



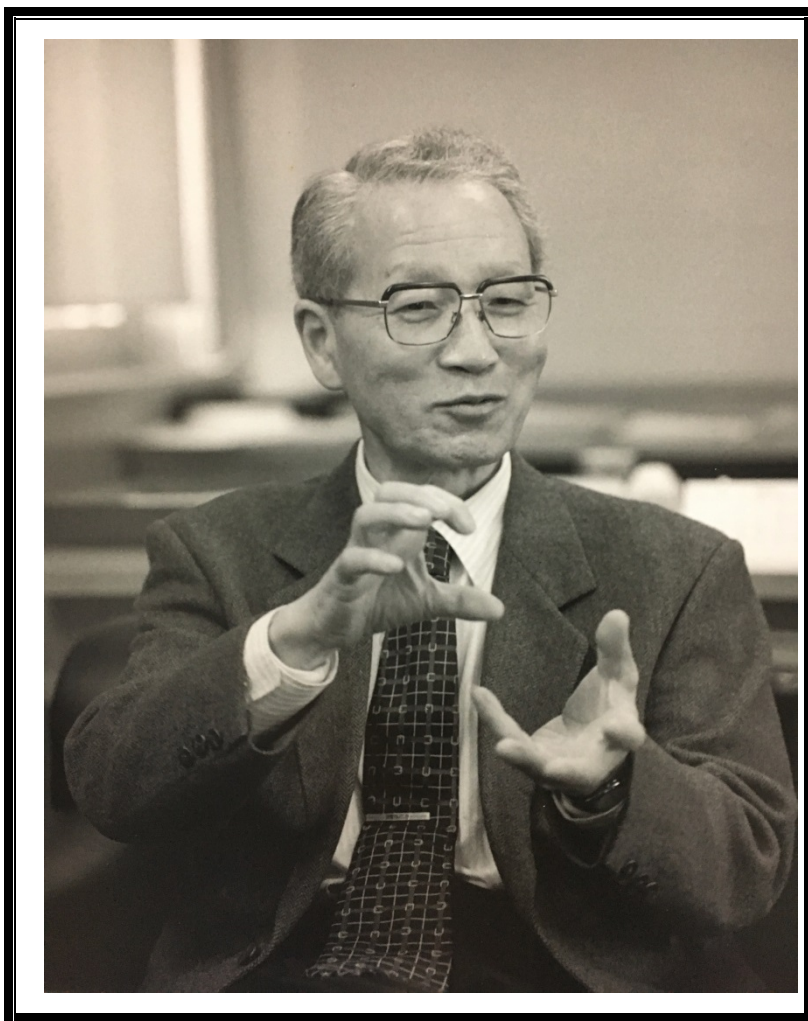
アジア太平洋経済と通商秩序ー過去、現在、将来ー

【山澤逸平先生追悼論叢】

～その1～

2019年3月

一般財団法人 国際貿易投資研究所(ITI)
INSTITUTE FOR INTERNATIONAL TRADE AND INVESTMENT



山澤逸平先生、2018 年 11 月 16 日没、享年 81 歳

はじめに

(一財)国際貿易投資研究所(ITI)は、昨年11月にご逝去された山澤逸平先生(一橋大学名誉教授)を偲び、ITIのホームページに「山澤逸平先生追悼企画」と題するコーナーを設置し、山澤先生と親交が深かった関係者有志が哀悼の意を表すべく、追悼文と追悼論文を2回に分けて掲載することにした。

追悼文は、畠山ITI理事長のほかに、APEC研究などを通じて旧知の仲といわれたバーグステン氏やドライスデール氏など、海外の研究者からも寄せられている。

また、追悼論文については、山澤先生が立ち上げたITIの国際貿易投資研究会やAPEC研究センター・ジャパンの有志を中心に重厚な執筆陣が編成され、「アジア太平洋経済と通商秩序ー過去、現在、将来ー」と題して、APEC、アジア太平洋の通商秩序、FTA、アジア太平洋諸国(北米、中国、ASEANなど)の経済・貿易問題など、山澤先生が生前に関心を持たれた分野に関連する論文が多数寄稿されている。

その他、追悼企画の詳細は、以下のとおりである。

発起人

石川 幸一(亜細亜大学アジア研究所教授)

石戸 光(千葉大学法経学部教授)

馬田 啓一(杏林大学名誉教授)

浦田秀次郎(早稲田大学大学院アジア太平洋研究科教授)

清水 一史(九州大学大学院経済学研究院教授)

【ITI事務局】

湯澤 三郎(ITI専務理事)

大木 博己(ITI事務局長、研究主幹)

掲載スケジュール

第1次掲載 2019年3月下旬

第2次掲載 2019年4月下旬

掲載内容

■追悼文の寄稿者（海外からの追悼文は原文のまま）

畠山 襄（ITI 理事長、元通商産業審議官）

フレッド・バーグステン（米国際経済研究所長、元 APEC 賢人会議議長）

ピーター・ドライスデール（オーストラリア国立大学名誉教授）

その他

■追悼論文の寄稿者（○印は第 1 次寄稿）

安藤 光代（慶応義塾大学商学部教授）

○石川 幸一（亜細亜大学アジア研究所教授）

○石戸 光（千葉大学法経学部教授）

伊藤 恵子（中央大学商学部教授）

○馬田 啓一（杏林大学名誉教授）

○浦田秀次郎（早稲田大学大学院アジア太平洋研究科教授）

大木 博己（国際貿易投資研究所研究主幹、事務局長）

岡本由美子（同志社大学政策学部教授）

木村 福成（慶応義塾大学経済学部教授）

○朽木 昭文（日本大学生物資源科学部教授）

○小浜 裕久（静岡県立大学名誉教授）

○清水 一史（九州大学大学院経済学研究院教授）

助川 成也（国土館大学政経学部准教授）

○高橋 俊樹（国際貿易投資研究所研究主幹）

○瀧井 光夫（桜美林大学名誉教授）

○トラン・ヴァン・トゥ（早稲田大学社会科学総合学術院教授）

中島 朋義（環日本海経済研究所調査研究部主任研究員）

長谷川聰哲（中央大学経済学部教授）

渡邊 頼純（慶応義塾大学総合政策学部教授）

■山澤逸平先生のご略歴及び主要業績

2019 年 3 月

一般財団法人 国際貿易投資研究所（ITI）

目 次

追悼文

「自由で開かれたアジア太平洋」の推進者、山澤逸平教授を偲ぶ	1
MEMORIAL FOR PROFESSOR IPPEI YAMAZAWA	2
Ippei Yamazawa: An Appreciation	4

追悼論文

1. 保護主義の台頭に直面する APEC	7
1. APEC の成果	7
2. 台頭する保護主義：米国によって仕掛けられた米中貿易戦争	8
3. 米国による保護主義の動機と問題点	10
4. APEC における保護主義への対応	12
2. 揺らぐアジア太平洋の通商秩序と APEC の役割－顕在化した米中対立の危うい構図－	15
はじめに	15
1. アジア太平洋の地域統合化の進展	15
2. FTAAP への道筋をめぐる米中の角逐	16
3. 米国の TPP 離脱の衝撃	17
4. 貿易戦争を仕掛けるトランプ政権：脅しとディールの罟	18
5. 米中新冷戦の危険な構図	20
6. APEC に何を期待するのか	21
参考文献	22
3. TPP の母体としての APEC の可能性	23
はじめに	23
1. TPP と APEC の歴史的背景および価値観	23
2. APEC の「開かれた地域主義」という価値観	25
3. APEC において日本の果たした役割	27
参考文献	29
4. トランプ大統領の通商戦略と日本	30
1. 自由貿易圏拡大への努力	30
2. GATT・WTO 体制の維持・発展	31
3. 日米貿易交渉の行方	33

5. 世界経済における保護主義拡大下のメガ FTA と日本.....	34
はじめに.....	34
1. 保護主義と米中貿易摩擦の拡大.....	34
2. 保護主義拡大下のメガ FTA の進展	36
おわりに—保護主義に対抗する 3 つのメガ FTA と日本の役割—	39
付記.....	40
参考文献.....	40
6. アジア太平洋の貿易における FTA の利用状況 ～高い日本の輸入での実質的な FTA 利用率～	42
1. FTA の利用率とは何か	42
2. 高い日本の ASEAN からの輸入における FTA 利用率	44
3. 輸出入国別の FTA を利用できる輸入額と品目数.....	46
まとめ	52
7. アジア地域統合における中国にとっての一带一路建設の位置づけ.....	53
はじめに.....	53
1. 「一带一路建設」の事例としてのアセアンと重要拠点国であるカザフスタン	56
2. 産業政策としての「中国製造 2025」	57
3. 現代サービス業と中国製造 2025 による「自由貿易試験区」における産業集積政策 ..	57
4. 一带一路参加国と自由貿易試験区 (PFTZ) の間の連結性の強化による産業集積シフト ..	58
おわりに.....	60
参考文献.....	60
8. 中国企業による ASEAN 自動車産業への投資 —吉利によるプロトンの買収—	61
はじめに.....	61
1. マレーシアの自動車産業の現状.....	61
2. 長期低落傾向のプロトン.....	64
3. 吉利自動車によるプロトンへの出資	65
4. 吉利主導で改革を開始	67
おわりに.....	67
付記.....	69
参考文献.....	70
9. アジア工業化の波及過程の一考察：山澤逸平教授の研究を回想して	72
はじめに：山澤逸平教授の研究歴を振り返って	72

1. アジアにおける工業化の波及	73
2. 東アジアでの工業化波及メカニズムとその要因:雁行形態論とフラグメンテーション理論	77
結び: 山澤逸平先生の研究歴後期を思い出して	81
引用文献.....	81
10. 幕末開港と商社.....	83
はじめに: 山澤さんとの出会いと小論のねらい	83
1. 幕末開港と日本社会の変容	84
2. 商社活動と輸出拡大.....	85
3. 日本の長期的経済発展における制度と考え方の変化	87
文献.....	88
山澤逸平先生のご略歴と主要業績	90

追悼文

「自由で開かれたアジア太平洋」の推進者、山澤逸平教授を偲ぶ

(一財) 国際貿易投資研究所

理事長 畠山 襄

20 年余り前のことだが、業革の一環として日本貿易振興機構（ジェトロ）とアジア経済研究所の統合構想が議論されたことがある。それは「三井物産と東大の合併」などと冷やかされただけで、実現しなかった。なぜなら両者は外から見ると共に外国との商売のために調査することを主要な業務とはしていたものの、前者は商売、後者は研究と根本的に仕事の性質が異なっており、両者の統合など学者の空論でしかなかったからだ。

私は当時（1995 年 7 月～1998 年 6 月）ジェトロ副理事長の職にあり、一橋大学にアジア太平洋経済を研究する優秀な学者が活躍しているという話を聞いていた。それが山澤さんであった。

1998 年 7 月 1 日にジェトロとアジア経済研究所は統合され、山澤さんは初代ジェトロ・アジア経済研究所の所長に就任された。同氏は期待通りの活躍をされた。

研究者にとって必要なのは、筋道の立った論理もさることながら、それに加えて声が聴衆によく届くことだ。この点、山澤氏の声は日本語も英語もよく通り、理想的なスピーカーであって、「日本に山澤あり」の国際的名声をいやが上にも高めていた。

「自由で開かれたアジア太平洋」をわが国が国際場裡でその重要性をアピールしている。その実現、維持のために ASEAN 諸国は中核的なエンジンとして駆動している。

ASEAN の発展には、アジア太平洋の安定的発展の広域枠組みを推進した APEC の後押しがあったことを忘れてはならない。APEC がアジア太平洋地域の貿易・投資の自由化、円滑化に果たした功績は大きく、そのシナリオ策定には日本代表として賢人会議に参加した山澤さんの知見が込められていた。

自由主義経済が世界随所で綻びつつある現在、APEC や ASEAN がその堅塁を守る貴重な役割を果たしている。

その礎の理論的な構築と具体化へ行動された山澤さんの足跡の偉大さが改めて偲ばれる。心からご冥福をお祈りしたい。

MEMORIAL FOR PROFESSOR IPPEI YAMAZAWA

C. Fred Bergsten

Senior Fellow and Director Emeritus

Peterson Institute for International Economics

The Asia Pacific Economic Cooperation (APEC) forum was created in 1989 as the first (and still only) intergovernmental institution to promote economic and cooperation across the Pacific. It became operational in 1991 with its “three China solution” to include the People’s Republic, Taiwan and Hong Kong. In 1992, it made the highly unusual decision to create an Eminent Persons Group (EPG) of individuals appointed by its member governments, but not representing them and rather acting on their own responsibilities, to help chart a vision for its future direction.

Japan, as the largest Asian economy at the time and a global economic leader, would of course play a central role in the EPG (and APEC more broadly) . It originally appointed Dr. Saburo Okita, a key architect of the “doubling the national income” plan for the 1960s, and later Foreign Minister, as its member of the group. Dr. Okita tragically died just as the group was being formed, and we dedicated our first report to his memory, and his place was taken by Professor Yamazawa. The group selected me to be its chairman.

Professor Yamazawa was an integral member of the EPG throughout the three years of its existence from 1993 through 1995. To the amazement of many, the APEC leaders, at their initial summits in Seattle in 1993 and Bogor in 1994, adopted the EPG’s central recommendation to seek “free and open trade and investment in the Asia Pacific region” by 2020. That commitment has been reiterated by APEC at every one of its subsequent annual summits—which were another EPG recommendation that was adopted by the Leaders.

After much delay, those Bogor goals are now on their way to partial realization with the entry into force in 2019 of the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-

Pacific Partnership (CPTPP) , led by Japan and including eleven other APEC economies. Ways will hopefully be found to add the rest of the membership, including China and the United States, now the two largest economies in the region (and the world) , to the grouping in the near future, and thus complete the original EPG and APEC vision. The initial APEC Leaders' decision also helped bring the Uruguay Round of multilateral trade negotiations in the GATT to a successful conclusion in 1993 and provided impetus to the subsequent WTO initiative to launch the Doha Round in 2001.

Professor Ippei Yamazawa played an important role in these historic developments. Our EPG had vigorous discussions, among ourselves and with the APEC Leaders and Ministers and Senior Officials, on such critical concepts as “open regionalism” and “competitive liberalization.” Japan hosted APEC in 1995 and, in close consultations with the EPG throughout that year, reached agreement on the implementation plan for the Bogor Goals at its Osaka summit. The trade policy leadership of APEC and Japan during that period and beyond are an essential part of the legacy of Professor Yamazawa.

Ippei Yamazawa: An Appreciation

Peter Drysdale

Emeritus Professor, The Australian National University

Ippei Yamazawa was a dear friend. We were connected first through Kiyoshi Kojima who was Ippei's professor and later my mentor at Hitotsubashi University, after Ippei returned from a period of graduate study at the University of Chicago in the 1960s.

Ippei committed himself throughout his professional work and life to the goals we shared for peace and prosperity through Asia Pacific Economic Cooperation.

Ippei was a person of intense devotion to the ideal of international cooperation in our diverse region and, through his participation in all the major developments that saw that ideal in part realised over his lifetime, contributed greatly to the welfare of the peoples in our region. His earnest and unfailingly energetic commitment marked his contribution to this cause.

Ippei Yamazawa was a person of the utmost integrity. His struggle to be true to the idea of open regionalism on which he believed (as do I) the future of the Asia Pacific has to be built ultimately guided all his efforts.

In our last communication he noted that I had written recently about how ASEAN had not only secured greater prosperity but also political security and peace among its member states. He suggested correctly that what I had argued about ASEAN also applied to the APEC group. 'APEC's progress with economic integration has helped keep peace and security in our region', he wrote. Indeed it has and continues to, thus far.

I have lost a loyal friend and the Asia Pacific region has lost a great champion.

追悼論文

1. 保護主義の台頭に直面する APEC

早稲田大学大学院 アジア太平洋研究科

教授 浦田 秀次郎

1. APEC の成果

アジア太平洋経済協力（APEC）は 1989 年の創設以来、アジア太平洋地域の経済成長の実現に大いに貢献してきた。その結果、アジア太平洋地域は世界で最もダイナミックな地域となっている。同地域の実質国内総生産（GDP）は 89 年から 2017 年までの 18 年間で、19 兆米ドルから 48 兆米ドルへと 2 倍以上に増大した。一人当たり GDP は、その間、8,500 米ドルから 16,604 米ドルへと 2 倍弱も上昇した。APEC 加盟メンバー数は発足当初の 12 から 21 へと増加したが、その中でも、発展途上メンバーの経済成長が著しく高いことは特筆しておかなければならない。APEC 加盟メンバーの中で最も一人当たり所得の低いパプアニューギニア、ベトナムおよびフィリピンの実質 GDP は 1989 年から 2017 年の間に実に 10 倍以上に増大した。APEC 加盟国メンバーは高成長を実現したことによって、世界の GDP に占める APEC の割合を 89 年から 2017 年にかけて 57.3%から 59.5%へと上昇させた。

APEC 加盟メンバーの高成長は、安定的なマクロ経済政策、豊富な労働力、活発な設備投資およびインフラ投資など様々な要因によって実現したが、その中でも特に貿易の果たした役割が大きい。APEC 加盟メンバーによる貿易（輸出入合計）は 1989 年から 2017 年までに 2 兆 5 千億米ドルから 17 兆 8 千億ドルへと 7 倍も上昇した。世界の他の地域と比べて大きく上昇したことから、世界貿易に占める APEC 加盟メンバーの割合は同期間において 40.2%から 49.6%へと著しく上昇した。APEC 加盟メンバーによる著しい貿易の拡大はメンバーによる貿易自由化および円滑化による貢献が大きい。貿易自由化に関しては、平均（最恵国）関税率が 1989 年の 17%から 2017 年には 5.3%まで低下した。また、APEC 加盟メンバー間による自由貿易協定（FTA）が 1990 年以前には 8 でしかなかったが、2017 年時点では 175 まで大きく拡大したことも、FTA 加盟メンバー間での関税引き下げを実現させ、貿易の拡大に貢献した。また APEC によるシングル・ウィンドー措置やビジネスしやすさ（Ease of Doing Business）アクション・プランなどの貿易・ビジネス円滑化プログ

ラムが貿易や投資の拡大に貢献した。

APEC 加盟メンバーによる貿易自由化・円滑化の進展が貿易の拡大を促進し、その結果、高成長を実現させたことを議論したが、貿易および投資の自由化・円滑化に最も大きく貢献したのは、1994 年に APEC 加盟メンバーの首脳たちによって合意された「ボゴール宣言」であろう。ボゴール宣言は、先進メンバーは 2010 年、途上メンバーは 2020 年までに、アジア太平洋地域に「自由で開かれた貿易および投資」を実現させるというものである。APEC 首脳は 1993 年に、持続可能な成長と繁栄の実現を APEC のビジョンと定めたが、その実現に向けて合意された「ボゴール宣言」が APEC のビジョンと見做されるようになった。

ボゴール宣言の目標年である 2020 年に近づいてきたことから、APEC の新たなビジョンの必要性が認識され、2017 年のベトナムでの APEC 会合において、ポスト 2020 年ビジョンの策定において高級事務レベル会合を支援するために APEC ビジョングループの設立が提案され、合意された。同グループは 2018 年に組織され、その後、2019 年の後半に行われる高級事務レベル会合に提案を提出すべく、活動が行われている。筆者は同グループの活動に参加し、APEC の将来ビジョンについて他の参加者達と議論を行っているが、本稿では APEC の直面する最も深刻な課題の一つであり、ボゴール宣言と対立する保護主義の台頭について、筆者の考えを記してみたい。因みに、APEC ビジョングループの議論では、貿易自由化問題以外に、デジタル経済、技術進歩、包摂性、人口動態、環境保全など様々な問題・課題を取り上げて議論が行われている。以下の議論は、あくまでも筆者個人の意見であり、同グループや日本政府の意見ではないことを断っておかなければならない。

2. 台頭する保護主義：米国によって仕掛けられた米中貿易戦争

APEC 加盟メンバーは 1989 年発足以来、貿易自由化を積極的に進めることで、高成長を実現させてきたことは既に述べた。しかし、近年、この流れに逆行するような動きが見られるようになった。その重要なきっかけとなったのは 2007 年に勃発した世界金融危機である。同危機の影響を回避・縮小させるために、反ダンピング税や相殺関税などの非関税措置を発動した国は少なくない。さらに、輸入関税に関して譲許税率以下であれば、実行税率を引き上げることは世界貿易機関（WTO）違反ではないことから、実行関税率を引き上げる国もある。このような保護主義的措置の「極め付き」は APEC メンバーである米国のトランプ大統領による一連の貿易制限措置の発動である。

米国のトランプ大統領は 2017 年 1 月の大統領就任以来、米国第一主義の一環として、自国経済に有利な状況をもたらすと考えられる一国主義、二国間主義、保護主義的政策を実施している。これらの政策や考え方は APEC の多国間協力や地域主義とは相いれないことは言うまでもない。大統領就任 3 日目には、オバマ大統領の下で米国が主導的な役割を果たして調印された 12 の APEC メンバーにより構成される環太平洋パートナーシップ (TPP) 協定から離脱した。2017 年には、大統領選において主張していた保護主義的措置については、その適用妥当性について調査を開始したが、適用には至らなかった。しかし、2018 年に入ると、次から次へと保護主義的措置を発動した。

1 月にはセーフガード措置として太陽光パネルと大型洗濯機に対して追加輸入関税（太陽光パネル：30%、大型洗濯機：20%）を適用した。3 月には 1962 年通商拡大法第 232 条（国家安全保障を脅かすという理由による関税引き上げ）を発動し、鉄鋼とアルミニウムの輸入に対して追加関税（鉄鋼：25%、アルミニウム：10%）を適用した。現在、自動車に対して追加関税の適用を検討している。一方、APEC メンバーである中国に対しては、2018 年 7 月に知的財産権の侵害を理由に 1974 年通商法 301 条（貿易相手国の不公正な取引慣行）を発動し、中国からの 340 億ドル相当の輸入品に対して追加関税（25%）を適用した。この措置に対して、中国は米国からの同額相当の輸入品に対して追加関税（25%）で報復した。中国による報復措置を不服として、米国は 8 月に中国からの 160 億ドル相当の輸入品に対して 25% の追加関税を適用したのに対し、中国は米国からの同額相当の輸入品に対して 25% の追加関税で報復した。9 月になると、米中共に追加関税措置第 3 弾を発動したが、米国が中国からの 2,000 億ドル相当の輸入品に対して 10% の追加関税措置を発動したのに対して、中国は米国からの 600 億ドル相当の輸入品に対して 2 種類（5%、10%）の追加関税措置を発動した。3 回の追加関税措置によって、米国による追加関税措置の対象となる中国からの輸入品額は約 2,500 億ドルになるのに対して、中国による同措置の対象となる米国からの輸入品額は約 1,100 億ドルとなる。これらの輸入品額は米国の中国からの輸入額の約半分、中国の米国からの輸入額の約 85% に相当する。現在、米中でこれらの問題について協議が行われているが、合意が得られない場合には、2019 年 3 月 2 日に追加関税率を 25% に引き上げることを米国政府は表明していたが、協議が進んでいるということで、この措置は現時点（2018 年 3 月 5 日）では実施されていない。さらにトランプ大統領は、中国が米国の要求に応じない場合には、さらに 2,670 億ドル相当の対中輸入に対して追加関税を賦課すると発言している。このように、米中間で追加関税措置がエスカレートしており、

関税戦争・貿易戦争が勃発している。

上述した一連の保護貿易措置は GATT・WTO ルール違反の可能性があることから、関係諸国は WTO へ提訴している。GATT・WTO ルールに照らしての判断は重要であるが、それとは別に保護主義的措置は、第二次大戦後において世界経済の高成長を可能にした米国主導で構築された自由貿易体制を覆す可能性を孕んでいる。

中国との貿易戦争を仕掛けた米国であるが、米国が貿易赤字を抱えている国に対しては二国間協議を通じて保護主義的措置を適用することで貿易赤字の削減・解消を狙っている。このような政策の背景には、貿易赤字は輸入超過を表しており、国内の雇用を奪っている証左であるという考えがある。APEC メンバーである韓国との間では米韓自由貿易協定、同じく APEC メンバーであるメキシコとカナダの間では北米自由貿易協定 (NAFTA) の再交渉が行われ、共に米国に有利な形で改定された。例えば、改定された米韓自由貿易協定の自動車分野では、米国が 2021 年 1 月 1 日に撤廃する予定だった韓国産ピックアップトラックの関税 (25%) の撤廃時期を 2041 年 1 月 1 日に延期した。また、米国の自動車安全基準が満たされていれば韓国の安全基準を満たしていると見做して輸入を許可する米国からの輸入車の数をメーカーごとに年間 2 万 5,000 台から 5 万台に拡大した。北米自由貿易協定 (NAFTA) の再交渉においては、自動車の関税を撤廃する条件について域内原産地割合を現状の 62.5%から 3 年間で 75%まで引き上げること、メキシコとカナダから米国へ輸入される自動車に関して年間 260 万台以上については追加関税を課すこと、となっている。欧州連合 (EU) および日本との協議はこれからであるが、自動車関税引き上げなどの脅しをかけて米国に有利な状況を要求することは明らかである。

米国による保護主義的措置の乱発によって、米国の主導で構築され、世界経済の高成長を可能にした自由貿易体制や APEC が危機に直面している。但し、保護主義的措置は米国ほどではないが、米国以外の国々においても拡大傾向にあることは認識しておかなければならない。

3. 米国による保護主義の動機と問題点

トランプ大統領が保護主義を実施する理由・動機としては、少なくとも以下の 3 つが挙げられる。一つは巨額にのぼる貿易収支赤字の是正・解消である。特に二国間の貿易収支赤字に注目している。貿易収支が赤字であれば、米国が雇用機会の喪失などの被害を受けてい

と見ているのである。輸入は悪、輸出は善という重商主義の考え方である。重商主義の主張が正当化できないということは、アダム・スミスやデイビッド・リカードなどによる議論で証明されていることは改めて繰り返す必要はないであろう。重商主義的考えによれば、輸入を制限することが雇用の増加をもたらすことから重要になるが、輸入の制限は貿易相手国の輸出を制限することであることを認識するならば、そのような措置は世界経済の成長を抑制することは容易に理解できる。実際、米中貿易戦争によって米中の両国の経済成長が鈍化している。逆に、世界各国が貿易を拡大させることが、世界経済の成長をもたらすことは第二次大戦後の世界経済が経験してきたことである。

仮に貿易収支赤字問題を取り上げるとするならば、対世界との貿易収支で考えるべきであって、二国間での貿易収支に着目する正当な経済学的理由はない。さらに、仮に二国間貿易収支（より一般的に貿易収支）の赤字問題を是正することが重要な政策課題であるとするならば、実施すべき政策は為替政策や金融・財政などのマクロ経済政策であって、トランプ大統領が注目している貿易政策ではないことは、経済学では常識となっている。

また、過去の歴史を見ても、保護主義的措置が貿易収支赤字の是正には役立たないことは明らかである。米国は、1970年代から90年代にかけて、日本に対する貿易赤字の是正・解消を狙って、日本に対して反ダンピング税、相殺関税、輸出自主規制など様々な保護主義的措置を実施してきた。特に80年代後半以降は、個別の産業・商品に対する措置だけではなく、日本経済・社会の構造に対する問題を取り上げるようになった。具体的には、米国から日本への輸出が拡大しない理由として、日本経済・社会の閉鎖性が障害になっているという認識に基づいて、それらの構造を変えることを目的として、日米構造協議（1989－90年）および日米包括的経済協議（1993－96年）が実施されたが、対日貿易赤字問題は改善・解消されなかった。

トランプ大統領による鉄鋼とアルミニウムへの追加関税という形の保護主義の一つの目的は両産業の復活である。しかし、この目的を達成することが極めて難しいことは、これまでの経験が物語っている。米国の鉄鋼産業は、1970年代から90年代にかけて、輸入増加により、日本を中心とする様々な国々との間で、貿易摩擦を発生させてきた。このような状況に対して、米国は日本に対して輸出自主規制を要請する一方トリガープライス制度などを導入することで鉄鋼産業を保護し、同産業の復活を追求した。しかし、そのような期待は実現せず、今回の追加関税に至っている。米国の鉄鋼産業のこのような経験から、保護貿易による産業の復活が難しいことが分かる。実際、鉄鋼だけではなく、繊維、カラーテレビ、工

