

国境バザールを巡る（経済学）理論の整理

司馬 純詩

ホンコンは香港島と九龍半島、そして背後に広がる丘陵の「新界」から成り立つ。アヘン戦争で獲得した領土の上に、イギリスは日清戦争で疲弊した清からこの地を 99 年の約束で租借する。私がホンコン大学に赴任したのは租借期限の 97 年まで、まだ 12 年もあるという年でした。

中英街

イギリス植民地のホンコンと当時の中国は、全く異なった世界をなしていた。市場経済導入へかじ取りを切って間もない中国は、貧しい上に「社会主義国家」のままであった。一方、イギリスのホンコン統治は、宗主国の立場を脅かすこと以外は、すべて自由放任に任されていた。自由貿易港として、経済活動は最小限の規制と最低限の税で守られていた。カイトック空港の近くにある九龍城は、清朝統治以来の約束で中国人の自治に任され、治外法権ホンコンの中のまた治外法権であった。実情は、大陸との閩ルートの出入り口であり、やくざの跋扈する世界であった。

同様に野放しにされていた閩ルートに、新界国境の「中英街」があった。



国境を示す境界石を挟んで、左側植民地ホンコンと右側社会主義中国の国境警備官

出所：http://blog.sina.com.cn/s/blog_97fc48ea0102v1ja.html

http://news.xinhuanet.com/photo/2008-11/25/content_10411601.htm

谷と川でなすホンコン新界と広東省深圳の国境は、高い金網と緩衝帯で隔てられ、中国側からの出入りは厳しい条件のビザを必要としていた。しかし、国境の東端に開かれたわずかな隙間がある。これが「中英街」である¹。

元は川の支流を境界としていたのが、この一帯で埋め立てられ道路となり、国境が真ん中を通る通りとなったのである。道の一方が社会主義中国の領地、他方が植民地ホンコンの領地となる。それぞれの地から出張った商人が店を構え、交易が行われていた。いわば密輸の類であるが、中

国とホンコンともにこれを野放しにしていた。というより、「抜け穴」として利用していた。両方で中英街一帯を囲い込み、出入りには許可条件を付けている。特に中国側が厳しい。ちなみに、外国人は全く入れない。



中英街の賑わい。ほとんどが中国側の観光客である。

出所：<http://news.sohu.com/20070918/n252204768.html>

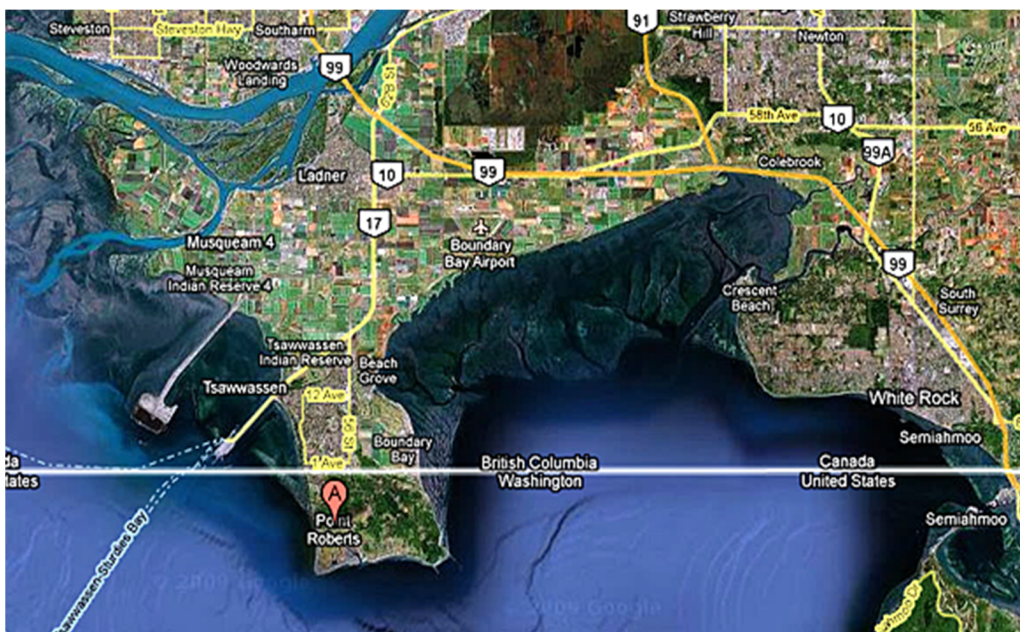
イギリス統治当時の中英街の最大の売り物は、純金であった。中国各地から買い付けに来る。このわずか数百メートルの通りでの売り上げが、全ホンコンの純金売り上げを上回る時期が続いていた。現在の中英街は、土産物程度の金の売り上げで、主な訪問人口は中国側の観光客である。今はもっと低いビザ要件でホンコンへ買い物に渡れるようになったからである。

国境バザール

陸の国境を久しく持たない日本人にとって、国境とは謎多き存在である。なかんずく、日本で最初の国際学部である私たちにとって、国境とは文字通り、「国の際」、重要な研究対象でもある²。私は講義でもゼミでも、「国境」を使って学生に国家や民族、異文化や市場について考えることを触発することがある。国境バザールは日本では経験できない稀有な存在である。

アメリカ合衆国とカナダの国境は、ウッズ湖以西は北緯 49 度の直線である。150 年ほど前に決められたこの国境のために、前から存する村や農地・牧場、果ては家屋までもが二つの国に分断されている。49 度線の西端、バンクーバーBC と合衆国シアトルの国境には、カナダ側から突き出した小さな半島の南側だけが合衆国ワシントン州の領地というところがある。ポイント・ロバーツ (Pt. Roberts) である。広さは 12.6 キロ㎡、東京の千代田区程度（皇居を囲む周辺域を含め

