



M I G A コラム

「世界診断」

2016年9月7日

西村 英俊

明治大学国際総合研究所フェロー
東アジア・アセアン経済研究センター
事務総長



東京大学法学部卒、1976年通産省入省。海外貿易開発協会アジア太平洋代表、通商政策局南東アジア大洋州課長、愛媛県理事、中小企業庁経営支援部長、日中経済協会専務理事、日中東北開発協会理事長等を経て、2008年6月より国際機関ERIA(東アジア・アセアン経済研究センター)事務総長。早稲田大学客員教授、明治大学国際総合研究所フェロー、ダルマプルサダ大学文学部教授。

『アセアン統合の衝撃』(ビジネス社) 及び『ASEANの自動車産業』(ERIA=TCER アジア経済統合叢書第7巻 勁草書房) について

最近出版された小生の編共著2冊を踏まえて、最近の世界の動きとASEAN経済統合の意義について考えてみたい。

『アセアン統合の衝撃』(ビジネス社)は西村が責任編集し、小林英夫早稲田大学名誉教授、浦田秀次郎早稲田大学アジア太平洋研究科長との共著になっている。本書の副題には「EUの蹉跌をいかに乗り越えるのか」、帯には「イギリス離脱で混迷するEUと異質なアジアの叡智! まちがいなく急成長する巨大経済圏と、日本はどう付き合えばいいのか」と述べている。副題のEUの蹉跌という言葉は少し強い気がするが、本著は啓蒙書であるので、論点を強調すると言う意味で編集部のアドバイスを参考にした。

現在のBRITAINの問題を論ずるうえで避けられない論点は「共同体における人の移動」をどのように考えるかとい

う点である。駐日欧州連合代表部の公式ウェブマガジンEUMAG(2012年4月11日の記事)から引用すると以下のように記述されている¹。(一部要約した)

¹ <http://eumag.jp/question/f0412/> (2016年8月29日閲覧。)

「EUの母体である欧州経済共同体（EEC）の設立条約（ローマ条約、1958年発効）において、加盟国間で人、物、サービス、資本が自由に移動できる共同市場を創ることが目指された。その後、1985年に西ドイツ、フランス、ベルギー、オランダ、ルクセンブルクの5カ国が「人の移動の自由」の実現に向けて、域内国境を段階的に撤廃することに合意したのが「シェンゲン協定（The Schengen Agreement）」で、同協定は、当時の欧州共同体（EC）の枠外で締結された。1996年までにはイタリア、スペイン、ポルトガル、ギリシャ、オーストリア、フィンランド、スウェーデンが加わり、シェンゲン協定の締結国は13カ国に広がった。1997年に、前述の2つの協定が他の関連法規とともに、EUの改正基本条約「アムステルダム条約」に附属議定書として組み入れられ、「人の移動の自由」がEUの法体系の中で保障されるようになった（条約の発効は1999年）。」

EUの試みは、ローマ条約が目指したものが単一経済市場であり、シェンゲン条約のオリジナル国を鑑みても、それほど経済格差のないキリスト教国家のメンバーたちによって想起された試みであった。1967年に発足したASEANも先発加盟6か国（インドネシア、シンガポール、タイ、フィリピン、マレーシア、ブルネイ）は、宗教は多様性であるが経済格差はそれほどではなかった。そのASEANがEUの動きに刺激されて1992年の第4回サミットでASEAN自由貿易地域（AFTA）を目指し、CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）という政治体制、経済格差の多様性を大胆に受け入れ、1997年のアジア通貨危機を契機に覚醒して共同体形成へと突き進んでいくことになった。

ここにおいてEUとASEANは異なる道を歩み始めることになった。まず経済の発展モデル、特に製造業に関して、格差の少ないEUではドイツをはじめとして産業集積を深めそこで完結し、そこで自由な安い労働力を活用するというタイプの発展を目指した。これに対して、経済格差が大きいASEANにおいては、産業集積を深めると同時に、国境を越えて比較優位のあるところへ製造プロセスを分散し、それをネットワークでつなぎながら最終製品を組み立てるというセカンドアンバンドリングタイプの生産ネットワークが発展することになった。ASEANにおいてはEUに比して文化宗教上の多様性が比較にならないほど大きく、それゆえに人の移動も経済だけの問題で割り切ることは難しかったのである。それゆえに人よりも生産プロセスの移動が現実のものとなったのである。ASEANにおいては、人の移動は経済共同体だけで片付けられるものではなく、社会文化共同体における大きなテーマとされている。人は物のように移動させられるものではなく、国際生産ネットワークに参加する主体としてとらえるのがASEANウェイなのである。