作機械、自動車などの産業に対しても手厚い保護が適用され、再生が図られたが、実現していない。

鉄鋼やアルミニウムなどの素材を追加関税によって保護することの弊害が大きいことも認識しておかなければならない。鉄鋼やアルミニウムに対する追加関税によって価格が吊り上げられことから、それらの商品を素材として用いる自動車のような商品の価格も吊り上げられる。その結果、消費者が被害を受けるだけでなく、輸出も難しくなることから、売り上げや生産量が低下し、大きな打撃をうける。追加関税は当初の産業復活という目的とは全く逆の産業低迷・衰退をもたらしてしまう。

トランプ大統領の保護主義の今一つの目的は、保護貿易の対象となった貿易相手国との交渉を進めて、米国に有利な状況を作り出すことである。例えば、米国は中国による不公正な技術移転政策や国有企業に対する補助金などの取引慣行に対して通商法 301 条による中国製品に対する関税引き上げで、それらの措置の是正を狙っている。米国によるこれらの保護政策の背景には、継続的に高成長を持続し、米国を急激に追い上げる中国による情報技術（IT）などの先端分野における急速な発展に対する警戒心がある。中国は「中華民族の偉大な復興という中国の夢」を実現するために、建国 100 年の 2049 年に向けて、経済、軍事、文化など幅広い分野において、米国と並び立つ強国となることを目標に掲げている。経済分野では、製造強国の実現を目指して、「中国製造 2025」と称する産業政策を打ち立て、先端分野の発展を中心とした戦略を実施している。さらに、一帯一路構想を実施することで、中国中心の経済圏構築を進めている。米国は、中国の国家資本主義体制が米国主導により構築されてきた自由資本主義体制への挑戦と見做して、挑戦的な中国の政策・戦略の実現を阻止するために、保護主義的措置で中国の方向転換を迫っている。具体的には、中国企業による知的財産権の侵害や外国企業の進出にあたっての技術移転の強要といった中国における不公正な慣行の是正を要求している。米国は、世界の貿易制度を担っている世界貿易機関（WTO）では、これらの問題への対応ができないことから、一方的な措置を講じていると説明している。

4. APEC における保護主義への対応

トランプ大統領による保護主義を支持しているのは、米国への輸入拡大や米国企業による対外直接投資によって職を奪われた、あるいは職を奪われる可能性が高い労働者達であ

る。具体的には、そのような影響を受ける産業の多くが立地している中西部（所謂、ラストベルト）の労働者が、大きな不満を抱えており、保護貿易を唱えていたトランプ大統領は、それらの人々の支持を得て大統領に選出されたという経緯がある。これらのグローバリゼーションから被害を受ける労働者達への適切な対応がなされなければ保護主義はなくなる。基本的には、教育や訓練によって労働者の能力を向上させ、より生産的な仕事につけるような措置を実施する必要がある。また、グローバリゼーションから被害を受ける労働者達については、一代ではなく、数世代に亘って同様の環境に置かれていることが多いことから、このような世代間の硬直性を改善・解消するには、教育の機会の公平性を実現することが有効である。つまり、程度の高い初等・中等教育を全国どこでも無償で受けられるような体制を構築する必要がある。また、教育や就職においての性差別の排除、資金面や技術面で中小企業への支援などが、差別によって被害を受ける人々への対応として重要である。これらの措置が実施されれば、世代間だけではなく社会面や経済面で人の流動性が高まり、経済活動が活性化し、成長が実現すると共に格差が縮小する。実際、APEC ではこのような形で実現する成長を「包摂的成長」と呼んで、重要なテーマの一つとして注目している。

米国による一国主義による保護主義を撤回させる方策としては、日本、欧州連合（EU）、中国などの世界の主要な国々が、米国抜きで貿易や投資などに関して包括的かつ自由度の高い地域統合を形成し、米国を孤立させ、不利な状況に追いやることである。米国が抜けた後に日本が主導し、2018 年 12 月に発効した TPP11（公式には、包括的・先進的 TPP、CPTPP）や 2019 年 2 月に発効した日 EU・EPA の加盟メンバーの拡大や日本、中国、インドなど東アジアの 16 か国によって交渉中の東アジア地域包括的経済連携（RCEP）の早期発効および拡大などが実現すれば、米国は差別的措置による被害が発生することで、保護政策を撤回する可能性が高まる。特に TPP11 の拡大には、APEC メンバーが参加することが望ましい。米国の保護政策の撤回には、保護政策撤回を要請する日本などの国々の政府や産業団体は保護政策に反対する米国の農家や農業団体および多国籍企業との協力関係の構築と推進が有効である、

雇用確保を目的とした保護主義的措置はトランプ大統領の意向を強く反映していることから、大統領が代われば、取り下げられる可能性がある。他方、中国への警戒心はトランプ大統領だけではなく、米国議会の議員やビジネスリーダーにも共通していることから、対中措置は継続する可能性が強い。そのような状況においては、中国の不公正取引慣行に対して米国と同じような被害を受けている日本、カナダ、オーストラリアなどの APEC 加盟メン

バーが APEC で取り上げると共に、EU とも協力して WTO で取り上げて対応することが望ましい。その際には、ある程度の時間的猶予が必要であろう。最近の興味深い動きとして、中国の内部での変化がある。中国企業にとっても他の中国企業からの著作権侵害などの不公正な取引慣行による被害が発生するようになっており、不公正取引慣行については中国の内部からも取り締まるべきであるという声も上がっているようである。日本や米国などによる中国への要求は、中国内部で同じような考えを持つ人々と連携することで実現する可能性が高まるであろう。

2. 揺らぐアジア太平洋の通商秩序と APEC の役割 ー顕在化した米中対立の危うい構図ー

杏林大学 名誉教授
(一財) 国際貿易投資研究所 理事
馬田 啓一

はじめに

1989 年（平成元年）、APEC（アジア太平洋経済協力会議）が発足した。それは、貿易自由化の原動力となるアジア太平洋の地域統合化の静かな幕開けであった。その後、WTO（世界貿易機関）のドーハ・ラウンド交渉が難航する中で、APEC 域内の貿易自由化の進展とともに、APEC 加盟国の間で二国間および広域の FTA（自由貿易協定）の締結が活発に行われていった。

しかし、米国第一主義を掲げるトランプ政権の登場で、地域統合化の潮目が変わり始めている。アジア太平洋の通商秩序が米国の TPP 離脱に加え、米国が仕掛けた米中貿易戦争によって大きく揺さぶられる中で、いま APEC はどのような危険な構図に引きずり込まれようとしているのか。

1. アジア太平洋の地域統合化の進展

1993 年からの 4 年間は、米国のイニシアティブで 1993 年に APEC 域内の貿易自由化への取り組みが始まり、1994 年に自由化の達成期限を 2020 年と定めた「ボゴール目標」が採択されるなど、APEC の活動が最も高揚した時期だった。しかし、その後 1997 年に発生したアジア通貨危機の直撃を受けて域内自由化の勢いは衰え、APEC への関心も薄れていった。

21 世紀に入ると東アジアで地域主義の動きが活発となった。1990 年代に AFTA（ASEAN 自由貿易地域）を構築した ASEAN は、2010 年までに周辺 6 か国との間で「ASEAN+1」FTA 網を確立、2015 年末には ASEAN 経済共同体（AEC）を実現させた。FTA 競争に出遅れた日本も、2002 年のシンガポールとの FTA 締結を皮切りに東アジアを中心に FTA 戦略を積極的に展開した。

東アジア共同体（EAC）構想が現実味を帯びてくると、東アジアからの締め出しを恐れた米国が 2006 年に FTAAP（アジア太平洋自由貿易圏）構想を打ち出した。APEC の FTA 化を狙ったものだが、APEC における早期合意は困難と判断した米国は、2008 年に TPP（環太平洋経済連携協定）交渉への参加を表明、TPP の拡大を通じて FTAAP の実現を目指す戦略に転換した。TPP に APEC の先遣隊のような役割を期待したのである。

一方、アジア太平洋における日米中の経済関係は中国の台頭によって大きく変容し、米国の貿易相手国としての日本のウェイトは輸出入ともに低下傾向に陥った。2000 年には米国の最大の対外貿易赤字国は中国となり、貿易摩擦の重心は完全に日米から米中へシフトし、米国による人民元改革の要求、アンチダンピング税・相殺関税の発動が頻発した。中国の構造改革を狙った米中戦略経済対話も期待したほどの効果はなく、苛立つ米議会によって対中制裁法案の提出が相次いだ。

このため、米国は二国間から多国間のアプローチに切り替えて、質の高い包括的な 21 世紀型 FTA を目指す TPP を対中戦略の一環として位置づけた。中国を TPP 参加に追い込み国家資本主義の放棄を迫るというシナリオを描いたのである。

他方、対中包囲網を警戒した中国は、TPP の対抗手段として、EAC 構想を源流とした ASEAN+6（日中韓印豪 NZ）による RCEP（東アジア地域包括的経済連携）の実現を急いだ。

こうして、FTAAP と TPP の浮上によって米中の対決色が強くなっていった。アジア太平洋は TPP と RCEP をめぐる米中の主戦場となり、APEC の影はすっかり薄くなってしまった。だが、APEC の役割は終わらない。APEC はインキュベーター（incubator）として FTAAP を実現する重要な役割を担うことになった。

2. FTAAP への道筋をめぐる米中の角逐

APEC は、2010 年の首脳宣言「横浜ビジョン」によって将来的に FTAAP の実現を目指すことで一致しているが、TPP ルートかそれとも RCEP ルートか、FTAAP への具体的な道筋についてはいまだ明らかでない。

このため、2014 年 11 月の APEC 北京会合では、FTAAP 実現に向けた APEC の貢献のための「北京ロードマップ」策定が主要課題となった。議長国の中国は、FTAAP の主導権を握ろうと考え、FTAAP 実現に向けた具体的な協議を APEC で開始するために、首脳宣言

に FTAAP 実現の目標時期を 2025 年と明記し、その具体化に向けた作業部会の設置を盛り込むよう主張した。

しかし、FTAAP を TPP の延長線上に捉えていた米国が TPP 交渉への影響を懸念し強く反対したため、FTAAP の「可能な限り早期」の実現を目指すとは明記するにとどまり、具体的な目標時期の設定は見送られた。また、作業部会についても、FTAAP への望ましい道筋について共同研究を行うことになったが、これも米国の横車により完全に骨抜きにされた。

ロードマップ策定の提案は中国の焦りの裏返しと見ることができる。TPP 交渉に揺さぶりをかけるのが真の狙いだった。TPP 参加が難しい中国は、TPP 以外の選択肢もあることを示し、ASEAN の「TPP 離れ」を誘うなど TPP を牽制しようとした。

TPP か RCEP か、FTAAP への道筋をめぐる米中のつばぜり合いが繰り広げられるなか、2015 年 10 月に米国アトランタで TPP 交渉の大筋合意が成立し、16 年 2 月にはニュージーランドで署名が行われた。

これにより今後の展開は、先行する TPP を軸として FTAAP 実現に向けた動きが一段と加速すると、誰もが予想していた。ところが、「北京ロードマップ」が採択されて 2 年後、トランプの大統領選勝利で「まさか」の事態となった。

3. 米国の TPP 離脱の衝撃

トランプ政権が 2017 年 1 月、米国の TPP 離脱を表明したことによって、FTAAP への道筋について APEC 内の力学は一変した。TPP の先行きが不透明となる中で、これまで TPP の脇役でしかなかった RCEP の存在感が増したことは否めない。TPP の頓挫をチャンスと見た中国の習近平は、途上国でも参加しやすい低レベルの RCEP ルートを軸に据える考えを鮮明に打ち出すなど、米国に代わり中国が FTAAP の実現を主導する構えを見せた。

トランプは TPP だけでなく、米国が提唱した FTAAP 構想にも冷淡になってしまうのか。米国の TPP 離脱は、日本の通商戦略やアジア太平洋における地域統合の動きに大きな打撃を与えるだけでなく、米国自らも通商上の利益を失うことになる。

TPP が、アジア太平洋における米国の影響力を強める最も重要な手段の一つであることは言うまでもない。米国が TPP を離脱すれば、アジア太平洋のルールづくりを自ら放棄することになる。中国がアジア太平洋の覇権を狙い、米国に取って代わろうと積極的に動いているだけに、米国の離脱によって TPP が頓挫すれば、中国の思う壺である。

しかし、米国の TPP 離脱によって一旦は片足を棺桶に突っ込んだ TPP だが、日本の主導で残り 11 か国が結束し、18 年 12 月末の TPP11 (CPTPP) の発効にこぎつけた。日本が当初は消極的だった米抜き TPP11 に舵を切った理由は何か。

米国への説得工作が不調に終わり、TPP が塩漬けのまま時間が過ぎていくと、TPP11 か国の結束が緩み、TPP からのドミノ離れが生じる恐れがあったからである。このため、TPP11 の早期発効に向けた協議を通じて TPP への求心力を維持しようと考えた。もちろん、多国間よりも二国間の交渉に重点を置くトランプ政権を牽制する狙いもあった。

さらに、対中戦略（中国の外堀を埋める）という TPP のもつ戦略的な意義へのこだわりもあった。TPP への参加条件として中国に国家資本主義からの転換を迫るというシナリオは、日本も共有していた。

TPP の頓挫をチャンスと見た中国が、途上国も参加し易い低いレベルの RCEP ルートを軸に据える考えを打ち出すなど、APEC において中国が FTAAP 実現を主導する構えを見せていることに、日本は警戒心を強めた。

TPP11 の妥結によって TPP が生き残れば、中国の目論見を潰すことができる。これが、TPP11 の実現に動いた理由の一つであることは間違いない。

4. 貿易戦争を仕掛けるトランプ政権：脅しとディールの罫

米国第一主義を掲げて暴走するトランプ政権の通商政策によって、アジア太平洋の通商秩序が揺らいでいる。多国間よりも二国間の交渉を重視し、追加関税で相手国を脅してディール（取引）に持ち込み譲歩させるトランプ流の交渉術に、標的とされた国は戦々恐々だ。

トランプ政権の強権的な通商政策の最大の標的は、言うまでもなく中国である。2018 年 6 月、米通商法 301 条にもとづき中国の知的財産権侵害への制裁措置として、500 億ドル相当の中国製品に 25% の追加関税を発動すると発表し、まず 340 億ドル分を 7 月に発動した。8 月に第 2 弾として残り 160 億ドル分を発動した。

中国が直ちに同規模の関税リストを発表するなど報復措置に出たため、第 3 弾として 2,000 億ドル相当の中国製品に対し 10% の追加関税を 9 月に発動した。だが、中国が 600 億ドル相当の報復関税を表明すると、19 年 1 月から 25% に引き上げると表明するなど対中強硬姿勢は半端でない。

トランプによる強気のディールで、米中は制裁と報復の連鎖につながるチキンレース（我

慢比べ)の様相を呈している。激突を避けるために米中のいずれかがブレーキを踏むかハンドルの切らなければ、最悪の結末となる。

このため、2018年12月1日の米中首脳会談で90日間の貿易協議に入ると合意した。この間は10%から25%への引き上げを延期し、期限を2019年3月1日とした。米中とも貿易戦争による国内景気の悪化を避けるために一時休戦で折り合った格好だ。

だが、米中対立の根は深く、落としどころは難しい。トランプ政権は貿易不均衡だけでなく、中国のハイテク産業育成を目指した「中国製造 2025」も攻撃の対象にしている。その重点分野の多くが制裁の対象に含まれている。ハイテク分野での米中の覇権争いが絡んでおり、中国への牽制という狙いもある。

トランプ政権は、中国がハイテク産業の育成のために、中国に進出する米国企業に技術移転を強要したり、中国の国有企業に巨額の補助金を出して公正な競争を歪めていると批判している。また、中国企業による海外 M&A (合併・買収) が米国の最先端技術を手に入れることを目的としていると警戒し、中国の対米投資に対して規制を強化する方針を示している。

米中貿易不均衡の是正に向けた取り組みでは中国も歩み寄りの姿勢を見せているが、ハイテク分野での覇権争いでは一歩も引く気はない。「中国製造 2025」を潰しにかかるトランプ政権の要求に中国は反発を強めている。

中国に対する米国の憤りと懸念については、日本や EU も共有する部分が多い。だが、ルールを無視して一方的に制裁を振りかざすトランプ流の強引な手法は許されない。中国の不正な慣行を止めさせるには、日米欧が連携し、WTO のルールに則って解決を図るべきである。

ところが、マルチのアプローチを嫌うトランプ政権は、対中包囲網を目指す日米欧の連携をまるで無視するかのように、国防条項と呼ばれる米通商拡大法 232 条にもとづく措置の矛先を、米国の同盟国であるはずの G7 のメンバーにも向けたのである。

トランプ政権は 2018 年 6 月、すでに中国や日本など対米黒字国に 3 月に発動していた鉄鋼・アルミの追加関税の対象を、一時保留としていた EU やカナダなどにも拡大した。標的とされた国は WTO のルール違反だと反発し、撤回を要求した。

6 月にカナダで開かれた G7 サミットの焦点は、6 か国の首脳が通商問題でトランプを説得できるかどうかにあったが、説得は不調に終わった。G7 は「G6+1」という対立の構図と化している。

トランプは、米国の労働者など支持層にアピールするため、鉄鋼・アルミだけでなく、通商の本丸とされる自動車にまで 232 条にもとづく追加関税をちらつかせているが、報復合戦になれば米国も痛手を負うことになる。

サプライチェーン（供給網）のグローバル化が進むなか、貿易戦争に突入すれば、米国も無傷ではいられない。トランプが仕掛けた貿易制限がブーメランのように米製造業の生産と雇用に打撃をもたらすことになる。

5. 米中新冷戦の危険な構図

2018 年 10 月、ペンス副大統領はハドソン研究所の演説で、中国による知的財産権の侵害や技術の強制移転、国有企業への補助金、覇権主義による軍事的拡張などを非難し、「中国を甘やかす時代はもう終わった」と宣言した。

チャーチルが「鉄のカーテン」を語った演説に匹敵するとの見方も少なくない。戦後の米中関係において、米国が中国経済を支援し国際秩序に取り込もうとした時代がペンス演説で終わりを告げ、米中が「新冷戦」の時代に突入したと言ってよい。

トランプ政権が対中強硬路線に転換したのは、国家資本主義という異質なイデオロギーを持った中国が経済と安全保障の両面で米国の覇権を脅かし始めたからだ。共和党だけでなく民主党もペンス演説を支持しており、ポスト・トランプの政権でもこの路線は変わらないだろう。

米中の貿易協議の焦点は、①貿易不均衡の是正、②知的財産権の保護強化、③中国の構造改革、の 3 つである。これらに対する中国側の方針としては、第 1 に、米国の対中貿易赤字縮小については、農産品や資源の輸入拡大、金融・自動車の外資規制緩和など米側の要求にできるだけ応じる覚悟である。第 2 に、知的財産権の保護強化については、一定の時間をかけて前向きに対応する。ただし、強制的な技術移転の事実是否定している。第 3 に、中国の構造改革については、国有企業優遇策の見直しや産業育成策「中国製造 2025」の撤廃には応じない考えである。

中国は、国家資本主義からの転換につながる構造改革は原則として拒否する方針であるため、貿易戦争の終焉といえるような完全な合意は難しいだろう。何らかの成果が得られたとしても一時的な小休止に過ぎず、根底にある覇権争いの構図は変わらないため、中長期的な対立は続くともてよい。

東西 2 つの陣営に分断された米ソ冷戦とは異なり、米中新冷戦はグローバル・サプライチェーンによって複雑に絡み合う世界経済に深刻な影響をもたらそうとしている。この事態に日本はどう対応すべきか。米国との貿易戦争で窮地に追い込まれた中国が、日本にすり寄ってきた。安倍政権はこれをチャンスと見て、日中の関係改善を進め、海外のインフラ整備で日中協力を推進する方針である。だが、中国の「一带一路」構想に深入りするのは禁物だ。

米中の対立が深まれば、対中戦略をめぐって日米の軋轢が生じるかもしれない。米中のどちらを選ぶのか、トランプ政権から「踏み絵」を踏まされる可能性が高い。第 1 に、米国は通信インフラから、中国大手の華為技術（ファーウェイ）と中興通訊（ZTE）を排除しつつある。日本にも同調するよう求めてきた。第 2 に、米国は NAFTA を見直した新協定の USMCA（米墨加貿易協定）で、カナダやメキシコが中国のような「非市場経済国」と FTA を締結するのを制限する「毒薬条項」（ロス商務長官）を盛り込んだ。日本や EU との貿易交渉でも同様の要求をしてくるだろう。

いずれも実行すれば、中国が反発するのは明らかだが、日本は同盟国として、米国と協調して対応すべきだろう。日本は米中両睨みでどちらつかずの姿勢ではなく、米国とともに中国に対して、知的財産権の侵害や技術移転の強要、国有企業への補助金など問題視されている行動を止めるよう促していくべきである。

6. APEC に何を期待するのか

2018 年 11 月にパプア・ニューギニアで開かれた APEC 首脳会議が、首脳宣言の採択断念に追い込まれた。米中の非難合戦が激化し、首脳宣言の文言をめぐって折り合えなかったからだ。1993 年の第 1 回首脳会議以来、初めての事態である。

米国は、国有企業への補助金などを批判し、「WTO が不公正貿易慣行に対する罰則強化を行うよう求める」との文言を盛り込むよう要求した。中国を標的とした WTO 改革を求めるトランプ政権の姿勢に反発した中国は、参加国がすでに同調している「保護主義に対抗する」に加え、トランプ政権が掲げる米国第一主義を念頭に、「一国主義に対抗する」との文言を盛り込むよう主張した。WTO 改革の必要性も一国主義への反対も、それ自体は正論に違いないが、米中の非難合戦の道具と化した。

APEC は、アジア太平洋の 21 か国・地域が協力し、域内の安定と成長に取り組む枠組み

である。加盟国の多様性を踏まえ非拘束を原則とする「緩やかな協議体」として、ショックアブソーバー（shock absorber）を内蔵しているのが APEC の強みだ。時間はかかるが、利害の対立や主張の違いを乗り越えながら漸進的に目標達成に一步步近づいていく APEC のやり方は、WTO や FTA とは明らかに違う。

米中新冷戦の危険な構図は APEC にも押し寄せている。アジア太平洋の新たな通商秩序に向けて、米中衝突を克服し、TPP と RCEP を FTAAP に収斂させていくという、インキュベーターとしての機能を粛々と果たしていくことが、まさに APEC に期待された役割だろう。

トランプ政権は中国に国家資本主義を放棄するような構造改革を要求しているが、中国はそれに応じるつもりは全くない。脅しとディールの手荒な交渉術に固執し、米中貿易戦争をエスカレートさせれば、米国も深手を負う結果になり、二国間交渉の限界を思い知るだろう。

中国の不公平貿易慣行に対処するために、トランプ政権は独善的な二国間主義に固執せず、APEC の加盟国とも連携して対中包囲網をつくるべきである。中国の習近平が TPP を通じた対中戦略と米国の TPP 復帰を最も恐れていることを、トランプが知らないはずはない。

参考文献

- ・ 山澤逸平・馬田啓一・国際貿易投資研究会編著『通商政策の潮流と日本：FTA 戦略と TPP』勁草書房、2012 年 4 月。
- ・ 山澤逸平・馬田啓一・国際貿易投資研究会編著『アジア太平洋の新通商秩序：TPP と東アジアの経済連携』勁草書房、2013 年 10 月。

付記

長年にわたり山澤逸平先生から賜りましたご厚情に感謝申し上げますとともに、先生のご冥福を心からお祈り申し上げます。

3. TPP の母体としての APEC の可能性

千葉大学 法経学部

教授 石戸 光

はじめに

当初シンガポール、ブルネイ、チリ、ニュージーランドの4カ国間で署名され、2006年五月に発効した環太平洋パートナーシップ協定（Trans Pacific Strategic Economic Partnership, 以下 TPP）は、アメリカの交渉参加もあって参加予定国が拡大され、12カ国での交渉が開始された経緯がある。その後米国のトランプ政権下で同国の交渉からの離脱はあったものの、2018年12月には CPTPP（The Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership）として発効している。ここで CPTPP（以下 TPP とする）をめぐる時事的、短期的な政策動向を論じることと並行して、中長期的な政策を考えていくために TPP をめぐるいくつかの背景に思いをめぐらすことは有益であろう。本稿では、TPP の母体としての APEC の可能性につき考察してみたい。経済学的な論稿というよりも、歴史や価値観など人文的な面を強調しているが、山澤逸平先生との折に触れての対話の中で考えてきたことを取りまとめたものである。これも TPP や APEC を巡る研究で何かのご参考となれば幸いである。

1. TPP と APEC の歴史的背景および価値観

TPP に参加している国々は、いうまでもなくそれぞれが主権国家であるが、主権国家同士が互いに集まって国際的な取り決めを行うからには、主権すなわち「自分で決められる権利」をどのように扱っているのかが課題となろう。TPP は国際協定であり、また将来的に国際共同体になることもイメージされているが、その際には、「国家主権を預ける」ことが必要になる。そうすることが個々の国家だけでは解決のできない「豊かさ」「平和」を実現するのに必要だ、とそれぞれの国家が判断するためである。一種の経済共同体としての TPP の求心力となる価値観や決まり事、と広く定義しておきたい。そして本稿で主張したいのは、抽象的な表現になるが「TPP というエコノミーとして、開かれたあり方が特に重要」という点である。

なぜこのような事柄を論じるのか。環太平洋地域においては、そう遠くない過去に主権国家同士の「排他的な争い」が太平洋戦争として現実に行われたからである。東京から太平洋を約 1200 キロ南下したところにある「硫黄島」では、日本軍が米国海兵隊を迎え撃つ大規模な戦闘が行われた。最終的には、史実が示すように 1945 年 3 月には同島における日本軍が壊滅的な被害（玉砕）となり、その年 8 月の日本の敗戦に向けた動きにつながる戦闘となった。日本軍の死者は約 2 万人、米側のそれは約 7 千人であり、死者数において太平洋戦争でも屈指のものであったという。（米国ワシントンでは現在、海兵隊の硫黄島上陸と勝利を「記念」した碑を見ることができる。）

主に東南アジアをめぐる排他的な権益争いのために行われた太平洋戦争の清算は、戦後 70 年以上を経ても進んでいない。なお 1985 年 2 月 19 日（硫黄島の米軍上陸 40 年目に当たる日）には、「名誉の再会（Reunion of Honor）」と呼ばれる行事が行われ、硫黄島戦に参加した日米両軍の兵士が集った。参加者たちは共同の碑に向かって歩み寄り、握手や抱擁を交わし合ったという。（その後も節目の年ごとに日米合同慰霊祭が硫黄島では行われている。）

TPP の主要メンバーであるシンガポールでは、日本軍との戦闘を主目的とした大砲が当時シンガポールを植民化していた英国によって配備された。現在でもシンガポールでは太平洋戦争当時の様子を目にすることができるが、戦後の同国の著しい経済発展（2006 年には一人当たり GDP で日本を抜いている）を考えると、隔世の感があるが、敵意と敵意が排他的な形で太平洋においてぶつかり合ったのは、わずか数十年前の出来事である。このことは、排他的な価値観と社会のシステムでは、豊かさと平和を獲得することができないことを厳然と実証している。

TPP によりアジア太平洋に自由貿易体制を確立する政治的な動向を巡っては、「新自由主義」という言葉が用いられる。このような「主義」は「価値観」ともいえるが、APEC においては「エコノミー」と呼ばれている。中国が台湾を主権国家として認めていないことなどが背景にあるが、ここではそのことよりむしろ、経済の営みを行う共同体の単位として「エコノミー」と呼称したい。

TPP を含めた国際共同体を考える上で重要なこの「エコノミー」とは、「経済」の意味であるが、まえがきで述べたように、もともとのギリシャ語では「家のきまり」あるいは「共同体の規範」を意味する。「争いをしないこと」「食べ物を無駄にしないこと」「協力して食事の片づけを行おう」などは実際の行動となって現れるため、価値観や主義と社会の実際の