た広さ) である。アメリカの領地と言っても、アメリカからは海を渡るか、カナダの領地を回ってしかたどり着けない。



突き出た半島の北緯 49 度線から先が合衆国ワシントン州に属する。

出所：<http://digestedvitamins.blogspot.jp/2013/05/point-roberts-usa-oddball-out.html>

人口は 1300 人 (2010 年) ほど。住居数が 2000 余りあるが、利用率はわずか 3 分の 1 である。利用率が低いのは、大半がカナダ人の別荘だからである。ここには大きなスーパーマーケットが二つある。ガソリンスタンドも複数ある。郵便は US Postal Service。局は人口に似合わず大きい。バーやレクリエーション設備を併設した、富くじのような宝くじを売る小さなカジノも複数ある。南側の入り江にはヨットハーバーがあり、世帯数以上のヨットが係留されている。つまり、地域一帯の消費者は、主にカナダ側住民なのである。

ちなみに、カナダ側ブリティッシュ・コロンビア (BC) 州の小売り税 (GST および PST) は 12% であるが、ワシントン州側 (State and Local Sales Tax) は 8.89% である。ガソリンはアメリカ側がかなり安く、ヨット税や固定資産税も低い。

大陸西岸の国際幹線道路は、この半島と平行に走るインターステート 5 号 (カナダ領内はハイウェイ 99 号) である。そこは大きな国境検問所を備えており、税関はしばしば自動車のトランクを開かせ密輸品捜索が行われるが、ポイント・ロバーツ国境検問所では、これをほとんどしない。しょせんグロスリサーチショッピングと、心得ているのである³。

ちなみにネットで「国境バザール」の画像検索を試していただきたい。アフガン・バザールのような中東各地の野外バザールの写真がたくさん見られる。「不用品いちば」のフリーマーケットとは異なる「国際交易市場」なのである。

世界には中英街やアフガン・バザールのような、エキサイティングな国境バザールもあれば、ポイント・ロバーツのような静かな形で存する国境バザールもある。

国境バザールの目玉

国境は「最も近い外国」とも言われる。バザールでは、日常生活からうかがい知ることのできない異なる文化のさまざまな文物が見られ、触れられる。異質な商品が国内価格よりも安く入手できる。また、国境管理の処し方には異なる政治思想や体制をうかがい知ることでもある。

ホンコン・中国の国境では、ホンコン側の純金や自由港の西欧高級品の人気が高かった。一方、中国側からは絹製品や骨董品、時にはチベット・新疆地区の珍しい文化財の流出があった。合衆国とカナダ国境でも、先住民の作るスモークサーモンや、ターコイズ石の銀細工、カウチン・ニットセーターなどの人気商品がある。国境検問所はそばに「Duty Free Shop」があることが多い。タバコや酒類は制限範囲内無税で越境できるのである。

ナショナルジオグラフィック誌に複数回紹介された「ボーダーハウス」は、カナダ・ケベック州とアメリカ・ニューヨーク州の国境 Dundee で両国に隔てられた建物である。入り口から入った居間が二つの国に分けられており、一時タバコとして営業されていた。ビリヤード台を遊興税の低いケベック側に置き、ビールケースを酒税の低いニューヨーク側に置いている様子が写真で披露されていた。国境バザールに共通するのは、「選択枝」の多様性と価格の低さである。

ル・シャテリエの法則

選択枝の増大は効用の増大につながる。経済学理論ではこれはル・シャテリエ法則（Le Chatelier Principle）で説明できる。「拘束の多い需要曲線の弾力性は小さくなる」という法則である。弾力性が小さいほど、選択の自由は狭められる。逆に国境バザールは、規制が緩い分だけ、選択枝は多くなる⁴。

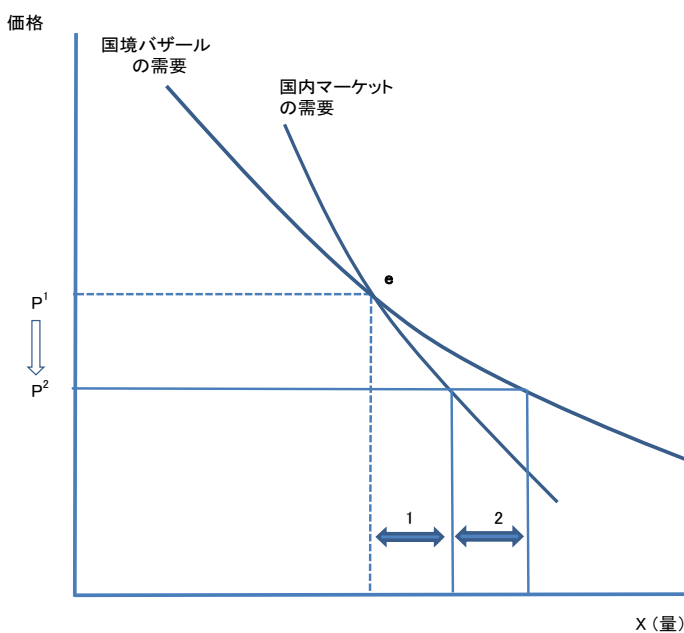
法則の説明に用いられる経済学モデルは、現在最も普及しているアロー・デブルー・マッケンジー型モデルである。財の効用を、個別の量（異なる場合は合算した量）の与える満足とし、それぞれの価格と、予算制約で消費量の選択がなされると想定するモデルである。前提として、次のふたつの条件がある。

