

# 北東アジアの経済統合：統合か相克か

鄭仁教

韓国 仁荷大学・副学長

私は北東アジアにおける経済の統合について、統合か相克かという観点から問題提起、議題提起、プレゼンテーションさせていただきたいと思えます。

中国・日本・韓国についていえば、機械部品とともに機械の生産国でもあります。アジア域内の輸出入をみるとほとんどが日中韓との間で行われています。日中韓、つまり東アジアの国々が生産活動や製造活動でのつながりがあることが見られます。これはアジアの工場である中国が大きな生産者であって、日本が部品を供給している、もしくは最終品を供給することもあります。韓国も生産国であり、そして部品を ASEAN の国々から輸入することもあります。

こういった枠組みで経済成長、北東アジアにおける成長経済の原動力を担っていることが、アジアの工場ということであり、最終商品に関しては、アジア域外の米国であったり、ヨーロッパに輸出される構図になっています。しかしながら、最近少し問題が起きてきています。例えば、自動車の生産量は継続的にこれまで成長してきています。ここで注目いただきたいのは追加生産のためのベースの基盤となる部品の中国での生産です。中国の自動車生産の世界に占めるシェアは 2005 年には 9 パーセントでしたけれども、2014 年には世界の 26 パーセントを占めるまでになったことです。

中国の自動車関係の生産の割合が大きく増えています。つまり自動車の世界最大の生産国は中国であり、その次がアメリカ、日本、そしてドイツが 4 位、韓国が 5 位という位置付けになっています。自動車だけを見ても、やはりこの日中韓というのは主要な世界の生産国であるわけです。直面している大きな問題は中国では自動車の生産キャパシティーに比べ、国内販売台数が少ない、つまり中国は現在、過剰キャパシティーを抱え、輸出を始めているわけです。供給過剰問題は自動車だけでなく、化学産業、機械産業など、最も伝統的な製造業セクターにおいても北東アジア全体で過剰生産の問題があります。

それから輸出市場が縮小していますが、これもたくさんの理由があります。もう一つ、最後に述べておきたいのは FTA のリージョナリズム、地域主義、特にこの北東アジア、東アジアの中で、こういった中での競争が激化しているという状況があります。朝のセッションにおいて、パネリストの先生が議論なさっていましたが、統合、協力のプロセスについての提案がありました。しかし、この FTA の問題に関してはあまり楽観的な立場では私はありません。

またいわゆるメガ FTA というものがあります。TPP や RCEP (ASEAN+6)、それから日中韓の FTA も非常に規模が大きい。大きな経済ブロックの協力的な FTA 合意がどのようになされているかです。例えば日本であれば、日本と EU との間で FTA の交渉の妥結に向けて動いていますし、TPP もあります。日本は実際、アメリカと自由貿易システムを打ち立てていますし、TTIP と協調関係として立ち上がっていますが、同時にライバ

ル関係、競合関係というような深刻な問題があります。例えば、EU とロシアのライバル関係、北東アジアというブロック、アジア太平洋に的を絞りますと中国とアメリカの間のライバル関係、対立、メガ FTA に関しては対立があります。そしてまた、日中間でもそうです。これらは非常に大きな障壁となっています。もっと深刻な問題は、中国が国際政策、外交政策として、「一带一路」政策を進めていることです。私の疑問としては、この一带一路政策に対して日本は TPP を目指していることです。

中国の関心は日中韓にあるのか、日中韓の重要性が低くなるのか、政府がこの一带一路政策ということを発表したことによって日中韓の重要度が下がるのかどうかという疑問があります。その結果、どのように地域の FTA のリージョナリズム、特に北東アジアの環境がどうなるのかという議題を投げ掛けて、私の発表とさせていただきます。