

# 日韓経済連携協定の現実的背景

川 本 忠 雄

## 目次

はじめに

### I 現段階の東アジア

- 1 再勃興する東アジア(リオリエントの時代)
- 2 アジア危機以後の東アジアの貿易

### II 日韓経済連携協定について

- 1 東アジアにおける経済連携
- 2 日韓経済連携協定の現実性(社会・文化・歴史的背景)
- 3 日韓経済連携協定の現実性(経済的背景)

結びに代えて

## はじめに

1980年代以降、東アジアは強い連鎖的な関係を持って、ダイナミックな経済発展を続けている。購買力平価でみたアジア全体の経済力は、世界の半分を占めていた18世紀以前の状態を回復せんとする勢いである。その意味ではリオリエントの時代である。その中で、ダイナミックに世界経済を牽引しているのが中国である(特に1997年アジア危機以降)。

さて世界は90年代以降、第二次リージョナリズムの時代であり多様な経済連携(FTAネットワーク)の時代である。東アジアもその潮流の真っ只中にある。現在、包括的な東アジア経済連携構想(中心は日中連携)が模索されているが、現時点でその出発点となり、将来的にその深化の推進軸となる可能性のあるものは日韓経済連携である。そして東アジア経済連携という枠組みが存在してはじめて、東アジア各地での有機的な国境を超えた局地経済圏の生成も展望可能となる。

日韓連携は、単なるFTA締結に留まらず「Deeper Integration」<sup>1)</sup>をも展望できる可能性がある。本稿の課題は、その現実性を社会・文化・歴史的背景と同時に経済的背景の中で考察することである。深い連携は自然発生的に徐々に進むものではない。連携を深化させるという強い意志の下、タイムスケ

ジュールを伴った政策的決断の時期である。

## I 現段階の東アジア

### 1 再勃興する東アジア(リオリエントの時代)

A.G.フランクの論述した「リオリエント」には、欧米中心の経済発展史観の見直しと、アジアの再評価という二つの意味がある。フランクは、アジアは千年も前から世界経済の主導的な地位にあり、16世紀以降の欧州はダイナミックな発展を遂げるアジアに対する受益者の地位にあったと述べる。欧州は対アジア貿易の入超をアメリカ大陸(植民地)から収奪した金銀でやっとファイナンスをしていたと指摘する。また18~19世紀「西洋の勃興」も自力的発展というよりは「アジアという巨人の肩に登った」<sup>2)</sup>結果であり、今日の東アジアのNIESの様な、輸入代替から輸出指向の政策遂行によって行われたと説明する<sup>3)</sup>。そして世界経済の重心が東アジアに再びシフトして、西洋の勃興以前の状態に回帰しつつあり、「今日の東アジアにおいて経済的にもっともダイナミックな地域が、1800年以前と全く同じである」<sup>4)</sup>という現状認識を示す。

A.マディソンは、1820~1992年の世界各国の人口やGDP(実質国内総生産、購買力平価による国際ドル概算)の推移を推計している<sup>5)</sup>。フランクの主張に近い数値を推計(表1)している点は今後の展望を考える上で注目に値する。

またDowrickとDeLongは、今日、多くの東アジア諸国が「収束クラブ」の成員となり、先進諸国の経済水準に近付き、更に経済成長を遂げつつあることを強調している。この場合、「収束クラブ」の判断基準を、①1人当たりGDPが産業の中心地である北大西洋レベルに到達したか、②産業発展と社会改革がみられるかの2点としている<sup>6)</sup>。

いずれの論者も、今日の東アジアを今後も(歴史趨勢的にも)ダイナミックに発展する地域と位置付けていることは、非常に興味深い。

表1 1820年と1992年の経済大国, 上位10カ国

|           | GDP<br>(単位100万<br>1990年ドル) | GDPの世界<br>総計に占め<br>る割合 (%) | 人 口<br>(単位1000人) | 人口の世界<br>総計に占め<br>る割合 (%) |
|-----------|----------------------------|----------------------------|------------------|---------------------------|
| 1820年     |                            |                            |                  |                           |
| 1. 中国     | 199,212                    | 28.7                       | 381,000          | 35.5                      |
| 2. インド    | 110,982                    | 16.0                       | 209,000          | 19.6                      |
| 3. フランス   | 37,397                     | 5.4                        | 30,698           | 2.9                       |
| 4. 英国     | 36,164                     | 5.2                        | 21,240           | 2.0                       |
| 5. ロシア    | 33,779                     | 4.9                        | 45,005           | 4.2                       |
| 6. 日本     | 21,831                     | 3.1                        | 31,000           | 2.9                       |
| 7. オーストリア | 13,460                     | 1.9                        | 14,268           | 1.3                       |
| 8. スペイン   | 12,975                     | 1.9                        | 12,203           | 1.1                       |
| 9. 米国     | 12,432                     | 1.8                        | 9,656            | 0.9                       |
| 10. プロシア  | 11,864                     | 1.7                        | 11,214           | 1.1                       |
| 上位10カ国合計  | 490,096                    | 70.5                       | 765,284          | 71.7                      |
| 世界総計      | 694,772                    | 100.0                      | 1,067,894        | 100.0                     |
| 1992年     |                            |                            |                  |                           |
| 1. 米国     | 5,675,617                  | 20.3                       | 255,610          | 4.7                       |
| 2. 中国     | 3,615,603                  | 12.9                       | 1,167,000        | 21.4                      |
| 3. 日本     | 2,417,603                  | 8.6                        | 124,336          | 2.3                       |
| 4. ドイツ    | 1,359,696                  | 4.9                        | 80,576           | 1.5                       |
| 5. インド    | 1,188,096                  | 4.2                        | 881,200          | 16.2                      |
| 6. フランス   | 1,030,356                  | 3.7                        | 57,372           | 1.1                       |
| 7. イタリア   | 939,685                    | 3.4                        | 57,900           | 1.1                       |
| 8. 英国     | 927,772                    | 3.3                        | 57,848           | 1.1                       |
| 9. ロシア    | 801,837                    | 2.9                        | 149,400          | 2.7                       |
| 10. ブラジル  | 756,014                    | 2.7                        | 156,012          | 2.9                       |
| 上位10カ国合計  | 18,712,219                 | 66.8                       | 2,987,254        | 54.9                      |
| 世界総計      | 28,000,037                 | 100.0                      | 5,440,983        | 100.0                     |

(注) この表の推計値は上記の各年の国境線内の数値である。「オーストリア」はオーストリア・ハンガリー帝国のオーストリア部分, ロシアについては, ポーランドとフィンランドの一部の地域は1820年の数値に含めていない。

「出所」A. マディソン(邦訳2000年)『世界経済の成長史 1820~1992年』(東洋経済新報社)

## 2 アジア危機以後の東アジアの貿易

現在(2000年), 東アジア(日本・中国・NIES・ASEAN4)は世界貿易の中で, 非常に巨大な位置を占めるに到っている。輸出における対世界比は26.59%で, 米国(12.23%)の2倍, EU(35.48%)の75%に達し, 輸入における対世界比は21.59%で, 米国(18.54%)を凌駕し, EU(35.16%)の6割を超えている<sup>7)</sup>。特に90年代以降, 日本を除く東アジア諸国のプレゼンスが急速に増大している(今後もこの傾向は続く)ことに注目しなくてはならない。

