

ASIAN FORUM JAPAN

HUDSON INSTITUTE

Bridging Asia

Japan - United States - India Dialogue

AFJ POSITION PAPER

SESSION II

- TRADE & ECONOMICS -

アジア経済圏の可能性 成長するアジア経済の今後

アジア経済圏の意義

2006年4月、経済産業省は2010年までの通商政策の基本方針となる「グローバル経済戦略」を発表した。アジアが世界の生産拠点、市場、投資先として急成長していることを確認する一方で、その勢いを減速させかねないアジア各国における知的財産制度の不備や不公正取引への対策が急務であると指摘している。そのうえで、民間主導で形成されてきた東アジア経済圏を質の高い市場経済圏にするべく「東アジア EPA」構想、「東アジア版 OECD」構想などを提唱している。

このような日本の動きを、米国は必ずしも支持しているわけではない。シーファー (J. Thomas Schieffer) 駐日米国大使は、経済産業省が提案しているこのような構想について、「米国をアジアから締め出そうとする意図を感じる」と述べ、米国排除への警戒感を示した。しかしながら、アジア経済発展のメカニズムを考慮したうえで、構想実現時の期待効果を踏まえるならば、日本が提案した東アジア全域における包括的な経済連携は、米国にとっても利益が大きいはずである。日米関係は、アジア太平洋における日本の重要な活動基盤である。こうした観点にたって考えるならば、経済産業省の構想は、アジア各国の利益だけでなく、同地域に深い利害と関心を持つ米国の利益をも見据えたものといえるであろう。

アジアでは、先進国と途上国の間に、所得・賃金水準や経済インフラなどで大きな地域内格差がある。この「格差」を積極的に活かすことで経済成長を遂げる意志を途上国側が持っていることがアジアの特徴であり、それは民間主導による経済圏の形成を進展させることとなった。事実、多くのアジア諸国では、先進国のグローバル企業を低い関税や税制優遇によって誘致し、地元産業がそれら進出企業の下請けとして支えるという、共存共栄のシステムが出来上がっている。その結果、アジア域内の貿易比率は50%を超え、NAFTAよりも高く、EUの単一市場形成時の水準に近づいており、域内の相互依存関係が強まっている。米州では、途上国が高い貿易障壁を設けているため、生産・流通ネットワークといった分野では大きな問題が存在している。また欧州では、アジアほどの大きな賃金格差がなく、また下請けとなる企業の絶対数が少ない。従って米州や欧州では、アジアのようなスケールとスコープを持つグローバルな企業による生産・流通ネットワークは存在しないのである。

アジア地域は、グローバル企業が進出し、地域全体に生産・流通ネットワークを拡充する可能性を持つ、魅力ある環境に富んでいる。従って、アジア地域は、これからも成長センターとして拡大する世界経済を支え続けることが期待されている。そうした期待を裏切

らず、安定的な成長を遂げるためにも、アジア各国は幾つかの重要な課題を解決する必要がある。そして、既に民間主導の経済統合が進展を見せるアジアにおいて、敢えてアジア各国が地域経済圏の確立を目指すことの意義は、まさにこの点にあるといえよう。たんなる関税撤廃にとどまらず、地域全体で包括的な経済連携を推進することにより、アジアにおける人、物、資本のよりスムーズな移動のための環境整備とビジネス上のリスク軽減を図ることを目指していかなければならない。

具体的にいえば、第一に、1997年にアジア経済へ大打撃を与えた金融危機の教訓を共有しているアジア各国の国際通貨・金融協力である。既にこの分野での協力は進んでおり、2006年5月に開催された「ASEAN+3」財務相会合において、2000年に導入された為替相場が乱高下した場合などに為替の介入資金を相互に融通し合う仕組み、いわゆる「チェンマイ・イニシアティブ」を拡充することに各国政府は合意した。更に、ASEAN+3は、各国の通貨を加重平均した「地域通貨単位」の実用化に向けた研究を進めていくことでも合意している。

そして、第二に、民間セクターが経済活動の裾野を広げるうえで足枷となっているビジネス環境の改善を図ることである。特に、知的財産権の保護や投資ルールなどについて透明性が高く公平公正な制度を設けたうえで不公正取引の取締りを強化すること、人の移動や物の輸送に関する環境改善を図ることなどが挙げられる。

