

FTA への動向にみるアジアの経済連携への取り組み —中国, タイ, マレーシアを中心として—

Overview of Economic Integration and a Review on FTAs in Asia
—Casestudy of China, Thailand and Malaysia—

川 島 哲
KAWASHIMA Satoshi

〈目 次〉

- はじめに
- 1. 中国の現状
 - 1-1 中国公企業民営化の制約要因
 - 1-2 中国公企業の現状
- 2. 東・東南アジアの地域統合
 - 2-1 タイの現状
 - 2-2 タイの FTA への動向
 - 2-3 マレーシアの FTA への動向
- おわりに

はじめに

本稿は、2003年の本学海外共同研究『中国の日系企業行動と江南地域の経済発展』所収の拙稿「中国のWTO加盟と国有企業改革」において取り上げた問題視点に更に異なる視点を加え、同時に、前回取り上げた国有企業改革の関連事項としての問題点への接近を図ろうとするものである。具体的には、前回の拙稿を更に浮き彫りにすべく、その問題点として国有企業のみならず、それをとりまく政治課題や東南アジアとの関わりという側面から考察を試みる。中国国内のマクロレベルの問題、ミクロレベルの問題、それに加えての、競合的あるいは補完的関係が模索されている今日、中国との国際的環境はどのように構築されようとしているのか。東アジアの経済連携が声高に叫ばれている今日、その現状と将来的展望はどのように考えられるのかという側面についても考察に加えるものである。

記憶に新しいことだが、1997年のアジア通貨危機について、IMFはその要因はマクロ経済の不均衡ではなく、政官癒着や金融システムの脆弱さにあると判断した⁽¹⁾。

かくして同地域のクローニー・キャピタリズムの見直しが迫られた。

この点についての論調としての『東アジアの奇跡再考』⁽²⁾は、アジア通貨危機以降の産業政策をみていくうえで重要な見解であるといえる。

スティグリッツ (Joseph E Stiglitz) は、アジア通貨危機後の当該地域の経済発展ファクターは健在であるとの認識に立つ。また、技術進歩の計測方法についての問題点を指摘したうえで、ユスフ (Shahid Yusuf) の「東アジアの経済成長は、あくまでも資本及び労働等の要素投入量増大によってもたらされたものである。つまり、技術進歩という要素は少ない。この技術進歩が小さい状況が続けばやがて経済成長は鈍化する」という論点についても、この仮説には疑問があり、当該地域は、技術教育等を通じてその技術ギャップをカバーしてきたと言及している。

また、金融問題に関しても、スティグリッツは、東・東南ア

ジアをはじめとする発展途上国では、直接金融の困難な状況に変わりはなく、どうしても間接金融が主となる。その観点からみれば、「金融抑制メカニズム」⁽³⁾が当該地域では機能してきた。しかし、1990年代からIMF・米財務省などの圧力から規制緩和への転換により競争激化を招き、不動産などの事業への融資が積極的になされた。スティグリッツによれば、アジア通貨危機を招いたファクターとしては準備不十分であるにもかかわらず金融自由化が断行されてきたことが挙げられる。また、金融監督・金融規制上の機能の問題も大きかったとされる。それに対してユスフは、アジア通貨危機は政府の過剰な介入にあったと捉えている。この点でもスティグリッツとユスフの見解は異なる⁽⁴⁾。

皮肉にもアジア地域ではアジア通貨危機以降、地域統合の潮流が形成され、21世紀に入ってそれはまさに風雲急をうっている。

このひとつの潮流を考察する視点として、中国、タイ、マレーシアをとりあげ、そのFTAの動向をみることにより、東・東南アジア地域の地域統合の方向からいかなる新たな視座を見出すことができるのかについて考える一助としたい。

1. 中国の現状

本章においては、まず中国の現状について少しくみってみる。その中国の世界経済に占めるプレゼンスの拡大は、今後ともそのなかでますます緊密な関係を維持していこうとするのが昨今の一般的見方である。

中国のいわゆる改革開放路線は、市場経済の導入を積極的に進めてきた。とはいえ、海外との自由競争という点においてはまだ時間のかかる問題があるとの認識が高まってきている。そういった視点からみた場合、中国国内における経済環境整備という論点がとりあげられるべき課題である。国有企業セクターを縮小させ、民間活力をいかにして活用すべきかが、WTO加盟後の自由競争圧力としてもたらされてきている問題でもある。

では、ここで少しく、昨年(2004年)のアジア経済についてふれてみる。

昨年アジア経済は、日本を除いた数字ではあるが、7.3%成長となった。中国の昨年は9.0%強と一昨年と同程度の成長率とみられ、いわゆるBRICs（ブラジル、ロシア、インド、中国、南アフリカ）という新興工業大国の中の最重要国としての成長を遂げている。

