っている。大都市圏，二次都市，市場町，村はすべて，その補完的な機能を介して結び付いている（ボックス 1.2 参照）。第 1 位の都市は常にということではないものの，国政の中心地であり，政治力の中核となっていることがしばしばである。カンボジアのプノンペン，カメルーンのヤウンデ，コロンビアのボゴダなどがその例だ。一国の指導的な都市は財やサービスの提供と文化的なアメニティの両面において，最も多様化しているのが普通である。文化的なアメニティとしては，ニューヨーク市

図 1.2 居住区の相対的規模の分布は長期的に安定している



出所：United Nations (2006).

注：各データ点は人口 75 万人以上の集積地を表す。

ボックス 1.1 2つの法則と1つのルール：一国の都市規模の分布についてみられる実証的な規則性

1913年に発見された「順位規模ルール」は、都市の規模 S に関連した順位 (r) は、 S の一定のマイナスの累乗に比例していると表現することができる。累乗がマイナス1に等しくなる特殊ケースは言語学者ジョージ・ジップに因んで「ジップの法則」と呼ばれている。順位規模ルールが広く妥当している証拠は所得水準の異なる諸国の大都市だけでなく、各国内部の経験でもみられる。アメリカでは都市の階層が西部と南部に驚くほど拡大したにもかかわらず、このルールは1990-1950年のどの10年間を取り出しても、都市の規模の分布をうまく説明している^a。順位規模ルールは現在でもアメリカの都市の規模の分布を引き続きうまく説明している（ボックス図）。ただし、ルールの形は時の経過にしたがって変化し、若干平らになってきている（都市の規模の分布が全体として滑らかになっている）。また、多くの諸国で共通にみられることではあるが、ルールはアメリカの都市の規模の分布の両端では当てはまらない^b。さらに、順位・規模ルールはカザフスタンとモロッコほど違った諸国についても共通に妥当しており、普遍性をもっている証拠となっている（ボックス図）。

順位・規模ルールが本当に根本的な理論構造をもつルールなのかどうかについてはいまだに論争が続いている。都市は並行的に成長するということを示唆する「ジブラの法則」から導出することが可能である^c。これは都市相互間で成長率に

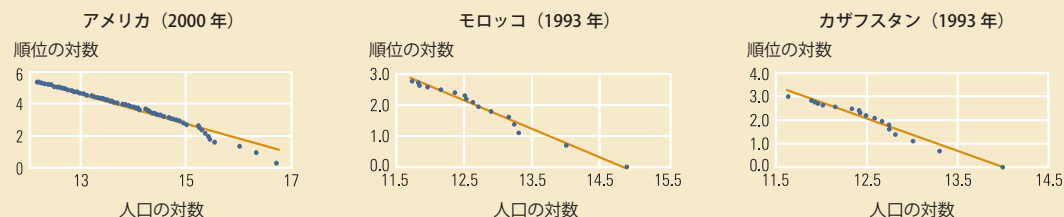
一貫した相違がみられないことと整合的である。しかし、だからといって、政策が都市の規模や経済パフォーマンスに影響を与えられないという意味ではない。都市は政策の善し悪しで当該国の都市部の階層を上下動し得る。また、並行的な成長軌道から一時的に乖離するだけでも、当該都市の住民の福祉にとっては長期的に重要な影響を及ぼし得る。順位・規模ルールの累乗がマイナス1に等しくなるかどうか、つまりジップの法則が成立するかどうかについては、多くの研究者は一般的には成立しないということで見解の一致をみているようである。

順位・規模ルールからの強固なメッセージは、所与の国あるいは地区について多種多様な規模の都市が併存しているということである。最も先進的な諸国においてさえ、単一の特大都市あるいは同規模の都市の集合ではなく、大小様々な都市のポートフォリオが存在している。集積が求心力と遠心力を均衡させる役目を果たしているのである。ただし、均衡点は部門、経済活動、産業の種類に応じて異なってくる。

出所：Mark Roberts 執筆。

注：a. Kim and Margo (2004) に引用されている Madden (1956)。b. Gabaix and Ioannides (2004), p. 14。c. Gabaix and Ioannides (2004), p. 16-17。

順位規模ルールはアメリカ、モロッコ、カザフスタンといった別種の諸国に共通して当てはまる



出所：アメリカのグラフは Rose (2005)、エチオピア、モロッコ、カザフスタンのグラフは Brakman, Garretson, and Marrewijk (2001) に掲載されている都市や都市集積地に関するデータに基づく。

のブロードウェー、シドニーのオペラハウス、パリのルーブル美術館を考えるといい。また、トリニダードトバゴのポートオブスペイン（首都）も忘れてはならない。大勢の観光客を集める毎年のカーニバルで有名だ。

第1位の都市がその他の近隣の都市と一体化して国の大都市圏を形成するのとちょうど同じように、他の大きな都市部の中心部ないし二次都市は経済と社会の両面で地域的な中心地として機能する。例えば、周辺地域の役に立つ金融部門の地方センターになっている。デュッセルドルフ、ハンブルク、ハノーバー、ミュンヘンはすべて地域的な証券取引所の本拠地であり、地方のベンチャーキャピタル企業が集中している所である^{注10}。ダ

ラスとアトランタはアメリカ南部で商業と金融の地域的な中心地として台頭し、ともに連邦準備銀行の本店が所在している^{注11}。大きな都市部の中心地や二次都市は地方政治の中心地としても機能しており、先進的な公衆衛生、教育、文化施設を提供している。インドのアンドラプラデシュ州の州都ハイデラバードには多数の大学、指導的な技術教育機関、私立の医科大学などが所在し、南部インドにおける学問の中心地となっている。

このような大きな地域的な都市は小さな都市や大きな町に結び付いている。ドイツのルール地方、オランダのランドシュタット地方、インドネシアのスマトラ島にあるパダン・メダンのハブは諸都市の連合を示している。このような地域内に

ボックス 1.2 韓国における場所のポートフォリオ

十分発達した場所のポートフォリオとして適例になるのは、韓国における都市の階層のなかでソウル、プサン、テグ、アンサン、クミ、チョンウップ、スンチャンという7つの居住区である。

ソウルは階層の頂点にある。ハンガン流域にある北朝鮮との国境から50キロメートルのところに位置する首都であり、総人口の約4分の1(976万人)が居住している。国の政治の中心地であり、文化的な心臓として機能している。それ以外に特徴的なのは、ビジネスサービス、金融、保険、不動産、卸売・小売に特化している点である。全体として、サービス業が地元経済の60%を占めている。ソウルは出版や印刷、ファッションのデザインや高級アパレルにも特化しており、この2つの産業を合わせると同市の製造業労働者46万5,000人の半分以上を占めている。

都市の階層で次にくるのがプサンとテグである。プサンは人口370万人で韓国第2位の都市である。朝鮮半島の南東の角に位置する世界でも有数の海港であり、年間650万隻のコンテナ船を取り扱っている。テグは250万人を擁する大都市圏で、繊維・衣服産業と自動車の部品・組立産業が支配的である。1970年に京釜高速道路が開通して、プサンとソウルがテグ経由で接続した。ソウル-テグ間には毎日約20便が運航しているのに加えて、2001年以降には高速鉄道も開通した。

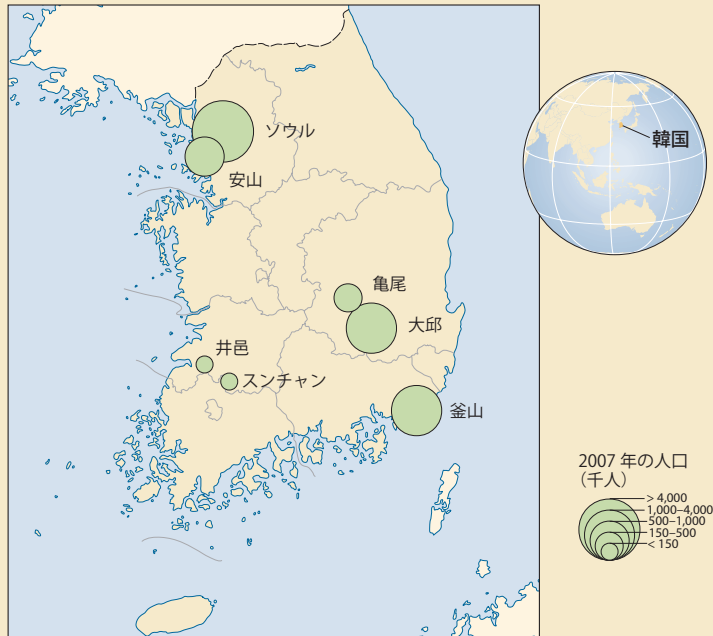
階層をずっと下がったアンサンとクミは二次都市で、人口

はそれぞれ67万9,000人と37万5,000人である。京畿道にあるアンサンはソウル国家首都圏に属しており、ソウルの郊外地区の1つといえる。クミは南東部の慶尚北道に所在している。二次都市にありがちなこととして、アンサンとクミは階層がもっと上の都市に比べると、標準的な製造業を中心により製造業に特化している。両市とも製造業の中心地として機能しているが、特化の分野が異なっている。クミはラジオ、テレビ、通信機器に高度に特化しており、それだけで現地の製造業雇用の約50%を占めている。一方、アンサンは電気機器、コンピューター、事務機器などハイテク産業に特化している。また、いくつかの重工業にも集積がある。現地の製造業労働力の14.7%、ほぼ1万4,000人は組立金属製品産業で雇用されている。

階層のボトムに位置するチョンウップとスンチャンは、ともに全羅北道に属し、農村部と都市部の中間地に近い。したがって、チョンウップの人口は12万9,050人と比較的多いものの、住民の4人に1人は農民である。同様に、スンチャンは農村部の町で、総人口3万2,012人の半数は農民である。製造業に関する特化ということでは、前者の場合は伝統的な資源関連産業であり、後者の場合は飲食品の製造である。

出所：Park Sam Ock 執筆。

韓国について居住区の階層を見るとソウルが頂点にくる



出所：韓国統計局のデータに基づき WDR2009 チームが作成。

ある小都市はより特化した都市センターとなっており、典型的には製造業や伝統的で標準的な製品の生産に焦点を絞っている。共生というのが支配的なルールなのである。大都市が小都市に役立つのと同じく、その逆も真である。例えば、毎日通勤してくる労働者の供給については、大都市は小都市に依存している^{注12}。

大都市と小都市の間には互いに有益な結びつきがあるが、小都市と町、また町と村の関係もちょうどそれと同じである。町は農村部と都市部をつなぐ結合組織である。町は農産物や農村部の産出物にとって市場センター、農村部の非農業活動の刺激剤、農民にとって季節的な就職機会の場所、中等以降の教育や医療ケアサービスにおける経済の規模の推進役などとして機能している。共生がやはりルールである。町は農村部における農業活動で生計を維持しているが、町の繁栄は非農業雇用の機会の提供という形で村にも波及している。ベトナムの農民は都市部の建設現場で働くために季節的に移住し、帰郷しては稼いだお金を自分の農場に投資する^{注13}。ケニアのマクエニ県の農民は非農業所得を使って、棚田に投資し、植林し、藪を切り開き、家を建て、子供を教育している。セネガルの半乾燥性のジュールベル州の農民は、グランドナツ栽培から畜産業に多角化することによって、都市部の肉需要の増加に対応している^{注14}。

密度の測定

郡や都市などスペース的な精緻な尺度（規模）による GDP 測定値は入手が困難である。産出の推計値は先進国でも、もっと広い定義の下位国家的な地区（県や州など第 1 レベルの行政単位）についてしか入手できないのが普通である。そのレベルでは経済的密度の重要な相違は平均化されてしまう可能性大である。しかし、幸運なことに、先にベルギーについて例示したように、産出と人口にかかわる密度は密接に関係している。信頼できる人口推計ならば、町や村についてさえもっと容易に入手可能である。それは人口の国勢調査がほとんどの諸国で 10 年ごとに実施されているおかげである。

人口密度と経済的質量との間に強い相関関係があるということは、都市部が消費者と生産者、売り手と買い手、企業と労働者が集積している地区であるということと整合的である。典型的な大都市圏をみると、都市中心部からの距離に対する人口密度の傾斜度は、雇用密度の同傾斜度とほぼ同じである^{注15}。前述の通り、一国の人口が都市部に居住している割合は、その経済的地理がどの程度「デコボコ」なのかということと大きな関係がある。密度というものは、国の発展に伴ってスムーズな分布から極めて不均一な分布に変化するものである。したがって、都市化というのは一国内における集積化の進展と同義語といえる。一国の都市化の度合いは密度が高い地区に住んでいる人口の割合に関して、したがって、経済地理の「デコボコさ」にとって適切な代理変数になっている。

本報告書では密度の測定値として、地理情報システムを使って算出した集積指数の使用を提案している。都市化の測定値は国によって一様ではなく、比較可能性や集計が挑戦課題となる。これに対して集積指数では、都市化の水準についてより整合的な国際比較が可能になる。比較可能性経済活動の集積、密度、あるいは経済活動の地理的な集中についても同様のことがいえる。

この指数によれば、次の 3 つの条件を満たせば、1 平方キロメートルの地区は都市化している、集積している、あるいは密度が高いということになる。

- 人口密度が下限値（1 平方キロ当たり 150 人）を超過する。
- 妥当な移動時間（道路で 60 分）以内で都市にアクセスできる。
- アクセス可能な都市が人口の下限値（5 万人）に達しているという意味で大都市である。

ボックス 1.3 は指数の背景を成す論拠と方法論を要約したものである。

集積指数がもっている利点の 1 つとして、密度と密度に至るまでの地方的な距離という両方を織り込んでいることが指摘できる。人口密度と大

ボックス 1.3 集積指数を算出する

国連は『世界都市化の展望』のデータベース、つまり情報の宝の山を維持している。229カ国について1950年まで遡及可能な都市部のシェアと人口のデータを提供している。このデータは大きく異なり得る各国ごとの定義に基づいている。本報告書では集積に関して新しい測定値を提案する。それはChomitz, Buys, De Luca, Thomas, and Wertz-Kanounnikoff (2007)で概要を示し、Uchida and Nelson (2008)が精緻化したテクニックを用いて、「都市」地区、あるいは「集積」地区を構成するものに関して共通の定義をしている。

これは『世界都市化の展望』のデータに欠陥があるということではない。都市化を測定するというチャレンジは貧困の測定値に類似しているというのがより良い解釈であろう。各国には独自の貧困線と基準があり、それを使って一国の貧困率の変化が追跡されている。しかし、このような測定値では貧困について信頼できる各国間比較が不可能であり、あるグループ内に含まれる各国の貧困を集計することができない。貧困にかかわる共通の測定値（1日1ドルないし2ドル未満で生活している人々など、ただし各国間の購買力格差を調整済み）のメリットは、国際比較と地域や世界について貧困を合計する計算が可能だということにある。集積指数でも同じような比較と集計が可能である。

集積指数算出の背景を成す方法論を要約すれば以下の通りである。

- 下限値を特定する。集積指数を使って「都市部」に分類するためには、その地区は、①大都市を定義するのに使われる最小人口の規模、②最小人口密度、③道路による大集積地までの最高移動時間、という3点に関する基準を満たさなければならない。
- 大都市の中心部をつきとめる。この地図作成はグローバル農村部都市部地図作成プロジェクト（GRUMP）の人間居住区のデータベースを使ってa、最小人口規模の基準を満たす都市について行う。
- 大都市の境界を決定する。大都市中心部を取り囲む境界

は中心部に至る最大移動時間に基づいて算出する。移動時間の推計には費用距離モデルを使う。このモデルは輸送ネットワークに関する地理情報システムのデータや、地表データから抽出したオフロード地表を活用している。

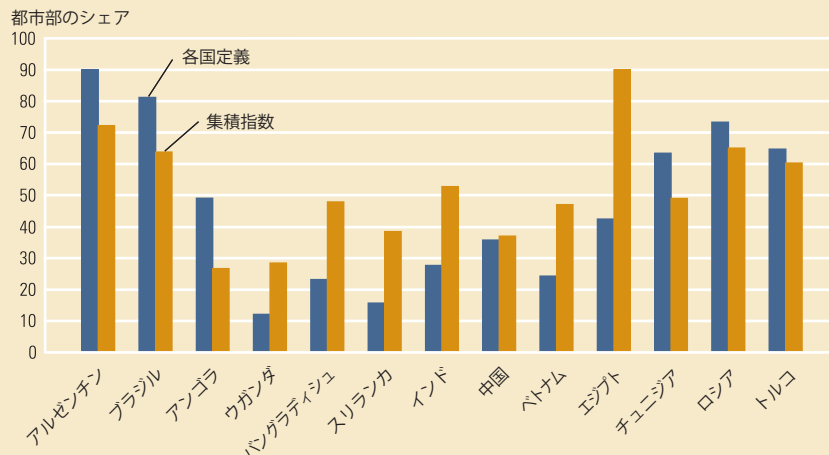
- 人口密度のグリッドを作成する。これはGRUMPとLandScanという2つのグローバルなグリッドベースの人口データ源を使って、1キロメートルのスペースの解像度で作成されるb。
- 地区を特定する。3つすべての基準にかかわる下限値を充足するグリッドセルを特定する。
- グリッドセルの人口を集計する。その結果は都市人口に類似したものになる。国の総人口に対するこの数字の比率が集積指数であり、高密度地区に住んでいる人口の割合を示す手短な測定値である。

本報告書では指数の算出に当たって、基本ケースのセットの下限値として、大規模都市の最小人口は5万人、人口密度に関しては1平方キロメートル当たり150人、最寄りの大規模都市までの移動時間は60分という基準を使っている。

密度と移動時間の下限値はChomitz, Buys, and Thomas (2005)で使われたものである。密度の下限値はOECDが使ったものと同じである。大規模都市に関して5万人という下限値は先進国と途上国の双方にとって妥当である。多くの途上国では総人口の10%以上が、人口5-20万人の都市中心部に住んでいる。若干の例をあげれば、2002年のチリ、2000年のブラジル、2000年のマレーシアがそれに該当し、いずれも国の総人口の約17%が人口5-20万人の都市中心部に住んでいた。インドの場合、2001年の都市人口のうち、20%がこの規模の居住区に住んでいた。

『世界都市化の展望』のデータベースによると、世界全体で都市部のシェアは2000年で47%であった。基本ケースの基準を使った集積指数によれば、この比率は52%であるが、居住区の最低規模として10万人の規模を使うと44%になる。しかし、国レベルの推計値は大きく違い得る（ボックス図）。

国際比較が可能な集積指数によると、都市部のシェアは各国別定義による数字と違って来る可能性がある



出所：Chomitz, Buys, and Thomas (2005); Nelson (2008); Satterthwaite (2007); United Nations (2006).

注：a. GRUMP 人間居住区データベースはコロンビア大学の国際地球科学情報ネットワーク協会（CIESIN）が開発（<http://sedac.ciesin.columbia.edu/gpw/index.jsp>）。 b. LandScan はオークリッジ国立研究所が開発（<http://www.ornl.gov/sci/landscan/>）。

市場へのアクセスという基準を使っているため、同指数は集積経済の利益を享受すると同時に、それに貢献することができる地区について、経済的な定義を提供しているともいえる。経済的密度は集積経済の原因であると同時に結果でもあるが、都市の外部からこの経済的質量にアクセス可能であるため、その利益の近隣地区による活用を円滑化している。これは特に対面型の相互作用がしばしば必要とされるサービス部門に当てはまる。輸送インフラは都市の中心部やその近隣において貴重な地表面積を住居用に割り当てる必要性を削減することによって、経済的密度の上昇を後押ししている。

自動車あるいは高速公共輸送手段による通勤という先進国の通勤者が享受している贅沢を、途上国の通勤者は必ずしも共有していない。したがって、一定の地理的距離に関して、都市に至るアクセスの容易さは途上国の方が低くなる。より時間集約的な代替的輸送手段に頼る必要があるため、それには徒歩、自転車、劣悪な道路を運行している非効率的な公共輸送手段などがある。インドのムンバイでは通勤者の44%が徒歩^{注16}、中国の合肥（安徽省の省都）では同70%が徒歩か自転車に頼っている^{注17}。

このようなアクセス容易性が都市の形とあり方を決定している。ほとんどの人々が歩いて通勤する場合、その都市は中心地が1つで、その中心の人口密度は高くなるだろう。ムンバイでは全労働者の半分は通勤が2キロメートル未満であり、これは職場に近い場所に住んでいることを示唆する。同様に、19世紀のイギリスの労働者は工業地帯における集積のメリットを享受するためには、近くに居住しなければならなかった。工業都市の中心地は人口密度が高く、過密住居が当たり前であった。市街電車が導入されるまでこの状況は変わらなかった。

アクセス容易性、したがって都市の形とあり方を決定するのに、物理的地理の特徴も重要である。ニューヨーク市のマンハッタン島は地理の故にアクセスが困難であったことから、摩天楼ができ、中心部が1つという典型的な構造になっている。そこの労働者の半数はウォール街から

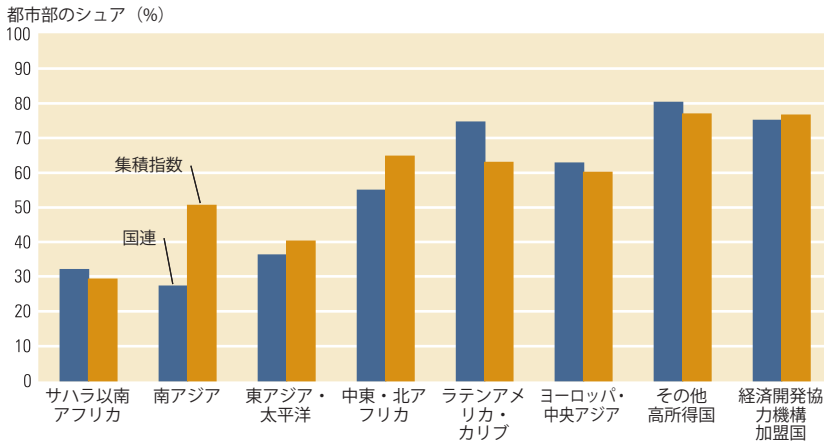
半径3マイル以内に住んでいる。それに対して、ロサンゼルスでは、大勢の労働者を発見するためには、中心部から半径11マイルまで地区を広げなければならない^{注18}。その結果として、ニューヨーク市の経済的密度は1平方キロメートル当たりGDPで14億4,000万ドルとなっているのに対して、ロサンゼルスは同4億9,000ドルにとどまっている^{注19}。

イギリスでは、スティーベネッジ、バジルドン、クローリーはロンドンのベッドタウンである。ロンドンのGDPの約11%はこのような郊外からの通勤者が生み出している^{注20}。同様に、アメリカでは、メリーランドやバージニアなど近隣州から、毎日、通勤者の波がワシントンDCに流れ込んでいる。2005年についてみると、この2州からの通勤者がワシントンDCの産出に貢献した金額はネットで364億ドルに達していた。容易に通勤可能な範囲内に位置するメリーランド州のモンゴメリー郡だけで、ワシントンのGDPに対する寄与度は64億ドルであった^{注21}。

集積指数にかかわる最大の利点は国際的な比較可能性にある。その点でこの指数は国連『世界都市化の展望』のデータベースよりも優れている。国連統計には「各地域ないし国が用いている基準にしたがって、事実上、都市部として分類された地区に住んでいる人口」が含まれている^{注22}。国ごとの相違で各国間の相互比較は誤解を招きやすくなる。その例を以下に若干しておこう。

- インド。ザンビアやサウジアラビアの人口5,000人以上の居住区という定義を都市部の基準にすると、1991年についてインドの都市人口は公式数字の26%ではなくて39%になってしまう。これは1万3,376の村に住んでいる1億1,300万人の分類が変わるからだ。
- メキシコ。2,500人以上の居住区を都市部とするメキシコの公式基準によると、同国の2000年における都市部のシェアは74.4%になる。しかし、居住人口の下限を1万5,000人に変更すれば（例えば、ナイジェリアやシリアの下限は2万人）、そのシェアは67%

図 1.3 集積指数は都市化の国際比較に役立つ



出所：Chomitz, Buys, and Thomas (2005); Nelson (2008); Satterthwaite (2007); United Nations (2006c).

に低下する。

- ・ モーリシャス。2000年についてみると、モーリシャスの人口は約4分の1は人口5,000-2万人の居住区に住んでいた。この居住区のなかには区域の首都も含まれているが、そのどれ1つとして都市部には分類されていない。もしそうであれば、都市部のシェアは半分未満ではなくて3分の2以上になっていたことであろう。

国連『世界都市化の展望』のデータによると、地域レベルでは南アジアは人口密度が世界一であるにもかかわらず、最も都市化が遅れている地域（都市部のシェアはわずか27%）というパラドックスを示している。そこで集積指数を使うと、南アジアの都市部のシェアは2000年で42%と、サハラ以南アフリカや東アジア・太平洋よりも都市化が進んでいる（図1.3）。同じ統計によると、ラテンアメリカ・カリブも謎である。同地域の2000年における都市部シェアは東ヨーロッパ・中央アジアよりも高く、ほとんどOECDと同じである。しかし、OECDの1人当たりGDPの平均はラテンアメリカの平均の6倍以上と大差がある。集積指数によれば、ラテンアメリカ・カリブにおける2000年の都市部シェアは東ヨーロッパ・中央アジアとほぼ同じで、OECDよりは15%ポイント低い、というより妥当な姿が現れる。

このような欠点にもかかわらず、国連『世界都

市化の展望』のデータが時系列的な比較のためには唯一利用可能な情報なのである。集積指数が利用可能なのは2000年についてのみだ。移動時間の推計に必要な道路網に関する時系列データがそう簡単には入手できないからである。したがって、集積指数と『世界都市化の展望』のデータベースは都市化と密度を検証するための補完的なデータ源と考えるべきであり、本報告書では両方のデータを使用している^{注23}。過去における都市部シェアについて比較可能な数値を算出するのは、少なくとも一部の諸国については可能である。しかし、将来的にはすべての国について優先課題にすべきである。

経済的集中——豊かなほど密度が高い

経済発展の初期段階においては、経済は農業が中心で、人々は農地に広く分散して居住している。最大の町や都市といえども小さい。都市居住区というのは小さい港町や市場町のことで、農業のニーズに応え、その余剰を取引する。工業化は急速な都市化のプロセスをもたらす。新しい都市が誕生するとともに、既存の都市が拡大する。人々がこのような都市に境界が広がるよりも速いペースで流入してくるのに伴い、人口と経済的密度が増加する。これが一国の発展のかなり早い段階で、場所にかかわる本格的な階層につながっていく。

つまり、2つの根本的な変化が経済発展の特徴を成している。第1は、農業を中心とする経済からもっと製造業指向型の経済への動きである。第2は、伝統的にはもっと高次の発展段階で生じるものと考えられているが、サービス指向型の経済への構造変化である。より速いテンポで進展する都市化の第1局面は農村経済から都市経済への移行と時期が一致する。都市化の第2局面はより緩やかなテンポで、ずっと高次の発展段階で進展し、都市内部の変化と結び付いている。ほとんどの諸国では、このような変化は同時期に違う地区で発生する。

集中度を測定するためには、地区というものを定義しなければならない。政策論議は往々にして都市優位性に関する議論に陥る。途上国の都市はあまりにも大きすぎるのか、それとも小さすぎるのか、といった議論が中心になってしまう。より学術的な議論においては、スペースというより純粋な地理的概念が使われている。本章では集中度を測定するために2つのスペース単位を用いる。主要都市と一国のなかで最も稠密な「経度1度×緯度1度」のグリッドセルがそれである。

歴史的にみると、集中度は急上昇してから横ばいになる

ある定義によると、都市というのは経済的な行為者の集中で特徴付けられる地理的な地区である^{注24}。グローバルにみると、GDPベースで上位30位までの都市は2005年で世界全体のGDPの約16%を生み出しており、上位100位までの都市に広げると同割合はほぼ25%に達する。東京やニューヨークの都市集積は購買力平価ベースでみて、それぞれカナダやスペインのGDPにほぼ相当すると推計されている。また、ロンドンのGDPはスウェーデンやスイスを凌駕すると推定されている。同様に、途上国の主要都市も国全体のGDPのなかで不釣り合いに大きなシェアを占めている。2005年についてみると、メキシコシティは面積では国土のわずか0.1%を占めるにすぎないが、GDPでは国全体の30%も占めている。ルワンダの面積は国土の0.2%でしかないが、国全体のGDPに対してはやはりメキシコシティの

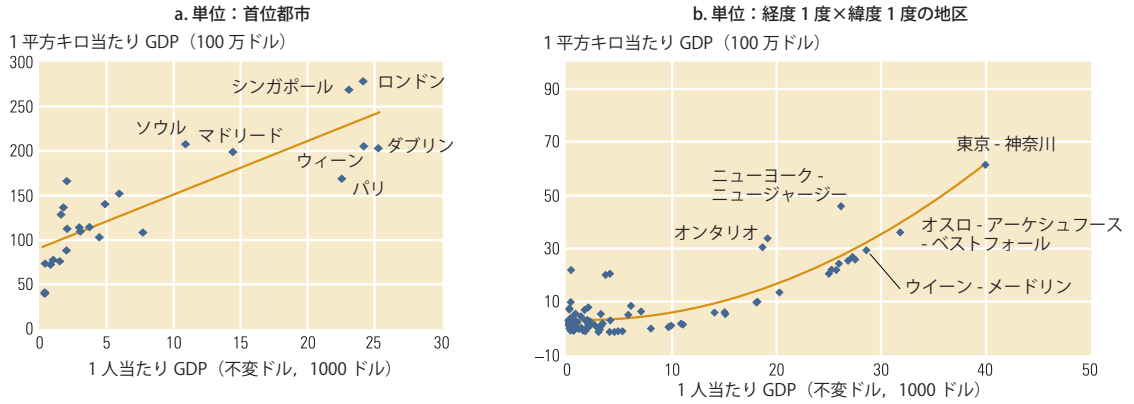
場合と同じくらいの貢献度になっている。同様に、ハンガリー、ケニア、モロッコ、ナイジェリア、サウジアラビアで最大の都市、それぞれブダペスト、ナイロビ、カサブランカ、ラゴス、リヤドをみると、面積は国土の1%未満でしかないのに、GDPでは国全体の約20%をそれぞれ占めている^{注25}。

1平方キロメートル当たりの購買力平価ベースGDPと定義された密度は経済の発展段階に応じて上昇するが、世界で最も密度の高い場所は最富裕諸国に所在している。都市として1平方キロ当たり2億ドル以上のGDPを算出し、2005年に上位にあったのはダブリン、ロンドン、パリ、シンガポール、ウィーンなどである。地区としては、東京-神奈川、ニューヨーク-ニュージャージー、オスロ-アーケシュフース、ウィーン-モドリングは、経度1度×緯度1度のグリッドセルでみて密度が最も高く、1平方キロ当たり3,000万ドル強のGDPを産出している(図1.4)。

都市部シェアの集計値に関する1世紀にわたるデータと一次的都市に関する2世紀にわたる人口推計値を分析すると、都市化は当初は急速に進展して、その後は鈍化することが示唆される。特にアフリカやアジアを中心に途上国は都市部のシェアが急上昇する局面にある。同じ局面を1世紀前に通過した西ヨーロッパや北アメリカの人々は、もっともなことではあるが、このことを忘れてしまっている。ごく最近急速な発展を遂げた韓国など新興諸国は、地理的集中のペースやパターンを理解するのに最良の事例研究を提供している。現在の最富裕諸国の成長も当初急速でその後より漸進的にした足跡をたどっている、というのがその経験なのである。

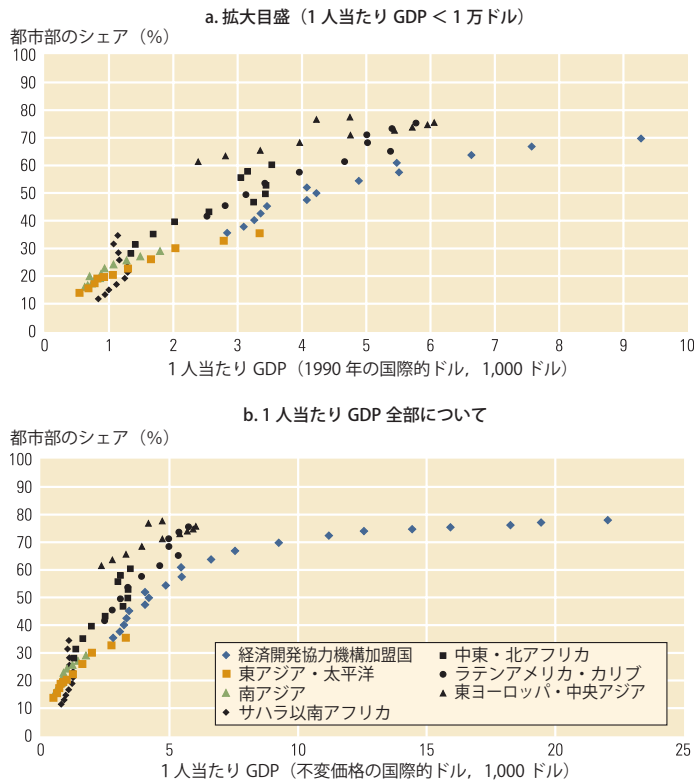
都市部の人口シェアを使った集計値のレベルでは、アジア、アフリカ、中東、ラテンアメリカの途上国の過去50年間にわたる都市化のパターンは、OECD諸国が1900-2000年の間にかつてたどった歴史的な道の前半部分にそっくりである(図1.5)。アジアの都市化はOECD諸国が19世紀に経験した都市化の急進展局面に酷似している。同様に、ラテンアメリカ・カリブ、東ヨーロッパ・中央アジア、中東・北アフリカにおける地

図 1.4 国が豊かなほど経済的質量は集中する



出所：World Bank (2007) や www.citymayor.com および www.gecon.yale.edu のデータベースに基づく WDR 2009 チームの試算。

図 1.5 途上国における都市化のペースはかつて途上国だった諸国の場合とほぼ同じ



出所：Maddison 2006; United Nations (1949, 1952, 1969, 2006c) ; Historical Database of the Global Environment; United Nations 2006c.

理的な変化は、都市化の第 1 局面にあった OECD の経験と質的に類似している。ただし、量的には、ラテンアメリカ・カリブと東ヨーロッパ・中央アジアにおける都市部のシェアは、同じような所得水準にあった時期の OECD 諸国よりも大き

くなっている。

しかし、これはデータの魔術かもしれない。『世界都市化の展望』のデータはラテンアメリカ・カリブ、東ヨーロッパ・中央アジア、サハラ以南アフリカにおける都市部のシェアを一貫して過

ボックス 1.4 アフリカの都市化は工業化を反映

サハラ以南アフリカでは 1970-1995 年の間に、都市人口が年率 5.2% で増加する一方、1 人当たり GDP は年率 0.66% で減少した。Fay and Opal (2000) の研究を受けて、多くの人がサハラ以南アフリカを念頭に置いて、都市化は必ずしも経済発展に伴うものではないと主張している (Commission for Africa 2005)。しかし、Satterthwaite (2007) はほとんどの研究における都市人口の妥当性を疑問視している。多くが予測に基づいており、なかには著しい過大評価も見受けられる。

定期的な人口国勢調査の欠如が問題である。チャドとエリトリアについて、1950-2030 年の人口予測はたった 1 回だけの人口国勢調査に基づいている。コンゴ民主共和国の場合は 2 回の調査に基づいているが、最新の調査は 1984 年であった。したがって、検討の対象を次のような条件を満たす諸国だけに限定するのが妥当であろう。検討対象期間 (1970-95 年) について最低 2 回は国勢調査が実施されていること、より正確な人口推計ができるように 2000 年以降に国勢調査が実施されていること、1995 年の人口が 100 万人以上であること、1970 年と 1995 年について部門別付加価値に関するデータがあること。

これでサンプル数はわずか 10 カ国 (ベニン、ボツワナ、中央アフリカ共和国、ガーナ、モーリタニア、ニジェール、ルワンダ、セネガル、ザンビア、ジンバブエ) に減少する。この 10 カ国のうち 5 カ国は少なくとも 1 回は内戦を経験しているが、残りの 5 カ国はこの期間を通じて平和であった。し

かし、この 2 組の諸国の間には分析結果に体系的な相違はないようである。主な発見は次の通りである。

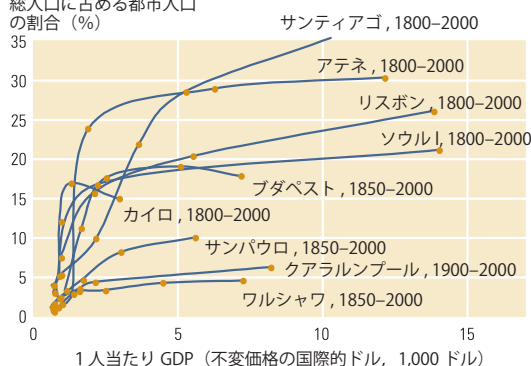
- ボツワナを除くすべての諸国は平均すると、人口は倍増したものの、GDP の累積成長率は 60% に止まっている。人口の増加が総付加価値の増加を上回ったため、1 人当たり GDP は減少した。
- 都市人口と国全体の GDP の伸びとの間には正の相関関係がある。国の GDP の成長率が最も高かった国では (経済が倍になり)、都市人口の増加が最速であった (4 倍になった)。サンプルのなかでそのリーダーはベニンとジンバブエであった。
- 都市化のペースは都市部で支配的な活動である工業やサービスの成長とも正の相関関係がある。

このようなパターンはアフリカの都市化は成長を伴っていないという主張を支持していない。それとは対照的に、GDP の成長率が高い国ほど速い都市化を経験しており、急速な都市化は工業やサービスの高い成長と歩調を合わせているのである。アフリカでは成長が最も低く、1 人当たり GDP の減少が大きく、貧困が増加しているため、都市化が進展していないというのは事実と反する。

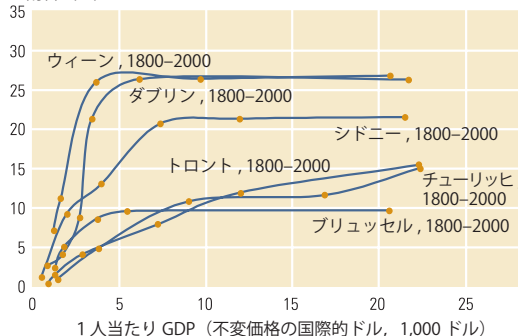
出所：Fay and Opal (2000); Satterthwaite (2007); United Nations (2006c)。

図 1.6 密度は都市化の初期段階で急上昇してから横ばいになる

総人口に占める都市人口の割合 (%)



総人口に占める都市人口の割合 (%)



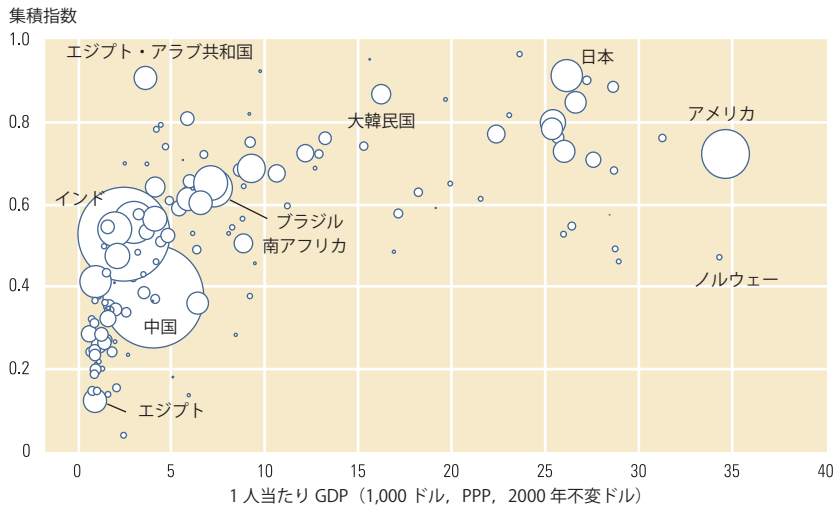
出所：Staff City Population Database, Human Settlements Group, International Institute for Environment and Development (IIED) に基づく WDR 2009 チームの試算。1950 年から現在までのデータは主として United Nations (2006c)。1950 年以前のデータは主として Chandler and Fox (1974); Chandler (1987); Showers (1979) に基づく。ラテンアメリカに関しては公表されている 194 件の国勢調査のレビューも参考した。

大評価している (純粋に定義の問題)。最も安全な結論は、都市化のパターン (経済成長と都市化の関係) は先例がないわけではないということであろう。サハラ以南アフリカにおいてさえ、1970-1995 年における都市化の進展は GDP 成長率の高まりと同時進行している。ただし、1 人当たり GDP の成長率はマイナスであった。また、

都市化は工業やサービス業の急成長とも同時的に進行している (ボックス 1.4)。

分解したレベルでみると、一国の人口に占める主要都市のシェアは、当初は集中度が急激に高まり、その後は横ばいになる、という質的にはまったく同一の非線形パターンを示している (図 1.6)。ブタペスト、カイロ、クアラルンプール、

図 1.7 都市集積地に居住する人口のシェアは発展段階とともに上昇



出所：Nelson (2008) と World Bank (2006g) に基づき WDR 2009 チームが試算。

注：円の大きさは当該国人口の規模を表わす。PPP = 購買力平価。集積指数は次の基準を使用。密度は1平方キロメートル当たり150人以上、大都市までのアクセス時間60分未満、大都市は人口5万人以上。

ワルシャワ、アテネ、リスボン、サンチャゴ、ソウルなど、各国で最大の都市内部における経済的質量の集約化という現象は様々な所得水準において見受けられる。このような変化はブリュッセル、ダブリン、シドニー、トロント、ウィーン、チューリヒなどにおける1800年以降の2世紀にわたる動きとそっくりである。

現在でもやはり、集中度は急上昇してから横ばいになる

一国の経済発展段階と密度の集中を比較すると、現在でも同じ形のパターンがみられる。2000-2005の期間で見ると平均的な都市人口増加は低所得国の年率3%は中所得国の1.3%、高所得国の0.9%に比べて早かった。この関係は強固である。集積指数、人口、GDP、家計消費にかかわる密度など多種多様な集中度の測定値についても妥当している。1平方キロメートルの地区、経度1度×緯度1度のグリッドセル、都市部の集計値など様々な地理的尺度で強固な関係である。

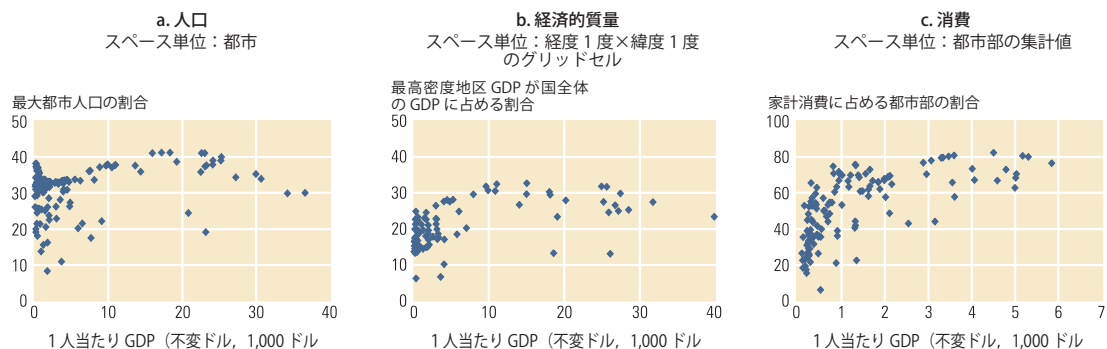
1平方キロメートルの地区。 集積指数の推計値は歴史的な時系列に類似したパターンを示している。すなわち、都市化の初期局面にある諸国では密度が急上昇している(図1.7)。都市部のシェアと経済発展のプラスの強い相関関係は、1人当

たりGDPが約1万ドルになるまで当てはまる。この胎動期における都市化は農村部から都市部へ移動する人数の増加と時期を同じくしている。その後、都市部のシェアが60%を超えて、1人当たりGDPが1万ドルの水準になると、都市化のペースは鈍化して密度は横ばいになる。ほんの一握りの例外のなかには、1人当たりGDPが2万5,000ドル以上で、集積指数が70%を超えている諸国がある。

行政区。 個々の都市を地理的単位とすると、一国の発展段階とプライマシー(一国の主要都市に居住する都市部人口のシェアのことで、集中度の測定値として広く使われている)と間にはプラスで凹の関係が存在する。集積と発展段階の関係と同じように、プライマシーも急上昇した後、都市化がかなり進展した後の方の段階で安定化する(図表1.8パネルaを参照)。人口と産出の密度は強い相関関係にあるが、人口密度の方は経済的質量の地理的な集中を過小評価している。集積の経済、すなわち企業や労働者が近接性の故に享受する利益があれば、産出の密度は雇用や人口の密度と比例する以上に上昇する。

経度1度×緯度1度。 地球のグリッドセルを使って、集中度を一国のGDPに占める最も密度の高いセルのGDPのシェアとして推計すると、

図 1.8 人口、GDP、家計消費の地理的集中は経済発展とともに急上昇してから横ばいになる (各国の証拠, 1990 年代後半と 2000 年代)



出所：World Bank (2007), Nordhaus (2006) (Reference に引用あり), 75 개국以上の 120 以上の家計調査に基づき WDR 2009 チームが試算。

表 1.1 都市居住区は経済発展とともに成長する

人口規模	低所得国 (%)	中所得国 (%)	高所得国 (%)
小居住区 (2万人未満)	73	55	22
中居住区 (2-100万人)	16	25	26
大居住区 (100万人以上)	11	20	52

出所：World Bank (2007)。

経済的質量の集中度は 1 人当たり GDP が 1 万 5,000 ドル未満の諸国では急上昇し、それより所得が高い諸国ではその後安定化して先細りになる (図表 1.8 パネル b を参照)。

各国の都市部。 人口や GDP ではなく消費で測定した集中度をみると、発展段階とは同じ凹の関係が窺える。例えば、1 人当たり GDP がそれぞれ 150 ドルと 700 ドルのマラウイとカメルーンをみると、家計消費に占める都市部のシェアはそれぞれ 36% と 48% になっている。1 人当たり GDP が約 1,600 ドルのヨルダンとエジプトをみると、同シェアはともに約 63% と高くなり、1 人当たり GDP がそれぞれ 3,500 ドルと 5,000 ドルのパナマとポーランドになるとともに 80% とさらに高くなっている (図表 1.8 パネル c を参照)^{注 26}。

密度が高く大きい場所のポートフォリオ

地理的变化に関するこのような様式化された事実から、高所得国は中所得国と比べて大きい居住区の割合が大幅に高い一方で、小さい居住区の割合が低いという場所のポートフォリオをもっていることがわかる。また、中所得国では低所得国と比べて中規模居住区の割合が大幅に高い。低所得国では人口の約 4 分の 3 が 2 万人未満の小さい

居住区で生活しており、100 万人以上の都市集積地に暮らしている人はわずか 10% にとどまっている。高所得国では逆が真である。2 万人未満の小居住区に住んでいる人口の割合は 4 分の 1 以下であり、人口の約半分は 100 万人以上を擁する居住区に住んでいる (表 1.1 参照)。

都市化の胎動期において、小国、あるいは州ないし大きな区域など大国の一部における場所のポートフォリオは、75% が農村部、25% が都市部、そしてすべての居住区が比較的密度が低いという大体の姿になっている。都市化が加速し (まだ主として工業化が牽引して農村部・都市部が変化するという段階)、地区ないし州の 1 人当たり GDP が 1 万ドルに向かって成長するなかで、居住区の割合は都市部対農村部が半々に近づいていく。都市化がさらに進展した段階では (工業化以降の地区における都市内部での変化が中心)、人口の分布は 75% が都市部で 25% が農村部という姿に近づく。

この一般化はアメリカの経験に酷似している。1 人当たりの平均 GDP がわずか 500 ドル (1990 年国際的ドル) にすぎなかった 1690 年当時^{注 27}、イギリスの植民地であったアメリカの主要都市はボストンであった。しかし、人口 7,000 人のボ

ストーンは現在の基準からすると小さい町よりも若干大きかった。都市部の階層のなかで、人口が2,500人以上の都市は他に3つしかなく、そのうちの2つはニューヨークとフィラデルフィアである。アメリカにおける工業化の早期局面で、都市部のシェアが1820年の7%から1860年の20%に高まるなかで、1人当たりGDPは1,257ドルから2,170ドル（1990年国際的ドル）に上昇した。この間、主要都市になっていたニューヨークの人口は12万3,706人から80万5,651人に増加した。ニューヨークの急拡大で都市部の階層は拡大・拡張した。

100万人以上の人口をもつ都市の数は1820年にはニューヨーク1つだけであったが、1860年には9つに増加した。これらの都市のすべては工業化の始まった北東部にあった。地理的な変化が続いて、アメリカが成熟した工業国への移行を完了するのに伴い、2万5,000人以上の人口を擁するアメリカの都市の一貫したサンプルの人口密度は、1平方マイル当たり7,230人から8,876人に増加した。1つの都市の平均面積は約19平方マイルから40平方マイルに拡大した^{注28}。都市は密度が高くなると同時に広がるようになったのである。

収斂——農村部対都市部と都市内部

一国内の全スペースにわたって生産や人々を不均一に分布させる「デコボコな」経済地理は、市場経済の機能もっている自然な特徴である。このデコボコさは国の発展に伴いさらに顕著になる。しばしば提起される質問は、これと貧困、消費、その他の生活水準の地理的分布とはどんな関係があるのかということである。その答えが集中プロセスの政治的、社会的な持続可能性を決定する。

福祉にかかわる農村部対都市部の格差——最初に拡大してから縮小する

生産性、賃金、福祉にかかわる農村部対都市部の格差は大きく、発展の早期段階では拡大するものと予想される。発展の早期段階では一国の町

や都市に経済的質量の集中が進展するのに伴って、都市部対農村部の間では生産性、賃金、基本的福祉について大きな格差が生じる。資本、消費者、労働者の集積で生産上の優位性が直ちにできるが、輸送コストのためその利益は地元限定される。このように大きくなった地方市場のおかげで、企業は生産の固定費をより広範な消費者に転嫁することができるため、コストや生産性の面で優位性ができる^{注29}。これは町や都市では賃金が高くなり、より多様な財・サービスの入手可能性が高まるということを意味する。

都市部では質量が集中していることから、基本的なインフラや公衆衛生施設のより良い提供を保証するのに役立つ。賃金格差の拡大と相まって、これがより基本的福祉の尺度について都市部対農村部の格差を拡大させる^{注30}。しかし、都市化のプロセスが鈍化し、政府の能力が高まるにつれて、都市部対農村部の格差は縮小し始める。人々や労働者の農村部から町や都市への脱出で、農耕地帯の余剰労働者が減少するため、農村部の労働市場では労働者間の競争も低下する。さらに、省力化技術の進展を受けて労働者は都市部への移住に向けて解放されるので、生産性が改善する。やがて、投資と財政の再分配策を受けて、農村部の住民は学校教育や医療ケアに加えて、清潔な水道水、衛生、電気など基本的なアメニティについて、地元でのアクセスが改善する。経済発展と時間の経過に伴い、一国の経済地理は都市部と農村部の住民の福祉を等しくする「自然な」均衡に正しく近づくことになる。このような状況下で、人々は物質的および非物質的な福祉に関して最も豊かだと期待できるところに住むことを選択する。イランがこの農村部対都市部の収斂を証明している（ボックス1.5参照）。

今の先進国における証拠をみると、経済発展によって都市部対農村部の格差はほぼ消滅している。都市部のシェアが高く、都市部に経済的密度が集中しているということが、様々な指標でみて都市部対農村部の福祉に若干の格差がみられるという状況と並存しているのである。2004年以前にEUに加盟した15カ国はすべて1人当たりGDPが1万3,000ドル（1990年の国際的ドル）

ボックス 1.5 イランにおける都市化の進展と農村部対都市部の格差縮小

イランでは農村部対都市部の格差が縮小している。イラン革命の前夜であった1976年についてみると、農村部における1人当たり家計所得（中位数）は都市部の44%であった。それが2005年には63%にまで上昇している。

王政下では都市部が農村部よりも優遇されていた。必需食品の価格統制が農業所得を押し下げているのである。工業品にかかわる高関税、輸入禁止、許可制は工業品の価格を押し上げる一方、農民の購買力を押し下げている。国内最終需要を重視していた内向きの開発戦略を受けて、テヘランおよびその他少数の大都市に向かう国内移住が増幅されていた。あらゆる開発指標について、中心は周辺よりもずっと良い実績を示していた。1973年の貧困率は中心地区では23%であったが、周辺地区では42%になっていた。このようなスペース的不平等はイランの民族別地図に合致しており、緊張を煽る要因になっていた。

1979年にスペース的な乖離に取り組む公約が明らかにされて以来、何が起こったのだろうか？

- 第1に、1979-2005年の間に、都市人口のシェアが49%から67%に上昇した。これは長期的なトレンドの継続である。都市人口は1966-76年の間に年5.4%（テヘランは6%）の増加を続けていた。
- 第2に、家計所得に関する農村部対都市部の格差が縮小した。1976-84年の間に農業の付加価値は31%と非石油経済の2倍の伸びを示した。この伸びの一因は農場渡し

の価格が55%上昇したことにある。もう1つの理由は中小規模の農場の生産性を引き上げるプロジェクトへの投資が増加したことにある。イランの農業生産では民間部門が支配的であることも成長に寄与している。それに対して、大規模な製造業の企業やサービス提供者は革命後に国有化されて、生産性向上の障害になっている。

- 第3に、農村部と都市部の人間開発指標はともに改善した。これは遅れていた州にも当てはまる。1976-96年の間に女性の識字率は17%から62%に上昇したが、都市部の女性に関しては56%から82%へと高水準に達している。1994-2000年の乳児と5歳未満児の死亡率をみると、低下が最大だったのは最貧州である。
- 最後に、全体の貧困率が低下した。国全体の貧困率は2005年に8.1%で、内訳として農村部10%に対して都市部7.1%と格差は比較的小さい。
- しかし、州別の貧困率は1.4から23.3%の範囲で依然として大きなばらつきがある。

スペース的な公平性という政治公約の過去30年間における成果は様々ではないといえよう。全体の貧困率は低下し、農村部対都市部の生活水準格差は収斂したものの、各州内の生活水準には依然として執拗な格差が残っているということである。

出所：Anton Dobronogov, Alexander Kremer, 他が執筆。

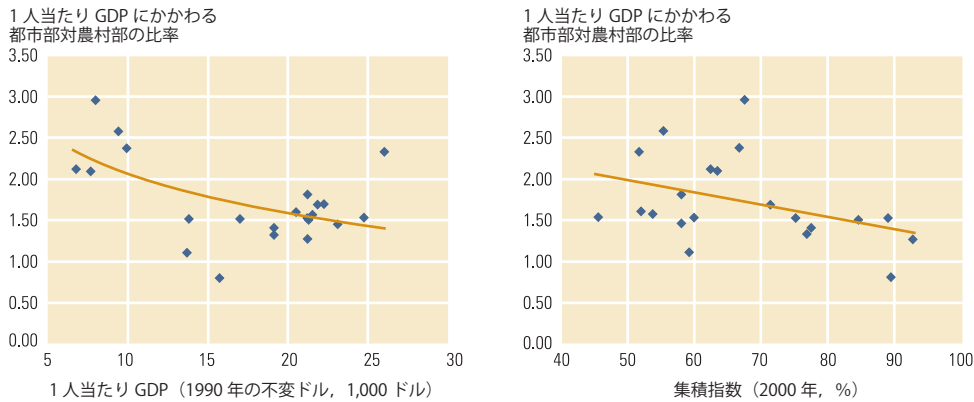
を超えているが、失業率は重要な政策目標であると考えている^{注31}。しかし、農村部対都市部の格差は懸念事項にはなっていない。失業率は都市部で10.1%、農村部で9.9%と大差がない。これは若年層についても明らかで、都市部19.4%に対して農村部は18.7%である。労働力参加率は農村部と都市部で、それぞれ68.3%と69.4%となっている^{注32}。イギリスについてみると、福祉について都市部と農村部が極めて平等であることは、可処分所得がほぼ同水準にあることに反映されている。それどころか、村における週当たりの可処分所得は522ポンドと、都市部の476ポンドを10%上回っている^{注33}。

OECD加盟国30カ国のうち21カ国については、2003年の1人当たりGDPが高い国ほど^{注34}、1人当たりGDPについて都市部の多い所ほど低く対農村部の方が高くなっている（図1.9参照）^{注35}。チェコ、ハンガリー、ポーランド、スロバキア、トルコは1人当たりGDPが1万ドル未満（1990年の国際的ドル）であるが、都市部の1人当た

りGDPは農村部の2から3倍となっている。しかし、1人当たりGDPが1万ドル以上のOECD加盟国については、この比率は（ノルウェーを除いて）1から2倍に収まっている。OECD諸国においては財政の再配分機能がよく整備されていることや、都市部と農村部では人口の年齢構成が異なることを考えると、1人当たりGDPにかかわるこのような格差は、例えば、個人の可処分所得や消費の平均水準にかかわる都市部対農村部の格差を過大評価しているといえるだろう。集積指数も質的に同じパターンを示している。

これら諸国における都市部対農村部の格差は19世紀と20世紀前半を通じてずっと大きかった。19世紀のスウェーデンにおける成人男性1人当たりの富をみると、都市部は農村部の200%以上高く、フィンランドでは150%高かった（表1.2参照）。一方、急速な都市化が進展していた1830年代のイギリスでは、都市部の賃金は農村部に比べて70%高かった。フランスやアメリカでは、それぞれ1882-1911年と1925-1935年

図 1.9 豊かな OECD 諸国では 1 人当たり GDP にかかわる都市部対農村部の乖離は小さい



出所：OECD (2007), pp. 1-256 のデータに基づき WDR 2009 チームが試算。

表 1.2 所得、富、消費にかかわる農村部対都市部の格差は、過去 2 世紀にわたる発展の特徴である

国 (年)	農村部対都市部格差 (%)	説明・国の例
スウェーデン (1805 年)	221.0	都市部・農村部の成人男性の富
フィンランド (1805 年)	146.0	都市部・農村部の成人男性の富
イングランド (1830 年代)	73.2	都市部の賃金は建設労働者の賃金、農村部の賃金は農業労働者の賃金
フランス (1882 年)	29.0	都市部の賃金は県庁所在地の非熟練賃金、農村部 (1991 年) の賃金は平均農場賃金
フランス (1911 年)	51.0	
アメリカ (1925 年)	28.0	都市部の賃金は製造業所得、農村部の賃金は農業 (1935 年) 所得
アメリカ (1935 年)	75.0	
途上国 (19 世紀)	51.2	都市部の賃金は一般的な非熟練労働者のもの、農村部の賃金は現物支給を含む農業賃金。以下の諸国が含まれる。アルゼンチン (1872 年)、オーストラリア (1887 年)、デンマーク (1872 年)、フランス (1801, 1892 年)、ハンガリー (1865 年)、日本 (1887 年)、アメリカ (1820-29 年, 1890 年)。
途上国 (20 世紀)	41.4	都市部の賃金は非熟練建設労働者に基づき、農村部の賃金は農業の現金賃金。この平均には以下の 19 国 (1960-70 年) が含まれる。アルゼンチン、カメルーン、コスタリカ、コートジボワール、グアテマラ、ケニア、パキスタン、マラウイ、マレーシア、メキシコ、モロッコ、パナマ、スリランカ、タンザニア、トリダードトバゴ、チュニジア、ウルグアイ、ベネズエラ
途上国 (21 世紀)	42.0	1 人当たり家計所得に基づく。ただし、家計の特性を制御。この平均には以下の 72 カ国 (2000-05 年) が含まれる。アルメニア、アンゴラ、バングラデシュ、ベリーズ、ベニン、ブータン、ボリビア、ブラジル、ブルキナファソ、ブルンジ、ブルガリア、カンボジア、カメルーン、チャド、チリ、コロンビア、コンゴ民主共和国、コスタリカ、コートジボワール、クアチア、エクアドル、エジプト、エルサルバドル、エチオピア、ガンビア、グルジア、グアテマラ、ギニア、ガイアナ、ホンジュラス、ハンガリー、インド、インドネシア、ジャマイカ、ヨルダン、キルギス、マダガスカル、マラウイ、モルディブ、マリ、モーリタニア、メキシコ、モルドバ、モンゴル、モロッコ、モザンビーク、ネパール、ニカラグア、ナイジェリア、パキスタン、パナマ、パラグアイ、ペルー、フィリピン、ポーランド、ルーマニア、ロシア、ルワンダ、セネガル、南アフリカ、スリランカ、スワジランド、タジキスタン、タンザニア、タイ、東ティモール、ウガンダ、ウクライナ、ベトナム、ザンビア

出所：スウェーデンとノルウェー (1805 年) は Soltow (1989), table 1, p. 48; イングランド (1830 年代) は Williamson and Willi (1987), table 3, p. 652; フランス (1882, 1911 年) は Sicsic (1992), table 2, p. 685; アメリカ (1925, 1935 年) は Alston and Hatton (1991), table 3, p. 93; 途上国 (19 世紀) は Clark (1957), table II, pp. 526-31; 途上国 (20 世紀) は Squire (1981), table 30, p. 102; 途上国 (21 世紀) は 72 カ国それぞれの家計調査に基づく WDR 2009 チームの試算。

注：農村部対都市部の (名目) 格差は、賃金、所得、富、あるいは富にかかわる都市部と農村部の格差を農村部の平均との対比で算出。

の間に都市部の賃金プレミアムが大幅に拡大している。アメリカではこの 10 年間で賃金プレミアムがほとんど 3 倍になっている^{注 36}。オーストラリア、デンマーク、フランス、日本、アメリカを含む 19 世紀の途上国では、都市部の名目賃金は 50%高かったのである。

現在の途上国はまだ都市化の第 1 局面にあり、

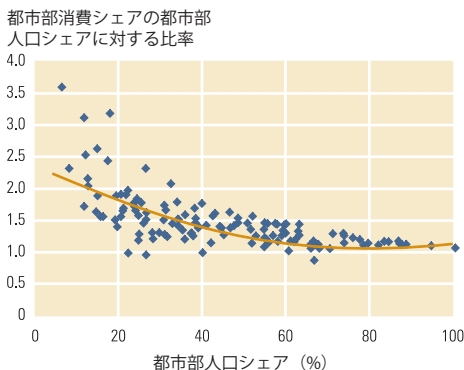
生産性や所得の面で都市部対農村部の格差が驚くほど大きい。1960 年代の途上国のサンプルを見ると (このなかにはその後上位中所得国あるいは高所得国の地位に達したマレーシア、メキシコ、トリニダードトバゴが含まれる)、都市部の賃金は農村部の賃金を 40%強も上回っていた。途上国 72 カ国に関するもっと最近のサンプルに

基づくと、都市部対農村部の1人当たり消費について同じような格差が観察できる。

経済的質量や人口分布にかかわる都市部対農村部の格差は都市化の進展に伴って縮小する。消費にかかわる都市部対農村部の乖離を検証するもう1つの方法として、一国の都市人口のシェアを算出して、それをその消費シェアと比較するということが考えられる。もしこの比率が1より大きければ、都市部における1人当たり消費が、平均的に、農村部を上回っていることになるが、もし比率が1より小さければ逆が正しいことになる。

消費にかかわる都市部対農村部の格差は現在の途上国で密度が高まるにつれて縮小している(図1.10参照)^{注37}。マラウイとスリランカではこの比率はほぼ2である。都市部は人口の10%強を占めているのに対して、消費の20%を占めている。都市化の水準がもっと高い国で、人口のスペース的な分布は生産のそれに類似している。マダガスカルとタンザニアでは、都市部の人口シェアは20-25%程度であるが、消費シェアは30-35%となっている。都市化がかなり進展した段階を迎えた国では、人口は経済的質量とほぼ比例的に分布しているので、比率は1に近くなる。チリでは人口の85%が都市部に居住しているが、この都市住民が全国の消費の92%を占めている。ブラジルでは80%の人が都市の居住区

図1.10 1人当たり消費の農村部対都市部の格差は都市化の進展に伴い縮小



出所：75カ国以上における120件以上の家計調査に基づきWDR 2009チームが試算。

に住み、その80%の人が消費の85%を占めている。経済発展が進展し、経済活動が密度の高い地区に集中するにつれて、都市部対農村部の格差は縮小する。都市化のあらゆる進展段階で線が下向きになっているのは良い兆候である。ほとんどの途上国は都市部対農村部の格差ということでは峠を越した可能性がある^{注38}。

民間消費についてと同じことが基本的インフラについても当てはまる。都市部の人口のシェアが25%未満の低所得国では、町や都市における水や衛生に対するアクセスは農村部よりも約25%ポイント高い^{注39}。しかし、アルジェリア、コロンビア、南アフリカなどもっと都市化が進んだ諸国では、アクセスの格差は15-20%ポイントにとどまっている。都市化が成熟して、都市部のシェアが自然の上限に接近しつつある諸国では、基礎的サービスに対するアクセスに関して都市部対農村部の格差はほとんどない。基礎インフラに対するアクセスの平準化は、福祉や生活条件にかかわる非物質的な指標について同じような収斂を促進するものと期待できよう(表1.3参照)。

農村部対都市部の格差縮小は重要であるが、世界の最貧国の農村部においては基本的な福祉にかかわる絶対的な測定値の改善の方がさらに重要である。都市部対農村部の格差拡大は農村部と都市部の双方において基本的な福祉が絶対的に改善するというものと整合的であり得る。これにかかわる総合的な証拠については期待がもてる。過去10年間をみると、ほとんどの低および中所得国は広範な基本的福祉の指標に関して絶対的な改善を経験している。これには農村部と都市部の両方における乳児および5歳未満児の死亡率、栄養失調、予防接種、就学率などが含まれる。低所得国32カ国のうち、4分の3では乳児および5歳未満児の死亡率、重度の発育障害の発生率、重度の過少体重などが、特に農村部で低下している^{注40}。さらに、1990年以降、5分の4の諸国では特に農村部を中心に就学率が上昇している^{注41}。都市部と農村部の双方がミレニアム開発目標に向けて進展を実現したということになる。

都市部と農村部の収斂はより都市化している下位国家レベルの地区で生じる。中国やフィリピン

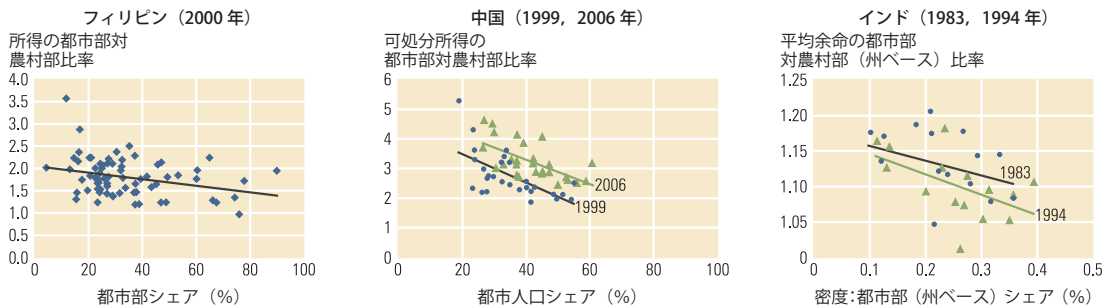
表 1.3 基本的サービスにかかわる都市部対農村部の格差は発展に伴い縮小

都市人口シェア (1人当たり GDP の中位数)	清潔な水へのアクセス格差 (%ポイント)	衛生へのアクセス格差 (%ポイント)	サンプルに含まれる国の例
75%以上 (2万1,602ドル)	8	8	アメリカ, ノルウェー, スイス, スペイン, ドイツ, カナダ, メキシコ, チリ, ブラジル, アルゼンチン, ガボン, ベネズエラ, ジブチ, レバノン, ヨルダン, イギリス
50-70% (9,672ドル)	15	20	エストニア, パナマ, トルコ, ハンガリー, エクアドル, コロンビア, マレーシア, シリア, アゼルバイジャン, 南アフリカ, コンゴ共和国, アルジェリア, チュニジア, ボリビア
25%以下 (2,585ドル)	24	26	インド, イエメン, マダガスカル, チャド, タジキスタン, バングラデシュ, タンザニア, ケニア, ネパール, カンボジア, マラウイ, ウガンダ, スリランカ, ブータン

出所: World Bank (2007).

注: 格差は都市部と農村部の差を%ポイントで表示.

図 1.11 農村部対都市部の格差は下位国家レベルでさえ密度が高まるにつれて縮小



出所: Balisacan, Hill, and Piza (近刊); Yao (2008); Cali (2008).

の両国では、都市化していない区域では域内の所得にかかわる都市部対農村部の乖離は小さい(図 1.11 参照)。中国では関係全体が過去 10 年間で上方にシフトしたため、一般的に、都市部対農村部の乖離は時とともに拡大してきているが、これは中国が急速な都市化が特徴である発展の初期段階にあるということと整合的である。インドでは、平均余命にかかわる都市部対農村部の格差は 1983 年と 1994 年の両年について、都市化が進んでいる州の方が小さい。しかし、この関係全体は時とともに下方シフトしてきている。

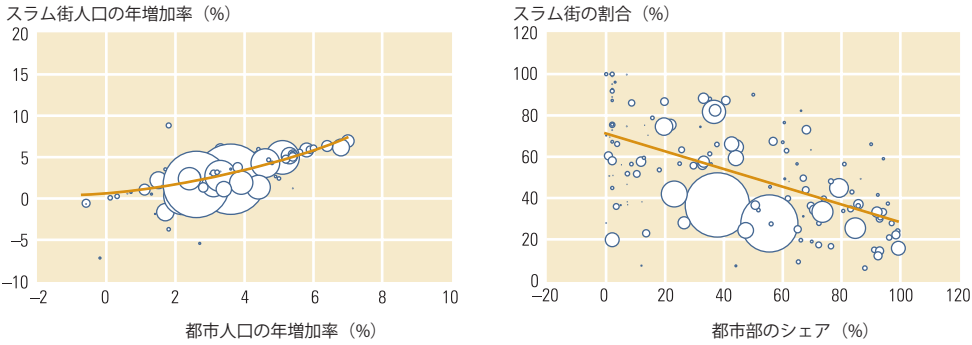
スラム街——都市内部における乖離と収斂

貧困国では、都市は生活水準が高いからといって貧困や収奪がなくなったというわけではない。都市内部の地理的な乖離は大きくなり得る。ナイロビでは、貧困は中心市街地で高く、都市のそれ以外の場所や郊外ではずっと低い(図 1.12 参照)。ケニアで人口が 2 番目に多い都市モンバサでは、ナイロビに比べて総じて貧困率が高いもの

の、その貧困率には地理的な乖離が顕著である(地図 1.2 参照)。南アフリカの都市でも貧困率については市内で格差がみられる。ケープタウンは沿岸地帯では貧困率が低い方であるが、市の中心部では貧困率が高い。同様に、ヨハネスバーグ-プレトリア-ツワネ地区とダーバン地区の両方にはそれぞれ目に見える分裂が存在している。しかし、ダーバンにおける貧困の地理はケープタウンともヨハネスバーグとも違っている。一般的には、貧困率は市の境界の内部よりも外部における方が高い。

都市内部の分裂について最も明白な証はスラム街である。スラム街は公共サービスが欠如した地区に所在し、慢性的に過密で劣悪な居住区のことである(ボックス 1.6 参照)。基本的な公共サービスやインフラが欠如している理由は、多くの都市部の政府、公益事業会社、サービス提供者がスラム街で事業運営ができないか、あるいはその意欲がないことにある。一般的には、そのような居住区が非公式で違法だからである^{注42}。したがっ

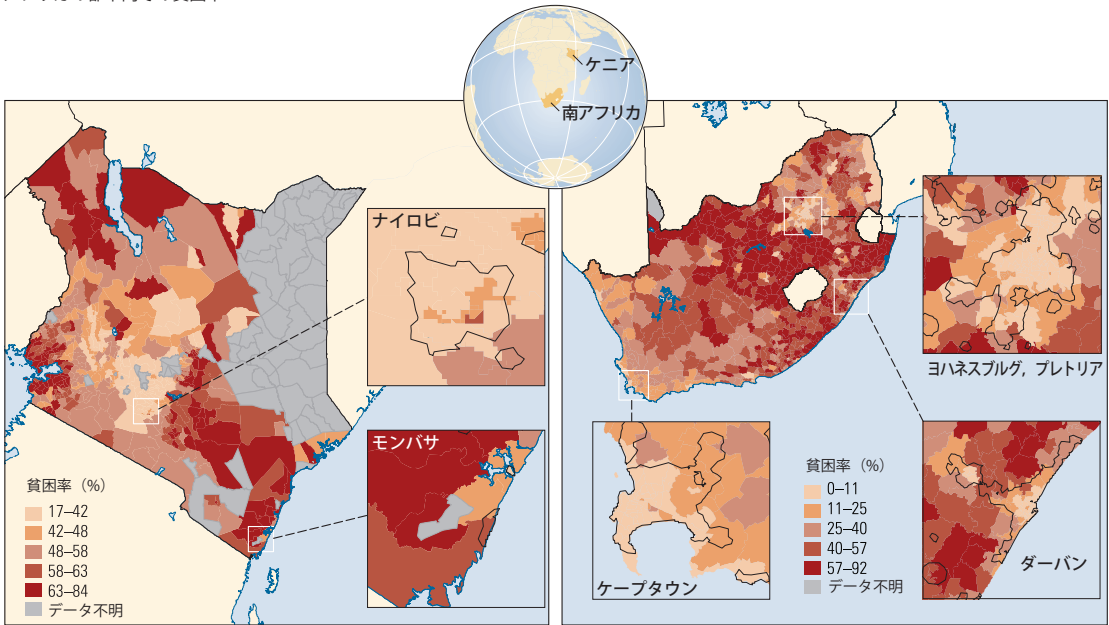
図 1.12 スラム街は都市化の進展に伴って拡大し、都市部のシェア上昇に伴って縮小する



出所：Kilroy (2008).

地図 1.2 都市内部の地理的格差は大きいことがある（貧困関連の分裂）

アフリカの都市内での貧困率



出所：Alderman 他 (2002); Statistics South Africa; Central Bureau of Statistics, Kenya; Ministry of Planning and National Development, Kenya のデータに基づく The Global Poverty Mapping Project, Columbia University.

て、特に健康、安全、衛生を中心に生活水準については、スラム街の方が近くの公式の居住区よりも低い。アジア最大のスラム街といわれているムンバイのダラビは次のような状況になっている。「おそらく 100 万人もの住人が…木、コンクリ、錆びた鉄でできた平屋で満杯の 1 マイル平方に詰め込まれている。…12 人家族が 90 平方フィートの部屋で暮している」。やはりムンバイのシバシャクティナガルでは、1 つの共同栓を約 100 人が利用している^{注43}。

主要都市におけるスラム街の成長は急速な都市化に特徴的なことである。急激な人口増加は十分

に収容することができないため、スラム街がますます大きくなり目に付くようになる。これが都市内部の福祉に関して大きな地理的分裂の拡大に貢献している。発展（経済と制度の両面で）とインフラの改善が焦点を絞った介入策と組み合わせさせて、最終的には都市部の生活水準に収斂をもたらす。

スラム街は急速な都市化の一環であり、現在の途上国では都市人口の 5 分の 1 から 3 分の 1 がスラム街に住んでいるということも珍しくない（図 1.12 参照）^{注44}。ブラジルのゴイアス州の州都ゴイアニアは 1950 年には人口 4 万人の

ボックス 1.6 スラム街の過去と現在

「スラム街」(slum)という言葉の語源はおそらく、「水はけの悪い」(poorly drained)あるいは「ぬかるんだ」(muddy)場所を意味する古い英語ないしドイツ語にある。それがイギリスの産業革命の初期に住居に使われた。それは鉄道が敷設される以前のことで、重い貨物は全国を縦横無尽に走っていた運河で輸送されていた。イギリスが急速に工業化していた時期には、ほとんどの工場は運河に沿って建てられていた。運河は蒸気機関用の石炭や生産用の原材料を運ぶ主要な経路だったのである。

工場の仕事を求めて都市に移住してきた貧しい労働者は、職場への往復に長距離を歩くことはできなかった。市街電車ができる以前には、他の交通手段は高すぎた。そこで労働者は工場近くに住み付くことになる。低地の水はけの悪い地区にある工場の周辺には安価な住居が建った。住居は過密であった。衛生設備は不十分で、存在さえしないことがほとんどであった。また、煤煙やその他の汚染物質で空気の質は悪かった。病気は当たり前で、下痢、発疹チフス、呼吸器系疾病、麻疹、しょう紅熱などのため、都市で生まれた人の平均余命は農村地帯で生まれた人と比べて12年も短かった。

イギリス都市部のスラム街における公衆衛生問題の深刻化は甚大な犠牲が発生することにつながり、最終的には労働者

階級を超えて広がったため、強力な政治行動を招来するに至った。労働者の移入を阻止したり、病気や貧困がはびこる地区を一掃したりする代わりに、1870年代の政府は厳格な建築規制法を制定して、街路や家の大きさを規定して、すべての住居を新たにできた下水システムに接続することを義務化した。水道工事、下水施設、公衆衛生に対する都市による大規模投資のおかげで、イギリスの都市における死亡率は1874-1907年の間に劇的な低下をみせた。

貧しい中所得国では、不快で不潔な条件にもかかわらず、何百万人という移住者が農村部を後にして、豊富な経済的機会を求めて都市部に流入を続けている。アフリカの多くの都市の周辺にある貧民窟では、健康障害や死亡率はもっと悪いものの、人々は商売し、働き、多額の郷里への送金をしている。現在の政策立案者が直面している挑戦課題は、ビクトリア朝時代のロンドンが直面したものに類似している。すなわち、経済成長の利益を手にするためには、このような集積地にどうやってより良い輸送手段や公衆衛生施設を提供するかということが課題なのである。

出所：Satterthwaite 他(2007); Crafts(2008); *The Economist*(2007a)。

中規模の都市であったが、現在では100万人以上を抱えており、人口増加の多くはスラム街に収容されている^{注45}。デリーの人口は1950年以降、140万人から1,560万人へと10倍以上に増加した^{注46}。この増加はスラム街の数が200カ所から1,160カ所に増加するという状況を伴っている。

「これほど汚い、惨めな場所を彼は見たことがなかった。通りは狭く泥んこで、空気に不潔な臭いが充満していた。…屋根付きの道や囲いがあちらこちらで大通りから枝分かれしているが、住居群は少しも見えない。そこでは酔っ払った男女が汚物のなかを転げ回っているに違いない」。ナイロビのキベラやフルマ、アビジャンのワシントン、デリーのマール・ナガー(Majboor Nagar)やカンチャンプリ、ブエノスアイレスのサンフェルナンド、あるいはリオデジャネイロのロッシーニャなど、途上国のスラム街の現在の描写であろうか？ いいや、これは1838年に出版されたチャールズ・ディケンズの『オリバー・ツイスト』からの抜粋で、19世紀に急拡大していたロンドン市を描写したものである(ボックス1.6参照)。

ロンドンが19世紀のイギリスで大きなスラム

街のある唯一の都市ないし都市部であったということでは決してない。慢性的に過密で公共サービスが不十分な居住区というのは、当時のイギリスの都市や工業都市に共通する特徴であった。エジンバラでは、人口の急増と、当時台頭しつつあった中流階級による郊外化の第一波を背景に、1860年代までに都市の中心街には1エーカー当たり600人という人口密度の高い大きなスラム街ができあがっていた。この地区の住民は狭い、街灯のない歩道に沿って並んだ多層階の共同住宅に住んでいた。この「住居」は質と量はもちろん、環境のアメニティ(清潔な水や安全な污水处理など基本的ニーズ程度のこと)などあらゆる面で不十分であった^{注47}。明白な窮状は別としても、スラム街は麻疹やしょう紅熱など致死的な流行が起りやすく、下痢性の疾病、発疹チフス、呼吸器系疾病などが原因で死亡率が高かった^{注48}。

昨日のスラム街は今日は世界一流の都市になっている。経済発展と急速な都市化の初期段階で、スラム街と福祉にかかわる都市内部の大きな分裂に悩んだ先進国はイギリスだけではない(ボックス1.7参照)。様式化された乖離パターンの後には収斂が続くというのが、現在は先進国になって

ボックス 1.7 現在では世界一flow都市の多くもかつてはスラム街を抱えていた

「アントワープを初めベルギーのほとんどの町では、労働者階級の住居にかかわる基本的な問題は…戸別の衛生整備や水供給がないことであった。…19世紀中に3回発生したコレラの大流行はこのようなスラム街に悲惨な影響を与えた。…」

「**ボルティモア**では貧困層の最初の宿营地は水辺にあった。黄熱病、マラリア、コレラ、腸チフスの大流行が繰り返し町を襲った。このような伝染病は奇妙なことに低地にある貧困層の居住区が好きなようだ。例えば、1979年の黄熱病流行はフェルズポイントの入り江の澱んだ水域で発生して、…ジョーンズフォールズ沿岸にあるあばら家に、そこからフェデラルヒルの麓にある掘り立て小屋に広がったといわれている」。

「1890年代になると、ポーランド移民がアイルランド人やドイツ人に取って代わり、新しい次元の貧民窟を作り出した。一戸建てに6-8世帯が住み込んだのである。1世帯当たり1部屋ということになる。水供給は広場の水道栓であり、トイレは屋外便所だ。…フェルズポイントは保健所に言わせると、アウゲイアス王の牛舎のようで、…大変な厄介物だ。…ドブには蓋がないので、多くは背の高い雑草で一杯だ。小道は灰やゴミの山で、地下室は真っ黒な水で埋まり、家は白ペンキや磨きブラシとはまったく無縁で、人間の身体は何カ月間も石鹸や水とは無縁である。…豚の住む町だ」。

「**ダブリン**のスラム街はヨーロッパでも最悪で、**グラスゴー**だけが競争相手だ。元々は金持ち用の優雅な住居として18世紀建てられた高いタウンハウスは、強欲で無慈悲な家主の手に落ちて、絶望的で貧しい都市部の貧困層の家が破裂する寸前まで詰め込んだ。条件はしばしば口にするものはばかられるほど劣悪で、過密であるのはもちろん、衛生設備がまったく不十分であった」。

「カタヤノツカが低所得層の居住区から市役所のエリート層やブルジョアジーの領地にすっかり転換したというのは、**ヘルシンキ**の歴史上初めてみられた都市の成長パターンだ。元スラム街が特権階級用に威信を誇る住宅街になったのである」。

「この背後には貧困者の墓地や、**リバプール**や**リーズ**と結ぶ鉄道の駅があり、その後ろに労務所、**マンチェスター**の「救貧法のバスティユ」がある。…それは下の労働者居住区を脅かすように見下ろしている。…荒廃した岸に沿って杭や洗濯ひもの間を通ると、小さな一階建てで一部屋の小屋の混沌のなかに入り込むことになる。ほとんどの小屋には人工的な床というものがない。台所、居間、寝室などすべてが一部屋になっている。縦5フィート横6フィートあるかないかの穴倉にベッドが2つあった。素晴らしい粋組みとベッドだ！ それと階段および暖炉でちょうど部屋は一杯になる。他の数部屋を見たがまったく何もなくて、ドアは開けっ放しで、住人がそれに寄りかかっているだけだ。ドアの前はゴミや残飯だらけである。その下にあるはずの歩道はまったく目に見えず、足でそこそこと触れるだけだ」。

「**メルボルン**で最も悪名高きスラム街であるリトルパークス

トリートは、1880年代には混雑し、賑やかで、成長していた。…通りはゴミの切れ端、腐敗した液体、糞製のぼろ、その他の屑で満杯だ。最も不快な臭気はこの無礼な群集、…忌むべき群集から立ち上ってきた。…汚染する影響力にさらされると同時に、それを腐らせ広げることを放置されたままとまっている」。

「約200年前、**ロワーマンハッタン**にはコレクトという美しい5エーカーの湖があった。しかし、1700年代半ばにもなると、コレクト湖は屠殺所や皮なめし工場に取り囲まれた。このような血なまぐさい商売の流出物はじかに湖に放流され、さらに色々な産業やゴミが直ぐに続いた。1800年頃になると湖は悪臭を放つ掃き溜めであった。1813年に完全に埋め立てられ、1825年にはその場所にまったく新しい物が建てられた。それはアメリカとしては始めての本格的なスラム街**ファイブポインツ**であった」。

「ここは現在では**パリ**の中でも住むのが非常に高い地区であるが、ビクトール・ユゴーの時代には、バスティユ監獄に近いスラム街だった」。

「**デルピエ**弁護士は**パリ**の町外れにあるサンマルソーのスラム街に思い切って行ってみた。馬車を汚いデコボコ道に乗り入れると、中古品だけを使って手抜き工事で建てられた建物が倒壊している所に出た。シャペール大佐が牛、山羊、兎、元連隊兵士で今は牛乳屋に転じたベルニョーという貧しい一家と暮らしているところだ。大佐は地面の床と藁のベッドがあるその一部屋に住んでいる。パイプと『大陸軍戦況報告』の1冊が彼の持ち物すべてだ」。

「フランスの人口は1815-51年の間に2,900万人から3,600万人に増えた。…田舎で仕事が見つからなかった何千人という移民を吸収したのは都市であった。…しかし、要するに、十分な仕事はなかった。失業と過密によってひどい生活条件が生み出された。5軒に1軒にしか水道水がなかった。1832年にはコレラで2万人のパリ市民が抹殺された」。

「他の多くのヨーロッパの都市と同じく、戦後の**パリ**は慢性的な住宅不足に苦しんだ。撤去が指定された17のスラム街のうち、ほとんどが1950年代になっても手付かずのままであった」。

「中国における産業主義の人間に対する最悪の非道は、このような労働者の群れを**上海**の工場地帯にあるみずぼらしく、…あまりにも不潔で胸が悪くなるような…スラム街に押し込んだことだ。…衛生設備が一切なく、家並みの間にある通路が事実上の屋外便所である。過密は悲惨な段階に達している。このような不潔な居住区で育った子供たちの多くは、ゴミと肉体的な虐待に起因するタダレで身体が覆われている」。

「1930年から終戦までの15年間で、**シンガポール**の人口は100万人へと2倍になった。人口の爆発によって伝染病のような勢いで住宅不足が発生した。小規模な店舗が100人もの人に屋根を提供した。平均的な居住面積は9フィート四方と刑務所の独房の広さだ。多くは暗い、窓も新鮮な空気へのアクセスもない薄汚い小部屋に住んでいた。汚水処理、水・電

気などの公共サービスは今の3分の1の規模のコミュニティ用に作られていた。今の住居の物理的な条件は悲惨であった」。

「1920年代の東京市内の貧民窟はすべて、東京という都市の発展と日本の近代的な経済成長の産物である。…このような貧民街の規模はまったく驚くほどだ。…第2次世界大戦後、

大都市・東京の至るところに、東京の旧市街も含めて、貧困の溜まり場が再び顔を出した」。

出所：ベルギーは Lis; パルティモアは Garrett2002; ダブリンは Kearns 2006; ヘルシンキは Mäkinen; マンチェスターは Engels 1987; メルボルンは Mountford; マンハッタンは Baker 2001; パリは Sanderson, Villon 2000, *The Economist*; 上海は Schwenning 1927; シンガポールは Baker 1999; 東京は Koji 1969.

いる他の諸国の特徴でもあった。このような都市のスラム街はほとんど過去の話となっている。土地市場の改善、インフラ投資、対象を絞ったインセンティブなどに後押しされて、都市内部の福祉格差は縮小する傾向をたどるが、それは都市化がさらに進んでからのことになる。ロンドン、ニューヨーク、パリ、シンガポール、東京など「世界一流」の都市にとって、スラム街は、後知恵にはなってしまうが、正に「産みの苦しみ」の一環であったとみることができる。イギリスは1世紀かけて「闇のサタンの工場」を一掃したのであるが、もし掃除をもっと早く始めていれば、労働者階級は賃金の伸びが低く消費も少ないという状況で苦しんだことであろう^{注49}。

一国が発展する初期および中間の段階でスラム街が出現して成長する理由は、機能する労働市場と機能不全に陥っている土地市場の相互作用によって説明可能である。都市化が急進展する局面では、土地市場は都市部における労働需要の増加についてシグナルを出す。それは工業やサービスの増加を反映した動きである。労働は町や都市に移動するという形で反応する。

これを反映して、途上国のスラム街居住者は都市が提供する経済的機会を活用して、生産的な活動に従事しているのが普通である。ムンバイのダラビには1万5,000軒もの仮小屋が存在し、「その住民が作り出す衣服、瀬戸物、玩具、リサイクル品は、工場にとっては年間数百万ドルの商売になっている」。スラム街住民の多くは州政府が1976年に制限付きながら住居に対する権利を認め、居住区の一部に対する水や電気の供給を開始したのを受けて商売を始めた。ダラビは市にある2つの幹線鉄道に挟まれ、6つの駅に囲まれているので、ムンバイの輸送ハブとしても機能している^{注50}。要するに、多くの途上国ではスラム街

が出現しているが、それは低所得世帯がスペース的に集中している雇用機会を確保し、企業が土地制約がある環境下で立地を最大限に活用しようとしているからである。現在の先進国の過去とも整合するように、正しい対応策は都市化を鈍化させる、停止する、あるいは逆転させることではない。それは機能不全の土地市場に取り組むことである。

このような市場諸力と合理的な市場参加者の対応策の相互作用が、サハラ以南アフリカにおいても多くの諸国で見受けられる。しかし、誤った都市計画やゾーニングを原因とする非効率的な土地市場は反応が鈍く、それが生み出す手頃な価格の合法的な土地供給は限定的で、需要の増加に合わせて住居を建設するための土地は不足している^{注51}。

現在の途上国との相違

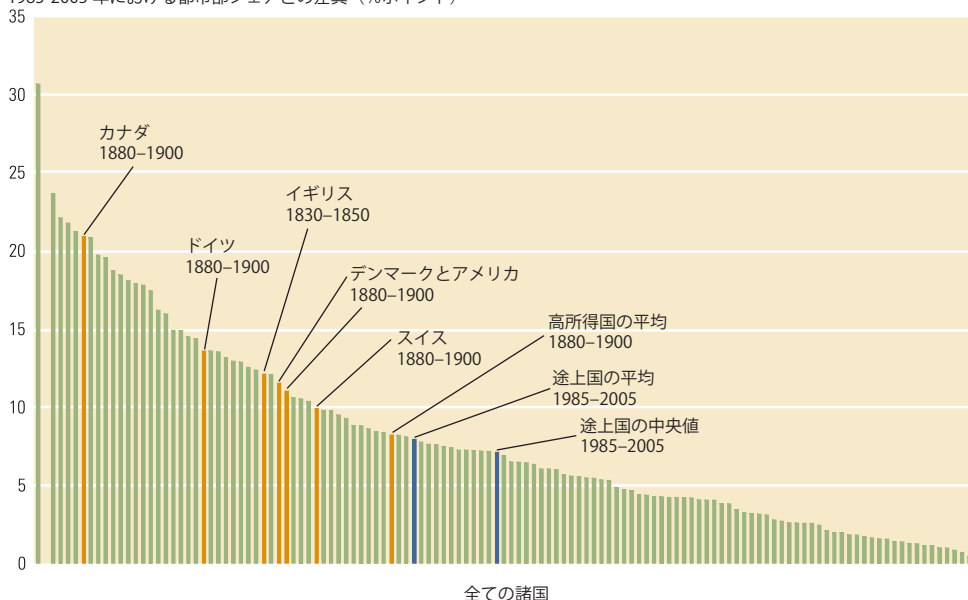
19世紀初め、現在のヨーロッパ先進国の10人に1人は5,000人以上が暮らす都市部の居住区に住んでいた^{注52}。少なくともこの点では、それまでの500年間ほとんど変化がなかった。したがって、その後の1世紀における都市化への離陸は過去との劇的な決別を意味したのである。

都市化のペースとパターンは類似している

それはイギリスで始まった。1800年のイギリスでは、都市部のシェアは19.2%とヨーロッパの平均の2倍であった。しかし、この世紀初頭の20年間で都市部の居住者は倍増し、1820年には都市部シェアは40%に達した。19世紀末までに、イギリス人10人のうち7人は都市部の居住区に住むようになった。このようなイギリスにおける都市化への猛進は、工業化の初期段階に

図 1.13 都市化のスピードには先例がある

1985-2005 年における都市部シェアとの差異 (%ポイント)



出所：United Nations (2006c) に基づき WDR 2009 チームが作成。カナダ、イギリス、先進国の歴史的なデータは Bairoch and Goertz (1986); Dumke (1994) に基づく。

あった他のヨーロッパ諸国が追随するところとなる。19 世紀後半になると、都市化の動きは旧世界を越えてアメリカとカナダにも広がった。第 1 次世界大戦までに、アメリカ人の 10 人中 4 人は居住者 5,000 人以上の都市居住区に住んでいた。わずか 60 年前にはその比率は 20 人に 1 人でしかなかった。

たとえ現在の途上国と何かが違うにしても、それは確かに都市化のペースではない。それどころか、1985-2005 年の途上国における都市化の平均ペースは、1880-1900 年の欧米諸国^{注53}の平均に驚くほど似通っている(図 1.13 参照)^{注54}。20 年間における都市部シェアの上昇率をみると、前者が平均で 7.7%ポイント、後者が中位数で 7.1%ポイント、平均で 8.0%ポイントとなっている。19 世紀末の 20 年間における後者の都市化テンポは、現在の都市化テンポを 4 分位層に区分けした分布でみると、ほとんどの国がトップの 4 分位層に入る。

都市化の規模は現在の途上国の方が大きい

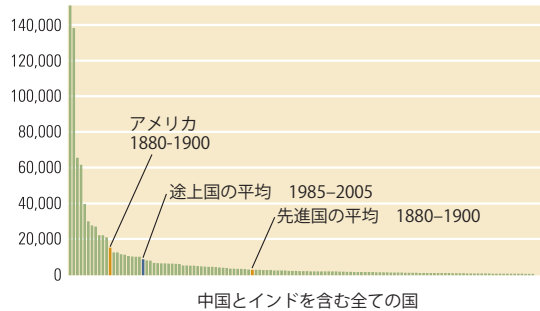
それでは何が違うのか？ 違いの 1 つとして、近年、多くの途上国では都市人口の絶対的な増加

がみられるが、それが前例のない規模に達していることが指摘できる。要するに、19 世紀から 20 世紀にかけて工業化した諸国と比べると、現在の途上国は人口がずっと多いのである。33 億人と推定される現在の都市人口は、1960 年とごく最近の世界の総人口さえはるかに凌駕している。1960 年までに都市人口が 10 億人に達するまでに 1 万年を要しているが、さらに 10 億人増加するのに 25 年間、次の 10 億人が増えるにはわずか 18 年間ですんでいる^{注55}。国連の予測によると、わずか 15 年間で今後さらに 10 億人増える^{注56}。東アジアだけでも、今後 25 年間で現在 7 億 5,000 万人の都市人口には新たに 5 億人が追加される。これは基本的にパリないしクアラルンプールが毎月新たに誕生することを意味する。

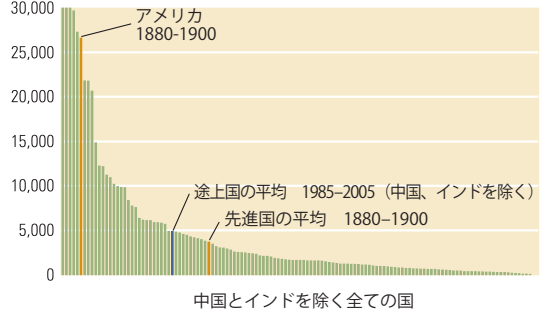
中国では、1985-2005 年の間に町や都市の人口が 2 億 2,500 万人増加したが、これはほぼアメリカの総人口に相当する。にもかかわらず、都市部シェアの絶対的な上昇幅ということでは、この時期の中国は世界で 15 位にすぎない。インドでは、都市人口は 1 億 3,780 万人増加しており、これはわずか 20 年間でドイツとイタリアを合わせた総人口が都市部に加わったということの意味

図 1.14 途上国の都市部における人口増加はずっと大きい

都市人口の変化（千人，1985-2005年）



都市人口の変化（千人，1985-2005年）



出所：United Nations (2006c) からの 1985-2005 年のデータと、Bairoch and Goertz (1986) からの歴史的データを合わせたものに基づき WDR 2009 チームが作成。

する。

現在の途上国では、1985-2005年の間に都市人口が年平均830万人増加しているが、これは現在の高所得国である欧米諸国が1880-1900年に経験した増加のほぼ3倍の規模に相当する。ただし、中国とインドを除くと、近年における都市人口の年平均増加は440万人にとどまり、それはかつての途上国が1880-1900年に経験した平均増加人数を約50%凌駕する程度に収まる(図1.14)^{注57}。

もう1つの大きな違いは、途上国の特大都市は規模の点で前例がないということにある。19世紀を通じて世界最大の都市はロンドンであった。しかし、その1900年の人口660万人は、低所得国では最大の都市である今日のムンバイやニューデリーの3分の1程度しかない。1900年のロンドンはもちろん今日のロンドンでさえ、下位中所得国では最大である今日の上海(1,000万人)やより高所得の途上国の数都市(カイロ、ジャカルタ、マニラ)よりも小さい。上位中所得国では最大のメキシコシティは人口2,200万人を抱えており、20世紀初頭においてすでにロンドンの3倍の規模に達していた。

現在の都市住民の方が高い所得と良い公共サービスを享受している

現在の都市は福祉に関する所得や非所得の指標の両面で農村部よりも良い。マラウイの2000年の幼児死亡率をみると、農村部では新生児1,000人当たり117人に対して、都市部では83人となっている。ベニンでは5歳未満児の死亡率、

下痢、急性呼吸器系感染症の点で、都市部は農村部に比べてずっと良い^{注58}。ウガンダ都市部の女性は貧血症や栄養失調を患う可能性がずっと低い。都市部では優れた健康指標が途上国世界でも共通してみられる。これはサハラ以南アフリカのチャドやカメルーン、南アジアのネパール、中央アジアのカザフスタン、ラテンアメリカのニカラグア、北アフリカ・中東のモロッコやエジプトにも当てはまる^{注59}。

しかし、19世紀から20世紀初頭の途上国の場合、状況はまったく逆であった。都市への移住者は物質的な生活水準については改善が期待できたものの、それは自分と家族にかかわる不健康および短命の可能性で相殺されていた。イングランドおよびウェールズの村について1881-91年の出生時平均余命をみると51年であったが、ロンドンでは44年、その他の大きな町では39年にとどまっていた^{注60}。1850年代のイギリスの幼児死亡率については、人口10万人以上の都市では新生児1,000人当たり186人と、農村部の138人より大幅に高かった^{注61}。

1937年とごく最近になっても、ジョージ・オーウェルは工業都市のことを次のような場所であると述べている。「煤煙と不潔さが永続し、地表のどの部分もそれから決して逃れられないと常に感じざるを得ない」^{注62}。だとすれば、都市の空気の悪いことが原因である呼吸器系疾患なかりせば、1861-70年のイングランドおよびウェールズで平均余命が4.7年長くなっても、おそらく驚くに当たらないだろう。コレラ、下痢、赤痢、発疹チフスがなければ平均余命は1.7年、都市で

は当たり前の麻疹やしょう紅熱がなければ2.3年長くなっていたことであろう^{注63}。つまり、1830年代について考えると、ロンドンの労働者は実質賃金が農村部よりも67%も高いというプレミアムを享受していたが、このプレミアムの大部分は都市生活に伴う明確な健康障害の代償にすぎなかったのである^{注64}。

19世紀後半のドイツでは、農村部の幼児死亡率は新生児1,000人当たり約150人であった。しかし、皇帝時代に拡大を続けたベルリンの幼児死亡率は最も高く、1860年代には約300人前後で、70年代に410人でピークに達している。身体の福祉にかかわる都市部対農村部の格差は19世紀を通じて何十年も続いた^{注65}。

アメリカ経済が工業化し都市化が進展するなかで、20世紀への変わり目に高密度地区に住んでいた人々は感染症や寄生虫性疾病の危険にさらされていた。1880年の成人死亡率をみると、都市部では農村部より50%も高かった。それから20年後になっても都市部の死亡率は農村部を依然として18%上回っていた。死亡率にかかわる都市部対農村部の格差は乳児や幼い子供についてはさらに大きかった。乳児の死亡率について都市部

が農村部を凌駕する度合いは、1890年で63%、1900年になっても49%であった。同じく、1-4歳児の死亡率については107%と97%となっていた。1900年の男性の平均余命をみると、都市部は農村部に比べて10年短かった^{注66}。

現在の途上国の都市部が健康指標に関して農村部よりも良いのに対して、19世紀に同じような所得水準にあった現在の先進国が逆の状況にあったのは、公衆衛生や医療の進歩と下水や水道システムの改善に原因が求められる。また現在の途上国の都市が提供する公益を反映したのものである。したがって、高密度のメリットは所得や富の創造に限定されるわけではなくて、社会的な領域にも広がっている。

福祉の私的な源泉と公的な源泉のこのような違いを考えると、途上国世界の都市や町が急拡大をしているのはまったく不思議ではない。この密度への動きがもっと速くないことこそ驚きだろう。そして、政策意義は何か？ 絶望的でない、より意図的な都市化に向けたいかなる戦略であれ、農村部における公共サービスを改善する努力を含んでいなければならないということである。



距離

中国を経済的な超大国として再起させた建築家であると一般的にみられている鄧小平は、世界市場に対する開放性を強硬に主張した。また、世界市場と結び付くための発射台として、上海や広州など沿岸地帯の協調的な発展を主張した。富に関して沿岸部と内陸部の格差が拡大していることに関して質問されると、彼は繰り返しこう反論した。「中国全体が繁栄するためには、ある地区が他の地区よりも先に豊かにならなければならない」。

本章では、すべての成功している途上国が鄧小平の洞察を裏付けていることを示したい。しかし、本報告書の後続の章で示すように、途上国世界の指導者は彼の英知を理解しておらず、先見の明があったと賞賛する人さえほとんどいない。「スペース的に均衡のとれた成長」というのが、多くの途上国の政策立案者にとっては長年にわたってスローガンになっている。それは旧ソ連の計画担当者の強迫観念であった（ボックス 2.5 を参照）。また、それはエジプト、ブラジル、インド、インドネシア、メキシコ、ナイジェリア、ロシア、南アフリカ、その他の偉大な途上国など、多種多様な政治色の政府が目標としているところである。多くの先進国の経済史をみると、スペース的に均衡のとれた発展について力強い公約さえあった。イギリスは 1920 年代後半から 80 年代までそれを追求していた^{注1}、カナダも 1950 年代後半から 80 年代後半にかけてそうしていた^{注2}。このような事例では、この政策の人気は高く、鄧小平の洞察は妥当性が認められていたといえよう。

経済活動の集中と生活水準の収斂は確かに並行的に生じ得る。アメリカの経済発展みると、20 世紀への変わり目に、製造業は北東部と中西部

の東側という比較的狭い地帯に集中していた^{注3}。このプロセス全体を通じて、アメリカ各州間の 1 人当たり所得の収斂は緩慢で、止まってしまいそうなこともあった^{注4}。今日、わずか 5 州だけでアメリカの総人口の半分を占めているが^{注5}、州別失業率の長期的な格差は第 2 次世界大戦後にはかなり縮小している。

アメリカにおける生活水準の収斂は「定住地を離れて」、新しい所に転居するという労働者の積極性にも助けられている^{注6}。しかし、基本的福祉にかかわる指標はそのような積極性が明確でない諸国でも収斂している。これは発展が公共サービスの普及を伴うからである。フランスとドイツを考えてみよう。パリは国土のわずか 2% を使ってフランス全体の GDP の 28% を生み出しているが^{注7}、幼児死亡率についてはスペース的な格差がほとんどない。後進地区のロレーヌは死亡率が最も高く、2005 年で新生児 1,000 人当たり死者 4.5 人であったが、これは全国平均の 3.8 人をさほど大きく上回っているわけではない^{注8}。ドイツでは、1 平方キロメートル当たり 1 億 1,400 万ドルの GDP という経済的密度を擁する先進地区ハンブルクは、北東部の後進地区メクレンブルク-フォルポメルン州と比べると 2 倍以上の 1 人当たり GDP、100 倍以上の経済的密度を享受している。両地区は経済的密度では驚くような格差があるにもかかわらず、基本的福祉については大差がない。1,000 人当たりの医者や病床の数は両地区とも全国平均に近い水準で推移している^{注9}。

本章では、通常は「先進地区」と呼ばれる一国内の一部地区における経済的な集中と、そのような先進地区の家計と、同じ国内の「後進地区」と呼ばれる遠隔の、ないしは結び付いていない地区

の家計ととの間の収斂に関して、様式化された事実を提示する。経済的距離という概念が導入されるが、これは物理的距離と関係があるものの、それとまったく同一ということではない。距離は第1章で検討した経済的密度で補完すれば、開発と同時に起こって、急速な経済成長に必要とされるスペース的な変化を特徴付けるのに役立つ。

主な研究結果は次の通りである。

- **国が発展して国内的な統合が進展するにつれて、立地は経済活動にとって重要性が増すが、社会的福祉にとっては重要性は低い。**（企業が生産を行うところに累積する）経済的質量の増加と、（家計消費、貧困、基本的サービスへのアクセスなどに反映される）生活水準の上昇はスペース的に同義語ではない。発展の初期局面では、インフラや社会的サービスは経済的質量のある地区に限定される傾向にある。しかし、国が発展して国内の統合が進むにつれて、先進地区と後進地区の格差は経済的質量についてより鮮明になる一方、生活水準に関してはより不鮮明になる。
- **経済活動のスペース的な集中は最初に上がったからその後は横ばいになる。** 国が農業経済から工業経済に変化するのに伴い、人や経済的生産のスペース的な分布はより密になる。一国内における集積や都市対周辺の統合によって、大都市圏や経済的質量が密な先進地区が出現する。このプロセスは最終的には横ばいになり、経済活動のスペース的な分布は安定化する。
- **生活水準のスペース的な格差は逆U字型の道をたどって、経済発展の早期段階では拡大し、長期間にわたって高水準にとどまってから、緩やかに収斂する。** 国は工業化する際、限られている初期の人的、物理的な資本を先進地区に、成長の潜在性が高い地区に集中する。したがって、新しい密度から遠隔の地区はおくれを取るようになる。生産性や所得にかかわるスペース的な格差は、労働や資本が移動できるにもかかわらず、何世代も持続し得る。歴史によれば、現在の先進国が発展の初

期段階にあった際、生活水準のスペース的な格差は持続し、高所得を達成後何年も経ってから、緩やかな収斂が続いた^{注10}。

- **技術進歩とグローバル化は途上国の先進地区における市場の潜在力を押し上げて、集中をさらに進展させ、スペース的な格差を増幅している。** 途上国国内の経済地理を形作る基本的な諸力は、現在の先進国の経済的風景をかつて形作ったものと同じではあるが、規模が変化している。国際市場が大きく、輸送手段が良く、通信技術が改善しているということは、開放された途上国の先進地区には現在の先進国が早期発展段階にあった時と比べてより大きな市場の潜在力があるということを意味する。したがって、先進地区対後進地区のスペース的な格差を拡大させる諸力は今のほうが強いといえる。

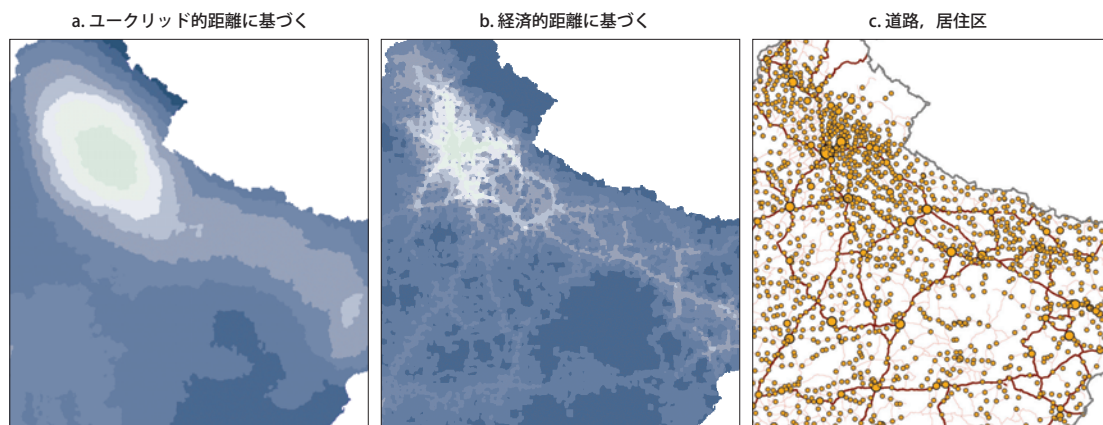
距離の定義

第1章で検討した密度は国レベルでも当てはまる。経済活動の集中が密であれば、選択と機会が増える。財、サービス、情報、生産要素の交換を行う市場の潜在性が大きくなることが保証される。本章では、国内の地区相互間における経済的質量や福祉の格差を検討して、このような格差を経済的密集地からの距離に関係づける。つまり、第1章では（スペースに最も関連大なものは密度であった）地方的な規模における変化を検討したのに対して、本章では密度と距離がともに関係する国の規模でのスペース的な変化に取り組む。次の第3章では、密度と距離は世界の地域にとっても重要ではあるが、国際的な尺度で最も重要な次元は分裂（division）であるということを示す。分裂とは国家間の財の流れ、企業家精神、人々、情報に対する政治的な障壁のことをいう。

直線距離？ ユークリッド的距離ではなく経済的な概念としての距離

距離とは財、サービス、労働、資本、情報、アイデアがスペースを往来する容易さないし困難さを意味する。2つの場所の間で、どれくらい

地図 2.1 市場へのアクセスは直線ではない



出所：WDR 2009 チーム。

注：色が明るいほど経済的質量をもつ場所へのアクセスが多いことを表わす。

容易に資本が流れ、労働が動き、財が輸送され、サービスが提供されるかを測定する。この意味で、距離は単なる物理的な概念ではなく、経済的な概念でもある。経済的距離は一般的には2つの場所の間のユークリッド的な（直線的な）距離と、それを隔てている地理の物理的な特徴に関係している。しかし、関係は常に直線的とは限らない。財交換のための距離は人々が移住するための距離とは違っていることが一因である。

財やサービスを取引する場合、距離は時間と金銭的成本を意味する。輸送インフラの整備と質および輸送手段の入手可能性は経済的距離に大きな影響を及ぼす。2つの場所を比較してユークリッド的な距離がたとえまったく同一であっても、経済的距離は違ってくる。2つの村からある都市までの直線距離が同じだとしても、一方は国営高速道路に近く、他方は未舗装の田舎道沿いかもされない。直線距離に基づけば、インドのほとんどは稠密な居住区にある市場にうまく結び付いている。しかし、インドの多くの地区は移動時間の制約の故に、市場まで行くのが困難である。移動時間は道路の種類や質に加えて、その他の輸送インフラにも左右される（地図 2.1 参照）。

労働の移動性にとっては、距離は馴染みのある土地からの別離に伴う「心理的コスト」をも意味する。1985-95年の期間について、中国の各省で他省出身の移民のシェアをみると、省の間の距離が長いほど低くなっていた¹¹。したがって、

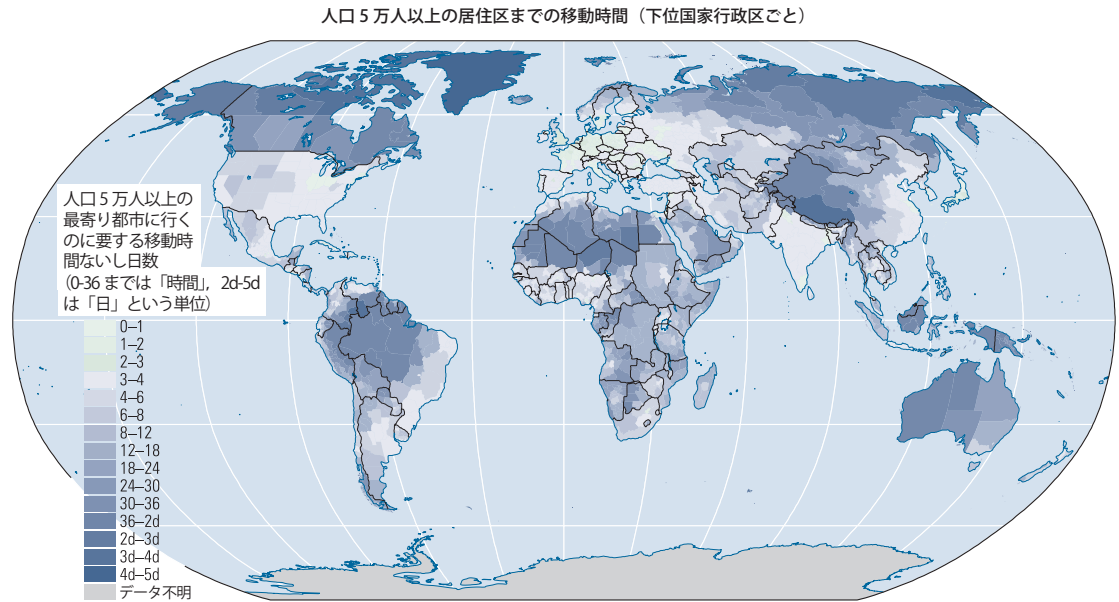
取引の場合と同じく、移住の経済的な距離は物理的な距離と同義語ではないものの、関係は多いにある。本報告書では、関心のある行き先は経済的密度が高いか、市場の潜在性が大きい場所としている。したがって、その意味で距離というのは市場アクセスの比喩ともいえる。

政策を含め人為的な障壁も距離を長くすることがある。多くのサハラ以南アフリカ諸国では道路で旅する場合、路上の障害物や地方のバリエード（地元警察が賄賂をせしめるために間に合わせに作った「料金所」）は当然のことだ¹²。政治的自治が大きい場所では、保護政策が地方レベルで実施されているため、管轄権が分断されている可能性がある。地図 2.2 は人為的な障壁がないか、あるいはほとんどないという前提に立って、人間の居住区までの時間を示したものである。距離というのは高所得国でさえ長くなり得るということだ。

市場に近い場所には当然の利点がある

中国の省政府は1980年に地方分権改革に基づいて行政権限を高めることになった。省政府は地元企業を保護するためにこの権限を利用した。他省からの入荷を禁止したり、関税を引き上げたりしたのである。1992-97年についてみると、他省からの輸入はGDPの50%から38%に低下する一方、自省内の財貨購入が68%から72%に上昇している。この割合は米加国境やEU内の国境を越える財貨取引に近い¹³。中国の戸口(hukou)

地図 2.2 距離は先進国においてさえ長くなり得る



出所：Andrew Nelson 作成。Uchida and Nelson（2008：本報告書用）参照。

とい戸籍登記管理制度も（居住地を消費財、雇用機会、社会的保護に結び付けることによって）、同じく国内移住を抑制する原因となっている^{注14}。

密度（密集地）までの距離は財、サービス、情報、知識、人間のスペース的な移動に影響する。通勤、移住、通信、情報フロー、財貨の出入荷が、仕向け地と被仕向け地をつないでいる。学習や取引などほとんどのスペース的な相互交流は有益である。しかし、病気の伝染など有害なものもなかにはある。このような相互作用の強さの主な決定要因は距離である。ウォルド・トブラーの「地理の第一法則」では、「すべては他のすべてに関係しているが、近いものの方が遠いものよりも関係が強い」といわれている^{注15}。経済的密度に近い地区は有益な相互作用や交易のためにアクセスが容易だということである。

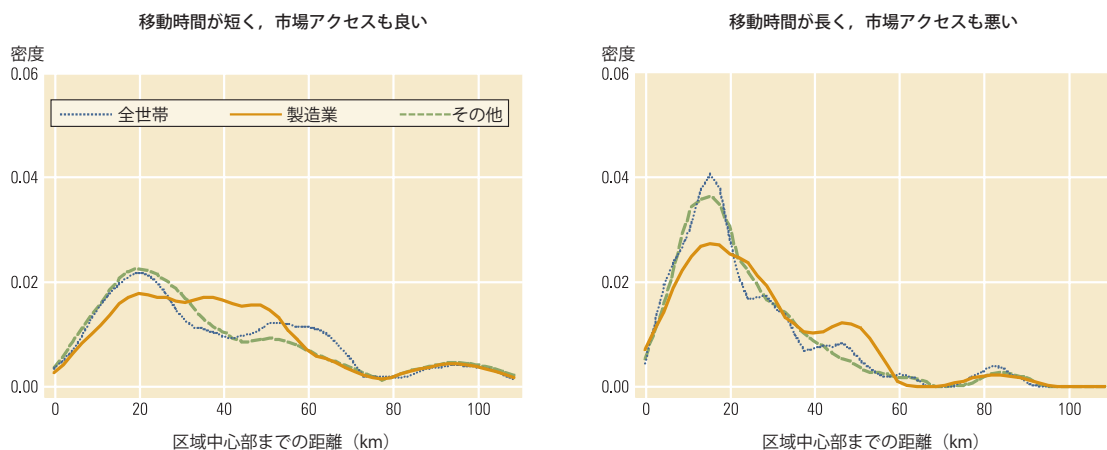
インドネシアでは、道路接続が改善して、移動時間と経済センターまでの距離が短くなったおかげで、大きな集積地ができています。道路と市場アクセスが改善したため、区域の中心地から60キロメートル離れた村でさえ同中心地と同じくらい製造業活動を活発に行っているし、接続のいい周辺地区も集積地の一部になっている。しかし、接続の悪い周辺地区では、中心地から25キロを越

えると経済活動の密度は急激に落ち込んでいる（図 2.1）。

近接地から密度への波及効果は先進国と途上国の両方で顕在化している。ヨーロッパの製造業では、ある地区の全要素生産性の伸びは近隣地区における製造業生産の密度とプラスの有意な相関関係にある。また、近隣地区の需要の伸びが高まると、それは波及効果を通じて、全要素生産性の伸びを押し上げる^{注16}。カナダでは、ノースヨークとウォータールーは近接性と地元の研究大学があるおかげで、トロントの拡張した情報通信技術（ICT）ハブの一部になりつつある。トロントに近い企業ほど遠い企業に比べて業績がいい^{注17}。

この現象は新興国でも繰り返されている。1980年代にジャカルタを取り巻く高速道路網が建設されると、多数の企業が土地と混雑のコストを節約するために中心部を脱出した。しかし、大市場へアクセスできる大都市圏の近くにはとどまった^{注18}。同じようでもあまり目立たないのがインドネシアの他の集積地で、特大都市を取り囲む周辺地区で成長が最も高くなっている^{注19}。ブラジルでは、工業は拡大パンパウロ圏を脱出して、低賃金の周辺地区に移転している。これらの産業は輸送の回廊に沿って、サンパウロ州か

図 2.1 インドネシアでは集積地までの経済的距離が短い地区ほど製造業が繁栄している



出所：Yamauchi 他（近刊）。

ら隣接のミナスジェライス州に移動したといえる。韓国ではソウルを離れるという初期の分散化で、製造業は車で1時間以内の周辺地区に移転した。企業がさらに遠い町や農村部に分散したのは1990年代になってからのことである^{注20}。

人が移住できるよう距離を短くする自然な方法

経済活動が密な先進的な地区には市場機会があるため、企業や労働者がそこに移住しようとするインセンティブが生まれる。このようなインセンティブに応じて、企業や労働者はその密な地区で入手可能な市場機会を拡大することになる。その結果として、密度の高い地区は企業や労働者を密度の低い地区から継続的に獲得するという循環的で累積的なプロセスが生じる。このプロセスを通じて、移住というのは経済的密度の空間的な格差に対して人口の分布を均衡化する。距離関連コストあるいは空間的な摩擦が削減されれば、財やサービスはもちろん、人、企業、アイデアの移動が増加し、したがって、後進地区を国の生産システムのなかに取り込むことができる。交易に関しては、経済的密度が低い地区をそれが高い市場に統合するためには、人の移動性がおそらく最も有望なメカニズムであろう。しかし、国内移住が生活水準の収収をもたらすためには、数世代にわたる大規模な人口移動が必要であろう。

アメリカでは毎年約4,000万人が転居しており、

うち800万人は他州への転出となっている^{注21}。この移動性の理由は、経済的生産が国内の数カ所に集中しており、この経済的密度にアクセスするためにはそれに近いところに移動した方がいいからである。

経済的に高密度地区に移動する人は、生産に貢献して自分の所得を増やすことになる。また、高密度地区における労働者間の競争を激化させる一方、低密度地区でそれを低下させることによって、生産性の低い地区と高い地区の生活水準の収収に貢献する。現在の先進国の間で最も劇的な収収が1870-1913年に起こっている。アジアや南北アメリカの新興市場に向けて、ヨーロッパから大規模な人の流れがあったことが主な牽引力となった。カナダでは、労働の移動性が1910-21年の間に1人当たり所得にかかわる各州間の格差縮小に寄与した。国内移住が1921-60年に先細りになってくると、所得の収収も減速している。アイルランドについては、1851-1908年の間に大規模な対外移住が発生し、アイルランドの実質賃金アメリカやイギリスに追い付き要因となった。少なくとも3分の1の寄与率があったとみられているが、国内労働市場における競争の低下が主因である。2つの世界大戦に挟まれていた期間中には、先進国相互間における追い付きないし収収はほぼストップしたが、この主因はより制限的な移民政策にあった^{注22, 23}。

ボックス 2.1 地区の定義：不可能か、それとも NUTS ?

国家の中の地方への政策の分析は、小規模なサンプル、区域、州ないし県などといった地区に関するデータに依存している。典型的には、このような地区は現在のパターンよりも歴史的な特性を反映して、行政的ないし政治的に定義されている。例えば、EU 加盟国における既存の行政構造は、一般的には2つのレベルで構成されている。ドイツでは *lander* と *kreise*、フランスでは *regions* と *departements*、スペインでは *comunidades autonomas* と *provincias*、イタリアでは *regioni* と *provincie* といった具合である（すべて複数形）。EU では地区統計を作成するに当たって、地区分類統計単位 (NUTS) が地区単位に関する単一の共通分類を規定している。ほとんどの加盟国における最初の2つの行政レベルは NUTS2 と NUTS3 にそれぞれ対応している。主要な社会経済的な地区を表すもっと大きな単位である NUTS1 は、加盟国に存在する行政区に対応していないのが普通である。

どのスペース的な尺度（規模）を使うべきか、あるいは国家の中の地方の地区をどう定義するのが最善かは、検討問題と入手可能な情報に依存する。しかし、その選択は2つの理由から、一国内の各地区の社会的、経済的な状況を研究することによって導出される結論に大きく影響する。

- 第1に、ある地区は検討対象の問題と同質的でない可能性がある。例えば、雇用や貧困にかかわる地区内部の相違は地区相互間の相違と同じくらい大きいかもしれない。

地区相互間の境界を変更すれば結果が必ず変わってくる。潜在的な意義はこのテーマに関する古典的な論文のタイトル “A Million or So Correlation Coefficients”（「相関係数は100万個くらいある」）で簡潔に要約されている^a。

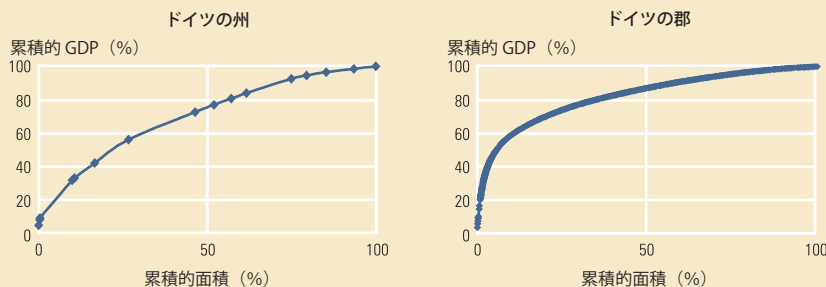
- 第2に、分析結果は集計あるいはスペース的な尺度（規模）、つまり集計データから個々の特性を推測するという生態学的誤謬に左右される。Robinson (1950) の古典的な研究がこの問題を例証している^b。広範な集計値は分析単位相互間の相違を小さくするので、分散は小さくなる。つまり、結果は単位の規模に応じて大きく違い得るのである。

ボックス図はドイツの16の州 (*lander*) と439の郡 (*kreise*) について経済活動の密度を示したものである。前者のデータによれば、国土の10%でGDPの30%が生産されているが、後者のデータでは同じ10%の国土でGDPのほぼ60%が生産されていることになる。集計された情報は有益ではあり得るものの、このような偏りに注意が必要である。

出所：WDR2009 チーム

注：a. Openshaw and Taylor (1979)。b. この研究はアメリカについて州レベルのデータを使って、外国生まれの人の割合が英語がわかる人の割合と正の相関関係にあることを示したもので、したがって、アメリカ生まれのアメリカ人は英語がわからない可能性大であることを示唆している。個別データを使って同じ関係を分析すれば、負の相関関係が出てくる。

スペースの尺度が違えば集計のベースが異なるため違った結果になる



出所：Nordhaus(2006) に基づく推計値。

先進地区における密度と後進地区にとっての距離

一国の内部の地区 (subnational areas) を比較する場合、理想的にはかなり自給自足的な労働市場と経済活動圏に対応した経済的基準にしたがって定義されていなければならない。しかし、そういった機能的に定義された経済地区は入手が困難である^{注24}。したがって、下位国家地区はより一般的には行政的ないし政治的な境界によって定義されている。このような定義は計量経済分析を歪めかねないが (ボックス 2.1 参照)、下位国家の政策を定義・実施する地区に対応しているという

利点ももっている。本章では、国民所得勘定や家計調査から経度1度×緯度1度という地球のグリッドセルに至るまでの多種多様なデータ源に基づいて、行政的ないし政治的に定義された地区を検討する。

本報告書では、先進地区は経済的密度が高く、後進地区は密度までの距離が長いとされる。ある地区が先進的な地区から遠いほどおけている可能性大である。というのは、密度までの距離が遠いということは、先進地区の経済に統合されていないということを示すからだ。資本、労働、

ボックス 2.2 先進国や途上国は後進地区をどのように定義しているか：概観

後進地区は本報告書では密度から遠く離れた地区と定義している。この定義は先進国や途上国の政策立案者が、現在および歴史的に、後進地区を定義しているものと比べるとどうなるであろうか？

通常、国の政府がある地区を「後進的」、「恵まれない」、あるいは「おくられている」と分類する際に使う基準は、スペース的ないし地区的な開発のための明示的な戦略ないし政策と関連している。その基準は曖昧な場合と明確な場合とがある。経済パフォーマンスにかかわる単一の指標、あるいはいくつかの指標の加重平均に関係している場合がある。また、違ったスペース尺度の後進地区の定義を反映したものかもしれない。

- **曖昧。** イギリスの1980年代の地区政策では、後進地区は「開発地区」か「中間地区」に分類されていた。しかし、法律はそういう地区を指定するための定義の点で、以下の通り曖昧であった。「国務大臣は（開発地区および中間地区の指定に関して）本節の前項の規定に基づいて権限を行使するに当たって、雇用や失業の状況、人口の変化、移住や地区政策の目的を含め、あらゆる実際および予想される状況を考慮しなければならない」^a。
- **明確かつ単純。** EUの2007-13年にかかわる地区政策ないし「連帯」政策では、後進地区は「収斂目的」に基づき援助を受ける資格のある地区と定義されており、それは1人当たりGDPがEU平均の75%を下回るNUTS2地区に等しい^b。このような地区は収斂目的のための資金の約71%が受領できるよう予算が組まれている。しかし、EUの地区政策の下でも、1人当たりGDPがEU平均の75%を下回るだけでなく、1人当たりGDPがEU平均の90%を下回る国に属している地区であれば、より有利（かつ複雑）な条件で資金を入手できる。このような地区は「より後進的」と考えられているのである^c。
- **明確かつ複雑。** 1982年から87年にかけてカナダの地区工業拡大局は、工業地区開発プログラムに基づく配分適格の地区を分類するのに開発指数を用いた。指数の構成をみると、地区の失業が50%、個人所得が40%、「開発

が最もおくられているところ」の15%を特定する州の財政能力が10%のウェイトをそれぞれ占めている^d。

- **精緻な定義と測定。** 後進的と考えられる地区を特定するために、メキシコのミクロ地区戦略は「限界化指数」というものを使っている。これは電気や飲料水といった基本的サービスへのアクセスにかかわる指標と、住宅状況の質や地元の労働人口のうち低賃金労働者の割合にかかわる指標に基づいている^e。南部にある遠隔の農村コミュニティを主に対象としている。なぜならば、「農村コミュニティの遠隔性は往々にして、貧困の状態や広範な基本的公共サービスへのアクセスにかかわる大幅な欠如につながっている」からである^f。

メキシコは後進地区の特定に使う指標の精緻さだけでなく、地区を定義する方法の精緻さで際立っている。地区を定義するのに粗雑な行政上の境界を使うのではなく、当該地区の地理的な近接性、民族的・文化的なアイデンティティ、地理経済的な特性を考慮するために、地理情報システム（GIS）を使っている。

このように、様々な諸国が後進地区を特定するために使っている基準は、発展段階と国内の政治的な配慮に左右されている。途上国では貧困と限界化のレベルが高いことが、先進国では失業率が高いことがしばしば後進地区の定義になっている。

インドの第10次5カ年計画（2002-07年）では、北東部の地区が「おくられている」と同時に「恵まれない」ところとして指定され、したがって特別な政策配慮に値するとされている。EUの地区政策は収斂目的の下で、追加的な援助を必要とすると考えられる「最も遠い地区」のために特別な手当をしている。

本報告書における（密度からの遠いという）後進地区の定義はこのような広範囲にわたる基準を織り込んでいる。

出所：Mark Roberts 執筆。

注：a. Industrial Development Act 1982, chapter 52, part I, para. (3); bold emphasis added. b. c. http://europa.eu/pol/reg/index_en.htm, "Activities of the European Union—Regional Policy," 2008. d. Atkinson and Powers 1987. e. Villarreal 2005; OECD 2003, p. 6. f. OECD 2003.

財、サービス、アイデアの「密集した」市場、およびそれが提供する知識や情報の波及効果へのアクセスという面で不利だということも意味する。後進地区は国のなかで、次のような特徴を1つ以上もっている遠隔地であるのが普通である。すなわち、貧困率が高い、生産性や所得が低い、失業率が高い、成長が停滞している、などである。これは典型的には後進地区を定義するのに政府が使っている基準である。

途上国では、後進地区は遠隔地であることが一般的で、衛生設備や電気へのアクセスなど基本的

ニーズが充足されていない。先進国では、後進地区は仕事の見込みという点で先進地区に劣っているが、基本的福祉という点では大差がない。つまり、本報告書が使う距離と市場アクセスは、後進地区を定義するのに各国が用いている多種多様な基準をカバーしている（ボックス2.2参照）。

したがって、1人当たり所得、労働生産性、実質賃金が低い、また、貧困率や失業率が高い原因は密度までの距離にある。イギリスでは、先進的なロンドンや南東地区の経済的密度が18%の賃金プレミアムを生み出しており、そのプレミアム

ボックス 2.3 危険な格差：分裂が距離を悪化させる場合

学術文献の主張によれば、労働の国内移住は家計福祉にかかわる経済的およびその他の測定値を一国内の地区相互間で平準化させる最も強い力である。しかし、言語、宗教、民族、人種の相違は国内移住にとっておそらく最強の障壁であり、政策立案者にとっては厄介なジレンマとなっている。民族、言語、宗教の障壁があると、家計は雇用や賃金の地理的な相違を裁定できる多くの機会があるにもかかわらず、その活用を躊躇する。したがって、その同じ障壁が貧困層を後進地区に閉じ込め、貧困を永続化させ、スペース的な格差を先鋭化させる。

東アジアにおける格差。 タイの北東部では17%の人々が貧困層であるが、これはバンコクの0.5%とは著しい違いといえる。タイの少数民族の約半分が北東部に居住している。インドネシアでは貧困や福祉の指標は西カリマンタンの方がジャワよりも一貫して悪い。前者はダヤク族、ブギス族、サンバ族などといった少数民族の故郷、後者は多数民族の故郷である。

南アジアにおける格差。 インドでは、アルナチャルプラデシュ、アッサム、マニプール、メガラヤ、ミゾラム、ナガランド、シッキム、トリプラなどといった諸州が後進的な北東部を構成している。アッサム人を例外として、人々は優れて部族的であり、チベット・ビルマ語やアウストロアジア語を話し、遺伝学的に東アジアの人々との類似性が強い。ヒンドゥー教が支配的な宗教であるが、キリスト教が普及しているところがインドの他の地区とは違う点である。経済的な福祉と発展に関する通常の指標では、北東部の諸州はインドのなかで最低の部類に属している。

アフリカにける格差。 サハラ以南アフリカの11カ国に関する研究によれば、民族を聞いただけで児童死亡率にかかわる

格差がかなりの確度で予測できるが、地理と組み合わせると引き続いて児童の生存確率を予測することができる。例えば、コートジボワールの2歳児の死亡率を1970-94年についてみると、バオウル族は他の部族に比べて大きく低下している。ガーナのアシャンティ族の子供が死亡する確率は他の部族より約20%低い。ウガンダではバガンダ族の5歳未満児は他部族の子供たちと比べて、死亡する確率が3分の1低い。

ヘルシンキにある国連大学世界開発経済研究所(UNU-WIDER)が2005年に行ったスペース的な不平等に関する研究の予測によると、「スペース的な不平等は不平等全体にかかる1つの次元であるが、スペース的、地域的な分裂が政治的、民族的な緊張と合わさると、社会的、政治的な安定性を損なうという意味が加わる」⁹。このやや抽象的な言葉はケニアで2008年初めに暴動が起こることを冷静に予知していた。この紛争では1,500人が死亡し、約25万人が難民になった。暴動は2007年12月後半に行われた大統領選挙の疑義ある結果を巡って起こったが、部族間の深い亀裂をたちまち暴露し、ケニアの経済的、政治的な地理を分断することになった。コミュニティ間の戦いが最も顕著だったのはリフトバレーにあるエルドレットという町の周辺と西部地区のキスムの郊外である。リフトバレーと西部地区はケニアのなかで経済的な後進地区であり、カレンジン族、ロウ族、キシ族、ルヒヤ族など少数民族にとりて伝統的な故郷でもあった。彼らは同じ地区の他の部族とともに、経済的な収奪と無視に関連した恨みを抱いていたのである。

出所：Brockerhoff and Hewett (2000)。

注 a. Kanbur and Venables (2005)。

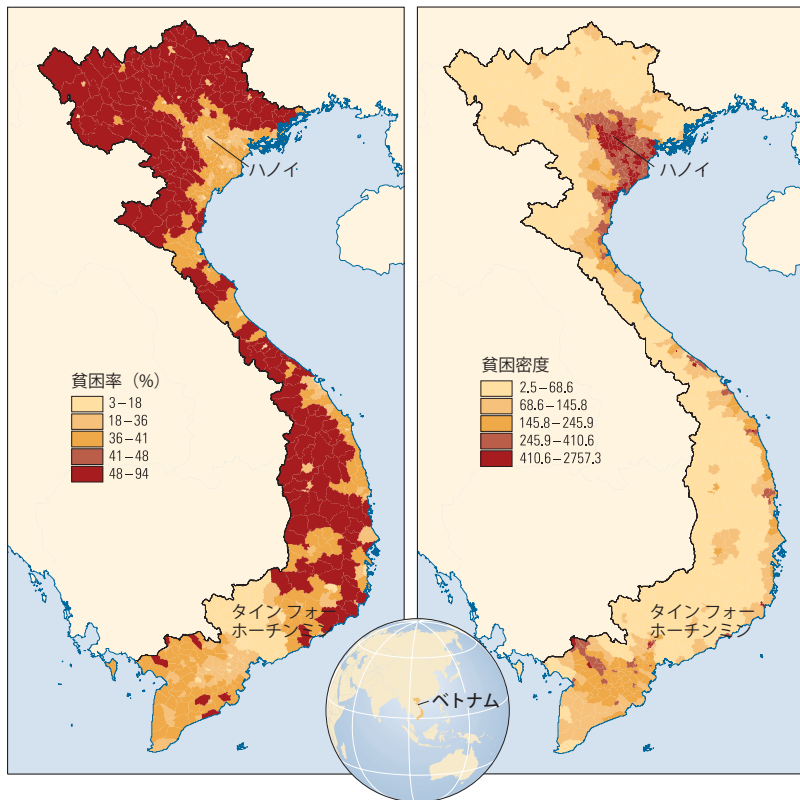
はイングランドの北部や南西部およびスコットランドやウェールズでは享受できない²⁵。インドネシアの繊維産業などにおいては、企業の潜在的な収益性は密度までの距離と負の相関関係にある。距離が遠いほど収益が悪いのである。これは国内における密度までの距離だけでなく、国際的な港までの、したがって、国際市場の密度までの距離についても当てはまる²⁶。投資や雇用を誘致できない後進地区はやはり密度までの距離が遠いところに位置している。

密度までの距離は現在の先進国の場合と同様、新興市場諸国の所得にも影響する。中国では、個人・部門・省に固有な属性、生計費の格差、人的資本の外部性などを制御しても、市場アクセスが良い省では個人の賃金が高くなっている²⁷。ブラジルでは、サンパウロなど大市場から経済的に遠く離れた後進地区の賃金は低く、成長にかかわ

る同地区の展望が改善するかどうかは距離の削減にかかっている²⁸。ブラジルの先進地区は賃金プレミアムが13%に達しており、これはヨーロッパ諸国の場合に匹敵する^{29, 30}。メキシコでは、南部の農村地帯はメキシコシティやアメリカの経済的密度から離れており、賃金は最低で貧困は最高という状況にある。

後進地区は多くの諸国では少数民族の故郷となっている。資源アクセスにかかわる部族、人種、宗教による格差が、スペース的な格差として顕在化しているのである。民族グループ別の地区相互間の格差は悪循環を招来して、政治的な分裂を深め、緊張を煽るため、生活水準の乖離をさらに拡大させる。沈静化が困難な内戦につながることもさえあり、「発展の後戻り」を引き起こす(ボックス2.3参照)³¹。

地図 2.3 ベトナムの貧困率は後進的な内陸部で高いが、貧困者集団は先進的な沿岸部に多い



出所：Minot, Baulch, and Epprecht 2003 のデータを用いた The Poverty Mapping Project. Columbia University.

貧困率は後進地区の方が高いが、貧困者数は先進地区の方が多い

貧困（貧困者数）の割合は距離と関係があり、貧困の規模は密度と関係がある。換言すると、後進地区では貧困者の割合が高く、先進地区は人口密度が高いため、国内貧困層に占める割合が高くなる傾向がみられる。ベトナムの内陸の後進地区は貧困率が最も高いが、繁栄している先進地区には大勢の貧困層がいる（地図 2.3）。また、ホンジュラスでは、貧困層はテグシガルパ（首都）とサンペドロスラという 2 つの先進地区に集中しているが、貧困率が総じて高いのは遠隔の東部地区である（地図 2.4）。

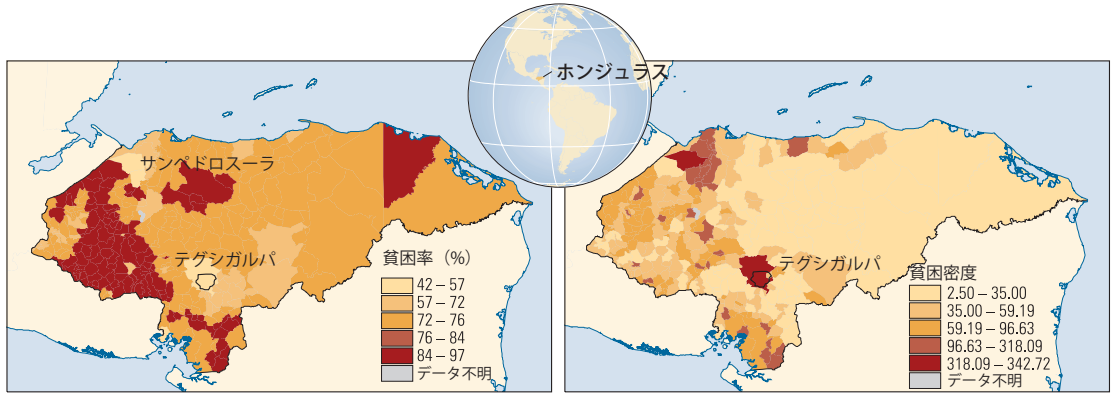
先進地区における経済的集中

経済が発展するにつれて、経済活動は一般的により集中する。その逆ではない。ボツワナ、ブラジル、ノルウェイ、ロシア、タイなど多種多様な

諸国を含め、世界で 4 分の 1 の国々では、国民所得の半分以上が国土の 5% 未満しか占めない土地で生み出されている。アルゼンチン、サウジアラビア、スロベニア、ザンビアなど多種多様な諸国を含め、全世界で半数の国々では、国民所得の 3 分の 1 以上が国土の 5% 未満の土地で生み出されている。5% 未満の国土で生み出している国民所得が全体の 10 分の 1 未満にとどまるという形で、経済的質量が分散されているのは 10 カ国中 1 カ国という割合にとどまっている。このようなスペース的に分散している一握りの諸国には、バングラデシュ、北朝鮮、オランダ、ポーランドなどが含まれる^{注 32}。

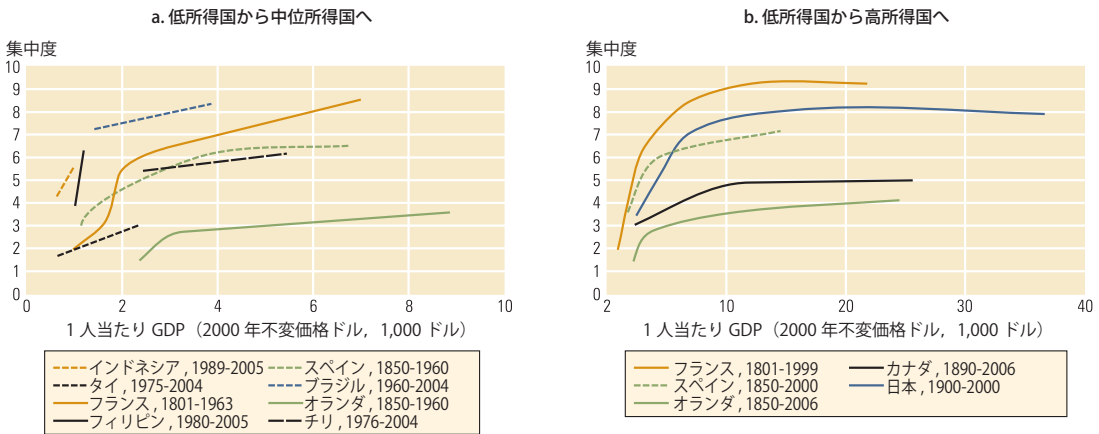
この節では選ばれた工業国の歴史的経験を提示する。1 世紀以上にわたってこれらの国々がスペース的な急速な集中を経験して、それが横ばいになったことを示す。その後で、先進国と途上国の多数のサンプルから経済値量の駐中が国の発展と共に高まったことを示したいと思う。

地図 2.4 ホンジュラスでは貧困率は遠隔の東部で高いが、貧困者数は上位2つの大都市圏に集中している



出所：Robles 2003. のデータを用いた The Poverty Mapping Project. Columbia University.

図 2.2 経済的質量の増加は数十年、いや数世紀にさえわたる発展と同時進行する



出所：各国統計年鑑（各年）に所載の国民所得勘定に基づき WDR 2009 チームが推計。カナダの 1890 年のデータは Green (1969) に基づく。フランスのデータは Catin and Van Huffel (2003); Barro and Sala-i-Martin (2004) に所載の人口数に基づく。日本、オランダ、スペインのデータは以下に基づく。Staff City Population Database; Human Settlements Group; International Institute for Environment and Development (IIED).

集中は発展の初期段階で急上昇してから横ばいになる

経済活動のスペース的な集中の推移を追跡したデータは入手が困難である^{注33}。しかし、入手可能な情報によれば、経済発展は早期段階では一国内におけるスペース的な集中度の急上昇を伴うことが明らかである。経済活動の量が増加するだけでなく、その創出がより小さな地区に圧縮されるのである。先進地区はこのような圧縮と成長から最大の利益を享受している。

イルドフランス（国土の約2%を占めるフランスの先進地区）における経済的集中度は1801年の仮説的なシェアの2倍から急増して、1851年に同3倍、1910年には同6倍になった^{注34}。さらに上昇を続けたものの、減速して、1960年に

は同シェアの9倍になっている。因みに、フランスの1人当たりGDPは1801年の1,000ドル未満から1960年の7,000ドルに増加している。しかし、1960年以降、1人当たりGDPは3倍に増加したにもかかわらず、経済的集中度は安定化した。カナダとオランダでは、上昇はそれほど劇的ではなかったものの、発展段階が低い時期には集中度が急上昇して、1人当たりGDPが1万ドルを超えると横ばいになるという同じパターンを経験している（図2.2参照）^{注35}。

このパターンは現在の途上国でも似通っている。タイが工業化し急成長を遂げていた時、1人当たりGDPが1975-2004年の間に4倍になるなか、先進的なバンコク大都市圏の集中度は1.8から3.1に上昇した。ブラジルでも、

1960-2004年に国全体の1人当たりGDPがほぼ3倍になった時期、先進的なサンパウロ圏の集中度は7.3から8.4に漸増している。

日本については第2次世界大戦後に工業化が進化した時期、先進的な東京圏の集中度は1955年の7.1から1990年の約8に上昇した。この間に1人当たりGDPは2倍以上になっている。このようなスペース的な集中度の漸増は、一国における経済活動のスペース的な分布が安定化するなかで最終的には横ばいになっている。東京圏の集中度も1970年以降安定化している。

アメリカでは、1人当たりGDPが1850年の1,806ドルから1900年の4,091ドルへと急増するなかで^{注36}、グリーンベイ-セントルイス-ボルティモア-ポートランド（メイン州）の工業地帯に集中が起り、アメリカの製造業雇用の4分の3を占めるに至った。その後の60年間にわたって、同工業地帯が製造業雇用に占めるシェアは3分の2から4分の3程度で安定推移している^{注37}。アメリカ経済の構造変化や経済的集中パターンの変化にもかかわらず、その集中は1960年以降も安定していることになる。集中度の上昇を補強するもう1つの証拠が、アメリカの人口の80%が占める国土のシェアが低下していることから得られる。それは最も密度の高い地区が1900年の25%から2000年の17%へと低下しているのである^{注38}。

各国は成長して1人当たりGDPが1万ドルを超えてくると、詳細はそれぞれであるが、集中度も安定化する傾向がある。先進地区への集中度はカナダ、フランス、日本の方が、オランダやアメリカよりも高い。途上国については、ブラジル、インドネシア、フィリピンはチリやタイと比べると、スペース的な集中度が高くなる道をたどっているようである。

現在の集中度を国際比較すると歴史的なトレンドが確認されている

一国の発展とスペース的な集中の関係は様々な発展段階にある諸国について当てはまる。行政区（カナダの州、日本の県、ロシアの州、アメリカの州）、統計区（アメリカの9つの国勢統計区、

エクアドルの同3つ）、土地面積（経度1度×緯度1度という地球のグリッドセル）のいずれに基づいても、各国に当てはまっている。また、集中度の尺度が違ってても当てはまっている。

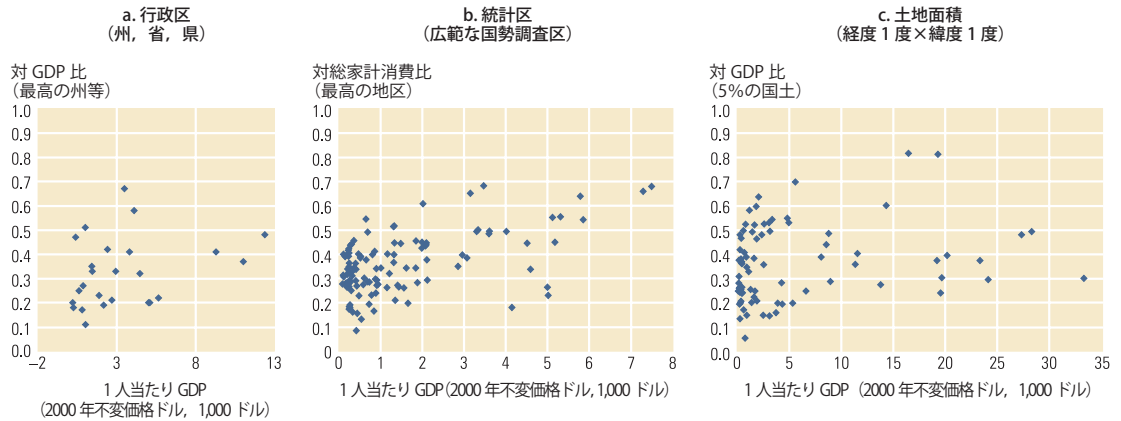
行政区。国が変われば行政区の数も変わり、その地理的な規模も様々である。しかし、このような要因を制御して途上国24カ国（1人当たりGDPでみて211ドルのモザンビークから1万2,000ドルのギリシアまでを含む）を比較すると、カナダやフランスの歴史的な経験と同じパターンがみられる。先進的な行政区が産出するGDPのシェアは発展段階に応じて上昇する傾向がみられる（図2.3パネルAを参照）。

統計区。国勢調査用の広範な区域である統計区は行政区とは異なる。アメリカには50州あるのに統計区は9つである。カナダには5つの統計区があるが、行政区は10州と3準州で構成されている。国の統計局は一般的にこのような区域を使って、家計調査にかかわるサンプリングの枠組みを階層に分類している。この区域は東部や西部というように、一国の地理的な区分けに対応している^{注39}。集計の相違にもかかわらず、統計区にかかわるデータも、GDPではなく消費で測定した集中度と発展の間に同じ関係があることを示唆している（図2.3パネルBを参照）。

土地面積。それぞれ100平方キロメートルの土地面積に対応した経度1度×緯度1度という地球のグリッドセルは、より明確な地理的解像度を提供してくれる^{注40}。一国内におけるスペース的な集中度は、最も密度の高い5%の土地面積で生み出されたGDPのシェアとして測定することができる^{注41}。発展に伴ってGDPの集中度が上昇するという様式化されたパターンは、歴史的なデータを使っても現在のデータを使っても同じである。発展と経済的集中度の関係は、1人当たりGDPが1万ドル未満の途上国を分析すると、プラスでほぼ線形になっている。しかし、この関係は所得の高い諸国をサンプルに含めると横ばいになる（図2.3パネルCを参照）。

経済発展に伴って生産の集中度が高まるのは、各国における下位国家地区の数や各国の土地面積の規模が違うなどといった人為的な原因によるもの

図23 国民所得、家計調査、地球尺度の経済データに基づく指標で見ると、発展に伴って経済的質量が集中するという歴史的パターンが確認できる



出所：パネル A—出所：各国統計局のウェブサイトあるいは年鑑にある国民所得勘定。パネル B—75 カ国 120 件強の家計調査に基づく世銀スタッフの推計値（データセットの詳細については Motenegro and Hirn 2008 に説明がある）。パネル C—<http://gecon.yale.edu> に基づく世銀スタッフの推計値。

ではない（表 2.1 参照）。行政区の数が 21 ないし 22 とほぼ同じであるタンザニア、イタリア、フランス、スウェーデンを考えてみよう。タンザニアの先進地区ダルエスサラーム（首都）は国全体の GDP の 15% を、イタリアの先進地区ロンバルディア州は同 21% を生み出している。イタリアよりも 1 人当たり GDP の高いフランスとスウェーデンでは、先進地区の集中度もさらに高くなっている。

アルゼンチンやタジキスタンなど国を 5 つの統計区に区分している諸国においても、消費の先進地区への集中は発展に応じて高まっている。土地面積が約 30 万平方キロである中規模国のなかで、ガーナとラオス（ともに低所得国）をみると、スペースにかかわるジニ係数^{注42}でみたスペース的な GDP 集中度は、ポーランド（下位中所得国）やニュージーランド（高所得国）に比べてずっと低い。そのポーランドとニュージーランドはノルウェイやアメリカよりも、スペース的なジニ係数が低い。このようなパターンは小国でも大国でも当てはまっている。

乖離してから収斂する——先進地区と後進地区の間で

生産が農業中心の時期には、経済活動はスペース全体にわたって均一に分布する傾向が強い。生産性の格差も、当然ながら土質や気候によって違

うものの、さほど大きくはない。しかし、経済が発展し、製造業やサービスの生産が増加するにつれて、一部の地区が企業や労働者にとってより魅力的になってくる。自然の、あるいは「第一の天性」といわれる地理的な優位性に恵まれているところがなかにはあるからだ^{注43}。例えば、港としては戦略的な沿岸地帯が当然の選択肢になるだろう（アメリカでいえばニューヨークやフィラデルフィアなど）。自然にあまり恵まれていない他の地区の場合、経済的な魅力は「第二の天性」という歴史的な偶然と関係があるのかもしれない。ボストンが適例であり、アイルランドのジャガイモ飢饉を逃れた移民労働者の流入で経済的な衰退を回避することができた。アイルランド人の移民にとっては、リバープールからだどニューヨークよりもボストンに行く方が安かったのである。

経済発展は市場の統合を促し、人や資本の移動を円滑にし、取引の拡大を許容し、先進地区に利益をもたらす。また、先進地区は人々や企業を引き付けることによって、集積の経済を後押しし、革新と成長の中心として国民経済全体を牽引する。しかし、このようなプロセスは永久には続かない。集積の経済は混雑や汚染など集積の不経済によって帳消しにされ始める。したがって、先進地区へのスペース的な集中は横ばいになり始める。

それでは、経済的集中が最初は高まり、その後は安定するというパターンになっている時、所得

表 2.1 行政区, 統計区, 地理的地区の指標はすべて, 発展に伴って経済活動のスペース的集中度が高まることを示している

行政区	国	1人当たり GDP	行政区の数	先進地区の対 GDP 比 (%)
	タンザニア	324	21	15
	イタリア	19,480	21	21
	フランス	22,548	22	29
	スウェーデン	31,197	22	29
統計区	国	1人当たり GDP	統計区の数	先進地区の対家計消費 (%)
	タジキスタン	204	5	30.2
	モンゴル	406	5	34.6
	エルサルバドル	1,993	5	43.9
	ブラジル	3,597	5	51.6
	アルゼンチン	7,488	5	64.7
土地面積	国	1人当たり GDP	土地面積 (km ²)	スペース的ジニ係数
	ガーナ	211	227,540	0.48
	ラオス	231	230,800	0.48
	ポーランド	3,099	311,888	0.52
	ニュージーランド	11,552	267,990	0.55
	ノルウェー	27,301	304,280	0.64

出所：行政区に関する情報—タンザニアは <http://www.nbs.go.tz/nationalaccount/index.htm>, フランス・イタリア・スウェーデンは Growing Region, Growing Europe の Annex. 統計区に関する情報—80 カ国以上について 2000 年代に実施された 120 件以上の家計調査に基づく (データセットの詳細については Motenegro and Hirn 2008 に説明がある). 土地面積に関する情報—1990 年の情報に基づく <http://gecon.edu.yale>.

注：1 人当たり GDP 推計値は家計調査実施年の 2000 年不変価格ドル。

と福祉にかかわる格差はどうなるのだろうか？
経済発展が進展するにつれて、後進地区が先進地区に追い付くという傾向があるのだろうか？この収斂を円滑にするために政府の政策はどんな役割を果たせるだろうか？

現在の先進国の場合、所得と福祉にかかわるスペース的な不平等は初め拡大してから緩やかに収斂した

現在の先進国の場合、1 人当たり所得は下位国家地区間で当初は乖離し、それが収斂し始めるのは 1 人当たり GDP が 1 万ドルに近付いてからで、逆 U 字型の関係をたどっていく (図 2.4, 図 2.5, 表 2.2 を参照)^{注 44}。

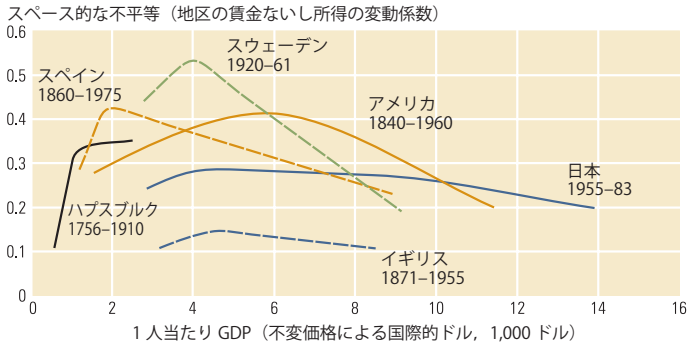
イギリスの各地区についてみると、1871-1911 年の間に 1 人当たり GDP の変動係数はほぼ 40% も上昇した^{注 45}。この間、イギリスは所得水準でみて、現在のナミビア、ヨルダン、あるいは旧ユーゴスラビアから出発したといえる^{注 46}。第 2 次世界大戦後、イギリスの各地区の 1 人当たり GDP は緩やかな収斂を示し、1970 年代後半にスペース的な不平等が安定化するまでその収斂が継続した^{注 47}。

アメリカでは、各州の 1 人当たり所得が乖離

したのは 1840-80 年の間で、これは北部における製造業の台頭や南北戦争とその後と同時期であった。南北戦争の終焉は北部と南部の諸州が統合し始めたことを意味するものとなり、1 人当たり所得のスペース的な乖離は縮小し始めた。南部諸州はまだ農業に依存していたため、後進地区は農産物の相対価格が急落したのを受けて、1920 年代には挫折を経験した。このショックが薄れると、後進地区と先進地区の緩やかな収斂がほとんど中断もなく進展し、1900 年代に州相互間の格差が安定するまで継続した^{注 48}。

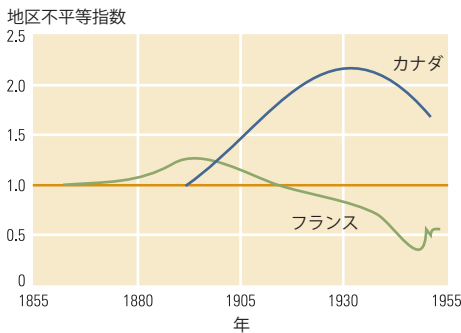
カナダとフランスでも、スペース的な乖離が発展の早期段階では拡大し (2 世代にわたった)、その後に緩やかな収斂が続くという同じ逆 U 字型のパターンがみられる (図 2.5 参照)。フランスでは、賃金にかかわる県相互間のスペース的な乖離が 1855 年以降拡大し、1990 年には収斂が始まっている。カナダでは、平均付加価値にかかわるスペース的な乖離は 1890-1910 年の間に拡大して、1929 年までそれが継続し、1956 年になって縮小し始めている^{注 49}。イタリア、ドイツ、スペインでは、1 人当たり所得の収斂が漸進的に始まったのは、高所得水準に達した後かなりの年数が過ぎてから (第 2 次世界大戦後) である。そ

図 2.4 スペース的な不平等は拡大し高水準で横ばいになってから、1人当たり GDP が1万ドルに近づくにつれて緩やかに縮小する



出所：アメリカ—Williamson (1965)；ハブスブルク帝国—Good (1986)；スウェーデン—Williamson (1965)；スペイン—Martinez-Galarraga (2007)；日本—Mutlu (1991)。

図 2.5 カナダとフランスでは所得や賃金にかかわる国家間の下位地域の格差が70年間以上にわたって持続した



出所：カナダ—Green (1969)。フランス—Williamson (1965)。
注：カナダは州別1人当たり付加価値総額に基づく。フランスは県別農業賃金に基づく。

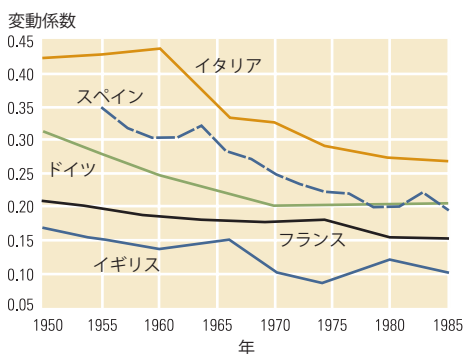
表 2.2 スペース的な不平等は発展局面に応じて変化した

国	スペース的格差の指標	経済発展の局面			
		初期	中期	後期	
アメリカ		1774	1790	1840	1860
	地区別1人当たりGDPの全国平均からの相対的乖離	30	31	56	66
イタリア		1861	1911	1936	1951
	地区別農業労働シェアの指数	6.55	9.41	12.7	14.2
カナダ		1901	1911	1941	1951
	地区別農業労働シェアの指数	7.14	9.88	12.6	10.2
イングランド		1767	1795	1867-70	1898-1914
	地区別農業賃金の最高最低差	3s 11d	8s 2d	11s 0d	7s 4d
オーストリア		1869	1890		1910
	地区別農業労働シェアの最高最低差	0.32	0.35		0.40
スペイン		1860	1914	1955	1975
	地区別1人当たりGDPの最高最低比率	1.76	2.33	2.22	1.74
オーストララシア		1860	1880		1900
	地区別1人当たりGDPの変動係数	0.30	0.35		0.10

出所：アメリカ—Good (1986), table 2, pp. 137-51; イタリア—Williamson (1965), table 5b; カナダ—Williamson (1965), table 5b; イングランド—Hunt (1986), table 6, pp. 935-66。オーストリア—Good (1986), table 3, pp. 137-51; スペイン—Martinez-Galarraga (2007), table 4; オーストララシア (オーストラリア, ニュージーランド, タスマニア) —Cashin (1995), figure 4, pp. 132-144。

注：オーストララシアの最高は上位5つ、最低は下位5つ。イングランドの通貨はシリングとペンス表示。

図 2.6 ヨーロッパでは第 2 次世界大戦後にスペース的な乖離が緩やかに縮小している



出所：de la Fuente 2000; Barro, Sala-i-Martin, Blanchard, and Hall 1991.

の後、所得格差は安定期が続いている（図 2.6 参照）。

政府の政策はこの収斂を円滑にすることができる。例えば、日本では、後進地区の社会的サービスに対する投資は、経済的生産の集中が加速化している時期に増額された。この措置は労働力の移動性を高めることによって、所得の地理的な格差の縮小につながった（ボックス 2.4）。

途上国の場合、生活水準にかかわる下位国家地区間のスペース的な乖離は、発展に伴って初めは拡大してから、その後には縮小に向かう

様々な発展段階にある多数の諸国を比較すると、1人当たりの生産や福祉にかかわるスペース的な格差は発展段階に応じて縮小していることがわかる（図 2.7 参照）。これはほとんどの途上国が発展とスペース的な不平等にかかわる逆 U 字型関係の右上がりの部分に集中していることや、先進国がその関係の右下がりの部分にあることと整合性がある。この結論は 2 つの情報源に基づいている。第 1 は途上国 80 カ国以上における 120 件以上の家計調査である。これには 1 人当たり GDP が 100 ドル未満のコンゴ民主共和国から、同 7,500 ドル以上のアルゼンチンに至るまで様々な諸国が含まれる。第 2 は 90 カ国にかかわる経度 1 度×緯度 1 度の地球グリッドセルという地球物理学的な規模の経済データに基づく。これには 1 人当たり GDP が 200 ドル未満のエチオピアか

ら、同 3 万ドル以上の日本に至るまで様々な発展段階にある幅広い諸国が含まれている^{注 50}。

家計調査のデータには追加的な利点がある。個々の家計消費の方が福祉指標としては所得よりも優れているという点だ。ある途上国の様々な地区の同じような家計でも、立地の結果として、家計消費について平均 70% もの大きな格差が生じることがある^{注 51}。ニカラグアでは、後進的なマタガルパ-ヒノテガ圏に住んでいる初等教育だけの 40 歳男性を世帯主とする 6 人世帯の消費は、先進的なマナグア（首都）に住む同等の世帯の消費の半分である。カナダやアメリカでは、1 人当たり GDP が最低の地区に所在する世帯の消費は、同最高の地区にある世帯の消費より 20% 少ない。日本では、居住地の差が消費の格差に対して関与する度合はさらに低い。

国が発展するのに伴い、純粋に立地に起因する福祉の格差は縮小する^{注 52}。このパターンは当該国の土地面積や行政区の数を制御した後でも妥当する。5 つに区分けされている諸国のなかで、1 人当たり GDP がともに 300 ドル未満のバングラデシュとカンボジアでは^{注 53}、先進地区と後進地区の消費にかかわるスペース的な格差は、それぞれ 89% と 73% となっている。カンボジアとタイでは（1 人当たり GDP はともに約 2,000 ドル）、対応する格差はともに約 50% である。カナダについては（1 人当たり GDP は 2 万ドル）、格差は 25% 未満にとどまっている。中規模の諸国でも、福祉にかかわるスペース的な乖離は同じパターンになっており、途上国から先進国に至るまでのスペクトルに沿って小さくなっている。同じことは国の大小とは無関係に妥当している（表 2.3 参照）。

成長率の高い諸国では所得にかかわるスペース的な格差が拡大

東アジアの成長率は世界経済や他地域の途上国の成長率とともに凌駕している。東ヨーロッパ・中央アジア諸国も計画経済から市場経済に移行する過程で、世界全体よりも高成長を示している（図 2.8 参照）。現在の先進国が発展の初期段階にあった時と同じように、東アジア、中央アジア、東

ボックス 2.4 戦後の日本における地理的乖離の是正

佐藤栄作首相が率いる内閣は1970年に新経済社会発展計画と新全国総合開発計画（新全総）を打ち出した。戦争直後の期間における太平洋沿岸にある東京、名古屋、大阪周辺の工業地帯が急成長した結果、生活水準に地理的な乖離が生じたことに取り組むことが目的であった。以下の通り、新全総からの抜粋が政府のビジョンを要約している。

スペース的な乖離に関する多くの問題のなかで、生活水準の乖離は1人当たり所得の乖離よりも深刻である。この観点から、農村部の市町村における基本的サービスと社会的制度の整備を加速化しなければならず、その周辺地区の生活水準を一定の最低水準以上に改善するために、新しい政策を採用しなければならない。

この計画では工業地帯に対しても引き続き、基本的サービスや社会的制度（例えば、公益事業、医療施設、校舎など）に対する公共投資を提供することになっていた。しかし、すべての地区について最低限の生活水準を達成するために、開発が行われている地区に対して追加的な投資が行われたのである。その結果、先進地区との比較で、後進地区における基

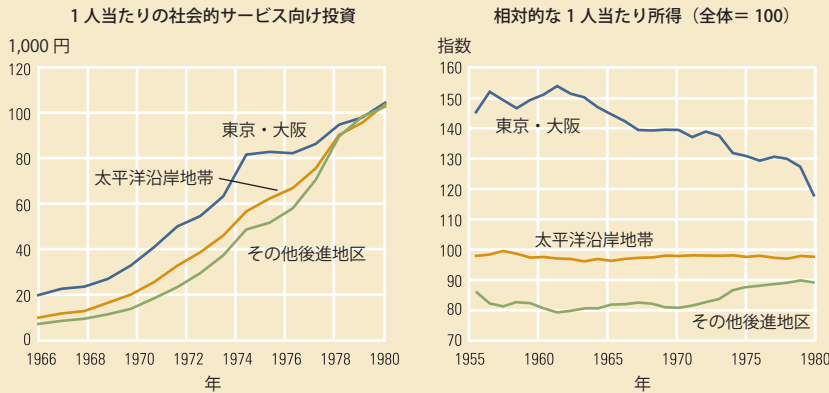
本的サービスや社会的制度に対する投資が急速に追い付いた（下左図参照）。

中央政府の一般会計予算と財政投融资計画の双方が財源の動員に貢献した。一般会計予算は一般交付金に加えて、特定補助金を地方政府に供与した。特定補助金のなかでは、地方政府との費用分担取り決めに基づいて、基本的サービス（例えば地方道路）や社会的制度向けの投資に大きな金額が配分された。

財政投融资計画は郵便貯金や公的年金保険料などを原資とする公的資金をプールして、それを後進地区の福祉を改善するために、住宅や社会制度向けの投資に振り向けた。このような政策は基本的な生活水準の普遍的な達成に向けた大規模投資の実行には有効であった。先進地区とその他の地区の1人当たり所得は1970年代に平準化した（下右図参照）。農村部から大きな都市圏へ向かう労働移動は1950年代と60年代を通じて顕著であったが、70年代半ば以降は先細りとなっている。

出所：Cabinet Council (1972); Hayashi (2003); Kamada, Okuno, and Futagami (1998); Ministry of Finance (2008); Nakajima (1982); Okuma (1980); Overseas Economic Cooperation Fund (1995); Policy Research Institute for Land (2001); Sakamaki (2006)。

社会的サービスに対する投資の増加が所得の平準化を円滑にする



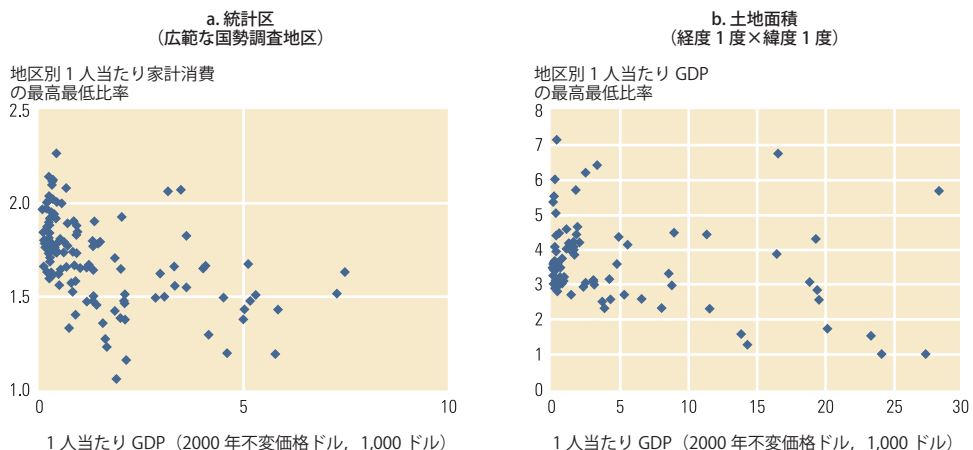
出所：大塚啓二郎・武藤めぐみ作成。

ヨーロッパの発展は格差の拡大を伴っている。東南アジアでは、1人当たり所得にかかわる先進地区と後進地区の格差が拡大している（図2.9）。中国でも、1人当たりGDPのスペース的な格差は過去10年間で拡大している（図2.10）。これらはすべて国連大学世界開発経済研究所（UNU-WIDER）の研究プログラムが発見した結果と整合的である。

東ヨーロッパ・中央アジアでも、労働生産性や所得にかかわる下位国家間の乖離は拡大してい

る。ロシアでは、後進的な下位国家地区の1人当たり所得は1985年で全国平均の半分だったのに対して、先進地区は同2倍であった。その後、後進地区の1人当たり所得は全国平均の4分の1にまで落ち込む一方、先進地区は同5倍の水準にまで上昇している^{注54}。この乖離は遠隔地では国営企業が破綻で、経済活動が市場の潜在性にかかわるスペース的な相違に反応し始めたため、ロシアの経済地理が再編成されるという時期に発生した（ボックス2.5参照）。同様に、チェコ、ハ

図 2.7 現在の各国比較によれば、国家の下位地区間の福祉格差は経済発展に伴って縮小することが示唆される



出所：パネル A—80 カ国以上について 2000 年代に実施された 120 件強の家計調査に基づく世銀スタッフの推計値。パネル B—<http://gecon.yale.edu> (1990 年の情報) に基づく世銀スタッフの推計値。

表 2.3 家計調査と国内地域 GDP データは、福祉にかかわるスペース的な格差が発展とともに低下するパターンを裏付けている

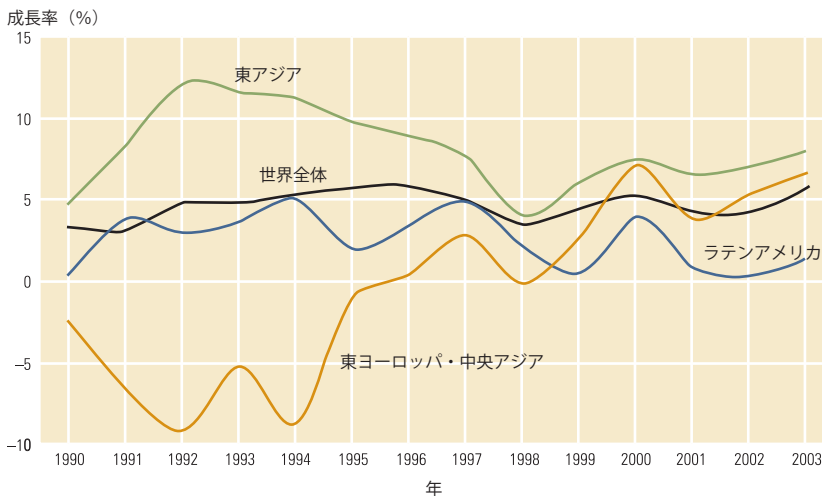
統計区	国	1 人当たり GDP	統計地区の数	家計消費にかかわる先進地区と後進地区の格差 (最高最低比率)
	カンボジア	234	5	1.89
	バングラデシュ	286	5	1.73
	コロンビア	1,989	5	1.54
	タイ	2,109	5	1.52
	アルゼンチン	7,489	5	1.48
	カナダ	23,392	5	1.22

土地面積	国	1 人当たり GDP	土地面積 (km ²)	1 人当たり GDP にかかわる先進地区と後進地区の格差 (最高最低比率)
	フィリピン	920	300,000	5.43
	ポーランド	3,099	311,888	4.63
	ニュージーランド	11,552	267,990	3.35
	ノルウェイ	27,301	304,280	1.78
	日本	33,280	364,600	0.35

出所：消費格差の推計値は 80 カ国以上について 2000 年代に実施された 120 件以上の家計調査に基づく。GDP 格差の推計値は 1990 年に収集された情報による <http://gecon.yale.edu> に基づく。

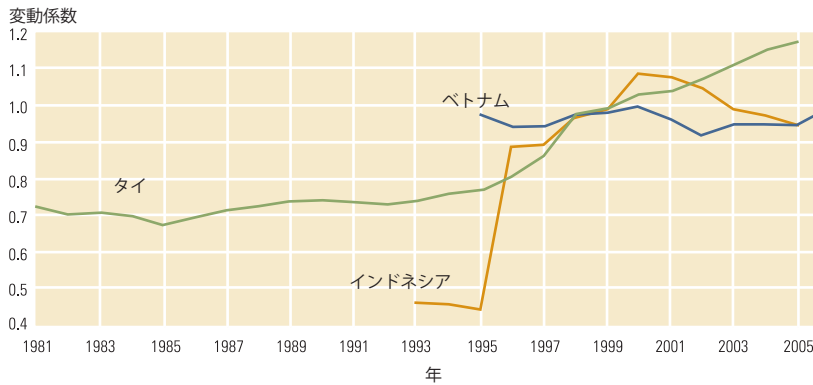
注：1 人当たり GDP 推計値は家計調査実施年の 2000 年不変価格ドル。

図 2.8 東アジアと東ヨーロッパの経済成長は世界の成長率を上回っている



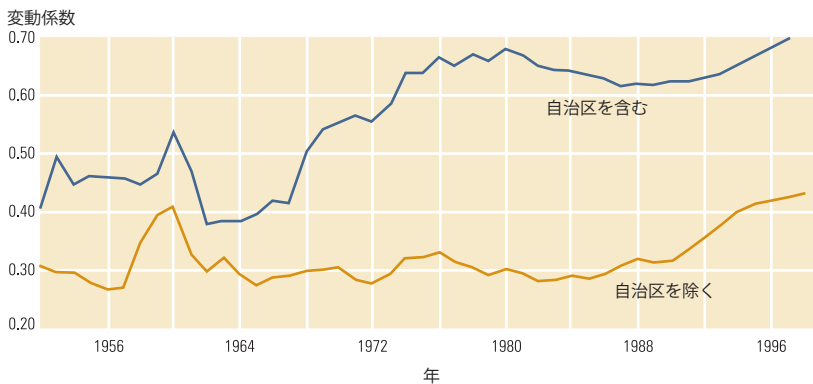
出所：World Bank (2005e), figure 2.1.

図 2.9 南アジアでは 1 人当たり GDP にかかわる先進地区と後進地区の格差が拡大している



出所：Hamaguchi (近刊).

図 2.10 中国では省別の 1 人当たり GDP の不平等が 1990 年以降漸増している



出所：Demurger 他 (2002).

ンガリー、ポーランド、スロバキアでも、体制移行が始まって以後、下位国家間でスペース的な乖離が拡大している（図 2.11）。

東アジアと東ヨーロッパの諸国は逆 U 字型曲線の右上がり部分にあるものとみられる。経済活動は依然として少数の優遇された地区に集中化が進展しており、集積の経済が生産性、賃金、1 人当たり所得を押し上げている。後進地区は国民経済との統合が不十分で、先進地区からの波及効果をまだ享受していない。

東アジア、東ヨーロッパ、中央アジアにおける地理的な乖離のダイナミクスは、一般的には「トップを目指す競争」といえる。すべての下位国家地区が平均賃金や家計所得の増加を経験しているが、増加が最大なのは先進地区である^{注55}。中国の貧困省について 1979-98 年の 1 人当たり GDP の伸びをみると、南西部 7.7%、中央部 7.8%、

北西部 8.4% と必ずしも低くはない^{注56}。東アジア諸国では貧困が著しい減少をみせている。1 日 1 ドル未満で生活をしている貧困層は 1990 年の 4 億 5,000 万人から、2007 年には約 1 億 2,000 万人へと著減している^{注57}。東ヨーロッパ・中央アジアに関しては、1998-2003 年の間に 1 日 2 ドル未満の貧困層が 4,000 万人減少しているが、これは貧困層の大半が先進地区に居住しているためだ^{注58}。

一部の中等所得国では所得が収斂した

上位中等所得国のブラジルでは、1 人当たり所得の全国平均に対するバラツキを示す変動係数が、1970 年の 0.65 から 1995 年の 0.49 へと低下している^{注59}。チリでも 1 人当たり GDP について、1960-2001 年に下位国家地区相互間でスペース的な収斂がみられた。この間、1 人当た

ボックス 2.5 スペース的な非効率性とソ連の崩壊

地球には広大で厳しいスペースがたくさんあるが、ソビエト政府下のロシアほどそういった場所の開発にエネルギーを注ぎこんだ政府は他にはほとんどない。

ロシアの東部を開発しようという努力はスターリンの統治下で大幅に増大した。生産を東部にシフトして国の地理的な心臓部に新たな経済基盤を創造するという工業化が、強制的に試みられたのである。ロシア全体にわたって経済的な（特に工業的な）質量を平準化することが、スペース全体にわたる発展を均一にする方法だと考えられたのである。「均衡のとれた産業の成長」が長いことスローガンとして掲げられていた。1930年代には新しい地区は中央政府の投資の50%以上を占めた。これは主として農業の富を搾取することによってファイナンスされた。新しい地区が最初に吸収したのは資本だけである。目に見える効果が出てきたのは第2次世界大戦中であった。ただし、最も生産的だった地帯はウラル-ボルガ地区など戦線に近くて、ソ連西部から退避してきた工場の58%が立地していた。

経済的質量を分散するためのこのような中央集権的で統制的な努力の帳尻は悲惨であった。ソ連の地理学者アレクセイ・ミンツは、5カ年計画の下で直接投資がおくれた地区を押し上げて、都市を「ゼロから」作り出したという主張はプロパガンダであると一蹴している。現実はずっと平凡であった。東部の原材料の宝庫の「開拓」は西部の製造業の伸張と時期が重なっている。ミンツの意見によれば、東方シフトはほとんどがロシアのなかのヨーロッパ地区内で生じている^a。実際には、ロシアの人口動態的、経済的な中心地は1990年までに、ようやくバシキリア共和国のベラヤ川まで東方シフトしたにとどまる。ロシアには11の時間帯があるが、そのうち8つはベラヤ川の東側に広がっている。工業地帯シベリアは絶対的には伸張したが、そのシェアは5分の1を超えることはなかった。ソ連の価格制度では原材料、輸送、エネルギーを犠牲にして最終製品が優遇されていたからである（ボックス表参照）。

ソ連の社会的インフラ整備は工業の発展と時期が重なった。保健所、学校、娯楽施設、文化施設、スポーツ施設、共同住宅施設（sotscultbyt）は一般的に企業に属していた。この重複はノリルスクという北極圏の都市など遠隔地にある大企業で特に明瞭であった。この伝統は、やや逆説的ではあるが、政府の部門担当部局と地区担当部局の間における懸命な資金の再配分闘争と組み合わせた。利益は召し上げられて、資本財や資産として、（必ずしも同じ所に対してではないが）再

び戻された。スターリンとブレジネフの統治下で、ソ連の管轄区域では企業のシェアが70%に達した。ロシアの石油で企業が得た利益のうち中央政府（Sovmin）が支配したのは20%以下にとどまった。

産業の集中排除は価格制度の歪みや高価な軍事競争と相まって、ソビエト体制の崩壊を招来することになる。1980年代後半になると、ほとんどすべての地区ないし共和国のエリート層も大衆も、「他人を養う」ための土地という厄介な義務を背負っていると主張し始めた。地区の独立採算（khozraschet）というスローガンは直ぐに政治的な分離主義に発展し、ソ連解体に貢献することになった。

ソ連崩壊後、ロシア連邦は世界市場との統合が進展した。ロシアは資源は豊富であるが人口が少ないことを改めて実感した。資源や資産を市場価値で再評価した結果、遠隔の地区や極地の経済的質量がしぼみ、インフラの劣悪化は経済的距離を減らすどころ増やす場合さえあった。企業と結び付いた公共サービスも1990年代に崩壊した。企業が民営化されたり、その共同住宅を自治体に譲渡したりしたからである。エリツン大統領の下でしばらくの間、連邦予算と地区・地方予算の歳入は公式に50:50と2分された。しかし、2000年代になって、連邦有利にルールが変更された（対外債務返済後のベースで60:40、その後さらに55:45に変更された）。しかし、交付金の増大から支出は50:50にとどまっている。

今日、中央と地区の財政関係はソ連時代よりは弱まっているとはいえ、依然として再配分の原則に基づいている。しかし、産業は燃料と原材料を中心とした構成になっている。何十年にもわたる平準化計画を経て、ロシア経済では1人当たりGDPについて地区間の格差が拡大している。

ボックス図は旧ソ連の純物質生産（NMP）と新しい地区総生産（GRP）の方法や価格を使って、これを1990年と2005年について示したものである。西シベリアのチュメニ州と中央部のモスクワという2つの代表地区は不変である。しかし、先進地区と後進地区の格差は5倍から43倍に激増している。再配分を考慮すると、平均個人所得にかかわる各地区内における先進地区と後進地区の格差は2005年で11倍に収まっている。1人当たりGRPについてロシアの平均を上回った地区は、全88地区のうちわずか20地区、所得ベースではわずか22地区にとどまっている。ほとんどの貧困地区は移転所得の助けを借りて生活水準の格差を縮めている。

遠隔地の福祉は現在のロシアでは経済的質量への依存が低下している。ロシア人の研究者や政策立案者のなかには好ま

ロシア連邦におけるスペース的なシフト（1900-2000年）

指標 / 地区	1900	1925	1950	1975	2000	1900	1925	1950	1975	2000
	労働者数（100万人）					生産高（10億ルーブル、2000年価値）				
絶対値	1.9	2.2	10.8	21.4	13.3	22	37	579	4,705	4,795
地区の種類 ^a	%					%（名目価格）				
旧工業地帯 ^b	64	61	42	40	33	50	65	68	42	32
新ヨーロッパ	30	33	39	41	47	33	31	27	38	40
東部（東洋部分）	6	6	19	19	20	17	4	5	20	28

出所：Andrey Treyvish 作成。

注：a. 各種統計・文献に基づく作成者の試算。b. サントペテルブルク・同郊外、中央部（ニジノブゴロドを含む）、ウラル中部を含む。

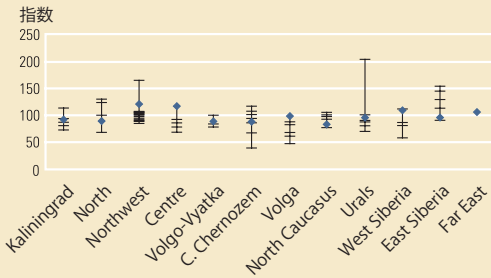
しいトレンドではないと考える向きもあるが、どうすべきかは必ずしも明瞭ではない。政策論議は2つの極論の間に収まっている。その1つは石油・ガスの利益をもっと広く共有する形で全スペースにわたる再分配制度を強化するという意見である。もう1つの意見は軍産活動と研究開発 (R&D) イニシアティブに基づいて地区経済の分散化を強制するというものである。議論が続いているなか、ソ連時代のロシアの経験が

政策教訓を提供している。特に世界最大の国土を擁する国にとっては、スペースにかかわる政策の選択とその効率性は経済発展と経済停滞の違いをもたらすということである。

出所：Andrey Treyvish 執筆。
注：a. Mints (1974), pp. 20-54.

