

NPO 特定非営利活動法人
The Institute of Asian
Modernization (IAM)

アジア近代化研究所



IAM Newsletter

第2号

2009年12月1日発行

No. 2, Dec. 1, 2009

目次

- 🚩 巻頭言：近代化の象徴としての超市
- 🚩 中国農村の家電消費の現状と「家電下郷」政策
- 🚩 中国で見られる「地王争奪戦」
- 🚩 アジアの政治・経済動向（1） インドの自動車産業（第1回）
- 🚩 東マレーシアの食料生産と環境問題の近況報告
- 🚩 ニュースの裏を読む（2） 「東アジア共同体」はどうすれば実現できるだろうか
- 🚩 編集後記

巻頭言

近代化の象徴としての超市

谷口 洋志 Taniguchi Yoji

アジア近代化研究所理事
中央大学経済学部教授、博士（経済学）

かつての日本において、スーパーマーケットと言えば、個人商店よりも大規模で、値段が安く、品揃えが豊富で、斬新な雰囲気を持ち、消費者にとってはどちらかと言えばプラス・イメージの多い存在であった。もちろん、個人商店より遠い場所にあるとか、行列してレジに並ぶとか、あるいは大規模小売店舗による個人商店の駆逐といったマイナス面も存在した。

中国では、日本のスーパーマーケットに相当するものは「超市」と呼ばれる。超市という表現は、英語を不完全なカタカナに直しただけの日本の翻訳（？）に比べると、実に見事に短い言葉で的確に訳した表現である。この超市は、個人商店や露店より大規模で、品揃えが豊富で、斬新な雰囲気を持つ一方、やや遠い場所にあるとか、行列してレジに並ぶといった特徴をもつことでは日本のスーパーマーケットと共通する。しかし、値段は、たとえば、便利店（コンビニエンス・ストアを意味する中国語）より安いものの、個人商店や露店よりも高い。

日本におけるスーパーマーケットと中国における超市の誕生と普及・拡大は、市場経済化と近代化の過程でもあった。第1に、取引形態が従来の相対取引（対面販売）から市場取引へと変わった。第2に、取引価格が従来の交渉価格から定価へと変わった。

中国に行くと「ぼられた」と騒ぐ人を見かけるが、それはある意味で自業自得であろう。「ぼられる」のは、相対取引・交渉価格の場所において価格交渉をしなかった結果であり、それがいやなら市場取引・定価販売の場所で買えば良いからである。現地タクシーにぼられたと騒ぐ人も同類であり、それを避けるには市場取引・定価販売の公共交通バスに乗れば良い。自分の安直な行動を反省せず、現地の人や国に文句を言うのはお門違いではなからうか。

さて中国の超市には、かつての日本のスーパーマーケットには存在しなかった革命的存在のバーコードがある。全商品にバーコードが付き、レジではバーコード読取機を使って迅速かつ正確に価格を記憶・記録し、集計する。このおかげで世界中の大規模店舗では価格入力という労働が大幅に節約された。まさに労働節約的技術進歩の典型である。

「バーコード革命」のおかげで、超市では教育水準が高くない人でもレジでの作業が簡単に行えるようになった。私は、沢山の客が行列する中国の超市において、バーコードがなければレジでは何か起きていたかを考えただけでゾーッとした。この点では米国も同様であり、沢山の商品をまとめ買いする客の行列を気にもとめず、レジ係が価格を毎回入力していたら、忍耐強く静かに並んだ米国人の血圧も相当上がってしまうのではないか。

中国の超市には、もう1つの近代化の象徴がある。それは磁気や IC チップを使ったカードでの支払いである。超市へ行くにはコスト（往復時間）を要することや店内ではワンストップ・ショッピングができることから、顧客は比較的多数の商品を購入することとなり、結果として支払金額も比較的大きくなる。大金を持ち歩くのは面倒であるだけでなく物騒でもある。そこでデビット（即時払い）やクレジット（後払い）の

機能を持ったカードの使用ということになる。店側としても、現金処理コストが削減できるだけでなく、増大する偽札チェックに悩む必要もないのでカード利用は大歓迎である（中国では100元紙幣を差し出すと、どの店でも必ず偽札チェックを受ける）。

中国の超市では、国内主要銀行が参加している中国銀聯（China UnionPay）のデビットカードを使う人をよく見かける。中国人民銀行の報告書（『2009年第二季度支付体系運行総体情況』2009年9月16日発表）によると、2009年6月末時点での銀聯ネットワーク参加機関は、中国内206、国外41の計247機関となっている。日本では、三井住友カードとの提携により、三井住友銀聯カードが発行されており、日本国内で銀聯カードを利用できる店舗が増大している。

上記報告書によると、2009年6月末現在、中国内の銀行カード発行枚数は19億7934万枚、うちデビット（借記）カードは18億1672万枚、クレジット（信用）カードは1億6262万枚であるという。1人平均所有カード枚数は1.49枚であるが、北京では平均6.24枚、上海では平均4.93枚、天津では平均4.32枚となっており、経済発達地区でのカード発行枚数が相対的に多い。したがって、所得水準の上昇と共に、中国におけるカード利用機会・利用回数が今後ますます増大すると予想される。

超市におけるカード利用は、中国の近代化と経済発展の象徴であり、所得水準の向上を示す証でもある。

¶

中国農村の家電消費の現状 と「家電下郷」政策

袁 曉莉 Yuan Xiaoli
アジア近代化研究所研究員
青島科技大学准教授

1. はじめに

中国の農村住民は都市の住民に比べて、いまなお貧困な家庭が少なくない。地域格差もさることながら、家計の所得格差も無視できない。このため、農村住民にはさまざまな不満がある。特に、世界的な不況が発生し、そこからの回復も都市に比べて農村のそれは遅い。政府は一方で景気対策として、他方でこうした農村住民対策として、近年、家電下郷政策を実施することになった。それはある程度有効な政策として評価さ

れる中で、ある種の問題も発生している。そこで、これらの問題を含めて、今後いかなる対策を講じるべきかを中心に、現地から報告したい。

2. 家電下郷政策とは

そのため、農村の家電の普及率は決して高くない。都市での家電の普及率に比べて大幅に遅れる農村の家電普及率を高めることと同時に、景気対策としても有効だとして、中国政府は「家電下郷政策」を2009年度から本格的に実施している。この政策は農村住民への家電購買意欲を高め、消費を増大することと、テレビ、洗濯機、携帯電話などの家電生産企業に対しては、家電業界全体が直面する供給過剰状態を解消すること、それと同時に、商業流通システムやサービス・システムの改善をはかり、農村消費のインフラ拡充に対する対策でもある。農村住民の平均購買力が低く、商業流通施設は分散し、過小で、サービスの質も悪い。

それゆえ、この政策を通じて、政府は商業インフラを建設・拡充し、農村住民の消費を中期的にも長期的にも上昇させる基盤の構築を狙っている。

この政策の流れは、まず政府が補助金を出す家電製品の範囲を確定し、その後で、国内にある内外の家電生産企業に対して公開入札を実施し、入札委員会の審査や選別を行う。そうして決定した落札企業、家電商品の型番号と価格が決定される。また、各級の地方政府が落札家電製品の販売を扱う小売業を設定し、資格認証とそれに適した管理を実行する。農村住民は家電製品を買う場合、価格が落札した時に決められた価格を下回った価格で購入することになっている。

農村住民は家電製品を購入したら、領収書と身分証明書を地方政府関連部門に購入した価格の13%の補助金を申請し、受け取ることができる。なお、落札企業の中には、中国の家電メーカーのほかにも、日系企業（たとえば、パナソニック、サンヨー）、韓国企業（サムソン）、アメリカ企業（ヒューレット・パッカー、デル）、ドイツ企業（シーメンス）なども入っている。