昨年、しばしば取上げられるようになったBRICsであるが、その中でもアジアに属する中国とインドという10億を超える人口大国は、今後の世界経済を動かす国になるであろうというプレゼンスの大きさを示した形になっている。この色彩は、今後更に強まっていくことになると思われる。そして、今後、この両国に続く形で経済発展の度合いを強めてくるのがアジア諸国経済である。事実、アジア諸国経済は、域内、域外の両面において連携を模索し、それを更に強めていく方向性が昨年から加速化されてきている。

その中でも、「ASEAN + 3」（ASEAN10カ国+日本・中国・韓国）という枠組みの関係構築がしばしば注目を集めた。それは、ASEAN + 3首脳会議及びEU25ヶ国を加えた形でASEM（Asia - Europe Meeting）での首脳会議、ASEAN + 3に台湾、香港、米国、カナダ、メキシコ、チリ、ペルー等の諸国を加えたAPEC（Asia Pacific Economic Cooperation：アジア太平洋経済協力会議）首脳会議といった具合にである⁽⁵⁾

中国の本年（2005年）に入ってから動向はどうなっているのか。

アジア開発銀行（ADB）は、2005年4月6日、2005年版「アジア開発展望」を発表した。

それによると、中国経済は、2005 - 06年にかけて「軟着陸（ソフトランディング）」に成功する可能性が高く、2005 - 07年も引き続き高度成長を遂げるとの予測される。また、今後3年間のGDP（国民総生産）成長率は8.5%、8.7%、8.9%と着実な伸びが見込まれている。

この報告書では、中国政府が強化している引き締め政策や国内企業のコスト上昇などにより、今後数年間は中国の輸出増加が徐々に抑制されると予測されている。

また、2005 - 07年にかけて、中国の第2次産業は9.3 - 10.1%の成長を遂げるとしている。中国政府による農業政策の促進により、農業の成長率は4.1 - 4.6%に。さらに、今後3年間でサービス業の対外開放が加速し、平均して8%の成長率を維持するだろうとしている。

中国は、2001年のWTO（世界貿易機関）加盟時の取り決めを実行しなければならない。すでに、貿易関税を下げるという目標は達成しており、2005年初頭には、平均関税率が01年の15.6%から10.1%に引き下げられた。

2004年における、外資系企業の対中直接投資の成長率は13.3%で、累計606億ドルに達した。外国人投資家が中国を選択するのは、中国が大量の廉価な労働力を擁していることや、インフレ整備が加速し、投資環境が絶えず改善されているなどの魅力があるためだとされる。

一方で、投資の再過熱の可能性や潜在的問題の不適切な処理により、経済成長が失速するという危険性もはらんでいるという。そのため、中国は引き続き、農民の増収に注力すると同時に、中小企業の健全な発展、金融改革の加速化などに対応する必要に迫られている。

本章においては、中国の公企業の民営化について少しく記述していく⁽⁶⁾。

そもそも公企業の民営化が行われてきた起因はどこにある

のか⁽⁷⁾。

第一に、1990年代後半から中国の国有企業・公企業の民営化がさらに加速化されてきた背景には、財政難に陥っている一部の地方政府の自発的な措置として開始されてきたことがある。その前段としては、もちろん、前回の拙稿でもふれたように、1992年の鄧小平の南巡講話及び第14期三中全会における社会主義経済路線の確立（1993年）をその契機としている。つまり、広東省、四川省などの複数の県・市レベルの地方行政主導型の民営化が開始された⁽⁸⁾。

第二に、国有企業改革は、1998年3月の朱鎔基内閣以来のいわゆる三大改革（国有企業改革、金融改革、行政改革）のひとつである。

さらに、第三に、中国のWTO加盟が上げられる。

WTO加盟は、中国にとって大きなチャンスであると同時に、大きな挑戦でもある。

というのは、それは労働集約的商品を大量に国際市場へ輸出できることを可能にすると同時に、高付加価値商品の流入を余儀なくされるのである。今後は、国際市場でも通用する高付加価値製品に対応した産業転換が求められてきている。

これが、本稿でASEANをとりあげる主因でもある⁽⁹⁾。

第四に、2003年10月に開催された第16期三中全会においても国有企業改革が大きな課題として取り上げられたことから、それが現在の国家的大問題であるなよりの証左である⁽¹⁰⁾。

1-1 中国公企業民営化の制約要因

公企業民営化が中国における現在の大きな国家的課題であることは動かしがたい事実である。

本項では、その制約要因となっているのはどういうことなのかについてみてみる⁽¹¹⁾。

中国の公企業民営化は、中小規模の国有企業・公企業から開始された。その契機となったのは、1990年代以降の市場競争激化により企業業績が悪化し、その結果として地方政府の財政状態の逼迫化という現象をもたらすこととなった。

しかしながら、1997年の第15回党大会を契機として、公企業民営化や民間企業に対する政治的制約条件が緩和された。それに伴い、民営化の潮流は比較的大規模な企業にも波及することとなった。また、新興の国有企業・公企業でも、経営者のイニシアティブにより民営化の動向が進展することとなった。家電の海爾（はいあーる）やTCLなどはその代表的事例である。