例えば、人や物の輸送に関していうならば、航空輸送市場が完全自由化している欧州や、自由化の進展した北米と比べて、アジアの移動・輸送コストは格段に高い。アジアでは未だに政府間で制限的な路線および輸送力の権益交渉が行われており、このことが健全な競争を阻害している。それは、結果として航空サービスの利用者が高い運賃を負担させられているだけでなく、権益に守られた甘い競争環境に安住した航空産業自体の健全性を蝕むことになり、安全性や収益性に問題を来たす航空会社も既に現れている。アジアの航空市場を自由化することは、航空産業の健全な発展を促し、それが利用者の移動・輸送コストの縮減に繋がり、アジア全域の経済成長に寄与する。アジア経済の潜在力を最大限に引き出すために、航空市場の自由化はアジア各国が取り組むべき重要な政策課題となる。

経済協調体制の構築とFTA政策の重要性

世界で加速する地域統合の動きに呼応するように、アジア地域においても、貿易や投資、安全保障などの各分野で統合を推進しようとする動きは既にある。2002年に小泉首相が提

唱した「東アジア共同体」創設へ向けて、2005年12月に第1回「東アジア・サミット」が開催された。ASEAN+3に、インド、オーストラリア、ニュージーランドを加えた16カ国が参加したが、「共同体」構想における参加国の思惑の違いや、主導権を巡り硬化した各国の交渉姿勢、APECを始めとする既存の枠組みとの棲み分けが不明確であることなど、多くの問題点が露呈した。

この結果は、ある程度予見されていた。一面において、この会議は、「東アジア共同体」を語ることが、時期尚早であることを浮き彫りにして閉幕したといえるかもしれない。改めて指摘するまでもなく、アジアには異質な政治体制が混在する。そのような環境において、安全保障を含めた統合を目指すことは、非常に水位が高い。しかしその一方で、アジアの主要国は、政治体制の違いに関係なく、市場経済システムの導入・促進による経済力の強化を政策課題として共有しているのである。従って、アジア各国が経済面的を絞って協調体制を築くことは、各国の利益に適合しており現実的な対応であるといえよう。アジア各国が目指すものは、アジア経済の持続的成長と安定を促す協調体制を確立することにあるはずである。だとするならば、アジア各国はアジア地域以外の国々にも開かれたアジア経済圏の確立が現実のものとなるよう努力していかなければならない。

アジア経済圏を確立することが、「アジア共同体」構想に代わり、アジア各国の共通の目標となったとしても、その主導権を巡る駆け引きがなくなるわけではない。経済力は国力の基盤であり、重要な外交手段である。従ってアジア経済圏が形成されていく過程において、その制度設計や役割分担を巡り参加国の思惑が錯綜することは当然のことなのである。こうした観点にたって考えるならば、現在日本やインドが積極的に推進しているFTAは、将来のアジア経済圏の形成を方向づけるうえで重要な政策となるはずである。

FTAの推進には、「戦略性」と「機動性」を発揮することが強く求められる。アジアでは、日本や韓国に先駆けて中国がASEAN諸国とFTA締結を行った。中国は既にチリともFTAに合意し、ペルシャ湾岸6カ国で構成する湾岸協力会議（GCC）ともFTA交渉を開始するなど、影響力の拡大を目指している。ASEAN諸国は政治経済面で存在感を増す中国に警戒感を持ちながらも経済発展を優先し、同国との関係強化に前向きに対応している。その一方で、中国とのバランスを取るため、日印両国との協力関係を重視しており、FTAの早期締結を望んでいる。

日本とインドは、共にシンガポールと先行して包括的な経済連携協定を締結し、インドはタイとも既にFTAを発効させて「アーリー・ハーベスト」措置により一部の品目を先行

自由化している。また、インドは「ルック・イースト政策」の中核として ASEAN と一括的な経済連携を重視しており、FTA 締結に向けて既に楔を打ち込んでいる。一方、日本もタイとは FTA の基本合意に達しており、ASEAN との FTA についても交渉を加速させる方向性を固めている。