3. 「家電下郷」政策の登場背景

周知のように、家電輸出は中国の貿易黒字に重要な役割を果たしてきた。中国家電産業の対外依存度は非常に高く、一般的に40%~50%である。昨年発生した世界金融危機の影響の下で、国際市場の需要が減り、中国の家電企業が深刻な打撃を受けている。2008年、中国政府は世界金融危機に対応するために、「内需拡大、就業の促進、経済成長の確保」の戦略方針を打ち出し、

2010年までに4兆人民元(57兆円)を投入する内需拡大政策を実施することとなった。

中国の改革開放以来、都市部が大きく発展を遂げたのに対し、農村部の発展は大幅に遅れている。経済発展に伴って、都市部と農村部の経済格差が大きくなりつつある。2008年に都市と農村住民の1人当たり収入はそれぞれ15,781元と4,761元であり、収入の格差(差額)は11,020元にも拡大し、都市と農村の収入比率は3.3:11に上昇した。

そのため、中国政府は農村市場の拡大を内需拡大の重要な突破口の1つとするため、「家電下乡」政策を2008年1月から一部の地域(山東、河南、四川省)で先行して導入し、2009年2月に中国全土に広げている。家電品種はカラーテレビ、冷蔵庫、洗濯機、携帯電話の四大家電に加えて、オートバイ、コンピュータ、湯沸かし器とエアコンまで含み、製品の範囲は大きく拡大した。

4. 中国農村の家電消費の現状

長期にわたって、中国の農村住民は都市住民に比べて、収入増加はおおいに遅れ、消費需要の増加も伸び悩んでいる。従って、農村の家電消費の特徴は都市部とかなりの違いがあり、まとめて見れば、今、中国農村家電消費の現状には、以下の4つの特徴が見られる。

- (1) カラーテレビ、冷蔵庫等、伝統的に実用型の家電普及率は高いが、パソコンなどのデジタル製品の普及率はきわめて低い。つまり、2008年に中国農村家庭の家電保有率は、テレビは98.2%に達しているが、パソコンとデジタル製品はそれぞれ19.9%と14.8%にすぎない。
- (2) 農村家庭の家電購買意欲は増加し始めている。家電製品類への需要はさらに拡大している。
- (3) 農村消費者の関心は価格より品質に向かいつつある。
- (4) 農村の消費者は農村の販売ルートの不整備とアフターサービスの低さに不満が強い。

5. 「家電下乡」政策の実施効果と問題点

一年半に渡る「家電下乡」政策の効果を見ると、確かに農村市場を刺激することと、家電産業振興に対する積極的な役割が目立つ。しかし、実際に実施する中で種々の問題も表れてきた。主な具体的問題点は以下のとおりである。

- (1) 落札された企業が売れない在庫品を農村市場に放出すること；営業許可を持たない家電販売店が不

- 良品または中古品を新品と偽って販売すること、
 - (2) 「家電下乡」製品の価格がインターネットでの販売価格より高いこと、
 - (3) 家電製品を買った農民は補助金をもらう手続きが複雑で時間がかかること、
 - (4) 電力、水道、ガスなどの農村生活設備が不整備で、農村住民は家電設備を利用しにくいこと、
- などである。これらの問題は「家電下乡」政策の実施を妨げ、いくつかのマイナスの影響を及ぼしている。さらにもう少し大きな視野から見ると、家電産業のみ補助金を支給するやり方は、不公正を生む可能性がある。また市場原理から見ても、消費の自由な選択を阻害するとの指摘もある。さらに、消費と並んで、産業界間の不正な競争を形成することになり、家電でも低価格商品に集中し、国内の大型家電メーカーには有利でも、中小メーカーや高品質の製品を生産する外資系メーカーには不公正になりやすいとの指摘もある。

6. 「家電下乡」政策への評価

「家電下乡」政策は中国国内の需要拡大手段の一種であり、利国利民プロジェクトの一種でもある。どのようにして、この政策を整備し、一人でも多くの農村消費者に利益をもたらし、さらに健全なシステムを構築するかは今後の重要な課題である。そこで、「家電下乡」政策が進展するために必要な問題点を上げておきたい。それには以下のような4点が重要と考える。

- (1) まず電力、供水、ガスなどの農村のインフラへの資金投入と建設を強化することである。長期に渡って、中国では「二元的経済構造」が形成され、農村のインフラへの資金投入と建設が深刻な不足をもたらした。多くの農村地区は送電線が長年修理されておらず、供給電圧が不安定で、停電するという現象がたえず発生し、多くの農村家庭は電気炊飯器、冷蔵庫など電気製品が正常に利用できず、テレビの電波はあまりにも弱く、カラーテレビを持っていても、テレビ番組を見ることが困難となっている。インターネットの利用料金は非常に高く、普通の農村家庭にとってインターネットを利用することは高嶺の花である。農村インフラの不整備は農村地区の電気製品、デジタル製品の利用と普及の最大の障害である。そのため、13%の家電消費手当を支給するより、農村インフラの整備を強化する方が緊急の課題ではないかと考えられる。
- (2) 2番目には、標準的な総合小売店の建設を強化することである。中国家電製品販売ルートは、主に郷

鎮の端末店にまで設置されているが、比較的辺鄙な村には販売店がなく、村民は家電製品の購入、配送取り付けには不便であり、配送コストも高い。農村消費者は家電の購入に対する選択の便利性と多様化、アフターサービスの義務化などへの要望が強く、それに対応して、農村部に家電販売システムと標準的な総合小売店の建設を強化し、潜在能力のある企業を奨励し、分散的な農村の家電販売ルートの整備を推進し、農村消費者のサービス水準を高めるべきである。

(3) 3番目は、補助金手続きを簡略化することである。

「家電下郷」政策とは、農村住民が、落札家電製品を購入した場合、購入金額の13%の補助金をもらうことができるというシステムである。しかし、実際に補助金をもらうには、手続きが複雑で、大体3か月から半年ほどの時間がかかる。家電購入補助金手続きをさらに簡略化し、家電を購入した農民家庭の利益を保障することが、「家電下郷」政策の本義ではないか、と考える。

(4) 4番目は「家電下郷」政策の宣伝の強化と不法行為の整理である。全国的に「家電下郷」政策を実施して、もう半年以上が過ぎた。しかし、農村住民による「家電下郷」政策の内容に対する認知度はまだ低く、不良メーカーが「家電下郷」入札企業を名乗り、農村消費者を騙す事件が頻繁に発生している。それを防ぐため、第一に政府部門はこうした問題を重視し、関連事件の責任を責任者に徹底して追求するとともに、農村住民に対し、テレビ、ラジオ、家電製品のパンフレットなどの宣伝手法を利用し、「家電下郷」政策の具体的な内容と弁別方法を更に宣伝することが必要である。

7. 結論に代えて

以上で、中国の家電下郷政策について簡単に紹介した。ここに示したように、この政策には評価できる面と問題とが表裏一体の関係として存在している。しかし、この政策が農村住民の間で評価され、農村と都市の格差を是正する上で有益であり、また社会不安を解消することにもつながる可能性がある。その意味で、まず評価されてしかるべきであるが、長期的にはこの政策だけを切り離して考えるのではなく、農村に存在する他の農村問題や農業問題を含めて、包括的な政策として考えていくことが今後の課題であろう。¶

中国で見られる「地王争奪戦」

童 適平 Tong Shiping

アジア近代化研究所研究員
明治大学法学部教授、経済学博士

この頃、中国の「地王争奪戦」が白熱化している。"地王"とは、文字通り、"土地の王様"のことであるが、この土地の一番偉い最高位の者ではなく、中国では"土地物件の競売で落札価格が最も高い土地"そのものを指す。