- 1、それぞれの財は消費量増によって総合的効用は高まる。つまり、消費すればするほど満足する。
- 2、ただし、どの財でも消費が増えれば、だんだん飽きがかかる。消費すればするほど、消費単位当たりの満足度は減少するということである。

後者の定義は「限界効用逓減の法則」として、経済学の（この場合は消費モデルの）核をなす思想とも言える法則である。消費者は飽きのより小さい財に、より費用をかけて選択するという理論である。

「飽き」は、財に対する「必要性」と表裏一体の関係にある。必要性が高ければ飽きは問題とならなく、価格も高めとなる。必要性が低ければ、飽きも早く、価格も大きく下がる。経済学では必要性と価格の関係を「弾力性」という概念、消費に際しての「求める強さ」で説明する⁵。

次の図は国境バザールと国内マーケットへの需要をル・シャテリエ法則の弾力性に従って表したものである。二つのマーケットに対する需要は、当初ともに均衡点の e にあるとする。拘束条件の少ない国境バザール（つまり禁制品や外国製品の豊富な国境バザール）は選択肢が多くなる分、需要が弾力的となる。曲線の傾きが平たくなる、ということでもある。その影響は、価格に変化が起きた時（均衡から動いた時）に顕著に見られる。たとえば、図のように価格が P^2 に下がったとき、国内マーケットでは1の幅にあたる量の消費増加しか生まないが、弾力性の高い国境バザールではこれに追加して2の幅の消費を増やすことができるのである⁶。



図では横軸の X は（量）と、財の量を置いたが、横軸を X （種類）と置き換えれば、価格変動 P^2 への動きにおける「選択肢」の増大、つまり消費対象物の選択肢が増加することを示すことになる。国境バザールには、同じ布でも国内マーケットよりもたくさんの織やパターンがある。これこそ国境バザールのだご味ではないだろうか。

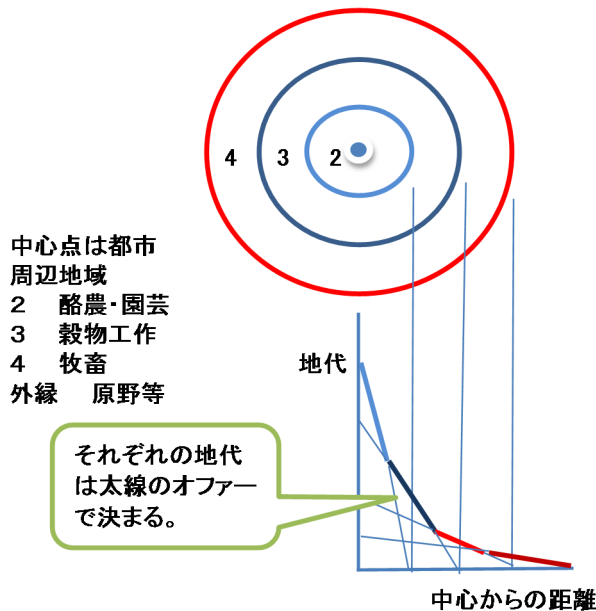
距離にかけるコスト

ル・シャテリエ法則の説明に用いた従来の経済学モデルは、交易や変化が一瞬にして成立するというタトモー・プロセス（Tatonnement Process）の仮定に成り立っている。モデルの説明に用いられる数学では、方程式の左右は「時間差なく成り立っている」からである。しかし、実際の交易には、その場に行くまでの移動や交渉の時間、財を持ち帰る輸送の過程が加わる。距離に限って言えば、近場より遠い方が当然コストがかかる。交易には、トランザクション・コスト（Transaction Costs 交易費用）が存在するのである。タトモー・プロセスでは、トランザクション・コストをモデルに内包することはせず、あえてするならば目的変数として内化することにな

る。いわば、トランザクション・コストや生産過程の時間的コストなど経過費用が存することに着目し、これを変数とするモデルである。

移動距離と財の重さをコストとして着目したモデルの嚆矢はフォン・チューネン（Johann Heinrich von Thünen）である。需要頻度は、当然に財の郵送中の腐敗速度にも関わってくる。次の図のように、産業立地は需要頻度と輸送（移動）コストに従って、図の中心（都市）から周縁部にかけて分散するとしたものである。地代は、図の下部にあるように、生産者のオファーする地代に従って、周縁に行くにつれて下がる。リカードの差額地代が土地の生産性に着目したのに対して、フォン・チューネンは製品の輸送（移動）コストに着目したものである。

輸送（移動）コスト、距離にかかる費用に着目したフォン・チューネン理論は、後の「空間経済学」のさきがけとなる⁷。



空間不可能性の定理

輸送（移動）コストが存在であれば、従来のモデルでは奇妙な現象を呈することになる。

空間不可能性の定理（Spatial Impossibility Theorem）は、生産関数の最も安定的な収穫一定（Constant Return to the Scale）技術の下で輸送費が正であれば、競争的な均衡は存在しないという定理である⁸。

企業が立地すると、地代が上がるので、消費者は離れて企業のない地域へと移動する。消費者の集まる市場に供給するには輸送コストがかかるならば、企業にはそこに移転して生産するインセンティブが生じる。すべての企業がそのように行動すれば、生産の集中現象となる。すると、その地代は上がり、消費者は流出し、すべての企業が収支悪化する。すべての企業が、生産の集中を避けるならば、自分の足元市場への供給にとどまるしかない。つまり、輸送コストを加え

た競争を避けて足元以外は供給を控える生産である。これを最小の単位まで突き詰めるならば、要するに各家庭の自給自足にとどまることになる。これをポール・クルーグマンは「裏庭の生産 (Backyard Production)」経済と命名している。

