

特集にあたって

黒岩 郁雄

よって世界はフラットになり地理的
近接性の持つ意味合いが薄れた
という通説とは正反対の結論であ
り、興味深い。その背景として
は、商品のライフサイクルの短縮
化やサプライチェーンマネージメ
ント導入による生産と供給のリー
ドタイムの短縮化が重要な課題と
なったことが挙げられよう。

●はじめに

一九八〇年代後半以降の東アジ
アでは、多国籍企業による生産
ネットワークが発達し、域内貿易
が急速に拡大した。さらに二〇〇
〇年代に入ると、域内諸国が積極
的に自由貿易協定（FTA）や経
済連携協定（EPA）を締結する
ようになり、「制度的統合」が進
展した。本特集号で述べるよう
に、東アジア統合は、グローバル
化が進む世界経済のなかで東アジ
ア諸国が持続的に成長するため
に不可欠な要件である。また、少
子高齢化による国内市場縮小など
の課題を抱える我が国にとって、
経済統合は東アジア諸国の経済活
力を取り込む絶好の機会となる¹⁾。

●事実上の統合の進捗

東アジアの域内貿易比率は一九
八〇年代後半から上昇し始め、二

〇一〇年には五〇％に達した。そ
の結果、域内貿易比率でみる限
り、東アジアの域内統合はEU
（六一％）の水準には及ばないも
のの、NAFTA（三九％）を大
きく上回っている。またそれと連
動して、我が国の貿易構造におい
ても大きな変化がみられた。例え
ば、一九九〇年にはアメリカ、ド
イツなど欧米諸国が我が国の輸出
先として大きな割合を占めていた
が、二〇一〇年にはアメリカに代
わって中国が最大の輸出相手国に
なり、その他の輸出相手国をみる
と、韓国、台湾、香港、タイ、シ
ンガポール、ドイツ、マレーシ
ア、オランダ、インドネシア（二
〇一〇年）の順になっており、東
アジア諸国が上位を占めている。

かし制度面をみると、経済規模に
おいて大きな割合を占める北東ア
ジア諸国の中でFTAが締結され
ておらず「制度的統合」が遅れて
いる。そうした状況にもかかわらず
、東アジアで「事実上の統合」
が進展し、域内貿易比率が高まっ
たのは注目すべき点である。こう
した事実上の統合が進展した要因
としては(1)東アジア諸国にとつて
東アジア市場は地理的に近く、生
産ネットワークの発展にともな
い、物流や人の移動における地理
的近接性の重要性がさらに高まっ
た、(2)中国を中心とする急速な経
済成長によって世界に占める東ア
ジア市場のシェアが高まった、(3)
関税・非関税障壁の削減、輸送・
通信インフラの整備によって東ア
ジア域内の貿易費用や移動費用が
低下した、などが考えられる。特
に(1)に関しては、グローバル化に

●雁行型発展と
生産ネットワークの形成
東アジアの生産ネットワークが
形成されたプロセスを振り返る
と、各国の経済発展戦略が輸入代
替型から輸出志向型、あるいは計
画経済から市場経済へと転換した
ことが重要な契機となった。より
詳細にみると、当初から輸出指向
型であった香港を除くと、一九五
〇年代末から一九六〇年代にかけ
て韓国、台湾、シンガポールなど
のNIEs（新興工業経済地域）
が輸出志向型に移行した。続いて
一九七〇年代、一九八〇年代にマ
レーシア、タイ、フィリピン、イ
ンドネシアなどの東南アジア諸国
が輸出志向型に転換し、一九九〇
年代以降には中国や後発東南アジ
ア諸国（ベトナム、カンボジア、
ラオス、ミャンマー）において市

