平成16年(2004年)6月6日(日曜日)　世界日報

(13) オピニオン　平成16年(2004年)6月6日(日曜日)　世界日報　The Sekai Nippo　(第3種郵便物認可)

経済が文化の違いを超える

アジア経済共同体への期待

東京電機大学教授　阿部一知氏に聞く

欧州連合(EU)が二十五カ国体制となり、アジアでも経済共同体への期待が膨らんでいる。文化的に多様で、しかも経済格差の大きなアジアで、共同体づくりはどのように進んでいくのか。この分野の専門家で、日本と韓国、東南アジア諸国連合(ASEAN)との自由貿易協定(FTA)にも詳しい阿部一知・東京電機大学教授に展望を聞いた。

(聞き手=フリージャーナリスト・多田則明)

持論時論

—キリスト教共通基盤があるEUに比べ、文化が多様なアジアの経済共同体は障害が大きいといわれるが。

—ASEANとのFTAを結べば、日本は今、ASEANとたいわれているが。

確かに混乱は無かったが、日本の場合、公式のコミットメントをするのはかなりしっかりした基盤ができてからだ。政治的リーダーシップとともに、担当国との行政的な詰めを非常に重んじる。それができるまでは、うかつな約束はしない。逆に、ある程度の基盤ができると、非常に速い。最近は、ASEAN各国との個別交渉が進展し、目に見える形で中国にかなり追い付いてきている。

中国の場合、二〇一〇年までに日本は農産物、二〇一五年までに、それに前後してASEANの五カ国との間で、ASEANとの間で、日本が貿易を自由化することが、そのうちまた日本企業がかなり中国に進出し、両国にはそれぞれの製品があふれるようになっているので、互いの利益としてハードルを下げるのではないか。二〇年後くらいの中国に、ASEAN、日本とASEAN、最後に残るのが日本と中国との関係になるだろう。

—韓国とのFTA交渉は、

盧武鉉大統領が舞踊されていたため、大統領の判断が必要な問題になっている。一番の問題は自動車や鉄鋼などの基幹部品や自動車や鉄鋼などの基幹部品は互いにクロードしているので、農民が抗議集会をするようなことはない。むしろ、韓国とのFTAでは、主に農産物をめぐって反対する農民が国会に押し掛けた。

その理由の一つは、途上国に課す義務が次第に多くなったこと、そのための交渉が進まないというのがWTOグローバル以降の構造的な問題。

もう一つは、貿易や投資だけの議論ではなく、環境保護や反グローバリズムなど、WTOそのものに対するイデオロギー的な反対が強くなった。WTOが提案した交渉のテーマは、WTOの提案条件というのがあり、途上国同士の総会を開こうとしても反対するNGO(非政府組織)が押し掛けるなど、日本とのFTAでは、ASEAN各国との個別交渉が進展し、目に見える形で中国にかなり追い付いてきている。

中国の場合、二〇一〇年までに日本は農産物、二〇一五年までに、それに前後してASEANの五カ国との間で、ASEANとの間で、日本が貿易を自由化することが、そのうちまた日本企業がかなり中国に進出し、両国にはそれぞれの製品があふれるようになっているので、互いの利益としてハードルを下げるのではないか。二〇年後くらいの中国に、ASEAN、日本とASEAN、最後に残るのが日本と中国との関係になるだろう。

—韓国とのFTA交渉は、

盧武鉉大統領が舞踊されていたため、大統領の判断が必要な問題になっている。一番の問題は自動車や鉄鋼などの基幹部品や自動車や鉄鋼などの基幹部品は互いにクロードしているので、農民が抗議集会をするようなことはない。むしろ、韓国とのFTAでは、主に農産物をめぐって反対する農民が国会に押し掛けた。

—アジア経済共同体と米国との関係はどうなるのか。

米国はアジア独自の経済圏を好ましく思っていない。そこでAPECは太平洋の両岸を含めた経済圏を目指している。日本の自由貿易圏が韓国からASEANとの間で進むと、それに対して米国は黙ってはおらず、同様にFTAを結ぼうとするであろう。米国は弱い品目が少ないので、決めると速い。そうなると、米国も含めた自由貿易圏になる。ASEANも中国に輸出したいが、政治的、軍事的な圧力は避けたいとの考えから、米国のプレゼンスを求めている。