地区総生産の格差は拡大している
(名目価格, 全国平均に対する%)

純物質生産 (NMP), 1990
11 マクロ地区, 73 地区, ソ連ロシア =100



注：縦の線は地区内のレンジを示し、菱形は地区の平均を示す。

地区総生産 (GRP), 2005
11 マクロ地区, 79 地区, ロシア連邦 =100

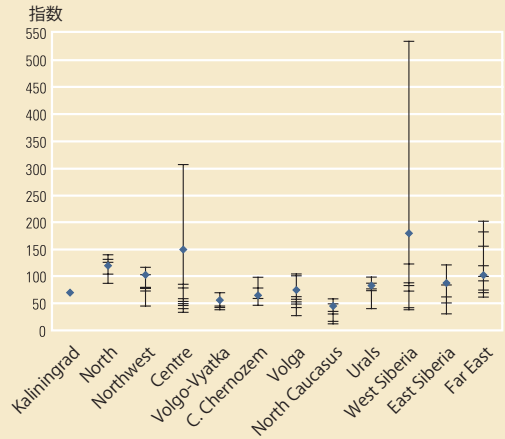
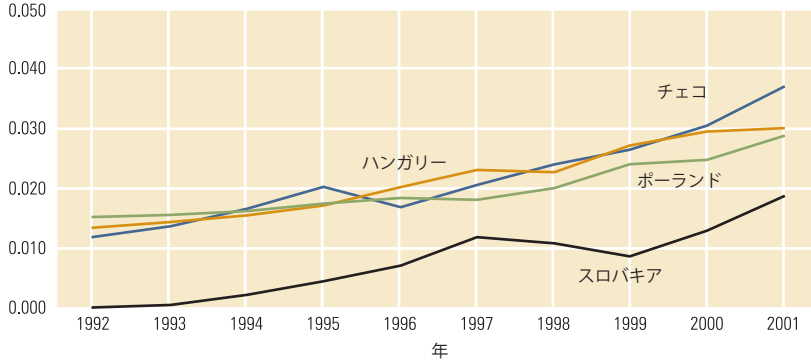


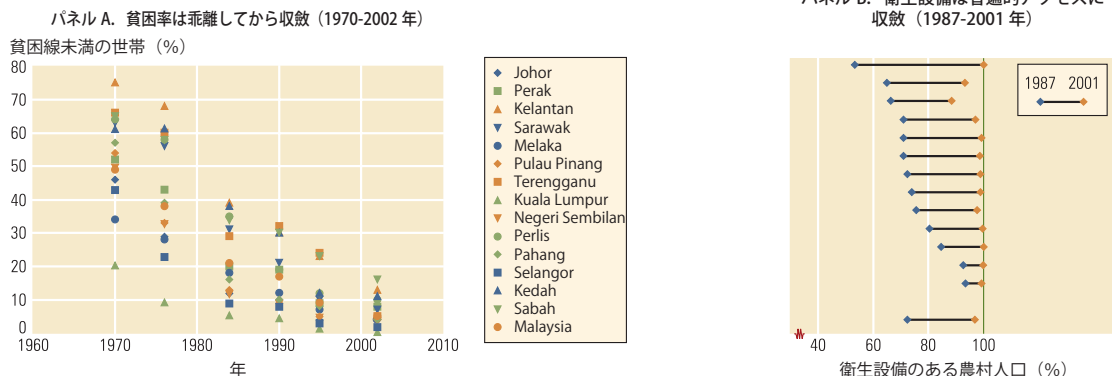
図 2.11 東ヨーロッパ諸国では計画経済から市場経済への移行に伴って、地理的な所得格差が拡大した

変動係数



出所：Ezcurra and Pascual (2007).

図 2.12 マレーシアでは基本的福祉にかかわる地理的な収斂が経済成長と同時進行した



出所：Malaysia Economic Planning Unit (2008).

り GDP は 4,270 ドルから 10,538 ドルへと倍増している^{注60}。上位中所得国の南アフリカでも、1990-2000 年には町や都市の相互間で 1 人当たり所得が収斂した^{注61}。コロンビアは相対的に閉鎖された国であるが、先進的な県サンタフェデボゴタ（首都）と後進的な県チョコの 1 人当たり GDP にかかわる比率は、1950-60 年の間に 10 から 6 に、1990 年には 3.1 に低下している^{注62}。

所得が乖離する一方で、健康と教育は収斂

多くの途上国ではミレニアム開発目標に関する指標が下位国家地区相互間では収斂している。したがって、所得や物質的な福祉にかかわる乖離にもかかわらず、基本的福祉はより平等になってきているといえる。インドネシアでは、学校教育の平均年数にかかわる州間の変動係数が、1971 年の 0.43 から 2000 年の 0.15 に、貧困率については 0.42 から 0.35 に低下している^{注63}。タイでは、幼児死亡率が最高の先進地区と最低の後進地区の格差が 1980 年の 6%ポイントから 2000 年（全国平均では新生児 1,000 人当たり死亡者 6 人）には 0.7%ポイントにまで縮小している^{注64}。ベトナムでは、栄養失調率にかかわる先進地区と後進地区の格差が、すべての地区において改善がみられるなかで、1998 年の 20%ポイントから 2004 年の 15%ポイントに縮小している^{注65}。中国では人間開発指数が 1995-2003 年の間に低下している。最良の省（北京）と最悪の省（チベット）の格差が、平均余命について 1995 年の 0.26

から 2003 年の 0.19 に、人間開発指数については 0.50 から 0.32 へと縮小している。識字率の格差も 1990-2003 年に 58 から 51%ポイントに低下している^{注66}。急成長を遂げている東アジア諸国における基本的福祉の収斂はマレーシアが典型例を示している（図 2.12）。

メキシコの諸州については、成人識字率と幼児死亡率が 1940-2002 年の間に、同じく平均余命と就学率が 1990-2002 年の間に収斂している^{注67}。エジプトでは女子就学率について、最良の県と最悪の県との格差は 1995 年の 41%ポイントから 2004 年の 25%ポイントに縮小した。識字率とそれにかかわる性別差についても同様である^{注68}。

すべての国がミレニアム開発指標の空間的な収斂を経験しているわけではない。南アジアとアフリカの諸国では国内の格差が依然として大きい。インドとスリランカでは 1981-91 年の間に州相互間の格差は大きいままの状態が続いた^{注69, 70}。ただし、国全体としても後進地区においても絶対的な改善はみられた。スリランカでは 1991-2007 年の間に貧困率がすべての州で低下したが、先進的な西部州の低下幅が最大であった^{注71}。ケニアでは初等および中等教育の就学率にかかわる州間格差は 1999-2004 年を通じて高水準を維持したが、重要な点は、おこなわれている北東部も含めて全地区で改善がみられたことである^{注72}。

現在の途上国にとって何が違うか

1776年に出版された『国富論』のなかでアダム・スミスは次のように述べている。「あらゆる種類の産業が自然に細分化したり、自己改善をしたりするのは、海岸や航行可能な川岸に沿った場所である。また、そのような改善が国内の内陸地帯に広がって行くのはずっと後になるのが普通である」⁷³。スミスが1776年に書いたことは、中国の近代的な経済発展のスペース的なプロセスにも等しく当てはまる可能性がある。それでは、現在の途上国にとっては何が違うのだろうか？

基本的には違うことはほとんどない。スミスが指摘した重要な点は、一国の経済発展はその早期段階では、市場、したがって密度に対して最大の潜在的アクセスを提供する下位国家地区によって牽引される傾向にある。しかし、密度から遠い下位国家地区、スミスの言う例では内陸部は取り残されることになる。開発プロセスがかなり進展して初めて、生活水準について下位国家間で緩やかな収斂が始まるという状況下で、このような後進地区も発展の利益から大きな分け前を享受するようになる。この基本的な命題は今日でも妥当する。

しかし、以下の通り、現在の途上国にとっては重要な相違点がいくつかある。

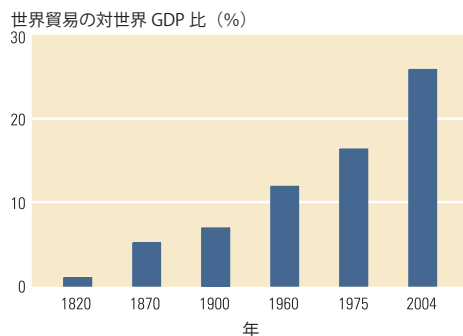
- 現在のグローバル市場の驚異的な規模を考えると、発展は先進地区を競争・貿易させるに当たって、市場と協調して機能する外向きの戦略を頼りにしなければならない。
- 今日の途上国における国内経済地理の急激な変化とスペース的な格差は、先進国が発展の初期段階にあった時期に比べてずっと大きくなる可能性が大である。
- 再配分メカニズムは構築・成熟に時間を要するため、労働移動性と市場接続性が後進地区を国民経済に統合するのにより有力なメカニズムである。輸送や通信におけるグローバル化と技術進歩は、先進地区と後進地区の経済的距離を橋渡しするために広範な手段を提供してくれる可能性がある。

グローバル市場がより重要である。現在では統合化が進展しているため、グローバル市場は歴史上のいかなる時期と比べても国内市場よりは重要になっている。現在の途上国の先進地区がもっている潜在市場性は、第2次世界大戦後における貿易の急増を反映して、現在の先進国の19世紀から20世紀前半と比べてより大きい。近年の世界貿易の伸びは正しく世界所得の伸びの2倍になっている⁷⁴。貿易が世界のGDPに占める割合は今や1820年の水準の25倍にも達している(図2.13)。したがって、保護主義政策はかつては(最適ではなくても)実施可能な選択肢だったかもしれないが⁷⁵、現在では実施不可能であろう。特にラテンアメリカやサハラ以南アフリカにおける同政策が最近失敗したことを考えると、そうであってもいいだろう。

一国が閉鎖されている場合、ある地区の潜在市場力は主として国内における密度までの距離で決まる。しかし、開放されている場合、国際市場までの距離ないしアクセスも重要になるため、国境や沿岸の地区は経済活動に占めるシェアが高くなる傾向がある。貿易パターンの構造的変化は一国内における市場潜在力の地形も変えることにある。すなわち、おそらくは政策的に優遇されていたかつての先進地区でも、新しい先進地区までの距離が遠くなるにため、敗北して衰退する。これについてはイギリス、中国、メキシコの例がある。

開放性は距離にとって重要である。 メキシコが1985年に貿易を自由化するまで、メキシコシ

図 2.13 現在の途上国はより統合した世界に直面している



出所：Chase-Dunn, Kawano, and Bewer (2000)。

ティまでの距離が地区の市場潜在性を決定する主因であった。しかし、自由化によって、アメリカにおける密度までの距離も重要になり、シウダードフアレス州、メヒカリー - カレキシコ市、ノガレス市、ティファナ市など国境地区の市場潜在性と成長が大幅に高まる一方で、メキシコシティでは人口の減少や製造業活動の分散がみられた^{注76}。

中国では、自給自足だった毛沢東時代、重工業は内陸の省で奨励され、1966-70年についてみると国家投資の受け手として71%を占めた。上海など沿岸都市の企業の多くは貴州省、湖北省、四川省など内陸の山岳の省に移転させられた^{注77}。しかし、中国が外国貿易や外国投資に対して開放されて以降、沿岸地帯が海外市場の玄関口として繁栄する一方で、内陸地帯は挫折した。輸出指向型産業（衣服、エレクトロニクス、皮革など）が沿岸省に集中しているのに対して、国内市場指向型産業（金属、非鉄精錬など）は分散している（地図 2.5 参照）^{注78}。

輸送と通信のコストがより重要である。 海岸や航行可能な河川が先進地区にとって自然な立地となる。アダム・スミスの時代、水運は国内や国際的な市場に貨物を輸送するのに最も費用対効果の良い手段であった。しかし技術進歩のおかげで貨物輸送や通信のコストは大幅に削減された（第6章参照）。新しい（水運以外の）輸送形態や情報

技術革命が経済的密度の風景を大きく変えている。

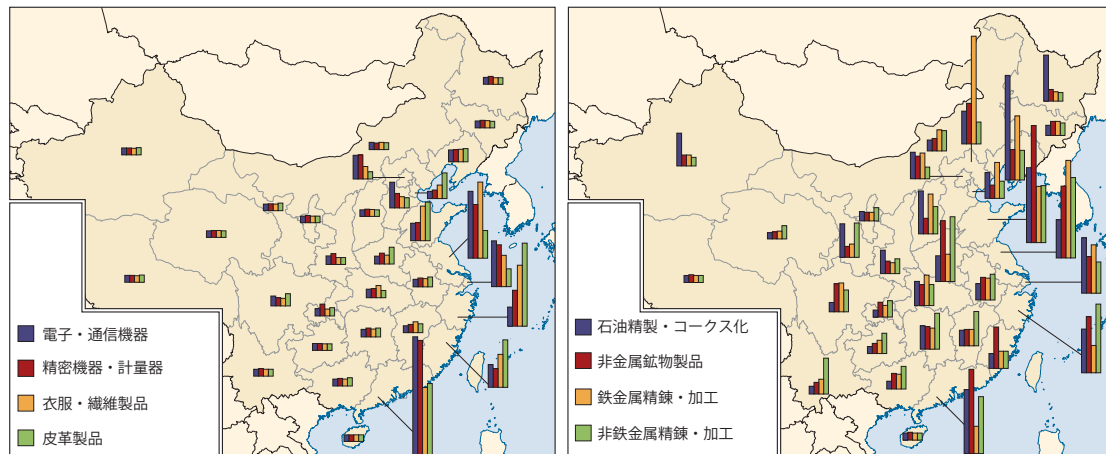
知識へのアクセスがより容易である。したがって、現在の途上国は前例のない規模の世界市場を活用したり、そのような市場により容易にアクセスしたりすることが可能である。と同時に、世界貿易の2倍のテンポで拡大している外国直接投資の流れが大きくなっており、それを受けて世界の技術的フロンティアにおける知識へのアクセスが増大している^{注79}。その結果、近年最も成功している途上国（主として東アジア諸国）では、国全体の成長率が（先進地区に牽引されて）現在の先進国が発展の初期段階にあった時よりも大幅に高くなっている。

先進地区のそのような急成長を背景に、現在の途上国における地理的な格差はかつてよりずっと大きくなっている。例えば、中国を例にとれば、1人当たりGDPは1911年当時のイギリスとほぼ同水準である。当時のロンドンの1人当たりGDPは全国平均の約1.7倍であったが、イーストアングリシアは平均の3分の2にとどまっていた^{注80}。現在の中国では、それに相当する数字は先進地区である上海が平均の3.3倍、後進地区である貴州省が3分の1となっている^{注81}。上海の1人当たりGDPは1万6,044ドルで1988年のイギリスの平均に、貴州省の1,653ドルは1830

地図 2.5 輸出産業は沿岸地帯に集中してグローバル市場への距離を最小化している

パネル A. 国際市場指向型産業

パネル B. 国内市場指向型産業



出所：He (2008)。

年当時のイギリスの平均にほぼ相当する^{注82}。

中国とイギリスの比較は両国の地理的な規模の違いを考えると慎重さを要するものの、基本的な点是不変である。現在の先進国が19世紀から20世紀前半にかけて発展途上にあつた際には、先進地区の成長は自国の国内市場の成長と世界の技術的フロンティアに制約を受けていた。このような制約を背景に、発展の初期段階におけるスペース的な乖離の程度も限定的であつた。それとは対照的に、このような制約は現在の途上国にとっては存在しない。途上国にとってこのような制約の欠如は助けになる一方で、発展の初期段階

において先進地区と後進地区の間に発生し得る格差はずっと大きくなる可能性がある。

現在の途上国における先進地区と後進地区の間のスペース的な不平等は同じ逆U字型の道をたどるであろうが、その道の特徴は異なってくるだろう。発展の早期段階における拡大はより大きくなるだろう。しかし、格差の拡大がより速い一方で、発展が持続するなかで先進地区と後進地区の間に収斂がより速く進展する可能性もあるだろう。近代的な情報通信技術が両地区の経済的距離を埋めるのに多種多様な手段を提供してくれるからである。



分裂

密度と距離という前2章で検討した経済地理の次元は、国や地域の発展にとって重要である。過去2世紀の間、グローバルなGDPは年率約2.3%で増加して、不変ドル価格でみてほぼ50倍になった^{注1}。しかし、成長は均一ではなかった。現在、グローバルなGDPの半分は世界全体のわずか1.5%の土地の上で生産されている。アルジェリアの中に染々と入ってしまうほどの広さである。この密度の高い経済的質量は世界の約6分の1の人口によって生み出されている^{注2}。

高密度は地区、国、国際というどのスペース的な尺度（規模）においても、経済行為者との近接性による自己強化をするような利益を反映したものである。距離も国や世界の地域にとって重要である。過去50年間の経済活動をグローバルにみると、そのうちずば抜けて大きなシェアが北アメリカ、西ヨーロッパ、東北アジアに集中してきた（地図3.1参照）。製品や原材料にとって、こうした大きな市場の近くにあるということが大きな機会を切り開くことにつながる。市場アクセスと経済成長の相関関係は確かに強固である。

国や地域からみて経済地理のプロセスで際立っているのは、国民国家間の分裂の執拗さである。グローバリゼーションは第2次世界大戦後に始まったが、その最近の波はボーダレスな世界と呼ばれている。大前研一の「国境は実質的に消滅した」という宣言は有名である^{注3}。一部の地域や一部の国境を越える取引については、これは実際に現実を言い当てている。しかし、国境は消滅するどころか、過去50年間でその数が3倍に増えている。現在、国家間には約600の地上国境がある（図3.1）^{注4}。さらに、仮に連邦制国家が分裂すれば、各国内の少数民族が自決権を達成すれば、

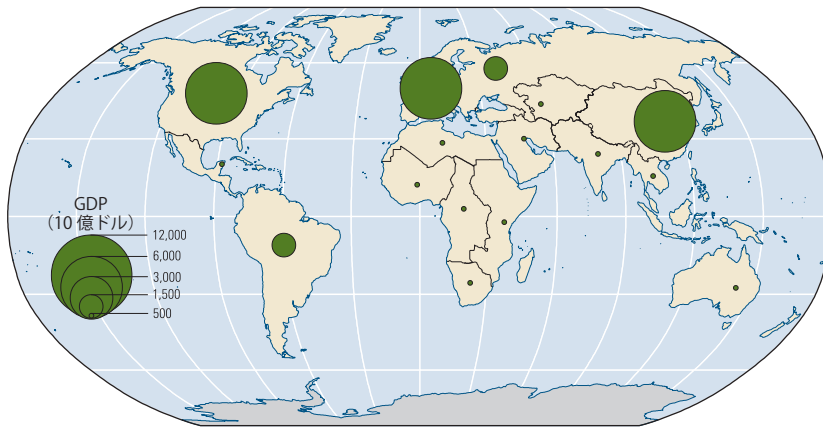
そして残存している70の属国の一部でも独立を要求すれば、この数は増え続けることになる^{注5}。

本章では、分裂が経済発展にどう影響するか、地理や文化的な歴史が執拗な分裂にどう貢献するか、各国が近隣諸国や世界との生産的な相互作用にどのような障壁を作っているかを検討する。経済は障壁の漸減で利益が享受できるが、貿易や要素移動性に対する障壁が一番低いのは富裕国である。地域的に統合している諸国は、成長の波及効果、国内市場の拡大、生産における規模の経済、特定の種類の公共サービスから利益が享受できる。ある地域のなかで当初は国によって繁栄の度合いに差が生じる可能性があるものの、統合地域における生活水準は最終的には収斂する。また、経済活動や購買力が一握りの地域に集中している世界では、グローバルに統合している国々がそのような市場や投資原資に対するアクセスから利益に与ることができる。本章は各国がそのような統合を推進するよう主張するものである。

主要な研究結果は次の通りである。

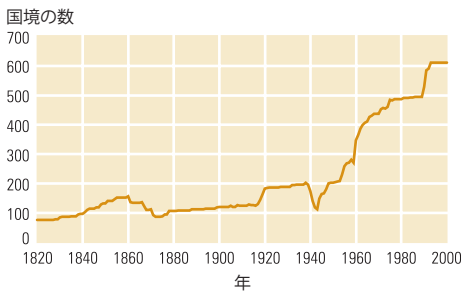
- **各国間の分裂は途上国世界の国境を高くする。** 国境はどこでも財、資本、人々、アイデアの流れを制限する。しかし、大きな市場を擁する大国ほど制限的な国境があっても何とかやっていける可能性大である。小国はもっと心配しなければならない。内陸に閉じ込められているなど何らかの分裂は、個々の国のコントロールが及ばないところである。その他は自ら課したものである。そうして、各国は発展に伴って、ほぼあらゆる種類の障壁を漸次低くしていくのである。
- **経済的質量は北アメリカ、西ヨーロッパ、北**

地図 3.1 世界の GDP は世界のなかで少数の地域に集中している (2006年)



出所：World Bank (2007).

図 3.1 国境の数は過去 50 年間で 3 倍に増えている



出所：Stinnett 他 (2002).

東アジアに集中している。グローバルな GDP に占めるシェアを最近大幅に高めたのは東アジアだけである。このグローバル・ベースの集中は現在後進地域の将来的な発展にとって極めて重要であり、このような大きな世界市場へのアクセスを高めることが、グローバルな開発政策の優先課題でなければならない。

- 世界の各地域では、経済発展が当初は各国間で生活水準の乖離をもたらすが、その後には収斂が続くという傾向がみられる。基本的な健康や教育にかかわる指標については、ほとんどすべての地域で改善がみられるものの、所得に関しては最富裕国と最貧国との間で若干の乖離がみられる。ある地域内における各国間の不平等拡大は、後進国が先進国から成長の波及効果という利益に与るのに伴って、収斂方向に逆転する。
- 各国間の分裂を地域的にもグローバルにも克

服することが、持続的な発展のためには必須である。これはグローバル市場へのアクセスを円滑化し、あらゆる形態の地域統合を促進することの重要性を意味している。

分裂の定義

国境と分裂は同義語ではない。国境は共通の特性をもった人々を取り囲んで、社会的福祉に貢献する場所感覚や所属感を提供する。社会を統治するための管理可能な単位をも生み出す。さらに、うまく定義されて定着していれば、安全と安定を提供することによって、相当な経済的利益を生み出す。それとは対照的に、分裂は境界の管理がまずい場合に発生する。財、資本、人々、アイデアの流れに対する緩やかな制限から、領土紛争、内戦、国家間抗争などが引き金となるもっと深刻な分裂まで幅が広い。国境それ自体は問題ではない。しかし、国境によって分かれていた国が機能的な経済共同体に統合した場合（チェコとスロバキア）、あるいは逆に紛争によって分断され、さらなる統合の余地が低下した場合（エリトリアとエチオピア）、経済発展の結末はまったく違ってくる。

経済的なレンズを通して眺めると、国境の高さは様々である（地図 3.2）。各国の国境の高さないし厚さは、財、資本、人々、アイデアの他国との交流に対して各国が課している制限にかかわる総合的な尺度に比例している^{注6}。国境が高け

地図 3.2 国境の高さは様々である



出所：WDR 2009 チーム。

注：国境の高さは各国が他の全諸国との関係で、財、資本、人、アイデアの流れに課している制限にかかわる要約指標に比例している。灰色の地域はデータが不十分。

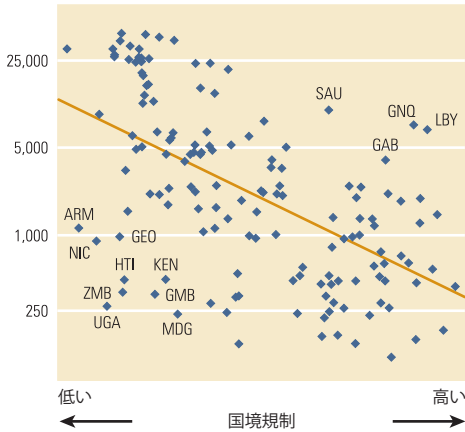
れば高いほど、その国は貿易、旅行、生産要素の流れを制限していることになる。

- 経済的国境は北アメリカ、西ヨーロッパ、日本、オーストラリア、ニュージーランドで低く、アジア、アフリカ、東ヨーロッパで高い。ラテンアメリカはその中間にある。国境の高い諸国としては、東アジアの新興諸国や、数十年間にわたり低成長を続けているサハラ以南アフリカ諸国がある。
- 高さが同じ国境でも大国ほど頑強のようである。これは大国は制限的な政策を実施しても咎められないという現実を反映している。小国は市場や生産の規模が小さいことを克服するために、開放性に対する依存度がより高くなっている。
- 国境が頑強になっている諸国のなかには制限的な政策を実施している諸国に取り囲まれているところもある。そういう諸国はより開放的な近隣地域が所在する諸国と比べて、開放性から利益を享受することが困難である。
- これはチリやグルジアなど開放的な沿岸地帯にある諸国よりも、アルメニア、ウガンダ、ザンビアなど開放的ではあるが内陸にある諸

国に当てはまる。これとは対照的に、あまりに厳しい制限を課していて、内陸に閉じ込められているのと同じといえる諸国もなかにはある。

国境の高さを経済的地位と比較すると、豊かな国ほど典型的には国境制限が少ないということが確認できる(図 3.2)^{注7}。一国は発展に伴って、国境を管理し、財や生産要素の流れを規制するための制度を強化する。一方、グローバル経済との統合が進めば、諸外国との相互作用による利益を享受して発展をさらに促進するために、国境を開放するようになる。しかし、例外がある。一部の上位所得国は厳しい制限を維持しているのである。そのすべてが石油輸出国であり、列举すれば、赤道ギニア、ガボン、リビア、サウジアラビアとなる(図 3.2 右上参照)。逆に、国境制限を大幅に削減した貧困諸国もあり、そのなかにはガンビア、グルジア、ハイチ、ケニア、マダガスカル、ニカラグアなどの沿岸諸国だけでなく、アルメニア、ウガンダ、ザンビアなど内陸諸国も含まれる(図 3.2 左下参照)。

図 3.2 国境規制は富裕国の方が貧困国よりも低い傾向がみられる
1人当たり GDP (ドル)



出所：WDR 2009 チーム（注 6 参照）。

注：1人当たり GDP は 2000 年の国際的ドルで換算した 2005 年の数字。これは本章のこれ以降の節でも使われている一連の数字で、World Bank (2007); Maddison (2006) に基づく。ARM—アルメニア、GNQ—赤道ギニア、GAB—ガボン、GMB—ガンビア、GEO—グルジア、HTI—ハイチ、KEN—ケニア、LBY—リビア、MDG—マダガスカル、NIC—ニカラグア、SAU—サウジアラビア、UGA—ウガンダ、ZMB—ザンビア。

各国はどのようにして分裂を維持しているか

各国は自国の国境がどの程度浸透可能であるべきかを選択することによって、財、資本、人々、アイデアの流れに影響を及ぼしている。このような分裂の効果は、各国が一部の流れを開放したり、あるいは制限したりするのにしたがって変化する。

財・サービス。 国境は貿易を減らす。1990年代半ばの研究によれば、カナダの州際貿易はカナダ諸州と同じくらいの遠さでしかないアメリカ諸州との貿易と比べると、平均で 20 倍の規模に達している。これは「国境の高さ」が距離の 1 万 500 マイル増加に相当することを意味する^{注 8}。もっと最近の推計では、先進諸国間の貿易でさえ国境があるために 20-50% と大幅に少なくなっている^{注 9}。貿易障壁がもっと高い傾向にある途上国の場合、この削減率はさらに大きくなっている。

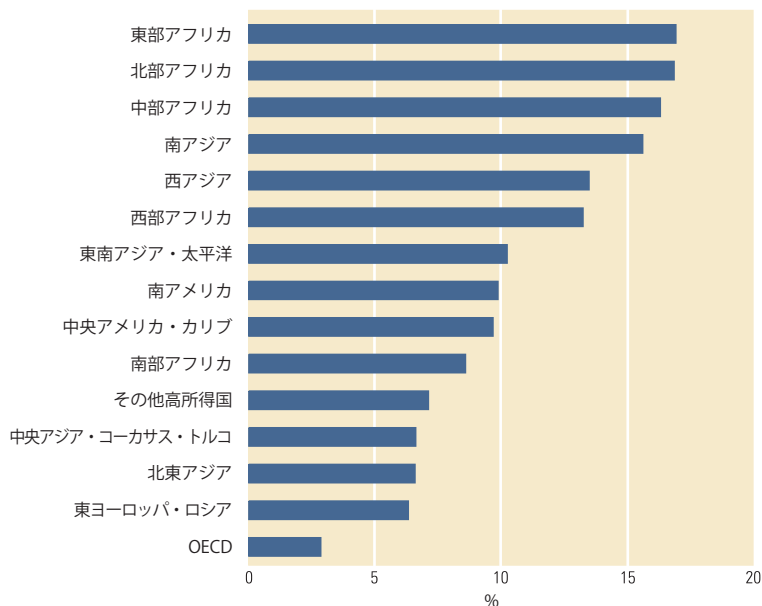
財・サービスの輸出を奨励し、その輸入にも開放的な諸国は、輸出を奨励していない諸国に比べて、成長率が高く、貧困の減少も大きくなっている。輸出が労働集約的な製造業に集中している場合には、貿易は未熟練労働者の賃金を押し上げ、貧困層に利益をもたらす。また、マクロ経済政策の安定性を高めるため、インフレで被害を受ける

可能性が高い貧困層にとってやはり利益になる。さらに、イノベーションと要素蓄積を通じて、生産性を、したがって成長を高めることになる^{注 10}。貿易と成長の関係がどれくらい強いのかに関しては実証的に不確実性があるものの^{注 11}、すべての富裕諸国と新興諸国は基本的に貿易を強く指向している。

一国の貿易開放度はしばしば輸出入合計額対 GDP 比で測定されている。しかし、より直接的な尺度は平均関税率であり、グローバルには 1980 年代前半の 30% 近くから 2005 年の約 10% へと低下している^{注 12}。関税率が最も高いのはアフリカ、南アジア、西アジアであり、最も低いのは OECD 加盟諸国である（図 3.3）。割当、補助金、反ダンピング関税、許可制、異質ないし混乱した規制なども貿易に影響する^{注 13}。貧困諸国は関税や非関税障壁を使って富裕諸国よりも厳しく貿易を制限している。逆に輸出でも高い障壁に直面している。非関税障壁は平均すると貿易障壁全体の 3 分の 2 を占めており、途上国よりも先進国で実施しているものが多い。

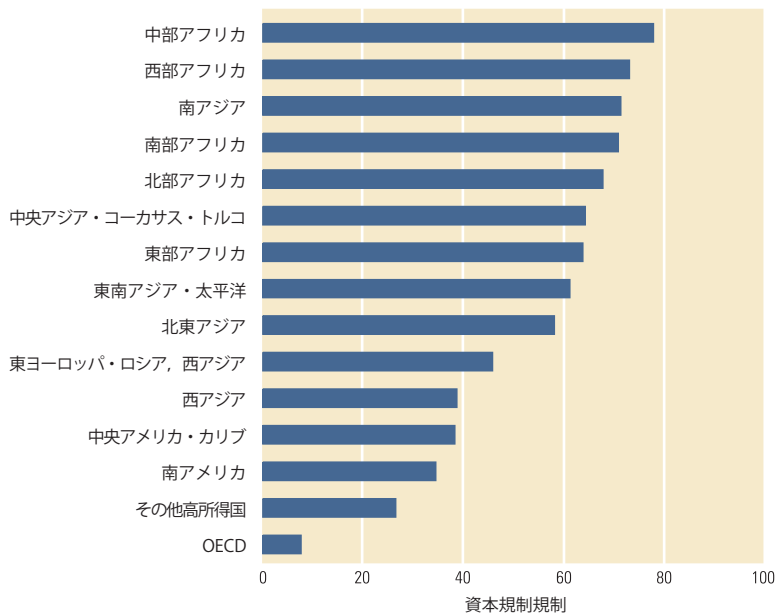
資本。 資本移動にかかわる障壁を 2005 年についてみると^{注 14}、先進国は途上国よりも低く（図 3.4）、最も高かったのはアフリカ、中央アジア、南アジアである。最近の実証研究によると（1990 年代の金融危機が研究の促進要因）、金融のグローバル化は途上国の利益になり、金融の開放度が高いこと自体が経済危機の深刻化を招来するわけではない、という証拠が条件付きながら得られている^{注 15}。資本勘定取引の自由化は流入国の資本コストを引き下げることによって、生産的な投資向け資金の入手可能性を増やす。また、ポートフォリオの分散化を促進してリスクを軽減して、健全な資金管理を推進することにもなる。1995-2004 年についてみると、資本勘定の自由化は先進国と新興国の両方で成長と正の相関関係にある^{注 16}。株式市場の自由化は GDP の年間成長率を 1% ポイント押し上げている^{注 17}。しかし、債券投資と銀行融資を含む短期資金フローは変動が極めて大きくなることもある。金融部門が未発達な諸国では、政府や金融機関は短期債務のエクスポージャーを増やしすぎると、突然の流出に対

図 3.3 平均関税率はアフリカ、南アジア、西アジアが最も高い (2005 年)
2005 年の関税の平均



出所：World Bank (2006f).
注：各国平均関税率の非加重平均。

図 3.4 資本規制はアフリカ、南アジア、中央アジアが最も厳しい



出所：Chinn and Ito (2006).

して脆弱になる懸念がある。

資本にかかわるグローバルな統合と移動の自由化から生まれる間接的な利益は、資本蓄積とポートフォリオの分散に伴う直接的な効果を凌駕する可能性がある。市場の開放で金融規律、マクロ経

済的な安定性、金融部門の発展が強制されるためである。制度や統治構造も強化される。さらに、グローバル経済との統合も進展する^{注18}。市場と統治が十分発展していれば、金融のグローバル化は GDP や生産性の増加に貢献し、金融面での脆

弱性をへらすことができる。そうでない場合には、成長に対する影響は曖昧であり、金融危機のリスクが高まる。

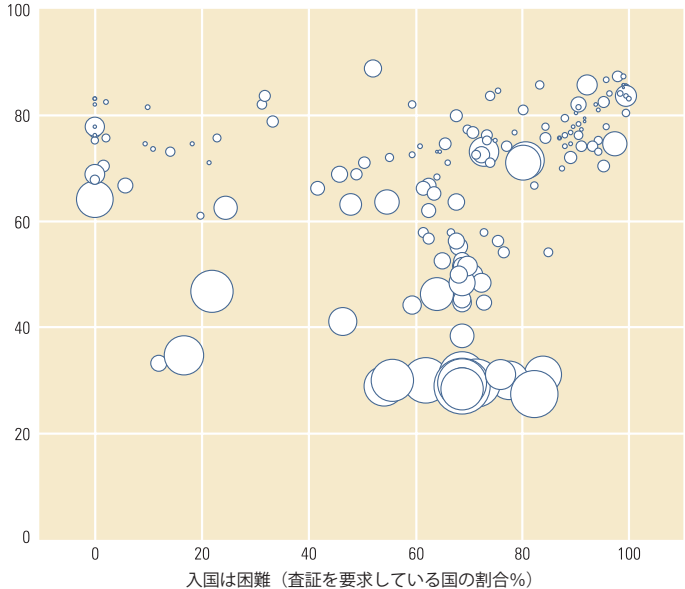
人。移住の流れはグローバル化に伴って増加しているが、貿易や資本の流れよりはずっと小幅である。グローバルな推計値によれば、長期雇用ないし定住のために他国に移住する人は年間 1,100 万人に達している。そのうち 350 万人は低技術労働者で、多くは湾岸諸国や他の中所得国に移住している^{注19}。移住者が求めるのは高賃金、教育機会、良質な生活などである（第5章参照）。移出国は郷里送金を受領し、余剰農業労働者を送り出し、海外でスキルや資本を獲得した移民の帰国によって利益を享受する。移入国は人口の高齢化や慢性的な労働力不足がある諸国が多く、未熟練労働者を受け入れることによって労働者のプールを増やしたり、高度な資格をもつ移民を誘致したりすることで、生産性を引き上げることができる。

移住増加に伴う経済的利益は大きなものになり得る^{注20}。貧困国と富裕国の賃金格差が 19 世紀後半にヨーロッパから北アメリカに大量移住が発生する引き金になった水準の 3 から 4 倍に達していることを考えると、潜在的な移住者のプールは高水準を続ける可能性大であろう^{注21}。しかし、潜在的な利益と移住者という手近な労働供給があるにもかかわらず、ほとんどの諸国は移住者の入国を制限している。国内労働市場にマイナスの影響があるとの見方がその主因である。

移民の制限についての比較できる情報はない。しかし、多くの国々は短期滞在の訪問者も規制している。各国は人々の国籍によって出張やレジャー目的による滞在を許可する一方、経済、政治、あるいは安全保障上の理由で許可しないということでトレードオフに陥っている。これは移住申請者に対する類似の制限を反映した「外国のスペースに対するアクセスの不平等」という複雑な

図 3.5 富裕国の居住者は査証不要の場合が多い

出국은困難（査証が必要とされる国の割合%）



出所：Neumayer (2006)。

注：円は 1 人当たり GDP に比例。国境で入手可能な査証は含まない。

システムにつながっている^{注22}。富裕国の居住者は貧困国の居住者よりも査証取得の義務が少ない（図 3.5）。しかし、貧困国の側も外国人訪問者の入国を制限していし、出国を規制している国もある。多くの国々は自国民の出国をむずかしくしている^{注23}。各国の旅券取得費用は 1 人当たり国民総所得（GNI）の 125%にも達していることがあるが、この費用が高いほど移民の比率が低くなっている。

アイデア。 基本的な労働集約的製造業は国が経済的な命運を改善するための踏み台である。しかし、人口の増加を上回り、貧困を削減する成長を維持するためには、経済が低マージンの活動から、新製品あるいは改良品の開発・生産に移行する必要がある。それが低所得国から中所得国の地位への移行に関連したプロセスになる。外生的成長理論が強調しているところによれば、新しいアイデアがこの移行を支えて、官民両方の資本蓄積を可能にする経済的レントを生み出す。中国は過去 20 年間にわたり低マージンの標準的な工業品の生産者であったが、今年年間 3 億ドル相当の情報通信技術（ICT）製品を輸出している。こ

れまでのところ、このような輸出品のほとんどは輸入部品で組み立てられている。したがって、最大のレントは革新的な技術を開発し、マーケティングと販売をコントロールしている外国企業が獲得している。中国で組み立てられたアイポッド(iPod®)という音楽プレーヤーの小売代金のうち、半分以上はアップル社の利益や小売・流通コストに奪われている^{注24}。組立・検査は最終販売価格の約2%を占めているにすぎない。

革新と生産性を誘発する雰囲気醸成されるためには、あらゆる種類の情報についてアクセスの自由が必要である。アイデアや知識の普及は、企業や政府による研究開発(R&D)投資と、出版物や特許などを介してアクセス可能な既存知識のグローバルな在庫を通して行われる^{注25}。富裕国政府は純粋に技術的な情報の流れは制限していないが、貧困国はコストあるいは言語の壁が理由で、そういった情報へのアクセスが限定的にとどまっている。

アイデアの自由な流れと経済発展のつながりはやや曖昧で、十分な研究がなされていない。報道の自由は一般的な腐敗を削減して公的な説明責任を高める^{注26}。報道の自由に関する指標が「国境なき記者団」によって2002年以降毎年発表されているが、報道の自由と安全、メディアの政府統制、インターネット・プロバイダーに対する制限、内容の検閲などといった項目をカバーしている^{注27}。西洋先進国には一般的に高度の自由がある。ところが、多くの途上国ではメディアやインターネット交通に対して高度の制限が課されている。アフリカ、東アジア、中東、旧ソ連圏では著しい制限が持続している。

各国のコントロールが及ばない分裂もなかにはある

各国は大体において外の世界に対する開放度を自由に決めることができる。しかし、地理や歴史上の理由で、各国がまったくあるいはほとんどコントロールがもてない分裂(division)というものがある。それには内陸国であること、遠隔地であること(特に小国であることが組み合わさっている場合)、国内的におよび国境を越えて民族的・

文化的な異質性が大きいことなどが含まれる。

内陸国。他の諸国に取り囲まれた内陸国は43カ国存在する。内陸国は少なくとも0.5%ポイント成長が低くなる^{注28}。ボックス3.1と3.2は、内陸国はより多くのコストがかかることを示している。したがって、多くの内陸諸国が世界の最貧国グループに属しているのも驚くに当たらない。しかし、内陸国であること自体が貧困の原因ではない。例えば、ボツワナ、ルクセンブルク、スイスをみればいい。問題は悪い隣国に閉じ込められたり、市場から遠くに閉じ込められたりしていることにある^{注29}。この2つは組み合わさっていることが多い。内陸諸国の数が最多である地域はアフリカで(15カ国)、その比率が最高なのは東ヨーロッパ・中央アジアである(地図3.3)。アジアではブータン、ラオス、ネパール、南アメリカではボリビアとパラグアイが貧しい内陸諸国である。

国の規模。広大な国土は豊富な天然資源と結び付いていることが多い(ボックス3.3)。人口が多いと市場と大量の労働力を簡単に提供してくれる。逆に、小国には自分だけで高成長を達成するための、生産要素にかかわる規模、能力、在庫が欠如している。しかし、内陸国であることと同じように、規模そのものは決定的な要因ではない。経済的な繁栄を決定するのは、その国が世界のその他の諸国と経済的に統合しているかどうかである^{注30}。ルクセンブルクは人口では世界167位であるが、1人当たりGDPは世界一である。EUと完全に統合している同国の高度に専門化した金融部門はグローバルに活動している。つまり、小国は自由貿易と開放性から大きな利益が得られるのだから、経済統合を推進してしかるべきである。

したがって、世界のなかでより高度に統合されている地域では、ある国の一部の地区にとっては、別の文化的あるいは民族的グループによって支配されている国にとどまっているインセンティブは小さいことになる。イギリスにおける地方分権やスペインにおける分離主義の運動はこれを確認するものである。同様に、旧ユーゴスラビアの解体に伴って南東ヨーロッパの「再バルカン化」(小国分割)が進展した一因は、新しい独立国に

ボックス 3.1 一国の近隣諸国は重要：地域統合と成長波及効果

地域統合に伴う重要な利益のなかには国境を越える成長波及効果がある^a。経済的なスペースが統合されていると、近隣諸国の市場に対するアクセス可能性が高まるため、各国の長期的な成長にかかわる展望は相互により強く結び付くことになる。近隣諸国の成長は一国の成長を高め、それがさらに近隣諸国の利益になる。このスペース的な意味の乗数は良い政策の報酬を引き上げて、生活水準の収斂に寄与する。

成長波及効果の利益を定量化する

1970から2000年までについて共通する地域貿易協定(RTA)のメンバーを分析したところ、13.6-15.3%の成長波及効果がみられた。つまり、RTAパートナーの平均成長率が1%ポイント高まると、国内成長率を0.14%押し上げてくれるという「成長ボーナス」が生まれる。これに関連してスペース的な乗数は1.14から1.18になっており、これは地域統合が成長促進型国内政策の有効性を14から18%高めるということを意味する。

ヨーロッパと東アジアでは、地域統合が最も進んでおり、過去数十年間にわたる利益はもっと大きかった。このような諸国について1970から2000年までの平均的な成長波及効果は15.3から17.0%になっている。これが緩やかではあるが着実な生活水準の収斂に貢献している。その結果、OECDのなかで最貧国と最富裕国の繁栄格差は年平均1.59-1.85%で縮小している。これと並行して、成長促進型国内政策の有効性も同18.1から20%に高まっている。

サハラ以南アフリカでは平均的な成長波及効果はもっとずっと小さく、RTAが多数存在するにもかかわらず、地域統合が相対的に欠如していることが示唆される。成長波及効果は2.9から3.9%、スペースの乗数は1.01から1.04と推計されている。実質的に成長波及効果がないというこの結果は、近隣諸国をRTA加盟国ではなく近接性で定義しても妥当する。典型的なサハラ以南の国の成長率は、基本的に近隣諸国の成

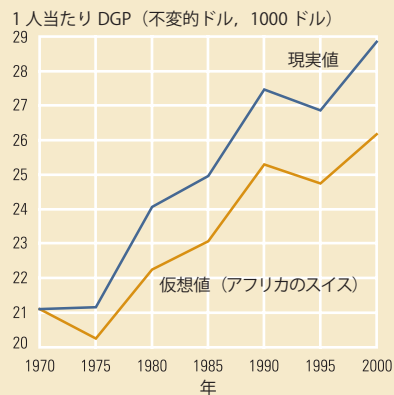
長率とは無関係であったということである。

サハラ以南アフリカで内陸の資源に乏しい国にとっての意義

現状のままで、仮に自然の賦存状況に最も恵まれたサハラ以南の諸国が成長の離陸を維持したとすれば、中央アフリカで資源の乏しい内陸諸国はさらに取り残されることになるだろう。

仮にスイスが1970から2000年の間に中央アフリカ共和国が経験した波及効果しか享受できなかったとすれば、2000年の1人当たりGDPは9.3%低く、GDPの累積損失は3,340億ドル(2000年の国際的ドル)、すなわちGDPの162%に達していたことになる(ボックス図参照)。

スイスがアフリカにあれば3,340億ドルの損失をこうむっていただろう



出所：Roberts and Deichmann (2008).
a. Collier and O'Connel (近刊)

ボックス 3.2 ボリビアとチリの国境：これまで高かったが今後低くなるだろうか？

ボリビアは内陸国であって経済的に近隣諸国にどれだけ依存しているかとか、経済統合がどれだけこのような分裂状況を克服するのに役に立つかを示す適例となっている。19世紀後半にチリとの戦争が終ってから、ボリビアは太平洋へのアクセスを失い、その同盟国ペルーは領土をチリに奪われた。

チリとボリビアは1978年以來外交関係を絶っていたが、最近、話し合いをしている。チリの動機は天然ガスにある。1995年以降ガスの供給をもっぱらアルゼンチンに依存していたが、アルゼンチンの国内需要が増加したため供給が制限されるようになったのである。

ボリビアには南アメリカで2番目に大きい天然ガスの埋蔵

量がある。したがって、経済統合は地域紛争を解決するためのインセンティブになり得る。チリとしてはボリビアからのエネルギー輸入による利益が享受できる。ボリビアにとっては輸出が容易になる港へのアクセス改善というメリットがある。どんな意味であれ、ペルーも参加する可能性大である。ボリビアに対して、経済性は劣るものの、海岸への代替ルートを提供することができるからだ。また、チリを通過するいかなる回廊も失った旧ペルー領を経由する可能性もあるためだ。

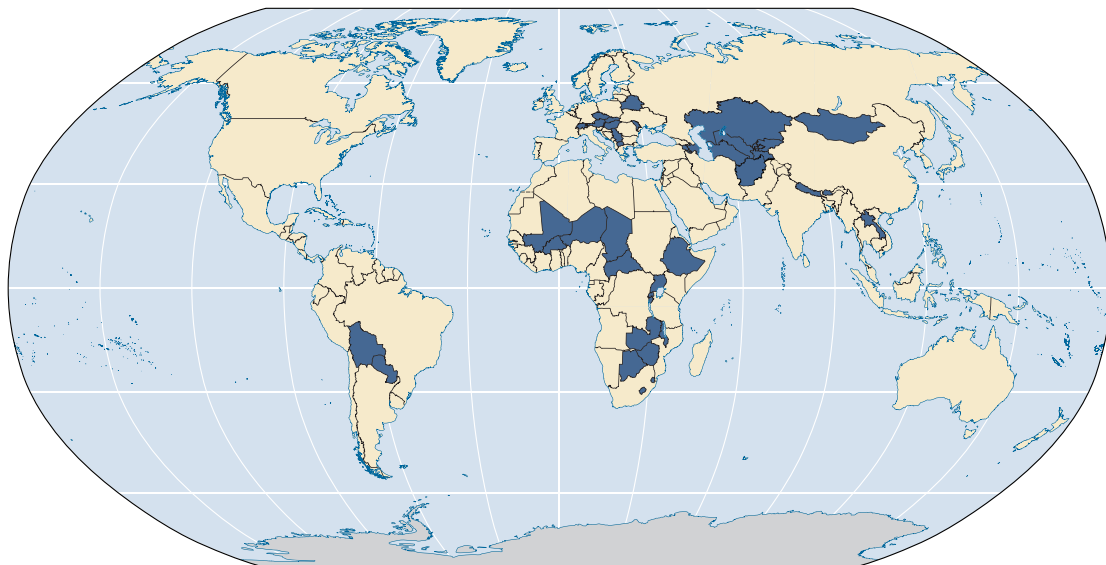
出所：The Economist (2007b); Malinowski (2007).

EU加盟の展望があったためである。しかし、非経済的な配慮が支配的になることがある。エリトリアと東ティモールは隣の大国(それぞれエチオピアとインドネシア)から分離独立したものの、

より大きな経済連合体との統合というメリットが享受できるわけではない。

海洋国。内陸に閉じ込められていると島嶼効果

地図 3.3 海岸への直接アクセスのない 43 力国



出所：WDR 2009 チーム。

ボックス 3.3 規模の利益

大国であることに伴う 5 つの利点は以下の通りである。

- 多くの公共財（司法制度や大使館など）を提供するのに 1 人当たりコストが小さくてすむ。
- 国内市場が大きいので生産性が高くなり、したがって経済成長に貢献する。
- 地区の経済ショックに強い。仮にある地区が農業に特化しており、その農業が不況に陥ったとしても、その影響は他の地区からの移転で緩和し、労働者は国内の他の地区で雇用を探すことが可能である。
- 税引き後所得にかかわる先進地区と後進地区の格差を縮小するために、より効果的な再分配制度を採用できる。
- 1 人当たり国防費が減少するので安全保障を提供する能力が高まる。

不利な点として考えられるのは選好の異質性が大きくなるということで、広範な民主主義制度の下では調整コストが増大する。多様性のせいで集団行動問題の克服も困難になる。

出所：Alesina and Spolaore (2003)。

が発生して、近隣のサプライヤーや市場から利益を享受することが妨げられる。遠隔の小さい島は同じような隔絶に遭遇している。基本的に「海に閉じ込められている」のである。輸出入について高輸送コスト、エネルギーや中間投入財について高コスト、そして典型的には高賃金と高賃料に直

面している。この問題は太平洋の小規模な島嶼国家で深刻である^{注31}。それら諸国が世界市場で競争力をつけるまで支援するという貿易優遇措置は、生産に大きな維持不可能な非効率性を生み出している。1 人当たりでは巨額の援助フローがもたらした競争力強化の効果は限定的なものにとどまっている。富裕な「パトロン」諸国と密接な連携関係を構築することと労働の移動性を高めることが、唯一の戦略なのかもしれない^{注32}。これとは好対照に、カリブ海の小さい島嶼国家は経済がもっと多様化しており、富裕国の市場に近いため、観光や貿易で利益を確保している。

モーリシャスの事例をみると、政策が良ければ小規模や遠隔立地の問題も克服可能であることがわかる。最寄り的大陸から 900 キロメートル以上離れているにもかかわらず、1 人当たり GDP はアフリカで 2 番目に高い。中東、南アフリカ、インドの中間という立地から、立ち寄り型観光業の繁盛に加えて、製造業や銀行業のオフショア活動を確保している。

民族的・文化的な分裂。 民族言語学的な異質性は調整コストがかかる。中央政府が通常は態度や関心事項の相違を調整する必要があるためだ。スイスのなかで EU 加盟に関するフランス語系住民とドイツ語系住民の意見対立を考えてみるとい

ボックス 3.4 人工国家？

1884-85年にベルリンで一堂に会した植民地列強は、社会的・経済的な分裂をほとんど考慮せずにアフリカの国境を決定した。中東の国境の多くも、第1次世界大戦終了時に同様に定められた^a。Alesina, Easterly, and Matuszeski (2006)は、国境がどれくらい直線的かと、このような国境が民族グループを2つ以上の国に分断しているかどうかの尺度で、「人工国家」を特定している^b。北部アフリカ、北東アジア、南部アフリカの国境が最も人工的（直線的）であり、南アジアと西部アフリカが最も分断されている。東および中部アフリカは両方の基準とともに上位4位までの地域に入っている。

実証分析によれば、人工的な国境は経済的・社会的な成果を損なう。しかし、この関係は植民地の起源やアフリカにおける場所を制御すると有意性が低下する。人工国境は戦争勃発確率の高さとは無関係で、民族的多様性と紛争の関係を研

究した Paul Collier の結果に類似している^c。

そこで、民族的多様性に伴う経済的・政治的な問題を回避するためには、国内における文化的な同質性が必要であろう。これはアフリカについてはずっと多数の国に分割することが必要だということを示唆している。しかし、多くのアフリカ諸国がすでに小規模であることの方がおそらくはより重大な問題であろう。国が持続可能な経済的規模に到達することがすでに阻害されているのである。本報告書が主張しているように、小規模と民族的多様性に対応した適切な政策は、統合の推進と国境の浸透性改善にある。

出所：WDR 2009 チーム。

注：a. MacMillan (2003)。b. Alesina, Easterly, and Matuszeski (2006)。c. Collier (2004)。

い。このような異質性は労働の移動性にも影響している可能性がある。例えば、ユーロ圏はアメリカより強靱性が劣る単一通貨圏かもしれない。文化的な異質性が大きいと、ショックに対して域内移住を通じた調整が阻害されるからだ。民族的な異質性は往々にして内戦につながりやすく、経済成長にとって大きなコストとなる。

文化的な多様性がもたらす効果に関する実証分析結果は様々である（ボックス 3.4 も参照のこと）。民族的な分断は政府の質と経済成長と負の相関関係がある^{注33}。民族的な異質性と紛争との関係は、例えばブルンジやイラクのように、1つのグループが過半数を占めているが、他の少数グループが依然として強力であるという国の場合にだけ統計的に有意である^{注34}。ほとんどの場合、民族的、文化的な相違が紛争の原因になる可能性は低い。しかし、政治力や資源に対する統制力を確保するなど他の目的を達成するために、民族的な相違が利用されることがある。民族性は社会の他の側面と複雑な形で相互作用する。例えば、独裁制の場合、成長率は民族的に多様な諸国の方が同質的な諸国に比べて低くなる。

言語的な多様性は地域によって大きく異なる。エスノローグ (Ethnologue: 「民族語」の意) というデータベースは約 7,000 言語に関する情報をその場所も含めて収集している。言語グループの異質性は赤道に近づくにしたがって増大している (地図 3.4 と図 3.6)。実証的な国際比較研究

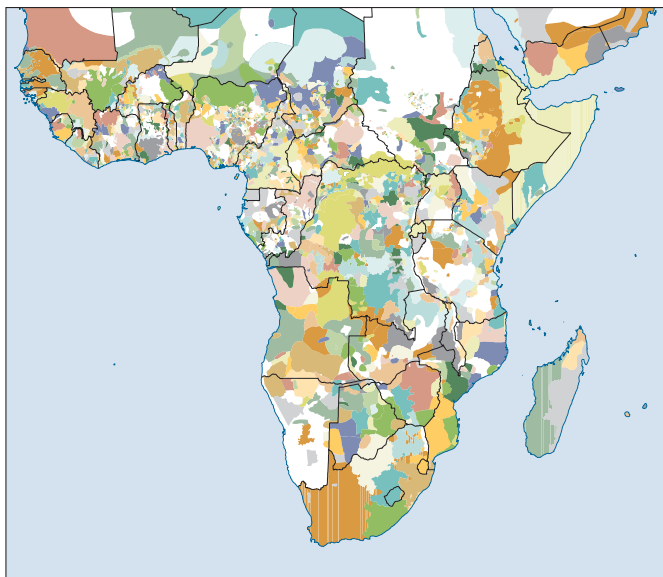
では、言語的な細分化な経済パフォーマンスにとってマイナスであることが示唆されているものの、伝統的には地域的な通用語が分裂を克服するのに役立ってきた。南アジアの大部分におけるヒンディー語やウルドゥー語、東南アジアのインドネシア語やフィリピン語、中東のアラビア語やペルシャ語、東アフリカのスワヒリ語、西アフリカのハウサ語がその例である。英語、フランス語、スペイン語も同じ役割を果たしているが、多くの諸国ではもっぱら教育のある少数者が使用するにとどまっている。

抗争と領土紛争の経済的コスト

浸透不可能な国境は経済成長を抑える傾向にある。しかし、各国間の完全な政治統合は必ずしも経済パフォーマンスの改善にはつながらないようである^{注35}。2カ国が完全統合した場合、規模効果はプラスになるが、成長に対する効果は全体として若干のマイナスになる。世界のそれ以外の諸国との貿易が減少するためである。政治的、経済的な完全統合で両方のパートナーが利益を享受するのは、ほんの一握りの場合だけである。それが顕著なのはブラジルが近隣諸国のほとんどと統合する場合である。しかし、政治統合のない近隣市場との統合は、平均的にすべての諸国の成長を大幅に押し上げるだろう。

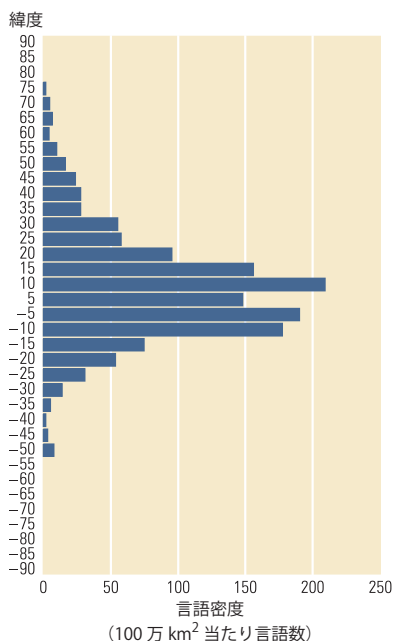
分裂が国内あるいは海外諸国との紛争によって悪化している場合、国境は経済的利益をさらに

地図 3.4 アフリカでは言語の多様性が大きい



出所：World Language Mapping System, *Ethnologue* (2004).

図 3.6 世界的には言語の多様性は赤道周辺が最も高い



注：World Language Mapping System, *Ethnologue* (2004).

減らす。紛争が軍事行動を含んでいない場合でさえ、コストは甚大になり得る。領土紛争は高価な国際経済取引コストを課すことになる。財産権が不確実になるばかりか、管轄権や政策も不確実になるためだ。経済モデルの示唆によれば、アルゼンチンとチリの領土紛争は、1950-95年について両国間の貿易を330億ドル減少させた^{注36}。千島列島の領有権に関する競争的な主張を受けて、1952-95年の日露貿易は5,350億ドル少なくなっている。さらに、インドネシアとマレーシアの間の領土紛争も1980-95年でも貿易を115億ドル削減している。同じような紛争が領海を巡っても存在しており、条約で解決されたのは約3分の1に止まっている^{注37}。

紛争が軍事的対決に発展した場合、コストは人命の損失だけでなく経済的な面でもずっと大きくなる。「典型的な」内戦のコストは640億ドルであり、世界全体では年平均コストは約1,000億ドルに達しており、これはグローバルな援助フローをはるかに凌駕している^{注38}。隣国の内戦も自国の年成長率を約0.5%押し下げると推計されている。近隣諸国が軍事支出を2%増やす原因ともなる。その他のコストとしては難民の流れがあ

り、それが病気を伝染させたり、選好されている貿易ルートを妨害したりすることがある。コンゴ共和国の内戦では、中央アフリカ共和国の木材輸出が海に出るための河川アクセスが閉鎖された。

経済的な集中

経済的産出はスペース的に集中している。これはどの指標を使っても、どの地理的な尺度（規模）でも妥当する。グリッドセルで見ると、世界のGDPの4分の1は0.3%（ほぼカメルーンの大きな）というわずかな土地面積で、半分では1.5%の面積で、10分の9にしても16%の面積で生産されている^{注39}。2006年についてみると、中国、日本、アメリカの3カ国だけで世界のGDPのおよそ半分を、15大国にすると約80%を生産している。

19世紀初め、産業革命の初期、現在の先進国の1人当たりGDPは現在の途上国や新興国の約2倍であった（表3.1）。しかし、飛び抜けて大きな人口を抱える中国とインドの当時のGDPを合計すると、現在のG7諸国の2倍以上と大きかった。20世紀半ば、G7諸国は世界GDPの半

表 3.1 GDP と人口の増加率の集中の場所は移動している (1820-1998 年)

(単位: %)

	対世界 GDP シェア			対世界人口シェア			年平均 GDP 増加率	年平均 人口 増加率	超過増加率 (1人当たり GDP 増加率)
	1820	1950	1998	1820	1950	1998	1820-1998		
G7	22.7	50.9	45.5	13.4	18.1	11.6	2.6	0.9	1.7
中国・インド	49.0	8.7	16.5	56.7	35.9	37.5	1.6	0.7	0.8
その他アジア	7.3	6.8	13.0	8.6	15.5	19.8	2.5	1.4	1.1
ラテンアメリカ	2.0	7.9	8.7	2.0	6.6	8.6	3.0	1.8	1.2
アフリカ	4.5	3.6	3.1	7.1	9.0	12.9	2.0	1.3	0.7
東ヨーロッパ・旧ソ連	8.8	13.0	5.3	8.8	10.6	7.0	1.9	0.8	1.1

出所: Maddison (2006).

注: その他ヨーロッパ, オーストラリア, ニュージーランドは含まれていない。

分以上（他の西洋諸国を含めれば約 60%）を占めるに至った。北アメリカと日本は 1820 から 1998 年の間、それぞれ年率 3.5%、2.8% と最速の成長をみせている^{注 40}。ヨーロッパの 4 大国の年平均成長率は約 2% で、アフリカ、東ヨーロッパ、アジアの小さい途上国の成長率とさほど違ってない。しかし、GDP の成長率は G7 では人口の伸びを 1.7 ポイント上回ったものの、この差は中国とインドでわずか 0.8 ポイント、アフリカでは 0.7 ポイントにとどまっている。20 世紀末に至るまでの 180 年間にわたって、このような成長率の違いから経済的生産の集中は北方の先進国の方に移動したのである。

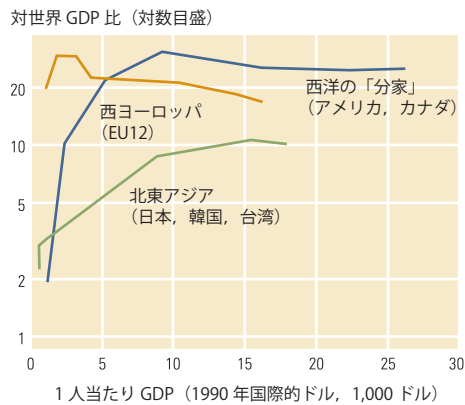
このような集中はどのようにして生じたか？

現在の西洋先進国と日本への経済的質量の集中は、18 世紀における経済的、技術的な革新に起源がある。ヨーロッパの経済成長は産業革命期に急加速し、イギリスでは 18 世紀半ばに近代的な製造業が起って、それが漸進的に大陸全体に広がった。このプロセスの初期時点では、西ヨーロッパの GDP は世界全体の 20% にとどまっていた^{注 41}。19 世紀末になると、そのシェアは 30% 以上になり、そのうち 4 分の 3 は 4 大国（フランス、ドイツ、イタリア、イギリス）が占めていた（図 3.7）。

この成長が生じた背景をみると、近隣諸国との頻繁な抗争、連合の恒常的な変更、諸国の合併や解体などがあった。19 世紀の初め、ドイツには約 300 にも独立国家が存在していた。関税国境は 1,800 もあり、うちプロシアだけでも国内に 67 もの関税圏を抱えていた^{注 42}。ドイツが国内統

図 3.7 グローバルレベルでも集中度は上昇してから横ばいになる (1820-1998 年)

(主要地域の 1 人当たり GDP の変化を受けた対世界 GDP 比の推移)

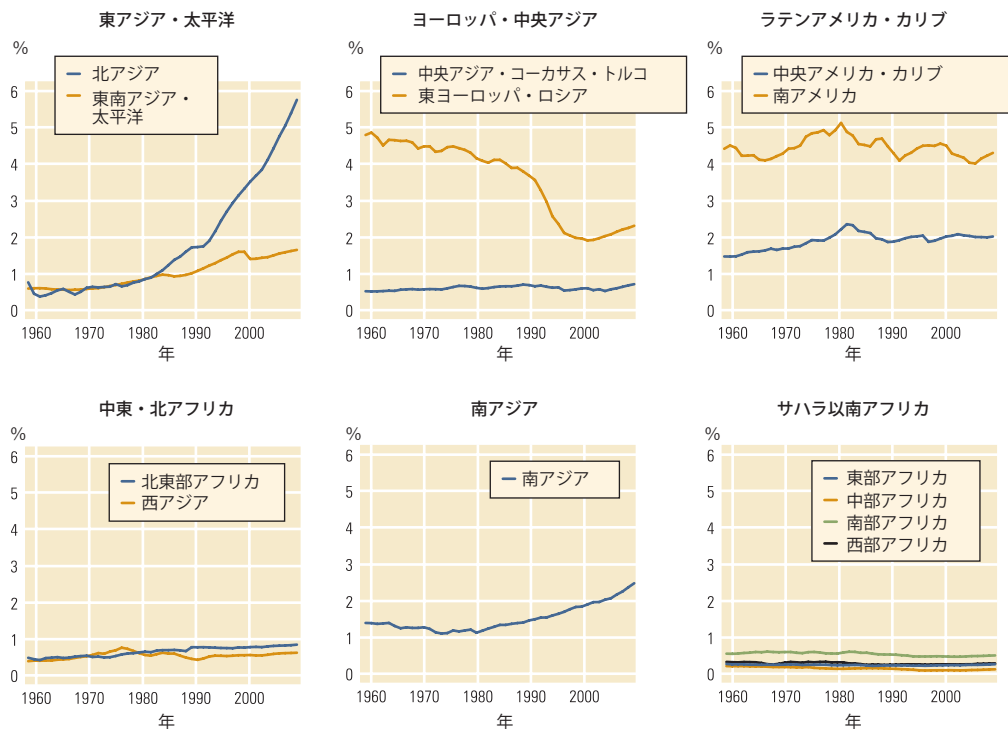


出所: Maddison (2006).

合を果たしたのはようやく 1870 年代になってからのことである。ヨーロッパは経済圏の寄せ集めにすぎなかったものの、地方ないし地区ベースの取り決めがあったおかげで貿易の流れは常に大きかった。このような貿易の結び付きの増加がデービッド・リカードを刺激して、彼は 1817 年に比較優位の理論を書いた著作のなかで、イギリスとポルトガルが繊維製品とポートワインをそれぞれ輸出して交換するという有名な話をしたのである。リカードの著作が政府、なかでも特にイギリス政府に貿易の自由化をさらに促すことになる。

正式な経済統合は 20 世紀半ばまで始まらなかった。経済的なものと同じくらい政治的な目的が動機となって、世界 GDP の約 4 分の 1 を占めるヨーロッパ 6 カ国は石炭と鉄鋼の貿易を自由化する条約を締結した。それ以降、GDP の年間成長率は第 1 次世界大戦後の 35 年間におけるわ

図 3.8 対世界 GDP 比シェアが 1980 年以降大幅に上昇したのはアジアだけ
(途上国・新興国の対世界 GDP 比, 2000 年の国際的ドル)



出所：World Bank (2007); Maddison (2006).

ずか約 1%から約 4.5%に加速した。ヨーロッパ諸国が世界の GDP に占めるシェアは若干低下したものの、EU 全体としては主に現在の 27 カ国への拡大を通じて 25%のシェアを維持している。

ヨーロッパの経済的進歩はオーストラリア、ニュージーランド、北アメリカの英語を話す「分家」に輸出された。1820 年から 20 世紀後半にかけて、これら諸国は年約 3.6%と人口の増加率 1.9%（主にヨーロッパとアジアからの大量移住が主因）の 2 倍の速さで拡大した。この間にこれら諸国がグローバル GDP に占めるシェアは 2%から 25%（最大のシェアはアメリカの 22%）に上昇した。文化的な近接性と緊密な貿易関係を背景に、革新は速やかに大西洋を往来したのである。

日本の工業化が始まったのはかなり遅くなってからである。1820 年の 1 人当たり GDP は北アメリカやヨーロッパの半分程度で、この比率は 20 世紀になるまで変わらなかった。1820-70 年の GDP 成長率は年 0.4%にすぎなかった。工業化が加速し始めたのは明治維新後の 1860 年

代で、成長率が最も高くなったのは 20 世紀の後半である。日本が世界経済に門戸を開放するなかで、1950-73 年の成長率は年約 9%に達した。1980 年代後半までに 1 人当たり GDP は西ヨーロッパを凌駕するに至っている。

それ以外の諸国はどうしたのか？

G7 が世界の GDP に占めるシェアは 1950 年の 51%から 98 年の 46%へと若干低下している^{註43}。新興国のなかでは、東ヨーロッパとロシアが合計で 1980 年代後半のほぼ 5%から、1990 年代前半には 2.4%へとシェアを落している。先進国と東ヨーロッパのシェア低下は主としてアジアのシェア増加を反映したものである（図 3.8）。東南アジア・太平洋のシェアは約 1.8%に倍増し、南アジアのシェアは 1.4%から 2.4%に上昇している。最大のシェア増加は 1980 年代半ば以降北東アジアで、基本的には中国で発生している。中国が世界 GDP に占めるシェアは 1%未満から約 5.5%への著増を示して、『世界経済報告』（WDR）

ボックス 3.5 市場アクセスと1人当たり所得

市場アクセス（市場潜在力と呼ばれることもある）の定量化は単なる興味本位のためではない。実証研究が示すところによれば、市場やサプライヤーへのアクセス度は成長や所得に大きな影響をもたらす。例えば、貿易相手国との距離が半減すれば、1人当たり所得が25%増加する。これは沿岸立地と貿易開放政策を合わせた効果を凌駕する^a。貿易相手国YがX国で生産されている製品に対する支出を増やせば、貿易はX国の要素所得（賃金）を引き上げることによってX国に利益をもたらす。支出の水準は主にY国経済の規模（密度）と物理的な市場アクセスによって決まる。その物理的な市場アクセスとは例えば、主にY国への近接性（距離）と国境による影響（分裂）によって決まる^b。

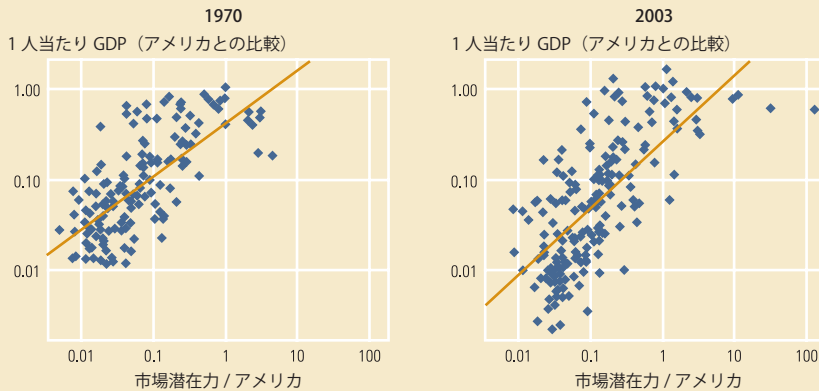
1970から2005年の間に1人当たり所得にかかわる分布は、グローバルな各国間の不平等が拡大したことを反映して広がった。最貧国の所得をアメリカとの相対比でみると低下したということである（ボックス図参照）。また、分布が右にシ

フトしているが、これは世界のGDP増加を受けて市場潜在力がほぼすべてのところで高まっていることを示している。さらに、少なくとも一部の諸国については傾斜がきつくなっており、市場潜在力の収益率も上昇している（同額の市場潜在力で購入できる1人当たり所得が増えている）。

一定の市場潜在力に対して1人当たりGDPの格差は依然として大きい。ハイチの市場潜在力はニュージーランドよりも大きい。アメリカに近いことが、経済規模と市場からの距離の相互作用を反映して市場の潜在力を引き上げているからだ。距離を所与とすれば、経済規模が当該国がどの程度うまく市場アクセスを活用できるかを決定する。オーストラリアやニュージーランドのような富裕国は遠隔の立地であることを、かなり大きい市場と供給能力を提供することによって補填に成功しているということである。

注：a. Redding and Venables (2004); b. Mayer (2008) 参照。

各国の市場潜在力は不平等になってきている



出所：Mayer (2008：本報告書用)。

の分類で残された他の地域のシェアは、人口増加率がずっと高いにもかかわらず基本的に不変にとどまっている^{注44}。

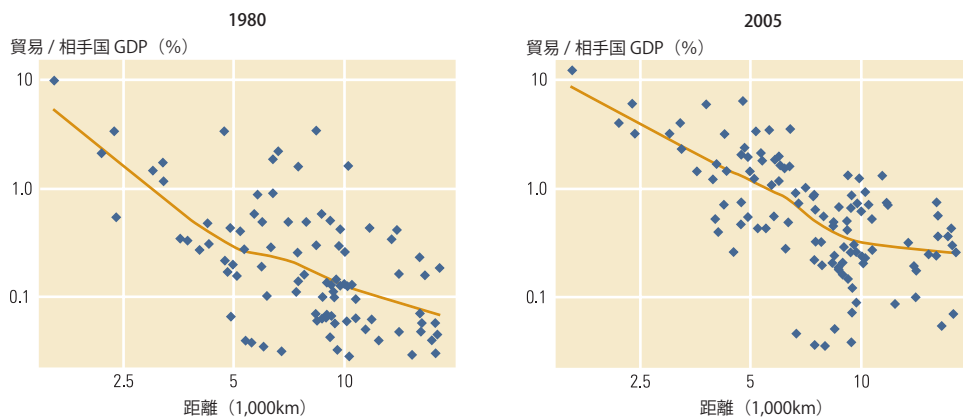
それがなぜ重要か？ 市場アクセスの重要性

経済的生産のグローバルな分布は各国の将来的な発展にとって重要である。密度と距離がグローバル規模で相互作用しているからだ。これは成長の牽引車である貿易と次の2つの変数の間に実証的に密接な関係があることで証明されている。それは周知の貿易の重力モデルを定義しているもので、①貿易相手国との距離と②GDPで測った経済的規模の2つである（ボックス3.5）。貿易は距離が長くなると減少し、GDPが増えると増

加するので、どんな国でも近隣の国やGDPの大きい国との貿易が多くなる。輸送や通信のコストが低下したにもかかわらず、距離がもつ貿易削減効果は約半世紀前までは増加を続け、それ以降も「不思議なことに」高水準にとどまっている（例えば図3.9のブラジルを参照）^{注45}。

この実証的な証拠は、例えば、中国とアメリカ、あるいは日本とヨーロッパという長距離貿易の急増と整合しないように思える。しかし、このような貿易の増加は貿易コスト削減が主因ではない可能性がある。それは主として経済的産出という重力的な貿易関係における要因に牽引されているのである^{注46}。中国のGDPは激増して、国際市場に財を輸出し、消費財、資本財、中間投入財を輸入す

図 3.9 ブラジルと貿易相手国との距離がもつ効果は依然として大きい



出所：IMF(2007)。

るための経済的質量を提供できるようになったのである。貿易の増加は自己強化的なプロセスを通じて、効率的な港や頻繁なコンテナ輸送接続など貿易のインフラやサービスについて、規模の経済を生み出す。したがって経済が大きく裕福な国ほど、経済的密度が高いため長距離貿易の障害を克服することができるのである。

乖離して、それから収斂する

世界の経済的産出にかかわる地理的な分布の変化は、経済的質量が最初は西ヨーロッパに、その後は北アメリカに集中したことを反映している。もっと最近では、最初は日本が、その後は東アジア地域のその他諸国が成長したことに伴って、若干の脱集中が生じている。グローバル GDP のなかで大きなシェアを占めている諸国や地域に対して、中国とインドがしかるべき地位を主張しつつあるといえる。投入物や産出物の市場に対するアクセスは、経済的産出の絶対水準にかかわる地理的な分布に影響する。この分布が変化すれば、国民経済の先行き展望もやはり変化する。それが次に地域や国のレベルにおいて、所得、健康、人的資本の水準と変化に反映される開発成果に影響する。しばしば人間開発に貢献する投入物と考えられているこの人的資本もやはり、個人の生活の質を引き上げる開発成果の1つである。

以下の3つが一般的なトレンドである。

- 所得と基本的な生活水準はグローバルにみて総じて上昇しているが、大きな例外が若干ある。
- 最富裕国と最貧国の間には極めて大きな乖離が存在するが、健康と教育についてはグローバルにみて若干の収斂がみられる。
- 急成長している地域内部では若干の収斂がみられる。

一般的な改善

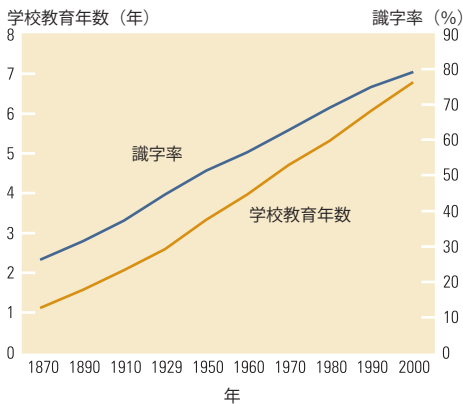
現代は所得や福祉にかかわるほとんどどんなグローバルな要約指標でみても、歴史上のいかなる前世代よりも豊かである。1990年の国際的ドルで測定した1人当たりGDPはこの500年間で約550ドルから5,700ドルへと10倍に増加している。一方、人口は4億人から60億人に増加した(表3.2)。1820以降、産出の伸びは年約2.2%で、それに伴い生活水準はかなり上昇してきている。出生時の平均余命は1820年の26.5年から、1910年に32.8年、2005年には約68年にまで伸びている^{注47}。直近の35年間だけでも世界の平均余命は約10年も伸びている。また、1870年当時、学校教育の平均年数は1.15年、成人識字率は25.5%であった^{注49}。その後、学校教育の年数が1929年に2.5年、2000年には6.7年に長くなるとともに、識字率はそれぞれ43.8%、78.3%へと上昇している(図3.10)。

表 3.2 1人当たり GDP は 10 倍に増加 (1500-1998 年)
(単位: 1990 年の国際的ドル)

	1500	1820	1870	1913	1950	1973	1998	1998:1500
西ヨーロッパ	774	1,232	1,974	3,473	4,594	11,534	17,921	23.2
西洋の分家	400	1,201	2,431	5,257	9,288	16,172	26,146	65.4
日本	500	669	737	1,387	1,926	11,439	20,413	40.8
アジア (日本を除く)	572	575	543	640	635	1,231	2,936	5.1
ラテンアメリカ	416	665	698	1,511	2,554	4,531	5,795	13.9
東ヨーロッパ・旧ソ連	483	667	917	1,501	2,601	5,729	4,354	9.0
アフリカ	400	418	444	585	852	1,365	1,368	3.4
世界全体	565	667	867	1,510	2,114	4,104	5,709	10.1
地域間格差 (最大最小比)	2:1	3:1	5:1	9:1	15:1	13:1	19:1	

出所: Maddison (2006).

図 3.10 世界の教育成果は改善している
(世界平均, 1870-2000 年)



出所: Morrison and Murtin (2005).

最富裕国と最貧国の間には極めて大きな格差がある

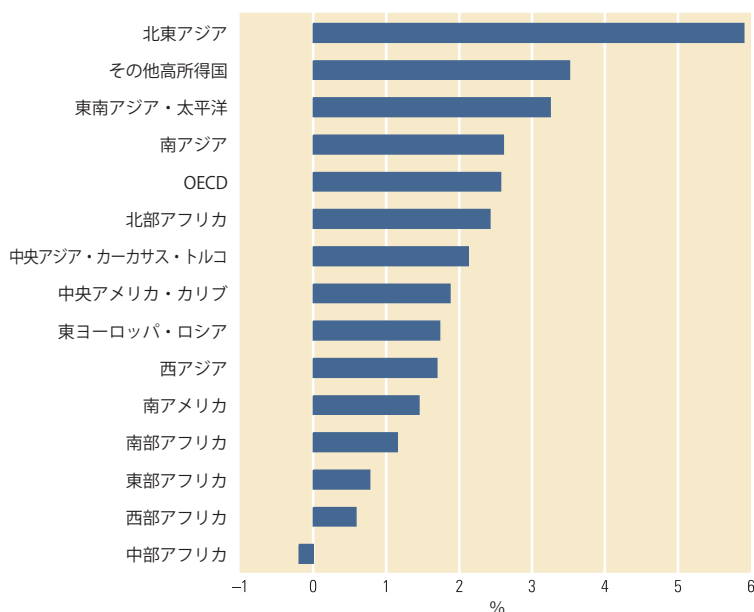
過去 500 年間における 1 人当たり産出の増加をみると、日本では 40 倍、オーストラリア、カナダ、ニュージーランド、アメリカでは 65 倍になっている (表 3.2)^{注 49}。ところが、アフリカではわずか 3 倍、日本を除くアジアでは 5 倍に止まっている。最貧地域と最富裕地域の格差をみると、1500 年の 2 倍から、1870 年の 5 倍、20 世紀末の約 20 倍へと拡大している。過去 2 世紀の間に不平等にかかわるジニ係数は 30% 上昇している。世界中の個人間の 1 人当たり所得にかかわる不平等をタイル指数で測ると 60% 上昇しているが、これは一国内ではなく各国間の所得格差拡大が主因である^{注 50}。

重要な点は、1 人当たり所得がヨーロッパとそ

の分家で、そしてもっと最近では東アジアで著増したということである。この増加はまず日本で始まって、1 人当たり GDP が 1950 年以降 10 倍になり、その後に中国、韓国、台湾、東南アジア諸国が続いた。中国の 1 人当たり GDP は絶対水準は依然として低いものの、1990-2005 年の間に年 8.4% の上昇をみせている。所得分布の下の方には中央アフリカ地域があり、GDP 全体は 1960-2006 年の間に 3 倍になっているが、北アジアの増加は 30 倍であった (図 3.11)。人口増加率が経済成長率を凌駕していたため、中央アフリカの 1 人当たり GDP は不変価格で 8% 減少したことになる。世界の最貧国 (ほとんどが内陸国で多くがアフリカにあり、世界人口のなかで「ボトムの 10 億人」の故郷となっている) では、所得が 1990 年代に 5% 減少したのである^{注 51}。

1960 年から 1980 年代の終わりにかけて、世界中のほとんどすべての国で出生時平均余命の伸びが持続した^{注 52}。南アジアでは 42 年から 60 年に、北アフリカでは 47 年から 65 年に伸びた。例外はサハラ以南アフリカである。アフリカの西部、中部、東部では 1980 年代後半まで平均余命は緩やかな増加をみせた。南部では 46 年から約 60 年までとやや大きな伸びをみせた。しかし、それ以降、HIV/エイズの流行で死亡率が大幅に上昇したため、南部アフリカの平均余命は 1960 年を下回る水準にまで減少した。中部および東部アフリカでは平均余命の減少はそれよりも小幅であり、西部では感染症が抑制されたため改善テンポが若干鈍化するにとどまった。世界のなかで

図 3.11 東および南アジアだけは高所得国に追い付いている
(1人当たり GDP の年平均成長率, 1960-2006年)



出所：World Bank (2007)。

最悪のトレンドを示している 10 カ国のうち 9 カ国はサハラ以南アフリカ諸国で、そのほとんどがアフリカの南部ないし南東部に所在している（図 3.12）。

平均余命と同じく、教育アクセスにかかわる不平等は学校教育年数に関するジニ係数でみて、1870年の0.79から2000年の0.39へとグローバルに大きく縮小した^{注53}。19世紀には不平等が大きかった主因は、西ヨーロッパとその分家では初等教育が義務化に近い状態にあったことにある。世界のその他の地域が教育の普及に努め始めたのはずっと後になってからであったため、途上国の多くが初等教育を拡充した1930年以降、不平等は大幅に縮小している^{注54}。1960-2000年についてみると、生産年齢人口の学校教育年数は世界のあらゆる地域および所得グループにわたって増加している（図 3.13）^{注55}。人口で加重平均した平均教育年数について最高と最低の差は9.7年から3.1年に低下している^{注56}。このような改善はどの地域でもかなり均一であり、最高地域と最低地域の差は基本的に横ばいにとどまっている。しかし、貧困国はかなり低水準からスタートしているため、比率でみた改善はもっと大きく、長期

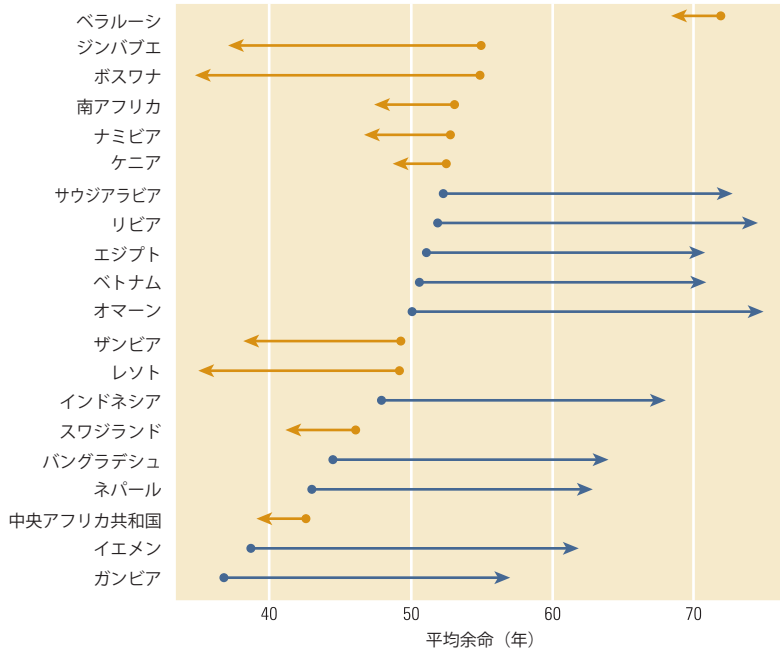
的には収斂することが推定される。

高成長地域内における若干の所得収斂

近隣諸国は相互に有益な経済的結び付き、波及効果、補完性をもたらすので、グループ全部の諸国はそれぞれ所得を引き上げることができる。これで貧困国が成長率を高めることができれば、経済パフォーマンスは長期的に収斂する。貧困国は最終的には富裕国に追いつくだろうか？ この疑問は1980年代後半から90年代にかけて、経済成長理論の研究者の間で大きな関心を呼んだ^{注57}。収斂を分析するための道具や手法を開発して、成長と初期の所得水準との関係を分析した。初期の地位が低いほど高い成長が必要だという結果が期待されたが、世界的にみて過去50年間にわたり各国間で収斂はほとんどみられない（図 3.14）。トレンドは弱いものの、乖離する兆候さえないではない。世界の各地域の内部については、証拠はもっと様々である。

地域統合と時間的動態の観点から、収斂の研究は重要である。第1に、経済的命運は近隣諸国がしていることによって形作られるし、脆弱な諸国は経済統合が成功すれば、孤立していたら達成

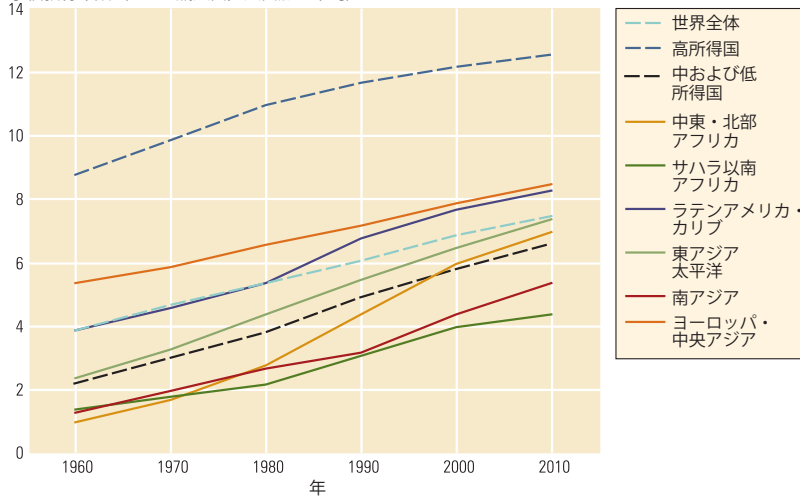
図 3.12 平均余命はアフリカでは大幅に減少
(大きな増加/減少を示した国, 1970-2005年)



出所：World Bank (2007).

図 3.13 教育は1980年代以降平等になってきている

学校教育年数 (15-46歳人口, 人口加重平均)

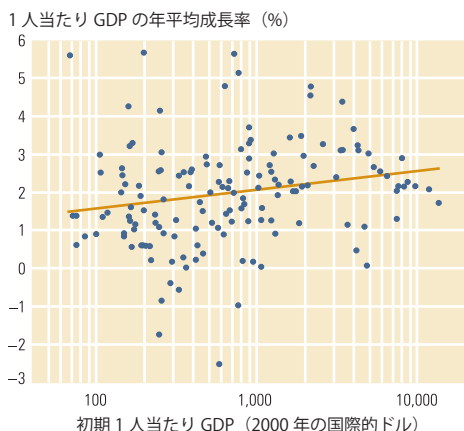


出所：Cohen and Soto (2007).

不可能な水準に向けて所得を引き上げることができる。統合している地域では収斂度が高くなるものと期待されるのである。第2に、高成長地域では、先進的な諸国が引き離して行くため最初は乖離が生じるが、後進的な諸国が成長の波及効果を楽しんで、長期的には追い付き始めるためやがて収斂が起こる。

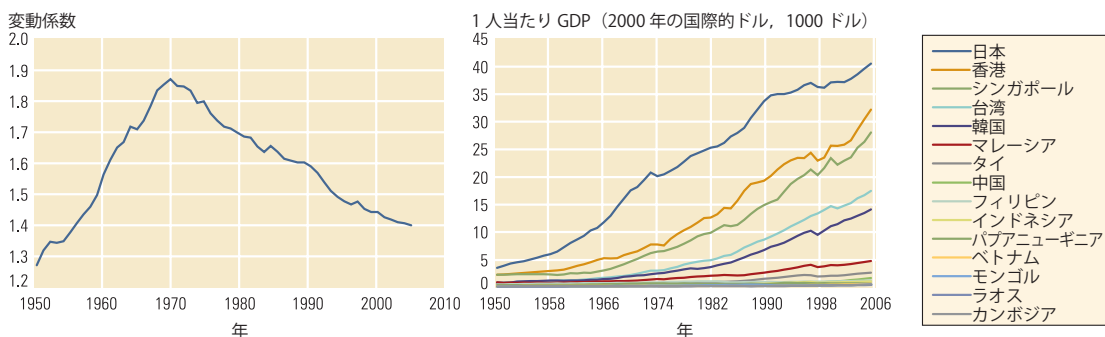
近年最も速く成長している地域である東アジアでは、初期の乖離に続いて収斂が起こっている。1950-70年についてみると所得は大きく乖離している。最初は日本、次に香港とシンガポールが非常に高い成長を続けたからである(図3.15及び3.16a)。しかし、1970年代になると、特に韓国と台湾を中心に他の諸国が高成長クラブに参加

図 3.14 1人当たり所得は世界的にやや乖離（1950-2006年）
（人口100万人以上の国）



出所：World Bank (2007j); Maddison (2006).

図 3.15 東アジアでは乖離してから収斂（1950-2006年）
（人口100万人以上の国、変動係数と1人当たりGDP成長率）



出所：World Bank (2007j); Maddison (2006).

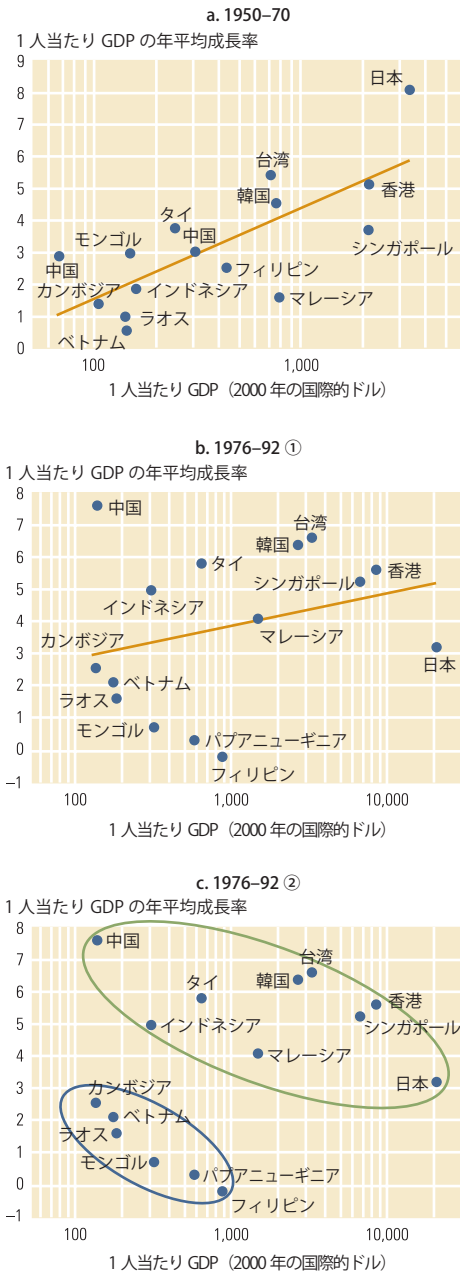
した。1976-92年についてやや乖離しているように見える（図 3.16b）ものの、これは密接な関係にあるものの別個の収斂軌道をたどっている2つのグループを示している（図 3.16c）。全体として、これが地域的に強力な収斂につながっており、1人当たりGDPの国別格差は依然として大きいものの、1960年当時の水準にまで縮小している。この収斂はグローバル化を背景とした地域的な経済統合という特別な組み合わせに加えて、中国とベトナムの市場指向型政策に大いに関係がある。

成長が緩慢で地域統合が限定的な地域では収斂の兆候がほとんどみられない。西アジアと東ヨーロッパが適例であろう（図 3.17）。西アジアには人口の多寡は様々で、資源について豊富な国だけでなく、ヨルダンなど乏しい国も含まれる。域内

貿易の水準が低いということは統合の水準が低いことを示唆している。東ヨーロッパでは1人当たり所得は1990年頃まで乖離が小さかった⁵⁸。ところが、ソ連の崩壊とベルリンの壁の崩壊を受けて、1人当たり所得が減少に転じたが、下落率の大小に著しい差が生じたのである。西端にある諸国が西ヨーロッパとの経済的な結び付きを強化する方向に転換して、最終的にはEUに加盟したことを受けて、この乖離はさらに広がった。これとは対照的に、ベラルーシとウクライナは最初はロシアとの緊密な関係を維持した。ロシアが天然資源牽引型の成長で利益を享受し始めたのはごく最近のことにすぎない。

ラテンアメリカ・カリブ地域の南端にある諸国は成長率が相対的に低く、収斂も限定的であった（ボックス 3.6）。北端にあるメキシコは1994年

図 3.16 東アジアの成長にははっきりと2つの局面に分かれる
(人口100万人以上の国, 1950-70年と1976-92年)



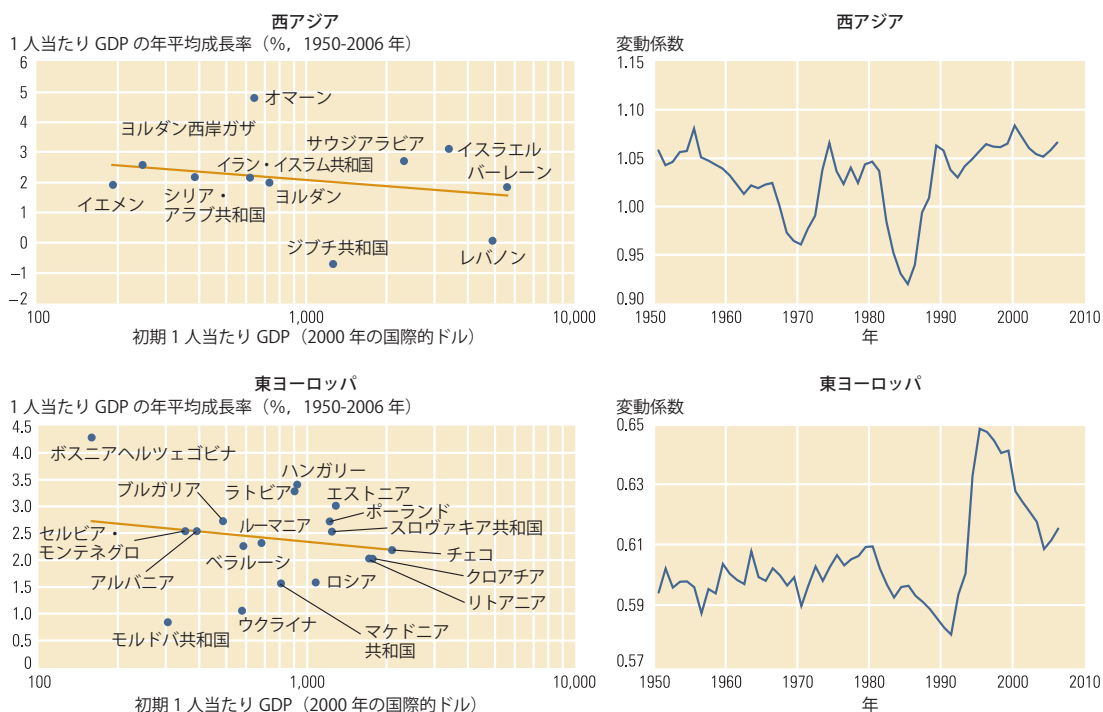
出所：World Bank (2007); Maddison (2006).

に先進国と途上国の両方を含む初めての重要な地域的な自由貿易協定に参加した。北米自由貿易協定 (NAFTA) はアメリカ、カナダ、メキシコの間で取引されるほとんどの商品について関税を撤廃した。それ以降の証拠に基づくと、正式な地域統合プロセスに関して3つの点が明確になっている^{注59}。

- 正式な統合までには長年にわたる準備、漸進的で非公式な統合、国内政策の変更が必要である。メキシコは協定が発効するはるか以前に、一方的に貿易障壁を削減し、規制変更を実施した。
- 協定は貿易と外国直接投資 (FDI) の流れを著しく増加させた。経済分析が示唆するところによれば、NAFTA がなければメキシコの総輸出は約 50%、FDI は 40% 低い水準にとどまっていた。NAFTA は貧困の削減と所得の増加に寄与したものと考えられる。2002 年の 1 人当たり GDP は NAFTA がなければ 4% も低かった可能性がある。
- メキシコ経済に対するこのようなプラス効果にもかかわらず、協定は所得について急速な収斂をもたらしてはいない (図 3.18)。メキシコは大きな経済危機は免れてきているので、安定性の高まりが大きな福祉効果を発揮することが期待される^{注60}。しかし、アメリカ経済と比べたメキシコ経済の相対的パフォーマンスは他のラテンアメリカ諸国と大差があるわけではない。

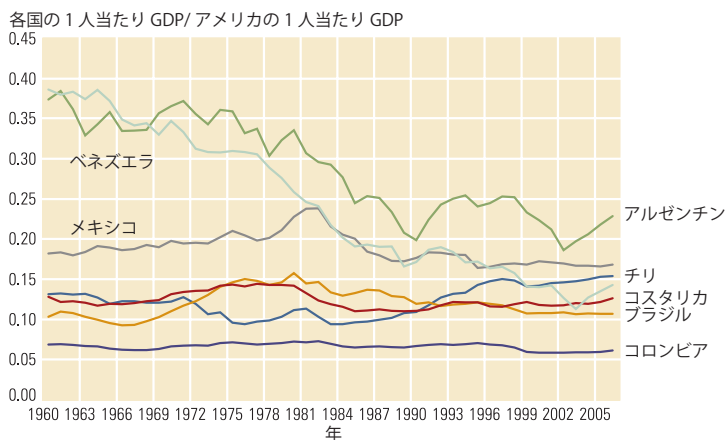
経済的産出にかかわる大差はかなりの長期間にわたりそのままの状態が続くであろう。実際問題として、定常状態の収斂に関する推計によれば、メキシコの所得はアメリカの所得の半分に達するのがせいぜいである。国内制度の質、企業の革新ダイナミクス、労働力のスキルなどに大差があることが主因として指摘されている。このようなことすべてはアメリカとのより緊密な統合化で利益を享受できようが、そのプロセスには相当な時間が必要であろう。

図 3.17 西アジアと東ヨーロッパでは統合と収斂がほとんどみられない



出所：World Bank (2007); Maddison (2006).

図 3.18 メキシコを初めとするラテンアメリカ諸国はアメリカに追いついていない (ラテンアメリカ主要国の 1人当たり GDP の対アメリカ比)



出所：World Bank (2007); Maddison (2006).

地理、グローバル化、発展

過去 2-3 世紀以上にわたり経済的富は一部の地域に集中しているという頑固な状況はまったく変わっていない。新しい国や地域が富裕層の仲間入りすることが時々あるだけである。このような状況は以下の 4 つの側面から説明できる。第 1 に、物理的な地理は一部の国が裕福になるのを最初は助けたものの、他の国については引き続き

足を引っ張っている。第 2 に、(産業革命期における技術革新など当初の優位性を初めとする) 経済地理の諸力は集積の経済を促進し、経済活動の集中を強化した。第 3 に、地域的な波及効果は同一域内の他国の経済活動を増加させ、それがさらに経済的生産の規模と範囲を拡大させた。第 4 に、経済的集中度をもったまったく新しい地域が台頭した。それは混雑や確立した地域における製

ボックス 3.6 近隣諸国は重要：南アメリカと南ヨーロッパ

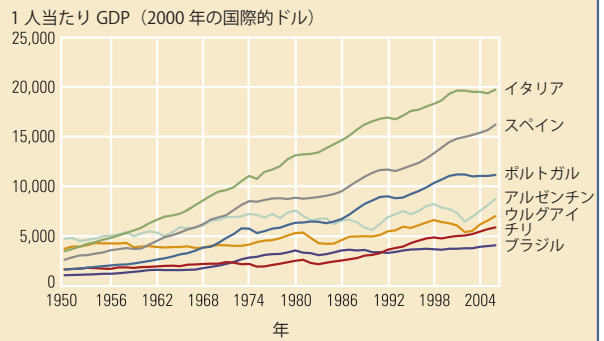
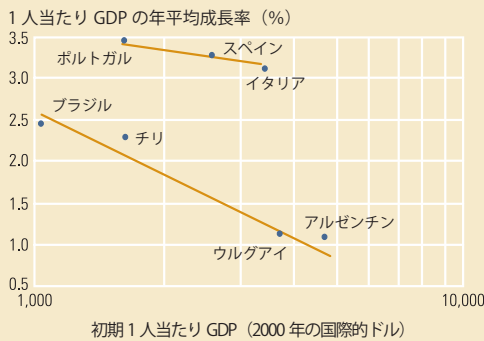
半世紀前、南アメリカのサザンコーン諸国（アルゼンチン、ブラジル、チリ、ウルグアイ）の1人当たり所得は、文化的な絆が強い南ヨーロッパの3カ国（イタリア、ポルトガル、スペイン）との比較で、ほぼ同じかむしろ高かった。その後、2つのグループは互いに違う成長軌跡をたどった。この間のほとんどを通じて、サザンコーン諸国はチリを例外として同じような保護主義政策を実施した。1950-2006年における4カ国の1人当たりGDP成長率は年平均1.7%にとどまった。

一方、南ヨーロッパの経済ダイナミクスは違った展開をみせた。イタリアは欧州共同体（EC）の創設メンバーとなり、ポルトガルとスペインは長期にわたる独裁制を脱して1986年

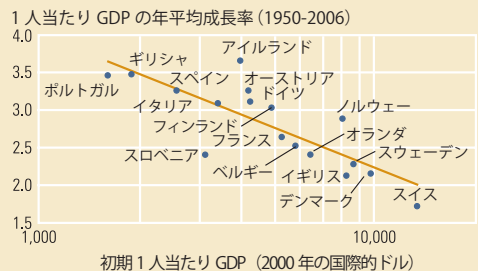
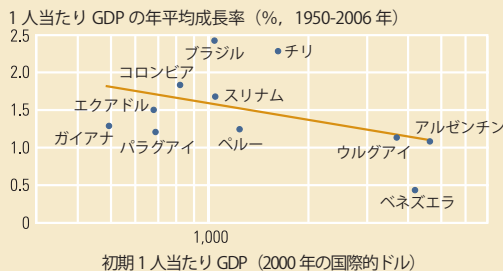
にECに加盟した。3カ国は低い水準からではあるが、ラテンアメリカを凌駕する年3%以上のペースで成長した。両地域とも所得の収斂をみているが、そのペースは西ヨーロッパは年約1%と南アメリカの同0.3%を上回った。イタリア、ポルトガル、スペインは単一の統合された西ヨーロッパ市場のなかで、地域的な成長波及効果、大市場への近接性、連帯政策などから利益を享受した。サザンコーンでは地域統合は緩慢で、西半球の富裕な市場との統合が長期にわたってないがしろにされてきたのである。

出所：WDR 2009 チーム執筆。
注：a. Lucas Jr. 2007.

ラテンアメリカと「ラテン系ヨーロッパ」の経済的命運は乖離した（1950-2006年）



収斂のペースは南アメリカで遅く、南ヨーロッパで速い



図出所：World Bank (2007); Maddison (2006).

造業からサービスへのシフトに対応したものであるが、それが他の場所に製造業の機会を「明け渡す」ことになる。以上のことは、現在の世界で後進的な地域の先行き展望について、どのようなことを示唆するのであろうか？

地理は現在どの程度重要なのか？

第一の天性の地理。 物理的な賦存状況は国の将来的な発展に影響する。例えば、農業生態的な賦存状況に恵まれた地区における農業の集約化は余剰を生み出し、より生産的な用途にシフトするこ

とができる。しかし、このような資産の分布は均一ではない。Landes (1998) は「自然は人生と同じく、寵愛については不公平で不平等である」と述べている。研究者は経済的産出と地理的特性の間には強い相関関係があることを発見している。産出密度（1平方キロメートル当たりのGDP）を地理的変数（平均年間気温、平均年間降水量、平均標高、土壌の「粗さ」、土壌の分類、海岸からの距離など）で回帰分析すると、経済的産出密度の相違の91%は説明できる^{注61}。同じような分析では、1人当たり産出にかかわる熱帯アフリカと

先進地域の格差の20%、熱帯アフリカとその他の熱帯との格差の12%が説明できる。気候は病気など他の要因とも相互作用する。媒介動物性疾病は熱帯諸国で特に多く、生産性を低下させている。アフリカではマラリアを原因とする死亡者が毎年約100万人、臨床患者が2億人以上に達しているものと推定される^{注62}。その他の純粋に地理的な要因（GDPの年成長率を0.5%押し下げる内陸国であることや遠隔地など）についてはすでに述べた通りである。

これは地理が国の運命を支配するという意味するのだろうか？ 否である。物理的な地理は当初の成長率格差や経済的成果にかかわる格差の一部を説明するには有益である。しかし、このような制約のほとんどは十分な財源があれば克服可能である。したがって、これは後進性の究極的な原因というよりも、その近似的な原因といえる。例えば、高水準のマラリアは原因であると同時に、執拗な貧困の表れとも考えられる（ボックス3.7）。それ自体は開発政策にとって重大な懸念事項ではあるが、経済的富のグローバルな分布を説明したり、将来的な成長の潜在性を予測したりするには不十分である。

第二の天性の地理。 世界の発展パターンを説明する代替的で補完的な意見によれば、各国や各地域相互間の当初のわずかな相違（例えば天然資源の賦存状況について）は、時間の経過に伴って大きな乖離を生み出し得る。経済発展にかかわる重大な疑問点は、成長のうちどれだけが人的および物理的な資本蓄積によるもので、どれだけがそのような要因の活用にかかわる効率性によるものなのか、ということにある^{注63}。増加を続けている研究成果で確認されているところによれば、資本蓄積だけでは成長や所得にかかわる各国間の相違を説明するのに不十分である。むしろ全要素生産性（TFP：生産要素がどれくらい効率的に組み合わせられているか）の方がそれをうまく説明できる^{注64}。

しかし、TFPは曖昧な概念で、経済的生産についていくつかの側面を仮定している。より一般的にいえば、TFPは製品やサービスを生み出すための技術改善に関係している。それがコスト削減に、したがって競争力増大につながる。補完性、

波及効果、規模の経済でもTFPの相違を説明できる。地理的に考えると、このような外部性は互いに近接して立地する生産者に利益があることを示唆している。大きな生産単位に有利に働く規模の経済が相まって、経済活動の集中は様々な地理的な尺度にわたって増大する。近代におけるヨーロッパの経済成長は、重要な技術進歩を生み出した産業革命が契機となっている。技術の改善と人口の増加は規模の経済を強化し、集中度が高い工業センターの台頭につながる。このようなセンターは労働者や新しい企業を引き付け、さらに大きな集中につながる好循環的で自己強化的なプロセスを起動させる。

発展は伝染し地域全体に広がる傾向にある。 成長のセンターは一国内の特定地区を出発点とするかもしれないが（イングランド北西部の工業地帯やニューイングランドの水車町など）、ダイナミックなセンターは拡散する傾向にある。国際的なレベルでみると、成長は近隣諸国に広がって、地域的な成長センターの台頭につながる。各国相互間の開放性と相互作用が十分であれば、成長が拡散するメカニズムは技術的な波及効果と、特化が進展する一方で旧来の生産プロセスが崩壊するという形を通じるものとなる。これによって、中間財需要の一部を近隣諸国から調達できるという可能性が高まる。貿易が大幅に増加するので、規模の経済が作用して経済の生産性が急上昇する。労働や資本のプールが大きいほど、また市場規模が大きいほど（輸送接続の漸進的な改善によって出現可能）、地域経済の急速な離陸につながっていく^{注65}。

成長と富をもつ新しい地域が台頭する。 核となる地域が成長して、混雑と賃金上昇を背景に企業家が近隣地域に新しい生産拠点を求めるような水準に達すると、成長と富をもつ新しい地域が台頭する。西ヨーロッパでも北アメリカでもこれが起こった。前者の場合、企業は製造業の拠点を中央および東ヨーロッパに移転した。後者の場合、メキシコはアメリカとカナダの市場を指向する製造業投資の流入を引き付けた。この地域構築にかかわる伝染モデルはすべての経済活動が拡大を続ける隣接する圏内にとどまることを示唆してい

ボックス 3.7 第一の天性の地理：マラリア撲滅は可能か？

人間のマラリアの原因となるマラリア病原虫種の分布は1900年に世界的に上限に達した可能性大である。それ以降、汚染地域は人間条件の改善と意図的なコントロール策を様々な組み合わせた対策によって徐々に減少してきている。ボックス図は全種類のマラリアについて1900年頃関してに想定される分布範囲^aと、熱帯熱マラリア病原虫について2007年現在の分布範囲^bとの差を示したものである。後者は臨床学にも最も重症で疫病学にも最も重要なタイプのマラリアである。かつてマラリアが多発した地域（濃い灰色）は南北両半球のなかで、寄生体の先祖伝来の分布である温度・緯度極限域に集中している。

研究者が証明しているところによると、国の経済的繁栄とマラリアの負荷との間には強固な逆相関関係がある^c。国が豊かなほどマラリアが少なく、貧しいほど多いのである。このような研究では、マラリアが貧困に寄与するメカニズムが、個別的なものからマクロ経済的なものまで数多く裏付けられている。マラリアに対する制約が外されたとしたらどうなるのだろうか？ マラリアの撲滅は可能だろうか？ このような疑問に関してはグローバルなレベルでは十分な解答がまだ得られていない^d。

しかし、問題の取り組みを開始することは可能である。ボックス地図のなかで、人口1,000人当たりの毎年患者が0.1人以上であればリスクは安定、それ未満であればリスク不安定、3年間続けて患者がなければリスクはゼロと分類されている。2007年について人口分布図の上に重ね合わせると^e、23億7,000万人がマラリア感染について何らかのリスクのある地域に住居していることがわかる。グローバルにはほぼ10億人がマラ

リアのリスクが不安定な、つまり極めて低い状況で暮らしている。低リスクの状況は南北アメリカと東アジアで典型的であるが、アフリカでも普通にみられる。

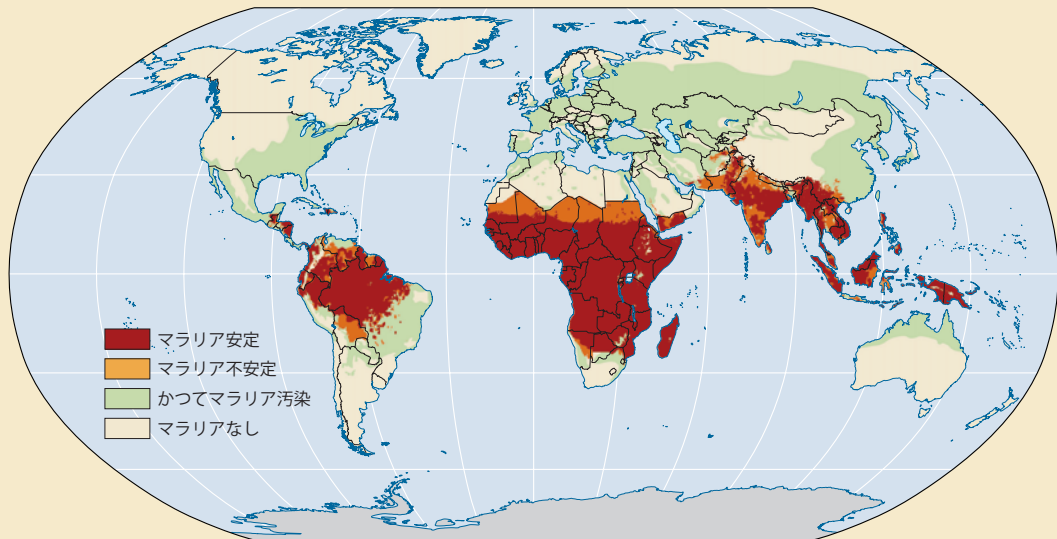
不安定なマラリア感染のリスクにさらされている10億人にとって、マラリアの撲滅は疫学的に実現可能である。疫学的な実現可能性はグローバルなマラリア撲滅プログラムの歴史的な経験を参考にしながら、モデリングを通じて、殺虫剤処理済み蚊帳（ベッドネット）をどの程度大規模に採用するかで決まる^f。多くの地域では撲滅が単なる疫学的な実現可能性の問題ではない理由がたくさんある。政治的な不安定性と地理的なアクセス可能性が自明の理由であるが、それは運用上の障害であって技術的な障害ではない。

安定的なリスクにさらされている13億7,000万人については、何が達成できるだろうか？ 初期の証拠が示唆するところによれば、このうち大部分は発症が非常に低い地域に住むようになる見込みである^g。数学的なモデルを使った詳細な研究によって、既存の介入手段の効果を推計することができる。歴史的な介入策の効率性に関するデータの詳細な分析と組み合わせると、相当な洞察が得られるだろう。このようなアプローチはマラリアが撲滅可能かどうか、もしそうなら、どんな時間的枠組みとどれだけの財源の下で可能か、ということ決定する助けになるだろう。

出所：Simon Hay, David L. Smith, Robert W. Snow 執筆。

注：a. Hay 他 (2004); Lysenko and Semashko (1968)。 b. Guerra 他 (2008)。 c. Sachs and Malaney (2002)。 d. Roberts and Enserink (2007)。 e. Balk 他 (2006)。 f. Hay, Smith, and Snow (近刊)。 g. Guerra 他 (2008)。

現在繁栄している地域もかつてはマラリアに汚染されていた



出所：Malaria Atlas Project (MAP); Kenyan Medical Research Institute and University of Oxford

る。しかし、現実はそのようではない。

経済成長は条件次第ではまったく新しい地域に跳躍するのである^{注66}。世界の新しい製造業センターの立地は多種多様な要因に左右される。それに含まれるのは市場規模、貿易や取引のコスト、人的・物理的資本にかかわる初期の賦存状況、その他の潜在的な成長地域との競争などである。この跳躍モデルは東アジアが最初は労働集約的生産の、後には技術的により高度な生産の世界的なハブとして台頭した現実には当てはまっている。それより半世紀前、日本がアメリカ市場向けの安価なエレクトロニクス製品や消費財の供給源になるとは考えられていなかった。両国間の距離が障害と考えられた。しかし、コンテナ輸送が出現して以来、日本の生産者は北アメリカの、後にはヨーロッパの市場で競争力がもてるようになった^{注67}。韓国と台湾が日本の先例にならった。これら3国から製造業投資が東南アジアに、なかでもマレーシアとタイに、次いで、経済の自由化を受けて、中国に向かって広がったのである。

これから何が学べるか？

規模は非常に重要である。 規模の経済を生み出すためには、一定の人口と経済的質量が整っている必要がある。産業革命期のヨーロッパでは、比較的大きくて集中した人口が工業品を生産する労働とそれを消費する市場の両方を提供してくれた。天然資源ベースの経済から工業化した北アメリカには、東部海岸沿いに大きな人口があったが、ヨーロッパを初めとする世界の地域からの移民でたちまち増加した。東アジアの人口は膨大で、最初は日本が、後には中国が地域において製造業発展のエンジンとして機能した。各地域とも大きな域内市場をもっていたことも有利に働いたが、生産の多くは直ぐに域内と域外の両方に向けられることになった。

一次産品の輸出だけに基つて経済的な運命を引き上げた国はほとんどない。 ボツワナは1つの例外である。人口は少ないが大規模な鉱物資源と適切な政策に恵まれていたのである。鉱物資源は管理がよければ資本を生み出すので他の部門に投資できるが、これをうまく実現できた国はほとん

どない。農業は生活や農村部における所得創出、また一国内の特定の地域にとっては重要である。しかし、それだけでは貧困国を中ないし高所得国の地位にまで引き上げることはできない。農村部の活動は輸出向けに十分な余剰を生み出すには規模があまりにも小さいか、あるいは農業生産が十分な規模をもっている場合には、一握りの大きな地主や農業関連ビジネスを利するだけとなっている。サービスを云々するのは時期尚早である。しかし、貧困国に広範な成長波及効果を生み出すのに必要な熟練ホワイトカラーが十分に存在する可能性は低い。インドには輸出指向型の大きなサービス部門があるが、10億人以上の人口中わずか56万人を雇用しているにすぎず、しかもほとんどがかなり収穫一定の顧客サポートやバックオフィスの仕事である^{注68}。

製造業は重要である。 世界の地域で成功している地域はすべてある時点で、基本的な労働集約型製造業で大きく広範な利益を手に入れている。各国が豊かになり消費者が多様性を求めるなかで、このプロセスは当初は生産の多様化につながった。地域の経済が拡大するのに伴って、各国の生産と雇用は自分たちが最も得意とするものに特化し始め、域内の各国間で中間財を取引する相互連携的な生産ネットワークが出現した。中国や東アジアのその他の「第二波」の諸国が参加したのはこの時期である。もっと以前に工業化を果たしたヨーロッパや他の地域では、経済に占める製造業のシェアが急減し、工作機械や情報技術（IT）機器など高度に専門化した製造業だけが残っている。このような諸国ではよそで生産される製品のための研究や設計を含めたサービス部門が、雇用や経済的産出のなかで今や飛び抜けて大きなシェアを占めている。

開放性は大きい助けになるものの導入には慎重さが必要である。 現在成功している地域はどこでも当初は、関税やその他の保護措置という強固な障壁を構築した上で製造業部門を発展させた。漸進的に国境を開き、地域的にもグローバルにも統合したのは、経済が成熟して、自分たちの製品について外国の投入財や市場に依存するようになってからのことである。各地域内で国際的な国境を

ボックス 3.8 統合には長い時間がかかり、その利益は一夜では出てこない

ヨーロッパでは19世紀前半に近代的な工業技術が普及し貿易関係が拡大してから、1950年代に正式な統合化のプロセスが始まるまで100年以上かかっている。それでも当初の努力は6カ国間の経済問題に狭く焦点を絞った合意に限られていた。関税や核エネルギーなど協力分野が徐々に追加された。このような合意が1967年に欧州共同体（EC）として固まるまでに16年を要した。加盟国が漸増し、1970年から2000年の間には10年毎に3カ国ずつ新規加盟があり、最終的には東および中央ヨーロッパの12カ国が2007年に加盟した。初期の石炭鉄鋼共同体が各国間で古くから確立していた経済的・文化的な紐帯の正式化につながったのと同じように、それ以降の数回にわたる拡大も加盟国と連合国の間の長期間にわたる緊密な相互作用の結果として実現したものである。

このように正式で法的な統合が事実上の統合に続いて、

すでに緊密な関係を深化するための枠組みと構造を提供した。このような漸進的なプロセスは、特に経済規模が小さい新たに加盟する予定の諸国にとっては、制度の発展を許容し、労働・金融・製品の市場に対して厳しい調整に備えるための時間を提供した。2007年に加盟したブルガリアとルーマニアは、EUの面積を8.6%、人口を6.3%大きくしたが、GDPでは1%追加したにすぎない^a。したがって、社会的・経済的な成果が加盟国間で収斂するにはもっと時間が必要であろう。つまり、統合の利益を評価するためには長い時間的な視野が必要である。労働移動性の増大、官民の資本投資、その他の構造変化が、後進的な諸国の成長を加速するまでには時間を要するからである。

出所：WDR 2009 チーム。

注：a European Union (2007)。

また相互連携的な生産ネットワークが台頭する際には、財・サービスの貿易だけでなく、共通の基準や規則についても合意できるよう各国間でさらなる調整と協力が必要であった。

このプロセスの進展は地域ごとに若干違っていたが、ヨーロッパが最も正式な形をとった。EUの政治経済統合が多数の諸国間に存在していた二国間取り決めの寄せ集めに一挙に取って代わったのである（ボックス3.8）。これとは対照的に、東アジアでは正式な協定が比較的少ないまま、緊密な企業家の生産ネットワークが創造された。北アメリカにおける初期の統合は、アメリカとカナダで共有されていた言語と文化的背景が促進要因となった。比較的最近参加したメキシコは、1人当たり所得について大差がある国相互間の障害を一部除去した。

開放性と統合は世界市場へのアクセスが近隣諸国に依存している小国あるいは内陸国にとっては最も有益である。ルクセンブルクにとって規模が小さいことは重要ではない。ヨーロッパ経済のなかに緊密に統合されていて、あたかも大国内で特化した都市のように運営されているからだ。スイスが内陸国であることは高度に専門化した製造業およびサービス部門の発展にとって制約にはなっていない。世界市場には空輸で、あるいは近隣諸国を経由して接続することができ、その近隣諸国はスイス製品にとって重要な行き先でもある。以上の2国は統合しているおかげで、ずっと大き

な国だけが達成可能な専門化と規模の経済から利益を享受することが可能となっている。

先進的な地域は統合を円滑化するために、域内貿易を促進する物理的なインフラに大規模投資を行ってきている。工業品の輸出にとって当初は海運や川運が一番重要だったため、良い海港や川港が必要とされた。最近になると相互関連のある生産プロセスではよりタイムリーな中間製品の入手可能性が重要となり、貿易の相当大きな部分が道路、鉄道、航空（飛行）機による輸送にシフトしている。

現在の途上国にとっての相違

現在の状況は違っているのだろうか、それとも、これは100年前の状況に類似したグローバル化が継続ないし再現している局面にすぎないのだろうか？ 事実、財や要素の市場にかかわる統合欠如ということでは、現在も1世紀前とほぼ同じといえる。貿易については現在の方が若干統合が進んでいる一方、資本については同じくらい統合が進んでおらず、労働の統合はむしろ遅れている^{注69}。それでは後進的な地域や国はどうしたら先進的な地域の仲間に加わることができるだろうか？ 自分たちの順番がくるまで待つべきだろうか、それとも地理的な理由での決定を脱却できる方法があるのだろうか？

グローバル化と経済発展の現在の局面には、経

済地理のダイナミクスや各国間で頑固に持続する分裂に関して、かつての明確な相違がいくつかある。第1に、近年における経済統合の規模とスピードには前例がない。ロシアや南アメリカだけでなく中国やインドにおける経済の自由化によって、世界の生産能力に対して膨大な数の未熟練労働者が追加されている^{注70}。色々な面でこれはこのような地域の復活といえる（アジアはすでに19世紀前半には世界のGDPの約60%と極めて大きなシェアを占めていたのである）。

中国とインドは自国市場の巨大さを考えると、基本的にはそれ自体で世界の独立した地域ということができよう。国内的には正式な分裂がないおかげで規模の経済に伴う利益が享受できる一方、投資家や貿易相手国に対してはかなり高い対外障壁（本章冒頭の地図3.2で示した高い国境を参照）を克服するインセンティブを提供している。小国はこのような贅沢さをもっていない。小国としては競争力のある生産規模を達成して世界市場にアクセスするためには、近隣諸国と経済統合を果たすための国境管理方法をもっと速く学習しなければならない。これが速い国や地域は優位に立つであろうが、決して容易なことではない。中国やインドのような国は未熟練労働力の膨大なプール（それとの比較で人的および物理的資本のプールは小さい）を提供することによって、相当の長期間にわたって新しい生産能力を吸収するだろう。これこそ正に貧困国に中所得国に向かう道を提供することになるだろう。中国は経済的台頭が近隣諸国にとっても利益になることを証明している。ほとんどすべての東アジア諸国はほぼあらゆる製造業部門について、対中国貿易で大幅な黒字を計上している^{注71}。

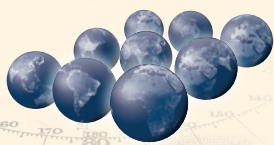
第2に、従来、生産プロセスには未曾有の細分化があった。これには製造業過程を数カ所に分割する企業内分散だけでなく、より重要なのは、時には長距離にわたって、より専門的な部品やサービスにかかわる産業内貿易が含まれる。通信技術の発達がこのような複雑なバイヤー対サプライヤーのネットワークを円滑にしている。生産はグローバル市場のなかでは統合されているが、地域的には集中する傾向がある。小国にとって、こ

れは脅威であるとともに機会でもある。脅威というのは、インフラが整備されておらず労働者のスキルが低い小国は、グローバルな貿易ネットワークの蚊帳の外に取り残されるかもしれないからである。機会というのは、スペース的な集中は生産にとって有益であるものの、専門化の進展で下位部門内における集中と規模の経済が許容され、そのなかではさらに小さなプレーヤーでもニッチを占拠することが可能だからである。

1999年にインドの当時首相だったアタル・ビハリ・バジパイは、本章で検討してきたことに関してこう発言している。「われわれは歴史を変えることはできても地理を変えることはできない。友人を変えることはできても隣人を変えることはできない」^{注72}。彼は正しいだろうか？ あるレベルでは確かに正しい。国は個人のように荷造りしてより良い隣近所に所に引越すというわけにはいかない。しかし、経済的、政治的な意味では、国は隣国を変えることができる。日本とアメリカは広範な輸送リンクを発展させ、経済的な相互依存関係を高めることによって、歴史と地理による深い分裂を克服して親密な隣人どうしになっている。メキシコやトルコは経済的な紐帯を伝統的な文化的裏庭から、近隣地区内の別の場所にある経済的により繁栄している諸国に方向転換することによって、隣人を変更しつつあるのかもしれない。ヨーロッパの統合は何世紀にもわたる分裂と戦争の繰り返しに終止符を打った。2007年12月以降、ポルトガルのアルガルベ地方からエストニアへの旅行は、今や一度として身分証明書を提示することなく可能になっている。

世界の地域の多くは引き続き大きな分裂のインパクトに直面している。しかし、本報告書では、各国は実質上あるいは實際上、隣国との関係を変えることによって自国の経済的な命運を改善できることを示した。それは何よりも次の2点に依存している。第1に、地理の制約と障壁を克服しなければならない。そのためには世界の先進地域や新興地域にある市場や投資の資金源との間の貿易や輸送に関して、緊密なリンクを発展させる必要がある（第6章参照）。第2に、数の強みを追求しなければならない。そのためには国境を「低く

し」、自国経済を物理的な近隣諸国と統合する必要がある（第9章参照）。



西ヨーロッパ：分裂の克服

ここに集った各国が、フランスもロシアもドイツも、この大陸のすべての国が、各々の独自性や輝かしい個性を捨てることなく、統一体に融合し、友愛に基づくヨーロッパ同盟を築き上げる日が必ずきます。

——ヴィクトル・ユゴー、1849年国際平和会議におけるスピーチより

ヴィクトル・ユゴーがこの言葉を述べたとき、ヨーロッパの統一を提唱した他の先駆者たちと同様、世の笑いものになった。この考え方を人々が真剣に受け止め、政治家達が腹を括って変革に乗り出すには、2つの壊滅的な世界大戦を経るまで待たなければならなかった。戦争のすさまじいまでの破壊と悲惨さをみれば、統一への推進力がなぜ高まったかがわかる。恐ろしいほどの死者の数に加えて、戦争は膨大な経済的損害をもたらしたのだ。ドイツとイタリアでは40年以上かけて得た経済成長が戦争で費え、オーストリアとフランスでは国内総生産（GDP）が19世紀の水準にまで落ち込んだ^{注1}。

分裂を克服し、めざましい結果をもたらすことが第2次世界大戦後のヨーロッパ指導者達の目標となった。偏狭なナショナリズム、そしてその経済的な側面である保護主義が悲惨な戦争の原因の一つであったことは間違いなかった。それで新たな戦争を避けるためには経済統合が最善策であるとみなされるようになったわけである。統合に平和的な手段を用い、その主要な目的が平和維持であることは、ユニークな試みであったし、今でも他に類を見ない。この点から見ればヨーロッパ統合は明らかに成功であった。しかし、1940年代、50年代においては、とりわけ冷戦下の東西分裂の時代であったため、「統合による平和の実現」という理想が叶えられるかどうかは不透明であった。

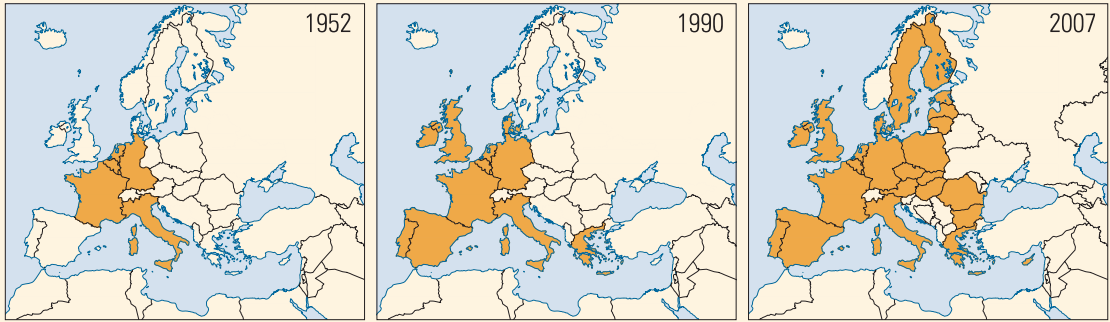
1948年、13のヨーロッパ諸国はマーシャルプランを実行するようアメリカから圧力がかけられたため、欧州経済協力機構（OECE）を設立した。目的は貿易障壁、特に数量割当規制を減らすことであった。戦後間もない頃、ヨーロッパ経済は関税と数量割当規制でがんじがらめであった。しかし貿易障壁が撤廃されたことによって、貿易が急速に伸びていった。1950年から1958年にかけて、製品輸出の増加率は年率で、西ドイツ約20%、イタリア

9.2%、フランス3.8%であった。その上GDPも急速に増加し、成長率は西ドイツ7.8%、イタリア5%、フランス4.4%であった。この両者の関係に因果関係はなく、成長の強力な原動力になったのは各国の復興事業であった。しかしヨーロッパの貿易自由化が進むにつれて、急速に経済が成長してきたのを目の当たりにして、ヨーロッパの政治家達は次第に考えを変えていった。ヨーロッパ統合は政治的課題であるだけでなく、経済的にも意味があると考えられるようになったのである。

フランスとドイツは欧州石炭鉄鋼共同体（ECSC）を立ち上げ、他の諸国にもこれら2つの産業をこの超国家的権威を持つ機関に委ねよう呼びかけた。この計画は政治的かつ経済的な意味をもった。経済面でも軍事面でも戦略的に重要であるとみなされていたこれら2つの産業に対し、この機関は超国家的権力を行使したからである。1951年にはベルギー、イタリア、ルクセンブルグ、オランダが参加し、これら6カ国がその後のヨーロッパ統合の推進力となっていく（地図G2.1参照）。このECSCによって、政治的な、あるいは軍事的な統合より、経済的な協力の方が実現しやすいことが明らかになった。

1957年にはローマ条約が締結され、ここに6カ国からなる欧州経済共同体（EEC）が誕生した。6カ国がかつて例を見ない経済統合を目指す一歩を踏み出したわけである。EECは関税同盟としてEEC域内の関税を撤廃し、域外に対しては共通関税を課すのみならず、統一経済地域として労働者の移動の自由、資本市場の統合、サービス貿易の自由化、そのほかいくつかの共通政策を推進することになった。しかしこれほどまでの経済統合はしっかりした政治的な統合なしには実現不可能であった。したがって、今振り返ってみれば、「政治的統一のために経済をトロイの木馬に仕立てることは見事に成功した」²というわけだ。

地図 G2.1 西ヨーロッパ分裂の漸進的解消
段階的経済統合



出所：WDR2009 チーム。

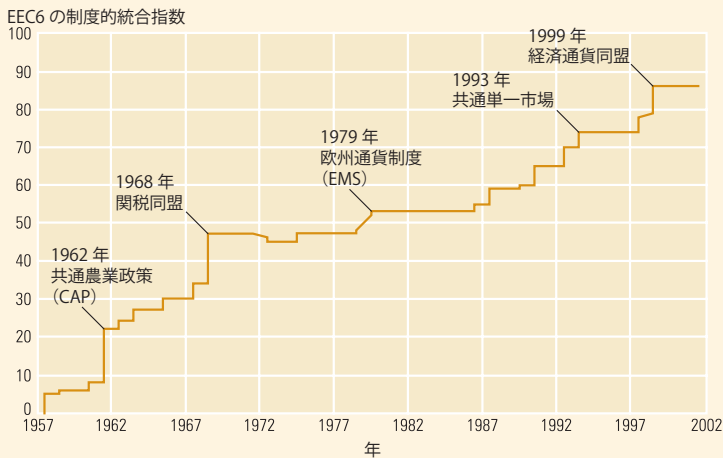
欧州司法裁判所と欧州委員会は「条約の監視者」として、条約の下で行使される超国家的権力を拒否するようになった国々、特にド・ゴールが再び政権を握ったフランスを管理することになった。しかし1966年から1986年にかけて、ローマ条約で約束された強固な統合への動きは加速した（G2.1図参照）。欧州諸国は技術的な規則や標準を定めるという形で障壁を築き始め、その結果市場はばらばらになっていった。これは自分達の利潤を守るために圧力をかける企業の典型的な反応であった。

1986年に発効した単一欧州議定書によって、経済統合が再び深化を始めたが、1970年代には徐々に分裂へ向かっていただけに、これは驚くべきことであった。この議定書では資本の移動の自由化が強調されていたため、後の欧州経済通貨同盟（EMU）誕生の一因となった。資本が自由に移動する中で欧州通貨制度（EMS）の固定為替相場制を守ることは、実に加盟国の金融政策の主権を失わせることを意味した。したがって固定相場の維持に努力を続け

ていた国々にとっては、EMUの方が政治的には受け入れやすいものであったわけである。

分裂の克服とは貿易の流れに対する国境の影響力を減ずることを意味する。欧州連合（EU）の場合も同様であったのだろうか。この疑問に答える1つの方法は域内の取引量と対外2国間の貿易量を比べることである。この2つの比率を「国境効果」という。2005年に発表されたフォンターネ、マイヤー、ジニャーゴの研究で、彼らは原加盟国の6カ国にデンマーク、アイルランド、英国を加えた9カ国（EU-9）に関して比較を試みた。EU-9域内の取引の国境効果は1970年代後半の24%程度から1990年代後半の13%へ低下した。世界で比類ない統合が大きく進展したことが見て取れる（G2.2図参照）。EU-9とアメリカの間の国境効果は、この期間中急速に減少しているものの、EU域内の国境効果と比べると、2倍以上を保っている。また、EU域内の国境は随分垣根が低くなったものの、まだ完全には消えていない。

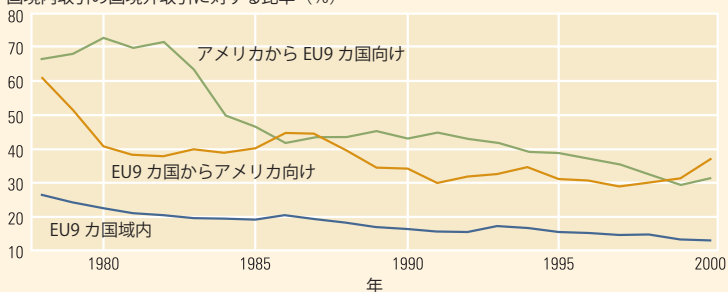
図 G2.1 成功への階段
制度導入を指標としてみた EEC6 の統合



出所：WDR2009 チーム。

図 G2.2 EU・アメリカ間の国境効果は EU 域内の 2 倍以上

国境内取引の国境外取引に対する比率 (%)



出所：Fontagné, Mayer, and Zignago (2005)

注：国境効果は国内取引量の対外貿易量に対する割合

欧州地域統合は拡大してきた。EU が深化し拡大するにつれ、域外に対する差別的な取り扱い（どんな地域統合の過程でも当然生じることであるが）のコストは増大し、その結果「地域主義のドミノ力学」が生じた³。自らの主権

に最も価値を置く欧州諸国でさえも加盟国になる申請を行った。比類なき超国家性のある EU が域外の国にとってかくも魅力的であり続けるのは揺るぎない成功の証である。

Part II

経済地理を形作る



過去一世代の間に、経済思想に関して緩やかな革命が起こっている。規模に関する収穫逓増、波及効果、循環論的因果関係を主因に、市場が不完全競争の状態に陥っていることが認識されたためである。新しい思想を受けて、産業組織、経済成長、国際貿易などに関する古典派的な分析は大きく変化し、途上国の発展にとって最初は議論を呼んだものの、今では広く受け入れられている示唆が導かれている。本報告書のパートIIでは、パートIで述べた場所的な変化を形作る恐るべき諸力を説明するために、規模の経済、要素移動性、輸送コスト間の相互作用を明らかにしてみたい。第4～6章はいわば「機関室」を巡るツアーで立ち寄るところであり、集積、移住、特化の間の相互作用について様々な側面に光を当てることになる。



規模の経済と集積

経済学で取り上げられている最も有名な事例はおそらく最も単純であるといえよう。アダム・スミスは1776年に出版された『国富論』の最初のページで、ピンを作る労働を分割することに伴う利点について述べている。1人の未熟練労働者が機械の助けなしで1日に作れるピンはせいぜい20本である。しかし、スミスが訪れたピン工場では、労働者10人がピン作りを18の工程に分割して、1日に4万8,000本も作っていたのである。各労働者は1日にわずか数本作るのに悪戦苦闘する代わりに、ほぼ5,000本近くのピンを作り出していた。スミスの古典的な作品には後に次の2つの但し書きが付け加えられた。分業の利益は市場規模によって制約を受けるということと、すべての活動が規模に関して収穫増を示すわけではないということの2つである。

輸送能力は市場を広げるので、都市は最も自然で効率的な輸送システムといえる水路の近くに立地していた。この自然のインフラに恵まれた場所はしばしば繁栄するが、そうでない場所は時節を待たなければならない。スミスは次のように書いている。

ヨーロッパにはバルト海やアドリア海、ヨーロッパとアジアの両方には地中海や黒海、アジアにはアラビア海、ペルシア湾、インド湾、ベンガル湾、シヤム湾があるが、アフリカにはそのような海洋貿易を大陸の内部港に持ち込める内海が一つもない。また、アフリカの偉大な川は大規模な内陸航行の潜在力を発揮するためには互いにあまりにも距離が離れすぎている^{注1}。

さらに、すべての活動が規模の経済を示すわけではないし、繁栄するのに大きな市場を必要としない活動もなかにはある。自給自足農業はそういった職業の1つであり、村では実りが多い仕事になっている。しかし、製造業や商業といった産業は、労働者と顧客の双方にアクセスすることが必要であるため、もっと大きな居住区でのみ行われている。

但し書にもかかわらず、1つの工場ないし場所で大規模に生産することに伴う利点は、スミスがピン工場を訪問してから2世紀の間に輸送コストが低下するなかで、ますます大きくなってきている。規模の経済がもっている素晴らしい潜在性や、それを実現するのに世界市場へのアクセスがどれだけ有益であるかを疑う者は、中国南部の広州と深圳の中間に位置する東莞市を訪問するべきである。1980年代までは、そこは珠江三角洲に点在する眠ったような村の寄せ集めにすぎなかった。しかし、1980年代以降、そこは収穫増の世界へと急変貌を遂げた（ボックス4.1参照）。途上国世界では毎年何百万という人々がこのような新しい世界に加わっている。彼ら自身と政策立案者の双方にとって、これがもつ意味は革命以外の何物でもない。

本章では、生産における規模の経済を活用することについて、過去2世紀にわたる企業家の経験を要約する。特に「集積の経済」に焦点を当てる。これを有効活用するためには、他の生産者が大勢いる地区に立地することが必要である。次に、規模の経済を理解しようと探求を続けてきた経済学者の過去20年間にわたる研究成果について、その概略を示したい。この研究のおかげで、研究と現実世界の乖離が縮まり、政策面

ボックス 4.1 ほとんど非現実的な世界における規模の経済：中国東莞市の物語

中国広東省で東莞市と現在呼ばれているところは1978年には、珠江沿岸の2,500平方キロメートルの土地に散らばっている村や小さな町の寄せ集めにすぎなかった。北は広州市と、南は深圳や香港に挟まれた中間点にある。同地区の人口40万人は漁業と農業を営んでいて、中国のなかで最貧というわけではないが、かといって特に豊かな地区というわけでもなかった。

現在の東莞には約700万人が住んでいる。そのうち500万人以上は移住者で、市内に点在する何千という工場で働き、多種多様な製品を大量に作り出している。メディアは最近、その量があまりに膨大であるため、東莞に「世界の工場」というレッテルを献上した。東莞の経済は1980年以降年率20%以上で拡大し、2004年のGDPは約140億ドルとアイスランドを凌駕する規模に達している。登録されている住民（公式統計）だけで計算すると、同市の2004年の1人当たりGDPは9,000ドルと中国で一番豊かな都市になる。出稼ぎ労働者という流動的な人口を加えても、2004年の1人当たりGDPは2,000ドルを上回っている。東莞の1970年代以降の、とりわけ過去10年間の発展は、東アジアの中所得国を支えている経済諸力（おそらくは誇張した形で）例証している（ボックス表参照）。

立地と要素価格の優位性が東莞の初期における成長に拍車をかけたことは間違いない。中国が改革を開始してから10年半の間、香港と台湾の中小企業は東莞に引き付けられた。土地と低賃金労働が十分に存在すること、広州と香港の両方

に近いことがその理由である。このような要因にもかかわらず、東莞の1990年代における急成長は、中間財と各種最終製品の両方について、**規模の経済**と産業内および産業間の**集積効果**によって最もうまく説明できる。技術進歩が輸送費の低下と流通の改善と相まって、このような効果がグローバルな生産の重要な特性として顕現したということを実証している。

内部的な規模の経済は自明である。2005年には東莞の1つの工場が、ハードディスクドライブに使われる磁気記録ヘッドの世界需要の30%以上をまかなっていた。別の工場はアメリカで販売されている電子学習装置の60%を、3つ目の工場は3,000万台近くの携帯電話をそれぞれ生産していた。これはペルーあるいはベネズエラの老若男女すべてに1台ずつ供給するのに十二分な量である。

集積経済あるいは外部的な規模の経済が同じように明確である。知識の波及効果と、投入財提供者や輸出業者に近いところに立地することによる流通コストの低下が、毛織物、履物、家具、玩具などについて世界的に重要な産業クラスターを生み出したのである。しかし、1990年代半ば以降、東莞の産業の風景を支配したのは通信、エレクトロニクス、コンピュータ部品である。パソコンの生産・加工で使われている部品のうち95%は東莞が原産地であり、それ以外の製品のいくつかにしても東莞の工場は世界生産の40%以上を占めている。

出所：Gill and Kharas (2007) に基づき Shubham Chaudhuri 執筆。

数字で見る東莞

GDP年平均成長率(1980-2005年, %)	22.0	GDP(10億ドル)	14.2
人口:登録住民(100万人)	1.6	人口:総計推定値(100万人)	7.0
登録住民1人当たりGDP(ドル)	8,999	1人当たりGDP(ドル)	2,070
輸出(10億ドル)	35.2	輸入(10億ドル)	29.3
政府歳入(10億ドル)	1.0	政府歳出(10億ドル)	1.2
電力消費(10億kWh)	35.2	水消費(10億立方フィート)	1.5
環境インパクト指数			
二酸化硫黄排出(千トン)	199.4	産業排水(100万トン)	225
同上基準値達成(%)	92.9	同上基準値達成(%)	90.1
産業固形廃棄物(千トン)	28.6	同左基準値達成(%)	86.5
東莞製コンピュータ・電子部品が世界市場に占めるシェア(%, 2002年)			
磁気ヘッド, コンピュータケース	40	スキャナー, ミニモーター	20
銅箔板, ディスクドライブ	30	キーボード	16
ACコンデンサー, フライバックトランスフォーマー	25	マザーボード	15

出所：Dongguan Government (2005).

で貴重な洞察が得られている。その上で、本章では、途上国の政策立案者はこのような経験と分析から学習しているのかどうかを評価する。

主な分析結果は次の通りである。

● **途上国は集積という新たな領域に入りつつあ**

る。1世紀にわたる経験が示すところによれば、国の生産が農業から工業へ、さらにはサービス業中心へと発展していくのに伴い、企業家や労働者は自分たちの村や農業という職業だけでなく、規模があまり重要でない世界をも後に残してきた。ますます多くの企業や人々が大きな密度の高い居住区だけでなく、規模が重要な世界に参入している。生産や流通が特に場所にかかわる規模の経済を享受しているところである。近接性というのは財・サービス市場へのアクセスだけでなく、アイデアへのアクセスにとっても重要である。

● **経済成長のためには場所のポートフォリオが**

必要である。過去1世代に及ぶ研究が示すところによれば、生産形態が異なれば規模の経済を促進する人間居住地の形態も異なってくる。やや単純化して(まったく不正確というわけではないが)一般化すれば、市場町は農産物のマーケティングや流通を円滑化し、中規模の町は製造業に地方化の経済を提供し、大都市は多様な便宜を提供して企業、政府、教育サービスにおける革新を培養する。

● **政策立案者は市場諸力の潜在性についてしば**

しば判断を誤ってきた。多くの政策立案者は都市のことを国家の建築物であり、したがって、一定の社会目的に資すべく管理・操縦されてしかるべきであると考えている。しかし、現実には、都市や町というのは企業や農場と同じように市場の創造物である。企業や農場が最終および中間製品やサービスを提供するのと同じく、町や都市は生産者や労働者に集積の経済を提供する。したがって、市の行政官は自分の市が何をしているかをきちんと学習して、市の運命がたどるべきコースを変えようとするのではなく、市がし

ていることがうまくできるよう後押しすべきである。計画や政策の立案者は集積経済を最大限に利用するために、自分の役割を場所のポートフォリオにかかわる用心深いマネージャーだと考えるべきである。

本章では、途上国世界における都市化戦略を再構築するために、経験や分析の意義を一般的に検討する。第7章では引き続き、都市化戦略に関する議論の枠組みを見直すという課題を検討する。

集積経済のガイド

規模拡大の利益は個々の企業ないし農場にとって内部的か外部的かのいずれかである。外部経済(性)は「集積(の)経済(性)」と同意語であり、地方化(同一の商品ないしサービスにかかわる他の生産者の近くにすること)の利益と、都市化(広範な商品とサービスにかかわる他の生産者に近接していること)の利益を含む。消費の外部性も集積と関係があるが、これを研究した文献はあまりない^{注2}。そこで、本章では生産に関連した規模の経済に限定して検討する(表4.1参照)^{注3}。

● **内部経済**は工場が大きいほど固定費への対応が容易になることから生じる(表4.1の①-③を参照)。大きな製鉄所はサプライヤーから大量割引を享受できるため(輸送や取引にかかわる固定費を示唆する)、企業のなかで分業に伴う利益を獲得することができる。

● **地方化(の)経済(性)**(「地方特化の経済性」ともいう)は多数の同業他社が同じ場所にいることから生じる(表4.1の④-⑦を参照)。ニューヨークのウォール街やロンドンのシティにいる金融機関はお互いに近接していることで利益を享受している。共通立地は国際的な金融部門向けに専門的なサービスを提供する多数の弁護士事務所やソフトウェア会社の成長を刺激する。このようなクラスターになった企業は高等教育を受けた個人向けに厚みのある市場を提供することによって、同一

表 4.1 規模の経済の色々

規模の経済の種類			例			
内部的	① 金銭的		中間投入を大量割引で購入できる			
	技術的	② 静態技術的	工場の操業は固定費なので平均費用は低下する			
		③ 動態技術的	工場のより効率的な操業を長期的に学習する			
外部的ないし集積	地方化	静態的	④ 「買い物型」	買い物客は売り手の多い場所に集まる		
			⑤ 「アダム・スミス型」特化	外部委託によって上流の投入財サプライヤーと下流の企業はともに、特化に伴う生産性上昇の利益が享受できる		
			⑥ 「マーシャル型」労働プール	産業固有のスキルをもった労働者は集中度の高い場所に集まる ^a		
		動態的	⑦ 「マーシャル=アロー=ローマー型」実地学習	反復的で継続的な生産活動からは長期的にコスト削減が生まれ、同一の場所で相互に波及する		
			都市化	静態的	⑧ 「ジェーン・ジェイコブズ型」革新	そこで行われていることが多様であればあるほど、他人を観察したり、他人からアイデアを盗んだりする機会が増える
					⑨ 「マーシャル型」労働プール	ある産業の労働者が他業種の企業に革新を持ち込む。⑥に似ているが、この利益は1つの場所における産業の多様性から生じる
	⑩ 「アダム・スミス型」分業	上の⑤に似ているが、分業は同一の場所に多様な産業の買い手が存在することで可能になるところが主な相違点				
	動態的	⑪ 「ローマー型」外生的成長	市場が大きければ大きいほど、利益が大きく、その場所が企業にとって魅力的で、働き口が多く、労働のプールが大きく、したがって市場が大きくなる			
		⑫ 「純粋型」集積		インフラにかかわる固定費の負担を大勢の納税者に分散できる。混雑や汚染から不経済が生じる		

出所：Kilkenny (2006) の翻案。

注：a. 定式化に関しては Krugmann (1991a) 参照。

の大きな人的資本のプールを当てにできるといふ利益を享受する。スペース的な近接性が助けになるのは、企業が同業他社に直接アクセスできるということが、顧客やサプライヤーと交渉する際に、最新の市場情報に通じているという形で後押し材料になるからである^{注4}。クラスター化している企業は大きい頼りになる専門職のプールを共有することもできる。

- **都市化 (の) 経済 (性)** は多数の異業多社が同じ場所にいることから生じる (表 4.1 の⑧ - ⑩を参照)。例えば、経営コンサルタント会社はビジネススクール、金融サービス会社、製造業企業の近くに立地することで利益を享受する。

集積経済は規模 (大きな都市や産業) だけでなく、都市における相互作用にも依存する。外部経済は伝統的には産業内の経済的な相互作用から生じる地方化経済と、産業間の相互作用から生じる都市化経済とに分類されている^{注5}。生産者が他の生産者に近接していることから利益が享受できるのは、資本投入、情報、労働者などが共有でき

るからである。また、生産の要請と土地・労働・中間投入の種類にかかわるマッチングを改善できることや、新しい技術や製品について学習することも理由となっている (ボックス 4.2 参照)。

内部経済は重工業の方が大きい

製造業やサービス業に規模に関して内部的な収穫通増があることは、各種情報源で確認できる。内部的な規模の経済については、軽工業では無視できる程度ないしは低いが、重工業やハイテク産業では高いというようにバラツキがある (表 4.2)。生産の効率的な最小規模やコスト削減を検証した工学的な産業別研究を総括すると、収穫通増が著しいのは自動車、その他輸送機械、化学、機械、エンジニアリング、製紙・印刷である。3桁の製品分類で収穫通増が最も著しいのは製本、レンガ、染料、航空機である^{注6}。それとは対照的に、内部的な規模の経済が無視できる程度に止まっているのはゴム・プラスチック、皮革・同製品、履物・衣服、繊維である^{注7}。

違った情報源を用いたコストや付加価値に基づく推計値も同様の結果を示している。ノルウェイの製造業企業 5,000 社で構成されるサンプル

ボックス 4.2 共有、マッチング、学習

同業他社がしばしば互いに近接して立地する理由は3つある。地理的な集中は次の3つの点で有益だからである。

- **共有**：投入財サプライヤーにとって市場が拡大するので、生産に関して内部的な規模の経済を活用することが可能になる（生産規模の拡大に伴って平均費用が低下する）。この投入財の共有によって、サプライヤーはバイヤーのニーズに合わせて高度に専門的な財やサービスを提供することも可能になる。結果として、すべての関係者にとって利益が増加するとともに、広範な投入財へのアクセスが容易になる。
- **マッチング**：雇用者が必要とする各種スキルの入手可能性が拡大するので、独自のニーズにマッチングさせることが円滑になる。と同時に、労働者は潜在的な雇用者が大勢いるところに所在しているため、失業のリスクが低下する。
- **学習**：知識の波及効果が加速して、労働者や企業家は互

いに学習することも可能になる。

同一業種による共有、マッチング、学習（地方化の経済）を超えて、都市全域にかかわるプロセス（都市化の経済）に至るためには追加的なメカニズムが必要であろう。これには累積的因果関係の効果と生産の相互浸透や産業間貿易が含まれる。アイデアの交配に伴う利益も含まれるだろう。労働者やサプライヤーの集中は消費者需要の集中につながる。

もし規模の経済が大きくて、枯渇しておらず、企業が価格だけでなく製品差別化を通じても競争できるなら、強い求心力が作用する。加えて、正式に距離（投入物や産出物の輸送コスト）を導入することによって、本報告書で用いている枠組みは一国におけるスペース的な分散ないし都市集積を説明する遠心的な諸力に関して、有益な洞察が提供してくれるだろう。

出所：Duranton and Puga (2004) に基づき Gill and Kharas (2007) 執筆。

表 4.2 内部的な規模の経済は軽工業で小さく、重工業で大きい

発見	データ
規模に関して収穫一定：アパレル、皮革、履物、繊維、木製品 規模に関して大きな収穫逓増：機械、医薬品、器具、粗鋼・鉄鋼、石油・石炭製品	貿易データ (Antweiler and Trefler 2002)
規模に関して収穫一定ないし小さな収穫逓増：皮革製品、履物・衣服、木材・木製品、繊維 規模に関して大きな収穫逓増：自動車、その他輸送手段、化学、エンジニアリング、印刷・出版	費用の傾きと最小効率規模を検証する工学的推計値 (Prateen 1988; Emerson 他 1988 に引用されている Junius 1997)
規模に関して小さな収穫逓増：履物、アパレル、食品、皮革 規模に関して大きな収穫逓増：タバコ、医薬品、オフィス・計算機器、鉄道機械	OECD14 カ国における製造業の利益率 (Oliveira 他 1996 に引用されている Junius 1997)
規模に関して小さな収穫逓増：アパレル、皮革製品、繊維 規模に関して大きな収穫逓増：電気・ガス・衛生サービス、自動車・同機器、化学、タバコ	アメリカにおける2桁分類業種における限界費用を上回る価格の利益率に関する 1953-82 年のデータ (Roeger 1995)
規模に関して小さな収穫逓増：繊維、牛乳製品、製材所、魚油・魚粉製品 規模に関して大きな収穫逓増：基礎金属、輸送機械、セメント製品、家具、飲料	ノルウェイにおける製造業事務所 (27 業種) に関する 1963 年国勢調査に基づく生産関数推計値 (Griliches and Ringstad 1971)
規模に関して小さな収穫逓増：衣服、編物、皮革、繊維 規模に関して大きな収穫逓増：石油、基礎・加工金属、輸送機械	カナダにおける SIC4 桁分類の製造業 (167 業種) に関する 1970 年の費用・収益データ (Baldwin and Gorecki 1986)、カナダにおける 4 桁分類の 90 業種に関する 1965-70 年の労働生産性と産出の推計値 (Gupta 1983)
規模に関して小さな収穫逓増：アパレル、木製品 規模に関して大きな収穫逓増：その他化学、食品、印刷・出版	チリにおける 6,665 工場の 1979-86 年に関する企業レベルの生産関数推計値 (Levinsohn and Petrin 1999)

出所：WDR 2009 チーム。

注：OECD = 経済協力開発機構、SIC = 標準産業分類。

によると、個別産業レベルで規模の経済が認められる^{注8}。カナダの産業を4桁分類のレベルで見ると、107の製造業部門について平均10%の収穫逓増が認められる。そのなかで衣服、編物、皮革、繊維は最下位にきている^{注9}。アメリカの

製造業、中所得国（チリ）の産業、ヨーロッパの乗用車、トラック、耐久消費財について、産出の増加がコスト削減につながる事が報告されている^{注10,11}。

貿易データに基づくと、財生産産業の3分の

1では規模に関して収穫増となつている^{注12,13}。工場レベルの経済と産業レベルの外部性について最高の製造業は、石油・石炭製品、石油精製、医薬品、機械、粗鋼・鉄鋼である。収穫一定の産業には履物、皮革、繊維、アパレル、家具が含まれる。

利益率が第4の情報源になる。規模に関して収穫増であれば企業は何らかの市場支配力があるため、限界費用を上回る価格の利益率は工場レベルにおける規模の経済の代理変数になり得る。アメリカ製造業の研究によれば、利益率はアパレルの15%から、電気・ガス・衛生サービスの200%以上とレンジが広い。OECD19カ国の製造業36業種について、利益率が最も高いのはタバコ、葉、オフィス・計算機器で、最も低いのは履物、アパレル、木製品である^{注14}。

文献では製造業のデータが圧倒的に多いものの、サービス業でも収穫増は明らかである。最も研究されているのは発電業界であるが、規模に関する内部的な収穫増には相当大きなものがある^{注15}。利益率が最も高いのは公益事業と衛生サービスである^{注16}。規模の経済は銀行業や金融でもみられる^{注17}。75カ国の商業銀行を分析した結果によれば、融資や預金が多い銀行ほど平均コストが低くなっており、大きな金融制度のなかで営業している銀行ほど自己資本の比例的な増加が少なくすみ、リスク管理コストも低くなっている^{注18}。

地方化の経済は産業内の投入共有と競争から生じる

地方化の経済は利用する技術、対象にする市場、提供する製品やサービス、必要とするスキルなどで結ばれた企業が地理的に集中していることから生じる。同業他社との比較で革新しなければ倒産する、という強制的な競争圧力が生産性の上昇につながる。ある特定の産業（電子機器や石油化学など）について上流および下流両方の企業や関連機関（大学や業界団体など）が一緒に「クラスター化している」場合、競争的な条件が生まれる。地方化の経済が生じる他の経路としては、主として知識の波及効果から生まれる測定が必ずし

も容易ではない「マーシャル＝アロー＝ローマーの外部性」がある^{注19}。

同業他社への近接性は企業の立地決定に影響する。インフラが整っているアメリカの靴下産業を考えてみよう。1900年以降ほどなくして、ニューヨーク市は衣服の生産・流通に関してアメリカの中心地になった。しかし、第2次世界大戦後、衣服生産は南方のサウスカロライナ州に移動した^{注20}。多くの編物や織物の工場は糸の供給に近くて、より安い電力、労働、土地を有利に活用するために移転したのである。

現在では、ノースカロライナ州で地方化している靴下産業は多くのブランドを誇っており（シア・エナジー、シルクンミスト、ジャストマイサイズ、ノーナンセンスなど）、その全社が20億ドルの市場で凌ぎを削っている。センサス統計局によると、2000年代初めの現時点で、ノースカロライナ州の約150社は女性用フルレングスとニーレングスの靴下生産で全米の半分を占めている。出荷額9億7,300万ドルは全米の約73%に、雇用は1万3,397人に達している。うち1万1,567人が工員である^{注21}。男性用の靴下やストッキングを加えると、ノースカロライナ州には年商60億ドルの半分が集中していることになる。

繊維メーカーがノースカロライナ州に移転した理由の1つは、上流の紡糸メーカーとの近接性による生産性上昇の利点を確保したかったという点にある。紡糸とパンティーストッキングの業界は緊密な関係にあるが（生産工程の各々でデリケートな縫製が深く結び付いている）、競争は激烈である。マックフィールドという巨大な繊維メーカーは、パンティーストッキング、靴下、アウターウェア、室内装飾材料、工業用品のための紡糸生産でトップに位置し、ノースカロライナ州では工場を5つもっている。その従業員数は紡糸業界全体の約4分の1に達している。全米で販売されている靴下の10足のうち約6足はマックフィールドの紡糸を使っている^{注22}。ノースカロライナ州所在の他の大手メーカー（ユニフィ、リーガル、スパンコ）を合わせると、年商37億ドルに達する全米紡糸製品のなかで4分の3のシェアを誇っている^{注23}。紡糸と靴下の産業が

ボックス 4.3 インドネシアにおける集積経済

集積経済にかかわる厳密な証拠の多くは先進国に関するものである。インドネシアはその例外であるが、産業集積の決定要因を特定するのに役立つだろう。分析は大分類による次の4業種に焦点を絞っている。化学（石油、ゴム、プラスチックを含む）、繊維（衣服、皮革、履物を含む）、非金属鉱物（ガラス、陶磁器、セメントを含む）、機械（電気・非電気機器、輸送機械、器具を含む）。規模の経済の大きさや種類が途上国における集積の度合いとパターンにどう影響しているかを明らかにしてくれる。

製造業にとっては、地方化の経済（同業他社の近くに立地することに伴う利益）が都市化の経済よりも重要であり、静態的な集積経済が動態的な（学習に関連した）外部性よりも重要であった。静態的な外部性をテストした部門別の結果は次の通りである。

- 地方化の経済は繊維と化学で大きい。

- 都市化の経済は非金属鉱物と機械で大きい。ただし、小さい時期もあった。

都市化の経済と動態的な経済にさらされている活動は、一国内における経済的質量の分散を指向する政策にとってはあまり良い対象候補にはならない（第8章で詳述）。このような企業は学習に有益であるため、じっと動かないことを選好し、多様化したかなり大きな都市で繁栄する。繊維と化学にとって集積経済（静態的で地方的なものが中心）があるということは、このような産業における生産の脱集中を図ろうとする政策は、移転先に選ばれた地区のインフラや統治の改善が伴えば、成功の可能性があるという示唆になっている。非金属鉱物と機械は集積経済（静態的で都会的なものが中心）の故に、中小都市への移転に抵抗する可能性大である。

出所：Kuncoro (近刊)。

ノースカロライナ州で地方化しているのは、産業内外部経済が存在する有力な証拠といえる。

都市化の経済は革新を促す産業の多様性から生じる

都市が拡大するにつれて、都市化の経済はますます重要になってくる^{注24}。都市の多様性はアイデアや技術の交流を促し、革新と成長を押し上げることができる^{注25}。異業他社は分割不可能な施設ないし公共財、多種多様な中間投入財のサプライヤー、狭い分野に特化した労働者の大きなプール、リスクを共有することができる。異業種間における知識波及効果がますます重要になっているという証拠は確立している都市でみられる。ロサンゼルスやフィラデルフィアなど成熟した都市では、競争と都市の多様性が雇用の増加を後押ししており、部門間の革新に都市化の経済が作用していることがわかる^{注26}。ニューヨークのウォール街やロンドンのシティでは、金融機関、保険会社、銀行団はお互いに近くにいることで利益を享受している。同じところに立地していることで、法律、ソフト、データ処理、広告、経営コンサルタントなど、専門的なサービスの成長が促進される。このようにクラスター化した企業は、高学歴者に関して分厚い市場を生み出すことによって、人的資源に関して同一の大きなプールが頼りにできるため利益を享受する。お互いの中で知識の創

造と普及が行えるという点でも好都合である。

都市の集積経済の証拠は主として先進国でみられる^{注27}。しかし、データが入手可能な途上国についても外部経済の証拠が得られる。中国の120都市について製造業企業1万2,400社を調査した研究によると、人口の多い都市に立地する企業ほど生産性が高い^{注28}。1980-2003年についてインドネシアの製造業を調査したところ、集積経済は時期によって異なっていた。しかし、最も一般的に言えば、このような利益は主として動態的というよりも静態的であり、都市化というよりも地方化から生じている可能性大である（ボックス4.3参照）。

異なった領域

国家は経済を伝統的な自給自足ベースの農業活動から、高付加価値の製造業やサービス業にシフトすることによって発展する。その過程で農場ではなく企業が支配的な生産単位になる。差別化した工業品やサービスの生産が経済の産出のなかでシェアを高める。工業あるいはサービス業が主体となっている都市部が世界人口に占めるシェアは、1900-2000年の間に15%から47%に上昇している。世界の生産年齢人口に占める農業雇用のシェアは、1960年の55%から2004年の約33%に低下している。生産技術は規模に関し

て収穫一定のものから収穫増のものにシフトする。また、長期的には、規模を拡大する技術的な変化が規模の経済を大きくする。不完全独占的な競争が市場構造に関して支配的な形態になる。

世界はより都会的になり、密度の高い都市中心部における経済的質量の集中度も高まる。世界100大都市の人口は1900年には総人口のわずか4.3%を占めるにすぎなかった。同じ100都市は今や7.5%、現在の100大都市なら10.5%の人口シェアに達している。空いているスペースが十分あるにもかかわらず、アメリカにおける最近の開発をみると、ほぼすべてが既存開発地から1キロメートルも離れていない^{注29}。アメリカでは現在でも建物が立っている、あるいは舗装されている土地面積は約2%にすぎない。このような企業や労働者の都市への極端な密集を説明できるのは集積経済だけである。

企業が規模の経済を求めると、農業は分散し、製造業はクラスター化する

経済が発展するにつれて、農業活動は生産について規模の経済を活用するために地理的に拡大する。アメリカではアメリカ人1人を養うために毎年1,500キログラムの農産物を生産しているが、中国では約600キログラムにとどまっている。2005年について農民1人当たりの耕作地をみると、アメリカ20.4、オーストラリア45、カナダ各47ヘクタールとなっている。ブラジルの平均的な規模は19ヘクタールである^{注30}。しかし、低所得国では農業における規模の経済は総じて確保がむずかしい。農民1人当たりの耕作地が先進国と比べてあまりにも小さいからである。例えば、中国0.16、バングラデシュとインドネシア0.30、ナイジェリア1.20各ヘクタールとなっている^{注31}。

国が発展して製造業やサービス業が重要になってくると、企業は集積経済を活用しようとして密集する。フランス、イギリス、アメリカでは、産業の75-95%は地方化（経済活動全体との比較で集積化ないし集中化）しており、残りの15%以下は分散している^{注32}。アメリカでは、航空エンジンの3分の1以上が次の3都市で生産されてい

る。ハートフォード（当該産業における総雇用の18%）、シンシナティ、フェニックスの3つである（後者2つ合わせて総雇用の18%）^{注33}。長期的にみても、アメリカの各州では産業のスペース的な集中化が高まっている^{注34}。イギリスの4桁の産業分類で122業種の半分以上は、行政区画を考えずに連続したスペースを使った工場の集中化をベースに地方化しており、分散しているのは24%にとどまっている。残りはランダムな分布になっている^{注35}。

スペース的なクラスター化は軽工業よりもハイスキルやハイテクの産業（電子計算機、プロセス管理機器、半導体、医薬品）で顕著である。これは重工業ほど規模効果が大きいという裏付けのある発見と整合的である。ハイスキルやハイテクの産業には資本集約的な生産技術が多い。また、前述の外部経済を生み出す各種メカニズムからも大きな利益を享受できる可能性大である。

韓国では地方化の経済による産業のランキングはスペース的な都市集中によるランキングになっている。重工業（金属、化学、輸送機械）と輸送業が地方における規模の外部性を活用すべく、高度に特化した少数の都市に集中しているのに対して、規模の外部性が小さい伝統的な産業ないし軽工業（食品や繊維）はより分散している^{注36}。ハイテク産業（コンピュータ、航空機、医療機器、電子部品）は、耐久財や機械に関連した産業（金属加工、産業機械、冷凍機器、機械機器）と比べて集中している傾向にある^{注37}。韓国の都市でも特化がさらに進展している^{注38}。

サービス業は製造業よりもさらに稠密にクラスター化している

国がより成熟した発展の局面に向かうにしたがって、経済はより知識ベース的でサービス指向的になる。活動のスペース的な集中度も高まる（第2章参照）^{注39, 40}。集積経済のなかで重要となる種類は発展の進展に伴って変化する。特に経済がより知識ベース型になるにつれ、近接性を必要とする知識波及効果が重要性を高める。知識産業に関してはスペース的に集中しているという証拠がある^{注41}。

サービス業は製造業に比べてスペース的にさらに集中している。それには理由が2つある。第1に、従業員1人当たりでみて使用する土地が少なくてすむ傾向がある。銀行、保険会社、病院、学校などは、土地を節約し高密度を許す高層建築で容易に運営可能である。第2に、ビジネスサービスは外部経済があるため、企業が相互に取引するなかで（どの銀行も広告を必要とすると同時に、どの広告会社も銀行口座を必要とする）、集積がさらに進展する可能性大である。つまり相互依存と集積の潜在性はサービス業にとって本来的なものである^{注42}。

サービス業はアメリカの集積度の高い産業のなかでも特に際立っている^{注43}。サービス業は大都市にますます集中して、20キロメートル圏内でサービス雇用を確保している^{注44}。アメリカの雇用は1972-92年の間にスペース的に集中化が進展したが、これは大都市でサービス業の地方化が進展したことが主因であり^{注45}、中小規模の郡はより都会的な地区に雇用を奪われている^{注46}。例えば、ボストン市を含むマサチューセッツ州サフォーク郡では、労働者の35%はビジネスサービス分野で働いているが、これは全国平均18%のほぼ2倍である^{注47}。イギリスでは、全ベンチャーキャピタル事務所の60%近くはロンドンに所在している^{注48}。ロンドン・ベースのベンチャーキャピタルはより良い情報を入手するために、ロンドン・ベースの中小企業への投資を優遇している。訪問してモニターするのが容易だからである。通信コストの低下に伴って、サービスはますます貿易可能となっているため、提供者はより狭い専門化と集積経済を活用できるようになっている。例えば、金融サービスは小売銀行業務、消費者信用・金融、商工業向け金融、投資銀行業務など細かい分類に分けられる。また、投資銀行業務のなかでは、買収合併、企業金融、債券、債務管理などさらに専門的な分野がある。

都市はあらゆる種類の規模の経済を促進する

孤立した場所にある工場でも内部的な規模の経済に伴う利益は享受できるが、密度のある地区に立地していない限り、地方化や都市化の経

済に関連した競争的な利益を享受することはできない。町や都市は熟練労働者の大きなプールと特殊な中間投入のサプライヤーを一堂に会し、そうすることで雇用者と被雇用者の間で、また買い手と売り手の間でマッチングの確率を高めている。投入の共有は集積経済が生じるための重要な経路である^{注49}。活動の密度が高いため、より高度な専門化やより多様な中間投入が可能になる。全産業の平均でみると、企業が密度の低い立地（近隣の同業従業員数が499人以下）から密度の高い立地（同1万-2万4,999人）に移転することによって、投入財購入の集約度が3%上昇する^{注50}。ある都市の構造というのは集積経済の範囲とミクロ経済行動の他の側面との相互作用によって決まってくる。

企業の多い大都市では労働者は部門固有のショックをヘッジすることが可能になる。特化した中小都市では労働者は産業固有のショックに関してはより大きなショックにさらされる一方、マッチング面では優位性を確保できる。どちらの場合でも経済活動が集中しているおかげで、企業と労働者はともに求人・求職コストが削減でき、その結果として、欠員が減少し、失職リスクが低下し、失業期間が短縮化する。都市には共有できる投入財の種類と量が多いということは、質のマッチングも改善するということを意味する。例えば、マッチングを改善できる可能性があるに、大都市では労働者に占める大卒既婚者の割合が高まっており、1940年の32%に対して90年には50%となっていた^{注51}。

都市にいれば、生産者は投入財を見付けることが、顧客は実験によって新しい可能性を発見することがそれぞれ容易になる。情報の普及や社会的学習が容易になるという事例は、特定のレストランで夕食会ができるということから、噂の広まりが速いということや近隣地区では口コミによる学習が可能であるということに至るまで枚挙に暇がない^{注52}。

学習メカニズムによっても都市の集積を説明することができる^{注53}。アルフレッド・マーシャルは次のように言っている。たとえ知識の波及効果が存在するとしても、「業界の神秘というのは神

秘ではなくて、あたかも肌で感じられるようなものだ^{注54}。知識の波及効果は取引を通じて追跡することがほとんどできないため測定がむずかしい。ただし、特許の引用に関しては、知識の波及効果について若干ながら論文で足跡をたどることが可能である。アメリカにおける特許引用はスペース的に集中しており、5-10回の引用は原特許と同一の標準的な大都市統計区で発生している確率が高くなっている^{注55}。別種の研究では知識の主要な担い手として労働者に焦点を置いて、産業間の労働移動性が高い経済ではアイデアや成長の普及度が高くなることを示唆している^{注56}。

集積経済は密度によって大きくなり、距離によって小さくなる

都市が密度の欲求を反映したものであることは自明である。人々はお互いに近くに住むという選択をして、高い家賃を払い、犯罪や混雑を我慢している。この密度があらゆる種類の距離を削減するのに役立つ。したがって、都市は自然の市場創造者であり、内部のおよび外部的な規模の経済を誘発する。企業が人間とインフラが集中している密度の高い地区に引き寄せられるのは、大きな工場から低輸送コストで大きな地方市場を相手に商売できる可能性があるためである^{注57}。規模に関して収穫増的な生産技術の増加が大勢の労働者が働く大工場につながる。大規模な労働力が大きな地方労働市場を形成する。大きな地方需要を抱える都市は輸送コストの削減によって様々な産業の企業を引き付ける。したがって、地方市場の拡大に伴って始まる集積の自己強化的なプロセスは、市場規模の効果と投入産出の連関を通じて、産業の生産性をさらに押し上げる。

経済的密度の高い環境下にある工場は大きいという傾向がみられる^{注58}。地方市場の規模が拡大するに伴い、企業はサービス機能を地方サプライヤーに外部委託する可能性を高める^{注59}。この外部委託が地方のビジネスサービス市場における競争と多様性をさらに促進し、それがまた外部委託を強化する。企業は同業他社が集中し、大きな需要を抱えている場所に引き付けられる^{注60}。集積経済に関して増加を続けている膨大な文献によ

れば、都市の規模が2倍になると生産性が3%から8%上昇する^{注61}。韓国では、労働者が1,000人いる都市に立地した工場は、同業の労働者が1万5,000人いる都市に移転するだけで、投入のミックスを変えずに、産出を20-25%増加させることができる^{注62}。また、人々のスペース的な集中は知識生産のコストを引き下げる。なぜならば、情報の伝達、競争、スパイ、模倣、学習、革新、新しいアイデアの商業化などが容易になるからである^{注63}。アメリカでは、革新は何とその96%が大都市圏で行われている^{注64}。

集積経済は地理的な範囲に影響され、経済活動の密度と経済行為者間の距離が規模の経済に伴う生産性の上昇に影響する(表4.3)。例えば、生態的な集積経済に加えて動態的な集積経済も作用する。例えば、ヨーロッパにおける統計上の大地域(NUTS1)で経済活動の密度を2倍にすると、全生産要素の伸びが年0.42%高まる^{注65}。ブラジルとアメリカに関する証拠によれば、密な大都市圏中心部までの距離を2倍にすると生産性が15%低下する。距離を280から550キロメートルに倍増すると利益が6%減少する。この文脈では距離の概念を物理的なスペースとしての距離から産業スペースとしての距離に一般化することができる。例えば、産業間の波及効果は当該産業が関連のある科学的なスペースを共有し、したがって産業スペースでみてより近接していれば大きくなる可能性がある^{注66}。加えて、距離が集積効果を弱める度合いは集積の種類によって異なる。例えば、対面コミュニケーションに依存する知識の波及効果は、距離が遠くなるにしたがって自国市場効果よりも早く減衰するだろう^{注67}。

場所のポートフォリオ

アダム・スミスは諸国民の富の性格とその発生源を理解するのに重要なポイントとして、規模の経済、要素移動性、輸送コストを指摘した。しかし、1980年代までほとんどの経済学者は、『国富論』で導入された完全競争の「見えざる手」というもう1つの概念を研究する方に積極的であった^{注68}。しかし、完全競争というのは理論上の人

表 4.3 規模の経済は密度に応じて大きくなり、距離に応じて小さくなる

発見	データ
規模の経済は密度に応じて大きくなる	
経済的密度を 2 倍にすると生産性が 6%上昇する	アメリカ諸州における労働者 1 人当たり産出に関する 1998 年のデータ (Ciccone and Hall 1996)
雇用密度を 2 倍にすると生産性が 4.5-5.0%上昇する	ヨーロッパ NUTS 地区における労働者 1 人当たり非農業民間付加価値に関する 1980 年代後半のデータ (Ciccone 2002)
第 1 期に同一産業の地方雇用が占めるシェアが標準偏差 1 単位上昇すると、同産業の雇用水準が後の期に 16-31%増加する	アメリカの都市圏 224 カ所における伝統的な製造業 5 業種に関する 1970-87 年のデータ (Henderson, Kuncoro, and Turner 1995)
地方で同一産業の雇用が 10%増えると、同じ水準の投入で工場の産出が 0.6-0.8%増加する	韓国における都市・産業にかかわる 1983 年, 1989 年, 1991-93 年のデータ (Henderson, Lee, and Lee 2001)
規模の経済は距離に応じて小さくなる	
都市中心部からの距離を 1%増やすと生産性が 0.13%低下する	ブラジルにおける新規製造業企業 356 社に関する 1980 年のデータ (Hansen 1990)
地区の市場センターまでの距離を 2 倍にすると収益が 6%減少する	ブラジルとアメリカにおける自動車部品および農業機械に関する企業データ (Henderson 1994)
都市中心部までの移動時間を 2 倍にすると生産性が 15%低下する	ブラジルにおける 8 業種に関するデータ (Sveikaukas 他 1985)
工場に対する (遅行および同時の) 自国効果, ただし近隣諸国効果なし	アメリカの 742 郡における生産性に関する工場レベルのデータ (Henderson 2003b)
同一産業の雇用が新しい工場建設に及ぼす効果は, 1 マイルごとの同心円 5 つのうち最初の同心円のなかで急速に弱まる	アメリカにおける Dun & Bradstreet Marketplace データベースに基づく事業所 1,200 万カ所 (Rosenthal and Strange 2003)

出所: WDR 2009 チーム。

工的な建築物である。自社の立地から直ぐ近くにある市場においてさえ、その価格に対しては微小な影響力しかもたない微小な企業を前提にしている。規模に関する収穫一定の前提はいわゆる「裏庭の資本主義」を示唆している^{注69}。つまり、規模に関して収穫一定の世界においては、小規模生産は大規模生産と同じくらい効率的なのだから、すべての家計は自分の裏庭で十分多様化した多種多様な財やサービスを生産すべきだということになる。経済学の教授は学生に実際の世界でそのような産業の実例を挙げてくれと迫られると、自給自足農業を指摘することになるだろう。小麦や米を栽培している小農の世界であり、その産物は他の農家のものと区別がない。これは経済を特徴付けるのに好都合である。すべての企業と労働者は同一であるため、1つ1つの企業や労働者は全体の代表者であると考えることができる。ところが規模の経済は不都合である。専門化が人や製品を差別化するというのを認めなければならないからだ。

時折、内部的な収穫逓増と完全競争との矛盾が表面化するが、それが提起する技術的な困難性のため直ぐに埋められてしまう^{注70}。貧困を脱した

諸国ではほとんどの人はもはや小規模農場では働いていないが、あたかもそんなことはかまうものかといった具合である。その後、1970年代にプリンストン大学の経済学者 2 人が規模に関する収穫逓増のモデル化という技術的な解決策を提案したのを受けて、多くの企業や労働者が産業革命以来、実際に居住してきたのと同じ領域に向けて、研究者はドアを開けることができたのである^{注71}。

1980年代後半までに、規模の経済は国際貿易を説明する標準的な特徴となった。1990年代前半には、成長理論家も経済全体を定式化する際に企業間の不完全競争を織り込む必要性を承諾したのである。1990年代半ば、理論家は町や都市の台頭を含め、経済活動のスペース的な分布を説明するために、このようなアイデアがどのように使えるかを示し始めた。新しい経済地理を背景に、研究者は内部経済と外部経済という二分法が往々にして誤っていることに気が付くようになった。なぜか？ 集積経済のミクロ的な基盤をモデル化する際、外部経済の源がしばしば内部的な規模の経済と輸送コストなど他の要因との相互作用にあることがわかったからである。

表 4.4 30年間にわたる理論的な発展で規模の経済の重要性が認識されるようになった

テーマ	主な洞察	主要刊行物
産業組織 (1970年代)	規模に関する収穫逓増と不完全競争は正式な経済モデルに組み込むことができる	Spence (1976); Dixit and Stiglitz (1977)
都市経済 (1970年代)	都市内部の外部経済と都市のシステム; 集積水準の相違は都市機能と関係がある	Mills (1972); Diamond and Mirrless (1973); Henderson (1974)
国際貿易 (1980年代)	賦存状況が類似の諸国相互間における産業内貿易は収穫逓増と不完全競争で説明できる; 初期の賦存状況は貿易や特化を通じて長期的な成長率に影響する可能性がある; 貿易は収斂と乖離両方の諸力を解放する	Krugman (1980, 1981); Ethier (1982); Helpman and Krugman (1985); Grossman and Helpman (1995)
経済地理 (1990年代)	規模に関して収穫逓増の活動が集積と不完全競争を特徴とする一方、収穫一定の活動は分散し競争的であることから、経済活動のスペース的な分布と都市の成長を説明するのに役立つ	Krugman (1991); Fujita, Krugman, and Venables (1999); Henderson (1999)
内生的成長 (1980年代)	完全競争と知識関連ないし人的資本関連の外部性は全体として収穫逓増を示唆しており、成長率が長期的に低下せず、富の水準が各国間で収斂しない理由を説明する	Romer (1986); Lucas Jr. (1988)
内生的成長 (1990年代)	R&D支出のインセンティブが低下しないことは不完全競争で、R&Dコストが長期的に低下して、成長を押し上げる、より多くのより良い製品に帰結することは知識波及効果で説明できる	Romer (1990); Grossman and Helpman (1991); Aghion and Howitt (1992)
内生的成長 (2000年代)	一国の成長と最適な政策が技術フロンティアまでの距離によってどう異なるかは、不完全競争とシュンペーター的な企業の参入・退出（新規参入者は新技術を持ち込む）で説明できる; 都市における知識集積は成長につながる	Aghion and Howitt (2005); Rossi-Hansberg and Wright (2007); Duranton (2007)

出所: Gill and Kharas (2007) の翻案。

規模の経済を認める：最近の理論的な発展

集積経済のミクロ経済的基盤に関する研究がこの20年間に輩出しているが、これは表4.4に要約したパラダイムのモデルと、経済活動の集中に伴う利益とそのようなスペース的な集中から生じるコストとの緊張関係を強調する都市経済学の洞察を組み合わせたものとなっている^{注72}。一般的には、経済成長は部門や立地に応じて企業や労働者に多種多様なインパクトを及ぼすということを、研究者は次第に認めてきている。その基本的な理由は、消費における多様性と生産における規模の経済が当事者に高く評価されているからである。近似的な理由には製品の差別化、独占力、特化、立地の外部性がある。

規模の経済、外部性、不完全競争を正式に認めたことで、経済理論は政策立案者が実際に住んでいる世界に近づいたといえる。この研究から生まれてくる政策含意は経済的生産が貿易、アイデア、都市にどう関係しているかによって違ってくる。

- **産業内貿易。** 規模に関する収穫逓増と製品の差別化を正式に認めたことから得られる主な洞察は、貿易は要素賦存状況が類似している

国どうしの間で生じる可能性があるということである。産業間貿易と産業内貿易はともに利益が得られる形で実行可能であろう。各国は理論的には一部の活動を利益が得られる形で奨励して、比較優位を確保することが可能である、ということが主な示唆になる。

- **アイディア主導型経済。** アイディアはノンライバルな性格からして、市場は新しいアイデアの創造に対しては過少投資になる可能性があるという点で、資本、土地、労働など他の生産要素とは異なってくる、という洞察になる。政府としては国がある段階で獲得した比較優位を維持するのに役立つようなR&Dに補助金を供与すべきである、ということが理論的な意義になる。
- **都市ベースの成長。** 重要な洞察は次の通りである。企業にとって外部的な要因に基づいて収穫逓増を示す活動が都市に集中する可能性が高いのに対して、収穫一定を示す活動は分散したままにとどまる。経済の発展に伴って、都市を企業に優しく住みやすい場所に維持する政策が重要になってくる、というのが主要な意味である。

表 4.5 集積経済は都市の規模やプロフィールと産業のライフサイクルによって異なる

発見	データ
重工業にとっては地方化の経済がより重要なに対して、軽工業にとっては都市化の経済がより重要	日本における 2 桁分類の製造業に関するデータ (Nakamura 1985)
都市の規模が大きくなるにつれて、地方化の経済は重要性が低くなって、都市化の経済に道を譲る	アメリカとブラジルにおけるクロスセクション・データ (Henderson 1986)
労働プールによる規模の経済は新しい拡大している市場でより大きい一方、知識波及効果や専門的な資産の共有による規模の経済は成熟市場でより重要	アメリカにおける 4 つの大都市圏と 3 つの 2 桁分類の産業に関する企業の年間雇用データ (Hammond and Von Hagen 1994)
成熟した資本財産業については地方化の経済に関する証拠があるが都市化の経済に関する証拠はない。新しいハイテク産業については地方化経済と都市化経済の両方に関して証拠がある	アメリカにおける都市化が進んだ 742 郡に関する 1970-87 年のパネルデータ (Henderson, Kuncoro, and Turner 1995)
全産業にとって地方化経済と都市化経済の両方が重要。伝統産業ではほとんどの効果は 4-5 年で消滅するが、ハイテク産業では効果はもっと長く持続する。最大の効果があるのは典型的には当該郡や都市圏における 3-4 年前の状況である。	アメリカにおける 224 の都市圏における伝統製造業 5 業種とハイテク製造業 3 業種の 1970-87 年に関するデータ (Henderson 1997)
都市の産業環境の歴史は重要。かなり成熟した都市では都市化経済が産業の成長を促進	アメリカの 170 都市における最大の産業に関する 1956-87 年の成長データ (Glaeser 他 1992)
ハイテク産業では地方の製造業ベースの多様性が標準偏差 1 単位増加すると生産性が 60% 上昇するが、多様性は標準的な産業 (繊維や食品) に何の効果もない	韓国における 1983 年, 1989 年, 1991-93 年の都市・産業に関するデータ (Henderson, Lee, and Lee 2001)

出所: WDR 2009 チーム。

都市システムは次のような様式化されたパターンを示している。大都市はより多様化し、よりサービス指向的になる傾向がある。革新し、投資し、新しい企業を育てて、成熟産業を追放する^{注73}。中小都市は産業的に特化する傾向にある。生産ないし製造し、多様化した都市から移転してきた産業を受け入れる^{注74}。都市の相対的な規模の分布と特定の都市における産業の集中度は長期的に安定的な傾向にある。都市システムは少数の大きな多様化した都市と多数の小さな特化した都市で構成される傾向にある^{注75}。

したがって、ほとんどの諸国における様式化された観察は、都市の階層は少数の大都市と多様な経済的機能を果たす多数の都市でできているということになる^{注76}。グローバル・レベルでは、ニューヨーク、ロンドン、パリ、東京など階層の最上階にある「世界都市」は、産業構造の多様性、サービス指向型、広範囲のスキルをもった労働力などの特徴をもっている^{注77}。

中小都市は成熟し移転する産業を受け入れながら特化している

自然の比較優位を制御してみても、外部性は都市の特化や多様性に関するパターンを説明するのに重要である (表 4.5)。アメリカでは非伝統的

な品目の生産は多様化した大都市に集中する一方、標準的で伝統的な財は特化した中小都市に集中している。同じように日本でも、中小都市が特化する一方、ローテク産業や標準的なハイテク生産プロセスは海外に移転している。韓国でも同じで、大都市はサービス指向型で、中小都市は製造業指向型になっている^{注78}。

中規模都市は新しい産業ではなく成熟産業に特化し、大都市は製造業ではなくサービス業に特化する傾向がある^{注79}。インフラの改善と輸送コストの低下は、標準的な製造業が高家賃の中心部を出て中小都市に移転するのを促進している。大都市における生産はサービス業、非標準的な製造業、研究開発に焦点が絞られている^{注80}。製造業の郊外への移転については、コロンビア、インドネシア、韓国、タイでも裏付けがある^{注81}。サービス業ではなく製造業が都市中心部を脱集中して、周辺の郊外に移転するというのとはごく普通にみられることだ^{注82}。

大都市は多様化し、新しいアイデアや企業を涵養し、成熟産業を追い出す

新しい企業はしばしば多様化した都市で設立され、成熟すると特化した都市に移転する。例えば、フランスの新しい工場すべてのうち 84% は

多様性が平均（中位数）以上の都市で設立されている^{注83}。企業移転の約72%は多様性が平均以上の地区から専門性が平均以上の地区への移転である。アメリカではほとんどすべての製品革新は大都市圏で行われている。革新的な製品にとって特定都市の同業への特化は悪いことであるが、産業の多様性と大都市であることはともに良いことである^{注84}。試作工場は日本では大都市に立地しているが、大量生産工場は中小都市ないし農村部にある。若い企業は理想的な生産プロセスを決定するのに実験期間が必要であると考えられている^{注85}。初期の学習段階においては、多様化した都市は企業が様々なプロセスを試行するための「保育所」として機能する。企業が一度理想的なプロセスを特定すると、特化した都市で大量生産を始める。そこではすべての企業が類似のプロセスないし専門性を共有している（ボックス4.4参照）。

多様な業種の本部がクラスター化し、ビジネスサービス業が集中している少数の大都市と、各特定業種の生産工場が集まっている特化した中小都市とでは、都市が提供する経済的機能が異なっている。1950年のアメリカではマネジャーと生産労働者の比率という点で都市間にはほとんど相違がなかった。大都市ではすでにマネジャーが多かったものの、都市の規模によるランキングは明確ではなかった。しかし、1980年には都市間格差は大幅に拡大し、規模によるランキングが明確になっている。大都市は対面型の接触が有益な経営管理や情報集約的な活動に特化する一方、中小都市は生産に特化するようになっていたのである。このパターンに1990年代にはますます顕著になった^{注86}。

このようなパターンは次の10年間でさらに顕著になっている。1990年についてアメリカの9つの大都市圏をみると、生産労働者1人当たりのマネジャーは全米平均を39%も上回っていた。日本、韓国、アメリカでは、経営管理機能とビジネスサービス業の雇用は大都市に集中している。日本と韓国では特大都市は実験的な活動や本社（一部のビジネスサービスを外部委託して）を收容している一方、中小都市は特化した生産を受け入れている。

経営史家や経済史家の多くが主張しているところによると、複数立地企業を調整しモニターするのに要する追加的なコストは、結局のところ、統合的企業との比較では、主として新しい経営慣行に加えて、輸送や通信の技術にかかわる重要な動きにしたがうということになっている^{注87}。

輸送と通信の技術進歩を背景に、企業にとって生産施設を本部や経営管理施設から分離するコストが低下している。企業は生産施設を同一業種で特化している環境下に、本部をビジネスサービス雇用が集中している大都市圏に立地することが可能になっている。さらに、サービス産業の産出物を輸送することを（電子的な送信を通じて）安価にする通信コストの低下は、多くの予測に反して、「距離の死」や都市が忘却の彼方に消滅することを意味しなかった^{注88}。この文脈でいえば、情報の伝達にとって距離は重要さが低下したものの、知識の伝達にとっては重要さが増大している。通信は対面型相互作用の補完物にはなり得ても、強力な代替物にはなり得ない。それは特にボディランゲージや口頭による会話を初めとして、多種多様なコミュニケーション方法を同時に含んでいるものだからである（ボックス4.5参照）^{注89}。商業用のインターネット・ドメインの地理的な分布をみると、インターネットは電話や郵便など長距離コミュニケーションの代替策であるだけでなく、（主に市内における）対面型相互作用の補完策にもなっていることが示唆される^{注90}。

都市が特化している活動は安定しており、都市の規模の分布もそうである

外部性は既存の立地パターンを説明するのに「歴史が重要」だということを示している。つまり、ある産業の現在の立地パターンは都市の産業環境の歴史に、したがって地方化の経済に強く影響されているということである。このような無形資産には当該産業に関係する知識の在庫や特定スキルを習得した労働力が含まれる。他の面ではまったく同じ2つの企業は当該都市にどれくらい長く立地していたかによって、地方的な集積から享受する利益が異なってくるだろう。同様に、他の面ではまったく同じ2つの都市は自分の歴

ボックス 4.4 播種と収穫は場所によって時期が異なる：都市の相互依存上昇

特化した都市と多様化した都市のいずれかが成長にとって有益かについて、都市の専門家と経済学者は長いこと議論している。狭い分野に特化している都市は大きな集積経済を生み出すので、企業の生産性は同業他社に近いところに立地しているほど高まる。一方、多様な活動のミックスがあると、都市は特に新しい部門を中心に成長する可能性が高い。多様性と特化はともに重要であるが、企業のライフサイクル上の時期によって異なる、というのが結論になる。「均衡のとれた」都市システムというのはすべての都市が同じように特化している、あるいは多様化しているシステムではなく、多様化した都市と特化した都市が共存するシステムである。

若い企業にとっては都市の多様性の方が重要である。新しいビジネスマンは作られる製品、使う部品、その原産がどこか、どの労働者を採用すべきか、ベンチャーのファイナンス方法について、すべての詳細がわかっているわけではない。同じような技術を使っている異業他社は同業他社の場合と比べて、新しい慣行や技術に関する情報を共有する可能性大であろう。より標準的ないし成熟した産業の企業にとっては都市の特化の方が重要である。このような企業にとっては典型的には都市の多様性に伴う柔軟性の利益はさほど大きくない。特化した環境下に移転することによって、都市の集積経済の利益をよりうまく享受することができる。例えば、デトロイトの自動車会社は部品サプライヤーを共有することによってコストを削減できるし、ホンジュラスのサンペドロスラのような都市に立地している衣服メーカーは、市場がファッションの気まぐれと嗜好に調整する際、労働者が工場の間を移動するのを後押しする厚みのある労働市場から利益を享受している。

同業他社のクラスターが革新にとって最良の環境として奨励されている場合がある。しかし、研究によれば、そうではなく、新しい製品やプロセスを生むには多様な大都市圏の方がいいとされている。例えば、金属切断用のコンピュータ制御型機械の採用は、多くの企業（溶鉱炉メーカーから航空機メーカーまで様々）が同じような技術的なニーズをもっているが、直接的な競争相手（同業他社）ではないという状況下で速かった。革新が重要な企業（エレクトロニクス生産者など）は初期の革新局面では多様性を好み、その後大量生産のために特化した都市に移転する。製造業やサービス業にとつ

ては、農業とは違って、「播種」と「収穫」は違う場所で行うことが可能なのである。

製品開発と大量生産がますます違う場所で行われるようになるのとちょうど同じく、経営管理と生産も分離が進んでいる。半世紀前、事業を遠くから管理することに伴う困難を考えて、本部や管理部門は工場の近くに所在していた。輸送と通信のコストが低下したため、生産を遠くから管理することがずっと容易になっている（第6章参照）。

その結果、多数の企業は経営管理と生産をスペース的に分離して、それぞれについて最良の環境を求めている。本部にとっては、これは法律サービスや広告会社を共有できる他社の本部が立地しているところを意味する。生産施設にとっては、他社の同じような工場があるところを意味する。本部は通常大都市にある。専門のサービスにかかわる集積経済の効果が大きくなり、土地集約度が低く、大都市のアメニティなら喜んで大きな負担も辞さない高学歴者を雇用しているためである。もし土地市場がうまく機能すれば、これに伴う地価の上昇で生産施設はより小さい、より特化した町や都市への移転を急ぐだろう。

アメリカの都市は適例である。マネジャー対生産労働者の比率は1950年には、都市の規模にかかわらずどこでもほぼ同じであった。しかし、1990年になると、人口7万5,000人-25万人の都市では生産労働者1人当たりのマネジャー数は全米平均を20%下回る一方、150万-500万人の都市では同じ数字が全米平均を20%、50万人以上の都市では50%凌駕するようになっていた。同じようなトレンドがフランスやドイツなど他の諸国でもみられる。

政策立案者はこのような動向を認識してしかるべきである。このような相互依存の増大は工場が大都市から離れて移転していくという形になって現れてくるため、政府としては資源を取り上げてしまいたい誘惑に駆られる可能性がある。それは「角を矯めて牛を殺す」ようなものである。小さい特化した都市への移転は、多様な大都市がそもそも発展を後押ししてきた企業のライフサイクル上で進んだ段階の現象にすぎないからだ。

出所：Diego Puga 執筆。

史に依じて提供する外部経済の種類が異なってくる^{注91}。

歴史と特化の影響は、相対的な都市の規模の分布に関して観察される安定性や、長期的にみて特定の都市に産業が集中していることと整合性がある。各国内では都市の相対的規模は不変にとどまる傾向がある。この現象は都市の専門家の間では、当該国最大の都市とある都市のそれとの相対的規模の関係、すなわち「ジップの法則」の顕現としてとらえられている。同法則によれば、ある

都市のプライメートシティとの比較でみた人口規模は全国的な都市の階層における順位に逆比例する^{注92}。特定の都市では執拗な産業集中もみられる^{注93}。

成熟産業については、都市ごとの雇用パターンが長期にわたって持続する可能性が高い一方、個別産業の雇用パターンが各都市共通に収斂する可能性は低い。このような持続性は個々の製造業における工場や雇用の回転率が高くて、また、地方の賃金や需要動向が変化するのに伴っ

ボックス 4.5 通信コストの低下を受けて都市は繁栄を続ける

通信の改善に伴って、都市は相互作用と知識移転の基盤として重要性を高めている。アメリカと日本に関する最近の研究によって、通信と対面型相互作用の補完的な役割が裏付けられている。すなわち、お互いに物理的に近いところにいる人々の方が頻りに電話しているのである。

対面型の相互作用は電話による相互交流の需要を増やすというのが1つの解釈である。ファックスと電子メールが普及した1980年代半ば以降、業務出張が50%以上増加している。通信コストの低下に伴って対面型相互作用が増加しているというもう1つの証拠は、経済学の分野で共同論文が著増していることにみられる。1960年代には全論文で12%だったものが1990年代には56%にまで上昇している。地方的、州際的、国際的な共同論文のすべてが増加している。通信の改善

で長距離の相互作用が増加しているが、地方的な相互作用が犠牲になったわけではないのである。

アイデアがより複雑になってコミュニケーションがむずかしくなるにつれて、集中的な対面型相互作用の価値が上昇し、都市は重要性が高まっている。また、都市が通信技術の中心地だとすれば、情報技術の改善は都市の経済的役割を高めるだろう。ニューヨークにおけるマルチメディア産業の台頭は、最先端の産業におけるむずかしい情報の流れを円滑化する点において、大都市が比較優位をもっていることを示すものかもしれない。途上国ではバンガロールの台頭が適例であろう。

出所: Gaspar and Glaeser (1998); Huber (1995); Sassen (1991); Gottman (1977).