場経済化が進んだ。

このように開発政策の転換によつて後発国が閉鎖経済体系から開放経済体系に移行した結果、賃金上昇により先発国では採算が取れなくなった産業（あるいは生産工程）が後発国に向けて移転した。またその過程において後発国のキャッチアップ（Ⅱ「雁行型発展」が進むとともに、後発国では生産できない部品や原材料を先発国から輸入して、完成品を欧米諸国（あるいは先発国）に輸出する貿易構造が発達したのである。

●制度的統合の必要性

しかしながら、東アジアの貿易構造に大きな変化をもたらした東アジア諸国の経済発展戦略は曲がり角にきているといえよう。特に二〇〇八年に発生したリーマンショックにより、東アジアの生産ネットワークは大きな打撃を受けた。これは完成品（最終財）の輸出先を欧米諸国など域外市場に依存した経済発展戦略の限界を露呈したものと捉えることができよう。拡大する欧米諸国との貿易不均衡を是正するとともに対外的な脆弱性を克服するためには、東アジア域内で最終財市場を拡大し、

域外市場に対する依存度を低下させなければならぬ。同時にFTAなどの制度的統合を進めて、最終財の貿易拡大を妨げてきた関税、非関税障壁を撤廃することが不可欠と思われる。

制度的統合は、域内市場の統一のみならず、すでに存在している東アジアの生産ネットワークの効率性を高めるためにも重要である。特に通関手続き、原産地規則、基準認証などの物流円滑化分野はサプライチェーンの連結性を高めるうえで中心的な役割を果たす。また輸送、通信、金融、実務サービスなどは製造業の活動を支えるサービスを含んでおり、これら分野の自由化は製造業の競争力を高めるであろう。したがって、東アジアの制度的統合は事実上の統合を代替するものではなく、補完するものとして重要な意味をもつ。

●制度的統合の進捗状況

これまで述べたように、東アジアにおける制度的統合の必要性が増しているが、最後にその進捗状況についてまとめておこう。

東南アジアでは一九六七年に東南アジア諸国連合（ASEAN）

が反共を掲げて結成されたが、冷戦終結後に組織の性格は変わり地域統合が主要な活動のひとつとなった。なかでも一九九三年にはASEAN自由貿易地域（AFTA）が発効し、二〇一〇年にはASEAN六カ国の域内関税がほぼ完全に撤廃された。現在は二〇一五年に予定されているASEAN経済共同体（AEC）の設立に向けて域内協力が進められている最中である。AECは東南アジアにおける単一市場・生産基地を設立するという長期ビジョンを掲げており、地域統合を進めるうえで大きな求心力になっている。

他方、北東アジアの経済統合は必ずしも順調に進んできたとは言えない。北東アジアでは領土の帰属をめぐる国家間の紛争や歴史認識の隔たりなど域内協力を妨げる対立の火種が燻っている。また外資依存型の経済発展を遂げてきた東南アジア諸国とは異なり、北東アジア諸国の産業発展では自国資本の果たす役割が大きく、貿易・産業構造も類似しているため、競合関係が強まっている。しかしながら、二〇一二年の日中韓首脳会議において日中韓FTAの交渉開始が合意された。経済規模から考

えると、東アジア統合の中心的役割を果たすべき三カ国のFTA交渉がようやく緒に就いたのである。

東アジアでは、これまで二国間FTAを中心に多くのFTAが締結されてきた。しかし近年では広域経済連携構想（RCEP）や環太平洋パートナーシップ協定（TPP）など広域FTAに重点が移りつつある。FTAのカバーする地理的範囲と生産ネットワークが重なることによつてFTAの利用効率を高めるとともに、TPPなど水準の高いFTAが広まることによつて東アジア統合が新たな段階に入ることが期待されている。

（くろいわ いくお／アジア経済研究所 開発研究センター長）

《注》

本特集号は二〇一一年四月から二〇一三年三月まで実施された「東アジア経済統合とその理論的背景」研究会の成果の一部が下敷きになっている。なお研究会成果は全体が一章（序章、終章を除く）で構成され『東アジア統合の経済学』というタイトルで日本評論社から近日出版される予定である。