当然ながら、現実の市場では輸送 (移動) コストを加えた生産で競争し、その結果、市場を分割している。

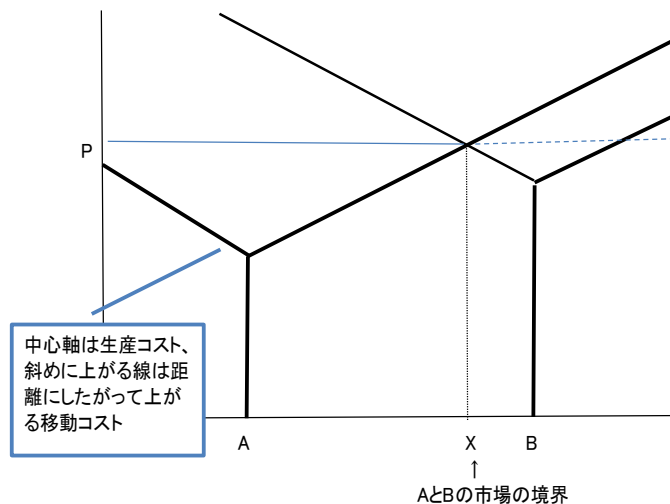
ホテリングの市場分割

改めて国境バザールを考えてみると、バザールはボーダーの両側に存する市場を結ぶ結束点とすることができる。国境バザールが (同じ人口規模の) 国内マーケットより栄えるとしたら、その市場はボーダーの両側を統合した財の「バラエティーの増大」によるものと言える。選択肢の増大は、効用の増大であるとすれば、市場統合は社会的効用の増大となるのである。

空間不可能性の定理と真逆の結論になるのだが、このように統合された市場では「供給の集中現象」が起きることがある。これを移動コスト含めて説明したのがホテリング理論 (Hotelling Theorem) である⁹。

次の図は横軸が平面的な広がり、距離を示している。A と B の地点に同一の財を生産 (供給) する 2 社が位置している。縦軸は価格に移動費用を加えた消費コストである。A と B の垂直線が示す高さは、財の価格である。生産点からの輸送 (移動) コストは、距離かける単位当たりの費用なので、図では垂直線の頂点から斜めに伸びる線で表されている。

この例では、生産者 A の供給価格が B よりも低い。両者の移動コストを含めた製品の実質価格は、X の地点で交わる。つまり、X 地点にある消費者は両方の製品を同じ P の価格で買うことができるが、そのほかに位置する消費者は、ほとんどがこれより安く入手できる。(ただし、図の右端で点線から上にはみ出た高い価格で買わざるを得ない消費者もいる。) 間にある X 地点はつまり、生産者 A と B の市場を分ける分岐線の役割を果たしている。



蛇足ながら、図の右端で点線より上にはみ出た「高コスト」消費者には、政府補助による消費支援という救済措置が考えられる。

中間投票者（メディアン・ボータース）理論

ホテリング理論を使って、中間投票者理論（Median Voters Theorem）を説明してみよう。

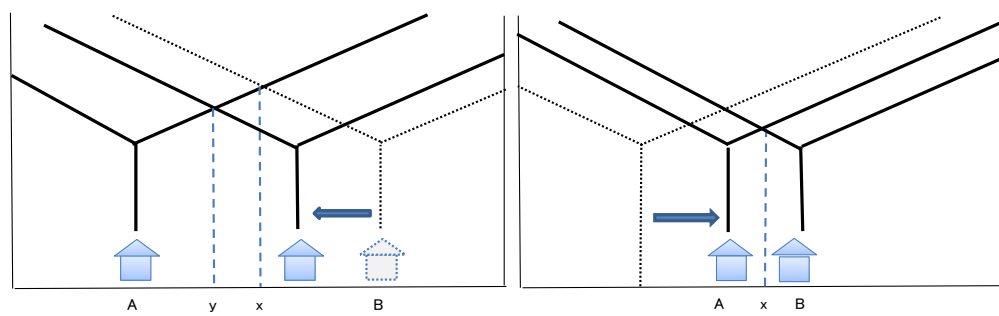
次の図はホテリングの「ビーチ理論」の説明に用いられる有名な図である。

開放されたビーチではより大きな市場を確保してより多くの顧客を獲得するために、供給（生産）者は中心に集中しがちであることを説明したものである。

次の図の左、**図 1** では、もとは適度な間隔をあけて A と B に位置していた供給者（アイスクリームの売店が例えとして挙げられることが多い）だが、右の供給者 B の中央への移動にみられるように、より競合相手に近づいた方が、後背市場を広く取れ、結果的に多くの消費者を手中に取めることができる。したがって、供給者 B は x に向かって近づき、A との市場の分岐点を A に近い y に持って行くインセンティブがある。こうすれば、 y より右の側は B の市場となるからである。

同じように A にとっても、より後背地を取るには、中心に近づいた方が有利となる。したがって、A も（**図 2** のように中心寄り）を実行するので、最終的には、両供給者が中間点 x に集まってしまう。つまり、解放された空間では、より大きな後背地を確保するために、生産者（供給者）は中心に近づくインセンティブが強いという説明である。

縦軸は価格と移動コスト



ホテリング図 1

ホテリング図 2

過半数の票で当選する選挙では、同じように中間点にいる投票者を獲得するためにひたすら中間にいる人に向けた選挙公約を掲げる。中間投票者理論は、敵対する陣営でも、Median Voters に向けて似通った選挙公約になりがちであることを示している¹⁰。

輸送コストを含めた経済学モデル

ホテリング図で供給価格から斜めに上昇する線は、輸送（移動）コストである。ポール・サミュエルソンは、財は輸送距離の増加に従って価値が減少するという、消費者の立場からのアプロ

