

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 4 号

2010 年 4 月 15 日発行

No. 4, Apr. 15, 2010

## 目次

- ✚ 巻頭言：中国は日本や韓国に先駆けて、ASEAN と自由貿易協定を締結
- ✚ 鳩山新政権の理念、政策およびそれが日中関係に及ぼす影響
- ✚ カザフスタンとウズベキスタンの最新経済動向と課題
- ✚ 内戦の地獄から経済的奇跡へ？  
カンボジア経済の今—数字の裏を読む
- ✚ アジアの政治・経済動向 (3) インドの自動車産業 (第 3 回)
- ✚ ニュースの裏を読む (4) 人民元切り上げ問題
- ✚ 編集後記
- ✚ ★☆近刊ご紹介☆★

巻頭言：中国は日本や韓国に先駆けて、  
ASEAN と自由貿易協定を締結

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

世界のさまざまな地域で FTA (自由貿易協定、あるいは場合により経済連携協定 EPA) が締結される中で、2010 年 1 月 1 日から、約 10 年間にわたる交渉を経て、中国と ASEAN (東南アジア諸国連合) との FTA (自由貿易協定) が発効し、中国 - ASEAN 自由貿易協定が正式にスタートした。その祝賀行事が 1 月 7 日に中国広西チワン族自治区南寧市で、双方の関係者が集まって盛大に行われた。中国と ASEAN との FTA 締結は長い将来に亘って大きな意味を持つ、画期的なできごとといえよう。これは他のアジア諸国—例えば日本や韓国—やアメリカなどにとっても、重要な意味を持つものと思われる。

承知の通り、中国 - ASEAN 自由貿易協定は人口約 19 億人、GDP (国内総生産) 総額約 6 兆米ドルと約

4.5 兆米ドルの貿易額を擁する、経済成長著しい地域を対象にしており、中国—ASEAN 自由貿易協定が貿易や直接投資などの拡大を通じて、経済成長をさらに促進する可能性が高まる。

1997 年のアジア金融危機以後、中国政府首脳は率先して ASEAN 諸国に自由貿易構想を提案し、2002 年にはすでに、中国と ASEAN の間での自由貿易協定を内容とする「中国 - ASEAN 全面経済協力枠組み協議」が調印されている。中国政府商務省によれば、その後、双方の経済貿易関係は急速に進展した。つまり、2006 年に双方の貿易額は 2,000 億米ドルを突破し、2008 年には双方の貿易額は更に 2,311 億米ドルへと増加した。中国は ASEAN の第 3 の貿易相手国となり、ASEAN も中国の第 4 の貿易相手国となった。2003 年から 2008 年までに、ASEAN の対中直接投資は 29.3 億米ドルから 54.6 億米ドルへと 2 倍近くに増加した。中国の対 ASEAN 直接投資も 2.3 億米ドルから 21.8 億米ドルに急増した。こうして見ると、双方にとり、この FTA がいかに大きな意味を持つかが分かる。

中国と ASEAN の FTA が発効した後、中国は ASEAN の旧加盟 6 カ国 (シンガポール、マレーシア、インドネシア、タイ、フィリピン、ブルネイ) との間に、90% 以上の商品に対する関税がゼロになった。残りの新加盟 4 カ国 (ベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマー) との間でも、2015 年には同じ目標を実現する予定である。当然のことながら、今後、中国の工業製品の対 ASEAN 輸出、ASEAN の農産品の対中輸出は、いずれもいっそう加速するであろうこと、また大量の中国観光客が観光資源の豊富な ASEAN 諸国を訪れるようになること、などが予想される。

中国は既にチリ、パキスタン、ニュージーランド、シンガポール、ペルーとも FTA を締結している。オーストラリア、湾岸協力会議、アイスランド、ノルウェー、南部アフリカ関税同盟とも FTA 交渉を進めており、インド、スイス、モンゴルとも FTA 交渉可能性に関する研究段階に入りつつある。

中国のほかに、日本も韓国も ASEAN と FTA 交渉を進めており、韓国 - ASEAN 自由貿易協定は 2011

年に、日本-ASEAN自由貿易協定は2012年にスタートする予定である。予定通り実現すれば、アジアでの三大自由貿易協定が締結されることとなり、それが“ASEAN10+3”の形で東アジア自由貿易地域まで発展することも予想できる。そうなれば、ASEANを核として、鳩山首相が打ち出している東アジア共同体構想の実現可能性も少しずつ増して行くように思われる。

東アジア共同体構想の実現に当たっては、日中両国の信頼と協力関係の構築が不可欠である。今回の世界同時不況を通じて明らかのように、日本にとって中国経済の重要性は今後ますます高まるであろう。2009年の輸入においても、輸出においても日本にとって中国は最大の貿易相手国となった。中国は安い労働力だけでなく、市場としても不可欠の存在となった。一方、中国経済も輸出依存型成長から環境重視のバランスの取れた成長モデルへと変革すべき課題を抱え、また、中国経済のプレゼンスが高まるに連れて、大国として国際舞台で行動するにあたり、国内の経済だけでなく社会全体の近代化、さらには国際化にも直面することになる。その場合、先輩としての日本は技術というハード面と近代化社会のルール作りというソフト面で、豊富な経験を積んできたため、中国の近代化には日本の経験が大いに役立つのではなかろうか。その意味でも、さまざまな面で中日関係がますます深化し、また早急に中日間でのFTAが締結されることを期待したい。¶

### 鳩山新政権の理念、政策およびそれが日中関係に及ぼす影響

梁 雲祥 Liang Yunxiang  
アジア近代化研究所研究員  
北京大学国際関係学院准教授、法学博士

2009年8月30日に行われた総選挙で、最大野党の民主党が戦後ほとんどの期間、与党として政権運営に携わってきた自民党に大勝し、戦後の日本政治の最大の転換期を迎えるに至った。9月16日に民主党代表の鳩山由紀夫氏が新首相に選ばれ、鳩山新政権が正式に発足した。選挙で勝ってから、鳩山氏が政権に就いてすでに半年以上が経過するが、同政権が何をしようとしているのか、どのような性格を持つものか、今後どうなるであろうか、などについては、筆者としても強い関心がある。そこで、それを知るには、まず同政権

の政治理念とか基本政策について分析することで、おおよそ同政権の今後を占うことができると思う。また、日中関係の今後にも気になるところである。そこで、新政権の外交政策の分析を通じて日中関係の未来像に対する認識を深めておきたい。

#### 1. 鳩山政権の政治理念と基本政策に対する分析

2009年8月に首相になる前の鳩山由紀夫氏は「私の政治哲学」に関する文章を発表し、その中で「友愛」を核とした政治哲学の理念を提起した。つまり、これは全人類を兄弟とみなして「平和」と「博愛」の考えに基づいて、政治的諸問題を処理するというものである。この「友愛」の理念を具体的に政策に体现すれば、内政ではアメリカ式の自由放任の市場経済を修正し、民生への支出を拡大し、社会の貧富の格差を縮小し、市民社会の役割を強め、地方の自主性と能動性を拡大し、国内それぞれの政治勢力の相互協調を強め、日本社会の互助共生を実現することである。また、外交面ではあらゆる国々との平和共存を求めて、主としてアメリカとは「緊密と対等」の関係に改める。その意味は、日米同盟を強化すると同時に、その中で日本の自主的な地位を高め、東アジアの国々、特に中国との関係をもっと緊密化させ、アジアのあらゆる国々が平等に参加できる「東アジア共同体」を構築することである。

ただ、哲学の理念から言えば、「友愛」の観念は新たなものではないが、大いに評価できるものであり、それは人間が追求すべき理想であり、もちろん人間関係を調整する政治活動の追求すべき終極目標でもある。しかし、現実から見れば、諸国民間の友愛を実現することは非常に困難を伴うものであり、言うは易し、である。特に政治面に注目すると、今日の世界の政治は基本的に権力と利益をめぐる展開されている。それゆえ、鳩山氏が主張する「友愛」の哲学は具体的な政策として、内政・外交いずれの面でも、実現できるかどうか、また効果があるかどうか、今後注目してみても行く必要がある。

実は、鳩山政権にとってまず直面している国内の課題は基本的な哲学理念の調整ではなく、経済政策はどうするのか、それらの政策が現実問題の解決に役立つのかどうか、日本の伝統的な政治スタイルの改革や民主党内部の団結、などをどう作り上げていくかであろう。これらの課題を解決できるか否かが、民主党政権と鳩山氏自身の政治的な運命を決めかねないからである。

鳩山氏を初めとする民主党の指導者たちが選挙の時

に提出した主要な経済対策(マニフェスト)は大雑把に  
いって、次のようなものであった。すなわち、手当の  
分配(子供手当や高校授業料の無料化、など)や一部  
税金の引下げ(例えば道路暫定税率など)を通じて一般  
国民の所得を拡大すること、消費税などの増税を延期  
して消費を刺激し、内需を拡大すること、社会保障と  
医療制度の充実を図ること、などである。つまり、鳩  
山政権の経済政策の主目標は基本的に民生を重んじ、  
いろいろな方法を通じて一般庶民の所得を拡大し、生  
活を安定させることである。これによって国民の未来  
に対する心配を解消し、消費を刺激し、内需を拡大し  
て、最終的に日本経済を成長させることである。

しかし、これらの民主党の経済政策によって、日本  
経済を長く続く衰退傾向から脱出させ、経済復興を実  
現できるか、といえ、そう判断するにはまだ少し早  
そうだ。これは日本経済が一国経済として成立してい  
るのではなく、世界経済の状況と密接に関わっている  
からである。

世界の主な国の経済統計から判断すると、世界経済  
は景気の谷底から回復しつつあるように見える。この  
背景の下で、民主党の経済政策が完全に有効性を発揮  
するにはまだ時間がかかるであろうが、一部の経済支  
援策は効果があると思われる。少なくとも日本国民に  
対して実際の利益を与えることができると予想される  
からである。

だから、2010年7月に予定される参議院選挙では日  
本国民は民主党に投票し、その政策を推進するチャン  
スを与えることになる。しかし、長期的に見れば、  
民主党の経済政策には疑問があり、必ずしも効果を発  
揮しないのではないかとと思われる。なぜなら、しば  
しば専門家によっても指摘されるように、民主党の経  
済政策はミクロ経済的側面での社会支援にとどまり、  
マクロ経済的な視点で見た経済発展戦略が乏しいから  
である。例えば、マニフェストは消費税の改革や産業  
構造の調整などの課題には触れていないし、計画した  
支援策を全て実施すれば、さらに20兆円に近い財政支  
出が必要となり、これらの財源がどこから来るのかも  
大きな問題である。