て工場が移転しても発生している^{注94}。歴史的には、ある産業が崩壊するという大きな変化を経験した都市もあるが、それはむしろ例外だったようである^{注95}。

ある産業の雇用が特定の都市に集中するという状況が持続するのは、これは産業構造の「ロックイン」を示唆するが、地方化の経済で説明できる。このような都市はその産業の工場や雇用について競争力が強く、やがて時とともに、それを保持するようになる。自分と同じ産業の活動が拡大するということは歴史的には、その地方に現在立地する企業が技術、違った質の投入物の供給源、地方文化とそれが法律・企業・制度にかかわる環境に及ぼす影響に関して、より多くの蓄積された知識をもっているが故に、より生産的に運営できることを意味する。このような地方化の優位性はむしろ伝統的な製造業に妥当する^{注96}。このようなことで特定立地における多数の産業クラスターにかかわる長寿が説明できる。その例としては、1348年以來、世界一流の刃物類クラスターになっているドイツのゾーリングン市が指摘できる^{注97}。

特定のサービス業が特定の都市に執拗に集中しているという証拠もある。アメリカの投資信託は1924年にボストンで始まった。マサチューセッツ・インベストメント・トラストの創設が嚆矢である。現在、ボストンは全米の投資信託および資産管理サービスにおける雇用の依然として約3分の1を占めている。ハートフォード市の保険

業界は18世紀後半とさらに以前に始まっている。地元の商人が損益を共有するという形で海外での貿易遠征にお互いに保険をかけたのである。このような非公式な取引がやがて大規模な保険会社に成長したが、その嚆矢は1810年に創設されたハートフォード火災保険会社である。エトナ、コネティカット・ゼネラル、トラベラーズなどを含め他のハートフォード市所在の保険会社も1800年代の初めから半ばの間に設立されている。ハートフォードは現在でも「保険の都市」として知られており、広範な保険商品（生命保険、医療保険、火災/海上/損害保険、年金基金など）が同市に集中している^{注98}。

市場諸力に関する懸念

途上国世界の生産者や労働者は過去1世紀の間、富を町や都市に求めて、しばしばそれを手にしてきた。過去30年間にわたり研究者は都市集積に伴うあらゆる形や規模の利点を分析して、理解を深めてきた。しかし、政策立案者がこのような市場諸力の強さや、それを活用することに伴う利益を評価しているのかどうかは定かではない。

国連人口局が2005年に調査した途上国政府の半数強は、人口のスペース的な分布を大きく変更して、都市部への移住を鈍化させたいとの希望を表明した。途上国高官のほぼ4分の3は、都市部への人口流入を削減する政策を実施するか、あるいは農村部から都市部への移住を逆転させる措

置をとりたいとの強い希望を表明した^{注99}。先進国でも多くの人が同じように途上国における都市化を懸念している。「世界中で都市が劇的な成長をみせているが、特に第三世界における国家規模の巨大な大都市圏の台頭で、アメリカの科学者や政府高官は懸念を強めている。最大の懸念事項は、特大都市はますます病氣、経済的混乱、際限のない政治危機にとって培養器の役目を果たすだろうということにある」^{注100}。このような懸念が2006年に「特大の問題を抱える特大都市」について議論するために開催された世界都市フォーラムの目標に反映されている^{注101}。一般的な見方は次の通りである。「途上国の都市は歴史的に経済成長のエンジンであった。しかし、第三世界の都市の多くはあまりにもひどい機能不全に陥っており、経済的進歩の足かせになっている」^{注102}。

好ましい解決策の一部を示せば次の通りであった。都市への大量移住を鈍化させる、新しい都市を建設することによって途上国世界の大都市の脱混雑を図り、大都市を清潔なハイテク活動のセンターにする。しかし、このような解決策はすべて、経済発展に向けてスペース的な変化を牽引する市場諸力を誤解しており、代価が高くつく可能性があることを意味する。

都市化に関する誤った恐れ

都市部における経済活動は都市化が進んだ先進国ではGDPの80%も占めている。途上国における同シェアは約50%にとどまっている。メキシコについてみると、人口の3分の1を占める10大都市圏だけで、全国の付加価値総額の62%を生み出している^{注103}。ベトナムをみると、都市部は人口の30%を占めているが、産出に占めるシェアは70%に達している。中国では、120の都市でGDPの4分の3を占めている^{注104}。貧困国や中所得国においてさえ、都市が経済的生産に極めて重要な貢献をしていることが明確である。

途上国の都市部がアフリカの最貧国の都市部も含めて、外部経済を提供しているということを示す十分な証拠も存在する。都市部と農村部の家計における消費を広範な途上国について横断的に分析すると、観察可能な同じような特性をもってい

る人々が、都市部に所在しているというだけのおかげで、より高い消費を享受している。利益の幅はさまざまであるが、ハンガリー、キルギス、ポーランドでは2%、コスタリカ、エチオピア、インド、ルーマニア、タンザニアでは30%、アンゴラ、ボリビア、ルワンダでは80%以上となっている（図4.1）。

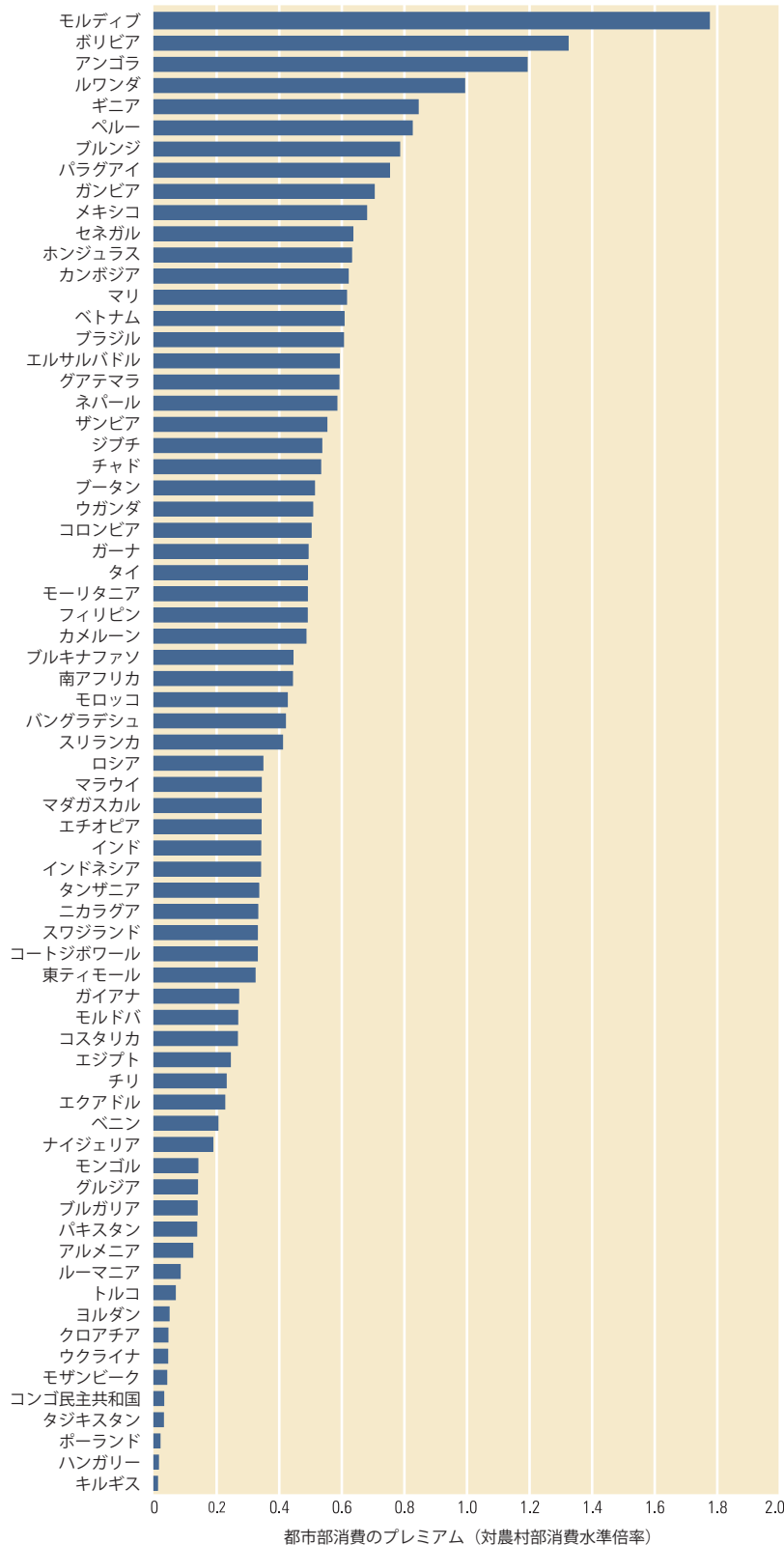
このような大規模な格差があることを考えれば、政策立案者が都市部への人口移動を制限しようと努めるのは無益であろう。仮に制限によって移住の流れが阻止できたとしても、経済的なコストは高くつくだろう。中国では、1990年代後半まで農村部から都市部の移住を制限する政策を実施していたが、その結果、都市化が停止し、半分から3分の2の都市が小規模のままに取り残された。中国の典型的な都市にとって、あまりにも小規模であるということは、労働者1人当たりの純産出でみて約17%の損失に帰結したものと推計されている。少なくとも4分の1の都市に関して、このような損失は25-70%に達した^{注105}。

機能ではなく規模に関する誤ったこだわり

都市が繁栄するかどうか、いや存続するかどうかでさえ、一区画の土地がどれだけ素早く市場需要の変化に適応できるかによって決まる。土地はどんな活動の生産にとっても決定的に重要な固定的な要因であることを考えると、都市が提供する不動産の選択肢は外部経済の規模と都市経済の性格および特化に影響する。投資家にとって魅力的であるためには、都市としては不動産と施設の両面において、支配的ないし成長中の産業の需要を満たさなければならない。例えば、専門的サービスや金融サービスは大量の事務所スペースを必要とするが、高層の事務所ビルで垂直的により効率的に供給され得る。製造業は財を生産する工場と製品や原材料を保管する倉庫のために、広大な土地を必要とする。また、レクリエーション、観光、娯楽の部門は都市のなかで目に付きやすく、歩行者にやさしい地区と小売スペースを必要とする。

都市に市場ニーズの変化に応じて土地を様々な用途に容易に適合させる能力があれば、持続的な成長が可能となるだろう。香港の過去800年間

図 4.1 家計消費について都市部のプレミアムは相当大きなものになり得る



出所：75 各国における 120 件の家計調査に基づく WDR 2009 チームの試算。

ボックス 4.6 香港：市場諸力が先導して政府は後に続いた

面積が約 1,000 平方キロメートルとロードアイランド州の 4 分の 1 未満である香港は漁村にすぎなかった。起伏の多い不毛の島であった香港は、1200 年代に初めての人口増加を経験した。中国人が戦争や飢饉を逃れて本土を後にしてきたのである。人々は製塩、真珠探し、漁業で生計を立てていた。1650 年代 -1800 年代の間、香港は軍事的な前哨地点で海軍基地でもあったが、経済的には引き続き貿易が中心であった。第 2 次世界大戦が終了した 1945 年時点で、香港の人口は戦前の水準 160 万人の半分以下に減少していた。

1950 年代から 60 年代にかけて香港は、ボタン、造花、傘、繊維、エナメル、履物、プラスチックなどの生産を開始した。大衆にとっては不法居住者キャンプが家になった。キャンプ大惨事を招き（映画火災など）、総督は多層式住宅建築を建設するという形で対応するに至った。公共住宅の状況は基本的なものにすぎず、台所は共用であった。数十年間にわたって、

都市開発にコミットし関心を見せたのは民間部門である。

政府は 1960-80 年に環境、交通、コミュニティ施設を改善するために、都市再生と包括的な再開発を実験した。その間に、住居、商業、産業、輸送、娯楽、コミュニティのための土地利用の需要を充足するには、土地利用計画における柔軟性と民間部門の関与が決定的に重要であることが判明した。これを組み合わせたおかげで、香港は現在のようにビジネスと金融サービスにかかわる地域的なセンターとして繁栄できるに至った。

最低限の政府介入という伝統にしたがって、香港では都市変化の牽引力は民間部門にあった。政府は都市再開発を民間の開発関係者が支配する専門機関に外部委託している。

出所：Adams and Hastings (2001).

やニューヨークの過去 300 年間は、このような都市再生を合図し実現するのに市場が重要であったことを示している（ボックス 4.6, 4.7 を参照）。ニューヨークでは、商業貿易は初期の海運業から発展したものである。次に商業貿易業が都市の近代的な金融業の誕生を後押しすることになる。19 世紀後半、ニューヨーク市の貿易業者は物理的な輸送インフラ（港、運河、鉄道など）だけでなく、よそでは入手不可能な特殊サービス（定期船、卸売業者、船舶仲立ち人など）の中間投入に対してもアクセスを共有することによって繁栄した。後に、このような貿易に対する投入は金融に対する共有投入の基盤となる。海上保険の引受は引き続いて、その他の形態の投資にとって基盤となっていく^{注 106}。

流動性の高い土地や、不動産市場およびその他の支援制度（財産権の保護、契約の執行、住宅金融など）を提供できる都市は、市場のニーズが変化しても長期的に繁栄する可能性大であろう。成功した都市というのは高付加価値ユーザーが高額の土地を購入できるようにゾーニング法を緩和して、長期的に土地の役割変化に適合するために柔軟な土地使用の規制を採用してきている。

集積経済の利益は経済活動の密度から生まれてくる。情報技術の新設企業がシリコンバレーに立地する、あるいは本の露天商がインドのムンバイでダダブハイ・ナオロジ道路に並んでいる他の本

の露天商の近くに出店するのは利点がある。ロンドンの金融部門は主にシティとカナリーウォーフの 2-3 平方マイルのなかに集中しているが、金融企業も大ロンドン圏内に立地することで利益が享受できる。企業は同業他社あるいは異業他社に近接して立地することでメリットが享受できる。また、全員が一緒に動かない限り、たとえ移転先の賃金や土地が安くても、このような利益を失うことになるだろう。

しかし、都市の規模が大きくなり経済的密度が高まると、それ自体が問題を生むようになる。人々や企業にとって、都市生活は途上国でも先進国でも代価を伴う。ロンドン中心部の交通は時速 11 マイルでしか流れない^{注 107}。これは 100 年前の馬車と同じ速度である。北京は汚染を原因とするスモッグで悪名が高い。ムンバイの土地は世界でも最高値の部類に属する。高犯罪率は世界中の都市生活で容認せざるを得ない特徴となっている。何百万人という都市住民は人口過密のスラム街に住んでいて、基本的な快適さやサービスに対するアクセスがまったく、あるいはほとんどない。これらは密度の代価であり、これが集積の不経済である。

この不経済の源泉は集積経済が定着する場所では土地が少ないということにある。土地には限度があるので、経済成長が進展するのに伴って、集約的に使用されなければならないようになる。

ボックス 4.7 再開発と再生：ニューヨークはどうやって偉大な都市になったか

ニューアムステルダムは1614年にオランダの植民地として建設された。それがイギリス領となってニューヨークに改名したのは1664年のことである。マンハッタン、ブルックリン、クイーンズ、スタッテン島が合体されて今日のような形になったのは1898年である。ニューヨークは歴史を通じて、自ら継続的に再建し、再開発し、再生してきた。かつては天然港の故に毛皮貿易と海運業のハブとして栄えたニューヨーク市は、現在では世界的な金融センターであり、マスメディア、芸術、情報通信技術（ICT）革新、医療研究の地域的な発電所となっている。ニューヨーク都市圏は1,870万人の人口と1兆1,330億ドルのGDPを擁し、東京に次いで世界第2位の都市集積地となっている。ニューヨークの都市総生産は9,500億ドルで、アメリカでは最大の地域経済となっている。ニューヨーク市が国家だとすれば、スイスを凌駕して世界で7番目に大きい国になる。1人当たりの生産では世界第2位だ。

4つの近隣居住区をツアーすればニューヨーク市の多様性と脈動がわかるだろう。

ソーホー地区。 ソーホーは1700年代には農地であった。1800年代前半までに主に住宅地となり、最初は富裕層が、直ぐに中産階層が住む地区となった。やがて急速な発展を受けて多数の企業が集まる。ブロードウェイに沿ってホテル、劇場、店、豪邸、音楽ホール、カジノ、売春宿が出現した。1880年代以降になると繊維産業がこの地区に定住した。1950年代には芸術家の家賃が安かったのがこの地区に群がり、その結果として、人々、工業、商業は山の手に移転した。シティクラブ・オブ・ニューヨークは1962年にソーホー地区を商業上のスラム街と呼んだ。しかし、現在ではかつては「地獄の100エーカー」と呼ばれたソーホー地区は、商業・小売地区として繁盛しており、ニューヨーク大学の本拠地となっている^a。

ウォール街。 この金融街は市内で一番有名で最古の地区である。現在のウォール街はマンハッタン・コミュニティ地区1の一部である。同地区はカナルストリートから南方にマンハッタン島の南端にあるバッテリーパークまで広がり、ガバナーズアイランドを含む。ニューヨーク証券取引所とナスダックという世界最大の証券取引所2つを擁している。

通りの名称は元々はDe Walle Straatであった。これは1630年当時、フォートアムステルダム周辺のニューネザランド住民の大半がフランス語系ベルギー人、すなわちワロン人の農民だったことに由来する。ニューネザランドではビーバーのペルトが唯一最大の商品であった。貿易を背景に食品、木材、タバコの生産という形で新しい活動が盛んになり、やがては

奴隷貿易も勃興した。18世紀後半にはウォール街の端にスズカケノキがあって、トレーダーや投機家がある下に集まって非公式に株取引を行っていた。この取り決めが1792年に「スズカケノキ協定」(Buttonwood Agreement)として正式なものとなり、ニューヨーク証券取引所の基礎を築いたのである。

精肉業地区。 ピンセント・インコングリオスがガンズボートストリートにある屋根裏部屋に引っ越しをした1969年当時、精肉業地区は無法地帯であった。同地区は意識を失ってしまうほどの悪臭が特徴であった。インコングリオス氏のところから通りを下ったところには漬物工場があり、スペイン・メロンの輸入業者が階下で店を開いていた。この地区は骨や肉の入った樽と血だらけの白衣をまとった人々で溢れていた。一世代も経ずして精肉業地区で生じた変化は昼と夜の違いと同じくらい鮮烈であった^b。現在、そこには肉の卸売業を営んでいる35社が依然として存在している。しかし、この地区にはかつての広大な工場スペースを活用して、世界一流のレストラン、画廊、当世風の商店街、ナイトクラブが軒を連ねている。不動産価格が急騰した。インコングリオス氏がこの地区に転居してきた時の家賃の月50ドルであった。2007年にカーライルグループとシット・アセット・マネジメントが西14丁目ストリートにある一対のビルを購入したが、何と7,000万ドルも支払っている^c。

ウィリアムズバーグ。 この近隣地区は貿易港として栄えていたが、南北戦争後に豊かな工業都市に変身した。1903年にウィリアムズバーグ橋が建設されると、マンハッタンのローワー・イーストサイドに住んでいたユダヤ人家族が、ウィリアムズバーグでのより良い生活を求めてイーストリバーを横切った。工業がこの地区を逃げ出すと、ウィリアムズバーグは1960年代から70年代にかけて移民が集まる貧民窟になった。しかし、家賃が安かったのが、この地区は芸術のハブにもなった。この地区はイタリア系、ポーランド系、ヒスパニック系、ユダヤ系がミックスする町に発展していった。ニューヨーク市が2005年に承認したゾーニングの変更を受けて、オープンスペース、公園、手頃な価格の住宅、軽工業の建設が可能になっている。現在の不動産価格をみると、1平方フィート当たり平均700-900ドルであるが、著名なウォーターフロント開発地区では100万ドルのレンジに達している^d。

出所：Seeman and Siegfried (1978); Shaw (2007); Biedermann (2007); Lynch and Mulero (2007)。

注：a. Seeman and Siegfried (1978)。 b. Shaw (2007)。 c. Biedermann (2007)。 d. Lynch and Mulero (2007)。

ニューヨーク市のマンハッタン地区を考えると、面積は35平方マイルしなかない。1800年の人口密度は1平方マイル当たり3,000人にすぎなかった。1850年にはこれが2万3,500人に増加し、1910年に10万人強でピークを打っている。現在の人口密度は約7万人である。土地の供給が固定しているため、その利用は集積経済に伴う一層の利益をやがて帳消しにしてしまう。ある生産要素の固定的な供給を相殺する方法は他の要素で代替するということになるが、多くの大都市圏で高層建築が出現しているのは資本で土地を代替する事例といえる。先進国の大都市の多くで地下鉄網を建設するのももう1つの例である。しかし、このような代替にも限度があり、都市における土地不足の増大は家賃の上昇や労働者と企業に対する混雑コストにつながっていく。

輸送システムを改善すれば、密度までの経済的距離を削減することによって、基本的に土地はそれほど拘束的な資源ではなくなる。輸送コストの長期的な低下を受けて、都市は正しく拡大してきている。1680年代のロンドンはずいぶん4平方マイルで、交通が不便だったため、45万人以上がこの狭い地域に詰め込まれていた。1901年までに市は24平方マイルに拡大して、平均密度は7万9,000人に低下した。2001年現在でみると、とロンドンは面積627平方マイル、人口密度1万3,203人の町になっている。町が拡大したため、何百万人もの通勤者は郊外から輸送されなければならない。大量の消費財が店に配送されなければならない。これらすべてが混雑、すなわち規模の不経済につながって、集積経済の利益を帳消しにする。

しかし、都市の成長を制限することが答えではない。特大都市の集積経済が枯渇したという証拠はまったくない。それどころか、途上国における自動車の伸びは先進国がたどったのと同じような道をたどって、1人当たり所得とともに高くなっている^{注108}。問題は都市のスペース面での構造やインフラへの投資にむしろ関係している。途上国世界の多くでは自動車保有率は年間15-20%で増加している^{注109}。しかし、ほとんどの国ではこの伸びに輸送インフラの拡充が追いついていないた

め、交通渋滞が深刻化している。途上国の都市で道路に充当されている土地面積はアメリカとの比較ではわずかに半分にとどまっている。しかし、単に容量を増やせばいいという問題ではない。バンコクやマニラなどといった都市では、重要なのは道路スペースの管理と使途である。問題の一部として、多くの都市では道路インフラの責任は中央政府から地方政府に移管されているが、後者には必ずしも十分な財源がないことが問題である。

集積経済から利益を享受する度合いが産業ごとに違うことを合わせ考えると、結果としての制約が、一国内における経済活動のスペース的な分布がなぜ単一のセンターに限られないで、むしろ規模が様々な複数のセンターで構成されているのかを説明してくれている。政策立案者にとっての挑戦課題は、土地や資源が混雑し過密になっていることがもたらす制約をできるだけ緩めて、集積の利益を最大化することにある。多くの場合、このような制約は誤った土地利用政策や立案の失敗によって増幅され、混雑に輪をかけてしまっている(第7章参照)。

「新しい」都市に対する盲目的な憧れ

シカゴが立地している土地はミシガン湖周辺の開発がまばらな場所とさほど違わない。しかし、シカゴとウィスコンシン州やインディアナ州の湖畔にある他の居住区を比べると、経済的生産や家計所得の格差は明確である。インターステート・ハイウェイ75号線でテキサス州を10時間ドライブすると、賃金と地代はフォートワース、オースティン、サンアントニオで急騰し、それらの間で急落する。このような経済的密度の大きな相違を物理的な地理の小さな相違で説明するのはむずかしい。フォートワースやサンアントニオがその間にある地区にまるで影を落としているようだ。外部経済で特徴付けられている経済地理をよく理解するためには、経済諸力を把握することが必要である。しかし、途上国政府が経済地理を理解したり、このような諸力を評価したりしているかという、それは必ずしも定かではない。

エジプト、ブラジル、ハンガリー、インド、ベネズエラにおける新しい都市イニシアティブを調

査した研究をみると、肅然とならざるを得ない。ブラジルは首都を沿岸部から900キロメートル以上離れた内陸の中西部に移転している。ベネズエラは1950年代に南部にあるシウダードグアイヤナという都市を中西部における工業の「成長極」として選択し、北部ですでに急成長中であった首都圏から人と職を引きつけようとした。多くの旧ソ連圏諸国では、工業化を加速するために工業団地を建設するのが一般的な慣行であった。ハンガリーではDunaujvaróが「鉄鋼の町」、Tiszaujvarosが「化学の町」、Kazincbarcikaが「鉱業と重工業の町」に指定された。ソ連は資本主義の競争相手に挑戦すべく、膨大な鉄鉱石の埋蔵量がある地区に鉄鋼町としてマグニトゴルスクを建設した。

大都市が直面している圧力を軽減するために、大都市圏の周辺に新しい町がいくつか建設されている。ナビ・ムンバイはムンバイの姉妹都市を作って、ムンバイの混雑緩和を図ることを目的に1972年に建設された。エジプトは「エジプトの新しい人口地図」を作成するため、カイロの周辺とカイロから離れた場所で、包括的な新しい町を建設プログラムに1970年代に着手しているが、いまだに工事中である。このような都市の多くは経済的な理由から建設されているが、なかには政治的な理由で建設されたものもある。このような新しい町や都市は目標を達成したのであろうか？
総じてノーである。

- 新しい都市は繁栄している大都市に近いところに立地していればうまくいく。しかし、政府が建設するに至ったのと同じ政府関連の失敗、特に大都市をうまく管理できないという失敗の故に悩むことが多い。つまり、古い大都市をうまく管理できない政府は新しい中小都市もうまく管理できないということであ

る。

- 新しい都市は住人を引き付ける。時には期待以上に集まるが、往々にして期待した種類の人々ではない。つまり、政府は（首都ではない）都市を建設することができ、時には存続可能であるが、必ずしも政府が意図した理由に基づくものではない。
- このような都市は新しい経済地理が強調している循環的因果関係の故に人々を引き付ける。すなわち、労働者や企業家は市場を求めてやってくる、すると、そこに市場ができるから、さらに人々が集まる。しかし、機会費用が膨大になる可能性がある。というのは、逆は居住区がもっと有機的に成長するということだからである。つまり、私人がこのような都市に集まってくるのは、他人がすでにそこにいるからであり、それは道理に合っている。しかし、国の立場からすると、効率性について大きな損失が生じる懸念がある。一度「悪い」立地を選べば、そこは循環的因果関係の故に完全に失敗するというわけではない。しかし、それは誤りの経済的コストが小さくてすむということではなく、大きくなるということの意味する。長期にわたってそのコストを負担するのは国だからである。
- 首都ではない新しい都市に成功する可能性が出てくるのは、目的と場所が市場によって長期的に選択され、政府がインフラ、住居、一般的な統治への投資を調整することによって、成長のペースを加速化する場合である。

このような理由から、都市や町については、企業や農場とちょうど同じように、市場ニーズに応える市場の行為者であると考えべきである。



要素移動性と移住

世界で最大の人口移動は毎年2月の初め頃に発生する。それは陰暦の新年に何百万という中国人が帰郷する時期である。成年だった2006年の上海だけについてみても、流出した人は1,100万人、流入した人は1,000万人に達した。全国ベースでは6,000万人がこの休暇シーズンの最終日に移動している。2008年2月については、氷や雪の嵐のせいで、旧正月に家族と一緒に過ごすと考えていた2億人の中国大陸横断旅行計画が挫折を余儀なくされたものと推定される。同様に、アメリカでは感謝祭の時期に、何百万という人々が道路、空港、バスや汽車の駅に繰り出す。50マイル以上の旅行が普段より50%増え、休暇シーズンの週末には1日当たり約1,000万人が旅に出ている。これはこの時期以外の1日平均のほぼ2倍の水準である^{注1}。貧富とは無関係に、ほぼすべての国でみられる休暇旅行者の増勢は、いかに大勢の人々が出生地以外のところで働いているかを如実に反映している。

本章は労働と資本の移動を扱う章であり、その移動が経済活動の集中をどのように後押ししているかや、このような流れが経済的集中に伴って生じ得る福祉の格差をどのように緩和しているかについて検討する。次の2つの理由から、特に労働の移動を強調したい。第1に、投資資金に飢えている国や地域は依然として多いものの、1970年以降における各国の改革や国際的な取り決めのおかげで、資本の流れにかかわる制限はほとんど廃止されている。一部の場所でみられる資本不足は今や実際の障壁ではなく、むしろ投資環境が良好でないことと関係がある^{注2}。グローバル化した世界のなかで資本には移動性があり、しかも動きが速い。これに対して、労働は文化的、

言語的な理由から移動性が低い。第2に、外国直接投資に関しては資本の自由な流れを支持するという政策上の強いコンセンサスがある。ただし、このコンセンサスは必ずしも実際の政策には反映されておらず、対内外の両面で障害が残存している諸国が多数ある。労働は資本と比較すると、政治的な制限や陰に陽に存在する障壁にさらされている。集積経済と人的資本を合わせて考えることで、新しい洞察が得られている。本章ではこのような洞察に基づいて、人々の自発的な移動を円滑化すべきであると主張してみたい。

教科書が教えるところによれば、生産要素（資本、労働、生産された投入財など）は収益率が高い場所に移動するが、それは各要素が稀少なところになる。しかし、規模に関する収穫逓増が重要であることを認識できれば、政策を改善することができるだろう。未熟練労働や物理的、金銭的な資本とは異なり、熟練労働（人的資本、教育、スキルや才能の賦存状況を体現している）はそれが稀少ではなくて豊富なところで、高い経済的な収益率を稼ぐ。都市に有能な人々がクラスター化していること、企業家が国内の先進地区に移住すること、富裕国に移動する熟練移住者の数が増加していることなどは、これで説明が可能である。すべてがスキルは潤沢に存在しているようでも報酬が高い場所である。人的資本がすでに蓄積している地区で人的資本に対する報酬が高いことがわかれば、政府としても成長率を引き上げて、生活水準のスペース的な収斂を達成するのに最も有効な方法を変更せざるを得ないだろう。

しかし、多くの途上国（特に南アジアとサハラ以南アフリカ）の政策立案者は移住に関する初期の研究が原因で、次のようなことを心配するよう

条件付けられていた。すなわち、都市部における失業の増加という亡霊、都市サービスに対する過剰な負担、経済的に活気がある地区における社会的緊張、「頭脳流出」などである。その結果、多くの諸国はまだ人の移動を制限している。直接的および間接的な制限は人の流れを阻止するのに有効ではないにもかかわらず、不必要な摩擦を引き起こし、経済成長や生活条件の収斂のために逸失した機会のコストを大きくしている。

研究者は労働移住の利益に関して以前に比べて懐疑的でなくなっているのに、途上国と先進国双方の政策立案者は必ずしも確信がもてないでいる。彼らはお互いからどんなことが学べるだろうか？本章では、最近の研究が示唆していることと途上国と先進国の両方における移住政策に乖離があることを裏付けるとともに、それがどのように変化しつつあるかを示してみたい。

次の3点を常に念頭に置いておいていただきたい。

- **労働移住に関する事実については驚かされるにちがいない。**メディアでは国際的な移住が最大の関心を集めているが、それよりずっと大きな人々の流れは同一国内の場所の間で起こっている。それは村から都市ではなく、経済的に遅れている地区から進んでいる地方への移動である^{注3}。都市への人々の流れは特に南および東アジアでは増加傾向にあるものの、途上国国内の移住について最も持続的なパターンは、ケニア西部やインドのビハール州のような後進的な農村部から、それぞれ同一国内の中央山岳部やパンジャブ州のような先進的な農村部へという流れであり、しかもその移住の大部分が一時的なものであるということだ^{注4}。国境を越える場合でも、移住者は遠くには行っていない^{注5}。国際移住のほとんどは、途上国相互間を中心に、世界的な地域分類でいえば「近隣地域」のなかで生じている^{注6}。
- **資本と労働の移動は集積の利益によって牽引されている。**初期の移住理論は余剰労働、一定の「外生的」な成長率、雇用創出に基づい

ており、熟練労働者の移出を社会的なトラウマで経済的な損失とみていた。新しい理論は経済的な諸力に牽引された移住を肯定的で選別的なプロセスであると認識している。集積と労働移住の相互作用が場所を前面に押し出しているのである。

- **政策の挑戦課題は家計が移動するのをどうやって阻止するかではなく、間違った理由で移住するのをどうやって阻止するかにある。**政府としては集積経済が労働者とその家族に対してもっている牽引力に対抗するのではなく、人々を故郷から追い出そうとする要因を排除することに努力すべきである。そうすることによって、政府は移住の質を改善し、経済成長を促進することができる。経済的な理由に牽引された労働の移動は選択された場所における人や才能の集中度の上昇につながり、混雑のコストではなく集積の利益をさらに大きくすることになる。

重商主義からグローバル化、自給自足、そして再び元に戻る

2つの世界大戦に挟まれた時期には、資本、人、財の流れに対する規制で世界経済は分断されていたが、1990年に冷戦が終了するとグローバリゼーションが加速して、規制が緩和され、世界経済の統合が進展した。各国で対内的にも対外的にも資本移動が増大した。国際的な労働移動は特に非熟練労働を中心に19世紀に大規模な動きがあったのを受けて反動的な減少を示し、再び増勢に転じたのはごく最近のことである。しかし、国内移住は加速化している。つまり、過去1世紀にわたる労働移動をみると、距離は減少したものの、分裂は増大している（国境の増加）だけでなく、まさしくより妨害的なものになっている（規制の増加）。

資本の流れ——1970年代以降急増

特に投資用の資本を中心に、国境を越える資本移動は1970年代以降増加している。世界は第1次世界大戦の開戦とともに放棄した資本移動の時

代に回帰しつつある。1880-1914年についてみると、世界経済のなかで古典的な金本位制とロンドンに本拠を置いた国際金融市場の下で運営される割合が高まった。金本位制の固定相場が安定的で信頼できる制度を下支えし、各国に規律を強制したのである。金利は収斂に向かい、資本は比較的容易に国境を越えて流れる傾向にあり、技術的な限度だけが制約要因であった。ヨーロッパ以外（南北アメリカとアジアが中心）で急速な工業化が進展していた諸国の多くは、ますますグローバル化する世界経済に参加することとなった^{注7}。

このような流動性の高い経済環境は2つの世界大戦と世界的な経済収縮によって破壊された。1914-45年の間、金融政策は国家目的、国内政策目標、「近隣窮乏化」の貿易戦略を追求した運営がなされ、これが厳格な資本規制を奨励した。国際的な資本移動は涸れ果て、海外からの投資は疑いの目でみられた。したがって、物価や金利は国ごとに乖離した。第2次世界大戦後から1971年までのブレトンウッズ時代になっても、各国が世界経済の再建に努めるなかで、戦間期に支配的だった自由な資本移動の恐怖を拭い去ることは困難であった。それどころか、資本規制は通貨危機を阻止するために是認されたのである。

しかし、貿易量の拡大に伴って、資本の流れを制限しておくことは困難になり、1970年代前半に規制が緩和され始めた。固定相場が放棄され、資本の流れと市場動向を受け止める国際的な経済環境が生まれた。政治的な安定、構造改革、新しい規制体系を受けて、途上国に対する外国投資のリスクが低下したため、資本市場は熱狂的な反応を示した（図5.1、図5.2を参照）。2000年になると資本移動は1914年の水準まで戻った^{注8}。

資本は移動性が最も高い生産要素になっている。実質金利の収斂、預貸金利差の縮小、途上国国債のリスクプレミアム縮小などは、資本が行きたいところに行ける（必ずしも行ってほしいと思っているところにはいかないが）という国際環境になった証拠といえる。高所得国と低所得国について最近の資本にかかわる限界生産を比較すると、貧困国に対する資本の流れを妨害する摩擦の証拠は確かにほとんどみられない。そうではな

く、貧困国で資本収益比率が低いのは効率性の低さと補完的要素の欠如によって説明できる^{注9}。

国境を越える労働の流れ——20世紀のほとんどを通じてブロックされていた

資本の場合と同じようなパターンで、国境を越える労働の流れは19世紀後半にピークを打って、20世紀のほとんどを通じて減少した。これは大恐慌と第2次世界大戦の勃発を契機に経済的な障壁が高くなったためである。地理学者はずっと以前から人類の移動を記録している。アフリカからヨーロッパやアジアへという最も初期の移住から^{注10}、国境をまたぐ動きの再現に至るまでがカバーされている。国際的移住の近代史は重商主義、工業化、自給自足、脱工業化の4つの時期にはっきりと区分されている^{注11}。

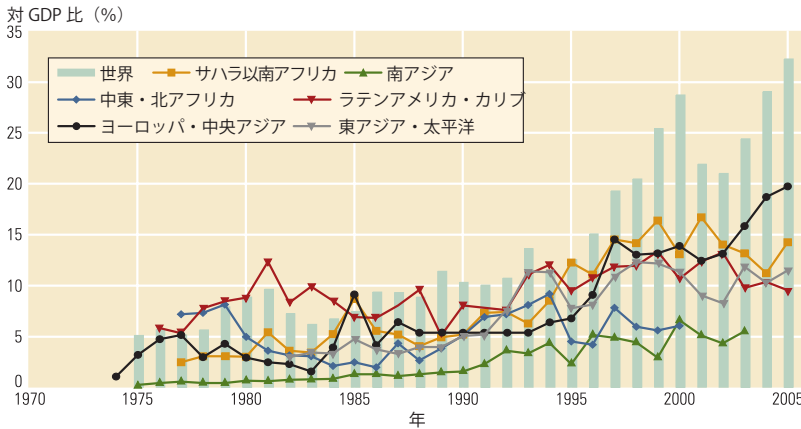
1500-1800年の重商主義の時期、世界中の人の動きはヨーロッパ人が支配した。農業定住者、行政官、職人、企業家、受刑者が大量にヨーロッパから移出していった。それに続く工業化の時期は経済的グローバル化の第1期と呼ばれることがあるが、この時期には4,800万人、人口の10から20%がヨーロッパを後にしたものとして推定されている^{注12}（表5.1）。

労働移住の第1期と第2期における国境を越える人の動きは、現在の国際移住とは違って、移出国における経済的な成長や発展の欠如が動因ではなかった。それどころか、最初に工業化して20世紀への変わり目には最も進んでいた国イギリスこそ、群を抜いて大きな移出国であった。この時期の移住と工業化を分析すると、移出国における移住と工業化度の間には正の相関関係がみられる^{注13}。

長期にわたる自給自足と経済ナショナリズムの時期が1910年に始まった。前例のない規制が貿易、投資、移住に対して課され、資本や人の国際移動は窒息した。国際移住の細々とした流れは経済発展とは無関係に、避難民や流民が中心を成していた。

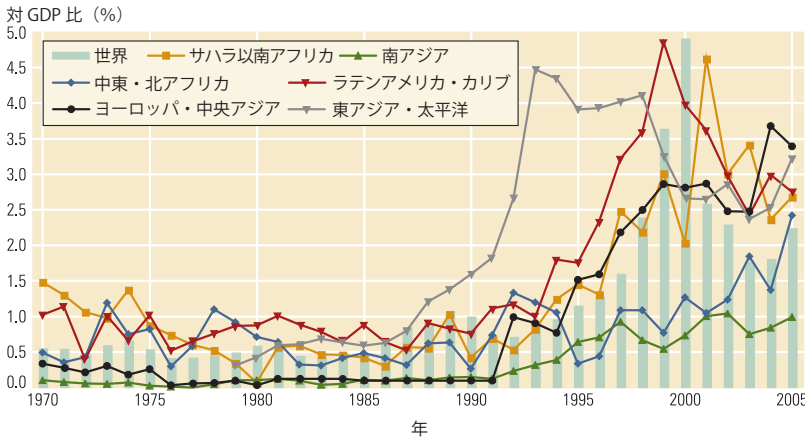
移住に関して脱工業化の時期は1960年代に始まったが、新しい形が特徴となり、ヨーロッパからの移出は必ずしも支配的ではなかった。人々は

図 5.1 国際的な資本フローは1970年代以降急増している
(民間資本, グロスベース)



出所：World Bank(2007).

図 5.2 資本フローのなかでは直接投資が大きなシェアを占めている
(外国直接投資流入, ネットベース)



出所：World Bank(2007).

低所得国から富裕国に移動し始め、ラテンアメリカ、アフリカ、アジアからの移住労働が著増をみせた。1970年代になると、それまで北ヨーロッパや南北アメリカに対する移住労働の主要な供給源であった諸国（イタリア、ポルトガル、スペイン）は、アフリカや中東から移民を受け入れ始めた。1970年代に石油資源の豊富な国で富が増え始めると、パルシャ湾岸諸国が新しい行き先になった。さらに、1980年代になると、東アジア諸国に向かう移住は日本だけでなく、香港、韓国、マレーシア、シンガポール、台湾、タイにまで広がった。

現在、約2億人、世界総人口のほぼ3%は外国生まれである^{注14}。新しい国際移住の流れは

1970から80年に2%増、1980から90年には4.3%増、1990から2000年までには1.3%増と上下に動いている。低および中所得国がほとんどの移住者を送り出しており、中心はバングラデシュ、中国、エジプト、インド、メキシコ、モロッコ、パキスタン、フィリピン、トルコである(表5.1)。しかし、イタリア、ドイツ、イギリスは依然としてトップに近い位置にいて、それぞれ300から400万人の移出者を維持している。

国際移住の規模と流れはもはや人口増加や人口動態的な圧力が主因ではない。1960年代や70年代とは違って、国際的な移住者は必ずしも最貧の後発途上国の出身者ではない。人々の自発的な国際移動は成長率が高く、出生率が低下している

表 5.1 19 世紀後半の国際的移住者はほとんどが裕福なヨーロッパの出身者であった
(1900 年と 2000 年における上位 10 位移出国)

上位移出国 (1900 年)	対移出国人口比 (1900 年, %)	上位移出国 (2000 年)	対移出国人口比 (2000 年, %)
イギリス諸島	40.9	メキシコ	10.0
ノルウェイ	35.9	アフガニスタン	9.9
ポルトガル	30.1	モロッコ	9.0
イタリア	29.2	イギリス	7.1
スペイン	23.2	アルジェリア	6.7
スウェーデン	22.3	イタリア	5.7
デンマーク	14.2	バングラディシュ	5.0
スイス	13.3	ドイツ	4.9
フィンランド	12.9	トルコ	4.5
オーストリア=ハンガリー	10.4	フィリピン	4.3
ドイツ	8.0	エジプト・アラブ共和国	3.5
オランダ	3.9	パキスタン	2.4
ベルギー	2.6	インド	0.9
ロシア - ポーランド	2.0	アメリカ	0.8
フランス	1.3	中国	0.5
ヨーロッパ	12.3		
日本	0.9		
合計 (ヨーロッパ+日本)	11.1	(上記の) 合計	1.9

出所: Massey (1988); Ozden and Schiff (2007) に引用されている Parsons 他 (2007).

諸国が供給源になっている傾向がみられる。今日の移住というのは絶望のためではなく、統合の成果なのである^{注15}。

国際移住のパターンも南北から南南にシフトしてきている^{注16}。移住者受け入れの上位 3 カ国は OECD 加盟国であるが (アメリカ, ドイツ, フランスの順), コートジボワール, インド, イラン, ヨルダン, パキスタンも今や受け入れの上位 15 カ国に入っている。しかし, 南の低および中所得国から北の富裕国に向かう労働移住は依然として大きく, 2000 年で国際移住全体の 37% を占めている。北の諸国相互間の移動は 16%, 南の諸国相互間の移動は 24% となっている。後者で重要な受入国はアルゼンチン, 中国, コートジボワール, インド, イラン, ヨルダン, パキスタン, 南アフリカである。

労働は世界のなかで同じ近隣地域内の諸国相互間で移動する傾向が強い。特に南から南への移住についてはそれが当てはまる (表 5.2)。労働者の移住は陸上国境を共有している諸国間のもので一般的である^{注17}。国境を接している諸国からの移民が占める割合をみると, アメリカでは 30%, フランス 20%, ドイツ 10% と少ないのに対して, コートジボワールでは 81%, イラン 99%,

インド 93% と極めて高くなっている。

国際移住者は特に途上国では, なかでもサハラ以南アフリカでは, 同一地域内の近隣諸国に滞在する傾向が強い (図 5.3)。2000 年前後のヨーロッパ・中央アジアをみると, 記録のある国際移住のほぼ 17% は域内で発生している。ただし, このうちかなりの部分は国境の変更やこれら諸国における「外国生まれ」の定義変更が原因である。同一地域内の諸国相互間の移住割合が 2 番目に高いのはサハラ以南アフリカである (ボックス 5.1)。

近隣地域内における国境を越える移住は, 途上国の地域のなかで成長の経済的エンジンとして機能している諸国に向かっている。その例としては, 西部アフリカにおけるコートジボワール, 南部アフリカにおける南アフリカ, 東南アジアの大メコン圏諸国にとってのタイ (ボックス 5.2), ボリビア・チリ・パラグアイ・ペルーにとってのアルゼンチンなどがある。しかし, 距離がすべてではない。言語や文化という形の分裂も国際移住のパターンを左右するが, 移住の半分以上は言語が共通する諸国相互間で発生している。もちろん共通言語や他の文化的な要因は近隣地域効果を補強することになる。

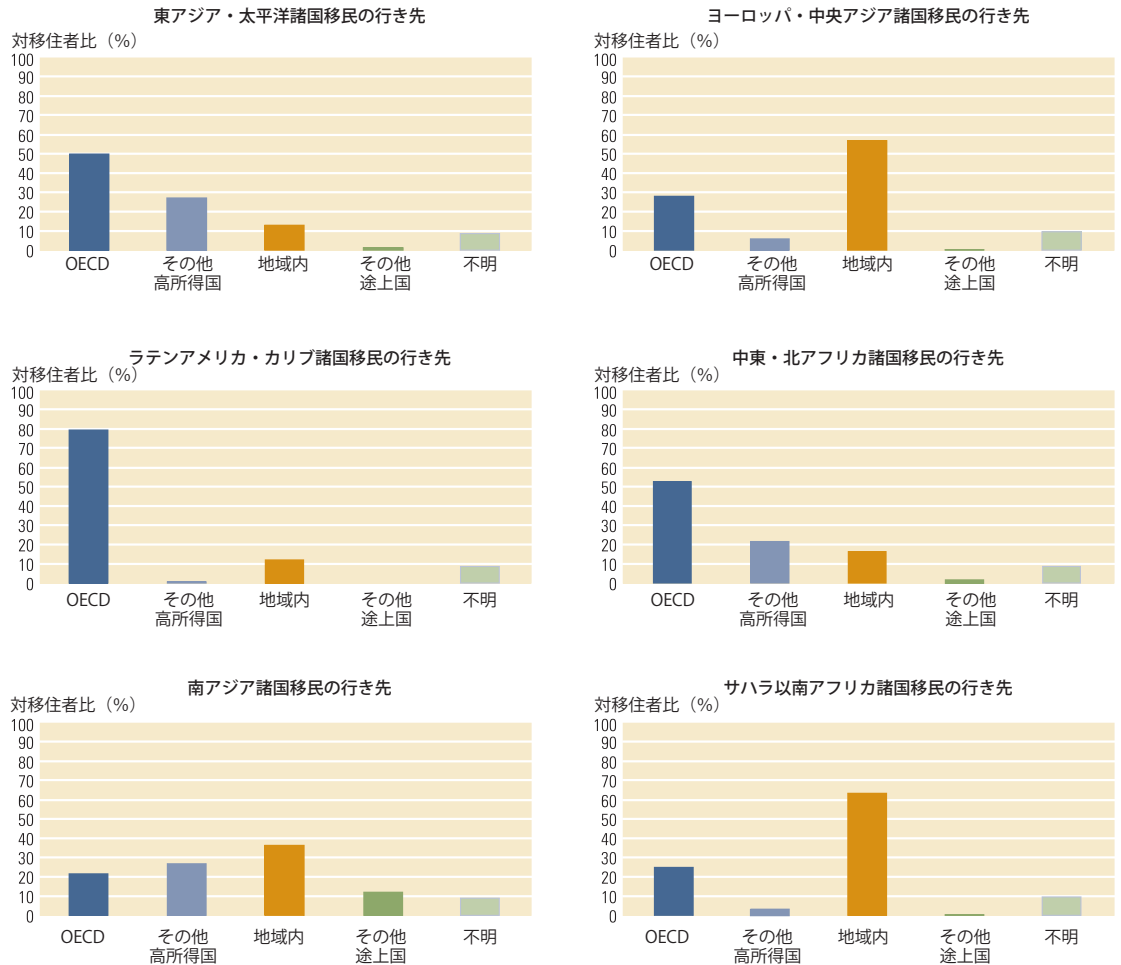
表 5.2 自国に近くありたい：国際的な労働移動のなかでは近隣諸国間が最大
(世界総移住者ストックに占める国/地域ペア相互間移動の割合, 2000年頃)

移出国/地域	移入国/地域												合計
	USA	Canada	EU15 & EFTA	AU and NZ	Japan	HI MENA	LAC	ECA	MENA	AFR	EAP	SAS	
USA	n.a.	0.16	0.34	0.04	0.02	0.03	0.43	0.04	0.05	0.03	0.15	0.02	1.29
Canada	0.54	n.a.	0.10	0.02	n.a.	0.01	0.02	0.01	n.a.	0.01	0.01	0.01	0.74
EU15 & EFTA	2.22	0.98	5.59	1.13	0.01	0.14	0.68	0.78	0.16	0.39	0.20	0.19	12.47
AU and NZ	0.06	0.02	0.16	0.23	n.a.	n.a.	n.a.	0.01	n.a.	0.01	0.03	0.01	0.55
Japan	0.28	0.02	0.06	0.02	n.a.	n.a.	0.04	0.01	n.a.	n.a.	0.05	0.01	0.50
HI MENA	0.10	0.03	0.06	0.01	n.a.	0.12	n.a.	0.02	0.72	0.01	0.04	0.03	1.14
LAC	10.22	0.36	1.45	0.05	0.13	0.10	2.07	0.17	0.08	0.14	0.14	0.25	15.15
ECA	1.27	0.39	4.75	0.26	n.a.	0.92	0.07	16.98	0.33	0.34	0.18	0.41	25.88
MENA	0.47	0.17	2.85	0.10	n.a.	1.49	0.04	0.16	1.79	0.28	0.05	0.12	7.52
AFR	0.41	0.12	1.58	0.10	n.a.	0.25	0.02	0.11	0.18	7.00	0.03	0.16	9.97
EAP	3.32	0.71	1.09	0.63	0.54	0.48	0.06	0.14	0.14	0.09	3.86	0.27	11.32
SAS	0.83	0.31	1.13	0.12	0.01	2.66	0.02	0.13	2.07	0.14	0.37	5.67	13.46
合計	19.71	3.25	19.14	2.72	0.74	6.22	3.45	18.56	5.53	8.44	5.10	7.15	100

出所：Parsons, Skeldon, Walmsley, and Winters(2007).

注：USA：アメリカ, Canada：カナダ, EU15：EU15 カ国, EFTA：欧州自由貿易連合, AU and NZ：オーストラリア+ニュージーランド, Japan：日本, HI MENA：中東・北アフリカ高所得国, LAC：ラテンアメリカ・カリブ, ECA：ヨーロッパ・中央アジア, MENA：中東・北アフリカ, AFR：アフリカ, EAP：東アジア・太平洋, SAS：南アジア

図 5.3 東アジア、ラテンアメリカ、中東・北アフリカの移住者は主として OECD 諸国に行っているが、南アジアとサハラ以南アフリカの移住者はほとんどが自国に近いところにとどまっている



ボックス 5.1 サハラ以南アフリカの労働移動の行き先については地域内の割合が低下している

サハラ以南アフリカでは、労働移動の行き先としては途上国地域の割合が最も高いが、その割合が1960年代以降低下している。それでも、サハラ以南諸国の移住者はその60%以上が域内の他の諸国に移住している。労働移動の行き先について、他の途上国地域に比べて域内の割合が高いのは、地上国境の数が多いことが一因である。ただし、この国境は法的な制限が多数あるにもかかわらず比較的通過が容易であるため、越境者の流れをモニターするのが困難である。

サハラ以南アフリカについて移住者が人口に占める比率をみると、1960年には3.5%に達していたが、2000年にはわずか2.3%にまで低下している。アフリカ南部で移住者のストックが人口に占める比率は1960年にはアフリカの他地域に比べて高かったが、その後は西部アフリカの移住者とほぼ同水準にまで低下してきている（ボックス表参照）。東部アフリカと中部アフリカでは移住者のストックは大幅に減少している。

サハラ以南アフリカにおける国境を越える自発的な移住は、一国内で人々の移動を促すのと同じ理由が動機となっている。すなわち、雇用機会を求めて所得リスクを分散化するためである。移動にかかわる経済的論拠について、同一国内の後進地区から先進地区への移動の場合と、サハラ以南アフリカのような地域で国境を越える移動の場合とではほとんど見分けがつかない。後者でも距離は比較的短く、ほとんど監視がないからである。しかし、各国間の正式な取り決めという枠組みにしたがって国境を越えている移住者も大勢いる。1960年代以降、二国間および多国間取り決めのネットワークが拡大しているが、これはアフリカの低位地域内における労働移動に関して、利益を享受する一方で、そのコストを抑制しようという試みである。

西部アフリカでは、各国政府は西アフリカ諸国経済共同体（ECOWAS）内の人口移動を管理している。サハラ以南アフリ

カにおける移住の流れと構成に対しては、この共同体が最大の影響力をもっている。1975年に創設されたECOWASには、加盟国の市民に移動の自由と居住・設立の権利を認める議定書がある。

1980年に創設された南部アフリカ9カ国の緩い連合である南部アフリカ開発共同体（SADC）は、アパルトヘイト時代に南アフリカに対する経済依存度を軽減するために、開発プロジェクトを調整する役割をもっていた。その一環として加盟国間の労働移動に関する規定がある。南アフリカで最近発生した反移民的な暴力事件は地域の統合と移住にとって打撃となった。

ケニア、タンザニア、ウガンダは東アフリカ共同体（EAC）を設立している。これは国際協力のための地域的な政府間組織であり、その起源は1948年の独立以前にまで遡る。経済統合の枠組みとして1999年以降強化されてきているEACは、最近、労働移動を迅速化するため東アフリカ共通のパスポートと臨時許可証を導入した。

サハラ以南アフリカの近隣地域では国境を越える労働移動をもっと奨励することが可能であろう。経済が停滞している時には、このような近隣地域の政策立案者は先進国の政府と同じように外国人排斥の政治圧力を受けて、本国労働者を優遇し外国人向けの公共サービスを削減する。サハラ以南アフリカの政府で「すべての移民労働者とその家族の権利保護に関する条約」を批准したところは3分の1に満たない。経済成長を高め、サハラ以南アフリカ近隣地域全体にわたる収斂を目指して、労働移動の利益を本当に享受するためには、移住者を歓迎し、本国送金の流れのための経路を開くべくもつと努力すべきである。

出所：Lucas (2006)

サハラ以南アフリカにおける移出者のストック（人口1,000人当たり）は1960年以降減少している

近隣地域	1960	1970	1980	1990	2000
東部アフリカ	37.3	31.6	35.3	31.2	17.9
中部アフリカ	40.7	44.2	35.9	20.6	16.0
南部アフリカ	49.7	40.6	33.3	34.5	30.6
西部アフリカ	28.0	27.3	34.6	28.5	30.0
サハラ以南アフリカ	35.6	32.8	35.0	29.0	23.0

出所：Lucas (2006) に引用されている UN Population Division.

第2次世界大戦直後、経済が急成長し、賃金の不平等が縮小し、国境を越える労働移動が少なかった時、国際移住は実際には厄介な政治問題ではなかった。しかし、1975年以降、高所得国の成長が鈍化し、賃金の不平等が拡大し、国際移住の規模が膨らんでくると、移住は選挙政治の議論のなかでホットな話題になった。1980年代にオーストラリアとカナダで初めて導入された選別的で

「管理された移住」政策が、移民の行き先になっている他の高所得国でも一般化しつつある^{注18}。

冷戦の終焉に伴ってグローバリゼーションが再び進展するなかで、国境を越える労働の移動も再始動しているが、政府は依然として移住者の数を制限したり、その特性に影響を与えたりしている。これは19世紀の「グローバリゼーションの第1期」とは好対照である。その時期の労働の

ボックス 5.2 大メコン圏での国境を超える移住

大メコン圏（GMS）は人口3億1,500万人を擁し、カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナム、および中国の広西省と雲南省で構成される。メンバー間の経済発展段階には著しい格差があるにもかかわらず、この地域は極めてダイナミックであり、近年の成長率は年平均6%以上となっている。

タイは賃金と成長率が高く、社会的・政治的な環境が良好なことから、カンボジア、ラオス、ミャンマーの貧困から逃げ出した人々を引き付けている。タイにとって移住者は安価で柔軟な労働の貯水池であり、いくつかの産業部門にとっては競争力を引き上げる手段となっている。タイだけでGMSからの正規および非正規の移民は150から200万人に達しているものと推定されている。彼らを排除すれば、タイのGDP成長率は約0.5%ポイント低下するだろう。

一部の推察によると、タイに入国する移住者の半分以上は法的書類を所持しているが、超過滞在で不法移民になっている。移住者は若く、生産年齢にあり、男子が圧倒的に多い。ミャンマー出身者は総じて母国の平均と比べて教育水準と識字率が低い、ということは移出のプッシュ要因が存在すること、あるいは負の自己選択が行われていることが示唆される。しかし、自己選択はカンボジアからの移住者にとってはプラスである。母国の平均より若干ながら高い教育水準を得ているからだ。

タイからカンボジア、ラオス、ミャンマーに向けた送金は

年間1億7,700万から3億1,500万ドルと推計されている。カンボジアでは、移出者を輩出している県の1つでインタビューを実施したところ、対象家計の91%が送金は重要であるとしている。

しかし、この移住の多くは今後とも非正規かつ無規制のままにとどまるものとみられる。このため、大半の移住者は強制送還を恐れて社会サービスを利用していないが、彼らの脆弱性はさらに大きくなってしまおう。保健ケアの欠如で困っている子供たちのために、学校教育へのアクセスを確保することが最大の課題となっている。成人移住者が保健処置を受けないのと同じ理由から、移住者の子供たちは予防接種を受けていない。

労働移動の利益にもかかわらず、合法的な人の流れを円滑化する措置は遅々としている。移出国は総じて労働の大規模輸出を管理したり、海外在住の自国民の権利を保護したりする能力を欠いている。移入国の移入制度はかなり脆弱であるが、これは移民の急増に応じて「事後的な」対応策があわてて実施されたためだ。十分な法的および政策的な枠組みの欠如は、途上国地域内の近隣地域ではありがちなことではあるが、移住のコスト（およびリスク）を高める一方、その利益を削減している。

出所：World Bank (2006e)。

流れには障害がなかった。移住に対する制限は受入国における失業や絶対的賃金よりも、賃金格差を原因として導入され維持される。国際的な労働の流れが増加すると制限が引き締められ、貿易について国内的な支援があると緩和される可能性が大きくなっている^{注19}。

国内の労働移動——制限にもかかわらず急増

輸送技術とインフラの改善に伴い、国内の労働移動は20世紀を通じて漸増を続けており、過去20年間では加速化している。国内の自発的な移住の規模と速度は、長年にわたって政策立案者の懸念事項であったが、予想に反して増加している^{注20}。農業の通減と製造業の通増を受けて、低所得国と新興の中所得国では労働分布が変化してきている。南アジアとサハラ以南アフリカでは20世紀半ば以降、東アジアとラテンアメリカではもっと前から、そういう変化が生じていた。途上国世界のほとんどでは、国内の労働移動で支配的なのは後進的な農村部から先進的な

農村部へという動きであり、それは変わっていない^{注21}。ただし、都市間の移動が支配的なラテンアメリカは除く^{注22}。裏付けがむずかしい農村部から農村部へという移住はほとんど顧慮されていなかった^{注23}。

農村部から都市への移住は、特に南および東アジアでは製造業とサービス業の急速な台頭を受けて、1970年代半ば以降重要性が高まっている。インドでは貧しい農村部の農業地帯から豊かな農村部の農業地帯へという動きが国内移住では支配的な形であったが、近年、村から都市へという動きが急増している。インドの貧しいビハール州からの移住は1970年代以降倍増しているが、これは主として都市に向かっており、かつてのように北西部の農業で繁栄している諸州に向かうものではなくなっている。バングラデシュでは全移住の3分の2は農村部から都市部に向かうものとなっている。また、中国では居住制限の緩和を受けて、今では農村部から都市への移住が圧倒的となっている（ボックス5.3）。

ボックス 5.3 中国における労働移動にかかわる円滑化から、規制へ、再び円滑化へ

20 世紀後半、中国はそれまでもっとも積極的な国内移住政策を実施した。最初は大きな経済的利益に貢献したが、やがて成長と開発にとって徐々に有害になった。そして今、この政策は再び変化しつつある。

1950 年代に政府は急速な都市化を奨励する政策を通じて、工業化を刺激しようと努めた。家計には都市に移動するインセンティブが与えられ、農村部の労働者は群れを成してこれに反応し、再建や工業開発に参加する需要を満たした。このような努力の結果、中国の都市人口は 1953 年までに 30% 増加して 7,800 万人に達した。第 1 次 5 カ年計画 (1953-58 年) は都市開発を促進したので、都市は人々を引き付ける諸力を生み出した。また、これは農業の集団化とコミュニケーションシステムの確立で補完された。

村からの流れが明らかに予想以上に大きくなったことに対応して、政府は雇用を中央集権化し、移動を制限し、都市の利益を割当制にすることなどによって、その流れを阻止しようとした。しかし、このような措置では農村部労働者の流出を減速させることができず、都市に対する圧力があまりに強くなったため、政府は何百万という人々を農村部に戻す策を講じることにした。その後、政府は大躍進政策 (1958-60) の下で、労働フローをコントロールしようとするすべての試みを放棄して、再び工業開発の加速化を指向し、労働者が再び都市に殺到するよう動機付けを行った。1960 年時点で中国の都市人口は 1949 年比で 2 倍の水準に達していた。

1960 年代から 70 年代前半にかけて都市人口は減少した。これは文化大革命期 (1966-76 年) に知識人や都市エリート層が農村地帯に転居させられた結果である。それから、1976 年になると政策が突然変更されて、都市に向かう人の流れが改めて膨張した。

政府は 1980 年代初め、特に都市化の速度を心配するようになった。1949-80 年における中国の都市の成長をみると、農村部から都市部への移住を原因とする部分はわずか 20% にす

ぎなかったにもかかわらず、上海や北京におけるインフラやサービスの過重負担の証拠が政策立案者の関心を独占したのである。

「戸口」という住民登録制度が労働者の流れを規制する主要な政策手段となっている。次の 4 つの原則がある。

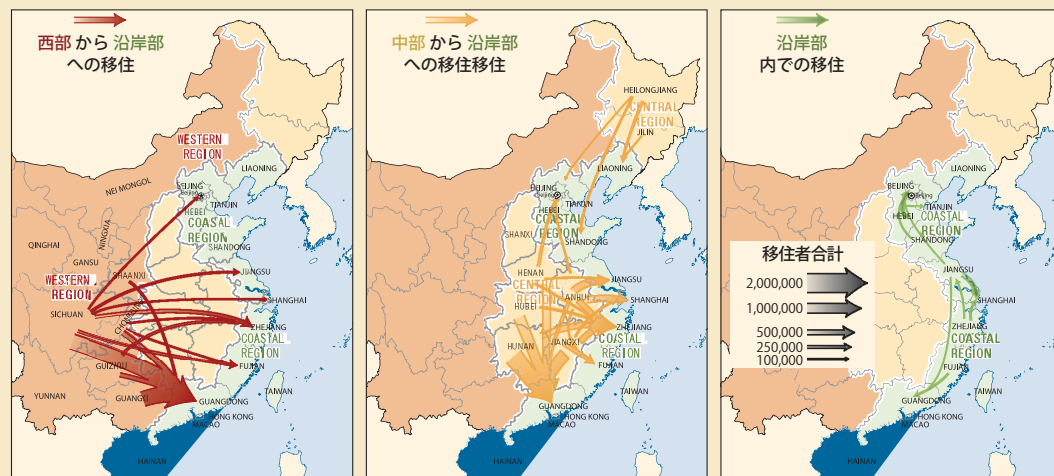
- 特に都市部に向かうものを中心に移住は経済開発と両立する場合にのみ許される。
- 農村部から都市部への移住は厳格に規制される。
- 人口が同規模の居住区相互間の移動は規制する必要がない。
- 大きい居住区から小さい居住区への流れ、あるいは農村部相互間の流れは奨励される。

各人は戸口制度の下で公式な居住地をもち、居住地を証明する書類はパスポートに類するものとなる。人々は居住地においてのみ、合法的に働き、健康保険や食料配給へのアクセスを含む社会保障の利益を享受することが認められる。公式な居住地の変更は許可によってのみ認められるが、これは地方自治体の査証発給に類似している。しかし、何らかの形の合法的な一時的移住は労働需要の変化に応じて認められる。

都市の規模や都市圏の成長速度にかかわる中国政府の関心が増えるのに伴って、戸口制度は引き締められたり緩められたりした。例えば、食料の配給をもらうための居住地要件が緩和されたり、一時的移住者の権利が延長されたりしている。規制はあっても取り締まりが緩やかなため、大量の移住労働者が「一時的」という地位で都市に定住することが許容されている。過去 30 年間、中国の目覚ましい経済成長を促進するための労働力需要はまさに、法の下では一時的ではあるが、事実上は恒久的な移住者に依存してきたのである。

現在、農村部から都市に向かう人の動きはまたもや大きくなりつつある。農村労働者の 5 人に 1 人は移住し、都市雇用

中国の工業化と集中化は地域間で労働移住の大規模な流れを伴っていた
国内の労働力の移動、1995-2000 年



出所：中国の人口国勢調査に基づく Huang and Lou (近刊)。

の3分の1は移住者である。2005年の平均所得を比べると、都市は農村部の3倍となっている。農業の機械化も余剰労働のプールを大きくしている。また、中国の産業では低コスト労働が恒常的に不足している。

労働の自由な流れを認めることに伴う利益を認識して、政府は近年、戸口制度を徐々に緩和してきており、移住を後押しすることさえある。移住制限は少なくなって、労働市場もかつてより効率化している。また、移動の決定は経済的要因に対する感応度が高まっている^a。選別的な地方自治体における実験的な試みとして、農村部からの移住者は、保健や社会

保護サービス、職業訓練、労働市場情報、求職支援などへのアクセスが与えられ、雇用主による虐待が発生した場合には法的措置に訴えることが認められる予定となっている。

最近の研究によると、規制は被害をもたらしている。中国の多くの都市はあるべき規模よりも小さいのである^b。成都や重慶など多くの地区で、政府は農村部から都市部の急速な移住を再び推進しつつある。

出所：世界開発報告 2009 チーム。

注：a. Poncet (2006); b. Au and Henderson (2006a)。

国内移住に関しては共通の測定値がほとんどない。労働移動を定期的に測定した家計調査はほとんどなく、移住に関する質問事項はそれぞれ異なっているため、比較可能な指標が計算できるのはほんの一握りの諸国についてだけである。移住に関する質問をするのは大規模な労働移動を経験していて、政府が移住を心配している国だけに限定される可能性大である。例えば、表 5.3 に含まれているのは、政治的に安定している諸国（アルゼンチンやコスタリカ）と最近紛争を経験した諸国（ボスニア・ヘルツェゴビナ、コンゴ民主共和国、ルワンダ、シオラレオネなど）である。前者の場合、移住は経済的な動機を反映しているものとみられるが、後者の場合、国内移住は暴力の脅威からの逃避である可能性大といえよう。

スキル——国内および国際移住のモーター

20世紀への変わり目に起こったヨーロッパからの移住に匹敵するようなことは、まだ発生していないし、おそらく今後も起こらないだろう。しかし、未熟練労働の流れとは違って、人的資本をもった熟練労働の流れは増勢傾向にある。グローバリゼーションと選別的な移住政策が熟練労働の国内および国際的な移住の動きを鈍化させる可能性が強い。

国内移住に関しては、教育達成度が（農村部から都市部に向けて）誰が移動して、誰が移動しないかを、引き続き決定することになるだろう。教育程度の高い人は自国内で移動する可能性大である（図 5.4, 5.5 参照）²⁴。教育がまったくないかほとんどない大勢の一時的な季節労働者もやはり移動するだろう²⁵。しかし、教育があれば、

遠く離れたところで雇用機会が広がり、行き先における求職活動期間が短縮されることによって、労働移動の速度が高まるだろう²⁶。

また、教育があれば人々が海外に移動する可能性も高まる。熟練労働者の国際移住は未熟練労働者の国際移住との対比では、1970年代以降、すべての途上国地域で増加してきている（図 5.6）。熟練移住者の割合が（教育のある労働力対比で）最も高いのは、アフリカ、カリブ、中央アメリカである。中央アメリカ諸国とカリブ海島嶼国家の多くでは、2000年で見ると大学卒業者の半分以上が海外在住となっている²⁷。そうして20%近い熟練労働者がサハラ以南から他に移住している。これは人的資本の国際的な移動性が高まっている証拠、あるいは富裕国における「選別的」な移住政策が国際移住の構成に関してスキルをもった人々に偏向している証拠と考えることができるかもしれない。しかし、熟練労働者の移住が増加しているのは、特に国際移住者の大半を輩出している諸国を中心に、世界中で教育水準が上昇しているからである。熟練労働者の国境を越える移動を相対比で見ると、移出国の熟練労働者のストックに対するシェアはほとんど一定にとどまっている。人的資本の移動性が高まっているというよりも、単に入手可能な人的資本が増加していて、それが量的により多くの移住者につながっているというにすぎない²⁸。

通信やそれ以外の形の情報通信技術の急速な発展を受けて、人的資本の移動と労働の移動は分離されることになった。今後とも加速するトレンドとして、先進国にベースを置く産業の生産プロセスにかかわるサービスは、人的資本が安価な低お

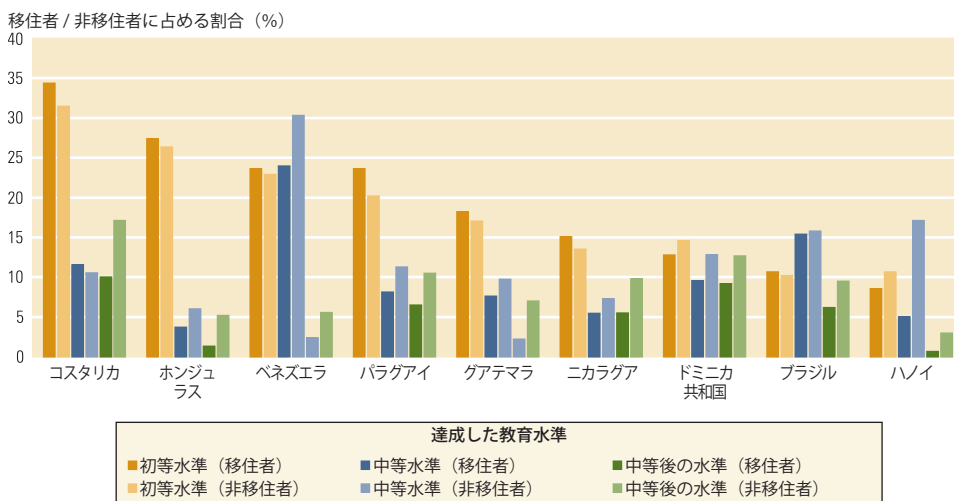
表 5.3 労働移動率は発展途上各国によって大きく異なる

国・調査年 (移住者ストック順)	国内移住 (対生産年齢 人口比%)	最近の移住者 (5年未満, 対生産年齢人 口比%)	最近の移住者 (対国内 移住者比%)	国・調査年 (移住者ストック順)	国内移住 (対生産年齢 人口比%)	最近の移住者 (5年未満, 対生産年齢人 口比%)	最近の移住者 (対国内 移住者比%)
ボスニア・ヘルツェ ゴビナ (2001年)	52.5	12.8	24.5	シエラレオネ (2003年)	19.0	3.7	19.3
パラグアイ (2001年)	39.0	7.3	18.7	ニカラグア (2001年)	18.6	3.1	16.9
ボリビア (2005年)	37.7	5.0	13.3	グアテマラ (2006年)	17.5	3.3	19.1
モロッコ (1998年)	33.4	6.0	18.1	ハイチ (2001年)	17.5	2.8	15.8
アゼルバイジャン (1995年)	33.2	19.4	58.4	アルゼンチン (2006年)	17.2	1.4	8.1
ホンジュラス (2003年)	29.0	5.5	19.2	キリギス (1997年)	16.2	4.7	29.2
ベネズエラ (2004年)	28.3	3.0	10.7	ルーマニア (1994年)	15.1	1.9	12.8
コンゴ民主共和国 (2005年)	27.1	7.8	28.9	クロアチア (2004年)	14.7	1.2	8.0
ドミニカ共和国 (2004年)	26.9	4.0	14.9	ブルガリア (2001年)	14.3	1.4	10.0
アルメニア (1999年)	24.5	22.4	91.7	カンボジア (2004年)	14.2	2.8	19.4
モーリタニア (2000年)	24.2	2.9	12.0	タジキスタン (2003年)	9.9	1.5	15.7
アルバニア (2005年)	23.9	4.1	17.3	モンゴル (2002年)	9.8	0.0	0.4
エクアドル (2004年)	22.7	5.3	23.4	カザフスタン (1996年)	9.3	1.4	14.7
ベトナム (1992年)	21.9	3.1	14.3	マダガスカル (2001年)	9.3	0.0	0.0
ルワンダ (1997年)	21.5	5.9	27.6	モザンビーク (1996年)	8.1	0.0	0.2
コロンビア (1995年)	20.1	5.3	26.3	マラウイ (2005年)	2.7	1.1	43.2
コスタリカ (2001年)	19.9	2.5	12.4	ミクロネシア (2000年)	1.2	0.3	23.6
ブラジル (2001年)	19.5	3.3	16.7				

出所：家計調査に基づく WDR 2009 チームの推計。

注：「国内移住者」は出生したところと同一の区域に住んでいない人。この定義では帰郷者（過去に出生地を離れたが調査時点までに戻ってきた人）は移住者に算入されない。「最近の移住者」は調査年以前の5年間に移住した人。

図 5.4 ラテンアメリカ・カリブでは国内移住者は後に残った人々よりも教育程度が高い
教育水準（達成/修了）：国内移住者と移住時に出生地にとどまっていた非移住者との比較



出所：主要家計調査に基づく WDR 2007 チームの推計。

よび中所得国に「オフショア」として立地するものが増えている。インドのバンガロールという都市から世界中の企業に向けて、ソフトウェアの開発・維持サービスを輸出するというで始まったものが、広範なスキルを必要とするサービス買

易の急拡大ということに発展してきている。これには簡単な顧客対応（英語が広く話されているインドやフィリピンの顧客が中心）から、財務会計やコンピュータの保守点検までが含まれる。ただし、「肉体から離脱した」人的資本を電話線で輸

出ることや、インターネットが熟練労働の流れに取って代わるだろうという証拠は、今のところはまだない。しかし、情報通信技術は人的資本を労働者から分離できる可能性を生み出すことによって、人と比べてスキルの移動性を一層高めたということはできる。

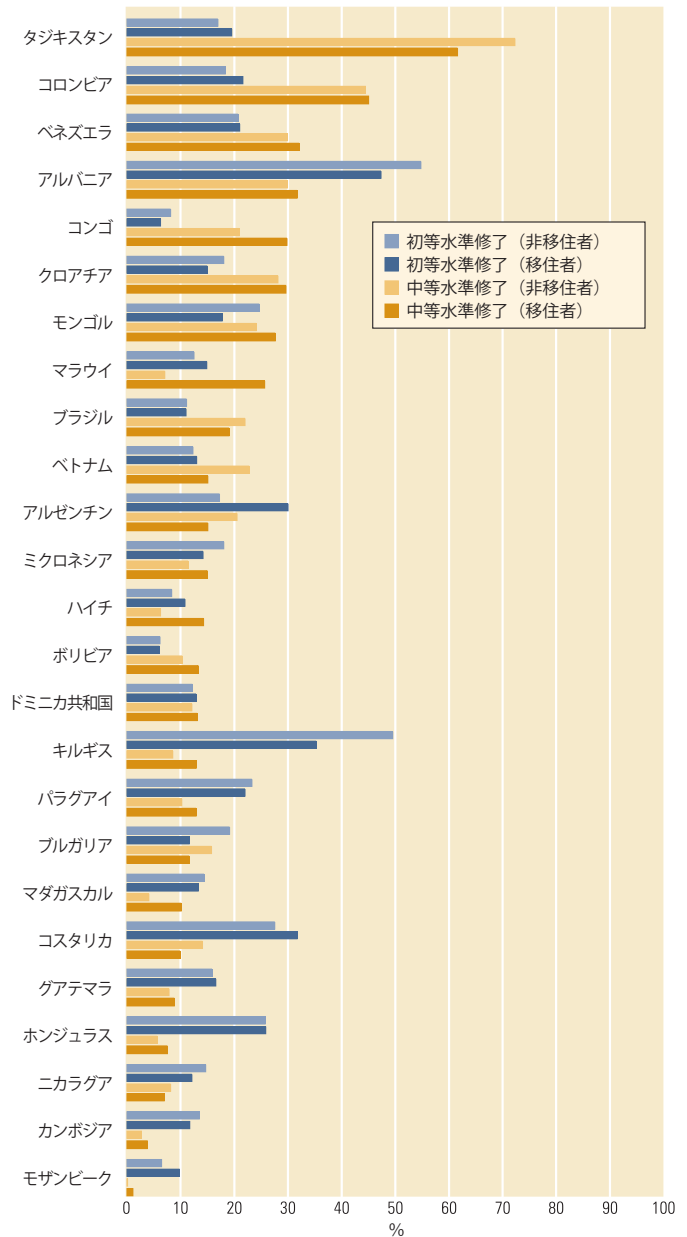
労働移動性：一世代にわたる分析

労働移動性と経済成長という2種類の経済学研究は、それぞれが途上国の政策立案者に対して強いインパクトを与えているが、ごく最近まで、別個の軌道をたどって発展し乖離していた。しかし、第4章の集積経済に関する議論や証拠をみたように、2つの現象は現実の世界では密接に絡み合っている。労働移動性と経済的利益を求める自発的な移住は、集積に関するはなしの人間の側面なのである。

企業に関しては、地方化の経済と都市化の経済は近くにいる人々の間における知識波及効果から生まれる。このため、人々は通常は特にスキルをもった他人の周辺にいる場合に経済的に生産性が高くなる。人の移動と集積がお互いにプラスに作用する。これがある地理的な地区内の先進的な場所における集積なのか、国内の先進的な地区における集積なのか、それともある地域内の先進的な国における集積なのかのいずれであれ、人的資本は経済的に先進的なところに流れる。どのスペース的な尺度（規模）でみても、移住というのは教育やスキルに投資した人々がその投資の見返りを実現する方法なのである。

集積に関する研究に基づいた重要な洞察（人的資本はそれが潤沢にあるところで高い収益率を稼

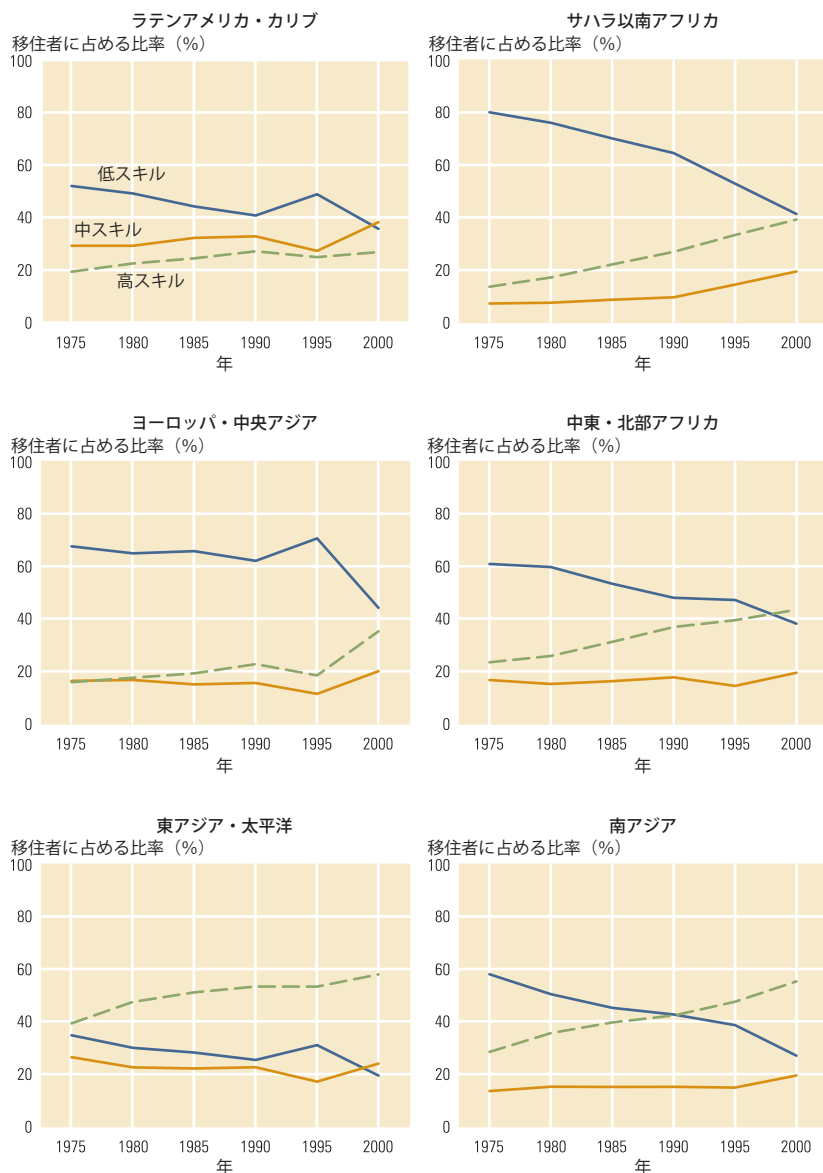
図5.5 国内移住者は行き先の地区の労働者よりも教育程度が高い
教育水準：国内移住者と行き先地区の非移住労働者との比較



出所：主要家計調査に基づく WDR2009 チームの推計。

ぐことができる）は、労働移動性の研究では無視されていた。都市部の失業と南で急成長している都市の不潔さに目を奪われて、労働移動性に関する初期の研究結果は制限を勧告したのである^{注29}。政府はしばしばこの診断に基づいて行動し、移住削減策を打ち出したが、ほとんど効果がなかった。農村部から都市へ、後進的な州から先進的な

図 5.6 途上国からの移住者は熟練度が高くなっている



出所：Docquier (2006).

州へという流れは、衰えることなく継続した。制限政策がもたらした唯一の効果は経済成長が逸失され、生活水準にかかわる先進地区と後進地区の格差の収斂が鈍化したということであろう。

規模に関する収獲増とクラスター化に伴う波及効果（特に人的資本関連の波及効果）は、成長と後進地区から先進地区への労働移動を円滑化する政策がもっている福祉利益を明確に示している。この政策含意には強力なものがある。村から

都市に向かう人々の流れが膨れ上がっているが、これは人類にとって切迫した破壊的な潮流ではなく、経済成長と福祉の収斂にとっては恵みになる可能性がある。スペース尺度として地方レベルから国家レベル、そして国際レベルに目を転じて、クラスター化に伴う利益は同じである。そして、政策立案者が直面する問題は大きくて複雑になる。簡単にいえば、政府としては人と人的資本を失いたくないということである。

経済理論の現在の認識としては、政府は人に固執すべきではない。繁栄している場所における集積の引っ張る力はあまりに強すぎて、どんな措置で対抗しようとしても維持不可能である。集積の引力がもっているもう1つの側面は、経済学者は十分研究していたが、政府はしばしばそれを無視してきたことである。都市へ、先進地区へ、先進国へ移動する移住者は故郷から切断されることがほとんどなかった、という点に関してである。ほとんどの移住者は故郷のコミュニティと強く積極的な紐帯を維持し送金している。さらに、お金以上のものを送っている。移住者は情報や経済援助を送り返しており、故郷に備えがある場合には、アイデア、知識、良い統治の期待、先進的な市場との結び付きを持ち帰っている。移民を送り出した政府は正しい政策を実施することによって、高成長と生活水準の迅速な収斂のために、このような移住の利益を捕捉することができる。

移住理論は今や集積の利益を認識している

人が移動する動機は何かということや、そういう移動は何を意味するかということに関する経済学者の概念は、経済成長や収斂の理論から出てきている。古典派の枠組みでも^{注30}、あるいは移動が自由であることを前提とした「内生的成長」という最近のモデルでも^{注31}、人々が移動するのは場所によって異なる賃金で競争するためである。行き先の賃金の方が高いということは、初期時点において労働者が資本と比べて相対的に不足している（あるいは労働者1人当たりでみて資本の賦存状況が大きい）ことを意味するので、新規移民の到着は労働者1人当たり資本の蓄積と賃金の伸びを鈍化させる。これに対して、移住者が出て行く場所では労働者1人当たり資本の蓄積が加速し、後に残った労働者にとっては賃金の伸びが高まる。このようなメカニズムによって、様々な場所の所得は最終的には収斂するものと予想される。

労働移住に関する初期の理論は途上国の経済成長分析を出発点としている^{注32}。このような初期の理論は1つの途上国を農村の伝統的な農業部門と都市部を中心とする近代的な製造業部門に分

割した。経済発展に伴って、特に農業の漸進的な機械化を背景に、農村部では労働が常に余剰になるというのがポイントである。しかし、近代的な製造業部門ではそうではない。したがって、追加的な1人の労働者は、生まれつきの才能や教育達成度がどうであろうと、農村部では限界生産性がゼロになってしまうが、製造業ではそれがプラスになる可能性がある。これが賃金格差を拡大させ、労働者が製造業の仕事を求めて農村部から都市に移住するインセンティブとなる。農業は製造業に対して無制限に労働力を提供することになるが、両部門間における労働力の移転は農村部から都市部への移住という形になって実現する。この移住は農村部における労働者の「偽装失業」が都市部の製造業に吸収され尽すまで継続する。

農村部から都市部への移動は経済成長を伴っている場合には望ましいことであると考えられている。トダロ型の移住モデルとして知られるようになった理論では^{注33}、潜在的な移住者は都市と故郷の農村で稼げる将来の期待所得の流れを比較することによって、移住するかどうかを決定する。これには実際の転居と求職に要する費用を考慮に入れる^{注34}。初期のトダロ・モデルがもつ重要な特徴は、経済の成長率（したがって近代的な製造業部門における雇用創出の伸び）が一定であると前提され、モデルとは独立的に設定されている点にあった。経済成長率が外生的に決定され、製造業部門における雇用創出の伸びが一定であることを前提とするこの古典派の枠組みで、ナイロビのような都市における失業の増加が説明できる。しかし、トダロ・パラドックスとして知られるものも生み出した。都市経済の改善を目指すような政策でも都市部の失業増加につながるようになってしまう。改善で農村部からさらなる移住を誘発するからである。

このような初期の労働移住理論ほど、途上国の政策立案者に大きなインパクトを与えた経済理論はほとんどない。特に南アジアとサハラ以南アフリカを中心に途上国世界全体を通じて、トダロ・パラドックスは労働移動にとって強い阻害要因になり、場合によっては直接的な制限を実施する根拠になったのである^{注35}。トダロ・モデルの示唆

ボックス 5.4 東ヨーロッパでは労働および社会政策が移住を抑制しているが、成長のためには好ましくない

東ヨーロッパ・中央アジアの数各国では、計画経済からの移行が始まった初期に国内移住が増加した。しかし、これは一回限りの現象かもしれない。独立国家共同体（CIS）では移住が突如として増加したが、その多くは少数民族が故郷に帰国したことや、中央計画担当者によって派遣されていた労働者が帰国したことが動因だったようである。シベリアやロシアの北部および極東からロシアの中央部に移住した人の数は100万人以上に達するが、これは当該地区の人口の約12%を占める。

このような動きはすでに自然の経過をたどっている。所得や生活の質に関して大きな格差が残っているにもかかわらず、移住はすでに鈍化している。チェコ、ポーランド、スロバキアにおける国内移住は生産年齢人口の0.5%を占めるにすぎず、これはドイツの1.5%や、フランス、オランダ、イギリスの約2.5%と比べてかなり少ない。

ヨーロッパの経済的に停滞している地区に居住している生産年齢の人々は基本的にあまり移動しない。手厚い失業手当や社会的扶助が、停滞地区から移出しなければならない圧力を緩和しているためだ。ポーランドの失業保険では、適格労働者はかなり気前のいい手当がもらえるが、その期間は低失業地区の6カ月から高失業地区の18カ月までの幅がある。さ

らに、退職年齢に近い失業者は年金に連動した退職前給付金がもらえる。低所得世帯も一時的な社会扶助保証金を受領する資格がある。住宅政策も移住を阻害している可能性がある。体制移行期に、住宅は典型的に入居者に無償ないし低額で譲渡された。したがって、自宅にとどまっているコストは低い。と同時に、家賃規制が新規建設を阻害しており、経済的に拡大している地区では住居費が高騰している。経済的に繁栄している地区で住居費が高いということが、労働者が移住で期待できる所得の増加を帳消しにしてしまう懸念がある。

さらに移住の阻害要因になっているのは、生活費、集団交渉取り決め、雇用保護法などが調整されていない全国一律の最低賃金制である。非公式経済が支配的な地区では、労働市場規制は拘束力が弱い。しかし、東ヨーロッパ・中央アジアのかつては中央計画制を採用していた諸国では、最低賃金や雇用保護規制は重要である。ポーランドでは最低賃金が相対的に高いため、全国一律の賃金設定は経済的に停滞した地区の労働者の移住を阻害しているようである。法的に規定された最低賃金が比較的低いその他の地区では、最低賃金は国内の労働移動に同じような効果はもっていないようである。

出所：Dillinger (2007); Paci 他 (2007)。

によれば、製造業の完全雇用に必要な以上の国内移住を禁止すれば国民の福祉が向上する。農業と製造業の産出がともに最適水準に維持されるからである。

しかし、1970年代後半から80年代前半にかけて、経済学者は古典派のモデルに疑問を呈し始めた。タドロの枠組みは労働移動の動的な性格をとらえていないという弱点を指摘したのである。潜在的な移住者の間ではリスクにかかわる欲求が異なるにもかかわらず、タドロ・モデルではそれが最小されている。教育達成度の相違とそれが求職にどう影響するかが考慮されていない。当を得た動機や、家族のなかで誰が移住するかという選択に影響する家計の特性が無視されている。都市部の非公式経済部門における就職を指向する移住の可能性や、それが近代的な製造業部門とは独立して発揮する引力が無視されている^{注36}。

これと並行して、1980年代半ばになると、一部の経済学者は経済成長を違った形で考え始めた。主として技術進歩に関して、古典派の成長モデルにおける取り扱いを修正したのである。人的資本とアイデアは他の生産要素とは異なり、規模に関して収穫逓増を示す^{注37}。さらに、アイ

ディアや人的資本の創造は本質的には社会的活動である（実物資本の蓄積過程とは比較できない形で人々をクラスター化する）ため、このような修正モデルは都市が重要である理由を説明することができるようになった。また、人的資本や金銭的な資本がすでに豊富なところ（富裕国、国内の先進地区、都市）から、不足しているとみられるところ（貧困国、後進地区、農村部）へなぜ移動しないかも説明することができる^{注38}。

もし人的資本のクラスター化に外部効果があるならば、都市は飛躍して経済成長を維持することができる。都市の専門家は従来からこの見方をしていたものの^{注39}、経済学者にとっては正に新奇な考えであった。都市経済学者は理論でいわれる人的資本の波及に伴う正の外部効果を探求する仕事を情熱的に引き受けた。都市における人的資本ストックの集計値が増加すると、生産性、賃金、地価がどうなるかを定量化すべく、理論的および実証的な研究を進めたのである^{注40}。教育の社会的収益が特定の地理的地区に生じている証拠が表れ始め、必ずしも特に労働のクラスター化ではないにせよ、経済活動の集中度の高まりを支持する意見を裏付けることになった^{注41}。

ボックス 5.5 ルイスからルーカスへ：移住に関する経済学の見方は変化してきた

移住に関する政策立案者の考え方に最大のインパクトを与えた経済学の洞察は、経済成長理論と同じ起源を共有している。移住に関する経済思想（特に労働と才能を都市にクラスター化することから生じる成長の利益に関するもの）の発展は、W・アーサー・ルイスとロバート・E・ルーカスというノーベル経済学賞受賞者2人の業績である。

ルイスは途上国の経済成長に関する2部門モデルによって、労働移住にかかわる研究の基礎を築いた。しかし、ルイス以降に経済成長を研究した経済学者は、ルイスの洞察に基づいて焦点を労働移住に狭く絞った学者とは違う道をたどった。

ルイスに刺激を受けた古典派の移住モデルでは、外生的に決定される一定の経済成長率を前提にした。これとは対照的に、(人的資本のクラスター化に伴ってプラスの外部波及効果が出てくると主張したルーカスから刺激を受けた)新しい成長理論は、規模に関して収穫逓増を認めるモデルに成長率を生内生化した。古典派の理論モデルでは、移住者が1人追加されるごとに雇用の可能性が低下して、都市部の失業が増え、混雑コストが上昇する。新しい成長理論や後の都市の集積経済にかかわるモデルでは、移住者を成長の集積エンジンを動かす追加的な人的資本の源泉であると考えている。

ルーカスは2002年に開発経済学のなかで乖離しつつあった2つ主張のギャップを、低および中所得国における農村部から都市部への移住に関する理論的な研究によって橋渡した^a。土地集約的な技術を用いている伝統的な部門から、経済成長について無制限の潜在性をもった近代的で人的資本集約的な部門に労働が移転するという仮定している。ルーカス

のモデルでは、都市というのは新しい移住者が近代的な生産技術に必要なスキルを蓄積できる場所である。論文の結論で、集積の利益が牽引する都市の魅力に言及して、彼は次のように書いている。

植民地時代終焉後の世界を迎えて急拡大している国においてさえ、90%が農業という国から90%が都市化しているという国に至るには何十年もかかる。誰でもできるだけ早く移住するというオプションがあるので、時の経過に伴って、都市がますます良い行き先になるような何かが起こるに違いない^b。

人的資本のクラスター化に伴う波及効果を認めた理論の新しい洞察は、農業では規模に関する収穫が一定であるのに対して、製造業やサービス業では規模に関する収穫が逓増するという点にある。どちらの意見を採用するかによって政策の意義はまったく違ってくる。古典派の見方に与する政策立案者は、特に村から町や都市への移住者の流れを中心に、労働移動を規制するだろう。それに対して、人的資本の外部的利益を認める政策立案者はまったく逆のことをして、移住を後押しし、特にスキルをもった労働者を中心にクラスター化を図るだろう。

出所：WDR 2009 チーム。

注：a. Lucas Jr. (2004)。 b. Lucas Jr. (2004)。

このような意見そのものは世紀の変わり目まで労働移住理論の主流には波及しなかった。しかし、これにほとんど驚くに値しない。移住に関する古典派モデルの基本的な前提と、成長に関する新しい理論家や集積経済を強調する人々が考えている前提とはそもそも一致していないからである(ボックス 5.5 参照)。

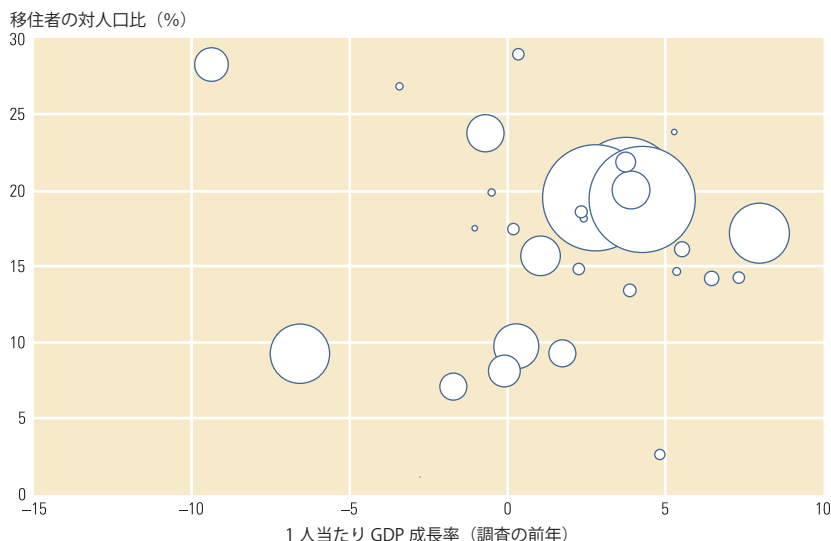
移住、成長、福祉：乖離か収斂か？

規模に関して収穫が逓増する世界では、選別的な移住あるいは自発的な移住は経済的な乖離あるいは収斂につながるのだろうか？ 先進国と途上国の両方に関する膨大な実証研究からは、政府としては自発的な国内の人口移動を脅威と考えるべきではないというはっきりしたコンセンサスができてきた。それどころか、国内移住は社会に対して経済成長と福祉収斂の機会を提供している。

国内移住に関してはコンセンサスが形成されつ

つあるのとは対照的に、国際移住の費用便益は依然として議論的になっている。人的資本に対する個人々の投資にかかわる収益率の決定において場所が重要であることは、国境を越えるという単純な行動が稼得所得にもたらす相違に最も劇的に表れている。ボリビアで9年間の学校教育を受けた成人男子は約460ドル相当の月給をとっている。しかし、教育、才能、やる気が同じ人がアメリカで働いたとすれば、その約2.7倍は稼げるだろう。同様に、ナイジェリアで教育を受けたナイジェリア人はアメリカで働けば本国内で働く時の8倍の稼ぎができる。このような「場所のプレミアム」はすべての途上国について大きい^{注42}。貧困国から富裕国への移住がある個人にもたらす利益は明確であるが、途上国から熟練労働者の流出が加速することは、途上国の成長と収斂にかかわる展望を明るくするのだろうか、それとも暗くするのだろうか？ この点は論争的になっている

図 5.7 国内労働移動と経済成長は同調している



出所：主要家計調査に基づく WDR 2009 チームの推計。

注：円は国の土地面積を表わす。左上の角にある円は 2004 年のベネズエラ。

というのが答えである。

しかし、争点になっていないのは、所得の海外送金が増加しているということであり、これは今や低および中所得国向に向かう他のすべての資本フローを凌駕する伸びをみせている。2007 年についてみると、海外送金の受け取りは多くの途上国で初めて外国からの直接投資や株式投資を凌駕した^{注43}。ただし、これは政府や研究者が観察可能な送金の流れに限定されており、公式あるいは非公式な他の経路を通じて実際に送金されているもののほんの一部でしかない。熟練および未熟練労働者の国境を越える流れを自由化すれば、途上国の貧困削減に関して、他のどんな政策ないし援助イニシアティブよりもおそらく大きな効果があるだろう^{注44}。

労働移住は成長を促進する。蓄積された実証データによると、国内であれば、労働移住は移住者の期待所得を押し上げる。また、労働移住は労働分布を改善して集中化を促進することによって、全体の成長に貢献する。スキルや才能をクラスター化することによって、移住は集積の波及効果を牽引する。イギリスでは、移住者の長期的な賃金プレミアム推計値は、男性 14%、女性 11%となっている^{注45}。アメリカでは、国内移住者について 7 から 11%の賃金プレ

ミアムが発見されている^{注46}。このような個々の移民の利益は国全体の利益に翻訳できる。多数の諸国に関して、国内労働移動が多かった時期と経済成長が持続していた時期とは重なっている。アメリカの 1990 から 2000 年の間^{注47}、ブラジルの 1950-75 年^{注48}、日本の 1950-75 年^{注49}、韓国の 1970-95 年^{注50}、中国の 1980-2005 年などがその例である。家計調査から国内移住について比較可能な指標が得られる主要な途上国についても、国内労働移動と経済成長の間には正の相関関係が見受けられる(図 5.7)。

バングラデシュ、中国、フィリピン、ベトナムに関する研究によれば、国内移住は成長の牽引に役立っていることが示されている^{注51}。ブラジルでは、国内移住は生産者に集積の利益を享受させることによって生産性を引き上げた^{注52}。逆に、中国では、労働移動に対する制限は都市の規模を制約することによって成長を阻害している。中国の都市は人工的に小規模に抑えられたため、逸失した高成長に伴う福祉の損失を経験している^{注53}。また、インドでは、労働移動にかかわる過去の制限が成長の逸失という代価を払うことによって、都市の規模を非効率的に小さく抑えた可能性がある(ボックス 5.6 参照)^{注54}。国内移住者が経済的に活動的なことは明らかであ

ボックス 5.6 移動性に対する暗黙の障壁：インドにおける場所ベースの受給権と分裂

インドにおける政策障壁は作為というよりむしろ不作為によって生じており、多くの途上国における移住にかかわる暗黙の障壁の適例となっている。現行政策の下ではコミュニティは労働移動の利益をフルに享受することができない。移住のコストとリスクは、家計による公共サービスや社会的受給権の活用方法と移住者に対象を絞った援助が弾力化できれば、大幅に低下するだろう。政府の否定的な態度や人口移動の利益に関する無知が原因で、移住は経済発展の力になるということが看過されている。

最近の証拠によれば、インドにおける人口移動は1970年代と80年代には落ち着いていたが、再び増えつつある。1961年の国勢調査では人口の33%が国内移住者（出生地以外の場所で生活し働いている人）に分類されていた。移住者の比率は都市（人口の約40%）の方が農村部（約30%）よりも高い。しかし、後進的な農村部から先進的な農村部へという移住の流れ（区域内、区域を越える、州を越えるものなど）が最大である。農村部から農村部へという移住の流れは1960年代以降、次に大きな農村部から都市へという流れの2倍になっているというのが典型であった。1999-2000年についてみると、農村部から農村部への移住が移住全体の約62%を占めている。ビハール、オリッサ、ラージャスターン、ウッタルプラデシュなど後進的な州の労働者は、グジャラート、マハラシュトラ、パンジャブなど先進的な緑の革命の州へとごく当たり前に移動しているのである。

インドでは距離と分裂の両方が労働移動を制約している。最大の動きが記録されているのは同一区域内である。州をまたぐ移住者の流れはごく小さい。2001年以降、永住あるいは長期移住は鈍化している（ボックス地図参照）。終生にわたる（永久

的）国際移住のシェアは約4%と移住者人口全体のなかで小さい。このような永住型の移民のほとんどは都市に居住している。地理的な距離に加えて、文化と言語が大きく異なるため、故郷から遠く離れた移動の阻害要因となっている。

公的データによれば農村から都市への恒久的な移住が低減しているが、ミクロの研究では貧民の間では順移的な移住が圧倒的である。短期移住は1260万人と推定されているが最近のミクロ研究では3000万人に及び、その数はふえつつある。

移住の経済的なメリットを政策立案者は必ずしも認識していない。インドでは2種類の政策が移住を抑えるために実施されている。1つは農村部の雇用を増やすことである。これは農村部からの流出を阻止する試みである。この政策が暗黙裡に前提しているところによれば、農業が停滞すると移出につながり、後進的な農村部の雇用機会を改善すれば移住を阻止しない逆転させることができる。このような政策には最近導入された国家農村雇用保証プログラムが含まれる。これは未熟練職を求めるすべての農村家計の成人1人につき100日間の賃金労働、農業生産性の向上を目指す多数の流域開発プログラム、中小都市を発展させるプログラムを公約している。

2つ目の政策対応は暗黙的なものである。移住には悪い効果があると考えられているため、地方政府は移住に敵意を抱いているし、雇用主は移住者の権利やニーズを常に無視している。多くの場合、福祉政策や社会サービスは定住人口用に設計されている。社会サービス、住宅手当、食料配給、特に貧しい労働者にとって重要なその他のアメニティの関する受給権が立地固有になっていることで例証されている。

インドでは2001年以降繁栄しているデリーやマハラシュトラへの国内移住が行われている

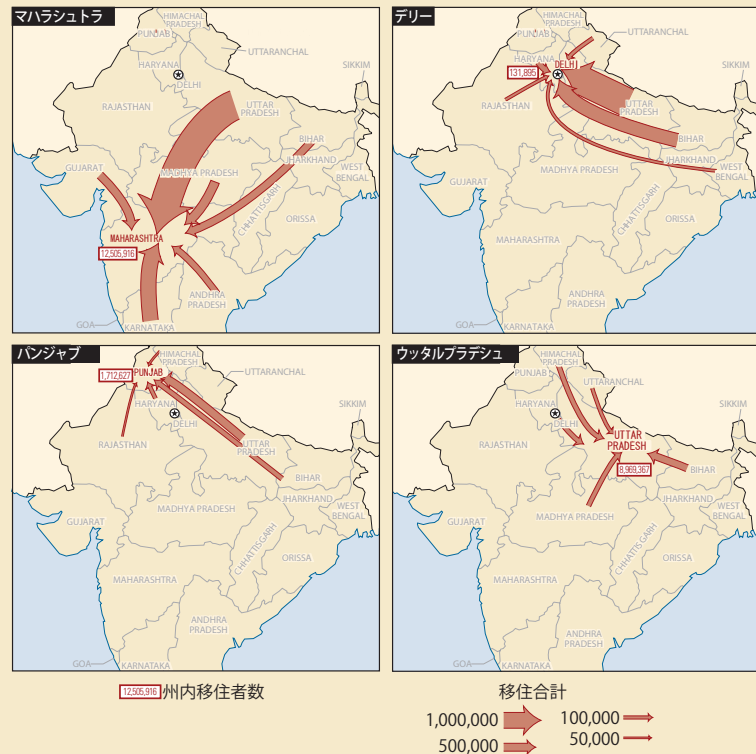
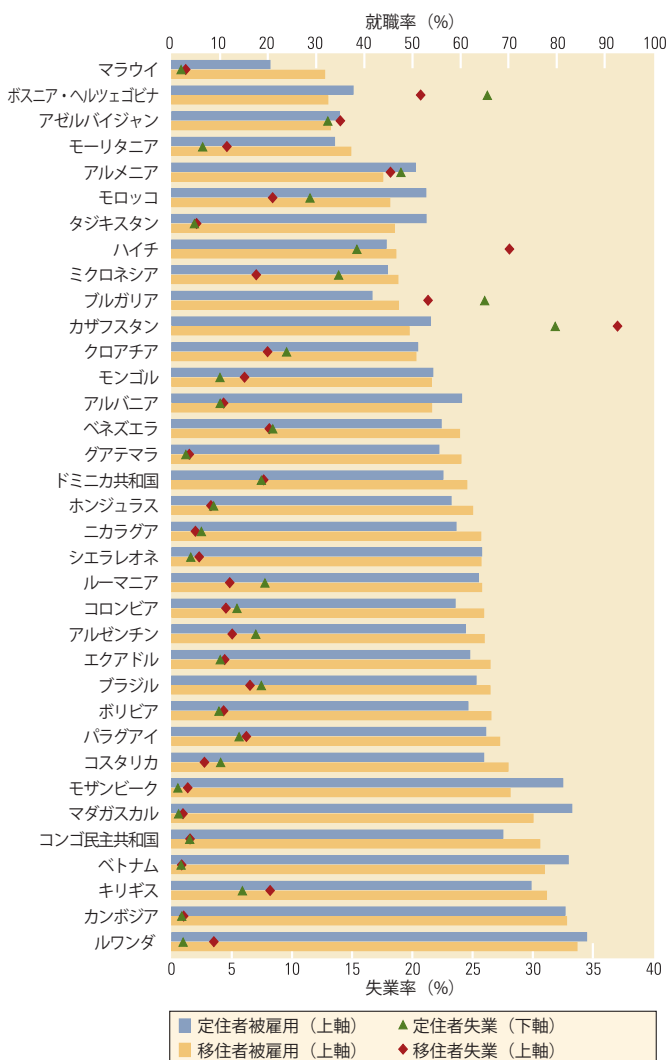


図 5.8 就職率は移住者の方が定住者よりも高い
労働市場の実績（移住者と定住者との比較）



出所：家計調査に基づく WDR 2009 チームの推計。

る。比較可能な調査データがある 35 カ国中の 24 カ国で、移住者の就職率を地元生まれの生産年齢人口との比較でみると、同じかそれ以上となっている（図 5.8）。

現在の先進国では先進地区と後進地区は収縮している。所得と生活水準にかかわる一国内の先進地区と後進地区の格差については、19 世紀における国内労働移動が現在の先進国に及ぼしたインパクトの証拠は収斂を支持している。

19 世紀初頭、アメリカでは原住民以外の人々

の大半は東海岸地帯に住んでいた。19 世紀末になると、200 万平方マイル以上が最初の土地面積に追加されていた（「変貌する経済地理 1 北米では距離の差を克服」を参照）。そのような広大な土地を開拓するには頑健な制度が決定的に重要である。アメリカ憲法は 1787 年北西部領地条例とともに未開拓地を州に転換する枠組みを提供した。要素移動性は憲法の商業条項によって強化され、州政府が州際取引を制限することを明示的に禁止している。1820 年代には「普通の」（未熟練の）非農業労働の実質賃金は中西部の方が北東部よりも約 33% 高かった。1820-60 年の間に北部の未熟練労働力に占める中西部のシェアは 23% から 45% にまで上昇した。労働力に占める中西部のシェアが上昇するなかで、その賃金の優位性は 1850 年代に 17%、南北戦争後の 40 年間で 10% にまで低下した。農業賃金に関する州のデータによれば、地理的な賃金格差が長期にわたって縮小していたことがわかる。これは国内移住に対応した動きで、それ自体は南北戦争以前にまで遡ることができる⁵⁵。

フランスでは、19 世紀半ばには大きかったパリ都市圏と地方の賃金格差は、労働がパリに流入するにつれて縮小に向かった。より一般的には、フランスの県別賃金格差は 19 世紀後半を通じて大幅に縮小した。カナダの各都市相互間の賃金格差は、カナダの移住者が国全体を単一の労働市場として扱ったとすれば、その時に期待される通りの動きを正に示した⁵⁶。また、イギリスでは賃金格差は産業革命期にはほとんど縮まらなかった。これは労働力に移動性がなかったためではない。歴史が示すように、イギリスの労働者は低賃金の地区から高賃金の地区へと自由に動いていた。むしろ、それはイギリスの各地で産業の発展を支えた諸力があまりに力強くて、どの一時期における国内移住であろうと賃金格差を縮小させ

ボックス 5.7 アメリカ南部は追い付くのになぜあれほど時間がかかったか？ 分裂だ

研究者が長らく疑問に思っていたことのために、アメリカでは賃金や所得にかかわる南部とその他地域との格差がなぜあれほど大きく長く続いたのかということがあった。南部の賃金や所得は特に大恐慌以降追いついていなかったが、そのプロセスは1940年代までは極めて遅々としていたようである（『経済地理の実際1 北米における距離の克服』を参照）。

ニューディール以前、南部の労働市場は孤立しており、国内のその他地域からは切り離されていたため賃金格差が大きかった。にもかかわらず、南部諸州からは移出がほとんどなかった。最低の賃金や最大の社会的差別や政治的な権利剥奪に苦しんだアフリカ系アメリカ人でさえそうであった。1920年代以前の北部では、工業化の進展に伴う低熟練労働の需要はヨーロッパから移住してくる労働者で充足された。北部の工場主が黒人よりも低熟練のヨーロッパ人移住者を選好すると同時に、豊富なヨーロッパ人移住者はこの選好を満たせるほど手頃な賃金で雇用可能だったのである。1930年代に国境を越える移動に対して規制が強化されたため、この状況は変化することになる。

第2次世界大戦まで、南北間には情報や労働に関して確立した流れはほとんどなかった。南北間の交流が移住という回廊への依存度を徐々に高めていたことを考えると、これが南

部諸州から人種を問わず低熟練労働者の移動を阻害する要因になっていた。南部労働者で移動した人は代わりに南部で西方に移動する機会を発見したのである。

南部から北部に向かう移住者の流れが大きくなり始めた後でも、賃金や所得の格差は持続した。学者の説明によれば、南部の黒人が大挙して北部の都市に向かった大移住では、教育水準の高い人の割合が非常に大きかったのである。第2次世界大戦後、アフリカ系アメリカ人の選別的な移住は減速する一方、南部の経済成長に伴って戻ってくる移住が発生した。

南北間で情報や移住に関する回廊が漸進的に構築されてきたこと、公民権運動を受けて法的な人種差別が廃止されたこと、学校における人種的な融合を受けてアフリカ系アメリカ人の教育が改善したことなどを背景に、南部諸州の賃金や所得は北部諸州の水準に徐々に収斂した。1970年代以降は、南北間および他の地域間の労働移住は正に不況期の安全弁になっている。不況の影響が地域ごとに異なっていることが、経済が収縮している州から他の繁栄している州へと労働者の大規模な移動を誘発している。1990年代初めには、相当数の労働者が北東部から南部諸州に移住している。

出所：Rosenbloom and Sundstrom (2003); Margo (2004); Vigdor (2006)。

るのに十分でなかったからである⁵⁷。

北アメリカでは20世紀を通じて、労働の移動性は地理的に拡大中で経済的に繁栄していた2つの国における集中や収斂に引き続き関連したものとなっていた。アメリカでは、労働移動性はヨーロッパよりも高く、労働が低賃金の州から高賃金の州に移動することによって、州の1人当たり所得は20世紀のほぼ全体を通じて収斂を続けた⁵⁸。アメリカ南部を顕著な例外として(ボックス5.7参照)、賃金率の地域的収斂は地域をまたがる労働市場制度の創設や情報の流れと時期が一致していた⁵⁹。同様に、カナダでは労働移動のおかげで、州別の1人当たり所得は1910から21年の間に縮小を続けた。そして、国内移住の流れが1921から60年の間に小さくなるとともに、所得の収斂も減速した⁶⁰。

所得と福祉について場所による乖離は、労働移動性が20世紀を通じて北アメリカに比べてずっと低かった西ヨーロッパの15カ国では大きかった。アメリカにおける州別の雇用格差はEU内の国別格差に比べてずっと小さかった。EU内では雇用比率が高い諸国が一部にあったが、雇用比率が高い国は低い国を60%も凌駕していた。ア

メリカの州ではこの差わずか22%である⁶¹。雇用の成果に関してアメリカの方で公平性が高くなっているのは、労働移動性がより高く、国内労働市場がより緊密に統合されていることの直接的な結果である⁶²。

途上国では乖離してから収斂する。 もっと最近の実証研究では、ネット移住が日本の所得格差の収斂に正のインパクトを及ぼしたことが示されている⁶³。インド、ロシア、イギリスに関する推計も同様である⁶⁴。このような研究は移住が生活水準の収斂に及ぼすインパクトを過少評価している可能性がある。というのは、流出入している移民のスキル差を考慮していないし、住宅や労働市場の硬直性も持っている間接的なマイナス効果を見逃しているからである。熟練移住者と未熟練従者の流れや、移住者の出生地と行き先における人的資本の水準を区別した分析によれば、労働移動が収斂に対して大きなインパクトがあることがわかる。

低および中所得国における国内移住のインパクトに関する実証分析の多くは、当初は乖離があるにせよ期待される収斂と整合的である。日本では、地区別の所得不平等はベル型の曲線を描いて、

1955-61年に拡大した後、1961-75年には縮小している。研究によれば、収斂の原因は労働移住にある^{注65}。中国では、1978年の経済改革を受けて、省内の下位地区相互間の所得格差が1978-96年に当初は拡大したが、その後は統合の進展と国内労働移住を反映して縮小している^{注66}。インドとインドネシアでは国内の労働移動性が高く、それが所得不平等の縮小につながっている^{注67}。また、メキシコでは移住が平等化をもたらしている。しかし、チリでは、国内移住が期待を下回る率にとどまっていることが、所得の不平等が大きい原因とみられる^{注68}。さらに、ブラジルでは、社会的な不平等と労働のスペース的な移動性がともに大きい。研究によれば、国内移住がなければ不平等はさらに大きくなっていった可能性が示唆されている^{注69}。

国内の地区相互間における移住や収斂に関する初期の研究はほとんどが、移住に関して労働市場の調整と地区間賃金格差の変化というごく小さい部分だけに焦点を絞っていた。送金のインパクトが無視されていたのである。しかし、サハラ以南アフリカでは、送金は農村所得の15%も占めている。ウガンダでは、労働移動は家計支出にプラス効果をもっている。比較可能な家計をみると、出生地にとどまっている家計よりも、同じ区域内で移住するか、別の区域に移住するかした家計の方が、1人当たりでみて高い支出を享受している。後進地区から先進地区に移住したウガンダ人の所得は、出生地あるいは行き先地の非移住者と比べて10-60%高くなっている^{注70}。タンザニアのカゲラ流域では、国内移住は1991-2004年について、消費の伸びを36%ポイント押し上げている^{注71}。国内移住に伴う送金も他の後進地区にプラス効果をもたらす。バングラデシュでは、ダッカに行った移住者が所得の60%を故郷の家族に送金して、移住者を送り出した家計について支出の大きな部分をまかなっている。ラテンアメリカの数カ国では、送金された所得は受け取った家計の消費を高めるだけでなく、そのコミュニティの貧困率を引き下げ^{注72}、教育投資を押し上げている^{注73}。東アジアでは、移住した家族員からの送金はフィリピンの場合、教育や資本

集約的な家族企業への投資を押し上げている^{注74}。中国では、農業省の予想によれば、移住労働者の送金は農村家計にとって間もなく農業所得を上回るであろう。

後に残されたコミュニティにとって、国内移住は貧困を克服し、予想外のショックに対応して家計支出を平準化するために決定的に重要となっている。『世界開発報告2008——開発のための農業』は、生計手段としてもはや農業だけに依存していることが不可能な農村家計にとって、国内移住のことを正しく重要な「貧困を脱却するための道」だとしている^{注75}。村から都市への恒久的な転居を支援するのはかなり高価で、それができるのは裕福な家計だけであるという状況下でも、季節的な移住や一時的な移住でさえ、極めてうまく設計された社会的扶助プログラムに比べても、農村部の消費に対する下方ショックの緩和に大きな即効性があるだろう^{注76}。

バングラデシュの農村家計は、収穫が予想を下回った場合、家計所得を多様化するために家族メンバーを都市に送り出している。中国の国内移住は郷里のコミュニティの家計消費を引き上げているが、その引き上げ幅は貧しい家計ほど大きくなっている。さらに、中国では労働者が移住していくと、農村部に居残った労働者はたくさん働くことが可能になる。国内移住に関連した利益としては、農業生産だけでなく、住宅という富や耐久消費財の増加がある^{注77}。中国では誰が移動するのかを決定する選別の現象は確かに両方向に作用しているようである。教育程度の高い人は都市で就職するために移住することを選択する一方、農業が得意な人はとどまることを選択している^{注78}。

ブルカプッシュカ？ 移住の開発効果は人々が自発的に動く場合に生まれてくる。しかし、特に最貧国を中心に、大勢の人々が生活条件の悪化や紛争によっても動くことを強制されている。人々が故郷から「プッシュされる」(追い出される)のは、人口増加の圧力によって農業が衰退傾向にある場合や、環境の変化で特定の地区の継続的な耕作がもはや不可能になった場合である。歴史的にみると、早魃は特にサハラ以南アフリカ^{注79}と南アジア^{注80}では、人口の分布に突然かつ長引く

インパクトを与えたことがある。

国内移住を推進するもう1つの重要な「プッシュ」は（月並みだからといって重要性が劣るわけでない）、十分な公共サービスの欠如である（表5.4とボックス5.8を参照）。多くの途上国では、学校、保健所、病院、官民両方のアメニティは経済活動が活発な地区に立地している。経済的質量の集中化に伴って、公共サービスは小さな町や村からは引き揚げられることがある^{注81}。いくつかの研究では、人々がより良い教育や保健サービスを求めて経済的に大きな中心地に移住していることが裏付けられている^{注82}。この動きは自発的ではあるが、集積の利益よりも混雑のコストを大きくする可能性大であろう。

国際的な頭脳の流出それとも流入？ サハラ以南アフリカやカリブでは国外移住する熟練労働者の人数に関して懸念が出ている。高等教育を受けた人のストックに対する比率でみると、熟練移出者の数は確かに多いようである。しかし、総合的には、高所得国に向かう熟練移住者のほとんどは、もっと大きなブラジルやインドのような大きな中所得国の出身者である。これら諸国における移住できるという展望は人的資本蓄積の増加を促して、熟練移住者の数だけでなく、広く世界の労働力のスキルを押し上げるだろう^{注83}。ある国の熟練労働者の移出率が5から10%にとどまっている場合には、「頭脳流入」の可能性が高い。熟練労働の移出がもっと多いサハラ以南アフリカ、中央アメリカ、カリブの一部諸国では、開発が阻害されるという懸念が生じている。2000年についてみると、サハラ以南アフリカでは熟練移住の割合が13.1%、中央アメリカでは16.9%、カリブでは42.8%に達していた^{注84}。

「頭脳流出と頭脳流入」の議論を批判する人によれば、それは実世界における国際移住のパターンを無視している。熟練労働者は「流出する」のではなくて、世界経済のなかで各国を「循環している」のである。熟練者を引き付け維持しておくに伴う利益は、各国間でゼロサムゲームとして分配されなくてもかまわない。熟練労働者の多くは多額の海外送金の流れに貢献しているだけでなく、将来展望が改善した祖国に、資本、新しい

表5.4 ほとんどの移住者は経済的な理由で移動しているが、貧弱なサービスを理由に移動を余儀なくされている人も大勢いる

	国内移住者が報告している移住理由の割合 (%)		
	雇用・ 家族同居	教育・健康・ 生活条件	社会的政治的 状況他
マラウイ	95	1	4
モロッコ	91	2	7
ルーマニア	87	10	3
エクアドル	86	12	2
ニカラグア	84	5	11
アルバニア	82	11	7
モザンビーク	81	4	15
ベトナム	80	7	13
アルメニア	78	1	21
タジキスタン	78	10	12
カザフスタン	77	14	9
ボリビア	77	17	6
ドミニカ共和国	76	21	3
カンボジア	75	2	24
パラグアイ	74	24	2
グアテマラ	72	24	4
ブルガリア	71	28	0
コンゴ民主共和国	69	6	25
キルギス	69	28	3
マダガスカル	62	28	11
ルソニア・ヘルツェゴビナ	55	1	43
ルワンダ	54	5	41
アゼルバイジャン	44	5	52
モンゴル	41	28	30
シエラレオネ	23	3	74
モーリタニア	23	74	4

出所：家計調査に基づく WDR2009 チームの推計。
注：「社会的政治的状況」とは非自発的な国内移転につながる事情や事件を指すが、国や時期によって異なる。

スキル、アイデアで武装した企業家として戻るべく、一生懸命働いている。途上国の政界、学界、実業界のリーダーのなかには、当初移住者として人生を始めた人もいる（ボックス5.9）。経済成長の決定要因に関する国際比較研究では、スキルをもった人の移住がマイナスの影響をもたらしたという証拠はみつからない^{注85}。

移住を管理するための実際的な政策

誰もが移住することを選択するわけではない。移住は高価で、むずかしく、破壊的な決定である。一世代にわたる研究が示すところによれば、労働の移動（村から町へ、町と都市の間で、同一地域内で国境を越えて、貧困国から遠い富裕国

ボックス 5.8 経済的な密度への移住：合理的な決定あるいは明るさを求めて？

ブラジルで一番遅れている地区と目されている北東部で生まれた貧しい男性の20%は、繁栄している南東部に居住している。1970年代には村から町や都市へという大きな人口移動が生じたが、90年代になると町から都市へという移動が起こった。

経済学者の以前からの主張によれば、移住にかかわる意思決定では高賃金が稼げる可能性が動機になっている。しかし、多くの移住者は移住後に就職できていないのが現実であるため、この魅力は非合理的なのかもしれない。途上国の政策立案者の一部が信じているところでは、移住者は新しい居住区で経済に貢献するどころか、むしろ快適さの問題を悪化させることによって経済にマイナスになっている。このような考え方がマイナス思考や人の移動を制限する厳格な規則になるという阻害要因に帰結している。

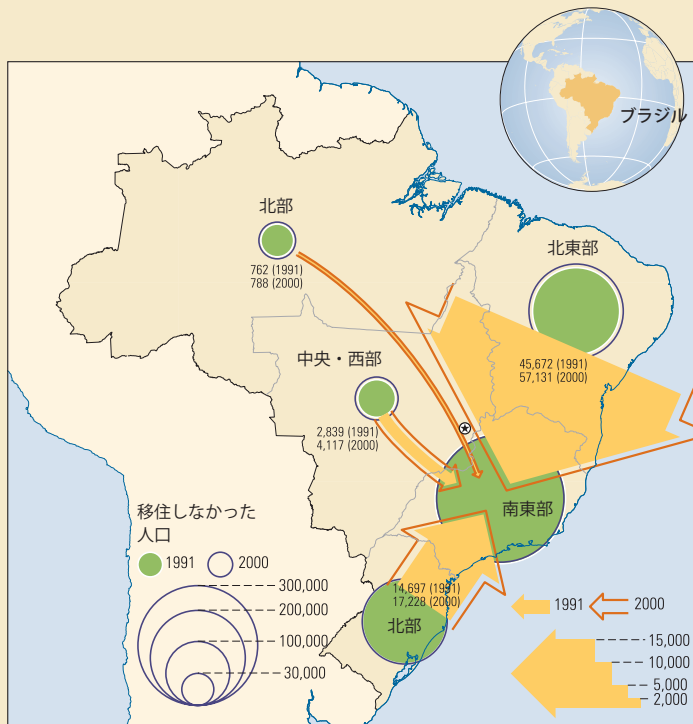
ところが、ブラジルの40年間に及ぶ国勢調査データを使った最近の実証研究によれば、違った姿が窺われる。生産年齢の男子が移住するのは、より良い仕事を探さだけでなく、水道水、電気、保健ケアなど基本的な公共サービスについてより良いアクセスを確保するためでもある。より良い仕事を求めて移動するという移住者の欲求だけに焦点を当てた移住行動モデルの結果には偏りがあるだろう。公共サービスが良い

ところは職業機会も多いからである。企業としては労働者が住みたがるところに立地したい。一部の計量経済分析は、公共サービスの重要性を無視することによって、賃金格差に反応して移住するという移住者の積極性を過大評価している可能性がある。

公共サービスがどれくらい重要なのかを見極めるために、自治体レベルの公共サービスに関する豊富なデータと国勢調査の個別データを組み合わせ、移住者の移動決定における賃金格差と公共サービスの相対的な重要性を評価してみた。予想通り、賃金格差が移住選択に影響する主因である。富裕層にとっては、基本的な公共サービスは移動決定に重要ではない。しかし、貧困層にとっては、基本的な公共サービスにかかわる格差は重要であった。事実、貧しい移住者はより良いサービスにアクセスできるなら、喜んで低い賃金を受け入れている。最低賃金時給7リアル（2008年2月現在では約2.30ドル）で働いているブラジル人が、アクセスを確保するために喜んで負担している額は、より良い保健サービスについて年間420リアル、よい水の供給に87リアル、電気に42リアルにも達している。貧しい移住者は合理的なのである。

出所：Somik Lall と Christopher Timmins が執筆。

ブラジル人は繁栄している南東部に移動している
 (年齢 25-35 歳の国内移住者、1991年と2000年の国勢調査で報告のあった出生地区に基づく)



出所：ブラジルの国勢調査に基づく WDR 2009 チームの推計。

ボックス 5.9 時期尚早？ アフリカの移住者がアフリカに及ぼす影響

サハラ以南アフリカについて頭脳流出が熱く議論されている。そういう懸念はもともとではあるが、移住者や海外離散者はアフリカの発展に多大な貢献をしている。

アフリカの初期の移住に関する話によれば、少数のアフリカ人が宗教学校や修道院で勉強するためにヨーロッパに渡ったのは1700年代のことである。このような学生の多くは聖書をアフリカの言語に翻訳した。そうすることで、彼らは話し言葉の伝統が支配的であったアフリカに書き言葉を導入する、という最も初期の試みに従事したのである。そういう学生の1人 Jacobus Capitein、ガーナ人になるべきところをオランダに移住して、祖国における書き言葉の普及に貢献したとされている。

別のガーナ人 Kweigyir Aggrey は一世代後の移住者の1人で、コロンビア大学で勉強するために渡米した。アメリカ人の博愛主義者の支援を受けて、ガーナに帰国した彼は同国初の特定宗派に属さない学校を創設した。これが後にガーナ大学となる。この地域の学び舎の多くは同じような起源をもっている。

アフリカ諸国の独立指導者のほとんどは、1930年代から40年代にかけて頭脳流出と呼ばれたであろう動きのなかに

あった人々である。カムズ・バンダ、ジョモ・ケニヤッタ、ジュリウス・ニエレレなどは、アメリカやヨーロッパに移住して、独立のための戦いを構想した世代の学生たちであった。

モハメッド・「モ」・イブラヒムというスーダン人の通信事業の企業家は、アフリカにおける統治を改善する努力を支援している。彼は移住して、アレキサンドリア大学から学士号、ブラッドフォード大学から修士号、そしてパーミンガム大学から移動通信の博士号を修得している。帰国した彼は企業家としてのキャリアに身を投じて成功し、アフリカで通信産業の発展に貢献している。2007年にモ・イブラヒム財団は「アフリカ人リーダーシップを称える賞」を創設した。これは良い統治を伴う開発を促進したアフリカ人指導者に授与される。同財団はアフリカ48カ国をランク付けした「アフリカの統治に関するイブラヒム指数」も発表している。

このような移住者が出身国に対して行っている経済的・社会的貢献は、定量化がむずかしいものの、否定することも不可能であり、サハラ以南アフリカの開発展望に重要な違いをもたらしている。

出所：Easterly and Nyarko (2008)。

へ)は正しく選別的である。移住者は後にとどまる人とは違う。大勢の人がより良い仕事、あるいはより高い教育を求めて移動しているが(低および中所得国の農村部の人々が中心)、それと同じくらい大勢の人が家族のために基本的な学校教育や医療ケアを求めている。しかし、このような移住は経済的に非効率である。政策立案者は遠隔地における基本的な社会サービス(学校、一次保健センター、基本的な公共インフラなど)の提供をないがしろにすることによって、無意識のうちに移住の選択に影響を与えおり、経済的機会を活用するという目的以外の理由で家計を移住する方向に動機付けてしまっている。移住は当の家計にとっては福祉の改善になるであろうが、経済全体はそれだけ貧しくなっている可能性がある。

遠隔で経済的に遅れている地区に対する教育、保健、社会サービスの提供に焦点を絞ることによって、政府は家計が移住を余儀なくされている理由の一部を除去する方向にかなりの進展ができる。そのような努力で今度は移住の質が改善する。選択された場所に人や才能の集中化を招く労働移動は、混雑をひどくするよりも集積の利益に貢献するだろう。

このような政策が移住者の福祉や経済全体に及ぼす影響で、労働の移動性を制限しようとする試みに関しては懐疑が高まるだろう。うれしいことに、人口移動に対する制限をやめて、それを円滑化し奨励しようという変化が強まっている。政府としては人々が労働や人的資本に関して最高の収益率が稼げるところに移動して定住することを許容するという以上、集積利益の確保を手助けすることができるだろうか？

移住というのは個人を追い出すという「プッシュする」諸力だけでなく、「プルする」諸力にも左右される。1つの大きなプルは都市の集積経済である。しかし、人々は社会サービスの欠如によってもプッシュされる。アフリカでは、就学率や新生児ケアにかかわる都市、町、村の間の格差は、遠隔地には学校や保健施設がほとんど存在しないということに起因している^{注86}。中央アジアに関する証拠によれば、タジキスタンの遠隔地では、学校の暖房は不十分、飲み水は稀少、ゴミ収集や汚水処理の取り決めは存在しないという状況にある^{注87}。中国では、政府は生活水準にかかわる沿岸部と内陸部の格差に取り組むために、基本的サービスのより均等な分配を強調している。遠

表 5.5 集積の利益を認めることが移住に関する実際的な政策になる

	未熟練労働の移住	熟練労働の移住
国内移住	中立。しかし集積経済の可能性がない場合には阻止。政策としては経済的理由による移住を奨励し、公共サービス指向型の移住は阻止。場所ベースのサービス受給権に加えて、明示的・暗示的な制限を撤廃。	強く支援。特に集積効果の可能性のあるところでそれを確保するための移住。携行可能な人的資本を構築するため周辺地区のサービスに投資。労働市場情報の流れを大きくして、移住者が雇用の可能性に関して情報に通じた形で到着できるようにする。
近隣地域内の国境を越える移住	支援。特に送金所得による福祉と分散化の利益を求める移住。	支援。近隣地域の市場が統合されていて、集積利益が移出国に波及し得る場合。
地域外への国境を越える移住	支援。特に送金所得による福祉利益を求める移住。	中立。頭脳流出の加速に伴って集積逸失の可能性はあるが、帰国した移住者から知識移転の利益と、移住の展望から人的資本投資に向けた強いインセンティブの可能性もあるため。

出所：WDR 2009 チーム。

隔地で教育、保健、社会サービスを提供することによって、政府としては家計がプッシュされて移住する理由の一部を排除することができる。このような努力をすれば、集中の増加が混雑コストを積み上げるのではなく、集積経済を大きくするような形で、移住の構成を形作ることができるだろう。

本章で示した経済的な議論や実証的なデータは、自発的な労働移住の選別的な性格と規模に関する収穫逓増を認識することによって、労働の移動性に関して低および中所得国の政策立案者が過去にもっていた意見に比べると、より積極的な意見を支持している。このような観点から、実際的な政策スタンスは、潜在的な移住者の人的資本の賦存状況と才能のクラスター化に伴う集積の波及効果が政府によって把握されて課税されるかどうかに応じて違ってくるだろう（表 5.5）。

教育の利益に関するすべての証拠が示唆しているのは、自国が属している地域外の遠く離れた国に才能を急速に奪われている諸国は懸念すべきだということである。しかし、熟練移住に対する直接的な規制に伴って逸失される人的資本の潜在的なコストは高い。それよりずっと実際的で維持可能な政策スタンスとしては、次の2つの方針をとるべきであろう。第1に、熟練労働者の海外移住によって得られる私的で個人的な収益率に合わせて、人的資本を修得する私的で個人的なコストを引き上げる。第2に、世界中の繁栄している場所にある海外離散者のコミュニティから利益を確保する。彼らの本国における経済的および政治的な参加を促し、市民権を保持し、投票し、もし選択するなら最終的には再定住しやすいくにすることである。



輸送コストと特化

最も鋭い洞察というのは、個別であれば無害で、驚きのない細切れの情報を総合することによって得られる場合がある。1900年の水準と比べて1970年代迄には海外輸送コストは蒸気動力や電信などといった発明のおかげで、大幅に低下した。ヨーロッパでは近隣諸国間の貿易が遠い諸国との貿易に比べて急増した。1910年についてイギリスの貿易をみると、ヨーロッパ35%、アジア24%、その他地域31%と非常に均等に分散していた。しかし、1996年までは、イギリスの輸出の60%はヨーロッパに向かい、アジア向けはわずか11%にとどまっている^{注1}。

一つ一つはいずれも驚くことではない。しかし、この二つを合わせると、それは標準的な経済学で予想されることと正反対のことを示唆している。要するに、地球を半周して輸送する財貨については輸送コストが総コストに占める割合は、近隣諸国と貿易する場合よりもずっと大きくなるはずだ。したがって、輸送コストが低下すれば、近隣諸国よりも遠隔の相手国との貿易が減少するのではなくて、増加することを意味してしかるべきだろう。一体何が起こったのだろうか？

1980年代の研究が答えを出してくれた^{注2}。グローバル化に関する2つの波（輸送や貿易のコストが低下したことの比喩的な表現）に原因がある。1840年から第1次世界大戦までの第1の波では、輸送コストが大幅に低下して比較優位に基づく大規模な貿易が可能になった。そこで、イギリスは機械を輸出する一方、アルゼンチンから牛肉、オーストラリアから羊毛を輸入した。遠い異質な諸国との貿易が増加したのである。1950年以降の第2の波では、輸送コストが十分に低下したため、少なくとも欧米では、製品

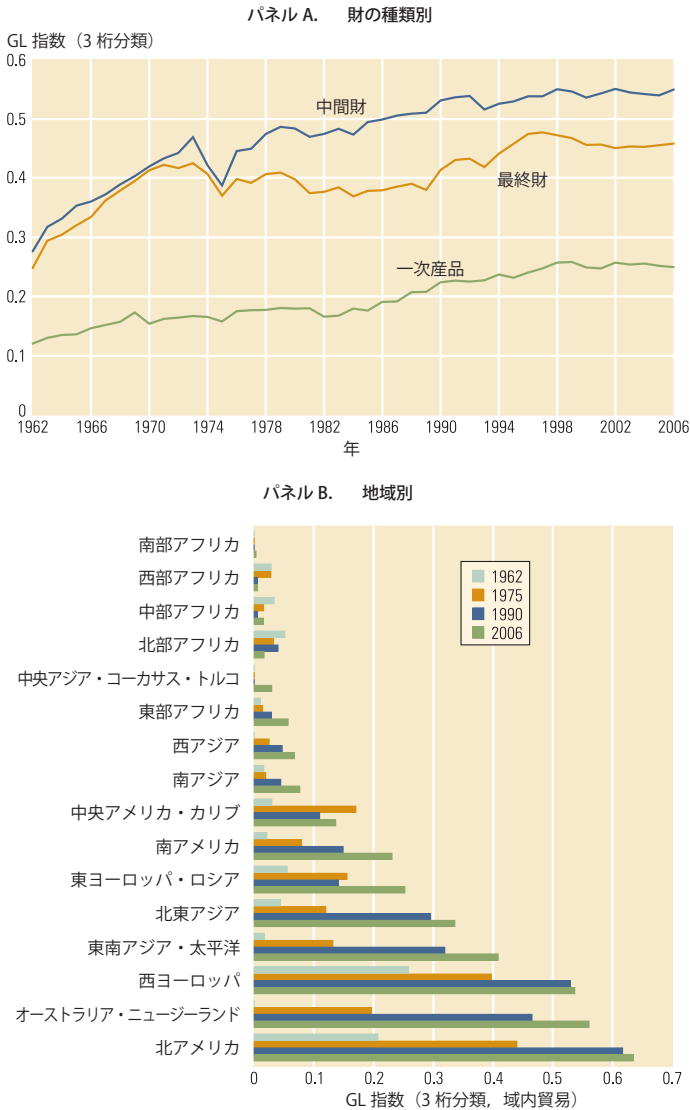
や嗜好にかかわる些細な相違が同質的な諸国相互間の貿易を拡大させた。近隣諸国が違う種類のビールや、ホイールやタイヤなど自動車部品に関して違う種類のものを取引したのである。つまり、特化や規模の経済という利点を利用して部品の貿易が増加した。グローバル化の第1の波は自然の賦存状況の相違を活用した「通常の」産業間貿易、第2の波は規模の経済や製品差別化に牽引された「新しい国際貿易」がそれぞれ増加したと特徴付けることができる。

輸送コストと規模の経済が相互作用して、過去半世紀にわたって観察される貿易の流れが生み出されたのである^{注3}。研究から得られる重要な洞察は、輸送コスト、生産立地、貿易パターンの関係が非線形だということになる。輸送コストの低下は最初に遠くの異質な諸国との貿易増加につながった。さらに低下すると、近隣諸国との貿易が増加した。同様に、輸送コストがすでに水準からさらに低下した時には、生産が大きな市場のなかとその周辺に集中したのである。

東アジアでは、海運や空運のコストが低下するのに伴って、工業品の生産は日本の後を追って、香港、韓国、台湾など近隣諸国においても広がった。その後、生産は東南アジアに、そして今は中国に移動している。通信コストの低下で、アメリカやヨーロッパの大都市は拡大を遂げている市場から利益を享受している。しかし、通信コストがさらに低下して、経理やコールセンターなどのサービス業務はヨーロッパやアメリカの小都市に移動し、その後、さらに低下するにつれて、遠いインドやフィリピンの都市に移動している。

一般的に言えば、類似した財やサービスを交換する産業内貿易は、おそらく、第2次世界大

図 6.1 あらゆる種類の財について産業内貿易がますます重要になっているが、それは世界の一部の地域にとどまっている
(世界の産業内貿易の推移, 3 桁分類商品グループ, 1962-2006 年)



出所：Brulhart (2008：本報告書用)。
注：GL 指数はグローバル＝ロイド指数で、貿易総額に占める産業内貿易の割合を示す。

戦以降では最も重要な動きであろう。各国はサムソン、モトローラ、ノキアの携帯電話、テレビ用リモコンの容器、ボタンは繊維製品の縫製を取引している。そういった貿易が今や世界貿易の半分を占めており、1962年の約4分の1からは大幅な増加を示している。産業内貿易はあらゆる種類の財とサービスで急増している。列挙すれば、石油や天然ガスなど一次産品、自動車部品やコンピュータのヘルプラインなど中間投入財、食品・

飲料など最終製品などが含まれる（図 6.1 パネル A 参照）。

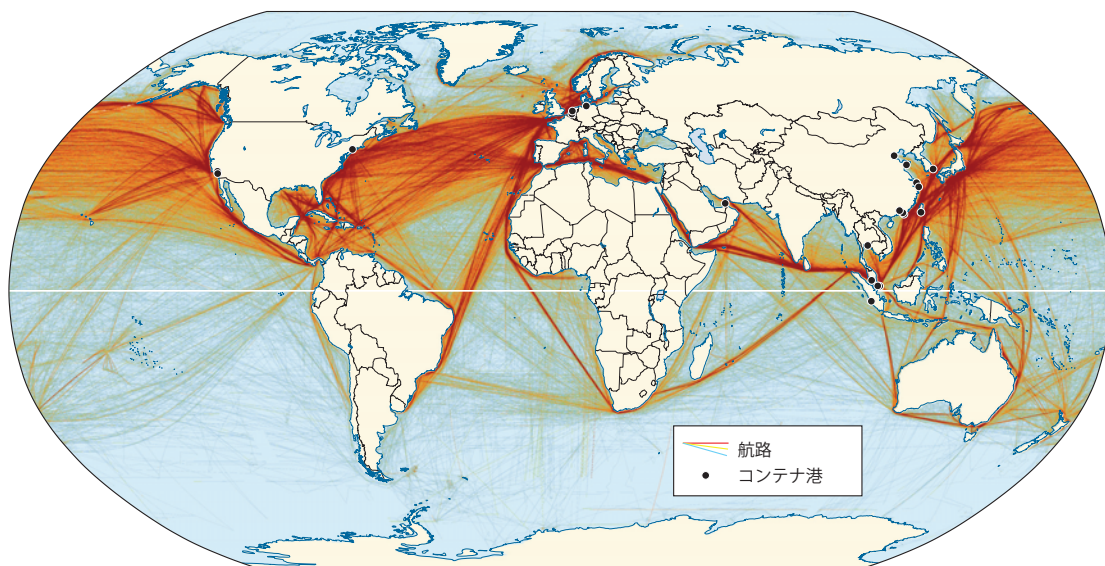
これは第3章でみた国境関連の分裂を考えると重要である。このような分裂が資本や労働の移動に対して障壁になる。もし各国が貿易しているのがテレビや自動車など最終財だけであれば、生活条件が収斂するにしても遅々としたものにとどまる。ところが、中間投入財の貿易があると、特化と貿易の潜在性は著しく大きくなる。特化と生

産や輸送における規模の経済を通じて生み出された効率性は、確かに世界に利益をもたらしている。しかし、このような利益は均等に共有されていない（図 6.1 パネル B 参照）。東アジア、北アメリカ、西ヨーロッパが世界の産業内貿易の大部分を占めている。本章では、このような地域がなぜこの貿易のほとんどを占めているかや、それが途上国にとって何を意味するかについて検討する。この理由はかなりの程度、規模の経済と輸送コストの相互作用に関係があるに違いない。輸送と貿易のコストは貿易数量に影響する。貿易コストが 10% 上昇すれば、貿易数量は 20% 減少すると推計されている^{注4}。中間投入財の貿易は特に輸送コストに敏感である。もし最終需要に占める輸入中間投入財のシェアが大きければ、輸送コストの小さな変化でも貿易フローの数量に大きな影響を及ぼし得る。「貿易摩擦」が大きくなるということである。例えば、輸送コストの 5% 上昇は中間投入財が付加価値に占めるシェアが 70% の場合、ほぼ 50% の従価関税を賦課したのと同じ貿易摩擦を生み出し得る^{注5}。したがって、逆に輸送コストが低下すれば、中間投入財の貿易は急増することになる。

「循環的因果関係」も輸送に影響する。貿易数量は輸送コストに影響する。太平洋横断航路では、4,000TEU（海運業で使われるトン数、詳細は後述）の「パナマックス」単位と、1 万 TEU という特大の超パナマックス単位とではコストの格差が 50% にも達する。しかし、このようなコストの利点を享受するためには、貿易数量と容積が大きくなければならない。規模の経済というのは財やサービスの生産だけでなく、その輸送でも利用可能なのである。コテナ 1 個を船で中国からアメリカまで運ぶには約 400 ドル、インドからなら 800 ドル、シエラレオネからは 1,300 ドルのコストがかかる^{注6}。中国の膨大な貿易が輸送コストを低下させる一因になったことはほぼ確実であろう。一方、各国が中国への生産移管を推進したのは輸送コストが低下したからである。輸送における規模の経済というのは、輸送コストの低下と貿易の増加が互いに強め合っているという意味である。

北半球は交通量が多く、産業内貿易が活発化するなかで貿易連関がますます強まっている（地図 6.1）。しかし、中央アメリカ、南アジア、サハラ以南アフリカとの航路を往復する船は、石油など

地図 6.1 北では活発な航海、南では陸地到着がほとんどない
(2004 年 10 月から 1 年間の海上航路の集約度)



出所：World Meteorological Organization (WMO) Voluntary Observing Ships' (VOS) scheme のデータを加工した Halpern 他 (2008)。

注：コンテナ港は 2005 年のコンテナ取扱高（TEU 単位）でみた上位 20 港（Heideloff and Zachial 2006）。

天然資源をもっている諸国だけに向かっている。南アメリカと世界で最も繁栄している地域間を結ぶ貿易航路は、東アジア、北アメリカ、西ヨーロッパ相互を結ぶ交通量の多い高速道路とは違って狭い一般道である。世界の航空交通とインターネット交通の地図も同じような不均衡を示している。世界の自己強化的な生産や貿易のネットワークに統合されていない途上国にとっては、このような動きは心穏やかならざるものであろう。生産や輸送における規模の経済を考えると、途上国はこのよう高度に競争的な市場に参入することが一層むずかしくなるだろう。容易になるわけではない。

非線形関係と累積的因果関係の世界は下限値が存在する世界でもある。途上国がこのような下限値を超過できるかどうかは、現状ではどこにいるか、何を生産しているか、貿易業者が負担すべきコストの大きさに依存している。途上国世界では、貿易と輸送にかかわる総コストが財の価額に占める割合は、輸送コスト 20%、国境関連の貿易コスト 45%、卸売小売流通コスト 55%に分解できる。このようなコストを累計すると、財・サービス価額に対して 170%の総コストという高水準にまで積み上がっている^{注7}。これが意味しているのは、国際輸送コストの低下で距離は縮まったものの、国際的分裂を原因とする貿易コストは高水準のまままだということである。一方、国内的距離を原因とする輸送コストは先進国でも高水準のままである。

途上国としては貿易がどのように刺激され、新しい技術がどのように開発されてきたのかということを含めて、各国がどのようにして輸送コストを削減してきたかを学習することができる。過去 20 年間にわたる分析を通じて、途上国は生産のスペース的な集中が輸送コストの低下に伴ってどのように変化するかも学ぶことができる。これは経済発展の後発国にとって何を意味するだろうか？ 重要なことは次の 3 点である。

- 過去 2 世紀の間に開発された改良型輸送技術のおかげで、貿易数量は増加し、その性格も劇的に変化している。第 1 次世界大戦以前、大規模な貿易が可能になるほど輸送コストが

十分低下したが、異質な諸国間の貿易に限られていた。それはお互いに離れた国どうしの貿易でもあった。気候や自然の賦存状況が大きく違うということは、当該国が世界のなかで違う場所にあるということの意味するからだ（例えば、インドネシアとオランダ）。第 2 次世界大戦後、第 2 の波の時期に、輸送コストは製品や嗜好の僅差が貿易を増やすほど十分に低下した。これが同質で、しばしば近隣諸国間の貿易増加につながった（例えば、アルゼンチンとブラジル）^{注8}。輸送コストが低下するにしたがって、物理的な地理はあまり重要でなくなる。しかし、生産には規模の経済があるので、経済地理の重要性は高まる。

- **規模に関する収穫増を伴う輸送コストの低下は、一般的に、生産のスペース的な集中が進展するということの意味する。** 最近の経済思想は経済発展にとっては輸送コストが重要であることを強調している。輸送コストが高ければ、大きな規模の経済は未活用、生産は非効率のままにとどまる。輸送コストが低下すれば、生産と経済成長のスペース的な格差が国内でも各国間でも拡大する。
- **途上国としては輸送や貿易のコストの削減につながる輸送や通信にかかわる規制にもっと注意を払うべきである。** 新しい経済地理は、政策がもたら「ハードな」インフラに焦点を当てるという状況に凶らずも貢献してきた。決定的に重要な政策関連の側面（輸送には必ずと独占的な性格があるということ）は当然のこととして想定外とされた。途上国政府としては、輸送部門の市場構造がもつマイナスの効果に取り組むべくもっと努力すべきである。また、課題のなかには一部の側面について国際的な支援を必要とするものもあるだろう。

何が起こったのか：2 世紀にわたる経験

第 2 次世界大戦前約 100 年間における輸送コストの低下で、国内および各国間の経済統合が進化した。この時期の輸送コストの低下は 20 世紀

の場合と同じように、大規模なインフラ投資と輸送技術のブレークスルーが引き起こしたものであった。

19世紀初めから第1次世界大戦開戦までの期間に、世界経済は経済史家が「第1次グローバルゼーションの時代」と呼んでいるものを経験した。国内的には、運河、次いで鉄道の輸送コストが低下して、統合された大きな国内市場の出現と工業品や農産物の価格収束につながった。このような輸送の連関が都市集積の興亡に大きく影響した。国際的には、蒸気船の登場で海上輸送コストが低下するとともに、サービスの速度と信頼が高まった。以上の結果として、各国間の価格差が縮小し、新しい輸送技術がカバーできる航路の貿易が拡大し、大規模な産業間貿易が行われるようになった。

国内輸送。 19世紀前半になると内陸水路と鉄道のおかげで、都市間および地区間の輸送コストは激減した。ヨーロッパでは1830年頃に始まった鉄道時代の前、ほとんどの輸送は道路か、それより50-70%安い水路に頼っていた。アメリカでは、運河建設の大規模投資によって地区間の交易が一変し、新しい都市化のパターンが形成された。1817-25年にエリー運河が建設されたおかげで、バッファロー-ニューヨーク市間の輸送コストは85%、輸送時間は21日から8日に減少した。アメリカの国内輸送部門の生産性は、南北戦争までの40年間に年平均4.7%の上昇を続けた。イギリスでは航行可能な水路が1780-1820年の間に4倍に増加した。フランスでも同様に運河建設のブームがみられ、ヨーロッパ大陸ではウィーン会議（ナポレオン戦争後の1814-15年）でライン川の航行自由が認められたことを受けて、分裂の克服に向けて大きな一歩が踏み出された。19世紀初めになると主要な河川や湖には蒸気船が姿を現して、輸送時間が激減することになったのである。

輸送に関して19世紀中の重要な動きといえば鉄道の拡張であり、たちまち内陸水路を凌駕し、「アダム・スミスの言う市場拡大の機能を果たした」^{注9}。都市はもはや公共サービスを提供するだけにとどまらなかった。規模に関して収穫増

の産業を引き付け、特化した投入財や労働市場の拡大に伴う生産性上昇の効果を享受した。アメリカでは、鉄道の拡張は経済活動の地理的分布に強い影響を与えた。イリノイ、ミシガン、オハイオの各州は新しい鉄道路線が州内および州際に敷設されたのを受けて、人口、建設、製造業が著増をみせた。逆に、運河は次から次へと見捨てられた。1850年には運河輸送の貨物は鉄道貨物の6倍に達していた。ところが、1890年にはこれが5倍の差に逆転していた。輸送コストの低下で農産物価格の地方間格差も大幅に縮小した。小麦の価格差が1870-1910年の間にどれだけ変化したかをみると、ニューヨーク市とアイオワ州の間では69%から19%に、同市とウィスコンシン州の間では52%から10%に縮小している^{注10}。

鉄道はヨーロッパではアメリカと比べるとあまり発展しなかった。これは鉄道システムが国別であったことと国の規模が小さかったことを反映したものである^{注11}。アメリカの鉄道の場合、貨物輸送の集約度が高かったため、生産性が一層上昇する要因になった。1910年の労働生産性を比較すると、アメリカの鉄道はイギリスの3.3倍であったが、この格差は1870年当時との比較では2倍に拡大していた^{注12}。ロシアでは、1860年代以降、鉄道建設が本格化したおかげで、小麦やライ麦の生産が広がり、地域的な価格差が縮小した。ヨーロッパ・ロシアで生産された穀物の輸出比率も、1906-10年の間に29%から42%に急増している^{注13}。

インドでは鉄道の拡張はさらに大きなインパクトをもたらした。1860年代には物価の地域間格差は8-10倍にも達し、飢饉もありふれていた。鉄道システムのおかげで輸送コストが約80%低下し、小麦やコメの価格の変動係数も1870年から第1次世界大戦前10年間までに40%強から20%弱に低下した^{注14}。しかし、輸送コストの低下は工業の発展にはほとんど影響がなかった。18世紀末、工業労働者（全労働者の約10%）に占める割合でみて、近代的な工業は2-3%とあまりにも小さかったからだ。近代的な工場はボンベイとベンガルという2つの貿易ハブに集中していた^{注15}。

国際輸送. 国内輸送に対する投資のおかげで統合された大きな国内市場が誕生した。関税は低水準にとどまっていたため、国際貿易は特に海上輸送を中心に、輸送にかかわる技術的および組織上の進歩で利益を享受した。海上運賃はルートと商品によって大きく異なっていた。これは港湾技術のコスト差、船のタイプ、積荷の機会などを反映したものである^{注16}。しかし、総じて言えば、国際的に取引されていた商品のなかで重要な穀物の貿易コストをみると、ヨーロッパ内および欧米間の両方とも、1880-1914年に40%下落した。このおかげで輸出国と輸入国の価格差は大幅に縮小した。

リバプールの小麦価格はシカゴの価格を上回っていたが、その価格差は1870年58%、95年18%、1913年16%と縮小している^{注17}。非農産物についても価格差の縮小は同じように著しかった。綿糸についてボストン対マンチェスターの価格差は1870年の14%から1913年のマイナス4%に縮小し（逆転し）、鉄鉄についてフィラデルフィア対ロンドンの価格差は同期間に85%から19%に縮小している^{注18}。ヨーロッパの貿易に関しても国際的な価格は収斂した。蒸気船の登場を受けて、貿易関係のなかで相対的な重要性は当初の欧亜ルートから北大西洋ルートにシフトした。アフリカを迂回する長距離航路では石炭が入手不可能であったことから、蒸気船による対アジア貿易はスエズ運河の開通を待たなければならなかった^{注19}。

第1次グローバリゼーションの時代には、輸送コストの低下を受けて外国からの競争が激しくなり、それが保護主義的な貿易政策を誘発することとなった。北アメリカでは、南北戦争の時、連邦政府は関税で財政負担をまかしたが、終戦後も高水準の関税が維持された。ヨーロッパ大陸では、アメリカとロシアの安価な穀物に対抗するため、1870年代後半に自由貿易政策が転換され、工業品（最終財）と農産物に対する関税が再導入された。

近代における「輸送集約度」と産業内貿易の増加

輸送コストは1970年代半ば以降、輸送インフ

ラに対する投資、能力活用の改善、技術進歩などに牽引されて、半分に低下している^{注20}。最近のトレンドは第1次グローバリゼーションの時期とは、以下のような点で異なっている^{注21}。

- コストが大幅に低下したのは道路輸送と空輸である。海運ではコンテナ革命が進展したものの、輸送コストは全体として低下しなかった。
- 国際貿易の著増は第1期に貿易コストが低下した時のように産業間ではなく、産業内でみられた。
- 「貿易摩擦」の減少は輸送コストの低下というよりも、貿易貨物に占める運送費のシェアが低下した結果である。貿易拡大のほとんどは代替が容易な財貨の増加によるものである^{注22}。
- 輸送の改革と貿易障壁の減少が輸送コストの低下に大きく貢献している。
- 通信コストの低下が輸送コストの低下と相まったことが、生産プロセスの分解と中間財生産の外部委託に与って力があつた。遠くから生産を管理するコストが低下したため、相対賃金格差がより重要になってきている。

道路輸送コスト. 道路輸送コストは過去30年間で、エネルギーや賃金のコストが上昇したにもかかわらず、約40%と大幅な低下をみせている（輸送サービス価格に関する包括的な統計は存在せず、国民所得勘定体系の一環として価格指数を導入するという考えはまだ揺籃期にある。したがって、実証的な評価は輸送コストの推計に依存することになる）。フランスに関するある研究によると、トラック輸送コストは1978-98年の間に33%低下したとされている^{注23}。ただし、道路の質と道路利用料金の違いから地域別のバラツキが非常に大きい。低下の主因はトラック輸送業界の規制緩和（21.8%ポイント低下）と自動車コストの低下（10.9%ポイント低下）である。輸送インフラ（3.2%ポイント低下）と燃料コスト（2.8%ポイント低下）はずっと重要性が小さかった。

鉄道輸送コスト. 鉄道輸送コストの低下は道路輸送コストの低下よりずっと小さかった。技術

ボックス 6.1 世界最大：インド鉄道の規模と社会的義務

鉄道産業は2つの面で規模に関して収獲増を示している。第1に、ネットワーク経済と密度の経済が企業レベルで規模の優位性につながっている。第2に、鉄道輸送業務はほぼ普遍的にインフラサービスの供給と組み合わせられているため、少なくとも地方的には、鉄道会社は自然独占になっている。鉄道が経済発展にとって重要であることや、鉄道会社が巨大な市場支配力をもっていることを考えると、多くの鉄道会社が国有であることは驚くに当たらない。

このようなマンモスのなかで最大なのはインド鉄道である。『ギネスブック』（世界記録集）は同社を世界一の商業ないし公益事業の雇用主として掲載しており、従業員は160万人に達している。毎日取り扱っている旅客は1,600万人、貨物は100万トンである。2002年についてみると、毎日14,444本の列車（うち客車8,702本）を運行し、所有している貨車は21万6,717両、客車は3万9,263両、機関車は7,739両である。

1853年に42路線を擁するシステムとして創設された同社は、1951年まで単一の会社として国有になっていた。インド鉄道の垂直統合はインフラサービスとの一体化ということに

とどまらない。機関車、客車、同部品を製造する工場を所有・操業している。インド亜大陸を縦横に走っている輸送路が長距離に達しているため、鉄道は道路との競争で優位に立っている。インド鉄道は売上の70%、利益のほとんどを貨物部門から得ており、赤字の旅客部門を補填している。近年、貨物サービスの運賃が高すぎるのが一因で道路輸送に仕事を奪われている。

長距離の低コスト貨物輸送を提供する能力の削減が大きな社会的義務となっている。2005-06年度の社会的サービス義務はネットで470億ルピーに達しており、さらに96億ルピーの福祉コストもある。サービス義務には必需品（サトウキビ、家畜、紙など）のコスト割れによる輸送、貨物部門による旅客・その他客車サービスの補填、新しい赤字路線の開通などが含まれる。貨物部門が補填している旅客輸送赤字の大部分は、チェンナイ、コルカタ、ムンバイにおける都市部とその郊外の赤字である。

出所：WDR 2009 チーム。

進歩は鉄道の下位市場ごとに不均一で、大手企業（ほとんどが国営）の独占力を背景にコスト削減が遅れたためである（ボックス6.1参照）。例えば、輸送ニーズが少ない地域でも運行する義務があり、輸送業者はそれを盾にして公的補助金を要求したり、赤字ルートを黒字ルートで部門間補助したりした。

鉄道輸送コストは輸送貨物ごとに固有である。アメリカでは、これは貨物鉄道会社が様々な貨物について荷主ごとに価格差別を行うという形になっていた²⁴。1981-2004年の間に鉄道貨物運賃に関して統一的な進展はなく、石炭や穀物の利益率は大幅に増加している。複合一貫輸送の利益率は低かったが、これはトラック輸送との競争や主要都市間については鉄道会社間の競争があったためだ。化学製品や自動車の輸送に関しては通減運賃や一律運賃もみられる。貨物需要は派生需要であり、荷主が喜んで支払う運賃というのは貨物の金額に応じて上昇する。

航空輸送コスト。 ジェットエンジンの到来で、航空輸送コストは1950年代半ばから1970年代初めまで急速に低下した。ジェットエンジンはそれが取って代わったピストンエンジンに比べて、速く、信頼性が高く、燃費がいい（ボックス

6.2）。質を調整した航空輸送の実質的な価格は1957-72年の間に年率13-17%低下した²⁵。技術進歩は1972年大幅に鈍化したものの、運賃は1972-83年にも引き続き年2-4%の低下をみせた。

空輸コストは1995-2004年の間に、トン・キロメートル当たり3.87ドルから0.30ドル以下に低下した（2000年のドル価格）。トン・キロメートル当たりの平均収入の減少率は、1955-72年に年率8.1%、1973-2003年に同3.5%になっている。名目の航空貨物運賃のこのような著しい下落にもかかわらず、空輸の「貿易摩擦」は大幅な低下をみせなかった。キログラム当たりの実質ドルでみた空輸の価格は、1973-80年の間に石油価格の上昇を一因として年率2.9%で上昇した後、1980-93年に今度は同2.5%で下落した。1980年以降の下落はルートによって大きく異なり、長距離や北アメリカのルートが最大の下落を示した²⁶。2001年以降、アメリカ向け航空貨物の実質価格は急増したが、これはおそらくセキユティコストの増加を反映したものであろう。

海上輸送コスト。 過去数十年間、2つの下位市場は異なる発展を遂げてきた。不定期船輸送は大量のバルク商品についてチャーターベースで利用

ボックス 6.2 ジェットエンジン

毎年推定3億2,000万人が会議や商談のため飛行機で出張している。2006年における世界の商品貿易12兆ドルのうち、金額ベースで35%は空輸であった^a。航空関連のインフラや同サービスに対する投資の経済的収益率をみると、ケニア56%、ヨルダン28%、カンボジア18%と推定される^b。これらすべての理由はジェットエンジンにある。それは長距離輸送に関しておそらく最も重要な革新といえる。ジェット機はプロペラ機よりも安全で、維持が容易であり、長距離に適していて、燃費もいい。1960年代に空輸に革命を起こして以来、ジェットエンジンは航空機の推進力と同一視されるようになっていく。航空機業界はピストンについてこんな著しい進歩を、一体どうやって達成したのだらうかと不思議に思っている人がいるかもしれない。

しかし、輸送技術に関する他の多くの先進的な発明と同じく、発明から経済的成功までの懐妊期間は長かった。イギリスのフランク・ホイットルが1929年に、ドイツの物理学者ハンス・フォン・オハインが1933年に、それぞれ独立的にジェット推進力の概念を開発した。第2次世界大戦後、ジェットエンジンの技術は急進展する。商用旅客機のブレイクスルーはボーイング707とダグラスDC-8で実現した。それ以前のジェット機は騒音がひどく、最先端のピストンエンジン機に比べて運航費が高かった。競争できるのはスピードと座席数だけであった。しかし、1960年代初め、技術的な改善（いわゆるバイパスエンジン）がプロペラ動力による長距離旅行の終焉を告げたのである。5年も経たずしてトン・キロメートル当たりの運賃は約40%も下落した。

ジェット機は動力対重量比率がずっと高く、長距離飛行、高速飛行、高有料搭載量が可能である。質が改善しコストが低下したことから、多方面に大きな影響を与えた。

- **長距離にわたるバイヤー対サプライヤーのネットワークを支援する。** グローバル貿易のほとんどは海運によっているが、空輸はジャストインタイム生産システムのなかで重要なニッチを埋めている。海運は予測可能ではあるが、企業は中間投入財の流れを微調整し、金額重量比率が高い商品を輸送するために空輸を利用する。一次製品の輸出で有名なブラジルでさえ、2000年の空輸は総輸出のうち重量ベースで0.2%、金額ベースで19%も占めている^c。因みに、ブラジルは世界第3位の航空機メーカーであるエンブラールの故郷でもある。空輸のメリットを享受している主な部門としては半導体とファッション品が指摘できる。半導体の輸送は空輸全体と高い相関関係があるため、空輸業界の健全性にかかわる重要な先行指標と考えられている。ファッション業界の製品サイクルはあまりに短縮化しており、あるスペインの洋服チェー

ンはデザインを週2回変更しながら、品物を工場から直ちに空輸している。変化する顧客の嗜好に迅速に対応する必要から、生産の一部を東アジアからスペインやモロッコあるいはトルコといった近隣諸国に移転している。そこから洋服が世界中に搬送されている。「スペインのサラゴサ発の飛行機は、中東にあるインディテックスという店向けの貨物を積んでバハレーンに着陸した後、アジアに飛び、原材料と半製品の洋服を積んでスペインに戻る」^d。

- **生鮮品の長距離輸出が可能になる。** 安価で頻繁な空輸サービスで、チリ、コロンビア、ケニアのような諸国でも、農産物や園芸品をヨーロッパ、中東、北アメリカで販売することが可能になった。適例はケニアで、現在では切り花の世界市場で3分の1を占めている。ケニア中部にあるナイバシャ市には栽培業者の極めて効率的なクラスターができており、農業には地方化の経済があることを示している。朝に切り取られた花は夕方までにアムステルダム市場に到着する。園芸は輸出の稼ぎ頭として今や上位3内に入っている（他の2つは観光と紅茶）。2007年についてみると、園芸部門のFOB（本船渡し）建て輸出額は430億ケニアシリング（約6億5,000万ドル）に、ケニア花卉園芸協会の推計によれば、この産業に直接間接に生計を頼っている人は120万人に達している。これとは対照的に、バングラデシュには冷蔵施設や冷蔵空輸能力がなかったため、高額の果物・野菜を中東に輸出する機会を逸した^e。
- **途上国の大衆観光。** 2005年について低および中所得国の観光収入をみると、主として安価な飛行機旅行のおかげで約2,000億ドルに達した^f。チャーター飛行はその他のサービスのパッケージ化と稼働率の上昇を主因にさらに大幅なコスト節減を提供する。観光地における空港建設は補完的サービスの密度が高くなり、専門家が集中する分厚い労働市場を伴った開発のクラスターを生み出す。1990-2005年についてみると、サハラ以南アフリカを訪問した観光客は680万人から2,360万人へと年8%、観光収入は41億ドルから145億ドルへと増加も示している。中国を訪問する観光客はほとんど年10%の勢いで増加している。カンボジアには年間200万人の観光客があり、ベトナムの場合は400万人であるが、1900年との比較では16倍になっている。

出所：WDR 2009 チーム。

注：a. International Air Transport Association (2007b)。 b. International Air Transport Association (2007a)。 c. Sanchez 他 (2003)。 d. Rohwedder and Johnson (2008)。 e. Dixie (2002)。 f. World Tourism Organization (UNWTO) (2006)。

され、運賃はスポット市場で決定される。決まったスケジュールもルートもないため、輸送はその時の市場需要に応じて決まる。定期船輸送は決まった貿易ルートと決まったスケジュールで一般貨物に利用される。定期船貿易はカルテルないし同盟に組織化されていて、そこが価格や市場シェアを議論し調整している。

技術進歩と制度的な変更を受けて、どちらの下位市場でも価格が低下している。最も重要な要因を列挙すれば、開放船籍海運の増加、海上輸送需要の著増に伴う規模の効果、コンテナ船の登場、港湾物流の変化である。開放船籍海運は富裕国が賦課する高価な規制や船員構成のコストを回避するため、船舶を便宜船籍国（リベリアやパナマなど）に登録する慣行である。世界の積載トン数に占める開放船籍船のシェアをみると、1950年の5%から、80年31%、2000年48%と大幅に上昇してきている^{注27}。開放船籍船の船舶費用は伝統的な船籍船に比べて12-27%低いが、コスト差の主因は労働コストにある^{注28}。

規模効果に伴うコスト削減は船舶容積の増加と制度的変化から生じる。しかし、海運需要の急増がこのような変化を吸収してしまい、先制的な競争の危険を削減したようである^{注29}。船舶の規模拡大がハブアンドスポーク経済を許容したものとみられる。すなわち、小型船が貨物をハブまで運送し、そこで積荷は長距離輸送のためにもっと大型かつ高速の船舶にまとめられる。ハブの代表例は香港、ロッテルダム、シンガポールなどである。

バルク商品、冷蔵産品、自動車輸送する船舶は個々のルートが黒字になっている。1980年代半ば以降、専用の「ジュースタンカー」の出現で、世界のオレンジジュース輸出市場ではブラジルの支配的な地位が確立している。ほとんどすべてがサンパウロ州で生産されたものである。標準コンテナは貨物の積み下ろしが不要なため、多種多様な輸送モード（長距離トラック、内陸水路、鉄道、短距離トラックなど）にわたってコスト節約につながる（ボックス6.3）。コンテナ化で保管や荷役の直接的な港湾コストが減少する。長い港湾停泊に伴う遊休能力の間接的な資本コストも減少する。それが従来は船舶寿命の半分から3

分の2を占めていた^{注30}。さらに、コンテナ輸送ではより大型かつ高速の船舶が可能になるため、船舶が航行中のトン・マイル当たりのコストが低減する。海上運航にかかわるこのようコスト削減は投資コストの増加や停泊に伴う遊休時間のコスト増を十二分に相殺してきた^{注31}。

しかし、コンテナ化は輸送能力が世界のなかで少数の港に集中するという状況を作り出している。ほとんどの途上国はコンテナ化への対応が遅かった。貿易量が小さく、要素価格が様々だったためである。資本が稀少で労働が潤沢なところでは、特殊クレーン、保管場所、鉄道ターミナルなどにかかわる資本コストは高い一方、コンテナ化による港湾コストの節約は小さい。

このような技術的变化はどのように海上輸送コストに影響したのだろうか？ 2004年の不定期船サービスの名目運賃は1960年の実質運賃の約半分になっている^{注32}。しかし、商品価格指数を使ってデフレートしてみると、大きな変動はあるものの、低下トレンドはみられない。ということは、典型的には不定期船をチャーターして輸送されるバルク商品については、輸送コストにかかわる「貿易摩擦」は低下していないということの意味する。1ドル分の鉄鉱石や小麦を輸送する運賃は低下していないということである。ドイツ運輸省の長期にわたる時系列統計に基づけば、定期船運賃は着実な上昇傾向をたどって1985年にピークを打っている。定期船輸送の運賃指数はコンテナ輸送や工業品を含め一般貨物用の運賃を中心に構成されている。同指数には貨物の積み下ろし費用も含まれている。コンテナ化に伴う最大のメリットは貨物取り扱い費用の削減にあると考えられるので、これは特に適切な措置である。ドイツのGDPデフレーターとの相対比でみると、定期船運賃は1970年代初めまで低下した後、1974年以降急騰し、1983-85年にピークを打ち、その後は低下している。

このような海運コストのトレンドは貿易コストの継続的な低下という一般認識に反する。2つの説明が可能であろう。第1に、このような運賃トレンドはコンテナ化に伴う真のコスト節約を捕捉していない。ドアトゥドア輸送の総コストという

ボックス 6.3 大きな箱

全世界でパルクでない貨物の約90%はトラック、鉄道貨車、貨物船に積み上げられたコンテナで輸送されている。2007年には1,800万個のコンテナが2億回運送されている。コンテナ化によって港湾や船舶の能力、海運サービスの測定方法までもが変わってしまった。輸送貨物は今やTEU(20フィートのコンテナ1個分)あるいはFEU(40フィートのコンテナ1個分)で測られている。1TEUというのは、縦20フィート×横8フィート、上限総質量24メートル・トンの箱による測定単位である。

コンテナ革命は一般にマルコム・マクリーンのおかげだといわれている³。彼はニュージャージー州でトラック運送会社を所有していたが、単純な洞察を得た。運送した梱包を開けなければならないのは一般に運送元と運送先だけであり、積み下ろしと再梱包には大変なお金がかかるということである。1956年、彼は改造したタンカー船アイディアルX号でシーランド・サービスを創設した。デッキの上に設置した台枠にアルミ製のトラック用車体58個を積載して、ニュージャージー州ニューワークを出航しテキサス州ヒューストンに向かったのである。

10年以上経てアメリカ軍がベトナムまで効率的な軍需輸送を必要とするまで、このアイディアは普及しなかった。大きな抵抗に反して、マクリーンはカムラン湾にコンテナ港を建設して、カリフォルニアからベトナムまでコンテナ船を運航する契約を獲得した。もしコンテナがなければ、1969年当時ベトナムに駐留していた兵士54万人(陸軍、海軍、海兵隊、空軍の総計)の食料、住居、装備に、アメリカ軍は悪戦苦闘したことであろう。ほとんどゼロから1965年に出発したシーランドの軍需部門の収入は、1967-73年の間に4億5,000万ドルに増加した。その後、沖縄とフィリピンのスービック湾の航路が追加されたが、マクリーンのビジネスは軍用兵站到限定されていた。

コンテナ化の拡大を最初に支持したのは日本政府である。海運造船合理化審議会は1966年に運輸省に対して、新しい技術の利益を享受するために過当競争を排除するよう強く勧告した。政府に対して東京・横浜地区と大阪・神戸地区にコンテナターミナルを建設するよう説得した。コンテナクレーン第1号機が1968年に稼働を開始した。しかし、高速道路の規則で標準サイズのコンテナ輸送が禁止され、日本国有鉄道は20フィートを超えるコンテナを運ぶ装備がなかった。

アメリカでは、マストン・ナビゲーションがアメリカ西海岸とハワイおよび東アジアの間で補助金なしのコンテナ輸送を運航する政府許可を獲得した。同社の構想ではオークランドで積荷を降ろして、そのまま東部に運送する特別列車に積

み込む。往路については軍需物資を日本や韓国の米軍基地に輸送する計画である。マトソンが日本のパートナーと合併会社を設立して初めて営業開始となった。1968年に日本からアメリカに処女航海をしたコンテナ船は日本郵船の所有にかかわるものであった。6週間後、マクリーンのシーランド・サービスも横浜とアメリカ西海岸の間で定期サービスを開始した。

インフラ施設が一度整備されると、コンテナ輸送は離陸した。1968年になると、東に向かう貨物は毎月7,000トン未満なのに、日米航路は海運会社7社が競合するコンテナ船で混雑した。拡大のスピードは港湾と鉄道のインフラによって決定された。アメリカでは鉄道を中心とする複合一貫輸送量が1980-2002年の間に、トレーラーによるコンテナ輸送量でみて310万台から930万台へと3倍に増加した。

コンテナ輸送量は驚くべきテンポで拡大を続けた。箱そのものも大きくなり、標準的なFEUサイズ(40フィート)は48フィートや53フィートの箱に道を譲り、トラックは一回で大量の貨物を搬送できるようになった。コンテナ船の数が世界全体で着実に増え、コンテナ専用船の能力は2001-05年には年率10%の増勢を維持している。船の規模も大きくなっている。2006年には4,000FEU積載可能な船舶十数隻が船隊に加わり、もっと大きな船舶さえ発注されている。2006年に進水したエマ・マースク号(全長396メートル)は何と1万4,500TEU輸送することができる。全輸送量のうち26%が今や中国出航となっている。

地理と地形が拡大を続けている船舶のサイズに待ったをかけた。パナマ運河は古い閘門が5,000TEUより大きい船舶の許さなかったため仕事を失っていたが、1万2,000TEUまでの船なら通航できるよう拡張中である。ほとんどのコンテナ船はスエズ運河にとっては大きすぎる。インド洋と太平洋を結ぶマラッカ海峡の深度が理由で、コンテナ船の絶対的な規模に関して限度が画されている。「マラッカ・マックス」のサイズは、船の規模について全長470メートル×幅60メートル以下という制約を課している。

マルカム・マクリーンの仕事はどうなったであろうか? シーランドは成長して1995年に世界一の海運会社になった。デーマンクの会社マースクが第2位で、その後にはエバグリーンが続いていた。4年後、シーランドはマースクに買収された。マースク・シーランドは約85万TEUのロット数を保有している。マクリーンの大きな箱は定着しているのである。

出所: WDR 2009 チーム。
注: a. Levinson (2006)。

考え方が採用されていないからだ。ばら積みカーゴの積載は1956年当時でみるとトン当たり5.83ドルであった。同年に導入されたコンテナの場合、積載コストは0.16ドルに満たない^{注33}。したがって、主な節約は複合一貫輸送の場合の積み替えコストの低下から生じる。コンテナ化によって、貨

物は一回だけ梱包すれば、海運、鉄道輸送、道路輸送を使った長距離輸送が可能になる。第2に、特にスピードと信頼性を中心に、輸送の質と物流サービスが著しく改善している。したがって、運賃に目立った低下が見られないのは、少なくとも一部は良質なサービスに対してなら高額でも喜ん

で支払うという態度の一般化によって説明される。

輸送コストの低下は小さかったが、「貿易摩擦」の緩和は大きかった

コストに関する情報によれば、国際輸送コストは一般に信じられているほど低下しなかった。空と海の実質運賃は1970年代および80年代以降は大きく下がりも上がりもしていない。従価輸送料金（輸送コストが貿易金額に占めるシェア）は低下している。この低下は貿易財貨の構成と貿易相手国の構成の変化で説明できる^{注34}。前者の変化はあらゆる国際輸送の重量対金額比率が低下したということである。後者の変化は空運が海運に対して相対的に安くなったということである。伝統的に海運だった財貨が今や空輸されるようになったのである。重量対金額比率の変化、つまりモーダルシフトとルートの変化を考慮に入れると、海上輸送の従価輸送料金は航空輸送よりも大幅に低下している（図6.2）^{注35}。財貨と貿易相手国の構成変化は、輸送のコストではなく「貿易摩擦」を減らしたのである。

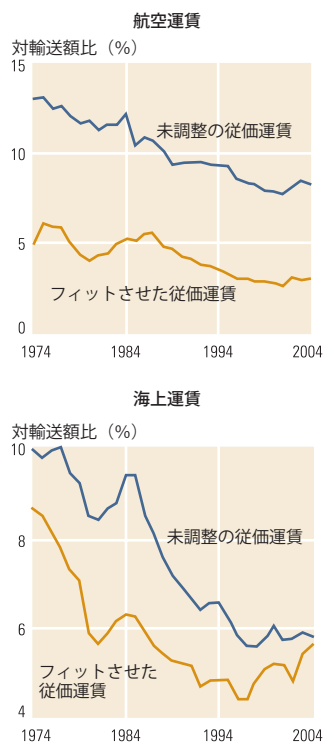
物流、時間、国際貿易。 輸送サービスというのは同質的ではないし、そのコストは製品や場所に対して中立的でもない。収入の数字や価格指数は質やスピードを示していない。コンテナの海運は依然として、ヨーロッパからアメリカへなら2-3週間、ヨーロッパからアジアへでは5週間かかる。しかし、空輸なら世界中のほとんどどこでも1日未満で届く。空輸コストの低下に伴い、スピードの値段も激減しているといえる。

これは貿易にとって重要である。ある国が輸入相手国から海上輸送で1日分遠いと、輸入相手国がその国の工業品を供給源とする可能性が1%低下する^{注36}。また、輸出企業は海上輸送にかかわる時間的なロスを回避するためなら、1日当たり貨物金額の1%分を喜んで支払う。最近、国際貿易にかかわる集約度が上昇してことを受けて、スピードに対する需要が高まっている。貿易が最も高い伸びを示しているのは時間に最も敏感な財貨である。その例としては、生鮮農産物、消費者の嗜好がシフトしやすいファッション品など製品サイクルが短い品目、最新技術ならプレミアムが

付くエレクトロニクス製品などがあげられる。そのようなサイクルはヨーロッパ、北アメリカ、北東アジアだけでなく、中国、インド、東南アジアにとっても重要である。

輸送のスピードが高まると貿易地理の変化も速くなる。繊維やエレクトロニクスの生産立地は最初は賃金コストに牽引された。しかし、製品サイクルが短くなると、輸送時間が短いことが賃金コストの高さを凌駕して移転につながる可能性がある。アメリカからアジアに外部委託されていたアパレル生産の一部は、カリブやメキシコの賃金が高い立地に再移転している^{注37}。製品サイクルが短いことと、より一般的に需要が不確実なことは、企業がサプライヤーの近くに立地する必要があるということを意味するので、集中化の推進力になる^{注38}。しかし、需要がもっと予測可能であれば、スピードが速いということは、生産を比較

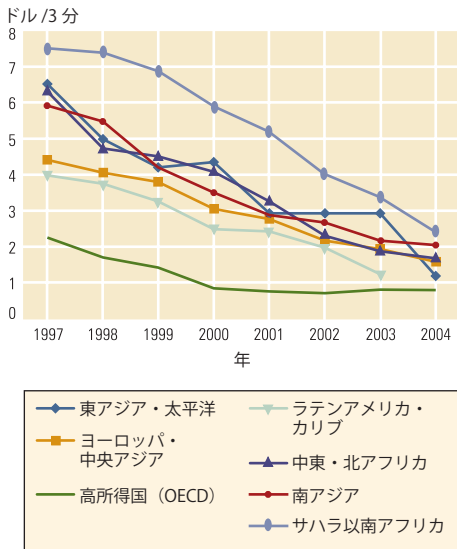
図6.2 航空運賃の低下は海上運賃の低下よりも小さい



出所：Hummels (2007)。

注：「未調整の従価運賃」は運賃と輸入財金額との比率。「フィットさせた従価運賃」は貿易相手国や製品の構成変化を制御した回帰分析による推計値。

図 6.3 通信コストは 10 年前の水準の数分の 1 にまで低下した
アメリカ向けの平均通話料



出所：World Bank (2007).

