

◆ 学術活動

中国・ASEANの経済発展と 「東アジアトライアングル」の新基軸

—国際アジア共同体学会国際シンポジウム—

福井県立大学教授 唱新

はじめに

現在のアジアに関しては、「生産するアジア」、「消費するアジア」、「老いてゆくアジア」、「疲弊するアジア」など、多様な側面から議論されているが、本稿は東アジアを「新興アジア」或いは「分業するアジア」として捉え、中国、ASEANなどの新興経済の台頭により、この地域の国際分業関係がどのように変化しているかを明らかにしたい。

EUやNAFTAと比べ、東アジア国際分業は各国の比較優位に基づいて形成された国際生産ネットワークである。このような国際生産ネットワークの中で、各国の異なる経済発展段階を利用して、生産要素集約度の異なる生産工程を最適地に分散することにより、地域全体の労働生産性が向上し、東アジアは世界で最も効率の高い産業集積地域となっている。

従来の東アジア国際分業は先進国としての日本およびアジア新興工業経済地域(NIES)としての韓国、台湾、香港、シンガポールに主導されていたが、2000年以降、中国、ASEANなどの新興経済は、その経済発展により、比較優位も変化し、東アジア国際生産ネットワークの構造変化を引き起こしている。

ちなみに本稿は、東アジアにおける部品貿易を中心に、経済産業研究所(RIETI)のデータベース、「RIETI-TID2014」を用いて、マーケットシェアと貿易特化係数という二つの指標に基づいて、2000年以降、中国やASEANなどの新興経済の台頭に伴う東アジア国際生産ネットワークの構造変化を考察したい。

1. 東アジアトライアングルの形成

東アジアの産業内国際分業を反映して、部

品貿易は東アジア域内貿易において非常に高いシェアを占めているが、従来の東アジア国際生産ネットワークでは日本、韓国、台湾から部品を輸出し、中国やASEANで組立生産を行って、その製品を欧米に輸出する、いわゆる「アジア太平洋トライアングル」を特徴としていた。しかし、2000年以降、中国とASEANの経済成長にともなう比較優位の変化により、国際生産ネットワークも大きく変貌し、「東アジアトライアングル」も急浮上してきた。1980年から2014年にかけて、東アジアの部品貿易における国別の構造変化はその変貌を端的に反映している。

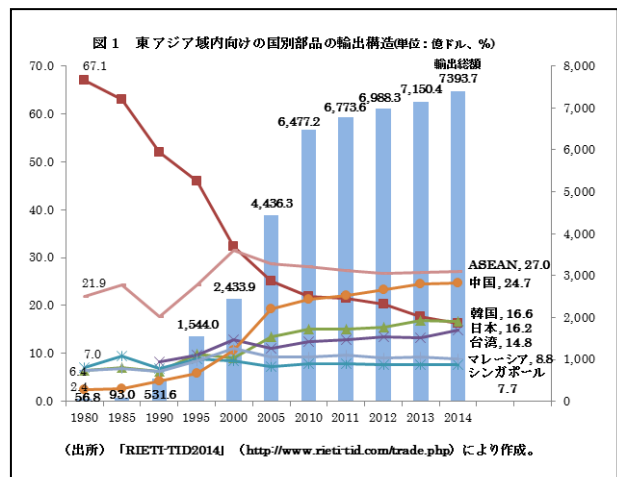


図1のとおり、東アジア国際生産ネットワークの拡大を反映して、域内向けの部品輸出は1980年の56.8億ドルから2014年の7,393.7億ドルへと、24年間で130倍増加した。その国・地域別の輸出構造についてみると、1980年の時点では日本は67.1%という圧倒的なシェアを占めていたが、その後、日系部品メーカーの現地生産にともなって、日本のシェアが低下し続けて、2000年には

ASEAN (31.6%) に、2011 年には中国 (22.1%) に、2014 年には韓国 (16.6%) に抜かれて、16.2% となった。一方、ASEAN のシェアは 2000 年をピークとして、それ以降、横ばいを続けていたが、中国のシェアは 1980 年の 2.4% から 2014 年の 24.7% へと急上昇した。その上、中国と ASEAN の輸出シェアは合計で 51.7% となり、むしろ、中国と ASEAN などの新興国・地域はアジア最大の部品サプライヤーとなって、中国と ASEAN を基軸とする「東アジアトライアングル」が形成されるようになったといえよう。

2. 東アジア各国・地域の比較優位構造の変化

国際経済学では常にマーケットシェアと貿易特化係数という二つの側面から各国の比較優位構造を評価するが、以下、この二つの側面から主要産業における各国・地域の比較優位構造の変化を考察したい。