9月10日上海北西地区にある、面積142,108平米の土地が70.06億円の価格で落札され、本年度の「地王」が誕生したばかりであるが、9月30日に上海南西地区、面積約9万平米の土地が72.45億元で落札され、「地王」の記録が短期間に更新された。同じ現象は、中国全土各地で起きている。

上海市のこの新しい「地王」の所在地は中心市街地から離れており、決していい場所とは言えない。不動産建設のルールに従えば、この「地王」の地上に建てられる建築物の面積は約26.6万平米であるため、その1平米当たり建築物の土地価格だけで27,236元(1元=13.2円、円に直せば、坪単価は約118万円になる)に上る。土地の整理費用や工事費などを入れると、平米単価はいくらになるだろうと、この落札の話聞いた人たちは戸惑いの表情を隠せないでいる。

土地の値上がりで、その恩恵を受けている人もいる。実際上の地主は地方政府である。中国の「土地管理法」によれば、新たな建設用地(つまり、農地から非農(用)地への転用)の土地譲渡収入の3割は中央政府に上納し、残りの7割は地方政府の収入になる。だが、既に非農用地として使われている土地の流通については、中央政府も容易に把握できないので、非農用地の流通による土地譲渡収入は地方政府の最も安易で重要な収入源になる。"土地財政"と言われるように、一部の地方財政は土地の譲渡収入に依存している。今年9月まで、上海市の土地譲渡収入は既に526億元に達した。

このまま行けば、年間土地譲渡収入は800億元を超えると見込まれる。そうなれば、去年の上海市の財政収入は2,382億元であったので、今年土地譲渡収入はその3分の1に相当する。上海市のように、産業が発展し、財政収入が豊富な地域ですらそうだとすれば、産業が発展していない他の地域にとって"土地財政"がいかに重要であるかはよく理解できるであろう。報道によれば、ある地域では財政収入の6割が土地譲渡収

入に依存している。

では、「地王」現象は中国経済に何をもたらしているであろうか。その背景には何があるであろうか。土地の値上がりにより地方財政が潤い、経済成長の牽引役の一つになったと言えるかもしれない。中国経済の牽引役の一つは投資である。支出法で見る中国経済成長に対する投資の寄与率は40%を超えた。この投資の中心的な役割を果しているのは地方政府である。土地譲渡収入で潤った地方政府は更に道路の整備、工場用地と住宅用地の造成に資金を投じ、企業誘致に奔走する。中国政府は"4兆元"の景気刺激投資計画を発表した後、各地方政府も次から次へと投資計画を発表した。その累計額はなんと18兆元に上っている。

しかし、このロジックの鍵を握るのは、土地の値上がりで高騰した不動産を売却することである。売却できなければ、このロジックはやがて行き詰ることは明らかである。

だが、そんな心配は無用だと言う人もいる。その理由は中国の都市化が進むことである。1995年まで都市人口の増加は年間約1,000万人であったが、1996年以後は、年間、約1500万人～2200万人へと加速した。都市に移住すれば、当然、住む場所が必要になるから、土地は上昇し続けるというわけである。

さらに、他にも理由がある。経済の高度成長である。高度成長の結果、所得が増え、住む環境や条件の改善要求も当然生まれてくる。特に地元都市住民は今まで住んできたマンションを高値で売って、新しいマンションを高い価格で買い換えるなどの需要も考えられる。しかし、かりに需要があっても、この需要を満たすために必要な所得が必要である。所得が無ければ、夢に終わるに決まっているからである。

確かに経済は高度成長しており、所得も上がっている。しかし、所得の上昇は不動産価格の上昇に追いつくだろうか。甚だ疑問である。上海市を例に挙げよう。2007年上海市就業者平均年間給与は34,707円で、同マンションの1平米当たり単価は8,253元（「地王」の土地取得価格27,236元よりかなり安い）であることだけを見ても、答えは明確である。ここで注意する必要があるのは、中国で平米の計算は日本と違う。日本は専用面積であるが、中国は建築面積である。分かりやすく説明すれば、廊下もエレベータも計算に入れるのが中国の計算法である。100平米の2LDKマンションは決して広いとは言えない。それでも80万元以上掛かる。おまけに内装しないまま引渡すのが一般的であるので、本来は内装費用も入れて計算しなければな

らない。夫婦共稼ぎで平均所得程度の所得しか獲ていない人であれば、マンションを買うのに飲まず食わずで、何年かかるであろうか。

そうならば、誰がマンションを買うであろうか。考えられる理由はいくつかある。その一つは所得格差が大きいことである。人口が多い中国では、人口の1パーセントは日本の10パーセントになるので、平均所得程度の所得を得ている人には買えなくても、高所得者は買うかもしれない。

不動産価格の上昇はすでに8年間も続いている。値上がりし続けるマンション価格を見て、我が可愛い一人息子（娘）のために、前倒してローンを組んで早く手に入れた方が得だと考える人が多い。これもマンション価格を押し上げる力の一つである。

また、経済も成長し、都市化も進み、他方では都市の土地は限られているので、値下がりはしないと考える人が多い。所謂"土地神話"の誕生である。更に、銀行預金の実質金利はマイナスだし、株式市場に投資しても損ばかり。そこで、老後のことを考えて、年金や銀行預金より、マンションを保有し、値上がりすれば、売ってもいいし、値上がりしなければ、人に貸して、賃貸料をもらうのも確実で安心である、と考えるわけである。浙江省温州市の調査によれば、現地のマンション購入者の7割は投資目的だそうである。もちろん、このような現象は温州に限らない。¶

アジアの政治・経済動向（1） インドの自動車産業（第1回）

長谷川 啓之 Hasegawa Hiroyuki

アジア近代化研究所代表
日本大学名誉教授、経済学博士

1. はじめに

本シリーズはアジアの政治・経済を中心とした動きをできる限り、深く理解できるように分かり易く解説し、紹介することを目的とする。第1回は発展目覚しいインドの自動車産業を取り上げるが、若干長くなるので、今回はその第1回とする。インドは現在急速な成長過程にあるが、概してサービス産業、中でもソフトウェア産業の成長による所が大きい。それは一般的な工業化による経済発展ではないため、異色の経済発展方式として注目されている。しかし、インドが今後持続的に経済発展するには、工業化は不可欠である。

工業（中でも製造業）にはさまざまな産業が含まれるが、先進国を見ればわかるように、雇用をはじめ他の産業への影響も大きいことから、特に自動車産業は重要な産業といえる。そのため多くのアジアの発展途上国が国産車の生産を目指してきたが、必ずしも成功しているとはいえない。インドも国産車はあっても、まだまだ効率が悪く、国際的評価はあまり高くない。インド政府もその点を自覚し、さまざまな形で自動車産業への支援を行ってきた。たとえば国家自動車テスト・R&D インフラ・プロジェクト (NATRIP) はその1つであり、中央・地方の政府や自動車業界が協力して最先端のテストや研究開発を促進するプロジェクトである。これまでもいくつかの注目すべき自動車産業政策を実行してきた。たとえば、特に注目されるものとして、06年に発表された「インド自動車産業発展10カ年計画」(AMP)がある。後に詳しく見るように、これは10年間にわたり政府が自動車産業の飛躍的な発展を期待して、強力な支援を行うことを明文化したものである。それ以前にも、自国の自動車産業の自力での発展だけでは限界があるとして、外国企業の優れた技術や経営のノウハウを取り入れる努力もしてきた。こうして、当然ながら、政府はソフト産業などと同時に、工業化への意欲と同時にさまざまな手を着々と打ち、中でも小型車を中心とした自動車産業への思い入れは並大抵のものではない。それは長期的に見て、自動車産業がインドの経済発展の命運を決すると言っているほど、重要だからであり、遠からず中国と並んで世界の自動車産業をリードする可能性すらある。