一チを開発した。これが氷塊輸送型モデル (Iceberg Transportation Model) である。財 (製品) は生産者から供給された時点では、完全な形を保っている (価格に見合う価値を持っている) が、輸送すると距離に従って、氷が溶けるように価値が縮小し、消費地にたどり着いたときに残るのが、実質的な消費価値であることを、モデルとしたのである¹¹。

供給される財の本来の価格を $P_0(r)$ とする。価格 P_0 は r 、輸送距離の関数である。これを供給者価格として、消費者価格に対比して説明しよう。

消費者が消費地で受け取る価格は、 $P_0^0 e^{a_0 r}$ とする。消費地価格 $P_0^0 e^{a_0 r}$ は e 、(自然対数の) 底に係る乗数 $a_0 r$ 、つまり単位輸送費 a_0 に輸送距離 r をかけた乗数である。

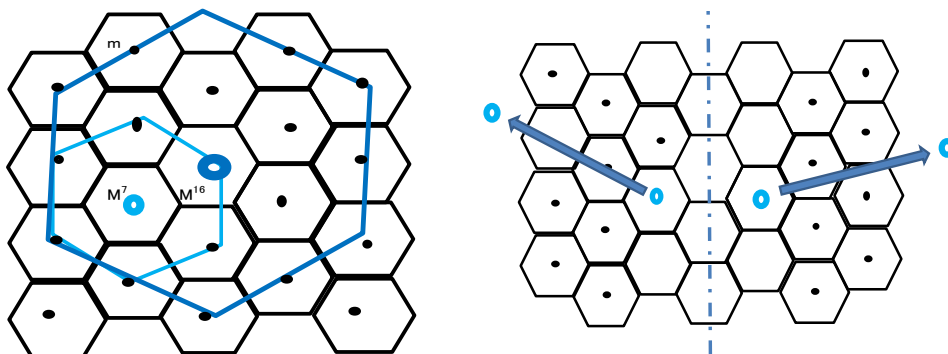
消費者が負担する価格 P_0 は、財が到着するまでに $P_0^0 e^{a_0 r}$ に増加する。つまり、価格増加分だけ実質効用は溶解し減少するというわけである。

現在は、これを F.O.B (Free On Board) 価格と C.I.F (Cost, Insurance and Freight, named port of destination) 価格に解釈して説明することが多い。F.O.B は貿易契約の現地船積み価格を指し、C.I.F は供給者が輸送費用 (海上保険を含むことが多い) を負担する消費者受取価格を指す。

輸送コストを含めた市場分割

輸送 (移動) コストが正であれば、消費行動はこれを含めた最終価格に左右される。

私たちは、日常的なグロサリーショッピングは、スーパーマーケットのようなところに行く。日常消費を超えた大きな買い物、耐久消費財やぜいたく品などは大型専門店やデパートなどで買う。一方、ペットボトルのような軽い消費財はコンビニエンスストアなどで買う。コンビニは町中 200 メートルごとにあるが、スーパーはもう少しまばらにある。大型専門店やデパートはさらに疎となり、繁華街や大きな駅の駅前、郊外の大きな駐車場を備えたモールなどにある。この原理で「中心点理論 (Central Place Theory)」を打ち立てたのがクリスタラーとレッシュ (Christaller-Lösch) である。つまり、距離のコストをかながみて、消費頻度に応じて市場規模が分かるとして、平面的な地を市場規模別に分けたのである。平地に円形の市場領域を振り分けると、結果的に六角形を敷き詰めた図柄となる。さらに、購買の頻度に応じた市場規模で、コンビニ規模の市場、スーパー規模の市場、そして大型量販店やデパート規模の市場と別れる。次の左の図にあるように、小さな六角市場と、中型、大型の六角市場であらわされる。



国境線引きがこのような市場を分割したら、どうなるであろうか。右の図の太い丸を、いわばスーパーのような中規模市場を対象とした生産者（供給者）としよう。この場合、生産者（供給者）はより大きい市場を確保するためには、より後背地を確保しなければならない。したがって、消費者の行き来を遮る国境近くより、より国の中心部へと移動するインセンティブが生じる。つまり、国境が自分の市場領域の外縁に近くなるように、と移動する。この理論では国境バザールの集中は逆に発生しないことになる¹²。

実は、国境バザールにみられる「異質財の集中」は、まさに国家「規制」の裏返し、「抜け穴」の効用でしかない。すると、バザールが成立しないような規制の強い国境とは、生産（供給）と消費の障害、市場のバリアでしかない。

代替性の問題

バリアがどのように市場流通の障害となるか、その数値化モデルを作ったのがポール・クルーグマン（Paul Krugman）である。

ホテリング・モデルとクリスタラー・レッシュ・モデルは、両極端しか示さない。世の中にはこの両極端しかないわけではない。クルーグマンは集中と分散を、バリアの強さを数値化して、供給の集中か分散の分岐点を示した。彼の「中心・周縁（Center-Periphery）モデル」である。

バリアとしての輸送コストによる市場分割（つまり集中か分散）を考えるなら、当然に財の性質に従って、市場規模も変わるはずである。フォン・チューネンのケースでは輸送というトランスアクション・コストで説明したが、クリスタラー・レッシュのケースでは需要頻度で説明した。クルーグマンはまず財の代替性（Substitutability）に着目している。財をむすぶ代替性は、コストに反比例するからである。つまり、代替性が低い財は、高コストでも取得しなければならないが、代替性が高ければコストをかける必要なく代替されるからである。

国境バザールを考える場合、このことは悩ましい問題となる。なぜならば、バザールに出現する財は「国境の向こうに存する」エキゾチック（異質）な財である筈だからだ。国内財が完全代替であっては、国境まで出かける必要はない。