優位に基づいて他の諸国に外部委託するという段階（部品生産，研究開発，組立など）に貢献する可能性がある

通信コスト。 ニューヨークからロンドンに電話をする 3 分間のコストは，1931 年の 293 ドル（1993 年のドル価格）から 2001 年の約 1 ドルに（しかも接続がずっと良くなっている），さらに現在はずか数セントにまで低下している（図 6.3）。インターネットを初めとする他の長距離通信手段の進歩を受けて通信コストが低下したため，特に産業内貿易を中心に物理的な財貨の「貿易摩擦」はさらに減少した。しかし，サービス貿易にも同じか，もっと大きいぐらいの影響があった。にもかかわらず，集中的なコミュニケーションを必要とする多くの仕事はほとんど影響を受けていない。特に直接的で個人的な相互作用や対面型の接触は，逆説的かもしれないが，最もコミュニケーション集約的な産業にとっては，依然として重要な集積化の力となっている。

通信コストが低ければ，国際的な生産ネットワークの調整が円滑化する^{注39}。しかし，さらにもっと直接的な効果が 2 つある。第 1 に探索コストが低下する。外国にいる潜在的な顧客やサプラ

イヤーに関する知識は不完全であるため，貿易関係は貿易相手の探索から始まる。探索は通信インフラの質に依存する。同インフラは大体が固定費であるため，貿易相手に関する探索コストが低下するとともに，国際貿易の集約度が増大する^{注40}。第 2 は変動的な貿易コストが低下する。このコストは顧客と生産者が製品仕様，品質管理，納期などに関して相互作用する必要性から発生する^{注41}。組織化された取引所で取引されている同質的な財や参考価格がある財については，そのコストは低い。しかし，差別化された製品に関しては高い^{注42}。この種の財は細分化された生産プロセス内の貿易で顕著となっているため，通信ラインのコスト低下は最近の産業内貿易の急増に大きな役割を果たしている（図 6.1）。

通信コストが低ければ，コンピュータ支援型コントロールシステムやオンライン通信によって，遠くの生産プロセスを管理することが可能となるため，経営陣や技術陣を未熟練労働者と同じ場所に立地させる必要性が低下する。このため会社は垂直的に統合して，生産を低賃金国に外部委託することが可能になる。と同時に，生産プロセスを独立した会社で構成されるサプライチェーンに分解して，各国および各大陸に分散することも円滑化する^{注43}。

通信コストが低いことは，物理的な製品の輸送が不要な仕事のオフショア化にとっては特に重要である。その例としては，ビジネスサービス，専門的サービス，技術的サービスが指摘でき，会計，簿記，コンピュータ・プログラミング，情報・データ処理などが含まれる。アメリカでは，この種のサービス輸入が 1997-2004 年に実質で 66% 以上増加している。仕事が外国にシフトすることから，ホワイトカラーの間で大規模な労働市場調整が発生するという懸念が高まり，それが開放貿易体制に対する政治的な支持の足を引っ張ることになった^{注44}。しかし，このような懸念とは裏腹に，ビジネスサービスの輸入はどの先進国をみても比較的 low 水準にとどまっている。アメリカについてみると，コンピュータ関連のビジネスサービスにかかわる輸入シェアは 2003 年でわずか 0.4% にとどまっている一方，これらサービス

の輸出シェアはそれより高くなっている。

これらサービスの外部委託が国内付加価値に占める比率でみて大きいのは、アンゴラ、モザンビーク、パプアニューギニア、コンゴ共和国など小国である。先進国のなかでドイツは、ビジネスサービスの絶対的な輸入額は2002年で390億ドルと多いものの、シェアでは2.9%と世界で59位に位置する。アメリカは輸入の絶対額は2002年で410億ドルと世界一であるが、シェアでは世界115位にとどまっている。しかし、アメリカは2002年で580億ドルと世界最大の輸出国であり、したがってネットでは相当な輸出国なのである。アイルランドをみると、非物質的サービスは産業間ではなく産業内の貿易になっている傾向がみられる。コンピュータ・情報サービスでは世界一の輸出国であると同時に、第4位の輸入国でもある。それでも、同サービス国内付加価値に占める輸出の割合はわずか16%（対GDP比は9%）にすぎない。

したがって、バックオフィスサービスの海外移転は、先進国の雇用にとっては大きな脅威にはならない。ビジネスサービスの貿易収支を1981-2001年についてみると、ほとんどすべての先進国は黒字であり、しかもそれが拡大している。先進国からビジネスサービスを奪っているとみられているインドをみると、この部門の1995-2001年の産出増加はイギリスよりも小さい^{注45}。要するに、サービスが各国間に経済的な乖離をもたらしている印象は証拠によって確認されていないのである。このようなサービスの貿易は確かに大幅に増加したが、輸出入両面での増加である。ほとんどの諸国にとって、国内サービスに占めるシェアは小さい。ビジネスサービスが外部委託される場合、それは2-3カ所に集中している。しかし、通信コストが低下したことは、創造的な活動や頻繁な人的相互作用を必要とする高付加価値サービスに対してはほとんど影響を与えていない。

輸送コストと規模の経済：20年間にわたる分析

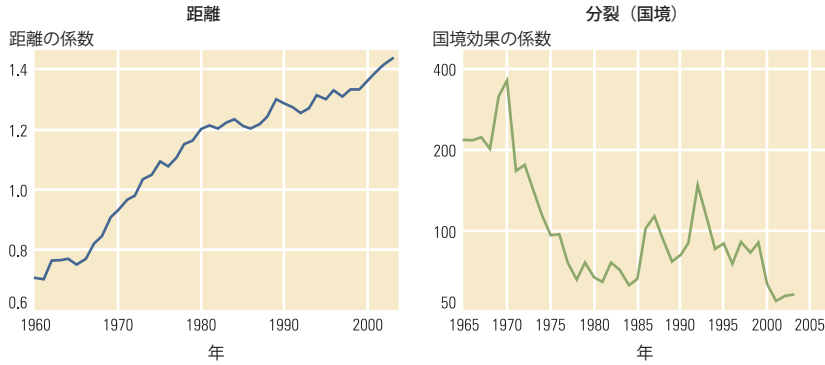
輸送コストは経済地理にとっては決定的に重要な要因であり、その推移は前節で示した経験を説明するのに役立った。輸送コストが低下すると人や企業の集中を高める。なぜならば、施設やサービスの効率的な共有が可能になるからである。輸送コストの低下は次の2つのやや意外な結果をもたらしているが、最近の研究でその理由を説明することができる。①国際的なレベルでみると、遠隔の諸国とではなく近隣諸国との貿易が増加する。②国内では、輸送インフラの改善は経済活動の分散化ではなく、さらなる集中化につながる可能性がある。

輸送コストの低下を受けて、途上国や途上地域が世界貿易に参入するのがますます困難になる可能性を示すという点で、これまでの研究はあまり成功していなかった。定式化されたモデルでは、輸送部門の収穫増が往々にして無視されていたからである。しかし、輸送コストの低下が生産における規模の経済を推進するのと同様に、生産と貿易の増加は輸送部門に規模の経済を生み出すのである。

輸送コストの低下で経済的な風景はデコボコになる

輸送コストの低下が最近のように加速化する以前、自然の、ないし「第一の天性」の地理的な条件（例えば水路）が居住区の立地や生産および貿易のスペース的なあり方を大体において決定していた。その後、共有された投資が規模に関して収穫増を生み出し、それが経済地理を形成した。そのような投資には地元における保健・教育の施設、市場、貿易や取引のコストを下げるその他のサービス（財産権の執行、契約にかかわる紛争の解決、市場機会の発見など）などが含まれるだろう。施設あるいは共用サービスを利用する人が多ければ多いほど、利用者1人当たりのコストは小さくなる。居住区が大きければ大きいほど、固定費を分担する人の数が多くなる。サービスを利用するためには、人や物は移動しなければならない。したがって、輸送コストが低下すれば、アク

図 6.4 距離が大きな阻害要因になってきている一方、分裂はそうでもなくなってきている
貿易モデルにおける距離と国境の係数（1960-2005年）



出所：Mayer (2008：本報告書用)

セスが増え、規模が大きくなり、提供の単位コストは低下する。輸送コストはこのようにして、市場の地理的な規模や共用サービスの範囲と規模を規定する。

施設やサービスが大都市で中央集中的に提供されるようになると、中小のコミュニティは魅力を失うため、スペー的な格差が発生する。町や都市の規模分布が変化するのである。第一の天性の地理とインフラ投資の都市部への集中によって、経済的な風景がどのようにして最初はザラザラに、それからデコボコになっていくかを決定する不可逆的なダイナミックスが生まれる。

輸送コストの変化に牽引されるこのようなプロセスが経済発展にとって決定的に重要であることは、経済史家はずっと前から認識していた^{注46}。地理学者や計画担当者は「中心地理論」のなかで、都市の機能や規模を区分けするために分割不可能な共用施設の効果を定式化していた^{注47}。経済学者はやがて第一の天性の地理や公共財を超越した。彼らの理解によれば、工業品やアイデアの生産における規模に関する収穫逓増は、さらに地理的な空間のなかで経済活動がどう分布するのかに影響する。都市化に伴って、第4章で検討したように、製造業と関連サービスは成長の牽引車となる。このような諸力は輸送コストと相互作用して、国際、国家、地方といったスペース的にすべての尺度（規模）で、スペース的な経済の発展を決定することになる。

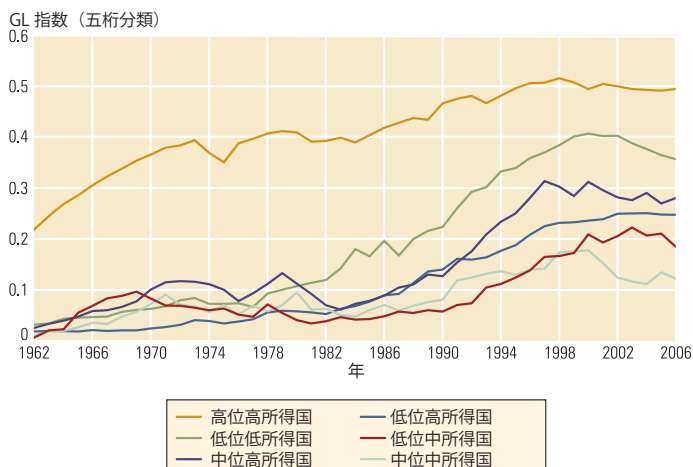
輸送コストの低下は近隣諸国との貿易を増加させる

多種多様な類似商品に対する需要が増加していることが、輸送コストの低下が近隣の同じような特性をもった諸国間の貿易増加につながるという逆説を説明するのに役立つ。事実、過去40年間、距離は貿易にとってますます大きな阻害要因になる一方、分裂（国境の効果）はさほど阻害要因ではなくなってきている（図6.4）。

伝統的な貿易理論は規模に関する収穫逓増や需要の差別化を考慮に入れていない。相異なる財について集約的な貿易が増えれば、賦存状況が異なる諸国間の貿易が増加すると予測していた。各国が貿易するのは、輸入品を自国では生産できないからであった。中央アメリカからヨーロッパへのバナナ輸出は自動車輸入の見返りであるといった具合である。しかし、製品の差別化を考えると、貿易は異種間ではなく同一種内のものとなる。各国が貿易するのは、類似商品のなかで若干違うバージョンが欲しいからなのである。日本とスウェーデンはトヨタ車とボルボ車を取引している。換言すれば、古い貿易理論によれば、輸送コストが高い場合、各国が貿易するのは必要に迫られた場合に限られる。新しい貿易理論によれば、規模の経済があり、多様性が好きで、輸送コストが低い場合、各国が貿易するのはそうしたいからなのである。

国際貿易が1960年代から70年代にかけて急増したが、それは資源の賦存状況は基本的に同じであるにもかかわらず、北半球の（しばしば近

図 6.5 世界の産業内貿易はもはや先進国に限られていない



出所：Brulhart (2008：本報告書用)。

注：GL 指数はグローバル＝ロイド指数で、貿易総額に占める産業内貿易の割合を示す。

隣) 諸国相互間であった。先進国と途上国の間の貿易は最初はこのような動きとの比較では小さくみえた。1980年代前半になると、中所得国と高所得国の間で、やがて他の種類の諸国との間でも、産業内貿易が増加した(図 6.5)。需要の差別化と、すなわち多様性が好きだということと、産業内貿易は先進国だけに限定されるものではなくなったのである。

産業内貿易の増加に伴って、中間財の貿易が最終財との相対比でみて大幅に増加した。特に中間財の産業内貿易は効率的な輸送部門を必要とする。コンピュータ化したシステムによって生産プロセスをリアルタイムで調整・管理できる能力が、高所得国における生産プロセスの垂直的分解と中所得国に対する外部委託にとっては極めて重要であった^{注48}。したがって、輸送コストの低下、貿易される財の変化、通信コストの低下が相互に強め合ったのである。

金額対重量比率が低い財は主として短距離貿易になるだろうと予想する向きがあるかもしれない。しかし、産業間の知識集約財および電子機器やファッション品などといった消費財の製品サイクルは短くなっている。このような時間感応度の高まりが、貿易の距離依存度が低下せず上昇した理由を説明するのに役立つ。各国がもしグローバル化という現在のトレンドから利益を享受した

いのであれば、インフラ投資や輸送政策を地域ベースで調整することがより重要になってくるだろう^{注49}。

生産の規模に関する収穫増、消費財や中間投入財について多様性が好きなこと、輸送コストの低下は、どのようにして地理的なスペースのなかで経済活動の集中を牽引するのだろうか？ 第1に、製品の差別化と規模に関する収穫増を背景に、生産性の上昇が大幅になるのは中小の地域や国よりも大きな地域や国の方である。1人当たり資源や同一技術へのアクセスがたとえ同じであってもこれは妥当する。規模に関して重要な次元は、総需要ないし経済的質量の大きさであって、土地面積の規模ではない。

そのような集積力を考慮すれば、香港やシンガポールはともに「大国」といえる。

第2に、地域が大きければ大きいほど、そこで生産される多様性や中間財は増加する。小さい地域と比べて、輸入すべき財が少なくてすむので、輸送コストが節約できる。したがって、名目所得が同じ人でも大きな地域の人は実質所得が高くなり、企業はコスト節約が実現できる。第3に、実質所得が高いと移入者の増加を誘発するので、その賃金に押し下げ圧力が加わる。賃金が低ければ企業を引き付け、大きな市場がさらに大きくなって、企業の移転、実質所得の上昇、市場の拡大という循環的因果関係の新たなラウンドにつながる。第9章では、途上国は地域統合、制度的な協調に関する経験からの学習、地域のインフラ、世界中のインセンティブ調整などといった挑戦的な課題に、どう取り組むべきかについてさらに詳しく検討する。

輸送コストの低下は国内における集中につながる

主として輸送コストの低下に牽引された集積の生産性効果と所得効果は、計画担当者や政策立案者にとっては受け入れがたいことがしばしばである。しかし、それが輸送コストの低下がもっているもう1つの直感に反する含意を説明してくれ

ボックス 6.4 イタリアの臨時介入策：輸送コストの低下に対する予想外の反応

地域格差はインフラの不平等な分布が原因であり、遅れた地域におけるインフラ投資がこの不均衡を削減する。それが一般的な前提である。しかし、このような投資で繁栄することが期待された産業がしばしばよそに移転しまい、それに伴って大量の労働者も移出してしまった。この適例としてイタリアにおける南北の発展格差の削減を目指した地域政策が指摘できる。メッゾジヨルノ（イタリア南部）は地域政策の善意で苦しんでいる地域の代名詞になっている^a。

短期的な「臨時介入策」は1950年に創設された南部開発公庫という特殊機関の所轄であった。1940年代にビッグブッシュ戦略を開発したポール・ローゼンスタイン＝ロダンの指揮下で、世界銀行の支援を受けた。開発インパクトは特に道路と鉄道の建設を重視した大規模なインフラ投資から生まれてくる。短期間での成功は達成不可能であることが直ぐに明らかになり、戦略的な方向性に関して再定義が繰り返された。1950年代半ばになると、公庫は「核」や優先地域に焦点を絞った産業投資支援に重点をシフトした。

その結果、1950年代を通じて約200万人の労働者が対象地域を去った。1960年代末になると、移出が重要な開発問題だと考えられるようになり、インフラ投資と補助金は移出が実際に多い地区に集中されるに至った^b。公庫の当初の任期が終わりを迎えた1980年代初め以降、11本もの省令によって延命が図られた。「臨時介入策」は1986年に1993年まで資金手当てが行われた。

公庫の年間支出総額は1976年に3兆7,500億リラ（45億ドル）でピークに達してから、1991年には2兆6,500億リラまで減少し、その後は激減している。資金はメッゾジヨルノの経済指標に何の効果もなかったのである（ボックス表参照）。

失業率は1970年代の初めまで低下を続けた。これは何百万という労働者が北部イタリアや諸外国に移出したことが理由であった。それ以降、1980年代末にかけて2倍以上に上昇したが、これは南部が北部からの財政移転に対する依存度を急速に高めたということを示唆している。

司法制度のなかの清浄派の努力によって賄賂の実態が暴露されたが、その一環として南部開発公庫を巡るスキャンダルも発覚した。このスキャンダルがキリスト教民主党と社会党の連立内閣の崩壊と北部同盟の出現につながった。後者はメッゾジヨルノに対する浪費に終止符を打つために、南部と北部の分離を要求した。イタリアをもっと均一にするための介入策が内部分裂をかえって強めたということかもしれない。

「均一ではなく統一」と題する第8章では、各国がスペース的に盲目的な制度、結び付けるための投資、スペース的に対象を絞った介入策を微妙に組み合わせることによって、どのように国家統合を促進してきたかを検討する。

出所：WDR 2009 チーム。

注：a. Boltho, Carlin, and Scaramozzino (1997); Sinn and Frank (2001)。 b. その当時になると、メッゾジヨルノ政策に批判的な人のなかには資金は移出を援助すべきであると要求した（Lutz 1962）。

メッゾジヨルノ（イタリア南部）の経済開発

	1951-60	1961-70	1971-80	1981-90	1990
全国に占める南部のシェア (%)					
人口	37.2	36.0	35.1	36.1	36.6
1人当たり GDP	54.5	56.6	58.6	58.2	56.7
固定投資	26.0	29.0	31.2	29.0	26.9
失業率 (%)					
南部	9.1	6.4	9.6	16.3	19.7
中部・北部	6.8	4.5	5.2	7.6	6.5

出所：Faini, Giannini, and Galli (1993)。

る。輸送インフラが平等に分布していれば、経済活動の地理的な分布も平等になるという強力な意見がある。高集中度は問題だと考えられ、経済的質量のスペース的な再分配は全体の発展を促進することが期待されている。大規模な輸送インフラ投資は後進地区に企業を誘致するための重要な政策手段であった。しかし、結果は通常は期待外れであった。対象地区は先進的な地区に生産と労働者を奪われたのである（ボックス 6.4 参照）。

知識共有は各国や地域の経済地理を形成するもう1つの力である。技術的なノウハウはより大

勢のユーザーが無償であるいは少額のコストで使うことができる。それは熟練動力に埋め込まれており、蓄積された知識ストックが革新を呼ぶことにつながる。地方の労働市場が拡大すれば、労働者間の知識波及効果が大きくなるので、生産性が非線形的に上昇する^{注50}。大都市では利益は十分実現しない可能性がある。というのは、混雑と細分化が相互作用を阻害する。しかし、都市の輸送システムがうまく機能すれば、労働市場の有効性が高まり、実地学習の成果が普及する（ボックス 6.5 参照）。

ボックス 6.5 香港の高密度のなかでの移動性

1970年代後半の香港では、実質成長率が年10%に達し、大量の移住者が流入し、自家用車の需要が急増した。登録台数が10年間で2倍以上になった。その結果、乗客と貨物輸送業者には膨大な時間的ロスが生じ、大気汚染という健康コストが発生した。香港の運輸省は厳格な措置で対応した。1979年に策定された運輸政策は、道路の能力を拡大し、大量輸送システムを拡張・改善し、道路能力の管理を改善するというものであった。

政府は自動車の年間許可料を3倍に、初期登録料を2倍に（車の輸入価格の70-90%に）、燃料税を2倍に引き上げた。官民両部門の自動車保有台数はたちまち減少した。登録台数に占める自家用車のシェアは1985年に50%（うち10%はタクシー）にまで低下した^a。公共輸送システムの構成を距離ベース（キロメートル）で見ると、地下鉄74、重軌条路線（九龍と中国を接続）34、軽軌条路線（新界の北西部）32、路面電車（香港島の北側）16となっている。民間バス会社5社がフランチャイズ方式で6,000台のバスを運行している。それを補完しているのがミニバス（公共軽量バス）で、特定ルートについて一律料金でサービスを提供する排他的権利をもっている。この下位市場への参入は厳しく規制されており、地区ごとにミニバスの上限台数が設定されている^b。異種モードないし下位モード相互間の乗り換えにはほとんど時間的なロスがない。

道路の価格設定は1985年に政治的な失敗を喫した。地下鉄MTRの港島線の開通（1988年に公共輸送総量の約4分の1を占めた）と1年前の東区走廊の開通が一因である。ともに混雑緩和に役立った。現在、香港の道路料金は混雑緩和では

なく、大気汚染を削減して都市の魅力を維持するための一手段と考えられている。香港は世界競争力報告書のなかで、インフラ指数では7点満点中6.24点で世界第5位、製品市場の効率性と金融市場の高度化では第1位のランク付けとなっている。

香港の経験は途上国世界の急速に拡大している都市にとって、次のような教訓を提供している。

- 特大都市のなかでは移動性とアクセス可能性に限度がある。混雑の負担やそれに応じた駐車料金の設定がなくても、金銭的に強力なディスインセンティブがあれば、所得が急増している局面でもモータリゼーションを抑制し、都市交通に占める自家用車の割合を制限することが可能である。
- バスと特にミニバスは混雑と高い交通費を回避すべく規制することができる。規制があってもほとんどすべての公共輸送は利益が確保できる。
- モータリゼーションを抑制する政策と並行して新しい交通管理手段を用いれば、既存インフラをより有効に活用することが可能である。

第7章では、様々な都市化の段階にある各国のために、混雑なしに集中を促進することができる制度、インフラ、インセンティブを検討する。

出所：WDR 2009 チーム。

注：a. Hau (1990)。 b. Cullinane (2002)。

輸送コストの低下を受けて、知識や情報の生産（ビジネスサービス、専門的サービス、技術的サービスなど）について地方化の経済が高まる。通信コストの低下は気軽に貿易できるサービス部門の伸張につながると予想する向きがあるかもしれない。しかし、ほとんどの通信集約的な産業は固く集積したままにとどまるだろう^{注51}。知識生産について集積経済が維持される主因は、情報の質を立証するためには理解力と信頼の関係が必要だからである。非公式なネットワークは知識生産者グループのなかで信頼を構築するためのスクリーニング装置として機能する^{注52}。さらに、都市部の輸送コストが低下すればネットワークの規模が大きくなる。

何をすべきか：途上国世界の輸送政策

このような動きと洞察は途上国にとって何を意

味するだろうか？ 貿易コストが低下したのは、輸送と通信についてコストが低下、質が改善し、スピードが速くなったからである。しかし、すべての諸国が平等に利益に与ったわけではない。輸送コストは輸送サービスの需要が多いところで大幅に低下している。貿易関連生産の規模が拡大したことを受けて、輸送部門では競争力が高まり、規模の経済が作用したのである。その結果として、貿易や輸送のコストが低下して、貿易が促進され、特化と交流が進化した。中国はチリなどのように一部の諸国は国際市場への参入を果たし、輸送コストの低下に伴う利益を享受している。しかし、それ以外の諸国はその利益に与っていない。ほとんどのアフリカ諸国では、この累積的因果関係は助けになるどころか、むしろ打撃になっている。アフリカという分断された近隣地域内では集積経済はまだまだ小さいからである。

途上国の輸送政策はこのような好循環を始動さ

せるためには、地方市場の相互作用を強め、都市間や地区間の距離および国際的分裂を削減しなければならない。物理的なインフラの改善はこのような輸送政策にとって必須な部分となっている。第7-9章では正しくスペース的に接続的なインフラの必要性を、地方、国家、国際の各文脈で検討することにしている。しかし、輸送や通信に関しては、他の重要な側面が往々にして無視されている。

新しい経済地理学は輸送コストが経済成長にどんなな貢献をしてくれるかを強調した。しかし、期せずして、物理的なインフラにかかわる輸送政策に過大な焦点を当てることに貢献してしまったのである。基本的に輸送の内的な作用を前提とする手法を使うことによって（輸送貨物は1つの場所から別の場所に搬送される冰山であり、輸送コストは溶けてなくなる冰山の一部であるとみなされた）、政策関連の最も重要な側面も当然の前提とされて無視されたのである。政策立案者の関心と呼んでしかるべき根本的な特徴は、独占的な行動を生み出す輸送部門における経済の規模と、輸送コストが低下すると貿易が増加するという循環的因果関係にある。もう1つ過小評価されているのは、輸送と通信の外部コストである。その中心は混雑、汚染、安全関連の障害である。

ないがしろにされている優先的な政策課題は、①輸送部門の市場構造からくるマイナス効果を削減する、②貿易円滑化と地域協調を改善する、という2つにある。ともに集積経済を促進して、物理的なインフラ投資を凌駕する利益をもたらすこともあるだろう。第3の優先的な政策課題は輸送にかかわる負の外部性に取り組むことである。

集積経済の利益を享受するために輸送を規制する

輸送サービスの市場は各モード間の相違が大きいため、完全に競争的であったことは稀である。トラック業界では競争が激しくなったが、これは規制緩和が原因であるが^{注53}、多くの諸国で所有権が統合される傾向にある。鉄道や航空機では、市場は国有企業によって支配されたままである^{注54}。空運と海運の業界では、市場が細分化されているため、サービス提供者は財の違い

によって差別化を図ることができる^{注55}。このような観察によると、輸送業では企業レベルの規模が強味になることが示唆される。

輸送サービス提供者はインフラを所有することによって力を固める。1980年についてみると、世界で上位20%の船会社は世界全体の港湾スロット能力のちょうど26%を占めていた。これが1992年になると42%、2003年には58%にまで上昇した。現在ではもっと高くなっている可能性がある。

インフラサービスは競争的な市場で提供されているわけではない。インフラ施設の不可分性が当然ながら競争を排除している。発展の初期段階では、港、道路、通信機械に対する需要が最低限の能力を使い果たすことはないため、固定費が極端に高くなる。交通の増加に伴い生産性も上昇する。これは最終的には、規模の不経済が作用するという形で、混雑に起因する時間損失の増加によってバランスする。最近の動きをみると、大きな港湾や空港の利点がますます際立っている。また、海運の技術進歩によって、大きな港湾がコスト面での優位性をさらに高めている（ボックス6.3参照）。このような規模効果を評価するのは気が遠くなるような課題であるが、研究では規模の経済が確認されており、輸送インフラの不可分性が強調されている^{注56}。

競争が限定的にとどまる第2の理由は「ネットワーク経済」にある。道路ないし鉄道のネットワークにリンクするということは、2つの場所を接続するという利益を提供するだけでなく、全体的な接続性を高めることによってその他のあらゆる関連接続の価値を増大させる。このような効果は大きなものになり得る。インドにおけるインフラと生産性の関係にかかわるある推計では、輸送インフラには相当な外部性があることが発見されている。ネットワーク関連の利益は、道路インフラ投資について直接的な効果を5%上回る収益率をもたらすことによって、インフラにかかわる生産性の総合的な上昇のほぼ4分の1を説明することができる^{注57}。

有効な規制が欠如しているため、輸送部門では競争が制約され、新しいインフラの建設が進

表 6.1 アフリカの輸送回廊については、価格、コスト、利益率のすべてが高い

回廊 (国)	ルート (始発 - 終着)	価格 ^a (ドル/km)	変動費 (ドル/km)	固定費 (ドル/km)	利益率 ^b (%)
西部アフリカ (ブルキナファソ, マリ, ガーナ)	テマ/アクラーワゴドゥグ	3.53 (2.01)	1.54 (0.59)	0.66 (0.64)	80
	テマ/アクラーバマコ	3.93 (1.53)	1.67 (0.23)	0.62 (0.36)	80
中部アフリカ (カメルーン, 中央ア フリカ共和国, チャド)	ドゥアーラーヌジャメナ	3.19 (1.10)	1.31 (0.32)	0.57 (0.30)	73
	ドゥアーラーバンギ	3.78 (1.30)	1.21 (0.35)	1.08 (0.81)	83
	ヌガウンデレーヌジャメナ	5.37 (1.44)	1.83 (0.25)	0.73 (0.44)	118
	ヌガウンデレームンドゥ	9.71 (2.58)	2.49 (0.64)	1.55 (0.43)	163
東部アフリカ (ケニア, ウガンダ)	モンバサーカンパラ	2.22 (1.08)	0.98 (0.47)	0.35 (0.14)	86
	モンバサーナイロビ	2.26 (1.36)	0.83 (0.17)	0.53 (0.19)	66
南部アフリカ (南アフリカ, ザンビア, タンザニア)	ルサカーヨハネスバーグ	2.32 (1.59)	1.54 (0.41)	0.34 (0.40)	18
	ルサカーダルエスサラーム	2.55 (0.08)	1.34 (0.52)	0.44 (0.51)	62

出所: World Bank (2008).

注: a. 何らかの気配価格が運輸省によって設定されている国もあるが利用されていない。中部アフリカの貨物割当局が設定している価格はもっと尊重されている。
b. 一部の費用を除外したり、逆に二重計上したりしている会社もあるので、データの解釈には慎重さを要する。

まな懸念がある。既存インフラの維持が過少投資に陥る原因にもなりかねない。数多くの研究で確認されているのは、途上国では輸送や通信のインフラが過少提供気味になっているということである^{注58}。インフラ維持の過少投資はもっと深刻化する恐れがある。例えば、アフリカでは、道路維持向けの実際の支出は意図的に計画の数字を下回っているようである^{注59}。1970年代と80年代には450億ドルの道路ストックが失われたものと推計されているが、これは120億ドルの予防的な道路維持投資があれば回避できたであろう。維持の悪い道路は輸送コストを押し上げる。車両維持のコストが上昇する一方、スピードが遅くなるためである。したがって、維持の悪い道路の直接コストは道路行政当局が記録しているコストベースの道路資産の損失を凌駕している。加えて、輸送コストの上昇でスペース的な転換を遅らせ、特化に伴う利益を削減する。

独占部門は汚職を奨励することになる。小さい市場では、ユーザーとしては大きな港湾や空港のサービスに代替するものがないことがしばしばである。このような代替コストが高ければ高いほ

ど、そのインフラが民営か公営かに応じて、利益率や賄賂が大きくなる可能性が高くなる。レントシーキングがどの程度輸送コストを押し上げているのかを推計するのはむずかしい。しかし、サハラ以南アフリカの全地域における主要な道路回廊を点検した世界銀行の最近の推計によれば、輸送サービスの価格とそのコストについては大きな格差が存在することが明らかになっている(表6.1)。超過利潤は賄賂、規制上のレント、輸送会社の収益として分配されている。

賄賂をもらったり、正常ではない収益を享受したりしているのは、何も輸送にかかわるインフラや同サービスの提供者だけではない。西部アフリカにおける「道路輸送統治改善イニシアティブ」は、ブルキナファソ、ガーナ、マリ、トーゴを結ぶ国家間基幹道路を使った貿易にとって有害な道路慣行をモニターしている(地図6.2)。マリでは、運送業者は100キロメートル進むごとに4.5回も検問所を通らなければならない、そのたびに25ドル支払い、時間を38分失っている。国内ないし距離に関連したコストは国境の分裂が賦課するコストによって累増する。

地図 6.2 西部アフリカにおける貨物輸送：国境を越えるのが障壁をよじ登るのか？
 (優先的輸送回廊の検問所)



出所：Improved Road Transport Governance Project, USAID West African Trade Hub (2007).

貿易円滑化のための国家努力と地域的調整

貿易円滑化は国際貿易の利益を享受するのに最も重要な政策手段になっている。これには港湾の効率性改善、基準の調和、国境通過にかかわる官僚的な負担の削減、国境内規制基準の調整などが含まれる（ボックス 6.6 参照）。2004 年 8 月以降、貿易円滑化は世界貿易機関（WTO）ドーハラウンドの中心議題にもなっている。世界銀行の最近の研究では、以下の貿易円滑化措置を政策改革の出発点として指摘している。

- 港湾効率——『世界競争力報告』のデータに基づく、港湾、内陸水路、空輸施設にかかわる効率性の平均
- 関税制度——公表された関税や割当以外の隠された輸入障壁と輸出入許可に関連した変則的な副次支払いないし賄賂

- 情報技術（IT）インフラ——インターネットアクセスの速度と費用および在庫費用削減に対するインターネットの貢献度指標

ある研究の示すところによれば、75 カ国における貿易円滑化の能力が世界平均の半分の水準にまで改善すれば、世界貿易が 3,770 億ドル増加する^{注60}。別の研究では、当時 EU と連合協定を締結していたブルガリア、ルーマニア、トルコの 3 カ国が貿易円滑化の措置を実施すれば、新旧両方の EU 加盟国は利益が享受できるとされている^{注61}。3 カ国が港湾効率、IT インフラ、通関制度、規則の調和という貿易円滑化の措置に関して、EU の半分の水準に到達すれば、貿易が総合的に 100 億ドル増加する。その要因をみると、IT インフラの改善が最大の効果があり（40%）、次いで港湾効率の引き上げ（30%）となっている。

ボックス 6.6 近隣地域は重要であるが、貿易や輸送に関する政策も同じである

繁栄している場所に近いということは恵みである一方、貧しい場所に近いことは呪いであろう。ボックス図は良い近隣地域にいることの利点を例示したものである。これは地理的な近接性（距離）と貿易障壁（分裂）を減らす政策を組み合わせた指数を用いて、世界中で外国市場の潜在性を示したものである。

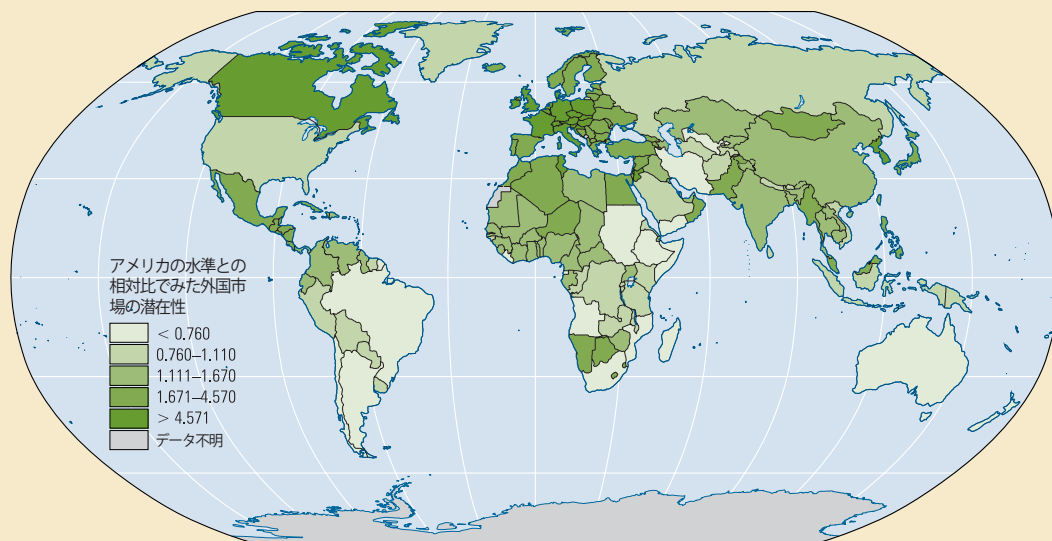
しかし、立地が良いだけでは不十分である。中央アメリカ、北アフリカ、東南アジアといった地理的に幸運な近隣地域内のなかでも、メキシコ、チュニジア、マレーシアの市場アクセスはそれぞれ最も高くなっている。世界銀行の「事業運営」指標（特に国境を越える貿易に関連したもの）におけるラン

キングは、地域のなかで最高の位置にある。当然のことであろうが、これら諸国の最近の成長パフォーマンスには素晴らしいものがあり、生活水準も改善している。

アルジェリアやインドネシアもチュニジアやマレーシアの立地と同じであるが、事業や貿易に関する政策の点で良くない。したがって、市場アクセス指標は近隣諸国よりも劣っている。スリランカやガーナも市場アクセスの点で良くない。彼らは事業や貿易に関する政策は良くても、立地の点で不幸なのである。

出所：Mayer (2008); World Bank (2007d)。

繁栄している場所に近いということは重要であるが、それだけでは不十分
(外国市場の潜在性, 2003年)



出所：Mayer (2008：本報告書用)。

注：外国市場の潜在性を算出するために、各国には貿易可能な国際市場の規模に応じた得点が割り当てられる。これはそういう市場にアクセスするのがどれくらい困難かを示すために、物理的な距離、輸送コスト、その他の貿易障壁を複合した指標で、諸外国のGDPを逆加重することによって求める。アメリカの外国市場の潜在性とこの指標は、基本的に、距離と分裂という2つのスペース的な次元を組み合わせ、自国市場効果（密度）を含まない潜在的な市場アクセス度の複合指標したものである。この地図は本当の市場アクセス度を示している地図9.2を補完するものとなっている。

港湾効率を改善するためには、制度とインフラの両方に投資することが必要である。数量ベースでは海上輸送が世界貿易の90%を占めている^{注62}。運営がいい港湾へのアクセスは必ずしも輸出指向型の集積を保証するわけではないものの、このような集積がそれなしで出現することがないのは確実であろう。貿易数量が十分大きければ民間参加は可能であろうが、それ以外の場合には公的支援が必要である。これは空港など他のハブとなるインフラについても当てはまる。空港は軽量・高付加価値の製品の貿易にとって、また、効率的な空輸を必要とする輸出指向型サービスの拡大を支援

するために、重要性が高まっている。バンガロールの空港では2007年に旅客交通量が35%もの急増をみせている。

国際的な貨物輸送にかかわる名目運賃の低下に伴って、時間的なコストが直接的な金銭コストとの比較で相対的に重要になってきている^{注63}。国際輸送は国境通過手続きに関して追加的な時間的なコストがかかる。このような時間的なコストは単に国境通過にかかわる関税や財政ルールだけでなく、サービスの規制や供給にかかわる多種多様な国境内措置にも左右される^{注64}。

輸送の時間的なコストは、OECD諸国の平均9.8

日に対して、最貧国のなかでは、コンゴ民主共和国の46日からウズベキスタンの104日までと幅がある(表6.2)。国境通過に最も長い時間がかかるのは、サハラ以南アフリカと中央アジアであり、その多くは内陸の諸国である。最寄り港までの陸上輸送など貿易コストの他の側面についてはほとんどコントロール力がないことを考えると、内陸諸国は改善するコントロール力を確かにもっている貿易円滑化の政策については、もっと積極的であってしかるべきだ。地域的な展望がもっと明確になれば利益も享受できるだろう。様々な通行ルールが国際的な法律や宣言で認められている。例えば、「アルマティ行動計画」というものがある^{注65}。サハラ以南アフリカ輸送計画で構想されているような回廊を円滑化・モニタリングするイニシアティブは、調整が失敗するリスクが削減される可能性はあるものの、これまでのところ執行は不十分である^{注66}。

かなり小規模な沿岸諸国にとっても、地域的なアプローチは有益であろう。貿易の拡大で輸送に

ついて規模の経済が生まれるため、ハブのインフラはできる限り多数の市場参加者によって共有されれば最も有益になる。西部や東部のアフリカ諸国で、中規模で水深の大きいコンテナ港を一国だけで維持できる能力をもったところはほとんどない。しかし、大きな集水域をもつ共同港があって、そのコストとアクセスを沿岸諸国と近隣の内陸諸国で配分すれば、集積の進展を後押しすることができるだろう。しかし、共有というのは容易ではない。国家的なインフラ政策では国内偏重があるからだ。

輸送の負の外部性に取り組む

効率的な輸送は単に時間の節約や維持費の低下を超える外部的な利益をもたらす。このような利益は往々にして過少評価されている。しかし、輸送は通常は輸送業者や貿易業者によって内部化されていない外部的なコストももたらす^{注67}。混雑や温室効果ガス排出は先進国と途上国の両方に影響しているが、汚染や安全性の低さが生み出して

表 6.2 国境通過に要する時間は中央アジア、中部アフリカ、東部アフリカ、南部アフリカが最も長い

国	輸出書類	日数	国	輸入書類	日数
イラク	10	102	ウズベキスタン	11	104
カザフスタン	12	89	チャド	9	102
タジキスタン	10	82	イラク	10	101
ウズベキスタン	7	80	タジキスタン	11	83
チャド	6	78	カザフスタン	14	76
アフガニスタン	12	67	キリギス	13	75
アンゴラ	12	64	アフガニスタン	11	71
キルギス	13	64	ブルンジ	10	71
エリトリア	9	59	エリトリア	13	69
ニジェール	8	59	ルワンダ	9	69
モンゴル	10	58	ニジェール	10	68
中央アフリカ共和国	8	57	ジンバブエ	13	67
アゼルバイジャン	9	56	中央アフリカ共和国	18	66
ザンビア	8	53	コンゴ民主共和国	9	66
ハイチ	8	52	ベネズエラ	9	65
ジンバブエ	9	52	マリ	11	65
コンゴ共和国	11	50	ザンビア	11	64
ラオス	9	50	コンゴ共和国	12	62
ブンジ	9	47	モンゴル	10	59
ルワンダ	9	47	アンゴラ	9	58
コンゴ民主共和国	8	46	アゼルバイジャン	14	56

出所：World Bank (2007).

いる直接的な健康関連コストは一般的に途上国の方が高い。

混雑. 輸送インフラが集中しているということは、需要の増加に対してスムーズかつ即座に供給対応ができないということを示している。供給過剰であれば、追加的なコストは多数のユーザーに分散できる。供給不足の場合には、混雑が時間と質の面で損失をもたらす。後者が多くの急成長を遂げている途上国が陥っている状況である。混雑のコストを推計するのは単純ではない。というのは、しばしばネットワークのなかで特定のボトルネックが原因で、日中の特定の時間帯に発生するからだ。ワシントン DC に関するある研究では、混雑のコストは 1 マイル当たり 0.065 ドルと推計されている^{注68}。

排出. 地球温暖化に対する懸念が高まるなか、輸送部門（目に見える化石燃料の消費者）は精査の対象になっている。排出で最大のシェアを占めているのは先進国である。しかし、多数の途上国ではモータリゼーションが進展していることを受けて、世界の自動車保有台数は急増し、排出もそうなるだろう。温室効果ガス排出に関するほとんどの推計では、輸送部門は総排出量の 13.5% 近くを占めている（図 6.6）。ある総合的な研究結果では、2100 年までに 2.5℃ の温暖化が進んだ場合、人口加重による全世界のコストは世界 GDP の 2% に達する^{注69}。このうちの半分は突然ないし破局的な気候変動に起因する。これには熱帯性疾病がアフリカを中心に流行する可能性が含まれている。残りのコストは農業がこうむるもの（10% 未満）と海面の上昇によるもの（6%）が中心である。

このようなコストの内部化は輸送の総合的なコストにとって何を意味するだろうか？ 推計は様々である。初期の研究におけるメタ分析によれば、現在の上限值は炭素 1 トン当たり 50 ドルであることが示唆されている^{注70}。2007 年の『スターン報告書』によれば、将来の温暖化による損害総額は永続的に世界 GDP の 5% から 20% に相当し、現在の社会的コストは炭素 1 トン当たり 311 ドルと推計している。1 ガロンのガソリンには 0.0024 トンの炭素が含まれているので、炭素

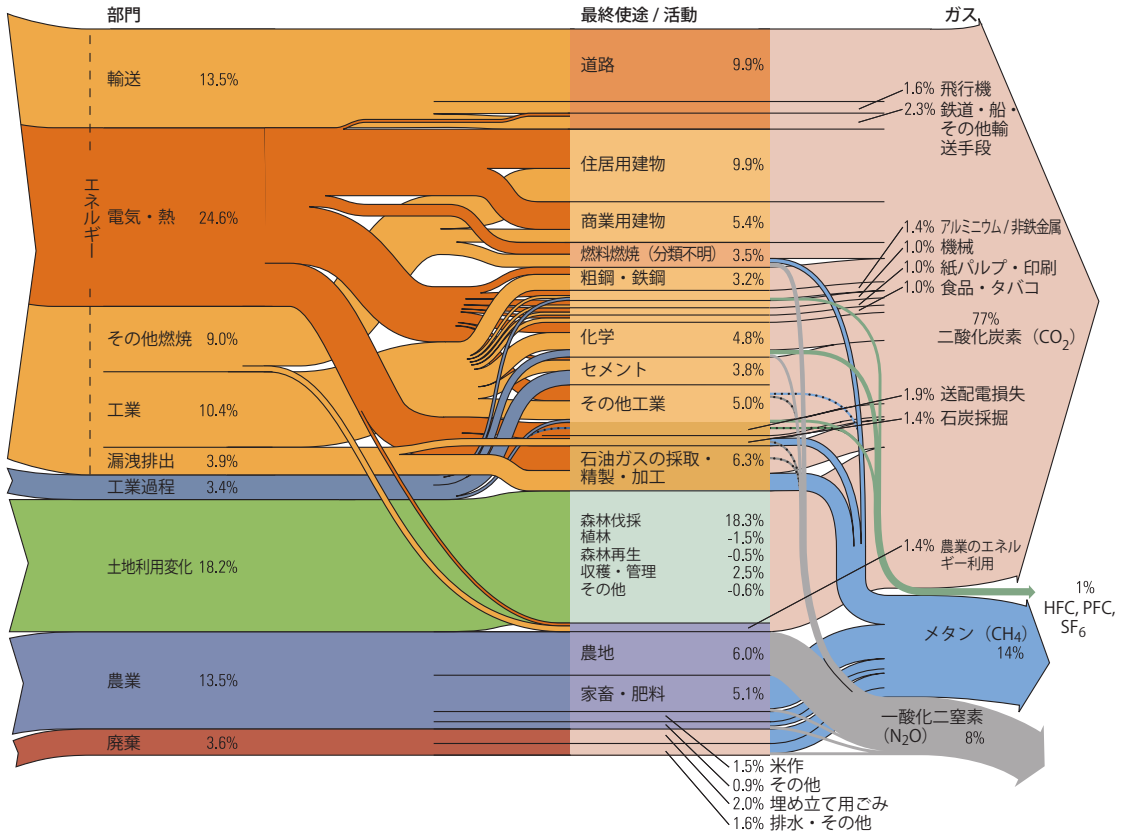
1 トン当たり 50 ドルの損害ならガソリン 1 ガロン当たり 0.12 ドル（1 リットル当たりでは 0.03 ドル）、それが 300 ドルなら同 0.72 ドル（同 0.19 ドル）に換算できる。したがって、二酸化炭素を内部化するコストはガソリン価格の歴史的な変動レンジ内に収まる。過去 30 年間にわたり燃費向上の努力が払われてきているが、これには少なくとも石油価格の上昇と同じくらい燃料税や燃費規制が貢献している。

汚染. ガソリン車は一酸化炭素（CO）、窒素酸化物（NOx）、炭化水素（HC）を排出する。CO は血流中の酸素を削減して、呼吸困難や心血管障害の原因となる。HC と NOx が一緒になるとオゾンが作られ、呼吸が苦しくなったり、視力が低下したりする。HC と NOx は化学反応して微粒物質（PM2.5）も生成する。これは肺組織に侵入するほど微細で、死亡リスクを高める。自動車の排出はあらゆる汚染物質について先進国では減少に転じているが、それ以外の地域では高水準を続けている。大気汚染関連の疾病は毎年約 50 万人強の早死に貢献しており、多くの途上国では対 GDP 比で 2% のコストを賦課している。このインパクトのうち輸送部門の寄与度は約 4 分の 1 とみられ、中心は自家用車と商業車である^{注71}。

事故. 大気汚染の場合と同じく、モータリゼーションが高水準であっても安定している先進国では、交通事故による死傷者は減少している。しかし、途上国と体制移行国では増勢をたどっている。ロシアの道路事故死亡率はオランダの 5 倍に達している。世界全体では約 120 万人が毎年死亡しているが、このうち 90% は低および中所得国である。世界銀行の 2000-20 年に関する予測では、これら諸国では 80% 増加するのに対して、高所得国では 30% 減少する。負傷・障害事故は死亡事故の何倍にも達している。交通事故による健康損失が総健康損失に占める割合をみると、最も高いのは中東・北アフリカ（2000 年 5% から 20 年 8% に上昇）で、ラテンアメリカ・カリブと東アジア・太平洋（各 3%）が続き、さらにアフリカ、東ヨーロッパ・中央アジア、南アジア（各 2%）となっている。

致死リスクが最も高いのはモータリゼーション

図 6.6 輸送部門は CO2 排出量の約 7 分の 1 を占めている
(温室効果ガス排出源, 2005 年)



出所：World Resources Institute; Baumert, Herzog, and Pershing (2005).

比率が急増しているところである。交通安全措置の実施が大幅に遅れるためだ。したがって、輸送部門は発展にコストを賦課しているといえる。事故のコストのうちどの程度が「外部的」なのかは、保険市場が外部コストをいかにうまく付保できるかに依存する。そういう市場がうまく機能しないところでも、交通安全措置で歩行者、自転車に乗っている人、その他の運転者を無謀さから保護することができる。

輸送：ますます重要な部門

ほとんどの輸送モードについて、多数の市場でコストが低下してきた。しかしながら、このコストが貿易コスト全体のなかに占めるシェアは上昇している。これはラテンアメリカ・カリブなどの地域で、関税がさらに大幅に低下しているためで

ある（ボックス 6.7 参照）。さらに、燃料コストが上昇しているので、輸送コストのシェアはさらに上昇するだろう。輸送が経済発展に貢献するためには何が必要だろうか？

貧困国は消費大国になる前に生産大国になっている。中間財や原材料を輸入して加工品を輸出するという形で所得を創出することが引き続き重要である。中間財生産プロセスの低および中所得国移転が示すように、これら諸国にとってさえ世界市場への統合に伴う潜在的な利益には膨大なものがあり、それを制約するのは主に輸送と通信のコストであろう。しかし、世界市場との統合を実現するのはむずかしい制度上の問題を提起する。外国市場へのアクセスを提供するということは、輸送政策に伴う利益の一部は外国が享受するというを示唆している。したがって、国際的な輸送政策を調整するためには、国際輸送にかかわる相

ボックス 6.7 ラテンアメリカの動脈の詰まりを除去する：今や輸送コストの方が関税よりも重要である

過去 20 年間、ラテンアメリカの貿易政策の課題としては、伝統的な市場アクセスや政策障壁が支配的であった。その成果は上がっている。関税は大幅に低下した。最恵国関税は 1980 年代の 40% 以上から 2000 年の 10% に近い水準まで低下した。にもかかわらず、貿易協定がこの地域では政策議論を支配している。

しかし、今や関税よりも輸送コストの方が重要である。域内貨物輸送費が輸入金額に占める比率の単純平均は、アルゼンチン 6.5%、コロンビア 12%、内陸国であるウルグアイ 25% と幅がある。ラテンアメリカ・カリブの対米輸出にかかわる貨物輸送コストは、ボリバイ、メキシコ、ベネズエラを例外として、域内輸送コストよりも高くなっている。

港湾効率が低いことや海運部門の競争力が弱いが犯人

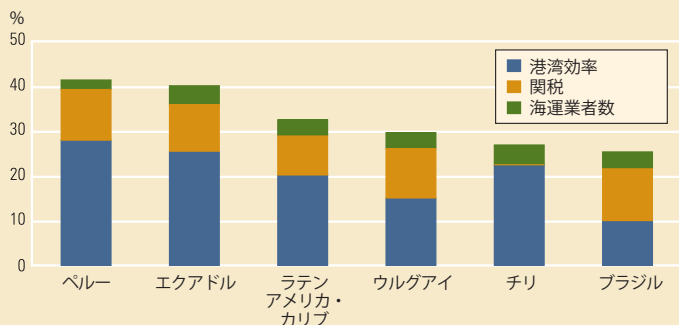
のようである（ボックス図参照）。平均すると、もしラテンアメリカ地域諸国の港湾効率がアメリカと同じになれば、輸送コストは 20% も低下する。

輸送コストが低下すれば多大な利益が生まれるだろう。貿易コストが 10% 低下すれば、この地域の輸入は 50%、域内輸出は 60% 以上増加する。輸送政策改善による利益は関税引き下げによる利益を凌駕するものとみられる。同じ程度の関税低下と比較すると、域内貿易にかかわる輸送コストの低下による利益はほぼ 5 倍の大きさになり、輸出品目数は 9 倍の増加につながる。

出所：Inter-American Development Bank (近刊)。

今や輸送コストの方がより重要である

(港湾効率、関税率、海運会社数がアメリカと同水準になることに伴う輸送コストの変化率%，2005 年基準)



出所：Inter-American Development Bank (近刊)。

互支援について信頼を高める必要がある。

輸送の規模に関する収穫増は調整問題をさらに 2 つ追加している。港湾・空港投資に関する最小費用の尺度からすると、近隣諸国が施設を共有するハブアンドスポーク型の輸送システムが求められている。大規模インフラ施設の所有権は市場力を授与するため、施設共有には信頼できる合意が必要とされる。輸送業で収穫増（海上輸送は少数の企業が提供し、物流サービスは少数企業の手統合せれつつある）を確保するためには、輸送コスト低下がもっている潜在力を認識した規制体制が必要であろう。輸送政策や競争政策の相互依存を考えると、一部の国際機関が開始したようなグローバルな努力が必要ということを示唆する。

輸送と通信のコストは、成長に必要とされるスペース的な変化のスピードと効率性に引き続き影

響する大きな要因であろう。発展段階が異なっている各国は輸送コストについても様々な政策を策定しなければならないだろう。東アジア、南アジア、中央アジアについて対照的な政策を例示すれば以下の通りである。

- 東アジアの途上国は、日本と韓国が繁栄を先導し、北アメリカや西ヨーロッパ向けの輸送コストが低下したのを受けて、今や世界市場に近くなっている。中間財や最終財の工業品の貿易拡大に参加している。チュニジアなどの諸国も同じことができるはずだ。
- 南アジアでは、貿易と通信のコストの低下を受けて、遠いということの不利が一部除去された。それが中間サービスに関して西洋の市場にインドが参加する助けになった。南アメリカなどのような諸国も自国市場の潜在力を

開拓しつつ、同じことができるはずだ。

- 中央アジアでは、経済が小さく、内陸にあり、石油やガスなど一次産品の輸出に依存しているため、輸送コストの削減はもっとむずかしい。ブルキナファソ、マラウイ、ニジェール、ルワンダなど分裂した近隣地域に

所在する諸国についても、同じくむずかしいだろう。これら諸国としては、「貿易摩擦」を軽減する積極策、近隣諸国と高価なインフラを共有するという執行可能な合意、一次産品輸出に関して集積を奨励し輸送コストを削減するための選別的な投資が必要である。



東アジアの距離と分裂

1415年に鄭和提督がキリンを南京に連れてきた時、それは偉大な平和と繁栄を連想させる神聖な生き物と信じられた。それはまた、東アジアにおける中国の影響力の全盛期や他地域と比較した域内の豊かさを示していた。当時の中国は、おそらく世界最大の経済規模を誇り、物質的生活水準は最も高く、芸術や教育は隆盛を極め、一連の技術も進んでいた。その海軍の軍事技術はアフリカまでもの遠距離航海を可能にするものであった。

中国は一国で世界の製造業の3分の1を生産していたと見られる。しかしこれは、続かなかった。100年後には新皇帝が鄭和の航海測定儀を破壊し海軍の規模を10分の1に縮小した。海外遠征の費用は便益を上回ると信じてのことであった。中国は自ら好んで孤立の世紀に入り、19世紀のアヘン戦争の時にイギリスによって不名誉で打撃を被るやり方で打ち破られた。

東アジアの孤立主義の時代

世界の他の地域を締め出そうとしたのは中国だけではなく。日本では徳川家光が1635年鎖国令及び1639年ポルトガル除外令を發布し、それから200年の間国家を対外的な影響から効果的に遮断した。これらの勅令は外国人を日本に入学させなかったばかりでなく、日本人の海外への渡航も禁止した。西側のあらゆる物事への反感は技術にまで及んだ。その文化や社会的ヒエラルキーを守ろうとする特別な試みで、日本は次第により優雅で象徴的な侍の刀を選んで拳銃を廃止した。

このような極端な例は、特に17世紀以降の東アジア諸国間の大きな分裂を示している。学者たちはこのような分裂の経済的効果について完全に賛成しているわけではない。清や徳川時代に生活水準が著しく低下したと論じる者もいる。それらの社会は、経済が低迷していったというよりむしろ停滞していたことで特徴付けられる方がより正確であると信じる者もいる。少なくとも、19世紀初頭の日本と中国の賃金水準は、実質ベースでもロンドンやアムステルダムよりはるかに低く、おそらく50%程度も低かったと見られる^{注1}。アダム・スミスはこのことを既に認識していた。「中国とヨーロッパの間の労働コストの違いは、生活費の間の相違よりはるかに大きい。なぜなら、中国よりもヨーロッパの方が実質労働分配率は高いからだ^{注2}。

スミスは正しかった。産業革命以前でさえ、ヨーロッパの一部は生活水準でアジアに優っていた。スミスは、中国を統一経済として述べていることにおいても正しかった。中国の上級官吏は、武具師や政府にサービスを提供するその他の職人に異例の高賃金を払っていた。それらについて、中国帝国内の広大な距離にもかかわらず地域差はほとんど見られなかった。人口密度の低い北部地域がいくらか高賃金であるだけだった。

19世紀半ばまでに、東アジアで最も先進的な都市である広東と東京の実質賃金は、ミラノやライプチヒといったヨーロッパの小都市と同水準になったにすぎなかった。それ以外の東アジアの生活水準ははるかに低かった。古くからの中国の属国は植民地化され、アジア諸国はいっそう分割された(地図G3.1参照)。それからまもなく、ヨーロッパのほとんどは産業革命を経験し、ヨーロッパでは賃金や国内総生産(GDP)の高まりが広く生じたことから、ヨーロッパとアジアの間の「大きな分裂」はさらに広がった。アンガス・マディソンによると、世界のGDPに占める東アジアのシェアは、1500~1800年の間は40%程度と変わらなかったが、1950年までに15%以下に縮小した。

アジア統合の50年

急いで今日に向かおう。東アジア経済は整然とした密接な域内生産ネットワークを通じて統合されている。このようなサプライ・チェーンは、生産の密集した東京地域で賃金や地価の高騰が製造業の競争力を低下させたことに伴い、1980年代に日系多国籍企業がアウトソーシングを行ったことに始まる。事実、香港、日本、韓国、そして台湾の経済的密集によって、先ず東南アジアの中所得国へ、そして、経済的イデオロギーの障壁の低下に伴い中国へスピルオーバーが生じる結果となった。最近では、サブ

地図 G3.1 分裂したアジア：19世紀半ばの紛争



出所：www.fordham.edu/halsall.

ライ・チェーンは中国に集中しており、広東と深圳で大規模な組み立て工程が行なわれている。中国は成熟化に伴って、中間財及び資本財の輸出者にもなっている。中国は今や日本や韓国の主要な貿易相手国であり、急速に拡大している対東アジア輸入の半分以上を占めている。

今日、東アジアの域内貿易はEUの域内貿易に近づいており、東アジアと世界の他の地域との貿易を上回る速度で着実に拡大している。東アジア諸国は、域内への外国投資のほぼ3分の2について投資国となっている。技術さえも、とりわけ電子といった主要輸出産業では域内で編み出されるようになってきている。東アジア諸国は、貿易障壁やその他の国境コストといった形態の相互の分裂を、せっせと無くしてきている。彼らは、時には経済特区に限定しているものの、港湾や空港など世界的な水準の物流から始めた。そして、通関改革やASEAN諸国間の査証免除といったソフト・インフラの改善を続けている。

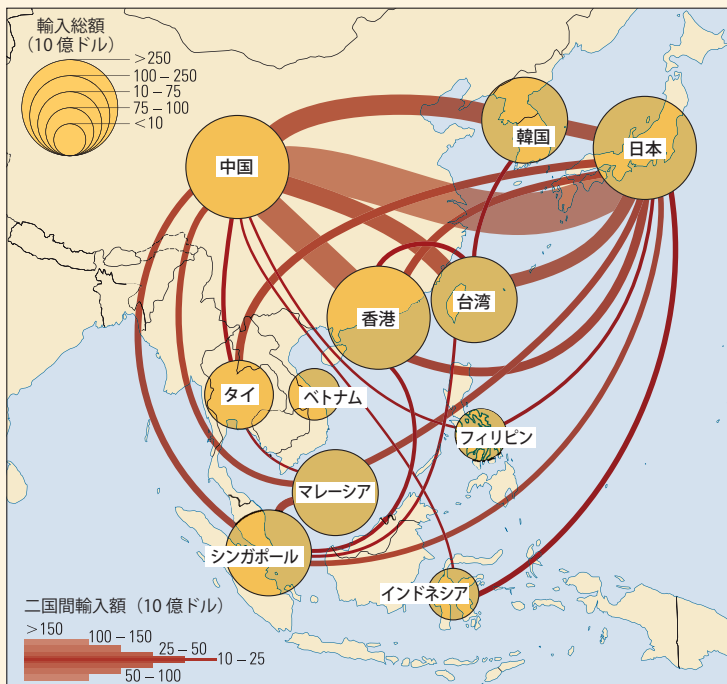
東アジア諸国間の分裂の解消は、2006年の一人当たり所得が500ドルのラオス共和国から同所得が約3万ドル

のシンガポールまで、多様かつ広範囲に及ぶ高成長と同時に生じた。東アジア域内では、貧困国は富裕国より速く成長しているが、所得の収斂は緩慢なものにとどまっている。東アジア諸国のほとんどは、農業の強化や地方の工業化に始まり、都市部の拡大や輸出の工業化がそれに続くという類似の過程をたどっている。海外から新技術や新組織を学習している。輸出は技術的にいっそう複雑なものになってきている。中所得国は部品生産に特化し、富裕なアジア諸国はイノベーションやブランド化、技術の洗練化を通じて付加価値を高めている。

域内の成長に伴い、成長を加速する原動力を開発している。アセアン、中国、日本及び韓国は、1990年代に北米に匹敵する経済地域となった。グローバル経済の重心が環太平洋地域に移行したことから、東アジアにとってグローバル市場へのアクセスは改善している。

東アジアの域内貿易の程度は、多くの東アジア諸国で政治的関係が分断的であった歴史を前提とすると、驚くべきものかもしれない。西半球では、国家間の紛争の経済的

地図 G3.2 アジアは統合されている：20 世紀末の貿易



出所：Gill and Kharas 2007.

影響は、対等な商取引を統治し、商業や金融の急速な拡大を調整できるようにあらかじめ拡張された、体系化された法制度の公式な機構や政治的合意によって、克服されてきた。東アジアでは、このような機構の発展は緩慢なものである。そのかわり、長い歴史を持つ社会的ネットワークやコミュニティ、非公式な機構が、財や資本の近代的な国際統合を支える上での信認を与えている。それらの淵源は、1000年にわたる中国の南東部から東南アジアへの移住である（地図 G3.2 参照）。

いっそうの統合—距離と分裂の双子の課題

東アジア地域については、将来を展望すると、急速に進む統合の前途に、重要な課題がある。

経済的密集が北に向かってシフトすることは東南アジアに特別な課題を課している。それは、いかにして、域内の重要な経済勢力であり続けることができるかということだ。ひとつの答えはおそらく世界的な水準の都市の発展にある。東南アジアの主要な大都市は、自身をグローバルな人材を引き付け維持し続ける「粘着空間」へ発展させる必要がある。その間、インドとオーストラリアの東アジアへの統合が空間のダイナミクスを変化させ、アジアの経済的重心の北方へのシフトを幾分相殺するかもしれない。

域内の主要な市場から離れている諸国が直面している問題は、国内の後発地域に波及している。東アジアには深刻な貧困が残っており、中国西部やフィリピン南部及び東部、タイ北部、ベトナム中央高地といった地域は貧困率が高い。中国で一人当たり所得が最も高い省と最も低い省の格差は、過去の皇帝の統治下ではごくわずかであったが、13.1 対 1 に拡大している（これに対して米国では 2.1 対 1 である）。多くの人々が富裕な地域の近くに移動してきているが、これらの人口を孤立させている地理的距離を克服することは、依然として重要な課題と見られている。

東アジア諸国内では、人々は市場に向かって移動しており、市場は人々が集中しているところで発達している。ほとんどの国で都市化が大規模かつ急速に進んでおり、今後 20 年間は毎年 2,500 万人が新たに都市の住民に加わっていくだろう。これらの人々のほとんどが、人口 100 万人未満の中小都市に移るだろう。それらの小都市の管理を効率的に行い、それらを国民経済に統合していくことは、距離を短縮し成長を維持する上で非常に重要な仕事となる。

一方で、東アジアは依然として域内諸国間の分裂をいかにして解消していくかという戦略的な問題に直面している。アセアンの二つのスピード・プロセスは、所得水準や経済構造の異なる諸国が統合を深化させることがいかに容

易でないかを示している。域内の全ての経済に経済的統合をもたらすような公式のプロセスはない。域内対話の開始の最初の試みは、2005年12月にマレーシアのクアラルンプールで開催された東アジアサミットであった。同サミットは、金融の安定、エネルギー安全保障、貧困撲滅、国家間の格差是正を求めた。国境を越えた移住、環境問題のスピルオーバー、多様な統治基準、そして文化的理解といった、依然として地域を分裂させているような課題を強調した。その他の地域統合を醸成するような興味深い試み

が、アセアン+3の枠内などで進行中であるが、共通の未来を創り出すような機構的なリーダーシップは細分化されたままである。それにもかかわらず、優れた学者たちは「統合された東アジアの出現は必然であり必要である」と述べている^{注3}。課題は、いかに速くこれを現実のものにするかを考え出すことである。

出所：Homi Kharasの寄稿による。

Part III

政策論議を再構成する



途上国の混雑した都市は人々に貧困から脱出する力を与えることができるだろうか？ 移住というのは移住する人々と取り残された人々の両方を助けることになるのだろうか？ 貿易は世界の富裕層と最貧層の双方をどのように助けることができるのか？ 政策立案者は途上国が直面している3つの大きな挑戦課題にどうやって取り組むべきだろうか？ その3つの課題とは、スラム街の住民10億人、開発の遅れた遠隔地に居住している10億人、「ボトム10億人」のことである。本報告書のパートIIIでは、経済統合が解決策になることを示したい。そのためには、場所にとらわれない制度、場所をつなげるインフラ、場所を絞ったインセンティブという政策手段を使えばいいのである。そして、統合が特に困難な場合にはこのような対応策を微調整して組み合わせるべきである。第7章では、経済統合が特大都市、都市、町、村にとって何を意味するかについて説明する。第8章では、経済的な先進地区と後進地区の統合がどのようにして全員に利益をもたらすかを示す。第9章では、世界で最も隔絶した諸国を成功裡に統合するのに必要とされる困難な措置を提示したい。パートIIIの各章はこうすることによって、都市化、地域開発、国際統合という3つの積年の政策論議を再検討・再構築している。



混雑なしの集中

——包容的都市化のための政策

1974年に都市の専門家チームは定期的な作業の一環として、2000年に人口が多くなっている都市の規模を予測した。それによれば、コンゴ民主共和国の首都キンシャサが現在のロンドンを上回る600万人になる。パキスタンのカラチはニューヨーク市にほぼ匹敵する1,600万人になる。しかし、この予測はまったく外れてしまった(図7.1)。キンシャサの人口は現在のロンドンの約半分、カラチもニューヨーク市の半分にとどまっている。国の人口予測に関しては総じて正確だった専門家は、都市の規模となるとなぜ大きく外れたのだろうか？

一国内における人口のスペース的な分布の予測は総人口の予測と同じではない、というのがその理由である。これまでの章でみてきたように、都市や先進地区の成長といったスペース的な変化は経済の変化と密接な関係がある。特に成長と外国貿易や投資にかかわる経済開放に伴う部門別の変化が重要である。したがって、都市の規模予測は経済予測ともいえる冒険的な作業になる。中国の広州を考えてみよう。2000年の人口は1974年時点の予測値450万人の1.33倍以上に達していた。逆に、北京は予測値1,900万人の約半分にすぎなかった。スペース的な構造をたちまち変えてしまった中国経済の自由化と成長を専門家は予測することができなかったのである。過去のトレンドを単純に延長する代わりに、集積、移住、特化という市場諸力と、それを支援あるいは阻害する政府の政策を検討すべきだったのである。

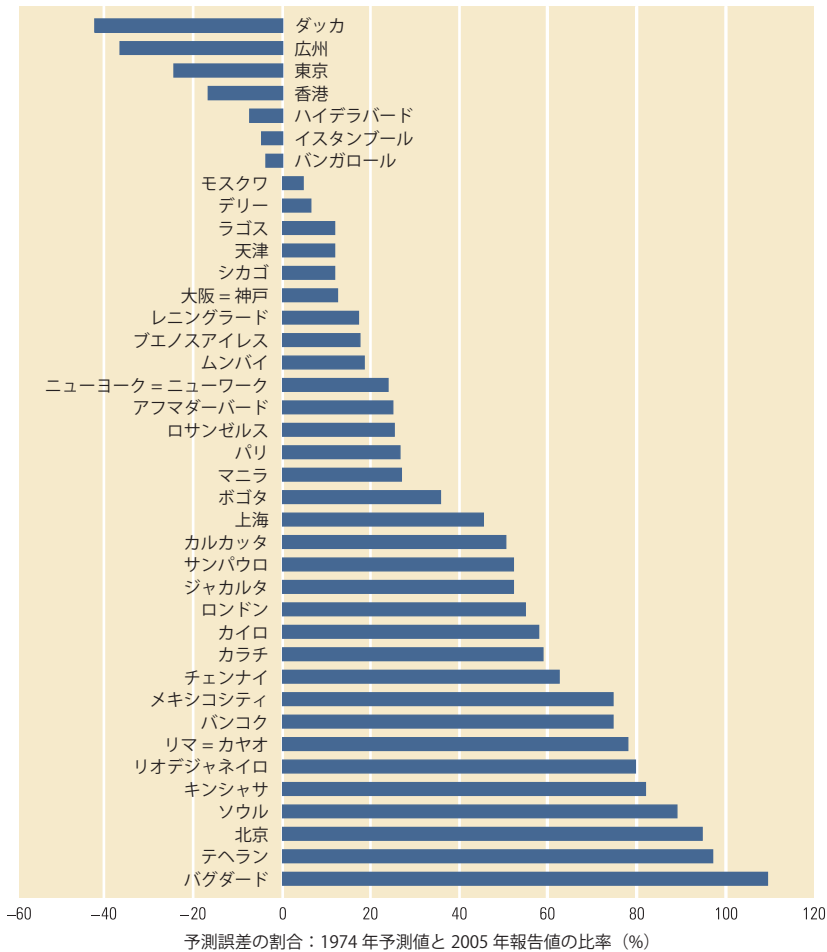
現在の予測によれば、途上国の都市は今後30年間で2倍になり、人口は20億人増加する。途上国の大都市はさらに大きくなって、企業家、労働者、革新者が要求する都市化の経済を提供する

ことになるのである。しかし、そうなるのは主として現在うまくいっている諸国に限られる。中規模の都市が都市システムの屋台骨であり、より専門化したニーズをもった生産者が求める地方化の経済を提供する。小都市や町は引き続き周辺の農村居住区のニーズに応えるとともに、それに依存している。農場や村経済が好調な地区では、そういった小都市や町も急拡大を遂げるだろう。

都市や町の台頭につながるスペース的な変化は秩序立ったものではないだろう。非公式な居住区(スラム街や貧民窟)が形成され拡大する可能性がある。うまく機能する土地市場を創設しインフラや住宅に投資するという政府の能力を、労働者や企業からの需要増加が凌駕してしまうからである。もし現在の先進国が指針になるとすれば、都市内部の格差に取り組んで、非公式居住区をより組織化された都市構造のなかに吸収するには数十年の歳月を要するだろう。農村部から都市部への移住を制限しようとするのは逆効果であろう。なぜか？密度と多様性を制限すれば、革新と生産性が窒息するからである。

政策立案者としては、注意を怠ると、このような変化の足を引っ張ってしまうことになる。柔軟な規制と弾力的な土地利用転換政策を実施しないと、都市部は企業や投資家にとって住みにくい場所になってしまうだろう。農村部に十分な水、衛生、学校、保健ケアを提供しなければ、村人は時期尚早に町や都市に向けて追い出されてしまうだろう。急拡大している都市のインフラに投資しなければ、混雑がいつそう悪化する。より一般的には、様々な種類の場所のスペース的な変化に伴うニーズに対して適切な対応をしなければ、混雑や分裂が足を引っ張って、密度と多様性がもたらす

図 7.1 都市の成長は著しく過大評価されていた



出所：Satterthwaite (2007).

注：1974年に作成された予測値と2000年における都市の推定人口を比較。マイナスの数字は2000年における都市の規模が予測よりも大きかったことを示す。

完全な利益を享受することはできないだろう。

本章では、各国が都市化の利益を享受できるようにするために、1つの政策枠組みを提示したい。それはスペース的な変化に関して様式化された事実（第1章）と、そのような変化を牽引する集積経済にかかわる洞察（第4章）に基づいている。政策の優先課題とその順番を示すことになるが、これは都市化にうまく成功した国と苦勞した国の経験に基づいている。主な主張点は次の通りである。

- 政策立案者が農村部や都市部など各居住区の経済的な相互依存関係を認識していれば、その変化を円滑化することができる。各国内の

都市、町、村といった階層のなかで、それぞれは違う機能に特化するとともに、強い相互依存関係を築いている。したがって、政策論議は国家や個別居住区という極端なレベルで行うべきではない。そうではなく、通常は州や省を意味する「地区」のレベルで組み立てるべきである。政策立案者は自らのことをそのような地区における場所ポートフォリオのマネージャーであると考えべきである。地区アプローチは国レベルの都市化戦略にとっても有益である。ある地区固有の人口でみた都市化比率はあらゆるレベル（中央、省、都市）の政府にとって優先度を決定することになるであろうが、国全体の都市化比率はそれ

が意味する挑戦課題の複雑さ全体を示唆するのに良い指針になるだろう。

- **政策の挑戦課題は都市化の進展に伴ってより複雑になる。** 都市や町は企業や家族に近接性の利益を提供するが、活動の密集性が混雑、汚染、社会的緊張をもたらして、利益を相殺する。ある政策が望ましいか否かは、それが市場の失敗に取り組むことになり、集中を緩和するかどうか次第である。例えば、都市化比率が低い国や地区では、交通渋滞やスラム街は重大な政策課題ではないだろう。しかし、都市化が急進展中の地区では、混雑がたちまち広がってしまう。また、大都市圏では、それ以外に、貧民窟やスラム街が提起する都市内部の分裂に取り組む必要があるだろう。
- **政策の優先付けと順序付けをすれば、発展の初期段階でも政府が包容的な都市化を円滑化する助けになる。** 統合課題の各次元にはそれぞれ違った手段の組み合わせが必要になる。都市化が初期的な段階にある地区では、政策の挑戦課題は1次元であり、スペース的に盲目的な制度によって密度を構築すればいい。都市化が中間的な地区は2次元の問題を抱えているので、密度を構築するとともに、スペース的に接続的なインフラによって経済的距離を短縮する。さらに、都市化が進んだ地区では問題が3次元なので、密度の構築、距離の克服、スペース的に対象を絞った介入策によって、経済的・社会的分裂（スラム街に起因するものなど）に取り組む。しかし、政策立案者としては、すべての段階で、適な場所で密度を促進するスペース的に盲目的な制度を第1に強調すべきである。

本章では、まず、場所が集積経済を円滑化するのを都市化政策でどのように助けることができるかについて要約する。次に、すでに都市化に成功した場所の経験に基づいて、場所のポートフォリオ管理にとって指針となるように、経済統合の枠組みに関して概要を示す。最後に、現在の途上国において実際に稼働している枠組みの事例を検討したい。

場所のポートフォリオ管理に関する原則

都市化の論議というと、往々にして、過密な都市、貧困の目に見える集中、すさまじい環境劣化といったイメージが浮かぶ。これが都市の成長を抑制し、農村部から都市部への移住を規制するという一般的な政策スタンスにつながる。低および中所得段階の発展期に輩出したスラム街を一掃ないし改善するといった地理的に対象を絞った介入策が、議論を支配することになってしまう。

本章では、都市化の論議を再構築したい。歴史的な証拠によれば、途上国の都市化は経済成長の初期段階では急速に進展し続ける（ただし、都市化比率の上昇は当該国が中所得の上位の水準に達する前に完了してしまう）。しかし、密度の上昇は、もしそれが集積経済をもたらすのであれば、歓迎されるべきことだ。議論では、都市化のペース、農村部から都市部への移住の規模、あるいは対象を絞った介入策でスラム街を撲滅する方法などに焦点を置くべきではない。そうではなく、農業経済を都市経済に転換するプロセスの効率性と包容性に関して議論しなければならない。さらに、都市化の各段階で生じ得る調整の失敗問題に、政策はどうやって取り組むのが最善なのかについて議論すべきである。「貧困層は町や都市に引き寄せられているが、貧困削減を加速化するためには、都市化のペースを落とすのではなく、引き上げることが必要であろう。また、政策立案者はそのプロセスを邪魔するのではなく、円滑にすることが必要であろう」^{注1}。農村経済から都市経済への変化は農村部と都市部の両方にかかわるので、都市化戦略は農村部の生活と生計を改善するための措置も含んでいなければならない（ボックス7.1参照）。

原則：場所のポートフォリオ全部について集積経済を最大化する

密度の上昇に伴う集中は「分厚い」市場がもっている潜在的な利益を生み出す。しかし、混雑と不潔ももたらされる。都市政策の主な目的は居住区が集中増加に伴う不潔、犯罪、時間的損失を削減しつつ、集積経済を実現しようとしているのを後押しすることにある。混雑を抑制しつつ集中を

ボックス 7.1 本報告書のメッセージは反農村的か？ 答えはノー

各国の経済地理は農村部対都市部という単純な区分けにはなじまない。密度は連続しているため、相互関係をもった場所のポートフォリオができあがる。共生がルールなのである。トップには当該国の先進的な都市がきて、その下には二次都市、小規模な都市センター、町、村など、一連の居住区が続く。

低所得国の場所ポートフォリオは主に農村部で構成される。このような初期的な都市化の段階では、経済成長に必要なスペース的な転換を円滑化する戦略の軸は、一連のスペース的に盲目的な政策にある。

- 土地市場にかかわる柔軟で適切に実施されている規則。財産権を施行し、土地保有権を保護し、土地譲渡を改善し、土地利用の転換を緩和し（市場ニーズを反映して）、土地課税を強化するためである。
- 基本的・社会的サービスの提供。教育と健康を改善し、生産性を引き上げ、労働移動を奨励するためである。

- 健全なマクロ経済政策。市場の歪みを削減し、農業に対する偏見を排除し、事業環境を改善し、競争力を高め、投資を促進し、新技術を採用するためである。

このような「スペースに無関係な」政策が農村開発（農業および非農業経済の両方）を促進するため、すべての場所は工業やサービス業に参入するための準備ができる。

このような政策は特に農村家計にとって利益になる。というのは、農村部の非農業経済は農村雇用の30-50%を占めているからである。逆から言うと、農村家計は多様な経済活動に従事しており、非農業収入が家計収入の35-42%を占めている。非農業部門の成長は農業の成長を促進する。なぜならば、投入財が安くなり、収益が農業に再投資され、技術進歩で農法が改善するからだ^a。

出所：WDR 2009 チーム。
a. Feder and Lanjouw (2001).

促進することを不可避免的に制約する要因は、優先課題と同じように、都市化の段階によって異なってくる。

- **初期的な段階。** 初期的な都市化の段階にある地区（都市化比率25%程度）では、まだ圧倒的に農業ないし資源ペースであり、経済的密度が低い。優先課題は単に集積力を円滑にし、町の機械設備、水車場、工場における内部的な規模の経済を促進することにある。その場所が市場に好かれるか否かや、どんな目的で好かれるのかがまだ不明であるため、場所相互間の中立性が政策立案者の標語であってしかるべきだ。
- **中間的な段階。** 都市化が進展するのに伴って、都市化した地区の内部とその相互間で経済的な連携が強まる。投入財の共有や知識の波及効果を活用すべく、同一産業の企業や工場が数多く集まる。このような地区（都市化比率50%程度）では、地方化の経済の促進が最優先課題である。生産と輸送における効率性が標語となる。
- **進んだ段階。** 都市化が高度に進んだ地区では、経済活動の多様性と集約性に伴う都市化の経済から生産性と消費にかかわる利益が生まれてくる。工業の都市や町にとっては機能性が

目標であったが、脱工業化した大都市圏（都市化比率75%程度）にとっては快適性が標語となる。

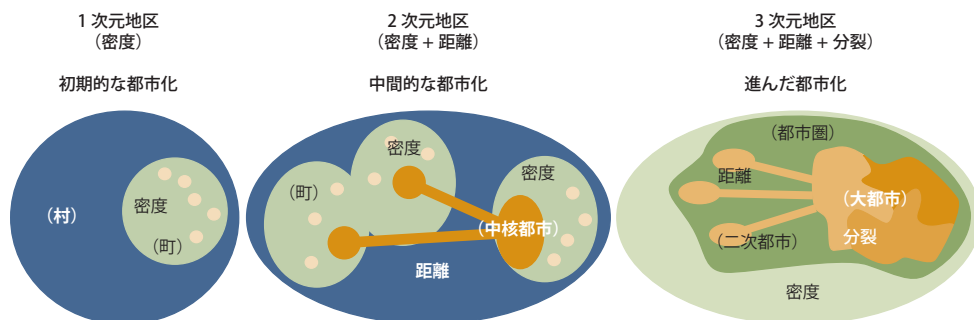
政策ルール：順序良く微調整する

密度、距離、分裂というスペース的な次元を考えると、このような種類の各場所における政策の挑戦課題が浮き彫りになる。農村部が圧倒的な地区では、政策の挑戦課題は1次元であり、密度を構築する必要性に対処することである。都市化に弾みがついている地区では、挑戦課題は2次元となる。密度を促進しつつ、混雑に起因する距離の問題を克服する必要性に対応しなければならない。都市化が進んだ地区では、挑戦課題は3次元になる。すなわち、大都市圏では、密度を奨励すると同時に距離を克服する必要性もある。それに都市内部の分裂を排除する必要性が付け加わる。ここで分裂とは、非公式なスラム街に住む貧困層が非公式な居住区に分離されていることを意味する（図7.2）。

政府措置を検討する際の単位：地区

一国内の各地区が都市化する速度はまちまちである。不均一性は例外ではなく原則なのである。規模が様々な居住区の間には相乗作用と相互依存がある。都市化政策を再構成して、農村から都市

図 7.2 都市化の水準に応じて次元が増える



出所：WDR 2009 チーム。

への転換の全段階における経済的な緊急課題により良く応えるためには、政策の優先度と設計を決定するに当たってスペース的な尺度を再考しなければならない。本報告書では、「地区」という適切な地理的尺度で政策を考えるよう主張したい。それは州ないし省であり、一般的には、中央と地方の中間にある行政単位である。単位は農村部と都市部の連携や都市部相互間の連携を許すくらい十分な大きさがなければならない。北京市、上海市、広東省の経験を見ると、都市戦略に関しては意図的に設計した地区アプローチの妥当性を支持することができる。中国西部の2つの地区（成都と重慶）も都市化について今や同じアプローチを採用しており、一定の成果を上げている。

地区アプローチは都市化戦略を国家レベルにまで積み上げていくことを排除するものではない。人口が集中するのは、高密度地区では大都市圏、中密度地区では中規模都市、低密度地区では小さな町や村である。同様に、都市化が進んだ国では高密度地区に住んでいる人口の割合が高く、都市化の程度が低い国では高密度地区もあるが、ほとんどの人は低密度地区に住んでいる。都市化政策は経済発展の不均一性を考慮に入れるべきなのである。

一国の集計値としての都市化比率は、同国が直面している都市化の挑戦課題の複雑さを示すのに良い指標になる。最も単純なケースでは、シンガポールの場合のように、1つの地区が国全体の特徴になる。しかし、もっと大きな国については、慎重に集計することがさまざまな政府レベルで優先度を決定するのに役立つ。

- 人口の4分の3がまだ農村部にいるエチオピアなど都市化が初期段階の諸国では、統合は単次元の挑戦課題であり、密度を促進すればいい。これら諸国の首都や農業国でさえ、スペース的な変化に関して複数次元の挑戦課題に直面している都市が確かに少数ながら存在している。しかし、最優先すべきは、すべての場所に普遍的に適用される一連のスペースとは無関係な政策手段である。土地の利用や取引を規制する市場制度の確立、安全・学校・街路・衛生など基本的なサービスの提供がその例である。したがって、サハラ以南アフリカや中央アジアの諸国では、中央政府の役割が包容的な都市化の基礎を築くのにも極めて重要である。
- 都市化が中間的な段階にあるところ（インドや中国など南および東アジア）では、中央政府と州ないし省の政府は輸送や通信のインフラも構築しなければならない。
- ラテンアメリカ、北部アフリカ、東ヨーロッパの諸国など都市化がもっと進んだ段階にあるところでは、中央、州、地方の各政府は中所得から高所得に進進するための地理的な転換を円滑にする努力をお互いに同調させなければならない。

統合の枠組み

都市化が進展するにつれて政策の緊急課題も変化するが、政策手段はスペース的に盲目的なものからスペース的に対象を絞ったものまでと広範な

ものが存在する。政策論議では、政府措置のなかでもスラム街改善プログラムなど、スペース的に最も明示的なものが過度に強調される嫌いがあるが、一国の場所のポートフォリオすべての統合を目指す都市化が成功するためには、制度、インフラ、インセンティブといったすべての政策手段を活用する必要がある。

経済的密度を円滑化するためのスペース的に盲目的な「制度」

国内各地の都市化にとって基盤となる制度を構築する責任は主として中央政府にある。そのなかで特に重要なのは土地の管理を統治する省庁である。本報告書では、「制度」は次の3つの一般的な措置をカバーしている。法と秩序（特に財産権の定義と執行）、基本的サービスの普遍的な提供、マクロ経済的な安定性の3つである（詳細は「本報告書をナビゲートする」を参照）。これは中央政府にとって核となる使命であって、それが実現するか否かは経済活動の地理的分布を永久に変えてしまうだろう。

土地市場にかかわる制度には以下が含まれる。包括的な土地登記制度、契約執行と紛争解決に関して信頼できるメカニズム、柔軟なゾーニング法、土地利用転換を阻害するのではなく支援する弾力的な分割にかかわる規則など。農業部門をコミュニティ土地権に基づくものから個人の財産権に変更することは、都市化にとって必須条件である。ひとたび財産権が確立すれば、密度が上昇し始めても、様々な土地利用の効率的な調整が土地にかかわる規則と計画によって確保される、ということが証拠で明らかである。しかし、規則があまり積極的にすぎると、密度や集積経済の利益をかえって損ないかねない。同様に、厳格な土地利用転換ルールは、柔軟性に欠ける規則の結果として、過度に制限的な最低建築基準と同じように、密度にとって有害になる恐れがある。第4の制度は十分な住宅金融である。

流動性のある土地市場にかかわる制度は重要である。 資産を使用可能な富に転換するには、土地権利証に体现されている財産権が必要不可欠である^{注2}。権利付与という実際的な問題で、な

かでも実施コストを軽んじてはならないが、個人の財産権にかかわる法的枠組みの強化が阻害されることがあってはならない。土地や不動産の市場が機能するためには、正式な権利証が正しく必要なのである。保有権にかかわる慣習システムでも非公式な取引は許容されるものの、正式な権利が欠如していると、経済的収益率がより高い土地に転換することが妨げられる。非公式性は土地開発にとってブレーキとなり、スペースの効率的な転換を制約する。

工業化以前のヨーロッパを考えてみよう。土地にかかわる個人の財産権がより確実になるのに伴って、イングランドの都市は急速に拡大した^{注3}。イングランドが最初に工業化したのは、正しく他のヨーロッパ諸国に先駆けてそういう制度を導入したからであろう。ノーベル賞を受賞した経済学者ダグラス・ノースはこれを使って、土地制度が長期的な成長と発展にとって重要である点を強調した^{注4}。

個人の私的な財産権が可能になったのは「囲い込み」運動による。1500年頃から柵、生垣、その他の方法によって共有地の囲い込みが始まり、個人に権利が付与された。1545年までにイングランドの約40%は私人所有となっていた。1604年囲い込み法は共有地を私有の土地区画に転換することを後押ししたもので、この動きは20世紀初めまで続いた^{注5}。ほとんどの学者が合意しているところでは、イングランドの囲い込みは農業の生産性を高め、それが労働を土地から解放し、急拡大していた都市人口を養うための食料余剰を生み出した^{注6}。そのおかげで、イングランドは一定の期間、「世界の工場」になることができた^{注7}。スペースにかかわる制度がどのようにして都市化の引き金になったかについては、デンマークに関する証拠もある（ボックス7.2）。

私的財産権の普及が成長や密度にどのような効果をもたらしたかについて、別の事例が北アメリカやラテンアメリカ・カリブの諸国から出てきている。ヨーロッパ人が入植した初期の頃、カナダとアメリカには新世界の他の地域と同じくらの経済的潜在性があるものとみられていた（「経済地理の実際1：北アメリカにおける距離の克服」

ボックス 7.2 都市化を始動させるための土地改革：デンマークにおける隷農に対する支援

コペンハーゲンの中心部では、「自由の柱」が土地改革を記念している。記念碑は1788年に「隷農」が最終的に廃止されたことを記念したものである。これは中世の西ヨーロッパで一般的であった農奴の1形態である。18世紀初頭、自作農が耕作していた農地は全農地の1%未満で、土地の大部分は共有地であった。地主のために働く義務があった「隷農」は、地主の同意がなければ移動できなかった。しかし、1760年以降、ほとんどの共有地は私的所有に転換された。1788-1807年の間に地主は所有地の約半分を小作農に売却した。1835年までは約65%の土地が自作農の手に渡っていた^a。20-30年後、デンマークは工業化と都市化への「離陸」を経験することになった。

この都市化は農村部が悲惨になるということの意味するものではない。構造的、技術的、制度的な変化によって小作農の価値が低下する一方、小作農の交渉力が高まったということである。1784年の行政命令によって、国家に代わって徴税しなければならないという何世紀にもわたって存続してきた地主の義務は、かつて自分の小作農だった者に売却した土地

に関しては免除された。1788年に隷農が廃止されて、小作農の交渉力はさらに強くなった。信用市場への政策介入も助けになった。1786年に土地購入ローンを供与する公的信用機関が2つ設立されて、すでになりに活発で効率的だった民間の信用市場を補完することになった。その結果、潜在的な買い手にとって信用はもはや制約要因ではなくなった^b。

政府の土地政策に後押しされた市場ベースの取引を受けて、大規模な自作農という階級が出現し、後に1849年憲法の制定と民主主義の台頭を牽引する力となる。貧困層や農村住民に対する教育を後押しすることによって、彼らは基本的サービスを普及し、工業化と小さい町を刺激するのに与って力があつた^c。デンマークの人口は急増したが、産業革命以前の社会では、人口の増加は農業が繁栄している証拠であった。1890年以降、農業は小都市における工業化の進展に波及した^d。それがデンマークの工業化を推進したのである^e。

出所：Thomas Markussen 執筆。

注：a. Henriksen (2003)。 b. Henriksen (2003)。 c. Henriksen (2003)。 d. Pedersen (1990)。 e. Christensen (2004), p. 1。

参照)。1756-63年の英仏7年戦争に勝利したイギリスは、グアドループという小さなカリブ海の群島(1,628平方キロメートル)とカナダ(980万平方キロ)のどちらを、戦利品として要求するかに関して熱心に検討した⁸。

北アメリカとラテンアメリカの発展軌跡は大きく乖離することになる。ラテンアメリカでは、スペイン人の入植者は少数の個人に、広大な土地を地元民に対する課税権を付けて授与した。習慣法に基づく共有の財産権が土地利用を決定したので、人々は移動がしにくくなった。これに対して、北アメリカでは、土地取得に関する障壁はほとんどなく、それが土地市場と西部フロンティアにおける所有者運営型中心の農業部門の誕生につながった⁹。アメリカの1862年ホームステッド法は未開拓公有地に関して、1人当たり160エーカーまで個人の権利を認めたものである。これが強固な財産権制度の基盤を築く始まりとなっている。

最近の研究では、個人の財産権がうまく執行されている場合、それが重要な役割を果たすことが確認されている。80カ国に関する研究によれば、制度的な質が長期的な成長に果たす役割は、地理的な要因や貿易開放度よりも大きい¹⁰。75カ国に関する別の研究では、収用リスクの指標で測定

した財産権の確実性は発展の助けになる。そういった制度的な効果を除くと、物理的な地理が一国の平均所得に与える影響は小さい¹¹。

まだ農村部のシェアが高く、都市化が初期的な段階にある地区ないし国では、財産権にかかわる制度が急速で持続可能な都市化に対処する政策のベースないし主軸となるだろう。これに対して、土地や財産にかかわる個人の権利が不確実な場合、土地取引や都市化は分断的になる懸念がある。中国を考えてみよう。土地は農村部では集団所有になっていて、農民は明確に規定された、あるいは保護が完全な土地財産というものを享受していない。中国では土地の工業利用への転換は社会的紛争を生む。公正な補償のない土地収用は不適正であるというのが農民の考え方からである。土地の90%が共有地となっているサハラ以南アフリカ諸国でも、同じような問題が存在する。

都市化の進展に伴い土地利用と建築に関する規則が重要になる。政府が土地市場を規制するのは2つの理由からである。第1に、規制によって土地を異なる用途ごとに適切に分離することができる。例えば、住宅地帯に汚染物質を大量に排出する産業が立地することが防止できる。第2に、土地の私的利用と公的利用の統合を確保することができる。例えば、人口密度の高い地区で輸送イ

ンフラ用のスペースを確保することができる。しかし、土地利用規則は過度に積極的になって、公益と私的機会の微妙な均衡を壊すことがある。

都市の将来は、その都市の将来展望と将来における土地需要の変化に対する感応度に関して、投資家がどの程度の信頼を置いているかに左右される。過度に厳格な規則は投資家の信頼を損ない、住宅市場を不必要に歪める。ムンバイを考えてみよう^{注12}。土地と建築に関する規則が過度に制限的であるため、商業用と住宅用の両方の不動産市場が制約を受けており、その結果として同市の競争力が損なわれている。その結果、土地と住宅の価格に不必要な圧力がかかって、同市の競争力を損なっている。高さ制限のせいで、ムンバイの建物は諸外国の主要都市で認められている階数の5分の1から10分の1に規制されている。同市の地形を考えると、香港と同じような高密度のパターンを示すべきであるにもかかわらず、実際にはほとんどが低層建築となっている（ボックス7.3参照）。貧しい労働者の約半数の通勤距離を見ると、2キロメートル未満となっている。

土地利用転換について厳格な制限があると、手頃な値段の住居不足につながり、都市にやってくる新規移住者に打撃を与える。このため、年間家計所得に対する住宅価格（ともに中位数）の倍率は、アフリカやアジアの多くの諸国ではアメリカの大都市の2倍にもなっている^{注13}。バングラデシュの1人当たり所得は1,230ドルと、アメリカの4万4,070ドルの3%弱にすぎない^{注14}。しかし、ダッカの一等地の地価はニューヨーク市とほぼ同水準にある。ダッカ中心部では約20%も土地が遊休状態になっている。中心部の公有地は遊休・未開発にとどまる一方、それ以外の土地は低付加価値の用途（兵営地、公共住宅、公務員住宅など）に割り当てられている。

土地開発のパラメーター（最低区画規模、道路幅、引込み、共用施設用の土地など）が厳しすぎると、大半の家計は正式に土地が所有できなくなる。下の区画に対する権利はあっても、上の住居は正式な建築基準を満たしていないため違法となる。基準が緩和修正されない限り、法的な権利は失われてしまう。このような法規制は官僚主義

と過度な住宅コストにもつながる^{注15}。アディスアベバでは、厳しい建築基準が理由で（そうでなければ取引可能な権利を獲得できずに違いない）、多くの低所得世帯は「違法不動産」の所有者に墮している^{注16}。

ブラジルの連邦政府は1979年に土地利用に関して国ベースの規則を制定した。区画の最低規模125平方メートル、間口5メートルという規制のせいで、多数の低所得層は公式部門で土地アクセスから実質的に排除されることになった。郊外における低所得層向けの開発の多くは125平方メートルの要件は満たせないため、開発業者が所有する土地に建てられた。そのような開発は公式部門の外にあるため、公共サービスを合法的には供給してもらえない。したがって、レシフェやサルバドルなど州都の人口の半分以上は、スラム街ないし非公式地区に居住している^{注17、18}。1988年の民主化以降、都市は非公式部門に対してもサービス供給を行うよう奨励されている。国ベースの最低区画規模要件は有効のままであるが、そういった地区は社会的利益特別区に指定されれば、保有権が確実にしてサービスの改善するパッケージの一環として同要件が免除される。

土地市場規制は都市経済に悪影響を及ぼして、都市化の支援を意図した政策の効果を帳消しにする恐れがある。土地市場と社会的サービスに関する基本的な制度が整備されない限り、インフラ開発は阻害され、スペース的に対象を絞った介入策も効果がないであろう。例えば、過度に積極的な規制によって地価が人為的に高騰して、住宅補助金の効果を減殺し、スラム街一掃のコストが高騰し、住宅金融は大勢の人々にとって手の届かないものになってしまうだろう。

住宅金融にかかわる規制は都市化に影響する。1980年代後半の金融制度の規制緩和を受けて、市場ベースの住宅金融が急拡大した。住宅抵当市場は先進国ではGDPの40%以上に達している。しかし、途上国では同市場はずっと小さく、平均でGDPの10%程度にとどまっている^{注19}。公的な役割はきちんとした規制下で民間の関与を奨励することにある。例えば、バングラデシュのグラミン銀行、ボリビアのバンコソル、インドの住宅

ボックス 7.3 ボンベイは市場と戦い、ムンバイでは住民の半数以上がスラム街に居住している

かつてボンベイとして知られたムンバイは、肅然たる教訓を提示している。同市の計画担当者は1960年代から70年代にかけて、ボンベイの人口は約700万人に抑制されるべきだと決定した。土地規則やインフラ政策もそれに依拠して設計された。しかし、人々が構わないしに市内に押し寄せたため、現在、同市の人口は意図した規模の2倍以上に達し、都市圏としては世界一の人口密度を誇っている。ムンバイの人口1,600万人のうち54%はスラム街に、別途25%は劣悪なアパートに住んでいるものと推定される。

ムンバイで1964年に導入された床面積指数(FSI) a 規則では、土地区画1平方メートル当たりで建物スペースの上限が規定されている。これがムンバイでは4.5倍に設定された。土地が限られている都市における標準的な慣行は、マンハッタン、シンガポール、香港、上海でみられるように、許容されるFSIを時とともに引き上げることである。ところが、大ムンバイ圏公社は逆方向を行き、1991年に許容FSIを1.33倍に引き下げた。FSIが4.5倍を超えるムンバイの建物はほとんどが1964年以前に建築されたものであった。ごく最近まで存在していたルールに基づき、新しい建物は都心のビジネス街のものも含め、1.33倍のFSIを遵守しなければならなかった。その結果、ムンバイの1人当たりスペース消費は平均で4平方メートルと、上海の12平方メートルやモスクワの20平方メートル以上を大きく下回っている。さらに、同市の人口の

約半分は都心部から2キロメートル圏内に詰め込まれている(ボックス下図参照)。

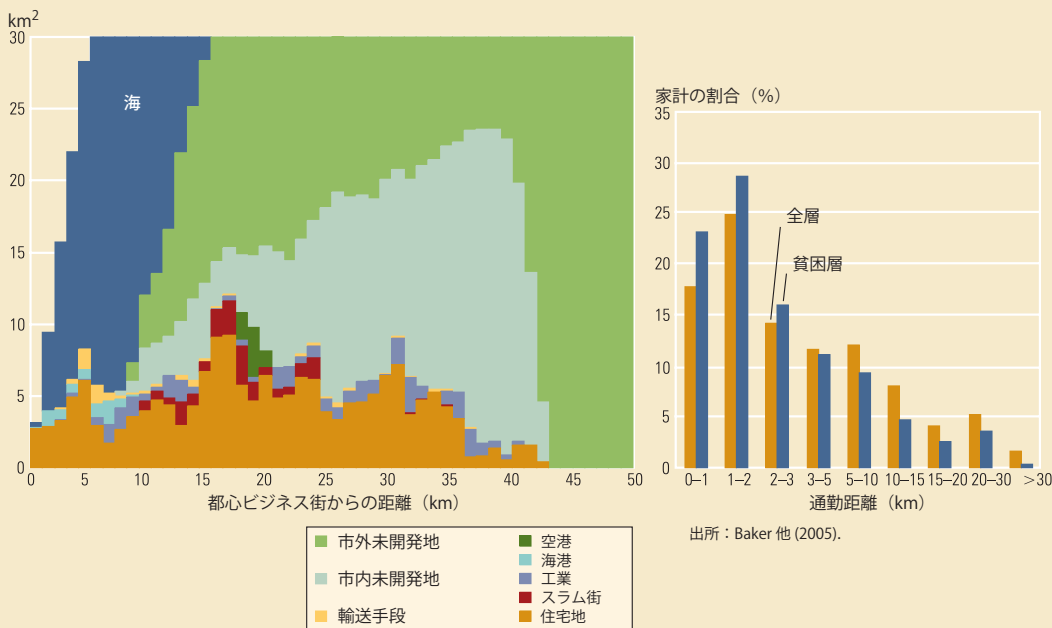
一方、住宅コストが高いため、低所得世帯ではそれが所得の15-20%も占めている。家賃規制のためムンバイの住宅ストックの30%は凍結状態にあって、荒廃するままに放置されている。家主からすると投資する意味がないからだ。財産権が曖昧で、法的な権利があるのは住宅ストックの10%にすぎないため、土地の再開発も阻害されている。政府としては歳入源として財産税と膨張した不動産価格を頼りにしているので、建物の高さ制限の緩和に反対するグループと戦うインセンティブがほとんどない。

その結果として、供給不足と地価高騰の悪循環が生じている。「ビジネスに最適な都市」の番付表で、ムンバイは1995-99年の間に、世界で第25位から40位に低下した。インドのなかでは一流のビジネス都市という地位を維持している。2007年には投資でチェンナイやバンガロールを凌駕し、国内移住者にとっては一番の行き先であった。しかし、どのくらい速やかに規則を改正してインフラを整備するかが、どれくらい長くこの地位を維持していられるかを決定するだろう。

出所：WDR 2009 チーム；Bertaud (2003)。

注：a. FSIは建物の延べ床面積の敷地面積に対する倍率である。例えば、広さ1,000平方メートルの敷地の半分に建物が建っているとしよう。その建物が10階建てであれば、FSIは5倍ということになる。

ムンバイでは土地をもっとうまく利用すべきであり、人々はそれほど職場に近いところに住むべきではない



出所：Bertaud (2003)。

開発金融公社などが考案したようなタイプの民間イニシアティブが示しているのは、金融制度が萌芽期にあり、法規制体系が脆弱な諸国でさえ、無担保融資は住宅金融を涵養することが可能だとい

うことである。単純な、執行可能で、慎重な抵当契約を確立することが、良いスタートになる。一国の金融制度が発達して成熟化すれば、公的部門は抵当証券の流通市場を奨励し、金融革新を推進

し、抵当権の証券化を拡大することができるだろう^{注20}。

持ち家は、通常はその家計にとって他を圧倒する唯一最大の資産であり、富の形成、社会保障、政治にとって重要である。自宅を所有している人、あるいは確実な保有権をもっている人は、コミュニティに対しても大きな利害関係をもつことになるため、犯罪の減少、統治の強化、環境条件の改善を要請する可能性大であろう^{注21}。

密度までの距離を削減するためのスペース的に接続的なインフラ

土地市場を統一して労働移動を円滑化する政策は、都市化のあらゆる段階で経済的密度を構築するのに引き続き重要である。しかし、さらに進んだ都市化がもたらすさらに複雑な挑戦課題に取り組むには不十分である。ソウルや上海では、市街地の交通は平均で時速8キロメートルと遅い。バンコク、マニラ、メキシコシティでは時速10キロ以下、クアラルンプールやサンパウロでは平均15キロ以下となっている。ジャカルタ、キンシャサ、ラゴス、マニラの労働者は通勤に平均75分かかっている^{注22}。そのような地区では、密度の上昇に伴う利益は混雑で帳消しになってしまう。包括的な都市化という優先課題として、スペース的に接続的なインフラがスペース的に盲目的な（配慮しない）制度に追加されなければならない。

接続的なインフラは制度を必要とする。 成功している都市は交通渋滞の高まりにスペース的に接続的なインフラで対応している。しかし、成功している都市すべてにおいて、インフラに先立って（都市化が急進しているところではインフラと同時に）、流動性のある土地市場と権限をもった地方政府が存在している。政策の順序としては、経済的集中に適した条件を整備するためのスペース的に盲目的な措置の後に、混雑に対処するための接続的な政策がくる。

19世紀のイギリスが例証になる。統治体制が町ごとに大きく違っていたが、1832年の選挙法改正と1835年地方自治体法によって、地方政府の組織化が図られた^{注23}。自治体当局は私的所有の下水・水・ガスのシステムを公的所有に変更

した。1880年代になると、民営の公益事業・輸送・その他サービスと競争するために、土地の購入に着手している。その過程で、自治体当局は多種多様な既存民間システムを統一化し、下水・排水を水システムから分離し、基本的サービスの提供範囲を貧困地区にまで拡大した^{注24}。土地調査委員会は土地関連問題とスペース的に接続的なインフラには関係があることを次のように認めていた。「自治体の土地所有、町の計画、輸送システムの構築は同一歩調で進展し、互いに助け合うことになるだろう」^{注25}。19世紀末までに、土地市場を統治する制度は成熟化して、変化する都市の要求に合わせて変更されるようになっていた^{注26}。

このような背景があって、イギリスの都市化は急速に進展した。1830年の1人当たりGDPの平均値は1,749ドル（1990年の国際的ドル）であったが、これは2003年のホンジュラス、モザンビーク、あるいはパキスタンの水準にほぼ相当する^{注27}。都市化比率は1830年の28%から1910年には69%にまで上昇した^{注28}。都市の階層のなかで最上位にあったロンドンの人口は、1830年の200万人から1900年の660万人へと著増している^{注29}。

制度とインフラは継続的に変化しなければならない。 各地区が都市化し、国が発展するのに伴って、公共輸送システムも複雑になり、土地利用に関する法律など制度も順応していかなければならない。新しい輸送網を建設するためには連続した広大な土地を購入する必要があるが、立ち退き拒否があると莫大なレントが発生したり、プロジェクト全体の挫折につながりかねない。土地所有者に対する公正な補償を行うという保護措置を講じた上で、強制的な購入（アメリカでは「収用権」という）が必要であろう。もう1つの保護措置は購入した土地は「公共利用」に限定するということであるが、これをどの程度広く解釈するかは議論を呼ぶ可能性がある。

アメリカでは19世紀半ばまでに、かなり明確に定義された財産権制度が整備されていた。ニューヨーク市では、過去1世紀の間に輸送ネットワークが拡大し市のニーズも変化するために、その制度も変化を続けた。1916年ゾー

ボックス 7.4 ニューヨーク市の管轄区を拡大する

ニューヨークの地下鉄システムは世界で最も忙しく、最も広範囲にわたっている。総延長 800 マイルのレールの上を走っている 26 の路線で、毎日 500 万人の乗客を運んでいる。ニューヨーク市を中心とする都市圏が拡大するのに伴って、通勤用のバス網や鉄道網も拡大している。ニューヨーク市の通勤列車システムはアメリカのなかでは最も広範囲にわたっており、約 250 駅と 20 路線を擁し、年間 1 億 5,000 万人の乗客を輸送している^a。

ニューヨーク市の公共輸送機関は、1820 年代後半に馬が引く乗合バスということで始まった。初の蒸気機関によるケーブルカー路線が 1883 年に開業している。電動式のトロリーバスがそれを代替したのは 1909 年のことで、以来 70 年間にわたり市内の 5 つの区すべてで運行されていた。最初の高架式鉄道（「el」という）が 1868 年に開通した。1880 年までにマンハッタン住民のほとんどは「el」から徒歩 15 分以内ということになり、これで混雑した街路の頭上を行き来できるようになった。

1880 年代には移民が急増して、過密が蔓延した。ロンドンのように、地下鉄網が必須であると考えられるようになった。地下鉄システムに弾みをつけたのは、通りが完全に麻痺した 1888 年 3 月の暴風雪である。地下鉄はマンハッタン内で人を輸送だけでなく、未開発地区を接続することを念頭に設計された。

長期に及ぶ政治論争を経て、地下鉄計画は 1894 年に承認された。1904 年に自治都市間交通高速運送会社が開業して、開

通式当日には 10 万人を超える乗客を運んだ。時速 40 マイル近いスピードで走る地下鉄はトロリー（時速 6 マイル）や高架鉄道（時速 12 マイル）に比べてずっと速かった。今よりも大勢の人をより高速で輸送できるようになったのである。

増加中の人口を収容できるよう輸送システムを速く拡張するというのは際限のない戦いであった。現在でも使われている地下鉄システムのほとんどは 1913 年から 1931 年の間に建設されたものである。乗客数は 1901 年の年 5 億人から 1929 年には 25 億人に著増した^b。ニューヨーク市は 1940 年に 3 つの独立した地下鉄路線を公的所有の下で統一して、輸送開発に関してより統合的なアプローチができるようにした。

その結果、包容的で持続可能な都市化が進展した。ニューヨーク市交通局は 1968 年以降、5,000 平方マイルに及ぶ広域で営業している。2000 年の国勢調査によると、ニューヨーク市はアメリカのなかで世帯の自動車保有率が半分以下（マンハッタンではさらに低く 25% 以下）という唯一の区域になっている。全米平均は 92% である。アメリカ全体では 3 人に 1 人が公共大量輸送機関を使っているが、全米の鉄道利用者の 3 分の 2 はニューヨーク市とその郊外の住民である^c。

出所：WDR 2009 チーム。

注：a. The New York City Transit Museum Teacher Resource Center, and the Port Authority of New York and New Jersey Official Web site. b. The New York City Transit Museum Teacher Resource Center. c. The New York City Transit Museum Teacher Resource Center.

ニング決議を修正して、人口と土地利用の変化に対応したのである。移住の波を受けて、同市の人口は 1916 年の 500 万人から 1960 年にはほぼ 800 万人にまで増加した。新しい大量輸送ルートや成長の回廊が作られた。さらに、大量生産による自動車が増加して、ニューヨーク州の自動車登録台数は 1915 年の 9 万 3,000 台から 30 年の 200 万台へと爆発的な増加を示した^{注 30}。ますます複雑化する都市化に取り組むため、1938 年には都市計画委員会が創設された。様々な研究や公開討論を経て、1916 年ゾーニング決議は 61 年に廃止された。それに取って代わった新しい決議は駐車要件を盛り込み、オープンスペースを強調した。

このゾーニング政策は当時の先進的な理論に基づいていたものの、時の経過に伴って不都合な側面が明らかになってきた。オープンスペースを強調した結果として、建物が周囲を圧倒するという状況が出現するようになった。それ以来、新しいアプローチが開発されて、土地利用の転換が変化

するニーズに感応的になった。都市計画局の新しい弾力的なアプローチを受けて、増加した密度を維持できる活気のある都会的な街の光景を生み出すような土地利用の混合が奨励されるようになった^{注 31}。

ニューヨーク市はスペース的に接続的な政策にとっては、スペース的に盲目的な制度を変更する必要性が生じてくるということを示す適例となっている。両者が相互作用したおかげで、マンハッタン、ブロンクス、ブルックリン、クイーンズの人口密度は、1820 年の 1 平方キロメートル 230 人から、1900 年 5,000 人、現在約 1 万 2,000 人へと増加することができたのである。

都市化が成功するためにはますます広い地区を接続することが必要である。密度が混雑をもたらすのは不可避である。効率的な地下鉄システムが密度を促進しながら混雑を減らすのに大きな効果があることは、ニューヨーク市の例でよくわかる。鍵は大量輸送にかかわる統合的なシステムにある（ボックス 7.4 参照）。稠密な中心街や摩天

楼が実現可能なのは、何万人という労働者が中心街のオフィスまで効率的に通勤できる場合に限られる。

長期的に成功しても一時的な混雑は排除できない可能性はあろうが、いずれにしても柔軟な制度が必要である。1860年に発行されたイギリス作成の小冊子は次のような観察を述べている。

ロンドンの通りは年々、いや日々、混雑がひどくなっており、もっと効率的な正策がなければ、ウェスミンスターとシティの間は行き詰まってしまふに違いない。偉大な都市があたかも手錠をはめられて横たわり、自らの富の重みの下敷きになって、喘ぎ、疲れ切っているようだ^{注32}。

ロンドンの混雑は1939年時点の平均交通速度でみて時速8マイル程度と^{注33}、現在のロンドン中心部の10-11マイルと大差がなく^{注34}、解決に近付いたとは決していえない状態であった。これが混雑の「均衡水準」なのかもしれない。ロンドンに関して、この均衡と整合的な経済的密度はスペース的に接続的なインフラの質に依存する。この意味で、このようなインフラに対する追加的な投資の価値は、混雑が長期的に緩和する場合でも、一定の混雑水準において経済的密度の継続的な上昇する場合ほど大きくない。混雑というのは交通時間という1つの稀少な資源を、土地というさらに稀少な別の資源で代替した結果なのである。都市部の土地を混雑が完全に排除された道路にあまりたくさん充当するのは効率的ではない。ある程度の都市部の混雑は最適状態になっている可能性がある。ただし、単に政策立案者があわてて制度やインフラを見直し新しくしなければならぬという理由からである。

都市が特化するに伴って、ダイナミックな地区では都市間インフラが優先事項になる。都市とその周辺地区の間には相互共生関係があるが、都市部の階層には他の都市との経済関係も含まれている。都市間の輸送リンクは集積経済を強化し、補完的で専門的な機能を生み出す。アメリカでは、北東部の沿岸をボストンから、ニューヨーク市、

フィラデルフィア、ボルティモアを經由してワシントンにまで広がる大都市圏は、高速道路と鉄道によって結ばれている（貨物鉄道は1827年に初めてボルティモア - ワシントン間を結んだ）^{注35}。日本もスペース的に接続的なインフラに投資して、東京 = 横浜と大阪 = 神戸という2大都市圏を接続している（ボックス7.5参照）。

韓国ではソウル = インチョン圏（北西部）とプサン圏（南東端にある第2位の都市）は、1905年に早くもキョンブ鉄道によって結ばれたが、1970年には総延長400キロメートル強のキョンブ高速道路による連結が加わった。さらに、2004年には韓国高速鉄道（KTX）という新幹線が2時間で両都市を結んだ。珠江三角州（中国で工場が点在し高速道路で結び合わされている地区）では、数都市の経済があまりに効率的にリンクされているので、ある大手エレクトロニクスメーカーの社長は、「事実上、われわれはこの地域全体にわたって点在している単一の巨大な工場である」と語っている。

需要管理と公共輸送はより高密度の発展を促進する。 接続性を高めるための手段は多数あり、そのいくつかを列挙すれば以下の通りである^{注36}。

- 輸送オプションを改善する——例えば、乗車率の高い車の利用を増やすか、あるいは優遇するなど、輸送管理の改善を通じて。
- 土地利用を管理する——輸送指向型の開発、あるいは確立した公共輸送ルートに沿った新規開発を優遇する賢い成長を通じて。
- 一般的な政策やプログラムを打ち出す——貨物輸送の管理や市場改革など

価格設定メカニズムは自家用車の利用を最適化するのに最も有効であろう。極端ではあるが有効なのは、シンガポールにおける自動車購入権の競売である。自動車税を加えると、シンガポールで自動車を購入するコストは世界価格の4から5倍に達する。アムステルダム、ロンドン、ストックホルムにも、時間帯と混雑水準に応じて道路利用に賦課する制度があり、ピーク時の交通量と排出が大幅に減少している。渋滞課税による歳入は

ボックス 7.5 日本における 1860-1980 年の集中促進：東京＝横浜と大阪＝神戸のスペース的に接続化の政策

日本の製造業はスペース的に集中している。このトレンドは 1860 年代の明治時代にまで遡ることができる。東京では、国営工場と民営の工業団地が主要河川沿いに肩を並べて集中していた。小規模な機械工場が次第に集まり、工業は東京、横浜、さらに南方の地区を結ぶ新しい鉄道の東海道路線に沿って南に拡大した。

第 2 次世界大戦後、対米輸出が増加し始めると、工業生産は東京と横浜を中心とする京浜工業地帯と、大阪と神戸を中心とする阪神工業地帯に集中するようになった。これが原因で、大きな交通渋滞、水不足、大気・水の汚染につながった。1962 年に日本政府は対応策として全国総合開発計画を打ち出した。これは東京と大阪という中核となる集積地をリンクすることによって太平洋沿岸工業地帯を積極的に発展させるとともに、その間に新しい工業地帯を確立することを狙ったものである。新幹線、その他基幹鉄道、高速道路、港湾などに対する投資が行われた（ボックス地図参照）。

遠隔地の新しい工業クラスターに対する大規模なインフラ投資にもかかわらず、それらは太平洋沿岸工業地帯から産業を引き付けることができなかった。1950 年代から 70 年代にかけて驚異的な高度成長を遂げた時期に、労働者の方が移動したおかげで、企業の方はスペース的な集中を続けたのである。ただし、混雑した中心部から周辺の新しい工業地帯に移

転するという大規模な動きはあった。都心部のクラスターにとどまった企業も標準品からハイテク品や新しいモデルに高度化を進めた。これは多様な経済活動から生じる都市化の経済と熟練者や才能の大きなプールを活用したものである。中心部の集積地に中核的な管理機能を維持した他の企業の場合、それは銀行、政府官庁、主要な産業団体などの対面型コミュニケーションの便宜に伴う利益を享受するためであった。

伝統的な工業地帯から脱出した産業は機械や電化製品の輸出業者が中心である。そのような産業も新しいクラスターで同種の関連製品を生産することに伴う地方化の経済を引き続き享受している。これら産業は東京と名古屋を結ぶ東名高速道路に沿った立地をしているおかげで、都市中心部にある市場やハイテク企業への簡単なアクセスが確保できている。

過去数十年間にわたる工業の地理的な分布は、集中を促進しつつ、密度上昇に伴う不潔や時間的損失を阻止するという政府の努力を反映したものである。このような政策は企業の収益動機に干渉することなく、集積経済を強化した。政府の政策と市場諸力が経済成長を維持するためにスペース的に相互に強め合ったのである。

出所：Keijiro Otsuka and Megumi Muto 執筆。

接続している日本の都市は京浜と阪神の集積経済を道路と鉄道によって円滑にしている



出所：WDR 2009 チーム。

公共輸送に対する再投資用に限定することもできるだろう。しかし、このような制度は効率的な料金徴収を確保するための技術に膨大な投資を必要とする。

実施がもっと容易なのは、市内の全体あるいは一部の車の数を削減する単純な規則ないし交通計画であろう。テヘランでは、市内中心街の一部に進入できるのは必需の交通に制限されている。ブダペストやブエノスアイレスでは、市の中心部は公共交通手段で簡単に行けるので、歩行者限定の区域に指定されている。イエーテボリ（スウェーデン）とブレメント（ドイツ）は、自家用車による他の地区（「細胞」という）とのリンクを制限し、公共輸送機関の利用を奨励している。インドのチャンディーガルでは、基幹道路の交通を緩和するために、約160キロメートルにわたって幅の広い自転車専用線が設定されている^{注37}。最も一般的に実施されている規制は、登録したプレートナンバーに応じて特定日の自動車利用を制限するというものである。これが実施されているのは、アテネ、ボゴタ、ラゴス、マニラ、メキシコシティ、サンティアゴ、サンパウロ、ソウル、シンガポールなどである。このような措置は世論に広く容認されたため、予想外に実施が容易であることが判明している^{注38}。

需要管理は移動性を高めるのに最も費用対効果がいい手段である。しかし、特に急拡大が進行している都市では、最善の政策を実施している間にも交通量は増え続けるだろう。公共輸送インフラに対する投資によって、市内の相異なる地区を接続し、土地利用や都市部の拡大を誘導することができる。大量高速輸送手段としては、地下鉄、郊外鉄道、バス専用車線などがあり、すべてが分離されていない混雑した道路を運行するバスに比べれば、ずっと優れた収容力と性能をもっている。しかし、郊外鉄道や地下鉄は固定資本に対して大規模投資を必要とする。そこで、バス専用車線（およびより洗練された親戚といえる「バス高速輸送」）が人気を集めつつある。

ラテンアメリカでは最も一般的なバス専用車線は、設定するのに1キロメートル当たり約1,000万ドルのコストがかかる。運用されているのはコ

ロンビアのボゴタ、ブラジルのクリティバとサンパウロ、エクアドルのキトであるが、他の多くの都市でも計画ないし設定作業が進行中である。1キロメートル当たり1,000万から3,000万ドルとコストがやや高い代替手段としては、短距離をカバーする路面電車の近代版といえる軽快電車がある。通常は重軌条の地下鉄に接続している。軽快電車があるのは香港、クアラルンプール、シンガポール、シドニー、チュニスである。

最も高価な大量高速輸送手段は都市圏の地下鉄システムであるが、収容力が最も大きい。建設コストは平均でキロ当たり1億ドルに達し、世界中で先進国を中心に同システム数が200に満たない理由となっている^{注39}。しかし、その数は増加中である。中国、インド、ベネズエラが最近建設している。都市がある一定の規模と密度に達すると、職場が集中している中心街まで大量の人々を輸送できる唯一の輸送モードは地下鉄を置いて他にない。そのような密度を可能にすることによって享受できる利益には、効率性と生産性の利益が含まれる。これは伝統的には工業の利益であったが、サービス業の利益も大きくなっている（第4章参照）。また、エネルギー消費の減少、汚染の減少、（相互作用を増やし都市内部で車に頼らない短距離交通を奨励する）コンパクトさの高まりといった利益もある。コンパクトで密度が高い都市は気候変動の至上命題にも対応しているといえるだろう（ボックス7.6参照）。

公共輸送手段はそれ自体で成功ではあるが、密度がさらに高い段階の新しい開発を促進し、それがまた場所相互間の距離を短縮しながら、公共輸送手段が成功するのを許容することになる。これらすべてを管理するには忍耐と、底から積み上げるといふ規律が必要とされる。土地や不動産にかかわる市場の制度（確実な財産権、柔軟な土地利用規則、土地転換の緩和などを含む）の確立と強化は容易ではない。しかし、そのような制度に対する公約がなければ、また、接続的なインフラへの投資がなければ、スラム街に対処しようとする対象を絞った介入策が機能する可能性は低いであろう。

ボックス 7.6 地球温暖化が要請しているのは違った形の都市であって、都市化の抑制ではない

都市化というのは工業化に伴うものであり、したがって、二酸化炭素 (CO₂) や他の温室効果ガスの排出量を増加させる。また、富の増加は、例えばモータリゼーションを通じて、エネルギー消費の増加につながる傾向がある。しかし、地球温暖化を懸念するということは都市化を抑制すべきであるということの意味するものではない。それどころか、経済的密度はもっと促進されるべきだろう。

19世紀にまで遡る歴史的なデータによれば、現在の先進国は20世紀を通じて都市化し工業化しながら、1人当たり炭素排出量の増加を経験した^a。途上国における工業化、モータリゼーション、したがって、炭素排出量は先進国が発展のもっと早期段階にあった時の軌道を追従している^b。例えば、ドイツの1人当たり炭素排出量は1880-1900年の間に、0.8メートルトンから1.6メートルトンに倍増している。アメリカとイギリスでは、1900年当時の同じ数字は約2.5トンであった。現在の途上国における平均排出量は、ドイツ、アメリカ、イギリスの1880年および1900年の1人当たりGDPと同じ水準にあるとした場合に比べて少ない。例えば、ボツワナの自動車排ガス量は1人当たりで、1987年0.36トン、96年0.57トンとなっている(ボックス図参照)。

ほとんどの途上国におけるトレンドからは、炭素排出量が総計と1人当たりの両方で増加を続けるということが示唆される。途上国において予想される都市化と炭素排出量の増加に対する政策対応としては、都市の成長を防止するというものであってはならない。成長と貧困削減に関する証拠に基づけば、これは実現可能でも望ましくもない。そうではなく、都市の成長(今後20-30年で2倍になる都市が多い)を管理して、現在の成熟した多くの都市よりもずっと炭素効率性が高い都市部を創造すべきなのである。

中心が1つの構造で、人口密度が高いと、自動車交通の長さや回数が減少する^c。都市が凝縮していれば、輸送で消費するエネルギーは減少し、住居に使う土地は少なく、暖房に消費するエネルギーも少なくてすむ。いくつかの研究によれば、人口密度の高さは炭素排出量と負の相関関係にある^d。ス

ウェーデンと日本は国家レベルで、インセンティブや規則を活用して、経済の排出集約度を大幅に削減している。都市レベルでは、密度と距離を削減する賢い選択を強調することが同じ効果を発揮するのに役立つだろう。そのためには凝縮性を優遇する土地利用政策と都市のあり方にとって指針となり、便利で効率的な公共交通手段を提供する輸送政策が必要である^e。

アトランタとバルセロナが都市の成長に関して代替的なシナリオを例示している。両都市の人口は250万から280万人程度でほぼ同じであるが、1990年の人口密度はアトランタがヘクタール当たり6人に対して、バルセロナは176人と大差があった^f。密集した地区内の2点間で考えられ得る最長の距離をみると、アトランタの137キロに対してバルセロナはわずか37キロである。1人当たりCO₂排出量については、アトランタ400トン、バルセロナ38トンである^g。アトランタの地下鉄網は総延長74キロであるが、その駅から800メートル以内に住んでいる人口はわずか4%にとどまる。一方、バルセロナの地下鉄網は99キロに及び、人口の60%は地下鉄駅から600メートル以内に居住している。大量輸送手段を利用している人口の割合は、アトランタでは4.5%でしかないのである。バルセロナでは30%に達している。アトランタがバルセロナと同じだけの地下鉄アクセス可能性を達成するためには、3,400キロの追加的な地下鉄軌道と約2,800の新駅を建設しなければならない。そうすれば、アトランタはバルセロナがわずか99キロの線路と136の駅で実現しているのと同じ乗客数を運ぶことができるようになる。

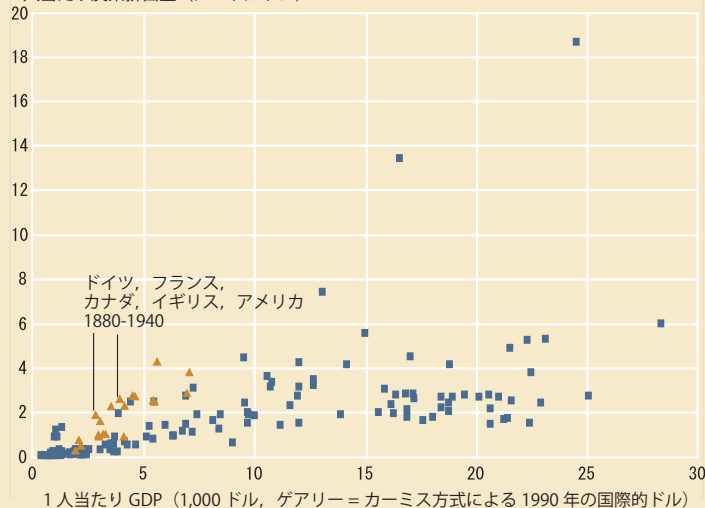
密度が大きな違いをもたらすのである。

出所: WDR 2009 チーム。

注: a. Marland, Borden, and Andres (2007). b. World Bank (2002), figure 2.1; Lanne and Liski (2003), figure 1, 4, 5; 途上国のデータは http://cdiac.esd.ornl.gov/ftp/ndp030/nation.1751_2004.ems. c. Bento 他 (2003). d. Scholz (2006); Vance and Hedel (2006); Golob and Brownstone (2005); Ingram (1997); International Union of Public Transport. e. Bento 他 (2003); Scholz (2006); Vance and Hedel (2006); Golob and Brownstone (2005). f. Bertaud (2004). g. Kenworthy (2005).

各国はエネルギー軌道を変えることができる

1人当たり炭素排出量 (メートルトン)



出所: 炭素排出量のデータは Oak Ridge National Laboratory, U. S. Department of Energy のウェブサイト (http://cdiac.esd.ornl.gov/ftp/ndp030/nation.1751_2004.em) で入手可能; Lanne and Liski (2003).

社会的・経済的な分裂を削減するためのスペース的に対象を絞った介入策

都市化が進んでいる地区が直面する3次元の問題については、スペース的に盲目的な手段と接続的な手段によって、都市の境界内部の社会的・経済的な分裂（最も目に付くのはスラム街）に取り組むためには、スペース的に対象を絞った介入策で補完されなければならない。経験に基づく教訓によれば、スペース的に対象を絞った努力が成功するのは次のような場合である。土地市場が比較的うまく機能している場合、基本的な社会的サービスが広くアクセス可能になっている場合、接続的なインフラが都市中心部と周辺部をリンクしている場合。

制度とインフラは介入が成功するための大前提である。 スラム街を統合するプログラムで成功したのを見ると、スペース的に盲目的な政策とスペース的に接続的な政策をベースに策定されている。このような統合政策には、住宅市場の機能を効果的に統治する制度の確立、すべての居住区に対する社会的・基本的サービスのスペース的に盲目的な提供、新しく開発された住宅地帯を接続するための輸送インフラ投資が含まれている。

スラム街を一掃するためには、地方自治体に行動を起こすための権限を付与した法律的な根拠と、土地を農地から宅地ないしその他の用途に秩序立った転換を円滑化する制度が必要である。と同時に、郊外開発は都市と郊外や周辺の郡との輸送接続を改善するという進行中のプロジェクトに加えて、基本的なアメニティと社会的サービスを提供することによって、初めて実現可能になる。

ロンドンではビクトリア朝時代に、スラム街の悲惨な状況について社会的な批判が大きくなったことが、スラム街を一掃ないし改善する契機となった。しかし、その努力に先駆けて、住宅市場や輸送システムを改善する措置が実施されていた。1890年労働者階級住宅法に基づき、地方自治体は労働者階級向け住宅を建設し、不適切な住宅がある地区を一掃する権限をもっていた。同法の修正によって、地方自治体にはスラム街一掃スキームに基づいて建設された住宅を維持する権限が付与され、将来的に公共住宅制度の道が開かれ

た。輸送の改善も解決策の一環として含まれており、それは1901年に開催された会議でも明らかである。その会議のテーマは、「ロンドンの住宅難解決に向けた第1歩としての交通手段の改善」ということであった。同会議では次のような決議が採択されている。「都市部の中心地から四方に広がり、安価で、速く、自治体の所有下にある完全な輸送システムは、住宅問題に対処するための重要な第一歩である」^{注40}。接続的な政策が対象を絞った介入策に先行しなければならない、ということロンドンっ子は明らかに理解していたのである。

スペース的に接続的な輸送インフラの改善とロンドンのスラム街問題の関係は、正しく当時の政策対話のなかで明確にされていた。1890年の「ロンドン労働者用低運賃列車法案」は、「労働者用列車」の運賃にかかわる規定の延長と規制の強化を提案している。民間鉄道会社は1883年にすでに、郊外に住みロンドン中心部で働いている労働者階級に手頃な価格の通勤手段を提供するため、このような列車の投入を法律で義務付けられていた。通勤コストを引き下げれば、郊外を開発して、ロンドンの中心街では混雑緩和が図れるという考え方である。

同様に、19世紀後半から20世紀前半にかけて、北アメリカや西ヨーロッパの政府は大規模なスラム街撤去と代替住宅供与の作戦を展開している。土地所有者は補償され、スラム街が除去された土地は再開発のために売却された。このようなプログラムは輸送インフラの急速な拡大がなければ成功しなかったであろう。新しい輸送システムが都市の周辺ないし郊外を「切り開く」助けになって、都市部周辺地帯の住宅が不動産開発業者と都市部労働者の双方にとって魅力的になったのである。これに伴う郊外への脱出は、多くの産業が周辺地帯に移転した原因でもあり同時に、その結果でもある。また、それは基本的な社会的サービスやレクリエーション用アメニティが普及した時期に一致している。

スラム街を都市に統合する政策は制度とインフラが整備されていたところでうまく機能した。 第2次世界大戦後、スウェーデンでは都市化が急進展

し、ストックホルムの人口は 1950 年の 74 万 1,000 人から 1980 年の 139 万人へと急増した^{注41}。ストックホルムでは住宅ストックが不十分で荒廃していたため、家賃はヨーロッパの他の都市と比べて割高であった^{注42}。これに対応して、スウェーデン政府は 1945 年の王立住宅委員会を設立した。ストックホルムを初めとする都市のスラム街を取り壊して、そこの居住者を都市の周辺地帯にある設計の良い高層建築による公共賃貸住宅に住み替える、というプランが策定された。第一世代の住宅用高層建築は、サービスセンターに加えて、学校、診療所、レクリエーション施設、ショッピング施設の提供と一体的になっていた。都市中心部へのスペース的な接続性は輸送手段に簡単にアクセスできるようにしたことで確保された^{注43}。

スウェーデン当局は 1960 年代および 70 年代を通じて、都市部の生活条件を管理して、継続的に格上げしていった。政府は「百万戸プログラム」の下で、都心部の不潔と過密に終止符を打つという目標を自らに設定した。1965-74 年の間に毎年 10 万戸を新規に建設した結果、スウェーデンの住宅ストックは 3 分の 1 も増加して 300 万戸に達した^{注44}。新しい居住区は学校や診療所を初めとする基本的なアメニティを提供しており、うまく計画された交通システムを通じて都心の職場につながっている^{注45}。

同じような教訓がアメリカからも得られる。19 世紀末にかけて、アメリカの博愛主義者たちはスラム街居住者が直面している困難について関心をもつようになった。宿泊所の建設に際して最低基準が確保できるような建築規則を強く求めた^{注46}。しかし、政府が住宅供給に積極的になったのは 1930 年代になってからのことである^{注47}。大恐慌後、1937 年ワグナー＝ステイーガル法に基づいてアメリカ住宅局が創設され、荒廃した地区を一掃して代替住宅を建設する地方の住宅当局に対して、補助金付きのローンを供与することが可能になった。確固とした法的枠組みができたおかげで、連邦および地方政府、市民社会組織、民間の開発業者は協調してスラム街に取り組むことができるようになった。都市部内の便利な公共輸送システムのおかげで、新たに開発された居住区は各

地の都市経済との接続性が確保された。インフラが改善するにつれ、特に 1965 年住宅都市開発法が制定されて以降、裕福な住民は都心を後にして郊外に向かうようになった^{注48}。

スラム街問題に対象を絞った政策を実施する大前提としては、接続的なインフラの改善が必須である。これには時間がかかる。しかし、香港とシンガポールがともに示しているところでは、2-3 世紀ではなく、20-30 年間で実現可能である。スピードの違いはあるにせよ、政策の順序は同じようである。スラム街を統合する対象を絞った政策は、地理的に盲目的な政策と接続的な政策を実施する前に行うことはできない（ボックス 7.7 参照）。

対象を絞った介入策は制度とインフラが改善するまで待たなければならないだろう。 先進国の経験は現在でも妥当である。コスタリカ、南アフリカ、シンガポールがその理由を示している。

コスタリカでは、1980 年代にそれまでもひどかった都市住宅不足が一層悪化した。これは、すでに急ピッチであった人口増加、移住、戦争で荒廃した近隣諸国からの難民が組み合わさったことが原因である。これを受けて 1986 年に全国住宅金融システムが設立された。住宅を購入ないし建設する低所得世帯に対して補助金を供与することが狙いである。家計はもらった補助金を商業銀行、貯蓄貸付金融機関、協同組合など民間金融機関からのローンで補完することが可能になった。最低賃金の家計は補助金が全額もらえるのに対して、最低賃金の 4 倍以上の家計は補助金が減額され、ローンへのアクセスも市場条件に近いものになる^{注49}。

コスタリカの住宅補助金が成功したのは、必要とされるスペース的に盲目的な制度とスペース的に接続的なインフラがすでに整備されていて、それが対象を絞った介入策を円滑化したからである。政府は早くも 1869 年に、初等教育は基本的な普遍的権利であるとした政令を定めている。1949 年の憲法では中等教育の無償アクセスも保証されている。コスタリカ政府は毎年の予算の 20% を教育に投資しており、その成果を示す識字率は約 95% に達している。公共医療システム

ボックス 7.7 急いでも順番に：20世紀の香港におけるスペース的な統合

香港は第2次世界大戦以前に、土地市場に関する行政構造と法的枠組みを整備した。1935年には、都市部スラム街の悲惨な生活条件についての認識が高まり、それが住宅委員会の設立につながった。これに都市計画委員会の創設を規定した1939年都市計画条例が続いた。

しかし、条例と都市計画委員会の正式な実施は、1954年の都市計画規則の成立を待たなければならなかった。1953年の有名な石硤尾火災事件を受けて、公共住宅プログラム実施の努力が本格化した。スラム街撤去に関する作業部会が1965年に設置された。(いつも急いでいる)香港が、スペース的に対象を絞った介入策によって、問題の効果的な取り組みを開始するのに30年間も要したのである。香港は最初に土地・住宅市場の機能にかかわるスペース的に盲目的な制度と、土地利用を改善する接続的なインフラを開発し強化しなければならなかった。

初めての戦略とゾーニング計画(「植民地計画大綱およびゾーニング計画大綱」)が策定されたのは、1963年とごく最近のことである。スペース的に盲目的な制度は、町が発展し都市化が

進展するのに伴って適合調整が必要になった。1939年の条例は1958年、69年、74年に改訂されている^a。必要な計画の枠組みが確立したので、1970年代になると、香港はスペース的に接続的な政策を実施するための準備が十分整っていた。10年間で自動車登録台数が倍増し、年率約10%の高度成長の産物である混雑が同時に発生したことを考えれば、このような政策は必要不可欠な政策対応といえる。

制度とインフラは同一歩調で進展した。有効な計画法が整備されていたので、政府は1973年建設開発暫定制限条例を制定して、薄扶林地区と中央地区に適用することができた。今度はそれが啓徳空港周辺地区の建築制限を修正して大量輸送鉄道が建設できる道を開き、過重になっていた輸送網の負担の軽減につながった。

その結果として、香港はインフラの効率性で世界5位以内にランク付けされており、スラム街は消えている^b。

出所：WDR 2009 チーム。

注：a. Bristow (1984)。b. Cullinane (2002)。

に対する同様の投資が行われているおかげで、幼児死亡率は低下し、出生時平均余命は79年に達している^{注50}。所得に関してはコスタリカの中部地区がずっと高いものの、社会的指標は国内全域にわたってほぼ同じになっている^{注51}。

コスタリカには土地市場の管理に関してうまく機能している制度がある。効率的な不動産登記制度が整備されている。不動産所有者の80%以上が確かに登録済み権利証書を所持しており、法的には高度な確実性がある^{注52}。首都のサンホセは効率的で手頃な運賃のバスシステムによって主要都市と結ばれ、サンホセと周辺の郊外は民間バス会社によって接続されている。コスタリカは多くの点で他の途上国の手本といえる。南アフリカの経験はもっと肅然とさせるものがある。南アフリカでは、アパルトヘイト後初めての政権が1994年に就任すると、住宅危機に直面した。住宅不足は推定150万戸に達し、毎年17万戸の新規建設が必要であった。全家庭の約18%、740万人がスラム街で暮らしていた^{注53}。多数の政党が参加した交渉で策定された新しい住宅政策が1997年住宅法に基づいて実施された。これは住宅の賃貸、購入、建設、改善について、可能な限り多数の人々に住宅関連の補助金を供与するものであった。

しかし、必要不可欠な制度と接続的なインフラが未整備であった。一連の改革が同時並行的に導

入された。これには、地方政府管轄区、財政支援メカニズム、住宅関連法制などにかかわる変更が含まれる。住宅法の改正によって、35本もの別個の法律が廃止、制定、改訂された^{注54}。主要都市の周辺部に建設された低コストの住宅開発の第一波には、基本的なアメニティと都市(仕事)中心部への輸送リンクが欠如していた。このような開発は都市部内の分裂を改善できなかった。最近みられる政策のシフトは期待がもてる。「新天地開拓」という国家ベースの住宅プログラムでは、公共輸送手段と基本的な社会的および商業的サービスへのアクセス改善を通じて、低所得コミュニティを統合することに焦点が置かれている^{注55}。

制度とインフラを改善しながら同時に介入するというのは、どんな政府にとっても至難の業であるが、シンガポールはそれが可能であることを示している(ボックス7.8参照)。どうしたらスラム街を撲滅できるかという点でおそらく最も成功した事例となっているシンガポールは、ある程度は異例といえる。3つの統合政策を何とか同時に実施できたという一握りの諸国の1つになっている。シンガポールが成功した理由は、例外的な高度経済成長を経験したことと、1965年以来の政府が焦点を堅持したことにある。都市国家であるという事実も大きな助けになり、間接的に次のような一般的な教訓を示している。すなわち、都

ボックス 7.8 シンガポール：スラム街から世界有数の都市へ

1965年に独立した時、シンガポールの家計の70%はひどい過密条件下に住んでおり、約3分の1は市周辺で不法居住していた。失業率は平均14%、1人当たりGDPは2,700ドル以下で、人口の半数は字が読めなかった。死亡率の低下とマレー半島からの移住は人口の急増につながり、住宅と雇用に対して一層の圧力となった。60万戸の追加住宅が必要であったにもかかわらず、民間の供給は6万戸にも足りなかった。その当時シンガポールを訪れた人が次のような話を書き残している^a。

屋根付きの歩道は普通は行商人の露店とゴミが占拠している。上の窓から突き出た竿には、ちょうどかつての上海と同じように、洗濯物がぶら下がっている。しかし、これは1970年代初頭のシンガポールだ。その当時、そこに住んでいなかったわれわれは、びっくり仰天した。1871-1931年の間に、市の中国人口は10万人から50万人に増加した。1960年頃になると、推定で50万人を超える中国人が、屋内で、スラム街のような状況で暮らしていた。台所とトイレが1つずつしかないので、店舗兼用の家はせいぜい2世帯用の設計である。しかし、その多くは多数の間仕切りで、約50人は収容していた。

それから40年も経っていない現在、シンガポールのスラム街は消滅した。その代わりに存在するのは世界で最も清潔で、喜

んで歓迎してくれる都市だ。秘密は？ まずは、制度改革を受けて政府は説明責任で有名である。それから、政府がインフラとサービスに関して主要な提供者になっている。土地が稀少なため、適切な計画が至上命題になっている。多年度計画が策定・実施・改訂されている。最後に、住宅開発庁（HDB）が使命として、スラム街撤去、住宅建設、都市再生の任に当たった。公共住宅があらゆる開発計画の一部となっている。HDBはプログラムの絶頂期に、8分毎に新しいアパートビルを1棟建設していた。シンガポールの人口の86%は今や公共部門が建てた住宅に住んでいる。ほとんどの世帯は自分のアパートを所有している。義務的な退職制度である被雇用者年金基金でファイナンスされている特別住宅融資制度を利用した購入が奨励されている。公共サービスが整備された土地も購入可能である。政府は土地合併法に基づいて、国土のほぼ3分の1を所有している。スラム街居住者には公共住宅が割り当てられた。

貧しい地域のなかにある都市国家が、1970年代から80年代にかけて年平均8%という高度成長が実現できたのは、有効な都市化政策のおかげであるといっても過言ではない。そのためには市場制度、社会的サービスの提供、インフラに対する戦略的投資、スラム街住民向けの住宅改善などすべてを組み合わせることが必要であった。

出所：Yuen (2004); Yusuf and Nabeshima (2006)。

注：a. Cockrem (2007)。

市化が成功するためには、あらゆるレベルの政府が協調行動をとらなければならない、ということである。

ほとんどの諸国はシンガポールのやり方を模倣することができないであろう。都市国家ではない国はどこであれ、中央政府、州政府、都市政府の優先課題や努力を調整するのが困難である。可能性があるのは、政策努力をコスタリカやかつての途上国（イギリス、スウェーデン、アメリカなど）がたどった道に沿った順番にすることである。南アフリカの事例は3つの政策を同時に遂行することが困難であることを示している。

目安——都市化の挑戦課題にかかわる次元1つに対して1つの政策手段

政策の順序は都市化の水準に応じて異なってくる。都市化が初期的な段階では、主としてスペース的に盲目的な政策を実施することが必要なだけである。都市化が中間的な段階では、それにスペース的に接続的な政策を追加することが必要になる。そして、都市化が相当進んだ段階になると、

以上の2つに加えて、スペース的に対象を絞った努力も必要になる。したがって、それぞれ新たに追加される政策の成功如何は、それ以前に実施された政策の如何によって予め決まってしまう。

都市化比率が25%程度に届かず、農村部が圧倒的に大きい国では、場所のポートフォリオは1次元の挑戦課題といえるものに直面しているため、密度を促進すべきである（表7.1）。この密度がどこで最初に増加するかは不明であるため、政府としては市場諸力が作用し尽くすのを許容すべきである。場所相互間の中立性がルールであり、政府の都市化戦略は主としてスペース的に盲目的な制度で構成されるべきである。それには基本的で社会的なサービスの提供、市場制度や法と秩序の確立、財産権の確実性、土地市場の効率的な運営、健全なマクロ経済政策などが含まれる。規則には十分な柔軟性がなければならず、効率的な土地利用の転換を円滑にしなければならない。また、建築基準は過度に制限的になることなく施行可能でなければならない。これは都市化比率が低い低所得国の政府にとっては至難の業である。

表 7.1 次元ごとに手段を考えるとというのが都市化政策にかかわる単純な枠組みとなる

	地区		
	初期的な都市化	中間的な都市化	進んだ都市化
都市化比率	25%未満	約 50%	75%以上
実例	カンボンスプー（カンボジア）、リンディ（タンザニア）	成都（中国）、ハイデラバード（インド）	大カイロ（エジプト）、リオデジャネイロ（ブラジル）
政策課題の次元	1 次元：密度構築	2 次元：密度構築，距離削減	3 次元：密度構築，距離削減，分裂除去
統合手段			
制度	土地利用；基本的な教育，保健，水，衛生	土地利用規制；基本的・社会的サービスの普遍的提供	土地利用規制と土地課税；基本的サービスの普遍的提供
インフラ		輸送インフラ	輸送インフラ；需要管理
介入策			スラム街開発；犯罪・環境劣化を削減する対象を絞ったプログラム

出所：WDR 2009 チーム。

スペース的に明示的な政策を試みて、さらにむずかしくすることは回避すべきである。

都市化が急速に進展中で都市化比率が4分の1から4分の3程度に達している国では、場所のポートフォリオ管理は主に2次元の挑戦課題となるので、密度を構築するとともに、密度までの距離を削減すべきである。2次元の挑戦には2面的の対応策が必要である。すなわち、スペース的に盲目的な制度の構築を継続しつつ、「地方化の経済」（第4章参照）に伴う効率性の利益を相殺しかねない混雑を抑えるために、スペース的に接続的なインフラに投資しなければならない。

都市化比率が75%以上と都市化が高度に進展した国では、都市化政策は「都市化の経済」の実現（快適性，創造性，都市における社会的統合）を強調すべきである。このような国は3次元の挑戦課題に直面しているので、密度を構築し、距離を短くし、分裂をなくすべきである。これら諸国内の経済地理はなるほど多種多様であろう。一握りは1次元の地区であるが、相当大きな割合の地区が2次元の問題，若干の地区は3次元の課題に直面している。スペース的に盲目的な政策と同じく，接続的な政策は引き続き集積経済の円滑化に当たるが，今や都市内部の分裂を削減する介入策が成功するための前提となっている。

実際の枠組み

低密度地区は，農村部から都市部への転換や村と町の連関強化を通じて，経済的密度を構築すべ

きである。都市化が急進している地区は，経済的密度がもたらす生産性の利益が混雑コストで帳消しにならないようにすべきである。高度に都市化した地区は，社会的統合や経済的集中に伴う利益を促進することによって，住みやすさに焦点を置くべきである。国家レベルでの優先課題はこのような種類の地区のうち支配的になっている地区のものと一致することになる。

都市化が初期的な段階にある地区（1次元地区）：農村部から都市部への転換をより効率的にするための制度

最近発展した国が示すところによれば，都市化の成功をお膳立てするのに，明示的にスペース的な政策は必要ではない。初期的な都市化の段階にある地区にとって，政策の優先度は引き続き基本的な社会的サービスの提供と土地市場の改善にある。

社会的サービスを強調する。1960年当時，韓国の1人当たりGDPは，現在のベニン，カンボジア，タジキスタンとほぼ同水準であった。その後，韓国は有数の先進国に自ら転換した^{注56}。韓国の産業構造の変化は第1章でみた様式化された事実と整合的であり，同じく急速なスペース的な変化を伴っていた。1960年の時点では韓国の人々の約75%は農村部に居住していた。ところが，1990年には75%が都市部に住み，現在では人口の都市化比率は80%を凌駕している^{注57}。

韓国では基本的な社会サービスを普遍的に入手可能性にする制度が整備されていたおかげで，

地図 7.1 韓国における都市化の段階が異なる 3つの地区



出所: WDR 2009 チーム。

急速な都市化が成功するための基礎を国家が築くのに助けになった。15歳以上の人口のうち学校教育がゼロの人々の割合をみると、1960年当時では36%にも達していたが、1980年に同国が中間的な都市化の段階に入るまでに、同比率は15%以下に低下していた。都市化が進んだ段階になってから数年後の2000年には、その比率は5%以下とさらに低下した。労働力の平均教育年数も、1960年5年、80年9年、2000年12年強と上昇している^{注58}。健康関連サービスに関しても同じようなストーリー展開となっている。児童の麻疹予防接種比率をみると、1980年にはわずか4%であったが、89年には95%にまで上昇し、2006年現在では非接種児童は100人中1人の割合にまで減少している。

教育と保健サービスの普遍的な提供と歩調を合わせて、土地利用の転換に関する弾力化が全国的に進展した^{注59}。韓国政府は特に農地の工業用転換について積極的であった。中央政府は地方政府に対して、小規模で、より地方的な工業団地の形成を通じて農地の転換を促進するよう奨励した。

韓国における都市化のプロセスでは、一部の地区は不可避的に取り残されたものの、不利な状況のままにとどまっている地区は1つもなかった。チュンチョンブクドの農村地帯ウムソンゲンを考えてみよう（地図7.1参照）。韓国が工業化・都市化するにつれて、同地区は持続的な人口流出を経験した。1968年には12万人を超えていた人口は90年までに7万5,000人以下にまで減少した。しかし、ウムソンゲンの人々は隣人が韓国の主要都市の近くに引っ越していくのを横目にしながらも、教育・保健サービスや道路・衛生の改良を実感していた。1969-90年の間に、同地区では中学校と高校の教員数が1,000人から3,000人へと3倍に増加した。チュンチョンブクドでは、病院の数が人口100万人当たりで1980年の約400から、90年の800へと倍増した。また、水道普及率も同期間中に30%未満から約60%にまで上昇した。人々がウムソンゲンを去っても、韓国政府はその地区を見捨てなかったのである。政府はそうはせずに、基本的・社会的サービスの普遍的な提供を強調し続けた。

実際の枠組みの提示に成功した国は何も韓国だけに限られない。過去20年の間に、中国は都市化プロセスを改善するための制度を徐々に整備してきている。都市では土地市場が創設され、土地利用権の割当を標準化する規則が制定されている^{注60}。1980年代には都市計画法は大都市の規模を抑制することを目的としていたが、第10次5カ年計画（2001-05年）では大都市、中都市、小都市の相乗的な発展を強調する形に変わってきている。農村移住者の都市部への移動を長らく制限していた戸口登録制度は改訂されてきているし、第11次5カ年計画（2006-10年）では土地市場制度のさらなる強化が目的とされている。

このような背景のなかで、中国の1次元地区の都市化の先行き展望は改善してきている。貴州

省をみてみよう。中国南西部に位置し、人口4,000万人を擁する貴州省は沿岸諸省に大きなおくれを取っている（地図7.2参照）。同省の1人当たりGDPは2005年で、全国平均のわずか34%の水準にとどまっております^{注61}、人口のほぼ75%は農村部居住に分類されている。貴州省が直面している挑戦課題は、集積経済が機能するように密度を構築することにある。同省の第11次5カ年計画（2006-10年）では、同省最大の都市である貴陽に焦点を当てることによって、都市化比率を35%に引き上げることが目標とされている。中国ではスペース的に盲目的な制度が改善されてきているので、この目標は20年前に比較すれば今の方がより現実的になっているように思われる。

土地権利を定義し執行する。カンボジアのプノンペンから南西に約100キロメートル行ったところにあるカンボンスプー県は、約7,000平方キロメートルの広さである。人口は約70万人で、都市化比率は10%程度である。2-3の市場町がモハサイング、ウー、トラエングトレイエングなどといった農村にサービスを提供している。多くの村は2000年に発足した土地登記・権利授与制度の受益者になっている。土地保有権の確実性と土地市場を強化し、土地の行政・管理にかかわる政策を立案し、紛争解決メカニズムを開発し、全国的な土地登記制度を確立することが、同制度の目的である。その結果、保有権の確実性が高まり（取引の簡単化、地価の上昇、土地投資の増加につながった）、都市部への労働移動が増加した。

カンボンスプーは都市化が初期的な段階にある地区にとって極めて重要な問題を例証している。すなわち、農村部と都市部の統合を奨励するスペース的に盲目的な政策が、政府の戦略の軸でなければならない。土地市場と財産権を改善し、農

地図7.2 中国における都市化の段階が異なる3つの地区



出所：WDR2009 チーム。

村部と都市部の社会的サービスを改善し、町や小都市の包摂的な統治を奨励しなければならない（ボックス7.9はカンボジアとベトナムにおける土地に対する権利授与の重要性を検討したものである）。

保有権が確実であれば、土地や住宅に対する投資が増加し、土地を譲渡する能力が高まり、信用に対するアクセスも拡大する。中国、パキスタン、ベトナムでも、密度が低い地区に対する投資の重要性が確認されている。農民は自分の土地に対しては賃借している土地の場合よりもたくさんの労働と投入を使う。新しい活動のために土地を担保としても使っているし、地価の上昇で利益を享受している。インドでは、権利関係が明確な土地の価格はそうでない土地に比べて平均的

ボックス 7.9 持続可能な農村部から都市部への転換に向けて基盤を築く土地権を授与する

カンボジアの「申請受理証」

カンボジアは土地権の配分を通じて土地の所有権を正式化しつつあり、直ちに生産性と地価が上昇するという利益が発生している^a。土地紛争を解決するための法廷やその他の正式な制度の整備は遅れているが、正式な土地権書類はほとんどの農村コミュニティで効力をもっている。もし紛争が生じている区画について地主が正式な権利証をもってれば、たとえその紛争が非公式な手段で解決される場合でも、地主の立場は相当強くなる。

1989年に農業における個人的な土地利用が法律によって規定された^b。農村部の住民は土地権利証を申請するよう奨励され、400万区画について申請があった。行政能力の限界と政府管轄権の範囲という問題があったため、実際に交付された権利証は約50万件にとどまった^c。しかし、申請者は「申請受理証」をもっていて、その書類がしばしば正式な権利証として機能した^d。

この解釈は1992年土地法によって支持された。受理証は区画に対する正当な請求権を証するものであると規定されたのである。2004年に政府は包括的な土地管理行政プログラムを導入したが、その中心部分の1つに体系的な土地権制度が含まれている。2005年末現在、このプログラムに基づいて45万7,000区画が登記され、16万6,000通の権利証が交付されている^e。

ベトナムの「赤本」

ベトナムは1971年に中国の「農家生産責任請負制」と類似した制度に移行し、土地使用者は一定の割当を超えた余剰生産については自分のものにする権利が認められた。1988年には一部の農地にかかわる財産権が農民世帯に譲渡された。1993年の土地法では、「赤本」と通称されている土地使用権証書の交付が規定された。赤本には土地にかかわる売却、賃貸、抵当、遺贈の権利が付随している。したがって、土地市場という概念が正式に認められたといえる。

赤本の導入を受けて土地市場取引が増加しており、それが農業生産性の上昇につながっている。これは土地が最も生産的な使用者に譲渡され、非効率性が削減されたためである^f。土地市場の自由化に引き続いて労働の移動性が高まった。農村世帯が土地を売却して、賃金労働部門で新しい経済的機会に従事することができるようになったからだ^g。つまり、土地市場の流動性が高まったおかげで、ベトナムで進行中であった農業中心の経済からより多様化し都市化した経済への移行が促進されることになった。これは広範な戦略の一環であり、最近の歴史ではどの国でもみられなかったほど素晴らしい貧困削減という成果を上げている^h。

出所：WDR 2009 チーム。

注：a. Markussen (2008); Deininger (2005)。b. Sik Boreak (2000)。c. Chan, Tep, and Sarthi (2001)。d. So 他 (2001)。e. Deutsch (2006)。f. Deininger and Jin (2003); Ravallion and van de Valle (2006a)。g. Ravallion and van de Valle (2006a)。h. World Bank (2003b)。

に15%高くなっている。フィリピンでは、保有権が確実な住宅はそうでない住宅よりも価格が58%も高い。ジャカルタでは、保有権が確実な住宅は価格が73%も高い^{注62}。

このような明確な利点にもかかわらず、アフリカでは都市周辺人口の50%以上、アジアでは同40%以上が、非公式な保有権の下で生活している。土地保有権（および登記制度）の改善が、政治的で慣習的な保有権取り決めによって阻害されている諸国が多い。アフリカでは、慣習的な制度が全土の90-98%をカバーしているため、土地保有権を公式化する政策は慣習的な制度から始めて、近代的な土地登記制度の特徴を漸進的に追加していかなければならない。ベニン、ガーナ、モザンビーク、ナミビアでは、コミュニティが承認する権利が得られると、個々人は土地の認証と完全な登記を申請することができ、ともに借り入れに使用可能である。

土地行政を改善する。 土地行政への取り組みとことでは、中央アジアと東アジアは最も体系

的な経験をしてきている。中央ヨーロッパ諸国には古くから土地市場という伝統があったのに対して、中央アジア諸国には土地市場が存在していなかった。中央計画経済から市場経済への移行期に、各国は土地と財産権について公平性を再確立し、土地や資本の市場を深化させ、土地課税、計画、資産管理などに関して公的機能を改善する努力を払ってきた。今や登記、価値評価、取引を可能にすべくメカニズムを改善しなければならない（ボックス7.10）。

土地の利用や転換を統治するメカニズムの導入は困難かもしれない。土地の転換は穀物生産と食の安定確保を損なうと懸念する国もなかにはあるからだ（中国やエジプト）。その他の諸国の多くでも伝統的な形式の保有権が制約となっている。アフリカの共有システムやメキシコのエヒードなどがその例である。保有権が不透明な場合、土地の転換は国家や開発業者の利益になりやすい。反対に、その土地を占有ないし耕作してきた農民ないし農村家計は犠牲になる。

ボックス 7.10 移行期にある土地市場

東ヨーロッパ・中央アジアは第1段階で、財産権を回復し、国有資産を民営化し、住宅の公平性を推進した。次に、地籍図にかかわる土地行政システムを再建し、その後に登記制度が続いた。不動産市場を刺激し、土地の割当・合併を実施するためには正式な記録が必要であった。情報インフラ、制度的な能力、データベースが焦点の当たった分野である。今や財産税を徴収し、公有地を管理し、建築許可を発行するという第3段階に入っている国もなかにはある。教訓は以下の通りである。

- ラテンアメリカのように機能不全に陥っている法的および制度的システムを改善するのは、新たに始めるよりはむずかしいかもしれない（キルギス、グルジア）
- 登記と地籍図の両方については単一の機関が所轄すべきである。もっと効率的で複合的なシステムの方が自己フ

ィナンスが容易である。

- 地方のチャンピオンが必要であるが、できれば測量士や弁護士ではない方がいい。モルドバやチェコでは情熱的な変革を主張するマネージャーが与って力になった。ロシア、セルビア、トルコでは、新しいシステムを設計・実施するためには有能な官吏が必要である。体系的な登記は不要であった。というのは、十分な土地記録は社会主義の前に作成されたものであり、社会主義時代にはほとんど取引がなかったからである。
- ユーザーの取引コストと汚職の機会を削減するために、ウェブベースの申請による確固としたシステムならば自己更新が可能になる。

出所：Cora Shaw and Gavin P. Adlington 執筆。

メキシコでは、伝統的な共有地システムは土地取引が可能になる形で変遷してきている。1917年の革命後、メキシコでは1億ヘクタール以上と全可耕地の約50%が、大規模農場からエヒード（植民地化する以前の原住民の社会構造にしたがって組織化された農村コミュニティ）へという形で再配分された。しかし、再配分で財産権が侵害され、土地は自己耕作のために使うことが義務化されたため、賃貸市場は発展することができなかった。1991年に土地制度が自由化されて、エヒードに土地の売買と賃貸の自由が認められた。1995-2000年の間に都市開発のために使われた15万ヘクタールのうち、3分の2以上はエヒードが売却したものである。これを受けて農民の非農業所得は45%の増加を示した（ボックス7.11は有望な事例を示している）。

都市化が中間的な段階にある地区（第2次元地区）：密度を高め混雑を減らすための制度とインフラ

都市化が急進している地区では、移住者の流入継続と混雑の増加が予想される。優先課題としては、農村部と都市部の住民に社会的サービスを提供すること、流動性のある土地市場を確保すること、拡大中の都市中心部内外のインフラに投資することなどがある。

インフラ投資を調整するために行政管轄区を拡

大する。農村人口を吸収してきた多数の都市の代表として、ソウルとテグがある。両市とも当初はスペース的に盲目的な政策の下で都市化を推進することができたが、直ぐに混雑の問題に直面するようになり、スペース的に接統的な政策が必要になった。ソウルでは1960年には住宅の乱立が深刻な問題となった。地区が都市化の中間的な段階を通じて成長し、大量の人口流入を吸収した結果である。人口の増加は日本からの独立を受けて海外から流入した部分と、国内の農村部から流入した部分との組み合わせによる。この問題に取り組むため、1963年にはハンガン（川）の南にあるカンナム地区がソウルの管轄区に組み込まれ、カンナム開発プログラムが打ち出された。このプログラムには、今後30年間にわたる一連のスペース的に接統的なインフラプロジェクトが含まれている。ハンガンを横断する橋数本、カンナムとソウル中心部を結ぶ延べ54.2キロの環状地下鉄などがその例である。

テグも同じような話になる。テグの人口は1950-90年の間に35万5,000人から約200万人へと6倍に増えた^{注63}。活況を呈した繊維産業がより良い生活を求める農村移住者を引き付けたのである。政策対応としてテグとその後背地が統合された。テグの管轄区が1987年と95年の2回にわたって拡張され、その後には地下鉄システムの建設と市営バスシステムの拡張が続いた。

ボックス 7.11 農村部と都市部を統合するために土地市場制度を強化する

ドゥアラの都市部周辺に関する土地管理——カメルーンのムバンガジャボマ・プロジェクト

カメルーンのドゥアラ市におけるムバンガジャボマという土地開発プロジェクトは、公共サービス付きの土地を妥当な価格で提供するもので、開発に関して正式な手続きと慣習を調和させている。都心部から30キロ離れた160ヘクタールの土地をカバーするプロジェクトの第1段階は、公的機関、正式な投資家、慣習法上の所有者の間のパートナーシップとしてスタートした。パートナーシップが場所を開発して、一次と二次のインフラサービス（道路、水、下水、排水、電気など）を整備し、1-8ヘクタールの土地区画に分割する。開発業者は土地の55%を保持しながら、45%を慣習上の所有者に返還する。それから区画が細分化されて、開発業者が所有者によって売却される。サービス付き区画の最終的なコストは正式な民間部門が提供するものに比べて大幅に安い。

この区画を購入する資格に関しては問題があるものの、パートナーシップとしてはこのアプローチで、サハラ以南アフリカの都市内外における農村部と都市部の土地利用管理に関して新しい視点が得られた。

マリ中部における二次的な土地権と農業

二次的な土地権（分益小作、賃貸、慣習的な保有権に基づく土地の賃借などが含まれる）はしばしば搾取的だと考えられている。というのは、使用者に恒久的な保有権が付与されないからだ。しかし、一定の条件下では、二次的権利者と恒久的権利者の双方にとって利益になる。マリ中部のバグネダ村では、二次的権利は小規模農民が区画を耕作するという短期的な権利と引き換えに、移動性労働者を採用することが認められている。このシステムは高度に組織化されており、賃借した土地で労働者などが働ける曜日が指定されていた。村の土地保有権はほとんどすべてが慣習制度の下にあって、村会がコントロールしており、そこが二次的権利の割当を行っている。近隣都市部の市場からは園芸品に対する旺盛な需要があるため、たとえ小さな区画でも耕作すれば儲かるので、移動性労働者にとっても魅力があったのである。

包摂的な行政——韓国の統合された都市

韓国は従来の農村開発イニシアティブがもっていた欠陥を克服するために、農村部と都市部が統合された都市を開発している。統合都市政策では、スペース的に統一された枠組みのなかで農村部を都市に組み込んでいる。地方の公共サービスと地方行政を改善し、農村部対都市部の格差を削減することが目的である。

1994年以降政府は都市49と郡43を候補地として選定した。選定基準には、歴史的な同質性、自然地形の条件、統合都市内での均衡がとれた発展の潜在性などが含まれる。選定された都市と郡は公聴会と市民調査を実施した。このスクリーニングを経て、41市39郡が農村部と都市部が統合された40の市にまとめられた。態度調査によれば、住民も地方議会も利点を認めている。統合された都市では都市部の土地利用計画が改善するという点では意見の一致をみている。改善を要する分野としては、サービス提供の公平性（農村部と都市部では住民のニーズが異なるため）や、農村部の声が小さいこと（都市部住民の方がよく組織化されていると信じられているため）が指摘されている。

インドネシアにおける土地合併

インドネシアで1990年代に実施された土地合併プログラムは、急拡大地区の秩序立った開発をどうやって円滑化し、都市周辺の空き地の開発をどう計画したらいいかを示している。

合併地区の場所を決定し、プロセスを管理・監督する権限は市長にある。重要なプレーヤーは民間の地主と（国有の）土地の占有者である。

土地合併の最低要件は対象区域の85%以上に達する地主の85%が同意することである。全参加者がインフラと公共サービス用に土地を供出する。各参加者が供出する土地の量は総意で決定する。土地の供出が不可能な小規模地主は金銭か労働で供出する。このような供出によってインフラや公共事業が賄われ、小規模地主だけが区画を拡大するために使うことができる「コスト同等土地」のプールが作られる。

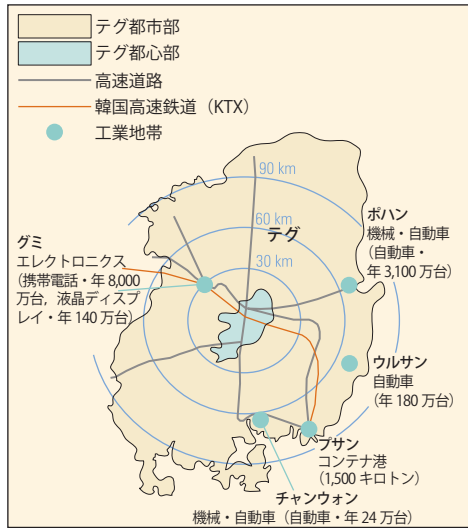
出所：WDR 2009 チーム；Groupe Recherche/Actions pour le Développement (2001)；Kim (1998)。

テグ市では地方道路の建設・改善も継続した。1980年当時、テグの地方道路の舗装率は40%強にとどまっていたが、95年までにはほぼ100%に達した。

テグが繁栄したのは、最も基本的なサービスへのアクセスや妥当な土地市場と、国内他地区とのスペース的な接続性を改善するための投資を組み合わせたからである。製造業はテグから脱集中して、キョンサンブクドの周辺地区に移転するのに伴って、地方経済は多様化して、繊維産業への依存度を引き下げるとともに、高付加価値生産の部門へ

の進出を図った。テグは今やそれを5つの都市が取り囲む都市システムの中心に位置している。その5つの都市は中心都市と手軽な輸送システムで結ばれ、それぞれは地方化の経済が提供できるように発展している（地図7.3参照）。グミはエレクトロニクスに特化していることから「韓国のシリコンバレー」と言われ、沿岸のポハンとウルサンはそれぞれポハン製鉄とヒュンダイ自動車の本拠地となっている。ウルサンには世界最大の造船業も擁しており、両市は韓国の輸出指向型工業化の最前線にある。

地図7.3 テグにおける脱集中と地方化の経済

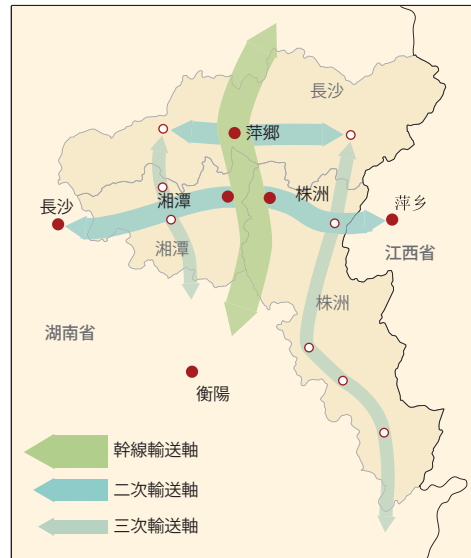


出所: Daegu Metropolitan City.

もう1つの例は中国南西部で都市化が急速に進展している重慶と成都である。大胆な都市化ベースの経済戦略に沿って、中国は西部で「地区アプローチ」を実験中である。両市の都市化比率は約43%と中国の全国平均水準にある。目標はこの比率を2020年までに70%に引き上げることであるが、それを経済活動の集中を加速化すると同時に、生活水準にかかわる農村部対都市部の格差を縮小する形で実現しなければならない。戦略の軸は制度とインフラにある(概観のボックス5参照)。

もし市場が中央および省の政府と同じくらいこの2つの場所が気に入るようであれば、両市は中国後背地に居住する数百万人の生活を改善することになるだろう。このインシアティブは現地ですでに成果を上げている。重慶では、2007年前半に農村部の所得の増加が都市部を凌駕した。外国人投資も10年前の上海の水準に達している。産業は賃金と地価の安さに引き寄せられている。政府の統計によれば、平均賃金は1日当たり2ドルから3ドルと北京や上海より大幅に低い。成都では、農民の集中で生産性が80%上昇したとみられている。工業化が年約10万人の農民を吸収しており、農村部対都市部の所得格差も若干ながら縮小している。

地図7.4 長沙、株洲、湘潭——2次元地区におけるスペース的に接続的なインフラ



出所: 出所: China Urban Planning and Design Institute and Hunan Development and Reform Commission (2005).

注: 幹線是北京・広州間の鉄道, 北京・珠海間的高速道路, 国道107号線で形成されている。

中国で中間的な都市化の段階にあるいくつかの地区も、混雑という次元の挑戦課題に追加的な政策手段が必要になるという原則を順守しているようである。その例としては中国中部の湖南省北東部にある3都市が指摘できる(地図7.4参照)。長沙、株洲、湘潭という3都市のクラスターは人口1,300万人と、同省の約5分の1を占める。同地区の所得は全国平均を17%、湖南省平均を61%上回っているが、都市化比率をみると約50%と中間的な段階にとどまっている。

中国内陸部としては初めての地区計画が2005年に策定されている^{注64}。その計画では土地利用計画にかかわる規制の枠組みが示されており、市場価格が機能して土地を各種用途に割り当てることが許容されている。また、計画の指針が示されており、そのなかには、例えば、都市中心部における土地利用権の執行や土地集約化の促進が含まれている。計画ではクラスター内3都市間の接続を促進するため、一連のスペース的に接続的な政策が列挙されている。具体的には、湘潭と株洲を結ぶ高速道路および高速鉄道や、3都市それぞれを取り巻く環状道路などが含まれている。この計画は「問題1つに1つの手段」という原則が、

ボックス 7.12 バンコクにおける輸送インフラを更新する

1990年代のバンコクでは、平均的な車は1年のうち44日間は交通渋滞でじっと停車したままであったと推定される。どうしてこのような状況になったのだろうか？ どのような是正策が行われているのだろうか？

約700万人の人口を擁するバンコクは、何百年にもわたる伝統的な地形に沿った漸進的な成長の産物である。その結果、幹線道路がほとんどない狭い通り（多くはソイと呼ばれる行き止まりの小道）が入り組んだ町になった。幹線道路どうしは確かにお互いに7キロメートル以上も離れている。最近の推定によると、道路が土地面積に占める割合は、中心部で6.1%、周辺部で1.7%と極めて低い。高所得国では、都市部で道路に充当されている割合が20-30%に達しているのが普通である。このような極度の混雑にもかかわらず、経済活動がバンコク郊外やタイの他の都市に脱集中化する動きは遅々としている。バンコクの集積経済、社会文化的なアメニティ、

港湾を含め輸出にかかわる重要なインフラに持続的な魅力があるからだ。

最近、これまでの高架式鉄道システム（スカイトレイン）、バス専用車線、2本の周辺環状道路に加えて、数力所の立体交差や高架式高速道路が建設された。しかし、自動車保有台数も激増しているため、交通量が増え、是正投資の効果も帳消しになっている。将来を展望すると、混雑料金制や駐車料金引き上げが有望な政策オプションのように思われる。スカイトレイン運賃の引き下げ、高速輸送手段の市内各地への延長、高速バスの利用などは、もっと大きな挑戦課題になるだろう。

執筆：Austin Kilroy

出所：Angel (2008); Bae and Suthirant (2003); Gakenheimer (1999).