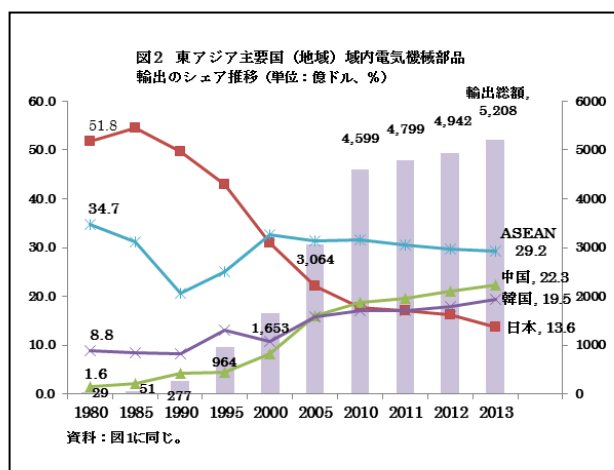
東アジア国際生産ネットワークは基本的に電気機械、一般機械、輸送機械などのアセンブリ産業に集中している¹。この三大産業の域内向け部品輸出は地域全体の 95.7% を占めている。その中で、各国・地域の比較優位構造の変化は以下のとおりである。

(1) 電気機械産業

東アジアの電気機械産業の発展は 1960 年代に日本から始まり、1980 年代にアジア NIES に、1990 年後半に ASEAN 先発 6 カ国、中国に、2010 年以降にベトナムに広がっており、キャッチ・アップ型工業化の代表産業である。その域内向けの部品輸出額についてみると、1980 年の 29 億ドルから 2013 年の 5,208 億ドルへと、23 年間で約 180 倍増加し、年平均成長率が 25.3% に達する高成長産業である²。

この電気機械産業における域内向けの国・地域別の輸出シェアは図 2 のとおりであるが、1980 年代には日本は 50% 以上のシェアを持ち、ピークの 1985 年には 54.5% に達した。しかし、その後、2000 年には ASEAN

に、2010 年には中国に、2011 年には韓国に抜かれて、2013 年のマーケットシェアは 13.6% に低下した。こうした中で、中国のマーケットシェアは同期間の 1.6% から 22.3% に上昇し、東アジアでのシェア拡大が顕著であり、中国と ASEAN の合計は 51.5% となり、東アジア最大の部品サプライヤーとなっている。



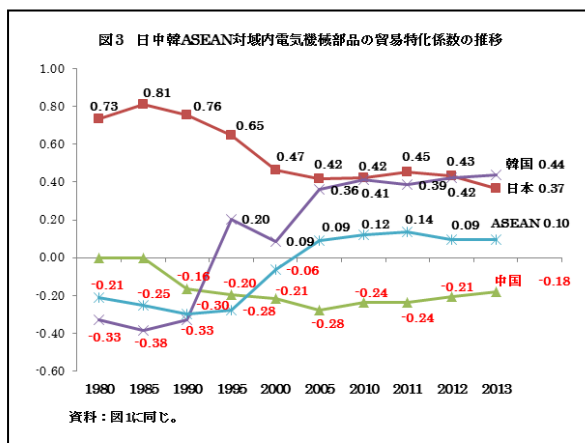
また、貿易特化係数についてみると、図 3 のとおり、1980 年には日本は圧倒的な競争優位を持っており、ピークとなった 1985 年には 0.81 に達した。しかし、それ以降、日本以外の国での生産拡大や日本の電気機械部品の輸入増加にともなって、日本の貿易特化係数は低下しつづき、2013 年には韓国に抜かれた。また、ASEAN と中国の貿易特化係数についてみると、そのいずれも 0 に近いので、産業内国際分業が発達しているといえるが、ASEAN では 2000 年以降、マイナスからプラスに転じたので、国際競争上の優位を持つようになるといえよう。これに対し、中国は依然として、マイナスの状態が続いているので、比較劣位の段階にあるといわざるを得ない³。即ち、中国はアジア最大の電気機械部品のサプライヤーであるものの、半導体を中心とする高度な電子部品は外国からの輸入に依存しているアジア最大の輸入国でもあるため、電機機械部品産業では比較優位を

¹ その詳細に関しては、唱 新「アジア新興経済と国際生産ネットワークの変貌」(福井県立大学『経済経営研究』第 35 号所収)を参照されたい。

² 同上。

³ 貿易特化係数は (輸出-輸入) / (輸出+輸入) という式で計算されているが、その意味は 1 に近づく程、国際競争力が強く、-1 に近づく程、国際競争力が弱く、0 に近づくほど、産業内国際分業が発達するということである。

持っているわけではない⁴。このような貿易特化係数からみた国際競争力の格差は域内各国の産業内垂直的国際分業構造を反映して、電気機械部品産業では、産業発展の雁行型形態が存在すると考えられる。

