

## 書評

渡辺利夫編・日本総合研究所・環太平洋研究センター著  
『東アジア経済連携の時代』  
(東洋経済社、2004年)

寺 岡 寛

### 1. 本書の視点と構成

いま、中国の時代といわれる。ややもすれば、これは日本、米国あるいは欧州からみた視点でもある。本書の評価を先取りしてここで述べれば、中国の時代といわれる認識を、東アジアからとらえ、それがどのような構造をもっているのかを明らかにしたことにある。本書の構成はつぎのようになっている。

- 序 章 アジア化するアジア (渡辺利夫)
- 第1章 経済連携の時代に入る東アジア (向山英彦)
- 第2章 市場統合を牽引するエレクトロニクス産業 (竹内順子)
- 第3章 自動車産業の戦略転換と市場統合 (森美奈子)
- 第4章 域内金融統合は進むか (清水聡)
- 第5章 東アジア人材交流の現在 (今井宏)
- 第6章 東アジア連携強化を求める中国 (佐野淳也)
- 第7章 人民元はどう動くか (孟芳)
- 第8章 経済連携の深まりとマレーシアの苦悩 (坂東達郎)
- 第9章 経済連携時代におけるタイの新開発戦略 (大泉啓一郎)
- 第10章 日本は東アジア経済連携時代にいかに対応すべきか (三浦有史)

渡辺は「アジア化するアジア」という概念構成の前提となる重要な事実を提示する。①日本の輸入額に占める東アジアからの輸入比率 (1980年19.8%→2002年40.0%)、②世界全体に占める東アジアからの輸入比率 (同7.4%→18.5%)、③日本の輸出額に占める東アジアへの輸出比率 (同25.7%→42.1%)、④東アジアの域内輸出比率 (同23.0%→39.7%)、⑤アセアン諸国への海外直接投資累計額に占めるNIES諸国の地位の拡大、⑥中国進出多国籍企業の貿易額拡大。この示唆するところは、東アジアのプレゼンス拡大、アジア域内相互依存関係の強化、アジア域内投資循環、中国の役割拡大である。つまり、アジアがより密接化するアジア化が進展し、この傾向はアジア

各国間の自由貿易協定（FTA）がどの程度進展するかにかかっている。

こうした論旨にそって、貿易構造、産業動向（とりわけ、電子産業、自動車産業）、人材交流、中国の人民元、マレーシアとタイの動向という視点から「アジア化するアジア」の現状が分析される。

## 2. 東アジア経済圏の拡大

いま、世界は地域紛争がある一方で、地域の経済的統合が進展している。欧州同盟（EU）の東欧への拡大、NAFTA（米国・カナダ・メキシコ）の中南米拡大、そしてアセアン域内統合への動きである。とはいえ、アセアンは域内各国での所得格差の存在、関税引き下げあるいは撤廃の困難性、中国の動向などの問題がある。とはいえ、アジアの世界経済における地位とアジア域内の貿易相互依存性は着実に高まってきている。一般に経済統合は、①域内での関税・非関税障壁の撤廃による自由貿易の拡大→②域外に対する共通関税による関税同盟→③資本や労働の自由な移動を認める共同市場→④経済政策や通貨単位の統一による経済共同体という順序をとるが、アセアンはまだ①段階にある。そして、中国の経済的躍進がややもすれば強調されすぎるが、現実には、これは東アジア経済との連携強化というかたちで進行していることに留意すべきであろう。

こうした動きを加速させてきた主導産業は電子産業であり、電子機器におけるモジュラー化が部品生産とその域内貿易を促進させた。そして、すでに韓国や台湾がアジア域内の資本輸出国となっており、タイやインドネシアがこうした外資誘致に積極的であり、いまは中国への投資が増加している。電子部品貿易の現状をみると、東アジアが「域内完結度が世界で最も高い地域」であり、最終財は域外というように大きな輸出地域となっている。さらに、いまは中国が電子部品の大きな輸入国となってきている。そして、現在は後でみるように、自動車産業の発展がある。