あり方、運営のされ方を含める意味で「エコノミー」と呼びたいのである。これはもともと家庭という共同体の決まりごとを指す概念であったが、現在使用される狭い意味での「経済」は、特に国家を一つの単位として考えた場合の、貨幣価値を伴う商品・サービスなどの生産や交換の様式の状態を表わしている。すると自由、平等、民主主義、基本的人権、法の支配、市場経済などの、日本政府が提起する「価値観外交」の主要な柱もまた、「エコノミー」の重要な一部であり、現実の社会構築にあたって重要な出発点となる。

2. APEC の「開かれた地域主義」という価値観

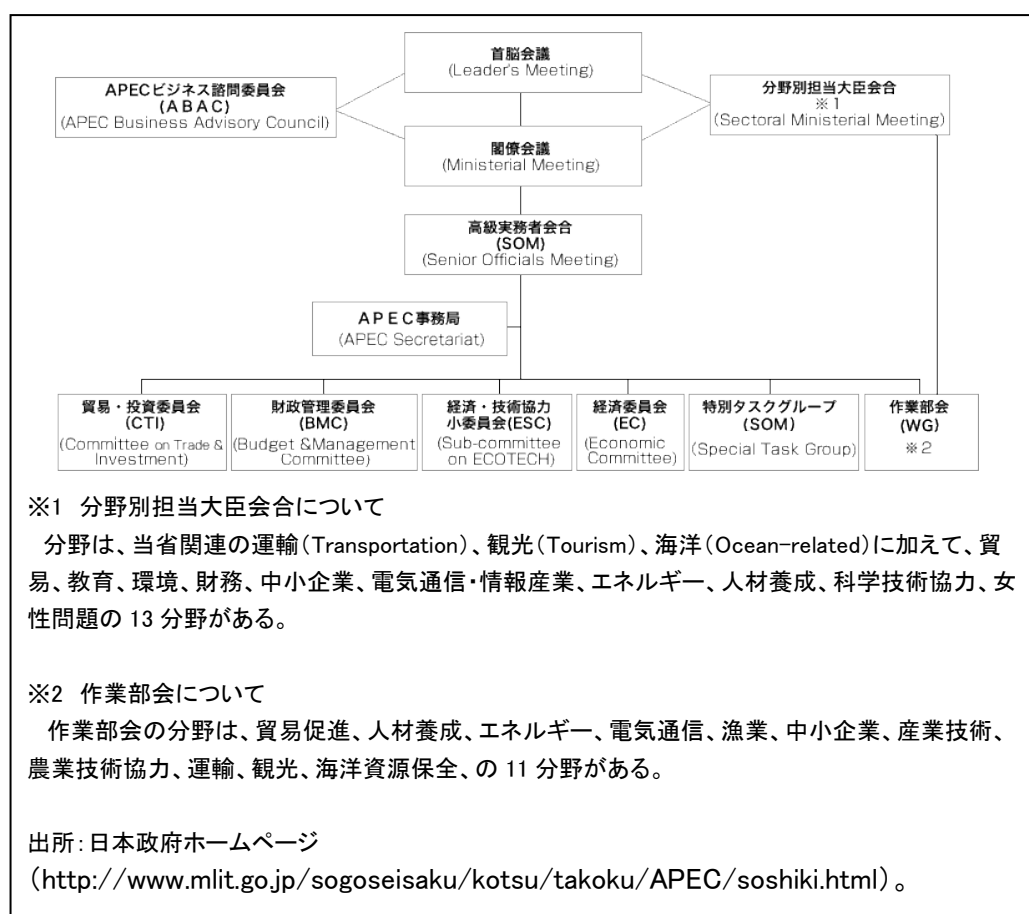
1989年に設立されたAPECを下支えする哲学は「開かれた地域主義」(Open Regionalism)である。これは文字どおり解釈すると、山澤(2001)にもあるとおり、域外にも開かれた地域、つまり地域のみを優先しないという主義、と考えられる。そうでなければ、「開かれた」というまぐら言葉の意味合いが無くなってしまふであろう。しかしこの言葉の意味合いを巡っては、APECの設立当初からメンバー間での認識のギャップが存在していた。APEC設立時点では、APECの存在意義・目的はどのようなものだったのか。APECの設立に多大な貢献のあった大来佐武郎に関する評伝(小野、2004、p.423)にも記されているとおり、1989年のオーストラリアにおける第一回APEC閣僚会合において打ち出されたAPECの基本原則は以下のとおりである。

1. 世界的な多角的貿易体制を支持し、貿易ブロックの形成を目指すものではない。
2. 社会経済体制や経済の発展段階の相違など、この地域の多様性1に配慮する。
3. コンセンサスを重視し、平等の参加と相互の利益を重視する。
4. ASEANなど既存の組織とは相互補完関係を築く。

これらの項目のうち、項目1がAPECの持ついわゆる「開かれた地域主義」(Open Regionalism)というエコノミーである。多角的貿易体制とはもちろん、世界貿易機関WTO(当時は関税貿易一般協定、General Agreement on Tariffs and Trade: GATT)における最恵国待遇に基づいた貿易自由化交渉を指しており、日本も1990年代の後半まで、この多角的貿易自由化の体制を堅持していた。しかしWTOでの多角的貿易自由化交渉が加盟国の相互のけん制により停滞するに及び、1999年の通商白書において日本は初めてこの方針を転換して多角的貿易体制とともに二国間の自由貿易協定を選択的に推進する「重層的」な貿易体制へと移行することとなった。そして2002年に日本はシンガポールとの初の自由貿

易協定にあたる「日本・シンガポール新時代経済連携協定」(Japan-Singapore Economic Agreement for a New Age Partnership: JSEPA) を発効させた。このことの背景には、米国が 1994 年に北米自由貿易協定を締結し、いわば「閉ざされた地域主義」へと移行したことは確かな因果関係がある。

しかし APEC の枠組みにおいて、何を称して「開かれた」とみなすかについては、きわめてあいまいな話であった。外交的にはこのあいまいさが不可欠であり、APEC においては、首脳宣言をはじめとする正式文書内の文言として Openness (開かれた) を明示しながらも、その意味合い自体を参加メンバーごとに違ったものとして持ち続けることを可能に



しているといえる。さもないければ、多様な政治体制・経済的ばらつきに満ちたアジア太平洋地域における APEC の設立自体はそもそも覚束なかったであろう、ということは想像に難くない。文言の「意図されたあいまいさ」は外交一般を推進する上での配慮としてプラス面でもあるのかもしれない。しかしいずれはこのあいまいさを公式に払拭すべき局面が訪れることも確かであった。

APEC の取り組みは、設立の趣旨とは裏腹に、「協力措置」というよりは、米国の意向が

大きく反映された貿易・投資の自由化を軸としたものである。もちろんそのような貿易自由化は協調して（すなわち協力的に）行うことで、参加メンバーは豊かさが享受できるはず、という「エコノミー」が根底にあるのでは、という見方もあり、急激な自由化でない限り、現在主流の国際経済理論に照らして、それは確かに一面の真理である。

そして APEC の大きな行動計画として、貿易・投資の自由化・円滑化を互いにモニターしあう個別行動計画（Individual Action Plan）は WTO における最恵国待遇ベースでの自由化を意図したものである。したがって、APEC の「開かれた地域主義」は一定の成果を挙げてきたといえる。2011 年の APEC ハワイ会合においては、自由化を軸とした経済統合、すなわち前述のアジア太平洋自由貿易圏（Free Trade Area of the Asia Pacific、FTAAP）が主要議題の 1 つとなっている。しかし筆者の観点からすると、TPP を経由した FTAAP の域内自由貿易化の構想は、APEC のこれまで保ってきた「開かれた地域主義」というよりはむしろ、「閉ざされた」もの、すなわち参加メンバー間のみに差別的な形で関税撤廃等がなされるもののようである。TPP を積極的に活用するとすれば、それは後述する「経済技術協力」のフル活用によって下支えされるべきである、というのが APEC 関連の研究および APEC に正式委託されて専門家として APEC 参加メンバーの貿易政策の評価や、後述するボゴール目標自体の中間評価、プロジェクトの推進等に曲りなりにも携わってきた筆者の基本的な考え方である。

3. APEC において日本の果たした役割

ここで APEC の 1989 年における設立にあたって日本の果たした役割が非常に大きかったことに言及しておきたい。このことが APEC に対して日本の果たすべき今後の役割を示唆すると思われるためである。太平洋戦争という別名のとおりの太平洋を主戦場の 1 つとして行われた第二次世界大戦を経て、日本は 1980 年代より太平洋（Pacific Ocean）がその名にふさわしく平和（peace）な海となるようにとの念願を込めた経済外交に本格的に取り組みはじめた。政治家トップとして大平正芳首相がこの環太平洋経済協力に着手したのであるが、そのいわば影の立役者が、「はじめに」も触れたように第二次大平正芳内閣（1979-1980）において外務大臣を務め、APEC 設立に多大な貢献を行った大来佐武郎（1914-1993）である。

大来は経済官僚出身の外務大臣として経済外交に注力し、APEC の設立に向けた準備を

大きく進めた。たとえば ASEAN 諸国の首脳らと直接面談を行い、第二次世界大戦下の「大東亜共栄圏」とは違う真に互恵的な「アジア太平洋経済協力」を実現したい旨を言及しつつけた。大来は、その名のとおり、経済協力を軸とした地域協力の枠組みとしての APEC を意図していた。かつての戦勝国オーストラリアからも支持を得て、共同で APEC の設立まで尽力している。

APEC を直接生み出したのが、1980 年に大来の尽力もあって設立された産学官のネットワークの太平洋経済協力会議（Pacific Economic Cooperation Council: PECC）である。² PECC については、「クラブかレストランか」の議論が存在した。クラブはメンバーしか入れないが、レストランは誰に対しても開かれている。PECC の基本的性格への意見として、「レストランが太平洋にあれば、お客は太平洋地域に来る。クラブ的なものになると、世界規模で貿易をしている国々には具合が悪い。加盟国に特別の特典がなくても太平洋地域はオープンの方がいい」（小野、2004、p.414）というものがあつたそうだが、これは PECC の生み出した APEC に対しても同様に当てはまる。

大来のアジア太平洋経済協力への視点をいくつか挙げると、「開発援助によって途上国の近代化が進めば、貿易・投資の拡大は自然についてくる」³という持論に加え、「アジア太平洋協力には、先進国同士の集まりである EC（当時、現在 EU）や OECD とは違って、その中に先進工業国と開発途上国、援助する側と援助される側の双方が含まれている。そこで、アジア太平洋という地域内で南北問題を掘り下げ、対応策を一つ一つ具体的に積み重ねていく。」⁴というコメントが意義深い。大来はまた、「1990 年代の対外関係を見ると、アメリカとアジアの比重は 8 対 2 くらいだが、これからはアジアの比重が高まり、二十年後、三十年後には 6 対 4 ないし 5 対 5 になるだろう」⁵との言を残しているという。これは特に 2000 年代に入ってまさに現実のものとなっている。

APEC では賢人会議（Eminent Persons Group）が 1993 年よ 1995 年まで設置され、アジア太平洋地域における貿易体制及び政策課題に関して提言を行うことになった。同会議は有識者や研究者から構成されたが、大来の 1993 年の死去もあり、米国のバーグステン（F.Bergsten）のイニシアティブのもとに進められることとなり、結果として貿易の自由化に力点を置いた報告書が 1994 年 11 月にインドネシアのボゴールで開かれた第 6 回 APEC に提出された。⁶そして同報告書の主な内容は、首脳会議で採択された「ボゴール宣言」に盛り込まれた。ボゴール宣言（目標）とは、「APEC の先進エコノミーは遅くとも 2010 年までに、途上エコノミーは 2020 年までに自由で開かれた貿易および投資を達成する」とい

う目標である。APEC はその後、このボゴール目標を大きな柱として貿易・投資の自由化・円滑化論議が相対的に盛り上がっていった。大来の見据えた「ステップ・バイ・ステップ、参加国の合意を得て太平洋協力を着実に前進させる」⁷という視点は、APEC において薄らいでいったといえる。

2010 年 11 月に横浜で行われた第 18 回 APEC 首脳会議では、首脳宣言として「横浜ビジョン〜ボゴール、そしてボゴールを超えて」が採択され、環太平洋地域における、より強固で深化した共同体を目指していくことが合意された。具体的には、また、アジア太平洋自由貿易圏（FTAAP）について、ASEAN+3、ASEAN+6、TPP 協定といった地域的な取組を基礎として更に発展させていくことなどによって、包括的な自由貿易協定として追求されるべきであり、その実現に向けて具体的措置を取っていくことが合意されている。また APEC として初めての「成長戦略」が策定され、「均衡ある成長」、「あまねく広がる成長」、「持続可能な成長」、「革新的成長」、「安全な成長」という 5 つの成長の特性が示されるとともに、成長戦略を実施するための具体的な行動計画が策定された。⁸

このような TPP と APEC の動きを見すえ、筆者は「TPP の下支え」（山澤逸平氏の表現）として APEC を本格的に活用すべき時に来ていることを主張したい。

参考文献

- ・ 小野善邦（2004）、『わが志は千里に在り 評伝大来佐武郎』日本経済新聞出版社。
- ・ 山澤逸平（2001）、『アジア太平洋経済入門』東洋経済新報社。

1 山澤（2001）では、APEC の最も顕著な特徴として経済的な面を含めた「多様性」が指摘されている。

2 外務省サイト（<http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/APEC/96/info/info3.html>）によると、歴史、文化、民族、政治体制、経済的發展段階など、あらゆる意味で多様なアジア太平洋地域において、経済協力の枠組みの模索が始まったのは、1960 年代であった。それ以来、学者による太平洋貿易開発会議（PAFTAD）や経済人による太平洋経済委員会（PBEC）が発足したものの、政府関係者が集まる地域協力の実現には至らなかった。1980 年には太平洋経済協力会議（PECC）が創設され、政府関係者もアジア太平洋地域協力の枠組みに参加することが実現したが、これは産官学からの各国代表が個人資格で参加するものであった。

3 小野（2004）、p.427。

4 小野（2004）、p.426。

5 小野（2004）、p.427。

6 山澤逸平氏は賢人の一人として同報告書の作成および提出に携わっている。

7 小野（2004）p.431。

8 外務省サイト（www.mofa.go.jp）における情報。

4. トランプ大統領の通商戦略と日本

桜美林大学 名誉教授

(一財)国際貿易投資研究所 客員研究員

滝井 光夫

トランプ大統領の就任によって世界貿易の風景がすっかり変わってしまった。米国は、オバマ大統領までの多角的な自由貿易体制の推進から米国第一主義による保護貿易主義に急変し、GATT・WTO体制を崩壊の危機に追い込んでいる。山澤先生がその生涯を捧げて研究しておられたAPECを基盤とし、FTAAPに至るアジア太平洋地域における通商秩序の確立という構想も、先行きが不透明になってしまった。こうした状況に日本はどう対応すべきなのか。山澤先生のご逝去を悼みつつ、3つの問題を考えてみたい。

1. 自由貿易圏拡大への努力

まず、日本が取るべき方向は、当然のことながら、トランプ大統領の政策を容認し、自国中心主義を追従することでは決してない。日本がなすべきことは、自由貿易主義を堅持し、貿易障壁のない自由貿易圏の拡大に向けて努力を続け、同時にGATT・WTO体制の維持・発展に尽力することである。

日本はトランプ大統領就任以降も、通商政策の方向を変えず、自由貿易圏の拡大に努めている。この点は高く評価されなければならない。日本の最大の功績は、トランプ大統領就任直後の「永久離脱」声明によって命運が尽きかけたTPP12をTPP11(CPTPP)として復活させたことである。TPP11は、米国が強く主張した知的財産権分野の11項目等を凍結し、米国のTPP復帰に備えている。しかし、「TPPは米国をレイプする」と非難したトランプ大統領が、「TPP復帰」に変心することは到底ありえない。

トランプ大統領は過去2回、最初は2018年1月のダボス会議で、次は同年4月のハワイトハウス会合で、米国のTPP復帰を示唆する発言を行い、関係者を喜ばせた（詳細は拙著「日米通商交渉の焦点：トランプイズム後の世界を見据えて」『世界経済評論』2018年9/10月号』参照）。しかし、これはトランプ大統領の本心ではなく、結局、大統領独特のリップサービスにすぎなかった。聴く耳を持たないトランプ大統領に、いくら粘り強くTPP復帰

を説いても無駄である。

ディールが得意というトランプ大統領を変心させるには、TPP 復帰を求める産業界の声を米国の朝野に満たすことである。そのためには、まず TPP11 に全締約国が加盟し、さらに参加の意思表示を行ったタイ、コロンビア、参加に関心を示している韓国、インドネシア、フィリピン、英国などが参加し、さらに加盟国が東アジア、中南米諸国に拡大していくことである。加盟国が広がれば広がるほど、米国の農業、畜産をはじめとする関係業界は輸出機会の喪失に焦りを感じ、トランプ大統領に対して、米国の TPP 復帰を求める声を高めていく。これが、トランプ大統領を動かす原動力となる。日本が TPP11 発効で果たした先導力は、次に TPP11 の拡大に向けることであろう。

今年 2 月に発効した日 EU・EPA も画期的な日本の成果である。TPP11 および日 EU・EPA の発効に続き、次の課題は、RCEP の発効を急ぐことであろう。ASEAN+6 からなる東アジアの広域 FTA である RCEP は、交渉 18 分野のうち合意に達したのは 4 分野だけだが、交渉を加速し、2019 年中に合意に到達できれば、米国産業界に与えるプレッシャーは一段と大きなものとなるだろう。

2. GATT・WTO 体制の維持・発展

戦後米国が構築し、世界経済の発展に大きく寄与してきた多国間ルールによる自由貿易体制が、トランプ大統領の保護貿易主義で揺らいでいる。日本は戦後の経済発展で GATT 体制の恩恵を最も大きく享受した国だが、トランプ大統領の GATT・WTO 体制に対する揺さぶりに対して、日本が十分に対抗してきたとは言い難い。日本は TPP11 発効で示した主導力をこの面でより強く発揮することが期待される。

トランプ大統領は、追加関税の賦課によって輸入増大の抑制を図ってきた。動員された通商法は、1974 年通商法 201 条（セーフガード）、301 条（一方的措置）、1962 年通商拡大法 232 条（国防条項）と多岐にわたる。このうち、とりわけ大問題は、232 条の発動である。

232 条が 1962 年に制定されて以降、オバマ大統領までの 54 年間に、米国の歴代大統領は合計 25 件の 232 条調査を実施し、このうちの 9 件について当該品目の輸入が米国の国家安全保障に脅威を与えていると決定した。しかし、このうち 232 条に基づく輸入制限措置を発動したのは 3 件のみである。3 件とは、1973 年の石油輸入に対する免許料金制の実施、1979 年のイラン原油および 1982 年のリビア原油に対する輸入禁止である。

9 件のうち残る 6 件は、輸入制限を実施すればコスト上昇を招き、長期的には米国の安全保障を阻害するとして 232 条を発動しなかったのが 3 件（いずれも原油・石油）、大統領が 232 条措置を撤回したのが 1 件（石油）、連邦地裁が同措置を違法として撤回したのが 1 件（石油）、232 条によらず輸出国との輸出自主規制協定によって輸入を制限したのが 1 件（工作機械）であった（詳細は拙稿、本誌「フラッシュ 416 近づく自動車 232 条調査の発表」参照）。

このように米国の歴代大統領は 232 条の発動に慎重を期してきた。しかし、トランプ大統領は在任僅か 2 年ですでに 4 件（鉄鋼、アルミ、自動車、ウラン）の 232 条調査を実施済み、ないし実施中であり、鉄鋼とアルミの 2 件については昨年 3 月から追加関税を賦課している。

GATT21 条は、自国の安全保障上の重大な利益を保護するために 3 件の例外を規定しているが、トランプ大統領が米国の鉄鋼とアルミ産業を温存するために 232 条を発動したことは、GATT21 条の濫用であり、GATT 1 条（最恵国待遇原則）、同 2 条（関税譲許）にも違反する。さらに韓国、ブラジルなど追加関税免除国が、米国の要求を受け入れ、その見返りに対米輸出に数量制限を行っていることは同 11 条に違反する。

一方、中国、インド、カナダ、メキシコなど 8 カ国および EU は、米国の鉄鋼・アルミに対する 232 条の発動に対して、米国製品に対する追加関税の賦課という対抗措置を実行するとともに、WTO に提訴した。本来報復措置の発動は、WTO の紛争解決手続きを経た後に行うべきであり、個々の一方的な対抗措置の発動は WTO の DSU23 条で禁止されている。それにもかかわらず各国および EU が対抗措置を急いだのは、DSU による解決には長期を要すること、米国の 232 条発動はセーフガード措置とみなしたことにある。米国が上級委員会の委員の補充を阻止し、WTO の紛争解決手続きを機能不全に陥れながら、DSU 違反を招いているのであれば、米国の責任は重大である。

一方、日本は追加関税免除国にならなかったにもかかわらず、WTO に提訴していない（ただし EU、カナダおよびメキシコの提訴に協議参加国として参加）。提訴しなかったのは、日本の鉄鋼製品の対米輸出が EU の 4 分の 1 と小さく、日本製品は他に代替品が少ないため追加関税の対象から除外されるという現実的な判断によるものと言われる。しかし、GATT・WTO ルールの根幹を揺るがす米国の 232 条発動に対して、日本はトランプ大統領に付度することなく、毅然とし WTO に提訴すべきであった。自動車に対する 232 条発動が近づいているだけに、同じことを繰り返してはならない。世界第 3 位の大国である日本

の提訴は、GATT・WTO 体制を維持するためにも必要であろう。

3. 日米貿易交渉の行方

本年中に開始される日米貿易交渉は、日本の主張する TAG（物品協定）に留まらず、米国の主張する FTA（自由貿易協定）に進む可能性が高いとみられるが、日本は日米共同声明に盛り込まれた交渉条件を超えて米国に譲歩することがあってはならない。

交渉条件とは、①日本の農林水産物市場の開放交渉では、TPP11 を含む既存の EPA の水準以上に譲歩しない（共同声明第 5 項前半）、②日米交渉中、米国は共同声明の精神に反する行動を取らない（同第 7 項）の 2 項目である。後者は、232 条に基づく自動車・同部品に対する追加関税を賦課しないと解されているが、共同声明には、市場アクセスの交渉結果が米国の自動車産業の製造と雇用の増加を目指すものであること（同第 5 項後半）、とも明記されている。

米国の対日自動車・同部品貿易の赤字額は米国の対日貿易赤字の 78%（2017 年）を占めているだけに、自動車は交渉の最大の焦点となる。また、新 NAFTA（USMCA）に盛り込まれた厳しい原産地規則、数量規制、為替条項なども米国は対日交渉に持ちだすものとみられる。

ところで、日米間の FTA 交渉については長年の歴史がある。最初は 1980 年代に米国で提唱され、米国国際貿易委員会（USITC）の調査で交渉は時期尚早と判断された。その後、日本では私的な勉強会である「日米 FTA 研究会」が発足し、2006 年の末あたりから日米 FTA を検討すべしとの議論が国内で高まった（詳細は『日米 FTA 戦略』ダイヤモンド社、2007 年参照）。今回の日米 FTA 交渉は米国側の要求で開始され、交渉の目的、範囲などに示された米国側の交渉合意に対する意欲は圧倒的である。

昨年 4 月の日米首脳会談で、「日米両国にとって TPP がベストだ」と主張した安倍首相に対して、トランプ大統領は「我々が拒否できないようなディールを日本が提案しない限り、TPP に戻ることはない。私が本当に好むのは日本との一対一の交渉だ」と反論した。日米貿易交渉によって、首脳会談で合意された「自由かつ公正で互恵的な日米協定」が GATT・WTO ルールに合致したものとして結実することになれば、新たな日米貿易関係が拓かれることになる。

そうなるように、しっかりと今後の交渉の行方を見守っていきたいと思う。

5. 世界経済における保護主義拡大下のメガ FTA と日本

九州大学大学院 経済学研究院

教授 清水 一史

はじめに

現在、世界で保護主義と貿易摩擦が拡大している。2017 年 1 月にトランプ大統領が就任してからは、アメリカは TPP から離脱し、また中国をはじめ世界各国と貿易摩擦を拡大させ、世界で保護主義が急速に拡大している。保護主義と貿易摩擦の拡大は、世界経済に大きな負の影響を与える。発展を続ける東アジア経済にも、大きな打撃を与える。

世界で保護主義が拡大する中で、日本は 2017 年 5 月に 11 カ国による TPP11 を提案した。2017 年 11 月の閣僚会合で CPTPP (包括的及び先進的な TPP 協定) が大筋合意され、2018 年 3 月 8 日に 11 カ国によって署名、12 月 30 日には遂に発効された。また日本 EU・EPA も 2019 年 2 月 1 日に発効した。東アジアのメガ FTA である東アジア地域包括的経済連携 (RCEP) も交渉が進められ、2018 年には交渉妥結できなかったものの、2019 年秋の交渉妥結を目指している。

現在の厳しい国際通商状況の中で、CPTPP、日本 EU・EPA、RCEP の 3 つのメガ FTA の展開は、重要である。現在の保護主義と貿易摩擦の拡大を少しずつ逆転させる可能性を持つであろう。本論では、現在の世界経済における保護主義拡大下におけるメガ FTA について考察したい。また現在の世界経済の中での日本の役割についても述べたい。

1. 保護主義と米中貿易摩擦の拡大

(1) 東アジアの経済統合の展開とその相互作用

世界金融危機以降の変化の中で、東アジアでは、経済統合が相互に作用しながら進んできた。その経緯を見てみよう¹。

東アジアでは ASEAN が経済統合をリードしてきた。1967 年に設立された ASEAN は、1976 年から域内経済協力を進め、1992 年からは ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) の実現を目指し、2003 年からは AEC の実現を目指してきた。2015 年 12 月 31 日には遂に AEC を

創設し、更に新たな AEC の目標（「AEC2025」）に向かっている。また東アジアにおいては、ASEAN を中心として重層的な協力が展開してきた。1997 年のアジア経済危機への対策を契機に、ASEAN+3 や ASEAN+6 などの地域経済協力が展開してきた。また ASEAN を軸として、5 つの ASEAN+1 の FTA が確立されてきた。

2008 年の世界金融危機後の構造変化は、東アジアに大きな転換を迫った。世界経済の構造変化の中で、アメリカは世界の成長センターである東アジアへの輸出拡大を目指して、TPP に参加した。TPP は、2006 年に発効の P4 が源流であるが、アメリカ、オーストラリア、ペルー、ベトナムも加わり大きな意味を持つようになった。2010 年 3 月には 8 か国で交渉を開始し、10 月にはマレーシアも交渉に加わった。TPP がアメリカをも加えて確立しつつある中で、2011 年 8 月に日本と中国は共同提案を行い、それまでは進展のなかった東アジア全体の FTA を進める事に合意した。そしてこの状況の中で、東アジア地域協力で中心性を維持したい ASEAN は、2011 年 11 月に東アジア全体の FTA である RCEP を提案したのである。5 月には RCEP 第 1 回交渉が行われ、7 月には日本が TPP 交渉に正式参加した。2015 年 10 月には TPP が大筋合意され、2016 年 2 月には署名された。TPP は日中韓 FTA 交渉や日本 EU・EPA 交渉も後押しした。また RCEP 交渉の進展が、TPP や他の FTA 交渉を後押しした。

(2) トランプ大統領就任後の保護主義と米中貿易摩擦の拡大

しかし 2016 年 11 月 8 日にはアメリカの大統領選挙でトランプ氏が当選し、2017 年 1 月 20 日には実際にトランプ氏がアメリカ大統領に就任した。1 月 23 日には、ホワイトハウスで TPP からの離脱に関する大統領令に署名して、アメリカは TPP から離脱した。またトランプ大統領は、NAFTA や米韓 FTA の再交渉や、多国間ではなく 2 国間の貿易交渉を目指し、これまで世界の自由貿易体制を牽引してきたアメリカの通商政策を逆転させてしまった。アメリカの TPP からの離脱は、ASEAN と東アジアの経済統合にも大きく影響した。それ以前に見られたような経済統合の相互作用が発揮されることは、難しくなってしまった²。