## 2. 「二世議員」問題と官僚改革

そのほかにも、鳩山政権が直面している課題の1つ  
は鳩山氏自身が承諾した「二世議員」問題と官僚政  
治を改革することである。これらの改革を実行するの  
は最も難しい。なぜなら、「二世議員」による政治は日  
本社会の伝統文化の政治的現象の一つであり、鳩山由紀

夫氏自身や、民主党の小沢一郎氏などの指導者たちも  
「二世議員」による政治の受益者であり、この事態に  
ついては法律上の規定が存在しないからである。また、  
日本の選挙民も「二世議員」の身分を持っている候補  
者が誰であるかを熟知しており、親近感さえ持ってい  
る。だから、このような事態はある程度、国民感情に  
も根ざしているため、短期間に無くすことは難しい。

官僚政治改革については多分もっと難しいかもしれ  
ないと思う。日本の官僚体制は非常に有効で、長期間  
にわたって日本の行政事務の中核機関として、日本社  
会のいろいろな方面の管理・運営を支えてきた。民主  
党政権も官僚の助けがなければ有効に国の管理や政策  
の推進はできないであろう。しかし、民主党政権によ  
る官僚の力を弱体化させるやり方は官僚の利益を損な  
うため、彼らの強い抵抗の直面することが予想できる。

鳩山政権にとって重要なのは政策とその効果だけ  
ではない。それ以外にも、民主党自身の団結をいかに維  
持するかである。一般の見方では、民主党の内部で幹  
事長である小沢一郎氏が核心的な役割を果たしている  
ようだし、自民党と類似した派閥も存在しているよう  
だ。だから、鳩山由紀夫氏にとって、民主党をコント  
ロールすることはやさしいことではないだろう。小沢  
一郎氏の役割は確かに大きい、何と云っても鳩山氏  
が党の代表であり、小沢氏も自分の党内の役割を通じ  
て鳩山氏の代表の地位と党の団結を維持することに力  
を注ぐべきであろう。そうしなければ、民主党が分裂  
する可能性があるわけで、そうなれば小沢氏自身にと  
ってもいいことではない。民主党内の派閥については  
想像したほど激しくはないと思う。少なくとも自民党  
のような正式な組織や不変の人々の集団は存在してい  
ないからである。だから、民主党政権が続けられさえ  
すれば、民主党にとって大きな問題にはならないと思  
う。

要するに、鳩山由紀夫氏とその新政権は新たな観  
念と政策を持っており、日本社会に新たな変化をもた  
らすかもしれないが、新たなチャレンジにも直面してい  
る。その中であって、経済の活性化や民生の改善は鳩  
山氏と民主党政権が存続できるかどうかの重要な試  
金石となる。さらには最近問題となっている「政治とカ  
ネ」の問題も民主党の命運を決しかねない問題になる  
可能性がある。いまや野党となった自民党も必死にな  
って、鳩山氏と民主党の政治家たちのスキャンダルを  
探しまわり、民主党のイメージ・ダウンをはかり、再  
び政権奪取への闘争を繰り広げているからである。

### 3. 新政権の外交理念と外交政策

新政権の外交理念と政策について見ると、鳩山氏は2009年8月に発表した「私の政治哲学」でもやはり「友愛」を中心とする理念を提出しており、そこで彼は「いわゆる外交とは価値観の違った国々がどのように共存共栄して、自立と同時に共生していくことである」と述べている。2009年の総選挙の際に民主党が公示した外交政策の主な内容を見ると、次のようになっている。まず新時代の日米同盟関係を確立して平等と信頼のパートナー関係を構築し、アジア外交を強化して中国や韓国などのアジアの国々との信頼関係を構築し、東アジア共同体を目標に、いろいろな領域での協力関係を強め、国連改革を促進する、などとしている。

これを見ると、民主党の外交理念は主として「平等」と「協力」の二つの主題を体現していることがわかる。ここで、「平等」は主として同盟国のアメリカとの関係を表現したもので、「協力」は主として中国などのアジア諸国との関係を表現したものである。この二つの主題の選択は多少理想的な意味もあるが、少なくとも民主党新政権の基本的な外交政策のおおよその方向性が表れている。つまり、これを政策面から見ると、民主党新政府の外交政策は主として「日米関係」と「アジア外交」の間のバランスを取りたくて、「緊密と平等の日米関係」を確立する同時に、アジアに回帰して、アジア諸国ともっと深い協力関係を確立する、というものである。

民主党が強調したアジア外交の中で、最も重要な内容は対中政策であろう。以上の理念と政策に対する表現を見れば、新政府の対中基本政策がほぼわかる。2009年8月27日に鳩山氏はアメリカの「ニューヨーク・タイムズ」紙に一文を寄せ、「イラク戦争の失敗と金融危機の発生でアメリカが主導してきたグローバル主義の時代が次第に終結に向かっている。我々は多極化の時代に入りつつある。現在の事態から見れば、はっきりしたことは中国が間違いなく世界における主要な経済単位の一つになるということである。遠くない未来に中国の経済規模は日本を超えるだろう」と述べている。2009年10月10日に北京で開催された第二次日中韓三か国首脳会議に参加する前に鳩山氏が中国マスコミのインタビューを受けた際、「日中両国があらゆる領域の協力を推進するに当たって、相互の相違を認め合い、相互に尊重する態度を取るべきである。そうすることで日中関係はさらに発展でき、地域と地球規模の問題に対して両国の協力関係を強力に推進することができる。」と語った。これを見ると、民主党新政権

の対中政策の核心はもっと中国を重視して、中国とさまざまな領域とレベルでの協力を求めていることだ、ということが判明した。

さらに具体的に言えば、民主党新政権の対中政策の主な内容は次の通りである。つまり、引き続き中国との経済協力関係を深め、中国と一緒に東アジア地域における他の国々との協力関係を推進し、歴史認識の問題についても積極的かつ明確な態度を取ることである。その中で歴史認識問題は長く日中関係に存在している消極的な要素であり、日本の新政府の指導者たちが過去の侵略戦争に対して深く反省し、靖国神社にも参拝しないことにした。このような態度は民主党自身の歴史認識のほかにも日中関係を改善する上での障害と中国と協力する上での障害を除くことで、両国関係のために必要な友好的な雰囲気を作り上げるためのものである。

両国の経済協力は日中関係にとって最も積極的な要素であり、現在の両国の総貿易額はすでに2,600億ドルを超え、中国が日本の一番の貿易相手になっている。日本経済の復活は中国経済に大きく依存するため、日本の新政府が中国とさらに緊密な経済関係を求めることが、対中政策の重要な内容になるのも当然であろう。東アジア地域の他の国々との協力の問題について、民主党新政府は東アジア共同体を構築するという長期目標を提起し、中国と一緒にこの協力関係を推進することを期待している。これも中国の国際的な地位の向上と実力の拡大を意識して、中国の台頭過程で中国と平等と友好の関係を保持し、東アジア地域の安定と繁栄を維持することを期待することの現れである。

要するに、日本新政府の対中政策は積極的であるため、これに中国側も積極的に応じている。これまで日中両国の指導者はすでに何度も会見してきた。特に2009年10月10日には、日中韓の三か国首脳が北京で第二次首脳会議を開き、三か国の共同声明を発表した。その中には、日本新政府のアジア政策及び対中政策が部分的に反映された。例えば、日本と中国や韓国と引き続き経済協力を深め、東アジア共同体を構築する長期的な目標を相互に認め合っている。

### 4. 鳩山政権以後の日中関係に対する分析

民主党新政府の外交理念と対中政策は一般的にみれば、日中関係の改善にとって極めて有益である。また、前述のように民主党新政権の発足以来の現状から見れば、日中関係は確実に進展している。少なくとも、新政権の発足以来、日中関係は基本的に積極的な方向に

向かって前進している。しかし、日中関係は日本民主党の政策によってすべてが決まるわけではない。新政府の外交理念と対中政策がどの程度実現できるかは未知数であるし、それらが実現するには中国側の対応が必要である。実は、日中関係を現実的に決定する要素は両国の根本的な利益であり、少なくとも両国政府が認めた国家の根本的な利益である。これらの利益は相対的に安定しており、それが日中関係の基本的な構造を形成している。

日中関係の現在の構造は大体冷戦が終焉した90年代後半に形成されたものと思われる。これまでこの構造は少しずつ変化してきたが、それは程度の違いだけであって、基本構造が根本的に変化したわけではない。それでは、冷戦後の日中関係の基本的な構造は何かと言うと、単純化すれば「政冷経熱、安全保障のジレンマ、感情的対応の減少、共通認識の存在、衝突の回避、協力の追求」であるといえよう。

90年代初頭に、冷戦は終結した。これは第二次世界大戦後の国際状況における最大の変化であり、日中関係にも大きな影響を及ぼした。東欧の変化とソ連の解体のため、中国は世界最大の社会主義国として、西側の国々と政治的対立状態にあった。この状況はもちろん、日本の対中態度や政策にも影響を及ぼしたため、日中両国の政治関係は90年代後半から徐々に問題が発生してきた。両国は、特に歴史認識問題などをめぐって何度も政治的な対立を引き起こしてきた。しかし、それとは裏腹に日中の経済関係は継続的に発展し、貿易や投資などの面で、大幅に拡大し続けて来た。

同じく、冷戦後の90年代初頭から、過去に存在していた日中両国の共通の安定した利益の基盤、つまり両国ともソ連の脅威に直面することがなくなると同時に日中両国の政治・経済的な実力に変化が生じ始めた。中国は激しい経済成長で総合的な強国になってきたのに対し、日本はバブル経済以後、長期の低迷状態に陥った。だが、国際政治と安全保障面では自衛隊を海外に派遣するなど、より積極的な姿で国際政治に参加し、大きな役割を果たしたいと考えるようになった。日中両国がいずれも総合的な強国として存在するのは、東アジアの歴史上で初めての状況であり、そうした状況に直面して、日本と中国の間には相互の不信感も拡大してきた。例えば、日本では「中国脅威論」の声も出ており、中国も日本の国際的役割の増加にあまり賛成ではなく、日本が国際連合の安保理事国になることには強く反対し、日本の自衛隊の海外派遣にも心配と憂慮を表明してきた。さらに、両国は領土問題や東シナ

海の資源問題でもしばしば摩擦を繰り返してきた。

## 5. 日中関係の懸案事項は改善できるか

このような背景の中で、日中の両国内部ではナショナリズムが台頭し、ごく一般的なことも民族問題や政治問題にすり替え、インターネットを利用して相手を意識的に攻撃したり非難してきた。21世紀に入って日中双方における数回にわたる世論調査によると、両国への国民感情の好意的な見方は減少し続けており、2006年10月以後、日中関係の改善に伴って少し上昇したとはいえ、やはり50%を下回っている。