1990年代半ば以後、国有企業・公企業改革のひとつとして、株式会社への改組及び株式上場が実現することとなった。この株式上場自体は、民営化のひとつの段階ではあるが、企業の株式を国が所有している比率は数十%にもなっており、それがひとつの重要研究課題であったが、2001年になると上場国有株の売却がスタートすることになった。そこで、国有大株主に代わって機関投資家はそのガバナンスを担う者となり、そこに焦点があてられるようになった。

1997 - 99年には、中国共産党の方針により、政治的な制約が少なくなってきた。しかし、現在もお抱えている大きな課題として、以下のようなことが指摘されている。

第一に、民営化の受け皿不足の最たるものとして、経営者や民間企業の不足があげられる。また、地域間情報格差や市場経済への地方政府の理解不足が挙げられる。

第二に、民営化による人員整理がもたらす雇用機会の不足。また、内陸部の雇用をいかに創出していくかという問題がある。

第三に、財政的制約としての人員整理、雇用改革に伴う銀行

の資本減損への財政支出という問題が生じる。

第四に、資本市場の未発達、今後、本格化するとみられる大企業民営化の展開を阻害するとすれば、それをいかに整備していくべきか。

これらの課題をめぐり問題解決が急がれてきている⁽¹²⁾。

1-2 中国公企業の現状

では、2004年に入ってから公企業の現状はどうなっているのか。これに関する最近の報道からその現状を見てみる。

中国広東省においては、個人・私営企業数が急増し、就職難の緩和にもつながっている。

2004年上半期(1-6月)に広東省全体で新規に認可・登録された個人企業数は17.5万件、私営企業数は4.47万社となった。同年6月末までに登録された同省の個人事業と私営企業の実数は合計227万社に上り、過去最高の水準に達した。この数字が広東省工商局の統計によるものであることを、2004年8月16日付で中国新聞社が伝えている。

同省工商局の関係者によると、私営企業経営者の間でリスクマネジメントの意識が次第に強くなってきており、現在、多くの起業家たちが、開業に際して有限会社の形態を選択する傾向にあるとも指摘されている。現在、有限会社化している私営企業は、広東省全体でその総数の82.6%にも達しているという。

「個体(工商)戸」、いわゆる個人事業と私営企業の目覚ましい発展は、雇用機会の新規創出にも貢献しており、就職難の緩和にもつながっている。現在、個人事業と私営企業は、広東省内で800万人の雇用を生み出し、また、2004年1-6月でレイオフ者1.7万人の再就職先にもなっている⁽¹³⁾。

次に、同じ中国の中国鉄通(チャイナレールコム)についての報道から見てみる。

中国鉄通は正式に始動しているが、A株の発行と海外市場への上場をも視野に入れて、中国鉄道部から国有資産監督管理委員会(国資委)への移管などの過程を経て、数度にわたり企業内改革を断行してきた通信キャリア企業である。同社は、「中国鉄通集団公司」として2004年8月20日に正式に産声を上げた。

趙吉斌と張永平を中心とする経営陣は、「企業内部の基礎はすでに固まった。新たな中国鉄通の目標としては、独立運営を実現、強化することで、今後3年以内に一流の通信キャリアの一角に食い込む」との目標を定めている。

さらに、資金調達についても言及し、中国国内のA株と海外の二市場に上場する見通しを示した。国資委の関係筋によれば、中国鉄通は他の6社とともに、中央企業としての全体上場のモデルケースに認定されており、株式上場が当面の課題になっている。

中国鉄通が全体上場のモデルケースに認定されたのはつい先日のものであり、一部報道で流れていたような上場に際しての融資規模は、戦略投資家1社当たりの投資限度額は、100億元ではなく、30億元程度になる見込みである。

今後、中国鉄通は、モデルケースとしての董事会を確立するなど、企業経営体制の確立を進めていくことになるが、現在までに董事5人は内定しており、執行董事1人と社外董事3人は国資委の認可を待っている段階だとされる。

2004年1月20日に鉄道部から国資委に移管された中国鉄通であるが、同社は中国六大通信キャリアの一つとされているが、中国電信(チャイナテレコム)や中国移动(チャイナモバイル)らの「兄貴」企業と比べてまだまだ弱小であり、「末弟」の発展はこれからである⁽¹⁴⁾。

今後の課題として、コーポレートガバナンスの確立とそのリスク管理システムがいかに推進されていくかという問題もある。

WTO加盟により、2006年末までに、顧客制限の撤廃、地域制限の撤廃、さらには外資系銀行参入の進展ということも予想されている。このように予想される事態への対処として、経営効率や収益性という視点での改善強化が今後の喫緊の問題として浮上してきている。そのためには、コーポレートガバナンスの確立が第一の条件となる。金融監督強化という面でも政府は、2003年に中国銀行業監督管理委員会(CBRC)を設立したことで、金融監督を従来の中国人民銀行から分離させ、金融監督機能の強化を図っている。