地区アプローチに基づいて、どのような形で実現可能になるかを示す良い手本になっている。

制度改革を継続しながら輸送の接続性に投資する。開発された都市圏が都市開発を無計画のままに放置しておくことは稀である。土地と住宅の市場が住宅や事務所のスペース割当を後押しする。急拡大中のシステムには、土地取引にインセンティブを提供し、都市偏重や都市への過度な移住を回避すべく土地の価値評価を是正するために、明確な財産権が必要とされる。シンガポールでは10年毎に土地・住宅計画が作成されている。どの経済活動が発展し、住宅パターンが企業や労働者を収容するためにはどの住宅パターンが必要かについて、官民両部門間でひとたび合意できると、後は市場機能に委ねられている。

都市交通が都市土地管理とともに、都市の形と環境の爪跡を決定する。都市における移動性は特に貧困層にとって重要である。ブエノスアイレスでは、首都圏の仕事の87%は45分でアクセス可能となっている。ところが、メキシコシティでは、労働者の20%は毎日の通勤に往復で3時間以上費やしている。北京や上海では、都市部の貧困層は徒歩ないし自転車通勤しているため、輸送コストが所得に占める割合は5%以下にとどまっている。もしバスで通勤するとなると、コストは所得の40%に跳ね上がる^{注65}。ブラジルの通勤手当は、良い都市交通手段が欠如している場合

に貧しい労働者を補助するのに有効な方法である。これに要するコストは中央政府と雇用主が折半で負担している。いくつかの大都市には利用率の高い公共輸送網があるが（デリー、コルカタ、ムンバイの地下鉄、サンパウロのバスと地下鉄など）、人口の増加が速いため、直ぐに不十分であることが判明し、混雑してしまう。都市部の密度を維持するためには、インフラに関して定期的な保守と新規投資が必要である（ボックス7.12参照）。

最も有望な場所にインフラを作る。首都を移転するため（ブラジリア）、首都の混雑を緩和するため（ソウル）、あるいは経済的な理由で、新しい都市を建設した国がいくつかある。人口を首都から逸らすというだけの目的で新都市を建設するのは、通常はリスクである。その証拠はブラジル、フランス、ベネズエラ、イギリス、もっと最近ではエジプトとナイジェリアでみられる^{注66}。新しい都市はある下限値に達して初めて、民間投資家にとって魅力的になるが、その下限値を知る方法がない^{注67}。都市が主要な輸送網やビジネス街から遠く離れたところに建設された場合には、経済的な成功の可能性は低くなる。

有望な都市を市場が発見した場合、インフラや公共財に対する戦略的投資によって、そこの経済成長の潜在性を加速することができる（ボックス7.13）。市場へのアクセスを促進し、都市管理を

ボックス 7.13 新しい都市：都市ジャングルからの脱出、それとも砂上の楼閣？

ヨーロッパでは新しい都市が建設されたが、あまり成功していない。イギリスでは1940年のパーロウ委員会報告書が新都市に対する関心を刺激した。1947-68年の間に、イギリスではロンドンの成長を抑え、スコットランドやウェールズの発展を刺激するため、合計26の都市が建設された。フランスも1965年に同じようなプログラムを実施した。パリ地区に5つ、遅れた地区に4つ、合計9つの都市が建設された。このようなプログラムは直ぐに中断されて、維持不可能だとして棚上げされた。新都市は目標人口に届くことはなく、ロンドンやパリの成長を阻止することもなかった。途上国における経験は様々である。

エジプトにおける失敗

エジプトの新都市計画は世界最大である。エジプトは20年間で20の新都市を建設し、さらに45が計画されている。最初の24都市は1974-75年に、砂漠を征服し持続的な成長を確保するという政治公約の表明として着手された。大規模な工業地帯が作られ、寛大な租税インセンティブが民間部門には供与された。土地はほぼ無償であった。「第1世代」の新都市には6つの都市が含まれ、それぞれには独自の工業基盤と大規模な目標人口があった^a。約10年後の1980年代半ば、衛星居住区という考え方に基づく次のプログラムが打ち出され、第2世代の居住区9つが大カイロ周辺に建設された。第3世代にはニューテベなど州都に近くに建設された双子の都市が含まれる。

30年前に建設された6都市によれば、実績は良く言ってもまちまちであると言わざるを得ない。カイロに近い都市は予想を大幅に下回ったものの、企業や人々を引き付けた。カイロから遠い都市（新しい首都になる予定であったサダトシティを含む）は、アメニティと交通リンクがないため熟練労働者に魅力がないままである。新しい都市の人口は2005年について設定された500万人の目標に対して、100万人に満たない（エジプト総人口の1%以下）。プログラムは高価でもあった。第4次5カ年計画（1997-2001）に基づくインフラ担当省の投資のうち、このような新都市への支出が22%も占めた。もし政府が都市周辺部を開発するという政策を維持するのであれば、この割合は増加を続けることになる。投資を引き付けるということが強調されていたが、都市を熟練者にとって魅

力的にし、確立した都心部からアクセス可能にする十分な努力で裏打ちされていなかった。結局、新都市の建設は大カイロの混雑緩和にほとんど何の効果もなかった。

中国における成功

中国のアプローチでは、主要市場への輸送網によるアクセス可能な都市を建設する必要性が認識されている。深圳は1980年に鄧小平に承認された最初の経済特別区（SEZ）である。同市は人口3万人の小さな町から、1988年に80万人、2000年に700万人に成長した。新しい住民には、中国で最高の教育を受けた専門職が含まれる。給与が高いこと、住宅が良いこと、子供たちに良い教育機会があることなどが魅力だったのである。因みに、1人当たりGDPは60倍以上になっている。

深圳の成功は香港に近接していること、そうして地区内および中国の他の諸都市と接続していること、以下のような都市のあり方に負うところ大である。

- **外国市場へのアクセス。** SEZを香港の近くに立地していることが、外国投資、技術援助、外国市場アクセスを円滑にした。
- **地区内の接続性。** 発展の果実を広げるために、市の利点を全労働者に行き渡らせるべく、地区の管轄区域が拡大された。市内では農村部の戸口（本籍）が撤廃されて、都市サービスすべてが全住民にとってアクセス可能になった。深圳が珠江三角洲に位置していることで、後背地やその他の結節点に考えられる限り最善のリンクが確保された。労働の移動性と統合を緩和するための補完的な政策決定には、輸送インフラに対する投資や輸送システムに関する道路中心から鉄道中心へのシフトが含まれる。
- **機能的な都市形態。** 深圳の総合計画では、効率的な輸送を通じてSEZを都市結節点に接続する多心的な都市圏が構想されている。

出所：WDR 2009 チーム；Stewart (1996)；World Bank (2007b)。

注：a. 例えば、10月6日時点では目標人口は50万人であった。それが1980年代後半に100万人に、現在の250万人に引き上げられてきた。実際の人口は多分20万人にさえ届かないであろう。

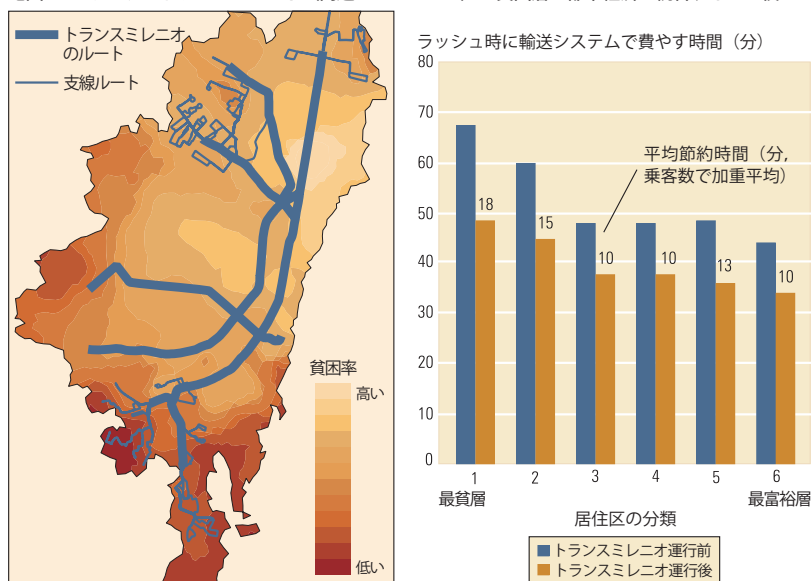
改善し、人的資本を構築する二次都市の方が良い代替策のように思える。もし政治的な懸念が新都市建設を支配しているなら、効率性の懸念から立地は拡大中の市場に近く、インフラへのアクセスがあるところに落ち着くことになるだろう。新しい都市をゼロから建設するよりも、既存都市との協調関係の方が好ましい。しかし、もし新都市を建設するのであれば、市場に近いところに適切な規模で建設すべきであり、需要サイドのリンクを生み出す計画がなければならない。

都市化が進んだ段階にある地区（3次元地区）：密度引き上げと距離短縮化のための制度とインフラおよび分裂に取り組むための対象を絞ったインセンティブ

先進国でも途上国でも成功している都市圏には、うまく機能している土地市場、代表制による管理、最新式の輸送インフラ、低所得層を統合する社会政策がある。

制度、インフラ、インセンティブに関して包摂的な組み合わせを使う。 コロンビアの首都ボゴタ

地図 7.5 ボゴタのトランスミレニオ（高速バスシステム）は貧困層を都市経済に統合するのに役立っている



出所：Yepes(2008).

は都市圏における包摂的な都市化には、決意と資源が必要であるということを示している。地区の平均所得は上位中所得国の水準となっているものの、総人口 670 万人のうち 43% は貧困層に属している。12 人中 1 人の割合でスラム街に住んでおり、最近の新しい住民をみると 3 分の 1 は農村部からの移住者である。市当局は都市化を包摂的にする措置をとっている。より良い学校を建設し、公園を改修し、コミュニティセンターを開設し、水・衛生の基幹ネットワークを補修した。2000 年以降には、トランスミレニオという官民共同運営による高速バス交通システムのおかげで、市全域にわたってアクセス可能性が改善した。交通時間の減少は平均では 15 分であるが、市内の貧困地区に住む家計にとってはもっと大幅に減少した（地図 7.5 参照）。このようなインフラ改善に後押しされながら、ボゴタの国際的に知られている「街路改善総合計画」は最貧の近隣居住区が都市と統合するのにを手助けしている。2003 年に始動したこのプログラムはすでに 93 万人を支援している。住宅価格が上昇したが、そのうち 11% 分は同プログラムの貢献によるとみられている^{注 68}。

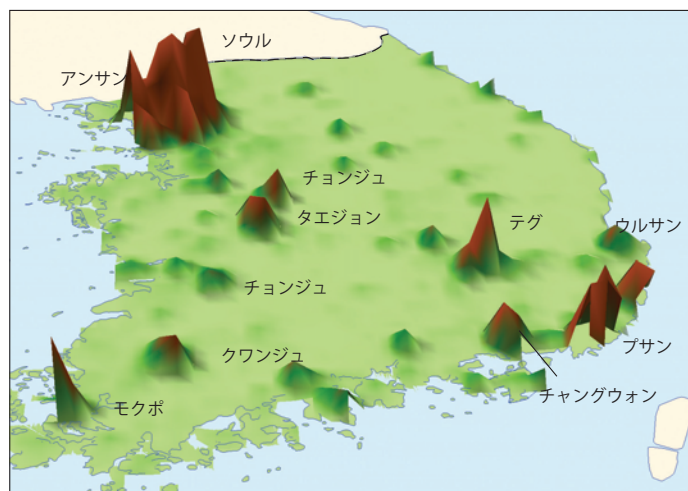
韓国からも教訓が得られる。同国の 1950 年代には登記されていないスラム地区が推定 13 万

6,650 カ所あった。これはソウル中心部の 2,200 カ所をはるかに上回る数である^{注 69}。ソウルのスラム街を再開発するというスペース的に対象を絞った政策は 1960 年代に始まっている。しかし、大前提となるスペース的に盲目的な投資とスペース的に接続的なインフラが整備されていなかったため、このような政策はスラム街を元の場所から新しい場所に移転するだけの成功にとどまった。朴正熙大統領政権がソウル中心街のスラム街を撤去して新しいビルを建設すると、モクトン、ナンゴク、シンリムなどといった地区に新しいスラム街ができた。そこはクロ工業団地に近く、その繊維産業などが農村部からの移住者に低熟練職を提供したのである。

韓国は 1960 年代から 70 年代にかけて、初期のスラム街掃討作戦では失敗したが、1980 年代に再挑戦した際には政策の幅を広げたおかげでもっと成果が上がった。韓国はこの頃には、進んだ都市化の段階に近付いており、ソウルの人口も安定化し始めていた（地図 7.6 参照）。さらに、かつてのスペース的に盲目的な政策と接続的な政策の完全な効果が顕現するのに十分な時間が経過していた。

道路能力を拡大しても自動車保有の伸びに追い付くのが大変で、ソウル市街地における自動車の

地図 7.6 韓国の他の都市との接続がいいソウルの経済的密度



出所：2005年の下位国家GDPに基づくWDR 2009チームとWorld Bank Development Research Groupの推計。Nordhaus (2006)も参照。

平均速度は時速25キロ強から約16キロに落ちた。このような問題を緩和するためには、都市周辺地帯を統合するというより広範な計画が必要で、1989年に新都市開発計画が打ち出された。ソウルから25から30キロ程度の新しい5つの都市が奨励された。この統合が成功した主因は接続的なインフラへの投資にある。地下鉄システムが延長され、環状道路が建設されて、交通渋滞が緩和した。

この間、427平方キロの地区に点在する93カ所のスラム街が、Wolgoksadongやモクトンのものも含め近代化された^{注70}。政府が同地区を一掃して、そこに近代的なアパート群を建設するなか、前者の居住者は元の場所の格上げの成功で利益を享受し、後者の居住者は別の場所に転居した。不法居住者は1人約2,000ドルの転居補助金と新しいアパートを割引で購入する権利で利益を享受した^{注71}。

トルコも過去半世紀の間に、農村部中心の社会から都市部中心の社会に転換してきた。1961年にOECD加盟国になって以降、都市化比率が約3分の1から3分の2に上昇するとともに^{注72}、1人当たりGDPも約6,600ドルにまで3倍に増加した^{注73}。このような密度の上昇を牽引したのは都市の急成長であり、なかでも最大の貢献はイスタンブールによる。

1960年当時、イスタンブールの人口は約160

万人と、現在のカンザスシティにほぼ匹敵する。現在は人口1,000万人とヨーロッパの大都市の仲間入りを果たしており、ほぼシカゴと同じ規模である^{注74}。この増加の大部分は同市のアジア側で収容されている。それが農村部から押し寄せる移住者の波を受けとめたところである。今では同一市内のヨーロッパ側にある職場にボスポラス海峡を横切って進む毎日の通勤者の波の発生源となっている。

トルコの都市経済への転換を支えたのは、近代的なトルコ共和国の創設に伴うスペース的に盲目的な改革である。1924年に制定されたトルコの憲法では、ヨーロッパの法律や法体系は新しい共和国のニーズに適合されており、私的財産権が認められている。ムスタファ・ケマル・アタテュルク初代大統領の下で導入された改革で教育システムが統一され、過去半世紀にわたり教育アクセスが改善する基盤が築かれた。15歳以上人口のうち無教育者の割合をみると、1960年には67%に達していたが、2000年には18.6%にまで減少している^{注75}。また、保健ケアの改善を受けて、平均寿命は1960年の51歳から2005年の71歳へと大幅に伸びている^{注76}。

1920年の改革はイスタンブールの急拡大の基礎を築いたものの、同市は混雑に苦悶することになった。それに対して、同市は接続的なインフラを改善し、1973年には市内のヨーロッパ側とア

ジア側を結ぶ8車線のボスポラス橋が開通した。これに引き続いて、1988年には第2ボスポラス橋が完成した。1989年になると、初めて狭軌条の都市鉄道路線がアクサライとカルタルテペの間で開通した。一方、2007年には2番目の狭軌条都市鉄道が開通して、2005年に建設された総延長11キロにわたる都市バス路線を補完した。さらにいくつかの工事中である。

このような繁栄は分裂を伴っていた。イスタンブールのここ数十年間における急拡大の大部分は、アジア側のSultanbeyli, Sarigazi, Pasakoyなど非公式地区の成長という形をとっている。このような居住区は、農村部からの移住者がアタテュルクの改革にもかかわらず生き残っていた古代からの法的戒律を活用して形成されている。すなわち、誰が土地を所有しようとも、一晚で家を建てて朝までに入居してしまえば、法廷に連れて行かれることなく強制退去させられることはない。ゲジェコンドゥ（不法建築）と呼ばれるこのような居住区が、イスタンブールの人口のうち大きなシェアを占めている。同市の人口の約半分、500-600万人は現在あるいは過去にスラム街であったところを住居としている。Sultanbeyliなどは市に融合したものの、Pasakoyなどはそうになっていない^{注77}。イスタンブールとしては、サービスが悪く、統合されていない非公式なコミュニティの存続に関連した分裂に対処するためには、依然として対象を絞ったプログラムを必要としている^{注78}。

中国の珠江三角洲も同じような問題に直面している。この地区は9都市で構成され、ほぼスペインに匹敵する人口を抱えており、中国のなかでも都市集積が最も進んでいる。都市化比率が確かにほぼ75%に達しており、密度を構築し、距離を削減し、分裂を克服するという3つの挑戦課題に直面している3次元地区といえる。分裂はよそではスラム街として知られている「棚戸区」で明瞭である。基本的な衛生サービスがなく、環境劣化にさらされている。珠江三角洲地帯の都市は町村に対処すべく、スペース的に対象を絞った政策を導入している。この地区が所在する広東省は2000年6月に市村の建て直しに着手している。

珠海市などは行政村26カ所を建て直すことを目標に掲げている。インセンティブ制度に基づいて、地価が上昇すれば、村の行政府、住民、開発業者は利益を共有することが認められている。

1978年の自由化以降、中国では農村部と都市部の統合が目標の1つになっている。町のモデルでは、都市の中核部が周辺の農村後背地に対して責任をもつ。都市が成長して、影響の範囲が拡大するにつれ、町の行政区画も拡張される。大都市は自分の影響下にある小都市や農村部のインフラや社会的サービスに対する投資をファイナンスすることによって、周辺の後背地の積極的な包容を推進する（ボックス7.14参照）。

規則を適切にする。 省という特別な地位をもつ大都市圏たる上海は、登録ベースで1,300万人、本籍ベースで400万人の人口を擁し、面積は6,300平方キロである。都市化比率はほぼ80%で、18の都心区と農村部である崇明県で構成されている。都市部の土地市場は、農村部の土地転換限度の下で入手可能な都市部の土地を割り当てるという点でうまく機能している。床面積規制は変化する市場ニーズに合わせて変更されてきており、過去20年間で1人当たりのスペースは3平方メートルから12平方メートルにまで引き上げられてきている。土地のリースは収入源になっている。

上海の高層地区は過去10年の間に300平方キロから500平方キロに拡大してきている。地下鉄の乗客もここ10年間で17万8,000人から160万人へと10倍に増えているが、それが全交通に占めるシェアはわずか2.5%とまだ小さい。400万人に達する上海の短期労働者の多くは古いスラム街に住んでいる。そこでは密度、高さ、公共スペースなどに関する規則に服していないので、値段が手頃なのである。農地の転換が困難であることを考えると、このようなスラム街は開発業者にとっては魅力的であるが、それを開発すると、短期労働者の住宅条件は悪化する可能性大であろう。

ムンバイはやや期待外れである。1970年代から80年代にかけて、同市は既存の住民を優遇し、土地の効率的な利用を阻害する土地利用と建築に

ボックス 7.14 農村部と都市部の統合：北京、広州、上海

北京、広州、上海はすべて繁栄している地区であるが、農村部と都市部を結び付けて、教育・保健サービスを提供し、インフラや輸送のネットワークに投資し、町を建設するという計画をもっている。

- **社会的サービス。** 政府は職業訓練やその他のサービスを提供しているが、非農業雇用を支援し、農民が農業から非農業に移行するのを助けるためである。また、政府は人々を訓練し、訓練後に被訓練者を採用する企業に対してインセンティブを供与している。さらに、農村住民に医療保険や年金など社会的サービスも提供している。北京は農村部の共済医療保険に補助金を出している。上海は教育を含む社会的サービスや農民の医療保険（共済医療保険で100%付保されている）に対して、公共支出を増やしている。広州は全住民を対象とする年金制度を創設する予定となっている。
- **インフラ投資。** 北京は2005年に304キロに及ぶ道路を建設して、管轄下の村すべてをリンクした。上海では、2003年には総延長200キロだった高速道路が05年には

550キロに伸び、10年までには750キロに達する予定である。広州では、100人以上の農村居住区に対して、道路、電気、水の供給が2007年までに完了した。

- **周辺地区の統合。** 3都市とも伝統的産業に対しては都心のビジネス街（家賃が高い）から周辺部に移動し（財政インセンティブの利用）、高付加価値産業に対しては中心部に移動するよう奨励している。都市建設プログラムが打ち出されている。これは1,000万人の居住者を擁する都心部が中心にあって、それを二次都市、大きな町、村が取り囲むという都市システムの構想である。広州は2003年に市政府がファイナンスする形で、10カ所で大きな町の建設に着手している。上海は「1996年計画」の実施に着手した。これは2020年までに大都市1つ、二次都市（伝統的に歴史的な中心）9つ、町60カ所、住民が1,500-3,000人程度大きな村60カ所を建設することを目的としている。

出所：WDR 2009 チーム。

ボックス 7.15 スラム街の改善と防止：何が機能するか？

国連人間居住計画（UN-HABITAT）と都市同盟が収集した政策経験によれば、成功しているイニシアティブには次の5つの属性がある^a。①認識と唱導、②長期にわたる政治的コミットメント、③政策改革と制度強化、④政府レベル間の調整、⑤拡張の努力。このうち最も重要なのは③と⑤である。

制度の強化。 スラム街を都市に統合することに成功した諸国は、制度を強化して、補完的な改革を実施している。これにはより広範な都市部貧困削減課題が含まれる（インドネシア、イラン、メキシコ、南アフリカ、トルコ）。都市部の貧困層を都市の法的・社会的な枠組みのなかに統合する政策を実施した諸国もなかにはある（ブラジル、チリ、コロンビア）。また、土地や住宅の提供に関して改革を行った国もある（インド）。

政府レベル間および民間関係者との調整。 うまくいった諸国は中央政府、州政府、市政府および民間部門との間の調整に努力している（チリ、エジプト、スリランカ、タイ、チュニジア）。しかし、基本的なサービスと住宅改善の実現に成功し

た都市や諸国には、パフォーマンスを監視する明確なメカニズムがあったが、それにはあらゆるレベルの政府の関与が必要である。例えば、カンボジア、中国、ベトナムには、地方自治体のインフラ実施状況に関しては厳格な上方説明責任がある。他方、ブラジルやインドネシアでは、ボトムアップ方式のモニタリングが行われており、これは計画や意思決定にかかわる市民参加を高めている^b。スラム街改善プログラムの拡大が成功するためには、各政府レベル間および民間部門との調整も極めて重要である。控えめな規模で始まったプログラムが、あらゆるレベルの政府と民間部門が参加したおかげで、国家的なレベルにまで拡大するのに成功した事例としては、インドネシアのカンボン改善プログラムが有名であるが、ブラジル、コロンビア、メキシコ、南アフリカ、タイ、チュニジアでも成功例がある。

出所：Eduardo Lopez Moreno, chief, Global Urban Observatory, UN-HABITAT 執筆。

注：a. Garau (2008)。 b. Bazoglu (2008)。

かかわる規則を導入して、移住者の流入に抵抗した^{注79}。その結果として、開発は均一になったものの、道路は混雑し、スラム街が輩出した（ボックス7.15参照）。

3つのすべての手段（制度、インフラ、インセンティブ）を使って、スラム街を都市に統合する。 スラム街のない都市は途上国にとっては現実的なビジョンではない。それは以下の通り、インドの第

10次5カ年計画の中間評価でも認識されている。

政府のスラム街政策の診断書には長年の間にパラダイムシフトが生じている。元来、「スラム街のない都市」政策が処方された。しかし、問題全体の社会的側面とスラム街が行っている様々な経済活動を検討した上で、この概念はスラム街住民の再生に道を譲った。再

生は転居カスラム街地区の再開発を意味する。スラム街開発の初期段階では焦点は全国スラム街開発プログラム (NSDP) を通じたスラム街におけるインフラの提供にあったが、今では都市住宅スキーム (VAMBAY) を通じた都市部スラム街居住者に住居を提供することが再び強調されている^{注80}。

ほとんどの途上国の政策立案者にとって、スラム街形成の管理に関する政策を特定・実施することが重大な懸念事項となっている。しかし、大都市圏の潜在力を損なうことなく、スラム街住民の生活条件と生計を改善するのに必要とされる政策の選択に関しては、ほとんどコンセンサスがなない。2つの疑問に答えなければならない。スラム街はいつ改善されるべきか？ スラム街を発展させるためには何をすべきか？ 本報告書では、スラム街問題に取り組むのに適切な時期は制度とインフラの条件が整備された時であると述べたい。また、正しいアプローチはスラム街をより広範な都市経済に統合することである。

もし問題が犯罪と不潔であれば、スラム街を改善する方が良い戦略になるだろう。しかし、問題がスペース的な非効率性であるならば、土地利用の効率性を改善し、生計を妨害するものについてスラム街住民に補償する措置がおそらく優先されるべきだろう。スラム街の生活条件を改善するための介入策には、敷地やサービスプログラムなど予防措置に加えて、是正制度（スラム街改善が最も一般的）、基本的サービスのパッケージ、舗装、住居、社会的統合などが含まれる。インドネシアのカンポン改善プログラムは、世界でおそらく一番古く、大きく、よく知られた都市改善イニシアティブであろう。それは1人当たり23から118ドルの低投資コストを組み合わせて、1,500万人にメリットを提供し、参加型アプローチを活用している。パキスタンのオランギ・プロジェクトやガーナのアクラ区域再生プロジェクトも有望である（表7.2）。しかし、すべての経験が示しているところによれば、スラム街改善のためのスペース的に焦点を絞った介入策は、インフラ、制度、補完的な改革を伴わない限り、社会的統合には不

十分にものにとどまる可能性大である（ボックス7.16）。

土地利用とゾーニングの政策はしばしば、貧困層が物理的にダイナミックな労働市場に統合されることを阻害してきた。また、輸送インフラが様々であるため、遠くの住民を都心部の仕事に接続する可能性が低くなっていた。アパートメント下の南アフリカでは、ゾーニング政策によって都市では白人と黒人が分離されていた。都市の構造は社会的分裂を悪化させ、不平等と差別を削減する努力を妨害することがある。格差縮小にはアパートメントの廃止だけでは十分ではない。スペース的な所得不平等を解消するには、地方政府としては貧しい子供の輸送コストについて補助金を供与し、私立学校入学の引換券を提供し、公立学校向けの支出を増やすことができるだろう^{注81}。

包摂的な都市化の戦略

ティンバーゲンの原理によれば、1つの政策目的に取り組むためには1つの政策手段が必要である^{注82}。本報告書で取り組んだ政策問題にこの原理を適用すると、1つの問題がもつ次元と同じ数だけの統合手段が必要になるということが示唆される。統合の挑戦課題は都市化の段階とともに多くなるため、必要とされる政策手段の数も増える。途上国にとって幸運なことに、市場と政府の能力は都市化に伴って大きくなる。しかし、このような政策は正しい順序で適用されなければならない。

包摂的な都市化の基盤は発展プロセスの早い段階で導入すべきである。そうするためには、政府としては選別的でなければならない。本章では、優先度や順序を以下のようにすべきであると提言する。

- 都市化が初期的な段階にある地区では、目的は農村部から都市部への自然な転換を円滑化することにある。コアとなる政策手段はスペース的に盲目的な制度であり、それが一部の場所で密度を促進することになる。このような政策としては、土地保有権や財産権の確

表 7.2 都市部貧困層を統合する介入策

国(都市)	焦点・目的	主要な特徴・教訓
チュジニア(国):都市修復 修繕機関	保有権の 確実性 . 保有権を正式にし、インフラ・住宅改善支援・退去世帯向けに土地を提供.	住宅改善のダイナミックなプロセスの引き金になった。スラム街に住む都市人口の比率が低い理由になっている。
ブラジル(ゴイアニア市): ゴイアニア賃貸者・不法居住者(ポセイロ)連合	保有権の 確実性 . 市民には未使用で土地権が不明な土地を占有する権利があることを訴えることによって、公有地の占有を許容し保有権を確実化.	元賃貸者 10 万人が対象。地元の草の根の組織が、保有権の確実化とインフラおよびサービスへのアクセス確保に向けた努力を成功裡に支援。
ペルー(イロ市):市政府	土地供給. 公共サービス付きの区画を低所得世帯による建築向けに入手可能にする.	2005 年までに住宅用に公共サービス付きの 6,000 区画を提供。1960-2000 年に人口が 5 倍に増えたにもかかわらず土地侵入の圧力は生じていない。
アルゼンチン(ブエノスアイレス市, サンフェルナンド市, サンホルヘ市): IIED-ラテンアメリカ事務所	土地供給. 公共サービス付きの土地を再定住と密度削減を円滑化するために寄贈。区画はコミュニティ管理下の抽選で割当.	このプログラムは過去 20 年間にわたる一連の行動・イニシアティブの結果であり、州および市の当局に陳情したアルゼンチンの NGO が支援。
ナミビア(ピントフーク市):ナミビア都市バラック住民連合	柔軟なゾーニング法. 共用サービス付きの土地をグループで購入・賃貸。国の最低基準を下回る土地区画.	都市部の土地利用にかかわる基準や規則という形の制約をどのようにしたら克服できて、公共サービス付き土地を低所得世帯向けに購入しやすい価格にすることができるかを例証。
マラウイ(リロングウェ市, ブランタイア市, ムズズ市):マラウイ・ホームレス者連合	土地供給と柔軟な規則. 政府に土地を陳情。メンバーは良質な住宅を低コストで建設できるという能力を証明。正式な基準の変更がコストにとって重要.	2003 年以降、760 区画の宅地が供給され、貯蓄者グループには住宅建設ローンが供与。スラム街の収容力が抑制され土地利用が改善。
パキスタン(カラチ市オランギ地区):調査訓練機構	アメニティ提供. 地元コミュニティ・政府が排水・下水システムのコミュニティ開発をファイナンス.	オランギの 9 万 6,994 世帯とパキスタン各地の 300 カ所。請負業者を排除し土木基準を修正することによって総コストをカバー。
15 カ国(南アジア, 東アジア, アフリカ):スラム街住民インターナショナル	アメニティ提供. スラム街住民が全国組織を結成。住居や基本的サービスを構築・改善するイニシアティブ.	貯蓄者グループ(ほとんど女性)と資金の集団的な管理のおかげで、協調行動の能力が増大。政府とのパートナーシップを交渉。
タイ(国):コミュニティ組織開発機構	アメニティ提供. 低所得スラム街世帯が結成したコミュニティ組織に対して、インフラ補助金と住宅ローンを供与.	957 コミュニティにおける 495 プロジェクトで 5 万 2,776 世帯が対象。活動は地元関係者とのパートナーシップで各コミュニティ組織が選定。資金源にはコミュニティ自身の拠出分が含まれる。
ニカラグア(国):地方開発プログラム(PRODEL)	アメニティ提供. 小型インフラプロジェクト(水, 衛生, 排水など)の協調融資。住宅改善と零細企業向けローン・支援.	484 プロジェクトで約 6 万世帯が利益を享受。資金は地方政府, NGO, コミュニティ組織, 家計に供与。

出所: Satterthwaite (2008: 本報告書用)。

注: IIED - 国際環境開発研究所; NGO - 非政府組織。

実化, 基本的・社会的サービス, ある生産活動(大きな産業)を他の生産活動(小規模な農業)より優遇しないマクロ経済政策などがある。政策立案者は農村部と都市部の関係については中立性を目指すべきである。

- 都市化が中間的な段階にある地区では、一部の都市の急成長は混雑を生み出す。密度を円滑化するスペース的に盲目的な政策に加えて、混雑と経済的距離に取り組む接続的な政策が必要になる。これには輸送インフラに対する投資(市内外の接続性を高めるため)や、企業による社会的に効率的な立地決定の

奨励などがある。効率性が政策立案者の標語でなければならない。

- 都市化が進んだ段階にある地区では、公式居住区とスラム街や不潔と犯罪が引き起こす都市内部の分裂が、密度と距離の挑戦課題に付け加わる。スペース的に盲目的な政策とスペース的に接続的な政策に加えて、都市内部の分裂に対処するためのスペース的に焦点を絞った政策が、スラム街, 犯罪, 環境の問題を対象にして、住み良さを改善するために必要となる。



均一ではなく統一

— 地区開発のための効果的アプローチ

グローバル化と自由化によって国内で生産の再配置が行われると、市場がもはや好まなくなった場所に人々が集中したままで置き去りにされる可能性がある。ブラジル、中国、インド、ロシアでは、過去1世紀にわたる市場と政策の両方にかかわる変化を受けて、各場所の運命も変わってきた。経済活動に地理的な相違があると、人々は遅れた地区から移住したいと思うので、貧困層も含めて進んだ地区に集中する。しかし、生活水準という地位が不均一であれば、国内に分裂が生じるか、あるいはそれが深化することによって、紛争につながり、社会的・経済的な発展が鈍化する恐れがある。

経済的質量が大きくて市場が好む地区とそうではない地区の間では、生活水準の格差が執拗に持続するか、または拡大している。本章ではこれまでの章でみてきた発見や分析に基づいて、それに政策としてどう対応すべきかを検討したい。本報告書の他の部分と同じように、「地区」という用語は国家より下のレベルの地域ないし領土と同義であり、本章では「地域開発」（あるいは「地区開発」）ないし「領土開発」論議も扱うことになる。論理と経験によれば、政策立案者は挑戦課題の厳しさに応じて対応策を微調整すべきである。

- **労働と資本に移動性がある国では、後進地区と先進地区の経済的距離は主としてスペース的に盲目的な、すなわち普遍的な政策で取り組むべきである。** これについては簡略形として「制度」という用語を使う。このような政策があれば、人々は機会を求めて移動することが容易になる。後進地区の人口が少なく、一国の貧困層に占める割合も小さければ、移

住を増加させる措置が開発政策の軸となってしまうべきである。

- **後進地区に大勢の貧困層が住んでいるものの、移住にかかわる障害がほとんどない国では、移動性を促進する制度をスペース的に接続的なインフラで補強すべきである。** 後進地区では人口が多い（貧困層も多い）ものの、労働や資本の流れに関しては文化的・言語的・政治的な障害がほとんどない国もなかにはある。物、人、情報の流れを増やすようなインフラへの投資が、経済的な集中と生活水準のスペース的な収斂を後押しすることになるだろう。
- **言語的・政治的・宗教的・民族的な相違で分断している国では、スペース的に対象を絞った介入策が必要かもしれない。** 後進地区が労働と資本の労働を制限するという国内的分裂に加えて、先進地区の経済的機会までの距離が長い、人口が多く貧困層も多いという三重の挑戦課題に直面している場合には、制度とインフラ投資は後進地区の経済的生産を奨励するための対象を絞ったインセンティブで補完することができるだろう。しかし、このようなインセンティブは、人々を1つにする制度や一国内の後進地区と先進地区を接続するインフラ投資を通じて追求されている統合の目的に逆行してはならない。

制度、インフラ、インセンティブが、国内統合に成功する政策アプローチを構成する3つの要素である。統合に関する政策オプションを決定する際、政府はこのような手段の財政コストや機会費用を検討しなければならない。本章では、政府

ボックス 8.1 本報告書の政策メッセージは「反分権化」か？ ノーである

スペース的に盲目的な制度は、スペース的な効率性と公平性を追求する経済統合政策の基盤である。どこに住んでいようと、人々は一次医療、教育、衛生、安全など基本的なサービスに手頃な値段でアクセスできてしかるべきである。しかし、このようなサービスがどのように提供されるかは各国の状況次第である。

多くの諸国では分権化を受けて、国家内の地方政府は地方の福祉成果について大きな責任をもつようになっている。ベトナムでは、地方政府は2002年の公共支出のうちほぼ50%について責任を負っている。この割合は1992年には約25%だったので大幅な上昇である。中国では、同比率は1990-2004年の間に67%から72%に上昇している^a。フィリピンでは、同比率は1990年には約11%であったが、2002年には25%に高まっている。

分権化がスペース的に盲目的な政策の実施を妨害する場合に問題が発生する。地方政府は社会的サービス向けに資源を配分する代わりに、政治的に人気のある活動の方に支出を増やすかもしれない。ブラジルのような分権化が高度に進んだ国では、非識字層の撲滅や初等教育の普遍化といった国家的な優先課題にかかわる進展は支出の配分でモニターされている。州や都市は税や移転からの歳入のうち、25%は初等教育のファイナンスに充当しなければならないことが憲法で規定されているからだ。しかし、仔細にみると、都市の約10%は憲法で指示された金額以下の支出しかしていない^b。

大規模で目に見える投資は政治的には便利なシグナルである。というのは、有権者に自分たちの代表者が一生懸命働いていることを示すことができるからだ。それでは、ここで検討しているスペース的に統合的な政策と、分権化はどうしたら整合的にすることができるだろうか？

- 制度——地方政府への資源配分を最初は投入ベース（公共サービス向けの支出）にすればいい。そして、可能な限り速やかに成果ベース（国のミレニアム開発指標の改善）に移行すべきである。
- インフラ——インフラ投資に伴うシナジー効果を最大化し、州際通商の規制を効率的にするためには、設計や計画の決定をこのような投資や規制で影響を受ける地方政府と共同で行うべきである。
- インセンティブ——地方政府は地方経済の潜在力を評価するには十分適しているかもしれないが、どこをインセンティブの対象とすべきかについての決定は、全体の成長を加速化するための資源に優先順位を付けることができる国の権限にとどめるべきである。このプログラムをどのように実施するかは地方で決定することができる。

出所：WDR 2009 チーム。

注：a. National Bureau of Statistics, China (2005). b. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2004).

が政策オプションを検討して、最良の組み合わせを決定することができるような体系的な枠組みを提示したい。

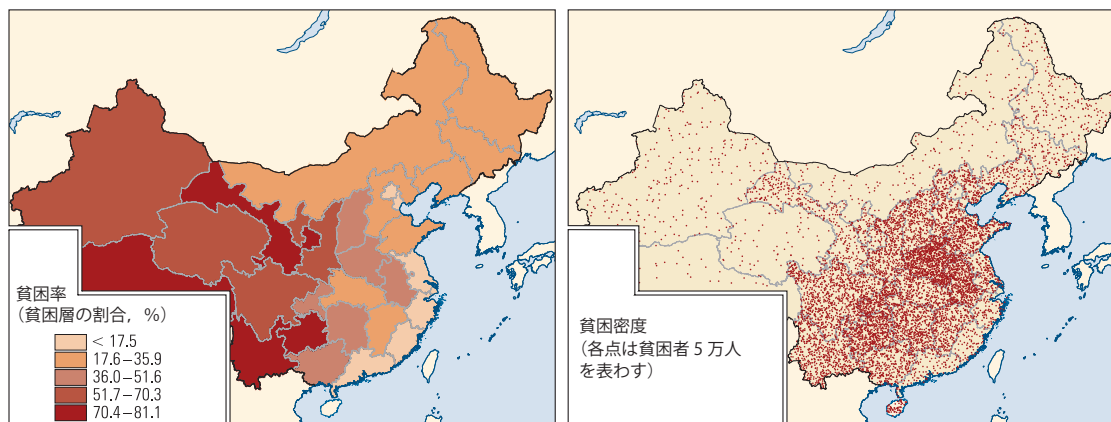
新しいアプローチ。後進地区の福祉を改善するにはどうしたらいいかに関する政策論議では、後進地区に焦点を絞って、このような地区に生産を移動させるための対象を絞った介入策ないし政策的な「インセンティブ」がしばしば強調されている。そうではなく、地域開発政策によって後進地区と先進地区を統合すべきであり、スペース的に対象を絞ったインセンティブの議論は最後にくるべきである。国ベースの歳入シェアリングや社会的支出取り決めなどスペース的に盲目的な政策、および輸送や通信のシステムなどスペース的に接続的なイニシアティブを検討した後にすべきだということである。先進国および途上国双方の経験によれば、このような下支えする制度やインフラがなければ、インセンティブは成功せず、しかも高価に付く。

多数の諸国では、行政や財政の責任を分権化す

る動きを反映して、地方政府が政策の設計と実施に果たす役割が高まっている。地方のイニシアティブが地方の福祉とともに国の福祉を改善することにもつながるようにするためには、地方政府に資源を割り当てる取り決めが伴っていなければならない（ボックス 8.1）。

このような政策問題に取り組むため、本章では政策立案者にとって相当大きな関心事となっているある問題について1つの答えを提示したい。すなわち、各国は人と場所のいずれに投資すべきかという問題があるが、その答えは次の通りである。国として経済的および社会的な収益率が最も高い成果が期待できる経済活動に投資すべきである。したがって、先進地区では場所への投資（国の経済成長を高める耐久性のある投資）、後進地区では人への投資（移動性を刺激し貧困削減を加速する携行可能な投資）を強調すべきである。

地図 8.1 中国では貧困率は内陸の西部が高いが、貧困層の密度は東部の経済的集中密度の高いところに居住している



出所：WDR 2009 チーム。

注：貧困率と貧困者は 2002 年について 1 日 2 ドル未満の貧困線を使って推計。

人は機会を求める

歴史を通じて、人々は地理的に厳しい場所から、もっと快適な気候やより良い経済的機会を提供してくれる場所に移動してきた。人々が自然環境が良い地区に集中すると、それがその場所に経済活動を引き付けて、多くの人々が繁栄するのを手助けする。このような居住区が魅力的であったそもその初期条件が重要性を失った後でも、このような関係は継続する。移動性というのは単に富裕層だけのものではない。人々はより良い生活を求めて経済的に密度の高い地区に移動している。

中国における貧困層分布の現状を検討してみよう（地図 8.1 参照）。1 日 2 ドル未満の暮らしをしている人々の割合が高いのは、遅れている西部地区である。しかし、絶対的な数字としては、それよりずっと多くの貧困層がダイナミックな沿岸の南東部に住んでいる。中国のなかで世界経済との急速な統合を牽引したのはそこである。このような統合が起こる前でも、地理的に好意的でない場所に人々が集中することはなかった。例えば、海拔 4,000 メートルの高さにある青海チベット高原や、海拔 2,000 メートルの中部地区高地がその例である。農業や貿易にとっては沿岸の平らな土地や温暖な気候の方がより良い条件なのである。

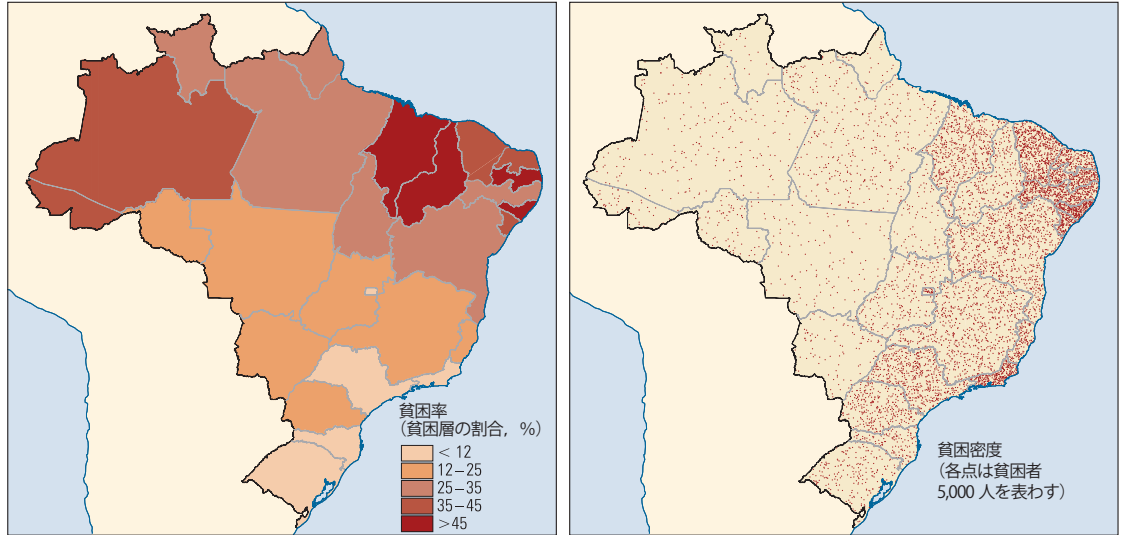
他の多くの諸国についても地図をみると、貧困の質量（貧困者数）と経済の質量がやはり一致していることがわかる。ジャワはインドネシアで経済的に進んでいる地区であるだけでなく、群島のなかでほとんどの貧困層が居住している島でもあ

る。ジャワ島とバリ島は 2,100 万人の貧困層の故郷であるが、それは同国の全貧困層の約 58% に相当する。他の島々に住んでいる貧困者の数はこれよりずっと少なく、カリマンタン島 130 万人、スラウェシ島 260 万人、ヌサテンガサ島 270 万人、パプア島 100 万人などとなっている。第 2 章では、ホンジュラスとベトナムでも、経済的生産と貧困層の地理的分布が同じようになっている（重複している）ことが示されていた。

地理的理解度をより鮮明に使うと、後進地区内部についても類似の人口分布が識別できる。ブラジルでは北東部が最貧地区である。1939 年の 1 人当たり所得をみると、南東部は北東部の 2.9 倍、92 年でも 2.8 倍となっていた。ブラジルで最貧上位 10 州のうち 8 州は北東部、2 州は北部に所在している^{注1}。貧困率が明らかに高いのは農村地帯の北東部とアマゾン地区である（地図 8.2 参照）。しかし、その北東部においてさえ、貧困層の質量と集中（1 平方キロメートル当たりの貧困者数）は、海岸に近い都市化した集積地でずっと高くなっている。このパターンは遅れた北東部から、ダイナミックな地区であるリオデジャネイロや南東部のサンパウロに至るまでずっと続いている^{注2}。

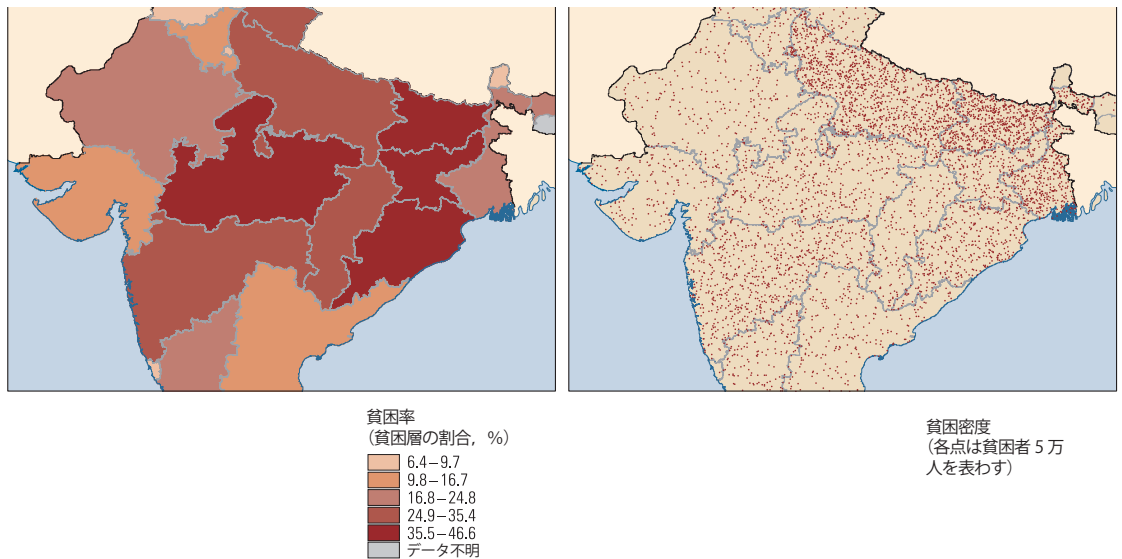
要素の移動性を促す市場諸力がそれほど強くない国がなかにはある。そういう諸国では経済的質量と貧困の質量が、中国やホンジュラスなどといった諸国におけるほど一致していない。インドを考えてみよう。北中部の「後進州」に 4 億人以上が住んでいるが、それにはインドの貧困線を使

地図 8.2 ブラジルでは貧困率は北東部とアマゾン地区で高いが、貧困層は沿岸地帯に集中している



出所：州レベルの貧困率はブラジルの 2002-03 年家計調査 (Pesquisa de Orcamentos Familiares) に基づいて、Phillippe G. Leite が算出；World Bank (2007c)。

地図 8.3 インドの一部後進州では貧困率と貧困密度がともに高い



出所：インド政府の Planning Commission による 2004-05 年の貧困推計値に基づく。

注：州レベルの貧困率と貧困者数は上記とは異なる貧困線を用いて算出された 2004-05 年の都市部貧困層と農村部貧困層の合計に基づく。

えば総貧困層の 60%が含まれている（地図 8.3 参照）^{注3}。このような地区からの労働移動は限定的であるが、これは民族言語的および階級ベースの分裂が理由であり、おそらく人々は自分の「領域」にとどまる方がいいと考えているのであろう。

人々は理由があって後進地区にとどまってい

る。土壌が豊かで、国内で接続が良い肥沃なインド・ガンジス平原は人を引き付けてきた。インドが 1600-1700 年の間、世界の GDP の約 4 分の 1 を占めていた時期、最もダイナミックだったのは歴史的にこのような地区であった^{注4}。イギリス国王に土地税を支払う責任を地主に負わせるという

ような歴史上の「事故」を主因に、この地区では農業生産性やインフラ投資が阻害された^{注5}。インドは今や世界経済に再統合しつつあり、その結果として、経済的なダイナミズムは沿岸部や都市圏で発生している。このような地区は中間投入財や国内・国際市場へのアクセスが便利であり、信頼できる良質な地方的な公共サービスを提供し、企業家精神に好意的な事業環境がある。2005年に実行された製造業投資の約50%は、3,000以上は存在する都市のうち、内外両市場へのアクセスに便利なわずか10都市に集中している^{注6}。

現在の政策立案者としては、後進地区への投資を復活させ、過去の栄光を回復するのを後押しすることによって、歴史的な「事故」を是正すべきであろうか？ それとも、インドの世界経済との統合を推進して、後進地区の人々が経済的密度がもっと高い場所の経済的機会をつかみとるのを助けるべきだろうか？

1970年代におけるインドの国家政策の論議では、後進地区を復興させるために、補助金付き金融、投資補助金、工業インフラ、優先的な産業許認可などによって、スペース的に均衡のとれた成長を促進するということが焦点が当たっていた。しかし、最近の5カ年計画では、産業許認可の失敗とその成長との整合性欠如が認識されている。現在の論議は後進地区に関してもっと統合を促進することや、遠隔の北東部を国内の他の地区の市場と結び付ける戦略的な地区間インフラ投資とともに、保健や教育の改善を促進するという方向にシフトしてきている^{注7}。宗教的あるいは民族的な国内分裂があるナイジェリアやエチオピアなどの他の諸国でも、同じような地域開発政策が実施されている。

そのような分裂の削減を目指す政策を受けて、より良い経済的機会を提供する場所を求めるといふ自然な傾向が強まっている。十分な研究が行われているドイツ統一を考えてみよう。東から西への人の移動を推進する財や生産要素にかかわる交易がなかった2つの国が合併したのである。ハンガリー経由で東ドイツを脱出できることがわかった1989年の夏、チャンスが到来した。1989年11月9日にベルリンの壁が崩壊す

ると、東ドイツから西ドイツへ直接移住することが可能になった。門戸が開放されて、東を後に西に向かった人の数は1989-90年の両年だけで80万人、東ドイツの人口の5%に達した(ボックス8.2参照)^{注8}。ドイツ統一が密度への移動を始動させたことは明らかである。これから示唆されるのは、経済的密度までの距離を削減すると人々の福祉は改善するが、そうなるための最も強力な自然のメカニズムは労働移動だということである。

国は統一を求める

多くの国では生産や貧困についてスペース的な相違がみられる。その主因は後進地区と先進地区の経済的距離と政治・民族・宗教・言語の相違に基づく分裂にある。また、すべての諸国が国内分裂に伴う障壁を低くすることによって統一を追求している。途上国20カ国の憲法を検討すると、統一の促進(分裂の削減)が重要な政治目的になっていることがわかる(ボックス8.2参照)。ナイジェリアでは、統一に関する重要な条項は「人は性別、宗教、出生地、民族的・言語的な関係で差別されることはない」と謳っている。インドでは、憲法16条は次のように規定している。「いかなる市民も、宗教、人種、カースト、性別、出自、出生地、住居、あるいは以上のいずれかだけを根拠に、いかなる雇用、あるいは国家の職務に不適格であるとされる、またはそれに関して差別を受けることはない」。ほとんどの場合、憲法は場所に重きを置いてはいない。そうではなく、憲法が焦点を置いているのは人々の福祉と統一なのである(ボックス8.3参照)。

統一性は均一性を意味しない。例えば、インドでは「統一性は多様性にある」というのが国民的なモットーである。しかし、多くの諸国で政策立案者は均一性を統一性の主要手段であると考えている。新規加盟国を統合するためのEU政策は「連帯」を求めている。しかし、連帯ないし統一の目的は収斂の政策によって追求されている。収斂の目標には経済開発(経済的連帯)と労働・所得へのアクセス(社会的連帯)にかかわる地域的な格差の除去が含まれている。この「連帯」

ボックス 8.2 ドイツの統合：労働移動に伴う収斂と集中

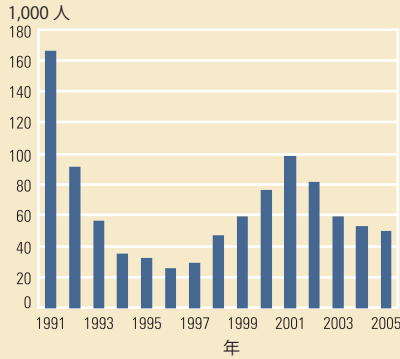
1989年にベルリンの壁が崩壊して、東ドイツから西ドイツへの直接的な移住が可能になった。国境の開放によって東を去って西に向かった人は1989年と90年には年約40万人と、東の人口の約5%に達した(ボックス左図参照)。何年か後には所得が収斂し始め、人の流れは鈍化した。2001年にはドイツの不況を受けて、約10万人がまた東を後にして西に行った。2007年までの累計では170万人強が東を去ったことになる(ベルリンの壁が崩壊した頃の東ドイツは人口約1,700万人)。

移住は予測されていた結果をもたらした。すなわち、所得が両地区間でより平等になったのである(ボックス右図参照)。1992年の州別所得分布には明らかに2つの山があり、東の諸州が低い山を形成しているが、2005年までには平らになっている。東側諸州は依然として分布の左側にあるが、西側諸州までの経済的距離は短くなっている。

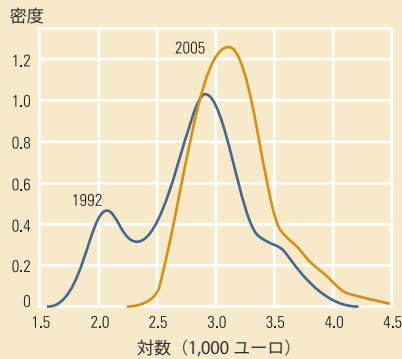
所得の収斂はもっと驚くべき結果を生み出している。若い女性が男性よりも多い州はすべて経済的にダイナミックな地区に位置している(ボックス地図参照)。そこには優れた高等教育機関も多数ある。2004年について18-29歳の層をみると、東ドイツ(ベルリンを含む)には男性100人当たり90人の女性しかいない。

なぜ東ドイツの女性は経済的にダイナミックな地区に移動して、男性は遅れた地区にとどまっているのだろうか？ 2つの説明が可能である。第1に、女性は学校や高等教育では平均的に優秀なので、経済的にダイナミックな地区で就学あるいは就職が容易である。第2に、後進地区で魅力的な就職をするのは男性よりも女性の方がずっとむずかしい。このような地区では典型的には農業、製造業、建設業など伝統的に男性向きの仕事が支配的だからである。

ベルリンの壁が崩壊してから東ドイツから西ドイツへの移住が可能になった
(1991-2005年、西への純移住)

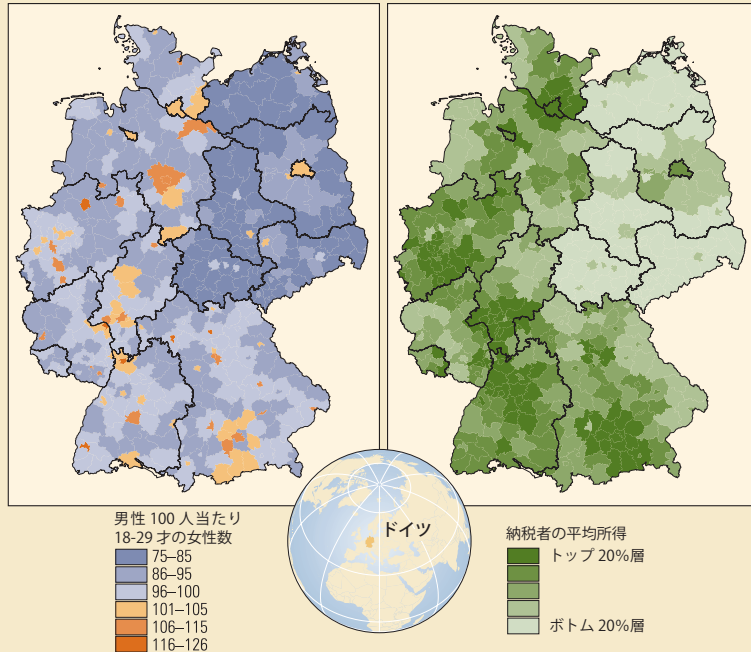


1992-2005年の間にドイツ諸州の所得が収斂したのは予測通りであった



出所：
(左図) Federal Statistical Office Germany(2007).
(右図) Holtzmann, Priebe, and Vollmer (2008).

女性は経済的機会を求めて西に移動：2003年についてみると、東側では男性100人当たりの女性が少なく(左図)、西側では納税者の所得が高い(右図)



出所：
(左図) Kroehnert, Medicus, and Knglglz (2006).
(右図) Federal Statistical Office Germany.

ボックス 8.3 憲法上の要請は均一ではなく統一

国の憲法というものは、ほとんどの国で政治対話の変遷を反映して、国家と市民の相互作用を規定している。途上国 20 カ国⁹の憲法を検証した結果、すべてが国家統一を重要な国家目的として強調していることがわかった。国土全域にわたる経済的な成果の均一性を謳っているのは、1 カ国だけ（ブラジル）である。初等教育や基本的な保健ケアへの普遍的なアクセスは、ほとんどの諸国で憲法上の使命とされている。

アフリカ 3 カ国について憲法条項の抜粋をみると、社会が国家の統一と統合に置いている重要性がよくわかる。

ナイジェリア：「ナイジェリア連邦共和国のモットーは統一と誠実・平和・進歩である」。15 条 (2) — 「したがって、国家統合が積極的に奨励される一方、出生地・性別・宗教・地位・民族的ないし言語的な関係あるいは結び付きに基づく差別は禁止される」。15 条 (3) — 「国家統合を推進する目的のために、以下のことをするのが国家の義務である。(a) 連邦全域にわたって人・物・サービスの自由な移動について十分な便宜を図り、かつそれを奨励する、(b) 連邦のすべての地区に住むあらゆる市民に完全な居住権を保証する」。

コートジボワール：30 条 — 「コートジボワール共和国は 1 つで、分割不可能な、非宗教的で、民主的な社会である。共和国は出自・人種・性別・宗教の区別にかかわらず、万人に法の前の平等を保証する。あらゆる信条を尊重する」。その原

則は「人民の人民による人民のための政府」である。

ウガンダ：3 条 — 「(i) 国家のすべての機関とウガンダの人々は、国家の統一・平和・安定に向けて努力する。(ii) ウガンダのすべての人々を統合するために、民族・宗教・イデオロギー・政治・文化に関する多様性が存在することを認識しつつ、あらゆる努力が払われる」。

ブラジルの憲法は地区的に均衡のとれた経済発展を求めており、後進地区への資本の流れを促進するために指針を設定している。しかし、このような指針は実施されたが、期待された経済的利益は生み出されなかった。しかもプログラムは高価であった。憲法上の資金（有名な地域経済開発プログラム）は企業が後進地区に立地するの支援するために、1990-2002 年の間に 100 億ドル相当以上の補助金付き信用として供与された。このような介入策の無効性に関しては、本章の他の箇所でも評価されている。

出所：途上国 20 カ国の憲法の検討に基づき WDR 2009 チーム執筆。

注：対象国は次の通りである。ラテンアメリカ—アルゼンチン・ボリビア・ブラジル・コロンビア・メキシコ、アフリカ—コートジボワール・ガーナ・ナイジェリア・ウガンダ、南アジア—バングラデシュ・インド・ネパール・パキスタン、東ヨーロッパ・中央アジア—カザフスタン・ポーランド・ロシア、東アジア・太平洋—中国・インドネシア・フィリピン、中東・北アフリカ—エジプト。

は EU の地域政策で裏付けされており、予算の約 60% は低開発地域（EU の 1 人当たり GDP 平均の 75% 以下）の支援に割り当てられている⁹。

EU の総支出の 35% を占める連帯政策は、構造基金（90%）と連帯基金（10%）を通じて実施に移されている。「アジェンダ 2000」（EU 拡大に備えた財政面を中心とする改革案）のパッケージは総額 2,360 億ユーロに達しており、うち構造基金は 1,950 億ユーロである。残りの連帯基金は、ギリシア・アイルランド・ポルトガル・スペインに 180 億ユーロ、2004 年の加盟を展望して新規加盟予定国向けに 220 億ユーロという配分になっている¹⁰。アジェンダ 2000 の目的は、後進地区の開発・構造調整、国境地区・産業衰退地区の開発、教育・訓練制度の調整・近代化にある¹¹。つまり、連帯政策は特定地区の経済パフォーマンスを改善して、EU の他の地区に追いつくのを後押しすることが目的なのである。

統合を支援するためのこのような規模の資源配分は、加盟国（特に費用を負担する人々がいる諸国）における再配分の選好を反映したものであろうが、このような政策は全体の成長を刺激するの

だろうか？「間違った」種類の資産に対して支払っているのではないか？ 学術研究によれば、集積ではなくスペース的な均一性を促進しようとしているので、全体の経済成長を最大化するのにあまり適していない。後進地区の追い付きを促進するのにも特に適しているとはいえない。「ハード」なインフラや企業に補助金を供与する伝統的な連帯政策は、後進地区の競争力を引き上げる可能性が低いと考えられる¹²。このプログラムから離れて、教育プログラムや制度開発を支援した方がもっと効果があるだろう。

対内及び対外両方での収斂という 2 つの挑戦課題に対処するのに同じ 1 つの手段を使うと、政策の焦点は失われる可能性がある。EU の第 4 次経済的・社会的連帯報告書では、地域間および各国内の収斂に関して率直な評価が示されている¹³。1995-2004 年に 1 人当たり GDP が低い新規加盟国は EU27 カ国の平均を上回る成長を示し、国別には収斂する傾向がみられた。しかし、もっと分解した NUTS2 の地区レベル（ほとんどの諸国について行政区画よりは大きい下位レベルの国家地域）でみると、後進地区の経済パフォー

ボックス 8.4 目的1つに1つの手段：アイルランドはEU資金を国際的な収斂に使用した

アイルランドの1人当たりGDPは1977-2000年の間に、EU平均の72%から116%にまで増加した。アイルランドが成功した背景には何があったのだろうか？

1973年にEUに加盟して以降、アイルランドがEUの構造資金と連帯基金から受領した金額は、2003年末までで累計約170億ユーロに達している。2回にわたるEU資金援助の第1回目では、国全体が「目標1」の地域に分類された。1993-2003年に連帯基金は、120件のインフラプロジェクトを約20億ユーロのコストをかけて支援した^a。プロジェクトの選定は国家開発計画に基づくが、同計画そのものは長期的に国の経済成長を促進する経済的インフラへの投資に焦点絞っていた。これには先進地区における投資や先進地区と後進地区を接続する投資も含まれている。後者の例としては、M50（ダブリン環状道路）、M1（ダブリン-ベルファスト間）、N4（ダブリン-スライゴ間）・N7（ダブリン-リメリック間）・N11（ダブリン-ロスレア間）の補修が指摘できる。

アイルランドは投資家に全国にわたって良好な事業環境を提供するために、アイルランドのあらゆる地区で教育、訓練、生涯学習にも投資した。同国は熟練労働力と物流の良好さを背景として、ヨーロッパ市場への参入を考えているアメリカ企業の投資先として人気を博した。2004年のデータによると、

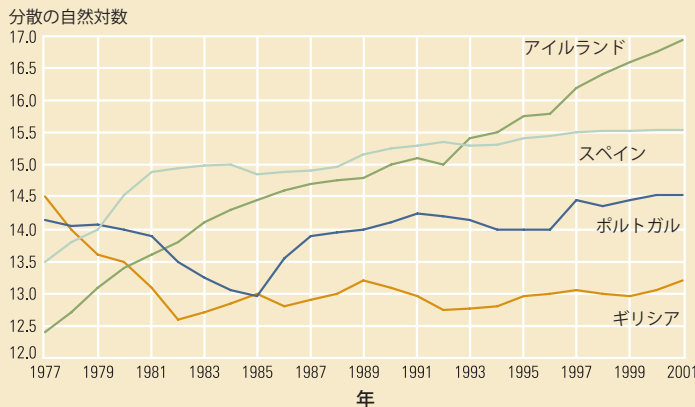
アイルランドのアメリカ企業はほとんどがヨーロッパ向けに、550億ドル相当の財とサービスを輸出している。

アイルランドの所得はヨーロッパ先進国の水準に急速に収斂したが、それには経済活動のスペース的な集中が伴っていた。他の連帯諸国（ギリシア、ポルトガル、スペイン）との対比でも、アイルランドでは集中度の上昇が大きかった（ボックス図参照）。しかし、同国の1人当たり所得の上昇はさらに速かった。1977年の時点で1人当たり所得をみると、ギリシア、アイルランド、スペインはそれぞれ約9,000ドル、ポルトガルは6,000ドルであった。2002年になると、ポルトガルは1万1,000ドル、ギリシアとスペインはそれぞれ1万5,000ドルだったのに対して、アイルランドは2万7,500ドルに達していた。

現在、東ヨーロッパの新規加盟国のほぼすべての地区はEUの財政支援を受ける資格がある。それらはアイルランドの例を参考にして、資金を（もっと後の段階になるまでは）自国境内のスペース的に均衡のとれた経済成長ではなく、国際的な収斂のために使うべきである。

出所：Dall'Erba (2003); WDR 2009 チーム。
注：a. Ireland's National Development Plan (NDP) 2000-06.

アイルランドでは所得の急増に伴って、国内の経済的集中度も高まった



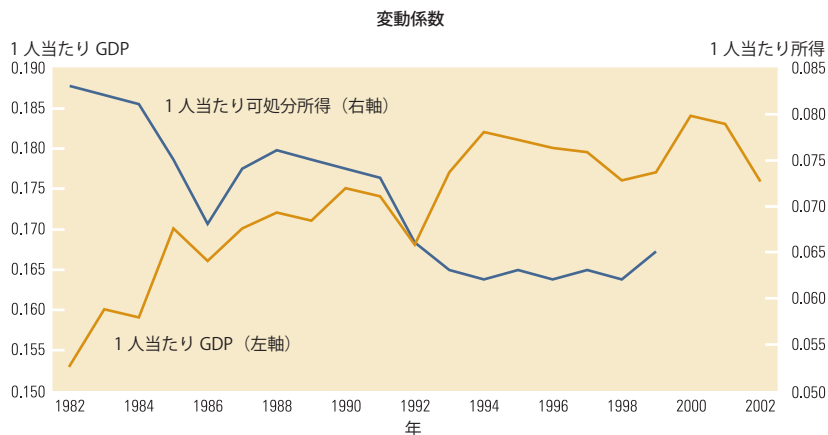
出所：Dall'Erba (2003), WDR 2009 チーム。

マンス改善という点で直接的な介入策の有効性はほとんど確認することができない。裕福なEU15カ国に限って、後進地区の人口をみると、3,200万人、シェア約8%とほぼと横ばいにとどまっている。新規加盟国を考慮に入れると、1人当たり所得について国家間では収斂が窺われる。しかし、新旧を問わず加盟国の国内では、市場諸力が先進地区の経済成長率を押し上げる形で、経済的生産の集中が高まっている。新規加盟国のなかの一部地区（スロバキアのBratislavsky kraj、ハンガリーのKozep-Magyarország、ポーランドの

Mazowieckie、スロベニアのZahodna Slovenijaなど）では1人当たり所得が確かにEU平均の75%以上に達している。

アイルランドはEU資金の使用に関して違ったアプローチをした。国際的に追い付きを図ると同時に、国内的には経済的生産の分散を図るためにもEU資金を使うことはせず、アイルランドは国の経済成長という1つの目的に焦点を絞ったのである。その結果、同国はヨーロッパの最貧国の1つから最富裕国の1つになっている（ボックス8.4参照）。アイルランドは1991-98年の

図 8.1 フランスは経済的生産の集中度上昇と可処分所得にかかわるスペース的な格差縮小から利益を享受している



出所：Martin (2005)。

間、EUの「目標1」(最も遅れている地区)支援の対象になった唯一の地区であった^{注14}。1999年9月に75%の下限値を上回った際、アイルランドは2つの地域的な「アセンブリー」(組み合わせ)を導入した。国境・中部・西部と南部・東部という地域分類である。しかし、経済的生産のスペース的な集中ということでは、アイルランドではギリシア、ポルトガル、スペインという他の連帯3カ国を上回る一層の進展がみられた^{注15}。

後進地区と先進地区を統合するための政策枠組み

人々は機会を求め、国々は統一を求める。後進地区と先進地区を統合する政策は両方を推進することができる。本節では、政策立案の指針となる枠組みの概要を示す。密度、距離、分裂が提起する国内の挑戦課題に取り組むために、制度、インフラ、インセンティブを微調整して組み合わせることを提言したい。この組み合わせをうまく活用すれば、各国が経済活動の集中増大に伴う経済的利益だけでなく、後進地区と先進地区の生活水準収斂に伴う社会的、政治的、経済的な利益も収獲するのに役立つだろう。

経済的集中は生活水準のスペース的な公平性と矛盾していると考えがちな政策立案者は、スペース的に対象を絞った介入策を通じて集中を削減しようとしてきている。換言すると、多くの政府は

経済的に密な場所に人々が集中するのを推進する市場諸力と戦っていることになる。インドネシアの移住計画では、人口の多いジャワ島からカリマンタン、パプア、スラウェシ、スマトラなど人口の少ない島々に人々を移転させようとした。1979-84年のピーク時には、53万5,000世帯、約250万人が移住した。この目的は「均衡のとれた人口構造」を促進し、土地のない貧しい居住者に土地と新しい経済的機会を提供することによって貧困を削減することにあつた。しかし、このプログラムはジャワ島の人口密度の減少にはほとんど何の効果もなかったし、プログラムが高コストであったにもかかわらず、移住者のなかでの貧困の削減にはつながらなかった^{注16}。

スペース的に対象を絞った介入策だけに依存しているのが共通した誤りである。それほど派手さはないが機能する制度に依存するほうがずっといい。フランスでは、経済的質量の集中と可処分所得にかかわる先進地区と後進地区間の収斂は同時併行的に生じており、生産と可処分所得の地理に関して「ハサミ効果」が生まれた(図8.1)^{注17}。この効果はスペース的に焦点を絞った介入策ではなく、スペース的に盲目的な、つまり「普遍的な」累進所得課税、社会保障、失業保険に起因しているようである。このような政策ではスペースは明示的に考慮されていないものの、その効果と成果は場所によって大きく異なり得る。そのような「制度」は経済統合のベースとして、生産のス

ボックス 8.5 スペース的な不平等に対処するための税制？：アメリカの連邦所得税制

アメリカの累進的な連邦所得税は所得不平等を削減してきた。意図せざる効果として、州別の所得不平等が縮小したことは、スペース的に盲目的な政策はスペース的な不平等を削減するのに有効な手段であるということの証明になっている。

内国歳入庁のデータをみれば、所得税がスペース的な不平等をどれくらい縮小したかがわかる。それを見極めるためには、まず、各州について上位1%所得層の税引前所得をアメリカの個人所得（経済分析局公表）で割り算する。次に、同じ所得乖離率を税引後所得について計算する。それから、税引前と税引後の両所得にかかわる比率の差を10州ずつの2つのグループ——税引前所得が最高のグループ（グループ1）と最低のグループ（グループ2）——について計算する^a。ボックス図は最富裕州と最貧州の間における税引後所得格差の変化を示したものである。アメリカの税制がその直接的な効果として、過去1世紀にわたる州際間の所得不平等の縮小

にどの程度貢献してきたかを示している。

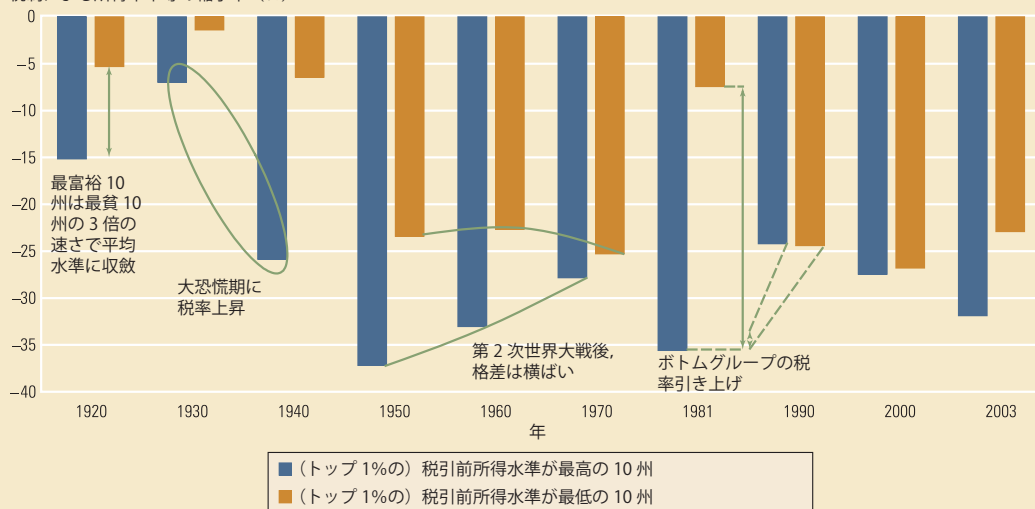
1918年には戦費調達のため、税率は77%と未曾有の高率になった。第1次世界大戦後、税率は低下し、1929年には24%となったが、高所得層の最高税率は大恐慌期に再び上昇した（グループ1について1940年のマイナス26%に対して30年にはマイナス7%となっていた）。第2次世界大戦中に議会は給与源泉徴収制と四半期納税制を導入することによって、累進税制を強化した。しかし、このような不平等削減効果は1950-70年の間に失われ始めた。1970年代前半に一時的に増大したこの効果は、1980年代と90年代にかけて減少した。

出所：WDR 2009 チーム。

注：a. 両グループとも各州の最富裕1%層に属しているが、州により大差がある点に注意されたい。例えば、1940年についてみると、所得が約4万7,000ドルの納税者はミシシッピ州では上位1%に入るが、コロンビア特別区なら上位10%にしか入れない。

アメリカの連邦所得税制は明示的なスペース的焦点をもっていなかったにもかかわらず、スペース的な格差の縮小に貢献した

税制による所得不平等の縮小率（%）



出所：Estelle Sommelier の分析に基づき WDR 2009 チーム作成。

ペース的な集中の利益を捕捉して、生活水準の収斂を実現する。

EU 全体としても、1985-95年にみられた市場所得の不平等拡大は、累進課税と移転政策によって部分的に相殺されている。熟練労働者の所得増加は税率の上昇によって緩和される一方、非熟練労働者は所得の移転で扶助を享受した^{注18}。同様に、アメリカの累進税体系も生産の集中化が進展するなかで、可処分所得の州際間格差を削減している。ただし、その程度は政府政策の変化に応じて長期的に大きく変動している（ボックス 8.5 参

照）。

スペースに無関係な税制によってスペース的な公平性に取り組むという EU やアメリカの経験は有益である。懐疑派は次のように反論するかもしれない。途上国では税制のカバレッジが低く、税行政が脆弱で、経済のなかで非公式部門が大きいため、累進税制の潜在的な利益は小さくなるだろう。しかし、次のことを思い出すべきである。1世紀前に税制が導入された当時、アメリカには現在の途上国が持っている属性の大部分が存在していた。1910年時点で見ると、

人口は農村部が中心で、都市人口はわずか28%にすぎなかった^{注19}。1925年の自動車産業における賃金は時給で0.72ドルであった^{注20}。納税者も税収も少なかった。1916年に納税申告書を提出したのは全世帯の10%にすぎなかった。しかし、現在ではその割合は93%である。

途上国における若干の証拠によると、次のことが示唆される。すなわち、累進税制を通じた所得の再配分は困難であり、個人ないし世帯の所得水準による支出や、平均税率の水準に目標を置く方が移転後の所得分配にとってより重要である。つまり、徴税力の大きい比例税制の法が徴税力の小さい累進税制よりも平等化効果が大きいということである^{注21}。

スペース的に盲目的で普遍的な税および移転政策が各国をスペース的に統合し、集中と収斂に伴う利益を享受するのを後押しする公的政策の基盤となる。しかし、このような政策は十分でない可能性がある。各国は状況に応じて、国内統合のためにもっと広範なレンジの手段が必要であろう。経済統合の挑戦課題は人々（特に貧困層）相互間の距離の削減と経済的機会にあるとみることができる。国内の分裂に起因する場違いの人口密度や、先進地区と後進地区間の労働者や企業家の移動性にかかわる障壁が問題を複雑にしている。

一般的に言えば、経済統合に向けた政策枠組みには以下が含まれる。

- **制度（スペース的に盲目的な政策）**。ここではスペース的な配慮で明示的には設計されてはいないが、場所によって異なる可能性のある効果や成果につながる政策を分類するためにこの用語を使っている。これには、所得税制、政府間財政関係、土地・住宅市場の統治など国の政策に加えて、教育、保健ケア、基本的な水・衛生、その他の政府イニシアティブなどが含まれる。
- **インフラ（スペース的に接続的な政策）**。ここでは場所を接続し、公共輸送や公益事業など基本的なビジネスサービスを提供するすべての投資を含めるための省略形として、この用語を使っている。これには、財の交易を促

進する地区間の高速道路や鉄道を開発すること、および情報やアイデアの流れを増やすための情報通信技術を改善することが含まれる。

- **インセンティブ（スペース的に焦点を絞った政策）**。ここでは後進地区の経済成長を促進するためのスペース的に対象を絞った措置を含めるために、この用語を使っている。これには投資補助金、租税還付、立地規制、地方インフラ開発、輸出加工区にかかわる特別規則など対象を絞った投資環境改革などが含まれる。

このような統合のための手段（制度、インフラ、インセンティブ）は、普遍的な政策から地理的に対象を絞った政策まで幅が広い。この3つのカテゴリーはそれぞれに租税、公共支出、規則を含むことができる。

物理的な地理が悪いほど、総じて経済的距離が長くなり、財・サービスの取引や労働・資本・情報の流れが減り、公共サービスの提供がむずかしくなる。パプアニューギニアでは、輸送システムが険しい山岳地形で分断されているため、農村コミュニティから最寄りの道路までの交通時間は平均2時間半、最寄りの政府事務所までは3時間以上かかる^{注22}。ペルーの山岳地帯では、公共インフラの整備が遅れている^{注23}。他のそういった場所としては、チリの「極（貧）圏」、中国西部、上エジプト、ネパールの遠隔地、ロシア北東部などがある。このような地区は悪条件が原因で貧困率が高い。しかし、政府の政策や社会政治的な理由によって移出が阻止されたり、あるいはインセンティブによって居留が誘惑されたりしていない限り、多くは同じ理由からこのような地区には住もうとはしない。

統合すれば、後進地区とダイナミックな地区の経済的距離は短縮する。経済的効率性と政治的な実現可能性のバランスを図ったイニシアティブを、各国の状況に適合すれば成功の可能性が高くなる。最も重要な状況というのは、後進地区の人口密度と国内的分裂が市場諸力を弱める場合である。ロシア北東部のように後進地区の人口が少ない場合

の統合政策は、ブラジル北東部のように後進地区の人口が多い場合の統合政策とは違ってしかるべきである。ブラジルや中国のように、後進地区と先進地区が同じ言語や習慣を共有している場合の統合政策は、インドやナイジェリアのように、言語、民族、宗教で国内が分断されている場合の統合政策に比べれば大した努力を必要としない。

ブラジルでは、遅れた北東部と進んだ南東部の距離は北東部沿岸地帯における高人口密度を伴っている。しかし、多くの「北部人」はダイナミックな南東部に移動することによって機会を見出している。大サンパウロ圏には400万人もの北部人がいる^{注24}。北東部における高人口密度と労働移動にかかわる強力な市場諸力の存在は、共通言語や強力な国民的なアイデンティティなどの要因が理由であることが示唆される。

インドの地図で、後進地区では貧困の質量が大きく、かつ貧困率が高かったことを思い出していただきたい（地図8.3参照）。このような地区は特に挑戦的である。国家より下の地理的な区域分類は民族・言語・社会の相違も反映しているからだ^{注25}。このような地区からの人の移動が限定的だったのは地元の選好と特定グループに対する差別が原因である（第5章参照）。要素移動性の市場諸力が国内の政治的・社会的な分裂で弱められているということである。例えば、ビハール州出身者が他のインドの繁栄している他の州で遭遇した敵対的感情をみるといい。そのような諸国では、統合の挑戦課題には経済的距離、場違いの密度、および国内分裂すべてを克服することが含まれることになる。

一国の状況を特徴付けるために、距離、密度、分裂というスペース的な次元を使うと、各国が統合政策を自国独自の経済地理に適合させるのに役立つ分類案を作成することができる。少なくとも以下のような3種類の国を識別することができる。

- **タイプ1**：人口の少ない後進地区を抱える国
- **タイプ2**：人口の多い後進地区を抱える統一国
- **タイプ3**：人口の多い後進地区を抱える分裂国

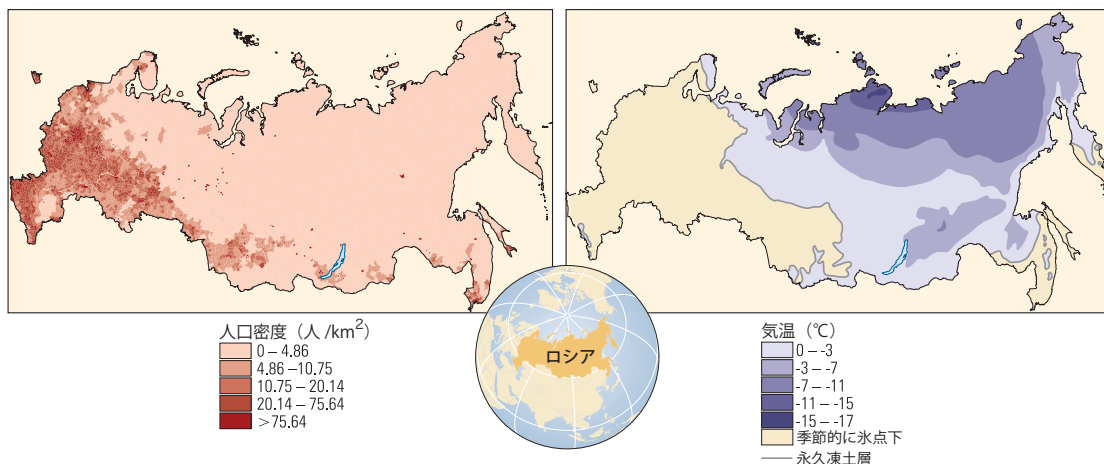
ほとんどの諸国について後進地区はこの分類で特徴付けることが可能であるが、但し書きが2つ必要であろう。第1に、一部の諸国の後進地区はあまりにも異質で、このようなタイプの1つに分類するのがむずかしいことがあろう。例えば、タイでは、北東部は人口が多く経済的に密な首都圏から遠いが、人口の少ない南部は少数派イスラム教徒の故郷となっている。インドでは、遅れた北東部は人口が少ないものの、中部インドの後進地区にはインド貧困層のほぼ3分の2が集中している。第2に、タイプ1に分類された国（人口の少ない後進地区を抱える国）は統一されている場合もあれば、国内的に分裂している場合もある。しかし、そのような2つのタイプ（ロシアのような人口の少ない後進地区を抱える統一国とフィリピンのような人口の少ない後進地区を抱える分裂国）にさらに区分けできるとしても、統合の戦略には違うところはない。

次元1つに1つの手段

距離を克服するための制度。人口の少ない後進地区を抱える諸国では、統合の挑戦課題は主として経済的距離の削減ということになる。普遍的な（設計に関しスペース的で、対象に関し全国的な）政策によって、経済統合の課題のほとんどは対処が可能である。このカテゴリーに入る途上国としては、チリ、中国、ガーナ、インドネシア、ケニア、メキシコ、モンゴル、カザフスタン、ロシア、スリランカ、ウガンダ、ベトナムがある。このような政策の主目的は、人々が経済的機会のある場所に移住するのを助けることになければならない。ロシアは計画経済と決別して市場経済に移行するのに伴い、広大な国土全体を工業化するという政策の後遺症を清算しなければならないだろう。現在でも、数百万もの人々が補助金をもらって北東部の「寒い」遠隔の地に住んでいる（地図8.4参照）。そこに住んでいては、西部のダイナミックな地区に存在する新しい経済的機会を獲得することは不可能である^{注26}。

普遍的な政策の優先事項は、土地市場の歪みを是正し、移動性にかかわる制限を撤廃し、基本的な教育・保健ケア・水・衛生など必須のサービス

地図 8.4 ロシアでは人口密度が最も高いのは経済的に活気のある暖かい西部であるが、共産主義の後遺症で一部の人々は寒い内陸部に取り残されている



出所：人口密度—Fay, Felkner, and Lall (2008); 気温—National Snow and Ice Data Center (2007).

を提供することでなければならない。土地売却に伴うコスト（手数料、測量コスト、譲渡税など）によって、土地取引はとんでもなく高価なものになり得る。ロシアでは、民間の測量費は2年間分の最低賃金に等しい。このようなコストはそれほど裕福でない人の土地取引能力を減殺することによって、移住を鈍化させるだろう^{注27}。中国の家計（戸口）登録制度は農村部から都市部に移住するのに障害になっている。都市部で戸口をもっていないということは、移住者にとって公共の教育や保健のサービスを受取る資格がないということの意味する。これが地区間で大きな賃金格差を生み出す。最近の研究によれば、そのような移動制限を撤廃すれば、地区間で労働が再配分され、賃金格差が削減され、所得の不平等が減少する^{注28}。しかし、このような利益の発生は、都市部の住宅市場が新規移住者からの追加的な需要に反応する、ということが大前提となっている。

人口が少ない後進地区と国内的な分裂の両方を抱えている国もなかにはある。ラオスでは、民族的な異質性が原因で労働移動性が低くなっている。先進地区たるビエンチャンでは貧困率は相対的に低いものの、北部と南部の県では高くなっている（地図 8.5 参照）。しかし、貧困層は人数的には国全体にかなり均一に散在している。このような場合、公共サービスへの公平なアクセスに特に努力しながらも、スペース的に中立的な政策対

応がやはり中心となるべきである。アフガニスタンとタジキスタンも人口の少ない後進地区を抱えた分裂国の例である。

人口が少なく分裂した後進地区がほんの少数にとどまっている諸国もある。一般には統一的な国といえるインドネシアでは、アチェ州のような場所は後進地区と考えられているが、分裂が原因で労働や資本の移動性が低くなっている。政策立案者は要素移動性の欠如を補償すべく、このような地区の企業に経済的インセンティブを供与しようという誘惑に駆られるかもしれないが、それによって開発の包領（飛び地）を作り出して、既存の分裂をさらに悪化させるリスクを考慮すべきである。そうではなく、要素移動性を高めることによって経済統合を推進するイニシアティブの方が、経済的・政治的両方の理由からもっと適しているだろう。その例としては、教育や機会の均等にかかわる法制を改善するためのスペース的に対象を絞ったプログラムが指摘できる。そうすれば、後進地区出身の労働者が国内の他の地区の労働市場で差別に直面しないようにすることができる。

距離と密度を克服するための制度とインフラ。
人口が多い後進地区が距離の問題も抱えている場合には、スペース的に接続的なインフラも必要となる。このカテゴリーに入る国としては、バングラデシュ、ブラジル、コロンビア、エジプト、タイ、トルコがある。国内（あるいは世界）のダイ

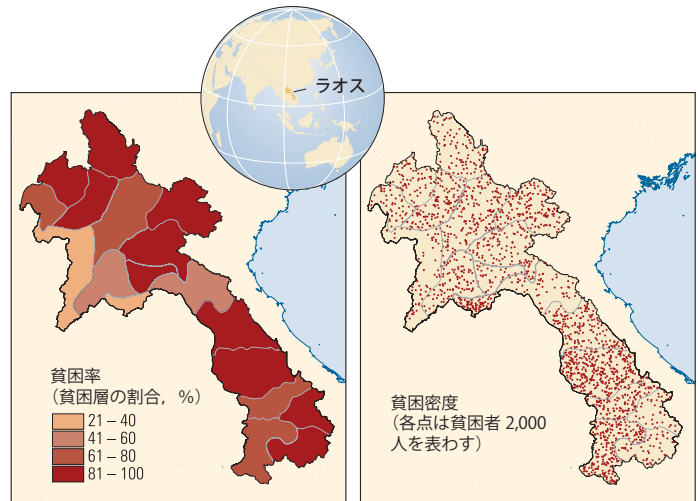
ナミックな場所にある市場から隔絶していると、消費者福祉が減少する。なぜならば、住民は市場の分断に起因する高価格に直面し、生産者は市場アクセス度が低いためである。原則として、周辺地区を市場につなげるインフラ投資によって、消費者福祉と生産効率性を改善すべきである。

後進地区に貧困層が非常に集中している場合、労働や資本の移動性を促進し、基本的なサービスの提供を確保する政策は、後進地区の企業家が市場にアクセスするのを改善する政策によって支援されなければならない。移住は後進地区の貧困層の多くにとってスペース的な効率性と公平性を助けることになるであろうが、それには長い時間がかかる（第5章参照）。後進地区と先進地区のインフラ接続を改善すれば、市場アクセスが改善して、後進地区でも一部の経済活動が繁栄できる可能性がある。しかし、これは先進地区において経済活動の集中増加につながる可能性がある。というのは、集積経済の利益を評価する企業が今や遠く離れた場所からでも後進地区の市場と取引できるようになるからだ（第6章参照）。後進地区のインフラ改善に反応する活動は集積経済とは無関係なものとなろう。例えば、農業、農産物加工、皮革・木材製品など労働集約的製造業である（第4章参照）。

インフラ投資がどのようにして接続性を改善するかを考えるのに便利な方法は、市場アクセスの指標を考案することである。この指標は、市場センターの規模と密度、および様々な場所をそのようなセンターにリンクしている輸送ネットワークの質を補足するもので、地区や国相互間の貿易を分析するために使われる重力モデルで得られる。同モデルでは、2つの場所の間の相互作用はその規模（人口ないし経済的密度）に比例的で、その間の距離に逆比例する（ボックス 8.6 参照）。

エジプトを考えてみよう。人間居住区は水アクセスという支配的な自然地理の制約に規定されて

地図 8.5 ラオスでは貧困率は首都圏の周辺で高いが、貧困層は遠隔コミュニティに散在している



出所：Richter, van der Weide, and Souksavath (2005).

注：点は各県内でランダムに打っており人口分布を反映するものではない。

きた。カイロやアレキサンドリアなど先進地区の人々も、上エジプトでアスワンやケーナール周辺の後進地区に住む人々も、ほとんどの人々はナイル川沿岸に居住している（地図 8.6 参照）。ブラジルの人口の多い沿岸地帯におけるのと同じく、エジプトを統合する制度は生産のスペース的な効率性と生活水準のスペース的な平等化を確保すべく、接続的なインフラによって補完される必要がある。

周辺地区を国の市場に統合させるために、接続的なインフラを活用するというやり方には長い歴史がある。国を統合する制度を伴えば、そのようなインフラは成果を上げることができる。アメリカでは、1965年にアパラチア地域開発法が議会で成立した。これはスペース的に盲目的な制度と接続的なインフラを活用して、13州にまたがる後進地区に住む2,200万人を国内の他の地区と統合するというものである^{注29}。基本的な戦略として、地域ベースで調整を図った社会的プログラムと物理的なインフラ投資を組み合わせている。この1965年の法律によって、資金の85%が高速道路（他の社会経済的目的に応えるのに極めて重要であると考えられた）に配分され、1990年代半ばまでの累積ベースでみても総額60%強を占めている。他の投資には病院や治療センター、

ボックス 8.6 メキシコの遅れている南部では市場アクセス度が低い

地区ないし地方の市場統合に関する定量的な情報は少ない。要約指標（州ないし省における道路延長、港や都市集積地までの直線距離など）は、国あるいは地区の複雑な輸送網にかかわる代理変数としては不適切である。それを改良すべく、メキシコの輸送網に関する地図を使って、各都市について市場統合の潜在性を示す単純な測定値としてアクセス度指数を算出した。

この指数は当該地区における輸送網の密度と質を一定として、特定の地点から到達できる潜在的な市場の規模を要約したものである。国内のどの地点についても、それは同地点周辺の都市中心部の人口を、その中心部までの交通時間で逆加重したものである。これをメキシコの統計機関（Insitituto Nacional de Estadística y Geografía: INEGI）が公表している輸送インフラに関する最新のデジタル地図を使って計算した^a。データベースでは、各道路区間について車線数と車線舗装の有無、鉄道路線について軌道数が示されている。道路と鉄道ごとに、輸送網のなかで各区間を通過するのに要する交通時間を計算するために、平均交通時間を推定する^b。INEGI デー

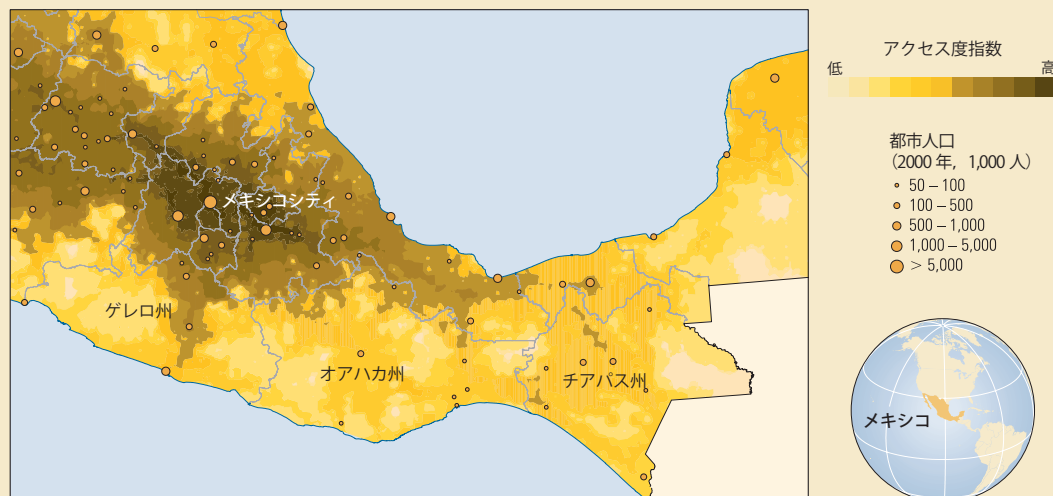
タベースの都市人口データによって、メキシコの約 700 カ所の都市や集積地に関して場所と人口規模がわかる。このような都市中心部がメキシコの 2000 年時点の総人口 9,700 万人のうち約 6,800 万人を占めている。

市場アクセス地図によれば、人やインフラが集中しているおかげで、連邦地区周辺の指数は高い値を示している。メキシコの GDP の 4 分の 1 は連邦地区中心部から 2 時間以内の範囲内で生み出されている。チアパス、ゲレロ、オアハカなど最貧地区である南部諸州の市場アクセス度は低い。

出所：WDR 2009 チーム。

注：a. デジタルの道路・鉄道網には道路 17 万 1,000km（うち舗装 8 万 4,000km、非舗装 5 万 1,000km、小道・裂け目 3 万 6,000km）が含まれている。鉄道網の総延長は 1 万 4,000km と推計されている。このような値は縮尺 100 万分の 1 のデジタル地図から地理情報システム（GIS）によって計算されたもので、必ずしも公式統計とは一致しない可能性がある。b. 輸送網の交通時間を使うと、例えば、Hanson (1998) が使ったように、計算する上ではもっと単純な直線距離に比較して、アクセス度に関してより正確な値が入手できる。

メキシコの市場アクセス度は首都周辺で最も高く、遅れている南部諸州で低い



出所：Deichmann, Fay, Koo, and Lall (2004).

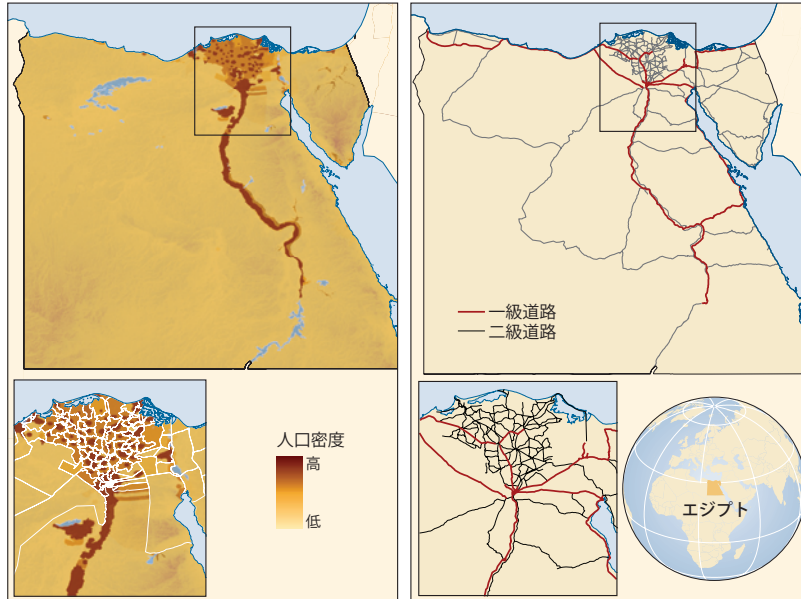
土地保護、鉱区修復、洪水コントロール、水資源管理、職業教育施設、下水処理工場などが含まれる。1965-91年についてみると、アパラチア地区は経済的な「姉妹地区」と比べて、個人所得と賃金では平均 48% ポイント、人口で 5% ポイント、1人当たり所得で 17% ポイントも高い伸びをみせた^{注30}。

距離・密度・分裂を克服するための制度・インフラ・インセンティブ。 国が民族言語学的あるいは宗教的な異質性を抱えている場合、要素移動

性の力は比較的短い距離に対してでさえ弱いだろう。例としてはインドとナイジェリアがある。そのような場合、後進地区における経済的生産を奨励するためには、スペース的に焦点を絞ったインセンティブによって、制度とインフラを補完する必要がある。普通によく使われるインセンティブとしては、財政的なインセンティブや補助金、特別経済区、産業立地規制、投資環境の改善などがある。

距離・密度・分裂という 3 重の挑戦課題に直

地図 8.6 エジプトでは後進地区で人口密度が高く、スペース的な統合を後押しするためには接続的なインフラが必要である



出所：World Bank (2008b).

面しているのは、ほんの一握りの諸国だけに限られている。にもかかわらず、後進地区の経済発展を促進するためのインセンティブは一般的になってきている。その結果には悄然とさせるものがある^{注31}。その主因はインセンティブが統合的な制度やインフラに加えて使われたのではなく、それらに代わって使われたことにある。政策目的が経済的に好ましくない場所の産業を促進するのではなく、先進地区と後進地区を統合することにあるとすれば、地理的に対象を絞ったインセンティブはたいいていの場合、必要でずらない。

表 8.1 は制度・インフラ・インセンティブを微調整した組み合わせを使って、国内統合を図るための政策オプションを要約したものである。政策立案者は統合戦略を策定するに際して次の3点を念頭に置いていなければならない。第1に、政策は主として人々の福祉を改善することに焦点を絞るべきであり、経済的機会がどこであれ出現した場合には、それを追求するよう奨励すべきである。第2に、国が長期的に統一するように後押しすべきである。内部分裂は経済統合にとっては短期的な制約にすぎないかもしれないが、分裂の削減は長期的な目的であってしかるべきである。第3に、分裂が提起する制約を相殺しよう

とする政策がうっかりそれを強化することがあってはならない。例えば、後進地区の土地や労働にかかわる法律や学校制度を他の地区と違ったものにする、経済的・政治的な統合を弱める懸念があらう。

実働中の枠組み

本節では、政策枠組みを使って、各国が後進地区と先進地区を統合するために、具体的な政策をどのように適用したのかを検討したい。

携行可能な投資を促進する制度

人的資本への投資。 普遍的な初等教育と基本的な保健は、各国の憲法を研究した結果について先に述べたように、多種多様な途上国でも義務化されている。例えば、各国の憲法によれば、初等教育は無償かつ普遍的でなければならず、補完的な国内法で初等教育修了に要する年限を規定しなければならない。紛争中の国や紛争終結後の国では、基礎教育は融和の手段であり、その後の領土の一貫性を確保するためのものであるとみられている。

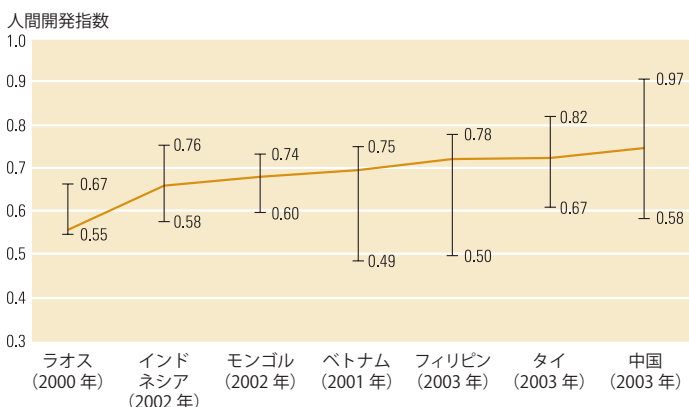
そのような法律にもかかわらず、アジアとアフ

表 8.1 次元 1 つに 1 つの手段というのが地域（地区ないし領土ともいう）開発政策の枠組み

	国の種類		
	人口密度が低い後進地区	統一国の人口密度が高い後進地区	分裂国の人口密度が低い後進地区
例（国）	チリ、中国、ガーナ、ホンジュラス、パキスタン、ペルー、ロシア、スリランカ、スリランカ、ウガンダ、ベトナム	バングラデシュ、ブラジル、コロンビア、インド、ナイジェリア、エジプト、メキシコ、タイ、トルコ	インド、ナイジェリア
統合課題の次元	経済的距離（1 次元）	経済的距離 後進地区の高人口密度（2 次元）	経済的距離 高人口密度、国内分裂（3 次元）
開発を促進する政策	労働・資本の移動	労働・資本の移動 財・サービス市場の統合	労働・資本の移動 財・サービス市場の統合 後進地区における選別的な経済活動
政策優先度			
スペース的に盲目的な「制度」	流動性のある土地・労働市場、安全、教育・保健プログラム、安全な水・衛生	流動性のある土地・労働市場、安全、教育・保健プログラム、安全な水・衛生	流動性のある土地・労働市場、安全、教育・保健プログラム、安全な水・衛生
スペース的に接続的な「インフラ」		地区間輸送インフラ -- 情報技術サービス	地区間輸送インフラ -- 情報技術サービス
スペース的に対象を絞った「インセンティブ」			農業・同関連産業へのインセンティブ 灌漑システム 労働力訓練 地方道路

出所：WDR 2009 チーム。

図 8.2 先進地区と後進地区とでは生活水準の格差が大きい



出所：Gill and Kharas (2007).

リカを中心とする多数の国々では、教育、保健、貧困の水準は地区別に大きな格差がある。中国の人間開発指標（教育、健康、所得の水準を合成したもの）を 2003 年についてみると、先進地区は 0.97 と韓国に近いものの、後進地区は 0.59 とラオスと同じである（図 8.2 参照）。第 2 章で指摘したように、この格差は数年前はもっと大きかった。

人的資本の開発というのは、政策の目的が雇用を創出することにあるのか、求職のために人の移動を奨励することにあるのかとは無関係に必要不

可欠である。後進地区の人々がより良い機会のある地区に移住するのを支援することによって、大きな利益の 1 つが享受できる。ロシアでは、後進地区と潜在性のある行き先との間に横たわっている大きな経済のおよび物理的な距離が、移住にとって阻害要因になっている。経済的距離を減らして、教育を 1 年増やすと、遠隔地からの移出は 40% 増加する^{注 32}。ブラジルの場合、1960 年から 2000 年の間に農業経済から工業経済に転換する過程で、遅れている北東部からダイナミックな南東部への移住の流れが増加した。北東部では

少なくとも初等教育を受けている人の方がそうでない人に比べて、より頻繁に移動している^{注33}。

大成功物語の1つがアメリカでみられる。アフリカ系アメリカ人の中で学校教育が普及したことが、南部から「大移住」が生じた重要な背景要因であったとみられている。1900年当時、アフリカ系アメリカ人の90%は南部に居住しており、南部で生まれた人でそれ以外の地区に住んでいた人はわずか4.3%にとどまっていた。ところが、1950年になると、南部の比率は68%に低下し、南部出身者で南部を去った人の比率は19.6%に上昇していた。1900年、1940年、1950年の国勢調査を分析すると、教育程度の高い人ほど移住していることがわかる。これは学校教育のおかげであり、遠隔地に労働市場機会が存在するとの認識が高まり、異なった社会的・経済的環境に同化できる能力が身に付いていた（したがってコストが低下する）からである^{注34}。アメリカ人の移動を1968-82年について追跡した別の研究によれば、教育程度の高い人は職業を変更する可能性は低いものの、地理的に移動する可能性が高い。大学教育を受けた人は教育が8年間以下の人と比べて、移動の回数が3回多くなっている^{注35}。

移住という選択肢の門戸が開くと、人的資本投資の増加を刺激する。人々は教育に関して地元の収益率だけでなく、他の地区の収益率も比較考量するようになる。学校教育の選択肢が後進地区にあれば、潜在的な移住者は先進地区の仕事ではより高いスキルが必要だろうと予想して、追加的な人的資本に投資するだろう。先進地区の雇用主は後進地区出身者については、他の労働者よりも

「有能である」ことを示唆するという意味で、教育のある労働者を好む。アメリカでは、アフリカ系アメリカ人の就学率は移出率の高かった南部諸州の方が大幅に高くなっている。1910-30年のアフリカ系アメリカ人の動き分析すると、それ以前の移出率の増加で就学率にかかわる7.4%ポイントの上昇分を説明することができる。南部から移住するアフリカ系アメリカ人が増えるのに伴って、移住はより一般的で実行可能なものとなり、それに応じて就学率が上昇したということであろう。

学校教育はブラジルでみられるように、福祉に大きな効果がある。北東部の9州は教育達成度が最低であり、その上昇率が他の地区に比べて小さい。非識字率の平均をみると、この9州では低下幅が42%と他州の49%よりも小さく、全国平均の2倍の大きさになっている（18%対9%）。北東部と先進的な南東部との所得格差の半分以上は、学校教育の相違で説明できる。仮に北東部の人々が南東部の人々と同じ学歴であるとすれば、北東部の平均所得は50%以上増加して、ブラジルの平均の62%から93%の水準に上昇するだろう^{注36}。

ウガンダにおける普遍的な初等教育プログラムのように、政府の施策は国家的な優先課題を反映しているのが普通である。ウガンダでは、このプログラムのおかげで、最貧地区である北部でも就学率が上昇した（ボックス8.7参照）。しかし、北部では教育サービスの提供にかかわるコストが相対的に高いことを考えると、教育の質を改善する努力がもっと必要である。後進地区では行

ボックス 8.7 ウガンダでは初等教育の義務化で北部の学校アクセスが増加した

ムセベニ大統領が1996年に普遍的初等教育（UPE）の実施を決定したことで、ウガンダはアフリカでこの政策を導入した最初の国になった。UPEによって授業料とPTAや校舎建設基金への拠出金が廃止され、就学率に対するインパクトには大きいものがあり、最貧5分位層の上昇率が最も大きく、なかでも女子の就学率は1992-93年度から2002-03年度の間に3倍強も上昇した。遅れている北部では女子の就学率が40%から73%に上昇した。

UPEはアクセスに関して平等化効果があったものの、質や

成績に関してはあまり効果がなかった。北部では、教員の無断欠勤率が高く、教員の金銭的インセンティブが低く、教育インフラや教材が限定的であるため、学校の成績が悪い。また、この地区に対する1人当たりの予算配分は、この地区におけるサービス提供にかかわる高コストを必ずしも反映していない。成果を強調するスペース的に盲目的な教育プログラムは地理的に中立的ではあり得ないということであろう。

出所：Bird and Higgins (2008)。

政能力が低いことと過少支出が相まって、「地区のニーズ」と上位政府からの資金配分との比較では、格差はむしろ拡大している。この政策は公共支出のスペース的なターゲティングとみることもできようが、成果指向型の政策枠組みではスペース的に盲目的な努力とみなされている。

公共サービスにかかわる移転メカニズム、上位政府から再配分的な移転があれば、財政能力や公共サービス提供にかかわる国家内の管轄区間の格差を削減することができる。配分の動機としては少なくとも次の3つの基準が指摘できる。

- **ニーズ**。低所得地区が多く投資を受け取るようにするが、裕福な地区も人口増加と混雑のニーズに対処するため多くの資源を要求する場合がある。
- **効率性**。投資収益率の高い地区が大きな配分を受け取るようにする。
- **公平性**。支出は地区間で標準化し、公共投資が単一の地区を優遇することがないようにする。

ニーズに基づく移転は後進地区における公共サービス提供を改善することができる。地方の税基盤は十分な歳入を生むのに不十分なことがある。政府間移転は住民が国内のどこにいても、公共サービスに関して同じようなアクセスを提供するのに役立つ。支出を賄うのに連邦政府からの移転に大きく依存している国家内地方政府にとって、このような移転はとりわけ重要である。途上国および体制移行国では、国家内地方の支出に占めるこの割合は約60%に達している。これに対して、OECD加盟国では約3分の1にとどまっている。インドでは中央政府が州支出の30%強をファイナンスしている。中国では2003年についてみると、中央から省への移転が省の支出の67%、省から地方への移転が県の支出の57%、郷およびそれ以下の支出の66%を占めている^{注37}。

したがって、移転の配分ルールは各地区の福祉改善の潜在性に対して直接的な意味をもっている。しかし、国家の地方レベルの支出の大きな割合をファイナンスしている政府間移転が、スペース的な公平性を念頭に置いて行われていることは

稀である。それどころか、人々がすでに良質なサービスを受けている地区に大きな移転が行われている（ボックス8.8参照）。

後進地区に対する財政平衡交付金は先進地区の住民に対する純課税で賄われている。財政競争に関する文献で共通して指摘されているのは、実効税率の高い地区は生産要素の移出を促進するという懸念である。しかし、新しい経済地理学によれば、先進地区の居住者（企業と家計の両方）が集積経済の利益を享受していれば、税が誘発する移住は限定的にとどまるという期待がもてるだろう。外部経済は移動要素を地理的にクラスター化させて、それを準固定要素に変える。したがって、もし住民が他の住民の近くにいることの利益を認めていれば、彼らはこの場所に固定してしまうので、税の格差には敏感でなくなる。つまり、先進地区によってファイナンスされる適度な政府間移転は後進地区の公共サービスを賄うことが可能である。

後進地区における短期的な財政制約は移転で乗り切ることができるものの、財政依存は危険である。政府間移転が支出の大きな部分を賄っていると、国家の地方政府は地方での徴税を改善したり、地方住民に説明責任を果たしたりしない可能性大である^{注38}。OECD諸国では、このようなディスインセンティブが認識されて、多くの国々が交付金や補助金について平衡化目的の部分を削減している（イタリアやスペインなど）。

インドでは、連邦移転によって貧困地区に対する資源の再配分が行われているが、低所得州の平均所得は高所得州の40%程度にとどまっている。地方税収は地方経済と連動しているため、低所得州の財政能力は高所得州よりも低い^{注39}。このような格差を補償するのが累進的な財政再配分制度である。低所得州が中央政府移転の48%を占めているのに対して、高所得州は17%となっている。移転の累進性は1人当たりでも明らかで、最貧のビハール州の租税移転は1人につき501ルピーとなっているが、マハラシュトラ州（高所得州であり、インド有数の都市センターたるムンバイを擁する州）はわずか298ルピーにとどまっている。しかし、インドの後進地区では移転され

ボックス 8.8 ナイジェリアの政府間移転に関してスペース的な累進性を改善する

ナイジェリアでは貧困と公共サービスは特に北東部を中心に北部が最悪な一方、特に南西部を中心に南部が最良である^{a, b}。ナイジェリアの各州はサービス提供に関して中央からの移転に依存している。ナイジェリアでは法律で規定された交付金(2006年について7,000億ナイラ)^cは貧困削減を支援するという明確な原則に基づいてはいるが、特に対象が限定されていない。総額の54%は人口・面積・貧困・その他のニーズ指標とは無関係に、全州平等に配分されている^d。保健ケアと教育の指標は移転の7%を占めるにすぎない。

その小さな割合を決めるのに選ばれている指標は、サービスの提供が最良でインフラが最強の州を優遇しているという点で逆進的である。教育移転を純粋に就学率に基づくものにする、すでに教育インフラと教員が整っている州を優遇する一方、そうでない州を罰することになってしまっている。同様に、保健の移転を病院ベッド数だけをベースにすると、病院を増設できる資源をもっている裕福な州を支援することになる。

北部諸州に対する1人当たり移転(約3,300ナイラ)は南部諸州(3,700ナイラ)よりも大幅に少ない。北部では貧困率とサービス提供が最悪であるにもかかわらずである^e。仮に移転がスペース的に累進的であればどうなるかをみるために、世界資源研究所が例示的な政策実験を行って含意を見出そうとした。サービスに対する需要を反映する人口と土地面積が、

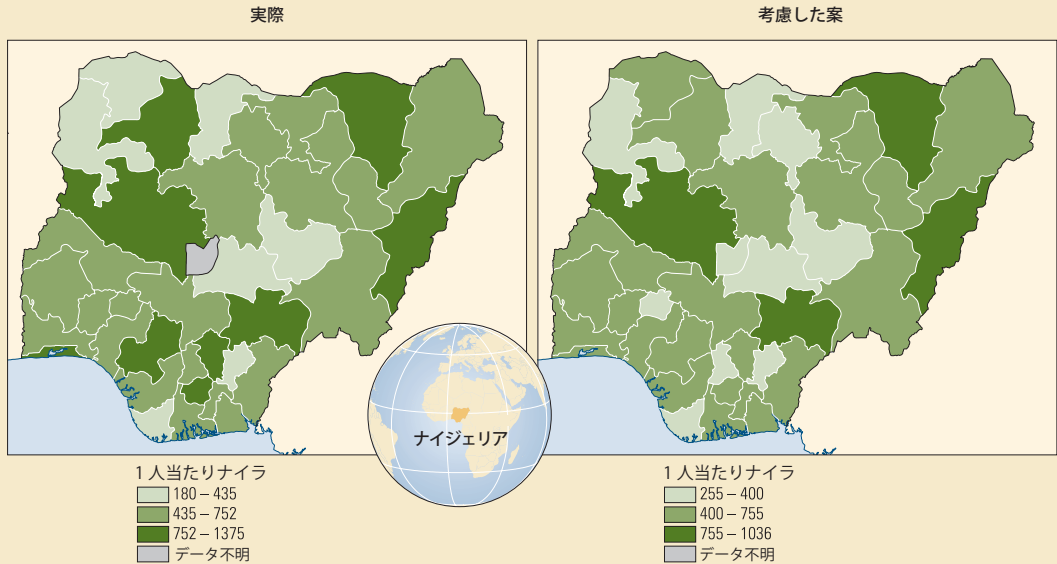
義務的な交付金の50%を配分するために用いられた。一方、平等な配分は54%から5%に減らされた。教育・保健ケアの配分は、現行サービス水準を維持するための措置と、サービスの悪い州に対する累進的な資金援助を支援する措置に分けられた。教育に関しては、就学率(4%から5%に上昇)が前者の目的で、学校教育アクセスの欠如(ゼロから5%に上昇)が後者の目的で使われた。保健ケアも10%のウェイトが与えられた。歳入の配分努力は2.5%に抑えられた。貧困が独立の項目として各州2.5%配分されたが、貧困層の人数と貧困率(世帯ではなく人数ベース)で加重された。

この変更案によると、政府間移転は最大のニーズがある州に向かうことになる。ボックス地図はこの変化を1人当たりの額で示したものである。

出所: WDR 2009 チーム。

注: a. National Bureau of Statistics (2006). b. サービスの質やアクセスに関する多数の指標に関しては、National Bureau of Statistics: Core Welfare Indicator Questionnaire (CWIQ) (2006)を参照。このデータは以下から電子的に入手可能。National Bureau of Statistics (<http://www.nigerianstat.gov.ng/cwiq/2006/survey0/index.ht>). c. 石油収入と石油基金からの支出(石油が生産されている南部36州のうち9州が石油収入の13%を受領している)の乖離分13%は約3,300億ナイラと、2006年の移転総額の約3分の1に相当する。この乖離がナイジェリアの移転全体に大きく影響しているもの、この移転は法律ではなく憲法で規定されていることなので、ここでは含めなかった(Nigeria Federal Ministry of Finance: <http://www.fmf.gov.ng/portal/detail.php?link=faac>). d. Revenue Mobilization Allocation and Fiscal Commission (2003). e. National Bureau of Statistics (2004).

ナイジェリアの法律で規定されている1人当たり移転: 2006年の実際の移転(左)と公平性を配慮した移転(右)



出所: World Resources Institute; www.funnelthefmoney.org; Layke and Adam (2008).

た資源が現場のサービスに転換された様子が常に目に見えるとは限らない。

途上国の多くはサービス提供者の説明責任を高めて成果を改善するために、サービス需給状況に関して信頼性のある情報を収集・発表している。サービス提供の成果に関して信頼できる定量的な情報へのアクセスを高めれば、提供者はその情報を逸話的、あるいは不適切として無視することができなくなる。懸念事項を特定するのにコミュニティのメンバーを関与させ、独自のモニタリングを実施するよう奨励すれば、提供者の説明責任を問うことに積極的な支持層を形成することができるだろう。

つまり、効果的なサービス提供というのは、十分な財源をもっていることと、それを現場の成果に転換することに依存している。後進地区の公共財に投資すると、短期的には移住の可能性を低下させる。後進地区の魅力が高まるためである。しかし、携行可能な資産を開発するための対象を絞った社会的投資は、人々の福祉を改善し、先進のおよび中間的な地区の仕事に対する備えを改善することによって、長期的な移動性を円滑化することができる。

携行可能な年金給付金。 携行可能な資産があっても動くのはむずかしいという人々がいるかもしれない。年金の携行性欠如が移住のペースを減速させる要因になっている諸国もあるだろう。制度の相違や携行性の欠如が原因で年金給付金にかかわる潜在的な損失に直面していれば、労働者はたとえ先進地区の賃金が高くても移動する可能性が低いだろう。欧州委員会は正しくこの問題を認めている^{注40}。

土地市場規則の改善。 土地市場がうまく機能していれば、人々は土地を取得し、それを他人と交換したり、有効に使用したりすることができる^{注41}。土地と住宅にかかわる擁護可能かつ取引可能な財産権を確立する政策があれば、人々の地理的な移動性を円滑化する可能性が高い。権利を物理的ではなく法律的に擁護できる能力があれば、人々は移住コストをファイナンスして、よその経済的・社会的な機会の利益を享受することができる。

土地市場の管理と財産権の執行に政府が関与す

れば、家計は私的資源を浪費しなくてすむ。しかし、政府があまり深く関与すると効率性を損なう恐れがある。大規模な公的所有は土地を市場から引き揚げて、地価を人為的に押し上げるため、大勢の貧困層は市場から締め出されてしまう。間接コストが高く手続きが面倒であれば、人々が正式に土地を取引しようというインセンティブが殺がれてしまう。

貧困層を土地・住宅コストの上昇から保護する政策は往々にして市場の機能を阻害する。チェコには大きな賃貸市場があるが、事実上の家賃規制によって、価格が市場実勢を大幅に下回り、移動性を制約している。賃貸人としては既存契約による有利な立場を失いたくない^{注42}。一方、チリでは、住宅補助金の対象を後進地区の貧困層に絞るといふ政府の政策が成功を収めたことで、この地区の人々の間には移住したくないという強いインセンティブが生み出された。人口が少なく同質的な社会でさえ、場所相互間の収斂が目前に迫っていると考えられたのである。

後進地区と先進地区を接続するための制度とインフラ

輸送インフラ。 バングラデシュを考えてみよう。後進地区のほとんどは経済的質量から離れているが、人口が多いということで2次元の国である。是正的なインフラに対する選別的投資が大いに役立つだろう。ジャムナ川に架かる橋が通じたことで、北西部ラジュシャヒ区周辺の生産者は市場アクセスが可能になった。約1億ドルもの建設コストを要したこの橋のおかげで、都市化が中間的な北西部は、首都圏を擁するより進んでいる東部と初めて道路と鉄道で接続できるようになった。市場アクセスが改善し投入価格が低下したおかげで、農民は近代品種のコメや生鮮野菜など高価作物に多様化を図ることができた^{注43}。政府はスペース的に接続的なインフラ政策をスペース的に盲目的な制度で補完することによって、社会的サービスの対象範囲を改善した。予防接種拡大プログラムはワクチンで予防可能な6つの疾病に対して、すべての1歳未満児に予防接種することを目的にしたものである。2003年から2010年迄

ボックス 8.9 ペルーにおける郵便での輸出：小規模生産者を市場に接続する

多くの諸国では、中小企業は往々にして輸出チェーンから排除されている。村や小さな町で事業を行っている、あるいは輸出に必要な情報をもっていないためである。ペルーでは、「簡単な輸出」という貿易円滑化プログラムが中小生産者を市場に結び付けている。このプログラムの鍵は国の郵便サービスという最も基本的な輸送網にある。

どのように機能するか？ 個人あるいは企業は荷物を最寄りの郵便局に持参する。郵便局が無料で梱包してくれる。発送人が輸出申告書に記入すると、郵便局が荷物を量って輸出申告書をスキャンする。発送人は望むサービスに対して手数料を支払う。金額が2,000ドル以下なら荷物は輸出可能である。主な利点として、輸出者は通関業者、物流業者、あるいは貨物取扱業者を使う必要がないことと、荷物をまとめる必

要がないことがあげられる。梱包さえ提供される。企業や個人は重量計とスキャナーのある郵便局に行って、税務署に対して輸出申告を完了するためにインターネットを使うだけである。

違いをもたらしたか？ プログラム誕生から6カ月も経たないうちに、300強の企業が合計で30万ドル以上の荷物を発送した。ほとんどの利用者にとって初めての輸出であった。宝石、アルパカやコットンの衣類、栄養補助食品（自然食品）、化粧品、木製美術・工芸品、靴・皮革、加工食品などを生産する零細企業家や中小企業である。彼らの多くはペルーのなかで最貧地区に居住している。

出所：Guasch (2008)。

の健康栄養人口戦略投資計画は、健康指標が悪い区域におけるカバレッジ改善を目指している^{注44}。

もう1つの2次元国であるイランでは、スペース的な統合のためには接続的なインフラ改善が必要である。加えて、学校改善のためのスペース的に盲目的な教育政策と児童が就学するための条件付き現金移転があれば、後進地区の福祉を改善することができよう^{注45}。トルコの遅れた東部地区は面積では国全体の44%を占めているのに、高速道路では5.7%にすぎず、道路舗装率は先進地区の40%にとどまっている。政府の村インフラ支援プロジェクト(KOYDES)と都市インフラ支援プロジェクト(BELDES)は、道路を舗装し、衛生や飲料水のネットワークを提供することによって、農村部や小さな町の生活水準を改善した^{注46}。また、人的資本投資は潜在的な移住者だけでなく、後に残る人々にとっても利益をもたらす可能性大であろう。

情報通信技術。 携帯電話は提供コストを引き下げ、普及率を押し上げ、情報の流れを改善している。中国では2003年に、携帯電話利用者(2億6,900万人)が固定電話利用者(2億6,300万人)を凌駕した。中国の29省について、1986-2002年の通信インフラ投資は各省のGDP成長率と強い相関関係を示している^{注47}。通信投資では収穫逓減が発生するので、後進地区はこれから最大の利益が享受できる。

新技術のおかげで金融サービスの提供コストが低下したため、手頃な価格で入手可能になった。

後進地区ではほとんどの人が金融サービスへのアクセスが限定的で、銀行システム外の現金ベースの取引に依存している。しかし、国際的にも国内的にも送金が増加しているなか、金融サービスへのアクセスが改善すれば、このような地区の人々が信用制約を克服する助けになるだろう。遠隔地でも携帯サービスが普及して、携帯電話網で金融サービスを提供する機会(m-バンキング)が開かれている。フィリピンに関する報告書によれば、350万人が資金振替可能な携帯電話にアクセスできる^{注48}。

後進地区の生産者は自分が作った商品の価格に関してより良い情報が得られる。インドのケララ州では、携帯電話のおかげで市場価格のバラツキが大きく減少して、今や価格は市場間の輸送コスト分だけが違うということになっている^{注49}。ペルーでは、ユビキタスであるにもかかわらず、往々にして過小評価されている通信システムとして郵便サービスがあり、それが小規模生産者を市場と結び付けている(ボックス8.9参照)。

中間的な地区の利益はより大きい。 経済的質量により近い中間的な地区は、接続性を高めるインフラでより大きな利益を得られる可能性が高いものの、後進地区が得られる利益はより小さく、しかもより緩慢な可能性大である。中国の中間地区における輸送リンクの改善は、経済的には後進地区にとっても有益であろう。河南省、湖北省、湖南省という中部の(中間的な)輸送ハブに対するインフラ投資は、西部から沿岸部に至る輸送コス

トを削減することによって、西部そのものにおける改善よりも西部の発展に大きな効果があるだろう。しかし、中国全体の成長が主目標であれば、沿岸のダイナミックな経済センター（河北省、江西省、山東省）に対するインフラ投資がやはり最大の成果を上げるだろう^{注50}。

ブラジルでは、1950年代から80年代にかけて行われた道路網の改善で、輸送・物流コストは確かに低下した。しかし、その経済的利益のほとんどは中西部に帰属し、遅れている北東部の利益は僅少にとどまった。この間に、道路網全体に占める北東部のシェアは15%から25%に上昇した。したがって、そのような投資のおかげで遅れている北東部が経済的密度に接近したことは確かである。

コロンビアでは、水と土地は農業に適しているものの、山岳地形のため貨物輸送がむずかしくなっている。したがって、中間的な地区のなかには大きな国内および国際市場にうまく統合されていないところもある。カサナレ県は同国で最大のコメ産地であり、トウモロコシやパーム油に基づくバイオ燃料についても有望である。しかし、ボコタまで18時間、主要港まで50時間もかかる。道路の質を改善すれば、市場アクセスが改善し、同地区の経済に貢献するだろう。ラモハラ地区は5,000平方キロメートルにわたる平地で、大西洋岸の港やコロンビアの主要都市に近いが、2つの主要河川の緩衝地帯にあるため、しばしば洪水の被害にあっている。生態系管理を輸送接続性に沿って改善すれば、都市や海港へのアクセスが改善するだろう^{注51}。

地区間インフラの改善は経済的な集中をさらに促進する。 周辺地区の市場アクセス改善に伴う潜在的な利益は、そこではなく大きな集積地の企業に帰属する可能性がある^{注52}。また、輸送接続性の改善は経済活動の集中化をさらに進展させるかもしれない。道路や鉄道は両方通行なのである。輸送の接続性が改善すると、後進地区の企業が市場アクセスを得られるだけでなく、先進地区の企業も市場に届くようになる。輸送コストが低下すれば、先進地区の競争力をもった企業はこのような新しい市場に参入するために、後進地区の

生産者よりも低いコストで簡単に生産規模を拡大することができる。したがって、市場アクセスの改善は後進地区の標準化された製品の生産にとって打撃になる恐れがある。しかし、価格が低下し、新商品へのアクセスが改善すれば、消費者福祉は改善する公算大であろう。

以上のような推測は経験によって正当化される。イタリアでは、1950年代に南北を結ぶ輸送コストの低下によって、メッゾジョルノ（南部）の企業はそれまでの保護を奪われ、脱工業化の加速を余儀なくされた^{注53}。また、フランスでは、1978-93年に輸送コストが38%低下するなかで、雇用にかかわる地理的な集中が進展している^{注54}。

地区ごとに異なる成長効果に加えて、インフラ改善の分配効果についても検討することが有益である。インフラ改善の利益は十分に大きくて、その利益が非貧困層よりも貧困層に多く帰属するという形で、全体の所得不平等を削減するほど十分累進的に分配されているか？ この疑問に関する実証的な資料は限られているが、ネパールに関するある研究によれば、広範囲にわたる農村道路網の開発は大きな経済的利益を生み出し、貧困層にも相当な利益がもたらされている。しかし、貧困層のシェアは所得の不平等を大幅に減らすほど十分に大きくないことがしばしばである。道路拡張の利益は富裕層の方が大きい可能性があるためだ^{注55}。ガーナでは、貧困層のインフラに対するアクセス改善に伴う利益は、そのインフラの利用を高める教育や保健の改善といったスペース的に盲目的な政策で補完することによって増加させることができた^{注56}。

距離・密度・分裂という3次元の挑戦課題を克服するための制度・インフラ・インセンティブ

後進地区の経済的投資を促進するためのインセンティブは、国の経済成長を加速化し、場所相互間で成長の成果を均衡させようとしている諸国によって広く用いられている。それが市場シグナルを強化して、調整の失敗に取り組む場合にはうまく機能するようである。しかし、政府が成長を支援するために場所を選定する場合にはあまり成功していない。次のような教訓が得られるようであ

る。すなわち、場所の選定は市場に任せて、政府はペースを速めるための支援をする。

地理的な優位性を活用したインセンティブは成功の可能性が高い。多くの政府は経済成長を刺激するために、免税措置、信頼できるインフラ、事業環境の改善などを提供してきた。このようなインセンティブはしばしば地理的に焦点が絞られているため（経済特区など）、成長の包領（飛び地）をたちまち作り出して、全国的なインフラや統治の不足を長期的な問題として置き去りにしてしまっている。焦点を絞ったインセンティブは経済改革のペースを遅らせるか否かに関しては議論が継続しているが、ここでの関心事はこのようなインセンティブは成功する可能性があるかどうかを明確にすることにある。すでに地理と人的資本が良好な地区にインセンティブを提供するのは望ましいことか？ それとも市場諸力を帳消しにし、後進地区の発展を助けるような是正措置を講じるべきか？

中国とインドでは、スペース的に対象を絞ったインセンティブは、国内および国際市場へのアクセスが良好であるという優位性をもった地区については特に、その地理的な優位性を強化するならば、成功の可能性が最も高くなる（ボックス8.10参照）。ウガンダでは、高速道路や水供給のインフラ開発にかかわる収益率が最も高いのは、熟練労働がすでに存在し、産業活動が多岐にわたっている地区である^{注57}。このような地区はたまたまカンパラとジンジャという同国の2大集積地を結ぶ回廊に沿ったところに立地している。製造業の集中を円滑化する代わりに、拡散させようとしてインフラ政策を使うと、国全体の経済成長を鈍化させることになるだろう。

自然の地理が良好な地区について、市場リンクを高め、農業のパフォーマンスを改善するインセンティブなら、要素移動性に制約がある人口の多い後進地区にかかわる開発戦略の一環になり得る。しかし、インセンティブを提供する前に、農業が地方経済の牽引車かどうかを評価する必要がある。『世界開発報告2008』では、成長全体に対する農業の寄与率と農村部における貧困率に基づいて、国家内の地方地区が農業ベース地区、転

換地区、都市化地区のいずれであるかを特定するのに便利な手法が提示されている。この手法を適用すると、短期的および中期的に農業が後進地区の顕著な特徴であり続けのかがわかる。

マレーシアを考えてみよう。同国の総人口のうち40%を占める後進地区では（サバ州とサラワク州だけで人口200万人）、農業は地元経済にとって重要である^{注58}。連邦政府は半島東部の農業開発を奨励するために、農業関連の資本支出に対して再投資控除を提供し、生鮮農産物に対してコールドチェーンの施設とサービスを供与し、食品加工を免税扱いにしている^{注59}。

しかし、ガーナでは、遅れている北部はほとんどが乾燥したサバンナ地帯にあり、人口密度が低いため、農業を拡大しても地域統合を円滑化する可能性は低い。大規模な灌漑あるいは構造転換がないとすれば、グランドナツを初めとする北部の作物について、たとえ生産性が急増したとしても、北部を中期的に南部と同水準にまで引き上げるには不十分であろう^{注60}。

場所の選定は市場に任せる。スペース的に対象を絞ったインセンティブに関して、韓国は数少ない成功物語の1つである。中央政府は特定地区の経済成長を支援するために、民間部門と共同で生産の優位性をもっている地区の選定に当たった。国の産業政策と地域政策の目的に整合性があったことも与って力があつた。政府の租税シェアリングのなかでは、ソウル都市圏から経済活動を脱集中化させることが暗黙裡の政策目的ではあつたものの、輸出指向型の「戦略産業」が産業および地域政策の中核にあつた^{注61}。

スペース的な公平性は国の産業政策の指針とはならなかった。実際には、工業化の各段階で市場が選んだ地区が奨励されたのである。1960年代から70年代にかけて、国の産業政策で新しい工業都市（アンサン、チャングウォン、クミ、クアンヤン、ポハン、ウルサン）が作り出された。民間部門（チェボール）は輸入技術と借入外国資本で大規模な支社工場を建設した。市場主導型の産業政策・地域政策は全国各地で様々な形の特化が進展するなかで、チェボールの本部はソウルに集中する一方、その生産機能は首都以外の地区に分

ボックス 8.10 特別経済区は自然と経済の地理にかかわる優位性を活用すれば成長をもたらす

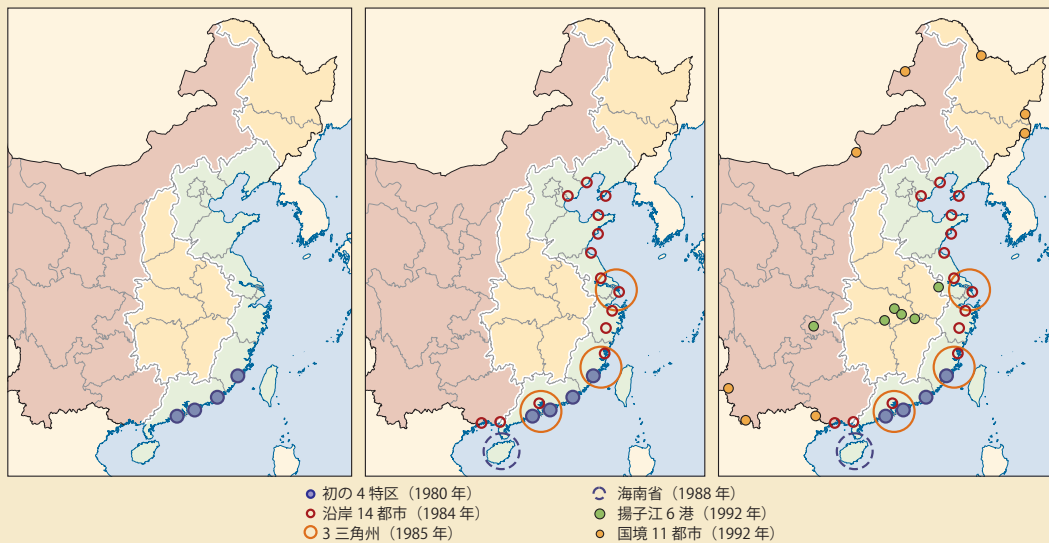
大抵の途上国には、インフラ条件や経済的な規制が国の他のところよりも好意的な場所がある。このような特別経済区(SEZ)と呼ばれる場所は企業の競争力を高め、外国直接投資を引き寄せ、輸出を多様化する。最近の推定では、途上国と体制移行国には計 2,300 の SEZ が存在している^a。

中国

1980 年代初め、鄧小平の指揮下で中国に途上国で最初の SEZ が設立された。中国政府は 1978 年に経済の対外開放を決定したが、SEZ と「開かれた」沿岸都市はこのプロセスの一

環であった。1980 年には南東部の海岸線に沿って、広東省の深圳、珠海、汕頭、福建省の廈門に SEZ が設立された。1984 年には沿岸の 14 都市が外国からの投資に対して門戸を開き、88 年に海南島全体が SEZ に指定された。同じ頃、揚子江三角州、珠江三角州、福建省南部の廈門＝漳州＝泉州の三角地帯を結ぶ沿岸地帯が対外開放された。さらに、1990 年代前半、政府は国境の 11 都市と揚子江沿いの 6 港を開放した。このような動きは対外市場接続に最良の立地を活用する戦略を反映したものである。

中国の特別経済区は国の対外開放をリードした



出所：Huang and Luo (近刊)に基づき WDR 2009 チーム作成。

インド

インドの SEZ は一目見ただけで、立地があまり良くないことがわかる。2007 年に、アンドラプラデシュ、グジャラート、マハラシュトラ、タミールナドゥといった沿岸州と、ハリヤナ、カルナタカ、パンジャブ、ラジャスタンなど内陸州で SEZ が認められた。沿岸州でさえ、多くの SEZ は実際には沿岸にはない^b。

仔細に見ると、製品特化に相当な多様性があり、標準化された製造業から情報技術や医薬品にまで広がっている。標準化された工業品と比べると、人的資本集約的な製品は信頼できる情報インフラと、海港ではなく空港へのアクセスにもっと依存している。さらに、インドの SEZ は大きな国内市場も対象にしている。デリーの国際空港に近い衛生都市グルガオンをみてみよう。そこは 20 年前は村落のクラスターにすぎなかった(「ガオン」はヒンディ語で「村」の意)。今や国内有数のサービス指向型の回廊になっており、インド最大の消費者市場の中心に位置している。IBM やマイクロソフトなど情報技術サービス提供者に加えて、コカコーラ、ジレット、ネスレなど消費財提供者が集まっている。

インドの SEZ は中国の政府主導の SEZ とは違って、より大きな世界のトレンドを反映して、インフォシスや HCL などといった会社を中心とする民間部門によって発展したもので、情報技術の開発を推進している^c。途上国の SEZ のうち 62% は民間であり、この比率は 1980 年代の 25% から上昇している。民間 SEZ の方が儲かっており、社会的・環境的な実績では東アジアの政府運営 SEZ を除いて、公的 SEZ を上回る良好さを示している。

しかし、立地が鍵である。立地の悪さは成功にとって重大な障害となる。SEZ がどこに立地しているかが、それを誰が所有して運営しているかよりも重要なようである。スペース的に指示された介入策が成功する可能性が大きいのは、地理的な優位性を相殺するのではなく活用する場合である。

出所：WDR 2009 チーム。

注：a. SEZ には様々な形態があり、それには自由貿易区、輸出加工区、企業区、自由港、特別区などが含まれる。b. SEZ の立地は SEZ INDIWEB (http://sezindiaweb.com/SEZ_map.html) に基づく。c. インドの SEZ に関する情報は Indiatat のデータベースに基づく。

散化した。1980年代半ば以降、ハイテク産業を支援するという産業政策が、首都圏に産業が再集中化するという動きの引き金を引いた。

インセンティブは成長を加速化するために、南東部を首都圏に接続するインフラ投資で補完された。キョンブ高速道路がプサン、テグ、テジョン、ソウルを結び、南東部の産業は5時間以内で首都圏に到着できるようになった。したがって、首都圏や南東部で標準的な中間投入財を生産する産業は、大幅なコスト削減という利益を享受したのである。韓国では市場が場所を選定し、政府はペースを押し上げたといえる^{注62}。

多くの諸国がインセンティブを提供して後進地区に経済的質量を作り出そうとしてきた。後進地区が企業を誘致するためには、輸送・物流のコストが高いこと、インフラの整備が不十分なこと、要素価格が高いこと、公共サービスの水準が低いことなどを帳消しにする必要があるという考え方だ。ヨーロッパ諸国には産業政策で後進地区に企業誘致を図るといって長い歴史がある。しかし、財政インセンティブは政治的には効率的であろうが、それで後進地区の経済的な命運が変わったという事例はほとんどない^{注63}。

- ・ イタリアでは、1965年に始まった国家経済計画の主目的は、南部と国内の其他地区との発展格差をなくすことにあった。このプログラムを支援するために、南部の企業に対して福祉拠出金の一部免除という形で財政的インセンティブが供与された。1992年までは公共インフラや財政インセンティブが南部の産業振興を促進したのである。
- ・ フランスでは、第5次国家計画（1966-70年）に基づいて、農業は援助を受け、産業投資についてはパリから離れた西部の低所得地区での実施が誘導され始めた。軽工業（輸送コストが低く労働集約度が高い）が移転の対象になった。
- ・ イギリスでは、北部イングランド、スコットランド、ウェールズ、北アイルランドの経済開発を支援している。第2次世界大戦中、戦時下の建築規制に基づいて産業は南部

イングランドから北部や周辺地区への移転が指示された。1958年の戦後不況期には、石炭、繊維、造船で雇用が減少したことを受けて、北部における雇用創出に関して関心が高まった。1960年代には地方雇用法に基づいて、地区別に様々な投資インセンティブと建設補助金が支給された。と同時に、25万人の製造業職が先進地区から後進地区に移転された。

税金、補助金、規則などに焦点を当てた伝統的な地域政策に共通しているテーマは、それが経済活動を分散する（あるいは集中と戦う）という目的で、雇用を創出しインフラを提供するという中央政府のイニシアティブだということである。特定の企業を対象にして、それが地方経済のなかで錨となって大きな乗数効果を発揮することを期待した^{注64}。しかし、ほとんどの場合、このようなインセンティブは後進地区の持続的な成長を刺激せずに、納税者に大きな負担をもたらすだけに終わっている。

ほとんどのヨーロッパ諸国は今では、革新に投資したり、研究所や科学技術公園を支援したりするという「ソフト」な介入策に焦点を当てている（表8.2）^{注65}。中央政府のプログラムは官民両部門の協調強化に取って代わられてきている。また、その協調措置は特定企業を対象にしておらず、相互関連的な企業のクラスターを引き付けつつある。このようなプログラムに関する厳格な評価は入手が困難である。しかし、新しい情報技術を後進地区に導入するという革新政策は、原則として長期的には有益であろう。

アメリカの連邦政府も小規模な「経済開発」プログラムに関与している。最近のレビューによると、連邦諸機関が180個のプログラムを運用している。それが取り組んでいる問題は計画・経済開発戦略、工業団地、インフラ補修、建物刷新など多岐にわたっている。このグループのなかで最も目立っている機関は、商務省管轄下の経済開発局（EDA）である^{注66}。EDAは経済開発のためにこれまで累計1,880億ドルを支出してきているが、各種イニシアティブ間で調整がほとんど行わ

表 8.2 OECD では後進地区の発展を目指すインセンティブは変化してきている

戦略	「伝統的な」地域政策	「新しい」地域政策	経済的な視点
目的	雇用を創出し大規模インフラを提供する	補完的なサービスを提供し、革新のコストを補助する（研究所、科学技術公園）	インセンティブの提供は「新しい」活動だけに限定すべきである（地方経済にとって新しい製品や既存製品を生産するための新技術）
主要関係者	中央政府	官民パートナーシップ	公的部門が企業のニーズに関して持っている情報は限定的である
狙い	個別企業を誘致するためのインセンティブ	クラスターの発展を奨励する（産業と企業の両方）	公的部門の支援は部門ではなく活動を対象にすべきである。補助金を供与する活動は波及効果が大きくなければならない

出所：WDR 2009 チーム。

れておらず、共通の政策目的もない。EDA の報告書によれば、投資にはテコの作用があり、EDA の支出 1 ドル当たり 37 ドルの民間投資が誘発される^{注67}。しかし、このようなプログラムに関しては第三者評価が行われていない。

途上国で人気のある地区インセンティブは、良く言っても成果は様々である（表 8.3）。ブラジルでは、財政インセンティブを提供することによって遅れている北部と北東部に、「ダイナミック」な産業を誘致することが目標であり、年間の支出額は 30-40 億ドルに達している。最近のインパクト評価によれば、このような「憲法上の資金」の割当によって、後進地区に身軽な製造業拠点の進出が確かに誘発されている。しかし、インセンティブは垂直的統合産業の進出を促すほど十分に魅力的ではなかった^{注68}。メキシコでは、

1970-80 年に政府は財政インセンティブを活用して、3 大都市集積地の外での産業開発を推進した。そのような大都市圏の外に立地した企業は、輸入関税と所得・売上・資本利得の各税に関して 50-100% の免除、加速度償却、低金利などが享受できる。しかしこれが経済的な脱集中に与えるインパクトは微々たるものであった。というのは、原材料や資本財の輸入関税はそもそも低いため、それが削減されても立地決定や歳入損失にほとんど影響がなかったからである^{注69}。

インドでは、1956 年産業政策決議に基づいて、投資を後進地区に誘導するために厳格な許可制度が導入された。大規模な都市圏周辺に新しい製造業拠点が進出する案件については許可を発行しない、というのがインド政府の下した決定であった。さらに、州政府と金融機関は都市圏に進出した新規製造業に対しては、たとえ許可が不要なものであっても、支援を拒否するよう要請を受けた。大規模な公共部門のプロジェクト（製鉄所など）はビハール、マディヤプラデシュ、オリッサなど後進諸州に立地された。工業団地（成長センター）はインフラ投資や、指定区域における民間の設備投資について財政インセンティブを享受した。このような政策は市場アクセスと人的資本が良好な地区の成長を窒息させるとともに、後進地区から非生産的活動が脱出することを許さなかった。このような厳しい規制が 30 年間続いたにもかかわらず、後進地区のなかで主要な工業センターになった区域はほとんどない。

このような許可政策は 1991 年の経済改革によって撤廃された。内陸部では生産の減少が継続し、市場アクセスと事業環境の良好な場所は引き続き繁栄している。産業パフォーマンスが良い上位 10 位の地区は、南北を分かつビンディヤ山脈

表 8.3 政府は後進地区に経済的質量を作り出そうとして様々な手段を用いてきたが、結果は控え目である

手段	事例
投資補助金	ブラジル：憲法上の資金（金利補助金）身軽な企業は進出したが、垂直的に統合した企業は進出していない（Carvalho, Lall, and Timmins 2005）。
免税	タイ：所得税免除。1970 年代に二次都市に立地した企業は売上税免除—課税所得を控除しても儲からない立地には誘致できずに不成功（World Bank 1980）。
輸入関税減免	メキシコ：3 大集積地から脱出する製造業に対して輸入関税免除—そもそも税率が低かったため不成功（World Bank 1977; Scott 1982）。
工業団地 / 自由貿易区	チリ：「極（貧）区」という自由貿易区で、関税・付加価値税・法人税・不動産税免除—1990 年代半ばまで高税率期を反映して成功したが、輸入関税がそもそも 80 年代の 35% から 2000 年の 6% に向けて著減するなか効果が薄れた（World Bank 2005b）。
規則	インド：産業許可で後進地区を優遇（1956 年産業政策）、後進地区における公的部門主導型の工業成長と先進地区における工業成長の停止—離陸した後進地区はほとんどなく、規則が緩和されるとこのような地区はさらに衰退（Chakravorty and Lall 2007）。

出所：WDR 2009 チーム。

の南方に所在している^{注70}。

同様に、旧ソ連では、中央計画官僚は企業の立地を決定して、経済活動を国土全体にわたって分散しようとした。生産施設を何千万平方キロメートルにも及ぶ旧ソ連の全域に広げようとしたのである。市場から遠く、特化していなかったため、生産性が犠牲になった。体制移行でどう変わったか？ 新しい企業は市場に近いところに立地し、遠隔地の古い企業は閉鎖された。その結果、企業の生産性は1989-2004年の間に年率2.5%の上昇を記録した^{注71}。

地方と国のインセンティブを調整する

後進地区にかかわるインセンティブは国の産業政策と整合性を図るべきである。多種多様な国の経済発展イニシアティブを評価して、スペース的な介入策をこのような政策と整合的にすることが有益である。例えば、ブラジルでは、スペース的に対象を絞った補助金は、南東部を優遇している輸出振興・工業化補助金のわずか12%でしかない。このような工業補助金は1999年で420億ドル、GDPの4.4%にも達していると推計されている^{注72}。つまり、ブラジルでは、北東部に企業を誘致するイニシアティブは、市場諸力と整合的なより広範な工業インセンティブに対して、苦しい戦いを挑んでいることが明らかである。

インドでも、全体の不平等を削減するために一般的にみられる価格設定政策は、後進地区の経済展望に打撃を与えている。1956年運賃平準化政策によって、石炭、鉄鋼、セメントなど「必需品」を全国の輸送する運賃は、距離にかかわらず標準化された。このプロセスで資源が豊かな地区の立地ベースの優位性が失われた。影響を受けた地区にはビハール州南部、マディヤプラデシュ州東部、オリッサ州西部が含まれるが、みんな最貧で、工業化が最も遅れている地区である。この政策のせいで、民間資本が後進地区に生産拠点を置くというインセンティブは弱まってしまった。

国の分散化政策は、支出責任に対応すべく経済的質量を作り出す地方政府の努力を伴うのが普通である。自分の管轄区に企業を誘致しようと財政インセンティブや租税支出を供与したということ

である。しかし、調整されていないと、このようなインセンティブは浪費的で逆効果になりかねない。

ブラジルでみられた州相互間の競争を考えてみよう。バイア州とリオグランデス州は1990年代にフォード自動車を誘致しようと競争した。リオグランデス州は州による非常に有利な条件のローン2億1,000万レアル（金利6%、返済期間15年）、インフラおよび公共事業に関する州の追加支出2億3,400万レアル、国立開発銀行からの融資枠5億レアル、10年間にわたる地方税免除などを含むインセンティブ・パッケージを提示した。これがあまりに気が良すぎることを心配しながら州政府が再交渉を考えている時に、フォードは同案と同じようなパッケージを提示したバイア州への進出を決定した。再評価によれば、このような「財政戦争」によって、ブラジルの納税者は創造された職1人当たり約17万2,000ドルのコストを負担したことになるが、これはテネシー州でゼネラルモーターズが雇用を創出するのに要したコストの5倍にも相当する^{注73}。

インセンティブ設計を考え抜く

後進地区の経済開発を促進するためにインセンティブを使う前に、中央および地方政府はまず市場がなぜ一部の地区を迂回するのかを解明しなければならない。経済的生産の社会的な見返りが少ないからか、このような見返りを補足する能力が低いからか、それともファイナンスのコストが高いからなのか？^{注74} 政策が地方経済の成長を阻害しているのは意図的か、それとも不注意か？

インセンティブの成功如何は問題をどの程度しっかりと診断しているかに左右される。おそらく各地区固有の自然、人間、インフラそれぞれの賦存状況から検討を開始すべきだろう^{注75}。「経済を知れ」という『世界開発報告2000/2001』で使った言葉が、地方政府のモットーでなければならない。情報が良質であれば、開発オプションに関して建設的な対話を促進して、開発戦略を巡ってコンセンサスを形成することができるだろう。

もし情報とそれに続く分析の結果によって、成長のために具体的な機会が指摘できるようであ

ば、次のステップは計画中のインセンティブが資本形成に補助金を交付することになるのか、それとも革新を促進するのかのどちらになるかについて見定めることだ。地方に乗数効果の潜在性をもった企業を引き付けるためであれば、インセンティブの効果を減殺することになる集積経済を高く評価する製品ラインかどうか知っておくことが重要である。生産にとって規模と集積の経済が重要な分野の企業については、スペース的に対象を絞った介入策によって後進地区に引き付けることができる可能性は低いであろう。ブラジル、中国、インド、インドネシア、メキシコに関する産業調査によれば、製品ラインの多い製造業企業は立地決定に当たって、市場アクセスに伴う内部的な規模の経済と集積経済の両方を高く評価している^{注76}。地方市場を相手に標準化された製品を生産している企業や天然資源に特化している企業は、熟練労働、ビジネスサービス、情報アクセスなどに依存している企業に比べて、集積経済を高く評価する可能性が低い。

さらに、国の成長という観点からは、「選定した」産業の移転が国全体としてネットベースで雇用と産出の増加を生み出すかどうかを見極めることが重要である。そうでなければ、地方の企業誘致努力はゼロサムゲームになってしまうだろう。もし移転した産業の生産が減少すれば、政策立案者としては合計で減少するという事態に直面する。また、革新を促進するためにインセンティブを使う場合、地方の生産プロセスが革新を取り入れられるようにすることが肝心である。

バルカン化を回避する：経済統合の政治的な利益

経済的な目的と政治的な目的は衝突することもあるが、一致することの方が多い。バルカン半島西部では、かつてのユーゴスラビアは第2次世界大戦後に連邦になったが、1990年代前半に各共和国が独立を宣言して崩壊した。崩壊を後押しした原因としては、1970年代半ば以降ユーゴスラビアで進展していた自給自足と分断化が指摘できる。各共和国の国境を越える人や資本の移動に

ついて障壁が築かれ、共和国間貿易が制限され、経済的生産が重複していたのである。例えば、1987年時点でみると、セルビアにおける全生産の70%はセルビアの市場で消費されていた^{注77}。

第5章で検討したように、分析によれば、要素移動性は福祉を全域にわたって平準化するので、経済政治同盟から離脱するインセンティブを弱める^{注78}。これに対して、地区間で不平等が執拗に継続すると、解体の動きを促進する。政治的統合と経済的統合の両方にとって妥当な原理は統一性であって、均一性ではない。

本章では、各国が経済的距離、場違いな密度、国内分裂に取り組むなかで、後進地区と先進地区を統合するための枠組みを提示した。経済諸力は成長という成果についてスペース的な乖離を生む可能性大である。地理と成長に関する経済モデルによれば、規模に関する収穫通増と集積経済は一部の地区において、成長と投資について好循環を始動させて維持することができる。

しかし、政策立案者のもっともな理由から、地理的な不均衡の早急な（現在と遠い将来の間のある時期までに）削減に関心を抱くことがある。また、政治的圧力があまりに強くて、乖離の拡大はいかなる時でも許されないことがしばしばである。典型的な地域開発政策の対応は、後進地区の経済的生産を奨励するために、対象を絞ったインセンティブや大規模なインフラを強調するというものであった。しかし、本章で検討した証拠によれば、そのような政策の多くは浪費に帰結している。その間、制度的な隘路に取り組む政策が、人々がよそで機会をつかんだり、地元で生活水準を改善したりするのに役立つにもかかわらず、無視されている可能性があるといえよう。

その点は妥協するとしても、政策課題のなかで最も挑戦的なのは、現実的に追求すべき成果を規定することにある。それは当該国の発展段階や財政的・制度的な能力に依存している。所得が低い諸国の場合、実現可能なのは貧困率と、必要不可欠な住居・水・健康・栄養・教育サービスなどへのアクセスにかかわるスペース的な格差だけかもしれない。中国の全国人民代表大会で2006年に採択された第11次5カ年計画では、「公的財政

表 8.4 地区開発政策の実績評価

実績基準	地区間の不平等を削減したか？ (地区間公平性)	貧困層に優しいか？ (人的公平性)	スペース的な効率性とトレード オフを回避できたか？
制度	Yes	Yes	Yes
インフラ	No	No	Yes
インセンティブ	No	No	No

出所：国固有の事例研究に基づく World Bank (2008b).

制度の構築を加速化して…基本的な公共サービスを漸進的に平等化すべきである」と述べられている。2007年10月、第17回全人代は再び、地域格差を縮小するためには基本的な公共サービスの平等化が優先課題であると指摘している。上位中所得国の場合は基本的な消費指標の全地域にわたる平等化ということにより野心的になれるだろうし、EUのような先進国の場合はさらに野心的であっていい。可処分所得のスペース的な不平等の削減は高所得国の場合には適切な目標になる可能性があるだろう。

しかし、すべての発展段階について、経済的生産を国土の全域にわたって均一に拡散するよう強制するのは実現困難であるとともに高価であろう。成長というものは総じて不均衡なものであるが、発展の成果をバランスさせるために、より多くの資源を社会にもたらすものである。政策立案者としては不均衡成長の力に抵抗する（経済成長そのものと戦うのと同じになってしまう）以外の手段によって、発展の成果を全域にバランスさせる戦略を発見し実施すべきである。

本章で述べた枠組みは、国内統合に取り組むのに最適な政策を見出そうとしている政策立案者を手助けすることを意図したものである。提案した解決策は国固有の状況を考慮している。主要点は何か？ 第1に、統合戦略は一連のスペース的に盲目的な制度を通じて、後進地区の貧困層にとって機会へのアクセスを増大させるべきである。第2に、後進地区と先進地区との距離の問題に後進地区における場違いな人口密度の問題が

加わっている場合には、両地区を接続するインフラが必要である。第3に、経済的距離の問題が場違いな密度と分裂の問題を伴う場合、対象を絞ったインセンティブが必要になる。

このような枠組みはスペース的な統合に関する具体的な国の事例研究によってテストされている。それにはブラジル、ガーナ、インド、メキシコ、ロシア、ウガンダが含まれている。各国の統合政策は次の3つの基準に基づいて検証した。①このような政策は国内の地区相互間の経済的距離を短縮しているか？、②このような政策は貧困層に対して優しいか？、③このような政策スペース的に効率的か（このような政策はスペース的な効率性とトレードオフする）？ 表8.4は結果を要約したものである。制度を強化する努力は3つすべての基準で優れている。インフラ投資は経済的距離を減らさず、貧困層も助けられない可能性があるが、スペース的には効率的である。地理的に個別のインセンティブは効果が弱い。

おそらく最も重要なのは、地域開発にかかわるすべての議論が出発点とすべきことを本章が発見したということであろう。それはスペース的に盲目的な制度である。後進地区を市場に接続するインフラは国が統合するのに役立つ。常にといいことではないが、時として、この議論にはスペース的に対象を絞ったインセンティブが含まれてしかるべきである。統合手段の組み合わせが適切であれば、不均衡な成長と包容的な開発の両方に伴う利益がもたらされるだろう。



国境を廃して勝者になる

——貧困国を世界市場に統合する

アフリカの指導者の多くは独立した時、大陸の政治同盟を呼びかけた。しかし、コートジボワールの初代大統領フェリックス・ウーフェ＝ボワニはより实际的で、近隣諸国との経済協力を漸進的に強化した。彼はアフリカでは初めての地域的な経済協定を提案し、主としてコートジボワールが資金を拠出した連帯基金に裏打ちされた「協理理事会」を創設した。協定の重要な要素は自由貿易と自由な人の移動であった^{注1}。

移住者が好む行き先は当然ながらコートジボワールになった。外国人のシェアは1950年の5%から、98年には総人口1,600万人のうち26%を占めるに至った。同国は世界中の国際的移住者が向かう行き先国としてトップ1ダースのなかに入ったのである。外国人が工業や農業の輸出主導型成長に貢献してくれたため、同国は利益を享受した。一方、移出国（特にベニン、ブルキナファソ、ニジェール、トーゴ）も送金や貿易の増加で利益に与った。1999年にクーデターが発生し、それが引き金となった政治危機で地域全体が影響を受けた。しかし、ウーフェ＝ボワニは自国の将来は近隣諸国に依存しているとして、「アフリカの賢人」というあだ名を頂戴している。

コートジボワールの話は本章でこれから行う主張の論点を反映したものである。現在の先進地域（ヨーロッパ、北アメリカ、北東アジア）では、ほとんどの経済活動は高度に集中し、輸出は特化し、生活水準は収斂しつつある。これら諸国は国境を克服して、自国経済を近隣地域内で、またそれ以外の世界と統合している。これら地域では地域統合や世界統合は代替策ではなく補完策だったのである（ボックス9.1参照）。

しかし、途上国世界では、ほとんどの諸国で集

中と収斂は遅々としている。各国間で経済的、政治的、文化的な分裂が執拗に存続していることが主因である（第3章参照）。このような分裂があると、各国は規模の経済（第4章参照）、労働や資本の移動（第5章参照）、輸送コストの低下（第6章参照）を有利に活用することがむずかしくなる。途上国のなかには一方的な自由化によってグローバル化を試みたところもあれば、地域的な統合を図ろうとした国もある。この両方の戦略については成功もあれば失敗もあった。本章では、このような2つのアプローチの間で発生し得るトレードオフを認識した上で回避しつつ、近隣諸国との協力拡大と世界市場との接続強化を組み合わせる方法を検討したい。

本章では、地方の供給能力を増やすためのメカニズムとして地域統合を、市場やサプライヤーへのアクセスを改善するためグローバルな統合を提言する。統合とは、貿易、国内の規則や政策、地域的インフラ、公共財を含むその他の国境を越えたイニシアティブに関する各国相互間の協力を意味する。地域統合は近隣諸国相互間の協力を意味し、グローバルな統合はさらに広い国際的なレベルでの協力を意味する。

本章では、途上国世界の各地域が抱える開発課題にどのように対処するのが最善なのかということに関する考えを整理するために、政策措置の枠組みとして近隣地域をいくつかに分類している。

その各近隣地域の種類ごとに戦略をみると次のようになる。

- 大きな世界市場に近い国は高密度に近接していることで利益が享受できるよう努力し、大きな市場の延長になるようにすべきである。

ボックス 9.1 本報告書のメッセージはグローバルな統合に反対か？ その答えはノーである

本報告書は地域統合に焦点を当てている。今や様々な政策措置をとるのに相当大きな余地が存在していると思われるからだ。だからといって、グローバルな統合に反対だということの意味するものではない。正反対である。本章の主張によれば、地域統合は地域的な公共財を提供し、地域的な特化を有利に活用することによって、地域の供給能力を引き上げる。地域統合はこのようにして、各国がグローバルな統合から得られる利益を拡大しているのである。この意味で、地域的な統合とグローバルな統合は代替物ではなく補完物なのである。グローバルな統合がなければ、地域協力が伴う利益は小さいかマイナスであろう。それは過去の多数の地域協定が証明している。しかし、地域統合がなければ、グローバリゼーションに伴う利益は一部の諸国にとっては要するに達成不可能である。なぜならば、これら諸国はグローバルな規模では1人では競争できないからである。

多くの諸国、特に世界輸出市場に占めるシェアが低下しているアフリカ諸国にとっては、グローバルな統合の利益は微々たるものであった。グローバル化は時としてリスクであり、ドーハラウンドでは農業貿易など途上国にとって重要ないくつかの問題にかかわる進展が遅々としている。同様に、過去の地域協力が大した効果を生まず、多数の地域協定は失敗に帰している。このような経験は利益が同じ域内の大国か小国かで不均一であったことも明らかにしている。それが協定の

長期的な安定性と予想外の事態に対応する積極性にも影響した。地域統合にかかわるこれまでの多くの努力が失敗したことから、途上国世界ではさらなる地域協定の追求は大きな懐疑をもって迎えられている。

しかし、本章は現状を考えると、このような懐疑は間違っていると主張するものである。マクロ経済政策と統治の悪さに起因する不安定性は10年前と比べても一般的ではなくなっており、各国の経済が統合されても隣国から悪い影響を輸入する可能性は低くなっている。また、輸送コストの低下と世界貿易の拡大を受けて、輸出主導型成長が成功すれば、それに伴う利益はかつてないくらい大きなものになるだろう。各国は競争力を強化するためなら、喜んで自国の政策や制度を他国と調和する態度をみせており、地域協力の展望は大幅に改善している。それが2006年6月に、地域協定56件、地域協定の拡張（地域協定と各国の協力）49件、スーパーリージョナル協定（地域協定間相互の協力）5件、二国間協定118件が、WTOの下で調印ないし交渉開始に至った理由の1つかもしれない。このような協定はグローバルなゲームのルールを順守しながら、地域的な統合とグローバルな統合のトレードオフを認識し回避しようと奮闘している。

出所：WDR 2009 チーム。

メキシコ・カリブ諸国、EU 連合協定国、韓国は、それぞれアメリカ、EU、日本の市場とリンクしている。しかし、大きな開発利益を獲得するためには統合は単なる自由貿易協定を超越したものでなければならない。最大の挑戦課題は国内市場を魅力的にして、近くの大きな市場の延長として投資家がみてくれるようにすることにある。

- **大きな近隣国が存在するものの、世界市場からは遠い国は地域的な市場を発展させるべきである。** これには2つの手段が必要である。地域内で貿易と要素移動を円滑化する制度改革と、後進的な国を先進的な国に、地域全体を世界市場にリンクするインフラ投資の2つである。地域統合すれば、当然、それは地域的な生産ネットワークを支援することができる。このようなネットワークは規模に関する収穫増に伴う生産コストの優位性を最大化するので、小国でも地域的なサプライヤーのネットワークのなかでニッチ製品に特化することができる。供給サイドのコスト効率性が

高まるおかげで、このような地域はグローバル市場との統合が容易になる。

- **世界市場から遠い中央アジア諸国、太平洋の小さい島嶼国家、サハラ以南アフリカ諸国（世界の「ボトム」の10億人）は、経済成長に関して最も厳しい挑戦課題に直面しており、協調的な解決策に向けた強いコミットメントを必要としている。** 3つの手段があれば、地域統合は「自然な」近隣地域内で起こり得る。他の諸国の場合と同じく、緊密な制度協力和地域インフラへの包括的な投資が必要である。しかし、統合努力を維持するためには、国を超えた補償メカニズムも必要であろう。というのは、統合の深化に伴う得失は短期的には国毎に不均一になる可能性があるからだ。国際社会は協調インセンティブによって、このような統合努力を支援することができる。

アフリカの東部、中部、西部は3番目のカテゴリーに入る。このような近隣地域内の資源に

乏しい沿岸諸国は、他の地域との比較で成長パフォーマンスが世界最悪であった^{注2}。このような地域については、本報告書は地域の各国政府と国際社会を巻き込んだ協定を締結すべきであると提言したい。そうすることによって、後進的な国の社会的サービスと人的資本を改善するとともに、離陸の可能性が最も高い先進的な国のインフラを改善する。先進国の市場はこのような地域からの輸出に対して特恵的アクセスを供与することによって、協定を補完すべきである。その代わりに、このような「自然な近隣地域」内にある先進的な国と後進的な国はともに、労働、資本、財、サービスについて域内移動の自由を許容すべきである。

現在の途上国は後発国として、分裂したままで地歩を失うか、それとも国境を廃して勝者となるか、という厳しい選択を迫られている。

供給拡大のための地域統合、需要拡大のための世界統合

チリ、モーリシャス、東アジアでタイガーと呼ばれている有名な諸国などは、属している地域内では大した協力もないままで、グローバルに統合した。これら諸国は大きな先駆者利益を享受したおかげである。しかし、他の多くの諸国はこの達成がむずかしいというを経験している。インドや中国など非常に強い競争力をもった輸出国の出現を考えると、輸出主導型の戦略が成功する可能性はさらに低下していると感じている国もなかにはある。

しかし、次のような反論ができるだろう。世界貿易の拡大に伴って、ある国が比較優位をもち得る商品の幅は拡大している。中間的な財やサービスは、貿易可能性が高まっており、実際にも貿易されている。これを受けて、途上国にとってはかつてないほど多様化の機会が広がっているのである^{注3}。実証研究によれば、これはサハラ以南アフリカにも当てはまる^{注4}。サハラ以南アフリカ9カ国すべてについて、前年における近隣諸国からの中間財輸入は当該年の輸出総額と正の相関関係にあることが認められる。中間財輸入の水準が

高まって、ある下限値を超えると、この効果は目立って強くなっている。

この結果が示唆しているのは、各国が規模の経済、要素移動性の増加、輸送コストの低下、グローバルな統合といった面で地域協力を行っている場合に、輸出が増加するということである。地域協力というのは、近隣地域の企業は国際的なサプライ・チェーンを構築することによって、1つの国のサプライヤーに依存する場合に比べて、最終財を安価に生産することができるということの意味する（ボックス9.2参照）。グローバルな統合がそのような効率的な地域的供給ネットワークを発展させるための需要とインセンティブを提供してくれる。このような地域統合と世界統合が組み合わさったおかげで、現在豊かになった近隣地域のなかでは成功する途上国が出現したのである。

計量経済分析によるマクロ的な発見に、工場レベルのデータが細部を追加してくれる^{注5}。地域市場に輸出している企業は世界市場に輸出している企業と比べて、停電や非効率な国境で大きな打撃をこうむっている。ただし、繊維製品など時間に敏感な製品を世界市場向けに輸出している企業も、非効率な国境で打撃を受けている。企業の効率性が自社製品をどこに向けて売るかを規定するのである。効率性が最も劣る企業は国内市場だけで販売し、一般の企業は国内と地域の両市場で販売し、最も効率的な企業が国内、地域、世界の各市場に参入している^{注6}。

統合政策が成功すると、経済活動は市場や投入財へのアクセスが良い場所（地区内、国内、地域内のどこでもいい）に集中する。統合すると、近隣地域内では一時的に所得格差が拡大するかもしれない。しかし、その後、成長が近隣諸国に波及するのに伴って、後進的な国が先進的な国に波動的に追いついていく。統合プロセスが東アジアにおけるように市場主導型であれば、生産要素が移転して、近隣地域内で国別にみて1人当たり所得の収斂が促進される（第3章参照）。しかし、現在のほとんどの途上国のように制度主導型であれば、政治経済的な挑戦課題が重大な懸念事項になるかもしれない^{注7}。

ボックス 9.2 地域協力を通じて生産を多様化する

経済の多様化は容易な仕事ではない。Hidalgo, Barabasi, and Hausman (2007)によれば、ある国の現在の貿易構造が生産基盤を高額製品に向けて多様化することがどれくらい容易なのかを決定する。森林の比喩を用いて生産スペース（世界各国共通）を表わしている。木々の1本1本が製品で、企業は付加価値を改善するか（集約的多様化）、またはより高額な製品のある木に飛び移る（広範な多様化）サルである。

途上国の企業は集約的多様化を通じて成長するのが一番簡単だということを発見する。すでに保有している能力がベースになるからだ。高所得になると、あるいは低コストの競争者に対応するために必要となるもう1つの策は、高額の木に飛び移ることである。その国が生産基盤の近くに、そのような高額の木をもっているほど幸運であったとしても、飛び移るのはコストが高くかつリスクである。物理的なインフラ、特殊なノウハウ、対象市場における嗜好や基準に関する知識、特定投入財に対する容易で安価なアクセスが必要かもしれない。Hausman and Rodrik (2003)はこのような初期の投資ニーズを「コスト発見」と呼んでいる。最初の企業はこのような新しい機会を探求しなければならない。コスト発見はいくつかの方法で円滑化することができる。外国直接投資は必要な情報やノウハウのほとんどを提供することができる。隣人から学ぶことも同じである。したがって、隣国どうしの協力は助けになり、外国投資家にとって魅力的な規模と重要な中間財へのアクセスを提供してくれるので、新製品への跳躍にかかわるコストとリスクが減少する。協力があれば、近隣地域内のほかで革新的な企業に販売している中間財の生産者にとってははげ口になる。

アフリカの輸出を1980-2004年について、約800品目（4桁分類）のグローバルな生産スペースとの対比で地図を描い

てみると、中央アフリカ経済通貨共同体（CAEMC）には多様化に関してほんの2-3のオプション（木材・同製品）しかないことがわかる。東アフリカ共同体（ECA）の加盟国にはもっと多くのオプションがあるが、これは輸出がすでに多角化しているからだ（果物・野菜、加工食品、魚、木材・同製品、綿花、繊維、ローテク工業品、金属製品、化学品、鉱物）。同じような生産構造をもっている他の諸国は、現在、アフリカ成長機会法に基づいてアメリカ市場で特惠を享受している綿花、繊維、衣料などのクラスターに多様化している。

西アフリカ経済通貨同盟（ECOWAS）のほぼ全加盟国は、少なくとも7つの製品クラスターにかかわる協力があれば（果物・野菜・同加工品、木材・同製品、ローテク工業品、化学品、鉱物）、コーヒーやココアなど伝統的な農産物に対する過度な依存を減らすのに役立つ利益が享受できる。

南部アフリカ関税同盟（SACU）の加盟国は、南アフリカを例外として、天然資源ベースおよび製造業のクラスターに関する協力で、他の同盟に比べてずっと大きな利益に与ることができる。中位所得国の地位を反映している物流、金融、スキル、インフラに牽引されて、幅広い多様化のオプションをもつことが容易である。

各国はどの分野の経済活動がさらなる発展にとって最も有望かを検討することによって、共通の基準、順守・度量衡体系、熟練労働者を育成し新技術を応用するための具体的な教科など個別部門のインフラにかかわる協力を焦点を絞ることができる。そうすれば、地域インフラ、ビジネス規則の改善、司法制度の強化など一般的な分野にかかわる協力の補完策として機能することができる。

出所：Vandana Chandra, Jessica Boccardo, and Israel Osorio 執筆。

地域統合と世界統合はトレードオフを意味する

交渉、実施、維持が複雑な地域統合の協定は、行政資源の使用という点で集約的である。そのような協定を通じて地域の制度を整備する努力は、一国のその他世界との統合を決定することになる国内行政や一方的な自由化を犠牲にすることになる。地域協定は域内の他の参加国がもっとゆっくり推進したいと思えば、より迅速なグローバル統合の追求を阻害するだろう。

地域がグローバルかという論争は何も新しいことではない。潜在的な貿易迂回と貿易創出による福祉効果と、一方的な自由化ないし多角主義による最善の福祉改善効果の比較を巡るものとなっている^{注8}。しかし、「新しい地域主義」の議論が最近、自由貿易協定が輩出するなかで巻き起こっている。一方の意見では、地域統合は最終的には世

界統合を支持することになる競争的な自由化のプロセスである^{注9}。他方の意見では、世界統合が目前なのに「スパゲッティボール」（ルールがそれぞれ異なる地域協定）が輩出している^{注10}。

この論争に決着を付けるのは容易ではない。しかし、新しい経済地理のレンズを通して見ると、違った見方をすることができる。すなわち、一部の意見では、物理的な地理を貿易モデルにきちんと織り込めば、大陸間輸送コストは大陸内貿易コストを大幅に上回るため、地域貿易協定は多角的貿易協定よりも福祉改善効果が大きくなる^{注11}。また、地域統合イニシアティブには、国際的フォーラムにおける交渉力の増大に加えて、平和や安全保障の増大といった非経済的な利益もある^{注12}。地域統合協定を締結するかの決定には、このような非経済的な動機が経済的な動機よりも重要なこ

とがある。

地域統合は様々な形態をとり得る。経済的な交流や協力の様々な側面を規定している正式な条約から、民間部門主導型で深化した経済的関係を反映する非公式な事実上の統合まで幅が広い。この種類によってダイナミックが異なってくる。グローバルな協定は包括的ではあるが稀少であるのに対して、地域協定は小さく始めて、各当事者が気楽なペースと範囲で前進することができる。各地域は地域統合と世界統合の両方から利益が享受できる方法を発見する必要がある。

近隣の先進地域が有益な洞察を提供してくれる ——グローバルに大きく考え、しかし小さく始める

ヨーロッパ、北アメリカ、北東アジアという成功した地域は、地域統合と世界統合のインシアティブにかかわる設計と実施について3つの教訓を示している。グローバルに考え、小さく始め、最も不運なものを補償する、ということである。

グローバルに考える。すべての途上国地域にとって、最も重要な市場は域外に所在している。韓国、メキシコ、ルーマニアはこのような大きな世界市場に近くて幸運であるが、ほとんどの諸国はそうではない。どんな地域統合プロセスでも目標は健全な輸出主導型の成長を促進することにある。地域統合協定の成功要因は正に「開かれた地域主義」にあり、対域外関税を低く設定し、域内関税を撤廃しなければならない¹³。これが1970年代にみられた第1波の地域主義との重要な相違点である。当時は単に内向きの輸入代替政策を国から地域に拡張しただけであった。

小さく始める。地域統合イニシアティブというのはすべての問題に直ちに取り組む必要はない。大陸全体をいっぺんに参加させる必要もない。1970年代のラテンアメリカとサハラ以南アフリカの経験によると、多数の諸国を巻き込んだ包括的な協定は、往々にして「ペーパー協定」にとどまる¹⁴。EUは欧州石炭鉄鋼共同体（ECSC）という狭く焦点を絞った協定で始まった（「経済地理の実際2：西ヨーロッパにおける分裂の克服」参照）。北米自由貿易協定（NAFTA）はアメリカ

とカナダの間で自動車に関する自由貿易協定として始まっている¹⁵。東アジアでは1980年代に地域主義が進展したが、日本の多国籍企業が各国に製造業の輸出基盤を設立したことが契機となっている。地域統合はいかなる種類の正式な協定もないのに、紛争が迅速かつ公正に解決されるという安心感を与える戦略的な協力を謳った趣意書だけで始めることが多い。

地域統合というのは参加各国が補完的な政策措置をとるということを意味する。参加国の数が多ければ多いほど、調整が複雑になり、失敗のリスクが高まる。各国の利益に基づく個別協定であれば、各国（あるいは東アジアの「成長の三角形」のように国内の各地区）が独自のスピードで協力を深めていける可変形態的な地域統合を推進することができる。貿易や非貿易問題に関するそのような協力は、近隣地域の漸進的な強化につながる。ただし、人工口衛星の打ち上げ・維持など固定費の高いプロジェクトなど大陸全体を巻き込む個別プロジェクトを排除するものではない。

最も不運なものを補償する。地域統合は少なくとも短期的には、各国間で勝者と敗者を生み出すことになる¹⁶。国内インフラが異なる2国が統合すれば、インフラの良い方の国に引き寄せられる工業活動が増加し、それで所得や雇用の格差が深刻化する可能性があるだろう¹⁷。賦存状況の異なる諸国で構成される持続可能な近隣地域を構築するためには、統合に伴う利益の公平な配分を確保するために補償メカニズムがあれば助けになる。EUの場合、富裕な加盟国が貧しい加盟国のインフラ開発を補助することになっている。東南アジア諸国連合（ASEAN）の場合、富裕国には正に貧しい加盟国の支援を意図したプログラム（ASEAN統合イニシアティブ）がある。なかには貧しい近隣諸国のために二国間援助プログラムを実施している国もある。

補償に関する1つのアプローチとしては、関税同盟で徴収した関税収入をプールして、それを各国の開発ニーズに応じて再配分することが考えられる。西アフリカ経済通貨同盟（WAEMU）は2000年に対域外共通関税を採択して、補償基金を設置するために対域外輸入に1%の課徴金を導

ボックス 9.3 EU とアフリカ・カリブ・太平洋諸国との経済連携協定 (EPA) は改善することができる

EU は 2007 年まで、アフリカ・カリブ・太平洋 (ACP) 諸国に対して、非互恵的な貿易特惠を供与していた。この政策は世界貿易機関 (WTO) の最恵国待遇の原則に反していたが、2007 年 12 月に失効するまで暫定的な適用除外を受けていた。EU と ACP 諸国との経済連携協定 (EPA) は貿易促進ともっと一般的な開発目的の達成を目指す新しいアプローチである。

EU は 2003 年に 6 つの ACP 地域と EPA 交渉を開始した。6 つの対象地域は相手側が定義したもので以下の通り (カッコ内は組織名の略称)。カリブ (CARIFORUM)、中部アフリカ (CEMAC)、南東部アフリカ (ESA)、西部アフリカ (ECOWAS)、南部アフリカ (SADC)、および太平洋。

EU とこれら 6 地域との地域貿易協定がそれぞれ EPA の核になっている。これら地域への EU 輸出構造はバラバラで、少数の品目への依存を反映していることが多い。しかし、EPA は対象分野が広い。EU 側は 6 地域すべてに対して 100% の無関税かつ無数量割当の市場アクセスを供与するにもかかわらず (EU 原産地規則の簡素化も)、EPA 諸国が自国市場をそれほど開放しなくてもいいことを容許している (15 年間で平均 80% の開放)。

目標は野心的である。これまでの協定はハブ&スポーク構造を優遇していたため、近隣諸国間の相互作用を阻害していた。それに対して、EPA は ACP 諸国にとって地域的な貿易と協力を拡大させるインセンティブを提供している。また、従来の貿易特惠は EU 側が一方向的に決めたものであったが、EPA は両サイドが交渉したものである。自国に不利な問題については協力を求める国がなかにはあるのは理解できる。しかし、EU としてはそういった意見相違を克服するために、援助など

インセンティブを供与することができる。

しかし、これまでの経験では、南北貿易の自由化だけでは経済発展の促進にはつながらない。そこで、EPA では貿易と開発の一貫性を改善する努力が払われている。EPA には財の貿易に加えて、サービスの貿易、投資、公共調達、競争法なども盛り込まれている。財・サービスに関する協定は相互的な (ただし非対称) 貿易自由化にかかわるものであるが、その他の貿易関連問題は別のルートをとっている。地域として共通の規則、調和、実施によって、つまり、政治的・経済的な安定性を改善し、より良い事業・投資環境を作り出すことによって、地域統合を支援することを目指している。

最も困難な問題の 1 つは予想される関税収入の減少である。現状、関税収入はサハラ以南アフリカでは平均すると GDP の約 2% であるが、一部の国では 4% から 6% と財政にとっては高い数字になっている。関税の引き下げを段階的なものにしたのは政府収入の著減を緩和するための措置である。関税収入の損失は長期的には国内の税制や税行政の改革を通じて対処する必要がある。もっと過激なアプローチとしては、打撃の大きい諸国に対して予め設定した過渡期間にわたり、EU が予算支援を提供するというところであろう。

もう 1 つの問題は複雑な原産地規則であり、簡素化と自由化が必要である。途上国が EU 基準を達成し、市場アクセスの拡大について供給対応を促進するためには、技術援助も必要である。「貿易のための援助」プログラムがそのような努力に資源を供与することになる。

出所：Sebastian Vollmer 執筆。

入した。2006 年 9 月現在、5 億ドルが徴収・分配されている。コートジボワールとセネガルは WAEMU のなかで富裕国であり、拠出では 60% を占めたものも、受領ではわずか 12% にとどまっている。このような移転が政治的に実施可能なのは、富裕国が近隣諸国が繁栄することで長期的には自分たちの利益になると考えているからである。収入シェアリングのイニシアティブは、先進国が統合プロセスを積極的に支援する域外パートナーとして関与すれば強化される。EU とアフリカ、カリブ、太平洋の諸国は現在それぞれ経済連携協定 (EPA) を交渉中である (ボックス 9.3 参照)。

統合した近隣地域の構築：枠組み

国境の「高さ」というのは開発に対して自らが課した障害である。孤立によって市場までの経済

的距離が長くなる (第 3 章参照)。一部の地域には小国が含まれている。その国内市場は工業化の引き金になる、あるいはそれを維持するほど大きくない、あるいは多様化してバリューチェーンをよじ登っていく能力が欠如している。このように各国は様々な問題を抱えており、グローバル経済のなかに統合するためにはそれぞれ異なる政策対応が必要とされる。統合というのは主として貿易という私的行為や要素移動を通じて生じる。しかし、ある地域を世界経済に接続するのに必要な制度やインフラのほとんどは公共財であり、調整問題や外部性を克服するためには、集団的な行動を必要とする。

地域統合を追求するためには次の 3 つの種類
の政策手段を使うことができる。それはグローバルな統合にも役立つ。

- 制度的な協力は近隣地域内の調整問題に取り

組み、規模の経済を促進することができる。

- 地域的なインフラは近隣地域を先進的な世界市場に戦略的に結び付けることによって、輸送コストを削減することができる。
- 協調インセンティブは近隣地域の関係者すべてと先進的な世界市場からの援助者を巻き込んでいるので、近隣地域内の先進的な国と後進的な国との間の要素移動性と生活水準の収斂を促進することができる。

制度的な協力

国境内の改革。 制度的な協力（技術や事業の持続性に関する相互承認取り決め、国際標準の採用、マクロ経済的収斂の枠組みなど）は地域市場の規模を拡大して、規模の経済を後押しする。自国内外の企業は投資機会、関連政府政策、事業環境（財産権、規則、税金、金融、インフラ、汚職、マクロ経済の安定性など）を、その国が投資にとって魅力的かどうかを決定するパッケージの一部と考えている^{注18}。他の部分としては、株式投資と企業規模の増加につながる法律制度の質がある^{注19}。このような効果は先進的な世界市場のなかで制度的な賦存状況が良好な国にさえ波及する。ある国が属している近隣地域が魅力に欠けていればいるほど、その国も特に国内市場が小さい

場合には魅力がないことになってしまう。

関税による選好は低下したので、国境内の障壁が貿易パターンの重要な決定要因になっている。近隣地域は域内の基準や制度を国際的なものに合わせることによって、外国直接投資（FDI）に対する己の魅力を改善し、貿易の機会を高めることができる。これはその地域と世界の生産ネットワークや市場を接続する必要性を考えると特に重要である。例えば、1990年代にケニアの魚類加工部門が直面した危機は、ケニア、タンザニア、ウガンダの未加工および半加工の魚類提供者全員が、協調してEUの衛生基準に適合していれば、それほど深刻化しなかったであろう^{注20}。サハラ以南アフリカ諸国の多くは今やそのような協調を目指している^{注21}。

国境措置。 資本、労働、中間投入財の流れを円滑化することが、国境を越えた生産ネットワークの大前提である。世界貿易機関（WTO）は自由化の枠組みを提示して、協定の範囲が多様であることを許容している。ほとんどすべての地域貿易協定にはサービスの自由化が盛り込まれているが、そのサービスの一部は人に体现されているため、それに対応して労働移動に関する協定が必要になるが、これについてはほとんど均一性がない（表9.1参照）^{注22}。労働移動は財の貿易や投資にかかわる懸念よりも、ずっと大きな経済的・政治的な懸念を引き起こすため、国や人が十分な利益が享受できるほど自由な移動性を認めている協定はほとんどない。

財政金融の協力があれば資本の移動性が改善し、特に中小国の場合はFDIにとって当該地域の魅力が増す^{注23}。金融市場が小さいと金融市場に関して大きな規模の経済を活用できないため、確かに競争力が弱く効率性が劣化してしまう。一部の分野が欠如していることもあるし、市場が小さいと投資やオペレーションリスクの分散化がむずかしい。規制体系も市場が小さいと高コストにつくし、質が低くなる可能性がある。信用情報などの付随的なサービスも維持するのが困難である。金融サービスの地域的および世界的な貿易が小さいことに対処する最善の方法である。国内市場を外国金融機関に開放し、地域的な金融システ

表 9.1 完全な労働移動性を規定している地域協定はほとんどない

規定されている労働移動性の程度	協定
完全な労働移動性	欧州連合（EU）、欧州経済領域（EEA）協定、欧州自由貿易連合（EFTA）、オーストラリア・ニュージーランド経済関係緊密化協定、西アフリカ諸国経済共同体（ECOWAS）
特定グループに対する市場アクセス	カリブ共同体（CARICOM）、北米自由貿易協定（NAFTA）、欧州諸国間の各種協定、G3（コロンビア・ベネズエラ・メキシコ）・カナダ・チリ・アメリカ・シンガポール・アメリカ・チリ・日本・シンガポールの各自由貿易協定
GATS モード 4 に基づくが、追加的な規定ないし制限	ASEAN 自由貿易圏、欧州地中海連合協定、ニュージーランド・シンガポール経済緊密化協定、南米南部共同市場（MERCOSUR）協定、EU・メキシコ・EU・チリ、EU・MERCOSUR・アメリカ・ヨルダンの各自由貿易協定
労働移動性に有効な規定なし	アジア太平洋経済協力（APEC）フォーラム、南アジア地域協力連合（SAARC）、中欧自由貿易協定（CEFTA）、東南部アフリカ共同市場（COMESA）

出所：World Bank (2004a) に基づき WDR 2009 チームが最新化。

注：ASEAN—東南アジア諸国連合、GATS—サービスの貿易に関する一般協定

ムと完全に、あるいは部分的に統合し、国内市場を漸進的に国際的な資本移動に開放するということである。地域的な金融統合に伴う利益はグループ諸国が単一の通貨、単一の中央銀行、金融サービス企業に関して単一の許認可・規制体制に移行するのにつれて増大する^{注24}。しかし、そのような統合でショックに対応する政策の弾力性は低下する。