—貿易のインフラ整備は。

今、アジアは貿易量の急増で港が混雑している。とりわけ、中国では港湾機能が不足しているので、上海や大連などに大規模なコンテナ埠頭(ふとう)を建設している。日本では中国向けの出荷が年に三割も増え、船賃が上昇しているほどだ。

その理由の一つは、途上国に課す義務が次第に多くなったこと、そのための交渉が進まないというのがWTOグローバル以降の構造的な問題。

もう一つは、貿易や投資だけの議論ではなく、環境保護や反グローバリズムなど、WTOそのものに対するイデオロギー的な反対が強くなった。WTOが提案した交渉のテーマは、WTOの提案条件というのがあり、途上国同士の総会を開こうとしても反対するNGO(非政府組織)が押し掛けるなど、日本とのFTAでは、ASEAN各国との個別交渉が進展し、目に見える形で中国にかなり追い付いてきている。

中国の場合、二〇一〇年までに日本は農産物、二〇一五年までに、それに前後してASEANの五カ国との間で、ASEANとの間で、日本が貿易を自由化することが、そのうちまた日本企業がかなり中国に進出し、両国にはそれぞれの製品があふれるようになっているので、互いの利益としてハードルを下げるのではないか。二〇年後くらいの中国に、ASEAN、日本とASEAN、最後に残るのが日本と中国との関係になるだろう。

—韓国とのFTA交渉は、

盧武鉉大統領が舞踊されていたため、大統領の判断が必要な問題になっている。一番の問題は自動車や鉄鋼などの基幹部品や自動車や鉄鋼などの基幹部品は互いにクロードしているので、農民が抗議集会をするようなことはない。むしろ、韓国とのFTAでは、主に農産物をめぐって反対する農民が国会に押し掛けた。

—アジア経済共同体と米国との関係はどうなるのか。

米国はアジア独自の経済圏を好ましく思っていない。そこでAPECは太平洋の両岸を含めた経済圏を目指している。日本の自由貿易圏が韓国からASEANとの間で進むと、それに対して米国は黙ってはおらず、同様にFTAを結ぼうとするであろう。米国は弱い品目が少ないので、決めると速い。そうなると、米国も含めた自由貿易圏になる。ASEANも中国に輸出したいが、政治的、軍事的な圧力は避けたいとの考えから、米国のプレゼンスを求めている。

—貿易のインフラ整備は。

今、アジアは貿易量の急増で港が混雑している。とりわけ、中国では港湾機能が不足しているので、上海や大連などに大規模なコンテナ埠頭(ふとう)を建設している。日本では中国向けの出荷が年に三割も増え、船賃が上昇しているほどだ。

物流が増えるのを見越して、アジアハイウエーの構想が国連アジア太平洋経済社会委員会(ESCAP)で議論されている。日本政府も国土交通省が窓口で昨年十一月に議論に加わり、今年四月には上海で開催されたESCAP総会で、日本を含む三十二カ国が「アジアハイウエー多国間政府協定」に署名した。イスタンブールからバンコク、北京、釜山と来たアジアハイウエー1号線の起点は東京になるとされている。

その間には対馬海峡があるので、物流インフラがボトルネックになるという理解が行き渡れば、日韓トンネルも検討の可能性がある。あるいは日本が大陸と陸続きになるというシンボル的な意味合いも考えられよう。

あべ・かずとも　昭和55年(1980年)東京大学法学部卒業。経済企画庁入庁。ハワイ大学経済学博士課程修了。アジア開発銀行エコノミストとしてミクロネシア、中国など担当。平成8年(1996年)内閣参事官を経て、同13年より東京電機大学工学部教授。総合研究開発機構(NIRA)客員研究員。著書は『中国のWTO加盟と日中韓貿易の将来』『日中韓直接投資の進展』など。

—ASEANとのFTAは何が課題になるのか。

シンガポールとの間では既に締結されている。タイは農産物を中国に大量に輸出するが、農業が強いので、交渉がヤマになる。少し前まで私は、日本が農産品の自由化を拒んで交渉が進まないと思っていたが、タイ側の農業がかなり譲歩してもいいと言っているのだが、日本とのFTAを急ぎたいのだろう。