国有企業改革は、政府最大の課題である。それは、市場経済化徹底の成否を左右するものであるといっても過言ではない。中国経済を支えている固定資産投資の主体であるのが、ほかでもない国有企業部門である。この固定資産投資が2003年から過熱化してきており、非効率な投資が懸念されている⁽¹⁵⁾。

2. 東・東南アジアの地域統合

本章においては、東・東南アジアの地域統合について見てみる。その一例としてFTAを取り上げ、そのアップ・トゥ・デートな動向について少しくふれてみることにしたい。

当該地域は、1980年代後半以降ダイナミックな成長を遂げてきた。しかし、ごく最近までその潮流は静かなものであった。しかし、1997年のアジア通貨危機から回復しはじめた2000年以降にその地域統合に急なる動きが生まれてくることとなった。

それまで当該地域で地域統合の動きが静かであったのは、地域が抱えていた政治・経済・民族・宗教等の多様性がこの問題に深く関わっていたからである。この多様性ゆえに、EUのような形になることは困難であるともされている。

アジア通貨危機後、日・ASEAN、中・ASEAN、韓・ASEANという形での協力関係が派生してきている。これら日・中・韓とASEANの協力関係をさぐることで東アジア経済共同体をどう見るができるかについて考えてみたい⁽¹⁶⁾。

【ASEANのFTA】

ASEAN地域は、5億3,700万人の人口を擁したマーケットであることなどからFTA締結に向けてのアプローチがなされている。

例えば、最近のFTAの動向をみても、

日本・フィリピンの経済連携協定交渉、日本・ASEANの包括的経済連携協定交渉、中国・ASEANの物品貿易協定などの進展、さらには韓国・ASEANのFTA交渉開始といった具合にである。

それに加えて、本年(2005年)には、ASEAN諸国に日、中、韓等を加え「東アジアサミット」が開催される⁽¹⁷⁾。

2-1 タイの現状

タイの産業政策について最初に見てみる。

1985年のプラザ合意後、日本をはじめとしてタイへの直接投資が増加した。タイでは、1980年代後半以降、急速に輸出志向工業化が進むこととなった。輸出増大により、それまでの輸入代替産業における規模の経済が機能することとなった。

1990年代に入ってから、それまでの保護育成政策を是正して自由化政策へと転換させていった。

1980年代後半から1990年代前半にかけて廉価な労働力を持つ周辺諸国の影響により、1996年には輸出額が減少し、輸出

品のより強固な競争力が大きな課題となった。

そのような状況のもと、工業省は、他の経済官庁と協力して、国家産業開発委員会を発足させ、産業面における問題点を洗い出しておいて、さらなる競争力向上についての検討を続けていった⁽¹⁸⁾。

タクシン (Thaksin Shinawatra) 政権では、それまでの外需を主とした経済政策ではなく、内需及び外需双方からの経済成長を意図した政策を実行してきた。内需面においては、事業機会の創出、低所得層の購買力向上などを行ってきている。これらの点については、1期目終了時点で問題点もあげられてきている。政府は、農民債務モラトリアム・プログラムとして農業・農業共同組合銀行 (BAAC) から融資を受けている農民の債務返還を3年間猶予するといったプログラムを行った。これにより、政府は、農民側の所得を年間約1万バーツ上昇させたとしている。この農民所得向上は、主に耐久消費財の購入にあてられ、生活面においては効果もたらされてきている評価もある⁽¹⁹⁾。

また、低所得層を対象とした住宅開発計画は、政府住宅公団により2003年から5年間に60万戸を3,080億バーツをかけて建設することを計画をしている。

昨年 (2004年) 末までに計15万戸余りの住宅が着工され、この事業費については、政府が56億バーツを支出し、それに政府住宅銀行及び貯蓄銀行の融資を加え、さらに政府住宅公団の債券発行で577億バーツを調達するとしている。

タクシン政権下の政策は、その事業内容もさることながら、資金調達において政府系金融機関を活用していることがその特色である。

この政府系金融機関による事業では、政策の支援対象者に対して、直接的かつ機動的な支出が可能となることに加えて、政府の緊縮予算時においてもその有効性がある。とはいえ、問題点としては国会審議を経ないで執行できることや支援対象者に対する融資がハイリスクを伴い不良債権化するという点がある。不良債権化した際の事前了解のない税金投入ということも危惧されている⁽²⁰⁾。

2-2 タイのFTAへの動向

タイのFTAの動向は、いかなる状況になっているか。

本年 (2005年) 4月～5月時点での動向をみてみたい。

2005年4月12日、日本とタイの自由貿易協定 (FTA) 締結に向けた動きがヤマ場を迎えている。2005年3月29日～4月1日の次官級交渉では、農業分野で大筋合意に達したものの、日本側が求める自動車、鉄鋼製品の輸入自由化をめぐる交渉が難航した。タイの国内メーカーなどが自由化に反発を強める中、日本側はコメを除く農業分野で一定の譲歩を示したことから、閣僚会談などを通じてタイ側に譲歩を迫り、早期決着を目指す方針である。

