

東アジアの更なる発展のために（提言）

2009年6月26日
社団法人日本貿易会
東アジア小委員会

1. はじめに

東南アジア諸国を結節点とする「海のシルクロード」は、古代ローマの時代から、極東のアジアと南西アジアを結び、古来、この地域は交易の拠点となってきた。そして、現在、東南アジア諸国はアセアン10ヵ国としてハブとなり、日本、中国、更に豪州からインドにいたる地域－東アジアの経済統合に向けた動きの中心にいる。EUやNAFTAが大陸性の統合とすれば、東アジアは世界で初めての大規模な海洋性の地域統合であり、外と海で隔てられるが故に、自ずと外に開かれた拡張性のある地域統合の性格を帯びていると言えるのではないだろうか。

この東アジア地域は、欧州における産業革命の大きな進展の前、19世紀初頭には、中国とインドの際立った生産力もあり、世界の半分以上のGDPを生み出していた。その後の歴史を経て、1950年のシェアは10%台となったが、反面、第二次世界大戦後、各国は独立し、主権国家として工業化を新たに推し進めてきた。そして、いまや「世界の工場・成長センター」として、世界経済をひっぱるまでに重きをなしている。しかしながら、その一つの重要なきっかけは、1980年代後半の円高によるわが国企業の進出であり、まだ、今日に向けた成長を走り始めて30年にも満たない。加えて、実体経済の統合が先行し、制度面の整備が遅れていることも手伝い、統合の現状は、バランスが取れているとは言い難く、東アジアの経済大国として、わが国の果たす役割は引き続き大きい。その点、EU統合の歴史性と比べると、EUを一つのモデルとしつつも、自ずと独自の形態が求められると言っても過言ではないだろう。

2. 「アセアン+6」経済統合の早期実現

世界の実質GDPに占める東アジアのシェアは、1980年からの25年間で6%上昇している。これは、地域として見た時、NAFTAが微増に留まり、EUが4%減少しているのと比べ、世界の成長センターとして影響力を強めてきた証である。東アジアは、まだ制度としての統合化が確立されていない中で、各国の経済相互依存は高まり、国際分業体制の深化が成長に寄与している。一方で、東アジア地域は、工程間レベルでの有機的結合に特長を持ち、EUに比べて、産業内貿易、特に垂直的な産業内貿易の占める割合が低いことから、産業レベルでの相互関係の深化が遅れているとの指摘がなされている。これは、今後共、成長の機会があるとしてポジティブに理解される。

東アジアの一層の成長を促すためには、制度・組織としての経済統合を早期に実現し、実体経済の一体化を強くサポートして、バランスの取れた全体像を築く必要がある。

経済統合に係る構想の中では、わが国企業の係わりの深さ、深化・拡張している*フラグメンテーションの実態、そして、地域を引っ張る消費力の確保などの観点から、いわゆる「アセアン+6」（アセアン10ヵ国、日本、中国、韓国、豪州、ニュージーランド、インドの16ヵ国による経済統合）の広域的な連携が求められる。現在、タイで生産された自動車部品がインドに運ばれ、豪州からインドへの輸出も伸びている。実体面先行の統合は、「アセアン+3」（アセアン10ヵ国、日本、中国、韓国の13ヵ国による経済統合）の領域では、満足できない段階へとすでに進んでいる。

古来、自然に行われてきた東南アジア多島海の交易も、東を向いていただけでなく、西との交易を自然と志向していた。今日の経済の相互依存も広域に捉えてこそ、大きな効果を生むことになる。海洋性経済統合の開放性と拡張性は、広域を求めることになる。わが国として、「アセアン+6」の経済統合の早期実現を強く望むところである。

*フラグメンテーション：生産活動を複数の工程に分割し、各工程を最適条件の満たす立地に分散させて、最後に、ある地点で組み立てる一連の生産プロセスのこと。フラグメンテーションにおいては、工程が多国間にまたがることになるため、各々の工程を結びつけるためのコスト（サービスリンクコスト）の低減化が最重要となる。サービスリンクコストとしては、運送費や通信費などだけでなく、通関制度などのソフト面も大切な要素である。