アジアにおける日本とインドの FTA 政策は、一見順調進んでいるようであるが、ASEAN との間の包括的な経済連携協定の締結に向けては、まだ予断を許さない状況にある。両国とも国内産業の反発が大きく、インドは ASEAN との「アーリー・ハーベスト」措置が取り止めになった経緯もある。しかしながら日印両国は、アジア地域のバランスある発展のために、あらためて ASEAN を始めとするアジア諸国との連携に対して前向きに、また、迅速に対応すべきであろう。そして、日印両国がいかにして具体的なパートナーシップを深めていくことができるかが、今後のアジア経済の発展を睨んでいくうえでも喫緊の課題となろう。「民主主義」、「法の支配」という近代的な価値を共有している日本とインドが、FTA 締結を機軸にして経済面での政策協調を深化させることは、米国をはじめとする価値観を共有するアジア内外の国々にとっても、大いに歓迎される取り組みとなるはずである。

日米印の共通利益であるインド経済の持続的成長と安定

アジア経済の持続的成長と安定を実現するうえで、インドの果たすべき役割は大きい。インドが順調な経済発展を遂げ、アジアを代表する経済大国として揺るぎない地位を築くことができるか否かは、アジア経済圏の実現とその方向性を大きく左右するといっても過言ではない。

インドは、経済自由化に着手した 1991 年以降、年平均 6%の経済成長を維持し、2004 年には GDP 規模で世界 10 位の位置につけた。IT 産業の高成長に加えて、一次産品の需要拡大と市況回復による輸出の増加が景気拡大を促す一方で、中産階級の台頭と歩調を合わせて金融緩和が進められ、国内消費の底上げを実現している。しかし、いびつな産業構造やインフラ整備不足を考慮するならば、インド経済は必ずしも楽観視できる状況ではない。

確かにインドの IT 産業は付加価値率が高く、外貨獲得への貢献が大きい。貧富の差が著しい社会に中産階級が形成されたことにより、高等教育の裾野が広がりを見せ、知識集約型の IT 産業に安価で高品質な労働力を提供している。IT 産業は、これからも中核的な産業としてインド経済を牽引し続けるのは間違いない。問題は、IT 産業の雇用創出効果が限定的であること、そしてそれに続く有望な産業が育っていないことである。持続的な経済成

長には、雇用吸収力が高い製造業の育成が不可欠である。中国のように、先進国のグローバル企業による直接投資を呼び込むことができれば製造業の早期育成が可能となるが、不十分なインフラ整備、煩雑な行政手続き、手厚い労働者保護政策がネックとなり、インドでは思うように海外からの直接投資が伸びていない。一方で、財政赤字を抱えるインド中央政府に対して、インフラ投資を主導的に進めることを期待するのも現実的ではない。

求められる日米印政策協調

インド経済の安定的な発展が、インドの国益を超えて「価値観を共有する」アジア内外の国の共通利益である以上、インドだけでは対処し切れない課題に対して、とりわけ戦略的に利害の大きい日米両国による積極的な協力が強く求められる。インドは、強みであるIT産業の発展を持続させながら、基幹的産業の製造業を育成し、健全で厚みと広がりのある産業構造を構築する必要がある。

しかし、製造業の育成は難題である。インド政府の財政力に限界がある以上、インドは海外からの直接投資に頼らざるを得ない。そのためにはインフラ整備が不可欠であるが、この点において、日米両国は大きな役割を果たすであろう。現在、日本はインドにとって最大の援助国であり、日本は対インド 2 国間援助の総額の半分以上を拠出している。その日本の円借金を効果的にインフラ整備に活用し、投資環境の改善を急ぐ必要がある。一方で、インフラ事業の民営化を進めて、効率的運営を促すことも重要となる。この点においては、日米両国の経験と知識が大いに役立つであろう。また、インドは経済成長に伴って、今や世界第 6 位の原油消費国となっている。省エネルギーやエネルギーの利用効率向上に関する技術、そして環境技術などの供与に関しても、日米両国に対する期待は大きい。

インドが推進すべき経済改革の内容とタイムテーブル、そして、それに対応した日米両国の支援やタイミングについて、今後、日米印の 3 ヶ国で協議を重ね、政策協調を強化することの意義は大きい。