2. インド自動車産業の歴史：独立から80年代まで

そこでまず、簡単にこれまでのインドの自動車産業の発展を振り返ってみよう。インドの自動車産業の歴史は日本と共に古い。独立前の1930年代にアメリカのGMがムンバイに、フォードがムンバイとチェンナイ、コルカタに進出し、40年代には年間10万台規模の生産に達していた。

42年には民族資本のビルラ財閥がヒンドスタン・モーターズ社(HM)を、44年にはワルチャンド財閥がプレミア・オートモービルズ社(PO)を、翌年タタ財閥がテルコ社(タタ・モーターズTMの前身)とマヒンドラ・マヒンドラ社(MM)を設立した。しかし、47年の独立後は、政府の社会主義的政策に基づいて、自動車産業全体を規制する「産業政策決議」が48年に出された。そこでは基幹産業を中心に、輸入代替化政策を実施し、国内産業保護を掲げたため、自動車産

業も強力な保護下に置かれ、自動車部品の国産化も推進された。49年には完成車の輸入禁止、50年には一部部品の輸入関税引上げ、などが実施された。そうした中で、イギリスのモーリス社は48年、ビルラ財閥のHMと提携して、キット(組立部品一式)をイギリスから輸入し、モーリス・オックスフォード・シリーズIを組み立てて販売した。さらに、54~56年にはモーリス・オックスフォード・シリーズIIIを発売した。これがインド名のアンバサダーであり、政府は国産車扱いでこれを支援した。アンバサダーはいまも文字通りインドの自動車代表する車種であるが、長年モデル・チェンジも無く、旧態依然とした外装であるが、数年前にアンバサダーが初めてモデル・チェンジするという点で、話題になった。だが、ほとんど変わりが無いと言われ、筆者が乗った01年頃にはまだ音は大きく、スピードは遅く、乗り心地も今一であった。重量が重いこともあって燃費効率もかなり悪く、電気系統の故障も始終起きると聞く。因みに、ビルラ・グループは独立運動の闘志ガンジーに巨額の支援をしたことで知られる。

独立後は、政府の政策に合わない企業は撤退を余儀なくされ、米系企業は54年にすべて撤退してしまった。その結果、インドの自動車産業はHM、PO、スタンダード・モーターズ(SM)の3社による寡占体制が確立した。このため、インドの自動車産業は非効率で、技術水準も低く、改良も行われぬまま旧態依然とした状態が長期間続き、自動車産業の発展はほとんど見られなかった。80年代に入ると、部分的ではあるが、自由化の流れが生まれ、効率化を図るために生産設備の近代化や拡張が可能となり、外国企業の資本参加や技術導入もある程度行われた。ライセンス・ラジと呼ばれる許認可制度も弾力的に運用されるようになり、各種の規制緩和も実施され、外国企業の資本・技術提携も徐々に活発化するようになった。

86年には自動車金融への便宜も図られ、四輪車分野では乗用車の生産台数がジープを含めて、84年度から商用車生産を上回るに至った。70年代まではインドの乗用車市場はHMとPOの寡占状態であった。80年代に入ると、日系企業もインド政府の小型国民車構想(77年)に乗ってスズキ(現在のスズキ)がインド政府の合弁で設立したマルチ・ウドヨグ(MU)社によって、主力車種のマルチ800を83年に発売するや、爆発的な評判をとり、89年には市場占有率60%を記録した。その後若干減したとはいえ、スズキは50%を超える占有率を維持している。スズキが成功した原

因の1つは日本式の AOTS (海外技術者研修協会) の研修による人材育成といわれる。その後は、スズキに続いて多くの日系自動車産業が進出するに至り、インド自動車産業の発展への重要な役割を担うことになった。だが、80年代はまだ部分的な自由化に過ぎず、インドの自動車産業を根底から変えるほどではなかった。

3. 飛躍的發展への道：91年の経済自由化以後

こうした動きを一変させたのが91年の経済自由化政策である。この政策の開始は90年8月に発生した湾岸戦争後の原油価格の高騰による貿易収支赤字の拡大、物価上昇などの悪循環に陥ったことがきっかけである。さらに91年1月には外貨準備高が急減した。

経済運営に行き詰った政府は国際通貨基金 (IMF) と世界銀行との提携の下に、石油価格の引上げ、IMFからの輸出変動・偶発補償融資制度による融資、緊急輸入抑制措置などを余儀なくされたが、そうした国際環境の変化に対応するだけでは経済はよくならなかった。

さらに国内にも多くの問題 (たとえば、各種補助金や公共事業の増大による財政赤字、輸入代替化政策による閉鎖的な貿易体制とそれに基づく産業の高コスト体質、など) が顕在化した。それは社会主義国家や発展途上国社会がしばしば経験してきたことである。そこで、政府は危機的な状況を回避するため91年6月、ラオ政権が IMF と世界銀行による構造調整プログラムを受け入れ、それに基づいて劇的な経済改革を断行した。それは独立後のインドの方針からすれば、まさ

に画期的な改革であり、中国で言えば改革・開放政策に相当する。その後の経済を見れば明白なように、この改革政策はインド経済全体に大きな変化を引き起こした。後に見るように、政府は自動車産業に対しても、さまざまな計画や産業政策を実施し始めた。93年には自動車産業への認可制度は廃止され、自動車産業での外国企業の100%出資も可能となった。さらに、01年には完成車の輸入数量規制の廃止、外資の100%出資の自動的承認へと変化した。こうしてインドの自動車産業には、日米を初めとする世界的な自動車メーカーが相次いで進出した。

この間の自動車産業の動きは第1表に示されている。それによれば、乗用車の生産台数は95年には45万台ほどであったが、10年ほどたった2004年には100万台を突破し、08年にはその2倍近い180万台に達した。いまや200万の万台を超えるのは時間の問題である。つまり、00年を境に、乗用車生産は大幅な伸びを示してきた。そのことは91年の自由化政策の影響が00年ごろになって明確になってきたものと考えられる。乗用車の国内販売もこれと同時に飛躍的に拡大し、95年の42万台弱から04年には100万台を超え、08年には95年の1.5倍以上に達した。さらに後に見るように、最近では、乗用車や二輪車を中心に、少しずつ輸出も開始している。

商用車生産も95年の22万台弱から08年には2倍以上の48万台強に、国内販売量もその間1.9倍強へと増加した。インドの四輪車市場は乗用車がリードしている。その結果、インドの四輪車生産は95年から08

第1表 インドの自動車生産台数および販売台数

	1995	1998	2000	2001	2002	2004	2005	2006	2007	2008
乗用車	454.5	504.0	640.9	669.7	723.3	1,209.7	1,264.0	1,473.0	1,713.5	1,829.7
	417.8	493.6	690.6	675.1	707.2	1,061.6	1,143.1	1,380.0	1,549.9	1,551.9
商用車	217.4	135.9	156.7	162.5	203.7	350.0	362.8	546.8	540.3	485.0
	200.1	129.8	136.6	146.7	190.7	318.4	351.0	467.8	490.5	384.1
四輪車計	671.9	639.9	797.6	832.2	927.0	1,559.7	1,638.7	2,019.8	2,253.7	2,314.7
	617.9	623.4	827.2	821.8	897.9	1,380.0	1,494.1	1,847.8	2,040.4	1,936.0
二輪車	2,656.0	3,374.5	3,758.5	4,271.3	5,076.2	6,526.5	7,600.8	8,466.7	8,026.7	8,418.6
	2,544.3	3,303.4	3,634.4	4,203.7	4,812.1	6,209.8	7,052.4	7,872.3	7,249.3	7,437.7
三輪車	176.4	209.0	203.2	212.7	276.7	374.4	434.4	556.1	500.7	501.0
	144.8	189.1	181.9	200.3	231.1	307.9	359.9	403.9	364.8	349.7
合計	3,504.4	4,223.5	4,759.4	5,316.3	6,280.0	8,460.6	9,673.9	11,042.6	10,781.1	11,234.3
	3,307.0	4,115.9	4,643.5	5,225.8	5,941.5	7,897.6	8,906.4	10,124.0	9,654.4	9,723.4