アメリカ発の保護主義と貿易摩擦は、更に世界経済を大きく揺さぶってきた。トランプ大統領は、TPP 離脱とともに、NAFTA や米韓 FTA 等の再交渉を行い、更には世界各国からの輸入に高関税を掛け、貿易摩擦を引き起こした。とりわけ 2018 年からの中国との貿易摩擦は、大きな負の影響を世界経済に与えている。トランプ政権のアメリカは、2018 年 3 月

23 日には通商拡大法 232 条によって鉄鋼とアルミニウムにそれぞれ 25%と 10%の追加関税を掛けた。これは中国を含め世界各国向けに実施され、この措置に対抗して中国は、4 月 2 日にアメリカからの果物や鉄鋼製品等に 15%、豚肉とアルミニウム製品に 25%の追加関税を掛けた³。

アメリカは、更に中国向けの措置として、通商法 301 条に基づき、7 月 6 日には中国からの一般機械、電気機器など 340 億ドル相当の輸入に 25%の追加関税を掛けた。他方、中国は、報復措置としてアメリカからの大豆などの農産物、水産物、自動車など 340 億ドル分の輸入に 25%の関税を掛けた。次に 8 月 23 日には、アメリカはこの第 2 弾の措置として、中国からのプラスチック、半導体等の 160 億ドル分の輸入に 25%の追加関税を掛けた。この措置に対して、中国はアメリカからの古紙、乗用車など 160 億ドル分の輸入に 25%の追加関税を掛けた。更に 9 月 24 日には、アメリカはこの第 3 弾として中国からの家具や家電など 2,000 億ドル分の輸入に 10%の追加関税を掛けた。他方、中国はアメリカからの LNG などの 600 億ドル分の輸入に 5~10%の追加関税を掛けた。これらの措置により、現在、アメリカは中国からの輸入額の約 50%に高関税を掛ける一方、中国はアメリカからの輸入額の約 70%に高関税を掛ける事態となってしまった。

保護主義と米中貿易摩擦の拡大は、世界経済へ大きな負の影響を与えている。米中両国経済にはもちろん、アメリカや中国に部品や中間財を提供する国や企業にも、大きな打撃を与えている。特に、巨大な生産ネットワークの中で部品・中間財を相互に貿易して急速に発展してきている東アジアでは、その打撃は大きい。また世界の 2 大経済大国である米中経済の成長が鈍化し、更には世界全体の成長が鈍化することは、世界経済全体に大きな負の影響を与える。

また国際通商協議においても、保護主義と米中対立の影響が出て来ている。たとえば、2018 年 11 月の APEC 首脳会議では、米中の通商政策を巡る対立から、1993 年に首脳会議を開始して以来、初めて首脳宣言を採択することが出来なかった。APEC や G20 などにおいても、協議が後退する事態となってきた。

2. 保護主義拡大下のメガ FTA の進展

(1) 日本による CPTPP の提案と発効

TPP からアメリカが離脱して保護主義が拡大する中で、日本はアメリカ抜きで 11 カ国に

よる TPP11 を提案し、その交渉をリードした。2017 年 5 月の交渉会合で日本が提案した TPP11 が交渉開始され、2017 年 11 月の閣僚会合で CPTPP が大筋合意された。各国がアメリカとの間で結んだ厳しい条件のいくつかは凍結された上で、2018 年 1 月に協定文が最終的に確定し、3 月 8 日に 11 カ国によって署名された。そして 11 月には先行する 6 カ国が国内手続きを完了して、12 月 30 日に遂に発効した 4。

CPTPP には、オーストラリア、ブルネイ、カナダ、チリ、日本、マレーシア、メキシコ、ニュージーランド、ペルー、シンガポール、ベトナムの 11 カ国が参加している。CPTPP は、5 億人の人口、世界の GDP の約 13%、貿易総額の 15%の規模を有するメガ FTA となる。アメリカが抜けてオリジナルの TPP に比べると小さくなったものの、その発効のインパクトは大きい。そして TPP の高い水準の貿易自由化と新たなルールの大半を受け継ぎ、今後のメガ FTA の雛形になる。

CPTPP では、関税撤廃やサービス貿易自由化などの市場アクセスは凍結の対象とはならずに残り、ルールに関しても 22 項目の凍結分野を除いて大半のルールはそのまま残された。オリジナルの TPP は、高い貿易自由化レベルを有することと、サービス貿易、投資、電子商取引、政府調達、国有企業、知的財産、労働、環境における新たな通商ルールを含むことが特徴であった。CPTPP は全 7 条からなる短い協定文であるが、「第 1 条」で、全部で 30 章のオリジナルの TPP 協定が組み込まれている。「第 2 条」では、特定の規定の停止（凍結）について述べているが、凍結項目は最終的に 22 項目に留まり、その半分は知的財産権に関するものであった。また政府調達関連が 2 項目、国有企業が 2 項目あった。しかし関税撤廃やサービス貿易自由化などの市場アクセスは、凍結の対象とはならなかった。ルールに関しても、22 項目の凍結分野以外の新たなルールを含む大半のルールはそのまま残されたのである。

更に当初予想の 2019 年初頭よりも早い 2018 年内の発効は、自由化のスピードが速まるという点で意味がある。CPTPP では、関税削減は原則毎年 1 月 1 日になされることになっており、年内の発効により 12 月 30 日に最初の関税削減がなされ、多くの参加国では 2 日後の 2019 年 1 月 1 日には 2 年目の関税削減がなされたからである（ただし毎年 4 月 1 日に関税削減する日本は除かれた）。

また CPTPP が発効することによって、更に参加国が増える可能性が高い。現在、タイ、インドネシア、フィリピン、韓国、台湾、コロンビア、イギリス等が、CPTPP への参加や関心を表明している。2019 年 1 月には、日本で閣僚級の第 1 回 TPP 委員会が開催され、

新規参加国の手続き等が話し合われた。参加国の拡大は、CPTPP のインパクトを更に大きくする。

オリジナルの TPP は、AEC や RCEP、日本 EU・EPA を強く後押ししていた。CPTPP も、再度それらを後押しする期待が掛かる。

(2) 保護主義拡大下の日本 EU・EPA の発効

日本 EU・EPA も、CPTPP 交渉に後押しされる形で交渉が進められ、そして 2018 年 12 月に日本と EU の議会で承認されて、2019 年 2 月 1 日には発効した。アジア太平洋に跨るメガ FTA である CPTPP に加えて、日本とヨーロッパに跨るメガ FTA が発効した。CPTPP と日本 EU・EPA が相互にプラスに作用する可能性がある。

日本 EU・EPA は、人口 6.4 億人、世界の GDP の約 28%、世界貿易の約 37% を占める巨大なメガ FTA である。日本 EU・EPA は、全 23 章の協定により、先進国による高い自由化レベルと高い水準の通商ルールを定めており、物品貿易、サービス貿易・投資・電子商取引、資本移動、政府調達、国有企業、知的財産等を含む包括的なメガ FTA となる。

(3) 保護主義拡大下の RCEP 交渉

保護主義が拡大する中で、RCEP の交渉も進められてきた。RCEP は、世界の成長センターである東アジアの経済統合・メガ FTA であり、今秋の交渉妥結を目指している。交渉参加国は、ASEAN10 カ国と日本、中国、韓国、オーストラリア、ニュージーランド、インドの 16 カ国である。世界の人口の約半分の約 34 億人、世界の GDP と貿易総額の約 30% を占め、実現すれば東アジアと世界の経済に大きなプラスの影響を与える。

RCEP の目標は、参加 16 カ国で現代的で包括的かつ質の高い互惠的な連携協定を達成することである。そして 5 つの ASEAN+1 を越える FTA を目指すこと、貿易投資を促進し国際的サプライチェーンを支援するとしている。「市場アクセス」、「ルール」及び「協力」が三本柱であり、交渉分野は 18 の広範囲にわたる。RCEP の実現は、保護主義が拡大する中で、ASEAN と東アジアの経済に大きな効果を発揮するであろう。

CPTPP と日本 EU・EPA が発効に向かう中で、RCEP 交渉は 2018 年中の実質合意を目指した。RCEP 交渉では、これまでルールに関する 7 つの章が妥結し、他の章も妥結に向かってきた。ただし貿易自由化などの市場アクセスと様々なルールを巡って各国間の隔た

りが埋まらず、妥結は出来なかった。

2018 年に実質合意が出来なかった原因としては、インド要因も大きかった。インドは中国との貿易赤字を抱えており、今春の総選挙を控えて、更なる貿易自由化には懸念があった。インドネシアも大統領選挙、タイも総選挙を控え、RCEP はそれらの選挙後の今秋の交渉全面妥結を目指している。2018 年 11 月の RCEP 交渉に係る共同首脳声明では、「我々は交渉の最終段階に進んだ。RCEP を 2019 年に妥結する決意である」と述べた⁵。

—おわりに—保護主義に対抗する 3 つのメガ FTA と日本の役割—

世界で保護主義と貿易摩擦が拡大する中で、日本が提案して進めてきた CPTPP が発効に至った。日本 EU・EPA も発効した。RCEP も今秋の交渉全面妥結を目指している。オリジナルの TPP が他のメガ FTA を後押ししたように、CPTPP と日本 EU・EPA の発効が RCEP に作用して、更に 3 つのメガ FTA が相互に作用して相乗効果を生むであろう。また CPTPP に見られるような参加国の増大が、更に相乗効果を生むであろう。現在の世界経済はきわめて厳しい状況にあるが、3 つのメガ FTA が、現在の保護主義と貿易摩擦を少しずつ逆転させていくことを期待したい。

日本は、TPP11、RCEP、日本 EU・EPA の 3 つのメガ FTA を進めて保護主義に対抗している。現代世界の厳しい通商状況において日本の役割は大きい。更に 3 つのメガ FTA を進めて行かなければならない。日本が ASEAN と協力して、RCEP の交渉妥結に導く事も重要である。

更に日本は、アメリカに TPP とメガ FTA の利点を説明して、TPP に戻ることを説き続けなければならない。CPTPP には、アメリカが戻る際には、凍結した 22 項目を解除してアメリカを復帰させる仕組みがある。そして日米交渉では、CPTPP を盾に、TPP 以上の関税引き下げには応じないようにしなくてはならない。

そして、APEC の協議を進めることも重要である。APEC のメガ FTA である FTAAP の実現の方途は、TPP と RCEP の実現であった。更に遠い道のりになってしまっているが、FTAAP の実現へ少しでも向かう事が重要である。また G20 の今年の議長国は日本であり、6 月には大阪で G20 サミットを開催する。APEC や G20 のような国際通商協議においても、保護主義に対抗して自由貿易の拡大と通商ルール化を進めて行かなければならない。

今後、更に保護主義と貿易摩擦が拡大して行くなれば、大戦間期のブロック経済のような

状態に陥る可能性も、全く否定はできない。現在の世界経済において、世界第2位ではなくとも世界第3位の経済大国である日本の役割は大きい。

付記

山澤逸平先生には、学会や研究会で大変お世話になりました。とりわけ、国際貿易投資研究所（ITI）で山澤先生が始められた FTA 研究会（FTA 研）では、大変お世話になりました。私も第1回から参加して、原産地規則に始まり FTA や経済統合に関する色々な議論をさせて頂きました。その後の多くの研究に繋がった大変良い機会を頂きました。FTA 研は、山澤先生が座長を退かれてからは国際貿易投資研究会として、馬田啓一先生を座長として、石川幸一先生、高橋俊樹氏、増田耕太郎氏とともに私も幹事を務めさせて頂いて、現在も続いています。山澤先生はこの研究会にもずっと参加され、よく隣に座って議論させて頂きました。

また 2016 年 10 月の日本経済学会連合会第2回アカデミック・フォーラム「ポスト TPP と世界貿易体制の行方—メガ FTA の潮流」のパネルディスカッションでは、「ASEAN 経済共同体（AEC）の創設と課題—世界経済と ASEAN—」を報告させて頂いた際に、フロアから「ASEAN の統合がうまく進んできたのはなぜですか？」との質問を頂きました。自分の研究を見つめ直す大変良い機会となりました。また以前に ASEAN 事務局のおみやげを頂いた事も思い出されます。

山澤逸平先生のご冥福をお祈りいたします。

参考文献

- ・ 「特集 東アジアの経済統合—AEC、RCEP、TPP と一帯一路—」、『アジア研究』（アジア政経学会）第64巻第4号（2018年12月）
(<https://www.jstage.jst.go.jp/browse/asianstudies/list/-char/ja>)。
- ・ 「日本経済学会連合 第2回アカデミック・フォーラム パネルディスカッション録：ポスト TPP と世界貿易体制の行方—メガ FTA の潮流—」(<http://www.ibi-japan.co.jp/gakkairengo/htdocs/info/academicforum2016proceeding.pdf>)。
- ・ 石川幸一・清水一史・助川成也編著（2016）『ASEAN 経済共同体の創設と日本』文真堂。

- ・ 馬田啓一・浦田秀次郎・木村福成編（2016）『TPP の期待と課題—アジア太平洋の新通商秩序—』文眞堂。
- ・ 真家陽一（2018）「米中経済の相互依存関係を踏まえた貿易戦争の現状と今後の展望」、『CISTEC Journal』2018 年 9 月号。
- ・ 清水一史（2016）「ASEAN と東アジア経済統合」、石川・清水・助川（2016）。
- ・ 清水一史（2017）「トランプショックと ASEAN 経済統合」、『世界経済評論』第 61 巻第 5 号。
- ・ 清水一史（2019）「保護主義拡大下の ASEAN と東アジア経済統合」、国際貿易投資研究所（ITI）（2019）『AEC2025 が ASEAN 機械工業に与える影響』。

-
- 1 清水（2016）、参照。AEC に関しては、石川・清水・助川（2016）等を参照。
 - 2 トランプ大統領就任と ASEAN 経済統合に関しては、清水（2017a）、参照。
 - 3 最近の米中貿易摩擦に関しては、真家（2018）、参照。
 - 4 保護主義下の CPTPP や RCEP、ASEAN に関して、清水（2019）を参照。オリジナルの TPP に関しては、馬田・浦田・木村（2016）の各章、清水（2016）等を参照。また CPTPP、RCEP、一帯一路を含めて、最近の東アジアの経済統合に関しては、『アジア研究』（アジア政経学会）第 64 巻第 4 号（2018 年 12 月）の「特集 東アジアの経済統合と発展—AEC、RCEP、TPP と一帯一路—」（序論：清水一史、3 つの論文：石川幸一、平川均、遊川和郎、コメント論文：大庭三枝）（<https://www.jstage.jst.go.jp/browse/asianstudies/list/-char/ja>）を参照頂きたい。
 - 5 “Joint Leaders’ Statement on the Regional Comprehensive Economic Partnership （RCEP）Negotiations,” <https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000419160.pdf>.

6. アジア太平洋の貿易における FTA の利用状況 ～高い日本の輸入での実質的な FTA 利用率～

(一財) 国際貿易投資研究所

研究主幹 高橋 俊樹

1. FTA の利用率とは何か

企業がなぜ FTA に関心を持つかという、その理由の 1 つとして、FTA を利用すれば、「FTA を利用しない場合に適用される一般的な関税率 (MFN 税率)」から「FTA を利用した時の関税率 (FTA 税率)」を差し引いた「関税率差」の分だけ、関税率を削減することができるためである。

FTA の利用で関税率を削減できれば、輸入を行う際に支払う関税額 (= 輸入額 × 関税率) は低下し、全体のコストを引き下げることが可能になる。つまり、企業は FTA を利用すれば貿易で価格競争力を高められるし、最も有利な FTA を利用できる国々との最適なグローバル・サプライチェーンを形成することができる。

しかしながら、FTA を利用するには、輸入国の税関に輸出国の製品が実質的に輸出国で生産されたものであることを証明する必要がある。輸出国が製品の原産国であることを証明する「原産地証明書」は、幾つかの方法でもって入手しなければならない。原産地証明書は、輸出国の商工会議所等が認定する第 3 者証明制度や輸出企業が自ら作成する自己証明制度を活用して入手（作成）しなければならない。

それでは、実際に企業はどのくらいの割合で FTA を活用しているかであるが (FTA の利用率)、これを正確に把握することは簡単ではない。1 つの例としては、企業にアンケートを行い、輸出や輸入においてその企業が FTA を活用しているかどうかを質問し、「アンケートに回答した企業」に対する「FTA を利用した企業」の割合でもって FTA の利用率とすることが可能である。

このアンケートによる方法では、回答企業の母集団に、「貿易を行っている企業」だけでなく「貿易を行っていない企業」も含めると、FTA の利用率は低めに出ることになる。そこで、一般的には、輸出入を行っている企業を分母にし、その母集団の中で FTA を活用し

ている企業を分子にして、FTA の利用率を求めている。この場合の FTA 利用率は、輸出入を行っている企業における FTA の利用率であるので、全ての回答企業を対象にした結果よりも高めに出ることになる。

この他の FTA の利用率の算出方法であるが、マレーシア、タイ、ベトナムは、FTA を利用した輸出（入）額を公表しており、それを輸出（入）総額で割ることにより、FTA の利用率を算出することができる。また、米国の国際貿易委員会（ITC）は輸入における FTA 利用率を発表しているし、日本の財務省は 2015 年より輸入での FTA 利用額を公表しており、これを利用して FTA の利用率を計算できる。

「日本の財務省の FTA 利用額」を分子にして、「日本の輸入額」を分母にした「日本の輸入での FTA の利用率」を求めると、2015 年においては 16.3%、2016 年は 18.5%、2017 年は 17.5%であった。

FTA を利用した輸出入額を公表している国の FTA の利用率を求める場合、FTA を利用した輸出（入）額は原産地証明書を利用すると申告した品目の輸出（入）額ということである。これらの国の FTA の利用率は、アンケート結果よりも実際の輸出（入）で FTA を活用したほとんどのケースが含まれているので、対象範囲が広い分だけ情報の漏れが少なくなる。

FTA を利用した輸出入額を公表している国の FTA 利用率は、輸入の場合、一般的には当該国の輸入総額を分母にして計算しているが、より正確な利用率を求めるには、分母に「FTA を利用できる品目」の輸入額を用いる方法が考えられる。その理由は、輸入される品目の中には、関税が既に撤廃された品目があり（MFN 税率が 0%）、FTA を利用しなくても関税を支払う必要がない品目があるためだ。そうした FTA を利用する必要がない品目を除外し、「FTA を利用すればメリットがある品目（FTA を利用できる品目）」の輸入額を分母にする方が、より正確な FTA の利用率に近づけることができる。

この場合の、「FTA を利用できる品目」とは、MFN 税率と FTA 税率との差である関税率差がプラス（>0%）になる品目である。なぜならば、関税率差がプラスでないと、FTA を活用しても関税額を削減できないため、FTA のメリットを享受できないからだ。

2. 高い日本の ASEAN からの輸入における FTA 利用率

(1) 「FTA を利用した輸入額」を分母にした FTA 利用率は高い

表 1 は、「財務省が公表した日本の輸入での FTA 利用額 (A)」、及び「FTA を利用できる品目 (MFN 税率と FTA 税率との差である関税率差が 0%を超える品目：>0%) の輸入額 (B)」等を用いて、日本のタイ・インドネシア・ベトナムからの輸入における FTA の利用率を計算したものである。財務省発表の日本の FTA 利用の輸入額は円建てであるので、同表では、インターバンク・レートを中心値の期中平均でドル換算を行った。

表 1 日本の ASEAN からの輸入における FTA 利用率 (単位：100 万ドル、%、CIF)

	タイ		インドネシア		ベトナム	
	2016年	2017年	2016年	2017年	2016年	2017年
FTAを利用した輸入額 (A)	5,817	6,364	3,261	3,428	5,793	6,364
FTAを利用できる品目の輸入額 (B)	6,258	6,913	3,583	3,825	7,071	7,737
FTAを利用できる品目の輸入額を 分母にしたFTA利用率 (A/B)	92.9	92.1	91.0	89.6	81.9	82.3
日本の各国からの輸入額 (C)	20,125	22,706	18,243	19,854	16,256	18,511
日本の各国からの輸入額を 分母にしたFTA利用率 (A/C)	28.9	28.0	17.9	17.3	35.6	34.4

(注) 日本と ASEAN とは EPA (経済連携協定) を結んでいるが、この表の表記では関税率を EPA 税率とせず、FTA 税率で統一した。

(資料) 日本の実行関税率表、日本のタイ・インドネシア・ベトナムとの TRS (関税削減スケジュール) 表、「マリータイム&トレード」IHS グローバル株式会社、2018 年版ジェトロ世界貿易投資報告、から作成。

日本のタイ・インドネシア・ベトナムからの輸入において、表 1 のように、FTA が利用できる品目の輸入額を分母にした「FTA の利用率」を得るためには、まず財務省が公表している貿易統計から国ごとに「日本の輸入での FTA 利用額 (A)」を求めなければならない。次に、日本のこれらの国との 2 国間 EPA (経済連携協定) における最も細かい貿易分類表 (HS8 桁~10 桁) における MFN 税率と FTA 税率をリストアップし、その差分を計算して 0%を超える品目を選択する必要がある。そして、選別した品目の輸入額を積み上げて、「FTA を利用できる品目の輸入額 (B)」を算出しなければならない。さらに、「FTA を利用した輸入額 (A)」を「FTA を利用できる品目の輸入額 (B)」で割って、FTA が利用できる品目の輸入額を分母にした「FTA の利用率 (A/B)」を計算しなければならない。

表 1 では、日本のタイからの輸入で利用する FTA は日タイ EPA (JTEPA) であるし、

日本のインドネシアからの輸入で利用する FTA は日インドネシア EPA (JIEPA)、ベトナムからの輸入では日ベトナム EPA (JVEPA) である。

表 1 のように、日本のタイからの輸入で、FTA を利用できる品目の輸入額を分母にした「FTA 利用率 (A/B)」は、2016 年で 92.9%、2017 年で 92.1% の高率であった。同様に、日本のインドネシアからの輸入では、2016 年で 91.0%、2017 年で 89.6% であった。日本のベトナムからの輸入では、2016 年で 81.9%、2017 年で 82.3% であった。

このように、日本のタイ・インドネシア・ベトナムからの輸入では、FTA を利用できる品目の輸入額を分母にした FTA の利用率は非常に高く、これらの国からの日本の輸入においては、FTA の利用がかなり進んでいることが理解できる。

したがって、FTA 利用率に関しては、表 1 より、分母に FTA を利用できる品目の輸入額を用いた方が (A/B)、総輸入額を分母にした場合 (A/C) よりもかなり高くなるということが読み取れる。これは、日本のタイ・インドネシア・ベトナムからの輸入で JTEPA、JIEPA、JVEPA を利用する場合は、関税率が MFN 税率も FTA 税率も「0%」か「0%以外の同率（例えば共に 5%）」である場合が多く、FTA を利用できない品目（利用するメリットがない品目）の割合が相対的に高いためである（約 50%）。

つまり、日本の輸入においては、FTA を利用できる品目の金額の割合が相対的に低いため、それを分母にした FTA 利用率が高くなっている。実際に、2017 年の日本のインドネシアからの輸入で JIEPA を利用できる品目の割合は、金額ベースで 19.3% であり（品目数ベースでは 47.5%）、FTA 活用が進んだ結果、「FTA を利用できる品目の輸入額を分母にした FTA の利用率」は高くなっている。

(2) 期待される輸出での FTA 利用率の拡大

表 1 は、日本のタイ・インドネシア・ベトナムからの輸入における「FTA の利用率」の計算例であった。同様に、タイの中国・ASEAN・日本からの輸入においても、FTA を利用できる品目の輸入額を分母にした「FTA の利用率」を政府公表のデータから計算することができる。

この場合の 2015 年の「タイの中国からの輸入での FTA 利用率」は 43.5%、「タイの ASEAN からの輸入」では 42.4%、「タイの日本からの輸入」では 62.3% になる。この FTA 利用率においては、分母は関税率差を反映した「FTA を利用できる品目」の輸入額である。

したがって、「タイの日本からの輸入（日本のタイへの輸出）」では 6 割強の FTA の利用

率であるが、逆の方向の「日本のタイからの輸入」のケースでは 9 割強に達している。すなわち、日本の貿易においては、輸出面での FTA の利用の方が輸入面よりもまだまだ拡大の余地があるということだ。

3. 輸出入国別の FTA を利用できる輸入額と品目数

(1) 34 通りの FTA を利用できる輸入額と品目数を比較

前述のように、FTA を利用できる品目とは、関税率差（MFN 税率－FTA 税率）がプラスである品目のことを指す。関税率差がプラスであるということは、具体的には、MFN 税率が 5% で FTA 税率が 0% であれば、関税率差が 5% となり（MFN 税率 5%－FTA 税率 0%）、その分だけ関税額を削減することが可能なことを意味している。例えば、今 100 万円を輸入した場合、その 5% 分の関税額である 5 万円を削減できる [関税削減額（5 万円）＝100 万円×（MFN 税率 5%－FTA 税率 0%）]。すなわち、関税率差がプラスであれば、FTA の関税削減利益を享受できるわけであるから、FTA を利用できる品目となる。

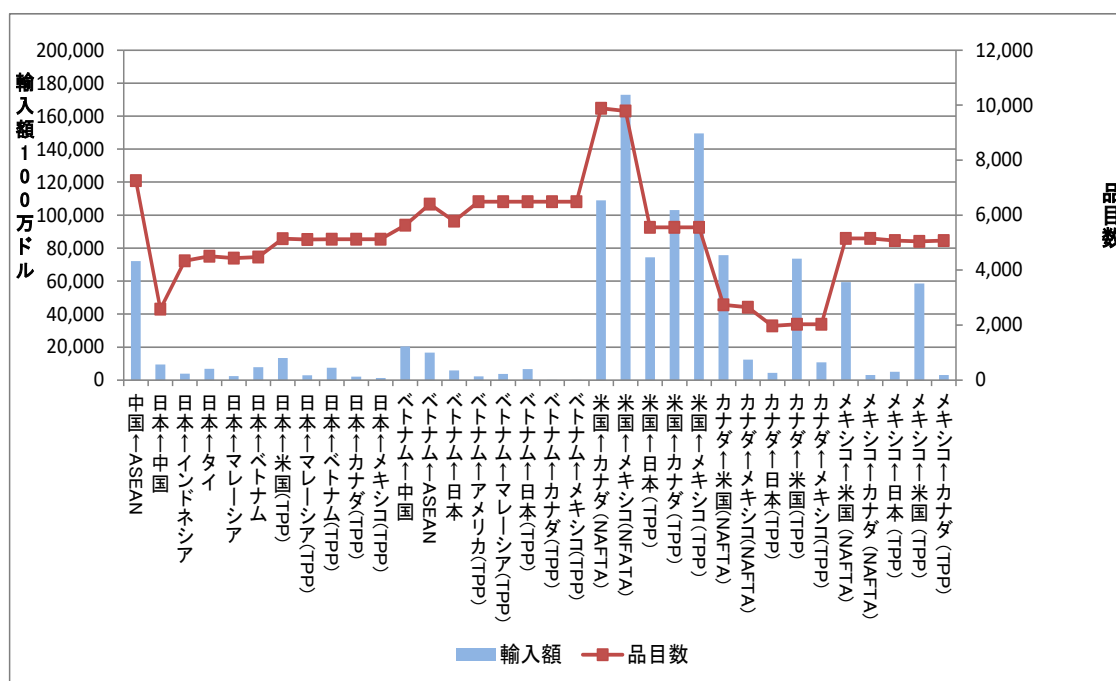
もしも、MFN 税率と FTA 税率との関税率差が 0% やマイナスであれば、FTA 利用による利益は何も発生しないので、FTA を活用できない品目となる。具体的には、MFN 税率も FTA 税率も共に 0% であつたり 5% であつたりすれば、関税率差が 0%（MFN 税率 0%（or 5%）－FTA 税率 0%（or 5%））であるので、FTA 利用のメリットが生じることがなく、FTA を利用できない品目となる。