しかし90年代以降の東アジアの貿易の発展をみても, それを主導した主体は変化がみられる(表2)。90年代以前に東アジアを牽引してきた日本に替わり, 90年代には, NIES, そして中国が台頭してくる。より詳しくみてみよう。表3にみる様に, 90年代前半は, NIESが世界貿易をダイナミックに牽引していったことがみてとれる。1990~93年の4年間の世界貿易増加分の実に45%がNIESであり, 他どの地域よりも多い。これにASEANの15%, 中国の19%を加えると, 日本を除く東アジアだけで79%を占める(日本はわずか2%)。

これに対して, 90年代後半(特にアジア危機以降)は, 中国が輸出のみならず, 輸入においてもその比重を著しく強めている。製品の供給基地のみならず, 巨大な消費市場としての姿が現れ始めてきている。

表2 各年代における東アジアの貿易平均伸び率・世界に占める貿易シェア (単位: %)

|     |         | 貿易平均伸び率 |      |      |      | 世界に占める貿易シェア |     |     |       |
|-----|---------|---------|------|------|------|-------------|-----|-----|-------|
|     |         | 60年代    | 70年代 | 80年代 | 90年代 | 70年         | 80年 | 90年 | 2000年 |
| 輸 出 | 日本      | 16.5    | 20.3 | 8.6  | 4.3  | 6.4         | 6.8 | 8.4 | 7.7   |
|     | 中国      | △0.6    | 21.8 | 12.6 | 13.6 | 0.8         | 0.9 | 1.8 | 4.0   |
|     | アジアNIES | 11.5    | 28.5 | 13.9 | 8.4  | 2.1         | 4.0 | 7.8 | 10.5  |
|     | ASEAN4  | 3.2     | 26.1 | 5.3  | 11.4 | 1.5         | 2.4 | 2.5 | 4.3   |
| 輸 入 | 日本      | 14.4    | 21.6 | 4.5  | 3.2  | 6.0         | 7.1 | 6.7 | 5.8   |
|     | 中国      | △3.5    | 23.8 | 12.8 | 13.4 | 0.7         | 1.0 | 1.5 | 3.5   |
|     | アジアNIES | 10.8    | 25.8 | 11.5 | 7.7  | 2.8         | 4.4 | 7.6 | 10.0  |
|     | ASEAN4  | 6.0     | 21.7 | 7.6  | 6.5  | 1.6         | 2.0 | 2.8 | 3.2   |

(注) 99年の中国の世界貿易に占めるシェアの内訳は外資系企業が1.6%, 内資企業が1.9%。

「出所」『JETRO 貿易白書2001年版』

表3 世界各国・国グループの相手先別貿易増加額（1990～93年）（単位：100万ドル）

| 輸出先→<br>輸入先↓ | 日 本    | NIES    | ASEAN  | 中 国    | アメリカ   | E U      | ANZ   | 中近東    | ラテン・<br>アメリカ | 世 界     |
|--------------|--------|---------|--------|--------|--------|----------|-------|--------|--------------|---------|
| 日 本          | —      | 24,071  | 10,650 | 11,208 | 15,777 | 2,871    | 877   | 3,491  | 6,305        | 74,919  |
| NIES         | 3,306  | 16,904  | 10,948 | 40,289 | 16,276 | 9,664    | 1,474 | 3,888  | 7,950        | 111,126 |
| ASEAN        | 4,400  | 13,421  | 2,258  | 1,321  | 10,443 | 6,438    | 810   | 1,728  | 978          | 45,946  |
| 中 国          | 6,572  | -1,299  | 598    | —      | 11,662 | 5,720    | 681   | 1,125  | 809          | 28,735  |
| アメリカ         | -635   | 11,756  | 5,347  | 3,960  | —      | -1,121   | -216  | 6,290  | 24,517       | 71,721  |
| E U          | -2,028 | 10,379  | 4,568  | 6,751  | 2,002  | -101,083 | -739  | 6,924  | 9,197        | -67,300 |
| ANZ          | 272    | 2,844   | 1,098  | 701    | -897   | -351     | 882   | -228   | 330          | 4,582   |
| 中近東          | -527   | 5,225   | 656    | 1,214  | -3,447 | -6,000   | 607   | -1,366 | -1,925       | -5,100  |
| L A          | -496   | 1,007   | 380    | 692    | 18,254 | -3,000   | 58    | -176   | 10,376       | 31,200  |
| 世界           | 5,422  | 118,374 | 40,336 | 49,637 | 86,288 | -118,400 | 3,449 | 34,651 | 61,773       | 261,000 |

（注） ANZ は、オーストラリアとニュージーランド。「出所」IMF, *Direction of Trade Statistics* 各年度版

表4 韓国の国・地域別輸出構成比（%）

|            | 米 国  | 日 本  | NIES      | ASEAN4 | 中 国  |
|------------|------|------|-----------|--------|------|
| 1980年      | 26.4 | 17.4 | 6.2       | 5.0    | —    |
| 1985年      | 35.6 | 14.8 | 7.4       | 3.4    | 0.6  |
| 1986年      | 40.0 | 15.6 | 7.7       | 2.2    | —    |
| 1990年      | 29.9 | 19.4 | 10.5      | 5.0    | —    |
| 1993年      | 22.2 | 14.1 | 14.5      | 7.0    | 6.3  |
| 1996年      | 16.7 | 12.3 | 16.6(8.6) | 9.3    | 8.8  |
| 1997年      | 15.9 | 10.9 | 16.3(8.6) | 9.4    | 10.0 |
| 1998年      | 17.2 | 9.2  | 14.0(7.0) | 11.5   | 9.0  |
| 1999年      | 20.5 | 11.0 | 14.1(6.3) | 12.3   | 9.5  |
| 2000年      | 21.8 | 11.9 | 14.2(6.2) | 11.7   | 10.7 |
| 2001年(暫定値) | 20.7 | 11.0 | 12.9(6.3) | —      | 12.1 |

（注）（）内は香港の割合。「出所」IMF, *Direction of Trade Statistics*より計算

表5 米国の国・地域別輸入構成比（%）

|       | E U  | 日 本  | NIES      | ASEAN4 | 中 国 | メキシコ | カナダ  |
|-------|------|------|-----------|--------|-----|------|------|
| 1990年 | 20.4 | 18.0 | 11.7(1.9) | 3.6    | 3.2 | 6.0  | 18.1 |
| 1994年 | 18.0 | 17.8 | 10.4(1.5) | 5.6    | 6.0 | 7.3  | 19.1 |
| 1996年 | 18.0 | 14.4 | 10.1(1.3) | 5.8    | 6.7 | 9.1  | 19.5 |
| 1997年 | 18.1 | 14.0 | 9.9(1.2)  | 5.8    | 7.2 | 9.9  | 19.3 |
| 1998年 | 19.3 | 13.4 | 9.4(1.2)  | 5.9    | 7.8 | 10.4 | 19.0 |
| 1999年 | 19.1 | 12.8 | 9.3(1.0)  | 5.6    | 8.0 | 10.7 | 19.4 |
| 2000年 | 18.1 | 12.0 | 9.1(0.9)  | 5.4    | 8.2 | 11.2 | 19.0 |