それでも、現在の国際社会は単に実力さえあれば問題が解決できる時代ではない。平和と発展こそは国際社会が追求すべき主たる選択肢である。日本と中国の間の実力はほぼ拮抗しており、両国経済の相互依存の強さも両国関係の悪化を制約している。それゆえ、日本と中国には少なくとも一つの共同認識がある。それは「平和なら両方にとって利益、衝突すれば両方にとって損失」というものである。そこで、両国の関係が谷底に落ちて衝突しそうになっても、かえって改善し始めるのも一般的な状態といえる。例えば、2004年から2005年にかけて、日中関係がほとんど全面的に対立して谷底に落ち、首脳会談が中止されたとき、小泉純一郎氏に代わって首相に就任した安倍晋三氏は就任早々に中国を訪問し、両国の関係を修復した。

日中間には安全保障面で不信頼と潜在的な紛争が存在しているが、両国政府は必死になって直接的な衝突を回避しようとしている。例えば、東シナ海をめぐる日本と中国には紛争が発生する要因が存在し、根本的な解決方法はまだ見つかっていないが、誤解に基づく直接的な軍事衝突が発生することを回避するために、両国の間にはすでに海上の軍事ホットラインが設置されている。そして、日中両政府は東シナ海の一部の海域の共同開発について協議を行っており、東シナ海を「平和の海」とすると同時に「協力の海」にするのだと主張している。

それと同時に日中両国の政治家たちも日中関係を根本的に改善するには両国の戦略的な協力がなければならぬと認識している。つまり、日本と中国は相手の平和的な発展を互いに認め、支持し、できるだけ協力できる領域を探す。だから、日中関係は小泉時代のいわゆる「氷凍えの時代」を経過して、安倍元首相が中国を訪問した、いわゆる「氷破れの旅」で日中の「戦略的互惠」関係の構築へと転換した。その後、中国の温家宝総理の日本訪問に見られる、いわゆる「氷融け

の旅」や福田赳夫元首相の中国訪問による、いわゆる「春迎えの旅」、さらに中国の胡錦濤主席の日本訪問による、いわゆる「暖春の旅」などを通して、引き続き両国の「戦略的互惠」関係は充実し、ますます日中関係は改善され、基本的な枠組みも発展することとなった。

要するに、冷戦後の日中関係には矛盾と利益の両方が存在している。両国の間に解決しにくい矛盾も、共通の利益や認識も存在しているから、将来の重要な選択肢として、意識的にそれらの矛盾を克服し、解決して共通の利益と認識を見つけ出し、拡大していくことが日中関係を改善し、発展させることになるであろう。

日本の民主党新政府の中国に対する態度と政策から見れば、自民政権に比べ、かなりの変化が見られるし、それも積極的で望ましい方向への変化だと言えると思う。だから、現在の日中関係の方向はやはり引き続き改善していくものといえよう。そうはいつても、日本新政府の対中政策が根本的に変化したかといえば、やはりそうは言えない。なぜなら日中関係の基本的な枠組みと構造は依然としてそのまま存在しているからである。自民政権の時に確立した「戦略的互惠」関係の基本的な枠組みは現在も存在しており、新たな内容も盛り込まれてはいるが、前述のように両国の構造的な矛盾も共通の利益も依然として存在するという、基本的な構造はやはり大きく変化していないからである。

それでも、未来の日中関係は比較的安定的で、大きな変化は生じないであろう。民主党政権の時代には中国を重視する政策と中国の協力を求める政策とが日中関係に望ましい影響を与えるし、中国もそれに対して積極的に応じるであろう。こうした状態の雰囲気の中で、日中両国が既存の矛盾を解決できなくとも、両国は新たな協力分野を探し出すことができよう。例えば、両国の経済、文化の面で協力を続けると同時に、地域面とグローバルな面での経済、環境保護、気候変動、テロ対策、伝統的な安全保障と非伝統的な安全保障などをめぐって協力し合う可能性はあるものと思われる。特に、日中韓三か国の協力関係が強化されることは、日中関係の改善と発展にとっても、有利に作用する重要な要因である。つまり、日中関係は他の国々との、いっそう緊密な協力関係の枠組みの中で、改善され易くなるであろう。他の国々との枠組みの中で、韓国が中日間の中間に位置する国として、日本と中国の双方が東アジアで覇権を狙う場合の歯止めの働きをする可能性があるし、激しい衝突に対する制約要因として働

くことも考えられる。また、他の諸国間の枠組みにおいても、日本と中国には共通の利益と責任が生まれ易いであろう。それが東アジアの平和と繁栄に寄与することは間違いない。¶

## カザフスタンとウズベキスタンの 最新経済動向と課題

辻 忠博 Tsuji Tadahiro

アジア近代化研究所研究員  
日本大学経済学部教授

### 1. はじめに

中央アジアというと東西の重要な交易路としてのシルクロードを連想することが多いのではないだろうか。何十頭というラクダにシルクやじゅうたん、イスラム陶器などの交易品を背負わせたキャラバンがユーラシア大陸の東西を行き来した歴史のロマンに思いを巡らせる人も少なからずいるだろう。その後、東西交易の手段は大航海時代の到来によって海上輸送にシフトし、陸上輸送の要衝であった中央アジアの重要性は相対的な低下を余儀なくされた。しかし、原油、天然ガスの発見やユーラシア大陸を東西に横断する陸上交通網の整備によって経済発展の可能性が高まっていることから、再び中央アジアに注目が集まっている。

そこで、2009年夏に行ったカザフスタンとウズベキスタンにおける現地調査に基づいて、両国の経済発展の現状と課題について紹介したい。

### 2. 最近の経済事情

中央アジア地域は19世紀以来、帝政ロシアやソ連を構成する一共和国として支配下に入り、モスクワに対する資源供給基地として、そして、モスクワなどの工業地帯で製造された工業製品の消費地としてその役割を位置づけられてきた。

こうした長年にわたるロシアまたはソ連による支配の結果、現在のカザフスタンとウズベキスタンの経済構造はそうした歴史的経緯を少なからず反映したものになっている。カザフスタンでは、一部に韓国やインド（ミッタル社）の鉄鋼会社との合弁事業があるが、原油（カスピ海油田）や天然ガスなどの鉱物資源を採掘する天然資源開発が主力産業である。同国では他の産業の発展を促そうとしてはいるが、2008年夏をピークとした原油価格の高騰があったため、新興産業の設

立に関わる技術導入や人材育成、費用負担などのリスクやコストを支払うことに余り熱心ではなく、天然資源依存型経済という特徴を示している。

一方、ウズベキスタンの主要産業は農業（綿、果物、野菜）や食品加工などである。18世紀のアメリカにおける独立戦争のため綿花を米国から輸入できなくなったロシアは原料綿の確保の必要性から中央アジアに綿花供給地としての役割を担わせたという歴史的背景がウズベキスタンにおける綿作発展の背景としてある。そういう経緯でウズベキスタンでは依然として農業が国内総生産(GDP)の4分の1を産出している。しかし、第2次大戦中はナチス・ドイツの攻撃から逃れるために、ウズベキスタンの首都であるタシケントはモスクワ、サンクトペテルブルグ、キエフと並んで四大重要都市として位置づけられ、機械工業が国策として振興された経緯がある。このことが、カザフスタンにはない、ウズベキスタンにおける現在の経済発展の重要な基盤となっている。その結果として、ウズベキスタンには自動車やバスの製造会社が合弁事業として操業している。自動車製造では、1997年に韓国の大宇自動車との間で合弁事業が開始し、ウズデウオート社が設立されている。現在は大宇との資本関係はなく、米国GMが資本の25%を保有している。生産能力が20万台のところ、国産車保護政策の下で19万5000台（2008年実績）の生産が行われており、その半分がロシアおよび旧ソ連共和国へ輸出されている。バス・トラック製造では、1999年にトルコのメーカーとの間で合弁事業を開始し、サムオート社が設立されている。当時はイベコのエンジンを使用して製造されたバスやトラックがロシアやウクライナ向けに輸出されていた。しかし、トルコの合弁相手の倒産により、2007年に日系商社が資本参加することになり、日本のいすゞとの関係が始まった。現在、サムオート社で製造されるバスやトラックは日本から輸入したシャシーやエンジンに、ロシアから輸入された鉄板を使用して生産されている。同社で製造されるバスおよびトラックの92%は国内向けで、8%はアゼルバイジャンなどへ輸出されている。生産台数は2000台強（2009年見込み）である。サムオート社が中小型バス・トラックの製造を担っているのに対して、大型トラックの分野では、ウズベキスタンの自動車公団とドイツのMANとの間で合弁事業が始まろうとしている。軽工業の分野でも各種優遇策の下で生産が行われており、綿織物については主に国内企業が生産していることに加えて、大宇テキスタイルとの合弁事業も始まっている。

産業構造の違いは、1人当たりGDPの格差に現れており、カザフスタンでは8500米ドル（2008年推計値）、ウズベキスタンでは1000米ドル（同）と推計されている。この経済格差は街を走る自動車の違いにみてとることができ、カザフスタンではトヨタ・ランドクルーザーやドイツ車などRV車がよく見られるが、ウズベキスタンでは大宇 Nexia やロシア製のLADAなど大衆車がほとんどである。カザフ人は見栄を張る民族性であるという点を割り引いても、両国民の購買力の格差は歴然である。

貿易品目にも大きな違いがある。カザフスタンの主要輸出品目は石油、天然ガス、石油製品、非鉄金属などで、国内に豊富に埋蔵する天然資源が主力輸出品目となっている（2008年実績の輸出総額は712億米ドル）。これに対して、ウズベキスタンでは天然ガス、原油の埋蔵こそあれ、それらは主に国内消費向けであり、むしろ歴史的に農業国として発展してきた経緯から主要輸出品目は綿繊維である（同116億米ドル）。一方で、両国とも主要輸入品目は機械設備や鉄鋼などで、カザフスタンとウズベキスタンの輸入総額はそれぞれ2008年実績で379億ドル、75億ドルであった。両国とも一次産品を輸出し、工業製品を輸入するという貿易構造であり、それはかつて先進国と発展途上国との間に存在した垂直型国際分業と類似した特徴を示している。