また、MFN 税率が 5% であるが、FTA 税率がそれを上回る 10% であれば、関税率差はマイナス 5% となる（MFN 税率と FTA 税率の逆転現象）。このため、FTA を利用して FTA 税率を支払った方が MFN 税率を支払うよりも関税支払額は多くなる。つまり、関税率差が 0% かマイナスの時は、FTA を利用してもメリットはない

図 1 は輸出入国別の FTA を利用できる輸入額と品目数を描いたものである。ここでの輸出入国とは、図の左から順に、「中国の ASEAN からの輸入」、「日本の中国・インドネシア・タイ・マレーシア・ベトナム・米国（TPP）・マレーシア（TPP）・ベトナム（TPP）・カナダ（TPP）・メキシコ（TPP）からの輸入」、「ベトナムの中国・ASEAN・日本・米国（TPP）・マレーシア（TPP）・日本（TPP）・カナダ（TPP）・メキシコ（TPP）からの輸入」、「米国のカナダ（NAFTA）・メキシコ（NAFTA）・日本（TPP）・カナダ（TPP）・メキシコ（TPP）からの輸入」、「カナダの米国（NAFTA）・メキシコ（NAFTA）・日本（TPP）・米国（TPP）・

メキシコ (TPP) からの輸入」、「メキシコの米国 (NAFTA)・カナダ (NAFTA)・日本 (TPP)・米国 (TPP)、カナダ (TPP) からの輸入」の 34 通りの組み合わせを指している。図 1 はこの 34 通りの輸出入国別に、FTA を利用できる輸入額と品目数を示している。図 1 の 34 通りの名称では、TPP (環太平洋パートナーシップ協定) と NAFTA (北米自由貿易協定) の区別を表示している。

図 1 輸出入国別の FTA を利用できる輸入額と品目数



(注 1) 「中国←ASEAN」は中国の ASEAN からの輸入、「ベトナム←中国」はベトナムの中国からの輸入を意味している。

(注 2) 本表では、TPP11 の表記を TPP とした。日本←カナダ (TPP) は、日本のカナダからの輸入で、TPP を利用するケースを指している。TPP を利用するケースは、すべて、TPP 最終年の数値を使用している。

(注 3) TPP 以外の FTA 輸入額と品目数は、日本、米国、カナダ、メキシコの輸入においては 2017 年、中国、ベトナムの輸入では 2016 年の数値を使用。TPP の輸入額と品目数は、日本、ベトナム、米国、カナダの輸入においては 2016 年、メキシコの輸入では 2017 年を使用。

(資料) 各国の実行関税率表、各国の TRS (関税削減スケジュール) 表、「マーリタイム&トレード」IHS グローバル株式会社から作成。

図 1 の中で、「中国の ASEAN からの輸入」、「ベトナムの中国からの輸入」では、ACFTA (ASEAN 中国 FTA) を利用できる品目の輸入額と品目数を表している。「ベトナムの ASEAN からの輸入」では、AFTA (ASEAN 自由貿易地域) を利用できる品目の輸入額・

品目数となる。「日本のインドネシアからの輸入」では JIEPA、「日本のタイからの輸入」では JTEPA、「日本のマレーシアからの輸入」では JMEPA、「日本のベトナムからの輸入」では JVEPA、「日本の中国からの輸入」では日本の GSP（一般特惠関税制度）を利用できる輸入額と品目数を指している。また、「日本の米国・マレーシア・ベトナム・カナダ・メキシコ」、「ベトナムの米国・マレーシア・日本・カナダ・メキシコ」、「米国の日本・カナダ・メキシコ」、「カナダの日本・米国・メキシコ」、「メキシコの日本・米国・カナダ」からの輸入では、TPP を利用できる輸入額と品目数が描かれている。それに、「米国のカナダ・メキシコ」と「カナダの米国・メキシコ」及び「メキシコの米国・カナダ」からの輸入では、NAFTA を利用できる輸入額と品目数を示している。

(2) カナダの FTA を利用できる品目は 3,000 品目以下だが中国は 7,000 品目以上

中国、日本、ベトナム・米国・カナダ・メキシコの輸入品目の総数は、中国 8,513 品目、日本 9,138 品目、日本の TPP 対象 8,957 品目、ベトナム 9,479 品目、ベトナムの TPP 対象 9,466 品目、米国の NAFTA 対象 16,835 品目（HS12 桁）、米国の TPP 対象 9,705 品目（HS8 桁）、カナダの NAFTA 対象 10,424 品目（HS10 桁）、カナダの TPP 対象 7,040 品目（HS8 桁）、メキシコの NAFTA 対象 12,417 品目、メキシコの TPP 対象 12,236 品目となる。

その中で、FTA を利用できる輸入品目数（すなわち関税率差がプラスである品目）は、図 1 の折線グラフのように、中国は 7,256 品目、日本は 2,579～5,141 品目、ベトナムは 5,630～6,485 品目、米国は 5,551～9,889 品目、カナダは 1,971～2,740 品目、メキシコは 5,070～5,156 品目となる。

図 1 の折線グラフにおいて、日本の輸入では、中国からの輸入で GSP を利用する場合は 2,579 品目、インドネシアとの EPA（JIEPA）利用の場合は 4,339 品目、タイとの EPA（JTEPA）の場合は 4,504 品目、マレーシアとの EPA（JMEPA）の場合は 4,437 品目、ベトナムとの EPA（JVEPA）の場合は 4,478 品目となる。

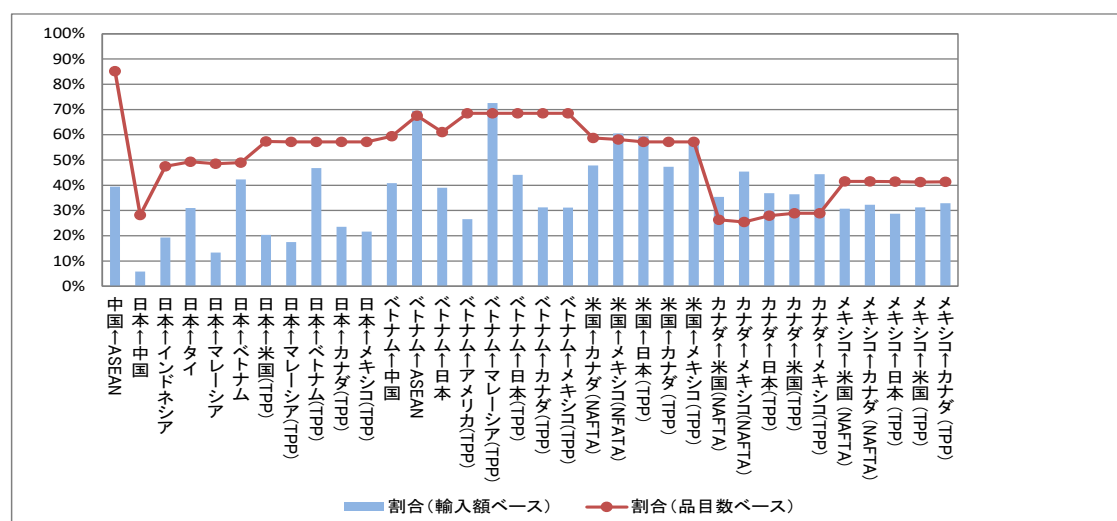
一方、日本の米国・マレーシア・ベトナム・カナダ・メキシコからの輸入での TPP の利用できる品目数は、いずれも約 5,100 品目であった。したがって、日本の輸入において、TPP を利用する方が、2 国間 EPA を利用する場合よりも FTA を利用できる品目数が 700 品目ほど多いということになる。

(3) FTA を利用できる品目数の割合は大体 40%～70%の間

図 2 は、図 1 の 34 通りにおける「それぞれの輸入額と品目数」の「全輸入額や全品目数」に対する割合をプロットしたものである。つまり、FTA を利用できる輸入額割合と品目数割合を求めている。

図 2 に示されているように、FTA を利用できる品目数の全輸入品目数に対する割合は、34 通りの中で「中国、ベトナム、米国、日本（TPP 利用時）の輸入」では大体 50%台半ばから 80%台半ばの水準となる。一方、「メキシコの輸入」では 40%程度、「カナダの輸入」では 30%以下であるので、他の国よりも FTA を利用できる品目の割合が低い。「日本のインドネシアとタイ、マレーシア、ベトナムからの輸入」に EPA を活用できる品目の割合は 5 割以下で、「日本の中国からの輸入」で GSP を利用できる品目の割合は 3 割以下ということになる。

図 2 輸出入国別の FTA を利用できる輸入額割合と品目数割合



(注) 図 1 と同様。

(資料) 図 1 と同様。

「ベトナムの日本からの輸入」で TPP を利用できる品目数の全輸入品目に対する割合は約 70%であり、日ベトナム 2 国間 EPA を利用した場合よりも 7.5%ほど高かった。

(4) なぜ FTA を利用できる輸入額の割合が品目数の割合よりも低いのか

図 2 のように、34 のケースの多くの場合において、カナダを除き各国の FTA を利用でき

る輸入額の割合は、品目数の割合よりも低い。特に中国の ASEAN からの輸入では、FTA を利用できる輸入額の割合は 39.5%であり、品目数の割合（85.2%）の半分以下であった。

日本のインドネシアからの輸入での EPA を利用できる輸入額の割合は 19.3%、日本のタイからの輸入額割合は 31.0%、日本のマレーシアからの輸入額割合は 13.3%、日本のベトナムからの輸入額割合は 42.3%であった。そして、日本の中国からの輸入において、GSP を利用できる輸入額の割合はわずかの 5.8%であり、日本のインドネシア・タイ・中国からの輸入では、FTA を利用できる輸入額の割合の方が品目数の割合よりもかなり低い。

このように、図 2 において、多くのケースで FTA を利用できる品目数の割合の方が輸入額の割合よりも高かった。その理由は、「FTA を利用できる品目の 1 品目当たりの輸入額」が「FTA を利用できない品目の 1 品目当たりの輸入額」よりも小さいからである。

例えば、日本がマレーシアから A、B、C の 3 品目を輸入するケースを想定する。A と B が FTA を利用できる品目で C ができない品目であり、A の輸入額を 30 ドル、B を 30 ドル、C を 40 ドルとする。この日本のマレーシアからの輸入で、FTA を利用できる品目数の割合は、 $[66.7\% = 2 \text{ 品目} / 3 \text{ 品目}]$ である。FTA を利用できる輸入額の割合は、 $[60\% = (A \text{ の } 30 \text{ ドル} + B \text{ の } 30 \text{ ドル}) / (A \text{ の } 30 \text{ ドル} + B \text{ の } 30 \text{ ドル} + C \text{ の } 40 \text{ ドル})]$ となり、品目数の割合よりも低い。

これは、FTA を利用できる品目の 1 品目当たりの輸入額が $[30 \text{ ドル} = (A \text{ の } 30 \text{ ドル} + B \text{ の } 30 \text{ ドル}) / 2 \text{ 品目}]$ であり、FTA を利用できない品目の 1 品目当たりの輸入額 $[40 \text{ ドル} = C \text{ の } 40 \text{ ドル} / 1 \text{ 品目}]$ よりも小さいからである。もしも、FTA を利用できる品目の 1 品目当たりの輸入額と FTA を利用できない品目の 1 品目当たりの輸入額が同じであれば、FTA を利用できる品目の品目数割合と輸入額割合が等しくなる（図 3-2 の点線と棒グラフが重なる）。

具体的には、上記例において、B の輸入額を 50 ドルに変更すると、FTA を利用できる品目の 1 品目当たりの輸入額が $[40 \text{ ドル} = (A \text{ の } 30 \text{ ドル} + B \text{ の } 50 \text{ ドル}) / 2 \text{ 品目}]$ となり、FTA を利用できない品目の 1 品目当たりの輸入額 $[40 \text{ ドル} = C \text{ の } 40 \text{ ドル} / 1 \text{ 品目}]$ と同じになる。そして、FTA を利用できる輸入額の割合は $[66.7\% = (A \text{ の } 30 \text{ ドル} + B \text{ の } 50 \text{ ドル}) / (A \text{ の } 30 \text{ ドル} + B \text{ の } 50 \text{ ドル} + C \text{ の } 40 \text{ ドル})]$ となり、品目数の割合と一致する。

また、FTA を利用できる品目の 1 品目当たりの輸入額が、FTA を利用できない品目の 1 品目当たりの輸入額よりも大きければ、FTA を利用できる品目数の割合が輸入額の割合よりも低くなる（図 3-2 における点線が棒グラフの下になる）。

したがって、FTA を利用できる品目の 1 品目当たりの輸入額が、FTA を利用できない品目の 1 品目当たりの輸入額よりも小さければ小さいほど、FTA を利用できる品目数の割合の方が輸入額の割合よりも高くなる（図 3-2 の点線と棒グラフの差が広がる）。

FTA を利用できない品目の平均輸入額が、FTA を利用できる平均輸入額よりも高いということは、日本のような機械類や電気・電子機器に需要と優位性がある国では、その部材の関税が撤廃され中間財などの輸入が増加しても競争力を維持できるからである。また、中国や ASEAN では、半導体などのような基幹部品の関税を削減することにより輸入コストを抑え、製品に組み込む中間財の輸入需要を満たす必要があるためと考えられる。

これは、結果として機械類や電気・電子機器の部品などの輸入で関税撤廃が進み（MFN 税率 & FTA 税率 = 0%）、その分だけ「FTA を利用できない品目」の平均輸入額が「FTA を利用できる品目」よりも大きくなると思われる。一方では、日本の農産品や食料品の分野では関税が高めに設定されるため（MFN 税率 > FTA 税率 $\geq$ 0%）、こうした「FTA を利用できる品目」の平均輸入額は相対的に小さくなると考えられる。

その例として、中国の ASEAN からの輸入の場合、FTA を利用できない品目（1,257 品目）の 1 品目当たりの平均輸入額は 8,807 万ドルである（全品目に対する輸入割合は 14.8%）。その内訳をみると、MFN 税率も FTA 税率も共に 0% の品目の平均輸入額は 1 億 2,020 万ドル（輸入割合は 9.8%）、共に 0% 以外で同率の品目の平均輸入額は 2,405 万ドル（4.9%）で、MFN 税率と FTA 税率が逆転している品目はなかった。

これが、同じ中国の ASEAN からの輸入の場合において、FTA を利用できる品目の 1 品目当たりの平均輸入額は約 994 万ドル（輸入割合は 85.2%）になる。その内訳を見ると、MFN 税率と FTA 税率の差（関税率差）が 5% 未満の場合では平均輸入額は 1,247 万ドル（輸入割合は 9.8%）、関税率差が 5~10% 未満の場合では 1,410 万ドル（32.6%）、10~20% 未満の場合では 543 万ドル（34.9%）、20~30% 未満の場合では 692 万ドル（6.6%）、30% 以上の場合では 2,232 万ドル（1.4%）であった。

すなわち、中国の ASEAN からの輸入の場合において、FTA を利用できない品目の平均輸入額は、FTA を利用できる品目の平均輸入額よりも 7,813 万ドルも高い（8,807 万ドル - 994 万ドル）。特に、MFN 税率も FTA 税率も共に 0% である品目の平均輸入額が高いことが窺える。中国の ASEAN からの輸入で FTA を利用できない品目で輸入額が大きい業種は、やはり電気機器・部品、機械類・部品、鉱物性燃料であった。

まとめ

企業の FTA 利用率を考える場合、対象となる母数を全輸入額とすると、実態を正確に反映しない可能性がある。なぜならば、輸出入品目の内、FTA を利用できる品目は 4 割から 7 割の範囲内に収まるケースが多いし、カナダでは 3 割以下となるなど、FTA を利用してもメリットがない品目の割合が予想以上に高いし、国によって違うからだ。

つまり、FTA 利用率の計算では、対象となる母数は「FTA を利用できる金額」とすることがより実態を反映した数値になると考えられる。この修正された日本の ASEAN からの輸入での FTA 利用率においては、輸入の方が輸出よりもかなり高い。したがって、日本の輸入での FTA の利用率は既に高い水準にあるので、今後は輸出での FTA の利用を促進することが望ましい。

一般的には、日本の輸出者は FTA を利用するために、日本原産であることを証明する原産地証明書を取得しなければならないが、FTA 利用による関税削減というメリットは外国の輸入者に帰属する。このため、輸入者に対して FTA 利用の利益を輸出者にも配分するよう交渉するか、輸出に際して予め価格に手数料等を上乗せするか、などの仕組みの導入を検討することが求められる。

7. アジア地域統合における中国にとっての一带一路建設の位置づけ

日本大学 生物資源科学部

教授 朽木 昭文

はじめに

アジアの地域統合の可能性として、3つがある。つまり、RCEP（東アジア地域包括的経済連携協定）、TPP、FTAAPである。そして、RCEPが日本、中国、韓国を含むASEAN+6で進み、TPPが日本を中心に進む。アジアが1つになる可能性が一番高いと思われる地域統合はRCEPである。一方で、一带一路建設が中国を中心に進んでいる。

ところで、中国は、改革開放政策から産業政策を実施してきた。経済成長が中所得国の罅と呼ばれる所得水準に達した。「発展パターンの転換」を迫られる。中国は、その罅からの脱出の方向を見出した。つまり、中国は「中所得国からの脱出」を迫られ、その脱出の方向が見えてきたことを明らかにする。その政策の1つに一带一路建設が含まれる。つまり、国内市場が中所得に達した。労働集約産業の移転を迫られ、国内で世界的な規模に達した企業が海外進出を迫られた。国内では「産業集積」が全国各地に形成された。産業集積は、ハイエンド製造業への転換を迫られ、海外への移転を迫られた。

本稿の目的は、その方向が「一带一路建設」(One Belt One Road Initiative: BRI)が「中国製造 2025」(Made in China 2025)と「自由貿易試験区」(Pilot Free Trade Zone: PFTZ)の融合であることを明らかにする。

中国製造 2025 は、ハイテク製造業を目指す。ただし、第4次産業革命においては、IoT（モノとインターネットをつなぐ）で製造業からサービス産業と結ばれる。自由貿易試験区は、当初に「現代サービス業」に関して外国直接投資を導入し、産業集積を目指した。サービス業とハイテク製造業が結びつき中国製造 2025 へと繋がる。一带一路建設は、連結性を強化する。それにより自由貿易試験区が一带一路建設の参加国とグローバル・バリューチェーンが形成されていく。これが、中国の「中所得国の罅」からの脱出のシナリオとなる。

論点を以下に示す。第1に、中国の産業政策は、表1に示すように、2004年を前後して大きく変化する。改革開放後に成長一辺倒で来た政策は、「科学的発展観」により政策の転

換を迫られた。そして、2010年に「発展パターンの転換」を明確化する。この時期に成長戦略を見出すことができず、「中所得国の罠」に陥った。中国は、2016年の1人当たりGDPが8,123ドルであり、中所得国からの脱出を目指す。そのために3つの政策を融合する。

「中国製造2025」、「自由貿易試験区」、「一帯一路建設」であり、この罠からの脱出の方向を見出した。

第2に、中国の産業政策は、戦略的新興産業から「中国製造2025」と変わり、2017年に10大プロジェクトを導入する。これは、英語でMade in China2025であり、中国は製造強国を目指す。

第3に、自由貿易試験区は、2013年に上海自由貿易試験区として「サービス業」へ外資を導入する試みとして始まった。これは、英語でPilot Free Trade Zoneであり、パイロットの自由貿易区であり、開発されると他の都市に応用される。

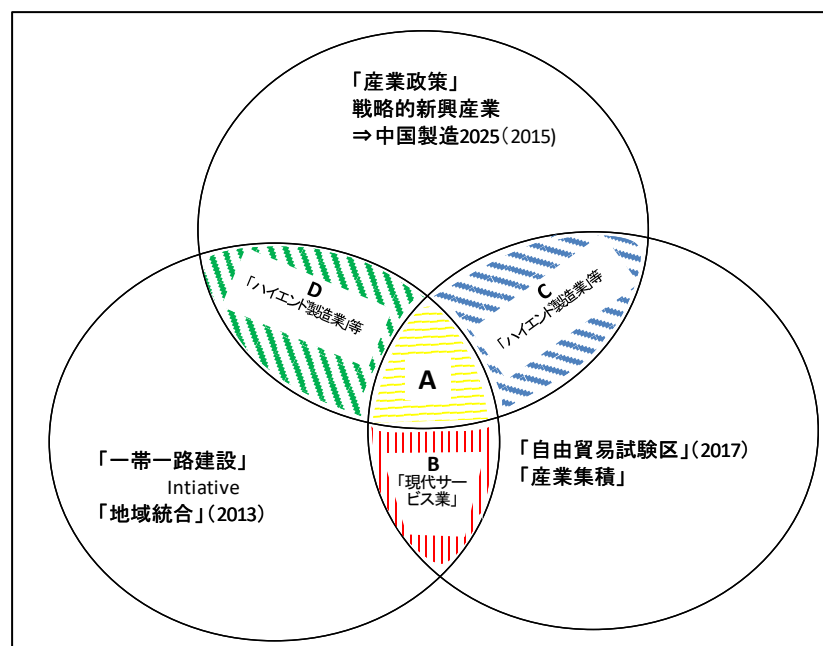
第4に、パイロットの自由貿易試験区の7区が、2017年4月に追加された。この際に、サービス業だけではなく、「ハイエンド製造業」など製造業への外国直接投資（FDI）と産業育成へと政策の範囲が拡大した。ここに、自由貿易試験区と中国製造2025が重なる図1のA部分とC部分がある。こうして、中国では自由貿易試験区に外資導入を導入することにより「産業集積（Industrial Agglomeration）」を形成する。11の自由貿易試験区のうちいくつかは、一帯一路建設と連携することを目指した。以上を図1のA部分とB部分に示した。一帯一路建設は、一帯一路参加国と中国の間の広義の輸送費を削減し、連結性を強化する。これが、産業集積を中国から一帯一路建設参加国へシフトする。

空間経済学の結論の1つは、「2地点間の『広義の輸送費』がある値より低くなれば産業集積が移転する」という命題である。広義の輸送費とは、一帯一路建設では「連結性」である。インフラ整備などの「物的」連結性、貿易円滑化や単一市場などの「制度的」連結性、ヒトの移動促進などの「人的・文化的」連結性の3つが強化され、輸送費が安くなればグローバル・バリューチェーンが形成される。

したがって、自由貿易試験区の「現代サービス業」の改革開放が「戦略的新興産業」と繋がり、産業集積が、「一帯一路建設」参加国へシフトする。

「連結性」、つまりインフラ整備などの「物的」連結性、貿易円滑化や単一市場などの「制度的」連結性、ヒト・文化の移動促進などの「人的・文化的」連結性の3つ強化へ日本が参加する。これは、日本にとっても中国にとっても、世界全体にとっても安定した経済をもたらすためプラスとなる。以上について本稿で説明する。

図1 中国製造2025・自由貿易試験区・一帯一路建設の融合



A=自由貿易試験区：＝河南（鄭州）、重慶、陝西、遼寧（瀋陽）、広州、上海等
出所：著者作成。

表1 中国の市場経済化の推移

	第1期	第2期	第3期	第4期
時期	1978－1986年	1986－1992年	1992－1997年	1997年－2004年
区分	市場経済の導入	市場経済の形成	市場経済と産業政策	国際競争重視
基本理念	供給不足の解消 産業構造調整	統一市場の形成	企業の国際競争の重視 産業構造合理化	グローバル化 多国籍企業との競争
政策	重工業偏重から 軽工業への転換	基礎産業の整備	(1) 外資導入政策 (2) 産業政策	外資導入政策 西部大開発
重点産業	軽工業「郷鎮企業」 農業改革	基礎産業「経済特区」	4大「支柱産業」	国際競争力のある 産業育成「開発区」
	繊維 農業	インフラストラクチャー エネルギー産業 鉄鋼等の素材産業	「自動車、機械・電子、 石油化学、建築」	IT産業 新素材、バイオ
重点地域			深圳 珠江経済圏	上海、広州 長江経済圏
手段	数量、価格の 直接コントロール 資本・外貨割り当て 製品の配給キップ制	外資の導入 企業の合併と再編	企業集団化 ベンチャー資金	外資との 合併・技術提携
特記事項	「経済特区」の設置 1980 「生産責任制」 1978	「産業政策部」の設置 1988 「産業政策」の 重点産業リストの発表 1989	「南巡講話」 1992 「自動車産業政策」 1994 外資の重点産業リストの発表 1997 「産業政策要綱」 1994 アジア通貨危機 1997	「WTO加盟」 2001 「3大経済改革」 1998

	第5期	第6期	第7期
時期	2005年－2010年	2011年－2017年－継続	2017年－新時代の中国
区分	調和のとれた社会	経済発展パターン転換	の特色のある社会主義
基本 理念	科学的発展観	経済発展パターンの転換	新常态
政策	都市農村格差是正 環境保全 産業構造の高度化	戦略的新興産業 自由貿易試験区 ③一帯一路建設	①中国製造2025(2015) ②自由貿易試験区 ③一帯一路建設
重点 産業	イノベーション 「新しい成長点」	①戦略的新興産業 ②上海自由貿易試験区	
	ハイテク産業 バイオ医薬 ハイテク情報化	「環境保護、IT 新エネルギー、 新エネルギー自動車」	産業構造の転換・高度化
重点 地域	天津 環渤海経済圏	西部大開発・東北地域振興	11自由貿易試験区 中国製造2025の基地
手段	中小企業の育成 自主技術の創出	新農村建設	市場経済:イノベーション 五位一体:文化建設 地域統合
特記 事項	最低賃金の上昇 三農問題	「発展パターン転換」 地域の協調発展 「グリーン産業重視」 腐敗削減	環境改善 格差是正 イノベーション
	リーマン・ショック2008	中国GDP世界第2位	フォーチュン500社:中国115社(2017)

出所：著者作成。

1. 「一帯一路建設」の事例としてのアセアンと重要拠点国であるカザフスタン

シンガポール・ビビアン外相と中国・王毅外相が 2017 年 6 月 9 日に北京で会談し、一帯一路建設で「第三国での協力、金融協力、連結性の 3 大プラットフォーム」を築くことに合意した。シンガポールの地理的優位性を利用し、「重慶連結性事業」による一帯一路建設にシンガポールが参加する。これは、西部大開発、長江経済ベルトと一帯一路の接続である。

カザフスタンは、上海からモスクワに至る要衝の都市であるホルゴスに物流基地がある。カザフスタンは、連結性の強化のためにインフラ建設や交通物流などの分野で中国との協力を深める。「光明の道」連携とは、第 1 に「カザフスタン・国際物流大ルート戦略」と新ユーラシアブリッジである中国から中央アジアを経て西アジアに至る経済回廊建設の連携、第 2 に「カザフスタン・工業化加速プロセス」と国際生産能力協力の連携、第 3 に「カザフスタン東方海運需要」と中国陸海共同輸送の優位性の連携、第 4 に「デジタル・カザフ戦略」イニシアティブと「デジタル・シルクロード」の連携などである。

2. 産業政策としての「中国製造 2025」

国務院の2010年10月18日決定の「戦略的新興産業」とは、次世代情報技術、ハイエンド製造業、省エネ・環境保護、バイオ、新エネルギー、新素材、新エネルギー自動車の7分野である。2015年のそれを含む10重点分野は、次世代情報技術（IoTなど）、先端デジタル制御工作、航空・宇宙設備、海洋建設機械、先進軌道設備、省エネ・新エネ自動車、電力、農用機械、新素材、バイオである。また、「国家戦略的新興産業発展第13次5カ年計画（2016～2020）」の戦略的新興産業は、「次世代情報技術、ハイエンド製造、バイオ、グリーン低炭素、デジタルクリエイティブ」の5分野である。2020年までにGDPの占める割合15%を目指す。

「中国製造 2025」は、戦略的新興産業の5分野と重複する。ハイエンド製造業とは、設備製造業、自動車完成車・部品、航空設備などである。

注目すべき2点は、サービス型製造の発展、そして鉄鋼、石油化学、建設機械、軽工業などの「バリューチェーン」のハイエンドへの発展である。

3. 現代サービス業と中国製造 2025 による「自由貿易試験区」における産業集積政策

自由貿易試験区（PFTZ）は、共通して4つのミッションを持つ。第1に政府機能の転換、第2に投資分野の改革、第3に投資モデルの転換とレベルアップの推進、第4に金融分野の開放とイノベーションの強化である。