本書においては、第1章でまずASEANの現状をそこでビジネスを展開する事業者の視点だけでなく、そこで物を実際に買う消費者の視点からも検証している。第2章ではBRITAINの主役であるイギリスが1900年頃から形成してきた「東南アジア域内交易圏」と戦前の日本が形成してきた「北東アジア経済圏」の盛衰を100年のスパンで捉えている。東南アジアの国々が脱植民地化—独立・冷

戦・経済圏の再編一を経て ASEAN を形成、政策転換を行う中で、上述のセカンドアンバンドリングを背景に、単一市場を越えた単一生産基地を目指す ASEAN 経済共同体 (AEC) の形成が図られた。また、このような政策展開を支える知的エンジンとしての東アジア・アセアン経済研究センター (ERIA) の役割も分析されている。それを踏まえて第 3 章、第 4 章では、生産ネットワークのコア産業である、電機産業と自動車産業についての調査研究が報告され、第 5 章では、AEC2015 を越えて 2030 年への展望が示されている。エピローグとして ASEAN と環太平洋パートナーシップ (TPP) について述べられている。TPP とは、その参加国が世界の投資家に対して自由化や貿易・投資の厳格なルールなどに対するバインディングコミットメントを示したものである。投資家は各国の覚悟を垣間見ることによって、期待レベルというものがすでに出来上がってしまった。すでにパンドラの箱は開けられたのだから、TPP を批准しようとしまいと、各国は投資家の期待にこたえる努力が不可欠になってしまった。それはとりもなおさず ASEAN 全体にも大きな影響を与えた。AEC は TPP の目指す世界の一步先を行かなくてはその意義を問われることになるであろう。その際の ASEAN の基本エートスというべきものが本書で提案され、AEC ブループリントでも受け入れられた「RESPOSIVENESS」(ASEAN 感動性) というものである。是非ご一読願いたい。

小林英夫教授との共編著による『ASEAN の自動車産業』(ERIA=TCER アジア経済統合叢書第 7 巻 勁草書房) は、ASEAN から発展する自動車産業の新しい工程間分業の姿を描いたものである。本書では、空間経済学とフラグメンテーション理論の枠組みの下で、ASEAN 自動車産業の形成と将来展望を論じている。さらにラオス、カンボジア、ミャンマーを含むアセアン 10 カ国の自動車・部品産業について、多様な論点を国ごとに摘出し、具体的な政策提言まで含めた考察をしている。

完成車メーカーのアセアン戦略は多様である。企業別には①現地に自社組立工場を有するメーカーと②現地企業に生産委託するメーカーとに類型化される。生産方式も①重疊的部品産業の集積形成とジャストインタイム等により効率化を図る、いわば自動車生産の王道ともいべきトヨタ式の生産方式と、②自由貿易のメリットと国際プロダクションネットワークを最大限活用する、簡易組み立て中心の生産方式、とに大別される。ASEAN における自動車発展の特長は、簡易組み立て中心の生産方式による現地企業への生産委託の萌芽が見られることである。TPP が実現すれば、ASEAN 自動車部品産業に対して大きなインパクトを与えることが想定される。

ERIA-TCER Series in Asian Economic Integration,
 Vol. 7 ERIA=TCERアジア経済統合叢書第7巻

ERIA Economic Research Institute for ASEAN and East Asia
 TCER Tokyo Center for Economic Research

ASEANの自動車産業

The Automobile and Auto Components Industries in ASEAN

西村英俊・小林英夫 編著
 Edited by Hidetoshi Nishimura and Hideo Kobayashi

ASEANから発展する工程間分業という新しい自動車産業の姿。

空間経済学・セカンドアンバンドリング(生産工程・タスク単位の国際分業)等最新の理論枠組みの下で分析し将来展望を考察する。

アセアン 統合の衝撃

EUの蹉跌を
 いかに乗り越えるのか

西村英俊・小林英夫・浦田秀次郎 編著

イギリス離脱で混迷するEUと異質なアジアの叢智!

まちががなく急成長する巨大経済圏と、日本はどう付き合えばいいのか?

ビジネス社