各紙の報道などによると、日本側は3,000cc超級の完成車の輸入自由化などを要求しているが、タイ側はこれを拒否、完成車については2010年以降の自由化を提案している。タイ国内では、欧米系自動車メーカーなどの現地法人8社が日本の要求を受け入れないよう政府に要請したほか、現地生産の減少を懸念する部品メーカーなどからも反発の声が出ている。

また、鉄鋼製品をめぐるのは、日本側の要求に対して、タイ側は、熱延鋼板の関税率を現行の7～9.5%のまま10年間維持し、11年目から段階的に撤廃、15年目までにゼロにする案を提示、双方の溝は埋まっていない。ただ、タイ側はFTA交渉

団や国内メーカーとは逆に、タクソン商務相が熱延鋼板の輸入拡大に積極的な姿勢を示すなど、政府方針は固まっていない模様である。

こうした難局の打開に向けて、日本側は正式交渉とは別に、閣僚との直接交渉などを積極化している。中川昭一経済産業相は2005年4月11日、東京都内でタクソン商務相と会談し、焦点の鉄工業分野の扱いを協議した模様である。同商務相は農林水産省幹部とも協議を予定しており、ソムキット副首相兼財務相も近く訪日して交渉を詰めるとみられる。2005年5月に予定されるタクシン首相の訪日を目処に、日本側は早期決着に向けて「いろいろなレベルで機会を見つけ、交渉を続けていく」(杉山秀二経産省次官) という構えである。

一方、農業分野では大筋合意に達し、タイの地元紙でも日本の市場開放を評価する報道が目立っている。これまでに合意したとされる内容は、◇5年以内に加熱済み鶏肉製品の関税率を6%から3%に、冷凍鶏肉製品の関税率を11.9%から8.5%に削減◇タピオカ粉 (でんぷん) の輸入割り当て (クオータ) を年間7万トンから20万トンに拡大◇ツナ缶の関税率9.6%を5年以内に撤廃◇ドリアン、パパイヤ、ヤシの実など熱帯果実の関税を即時撤廃◇パイナップルのクオータを1年目に100トン、5年目に300トンに拡大◇バナナのクオータを1年目に3,000トン、5年目に6,000トンに拡大◇糖蜜のクオータを3年目に4,000トン、4年目に5,000トンに拡大◇コメぬか油の関税を5年以内に半減などである。

また、労働市場の開放についても、タイ人の料理人やマッサージ師、ベビーシッター、スパ業者などの就労を条件付きで認めることで合意したもよう。観光やファッション、展示会、広告などの分野でも就労が可能になるとみられ、就労者の資格認定や査証 (ビザ) の内容など受け入れ基準については今後の協議で決められる見通しである⁽²¹⁾。

2005年5月5日、鉄工業分野の関税撤廃をめぐる交渉が難航している自由貿易協定 (FTA) の打開に向けて、中川昭一経済産業相は2005年5月6日にタイを訪問し、ソムキット副首相らと会談する。関税の段階的撤廃など譲歩案とあわせて、自動車産業の集積による「東洋のデトロイト」化を目指すタイ政府に人材育成支援などの幅広い経済連携協定 (EPA) を提案し、5月内基本合意への理解を求める。

両国のFTA交渉は、懸案だった農業分野で合意に達したが、日本側が期待する自動車や鉄鋼分野の関税撤廃にタイ側が反発。2005年4月11日に訪日したタクソン商業相と中川経産相が会談したが、「互いに国内調整を急ぐ」と物別れに終わり、双方が目指していた四月中の基本合意には至らなかった。

今回の訪タイで中川経産相は、3,000cc超級の乗用車での関税即時撤廃要求を貫く一方、他の自動車や部品などは2010年までの段階的撤廃にする譲歩案を説明した。これに合わせて、同年までに自動車生産を倍増させるタイ政府の政策を後押しするため、(1) 技術者教育 (2) 中小企業育成 (3) 二千億円超の直接投資—など、幅広い支援策を示して理解を求める⁽²²⁾。

日タイ間の自由貿易協定 (FTA) を含む経済連携協定 (EPA) 締結に向けた協議のため、タイを訪問中の中川昭一経済産業相は2005年5月6日、タクシン首相、ソムキット副首相兼財務相らと相次いで会談した。鉄鋼、自動車などの鉄工業品の自由化問題で難航中の同協議について経産相は、再度事務レベルでの協議を再開する方向でタクシン首相らと意見が一致した。2005年7月までの全面決着を目指すことで合意した。

同協議は現在、自動車や熱延鋼板の関税撤廃を求める日本側と、同業界の地場企業育成のため関税撤廃に難色を示すタイ側との交渉が暗礁に乗り上げたままであり、ほぼ合意に至っていない農業分野での交渉にも影響を及ぼしている。