（注）（）内は香港の割合。「出所」表4と同じ

表6 日本の国・地域別輸入構成比（%）

|       | 米 国  | EU15 | NIES | ASEAN4 | 中 国  | 計    |
|-------|------|------|------|--------|------|------|
| 1988年 | 22.1 | 13.7 | 13.0 | 10.0   | 5.2  | 64.1 |
| 1989年 | 22.5 | 14.2 | 12.6 | 10.2   | 5.3  | 64.8 |
| 1990年 | 22.0 | 15.9 | 10.8 | 10.3   | 5.1  | 64.1 |
| 1991年 | 22.1 | 14.3 | 11.3 | 11.2   | 6.0  | 64.9 |
| 1992年 | 22.0 | 14.1 | 11.0 | 11.4   | 7.2  | 65.8 |
| 1993年 | 22.6 | 13.4 | 10.9 | 11.8   | 8.5  | 67.2 |
| 1994年 | 22.4 | 13.9 | 11.0 | 11.4   | 10.0 | 68.7 |
| 1995年 | 22.1 | 14.3 | 12.0 | 11.1   | 10.7 | 70.3 |
| 1996年 | 22.3 | 14.0 | 11.4 | 11.7   | 11.5 | 70.8 |
| 1997年 | 22.0 | 13.1 | 10.0 | 11.7   | 12.3 | 69.2 |
| 1998年 | 23.5 | 13.7 | 9.8  | 11.2   | 13.1 | 71.4 |
| 1999年 | 21.2 | 13.6 | 11.3 | 11.9   | 13.7 | 71.7 |
| 2000年 | 18.6 | 12.1 | 11.9 | 12.5   | 14.4 | 69.5 |
| 2001年 | 17.6 | 12.5 | 10.5 | 12.4   | 16.4 | 69.5 |

「出所」表4と同じ

近隣の諸国に対するそのプレゼンスは他を圧倒しつつある(表4)。また先進国(米国・日本)輸入市場での中国製品の浸透の拡大は注目に値する(表5・表6)。その影響で、競合するNIESやASEANは停滞や漸次的な低落を結果している。

2001年、米国の対中輸出は160億ドル、対中輸入は1062億ドルで、輸入が輸出の6.6倍となっている。また2001年、米国の貿易赤字に占める国別割合で、対中赤字(19.4%)が対日赤字(18.2%)を初めて超えて、国別比では最大となっている。また中国は輸入市場としても急成長を遂げている。2001年、韓国の輸出先において、初めて対中輸出が対日輸出を超え、また、2002年、日本の対中輸出が対米輸出の5割に達することが予測される<sup>8)</sup>。

この傾向はまた、世界貿易を左右する主要品目となった資本財(ITを含む)貿易にも反映している(表7)。

あるいはまた、日本の資本財輸出入における空港利用率(表8)は興味深い。資本財貿易品目のかなりの割合をIT関連品目が占めている。この表は、軽量高価格品目であるIT関連品目(部品など)が航空輸送を利用して飛躍的に伸びていることを表現している。今後のアジアの分業構造を考える場合、港湾整備以上に、航空インフラの整備が重要なことがみてとれよう。ここでも対中国の比重の伸びは極めて大きいことに注目する必要がある(特に輸出)。

また東アジア諸国はアジアの牽引者であった日本経済の低迷が続く中で、中国と並んで、米国景気、IT需要への依存が深化している。2000年、輸出相手先の中での対米比で、フィリピン29.9%、シンガポール21.4%、マレーシア20.5%であり、輸出品目の中での電子部品の比重において、フィリピン60.1%、シンガポール54.7%、マレーシア58.8%と圧倒的な割合となっている。

さて、この様な中国貿易の飛躍的な発展は、堅調に流入する外国資本もその重要な要因となっている。アジア危機以後、新興市場への資金流入は低迷していたが、アジアは比較的堅調に推移してきた(特に中国)。その中でも98年以降の対アジア直接投資額(受入国側)では、中国は堅調であるが、

ASEANは低迷している<sup>9)</sup>。これに対して、アジア危機以後、アジアへの邦銀融資残高(BIS調査/2001年末)は96年末と比較して、57%の減少であり、邦銀のアジア進出拠点も、96年末、約200ヶ所に

表7 日本の資本財の国・地域別輸入シェア (%)

|       | 米国   | EU15 | NIES | ASEAN4 | 中国   | 計    |
|-------|------|------|------|--------|------|------|
| 1988年 | 54.8 | 22.8 | 14.7 | 1.6    | 0.4  | 94.4 |
| 1989年 | 54.2 | 21.6 | 15.8 | 2.7    | 0.8  | 95.1 |
| 1990年 | 53.0 | 22.9 | 13.8 | 3.9    | 1.1  | 94.8 |
| 1991年 | 49.8 | 21.7 | 14.9 | 6.6    | 1.8  | 94.7 |
| 1992年 | 48.4 | 21.7 | 14.9 | 7.8    | 2.3  | 95.1 |
| 1993年 | 47.8 | 19.3 | 16.5 | 8.7    | 3.3  | 95.6 |
| 1994年 | 45.8 | 17.9 | 18.9 | 9.6    | 4.1  | 96.2 |
| 1995年 | 39.9 | 17.2 | 23.2 | 10.7   | 5.6  | 96.7 |
| 1996年 | 40.3 | 16.0 | 20.4 | 12.3   | 7.2  | 96.3 |
| 1997年 | 41.1 | 15.0 | 17.9 | 13.0   | 8.8  | 95.9 |
| 1998年 | 42.8 | 14.5 | 16.5 | 12.8   | 9.5  | 96.2 |
| 1999年 | 37.2 | 13.7 | 20.7 | 14.6   | 10.0 | 96.2 |
| 2000年 | 32.1 | 12.8 | 23.4 | 16.3   | 11.5 | 96.0 |
| 2001年 | 30.5 | 13.6 | 20.6 | 16.2   | 14.7 | 95.5 |

(資料) 日本貿易月表(日本関税協会)より作成  
「出所」JETRO内部資料より

表8 日本の資本財輸出入に占める空港の割合 (%)

|            | 輸出   | 輸入   |
|------------|------|------|
| 対世界(TOTAL) |      |      |
| 1995年      | 25.5 | 65.7 |
| 1998年      | 28.7 | 65.7 |
| 2000年      | 35.7 | 70.7 |
| 対アメリカ      |      |      |
| 1995年      | 28.9 | 80.1 |
| 1998年      | 29.0 | 80.8 |
| 2000年      | 35.4 | 85.0 |
| 対EU15      |      |      |
| 1995年      | 28.7 | 64.5 |
| 1998年      | 33.3 | 62.1 |
| 2000年      | 38.8 | 73.0 |
| 対NIES      |      |      |
| 1995年      | 36.4 | 60.6 |
| 1998年      | 40.3 | 61.4 |
| 2000年      | 47.2 | 70.7 |
| 対ASEAN4    |      |      |
| 1995年      | 19.7 | 46.7 |
| 1998年      | 37.4 | 53.1 |
| 2000年      | 37.5 | 64.1 |
| 対中国        |      |      |
| 1995年      | 8.8  | 26.8 |
| 1998年      | 15.1 | 30.0 |
| 2000年      | 25.4 | 38.1 |

(注) 残りの割合(%)は、港湾を通じて行方。「出所」表7に同じ

対して、2001年末、114ヶ所と減少している。これは、日本企業の生産拠点の統廃合の結果であるが（同時に、ASEANから中国への生産拠点シフトの動きも現象）、日本の対アジアへのプレゼンスの漸次的低下にも着目しておかなければならない。