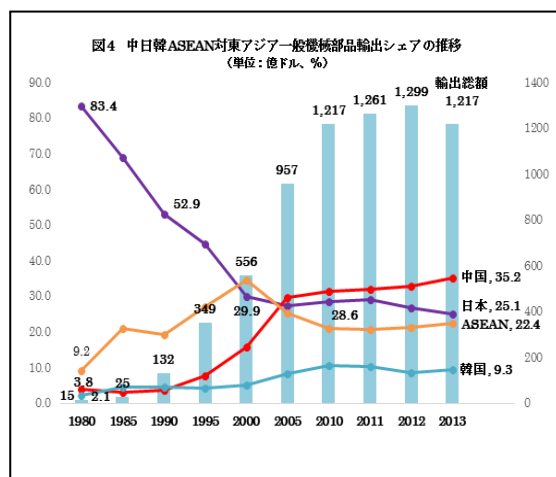


(2) 一般機械産業

産業の性質から見て、一般機械産業は資本・技術集約型産業に属し、そのコア技術は部品産業にあるとされている。一般機械産業における域内向けの部品輸出額は図4のとおり、1980年の15億ドルから2013年の1,217億ドルへと33年間で80倍増を果たし、国際生産ネットワークが割合に発達している産業だといえよう。しかし、近年、各国における部品の現地生産拡大ともなっており、東アジアの部品輸出に占める比率も1980年の26.3%から、1990年の24.8%、2000年の22.3%から、1990年の24.8%、2000年の22.8%、2010年の18.8%、2014年の16.4%に低下し続けてきたが⁵、各国・地域における比較優位構造の変化が激しいことを表している。

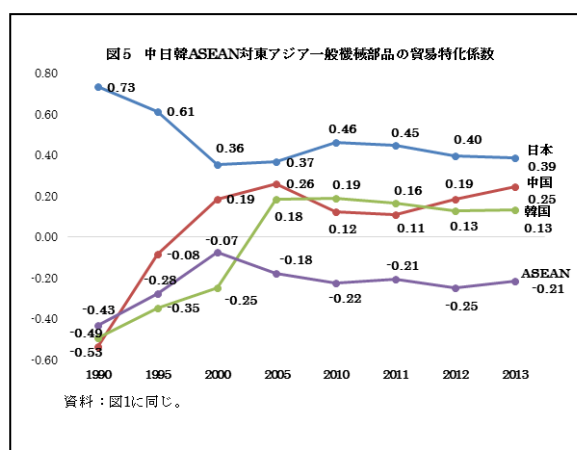
まず、各国・地域のシェアについてみると、図4のとおり、1980年代には日本は83.4%という圧倒的なシェアを占めていたのに対し、1990年には52.9%、2000年には28.6%、2013年には25.1%へと、大幅に落ち込んだ。ASEANのシェアも2000年の34.4%をピークに、2013年には22.4%低下した。これに対し、中国のシェアは1980年の3.8%から2013年の35.2%へと上昇し、日本を抜いて、東アジア最大の部品サプライヤーとなってい

る。



(資料: 図1に同じ)

また、貿易特化係数についてみると、図5のとおり、1990年の時点では中国、韓国、ASEANのいずれも、マイナスであり、比較優位を持たなかったのに対し、日本は0.73という非常に強い国際競争力を持っていたが、それ以降、低下し続けてきた。一方、中国と韓国の貿易特化係数が上昇し、2013年には日本は0.39で、第1位ではあるが、中国は0.25に、韓国は0.13に上昇し、日本に迫っている。このことは一般機械部品産業において、中国は単にシェアが拡大しているだけでなく、国際競争力も強まりつつあり、先発国としての日本に急速に追いかけていることを物語っている。