このため、中川経産相は同日の会談で、タイが2010年までに自動車の生産拠点である「アジアのデトロイト構想」を全面支援するため、人材育成や技術移転などを含めた案を提示した。ソムキット副首相もこの日本案を前提に、早期の交渉再開を約束した⁽²³⁾。

2005年5月10日、日本とタイは1～2カ月以内に、日本で自由貿易協定(FTA)を含む経済連携協定(JTEPA)締結に向けた8回目の政府間交渉を行う。農産物、サービス、投資分野などが交渉の焦点となる。タイ側は自動車・鉄鋼の自由化で国内産業が打撃を受けることを引き合いに出し、強気の姿勢で次の交渉に臨む構えである。

タイ商務省筋によると、日タイの第8回FTA交渉では、農産物、サービス、投資の自由化などが議題の中心となる見通し。農産物はクォータ(輸入割り当て)制で輸入量が制限されるため、タイは自由化による恩恵を十分に享受できないとみている。国内業界は鉄鋼・自動車の自由化でタイが多大な損失を被るとし、タイ側が譲歩した農産物分野の取り決めを見直す動きが強まっている。

2005年5月9日付マティションによると、農業・協同組合省は2005年5月4日、日本の農林水産省に対して、農産物・水産物合わせて14品目の自由化を求める書簡を提出した。同省農業経済局のピニット副局長は、部分的ではなく、包括的な提案が重要との考えを示した。

タイ商工会議所によると、現在、農産物分野で双方の隔たりが大きいのは、砂糖・黒糖、パイナップル缶、でんぶん、イカ、コメなど。砂糖は5年以内に再交渉するという日本側の提案に対して、タイ側はゼロ関税を要求した。ゼロ関税が認められない場合は、クォータ制の導入を求める方針である。2003年の砂糖の対日輸出量は、前年比39.5%増の56万2,783トンであり、第二の輸出国となっている。

でんぶんでは、タイ側は輸入枠を15万トンから25万トンに即時拡大することを要求。また、7年以内にクォータ制を撤廃することも求めている。コメは先送り合意しているが、国内業者はコメ関連製品の自由化などを求めているという。

サービス部門では、タイ政府は健康医療、スパ事業の自由化を求めている。特にスパ業界は日本での事業展開で、管理者クラスや研修担当のタイ人を送り込むことを要求しており、日本側が検討している規制の詳細などについて協議する。同省は、日本側は国内スパ産業に従事する労働者を保護するため、高い基準を要求してくるとみている⁽²⁴⁾。

2-3 マレーシアのFTAへの動向

1980年代以降、マレーシアでは、従前の輸出加工区の外資依存構造の脱却を意図し、重工業部門の育成政策が図られてきた。

政府主導で工業化による経済成長を図るため、産業の高度化に乗り出すこととなった。

マレーシアの産業政策に関しては、工業マスタープラン(Industrial Master Plan)がある。

1986年から1995年までの第1期マスタープランにおいては、主要産業を資源・非資源に分け、さらにこれらを輸出志向、国内志向に分けて、その成長戦略をフォローしている。

第二期マスタープランでは、1996年から2005年までを産業レベルにウエイトを置く形でその付加価値の増大を生み出す分野への拡大を図ろうとしている⁽²⁵⁾。

マレーシアのFTAは、いかなる現況になっているか。

2005年5月17日、自由貿易協定(FTA)を柱とする経済連携協定締結に向けた日本とマレーシアの次官級協議が、マレーシアのプトラジャヤで始まった。両国は農林水産分野では既に合意しており、2日間の協議で日本が鉄鋼、自動車の輸入関税撤廃をマレーシアにどう迫るかが焦点となった。

両国は同年5月24日からのアブドラ・マレーシア首相の訪日時に交渉を決着させたい考えである。

日本は、シンガポールとはFTAを締結済みであり、フィリピンとも昨年(2004年)、大筋合意した。マレーシアとの協議がまとまれば、タイ、インドネシアなど他の東南アジア諸国連合(ASEAN)各国とのFTA協議にも弾みがつくとされる。

マレーシアは、「国民車」と競合する普通自動車や軽自動車の関税を2015年まで維持したい考えだが、日本は早期の撤廃を求めている⁽²⁶⁾。

中川昭一経済産業相は、2005年5月22日、自由貿易協定(FTA)を柱とする日本とマレーシアの経済連携協定の締結に向けて、クアラルンプールで同国のラフィダ通産相と会談、懸案だったマレーシアの自動車、鉄鋼の自由化について合意し、協定締結交渉が決着した。

そして、小泉純一郎首相とマレーシアのアブドラ首相が同月25日に東京で会談し、正式に合意する。その後、協定文を作成し、本年(2005年)12月の署名を目指す。

日本のFTAは、シンガポール、メキシコ、フィリピンに続きマレーシアが4カ国目となる。日本は、タイとも本年(2005年)7月を目処にFTA交渉の妥結を目指しており、アジアを中心に経済連携を強化する通商政策に弾みがつきそうである⁽²⁷⁾。