（注）

- 1) R. Z. Lawrence (1996), *Regionalism, Multilateralism, and Deeper Integration*, The Brookings Institution
- 2) A.G. Frank (1998), *ReORIENT*, (邦訳 2000) 『リオリエント』藤原書店, 488頁
- 3) 同上書, 524-526頁
- 4) 同上書, 10頁
- 5) A. Maddison (1995), *Monitoring the World Economy 1820-1992*, (邦訳 2000) 『世界経済の成長史 1820-1992年』東洋経済新報社
- 6) DeLong, J. B. and S. Dowrick (2001), "Globalization and Convergence", Paper presented at the NBER conference "Globalization in Historical Perspective", NBER.
- 7) IMF, *Direction of Trade 2001*, および台湾財政局「進出口貿易統計月報」
- 8) IMF, *Direction of Trade 2002, Quarterly*.
- 9) 2001年, 直接投資受入額(契約ベース/日本経済新聞速報値集計)において中国は691.9億ドル(前年比10.9%増), ASEAN4は200.5億ドル(前年比28.3%減)となっている。「日本経済新聞」2002年4月9日号。

## II 日韓経済連携協定について

### 1 東アジアにおける経済連携

米国は、自らの経済力の限界を意識し始めた80年代中頃から、多国間主義(GATT・WTO)、地域主義(NAFTA)、二国間主義(スーパー301条等、一方的措置を手段化)の三つを状況に応じて使い分けてきた(APECはopen regionalismという原則により多国間主義に近い)。現ブッシュ政権の重要な通商課題もこの三つの流れの上にある。第一にWTO新ラウンドの促進, 第二に北米・中南米諸国とのFTAA(米州自由貿易地域)の早期実現, 第三に、二国間FTAの拡大がそれである。

しかし現ブッシュ政権は、合意形成に時間がかかる多角的交渉や、ウルグアイ・アルゼンチンなどの経済危機による逆風下にあるFTAA構想よりも、二国間FTAの締結にその力点を移動しつつある。表9は米国のFTA締結に向けた最近の動きである。二国間FTA締結を手段として、米国の経済的利益、安全保障を直接的に優先させていく傾向がみ

表9 米国の自由貿易協定(FTA)締結に向けた主な動き

|          | 相手国・地域              | 時期など                       |
|----------|---------------------|----------------------------|
| 締結済み     | イスラエル               | 1985年発効                    |
|          | 北米自由貿易協定(カナダ, メキシコ) | 1994年発効                    |
|          | ヨルダン                | 2001年発効                    |
| 本格交渉     | シンガポール              | 年内締結を目標                    |
|          | チリ                  | 年内締結を目標                    |
| 交渉開始・検討中 | キューバを除く北米・中南米諸国     | 2005年の米州自由貿易地域(FTAA)実現を目指す |
|          | オーストラリア             | 2000年検討開始                  |
|          | コスタリカなど中米5カ国        | 2001年検討開始                  |
|          | 南アフリカ共和国などアフリカ5カ国   | 2002年検討開始                  |
|          | タイ                  | 2002年検討開始                  |

「出所」『日本経済新聞』2002年4月10日号

える。2002年8月、米議会はブッシュ米大統領に通商交渉権限を大幅に拡大する一括交渉権限(TPA)を与えた<sup>1)</sup>。米政府はこの権限を梃子に、更に、利害が一致する国(例えばチリ)とのFTA締結を優先させていく可能性が高まってきている。

さて、1948年～1994年までにGATTに通報された「地域統合」と「自由貿易協定」の数は124件、更に95年WTO設立以降、新たに100件以上通報された(90年代は第二次リジョナリズムの時代)。東アジアもその世界的傾向の中にある。

表10をみてみよう。21世紀に入り、それ以前は多国間協力(GATT/WTO, IMFなど)に重点を置き、バイラテラルなFTA締結に消極的であった日本も、多国間の枠組みだけでなく、地域間・二国間経済提携のネットワーク作りを本格化している。今後の日本の対外通商政策は、対NIES(シンガポール・韓国)、対ASEAN、対NAFTA(メキシコ)、対メルコスール(チリ)と、多面的でありWTOとの併存ということでは、重層的である。

しかし前節でみた様に、これからの東アジアの発展は、貿易も投資も中国(あるいはグレーター・チャイナ)<sup>2)</sup>を一つの基軸(もう一つの軸は日本)にして動く。この中国といかなるレベルで連携し、また世界市場とうまく接合させていくかが、大きな課題となる。この場合、複数の国・地域と多レベルでのネットワークの構築を進めつつ、中国もその枠組みの中の重要な構成要素とする。そして、ある連携はFTAだけの「浅い統合」もあれば、他の連携

表10 我が国における地域間協力、二国間協力の枠組み

| 自由貿易協定、経済連携に関する取組状況  |
|--|
| <p>■ シンガポール</p> <p>○ 「日・シンガポール新時代経済連携協定」を、2002年1月13日に両国首脳間で署名。</p> <p>○ 同協定は、関税の撤廃に加え、サービス、投資、人の移動、電子商取引関連制度の調和等幅広い分野を含み、今後の二国間協定の一つのモデルになることが期待される。</p>   |
| <p>■ メキシコ</p> <p>○ 2001年6月の首脳会談により設置された、産官学による共同研究会において、FTAの可能性を含む経済関係強化に向けた方途について検討中。</p> <p>○ NAFTA、EU・墨FTAの締結により、メキシコとのFTAを有さない我が国の企業は、欧米企業との競争において関税面等で不利となっており、FTA締結への強い要望が存在。</p>                                      |
| <p>■ 日ASEAN、ASEAN+3</p> <p>○ 2002年1月の小泉総理訪ASEANの際に、「日・ASEAN包括的経済連携構想」を提案し、「日ASEAN経済連携強化専門家グループ」等の場を通じて、構想を具体化するための作業を行っている。</p> <p>○ ASEAN+3の「東アジアスタディグループ」でも、東アジア自由貿易圏の可能性も含め検討中。</p>                                       |
| <p>■ 韓国</p> <p>○ 2002年3月の小泉総理訪韓の際に、日韓FTA締結を視野に入れた産官学による共同研究会設置で合意。</p>   |
| <p>■ タイ</p> <p>○ 2002年4月の首脳会談で、日タイ間で経済連携を検討するための作業部会の立ち上げについて合意。</p>   |
| <p>■ その他</p> <p>○ 2002年5月、日豪首脳会談において経済関係強化のためのハイレベル協議の設置等について合意。</p> <p>○ 2001年10月、林・台湾経済部長が民間機関ベースでの日台間FTA研究の開始を提案。</p> <p>○ 2001年6月に、日本貿易振興会とチリ外務省が研究報告書を取りまとめ、両国政府に包括的なFTAの早期締結を提言。</p> <p>○ カナダ、ブラジル、EFTA等も関心を寄せている。</p> |

「出所」『通商白書 2002年版』

は「日本・シンガポール新時代経済連携協定」<sup>3)</sup>の様に、包括的な経済連携協定もある、ということになる。

中国の場合は、この国自体が複数の経済圏を包み込む程の一つの世界であり、中国国内の各地域における発展段階の相違、地域的多様性の存在など、中国全体との連携は早期には現実化しにくい。しかし中国の経済発展速度の持続は、近い将来、中国も日本を含む近隣諸国とのFTA締結を現実化させていく可能性が充分ある。

その様な状況下で、日韓経済連携（現在、日韓FTAの共同研究中）は、EU統合と対比できる程の「深い統合」<sup>4)</sup>に進みうる可能性を有している。すなわち両国の連携は、市場レベルだけでなく上部構造（政治・文化など）をも含めた、国民経済総体の連携をも展望できる段階である。それ故、考察に値する様々な課題を内包しているのである。日韓連携は、中国を含んだ包括的な東アジア連携の出発点であり、東アジア連携深化の推進軸の位置にある。