注：上段＝生産台数、下段＝販売台数、単位は1,000台。

資料：インド自動車工業会(SIAM)、その他の資料より筆者作成。

年の間に3.44倍、販売台数は3.13倍となった。

自動車市場のメーカー別シェアを見ると、06～07年現在で、第1位は日系企業・MUの46%、第2位は現地メーカーのタタ・モーターズが16%、第3位は韓国系企業・ヒョンデ（現代）・モーター・インドアの14%、第4位はMMの7%、トヨタ4%、その他13%、などとなっている。

またこの間、インドの人々の足である二輪車の生産・販売も急速に拡大した。生産は3.17倍、販売は2.92倍である。2010年には1,000万の大台を超えると見られる。ただし、安い小型自動車が大きく伸びれば、二輪車市場からのシフトも考えられる。こうして、四輪車、二輪車、三輪車を加えたインドの自動車生産台数は95年から08年までの間に、生産台数で3.21倍、販売台数で2.94倍へと拡大した。特に目立つのは、2000年代に入ってからの急増であり、現在も毎年数10%の伸びが期待されている。特に、小型車を中心とした乗用車の増加は驚くべき急成長振りであり、世界の主要自動車メーカーが乗用車（主に小型車）のインド投入を計画し始めている。

4. 小型車時代をリードするインド

インドの乗用車の中心の1つが小型車であることは、インドを訪問すれば誰でも気づく。インド政府はこれまでも小型車に異常なほどの優遇措置を講じてきた。たとえば本来の一般乗用車は24%の物品税（日本の消費税に相当）を課せられるところを、06年に全長4mで排気量1,200cc未満（ディーゼルの場合は1,500cc未満）を小型車と規定し、政府は小型車の物品税を24%から16%に下げ、さらに08年には12%に下げた。その上、全長4m以上で、排気量1,500cc以上の車には1万5,000ルピーを、2,000cc以上では2万ルピーの追加税を課す、徹底的な小型車優遇税制を導入した。このため、日系自動車メーカーの中には追加税を課せられる車種を発売する企業は大きな悪影響を受けることとなった。たとえば、05年に発売を開始したスズキの人気車種スイフトは1,300ccのため、追加税を課せられることとなったが、ディーゼル・エンジン搭載車は排気量1,300ccでは適用対象外となる。さらに、スズキは世界戦略車のスイフト、グランド・ビタラ、SX4、スプラッシュの他に、Aスター（1,000cc）を投入。本田はシティ1,500cc、シビック1,800cc、など4車種が追加税の対象になることから、1,200ccのジャズ（日本名はフィット）の発売に踏み切った。トヨタは11年に追加課税非対象車種の「800L」を投入予定。

日産もルノーと共同で10年5月には「マイクラ」の発売を予定（日本名はマーチ）。日系以外の外国企業もこの制度に対応している。たとえばフォルクスワーゲン（VW）は「シュコダ」を発売。すでに現代は「ゲッツ」が、フィアットは「パリオ」が、GMも「シボレー・アベオUVA」が優遇措置を受けている。インドを世界的な小型車生産基地と位置づけるフォードも、10年初めには小型車「フィゴ」の発売を発表し、将来はそれを海外に輸出する計画である。

こうしてインドでは08年4月から09年3月までの新車販売台数122万台の実に73%が排気量800ccから1,600ccの小型車で占められ、今後はさらに拡大されると言われる。さらなる小型車時代の到来が予測されているからである。特に、09年4月、TMがタタ・ナノという超低価格車を売り出して話題になったことから、いっそうの拍車がかかった感じである。タタ・ナノの価格が10万ルピーのため、インドで10万の単位を現すラック（またはラク）という単位を使って、ワン・ラック（またはラク）・カーなどとも呼ばれる。これまで最も売れてきた小型車には、07年現在ではマルチ800（5,093ドル）を初め、タタ・インディカ（5,945ドル）、マルチ・アルト（6,093ドル）、ヒョンデ・サントロ（7,100ドル）、マルチ・ワゴンR（8,299ドル）などがある。その中に、スズキの合弁会社MUIの車が上位5車種のうち3車種も入っている。他方で、07年にスズキの販売台数は日本国内よりインドでの販売台数が上回った。スズキがインドで成功したのも小型車中心の生産を続けてきたからである。その点、スズキ以外の日系主要メーカーは小型車より中型車が中心であり、中型車は一人当たり国内総生産（GDP）が900ドル台のインド国民にとっては、まだ高嶺の花といつてよい。

一般に、平均所得が3,000ドルを超えると自動車ブームが起きるといわれることから、インドで中型車が急速に売れる日はまだ先になりそうだ。

上述のように、タタ・モーターズが過去の人気車種に比べて衝撃的な低価格の小型車ナノをわずか2000米ドル（標準モデル価格）で販売開始したことは、さまざまな問題点もあるようだが、ともかくインドの自動車産業の底力を世界に示す格好となった。これは部品の97%を現地調達することで低価格を実現したもので、インドの小型自動車市場に今後、大きな変化を生じさせる可能性がある。その結果、インドに進出する、スズキ、トヨタ、ホンダ、日産・ルノー連合、フォルクスワーゲン、フォード、現代、などの世界の主

要自動車メーカーも低価格の小型車生産を余儀なくされている。そこで、各社一斉に2010～11年にかけて、インド市場向けの小型低価格車の発売を計画しており、インドは小型車のハブとしての役割を果たそうとしている。世界の自動車メーカーが1,200ccクラスの自動車発売に踏み切ったとしても、いかにしてタタ・ナノの価格に接近できるか注目される。

しかし、原油高や環境規制などから、インドばかりか、世界中がいまや小型車時代とも言われ、近い将来、世界の自動車全体の60%が小型車になるとの予測もある。そうした中で、インドに進出する日系自動車メーカーばかりか、現地メーカーも世界の主要自動車メーカーもこぞって小型車市場に参入することで、ますますインドは小型車自動車市場をリードすることになる。

5. インド二輪車産業の歴史

多くのアジア諸国と同様に、インドの自動車産業の柱は小型車と同時に、町中を走り回る二輪車である。二輪車産業も独立後の政府の輸入代替化政策の影響を受けた。51年のライセンス制度の導入に基づいて、二輪車産業への参入も生産量も政府によって決定されたため、政府が最初に承認を与えたのは50年代前半で、スクーターやモペットを生産するオートモビル・プロダクツ・オブ・インディア(API)であり、これにモーターサイクルを生産するエンフィールド・インディア社、50年代後半にはスクーターを生産するバジャー・オート社が続いた。60年代に入ると、国内での製造計画があれば外国企業との資本や技術提携が可能となった。その結果、70年代にかけてインド人による新規企業の参入が相次ぎ、全体で10社ほどがスクーターやモペットの生産を開始した。政府の社会主義的政策もあって、ポーランドやチェコの企業との技術提携も積極的に行われた。「産業政策決議」では二輪車産業を含む自動車産業全体が政府の統制・規制下におかれることとなった。

だが、政府の二輪車産業への関心は低かったため、乗用車への認可は厳しく制限されたが、二輪車産業への新規参入は比較的容易であった。またインドの自動車産業にとって、70年代の重要な出来事は2度の石油危機である。石油危機は燃費のいい二輪車市場に有利に作用したが、他方で外国企業への認可が厳しくなり、また外資の出資比率も40%に制限された。特に、元来モーターサイクルは高い技術水準が要求されるだけに、外国企業への依存割合は高いが、それを規制すれば二