中川昭一経済産業相は2005年5月22日、ラフィダ国際貿易産業相とクアラルンプールで会談し、自由貿易協定(FTA)を柱とする経済連携協定(EPA)を締結することで大筋合意した。2005年5月25日に東京で開かれるアブドラ首相と小泉純一郎首相の首脳会談で基本合意した。同年12月にクアラルンプールで開かれる東アジアサミットで、協定文書に署名する見通しである。日本のFTA締結は、シンガポール、フィリピン、メキシコに続き4カ国目となる。

会談後の会見で中川経産相は、「首脳会談での合意に向け方向性がみえた。鉄鋼、自動車、投資、農業、技術支援協力、すべての分野で道ができた。マレーシアは東南アジア諸国連合(ASEAN)の中の重要な工業国であり、(互いに利益を得る)『ウィン・ウィン』の形を目指したい」と語った。ラフィダ貿易産業相も「これですべての交渉が終了した。首脳会談を前にして、満足のいく結果となった」と述べた。

マレーシアと日本のFTA交渉は、昨年(2004年)1月にスタートした。同年末までに合板を除いた林産物の関税撤廃など、農林水産分野で大筋合意に達したものの、マレーシアが国内産業の保護政策をとる自動車や鉄鋼分野の交渉が難航。2005年5月17日からプトラジャヤで開かれた両政府の次官級交渉でも結論が出ず、閣僚会談による政治決着となった⁽²⁸⁾。

アブドラ首相は、2005年5月25日、小泉純一郎首相と東京で会談し、自由貿易協定(FTA)を柱とする包括的な経済連携協定(EPA)を締結することで基本合意した。2005年12月にクアラルンプールで開かれる東アジアサミットで、協定文書に署名する見通し。発効から10年以内に、自動車や鉄鋼を含

む鉱工業品と農林水産品分野のほぼすべての品目について関税を撤廃する。日本のFTA締結は、先にも述べたとおりであるが、マレーシアは初のFTA締結となる。

その合意によると、争点となっていた自動車は、現地組立車（CKD）向け部品の輸入関税を即時撤廃する一方、国産車と競合する排気量2,000cc以下の完成車の関税撤廃には、2015年まで猶予を設けることで折り合う形となった。排気量2,000～3,000ccの乗用車と20トン以上のトラック・バスの関税は2010年までに撤廃する。また、マレーシアの自動車産業の発展と競争力強化に向けて、両政府が協力することで合意した。

鉄鋼分野では、自動車や家電向け製品に対する免税を明確化した。10年以内に実質上すべての製品の関税を撤廃する。

農林水産品では、マンゴー、ドリアンなどの関税を即時撤廃する。バナナには年間1,000トンの無税枠を設ける。マレーシアが輸出拡大を求めた合板は結論を先送りし、FTA発効後に再協議する。

日本とマレーシアのFTA交渉は、2004年1月にスタートした。同年末までに、合板を除く木材加工品の関税撤廃やバナナの無税輸入枠設定など、農産物の取り扱いについて大筋合意。その後、マレーシアが保護政策を取る自動車分野の自由化や鉄鋼など工業分野の調整が難航していた。

マレーシアはこれまで、世界貿易機関（WTO）を中心とした多国間交渉による貿易自由化を目指していた。しかし、隣国のシンガポール、タイなどが積極的な2国間協定締結方針を打ち出し、外国投資の呼び込みを推進。出遅れに危機感を抱いた政府は、多国間、2国間の両面での交渉を模索してきている。FTAでは、近くオーストラリア、ニュージーランドと交渉を開始することとなっており、米国ともFTA締結を視野に入れた協議を進めている。

東南アジア諸国連合（ASEAN）加盟国の対日FTA交渉は、シンガポールが他国に先駆けて2002年に締結した。2004年11月末にはフィリピンが大筋合意し今年（2005年）中の締結を目指す。交渉中のタイは、砂糖やでんぷんなどの農産物分野での調整が難航している。

各国との個別交渉を進める一方、日本政府は2005年4月、ASEAN地域全体とのFTA交渉を開始した。そして、原産地規制や知的財産権保護、投資などで域内の共通ルールを整備する方針である⁽²⁹⁾。

おわりに

中国、タイ、マレーシアを取上げてその最近の動向、特にFTAについての動向を主にして見てきた。

中国では、第一に、急激な経済成長の陰に隠れて見えにくくなっているが、国内市場においては、サステナブルな経済成長に向けていくつかの課題が取り上げられる。特に、WTO加盟後、国有銀行、国有企業の経営効率化の問題が、国際競争圧力の高まりとともに早期解決が望まれているのが現状である。今後の行方について注視せねばならないことはいうまでもない。

第二に、国内の地域間所得格差について、その深刻の度合いが高くなってきている。また、今後、電力をはじめとした国内エネルギーの制約をいかに解決していくか、さらには社会資本の整備も重要課題となっている。