次節で日韓が、より深化した連携に進みうる要因・現実性を考察しつつ、将来的な東アジアの経済連携を展望していきたい。

## 2 日韓経済連携協定の現実性（社会・文化・歴史的背景）

① 冷戦体制崩壊後、東アジアの各地域で「局地間交流」「局地経済圏構想」「国境貿易」などの動きが現象した。日韓両国に属しながらも、国境を超えて交流している各地域の「局地経済圏構想」として、「環黄海経済圏」「環日本海経済圏」「海峡経済圏」があり、未だ経済圏としての実体は具えていないが、物流や人的交流の面で他地域よりも密度の濃い関係を形成し始めている。これが更に質的に発展して有機的結合を高めるためには、地域の上にそれを超えて形成される枠組み・上部構造が必要である。例えば欧州においては、EU—北海地域委員会—北海沿岸の辺境地域（英国スコットランド、ノルウェー・デンマーク諸地域）の三層構造が成立している。EUという枠組み・上部構造が存在するからこそ、国民経済を超えて（クロスして）、北海沿岸漁民の有機的な結合やアイデンティティの高まりが得られているのである<sup>5)</sup>。EUは北海地域委員会の自主的な活動を保証している。

日韓連携はその様な枠組み・上部構造の形成の一助となる（将来的には、中国を含んだ包括的で重層的な東アジア経済連携という枠組みが、この地域の「局地経済圏」の有機的発展には必要である）。この地域の地域間協力（人的・物的交流）の積み重ねが自然に、有機的な「局地経済圏」を形成させていくものではない。まずその発展を促す枠組み（上部構造）を創り、その中で有機的な「交流圏」「経済圏」が生成されていくのではないか。EUの経験はそれを物語る。

② 両国の社会の同質性・類似性の高まりが挙げられる。まず、第一に韓国もポスト・モダニズム社

会に入っている。朴正熙政権（1963～1979）は、開発独裁の下、高度経済成長を押し進めるが、その考えはモダニズムという産業革命以来の近代化論（近代化とは西欧化という前提）に立脚していた<sup>6)</sup>。現在の韓国社会は、素朴な近代化論を脱しそれを相対的にみつめる程に社会の成熟がある。

第二に両国とも、現在は高度大衆消費社会（第三次産業がGDP比でも就業者比でも社会の過半を占める社会、民間消費がGDP比で過半を占める社会）といってよい。現在の日韓両国とも、生活必需品に対する需要は、比較的高価格の耐久消費材のレベルにおいても、ほぼ満されている。また多様な種類の個人消費（サービス）の流れが、それぞれ多様な流行・社会現象と結合して、日々、生成している。そして両国は、日本が先行する形でこの社会状況に入り、類似の社会現象・風潮がみられる様になってきた。

まず日本について<sup>7)</sup>。経済活動別GDPの構成比（%）において、第三次産業（卸・小売業、金融・保険業、不動産業、運輸・通信業、サービス業、公務）は、1967年に初めて過半（51.6%）となり、1999年、68.6%となっている。産業別就業者数割合（%）では、第三次産業は1973年に初めて過半（50.1%）となり、2000年、63.7%となっている。また2000年、民間最終消費支出の対GDP比は54.2%となっている。

続いて韓国について<sup>8)</sup>。GDPの構成比において、1994年に50.6%となり、2001年54.2%となっている。就業者数の割合においては、1985年、50.6%であり、2001年は70.0%となっている。また2001年、民間最終消費支出の対GDP比は59.5%となっている。

第三に韓国も漸く議会制民主主義に基いた市民社会に入った<sup>9)</sup>。強権的な開発独裁体制を脱した1987年の民主化が一つのメルクマールである（盧泰愚大統領が直接選挙で選出、労働組合運動の高揚）。

③ 韓国の国家的トラウマ（日本植民地時代と朝鮮戦争）が、世代交代と飛躍的な経済発展と共に、客観的・相対的に把握される様になってき始めている<sup>10)</sup>。それと共に、互いの民族の過去の良き歴史的記憶の発掘と、未来に向けての良き共通体験の形成の時期に漸く入りつつある様に思われる（2002年サッカーW杯日韓共同開催はその一例<sup>11)</sup>）。

A. D. スミスは、ネーション（Nation）の定義として、「歴史上の領域、共通の神話と歴史的記憶、大衆的・公的な文化、全構成員に共通の経済、共通の法的権利・義務を共有する特定の名前のある人間集団」を挙げている<sup>12)</sup>。日韓連携にも、今後の共通の歴史的経験、大衆的文化の相互交流の積み重ねは非常に重要である。

### 3 日韓経済連携協定の現実性（経済的背景）

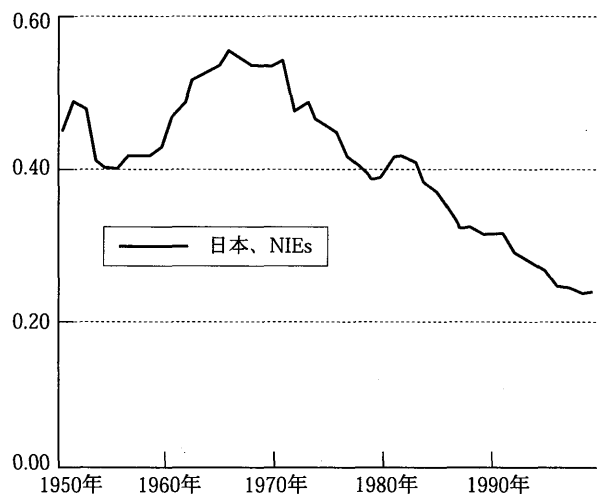
#### ① 日韓経済規模の水準の接近が挙げられる。

一人当りのGDPは、1996年（日本37330ドル、韓国11422ドル）、2000年（日本37470ドル、韓国9730ドル）となっている（IMF, *IFS 2001.11*）。97～98年のアジア危機の影響を受け韓国GDPの低迷があるが、この数年、ほぼ日本の25～30%の水準まで接近している。2000年、EUでの上位国〔ルクセンブルク45305ドル（99年）、デンマーク30644ドル〕と下位国（ポルトガル10643ドル、ギリシャ10681ドル）との乖離とほぼ同じレベルである。一人当たりGDPの分散の推移をみても、同じ傾向が読み取れる（表11）。日本とアジア他地域との関係と比べて、日本とNIESとの関係は分散の収束傾向がこの30年続いている。

#### ② 両国の産業構造の近似化と工業発展水準の接近がある。

両国の経済活動におけるGDP構成比（1999年）で、日本（第一次産業2%、第二次産業36%、第

表11 日本とNIESの1人当たりGDPの分散の推移



（備考）グラフは各国の1人当たりGDP（1990年ゲアリ=ケイミス・ドル表示）の自然対数の標準偏差。（資料）Angus Maddison (2001) 「The World Economy-A Millennial Perspective」から作成。「出所」『通商白書2002年版』