こうした東アジア経済圏の拡大は、当然ながら、人の移動と交流を促進してきている。これには「送り出し」国と「受入れ」国がある。いまのところ、送り出し国としては中国、インドネシア、フィリピン、ベトナムが目立つが、いずれも国内失業率の高い諸国である。他方、受入れ国は、マレーシア、タイ、日本、台湾、韓国、台湾の順となっている。これにはさまざまな職種があるのだが、いわゆる高度専門技術者についても域内の分業体制の深化によって今後さらなる拡大が予想されている。これに伴う各国間の取り決めなどの問題も浮上するであろう。

つぎに東アジア連携のなかでの中国である。本書では、この問題を「東アジア連携強化を求める中国」という表現で、中国側からの強い意志の所在が探っている。中国外交を振り返ってみると、1990年のインドネシアやシンガポールとの国交回復あるいは樹立以降、東アジアとの外交関係が急速に改善してきた。2001年には、中国はアセアンと10年以内にFTAを実現することで合意に達し、2003年にはタイと農産物の関税撤廃を行った。この背景には東西冷戦の終結、カンボジ

ア和平などの「ASEANと中国の間の対立要素が消失したことがある」。他方、中国への直接投資の動向をみても、日本だけでなく、韓国やアセアン諸国からの投資が目立つ。本書は「何が中国の連携強化を促しているのか」という問いに対して、経済戦略、外交・安全保障戦略—とりわけ、「ASEANなどに根強く存在する『中国驚異論』を緩和させたいという思惑」—からこの背景を分析している。では、「連携強化は何をもたらすのか」。本書は流れとしては、「中国が連携強化を放棄することは当面想定しにくい。むしろ、加速させていくもの」ととらえる。つまり、この背景には、東アジアからの投資を内陸部などに呼び込み、沿岸部に偏った現在の地域間発展の不均衡是正につなげたいという思惑のほかに、エネルギーや資本財などの安定的な供給の確保への期待がある。他方、農業の自由化や軍部などの東南アジア強硬論の復活などの不安定要素も指摘される。

### 3. 産業別動向

本書では主として取り上げられる分野は電子産業と自動車産業である。電子部品は、たとえば、タイ、シンガポール、フィリピン、マレーシアで中国への輸出割合は確実に高まり、台湾、韓国、日本でも同様な傾向にある。とりわけ、台湾と韓国では顕著である。これについては、現在までのところ、「中国への生産移転が進展すると同時に韓国・台湾国内で電子デバイス向けの投資が強化されたことが奏効した」と解釈されているものの、今後は中国国内でも国産化が進められていくことは確実であろう。反面、電子製品など最終製品の域内貿易は必ずしも活発でないと言われる。この背景は「単純に各国間の関税障壁が高いことである。IT製品についてはITAに応じて、ほとんどの国が例外を設けつつも関税の撤廃を進めているが、家電製品に対して比較的高い関税を課している。……もう一つの制約は市場規模である。……これは関税障壁のみならず、国内市場が小さいことに起因している」とはいえ、最近における中国市場の拡大は目立ち、「1990年に東アジアの合計販売額に占める中国の割合は家電で4割弱、情報機器で約1割であったが、2001年には前者で6割、後者でも5割以上を占めるようになった」。いうまでもなく、域内の今後の貿易拡大は、各国の市場規模拡大もさることながら、各国内の関税引き下げの方向に大きく依拠していることはいうまでもない。

自動車産業については、「東アジアの経済統合が進展しているにもかかわらず、自動車産業における貿易関係は希薄である。この背景には、東アジアの自動車産業においては長らく輸入代替型の保護政策が実施され、狭隘な国内市場をターゲットとした非効率な生産が行われてきたこと。そして現在も多くの人に高い関税障壁が残っているという事実がある」。先進国の自動車メーカーは市場での競争激化を背景に、よりグローバルな規模で競争力を維持しようとするような体制づくりをアジアにおいても展開してきたが、1997年の通貨危機で一時停滞した。とはいえ、中国が外国メ