輪車産業に不利に働くことは否めない。このため、政府の規制によってニュー・モデルの導入やモデル・チェンジはほとんど起きなくなってしまい、停滞を余儀なくされた。

80年代はインド政府が経済の停滞からの脱却を目指し、徐々にアジア NIEs 諸国の経済発展にも学ぼうとしたため、部分的な自由化を図ろうとした、いわゆる経済自由化第1段階ともいわれる時期である。この時期には、それまでの規制による悪影響を認識した政府が徐々に規制緩和に向かい始めた。

その中には、たとえば参入許可や認可の枠を超えて、外資との提携による参入許可やライセンス枠以上の生産許可が与えられるとともに、それまで部品の一部にライセンス取得義務が課せられていたものが撤廃される、などの政策が行われた。こうして二輪車生産への規制がやや緩和され、外国企業や大企業が二輪車市場にも参入できるようになったため、合弁企業が可能となり、日本企業との合弁も活発に行われるようになった。

インドの二輪車産業も91年の本格的な自由化政策の影響を初めに受けた。現在、二輪車市場を支配するのは長年主流であったスクーターからシフトしたモーターサイクルであり、93年以後、年率20%を越える成長を示してきた。その理由として、農村の所得上昇を背景に、農村で好まれ、販売が増加したことや、大量生産による価格の低下、消費者ローンの普及、多種類のモデルの導入などが指摘できよう。平均的なインド人にとって、年間所得の何10倍もする四輪車は当分、高嶺の花であり、維持費も安く機動性の高い二輪車への購買意欲は強い。このため、当分二輪車市場の拡大は続くものと思われる。こうした状況から、90年代末から日系企業の参入も増えた。

現在のインドの二輪車産業の生産高は第1表から分かるように、01年頃から急速に増加し、中国に次いで、世界第2位の地位にある。それと同時に部品産業も増加し、00年を境に、後に詳しく見るように部品の輸出超過となっている。近年の傾向を見る限り、自動車市場の拡大に有利な要因として、一人当たり国民所得の急速な上昇を初め、消費者向けローン制度の拡充、農村部門の発展などが進む可能性があるだけに、インドの自動車産業市場は小型車と二輪車を中心に、しばらくは急速な拡大傾向を続けるものと思われる。¶

東マレーシアの食料生産と 環境問題の近況報告

上原 秀樹 Uehara Hideki

アジア近代化研究所理事
明星大学教授、農学博士

世界のあらゆる地域で過去 2, 3 年は異常気象が目立った。たとえば、死者 22 名を出した 2009 年 7 月下旬の北九州・山口県を中心とした集中豪雨、そして群馬県で瞬時にして 30 台の車と 240 棟の家屋に大きな被害をもたらした竜巻の発生を挙げることができる。近年のこのような異常気象は、東南アジア諸国でも発生している。原因は十分に解明されていないが、地球温暖化説を挙げる専門家が多い。筆者は文部科学省科研費調査の一環として、2009 年 2 月に東マレーシアのサバ州とサラワク州で環境関連の調査を実施した。ここでも、2008 年末から 2009 年春にかけて集中豪雨による被害が多発したが、この記事では、異常気象・環境化による食料・作物生産等への影響に関し、現地 で得られた情報を報告したい。

今回は 3 年越しのサバ州調査である。牡蠣養殖を営む漁民に対する聞き取り調査では、南シナ海沿岸地域において赤潮が発生し、これによって、カキ養殖に悪い影響を与えていることが判明した。さらに、近年は異常ともいえる豪雨と洪水が多発しており、沿岸域の水質.化が進んでいる。それに加えて、道路の拡張工事等によるマングローブ林の破壊も進んでいる。サバ州では、マレーシアの非ブミプトラ系(原住民ではない)住民の底辺層として、インドネシア出身(主にスラウェシ島)の住民とフィリピン系住民を挙げることができる。彼らはそれぞれが小規模の集落を形成しているが、これらの集落は主にマングローブ林地域に点在している。したがって、低地マングローブ林の破壊が人々の居住域の拡大で進行することは避けられないであろう。

マレーシア最大の面積を持つサラワク州においては、バコ国立公園内のマングローブ林の消失面積の拡大が数年前と比べ、さらに進行していた。公園沿海部に見られる砂の堆積が進行している背景として、内陸部の森林伐採と乱開発が主要因として挙げられるが、この因果関係が政府関係者によっても認識されていることを今回の調査では確認することができた。サラワク州では、低地林の大部分が酸性度の高い土壌(泥炭湿地)の生態系で成り立っている。泥炭湿地での農業は困難

を伴う。それゆえに、起伏の多い丘の斜面等を利用した陸稲と胡椒の栽培が盛んである。伝統的な地場産業としては、わが国が「サラワク胡椒」と呼び、輸入している胡椒の栽培と加工産業が知られている。低地ではマングローブ林系のサゴヤシ農園(澱粉源として重要)とニッパヤシ等の植生が見られる(写真=サゴヤシの立派な巨木(サラワク州 2009 年 2 月)を参照)。



サラワク州の北部都市ミリ市から 200 キロ内陸部の Tinjar 区では、ロングハウスに居住するおよそ 1800 人の村人が 2008 年 5 月に断続的な豪雨と大洪水で被災した。この時は、他の地域からの食料と物資の輸送・補給ルートが数日間遮断されている(The Star Online, 2008)。さらに、サラワク州の州都であるクチン市から 150 キロの南西地方とインドネシア領カリマンタン国境沿いまでの地域では、2008 年暮れから 2009 年はじめにかけて発生した異常ともいえる集中豪雨によって、農作物と交通インフラ等が大きな被害を受けた。農業被害としては、水稲だけでなく、陸稲と胡椒栽培も含まれる。さらに、鉄砲水の被害や 2 メートル以上冠水した中学校の校長によると、学校敷地内が数日間にわたって孤立したままだったという。さらに、村の商店街も被災し、数ヶ月間閉鎖されたままであった。

災害が拡大した理由として、様々な要因が挙げられている。現地聞き取り調査では、南シナ海に面するサラワク川河口堰の設計に問題があるという意見や、違法な森林伐採が原因だとする意見も聞かれた。いずれにせよ、食料政策の観点からすると、これらの自然災害時に共通する課題として、平時のフードシステムの研究だけでなく、緊急時のフードシステムの構築に向けて、食料備蓄計画と配給システムの研究が求められる。¶

ニュースの裏を読む(2) 「東アジア共同体」はどうすれば実現できるだろうか

長谷川 啓之 Hasegawa Hiroyuki
アジア近代化研究所代表
日本大学名誉教授、経済学博士

(1) 民主党の鳩山首相は政権発足間もない2009年9月、国連で「日本が架け橋となって挑むべき5つの挑戦」と題して演説し、その最後に上げたのが「東アジア共同体の構築」構想である。それがなぜ架け橋になるのかといえば、これまでのアメリカ寄りではアジアから信頼されず、そうかといってアメリカとの関係を大きく変えれば、アメリカの反発を招く。そこで双方への距離をできる限り公平にすることで、両者の架け橋になるということであろう。「東アジア共同体」への思いを、鳩山首相は「FTA（自由貿易協定）、金融、通貨、エネルギー、環境、災害救援など、できる分野から、協力し合えるパートナー同士が一步一步、協力を積み重ねることの延長線上に、東アジア共同体が姿を現すことを期待しています」と述べた。この「東アジア共同体」構想がどうすれば実現するかも重要であるが、むしろ筆者が評価したいのはその積極性、発信性である。先進国の文明であれば、何でも受容する態度はそろそろ卒業すべきだからである。しかし、後に触れるようにそこには多くの問題が潜んでいることも自覚する必要がある。

