

論文審査の結果の要旨および担当者

報告番号	※	第	号
------	---	---	---

氏 名 津布久 将史

論 文 題 目 Essays on Trade Costs and Public Policy
(貿易費用存在下での公共政策分析)

論文審査担当者

主 査 名古屋大学大学院経済学研究科教授 柳瀬 明彦

委 員 名古屋大学大学院経済学研究科准教授 花藪 誠

委 員 名古屋大学大学院経済学研究科教授 柳原 光芳

委 員 東京大学大学院経済学研究科教授 小川 光

論文審査の結果の要旨

1. 本論文の概要

(1) 本論文の目的

本論文の目的は、輸送費用を含む貿易費用の低下に代表されるグローバル化の進行がもたらす経済の変遷の中で、輸入関税や輸送インフラ投資といった公共政策がどのように決定され、また経済にどのような影響が発生するかを、不完全競争下の貿易モデルを用いて理論的に明らかにすることである。財の貿易に伴う費用として第一義的に考えられるのは輸送費であるが、それは単に国際間での財の輸送における障害であり、経済のグローバル化に伴いこうした費用が経済に与える役割はあまり重要ではないと考えられがちである。しかし、貿易に伴う費用は単に輸送業者に支払う費用にとどまらず、財の輸送にかかるタイム・ロスから発生する機会費用、法律で定められた製品水準や生産工程、国際間での言語・文化の相違に伴って発生する費用なども考慮すれば、無視できない水準にあるといえる。事実、実証研究においては、こうした広い意味での貿易費用を考えた場合、これらの費用は依然として高い値をとる、という推計結果も示されている。

本論文は、このような広い意味での貿易費用を明示的にモデル化することにより、貿易費用の変化が各国の経済活動に及ぼす影響を明らかにし、それに伴い政府に対してどのような政策転換が求められているかを理論的に検討するものである。

(2) 本論文の構成と概要

本論文は以下の6つの章から構成されている。

第1章「Introduction」では、本研究の社会的背景と論文の目的を提示している。グローバル化の進行とともに現実の経済がどのように変容してきたのか、またその中で貿易費用がどのような役割を持つのかを概観することを通じて、グローバル経済において貿易費用に着目して政府の政策を議論することの重要性を述べている。

第2章「Literature Review: Role of Trade Costs in Economic Modeling」では、完全競争を前提とした伝統的な国際貿易モデルから独占的競争モデルを応用した新貿易理論に至る国際貿易理論の発展の過程を、先行研究を紹介しながらたどり、それぞれの発展段階において貿易費用の存在が国際貿易理論における標準的な見解に対してどのような影響を及ぼしてきたのかを明らかにしている。

第3章「Trade Costs and Welfare-worsening Free Trade Agreement」では、Furusawa and Konishi (2007) に基づく3国不完全競争貿易モデルを構築し、貿易費用が存在する下での自由貿易協定締結の影響を検討している。このモデルにおいて、各企業は外国に対して財を輸出する際に、貿易費用と外国の政府が課す関税を支払う必要がある。前者は財の国際輸送に伴う費用として発生するのみであるが、後者は政府の収入になり消費者への所得再分配に使われる、という違いがある。また各国の関税率は、政府によってその国の経済厚

論文審査の結果の要旨

生が最大になるように決定されると仮定する。各国の経済構造は対称的であると仮定するが、各国間の貿易に伴う費用は非対称であるとする。こうした設定の下、各国の政府が他の2国に対して独立して関税を設定する場合や、2国に対して同率の関税を課す最恵国待遇原則に従うケース、また協定締結国に対する関税率をゼロにし、非締結国に対してのみ関税を課す自由貿易協定のケースについて比較を行う。さらに本章では自由貿易協定の締結が、協定を締結した2国と残りの非締結国の厚生に対してどのような影響を及ぼすのかを明らかにしている。

自由貿易協定が協定締結国の非締結国に対する貿易政策に与える影響として、協定締結前に比べて締結国は非締結国からの輸入に対してより低い関税率を課すことになるという「関税補完効果」が知られている (Bagwell and Staiger, 1997)。しかし、本章での分析から、貿易費用が存在する場合には関税補完効果が必ずしも成立しないことが明らかとなった。また、経済厚生に関しては、各国の貿易費用が共通して十分に高い場合、自由貿易協定締結国の厚生が悪化するという結論を得た。その理由は、締結国は関税を撤廃することで貿易量を拡大することができるが、その一方で貿易量の拡大が輸送費等の追加的な貿易費用の増加をもたらすためである。