一カーの新規参入を認め、2001年のWTO加盟により完成車や部品の関税引き下げなどが進展し始め、現在は東アジアで自動車産業の成長は加速化されつつある。

こうしたなか、東アジアでどのような自動車生産ネットワークが形成されつつあるのか。この方向の一つは、タイの輸出拠点化、アセアン諸国内の域内分業の進展と域外輸出である。タイにはすでにトヨタ、三菱、ホンダ、いすゞ、いすゞ・GM、GM、AATが自動車生産を行っている。とりわけ、タイの特色は1トンピックアップトラックへの特化である。タイなどアセアン諸国内の分業については、トヨタとホンダが部品の相互補完体制を確立している。アセアンを輸出拠点としてみると、日本への部品輸出も拡大しているほか、アセアンで生産された基幹部品が世界にも供給されつつある。ホンダあたりは「東アジアを世界への基幹部品の輸出拠点として位置づけている」。今後、他の自動車メーカーにおいてもアセアン諸国が他の地域の工場への部品の供給拠点となっていくのが注目される。

他方、中国での自動車生産は「日本企業が1960年代に進出し圧倒的なシェアを持つASEAN 4とは異なり、中国では世界の自動車メーカーはほぼ同時期に生産を本格化させたために競争が熾烈である」ことが特徴となっている。中国ではほぼ世界の主要メーカーが出揃った感がある。現在、中国は自動車販売台数からすれば2000年からわずか3年間で市場規模世界第8位から第3位へと躍進している。2006年あたりには世界第2位の日本を上回るのは、確実視されている。2003年4月時点で、日本自動車部品工業会の会員企業が中国にもつ生産拠点が182か所となっている。生産台数からみれば、中国は世界第4位である。今後、台頭著しい中国とすでに日本メーカーが数多くの生産拠点をもつアセアン諸国（とりわけ、タイ）との間にどのような分業が形成されていくのが注目される。本書の見方は、この方向性は今後の域内関税の動向如何によるとする。すなわち、「中国とASEANのFTAのみが成立し、日・中、日・ASEANのFTAが成立しない場合、日本からの輸出が必要以上にASEAN 4と中国間の貿易に置き換えられるという貿易転換効果が生じ、域外国である日本に不利益が生じる。日本企業にとって望ましいシナリオは、日・ASEAN、日・中、中・ASEANをはじめとする多くのFTAが東アジアで締結されることである」という見方である。

#### 4. 域内金融統合と人民元の切上げ問題

1997年のアジア通貨危機は、改めてアジア地域内の地域協力の必要性を浮上させた。これを域内金融協力からみれば、各国の金融システムの脆弱性（とりわけ金融機関）、債券市場の未発達、緊急時における流動性支援体制の後れなどの問題があった。とはいえ、通貨危機以降、ASEAN通貨スワップ協定の拡大（10か国）なども進んだが、本書は「地域の枠組みとしては不十分」とする。また、為替制度は通貨危機以前、事実上のドル・ペッグ制であったことが通貨危機の原因

の一つであるとみられ、それゆえに通貨バスケット制なども検討されてはいるが、現実的な提案にはなっていないようだ。

とはいえ、アジアの主要国では外貨準備が増加しており、いまや世界の外貨準備に占めるアジア諸国の割合は40%を超える。これは世界の為替市場においても無視できない規模である。今後、為替制度のあり方など、まずはアジア各国間で強調解決すべき問題も多い。他方、先にみた債権市場の整備問題は、「銀行中心の金融システムが過度の外貨借入れによるダブル・ミスマッチや政府・銀行・企業間の緊密な関係などをもたらし、通貨危機の大きな要因になったという認識がある」とされる。とはいえ、韓国とマレーシアを除き、国債以外の社債などの債券市場はいまだ未発達であり、各国の規制、格付けなどの課題もある。