発展途上国における工業化というと、例えば中国のように経済特区を沿海部に設立して、財政面や金融面での優遇措置を設けて外資を誘致して工業化を推進する方法が一般的である。しかし、カザフスタンやウズベキスタンの経済発展は必ずしもそういう方式ではない。カザフスタンでは2007年、新首都アスタナにアスタナ経済特区が設けられ、太陽電池用のシリコンや機関車の製造会社が工場を設立しているが、目覚ましい実績が上がっている様子はない。ウズベキスタンもようやく経済特区の設立に乗り出したところである。それはサマルカンドとブハラの間にあるナボイに設けられたもので、ナボイ経済特区と呼ばれている。これは飛行場に隣接し広大な平原に位置しており、将来的には規模拡大の余地が十分にある。韓国へミッションを送ったり、中国からのミッションを受け入れたりしており、ウズベキスタン政府はエレクトロニクスや省エネなどハイテク産業を誘致したいと考えている。この経済特区の開設にあたって、始めに声がかかったのはジェットロに対してであったようであるが、ナボイには金鉱を除いてほか何もなく、人口も少なく、交通の

要衝でもないという点から、経済特区を開設する意義について日本側は懐疑的であったといわれている。そういう中で、韓国が特区開発に関わることになり、現在、大韓航空がこの飛行場の管理運営を委託されている。本格的な展開はこれからであるが、大韓航空としてはナボイをハブ化して航空貨物あるいは旅客を通じた展開を考えているようである。いずれにせよ、いかなる産業の立地が見込まれるのか今後の展開に注目する必要がある。

### 3. 金融危機と直面する課題

2008年9月のリーマン・ショックはこれらの2カ国に異なる影響を及ぼしている。リーマン・ショックから直接的な影響を受けているのはカザフスタンである。同国では、アスタナ建設のため旺盛な需要があったことから、地場銀行が欧州から資金調達をして、その資金を不動産建設に大規模に投資してバブルが発生していた。しかし、金融危機が地場銀行の資金調達難を引き起こし、バブルが崩壊、銀行は多額の不良債権を抱えている。国内四大銀行のうち2行はテクニカル・デフォルトの状態であるといわれている。日本のように貸し渋り、貸しはがしがカザフスタンでも起きている。この結果、金融部門の経営状況の悪化のためにローンが組めなくなったことで、外国車の販売が激減している。ある日系自動車販売代理店は2007年には5000台の販売実績があったが、2009年には2000台に届かないと見込んでいる。

カザフスタンはもう1つ大きな問題を抱えている。それは債務残高の拡大とその支払危機である。問題の深刻さは債務返済比率に見ることが出来る。それによると、カザフスタンの債務返済比率は2000年に30%を突破して以降、急激に上昇しており、2007年には49.6%に達している。1980年代に累積債務問題に陥ったラテンアメリカ諸国の状況と同じかあるいはそれを上回る水準に達している。カザフスタンのカントリーリスクは見直す方向にあるといわれている。

一方、ウズベキスタンについてはリーマン・ショックの影響は間接的なものにとどまっている。それは地場銀行が外国からの資金調達に積極的ではなかったため、金融部門の破綻や不良債権問題が発生していないからである。しかし、ウズベキスタンは別の問題を2つ抱えている。1つは外貨問題である。現地通貨から米ドルやユーロへの換金に相当の日数がかかるという問題であり、半年かかるともいわれている。公式には同国は豊富な外貨を保有しているといわれているが、

現実には外貨獲得に実績のある企業が優先的に取り扱われ、そうでない企業には信用状による決済でも支払い遅延が生じている。第2の問題は海外送金の受取額の減少である。ウズベキスタンから多くの単純労働者がロシアへ出稼ぎ労働に出ているが、彼らからの海外送金が出稼ぎ先のロシアの景気悪化のために減少している。送金額が半減しているともいわれている。このことは海外送金をあてにして生計を立てているウズベキスタンの人々の暮らしに深刻な打撃を与えている。

### 4. 将来に対する挑戦

今後の両国の経済発展に対する課題はいかなるものであろうか。天然資源が豊富なカザフスタンについては、いかにして天然資源依存型経済構造から脱却するかということ、すなわち、経済構造多様化の推進が重要課題である。そのため、政府は産出する天然資源に付加価値をつけるべく、資源加工産業に優遇税制を与えている。ウズベキスタンにとっては、いかにして自国の工業基盤を輸出産業化して経済発展に結びつけるかということである。「中央アジアの工業部門はウズベキスタンにしかない」といわれているものの、それがウズベキスタンの経済発展には必ずしも結びついていない。従来の開発戦略は輸入代替工業化であったので、輸出指向工業化へ転換する必要がある。

ただし、いかに開発戦略を転換したところで、それが経済発展につながるためには輸出の拡大そして外貨獲得へとつながっていかねばならない。しかし、両国とも海に面していない内陸国である。ウズベキスタンについては2カ国経由しなければ海に出ることが出来ない。したがって、近隣諸国間で経済協力関係を構築することが経済発展の推進のためには極めて重要となるが、中央アジア諸国の国際関係は極めて複雑である。地域の大国であるカザフスタンとウズベキスタンが対立関係にあることが地域経済協力の最大の障害になっている。

さらに、製品輸出のために海へ出るためには、陸上交通網が整っていることが求められる。しかし、中央アジア諸国には鉄道網や道路網こそあれ、それらにはむしろ経済発展の阻害要因になっているという現実がある。つまり、現状の陸上交通網では、国内の都市間を移動するのに国境を越える必要があったり、交通網がモスクワを中心として南北方向に伸びており東西方向の移動に課題があったり、鉄道や道路の整備が不十分で振動が激しく商品の輸送には適切でなかったり（実際に商品の破損が多い）、鉄道輸送の場合には国によっ



て軌間が異なるため貨物の積み替えが必要であったりと、中央アジアの交通インフラには問題が山積しているのである。例えば、日本からカザフスタンやウズベキスタンへの物流方法として通常考えられるルートはシベリア鉄道（SLB、シベリア・ランド・ブリッジともいう）やチャイナ・ランド・ブリッジ（CLB、中国江蘇省の連雲港とオランダのロッテルダムを結ぶ鉄道）を経由するものである。しかし、現実には、日本からの工業部品は CLB 経由で行われることが多いのに対して、自動車の完成品は距離という点でははるかに遠いフィンランド経由で行われている。そういう意味では、カザフスタンやウズベキスタンの経済発展の鍵を握っているのは、産業政策や財政金融の優遇策の付与などの開発戦略というよりはむしろ、中央アジアをまたぐユーラシア大陸の物流網の構築であるといっても過言ではない。既に国連アジア太平洋経済社会委員会（UNESCAP）はアジア横断鉄道網構想を打ち上げ、アジア開発銀行や欧州開発銀行などの国際機関が個別プロジェクトを開始している。国際物流が現実機能するようにハードとソフトの両面で関係各国が協力を進めていくことが強く望まれるところである。

## 5. おわりに

カザフスタンやウズベキスタンはユーラシア大陸の内陸部に位置していることから、沿海部を経済発展の拠点とみなした従来型の発展モデルに照らし合わせると、極めて不利な状況の中にあるといえる。天然資源の埋蔵や大陸を横断する陸上交通網の整備はカザフスタンやウズベキスタンの経済発展にとって大きな後押しとなるのであろうか。今後の展開に注目したい。¶

### 内戦の地獄から経済的奇跡へ？ カンボジア経済の今—数字の裏を読む

ラプチェフ・セルゲイ Sergey Lapteff  
アジア近代化研究所研究員  
歴史学博士

#### 1. 動き出したカンボジア経済

長い間、内戦や外部からの侵略に苦しみ、経済は世界でも最貧国に入るといわれたカンボジアによく明るさが見えてきた。それは最近、カンボジアの経済発展は急速に成長する東南アジアのなかでも、むしろ早い成長を実現しつつあるからである。経済に関する

統計を見ると、カンボジアの経済成長率は 09 年には先進国の経済不況の影響を受けてやや激しい落ち込みを経験したが、それまでの 2000～08 年平均で年率 9.25% である（CIA World Factbook によると 2000～2007 年の年間経済成長率は平均 10%）。05 年から 08 年にはさらに上がって 10.23% となる。一人当たり GDP（国内総生産）では 1989 年のわずか 42 米ドルから 09 年現在で 782 米ドル（予想値、ただし、08 年には 823 ドル）まで上昇しているが、カンボジア経済はまだまだ低水準にあることに変わりはない。しかし、09 年には先進国を中心に、世界中がマイナス成長になったにもかかわらず、フン・セン首相は 09 年 2 月に開催されたシエムレアップでのビジネス円卓会議で「政府は約 6% の成長を維持するよう努力する」と強気の発言をしている。カンボジア経済は長い停滞の時代からほぼ脱しつつあるといえる。2008 年以後は世界同時不況の波が押し寄せ、カンボジアの輸出産業である衣服、ゴムなどを始め、重要な観光業に大きな影響を与えた。それでもカンボジアは 7% 近い高い経済成長率を維持している（<http://www.theodora.com>）。これは急速な成長で注目されるインドや中国にも匹敵する数字である。これだけを見ても、かつての荒廃したカンボジアとは思えないほど、国民も希望に燃えている。

それでは、この数字の裏には何があるのであろうか。この点を、筆者がたびたび訪れて肌で感じることを中心に紹介してみたい。まず、毎年首都のプノンペンと観光ビジネスの中心であるシエムレアップでは高層ビル、ホテル、ショッピング・センター、銀行、ガソリン・スタンドなどが競争するかのようになり、建設ラッシュが進んでいることである。これまで見慣れた場所でも、数カ月もたてば、全く未知の場所に生まれ変わってしまうほどの急速な変化が起きている。中でも、首都プノンペンとシエムリアップの二か所の変化は特に激しい。だが、最近ではアンコール時代から余り生活が変わっていない、遠い地方でも中心都市に次いで少しずつ発展が見えるようになった。

著者が過去 6 年間にわたって研究のために訪問しているバンテイメンチェイ州を見ても、この変化は明らかに観察できる。カンボジアの北西にあるバンテイメンチェイ州は特に内戦が激しく、1998 年までポル・ポト派のクメール・ルージュ（「赤いクメール」）軍が広い地域を支配していた。今でも、元クメール・ルージュが成人人口の 9 割を占める地区がある（マライ区）。しかし、それにも関わらず「到底終了するはずがない」と思われた激しい戦いも突然終了して、戦闘に参加し

たクメール側も反対側の政府も経済発展に全力で取り組み始めたのである。これにはカンボジアが99年4月にASEAN(東南アジア諸国連合)に参加し、また04年WTO(世界貿易機関)に加盟したことで、国際社会に向かって大きく前進したことが影響を与えていると思われる。内戦当時、バンテイメンチェイ州に政府側の部隊の先頭にあった著者の友人ソック・サレット大将(現在王立警察アカデミー副院長)は当時の敵とも仲よく同じテーブルに座って、談笑しながらお互いのかつての戦闘について冗談を言い合っている光景すら目にする。その後、元敵の中には、将軍の個人的な友人になった人すらいる。