しかし、国境を単にバリアとしてとらえる場合、対象財は基本的に国内財と同じ効用を想定しなければならない。アロー・デブルー・マッケンジー・モデルを使うなら、目的物 X_i （ただし $i = 1, \dots, n$ 、つまり n 種の財 X ）のそれぞれ i 種は同一種で、代替が容易である、ということである。つまり、布であればすべて同じように衣服の原料となり、食料であればただ単に胃を満たす食料となる、と想定されているのである。

しかしながら、国境バザールの目玉は、同じ布でもエキゾチックな模様の多様性、同じ食料でも異なる食習慣や生産過程による「異なる味」こそが目玉なのである。国境バザールには、国内市場財より代替性の低い「異質」な財が集まる、そのことこそが国境バザールの目玉なのである。代替性と国境バザール財の相克を解決するには、クルーグマンが多用するディキシット・スティグリッツ（Dixit and Stiglitz）モデルが有用である¹³。

従来のアロー・デブルー・マッケンジー型モデルでは、「 X_i （ただし $i = 1, \dots, n$ ）」の種類 n の、各 n の量的拡大が効用の増大（つまりどの財であれ、「より多ければ満足度も上がる」）の表現に

適していたのに対して、ディキシット・スティグリッツ型モデルは消費総量を一定としても、財の「種類が増加（選択肢が豊富）」することで（財一種当たりの消費量が減少しても）効用が上がることの表現に適している。その結果このモデルでは、財同士の代替性問題よりも、消費全体に対する弾力性で、市場の集中と分散の境界値が測定できるわけである¹⁴。

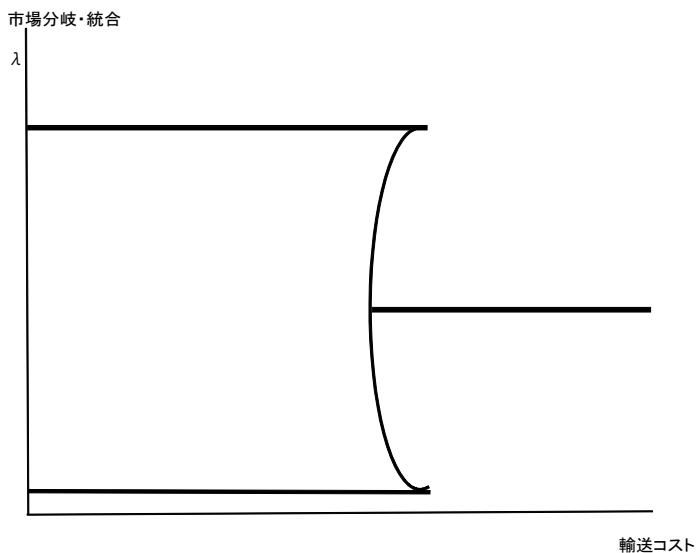
輸送費の問題

次にクルーグマンの業績から、輸送費による集中・分散の問題を考えてみたい。

仮に二つの地を生産（供給）可能な地と想定した時、クルーグマンの命題に「輸送費が低ければ集中しない（分散の可能性はある）が、高ければいずれかに集中する可能性がある」がある。

次の図の横軸は輸送費 T とする。縦軸 λ は効用レベル、図ではラムダの大小が「効用格差」を示している。つまり、輸送費が低ければ、左側に示されるように市場の分岐があり、両市場に効用の格差（財の選択肢の格差）が大きく生じる。ここでは生産（供給）が、上部の横線の地に位置し、下部の横線の地は空疎な無生産（無供給）地となっている。上部の地の生産（供給）者は、輸送費が低いので下部の地まで財を届けることをいとわない。

しかしながら、輸送費が上昇すると、図の右部分のように（いずれかの地か中心地に）市場統合が起きて、効用格差が解消（消費者はすべての財にアクセスがある）される、としている。クルーグマンの実証研究では、先に挙げたサミュエルソンモデルの輸送費 r の 1.34 の数値前後で統合が起きるとされている¹⁵。



命名の名人、クルーグマンはこの図を称して「トマホーク型」としている¹⁶。

国境バザール再考

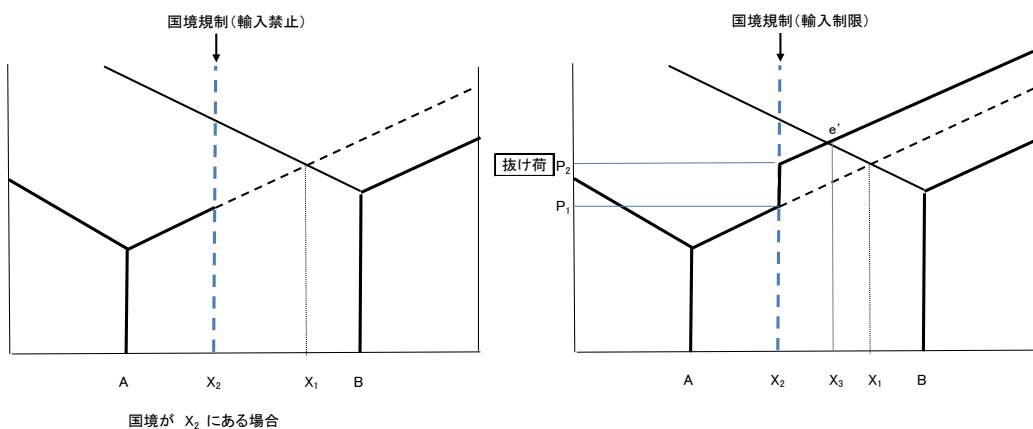
このように、市場を分断し時に生産（供給）者を離散させる国境とは、畢竟一体何なのであるうか。経済学理論を整理してみると、結論は単純に「国の中枢が課す市場規制や障壁」のたぐい、バリア（Barrier）でしかない。形態としては、関税障壁や非関税障壁、ネガティブバリア（輸出補助）などの形で存在するが、理論経済学的には単なる「コストの増加要因」でしかないのである。

