

寄稿 アジアとの共生・共創とは



中北 徹 (なかきた とおる)
東洋大学大学院 経済学研究科長・教授
アジア・ゲートウェイ戦略会議座長代理

はじめに

アジア・ゲートウェイ構想という、その意味をめぐってさまざまな異論がある。しかし、ここでは「アジア重視」といった意味で使われるものと解釈してほしい。わが国は20世紀末から21世紀にかけ経済が長期にわたり停滞するという経験をした。少子・高齢化が現実の問題となり、GDPの飛躍的な伸びが期待できなくなった。この停滞の間を、内需の拡大によってではなく輸出の拡大によって、とりわけ、中国をはじめとするアジアの成長力を活かす形で、回復を果たしてきた。アジアとの共生を考えることなくしてさらなる発展はあり得ないだろう。

戦後日本は、外交、安全保障はもとより、経済、社会、文化・学問など、欧米諸国の示す基準に目を向けて、大きく依存し、傾斜する形で経済復興を果たし、奇跡的な成長の実現に成功した。しかし、このことは成功体験となって、日本を取り巻く環境が激変しているさなかにあっても、アジアに対する意識改革や共生のための環境整備を困難なものにしている。

米国の相対的国力の衰退と、そこに発する一方的主義外交の蹉跌^{さてつ}、欧州諸国のEU形成を通じる域内共同体の出現といった外交状況を想起するとき、日本はアジアとの関係を重視することを検討し、そのうえで地球的な文脈の中で、日本の将来を考えることは当を得ているといえる。

政権の交替があったとしても、アジアへのスタンスは大きく変わるものではない。本稿はこうした観点に立って、前政権が主導したアジアゲートウェイ構想を参照し、その考え方の基底を絞りながら、日本がアジアとともに成長をめざすことの意味、そのために求められる条件などを、長期的な課題として考察したものである。

1. 発想の基本的な枠組み

(1) アジアにおける日本の位置

日本の将来を展望したとき、大きく2つの論点を指摘したい。

第1は、周辺のアジア、とりわけ、中国、インドなどの台頭がもたらしたアジアの国際政治関係の構造変化である。20世紀末から今世紀初頭

にかけて、中国は急激な経済成長を記録し、その結果、一躍、強国としてアジア地域に浮上した。すでに軍事・政治面で大国であった中国が、隣にある経済大国として存在感を高めたことは、わが国にも大きな影響を及ぼす。19世紀の阿片戦争を契機に「眠れる獅子」に陥っていた中国が第2次世界大戦後、共産党の下に国家統一に成功したが、その後50年を経過して市場型経済の導入に成功し、安定国家の道を着々と歩み続けている。政治的には「共産主義」を標榜するものの、経済政策の内実は資本主義経済である。中国社会は着実に自由主義社会に門戸を広げている。では、日本はどのような枠組みの下に外交戦略を展開しようとするのか。協調路線を取るのか、それとも、あくまで自由主義諸国との関係を第一義に外交を継続するのか。現実的には中国との協調路線を取らざるを得ないことは明白である。日本はどのような発想の下に、中国と共生し、アジアにおけるリーダーシップを発揮していくのか。

この点に関する議論は行われるべくして、実は十分に詰めた形では行われていない。アジア・ゲートウェイ会合でも時間の制約もあってか、遺憾ながら正面からの議論は行われなかった。なお、私見を本稿の末尾で若干述べておきたい。

(2) 成長戦略を模索する

いま1つの要因は、国内的な側面であり、日本が国際的な競争力を保つための潜在力、適用力をいかに再構築するかという課題である。先述したとおり、最近のアジア諸国の成長はすさまじい。10年前のアジア通貨金融危機を経て、それが「バネ」となって、ASEAN、中国、そして、インドも成長力を飛躍的に高めている。マクロ的に見ると、通貨危機後の引き締めで各国の経常黒字が拡大し、そこへ加えて、米ドルの過剰散布も手伝い、今日アジアは貯蓄の輸出国としての地位を強めている。個別に見ても、インドなどは、興味深いことに、新興財閥が旧宗主国の英国やオランダの企業をM&Aの対象

として、事業規模の拡大をめざし、いまや鉄鋼業分野ではミッタルのように、日本企業もその脅威にさらされるほどである。

この間、日本は「失われた10年」あるいは、「失われた15年」といわれる長期不況に苦しめられてきた。景気は緩やかに回復が続いているとはいえ、依然、低成長であることに変わりはなく、潜在成長率を考えても、高齢化、財政の再建、労働者の供給不足など難問は山積している。日本は国民の生活はむろんのこと、どのようにして産業構造の転換を促して、国際競争力を回復していくのか。また、そのための潜在力をいかに発揮するのか、的確な戦略構築が求められている。