自由貿易試験区（PFTZ）は、2013年に上海に設立された。上海 PFTZ は、サービス業を対象とした対外開放の実験であるという特徴がある。その対象となる「現代サービス業」は、①金融業、②航空・運輸サービス業、③商業・貿易サービス、④専門サービス、⑤文化・コンテンツ、⑥社会サービスの6分野が指定された（関根（2015）参照）。

2015年に広東、天津、福建に、そして2017年に遼寧、浙江、河南、湖北、四川、陝西の各省と重慶市に設立された（国務院、2017年4月1日）。この時点で重点分野がサービス業から製造業まで拡大した。「現代サービス業」は、①から⑥のサービス業などである。

上海 PFTZ へは FDI 導入により産業集積を目指す。上海 PFTZ に関して、中国国務院が2017年4月4日にその「改革開放」全面深化プランの発表によれば、新目標は「3区1堡」である。

上海の3区は、産業集積として、「国際経済、金融、貿易」、「海運センターづくり」、また

「イノベーション・センター」づくりと連動する。「上海・嘉興・杭州イノベーション回廊」は、高速道路沿いに「イノベーション産業集積」として建設される。1 堡が、橋頭堡として「一帯一路」建設の国家戦略に寄与する。

中国人民銀行（中央銀行）は、上海自由貿易試験区内の企業・個人のみが開設できた自由貿易口座（オフショア口座）を自由貿易試験区外の科学技術イノベーション分野企業・個人への口座開設を認めた。同措置は「中国製造 2025」や「一帯一路」などの国家戦略の支援策である。（文涛、ジェトロ通商弘報 2016 年 12 月 7 日）。

4. 一帯一路参加国と自由貿易試験区（PFTZ）の間の連結性の強化による産業集積シフト

PFTZ は、当初の単なるサービス業と製造業の産業集積から「一帯一路」との連携機能も持つようになった（各地域の「自由貿易試験区全体方案についての通知」による）。ここに、図 1 の「自由貿易試験区」、「中国製造 2025」、「一帯一路建設」の 3 つが交わる A 部分である。以下で各省の取り組みを明らかにする。

遼寧省は、「一帯一路」の北東アジア地域に向けた開放と連携の強化に取り組む。大連、瀋陽、営口において、「中国製造 2025」のハイエンド製造業の集積を目指す。また、現代サービス業の集積を目指す。大連エリア管理弁法（2018 年 1 月 1 日施行）は、制度改革を実施した。法律や国家政策において明確に禁止・制限されていない事項に対し、法人や個人が試験的に新たな活動を行うことを推奨する。国際貿易においてワンストップサービスなどを実施する。金融分野における規制緩和および越境電子商取引（EC）人民元決済を推進する。具体的には、遼寧省の PFTZ では、営口が現代サービス業と中国製造 2025 を重点分野とする（ジェトロ・ビジネス短信『遼寧自由貿易試験区の新規登録企業数は 8,817 社』、2017 年 9 月 2 日）。

河南省は、「一帯一路」の整備に必要な総合交通ハブである。そして、鄭州において、ハイエンド自動車の集積を目指す。洛陽において、ハイエンド製造業と現代サービス業の集積を目指す。開封において、現代の集積を目指す。湖北省は、武漢において、次世代情報通信と現代サービス業の集積を目指す。襄陽において、ハイエンド製造業の集積を目指す。宜昌において、現代サービス業の集積を目指す。

四川省は、「一帯一路」の西部地域拠点を目指す。成都天府新区において、現代サービス

業とハイエンド製造業の集積を目指す。成都青白鉄路港において、現代サービス業の集積を目指す。川南臨港は、現代サービス業の集積を目指す。

陝西省は、「一帯一路」地域の経済連携と人的・文化的交流の拠点である。ハイエンド製造業の集積を目指す。西安国際港区において、一帯一路国際中継内陸ターミナル港を形成する。楊凌において、一帯一路現代農業国際協力センターを形成する。

重慶市は、「一帯一路」地域と長江経済エリアをつなぐハブである。両江において、ハイエンド製造業の集積を目指す。西永において、スマート製造業の集積を目指す。果樹港において、一帯一路中継輸送センターを形成する。

浙江省は、「一帯一路」における海上門戸開放モデル区を形成し、舟山南部、舟山離島、舟山北部から構成される。この省以外の上記のすべてのケースが、図 1 の A 部分に相当する。

3 つの方向（一帯一路建設、中国製造 2025、自由貿易試験区）の現状に関する質問した要約を示す¹⁾。

1. 一帯一路建設に対する関わりはありますか：以前からこの建設とは関係なくある。日本企業が受注して中国企業への EPC 事業者として依頼。（中国企業が受注し、日本企業がサプライヤーとなる場合。この場合は今のところ少ない。）
2. 一帯一路建設に将来関わる可能性はありますか：ある。香港はゲートウェイ。
3. 中国製造 2025 との協力関係はありますか：以前からある。
4. 中国製造 2025 との今後の協力の可能性はありますか：ある。
5. 自由貿易試験区との協力関係はありますか：ない。（「大湾区」構想は独立して存在。上海も同様。）
6. 自由貿易試験区との今後の協力関係の可能性はありますか：不明。

以上である。

その結果は、一帯一路建設は、この建設がすでに以前からある。中国製造 2025 も同様に以前からある。一方で、自由貿易試験区についてはあまり認識されていない。

なお、日本企業と中国企業が今後協力していく際に、どのような補完関係があるかについて、それぞれの強みと弱みの指摘があった。要約すると、日本企業の強みは、技術力、ブランド力、国際的信用、海外経験である。中国企業の強みは、コスト競争力、潤沢な資金、政府の支援、パッケージ型提案である。日本企業のマイナス要因は、本社機能、メディア、日本政府、アメリカなどである。協力の方向としては、資源開発と政府開発援助（ODA）。協

力の分野としては、製造業よりは教育、文化、農業。また、環境や地域開発である。

おわりに

日本の協力として、日本企業は FDI として上海や広州などの自由貿易試験区に入居し、共同してイノベーションを起こす。一带一路建設のインフラ事業において資金と日本独自の技術を提供する。また、労働集約産業が中国から一带一路参加国へ産業を移す場合に一带一路参加国での投資機会を見出す。日本の役割として、一带一路参加国の利害調整と一带一路組織のガバナンスのための「一带一路版 OECD」の設立が考えられる。

参考文献

- ・ 関根栄一（2015）「上海での自由貿易試験区の実験項目の全国展開と証券分野の課題」、『野村資本市場クォーターリー』、春号。

¹ 2019 年 1 月 12 日に次の方々へインタビューした。三菱商事調査部市場調査担当、香港貿易発展局・東京事務所、みずほ総合研究所アジア調査部、一般財団法人日中経済協会調査部、双日海外業務部中国デスク・北東アジアデスク。

8. 中国企業による ASEAN 自動車産業への投資 ー吉利によるプロトンの買収ー

亜細亜大学 アジア研究所
教授 石川 幸一

はじめに

マハティール首相が 1985 年に初めて中国を訪問した際にプロトン車が中国各地で展示され第 3 世界の小国マレーシアが生産した乗用車として称賛された¹。その 32 年後に中国の自動車メーカー吉利の出資をプロトンは受け入れ、吉利主導で経営再建に乗り出した。吉利はマハティール訪中の翌年の 1986 年に設立されたばかりの民営企業である。このことは、企業の盛衰とその後の両国の自動車産業の発展の違いを物語っている。

プロトンはマレーシアの第一国民車であり、一時は 6 割近い市場シェアを占めたがその後長期低落が続き 2018 年は 10.8%（販売台数 6.5 万台）と過去最低となった。生産能力は 40 万台であり稼働率は極めて低い。経営再建は待ったなしだったプロトンの決断は、中国自動車メーカーの出資受入れであり、中国自動車メーカーが主導する経営再建である。

本論は、2017 年 5 月の吉利によるプロトンの株式取得とその後の動きをデータにより追うとともに、中国自動車メーカーの本格的な投資がどのような含意があるのかを論じている。

1. マレーシアの自動車産業の現状

マレーシアの自動車産業の発展は 1967 年のマレーシア政府の自動車産業育成方針発表により開始された。1970 年の乗用車生産台数は 2 万台だったが、その後日本メーカーの進出により生産は拡大した。商用車を含む生産台数は 1980 年に 10 万 4,227 台に達し、1990 年に 19 万 1,580 台、2000 年に 35 万 9,195 台、2010 年 56 万 7,715 台とうなぎのぼりで増加し、2015 年には過去最高の 61 万 4,664 台を記録した（表 1）。2016 年、2017 年は、マレーシア経済の低迷により販売台数が落ち込み、輸出が小さいため生産台数も低迷が続いていたが、2018 年は 3.8% の増加となった（表 2）。これは、物品・サービス税（GST）の売上税およびサービス税（SST）への移行に伴い、6 月から 8 月の 3 か月間に GST が 6% から 0% になり、この期間に販売が大きく伸びたためである²。ASEAN の中では、マレー

シアの自動車産業はタイ（2016 年生産台数 196 万台）、インドネシア（同 117 万台）に次ぐ第 3 位の規模である。

マレーシアの自動車産業の特色は、乗用車が生産、販売とも 9 割を超えるシェアを占めていることである。タイは 1 トン・ピックアップトラック、インドネシアはミニバンが主要車種となっている³。次にタイ（2016 年の輸出 119 万台）とインドネシア（同 19 万台）に比べ輸出が 3 万台程度と極めて少ないことと政府が国民車を育成してきたことがあげられる。

1970 年代はトヨタ、日産の 2 社でほぼ 5 割の市場シェアを占めていたが、国民車プロトンの市場投入後は急速にシェアを拡大した。1985 年のプロトンの市場シェアは 11.0%だったが、1986 年には 46.8%、1987 年には 64.8%に達した。一方、トヨタは 1984 年の 22.2%から 1987 年には 4.3%、日産は 27.5%から 9.7%にシェアを急落させた⁴。プロトンはマレーシアの第 1 国民車メーカーでありマレーシア重工業公社（HICOM）と三菱自工、三菱商事との合弁企業として 1983 年に設立され、1985 年に生産を開始した。

1993 年には第 2 国民車メーカーであるプロドゥアが設立された。同社は UMW、MBM、PNB とダイハツ、三井物産との合弁企業として設立され、1994 年から生産を開始している⁵。2001 年にはプロドゥア 49%、ダイハツ 41%、三井物産 10%の出資で製造子会社を設立している。プロトンとプロドゥアを合計した国民車の市場シェアは 1998 年から 2001 年に 80%を超えたが、その後徐々に低下し 2014 年に 5 割を切っている。プロトンは 2006 年にプロドゥアに販売台数で抜かれ、その後低落が続いている。

最近の市場シェアをみると、商用車を含めると国民車のシェアは 5 割を切っているが、乗用車では国民車のシェアが 55%程度を維持している（表 2）。2015 年以降もプロトンの販売台数とシェアの低下は止まらず、2018 年には販売台数が 6 万 4744 台、乗用車のシェアは過去最低の 12.1%に低下した。一方、プロドゥアは販売台数 22 万 7,243 台、シェア 42.6%とともに過去最高を記録した。2018 年の市場シェア（商用車を含む）をみると、プロドゥアが 38.0%で首位、ホンダが 17.1%で 2 位、トヨタが 10.9%で 3 位であり、プロトンは 10.8%で 4 位となっている（表 3）。

表 1 マレーシアの自動車生産の推移

(単位：台)

年	乗用車	商用車	4X4	合計
1980	80,422	23,805		104,227
1985	69,769	37,261		107,030
1990	116,526	63,181	11,873	191,580
1995	231,280	45,805	11,253	288,338
2000	295,318	36,642	27,235	359,195
2005	422,225	95,662	45,623	563,510
2010	522,568	45,147		567,715
2015	563,883	50,781		614,664
2018	522,392	42,579		564,971

(出所) Malaysia Automobile Association

表 2 近年の自動車販売台数の推移

(単位：台、%)

	2015年		2016年		2017年		2018年	
	販売台数	シェア	販売台数	シェア	販売台数	シェア	販売台数	シェア
乗用車	591,275	100.0	515,545	100.0	514,675	100.0	533,202	100.0
国民車	321,272	54.3	284,100	55.2	279,792	54.4	294,795	55.2
プロトン	102,174	17.3	72,290	14.0	70,992	13.8	64,744	12.1
プロドゥア	213,307	36.1	207,110	40.3	204,887	39.8	227,243	42.6
イノコム	5,791	1.0	4,700	0.9	3,913	0.8	2,808	0.5
国民車以外	270,003	45.7	230,445	44.8	234,883	45.6	238,407	44.8
商用車	75,402	100.0	65,579	100.0	61,950	100.0	65,212	100.0
国民車	495	0.8	400	0.7	197	0.3	141	0.2
プロトン	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
プロドゥア	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
イノコム	495	0.8	400	0.7	197	0.3	141	0.2
国民車以外	74,907	99.2	65,179	99.3	61,753	99.7	65,071	99.8
合計	666,677	100.0	580,124	100.0	576,625	100.0	598,714	100.0
国民車	321,767	48.3	284,500	49.0	279,989	48.6	294,936	49.3
国民車以外	344,910	51.7	295,624	51.0	296,636	51.4	303,778	50.7

(出所) ジェトロ「主要国の自動車生産・販売動向」2016 年および 2017 年、原資料は、Malaysia Automobile Association (2018) , 'Market review for 2018 and outlook for 2019'.

表3 2018年のメーカー別販売台数と市場シェア

(単位：台、%)

メーカー名	販売台数	シェア
1. プロドゥア	227,243	38.0
2. ホンダ	102,282	17.1
3. トヨタ	65,551	10.9
4. プロトン	64,744	10.8
5. 日産	28,610	4.8
6. マツダ	16,038	2.7
7. メルセデス	13,463	2.2
8. BMW	12,008	2.0
9. いすゞ	11,178	1.9
10. 三菱	9,261	1.5

(出所) Malaysia Automobile Association (2018) ,
'Market review for 2018 and outlook for 2019'

2. 長期低落傾向のプロトン

プロトン (Perusahaan Otomobil Nasional Sdn.Bhd.) は、マハティール首相 (当時) の強力なリーダーシップの下には 1983 年 5 月にマレーシア重工業公社 (HICOM) (出資比率 70%) と三菱自工 (15%) 三菱商事 (15%) による合弁企業として設立され、1985 年 7 月より小型乗用車「サガ」の生産を開始している。プロトンは政府主導の重工業化戦略の中心的なプロジェクトであり、自動車組み立て産業の合理化と産業構造の高度化 (組立て産業育成)、ブミプトラの自動車産業への参加を狙いとしていた⁶。プロトンには CKD 部品輸入時の 40% の関税の免除、物品税の 50% 減税という税制面の優遇措置が与えられた⁷。同車種に比べ価格面で極めて有利であったことが発売開始後すぐに高い市場シェアを獲得した理由である。

しかし、1994 年の第 2 国民車プロドゥアの参入以降、6 割近くを占めたプロトンのシェアは徐々に低下し始め 2002 年に 5 割を切った (表 4)。2003 年には 40%、2006 年には 30%、2014 年には 20% を割り込むなど低下の一途を辿っている。プロドゥアは、2006 年にプロトンのシェアを超えて以降 30% 台で推移し、2018 年には 40% を超えた。

プロトンがシェアを急速に低下し始めたのは 2003 年であるが、これは 2004 年にマレーシアが AFTA による関税引き下げで自動車を IL (関税削減・撤廃品目) とすることを発表

したことによる新車買い控えが影響している 2004 年にはタンジュン・マリムに第 2 工場が稼働し生産能力が拡大したが、その後生産は低落の時期に入り、稼働率が低下し続けた。マレーシア政府は 2006 年に自動車関税を 5%以下に引下げ、2010 年には AFTA 関税を撤廃し、ASEAN 各国からの輸入車との競争からの関税保護がなくなった。

三菱自工は 2004 年にプロトンから撤退し、2005 年には三菱商事も株式を売却した。HICOM は国営石油会社 Petronas にプロトンの株式を売却したが、2012 年には DRB-HICOM がプロトンを買戻し経営権を掌握した。2014 年には経営再建に向けてマハティール元首相が会長に就任したが、ナジブ政権との対立から 2016 年に辞任した。マレーシア自動車産業研究の第一人者である穴沢真教授は、プロトンの不振の理由として、①主要株主の変更、②技術提携先の変更、③時期によりパートナーを持たず自主開発をする状況が続いたことなどをあげている⁸。その結果、関税保護がなくなり競争が激しくなる中で魅力的な新車の投入ができず、ブランドイメージが悪化した。一方、プロドゥアは、ダイハツという安定したパートナーを持ち、Myvi、Viva などの人気モデルを有しており、市場シェアは 4 割を超えている⁹。

表 4 プロトンの市場シェア

(単位：%)

年	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
シェア	54.0	52.1	52.9	49.4	38.8	34.6	30.3	23.6	24.2	25.9
年	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
シェア	27.6	26.0	26.4	22.5	21.2	17.4	15.3	12.5	12.3	10.8

(出所) Malaysia Automobile Association (2018) およびフォーイン資料により作成。

3. 吉利自動車によるプロトンへの出資

中国の民間自動車メーカーである浙江吉利控股集团（以下、吉利）は、2017 年 5 月に Proton（以下、プロトン）の株式の 49.9%を取得することを発表した。買収額 4 億 6,030 万リンギ（1 億 730 万ドル）であり、うち 1 億 7,030 万リンギはプロトンに資金注入（cash injection）された。プロトンはマレーシア政府から 15 億リンギのローンを供与されたが、外国メーカーとの戦略提携が条件となっている。株式の 50.1%はハイコムが保持する。マレーシア政府は、プロトンに 15 億リンギの資金提供を行うにあたり外国メーカーとの提携

を条件としており、候補としてスズキ、PSA（プジョー）、ルノーなどがあがっていたが、最終的に吉利となった。吉利はプロトンのもつ英国のスポーツ車メーカーであるロータス社の株式の 51%を取得（5100 万ポンド、9000 万ドル）することでも合意した¹⁰。DRB ハイコムと吉利との協定はナジブ首相が出席した調印式で 6 月 23 日に調印された。

プロトングループは、持ち株会社プロトンホールディング社（PHB）、PHB の 100%子会社であり、製造とマーケティングを行うプロトン（PONSB）、同じく 100%子会社で販売チャンネルを管轄する PROTON Edar SDN に 3 社から構成される。PONSB の最高経営責任者は 2017 年 10 月に吉利から李春栄氏が就任した。

吉利は 2017 年の販売台数で中国 7 位（2016 年 130 万台）の民営自動車メーカーである。同社は 1986 年に冷蔵庫部品メーカーとして設立され、1997 年に自動車産業に進出した。同社は海外進出に積極的で 2010 年にボルボをフォードから買収、2013 年にロンドンタクシー（LTC）を買収している。プロトンは初の途上国の自動車メーカーの買収となり、ロータスを含め、2010 年からの 8 年間で海外自動車メーカー 4 社の M&A を実施したことになる。

プロトンとの提携により、吉利はマレーシア市場へ本格的な進出を行い、右ハンドル車の生産ハブとすることを企図しており、プロトンが生産ネットワークを持つマレーシアに加え、英国、豪州、インドなどの右ハンドル市場への輸出を考えている。吉利は右ハンドルのボルボをタンジュン・マリム工場で生産すると報じられている。

ボルボの買収は、先進国企業のもつ技術とブランドという経営資源の獲得を目的とした投資であり、プロトンの買収は自社の競争力というマレーシアの自動車産業に対する相対的な優位性を活用しマレーシアおよび ASEAN という成長市場を獲得することを目的とした投資といえる。

一方、プロトンは吉利の資本投入とロータス株売却による資金および政府からの研究開発支援のための 11 億リンギにより弱体化していた財務強化し、吉利とボルボの技術によりプロトンの技術力の強化を図っている。また、吉利の SUV 博越およびボルボ車の生産により稼働率を向上させ、規模の経済を実現する。ナジブ首相（当時）はプロトンのビジネスモデルは維持不可能であり、規模の経済を実現するために戦略的なパートナーが必要と述べている。

4. 吉利主導で改革を開始

2018年2月にプロトンは事業発展10年計画を策定した¹¹。同計画によると、2017年の生産台数7万991台を2020年に20万台、2023年に30万台、2027年に40万台にする。国内市場シェア（2017年12.3%）を10年で30%へ引き上げ、ASEANでのシェアを10%とする。部品調達コストの3割削減を実現し、2021年までに部品の現地調達率を80%に引き上げる。生産はタンジュン・マリム工場に移管を進め、輸出は25%~30%を占めるようにする。セールスセンターを75から2018年10月までに109に増加し、ディーラーを1S（販売）から3S（販売・サービス・部品交換）、4S（販売・サービス・部品交換、スプレー塗装）に引き上げる。新たに3モデルを投入し、現在の4モデルをアップグレードする。

2018年8月に、浙江省杭州市でプロトンと吉利はプロトンを中国で生産・販売するための合弁企業設立の協定に調印した。出資比率は50%ずつであり、2019年前半に合弁会社を設立する計画である。中国で販売する車は吉利のプラットフォームを使い、デザインはプロトン車を利用する形とし、マレーシアのプロトン社の部品サプライヤーは合弁企業への部品を供給する可能性がある。また、プロトンは吉利の持つEVなどの全ての技術を利用することで合意した¹²。2018年10月には、タンジュン・マリム工場を拡張し、吉利の右ハンドル車のグローバルな生産拠点にするために12億リンギの投資を行うことを明らかにした¹³。

2018年12月には、プロトンは吉利のSUV「博越」をベースにしたX70の販売を開始した。価格は99,800リンギ（23,800ドル）から123,800リンギ（29,540ドル）であり、日本車、韓国車への対抗を意図している。当初は中国から輸入するが、2019年後半からマレーシアのプロトンの工場で生産する計画である¹⁴。プロトンによると、9月に予約が開始され、すでに1万を超える注文が入っている。プロトン社のプレス・リリースによると、プロトンの1月の登録台数は7,007台で市場シェアは14.5%に上昇したと推測されている¹⁵。12月に市場に投入したX70の1月の登録台数は2,777台である。プロトン社の2019年1月の販売台数は前月比33.5%増、前年同月比46.5%と極めて好調だった。

おわりに

吉利のプロトンへの投資の今後を考える上での論点を4点指摘し、本論を締めくくりたい。

① 自動車産業政策の大転換

プロトンのマレー語での正式名称は「国民自動車会社」であり、国民車メーカーであることを如実に示している。プロトンの設立の目的の一つは、ブミプトラ（マレー人）の自動車産業への参加（農民の子供が今や自動車を作る）であり、農業国から工業国への転換を示す「プライドと進歩」の象徴だった。プロトン社のプレス・リリースなどでは、マレーシア側が 50.1%の株式を保有していることを取り上げ、国民車というステータスは確保されていると主張している¹⁶。吉利側は、プロトンの伝統を十分に尊重すると発言しているが、実態は経営再建のために国民車メーカーが中国企業の傘下に入ったことである。プロトンという社名そのものが経営実態と合わなくなっており、マレーシアの自動車産業政策の大きな転換点を意味する。

プロトン社の生みの親ともいえるマハティール元首相は、自分の子供を失ったとブログに書いており、首相就任後の言動が注目されていた。マハティールは首相就任後の中国訪問の際に杭州の吉利本社でのプロトンと吉利の提携の調印式に出席し、2018年のX70発売式典にも出席している。マハティール首相は、中国訪問時に「我々は質の高い自動車を必要としており、プロトンが吉利と共同で製造する自動車は現在マレーシアで作っている車より良い品質のものなるだろう」と述べるとともにX70販売式典では吉利との提携以降のプロトンの発展を称賛しており、吉利による経営再建に期待する現実的な姿勢を示している。

② プロトンの経営再建

課題は、吉利によるプロトンの経営再建であり、他の企業が立て直ちに失敗したプロトンのために吉利が何をできるかである¹⁷。魅力的なモデルの投入失敗、競争力の欠如、高いコスト、低い稼働率、ブランドイメージの悪化など課題が山積している中で、吉利と提携してからのプロトンは、野心的な10年事業計画を作り、博越の右ハンドルモデルであるX70を市場に投入し、プロトンの中国進出を進め、部品調達コストの削減、工場の統合など改革を始めている。判断を行うのは尚早であるが、X70は幸先のよいスタートを切ることができたと言ってよい。一方、部品メーカーへの値下げ要求などがすでに出され、中国企業はスピードと価格を重視するため、ブミプトラを含むマレーシアの地場部品メーカーが不利になるのはという懸念も出されている¹⁸。

③ 日系自動車メーカーへの挑戦

吉利はマレーシア市場での販売に加え、ASEAN各国への輸出も計画しており、ASEAN

市場の 10%獲得を目的としている。清水教授は「ASEAN は日系メーカーにとって日本や北米市場に並ぶ重要市場であり、中国市場に対抗する 300 万台クラスの市場である」と指摘している¹⁹。日系ブランドの ASEAN 市場でのシェアは 2016 年に 84.3%である。日系自動車メーカーの牙城ともいえるべき ASEAN 市場に吉利は本格的に参入したことになり、ASEAN での競争はますます激しくなるだろう。なお、ASEAN 市場では、上海汽車がタイに進出し MG ブランドで乗用車を販売しており、2017 年 12 月に工場を新設し、インドネシアでは上海 GM 五菱の新工場が 2017 年に稼働し、東風汽車が 2018 年に SUV を販売するなど活発化している²⁰。

④ 一帯一路としての意義

最後に吉利によるプロトンへの投資は一帯一路構想の一環である。小野澤（2018）によると、マレーシアは、前ナジブ政権時代は中国の関係緊密化を積極的に進め、ASEAN の中では最も早く一帯一路構想に本格的に取り組んだ²¹。その結果、2017 年 9 月末時点でマレーシアの一帯一路プロジェクトは、鉄道、港湾、電力、工業団地などインフラ建設を中心に製造業、IT 産業など 30 件を超えており、吉利によるプロトンの株式取得は主要プロジェクトの一つである。2018 年 5 月に就任したマハティール新首相は、一帯一路プロジェクトを見直しコストの巨大さと債務負担の可能性から東海岸鉄道と 2 つのパイプライン建設工事を凍結した²²。ミャンマーなど他国でも一帯一路プロジェクトが見直され、「中国債務の罠」など一帯一路への批判が世界的に高まっているが、吉利がプロトンの経営再建に成功すれば一帯一路の成功例として評価されるであろう。

付記

謝辞 山澤逸平先生には、先生がアジア研究所所長（ジェトロ理事）時代からご指導いただいた。先生は、APEC や FTA の研究に加え、当時の最大のテーマだったアジア通貨危機の調査・研究の中心になりアジア通貨危機に関する大規模な国際シンポジウムを開催するなど多大の貢献をされた。ITI では、FTA 研究会を山澤先生が座長となり主催され、産官学メディアの論客により非常に活発な議論が行われた。その成果は、山澤逸平・馬田啓一・国際貿易投資研究会編の「アジア太平洋の新通商商秩序」および「通商政策の潮流と日本」として勁草書房から上梓された。山澤先生の学恩に深く感謝するとともに心からご冥福をお祈りする。

なお、本論の執筆は、JSPS 科研費 JP18K11821 の助成を受けた研究成果を利用している。付記して謝意を表したい。

参考文献

- ・ 穴沢真（2016a）「明暗を分けたマレーシアの国民車メーカー」世界経済評論インパクト掲載
- ・ 穴沢真（2016b）「マレーシアの自動車・自動車部品産業」、西村正俊・小林英雄編『ASEANの自動車産業』勁草書房。
- ・ 小野澤純（2018）「マレーシアにおける「一带一路」戦略」、『国際貿易と投資』、No.110、2017年12月。
- ・ 小野澤純（2018）「何故マレーシアで政権交代が起きたのか（4）～マハティール首相の訪中、「一带一路」プロジェクトの一部凍結～」フラッシュ 391、国際貿易投資研究所、2018年9月12日。
- ・ 清水一史（2016）「ASEANの自動車産業」、石川幸一・朽木昭文・清水一史『現代ASEAN経済論』文眞堂。
- ・ 清水一史（2018）「FTA環境の変化とASEAN自動車産業－AEC・トランプショック・TPP11の影響」、国際貿易投資研究所『TPP11とASEANの貿易、投資、産業への影響』、ITI調査研究シリーズ N0.68。
- ・ 鳥居高（1991）「自動車産業－プロトン社とブミプトラ政策」、堀井健三編『マレーシアの工業化 多民族国家と工業化の展開』アジア経済研究所。
- ・ 日本貿易振興機構（ジェトロ）（2018）「2017年 主要国の自動車生産・販売動向」
- ・ フォーインアジア調査部（2017）『FOURIN ASEAN自動車産業2017』フォーイン
- ・ プロトン社プレス・リリース、
- ・ Tham Siew Yuan（2017）,’Transforming Proton: Can Geely Do It and At What Costs’ ISEAS-Yusuf Ishak Institute
- ・ Dennis Ignatius（2018）’From Proton Saga to Geely: A Malaysian Failure’, Free Malaysia Today, September 18,2018