国境をまたがる努力。 途上国、なかでも内陸の途上国は、高価で信頼性の低いサービスに起因する高輸送コストで打撃を受けている。輸送部門が過剰規制になっている、物流サービスが非効率である、運送業者が寡占状態になっている、さらに、国際的な回廊沿いには検問所や賄賂の要求がある、などが原因である^{注25}。製品の輸送が1日遅れると、貿易相手までの距離が70キロメートル長くなるのと同じで、貿易量が1%減少すると推定されている^{注26}。特に内陸国の場合、近隣諸国が輸送業務や通関手続きを改善してくれれば、輸出の増加が享受できるだろう。内陸国の物流が標準偏差と同じだけ改善した時に、近隣諸国の物流も同時に標準偏差分だけ改善すれば、その内陸国の輸出は74%増加すると推計されている^{注27}。

近隣地域の貿易や輸送を円滑化する国境をまたぐ制度改革によって、物流チェーンの効率性と信頼性は大幅に高まる。輸送コストが高いため国際競争力に重大な影響が出ている中央アジアやサハラ以南アフリカは、南東ヨーロッパのような他ではうまく機能した回廊アプローチを今や模索している^{注28}。

1998年に6カ国はヨーロッパ南東部で地域的な貿易・輸送円滑化プログラムを設計するために、世界銀行の支援を要請した。2004年までに参加国は8カ国に増えた(アルバニア、ボスニア・ヘルツェゴビア、ブルガリア、クロアチア、マケドニア旧ユーゴスラビア共和国、モルドバ、ルーマニア、セルビア・モンテネグロ)。イニシアティブは輸送コストを削減し、腐敗と戦い、通関行政が手続きを漸進的にEU基準に合わせるのを後押しするためだ。目標は貿易業者や輸送業者の処理時間を削減し、賄賂の支払いを減らし、国際的な輸送・貿易に関連した汚職を減らし、管理や密輸防止努力の有効性を改善することにある。その成果は他の場所でも模倣して、貿易を拡大するのに有望な先例となっている。

地域的なインフラ

地域的な輸送インフラは貿易相手国どうしの経済的距離を削減する。それは近隣地域内の相手どうしでも、近隣地域と先進的な世界市場の相手どうしについても当てはまる。電気、水、電話線、インターネットアクセスなどはすべて生産性の押し上げにつながるが、多くの途上国地域では極めて不十分である(表9.2)。そこで、インフラ提供について調整・協力すれば、多くの諸国が利益を享受できる。1997年にマリ、モーリタニア、セネガルが着手した水力発電開発はコストを引き下げ、電気供給のアクセス・信頼性・質を改善した^{注29}。1998年に実行された東カリブの電気通信プロジェクトは、通信サービスへのアクセスを

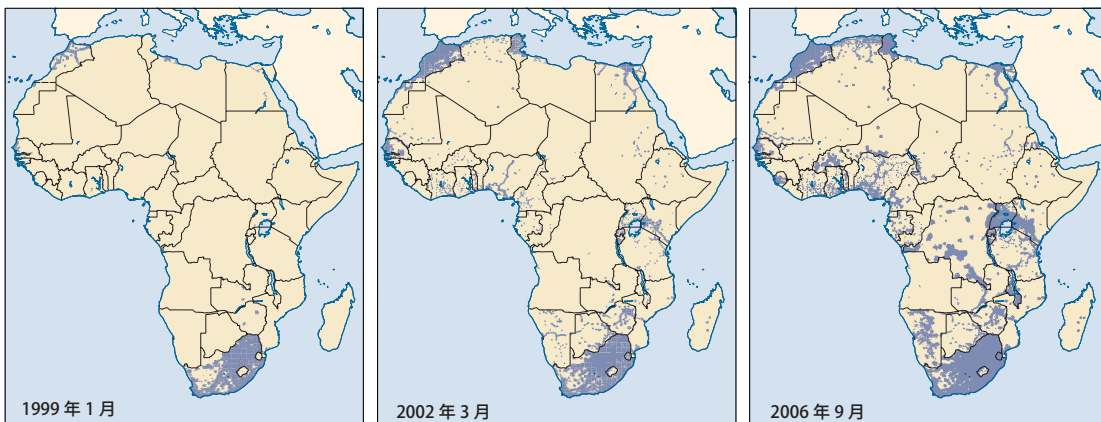
表9.2 信頼性に欠けるインフラから受ける影響が最大なのはサハラ以南アフリカ、南アジア、中東・北アフリカ、最小なのは東アジア

	世界の地域						
	EAP	ECA	LAC	MNA	SAR	SSA	OECD
電気接続に要する日数	19.4	9.3	32.9	53.7	56.3	43.8	9.7
停電日数	9.3	14.0	17.8	46.1	121.5	56.4	1.5
停電による損失(対売上比%)	2.5	3.1	3.6	4.2	5.6	5.7	2.3
断水日数	3.5	7.5	14.5	41.7	12.0	37.2	0.3
電話接続に要する日数	15.8	13.4	45.1	49.9	66.3	58.4	9.0
顧客/サプライヤーとの連絡にインターネットを使っている企業(割合%)	23.7	56.7	40.9	34.2	29.2	20.4	80.2

出所：World Bank ICA データベース。

注：EAP - 東アジア・太平洋、ECA - ヨーロッパ・中央アジア、LAC - ラテンアメリカ・カリブ、MNA - 中東・北アフリカ、SAR - 南アジア、SSA - サハラ以南アフリカ、OECD - 経済協力開発機構。

地図9.1 アフリカでは携帯電話のカバレッジが急拡大した
GSM方式の携帯電話カバレッジ（通話可能地域）



出所：Buys 他 (2008)。

増やし、価格を引き下げ、雇用機会を増加させた。

地域インフラは地域統合の重要な一部を成しているが、先行コストが高いため、しばしば外部から多額の財政支援が必要になる。国境をまたがるプロジェクトの準備は複雑で、各国は技術的な設計を概念化しコンセンサスを形成する能力に欠けているかもしれない^{注30}。国境をまたいでインフラの提供を円滑化することについては、法規上の枠組みがないことがしばしばである。このようなすべての制約から、有望な地域プロジェクトであっても銀行が融資を検討する段階にまで到達しないことがある。

以下の3種類の地域インフラや同関連サービスは、各国間で規模の経済、要素移動性、貿易を増加させる。

生産性を高める地域インフラ。 電力、携帯電話、インターネット接続、基幹道路などはすべて料金を通じて収入を生む。このようなインフラサービスに伴う生産性上昇によって、喜んで支払うという態度が強まるだろう。民間企業は儲かるのであれば、地域インフラを提供するだろう。その例としては、西部アフリカをグローバルな光ファイバー網に接続する「南大西洋3」(SAT3)という海底ケーブルや、アフリカ全域に衛星通信サービスを提供する官民パートナーシップであるアフリカ衛星通信共同企業体(RASCOM)が指摘できる。地域協力は健全な規制の枠組みを提供し

て、例えば、近隣諸国が基幹インフラに無償アクセスや、企業による外国市場への自由参入を許容する。しかし、携帯電話が急速に普及したとはいえ、アフリカではまた多数の地区が通信可能区域の外に置かれている(地図9.1参照)。

移動性を高める地域インフラ。 高等教育や職業訓練にかかわる協力は、熟練労働者の賦存状況を高めるだけでなく、様々な国からの留学生が国際的なネットワークを確立するのに伴って、労働の移動性も高める^{注31}。フランスの協力と欧州委員会はアビジャンで3つの統計学校(ENSA, ENEA, ISSEA)のネットワークを支援して、フフリカのフランス語圏で民間および公営の企業向けに高度な資格をもつ統計専門家を訓練している^{注32}。移動性を高める地域インフラの重要性を認識して、アフリカ開発銀行の高級レベルパネルは民間部門と共同で、研究、三次教育、職業訓練について「卓越した研究拠点」の設立を提唱している^{注33}。

貿易を増やす地域インフラ。 輸送インフラが良ければ輸送コストが低下して、それが貿易の流れを増やす^{注34}。途上国の近隣地域では域内貿易の潜在性はほとんどないと主張する識者もなかにはいる。経済の規模が小さいため大きな貿易の流れは生まれないだろうとの考えである^{注35}。もしそうであれば、地域道路の質を改善しても域内貿易には何のインパクトもないであろう。しかし、最近の研究では逆のことが示唆されている。

貿易モデルによれば、地域的な投資による未舗

表 9.3 地域的な「クラブ財」の提供が容易なのは、コストのかかからない排除が可能だからである

総拠出への影響	純粹公共財（非競合，非排除）	準公共財	
		排除が容易な財	共有公共サービス
各拠出は質と量に同じ影響	きれいな湖	国境をまたがる公園	雨林の保存
関心をもつ国が多く拠出	HIV エイズの蔓延抑制	送電線網	国境を越えるテロの脅威撲滅
最弱メンバーの拠出が量と質を決定	国際的な金融基準の実施	空港のハブ&スポーク網	自然災害の予防と緩和
弱いメンバーの拠出が量と質を決定	害虫の蔓延阻止	輸送インフラ	インターネット接続の提供
先進的な国の拠出が量と質を決定	疾病の撲滅	衛星打ち上げ基地	地域の平和維持
最強メンバーの拠出が量と質を決定	効果的な治療法の発見	バイオハザード施設	農業研究や生物探査

出所：WDR 2009 チームが Sandler (2002) を翻案。

装の国際道路をすべて舗装すれば、西部アフリカ諸国間では域内貿易が3倍になり、地域全体として域外貿易も著増する^{注36}。サハラ以南アフリカの主要高速道路網を補修すれば、陸上貿易は15年間で約2,500億ドル増加するが、その主な受益者は農村部の貧困層である。ただし、初期の補修に約200億ドル、毎年の維持に10億ドル必要となる^{注37}。中央アジアでは、道路を補修すると、貿易が約50%増える。これは関税引き下げや同程度の貿易円滑化措置によって期待できる利益を凌駕している。東ヨーロッパ・中央アジアにおける域内貿易総額は、アルバニア、ハンガリー、ルーマニアの道路を補修するだけで30%増加する^{注38}。

協調インセンティブ

協調インセンティブは地域的な連携関係にある諸国間の市場の失敗や紛争に取り組むことができる。1960年にエルサルバドル、グアテマラ、ホンジュラス、ニカラグアで創設された中米共同市場(CACM)では、ホンジュラスとニカラグアが利益の再配分に関して周期的に苦情を申し立てた。1969年にはエルサルバドルとホンジュラスの紛争を受けて、機能停止状態に陥った。一部の研究によると、機能停止の基本的な理由はエルサルバドルがインフラが良好であるが故に、地域協力で多大な利益を享受していたことにある^{注39}。1977年にはケニア、タンザニア、ウガンダで構成される東アフリカ共同体(EAC)も崩壊した。イデオロギー上の相違に加えて、航空機、港湾、通信など共通地域サービスから享受する利益にかかわる意見対立が原因であった^{注40}。健全な補償

メカニズムと、全参加者の間で長期的な利益に関する意思疎通の改善があれば、このようなインシエティブが失敗するリスクは削減できる^{注41}。

公共財にかかわる非競合性、非排除性と総拠出という3つの必要不可欠な属性を考えてみよう(表9.3)^{注42}。

- 非競合性とは複数のグループないし個人が財をその価値を減らすことなく消費できることを意味する。清浄な空気や水が一般的な例である。
- 非排除性とは何人も財の消費を妨げられることがないという意味である。提供のコストを第三者に任せておこうというインセンティブが作用する。
- 総拠出は公共財をファナンスするための資源プーリングのことである。一般には、拠出意欲は時間とともに減衰する。

このような属性はそれぞれ、調整された対応か、あるいは費用と便益を公平に一致させる何らかのメカニズムを必要とする。さもなければ、財の過少供給につながるだろう。公共財の量と質はともにメンバーの拠出に依存する。その拠出に関してはメンバーの重要性が平等なこともあるが、最強あるいは最弱のメンバーに、あるいはそれを何らかの形で組み合わせたものに依存することもある。

地域的な公共財が、ハブ&スポーク型の空港ネットワークにおけるように、最弱メンバーのパフォーマンスに敏感な場合、他のメンバーにとっての挑戦課題は弱いリンクのパフォーマンスを許

容できる基準にまで引き上げることにある。これは EU の構造基金のように国境を越える補助金を通じて行うことができる。近隣地域が貧しい場合、そのような公共財の提供を確保するために、実現可能性があるのは外国援助だけかもしれない。もし公共財（例えば対象を絞った農業研究）が近隣地域のなかで最もパフォーマンスがよいメンバーに依存していれば、他の弱いメンバーが強いメンバーから拠出を要請されるか、あるいは外国援助がその提供を円滑化することになるだろう^{注43}。

地域協力では信頼がとりわけ重要である。ナイル川の水に関して、エジプトとスーダンという文化的・政治的に親しい2つの国が、エチオピアとは協力せずに、共通の国境に近い場所にアスワンハイダムを建設した。もしダムがエチオピアに位置していれば、電気と水のニーズは3カ国すべてに対してより効率的に対応することができたであろう^{注44}。国際機関はアラブ海流域の再生でみられたように、信頼の構築を後押しすることができる。もう1つの例は、インドとパキスタンの間のインダス川流域を巡る紛争の解決に用いられた「開発外交」であり、世界銀行が協力の円滑化に一役買った。この外交のことを当時の世界銀行のユージン・ブラック総裁は、「世銀がこれまでしたことなかでは、飛び抜けて最も重要なことであった」と評している^{注45}。

個別の地域協定は物事を始動させはするが、複数の、時には重複する協定につながってしまい、調整が十分でなくなることがある。多くの途上国地域は自分が属している地域的な経済共同体を整理統合して、河川流域や電力プール組織との関係を明確にする必要がある^{注46}。もっと広範囲にわたる地域協定なら、信頼を育み、交渉を円滑化する補償の制度的な枠組みを提供し、もっと有効な制裁を許容することができる^{注47}。例えば、南部アフリカ開発共同体 (SADC) は南部アフリカ電力プール (SAAP) に対して、地域内における電力源分布をうまく活用するよう促した。中米電気接続システムは中米共同市場 (CACM) の傘下で2005年に創設されている。したがって、包括的な協定であれば傘下に小さな協定を作ることができるし、あるいは逆に小さな協定はまとめれば包

括的な協定に格上げすることができる。どちらを選択するかは戦術的な問題である。

同様に、EU 拡大におけるように総合的な政治的協定で始めるか、それとも東アジアの ASEAN+3 の場合のように経済的な結び付きで始めるかについて選択がある。両アプローチとも成功と失敗の事例がある。エジプトとシリアが1958年に合体したアラブ連合共和国は、経済的なメリットが限定的なことが一因で失敗に終わった。第1次東アフリカ共同体は1967年の経済的グループとしてスタートしたが、10年後には崩壊した。主要国間で政治的な分裂が生じたことが原因である。その後、再生しているものの、経済政治同盟に向けた潮流は分裂したままである。

地域統合の地理

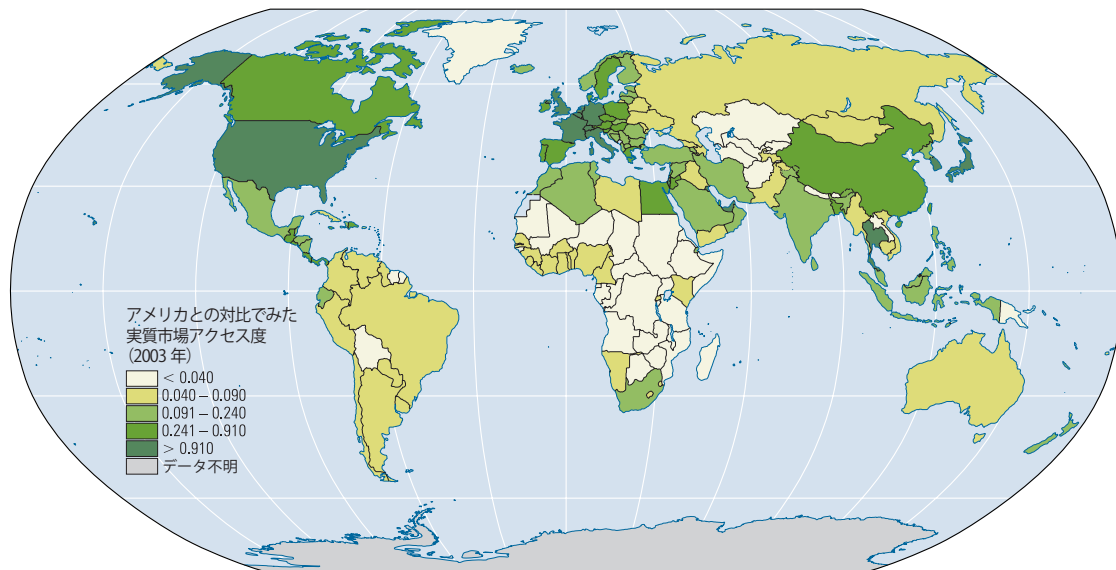
世界の近隣地域を市場アクセスのレンズを通して見ると、3つの重要な世界市場の役割が際立っている。それはヨーロッパ、北アメリカ、北東アジアという豊かな近隣地域であり、世界の GDP のほとんどがそこにクラスター化している（第3章参照）。このような市場までの近接性、国境の高さ、地域内の分断化が、すべての国について潜在的な市場アクセス度を示している（地図9.2参照）^{注48}。

各国の潜在的な市場アクセス度を合計すると、途上国地域を次の3つの一般的な種類に区別することができる。

- タイプ1の諸国は大きな世界市場に近い地域に属している。そこでは市場アクセス度は世界中で最も密度の高い地区への近接性が支配的な要因になっている。これには北アメリカと西ヨーロッパという2つの巨大市場の周辺にある諸国が含まれる。地域としては、中央アメリカ・カリブ、東ヨーロッパ、中東・北アフリカということになる。

このような諸国にとって重大な問題は自分たちと主要市場との分裂である。統合のための主要手段は制度的なものになるだろう。正式な地域貿易協定、もっと限定的な個別分野の協定（労働移動や天然資源シェアリングな

地図9.2 密度、距離、分裂が組み合わさって市場アクセス度を決定する
 実質市場アクセス度：アメリカとの対比（2003年）



出所：Mayer (2008：本報告書用)。

注：潜在的な市場アクセス度の計算は以下の通り。国内市場の規模（実質 GDP）と貿易可能な国際市場の規模について、各国に一定の点数を付与する。後者は他の諸国の GDP を、このような市場にアクセスするのがどれくらい困難かを示す物理的な距離、輸送コスト、貿易障壁を組み合わせた指標で逆加重する。アメリカの市場アクセス度との対比で表示されるこの指標は、基本的に密度、距離、分裂という3つのスペース的な次元すべてを、潜在的な市場アクセス度に合成したものである。この地図はボックス 6.6 における外国の市場アクセス度を示した地図を補完するものである。

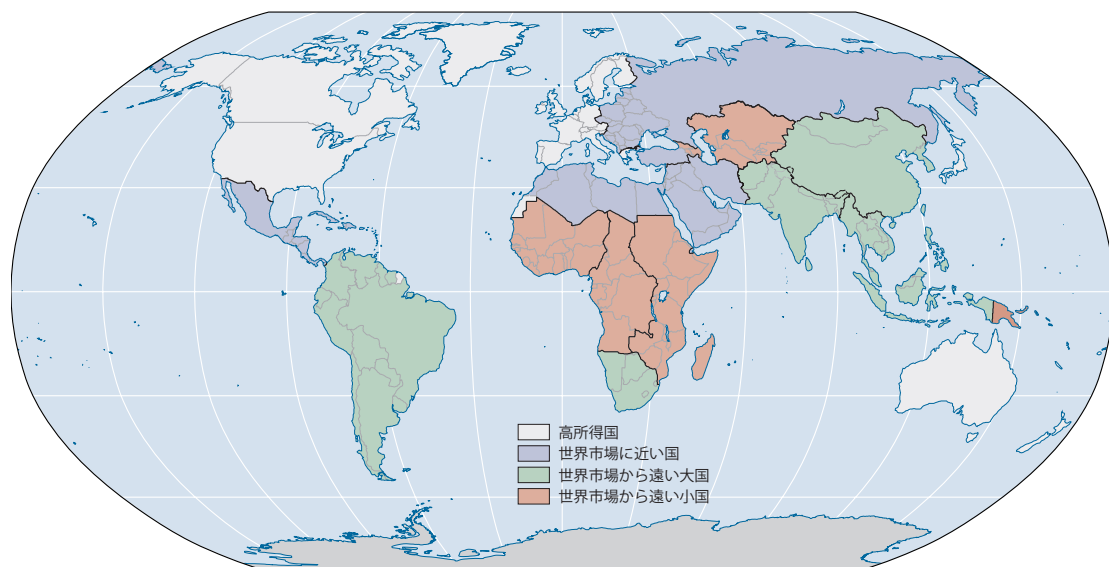
どに関して)、基準や規則の調和（実施するために正式な地域機関があるかないか）などがその例である。

- タイプ2の諸国は世界市場からは遠いものの大きな隣国がある地域に属している。これには途上国世界の巨人であるブラジル、中国、インド、南アフリカが所在している地域が含まれる。これら大国は潜在的には大きな市場ではあるものの、成長が十分長きにわたって維持されておらず、国内に多数の歪みが残存している^{注49}。これら大国との統合には隣国にとって変動性にさらされたり、大国の国内構造から非効率性を輸入したりするリスクが伴う（地域によって程度は異なる）。しかし、大国市場の潜在性は欧米企業にとっては魅力的であるため、それら大国は他の市場にアクセスするための導管として機能することができる。南アジアのように、政治的な理由から近隣地域に属する関係諸国すべてが経済統合を果たすのは初めから困難な地域もある。

このような地域に属する国には控え目なが

- ら市場アクセスの潜在性がある（地図9.3参照）。主要市場からの距離が遠いため得点は低いが、大きな途上国が隣国として存在しているおかげで減点がある程度相殺される。ブラジル、中国、ナイジェリア、ロシアは、近隣諸国の市場アクセスの得点をかなり押し上げてくれる大きな新興工業国の例である。このような地域の中小諸国の立場からすると、分裂に距離の問題が加わっていることになる。適切な政策は制度とインフラの開発であり、それには公益事業の共有、輸送の回廊とハブ、一連の地域的な公共財などが含まれる。
- タイプ3の諸国は世界市場から遠く大きな隣国もない地域に属している。これら諸国が Collier (2007) が言った「ボトムの10億人」を構成しており、地域的には中部アフリカ、中央アジア・コーカサス、東部アフリカ、太平洋諸島、西部アフリカが含まれる。このような諸国の多くは次のような各種理由からおくれを取りつつある。紛争の罠に陥っている、天然資源の呪いに苦しんでいる、悪い隣国に取り囲まれた内陸国である、あるいは統

地図 9.3 主要な世界市場への潜在的なアクセス度によって途上国地域は分けられる



出所：WDR 2009 チーム。

治の悪い小国である。

小国を中心に多種多様な国についていずれも市場アクセスの潜在性が低い。主要市場から遠く離れていることと戦っているこれら諸国は、分裂、距離、経済的密度の低さにも直面している。地域統合のためには制度とインフラの手段に加えて、協調インセンティブが必要になる。それには関税同盟や他の収入源からの移転、直接的な援助、原産地規則の緩和など特恵的な市場アクセスが含まれる。

このような3種類すべての途上国については、市場アクセスの潜在性が先進国よりも低いことから、逆に、もっと効果的な経済統合の余地が大きいことになる。しかし、主要市場からの分断が執拗に続いていることが、人、物、資本、アイデアの有益な流れにとって障壁となっている。

経済統合の戦略と優先度は国の種類毎に異なってくる(表9.4)。市場アクセスの潜在性が低ければ低いほど、統合問題の複雑さは大きくなり、統合を有効に管理するためにはより広範な手段が必要となる。本章では、統合の挑戦課題の1つの次元ごとに統合のための手段(「次元1つに1つの手段」)を提示したい。

チリやロシアなどこの3つのタイプにぴったり

合わない国がなかにはある。チリは主要市場からは遠い比較的小さな国である。しかし、大した地域統合もないのに世界市場に輸出することで成長してきている。ロシアも11もの時間帯に広がるという奇妙な経済地理の故にもう1つの特殊ケースとなっている。ロシアは最も人口が多く発展している西部でヨーロッパと結び付き、気候の厳しい人口が希薄なシベリアを通じて北東アジアとつながっている^{注50}。ロシアの一部と政治的・経済的な結び付きを維持している旧ソ連の一部共和国は、世界市場からは遠いものの大きな隣国がある地域に属しているとみなすこともできる。しかし、経済的な中心が西部にあることから、ロシア自体は世界市場に近い国と考える方が適切であろう。

ロシアは市場の潜在力という概念が国全体にかかわるものではなく、スペース的にもっと個別的呢であるという点を強調している。市場の潜在性を一国内のすべての場所を単一の数字で測定できれば便利であるが、多くの途上国には地方のインフラが貧弱なため、諸外国の市場の方が国内の市場よりも潜在的にアクセスが容易だという地区がある。パキスタンの北東部はカラチやラホールの主要市場よりも、アフガニスタンや中国西部の方が近い。インドネシアのメダンは自国の首都よりもマレーシアのペナンの方に近い。現実世界にお

表 9.4 次元1つについて1つの手段—地域統合のための単純な枠組み

	(近隣) 地域		
	世界市場に近い地域	世界市場から遠いが大国を擁する地域	世界市場から遠く小国で構成される地域
(近隣) 地域	中央アメリカ・カリブ、北部アフリカ、中東	南アメリカ、南部アフリカ、東アジア、南アジア	中部アフリカ、東部アフリカ、西部アフリカ、中央アジア・コーカサス、太平洋諸島
地域統合課題の次元	国際的分裂 (1次元)	地域的分裂、経済的距離 (2次元)	国際的分裂、経済的距離、低密度 (3次元)
円滑化のための政策手段	近くの大市場と統合	地域統合地域的 国際的接続性	地域統合地域的・国際的接続性 地域的補償メカニズム
政策手段			
制度	域内および近くの大市場と貿易・要素移動性に関する協定	域内および近くの大市場と貿易・要素移動性に関する協定公共財の地域的提供	域内で貿易・要素移動性に関する協定共有施設 (研究、中央銀行、規制機関)
インフラ		地域の大国につながる輸送回廊 地域的な送電線網、通信、水管理	ハブ&スポーク型インフラ 地域的な送電線網、通信、水管理
インセンティブ			後進的な国・地区における補助金付き人間開発投資 先進的な国・地区における生産的投資 特惠的市場アクセス

出所：WDR 2009 チーム。

る経済統合の原則と手段の使用法は、国レベルと同じくらい容易に下位国家レベルにも適用できる (表 9.4)。

実働中の枠組み

より良い近隣地域を形成し、グローバルな競争力を高めるための地域統合に向けて、各国はどのような具体的な措置をとることができるだろうか？

世界市場に近い諸国にとっての統合オプション

成長にとって市場アクセスは必須であり、近接性はジャストインタイム生産にとっては資産になる。自動車生産や衣料産業の特定分野では短期的な再注文を必要とするケースが多い。生鮮品 (新鮮な果物・野菜) は市場が近ければ輸出が容易になる。貿易可能なサービス (マーケティング、調査、複雑な情報技術の仕事など) は、顧客が近くにいればやりやすくなり、頻繁な対面型の相互作用で利益を享受する。したがって、世界市場に近い諸国は市場、サプライヤー、アイデアにつながるという点で本質的な優位性をもっている。逆に、ヨーロッパ、北アメリカ、北東アジアといった世界の裕福な地域にとって、近隣の途上国地域は市場が成熟化するのに伴って潜在成長力を押し上げてくれるし、自国の企業のために低コストの

生産基盤を提供してくれる。地域協力と統合をさらに深化させるという継続中のプロセスはお互いに利益になる。

欧州地中海フォーラムはヨーロッパ、中東、北アフリカの間に存在している恒久的な調整メカニズムである。カリブ諸国はアメリカ市場への特惠的アクセスで利益を享受しているが、それは NAFTA、カリブ開発構想 (CBI)、ドミニカ中米自由貿易協定 (DR-CAFTA) などを通じている。中国、日本、韓国は ASEAN+3 のイニシアティブを通じて、東南アジア諸国との関係を強化しつつある。長期的な利益はすべての関係者にとって明確であるが、短期的なリスクや調整コストは管理しなければならない。

制度改革。 世界市場に近い諸国にとって重要なのは、近くの大きな市場と完全に統合するために、制度改革を実施し、国内統治を改善することである。自由貿易だけでは統合の利益をフルに享受するのに不十分である。トルコは EU と長いこと自由貿易協定を結んでいたが、加盟の話に関連して重要な制度改革を打ち出すまでは FDI は多くなかった。大きな世界市場に近い諸国では、政策や統治基準を近くの高所得地域に収斂させなければならない。多国籍企業は大きな市場に対して制度的・物理的な接続性をもっている国に立地する可能性が高いであろう。近くの大きな市場の方からみても、近隣地域の安定性確保のために

は、近くの小さな市場について健全な政策や統治の枠組みを育成しようという強いインセンティブが働く。この2つの要因から、大きな世界市場に近い近隣地域内では各国の政策を調整することは望ましく、実現が可能であるといえよう。中央ヨーロッパではEU加盟の展望を受けて改革ペースが加速した。また、メキシコではアメリカ市場へのアクセスが改善するという展望を受けて、NAFTAが発効するはるか以前に政策改革の引き金が引かれた^{注51}。

制度改革にはインフレを抑制する健全なマクロ経済環境と、税収のために歪んだ貿易政策に依存しなくてすむ効率的な財政制度が含まれる。さらに、腐敗を制限し統治を改善する健全な制度的枠組みの確立も含まれる。EUとバルカン諸国の安定化連合協定では、EU加盟の前に法規制の改革を実施することが規定されている。バルカン諸国はこれまで域内貿易を統治してきた32本の二国間協定に取って代わる中欧自由貿易協定(CEFTA)という域内の自由貿易協定を締結している。新しい協定では原産地規則を簡素化して調和するとともに、2000年に打ち出された貿易輸送円滑化イニシアティブを拡張することが謳われている。同地域は共通電力市場を創設し、観光の増加をもたらす開かれた航空協定にも調印している。

バルカン諸国はEUに十分近いので、自国企業を汎ヨーロッパ的な生産ネットワークにしっかりと統合させることが可能である。政府としては相互認証取り決め、順守評価、他の貿易関連の調整イニシアティブを調印することによって、供給能力をEUにつなげる地域的生産チェーンを円滑化することができる。政府政策は一般に貿易振興に加えて、国が農業や基本的な製造業からハイテク生産に移行するのを後押しするために、多国籍企業の直接投資を誘致することができる。1990年代にエルサルバドルとコスタリカは、輸出加工区、租税インセンティブ、ハイテク産業のFDI促進策を導入することによって、輸出を伝統的商品(エルサルバドルのコーヒー、コスタリカのバナナ)から多様化した。両国とも10年間で輸出が倍増した。コスタリカとメキシコでは、人的資本とFDIがともに知識集約型の製造業を促進した^{注52}。

小国は大きな地域と交渉するには経済的・政治的な重みが欠けている。しかし、1997年に創設されたカリブ地域交渉機構(CRNM)は国際的な貿易フォーラムにおいて、カリブとして共同の交渉戦略を策定・実施する目標を掲げている^{注53}。カリブ諸国は今やWTO交渉の各分野について技術的な専門家を擁している。同機構はカリブ共同体(CARICOM)が共通通商政策のベースとして、共通対外関税をもつ単一市場に移行することも推進している。また、EUとCARICOMのEPA交渉にも関与している。

貿易可能な会計・バックオフィス機能の世界市場に参入するためには、各国とも効率的な通信システムと高度な教育を受けた労働力が必要である。カリブ中小国は資源をプールして東カリブ通信公社(ECTEL)とカリブ知識学習ネットワーク(CKLN)を設立している。

これと中東・北アフリカにおける調整欠如は対照的である。この地域の経済は主に石油収入をベースとしており、毎年労働力に加わってくる420万人のために十分な職を創出することができない^{注54}。地域の各国政府は製造業やサービス業への転換に着手しているが、投資環境がまだ整備されていない。汎アラブ自由貿易圏(PAFTA)とアラブ・マグレブ連合(AMU)は輸出パフォーマンスにほとんどインパクトを与えていない。PAFTA域内およびAMU域内の輸出増加に伴って域外からの輸入が減少しているということは、協定が貿易創出よりも貿易迂回の効果をもっていたということを示唆している^{注55}。この地域は特に冬には高額な農産物輸出を増やすことによって、ヨーロッパ市場に近いという有利性をもっと活用することができるだろう。しかし、農業の拡大は稀少な水資源に圧力をかけることになるので、水の管理と使用に関する地域的な合意が必須である^{注56}。

世界市場からは遠いものの大きな隣国がある諸国の統合オプション

国内市場が大きいということは産業活動の誘致に有利である。もしその市場が世界市場にうまくつながっていれば、その有利さが増強される。しかし、2番目のグループは世界市場から遠く離れ

ている。南アメリカは中央アメリカやカリブと比べると、アメリカ市場はもちろんEUや北東アジアからも遠い。南アジアは北東アジアから遠い。南部アフリカは3つの大きな世界市場すべてから遠い。このような遠隔地域に属する諸国は国境障壁を削減することによって、世界市場までの距離を短縮するようにすべきであるが、主要市場では後発者の不利をこうむる。そういう諸国は大きな隣国を中心とした地域市場を強化する努力によって、グローバルな統合を補完することができる。

大国を擁する近隣地域の競争面での優位性は規模にある。地方市場が大きく、人的資本が豊富で、送金も多額に達している。一般的に、規模の経済を生み出す経済活動は（石油・石炭製品、石油精製、医薬品、電気・電子機械、鉄・鉄鋼製品、計器類、非電気機械など）、集積経済が大きく市場アクセスがいい先進的な国に集中していることによって利益を享受する^{注57}。したがって、このような分野の投資のほとんどはそのような諸国に、つまり通常は地域で最大の国に向かうため、緊張関係が生まれる。挑戦課題としては、先進的な国と後進的な国の間で政治的・経済的な懸念事項について均衡を図り、直接間接の利益が後進的な国に波及することを確保し、世界市場に近い近隣地区や中国やロシアなど新興経済力と競争することが指摘できる。

分裂や距離のこのような挑戦課題に対応するためには、貿易、要素移動性、地域の成長を促進する政策と統治が必要である。さらに、後進的な国と先進的な国を接続し、地域のセンターをリンクし、世界経済に統合した地域的な生産ネットワークを優遇するインフラが必要である。

地域統合を改善するための制度改革。 地域内における公共財の提供は、各メンバーが程度はそれぞれ異なるが、同財に拠出することに依存している（表9.3）。地域協力は時に最強のメンバー国がリードするプロセスとみられているが、それは平和維持や研究など特定の種類の公共財とバイオハザード施設や衛星打ち上げ基地など特殊な共有インフラなどについてだけ妥当する。ネットワーク関連を中心にその他の種類の財については、制

度改革は地域内の弱いメンバーの拠出に依存している。そのような場合、弱いメンバーの能力を構築するための援助が少しでもあれば、地域統合全体を促進することができる。

いくつかの研究で確認されているように、同一地域内の他の諸国も成長していれば、各国はさらに高い成長ができる^{注58}。世界市場から遠いものの、大きな途上国に近い小国の場合、最良の展望は支配的な国の成長とともに成長することになる^{注59}。地域に成長センターがあるということが、同地域が経済的にグループ化したり、地域の仲間による監視が行われたりする理由での1つとなっている。自国の属する近隣地域で何が起こるかは、善かれ悪しかれ、自国の発展の先行きとして無視するにはあまりにも重要であろう。

経済的な利益だけが地域統合の先行きを決定する唯一の要因ではない。南アジアでは、1947年にイギリスの植民地支配が終焉した後に発生した紛争が主因で、同地域は世界人口の5分の1以上を擁するという市場規模を有利に活用することができなかった。インドとパキスタンの間の貿易数量が1950年代前半の水準を回復するには40年も要した^{注60}。2004年に両国は平和と安全保障問題に関する「複合的対話」を行った^{注61}。このテーマにはテロと麻薬取引、信頼構築、経済通商協力、様々な分野における交流が含まれる。もっと広域のベースでは南アジア地域協力連合(SAARC)があり、これはエネルギー生産における協力や流域管理など開発課題を議論するためのフォーラムである。共通課題の促進についてリードする負担は近隣地域のなかで飛び抜けて大きいインドの肩にかかっている^{注62}。

政治的な不安定が原因で、ジンバブエの成長見通しは南部アフリカという近隣地域のなかで暗転した。アフリカ連合(AU)や南部アフリカ開発共同体(SADC)が仲裁を試みたが、成果は限定的なものにとどまった。南部アフリカ関税同盟(SACU)のなかで最大のメンバーたる南アフリカは、近隣地域の安定に大きな関心を抱いている。しかし、地域の輸送回廊に沿った天然資源の膨大なレントは紛争中にもかかわらず現金化された。ただし、その利益のほとんどは広く共有されるこ

地図9.4 南部アフリカにおける地域的インフラの建設
マプト開発回廊



出所：MINTEK (2007)。

とがなかった。したがって、経済的な理由が十分なインセンティブになる可能性は低く、政治危機の深刻化は地域統合深化の有効性にとって大きなリスクになる恐れがある。

地域市場を接続するための国境をまたがるインフラへの投資。 世界市場からは遠いものの大国を擁する近隣地域では、国境をまたがるインフラの費用便益は大国と小国では異なってくる。利益の配分が提示されていたコスト負担と差がある場合、そのインフラは過少投資に陥る可能性がある。ボリビアやパラグアイのように自国製品を輸出するために海岸へのアクセスを必要とする内陸国が一例である。国際輸送協定では内陸国にもこの権利が保証されている。しかし、常にそれが施行されているとは限らないので、国際社会あるいは地域機関の支援が必要であろう。別の例としては、インド北東部の後進地区とバングラデシュ、ブータン、ネパールをリンクするインフラの改善計画がある。アジア開発銀行の南アジア・サブリージョン経済協力 (SASEC) のイニシアティブによれば、このような国境をまたぐ協力はすべての諸国にとって有益である。

国境をまたぐ重要なインフラプロジェクトがいくつか進行中である。1995年に着工された南ア

フリカとモザンビークを結ぶマプト開発回廊は、回廊にそった一次インフラネットワーク（道路、鉄道、港湾、国境検問所など）を補修し、回廊の集積地に投資を誘致し、弱者に雇用機会を提供することを目的としている（地図9.4参照）。南アフリカが主導しているその構造は、銀行融資が可能な民間投資プロジェクトと官民パートナーシップの迅速な設計と実施を促進するものとなっている。しかし、地元コミュニティの社会的サービスのニーズに取り組んでいないというリスクを孕んでいる⁶³。回廊の継続的な評価によれば、国境通過のコストと遅延は当たり前の障害となっており、おそらく国内の回廊に貨物が迂回している可能性がある。これは、各国間の制度的な協力をもっと正式なものにすれば、追加的な利益を生み出すことができることが示唆されている。

南アメリカは2000年に打ち上げた地域インフラ統合イニシアティブの計画はもっと野心的で、最終的にはグローバルな競争力を改善することを目的として、12カ国のエネルギー、通信、輸送など物理的なインフラの統合化と近代化を推進するとしている。同イニシアティブは大陸全体にわたる経済統合に関して10カ所のハブと規制枠組みの調和に焦点を当てている。ファイナンスの候

ボックス 9.4 中央アジアにおける統合

中央アジアには内陸国が5つある（カザフスタン、キルギス、タジキスタン、トルクメニスタン、ウズベキスタン）。各国は人口、政府の種類、相互および世界との協力にかかわる積極性に関して様々である。しかし、この地域の各国はアイデンティティと制度を確立し、武力紛争を回避し、市場ベース経済の基盤を確立し、1990年代終わり以降、経済の回復基調を維持してきた。

多数存在する地域的な制度やイニシアティブを検討してみよう。中央アジア協力機構（CACO）はカザフスタン、キルギス、ロシア、タジキスタン、トルクメニスタン、ウズベキスタンで構成されており、2005年にユーラシア経済共同体（EURASEC）と合併した。中央アジア地域経済協力機構（CAREC）はアゼルバイジャン、中国、カザフスタン、キルギス、モンゴル、タジキスタン、ウズベキスタンで構成されている。上海協力機構（SCO）は中国、カザフスタン、キルギス、ロシア、タジキスタン、ウズベキスタンで構成されている。さらに、独立国家共同体（CIS）、集団安全保障条約機構（CSTO）、経済協力機構（ECO）、中央アジア経済圏特別プログラム（SPECA）がある。

地域協定の数の多さはバラバラな地域アプローチから発生する問題を例証している。中央アジアにおける地域的イニシアティブは統合を促進することはできるものの、改革に関し

て重複と複雑さを追加している。現在継続中のWTO加盟交渉がこれら諸国にとっては有益であろう。というのはWTOには地域貿易協定に関して明確なルールがあるからだ。やはり必要なのは貿易・輸送を円滑化するイニシアティブと、FDIにとって国の魅力を高め、グローバルな統合を強化するための国境内改革であろう（事業参入のコストが高い国は輸入、輸出、FDIが少ない）。ビジネス社会向けの地域フォーラムがあれば、貿易・同関連政策の設計と実施に関して、提言やフィードバックを提供することができるだろう。

この地域は水の管理が悪いために、GDPの3%を毎年失っているものと推定されている。石油・ガスについても、それが国際市場に到達するためには取り決めが必要である。ソ連時代の後遺症として多くの環境問題が残っている。放棄されたウラン鉱山からの放射能や生物学や原子力の実験に伴う危険な廃棄物などがその例である。地域的な組織は貿易・輸送円滑化と、水・エネルギー・環境の管理という重要テーマに沿って整理統合すべきである。このような問題に関して、市民社会や学術機関を巻き込んで長期計画を策定するといだろう。国際社会としては明確な使命と目標をもった制度の強化を支援することができる。

出所：Linn and Tiomkin (2006); Broadman (2005); United Nations (2005a).

補案件として40の特大プロジェクトと数百もの小規模なインフラ改善プロジェクトを選定しており、総コストは数百億ドルに達している。しかし、実施は遅々としている。

世界市場から遠くて隣国も小さい諸国の統合オプション

中央アジアは内陸国の割合が最も高く（ボックス9.4参照）、地域協力を強化すればもっと有効に対処可能な共通する問題を多数抱えている。太平洋の小さな島国は地理的に最も分断されており、いわば「内海国」として世界市場へのアクセスが限定されている（ボックス9.5参照）。熱帯アフリカには最多数の内陸国が存在しているが、多くは人口とGDPが小さく、ほとんどが世界のなかで最貧国の部類に属している。さらに、紛争に陥っている国が多すぎる。このような近隣地域は貿易と要素移動性に関して分裂と障壁に直面しており、主要市場から遠く、集積経済から利益が享受できるほどの経済的生産に欠けている。Collier (2007) はこのようなところの人々を「ボ

トムの10億人」と評した。

隔絶した地域に属する諸国にとっては、地域的にもグローバルにも統合する方法を発見することが挑戦課題である。地理の状況が示唆するところによれば、統合度が他の諸国ほど高くなるとは期待しがたく、工業品貿易の展望は限定的なものにとどまる可能性大である。逆に、隔絶は自国市場に関して自然な保護になる。

これら諸国のなかには鉱物や水など他の天然資源に恵まれているところが多く、地域ベースで活用するのが最善であろう。サハラ以南アフリカの近隣諸国に対して資源が豊富な国から成長が波及している証拠がみられる場合⁶⁴、資源主導型の成長を維持し、その利益をもっと広く拡散するための鍵は地域統合にある。このような諸国は分裂、距離、密度という3つの挑戦課題を抱えている。それに取り組むためには、地域統合を促進すべく制度改革、インフラ投資の規模拡大、対象を絞ったインセンティブが必要となる。

制度改革のために自然な近隣地域を特定する。
世界市場から遠い小国で構成される近隣地域は、

ボックス 9.5 小さくて遠隔の太平洋諸島を世界市場に統合する

小さい島国の途上国は世界経済のなかで限界化するという大きなリスクを抱えている。規模が小さく、大きな市場から離れていて、経済や自然のショックに脆弱だからである。また、生態系が脆弱なため、国内の汚染や海面の上昇に極めて弱い。これら諸国が世界の商品貿易に占めるシェアは1980年の0.4%から2003年には0.2%に低下している。ただし、世界のサービス貿易に占めるシェアは0.7%で不変にとどまっている。

小さい島国が抱える特殊な問題に対処する努力の1つとして、南太平洋地域貿易経済協力協定 (SPARTECA) がある。これは非互恵的な貿易協定で、オーストラリアとニュージーランドが太平洋諸島フォーラム (PIF) 参加国を原産とするほとんどすべての製品について、無関税で無制限のアクセス、すなわち譲許的なアクセスを提供している。特恵的アクセスが認められるためには、オーストラリアとニュージーランドに輸出

される製品は SPARTECA で規定されている原産地規則を充足しなければならない。

繊維、衣服、履物といった産業が主な受益者である。しかし、オーストラリアとニュージーランドは2010年までに自由貿易圏を創設する予定なので、この特恵的なアクセスは失効することになる。大幅な貿易特恵を失うことになる太平洋諸島としては、大きな隣国と統合するために他の方法が必要になる。労働移動性の拡大を含むもっと過激なアプローチが必要であろう。海外在住の家族から送金を受領している世帯の子供は、教育と健康の面で大幅な改善を示している。これはこのような諸国では労働移動性が長期的な発展にとって強力な牽引車になり得ることを示唆している。

出所：UNCTAD (2002); SPARTECA (1996)。

協力を牽引する具体的な制度ニーズに焦点を当てるべきである。国際協定に不足はない。しかし、その多くは往々にして実施がお粗末で、有効性も低く、責任に重複がある。そのような協定に参加する行政コストは、参加国が小規模であることを考えると、小さな利益に比して割高である。アフリカ連合は重複している13-14件の地域的な経済取り決めについて非効率性を指摘し、整理統合を呼びかけている^{注65}。

地域統合というのはより広範な統合の土台として、自然な近隣地域内における経済的・社会文化的な相互作用に根差している可能性がある。信頼は共通言語に基づいて築くことができる。東部アフリカ諸国はスワヒリ語を共有しており、それが近隣地域内の貿易を何世紀にもわたって円滑化してきた。ケニアとウガンダの自由貿易は植民地時代に確立されたものである^{注66}。西部アフリカ諸国はディオラ族、ハウサ族、ブル族の文化を共有しており、素晴らしい貿易ネットワークを発展させている^{注67}。

国境をまたがる近隣の地区ないし都市間の相互作用も幅広い統合の基盤となり得る。これヨーロッパの手本^{注68}にしたがったフロンティア横断型の地域主義の一種である。サハラ以南アフリカには互いに近いけれども、国境で分断されているという大都市のペアが多数ある (地図 9.5 参照)。これには隠れた経済コストが伴っているが、国境

を越えた取り決めによって克服できる。カメルーンは西部アフリカ地域の隣国と姉妹都市を共有しているが、中部アフリカ地域の隣国と共有している都市はない。同様に、東アジアで1980年代に始まった成長の三角形のような地方統合イニシアティブは、国境を接している地区の経済的な補完性を活用することができよう。

ギニア湾沿いには大きな沿岸都市がコートジボワールのアビジャンからカメルーンのドゥアラのまでつながっており、それにはアクラ、コトヌー、ラゴス、ロメが含まれる。「成長のチャンピオン」を口にする際には、ある国を地域的な成長のリーダーとして考えるのではなく、そのような複数国から成る集積地の潜在力を念頭に置いておく価値があるだろう。経済地理のレンズを通して見ると、地域統合の優先度は数カ国にまたがる先進的な地区における地域的なインフラ投資を優先する方向に変わってきている。

農産物の域内貿易も広範な地域統合にとってもう1つの参入点になる。そのためには、地域貿易協定の再生、国境をまたがる十分なインフラ、制度改革、農民協同組合など非市場性機関などが必要であろう^{注69}。「アフリカの角」(アフリカ北東部)は家畜貿易をベースにすることができるが、安全性が問題かもしれない^{注70}。西部アフリカはもし数カ国にまたがる有数の農業地帯(ブルキナファソ、コートジボワール、マリ)の国境周辺でサ

地図9.5 地方的な統合に適した姉妹都市

国境地帯の互いに150キロメートル以内の距離で、合計人口が10万人以上になる都市の組み合わせ



出所：WDR 2009 チーム。

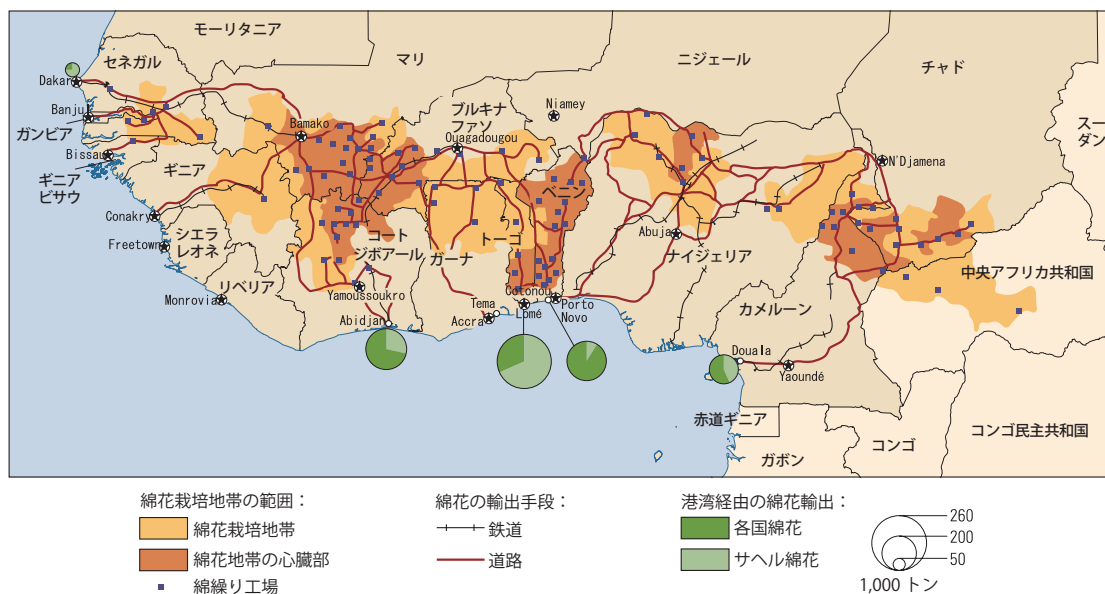
ヘル綿花の栽培地帯)が効率的な生産・加工区として1つに統合できれば、綿花をベースにすることができよう(地図9.6参照)この地域はディウラ族が支配的で、ブルキナファソのボボディウラツ、コートジボワールのコロゴ、マリのコサコで構成される一帯の中心に位置している^{注71}。2000年で見ると、この地区の人口は400万人(3カ国の合計人口の11%)、推定地域総生産は1兆CFAフラン(同GDPの10%)に達している。

西部アフリカのこの地区には補完的な経済的賦存がある。ボボディウラツには保存施設のある国際空港があるし、コロゴには地域空港、専門大学、農業科学の訓練センターがある。シカソは綿花地帯の中心に位置するだけでなく、生産の中心地である。鉄道はワガドゥグとアビジャン港を結び、道路は3都市すべてを接続している。この地区には綿織り工場や繊維産業がたくさん立地している。地域の工業開発プログラムの枠内でインフラを更新・プールすることによって、投入コス

トは低下し、繊維や衣料など綿花ベースの産業は世界市場で競争力をもち得るだろう。そのようなイニシアティブは参加国の堅い決意と地域機関や国際社会からの支援を必要とするだろう。

規模を拡大し、労働・資本の移動性を支援し、市場アクセスを改善する制度の発展。統合に向けて具体的な措置をとった地域もなかにはある。ECOWASは人の自由な移動について議定書を調印し、査証と入国許可の必要性を廃止した。事実、労働移動はサハラ以南アフリカの特徴であった。伝統ないし植民地法で循環的な労働移動が好まれていたのである。遊牧民は季節的な気候変化に応じて国を横断して移動したが、定住農民も乾季には補完的な収入を求めて季節的に移動した^{注72}。しかし、労働力のスキルは改善されなければならぬ。高等教育、技術訓練、研究に関しては、近隣地区内の協力によって個別国の分を超える機関を支援することができる。各地の事業環境が改善し、地域の成長センターに新しい雇用機会

地図 9.6 西部アフリカには綿花主導型工業発展の潜在性がある



出所：Atlas on Regional Integration in West Africa, ECOWAS; Sahel and West Africa Club/OECD (2006).

が生まれれば、技術やビジネスのノウハウをもったアフリカ人移住者が海外から帰国する可能性があるだろう。

地域インフラに投資する。「アフリカ開発のための新パートナーシップ」(NEPAD)に基づくスペース的な開発イニシアティブは、バ・コンゴ州の開発回廊(アンゴラ、コンゴ民主共和国、コンゴ共和国が関係する)を、水力発電の膨大な潜在性に基づき、統合の深化によって大きな利益が享受できる地域として指定した^{注73}。西部および東部アフリカにも他に有望な次の2つの開発回廊がある。

- ギニア湾開発回廊(ベニン、コートジボワール、ガーナ、リベリア、ナイジェリア、トーゴを結ぶ)は輸送とエネルギーを通じて、西部アフリカ諸国を統合することができる。経済活動と行政サービス提供について臨界質量をもった5つの大都市(アビジャン、アクラ、コトヌー、ラゴス、ロメ)も接続することができる。
- モンバサ開発回廊(コンゴ民主共和国、ケニア、スーダン、ウガダを結ぶ)はコンゴ民主共和国とスーダン南部の天然資源を開発する

ために北方回廊など、既存のインフラリンクを使うことができるだろう。

地域インフラ、人的資本、要素移動性が改善しても、このような近隣地域は依然として、世界市場になかでは後発者であるという問題に直面する。基礎的な製造業については低コストの利点をもった他の途上国がすでに市場を支配している。アフリカ諸国は輸出ベースを多様化して、天然資源の依存度を引き下げなければならない。このような地域の多くは、世界市場のなかで大きなシェアを確保するためには、明示的な輸出多様化戦略を策定する必要がある(ボックス9.2参照)。成功するためには、地域内諸国における個別インフラに加えて制度的な協力が必要である。

地域的な公共財の提供は、エネルギー、通信、灌漑インフラなど、相互に有益で儲かるプロジェクトに基づいていれば、政治的にさほど複雑ではない。しかし、孤立した小国にとっては、地域的なインフラプロジェクトは多大な外部支援が必要となる。アフリカの大部分では交通量があまりに少ないため、すべての有料道路が実現可能とは思われない。また、地域インフラはある国にとっては利益が大きいのに、投資コストのほとんどが別

の国が負担するという結果に陥ることがある。インフラにかかわる官民パートナーシップを活性化するだけでなく、国際開発協会（IDA）の地域統合に対する拠出を増やす、「貿易のための援助」イニシアティブを体系化し^{注74}、地域開発銀行と国際金融機関との相互作用を合理化する必要もある。国際的な開発支援全体のうち地域プログラム向けの割合は現在3%未満にとどまっている^{注75}。

地域統合を円滑化するために協調インセンティブを活用する。 アフリカ諸国は地域統合を強くコミットして、自然な近隣地域のなかで門戸を開放することに伴う費用便益を共有する必要がある。多角的機関や援助国は金融・技術の援助を提供し、市場アクセスを改善することによって、このようなイニシアティブに対して長期的なコミットをする必要がある。先進的な国と後進的な国における政策改革について漸進的に不可逆性を確保しながら、具体的な措置を順序良く実施しなければならない。特恵的な貿易協定や援助の流れは、受領国相互間の協力を結び付ける形にすることができよう。EUとのEPA構想はそのモデルの1つとなっている（ボックス9.3）。地域協力向けのインセンティブが一部のパートナーにとって不十分な場合（内陸国が隣国の港にアクセスするのを円滑化する場合など）、明確なパフォーマンス目標をもった条件付きの援助フローが必要になるだろう。

アフリカで政策改革の重要なインセンティブに

なるのは、OECD市場に対する一時的な特恵的アクセスであろう^{注76}。アフリカとしては生産的な投資の誘致を増加させ、輸出シェアを引き上げるのを、アジアと大きな賃金格差ができるまで待っていることはできない。WTOにおける多角貿易交渉で関税率が急速に低下していることを考えると特にそういえる。アメリカのアフリカ成長機会法やEUの「武器以外のすべて」などのイニシアティブは、原産地規則をもっと自由化し、時間枠をもっと長くする形で、サハラ以南アフリカ諸国すべてに拡張することができるだろう。そうすれば、少なくとも一部の諸国は世界市場に参入して、アフリカの近隣地域における輸出多様化を始動させることができるだろう。「アフリカとの契約」がそのような協調インセンティブを支援する枠組みになるだろう（ボックス9.6参照）。

過去数世紀にわたって、アフリカの東部、中部、西部は一連の「生育期の不幸」に見舞われてきた（「実際の経済地理4：サハラ以南アフリカにおける密度、距離、分裂の克服」参照）。現在、それら地域は密度、距離、分裂という開発の次元について、特に困難な開発課題を抱えている。その経済地理を刷新するためには、政策対応も状況に応じて微調整しなければならない。3次元の挑戦課題に対しては、制度、インフラ、インセンティブという3つの統合手段すべてを活用する必要がある。

ボックス 9.6 アフリカとの契約？ 世界最大の開発課題の得失

開発の地理に関する理解が深まれば、より有効な開発援助につながるだろう。本報告書では、アフリカの内陸諸国と資源に乏しい沿岸諸国について、それぞれ異なる戦略を主張した。前者は地理と市場への距離という点で自然に不利な立場にある。そのため、潜在成長率は年0.5%押し下げられている。しかし、アフリカで異常なのは、資源に乏しい沿岸諸国がもっと悪いパフォーマンスを示しているということだ。世界の他の地域では、これらこそが成長のエンジンとして機能しているようなタイプの国である。アフリカでは成長の極が依然として弱いのである。

この報告書では、やや誇張して、先進地区の開発戦略としては場所に投資すべきである一方、後進地区の戦略としては人に投資すべきであると主張している。経済地理のレンズを通して見ると、1990年代後半に教育、保健、その他の社会的インフラに焦点を置いたアフリカ向け開発援助の趣旨は、遅れた内陸諸国には正しかったように思われる。しかし、沿岸諸国に対する優先度は焦点が間違っていたようである。ここでは物理的インフラと世界市場の統合強化が必要だったのである。

援助国と被援助国は、各国の潜在的な市場アクセス度に応じて違うアプローチをとる契約を締結した方がいいであろう。本報告書では、特にこの目的で策定したアプローチを提言したい。そのなかで地域内における潜在的な役割に応じて、受益国の権利と責任が規定される。サハラ以南アフリカの各地域に関しては、契約には地域開発を促進する具体的な義務と措置が盛り込まれることになる。東部、西部、中部アフリカの政府は以下をコミットする。

- 「地域的経済領域」を確立する。それはアフリカの地域的な近隣地域内の先進的な国と後進的な国の経済的利益を緊密に結び合わせて、地域的な公共財を提供する枠組みになる。
- このような地域内では労働、資本、財、サービスの自由な移動を追求する。
- 内陸諸国と貿易の出入り口との間のアクセスルートを維持・保護する。

戦略としては制度的な協力、地域的インフラへの投資、調整された介入策を組み合わせることになる。そのためには、苦労して獲得し、慎重に擁護してきた国家主権の属性を若干あきらめることも必要であろう。

このような措置との引き換えに、二国間および多国間の開発パートナーは以下をコミットする。

- 社会的サービスとその他の生命維持的なインフラ向けに、国際的な財政援助を大幅に増やす。これは後進的な国について、生活水準の引き上げと携行可能な人的資本を形成することが目的である。
- 沿岸諸国については、成長を維持するためのインフラ（港、輸送リンク、情報通信技術を含む）に加えて、沿岸市場と内陸市場をリンクするための回廊インフラ向けに財政支援を増加する。
- サハラ以南アフリカの輸出に対しては特恵的なアクセスを付与する。さらに、地域的な供給チェーンの奨励につながる原産地規則の自由化を実施する。

このような方向に向けた動きがすでに始まっている。イギリス政府は2007年に国際開発省を通じて、今後10年間にわたり総額14億ドルを、ブルンジ、ケニア、ルワンダ、タンザニア、ウガンダの政府による努力と、東アフリカ経済共同体(EAEC)の再生に割り当てた。欧州委員会も経済連携協定に関しては地域的アプローチを採用しつつある。しかし、すべての援助国はもっと大胆なアプローチをとってもいいだろう。

第2次世界大戦後におけるヨーロッパの経験は、再建を優先するという各国の決意と国際的な援助が相まれば、必ずや成果が現われてくるということを証明している。ヨーロッパにおける地域統合は多数の障害に直面し、当初は順調に進展しなかった。しかし、マーシャルプランの厳しい協力条件に激励されて、一世代前なら不可能だったであろう統合のプロセスは、現在では資本、労働、アイデアに関して世界最大の共同市場を作り上げている。

出所：WDR 2009 チーム。



サハラ以南アフリカの密度、距離及び分裂

1884年11月にドイツの首相オットー・フォン・ビスマルクはベルリンでヨーロッパの植民地支配国14カ国の会合を召集した。4世紀にわたる競争と敵意の後、領土の要求について交渉し決着させる時が来た。英国、フランス、ドイツ、そしてポルトガルが主なプレイヤーであり、アフリカ諸国は誰も招待されなかった。4ヵ月後、アフリカ諸国の国境線が今日もお見えのある形で引かれた(地図G4.1参照)。ビスマルクがまとめた解決策は第一次世界大戦の終わりまで残っていたが、第一次世界大戦が終わると国際連盟がドイツの4つの植民地を没収し他の植民地支配国にそれらの統治を委任した。1950年代及び1960年代の独立時にサハラ以南アフリカは約50カ国あったが、その多くは「人工国家」と呼ばれ、国境線は自然の地形を横切って分断され、民族グループは1カ国以上に分けられていた^{注1}。

サハラ以南アフリカにとってベルリン会議は、地理学者が「形式的な災害」と称した長い直線で終わったにすぎず、アフリカ大陸の人文地理学、地形、政治地理学を不都合に変化させ、低い密度、長い距離、そして国家の分裂をという大陸全体の問題を作り出した。

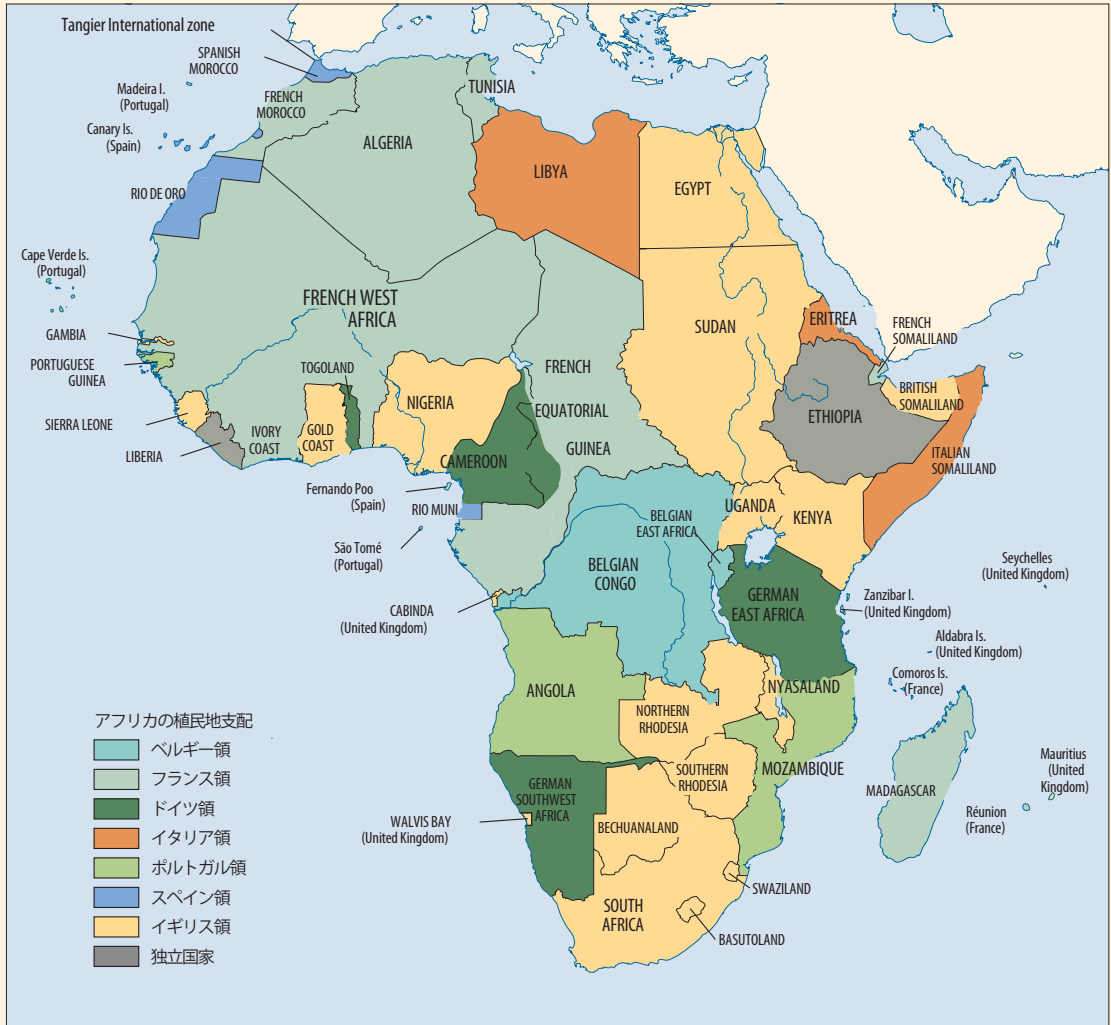
- **低い密度。** サハラ以南アフリカは長期にわたって人口の少ない大陸である。18世紀にその人口は約9,000万人であった。アフリカの約2倍の面積のユーラシアでは、人口は5倍以上であった。しかしながらこのような初期条件は奴隷貿易によって悲劇的に悪化した。1700～1810年の間に1,500万人のアフリカ人—6人に一人のアフリカ人がアメリカに連れてこられた。住民の絶えた地域もあったし、相互にアフリカ人と交換された人間の価格を巡って荒廃する紛争に陥った地域も多くあった。最終的にヨーロッパが奴隷貿易に終止符を打ち、18世紀に植民地主義に取って代わられた。強欲な人身取引は、その時から鉱物を目的とする大陸の略奪にかわった。しかしながら、新しい入植者がやってくるまで、アフリカ大陸は依然としてほとんどの場所で低い密度に悩まされた。
- **長い距離。** 約18,000年前に始まった完新世以降、サハラ砂漠は、今日我々が「サブサハラ」アフリカ(サハラ以南アフリカ)と呼んでいる地域から北アフリカを隔てる荒野の砂漠である。当時の地球温暖化はその他の主な結果であった。それは、アフリカのほとんどの地域とエジプト・アラブ共和国や中近東の新興文明との間の接触を断った。それは、赤道アフリカを温暖なサバンナからマラリアや黄熱病の流行る高温多湿な地域に変えた。猛獣に近く、天然の消毒効果のある霜

がないことも、人間を疾病に対していっそう脆弱なものにした。そして、アフリカ人が健康的で肥沃な場所に落ち着いた時に、彼らは再び植民地支配者によって追い払われたのである。1950年代以降、独立運動前後の軍事紛争で難民の問題が悪化している。その結果、人々の移動で、経済活動の中心から遠く離れた地域に大勢が取り残されている。密集からの距離は、依然としてアフリカの人口の大半の潜在成長率に影響を及ぼしている。

- **深い分裂。** 1884年のアフリカの仕切りはアフリカ大陸のほとんどの国を、世界のあらゆる地域における1平方キロメートルごとの国家にしてしまった。アフリカ各国は平均して4カ国と接している。ラテンアメリカの平均は2.3カ国である。国家間でも国内でも宗教上の分裂もある。例えば、チャド、コートジボワール、エチオピア、ナイジェリア、ソマリア、スーダンなど、イスラム地域と非イスラム地域に分断化している。イスラム教は中近東から北部及び西部アフリカに陸路で、また東アフリカには海路で入ってきた。後に、ヨーロッパの植民地支配者がキリスト教を持ち込んだ。伝統宗教の上にこれらの世界的大宗教が重ねられたことでアフリカ大陸の分裂は深まり、新たな紛争が加わったと見られる^{注2}。

今日、サハラ以南アフリカは、アフリカ大陸を開発に不利な立場に置いている低い密度、長い距離、そして深い分裂という三重の不利益に悩んでいる。これらのスペース的な次元は、サハラ以南アフリカ内の経済機関の間や、アフリカと世界のその他の地域との距離を遠ざけている。これらの力の間の「累積的な因果関係」によって、

地図 G4.1 第一世界大戦前に引かれたアフリカの国境線



出所：EDR2009 チーム，Pakenham(1992)に基づく。

サハラ以南アフリカの多くの国々が「近接の罠」とらわれている^{注3}。

低い密度は集積力の弱さと結びついている。

アフリカ大陸の平均人口密度（77人/平方キロメートル）は世界で最も低い^{注4}。人口のまばらな大陸は、土地や人々を有効に活用し、都市部の集積に資源を集中させることでそれを克服できる。しかしながら、サブサハラ・アフリカは世界で最も都市化されていない大陸であり、国連世界都市化見通しによると、2000年に人口のわずか3分の1しか都市部に居住していない。定期的な最近のセンサスが無いため、これでさえもアフリカの都市化を過大評価しているかもしれない^{注5}。第一章の集積指数は、世界

他の地域で約50%であるのに対して、アフリカのスコアを25%としている。

アフリカ諸国間の分裂は、都市化のパターンを歪めている。あるシミュレーションでは、仮にアフリカの50カ国が米国のように1国の50州になったとすると、最大の都市は今日よりさらに大規模となり、経済の多様化や、起業家精神、技術、イノベーションのインキュベーションが可能になることを示唆している。

長い距離は輸送コストを高め要素移動性を低下させている。

距離は、アフリカの人口密度の低さが生産性に与える影響を増幅させている。アフリカの距離の問題は多くは世界

表 G4.1 最も遠隔な地域や分断された地域にとって、取引や輸送は高コストとなる

地域	輸出のために国境を越えるのに要する取引時間(日数) ^a	平均輸送コスト(ボルチモアまでのコンテナ1個当たりドル建て費用) ^b	陸に閉じ込められた国々の人口(%) ^b	国家数の域内面積に対する比率 ^b	道路密度(域内面積当たりの道路面積平方キロメートル)(1999) ^c	内乱の推定件数(1940~2000) ^d
東アジア及び太平洋	24	3,900	0.42	1.44	0.72	8
ヨーロッパ及び中央アジア	29	-	23.00	1.17	-	13
ラテンアメリカ及びカリブ	22	4,600	2.77	1.52	0.12	15
中近東及び北アフリカ	27	2,100	0	1.60	0.33	17
南アジア	34	3,900	3.78	1.67	0.85	24
サハラ以南アフリカ	40	7,600	40.20	2.00	0.13	34

出所：a. World Bank 2006, p. 44. b. Ndulu 他 (2007) ,p.101. c. Ndulu 他 (2007) ,p.29. d. Fearon and Laitin(2003),pp.7-10.

注：- = データ入手不可。

市場からの距離であるが、主な問題は国内にあり、国内の長い距離の問題である^{注6}。表 G4.1 に明らかな通り、アフリカはラテンアメリカに次いで世界で最も道路密度の低い地域のひとつである。しかし、人口の大部分が海岸沿いに居住しており内地への道路を建設する必要のないラテンアメリカと異なり、アフリカは人口の3分の1が陸に閉じ込められた国々に住み、グローバル市場へのアクセスからはさらに遠く離れている。アフリカの経済的距離は、市場へのアクセスという意味では(第2章参照)、軍事紛争や言語的多様性(地図 G4.1 参照)によってさらに遠いものとなっている。経済的距離は、アフリカ人の大部分を国内及びグローバル市場へのアクセスから孤立させている。航行できる川や天然港が相対的に無いといった自然の要因は、貿易にとって深刻な障害となっている。国内貿易や国際貿易が低水準なことは、今度は成長の可能性を限定的なものにしている。

課題への対応—より良い都市化、国内の特化の推進、地域統合の推進

アフリカは、低い密度や長い距離、そして深い分裂を是正することで、貧弱な経済地理の限界を低下させることができる。より良い都市部の集積は規模効率性を与えることができる。輸送の連結は国内市場の拡大に役に立つことができる。さらに地域統合やグローバル統合は貿易を促進することができる。地域統合、労働の移動性、貿易や通信、輸送インフラへの投資、そして平和と安定は依然として最優先事項である。それらは良好な近隣を生み、より良い近隣関係は投資、貿易、要素移動性を促し繁栄の循環をもたらすであろう。

- **都市化**。ある考え方に反して、都市化は適切に行なわれればアフリカを他の地域より発展させるのに役に立つことができる。50年間の劣悪な都市化にもかかわらず、アフリカの都市の生活水準は地方よりはるかに高い。仮に都市化をより良く管理することができれば、第七章に示されたように、顕著な生産性の向上や貧困削減の進展が期待できる。
- **地域開発**。経済地理からのガイダンスは明白である。企業や労働者は集積を求め、移住は密度を高め市場への距離を縮める自然な方法である。第八章は、発展の遅れた地域で人口が少なく民族や言語または宗教的信条によって分断されているような諸国にとっての、いくつかの原則や優先順位を提案している。農業はひとつの優先事項であるが、経済発展の新参者のアフリカでは、主要な分野で規模の経済が開発される助けとなるような政策が特に重要かもしれない。
- **地域統合**。その歴史を前提とすると、政治的地域主義がアフリカの地域統合を主導する必要があるかもしれない。“モーション2の地理学”で要約している西ヨーロッパの経験は、小さく初めて現実的な期待を維持することの重要性に注目している。地域統合には時間を要し、アフリカの全地域で一度に起こるものでもないだろう。インフラ・プロジェクトは着手するのに適当なところである。しかしながら、アフリカはビスマルクとその招待客が1884年に行なったことのいくつかを、もとに戻すことができる。第九章は、多くのアフリカ諸国が最初のステップを踏み出していることを明らかにし、世界のその他の地域が支援できることの概略を示している。

参考文献についての注

本報告書は世界銀行の各種文献と多数の外部資料に基づいてまとめられている。背景論文や背景メモを作成したのは以下の各氏である。Maria Abreu, Stephen Adam, Yusuf Ahmad, M Alva, Alberto Behar, Sarah Boeckmann, Marius Brulhart, Massimiliano Cali, Yang Chen, Michael Clemens, Kirsten Cornelson, Souleymane Coulibaly, Nicholas Crafts, Edward Feser, John Felkner, Kali Glen-Haley, Geoffrey J.D. Hewings, Austin Kilroy, Melissa Klink, Christian Layke, Philip Manners, Robert Margo, Thomas Markussen, Thierry Mayer, John McCombie, Topher McDougal, Claudio E. Montenegro, Megumi Muto, Andrew Nelson, B. Nelson, Wim Naudé, Park Sam Ock, Jinhwan Oh, Keijiro Otsuka, Ken Poole, Lant Pritchett, Diego Puga, David Satterthwaite, Andrey Treyvish, Hirosugu Uchida, Dirk Willem Te Velde, Cam Vidler, and Nong Zhu.

背景論文は世界銀行のウェブサイト (www.worldbank.org/wdr2009) あるいは世界銀行開発報告事務局を通じて入手可能である。そこで述べられている意見は、世界銀行あるいは本報告書の見解とは必ずしも一致しない。

本報告書作成チームは世界銀行内外の多数の方々からコメントをいただいた。貴重なコメント、指導、貢献を提供して下さったのは以下の各氏である。James Adams, Uma Adusumilli, Theodore Ahlers, Alexis Albion, Junaid Ahmed, Halil Ibrahim Akca, Mohamad Al-Arief, Riad Al Khoury, Asad Alam, Ritu Anand, Candra Fajri Ananda, Inger Andersen, Martin Andersson, Patricia Clarke Annez, Jorge Saba Arbache, Omar Arias, Jean Eric Aubert, Fouad Awada, Jit Bajpai, George Banjo, Luca Barbone, Elena Bardasi, Alberto Behar, Connie Bernard, Anthony Bigio, S. A. Dan Biller, Kate Bird, Alessandro Magnoli Bocchi, Zeljko Bogetic, Laurent Bossard, Carlos Braga, Milan Brahmhatt, Marie-H. P. Bricknell, Robert Buckley, Thomas Buckley, Derek Byerlee, Fernando Cabezas, Francisco Carneiro, Mauricio Carrizosa, Shyam Chainani, Nadereh Chamlou, Jaime Saavedra Chanduvi, Robert Chase, Ken Chomitz, Abderrahmane Chorfi, Luc Christiaensen, Marie-Helene Collion, Hector Valdes Conroy, Jean-Marie Cour, Xavier Crépin, Aude de Amorim, Augusto de la Torre, Christopher Delgado, Christian Delvoie, Gabriel Demombynes, Sebastien Dessus, Jaime de Melo, Mamadou

Dem, Banu Demir, Michele de Nevers, Jean-Jacques Dethier, Shantayanan Devarajan, Makhtar Diop, Ndiame Diop, Frederique Docquier, Paul Dorosh, Cuney Duzyol, William Easterly, Ibrahim Elbadawi, Lewis Eldridge, Antonio Estache, Warren Evans, Shahrokh Fardoust, Marianne Fay, Wolfgang Fengler, Alexander Ferguson, Francisco Ferreira, Melissa Fossberg, Vivien Foster, Bernard G. Funck, Saurabh Garg, Kristalina Georgieva, Ejaz Ghani, Marcelo Giugale, Sudarshan Gooptu, Jose Luis Guasch, Sumila Gulyani, Jonathan Halpern, Simon Hay, Rui Hao, Jesko S. Hentschel, Santiago Herrera, Andre Herzog, Kate Higgings, Larry Hinkle, Mun S. Ho, Bernard Hoekman, Vivian Hon, Yukon Huang, David Hummels, Djibrilla Issa, Narasimham Vijay Jagannathan, Zelena Jagdeo, Rachid Jamali, Emmanuel Jimenez, Steen Jorgensen, Abha Joshi-Ghani, Ellis J. Juan, Stephen George Karam, Shigeo Katsu, Phil Keefer, Christine Kessides, Peyvand Khaleghian, Homi Kharas, Nadim Khouri, Jacob Kolster, Aart Kraay, Alexander Kremer, K. L. Krishna, Kathy Krumm, Alice Kuegler, Praveen Kumar, Caterina Laderchi, Amina Lahreche, Peter Lanjouw, Hedi Larbi, Frannie Leautier, Phillippe Leite, Jeffrey Lewis, Maureen Lewis, Johannes Linn, Laszlo Lovei, Xubei Luo, William Maloney, Jean-Michel Marchat, Katharine Martingale, Ernesto May, David McKenzie, Elisabeth Mealey, Shomik Raj Mehndiratta, Barjor Mehta, Mukesh Mehta, Abel Mejia, Taye Mengistae, Dino Merotto, Stephen Mink, Pradeep Mitra, Keiko Miwa, Celestin Monga, Nasser Munjee, Zafer Mustafaoglu, Abdu Muwonge, Ijaz Nabi, Mustapha Kamel Nabli, Gobind Nankani, Ashish Narain, Benno N'dulu, Vikram Nehru, Eric Neumayer, Cecile Niang, John Overholt, Caglar Ozden, Nicolas Perrin, Abhay Pethe, Axel Peuker, Vidyadhar Phatak, Brian Pinto, Mark Povey, Habib Nasser Rab, Madhu Raghunath, Robin Rajack, Anupam Rastogi, Dilip Ratha, S. K. Rao, Martin Ravallion, Jean-Louis Reiffers, Jose Guilherme Reis, Frederic Robert-Nicoud, Klaus Rohland, Jamal Saghiri, Maurice Schiff, Emily M. Schmidt, Annemarie Schneider, Harris Selod, Marcelo Selowsky, Ethel Sennhauser, Claudia Sepulveda, Shekhar Shah, Zmarak Shalizi, Sudhir Shetty, Vera Songwe, Manju Sood, Andrew Steer, Jack Stein, Andy Tatem, Ahmet Tiktik, Christopher Timmins, Tim Thomas, Vinod

Thomas, Peter Thomson, Mark Tomlinson, Yvonne Tsikata, Laura Tuck, Carolyn Turk, Sanjay Ubale, Sameh Wahba, Linda Van Gelder, Juergen Voegele, Hyoung Gun Wang, David Wheeler, Dirk Willem te Velde, Jan von der Goltz, Jorge Wilhelm, John Wilson, Zelai Xu, Ahmet Yaman, Evgeny Yasin, Tito Yepes, Yutaka Yoshino, Shahid Yusuf, Ulrich Zachau, Albert Zeufack, Yan Zhang, and Ekaterina Zhuravskaya.

本報告書の起草段階で実施した協議や検討ワークショップでも、参加者から有益な提案や感想をいただいた。特に以下の方々に感謝したい。ノルウェー外務省のOlav SeimとMarianne Berg、スウェーデン国際開発協力庁(SIDA)のPer Ronnas, Klas Groth, Christina Hartler、フィンランド外務省のPekka HukkaとElina Levaniemi。ベルリンのワークショップ参加者のうち以下の方々：Tanja Boerzel, Mantang Cai, Angel de la Fuente Moreno, Nicola De Michelis, Manfred Fischer, Grzegorz Gorzelak, Eduardo Haddad, Steven Haggblade, Michael Hofmann, Robert Kappel, Aehyung Kim, Adama Konseiga, Frauke Kraas, Astrid Kuehl, Rolf J. Langhammer, Ingo Liefner, Roman Mogilevsky, Hassen Mohamed, Peter Nijkamp, Nils-Henning Meyer, Ulrich Nitschke, Boris Pleskovic, and Gerhard Ressel。マルセイユのワークショップ参加者のうち以下の方々：Mona Yafi, Jean-Eric Aubert, Gilles Pipien, Rachid Afi rat, Erfan Ali, Michel Arnaud, Jean-Dominique Assie, Fouad Awada, Mohamed Basyouny, AbdelKébir Berkia, Morched Chabbi, Abderrahmane Chorfi, Simon Compaore, Jean-Pierre Elong Mbassi, Kamal Hamdan, Gamal Hamid, Rachid El-Jamali, Rabea Kharfi, Hugues Kouadio, Frannie Léautier, Abdellah Lehzam, Pierre Mayet, Jean-Louis Reiffers, Wafaa Sobhy, Kian Tajbakhsh, Pierre Veltz, Xavier Crépin, Luc Dassonville, Thierry Desclos, Olivier Mourareau, Joan Parpal, Elizabeth Peri, Michele Reynaud, Paul-Henri Schipper, Serge Snrech, Louis-Jacques Vaillant, Nathalie Tchoumba Bitnga, Loraine Falconetti, Fabien Marry, and Olivier Lavinal。ダルエスサラームのワークショップ参加者のうち以下の方々：Tom Okurut, Samuel Wangwe, Elly Manjale, Mr. Raphael Mwai, Audance Ndayizeye, Professor Semboja, Dennis Rweyemamu, Amos Majule, Mr Kweyamba, Professor Kishimba, Furaha Lugoe, Haji Semboja, Dr Shechambo, Cosmos Sokoni, Prof Yanda, Marc Kabandama, H. B. Lunogelo, Vivian Kazi, Irene Alenga, Stina Peteson, and Monica Hangi。アビジャンのワークショップ参加者のうち以下の方々：Mohamadou Abdoul, Kasségné Adjonou, Stéphane Aka Anghui, Alban Alphonse Emmanuel Ahouse, Jean-Marie Akpoue, Koffi Attahi, Djerkbary Bambah, Toyidi Bello, Joseph Coulibaly, Konan Kouakou Noel Dahoua, Alhassane Coster Diaw, Anne

Marcelle Douka, Jacques Esso, Siaka Fofana, Agnès Gnamon-Adiko, Joachim Hunlede, John Igue, Prosper Kedagni, Constant Koidou, Hugues Kouadio, Alexane Kouame, Kouassi Jean-Baptiste Kouma, Mibanan Hippolithe Kone, Jean Claude Koutou, Gabin Kponhassia, Owusu-Bonsu Kwame, Moussa Ladan, Youayou Marital Laguidahi, Konon Jules Lella, Edmond Manouan, Isaac

F. Mensa-Bonsou, Yao Kouadio Antoine N'Gala, Jérôme Aloko N'Guessan, N'Da N'Guessan Kouadio, Sidi Ould Cheikh Abdallahi, Guillaume Poirel, Adama Sall, Kanon Seri, Adama Sissouma, Soumaïla Sogodogo, Fidel Yapi Amoncou, and François Yatta。ムンバイとハイデラバードのワークショップの主催者：インフラ整備開発金融公社, ボンベイ商工会議所, インド行政職員大学。ムンバイのワークショップ参加者のうち以下の方々：Jairaj Phatak, Sanjay G. Ubale, Manu Kumar Srivastava, Sanjay Sethi, P. R. K. Murthy, Uma Adusumilli, Vidyadhar K. Phatak, G. S. Gill, Satyendra Sinha, C. S. Deshpande, Mukesh Mehta, Mridula Krishna, Arun Mokashi, Siddharth Roy, Veena Mishra, Rajan Divekar, Dilip Karmarkar, Dinkar Samant, Shishirkumar Rai, John Alexander, Ramakant Jha, Rahul Srivastava, Shyam H. Chainani, Gerson D'Cunha, Jockin Arputham, Abhay Pethe, Niranjana Rajadhyaksha, Sarosh Bana, Darryl D'Monte, Ashley D'Mello, Dilip D'Souza, Neha Batura, Sadashiv Rao, M. K. Sinha, A. K. T. Chari, Sonia Sethi, Ashish Chandak, Anupam Rastogi, Lavi D'Costa, Ritu Anand, Nasser Munjee, Manju Sood, C. B. Juvekar, and R. Ganesh。ハイデラバードのワークショップ参加者のうち以下の方々：Kamal Kumar, M. Govinda Rao, K. L. Krishna, B. G. Verghese, Mahendra Dev, Subhashish Gangopadhyay, Narhari Rao, Sanjaya Baru, C. Rammanohar Reddy, Amitabh Kundu, Ravi Bhoothalingam, Amb. S. Narayanan, Ranjana Kumar, Alakh N. Sharma, Rameshwar Singh, A. K. Singh, Sri. B. C. Mohapatra, R. Radhakrishna, K. Krishnamurthy, Mahesh Mishra, Santosh Mahrotra, D. C. Sah, Surjit Singh, Prabhat P. Ghosh, G. C. Paul, Jang Pangi, Yaduvendra Mathur, Shubas Chandra Garg, Umesh Sinha, Gautam Pingle, S. K. Rao, Mohammed A. Abid, Surendar Reddy, Nirmalaya Bagchi, and Anand Akundy。モスクワのワークショップ参加者のうち以下の方々：Evgeny Yasin, Vladimir Mau, Vladimir Nazarov, Ilya Mazayev, Mikhail Dmitriev, Ksenia Yudaeva, Ekaterina Zhuravskaya, Evsei Gurvich, Evgennii Gavriļenkov, Galina Kurlyandskaya, Nadezhda Kosareva, Lidiya Ovcharova, Natalia Zubarevich, Vladimir Drebenstov, Eugenii Gontmacher, Aleksey Prazdnichnykh, Aleksander Morozov, Andrey Treyvish, Vitaly Shipov, Dmitry Aratsky, Tatyana Popova, Irina Makeeva,

Oksana Sergienko, Oleg Zasov, Marina Vasilieva, and Vladislava Nemova. アンカラのワークショップについては主催者である国家計画庁と参加者のうち以下の方々：Necla Akça, Didem Akman, Enver Aksoy, Ayhan Atli, Yavuz Cabbar, Abdullah Çelik, Ayda Eraydin, Oguz Isik, Serap Kayasu, Vural Kural, Cenk Oguzsoy, Elvan Ongun, Mevlüt Özen, Ibrahim Hakki Polat, Gül Polat, Faruk Sahin, Zekeriya Sarbak, Zafer Yavan, and Hami Yildirim.

本報告書用に地図を作成してくれたのは Jeff Leksell, Siobhan Murray, Brian Blankespoor である。その他の

貴重な支援を提供してくれたのは, Gytis Kanchas, Polly Means, Nacer Mohamed Megherbi, Grace P. Sorensen, Catalina Tejada, Roula I. Yazigi である。協議と広報についてチームを支援してくれたのは Merrell J. Tuck-Primdahl, Kavita Watsa, Prianka Nandy である。

完璧なリストの作成に努めたつもりではあるが、ご協力いただいたの方々のお名前がうっかり漏れているかもしれない。その場合にはお詫びするとともに、本報告書作成に貢献してくれたすべての人々に対して、改めてお礼を申し上げたい。

背景論文

- Behar, Alberto. 2008. "Neighborhood Growth Effects: An Annual Panel Data Approach."
- Brulhart, Marius. 2008. "An Account of Global Intra-Industry Trade, 1962-2006."
- Cali, Massimiliano. 2007. "Urbanisation, Inequality and Economic Growth: Evidence from Indian States."
- Clemens, Michael A., Claudio E. Montenegro, and Lant Pritchett. 2008. "The Great Discrimination: Borders as a Labor Market Barrier."
- Coulbaly, Souleymane. 2008. "On the Complementarity of Regional and Global Trade."
- Hewings, Geoffrey, E. Feser, and K. Poole. 2007. "Spatial/Territorial Development Policies in the United States."
- Kilroy, Austin. 2007. "Intra-Urban Spatial Inequalities: Cities as 'Urban Regions'."
- Kroehnert, Steffen, and Sebastian Vollmer. 2008. "Where Have All Young Women Gone?"
- Mayer, Thierry. 2008. "Market Potential and Development."
- Montenegro, Claudio E., and Maximilian L. Hirn. 2008. "A New Disaggregated Set of Labor Market Indicators using Standardized Household Surveys from Around the World."
- Nelson, Andrew. 2007. "Accessibility Model and Population Estimates."
- Nelson, B., and A. Behar. 2008. "Natural Resources, Growth and Spatially-Based Development: A View of the Literature."
- Roberts, Mark. 2008. "Congestion and spatially connective infrastructure: the case of London in the 19th and early 20th century."
- Roberts, Mark, and Uwe Deichmann. 2008. "Regional Spillover Estimation."
- Uchida, Hirotsugu, and Andrew Nelson. 2008. "Agglomeration Index: Towards a New Measure of Urban Concentration."

背景メモ

- Abreu, Maria. 2008. "Effectively Dealing with Slums."
- Alva, M., and A. Behar. 2008. "Factors That Contribute to (or Deduct from) Successful Outcomes in African Regional Agreements."
- Andersson, Martin. 2007. "Spatial Disparities in Taiwan."
- Cali, Massimiliano. 2008. "Urban Agglomeration Policy in China."
- Chen, Yang. 2008. "China: A Case Study of 1D-2D-3D areas."
- Cornelson, Kirsten. 2008. "Egypt and South Africa: A Case Study of 1D-2D-3D areas."
- Crafts, Nicholas. 2007. "European Growth in the Age of Regional Economic Integration: Convergence Big Time?"
- Crafts, Nicholas. 2007. "Spatial Disparities in 19th Century British Industrialization."
- Hay, Simon I., Dave L. Smith, and Robert W. Snow. 2008. "Is a Future for Human Malaria Inevitable?"
- Kilroy, Austin. 2008. "The Role of Cities in Postwar Economic Recovery."
- Klink, Melissa. 2008. "Nigeria and South Africa: A Case Study of 1D-2D-3D areas."
- Layke, Christian, and Stephen Adam. 2008. "Spatial Allocation of Public Expenditures in Nigeria."
- Manners, P., and A. Behar. 2007. "Trade in Sub-Saharan Africa and Opportunities for Low Income Countries."
- Markussen, Thomas. 2008. "Policies for improved land use in developing countries."
- Naudé, Wim. 2007. "Density, Distance and Division Spotlight on Sub-Saharan Africa."
- Oh, Jinhwan. 2008. "Korea: A Case Study of 1D-2D-3D areas."
- Roberts, Mark. 2008. "Social and Spatial Equity."
- Satterthwaite, David. 2007. "Expanding the Supply and Reducing the Cost of Land for Housing in Urban Areas in Low- and Middle-Income Nations."
- Te Velde, Dirk Willem. 2007. "Regional Integration, Growth and Concentration."
- Treyvish, Andrey. 2008. "The Downfall of the Soviet Union: A Spatial Explanation."
- Vidler, Cam. 2008. "Turkey and Russia: A Case Study of 1D-2D-3D areas."

注

概観

1. Clemens, Montenegro, and Ritchett (2008: 本報告書用の背景論文).
2. Collier (2007).
3. ザンビアでは 5,000 人以上の居住区は都市部とされているし、インドではその下限値は 2 万人である。本報告書では、都市化比率を各国比較するに当たって、人口密度に関して「集積指数」という新しい指標を開発した (第 1 章参照).
4. World Bank (2007k) 参照.
5. Fujita (2007).
6. Mukhreejee (2007).
7. Koh and Chang (2005).
8. De Blij (2005).
9. Khanna (2008).
10. World Bank (2008).
11. 本報告書を通じて、一般には「地域開発」ないし「領土開発」と呼ばれているものは、「地区開発」と呼ぶことにする。このような政策は範囲が拡大して国まで含むようになるのに伴い、スペース的にさらに大きな不均一性と取り組まなければならない。

本報告書をナビゲートする

1. http://nobelprize.org/nobel_prizes/economics/laureates/1971.
2. http://nobelprize.org/nobel_prizes/economics/laureates/1971/kuznets-lecture.html.
3. Brown 他 (2008).

変貌する経済地理：北アメリカにおける距離の克服

1. Engerman and Sokoloff (2000a); Acemoglu, Johnson, and Robinson (2002) を参照
2. アメリカの経済地理に関するより詳しい議論は Kim and Margo (2004) を参照
3. Fogel (1979) によると、この費用の減少の原因を 1 つの技術に帰することはできない。例えば、1890 年のアメリカの生産は、もし物資の輸送手段が鉄道ではなく水路であったとしても 4% しか低下しなかっただろうと推計されている。
4. McCallum (1995).

第 1 章

1. Farvacque-Vitkovic, Casalis, and Eghoff (2007), p. 37.
2. United Nations / Wilbur Smith Associates (1980), p. 2.
3. Siegel (1997), p. 61.
4. NUTS は EU の地域統計を作成するため際に使われている地域単位に関する単一の共通分類法である。ほとんどの加盟国における最初の 2 つの行政レベルは NUTS2 (中地域) と NUTS3 (小地域) に対応している。主要な社会経済的な地域を示す大きな単位である NUTS1 (大地域) は加盟国における既存の行政単位に符合していないことが多い。
5. 本パラグラフの数字は総地表面積、農業用専用地表面積の割合、総雇用数、農業雇用の割合、GDP、農業総付加価値 (GVA) の割合に関するデータに基づき算出 (Eurostat 2005; ベルギーの Office of National Statistics 2006)。雇用の数字は 2003 年、人口の数字は 2002 年、GDP の数字は 2005 年。GDP 関連のすべての数字は購買力基準 (PPS) を用いて表示してある。
6. 人口の数字は 2007 年 (www.citypopulation.de/world.htm)。
7. 一国の首都都市 (プライメート [シティ]) あるいは上位 2-3 の都市の人口がずっと下位の人口を大幅に凌駕する傾向は、「順位規模ルール」が都市の規模別分布の上位部分で当てはまらない傾向に反映されている。
8. 順位規模ルールとジップの法則に関するこのような定義は近似的なものである。より正確な定義に関しては、Gabaix and Ioannides (2004) を参照。
9. Eeckhout (2004).
10. Martin (2005)。スペース的および制度的に高度に集中した金融部門があるイギリスにおいてさえ、バーミンガム、マンチェスター、リーズ、エジンバラなどの大都市には、相当な数のバンチャーキャピタル企業が集中している。ただし、地域的な証券取引所は 1970 年代初めに廃止された。
11. Kim and Margo (2004).
12. Office of Deputy Prime Minister (2003).
13. Thanh, Anh, and Tacoli (2005).
14. Tiffen (2003).
15. Glaeser and Kahn (2001), p. 21.
16. Baker 他 (2005), p. 15.
17. Peng, Zhu, and Song (2008), p. 7.

18. Glaeser and Kahn (2001).
19. www.citymayors.com に公表されている世界主要都市の GDP に基づき推計。
20. これは職場ベースの GVA がロンドンの住居ベースの GVA を超過する額に等しい。Office of National Statistics (2006) のデータに基づく試算。
21. U. S. Bureau of Economic Analysis に基づいた通勤者関連所得フローの数字。
22. 引用は World Urbanization Prospects: The 2007 Revision Population Database のウェブサイトにある用語集から (<http://esa.un.org/umup/>)。
23. 時系列分析についても、World Urbanization Prospects のデータベースを使うには若干の注意が必要である。一部の国については、都市部の公式定義が時の流れとともに変更されているためだ。例えば、中国では、1999 年の都市部のシェアは使われている都市人口の公式定義の応じて、24%、31%、あるいは 73% になってしまう。
24. Glaeser, Kolko, and Saiz (2001).
25. Pricewaterhouse Cooper のレポートからとった統計数字。
26. 都市部の消費シェアは入手可能な家計調査(年は様々)に基づく推計値、1 人当たり GDP はそれに対応する年の 2000 年ドル価格による推計値(データセットの詳細は Montenegro and Hirn 2008 参照)。
27. Maddison (2008b)。
28. Kim and Margo (2004)。
29. これは第 4 章でも検討されている新しい経済地理学といういわゆる自国市場効果である。都市部における経済活動の集中も追加的な生産性上昇効果をもたらす。これも第 4 章で検討されている。
30. 都市化が基本的福祉の指標に関して都市部に有利な格差拡大ともたらすという傾向は、現在の途上国が 19 世紀から 20 世紀初めにかけて工業化した諸国とは違う点である。後述。
31. Maddison (2008b) の 2003 年のデータに基づく。
32. European Commission (2001)。
33. Miles (2007)。
34. Maddison (2008b) のデータを使った 1990 年不変価格の国際的ドルで測定。
35. 主に都市部(農村部)ということであり、人口の 50%以上が都市部(農村部)に居住しているかどうかで定義。都市部人口のシェアが 15-50%でも、当該地区の人口の 25%以上に相当する 50 万人(日本については 100 万人)以上が都市部の中心地に居住していれば、主に都市部であると定義されている。
36. 注意が必要なケースである。この時期におけるアメリカ都市部の賃金プレミアム拡大は、農産物の相対価格が大幅に下落した効果によるものであって、都市部における良い暮らし向きとはあまり関係ない可能性がある(Barro and Sala-I-Martin 2004, p. 470)。
37. 消費や人口に占める都市部のシェアは各国の家計調査(入手可能性に応じて年は様々)に基づく推計値。
38. しかし、中国について後でみるように、これは必ずしもすべての国に当てはまるわけではない。所得に関する都市部のシェアと都市部対農村部の比率については、中国の各省でマイナスの相関関係があったものの、1990 年代後半以降、この関係はプラスに転じている。
39. 水アクセスはここでは「改善された水源」へのアクセスと定義されている。このような水源は現地事情によって異なるが、井戸、共同栓、水道、水販売トラックなどが含まれる。同様に、衛生は便所や屋外便所など様々な条件付きの設備を指す。
40. このサンプルに含まれている国は次の通り。バングラデシュ、ベニン、ボリビア、ブルキナファソ、カメルーン、チャド、コロンビア、ドミニカ共和国、エジプト、ガーナ、グアテマラ、ハイチ、インド、インドネシア、カザフスタン、ケニア、マラウイ、マリ、モロッコ、モザンビーク、ナミビア、ネパール、ニカラグア、ナイジェリア、ペルー、フィリピン、タンザニア、トルコ、ウガンダ、ベトナム、ザンビア、ジンバブエ。
41. Gwatkin 他 (2007)。
42. Satterthwaite 他 (2007)。
43. The Economist (2007a)。
44. Satterthwaite 他 (2007)。
45. Satterthwaite 他 (2007)。
46. デリーの人口データは United Nations (2006c) に基づく。
47. Smith (1989)。
48. Crafts (2008)。
49. Williamson (1982)。
50. The Economist (2007a)。
51. Satterthwaite 他 (2007)。
52. この数字を初め本節で引用する都市部のシェアにかかわる歴史的なすべての数字は、5,000 人以上が居住する都市を都市部とした定義に基づいており、Bairoch and Goertz (1986) が出所である。本節における現在の途上国の都市部のシェアと人口の数字は、United Nations (2006c) に基づく引用ないし試算である。前述の通り、都市部シェアの国際比較にこのデータベースを利用しても、その水準の国際比較ほど問題はない。
53. このサンプルには以下の諸国が含まれる。ベルギー、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシア、イタリア、オランダ、ノルウェー、ポルトガル、

スペイン, スウェーデン, スイス, イギリス. この構成は Bairoch and Goertz (1986) に基づく歴史的データの入手可能性によって決定されている.

54. 図 1.13 は, United Nations (2006) によれば, 1985-2005 年に都市部のシェア上昇を経験した諸国の数を示す. 人口 100 万人以上の諸国のなかにはこの期間中に「負の都市化」を経験したところが少数ある (例えば, アルメニア, エストニア, グルジア, キルギスタン, ラトビア, モルドバ, タジキスタン, ウズベキスタン). 都市部の定義がこれら諸国について違うわけではないが, 都市部シェアの減少パターンは, この場合, ソ連の崩壊と関連している可能性がある. さらにもう 2 つの国 (チェコとスロバキア) は旧チェコスロバキアの一部であり, その解体と計画経済との決別がやはり都市部のシェアに影響を与えた可能性がある. 残りの 6 カ国 (イラク, モーリシャス, パプアニューギニア, スリランカ, アラブ首長国連邦, ザンビア) については, 都市部の定義が異例であるか, または変化している. 例えば, パプアニューギニアにおける都市部の定義は 500 人以上の住人を擁する市街地とされており, 下限値が異常に低い. 一方, アラブ首長国連邦では都市人口は 9 都市の人口ということで測定されている.
55. Satterthwaite 他 (2007).
56. United Nations (2006c).
57. この結論は Bairoch and Goertz (1986) における都市部シェアに関する歴史的データと, Maddison (2008b) における各国の人口規模に関する歴史的データを組み合わせ算出したアメリカの都市人口の伸びに関する歴史的な推定値に基づく.
58. Gwatkin 他 (2007).
59. Gwatkin 他 (2007).
60. Woods (2000).
61. Williams and Galley (1995).
62. Orwell (1937).
63. Crafts (2008).
64. Williamson (1990).
65. Stockel (2002).
66. Kim and Margo (2004).
7. OECD (2006), p. 13.
8. フランス National Statistics Office のウェブサイト (www.insee.fr/fr/default.asp).
9. Länder National Accounts Working Group (<http://www.statistik-portal.de>).
10. このパターンは開発の専門家には「クズネッツ曲線」として知られている. これはノーベル賞受賞経済学者のサイモン・クズネッツに因んだ呼称である. クズネッツ曲線は一国の経済発展と個人間の所得不平等との関係を描いたものであるが, クズネッツがこの関係を説明するために提示した仮説は, 本章で証拠を示したスペース的な不平等と発展との基本的な関係に符合している.
11. Poncet (2006).
12. Buys, Deichmann, and Wheeler (2006).
13. Poncet (2006).
14. Poncet (2006).
15. Tobler (1970).
16. Angeriz, McCombie, and Roberts (2008).
17. Lipsey and Nakamura (2006).
18. Hederson, Kuncoro, and Nasution (1996).
19. Deichmann 他 (近刊).
20. Hederson, Shalizi and Venables (2001).
21. U. S. Bureau of Census (各年).
22. Aghion and Williamson (1998), pp. 144-51.
23. Taylor and Williamson (2006).
24. Angeriz, McCombie, and Roberts (2008).
25. Fingleton (2003).
26. Deichmann 他 (2005).
27. Hering and Poncet (2006).
28. Da Mata 他 (2007).
29. Paillacar (2007).
30. Head and Mayer (2006).
31. Collier (2007).
32. 1990 年に収集した情報により作成された Nordhaus の Geographically Based Economic Database (<http://geocon.yale.edu/>) に基づく推計値.
33. スペース的な集中度に関する時系列データを 10 カ国について収集した. しかし, 観察値が 2 つだけの国もなかにはある. サンプルに含まれる国 (期間) は次の通り. カナダ (1890-2006 年), スペイン (1850-2000 年), フランス (1801-1999 年), オランダ (1850-2006 年), 日本 (1900-2000 年), アメリカ (1960-2000 年), ブラジル (1960-2004 年), チリ (1975-2004 年), タイ (1975-2004 年), インドネシア (1989-2005 年), フィリピン (1980-2005 年). 人口を使ったフランス, スペイン, オランダを除き, 経済的質量は GDP に基

第 2 章

1. Armstrong and Taylor (2000) の特に chapter 8 を参照.
2. Beaumier (1998).
3. Krugman (1991), PP. 11-13.
4. 例えば Barro and Sala-I-Martin (2004) を参照.
5. OECD (2007), P. 14.
6. Blanchard and Katz (1992).

- づき測定。データの出所は様々であるが、下記で説明するように、このような情報源の混交は大きな問題にはならない。集中の測定値は比率であり、各種指標について頑健である。
34. この集中度は以下のような方法によって定義されている。第1に、ある地区が国全体のGDPに占める仮説的なシェアを、そのGDPがスペース的に均一に分布しているとの前提に立って推計する。第2に、国全体のGDPに占める実際のシェアが最高の地区を特定する。第3に、この先進地区の実際のGDPシェアを仮説的な（スペース的に均一な分布の）シェアで割り算して目指すスペース的な集中度の測定値を求める。例えば、仮に先進地区の実際のシェアが10%、仮説的なシェアが2%だとすれば、集中度の測定値は5に等しくなる。
 35. 本節における集中度の測定値は各国の先進地区の集中度（密度）だけに焦点を絞っている。それ以外の地区との比較で密度のスペース的な分布がどうなっているかに関する情報を提示したものではない。
 36. 1人当たりGDPの数字はMaddison (2008b)に基づく。
 37. Krugman (1991a), pp. 11-13.
 38. Ingram and Whitehead (2008).
 39. 情報源は75カ国における120件以上の家計調査であるが、2回分の観察値しかない国も含まれている。本報告書では各国の各年について各家計の家計消費を推計した（家計所得しか入手できない国もあった）。家計消費を集計して国勢調査用の区域ごとに総家計消費を算出する。一国の集中度の測定値については総家計消費のなかである区域が占める最大のシェアを代理変数とすることができる。
 40. 情報源はイェール大学のWilliam NordhausのGeographically Based Economic Database (<http://geocon.yale.edu/>)。これは90カ国以上の下位国家地区について人口、GDP、土地などに関する情報を収集したデータベースである。
 41. 国別比較の際には、区分けの数が測定値の相違に影響するというクロスレベルの誤謬を回避するために、標準化されたグリッドセルの使用が有効である。スペースにかかわるジニ係数を推計する手続きと同様に、地球のグリッドセルをGDP密度に応じて高いところから順に並べて、累積的な土地面積を縦軸に、累積的なGDPを横軸とする点を描く。そうすると、多項関数をデータに当てはめて、当該国で最も密度の高い5%の土地面積が占めるGDPシェアを予測することができる。
 42. スペース的なジニ係数は一国全体の土地面積にわたって密度の分布をみるものである。経済的密度がスペース全体にわたって均一に分布していれば係数はゼロになり、全生産が1つの地球グリッドセルで行われていれば1になる。GDP密度に関するスペース的ジニ係数は次の3段階で算出される。第1に、グリッドセルを経済的質量の密度（1平方キロ当たりのGDP）に応じて高い方から順に並べる。第2に、土地面積の累積的シェアとそれに対応するGDPの累積的シェアをグリッドセルごとに求める。第3に、この2つの測定値を組み合わせて点を描くとローレンツ曲線が作成できる。スペース的ジニ係数は均一な分布を示す直線とローレンツ曲線の間の面積と均一分布直線以下の面積の比率として算出される。
 43. Krugman (1993).
 44. Maddison (2008b)に掲載されているギアリ＝ケミス方式による1990年不変価格による国際的ドルに基づく。
 45. 変動係数は0.107から0.148に上昇 (Crafts 2005)。
 46. 比較はMaddison (2008b)の1人当たりGDPの数字に基づく。
 47. Roberts (2004).
 48. Barro and Sala-I-Martin (1992).
 49. Green (1969).
 50. 福祉指標は1人当たりのセル総生産、スペース的な格差は1人当たりセル総生産について最高のセルと最低のセルの比率と定義している。スペース的な不平等にかかわるその他の指標（100分位層の90番目の層と10番目の層の格差、上位10位までのグリッドセルの平均と下位10位までのグリッドセルの平均の格差など）や変動係数を使っても、同じような様式化されたパターンが示されている。
 51. 各国の各年について、1世帯当たり家計消費を従属変数、立地に関する一連のダミーを独立変数、標準的な観察可能な家計特性（世帯の規模、世帯主の教育、性別、年齢、婚姻関係など）を制御変数としたミンサー型の回帰関数を推計する。立地の変数は国勢調査用の広範な地区である。立地に関するダミー変数の最大係数と最小係数の差が、消費にかかわる先進地区と後進地区の立地だけによる乖離の測定値になる。
 52. スペース的な乖離と1人当たりGDPの関係を、各家計調査に基づいた回帰分析による乖離の推計値をプールすることによって推計する。同回帰分析では各国内の国勢調査地区の数と各国の土地面積も制御する。消費のスペース的な乖離と発展段階の逆相関関係は様々なモデル仕様（制御変数の様々な組み合わせ）に対して頑健である。
 53. 推計値は2000年代の家計調査実施年にかかわる2000年不変価格によるドル換算値。

54. Yemtsov (2005).
 55. Kanbur and Zhang (2005); Milanovic (2005).
 56. Demurger 他 (2002).
 57. World Bank (2007).
 58. この地域でグルジアだけは、この間に絶対的な貧困の減少を経験しなかった。Douthat, Poe, and Cutler (2006), p. 52; World Bank (2005e).
 59. Ferreira (2000).
 60. Maddison (2008b) からとった 1 人当たり GDP の数字.
 61. Naude and Krugell (2006).
 62. Cárdenas and Pontón (1995).
 63. Hill, Resosudarmo, and Vidyattama (2007).
 64. Wisaweisuan (近刊).
 65. Son (近刊).
 66. UN (1997, 2005) に基づく.
 67. Garcia-Verdu (2005); Fuentes and Montes (2004).
 68. Public Administration Research and Consultation Centre (PARC) (2004).
 69. Government of India Planning Commission (2002b).
 70. Sri Lanka National Council of Economic Development and UNDP (2005).
 71. Government of Sri Lanka (2008).
 72. Kenya Ministry of Planning and National Development and UNDP (2005).
 73. Smith (1979), p. 122.
 74. Venables (2006).
 75. Chang (2005).
 76. Hanson (1998b).
 77. Demurger 他 (2002).
 78. He (近刊).
 79. Venables (2006).
 80. Crafts (2005), table 4, p. 59.
 81. China Statistical Yearbook (2006) のデータに基づく 2005 年の数字. <http://www.stats.gov.cn/tjsj/indsj/2006/indexeh.htm>.
 82. 上海と貴州省の 1 人当たり GDP の数字は 2005 年のもので、省別の相対的パフォーマンスの推計値に全国の 1 人当たり GDP に関する Maddison の推計値を乗じて算出。数字は 1990 年価格の国際的ドル表示。同様に、イギリスとの比較は Maddison (2008b) に所載のデータに基づく。
- 10 億 4,000 万人から 53 億人へと年率約 1% で増加して 5 倍になっている。
2. この推計値はイェール大学で収集された G-Econ プロジェクトのデータベースに基づいている (Nordhaus 2006 参照)。このデータベースは 1990 年について、GDP、人口、通常のグリッドセル (赤道でおよそ 100 キロメートル× 100 キロメートル) の土地面積などに関する推計値を提供している。このような数字は実際の集中度を過少評価している可能性がある。
 3. Ohmae (1990).
 4. 国民国家間の陸上国境だけを含む数字。したがって、19 世紀や 20 世紀初めの植民地間の国境は対象外である。
 5. Blake (2005).
 6. その尺度は、財、資本、人々、アイディアの流れに対する制限を代表する次の 4 つの指標を総合したものである。①平均関税率 (世界銀行データ)、②資本移動にかかわる開放度 (Chinn and Ito 2006)、③当該国訪問に査証を必要とする国の数 (Neumayer 2006)、④インターネットフィルタリングなどに関する情報も含む報道の自由にかかわる指数 (Reporters without Borders for Press Freedom 2007)。このような指標に関しては本章で後に詳述。すべての指標を正規化し、より開放的なものからより閉鎖的なものへという形で目盛を付けて合計する。順位規模に基づく指数でも同様の結果が得られる。データは原則として 2005 年ないし 2006 年のものであるが、2000 年のものも若干ある。3 つないし 4 つの指標しか入手できない少数の諸国については、入手不可能な値には全体の平均を使っている。このような処理を行った大きな諸国を例示すれば次の通りである。アフガニスタン、コンゴ民主共和国、セルビア・モンテネグロ、タジキスタン、イエメン。指数は多くの障壁をとらえてはいるが、必ずしもすべてをとらえているわけでない。例えば、法規制の相違が含まれていないが、法規制は国の福祉に影響し得る。
 7. 国際的障壁について類似の側面をとらえたグローバル化指数がいくつかある。その 1 例はスイス経済研究所 (KOF) のグローバル化指数である (globalization.kof.ethz.ch)。しかし、このような指数は典型的には関税率など各国の規制と輸出の対 GDP 比など結果である変数を混同している。本章の例示的な分析では、各国が経済的な相互作用を管理しているかということに焦点を厳密に限定している。
 8. McCallum (1995); Helliwell (2002).
 9. Anderson and van Wincoop (2003, 2004).
 10. Bhagwati and Srinivasan (2002); Alcalá and Ciccone

第 3 章

1. Maddison (2006) に基づく数字。GDP は 1820-1998 年の間に 1990 年の国際的ドルでみて、6,944 億ドルから 33 兆 7,259 億ドルに増加した。この間に人口は

- (2004).
11. Rodriguez and Rodrik (2000); Slaughter (2001).
 12. World Bank (2007j).
 13. Kee, Nicita, and Olarreaga (2006) はこのような側面の一部を含む貿易制限の指標を開発している。平均関税率指数よりは少数の諸国についてしか入手可能ではないものの、この指数は平均関税率指数との強い相関関係を示している。
 14. Chinn and Ito (2006) を参照。資本勘定の開放度に関する Chinn-Ito 指数は IMF の Annual Report on Exchange Arrangements and Exchange Restrictions (AREAR) に基づいて作成されている。第一原理の部分は次の 4 つの二値変数で構成されている。①複数為替相場制の存在、②経常勘定取引の制限、③資本勘定取引の制限、④輸出代金の引渡し義務。原指数は 0 (制限最小) から 100 (制限最大) の範囲内で目盛が付けられている。地域の平均は非加重である。
 15. McKenzie (2001); Kose, Prasad, Rogoff, and Wei (2006); Chinn and Ito (2006); Henry (2007).
 16. Quinn and Toyoda (2006).
 17. Bekaerta, Harveyb, and Lundblad (2005).
 18. Kose, Prasad, Rogoff, and Wei (2006).
 19. Pritchett (2006).
 20. このような利益の定量化は困難である。最近のある研究の推計では、先進国で労働力が 3% 増加すると 3,560 億ドルの利益が生まれるとされている (World Bank 2005)。
 21. Pritchett (2006).
 22. Neumayer (2006).
 23. McKenzie (2005).
 24. Linden, Kraemer, and Dedrick (2007)。知識集約的な活動の重要性を示唆する別の例が Oppenheimer (2008) で紹介されている。アメリカの消費者が購入するラテンアメリカで栽培された 1 杯のコーヒーについて、農民の手元に残るのは価格のわずか 3% にすぎない。残りは遺伝子工学、加工、ブランディング、マーケティング、その他知識ベースの活動に充当されている。これらはほとんどが域外で行われている。
 25. Criscuolo, Haskel, and Slaughter (2004).
 26. Brunettia and Weder (2003; Keefer and Khemani (2005).
 27. データは www.rsf.org でオンライン入手可能。
 28. Gallup, Sachs, and Mellinger (1999).
 29. Collier (2007) 参照。
 30. Alesina and Spolaore (2003), p. 81.
 31. Winters and Martin (2004).
 32. Bertram (2004); World Bank (2006a).
 33. Alesina, Devleeschauwer, Easterly, Kurlat, and Wacziarg (2003).
 34. Collier (2007).
 35. Spolaore and Wacziarg (2005).
 36. Simmons (2006).
 37. Blake (2005).
 38. Collier (2003, 2007)。Miguel, Satyanath, and Sergenti (2004) は影響が逆方向に作用し得ることを示している。アフリカ諸国の 1981-95 年のデータに基づき、潜在的な内因性を修正するため降水量のデータを用いて、5% のマイナス成長ショックがあると、紛争が翌年発生する可能性が 50% 高まるとしている。
 39. データ源については注 2 参照。このようグリッドセルによるデータでも集中度を過少評価している可能性がある。推計値が 1990 年のデータに基づいていることと、高密度地域が低密度地域よりも高い成長をした可能性があることがその理由である。
 40. Maddison (2006).
 41. Bairoch (1982).
 42. Tilly (1990).
 43. Maddison (2006).
 44. WDR 地域の定義に関してはボックス 0.3 を参照。
 45. Disdier and Head (2008).
 46. Leamer (2007) はこの点を強調している。
 47. Bourguignon and Morrisson (1998); World Bank (2007a).
 48. Morrisson and Murtin (2005).
 49. Maddison (2006).
 50. Bourguignon and Morrisson (2002a).
 51. Collier (2007).
 52. Cutler, Deaton, and Lleras-Muney (2006) では、このような長寿化につながった死亡率の低下にかかわる動因を検討している。
 53. Morrisson and Murtin (2005).
 54. 不平等の数字は人的資本の成果にかかわる本当の乖離を過少評価している可能性がある。学校教育年数は初等および中等教育だけに関するものであるため、最高限度の値をとる可能性がある。多くの先進国は基本的にかなり以前に当然の最高限度を達成しており、教育の質や高等教育の拡充の面で進歩を続けている。途上国は初等および中等教育では追い付いているが、人的資本の他の側面ではそうでもない。
 55. Cohen and Soto (2007).
 56. このような数字は改善をやや過大評価している可能性がある。実績が最悪とみられる数カ国のデータが入手不可能だからである。
 57. Baumol (1986); De Long (1988); Barro and Sala-I-

- Martin (1992); Quah (1996).
58. Maddison (2006). 東ヨーロッパに関する 1990 年以前のデータは若干信頼性に欠ける可能性がある。
 59. Lederman, Maloney, and Serven (2005).
 60. Pallage and Robe (2003).
 61. Nordhaus (2006).
 62. Snow, Craig, Deichmann, and Marsh (1999).
 63. Caselli (2005).
 64. Easterly and Levine (2001).
 65. Baldwin, Martin, and Ottaviano (2001).
 66. Puga and Venables (1999); Shatz and Venables (2005).
 67. Levinson (2006).
 68. Economic Intelligence Unit (2007).
 69. Wolf (2004). しかし, Bordo, Eichengreen, and Irwin (1999) など他の研究者は, 貿易と資本市場は現在の方が統合されているとしている。
 70. Leamer (2007).
 71. 2004 年について UN Comtrade のデータに基づき, 中国が発表した数字を使用。例えば, 中国との製造業貿易で日本の黒字は 210 億ドル, 韓国 340 億ドル, タイ 60 億ドル, フィリピン 50 億ドル, インドネシア 10 億ドルとなっている。
 72. New York Times, February 22, 1999.
- Greytak and Blackley (1985); Glaeser 他 (1992); Bernstein and Nadiri (1988).
6. Prateen (1988).
 7. Junius (1997).
 8. 推計した規模にかかわる係数 27 のうち, 23 が収穫逓増を示し (ほとんどが 4% 以上), 様々な生産関数の仕様に対して頑健であった (Griliches and Ringstad 1971; Ringstad 1978).
 9. Baldwin and Gorecki (1986).
 10. ヨーロッパは Owen (1983), アメリカは Scherer (1980); Hall (1988, 1990).
 11. アメリカの多くの製造業においては, 産業レベルで 1.30 程度の規模に対する弾力性が認められている (Paul and Siegel 1999)。また, チリの 8 業種における工場レベルのデータも, 1.20-1.44 と同程度の規模弾力性を示している (Levinsohn and Petrin 1999)。
 12. Antweiler and Trefler (2002) による 71 カ国に関する 1972-92 年の分析。
 13. アメリカ (Basu 1995; Basu and Fernald 1997) とカナダ (Fuss and Gupta 1981) については, 平均で 1.051 というのが規模弾力性推計値の平均である。
 14. アメリカについては Roeger (1995), OECD については Martins, Scarpetta, and Pilat (1996) を参照。
 15. Junius (1997).
 16. Roeger (1995).
 17. Hughes and Mester (1998) によれば, 規模が大きいかほど, 銀行はリスクを管理し, 資本を維持し, 組織としての健全性を示す資源が節約できる。Calem (1994); Hughes 他 (1999) の主張では, 銀行支店の地理的な拡大は預金の変動性低下, 期待収益率の上昇, リスクの分散化によって, 規模の効率性に伴う利益を生み出す。データ処理業務についても規模に関する収穫逓増の証拠がある (例えば, 支払いシステムについては Hancock, Humphrey, and Wilcox 1999)。
 18. Bossone and Lee (2004) は FitchLBCA の Bank Scope のデータベースに基づいて商業銀行 875 行のサンプルを用いている。
 19. 次の 3 人の経済学者に因んだ呼称である。Alfred Marshall, Kenneth Arrow, Paul Romer (Glaeser 他 1992)。
 20. Hanson (1996).
 21. www.referenceforbusiness.com/industries/Textile-Mill/Women-s-Full-Length-Knee.html を参照。
 22. Donsky (1990).
 23. U. S. Bureau of Census ウェブサイト。
 24. アメリカとブラジルのクロスセクション・データに基づいた Henderson (1986)。
- 変貌する経済地理：西ヨーロッパにおける分裂の克服**
1. Baldwin and Wyplosez (2006); Crafts and Toniolo (1996).
 2. Baldwin (2008).
 3. Baldwin (1995).
- 第 4 章**
1. Smith (1979), p. 21.
 2. Glaeser, Kollo, and Saiz (2001); Sinai and Waldfoegel (2004).
 3. 集積経済の議論はそれぞれ以下にまで遡る。Smith による特化と労働分業の検討 (Smith 1976) ; Marshall の情報波及効果やサーチング・マッチングのプロセスと投入シェアリング (Marshall 1890) ; もっと最近では, 産業間サプライ統合 (Chinitz 1961) ; 実地学習 (Arrow 1962) ; アイディアや革新の相互交換作用 (Jacobs 1970)。
 4. McCann (2001), p. 56.
 5. 例えば以下を参照。Henderson (1986); Henderson, Kuncoro, and Turner (1995); Nakamura (1985); Hammond and Von Hagen (1994); Sveikaukas (1988);

25. Jacobs (1970).
26. Henderson, Kuncoro, and Turner (1995). Henderson (1997a)によれば、同じ産業の雇用が生産性に与える最大の効果は2-5年遅れる。隣人から学習するには時間がかかるためだ。Jaffe, Trajtenberg, and Henderson (1993)は立地および産業固有の情報がスペース全体に普及するのは遅いということを確認している。
27. Carlton (1983); Wheeler and Mody (1992); Carlino (1979); Hay (1979)によれば、産業活動の集中はアメリカ企業の投資や立地の決定について好影響を及ぼしている。
28. World Bank (2006c).
29. Burchfield 他 (2006).
30. Instituto de Pesquisa Economica Aplicado (ipeadata.gov.br).
31. World Bank (2007j) のデータ。
32. イギリスについては Devereux, Griffith, and Simpson (2004); アメリカについては Ellison and Glaeser (1997); フランスについては Maurel and Sedillot (1999).
33. Rosenthal and Strange (2004).
34. Kim (1995).
35. Duranton and Overman (2002).
36. Henderson, Shalizi, and Venables (2001).
37. Henderson, Shalizi, and Venables (2001).
38. Henderson, Lee, and Lee (2001).
39. Krugman (1991b) は次のように指摘している。「現代の世界で地方化のもっとも顕著な例は、実際には、製造業よりもサービス業に基づいており、…技術がサービス業のさらなる地方化を推進するだろう」(p. 66).
40. 2004年の非農業雇用について、これ以外としては輸送・商業(22%)、林業、公益事業、建設(7%)などがある(Kolko 2007).
41. Audretsch and Feldman (1996).
42. Feldman (1994)によれば、アメリカでは、革新的な、あるいは知識集約的な活動などサービス業は、製造業よりもずっと密にかたまっている。Audretsch and Feldman (1996)は中小企業庁が1982年に集計した新製品投入数を使って、知識指向型産業がスペース的に集中した革新的な活動であることを発見している。Dekle and Eaton (1999)が提示した証拠によれば、クラスター化に伴う外部経済は製造業よりもビジネスサービス業の方が大きい。Audretsch and Feldman (1999)の発見によれば、R&D、大学の研究、熟練労働者が重要な投入となっている産業は、スペース的に集中化している傾向が強い。
43. Kolko (2007).
44. Fafchamps and Desmet (2000).
45. Desmet and Fafchamps (2006).
46. しかし、分布の最上層では逆が正しく、大都市は中間規模の都市部に雇用を奪われている(Carlino and Chatterjee 2001; Desmet and Fafchamps 2003).
47. Kolko (1998).
48. Martin (2005).
49. 例えば、Holmes and Stevens (2002)を参照。
50. Head, Reis, and Swenson (1995); Smith Jr. and Florida (1994)によれば、日本の自動車組立メーカーは後方および前方連関を活用するために、互いに近接して立地するという選好をしている。アメリカの4都市と2桁分類の3業種を調査したHammond and Von Hagen (1994)によれば、労働の共有は成長市場で、資産の共有は成熟市場でそれぞれより重要になっている。Holmes (1999)は投入の共有が集積経済の発生源だということについて、最も直接的で説得力のある証拠を提示している。パンティーストッキング産業はノースカロライナ州に集中しており、同産業における総雇用の62%を占め、投入財購入の集約度は全米平均の40%に対して53%に達している。他の集中している産業についても同じパターンがみられる。Holmes (1999)は繊維産業を調査して、投入の共有を裏付ける証拠を発見している。特にある場所の繊維産業の規模と特殊な投入財のサプライヤーが地元が存在することの間には正の相関関係がある。
51. Costa and Kahn (2000).
52. 社会的学習に関する文献のサーベイについては以下を参照。Bikhchandani, Hirshleifer, and Welch (1998); Sobel (2000).
53. Marshall (1890)は都市が革新やアイデアの普及に好都合である点を強調している。これに対して、Jacobs (1969)は都市が提供する環境が新しいアイデアの創造にかかわる展望をどのようにして改善するかに焦点を置いている。Lucas Jr. (1988)によれば、学習は意図的および意図せざるコミュニケーションを通じて、最先端の技術だけでなく漸進的で平凡な知識をも包摂していることから、都市は知識伝達には最適な場所である。
54. Marshall (1890).
55. Jaffe, Trajtenberg, and Henderson (1993). Jaffe (1986)はアメリカ企業432社について地元の研究開発(R&D)にかかわる波及効果を発見している。R&D支出1ドル当たりの特許数はR&D支出が平均を上回っている地区に所在する企業の方が多いとしている。
56. Rauch (1993)によれば、平均教育水準が高いところでは賃金が高い。これは労働者の生産性が高いので、雇用者が採用を競い、喜んで高賃金を支払うためだ。

Moretti (2004a)によれば、大卒者は都市の賃金を押し上げる効果をもっている。Charlot and Duranton (2004)は調査データを使って、職場のコミュニケーションは都市部のほうが広範囲にわたっており、それが賃金を押し上げ要因になっているとしている。

57. これは自国市場効果として知られている。
58. Holmes and Stevens (2002)はアメリカ企業の規模と都市の規模の関係を都ごとに分析して、その結果を生産性の上昇と工場の拡大を許す集中との間に相関関係がある証拠として解釈している。
59. Holmes (1999); Henderson (2005a).
60. 日本の県別生産を研究したDavis and Weinstein (1999)によれば、ある産業の生産は同産業の製品に対する需要が相対的に高いところに集中している。Wheat (1986); Glaeser 他 (1992)が発見した証拠によれば、製造業雇用は人口増加率が高い下位国家地区で伸びが大きい。Justman (1994)の主張によれば、アメリカの都市では製造業による地方向けの供給と需要の動きには強い相関関係がある。
61. 例えば以下を参照。Shefer (1973); Mera (1973); Segal (1976); Kawashima (1975); Sveikauskas (1975); Moomaw (1981, 1983); Bartlesman, Caballero, and Lyons (1994)。
62. Henderson, Shalizi, and Venables (2001).
63. Glaeser 他 (1992)はこう述べている。「知的ブレイクスルーは海や大陸というよりも、廊下や通りを横切らなければならない」(p. 1127)。
64. Feldman and Audretsch (1999).
65. Angeriz, McCombie, and Roberts (2008).
66. この点に関してはFeldman and Audretsch (1999), pp. 409-29を参照。
67. この点に関してはVenables (2006), pp. 61-85を参照。
68. もちろん若干の例外はあり、特に顕著なのはYoung (1928); Kaldor (1972)である。しかし、このような経済学者も規模に関する収穫増のモデル化に伴う技術的な解決策は提示していない。
69. Krugman (1991b).
70. Warsh (2006)は規模に関する収穫増の取り扱いを巡る知的な進歩について、面白いけれども正確な話をしている。進歩はRomer (1994)が優雅に強調したアイデアがもっている特別な特徴に基づいている。アイデアというのは一度開発されると、他人がさらに新しいアイデアの出発点としてコストなしで使う可能性がある。つまり、労働、資本、土地、生産に関するその他投入財とは違って、「ノンライバル」なものとなる。しかし、アイデアはノンライバルかもしれないが、無償でも排除不可能でもない。有用なアイディ

アを思い付くためには努力が必要であり、秘密や知的所有権の取り締まりを通じて、たとえ一時的であっても、他人が製品や生産プロセスの改善にアイデアを利用するのを許さないようにすることが可能である。この排除性は知識の創造者に独占力を付与する知識に帰結する。経済成長の定式化に明示的に知識を追加することによって、経済学者はアイデアの中心性と収穫増の重要性を認識することができるが、そのためには不完全競争が一般的であることも認識する必要がある。

71. Dixit and Stiglitz (1977).
72. Henderson (1974).
73. Black and Henderson (1999); Calem and Carlino (1991); Combes (2000); Desmet and Fafchamps (2006); Duranton and Puga (2004, 2005); Feldman and Audretsch (1999); Fujita and Ishii (1999); Glaeser 他 (1992).
74. Glaeser and Maré (2001); Henderson (1986); Henderson, Kuncoro, and Turner (1995); Henderson (1997a, 1997b, 2003b); Moomaw (1981, 1983); Kolko (1999); Nakamura (1985); Rosenthal and Strange (2001, 2003); Sveikauskas, Gowdy, and Funk (1988).
75. Black and Henderson (1999); Dumais, Ellison, and Glaeser (2002); Eaton and Eckstein (1997); Henderson (1997a, 2003a); Kim (1995).
76. これは地理学ではChristaller (1933); Lösch (1940)以来とかなり古くから認められている。
77. Duranton and Puga (2000).
78. アメリカについてHenderson (1997b); 日本についてFujita and Ishii (1999); 韓国についてKolko (1999); Henderson, Lee, and Lee (2001).
79. Henderson (1997b).
80. Glaeser, Scheinkman, and Schleifer (1995); Fafchamps and Desmet (2000).
81. Henderson (2005b); Henderson, Kuncoro, and Nasution (1996).
82. Glaeser and Kahn (2001).
83. 多様性は各産業が各地の雇用に占めるシェアに関するハーフィンダル指数の逆数で測定されている。
84. Feldman and Audretsch (1999).
85. Fujita and Ishii (1998); Duranton and Puga (2001).
86. Duranton and Puga (2005).
87. Chandler (1977); Kim (1999).
88. Toffler (1980); Naisbitt (1995); Negroponte (1995); Knoke (1996).
89. Feldman and Audretsch (1999); Venables (2006).
90. Kolko (2000).

91. Glaeser 他 (1992); Henderson, Kuncoro, and Turner (1995).
 92. Black and Henderson (2003) によれば、アメリカでは都市の相対的規模は過去 1 世紀にわたって安定しており、それが激増（フェニックスの人口は 1950-90 年の間に 10 倍に増加した）、あるいは激減（デトロイトの人口は同期間に半減した）した都市は例外である。Eaton and Eckstein (1997); Dobkins and Ioannides (2001) も、フランス、日本、アメリカについて総じて安定的なパターンを発見している。彼らの観察によれば、フランスの都市部のうち上位 40 カ所（1876-1990 年）と日本（1925-85 年）のその相対的な人口規模は基本的に不変にとどまっている。
 93. Henderson (1997b). Kim (1995) によれば、アメリカの 2 桁分類の産業について、州レベルで 1860-1987 年の間における地方化の相関係数を求めると 0.64 と高い。Dumais, Ellison, and Glaeser (2002) も、集積パターンはほとんどの産業について、1972-92 年の期間にわたり驚くほど安定しているとしている。Henderson (2003a) は 3 桁分類の 9 業種を研究して、特化のパターンが 30 年間にわたり安定していることを見出している。
 94. 以下を参照。Dunne, Roberts, and Samuelson (1989a, 1989b); Davis and Haltiwanger (1992); Herzog and Schlottmann (1991).
 95. Brezis and Krugman (1997).
 96. Henderson, Kuncoro, and Turner (1995).
 97. Van der Linde (2003).
 98. Kolko (1998).
 99. United Nations (2006c), Fact Sheet 9.
 100. Gribbin (2000), pp. 30-31.
 101. 次の国連高官の発言を引用。Lars Reutersward, Nairobi-based director of the UN Human Settlements Program.
 102. Ward (2006) に掲載されている Lars Reutersward の発言を引用。
 103. United Nations (2004b).
 104. Gill and Kharas (2007).
 105. Au and Henderson (2006a).
 106. Hoover and Vernon (1959) に引用されている Rosenthal and Strange (2004).
 107. Shaffer and Santos (2004).
 108. McCrae (2006).
 109. World Bank (2002a).
- ## 第 5 章
1. Bureau of Transport Statistics (2003).
 2. 資本収益率は場所によって（都市部と農村部、先進地区と後進地区、富裕国と貧困国など）異なり得るが、ある場所の限界収益率が他の場所より低くなるのは補完的な要素が不十分なことで説明できる (Caselli and Feyrer 2007).
 3. 2000 年の中国では海外移住者は 45 万 8,000 人にすぎなかったが、国内の移住者は 1 億 2,000 万人に達していた。1990 年代後半についてみると、ベトナムからの移住者は 30 万人以下にとどまったが、430 万人が国内的に移住した。Deshingkar and Grimm (2004) に引用されている Anh, Tacoli, and Thanh (2003) を参照。
 4. 農村部から都市部への移住は世界的にみて、都市部の成長の約 3 分の 1 を占めているにすぎない。Nam, Serow, and Sly (1990); Deshingkar and Grimm (2004) によれば、途上国の国内移住で最大の流れは農村部から他の農村部へという動きである。インドでは恒久的な移住は安定化したようであるが、特に貧困家計の労働者による一時的な「循環的」移住は増加傾向にある。
 5. アメリカへの移住者の半分以上は中央および南アメリカの出身者である。EU15 カ国への移民については、同じくほぼ半数はヨーロッパ・中央アジアからとなっている。日本への移民は 70% が東アジア・太平洋諸国の出身者である。
 6. サハラ以南アフリカ（63%以上）と南アジア（34%）の移出者のなかで最大のシェアを占めている行き先は、同一地域内の諸国、典型的には隣接した国での定住である。Ratha and Shaw (2007) 参照。この現象は植民地主義の名残りが一因である。国境が恣意的に引かれたため、伝統的な土地が長年にわたる貿易相手や同一民族グループに属する人々さえ分断してしまったのである。
 7. Obstfeld, Shambaugh, and Taylor (2004).
 8. Taylor (1996); Obstfeld and Taylor (2002).
 9. Caselli and Feyrer (2007) 参照。
 10. 初期の移住について地理と気候の面における動因をレビューしたものとしては、de Blij (2005) を参照。
 11. 国際移住の近代史をレビューしたものとしては、Massey (2003) を参照。
 12. ヨーロッパ諸国と日本の移住に関して比較可能な統計は、Massey (1988) で入手可能。
 13. Massey (1988) の推計によれば、工業化の開始（鉄道軌道が 1,000 キロメートルを超過した年で代理）と大規模な国際的労働移動の開始（移出者が初めて 1 万人を超えた時期と定義）の間の相関係数は 0.59 である。

14. 最新の数字については国際移住機関のウェブサイト (<http://www.iom.org>) を参照。国際的移住者は出生地以外に住んでいる人として定義されている (Ozden and Schiff 2007)。
15. Massey (2003)。
16. Ratha and Shaw (2007)。
17. 際立った例外はオーストラリアとイスラエルである。前者は隔絶していることが、後者は移住の決断が宗教的・政治的な性格をもっていることが理由である。
18. 専門家の指摘によれば、選別的な移住政策は高所得国の政府にはアピールするものの、行き先として人気のある他の受入国にはおそらく移転不可能である。カナダとオーストラリアでこのような政策が維持可能であるための決定的に重要な要素は、これら諸国が地理的に比較的隔絶していて、越境の動きをモニターしコントロールするのが容易だという点にある。
19. Massey (2003) に引用されている Timmer and Williamson (1998)。
20. 現在入手可能な最良のデータでも依然として労働の国内移動を過少評価している可能性がある。国内移住を追跡するために使われている国勢調査やサーベイデータは悪名が高いほど不十分である。国勢調査やサーベイという手段では、典型的にはパートタイムや臨時雇用への季節的な動き、非公式経済部門で就職した人や非公式居住区に住んでいる人、農村部相互間の動きなどが把握できていない。国内移住データの制約にかかわる議論に関しては以下を参照。Nam, Serow, and Sly (1990); Lucas (1997); Bell (2003); Deshingkar and Grimm (2004)。
21. Lucas (1997) はこの主張を裏付けるために、Connell 他 (1976); Skeldon (1986) の定量的研究を引用している。
22. Rodriguez (2004)。
23. Deshingkar and Grimm (2004) はデータ収集における歪みに関して詳細に記述している。それが農村部から農村部の移住が体系的な過小評価につながっている。特に一時的な「循環的」な移住がそうであり、国内の労働移動の大部分が政策立案者には「見えていない」のである。それは定性的な村レベルの研究でしかとらえることができない。Lucas (1997) の指摘によれば、国内移住に関する初期の研究が支配的であった農村部から農村部への移動を把握できなかったのは、都市の成長の方が際立っていたことや、初期の理論モデルでは農村部は同質的であり、そのなかでの移住は本当の利益をもたらさないという前提を置いたことなどが原因である。
24. Borjas (1990); Borjas, Bronars, and Trejo (1992); Dunlevy and Bellante (1983)。
25. Deshingkar and Grimm (2004); United Nations (2006b)。
26. Lucas (1997, 2003); McKenzie and Rapoport (2007)。
27. Schiff and Ozden (2006)。
28. Docquier (2006)。
29. Lucas (1997)。
30. Solow (1956); Swan (1956)。
31. Romer (1986); Lucas Jr. (1988)。
32. 国内労働移住に関する経済理論と実証分析を最近包括的にレビューしたものとしては、Lall, Selod, and Shalizi (2006) があり、本節はこれに基づく。
33. Todaro (1969)。
34. Harris and Todaro (1970)。
35. Lucas (1997)。
36. Cole and Sanders (1985); Packard (1997)。
37. Romer (1986); 元々は 1985 年のスピーチ原稿である Lucas Jr. (1988)。
38. Lucas Jr. (1988)。
39. Jacobs (1969) に謝辞を呈している Lucas Jr. (1988)。
40. Moretti (2004b); Rosenthal and Strange (2004); Ciccone and Peri (2006)。
41. 本報告書の他章でみたように、都市経済学は人的資本の波及効果とは独立的に、クラスター化を支持する様々な議論を展開している。例えば、Faini (1996) によれば、都市は雇用者にとって採用コストを引き下げてくれる「分厚い」労働市場に加えて、生産者が規模に伴う生産性上昇効果を手にできる大きな市場を提供する。韓国を研究した Adelman and Robinson (1978) によれば、労働者のクラスター化は後方および前方連関を強めることによって、成長率の押し上げにつながる。
42. Clemens, Montenegro, and Pritchett (2008)。
43. Ratha and Xu (2008)。
44. Pritchett (2006)。
45. Andrew, Clark, and Whittaker (2007)。
46. Andrew, Clark, and Whittaker (2007) に引用されている。
47. アメリカでは国内移住者が国内出生者に占める割合は 1850-1940 年に低下したが、それ以降は大幅に加速した。これは第 2 次世界大戦後の高成長期に一致している。Rosenbloom and Sundstrom (2003) 参照。
48. Schmertmann (1992)。
49. Fujita and Tabuchi (1997)。
50. Xenos (2004)。
51. Anh (2003)。
52. Timmins (2005)。

53. Au and Henderson (2006a, 2006b).
 54. Shukla and Stark (1986).
 55. アメリカの19世紀における労働市場の統合に関しては、Lebergott (1964); Margo (2000) を参照。
 56. Coe and Emery (2004).
 57. Hunt (1986).
 58. Gallaway and Vedder (1971).
 59. Rosenbloom and Sundstrom (2003).
 60. McInnis (1966).
 61. European Commission (2007).
 62. Decressin and Fatás (1994) はヨーロッパとアメリカにおける地域労働市場のダイナミクスを検討している。典型的な当該地域固有のショックが地域労働市場で引き金を引くことになる調整メカニズムを分析している。ヨーロッパでは最初の3年間でショックのほとんどが参加率の変化によって吸収されるのに対して、アメリカでは直ちに移住に反映される。
 63. Tabuchi (1988).
 64. Barro and Sala-I-Martin (1992); Brown (1997).
 65. Fujita and Tabuchi (1997)。ただし、著者の観察によれば、不平等は1975年以降の第3段階で再び上昇している。これは集積経済の影響で東京など大都市圏の所得の伸びが加速したからである。
 66. 中国については De Brauw and Giles (2008); メキシコについては Rapoport (2007)。
 67. Overseas Development Institute (2006)。
 68. Soto and Torche (2004)。
 69. Timmins (2005)。
 70. Koola and Özden (2008)。
 71. Beegle, De Weerd, and Dercon (2008)。
 72. Özden and Schiff (2007) に引用されている Adams Jr. (2006)。
 73. Özden and Schiff (2007) に引用されている Acosta, Fajnzylber, and Lopez (2007)。
 74. Yang (2008)。
 75. World Bank (2007k)。
 76. Garrett (2005)。
 77. De Brauw and Giles (2008)。
 78. Zhu and Lou (2008)。
 79. 人口分布に対する早魃の歴史的影響に関して、アフリカについては Liffé (1995); サヘルとスーダンについては Bryceson (1999); モーリタニアについては Hardoy and Satterthwaite (1989) を参照。
 80. Deshingkar and Grimm (2004) に引用されている Wandschneider and Mishra (2003)。インドのオリッサ州では2001年に発生した早魃でボランギールから6万人が移住を余儀なくされた。
 81. Venables and Kanbur (2005)。
 82. Deshingkar and Grimm (2004); Rodriguez (2004)。
 83. Docquier, Beine, and Rapoport (2006)。
 84. Docquier (2006)。
 85. Easterly and Nyarko (2008)。
 86. Sahn and Stifel (2003)。
 87. Anderson and Pomfret (2005)。
- ## 第6章
1. このようなトレンドは対ヨーロッパ貿易が対GDP比でみて上昇したことが一因である。対非ヨーロッパ貿易は対GDP比でみて低下した。
 2. Krugman (1991b, 2007)。
 3. 例えば Antweiler and Trefler (2002) を参照。国際貿易が要素賦存状況だけでなく、規模の経済によっても促進されることを発見した。
 4. Limão and Venables (2001)。
 5. Gallup, Sachs, and Mellinger (1999)。
 6. World Bank (2007d)。
 7. Anderson and van Wincoop (2004)。
 8. また、途上国については、長距離貿易の変化(労働の潤沢さを武器とする工業品輸出が主に増加するという形で)と(気候の相違を武器にした)農産物のシェア低下ということも意味した。
 9. Rostow (1960)。
 10. Williamson (1974)。
 11. Mitchell (1964)。
 12. Crafts, Mills, and Mulatu (2007)。
 13. Metzger (1974)。
 14. Hurd (1975)。
 15. Roy (2002)。
 16. Mohammed and Williamson (2004)。
 17. Harley (1980)。
 18. O'Rourke and Williamson (1994)。
 19. Yasuba (1978)。
 20. Krueger (2006)。
 21. Baldwin and Martin (1999)。
 22. Krugman (2007)。
 23. Combes and Lafourcade (2005)。コストは地理的な地域や距離相互間の取引額に占める従価シェアや距離によって近似されている。また、真の運賃が物理的な輸送網、技術、交通事情、輸送サービスの市場構造などに依存していることを考慮に入れている。
 24. Ivaldi and McCullough (2007)。
 25. Gordon (1990)。
 26. Hummels (2007)。

27. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (各年).
28. Tolofari (1986).
29. Button (1999).
30. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (1970年).
31. Gilman (1984).
32. 不定期船運賃は競争的な市場で決定され、ドル建てで設定されている。実質運賃の計算には次の2つのデフレーターを用いた。アメリカのGDPデフレーターと典型的には不定期船で輸送されているバルク商品の物価指数。
33. Levinson (2006).
34. Hummels (2007).
35. Harrigan (2005).
36. Hummels (2001).
37. Evans and Harrigan (2005). 東西ヨーロッパ間の貿易に関する同様の分析については、Nordas, Pinali, and Grosso (2006)を参照。
38. Harrigan and Venables (2006).
39. Krugman (1995); Venables (2001).
40. Freund and Weinhold (2004).
41. Fink, Matto, and Neagu (2005).
42. Rauch (1999).
43. Antras, Garicano, and Rossi-Hansberg (2006).
44. Rajan and Wei (2004).
45. Amiti and Wei (2004).
46. Bairoch (1988).
47. Christaller (1966).
48. Feenstra and Hanson (1997).
49. Evans and Harrigan (2005).
50. Duranton and Puga (2004).
51. Leamer and Storper (2001).
52. Storper and Venables (2007).
53. Winston (1993).
54. Nikomborirak (2007).
55. Hummels, Lugovsky, and Skiba (2007) に要約が掲載されている Hulten, Bennathan, and Scrivinasan (2003). 製造業部門における規模の経済は多数の独立的な生産者の利益から生まれている。彼らは市場シェアが比較的小さく、緊密に一緒になって動き、相互作用している(独占的な競争)。これに対して、不可分性やネットワークの効果は独占ないし寡占を優遇する。その状態の下では、1人あるいは少数の提供者が規模の経済を生み出しているが、それは港湾、空港、あるいは鉄道を支配している民間あるいは公共の輸送提供者にとっては本来的なものである。
56. Estache, Gonzalez, and Trujillo (2002).
57. Hulten (2007).
58. 例えば、Canning and Bennathan (2007)の発見によれば、国ごとに大きな格差があるものの、中所得国の場合、特に道路インフラを中心に、インフラ投資が不足しているという一般的な傾向がみられる。このような研究で計算されたマクロ経済的な収益率は、輸送コストの低下に伴う集積や特化の利益に基づいている。このような利益は発展段階が上がるにつれて大きくなる。このような研究をレビューしたものとしては、Estache and Fay (2007)を参照。
59. Brushett (2005).
60. Wilson, Mann, and Otsuki (2004).
61. Wilson, Luo, and Broadman (2006).
62. World Bank (2008).
63. Evans and Harrigan (2005); Harrigan and Venables (2006).
64. Martinez-Zarzoso and Marques-Ramos (2007).
65. Arvis, Raballand, and Marteau (2007).
66. Arnold (2006).
67. World Bank (2008).
68. Fischer, Harrigan, and Parry (近刊).
69. Nordhaus and Boyer (2000).
70. Tol (2005).
71. World Bank (2008).

変貌する経済地理：東アジアにおける距離と分裂

1. Allen 他 (2007).
2. Smith (1979), p. 189.
3. Kuroda (2007).

第7章

1. Ravallion (2007).
2. Soto (2000).
3. De Long and Shleifer (1993).
4. 土地法にはっきりと言及している一節は North (1971), p. 123にある。
5. Wordie (1983).
6. Craft (1989); Turner (1986); Wordie (1983); Wrigley (1985).
7. Craft (1989).
8. Sokoloff and Engermann (2000b).
9. Sokoloff and Engermann (2000b).
10. Rodrik, Subramanian, and Trebbi (2004).

11. Acemoglu, Johnson, and Robinson (2001).
12. ムンバイに関するこの議論は以下に基づく。 Buckley, Bertaud, and Phatak(2005); Buchkley and Kalarickal (2006).
13. United Nations (2001); www.mymoneyblog.com/archives/2006
14. World Bank (2007j); 購買平価で調整した 1 人当たり国民所得 (GNI).
15. Brueckener (2007); Henderson (2007).
16. Buchkley and Kalarickal (2006), box 3.4.
17. 2002 年に都市省が創設された。規制の枠組みを刷新して、都市がより有効に土地利用や分割を管理し、市場ニーズの変化により敏感に対応できるようにするためである。
18. World Bank (2007b).
19. Chiquier, Hassler, and Lea (2004).
20. World Bank (2006d).
21. Lall 他 (2004).
22. World Bank (2002a).
23. この議論は London School of Economics がデジタル形式に転換し、一般向けにダウンロード可能している輸送の歴史に関する小冊子の所蔵品に基づく (www.lse.ac.uk/library/pamphlets/Transport/transportpamphletspages/urban_transport.htm)。小冊子はロンドンの輸送史 (8 冊), ロンドンの輸送政策 (9 冊), 路面電車 (3 冊), 一般的な都市輸送政策 (3 冊) をカバーしている。これは様々な団体が発行したもので、これには民間部門の輸送手段提供者, 地方政党, 現在ならシンクタンクと呼ばれるところなどが含まれる。
24. Hargan (2007).
25. Land Enquiry Commission (1914).
26. Offer (1981), p. 291.
27. 1 人当たり GDP の数字は Maddison (2007) の歴史的データベースに基づく (<http://www.ggd.net/maddison/>)。ギアリー=カーミス方式による 1990 年の国際的ドル表示。
28. Bairoch and Goertz (1986), table 3, p. 288.
29. Staff City Population Database, Human Settlements Group, International Institute for Environment and Development (IIED).
30. Mumford (1963).
31. Dunlap (1992).
32. Lane (1860).
33. O'Gorman (1939a, 1939b).
34. Santos and Shaffer (2004).
35. Meyer (1917).
36. Victoria Transport Policy Institute (2007).
37. Pucher 他 (2005).
38. World Bank (2002a).
39. Metro Bits (<http://mic-ro.com/metro>).
40. Booth (1901).
41. Abreu (2008 : 本報告書用).
42. Nesslein (2003).
43. Borgegård and Kemeny (2004).
44. Hall and Vidén (2005).
45. Swedish Council for Building Research (1990); Borgegård and Kemeny (2004).
46. Hoffman (1996).
47. Hall (2002); Chandler (1992).
48. Chandler (1992).
49. Imparato and Ruster (2003); Abreu (2008).
50. World Bank (2007j).
51. Hall (1984).
52. Trackman, Fischer, Salas (1999).
53. Mackay (1999); Abreu (2008) に基づく Jones and Datta (2000).
54. Abreu (2008) に基づく Mackay (1999).
55. Goodlad (1996); Mackay (1999); Jones and Datta (2000).
56. この比較は Maddison (2006) に掲載のデータに基づく。
57. World Urbanisation Prospects: The 2007 Revision Population Database (<http://esa.un.org.unup/>).
58. Cohen and Soto (2001).
59. ここの議論は主に Oh (2008: 本報告書用の背景メモ) に基づく。
60. ここの議論は部分的に Chen (2008: 本報告書用の背景メモ) に基づく。
61. China Statistical Yearbook 2007 に基づく数字。
62. World Bank (2003b, 2007k); Bertaud (2004).
63. World Urbanisation Prospects: The 2007 Revision Population Database (<http://esa.un.org.unup/>).
64. Human Development and Reform Commission (2005); Changsha-Zhuzhou-Xiangtan Cluster Regional Plan.
65. Kilroy (2007).
66. Lall (2005).
67. Lall (2005).
68. Yepes and Lall (2008).
69. Oh (2008) に基づく Sohn (2003).
70. それぞれ Evans (2002); Sohn (2003).
71. World Urbanisation Prospects: The 2007 Revision Population Database (<http://esa.un.org.unup/>).
72. Maddison (2006). 1 人当たり GDP は 1990 年の国際

的ドルで表示されている。

73. World Urbanisation Prospects に掲載の都市集積地人口データに基づく比較。
74. Cohen and Soto (2007).
75. World Bank (2007j).
76. Vidler (2008) に基づく Neuwirth (2007).
77. BBC World Service, Thursday, April 27, 2000 (<http://news.bbc.co.uk/1/hi/sci/tech/727966.stm>).
78. トルコに関する議論は Vidler (2008: 本報告書用の背景メモ) に基づく。
79. Bertaud (2003).
80. Government of India Planning Commission (2002a).
81. Selod (2007).
82. Tinbergen (1952).

第8章

1. Azzoni, Menezes-Filho, Menezes, and Silveira-Neto (2000); World Bank (1998).
2. World Bank (2007b), figure 8.2はこの報告書に基づく。
3. World Bank (2007a).
4. Maddison (2008) に掲載の数字に基づく推定値。1700年のGDPを1990年の国際的ドルで見ると、世界全体の3,713億6,900万ドルに対してインドは907億5,000万ドルとなっている。
5. 地主システムでは地主が村からの徴税に責任をもつ(ただし、地主は自分の取り分は留保する。個人システムでは政府官吏が耕作者から直接徴税する。村システムでは共同体機関が徴税の責任を負う (Banerjee and Iyer 2005)).
6. Lall, Wang, and Deichmann (2008b).
7. Government of India (2006).
8. Hunt (2000).
9. Gorzelak (2007).
10. European Commission (2002).
11. 構造基金は1994-99年に次の6つの「目標」に基づいて資源を配分した。①開発が遅れている地区の開発と構造調整を支援する, ②辺境地区あるいは産業の衰退で深刻な影響を受けている地区の一部を支援する, ③長期失業と戦う, ④労働市場から排除されていた人々の労働市場統合を円滑化する, ⑤農業政策改革の一環である農業の構造調整と農村部の構造調整を加速化する, ⑥人口密度の低い地区の開発と構造調整を促進する。
12. Rodríguez-Pose and Fratesi (2004).
13. European Commission (2007).
14. 「目標1」は開発が遅れている地域(本報告書では「地区」と称している)が追いつくのを支援する。EU人口の22%に相当する約50地域が対象になっている。
15. Dall'Erba (2003).
16. 1980年代半ばの再定住コストは1世帯当たり7,000ドルと推定されている (Adhiati and Bobsien 2001).
17. Davezies (2001); Martin (2005). この図をみると、フランスのNUTS2地区にかかわる1人当たりGDPの変動係数(オレンジ色の線, 左目盛)は1982-2002年に上昇しているが、1人当たり可処分所得の変動係数(青色の線, 右目盛)は低下している。
18. Morrisson and Murtin (2005).
19. United States Census Bureau (2002).
20. 2007年の米ドルでみて約8ドル。
21. Engel, Galetovic, and Raddatz (1998).
22. Gibson and Rozelle (2003).
23. Escobal and Torero (2000).
24. Baer (1995).
25. Stewart (2008).
26. Hill and Gaddy (2003).
27. Rolfes (2002).
28. Whalley and Zhang (2007).
29. Hewings, Feser, and Poole (2007). 人口は1996年の数字。
30. Rephann and Isserman (1994). 実験的な設計を使ったアメリカの地域開発プログラムに関して、初めて行われた事後評価の1つ。
31. 具体的な事例が本章の後のほうで検討されている。
32. Andrienko and Guriev (2003).
33. ブラジルの1960-2000年について国勢調査のマイクロデータを使った最近の研究に基づく。
34. Margo (1988).
35. Borsch-Supan (1987).
36. Duarte, Ferreira, and Salvato Jr. (2004). 労働力の学校教育年数をみると、全国平均の6.4年や南東部の7.3年と比較して、北東部は4.6年となっている。
37. Shah and Shen (2006).
38. 説明責任を負っているのは移転を供与してくれた上位レベルの政府に対してである。
39. 2000年の数字 (Chakraborty 2003).
40. Euractiv (2008).
41. World Bank (2003b) には、世界各地における土地管理の慣行や政策や、個別政策がどのように開発を促進し貧困を削減したかに関する包括的な評価がある。
42. Palacin and Shelburne (2005).
43. Bayes (2007).
44. World Bank (2008b).
45. World Bank (2008a).

46. World Bank (2008c).
 47. パネルデータに基づく計量経済分析 (Lei and Haynes 2004).
 48. Kloeppinger-Todd (2007). フィリピンの携帯電話登録者は累計で 2,000 万人以上に達している。
 49. Jensen (2007).
 50. Luo (2004).
 51. Yepes and Lall (2008).
 52. Baldwin, Forslid, Martin, Ottaviano, and Robert-Nicould (2003). 新しい経済地理モデルの予測は次のようになっている。先進地区と後進地区間の取引を円滑化するインフラ政策は、前者における経済活動のスペース的な集中を高める。このような政策は経済全体の成長率を押し上げるとともに、地区間および労働者対資本家間における名目所得の不平等を縮小する。これに対して、後進地区内における接続性を改善するインフラ政策は、地方の経済成長を高めるかもしれないが、経済全体の成長を鈍化させることがある。
 53. Faini (1983).
 54. Combes and Lafourcade (2001).
 55. Jacoby (2000).
 56. World Bank (2008b).
 57. Lall, Schroeder, and Schmidt (2008).
 58. Government of Malaysia (2001).
 59. Malaysia Industrial Development Authority (<http://www.mida.gov.my/>).
 60. Al-Hassan and Diao (2007).
 61. Park (近刊).
 62. Lee (2008).
 63. それ以下の事例は本報告書のために行った背景研究に基づく。
 64. Donoso-Clark and Lenihan (2008) は、このような経済活動を分散させるための中央集権的な政策のことを、地域開発に関して「第一世代」のアプローチと呼んでいる。
 65. Donoso-Clark and Lenihan (2008).
 66. Drabenstott (2005).
 67. Hewings, Feser, and Poole (2008).
 68. Carvalho, Lall and Timmins (2006). 憲法基金は北部と北東部の経済活動をファイナンスするために、1989年に創設された。
 69. World Bank (1977); Scott (1982).
 70. Chakravorty and Lall (2005).
 71. Fay, Felkner, and Lall (2008).
 72. Calmon (2003); World Bank (2005a) に報告されている経済政策担当官が行った研究に基づく。
 73. 詳細は Calmon (2003) にある。
 74. Hausman, Rodrik, and Velasco (2005).
 75. Donoso-Clark and Lenihan (2008) の指摘によれば、1960年代から70年代にかけて失敗した「第一世代」の地域開発政策の特徴は、地元の資産や比較優位の活用ではなく、外部からの投入財や専門知識に依存していたことにある。
 76. 途上国における企業立地に関する最近の研究論文で、立地選択に影響する主要因に関する実証分析の結果をまとめている (Deichmann, Lall, Redding, and Venables 近刊).
 77. Uvalic (1993).
 78. Bolton and Roland (1997).
- ## 第9章
1. Woronoff (1972), p. 141. 1959年に創設された「協商」(Entente) は、資金を調達し、ローンを保証し、貿易と投資を促進することによって、加盟国の経済発展を促進することを意図していた。これはコートジボワールの首都アビジャンに本部を置く相互援助融資保証基金を通じて運営された。現加盟国はダオメー (現ベニン)、コートジボワール、ニジェール、オートボルタ (現ブルキナファソ)。トーゴは1966年に加盟。
 2. Collier (2007).
 3. 中間財の詳細な分析に関しては Brühlhart (2008) を参照。
 4. Coulibaly (2008).
 5. 世界銀行の企業調査データベースと Doing Business データベースの両方を使っている Yoshino (2008) を参照。
 6. Melitz (2003).
 7. この点の詳しい動向に関しては Schiff and Winter (2003) を参照。
 8. なかでも Viner (1950); Meade (1956); Balassa (1967); Aitken (1973) を参照。
 9. Baier and Bergstrand (2004); Bond (2005); Evenett (2005); Bergstrand (2006).
 10. Bhagwati (1995); Bhagwati, Greenaway, and Panagariya (1998); Krishna (1998).
 11. Krugman (1991); Frankel, Stein, and Wei (1996); Carrere (2005).
 12. Martin, Mayer, and Thoenig (2008) の推察によれば、近隣諸国との貿易が多い国は主に遠隔諸国と貿易している国と比べて、武力紛争に陥る可能性が低い。
 13. World Bank (2004a); United Nations (2007).
 14. さらに、1970年代のサハラ以南アフリカはほとんどが農村部で、人口密度が高い地区 (ほとんどが沿岸地

- 帯)が2-3カ所あるだけの広大な諸国で構成されていた。また、各国間をつなぐインフラはほとんどなく、地域統合を後押しするような状況ではなかった(CSAO/ECOWAS 2005)。
15. 現行のWTOのルールでは、地域貿易協定は実質的にすべての部門をカバーすべきであると規定されているが、現在の途上国に関しては個別部門の貿易協定は対象外となっている。しかし、焦点を絞った分野で始めるという原則は依然として妥当である。
 16. Venables (2003)によれば、低所得国どうしの地域統合は開発が最も遅れた参加国と相対的に先進的な参加国の間で所得格差の拡大につながりやすい。Goyal and Staal (2004)によれば、小国が統合に積極的なものに対して、大国は同規模の諸国との統合を好む。
 17. Coulibaly (2006).
 18. World Bank (2004b).
 19. Laeven and Woodruff (2007).
 20. 食の安全と農業の衛生基準に関するボックス3.3 (World Bank 2005c).
 21. Gibbon and Ponte (2005); Chandra (2006); Broadman (2006); Czubala, Shepherd, and Wilson (2007).
 22. Fink and Mattoo (2004); Hoekman (2006).
 23. Chow 他 (2005); World Bank (2007g).
 24. World Bank (2007f).
 25. Arvis, Raballand, and Marteau (2007).
 26. Djankov and Freund (2006).
 27. Behar and Manners (2008).
 28. World Bank (2004b).
 29. 両事例とも地域プログラムに関するWorld Bank Independent Evaluation Groupからの情報に基づく。
 30. Leigland and Roberts (2007).
 31. World Bank (2006n).
 32. N'Guessan Chitou (2006).
 33. African Development Bank (2008).
 34. Bougheas, Demetriades, and Morgenroth (1999); Limano and Venables (2001).
 35. 例えば、Foroutan and Pritchett (1993)はこの点をサハラ以南アフリカについて主張している。
 36. Coulibaly and Fontagné (2006).
 37. Buys, Deichmann, and Wheeler (2006).
 38. Shepherd and Wilson (2006).
 39. Vargas-Hidalgo (1979); Wionczek (1970).
 40. Hazelwood (1979); Kasekende and Ng'eno (1999).
 41. Brandts and Cooper (2007)によれば、効果的な意志疎通には単なる金銭的なインセンティブよりも強力な調整効果がある。
 42. Sandler (2002).
 43. Arce (2001, 2004); Arce and Sandlar (2002).
 44. Schiff and Winter (2002).
 45. Kraske 他 (1996), p. 95.
 46. このような問題の本格的な議論に関しては、International Development Association and World Bank (2008)を参照。
 47. Schiff and Winter (2002).
 48. Mayer (2008).
 49. 北東アジアは日本に近いため、例外的な事例であることに留意されたい。主要輸出市場は依然として北アメリカとEUである。東南アジアは市場アクセスという観点では、中国との貿易関係を考えると、中国と同じ近隣地域に属すると考えるべきであろう。
 50. Hill and Gaddy (2003).
 51. EU拡大に関してはInternational Monetary Fund (1998); NAFTAに関してはSchiff and Wang (2003).
 52. World Bank (2002b).
 53. Jessen (2002).
 54. 貿易と投資に関する報告書 World Bank (2003a).
 55. Coulibaly (2007)が提唱した手法を使って行った評価。湾岸協力会議(CGG)加盟国は2008年1月1日に、共同市場に移行するという重要な一歩を踏み出したにもかかわらず、その貿易効果もこの評価より大きいとはいえない。
 56. World Bank (2007g).
 57. Antweiler and Trefler (2002).
 58. 例えばMpreno and Trehan (1997)を参照。
 59. Arora and Vamvakidis (2005)は南アフリカが近隣諸国に与える影響をしているが、Behar and Collier (2008)は資源の豊富な国がサハラ以南アフリカの近隣諸国に及ぼす影響を強調している。
 60. Nabi and Nasim (2001).
 61. Naqvi and Schuler (2007).
 62. World Bank (2007h).
 63. Söderbaum (2001).
 64. Behar and Collier (2008).
 65. United Nations (2004a); 地域統合に関する報告書 United Nations and African Union (2006).
 66. N'Dulu (2001).
 67. Gregoire and Labazee (1993).
 68. Ladman (1979); Asiwaju (2005).
 69. Dorosh and Haggblade (2007); Jayne 他 (2005); Tschirley 他 (2004); Negri and Porto (2007).
 70. Little (2007).
 71. Gregoire and Labazee (1993); Yade 他 (1999).
 72. Adebusoye (2006).
 73. Jourdan and NEPAD (2006).

74. Hoekman and Njinkeu (2007).
75. Independent Evaluation Group (IEG) (2007).
76. Collier and Venables (2007).

**変貌する経済地理：サハラ以南アフリカにおける密度、
距離、分裂の克服**

1. Alesina, Easterly, and Matuszeski (2006).
2. de Blij (2005).
3. Naudé (2007).
4. Nudulu 他 (2007), p. 101.
5. Satterthwaite (2007).
6. Naudé and Matthee (2007).
7. Ramos (2007).
8. Martínez-Zarzoso, Gracia-Menéndez, and Suárez-Burguet (2003).

参考文献

「処理済み」"processed" という用語は、非公式に複製されているということの意味し、図書館では一般には入手できない可能性がある。

- The word processed describes informally reproduced works that may not be commonly available through libraries.
- Abreu, María. 2008. "Effectively Dealing with Slums." Background note for the WDR 2009.
- Acemoglu, Daron, Simon Johnson, and James A. Robinson. 2001. "The Colonial Origins of Comparative Development: An Empirical Investigation." *American Economic Review* 91 (5): 1369–401.
- . 2002. "Reversal of Fortune: Geography and Institutions in the Making of the Modern World Income Distribution." *Quarterly Journal of Economics* 117 (4): 1231–94.
- Acosta, Pablo, Pablo Fajnzylber, and J. Humberto Lopez. 2007. "The Impact of Remittances on Poverty and Human Capital: Evidence from Latin America Household Surveys." In *International Migration, Economic Development, and Policy*, ed. Caglar Özden and Maurice Schiff. Washington, DC, and New York: World Bank and Palgrave Macmillan.
- Adams, David, and E. M. Hastings. 2001. "Urban Renewal in Hong Kong: Transition From Development Corporation to Renewal Authority." *Land Use Policy* 18(3):245–58.
- Adams, Richard H. Jr. 2006. "Remittances, Poverty, and Investment in Guatemala." In *International Migration, Remittances, and the Brain Drain*, ed. Caglar Özden and Maurice Schiff. Washington, DC, and New York: World Bank and Palgrave Macmillan.
- Adebusoye, Paulina Makinwa. 2006. "Geographic Labour Mobility in Sub-Saharan Africa." Globalization, Growth, and Poverty Working Paper Series 1, IDRC, Ottawa.
- Adelman, Irma, and Sherman Robinson. 1978. "Migration, Demographic Change, and Income Distribution in a Model of a Developing Country." In *Research in Population Economics*, vol. 1, ed. Julian Simon. Greenwich, CT: JAI Press.
- Adhiati, M. Adriana Sri, and Armin Bobsien. 2001. *Indonesia's Transmigration Programme—An Update: A Report Prepared for Down to Earth*. London: International Campaign for Ecological Justice in Indonesia.
- Africa Development Bank (ADB). 2007. *Report of the High Level Panel: Investing in Africa's Future*. Abidjan, Côte d'Ivoire: ADB.
- Aghion, Philippe, Robin Burgess, Stephen J. Redding, and Fabrizio Zilibotti. 2006. "The Unequal Effects of Liberalization: Evidence from Dismantling the License Raj in India." NBER Working Paper 12031, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Aghion, Philippe, and Peter Howitt. 1992. "A Model of Growth Through Creative Destruction." *Econometrica* 60(2):323–51.
- . 2005. "Growth With Quality-Improving Innovations: An Integrated Framework." In *Handbook of Economic Growth, Volume 1A*, ed. Philippe Aghion and Steven Durlauf. Amsterdam, Netherlands: North-Holland.
- Aghion, Philippe, and Jeffrey G. Williamson. 1998. *Growth, Inequality and Globalization: Theory, History, and Policy*. New York: Cambridge University Press.
- Aitken, Norman D. 1973. "The Effects of the EEC and the EFTA on European Trade: A Temporal Cross-Section Analysis." *American Economic Review* 63 (5): 881–92.
- Al-Hassan, Ramatu M., and Xinshen Diao. 2007. "Regional Disparities in Ghana: Policy Options and Public Investment Implications." IFPRI Working Paper 693, International Food Policy Research Institute, Washington, DC.
- Alcalá, Francisco, and Antonio Ciccone. 2004. "Trade and Productivity." *Quarterly Journal of Economics* 119 (2): 613–46.
- Alderman, Harold, Miriam Babita, Gabriel Demombynes, Nthabiseng Makhatha, and Berk Özler. 2002. "How Low Can You Go? Combining Census and Survey Data for Mapping Poverty in South Africa." *Journal of African Economies* 11 (2): 169–200.
- Alesina, Alberto, Arnaud Devleeschauwer, William Easterly, Sergio Kurlat, and Romain Wacziarg. 2003. "Fractionalization." *Journal of Economic Growth* 8 (2): 155–94.
- Alesina, Alberto, William Easterly, and Janina Matuszeski. 2006. "Artificial States." Working Paper 2115, Harvard Institute of Economic Research, Cambridge, MA.
- Alesina, Alberto, and Enrico Spolaore. 2003. *The Size of Nations*. Cambridge, MA, and London: MIT Press.
- Allen, Robert, Jean-Pascal Bassino, Debin Ma, Christine Moll-Murata, and Jan Luiten Van Zanden. 2007. "Wages, Prices, and Living Standards in China, 1738–1925: In Comparison with Europe, Japan, and India." Economics Working Paper 316, University of Oxford, Oxford, U.K.
- Alston, Lee, and T. J. Hatton. 1991. "The Earnings Gap between Agricultural and Manufacturing Laborers, 1925–1941." *Journal of Economic History* 51 (1): 83–99.
- Amiti, Mary, and Shang-Jin Wei. 2005. "Fear of Service Outsourcing: Is It Justified?" *Economic Policy* 20 (42): 308–47.
- Anderson, James E., and Eric van Wincoop. 2003. "Gravity with Gravitas: A Solution to the Border Puzzle." *American Economic Review* 93 (1): 170–92.
- . 2004. "Trade Costs." *Journal of Economic Literature* 42 (3): 691–751.
- Anderson, Kathryn H., and Richard Pomfret. 2005. "Spatial Inequality and Development in Central Asia." In *Spatial Disparities in Human Development: Perspectives from Asia*, ed. Ravi Kanbur, Anthony J. Venables, and Guanghua Wan. Tokyo and New York: United Nations University Press.
- Andrews, Martyn, Kenneth Clark, and William Whitaker. 2007. "The Employment and Earnings of Migrants in Great Britain." Working Paper 3068, Institute for the Study of Labor, Bonn, Germany.
- Andrienko, Yuri, and Sergei M. Guriev. 2003. "Determinants of Interregional Mobility in Russia: Evidence from Panel Data." Working Paper 3835, Centre for Economic Policy Research, London.
- Angel, Shlomo. 2008. "Preparing for Urban Expansion: A Proposed Strategy for Intermediate Cities in Ecuador." In *The New Global Frontier: Cities, Poverty and Environment*

- in *the 21st Century*, ed. G. Martine, G. McGranahan, M. Montgomery, and R. Castilla-Fernandez. London: IIED/UNFPA and Earthscan.
- Angeriz, Alvaro, John McCombie, and Mark Roberts. 2008. "New Estimates of Returns to Scale and Spatial Spillovers for EU Regional Manufacturing, 1986–2002." *International Regional Science Review* 31 (1): 62–87.
- Anh, Dang Nguyen. 2003. "Migration and Poverty in Asia, with Reference to Bangladesh, China, the Philippines, and Viet Nam." Paper presented at the Ad Hoc Expert Group Meeting on Migration and Development, Bangkok, Thailand, August 27.
- Anh, Dang Nguyen, Cecilia Tacoli, and Hoang Xuan Thanh. 2003. "Migration in Vietnam: A Review of Information on Current Trends and Patterns, and Their Policy Implications." Paper presented at the Regional Conference on Migration, Development and Pro-poor Policy Choices in Asia, Dhaka, Bangladesh.
- Antràs, Pol, Luis Garicano, and Esteban Rossi-Hansberg. 2006. "Offshoring in a Knowledge Economy." *Quarterly Journal of Economics* 121 (1): 31–77.
- Antweiler, Werner, and Daniel Treffer. 2002. "Increasing Returns and All That: A View from Trade." *American Economic Review* 92 (1): 93–119.
- Arce, Daniel M. 2001. "Leadership and the Aggregation of International Collective Action." *Oxford Economic Papers* 53 (1): 114–37.
- . 2004. "Asymmetric Leadership and International Public Goods." *Public Finance Review* 32 (5): 528–58.
- Armstrong, Harvey, and Jim Taylor. 2000. *Regional Economics and Policy*. Oxford, U.K.: Blackwell.
- Arnold, John. 2006. "Best Practices in Management of International Trade Corridors." Transport Working Paper TM-13, World Bank, Washington, DC.
- Arora, Vivek, and Athanasios Vamvakidis. 2005. "The Implications of South African Economic Growth for the Rest of Africa." *South African Journal of Economics* 73 (2): 229–42.
- Arrow, Kenneth J. 1962. "Economic Welfare and the Allocation of Resources for Invention." In *The Rate and Direction of Inventive Activity: Economic and Social Factors*, ed. Conference of the Universities and the National Bureau Committee for Economic Research. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Arvis, Jean-François, Gael Raballand, and Jean-François Marteau. 2007. "The Cost of Being Landlocked: Logistics Cost and Supply Chain Reliability." Policy Research Working Paper 4258, World Bank, Washington, DC.
- Asiwaju, Anthony I. 2005. "Transfrontier Regionalism: The European Union Perspective on Postcolonial Africa, with Special Reference to Borgu." In *Holding the Line. Borders in a Global World*, ed. Heather N. Nicol and Ian Townsend-Gault. Vancouver, Canada: University of British Columbia Press.
- Atkinson, Michael M., and Richard A. Powers. 1987. "Inside the Industrial Policy Garbage Can: Selective Subsidies to Business in Canada." *Canadian Public Policy* 13 (2): 208–17.
- Au, Chun-Chung, and J. Vernon Henderson. 2006a. "Are Chinese Cities Too Small?" *Review of Economic Studies* 73 (3): 549–76.
- . 2006b. "How Migration Restrictions Limit Agglomeration and Productivity in China." *Journal of Development Economics* 80 (2): 350–88.
- Audretsch, David B., and Maryann P. Feldman. 1996. "R&D Spillovers and the Geography of Innovation and Production." *American Economic Review* 86 (3): 630–40.
- Azzoni, Carlos, Naercio Menezes-Filho, Tatiane A. De Menezes, and Raul Silveira-Neto. 2000. "Geography and Income Convergence among Brazilian States." Research Network Working Paper R-395, Inter-American Development Bank, Washington, DC.
- Bae, Chang-Hee Christine, and Yaourai Suthiranart. 2003. "Policy Options towards a Sustainable Urban Transportation Strategy for Bangkok." *International Development Planning Review* 25 (1): 31–51.
- Baer, Werner. 1995. *The Brazilian Economy: Growth and Development*, 4th ed. Westport, CT: Praeger Publishers.
- Baier, Scott L., and Jeffrey H. Bergstrand. 2004. "Economic Determinants of Free Trade Agreements." *Journal of International Economics* 64 (1): 29–63.
- Bairoch, Paul. 1982. "International Industrialization Levels from 1750 to 1980." *Journal of European Economic History* 11 (2): 269–333.
- . 1988. *Cities and Economic Development: From the Dawn of History to the Present*. Chicago: University of Chicago Press.
- Bairoch, Paul, and Gary Goertz. 1986. "Factors of Urbanization in the Nineteenth-Century Developed Countries: A Descriptive and Econometric Analysis." *Urban Studies* 23 (4): 285–305.
- Baker, Jim. 1999. *Crossroads: A Popular History of Malaysia and Singapore*. Singapore: Times Books International.
- Baker, Judy, Rakhi Basu, Maureen Cropper, Somik V. Lall, and Akie Takeuchi. 2005. "Urban Poverty and Transport: The Case of Mumbai." Policy Research Working Paper 3693, World Bank, Washington, DC.
- Baker, Kevin. 2001. "The First Slum in America." *New York Times*, September 30.
- Balassa, Bela. 1967. "Trade Creation and Trade Diversion in European Common Market." *Economic Journal* 77 (305): 1–21.
- Baldwin, John R., and Paul K. Gorecki. 1986. *Role of Scale in Canada–U.S. Productivity Differences in the Manufacturing Sector 1970–1979*. Buffalo, NY, and Toronto, Canada: University of Toronto Press.
- Baldwin, Richard E. 1995. "A Domino Theory of Regionalism." In *Expanding Membership of the European Union*, ed. Richard E. Baldwin, Pertti Haaparanta, and Jaakko Kiander. Cambridge, MA, and New York: Cambridge University Press.
- . 2008. "Sequencing and Depth of Regional Economic Integration: Lessons for the Americas from Europe." *World Economy* 31 (1): 5–30.
- Baldwin, Richard E., Rikard Forslid, Philippe Martin, Gianmarco I. P. Ottaviano, and Frederic Robert-Nicoud. 2003. *Economic Geography and Public Policy*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Baldwin, Richard E., and Philippe Martin. 1999. "Two Waves of Globalization: Superficial Similarities, Fundamental Differences." In *Globalization and Labor*, ed. Horst Siebert. Tuebingen, Germany: Mohr Siebeck.
- Baldwin, Richard E., Philippe Martin, and Gianmarco I. P. Ottaviano. 2001. "Global Income Divergence, Trade, and Industrialization: The Geography of Growth Take-Offs." *Journal of Economic Growth* 6 (1): 5–37.
- Baldwin, Richard E., and Charles Wyplosz. 2006. *The Economics of European Integration*, 2nd ed. London: McGraw-Hill Education.
- Balisacan, Arsenio, Hal Hill, and Sharon Faye Piza. Forthcoming. "Spatial Disparities and Development Policy in the Philippines." In *Reshaping Economic Geography in East Asia*,

- ed. Yukon Huang and Alessandro Magnoli Bocchi. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Balk, Deborah L., Uwe Deichmann, Gregory Yetman, Francesca Pozzi, Simon I. Hay, and Andrew Nelson. 2006. "Determining Global Population Distribution: Methods, Applications, and Data." *Advances in Parasitology* 62: 119–56.
- Banerjee, Abhijit, and Lakshmi Iyer. 2005. "History, Institutions, and Economic Performance: The Legacy of Colonial Land Tenure Systems in India." *American Economic Review* 95 (4): 1190–213.
- Barro, Robert J., and Xavier Sala-I-Martin. 1992. "Convergence." *Journal of Political Economy* 100 (2): 223–51.
- . 2004. *Economic Growth*, 2nd ed. Cambridge, MA: MIT Press.
- Barro, Robert J., Xavier Sala-I-Martin, Olivier J. Blanchard, and Robert E. Hall. 1991. "Convergence across States and Cities." *Brookings Papers on Economic Activity* 1991 (1): 107–82.
- Bartelsman, Eric J., Ricardo J. Caballero, and Richard K. Lyons. 1994. "Customer and Supplier-Driven Externalities." *American Economic Review* 84 (4): 1075–84.
- Basu, Susanto, and John G. Fernald. 1997. "Returns to Scale in U.S. Production: Estimates and Implications." *Journal of Political Economy* 105 (2): 249–83.
- Baumert, Kevin A., Timothy Herzog, and Jonathan Pershing. 2005. *Navigating the Numbers: Greenhouse Gas Data and International Climate Policy*. Washington, DC: World Resources Institute.
- Baumol, William J. 1986. "Productivity Growth, Convergence, and Welfare: What the Long-Run Data Show." *American Economic Review* 76 (5): 1072–85.
- Bayes, Abdul. 2007. *Impact Assessment of Jamuna Multipurpose Bridge Project (JMBP) on Poverty*. Dhaka: Japan Bank for International Cooperation.
- Bazoglu, Nefise. 2008. *Cities in Transition: Demographics and the Development of Cities*. Philadelphia: Pennsylvania State University.
- Beaumier, Guy. 1998. *Regional Development in Canada*. Ottawa: Government of Canada.
- Beegle, Kathleen, Joachim De Weerd, and Stefan Dercon. 2008. "Migration and Economic Mobility in Tanzania: Evidence from a Tracking Survey." World Bank, Washington, DC. Processed.
- Behar, Alberto, and Paul Collier. 2008. "Does Proximity Matters More Than Wealth?" CSAE, Oxford, U.K.
- Behar, Alberto, and Phil Manners. 2008. "Logistics and Exports." Department of Economics and CSAE Working Paper 2008-13, University of Oxford, Oxford, U.K.
- Bekaert, Geert, Campbell R. Harvey, and Christian Lundblad. 2005. "Does Financial Liberalization Spur Growth?" *Journal of Financial Economics* 77 (1): 3–55.
- Bell, Martin. 2003. "Comparing Internal Migration between Countries: Measures, Data Sources, and Results." Working Paper 2003/02, University of Queensland Centre for Population Research, Brisbane, Australia.
- Bento, Antonio M., Maureen L. Cropper, Ahmed Mushfiq Mobarak, and Katja Vinha. 2003. "The Impact of Urban Spatial Structure on Travel Demand in the United States." Policy Research Working Paper 3007, World Bank, Washington, DC.
- Bergstrand, Jeffrey H. 2006. "Regional Integration as a Development Strategy." Paper presented at The New Regionalism: Progress, Setbacks, and Challenges, Washington, DC.
- Bernstein, Jeffrey I., and M. Ishaq Nadiri. 1988. "Inter-industry R&D Spillovers, Rates of Return, and Production in High-Tech Industries." *American Economic Review* 78 (2): 429–34.
- Bertaud, Alain. 2003. "Order without Design." World Bank, Washington, DC. Processed.
- . 2004. "The Spatial Organization of Cities: Deliberate Outcome or Unforeseen Consequence?" Working Paper WP-2004-01, Institute of Urban and Regional Development, Berkeley, CA.
- Bertram, Geoffrey. 2004. "On the Convergence of Small Island Economies with their Metropolitan Patrons." *World Development* 32 (2): 343–64.
- Bhagwati, Jagdish. 1995. "U.S. Trade Policy: The Infatuation with Free Trade Areas." In *The Dangerous Drift to Preferential Trade Agreements*, ed. Jagdish Bhagwati and Anne O. Krueger. Washington, DC: American Enterprise Institute.
- Bhagwati, Jagdish, David Greenaway, and Arvind Panagariya. 1998. "Trading Preferentially: Theory and Policy." *Economic Journal* 108 (449): 1128–48.
- Bhagwati, Jagdish, and T. N. Srinivasan. 2002. "Trade and Poverty in the Poor Countries." *American Economic Review* 92 (2): 180–3.
- Biedermann, Rob. 2007. "Sinvin Realty Handles Meatpacking District Deal in NYC." *crefeed.com*, October 29.
- Bikhchandani, Sushil, David Hirshleifer, and Ivo Welch. 1998. "Learning from the Behavior of Others: Conformity, Fads, and Informational Cascades." *Journal of Economic Perspectives* 12 (3): 151–70.
- Bird, Kate, and Kate Higgins. 2008. "Regional Inequality and Primary Education in Northern Uganda, Policy Brief 2." Background paper for the WDR 2009.
- Black, Duncan, and J. Vernon Henderson. 1999. "A Theory of Urban Growth." *Journal of Political Economy* 107 (2): 252–84.
- . 2003. "Urban Evolution in the USA." *Journal of Economic Geography* 3 (4): 343–72.
- Blake, Gerald. 2005. "Boundary Permeability in Perspective." In *Holding the Line: Borders in a Global World*, ed. Heather N. Nicol and Ian Townsend-Gault. Vancouver, Canada: University of British Columbia Press.
- Blanchard, Olivier J., Lawrence F. Katz, Robert E. Hall, and Barry Eichengreen. 1992. "Regional Evolutions." *Brookings Papers on Economic Activity* 1992 (1): 1–75.
- Boltho, Andrea, Wendy Carlin, and Pasquale Scaramozzino. 1997. "Will East Germany Become a New Mezzogiorno?" *Journal of Comparative Economics* 24 (3): 241–64.
- Bolton, Patrick, and Gerard Roland. 1997. "The Breakup of Nations: A Political Economy Analysis." *Quarterly Journal of Economics* 112 (4): 1057–90.
- Bond, Eric W. 2005. "The Sequencing of Trade Liberalization in the Presence of Adjustment Costs." Paper presented at the Sequencing of Regional Economic Integration: Issues in the Breadth and Depth of Economic Integration in the Americas, Notre Dame, IN.
- Booth, Charles. 1901. *Improved Means of Locomotion as a First Step Towards the Cure of the Housing Difficulties of London*. London: Macmillan.
- Bordo, Michael D., Barry Eichengreen, and Douglas A. Irwin. 1999. "Is Globalization Today Really Different Than Globalization a Hundred Years Ago?" NBER Working

- Paper 7195, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Boreak, Sik. 2000. "Land Ownership, Sales, and Concentration in Cambodia. A Preliminary Review of Secondary Data and Primary Data from Four Recent Surveys." Working Paper 16, Development Resource Institute, Phnom Penh.
- Borgegård, Lars-Erik, and Jim Kemeny. 2004. "Sweden: High-Rise Housing for a Low-Density Country." In *High-Rise Housing in Europe: Current Trends and Future Prospects*, ed. R. Turkington, R. van Kempen, and E. Wassenberg. Delft, Netherlands: Delft University Press.
- Borjas, George J. 1990. *Friends or Strangers: The Impact of Immigration on the U.S. Economy*. New York: Basic Books.
- Borjas, George J., Stephen G. Bronars, and Stephen J. Trejo. 1992. "Self Selection and Internal Migration in the United States." *Journal of Urban Economics* 32 (2): 159–85.
- Borsch-Supan, Axel. 1987. "The Role of Education: Mobility Increasing or Mobility Impeding?" NBER Working Paper 2329, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Bossone, Biagio, and Jong-Kun Lee. 2004. "In Finance, Size Matters: The 'Systemic Scale Economies' Hypothesis." *IMF Staff Papers* 51 (1): 19–46.
- Bougheas, Spiros, Panicos O. Demetriades, and Edgar L. W. Morgenroth. 1999. "Infrastructure, Transport Costs, and Trade." *Journal of International Economics* 47 (1): 169–89.
- Bourguignon, François, and Christian Morrisson. 1998. "Inequality and Development: The Role of Dualism." *Journal of Development Economics* 57 (2): 233–57.
- . 2002. "Inequality among World Citizens: 1820–1992." *American Economic Review* 92 (4): 727–44.
- Brahmbhatt, Milan. 2004. *Strong Fundamentals to the Fore: Regional Overview*. Washington, DC: World Bank, East and Pacific Region.
- Brakman, Steven, Harry Garretsen, and Charles van Marrewijk. 2001. *An Introduction to Geographical Economics: Trade, Location, and Growth*. New York: Cambridge University Press.
- Brandts, Jordi, and David J. Cooper. 2007. "It's What You Say, Not What You Pay: An Experimental Study of Manager-Employee Relationships in Overcoming Coordination Failure." *Journal of the European Economic Association* 5 (6): 1223–68.
- Brezis, Elise S., and Paul R. Krugman. 1997. "Technology and the Life Cycle of Cities." *Journal of Economic Growth* 2 (4): 369–83.
- Bristow, R. 1984. *Land-Use Planning in Hong Kong: History, Policies, and Procedures*. Hong Kong: Oxford University Press.
- Broadman, Harry G. 2005. *From Disintegration to Reintegration: Eastern Europe and the Former Soviet Union in International Trade*. Washington, DC: World Bank.
- . 2006. *Africa's Silk Road: China and India's New Economic Frontier*. Washington, DC: World Bank.
- Brockhoff, M., and P. Hewett. 2000. "Inequality of Child Mortality among Ethnic Groups in Sub-Saharan Africa." *Bulletin of the World Health Organization* 78 (1): 30–41.
- Brown, Annette N. 1997. "The Economic Determinants of the Internal Migration Flows in Russia During Transition." Working Paper 89, William Davidson Institute, Ann Arbor, MI.
- Brown, David, Marianne Fay, John Felkner, Somik V. Lall, and Hyoung Gun Wang. 2008. "The Death of Distance? Economic Implications of Infrastructure Improvement in Russia." World Bank, Office of the Chief Economist, Europe and Central Asia Region, Washington, DC.
- Brueckner, Jan K. 2007. "Government Land-Use Interventions: An Economic Analysis." Paper presented at the World Bank 4th Urban Research Symposium, Washington, DC.
- Brühlhart, Marius. 2008. "An Account of Global Intra-Industry Trade, 1962–2006." Working Paper 2008-08, University of Nottingham, Nottingham, U.K.
- Brunetti, Aymo, and Beatrice Weder. 2003. "A Free Press Is Bad News for Corruption." *Journal of Public Economics* 87 (7–8): 1801–24.
- Brushett, Stephen. 2005. "Management and Financing of Road Transport Infrastructure in Africa." Sub-Saharan Africa Transport Policy Working Paper 4, World Bank, Washington, DC.
- Bryceson, Deborah Fahy. 1999. "Sub-Saharan Africa Betwixt and Between: Rural Livelihood Practices and Policies." Working Paper 43, African Studies Centre, Leiden, Netherlands.
- Buckley, Robert, Alain Bertaud, and V. K. Phatak. 2005. "Property Rights and Interlocking Policy Constraints Urban Land Markets: Reforming Mumbai's Real Estate Raj." Paper presented at the Land Policies and Administration for Accelerated Growth and Poverty Reduction, New Delhi.
- Buckley, Robert, and Jerry Kalarickal, eds. 2006. *Thirty Years of World Bank Shelter Lending: What Have We Learned?* Washington, DC: World Bank.
- Burchfield, Marcy, Henry G. Overman, Diego Puga, and Matthew Turner. 2006. "Causes of Sprawl: A Portrait from Space." *Quarterly Journal of Economics* 121 (2): 587–633.
- Burkey, Mark L. 2006. "Gini Coefficients for the 2000 Census." North Carolina A&T State University, Department of Economics and Transportation-Logistics, Greensboro, NC.
- Button, Kenneth. 1999. "Shipping Alliances: Are They at the Core of Solving Instability Problems in Shipping?" Paper presented at the 1999 Meeting of the International Association of Maritime Economists, Halifax, Canada.
- Buyts, Piet, Susmita Dasgupta, Timothy S. Thomas, and David Wheeler. 2008. "Determinants of a Digital Divide in Sub-Saharan Africa: A Spatial Econometric Analysis of Cell Phone Coverage." Policy Research Working Paper 4516, World Bank, Washington, DC.
- Buyts, Piet, Uwe Deichmann, and David Wheeler. 2006. "Road Network Upgrading and Overland Trade Expansion in Sub-Saharan Africa." Policy Research Working Paper 4097, World Bank, Washington, DC.
- Cabinet Council. 1972. *New Integrated Spatial Development Plan (Japanese)*. Tokyo: Cabinet Council.
- Calem, Paul S. 1994. "The Impact of Geographic Deregulation on Small Banks." *Business Review* (November/December): 17–31.
- Calem, Paul S., and Gerald A. Carlino. 1991. "Urban Agglomeration Economies in the Presence of Technical Change." *Journal of Urban Economics* 29 (1): 82–95.
- Cali, Massimiliano. 2008. "Urbanization, Inequality, and Economic Growth: Evidence from Indian States." Background paper for the WDR 2009.
- Calmon, Paulo Carlos Du Pin. 2003. "Evaluation of Subsidies in Brazil: An Overview." World Bank, Washington, DC.
- Canning, David, and Esra Bennathan. 2007. "The Rate of Return to Transportation Infrastructure." In *Transport*,

- Infrastructure Investment and Economic Productivity*, ed. OECD/ECMT. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Cárdenas, Mauricio, and Adriana Pontón. 1995. "Growth and Convergence in Colombia: 1950–1990." *Journal of Development Economics* 47 (1): 5–37.
- Carlino, Gerald A. 1979. "Increasing Returns to Scale in Metropolitan Manufacturing." *Journal of Regional Science* 19 (3): 369–72.
- Carlino, Gerald A., and Satyajit Chatterjee. 2001. "Employment Deconcentration: A New Perspective on America's Postwar Urban Evolution." Working Paper 01-4, Federal Reserve Bank of Philadelphia, Philadelphia.
- Carlton, Dennis W. 1983. "The Location and Employment Choices of New Firms: An Econometric Model with Discrete and Continuous Endogenous Variables." *Review of Economics and Statistics* 65 (3): 440–49.
- Carrère, Céline. 2007. "Regional Agreement and the Welfare in the South: When Scale Economies in Transport Matters." Working Paper 2007-26, CERDI, Clermont-Ferrand, France.
- Carvalho, Alexandre S., Somik V. Lall, and Christopher Timmins. 2006. "Regional Subsidies and Industrial Prospects of Lagging Regions." Policy Research Working Paper 3843, World Bank, Washington, DC.
- Caselli, Francesco. 2005. "Accounting for Cross-Country Income Differences." In *Handbook of Economic Growth*, vol. I, ed. Philippe Aghion and Steven N. Durlauf. Amsterdam: North-Holland.
- Caselli, Francesco, and James Feyrer. 2007. "The Marginal Product of Capital." *Quarterly Journal of Economics* 122 (2): 535–68.
- Cashin, Paul A. 1995. "Economic Growth and Convergence across the Seven Colonies of Australasia: 1861–1991." *Economic Record* 71 (2): 132–44.
- Catin, Maurice, and Christophe Van Huffel. 2003. "Inégalités Régionales et Développement Economique: le Cas Français (1850–2000)." *La Revue d'Economie Régionale e Urbaine* Part 5: 1–18.
- Chakraborty, Pinaki. 2003. "Unequal Fiscal Capacities across Indian States: How Corrective Is the Fiscal Transfer Mechanism?" Paper presented at the WIDER project conference on Spatial Inequality in Asia at United Nations University Headquarters, Tokyo.
- Chakravorty, Sanjoy, and Somik V. Lall. 2005. "Industrial Location and Spatial Inequality: Theory and Evidence from India." *Review of Development Economics* 9 (1): 47–68.
- . 2007. *Made in India: The Economic Geography and Political Economy of Industrialization*. New Delhi and New York: Oxford University Press.
- Chandler, Alfred Dupont Jr. 1977. *The Visible Hand: The Managerial Revolution in American Business*. Cambridge, MA: Belknap Press.
- Chandler, Mittie Olion. 1992. "Public Housing Desegregation: What Are the Options?" *Housing Policy Debate* 3 (2): 509–34.
- Chandler, Tertius. 1987. *Four Thousand Years of Urban Growth: An Historical Census*. Lampeter, U.K.: Edwin Mellen Press.
- Chandler, Tertius, and Gerald Fox. 1974. *Three Thousand Years of Urban Growth*. New York and London: Academic Press.
- Chandra, Vandana, ed. 2006. *Technology Adaptation and Exports: How Some Developing Countries Got It Right*. Washington, DC: World Bank.
- Chang, Ha-Joon. 2005. "Policy Space in Historical Perspective—with Special Reference to Trade and Industrial Policies." Paper presented at the Queen Elizabeth House 50th Anniversary Conference: The Development of Threats and Promises, Oxford, U.K.
- Charlot, Sylvie, and Gilles Duranton. 2004. "Communication Externalities in Cities." *Journal of Urban Economics* 56 (3): 581–613.
- Chase-Dunn, Christopher, Yukio Kawano, and Benjamin D. Brewer. 2000. "Trade Globalization since 1795: Waves of Integration in the World System." *American Sociological Review* 65 (1): 77–95.
- Chen, Yang. 2008. "China: A Case Study of 1D-2D-3D Areas." Background note for the WDR 2009.
- . 2008. "Urban Agglomeration Policy in China." Background note for the WDR 2009.
- Chinitz, Benjamin J. 1961. "Contrasts in Agglomeration: New York and Pittsburgh." *American Economic Review* 51 (2): 279–89.
- Chinn, Menzie D., and Hiro Ito. 2006. "What Matters for Financial Development? Capital Controls, Institutions, and Interactions." *Journal of Development Economics* 81 (1): 163–92.
- Chiquier, Loic, Olivier Hassler, and Michael Lea. 2004. "Mortgage Securities in Emerging Markets." Policy Research Working Paper 3370, World Bank, Washington, DC.
- Chomitz, Kenneth M., Piet Buys, and Timothy S. Thomas. 2005. "Quantifying the Rural-Urban Gradient in Latin America and the Caribbean." Policy Research Working Paper 3634, World Bank, Washington, DC.
- Chow, Hwee K., Peter N. Kriz, Roberto S. Mariano, and Augustine H. H. Tan. 2005. *Trade, Investment, and Financial Integration in East Asia*. Tanglin, Singapore: Association of Southeastern Asian Nations + 3 Secretariat.
- Christaller, Walter. 1933. *Central Places in Southern Germany*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Christensen, Dan Charly. 2004. "Physiocracy: The Missing Link." In *Modernisation and Tradition European Local and Manorial Societies 1500–1900*, ed. K. Sundberg, T. Germundsson, and K. Hansen. Lancaster, U.K.: Nordic Academic Press.
- Ciccone, Antonio. 2002. "Agglomeration Effects in Europe." *European Economic Review* 46(2):213–27.
- Ciccone, Antonio, and Robert E. Hall. 1996. "Productivity and the Density of Economic Activity." *American Economic Review* 86(1):54–70.
- Ciccone, Antonio, and Giovanni Peri. 2006. "Identifying Human-Capital Externalities: Theory with Applications." *Review of Economic Studies* 73 (2): 381–412.
- Clark, Colin. 1957. *The Conditions of Economic Progress*, 3rd ed. London: Macmillan.
- Clemens, Michael A., Claudio E. Montenegro, and Lant Pritchett. 2008. "The Place Premium: Wage Differences for Identical Workers across the U.S. Border." Policy Research Working Paper 4671, World Bank, Washington, DC. Background paper for the WDR 2009.
- Cockrem, Tom. 2007. "Singapore's Slum Deal." *The Sun-Herald*, April 8.
- Coe, Patrick J., and J. C. Herbert Emery. 2004. "The Disintegrating Canadian Labour Market? The Extent of the Market Then and Now." *Canadian Journal of Economics* 37 (4): 879–97.