ところで、この演説を機に一気に「東アジア共同体」構想が内外で注目されるに至り、テレビやインターネットを通じて活発な議論が展開されている。また国際社会、特にアジアでも大きな関心と呼んでいる。東アジアというのだから、間違いなくアジアが中心であり、それもアセアン10カ国を中核とする東南アジアと日中韓の3カ国を中心とする東北アジアを指すと考えられ易い。また東アジアという場合、それらを中心とした15カ国前後が想定されていると見ていいであろう。その意味では、東アジア共同体と言う限り、東アジア諸国で構成されると考えるのが常識的であろう。

ところが、アジアだけで構成することにはまずアメリカが反対しており、オバマ大統領もアジアとアメリカの間にある太平洋はアメリカとアジアを隔てるのではなく、両者を結ぶ役割を持つ、とみなし、アジアには異常なほどの関心を示している。そこで、現実論としてアメリカをまず含めるべきだとの意見が日本でもむしろ常識になっている。それに対しては、一部の日

本人もさることながら、中国人の感情は複雑であり、国民の不満が強い。なぜなら東アジアはアジアの共同体であり、アメリカがなぜ入らなければならないのか、理解できない、と考えるからである。オバマ大統領の意見もそうした点を意識したものと解釈できるかもしれない。

このあたりが「東アジア共同体」構想を提起する場合の、悩ましい問題であり、混乱ないしこじれる原因ともなっている。また、岡田外務大臣は「東アジア共同体」の枠組について、「日本、中国、韓国、東南アジア諸国連合（ASEAN）に、インド、オーストラリア、ニュージーランドの範囲で考えている」としている。ここにはアメリカは含まれていない。しかし、最近ではアジアという代わりにアジア・太平洋という言葉を使うことも、なくないことから、岡田外務大臣の発言もそれを意識しているのかもしれない。問題はアメリカ抜きでうまくいくかどうか、をいかなる根拠で論じ、アメリカを説得できるかである。

(2) 実は、「東アジア共同体」については数年前にも小泉元首相が2025年までにそれを構築すると述べたことがあるが、多くの人がそれを単なるアドバルーン程度にしか思わなかったであろう。なぜなら、その主張自体、最も問題をはらむ東アジア共同体の枠組みすら明らかにせず、いかなる思想的裏づけに基づくのか、具体的にいかなる実現過程を前提としているのか、などがまったく不明確だったからである。だが、一部の専門家の間ではもう20年も30年も前から活発に議論されており、私自身もそのことを文章に書いたことがあるし、また国際会議で発言したこともある。その意味では、いまさらという感じもしないではないが、まあ改めて考えてみようと思う。

「東アジア共同体」については、これまで賛成論がある一方で、さまざまな批判や疑問、反対論なども提起されてきた。その根拠は、細かいことまで含めると無数にあるといってもよい。しかし、集約すると主な反対論には以下のように、まず概して政治的な理由に基づくものがある。たとえば、1つには「東アジア共同体」構想は米国、オーストラリア、ニュージーランド、台湾を排除する排他的なもので、中国が中心となって、中国のパワーに圧倒される恐れがあるから反対だ、というもの。また「東アジア共同体」構想の背後にはアメリカ、オーストラリアなどを排除する意図があることから、アメリカが反対するから、やめるべきであるというもの。アジア諸国だけでの協力関係に対する、アメリカの態度は、かつてマレーシアのマハテ

イール元首相が唱えた「東アジア経済協議体(EAEG)」構想がアジア中心の経済ブロックであるとして、反発したことに代表されよう。さらに、ある種の感情論もこれに拍車をかけている。たとえば、中国の本性は国民に反日を教え込み、日本を嫌いにさせ、中国文化のすばらしさを教え込んだ侵略国家であり、最終的には日本の侵略が目的である。その証拠に、日本の周辺を潜水艦が徘徊し、東シナ海ガス田を吸い上げ、尖閣列島や沖縄の侵略を狙っていることに現れている、という。それは最近、寄るとさわると反中や中国誹謗を繰り返す、マスコミや学者らを含む、中国嫌いの、かなり多くの日本人に共通する見方といえなくもない。今後ますます中国経済が拡大し、国内総生産で今年中には日本を追い抜くとみられるため、それがはっきりすれば、さらに日本人の中国嫌いが増大する可能性もある。いまや、中国のやることにはすべて反対、といわんばかりの中国嫌いが横行しているが、中国批判だけを声高に叫んでみても、それだけで日本の利益や安全が保障されるとは思えない。また中国への批判や不信の裏返しアメリカ従属につながらなければいいが、と思うのは筆者だけであろうか。冷静な対応が求められる所である。

(3) これに対し、東アジア諸国からは「東アジア共同体」構想を歓迎する気持ちが強いようだ。マレーシアやシンガポールを中心としたASEAN諸国は無論賛成である。また中国も以前ほどではないようだが、表面上は条件付で一応、歓迎の気持ちが強いとみられるが、ことはそれほど簡単ではないようだ。その点は後にもう一度触れたい。韓国も表面上は歓迎している。要するに、そこには地域協力関係が必要であるとの認識と同時に、日本がアメリカから独立するなら、それはいいことだといった気持ちもあるのかもしれない。09年10月10日、北京で開催された日中韓の首脳会議でも、鳩山首相が提案した「東アジア共同体」構想を長期目標とすることで一致した。また09年9月28日の岡田外務大臣と中国の楊外行部長との会談でも構想の実現に向け、協力し合うことで一致している。

しかし、中国国民がインターネットに出しているブログを見ると、協力関係が実現するには、前提として相互信頼が必要だが、それが充足されていないのは問題だ、との意見がある。また、「東アジア共同体」は日本が地位の向上のための口実に過ぎない、とする冷ややかな意見もある。中国首脳は元来、「東アジア共同体」を「ASEAN+3」の枠組みで考えており、そこに日本側が考える「ASEAN+6」、つまり「ASEAN+3」

にインド、オーストラリア、ニュージーランドの3カ国が加わるという枠組みには消極的であり、さらにアメリカが入ることには消極的というよりむしろ否定的であろう。日本の主張する「ASEAN+6」は05年12月にマレーシアで開催した第1回首脳会議の参加国であり、現在民主党が考えているのもこの枠組みである。このように、日本と中国の間で、参加国を巡ってそれぞれの思惑に相違があり、簡単に合意できるとは思えない。

また、ある中国人専門家が語っているように、中国には自民政権下での日本はアメリカの手先に過ぎず、自立した対外政策を行ってこなかったことに対する疑念もある。それが鳩山政権で一気に自立できるかを見極めたいとする空気もあろう。この点は、日本がかつて国連の常任理事国入りを希望した時、ある中国人が「アメリカ票が1票増えるだけだから、反対だ」と語っていたことを思い出す。つまり、中国人の間には、今回も日本が本気でアジア中心の外交を行うのか、実際はあいかわらず日米同盟を傘にして、アメリカの影響から独立しないで、アメリカの影響下にアジアで主導権を握ろうとしているのではないか、との不信感もあるという。

(4) こうしたさまざまな意見や批判、反対があるにもかかわらず、依然としてその必要性を認める人は少なくない。だからこそ、常に話題になるともいえる。「東アジア共同体」が生まれれば日本ばかりかアジア諸国にも、当然、多くのメリットがあると考えられる。例えば、それは各国にとり市場を拡大することになるばかりか、アジア地域の安全保障面でも効果がある。最もこれに対する批判は日中双方にあるようだ。中国の日本問題の専門家・劉江永(清華大学)教授によれば、経済共同体としては実現の可能性が高いが、安保共同体となると信頼の欠如や日米同盟への偏重、価値観が西側の立場にあること、などを理由に、実現困難と見る(中国紙「環球時報」)。