フィリピンとの間で問題なのは、間のサービス、とりわけ看護師が働けるよう要求していること。外国人が多くなる過程をどう管理できるかなのだ。日本は否定的だ。旧西ドイツでは、トルコ人労働者が在住し、教育や社会保障が高い負担になったのだ。そうしないと日本農業はたち行かない。

EUは共通農業政策で、全体で農家に所得保障をしている。日本は韓国と通商農業政策をしていない。韓国農業は日本よりも零細で農業車が高く、打撃は韓国の方が大きい。

—いずれアジアの共通通貨が必要になるのか。

通貨統合は金融レベルの統合で、アジアは進れていない。資本の移動が自由で、担当国の債務が膨大なうちに先に、銀行を開いて預金を集められるようになるには、もう少し時間がかかる。貿易の決済機能だけでは、円建てやドル建ての場合は、貿易の中の安定性の問題だ。

政府間のスワップ(貸借、債務交換)など金融上の協力は進んでいる。それに伴って自国通貨にしてもいいが、例えば日本にアジアの銀行が開かれ、預金を集め、為替もするとなって、その次に出てくるのが一つの通貨だ。

—アジア経済共同体と米国との関係はどうなるのか。

米国はアジア独自の経済圏を好ましく思っていない。そこでAPECは太平洋の両岸を含めた経済圏を目指している。日本の自由貿易圏が韓国からASEANとの間で進むと、それに対して米国は黙ってはおらず、同様にFTAを結ぼうとするであろう。米国は弱い品目が少ないので、決めると速い。そうなると、米国も含めた自由貿易圏になる。ASEANも中国に輸出したいが、政治的、軍事的な圧力は避けたいとの考えから、米国のプレゼンスを求めている。

—貿易のインフラ整備は。

今、アジアは貿易量の急増で港が混雑している。とりわけ、中国では港湾機能が不足しているので、上海や大連などに大規模なコンテナ埠頭(ふとう)を建設している。日本では中国向けの出荷が年に三割も増え、船賃が上昇しているほどだ。

自由金融政策がで去なくなるのが問題だ。特に中国は固定のもので、まだとの段階ではない。

米国とのFTAでは、ASEANとの間で進むと、それに対して米国は黙ってはおらず、同様にFTAを結ぼうとするであろう。米国は弱い品目が少ないので、決めると速い。そうなると、米国も含めた自由貿易圏になる。ASEANも中国に輸出したいが、政治的、軍事的な圧力は避けたいとの考えから、米国のプレゼンスを求めている。

—貿易のインフラ整備は。

今、アジアは貿易量の急増で港が混雑している。とりわけ、中国では港湾機能が不足しているので、上海や大連などに大規模なコンテナ埠頭(ふとう)を建設している。日本では中国向けの出荷が年に三割も増え、船賃が上昇しているほどだ。

物流が増えるのを見越して、アジアハイウエーの構想が国連アジア太平洋経済社会委員会(ESCAP)で議論されている。日本政府も国土交通省が窓口で昨年十一月に議論に加わり、今年四月には上海で開催されたESCAP総会で、日本を含む三十二カ国が「アジアハイウエー多国間政府協定」に署名した。イスタンブールからバンコク、北京、釜山と来たアジアハイウエー1号線の起点は東京になるとされている。

その間には対馬海峡があるので、物流インフラがボトルネックになるという理解が行き渡れば、日韓トンネルも検討の可能性がある。あるいは日本が大陸と陸続きになるというシンボル的な意味合いも考えられよう。

あべ・かずとも　昭和55年(1980年)東京大学法学部卒業。経済企画庁入庁。ハワイ大学経済学博士課程修了。アジア開発銀行エコノミストとしてミクロネシア、中国など担当。平成8年(1996年)内閣参事官を経て、同13年より東京電機大学工学部教授。総合研究開発機構(NIRA)客員研究員。著書は『中国のWTO加盟と日中韓貿易の将来』『日中韓直接投資の進展』など。

日本がまとめ役に

最後に残るのは日中交渉

記者の知り合いに、ブラジル南部の街で「昼り光りのレストランチェーン」を経営している日系人がいる。ブラジルでは、「昼り売り」のレストランは意外と多く、ブラジル食に始まって、ブラジル食に始まって、ブラジル食に始まって