(3) 輸送機械

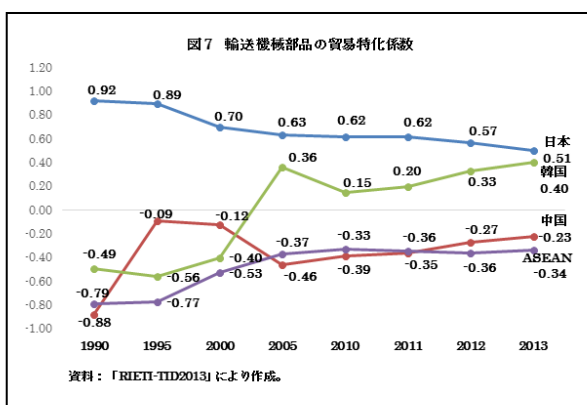
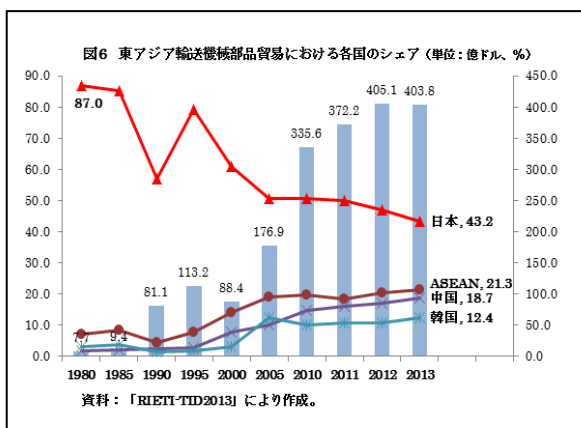
東アジアでは、輸送機械産業は生産の国際化が急速に進んでいる分野はあり、その輸出規模も急拡大しているが、各国での部品現地調達進展の進展ともなっており、域内向け部品輸出

⁴ 中国の電気機械産業の国際競争力に関しては、唱新 [2011] を参照されたい。

⁵ 注1に同じ。

総額に占めるシェアが低下し、2013 年には輸出額は 403.8 億ドルで、域内向け輸出総額に占める比率は 5.3%に過ぎない。

各国・地域のシェアは図 6 のとおり、日本は 1980 年の 87.0%から 2013 年の 43.2%に低下したにもかかわらず、依然として、第 1 位のシェアを維持している。また、貿易特化係数についてみると、図 7 のとおり、日本の貿易特化係数が低下しているものの、2013 年には 0.51 という割合に強い国際競争力を持っている。しかし、国別の比較優位の構造変化としては韓国の貿易特化係数は 0.40 となり、日本に追いついているが、マーケットシェアと貿易特化係数の両方から見て、日本は輸送機械産業では依然として顕著な比較優位を有しているといえよう。



3. 東アジアトライアングルの新基軸

生産要素集約度からみて、一般的には最終財を生産している組立産業は労働集約度が高く、中間財としての部品産業は資本・技術集約度が高いとされている。東アジア後発国の工業化プロセスについてみれば、基本的には労働集約的組立生産からスタートし、その

生産規模の拡大にともなって、その後方関連効果として、生産は資本集約的部品・中間財の生産にシフトするという傾向が見られている。

東アジアでは日本、アジア NIES を先進経済とし、中国、ASEAN を新興経済とすれば、従来の東アジア国際生産ネットワークでは、先進経済から部品と資本財を供給して、新興経済で最終財に加工・組立をして、欧米に輸出する。これはいわゆる「アジア太平洋トライアングル」といわれていた。

しかし、2000 年以降、中国や ASEAN などの新興経済の発展にともなって、それらの国・地域は単なる「世界の工場」ではなく、巨大な「世界の市場」となっていた。それにより、東アジアでは欧米への輸出依存度が急速に低下すると共に、域内、とくに中国への輸出依存度が高まってきた。このことは「アジア太平洋トライアングル」から「東アジアトライアングル」へとシフトする新しい時代の到来を示している。将来、インドの経済発展にともなって、この「東アジアトライアングル」はさらにインドまでに広がっていくであろう (図 8)。

また、以上の考察でわかるように、中国と ASEAN の部品輸出は東アジア全体の 50%以上となり、東アジア部品サプライチェーンのハブとなっている。その中で、各国・地域の比較優位構造についてみると、電気機械、一般機械、輸送機械など、部品貿易の三大産業の中で、ASEAN は電気機械部品産業で、中国は一般機械部品産業で、日本は輸送機械部品産業で、それぞれのハブとなっており、東アジア国際生産ネットワークにおいて、中国、ASEAN、日本の「三足鼎立」の構造が形成されている。

部品の生産と供給をトライアングルを支える基軸だとすれば、従来の「アジアトライアングル」を支えていたのは日本、アジア NIES などの先進経済であったが、現在の部品貿易における各国・地域の市場シェアと貿易特化係数からみて、この「東アジアトライアングル」を支えているのは紛れもなく、中国と ASEAN となっている。このことは中国と ASEAN の東アジアにおける経済的パワーを強めており、最近、ASEAN をハブとする RCEP の提起及び AIIB の設立、「一帯一路」という

中国独自の地域ビジョンの提起などはその経済力の増大にともなって、新たな国際経済秩序への模索を反映するといえよう。

将来、東アジア経済成長のダイナミズムはインド、バングラデシュなどの南アジアに広がっていくならば、「アジアトライアングル」の形成も見込まれており、この「アジアトライアングル」はアジアの経済成長を促進する原動力となり、中国と ASEAN はそれを支える新基軸となるであろう。