人民元は中国の成長と共にいまは定番メニューの課題となった感がある。この背景には、直接的には各国における対中貿易赤字の現状がある。とはいえ、中国に進出した外資系企業にしてみれば、輸出競争力の低下という問題もある一方、中国国内では切上げによる失業問題の悪化と農産物の輸入によっていまでも大きい深刻な農村部の貧困問題を深刻化させる懸念もある。本書は今後の方向を「中国は経常収支も資本収支もともに黒字であるために、人民元の切上げ圧力は今後ますます強くなることが予想される」と指摘する。そして、「今後、金融システムの健全化と資本取引の自由化を勧めながら、柔軟性のある為替制度に移行していくものと予想される、国内経済を取り巻く厳しい環境を考えると、当面は変動幅の拡大を通じた緩やかな人民元の上昇になる可能性が高い」とされる。

## 5. 東アジア経済連携とマレーシア、台湾、日本

本章の第8章、第9章、そして最終章の第10章は、東アジア経済連携の深まりを3つの国、マレーシア、台湾、そして日本の側から見ようとしている。まず、マレーシアである。AFTA構想では、マレーシアは一時的除外品目を抱え、関税引き下げを2005年まで先延ばしした。この背景には、マレーシアは電機・電子製品、電子部品の東アジア域内の供給基地となっているものの、多国籍企業のマレーシア以外、とりわけ、中国への直接投資拡大の影響がある。現在、マレーシアにとって中国は香港を入れれば、米国について第二番目の輸出先である（日本は第二位）。このことは、中国とマレーシア間の電子産業などにおける分業関係の進展を示唆している。と同時に、「マレーシア国内において、国際競争力を備えた製品が生れてこなかったこと」があり、「労働力の質や技術力の向上が進まなかったために、付加価値の高い工程あるいは分野へ移行できなかった」ことから、やがて二国間の分業関係は中国の更なる成長によって大きな変容を迫られるという危惧をマレーシア側にもたらしている。こうしたなかで、マレーシア政府も「要素投入型経済から知識集約型経済への転換に向けて取り組み始め」ている。

マレーシア経済の行き詰まりの原因については、マレー人優先のプミプトラ（「土地の子」の原義）政策による停滞説などが紹介される。要するにマレー系企業の育成が当初の見込みどおりに進まず、マレーシア政府が期待をかけた電子産業の裾野が国内でうまく形成されなかったというわけである。今後の課題は、「プミプトラ政策を見直し、教育面での一段の改革や経済面での競争の導入を進めることである。これにより既得権益層にとって痛みを伴うものの、マレーシアの産業の競争力は向上し、持続的な経済発展が可能となろう。さらに、プミプトラ政策のために消極的であったマレーシアのAFTAやFTAへの取組みが活発化することによって、東アジア域内の経済連携が一段と強まるだろう。一方、マレー人自身が結果平等から機会平等に意識改革することが求められる。プミプトラ政策という国家的保護に頼るのはなく、自由な競争の中で効率性の高い社会・経済を構築しようとする努力が、人種の違いを超えた豊かな国家の実現へつながろう」と指摘されている。

他方、タイについては、2001年2月のタクシン政権は自ら委員長となり、「国家競争力委員会」を設立し、官僚主導の従来の「中期5か年計画」とは別に政府主導の競争力強化案を打ち出した。タイもまた、マレーシアと同様に要素主導経済から脱することが重要課題とされ、この方向は投資主導経済から技術革新主導経済であるとされる。この背景には、中国経済の拡大、タイと中国の輸出構造の類似性があり、中国との競合関係から抜け出したいという事情もある。したがって、タクシン政権の競争力強化策は「総括すると中国が優位性を持っていない産業（自動車）あるいは優位になりつつある産業（食品・ファッション）について、外資誘引によるクラスター形成をFTA交渉により市場確保を図ることである。・・・タイと中国の関係は『優劣関係』、『共栄関係』、『補完関係』が混在していることが明らかになった。米国市場でみたように、タイの輸出が中国の台頭による影響を受けていることは事実であるが、共栄関係にある品目も少なくない。両者の関係は『脅威』の言葉で象徴されるような一方的なものではない」と課題が示されている。