それでは「東アジア共同体」構想は実現できるのだろうか。この点では、日本の外務省の児玉和夫報道官は中国紙のインタビューを受け、「不断の融合を通じ、今後十年から十五年で、我々はこの夢を実現させることが可能だ」と述べたとされる。確かに、重要な問題の1つは、反対だ、単なる理想だ、アメリカが反対だから反対だ、などと否定的なことを言っている限り、まず実現からはますます乖離するということである。また、多くの人が指摘するように、日中間には不信感ばかりがつのり、肝心の相互信頼がないことである。

信頼関係が決定的に必要なことは日米関係を見るまでも無く、明白である。しかし、信頼が無いとか信頼が必要だと言う人は多いが、日中間の信頼を深めるための努力や行動を実行し、さらには根本的な原因まで明確にしている人は少ない。

信頼を高める上で、最も重要な人物は第1に政治家であろう。戦後、1対1での信頼関係を基に、日中の架け橋的役割を果たした政治家や財界人、学者は少なからず存在した。いまも、わずかではあるが努力する一部の政治家、財界人、学者などは存在するが、なぜか影が薄い。戦後しばらく見られた顕著で実効性ある役割を果たした人たちに匹敵する人物はほとんど皆無になってしまった。中国への、無責任とも言える非難や悪口ばかりが聞こえ、日中間の信頼や理解を深める努力をする人はほとんどいない。必要なのは確固とした信頼の蓄積をいかにして構築し、醸成するか、であるが、それには時間をかけた地道な努力が必要である。わがアジア近代化研究所の役割の1つもそこにある。

(5) 以上の点を踏まえて、この問題に関する私見を述べておきたい。まず「東アジア共同体」の成立に必須の条件の1つは上述のように、相互信頼または地域信頼である。筆者はかねてより、東アジアを中心とする「地域での相互信頼の蓄積」を「地域関係資本 (Regional Capital)」と呼び、その重要性を指摘してきた。それが容易に築けないことは明白である。たとえば、日本がアジアを信じて、アジアの人たちが日本をどれほど信頼してくれるかは不明確である。むしろ日本への信頼は全体的には低いと見るべきであろう。その場合、その原因の半分は日本側にもあるといえよう。それはどういうことかといえば、例えば、第二次大戦までの歴史を振り返ったとき、日本がアジアに与えた幻想を今なお忘れてはいない点があげられる。また、戦後もアジア諸国から信頼されるに値する行動をどれほどとってきたか、ということもある。鳩山総理が「東アジア共同体」を提唱しても、果たしてどの程度本気なのか、あるいはいかなる思想的背景があつたのか、がいまいち不明確だからである。また日本が主体的に主張し、行動したことは、これまで失敗することが多かったし、経済以外での、アジアに対する貢献度は決して高くはなかったといえる。なぜだろうか。この点については以下のように考えたい。

例えば中国、韓国を初めアジア諸国には、いまなお日本人と戦争とを結び付けて考える人が少なくない。極論すれば、日本は戦争を再び始めるかもしれない、と。確かに、圧倒的多数の日本人はもはや戦争しよう

とは夢にも思わないであろう。その理由として、戦争はもうこりごりだ、身内の誰かが戦死したから、戦争は軍国主義者のやったことで、一般の日本人は元来戦争が嫌いなのだ、日本には世界に誇る平和憲法があるから、などなど、「ある種の日本的平和主義」がある。しかし、そうした意見を言う人は、第1に概して高齢者ないし戦争経験者が多いが、いまや戦後生まれの日本人が圧倒的に多くなったため、戦争アレルギーはかなり減退してしまった。またアジアの人たちと話をすると、彼らは日本人が考えているほど、日本人の「ある種の日本的平和主義」を論理的・合理的とは見ていない。なぜなら反戦とか厭戦は単なるネガティブな態度を表すにすぎず、平和主義はポジティブな態度を表すものだからである。事実、日本人で平和思想について語る人にお目にかかったことがほとんど無い。要するに、日本には中国の大同思想のような平和思想は無いといえる。それと同じで、「東アジア共同体」の必要性を論じる人はいても、共同体の思想を語る人にはほとんどお目にかかれない。思想が無ければ、日本の被害に会った人たち、あるいは日本への不信感を持つ人に日本人の平和主義を説いても、それを信じさせることは難しい。

もう1つ指摘すると、日本人が「東アジア共同体」構想を主張するとき、そこに何を求めているのかである。彼らの眼には日本が再びアジアを利用し、利益を追求しようとしているのではないかといふ人が少なくない。そうした観点から見れば、日本人の「東アジア共同体」の提唱は彼らの眼には日本のご都合主義にしか写らない。アジアに進出して成功した企業の多くは自己の利益だけを追求するのではなく、進出国の利益をむしろ中心に考えるからこそ成功してきたのだともいえよう。もちろん、相手の利益だけでは、逆に日本国民の合意を形成することは難しい。だが、少なくとも相互の利益をどう実現するか、それには日本には何ができるか、を考える必要があるのではないか。

これらは日本側の問題であるが、それだけで問題が解決するとは思えない。問題の1つは社会主義中国の存在である。中国は経済的に貢献すれば、それでアジアやアメリカから受け入れられると考えているとすれば大きな間違いである。むしろ、問題は非経済的側面にこそ存在する。それはアジアや日本、アメリカとの価値の共有を図ることこそ重要だからである。それは具体的には、中国政府がマスコミや国民の言論の自由を保障し、民主化を図る必要があるということである。そうしない限り、中国がアジアで信頼を勝ち取るこ

は難しい。

日本も中国も真にアジアの平和と繁栄を追求するのであれば、まず自国の平和と繁栄についてどう考えるのか、地域との関係をどう構築するのか、を明らかにし、その上で、「東アジア共同体」にアメリカが入るべきか否かを検討しても遅くはないように思えるが、いかがであろうか。¶

編集後記

IAMニュースレター第2号をようやく完成することができました。今回もできる限り、最新のアジア情勢を提供することができることを、執筆者と共に心から喜ぶ次第です。内容を見ていただければ分かるように、日本人にとって関係の深い東アジア・南アジアを中心に、さまざまな国にスポットを当て、わがアジア近代化研究所のスタッフによる内容豊かな情報をお伝えすることができたと思います。それらがアジアに関心を持つ日本の国民をはじめ、企業や研究者にも、何らかの貢献ができればこれに過ぎる喜びはありません。第1号もあわせて、ご覧いただければ幸いです。

このニュースレターは、今後もわが研究所の方針に従って、2~3ヶ月に一度の割合で、内容豊かなニュースレターを発行し続けていければと思います。それには、アジアに関する、最新の重要な情報をはじめ、政治や経済に関する専門家の分析をできる限り多く掲載し、内容の充実を図って行くことが大切ではないかと考えております。

今回は中国関連の論考が3本、マレーシア、インドが各1本、そしてアジア全体にかかわる地域協力問題1本の合計6本から構成されています。いずれも現在、話題になっている問題ばかりです。

今回から、アジアの政治・経済情勢に関するシリーズを開始しました。第1回目が話題のインドの自動車産業であり、今後もう2~3回程度、取り上げていく予定です。その後は、別のテーマで何回かに亘るシリーズでアジアの重要な政治・経済情勢に関する記事を掲載していく予定です。是非、読者の皆さんの忌憚のないご意見・ご批判と同時に、ご支援のほどよろしくお願い致します。(長谷川啓之)

アジア近代化研究所は、東京都知事より
認証を受けた特定非営利活動法人です。
(21生都管法特第722号、2009年8月10日)

(無断転載禁止。著作権は各著者にあります。)

NPO 特定非営利活動法人
*The Institute of Asian
Modernization* (IAM)

アジア近代化研究所

<http://www.npo-iam.jp/index.html>

Copyright (c) 2009
The Institute of Asian Modernization
All Rights Reserved.