しかし、国内では急速な「改革」に伴う「貧富の格差」「地域格差」といった問題が惹起しており、所得分配の問題は政治への国民の信頼の基盤をなすこともあって対応も急がれる。日本は、国内・国際的な状況を考えに入れて、経済の拡大を促す成長戦略を検討すべき時だ。

過去10年間の日本経済の凋落ぶりには目を覆うものがある。OECD統計によると1人当たり国民所得は、1993年の時点で日本が世界ナンバーワンだった。それが、円の価値の大幅下落も手伝って、12年間で14位にまで転落した。代わって、欧州の小国、アイルランド、オランダ、ノルウェー、デンマーク、フィンランドなどが健闘し、所得倍増を達成している。

躍進の背景の一つには、これらの中小周辺国が保護主義を排除して積極的に国際化を推進したこと、外資を呼び入れて競争を促し、産業組織を一新させたという事実がある。これは、最近のアジア諸国にも共通する特徴である。

2. アジアの中で活性化を求める

われわれに求められているのは、イノベーションを引き出すオープンな日本をめざすことである。つまり、日本がアジアに対して何ができるか、日本の持つ技術やノウハウ、潜在力が活かされ、アジアが世界の成長センターになっている今こそ、戦略的かつスピーディに取り組む

ことである。人的な交流やアジアの資源などを活用することで、新たな繁栄の姿を描くことである*1。

そのような意味において、協調して取り組むことは製造業、金融は言うに及ばず、流通、教育、医療、食料・メディア、安全・環境、省エネなど、広範な分野に及ぶことを再確認する必要がある。さらに会合では、芸術・ファッション、メディアなど、日本の持つソフトパワーをアジアに向かって発信力を強めていくことを重視していくべきとの声が強かった。また、人材の交流や活用という視点がアジアとの戦略構築では重要である。こうした交流は日本社会のあり方そのものを問う試金石になる。

これらはアジア・ゲートウェイ戦略の基本認識であり、問題意識である。この発想を背景に、アジアの成長と活力を呼び込み、国内サービス産業をアジア域内で共生化し、活性化を図る。その対象として、航空サービス、流通業、農業、教育、アニメ産業などが挙がっている。

3. 国内志向を脱するきっかけを

戦略会議をめぐる報道では、航空サービスの自由化、とりわけ、オープンスカイ政策をどこまで明確に打ち出せるかのみ関心が注がれ、ただその一点をめぐる動向だけで評価が下された感もある。しかし、提起された問題は、日本の産業全体を歴史的にとらえて、その中でも国内指向型産業をどうするかを考えるという視点である*2。

日本にはトヨタ自動車に代表される世界企業があるが、それは全体の一部にすぎない。多くが国内の市場に依存している。国内産業はこの間の低成長下で、淘汰されたとはいってもまだまだ非効率が残っている。ホワイトカラーの生産性などはこれからの問題でもある。

日本が誇る環境関連の産業を考えてみよう。日本には優れた環境技術を持つ企業が多数存在する。だから、アジアに対して大きな貢献ができるはずだ。しかし、実際は、その技術は国内向けであるため、あまりにハイテク技術であっ

て、そのままアジアに持ち込んでも仕様がフィットしないか、割高になって入札競争でほとんどが敗退してしまう。逆の意味で内外価格差問題である。ハードウェアとして機械類を輸出するだけではなく、ソフトやその後のインフラの維持、管理などがより強く求められるので、なんとといっても、言語の問題が立ちはだかる。植民地時代から英語で現地人を遣ってきた欧米諸国には劣ってしまう。そうした環境においては、英米諸国と争ったり、アジアの厳しい環境の中で、事業をしたりといった苦労を強いるビジネスは社内では理解が容易でないし、なかなか主流になり得ない。個人のレベル、組織の次元での改善の余地が大きい。

アジアでは日本の技術を求めているが、日本はODAを主体に多額の資金を投入して、インフラ設備の建設には熱心であるものの、メンテナンスや管理の部分を欧米の企業に持たされている。ODAは政府の管理だが、その後の事業運営やメンテナンスでも日本企業が深く関与するような仕組みを構築することが重要である。ものづくりだけではなく、サービス分野やオペレーションを射程に入れた一連の経済援助、技術移転の体系を作り上げることが重要だ。