最終章の第10章は、「日本は東アジア経済連携時代に対応すべきか」である。日本の役割は、「東アジアの域内貿易および投資の促進に進出日系企業が果たした役割である」と積極的に評価される。ただし、東アジアの経済連携に果たす役割については「理念と各省庁の取組みを結びつける東アジア向けの総合的な経済政策がみえてこない。さらに、FTAを進めるにあたって最大の問題である国内農業への対応が明らかではない、日本の経済連携に対する決意がどの程度かが不透明なのである。・・・しかし、東アジアにおける経済連携をリードするには、経済連携を地域の公共財として捉える視点も必要である。FTAに臨む姿勢やASEANへの協力姿勢から日本のリーダーシップが感じられないとすれば、それは東アジアの経済連携の中で日本の未来をどう位置づけるかという問題を日本自身が整理できていないことの裏返しでもあろう」と手厳しい評価となっている。

東アジアが欧州統合のような方向に行くのかどうか。中国に象徴化される政治体制、経済格差

などの問題がある。また、「東アジアを構成する国はほとんどが開発途上国であり、東アジアの経済連携はいわゆる『南北問題』を内包している。さらに、そこには同じ開発途上国でもその発展段階が大きく異なる『南南問題』があり、経済連携の帰趨を予想することはいよいよ難しい」とされ、これを解決するためのODAということでは、韓国もさることながら、「日本が中心的な役割を担わざるを得ない」ものの、日本の財政問題もあり、アセアン諸国や韓国、さらには中国とともに東アジア連携を強める方途を探さざるを得ないことになる。日本側としては、日本と各国のFTA交渉の締結、効率的なODA支援の実施による加盟国のインフラ整備、人材育成、省庁間の統一的な政策などが重要であるとされる。最後に「当面の課題としては日本経済の回復こそが最も重要な問題である・・・東アジア各国の識者から『中国脅威論は日本の構造改革が進まないことの裏返しでしかない』、あるいは、『日本がシンガポールとの間に締結した『新時代経済連携協定』は、農業問題が争点にならなかったことから、他のASEAN諸国との協定の雛型にはならない』と指摘される。・・・日本は、ASEAN各国とのFTAの早期締結に向け国内の改革を急ぎ、それと同時に、各国とFTAの積み重ねの先にどのような東アジアの将来像を描き、東アジア各国をどのようにリードしていくのかを内外に提示していく必要がある」と結ばれている。

最近における中国、中国経済に関する出版物は多い。これには中国脅威論から中国ハリボテ論（つまり、外資による発展）までさまざまである。こうしたなかで、本書を評価しうるとすれば、それは中国経済の発展を改めて東アジアの視点からとらえなおした点にあるとあってよい。中国経済の発展の背後には、東アジア間の貿易関係の拡大があり、中国と日本、韓国や台湾を含めた東アジア経済全体の底上げがある。編者の渡辺利夫はこれを「アジアのアジア化」という概念でとらえているのは、この面に着目したことによる。こうした問題意識の下で、エレクトロニクス産業、自動車産業という産業別視点、あるいは金融、人材交流、そしてタイ、マレーシアと日本からの視点で構成されているのが本書となっている。ここでいくつかの課題が提示された。これについては、すでに概要紹介でふれている。

本書が積み残した問題についてみれば、一つは日本の役割に関するものであり、本書では残念ながら抽象的な内容に止まっている。これは「アジア化されたアジアでの日本」という視点からさらに深く掘り下げられるべき課題であり、今後、本書の執筆者が何等かのかたちで発表していくのであろうと付度できる。ここでの重要な視点は、やや言い古された感があるが、中国を含めた東アジア経済圏と日本の間で、双方の経済発展を支えるためにはどのような分業関係が可能であるのかということに関する。二つめは、NAFTAと東アジア経済圏との問題、三つめはEUと東アジア経済圏との問題である。これは自動車産業の部品分業を視点として、今後注目される問題でもある。こうした問題を考える上でも本書は興味ある内容となっている。