3. インフラ整備の重要性

現在の東アジアの経済統合は、EUのような地域全体の効率性や統一性をプランニングし実行に移していく組織や体制がないだけに、多国間にまたがった生産拠点を結ぶサービスリンクコストの低減化が、大きな課題となる。東アジアの場合、各国間の賃金や技術格差が大きいだけに、フラグメンテーションの活用は逆に大切であり、このコストの低減は、地域の更なる発展のためには避けては通れない大きな問題点として指摘される。

制度としての経済統合の誕生を待つのではなく、今、わが国としてできることを実行することが大切であり、ODAを活用したサービスリンクコスト低減のためのインフラ整備が重要なテーマとして浮かび上がる。従来、わが国がアジアで行ってきたODAは地域の成長にプラスに働いた。ODAを呼び水に活発な民間投資が行われ、地域の成長に大きな貢献をしてきた。

改めて、ODAを輸送費や通信費などのサービスリンクコストの低減という観点から、戦略的に活用し東アジアの発展のために積極的に活用すべきである。

その際、「日本の顔のみえる援助」として、わが国企業の高度な技術力・ノウハウの活用は論を俟たない。

例えば、東アジア・ASEAN経済研究センター（ERIA）が打ち出している東アジア産業大動脈構想は、東アジア各国間を道路で結び、あわせて港湾・空港などを整えて、輸送費・輸送時間の大幅な削減を目指している。陸海空のロジスティック・インフラの早期整備が求められる。その際、限られた予算の中で地域全体の発展に寄与する高い視点から、ODAの実行性の高い戦略的な活用が不可欠である。今後のインフラ整備には膨大な資金が必要になると予想されており、ODAだけでは不足し、従来の考え方・やり方に執着することなく、新しい工夫が大事である。ODAと民間資金との新結合によるPPP（Public Private Partnership）手法実現のための方策やODA資金を投融资に向けるなどの早急な実現が強く要望される。

4. 世界同時不況を越えて

米国に端を発した金融危機は、世界の实体经济に多大な影響を及ぼし、すべての先進国の今年の経済成長率はマイナスになる見通しである。これは世界で初めてのことである。そればかりではなく、今年の世界全体の経済成長率もマイナスが見込まれており、金融危機と景気後退の同時化という過去にあまり例のない状況への懸念が広がっている。

すでに一部の国で顕在化しているが、かかる危機の時には、各国の「保護主義」の動きが出てくる。保護主義の広がりを最小化すべく、わが国がリード役・調整役になる必要がある。

東アジアは、欧米市場向けの「世界の工場」と言われる輸出主導の経済構造をとってきた。今回の危機で、米国の消費に支えられた輸出主導のシステムは大きな打撃を受けた。一方で、国内市場にベースを持つ国は、大きな落ち込みを回避でき、経済は比較的堅調に推移をしている。米国の消費水準が、今回の危機前のレベルに戻るまでにはかなりの時間がかかると予測される中で、中国、インドという巨大な潜在市場を持つ東アジアは、本来の開かれた経済圏としての性格を保持しつつ、域内の経済を活性化させて、東アジア全体の内部需要を喚起していくのが、今後の姿ではないであろうか。そのためにも、わが国は、率先して、東アジアの成長に貢献していくことが大事である。それは、経済の相互依存関係の深化に貢献することであり、わが国としてすぐにも取組める課題の解決－サービスリンクコストの低減化－に本格的にチャレンジしていくことに違いない。こうした地域間の活性化は、経済格差の是正などをもたらし、経済統合の下地を広げていくことにも通じる。

一方、1997年のアジア通貨危機ほどの深刻な状況は表出していないが、实体经济を支える金融面の強化も引き続き行い、实体经济と金融とのバランスが取れたより免疫力のある全体システムの構築に、力を注ぐことも大変重要である。

5. 最後に

世界の成長センターとして、より魅力的な立地環境を築き、相互依存の効果を高める先には、東アジアだけに留まらない、地域統合の広がりが自然と進展することになるだろう。米国がEPAを締結・発効済みの9カ国、2地域（NAFTA/DR-CAFTA）の中で、東アジアは2カ国（シンガポールとオーストラリア）にすぎないことから見られるように、米国が求める包括的でハイレベルなEPAに多くの東アジア諸国は対応できていない。東アジアの優位性が増大すれば、東アジアから太平洋地域へと広がる流れが生まれてくるのではないだろうか。わが国として、東アジアの基盤をしっかり築くことが次に繋がることになる。