表12 日本の自主流通米価格の推移  
(指標価格・全銘柄平均) (単位: 円/60kg)

|    | 平成10年産 | 11年産   | 12年産   |
|----|--------|--------|--------|
| 8月 | 19,748 | 17,828 | 16,350 |
| 9  | 19,375 | 17,131 | 16,070 |
| 10 | 18,671 | 17,048 | 15,858 |
| 11 | 18,082 | 16,901 | 15,726 |
| 12 | 18,372 | 16,915 | 15,831 |
| 1  | 18,668 | 16,756 | 15,847 |
| 2  | 18,858 | 16,779 | 15,958 |
| 3  | 18,326 | 16,780 | 16,018 |
| 4  | 17,850 | 16,798 | 16,206 |
| 5  | 17,770 | 16,813 | 16,557 |
| 6  | 17,645 | 16,813 | —      |
| 7  | 15,716 | 17,103 | —      |

資料: (財)自主流通米価格形成センター調べ  
(注): 数値は産地品種銘柄ごとの指標価格を落札数量により加重平均したものである。  
「出所」農林統計協会『図説 食糧・農業・農林白書 参考統計表, 平成12年度』

された商品の相互輸出入も多い<sup>14)</sup>。例えば、日本の対韓輸出入(2000年)における主要製品品目の構成比(全輸出入に対する%)にもそれが反映している(経済産業省「貿易動向データベース」)。

(輸出) 化学品13.9%(有機化合物4.7%, 無機化合物1.2%, プラスティック3.1%), 鉄鋼8.2%(厚板0.7%, 帯鋼2.8%), 事務用機器2.4%(コンピューター1.1%), 電気機器32.4% [映像機器・音響機器の部分品1.7%, 通信機器0.7%, 半導体等電子部品13.9%(内, IC8.7%)], 自動車部品1.8%。

(輸入) 化学品6.1%(有機化合物1.8%, 無機化合物0.5%, プラスティック2.2%), 鉄鋼6.2%(厚板0.6%, 帯鋼2.7%), 事務用機器12.0%(コンピューター12.0%), 電気機器23.4% [映像機器・音響機器の部分品2.2%, 通信機器0.3%, 半導体等電子部品14.1%(内, IC13.1%)], 自動車部品0.5%<sup>15)</sup>。

表13 韓国の政府収買米価及び収買実績

| 年次   | 生産量A   | 収買実績B  | 介入度B/A | 収買価格     | 対前年引上げ率 |
|------|--------|--------|--------|----------|---------|
| 単位   | 千石     | 千石     | %      | ウォン/80kg | %       |
| 1983 | 37,529 | 8,468  | 22.6   | 55,970   | 0.0     |
| 1984 | 39,457 | 8,436  | 21.4   | 57,650   | 3.0     |
| 1985 | 39,071 | 7,567  | 19.4   | 60,530   | 5.0     |
| 1986 | 38,936 | 6,186  | 15.9   | 64,160   | 6.0     |
| 1987 | 38,145 | 5,473  | 14.3   | 73,140   | 14.0    |
| 1988 | 42,038 | 6,718  | 16.0   | 84,840   | 16.0    |
| 1989 | 40,958 | 11,748 | 28.7   | 96,720   | 14.0    |
| 1990 | 38,932 | 8,357  | 21.5   | 106,390  | 10.0    |
| 1991 | 37,390 | 8,489  | 22.7   | 113,840  | 7.0     |
| 1992 | 37,023 | 9,598  | 25.9   | 120,670  | 6.0     |
| 1993 | 32,981 | 9,977  | 30.3   | 126,700  | 5.0     |
| 1994 | 35,134 | 10,500 | 29.8   | 126,700  | 0.0     |
| 1995 | 32,601 | 9,550  | 29.3   | 126,700  | 0.0     |
| 1996 | 36,959 | 8,618  | 23.3   | 131,770  | 4.0     |
| 1997 | 37,842 | 8,500  | 22.5   | 131,770  | 0.0     |
| 1998 | 35,397 | 6,445  | 18.2   | 139,020  | 5.5     |
| 1999 | 36,550 | 6,082  | 16.7   | 154,000  | 10.8    |
| 2000 | 36,742 | 6,291  | 17.1   | —        | —       |

資料: 韓国農林水産部, 『農林業主要統計2001』2001年。  
(注): 収買価格は, 2等品基準。糧穀年度基準。  
「出所」深川博史「韓国農業の特徴と構造調整の方向」『韓国経済研究』Vol.2, 2002年3月。

三次産業62%)に対して, 韓国はそれぞれ(5.1%, 42.5%, 52.4%)と, ほぼ似たような産業構造となってきた<sup>13)</sup>。

また日韓貿易構造も高度化し, 同一産業間で製造

中長期的には技術・生産協力だけでなく, 共同物流, 共同販路, および相互の資本提携が展望できる状況である。

③ 日韓農業構造と農村社会の同質化の傾向がある。

現在韓国農業の国民経済上の位置は, 日本の約30年前の状況に近く, 今後, 韓国農業は日本農業・農村社会の変容過程を時間軸を短縮して追うものと思われる。2001年, 韓国のGDPに占める農業総生産比は4.4%(日本1970年が4.2%), 韓国の総就業人口に占める農業就業人口比は10.3%(日本1975年11.2%)となっている<sup>16)</sup>。

両国の主食であるコメの価格水準も近接化の傾向にある。1999年度, 日本の自主流通米全銘柄平均価格は, 約17,000円(60kg)であるのに対して, 韓国の政府買上価格は154,000W(80kg)である(表12・13参照のこと)。1999年当時の平均為替レート(¥1≒10.4W)を勘案すると, 1kg当りの日韓コメ価格比は約1.53(日)対1(韓)である。米価に関しては, 日本は緩やかに低下傾向にあり, 韓国は引き上げ圧力がまだまだ根強い(2001年, 米価引下げ答申が出たけれども)。更に米価水準は近接傾向にあるとってよく, 日韓米価統一価格もあながち非現実的な話とはいえない状況である。



さて、日韓双方とも農業の置かれている位置が近似化している故に、似たような課題に直面している。日本では1999年、「農業基本法（1961年制定）」に代わって、「食糧・農業・農村基本法」が成立した。99年の新法は農業を産業としてみる視点は後退して、その内容は多角的であり、その中でも、国際的視点と農業の有する多面的機能の重要性が強調されている。多面的機能とは、環境保全、地域社会の維持活性化、食糧安全保障の三つがその内容として挙げられる<sup>17)</sup>。韓国でも、93年「新農政推進計画」をみると、競争力ある農林水産業・農業経営人の育成とならんで、豊かな産業空間としての農漁村整備が挙げられている。

この様に日韓農業の近似化状況がある故に、その国際的対応は互いに協力する分野が多い。これまでのラウンドで、両国は共通して、コメを基軸とした国内農業の維持、バランスある国民経済の発展にとっての農業の必要性、農村地域の振興等を主張してきた。この立場は主食のコメを中心に生産してき

たアジア農業小国の立場でもある。日韓 FTA は二国間の枠組みに留まらず、アジア農業小国の主張も代弁して、協定およびラウンドの中に反映させていかななくてはならない。

また日韓は生活食糧レベルですでに緊密に結びついている。特に両国の地方間の農産物交易は近年、日常化している。例えば、九州・山口各港への韓国からの野菜輸入の増加傾向は目新しいものではない。特に日本での不作、端境期、価格調整に韓国産輸入農産物が深くビルトインされている。

以上、日韓農業の現段階は、それぞれが別個に国内農業保護政策を立案し遂行する段階ではなく、日韓農業全体の枠組みの中で総合的に協働して考察しなければいけない段階である。農業は日韓 FTA 締結の躓きの石と考える必然性はない。