- Cohen, Daniel, and Marcelo Soto. 2007. "Growth and Human Capital: Good Data, Good Results." *Journal of Economic Growth* 12 (1): 51–76.
- Cole, William E., and Richard D. Sanders. 1985. "Internal Migration and Urban Employment in the Third World." *American Economic Review* 75 (3): 481–94.
- Collier, Paul. 2003. *Breaking the Conflict Trap: Civil War and Development Policy*. Washington, DC, and New York: World Bank and Oxford University Press.
- . 2007. *The Bottom Billion: Why the Poorest Countries Are Failing and What Can Be Done about It*. New York and Oxford, U.K.: Oxford University Press.
- Collier, Paul, and Stephen A. O'Connell. 2008. "Opportunities and Choices." In *The Political Economy of Economic Growth in Africa, 1960–2000*, vol. 1, ed. Benno J. Ndulu, Stephen A. O'Connell, Robert H. Bates, Paul Collier, and Charles C. Soludo. Cambridge, U.K.: Cambridge University Press.
- Collier, Paul, and Anthony J. Venables. 2007. "Rethinking Trade Preferences: How Africa Can Diversify Its Exports." *World Economy* 30 (8): 1326–45.
- Combes, Pierre-Philippe. 2000. "Marshall-Arrow-Romer Externalities and City Growth." Working Paper 99-06, Centre d'Étude et de Recherche en Action Sociale, Paris.
- Combes, Pierre-Philippe, and Miren Lafourcade. 2001. "Transport Cost Decline and Regional Inequalities: Evidence from France." Working Paper 2894, Centre for Economic Policy Research, London.
- . 2005. "Transport Costs: Measures, Determinants, and Regional Policy Implications for France." *Journal of Economic Geography* 5 (3): 319–49.
- Commission for Africa (CFA). 2005. *Our Common Interest: Report of the Commission for Africa*. London: CFA.
- Connell, J., B. Dasgupta, R. Laishley, and M. Lipton. 1976. *Migration from Rural Areas: The Evidence from Village Studies*. Delhi: Oxford University Press.
- Costa, Dora L., and Matthew E. Kahn. 2000. "Power Couples: Changes in the Locational Choice of the College Educated, 1940–1990." *Quarterly Journal of Economics* 115 (4): 1287–315.
- Coulibaly, Souleymane. 2006. "Regional Integration and the Persistent Uneven Spread of Economic Activities in Developing Areas." *Economie Internationale* 106 (2): 5–23.
- . 2007. "Evaluating the Trade Impact of Developing RTAs: A Semi-Parametric Approach." Policy Research Working Paper 4220, World Bank, Washington, DC.
- . 2008. "On the Complementarity of Regional and Global Trade." Background paper for the WDR 2009.
- Coulibaly, Souleymane, and Lionel Fontagné. 2006. "South-South Trade: Geography Matters." *Journal of African Economies* 15 (2): 313–41.
- Crafts, Nicholas. 2005. "Regional GDP in Britain, 1871–1911: Some Estimates." *Scottish Journal of Political Economy* 52 (1): 54–64.
- . 2008. "Spatial Disparities in 19th-Century British Industrialization." Background note for the WDR 2009.
- Crafts, Nicholas, Terence C. Mills, and Abay Mulatu. 2007. "Total Factor Productivity Growth on Britain's Railways, 1852–1912: A Reappraisal of the Evidence." *Exploration in Economic History* 44 (4): 608–34.
- Crafts, Nicholas, and Gianni Toniolo. 1996. *Economic Growth in Europe since 1945*. Cambridge, U.K., and New York: Cambridge University Press.
- Crafts, Nicholas F. R. 1989. "British Industrialization in an International Context." *Journal of Interdisciplinary History* 19 (3): 415–28.
- Criscuolo, Chiara, Jonathan E. Haskel, and Matthew J. Slaughter. 2004. "Why Are Some Firms More Innovative? Knowledge Inputs, Knowledge Stocks, and the Role of Global Engagement." Tuck School of Business, Hanover, NH.
- CSAO-ECOWAS. 2005. *Atlas des Transports et des Télécommunications dans la West African States*. Paris and Abuja: Club Du Sahel et de L'Afrique de L'Ouest and Economic Community of West African States.
- Cullinane, Sharon. 2002. "The Relationship between Car Ownership and Public Transport Provision: A Case Study of Hong Kong." *Transport Policy* 9 (1): 29–39.
- Cutler, David, Angus Deaton, and Adriana Lleras-Muney. 2006. "The Determinants of Mortality." *Journal of Economic Perspectives* 20 (3): 97–120.
- Czubala, Witold, Ben Shepherd, and John S. Wilson. 2007. "Help or Hindrance? The Impact of Harmonized Standards on African Exports." Policy Research Working Paper 4400, World Bank, Washington, DC.
- Da Mata, Daniel, Uwe Deichmann, J. Vernon Henderson, Somik V. Lall, and Howard G Wang. 2007. "Determinants of City Growth in Brazil." *Journal of Urban Economics* 62 (2): 252–72.
- Dall'Erba, Sandy. 2003. "The Trade-off Efficiency-Equity as an Explanation of the Mitigated Success of the European Regional Development Policies." Working Paper 2 (3), EUC, Urbana, IL.
- Davezies, Laurent. 2001. *Policies for Sound Development*. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Davis, Donald R., and David E. Weinstein. 1999. "Economic Geography and Regional Production Structure: An Empirical Investigation." *European Economic Review* 43 (2): 379–407.
- Davis, Steven J., and John C. Haltiwanger. 1992. "Gross Job Creation, Gross Job Destruction, and Employment Reallocation." *Quarterly Journal of Economics* 107 (3): 819–63.
- de Blij, Harm. 2005. *Why Geography Matters: Three Challenges Facing America: Climate Change, the Rise of China, and Global Terrorism*. New York: Oxford University Press.
- De Brauw, Alan, and John Giles. 2008. "Migrant Labor Markets and the Welfare of Rural Households in the Developing World: Evidence from China." Policy Research Working Paper 4585, World Bank, Washington, DC.
- de la Fuente, Angel. 2000. "Convergence across Countries and Regions: Theory and Empirics." Working Paper 2465, Centre for Economic Policy Research, London.
- . 2004. "Second-Best Redistribution through Public Investment: A Characterization, an Empirical Test and an Application to the Case of Spain." *Regional Science and Urban Economics* 34 (5): 489–503.
- de la Fuente, Angel, Xavier Vives, Juan J. Dolado, and Riccardo Faini. 1995. "Infrastructure and Education as Instruments of Regional Policy: Evidence from Spain." *Economic Policy* 10 (20): 11–51.
- De Long, J. Bradford. 1988. "Productivity Growth, Convergence, and Welfare: Comment." *American Economic Review* 78 (5): 1138–54.
- De Long, J. Bradford, and Andrei Shleifer. 1993. "Princes and Merchants: European City Growth before the Industrial Revolution." *Journal of Law and Economics* 36 (2): 671–702.

- de Soto, Hernando. 2000. *The Mystery of Capital: Why Capitalism Triumphs in the West and Fails Everywhere Else*. London: Bantam Press.
- Decressin, Jörg, and Antonio Fatás. 1994. "Regional Labour Market Dynamics in Europe." Working Paper DP1085, Centre for Economic Policy Research, London.
- Deichmann, Uwe, Marianne Fay, Jun Koo, and Somik V. Lall. 2004. "Economic Structure, Productivity, and Infrastructure Quality in Southern Mexico." *Annals of Regional Science* 38 (3): 361–85.
- Deichmann, Uwe, Kai Kaiser, Somik V. Lall, and Zmarak Shalizi. 2005. "Agglomeration, Transport, and Regional Development in Indonesia." Policy Research Working Paper 3477, World Bank, Washington, DC.
- Deichmann, Uwe, Somik V. Lall, Stephen J. Redding, and Anthony J. Venables. 2008. "Industrial Location in Developing Countries." *World Bank Research Observer* 23(2): 219–46.
- Deininger, Klaus W., and S. Jin. 2003. "Land Sales and Rental Markets in Transition. Evidence from Rural Vietnam." Policy Research Working Paper 3013, World Bank, Washington, DC.
- Dekle, Robert, and Jonathan Eaton. 1999. "Agglomeration and Land Rents: Evidence from the Prefectures." *Journal of Urban Economics* 46 (2): 200–14.
- Demurger, Sylvie, Jeffrey D. Sachs, Wing Thye Woo, Shuming Bao, Gene Chang, and Andrew Mellinger. 2002. "Geography, Economic Policy and Regional Development in China." *Asian Economic Papers* 1 (1): 146–97.
- Deshingkar, Priya, and Sven Grimm. 2004. *Voluntary International Migration: An Update*. London: Overseas Development Institute.
- Desmet, Klaus, and Marcel Fafchamps. 2003. "What Are Falling Transport Costs Doing to Spatial Concentration across U.S. Counties?" Working Paper 3853, Centre for Economic Policy Research, London.
- . 2006. "Employment Concentration across U.S. Counties." *Regional Science and Urban Economics* 36 (4): 482–509.
- Deutsch, Robert. 2006. "Beneficiary Assessment of Land Titles Recipients under Land Management and Administrative Project (LMAP)."
- Devereux, Michael P., Rachel Griffith, and Helen Simpson. 2004. "The Geographic Distribution of Production Activity in the U.K." *Regional Science and Urban Economics* 34 (5): 533–64.
- Dillinger, William. 2007. "Poverty and Regional Development in Eastern Europe and Central Asia." Working Paper 118, World Bank, Washington, DC.
- Disdier, Anne-Celia, and Keith Head. 2008. "The Puzzling Persistence of the Distance Effect on Bilateral Trade." *Review of Economics and Statistics* 90 (1): 37–48.
- Dixie, G. 2002. *Review of Current and Future Airfreight Situation from Bangladesh*. Dhaka: Accord Associates for the Hortex Foundation.
- Dixit, Avinash K., and Joseph E. Stiglitz. 1977. "Monopolistic Competition and Optimum Product Diversity." *American Economic Review* 67 (3): 297–308.
- Djankov, Simeon, Caroline L. Freund, and Cong S. Pham. 2006. "Trading on Time." Policy Research Working Paper 3909, World Bank, Washington, DC.
- Dobkins, Linda Harris, and Yannis M. Ioannides. 2001. "Spatial Interactions among U.S. Cities, 1900–1990." *Regional Science and Urban Economics* 31 (6): 701–31.
- Docquier, Frédéric. 2006. "Brain Drain and Inequality across Nations." Paper presented at the EUDN-AFD Conference on Migration and Development, Paris.
- Docquier, Frédéric, Michel Beine, and Hillel Rapoport. 2006. "Brain Drain and Human Capital Formation in Developing Countries: Winner and Losers." Working Paper 2006-23, Université Catholique de Louvain, Département des Sciences Economiques, Louvain-la-Neuve, Belgium.
- Dongguan Government. 2005. *Guangdong Statistical Yearbook 2005*. Beijing, China: China Statistics Press.
- Donoso Clark, M., and M. Lenihan. 2008. "A Space-Based Development Framework: A Bottom-Up Approach to Economic Integration." World Bank, Environmentally and Socially Sustainable Development Unit, Europe and Central Asia Regional Office, Washington, DC.
- Donsky, Martin. 1990. "Putting a Spin on the Yarn Business: Macfield Tries to Get a Leg Up on Its Competition." *Business North Carolina*, September 1.
- Dorosh, Paul A., Steven Haggblade, and Simon Dradri. 2007. "Cotton in Zambia: Alternative Instruments for Ensuring Food Security and Price Stability in Zambia." Collaborative Working Paper ZM-FSRP-WP-29, International Development, East Lansing, MI.
- Douthat, Ross, Marshall Poe, and Abigail Cutler. 2006. "The Poor get Richer." *Atlantic Monthly*.
- Drabenstott, Mark. 2005. *A Review of the Federal Role in Regional Economic Development*. Kansas City, MO: Federal Reserve Bank of Kansas City.
- Duarte, Angelo José Mont Alverne, Pedro Cavalcanti Gomes Ferreira, and Marcio Antonio Salvato Jr. 2004. "Regional or Educational Disparities? A Counterfactual Exercise." Working Paper 532, Fundação Getulio Vargas Department of Economics, São Paulo.
- Dumais, Guy, Glenn Ellison, and Edward L. Glaeser. 2002. "Geographic Concentration as a Dynamic Process." *Review of Economics and Statistics* 84 (2): 193–204.
- Dumke, Rolf H. 1994. "Urban Inequality in Wilhelmine Germany." Institut für Volkswirtschaftslehre, Universität der Bundeswehr München, Munich, Germany.
- Dunlap, David W. 1992. "Some Land-Use History Highlights." *New York Times*, April 12.
- Dunlevy, James A., and Don Bellante. 1983. "Net Migration, Endogenous Incomes and the Speed of Adjustment to the North-South Differential." *Review of Economics and Statistics* 65 (1): 66–75.
- Dunne, Timothy, Mark J. Roberts, and Larry Samuelson. 1989a. "Plant Turnover and Gross Employment Flows in the U.S. Manufacturing Sector." *Journal of Labor Economics* 7 (1): 48–71.
- . 1989b. "The Growth and Failure of U.S. Manufacturing Plants." *Quarterly Journal of Economics* 104 (4): 671–98.
- Duranton, Gilles, and Henry G. Overman. 2002. "Testing for Localization Using Micro-Geographic Data." Working Paper 540, Centre for Economic Performance, London.
- . 2007. "Testing for Localization Using Micro-Geographic Data." *Review of Economic Studies* 72(4):1077–106.
- Duranton, Gilles, and Diego Puga. 2000. "Diversity and Specialization in Cities: Why, Where, and When Does It Matter?" *Urban Studies* 37 (3): 533–55.
- . 2001. "Nursery Cities: Urban Diversity, Process Innovation, and the Life Cycle of Products." *American Economic Review* 91 (5): 1454–77.
- . 2004. "Micro-Foundations of Urban Agglomeration Economies." In *Handbook of Urban and Regional Economies*,

- vol. 4, ed. J. Vernon Henderson and Jacque Thisse. Amsterdam: North-Holland.
- . 2005. "From Sectoral to Functional Urban Specialization." *Journal of Urban Economics* 57 (2): 343–70.
- Easterly, William, and Ross Levine. 2001. "What Have We Learned from a Decade of Empirical Research on Growth? It's Not Factor Accumulation: Stylized Facts and Growth Models." *World Bank Economic Review* 15 (2): 177–219.
- Easterly, William, and Yaw Nyarko. 2008. "Is the Brain Drain Good for Africa?" Working Paper 19, Brookings Global Economy and Development, Washington, DC.
- Eaton, Jonathan, and Zvi Eckstein. 1997. "Cities and Growth: Theory and Evidence from France and Japan." *Regional Science and Urban Economics* 27 (4–5): 443–74.
- The Economist*. 2007a. "A Flourishing Slum." *The Economist*, December 9.
- . 2007b. "Chile and Peru. Neighbours, But Not Yet Friends." *The Economist*, June 28.
- The Economist* Economic Intelligence Unit. 2007. *China/India Technology: Leapfrogging or Piggybacking?* London: *The Economist*.
- Eeckhout, Jan. 2004. "Gibrat's Law for (All) Cities." *American Economic Review* 94 (5): 1429–51.
- Ellison, Glenn, and Edward L. Glaeser. 1997. "Geographic Concentration in U.S. Manufacturing Industries: A Dartboard Approach." *Journal of Political Economy* 105 (5): 889–927.
- Engel, Eduardo, Alexander Galetovic, and Claudio Raddatz. 1998. "Taxes and Income Distribution in Chile: Some Unpleasant Redistributive Arithmetic." Documentos de Trabajo 41, Centro de Economía Aplicada, Universidad de Chile, Santiago, Chile.
- Engels, Friedrich. 1987. *The Condition of the Working Class in England*. New York: Penguin Books (original published in German in 1945).
- Escobar, Javier, and Maximo Torero. 2000. "Does Geography Explain Differences in Economic Growth in Peru?" Research Network Working Paper R-404, Inter-American Development Bank, Washington, DC.
- Estache, Antonio, and Marianne Fay. 2007. "Current Debates on Infrastructure Policy." Policy Research Working Paper 4410, World Bank, Washington, DC.
- Estache, Antonio, Marianela González, and Lourdes Trujillo. 2002. "Efficiency Gains from Port Reform and the Potential for Yardstick Competition: Lessons from Mexico." *World Development* 30 (4): 545–60.
- Ethier, Wilfred J. 1982. "National and International Returns to Scale in the Modern Theory of International Trade." *American Economic Review* 72(3):389–405.
- Euractiv. 2008. *Commission Defends Proposal on Pension 'Portability'*. Brussels: Euractiv.
- European Commission. 2001. *Unity, Solidarity, Diversity for Europe, its People and its Territory: Second Report on Economic and Social Cohesion*. Brussels: European Commission.
- . 2002. *European Union Public Finance*. Luxembourg: European Commission, Office for Official Publications of the European Communities.
- . 2007. *Growing Regions, Growing Europe*. Brussels: European Communities.
- Evans, Carolyn L., and James E. Harrigan. 2005. "Distance, Time, and Specialization: Lean Retailing in General Equilibrium." *American Economic Review* 95 (1): 292–313.
- Evans, Peter. 2002. *Livable Cities? Urban Struggles for Livelihood and Sustainability*. Berkeley, CA: University of California Press.
- Evenett, Simon J. 2005. "Competitive Liberalization: A Tournament Theory-Based Interpretation." Paper presented at the Sequencing of Regional Economic Integration: Issues in the Breadth and Depth of Economic Integration in the Americas, Notre Dame, IN.
- Ezcurra, Roberto, and Pedro Pascual. 2007. "Spatial Disparities in Productivity in Central and Eastern Europe." *Eastern European Economics* 45 (3): 5–32.
- Fafchamps, Marcel, and Klaus Desmet. 2000. "The Changing Spatial Distribution of Economic Activity across U.S. Counties." Economic Working Paper 43, Oxford, U.K.
- Faini, Riccardo. 1983. "Cumulative Process of Deindustrialization in an Open Region: the Case of Southern Italy." *Journal of Development Economics* 12 (3): 277–301.
- . 1996. "Increasing Returns, Migration, and Convergence." *Journal of Development Economics* 49 (1): 121–36.
- Faini, Riccardo, Curzio Giannini, and Giampaolo Galli. 1993. "Finance and Development: The Case of Southern Italy." In *Finance and Development: Issues and Experience*, ed. Alberto Giovannini. Cambridge, U.K.: Cambridge University Press.
- Fan, Shenggen, Xiaobo Zhang, and Neetha Rao. 2004. "Public Expenditure, Growth, and Poverty Reduction in Rural Uganda." IFPRI Working Paper 4, International Food Policy Research Institute, Washington, DC.
- Farvacque-Vitkovic, Catherine, Alicia Casalis, Christian Eghoff, and Mahine Diop. 2007. "Development of the Cities of Mali: Challenges and Priorities." Africa Region Working Paper 104, World Bank, Washington, DC.
- Fay, Marianne, John Felkner, and Somik V. Lall. 2008. "Market Access and Firm Productivity in the Russian Federation." World Bank, Washington, DC. Processed.
- Fay, Marianne, and Charlotte Opal. 2000. "Urbanization without Growth: A Not-So-Uncommon Phenomenon." Policy Research Working Paper 2412, World Bank, Washington, DC.
- Fearon, James D., and David D. Laitin. 2003. "Additional Tables for Ethnicity, Insurgency, and Civil War." Stanford University, Palo Alto, CA.
- Feder, Gershon, and Peter Lanjouw. 2001. "Rural Non-farm Activities and Rural Development: From Experience towards Strategy." Rural Development Strategy Background Paper 4, World Bank, Washington, DC.
- Feenstra, Robert C., and Gordon H. Hanson. 1997. "Foreign Direct Investment and Relative Wages: Evidence from Mexico's Maquiladoras." *Journal of International Economics* 42 (3–4): 371–93.
- Feldman, Maryann P. 1994. *The Geography of Innovation*. Boston, MA: Kluwer.
- Feldman, Maryann P., and David B. Audretsch. 1999. "Innovation in Cities: Science-Based Diversity, Specialization, and Localized Competition." *European Economic Review* 43 (2): 409–29.
- Ferreira, Afonso. 2000. "Convergence in Brazil: Recent Trends and Long-Run Prospects." *Journal of Applied Economics* 3 (4): 479–89.
- Fingleton, Bernard. 2003. "Increasing Returns: Evidence from Local Wages in Great Britain." *Oxford Economic Papers* 55 (4): 716–39.
- Fink, Carsten, and Aaditya Mattoo. 2004. "Regional Agreements and Trade in Services: Policy Issues." *Journal of Economic Integration* 19 (4): 742–79.

- Fink, Carsten, Aaditya Mattoo, and Ileana Cristina Neagu. 2005. "Assessing the Impact of Communication Costs on International Trade." *Journal of International Economics* 67 (2): 428–45.
- Fischer, Carolyn, Winston Harrington, and Ian W. H. Parry. 2007. "Should Automobile Fuel Economy Standards Be Tightened?" *Energy Journal* 28 (4): 1–30.
- Fogel, Robert W. 1979. "Notes on the Social Savings Controversy." *Journal of Economic History* 39 (1): 1–54.
- Fontagné, Lionel, Thierry Mayer, and Soledad Zignago. 2005. "Trade in the Triad: How Easy Is the Access to Large Markets?" *Canadian Journal of Economics* 38 (4): 1401–30.
- Foroutan, Faezeh, and Lant Pritchett. 1993. "Intra-Sub-Saharan African Trade: Is It Too Little?" *Journal of African Economics* 2 (1): 74–105.
- Frankel, Jeffrey A., Ernesto Stein, and Shang-Jin Wei. 1996. "Regional Trade Arrangements: Natural or Supernatural." *American Economic Review* 86 (2): 52–6.
- Freund, Caroline L., and Diana Weinhold. 2004. "The Effect of the Internet on International Trade." *Journal of International Economics* 62 (1): 171–89.
- Fuentes, Ricardo, and Andrés Montes. 2004. "Mexico and the Millennium Development Goals in a Subnational Level." *Journal of Human Development* 5 (1): 97–120.
- Fujita, Masahisa, ed. 2007. *Regional Integration in East Asia: From the Viewpoint of Spatial Economics*. New York: Palgrave Macmillan.
- Fujita, Masahisa, and Ryoichi Ishii. 1999. "Global Location Behavior and Organizational Dynamics of Japanese Electronics Firms and Their Impact on Regional Economies." In *The Dynamic Firm: The Role of Technology, Strategy, Organization, and Regions*, ed. Alfred D. Chandler Jr., Peter Hagstrom, and Orjan Solvell. Oxford, U.K.: Oxford University Press.
- Fujita, Masahisa, and Takatoshi Tabuchi. 1997. "Regional Growth in Post War Japan." *Regional Science and Urban Economics* 27 (6): 643–70.
- Fujita, Masahisa, Paul Krugman, and Anthony J. Venables. 2001. *The Spatial Economy. Cities, Regions, and International Trade*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Fuss, Melvyn A., and Vinod K. Gupta. 1981. "A Cost Function Approach to the Estimation of Minimum Efficient Scale, Returns to Scale, and Suboptimal Capacity: With an Application to Canadian Manufacturing." *European Economic Review* 15 (2): 123–35.
- Gabaix, Xavier, and Yannis M. Ioannides. 2004. "Evolution of City Size Distributions." In *Handbook of Urban and Regional Economics*, vol. 4, ed. J. Vernon Henderson and Jacques-Francois Thisse. Amsterdam: Elsevier.
- Gakenheimer, Ralph. 1999. "Urban Mobility in the Developing World." *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 33 (7): 671–89.
- Galloway, Lowell E., and Richard K. Vedder. 1971. "Mobility of Native Americans." *Journal of Economic History* 31 (3): 613–49.
- Gallup, John L., Jeffrey D. Sachs, and Andrew D. Mellinger. 1999. "Geography and Economic Development." *International Regional Science Review* 22 (2): 179–232.
- Garau, Pietro. 2008. *Notes for the State of the World's Cities Report 2008: Policy Analysis and Recommendations*. Nairobi: UN-HABITAT.
- García-Verdú, Rodrigo. 2005. "Income, Mortality, and Literacy Distribution Dynamics across States in Mexico: 1940–2000." *Cuadernos de Economía* 42 (125): 165–92.
- Garrett, James. 2005. *Mobility, Migration, and Rural-Urban Changes, Brief 2*. Washington, DC: International Food Policy Research Institute.
- Garrett, Power. 2002. "Slums of Baltimore." In *From Mobtown to Charm City: New Perspectives on Baltimore's Past*, ed. Jessica L. Elfenbein, John R. Breihan, and Thomas L. Holowak. Baltimore, MD: Maryland Historical Society.
- Gaspar, Jess, and Edward L. Glaeser. 1998. "Information Technology and the Future of Cities." *Journal of Urban Economics* 43(1):136–56.
- Gastner, Michael T. and Mark E. J. Newman. 2004. "Diffusion-based method for producing density-equalizing maps." *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 101, 20:7499–7504.
- Gauthier, Jean-Paul. 2007. *Special Economic Zones: Performance, Lessons Learned, and Implications for Zone Development*. Washington, DC: World Bank, Foreign Investment Advisory Service.
- Gibbon, Peter, and Stefano Ponte. 2005. *Trading Down: Africa, Value Chains, and the Global Economy*. Philadelphia: Temple University Press.
- Gibson, John, and Scott Rozelle. 2003. "Poverty and Access to Roads in Papua New Guinea." *Economic Development and Cultural Change* 52 (1): 159–85.
- Gill, Indermit, and Homi Kharas. 2007. *An East Asia Renaissance: Ideas for Economic Growth*. Washington, DC: World Bank.
- Gilman, Sidney. 1984. *The Competitive Dynamics of Container Shipping*. Liverpool, U.K.: Gower Publishing.
- Glaeser, Edward L., and Matthew E. Kahn. 2001. "Decentralized Employment and the Transformation of the American City." Working Paper 1912, Harvard Institute of Economic Research, Cambridge, MA.
- Glaeser, Edward L., Hedi D. Kallal, José A. Scheinkman, and Andrei Shleifer. 1992. "Growth in Cities." *Journal of Political Economy* 100 (6): 1126–52.
- Glaeser, Edward L., Jed Kolko, and Albert Saiz. 2001. "Consumer City." *Journal of Economic Geography* 1 (1): 27–50.
- Glaeser, Edward L., and David C. Maré. 2001. "Cities and Skills." *Journal of Labor Economics* 19 (2): 316–42.
- Glaeser, Edward L., José A. Scheinkman, and Andrei Schleifer. 1995. "Economic Growth in a Cross-Section of Cities." *Journal of Monetary Economics* 36 (1): 117–43.
- Golob, Thomas F., and David Brownstone. 2005. "The Impact of Residential Density on Vehicle Usage and Energy Consumption." Energy Institute Policy and Economics Working Paper EPE-011, University of California, Berkeley, CA.
- Good, David F. 1986. "Uneven Development in the Nineteenth Century: A Comparison of the Habsburg Empire and the United States." *Journal of Economic History* 46 (1): 137–51.
- Goodlad, R. 1996. "The Housing Challenge in South Africa." *Urban Studies* 33 (9): 1629–45.
- Gordon, Robert J. 1990. *The Measurement of Durable Goods Prices*. Chicago: University of Chicago Press.
- Grzelak, Grzegorz. 2007. "Cohesion and Convergence: Synonyms or Two Different Notions?" Paper presented at the Policy Workshop "Spatial Disparities and Development Policy," Berlin.
- Gottman, Jean. 1977. "Megalopolis and Antipolis: The Telephone and the Structure of the City." In Ithiel de Sola Pool, (eds.), *The Social Impact of the Telephone*. Cambridge, MA: Massachusetts Institute of Technology.

- Government of India Planning Commission. 2002a. *10th Five Year Plan (2002–2007)*. New Delhi: Government of India, Planning Commission.
- . 2002b. *National Human Development Report 2001*. New Delhi: Government of India, Planning Commission.
- . 2006. *Towards Faster and More Inclusive Growth: An approach to the Eleventh Five Year Plan 2007–2012*. New Delhi: Government of India.
- Government of Malaysia. 2001. *Eight Malaysia Plan: 2001–2005*. Kuala Lumpur: Malaysia Economic Planning Unit.
- Government of Nigeria, Federal Ministry of Science and Technology. 2003. *Multi-Disciplinary Committee Report of the Techno-Economic Survey on Wood and Wood Products Sector, 2003, 4th Update*. Lagos: Government of Nigeria, Federal Ministry of Science and Technology.
- Government of Sri Lanka. 2008. *Poverty Indicators Household Income and Expenditure Survey, 2006–07*. Colombo: Sri Lanka Department of Census and Statistics, Ministry of Planning and Finance.
- Goyal, Sanjeev, and Klaas Staal. 2004. “The Political Economy of Regionalism.” *European Economic Review* 48 (3): 563–93.
- Green, Alan G. 1969. “Regional Inequality, Structural Change, and Economic Growth in Canada, 1890–1956.” *Economic Development and Cultural Change* 17 (4): 567–83.
- Gregoire, Emmanuel, and Pascal Labazee. 1993. *Grands Commerçants d’Afrique de l’Ouest*. Paris: Karthala-Orstom.
- Greytak, David, and Paul Blackley. 1985. “Labor Productivity and Local Industry Size: Further Issues in Assessing Agglomeration Economies.” *Southern Economic Journal* 51 (4): 1121–29.
- Gribbin, August. 2000. “Overpopulated Megacities Face Frightening Future: Overpopulation in Developing Countries Impact on the West.” *Insight on the News*, August 21.
- Griliches, Zvi, and Vidar Ringstad. 1971. *Economies of Scale and the Form of the Production Function: An Econometric Study of Norwegian Manufacturing Establishment Data*. Amsterdam: North-Holland.
- Grossman, Gene M., and Elhanan Helpman. 1991. “Quality Ladders in the Theory of Growth.” *Review of Economic Studies* 58(1):43–61.
- . 1995. “Technology and Trade.” In Gene M. Grossman and Kenneth Rogoff, (eds.), *Handbook of International Economics, Volume III*. Amsterdam, Netherlands: North-Holland.
- Groupe Recherche—Actions pour le Développement. 2001. “Potentialités et Conflits dans les Zones Péri-urbaines: Le Cas de Bamako au Mali.” Rural-Urban Interactions and Livelihood Strategies Working Paper 5, IIED, London.
- Guasch, Juan Luis. 2008. *Exporting by Mail: An Innovative Trade Facilitation Tool*. Washington, DC: World Bank, IFC Smart Lessons.
- Guerra, Carlos A., Priscilla W. Gikandi, Andrew J. Tatem, Abdisalan M. Noor, Dave L. Smith, Simon I. Hay, and Robert W. Snow. 2008. “The Limits and Intensity of Plasmodium Falciparum Transmission: Implications for Malaria Control and Elimination Worldwide.” *Plos Medicine* 5 (2): e38–e38.
- Gupta, Vinod K. 1983. “Labor Productivity, Establishment Size, and Scale Economies.” *Southern Economic Journal* 49(3):853–9.
- Gwatkin, Davidson R., Shea Rutstein, Kiersten Johnson, Eldaw Suliman, Adam Wagstaff, and Agbessi Amouzou. 2007. *Socio-Economic Differences in Health, Nutrition, and Population within Developing Countries: An Overview*. Washington, DC: World Bank.
- Hall, Carolyn. 1984. “Regional Inequalities in Well-Being in Costa Rica.” *Geographical Review* 74 (1): 48–62.
- Hall, Peter. 2002. *Cities of Tomorrow*. Oxford, U.K.: Blackwell Publishing.
- Hall, Robert E. 1988. “The Relation between Price and Marginal Cost in U.S. Industry.” *Journal of Political Economy* 96 (5): 921–47.
- . 1990. “Invariance Properties of Solow’s Productivity Residual.” In *Growth, Productivity, Unemployment: Essays to Celebrate Bob Solow’s Birthday*, ed. Peter Diamond. Cambridge, MA: MIT Press.
- Hall, Thomas, and Sonja Vidén. 2005. “The Million Homes Programme: A Review of the Great Swedish Planning Model.” *Planning Perspectives* 20 (3): 301–28.
- Hamaguchi, Nobuaki. Forthcoming. “Regional Integration, Agglomeration, and Income Distribution in East Asia.” In *Reshaping Economic Geography in East Asia*, ed. Yukon Huang and Alessandro Magnoli Bocchi. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Hammond, George William, and Jürgen von Hagen. 1994. “Industrial Localization: An Empirical Test for Marshallian Localization Economies.” Working Paper 917, Centre for Economic Policy Research, London.
- Hancock, Diana, David B. Humphrey, and James A. Wilcox. 1999. “Cost Reductions in Electronic Payments: The Roles of Consolidation, Economies of Scale, and Technical Change.” *Journal of Banking and Finance* 23 (2–4): 391–421.
- Hansen, Eric R. 1990. “Agglomeration Economies and Industrial Decentralization: The Wage-Productivity Trade-Offs.” *Journal of Urban Economics* 28(2):140–59.
- Hanson, Gordon H. 1996. “Agglomeration, Dispersion, and the Pioneer Firm.” *Journal of Urban Economics* 39 (3): 255–81.
- . 1998a. “North American Economic Integration and Industry Location.” *Oxford Review of Economic Policy* 14 (2): 30–44.
- . 1998b. “Regional Adjustment to Trade Liberalization.” *Regional Science and Urban Economics* 28 (4): 419–44.
- Hardoy, Jorge E., and David Satterthwaite. 1989. *Squatter Citizen: Life in the Urban Third World*. London: Earthscan.
- Hargan, Jim. 2007. “Prince Charles Poundbury.” *Brittish Heritage*. May, 2007.
- Harley, C. Knick. 1980. “Transportation, the World Wheat Trade, and the Kuznets Cycle, 1850–1913.” *Explorations in Economic History* 17 (3): 218–50.
- Harrigan, James E. 2005. “Airplanes and Comparative Advantage.” NBER Working Paper 11688, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Harrigan, James E., and Anthony J. Venables. 2006. “Timeliness and Agglomeration.” *Journal of Urban Economics* 59 (2): 300–16.
- Harris, John R., and Michael P. Todaro. 1970. “Migration, Unemployment, and Development: A Two-Sector Analysis.” *American Economic Review* 60 (1): 126–42.
- Hau, Timothy. 1990. “Electronic Road Pricing: Developments in Hong Kong, 1983–1989.” *Journal of Transport Economics and Policy* 24 (2): 203–14.
- Haussmann, Ricardo, and Dani Rodrik. 2003. “Economic Development as Self-Discovery.” *Journal of Development Economics* 72 (2): 603–33.

- Hausmann, Ricardo, Dani Rodrik, and Andrés Velasco. 2005. "Growth Diagnostics." Center for International Development, Cambridge, MA.
- Hay, Donald Andrew. 1979. "The Location of Industry in a Developing Country: The Case of Brazil." *Oxford Economic Papers* 31 (1): 93–120.
- Hay, Simon I., Carlos A. Guerra, Andrew J. Tatem, Abdissan M. Noor, and Robert W. Snow. 2004. "The Global Distribution and Population at Risk of Malaria: Past, Present, and Future." *Lancet Infectious Diseases* 4 (6): 327–36.
- Hay, Simon I., David L. Smith, and Robert W. Snow. 2008. "Measuring Malaria Endemicity from Intense to Interrupted Transmission." *Lancet Infectious Diseases* 8 (6): 369–78.
- Hayashi, Takehisa. 2003. *Readings on Local Public Finance*. Tokyo: Toyo Keizai Shinposya.
- Hazlewood, Arthur. 1979. "The End of the East African Community: What Are the Lessons for Regional Integration Schemes?" *Journal of Common Market Studies* 18 (1): 40–58.
- He, Canfei. Forthcoming. "Industrial Agglomeration and Economic Performance in the Transitional China." In *Reshaping Economic Geography in East Asia*, ed. Yukon Huang and Alessandro Magnoli Bocchi. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Head, Charles Keith, and Thierry Mayer. 2006. "Regional Wage and Employment Responses to Market Potential in the EU." *Regional Science and Urban Economics* 36 (5): 573–94.
- Head, Charles Keith, John Reis, and Deborah Swenson. 1995. "Agglomeration Benefits and Location Choice: Evidence from Japanese Manufacturing Investment in the United States." *Journal of International Economics* 38 (3–4): 223–47.
- Heideloff, Christel, and Manfred Zachcial. 2006. *Shipping Statistical Yearbook 2006*. Bremen, Germany: Institute of Shipping Economics and Logistics.
- Helliwell, John F. 2002. "Measuring the Width of National Borders." *Review of International Economics* 10 (3): 517–24.
- Helpman, Elhanan, and Paul Krugman. 1987. *Market Structure and Foreign Trade*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Henderson, J. Vernon. 1974. "The Sizes and Types of Cities." *American Economic Review* 64 (4): 640–56.
- . 1986. "Efficiency of Resources Usage and City Size." *Journal of Urban Economics* 19 (1): 47–70.
- . 1994. "Where Does an Industry Locate?" *Journal of Urban Economics* 35(1):83–104.
- . 1997a. "Externalities and Industrial Development." *Journal of Urban Economics* 42 (3): 449–70.
- . 1997b. "Medium Size Cities." *Regional Science and Urban Economics* 27 (6): 583–612.
- . 2003a. "Marshall's Scale Economies." *Journal of Urban Economics* 53 (1): 1–28.
- . 2003b. "The Urbanization Process and Economic Growth: The So-What Question." *Journal of Economic Growth* 8 (1): 47–71.
- . 2005a. "Development and Growth." In *Handbook of Economic Growth*, vol. 1, part B, ed. Philippe Aghion and Steven N. Durlauf. Amsterdam: North-Holland.
- . 2005b. "Urbanization and Growth." In *Handbook of Economic Growth*, ed. Philippe Aghion and Steven N. Durlauf. Amsterdam: North-Holland.
- . 2007. *Urbanization in China: Policy Issues and Options*. New York: China Economic Research and Advisory Programme.
- Henderson, J. Vernon, Ari Kuncoro, and Damhuri Nasution. 1996. "The Dynamics of Jabotabek Development." *Bulletin of Indonesian Economic Studies* 32 (1): 71–95.
- Henderson, J. Vernon, Ari Kuncoro, and Matthew Turner. 1995. "Industrial Development in Cities." *Journal of Political Economy* 103 (5): 1067–90.
- Henderson, J. Vernon, Todd Lee, and Yung Joon Lee. 2001. "Scale Externalities in Korea." *Journal of Urban Economics* 49 (3): 479–504.
- Henderson, J. Vernon, Zmarak Shalizi, and Anthony J. Venables. 2001. "Geography and Development." *Journal of Economic Geography* 1 (1): 81–105.
- Henriksen, Ingrid. 2003. "Freehold Tenure in Late Eighteenth Century Denmark." In *Advances in Agricultural Economic History*, ed. Kyle D. Kaufman. New York: JAI Press.
- Henry, Peter Blair. 2007. "Capital Account Liberalization: Theory, Evidence, and Speculation." *Journal of Economic Literature* 45 (4): 887–935.
- Hering, Laura, and Sandra Poncet. 2006. "Market Access and Individual Wages: Evidence from China." Working Paper 2006-23, Centre d'Études Prospectives et d'Informations Internationales, Paris.
- Herzog, Henry W. Jr., and Alan M. Schlottmann, eds. 1991. *Industry Location and Public Policy*. Knoxville, TN: University of Tennessee.
- Hewings, G., E. Feser, and K. Poole. 2008. "Spatial/Territorial Development Policies in the United States." Background paper for the WDR 2009.
- Hidalgo, C. A., B. Klinger, A. L. Barabási, and R. Hausmann. 2007. "The Product Space Conditions for the Development of Nations." *Science* 317 (5837): 482–87.
- Hill, Fiona, and Clifford Gaddy. 2003. *The Siberia Curse: How Communist Planners Left Russia out in the Cold*. Washington, DC: Brookings Institution Press.
- Hill, Hal, Budy Resosudarmo, and Yogi Vidyattama. 2007. "Indonesia's Changing Economic Geography." Working Papers in Economics and Development Studies 2007-13, Bandung, Indonesia.
- Hoekman, Bernard. 2006. "Liberalizing Trade in Services: A Survey." Policy Research Working Paper 4030, World Bank, Washington, DC.
- Hoekman, Bernard, and Dominique Njinkeu. 2007. "Aid for Trade and Export Competitiveness: New Opportunities for Africa." World Bank, Washington, DC.
- Holmes, Thomas J. 1999. "Localization of Industry and Vertical Disintegration." *Review of Economics and Statistics* 81 (2): 314–25.
- Holmes, Thomas J., and John J. Stevens. 2002. "Geographic Concentration and Establishment Scale." *Review of Economics and Statistics* 84 (4): 682–91.
- Holzmann, Hajo, and Sebastian Vollmer. 2008. "The Distribution of Income across German Counties, 1992–2005." University of Goettingen, Goettingen, Germany.
- Hoover, Edgar M., and Raymond Vernon. 1959. *Anatomy of a Metropolis: The Changing Distribution of People and Jobs within the New York Metropolitan Area*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Huang, Yukon, and Xubei Luo. Forthcoming. "Reshaping Economic Geography in China." In *Reshaping Economic Geography in East Asia*, ed. Yukon Huang and Alessandro Magnoli Bocchi. Washington, DC: World Bank.

- Huber, Peter W. 1995. "New York, Capital of the Information Age." *New York City Journal* 5(1):12–22.
- Hughes, Joseph P., William W. Lang, Loretta J. Mester, and Choon-Geol Moon. 1999. "The Dollars and Sense of Bank Consolidation." *Journal of Banking and Finance* 23 (2–4): 291–324.
- Hughes, Joseph P., and Loretta J. Mester. 1998. "Bank Capitalization and Cost: Evidence of Scale Economies in Risk Management and Signaling." *Review of Economics and Statistics* 80 (2): 314–25.
- Hulten, Charles R. 2007. "Transportation Infrastructure, Productivity and Externalities." In *ECMT Round Tables No. 132: Transport, Infrastructure Investment and Economic Productivity*, ed. OECD/ECMT. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Hummels, David. 2001. *Time as a Trade Barrier*. West Lafayette, IN: Purdue University Press.
- . 2007. "Transportation Costs and International Trade in the Second Era of Globalization." *Journal of Economic Perspectives* 21 (3): 131–54.
- Hummels, David, Volodymyr Lugovskyy, and Alexandre Skiba. 2007. "The Trade Reducing Effect of Market Power in International Shipping." NBER Working Paper 12914, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Hunt, Edward H. 1986. "Industrialization and Regional Inequality: Wages in Britain, 1760–1914." *Journal of Economic History* 46 (4): 935–66.
- Hunt, Jennifer. 2000. "Why Do People Still Live in East Germany?" NBER Working Paper 7564, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Hurd, John II. 1975. "Railways and the Expansion of Markets in India, 1861–1921." *Explorations in Economic History* 12 (3): 263–88.
- Iliffe, John. 1995. *Africans: The History of a Continent*. Cambridge, U.K.: Cambridge University Press.
- Independent Evaluation Group (IEG). 2007. "The Development Potential of Regional Programs: An Evaluation of World Bank Support of Multicountry Operations." Paper presented at the IEG Conference on Unlocking the Potential of Regional Development Programs, Washington, DC.
- Ingram, Gregory. 1997. "Patterns of Metropolitan Development: What Have We Learned?" Policy Research Working Paper 1841, World Bank, Washington, DC.
- Ingram, Gregory, and John Whitehead. 2008. "The Distribution and Concentration of Population in the U.S., 1900–2000." Working Paper WP08G11, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, MA.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). 2004. *Perfil Dos Municípios Brasileiros*. Rio de Janeiro: IBGE.
- Inter-American Development Bank. Forthcoming. *Unclogging the Arteries: A Report on the Impact of Transport Costs on Latin American and Caribbean Trade*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- International Air Transport Association. 2007a. *Aviation Economic Benefits: Issues Briefing No. 8*. Montreal, Canada: International Air Transport Association.
- . 2007b. *Economics Briefing: Air Freight Market Outlook*. Montreal, Canada: International Air Transport Association.
- International Development Association, and World Bank. 2008. *Regional Integration Assistance Strategy*. Washington, DC: World Bank.
- International Monetary Fund. 1998. *World Economic Outlook. Financial Crises: Causes and Indicators*. Washington, DC: International Monetary Fund.
- . 2007. *Directions of Trade*. Washington, DC: International Monetary Fund.
- Ivaldi, Marc, and Gerard McCullough. 2007. "Railroad Pricing and Revenue-to-Cost Margins in the Post-Staggers Era." In *Research in Transportation Economics*, ed. Scott Dennis and Wayne Talley. Amsterdam: Elsevier.
- Jacobs, Jane. 1970. *The Economy of Cities*. New York: Vintage.
- Jacoby, Hanan G. 2000. "Access to Markets and the Benefits of Rural Roads." *Economic Journal* 110 (465): 713–37.
- Jaffe, Adam B. 1986. "Technological Opportunity and Spillover of R&D: Evidence from Firms' Patents, Profits, and Market Value." *American Economic Review* 76 (5): 984–1001.
- Jaffe, Adam B., Manuel Trajtenberg, and Rebecca Henderson. 1993. "Geographic Localization of Knowledge Spillovers as Evidence by Patent Citations." *Quarterly Journal of Economics* 108 (3): 577–98.
- Jayne, Thomas S., B. Zulu, D. Mather, E. Mghenyi, E. Chirwa, and David L. Tschirley. 2005. "Maize Marketing and Trade Policy in a Pro-Poor Agricultural Growth Strategy: Insights from Household Surveys in Eastern and Southern Africa." Paper presented at Toward Improved Maize Marketing and Trade Policies in the Southern Africa Region, Centurion, South Africa.
- Jensen, Robert. 2007. "The Digital Provide: Information (Technology), Market Performance, and Welfare in the South Indian Fisheries Sector." *Quarterly Journal of Economics* 122 (3): 879–924.
- Jessen, Anneje. 2002. "Regional Public Goods and Small Economies: The Caribbean Regional Negotiating Machinery." In *Regional Public Goods: From Theory to Practice*, ed. Antoni Esteveordal, Brian Frantz, and Tam R. Nguyen. Washington, DC: Inter-American Development Bank and Asian Development Bank.
- Jones, Gareth A., and Kavita Datta. 2000. "Enabling Markets to Work? Housing Policy in the 'New' South Africa." *International Planning Studies* 5 (3): 393–416.
- Jourdan, Paul, and NEPAD. 2006. "Regional Strategies. The Case for a Resource-Based Spatial Development Programme." Paper presented at the U.S.–Africa Infrastructure Conference, Washington, DC.
- Junius, Karsten. 1997. "Economies of Scale: A Survey of Empirical Literature." Working Paper 813, Kiel Institute of World Economics, Kiel, Germany.
- Justman, Moshe. 1994. "The Effect of Local Demand on Industry Location." *Review of Economics and Statistics* 76 (4): 742–53.
- Kaldor, Nicholas. 1972. "The Irrelevance of Equilibrium Economics." *Economic Journal* 82 (328): 1237–55.
- Kamada, Kimiyoshi, Nobuhiro Okuno, and Ritsuko Futagami. 1998. "Decisions on Regional Allocation of Public Investment: the Case of Japan." *Applied Economic Letters* 5 (8): 503–6.
- Kanbur, Ravi, and Anthony J. Venables. 2005. *Rising Spatial Disparities and Development: Why Do they Matter?* Oxford, U.K.: Oxford University Press, UNU-WIDER Studies in Development Economics.
- Kanbur, Ravi, and Xiaobo Zhang. 2005. "Fifty Years of Regional Inequality in China: A Journey through Central Planning, Reform, and Openness." *Review of Development Economics* 9 (1): 87–106.

- Kasekende, Louis A., and Nehemiah Ng'eno. 1999. "Regional Integration and Economic Liberalization in Eastern and Southern Africa." In *Regional Integration and Trade Liberalization in Sub-Saharan Africa, Volume 3: Regional Case-Studies*, ed. Ademola Oyejide, Ibrahim Elbadawi, and Stephen Yeo. London: Palgrave Macmillan Press.
- Kawashima, Tatsuhiko. 1975. "Urban Agglomeration Economies in Manufacturing Industries." *Papers in Regional Science* 34 (1): 157-72.
- Kearns, Kevin C. 2006. *Dublin's Lost Heroines: Mammies and Grannies in a Vanished Dublin*. Park West, Dublin: Gill and Macmillan.
- Kee, Hiau Looi, Alessandro Nicita, and Marcelo Olarreaga. 2006. "Estimating Trade Restiveness Indices." Policy Research Working Paper 3840, World Bank, Washington, DC.
- Keefer, Philip, and Stuti Khemani. 2005. "Democracy, Public Expenditures, and the Poor: Understanding Political Incentives for Providing Public Services." *World Bank Research Observer Advance Access* 20 (1): 1-27.
- Kenworthy, Jeff. 2005. "Transport Energy Use and Greenhouse Gases in Urban Passenger Transport Systems: A Study of 84 Global Cities." Institute for Sustainability and Technology Policy, Murdoch University, Murdoch, Australia.
- Kenya Ministry of Planning and National Development and UNDP. 2005. *Millennium Development Goals Country Report 2005: Kenya*. Nairobi: United Nations and Kenya Ministry of Planning and National Development.
- Khanna, Tarun. 2008. *Billions of Entrepreneurs: How China and India Are Reshaping Their Futures—and Yours*. Cambridge, MA: Harvard Business School Press.
- Kilkenny, Maureen. 1998. "Economies of Scale. Lecture for Economics 376: Rural, Urban and Regional Economics." Iowa State University. Ames, IA.
- Kilroy, Austin. 2008. "Intra-Urban Spatial Inequalities: Cities as 'Urban Regions.'" Background paper for the WDR 2009.
- Kim, Sukkoo. 1995. "Expansion of Markets and the Geographic Distribution of Economic Activities: The Trends in U.S. Regional Manufacturing Structure, 1860-1987." *Quarterly Journal of Economics* 110 (4): 881-908.
- . 1999. "Regions, Resources, and Economics Geography: Sources of U.S. Regional Comparative Advantage, 1880-1987." *Regional Science and Urban Economics* 29 (1): 1-32.
- Kim, Sukkoo, and Robert A. Margo. 2004. "Historical Perspectives on U.S. Economic Geography." In *Handbook of Regional and Urban Economics, Volume 4: Cities and Geography*, ed. J. Vernon Henderson and Jacques-Francois Thisse. Amsterdam: North-Holland.
- Kim, Won Bae. 1998. "Korea's Policy of Rural-Urban Integrated Cities." Paper presented at the International Workshop on Rural and Urban Linkages, Curitiba, Brazil.
- Kloppinger-Todd, Renate. 2007. "ICT and Rural Access to Finance." Paper presented at the *infoDev/ARD Workshop on Using ICT to Support Rural Livelihoods*, Washington, DC.
- Knoke, William. 1996. *Bold New World: The Essential Road Map to the Twenty-First Century*. New York: Kodansha International.
- Koh, Tommy, and Li Lin Chang, eds. 2005. *The Little Red Dot: Reflections by Singapore's Diplomats*. Singapore: World Scientific Publishing.
- Kolko, Jed. 1998. "New England at Your Service: The New Geography of Service Industries." *Regional Review* 1998 (Q4): 6-11.
- . 1999. "Can I Get Some Service Here? Information Technology, Service Industries, and the Future of Cities." Ph.D. thesis, Harvard University, Cambridge, MA.
- . 2000. "The Death of Cities? The Death of Distance? Evidence from the Geography of Commercial Internet Usage." In *The Internet Upheaval*, ed. Ingo Vogelsang and Benjamin Compaine. Cambridge, MA: MIT.
- . 2007. "Agglomeration and Co-Agglomeration of Services Industries." Munich Personal RePEc Archive (MPRA) Working Paper 3362, Munich, Germany.
- Koola, J., and Caglar Özden. 2008. "Making the Move: The Effect of Migration on Welfare in Uganda." World Bank, Washington, DC.
- Kose, M. Ayhan, Eswar Prasad, Kenneth Rogoff, and Shang-Jin Wei. 2006. "Financial Globalization: A Reappraisal." Working Paper 06/189, International Monetary Fund, Washington, DC.
- Kraske, Jochen, William H. Becker, William Diamond, and Louis Galambos. 1996. *Bankers with a Mission: The Presidents of the World Bank, 1946-91*. Oxford, U.K.: Oxford University Press.
- Krishna, Pravin. 1998. "Regionalism and Multilateralism: A Political Economy Approach." *Quarterly Journal of Economics* 113 (1): 227-50.
- Kroehnert, Steffen, Franziska Medicus, and Reiner Kinglölz. 2006. *Die Demografische Lage der Nation. Wie Zukunftsfaehig sind Deutschlands Regionen? Daten, Fakten, Analysen*. Berlin: Berlin Institute for Population and Development.
- Kroehnert, Steffen, and Sebastian Vollmer. 2008. "Where Have All Young Women Gone?" Background paper for the WDR 2009.
- Krueger, Anne O. 2006. "Globalization and International Locational Competition." Paper presented at the Symposium in Honor of Herbert Giersch, Kiel, Germany.
- Krugman, Paul R. 1980. "Scale Economies, Product Differentiation, and the Pattern of Trade." *American Economic Review* 70(5):950-9.
- . 1981. "Intraindustry Specialization and the Gains from Trade." *Journal of Political Economy* 89(5):959-73.
- . 1991a. *Geography and Trade*. Cambridge, MA: MIT Press.
- . 1991b. "Increasing Returns and Economic Geography." *Journal of Political Economy* 99 (3): 483-99.
- . 1991c. "Is Bilateralism Bad?" In *International Trade and Trade Policy*, ed. Elhanan Helpman and Assaf Razin. Cambridge, MA: MIT Press.
- . 1993. "First Nature, Second Nature, and Metropolitan Location." *Journal of Regional Science* 33 (2): 129-44.
- . 1995. "Innovation and Agglomeration: Two Parables Suggested by City-Size Distributions." *Japan and the World Economy* 7 (4): 371-90.
- . 2007. "The 'New' Economic Geography: Where Are We?" In *Regional Integration in East Asia*, ed. Masahisa Fujita. New York: Palgrave Macmillan.
- Kuncoro, Ari. Forthcoming. "Spatial Agglomeration, Site Productivity and Local Governance: Indonesian Experience from 1980 to 2003." In Yukon Huang and Alessandro Magnoli Bocchi (eds.) *Reshaping Economic Geography in East Asia*. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Kuroda, Haruhiko. 2007. "Toward an Integrated, Poverty-Free and Peaceful East Asia." In *East Asia Visions: Perspectives on Economic Development*, ed. Indermit Gill, Yukon

- Huang, and Homi Kharas. Washington, DC, and Singapore: World Bank.
- Ladman, Jerry R. 1979. "The Economic Interdependence of Contiguous Border Cities: The Twin City Multiplier." *Annals of Regional Science* 13 (1): 23–28.
- Laeven, Luc, and Christopher Woodruff. 2007. "The Quality of the Legal System, Firm Ownership, and Firm Size." *Review of Economics and Statistics* 89 (4): 601–14.
- Lall, Somik V. 2005. "City Performance and Policy Actions." In *Inputs for a Strategy of Cities in Brazil*, ed. World Bank. Washington, DC: World Bank.
- Lall, Somik V., Uwe Deichmann, Mattias K. A. Lundberg, and Nazmul Chaudhury. 2004. "Tenure, Diversity, and Commitment: Community Participation for Urban Service Provision." *Journal of Development Studies* 40 (3): 1–26.
- Lall, Somik V., Elizabeth Schroeder, and Emily Schmidt. 2008. "Geographically Prioritizing Infrastructure Improvements to Accelerate Growth in Uganda." World Bank, Washington, DC.
- Lall, Somik V., Harris Selod, and Zmarak Shalizi. 2006. "Rural-Urban Migration in Developing Countries: A Survey of Theoretical Predictions and Empirical Findings." Policy Research Working Paper 3915, World Bank, Washington, DC.
- Lall, Somik V., Hyoung Gun Wang, and Uwe Deichmann. 2008. "Infrastructure and City Competitiveness in India." Policy Research Working Paper, World Bank, Washington, DC.
- Land Enquiry Commission. 1914. *The Land*, vol. II. London: Hodder and Stoughton.
- Landes, David S. 1998. *The Wealth and Poverty of Nations: Why Some Are So Rich and Some So Poor*. New York: W. W. Norton.
- Lane, C. B. 1860. *Railway Communication in London and the Thames Embankment*. London: James Ridgway.
- Lanne, Markku, and Matti Liski. 2003. "Trends and Breaks in Per-Capita Carbon Dioxide Emissions, 1870–2028." Working Paper 0302, Center for Energy and Environmental Policy Research, Cambridge, MA.
- Layke, Christian, and Stephen Adam. 2008. "Spatial Allocation of Public Expenditures in Nigeria." Background paper for the WDR 2009.
- Leamer, Edward E. 2007. "A Flat World, a Level Playing Field, a Small World After All, or None of the Above? A Review of Thomas L. Friedman's *The World Is Flat*." *Journal of Economic Literature* 45 (1): 83–126.
- Leamer, Edward E., and Michael Storper. 2001. "The Economic Geography of the Internet Age." *Journal of International Business Studies* 32 (4): 641–65.
- Lebergott, Stanley. 1964. *Manpower in Economic Growth: The American Record since 1800*. New York: McGraw Hill.
- Lederman, Daniel, William F. Maloney, and Luis Servén. 2005. *Lessons from NAFTA for Latin America and the Caribbean*. Washington, DC, and Palo Alto, CA: World Bank and Stanford University Press.
- Lee, Annabel. 2008. "A History of Korea's Spatial Transformation and Economic Growth." Washington, DC.
- Lei, Ding, and Kingsley E. Haynes. 2004. "The Role of Telecommunications Infrastructure in Regional Economic Growth of China." Paper presented at the Telecommunications Policy Research Conference, Washington, DC.
- Leigland, James, and Andrew Roberts. 2007. "The African Project Preparation Gap." Note 18.
- Levinsohn, James, and Amil Petrin. 1999. "When Industries Become More Productive, Do Firms?" NBER Working Paper 6893, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Levinson, Marc. 2006. *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Limão, Nuno, and Anthony J. Venables. 2001. "Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs, and Trade." *World Bank Economic Review* 15 (3): 451–79.
- Linden, Greg, Kenneth L. Kraemer, and Jason Dedrick. 2007. "Who Captures Value in a Global Innovation System? The Case of the Apple's iPod." Personal Computing Industry Center, Irvine, CA.
- Linn, F. Johannes, and David Tiomkin. 2006. "The New Impetus toward Economic Integration between Europe and Asia." *Asia Europe Journal* 4 (1): 31–41.
- Lipsey, Richard G., and Alice Nakamura, eds. 2006. *Services Industries and the Knowledge-Based Economy*. Calgary, Canada: University of Calgary Press.
- Little, Peter D. 2007. "Unofficial Cross-Border Trade in Eastern Africa." Paper presented at the Staple Food Trade and Market Policy Options for Promoting Development in Eastern and Southern Africa, Rome.
- Lösch, Auguste. 1940. *The Economics of Location*. New Haven, CT: Yale University Press.
- Lucas, Robert E. Jr. 1988. "On the Mechanics of Economic Development." *Journal of Monetary Economics* 22 (1): 3–42.
- . 2004. "Life Earnings and Rural-Urban Migration." *Journal of Political Economy* 112 (S1): S29–S59.
- . 2007. "Trade and the Diffusion of the Industrial Revolution." NBER Working Paper 13286, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Lucas, Robert E. B. 1997. "Internal Migration in Developing Countries." In *Handbook of Population and Family Economics*, ed. Mark Rosenzweig and Oded Stark. Amsterdam: North-Holland.
- . 2003. "Migration and Lagging Regions." Boston University, Boston. Processed.
- . 2006. "Migration and Economic Development in Africa: A Review of Evidence." *Journal of African Economies* 15 (2): 337–95.
- Luo, Xubei. 2004. "The Role of Infrastructure Investment Location in China's Western Development." Policy Research Working Paper 3345, World Bank, Washington, DC.
- Lutz, Vera. 1962. *Italy: A Study in Economic Development*. London: Oxford University Press.
- Lynch, Sarah N., and Eugene Mulero. 2007. "Williamsburg's Most Recent Reinvention: The Makeover in Brooklyn." *The Cooperator*. Nov., 2007.
- Lysenko, A. J., and I. N. Semashko. 1968. "Geography of Malaria: A Medico-Geographic Profile of an Ancient Disease [in Russian]." In *Medicinskaja Geografija*, ed. A. W. Lebedew. Moscow: Russian Academy of Sciences.
- Mackay, C. J. 1999. "Housing Policy in South Africa: The Challenge of Delivery." *Housing Studies* 14 (3): 387–99.
- MacMillan, Margaret. 2002. *Paris 1919: Six Months That Changed the World*. New York: Random House.
- Maddison, Angus. 2006. *The World Economy*. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- . 2008a. *The World Economy: Volume 1: A Millennial Perspective*. Paris: OECD.

- . 2008b. "World Population, GDP, and Per Capita GDP, 1–2003 AD." University of Gröningen Growth and Development Centre, Gröningen, Netherlands.
- Malaysia Economic Planning Unit. 2008. *Malaysia Achieving the MDGs*. Kuala Lumpur: Malaysia Economic Planning Unit, Primer Minister's Office.
- Malinowski, Matthew. 2007. "Cold Snap Prompts Chile to Seek Gas Deal with Old Foe Bolivia." *Christian Science Monitor*, August 8.
- Margo, Robert A. 1988. "Schooling and the Great Migration." NBER Working Paper 2697, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- . 2000. *Wages and Labor Markets in the United States, 1820–1860*. Chicago: University of Chicago Press.
- . 2004. "The North-South Wage Gap, Before and After the Civil War." In *Slavery in the Development of the Americas*, ed. David Eltis, Frank D. Lewis, and Kenneth L. Sokoloff. New York: Cambridge University Press.
- Markussen, T. Forthcoming. "Property Rights, Productivity, and Common Property Resources: Insights from Rural Cambodia." *World Development*.
- Marland, Gregg, Tom Boden, and Robert Andres. 2007. "National CO₂ Emissions from Fossil-Fuel Burning, Cement Manufacture, and Gas Flaring: 1751–2004." Carbon Dioxide Information Analysis Center, Oakridge National Laboratory, Oak Ridge, TN.
- Marshall, Alfred. 1890. *Principles of Economics*. London: Macmillan.
- Martin, Philippe. 2005. "The Geography of Inequalities in Europe." *Swedish Economic Policy Review* 12: 83–108.
- Martin, Philippe, Thierry Mayer, and Mathias Thoenig. 2008. "Civil Wars and International Trade." *Journal of the European Economic Association* 6 (2–3): 541–50.
- Martin, Ronald L. 2005. "Centralized Versus Decentralized Financial Systems: Is There a Case for Local Capital Markets?" Paper presented at the Cambridge-MIT Institute Conference on Venture Capital, Finance and Regional Development, Cambridge, U.K., June 17.
- Martinez-Galarraga, Julio. 2007. "New Estimates on Regional GDP in Spain, 1860–1930." Working Paper 177, Universitat de Barcelona Espai de Recerca en Economia, Barcelona.
- Martínez-Zarzoso, Inmaculada, L. García-Menéndez, and C. Suárez-Burguet. 2003. "Impact of Transport Costs on International Trade: The Case of Spanish Ceramic Exports." *Maritime Economics and Logistics* 5 (2): 179–98.
- Martínez-Zarzoso, Inmaculada, and Laura Marquez-Ramos. 2007. "The Effect of Trade Facilitation on Sectoral Trade." Working Paper 167, Ibero-America Institute for Economic Research, Göttingen, Germany.
- Martins, Joaquim Oliveira, Stefano Scarpetta, and Dirk Pilat. 1996. "Mark-up Ratios in Manufacturing Industries: Estimates for 14 OECD Countries." Working Paper 162, Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris.
- Massey, Douglas S. 1988. "International Migration and Economic Development in Comparative Perspective." *Population and Development Review* 14 (3): 383–413.
- . 2003. "Patterns and Processes of International Migration in the 21st Century." Paper presented at the Conference on African Migration in Comparative Perspective, Johannesburg.
- Maurel, Françoise, and Béatrice Sédillot. 1999. "A Measure of the Geographic Concentration in French Manufacturing Industries." *Regional Science and Urban Economics* 29 (5): 575–604.
- Mayer, Thierry. 2008. "Market Potential and Development." Background paper for the WDR 2009.
- McCallum, John. 1995. "National Borders Matter: Canada-U.S. Regional Trade Patterns." *American Economic Review* 85 (3): 615–23.
- McCann, Philip. 2001. *Urban and Regional Economics*. Oxford, U.K.: Oxford University Press.
- McCrae, Ian. 2006. "Uncertainties in Road Transport Emissions in Developing Countries." HM Treasury, London.
- McInnis, R. Marvin. 1966. "Regional Income Differentials in Canada, 1911–1961." *Journal of Economic History* 26 (4): 586–88.
- McKenzie, David J. 2001. "The Impact of Capital Controls on Growth Convergence." *Journal of Economic Development* 26 (1): 1–25.
- . 2007. "Paper Walls Are Easier to Tear Down: Passport Costs and Legal Barriers to Emigrations." *World Development* 35 (11): 2026–39.
- McKenzie, David J., and Hillel Rapoport. 2007. "Self-Selection Patterns in Mexico-U.S. Migration: The Role of Migration Networks." Policy Research Working Paper 4118, World Bank, Washington, DC.
- Meade, James E. 1956. "The Theory of Customs Union." *American Economic Review* 46 (4): 724–26.
- Melitz, J. Marc. 2003. "The Impact of Trade on Intra-industry Reallocations and Aggregate Industry Productivity." *Econometrica* 71 (6): 1695–725.
- Mera, Koichi. 1973. "Regional Production Function and Social Overhead Capital: An Analysis of the Japanese Case." *Regional and Urban Economics* 3 (2): 157–86.
- Metzer, Jacob. 1974. "Railroad Development and Market Integration: The Case of Tsarist Russia." *Journal of Economic History* 34 (3): 529–50.
- Meybeck, Michel, Pamela Green, and Charles Vorosmarty. 2001. "A New Typology for Mountains and Other Relief Classes." *Mountain Research and Development* 21 (1): 34–45.
- Meyer, Balthasar H. 1917. *History of Transportation in the United States before 1860*. Washington, DC: Carnegie Institution of Washington.
- Miguel, Edward, Shanker Satyanath, and Ernest Sergenti. 2004. "Economic Shocks and Civil Conflict: An Instrumental Variables Approach." *Journal of Political Economy* 112 (4): 725–53.
- Milanovic, Branko. 2005. *Worlds Apart. Measuring International and Global Inequality*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Miles, Alice. 2007. "What's That Whimpering from the Fields?" *London Times*, July 17.
- Mills, Edwin S., and James MacKinnon. 1973. "Notes on the New Urban Economics." *Bell Journal of Economics and Management Science* 4(2):593–601.
- Minot, Nicholas, Bob Baulch, and Michael Epprecht. 2003. *Poverty and Inequality in Vietnam: Spatial Patterns and Geographic Determinants*. Washington, DC: International Food Policy Research Institute and Inter-ministerial Poverty Mapping Task Force.
- Mints, A. A. 1974. *Prognoznaya Hypoteza Razvitiya Narodnogo Khozyastva Evropeyskoy Chasti SSSR [A Forecast Hypothesis of the Development of the European USSR Economy]*. Moscow: Resursy, Sreda, Rasselenie, Nauka.

- Mitchell, Brian R. 1964. "The Coming of the Railway and the United Kingdom Economic Growth." *Journal of Economic History* 24 (3): 315–36.
- Mohammed, Saif I., and Jeffrey G. Williamson. 2004. "Freight Rates and Productivity Gains in British Tramp Shipping, 1869–1950." *Explorations in Economic History* 41 (2): 172–203.
- Montenegro, Claudio E., and Maximilian L. Hirn. 2008. "A New Disaggregated Set of Labor Market Indicators Using Standardized Household Surveys from Around the World." Background paper for the WDR 2009.
- Moomaw, Ronald L. 1981. "Productivity and City Size: A Critique of the Evidence." *Quarterly Journal of Economics* 96 (4): 675–88.
- . 1983. "Is Population Scale a Worthless Surrogate for Business Agglomeration Economies?" *Regional Science and Urban Economics* 13 (4): 525–45.
- Moreno, Ramón, and Bharat Trehan. 1997. "Location and the Growth of Nations." *Journal of Economic Growth* 2 (4): 399–418.
- Moretti, Enrico. 2004a. "Estimating the Social Return to Higher Education: Evidence from Longitudinal and Repeated Cross-Sectional Data." *Journal of Econometrics* 121 (1–2): 175–212.
- . 2004b. "Workers' Education, Spillovers, and Productivity: Evidence from Plant-Level Production Functions." *American Economic Review* 94 (3): 656–90.
- Morrisson, Christian, and Fabrice Murtin. 2005. "The World Distribution of Human Capital, Life Expectancy and Income: A Multi-dimensional Approach." London School of Economics, London.
- Mukherjee, Andy. 2007. "India's Answer to Shenzhen Needs Political Will." *Bloomberg.com*, March 15.
- Mumford, Lewis. 1963. *The Highway and the City*. New York: Harcourt Brace and World Bank.
- Mutlu, Servet. 1991. "Regional Disparities, Industry and Government Policy in Japan." *Development and Change* 22 (3): 547–86.
- N'Dulu, Benno J. 2001. "From Vision to Reality of African Economic Integration: Priority Actions and the Institutional Framework for the Way Forward." World Bank, Washington, DC.
- N'Guessan, Koffi, and Bassirou Chitou. 2006. "ENSEA of Abidjan: in the Heart of Statistical Training in Franco-phone Africa." *African Statistical Journal* 2: 151–56.
- Nabi, Ijaz, and Anjum Nasim. 2001. "Trading with the Enemy: A Case for Liberalizing Pakistan-India Trade." In *Regionalism and Globalization: Theory and Practice*, ed. Sajal Lahiri. New York: Routledge.
- Naisbitt, John. 1995. *The Global Paradox*. New York: Avon Books.
- Nakajima, Tomio. 1982. *Public Investment: Theory and Practice*. Tokyo: Gyosei.
- Nakamura, Ryohei. 1985. "Agglomeration Economies in Urban Manufacturing Industries: A Case of Japanese Cities." *Journal of Urban Economics* 17 (1): 108–24.
- Nam, Charles B., William J. Serow, and David F. Sly. 1990. *International Handbook on Internal Migration*. New York: Greenwood Press.
- Naqvi, Zareen F., and Philip Schuler. 2007. *The Challenges and Potential of Pakistan-India Trade*. Washington, DC: World Bank.
- Naudé, Wim A. 2007. "Geography and Development in Africa: Overview and Implications for Regional Cooperation." WIDER Working Paper Series 2007/03, United Nations, Helsinki.
- Naudé, Wim A., and W. F. Krugell. 2006. "Sub-national Growth Rate Differentials in South Africa: An Econometric Analysis." *Papers in Regional Science* 85 (3): 443–57.
- Naudé, Wim A., and Marianne Matthee. 2007. "The Significance of Transport Costs in Africa." United Nations University, Tokyo. Processed.
- Ndulu, Benno J., Lopamudra Chakraborty, Lebohang Lijane, Vijaya Ramachandran, and Jerome Wolgin. 2007. *Challenges of African Growth: Opportunities, Constraints and Strategic Directions*. Washington, DC: World Bank.
- Negri, Mariano, and Guido Porto. 2007. "Burley Tobacco Clubs in Malawi: Non-market Institutions for Export." World Bank, Washington, DC.
- Negroponce, Nicholas. 1995. *Being Digital*. New York: Vintage Books.
- Nelson, Andrew. 2008. "Accessibility Model and Population Estimates." Background paper for the WDR 2009.
- Nesslein, Thomas S. 2003. "Markets versus Planning: An Assessment of the Swedish Housing Model in the Post-War Period." *Urban Studies* 40 (7): 1259–82.
- Neumayer, Eric. 2006. "Unequal Access to Foreign Spaces: How States Use Visa Restrictions to Regulate Mobility in a Globalised World." Paper presented at the Annual Meeting of the International Studies Association, San Diego, CA.
- Neuwirth, Robert. 2007. "Security of Tenure in Istanbul: The Triumph of the 'Self-Service' City." United Nations Habitat. Case study prepared for Enhancing Urban Safety and Security, Global Report on Human Settlements 2007.
- Nigeria National Bureau of Statistics. 2004. *National Nigeria Living Standard Survey (NLSS)*. Abuja: Nigeria National Bureau of Statistics.
- . 2006. *Poverty Profile for Nigeria*. Abuja: National Bureau of Statistics, Federal Republic of Nigeria.
- Nikomborirak, Deunden. 2007. "Liberalization of Air Transport and Competition Concerns in ASEAN." In *Market Access, Trade in Transport Services and Trade Facilitation*, ed. OECD/ECMT. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Nordas, Hildegunn Kyvik, Enrico Pinali, and Massimo Geloso Grosso. 2006. "Logistics and Time as a Trade Barrier." Trade Policy Working Paper 35, Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris.
- Nordhaus, William D. 2006. "Geography and Macroeconomics: New Data and New Findings." *Proceedings of the National Academy of Science* 103 (10): 3510–17.
- Nordhaus, William D., and Joseph Boyer. 2000. *Warming the World: Economic Models of Global Warming*. Cambridge, MA: MIT Press.
- North, Douglass C. 1971. "Institutional Change and Economic Growth." *Journal of Economic History* 31 (1): 118–25.
- O'Gorman, Marvin. 1939a. "Square Deals for London Traffic: A Study of London's Traffic Problem with Suggested Solutions. Part 1." *Highways and Bridges*, March 29.
- . 1939b. "Square Deals for London Traffic: A Study of London's Traffic Problem with Suggested Solutions. Part 2." *Highways and Bridges*, April 5.
- O'Rourke, Kevin H., and Jeffrey Williamson. 1994. "Late Nineteenth-Century Anglo-American Factor-Price Convergence: Were Heckscher and Ohlin Right?" *Journal of Economic History* 54 (4): 892–916.
- Obstfeld, Maurice, Jay C. Shambaugh, and Alan M. Taylor. 2004. "Monetary Sovereignty, Exchange Rates, and Capi-

- tal Controls: The Trilemma in the Interwar Period." NBER Working Paper 10393, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Obstfeld, Maurice, and Alan M. Taylor. 2002. "Globalization and Capital Markets." NBER Working Paper 8846, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Offer, A. 1981. *Property and Politics, 1870-1914*. Cambridge, U.K.: Cambridge University Press.
- Office of the Deputy Prime Minister. 2003. *Cities, Regions, and Competitiveness*. London: Office of the Deputy Prime Minister.
- Oh, Jinhwan. 2008. "Korea: A Case Study of 1D-2D-3D Areas." Background note for the WDR 2009.
- . 2008. "Spatially Blind and Connective Policies in a 1D Region: The Case of Eumseong County in South Korea." Background note for the WDR 2009.
- Ohmae, Kenichi. 1990. *The Borderless World: Power and Strategies in the Interlinked Economy*. New York: Harper Business.
- Okuma, Ichiro, ed. 1980. *Readings in Public Finance*. Tokyo: Toyo Kenzai Shinposya.
- Openshaw, Stan, and Paul Taylor. 1979. "A Million or So Correlation Coefficients: Three Experiments on the Modifiable Areal Unit Problem." In *Statistical Applications in the Spatial Sciences*, ed. Neil Wrigley. London: Pion.
- Oppenheimer, Andrés. 2008. "Latin America Is Lagging. Someone Tells Its Leaders." *Washington Post*, January 13.
- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). 2003. *Place-Based Policies for Rural Development: The Micro-Regions Strategy, Mexico (Case Study)*. Background paper for the OECD's Horizontal Review of Place-Based Policies for Development, Paris.
- . 2006. *Territorial Reviews: Competitive Cities in the Global Economy*. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- . 2007. *OECD: Regions at a Glance*. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Orwell, George. 1937. *The Road to Wigan Pier*. London: Victor Gollancz.
- Overseas Development Institute. 2006. *What's Next in International Development?* London: Overseas Development Institute.
- Owen, Nicholas. 1983. *Economies of Scale, Competitiveness, and Trade Patterns within the European Community*. Oxford, U.K.: Clarendon Press.
- Özden, Caglar, and Maurice Schiff. 2007. *International Migration, Economic Development and Policy*. Washington, DC: World Bank.
- Paci, Pierella, Erwin R. Tiongson, Mateusz Walewski, Jacek Liwinski, and Maria M. Stoilkova. 2007. "Internal Labor Mobility in Central Europe and the Baltic Region." Policy Research Working Paper 105, World Bank, Washington, DC.
- Packard, Truman. 1997. "Adjustment, Migration and Economic Informality in Latin America." M.S. Economic for Development thesis, Queen Elizabeth House, University of Oxford.
- Paillacar, Rodrigo. 2007. "Market Potential and Worker Heterogeneity as Determinants of Brazilian Wages." Université de Paris I Panthéon-Sorbonne. Paris.
- Pakenham, Thomas. 1992. *The Scramble for Africa*. New York: Harper Collins.
- Palacin, Jose, and Robert C. Shelburne. 2005. "The Private Housing Market in Eastern Europe and the CIS." Working Paper 2005-5, United Nations Commission for Europe, Geneva.
- Pallage, Stéphane, and Michel A. Robe. 2003. "On the Welfare Cost of Economic Fluctuation in Developing Countries." *International Economic Review* 44 (2): 677-98.
- Park, Sam Ock. Forthcoming. "A History of Korea's Spatial Transformation and Economic Growth." In *Reshaping Economic Geography in East Asia*, ed. Yukon Huang and Alessandro Magnoli Bocchi. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Parsons, Christopher R., Ronald Skeldon, Terrie L. Walmsley, and L. Alan Winters. 2007. "Quantifying International Migration: A Database of Bilateral Migrant Stocks." In *International Migration, Economic Development and Policy*, ed. Caglar Özden and Maurice Schiff. Washington, DC: World Bank.
- Paul, Catherine J. Morrison, and Donald S. Siegel. 1999. "Scale Economies and Industry Agglomeration Externalities: A Dynamic Cost Function Approach." *American Economic Review* 89 (1): 272-90.
- Pedersen, P. O. 1990. "The Role of Small Rural Towns in Development." In *Small Town Africa, Seminar Proceedings No. 23*, ed. Jonathan Baker. Uppsalla: Scandinavian Institute of African Studies.
- Peng, Zhong-Ren, Yi Zhu, and Shunfeng Song. 2008. "Mobility of the Chinese Urban Poor: A Case Study of Hefei City." *Chinese Economy* 41 (1): 36-57.
- Phillips, Truman P., Daphne S. Taylor, Lateef Sanni, and Malachy O. Akoroda. 2004. *The Global Cassava Development Strategy*. Rome: Food and Agriculture Organization of the United Nations.
- Policy Research Institute for Land, Infrastructure Transport, and Tourism Research. 2001. *Discussion on Equity and Social Capital Improvement*. Tokyo: Policy Research Institute for Land, Infrastructure, Transport, and Tourism.
- Poncet, Sandra. 2005. "A Fragmented China: Measures and Determinants of Chinese Domestic Market Integration." *Review of International Economics* 13 (3): 409-30.
- . 2006. "Provincial Migration Dynamics in China: Borders, Costs, and Economic Motivations." *Regional Science and Urban Economics* 36 (3): 385-98.
- Prateen, Cliff. 1988. "Survey of the Economies of Scale." Economic Papers 67, Commission of the European Communities, Brussels.
- PricewaterhouseCoopers. 2007. *Which Are the Largest City Economies in the World and How Might This Change by 2020?* London PricewaterhouseCoopers: UK Economic Outlook.
- Pritchett, Lant. 2006. *Let Their People Come: Breaking the Gridlock on Global Labor Mobility*. Washington, DC: Center for Global Development.
- Public Administration Research and Consultation Centre. 2004. *Egypt Millennium Development Goals: Second Country Report*. Cairo: United Nations and Egypt Ministry of Planning.
- Pucher, John, Nisha Korattyswaropam, Neha Mittal, and Neenu Ittyerah. 2005. "Urban Transport Crisis in India." *Transport Policy* 12 (3): 185-98.
- Puga, Diego. 2002. "European Regional Policies in Light of Recent Location Theories." *Journal of Economic Geography* 2 (4): 373-406.
- Puga, Diego, and Anthony J. Venables. 1999. "Agglomeration and Economic Development: Import Substitution vs. Trade Liberalization." *Economic Journal* 109 (455): 292-311.

- Quah, Danny T. 1996. "Twin Peaks: Growth and Convergence in Models of Distribution Dynamics." *Economic Journal* 106 (437): 1045–55.
- Quinn, Dennis P., and A. María Toyoda. 2006. "Does Capital Account Liberalization Lead to Growth?" Georgetown University, Washington, DC.
- Rajan, Raghuram, and Shang-Jin Wei. 2004. "The Non-Threat That Is Outsourcing." *Business Times (Singapore)*.
- Ratha, Dilip, and William Shaw. 2007. "South-South Migration and Remittances." Working Paper 102, World Bank, Washington, DC.
- Ratha, Dilip, and Zhimei Xu. 2008. *Migration and Remittances Factbook 2008*. Washington, DC: World Bank.
- Rauch, James E. 1993. "Productivity Gains from Geographic Concentration of Human Capital: Evidence from the Cities." *Journal of Urban Economics* 34 (3): 380–400.
- . 1999. "Networks versus Markets in International Trade." *Journal of International Economics* 48 (1): 7–35.
- Ravallion, Martin. 2007. "Inequality Is Bad for the Poor." In *Inequality and Poverty Re-Examined*, ed. Steven Jenkins and John Micklewright. New York: Oxford University Press.
- Ravallion, Martin, and Dominique van de Walle. 2006a. "Does Rising Landlessness Signal Success or Failure for Vietnam's Agricultural Transition?" Policy Research Working Paper 3871, World Bank, Washington, DC.
- . 2006b. "Land Reallocation in an Agrarian Transition." *Economic Journal* 116 (514): 924–42.
- Redding, Stephen J., and Anthony J. Venables. 2004. "Economic Geography and International Inequality." *Journal of International Economics* 62 (1): 53–82.
- Rephann, Terance, and Andrew Isserman. 1994. "New Highways as Economic Development Tools: An Evaluation Using Quasi-Experimental Matching Methods." *Regional Science and Urban Economics* 24 (6): 723–51.
- Reporters without Borders for Press Freedom. 2007. *Freedom of the Press Worldwide in 2007*. Paris: Reporters without Borders for Press Freedom.
- Revenue Mobilization Allocation and Fiscal Commission. 2003. *States and Local Governments 2003 Revenue Allocation Indices*. Abuja, Nigeria: Revenue Mobilization Allocation and Fiscal Commission.
- Richter, K., R. van der Weide, and Phonesaly Souksavath. 2005. *Lao PDR Poverty Trends 1992/93–2002/03*. Washington, DC: National Statistics Centre and World Bank.
- Roberts, Leslie, and Martin Enserink. 2007. "María: Did They Really Say ... Eradication?" *Science* 318 (5856): 1544–45.
- Roberts, Mark. 2004. "The Growth Performances of the GB Counties: Some New Empirical Evidence for 1977–1993." *Regional Studies* 38 (2): 149–65.
- Roberts, Mark, and Uwe Deichmann. 2008. "Regional Spillover Estimation." Background paper for the WDR 2009.
- Robles, Marcos. 2003. *Estimación de Indicadores de pobreza y Desigualdad a Nivel Municipal en Honduras*. Tegucigalpa: BID-MECOSVI and Instituto Nacional de Estadísticas de Honduras.
- Rodríguez, Francisco, and Dani Rodrik. 2000. "Trade Policy and Economic Growth: A Skeptic's Guide to the Cross-National Evidence." In *NBER Macroeconomics Annual 2000*, ed. Ben S. Bernanke and Kenneth Rogoff. Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research.
- Rodríguez, Jorge. 2004. "Migración Interna en América Latina y el Caribe: Estudio Regional del Período 1980–2000." Serie Población y Desarrollo 50, ECLAC, Santiago.
- Rodríguez-Pose, Andrés, and Ugo Fratesi. 2004. "Between Development and Social Policies: The Impact of European Structural Funds in Objective 1 Regions." *Regional Studies* 38 (1): 97–113.
- Rodrik, Dani, Arvind Subramanian, and Francesco Trebbi. 2004. "Institutions Rule: The Primacy of Institutions over Geography and Integration in Economic Development." *Journal of Economic Growth* 9 (2): 131–65.
- Roeger, Werner. 1995. "Can Imperfect Competition Explain the Difference between Primal and Dual Productivity Measures? Estimates for U.S. Manufacturing." *Journal of Political Economy* 103 (2): 316–30.
- Rohwedder, Cecile, and Keith Johnson. 2008. "Pace-Setting Zara Seeks More Speed to Fight Its Rising Cheap-Chic Rivals." *Wall Street Journal*, February 20.
- Rolfes, L. Jr. 2002. "Making the Legal Basis for Private Land Rights Operational and Effective." Paper presented at the World Bank Regional Land Policy Workshop, Budapest, April 6.
- Romer, Paul M. 1986. "Increasing Returns in Long-Run Growth." *Journal of Political Economy* 94 (5): 1002–37.
- . 1990. "Endogenous Technological Change." *Journal of Political Economy* 98(5):71–102.
- . 1994. "The Origins of Endogenous Growth." *Journal of Economic Perspectives* 8 (1): 3–22.
- Rose, Andrew K. 2005. "Cities and Countries." Discussion Paper 5235, Centre for Economic Policy Research, London.
- Rosenbloom, Joshua L., and William A. Sundstrom. 2003. "The Decline and Rise of Interstate Migration in the United States: Evidence from the IPUMS, 1850–1990." NBER Working Paper 9857, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Rosenthal, Stuart S., and William C. Strange. 2001. "The Determinants of Agglomeration." *Journal of Urban Economics* 50 (2): 191–229.
- . 2003. "Geography, Industrial Organization, and Agglomeration." *Review of Economics and Statistics* 85 (2): 377–93.
- . 2004. "Evidence on the Nature and Sources of Agglomeration Economies." In *Handbook of Regional and Urban Economics*, vol. IV, ed. J. Vernon Henderson and Jacques Thisse. Amsterdam: North-Holland.
- Rossi-Hansberg, Esteban, and Mark L. J. Wright. 2007. "Urban Structure and Growth." *Review of Economic Studies* 74(2):597–624.
- Rostow, Walt Whitman. 1960. *The Stages of Economic Growth*. Cambridge, U.K.: Cambridge University Press.
- Roy, Tirthankar. 2002. "Economic History and Modern India: Redefining the Link." *Journal of Economic Perspectives* 16 (3): 109–30.
- Ruster, Jeff, and Ivo Imperato. 2003. *Slum Upgrading and Participation: Lessons from Latin America*. Washington, DC: World Bank.
- Sachs, Jeffrey D., and Pia Malaney. 2002. "The Economic and Social Burden of Malaria." *Nature* 415 (6872): 680–5.
- Sahn, David E., and David C. Stifel. 2003. "Urban-Rural Inequality in Living Standards in Africa." *Journal of African Economics* 12 (4): 564–97.
- Sakamaki, Tetsuro. 2006. "Regional Disparities and National Land Development Policy in East Asian Countries." *Journal of Japan Bank for International Cooperation Institute* 29: 84–122.

- Sánchez, Ricardo J., Jan Hoffmann, Alejandro Micco, Georgina V. Pizzolitto, Martín Sgut, and Gordon Wilmsmeier. 2003. "Port Efficiency and International Trade: Port Efficiency as a Determinant of Maritime Transport Costs." *Maritime Economics and Logistics* 5 (2): 199–218.
- Sandler, Todd. 2002. "Demand and Institutions for Regional Public Goods." In *Regional Public Goods: From Theory to Practice*, ed. Antoni Esteveadoral, Brian Frantz, and Tam R. Nguyen. Washington, DC: Inter-American Development Bank and Asian Development Bank.
- Sandler, Todd, and Daniel M. Arce. 2002. "A Conceptual Framework for Understanding Global and Transnational Public Goods for Health." *Fiscal Studies* 23 (2): 195–222.
- Santos, Georgina, and Blake Shaffer. 2004. "Preliminary Results of the London Congestion Charging Scheme." *Public Work Management and Policy* 9 (2): 164–81.
- Sassen, Saskia. 1991. *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Satterthwaite, David. 2007. "The Transition to a Predominantly Urban World and Its Underpinnings." Paper presented at the UNU-WIDER International Workshop on Beyond the Tipping Point: Development in an Urban World, London, October 19.
- . 2008. "Expanding the Supply and Reducing the Cost of Land for Housing in Urban Areas in Low and Middle Income Nations." Background note for the WDR 2009.
- Satterthwaite, David, Saleemul Hug, Mark Pelling, Hannah Reid, and Patricia Romero-Lankao. 2007. *Adapting to Climate Change in Urban Areas: The Possibilities and Constraints in Low and Middle Income Nations*. London: International Institute for Environment and Development.
- Schacter, Jason P. 2004. "Geographical Mobility: 2002 to 2003." Current Population Report, U.S. Census Bureau, Washington, DC. March.
- Scherer, Frederic M. 1980. *Industrial Market Structure and Economic Performance*. Boston: Houghton Mifflin.
- Schiff, Maurice, and Caglar Özden. 2006. *International Migration, Remittances and the Brain Drain*. Washington, DC: World Bank and Palgrave Macmillan.
- Schiff, Maurice, and Yanling Wang. 2003. "Regional Integration and Technology Diffusion: The Case of North American Free Trade Agreement." Policy Research Working Paper 3132, World Bank, Washington, DC.
- Schiff, Maurice, and L. Alain Winters. 2002. "Regional Cooperation and the Role of International Organizations and Regional Integration." Policy Research Working Paper 2872, World Bank, Washington, DC.
- . 2003. *Regional Integration and Development*. New York: Oxford University Press.
- Schmertmann, Carl P. 1992. "Estimation of Historical Migration Rates from a Single Census: Interregional Migration in Brazil, 1900–1980." *Population Studies* 46 (1): 103–20.
- Schneider, A., M. A. Friedl, and D. Potere. Forthcoming. "A New Map of Global Urban Extent from MODIS Data." *Geophysical Research Letters*.
- Scholz, Stephan. 2006. "The POETICS of Industrial Carbon Dioxide Emissions in Japan: An Urban and Institutional Extension of the IPAT Identity." *Carbon Balance and Management* 1 (11): 1–10.
- Schwennig, Gustav. 1927. "An Attack on Shanghai Slums." *Social Forces* 6 (1): 125–31.
- Scott, Ian. 1982. *Urban and Spatial Development in Mexico*. Baltimore, MD: Johns Hopkins University.
- Seeman, Helene Zuckerman, and Alanna Siegfried. 1978. "The Evolution of SoHo." In Helene Zuckerman Seeman and Alanna Siegfried, (eds.), *SoHo: A Guide*. New York, NY: Neal-Schuman Publishers, Inc.
- Segal, David. 1976. "Are There Returns to Scale in City Size?" *Review of Economics and Statistics* 58 (3): 339–50.
- Selod, Harris. 2007. "Land Policies and Urban Segregation." World Bank, Washington, DC.
- Shah, Anwar, and Chunli Shen. 2006. "The Reform of the Intergovernmental Transfer System to Achieve a Harmonious Society and a Level Playing Field for Regional Development in China." Policy Research Working Paper 4100, World Bank, Washington, DC.
- Shatz, Howard J., and Anthony J. Venables. 2005. "The Geography of International Investment." In *Oxford Handbook of Economic Geography*, ed. Gordon L. Clark, Meric S. Gertler, and Maryann P. Feldman. Oxford, U.K.: Oxford University Press.
- Shaw, Dan. 2007. "Meatpacking District: What a Difference 38 Years Make." *The New York Times*, October 14.
- Shefer, Daniel. 1973. "Localization Economies in SMSA's: A Production Function Analysis." *Journal of Regional Science* 13 (1): 55–64.
- Shepherd, Ben, and John S. Wilson. 2006. "Road Infrastructure in Europe and Central Asia: Does Network Quality Affects Trade?" Policy Research Working Paper 4104, World Bank, Washington, DC.
- Showers, Victor. 1979. *World Facts and Figures*. Chichester, U.K.: John Wiley and Sons.
- Shukla, Vibhooti, and Oded Stark. 1986. "Urban External Economies and Optimal Migration." In *Migration, Human Capital, and Development*, ed. Oded Stark. Greenwich, CT: JAI Press.
- Sicsic, Pierre. 1992. "City-Farm Wage Gaps in Late Nineteenth-Century France." *Journal of Economic History* 52 (3): 675–95.
- Siegel, Fred. 1997. *The Future Once Happened Here: New York, D.C., L.A., and the Fate of America's Big Cities*. Florence, MA: Free Press.
- Simmons, Beth A. 2005. "Rules over Real Estate: Trade, Territorial Conflict, and International Borders as Institutions." *Journal of Conflict Resolution* 49 (6): 823–48.
- Sinai, Todd, and Joel Waldfogel. 2004. "Geography and the Internet: Is the Internet a Substitute or Complement for Cities?" *Journal of Urban Economics* 56 (1): 1–24.
- Sinn, Hans-Werner, and Frank Westermann. 2001. "Two Mezzogiornos." NBER Working Paper 8125, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Skeldon, Ronald. 1986. "On Migration Patterns in India during the 1970s." *Population and Development Review* 12 (4): 759–79.
- Slaughter, Matthew J. 2001. "Trade Liberalization and Per Capita Income Convergence: A Difference-in-Differences Analysis." *Journal of International Economics* 55 (1): 203–28.
- Smith, Adam. 1976 [1776]. *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. Chicago: University of Chicago Press (Cannan's edition of the *Wealth of Nations* was originally published in 1904 by Methuen & Co. Ltd. First Edition in 1776).
- Smith, Donald F. Jr., and Richard Florida. 1994. "Agglomeration and Industrial Location: An Econometric Analysis of Japanese-Affiliated Manufacturing Establishments in Automotive-Related Industries." *Journal of Urban Economics* 36 (1): 23–41.

- Smith, P. J. 1989. "The Rehousing/Relocation Issue in an Early Slum Clearance Scheme: Edinburgh 1865–1885." *Urban Studies* 26 (1): 100–14.
- Snow, Robert W., Marlies Craig, Uwe Deichmann, and Karen Marsh. 1999. "Estimating Mortality, Morbidity, and Disability Due to Malaria among Africa's Non-Pregnant Population." *Bulletin of the World Health Organization* 77 (8): 624–40.
- Sobel, Robert. 2000. *How a Generation of Americans Created the World's Most Prosperous Society*. New York: St. Martin's Press.
- Söderbaum, Fredrik. 2001. "Institutional Aspects of the Maputo Development Corridor." Development Policy Research Unit Working Paper 9675, University of Cape Town, Cape Town, South Africa.
- Sohn, Jeongmok. 2003. *Seoul Dosi Hoek Iyagi [Seoul: The Story of Urban Planning]*. Seoul: Hanul.
- Sokoloff, Kenneth L., and Stanley L. Engerman. 2000a. "History Lessons: Institutions, Factor Endowments, and Paths of Development in the New World." *Journal of Economic Perspectives* 14 (3): 217–32.
- . 2000b. "Institutions, Factor Endowments, and Paths of Development in the New World." *Journal of Economic Perspectives* 14 (3): 217–32.
- Solow, Robert M. 1956. "A Contribution to the Theory of Economic Growth." *Quarterly Journal of Economics* 70 (1): 65–94.
- Soltow, Lee. 1989. "The Rich and the Destitute in Sweden, 1805–1855: A Test of Tocqueville's Inequality Hypotheses." *Economic History Review* 42 (1): 43–63.
- Son, Dang Kim. Forthcoming. "Rural Development and Issues in Vietnam: Spatial Disparities and Some Recommendations." In *Reshaping Economic Geography in East Asia*, ed. Yukon Huang and Alessandro Magnoli Bocchi. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Sonobe, Tetsushi, and Keijiro Otsuka. 2006. *Cluster-Based Industrial Development: An East Asian Model*. Hampshire, U.K.: Palgrave Macmillan.
- Sophal, Chan, Tep Saravi, and Sarthi Acharya. 2001. "Land Tenure in Cambodia: A Data Update." Working Paper 19, Development Resource Institute, Phnom Penh.
- Soto, Raimundo, and Aristides Torche. 2004. "Spatial Inequality, Migration, and Economic Growth in Chile." *Cuadernos de Economía* 41 (124): 401–24.
- Sovannarith, So, Real Sopheap, Uch Utey, Sy Rathmony, Brett Ballard, and Sarthi Acharya. 2001. "Social Assessment of Land in Cambodia: A Field Study." Prepared for the Ministry of Land Management, Urban Planning, and Construction, Royal Government of Cambodia, Cambodia Development Resource Institute, Phnom Penh.
- SPARTECA. 1996. *Rules of Origin Requirements of the South Pacific Trade and Economic Co-operation Agreement*. Suva: South Pacific Regional Trade and Economic Co-operation Agreement, Forum Secretariat.
- Spence, A. Michael. 1976. "Product Selection, Fixed Costs, and Monopolistic Competition." *Review of Economic Studies* 43(2):217–35.
- Spolaore, Enrico, and Romain Wacziarg. 2005. "Borders and Growth." *Journal of Economic Growth* 10 (4): 331–86.
- Squire, Lyn. 1981. *Employment Policy in Developing Countries*. Oxford, U.K.: Oxford University Press.
- Sri Lanka National Council for Economic Development, and UNDP. 2005. *Millennium Development Goals Country Report 2005: Sri Lanka*. Colombo: Sri Lanka National Council for Economic Development.
- Stewart, Dona J. 1996. "Cities in the Desert: The Egyptian New Town-Program." *Annals of the Association of American Geographers* 86 (3): 459–80.
- Stewart, Frances. 2008. "Horizontal Inequalities: A Neglected Dimension of Development." Queen Elizabeth House Working Paper 81, Oxford University, Oxford, U.K.
- Stinnett, Douglas M., Jaroslav Tir, Philip Schafer, Paul F. Diehl, and Charles Gochman. 2002. "The Correlates of War Project Direct Contiguity Data, Version 3." *Conflict Management and Peace Science* 19 (2): 58–66.
- Stockel, Sigrid. 2002. "Infant Mortality and Concepts of Hygiene: Strategies and Consequences in the Kaiserreich and the Weimar Republic—The Example of Berlin." *History of the Family* 7 (4): 601–16.
- Storper, Michael, and Anthony J. Venables. 2007. "Buzz: Face-to-Face Contact and the Urban Economy." In *Clusters, Networks and Innovation*, ed. Stefano Breschi and Franco Malerba. Oxford, U.K.: Oxford University Press.
- Sveikauskas, Leo A. 1975. "The Productivity of Cities." *Quarterly Journal of Economics* 89 (3): 393–413.
- Sveikauskas, Leo A., John Gowdy, and Michael Funk. 1988. "Urban Productivity: City Size or Industry Size." *Journal of Regional Science* 28 (2): 185–202.
- Sveikauskas, Leo A., Peter M. Townroe, and Eric R. Hansen. 1985. "Intraregional Productivity Difference in Sao Paulo State Manufacturing Plants." *Weltwirtschaftliches Archiv* 121(4):722–40.
- Swan, Trevor W. 1956. "Economic Growth and Capital Accumulation." *Economic Record* 32 (2): 334–61.
- Swedish Council for Building Research. 1990. *Housing Research and Design in Sweden*. Stockholm: Swedish Council for Building Research.
- Tabuchi, Takatoshi. 1988. "Interregional Income Differentials and Migration: Their Interrelationships." *Regional Studies* 22 (1): 1–10.
- Taira, Koji. 1969. "Urban Poverty, Ragpickers, and the 'Ants' Villa' in Tokyo." *Economic Development and Cultural Change* 17 (2): 155–77.
- Taylor, Alan M. 1996. "International Capital Mobility in History: Purchasing-Power Parity in the Long Run." NBER Working Paper 5742, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Taylor, Alan M., and Jeffrey Williamson. 2006. "Convergence in the Age of Mass Migration." *European Review of Economic History* 1 (1): 27–63.
- Thanh, Hoang Xuan, Dang Nguyen Anh, and Cecilia Tacoli. 2005. "Livelihood Diversification and Rural-Urban Linkages in Vietnam's Red River Delta." IFPRI Working Paper 193, International Food Policy Research Institute, Washington, DC.
- Tiffen, Mary. 2003. "Transitions in Sub-Saharan Africa: Agriculture, Urbanization, and Income Growth." *World Development* 31 (8): 1343–66.
- Tilly, Richard H. 1990. *Vom Zollverein zum Industriestaat: Die wirtschaftlich-soziale Entwicklung Deutschlands 1834 bis 1914*. Munich, Germany: Deutscher Taschenbuch Verlag.
- Timmer, Ashley S., and Jeffrey G. Williamson. 1998. "Immigration Policy prior to the 1930s: Labor Markets, Policy Interactions, and Globalization Backlash." *Population and Development Review* 24 (4): 739–71.

- Timmins, Christopher. 2005. "Estimable Equilibrium Models of Locational Sorting and Their Role in Development Economics." *Journal of Economic Geography* 5 (1): 83–100.
- Tinbergen, J. 1952. *On the Theory of Economic Policy*. Amsterdam: North-Holland.
- Tobler, W. R. 1970. "A Computer Movie Simulating Urban Growth in the Detroit Region." *Economic Geography* 46 (Supplement): 234–40.
- Todaro, Michael P. 1969. "A Model of Labor Migration and Urban Unemployment in Less Developed Countries." *American Economic Review* 59 (1): 138–48.
- Toffler, Alvin. 1980. *The Third Wave*. New York: Bantam Books.
- Tol, Richard S. J. 2005. "The Marginal Damage Costs of Carbon Dioxide Emissions: An Assessment of the Uncertainties." *Energy Policy* 33 (16): 2064–74.
- Tolofari, Sonny R. 1986. *Open Registry Shipping: A Comparative Study of Costs Freight Rates*. New York: Routledge.
- Trackman, B., W. Fisher, and L. Salas. 1999. *The Reform of Property Registration Systems in Costa Rica: A Status Report*. Cambridge, MA: Law School Harvard University.
- Tschirley, David L., Jan J. Nijhoff, Pedro Arlindo, Billy Mwinga, Michael T. Weber, and Thomas S. Jayne. 2006. "Anticipating and Responding to Drought Emergencies in Southern Africa: Lessons from the 2002–2003 Experience." International Development Working Paper 89, East Lansing, MI.
- Turner, Michael. 1986. "English Open Fields and Enclosures: Retardation or Productivity Improvements." *Journal of Economic History* 46 (3): 669–92.
- Uchida, Hirotsugu, and Andrew Nelson. 2008. "Agglomeration Index: Towards a New Measure of Urban Concentration." Background paper for the WDR 2009.
- United Nations. 1949. *Demographic Yearbook 1948*. New York: United Nations.
- . 1952. *Demographic Yearbook 1952*. New York: United Nations.
- . 1969. *Growth of the World's Urban and Rural Population, 1920–2000*. New York: United Nations, Population Division.
- . 1970. "Unitization of Cargo." Paper presented at the United Nations Conference on Trade and Development, Geneva.
- . 1997. *China Human Development Report 1997: Human Development and Poverty Reduction*. New York: United Nations Development Program.
- . 2001. "Istanbul+5: Reviewing and Appraising Progress Five Years after Habitat II in June 2001." United Nations, New York.
- . 2004a. *Assessing Regional Integration in Africa*. Addis Ababa: United Nations Economic Commission for Africa.
- . 2004b. *State of the World's Cities Report 2004/2005*. Nairobi: United Nations.
- . 2005a. *Bringing Down Barriers: Regional Cooperation for Human Development and Human Security*. Bratislava: United Nations Development Programme.
- . 2005b. *China Human Development Report 2005: Development with Equity*. New York: United Nations Development Program.
- . 2006a. *State of the World's Cities 2006/7: The Millennium Development Goals and Urban Sustainability: 30 Years of Shaping the Habitat Agenda (UN Habitat)*. Nairobi: UN-Habitat.
- . 2006b. *The 2004 Vietnam Migration Survey: The Quality of Life of Migrants in Vietnam*. Hanoi: United Nations Population Fund.
- . 2006c. "World Urbanization Prospects: The 2005 Revision." United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, New York.
- . 2007. "Trade and Development Report 2007: Regional Cooperation for Development." Paper presented at the United Nations Conference on Trade and Development, New York.
- United Nations and African Union. 2006. *Assessing Regional Integration in Africa II: Rationalizing Regional Economic Communities*. Addis Ababa: United Nations Commission for Africa and African Union.
- U.S. Bureau of Transport Statistics. 2003. *America on the Go: U.S. Holiday Travel*. Washington, DC: U.S. Department of Transportation, Research, and Innovative Technology Administration.
- U.S. Census Bureau. 2002. *Demographic Trends in the 20th Century. Census 2000 Special Reports*. Washington, DC: U.S. Census Bureau.
- Uvalic, Milica. 1993. "The Disintegration of Yugoslavia: Its Costs and Benefits." *Post-Communist Economies* 5 (3): 273–93.
- Van der Linde, Claas. 2003. "The Demography of Clusters: Findings from the Cluster Meta-Study." In *Innovation Clusters and Interregional Competition*, ed. Johannes Brouck, Dirk Dohse, and Rudiger Soltwedel. Berlin: Springer.
- Vance, Colin, and Ralf Hedel. 2006. "On the Link between Urban Form and Automobile Use: Evidence from German Survey Data." Working Paper 0048, Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung, Essen, Germany.
- Vargas-Hidalgo, Rafael. 1979. "The Crisis for the Andean Pact: Lessons for Integration among Developing Countries." *Journal of Common Market Studies* 17 (3): 213–26.
- Venables, Anthony J. 2001. "Geography and International Inequalities: the Impact of New Technologies." *Journal of Industry, Competition and Trade* 1 (2): 135–59.
- . 2003. "Winners and Losers from Regional Integration Agreements." *Economic Journal* 113 (490): 747–61.
- . 2006. "Shifts in Economic Geography and Their Causes." *Economic Review* 2006 (Q.IV): 61–85.
- Venables, Anthony J., and Ravi Kanbur. 2005. *Spatial Inequality and Development, Overview of the UNU-WIDER Project*. New York: Oxford University Press.
- Victoria Transport Policy Institute. 2007. *Online TDM Encyclopedia*. Victoria, Canada: Victoria Transport Policy Institute.
- Vidler, Cam. 2008. "Turkey: A Case Study of 1D-2D-3D Areas." Background note for the WDR 2009.
- Vigdor, Jacob L. 2006. "The New Promised Land: Black-White Convergence in the American South, 1960–2000." NBER Working Paper 12143, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Villarreal, Roberto. 2005. "Regional Development Policies in Mexico." Paper presented at the Sustainable Regional Policy and Planning Roundtable, Beijing, December 14.
- Viner, Jacob. 1950. *The Customs Union Issue*. New York: Carnegie Endowment of International Peace.
- von Hoffman, A. 1996. "High Ambitions: The Past and Future of American Low-Income Housing Policy." *Housing Policy Debate* 7 (3): 423–46.

- Wandschneider, Tiago, and Pravas Mishra. 2003. *Rural Non-Farm Economy and Livelihood Enhancement*. Washington, DC: National Resources Institute.
- Ward, Doug. 2006. "Urbanization Is a World Concern." *Vancouver Sun*, June 14.
- Warsh, David. 2006. *Knowledge and the Wealth of Nations: A Story of Economic Discovery*. New York: W.W. Norton and Company.
- Weber, Adna. 1899. *The Growth of Cities in the Nineteenth Century: A Study in Statistics*. New York: Macmillan.
- Whalley, John, and Shunming Zhang. 2007. "A Numerical Simulation Analysis of (Hukou) Labour Mobility Restrictions in China." *Journal of Development Economics* 83 (2): 392–410.
- Wheat, Leonard F. 1986. "The Determinants of 1963–77 Regional Manufacturing Growth: Why the South and West Grow." *Journal of Regional Science* 26 (4): 635–59.
- Wheeler, David, and Ashoka Mody. 1992. "International Investment Location Decisions: The Case for U.S. Firms." *Journal of International Economics* 33 (1–2): 57–76.
- Whittaker, D. Hugh. 1997. *Small Firms in the Japanese Economy*. Cambridge, U.K.: Cambridge University Press.
- Wilbur Smith Associates and United Nations. 1980. *Master Plan for Metropolitan Lagos*. New York: United Nations.
- Williams, Naomi, and Chris Galley. 1995. "Urban-Rural Differentials in Infant Mortality in Victorian England." *Population Studies* 49 (3): 401–20.
- Williamson, Jeffrey. 1965. "Regional Inequality and the Process of National Development: A Description of the Patterns." *Economic Development and Cultural Change* 13 (4): 1–84.
- . 1974. *Late Nineteenth Century American Development: A General Equilibrium History*. New York: Cambridge University Press.
- . 1982. "Was the Industrial Revolution Worth It? Disamenities and Death in 19th-Century British Towns." *Exploration in Economic History* 19 (3): 221–45.
- . 1987. "Did English Factor Markets Fail during the Industrial Revolution?" *Oxford Economic Papers* 39 (4): 641–78.
- . 1990. *Coping with City Growth during the British Industrial Revolution*. Cambridge, U.K.: Cambridge University Press.
- Wilson, John S., Xubei Luo, and Harry J. Broadman. 2006. "Trade and Transport Facilitation: European Accession and Capacity Building Priorities." Paper presented at the Transport and International Trade, Report of the 130th Round Table on Transport Economics, Paris.
- Wilson, John S., Catherine L. Mann, and Tsunehiro Otsuki. 2004. "Assessing the Potential Benefit of Trade Facilitation: A Global Perspective." Policy Research Working Paper 3224, World Bank, Washington, DC.
- Winston, Clifford. 1993. "Economic Deregulation: Days of Reckoning for the Microeconomists." *Journal of Economic Literature* 31 (3): 1263–89.
- Winters, L. Alain, and Pedro Martins. 2004. "When Comparative Advantage Is Not Enough: Business Costs in Small Remote Economies." *World Trade Review* 3 (3): 347–83.
- Wionczek, Miguel S. 1970. "The Rise and Decline of Latin American Economic Integration." *Journal of Common Market Studies* 9 (1): 49–66.
- Wisaweisuan, Nitinant. Forthcoming. "Spatial Disparities in Thailand: Does Government Policy Aggravate or Alleviate the Problem?" In *Reshaping Economic Geography in East Asia*, ed. Yukon Huang and Alessandro Magnoli Bocchi. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Wolf, Martin. 2004. *Why Globalization Works*. New Haven, CT: Yale University Press.
- Woods, Robert. 2000. *The Demography of Victorian England and Wales*. Cambridge, U.K.: Cambridge University Press.
- Wordie, J. R. 1983. "The Chronology of English Enclosure, 1500–1914." *Economic History Review* 36 (4): 483–505.
- World Bank. 1977. *Spatial Development in Mexico*. Report No. 1081-ME. Washington, DC: World Bank.
- . 1980. *The Development of Regional Cities in Thailand*. Report No. 2900-TH. Washington, DC: World Bank.
- . 1998. *Public Expenditure for Poverty Alleviation in Northeast Brazil: Promoting Growth and Improving Services*. Washington, DC: World Bank.
- . 2002a. *Cities on the Move: A World Bank Urban Transport Strategy Review*. Washington, DC: World Bank.
- . 2002b. *From Natural Resources to the Knowledge Economy: Trade and Job Quality*. Washington, DC: World Bank, Latin American and Caribbean Region.
- . 2003a. *Trade, Investment, and Development in the Middle East and North Africa: Engaging with the World*. Washington, DC: World Bank.
- . 2003b. *World Bank Policy Research Report 2003: Land Policies for Growth and Poverty Reduction*. New York: Oxford University Press.
- . 2004a. *Global Economic Prospects 2005: Trade, Regionalism, and Development*. Washington, DC: World Bank.
- . 2004b. *World Development Report 2005: A Better Investment Climate for Everyone*. New York: Oxford University Press.
- . 2005a. *Brazil: Regional Economic Development—(Some) Lessons from Experience*. Washington, DC: World Bank.
- . 2005b. *Chile: Zonas Extremas Policies and Beyond—An Assessment of Costs and Impact with Recommendations of Avenues for Policy Reform*. Report No. 27357-CH. Washington, DC: World Bank.
- . 2005c. *Food Safety and Agricultural Health Standards: Challenges and Opportunities for Developing Country Exports*. Washington, DC: World Bank, PREM, and ARD.
- . 2005d. *Global Economic Prospects 2006. Economic Implications of Remittances and Migration*. Washington, DC: World Bank.
- . 2005e. *Growth, Poverty and Inequality: Eastern Europe and the Former Soviet Union*. Washington, DC: World Bank.
- . 2006a. *At Home and Away: Expanding Job Opportunities for Pacific Islanders through Labour Mobility*. Washington, DC: World Bank, East Asia and Pacific Region.
- . 2006b. *Doing Business in 2007: How to Reform*. Washington, DC: World Bank.
- . 2006c. *Governance, Investment Climate, and Harmonious Society: Competitiveness Enhancements for 120 Cities in China*. Washington, DC: World Bank.
- . 2006d. *Housing Finance in Emerging Economies*. Washington, DC: World Bank.
- . 2006e. *Labor Migration in the Greater Mekong Sub-Region, Synthesis Report Phase I*. Washington, DC: World Bank, Regional Office for East Asia and the Pacific.
- . 2006f. *Trends in Average Applied Tariff Rates in Developing and Industrial Countries, 1981–2005*. Washington,

- DC: World Bank, Development Research Group (digital file).
- . 2006g. *World Development Indicators 2006*. Washington, DC: World Bank.
- . 2006h. *World Development Report 2007: Development and the Next Generation*. Washington, DC: World Bank.
- . 2007a. *Accelerating Growth and Development in the Lagging Regions of India*. Washington, DC: World Bank, ESW Report.
- . 2007b. *Brazil: Inputs for a Strategy for Cities in Brazil*. Report No. 35749-BR. Washington, DC: World Bank.
- . 2007c. *Brazil: Measuring Poverty using Household Consumption*. Report No. 36358-BR. Washington, DC: World Bank, Poverty Reduction and Economic Management Sector Unit, Latin America, and the Caribbean Region.
- . 2007d. *Doing Business in 2008: Making a Difference*. Washington, DC: World Bank.
- . 2007e. *East Asia and Pacific Update: Will Resilience Overcome Risk?* Washington, DC: World Bank.
- . 2007f. *Making Finance Work for Africa*. Washington, DC: World Bank, Africa Region.
- . 2007g. *Making the Most of Scarcity: Accountability for Better Water Management in the Middle East and North Africa*. Washington, DC: World Bank, Middle East and North Africa Region.
- . 2007h. *South Asia: Growth and Regional Integration*. New Delhi: World Bank.
- . 2007i. *World Bank Policy Research Report 2007: At Loggerheads? Agricultural Expansion, Poverty Reduction, and Environment in the Tropical Forests*. Washington, DC: World Bank.
- . 2007j. *World Development Indicators 2007*. Washington, DC: World Bank.
- . 2007k. *World Development Report 2008: Agriculture for Development*. Washington, DC: World Bank.
- . 2008a. "Iran: Spatial Patterns of Poverty and Economic Activity." World Bank, Washington, DC.
- . 2008b. "Shrinking Distance: Identifying Priorities and Assessing Trade-offs for Territorial Development Policies—SDN Flagship Report, Spatial and Local." World Bank, Washington, DC.
- . 2008c. *Transport for Development: The World Bank's Transport Business Strategy for 2008–2012*. Washington, DC: World Bank.
- . 2008d. *Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the Main International Corridors*. Washington, DC: World Bank.
- . 2008e. *Turkey: Country Economic Memorandum, Sustaining High Growth—Selected Issues*. Report No. 39194. Washington, DC: World Bank.
- Woronoff, Jon. 1972. *West African Wager*. Metuchen, NJ: Scarecrow Press.
- Wrigley, E. Anthony. 1985. "Urban Growth and Agricultural Change: England and the Continent in the Early Modern Period." *Journal of Interdisciplinary History* 15 (4): 683–728.
- Xenos, Peter. 2004. "Demographic Forces Shaping Youth Populations in Asian Cities." In *Youth Poverty, and Conflict in Southeast Asian Cities*, ed. Lisa Hanley, Blair Ruble, and Joseph Tulchin. Washington, DC: Woodrow Wilson International Center for Scholars.
- Yade, Mbaye, Anne Chohin-Kuper, Valerie Kelly, John Statz, and James Tefft. 1999. "The Role of Regional Trade in Agricultural Transformation." Paper presented at the Workshops on Structural Transformation in Africa, Nairobi.
- Yamauchi, Futoshi, Megumi Muto, Reno Dewina, and Sony Sumaryanto. Forthcoming. "Spatial Networks, Incentives, and the Dynamics of Village Economy: Evidence from Indonesia." In *Reshaping Economic Geography in East Asia*, ed. Yukon Huang and Alessandro Magnoli Bocchi. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Yang, Dean. 2008. "International Migration, Remittances and Household Investment: Evidence from Philippine Migrants' Exchange Rate Shocks." *Economic Journal* 118 (528): 591–630.
- Yao, Yang. Forthcoming. "The Political Economy of Government Policies Toward Regional Inequality in China." In *Reshaping Economic Geography in East Asia*, ed. Yukon Huang and Alessandro Magnoli Bocchi. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Yasuba, Yasukichi. 1978. "Freight Rates and Productivity in Ocean Transportation for Japan, 1875–1943." *Explorations in Economic History* 15 (1): 11–39.
- Yemtsov, Ruslan. 2005. "Quo Vadis? Inequality and Poverty Dynamics across Russian Regions." In *Spatial Inequality and Development*, ed. Ravi Kanbur and Anthony J. Venables. Oxford, U.K.: Oxford University Press.
- Yepes, Tito. 2008. "Inclusive Growth for Latin America." World Bank, Washington, DC.
- Yepes, Tito, and Somik V. Lall. 2008. "Evaluating the Impact of Upgrading Informal Settlements on Land Markets: Evidence from Bogota." World Bank, Washington, DC.
- Yoshino, Yutaka. 2008. "Domestic Constraints, Firm Characteristics, and Geographical Diversification of Firm-Level Manufacturing Exports in Africa." Policy Research Working Paper 4575, World Bank, Washington, DC.
- Young, Allyn. 1928. "Increasing Returns and Economic Progress." *Economic Journal* 38 (152): 527–42.
- Yuen, Belinda. 2004. "Planning Singapore Growth for Better Living." In *Enhancing Urban Management in East Asia*, ed. Belinda Yuen and Mila Freire. Hampshire, U.K.: Ashgate Publishing.
- Yusuf, Shahid, and Kaoru Nabeshima. 2006. *Post-industrial East Asian Cities, Innovation for Growth*. Palo Alto, CA, and Washington, DC: World Bank and Stanford University Press.
- Zhu, Nong, and Xubei Luo. 2008. "Impact of Remittances on Rural Poverty and Inequality in China." World Bank, East Asia and Pacific Regional Office, Washington, DC.

主要指標

- 表 A.1. 地理とアクセス
 - 表 A.2. 都市化
 - 表 A.3. 地域開発
 - 表 A.4. 国際統合
 - 表 A.5. その他指標
- 出典と定義

主要世界開発指標

- 序論
 - 地域・所得による国の分類
 - 表 1. 主要開発指標
 - 表 2. ミレニアム開発目標：貧困の撲滅と生活の向上
 - 表 3. 経済活動
 - 表 4. 貿易・援助・金融
 - 表 5. その他経済圏の主要指標
- ニカル・ノート

表 A.1. 地理とアクセス

国	位置 (2007年)	地表面積 (km ²) (2007年)	可耕地 (対国土 比%) (2007年)	森林地 (対国土 比%) (2007年)	海岸線 (km) (2007年)	地上国境 (km) (2007年)	空港 (舗装された 滑走路, 数) (2007年)	港湾 ターミナル (数) (2007年)	鉄道密度 (km/100km ²) (2000-06年 ^a)	道路密度 (道路 km/100km ²) (2000-06年 ^a)	首都までの平 均距離 (kms) (2000年)
アフガニスタン	33 00 N, 65 00 E	652,090	12.1	1.3	0	5,529	11	0	..	5.3	418
アルバニア	41 00 N, 20 00 E	28,750	21.1	29.0	362	720	3	4	1.6	65.7	84
アルジェリア	28 00 N, 3 00 E	2,381,740	3.2	1.0	998	6,343	52	9	0.2	4.5	1,108
アメリカ領サモア	14 20 S, 170 00 W	200	10.0	90.0	116	0	2	1	..	..	7
アンドラ	42 30 N, 1 30 E	470	2.1	34.2	0	120	0	0	..	..	10
アンゴラ	12 30 S, 18 30 E	1,246,700	2.6	47.4	1,600	5,198	31	3	0.2	4.1	711
アンティグア・バーブーダ	17 03 N, 61 48 W	440	18.2	20.5	153	0	2	1	..	264.8	30
アルゼンチン	34 00 S, 64 00 W	2,780,400	10.2	12.1	4,989	9,861	154	8	1.2	14.6	971
アルメニア	40 00 N, 45 00 E	29,800	17.6	10.0	0	1,254	11	0	3.0	27.1	87
アルバ	12 30 N, 69 58 W	180	10.5	..	69	0	1	3	..	..	8
オーストラリア	27 00 S, 133 00 E	7,741,220	6.4	21.3	25,760	0	311	11	0.5	10.5	1,946
オーストリア	47 20 N, 13 20 E	83,870	16.8	46.8	0	2,562	25	0	7.7	162.4	204
アゼルバイジャン	40 30 N, 47 30 E	86,600	22.3	11.3	0	2,013	27	0	2.6	71.5	219
バハマ	24 15 N, 76 00 W	13,880	0.8	51.4	3,542	0	29	3	..	..	230
バーレーン	26 00 N, 50 33 E	710	2.8	0.0	161	0	3	2	..	492.7	25
バングラディッシュ	24 00 N, 90 00 E	144,000	61.1	6.7	580	4,246	15	2	2.1	183.8	165
バルバドス	13 10 N, 59 32 W	430	37.2	4.7	97	0	1	1	..	372.1	14
ベラルーシ	53 00 N, 28 00 E	207,600	26.3	38.0	0	2,900	41	0	2.7	45.0	185
ベルギー	50 50 N, 4 00 E	30,530	27.9	22.1	67	1,385	25	6	11.7	498.1	78
ベリーズ	17 15 N, 88 45 W	22,970	3.1	72.5	386	516	5	2	..	..	74
ベニン	9 30 N, 2 15 E	112,620	24.0	21.3	121	1,989	1	1	0.7	17.2	398
バミューダ	32 20 N, 64 45 W	50	20.0	20.0	103	0	1	2	..	..	7
ブータン	27 30 N, 90 30 E	47,000	3.4	68.0	0	1,075	16	0	..	17.1	99
ボリビア	17 00 S, 65 00 W	1,098,580	2.8	54.2	0	6,940	16	0	0.3	5.8	521
ボスニアヘルツェゴビナ	44 00 N, 18 00 E	51,210	19.5	42.7	20	1,459	8	1	1.2	..	103
ボツワナ	22 00 S, 24 00 E	581,730	0.7	21.1	0	4,013	10	0	0.2	4.3	441
ブラジル	10 00 S, 55 00 W	8,514,880	7.0	56.5	7,491	16,885	714	9	0.3	20.7	1,378
ブルネイ・ダルサラーム	4 30 N, 114 40 E	5,770	2.7	52.8	161	381	1	3	..	..	61
ブルガリア	43 00 N, 25 00 E	111,000	29.2	33.4	354	1,808	132	2	4.0	40.5	190
ブルキナファソ	13 00 N, 2 00 W	274,000	17.7	24.8	0	3,193	2	0	0.2	5.6	220
ブルンジ	3 30 S, 30 00 E	27,830	38.6	5.9	0	974	1	0	..	48.0	84
カンボジア	13 00 N, 105 00 E	181,040	21.0	59.2	443	2,752	6	2	0.3	21.7	206
カメルーン	6 00 N, 12 00 E	475,440	12.8	45.6	402	4,591	11	2	0.2	10.7	363
カナダ	60 00 N, 95 00 W	9,984,670	5.0	34.1	202,080	8,893	509	8	0.5	15.5	2,449
カーボベルデ	16 00 N, 24 00 W	4,030	11.4	20.8	965	0	7	3	..	33.5	156
ケイマン諸島	19 30 N, 80 30 W	260	3.8	46.2	160	0	2	2	..	..	15
中央アフリカ共和国	7 00 N, 21 00 E	623,000	3.1	36.5	0	5,203	3	0	..	..	450
チャド	15 00 N, 19 00 E	1,284,000	2.9	9.5	0	5,968	7	0	..	..	671
チャンネル諸島		190	0.0	..	..	..	..	..	..	..	..
チリ	30 00 S, 71 00 W	756,630	2.6	21.5	6,435	6,339	73	8	0.9	10.6	1,149
中国	35 00 N, 105 00 E	9,598,088	11.1	21.2	14,500	22,117	403	7	0.8	20.7	1,668
コロンビア	4 00 N, 72 00 W	1,141,750	1.8	54.7	3,208	6,309	101	7	0.3	..	456
コモロ連合	12 10 S, 44 15 E	1,861	35.9	2.2	340	0	4	2	..	..	59
コンゴ民主共和国	0 00 N, 25 00 E	2,344,860	3.0	58.9	37	10,730	25	11	0.2	6.8	1,006
コンゴ共和国	1 00 S, 15 00 E	342,000	1.4	65.8	169	5,504	4	6	0.3	5.1	479
コスタリカ	10 00 N, 84 00 W	51,100	4.4	46.8	1,290	639	32	2	0.5	69.2	105
コートジボワール	8 00 N, 5 00 W	322,460	10.4	32.7	515	3,110	7	4	0.2	25.2	236
クロアチア	45 10 N, 15 30 E	56,540	19.8	38.2	1,777	2,197	23	5	4.9	50.9	144
キューバ	21 30 N, 80 00 W	110,860	27.9	24.7	3,735	29	78	3	3.8	..	398
キプロス	35 00 N, 33 00 E	9,250	10.8	18.8	648	0	13	3	..	130.5	48
チェコ共和国	49 45 N, 15 30 E	78,870	39.4	34.3	0	2,290	46	0	12.4	165.2	134
デンマーク	56 00 N, 10 00 E	43,090	52.7	11.8	7,314	68	28	12	6.2	169.3	195
ジブチ	11 30 N, 43 00 E	23,200	0.0	0.3	314	516	3	1	0.4	..	85
ドミニカ	15 25 N, 61 20 W	750	6.7	61.3	148	0	2	2	..	..	20
ドミニカ共和国	19 00 N, 70 40 W	48,730	22.7	28.4	1,288	360	14	4	1.1	..	119
エクアドル	2 00 S, 77 30 W	283,560	4.9	39.2	2,237	2,010	98	5	0.3	15.6	266
エジプト	27 00 N, 30 00 E	1,001,450	3.0	0.1	2,450	2,665	72	3	0.5	9.3	558
エルサルバドル	13 50 N, 88 55 W	21,040	31.9	14.4	307	545	4	2	2.7	..	68
赤道ギニア	2 00 N, 10 00 E	28,050	4.6	58.2	296	539	3	1	..	..	301
エリトリア	15 00 N, 39 00 E	117,600	5.6	15.4	1,151	1,626	4	2	0.3	..	184
エストニア	59 00 N, 26 00 E	45,230	13.9	53.9	3,794	633	12	5	2.3	134.1	128
エチオピア	8 00 N, 38 00 E	1,104,300	11.1	13.0	0	5,328	14	0	0.1	3.6	425
フェロー諸島	62 00 N, 7 00 W	1,400	2.1	..	1,117	0	1	1	..	..	25
フィジー	18 00 S, 175 00 E	18,270	10.9	54.7	1,129	0	3	3	3.3	..	113
フィンランド	64 00 N, 26 00 E	338,150	7.3	73.9	1,250	2,681	76	10	1.9	25.7	417
フランス	46 00 N, 2 00 E	551,500	33.6	28.3	3,427	2,889	292	10	5.3	172.9	365
フランス領ポリネシア	15 00 S, 140 00 W	4,000	0.8	28.7	2,525	0	39	1	..	..	472
ガボン	1 00 S, 11 45 E	267,670	1.3	84.5	885	2,551	11	5	0.3	3.6	317
ガンビア	13 28 N, 16 34 W	11,300	31.5	47.1	80	740	1	1	..	37.4	123
グルジア	42 00 N, 43 30 E	69,700	11.5	39.7	310	1,461	19	2	2.3	29.1	156
ドイツ	51 00 N, 9 00 E	357,050	34.1	31.8	2,389	3,621	332	10	13.8	..	334
ガーナ	8 00 N, 2 00 W	238,540	18.4	24.2	539	2,094	7	2	0.4	21.0	344
ギリシャ	39 00 N, 22 00 E	131,960	20.4	29.1	13,676	1,228	66	6	2.0	89.2	249
グリーンランド	72 00 N, 40 00 W	410,450	0.0	..	44,087	0	9	1	..	..	1,031
グレナダ	12 07 N, 61 40 W	340	5.9	11.8	121	0	3	1	..	..	11
グアム	13 28 N, 144 47 E	540	3.6	47.3	126	0	4	1	..	..	14
グアテマラ	15 30 N, 90 15 W	108,890	13.3	36.3	400	1,687	11	2	0.8	..	175
ギニア	11 00 N, 10 00 W	245,860	4.5	27.4	320	3,399	5	1	0.3	18.0	348
ギニアビサウ	12 00 N, 15 00 W	36,120	10.7	73.7	350	724	3	4	..	12.3	97
ガイアナ	5 00 N, 59 00 W	214,970	2.4	76.7	459	2,949	9	1	..	..	314

国	位置 (2007年)	地表面積 (km ²) (2007年)	可耕地 (対国土 比%) (2007年)	森林地 (対国土 比%) (2007年)	海岸線 (km) (2007年)	地上国境 (km) (2007年)	空港 (舗装された 滑走路 数) (2007年)	港湾 ターミナル (数) (2007年)	鉄道密度 (鉄道) km/100km ² (2000-06年 ^a)	道路密度 (道路) km/100km ² (2000-06年 ^a)	首都までの平 均距離 (kms) (2000年)
ハイチ	19 00 N, 72 25 W	27,750	28.3	3.8	1,771	360	4	1	..	..	99
ホンジュラス	15 00 N, 86 30 W	112,090	9.5	41.5	820	1,520	11	4	0.6	..	167
香港	22 15 N, 114 10 E	1,092	0.0	..	733	30	3	1	..	186.5	..
ハンガリー	47 00 N, 20 00 E	93,030	51.3	22.1	0	2,271	20	0	9.0	178.0	137
アイスランド	65 00 N, 18 00 W	103,000	0.1	0.5	4,970	0	5	5	..	12.9	235
インド	20 00 N, 77 00 E	3,287,260	53.7	22.8	7,000	14,103	243	8	2.1	113.8	992
インドネシア	5 00 S, 120 00 E	1,904,570	12.7	48.8	54,716	2,830	159	9	0.4	20.3	1,519
イラン	32 00 N, 53 00 E	1,745,150	9.8	6.8	2,440	5,440	129	2	0.5	11.0	654
イラク	33 00 N, 44 00 E	438,320	13.1	1.9	58	3,650	77	3	0.5	..	281
アイルランド	53 00 N, 8 00 W	70,270	17.6	9.7	1,448	360	15	5	4.7	140.2	165
マン島	54 15 N, 4 30 W	570	0.0	5.2	160	0	1	3	11.4	..	13
イスラエル	31 30 N, 34 45 E	22,070	14.6	7.9	273	1,017	30	4	3.9	80.6	110
イタリヤ	42 50 N, 12 50 E	301,340	26.3	33.9	7,600	1,932	98	8	6.6	164.8	353
ジャマイカ	18 15 N, 77 30 W	10,990	16.1	31.3	1,022	0	11	5	..	193.9	67
日本	36 00 N, 138 00 E	377,910	12.0	68.2	29,751	0	145	10	6.4	323.0	531
ヨルダン	31 00 N, 36 00 E	88,780	2.1	0.9	26	1,635	15	1	0.6	8.5	171
カザフスタン	48 00 N, 68 00 E	2,724,900	8.3	1.2	0	12,012	67	0	0.5	3.3	823
ケニア	1 00 N, 38 00 E	580,370	8.2	6.2	536	3,477	15	1	0.5	11.1	372
キリバス	1 25 N, 173 00 E	810	2.7	2.7	1,143	0	3	1	..	..	25
朝鮮民主主義人民共和国	40 00 N, 127 00 E	120,540	23.3	51.4	2,495	238	36	12	4.3	..	211
大韓民国	37 00 N, 127 30 E	99,260	16.6	63.5	2,416	462	69	5	3.5	101.6	187
クウェート	29 30 N, 45 45 E	17,820	0.8	0.3	499	462	4	6	..	32.3	67
キルギス共和国	41 00 N, 75 00 E	199,900	6.7	4.5	0	3,878	18	0	0.2	9.8	255
ラオス	18 00 N, 105 00 E	236,800	4.3	69.9	0	5,083	9	0	..	13.5	311
ラトビア	57 00 N, 25 00 E	64,590	17.5	47.2	531	1,368	24	2	3.7	111.6	140
レバノン	33 50 N, 35 50 E	10,400	16.6	13.3	225	454	5	4	3.9	..	60
レソト	29 30 S, 28 30 E	30,350	10.9	0.3	0	909	3	0	..	..	98
リベリア	6 30 N, 9 30 W	111,370	4.0	32.7	579	1,585	2	2	0.5	..	196
リビア	25 00 N, 17 00 E	1,759,540	1.0	0.1	1,770	4,348	60	6	..	..	910
リヒテンシュタイン	47 16 N, 9 32 E	160	25.0	43.8	0	76	0	0	5.6	..	6
リトアニア	56 00 N, 24 00 E	65,300	30.4	33.5	90	1,613	34	1	2.8	126.6	143
ルクセンブルク	49 45 N, 6 10 E	2,590	23.2	33.6	0	359	1	0	10.6	201.8	25
マカオ	22 10 N, 113 33 E	28	0.0	..	41	0	1	1	..	1284.0	..
マケドニア	41 50 N, 22 00 E	25,710	22.3	35.6	0	766	10	0	2.7	..	76
マダガスカル	20 00 S, 47 00 E	587,040	5.1	22.1	4,828	0	29	4	0.1	..	385
マラウイ	13 30 S, 34 00 E	118,480	26.0	36.2	0	2,881	6	0	0.8	16.4	230
マレーシア	2 30 N, 112 30 E	329,740	5.5	63.6	4,675	2,669	37	9	0.6	30.0	873
モルディブ	3 15 N, 73 00 E	300	13.3	3.3	644	0	2	1	..	..	276
マリ	17 00 N, 4 00 W	1,240,190	3.9	10.3	0	7,243	9	0	0.1	1.5	804
マルタ	35 50 N, 14 35 E	320	28.1	..	197	0	1	1	..	704.4	9
マーシャル諸島	9 00 N, 168 00 E	180	11.1	..	370	0	4	1	..	..	..
モーリタニア	20 00 N, 12 00 W	1,030,700	0.5	0.3	754	5,074	8	2	0.1	..	686
モーリシャス	20 17 S, 57 33 E	2,040	49.3	18.2	177	0	2	1	..	99.3	51
マヨット	12 50 S, 45 10 E	374	0.0	13.4	185	0	1	1	..	..	13
メキシコ	23 00 N, 102 00 W	1,964,380	13.0	33.7	9,330	4,353	228	7	0.9	17.7	886
ミクロネシア	6 55 N, 158 15 E	700	5.7	90.0	6,112	0	6	1	..	..	134
モルドバ	47 00 N, 29 00 E	33,840	56.2	10.0	0	1,389	6	0	3.5	38.7	87
モナコ	43 44 N, 7 24 E	2	0.0	0.0	4	4	0	1	..	..	..
モンゴル	46 00 N, 105 00 E	1,566,500	0.8	6.5	0	8,220	12	0	0.1	3.1	617
モンテネグロ	42 30 N, 19 18 E	14,026	0.0	..	294	625	3	1	1.8	..	..
モロッコ	32 00 N, 5 00 W	446,550	19.0	9.8	1,835	2,018	26	6	0.4	12.9	369
モザンビーク	18 15 S, 35 00 E	799,380	5.5	24.6	2,470	4,571	22	3	0.4	..	1,112
ミャンマー	22 00 N, 98 00 E	676,580	15.3	49.0	1,930	5,876	21	3	0.6	..	619
ナミビア	22 00 S, 17 00 E	824,290	1.0	9.3	1,572	3,936	21	2	0.3	5.1	407
ネパール	28 00 N, 84 00 E	147,180	16.5	25.4	0	2,926	10	0	0.0	12.2	236
オランダ	52 30 N, 5 45 E	41,530	26.8	10.8	451	1,027	20	7	8.3	372.2	95
オランダ領アンティル	12 15 N, 68 45 W	800	10.0	1.3	364	15	5	4	..	..	36
ニューカレドニア	21 30 S, 165 30 E	18,580	0.3	39.2	2,254	0	11	1	..	..	157
ニュージールランド	41 00 S, 174 00 E	267,710	5.6	31.0	15,134	0	45	5	1.5	34.7	418
ニカラグア	13 00 N, 85 00 W	130,000	15.9	42.7	910	1,231	11	3	0.0	15.4	192
ニジェール	16 00 N, 8 00 E	1,267,000	11.4	1.0	0	5,697	9	0	..	1.1	896
ナイジェリア	10 00 N, 8 00 E	923,770	33.5	12.2	853	4,047	36	3	0.4	21.2	380
北マリアナ諸島		460	0.0	69.2	..	..	..	..	..	..	16
ノルウェー	62 00 N, 10 00 E	323,800	2.8	30.8	2,650	2,542	67	8	1.4	30.2	507
オマーン	21 00 N, 57 00 E	309,500	0.1	0.0	2,092	1,374	6	2	..	11.3	462
パキスタン	30 00 N, 70 00 E	796,100	27.6	2.5	1,046	6,774	91	2	1.1	33.5	661
パラオ	7 30 N, 134 30 E	460	8.7	87.0	1,519	0	1	1	..	..	11
パナマ	9 00 N, 80 00 W	75,520	7.4	57.7	2,490	555	53	3	0.5	15.6	179
バブアニューギニア	6 00 S, 147 00 E	462,840	0.5	65.0	5,152	820	21	3	..	..	536
パラグアイ	23 00 S, 58 00 W	406,750	7.7	46.5	0	3,995	12	0	0.0	..	363
ペルー	10 00 S, 76 00 W	1,285,220	2.9	53.7	2,414	7,461	54	2	0.2	6.2	690
フィリピン	13 00 N, 122 00 E	300,000	19.1	24.0	36,289	0	83	6	0.3	67.1	555
ポーランド	52 00 N, 20 00 E	312,690	39.6	30.0	491	3,056	83	4	7.5	138.5	237
ブラジル	39 30 N, 8 00 W	92,120	16.8	41.3	1,793	1,214	43	4	3.0	85.8	237
ブルートリコ	18 15 N, 66 30 W	8,950	8.0	46.0	501	0	17	3	1.1	289.1	60
カタール	25 30 N, 51 15 E	11,000	1.6	..	563	60	3	1	..	..	55
ルーマニア	46 00 N, 25 00 E	238,390	40.4	27.7	225	2,508	25	4	5.0	86.4	246
ロシア	60 00 N, 100 00 E	17,098,240	7.4	49.4	37,653	20,097	616	10	0.5	3.3	4,322
ルワンダ	2 00 S, 30 00 E	26,340	48.6	19.5	0	893	4	0	..	56.8	65
サモア	13 35 S, 172 20 W	2,840	21.2	60.4	403	0	3	1	..	82.6	51

国	位置 (2007年)	地表面積 (km ²) (2007年)	可耕地 (対国土 比%) (2007年)	森林地 (対国土 比%) (2007年)	海岸線 (km) (2007年)	地上国境 (km) (2007年)	空港 (舗装された 滑走路, 数) (2007年)	港湾 ターミナル (数) (2007年)	鉄道密度 (鉄道 km/100km ²) (2000-06年 ^a)	道路密度 (道路 km/100km ²) (2000-06年 ^a)	首都までの平 均距離 (kms) (2000年)
サンマリノ	43 46 N, 12 25 E	60	16.7	..	0	39	0	0	..	..	3
サントメ・プリンシペ	1 00 N, 7 00 E	960	8.3	28.1	209	0	2	1	..	..	45
サウジアラビア	25 00 N, 45 00 E	2,000,000	1.8	1.4	2,640	4,431	73	4	0.1	7.6	593
セネガル	14 00 N, 14 00 W	196,720	12.8	45.0	531	2,640	9	1	0.5	7.1	328
セルビア		88,361	0.0	..	..	..	..	..	4.3	..	..
セーシェル	4 35 S, 55 40 E	460	2.2	87.0	491	0	8	1	..	99.6	413
シエラレオネ	8 30 N, 11 30 W	71,740	8.0	38.5	402	958	1	3	..	15.8	170
シンガポール	1 22 N, 103 48 E	699	0.9	2.9	193	0	9	1	..	462.7	11
スロバキア共和国	48 40 N, 19 30 E	49,030	28.9	40.1	0	1,524	18	0	7.6	89.4	199
スロベニア	46 07 N, 14 49 E	20,270	8.7	62.8	47	1,382	6	1	6.1	190.9	65
ソロモン諸島	8 00 S, 159 00 E	28,900	0.6	77.6	5,313	0	2	5	..	0.0	214
ソマリア	10 00 N, 49 00 E	637,660	1.7	11.4	3,025	2,340	7	5	..	..	623
南アフリカ	29 00 S, 24 00 E	1,219,090	12.1	7.6	2,798	4,862	146	6	1.7	30.0	608
スペイン	40 00 N, 4 00 W	505,370	27.4	35.9	4,964	1,918	96	8	3.0	133.5	306
スリランカ	7 00 N, 81 00 E	65,610	14.2	29.9	1,340	0	14	2	2.2	150.5	157
セントクリストファー・ネイビス	17 20 N, 62 45 W	260	19.4	13.9	135	0	2	2	13.9	..	8
セントルシア	13 53 N, 60 58 W	620	6.6	27.9	158	0	2	3	..	..	15
セントビンセント・グレナディーン	13 15 N, 61 12 W	390	17.9	28.2	84	0	5	1	..	212.6	11
スーダン	15 00 N, 30 00 E	2,505,810	7.2	28.4	853	7,687	15	1	0.3	0.0	699
スリナム	4 00 N, 56 00 E	163,270	0.4	94.7	386	1,703	5	1	..	2.8	248
スワジランド	26 30 S, 31 30 E	17,360	10.3	31.5	0	535	1	0	1.8	20.9	64
スウェーデン	62 00 N, 15 00 E	450,290	6.6	67.1	3,218	2,233	155	9	2.8	103.6	439
スイス	47 00 N, 8 00 E	41,280	10.3	30.5	0	1,852	42	0	12.1	178.0	99
シリア	35 00 N, 38 00 E	185,180	26.5	2.5	193	2,253	26	2	1.5	51.6	289
台湾	23 30 N, 121 00 E	35,980	0.0	..	1,566	0	38	5	7.8	115.6	168
タジキスタン	39 00 N, 71 00 E	142,550	6.6	2.9	0	3,651	17	0	0.3	19.8	240
タンザニア	6 00 S, 35 00 E	947,300	4.5	39.9	1,424	3,861	11	3	0.4	8.9	395
タイ	15 00 N, 100 00 E	513,120	27.7	28.4	3,219	4,863	66	4	0.8	11.2	428
東ティモール	8 50 S, 125 55 E	14,870	8.2	53.7	706	228	3	1	..	..	..
トゴ	8 00 N, 1 10 E	56,790	46.1	7.1	56	1,647	2	2	1.0	..	300
トンガ	20 00 S, 175 00 W	750	20.8	5.6	419	0	1	1	..	..	108
トリニダード・トバゴ	11 00 N, 61 00 W	5,130	14.6	44.1	362	0	3	3	..	..	48
チュニジア	34 00 N, 9 00 E	163,610	18.0	6.8	1,148	1,424	14	4	1.4	12.4	335
トルコ	39 00 N, 35 00 E	783,560	31.0	13.2	7,200	2,648	89	8	1.1	55.5	442
トルクメニスタン	40 00 N, 60 00 E	488,100	4.7	8.8	0	3,736	22	0	0.5	..	344
ウガンダ	1 00 N, 32 00 E	241,040	26.4	18.4	0	2,698	5	0	0.6	35.9	223
ウクライナ	49 00 N, 32 00 E	603,550	56.0	16.5	2,782	4,663	193	8	3.9	29.2	373
アラブ首長国連邦	24 00 N, 54 00 E	83,600	0.8	3.7	1,318	867	23	7	..	..	141
イギリス	54 00 N, 2 00 W	243,610	23.7	11.8	12,429	360	334	8	6.8	160.2	361
アメリカ	38 00 N, 97 00 W	9,632,030	19.0	33.1	19,924	12,034	5119	12	2.5	70.2	2,595
ウルグアイ	33 00 S, 56 00 W	176,220	7.8	8.6	660	1,648	8	5	1.2	34.3	275
ウズベキスタン	41 00 N, 64 00 E	447,400	11.0	7.7	0	6,221	34	0	0.9	..	564
バヌアツ	16 00 S, 167 00 E	12,190	1.6	36.1	2,528	0	3	3	..	..	250
ベネズエラ	8 00 N, 66 00 W	912,050	2.9	54.1	2,800	4,993	129	5	0.1	..	549
ベトナム	16 00 N, 106 00 E	329,310	21.3	41.7	3,444	4,639	26	2	0.8	71.7	646
バーージン諸島	18 20 N, 64 50 W	350	5.7	28.6	188	0	2	2	..	..	10
ヨルダン西岸ガザ	32 00 N, 35 15 E	6,020	17.8	1.5	0	404	3	0	..	83.0	..
イエメン共和国	15 00 N, 48 00 E	527,970	2.9	1.0	1,906	1,746	16	2	..	..	406
ザンビア	15 00 S, 30 00 E	752,610	7.1	57.1	0	5,664	10	0	0.3	12.3	436
ジンバブエ	20 00 S, 30 00 E	390,760	8.3	45.3	0	3,066	17	0	0.8	25.1	285

a. 指定した期間中で最新のデータ。

表 A.2. 都市化

国	都市化				人口密度			農村対都市の格差			
	集積指数 (最低0- 最高100) (2000年)	都市人口 シェア (%) (2005年)	都市人口 シェア (%) (2005年)	都市人口 シェア (%) (2015年)	人口密度 (人/km ²) (2005年)	百万人以上の 都市の人口 シェア (%) (2005年)	最大都市の 人口シェア (%) (2005年)	水アクセスの ある都市人口 シェア (%) (2004年)	水アクセスの ある農村人口 シェア (%) (2004年)	衛生サービスの ある都市人口 シェア (%) (2004年)	衛生サービスの ある農村人口 シェア (%) (2004年)
アフガニスタン	25.0	21.3	22.9	27.1	..	..	..	63	31	49	29
アルバニア	52.7	41.8	45.4	52.8	115	..	..	99	94	99	84
アルジェリア	58.7	59.8	63.3	69.3	14	9.7	15.4	88	80	99	82
アメリカ領サモア	..	88.8	91.3	94.1	292	..	..	..	..	..	..
アンドラ	..	92.4	90.6	87.8	141	..	..	100	100	100	100
アンゴラ	26.8	50.0	53.3	59.7	13	17.2	32.2	75	40	56	16
アンティグア・バーブーダ	..	37.3	39.1	44.7	189	..	..	95	89	98	94
アルゼンチン	72.1	89.2	90.1	91.6	14	39.1	35.9	98	80	92	83
アルメニア	69.6	65.1	64.1	64.1	107	36.5	57.0	99	80	96	61
アルバ	..	46.7	46.6	47.6	557	..	..	100	100	..	..
オーストラリア	75.9	87.2	88.2	89.9	3	60.4	24.1	100	100	100	100
オーストリア	67.9	65.8	66.0	67.7	100	27.4	41.6	100	100	100	100
アゼルバイジャン	48.7	50.9	51.5	52.8	102	22.1	42.9	95	59	73	36
バハマ	57.8	88.8	90.4	92.2	32	..	..	98	86	100	100
バーレーン	94.9	94.6	96.5	98.2	1021	..	..	100	..	100	..
バングラディッシュ	48.0	23.2	25.1	29.9	1178	11.8	32.3	82	72	51	35
バレーバドス	91.3	49.9	52.7	58.8	679	..	..	100	100	99	100
ベラルーシ	60.6	70.0	72.3	76.7	47	18.2	25.2	100	100	93	61
ベルギー	89.8	97.1	97.2	97.5	347	9.7	9.9	100	..	..	..
ベリーズ	1.8	47.7	48.3	51.2	13	..	..	100	82	71	25
ベニン	37.5	38.4	40.1	44.6	77	..	..	78	57	59	11
バミューダ	..	100.0	100.0	100.0	1271	..	..	..	..	..	..
ブータン	3.8	9.6	11.1	14.8	14	..	..	86	60	65	70
ボリビア	55.7	61.8	64.2	68.8	8	31.0	25.9	95	68	60	22
ボスニアヘルツェゴビナ	37.7	43.2	45.8	51.8	76	..	..	99	96	99	92
ボツワナ	27.9	53.3	57.4	64.6	3	..	..	100	90	57	25
ブラジル	63.6	81.2	84.2	88.2	22	36.9	11.7	96	57	83	37
ブルネイ・ダルサラーム	63.8	71.2	73.5	77.6	71	..	..	..	..	..	..
ブルガリア	64.9	68.9	70.0	72.8	71	14.1	20.2	100	97	100	96
ブルキナファソ	12.8	16.6	18.3	22.8	51	..	36.3	94	54	42	6
ブルンジ	31.7	8.6	10.0	13.5	306	..	..	92	77	47	35
カンボジア	23.8	16.9	19.7	26.1	79	9.8	49.6	64	35	53	8
カメルーン	40.2	50.0	54.6	62.7	38	18.2	18.1	86	44	58	43
カナダ	70.5	79.4	80.1	81.4	4	44.5	20.5	100	99	100	99
カーボベルデ	44.4	53.4	57.3	64.3	126	..	..	86	73	61	19
ケイマン諸島	..	100.0	100.0	100.0	173	..	..	..	..	..	..
中央アフリカ共和国	19.7	37.6	38.1	40.4	7	..	..	93	61	47	12
チャド	12.1	23.4	25.3	30.5	8	..	34.6	41	43	24	4
チャネル諸島	..	30.5	30.5	31.5	782	..	..	..	..	..	..
チリ	74.8	86.0	87.6	90.1	22	34.9	39.8	100	58	95	62
中国	37.2	35.8	40.4	49.2	140	17.7	2.8	93	67	69	28
コロンビア	62.1	71.2	72.7	75.7	41	36.0	23.7	99	71	96	54
コモロ連合	..	33.8	37.0	44.0	323	..	..	92	82	41	29
コンゴ民主共和国	25.6	29.8	32.1	38.6	26	16.2	32.1	82	29	42	25
コンゴ共和国	54.2	58.3	60.2	64.2	11	32.5	54.0	84	27	28	25
コスタリカ	54.0	59.0	61.7	66.9	85	28.1	45.6	100	92	89	97
コートジボワール	35.1	43.1	45.0	49.8	58	19.2	42.8	97	74	46	29
クオアチア	37.3	55.6	56.5	59.5	79	..	..	100	100	100	100
キューバ	64.2	75.6	75.5	74.7	103	19.4	25.7	95	78	99	95
キプロス	62.1	68.7	69.3	71.5	82	..	..	100	100	100	100
チェコ共和国	73.8	74.0	73.5	74.1	132	11.4	15.6	100	100	99	97
デンマーク	48.8	85.1	85.6	86.9	128	20.1	23.5	100	100	..	..
ジブチ	40.6	83.4	86.1	89.6	35	..	..	76	59	88	50
ドミニカ	..	71.1	72.9	76.4	96	..	..	100	90	86	75
ドミニカ共和国	71.7	62.4	66.8	73.6	196	21.4	32.0	97	91	81	73
エクアドル	49.2	60.3	62.8	67.6	47	29.9	29.1	97	89	94	82
エジプト	90.4	42.5	42.8	45.4	73	20.5	35.7	99	97	86	58
エルサルバドル	73.7	58.4	59.8	63.2	322	22.7	38.0	94	70	77	39
赤道ギニア	21.4	38.8	38.9	41.1	17	..	..	45	42	60	46
エリトリア	21.4	17.8	19.4	24.4	45	..	..	74	57	32	3
エストニア	45.3	69.4	69.1	70.1	32	..	..	100	99	97	96
エチオピア	11.9	14.9	16.0	19.1	75	3.8	24.1	81	11	44	7
フェロー諸島	..	36.3	38.8	41.5	35	..	..	..	..	..	..
フィジー	17.7	48.3	50.8	56.1	45	..	..	43	51	87	55
フィンランド	52.4	61.1	61.1	62.7	17	20.8	34.0	100	100	100	100
フランス	72.5	75.8	76.7	79.0	111	22.4	21.0	100	100	..	..
フランス領ポリネシア	45.8	52.4	51.7	52.3	70	..	..	100	100	99	97
ガボン	35.9	80.2	83.6	87.7	5	..	..	95	47	37	30
ガンビア	44.0	49.1	53.9	61.8	162	..	..	95	77	72	46
グルジア	50.2	52.7	52.2	53.8	64	23.4	44.8	96	67	96	91
ドイツ	79.6	75.1	75.2	76.3	236	7.7	5.5	100	100	100	100
ガーナ	34.1	44.0	47.8	55.1	99	15.5	18.4	88	64	27	11
ギリシャ	57.5	58.8	59.0	61.0	86	29.1	49.3	..	..	..	..
グリーンランド	..	81.6	82.9	85.5	0	..	..	..	..	..	..
グレナダ	..	31.0	30.6	32.2	313	..	..	97	93	96	97

国	都市化			人口密度			農村対都市の格差				
	集積指数 (最低0- 最高100) (2000年)	都市人口 シェア (%) (2000年)	都市人口 シェア (%) (2005年)	都市人口 シェア (%) (2015年)	人口密度 (人/km ²) (2006年)	百万人以上の 都市人口 シェア (%) (2005年)	最大都市の 人口シェア (%) (2005年)	水アクセスの ある都市人口 シェア (%) (2004年)	水アクセスの ある農村人口 シェア (%) (2004年)	衛生サービスの ある都市人口 シェア (%) (2004年)	衛生サービスの ある農村人口 シェア (%) (2004年)
グアム	2.4	93.2	94.1	95.3	312	..	..	100	100	99	98
グアテマラ	36.6	45.1	47.2	52.0	117	..	16.4	99	92	90	82
ギニア	15.0	31.0	33.0	38.1	37	15.8	48.0	78	35	31	11
ギニアビサウ	20.9	29.7	29.6	31.1	57	..	..	79	49	57	23
ガイアナ	36.1	28.6	28.2	29.4	4	..	..	83	83	86	60
ハイチ	33.9	35.6	38.8	45.5	337	22.9	59.0	52	56	57	14
ホンジュラス	41.6	44.4	46.5	51.4	61	..	29.2	95	81	87	54
香港	99.8	100.0	100.0	100.0	6539	103.3	103.3	..	..	..	..
ハンガリー	71.9	64.6	66.3	70.3	113	16.8	25.3	100	98	100	85
アイスランド	57.1	92.3	92.8	93.6	3	..	..	100	100	100	100
インド	52.4	27.7	28.7	32.0	368	11.6	5.8	95	83	59	22
インドネシア	55.2	42.0	48.1	58.5	122	11.6	12.5	87	69	73	40
イラン	60.9	64.2	66.9	71.9	42	22.9	15.8	99	84	..	..
イラク	69.9	67.8	66.9	66.9	..	..	..	97	50	95	48
アイルランド	45.8	59.2	60.5	63.8	60	24.9	41.2	100	..	..	..
マン島	..	51.8	51.8	52.8	133	..	..	..	..	..	..
イスラエル	81.3	91.4	91.6	91.9	320	43.5	47.5	100	100	100	..
イタリア	78.0	67.2	67.6	69.5	199	17.4	8.5	100	..	..	..
ジャマイカ	69.4	51.8	53.1	56.7	245	..	..	98	88	91	69
日本	90.9	65.2	65.8	68.2	351	47.8	41.9	100	100	100	100
ヨルダン	77.9	80.4	82.3	85.3	61	23.9	29.0	99	91	94	87
カザフスタン	50.6	56.3	57.3	60.3	6	7.6	13.3	97	73	87	52
ケニア	25.4	19.7	20.7	24.1	63	7.8	37.6	83	46	46	41
キリバス	..	43.0	47.4	55.4	122	..	..	77	53	59	22
朝鮮民主主義人民共和国	46.2	60.2	61.6	65.5	196	18.9	23.0	100	100	58	60
大韓民国	86.4	79.6	80.8	83.1	489	50.6	24.7	97	71	..	..
クウェート	85.2	98.2	98.3	98.5	142	71.4	72.6	..	..	142	..
キルギス共和国	34.0	35.4	35.8	38.1	27	..	43.3	98	66	75	51
ラオス	13.5	18.9	20.6	24.9	25	..	..	79	43	67	20
ラトビア	52.6	68.1	67.8	68.9	37	..	..	100	96	82	71
レバノン	79.0	86.0	86.6	87.9	392	44.3	51.2	100	100	100	87
レソト	23.1	17.9	18.7	22.0	65	..	..	92	76	61	32
リベリア	17.8	54.3	58.1	64.8	36	..	46.8	72	52	49	7
リビア	80.4	83.1	84.8	87.4	3	54.3	41.8	..	..	97	96
リヒテンシュタイン	..	15.1	14.6	14.7	217	..	..	..	..	..	..
リトアニア	56.1	67.0	66.6	66.8	54	..	..	..	..	..	..
ルクセンブルク	75.1	83.8	82.8	82.1	176	..	..	100	100	..	..
マカオ	58.8	100.0	100.0	100.0	16776	..	..	..	..	..	..
マケドニア	63.5	64.9	68.9	75.2	80	..	..	..	..	..	..
マダガスカル	19.5	26.0	26.8	30.1	32	8.5	31.7	77	35	48	26
マラウイ	23.8	15.1	17.2	22.1	141	..	..	98	68	62	61
マレーシア	68.0	61.8	67.3	75.4	78	5.5	8.1	100	96	95	93
モルディブ	..	27.5	29.6	34.8	984	..	..	98	76	100	42
マリ	18.4	27.9	30.5	36.5	10	11.8	38.6	78	36	59	39
マルタ	91.5	93.4	95.3	97.2	1261	..	..	100	100	100	..
マーシャル諸島	..	65.8	66.7	69.3	351	..	..	82	96	93	58
モリタニア	26.3	40.0	40.4	43.1	3	..	..	59	44	49	8
モーリシャス	92.1	42.7	42.4	44.1	612	..	..	100	100	95	94
マヨット	0.0	..	..	..	481	..	..	..	..	..	..
メキシコ	68.4	74.7	76.0	78.7	53	35.0	24.8	100	87	91	41
ミクロネシア	..	22.3	22.3	23.6	157	..	..	95	94	61	14
モルドバ	49.4	46.1	46.7	50.0	118	..	..	97	88	86	52
モナコ	..	100.0	100.0	100.0	16667	..	..	100	..	100	..
モンゴル	34.4	56.6	56.7	58.8	2	..	59.6	87	30	75	37
モンテネグロ	37.4	..	..	..	44	..	..	..	..	..	..
モロッコ	53.0	55.1	58.7	65.0	68	15.9	17.7	99	56	88	52
モザンビーク	24.1	30.7	34.5	42.4	26	6.4	18.6	72	26	53	19
ミャンマー	33.1	28.0	30.7	37.4	73	8.6	28.0	80	77	88	72
ナミビア	13.3	32.4	35.1	41.1	2	..	..	98	81	50	13
ネパール	26.0	13.4	15.8	20.9	189	..	19.0	96	89	62	30
オランダ	88.2	76.8	80.2	84.9	482	13.8	8.8	100	100	100	100
オランダ領アンティル	81.5	69.3	70.4	73.4	233	..	..	..	..	..	..
ニューカレドニア	50.6	61.9	63.7	67.4	13	..	..	..	..	..	..
ニュージールランド	64.7	85.7	86.2	87.4	15	27.8	32.2	100	..	..	..
ニカラグア	48.0	57.2	59.0	63.0	45	21.3	36.2	90	63	56	34
ニジェール	14.3	16.2	16.8	19.3	10	..	..	80	36	43	4
ナイジェリア	40.8	43.9	48.2	55.9	155	13.3	16.0	67	31	53	36
北マリアナ諸島	..	93.3	94.5	95.9	175	..	..	98	97	94	96
ノルウェー	46.8	76.1	77.4	78.6	15	..	22.4	100	100	..	..
オマーン	68.5	71.6	71.5	72.3	8	..	..	..	..	97	..
パキスタン	53.6	33.2	34.9	39.6	202	17.8	21.4	96	89	92	41
パラオ	..	69.6	69.7	70.9	44	..	..	79	94	96	52
パナマ	52.6	65.8	70.8	77.9	43	37.6	53.1	99	79	89	51
バブアニューギニア	3.5	13.2	13.4	15.0	13	..	..	88	32	67	41
パラグアイ	45.7	55.3	58.5	64.4	15	31.5	53.8	99	68	94	61

国	都市化			人口密度			農村対都市の格差				
	集積指数 (最低0- 最高100) (2000年)	都市人口 シェア (%) (2000年)	都市人口 シェア (%) (2005年)	都市人口 シェア (%) (2015年)	人口密度 (人/km ²) (2006年)	百万人以上の 都市の人口 シェア (%) (2005年)	最大都市の 人口シェア (%) (2005年)	水アクセスの ある都市人口 シェア (%) (2004年)	水アクセスの ある農村人口 シェア (%) (2004年)	衛生サービスの ある都市人口 シェア (%) (2004年)	衛生サービスの ある農村人口 シェア (%) (2004年)
ペルー	52.1	71.6	72.6	74.9	21	26.3	36.3	89	65	74	32
フィリピン	56.1	58.6	62.7	69.6	284	14.2	20.2	87	82	80	59
ポーランド	67.2	61.7	62.1	64.0	125	4.4	7.1	100	..	..	..
ブルトガル	62.6	54.4	57.6	63.6	115	38.6	45.4	..	..	..	..
ブルートリコ	90.3	94.7	97.6	99.3	441	66.6	68.2	..	..	..	..
カタール	87.1	95.0	95.4	96.2	72	..	..	100	100	100	100
ルーマニア	65.2	54.6	53.7	56.1	94	8.9	16.6	91	16	89	..
ロシア	64.8	73.4	73.0	72.6	9	19.2	10.2	100	88	93	70
ルワンダ	14.3	13.8	19.3	28.7	374	..	43.7	92	69	56	38
サモア	..	21.9	22.4	24.9	65	..	..	90	87	100	100
サンマリノ	60.0	93.5	97.2	99.3	470	..	..	..	..	..	..
サントメ・プリンシペ	46.2	53.4	58.0	65.8	159	..	..	89	73	32	20
サウジアラビア	75.7	79.9	81.0	83.2	12	36.2	22.4	97	..	100	..
セネガル	43.0	40.6	41.6	44.7	61	18.3	44.1	92	60	79	34
セルビア	60.5	..	..	..	84	..	..	..	..	..	..
セーシェル	..	51.1	52.9	58.2	180	..	..	100	75	..	100
シエラレオネ	29.3	37.0	40.7	48.2	78	..	35.2	75	46	53	30
シンガポール	96.2	100.0	100.0	100.0	6302	99.6	99.6	100	..	100	..
スロバキア共和国	59.3	56.3	56.2	58.0	112	..	..	100	99	100	98
スロベニア	48.1	50.8	51.0	53.3	99	..	..	..	..	..	..
ソロモン諸島	6.9	15.7	17.0	20.5	17	..	..	94	65	98	18
ソマリア	21.4	33.3	35.2	40.1	13	16.1	45.7	32	27	48	14
南アフリカ	50.2	56.9	59.3	64.1	39	30.0	11.7	99	73	79	46
スペイン	76.7	76.3	76.7	78.3	87	24.0	16.8	100	100	100	100
スリランカ	38.2	15.7	15.1	15.7	304	..	..	98	74	98	89
セントクリストファー・ネ イビス	..	32.8	32.2	33.5	185	..	..	99	99	96	96
セントルシア	75.4	28.0	27.6	29.0	270	..	..	98	98	89	89
セントビンセント・グレナ ディーン	..	44.4	45.9	50.0	305	..	..	..	93	..	96
スーダン	31.9	36.1	40.8	49.4	16	12.2	30.0	78	64	50	24
スリナム	70.4	72.1	73.9	77.4	3	..	..	98	73	99	76
スワジランド	20.2	23.3	24.1	27.5	66	..	..	87	54	59	44
スウェーデン	54.4	84.0	84.2	85.1	22	18.9	22.5	100	100	100	100
スイス	75.8	73.1	75.2	78.8	186	15.4	20.5	100	100	100	100
シリア	57.2	50.1	50.6	53.4	103	25.4	26.4	98	87	99	81
台湾	84.1	..	..	..	705	..	..	..	..	..	..
タジキスタン	36.2	25.9	24.7	24.6	47	..	..	92	48	70	45
タンザニア	28.2	22.3	24.2	28.9	43	7.0	28.7	85	49	53	43
タイ	35.6	31.1	32.3	36.2	123	10.5	32.4	98	100	98	99
東ティモール	0.0	24.5	26.5	31.2	66	..	..	77	56	66	33
トーゴ	35.7	36.6	40.1	47.4	115	21.4	53.4	80	36	71	15
トンガ	..	23.2	24.0	27.4	138	..	..	100	100	98	96
トリニダード・トバゴ	81.6	10.8	12.2	15.8	258	..	..	92	88	100	100
チュニジア	48.7	63.4	65.3	69.1	65	..	..	99	82	96	65
トルコ	60.1	64.7	67.3	71.9	94	25.6	20.0	98	93	96	72
トルクメニスタン	42.6	45.1	46.3	50.8	10	..	..	93	54	77	50
ウガンダ	28.0	12.1	12.6	14.5	147	4.6	36.2	87	56	54	41
ウクライナ	63.9	67.2	67.8	70.2	81	13.1	8.4	99	91	98	93
アラブ首長国連邦	61.0	77.4	76.7	77.4	49	32.4	42.2	100	100	98	95
イギリス	84.4	89.4	89.7	90.6	249	26.1	15.7	100	100	..	..
アメリカ	71.9	79.1	80.8	83.7	32	43.3	7.8	100	100	100	100
ウルグアイ	64.1	91.4	92.0	93.1	19	38.2	41.6	100	100	100	99
ウズベキスタン	54.2	37.3	36.7	38.0	62	8.3	22.7	95	75	78	61
バヌアツ	..	21.7	23.5	28.1	18	..	..	86	52	78	42
ベネズエラ	80.5	91.1	93.4	95.9	30	36.9	11.7	85	70	71	48
ベトナム	47.1	24.3	26.4	31.6	268	13.4	23.1	99	80	92	50
バーズン諸島	..	92.6	94.2	96.0	311	..	..	..	..	..	..
ヨルダン西岸ガザ	57.9	71.5	71.6	72.9	602	..	..	94	88	78	61
イエメン共和国	23.0	25.4	27.3	31.9	40	8.5	31.3	71	65	86	28
ザンビア	30.8	34.8	35.0	37.0	15	11.0	31.4	90	40	59	52
ジンバブエ	33.4	33.8	35.9	40.9	34	11.5	32.2	98	72	63	47

表 A.3. 地域開発

国	地区名	先進地区 (所得、消費、GDP など1人当たりの福祉にかかわる指標が最高の地区)					後進地区 (所得、消費、GDP など1人当たりの福祉にかかわる指標が最低の地区)					
		貧困率 (%) (1995- 2006年 ^a)	貧困層の対 全国シェア (%) (1995- 2006年 ^a)	福祉指標の 対全国比 (%) (1995- 2006年 ^a)	面積 (km ²)	人口密度 (人/km ²)	貧困率 (%) (1995- 2006年 ^a)	貧困層の対 全国シェア (%) (1995- 2006年 ^a)	福祉指標の 対全国比 (%) (1995- 2006年 ^a)	面積 (km ²)	人口密度 (人/km ²)	
		2006年 ^a)	2006年 ^a)	2006年 ^a)			2006年 ^a)	2006年 ^a)	2006年 ^a)			
アルバニア	Tirane	21.8	13.0	111	1,193	439	Bulqize	56.2	2.8	66	718	60
アルゼンチン	Ciudad Autonoma de Buenos Aires	18.7	5.4	256	203	13,676	Santiago del Estero	31.4	2.6	38	136,351	6
アルメニア	Yerevan	44.7	34.2	124	210	5,196	Armavir	52.0	9.3	68	1,241	20
オーストラリア	Australian Capital Territory	14.8	0.9	139	2,432	129	Tasmania	31.1	2.8	89	68,127	7
アゼルバイジャン	Baku	49.0	25.1	109	2,130	944	Nakhchivan AR	45.0	4.1	90	5,500	65
バングラディッシュ	Dhaka	46.7	30.0	157	30,772	1,257	Rajshahi	56.7	28.2	22	13,218	2,269
ベラルーシ	Minsk	13.3	14.4	107	40,800	38	Gomel	17.3	18.5	93	40,400	38
ベリーズ	Belize	24.5	21.8	123	4,204	16	Toledo	57.6	17.5	74	4,649	5
ベニン	Littoral	8.9	2.5	185	79	6,795	Mono	58.6	8.5	64	1,396	201
ボリビア	Santa Cruz	40.6	17.8	131	370,621	5	Potosi	76.6	11.8	56	118,218	6
ブラジル	Sao Paulo	17.8	12.6	154	248,177	149	Piaui	57.1	3.1	31	251,312	11
ブルガリア	Sofia-city	3.2	4.4	111	1,349	858	Kardzhali	19.3	3.7	81	3,209	50
ブルキナファソ	Centre	22.3	4.9	197	2,805	413	Centre Sud	66.1	6.1	61	11,313	43
ブルンジ	Muramvya	37.6	3.5	141	696	363	Ruyigi	55.4	6.2	62	2,339	130
カンボジア	Phnom Penh	11.9	3.6	249	375	2,547	Siemreap	53.7	11.8	63	10,299	67
カメルーン	Douala (capital of Littoral)	10.9	2.6	183	..	..	Extreme-Nord	56.3	24.9	67	34,246	80
カナダ	Alberta	13.3	8.6	111	661,848	5	Newfoundland	18.7	1.9	77	405,212	1
チャド	Ennedi	21.0	0.01	295	..	..	Mayo-Dala	79.0	4.9	68	..	..
チリ	Region Metropolitana Central	13.5	28.9	130	15,782	384	Maule	23.1	7.4	70	30,518	30
コスタリカ	Central	17.1	34.8	117	10,669	47	Huetar Atlantic	23.6	10.8	38	9,189	12
コートジボアール	Lagunes	17.9	6.1	160	14,200	230	Marahoue	56.4	5.4	62	8,500	59
クロアチア	Grad Zagreb	2.7	4.1	133	641	1,216	Viroviticko-Podravaska zupanija	19.8	3.6	68	2,024	46
ジブチ	Ali Sabieh	92.4	7.0	192	2,600	6	Djibouti	36.2	58.3	92	600	528
ドミニカ共和国	Distrito Nacional	21.5	6.2	159	91	9,897	Elias Pina	74.0	1.5	39	1,397	46
エクアドル	Pichincha	5.1	7.9	144	9,110	259	Pastaza	34.7	1.6	49	29,774	2
エルサルバドル	San Salvador	6.8	12.6	151	886	1,668	Cabanas	32.6	5.5	45	1,104	123
エストニア	Harjumaa	7.9	33.7	228	4,333	120	Hiumaa	11.4	1.0	2	1,023	10
エチオピア	Addis Ababa City	57.0	4.0	197	530	4,574	Benishangul Gumuz	71.0	1.1	72	49,289	11
ガボン	Estuaire	23.0	35.8	121	20,740	29	Ogooue-Ivindo	59.9	7.4	55	46,075	1
ガンビア	Banjul	50.0	19.2	183	88	4,060	Upper River	80.0	15.7	52	2,070	88
ガーナ	Greater Accra	2.4	1.4	182	2,593	1,121	Upper East	79.6	14.9	35	8,842	104
グアテマラ	Guatemala	11.7	4.6	212	2,126	810	San Marcos	86.7	12.5	39	3,791	166
ギニア	Conakry	24.4	7.6	140	308	3,523	Labe	66.3	15.1	75	24,144	33
ハイチ	Ouest	57.0	25.7	162	4,595	543	Nord-Est	94.0	4.2	41	1,698	147
ホンジュラス	Islas de la Bahia	57.6	0.4	154	261	120	Lempira	94.7	5.2	43	4,290	57
インド	Kerala	15.0	1.7	140	38,863	819	Bihar	41.4	12.2	76	99,200	837
インドネシア	Jakarta	4.3	0.8	289	664	12,516	Jawa Central	28.4	18.3	16	32,549	930
ジャマイカ	Saint Andrew and Kingston	16.4	16.8	138	431	1,282	Saint Ann	33.8	10.3	61	1,213	136
ヨルダン	Amman	7.8	28.6	124	8,231	236	Al-Mafraq	29.2	13.5	72	26,435	9
ケニア	Nairobi Province	44.0	6.5	244	684	3,133	Eastern Province	57.6	18.5	65	159,891	29
キルギス共和国	Chuy Oblast	33.1	9.4	136	20,200	38	Naryn	98.1	9.0	65	45,200	6
マダガスカル	Antananarivo	61.7	25.3	158	58,283	79	Fianarantsoa	81.1	24.4	65	102,373	33
マラウイ	Southern Region	68.1	48.7	119	31,754	146	Northern Region	62.5	11.9	81	26,931	46
マリ	Bamako	28.2	5.2	174	267	3,952	Sikasso	76.4	21.7	78	71,741	24
モーリタニア	Nouakchott	29.0	15.3	130	1,000	498	Guidimakha	71.6	10.8	60	10,300	14
メキシコ	Distrito Federal	31.8	5.6	182	1,479	5,896	Oaxaca	68.0	4.8	49	93,952	37
モンゴル	Ulaanbaatar	26.0	22.5	116	..	..	West	49.0	23.8	79	..	..
モロッコ	Grand Casablanca	4.0	3.0	159	1,615	1,870	Gharb-Chararda-Beni Hssen	23.3	9.2	47	8,805	182
モザンビーク	Maputo (city)	47.8	4.2	192	602	1,631	Inhambane	82.6	8.6	70	68,615	17
ナミビア	Khomas	23.5	5.1	274	36,805	7	Ohangwena	85.8	16.9	38	10,582	22
ネパール	Western	27.1	17.1	119	29,398	155	Far Western	41.0	12.4	76	19,539	112
ニカラグア	Managua	3.6	4.3	161	3,465	314	Esteli	23.4	4.5	21	2,230	78
ニジェール	Niamey	26.2	2.7	180	670	1,065	Maradi	80.4	26.2	64	38,581	58
ナイジェリア	Bayelsa	26.2	0.6	162	9,363	182	Jigawa	89.5	5.4	36	23,415	186
パキスタン	Punjab	32.4	54.1	104	205,344	359	Azad Kashmir	15.6	1.0	85	11,639	241
パナマ	Panamá	22.7	29.0	127	9,633	140	Ngöbe Buglé	98.7	10.3	15	6,673	16
パラグアイ	Asuncion	24.8	6.2	135	117	4,244	San Pedro	51.1	8.1	72	20,002	16
ペルー	Lima	24.5	16.8	137	32,137	254	Huancavelica	88.7	3.5	39	22,131	21
フィリピン	National Capital region (NCR)	5.7	2.6	216	630	15,766	Region V (Bicol region)	49.0	10.5	63	14,544	321
ポーランド	Mazowieckie	10.8	9.1	163	35,728	142	Lubelskie	21.2	7.9	67	25,115	89