## 2. 農業発展の役割

過去の敵を追い詰めないという、フン・セン政権が取る平和的な政策は平和と発展の成功の原因の一つでもある。例えば、元クメール・ルージュの兵士たちで指導されているマライ区は経済発展の先頭に立ち、現在全国の一番豊かな地区とも言われる。マライ区の発展の秘密はなんと言っても「農業革命」である。同地区は、ここ数年にわたって、カンボジア貿易省の農業発展計画に実験区として参加しており、海外からの設備購入を含めて農業の機械化に取り組んでいる。貿易省でこの計画を担当しているパン・ソラサク副大臣は著者の長年の友人であるが、彼は著者にマライ区とその区長に特に期待しているとしばしば語っている。

著者も数回この区を訪れたことがあるが、その際、筆者は現代的な稲の庫と機械を見せてもらった。ところが、区長は輸出稲作を重視しているだけでなく、無農薬農業をも目指している。これまで農薬が使われたことのないカンボジアの農業に、最近数年間にわたってタイとベトナムから化学農薬が大量に入るように導入されるようになった。その中には、特に土に非常に危険な低品質の農薬が多い。しかし、最近カンボジア政府は有機栽培計画に乗り出した。計画を作成したカンボジア環境省のイン・キムシアン副大臣が二年前にシェムレアップ州のクララン区を著者に案内してくれたことがある。現地のボランティア活動家は農家に有機農業の必要性を宣伝することに非常に熱心であるが、活動の資金や知識を持っている専門家は残念ながら不足している。イン・キムシアン副大臣自身はフランスで農学博士の学位を取った後、10数年にわたってアフリカの森林保存活動に携わった経験を持っているが、こういう人はまだカンボジアではまったくの少数派である。発展と環境のバランスの重要性は、カンボジア

政府もよく理解している。しかし、それを農家に理解させることはまだ非常に難しい。現段階で、どうしても貧困からの脱出に懸命なカンボジアの農民に「エコ」について考えさせることは難しいことである。

著者はよく調査をしたバンテイメンチェイ州プレアネットプレア区のスナイ村の人々と農業の話をしたことが何度もある。自然保存だけでなく、自分の土地に関する近い将来にあまりにも関心がないことに正直言って驚いた。農薬で土の質が落ちてもいいから、今利益が得られれば、「将来などどうでもいい、今、金がほしいのだ」という返事が返ってくる。それが彼らの正直な気持ちである。

中国やアメリカと違って、カンボジア政府はすでに有機農業に力を入れ始めているが、実際に専門家と資金が不足する事態の中で、成功するにはまだまだ時間がかかる。その場合に個人大農家の行動が先頭に出ている。最近、カンボジアのエリートの中に自分の土地で有機農業をしたいという人が出てきている。その中には、もう一人の著者の友人である元駐日大使ブー・ソチラックさんがいる。

もちろん、日本や中国の経済発展を見ながら、成功と失敗の経験から学習して行けばいいであろうが、元々カンボジアとは経済や社会の前提条件がまったく異なるため、日本や中国を模倣するだけで成功するという保証はない。2007年にプノンペンで、静岡県立大の小浜裕久教授による「日本の経済奇跡」についての講演を伺ったことがある。小浜氏は戦後の日本も貧乏から豊になったということでは、カンボジアもそれに見習うといいといった内容の話をしてきた。だが、それに対して、私は初期条件がまったく日本とカンボジアでは異なるため、そのことをまず前提に議論すべきではないか、と反論したい。日本には戦争で破壊されても、ある程度のインフラも資本もあり、特に人材はかなり豊富に残っていた。しかし、カンボジアには資本がなければ、インフラもほとんどゼロと言ってよく、まったく日本とは異なった初期条件から出発しなければならなかった。問題なのは、何よりも人材、つまり多くの分野の専門家や知識を持っている人が不足しているのである。ポル・ポト時代には知識人を徹底的に排除したため、失われた人材は一度失われてしまうと、簡単には回復しない。それが未だに、尾を引き、特に教育面で大きな問題となっているのである。

## 3. カンボジアの経済発展と華僑資本

筆者はカンボジア経済の状態は日本より70年代末

～80年代初めの中国により似ているのではないかと  
思う。しかし、中国経済の発展経験を見ることで、中  
国が失敗した点を学び、回避する可能性は十分にある  
ように思う。

それでは、カンボジアの経済発展の秘密はどこにあ  
るのだろうか？秘密を探るためのカンボジアの経済と  
政治についていくつかの特徴を検討してみたい。カン  
ボジアは今産業革命の段階にある。プノンペンとシエ  
ムレアップに出稼ぎに来ている農民は労働者階級を構  
成しており、彼らは産業やインフラを作り出している。  
産業中で、金融業、貿易業、交通業、サービス業など  
は少しずつ育ってきている。経済発展に必要な資本蓄  
積の原動力は国家ではなく、個人資本であるが、それ  
も特に華僑資本である。アンコール時代に既にカンボ  
ジアに定住していた華僑は、東南アジアの他の国々と  
同じように、農業ではなく主に貿易面出活躍して来た。  
その結果、資本を貯めた華僑は90年代末からこの資  
本を産業に使い始めた。もちろん、国外資本（中国、  
韓国、フランス、タイなど）も発展と共にカンボジア  
に入ってきている。

近年、国家は比較的ビジネスには関与しないが、発  
展のために必要な条件をフン・セン政権は構築してき  
た。カンボジアの政治は一応、総選挙で選ばれた多数  
党による民主主義体制であり、社会主義時代に国を治  
めた人民党（「プロチャチュン」）が1997年から政  
権を握っている。然し、パリでの平和条約によって  
1993年にカンボジアに連立政権が成立し、その後の4  
年間、主として二つの政党（人民党とフンシンベック  
党（FUNCINPEC、Front uni national pour un  
Cambodge indépendant, neutre, pacifique et  
coopératif、独立、中立、平和、協力的なカンボジア  
のため統一国民戦線）が政権を握ってきた。当時は選  
挙で獲得した票数に応じてノロドム・ラナリッド殿下  
が第一首相、そしてフン・センが第二首相となったた  
め、二人の首相、二人の防衛大臣、内務大臣等がいた。  
しかし1997年の総選挙で人民党は単独で政権を取り  
戻し、2008年の選挙にも圧倒的な人気を博した。どう  
いったところか、いまやカンボジア人にとって人民  
党とフン・セン首相の人気が絶大であることを、反  
政府、特に野党の人たちも否定することはできない。  
その主な理由は彼らが築いた平和と経済発展である。

#### 4. 政府の役割

それでは、人民党は他の政党が成功できなかった経  
済発展にどのようにして成功したのだろうか。それは

筆者が思うに、組織の強さと民衆との深い関係こそが  
重要な役割を果たしたということである。社会主義時  
代から人民党はほぼ全国にある地方の党組織、つまり  
「党の細胞」を維持し続けてきた（以前ボル・ポト派  
が支配した西北国境の地域には、人民党の組織は最近  
ようやく普及してきたが）。著者が行った自治体には党  
の「勉強の家」が常時存在している。党員は村長、自  
治体長、区長、などの地方組織の役人たちであり、彼  
らはそれと同時に一般の農家でもある。彼ら役人は他  
の農民と同様、同じ村に家を持って一緒に住んでいる  
ため、誰よりも農民のことを理解しており、農民の要  
望なども党の組織を通じて上層部に届けられる。また、  
貧しい人であっても党に入れば権力への道が開かれる。  
それこそがフン・センの人民党の人気のものであると  
同時に、平和の鍵でもある。フン・セン首相自身1951  
年4月（52年8月との説もある）、カンボジア北東部  
にあるコンボンチャム州の貧農の小屋で生まれたと言  
われる（長谷川啓之監修『現代アジア事典』、文眞堂、  
2009、p.1046、を参照）。また彼自身、かつてクメ  
ール・ルージュに参加し、抵抗主義者への反攻運動に参  
加した経験をもつだけに、多数のカンボジア民衆がこ  
うしたフン・センに親しみを感じ、彼についていくこ  
とになんらの抵抗も感じない。個人的にもフン・セン  
首相のカリスマ性は否定できない。地方を回って演説  
する首相からはエネルギーがほとぼしり、地方の官僚  
も彼に批判されることを恐れていると著者は感じてき  
た。フン・センだからこそこの党のリーダーにふさわ  
しく、フン・センこそはその党の人気を沸騰させる人  
物なのである。

カンボジアの経済発展はほぼゼロに近い状態から始  
まったため、道路、ガソリン・スタンド、電信柱など  
のインフラをほぼすべてを一から作らなければなら  
ない。それがさらに大規模建設、即ち更なる経済発展を  
引き起こす。こうしてインフラの不整備は捉えよう  
によっては、発展のプラス要因にもなる。カンボジアの  
今後の経済発展に役立ついくつかの前提条件がある。  
人口の大部分は60歳以下の労働力人口に入り、多く  
の余剰労働力が存在し、賃金は隣国ベトナムやタイよ  
りはるかに安い。しばしば発展途上国の製品は質がよ  
くないといわれるが、カンボジアの商品はそうではな  
い。カンボジアの労働者たちは品質の問題より、まず  
自分たちにとって職場が与えられれば、低い賃金でも  
率先して働く気持ちが強い。カンボジア人は非常に真  
面目で、勤労意欲も高い。政府がもっと教育に力を入  
れて、人材育成を進めるなら、経済発展に寄与するこ

とは間違いないし、今後カンボジアに進出する外資系企業にとっても、彼らは十分期待に応えてくれると思う。さらに、カンボジアには、最近発見された石油以外にもいくつかの自然資源がある。その1つは農業資源が豊富なことで、気候は農業に適している。

しかし、カンボジア政府の前途には社会的・経済的な課題が山ほどある。例えば、プノンペンとシエムレアップの不動産価格は急速に値上がりしており、道路整備、電氣化、人材教育なども解決すべき課題である。しかし、豊富な労働資源と自然資源、さらには何よりもカンボジア人の経済発展への期待が今後のカンボジアの経済ブームの前提となっていると思う。アメリカから発生した世界的な経済不況でさえ、カンボジアは乗り越え、筆者は今後も政治・社会の安定さえ確保できれば、予想以上のスピードで経済は成長するものと確信する。最近では、株式市場も開設されて、取引の活発化が予想されており、金融の自由化では隣国のベトナムより進んでいる。観光資源も豊富である。今後はメコン地域における金融センターとしても注目される可能性が少なくない。そういう意味で、現在不況に苦しんでいる日本企業にとっても、カンボジアが大きな投資機会を与えてくれることは間違いないのではないだろうか。¶