1 Dennis Ignatius（2018）

2 ジェトロビジネス短信「2018年の新車販売台数は59万台8,714台、2年ぶりに前年比増」、2019年2月15日付け。

-
- 3 清水一史 (2016) 252 頁。
 - 4 鳥居高 (1991) 279 頁。
 - 5 穴沢 (2016) 156 頁。
 - 6 鳥居 (1991) 282－283 頁。
 - 7 鳥居 (1991) 280－281 頁。
 - 8 穴沢真 (2016a)、穴沢真 (2016b) 154－156 頁。
 - 9 穴沢 (2016b) 156－157 頁。
 - 10 The Straits Times, June23, 2017
 - 11 Carlist my 、autonews、February 8,2018
 - 12 The Straits Times, August 18, 2018 およびプロトン社 2018 年 8 月 18 日付けプレス・リリース
 - 13 New Straits Times, October 10,2018
 - 14 日本経済新聞 2018 年 11 月 28 日付けおよび AP News December 13,2018
 - 15 プロトン社 2019 年 2 月 1 日付けプレス・リリース
 - 16 DRB HICOM のファイサル社長の発言、6 月 27 日付けのプロトン社プレス・リリース。マラヤ大学中国研究所の Dr.Miao Zhang もプロトンはマレーシア企業がマジョリティを保有しており、国民車であると述べている。South China Morning Post July 22,2017.
 - 17 Tham Siew Yuan (2017)
 - 18 Tham Siew Yuan (2017)
 - 19 清水 (2018) 105－106 頁。
 - 20 清水 (2018) 106 頁。
 - 21 小野澤純 (2017) 49－71 頁。
 - 22 小野澤純 (2018)。

9. アジア工業化の波及過程の一考察： 山澤逸平教授の研究を回想して

早稲田大学 社会科学総合学術院

教授 トラン・ヴァン・トゥ

はじめに：山澤逸平教授の研究歴を振り返って

故山澤逸平教授は 1960 年に一橋大学経済学部を卒業してから同大学大学院経済学研究科修士・博士課程に進学し、シカゴ大学にも短期留学した。その後、一橋大学経済学部専任講師・助教授・教授・名誉教授を歴任した。山澤先生は学部時代に統計学のゼミに所属したが、大学院から小島清教授に師事した。よく知られているように、小島教授は雁行形態論を起始にした赤松要博士の門下生であったし、環太平洋地域協力の提唱者でもあった。その流れで山澤教授も理論的には国際経済学、実証・実践的には日本経済やアジア太平洋経済協力を研究し、多くの業績を残している。因みに、小島教授は 1960 年代末に出版したある研究書の序文に次のように書いている。「本書を世に送り出すことができたについては、わたくしの学問を託することになるであろう一橋大学山澤逸平講師による、本書のいくつかの側面についての貴重な貢献に負うところが多い」（小島 1969）

山澤教授の研究歴をみると、1980 年代半ばまでの主眼は専ら雁行形態論と明治時代以降の日本経済の発展過程であった。80 年代後半以降の関心はアジア太平洋の協力、アジア地域の統合問題に集中した。しかし、2 つの時期の主眼が違ったが、連続性が保たれている。後述のように、山澤教授は赤松・小島の雁行形態論の研究成果を継承したが、その発展に貢献した部分は必然的にアジア太平洋地域の協力の問題に繋がっているのである。

さて、山澤教授の雁行形態論の研究成果が処女作山澤（1984）として結実された。この本は日経・経済図書文化賞の受賞など学界で高く評価され、英語版（Yamazawa 1990）も公刊された。この本では山澤先生は、ご自分も参加した一橋大学の長期経済統計プロジェクトの成果（山澤・山本 1979）を利用した数量的分析を通じて日本の主要産業の雁行形態的発展メカニズムを解明すると共に、多数産業が継起的に導入され、生産と輸出の拡大に伴う産業構造多様化・高度化を示した。

雁行形態論における山澤教授の貢献は、数量的分析でそのメカニズムを解明したことだけでなく、アジア後発国のキャッチアップや日本産業の比較劣位化（その傾向が日本企業の海外直接投資によって強化）、海外工場から日本への逆輸入に直面した日本はどう対応するかという新しい課題（産業調整）として政策を提言したことである。産業調整とは生産要素を衰退産業から成長産業に転換させることである。アジア諸国が次々に工業化を進め、日本とのダイナミックな分業を展開してきているが、その過程が円滑に行われるために、アジアでの協力と調整が必要になったのである。山澤教授の研究の主眼が雁行形態論からアジア太平洋協力に移ってきたことは必然的といえよう。¹

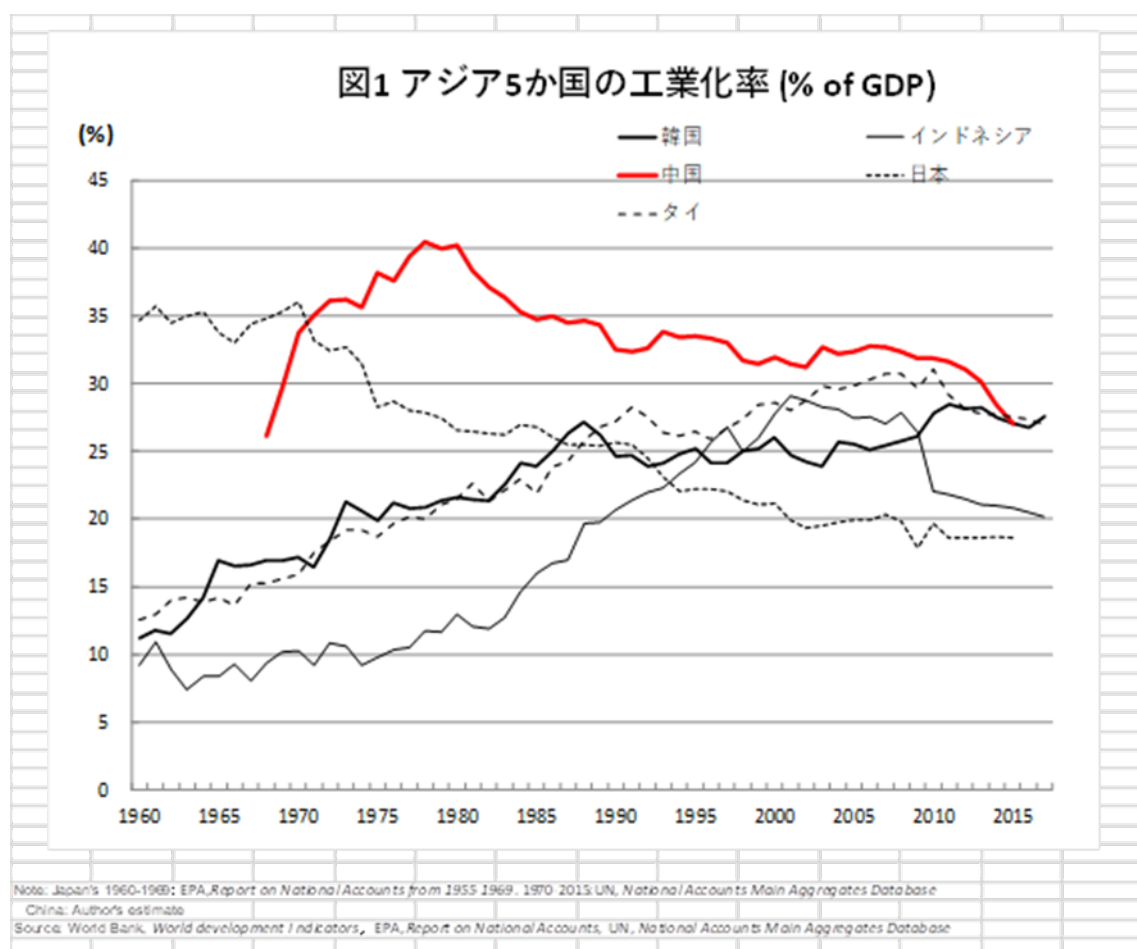
本稿は、山澤教授の研究を思い出しつつ、最近までのアジアにおける工業化の波及過程を考察し、その波及過程を説明する仮説として雁行形態論とフラグメンテーション論が共に有効であると主張したい。

1. アジアにおける工業化の波及

アジアでは 1970 年代半ばまで、日本がアジアで唯一の工業国であったが、1979 年に新興工業国・経済群（NICs または NIEs）が OECD によって発見され、韓国、台湾、香港とシンガポールがアジア NIEs として世界経済の舞台に登場した。10 年後には、同じ OECD の報告書が、アジア NIEs にマレーシアとタイを加えたグループをダイナミックなアジア経済（Dynamic Asian Economies, DAEs）と名付けた。その数年後、1993 年にインドネシアの成果も評価した世界銀行（World Bank 1993）による報告書『東アジアの奇跡』の中で、DAEs に日本とインドネシアを加えたグループが発展成果の高いアジア諸経済（HPAEs）と命名した。このように 1980 年前後から約 15 年間に北東アジアと ASEAN 諸国は次から次へと世界の舞台に登場してきた。1990 年代から中国が本格的に発展し、2010 年から日本を抜いて世界第 2 位の経済になった。そして長年取り残されたベトナムやフィリピンも 2000 年代に入ってから注目された。最近、ラストフロンティアとしてカンボジア、ラオスとミャンマーも関心を集めている。

このように、東アジア地域の国々が北東から南東まで次から次へと発展してきた。現段階で世界銀行の分類によれば、日本と共に以前 NIEs と呼ばれた各国・地域及びブルネイが高所得国で、中国、マレーシアとタイは高位中所得国、インドネシア、フィリピン、ベトナム、カンボジア、ラオスとミャンマーは低位中所得国になった。

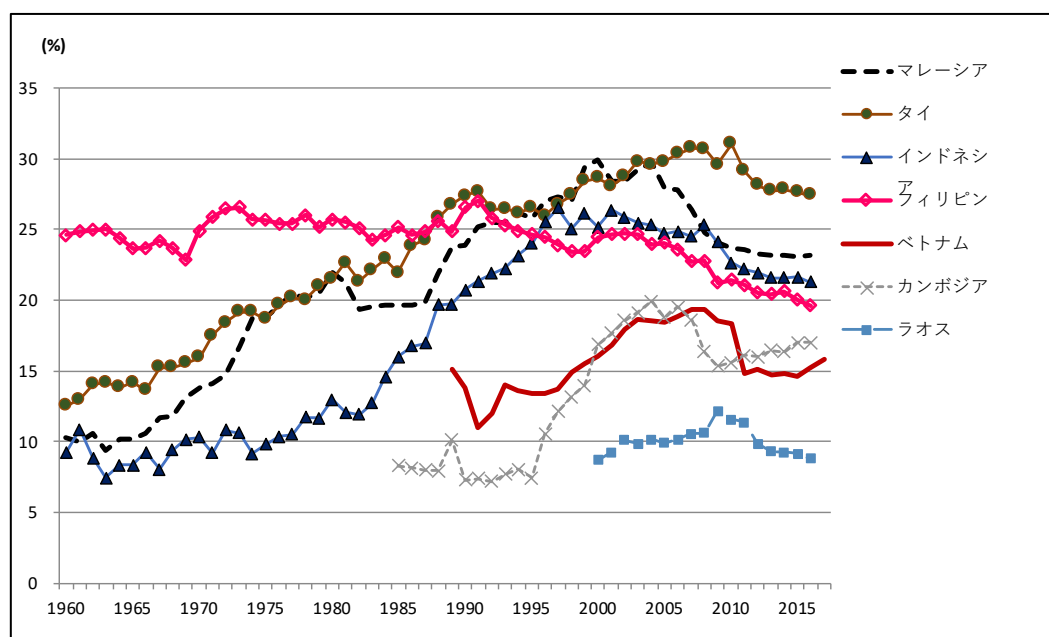
東アジアの発展の最大な特徴は、工業化の域内波及である。発展段階が高い国から順次に後発の国へ波及してきた。図1は北東アジア3か国とASEAN2か国の生産の工業化率(GDPに占める製造業付加価値の比率)を描いたものである。明治時代から工業部門が発展した日本の工業化率が1960年代に35%でピークに達し、1970年代から低下して、最近20%を切るようになった。第3次産業への転換、脱工業化が進んできたのである。韓国は1960年代に10数パーセントでスタートした工業化率が1990年頃まで急速に上昇し、それ以降その水準を維持した。



ASEAN 諸国の発展も工業化の急速な進展の結果である。1970 年代まで一次産品の輸出国として特徴づけられたが、2000 年代には多くの国は工業国になり、具体的には輸出総額に占める工業品のシェアが 50%以上に上った。特にマレーシアとタイは 1980 年頃まで約 20%に過ぎなかったそのシェアが 2000 年代に 75%前後まで上昇してきたのである（トラ ン 2016）。各国の生産の工業化率（図 2）をみると、タイとマレーシアが先行し、インドネ

シアが続き、その次はベトナム、そして近年ラオスやカンボジアが追いついてきていることが分かる（例外としてフィリピンが早い段階から工業化を開始したが、長期的にはあまり変化せず、長年取り残されたことを反映している）。このような ASEAN 内部の重層的な追い上げは先発した日本やアジア NIEs と繋がり、東アジア全体のダイナミックな発展連鎖の形成に参加したのである。

図2 ASEAN 諸国の工業化率（GDP に占める製造業のシェア）



資料：United Nations, National Accounts Aggregate Database

ところで、中国は改革・開放政策が始まってから工業化が急速に進展し、特に 90 年代から世界の工場として工業生産を拡大してきた。例えば、世界の鉄鋼生産に占める中国のシェアは 1980 年の 5% から 2003 年の 23%、2012 年の 46% まで上昇し、世界生産の約半分も占めたのである。家電製品や IT 製品においては中国のシェアがそれ以上に拡大し、鉄鋼のシェアより高かった。自動車は中国への集中がそれほど強くないが、それでも 1980 年に 1% 未満であった同国のシェアは 2008 年に 13%、2012 年に 23% へと上昇した（末広 2014、第 2・3 章）。製造業全体として世界における中国のシェアは 1980 年ころの 1% 未満から、最近 20% まで急上昇した（後出の表 1）。輸出における中国の工業化率も 1980 年の 50% から 2000 年に 90%、2014 年に 95% まで上昇してきた。

しかし、中国生産の工業化率は不規則な動きを示している（図 1）。1980 年ころまでの 15

年間に急上昇し、経済改革・対外開放が本格的に開始してから、特に世界の工場として工業部門を中心とする経済が急速に成長した過程に一貫して低下してきた。不可思議であると言わざるを得ない。この点について中国経済の主要な研究書が言及していないことも不可思議である。幸い、筆者の疑問に対して東京大学の丸川知雄教授は私信²で次のように丁寧に解説してくださった。すなわち、

第1点は歪んだ価格の問題である。1980年代以前の中国では農産品の価格は低く抑えられ、工業製品の価格は人為的に高く設定されていたので、工業の付加価値を過大評価することになった。1980年代前半に農産物価格が急ピッチで引き上げられ、加えて自由市場も拡大し、農業生産が大きく増大した。1980年代前半に工業化率が下がっているのは農業の対GDP比率が上昇したためであった。

第2点は社会主義経済の考え方と統計制度に関連し、第3次産業が軽視された問題である。中国は1993年頃までは基本的にはMPS（Material Product System）と呼ばれる社会主義計画経済の統計制度をとった。MPSのもとでは物的生産部門（農業、工業）の状況を把握することが中心で、運輸、商業、サービスなどは非生産的部門として軽視されていた。1993年以前のGDPは、MPSで作られていた当時の統計をもとに後になってGDPに変換したものであるが、もともと第3次産業の把握が不十分だったので、変換したとしても第3次産業がやはり過少評価される傾向はある。³

図2が示しているように、ベトナム、カンボジアとラオスのメコン河流域諸国がアジアの後発組として順次工業化におけるキャッチアップを展開している。⁴このトレンドが今後も継続し、これらの国々の工業化率が着実に上昇していくことがこの地域の発展にとって重要な課題である。なお、2010年代に入ってから北東アジア諸国（図1）だけでなく、ASEAN各国も工業化率の低下を示した（図2）。この点は未熟脱工業化の問題としてトラン（2016）で言及されたが、トラン・茹込（2019）で詳細に検討している。

さて、東アジア地域の工業化が波及してきた結果、この地域は世界の一大工業地帯になった。表5が示しているように、世界の工業生産に占める日本のシェアは1990年頃にピークに達し、その後低下してきたが、まだ1割強を維持している。台湾を除くNIEsのシェアは1980年頃に1%しかなかったがその後4%台まで上昇し、現在もその水準を維持している。ASEAN10か国は1980年の1%台から現在の3.6%まで上昇した。注目に値するのは中国である。1980年ころそのシェアは1%未満に過ぎなかったが、最近20%まで急上昇し、世界の工場としての存在感が大きい。

表1 世界工業生産におけるアジア各国のシェア (%)

	1970	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014	2015
日本	12.19	13.48	16.39	14.07	11.77	11.04	11.07	10.82	10.64	10.45
韓国	0.19	0.61	1.45	2.73	3.57	3.66	3.67	3.71	3.72	3.66
香港	0.16	0.28	0.30	0.11	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.04
シンガポール	0.09	0.19	0.28	0.45	0.54	0.56	0.55	0.55	0.55	0.50
旧NIES-3	0.45	1.08	2.04	3.29	4.16	4.27	4.27	4.31	4.32	4.20
	1970	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014	2015
タイ	0.14	0.25	0.49	0.68	0.80	0.73	0.76	0.76	0.74	0.72
マレーシア	0.06	0.14	0.26	0.52	0.51	0.52	0.53	0.54	0.55	0.56
インドネシア	0.09	0.26	0.63	0.96	1.02	1.05	1.08	1.10	1.12	1.13
フィリピン	0.31	0.40	0.33	0.34	0.34	0.34	0.35	0.38	0.39	0.40
ベトナム	0.03	0.03	0.03	0.07	0.10	0.11	0.12	0.12	0.13	0.14
ASEAN-5	0.62	1.08	1.74	2.56	2.77	2.74	2.84	2.90	2.93	2.95
ASEAN-10	0.75	1.32	2.06	3.05	3.39	3.40	3.49	3.54	3.57	3.56
	1970	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014	2015
中国	0.34	0.88	1.70	6.92	15.59	16.49	17.60	18.48	19.14	19.76
インド	0.68	0.72	1.13	1.57	2.44	2.52	2.62	2.70	2.76	2.92
アメリカ (参考)	26.38	22.32	21.73	25.21	19.81	19.12	18.80	18.71	18.31	18.02

資料：UNCTAD のデータより。

2. 東アジアでの工業化波及メカニズムとその要因：雁行形態論とフラグメンテーション理論

さて、以上のような東アジアの重層的キャッチアップ過程は表面的現象であるが、それをもたらしたメカニズムは何か。

まず、先発国の発展が後発国に一種のデモ効果を与えて、発展への努力（制度改革、投資環境の整備など）を誘発する。それに伴って資本や技術・ノウハウなどの生産要素が各国の内部で蓄積するとともに、各国間で活発に移動する。その結果、各国の要素賦存状況と貿易構造が変化し、工業化が進行し、国際分業の構造が高度化してきた。これが、アジアのダイナミズムの主要な内容である。このダイナミズムを産業レベルでみると、各国での産業の発展・衰退と新たな産業の発展の繰り返し、多国籍企業の直接投資・技術移転を通じて国際間の産業移植が活発に展開する現象が現れる。そして、そのようなダイナミックな変化は域内先進国・先発国での産業調整を迫っている。⁵この点は雁行形態論を想起させる。

雁行形態論は基本的に後発国のキャッチアップ過程を説明する分析フレームワークである。その基本型は、一つの産業の発展過程を分析し、新産業の典型的発展形態として、まず製品の外国からの輸入にはじまり、次にその製品を国産化（輸入代替）し、そして外国へ輸

出するといった各段階を辿っていくパターンである。それを可能にするのは、産業の国際競争力の強化過程である。その次の段階ではこの産業は他の国に追い上げられ、比較劣位に転じるとともに、生産要素が従来の産業から新しい産業に移動して新しい比較優位産業が形成される。この現象が繰り返され、経済が発展していくのである。このような産業構造の高度化プロセスは、雁行形態的發展の多様化型とも言われる。そして、発展段階が異なる複数の国の多様化型が重なって、重層的キャッチアップを表すことができる。東アジアで見られたその現象は 1980 年代後半から注目されてきた。東アジア経済のダイナミックな分業・発展をよく表現している分析枠組みである。

さて、後発国はどのような要因で先発国にキャッチアップできるだろうか。トラン(1992)は、そのキャッチアッププロセスを産業の国際競争力の強化過程として捉え、国内要因(産業政策、資本蓄積など)と外国資本や技術の役割を織り込む分析枠組みを提示し、合繊工業を事例にして東アジア各国の重層的キャッチアップ過程を分析した。この場合、重層的キャッチアップは 1960 年代から 1980 年代までのアジアにおいて、1 つの産業の比較優位が先進国(日本)から先発国(韓国など)へ、そして後発国(タイなど)に移動するという発展段階が異なる多くの国で展開したプロセスである。しかし、重層的キャッチアップは 1 つの産業だけでなく、むしろ要素集約度・労働熟練度が異なる多くの産業における各国間産業移植と各国内産業構造の高度化が活発に展開する現象である。既述のようなアジアダイナミズムとはこのような現象を指すものである。

後発国の産業発展についてはまず政府の育成、保護する政策で輸入代替が開始できるが、輸出化するためには生産コストの着実な削減、品質改善を進めていかなければならない。コスト削減、品質改善は、物的、人的資本の蓄積と学習効果を通じて実現されるが、外国直接投資(FDI)の導入で資本蓄積の過程を早め、外国からの技術や経営資源の移転でその学習効果も相まって輸入代替、輸出化の過程を加速化できるのである。

要するに、後発国が工業化・産業発展を推進するためには国内企業と外国企業が輸入代替産業や新しい産業に積極的に投資することを誘発しなければならない。そのために投資環境を整備し、具体的には物的インフラ、法環境(ソフトインフラ)を整備しなければならない。世界銀行(World Bank 1993)は東アジア諸国が各国政府の市場友好(market-friendly)政策により発展の奇跡をもたらしたと論じている。その政策は、教育振興と共に、物的インフラ、ソフトインフラの整備を通じて内外企業の投資を促進したのである。因みに、ベトナムが 1980 年代後半以降、ドイモイというそのような政策が打ち出されたので、90 年代か

ら東アジアの工業化の雁行型波及を受けられたのである（トラン 2010、第 10 章）。

ところで、上記のような雁行型産業発展は工業の完成品を対象とするものである。その完成品は家電、二輪車、自動車のような消費財、あるいは鉄鋼のような投資財であるが、その生産のための部品などの中間財や生産工程も完成品と同じ場所に立地し、つまり一貫生産体制の傾向があったのである。その要因として部品・中間財と完成品を分離して生産する場合、輸送・調達・調整コストやリスクが生じるからである。

しかし、1980 年代の半ばころから情報通信技術革命の波及、輸送・通信インフラの整備に伴って輸送・通信コストが大幅に引き下げられた。このため、国境を越えた部品・中間財の移動・分離生産、工程間の複雑な調整が可能になった（黒岩 2017）。また、1990 年代に入ってから貿易自由化や経済統合が進展し、関税率の削減、貿易円滑化の努力により、完成品だけでなく、部品の越境移動のコストも低下してきた。

この背景で各国間に部品間分業・工程間分業が活発化し、国際的生産ネットワークが形成してきている。そのような動きが東アジアでは中国と ASEAN を中心に目立ってくるようになった。理論的には、部品間・工程間分業を説明するのはフラグメンテーション理論である。これは、全体の生産工程を複数の生産ブロックに分割することであり、①国内の企業内フラグメンテーション、②国内の企業間フラグメンテーション、③国際的企業間フラグメンテーションと④国際的な企業内フラグメンテーションという 4 つのケースに分けられるが、④が多くみられる。古くから考察されてきた多国籍企業の企業内分業の現代版といえよう。⁶

実際に、筆者は四半世紀前にトラン（1992、第 2 章）においてヘクシャーオリーンの理論的枠組みで部品間国際分業を分析し、具体的は労働集約的部品を労働力が豊富な国で生産するといった形で多国籍企業が部品などの中間財の要素集約度と投資先の要素賦存状況とを合わせて生産拠点を配置し、国際垂直統合を展開する可能性を示した。その前提は部品の各国間の自由貿易が保証されることであり、貿易が制限される場合、同じ部品を各国で生産し、各国内での垂直統合をしなければならないことも示した。自由貿易がなかった 1970-80 年代において日本の合繊企業が韓国、タイ、マレーシアとインドネシアでの垂直統合を展開したのである（トラン 1992）。

その意味でフラグメンテーションは必ずしも新しい現象ではない。自由貿易の潮流が強まってからそのような現象が生じやすくなったのである。ただ、1990 年代から自由貿易の潮流の強まりに加えて情報通信の発達等で貿易コスト、通信コスト、交通費、通関コストも大幅に低減してきたので、部品間分業だけでなく、より詳細な工程分割の国際的立地、仕事・

業務貿易 (trade in task)、アウトソーシングが可能になり、本格的分散立地 (フラグメンテーション) が展開するようになったといえよう。財・産業を単位とする動態的国際分業を説明する雁行形態論と違い、フラグメンテーションは生産工程・業務を単位とする国際分業を説明する理論である。⁷

このように、東アジアの工業化の波及過程を雁行形態論 (以下 G 理論という) とフラグメンテーション理論 (以下 F 理論) で説明できる。2 つの理論の共通点として工業化における後発国のキャッチアップ過程を説明し、そのために、ハードとソフトインフラの整備、企業への投資促進、市場友好政策を必要とすることである。また、後発国は初めに豊富な労働力を活用し、労働集約的産業または部品・工程に比較優位を持つが、資本や技術・技能の蓄積に伴って順次比較優位構造の高度化を通じて経済発展が実現することも両理論に共通する視点である。G 理論と F 理論の相違点として、前者は輸入代替からスタートし、輸出化に努力していくプロセスで、後者は初めから輸出できることである。また、G 理論では経済の発展が完成品としての産業の構造が高度化していくプロセスであるのに対して、後者はバリューチェーンの階段を上っていくプロセスである。

ところで、90 年代以降のアジアの発展・分業を説明する理論として雁行形態的発展論が通用しなくなっただろうか。フラグメンテーションの日本での代表的研究者である木村・安藤 (2017) は雁行形態論が産業単位の国際分業を説明するので前時代のものになったと断言している。一方、黒岩・熊谷 (2017) は、産業の消費財と中間財が順次に後発国に移転する現象が続くので、雁行形態的発展論が依然として有効な分析枠組みであると述べている。因みに、上述したように、筆者は 25 年以上も前に、消費財と中間財の立地に関する企業の FDI 行動を分析し、現在盛んに議論されているグローバルサプライチェーンがアジアの旧時代の分業に成立できなかった要因として貿易が制限されたことであったと指摘した (トラン 1992)。

さて、どう考えるべきか。最終製品だけでなく、部品、中間財でも市場が特定できるなら全部産業としてみなされるので、雁行形態論の枠組みで分析できるといえる。ただ、自由貿易の潮流が強まっている現在、産業発展が必ずしも輸入代替からではなく、輸出段階から始められる。また、生産工程、仕事・業務 (task) は「産業」ではないので、その越境立地、アウトソーシングはフラグメンテーション論で説明される。要するに雁行形態的発展論とフラグメンテーション論とも現代アジアの発展・分業を説明できると言える。

結び：山澤逸平先生の研究歴後期を思い出して

東アジア各国は過去約半世紀にわたって工業化の重層的波及を受けて次から次へと発展し、世界の一大工業生産・輸出基地になっている。既述したように、1980年代までこの地域における貿易はほとんど自由化されなかったし、途上国でローカルコンテンツ政策が講じられたので、企業の戦略として同じ部品と完成品を各国で生産し、各国内での垂直統合をしなければならなかった。1990年代から自由貿易が段階的に進展し、情報通信技術の発達で各国間の調整・取引コストが低下してきたので、部品間・工程間分業を展開し、地域全体としてのサプライチェーンが形成してきたのである。

貿易自由化が部分的にもたらしたそのようなアジアの新しい分業の形成に対して山澤逸平教授の1990年代以降の研究・活動の貢献が大きいと思う。⁸

引用文献

- ・ Baldwin, Richard (2016) , The Great Convergence: Information Technology and the New Globalization, Harvard University Press.
- ・ 木村福成・安藤光代 (2017) 「国際的生産ネットワーク」 三重野・深川編著『現代東アジア経済論』 ミネルヴァ書房、第4章。
- ・ 黒岩郁雄 (2017) 「タイ・プラス・ワンと GVC 主導型開発戦略：カンボジアの事例」 石田正美・梅崎創・山田康博編著『タイ・プラス・ワンの企業戦略』 勁草書房、第6章。
- ・ 熊谷聡・黒岩郁雄 (2017) 「東アジアにおける産業集積」 三重野・深川編著『現代東アジア経済論』 ミネルヴァ書房、第5章。
- ・ 小島清 (1969) 『太平洋経済圏と日本』 国元書房。
- ・ 末廣昭 (2014) 『新興アジア経済論』 岩波書店。
- ・ トラン・ヴァン・トウ (1992) 『産業発展と多国籍企業：アジア太平洋のダイナミズムの実証研究』 東洋経済新報社。
- ・ トラン・ヴァン・トウ (2010) 『ベトナム経済発展論』 勁草書房。
- ・ トラン・ヴァン・トウ (2016) 「アジアダイナミズムの中のアジア経済」 トラン編著『ASEAN 経済新時代と日本』 文眞堂、序章。
- ・ トラン・ヴァン・トウ、荻込俊二 (2019) 『中所得国の罫とアジア経済』 勁草書房 (近

刊)。

- ・ 山澤逸平 (1984) 『日本の経済発展と国際分業』 東洋経済新報社。
- ・ Yamazawa Ippei (1990) , Economic Development and International Trade: The Japanese Model, Resource System Institute, East West Center, Hawaii.
- ・ Yamazawa Ippei (2012) , APEC: New Agenda in Its Third Decade, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore.
- ・ 山澤逸平・山本有造 (1979) 『貿易と国際収支』 (『長期経済統計』第 14 巻)、東洋経済新報社。
- ・ World Bank (1993) The East Asian Miracle: Economic Growth and Public Policies, New York: Oxford University Press.