④ 事実として進行している物流の有機的結び付きがある。

(海運について) 日本のメインポートの地位は相対的に低下しつつある(表14・15)。1999年、日本

表14 世界主要港湾のコンテナ貨物取扱量及び順位 (単位:千TEU)

| 1979年 |          |      | 1999年 |           |       |
|-------|----------|------|-------|-----------|-------|
| 順位    | 港名       | 取扱量  | 順位    | 港名        | 取扱量   |
| 1     | ニューヨーク   | 1799 | 1     | 香港        | 16211 |
| 2     | ロッテルダム   | 1733 | 2     | シンガポール    | 15945 |
| 3     | 神戸       | 1304 | 3     | 高雄        | 6985  |
| 4     | 香港       | 1304 | 4     | 釜山        | 6440  |
| 5     | サンファン    | 803  | 5     | ロッテルダム    | 6343  |
| 6     | 高雄       | 777  | 6     | ロングビーチ    | 4408  |
| 7     | オークランド   | 734  | 7     | 上海        | 4210  |
| 8     | シンガポール   | 699  | 8     | ロスアンゼルス   | 3829  |
| 9     | ブレーメン    | 692  | 9     | ハンブルク     | 3738  |
| 10    | シアトル     | 669  | 10    | アントワープ    | 3614  |
| 11    | アントワープ   | 667  | 11    | ニューヨーク    | 2863  |
| 12    | ハンブルク    | 637  | 12    | デュバイ      | 2845  |
| 13    | ロングビーチ   | 636  | 13    | フリクスター    | 2697  |
| 14    | 釜山       | 583  | 14    | 東京        | 2696  |
| 15    | 東京       | 581  | 15    | ポートケラン    | 2550  |
| 16    | 基隆       | 560  | 16    | タンジュンプリオク | 2273  |
| 17    | 横浜       | 556  | 17    | ジオイアタウロ   | 2253  |
| 18    | メルボルン    | 505  | 18    | ブレーメン     | 2181  |
| 19    | ボルチモア    | 502  | 19    | 神戸        | 2176  |
| 20    | ジェッダ     | 496  | 20    | 横浜        | 2173  |
| 21    | ルアーブル    | 451  | 21    | マニラ       | 2147  |
| 22    | ロンドン     | 401  | 22    | サンジュアン    | 2085  |
| 23    | ハンプトンロード | 384  | 23    | アルジェシラス   | 1833  |
| 24    | ホノルル     | 376  | 24    | レムチャパン    | 1828  |
| 25    | シドニー     | 365  | 25    | コロンボ      | 1704  |

(注) 千TEU未満は四捨五入

「出所」 Containerisation International Yearbook の各年度版を加工作成

表15 東アジア主要港湾のコンテナ貨物取扱量及び順位 (単位:千TEU)

| 1999年 |           |       |
|-------|-----------|-------|
| 順位    | 港名        | 取扱量   |
| 1     | 香港        | 16211 |
| 2     | シンガポール    | 15945 |
| 3     | 高雄        | 6985  |
| 4     | 釜山        | 6440  |
| 5     | 上海        | 4210  |
| 6     | 東京        | 2696  |
| 7     | ポートケラン    | 2550  |
| 8     | タンジュンプリオク | 2273  |
| 9     | 神戸        | 2176  |
| 10    | 横浜        | 2173  |
| 11    | マニラ       | 2147  |
| 12    | レムチャパン    | 1828  |
| 13    | 基隆        | 1666  |
| 14    | 煙台        | 1588  |
| 15    | 名古屋       | 1567  |
| 16    | 青島        | 1540  |
| 17    | 天津        | 1300  |
| 18    | 大阪        | 1250  |
| 19    | 台中        | 1107  |
| 20    | バンコク      | 1064  |

(注) 千TEU未満は四捨五入。東アジアはミャンマー以東とする(コンテナ取扱高20位まで)。

「出所」 Containerisation International Yearbook 2001 を加工作成。

の港湾全体のコンテナ取扱量は1180万TEUであるのに対して、香港1621万TEU、シンガポール1594万TEU、と一港だけで日本全体よりも多く、高雄699万TEU、釜山644万TEUも一港だけで日本全体の過半を占めている。また1979年、コンテナ貨物取扱量において、アジアで第1位（世界で3位）であった神戸港は、1999年、アジアで9位（世界で19位）と見る影もなく凋落している。この結果、日本の地方港（特に西日本）は事実上、釜山港をメインポートとするフィーダー（支線輸送）港の性格も持ち始めている<sup>18)</sup>。1995年末時点で既に、釜山との間で定期輸送航路を有する日本の地方港（日本海沿いの諸港が多い）は24港あり（週当たり便数90便）、2002年6月20日時点では、50港（週197.75便）に激増している<sup>19)</sup>。この拡大基調はそれ以後も続いている。

また日本の主要港湾の機能も、ハブ港としての機能は後退し、日本を最終消費地とする輸入港の性格を次第に強めているとあってよい。このことは、コンテナ取扱量（1999年）において、従来はアジアのハブ港湾としての位置にあった神戸港、横浜港を抑えて、大消費地を背後に有する東京港が、日本のトップ港湾となっていることからみとれる。

（航空について）人流に関しては、日本の各空港が増加する需要に対応するための設備拡張を怠っている間に、アジア各国は、4000m前後の滑走路を複数備える大空港の建設に向かっている。韓国では2001年3月、ソウル郊外に仁川国際空港が開港した。3750mの滑走路を2本（2020年には4000m級滑走路を2本増設予定）有する次世代航空機（世界の大都市を4時間で結ぶ超音速機）対応の空港である。

ソウル便が乗り入れる日本の国内空港は、1991年、11空港（160便）であったが、2001年（3月末）、19空港（298便）まで拡大している。ソウルを基軸にして日本全土の地方空港に張り巡らされたネットワークは、毎年広く太くなっている。西日本では「北東アジアのハブ空港」の位置は、関西国際空港から仁川国際空港へ移行しつつあるともいえる。実際、関西空港は1997年をピークに1日当りの就航便数は減少し続けている<sup>20)</sup>。

物流に関しては、表8で見た様に、これからはIT物流が重要である。IT部品の相互供給は24時間対応の航空物流システムを要求する。生産地と直結した日本の地方空港は、この面で近隣アジアとの

ネットワークを形成しつつあるが、ここでも「北東アジアのハブ」の位置をめぐる熾烈な競争がある<sup>21)</sup>。

以上、海運・航空の両面において、アジア物流はその有機性を強めているとあってよい。流通過程はいずれその生産過程をも包摂する。流通・物流面での有機性の進展は、いずれ生産面での有機性の生成を促す。有機的な「交流圏」は、条件が整えば有機的な「経済圏」となる可能性がある。

## 結びに代えて

GATT第24条は、FTAについて「関税その他の制限的な通商規則を実質上全ての貿易について廃止する」と定めている。しかし同じ24条でFTA完成までの移行期間（10年間）を認めている<sup>22)</sup>。この期間の有効な活用という点を含めて、日韓FTAの早期締結は十分に可能である。現在、東アジアでは日本だけでなく、中国も積極的にFTA締結（特に対ASEAN）に向かって努力している。将来的な東アジア経済連携ネットワークの形成にとって、日中提携はその中心となる。しかし現時点でそこまで至るには、中国経済の発展段階からして時期尚早である。現況では日韓のDeeper Integrationが東アジアの包括的連携への推進軸の位置にある。実施できる項目、地域から進んでいくという「先行実施制（Early Harvest制）」を、東アジア連携の基本原則として、タイムスケジュールを定めて、意図的・政策的に進む時期であろう。