### アジアの政治・経済動向 (3) インドの自動車産業 (第3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

#### 11. 統制と育成：自動車産業への政府の対応

インドの自動車産業は急速に発展しつつある。スズキを初めとする日系の自動車産業が大挙して進出しているため、インドで日系企業と最も関係が深い産業の1つが自動車産業ということになっている。そのため、インドの自動車産業の発展に日系企業が果たす役割は、アメリカや韓国など、他の世界的自動車メーカーの役割以上に大きくなっている。さらに、独立以後の自動車産業の歴史を見ると、もう1つ重要な要因があることに気づく。それが強い指導力をもつ政府の政策である。インド政府は独立後、60年以上にわたって一貫して自動車産業の統制と育成を通じてその発展を目指してきたが、主に40年代末から70年代にかけて、強力

な統制を通じた自動車産業の育成を図った。それはインド政府の社会主義的な方向に沿った輸入代替化政策であり、それが他の産業への対応と並んで自動車産業にも適用された。

インドの自動車産業に影響を与えた政府の政策と言うのは、以下のような発展段階を通じて行われた、さまざまな自動車産業政策である。第1段階は1947～65年であり、この時期の政策には外国との競争からの保護、ライセンス規制、そして国産化推進の3つの特徴が指摘できる。第2段階は66～79年には、規制の強化、さまざまなセグメント間で脈絡の無い成長が観察できる。80～90年は第3段階であり、規制緩和、スズキ自動車のインド市場への参入が起きた時期であり、その後の自動車産業にとっても重要な意味を持っている。第4段階は91年以後で、改革開放が行われた時期であり、この時期以後が他の産業と並んで、自動車産業に最も重要な影響を及ぼした時期である。このように自動車産業を取り巻く環境は基本的に政府の政策に大きく左右されてきた。

1948年の「産業政策決議」では、まず自動車産業は政府によって統制され、規制されるべき基礎産業と位置づけられた。それによって政府は産業ライセンス制度、外国企業との資本提携の制限措置、価格統制、高関税障壁、特定部品の小規模工業への留保制度、などを行い、規制した。それらは相当厳しい規制を伴うものであったため、54年にはアメリカのフォードとGMが撤退し、インドの自動車産業は寡占体制になったが、それは裏返せば技術力を持たないインド自動車産業の停滞を自ら生み出すことでもあった。

政府は国内企業も含め、産業全般に関する民間資本の経済活動を管理し、規制するの中核となる「産業開発・規制法」(IDRA)を51年に制定した。この法律を通じて、産業ライセンス制度が始まり、新規事業の設立や既存事業の拡大、立地の変更、生産能力の拡大、生産品目の変更などにはライセンスの取得が義務付けられた。それは政府が開発計画で認めた産業部門に民間の投資を行わせるために作った制度である。この制度により、インドの自動車産業に参入する内外企業の数が制限され、国の優先度に応じて完成車の各セグメント(四輪車か二輪車かといった、車の種類)での生産量が決められた。

したがって、政府が保護と規制の仕方に関して関税委員会に調査と勧告を行うよう求め、その勧告を通じて国産化計画を有する完成車メーカーだけにライセンスが与えられ、生産量や価格について規制された。国

内で生産計画を持たないで、単に海外からユニットを輸入して、CDK(Complete Knock Down)方式で車を完成させるだけの企業には3年以内の操業停止措置が実施された。

## 12. 国民車構想

自動車産業への政策の第2段階として、もう1つ重要なのは国民車構想である。70年代にサンジャイ・ガンジー首相の下で国民車構想が提唱され、100%国民車の完成を目指した時期もある。国民車構想の下で、政府が行った政策には次のものがある。1つはまず49年に完成車の輸入を禁止したこと、翌年には一部部品の輸入関税を上げたことである。50年代には部品産業部門は未発達の状態であったため、輸入制限と完成車メーカーの国内生産化を進める必要があった。政府の認可を得た完成車メーカーは段階的国産化計画(Phased Manufacturing Program, PMP)に沿って部品の国産化比率の段階的拡大が義務付けられた。その結果、60年代半ばにはほとんどの車種で70~90%の国産化率が達成された。67年には小規模工業を育成するため、それら企業だけに生産を認める品目を指定する「生産留保制度」が実施され、そこにはやがて部品も追加された。

60年代後半には少数企業に経済力が集中するとの批判が生じ、それを回避するために大企業に厳しい政策が取られた。そこで、69年の「独占及び制限的取引慣行法」(MRTPA、70年施行)、73年の「外国為替規制法」(FERA)が制定された。MRTPAは制定以後91年までに6回改正され、91年に経済力の集中防止に関する実体規制及び独占規制に関する規制が削除され、一定の企業結合は会社法で規制されるものとした。FERAは外資への厳しい規制を定めたものであるが、99年に外国為替管理法(FEMA、00年施行)が制定され、FERAは全面的に改正された。それにより、政府は外国貿易などが容易にし、外国為替市場の秩序ある発展と維持を図ることを目指した。

70年代には二度の石油危機が自動車産業に影響を及ぼし、資産額2億ルピー以上の大企業ないし同じ規模の財閥傘下の企業に対し、ライセンスの取得基準が強化された(FERAによる)。またそれと同時に外資系企業の出資比率が40%にまで制限され、これを越えると生産の拡張が制限されるなど、産業ライセンスとFERAの2つの面から規制が強化された。こうした動きの背景には、社会主義的な理念に基づく、政府の自動車産業国産化に固執する、強い姿勢がうかがわれる。

また60年代から70年代にかけては二輪車の基盤が形成された。二輪車は四輪車に比べて規制が厳しくなかったため、二輪車市場に参入する企業が多かった。また60年代後半からは小規模工業への優遇政策が強化され、それら企業が生産できる留保品目も増え、それに伴って小規模企業自体も増加した。その結果、インドの部品産業には小規模企業が多数存在することとなった。

## 13. 産業政策の変化

こうした厳しい統制・規制にも少しずつ変化が現れた。それは75年にインデラ・ガンジーがインドの第8代首相になったことから始まる。70年代の石油ショックで生じた需要不足と政府の規制への不満が生まれた。その結果、政府は既存の政策への見直しと産業の競争力を高める必要性を感じるに至った。そのため、工業部門を管理するライセンス制度やその他の規制・保護政策を緩和する決意を固め、それと同時に政府は海外から近代化のために必要な技術導入を認めた。80年7月に提出された産業政策に関する政府声明は政策の転換を表すものである。さらに、81年初頭に出された「第6次5カ年計画(1980~85年)」には産業政策のこうした変化が織り込まれた。また声明では、既存の生産能力の最適な稼働、輸出促進、地域間の均衡ある経済発展などが強調された。そして、自動車産業で見れば、生産量規制や外国との提携に関する規制緩和などが行われ、資本財輸入、技術・原料ないし部品などの自由化が進んだ。

自動車産業での変化の具体的な動きは82年に国有企業のマルチ・ウドヨグ(MUL)と合弁で生まれたマルチ・スズキの誕生と関係がある。それは以下のような意味を持つものであった。上述のように、まず70年代にインド政府は小型車を生産する国民車構想を打ち出し、これに答える形で、81年2月インド政府と合弁企業として進出したのがスズキである。当時のインドの自動車生産は大型で技術力が低く、極めて貧弱であった。こうした状況からの脱却を狙う目的で、政府は日本の自動車産業に目をつけた。それにはこれまでの統制や規制を厳しくし続けるわけには行かないと判断したインド政府は部分的な自由化に踏み切った。つまり、政府は技術力の高い外国企業の力を借りて自動車産業の近代化を図り、競争力の向上を目指したといえる。そのため、政府は上記のMRTPAやFERAによって規制された企業への規制緩和やライセンスで認可された生産量を超える生産を認め、一部部品に対する

認可取得義務の緩和、外資との提携を必要とする企業の参入を許可するなど、の部分的な自由化措置を実施した。政府はまた既存企業の技術力を向上させる目的で輸入規制も緩和した。84年には、乗用車メーカーに技術導入を可能にして、燃料効率を高めるよう財政措置を講じた。

マルチ・スズキの誕生はインドの消費者にとっても、またインドの自動車産業にとっても重要な意味を持つものであった。たとえば、80年代後半まで消費者にとり車種を選択範囲は極めて狭かった。普通車で見ると、選択できるのはフィアット、アンバサダー、それに80年代初めに出たマルティ 800の3車種くらいである。もともと、一部の富裕層は輸入車を購入していたが、それがスズキの参入以後、徐々に参入企業が拡大し、車種が豊富になるきっかけとなり、大衆の自動車への関心が大きく高まったからである。

#### 14. 部分的自由化

しかし、マルチ・スズキの誕生をきっかけに、他のセグメントにおける完成車部門でも新規参入が許可されるようになった。80年代後半にはさらに自由化と輸出拡大を目指す政府の政策の動きを示すものの1つに、85年のブロードバンディング政策がある。インデラ・ガンジー暗殺後、新首相ラジブ・ガンジーの考えは「第7次5ヵ年計画(1985~90年)」に示された。ブロードバンディング政策とは規制緩和の中で、例えば乗用車だけの生産が認められていた企業が四輪の多目的車(UVs)や商用車(CVs)を生産することも可能となったことを意味する。UVsとCVsは‘オンロード 四輪車’という名でくくられることになった(オンロードとは舗装道路のこと)。その結果、企業は生産能力の範囲内で自由に製品の組み合わせをえることができるようになった。この方式は二輪車や部品部門にも適用された。このため、企業の生産活動に自由度が高まり、生産活動が活発化した(Historical Industry Development, <http://archives.indianfoline.com/sect/atca/ch02.html>、およびRajnish Tiwari *et al.*, *India's Long March Auto major: A Study of Government Influence on Industry Development in the Post-Independence Era*, [www.global-innovation.net](http://www.global-innovation.net)を参照)。この時期の工業生産への規制緩和の動きが部分的であったのは、与党内部からの反対が増大したためであり、ラジブ・ガンジーが新たに導入した修正の一部は与党内部から取り消すよう迫られた。そのように部分的な自由化であっても、規制緩和が行われたの

は、インドの自動車産業の発展に相当の影響があったからである(Mahipat Ranawat and Rajnish Tiwari, *Influence of Government Policies on Industry Development*, [www.global-innovation.net/publications/PDF/working-Pape\\_57.pdf](http://www.global-innovation.net/publications/PDF/working-Pape_57.pdf))。その結果、競争自体は増大し、ある程度の自由化が進んだものの、ライセンス・システム自体には変更は無く、その意味で70年代までの基盤がまったく覆されたかといえ、そうでもなかった。政府の規制が全て撤廃され、完全な自由化が実施されるには91年の自動車新産業政策を待たねばならなかった。