また、日本国内では使われなくなっても、現地では進んだ技術として重宝されるものもある。そうした潜在的なニーズに応じて、すばやくビジネスを立ち上げることが可能だ。そのため、徹底したマーケティングに基づくビジネスモデルの構築が急務である。その際、知的所有権などをきちんと管理する仕組みを構築すれば、相手国も日本がいかに知的技術を重視しているかがおのずと分かるはずである。こうした流れが全体として、日本に利益を還流させる仕組みの構築につながる。

4. 商社の役割と期待

総合商社の立場に立てば、日本には国際競争力の発揮につながる潜在成長力を備えた産業が少なからずある。そうした産業や企業の経営資源をいち早く引き出し、アジアという市場で評

価し、挑戦するように水を向ける機能が、オーガナイザーとしての商社に期待されるのではないか。直接投資やOEM、ライセンスなどを通じる現地生産とは、畢竟、その企業が歴史的に蓄えてきた経営資源、すなわち、「技術、ノウハウ、ブランド、熟練など資産価値のある資源」をいわば丸ごとの形として海外へ移転するための活動、プロセスのことである。こうした点では、日本の商社はまさに「国際化の尖兵」として、一日の長があり、優越したノウハウを備えている。石油の利権は、採掘会社元売り企業などが保有するが、商社はそうした利権を媒介に、最もダイナミックに国際ビジネスを展開して、イノベーションを刻一刻実現するという実績を誇っている。21世紀アジアでの企業家精神を実現する契機を作る役割は、商社にあるものと期待される。

5. むすびとして

これまで日本は欧米に軸足を置いて、アジアは軽視されてきた。ゲートウェイとは一体何を意味するのか、再問したい。欧米先進国とアジアを日本が掛け橋でつなぐというのでは、違和感を禁じえないし、このような認識ではアジアから孤立しかねない。

むしろ、21世紀を展望したとき、冒頭でも言及したように、日本の発展にとってアジアの成長と発展は欠かせないし、アジアが自然環境との調和を図りながら発展を続けていくことに大きな責任を有している。その意味では、従来型の日本とアジアとの関係ではない。巨視的な、大局観ある視野から見ていかないと、日本の存在は中国の影に隠れてかすんでしまいかねない。

英国はその点では、米国に凌駕された今も、大西洋同盟を通じて、ユニークな立場を死守し、EUに加盟してはいるものの、ユーロには参加せず、しかし、ユーロをはじめとする通貨・金融のセンターとして不動の地位を築いている。しかも、安全保障の点は、米国と一体の行動を規範として守り、時には、老大国として若き米

国にアドバイスすることを怠らない。国益の確保とはこういうことである。

日本はそうした意味で、中国がいずれ民主化を成し遂げ、重要なパートナーとなることを想定し、等しく重視し外交・経済関係を構築する100年単位の大局観が欲しい。外交ほど、現実感覚を要求される分野はない。しかし、わずかに近代史、200年の動向に惑わされて、日本が日清・日露戦争以降のアジア蔑視の価値に拘泥しているとすれば、これは日本の国益追求という次元に立っても誠に残念なことである。

中国と日本がどのくらい共通の理解に立つことが可能なのか。あらためて、そうした視点を踏まえることが出発点である。中国は巨大なパートナーであることが望ましい、というのは、こうした背景から生まれる。

(注) *1. 実際、1995年以降、日本の生産性上昇率(TFPベース)は、商業・運輸業、建設・電気・ガス、水道、農林水産、鉱業において著しい減速が見られる。この時期において、米国はもちろんのこと、主な欧州諸国では、これら産業のTFP上昇率が日本をはるかにしのぐ高い水準を保ち続けている(深尾京司、宮川努『生産性競争の時代—日本は再びキャッチアップできるのか—』RIETI BBL 2007.7 (<http://meti.rieti.go.jp/jp/events/bbl/0704170Li.pdf>))

*2. アジア・ゲートウェイ戦略会議の詳細は官邸のHP該当部分を参照いただきたい(<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/asia/index.html>)。その趣旨は、日本が金融、ハイテク分野などで再び活性化し、日本がもう一度名実ともに「ゲートウェイ」になるためには、24時間空港に早く転換させて、アジアからビジネスマン、観光客、留学生を招き入れることである。ところが、羽田空港の発着便の大半が国内便に使われており、一方、成田空港は首都圏と称しながら東京から60kmも離れている。同報告書では、羽田のさらなる国際化、大都市圏国際空港の24時間化の推進を提案しているが、こうした提案が「アリの一穴」になりえるのか、それとも、従来どおりの航空行政を続けるのか、大きな岐路に立たされており、注視が必要である