### （注）

1) 米国政府が外国と合意した通商協定案に対して、大統領が一括・無修正の審議を議会に求めることを認める権限で、今回の権限の有効期限は2005年6月1日まで。米国議会は協定案に部分的な修正を附加できなくなるので、通商交渉の迅速化が可能になる。今までは「ファストトラック」と呼称されていたが1994年に失効し、ブッシュ政権下のこの権限はTPA（Trade Promotion Authority）と呼ばれている。

2) 華人経済圏（中国本土・スリーチャイナ／台湾・香港・シンガポール）の経済的底力は極めて大きい。例えば、外貨準備高（2000年）をみると、3506億SDRで世界一（世界比22.8%）である。これに日韓を合計すると、実に6968億SDR（世界比45.2%）と、巨大になる。

IMF, *International Financial Statistics Yearbook 2001*

3) 「日本・シンガポール新時代経済連携協定, Japan-

- Singapore Economic Partnership Agreement (EPA)」は、二国間の貿易自由化だけでなく、投資自由化、貿易・投資の円滑化、二国間協力（金融サービス・IT分野の育成・発展、科学技術振興、中小企業振興、放送・観光協力など）、包括的な経済連携協定となっている。
- 4) 統合・連携のレベルも関税引き下げによる貿易自由化のみの「浅い統合 (Shallow Integration)」から、国内諸制度の相互調整・融合や紛争処理までも包含した「より深い結合 (Deeper Integration)」までである。R. Z. Lawrence (1996), op. cit., pp7-8, 10-20, 111-112, 122-123
  - 5) 柑本英雄 (2000)『国際的行為体とアイデンティティの変容——欧州沿岸国地域会議と共通漁業政策をめぐって——』成分堂。川本忠雄 (2002)「東アジアにおける地域間協力の基礎的考察——EU 統合と東アジアのアイデンティティ——」『下関市立大学論集』第 45 巻第 3 号, を併せて参照のこと。
  - 6) このモダニズムを E. サイドは「オリエンタリズム」として概念化している。サイドによれば、「オリエンタリズム」の基調には、東洋は西洋に発見されることにより歴史を初めて有するという考えがある, としている。この考えをサイドは, アジアの植民地化と西洋化を正当化するものとして批判している。E. W. Said (1978), *ORIENTALISM*, (邦訳 1993)『オリエンタリズム (上) (下)』平凡社。重村智計 (1998)『韓国ほど大切な国はない』東洋経済新報社
  - 7) 経済活動別 GDP の構成比と民間最終消費支出の対 GDP 比は, 内閣府「国民経済計算」を, 産業別就業者数割合は総務省統計局「労働力調査」を, 参照した。
  - 8) 経済活動別 GDP 構成比と産業別就業者割合は, Korea National Statistical Office, *Major Statistics of Korean Economy 2002.3*, を参照。  
民間最終消費支出の対 GDP 比は, The Bank of Korea, *Economic Statistics Yearbook 2002*, を参照。
  - 9) 東アジアの他の国も経済発展とともに, 開発独裁体制から市民社会の方向へベクトルが指向している。台湾は 1996 年, 初の総統直接選挙で李登輝が選出され, 2000 年, 台湾独立派の陳水扁政権が民主的に成立している。インドネシアでは, 1998 年, スハルト体制 (33 年間) が崩壊し, マレーシアでも 2002 年, 長期政権であるマハティールが退陣を表明している。岩崎育夫 (2001)『アジア政治を見る眼——開発独裁から市民社会へ——』岩波新書
  - 10) M. J. Rhee (1997), *The Doomed Empire: Japan in Colonial Korea*, Ashgate Publishing, Limited
  - 11) 康熙奉 (2001)『日韓サッカー 反日から共生へ』新幹社
  - 12) A. D. Smith (1991), *National Identity*, (邦訳 1998)『ナショナリズムの生命力』晶文社, 40 頁
  - 13) Korea National Statistical Office, *Main Statistical Indicators OECD Member Countries, 2001.12*
  - 14) 例えば同一商品棲み分けの例では液晶パネル(LCD)がある。韓国の LG フィリップス LCD は, 2002 年, 最先端ラインを拡張しパソコンや液晶テレビ向けの大型 LCD を増産する計画である。これに対してシャープは, 中小型 LCD の開発体制を強化する計画としている。「日本経済新聞」2002 年 6 月 25 日号
  - 15) また自動車鋼板の場合, 浦項総合製鉄 (POSCO) は日本自動車メーカーへの販売増進を努力している。ここ数年, ポスコの日本国内でのシェアは 1% 程度 (約 10 万トン) でほとんど伸びていない。日本国内では, 日本メーカーと原材料・部品メーカーとの関係が緊密であり, シェアを伸ばせないで, 日系海外企業にその売上対象を絞って努力している。(JETRO, 日本自動車工業会へヒアリング)
  - 16) 韓国統計庁『韓国主要経済指標 2002.3』, 日本農林統計協会『食糧・農業・農村白書附属統計表 2001』
  - 17) 農業構造問題研究会 (2000)『農業構造問題研究 2000 年 No.4』13-14 頁。川本忠雄 (2001)「WTO 体制と東アジア農業の現段階——日韓自由貿易協定と農業問題——」『下関市立大学論集』第 45 巻第 1 号。
  - 18) 現在, 釜山の対岸の北九州響灘地区で大型港湾が建設中である。これは, 「北九州響灘環黄海圏ハブポート構想」として, 国の中枢国際港湾整備の一環として遂行されている。2003 年までに, 水深 15m・2 バース, 水深 10m・2 バース, コンテナ取扱能力 50 万 TEU を整備, 2020 年までに水深 15m・6 バースを含む 12 バースの建設 (コンテナ取扱能力 150 万 TEU) の計画である。しかし釜山と比較して, 国際競争力の面 (特に港湾コスト, 集荷) からかなりの苦戦が予想されている。国土交通省九州地方整備局資料より。
  - 19) この港数・便数は他港 (特に中国) への延伸, および他航路による寄港も含む。隔週運航は 0.5 便, 月 1 回運航は 0.25 便として計算。「日本海事新聞」7 月 19 日号より著者集計。
  - 20) 国際線着陸料 (2001 年 4 月) の差も大きい。ジャンボ機 1 機当り, 仁川空港は 314 万ウォン (約 29 万円) に対して, 関西空港は 83 万円となっている。また 2002 年, ノースウエスト航空 (米国) は, 関空を拠点空港とする構想を断念し, 米 2 路線とアジア 4 路線を撤退させている。「日本経済新聞」, 2001 年 3 月 16 日号ほか。
  - 21) IT 関連製品を含む貨物需要は東北地方 (日本) で年間約 4 万トンといわれる。その 9 割はトラックで陸送後, 成田空港から空輸されている。アジアナ航空 (韓国) は, 東北 (日本) の貨物を仙台—仁川経由で各国に運ぶ戦略を立てている。仙台空港—仁川空港の方が成田経由よりも流通時間で半日~1 日早く, 陸送費も 2 割程度削減可能とされている。「日本経済新聞」2001 年 4 月 30 日号。
  - 22) ウルグアイラウンドの了解 (いわゆる「24 条解釈了解」) である。10 年間に超過する時は WTO 締約国に物品貿易理事会で説明する必要がある。JETRO アジア経済研究所 (2000)『21 世紀日韓経済関係研究会報告書』