#### 15. 90年代の自動車産業育成政策

このように、独立後一貫して、政府の社会主義的な介入政策がインドの自動車産業に大きな影響を与えてきた。そうした中で、インド政府は90年代に2回の重要な自動車産業育成政策を発表している。1つは91年に発表された自動車産業への新産業政策であり、もう1つは97年の新自動車政策である。91年の自動車産業政策は90年までの政府の介入的な政策を大きく転換させるものであり、あらゆる産業の活性化を図る中で自動車産業の育成をも重視するというものであった。つまり、90年までの政府の政策は概して、保護主義的な政策を通じて自動車産業を含む産業の育成を図ろうとするものであったが、91年の産業政策は自由化を通じて、積極的に自動車を含む、あらゆる産業の育成を図ろうとするものである。そこで、ここでは自動車産業を中心に見てみよう。

政府が主として追求した政策目標は、以下の5つである。すなわち、①産業のライセンス制度、②外国直接投資、③外国との技術協定、④公共部門、および⑤「独占及び制限的取引慣行法」(MRTPA)、がそれである(詳細は、インド政府のStatement on Industrial Policy, <http://siadipp.nic.in/publicat0791.htm>を参照)。これらによって次第に自由化が進み、97年の新自動車政策を経て02年の新自動車政策が実行されるまでに相当程度に自由化が進展するに至った。そこで、これらの目標のいくつかを簡単に見てみよう。

まず産業のライセンス制度は、民間企業の経済活動の中で、アルコールやタバコを除けば、MRTPA, FERAなどが廃止され、原則自由化された。また出資比率が制限されていた外国企業も国内企業と同様に扱われることとなった。90年代後半からは基幹産業を担っていた国営企業の民営化も徐々に進められた。93年には産業ライセンスは撤廃され、外資の出資比率も50%以上

の取得が可能となった。自動車産業を見ると、資本財と部品の輸入が自由化され、四輪と二輪のCBU,CKD,SKD形式の輸入は01年まで数量が規制されていた。ただし、完成車メーカーは政府（貿易局）と覚書を交わせばCKD,SKDの輸入が許可されていたが、01年4月1日にこれも撤廃され、外資の100%株式取得も可能となった。

インドの産業が政府の統制から解放されるには、外国投資が完全に利用可能でなければならない。なぜなら外国投資によって、技術移転を初めマーケティング知識、近代的な経営のノウハウ、輸出促進機会などが得られるからである。それらが独立以後のインドではほとんど閉ざされてきた。そこで、大量の投資や先進技術を要する、高度に優先的な産業への外国投資を誘致するために、直接投資に51%以上の出資比率を認める必要があった。また輸出促進には世界市場の調査が必要であり、それには世界的な市場にかかわる企業やマーケティング企業の助けが必要であった。そこで、政府は世界的な大企業との交渉を行うための委員会を設置した。

公共部門はインドの開発思想の中核をなすものである。それまで、開発目標を追求する上で、経済の中核部門における政府の所有と統制は経済力の集中を防止し、地域格差を解消し、計画的な発展が公益を確保するという点で重要な役割を果たしてきたとの認識があった。しかし、多くの公共企業には深刻な問題が表れた。たとえば、低い生産性、貧弱なプロジェクト・マネジメント、人員過剰、技術的向上の欠如、R&D（研究開発）への認識の欠如、人的資源開発の必要性、収益率の低さなどである。こうした状況を政府は何とかして、成長と技術開発を志向する企業へと改革する必要があった。それは主として、インフラ部門、石油・鉱物資源、長期的発展に役立ち、民間部門の投資が貧弱な分野の製造業の技術の開発と創出、防衛設備などの戦略的配慮が強く支配する製品の生産、などである。具体的に、政府は今後も維持されるべき公企業として、武器・弾薬及びそれに関連する防衛設備、原子力エネルギー、石炭と亜炭、鉱油、各種の採鉱、鉄道、などを上げている。また産業ライセンスが義務とされる産業や外国技術協定と51%以上の外資出資比率が自動承認となる産業、などが設定された。後者の中で、自動車産業については、1) 商用車、公共輸送車（これには商用三輪ジープ・タイプなどが入る）、2) 自動二輪・三輪車、3) 自動車部品、などが自動承認と51%以上の出資が認められた。

## 16. 新自動車政策と外国自動車メーカーの反発

MRTPAは制定後、何度か改正された。最後の改正は91年で、その法改正で一部の企業結合は会社法で規制されることとなった。MRTPAの規制対象は独占的取引慣行、制限的取引慣行、不公正な取引慣行及び経済力集中であり、MRTPA委員会が公共の利益に反すると認めた場合、必要な措置をとることができる。またこれ以外に会社法により、独占的企業を創出する株式取得などが規制されている（詳細は、公正取引委員会『インド』を参照。<http://www.jftc.go.jp/worldcom/html/country/india.html>）。

こうして91年の産業政策で、外資規制が原則的に撤廃されたため、90年代半ばを過ぎると、アメリカのダイムラー・クライスラーやジェラル・モータース、フォードなどが進出し、日系自動車メーカーも90年代半ばから急速に増え始めた。その結果、新型車の投入や価格引下げを通じて市場占有率の拡大競争が激化してきた。

90年代にはさらに自動車産業を発展させるべく、もう1つの自動車政策が公表された。97年12月の新自動車政策（97年7月～02年8月、New Automobile Policy）である。この政策の主要内容は以下の通りである。自動車産業に関してメーカーとインド商業省の間で、新たなガイドラインに基づく覚書（MOU）の作成と署名を義務付けること、などを内容とするものである。外資メーカーに対しては、最低投資額、部品国産化率、輸出義務などの新規規制を強化するものとなっている。

この政策の具体的な内容は以下の通りである。（1）国産部品調達率の引き上げ（通関後3年以内の輸入部品の50%、5年以内では70%の調達率を義務付ける）、（2）操業開始3年目から自動車と部品の輸出を義務付ける、というものである。しかし、この政策には、WTOウルグアイ・ラウンドで規定する「貿易に関連する投資措置に関する協定」（Trade-Related Investment Measures, TRIMs）について問題があった。この政策以前でさえ、現地調達要求や輸出入の均衡化要求を含むMOUに署名する場合、国境内で操業を開始する企業には自動車部品の輸入ライセンスを取るよう義務付けていた。97年の新自動車政策は間違いなく、以前の行政方針を制度化する意図があった。そこで、日本、EU、アメリカ、など一部の国はそれがTRIMに違反するものだととして、98年10月にEUは協議を求め、アメリカや日本も第三者としてこれに参

加し、インド政府の措置はWTO違反だと主張した。なぜなら、TRIMs協定は輸入産品について、課税や規則などの面で国内産品と外国産品を差別的に扱うことを禁止するGATT(関税・貿易一般協定)第3条の内国民待遇及び第11条の輸出入数量制限の一般的禁止に違反してはならないとする規定があり、それには特に現地調達要求、輸出入均衡化要求、為替規則・輸出制限、などの措置を例示して、はっきりとこれを禁止しているからである。その結果、99年02年8月インド政府は諸外国の指摘を受けて、これを撤廃した。¶

## ニュースの裏を読む(4) 人民元切り上げ問題

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)

### 1. 人民元切り上げ要求

2010年4月10日現在、人民元切り上げ問題が再び注目されている。2001年12月のWTO加盟前から中国に対しては、国内外からの人民元切り上げ圧力があり、ついに2005年7月21日の取引終了後に「通貨バスケットを参考に市場の需給を基礎とした管理変動相場制」への移行を発表したことは記憶に新しい。その後、人民元の対ドル・レートが少しずつ上昇し、2005年7月21日の1ドル=8.276人民元から2008年9月23日の1ドル=6.8099人民元へと、人民元高・ドル安が進んだ。しかし2008年9月のリーマン・ショック以降2010年4月上旬現在に至るまで1ドル=6.83

人民元前後に張り付いたままとっている。

人民元の切り上げを強く要求しているのは、欧米諸国である。日本政府もこれまでに何度か人民元切り上げ圧力の一団に加わった。こうした報道に接していると、人民元切り上げはほとんど常識の世界に属することのように思ってしまう。経済のことを知らない人までも、中国は人民元引き上げを認めるべきだと考えてしまうのではないか。

しかし、日本の要求には3つの点で慎重な検討を要する。第1に、欧米と日本とは置かれている状況が異なる可能性がある。第2に、人民元と米ドルの間ではほぼ固定相場でも、円を含む通貨と人民元の間では変動相場となっている。第3に、日本と中国における物価上昇率には差がある。以下では順番に検討してみよう。

### 2. 欧米と日本の状況は異なる？

第1の点を理解するために、まず中国の対欧米貿易をみると、中国(香港・マカオ・台湾を除く。以下同様)は米国とEUに対して大幅な貿易黒字を計上している。中国商務部の輸出入統計によると、香港を除けば、米国は中国にとって最大の貿易黒字国であり、08年の対米貿易黒字は1709億ドル、リーマン・ショックの影響を受けた09年も1434億ドルの黒字であった。対EU(27か国)貿易収支も、08年1602億ドル、09年1085億ドルの黒字であった。したがって、欧米諸国が中国に対して、人民元の対ドル・レートや対ユーロ・レートの切り上げを強く要求するのは極めて自然なことである(以上のデータについては、表1を参照)。

表1 中国の地域別貿易収支

国・地域	2004	2005	2006	2007	2008	2009
日本	▲208.58	▲164.6	▲240.78	▲319.01	▲345.17	▲330.27
韓国	▲344.31	▲417.13	▲452.5	▲476.27	▲382.11	▲488.72
台湾	▲512.33	▲581.35	▲663.74	▲775.67	▲774.62	▲652.18
香港	890.78	1122.54	1445.99	1,716.32	1,778.20	1,575.22
米国	802.69	1141.73	1442.63	1,633.16	1,708.57	1,433.72
EU (カ国)	370.38 (25)	701.16 (25)	992.18 (27)	1,342.41 (27)	1,601.80 (27)	1,085.27 (27)
世界計	319.46	1018.81	1774.66	2,621.68	2,954.59	1,961.08
外貨準備	6,099	8,188	10,663	15,282	19,460	23,992