タイでは、2期目に入ったタクシン政権下、2004年の経済成長率が6.1%となった。2003年に比べて伸びは緩やかであるが、高度経済成長を維持している。経済成長を支える要因としては自動車産業を中心とした民間投資の伸びに加えて、政府の新たな整備計画による投資がそのけん引役となると予想されている。

最後に、FTAについてであるが、今後の課題としては、日本が東・東南アジア地域といかに経済連携し、そのリーダーシップをとれるかがその成否の鍵をにぎっているといっても過言ではないだろう。その際に注意すべき点としては、本稿でとりあげた中国とASEAN各国を含めた域内における他の経済連携とどのように緊密な関係をもてるか、換言すれば、東・東南アジアに広範にわたる経済連携を模索するひとつとして、その可能性を探る取組みが挙げられる。いずれにしても今後の動向については目を離せないが、この問題については次回の論考にゆずりたい。

(2005年7月4日脱稿)

(注)

- 1 IMF, *The IMF's Response to the Asian Crisis*, 1999)
- 2 Stiglitz, Joseph E. and Shahid Yusuf eds., *Rethinking the East Asian Miracle*, Oxford University Press, 2001
- 3 Hellman, Thomas, Kevin, Murdock and Joseph E. Stiglitz, "Financial Restraint: Toward a New Paradigm", in Masahiko Aoki, Hyung-Ki Kim, Masahiro Okuno-Fujiwara, eds., *The Role of Government in East Asian Economic Development: Comparative Institutional Analysis*, Oxford University Press, 1996, 「金融抑制 - 新しいパラダイムに向けて -」青木昌彦他『東アジア経済発展と政府の役割 - 比較制度分析 -』日本経済新聞社, 1997年)
- 4 黒岩郁雄「制度能力と産業政策」黒岩郁雄編『国家の制度能力と産業政策』日本貿易振興会アジア経済研究所, 2004年, PP.7 - 10。
- 5 加藤義喜「世界経済の基本動向と2005年の見通し」『世界経済評論』2005年1月号, (社)世界経済研究協会, PP.30 - 41。
- 6 拙稿「中国国有企業・公企業民営化の動向とそれを取り巻く内外環境」金沢星稜大学経済研究所, 『中国日系企業をめぐる動向と北陸地域企業の中国進出の現状』, 2005年, PP.79 - 89。
- 7 今井健一「中国の公企業民営化」今井健一編『中国の公企業民

- 8 今井健一「中国の公企業民営化」今井健一編『中国の公企業民営化 - 経済改革の最終課題 -』, アジア経済研究所, 19ページ。
- 9 長谷川啓之「東アジア経済の持続的成長 - グローバル化と情報化への対応 -」, 長谷川啓之編著『グローバル化時代のアジア経済 - 持続的成長の可能性 -』創土社, 2004年, PP.90 - 91。
- 10 『アジア動向年報2004』日本貿易振興機構アジア経済研究所, 2004年, 132ページ。
- 11 今井健一「展望 - 「社会主義市場経済」を超えて -」今井健一編『中国の公企業民営化 - 経済改革の最終課題 -』, アジア経済研究所, 170ページ。
- 12 今井健一「展望 - 「社会主義市場経済」を超えて -」今井健一編『中国の公企業民営化 - 経済改革の最終課題 -』, アジア経済研究所, PP.169-170。
- 13 2004年8月16日, 中国新聞。
- 14 2004年8月20日北京晨报。
- 15 内閣府政策統括官室(経済財政分析担当)『2005年春 世界経済の潮流』国立印刷局, 2005年, PP.51 - 55。
- 16 谷口誠『東アジア共同体』岩波新書, 2004年, PP.6 - 9。
- 17 『アジア動向年報2005』日本貿易振興会アジア経済研究所,

- 2005年。PP.21 - 22。
- 18 東茂樹「国家の制度能力と産業政策 - タイとマレーシアを事例として -」黒岩郁雄『国家の制度能力と産業政策』日本貿易振興会アジア経済研究所，2004年，PP.138 - 141。
- 19 『アジア動向年報 2005』日本貿易振興会アジア経済研究所，2005年。PP.295 - 298。
- 20 『アジア動向年報 2005』日本貿易振興会アジア経済研究所，2005年。PP.298 - 300。
- 21 2005年4月12日NNA。
- 22 2005年5月5日産経新聞。
- 23 2005年5月7日西日本新聞。
- 24 2005年5月10日，NNA。
- 25 Ministry of International Trade and Industry, *Second Industrial Master Plan 1996-2005*, Kuala Lumpur, 1995, 穴沢真「マレーシアの制度能力と産業政策」黒岩郁雄『国家の制度能力と産業政策』日本貿易振興会アジア経済研究所，2004年，PP.107 - 108。
- 26 2005年5月17日共同通信。
- 27 2005年5月22日共同通信。
- 28 2005年5月24日NNA。
- 29 2005年5月26日NNA。