-
- 1 山澤逸平教授自身も 1987 年 3 月に一橋大学の同窓組織である如水会で講演したが、その演題は「雁行形態論と太平洋協力」であった。その中で教授は雁行形態論を太平洋協力実現の指導原理と位置づけ、太平洋地域における各国の経済発展のための構造調整と各国間の調整が必要と力説した。『如水会々報』1987 年 5 月号。
 - 2 2018 年 8 月 16 のメールで返事していただいた丸川教授に深謝したい。
 - 3 丸川教授によれば現在の統計制度でも第 3 次産業がかなり過少評価され、特に運輸業や商業については日本と比べてきわめて貧弱な統計しか作られていない。
 - 4 ミャンマーは製造業の生産 (付加価値) のデータがないので工業化率が分からない。
 - 5 筆者はすでにトラン (1992) のはしがきにおいて、そのような意味でアジアダイナミズムを定義した。
 - 6 石田・山田 (2017) はフラグメンテーションについての先行研究をレビューし、問題を整理した便利な論文である。
 - 7 Richard Baldwin がフラグメンテーション理論の先駆的研究をしている。その近著は Baldwin (2016) である。
 - 8 アジア太平洋地域の発展と貿易に関する山澤逸平教授の研究と活動が積極的で情熱を示している。その関係の著書の 1 つは Yamazawa (2012) であるが、送っていただいた本に添付した手紙 (October 10th, 2011) に次のような文があった。"I have monitored closely APEC, PECC and even before, dreaming the achievement of the Asia Pacific community".

10. 幕末開港と商社

静岡県立大学

名誉教授 小浜 裕久

はじめに：山澤さんとの出会いと小論のねらい

山澤さんとは、筆者が大学院生だった頃から毎月研究会で会っていたが、共同研究をするようになったのは1970年代半ばからだ。そのころ、大川一司一橋大学名誉教授とイェール大学のグスタフ・ラニス教授が「CA プロジェクト (Japan's Historical Development Experience and the Cotemporary Developing Countries: Issues for Comparative Analysis)」という国際共同研究を主催していた。日本の長期的経済発展の経験を分析し、現代の発展途上国の開発政策に政策的示唆を導こうという共同研究であった。そこで山澤さんと「商社活動と貿易拡大」の共同研究を始めた¹。

「CA プロジェクト」には30人の専門家が論文を書いている、そのうち18人が日本人、5人がアメリカ人、その他はフィリピン、タイ、インド、コロンビアの専門家であった。研究全体へのアドバイスを得るため Advisory Committee が組織され、世界各地から開発の専門家9人が参加して、サイモン・クズネッツが委員長であった。「CA プロジェクト」の成果の一部は、Ohkawa and Ranis (1985)、大川 (1986) として公刊されている。

筆者は長期的経済発展過程の理論的実証的な勉強をしてきた。クズネッツの「近代経済成長 (Modern Economic Growth: MEG)」の概念は、とても重要だと思っている²。クズネッツは、一般向けのつもりでそのものずばりの本 (Kuznets 1966) を書いているが、かなり読みにくい。1971年のノーベル経済学賞³の受賞記念講演 (Kuznets 1973) は、比較的分かりやすい。そこでクズネッツは「一国の経済成長とは、その国民に多様な財を供給する能力が長期的に向上を続けることであり、その能力の向上は技術進歩とそれを支える制度 (institutions) と考え方 (ideology) の変革に依存すると」と述べている。ちなみにイギリスがMEGをスタートしたのが、1765-85年、アメリカは1834-43年、日本は1874-79年としている (Kuznets 1971, Table 2, p. 24)⁴。

幕末開港が日本社会の制度変革に大きな影響を与えたことは間違いないだろう。さらに、

それまでの鎖国政策下の幕藩体制における日本人の考え方を大きく変えたことも想像に難くない。次節では幕末開港からの日本社会の変容を概観する。

幕末から明治に掛けての日本の主な輸出品は、生糸、茶、銅、海産物などであった。比較生産費原理に従って、当時生糸などが輸出されたというのはその通りなのだが、それは潜在的可能性を説明するに過ぎない。日本の生産者、日本の商人、そして欧米の商人が様々な情報を勘案して利潤を求めた活動の下、実際に日本の生糸などが欧米に輸出されたのである。もちろん欧米の商人と日本の商人の間には大きな情報格差が存在した。幕末、すでにヨーロッパと香港の間に電信が開通していて、欧米の商人はリヨンの生糸相場を香港で知ることが出来た⁵。蚕の病気でリヨンの生糸相場が高騰したことを欧米の商人はおくびにも出さず横浜に来ていつも通りの値段で買い付けて、大きな利益を上げたのだ。

幕末の商館、明治に入ってから専門商社、総合商社は、日本の貿易拡大を理解する上で、重要な制度的革新であった。第3節では、商社活動と輸出拡大について論じようと思う。最後に、日本の長期的経済発展における制度と考え方の変化の問題について考えたい。

1. 幕末開港と日本社会の変容

幕末の開港が、その後の日本社会を変容させたことは間違いない。ペリーが浦賀に来航したのが1853年。ペリー艦隊を見た佐久間象山は「大たらいの下にはまぐり貝」と形容したという（小浜 2013）。浦賀に来港したペリー艦隊は「砲艦外交」だ。とはいえ、砲艦外交も国際政治の枠の中でのコスト・ベネフィットで、平和的アプローチもあれば軍事的アプローチもあるだろう。翌1854年にペリーは再び来航し日米和親条約が締結された。3代将軍家光の時代から続く200年余の鎖国は日米和親条約によって終りを告げた。日本史の教科書を見ればわかるように鎖国の時代でも外国人との接触はいくつか記録されている。

幕末、東アジアの最大の出来事はアヘン戦争だろう。日本も中国も鎖国政策を採っていた。徳川幕府はキリシタン対策の鎖国であり、清国の鎖国は中華思想に由来する（陳 1985、44頁）。イギリス政府が正式に清国への派兵を決定したのは1840年2月である。当時の与党は自由党で、賛成271票、反対262票であった。陳（1985）は「おしゃべり（バブルタンク）マコウシーの典型的な帝国主義演説と、保守党のジェイムズ・グラハムとグラドストンの演説に触れている（陳 1985、204-206頁）。グラドストンは「..... かくも不正な戦争、

かくも永続的に不名誉となる戦争を、私はかつて知らないし、読んだこともない…… 広東において栄光に満ちてひるがえった英国旗…… その旗こそは、悪名高い禁制品の密輸を保護するためにひるがえったのである」と演説した。陳（1985）は、アヘン戦争は、イギリスの「不義の戦い」であったと書いている（234-241 頁）。

日本がアヘン戦争を知ったのは、1840 年 6 月、長崎に入港したオランダ船からである。清国海軍の「木の葉のように打ちとば」される苦戦の様子が伝えられた（井上 2009、142 頁）。圧倒的軍事力の前になすすべもない清国を見た日本人が、明治維新後に「富国強兵」を国家のスローガンにし、明治維新直後の岩倉使節団の欧米派遣につながるのである。

ナイーブな明治のリーダーたちは、「列国公法（万国公法）」に基づく条約改正を目指していた。当時、弱肉強食が支配している国際社会をルールによって規制するモノとして万国公法を歓迎していた（坂本 2012、154 頁）。明治 6 年（1873 年）3 月 31 日、ビスマルクは岩倉使節団を招いた宴で、自らが小さな新興国プロシヤを率いて列強と奮闘した経験を踏まえて、外交は一見「万国公法」によって行われているように見えるが、結局は力だ。「大国」は、自国に「利」があると思えば「公法」を守るが、ないと見れば、「兵威」によってこれを覆す。「小国」は、必死に「公法」に拠ろうとするが、そんな努力は「大国」の力の前に吹き飛ばされてしまうのだ、と演説したという（松本 2012、386-387 頁）。

2. 商社活動と輸出拡大⁶

明治初期の日本の外国貿易は海を越えた輸出入ではなく、居留地にある外国商館の庭先で行われた。商館における取引価格は外国商人とそこに働く中国人通訳によって決められていた。日本人商人は、自分たちが売り込んだ品物が海外市場でいくらで売られているのか、あるいは自分たちが買った輸入品の元値がいくらか、知らなかった。

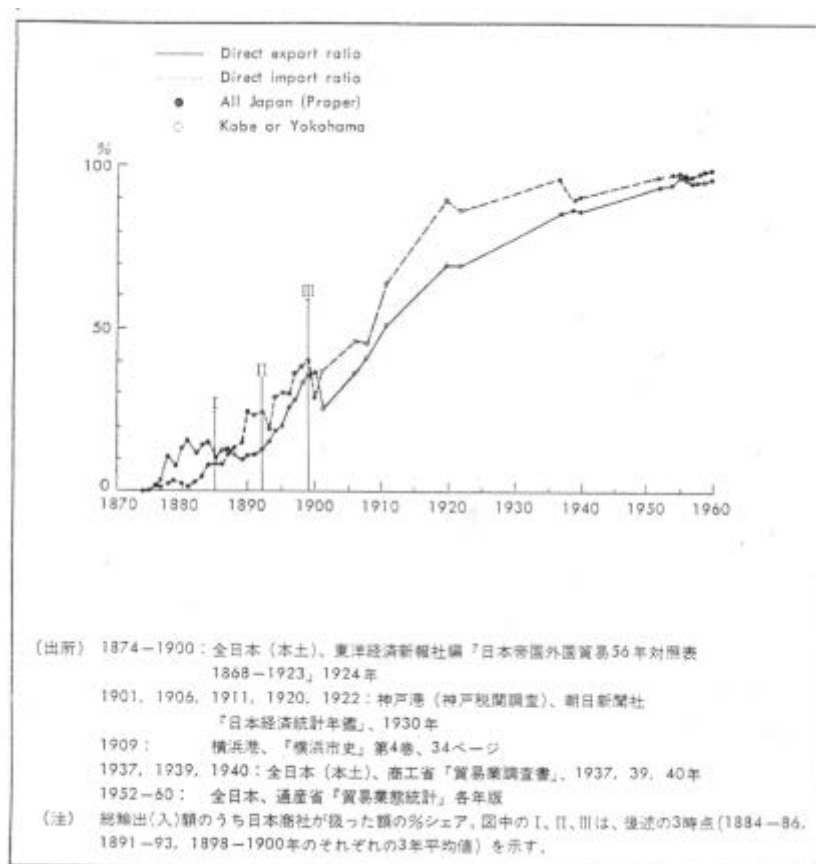
鎖国の結果、日本人商人は外国貿易に全く未経験であり、通貨交換、海上保険、海運の知識もなかった。明治 8 年（1875 年）大久保利通は直輸出令を出し、日本商社に対して補助金も出すようになった。三井物産やその他の商社はこれに応じて生糸や茶などの直輸出を開始し、海外支店も設置し始めた。しかしこのような日本人商人の試みはほとんど失敗に終わった。外国貿易業務に対する未経験と貿易補助機関の未整備によるものであった。直輸出が軌道に乗るのは、横浜正金銀行（1880 年）、東京海上保険（1879 年）、日本郵船（1885

年)、などの貿易補助機関が政府の後押しで整備されてからのことである。

人的資本の蓄積も忘れてはならない。外国貿易の情報や熟練は実務経験や商業学校教育などを通じて徐々に日本商社の中に蓄積されていった。日本人商人は、初め売込屋あるいは引取屋として外国商社との取引を重ねて外国貿易取引のノウハウや技術を習得していった。外国商館で働いて経験を積んだ上で貿易商社を作った日本人もあった。三井物産の初代総支配人の益田孝もよく知られた例である。一方、最初の商業学校であった「商法講習所」（一橋大学の前身）は 1876 年に創設され卒業生を三井物産やその他日本商社に供給し始めた。彼らは近代的商業教育と外国語を身につけ、海外支店開設のために海外に送られた（高橋 1973、151-154 頁）。

1874 年から 1960 年までの直輸出・直輸入の拡大が図 1 に示されている⁷。1901-36 年については日本全土の数字が取れないが、神戸港、横浜港の数字から推察できるだろう。

図 1 日本の直輸出率と直輸入率：1874-1960



出所：山澤・小浜（1978）、179頁。

直輸出比率（総輸出に占める直輸出の割合）は直輸出政策が出されたあと 13-15%まで上昇したが、1892 年まで横ばいで、1900 年には 35%まで上昇した。直輸入比率（総輸入に占める直輸入の割合）は、直輸出比率より遅れて 1880 年代初めから上がり始め、1900 年までには 40%に、1920 年には 90%位になった。

貿易構造も大きく変化した。1880 年代初めには生糸や茶などの一次産品が総輸出の 80%を占めていたが、1900 年代初めには軽工業品が輸出の主役となった。一方輸入は、初めは軽工業品が主で 68%を占めていたが、急速に低下して 24%に低下し、1900 年代初めには重工業品（33%）と原料品（29%）が主役となった。

貿易の地域構造も 1900 年までの 20 年間に大きく変化した。ヨーロッパのシェアが、輸出で 38%から 21%へ、輸入で 63%から 37%へと大きく低下したのに対し、東アジアと北米が主要貿易相手国となった。

3. 日本の長期的経済発展における制度と考え方の変化

この所、幕末の開港から日本の近代経済成長のスタートに至る日本社会の変容について考えている。例えば、イギリスはインドを植民地にし、周りの国、例えばビルマなどをインド人を利用して「実質的に」植民地化した⁸。植民地支配の費用を賄うためかインドからアヘンを中国に輸出し、アヘン戦争が起こり、香港を自分のモノとした。では、なぜ日本を植民地にしなかったのか。堂場瞬一は、登場人物に「目の前に謎があるのに、尻尾を巻いて逃げたら、研究者失格じゃないですか？」と言わせている（堂場 2019、230 頁）。

帝国主義の時代でも、植民地化するにせよ、軍事力で脅して開港を迫ろうと、イギリスなど列強は、長期的なコスト・ベネフィットで行動を決定したと思う。植民地競争に遅れてきたアメリカは、日本を植民地にしようと思ったかどうかはともかく、東アジアに自由に使える自分の港を持ちたいと思ったことは間違いない。日本を開港させることが出来なかった場合、琉球を占領しようという考えもあったらしい（半藤 2012、43 頁）。

1863 年 7 月の薩英戦争で、イギリスは戦死者 13 名を出してたものの、110 ポンド・アームストロング砲を含む圧倒的軍事力で鹿児島市街を消失させた。イギリスは 110 ポンド・アームストロング砲を初めて実戦に使ったと言われる（井上 2009、291-293 頁）。イギリス

東アジア艦隊司令長官ホープは、イギリス公使オールコックの意見と異なり、日本の開港場が中立港として利用可能ならば、経費も防衛費も要らないから、日本のどんな領域であれ、一時的であれ占領は得策ではないと考えていた（井上 2006、116-117 頁）。

文献

- ・ 浅沼信爾・小浜裕久『近代経済成長を求めて—開発経済学への招待』勁草書房、2007 年。
- ・ 陳 舜臣『実録アヘン戦争』中公文庫、1985 年。
- ・ 堂場瞬一『バビロンの秘文字（下）』中公文庫、2019 年。
- ・ 半藤一利『幕末史』新潮文庫、2012 年。
- ・ 井上勝生『幕末・維新—シリーズ日本近現代史（1）』岩波新書、2006 年。
- ・ 井上勝生『日本の歴史 18 開国と幕末改革』講談社学術文庫、2009 年。
- ・ 小浜裕久「開国と経済発展」『世界経済評論』、2013 年 11・12 月号。
- ・ Kuznets, Simon. *Modern Economic Growth: Rate, Structure, and Spread*. New Haven: Yale University Press, 1966. (塩野谷祐一訳『近代経済成長の分析（上・下）』東洋経済新報社、1968 年)
- ・ Kuznets, Simon. *Economic Growth of Nations: Total Output and Production Structure*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1971. (西川俊作・戸田 泰訳『諸国民の経済成長—総生産高および生産構造』ダイヤモンド社、1977 年)
- ・ Kuznets, Simon. "Modern Economic Growth: Findings and Reflections." *American Economic Review*, Vol. 63, No. 3, June 1973.
- ・ 松本健一『日本の近代 1——開国・維新 1853～1871』中公文庫、2012 年。
- ・ 大川一司・南亮進「序」、大川一司・南亮進編『近代日本の経済発展—「長期経済統計」による分析—』東洋経済新報社、1975 年。
- ・ Ohkawa, Kazushi and Gustav Ranis eds. *Japan and the Developing Countries*. Oxford: Basil Blackwell, 1985.
- ・ 大川一司編『日本と発展途上国』、勁草書房、1986 年。
- ・ 坂本多加雄『日本の近代——明治国家の建設 1871～1890』中公文庫、2012 年。
- ・ 高橋亀吉『日本近代経済発達史（第 3 巻）』東洋経済新報社、1973 年。
- ・ Yamazawa, Ippei and Hirohisa Kohama. "Trading Companies and the Expansion of

Japan's Foreign Trade." In Kazushi Ohkawa and Yujiro Hayami eds., *Papers and Proceedings of the Conference on Japan's Historical Development Experience and the Contemporary Developing Countries: Issues for Comparative Analysis, February 13-16, 1978*, Tokyo: International Development Center of Japan, October 1978.

- ・ 山澤逸平・小浜裕久「商社活動と貿易拡大」、『季刊現代経済』、Winter, 1978 年、No. 33。
- ・ 山澤逸平・小浜裕久「発展途上国の商社育成と貿易拡大 ―韓国、タイ、日本の比較分析―」『国際経済』、33 号、1982 年。
- ・ Yamazawa, Ippei and Hirohisa Kohama. "Trading Companies and the Expansion of Foreign Trade: Japan, Korea, and Thailand." In Ohkawa and Ranis (1985)。
- ・ 山澤逸平・小浜裕久「商社活動と貿易拡大」、大川 (1986)。

-
- 1 山澤さんとの共同論文は、文献リスト参照。
 - 2 筆者の「近代経済成長」に対する考え方については、浅沼・小浜 (2007) 参照。
 - 3 クズネッツの受賞理由の説明は、「ヘクシャー・オーリン定理」のバーティル・オーリンが行った。
 - 4 大川・南 (1975、p.3) は、1880 年代半ばに日本は MEG を開始したと書いている。
 - 5 幕末、リヨンが世界の生糸取引の中心であった。
 - 6 この節の記述は、一連の山澤・小浜論文の部分的要約である。
 - 7 ここでは日本商社が直接海外市場に輸出することを「直輸出」、日本商社が海外から直接輸入することを「直輸入」としている。
 - 8 それを"dual colonialism"という人もいる。

山澤逸平先生のご略歴と主要業績

山澤 逸平（やまざわ いっぺい）

1937年3月東京生まれ。一橋大学経済学部・同大学大学院経済学研究科教授、早稲田大学大学院アジア太平洋研究科教授、国際大学学長、APEC 賢人会議日本代表、アジア経済研究所所長、朝日新聞社外委員、一般財団法人国際貿易投資研究所（ITI）理事、公益財団法人日本国際フォーラム参与・政策委員等を歴任。日経・経済図書文化賞受賞、外務大臣表彰受賞、瑞宝中綬章受章。2018年11月16日没。

学歴

- 1960年 一橋大学経済学部卒業（磯野修ゼミ）
- 1962年 一橋大学大学院経済学研究科修士課程修了（山田勇ゼミ）、シカゴ大学大学院留学
- 1968年 一橋大学大学院経済学研究科博士課程単位修得（小島清ゼミ）
- 1984年 一橋大学経済学博士。博士論文のタイトル「日本の経済発展と国際分業」

職歴

- 1968年 一橋大学経済学部専任講師
- 1971年 一橋大学経済学部助教授
- 1976年 タマサート大学経済学部客員教授（-1977年）
- 1978年 一橋大学経済学部教授
- 1988年 シェフフィールド大学経営学部客員教授（-1989年）
- 1995年 バーミンガム大学日本研究センター客員教授（-1996年）
- 1998年 一橋大学大学院経済学研究科教授
- 1998年 日本貿易振興会理事及びアジア経済研究所所長兼務
- 2000年 一橋大学定年退職、早稲田大学大学院アジア太平洋研究科教授（-2003年）、一橋大学名誉教授
- 2004年 国際大学学長（-2007年）

主要業績

【単著】

- ・ 山澤逸平『日本の経済発展と国際分業』（東洋経済新報社, 1984 年）
- ・ 山澤逸平『国際経済学』（東洋経済新報社, 1986 年／第 2 版, 1993 年／第 3 版, 1998 年）
- ・ 山澤逸平『アジア太平洋経済入門』（東洋経済新報社, 2001 年）
- ・ Yamazawa, Ippei, *APEC : new agenda in its third decade*, (Institute of Southeast Asian Studies, 2012) .

【共著】

- ・ 山澤逸平（共著者：山本有造）『長期経済統計：推計と分析（14）貿易と国際収支』（東洋経済新報社, 1979 年）

【編著】

- ・ 山澤逸平『APEC の新展開—大阪会議に向けて』（アジア経済研究所, 1995 年）
- ・ Yamazawa, Ippei, *Asia Pacific Economic Cooperation (APEC) : Challenges and Tasks for the Twenty-first Century*, (Routledge, 2000) .
- ・ 山澤逸平『UNCTAD の新発展戦略』（アジア経済研究所, 2001 年）。

【共編著】

- ・ 山澤逸平（共編著者：池間誠）『資源貿易の経済学』（文真堂, 1981 年）。
- ・ 山澤逸平（共編著者：田中拓男）『貿易日本の活路—市場開放と企業戦略』（有斐閣, 1984 年）。
- ・ 山澤逸平（共編著者：野原昂）『アジア太平洋諸国の貿易と産業調整』（アジア経済研究所, 1985 年）。
- ・ 山澤逸平（共編著者：豊田俊雄）『発展途上国—成功と挫折』（洋販出版, 1985 年）。
- ・ 山澤逸平（共編著者：平田章）『発展途上国の工業化と輸出促進政策』（アジア経済研究所, 1987 年）。
- ・ Yamazawa, Ippei, *The Economic Development of Japan and Korea: A Parallel with Lessons*, co-edited with Chung H. Lee, (Praeger, 1990) .
- ・ 山澤逸平（共編著者：平田章）『先進諸国の対発展途上国貿易政策』（アジア経済出版所, 1990 年）。
- ・ 山澤逸平（共編著者：平田章）『先進諸国の産業調整と発展途上国』（アジア経済研究所, 1991 年）。
- ・ 山澤逸平（共編著者：平田章）『日本・アメリカ・ヨーロッパの開発協力政策』（アジア

経済研究所, 1992 年)。

- ・ Yamazawa, Ippei, Trade Policies Towards Developing Countries, co-edited with Akira Hirata, (St. Martin's Press, 1993) .
- ・ 山澤逸平 (共編著者: 三和総合研究所) 『アジア太平洋 2000 年のビジョン』(東洋経済新報社, 1993 年)。
- ・ 山澤逸平 (共編著者: 鈴木敏郎・安延申) 『APEC 入門—開かれた地域協力を目指して』(東洋経済新報社, 1995 年)。
- ・ 山澤逸平 (共編著者: 今井健一) 『中国の WTO 加盟—グローバル・エコノミーとの共生を目指して』(アジア経済研究所, 2001 年)。
- ・ 山澤逸平 (共編著者: 天川直子) 『21 世紀の開発戦略—グローバリゼーション下の発展途上国の経験と展望』(アジア経済研究所, 2002 年)。
- ・ 山澤逸平 (共編著者: 平塚大祐) 『日・ASEAN の経済連携と競争力』(アジア経済研究所, 2003 年)。
- ・ 山澤逸平 (共編著者: 馬田啓一・国際貿易投資研究会) 『通商政策の潮流と日本: FTA 戦略と TPP』(勁草書房, 2012 年)
- ・ 山澤逸平 (共編著者: 馬田啓一・国際貿易投資研究会) 『アジア太平洋の新通商秩序: TPP と東アジアの経済連携』(勁草書房, 2013 年)。

【訳書】

- ・ S・B・リンダー 『国際貿易の新理論』(小島清との共訳, ダイヤモンド社, 1964 年)。
- ・ ピーター・ドライスデール 『アジア太平洋の多元経済外交』(石垣健一・平田章との共訳, 毎日コミュニケーションズ, 1991 年)。

【学術雑誌】(多数につき、検索で得られた和文、英文の最近刊のフルペーパーのみ)

- ・ 山澤逸平, 「東アジア共同体の構築:異なる期待をいかに集約し, さまざまな障壁をいかに乗り越えるか」, 国際経済, 2007 (58) , pp.5-15.
- ・ Yamazawa, Ippei, “East Asian Regionalism and Japanese Business Strategy”, *Asia-Pacific series* 2004-02, pp.2-25.

その他、新聞・経済関連雑誌へのご寄稿多数。

なお、山澤先生のご業績のより詳細なリストは、例えば、国立国会図書館の検索サイト (<http://iss.ndl.go.jp/>) にて「山澤逸平」「Ippei Yamazawa」のキーワードにて多数を入手可能。