注：出所の各年データが異なる場合には最新年のデータを採用した。単位：億ドル。▲は赤字。出所：中華人民共和国商務部の輸出入統計における各年データより。



例えば米国は、現行の人民元の対ドル・レートが適正でなく、中国の対米貿易黒字と米国の対中貿易黒字の根本原因になっていると主張する。通貨安の国は輸出促進・輸入抑制的に、通貨高の国は輸出抑制・輸入促進的になり、これが巨額の貿易不均衡の根本的原因だという論理である。したがって、人民元高・ドル安が進行すれば貿易不均衡が是正されていくとする。

これに対して日本はどうか。再び中国商務部の輸出入統計によると、中国は、台湾・韓国・日本に対して巨額の貿易赤字であり、09年の場合、台湾には652億ドル、韓国には489億ドル、日本には330億ドルという巨額の貿易赤字を計上している。日本に限定すると、05年以降、中国の対日赤字が拡大しており、07～09年の3年間は毎年300億ドル以上の赤字となっている。貿易収支と為替レートの関係から見れば、人民元は円に対して減価（人民元安・円高）するのが自然である。だとすれば、日本が、欧米と共に中国に対して人民元切り上げを要求するのは、一体どの通貨に対して切り上げを主張しているのか。

人民元がドルに対して増価し、円に対して減価することを日本が主張するなら理にかなっているが、ドルと円の両方に対して人民元が増価すべきだというなら、筋が通らない。

ところが、話はそれほど簡単でない。というのは、貿易不均衡に関する統計データをみると、中国側と米国・日本側とでは大きな差があるからである。上記の議論は、中国統計をそのまま用いた場合（あるいは正しいとした場合）には妥当しても、米国統計や日本統計を用いた場合には異なる結論が導かれる可能性がある。

表1における中国の対米貿易黒字は中国政府の統計であり、原則的には米国の対中貿易赤字と一致するはずであるが、米国政府統計をみると、中国政府統計とはかなり異なる数値となっている（表2を参照）。09年の場合、中国の対米貿易黒字は1434億ドル（中国統計）であるのに対し、米国の対中貿易赤字は2232億ドル（米国統計）であり、その差は798億ドルである。04～09年における両者の差額は年間798～976億ドルに達する。

表2 米中間の貿易収支

摘要	2004	2005	2006	2007	2008	2009
中国の対米貿易収支 (中国統計、億米ドル)	802.69	1141.73	1442.63	1,633.16	1,708.57	1,433.72
米国の対中貿易収支 (米国統計、億米ドル)	▲1626.49	▲2028.13	▲2346.12	▲2589.02	▲2684.11	▲2231.99
比重(%)	24.2	25.6	27.7	31.2	31.9	45.0
香港の対米貿易収支 (香港統計、億香港ドル)				2,294.34	2,085.17	1,430.99

注：米国統計の2009年は、2009年第3四半期までのデータの年率換算値。比重は、米国の貿易赤字総額（米国統計）に占める対中貿易赤字額の比率。香港の対米貿易黒字には、再輸出分を含む。▲は赤字。  
出所：中華人民共和国商務部サイト「輸出入統計」；香港特別行政区政府サイト「香港統計資料」；*Economic Report of the President, with the Annual Report of the Council of Economic Advisers*, Transmitted to the Congress, Feb. 2010.

表3 日中間の貿易収支

摘要	2004	2005	2006	2007	2008	2009
中国の対日貿易収支 (中国統計、億米ドル)	▲208.58	▲164.6	▲240.78	▲319.01	▲345.17	▲330.27
香港の対日貿易収支 (香港統計、億香港ドル)				▲1678	▲1766	▲1275
日本の対中貿易収支 (日本統計、億円)	▲22,047	▲31,386	▲29,907	▲21,965	▲18,805	▲12,004
日本の対香港貿易収支 (日本統計、億円)	36,551	37,951	40,622	44,014	40,164	28,722
日本の対中・香港貿易収支 (日本統計、億円)	14,503	6,565	10,715	22,049	21,359	16,718

注：香港の対日貿易収支には再輸出分を含む。▲は赤字。  
出所：中華人民共和国商務部サイト「輸出入統計」各年データ；香港特別行政区政府サイト「香港統計資料」；日本財務省貿易統計。

こうした不一致の一因は、香港経由の取引の存在である。中国統計では香港経由で獲得した貿易黒字は計上されないのに対し、米国統計では香港経由も対中貿易として扱われる。09年における香港の対米貿易黒字は1431億香港ドルであり、1米ドル=7.75香港ドルで計算すると、約185億米ドルとなる。したがって香港経由の取引を考慮したとしても、米中間の貿易収支の不一致はまだ大きい。いずれにせよ05年7月の為替政策変更以降も米中間貿易不均衡が縮小していないので、米国がこれを理由にして人民元の切り上げを強く主張するのは一理ある（ただし05年7月から09年末の間に、人民元はドルに対して20%近く増価し、米ドル表示を大きくしていることに注意する必要がある）。

一方、日中間の貿易不均衡をみると、中国統計では中国の対日貿易収支は赤字であるのに対し、日本統計では日本の対中貿易収支は赤字となっている（表3を参照）。つまり、日中の貿易収支は共に相手国に対して貿易赤字となっている。例えば09年の場合、中国の対日貿易収支は330億ドルの赤字であるのに対し、日本の対中貿易収支は1兆2004億円の赤字（1ドル=95円で換算すると126億ドルの赤字）である。こうした統計の不一致から何が示唆されるであろうか。結論を下す前に以下の2点に注意する必要がある。

第1に、日本統計では、日本の対中貿易赤字は05年以降大きく縮小している。第2に、中国と香港を一緒にした中国&香港の対日貿易収支は日中いずれの統計でも日本の大幅黒字となっている。09年の場合、香港統計における香港の対日貿易収支は1275億香港ドルの赤字、1米ドル=7.75香港ドルで換算すると、165億ドルの赤字であり、これと中国統計における中国の対日貿易赤字330億ドルを合計すると、中国&香港の対日貿易収支は495億ドルの赤字となる。一方、日本統計では、日本の対中国&香港貿易収支は1兆6718億円の黒字、1米ドル=95円で換算すると、176億ドルの黒字である。日本の対中国&香港貿易収支は07年にピークとなり、09年には減少したとはいえ、09年の黒字額は05年と06年の黒字合計額に匹敵する規模である。以上から、日中間の貿易不均衡は、日本には有利に、中国&香港には不利に動いているので、日本が中国に対して為替レート調整を強く迫るには欧米ほどの根拠がない。

### 3. 固定相場、変動相場、購買力平価

第2の「為替相場がほぼ固定となっているのは人民

元と米ドルとの関係であり、円を含む通貨と人民元との間では変動相場である」という点を取り上げよう。円の対人民元レートをみると、04年には1人民元=12円台、07年には16円台となり、09年だけでも12.6円~14.7円までかなりの変動を示した（人民元とドルの固定レート化から予想されるように、09年の変動幅は、同年における円の対ドル・レートの変動幅とほぼ同じである）。つまり、人民元と円との関係はかなり変動しているのである。

最後に日中間の物価上昇率の違いを取り上げてみよう。為替レート決定に関する購買力平価説によると、物価上昇率の高い国の通貨ほど減価すると予測される。ここ10年の日中間の消費者物価指数を取り上げると、一貫して中国の上昇率が日本の上昇率を上回る。そうであれば、人民元が円に対して長期的に減価するはずである。したがって、日本が欧米と一緒に、中国政府（中国人民銀行）当局による人民元の切り上げを主張するのは奇妙なことになる。日本政府がドルに対する人民元の増価を提言するなら米国側にたった主張として米国に歓迎されるであろう。しかし、日本政府が円に対しても人民元の増価を主張するものであるならば、以上に検討した3点から、それは必ずしも正当化されない。

日本政府が人民元切り上げを中国政府当局に要求したという報道がときどきみられるが、日本政府関係者はいったい日本と中国の実情を理解した上で語っているのであるか。ドルに対して人民元が増加すれば、中国の対米輸出が抑制され、日本の対米輸出が促進されることを期待しているのだろうか。しかし、人民元がドルに対して調整されるならば、円に対しても人民元の調整が進み、円もドルに対して調整が進むだろう。繰り返すと、欧米諸国が人民元切り上げを要求するのは一理あるとしても、日本にはその一理がないことを理解すべきである。¶

編集後記

アジア近代化研究所のニューズレター第4号をお送りします。今回は、中国やインドの記事だけでなく、ウズベキスタン、カザフスタン、カンボジアについての最新記事を掲載しています。前二者（ウズベキスタンとカザフスタン）については現地調査を踏まえて書かれており、カンボジアについても、現地に多くの友人を持ち、カンボジアには毎年、足を運んで調査やインタビューを繰り返しているラプチェフ氏の経験を基にしており、何気ない表現の中にも深い意味を理解していただければ幸いです。また、梁雲祥氏の論考も中国から見た忌憚のない意見であり、民主党の今後の行方を考える上で有益です。

各記事の文字数は5,000字を越え、読み応えのあるものとなっています。当研究所の意気込みを感じていただければ幸いです。

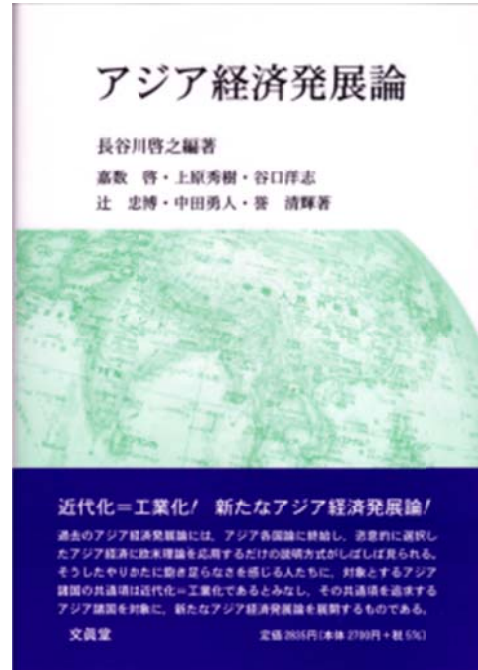
2010年4月1日、当研究所のウェブサイトを一刷新し、使いやすい、見やすい、親しみやすいサイト構築を目指して、正式に情報提供を開始しました。既刊のニューズレターだけでなく、研究会・理事会開催、写真集、関係者の最新著作の紹介等、当研究所メンバーによる社会貢献を広報する役割を担っています。皆様の幅広い利活用をお願いしたいと思います。(文責・谷口)

☆☆ 近刊ご紹介 ☆☆

『アジア経済発展論』

長谷川啓之編著、嘉数 啓・上原秀樹・谷口洋志・辻忠博・中田勇人・菅 清輝著

文眞堂、2010年4月15日、2,700円+税



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) 2010  
The Institute of Asian Modernization  
All Rights Reserved.