第4章「Market Integration and Cooperation in Trade Policy」では、2国モデルの枠組みで、貿易費用と各国政府の協調政策について分析している。近年、各国が諸外国と協力して公共政策を実施する例が数多く観察されているが、各国の政府には協調した政策から逸脱するインセンティブが存在することが古くから知られており、それが協調政策を実現する上で障害にもなっている (Johnson, 1954)。そのため協調した政策が各国に対して効率的な均衡であったとしても、その均衡は長期的には維持できない可能性がある。このような問題を背景として、本章では繰り返しゲームを用いて協調政策の維持可能性について検討し、それに対して貿易費用の低下がどのような影響を持つのかを分析する。モデルの基本構造は第3章のそれと同じであるが、本章では製造業部門企業の国際間分布が非対称な2国を分析対象としている。この場合、各国の政府が自国の厚生を最大化するように設定した関税率は、企業分布が対称なケースとは異なる値をとる。また本章では各国の政府が協力して実現できる社会的最適を達成するような税率についても導出している。

本章での分析により、以下の結果が導かれる。第1に、国際間の企業分布が非対称なケース、例えば消費者による輸入財と国内財との代替の度合いが十分に高くかつ外国に立地する企業が多い場合、対称的なケースとは異なり貿易費用の低下によって関税率が低下する可能性がある。第2に、各国の政府が協力して貿易政策を決定する状況において、貿易費用が存在しない場合は補助金政策が最適であるが、貿易費用が十分に高い場合には両国ともに協調して正の関税を課す可能性がある。第3に、製造業の企業数が少ない(多い)国での協調均衡を保証する割引因子の下限は、貿易費用の低下に伴って上昇(低下)する。これは、企業数が少ない国では貿易費用の低下は協調持続のインセンティブ拡大に貢献す

論文審査の結果の要旨

る一方で、企業数が多い国では逆に協調に対する誘因を縮小させてしまうことを意味する。

第5章「Endogenous Transport Costs and Firm Agglomeration」では、2国モデルの枠組みで、貿易費用の中でも国内の輸送および国際間の輸送に伴う費用に着目し、政府が公共投資を通じて国内輸送費をコントロールする状況を想定したモデルを構築した上で、均衡での企業分布について分析している。これまでの章で分析してきたモデルにおいては、貿易費用は外生変数として扱い、これらの費用がどのように決定されるのかという問題については考察してこなかった。本章では、輸送インフラと産業集積の形成に関する先駆的研究である Martin and Rogers (1995) の空間経済モデルを、国内輸送費を内生化する形で拡張している。輸送費を内生化する試みとしては Behrens and Picard (2011) が先行研究として挙げられるが、そこでは民間部門の利潤最大化行動を通じて輸送費が内生的に決定されると想定している。これに対して、本章では政府が行う公共投資によって国内輸送費の低下が達成されると想定しており、政府によるインフラ整備政策の役割に焦点を当てている。

分析の結果は以下のとおりである。新貿易理論においては、ある国に市場規模の相対的大きさ以上により多くの企業が立地する現象を「自国市場効果」と呼んでいるが、Martin and Rogers (1995) は、輸送費用を外生的に与えた場合には自国市場効果が働かない可能性を示している。これに対して、本章のモデルのように各国政府が国内厚生を最大化するために国内輸送費を引き下げる公共投資を行う場合、市場規模の大きな国はより低い輸送費を実現することができるため、均衡では必ず市場規模の大きな国により多くの企業が立地することになる。つまり、Martin and Rogers (1995) の結論とは異なり、常に自国市場効果が働くという結果が導かれている。

第6章「Conclusion」では、これまでの章の分析結果を整理するとともに、各章の分析の限界について言及している。最後に、残された課題に基づいて、各章について今後の研究の方向性を示すことで本論文を結んでいる。

2. 本論文の評価

本論文の学術的貢献は、以下の3点に集約される。

第1に、国際貿易の理論分析においてこれまで比較的軽視されてきた貿易費用を、明示的に考慮に入れて分析を展開していることが挙げられる。特に、政府による貿易政策や公共政策の決定が貿易費用の大きさによっていかなる影響を受けるか、経済学的な直観も含めて詳細に議論した点は高く評価される。