国	先進地区 (所得、消費、GDP など1人当たりの福祉にかかわる指標が最高の地区)						後進地区 (所得、消費、GDP など1人当たりの福祉にかかわる指標が最低の地区)					
	地区名	貧困層の対		福祉指標の		人口密度 (人/km ²)	地区名	貧困層の対		福祉指標の		人口密度 (人/km ²)
		貧困率 (%) (1995- 2006年 ^a)	全国シェア (%) (1995- 2006年 ^a)	対全国比 (%) (1995- 2006年 ^a)	面積 (km ²)			貧困率 (%) (1995- 2006年 ^a)	全国シェア (%) (1995- 2006年 ^a)	対全国比 (%) (1995- 2006年 ^a)	面積 (km ²)	
ルーマニア	Bucharest	3.0	2.2	216	1,821	1,186	North-East	25.0	31.4	69	36,850	100
ロシア連邦	Saint Petersburg	7.8	1.1	117	23,900	197	Republic Tyva	66.5	0.6	56	37,300	8
ルワンダ	Prefecture de la Ville de Kigali	12.3	0.6	379	313	753	Gikongoro	77.2	8.0	70	1,974	237
シエラレオネ	Western Area	80.8	19.0	200	557	1,707	Eastern	80.0	23.5	65	15,553	76
スロバキア共和国	Bratislava	9.4	10.3	172	2,052	292	Presov	9.7	14.0	73	8,981	88
南アフリカ	Gauteng	19.0	6.6	186	17,010	520	Northern Province (Limpopo)	77.0	18.0	46	123,910	40
スリランカ	Colombo	6.0	3.7	179	642	3,480	Monaragala	37.0	4.0	51	7,133	56
タジキスタン	Dushanbe (City)	43.5	6.9	144	300	1,873	Khatlon (Qurghonteppa)	73.3	44.8	79	24,600	87
タンザニア	Dar Es Salaam	19.1	4.3	188	1,393	1,793	Rukwa	36.4	3.8	68	68,635	17
タイ	Krung Thep Maha Nakhon (Bangkok)	0.5	1.2	174	1,569	13,016	Nong Bua Lam Phu	35.2	2.1	39	3,859	125
トルクメニスタン	Lebap	28.5	17.4	116	93,800	11	Ahal	34.8	12.4	79	95,400	6
ウガンダ	Central	22.3	17.1	146	-	-	Northern	63.3	29.9	54	-	-
アメリカ	New Jersey	8.7	1.9	129	20,168	429	Mississippi	21.0	1.5	73	123,515	23
ベネズエラ	Capital	15.0	13.6	126	9,880	518	Zuliana	25.2	15.7	83	63,100	56
ベトナム	Ho Chi Minh city	5.3	1.0	241	2,090	2,409	Lai Chau	79.8	1.7	46	9,065	65
イエメン	Sana'a	16.6	4.2	184	380	4,827	Al Jawf	40.8	2.7	71	39,500	12
ザンビア	Lusaka	52.0	10.0	170	21,898	64	Western	89.0	9.4	59	126,386	6

a. 指定した期間中で最新のデータ。

表 A.4. 国際統合

国	人			アイデア			貿易			対近隣諸国 貿易の シェア (%) (2000-05 年平均)	
	当該国訪問 に査証が必 要な国 (数) (2004年)	当該国民に よる訪問に 査証を要求 する国 (数) (2004年)	旅券取得 コスト (対1人当たり GDP比、%) (2005年)	国際移住 ストック (対人口 比%) (2005年)	国際通話量 (1人当たり分) (2000 -06年 ^{a)})	国際インター ネット帯域幅 (1人当たりビット) (2000 -06年 ^{a)})	アメリカ向け国 際電話料 (3分当たりドル) (2000 -06年 ^{a)})	貿易の対 GDP比 (%) (2000 -06年 ^{a)})	輸送問題の 指数 (2006年)		平均関税率 (%) (2006年)
アフガニスタン	192	168	..	0.1	0.6	0.2	0.39	68.1	174	11.2	..
アルバニア	142	159	2.2	2.6	160.0	3.8	1.34	74.2	70	7.6	71.9
アルジェリア	183	157	..	0.7	16.9	4.8	2.08	71.4	114	3.0	10.5
アメリカ領サモア	192	156	..	35.0	..	..	..	..	..	..	0.0
アンドラ	132	89	..	79.1	..	6344.4	..	..	..	..	0.0
アンゴラ	191	162	4.9	0.4	6.7	11.5	3.23	111.7	164	..	..
アンティグア・バーブーダ	105	121	0.2	22.0	596.4	16588.0	..	130.8	55	..	17.4
アルゼンチン	124	88	0.7	3.9	32.5	689.9	..	43.9	107	15.8	35.9
アルメニア	162	144	0.0	7.8	127.8	22.5	2.42	58.5	118	3.3	10.4
アルバ	..	..	..	24.4	..	1794.6	..	..	..	..	5.4
オーストラリア	161	59	0.4	20.2	213.8	11593.4	0.68	42.1	34	1.8	0.0
オーストリア	132	57	0.3	15.0	264.7	6633.5	0.71	109.7	12	0.0	81.3
アゼルバイジャン	181	143	2.5	2.2	32.6	35.7	4.18	111.3	173	..	26.7
バハマ	119	119	0.2	9.8	585.0	278.4	..	..	..	55.0	0.0
バーレーン	140	139	0.3	40.7	587.1	564.3	1.74	127.0	..	3.7	23.7
バングラディッシュ	19	155	5.2	0.7	6.4	8.0	2.02	44.2	112	32.6	8.9
バルバドス	72	113	0.7	9.7	565.2	2055.3	1.95	117.8	..	8.0	22.6
ベラルーシ	179	141	..	12.2	64.0	191.7	1.90	124.1	137	7.2	68.9
ベルギー	132	54	0.3	6.9	316.3	11278.5	0.75	172.8	48	..	73.8
ベリーズ	120	127	0.4	13.9	178.2	604.8	2.59	125.4	116	..	14.1
ベニン	167	144	8.6	2.1	6.4	5.4	4.80	39.6	124	24.5	20.4
バミューダ	..	..	..	29.6	..	8699.1	..	..	..	..	0.0
ブータン	191	153	..	1.5	40.9	33.9	0.66	76.8	149	1.5	..
ボリビア	140	110	6.7	1.3	48.7	43.3	1.89	75.1	115	2.1	50.8
ボスニアヘルツェゴビナ	154	154	7.0	1.0	207.6	39.6	3.62	72.3	145	0.0	57.9
ボツワナ	139	138	0.1	4.5	74.1	16.1	2.88	83.8	145	..	50.2
ブラジル	140	85	1.3	0.3	11.7	149.9	0.71	26.4	93	..	13.2
ブルネイ・ダルサラーム	157	89	..	33.2	142.7	1453.1	..	96.2	36	..	7.3
ブルガリア	147	103	0.7	1.3	71.7	1756.1	0.57	147.0	89	2.4	25.5
ブルキナファソ	175	147	12.7	5.8	10.8	15.0	1.14	35.8	170	12.7	40.7
ブルンジ	191	163	50.9	1.3	1.6	0.5	2.45	58.7	167	..	14.8
カンボジア	191	159	..	2.2	9.5	1.3	2.94	144.6	139	21.6	10.2
カメルーン	184	157	11.4	0.8	8.8	8.7	..	52.7	132	..	12.4
カナダ	149	57	0.3	18.9	438.7	6731.9	..	72.0	39	1.3	73.0
カーボベルデ	174	145	..	2.2	139.5	46.3	6.08	74.6	51	..	1.1
ケイマン諸島	121	156	..	35.8	1630.2	..	..	..	..	..	0.0
中央アフリカ共和国	173	153	17.7	1.9	2.3	0.4	1.99	35.5	172	19.4	16.1
チャド	181	154	60.2	4.5	2.0	0.5	9.11	97.3	157	..	..
チャネル諸島	..	..	..	45.8	..	..	2.90	..	..	..	0.0
チリ	114	84	1.5	1.4	48.3	779.6	2.18	76.3	43	1.6	12.4
中国	191	161	2.9	0.0	7.3	195.7	2.90	72.4	42	-16.2	15.4
コロンビア	64	150	1.5	0.3	68.2	560.2	..	47.3	105	8.8	19.2
コモロ連合	192	158	..	11.2	33.1	3.3	..	47.3	119	..	0.0
コンゴ民主共和国	190	162	125.0	0.9	5.3	0.1	..	70.4	154	27.4	..
コンゴ共和国	169	151	8.5	7.2	..	0.3	5.39	137.0	171	6.6	..
コスタリカ	125	100	0.4	10.2	126.8	176.2	1.93	105.5	54	5.0	7.6
コートジボワール	169	145	..	13.1	16.9	3.0	2.25	92.3	147	43.6	20.2
クロアチア	131	105	2.0	14.9	231.2	1073.7	..	104.6	96	1.6	50.0
キューバ	169	153	..	0.7	30.6	13.8	7.49	..	..	..	0.4
キプロス	137	80	0.3	15.3	693.2	593.8	0.33	..	..	0.7	8.5
チェコ共和国	136	95	0.1	4.4	94.8	2169.8	1.06	148.3	30	0.0	61.8
デンマーク	132	53	0.4	7.2	318.0	34796.1	0.89	100.8	2	..	74.9
ジブチ	192	159	..	2.6	26.7	56.0	4.73	97.2	66	..	..
ドミニカ	0	130	1.0	6.3	..	419.8	..	107.2	80	..	30.5
ドミニカ共和国	130	152	..	1.7	218.5	6.1	0.22	73.5	35	13.9	..
エクアドル	27	139	3.6	0.9	215.6	227.2	1.75	67.5	131	..	15.4
エジプト	60	156	1.9	0.2	30.1	126.4	1.45	61.5	26	6.4	5.4
エルサルバドル	120	108	0.4	0.3	409.9	22.9	2.40	74.0	68	6.0	29.1
赤道ギニア	191	159	..	1.2	..	34.7	..	144.7	133	..	..
エリトリア	190	163	..	0.3	8.7	1.7	3.59	58.1	159	..	4.5
エストニア	132	98	0.2	15.0	109.0	11174.9	0.90	169.3	7	0.0	54.6
エチオピア	190	163	31.1	0.8	3.5	0.1	4.01	57.5	150	26.6	6.6
フェロー諸島	..	..	..	11.1	..	3312.6	..	..	..	..	3.1
フィジー	94	131	1.6	2.0	112.1	87.0	2.84	127.6	111	15.9	1.3
フィンランド	132	55	0.2	3.0	178.3	4311.2	1.80	82.3	5	0.0	65.4
フランス	132	54	0.2	10.6	182.8	3285.5	0.84	55.1	25	0.0	62.4
フランス領ポリネシア	..	..	..	13.1	..	887.2	3.67	29.1	..	..	0.0
ガボン	174	156	..	17.7	74.0	152.6	2.77	89.1	106	..	2.4
ガンビア	41	135	6.0	15.3	..	5.6	1.81	110.2	73	..	4.1
グルジア	131	143	..	4.3	57.5	7.2	0.68	89.9	64	4.0	39.4

国	人				アイデア			貿易			
	当該国訪問 に査証が必 要な国(数) (2004年)	当該国民に よる訪問に 査証を要求 する国(数) (2004年)	旅券取得 コスト (対1人当たり GDP比,%) (2005年)	国際移住 ストック (対人口 比%) (2005年)	国際通話 量 (1人当たり分) (2000 -06年 ^a)	国際インター ネット帯域 幅 (1人当たりビット (2000 -06年 ^a)	アメリカ向け 国際電話料 (3分当たりドル) (2000 -06年 ^a)	貿易の対 GDP比(%) (2000 -06年 ^a)	輸送問題の 指数 (2006年)	平均関税率 (%) (2006年)	対近隣諸国 貿易の シェア(%) (2000-05 年平均)
ドイツ	132	54	0.3	12.3	190.8	6863.8	0.43	84.7	10	..	63.6
ガーナ	171	142	1.4	7.5	20.1	9.3	0.39	103.0	61	28.5	10.7
ギリシャ	132	56	0.4	8.8	181.8	586.5	1.09	45.6	65	0.0	56.4
グリーンランド	..	..	1.0	21.4	..	106.8	2.41	..	..	..	0.0
グレナダ	11	127	..	10.2	624.5	3976.0	..	109.0	52	..	25.9
グアム	..	..	..	66.9	..	..	..	..	..	..	0.0
グアテマラ	118	110	1.8	0.4	194.7	55.5	1.21	46.2	116	8.9	21.4
ギニア	171	146	..	4.5	6.8	0.2	4.61	67.4	102	..	10.1
ギニアビサウ	176	150	..	1.2	8.9	1.2	..	95.4	109	..	..
ガイアナ	158	127	0.6	0.1	118.3	48.7	..	211.8	101	..	25.2
ハイチ	4	157	..	0.4	..	16.7	2.15	57.3	153	..	..
ホンジュラス	128	110	3.4	0.4	96.4	6.0	2.52	107.3	103	6.3	20.6
香港	42	89	0.2	43.2	1178.7	13438.6	0.77	399.4	3	..	49.1
ハンガリー	132	85	0.3	3.1	105.1	993.3	1.01	155.1	45	0.0	26.5
アイスランド	132	59	0.2	7.8	240.0	7289.6	0.84	83.1	11	1.1	0.7
インド	189	160	3.6	0.5	3.0	24.3	1.19	48.8	79	14.6	9.9
インドネシア	162	148	1.9	0.1	5.3	6.8	2.79	56.9	41	3.0	4.1
イラン	188	166	..	2.9	8.8	53.2	0.55	75.2	135	5.5	4.8
イラク	..	..	..	0.1	..	..	..	..	175	..	..
アイルランド	107	57	0.3	14.1	709.5	5911.6	0.71	149.9	20	0.1	60.6
マン島	..	..	..	48.6	..	..	..	..	..	..	0.0
イスラエル	123	88	0.3	38.4	364.2	2455.4	0.59	88.4	8	0.7	0.9
イタリア	132	55	0.2	4.3	236.0	2044.0	0.79	56.5	62	..	59.4
ジャマイカ	80	126	1.4	0.7	233.2	15822.2	0.87	108.8	92	7.7	0.8
日本	137	56	0.2	1.6	43.4	1037.8	1.63	27.3	18	..	0.0
ヨルダン	61	159	..	41.1	138.8	57.3	1.44	146.6	59	10.4	31.8
カザフスタン	175	141	..	16.5	26.4	62.5	..	91.6	178	6.0	34.4
ケニア	21	140	1.2	1.0	5.6	20.8	3.00	62.2	148	10.2	13.8
キリバス	168	133	..	2.6	24.2	5.4	8.82	133.3	97	..	0.0
朝鮮民主主義人民共和国	192	163	..	0.2	..	..	..	..	..	..	..
大韓民国	89	78	0.3	1.1	91.6	1027.8	0.76	85.3	13	3.4	0.0
クウェート	154	135	..	65.8	..	347.9	1.51	98.0	99	1.3	..
キルギス共和国	144	143	..	5.6	29.5	38.9	5.40	115.7	177	13.2	35.8
ラオス	192	158	11.8	0.4	6.6	3.5	1.11	78.2	158	..	..
ラトビア	132	98	..	19.5	66.7	3229.7	1.63	108.6	19	0.6	55.0
レバノン	100	169	4.0	16.4	279.1	111.0	2.19	63.6	83	7.6	9.9
レソト	127	135	1.5	0.3	18.1	2.2	3.28	149.0	129	49.5	66.4
リベリア	176	151	..	1.5	..	0.1	..	99.6	98	..	..
リビア	177	163	..	10.5	65.6	20.6	..	84.1	..	..	8.6
リヒテンシュタイン	117	74	..	33.7	..	4298.0	..	..	..	..	..
リトアニア	132	100	0.4	4.8	49.0	2714.4	1.55	129.8	23	0.5	48.0
ルクセンブルク	132	55	0.0	38.0	1399.1	20459.0	15.96	326.6	32	..	89.1
マカオ	0	122	..	55.9	497.2	6491.7	1.12	150.5	..	..	39.9
マケドニア	148	141	..	6.0	63.3	16.7	..	118.3	72	..	45.8
マダガスカル	0	156	..	0.3	1.3	1.8	0.59	70.7	126	24.8	0.0
マラウイ	123	139	..	2.2	4.8	1.5	3.56	46.4	161	..	16.4
マレーシア	23	63	1.7	6.5	87.9	1245.0	0.71	217.0	21	5.6	22.0
モルディブ	3	134	..	1.0	91.2	179.5	5.86	178.1	110	23.6	10.7
マリ	172	148	..	0.3	7.4	25.9	12.28	72.3	162	3.8	25.1
マルタ	132	73	0.3	2.6	222.4	4729.1	0.77	179.6	..	0.1	19.5
マーシャル諸島	162	144	..	2.6	76.5	26.2	..	..	46	..	0.0
モリタニア	169	141	8.7	2.1	20.3	29.6	..	113.7	152	..	2.1
モーリシャス	88	131	0.5	1.7	149.8	153.2	1.59	127.1	17	16.8	0.0
マヨット	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	0.0
メキシコ	139	92	1.2	0.6	174.0	109.0	0.83	65.1	76	4.1	72.3
ミクロネシア	0	146	2.5	3.2	80.8	54.5	6.00	..	85	..	0.0
モルドバ	149	141	..	11.4	109.9	147.4	1.46	139.2	122	4.1	39.7
モナコ	132	88	..	75.8	..	..	..	..	..	..	..
モンゴル	174	155	..	0.4	4.8	13.3	4.92	125.0	168	5.7	64.7
モンテネグロ	..	..	..	6.4	..	..	..	128.9	113	..	..
モロッコ	134	147	2.1	0.4	65.1	377.1	1.69	71.4	67	9.4	16.6
モザンビーク	0	158	..	2.1	12.7	0.9	1.17	88.9	140	..	43.7
ミャンマー	192	161	2.3	0.2	2.8	1.9	0.17	..	..	2.3	..
ナミビア	141	145	1.0	7.1	58.0	17.8	4.28	110.0	144	31.8	63.1
ネパール	0	158	26.3	3.0	5.6	4.6	2.04	45.3	151	18.2	60.5
オランダ	132	56	0.2	10.0	310.8	20501.3	0.32	140.6	14	0.8	56.4
オランダ領アンティル	..	..	..	26.5	..	..	..	..	..	..	0.0
ニューカレドニア	..	..	..	18.4	215.0	562.9	3.13	..	..	..	0.4
ニュージーランド	146	59	0.2	15.7	361.1	1106.7	1.30	58.2	16	1.7	0.0
ニカラグア	38	116	3.0	0.5	61.7	1.1	3.15	92.1	87	4.6	28.4

国	人				アイデア			貿易			対近隣諸国 貿易の シェア (%) (2000-05 年平均)
	当該国訪問 に査証が必 要な国 (数) (2004年)	当該国民に よる訪問に 査証を要求 する国 (数) (2004年)	旅券取得 コスト (対1人当たり GDP比、%) (2005年)	国際移住 ストック (対人口 比%) (2005年)	国際通話量 (1人当たり分) (2000 -06年 ^a)	国際インター ネット帯域幅 (1人当たりビット) (2000 -06年 ^a)	アメリカ向け国 際電話料 (3分当たりドル) (2000 -06年 ^a)	貿易の対 GDP比 (%) (2000 -06年 ^a)	輸送問題の 指数 (2006年)	平均関税率 (%) (2006年)	
ニジェール	167	144	19.8	0.9	2.0	2.3	8.77	38.9	163	..	20.7
ナイジェリア	174	149	10.0	0.7	2.3	1.1	1.49	91.1	138	..	4.4
北マリアナ諸島	157	153	..	6.5	..	..	..	..	..	..	0.0
ノルウェー	132	56	0.3	7.4	192.9	9304.8	0.31	75.0	4	0.2	18.8
オマーン	128	141	0.2	24.4	189.1	173.6	1.87	99.2	104	2.8	32.1
パキスタン	184	165	4.2	2.1	10.5	4.6	1.03	38.6	94	13.0	11.1
パラオ	0	148	0.7	15.1	..	..	..	153.5	121	..	0.0
パナマ	130	107	..	3.2	54.9	286.6	3.64	144.5	9	8.6	9.7
バブアニューギニア	114	138	5.3	0.4	8.0	1.0	4.32	134.8	82	26.4	1.7
パラグアイ	163	103	..	2.9	31.3	83.1	0.90	115.2	123	8.2	41.4
ペルー	97	135	2.6	0.1	99.1	366.6	1.80	48.5	71	5.7	21.5
フィリピン	44	144	0.8	0.5	28.3	38.0	1.20	94.0	57	20.4	0.0
ポーランド	132	86	0.5	1.8	60.6	560.2	1.35	82.0	40	0.4	52.7
ブルトガル	132	57	0.4	7.2	178.1	829.0	1.04	70.0	31	0.0	28.2
プエルトリコ	..	..	..	10.7	..	511.2	..	181.2	95	..	0.0
カタール	156	136	..	78.3	842.9	943.6	1.95	101.7	..	3.2	9.2
ルーマニア	145	107	1.1	0.6	49.1	1503.2	0.82	78.5	38	3.0	18.7
ロシア	183	134	0.4	8.4	15.3	100.3	2.03	55.1	155	29.2	33.1
ルワンダ	180	156	41.5	1.3	..	7.4	2.43	43.2	166	..	43.2
サモア	0	129	2.1	5.0	149.7	49.0	1.36	78.1	108	..	6.5
サンマリノ	132	82	..	33.4	6448.4	5419.6	..	..	..	1.7	..
サントメ・プリンシペ	0	155	..	4.8	51.3	25.8	5.11	..	91	..	3.1
サウジアラビア	187	142	0.8	27.5	215.8	126.1	2.40	92.9	33	..	3.2
セネガル	151	146	4.1	2.8	39.4	102.7	1.02	69.8	136	33.1	9.1
セルビア	..	..	..	6.4	..	94.6	..	73.4	58	..	..
セーシェル	0	131	1.1	5.8	..	307.3	3.78	244.5	84	10.7	0.0
シエラレオネ	124	139	..	2.2	..	0.1	..	59.4	130	27.0	2.3
シンガポール	32	66	0.2	42.4	1045.4	7052.4	0.69	473.5	1	0.1	14.7
スロバキア共和国	131	95	0.5	2.3	90.0	2912.6	1.06	176.0	90	0.0	66.8
スロベニア	132	92	0.3	8.4	..	1254.7	0.65	139.1	69	0.1	67.1
ソロモン諸島	123	130	..	0.7	23.2	17.1	..	102.2	74	..	0.0
ソマリア	192	165	..	3.4	..	0.4	..	..	..	..	..
南アフリカ	120	118	0.7	2.4	27.6	18.8	0.79	63.1	134	4.2	2.9
スペイン	132	55	0.1	11.0	173.3	2775.7	0.60	58.4	47	0.0	64.7
スリランカ	114	156	2.4	1.9	27.9	25.1	2.11	74.8	60	14.6	0.6
セントクリストファー・ネ イビス	92	120	0.2	9.3	571.6	42.5	..	113.5	22	31.3	15.5
セントルシア	130	121	0.5	5.3	217.9	94.9	..	117.6	88	..	22.8
セントビンセント・グレナ ディーン	122	124	0.6	8.7	288.5	25.0	3.97	125.0	75	..	33.8
スーダン	190	166	..	1.8	12.2	5.4	39.18	42.8	143	..	5.2
スリナム	171	137	..	1.2	276.7	439.3	1.33	76.3	86	..	4.4
スワジランド	137	138	0.3	4.0	47.5	0.9	2.97	167.5	146	47.7	80.0
スウェーデン	132	54	0.2	12.4	..	17468.5	0.41	94.5	6	..	25.9
スイス	119	57	0.2	22.3	664.8	9609.1	0.32	89.0	37	1.1	61.4
シリア	160	163	..	5.2	44.0	8.0	4.81	75.0	127	..	16.0
台湾	..	..	..	..	292.3	6569.5	0.51	134.0	29	..	10.8
タジキスタン	..	..	13.4	4.7	10.4	0.3	7.84	80.7	176	11.1	..
タンザニア	35	142	13.4	2.1	1.4	0.4	3.17	55.1	100	..	8.5
タイ	136	146	1.0	1.6	14.1	156.2	0.67	143.5	50	6.2	7.5
東ティモール	..	..	..	0.6	..	..	..	..	78	..	..
トーゴ	0	148	..	3.0	21.5	15.6	3.98	83.9	81	..	28.1
トンガ	142	135	2.4	1.1	..	20.1	1.09	54.3	44	..	0.0
トリニダード・トバゴ	47	119	0.3	2.9	375.7	370.2	2.19	108.0	49	4.8	10.3
チュニジア	126	142	1.1	0.4	72.6	126.4	2.28	108.7	28	6.2	26.3
トルコ	118	126	8.9	1.8	27.1	630.7	2.40	64.1	56	1.1	9.3
トルクメニスタン	174	148	..	4.6	6.0	15.7	..	126.2	..	..	..
ウガンダ	0	145	..	1.8	3.1	4.4	3.21	44.4	141	20.5	26.1
ウクライナ	181	139	2.7	14.5	56.6	17.3	1.65	97.3	120	4.3	40.6
アラブ首長国連邦	155	136	..	70.9	..	2371.4	1.73	170.6	24	..	..
イギリス	104	55	0.2	9.0	262.2	13062.0	0.77	61.6	27	..	55.2
アメリカ	158	52	0.2	12.9	279.5	3306.6	..	26.8	15	1.1	30.7
ウルグアイ	134	98	..	2.5	120.7	484.0	0.52	60.2	125	5.1	36.2
ウズベキスタン	184	148	..	4.8	12.4	8.7	13.95	63.4	165	..	..
バヌアツ	106	137	3.4	0.5	..	23.2	7.45	100.3	142	..	0.0
ベネズエラ	131	95	0.5	3.8	23.1	50.3	0.84	57.6	156	4.9	14.6
ベトナム	185	160	2.3	0.0	8.4	84.1	1.95	150.3	63	..	11.7
バーズン諸島	..	..	..	33.7	..	414.0	..	..	..	..	0.0
ヨルダン 西岸ガザ	..	..	..	46.3	65.7	198.7	1.17	85.4	77	..	..
イエメン共和国	145	161	..	1.3	12.0	0.3	2.39	79.4	128	..	7.6
ザンビア	18	142	3.7	2.4	6.9	10.9	1.41	67.8	160	9.0	14.1
ジンバブエ	117	141	..	3.9	24.9	4.2	4.36	129.8	169	..	53.9

a. 指定した期間中で最新のデータ。

表 A.5. その他指標

国	地形					地理と人			
	平地 (%) (2007年)	低地 (%) (2007年)	台地 (%) (2007年)	丘陵 (%) (2007年)	山地 (%) (2007年)	国境から25km以内に住んでいる人口 (%) (2000年)	国境から75km以内に住んでいる人口 (%) (2000年)	海岸線から25km以内に住んでいる人口 (%) (2000年)	海岸線から75km以内に住んでいる人口 (%) (2000年)
アフガニスタン	0.9	0.0	8.7	0.3	90.1	11.2	37.1	0.0	0.0
アルバニア	0.0	0.4	0.0	33.6	66.0	29.2	83.2	41.9	87.2
アルジェリア	12.4	4.2	51.7	5.1	26.6	3.3	13.0	35.8	63.4
アメリカ領サモア	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
アンドラ	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	100.0	0.0	0.0
アンゴラ	16.9	3.0	47.0	6.0	27.1	5.2	11.5	23.0	26.9
アンティグア・バーブーダ	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
アルゼンチン	33.0	9.4	8.7	11.0	37.9	5.0	10.4	33.3	42.8
アルメニア	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	70.5	100.0	0.0	0.0
アルバ	35.4	64.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
オーストラリア	29.7	23.3	33.5	8.8	4.8	0.0	0.0	69.1	87.5
オーストリア	0.0	0.2	0.0	26.7	73.1	38.7	97.4	0.0	0.0
アゼルバイジャン	0.7	31.2	0.0	5.6	62.5	26.9	61.9	0.0	0.0
バハマ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
バレーン	57.3	42.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
バングラディシュ	67.1	20.3	0.0	10.8	1.8	28.2	78.8	25.3	48.1
バレーバドス	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
ベラルーシ	37.8	58.7	3.5	0.0	0.0	18.3	53.5	0.0	0.0
ベルギー	19.2	45.5	0.0	35.3	0.0	53.4	100.0	18.1	69.9
ベリーズ	1.4	51.5	7.7	39.5	0.0	37.9	94.2	57.9	94.4
ベニン	13.3	15.5	65.2	6.0	0.0	42.7	96.0	27.7	46.0
バミューダ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
ブータン	0.0	0.4	0.0	16.2	83.4	54.8	99.9	0.0	0.0
ボリビア	26.3	8.4	14.8	13.1	37.3	5.0	22.5	0.0	0.0
ボスニアヘルツェゴビナ	0.0	6.0	0.0	23.0	71.0	40.5	90.1	0.8	12.4
ボツワナ	49.4	0.0	48.5	0.0	2.1	34.2	66.2	0.0	0.0
ブラジル	21.1	20.8	37.6	8.0	12.5	1.0	2.4	25.4	46.5
ブルネイ・ダルサラーム	0.3	75.7	0.0	0.0	23.9	98.9	100.0	80.8	99.3
ブルガリア	0.0	21.9	0.0	45.4	32.7	19.1	80.5	9.4	15.8
ブルキナファソ	34.4	0.1	65.6	0.0	0.0	14.4	42.2	0.0	0.0
ブルンジ	0.0	0.0	15.9	0.0	84.1	60.9	100.0	0.0	0.0
カンボジア	6.5	74.3	0.0	17.9	1.4	18.1	57.0	4.9	12.1
カメルーン	2.2	2.0	44.7	20.7	30.4	17.5	40.2	15.8	20.8
カナダ	6.7	20.8	27.9	21.3	23.2	17.6	61.8	20.6	23.1
カーボベルデ	0.7	40.9	0.0	31.7	26.8	0.0	0.0	100.0	100.0
ケイマン諸島	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
中央アフリカ共和国	17.6	0.0	78.5	0.0	3.9	31.4	58.5	0.0	0.0
チャド	35.9	0.0	42.4	3.7	18.0	23.6	51.5	0.0	0.0
チャンネル諸島	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
チリ	0.0	9.0	0.0	26.9	64.1	3.3	48.9	26.2	53.1
中国	3.9	10.2	8.9	12.7	64.2	1.1	3.7	11.6	21.8
コロンビア	24.0	23.1	9.7	12.5	30.7	4.7	11.1	11.5	24.9
コモロ連合	0.0	0.0	12.4	26.2	61.4	0.0	0.0	100.0	100.0
コンゴ民主共和国	17.1	0.3	61.1	1.0	20.5	24.9	46.5	0.6	1.8
コンゴ共和国	29.1	1.2	58.6	8.2	2.8	50.5	91.8	19.8	21.5
コスタリカ	0.0	1.9	0.0	62.0	36.1	8.2	29.4	22.1	97.7
コートジボワール	0.0	0.1	0.1	72.9	27.0	11.3	30.0	26.0	33.7
クロアチア	6.8	25.3	60.8	6.4	0.6	68.1	98.1	31.2	36.3
キューバ	0.0	41.3	0.0	25.7	32.9	1.3	11.4	63.5	100.0
キプロス	5.8	80.1	0.0	14.2	0.0	0.0	0.0	90.1	100.0
チェコ共和国	0.0	44.1	0.0	55.9	0.0	38.3	88.0	0.0	0.0
デンマーク	30.1	69.9	0.0	0.0	0.0	2.0	9.1	94.8	100.0
ジブチ	0.0	18.6	0.0	30.0	51.4	86.3	100.0	79.8	99.1
ドミニカ	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
ドミニカ共和国	0.1	31.2	0.0	33.2	35.5	3.7	17.3	61.2	96.7
エクアドル	7.4	6.1	9.7	28.1	48.7	5.2	15.8	33.7	49.0
エジプト	5.7	27.8	41.4	16.4	8.7	0.2	0.5	16.4	36.9
エルサルバドル	0.0	1.1	0.0	52.5	46.4	25.4	96.7	26.7	94.7
赤道ギニア	0.0	20.6	18.6	7.7	53.1	35.6	77.9	41.3	59.5
エリトリア	0.1	11.6	0.0	14.6	73.8	16.7	56.2	11.1	51.8
エストニア	39.8	60.2	0.0	0.0	0.0	13.7	48.1	64.4	78.5
エチオピア	0.7	0.3	14.1	4.8	80.1	3.0	9.1	0.0	0.0
フェロー諸島	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
フィジー	0.0	43.2	0.0	56.8	0.0	0.0	0.0	88.3	100.0
フィンランド	2.0	71.7	6.3	19.2	0.8	4.7	14.2	48.1	67.4
フランス	3.9	41.0	3.0	30.1	21.9	12.0	23.2	20.8	36.2
フランス領ポリネシア	0.0	9.2	6.2	84.5	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
ガボン	5.2	21.3	52.0	15.7	5.7	13.2	32.7	44.9	53.0
ガンビア	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	92.2	100.0	74.2	85.7
グルジア	0.0	0.0	0.0	6.9	93.0	21.8	91.7	15.2	28.1

国	地形					地理と人			
	平地 (%) (2007年)	低地 (%) (2007年)	台地 (%) (2007年)	丘陵 (%) (2007年)	山地 (%) (2007年)	国境から25km以 内に住んでいる 人口 (%) (2000年)	国境から75km以 内に住んでいる 人口 (%) (2000年)	海岸線から25km 以内に住んでい る人口 (%) (2000年)	海岸線から75km 以内に住んでい る人口 (%) (2000年)
ドイツ	3.1	45.2	4.6	34.3	12.8	15.2	52.0	7.3	12.6
ガーナ	15.2	41.8	24.0	19.0	0.0	14.7	33.3	25.9	39.9
ギリシャ	0.0	7.4	0.0	50.6	41.9	7.1	27.2	81.4	96.4
グリーンランド	0.3	3.0	33.6	8.1	54.9	0.0	0.0	100.0	100.0
グレナダ	0.2	99.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
グアム	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
グアテマラ	0.3	19.1	7.6	22.8	50.2	18.0	57.2	5.6	28.5
ギニア	5.9	11.9	23.7	20.9	37.6	25.0	63.3	19.0	26.4
ギニアビサウ	71.9	24.6	0.0	3.5	0.0	26.0	96.5	60.9	86.5
ガイアナ	9.7	49.6	16.8	18.7	5.1	10.2	23.3	56.9	81.5
ハイチ	0.0	0.8	0.0	67.1	32.2	16.3	63.3	80.9	99.8
ホンジュラス	2.1	12.4	0.0	40.0	45.4	19.8	77.6	22.0	46.1
香港	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	49.4	100.0	100.0	100.0
ハンガリー	15.8	66.6	0.0	16.4	1.2	30.5	91.4	0.0	0.0
アイスランド	0.0	9.6	0.0	43.2	47.2	0.0	0.0	99.2	100.0
インド	13.2	17.8	27.4	22.8	18.7	5.6	16.1	10.3	19.7
インドネシア	13.3	30.5	0.1	32.3	23.8	0.1	0.7	52.2	90.4
イラン	1.1	4.3	0.3	4.9	89.4	6.0	21.3	2.2	5.5
イラク	19.2	27.2	35.1	12.0	6.4	9.2	28.7	0.7	5.1
アイルランド	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	7.5	31.4	73.4	98.0
マン島	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
イスラエル	0.0	31.1	0.0	49.1	19.8	90.6	100.0	66.4	95.2
イタリア	0.0	14.5	0.0	49.8	35.7	6.8	28.4	45.2	68.3
ジャマイカ	0.0	23.3	0.0	76.7	0.0	0.0	0.0	91.3	100.0
日本	0.1	17.3	0.0	64.6	18.0	0.0	0.0	69.3	95.3
ヨルダン	0.0	0.0	53.3	9.8	36.9	33.6	100.0	1.5	1.8
カザフスタン	22.7	22.4	27.4	7.9	19.6	14.2	45.8	0.0	0.0
ケニア	9.4	10.3	10.7	3.3	66.4	8.5	32.0	6.1	7.5
キリバス	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
朝鮮民主主義人民共和国	0.0	19.4	0.0	34.5	46.1	12.8	28.9	43.9	89.2
大韓民国	0.0	35.2	0.0	52.5	12.3	1.3	37.3	62.3	70.7
クウェート	7.9	70.9	21.2	0.0	0.0	13.7	100.0	88.5	97.7
キルギス共和国	0.0	0.0	0.2	0.0	99.8	55.3	94.9	0.0	0.0
ラオス	0.0	11.0	0.0	25.3	63.7	49.0	91.3	0.0	0.0
ラトビア	8.5	91.5	0.0	0.0	0.0	19.4	94.3	50.0	73.5
レバノン	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	35.0	100.0	84.3	100.0
レソト	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	60.5	100.0	0.0	0.0
リベリア	2.1	45.9	31.8	17.1	3.2	28.2	55.2	39.7	54.7
リビア	23.5	11.4	52.8	2.6	9.7	1.2	4.8	73.6	86.5
リヒテンシュタイン	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	100.0	0.0	0.0
リトアニア	3.5	96.5	0.0	0.0	0.0	28.7	87.1	9.1	14.8
ルクセンブルク	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0
マカオ	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	100.0	100.0
マケドニア	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	67.5	100.0	0.0	0.0
マダガスカル	0.3	20.2	3.8	31.0	44.7	0.0	0.0	23.2	45.0
マラウイ	0.0	0.3	0.0	6.0	93.7	34.3	98.8	0.0	0.0
マレーシア	2.9	48.2	0.0	29.5	19.5	8.2	25.1	59.0	95.6
モルディブ	99.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
マリ	59.3	2.4	36.6	1.8	0.0	12.6	38.1	0.0	0.0
マルタ	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
マーシャル諸島	96.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
モリタニア	56.0	13.4	29.6	1.1	0.0	22.4	46.8	27.0	32.6
モリシャス	0.0	5.3	0.0	94.2	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
マヨット	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
メキシコ	5.1	12.9	5.4	14.7	62.0	5.8	8.0	11.2	23.5
ミクロネシア	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
モルドバ	0.0	85.4	14.6	0.0	0.0	52.7	100.0	0.0	0.0
モナコ	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
モンゴル	0.0	0.0	14.3	0.0	85.7	5.8	18.1	0.0	0.0
モンテネグロ	0.0	0.0	0.0	1.3	98.7				
モロッコ	1.3	4.8	6.7	17.8	69.5	4.6	13.2	39.5	59.7
モザンビーク	6.5	30.2	6.6	28.4	28.3	8.9	34.6	32.7	52.1
ミャンマー	2.8	18.8	0.0	31.7	46.6	3.5	15.2	26.0	42.7
ナミビア	22.4	0.9	26.4	3.0	47.4	26.8	54.1	6.0	6.7
ネパール	0.0	5.5	0.0	19.5	75.0	44.1	95.2	0.0	0.0
オランダ	40.0	58.3	0.0	1.8	0.0	33.2	85.6	53.8	88.6
オランダ領アンティル	74.1	25.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
ニューカレドニア	10.9	4.7	0.0	84.5	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
ニュージーランド	0.0	19.1	0.0	28.3	52.6	0.0	0.0	87.0	98.3
ニカラグア	7.9	53.2	0.0	23.5	15.4	10.6	39.1	17.3	63.2

国	地形					地理と人			
	平地 (%)	低地 (%)	台地 (%)	丘陵 (%)	山地 (%)	国境から25km以内に住んでいる人口 (%)	国境から75km以内に住んでいる人口 (%)	海岸線から25km以内に住んでいる人口 (%)	海岸線から75km以内に住んでいる人口 (%)
	(2007年)	(2007年)	(2007年)	(2007年)	(2007年)	(2000年)	(2000年)	(2000年)	(2000年)
ニジェール	50.2	0.0	41.8	0.0	7.9	21.5	55.5	0.0	0.0
ナイジェリア	16.1	21.8	35.4	17.5	9.2	5.3	24.4	12.3	20.9
北マリアナ諸島	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
ノルウェー	0.0	9.8	0.0	42.7	47.5	5.2	48.7	82.3	92.4
オマーン	31.3	17.9	14.4	20.0	16.3	4.7	15.1	66.5	81.5
パキスタン	21.9	10.2	0.9	15.6	51.4	13.8	42.2	7.1	8.3
パラオ	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
パナマ	0.2	30.8	0.0	53.6	15.4	8.6	17.2	78.8	100.0
バブアニューギニア	13.1	17.1	0.0	25.9	43.9	1.0	3.4	35.8	53.3
パラグアイ	51.3	22.3	23.6	2.8	0.0	53.0	73.1	0.0	0.0
ペルー	24.5	4.2	8.5	11.0	51.9	2.5	11.8	39.0	50.4
フィリピン	0.1	26.4	0.0	56.4	17.0	0.0	0.0	78.3	98.9
ポーランド	10.8	63.5	12.2	10.4	3.2	12.8	44.0	5.9	11.2
ブルトガル	0.0	37.4	0.0	36.4	26.2	6.4	32.4	65.1	89.8
ブエルトリコ	0.0	38.9	0.0	61.1	0.0	0.0	0.0	94.1	100.0
カタール	79.2	20.8	0.0	0.0	0.0	0.4	18.6	94.0	100.0
ルーマニア	0.9	37.9	0.6	21.5	39.1	20.1	61.5	3.4	5.1
ロシア	10.0	36.0	6.4	22.1	25.5	3.5	13.0	8.0	10.7
ルワンダ	0.0	0.0	15.5	0.0	84.5	57.8	100.0	0.0	0.0
サモア	0.0	8.0	0.0	92.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
サンマリノ	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0
サントメ・プリンシペ	0.0	0.6	31.2	35.9	32.3	0.0	0.0	100.0	100.0
サウジアラビア	0.0	16.4	0.0	83.6	0.0	2.8	9.0	27.0	38.3
セネガル	19.7	5.2	48.0	3.4	23.6	20.2	39.9	48.6	74.4
セルビア	84.2	10.0	2.2	3.6	0.0	..	..	..	..
セーシェル	1.4	18.8	0.0	39.3	40.5	0.0	0.0	100.0	100.0
シエラレオネ	35.4	64.6	0.0	0.0	0.0	15.0	68.1	35.0	55.3
シンガポール	0.2	53.3	2.8	43.7	0.0	..	..	100.0	100.0
スロバキア共和国	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	57.0	100.0	0.0	0.0
スロベニア	0.0	5.2	0.0	67.5	27.2	68.4	100.0	4.3	14.0
ソロモン諸島	0.0	0.0	0.0	49.4	50.6	0.0	0.0	100.0	100.0
ソマリア	0.1	51.4	0.0	48.4	0.0	8.0	25.2	30.5	52.7
南アフリカ	13.1	19.2	36.1	11.6	20.1	5.0	14.8	23.4	35.9
スペイン	1.8	3.7	29.1	7.4	58.0	4.7	15.3	48.1	63.5
スリランカ	0.0	2.8	3.7	31.6	61.8	0.0	0.0	47.3	88.0
セントクリストファー・ネイビス	20.3	43.6	0.0	36.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
セントルシア	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
セントビンセント・グレナディーン	0.0	71.5	0.0	28.5	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
スーダン	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	5.9	14.2	1.8	2.6
スリナム	29.7	0.3	51.1	3.1	15.9	3.4	14.1	86.8	97.3
スワジランド	9.5	65.2	16.8	8.5	0.0	60.5	100.0	0.0	0.0
スウェーデン	0.0	5.3	0.0	8.0	86.7	1.0	7.1	63.9	82.9
スイス	2.3	37.8	4.4	34.4	21.1	63.8	100.0	0.0	0.0
シリア	0.0	0.0	0.0	0.5	99.5	25.3	85.8	11.3	28.5
台湾	0.0	5.1	0.0	12.6	82.3	0.0	0.0	71.4	100.0
タジキスタン	0.0	0.0	0.3	0.7	99.0	49.9	96.2	0.0	0.0
タンザニア	1.5	5.1	29.2	7.2	57.1	10.9	32.3	13.6	17.3
タイ	5.0	41.1	2.3	38.4	13.2	10.5	34.4	18.2	37.6
東ティモール	..	..	..	..	..	..	..	..	..
トーゴ	0.0	58.2	14.8	27.0	0.0	72.5	100.0	26.8	38.6
トンガ	89.3	10.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
トリニダード・トバゴ	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
チュニジア	1.2	40.5	17.4	36.4	4.4	6.6	22.4	55.8	79.4
トルコ	0.0	4.3	0.6	9.1	86.0	4.2	12.7	37.8	52.7
トルクメニスタン	36.5	34.6	11.1	8.1	9.7	27.4	54.9	0.0	0.0
ウガンダ	10.2	0.0	40.8	0.0	49.1	21.3	53.1	0.0	0.0
ウクライナ	23.0	51.1	18.1	4.3	3.5	10.1	41.1	11.2	16.4
アラブ首長国連邦	29.8	50.7	0.0	19.5	0.0	23.3	83.7	54.8	84.4
イギリス	2.3	67.4	0.0	30.3	0.0	0.7	2.1	45.5	87.6
アメリカ	12.6	13.1	24.6	12.8	36.9	3.1	6.9	28.9	41.4
ウルグアイ	17.4	82.5	0.0	0.0	0.0	10.7	17.5	65.7	77.4
ウズベキスタン	23.5	27.2	12.4	17.6	19.4	55.8	86.6	0.0	0.0
バヌアツ	0.3	7.9	1.4	90.4	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
ベネズエラ	11.0	31.9	4.0	27.2	25.9	3.7	9.8	35.4	64.8
ベトナム	8.4	25.3	0.0	30.5	35.9	9.9	44.7	42.0	73.2
バーミン諸島	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
ヨルダン西岸ガザ	0.0	10.1	0.0	89.9	0.0	100.0	100.0	34.8	66.3
イエメン共和国	2.5	1.8	21.5	3.7	70.4	2.0	7.9	13.3	43.7
ザンビア	20.3	0.0	46.4	0.0	33.3	22.7	52.6	0.0	0.0
ジンバブエ	2.2	0.0	35.9	0.0	61.9	11.7	28.8	0.0	0.0

出典と定義

表 A.1. 地理とアクセス

欄	出典	注
1 位置	CIA Factbook	当該国の地理的な中心部を特定するための緯度と経度の概数。Gazetteer of Conventional Names (Third Edition, August 1988), US Board on Geographic Names, 他に基づく。
2 地表面積 (km ²)	世界銀行	地表面積は当該国の総面積であり、内陸水路と一部沿岸水路も含む。Food and Agriculture Organization (FAO), Production Yearbook および同データファイル。
3 可耕地 (対国土比%)	世界銀行	可耕地には FAO によって一時的に作付けされている土地 (二毛作地は 1 回だけ算入)、刈り取りないし放牧のために一時的に牧草地になっている土地、市場向けあるいは家庭用の菜園、一時的な休閒地として定義されている土地が含まれる。
4 森林地 (対国土比%)	世界銀行	森林地帯は生産的か否かとは関係なく、自然の、あるいは植え付けされた立ち木のある土地。
5 海岸線 (km)	CIA Factbook	国土 (島を含む) と海との境界線の総延長。
6 地上国境 (km)	CIA Factbook	すべての地上国境であり、個々の隣接国との国境の長さを合計した総延長。入手可能な場合には、各国統計局発表の公式の長さを使用。測量法の違いから、国境の長さは隣接国公表のものとは違うことがある。
7 空港 (舗装された滑走路, 数)	CIA Factbook	舗装された (表面がコンクリートないしアスファルト) 滑走路のある空港の数。滑走路が複数ある空港については、次の 5 種類に分けて最長の滑走路だけが含まれている。① 3,047m 超, ② 2,438-3,047m, ③ 1,524-2,437m, ④ 914-1,523m, ⑤ 914m 未満。このリストに含まれているのは滑走路が使用可能な空港のみ。すべての空港に給油, 保守点検, 航空交通管制の施設が整っているわけではない。
8 港湾・ターミナル (数)	CIA Factbook	港湾の数。
9 鉄道密度 (鉄道 km/100km ²)	CIA Factbook	鉄道網ルートの総延長であり、国の規模で配分した (%) で軌間 (広軌, 標準軌, 狭軌, 三線軌条) 別の構成となっている。
10 道路密度 (道路 km/100km ²)	WB and CIA Factbook	道路網の総延長であり、国の規模で配分した (%) で舗装部分と未舗装部分の両方を含む。
11 首都までの平均距離 (km)	WDR 2009 チーム	人口で加重平均した首都までの距離。

表 A.2. 都市化

欄	出典	注
12 集積指数	WDR 2009 チーム	第 1 章参照。
13 都市人口シェア (% , 2000 年)	UN	都市部の人口が総人口に占める割合 (2000 年)。
14 都市人口シェア (% , 2005 年)	UN	都市部の人口が総人口に占める割合 (2005 年)。
15 都市人口シェア (% , 2015 年)	UN	都市部の人口が総人口に占める割合 (2015 年)。
16 人口密度 (人 / km ²)	世界銀行	1 km ² 当たりの人口数。
17 百万人以上の都市の人口シェア (%)	世界銀行	人口 100 万人以上の都市に住んでいる人口が総人口に占める割合。
18 最大都市の対都市人口シェア (%)	世界銀行	最大の都市に住んでいる人口が都市人口に占める割合。
19 水アクセスのある都市人口シェア (%)	世界銀行	改善された水源からの十分な量の水に適切なアクセスが可能な都市人口の割合。改善された水源には家庭用水道, 公共給水栓, 掘り抜き井戸, 保護された井戸または湧き水, 雨水収集が含まれる。適切なアクセスとは、水源が住居から 1 キロメートル以内で、1 人 1 日当たり 20 リットル以上の入手可能性があることと定義されている。
20 水アクセスのある農村人口シェア (%)	世界銀行	同上の条件を満たす農村人口の割合。
21 衛生サービスのある都市人口シェア (%)	世界銀行	人間, 動物, 昆虫が排泄物に接触するのを有効に防止できる排泄物処理施設に、少なくとも十分なアクセスが可能な都市人口の割合。改善された施設は、簡単ではあるが保護された掘り込み式便所から下水接続のある水洗式便所までと幅がある。施設が有効であるためには、正しく建設され適正に維持されていなければならない。
22 衛生サービスのある農村人口シェア (%)	世界銀行	同上の条件を満たす農村人口の割合。

表 A.3. 地域開発

欄	出典	注
23 先進地区・地区名	WDR 2009 チーム	先進的な地区の名前。先進地区は 1 人当たりの福祉（所得，消費，GDP など）の指標が最高の地区として定義される。
24 先進地区・貧困率（%）	WDR 2009 チーム	貧困線以下で生活している先進地区人口の割合。
25 先進地区・貧困層の対全国シェア（%）	WDR 2009 チーム	先進地区に住んでいる貧困層が全国の貧困層に占める割合。
26 先進地区・福祉指標の対全国比（%）	WDR 2009 チーム	先進地区の 1 人当たりの福祉（所得，消費，GDP など）の指標と全国と同指標との相対比。
27 先進地区・面積（km ² ）	Statoids	先進地区の地表面積。
28 先進地区・人口密度（人/km ² ）	Statoids	先進地区における 1km ² 当たりの人数。
29 後進地区・地区名	WDR 2009 チーム	後進的な地区の名前。後進地区は 1 人当たりの福祉（所得，消費，GDP など）の指標が最低の地区として定義される。
30 後進地区・貧困率（%）	WDR 2009 チーム	貧困線以下で生活している後進地区人口の割合。
31 後進地区・貧困層の対全国シェア（%）	WDR 2009 チーム	後進地区に住んでいる貧困層が全国の貧困層に占める割合。
32 後進地区・福祉指標の対全国比（%）	WDR 2009 チーム	後進地区の 1 人当たりの福祉（所得，消費，GDP など）の指標と全国と同指標との相対比。
33 後進地区・面積（km ² ）	Statoids	後進地区の地表面積。
34 後進地区・人口密度（人/km ² ）	Statoids	後進地区における 1km ² 当たりの人数。

表 A.4. 国際統合

欄	出典	注
35 当該国訪問に査証が必要な国（数）	Neumayer (2005)	当該国を訪問するのに査証が必要とされる相手国の数
36 当該国民による訪問に査証を要求する国（数）	Neumayer (2005)	当該国の国民が訪問するのに査証を要求する相手国の数。
37 旅券取得コスト（対 1 人当たり GDP 比，%）	Mckenzie (2005)	1 人当たり GNI を使って標準化された標準的な旅券の価格。
38 国際移住ストック（対人口比%）	世界銀行	移住のストックは居住している国とは違う国で生まれた人の数。難民も含む。
39 国際通話量（1 人当たり分）	世界銀行	国際通話量は国際電話による受話と送話の合計（分単位）。
40 国際インターネット帯域幅（1 人当たりビット）	世界銀行	国際インターネット帯域幅はインターネット交信用に各国が契約している国際接続の容量。
41 アメリカ向け国際電話料（3 分当たりドル）	世界銀行	アメリカ向け国際電話料は当該国から固定電話で，ピーク時に 3 分間話すコスト。
42 貿易の対 GDP 比（%）	世界銀行	財とサービスの輸出入の合計が GDP に占める割合。
43 輸送問題の指数	世銀 Doing Business	輸送問題（国境手続きの遅延，手数料，官僚主義など）にかかわる指標。
44 平均関税率（%）	世界銀行	輸入金額に対する平均関税率。
45 対近隣諸国貿易のシェア（%）	WDR 2009 チーム	近隣諸国との貿易が当該国の総貿易額に占める割合。COMTRADE データを使って算出。

表 A.5. その他指標

欄	出典	注
46 地形：平地 (%)	Nelson (2007)	地形のうち平地の割合.
47 地形：低地 (%)	Nelson (2007)	地形のうち低地の割合.
48 地形：台地 (%)	Nelson (2007)	地形のうち台地の割合.
49 地形：丘陵 (%)	Nelson (2007)	地形のうち丘陵の割合.
50 地形：山地 (%)	Nelson (2007)	地形のうち山地の割合.
51 国境から 25km以内に住んでいる人口 (%)	WDR 2009 チーム	国境から 25km以内に住んでいる人口が総人口に占める割合.
52 国境から 75km以内に住んでいる人口 (%)	WDR 2009 チーム	国境から 75km以内に住んでいる人口が総人口に占める割合.
53 海岸線から 25km以内に住んでいる人口 (%)	WDR 2009 チーム	海岸線から 25km以内に住んでいる人口が総人口に占める割合.
52 海岸線から 75km以内に住んでいる人口 (%)	WDR 2009 チーム	海岸線から 75km以内に住んでいる人口が総人口に占める割合.

主要世界開発指標

本年度版の主要世界開発指標では比較可能な社会経済データを示す4つの表によって、130カ国以上にかかわる開発データを示した。データは可能なかぎり最新年のものであるが、前年分を示した指標もなかにはある。データが乏しい、あるいは人口が300万人未満の77カ国については、基礎データだけを追加表に示した。

ここに示した指標は *World Development Indicators 2008* に掲載されている800以上の指標から選択したものである。毎年刊行されている *World Development Indicators (WDI)* は開発プロセスを包括的にみるためのものである。WDIの6つのセクションでは、ミレニアム開発目標の進捗状況と人的資本の開発、環境の持続可能性、マクロ経済パフォーマンス、民間部門の開発と投資環境、および開発の外部環境に影響するグローバルな結びつきなど、さまざまな要因の役割が検討されている。

これとは別に公表されているデータベースでは、222の国や地域に関して1,000を超えるデータ表と800以上の時系列指標にアクセス可能で、*World Development Indicators* を補完するものとなっている。このデータベースは電子購読(WDI Online)、あるいはCD-ROM版で利用可能である。

データの出典と方法

ここに示した社会経済データや環境データは、世界銀行が収集した一次データ、加盟国の統計出版物、研究機関、国連とその専門機関、IMF、およびOECDなどの国際機関に依拠している。各国や国際機関の統計のほとんどは、対象、定義、分類に関して国際基準を適用しているものの、基礎データの収集と編集に割くことができる能力と資源には相違があるため、適時性や信頼性にはどうしても格差ができる。テーマによっては、より信頼できるデータを掲載するために、世界銀行スタッフが出典の異なる競合するデータを吟味する必要がある。利用可能なデータが水準や傾向について、信頼できる測定値とするには根拠薄弱な場合、あるいは国際基準への準拠が不十分な場合には、データを掲載しなかった。

掲載データは *World Development Indicators 2008* にほぼ一致している。しかし、新しいデータが入手できた場合には、データは修正ないし更新されている。時系列の修正や方法の変更が理由で、相違が生じていることもある。した

がって、世界銀行の刊行物でも版が違えば、データそのものの年代が異なる。異なる刊行物、あるいは同一刊行物の版が異なるものから、時系列データを取り出すことは避けていただきたい。一貫性のある時系列データは、*World Development Indicators 2008* のCD-ROM版やWDI Onlineで入手可能である。

特記がない限り、すべてのドル表示は現在の米ドルによる。各国通貨の数値を換算する際に使用した各種方法については、テクニカル・ノートで説明してある。

世界銀行の主要業務は低および中所得国に対して融資や政策助言を提供することにあるため、表が対象としている問題は主としてこのような諸国に焦点を当てている。高所得国に関する情報も、それが入手可能などときには比較のために掲載してある。これら高所得国に関してさらに詳しい情報を知りたい方は、各国の統計刊行物、およびOECDやEUの出版物を参照していただきたい。

国の分類と総括値

各表の末尾にある総括値には、上部に掲載されている諸国が1人当たり所得や地域ごとに分類されて含まれている。2007年の1人当たりGNIに基づいて、935ドル以下が低所得国、936-11,455ドルが中所得国、11,456ドル以上が高所得国という分類がなされている。1人当たりGNIが3,705ドルの水準で、さらに低位中所得国と高位中所得国の区別がなされている。1人当たり所得に基づく国の分類は毎年行われているので、各所得グループに含まれる国の構成も毎年変化している可能性がある。このような分類の変更が最新の推計値に基づいて行われた場合には、新しい所得分類に基づく集計値は過去に遡及して再計算してあるので、時系列データの一貫性は確保されている。本報告書の各グループに含まれる諸国(人口300万人未満の諸国を含む)のリストについては、次ページの分類表を参照されたい。

総括値は各グループごとの合計値(データがない場合や報告されていない諸国に関する推定値が含まれていればt、入手データの単純合計ならばsで区別)、加重平均値(w)、あるいは中央値(m)のいずれかである。主要表から除外されている諸国(表5に掲載されている諸国)のデータも、入手可能であればそのデータが、あるいは入手可能な諸国

と同じ傾向をたどるとの前提に立った推定値が含まれている。そうすれば、各期間について対象国の範囲が標準化され、より一貫性のある集計値が得られる。ただし、欠けている情報が集計値全体の3分の1以上を占めている場合には、グループの総括値は入手不能と表示されている。集計方法の詳細については、テクニカル・ノートのなかの統計手法のところの説明がある。集計値を算出するために用いられたウェイトは、各表の脚注に示されている。

用語と対象国

国という用語は政治的な独立性を示唆するものではなく、当局が社会ないし経済について別の統計を作成している領域をいう。掲載されたデータは2007年現在で成立している経済圏に関するものであり、過去のデータについても現在の政治的な取り決めに反映するよう修正されている。すべての表について、例外があれば注記されている。特記なき限り、中国のデータには香港（中国）、マカオ（中国）、および台湾（中国）は含まれていない。インドネシアのデータには特記なき限り、1999年までは東ティモールが含まれている。モンテネグロは2006年6月3日にセルビア・モンテネグロからの独立を宣言している。入手可能なものについては、各国別々のデータが掲載されている。しかし、セルビアにかかわる一部の指標は2005年までは引き続きモンテネグロの分を含んでいる。そのようなデータに

は脚注を付けてある。さらに、1999年以降のデータは、ほとんどの指標についてセルビアのなかにあるコソボを除外してある。これは1999年の国連安全保障理事会決議1244号に基づいて、コソボが国際管理下にあるためだ。これについての例外があれば注記されている。

テクニカル・ノート

データの質や各国間比較にはしばしば問題があるため、テクニカル・ノート、地域・所得による国の分類、および各表の脚注をなるべく参考にされたい。さらに詳しい説明については、*World Development Indicators 2008*を参照されたい。

WDI 2008に関する詳しい情報や購入については、オンライン、電話、またはファックスで下記に照会されたい。

さらに詳しい情報およびオンライン購入について：

<http://www.worldbank.org/data/wdi2008/index.htm>

電話またはファックスによる購入について：

1-800-645-7247 または 703-661-1580;

Fax 703-661-1501

郵便による購入について：

The World Bank, P.O. Box 960, Herndon, VA 20172-0960, U.S.A.

地域・所得による国の分類 (2008 年度)

東アジア・太平洋		ラテンアメリカ・カリブ		南アジア		高所得 OECD
米領サモア	UMC	アルゼンチン	UMC	アフガニスタン	LIC	オーストラリア
カンボジア	LIC	ペリース	UMC	バングラデシュ	LIC	オーストリア
中国	LMC	ボリビア	LMC	ブータン	LMC	ベルギー
フィジー	UMC	ブラジル	UMC	インド	LMC	カナダ
インドネシア	LMC	チリ	UMC	モルディブ	LMC	チェコ共和国
キリバス	LMC	コロンビア	LMC	ネパール	LIC	デンマーク
朝鮮民主主義人民共和国	LIC	コスタリカ	UMC	パキスタン	LIC	フィンランド
ラオス人民民主共和国	LIC	キューバ	UMC	スリランカ	LMC	フランス
マレーシア	UMC	ドミニカ	UMC			ドイツ
マーシャル諸島	LMC	ドミニカ共和国	LMC	サハラ以南アフリカ		ギリシア
ミクロネシア連邦	LMC	エクアドル	LMC	アンゴラ	LMC	ハンガリー
モンゴル	LMC	エルサルバドル	LMC	ベニン	LIC	アイスランド
ミャンマー	LIC	グレナダ	UMC	ボツワナ	UMC	アイルランド
パラオ	UMC	グアテマラ	LMC	ブルキナ・ファソ	LIC	イタリア
パプアニューギニア	LIC	ガイアナ	LMC	ブルンジ	LIC	日本
フィリピン	LMC	ハイチ	LIC	カメルーン	LMC	大韓民国
サモア	LMC	ホンジュラス	LMC	カーボベルデ	LMC	ルクセンブルク
ソロモン諸島	LIC	ジャマイカ	UMC	中央アフリカ共和国	LIC	オランダ
タイ	LMC	メキシコ	UMC	チャド	LIC	ニュージーランド
東ティモール	LMC	ニカラグア	LMC	コモロ	LIC	ノルウェー
トンガ	LMC	パナマ	UMC	コンゴ民主共和国	LIC	ポルトガル
バヌアツ	LMC	パラグアイ	LMC	コンゴ共和国	LMC	スロバキア共和国
ベトナム	LIC	ペルー	LMC	コートジボワール	LIC	スペイン
		セントクリストファー・		エリトリア	LIC	スウェーデン
		ネーヴィス	UMC	エチオピア	LIC	スイス
ヨーロッパ・中央アジア		セントルースシア	UMC	ガボン	UMC	イギリス
アルバニア	LMC	セントビンセント・グレ		ガンビア	LIC	アメリカ
アルメニア	LMC	ナディーン諸島	UMC	ガーナ	LIC	
アゼルバイジャン	LMC	スリナム	UMC	ギニア	LIC	その他の高所得国
ベラシール	UMC	ウルグアイ	UMC	ギニア・ビサウ	LIC	アンドラ
ボスニア・ヘルツェゴビナ	LMC	ベネズエラ・ボリバル		ケニア	LIC	アンティグア・バーブーダ
ブルガリア	UMC	共和国	UMC	ソレト	LMC	アルバ
クロアチア	UMC			リベリア	LIC	バハマ
ゲルシア	LMC	中東・北アフリカ		マダガスカル	LIC	バーレーン
カザフスタン	UMC	アルジェリア	LMC	マラウイ	LIC	バルバドス
キルギスタン共和国	LIC	ジブチ	LMC	マリ	LIC	バミューダ
ラトビア	UMC	エジプト・アラブ共和国	LMC	モーリタニア	LIC	ブルネイ
リトアニア	UMC	イラン・イスラム共和国	LMC	モーリシャス	UMC	ケイマン諸島
マケドニア	LMC	イラク	LMC	マイヨット	UMC	チャンネル諸島
(旧ユーゴスラビア共和国)		ヨルダン	LMC	モザンビーク	LIC	キプロス
モルドバ	LMC	レバノン	UMC	ナミビア	LMC	赤道ギニア
モンテネグロ	UMC	リビア	UMC	ニジェール	LIC	エストニア
ポーランド	UMC	モロッコ	LMC	ナイジェリア	LIC	フェロー諸島
ルーマニア	UMC	シリア・アラブ共和国	LMC	ルワンダ	LIC	仏領ポリネシア
ロシア連邦	UMC	チェンジア	LMC	サントメ・プリンシペ	LIC	グリーンランド
セルビア	UMC	ヨルダン川西岸・ガザ	LMC	セネガル	LIC	グアム
タジキスタン	LIC	イエメン共和国	LIC	セイシェル	UMC	香港 (中国)
トルコ	UMC			シエラレオネ	LIC	マン島
トルクメニスタン	LMC			ソマリア	LIC	イスラエル
ウクライナ	LMC			南アフリカ	UMC	クウェート
ウズベキスタン	LIC			スーダン	LMC	リヒテンシュタン
				スワジランド	LMC	マカオ (中国)
				タンザニア	LIC	マルタ
				トーゴ	LIC	モナコ
				ウガンダ	LIC	オランダ領アンティル
				ザンビア	LIC	ニューカレドニア
				ジンバブエ	LIC	北マリアナ諸島
						オマーン
						プエルトリコ
						カタール
						サンマリノ
						サウジアラビア
						シンガポール
						スロベニア
						台湾 (中国)
						トリニダード・トバゴ
						アラブ首長国連邦
						バージン諸島 (米領)

出所：世界銀行データ。

注：本表は世界銀行の全加盟国/地域と人口が3万人を超える非加盟国/地域を分類したものである。各国/地域は世界銀行アトラス方式を用いて算出された2007年のGNIに基づき、次の各所得グループに分類されている。すなわち、935ドル以下は低所得国(LIC)、936-3,705ドルは低位中所得国(LMC)、3,706-11,455ドルは高位中所得国(UMC)、および11,456ドル以上は高所得国とされている。

表 1. 主要開発指標

	人口			人口の年齢 別構成 0-14歳の 割合%	国民総所得 (GNI) ^a		PPP 表示の国民総所得 (GNI) ^b		1人当たり 国内総生産 (GDP) (増加率%)	出生時余命		成人識字率 (対15歳 以上 人口比%)	1人当たり 二酸化炭素 排出量 (トン) 2004年
	(100万人)	(年平均増 加率%) 2000-07 年	(km ² 当 たり人口 密度) 2007年		(10億ドル)	(1人当た りドル)	(10億ドル)	(1人当た りドル)		男(年数)	女(年数)		
	2007年	年	2007年		2007年	2007年	2007年	2007年		2006-07年	2006年			2006年	2005年	2004年
アフガニスタン	-	..	..	..	10.1	..	24.9 ^d	..	..	..	..	..	0.0
アルバニア	3	0.5	116	25	10.5	3,290	20.9	6,580	5.7	73	80	99	1.2
アルジェリア	34	1.5	14	28	122.5	3,620	185.8 ^d	5,490 ^d	1.6	71	73	70	6.0
アンゴラ	17	2.9	14	46	43.6	2,560	74.9	4,400	20.1	41	44	67	0.5
アルゼンチン	40	1.0	14	26	238.9	6,050	513.0	12,990	7.6	71	79	97	3.7
アルメニア	3	-0.4	106	19	7.9	2,640	17.7	5,900	14.0	68	75	99	1.2
オーストラリア	21	1.3	3	19	755.8	35,960	700.6	33,340	2.9	79	83	..	16.2
オーストリア	8	0.5	101	15	355.1	42,700	316.8	38,090	3.0	77	83	..	8.5
アゼルバイジャン	9	0.9	104	23	21.9	2,550	54.6	6,370	18.0	70	75	..	3.8
バングラディッシュ	159	1.8	1,218	34	75.1	470	212.7	1,340	4.8	63	65	47	0.3
バングラディッシュ	10	-0.4	47	15	40.9	4,220	104.2	10,740	8.5	63	74	..	6.6
ベルギー	11	0.5	352	17	432.5	40,710	373.1	35,110	2.1	77	82	..	9.7
ベニン	9	3.2	82	44	5.1	570	11.9	1,310	1.5	55	57	35	0.3
ボリビア	10	1.9	9	37	12.0	1,260	39.4	4,140	2.8	63	67	87	0.8
ボスニア・ヘルツェゴ ビナ	4	0.3	74	17	14.3	3,790	28.6	7,280	6.8	72	77	97	4.0
ブラジル	192	1.4	23	27	1,133.0	5,910	1,795.7	9,370	4.2	69	76	89	1.8
ブルガリア	8	-0.8	70	13	35.1	4,590	85.4	11,180	6.9	69	76	98	5.5
ブルキナファソ	15	3.1	54	46	6.4	430	16.5	1,120	1.0	50	53	24	0.1
ブルンジ	8	3.5	331	44	0.9	110	2.8	330	-0.3	48	50	59	0.0
カンボジア	14	1.8	82	36	7.9	540	24.5	1,690	8.4	57	61	74	0.0
カメルーン	19	2.2	40	41	19.5	1,050	39.2	2,120	1.3	50	51	68	0.2
カナダ	33	1.0	4	17	1,300.0	39,420	1,164.2	35,310	1.7	78	83	..	20.0
中央アフリカ共和国	4	1.7	7	42	1.7	380	3.2	740	2.3	43	46	49	0.1
チャド	11	3.4	9	46	5.8	540	13.8	1,280	-2.1	49	52	26	0.0
チリ	17	1.1	22	24	138.6	8,350	209.0	12,590	4.1	75	81	96	3.9
中国	1,320	0.6	142	21	3,120.9	2,360	7,083.5	5,370	11.2	70	74	91	3.9
香港(中国)	7	0.5	6,647	14	218.9	31,610	305.1	44,050	5.3	79	85	..	5.5
コロンビア	46	1.4	42	29	149.9	3,250	306.2	6,640	6.2	69	76	93	1.2
コンゴ民主共和国	62	3.0	28	47	8.6	140	17.9	290	3.5	45	47	67	0.0
コンゴ共和国	4	2.3	11	42	5.8	1,540	10.4	2,750	-3.6	54	56	85	1.0
コスタリカ	4	1.8	87	27	24.8	5,560	37.2 ^d	8,340 ^d	4.8	76	81	95	1.5
コートジボワール	19	1.7	61	41	17.5	910	30.7	1,590	-0.1	47	49	49	0.3
クロアチア	4	-0.2	79	15	46.4	10,460	66.8	15,050	5.6	73	79	98	5.3
チェコ共和国	10	0.1	134	14	149.4	14,450	225.5	21,820	5.0	73	80	..	11.5
デンマーク	5	0.3	129	19	299.8	54,910	200.6	36,740	1.4	76	80	..	9.8
ドミニカ共和国	10	1.6	202	33	34.6	3,550	49.3 ^d	5,050 ^d	7.0	69	75	87	2.1
エクアドル	13	1.2	48	32	41.2	3,080	93.9	7,040	0.9	72	78	91	2.3
エジプト・アラブ共和国	75	1.8	76	33	119.4	1,580	407.6	5,400	5.2	69	73	71	2.2
エルサルバドル	7	1.4	331	33	19.5	2,850	33.2 ^d	4,840 ^d	2.8	69	75	81	0.9
エリトリア	5	3.9	48	43	1.1	230	1.9 ^d	400 ^d	-2.3	55	60	..	0.2
エチオピア	79	2.6	79	44	17.6	220	61.7	780	8.4	51	54	36	0.1
フィンランド	5	0.3	17	17	234.8	44,400	186.5	35,270	4.0	76	83	..	12.6
フランス	62	0.7	112	18	2,447.1	38,500 ^e	2,065.4	33,470	1.6	77	84	..	6.2
グルジア	4	-1.0	63	18	9.3	2,120	21.0	4,770	13.4	67	75	..	0.9
ドイツ	82	0.0 ^f	236	14	3,197.0	38,860	2,782.7	33,820	2.6	76	82	..	9.8
ガーナ	23	2.2	103	38	13.9	590	31.2	1,330	4.3	59	60	58	0.3
ギリシャ	11	0.4	87	14	331.7	29,630	364.1	32,520	3.6	77	82	96	8.7
グアテマラ	13	2.5	123	43	32.6	2,440	55.0 ^d	4,120 ^d	3.2	66	74	69	1.0
ギニア	9	1.9	38	43	3.7	400	10.5	1,120	-0.6	54	57	29	0.2
ハイチ	10	1.6	349	37	5.4	560	10.1 ^d	1,050 ^d	1.4	59	62	..	0.2
ホンジュラス	7	1.9	63	39	11.3	1,600	22.4 ^d	3,160 ^d	4.5	66	73	80	1.1
ハンガリー	10	-0.2	112	15	116.3	11,570	175.2	17,430	1.5	69	77	..	5.7
インド	1,123	1.4	378	32	1,069.4	950	3,078.7	2,740	7.7	63	66	61	1.2
インドネシア	226	1.3	125	28	373.1	1,650	807.9	3,580	5.1	66	70	90	1.7
イラン・イスラム共和国	71	1.5	44	27	246.5	3,470	766.9	10,800	6.2	69	72	82	6.4
イラク	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3.0
アイルランド	4	2.0	63	21	210.2	48,140	161.7	37,040	2.8	77	82	..	10.4
イスラエル	7	1.9	331	28	157.1	21,900	186.0	25,930	3.4	78	82	..	10.5
イタリア	59	0.6	202	14	1,991.3	33,540	1,775.3	29,900	0.8	78	84	98	7.7
日本	128	0.1	351	14	4,813.3	37,670	4,420.6	34,600	2.1	79	86	..	9.8
ヨルダン	6	2.5	65	36	16.3	2,850	29.5	5,160	2.6	71	74	91	3.1
カザフスタン	15	0.6	6	24	78.3	5,060	150.1	9,700	7.3	61	72	..	13.3
ケニア	38	2.6	66	43	25.6	680	57.8	1,540	4.1	52	55	74	0.3
大韓民国	49	0.5	492	18	955.8	19,690	1,201.1	24,750	4.7	75	82	..	9.7
キルギスタン共和国	5	0.9	27	30	3.1	590	10.2	1,950	6.4	64	72	..	1.1
ラオス人民民主共和国	6	1.6	25	38	3.4	580	11.4	1,940	5.3	63	65	69	0.2
レバノン	4	1.2	401	28	23.7	5,770	41.2	10,050	1.0	70	74	..	4.1
リベリア	4	2.9	39	47	0.6	150	1.1	290	4.3	44	46	52	0.1
リビア	6	2.0	4	30	55.5	9,010	70.8 ^d	11,500 ^d	4.8	71	77	84	10.3
リトアニア	3	-0.5	54	16	33.5	9,920	58.0	17,180	9.4	65	77	100	3.9
マダガスカル	20	2.8	34	43	6.3	320	18.2	920	3.7	57	61	71	0.2
マラウイ	14	2.6	148	47	3.5	250	10.5	750	4.7	47	48	..	0.1
マレーシア	27	1.9	81	30	173.7	6,540	360.2	13,570	4.0	72	76	89	7.0
マリ	12	3.0	10	48	6.1	500	12.8	1,040	-0.3	52	56	24	0.1
モーリタニア	3	2.8	3	40	2.6	840	6.3	2,010	-0.6	62	66	51	0.9
メキシコ	105	1.0	54	30	878.0	8,340	1,324.6	12,580	2.3	72	77	92	4.3
モルドバ	4	-1.3	115	19	4.3	1,260 ^h	11.1	2,930	4.1	65	72	99	2.0
モロッコ	31	1.2	69	29	69.4	2,250	123.3	3,990	1.1	69	73	52	1.4
モンゴリア	21	2.3	27	44	6.8	320	14.8	690	5.0	42	43	..	0.1
ミャンマー	49	0.9	74	26	..	..	..	..	4.1	59	65	90	0.2

	人口			人口の年齢 0-14 歳の 割合%	国民総所得 (GNI) ^a		PPP 表示の国民総所得 (GNI) ^b		1人当たり 国内総生産 (GDP) (増加率%)	出生時余命		成人識字率 (対15歳 以上 人口比%)	1人当たり 二酸化炭素 排出量 (トン)
	(100万人)	(年平均増 加率%)	(km ² 当 たり人口 密度)		(10億ドル)	(1人当た りドル)	(10億ドル)	(1人当た りドル)		男 (年数)	女 (年数)		
	2007年	2000-07 年	2007年		2007年	2007年	2007年	2007年		2006-07年	2006年			2006年	2005年	2004年
ネパール	28	2.0	197	38	9.7	340	29.2	1,040	0.8	63	64	49	0.1
オランダ	16	0.4	484	18	750.5	45,820	647.1	39,500	3.3	78	82	-	8.7
ニュージーランド	4	1.3	16	21	121.7	28,780	111.4	26,340	2.3	78	82	-	7.7
ニカラグア	6	1.3	46	37	5.5	980	11.7 ^d	2,080 ^d	2.9	70	76	77	0.7
ニジェール	14	3.5	11	48	4.0	280	9.0	630	-0.1	57	56	29	0.1
ナイジェリア	148	2.4	162	44	137.1	930	262.5	1,770	4.0	46	47	69	0.8
ノルウェー	5	0.7	15	19	360.0	76,450	252.8	53,690	2.4	78	83	-	19.1
パキスタン	162	2.3	211	36	141.0	870	417.5	2,570	4.2	65	66	50	0.8
パナマ	3	1.8	45	30	18.4	5,510	27.9 ^d	8,340 ^d	9.4	73	78	92	1.8
バブアニューギニア	6	2.3	14	40	5.4	850	9.5 ^d	1,500 ^d	4.2	55	60	57	0.7
パラグアイ	6	1.9	15	35	10.2	1,670	26.8	4,380	4.6	69	74	93	0.4
ペルー	28	1.2	22	31	96.2	3,450	201.9	7,240	7.8	69	74	88	1.2
フィリピン	88	2.0	295	35	142.6	1,620	327.8	3,730	5.3	69	74	93	1.0
ポーランド	38	-0.1	124	15	374.6	9,840	593.3	15,590	6.7	71	80	-	8.0
ボルトガル	11	0.5	116	16	201.1	18,950	219.0	20,640	1.7	75	82	94	5.6
ルーマニア	22	-0.6	94	15	132.5	6,150	236.6	10,980	6.4	69	76	97	4.2
ロシア連邦	142	-0.5	9	15	1,071.0	7,560	2,039.1	14,400	8.8	59	73	99	10.6
ルワンダ	10	2.5	395	43	3.1	320	8.4	860	3.0	44	47	65	0.1
サウジアラビア	24	2.3	12	34	373.5	15,440	554.3	22,910	1.2	71	75	83	13.7
セネガル	12	2.6	64	42	10.2	820	20.3	1,640	1.9	61	65	39	0.4
セルビア	7 ⁱ	-0.3 ⁱ	95 ⁱ	18	35.0	4,730 ⁱ	75.5	10,220	6.9	70 ⁱ	76 ⁱ	-	-
シエラレオネ	6	3.7	82	43	1.5	260	3.9	660	4.6	41	44	35	0.2
シンガポール	5	1.9	6,660	18	149.0	32,470	222.7	48,520	3.3	78	82	93	12.5
スロバキア共和国	5	0.0 ^f	112	16	63.3	11,730	104.3	19,330	10.3	70	78	-	6.7
ソマリア	9	3.0	14	44	-	-	-	-	-	47	49	-	-
南アフリカ	48	1.1	39	32	274.0	5,760	454.8	9,560	4.4	49	53	-	9.4
スペイン	45	1.6	90	15	1,321.8	29,450	1,351.1	30,110	2.0	78	84	-	7.7
スリランカ	20	0.4	309	23	30.8	1,540	84.0	4,210	6.5	72	78	91	0.6
スーダン	39	2.1	16	40	37.0	960	72.6	1,880	7.8	57	60	61	0.3
スウェーデン	9	0.4	22	17	421.3	46,060	327.9	35,840	1.8	79	83	-	5.9
スイス	8	0.7	189	16	452.1	59,880	325.3	43,080	2.2	79	84	-	5.5
シリア・アラブ共和国	20	2.7	108	36	35.0	1,760	87.0	4,370	4.0	72	76	81	3.7
タジキスタン	7	1.3	48	38	3.1	460	11.5	1,710	6.2	64	69	99	0.8
タンザニア	40	2.5	46	44	16.3	400 ^k	48.7	1,200	4.5	51	53	69	0.1
タイ	64	0.7	125	21	217.4	3,400	503.1	7,880	4.1	66	75	93	4.3
トーゴ	7	2.8	121	43	2.4	360	5.2	800	-0.5	56	60	53	0.4
チェンジア	10	1.0	66	25	32.8	3,200	73.0	7,130	5.1	72	76	74	2.3
トルコ	74	1.3	96	27	592.9	8,020	893.1	12,090	3.2	69	74	87	3.2
トルクメニスタン	5	1.4	11	30	-	- ^g	32.1 ^d	6,640 ^d	-	59	67	-	8.8
ウガンダ	31	3.2	157	49	10.5	340	28.5	920	2.9	50	51	67	0.1
ウクライナ	46	-0.8	80	14	118.4	2,550	315.9	6,810	8.2	62	74	99	7.0
アラブ首長国連邦	4	4.2	52	20	-	-	-	-	4.4	77	82	89	37.8
イギリス	61	0.5	252	18	2,608.5	42,740	2,097.9	34,370	2.3	77	81	-	9.8
アメリカ	302	0.9	33	20	13,886.5	46,040	13,829.0	45,850	1.5	75	81	-	20.6
ウルグアイ	3	0.1	19	23	21.2	6,380	36.6	11,040	7.3	72	80	-	1.7
ウズベキスタン	27	1.2	63	32	19.7	730	45.2 ^d	1,680 ^d	7.9	64	71	-	5.3
ベネズエラ・ボリバル 共和国	27	1.7	31	31	201.2	7,320	327.5	11,920	6.6	72	77	93	6.6
ベトナム	85	1.3	275	28	67.2	790	216.9	2,550	7.2	68	73	-	1.2
ヨルダン川西岸・ガザ	4	3.8	643	45	4.5	1,230	-	-	-4.9	71	74	92	-
イエメン共和国	22	3.0	42	45	19.4	870	49.3	2,200	0.6	61	64	54	1.0
ザンビア	12	1.9	16	46	9.5	800	14.6	1,220	4.0	41	42	-	0.2
ジンバブエ	13	0.8	35	38	4.5	340	-	-	-6.0	43	42	89	0.8
世界	6,612s	1.2w	51w	28w	52,621.4t	7,958w	64,904.9t	9,816w	2.6w	66w	70w	82w	4.3w
低所得	1,296	2.2	61	39	748.8	578	1,867.5	1,441	4.3	56	58	61	0.6
中所得	4,260	1.0	57	27	12,234.7	2,872	25,217.1	5,920	6.9	67	71	90	3.2
低位中所得	3,437	1.1	100	27	6,485.0	1,887	15,509.6	4,512	8.6	67	70	89	2.6
高位中所得	823	0.7	20	24	5,749.6	6,987	9,732.4	11,827	5.1	67	74	93	5.5
低・中所得	5,556	1.3	58	29	12,985.9	2,337	27,083.9	4,875	6.5	64	68	79	2.6
東アジア・太平洋	1,914	0.8	121	23	4,173.5	2,180	9,432.2	4,928	9.6	69	73	91	3.3
ヨーロッパ中央ア ジア	445	0.0 ^f	19	19	2,693.7	6,051	4,918.3	11,049	6.7	64	74	97	7.1
ラテンアメリカ・ カリブ	563	1.3	28	29	3,118.0	5,540	5,191.9	9,226	4.5	70	76	90	2.6
中東・北アフリカ	313	1.8	36	32	875.6	2,794	2,222.4	7,091	4.0	68	72	73	3.8
南アジア	1,520	1.6	318	33	1,338.6	880	3,856.4	2,536	7.0	63	66	58	1.1
サハラ以南アフリカ	800	2.5	34	43	761.6	952	1,470.7	1,839	3.7	49	52	59	0.9
高所得	1,056	0.7	32	18	39,682.1	37,566	38,080.6	36,050	2.0	76	82	99	13.1

注：a. 世界銀行アトラス方式を用いて算出。 b. pppは購買力平価。定義を参照。 c. 低所得国（935ドル未満）と推定される。 d. 回帰分析による推定値。その他の推定値は最新の国際比較プログラムに基づくベンチマーク推定値からの外挿による。 e. GNIと1人当たりGNIの推定値には、仏領ギアナ、グアドループ、マルチニーク、およびレユニオンなどフランス海外県が含まれる。 f. 0.05未満。 g. 下位中所得国（936-3,705ドル）と推定される。 h. トランスニストリアを除くデータ。 i. コンゴ・メタビアを除くデータ。 j. タンザニア本土だけのデータ。 k. 高所得国（11,456ドル以上）と推定される。

表 2. ミレニアム開発目標：貧困の撲滅と生活の向上

	極貧と飢餓の撲滅						妊産婦保健の改善				HIV/エイズ その他疾病と その戦い HIV感染率% (15-49歳人口) 2005年			
	最貧20%層 が消費/所得 に占める 割合% ^b		普遍的初等教育の 達成 初等教育修了率 ^a %		男女平等の促進 小中学校就学者の 男女比率 ^a %		幼児死亡の削減 1,000人当たり 5歳未満児死亡率		訓練を受けた医療 関係者が介助した 分娩の割合%			避妊手段普及率 15-49歳既婚女性の 使用割合%		
	2000-07 年 ^b		1991年 2006年		1991年 2006年		1990年 2006年		2000-07 年 ^b			1990年 2000-07 年 ^b		
	1992-2005年	1990年	1991年	2006年	1991年	2006年	1990年	2006年	1990年	2000-07 年 ^b		1990年	2000-07 年 ^b	
アフガニスタン	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
アルバニア	8.2 ^c	..	17.0	..	96	96	97	45	17	..	100	..	60	0.2
アルジェリア	7.0 ^c	..	10.2	80	85	83	99	69	38	77	95	47	61	0.1
アンゴラ	..	..	27.5	35	..	..	..	260	260	..	45	..	6	3.7
アルゼンチン	3.1 ^{d,e}	..	2.3	..	97	..	104	29	16	96	99	..	..	0.6
アルメニア	8.5 ^c	..	4.2	..	91	..	104	56	24	..	98	..	53	0.1
オーストラリア	5.9 ^e	..	..	..	..	101	97	10	6	100	100	..	..	0.1
オーストリア	8.6 ^c	..	..	..	103	95	97	10	5	..	..	..	..	0.3
アゼルバイジャン	7.4 ^c	..	14.0	..	92	100	96	105	88	..	100	..	55	0.1
バングラディッシュ	8.8 ^c	..	39.2	49	72	..	103	149	69	..	20	31	58	<0.1
ベラルーシ	8.8 ^c	..	1.3	94	95	..	101	24	13	..	100	..	73	0.3
ベルギー	8.5 ^e	..	..	79	87	101	98	10	4	..	..	78	..	0.3
ベニン	7.4 ^c	..	21.5	21	64	49	73	185	148	..	79	..	17	1.8
ボリビア	1.5 ^e	8.9	5.9	..	101	..	98	125	61	43	67	30	58	0.1
ボスニア・ヘルツェゴビナ	7.0 ^c	..	1.6	..	..	..	..	22	15	97	100	..	36	<0.1
ブラジル	2.9 ^e	..	3.7	93	106	..	103	57	20	72	97	59	..	0.5
ブルガリア	8.7 ^c	..	1.6	84	98	99	97	19	14	..	99	..	..	<0.1
ブルキナファソ	6.9 ^c	..	35.2	20	31	62	80	206	204	..	54	..	17	2.0
ブルンジ	5.1 ^c	..	38.9	46	36	82	89	190	181	..	34	..	9	3.3
カンボジア	6.8 ^c	..	28.4	..	87	73	89	116	82	..	44	..	40	1.6
カメルーン	5.6 ^c	..	15.1	53	52	83	83	139	149	58	63	16	29	5.5 ⁹
カナダ	7.2 ^e	..	..	..	..	99	98	8	6	..	100	..	..	0.3
中央アフリカ共和国	2.0 ^c	..	21.8	27	24	60	..	173	175	..	53	..	19	10.7
チャド	..	..	33.9	18	31	42	61	201	209	..	14	..	3	3.5
チリ	3.8 ^e	..	..	..	95	100	99	21	9	..	100	56	..	0.3
中国	4.3 ^e	..	6.8	105	..	87	100	45	24	50	98	71	87	0.1 ^h
香港 (中国)	5.3 ^e	..	..	102	100	103	98	..	..	..	100	86	..	..
コロンビア	2.9 ^e	..	5.1	70	105	108	104	35	21	82	96	66	78	0.6
コンゴ民主共和国	..	..	33.6	46	..	..	..	205	205	..	74 ^k	8	21 ^k	3.2
コンゴ共和国	..	..	11.8	54	73	85	90	103	126	..	86	..	44	5.3
コスタリカ	4.1 ^e	..	..	79	89	101	102	18	12	98	99	..	96	0.3
コートジボワール	5.2 ^c	..	20.2	43	43	65	..	153	127	..	57	..	13	7.1
クロアチア	8.8 ^c	..	..	..	92	102	102	12	6	100	100	..	69	<0.1
チェコ共和国	10.3 ^e	..	2.1	..	94	98	101	13	4	..	100	78	..	0.1
デンマーク	8.3 ^e	..	..	98	101	101	101	9	5	..	..	78	..	0.2
ドミニカ共和国	4.1 ^e	8.4	4.2	..	83	..	104	65	29	93	96	56	61	1.1
エクアドル	3.3 ^c	..	6.2	..	106	..	100	57	24	..	75	53	73	0.3
エジプト・アラブ共和国	8.9 ^c	..	5.4	..	98 ^k	81	95	91	35	37	74	38	59	<0.1
エルサルバドル	2.7 ^e	11.1	6.1	41	88	102	99	60	25	52	92	47	67	0.9
エリトリア	..	..	34.5	..	49	..	72	147	74	..	28	..	8	2.4
エチオピア	9.1 ^c	..	34.6	26	46 ^k	68	83 ^k	204	123	..	6	4	15	1.4
フィンランド	9.6 ^e	..	..	97	97	109	102	7	4	..	100	77	..	0.1
フランス	7.2 ^e	..	..	104	..	102	100	9	4	..	..	81	..	0.4
グルジア	5.4 ^c	..	..	..	85	98	103	46	32	..	92	..	47	0.2
ドイツ	8.5 ^e	..	..	100	97	99	98	9	4	..	100	75	..	0.1
ガーナ	5.6 ^c	24.1	18.8	61	71	79	95 ^k	120	120	40	50	13	17	2.3
ギリシャ	6.7 ^e	..	..	99	103	99	98	11	4	..	..	..	..	0.2
グアテマラ	3.9 ^e	..	17.7	..	77	..	92	82	41	..	41	..	43	0.9
ギニア	7.0 ^c	..	22.5	17	64	45	74	235	161	31	38	..	9	1.5
ハイチ	2.4 ^e	..	18.9	27	..	94	..	152	80	23	26	10	32	2.2
ホンジュラス	3.4 ^e	..	8.6	64	89	106	109	58	27	45	67	47	65	1.5
ハンガリー	8.6 ^c	2.3	..	93	96	100	99	17	7	..	100	..	..	0.1
インド	8.1 ^c	..	43.5	64	86	70	91	115	76	..	47	43	56	0.9
インドネシア	7.1 ^c	31.0	24.4	91	99	93	98	91	34	32	72	50	57	0.1
イラン・イスラム共和国	6.5 ^c	..	..	91	101	85	105	72	34	..	90	49	74	0.2
イラク	..	..	..	58	..	78	..	53	..	54	..	14	..	..
アイルランド	7.4 ^e	..	..	..	96	104	103	9	5	..	100	60	..	0.2
イスラエル	5.7 ^e	..	..	..	101	105	101	12	5	..	..	68	..	0.2
イタリア	6.5 ^e	..	..	104	100	100	99	9	4	..	99	..	..	0.5
日本	10.6 ^e	..	..	101	..	101	100	6	4	100	100	58	56	<0.1
ヨルダン	6.7 ^c	4.8	3.6	72	99	101	102	40	25	87	100	40	56	0.2
カザフスタン	7.4 ^c	..	..	..	101 ^k	102	99 ^k	60	29	..	100	..	51	0.1
ケニア	6.0 ^c	..	16.5	..	93	94	96	97	121	50	42	27	39	6.1
大韓民国	7.9 ^e	..	..	98	101 ^k	99	96 ^k	9	5	98	100	77	..	<0.1
キルギスタン共和国	8.9 ^c	..	..	..	99	..	100	75	41	..	98	..	48	0.1
ラオス人民民主共和国	8.1 ^c	..	36.4	46	75	76	85	163	75	..	19	..	32	0.1
レバノン	..	..	3.4	..	80	..	103	37	30	..	98	..	58	0.1
リベリア	..	..	22.8	..	63	..	..	235	235	..	51	..	10	..
リビア	..	..	..	..	..	105	41	18	..	..	..	..	..	0.2
リトアニア	6.8 ^c	..	..	..	93	..	100	13	8	..	100	..	..	0.2
マダガスカル	4.9 ^c	35.5	36.8	33	57	98	96	168	115	57	51	17	27	0.5
マラウイ	7.0 ^c	24.4	18.4	29	55	81	100	221	120	55	54	13	42	14.1
マレーシア	4.4 ^e	..	..	91	98	101	104	22	12	..	98	50	..	0.5
マリ	6.1 ^c	..	30.1	13	49	57	74	250	217	..	41	..	8	1.7
モーリタニア	6.2 ^c	..	30.4	34	47	71	102	133	125	40	57	3	8	0.7
メキシコ	4.3 ^c	13.9	3.4	88	104	97	99	53	35	..	83	..	71	0.3
モルドバ	7.8 ^c	..	3.2	..	98	106	103	37	19	..	100	..	68	1.1
モロッコ	6.5 ^c	8.1	9.9	48	84	70	87	89	37	31	63	42	63	0.1
モザンビーク	5.4 ^c	..	21.2	26	42	71	85	235	138	..	48	..	17	16.1
ミャンマー	..	..	29.6	..	95	97	101	130	104	..	68	17	34	1.3

	極貧と飢餓の撲滅						妊産婦保健の改善						HIV/エイズ その他疾病との 戦いの HIV 感染率% (15-49歳人口) 2005年		
	最貧20%層 が消費/所得 に占める 割合 ^a		幼児栄養失調の 割合 ^a		普遍的初等教育の 達成 初等教育修了率 ^a %		男女平等の促進 小中学校就学者の 男女比率 a%		幼児死亡の削減 1,000人当たり 5歳未満児死亡率		訓練を受けた医療 関係者が介助した 分娩の割合 ^a			避妊手段普及率 15-49歳既婚女性の 使用割合 ^a	
	2000-07 年 ^b		2000-07 年 ^b		2000-07 年 ^b		2000-07 年 ^b		2000-07 年 ^b		2000-07 年 ^b			2000-07 年 ^b	
	1992-2005年	1990年	1991年	2006年	1991年	2006年	1990年	2006年	1990年	2006年	1990年	2006年		1990年	2006年
ネパール	6.0 ^c	..	38.8	51	76	59	93	142	59	7	19	23	48	0.5	
オランダ	7.6 ^e	..	..	..	..	97	98	9	5	..	100	76	..	0.2
ニュージーランド	6.4 ^e	..	..	100	..	100	103	11	6	..	97	..	..	0.1
ニカラグア	5.6 ^c	..	7.8	42	73	109	102	68	36	..	67	..	69	0.2	
ニジェール	2.6 ^c	41.0	39.9	18	33	53	70	320	253	15	18	4	11	1.1	
ナイジェリア	5.0 ^c	35.1	27.2	..	76	77	83	230	191	33	36	6	13	3.9	
ノルウェイ	9.6 ^e	..	..	100	96	102	100	9	4	100	..	74	..	0.1
パキスタン	9.1 ^c	39.0	31.3	..	62	..	78	130	97	19	31	15	28	0.1	
パナマ	2.5 ^e	..	..	86	94	..	101	34	23	..	91	..	..	0.9
バブアニューギニア	4.5 ^c	..	..	46	..	80	..	94	73	..	42	..	..	1.8
パラグアイ	2.4 ^e	2.8	..	68	95	98	99	41	22	66	77	48	73	0.4	
ペルー	3.7 ^e	8.8	5.2	..	101	96	101	78	25	80	87	59	46	0.6	
フィリピン	5.4 ^c	..	20.7	86	94	100	102	62	32	..	60	36	49	<0.1	
ポーランド	7.4 ^c	..	..	98	97	101	99	18	7	..	100	49	..	0.1
ポルトガル	5.8 ^e	..	..	95	104	103	101	14	5	98	100	..	..	0.4
ルーマニア	8.2 ^c	..	3.5	96	101	99	100	31	18	..	98	..	70	<0.1	
ロシア連邦	6.1 ^c	..	..	94	104	99	99	27	16	..	99	34	..	1.1
ルワンダ	5.3 ^c	24.3	18.0	35	35	92	102	176	160	26	39	21	17	3.0 ^j	
サウジアラビア	..	..	..	55	..	84	..	44	25	..	96	..	..	0.2
セネガル	6.6 ^c	..	14.5	42	49	69	92	149	116	..	52	..	12	0.7 ⁱ	
セルビア	8.3 ^{cf}	..	1.8	..	..	..	..	..	8	..	99	..	41	0.2 ^f
シエラレオネ	6.5 ^c	..	24.7	..	81 ^k	67	86 ^k	290	270	..	43	..	5	1.6	
シンガポール	5.0 ^e	..	3.3	..	..	95	..	8	3	..	100	65	..	0.3
スロベキア共和国	8.8 ^e	..	..	96	93	..	100	14	8	..	100	74	..	<0.1
ソマリア	..	..	32.8	..	..	..	..	203	145	..	33	1	15	0.9
南アフリカ	3.5 ^c	..	..	76	100	104	100	60	69	..	92	57	60	18.8
スペイン	7.0 ^e	..	..	103	104	103	..	9	4	..	..	..	..	0.6
スリランカ	7.0 ^c	..	22.8	102	108	102	..	32	13	..	96	..	70	<0.1	
スーダン	..	..	38.4	42	47	77	89	120	89	69	49	9	8	1.6
スウェーデン	9.1 ^e	..	..	96	..	102	100	7	3	..	..	..	..	0.2
スイス	7.6 ^e	..	..	53	88	97	97	9	5	..	100	..	..	0.4
シリア・アラブ共和国	..	..	8.5	89	115	85	95	38	14	..	93	..	58	0.2
タジキスタン	7.8 ^c	..	..	106	..	88	..	115	68	..	83	..	38	0.1
タンザニア	7.3 ^c	25.1	16.7	62	85 ^k	97	..	161	118	53	43	10	26	6.5	
タイ	6.3 ^c	..	7.0	..	..	97	104	31	8	..	97	..	77	1.4
トーゴ	..	21.2	..	35	67	59	73	149	108	31	62	34	17	3.2	
チェコ	6.0 ^c	8.5	..	74	120	86	104	52	23	69	90	50	63	0.1	
トルコ	5.3 ^c	..	3.5	90	96	81	90	82	26	..	83	63	71	0.2	
トルクメニスタン	6.1 ^c	..	..	..	..	..	..	99	51	..	100	..	48	<0.1
ウガンダ	5.7 ^c	19.7	19.0	..	54	82	98	160	134	38	42	5	24	6.4 ^l	
ウクライナ	9.0 ^c	..	4.1	94	105	..	99	25	24	..	100	..	66	1.4	
アラブ首長国連邦	..	..	..	103	100	104	101	15	8	..	100	..	..	0.2
イギリス	6.1 ^e	..	..	..	..	102	102	10	6	..	..	..	84	0.2
アメリカ	5.4 ^e	..	1.1	..	95	100	100	11	8	99	99	71	..	0.6	
ウルグアイ	4.5 ^{de}	..	6.0	94	99	..	106	23	12	..	99	..	..	0.5
ウズベキスタン	7.2 ^c	..	4.4	..	100	94	98 ^k	74	43	..	100	..	65	0.2	
ベネズエラ・ボリバル共和国	3.3 ^e	..	..	43	96	105	103	33	21	..	95	..	..	0.7
ベトナム	7.1 ^c	..	20.2	..	..	..	..	53	17	..	88	53	76	0.5 ^l
ヨルダン川西岸・ガザ	..	..	..	95	..	104	..	40	22	..	99	..	50	..
イエメン共和国	7.2 ^c	..	41.3	..	60	..	66	139	100	16	27	10	23	0.2	
ザンビア	3.6 ^c	21.2	23.3	..	84	..	93	180	182	51	43	15	34	17.0	
ジンバブエ	4.6 ^c	8.0	14.0	97	..	92	97	76	105	70	80	43	60	18.1 ^j	
世界	..	..w	23.9w	79w	86w	..w	95w	92w	72w	49w	65w	57w	60w	1.0w
低所得	..	..	28.9	49	65	76	88	164	135	33	41	22	33	2.5
中所得	..	..	22.9	82	93	86	97	75	49	48	73	61	69	0.7
低位中所得	..	..	25.2	83	91	83	96	81	54	44	69	63	69	0.5
高位中所得	..	..	..	88	101	99	100	46	26	79	94	50	67	1.6
低・中所得	..	..	24.9	77	85	84	94	101	79	45	62	54	60	1.1
東アジア・太平洋	..	..	13.3	101	98	90	100	56	29	47	87	75	79	0.2
ヨーロッパ中央アジア	..	..	..	90	98	98	97	49	26	81	95	44	63	0.6
ラテンアメリカ・カリブ	..	..	5.1	82	100	99	101	55	26	75	88	57	67	0.6
中東・北アフリカ	..	..	..	77	90	79	93	78	42	48	77	42	60	0.1
南アジア	..	..	41.3	62	80	70	90	123	83	30	41	40	53	0.7
サハラ以南アフリカ	..	..	26.8	51	60	82	87	184	157	44	45	15	22	5.8
高所得	..	..	..	97	100	99	12	7	..	..	99	71	..	0.4

注：a. 1976年国際標準教育分類（ISCED76）がISCED97に変更されたため、1998年以前のデータは99年以降のデータとの厳密な比較は不可能。 b. 入手可能な最新年のデータ。 c. 1人当たり支出でランク付けした人口の百分位層が支出に占める割合。 d. 都市部のデータ。 e. 1人当たり所得でランク付けした人口の百分位層が所得に占める割合。 f. モンテネグロを含む。 g. 2004年の調査データ。 h. 香港（中国）を含む。 i. 2002年の調査データ。 j. 2005-06年の調査データ。 k. 2007年のデータ。 l. 2004-05年の調査データ。

	国内総生産 (GDP)		農業生産性 農民1人当たり付加価値 2000年米ドル		付加価値・(対GDP比%)			家計最終消費支出 (対GDP比%) 2007年	一般政府最終消費支出 (対GDP比%) 2007年	総固定資本形成 (対GDP比%) 2007年	対外財サービス 対外収支 (対GDP比%) 2007年	GDPイン プリット・デフ レーター (年平均上 昇率%) 2000-07年
	年平均増加		1990-92年	2003-05年	農業 2007年	工業 2007年	サービス業 2007年					
	100万ドル 2007年	率% 2000-07年										
ネパール	10,207	3.2	191	207	35	16	49	82	9	25	-16	5.6
オランダ	754,203	1.6	24,914	42,198	2	25	73	47	25	20	8	2.1
ニュージーランド	129,372	3.2	19,204	25,109	..	..	..	60	18	25	-3	2.4
ニカラグア	5,676	3.5	..	2,071	20	30	51	92	9	29	-30	7.6
ニジェール	4,170	3.9	152	157 ^b	..	..	..	75	12	23	-9	2.1
ナイジェリア	165,690	6.7	..	..	33	39	28	..	..	..	9	17.8
ノルウェイ	381,951	2.5	19,500	37,776	2	45	54	41	19	22	18	4.0
パキスタン	143,597	5.8	593	695	20	27	54	75	10	23	-8	6.5
パナマ	19,740	6.0	2,363	3,914	7	16	77	71	7	23	-1	1.8
パプアニューギニア	6,261	2.4	500	595	36	45	19	47	12	20	21	7.2
パラグアイ	12,004	3.3	1,596	2,052	26	20	54	74	9	21	-4	10.6
ペルー	109,088	5.4	930	1,498	6	35	59	63	9	20	8	3.8
フィリピン	144,129	5.1	905	1,075	14	31	55	80	10	15	-5	5.1
ポーランド	420,321	4.1	1,502 ^b	2,182	4	30	66	63	17	22	-1	2.4
ポルトガル	220,241	0.8	4,612	5,980	3	25	72	65	21	22	-8	3.0
ルーマニア	165,980	6.1	2,196	4,646	8	26	65	77	14	22	-13	18.0
ロシア連邦	1,291,011	6.6	1,825 ^b	2,519	5	39	57	50	17	25	8	16.7
ルワンダ	3,320	5.8	168	182	36	14	50	85	11	22	-18	9.7
サウジアラビア	381,683	4.1	7,875	15,780	3	65	32	28	23	22	27	8.1
セネガル	11,151	4.5	225	215	15	22	63	76	10	32	-18	2.2
セルビア	41,581	5.5	..	..	13	26	62	73	22	25	-20	19.5
シエラレオネ	1,672	11.2	..	..	44	24	32	84	13	17	-14	8.9
シンガポール	161,347	5.8	22,695	40,419	0	31	69	38	10	23	29	1.0
スロベキア共和国	74,932	6.0	..	5,026	3	37	60	55	18	27	0	3.9
ソマリア	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
南アフリカ	277,581	4.3	1,786	2,484	3	31	66	64	20	20	-4	6.6
スペイン	1,429,226	3.4	9,511	19,030	3	30	67	58	18	31	-6	4.0
スリランカ	32,354	5.3	679	702	12	30	58	68	15	27	-10	10.0
スウェーデン	47,632	7.1	418	666	32	28	41	68	14	24	-6	9.6
スウェーデン	444,443	2.8	21,463	33,023	1	29	70	47	27	18	8	1.5
スイス	415,516	1.6	22,344	23,418	1	28	70	60	11	22	7	0.9
シリア・アラブ共和国	38,081	4.5	2,344	3,261	20	32	48	71	12	16	2	6.2
タジキスタン	3,712	8.8	397 ^b	465	21	28	51	113	9	23	-45	20.5
タンザニア	16,181	6.7	238	295	45	17	37	73	16	17	-6	9.0
タイ	245,818	5.4	497	621	11	44	45	57	10	30	4	2.9
トーゴ	2,493	2.6	312	347	43	23	34	85	10	18	-13	0.8
チェンジア	35,020	4.8	2,422	2,719	11	27	62	64	13	23	0	2.7
トルコ	657,091	5.9	..	1,846	9	28	63	71	12	22	-5	18.8
トルクメニスタン	12,933	..	1,222 ^b	..	..	..	..	46	13	23	17	..
ウガンダ	11,214	5.7	184	229	29	18	53	80	14	24	-19	6.2
ウクライナ	140,484	7.6	1,195 ^b	1,702	7	32	61	66	15	22	-4	14.0
アラブ首長国連邦	129,702	8.2	10,454	25,841	2	56	42	46	11	24	18	4.9
イギリス	2,727,806	2.6	22,659	26,933	1	24	75	64	22	18	-4	2.6
アメリカ	13,811,200	2.7	20,793	41,797	1	23	76	71	16	19	-6	2.6
ウルグアイ	23,087	3.3	5,714	7,973	9	32	59	73	11	18	-2	9.4
ウズベキスタン	22,308	6.2	1,272 ^b	1,800	24	27	49	54	16	20	10	26.5
ベネズエラ・ボリバル共和国	228,071	4.7	4,483	6,292	..	..	..	48	11	24	17	26.8
ベトナム	71,216	7.8	214	305	20	42	38	67	6	35	-8	6.7
ヨルダン川西岸・ガザ イエメン共和国	4,007 22,523	0.4 4.0	.. 271	.. 328 ^b	.. ..	.. ..	.. ..	96 ..	33 ..	23 ..	-52 ..	3.0 13.5
ザンビア	11,363	-5.7	159	204	22	38	40	59	10	24	6	18.3
ジンバブエ	3,418	-4.4	240	222	19	24	57	72	27	17	-16	232.0
世界	54,347,038 ^t	3.2 ^w	730 ^w	911 ^w	3 ^w	28 ^w	69 ^w	61 ^w	17 ^w	22 ^w	0 ^w	..
低所得	810,300	5.6	259	321	25	28	48	74	9	24	-6	..
中所得	13,342,194	6.2	454	654	8	32	59	60	15	25	0	..
低位中所得	6,888,343	8.0	370	509	13	41	46	49	13	35	3	..
高位中所得	6,450,429	4.3	2,134	2,954	5	31	64	59	17	23	1	..
低・中所得	14,155,882	6.2	417	583	10	32	59	61	15	25	-1	..
東アジア・太平洋	4,438,135	8.9	303	446	12	47	41	41	13	38	7	..
ヨーロッパ中央アジア	3,155,221	6.1	1,588	2,109	7	33	60	61	16	24	-1	..
ラテンアメリカ・カリブ	3,444,374	3.6	2,155	3,053	5	29	66	60	17	22	1	..
中東・北アフリカ	828,691	4.5	1,583	2,205	11	35	53	62	14	26	-1	..
南アジア	1,438,594	7.3	335	406	18	29	53	59	10	35	-4	..
サハラ以南アフリカ	842,914	5.0	246	281	15	32	54	67	16	21	-3	..
高所得	40,197,253	2.4	14,586	25,456	2	26	72	62	18	21	-1	..

注：a. 一般政府最終消費は家計最終消費に含まれており、別々に入手すること不可能。 b. 3年間すべてについてデータ入手不可能。 c. タンザニア本土だけのデータ。

表 4. 貿易・援助・金融

	商品貿易		工業品輸出 (対商品総輸出 出比%) 2006年	ハイテク輸出 (対工業品輸出 出比%) 2006年	経常収支 100万ドル 2007年	外国 直接投資 100万ドル 2006年	政府 開発援助 ^a 1人当たり ドル 2006年	対外総債務		銀行部門国内 信用 (対GDP比%) 2007年	純移住 (1,000人) 2000-05年 ^b
	輸出 100万ドル 2007年	輸入 100万ドル 2007年						合計 100万ドル 2006年	現在価値 (対GNI比%) 2006年		
アフガニスタン	480	2,950	..	..	..	..	..	1,771	18 ^d	0	1,112
アルバニア	1,072	4,196	27	13	-671	325	101	2,340	21	64	-110
アルジェリア	59,518	27,439	1	2	..	1,795	6	5,583	5	-3	-140
アンゴラ	38,100	11,400	..	..	10,690	-38	10	9,563	33	2	175
アルゼンチン	55,933	44,780	32	7	7,210	4,840	3	122,190	68	29	-100
アルメニア	1,219	3,282	56	1	-571	343	71	2,073	29	12	-100
オーストラリア	141,079	165,331	23	12	-56,783	26,599	..	..	..	142	593
オーストリア	162,204	161,800	80	13	12,031	157	..	..	..	124	180
アゼルバイジャン	9,300	6,050	8	2	9,019	-584	24	1,900	12	18	-100
バングラデシュ	12,360	18,470	92	0	1,196	697	8	20,521	22	59	-500
ベラルーシ	24,339	28,674	50	3	-2,944	354	7	6,124	17	27	..
ベルギー	432,327	415,752	77	8 ^c	8,254	61,990	..	..	..	114	180
ベニン	590	1,110	9	0	-226	63	43	824	12 ^d	9	99
ボリビア	4,485	3,446	7	4	1,319	240	62	5,292	20 ^d	54	-100
ボスニア・ヘルツェゴビナ	4,155	3,926	62	3	-1,939	423	126	5,669	43	56	115
ブラジル	160,649	126,581	51	12	1,460	18,782	0	194,150	26	96	-229
ブルガリア	18,450	30,034	53	6	-8,592	5,172	..	20,925	74	59	-43
ブルキナファソ	660	1,700	8	10	..	26	61	1,142	11 ^d	12	100
ブルンジ	55	350	6	4	-135	0	51	1,411	105	38	192
カンボジア	4,400	5,300	97	0	-506	483	37	3,527	48	13	10
カメルーン	3,750	3,760	3	3	..	309	93	3,171	4 ^d	6	6
カナダ	418,493	389,670	56	15	12,815	69,068	..	..	..	166	1,041
中央アフリカ共和国	195	230	36	0	..	24	31	1,020	53 ^d	18	-45
チャド	3,450	1,500	..	..	..	700	27	1,772	23 ^d	0	219
チリ	68,296	46,108	11	7	7,200	7,952	5	47,977	42	90	30
中国	1,217,939 ^e	955,845	92 ^e	30	249,866	78,095	1	322,845	14	136	-1,900
香港(中国)	349,663	370,733	91	11	27,405	42,891	..	..	..	126	300
コロンビア	29,360	32,897	37	4	-5,851	6,463	22	39,698	32	50	-120
コンゴ民主共和国	2,600	2,950	..	..	..	180	34	11,201	119 ^d	5	-237
コンゴ共和国	6,100	2,900	..	..	903	344	69	6,130	108 ^d	-10	-10
コスタリカ	9,367	12,955	65	45	-1,499	1,469	5	6,832	35	48	84
コートジボワール	8,400	6,100	15	42	-146	315	13	13,840	72 ^d	21	-339
クロアチア	12,360	25,830	66	10	-4,412	3,376	45	37,480	93	83	100
チェコ共和国	122,414	117,980	89	14	-4,586	6,021	..	..	..	55	67
デンマーク	103,307	99,375	65	20	4,279	3,343	..	..	..	207	46
ドミニカ共和国	6,700	13,100	..	..	-2,231	1,183	6	8,905	35	54	-148
エクアドル	13,751	13,565	10	8	1,503	271	14	16,536	52	19	-400
エジプト・アラブ共和国	16,201	27,064	21	1	2,635	10,043	12	29,339	28	91	-525
エルサルバドル	3,980	8,677	55	3	-855	204	23	9,136	55	46	-143
エリトリア	15	515	..	..	..	4	28	800	49 ^d	139	229
エチオピア	1,290	5,320	..	..	-1,786	364	25	2,326	8 ^d	47	-140
フィンランド	89,656	81,145	81	22	11,402	5,311	..	..	..	85	33
フランス	552,193	613,224	79	21	-30,567	81,045	..	..	..	123	722
グルジア	1,240	5,217	48	16	-1,931	1,060	81	1,964	22	32	-248
ドイツ	1,326,521	1,059,439	83	17	150,746	43,410	..	..	..	126	1,000
ガーナ	4,320	7,980	31	0	-1,040	435	51	3,192	21 ^d	33	12
ギリシャ	23,574	75,553	52	11	-29,565	5,401	..	..	..	95	154
グアテマラ	6,926	13,578	35	3	-1,592	354	37	5,496	18	42	-300
ギニア	1,100	1,190	..	..	..	108	18	3,281	58 ^d	16	-425
ハイチ	550	1,550	..	..	1	160	62	1,189	22 ^d	25	-140
ホンジュラス	2,160	6,760	21	1	-195	385	84	4,076	25 ^d	51	-150
ハンガリー	94,160	94,792	84	24	-7,421	6,098	..	107,677	100	75	65
インド	145,228	216,682	70	5	-9,415	17,453	1	153,075	15	63	-1,350
インドネシア	118,163	91,715	45	13	11,009	5,580	6	130,956	45	41	-1,000
イラン・イスラム共和国	83,000	45,000	10	6	..	901	2	20,113	10	48	-1,250
イラク	36,400	29,020	..	..	..	..	..	..	..	..	-375
アイルランド	121,068	81,678	85	34	-12,695	-882	..	..	..	199	188
イスラエル	54,065	58,950	82	14	4,994	14,302	..	..	..	76	115
イタリア	491,532	504,591	85	7	-51,032	38,884	..	..	..	129	1,125
日本	712,839	620,967	91	22	210,490	-6,784	..	..	..	294	270
ヨルダン	5,760	13,310	71	1	-1,909	3,219	105	8,000	58	124	130
カザフスタン	46,540	32,940	13	21	-7,184	6,143	11	74,148	132	41	-200
ケニア	4,140	9,210	26	3	-526	51	26	6,534	26	34	25
大韓民国	371,554	356,648	89	32	5,954	3,645	..	..	..	110	-80
キルギスタン共和国	1,105	2,475	46	3	-234	182	60	2,382	52 ^d	15	-75
ラオス人民民主共和国	980	1,400	..	..	..	187	63	2,985	87	8	-115
レバノン	3,574	12,251	70	2	-2,046	2,794	174	23,963	116	190	..
リベリア	157	490	..	..	-138	-82	75	2,674	1,128 ^d	92	-119
リビア	45,000	8,600	..	..	22,170	..	6	..	..	-70	10
リトアニア	17,173	24,116	58	8	-3,218	1,812	..	18,955	79	61	-30
マダガスカル	1,190	2,590	41	1	-554	230	39	1,453	13 ^d	9	-5
マラウイ	670	1,380	13	11	..	30	49	850	6 ^d	16	-30
マレーシア	176,211	146,982	74	54	28,931	6,064	9	52,526	39	117	150
マリ	1,620	2,000	10	4	-231	185	69	1,436	15 ^d	15	-134
モリタニア	1,360	1,510	0	..	..	-3	62	1,630	93 ^d	..	30
メキシコ	272,044	296,578	76	19	-1,993	19,222	2	160,700	21	43	-3,983
モルドバ	1,370	3,720	31	5	-695	242	60	2,416	65	40	-250
モロッコ	14,646	31,468	68	10	1,851	2,699	34	18,493	30	92	-550
モザンビーク	2,650	3,210	5	2	-634	154	77	3,265	12 ^d	10	-20
ミャンマー	5,350	3,250	..	..	802	279	3	6,828	47	28	-99

	商品貿易		工業品輸出 (対商品総輸 出比%) 2006年	ハイテク輸出 (対工業品輸 出比%) 2006年	経常収支 100万ドル 2007年	外国 直接投資 100万ドル 2006年	政府 開発援助 ^a 1人当たり ドル 2006年	対外総債務		銀行部門国内 信用 (対GDP比%) 2007年	純移住 (1,000人) 2000-05年 ^b
	輸出 100万ドル 2007年	輸入 100万ドル 2007年						合計 100万ドル 2006年	現在価値 (対GNI比%) 2006年		
ネパール	888	2,904	..	..	6	-7	19	3,409	27 ^d	49	-100
オランダ	550,636	490,582	66	28	50,706	7,197	..	..	..	208	110
ニュージーランド	26,950	30,890	27	11	-10,233	7,941	..	..	..	152	102
ニカラグア	1,210	3,510	9	7	-855	282	132	4,391	30 ^d	74	-210
ニジェール	650	970	15	11	-312	20	29	805	8 ^d	7	-29
ナイジェリア	66,500	27,500	..	..	24,202	5,445	79	7,693	9	4	-170
ノルウェイ	139,424	80,347	16	19	64,070	4,653	..	..	..	..	84
パキスタン	17,457	32,598	81	1	-8,253	4,273	14	35,909	26	46	-1,239
パナマ	1,200	7,010	10	0	-1,577	2,574	9	9,989	77	88	8
バブアニューギニア	4,610	2,950	..	..	640	32	45	1,675	35	23	..
パラグアイ	3,374	7,280	16	8	-217	189	9	3,426	43	20	-45
ペルー	27,956	20,185	14	2	2,589	3,467	17	28,174	42	16	-510
フィリピン	50,276	57,160	87	68	5,897	2,345	7	60,324	57	41	-900
ポーランド	137,609	160,804	79	4	-15,794	19,198	..	125,831	41	47	-200
ポルトガル	50,994	77,050	74	9	-18,281	7,366	..	..	..	174	276
ルーマニア	40,257	69,712	79	4	-23,136	11,394	..	55,114	58	36	-270
ロシア連邦	355,177	223,059	17	9	78,310	30,827	..	251,067	34	25	917
ルワンダ	165	600	..	..	-147	11	62	419	8 ^d	9	43
サウジアラビア	228,550	94,235	8	1	99,066	660	1	..	..	18	285
セネガル	1,650	4,250	44	6	..	58	68	1,984	14 ^d	25	-100
セルビア	8,780	18,295	..	4	..	5,128	214	13,831	52	30	-339
シエラレオネ	260	420	..	..	-101	59	63	1,428	10 ^d	10	472
シンガポール	299,271 ^e	263,150	80 ^e	58	36,326	24,191	..	..	..	81	200
スロバキア共和国	58,082	60,103	85	6	..	4,165	..	27,085	58	52	3
ソマリア	..	..	..	..	..	96	46	2,836	..	..	100
南アフリカ	69,788	90,990	53 ^f	6	-20,631	-120	15	35,549	15	89	75
スペイン	241,962	373,585	76	6	-145,275	20,167	..	..	..	194	2,846
スリランカ	7,750	10,840	70	2	-1,334	480	40	11,446	40	47	-442
スーダン	8,160	8,450	0	1	-4,722	3,534	55	19,158	77 ^d	0	-532
スウェーデン	168,223	150,039	78	16	28,413	27,299	..	..	..	135	152
スイス	171,621	160,798	91	22	72,354	27,185	..	..	..	194	100
シリア・アラブ共和国	11,330	14,820	32	1	920	600	1	6,502	23	33	200
タジキスタン	1,468	2,455	..	..	-21	339	36	1,154	36	15	-345
タンザニア	2,005	5,337	18	0	-1,442	474	46	4,240	16 ^{d,g}	13	-345
タイ	152,469	141,347	76	27	14,921	9,010	-3	55,233	30	96	231
トーゴ	690	1,450	58	0	-461	57	12	1,806	68 ^d	22	-4
チェンジア	15,029	18,980	75	4	-634	3,270	43	18,480	66	72	-29
トルコ	107,154	169,987	42	..	-32,774	20,070	8	207,854	61	49	-30
トルクメニスタン	8,920	4,460	..	..	..	731	5	881	11	..	-10
ウガンダ	1,530	3,350	21	34	-745	392	52	1,264	6 ^d	9	-5
ウクライナ	49,100	60,440	73	3	-5,927	5,604	10	49,887	58	62	-173
アラブ首長国連邦	154,000	121,100	..	..	..	..	..	..	..	59	577
イギリス	435,615	617,178	77	34	-115,243	139,745	..	..	..	194	948
アメリカ	1,163,183	2,016,978	79	30	-738,641	180,580	..	..	..	240	6,493
ウルグアイ	4,480	5,480	32	3	-186	1,346	6	9,804	66	25	-104
ウズベキスタン	8,040	4,470	..	..	..	164	6	3,892	26	..	-300
ベネズエラ・ボリバル共和国	69,165	48,591	5	2	20,001	-543	2	44,635	34	23	40
ベトナム	48,387	60,830	50	5	-6,992	2,315	22	20,202	33	96	-200
ヨルダン川西岸・ガザ	..	..	..	..	..	..	384	..	..	9	11
イエメン共和国	7,160	5,890	1	5	206	1,121	13	5,563	25	10	-100
ザンビア	4,876	4,014	6	2	-505	575	122	2,325	9 ^d	17	-82
ジンバブエ	2,050	2,420	38	2	..	40	21	4,677	110	93	-75
世界	13,899,267 ^t	14,107,100 ^t	74 ^w	20 ^w	..	1,352,442 ^s	16 ^w	.. ^s	167 ^w	.. ^h	..
低所得	230,215	251,819	..	..	..	20,380	35	201,382	30	-2,858	..
中所得	3,919,104	3,641,914	60	20	..	334,242	9	2,642,418	77	-15,770	..
低位中所得	2,179,289	1,947,080	69	25	..	162,047	9	1,080,416	102	-11,295	..
高位中所得	1,738,728	1,690,142	52	16	..	172,195	7	1,562,002	55	-4,475	..
低・中所得	4,149,329	3,893,700	60	20	..	354,621	19	2,843,800	75	-18,629	..
東アジア・太平洋	1,783,695	1,475,731	80	33	..	104,972	4	659,985	119	-3,847	..
ヨーロッパ中央アジア	874,122	935,854	39	8	..	114,318	14	912,265	38	-1,798	..
ラテンアメリカ・カリブ	750,092	732,907	53	12	..	70,457	12	734,499	63	-6,811	..
中東・北アフリカ	297,678	234,252	19	5	..	26,551	54	136,499	49	-2,618	..
南アジア	184,991	286,021	72	4	..	22,916	6	227,303	60	-2,484	..
サハラ以南アフリカ	261,373	237,971	..	..	..	15,408	52	173,248	48	-1,070	..
高所得	9,752,088	10,219,990	77	21	..	997,821	0.1	..	196	18,522	..

表 5. その他諸国の主要指標

	人口			人口の年齢 0-14歳の 割合% 2007年	国民総所得 (GNI) ^a		PPP 表示の国民総所得 (GNI) ^b		1人当たり 国内総生産 (GDP) (増加率%) 2006-07年	出生時余命		成人識字率 (対15歳 以上人口 比%) 2005年	1人当たり 二酸化炭素 排出量 (トン) 2004年
	(1000人 2007年)	(年平均増 加率%) 2000-07 年	(km ² 当 たり人口 密度) 2007年		(100万ドル) 2007年	(1人当 りドル) 2007年	(100万ドル) 2007年	(1人当 りドル) 2007年		男 (年数) 2006年	女 (年数) 2006年		
米領サモア	60	1.4 ^c	301	..	..	..^d	..	..	..	..	..	..	5.1
アンドラ	67	0.5 ^c	143	..	..	..^e	..	..	..	..	..	..	..
アンティガ・バーブーダ	85	1.4	193	..	977	11,520	1,070 ^f	12,610 ^f	2.9	..	..	..	5.1
アルバ	101	0.5 ^c	561	22	..	..^e	..	..	..	..	..	97	21.8
バハマ	331	1.3	33	27	..	..^e	..	..	..	70	76	..	6.3
バーレーン	753	2.1	1,060	25	14,022	19,350	24,869	34,310	5.6	74	77	87	23.8
バルバドス	294	0.4	684	18	..	..^e	3,177 ^f	10,880 ^f	..	74	80	..	4.4
ベリーズ	304	2.8	13	37	1,157	3,800	1,551 ^f	5,100 ^f	0.1	70	74	..	2.8
バミューダ	64	0.4	1,280	..	..	..^e	..	..	..	76	81	..	8.7
ブータン	657	2.3	14	31	1,166	1,770	3,276	4,980	17.5	64	67	60	0.7
ボツワナ	1,881	1.2	3	35	10,991	5,840	23,369	12,420	2.5	50	50	81	2.4
ブルネイ	389	2.2	74	29	10,287	26,930	19,059	49,900	2.9	75	80	93	24.1
カーボベルデ	530	2.3	132	38	1,287	2,430	1,558	2,940	4.6	68	74	81	0.6
ケイマン諸島	47	2.1 ^c	180	..	..	..^e	..	..	..	..	..	..	7.1
チャンネル諸島	149	0.2	785	16	..	..^e	..	..	..	76	81	..	..
コモロ	626	2.1	336	42 ^g	425	680	721	1,150	-2.9	62 ^g	64 ^g	..	0.2
キューバ	11,257	0.1	103	18	..	..^d	..	..	..	76	80	100	2.3
キプロス	787	1.8	85	19	19,617	24,940	20,741	26,370	2.5	77	82	97	9.1
ジブチ	833	1.9	36	37	908	1,090	1,886	2,260	2.2	53	56	..	0.5
ドミニカ	73	0.3	97	..	310	4,250	411 ^f	5,650 ^f	0.4	..	..	..	1.5
赤道ギニア	508	2.3	18	42	6,527	12,860	10,773	21,230	9.9	50	52	87	11.5
エストニア	1,342	-0.3	32	15	17,706	13,200	26,399	19,680	7.3	67	78	100	14.0
フェロー諸島	48	0.2 ^c	35	..	..	..^e	..	..	..	77	81	..	13.7
フィジー	838	0.6	46	32	3,189	3,800	3,666	4,370	-5.0	66	71	..	1.3
仏領ポリネシア	263	1.5	72	27	..	..^e	..	..	..	71	77	..	2.7
ガボン	1,330	1.7	5	35	8,876	6,670	17,395	13,080	4.0	56	57	84	1.1
ガンビア	1,707	3.0	171	41	544	320	1,951	1,140	4.3	58	60	..	0.2
グリーンランド	57	0.1	0 ^h	..	..	..^e	..	..	..	..	..	..	10.0
グレナダ	108	0.9	318	33	505	4,670	649 ^f	6,010 ^f	3.0	..	..	..	2.0
グアム	173	1.6	321	29	..	..^e	..	..	..	73	78	..	25.0
ギニアビサウ	1,695	3.0	60	48	331	200	790	470	-0.3	45	48	..	0.2
ガイアナ	739	0.1	4	31	959	1,300	1,917 ^f	2,600 ^f	5.5	63	69	..	2.0
アイスランド	311	1.4	3	22	16,826	54,100	10,592	34,060	1.4	79	83	..	7.6
マン島	77	0.9	136	..	3,088	40,600	2,568 ^f	33,750 ^f	4.9	..	..	..	..
ジャマイカ	2,677	0.5	247	31	9,923	3,710	13,510	5,050	1.7	70	73	..	4.0
キリバス	102	1.7	126	..	120	1,170	223 ^f	2,190 ^f	0.8	..	..	..	0.3
朝鮮民主主義人民共和国	23,783	0.5	198	23	..	..ⁱ	..	..	..	65	69	..	3.4
クウェート	2,663	2.8	149	23	80,221	31,640	126,703	49,970	6.7	76	80	93	40.4
ラトビア	2,276	-0.6	37	14	22,595	9,930	38,452	16,890	10.9	65	77	100	3.1
レソト	2,006	0.9	66	40	2,007	1,000	3,783	1,890	4.3	43	43	82	..
リヒテンシュタイン	35	0.8 ^c	220	..	..	..^e	..	..	..	..	..	..	..
ルクセンブルク	480	1.3	185	18	36,420	75,880	30,909	64,400	1.9	76	82	..	24.9
マカオ (中国)	480	1.2	17,026	14	..	..^e	..	..	26.6	78	83	91	4.7
マケドニア	2,037	0.2	80	19	7,052	3,460	17,344	8,510	5.1	72	76	96	5.1
モルディブ	305	1.6	1,018	32	977	3,200	1,540	5,040	3.8	67	69	96	2.5
マルタ	409	0.7	1,279	17	6,216	15,310	8,523	20,990	2.7	77	81	..	6.1
マーシャル諸島	67	3.3	369	..	204	3,070	..	..	1.8	..	..	..	..
モリシャス	1,263	0.9	622	24	6,878	5,450	14,381	11,390	3.9	70	77	84	2.6
マイヨット	194	3.8 ^c	518	..	..	..^d	..	..	..	..	..	..	..
ミクロネシア連邦	111	0.5	159	38	274	2,470	412 ^f	3,710 ^f	1.5	68	69	..	..
モナコ	33	0.3 ^c	16,769	..	..	..^e	..	..	..	..	..	..	..
モンゴル	2,612	1.2	2	27	3,362	1,290	8,246	3,160	8.7	66	69	98	3.4
モンテネグロ	600	-1.6	43	19	3,109	5,180	6,175	10,290	7.6	72	77	..	..
ナミビア	2,074	1.4	3	37	6,970	3,360	10,608	5,120	4.6	52	53	85	1.2
オランダ領アンティル	191	0.8	239	21	..	..^e	..	..	..	71	79	96	22.2
ニューカレドニア	242	1.8	13	26	..	..^e	..	..	..	73	78	..	11.2
北マリアナ諸島	84	2.4 ^c	182	..	..	..^e	..	..	..	..	..	..	..
オマーン	2,600	1.1	8	32	27,887	11,120	49,487	19,740	4.6	74	77	81	12.5
パラオ	20	0.8 ^c	44	..	167	8,210	..	..	2.0	..	..	..	11.9
プエルトリコ	3,943	0.5	445	21	..	..^e	..	..	..	74	83	90	0.5
カタール	836	4.3	76	21	..	..^e	..	..	1.8	75	76	89	69.2
サモア	187	0.7	66	40	454	2,430	667 ^f	3,570 ^f	2.2	68	75	99	0.8
サンマリノ	29	1.1 ^j	482	..	1,291	45,130	1,046 ^f	37,080 ^f	3.5	79	85	..	..
サントメ・プリンシペ	158	1.7	165	41	138	870	258	1,630	4.1	63	67	85	0.6
セイシェル	85	0.7	185	..	762	8,960	737 ^f	8,670 ^f	5.8	69	76	92	6.6
スロベニア	2,018	0.2	100	14	42,306	20,960	53,756	26,640	5.5	74	81	100	8.1
ソロモン諸島	495	2.5	18	40	363	730	693 ^f	1,400 ^f	3.2	63	64	..	0.4
セントクリストファー・ネイビス	49	1.4	188	..	470	9,300	509 ^f	10,430 ^f	2.5	..	..	..	2.7
セントルシア	168	1.1	275	27	929	5,530	1,191 ^f	7,090 ^f	2.0	73	76	..	2.3
セントビンセント・グレナディアン諸島	120	0.5	309	28	507	4,210	689 ^f	5,720 ^f	6.2	69	74	..	1.7
スリナム	458	0.7	3	29	2,166	4,730	2,745 ^f	6,000 ^f	4.7	67	73	90	5.1
スワジランド	1,145	1.3	67	39	2,951	2,580	5,649	4,930	1.7	42	40	80	0.9
東ティモール	1,066	4.4	72	45	1,604	1,510	3,402 ^f	3,190 ^f	4.1	56	58	..	0.2
トンガ	101	0.4	140	37	233	2,320	345 ^f	3,430 ^f	-4.3	72	74	..	1.2
トリニダード・トバゴ	1,333	0.4	260	21	18,795	14,100	19,441	14,580	5.6	68	72	98	24.7
バヌアツ	226	2.5	19	39	417	1,840	654 ^f	2,890 ^f	2.6	68	72	..	0.4
バージン諸島 (米領)	108	0.0 ^k	310	23	..	..^e	..	..	..	77	80	..	124.3

テクニカル・ノート

このテクニカル・ノートでは、本年度版の主要世界開発指標に盛り込まれている指標を作成するために利用した出典と方法について説明する。ノートは各指標が表に掲載されている順に従う。

出典

主要世界開発指標に示されているデータは *World Development Indicators 2008* に依拠している。しかし、同書の締め切り後に発表された修正値はできる限り織り込まれている。また、表 1 と表 5 には 2007 年の人口と 1 人当たり国民総所得 (GNI) に関する最新の推定値が掲載されている。

World Development Indicators に掲載されている統計に関して、世界銀行はさまざまな情報源に依拠している。ただし、対外債務に関するデータは債務者報告制度を通じて、加盟途上国から世界銀行に直接報告されたものである。それ以外のデータはおもに国連とその専門機関、IMF、各国から世界銀行に提出された報告書などに基づく。データの鮮度と一貫性を改善するために、世界銀行スタッフによる推計値を用いることもある。国民所得勘定に関する推計データはほとんどの国について、世界銀行の経済使節団を介して、各国政府から入手している。場合によっては、国際的な定義や概念との整合性をはかるため、世界銀行スタッフが調整することもある。各国出典の社会的データのほとんどは、通常の行政ファイル、特別調査、あるいは定期的な国勢調査に依拠している。

さらに詳しいデータに関する注釈については、世界銀行の *World Development Indicators 2008* を参照されたい。

データの一貫性と信頼性

データの標準化には多大な努力を払っているが、完璧な比較可能性は確保できていないので、指標の解釈については注意を要する。データの入手可能性、比較可能性、および信頼性には、多くの要因が影響を与える。途上国では統計システムがまだ不備であるため、統計手法、対象範囲、慣行、および定義などに大きなバラツキがある。各国間および異時点間の比較については、確定的には解決できない複雑な技術的ないし概念的な問題が含まれていることもある。データの対象範囲が狭くなっていることもあるが、それは特殊事情があったり、紛争などに起因する問題に直面している国の場合は、データの収集と報告が影響を受けたりするためである。このような理由から、データはもともと権威がある情報源に依拠しているとはいえ、各国間の相違を正確に数値化したというよりも、傾向を示唆し、おもな相違の特徴を示したものにすぎないと解釈すべきである。異なる版に掲載されているデータ間の相違は、各国による修正や、時系列データの修正および統計手法の変更などを反映したものである。した

がって、世界銀行の刊行物でも、異なる刊行物、あるいは同一刊行物でも異なる版から、時系列データを取り出すことは避けていただきたい。一貫性のある時系列データは CD-ROM 版や WDI Online で入手可能である。

比率と増加率

参照の便宜をはかるため、各表には通常は単なる原数値そのものではなく、比率や増加率が示されている。原数値は *World Development Indicators 2008* の CD-ROM 版に収録されている。増加率は特記がない限り、最小二乗法により算出されている（後述の統計手法の項を参照）この方法では当該期間中の入手可能な観察値すべてを考慮に入れるため、算出された増加率は例外的な数値の影響をあまり受けないですむ。インフレの影響を排除するため、増加率の算出には不変価格による経済指標を用いている。イタリック体のデータは当該欄の見出しに指定されている年ないし期間のものではないことを示す。経済指標に関して最大で前後 2 年、データ収集がそれほど定期的ではなく、さほど劇的な変化もない社会指標に関しては最大の前後 3 年のずれがあり得る。

不変価格シリーズ

経済の成長は、その経済のなかで働いている個人や企業が生み出す付加価値の増加によって測定する。つまり、実質成長率を測定するためには、不変価格で評価した GDP とその構成要素の推定値が必要になる。世界銀行は国内通貨建ての不変価格による国民所得勘定系列を収集しているが、これは各国それぞれの基準年で作成されている。これを比較可能な不変価格データ系列にするため、世界銀行は GDP および産業別付加価値を最新版の *World Development Indicators* では 2000 年という共通の基準年に再計算している。このプロセスで、再計算した GDP と再計算した構成要素の合計の間には誤差が発生する。誤差を配分すると成長率に歪みが生じるので、誤差は未配分のままにしてある。

総括値

ほとんどの表の末尾に示されている地域別や所得別グループの総括値は、水準表示の場合は単純な加算で算出されている。総括値の増加率や比率は、通常は加重平均によって算出される。社会指標の総括値は出生数によって加重されている幼児死亡率を除き、人口数あるいは下位分類の人口関連数によって加重されている。さらに詳しい情報は個別指標に関する注を参照されたい。

多年度にわたる総括値は時期によって集計値の構成が変化しないように、含まれている国が同一であると想定したグループに基づいて算出されている。当該年のグループ値は、基準年である 2000 年にグループ内の 3 分の 2 以上の諸国について、データが入手可能な場合のみ算出されて

いる。この基準が満たされていれば、データがない国についても、それがあつた国と同じように動くとの前提がおかれている。総括値はテーマごとに典型的な集計値を示すものであつて、グループ値と国レベルの数値を比較しても、有意義な情報は得られないことに留意されたい。さらに、推定のプロセスで、下位グループの合計と全体との間に誤差が発生することもあつる。

表 1. 主要開発指標

人口は、事実上の定義に基づいており、法的地位や市民権にはかかわりなく、すべての住民を含む。ただし、一般には出身国の人口に含まれ、保護を受けている国に永住しているわけではない難民は除く。

人口増加率は、該当期間における指数関数的な増加率である（後述の統計手法の項を参照）。

人口密度は、年央の人口を国土面積で除したものである。国土面積は総面積から内陸水路と沿岸水路を控除したものである。密度は国土面積に関して入手可能な最新のデータを用いて算出されている。

人口の年齢構成（0-14 歳）は、0-14 歳の人口が総人口に占める割合を示す。

国民総所得（GNI）は、国民所得に関するもっとも幅広い測定値であり、居住者に請求権がある国内外の源泉から生み出された付加価値を測定する。GNI は国民総生産（GDP）に海外からの一次所得の純受け取りを加えたものとなる。データは世界銀行アトラス方式を用いて、各国通貨から現在の米ドルに換算されている。一時的な為替相場変動の影響をならすため、3 年間の平均為替相場を使用している（アトラス方式の詳細については、後述の統計手法の項を参照）。

1 人あたり GNIは、GNI を年央の人口で除したものである。米ドル表示の 1 人あたり GNI は世界銀行アトラス方式を使って換算したものである。世界銀行は米ドル表示の 1 人あたり GNI を用いて、分析上の目的で各国を分類したり、借り入れ資格を規定したりしている。

PPP 表示の国民総所得（GNI）は、購買力平価（PPP）を換算係数に用いて国際的なドルに換算した GNI である。それをここに掲載したのは、名目相場は相対価格の国際的な格差を必ずしも反映しないためである。PPP 相場を使えば、国際的な 1 ドルは自国の GNI に対して、米ドルがアメリカの GNI に対してもつと同等の購買力をもつことになる。PPP 相場を用いることによって、普通の物価指数について異時点間で実質価値の比較が可能であるように、各国間でも実質物価水準について標準的な比較が可能となる。ここで使われた PPP 換算係数は、国際比較プログラムが 146 カ国を対象に 2005 年に実施した物価調査に基づく。OECD 加盟国については 1999 年に終了した最新の調査に基づいているが、それ以外の諸国については 1996 年、93

年、あるいはさらに以前の調査を用いて、1996 年のベンチマークまで外挿したデータに基づく。調査対象に含まれていない国の推定値は、入手可能なデータを使って統計モデルで求めたものである。

PPP 表示の 1 人あたり GNIは、PPP 表示の GNI を年央の人口で除したものである。

1 人あたり国内総生産（GDP）増加率は、不変価格で測定した GDP に基づく。GDP の増加率は経済成長を幅広く測定する尺度であると考えられている。不変価格に GDP は、一定期間に生産された財・サービスの量を基準年価格で測定し、やはり不変価格で評価した中間投入コストを控除することによって推定できる。最小二乗法による増加率の詳細については、後述の統計手法の項を参照。

出生時余命は、出生時における死亡率パターンが生涯を通じて不変であるとした場合に、新生児が何歳まで生きるかを示す数値である。男女別にデータを示してある。

成人識字率は、日常生活に関する短い表現を理解しながら、読み書きできる 15 歳以上人口の割合である。実際には、識字率の測定は困難である。このような定義を使って識字率を推定するためには、国勢調査あるいは制御された状況下での測定値が必要となる。自己申告データで識字能力のある人の数を推定している国が多い。学習到達度を代理変数としながらも、異なる就学期間や修了水準を適用している国もある。データ収集の定義や手法が各国で違っているので、取り扱いには注意が必要である。

二酸化炭素（CO₂）排出量は、化石燃料の燃焼やセメント製造から発生する排出量を測定したものである。これには、固体、液体、および気体という形態での燃料消費と、気体の燃焼によって排出される二酸化炭素が含まれる。1 人あたり CO₂ 排出量は CO₂ 排出量を年央の人口で除したものである。

アメリカのエネルギー省が後援している二酸化炭素情報分析センター（CDIAC）は、1 年間に発生する二酸化炭素排出量を算出している。この計算は国連統計局（UNSD）が維持している世界エネルギー・データセットに基づく化石燃料消費に関するデータと、アメリカの鉱業局が維持しているセメント製造データセットに基づく世界のセメント生産に関するデータに依拠している。CDIAC は 1950 年以降現在に至るまでの全時系列を、最新の発表と修正をデータベースに織り込むことによって毎年再計算している。国際輸送の恩恵を受けている諸国に燃料を割り振るのが困難であるため、推定値には国際輸送に従事する船舶や航空機に供給されている燃料は含まれていない。

表2. ミレニアム開発目標：貧困の撲滅と生活の向上

最貧20%層が消費/所得に占める割合は、人口の最貧20%層が消費、あるいは場合によっては所得に占めるシェアである。これは分配にかかわる指標である。消費（あるいは所得）の分配が不平等な国ほど、一定の平均所得の下で貧困率が高くなる。データは各国の代表的な家計調査に基づく。ベースとなる家計調査がデータ収集の手法と種類の点で各国ごとに異なっているため、分配のデータは厳密には国別比較が不可能である。世界銀行スタッフはできる限り比較可能性を確保すべく努力を払っている。可能な限り、所得ではなく消費を使っている。

幼児栄養失調の割合は、5歳未満の子供で、生後0-59カ月の国際的な参考母集団の年齢別体重の中央値を、標準偏差の2倍以上下回っている割合である。表は世界保健機関（WHO）が2006年に発表した新しい子供の成長基準にかかわるデータを示したものである。栄養失調についての推定値は各国の調査データに依拠している。過少体重の子供の割合がもっとも一般的な栄養失調の指標である。たとえ軽度であっても、過少体重であれば、死亡のリスクが高まり、子供の精神的発育を阻害するおそれがある。さらに、栄養失調の女性は出生体重が少ない赤子を生む可能性が高いため、世代を超えて問題を永続化させる懸念もある。

初等教育修了率は、初等学校の最終学年を修了した児童の割合。初等学校の最終学年にいる総児童数から同学年の留年児童数を控除した人数を、人口のなかで正式な卒業年齢にある児童総数で除したものである。初等教育の年限は国際標準育分類（ISCED）の定義に基づくが、3-4年（非常に少数の国）から5-6年（大多数の国）、あるいは7年（少数の国）と国より異なる。教育課程や修了基準が国ごとに異なるため、初等教育修了率の高さは必ずしも児童の学習水準が高いことを意味するものではない。

小中学校就学者の男女比率は、小中学校に就学（グロスベース）している女子生徒数の同男子生徒数に対する比率である。

教育における性差別をなくすことが、女性の地位と能力の向上につながると考えられる。女子の相対的な学校教育アクセス度を測定するには、この指標では不十分である。2005年为目标期限であったため、これが期限切れとなった最初である。就学データは各国の教育当局は、就学データをUNESCO統計研究所に報告することになっている。初等教育は子供たちに、歴史、地理、自然科学、社会科学、芸術、および音楽といった科目に関する初歩的な理解力に加えて、読み書き算数に関する基礎的スキルを提供する。中等教育は初等レベルで始めた基礎教育の提供を完成させ、より専門的な教員がもっと科目ないしスキル指向的な授業を行うことによって、生涯にわたる学習と人間開発の基盤を築くことを目的とするものである。

5歳未満児死亡率は、現在の年齢別死亡率にしたがえば、新生児が5歳に到達する以前に死亡する確率である。この確率は1,000人当たりで表示されている。死亡率データのおもな出典としては、出生・死亡の届け出制度や、サンプル調査または国勢調査に基づく直接的ないし間接の推定値がある。入手可能なあらゆる情報を透明な形で活用して、5歳未満児死亡率に関して調和のとれた推計値を作成するため、死亡率と死亡時期との関係に加重最小二乗法による回帰線を当てはめる方法が、UNICEFと世界銀行によって開発され、採択されている。

医療関係者が介助した分娩は、医療関係者が介助した分娩の割合である。同医療関係者は妊娠中、分娩中、および産後期の女性に対して、必要とされる監督、ケア、および助言を提供し、自ら分娩を介助し、そして新生児を看護する訓練を受けた者でなければならない。医療関係者が介助した分娩の割合は、妊産婦に対して十分なケアを提供できる能力が保健制度にあるかどうかを示す指標になる。産前産後のケアが良ければ、妊産婦の健康状態が改善し、妊産婦および乳児の死亡が減少する。しかし、このデータはそのような改善を反映していない懸念がある。保健情報システムが未整備で、重要な死亡が過少報告になっており、そして妊産婦死亡率はそもそも測定がむずかしいためである。

避妊手段の普及率は15-49歳の既婚あるいは結婚適齢期の女性で、自分ないし性交パートナーが何らかの避妊手段を講じている割合。安全で有効な避妊は生殖保健達成に必要な不可欠な手段の1つであり、性的感染症を予防するとともに、女性が意図せざる妊娠を回避するのに役立つ。避妊手段の普及率には極めて効果的な近代的方法だけでなく、効果のない伝統的方法まであらゆる方法が含まれている。このデータは主として家計調査に基づく。

HIV感染率は、15-49歳人口のうちHIVに感染している人の割合である。成人のHIV感染率は各国人口のHIV感染率を反映したものである。しかし、感染率が全体的に低くても非常にミスリーディングなことがある。最初は特定の地域あるいは人口グループに集中しているが、もっと人口全体に波及しようとしている重大な流行病を隠蔽していることがしばしばである。多くの途上国では特に女性を中心に若い成人が新たに感染している。HIV感染率の推定値は、調査や小規模な非典型的グループの監視を通じて収集されたデータを外挿したものに基いている。

表3. 経済活動

国内総生産は、国内の全生産者による購入者価格での総付加価値に、製品価格に含まれていない税金を加えて、補助金を控除したものである。構造物の減価償却と天然資源の消耗や劣化などは控除せずに計算されている。付加価値は産業の

総産出額を合計した上で、中間投入額を差し引いた純産出額である。付加価値の産業分類は国際標準産業分類 (ISIC) 第3版に基づく。世界銀行では通常米ドルを使い、IMF が発表している公定為替相場の平均値を各年に適用している。外国為替や貿易商品の取引に実際に適用されている相場から、公定相場があまりにも大幅に乖離していると判断される場合には、それに代わる換算係数を適用した。

国内総生産の年平均増加率は、各国通貨建ての不変価格 GDP に基づいて算出している。

農業生産性は、1995年の不変米ドルで測定した農業付加価値の農業労働者数に対する比率である。

付加価値は、ある産業の総産出額を合計した上で、中間投入額を控除した純産出額である。付加価値の産業分類は国際標準産業分類 (ISIC) 第3版に基づく。

農業付加価値は、ISIC 分類 1-5 に対応し、林業と漁業を含む。

工業付加価値は、鉱業、製造業、建設業、電気、水道、およびガスで構成される (ISIC 分類 10-45)。

サービス付加価値は、ISIC 分類 50-99 に対応する。

家計最終消費支出は、家計が購入するあらゆる財・サービスの市場価値であり、耐久財 (自動車、洗濯機、家庭用コンピュータなど) も含まれる。住宅の購入は含まないが、持ち家にかかわる帰属家賃は含まれる。免許や許可を取得するために政府に対して支払う手数料なども含まれる。この家計消費支出には、たとえ当該国では家計とは区別されている場合でも、家計にサービスを提供する非営利機関の支出も含まれている。実際には、家計消費支出には資源の使用と供給との間で生じている統計上の誤差も含まれる。

一般政府最終支出は、財とサービスの購入 (公務員給与も含む) にかかわる政府のあらゆる経常支出が含まれる。国防や安全保障にかかわる支出のほとんどが含まれるが、政府による固定資本形成の一部をなす軍事支出は除かれる。

総固定資本形成は、国内の固定資本の増加にかかわる支出と在庫品や貴重品の水準にかかわる変化で構成される。固定資産には土地の改善 (柵、溝、排水路など)、工場、機械、および設備などの購入、商工業用建物、事務所、学校、病院、および民間住宅を初めとする建物、道路、鉄道などの建設が含まれる。在庫は生産や販売における一時的または予期せぬ変動に備えて、また、「仕掛品」として、企業が保有している財貨の蓄えである。1993年の SNA では、貴重品の純取得も固定資本形成に算入されることになっている。

対外財・サービス収支は、財とサービスの輸出から同輸入を差し引いたものである。財・サービスの貿易は一国の居住者とそのほかの全世界との間で、所有権の移転を伴う一般商品、加工や修理のために送られた財貨、非貨幣用金、およびサービスなどにかかわるすべての取引が含まれている。

GDP インプリシット・デフレーターは、主たる構成要素である民間最終消費に加えて、政府消費、資本形成、および国際貿易など、全最終需要項目にかかわる価格の変化を示す。これは名目価格 GDP の不変価格 GDP に対する比率として算出される。GDP デフレーターは現時点の産出額をウェイトとするパーシェ式価格指数として、明示的に算出することもできる。

ほとんどの途上国について、国民所得勘定に関する指標は訪問したり、駐在している世界銀行の使節団を通じて、各国の統計機関や中央銀行から収集している。高所得国のデータは OECD に依拠する。

表 4. 貿易・援助・金融

商品輸出は、海外に供給した FOB 建て財価値を米ドルで表示したものである。

商品輸入は、海外から購入した CIF 建て財価値 (保険と運送費を含む際価値) を米ドルで表示したものである。商品貿易に関するデータは WTO の年報に基づく。

工業品輸出は、標準国際貿易分類 (SITC) の大分類 5 (化学品)、6 (製造業品)、7 (機械・輸送機器)、および 8 (雑製造業品) で構成されるが、中分類 68 は除く。

ハイテク輸出は、R&D 集約度が高い製品の輸出である。航空機、コンピュータ、科学器具、および電気機械などが含まれる。

経常収支は、純財サービス収支、純所得収支、および純経常移転収支の合計である。データは IMF の *Balance of Payments Statistical Yearbook* に依拠している。

外国直接投資は、投資家の所在国以外で事業を営んでいる企業に対して、永続的な経営権 (議決権株式の 10% 以上) を取得するための投資にかかわる純流入である。国際収支に示されているように、これには株式資本、収益の再投資、そのほかの長期・短期の資本が含まれる。外国直接投資に関するデータは、IMF の国際収支統計に基づき、国連貿易開発会議の統計を使った世界銀行スタッフの推計、および各国の公的情報源で補完されている。

政府開発援助あるいは**政府援助**については、OECD 加盟の高所得国からのものが、途上国の公的対外ファイナンスの中心となっている。ただし、OECD の開発援助委員会 (DAC) のメンバーでない諸国のなかにも、政府開発援助 (ODA) を供与している重要な援助国がある。DAC は ODA について、公的部門が供与するものであること、主要目的が経済開発あるいは福祉の促進にあること、および譲許的な条件で供与すること (グラント・エレメントが割引率 10% で計算して 25% 以上であること)、という 3 つを基準に定めている。ODA は贈与と返済額を除いた借款とで構成される。これは DAC が定めた ODA の定義を充足してい

る必要があり、かつ DAC が定めている被援助国リストに掲載されている諸国や領域に対するものでなければならない。新しい DAC の被援助国リストは従来よりも客観的なニーズベースの基準に基づいて作成されており、低および中所得国のすべてが含まれている。ただし、G8 や EU（加盟時期が確定している諸国を含む）メンバーは除く。

対外総債務は、非居住者に対する債務で、外貨、財貨、あるいはサービスでの返済を要するものである。これには公的長期債務、公的保証付き長期債務、非保証民間長期債務、IMF 信用、および短期債務の合計である。短期債務には当初満期が 1 年以下の全債務と長期債務にかかわる延滞利息が含まれる。

対外債務の現在価値は、短期対外債務の合計と、公的長期債務、公的保証付き長期債務、および非保証民間長期債務にかかわる償還期限までの元利返済金の流れの合計を現在価値に割り引いたものの総計である。対外債務に関する主要データ源は、世界銀行融資あるいは国際開発協会（IDA）信用を享受している加盟国が債務国報告制度を通じて提出する報告である。世界銀行、IMF、アフリカ開発銀行・アフリカ開発基金、アジア開発銀行・アジア開発基金、米州開発銀行のファイルからの追加的な情報も使用されている。途上国に對外債務に関する総括表は、世界銀行の *Global Development Finance* に毎年発表されている。

純移住は、当該期における純移住者の総数、すなわち移入者数から移出者数を控除したもので、移入国の国籍を有する者とそうでない者の双方が含まれる。表の数字は 5 年間の推定値である。データは国連人口局の *World Population Prospects: The 2004 Revision* に依拠している。

銀行部門国内信用は、各部門に対するあらゆるグロス・ベースの信用を含んでいるが、中央政府に対する信用だけは例外的にネット・ベースとなっている。銀行部門には通貨当局、預金通貨銀行、およびデータが入手可能なそのほかの銀行（当座預金の受け入れは行っていないものの、定期預金や普通預金といった債務は負っている金融機関を含む）が含まれる。そのほかの銀行としては貯蓄住宅抵当貸付機関や建築貸付組合などがある。データは IMF の *International Financial Statistics* に依拠している。

表 5. その他諸国の主要指標

「表 1. 主要開発指標」に関するテクニカル・ノート参照。

統計手法

この項では、最小二乗法による増加率、指数関数的な（エンドポイント方式の）増加率、米ドル表示の GNI および 1 人当たり GNI の推定に使われる換算係数を算出するための、世界銀行アトラス方式について説明する。

最小二乗法による増加率

信頼できる計算が可能なくらい長期にわたる時系列データがある場合には、最小二乗法による増加率を必ず使っている。期間中の観察値が半分以上欠落している場合には、この方法による増加率は算出しない。

最小二乗法による増加率 r は、当該期間の年次変数の対数値に線形回帰による傾向線を当てはめて算出する。回帰方程式は次の形となる。

$$\ln X_t = a + bt$$

この式は以下の複利による増加式の対数をとったものに等しい。

$$X_t = X_0(1 + r)^t$$

指数関数的な増加率

ここで、 X は変数、 t は時間である。また $a = \log X_0$ と $b = \ln(1 + r)$ は推定すべきパラメータである。 b^* を b の最小二乗法による推定値とすれば、年平均増加率 r は $[\exp(b^*) - 1]$ で求めることができ、これを 100 倍すれば% 表示になる。

このようにして算出された増加率は、当該期間における入手可能な観察値を代表する平均増加率である。しかし、それは同期間内のある 2 時点間の実際の増加率とは必ずしも一致しない。

特に労働力や人口など一定の人口動態にかかわるデータについて、2 時点間の増加率は次の式で算出される。

$$r = \ln(p_n/p_1)/n$$

ここで、 p_n と p_1 は当該期間の最後と最初の観察値、 n は同期間の年数、 \ln は自然対数である。この増加率は 2 時点間における連続的な指数関数モデルに基づいている。時系列中の個々の数値は考慮されない。また、指数関数的な増加率は次の式で求められる毎年の変化率にも一致しない。

$$(p_n - p_{n-1})/p_{n-1}$$

世界銀行アトラス方式

特定業務上の目的で米ドル表示の GNI および 1 人当たり GNI を算出する際、世界銀行はアトラス換算係数を使用している。アトラス換算係数の目的は、国民所得を各国で比較する際に為替相場変動の影響を減らすことにある。ある年のアトラス換算係数は、当該国の当該年とその前の 2 年間における平均為替相場（あるいは代替的な換算係数）について、同国のインフレ率と日本、イギリス、アメリカ、およびユーロ圏のインフレ率格差を調整したものである。

当該国のインフレ率は GDP デフレーターの変化率で測定する。国際的なインフレ率を代表する日本、イギリス、アメリカ、およびユーロ圏のインフレ率は、SDR デフレーターの変化率で測定する（SDR、すなわち特別引出権は IMF の計算単位）。SDR デフレーターはこれら諸国の SDR 表示による GDP デフレーターを加重平均したもので、その際のウェイトは 1 単位に含まれている各国通貨の量による。このウェイトは SDR の構成と各国通貨相互間の為替相場が変化するため、時期によって異なってくる。SDR デフレーターは最初に SDR 建てで算出し、次にアトラスの SDR 対米ドル換算係数を使って米ドル建てに換算される。さらに各国の GNI に対してアトラス換算係数を適用する。その結果として得られる米ドル表示の GNI を年央の人口で除して、1 人当たり GNI が算出される。

公定為替相場が信頼性に欠ける、あるいは当該期間の実際の為替相場を代表していないと思われる場合、アトラス方式では代替的な為替相場の推定値が使用される（下式参照）。

ある t 年のアトラス換算係数の算出は以下のように定式化できる。

$$e_t^* = \frac{1}{3} \left[e_{t-2} \left(\frac{p_t}{p_{t-2}} / \frac{p_t^{SS}}{p_{t-2}^{SS}} \right) + e_{t-1} \left(\frac{p_t}{p_{t-1}} / \frac{p_t^{SS}}{p_{t-1}^{SS}} \right) + e_t \right]$$

また、その t 年の米ドル表示による 1 人当たり GNI は次の式で算出される。

$$Y_t^S = (Y_t/N_t)/e_t^*$$

ここで、 e_t^* は t 年のアトラス換算係数（各国通貨対米ドル）、 e_t は t 年の平均為替相場（各国通貨対米ドル）、 p_t は t 年の GDP デフレーター、 p_t^{SS} は t 年の米ドル表示の SDR デフレーター、 Y_t^S は t 年のアトラス方式による米ドル表示の 1 人当たり GNI、 Y_t は t 年の名目 GNI（各国通貨建て）、 N_t は t 年の年央の人口である。

代替的な換算係数

世界銀行は公定為替相場の換算係数としての妥当性を体系的に評価している。公定為替相場が外国為替の国内取引や貿易財に実質的に適用されている相場から大きく乖離していると判断される場合には、代替的な換算係数が使用される。このケースに該当する国の数は、*World Development Indicators 2007* の 1 次データ出典表にみるように少ない。代替的な換算係数はアトラス方式や主要世界開発指標では、単年度だけの換算係数として用いられている。

事項索引

欧文先頭

CO₂ 排出量 209
 EU 資金 259
EU の連帯政策 258
 GDP
 1人当たり 121
 対世界シェア 118
 Landes 127
 m-バンキング 273
 W・アーサー・ルイス 175

和文先頭

■あ行

アイデア 111
 アイデア主導型経済 149
 赤本 240
 アクセス容易性 62
 アジェンダ2000 258
 アダム・スミス 14, 103, 190, 212
 新しい経済地理 202
 新しいアプローチ 253
 新しい国際貿易 186
 新しい地域主義 285
 アタル・ビハリ・ジンパイ 132
 アーバンプライマシー 57
 アビジャン 54
 アメリカ *vii*, 58
 格差の縮小 50
 生活水準の収斂 49
 都市化 66
 分裂 50
 密度 50
 アフリカ開発のための新パートナーシップ 302
 アフリカの角 300
 アメリカ経済 48
 アメリカ南部 179
 アルマティ行動計画 207

イギリス

都市化 227

移住 160

インド 18
 国境を越える 167
 集積経済 16
 中国の労働者 17
 ブラジル 18, 182

移住者

就職率 178
 途上国からの 172

移住政策 161, 169

移住に関する経済学の見方 175
 移住の開発効果 180
 移住理論 173
 移住を抑制 174
 移住を管理するための政策 181
 一次元の問題 45
 一次都市 56
 移転の分配ルール 270
 移転の累進制 270
 移動性に対する暗黙の障壁 177
 移動性を高める地域インフラ 290
 インセンティブ 253
 —の効果 280
 インド 62
 ムンバイ *vii*
 インフラ 42, 253
 インフラ改善の分配効果 274
 インフラサービス 203
 インフラ投資 265
 インフラに対するアクセス改善 274

ヴィクトル・ユゴー 134

裏庭の資本主義 148

運賃平準化政策 279

運命の逆転 19

エジプト

新しい人口地図 159

エスノローグ 115

エネルギー軌道 232

エヒード 241

欧州経済共同体 (EEC) 134

欧州経済協力機構 (OECE) 134

欧州経済通貨同盟 (EMU) 135

欧州地中海フォーラム 295

欧州通貨制度 (EMS) 135

大前研一 106

汚染 208

オフショア 170

温室効果ガス排出 207

温暖化による損害総額 208

■か行

海外輸送コスト 186

外交開発 232

海上運賃 191

海上輸送コスト 192

開発課題の得失 304

- 開発政策 22
- 開発の包摂 264
- 開放性 103, 130
- 海洋国 113
- 改良型輸送技術 189
- カイロ iii
- 街路改善総合計画 246
- 価格差別 192
- 価格設定政策 279
- 価格設定メカニズム 229
- 格差 71, 178
 - GDP 70
 - 危険な 89
 - 経済的産出 125
 - 最富裕国と最貧国 121
 - 都市内部における 55
 - 農村部対都市部 69
- 格差縮小 70
- 格差の収斂が鈍化 172
- 学習 142
- 家計消費 155
- 囲い込み運動 223
- カザフスタン 58
- 環境のアメニティ 75
- 韓国
 - 場所のポートフォリオ 59
 - のシリコンバレー 242
- 関税 210
- 関税圏 117
- 関税制度 205
- 完全な労働移動性 288
- 管理された移住 166

- 企業移転 151
- 危険な格差 89
- 記述 46
- 規模に関する誤ったこだわり 154
- 規模の経済 20, 130, 139, 140, 145, 198
- 規模の資源分配 258
- 規模の利益 114
- 基本的インフラ 72
- 業界の神秘 146
- 供給拡大のための地域統合 284
- 行政管轄区 241
- 行政区 67, 92
- 協調インセンティブ 291
- 共通言語 300
- 共有 142
- 許可政策 278
- 距離 vii, 6, 7, 214
 - 経済的な概念として 83
 - サハラ以南アフリカ 306
 - 定義 83
- 距離の死 151
- 距離を克服するための制度 263

- 均衡のとれた成長 iii, 82
- 近接効果 2
- 近接性 2
- 近隣窮乏化 162
- 近隣諸国の需要性 127

- 空輸の貿易摩擦 192
- クズネッツ・サイモン 36
- 国 38, 45
- 国の規模 112
- 国の分散化政策 279
- 国ベースの歳入シェアリング 253
- クラスター化 143
- グローバリゼーション xi
- グローバル
 - 市場 103
 - 協定 286
 - 統合 106, 282
 - 要約指標 120
- グローバル化 126

- 携行可能な年金給付金 272
- 軽工業 145
- 経済活動の集中 243
- 経済統合の戦略と優先度 292
- 経済成長 x
 - アメリカ 48
 - インド xi
 - 再編成 97
 - 中国 xi
 - 諸力 126
 - 地図 vii
 - 変化をもたらす効果 37
 - 3つの次元 ix
 - レンズ 23
 - ブラジル xi
- 経済的距離 84
- 経済的国境 108
- 経済的産出にかかわる格差 125
- 経済的質量 59, 68, 106, 252
 - 集中 65, 117
 - 増加 83, 91
 - 分散 100
- 経済的集中 63, 93, 260, 119
 - 先進地区 90
- 経済的生産性 8
- 経済的なレンズ 107
- 経済的繁栄とマラリアの負荷 129
- 経済的(な)風景 13, 56, 83, 198
- 経済的密集 54, 62, 214
- 経済的連帯 256
- 経済的質量 60
- 経済統合 x
 - に向けた政策枠組み 262
 - の政治的な利益 280
- 経済統合のための目安 24

インセンティブ 24
 インフラ 24
 精度 24
 経済の質量 254
 経済発展の初期段階 63
 経済連携協定 287
 経済を知れ 279
 携帯電話 273
 利用者 273
 計量経済分析 284
 経済密度の高い環境 147
 ケジェコンドウ（不法建築） 248
 ケニア 74
 言語の多様性 116
 原産地規則 287
 建築規制 234
 憲法上の資金 278
 憲法上の要請 258
 権利付与 223

 効果的なサービス提供 272
 国境規制 109
 公共財の提供 297
 公共サービス 182
 —にかかわる移転メカニズム 270
 工業都市 79
 公共輸送システム 227
 公共輸送手段 231
 航空運賃 196
 航空輸送コスト 192
 後進地区 xi, 88
 —開発を目指すインセンティブ 278
 —への投資 256
 高層地区
 上海 248
 交通安全措置 209
 港湾効率 205
 国境の高さ 108
 国際 45
 国際移住 163
 パターン 184
 国際移住者 184
 国際経済取引コスト 116
 国際的な資本フロー 163
 国際的な動労移動 165
 国際輸送 191
 国内移住者 171
 ラテンアメリカ・カリブ 170
 国内移住にともなう送金 180
 国内統合を図るための政策オプション 267
 国内輸送 190
 国内労働移動 176
 国内労働市場 111
 国富論 14, 103, 138
 国民総所得（GNI） 111

国連大学世界開発経済研究所 97
 国連人間住居計画 249
 コスト 19
 内部化 208
 輸送と通信 19
 輸送と通信 104
 国家的な集中 9
 国境関連の分裂 186
 国境効果 135
 国境通過に要する時間 207
 国境内の改革 288
 国境の高さ 287
 国境を越えた取りきめ 300
 国境を越える移住 167
 国境をまたがるインフラへの投資 298
 国境をまたがる努力 289
 国境措置 288
 古典派の移住モデル 175
 雇用格差
 州別 179
 混雑 208
 混雑のコスト 181
 コンテナ化 194
 コンテナ革命 195
 コンテナ船 194
 コントロールがもてない分裂 112

■さ行

財産権 223
 財産権制度 224
 財政インセンティブ 278
 財政平行交付金 270
 サービス業 146
 産業構造のロック 153
 産業内貿易 20, 149, 186
 増加 200
 三次元の問題 45

 ジェースタンカー 194
 時間的なコスト 206
 時間に敏感な製品 284
 シグマ収斂 50
 資源の再分配 270
 事故 208
 市場アクセス 32, 119
 改善する制度の発展 301
 市場機会 86
 市場主導型 284
 市場諸力 ix, 37, 153, 154
 市場の潜在力 292
 自然な近隣地域 284
 持続的な発展 107
 失業の増加という亡霊 161
 失業率 70

- ジップの法則 57
- 私的財産権 223
- ジェットエンジン 193
- 自動車保有台数 208
- 自発的な移住 171
- 自発的な労働移住 184
- ジブラの法則 57
- ジブラの法則 58
- 資本移動 109
- 資本規制 110
- 資本と労働の移動 161
- 資本の移動性 288
- 資本の流れ 161
- 社会的な不平等 43
- 社会的連帯 256
- ジャストインタイム生産 295
- 従価輸送料金 196
- 重工業 145
- 重商主義 161
- 集積
 - 途上国 140
 - 波及効果 184
 - 利益 173, 181
- 集積(の)経済 13, 15, 43, 140, 138, 147
- 移住 16
 - インドネシア 144
 - 円滑化 220
 - 利益 156, 203
- 集積効果 139
- 集積指数 60
 - 国際比較 61
 - 算出 61
- 住宅開発金融公社 225
- 住宅金融 225
- 住宅抵当市場 225
- 住宅パターン 244
- 集中 8, 9, 44, 91
 - 国家的な 9
- 集中度 64, 67
- 集中や収斂にかかわるパターン 12
- 重量対金額比率 196
- 収斂 44, 69
- 熟練労働 160
 - 流出 175
- 収入シェアリングのイニシアティブ 287
- 需要拡大のための世界統合 284
- 需要管理 231
- 順位規模ルール 57
- 順位規模ルール 58
- 循環的因果関係 2, 188
- 蒸気船の登場 190
- 消費で測定した集中度 68
- 情報技術 205
- 情報通信技術 273
- 商務省管轄下の経済開発 277
- ジョージ・オーウェル 79
- 初等教育の義務化 269
- 所得
 - 格差 96
 - 1人当たり 124
 - 農村部対都市部 243
- 所得収斂 86, 122
- シンガポール
 - 高度経済成長 235
- 人工国家 115
- 人口増加
 - 途上国の都市部 79
- 人口のスペース的な分布 218
- 人口密度 59
 - グリッド 61
- 申請受理証 240
- 人的資本
 - 移動 169
 - 開発 268
 - クラスター化 174
 - 賦存状況 184
 - の投資 267
- 人的資本投資の増加 269
- 新都市の建設 244
- 進歩の主な媒体 vii
- 心理的コスト 84
- スターン報告書 208
- 頭脳流出 161, 181
- スパゲッティボール 285
- スペース
 - 効率 36
- スペース的
 - 乖離 96
 - 均一性 258
 - 均衡のとれた発展 82
 - 経済の発展 199
 - 公平性 275
 - 次元 221
 - 尺度 106
 - 接続的な輸送インフラの改善 232
 - 接続的なインフラ 252
 - 相違 256
 - 対象を絞った介入策 232, 252, 280
 - 非効率性 100
 - 不平等 94, 261
 - 変化 36, 154
 - 変換 42, 86
 - 無関係な税制 261
 - 盲目 42
 - 盲目的な制度 220
- スペース的な格差
 - 経済活動 43
 - 生活水準 43
- スペース的な統合 24
 - 香港 235
- スペースの次元 39
 - 距離 39

分裂 39
 密度 39
 スペースの尺度 38
 国 38, 45
 国際 45
 スペースの尺度
 地域 39
 地区 38
 地方 45
 スラム街 73, 74
 アジア最大 74
 改善 249
 過去と現在 75
 形成の管理 250
 ——問題 234
 都市に統合する 249
 都市に統合する政策 232

 生育期の不幸 303
 生活水準 10, 11
 格差 252, 268
 収斂 49, 82
 スペース的な公平性 260
 政策 46
 アプローチを構成する3つの要素 252
 移住を管理するための 181
 オプション 253
 経済地理についてもっとも重要な問題 x
 挑戦課題 220
 政策課題
 最も挑戦的 280
 生産性を高める地域インフラ 290
 生産要素 160
 政治経済的な挑戦課題 284
 政治的な統合 134
 成熟産業 152
 生鮮食品の長距離輸出 193
 製造業 130
 成長極 159
 成長全体に対する農業の寄与率 275
 成長波及効果 113
 制度 252, 253
 制度改革 295
 制度的な強力 288
 政府間移転 271
 政府政策 42
 政府のイニシアティブ 42
 世界で最も繁栄している場所 vii
 世界統合 285
 世界都市化の展望 61, 62
 世界の教育成果 121
 世界の工場 223
 接続性を高めるための手段 229
 接続的なインフラ 227
 先進 9
 先進地区 87, 91
 経済的集中 90

漸進的な機械化 173
 選定した産業移転 280
 全要素生産性 (TFP) 128

総抛出 291
 相互依存関係 219
 測定値
 都市化 60
 ゾーニング
 決議 228
 政策 228, 250
 ソフトな介入策 277

■た行

対域外共通関税 286
 第一次グローバリゼーションの時代 190
 第一の天性 198
 大気汚染 208
 対象を絞った介入策 234
 対面型相互作用の補完 151
 大量高速輸送手段 231
 単一欧州議定書 135

地域 39
 地域開発 xi, 252
 アフリカ 306
 政策の枠組み 268
 地域格差 201
 地域協力 285
 地域的な
 ——アセンブリー 260
 ——インフラ 289
 ——公共財の提供 302
 ——統合している諸国 106
 地域統合 ix, 31, 113, 122, 282, 285
 ——イニシアティブ 286
 ——円滑化 303
 ——改善するための制度改革 297
 ——追求する政策手段 287
 地球温暖化 208, 232
 地区 38, 222
 定義 87
 地区開発政策の実績評価 281
 地区間インフラの改善 274
 地区間賃金格差 180
 地区ごとに異なる成長効果 274
 中所得国 99
 地方 45
 地方化の経済 140, 143
 中間財 46
 の貿易 200
 中間投入財 21
 中規模都市 150
 中国
 沿岸地帯 4
 都市化戦略 28

- 中心地理論 199
- 直接投資 163
- 地理的乖離
 - 日本 97
- 地理的集中 68
- 地理的な尺度 3
- 地理的な優位性を活用したインセンティブ 275
- 理知的不均一性 2
- 地理の第一法則 85
- 賃金格差 264
- 賃金プレミアム 71
- 賃金率の地域的収斂 179

- 通信インフラ投資 273
- 通信コスト 19, 153, 197

- 定義
 - 密度 55
- 低密度地区 237
- ティンバーゲンの原理 250
- デコボコなけいざいちり 69
- 鉄道の拡張 190
- 鉄道輸送コスト 191
- 伝統的な共有地システム 241
- 伝統的な地域政策 277
- 伝統的な貿易理論 199

- 統一性は多様性にある 256
- 統一の促進 256
- 東京 vii
- 統計区 92
- 統計上の大地域 147
- 統合 iii, 44, 131, 282
 - スペース的な 24
 - 中央アジア 299
 - 挑戦課題 263, 292
 - 農村部と都市部 249
- 統合オプション 295
- 統合された東アジア 215
- 統合政策 284
- 統合の手段 41, 262
 - インセンティブ 41
 - インフラ 41
 - 制度 41
- 欧州石炭鉄鋼共同体 (ESCS) 134
- 鄧小平 82
- 道路輸送コスト 191
- 特大都市の集積経済 158
- 特別経済区 276
- 都市インフラ支援プロジェクト 273
- 都市化 xi, 26, 55, 154
 - アフリカ 66, 306
 - イギリス 227
 - 規模 78
 - 効率的で包容的な 26
- 国際比較 63
 - 初期的な 26
 - 進んだ 28
 - スピード 78
 - 速度 221
 - 成功 228
 - 成功事例 28
 - 戦略 219
 - 測定値 60
 - 中間的な 27
 - 土地改革 224
 - 胎動期 68
 - 段階 221
 - 挑戦課題 236
 - ペース 65, 77
 - 包容的にする措置 246
 - 密度 66
 - 抑制 232
 - 利益 219
- 都市化政策 220, 237
 - 緊急課題 222
- 都市化の経済 140, 144
- 都市化比率 222, 227, 236
- 都市規模の分布の規則性 58
- 都市交通 244
- 都市交通手段 244
- 都市システム 150
- 都市に対する盲目的な憧れ 158
- 都市の集積経済 144
- 都市の将来 225
- 都市の成長 219
 - 制限 158
- 都市の相互依存 152
- 都市部消費のプレミアム 155
- 都市部のシェア 61
- 都市部貧困層を統合する介入策 251
- 都市ベースの成長 149
- 都市偏重 244
- 途上国の開発課題 282
- トダロ型の移住モデル 173
- トダロ・パラドックス 173
- 土地開発のパラメーター 225
- 土地合併 242
- 土地行政 240
- 土地権利 239
- 土地市場規則の改善 272
- 土地市場制度 242
- 土地市場にかかわる制度 223
- 土地登記制度 240
- 土地売却に伴うコスト 264
- 土地保有権 240
- 土地面積 92
- 土地利用 45
- 土地利用転換ルール 223
- トップを目指す競争 99
- トランスミネリオ 246

土地利用転換政策 218

トルコ 23

■な行

内海国 299

内部経済 140

内部的な規模の経済 142

内陸国 112

流れを円滑化する措置 32

南北貿易の自由化 287

肉体から離脱した人的資本 170

西アフリカ諸国経済共同体 23

ニジェール川 54

二次元の問題 45

二次的な都市 56

二次的な土地権 242

西ヨーロッパ *vii*

日本の工業化 118

ニューヨーク 157

ウォール街 157

地下鉄システム 228

ホーソー街 157

ネットワーク経済 203

農村部から都市部への移動 173

農村部における貧困率 275

■は行

排出 208

ハイテク産業 145

場所と繁栄 1

場所の選定 275

場所のポートフォリオ 57, 68, 140, 147

韓国 59

管理 220

場所プレミアム 1

場所への投資 253

バックオフィスサービス 198

発展にかかわる3つの属性 2

発展に関する3つの次元 6

距離 6, 7

分裂 6, 7

密度 6, 7

ハブ・アンド・スポーク型の輸送システム 210

ハブ・アンド・スポーク構造 287

バマコ 54

バリューチェーン 287

繁栄 1

東アジア

成長 125

非競合性 291

非識字率の平均 269

人への投資 253

1人当たりGDP 121

1人当たり所得 124

非排除性 291

百万戸ぶろぐらむ 234

ジュンダイ自動車 242

貧困率 73

貧困層の移動 29

貧高層のシェア 274

貧困層分布の現状 254

貧困地図 29

貧困の質量(貧困者数) 254

貧困率

インド 30, 255

中国 30, 254

農村部 275

ブラジル 255

ブラジル 30

ベトナム 90

ホンジュラス 91

ラオス 265

分厚い市場 220

不完全競争 149

複合的対話 297

福祉格差 98

不経済の源泉 156

ブッシュする 183

物流サービス 210

普遍的な政策の優先事項 263

プライマシー 67

ブラジル 4

移住 182

ブルする 183

文化的な多様性がもたらす効果 115

分析 46

紛争の経済的コスト 115

分裂 *vii*, 6, 7, 106, 214

克服 134

サハラ以南アフリカ 306

定義 107

平均関税率 110

平均余命 123

ベトナム

貧困率 90

ベルギー 56

ベルサイユ条約 48

便宜船国籍 194

貿易円滑化 205

貿易可能なサービス 295

貿易政策

ラテンアメリカ 210

貿易の重力モデル 119

貿易の増加 120
 貿易摩擦 196
 貿易を増やす地域インフラ 290
 包容的都市化 218
 基盤 250
 戦略 250
 補完的な経済的賦存 301
 北米自由貿易協定 50
 ボゴタ 23
 ボトムの10億人 4, 34, 299
 ホームステッド法 224

■ま行

マッチング 142
 マラリア撲別 129
 マレーシア 29

見えざる手 147
 3つの地理的尺度 46
 密度(密集地) vii, 6, 7, 54, 82
 アメリカ 50
 サハラ以南アフリカ 306
 測定値 60
 定義 55
 都市化 66
 測定 59
 高い立地 146
 低い立地 146
 までの距離 85
 南大西洋3 290
 ミレニアム開発目標 102
 民間消費 72
 民族的・文化的な分裂 114

村インフラ支援プロジェクト 273
 ムンバイ 77

メキシコ 32, 62

モーリシャス 63
 モロッコ 58

■や行

輸出指向型工業化 242

輸出指向型サービス 206
 輸送インフラ 244, 272
 輸送回廊
 アフリカ 204
 輸送コスト 19, 186
 海外 186
 シェア 209
 低下 186, 189, 196
 輸送サービス 196
 輸送集約度 191
 輸送政策
 途上国 202
 輸送能力 138

要素移動性 160, 280

■ら行

ラゴス 54

流動性のある土地市場 223
 流動性の高い土地 156
 臨時介入策 201

累進税を通じた所得の再分配 262
 ルーズベルト・フランクリン 49

歴史が重要 151
 歴史と特化の影響 152
 連帯 256

労働移住 176, 255
 初期の理論 173
 国内の 167
 サハラ以南アフリカ 166

労働異動 169
 円滑化する政策 227
 中国 168
 ドイツの統合 257

労働移動性 45, 171
 研究 171

労働移動率 170
 労働の流れ 162

ロシア 4
 ロバート・E・ルーカス 175