このことを、ホテリング図で説明しよう。

次の図の左では、生産（供給）価格の低い A が左側の国に属し、国境が垂直点線の X_2 の位置にあるとする。両生産者の市場分割線は、本来 X_1 の位置にある。国境が X_2 にあっても、バリアがなければ、B 国側の X_1 と X_2 間の地域の消費者は価格の低い A の生産物を買うことでベターオフできる。

しかしながら、B 側の国が国境で規制（輸入禁止措置）をかければ、この間の消費者は、高い価格に輸送コストをかけた B 製品を買わざるを得ない。国境規制はバリアとして価格を引き上げる役割しか果たさない。

仮に国境近くに A 製品の密輸用トンネルがあったならどうであろうか。これは右の図で説明される。



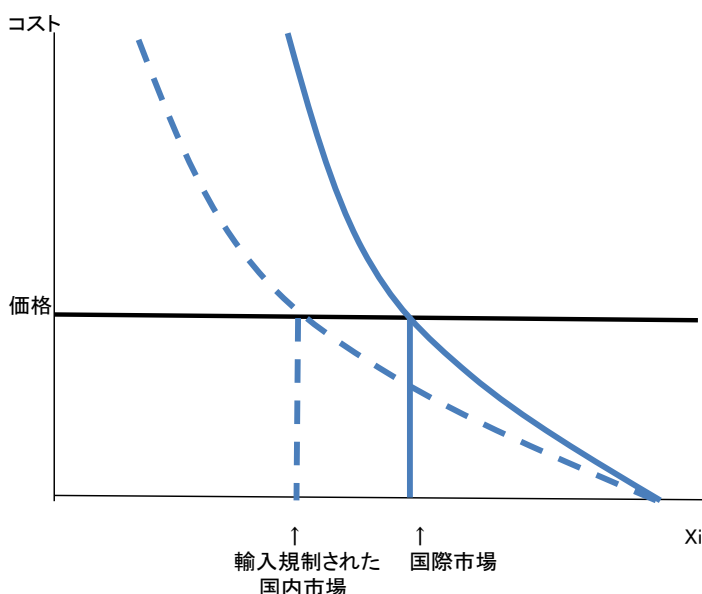
国境 X_2 でブロックされていた A 製品が、トンネルで密輸されるが、トンネルのコストは、財の価格を P_1 から P_2 まで引き上げるとする。すると右図の X_2 から X_3 の間にいる消費者は、 P_2 と X_2 の交点から e' までを、B の製品より安く消費できる。国境規制は P_1 から P_2 までトンネル費用を加えて価格を上昇させるバリアの役割しか果たしていない。国境バザールの目玉とは、究極このバリアを突き破る抜け穴が作るのである¹⁷。

蛇足であるが、規制によるコスト上昇とは逆に、輸出補助金などは逆にコストを下げるネガティブなバリアの機能を果たす。トンネルがコストを引き上げると真逆に、補助金は輸出価格を引き下げる。

輸入規制と経済制裁

これまでに説明したとおり市場に対する規制は、結局のところバリアとして消費者にはネガティブな影響しか及ぼさない。国境バザールはこれを補う手段として発達するのである。

次に示すのは、ル・シャテリエ原理に類似するが、例えば輸入規制がかけられた場合、消費市場にどのような影響を及ぼすか、ということのグラフ化である。



縦軸は財のコストである。横軸は財の量もしくはバラエティーである。「価格」で引いた横線は、多様な財の限界価格である。点線と実践の曲線は、財がもたらす効用を示す効用関数である。グラフで分かるように、輸入規制されると市場に出回る財の量もしくはバラエティーが減少する。国境バザールは、外国の財は点線の（輸入規制）効用関数と実線の国際市場の効用関数の差だけ、バラエティーを増加させ、効用を高める働きをするのである。逆に、特定の国の市場の効用を下げるには、経済制裁をかければ、その分国内市場では狭められた選択肢の中で生活しなくてはならない¹⁸。

国境規制と自由市場

政府規制は、いずこの国でもそれなりの国内事情が背景にある。公共利益に反すれば改廃されるので、規制が国境の際まで及ぶにも合理性があるはずである。

しかしながら、既成勢力の既得権益保守や無目的な財政拡大といった政治的事由による規制・課税は、市場経済にとって疎ましい限りでしかない。選択肢は増やした方が市場の社会的厚生（消費の効用）は効果増大する。市場統合は究極的には全体の幸福につながるということが、現在の経済学の大前提である。フォーラム時の質問に対する回答でもあるが、国際的連携による共同市場・貿易自由化と拡大は、消費のみならず相互の成長と発展にも寄与し、平和な国際交流を

もたらすものである。

北方領土近海の旧ソ連カニ漁船と日本漁船の海上貿易も有名な国境（密）貿易の例であった。帝国日本の下にあった台湾は、八重山諸島と一体の経済圏をなしていた。内地と 2000 キロ離れた与那国島は台湾とはわずか 100 キロあまり、蘇澳南方（蘇澳鎮、台湾東部の一地方）と同一の自然環境のもとに人と物が自由に往来していたのである。大戦後も続いていた交易と交流はその後密貿易とされて禁止されてしまった。二つの地で混在していた八重山人と台湾蘇澳人は、自分たちの意志にかかわらず国籍と国境で分け隔てられてしまったのである。以来、八重山は寂れてしまったが、最近復活した台北と石垣や那覇の航空便や新航路で観光客が増えて、再度バザールの交流が復活している。このことは国境の両側に繁栄をもたらし、恩恵を及ぼす。