第2に、先行研究では明らかにされなかった政策効果の新たなメカニズムを解明していることが挙げられる。例えば、輸送費用の低下が貿易政策の国際協調の維持可能性に与える影響に関しては Ludema (2002) が先行研究として挙げられるが、そこでは対称的な国と

論文審査の結果の要旨

外生的な関税率を仮定する一方で独占的な多国籍企業を想定し、多国籍企業の輸出と直接投資との選択が貿易政策協調の維持可能性を高める上で鍵となることを示している。これに対して本論文では関税率の内生化と国の非対称性を想定することで、輸出のみが行われる状況においても同様の結果を導いている。このような先行研究にない新たな視点の提示は、著者が先行研究に関する十分な理解に基づいて理論モデルを構築し分析していることの証左である。

第3に、自由貿易協定の締結に伴う関税補完効果や、新貿易理論においてしばしば議論される自国市場効果といった、現代の国際貿易論における重要なトピックに関して、先行研究の結果が必ずしも成立しない可能性を示したことが挙げられる。関税補完効果に関しては、多くの理論研究においてその成立が支持されているが、実証研究においては必ずしも支持されず、議論の余地が残されている。このような状況において、貿易費用が存在する下では関税補完効果が必ずしも成立しないことを理論的に示したことは、重要な貢献である。自国市場効果に関しても、輸送インフラが政策変数として内生的に決定される下ではそれが必ず成立することを本論文では証明した。これにより、自国市場効果が成立しない可能性を示した Martin and Rogers (1995) の結果は輸送インフラが外生的与件であるという仮定に依存していることが明らかにされた。これらの研究成果は、国際貿易論における理論的に新たな貢献を成しているとともに、現実の政策議論に対して重要なインプリケーションも持つものである。

以上で述べたように、本論文は優れた学術的貢献を成し得ているといえるが、以下に指摘するようにいくつかの課題も残されている。

第1に、3国モデルを用いた自由貿易協定の効果に関する分析が、2国間の貿易協定のケースにとどまっていることが指摘される。2国間の貿易協定から更に一步進んで、域外国も含めた世界全体での自由貿易が最終的に達成されるのか否か、という問題は大変興味深い研究テーマであり、貿易費用がこうした世界全体での自由貿易の達成可能性にいかなる影響を与えるかを検討する必要がある。

第2に、貿易政策の国際協調の維持可能性に関する検討が、2国モデルの枠組みでの分析にとどまっていることが指摘される。3国以上から成る世界経済を想定した場合、政策協調が維持されるのか否かは、今後解明すべき点である。また、本論文では政策協調の下での両国政府の行動として、2つの国の経済厚生を和を最大にするような関税率の決定を考えているが、国の非対称性が存在する場合に果たして妥当な仮定なのかどうか、疑問が残る。これと関連して、ここで考えているような「協力的な関税率」ではなく、自由貿易の達成について、その維持可能性を検討することも今後の課題といえる。

第3に、輸送インフラと公共投資に関するモデル分析では各国の公共投資は国内輸送費のみに影響を与えると仮定したが、この点は修正が必要であると考えられる。現実経済においては、国内輸送費と国際間輸送費とは完全に独立ではなく、国内での輸送インフラの

論文審査の結果の要旨

改善は間接的に国際間の輸送インフラの改善にもつながると考えられる。こうした点を考慮に入れて国際間輸送費を内生化した場合、インフラ政策の国際的相互依存という新たな視点が生ずることになり、さらなる研究への広がりも期待される。

最後に、本論文は一貫して理論的なアプローチによる研究を行ってきた。複数の興味深い理論仮説を提示しているものの、実証分析を通じてそれらを検証するまでには至っていない。計量経済学的手法を用いて理論仮説を検証する作業を通じて、貿易費用が存在する下での政策効果に関して定性的のみならず定量的な結果を得ることは、学術的な意味でも、現実の政策問題の観点からも、高く要求される点である。

しかしながら、以上の点は今後の著者の更なる研究の発展を期待する上での指摘であり、本論文の持つ学術的価値を損なうものではない。

3. 結論

以上の評価に基づき、我々は本論文が博士（経済学）の学位に値するものであることを認める。

2016年2月17日

論文審査担当者

主査 名古屋大学大学院経済学研究科
教授 柳瀬明彦

委員 名古屋大学大学院経済学研究科
准教授 花蘭誠

委員 名古屋大学大学院経済学研究科
教授 柳原光芳

委員 東京大学大学院経済学研究科
教授 小川光