成長と発展には一定の犠牲が伴い、共同市場ではそのため共通のルール作りにも困難が伴う。それ故に、歴史的にマキラドーラのような保税加工制度や、オフショアマーケットが特例として開発されてきた。みな国境バザールの類である。「抜け荷」に似たケースとしては、タックスヘイブンもある。これら制度のいわば「抜け穴」は、アクセスの不公平から時に分配の不公平を生み、格差を広げることもある。経済学理論の長期展望では、いずれ修正を経て適正ルールが形作られ、全体を成長と発展に導くと信じている。辺境にとって最悪なのは、周縁事情にそぐわない中央規制の無理難題である。国境バザールを見る限り、中央の規制は緩やかであれば周縁の繁栄をも生むことであろう。

<注>

- 1 本稿は学際研究を行う国際学部での付属研フォーラム発表であったため、興味深い例を取り上げ、できるだけ経済学を省いて説明している。
- 2 国境研究（Border Studies）は盛んにおこなわれている。例えば日本国際政治学会編「ボーダースタディーズの胎動」（国際政治、#162、2010年）や、「国境地域研究センター」（<http://borderlands.or.jp/>）、「境界地域研究ネットワーク-JAPAN」（<http://src-hokudai-ac.jp/jibsn/>）、などがある。
- 3 国境分断や、旧宗主国や領土の領地分断、歴史的経緯による分断などによる稀有な国境を扱った「世界飛び地大全」（角川文庫、2013年）の著者吉田一郎は他にも「国マニア、世界の珍国、奇妙な地域へ！」（株式会社交通新聞社、2005年）などがある。
- 4 経済学モデルのル・シャテリエ原理の説明はEugenie Silberberg, “The Structure of Economics, A Mathematical Analysis,” McGraw Hill, 1991, pp.124-127. が優れている。
- 5 これは財どうしの「代替性」、いかに「とって替われるか」にもかかわってくる。
- 6 このことは同時に価格が上昇した時は、国境バザールの需要が大きく減少することを示している。
- 7 ヨハン・ハインリヒ・フォン・チューネン（Johann Heinrich von Thünen）ウィキペディア検索をご参照。フォン・チューネンに続いて輸送費用に着目し、工業立地論を説いたのはアルフレッド・ウェーバーである。彼はマックス・ウェーバーの弟にあたる。
- 8 空間不可能性とは、妙な日本語であるが、これは「Spatial Impossibility」の直訳である。Spatial Impossibility TheoremはStarrett D A “Market Allocations of Location Choice in a Model with Free Mobility”, Journal of Economic Theory, 17, PP.12-37, 1978による。
- 9 Hotelling, H “Stability in Competitions,” Economic Journal, 39, PP.41-57, 1929.
- 10 Black, Duncan. 1948. On the Rationale of Group Decision-Making Journal of Political Economy 56.
- 11 Samuelson, Paul A. (1954) “The Transfer Problem and Transport Costs, II: Analysis of Effects of Trade Impediments”. The Economic Journal, Vol. 64, No. 254 (Jun., 1954), pp.264-289
- 12 Christaller-Lösch モデルを用いた研究に William Skinner, “Marketing and Social Structure in Rural China, Part 1,” Journal of Asian Studies, 24.1, PP.3-43, 1964 がある。John Fei はこれを再評価し、同時に「人口密度の増大は市場領域の縮小」を提起している。John C. H. Fei, “The ‘Standard Market’ of Traditional China,” in Dwight H Perkins (ed.) China’s Modern Economy in historical Perspective, (Stanford: Stanford University Press, 1975), pp.235-260.

- 13 Avinash K. Dixit and Joseph E. Stiglitz, "Monopolistic Competition and Optimum Product Diversity," *The American Economic Review*, Vol.67, No.3 (Jun., 1977), pp.297-308.
- 14 ちなみに、佐藤・田淵・山本「空間経済学」(2011年)ではディキシット・スティグリッツ型モデルを用いて「(市場合同) 貿易自由度の増大は消費者の効用を増大する」ことを示している。財の多様性増大が効用の増大と比例するならば、これは当然の結論である。佐藤泰裕・田淵隆俊・山本和博著「空間経済学」有斐閣(2011年)43頁。
- 15 集中と分散の理論的説明は Bifurcation 理論として、A Brief Introduction to Bifurcations, in Fujita, Krugman and Venables, "The Spatial Economy, Cities, Regions, and International Trade," The MIT Press, 2000, pp.34-41 に詳しい。
- 16 図は Paul Krugman, "Increasing Returns and Economic Geography," *Journal of Political Economy*, 99, pp.483-499, を模したものである。
- 17 国境規制障壁によるコスト増の報告はカナダやアメリカ(メキシコ側から輸入品に関して)など多数存在する。例えば Ontario Chamber of Commerce, "Cost of Border Delays to the United States Economy," by OCC Borders and Trade Development Committee, 2005. 研究では次のアプローチもある: Carlos Obed Figueroa Ortiz, "Indirect Transportation Cost in the border crossing process: The United States-Mexico trade," *Estudios Fronterizos, nueva época*, Vol. 17, #33, 2016, pp.160-196. は優れた研究である。
- 18 本図の基本的概念および数学的論証は森知也「独占的競争モデル」2005 (www.mori.kier.kyoto-u.ac.jp/courses/monopolistic_competition.pdf) 13頁以下「3.4 幼稚産業保護」をご参照ください。

